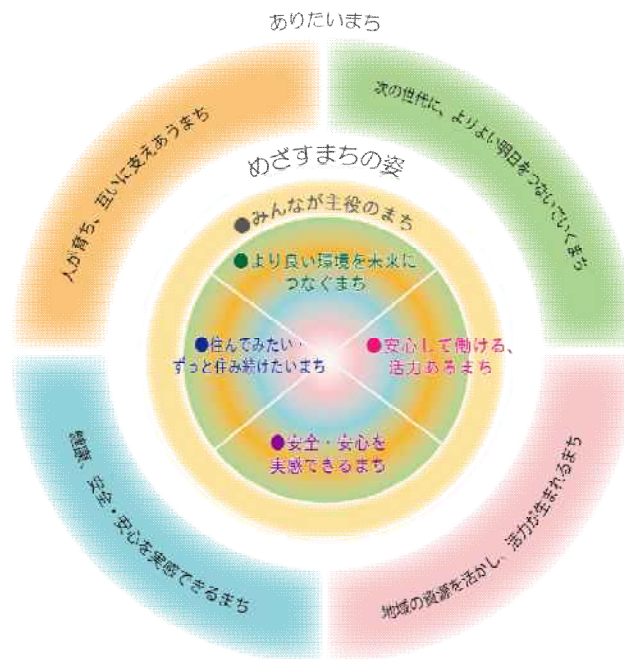


3-1 都市計画マスタープランにおけるめざすまちの姿

平成 26 年(2014 年)3 月に策定した「尼崎市都市計画マスタープラン(尼崎市の都市計画に関する基本的な方針)」では、「尼崎市総合計画」で示す 4 つの『ありたいまち』(「人が育ち、互いに支えあうまち」「健康、安全・安心を実感できるまち」「地域の資源を活かし、活力が生まれるまち」「次の世代に、よりよい明日をつないでいくまち」)を都市計画の観点から実現するために、「めざすまちの姿」を設定し、まちづくりを進めることとしています。

めざすまちの姿



住んでみたい・ずっと住み続けたいまち

小さな子どもやお年寄り、働き盛りの人、妊婦、障がい者、単身者、多世代家族など、全ての人が快適な生活を送り、地域に愛着を感じることができるまちをめざします。

安全・安心を実感できるまち

地震、水害などの災害に強く、火災や交通事故、犯罪などが起こりにくい、安全・安心に暮らせるまちをめざします。

みんなが主役のまち

市民・事業者・行政が役割分担し、お互いを信頼し尊重しながら、みんなで一緒にまちづくりを進めます。

安心して働ける、活力あるまち

ものづくり都市として産業が栄え、商業が活気づく、多くの人々が訪れたい、活力あるまちをめざします。

より良い環境を未来につなぐまち

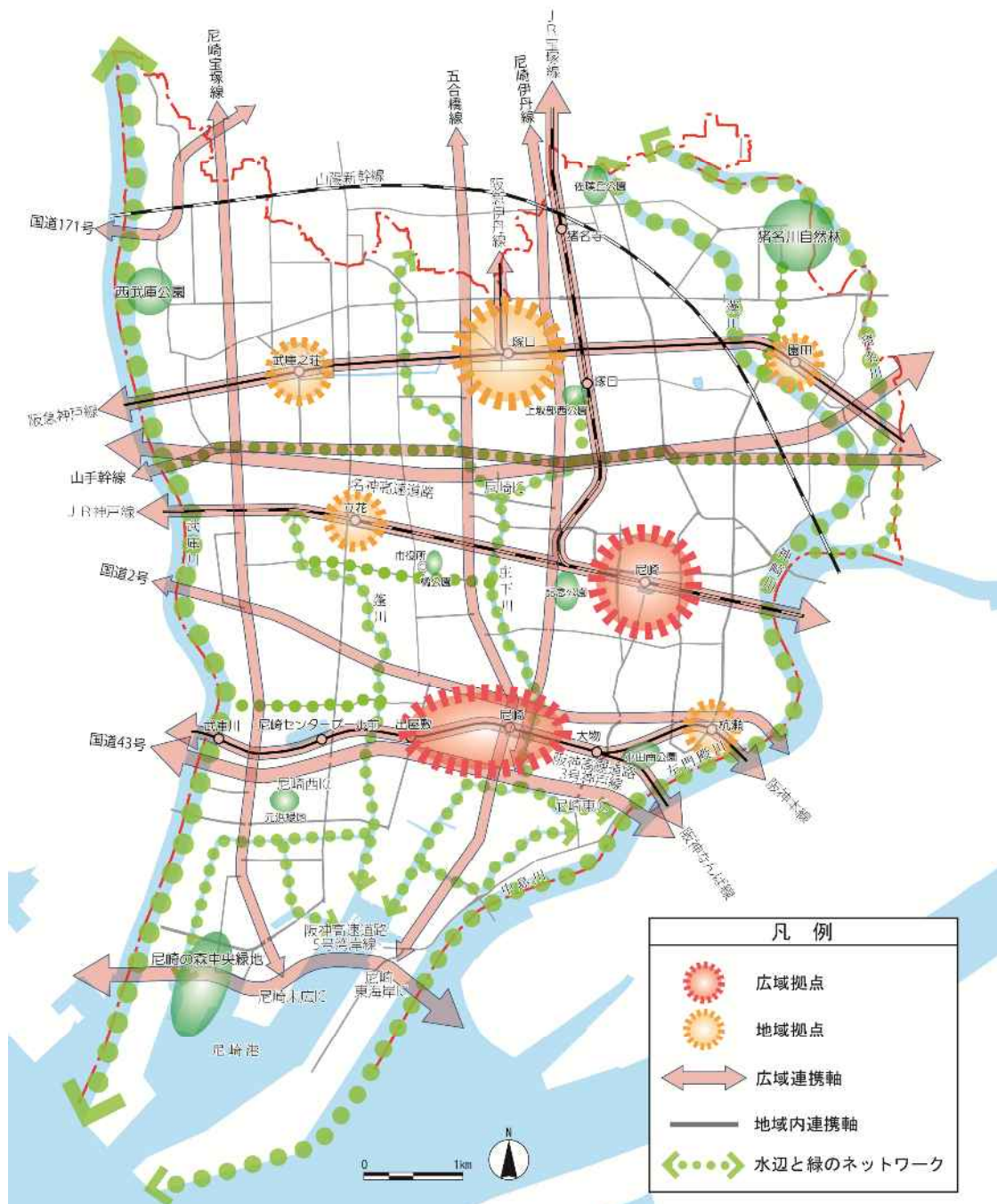
良好な自然環境の保全や活用をはじめ、地球環境との関係を意識した、持続可能なまちをめざします。

(出典：尼崎市都市計画マスタープラン)

また、都市計画マスタープランでは、5つの「めざすまちの姿」を実現するために図のような都市構造を設定しています。

このなかでは、2つの広域拠点（阪神尼崎駅周辺（出屋敷駅含む）、JR 尼崎駅周辺）と5つの地域拠点（阪急塚口駅、阪急園田駅、阪急武庫之荘駅、JR 立花駅及び阪神杭瀬駅周辺）と「拠点」や都市間を結びつける幹線道路、鉄道網、バス路線網といった広域連携軸・地域内連携軸、水辺と緑のネットワークを都市の骨格と位置づけ、持続可能な都市づくりに取り組むこととしています。

都市構造図



- * 広域拠点：交通の要衝で業務機能が集積し広域的に人や物の移動が行われる拠点
- * 地域拠点：周辺住民の日常生活を支える生活利便施設が集積する拠点
- * 広域連携軸：地域を越えて広域的な人の移動や物流を支え、災害時の緊急物資輸送路となるもの
- * 地域内連携軸：地域内及び日常生活圏内の移動を支えるもの

（出典：尼崎市都市計画マスタープラン）

3-2 立地適正化計画におけるめざすまちの姿

立地適正化計画は、人口減少、少子高齢化社会において誰もが安心できる、健康で快適な生活環境を実現すること、そして厳しい財政状況のなかで持続可能な都市経営に取り組むことを主眼としています。特に、今後増加する高齢者が徒歩や公共交通ネットワークの活用により活動的に暮らせるような都市構造とすることによって、健康寿命を延ばし、社会で活躍し続けることができるまちをめざす必要があります。

そこで、全市的な都市づくりの方向性を示している都市計画マスタープランのめざすまちの姿、都市構造を踏まえ、さらにこれまで尼崎市が取り組んできた産業活力の維持、向上を重視しながら、尼崎らしい利便性の高い都市居住を実現するという観点に立った、立地適正化計画におけるめざすまちの姿を設定します。

また、都市計画マスタープラン策定後の本市を取り巻く新たなまちづくりの展開も考慮しながら、次の3つのめざすまちの姿を設定します。

【立地適正化計画におけるめざすまちの姿】

みんなが暮らしやすいまち ~ 安全性・利便性・快適性の維持向上

日常生活利便施設が充実し、交通利便性が確保された質の高い住まい・まちづくりが進むことで、健康、安全に暮らし続けることができる住み続けたい、住んでみたい尼崎をめざす



みんなが働きやすいまち ~ 職住近接の強みを活かす

交通利便性に優れ、業務集積地である大阪に近接しているだけでなく、市内にも多くの就労の場があるという強みを活かし、ワーク・ライフ・バランスの実現ができる尼崎をめざす



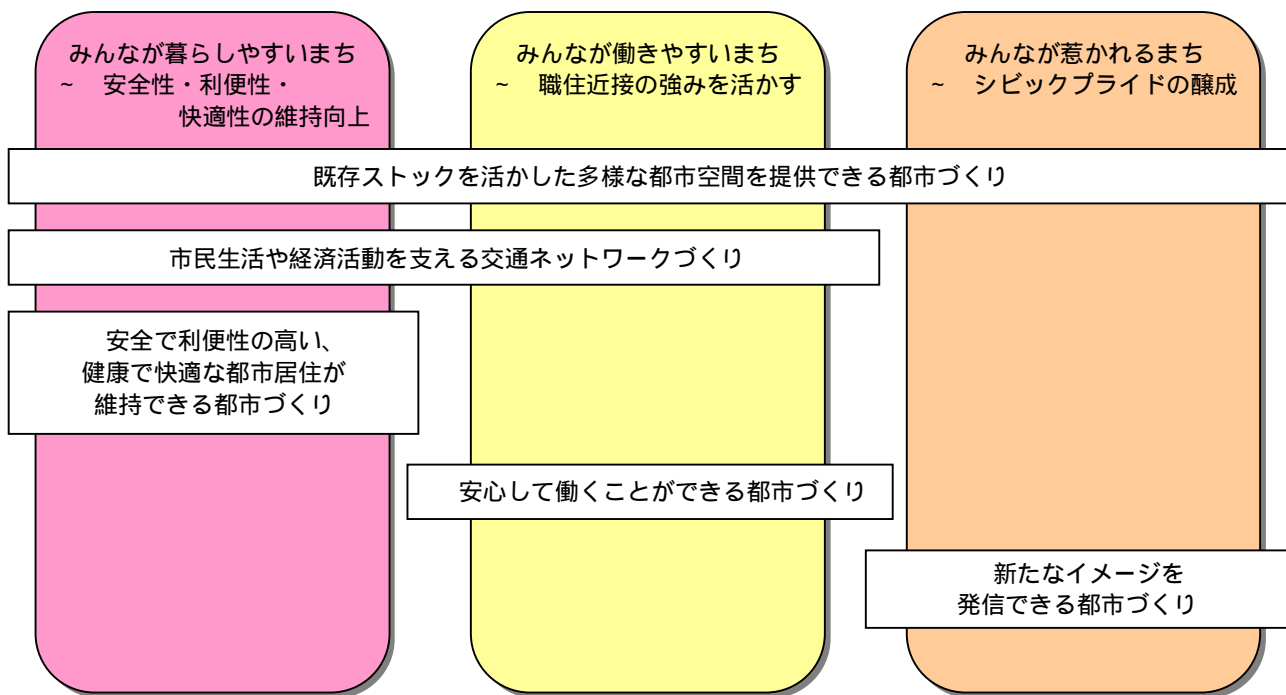
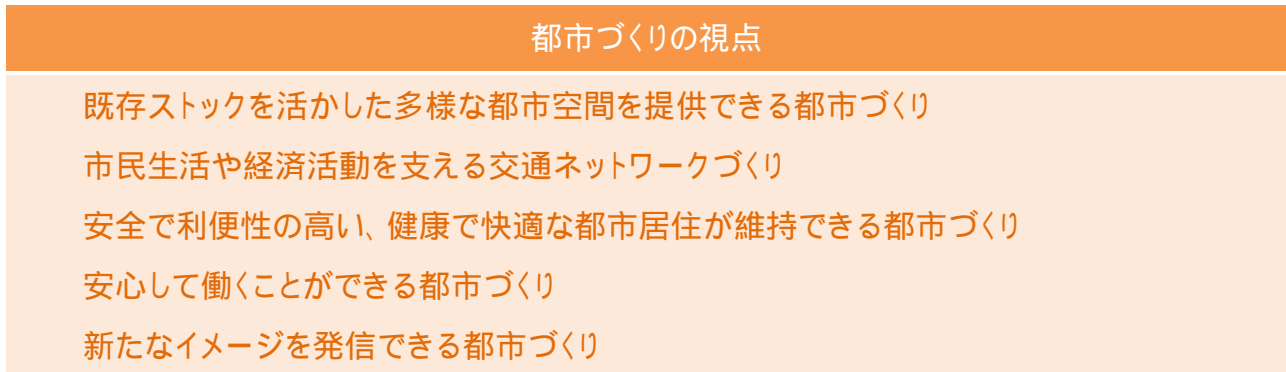
みんなが惹かれるまち ~ シビックプライドの醸成

