

目次

はじめに	1
1 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画について.....	1
2 改定にあたって.....	3
3 都市計画に係る本市の特徴等.....	5
第1章 まちづくりの基本方針	9
1 まちづくりの方向性.....	10
2 めざすまちの姿.....	11
3 都市構造.....	12
第2章 分野別・地域別のまちづくり	15
1 まちづくりの進め方.....	16
2 分野別のまちづくり.....	17
2-1 土地利用の方針.....	18
2-2 都市交通の方針.....	22
2-3 市街地整備の方針.....	25
2-4 都市環境の方針.....	28
2-5 都市景観の方針.....	32
2-6 都市防災の方針.....	35
3 地域別のまちづくり.....	38
3-1 阪急沿線地域のまちづくり.....	39
3-2 JR沿線地域のまちづくり.....	40
3-3 阪神沿線地域のまちづくり.....	41
3-4 臨海地域のまちづくり.....	42
第3章 誘導区域及び誘導施設	43
1 誘導区域とは.....	44
2 居住誘導区域.....	45
3 都市機能誘導区域と誘導施設.....	49
4 誘導施策.....	57
4-1 居住誘導のための施策.....	57
4-2 都市機能誘導のための施策.....	57
4-3 にぎわい創出のための施策.....	57
4-4 公的不動産の活用.....	58
5 具体的な整備事業.....	60

第4章 防災指針	61
1 防災指針とは.....	62
2 災害リスクの高い地域等の抽出.....	63
3 特にリスクの高い地域を対象とした課題整理.....	65
4 防災まちづくりの将来像と具体的な取組.....	66
第5章 まちづくりの推進	73
1 協働によるまちづくり.....	74
2 評価と見直しの方法.....	76
3 目標値の設定.....	77

■ 社会情勢の変化と時代の潮流

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ・人口減少社会の進行 ・多様化するコミュニティの形態と地域におけるつながりの希薄化 ・脱炭素社会の実現に向けた機運の高まり ・デジタル化の進展 | <ul style="list-style-type: none"> ・産業構造・労働環境の変化 ・災害対策など安全・安心への意識の高まり ・新型コロナウイルス感染症がもたらした新たな日常 |
|--|---|

■ 主な法改正等

- 都市再生特別措置法等の改正 [H26 (2014)、H30 (2018)、R2 (2020)]
 - ・コンパクトなまちづくりの推進 (立地適正化計画制度の創設)、都市のスポンジ化対策、安全で魅力的なまちづくりの推進 (防災指針の作成、ウォークアブルなまちづくり)
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 [H26 (2014)、R2 (2020)]
 - ・公共交通ネットワークの再構築の推進
- 都市農業振興基本法の制定 [H27 (2015)]、都市緑地法等の改正 [H29 (2017)]
 - ・都市における農地の必要性、民間による公園の整備等 (Park-PFI の創設)
- 気候変動適応法の制定 [H30 (2018)]、地球温暖化対策の推進に関する法律の改正 [R3 (2021)]
 - ・温室効果ガスの排出削減対策、2050年までの脱炭素社会の実現

■ 上位計画、関連計画等の改定状況

- 第6次尼崎市総合計画 [R5 (2023) .3 策定]

ありたいまち

ひと咲きまち咲きあまがさき

尼崎で、人々が、まちが、花を咲かせ、実を結び、種を残し、また次の花を咲かせていく。

「みなぎる。つながる。わたしたちのチカラ」 (シチズンシップ・シビックプライド)
 「ほっとかない。だれも、なにも」 (社会的包摂・多様性)
 「きり拓く。ひと、しごと」 (産業・活力)
 「たかまる。便利でご機嫌な暮らし」 (利便性・都市機能)
 「ひろげる。一歩先の選択肢」 (持続可能性)
- 阪神地域都市計画区域マスタープラン [R3 (2021) .3 改定]
 - ・安全・安心な都市空間の創出、地域主導による都市づくり、持続可能な都市構造の形成
- その他本市の主な関連計画等
 - ・尼崎市自転車のまちづくり推進計画 [R3 (2021) .3 改定]
 - ・尼崎市気候非常事態行動宣言 [R3 (2021) .6 表明]
 - ・尼崎市公共施設等総合管理計画 [R4 (2022) .6 改定]
 - ・(仮称) 尼崎市総合交通計画 [R6 (2024) .3 策定予定]

(2) 本市の強みと弱み

本市は、平坦な地形で市街地がコンパクトにまとまっており、住宅地のほか、商店街がある地域、工場がある地域、農地がある地域、歴史的な建物が残る地域が点在するなど、様々な特色を備えた地域が共存し、鉄道沿線ごとに特色のある市街地が形成されています。

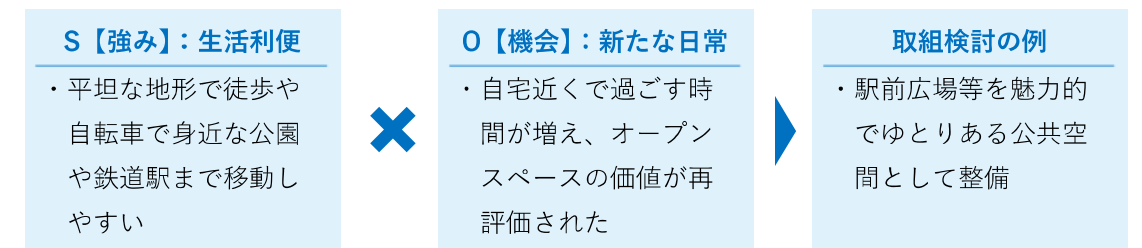
住宅地には小規模な生活利便施設が点在しており、日常生活において徒歩、自転車又は公共交通により容易に移動することができるのが強みです。

道路、上下水道、公園・緑地、公共建築物、公共交通等の社会インフラは、早い時期から整備し、高い水準にありますが、整備から時間が経過し、長寿命化又は更新の時期が迫っています。また、海拔ゼロメートルエリアが市域の約3分の1を占めていること、早い時期に建築された木造住宅が老朽化し、その耐震性も不足していること、狭隘道路や危険な空き家が多い地域があること等から災害に対する備えが必要です。

社会潮流の変化に伴う機会や想定される脅威に対して、本市の強みを生かし、弱みを克服する取組を進めていく必要があります。

S【強み】	W【弱み】
<ul style="list-style-type: none"> ■ 立地環境：大都市、国土軸に近接 ■ 交通利便：公共交通網（3鉄道+バス網） ■ 生活利便：地元商店街、下町感、平坦な地形 ■ コミュニティ：多様性、自治のまちづくり ■ 住宅地：暮らし方を選べる多様な住宅地 ■ 土地利用：土地利用がしやすい平坦な地形 ■ 産業集積：工業地の物流・研究拠点化 ■ 職住近接：優れた就労（雇用）環境 ■ 環境都市：緑地・運河、環境教育 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 臨海部の交通：交通渋滞・アクセス性 ■ スポンジ化進行：空地、空家の発生 ■ イメージ：住環境、マナー、治安 ■ 災害への脆弱性：水害リスク、密集市街地 ■ 土地利用の混在：商店、工場等跡地の住宅地化
O【機会】	T【脅威】
<ul style="list-style-type: none"> ■ 観光交流：大阪・関西万博、インバウンド ■ 拠点開発：うめきた、新大阪、三ノ宮 ■ 新たな賑わい：阪神タイガースファーム施設 ■ 新たな日常：働き方と住まい方の変化 ■ 産業の転換：流通事業の拡大 ■ 脱炭素社会：都市交通、再生エネ ■ デジタル技術：デジタル化の進展、DXの加速 ■ SDGs：誰一人取り残されない社会 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新型コロナ等の社会経済活動への影響 ■ 気候変動・環境問題への早急な対策 ■ 災害の激甚化：事前防災・減災の必要性 ■ 人口減少、少子高齢化の進展
<p>凡例 ■ 交通、都市機能 ■ 生活 ■ 産業 ■ 環境 ■ 防災 ■ 複合</p>	