歴史資産集積と文化学習の拠点や子どもたちの「生きる力」を育むための新たな「学びと育ちを支援する」拠点の形成が進み、市全体の魅力や新しいイメージの高まりとともに、まちに対して市民が誇りと愛着を持てる尼崎をめざす



3-3 都市づくりの視点と立地の適正化に関する方針

立地適正化計画におけるめざすまちの姿を実現するための 5 つの「都市づくりの視点」と、各都市づくりの視点について現状と将来予測等を踏まえた「立地の適正化に関する方針」を設定します。



都市づくりの視点

既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり



立地の適正化に関する方針

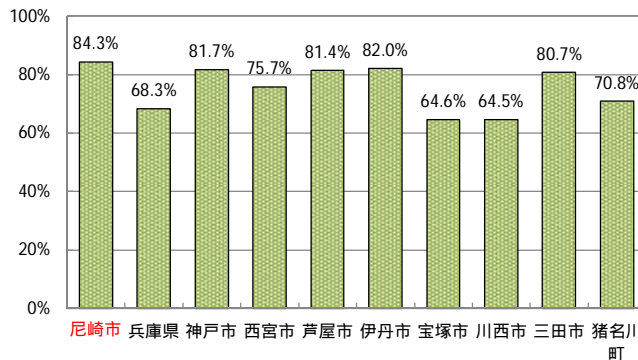
本市は早い時期から市街地形成が進み、道路等のハード面の都市づくりだけでなく、地区計画等の市民が参画するソフト面の都市づくりにも取り組んできました。これらの既存ストックを活かすことで、まちの更新や残された自然環境の保全によるゆとりある住環境を形成し、災害に備えながらライフステージに応じて住み続けられる住まい・まちづくりを図ります。

【関連する事項の現状と将来予測】

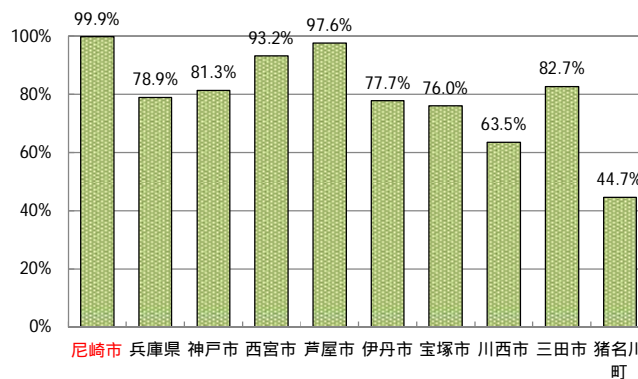
ア) 基盤整備の状況について

- ・本市では、土地区画整理事業や市街地再開発事業などの市街地開発事業により、道路や下水道など都市施設の整備のほか、駅前の商業機能、交通結節機能の向上を図るなど、計画的に市街地整備を推進してきました。
- ・また、最近では地域の課題解決に、住民自らがまちづくりについての方針やルールを検討し、地区計画を定めるなどの取組が進められています。
- ・これらを地域のストックとして捉え、今後も有効活用していく必要があります。

都市計画道路整備率の都市間比較

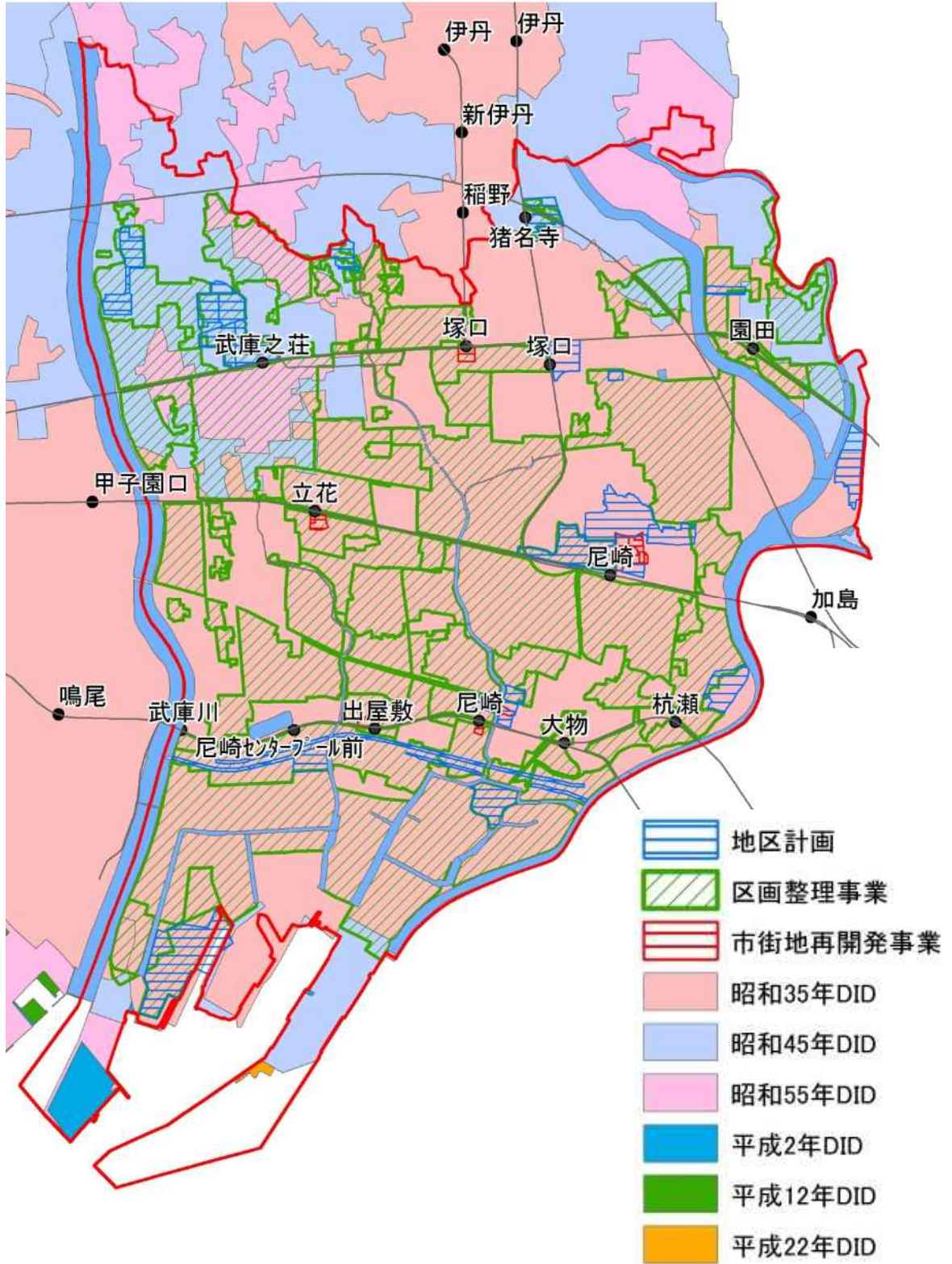


公共下水道整備率の都市間比較



(出典：平成23年(2011年)都市計画現況調査)

人口集中地区（D I D）の変遷と市街地開発事業の実施状況



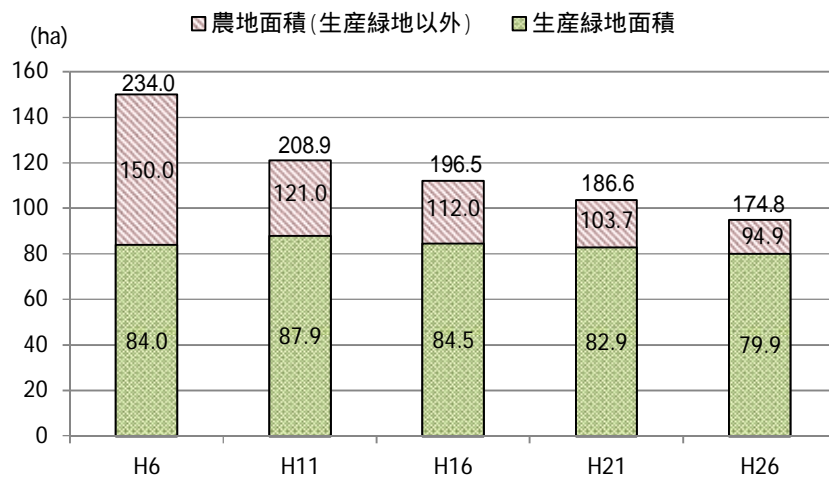
(出典：国土数値情報、市資料)

イ) 農地について

- ・市北部や西部においては、まとまった農地が残っていることから、みどりに囲まれたゆとりある暮らしが可能です。
- ・農地面積は 20 年間で約 35%減少していますが、生産緑地に限ると約 5%の減少となっています。
- ・しかし、生産緑地は、平成 34 年(2022 年)以降に一気に宅地転用が進行する可能性があり、特に都市基盤が脆弱な地域において虫食い状の宅地開発による防災上の課題が生じる懸念があります。

生産緑地は都市計画決定から 30 年間は営農が義務付けられていますが、本市ではその大部分が平成 4 年(1992 年)に決定されているため、平成 34 年(2022 年)以降に一気に宅地化が進む可能性があります。

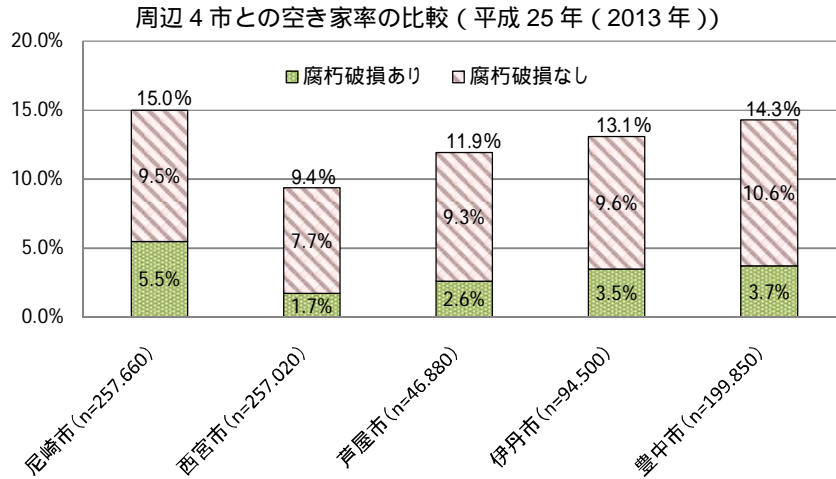
農地面積の推移



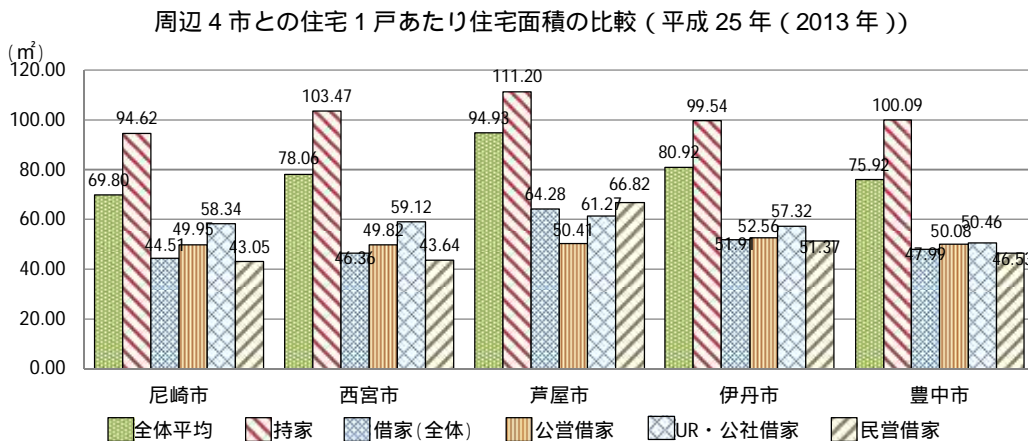
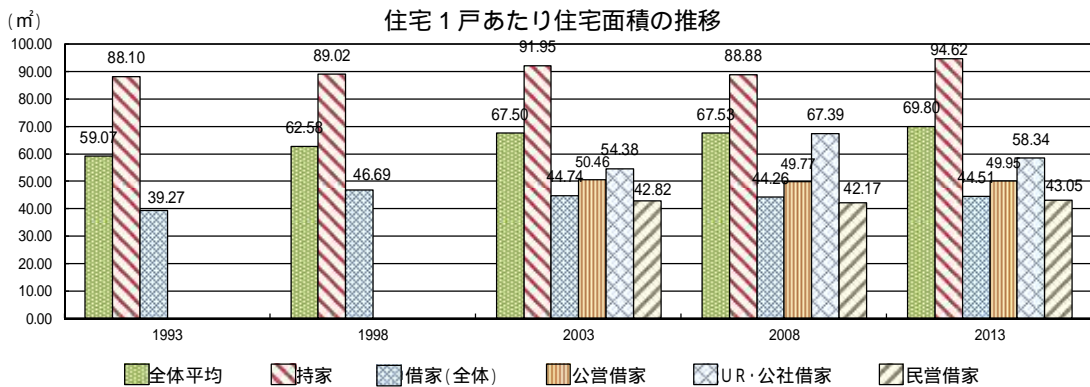
(出典：市資料)

ウ) 住宅ストックについて

- ・本市の空き家数は、平成 10 年（1998 年）以降ほぼ横ばいで推移しています。
- ・空き家率は他市と比べて比較的高くなっていますが、利用可能な空き家（腐朽破損していない）の割合は周辺市と同程度です。そのため、住宅ストックについてはリフォームなどによる有効活用ができる可能性があります。



- ・住宅 1 戸あたりの住宅面積（持家）は 20 年前と比較すると増加していますが、周辺市と比較するとまだ約 5%以上小さい状況です。
- ・本市では「ゆとりある住環境づくり」「住宅の居住性・安定性の向上」「地震や火災に備えた安全安心のまちづくり」「高齢化社会に対応した住まい施策」等の課題に対応すべく、平成 25 年（2013 年）から戸建住宅等の最低敷地面積の基準を引き上げています。



（出典：住宅・土地統計調査）

エ) 災害対策について

- ・本市では災害に強いまちとするため、ハード、ソフト両面から様々な取組を進めています。
- ・災害が起きた際の避難の場所を「指定避難場所」、「津波等一時避難場所」、「大火災避難場所」、「福祉避難所」等の区分で確保するとともに、大火災避難場所へ連絡する避難路ネットワークを指定しています。また、大規模地震時の同時多発火災を防止するための都市防火区画の形成や広域防災帯の整備に取り組んでいます。
- ・地域の防災力向上のため、各種災害ハザードマップ、避難時の心構え及び災害情報の入手先などを盛り込んだ「尼崎市防災ブック」の全戸配布や、市政出前講座及び防災啓発イベント等の実施に加え、地域の自主防災組織等に対して、防災訓練や防災マップ作り等の防災活動の支援に取り組んでいます。



津波等一時避難場所
ステッカー



大火災避難場所看板



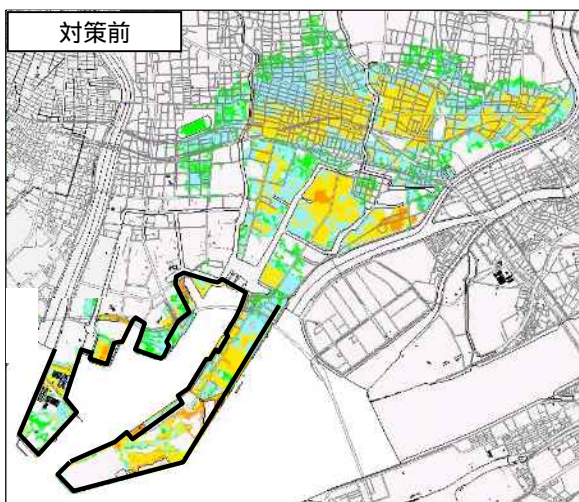
尼崎市防災ブック



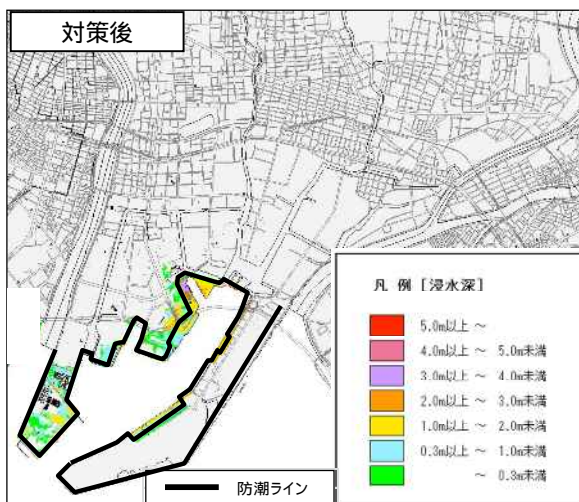
炊き出し訓練の様子
(地域の防災訓練)

- ・その他、市民の避難行動を考慮した情報伝達設備の設置や災害による被害を最小限にとどめるために上下水道施設等の維持保全、公立学校の耐震化等の整備を進めています。
- ・兵庫県では「津波防災インフラ整備計画（平成27年6月策定）」に基づき、堤防・防潮堤の整備・維持保全工事等を進めており、防潮堤の越流対策や沈下対策等を行うことで、津波浸水被害を軽減するとしています。

津波対策前後の浸水想定区域



(条件) ・門扉は開放
・防潮堤等は津波が越流した場合に破堤



(条件) ・門扉は閉鎖
・津波対策は全て完了
・防潮堤等は津波が越流しても破堤しない
・沈下量の詳細検討結果等を反映

出典：津波防災インフラ整備計画（平成27年6月 兵庫県）

都市づくりの視点

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

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。

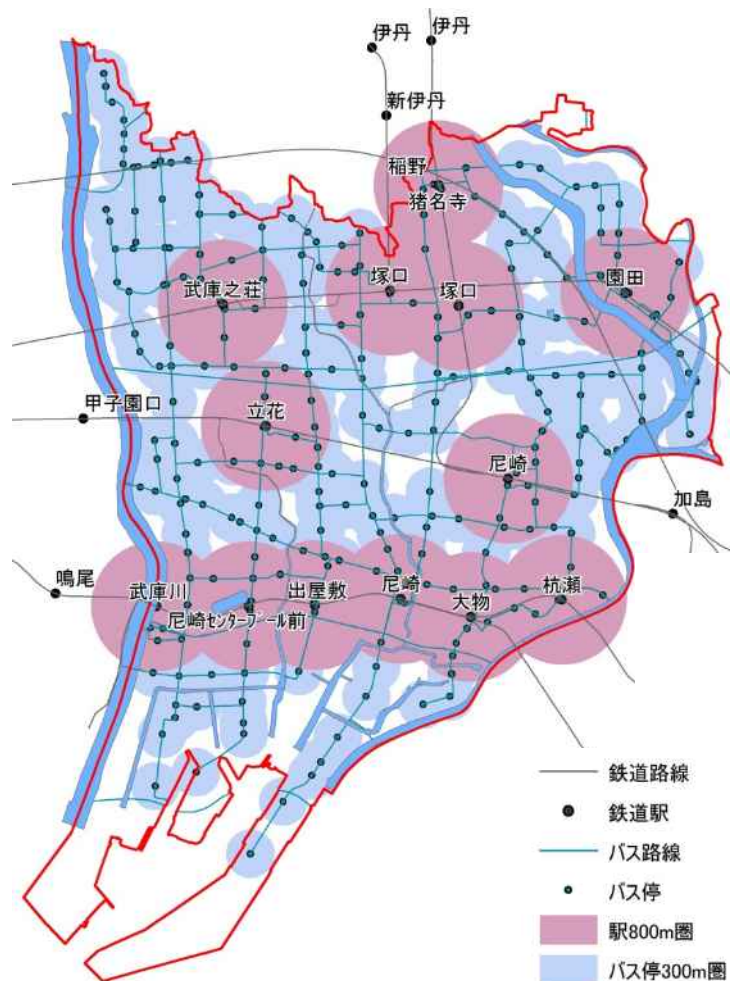
【関連する事項の現状と将来予測】

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。

公共交通のカバー状況



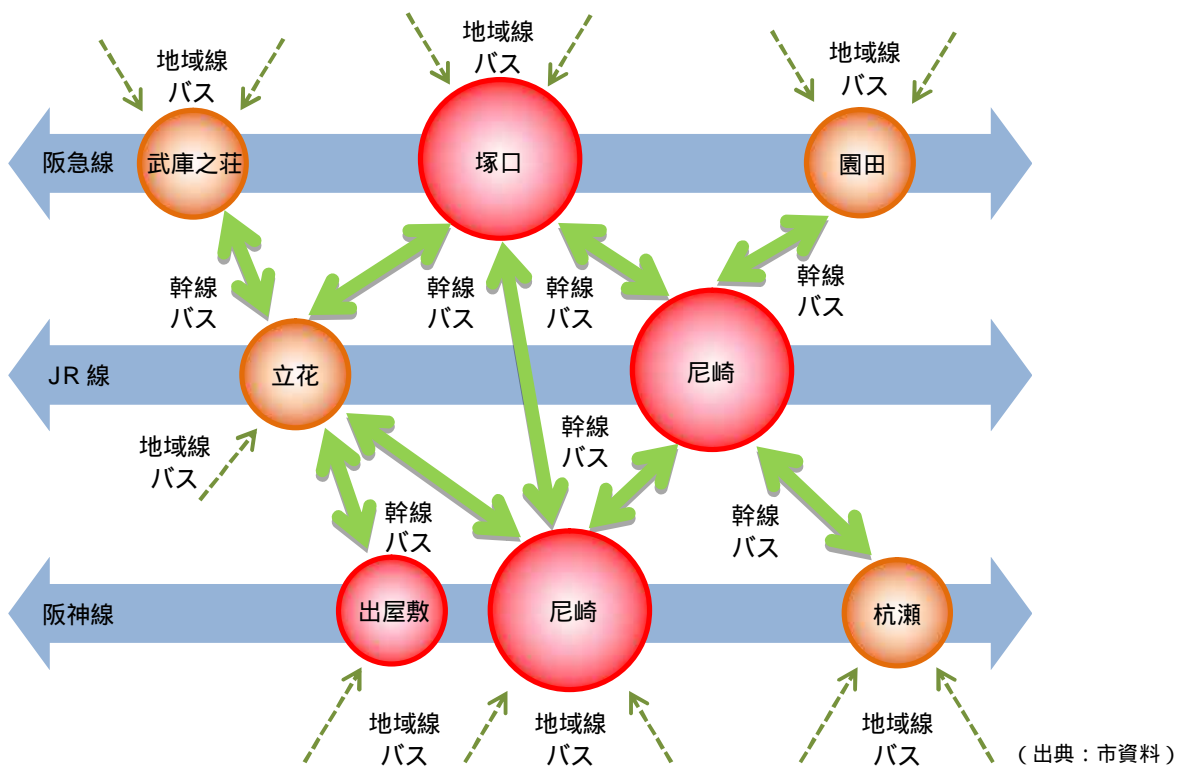
(出典：国土数値情報を基に作成)