【SWOT 分析による取組検討の例】

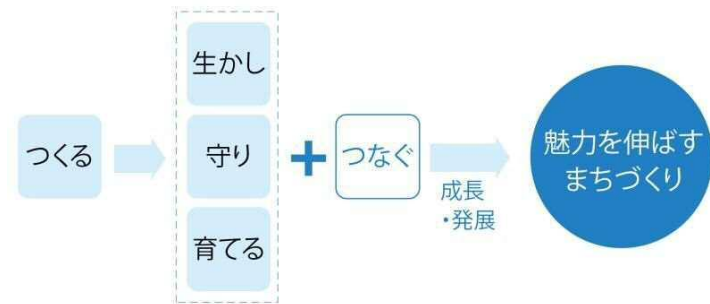


1 まちづくりの方向性

尼崎のまちづくりは、「つくる」から「生かし、守り、育てる」まちづくりへと移行してきました。一方で、様々な社会情勢の変化に対応し、尼崎を100年後も続くまちにしていくためには、市民をはじめ多様な主体とともにまちの魅力を再発見し、更なるまちの魅力向上が欠かせません。

尼崎のまちの魅力を高めるためには、これまでの「生かし、守り、育てる」まちづくりで築いてきたまちを礎に、市民と市民を『つなぐ』ことや、市民と行政を『つなぐ』ことで、新たなまちづくりの活動を創出するなど、様々なところで『つなぐ』まちづくりを進めていく必要があります。

そのため、これからは、「生かし、守り、育てる」に加えて『つなぐ』まちづくりを進めることで、都市の成長と発展を促す「魅力を伸ばすまちづくり」を推進します。



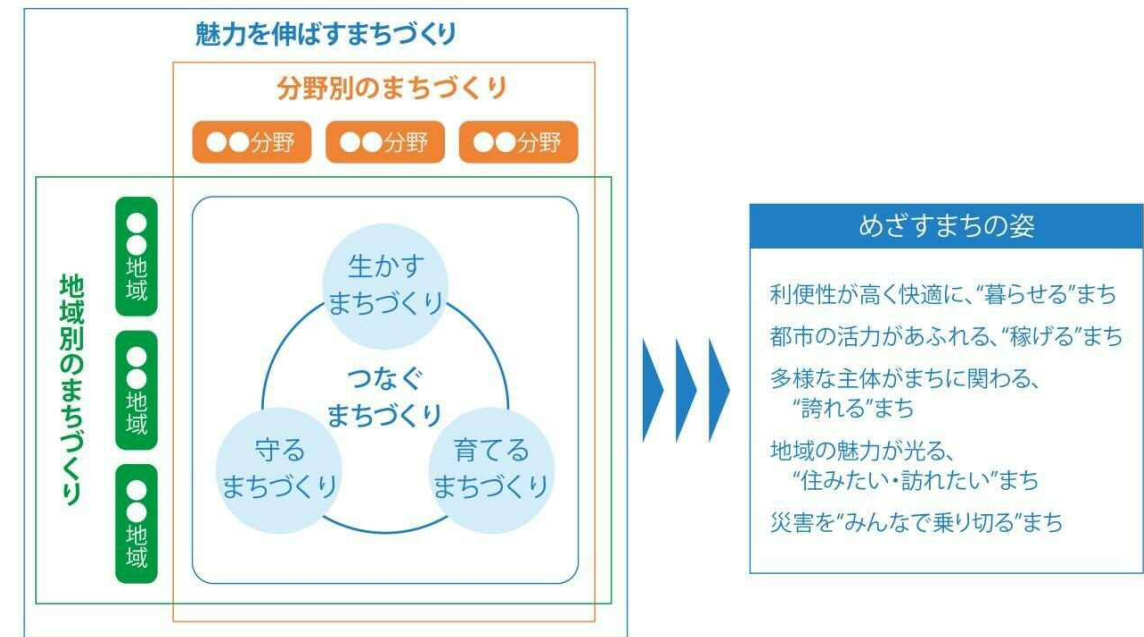
■ つなぐイメージ

- ・人と人をつなぐ
- ・過去から未来へとつなぐ
- ・住まいと仕事をつなぐ
- ・隣接市・周辺市と広域的につなぐ
- ・市民と行政（庁内組織）をつなぐ
- ・まちづくりの活動をつなぐ

1 まちづくりの進め方

めざすまちの姿の実現に向けて、魅力を伸ばすまちづくりを推進するため、都市を構成する道路、公園といった都市基盤や建築物、それらを整備していく際の環境、防災、景観といった観点について、分野それぞれに取組（分野別のまちづくり）を進めるとともに、それらの分野別の考え方を踏まえながら、鉄道沿線ごとや臨海部といった本市の地域ごとの特性を踏まえた地域別のまちづくりを進める必要があります。

図 - 「分野別・地域別のまちづくり」と「まちづくりの方向性・めざすまちの姿」の関係性

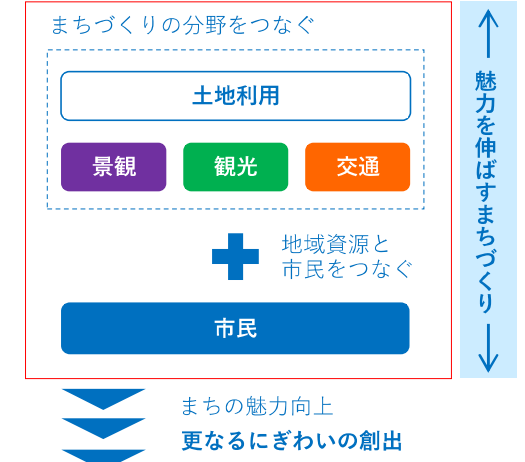


(参考) これからのまちづくりのイメージ

● 広域拠点におけるまちづくり

阪急塚口駅周辺や JR 尼崎駅周辺、阪神尼崎から出屋敷駅周辺の広域拠点は、広域的な商業・業務などの都市機能が集積するエリアであり、更なるにぎわい創出に向けて、まちの顔としてふさわしい景観の整備、観光資源の活用、拠点駅としての交通利便性を生かしたウォークラブルな空間づくり、市民等による公共空間の活用など、様々なまちづくりをつないでいくことで、魅力を伸ばすまちづくりに取り組みます。

広域拠点におけるまちづくり



めざすまちの姿

都市の活力があふれる、“稼げる”まち
 多様な主体がまちに関わる、“誇れる”まち
 地域の魅力が光る、“住みたい・訪れたい”まち

2 めざすまちの姿

第6次尼崎市総合計画で示す「ありたいまち」の実現を目指し、都市計画の観点から、その実現を支える「めざすまちの姿」を設定します。

(1) 利便性が高く快適に、“暮らせる”まち

医療、福祉、商業等の必要な都市機能が集積された鉄道駅周辺地域等と、日常利用される商業施設や地域の拠点となる公共施設等が配置された徒歩・自転車圏内のエリアとの間を公共交通等でつなげ、移動性を確保することで、誰もが出掛けやすく、快適に暮らせるまちを目指します。

(2) 都市の活力があふれる、“稼げる”まち

市内事業者等の力を引き出し、民間投資を呼び込むことにより、都市の活力を生み出すとともに、本市が有する優れた交通ネットワークと人・モノ・情報が集まる環境の強みを生かし、多様な産業が集積する、稼げるまちを目指します。

(3) 多様な主体がまちに関わる、“誇れる”まち

快適な生活の基盤となる良好な環境の確保を前提に、駅前広場、公園、緑地、河川水辺等の地域資源の魅力を高めていくとともに、市民・事業者等が適切にこれらを利用して様々な活動に取り組み、その取組を通して、子どもからお年寄りまで尼崎で暮らす誰もが（まちに関わり）、誇れるまちを目指します。

(4) 地域の魅力が光る、“住みたい・訪れたい”まち

鉄道沿線ごとに特色のあるそれぞれのまちの魅力と価値を向上させ、それを発信することにより、市外から見た尼崎のまちのイメージを変え、市外の住民にも尼崎に興味や親しみを持ってもらい、尼崎に住みたい、訪れたいと感じてもらえるまちを目指します。

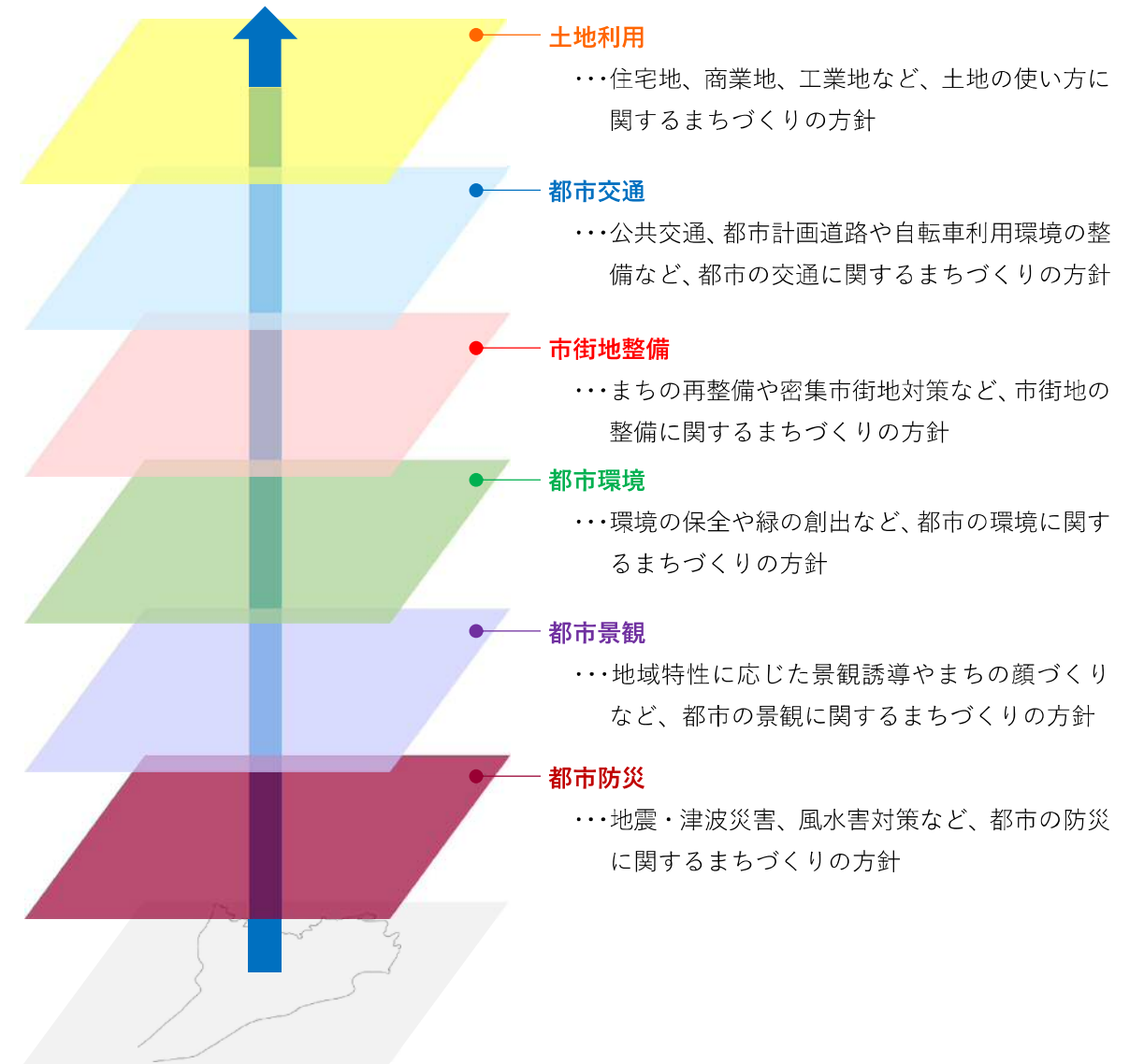
(5) 災害を“みんなで乗り切る”まち

市域は、海拔ゼロメートルエリアがその約3分の1を占め、地震時の危険性が高い密集市街地を有するなど災害リスクを抱えているため、大規模災害への適切な対策を講じ、また一人ひとりが防災意識を高めることで、災害をみんなで乗り切るまちを目指します。

2 分野別のまちづくり

めざすまちの姿の実現に向けて、「土地利用」「都市交通」「市街地整備」「都市環境」「都市景観」「都市防災」という6つの分野のまちづくりの方針を定め重層的に推進します。