バス停からの最寄駅までの時間

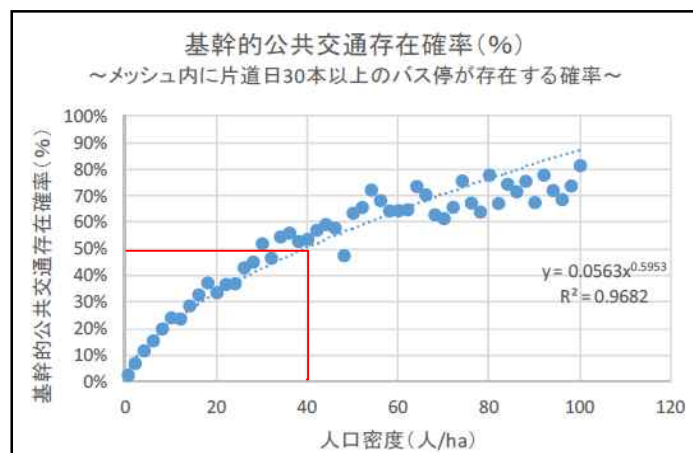
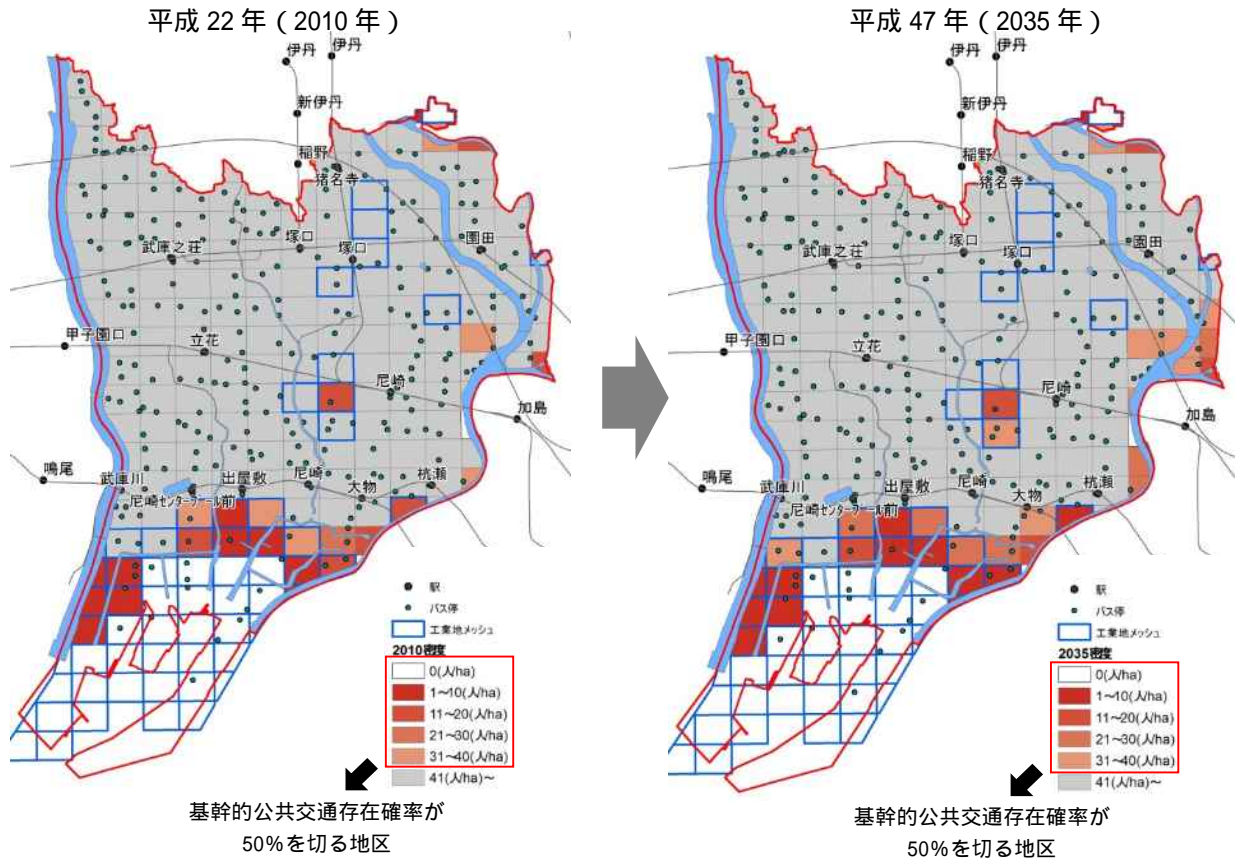


- ・バス路線ネットワークは、幹線道路を利用し主要鉄道駅間を南北に短絡的に結ぶ幹線と、鉄道駅・主要施設・地域とを効率的に結ぶ地域線で主に構成されています。
- ・幹線は、鉄道網を補完する南北方向の移動を支える役割を担っており、地域内の移動を支える地域線とあわせて、引き続き維持されていくことが重要です。

バス路線ネットワークの基本的な考え方



- ・現時点で運行本数が少なく、事業所用地が多い国道 43 号以南などのエリアは基幹的公共交通存在確率が 50% を切っています。ただし、このような地区は居住人口が少ないものの、事業所による需要があることから、必ずしも公共交通の持続が困難であるとは言えません。
- ・平成 22 年（2010 年）と平成 47 年（2035 年）を比較しても大きな変化はありませんが、市東部や南部の一部では基幹的公共交通存在確率が 50% を切る地区が広がります。
- ・今後、圏域内の人口密度は低下するものの事業所による需要もあり、また高齢者の増加に伴う移動手段の確保という面からも公共交通の維持は必要です。



全国から抽出した 25 都市の全ての 500mメッシュデータを対象に、人口密度と当該メッシュを運行するバスの片道日運行本数との関係进行分析し、日片道 30 本以上のバスが運行されている確率を算出したもの

（出典：都市構造の評価に関するハンドブック）

イ) 自転車利用について

- ・環境意識の高まりや健康志向などから自転車の利用ニーズが高まっており、特に尼崎市は平坦な地形であることから自転車の利用が多くなっています。
- ・自転車道、自転車レーン等の整備や駅前等での放置自転車への対策を引き続き行うことで、歩行者、自転車利用者の安全性と快適性を向上を図ります。

自転車ネットワーク図



(出典：尼崎市自転車ネットワーク整備方針)

都市づくりの視点

安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり



立地の適正化に関する方針

既にほとんどの地域において徒歩圏内に商業・医療等の生活利便施設は充実しているため、歩いて暮らせるまちの構造となっています。加えて、日常生活の中で歩くことは健康寿命を延ばすことにもなりますので、引き続き、現在の地域に多くの人々が住み続けることで、健康、快適で暮らしやすい都市居住の維持を図ります。

【関連する事項の現状と将来予測】

ア) 人口密度について

- ・可住地 人口密度は、本市及び周辺 4 市（西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市）の平均よりも高く、今後も高い人口密度を維持していくことが見込まれます。

可住地：総務省「統計でみる都道府県のすがた」による市域面積から林野、主要湖沼面積を引いた面積。ただし、本市の実態に即し、ここではさらに工業専用地域の面積も差し引いた面積としている。