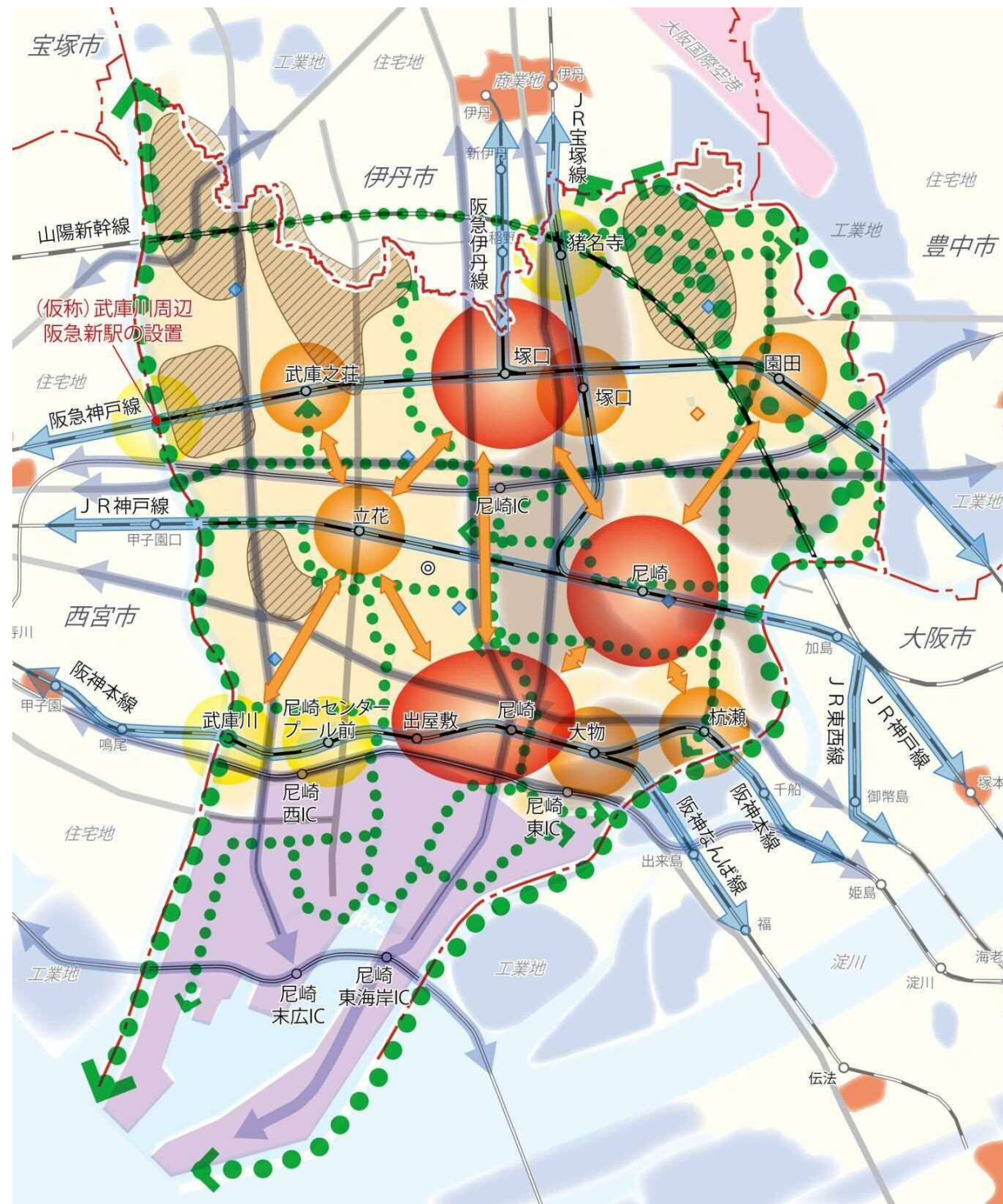
■ まちづくりを構成する6分野



3 都市構造

【参考】検討中の
尼崎市都市計画MP・立地適正化計画
('23.4.25 都市計画分科会資料抜粋)

図 - 都市構造図



日常生活に必要な施設がバランスよく配置された“歩いて暮らせるゾーン”と本市の職住近接を支える“産業ゾーン”等を基本に、鉄道駅周辺の“拠点”を“都市の骨格”が形成するネットワークでつなく、コンパクトで持続可能なまちを目指します。

(1) ゾーン

歩いて暮らせるゾーン	主に住宅地で構成される区域を位置づけ、日常生活に必要な施設がバランスよく配置された、誰もが歩いて暮らせるゾーンの形成を図ります。
緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーン	低層の住宅地や農地で構成される区域を位置づけ、緑豊かでゆとりと潤いを感じられる、緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーンの形成を図ります。
都市型産業ゾーン	住宅地と工業地等の産業で構成される区域を位置づけ、今ある産業を保全しつつ良好な暮らしが可能となる、都市型の産業ゾーンの形成を図ります。
産業集積ゾーン	臨海部の工業地で構成される区域を位置づけ、大規模工場や次世代型の高付加価値の産業、流通施設等が立地する産業集積拠点となるゾーンの形成を図ります。

(2) 拠点

広域拠点	隣接市からの利用も見込まれる広域的な商業・業務施設などの高次都市機能の集積や都市型居住機能により、本市の魅力高め、にぎわいを創出することができる広域的な拠点の形成を図ります。
地域拠点	周辺住民の日常生活に必要な施設等が集積し、地域の魅力を生かした地域の中心となる拠点の形成を図ります。
生活拠点	交通利便性を高め、良質な生活空間の形成を図る拠点の形成を図ります。

(3) 都市の骨格

広域連携軸：幹線道路	国道、県道、高速道路等の幹線道路及び公共交通(鉄道)を位置付け、これらの機能強化により、都市間交流を生み出すなど、広域的に連携した軸の形成を図ります。
広域連携軸：基幹的な公共交通軸	拠点間を結ぶ公共交通(路線バス)を位置付け、市民の生活利便性を確保するとともに、地域の連携や交流を深められる公共交通のネットワークの形成を図ります。
水と緑のネットワーク	武庫川や猪名川などの河川や運河、街路樹などの道路の緑を位置づけ、自然環境の保全と創出により、水と緑を身近に感じられる水と緑のネットワークの形成を図ります。

(4) その他の拠点

市役所	様々な行政サービスを提供することで、日常における市民の暮らしを支えるとともに、災害が発生した際は、速やかに市民の生命と財産を守る防災・減災対応、復旧・復興支援の役割を果たします。
地域におけるまちづくりの拠点	地域におけるまちづくりの拠点として地域振興センターを位置付けています。
あまがさき・ひと咲きプラザ	子どもから大人まで、市民の学びと育ちを支える役割を果たします。

2-2 都市交通の方針

【基本的な考え方】

誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの維持又は向上を図るとともに、歩行者及び自転車が安全に安心して利用できる道路空間、ウォークアブルな駅前空間等の整備を進め、健康で環境にやさしいまちを目指します。

(1) 公共交通

ネット
ワーク

- ・鉄道及びバスについては、利便性の高いネットワークを構築し、公共交通としての機能を維持するとともに、利用促進を図ります。
- ・市民生活及び社会経済活動を支えていくため、公共交通を中心とした総合的な地域交通政策に取り組みます。

新駅

- ・阪急神戸本線武庫川橋りょう部上への新駅の設置により、周辺地域の交通利便性の向上を図ります。

新交通

- ・スマートシティの考え方等を踏まえ、新技術による「モビリティ・サービス(MaaS)時代」に対応した交通ネットワークのあり方について検討を進めます。

(2) 道路

計画的
・効率的
整備

- ・都市計画道路の整備に当たっては、意思形成過程の透明性の確保及び「選択と集中」により、計画的かつ効率的に事業を実施します。
- ・幹線道路と鉄道との立体交差、鉄道駅へのアクセス道路等の整備を進めます。

臨海部の
交通対策

- ・臨海部における物流施設の増加等に伴う今後の交通状況の変化を注視しながら、道路ネットワークの強化を検討します。
- ・事業者による送迎バスの共同運行、駅前広場での駐車場の確保等、臨海部への交通利便性の向上のための施策の検討をします。

災害
対策

- ・災害リスクを軽減するため、早期に、緊急輸送予定道路及び避難路を中心に、代替性及び耐震性を確保した道路網の整備を進めます。

橋りょう
の
長寿命化

- ・橋りょうについては、計画的な修繕又は更新を行うとともに、耐震性の向上に努めます。

狭あい
道路の
解消

- ・幅員の狭い道路については、防災性の向上、住環境の確保等のために、建築物の更新に合わせた道路空間の確保に伴い必要となる施策を検討します。

歩行者
・自転車
利用

- ・自転車の走行空間整備により「自転車のまちづくり」を推進します。
- ・コミュニティサイクルについては、ポートの維持及び拡大に努めながら、近隣自治体とも連携し、広域的な活用を図ります。
- ・幹線道路は、十分な歩道幅員が確保された歩道を整備することにより、歩車分離を図るよう努めます。
- ・歩道の段差解消等を図り、安全で快適な歩行者空間を整備します。

(3) 駅前広場

- ・既存の駅前広場については、適切に維持管理を行い、その更新に当たっては、市民及び鉄道事業者と連携を図りながら、滞留空間を有効に活用した、誰もが使いやすく、集い、憩うことができる、にぎわいと魅力があふれる駅前広場として整備するよう努めます。
- ・駅前広場の整備と連動して、駅前広場につながる道路空間についても、緑により潤いある景観を創出するなど、居心地が良く歩きたくなるウォークアブルな空間の形成に努めます。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎ機能の充実等、交通結節機能の向上を図ります。

(4) 自動車駐車場

- ・阪神尼崎駅前駐車場については、適正に維持管理を図ります。
- ・商業系用途地域における一定規模以上の商業・業務の建築物の新築、増築等における駐車場の整備を指導します。
- ・一定規模以上の共同住宅の建築時における、駐車場の確保を指導します。その駐車場の確保台数の基準については、交通需要の実態等を踏まえて見直しを検討します。

(5) 自転車駐車場

- ・老朽化が進んでいる自転車駐車場については、適切に維持管理又は更新を図ります。
- ・共同住宅及び近隣商業地域又は商業地域内における自転車等の駐車需要を生じさせる施設の新築、増築時等の自転車駐車場の整備を指導します。

都市交通方針図



3 地域別のまちづくり

(1) 役割

地域別のまちづくりは、歴史や文化、自然環境など地域の資源や特性などを踏まえ、よりきめ細かに地域の課題に対応するため、具体的なまちづくり方針などを示し、まちづくりの基本方針で示した「めざすまちの姿」を具現化するものです。

(2) 地域区分の考え方

本市では、東西方向に並行して走る阪急神戸線、JR神戸線、阪神本線の3つの鉄道を中心に特色のある市街地が形成されてきたことから、その形成過程や土地利用の特徴などを考慮し、鉄道を中心とする3つの地域と工業専用用地である臨海地域に区分します。

なお、区分にあたっては、幹線道路、河川などの地形地物を基本に、土地利用や市街地のまとまりなど都市計画的な観点から、用途地域を考慮しながら設定するもので、地域住民主体のコミュニティ活動を分断、制約するものではありません。

■ 鉄道沿線ごとの地域の区分と特性



【阪急沿線地域】

ゆとりある良好な住環境に恵まれた地域

【JR沿線地域】

かつては工業地が多くを占めていたけれども、近年、JR 尼崎駅周辺で大規模な住宅・商業開発が行われ、徒歩圏に商業施設などの生活に必要な施設が揃う利便性の高い地域

【阪神沿線地域】

本市の工業化と発展の中心を担い、歴史と産業が集積されてきた地域

【臨海地域】

重化学工業を中心に、日本の産業経済をリードしてきた地域であり、近年は産業構造の変化に伴い道路交通の利便性を生かした物流拠点が集積する地域

図 居住誘導区域

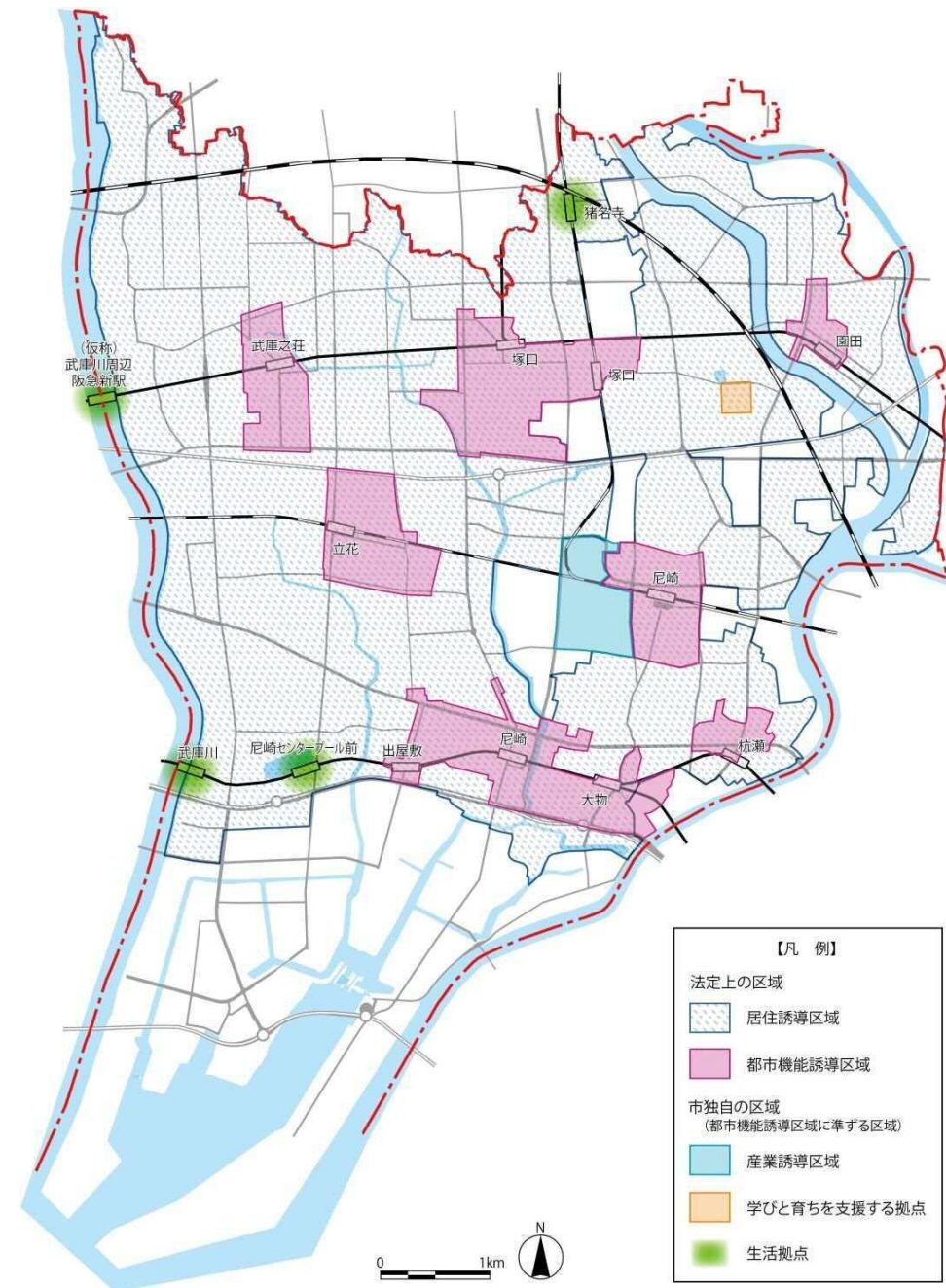


	市街化区域 令和2年(2020年)	居住誘導区域 令和2年(2020年)	居住誘導区域 令和22年(2040年)
人口(人)	459,593	422,617	359,213
面積(ha)	4,707	3,377	3,377
人口密度(人/ha)	97.6	125.1	106.4

(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来人口の結果を基に作成、推計)

※居住誘導区域内人口は、国勢調査の結果を基に町丁目別人口を面積按分して算出した。

図 都市機能誘導区域



	市街化区域 令和2年(2020年)	都市機能誘導区域 令和2年(2020年)	都市機能誘導区域 令和22年(2040年)
人口(人)	459,593	89,221	75,836
面積(ha)	4,707	645	645
人口密度(人/ha)	97.6	138.3	117.6

(出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所将来人口の結果を基に作成、推計)