平成 22 年（2010 年）

尼崎市

104.8 人/ha

尼崎市及び周辺 4 市の平均

約 90.4 人/ha

平成 47 年（2035 年）

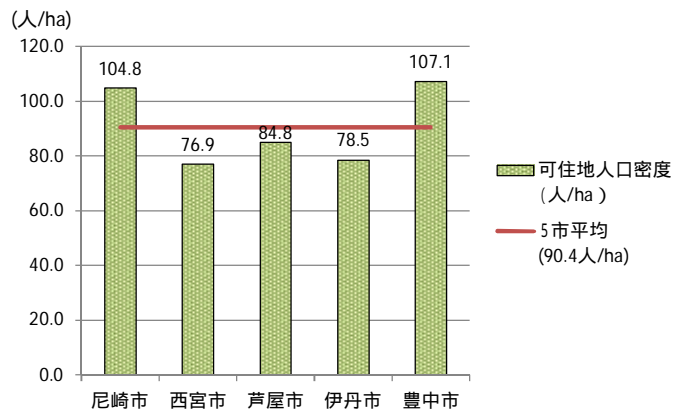
尼崎市

約 92.4 人/ha

（出典：国勢調査、及び国勢調査を基に推計した結果）

25 年後でも
尼崎市の方が
人口密度は高い

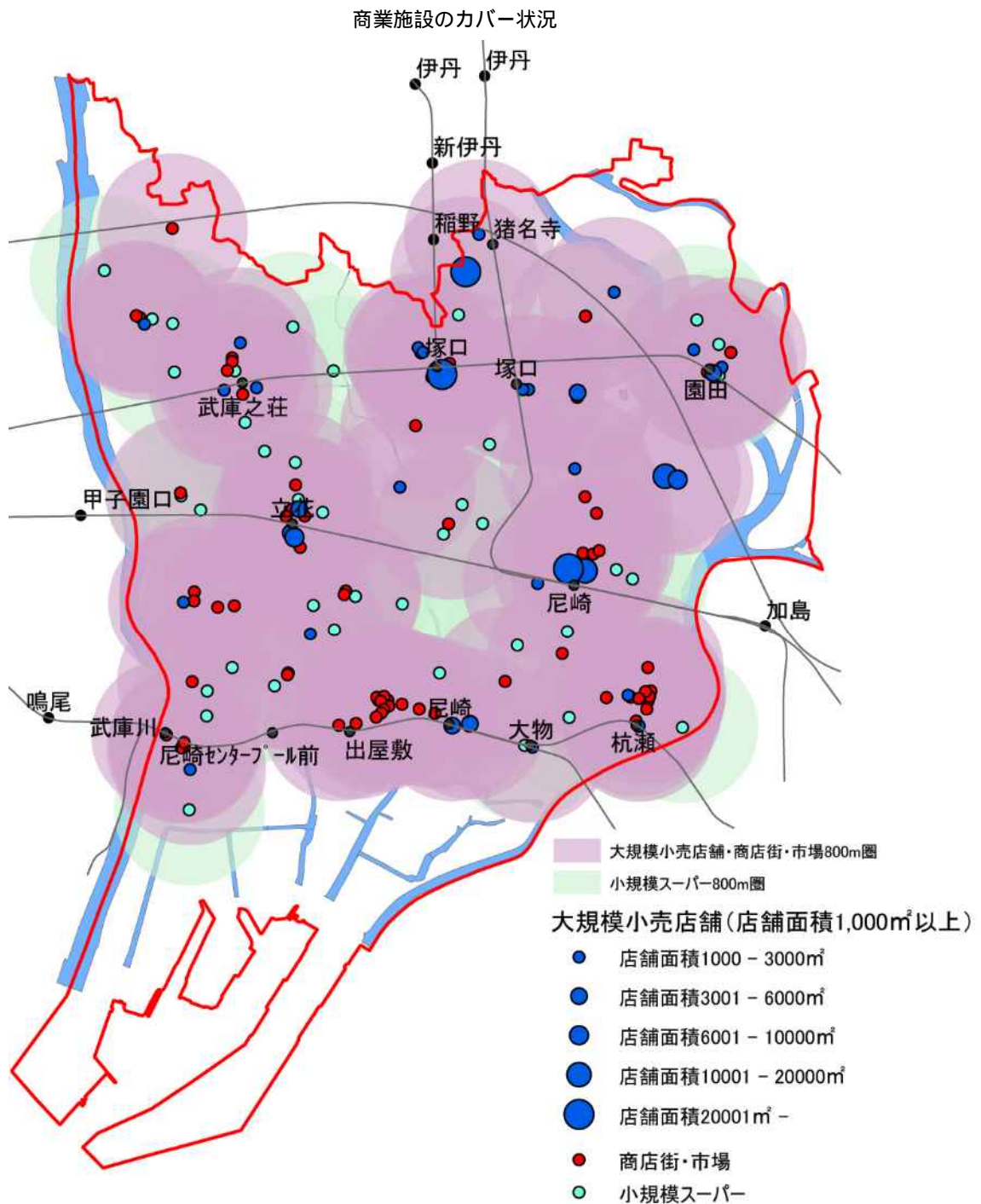
周辺 4 市との可住地人口密度の比較
平成 22 年（2010 年）



（出典：国勢調査、統計で見る市区町村のすがた）

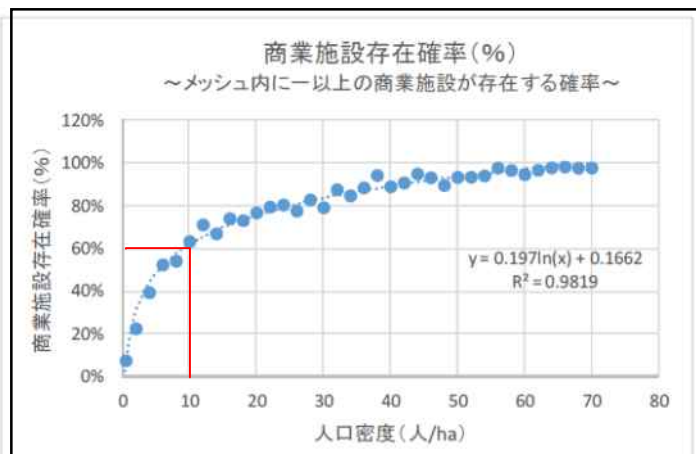
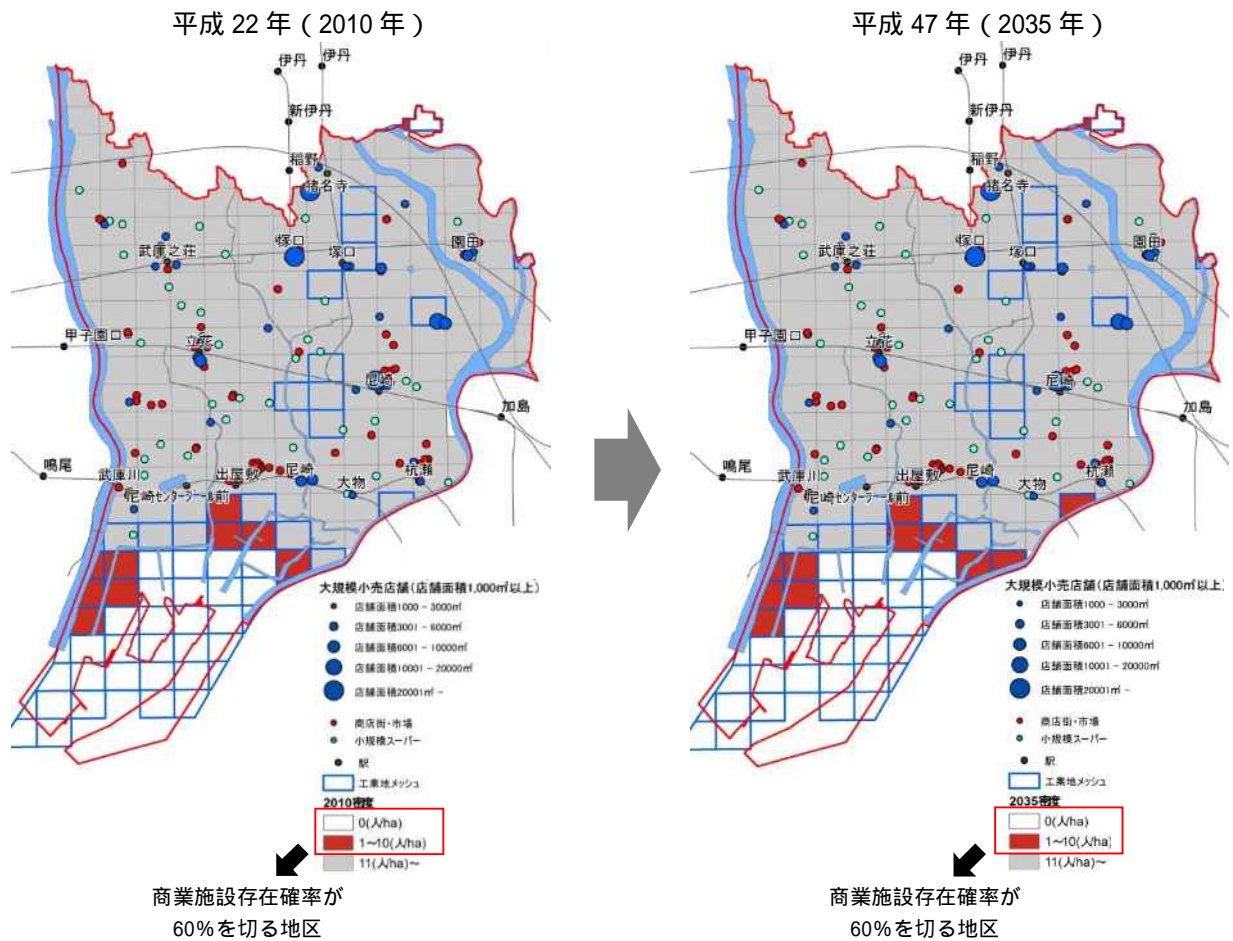
イ) 商業施設について

- ・本市は、駅前を中心に大規模商業施設や商店街、市場が立地しています。市内に点在する小規模なスーパーも合わせると、市域全域が 800m 徒歩圏に位置しており、買い物利便性が非常に高いことが分かります。加えて、日常生活を送る上で利用頻度が高い施設が徒歩圏に立地することは、今後増加する高齢者の外出機会の増加に寄与するため、今後も維持する必要があります。
- ・今後の商業施設利用圏内の平均人口密度は、平成 47 年（2035 年）に 93.6 人/ha、となる見込みです。



(出典：全国大型小売店舗総覧を基に作成)

- ・現時点及び平成 47 年（2035 年）時点で商業施設存在確率が 60%を切るエリアはほとんどが工業地で、商業施設（専門・総合スーパー、百貨店）の立地はありません。
- ・引き続き商業事業者の事業活動を行うに足る人口密度が維持される状況がうかがえます。



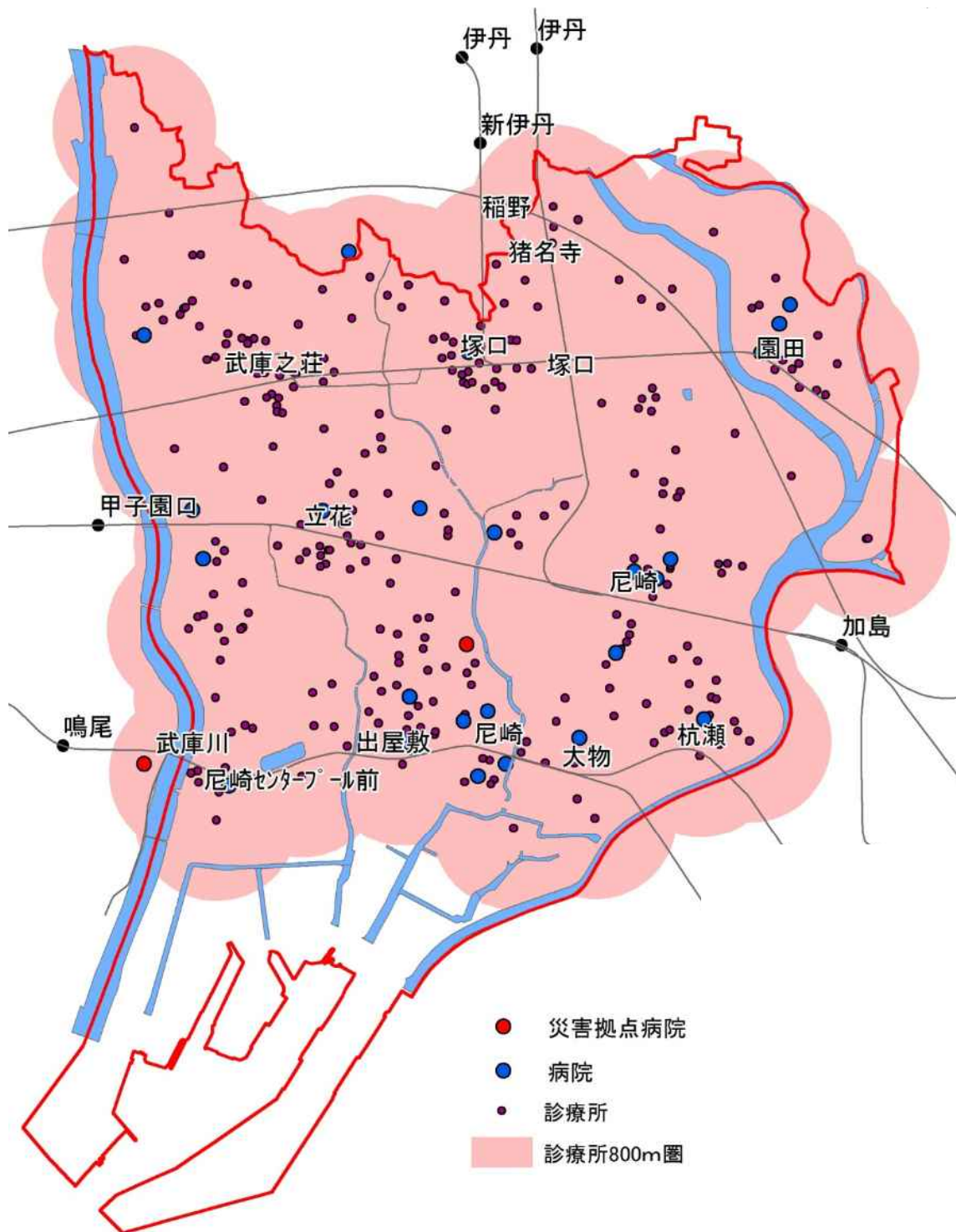
全国から抽出した 25 都市の全ての 500mメッシュデータを対象に、人口密度と商業施設数との関係を分析し、一以上の商業施設が存在する確率を算出したもの

（出典：都市構造の評価に関するハンドブック）

ウ) 医療施設について

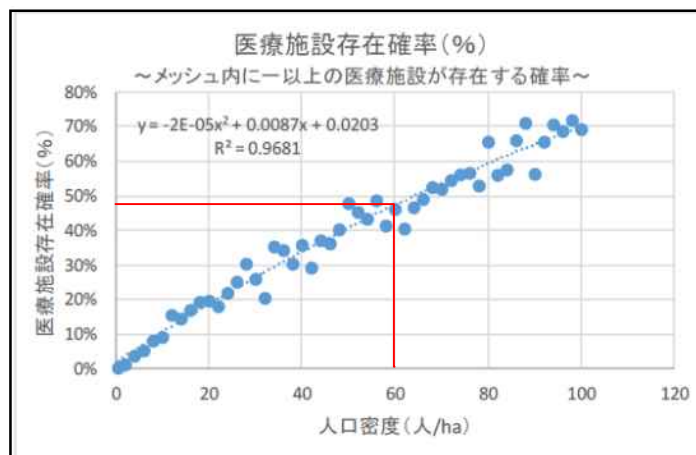
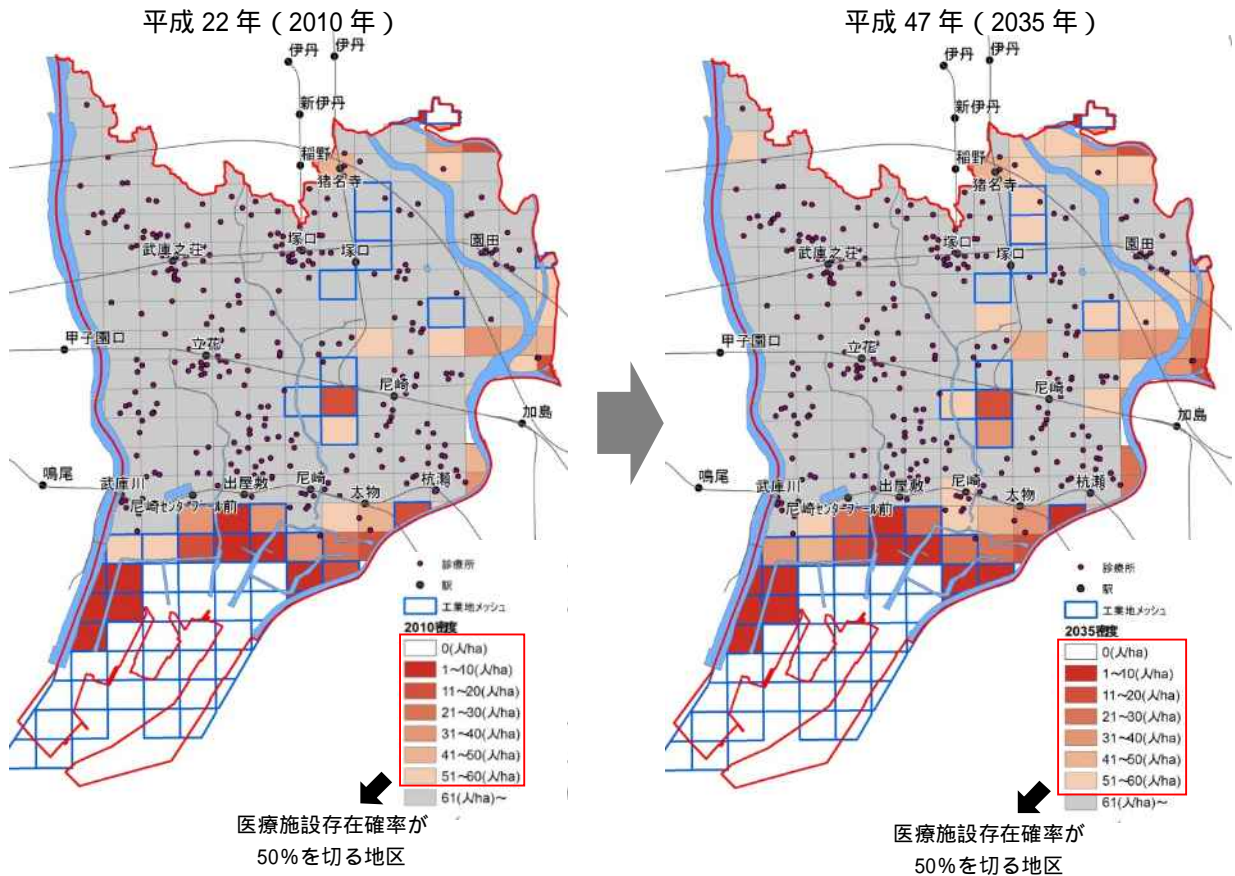
- ・災害拠点病院は駅前には立地していませんが、その他の規模の大きな病院は駅前での立地が多く、診療所も含めると市域のほぼ全域が 800m 圏内に位置しています。加えて、日常生活を送る上で利用頻度が高い施設が徒歩圏に立地することは、今後増加する高齢者の外出機会の増加に寄与するため、今後も維持する必要があります。

病院・診療所（内科あるいは外科がある診療所）のカバー状況



(出典：国土数値情報を基に作成)

- ・現時点で医療施設存在確率が50%を切る地区はほとんどありませんが、平成47年(2035年)には市の東部や阪神沿線などに医療施設存在確率が50%を切る地区に立地している施設が見受けられます。
- ・市東部などでは人口密度の減少に伴い、医療機能減少する可能性があります。



全国から抽出した25都市の全ての500mメッシュデータを対象に、人口密度と医療施設数との関係を分析し、一以上の医療施設が存在する確率を算出したもの

(出典：都市構造の評価に関するハンドブック)

エ) 高齢者福祉施設について

- ・ 高齢者福祉施設は、必ずしも駅周辺に立地が求められる施設ではないことから、市域全域に広く分散して立地しています。
- ・ 特別養護老人ホーム等については、必要とする規模等の条件により、農地や工場の跡地に立地するケースがあります。
- ・ 特別養護老人ホームについては、現在、一定数の入所待機数が存在しており、阪神尼崎駅周辺での立地が少なくなっています。
- ・ 一方、今後は地域包括ケアシステムの構築により在宅ケアを推進していくことから、高齢者の増加に伴って高齢者福祉施設が不足していくかどうかは不透明な状況です。

高齢者福祉施設の分布

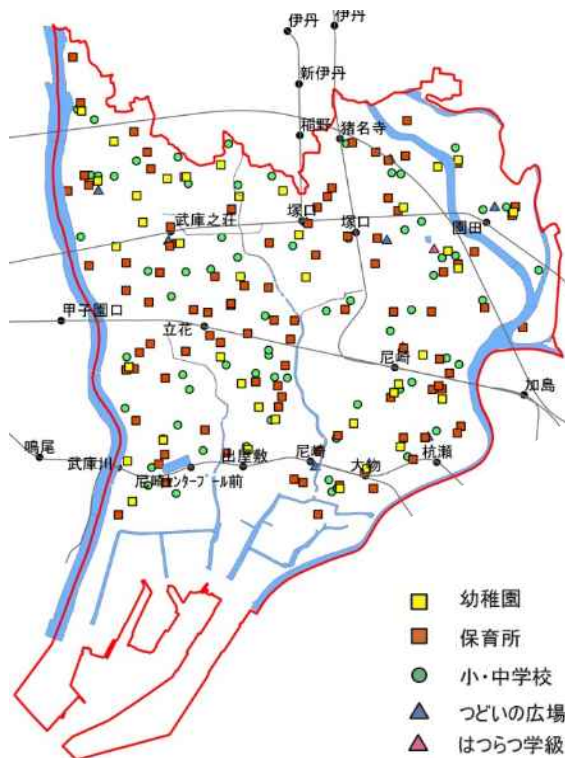


(出典：国土数値情報)

オ) 子育て支援・教育施設の分布

- ・ 子育て支援施設や教育施設は、必ずしも駅周辺に立地が求められる施設ではないことから、市域全域に広く分散して立地しています。
- ・ 子育て支援施設については充足に向けて取り組んでいる一方、北部には待機児童が多く、南部には定員に余裕があるなど地域によって利用状況にばらつきがあります。
- ・ そのため、一概に施設が不足するとは言えず、少子化の状況を考慮しながら、今後の待機児童の解消に向けての対応を検討していく必要があります。

子育て支援・教育施設の分布



(出典：国土数値情報)

カ) 公的不動産の活用

・ 尼崎市公共施設等総合管理計画の策定

本市においては、高度経済成長期からバブル経済期にかけて多くの公共施設等の整備を行ってきましたが、人口の減少や少子高齢化が急速に進んでいること、また、財政的には今後とも厳しい状況が続くことが予測され、今ある全ての公共施設等を維持したまま更新等をし続けることは、事実上不可能であり、公共施設等の老朽化対策は喫緊の深刻な課題となっています。

本市ではこれまでも、老朽化が著しく対応が急がれる施設については、施設の廃止・移管・転用といった個別対応を行ってきましたが、今後は、公共施設全体に対して、中長期的な視点で、計画的・戦略的に保有、処分、維持、活用等を行い、身の丈にあった施設保有量・施設規模となるようマネジメントしていく必要があります。

こうした状況を踏まえ、厳しい財政状況にある中においても、公共施設マネジメントの取組を推進していくため、平成27年(2015年)11月に「尼崎市公共施設等総合管理計画」を策定しました。

(市有建築物に係る基本方針)

尼崎市公共施設等総合管理計画において、平成26年(2014年)6月に策定した「尼崎市公共施設マネジメント基本方針」で定めた市有建築物に係る以下の3つの方針及び目標に基づいて、量、質、運営コスト等の最適化を図るため、公共施設マネジメントの取組を進めていくこととしています。

3つの方針

【方針1: 圧縮と再編】

施設の圧縮と再編を図り、「量の最適化」を目指します。

(取組方策)

廃止・集約・複合化等による圧縮と再編の推進
施設の効率的利用による量の抑制

【方針2: 予防保全による長寿命化】

これまでの事後保全から予防保全へと転換し、施設の質の向上と長寿命化を図り、「質の最適化」を目指します。

(取組方策)

適正な保全の推進
計画的な保全による長寿命化
施設機能の維持・向上

【方針3: 効率的・効果的な運営】

管理運営にかかるコスト縮減やサービスの質の向上につながる事業手法等を検討し、「運営コスト等の最適化」を目指します。

(取組方策)

仕様の標準化とサービスの担い手や事業手法の検討

目標設定

本市の公共施設保有量を今後35年間[平成26年度～60年度]で30%以上削減することを目標とします。

都市づくりの視点

安心して働くことができる都市づくり



立地の適正化に関する方針

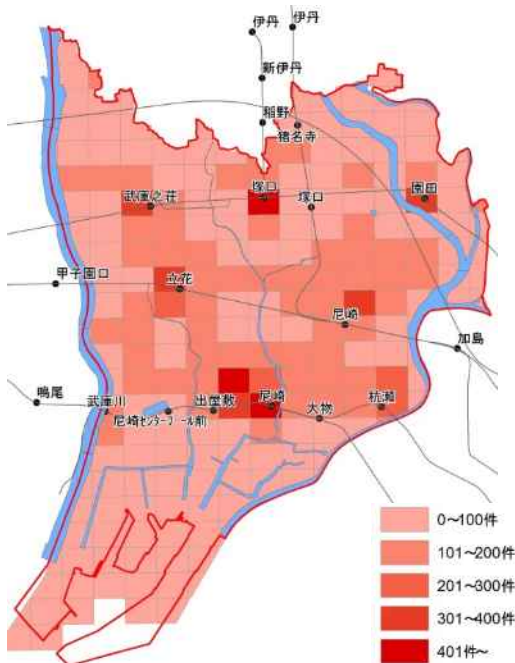
市内に就労の場が多く、また鉄道駅が多いため市外への通勤も便利で、距離的にも時間的にも「職住近接」であり、ワーク・ライフ・バランスが実現しやすいまちの構造になっています。今後もこれを維持していくために、土地利用の多様性と産業活動が継続できる環境を維持していくとともに、時代に応じた立地誘導を図ります。