※都市機能誘導区域内人口は、国勢調査の結果を基に町丁目別人口を面積按分して算出した。

■ 生活利便施設の立地状況

居住誘導区域では、コンビニエンスストアやスーパーマーケット等の買い物や医療施設等の日常生活に必要な施設が、おおむね徒歩圏内に立地しています。

図 コンビニ・スーパーの立地状況

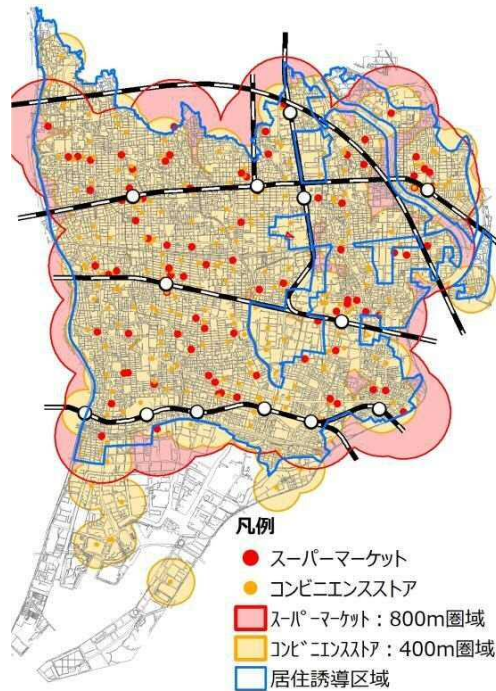


図 飲食店の立地状況



図 医療施設の立地状況

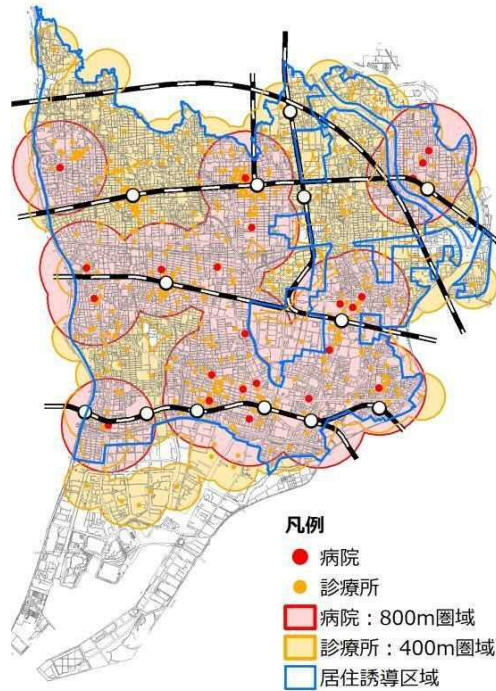


図 福祉施設の立地状況

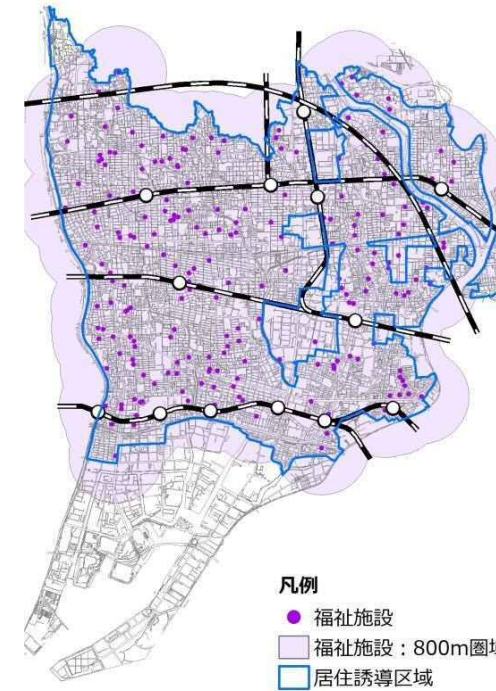
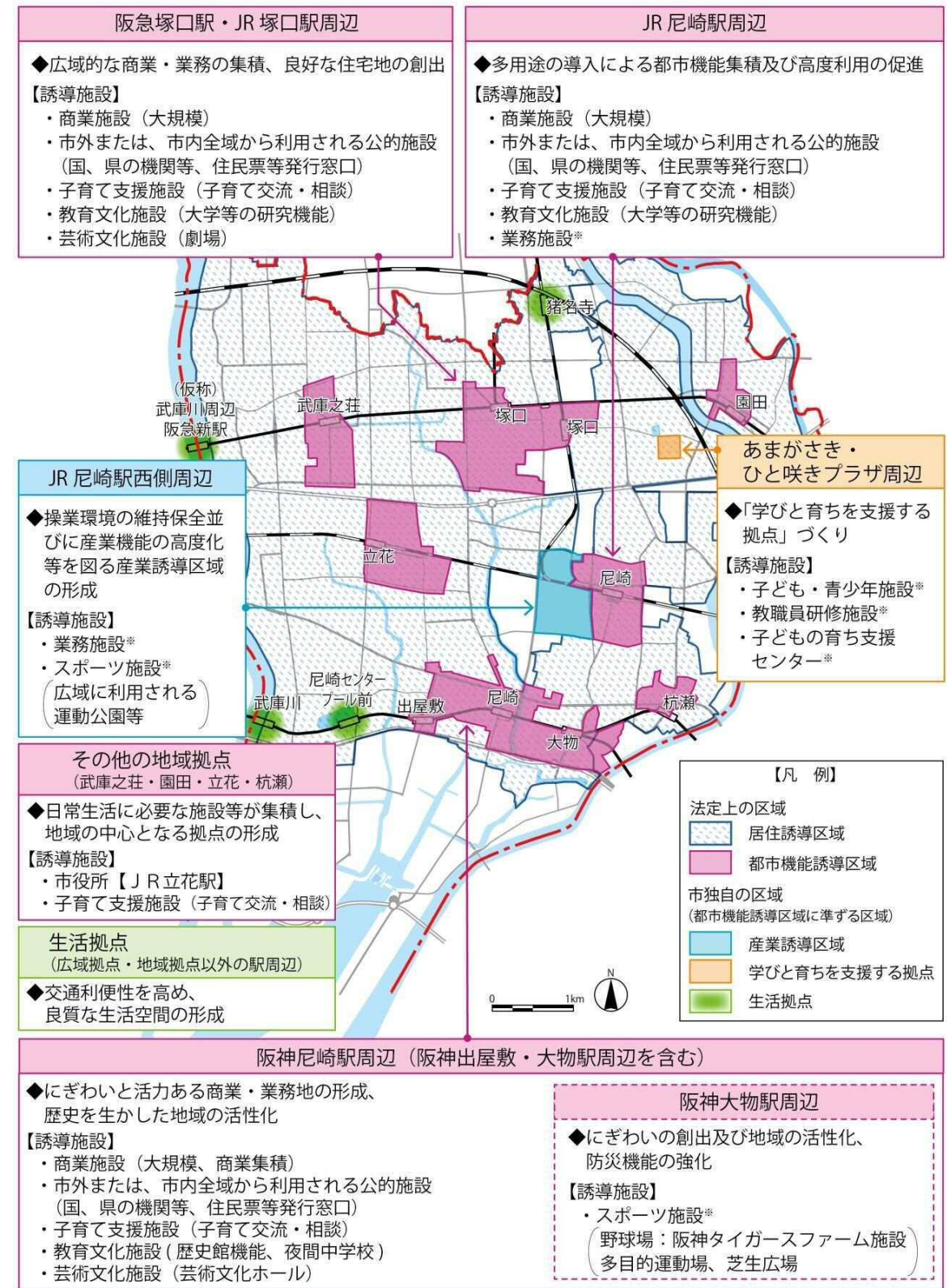


図 都市機能誘導区域とまちづくりの方向性・誘導施設



4 誘導施策

「第2章 分野別・地域別のまちづくり」の「2-1 土地利用の方針」「2-2 都市交通の方針」で掲げたように、主に鉄道駅周辺に医療、福祉、商業等の必要な都市機能が充実し、市内に住む人、市内で働く人及び市内を訪れる人にとって快適で居心地が良く、にぎわいと活力にあふれた都市空間を形成し、ウォークアブルな駅前空間等の整備を進め健康で環境にやさしいまちを実現するため、居住や都市機能の誘導、にぎわい創出のための施策を「第2章 分野別・地域別のまちづくり」で示した施策のほかに、次に示のような施策を推進していきます。

4-1 居住誘導のための施策

(1) 居住誘導区域外での届出義務

居住誘導区域内での居住を誘導していくため、「都市再生特別措置法」に基づき、居住誘導区域外で、一定規模以上の住宅等を建築する場合には、着手の30日前までに市への届出を義務づけています。

(2) 子育てファミリー世帯の転入促進

「子育てするなら尼崎」、「学ぶなら尼崎」と思ってもらえるまちとなるよう、子育て支援の充実・子育て負担の軽減などのソフト戦略と、ファミリー世帯にとって良好な住環境の整備に向けた取組を進めていきます。

4-2 都市機能誘導のための施策

(1) 都市機能誘導区域外での届出義務

都市機能誘導区域へ誘導施設を誘導又は維持していくため、「都市再生特別措置法」に基づき、都市機能誘導区域外で誘導施設の開発・建築行為を行おうとする場合には、着手の30日前までに市への届出を義務づけています。また、都市機能誘導区域内の誘導施設を休止・廃止する場合にも、同様に届出を義務づけています。

(2) 土地利用方針の策定

JR 尼崎駅周辺南地区で土地利用誘導方針を定めているように、必要に応じて土地利用方針を策定し、地域の特性に応じた都市機能を誘導していきます。

4-3 にぎわい創出のための施策

(1) まちなかウォークアブルの推進

車中心からひと中心の空間に転換するため、まちの顔となる広域拠点や地域拠点にある駅前広場などを居心地が良く歩きたくする空間に整備します。

市が整備する公共施設と連携した空間づくりを民間施設においても実施するなど、にぎわいを創出するための複合的な取組を、市民・事業者とともに検討し推進していきます。

(2) 空き家の利活用の促進

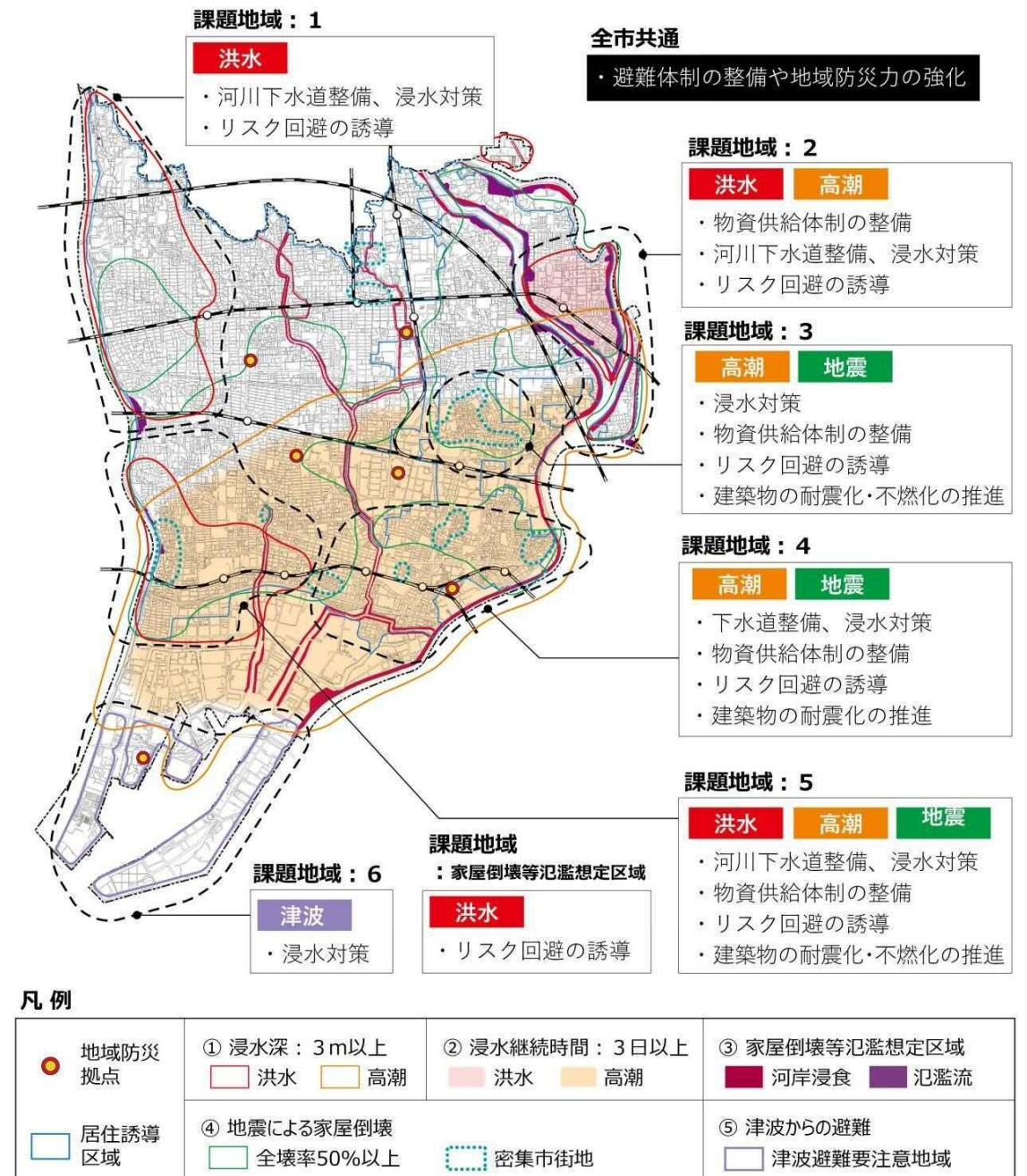
増加する空き家・空き地等の低未利用地の地権者や地域住民等による有効利用・適正管理を促すとともに都市のスポンジ化に対応するため、低未利用地の有効利用・適正管理のための指針の策定等、新たな取組について検討していきます。

(3) 防災まちづくりの将来像

整理した地域ごとの防災上の課題を踏まえ、「第1章 まちづくりの基本方針」で掲げた“めざすまちの姿”「災害を“みんなで乗り切る”まち」の実現に向けて、ハード・ソフトの両面から防災・減災対策を計画的に推進していくための取組方針を次のとおり設定しました。

なお、市が行う取組（公助）だけでは限界があることから、市民や事業者が命や財産を自分で守る取組（自助）や地域で助け合う取組（共助）も合わせて推進していきます。

図 - 地域ごとの取組方針



1 協働によるまちづくり

(1) 基本的な考え方

まちづくりの基本方針で示した「めざすまちの姿」の実現に向け、市民・事業者・行政がまちづくりに対する役割と責任を認識し、パートナーシップによる協働のまちづくりを進めます。

パートナーシップのイメージ図
 差し替え予定



(2) 市民・事業者・行政の役割

協働のまちづくりでは、それぞれの考え方、お互いの想いや情報、まちの将来像を共有する必要があります。また、立場に応じた役割を担いながら、できることから始めることが大切です。

■ 市民の役割

市民は、まちづくりの主役として、現状のまちを知り、これからのよりよいまちづくりへの理解を深めることが求められます。

市民一人ひとりがまちづくりを担う認識をもち、市民相互の話し合いの中から、様々な考えやアイデアを出しあい、一人ひとりができること、やりたいと思うことを見だし、自分の得意分野を生かして楽しく積極的に取り組むことで、市民が求めるまちづくりにつながることが期待されます。

■ 事業者の役割

事業者は、地域社会の構成員として、市民と同様にまちづくりで重要な役割を担います。本市の「めざすまちの姿」を十分に理解し、行政及び市民と協力関係を築きながら、よりよいまちづくりに取り組む役割が求められています。自らの事業に関する情報を地域へ積極的に発信することで、より協力関係を良好なものとし、また、まちづくりにおいて自らの事業をベースとした専門的な支援を行うことで、地域にも貢献する地域産業の育成に資することができます。

■ 行政の役割

行政は、協働で取り組むまちづくりにおいて、市民・事業者への支援とコーディネートを行う役割を担います。

各種事業を進めるための手法などの調査・研究や推進体制の充実、開発行為の指導を行い、効果的なまちづくりを進めます。また、必要に応じ地域の課題を市民や事業者に提起しながら、よりよいまちづくりに向けた活動を専門的に支援するための方策を整えます。さらに、まちづくりに関する現況の把握とその情報の発信を行うとともに、さまざまな活動がつながるよう努めます。

(3) 協働のまちづくりの推進方策

方策1 まちづくりへの参画のきっかけとなる情報の発信や場の提供

- ・まちづくりに関する事業や情報の発信（尼崎市公式 LINE、YouTube 等の SNS の活用等）
- ・まちづくりの活動拠点として公共空間の積極的な活用

方策2 市民意向を直接的に聴取する機会を積極的に設置

- ・説明会やシンポジウム、ワークショップの開催
- ・アンケート調査による意向把握

方策3 市民主体のまちづくり活動の支援

- ・専門家派遣などの技術的な支援や活動費の助成
- ・地域振興センターの活用（まちづくりの相談窓口、地域コミュニティの形成や活性化の拠点）

方策4 市民発意のまちづくり制度の活用促進

- ・都市計画提案制度、地区の特性に応じた地区まちづくりルール制度の活用

方策5 事業者との連携によるまちづくりの推進

- ・まちの顔となる公共空間の整備の際に沿道の事業者と協議会形式によるまちづくりの検討

【まちづくり活動の取組事例】（イメージであり、差し替え予定）

● 阪急塚口駅の社会実験



● 杭瀬公園マルシェイベント



● 大庄西中学校跡地活用のワークショップ



跡地活用【公園】での活動イメージ（地域の小学生作成）



2. 都市交通

現行計画

改定の背景

新計画(案)

「過度に自動車に頼らない、歩いて暮らせる都市環境の形成に向けて、南北間の移動を支える機能の確保など既存の公共交通における利便性の維持、向上を図るとともに、徒歩や自転車利用を促すといった市民生活を支え、まちづくりの方向性と整合するような交通政策の検討に取り組みます。

また、臨海部をはじめ長期的な展望に立った都市計画道路網の強化、鉄道駅と幹線道路などのアクセス性の向上や、駅前広場などの機能強化などに取り組みるとともに、高齢者や障がい者、小さい子ども連れの人など、誰もが安全で快適に移動できる、ユニバーサル社会に対応した交通空間の形成を図ります。

【社会情勢の変化と時代の潮流】

- 少子高齢化・人口減少社会の進行 (持続可能なコンパクトなまちづくり)
- 脱炭素社会の実現に向けた機運の高まり (都市のエネルギーの効率化)
- デジタル化の進展 (新たなモビリティの登場) 等

【法改正等】

- 都市再生特別措置法等の改正
 - ・コンパクト・プラス・ネットワークの推進
- 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正
 - ・面的な公共交通ネットワークの再構築の推進
 - ・効率的かつ利便性の高い地域公共交通の実現 等

【市民等の意向(アンケート結果)】

- ・歩きやすい、自転車で移動しやすい道路(市民・事業者)
- ・臨海地域：渋滞等の交通上の不便(事業者)
- ・駐車スペースの不足(事業者) 等

誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの維持又は向上を図るとともに、歩行者及び自転車が安全に安心して利用できる道路空間、駅前空間等の整備を進め、健康で環境にやさしいまちを目指します。

【ポイント】

- ・阪急新駅の設置
- ・新たな交通技術による交通ネットワークのあり方検討
- ・臨海部の交通対策の検討(送迎バスの共同運行等)
- ・自転車のまちづくりの推進 等



都市づくりの視点②

市民生活や経済活動を支える交通ネットワークづくり

立地の適正化に関する方針②

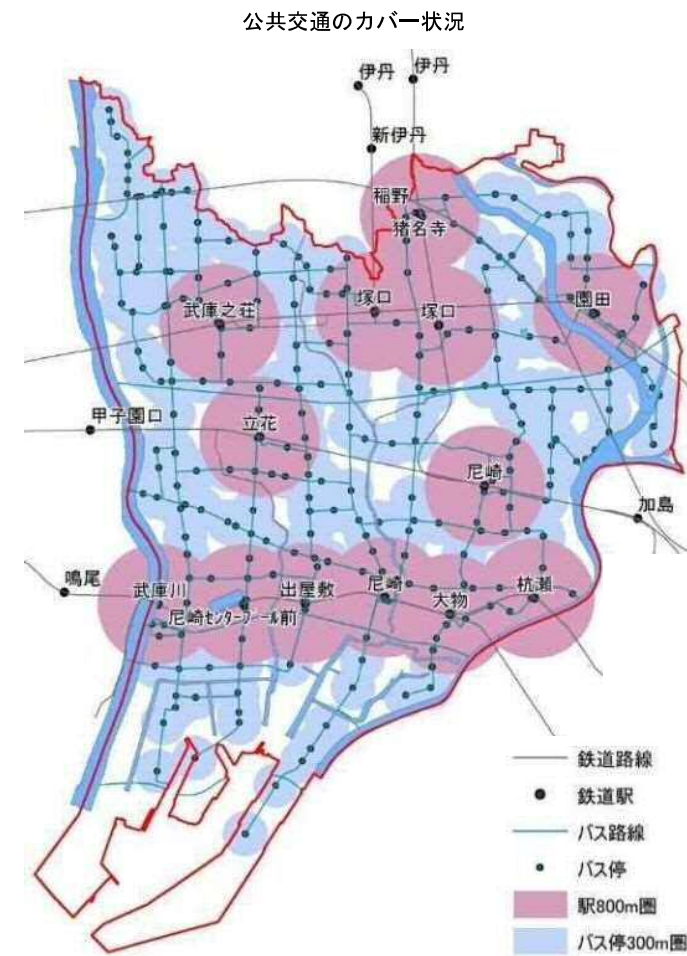
更なる高齢化の進行を踏まえ、過度に自家用車に頼らない誰もが安全・安心に暮らすことができるユニバーサル社会を形成するため、公共交通利便性の向上と自転車利用者・歩行者の安全性の確保にもつなげる自転車利用環境の向上を図ります。

【関連する事項の現状と将来予測】

ア) 公共交通について

- ・市域のほとんどが公共交通徒歩圏*であり、高齢者でも徒歩以外の外出手段が確保されています。
- ・ほとんどの地域が最寄駅までバス又は徒歩で10分以内にアクセス可能です。

*公共交通徒歩圏：国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」において、鉄道駅については800m、バス停については300mを徒歩圏としている。



(出典：国土数値情報を基に作成)