【関連する事項の現状と将来予測】

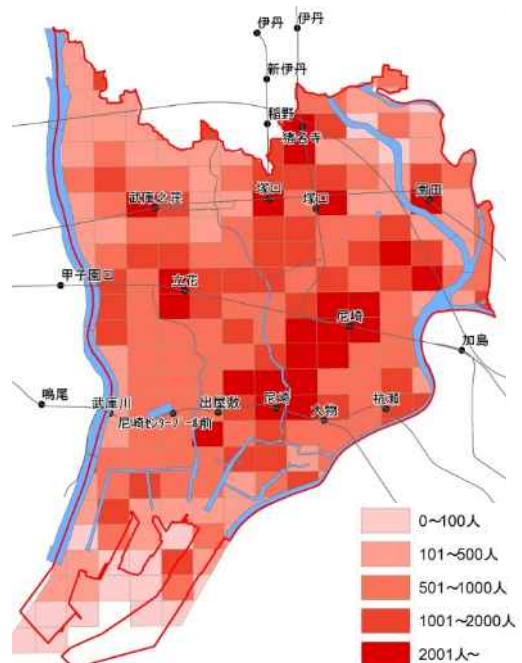
ア) 事業所について

- ・ 駅周辺は事業所数が多く、小規模な事業所も多く立地しています。
- ・ 従業者は駅から離れた場所でも多いところがあり、工場など大規模な事業所で働く人も多くみられます。
- ・ 内陸部工業地では、工場跡地が商業施設や住宅に転換される例もありますが、平成 24 年(2012 年)時点の市内事業者に対するアンケート調査によると、70%超の事業者が、「現状のまま、事業を続けたい」「現在の場所で、事業を拡大したい」と回答しています。

事業所の分布

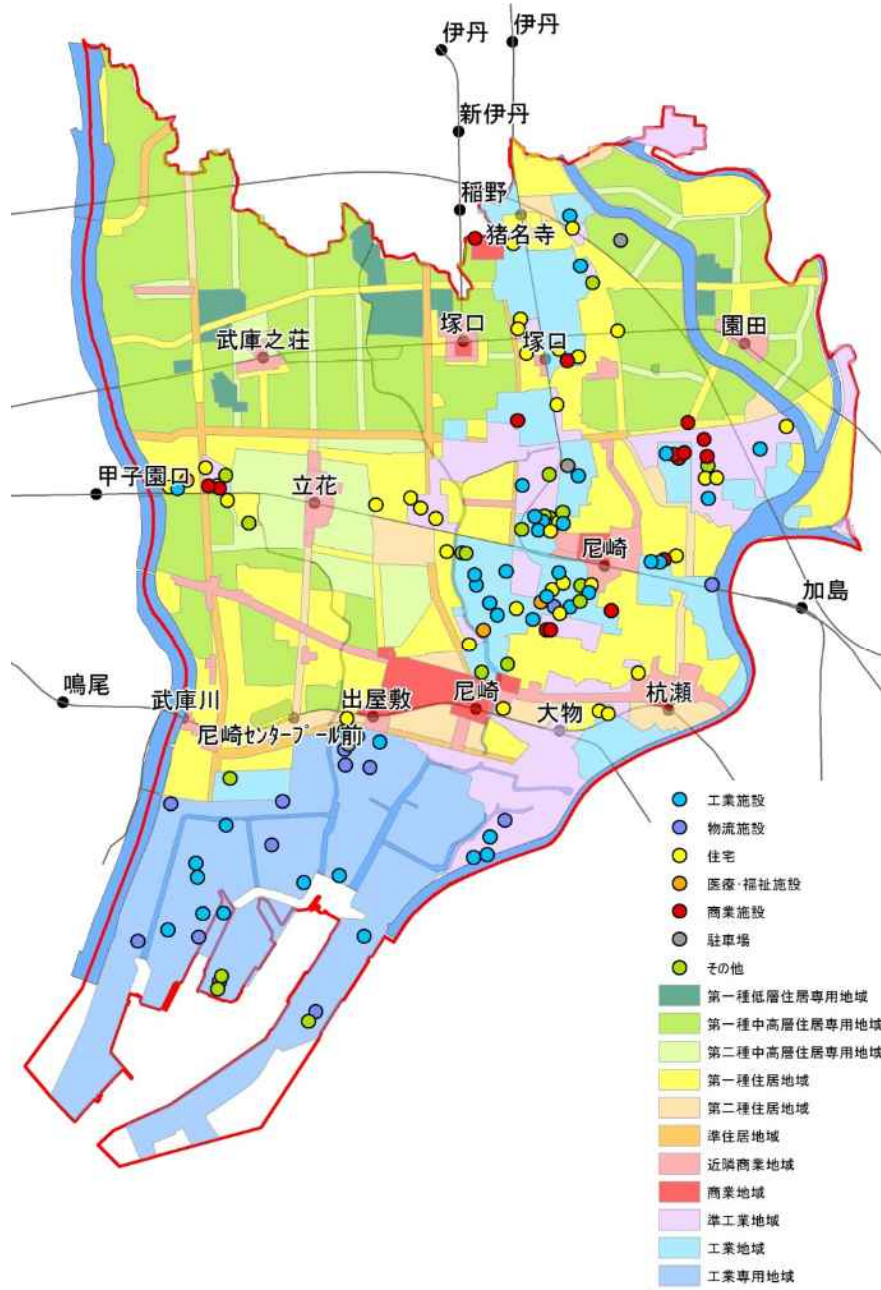


市内事業所における従業者数の分布



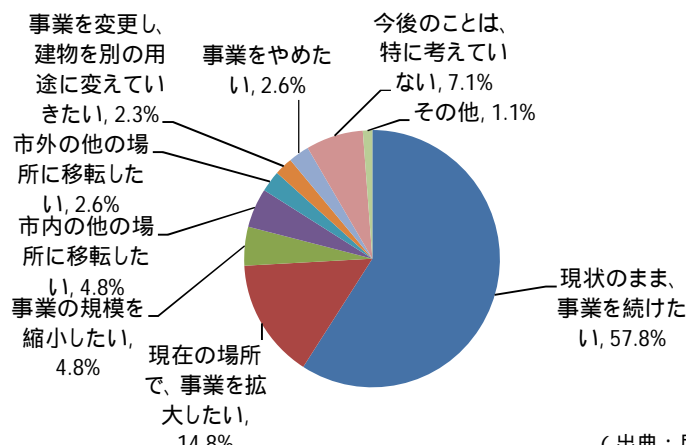
(出典：平成 24 年経済センサス)

工場移転・閉鎖の跡地利用（平成7年（1995年）以降、2000㎡以上の敷地）



（出典：市資料）

事業者が考える現在地での今後の事業展開について
（都市計画マスタープランにおける事業者アンケート結果）

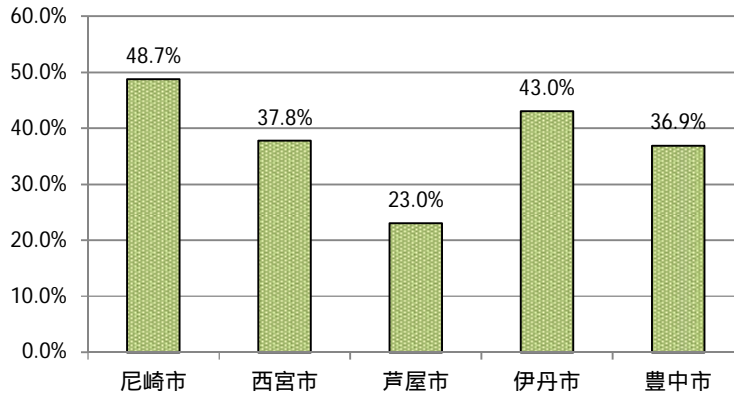


（出典：尼崎市都市計画マスタープラン）

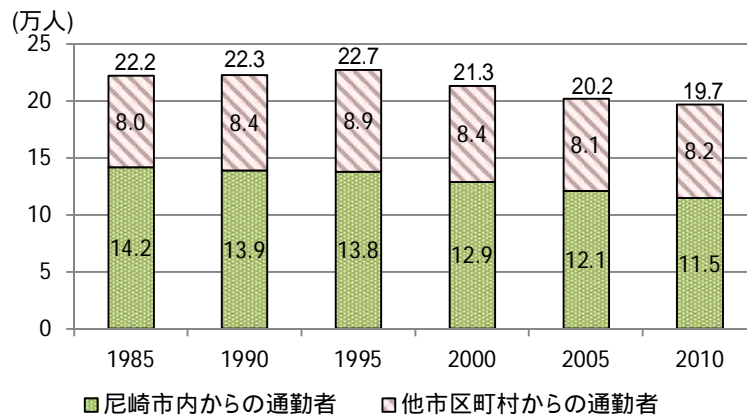
イ) 従業者について

- ・市内で従業する常住者率は周辺4市（西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市）よりも5%以上高く、市内に就労の場があることがうかがえますが、市内で働く従業者数は減ってきています。

市内で従業する常住者率の都市間比較
 (常住者：当該地域に平日昼間に居住している人)



市内で働く従業者数の推移

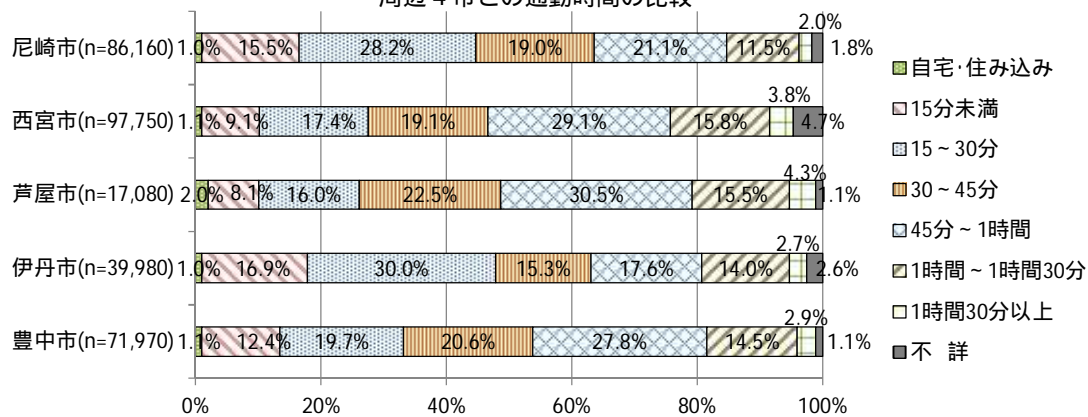


(出典：国勢調査)

ウ) 通勤時間について

- ・通勤時間は、30分未満の世帯の割合が周辺市の中で最も高い伊丹市と同程度の約45%です。加えて、本市は通勤時間が1時間未満の世帯の割合が最も高いため、職住近接の生活を送りやすい環境にあると言えます。

周辺4市との通勤時間の比較



n = 家計を主に支える者が雇用者である普通世帯数
 (出典：平成25年住宅・土地統計調査)

都市づくりの視点

新たなイメージを発信できる都市づくり



立地の適正化に関する方針

歴史文化、教育面など新たな都市イメージづくりとこれまで取り組んできた緑・都市景観など良好な都市環境の形成による都市イメージの向上を進めることで、新たな交流と賑わいを創出し、シビックプライドの醸成を通じて、魅力ある都市の実現を図ります。

【関連する事項の現状と今後の動向】

ア) 新たなまちづくりの動き

城内地区

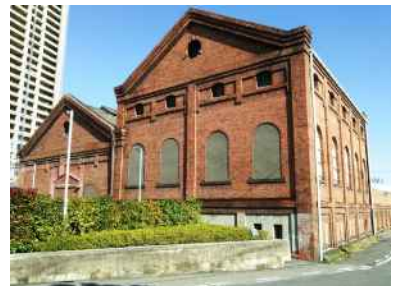
- ・平成 28 年（2016 年）の市制 100 周年を契機とし、尼崎城の建築、歴史文化の学習拠点や歴史文化的環境と調和した憩いの空間整備など、歴史文化を活かした新たなまちづくりが進みつつあります。
- ・近くの寺町とともに歴史文化ゾーンを構成する一帯の再構築を図り、歴史あるまちとして内外に魅力を発信し、新たな都市イメージ構築とシビックプライドの醸成を図るため、都市再生整備計画を策定し整備を進めているところです。



歴史文化ゾーンとして整備される尼崎城址公園周辺



旧尼崎警察署



阪神電鉄のレンガ倉庫

旧聖トマス大学

- ・平成 27 年(2015 年)に廃止された聖トマス大学については、学校法人の解散・清算後、本市が残りの土地及び建物を譲受けました。
- ・譲受けた財産については、「旧聖トマス大学の施設活用と整備の方向」を策定する中、既存のストックを活かすことや、施設全体で「学びと育ちを支援する」といったコンセプトの下、整備を進めているところです。

イ) これまで取り組んできた良好な都市環境・都市景観の形成
 尼崎 21 世紀の森構想

- ・平成 14 年(2002 年)に兵庫県が「尼崎 21 世紀の森構想」を策定し、“森と水と人が共生する環境創造のまち”をテーマに、市民・企業・各種団体・行政などの参画と協働によるまちづくり、森づくり、産業おこし、情報発信などの各種事業が展開されています。
- ・尼崎の森中央緑地では、苗木の育成や植樹など、市民・事業者との協働による緑の創出に取り組んでいます。

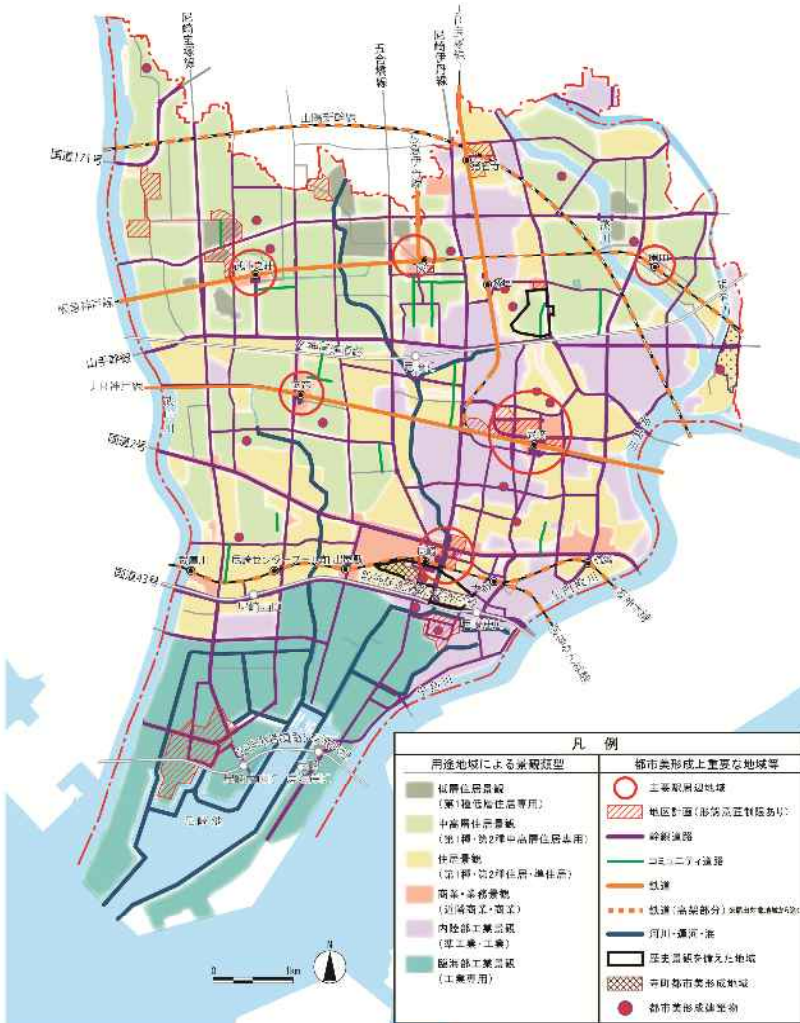
はじまりの森での植樹活動
 (尼崎の森中央緑地)



都市景観

- ・本市では、昭和 60 年(1985 年)に「尼崎市都市美形成条例」に基づく「尼崎市都市美形成基本計画」を策定し、都市イメージや文化的な質の向上をめざして、取組を進めてきました。その後、平成 23 年(2011 年)には景観法に基づく景観計画として「尼崎市都市美形成計画」を策定し、より実効性のある都市美誘導を進めています。
- ・また、中核市となった平成 21 年(2009 年)から「尼崎市屋外広告物条例」に基づき、屋外広告物の規制を行っており、建築物などの景観誘導との両輪による都市美形成を図っています。

都市景観方針図



主要駅周辺の景観 (JR 尼崎駅)



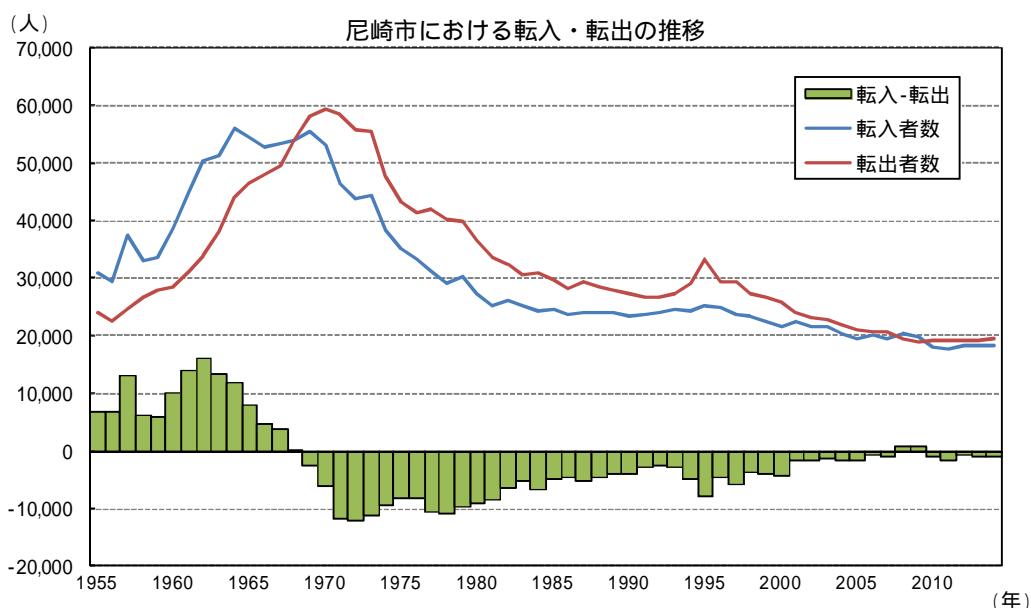
歴史的景観 (寺町都市美形成地域)



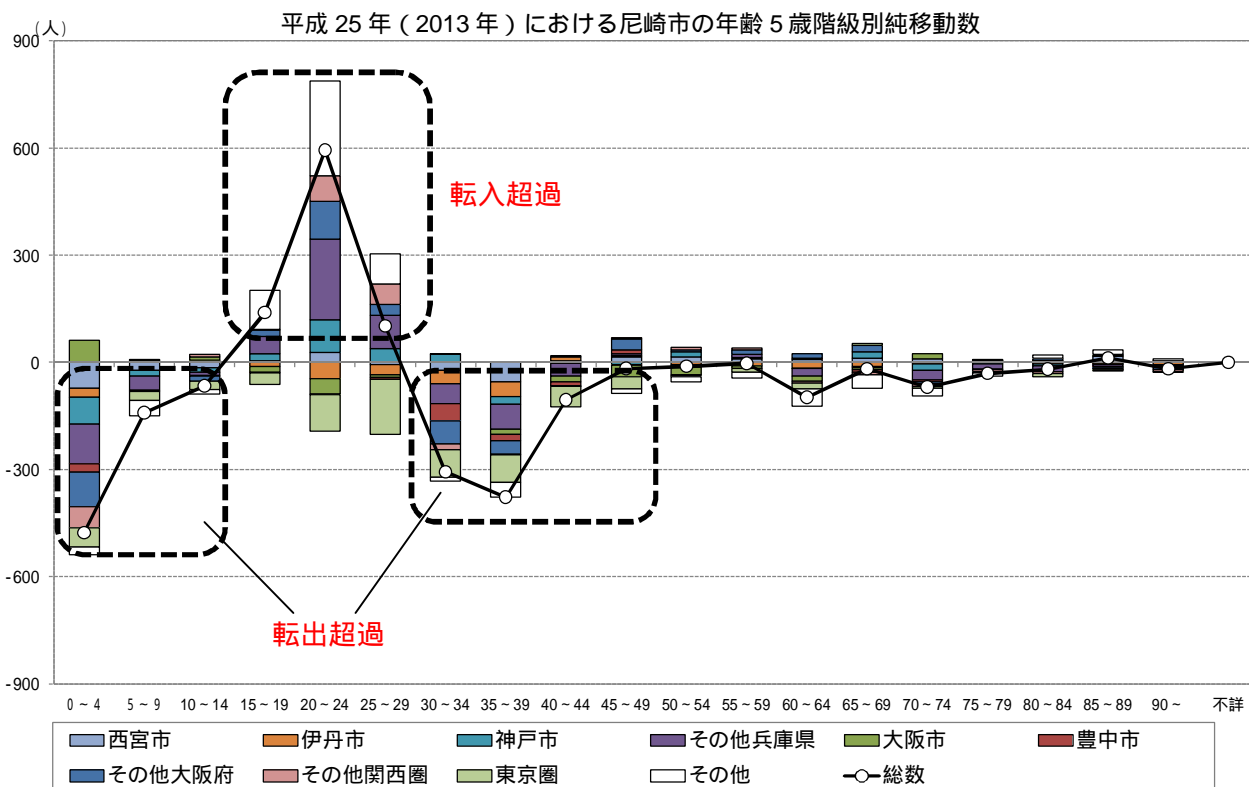
(出典：尼崎市都市計画マスタープラン)

ウ) 人口の社会増減の動向について

- ・本市においては、1960年代までは転入超過となっていました。以降大幅な社会減少が続いていました。近年、減少幅は縮小し、状況は改善していますが、平成22年(2010年)以降は小幅ながら転出超過が続いています。
- ・20歳代前半が大幅に転入超過となっているのに対して、0~4歳と30歳代が大幅に転出超過になっており、いわゆる「子育て世帯」が近隣市に対して大幅に転出超過になっていることがうかがえます。
- ・子育て世代の大幅な転出超過は、まちのイメージ、教育環境、治安・マナーなど、本市の様々な課題が複合的に作用した結果生じていると考えられます。教育や子どもの安全・安心など、子育て世代のニーズに応える取り組みに一層力を入れるとともに、尼崎市に住んでよかった、これからも住み続けたいと思えるシビックプライドを醸成する取組が求められます。



(出典：尼崎市統計書)

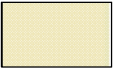









(出典：尼崎版総合戦略)

3-4 立地適正化計画における都市構造

都市計画マスタープランのめざすまちの姿や都市構造、また、これまでに述べた立地適正化計画におけるめざすまちの姿、都市づくりの視点、立地の適正化に関する方針を踏まえ、既に成熟したコンパクトな市街地が形成されている尼崎において「どのような暮らしを実現したいのか」を暮らしのイメージとしてエリア別に描き、土地利用及び公共交通ネットワークの方針を示した立地適正化計画における都市構造を示します。

暮らしのイメージ

	<ul style="list-style-type: none">公共交通が充足しており、日常生活の利便性が確保されている地区 (誰もが歩いて暮らせるまち)
	<ul style="list-style-type: none">隣接市からの利用も見込まれる都市機能誘導区域の集積があり、本市の魅力高め、賑わいを創出することができる地区(広域の拠点)
	<ul style="list-style-type: none">便利で快適な都市居住が可能となる地区(多様な機能が集積するまち)
	<ul style="list-style-type: none">地域の利便性を確保するための拠点となる地区 (地域の拠点)
	<ul style="list-style-type: none">緑ある空間に囲まれた暮らしが可能となる地区 (ゆとり、潤いを感じられるまち)
	<ul style="list-style-type: none">今ある産業を保全しつつ、良好な暮らしが可能となる地区 (職住近接 / 産業保全)
	<ul style="list-style-type: none">大規模工場や次世代型産業保全、流通施設等が立地する産業集積拠点となる地区 (産業集積拠点の推進・強化)
	<ul style="list-style-type: none">基幹的な公共交通ネットワーク

立地適正化計画における都市構造

