

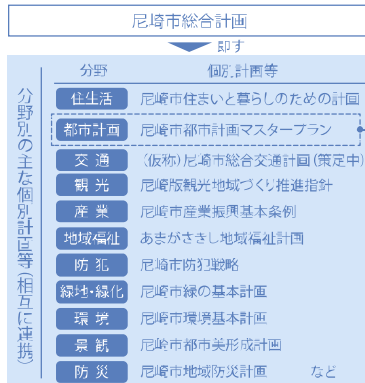
# 【概要】尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画(案)

## はじめに

### ■ 計画の位置付けと役割

今後の都市計画を考える上で、時代の変化を見極め、的確に対応するため、地域特性や上位計画で示す方向性等を踏まえ、今後のまちづくりを進めるための指針です。この計画を定めるとともに、協働によるまちづくりを進めるため、将来のめざすまちの姿を市民等と共有します

### 計画の位置付け



※ 都市計画マスタープランと立地適正化計画が一体となった計画として策定

### ■ 対象区域

本市は、行政区画の全域が都市計画区域となっているため、全市域を計画の対象区域とします。

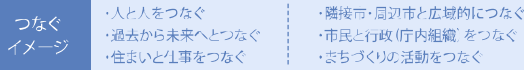
### ■ 計画期間

おおむね20年後の令和25年(2043年)の都市の姿を展望しつつ、令和6年(2024年)から令和15年(2033年)までの10年間とします。

## 第1章 まちづくりの基本方針

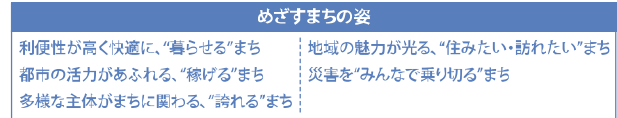
### ■ まちづくりの方向性

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。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。



### ■ めざすまちの姿

第6次尼崎市総合計画で示す「ありがたいまち」の実現を目指し、都市計画の観点から、その実現を支える5つの「めざすまちの姿」を設定します。



### ■ 都市構造

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ぐ、コンパクトで持続可能なまちを目指します。



## 第2章 分野別・地域別のまちづくり

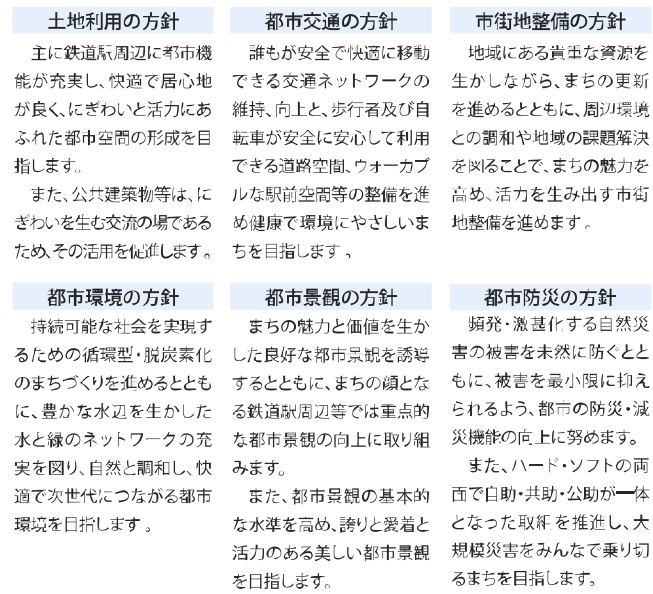
### ■ まちづくりの進め方

分野別のまちづくり  
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、景観といった観点のまちづくり

地域別のまちづくり  
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まちづくり



### ■ 分野別の方針



#### 土地利用の方針

主に鉄道駅周辺に都市機能が充実し、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の形成を目指します。  
また、公共建築物等は、にぎわいを生む交流の場であるため、その活用を促進します。

#### 都市交通の方針

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、向上と、歩行者及び自転車に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。

#### 市街地整備の方針

地域にある貴重な資源を生かしながら、まちの更新を進めるとともに、周辺環境との調和や地域の課題解決を図ることで、まちの魅力を高め、活力を生み出す市街地整備を進めます。

#### 都市環境の方針

持続可能な社会を実現するための循環型・脱炭素化のまちづくりを進めるとともに、豊かな水辺を生かした水と緑のネットワークの充実を図り、自然と調和し、快適で次世代につながる都市環境を目指します。

#### 都市景観の方針

まちの魅力と価値を生かした良好な都市景観を誘導するとともに、まちの顔となる鉄道駅周辺等では重点的な都市景観の向上に取り組みます。  
また、都市景観の基本的な水準を高め、誇りと愛着と活力のある美しい都市景観を目指します。

#### 都市防災の方針

顕発・激甚化する自然災害の被害を未然に防ぐとともに、被害を最小限に抑えられるよう、都市の防災・減災機能の向上に努めます。  
また、ハード・ソフトの両面で自動・共助・公助が一体となった取組を推進し、大規模災害をみんなで乗り切るまちを目指します。

# 【概要】尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画(案)

## 第3章 誘導区域及び誘導施設

### ■ 誘導区域と誘導施設

都市構造を具現化し、歩いて暮らせるまちづくりを実現するために、人口減少の中にあっても生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう次の区域を定めます。

- 居住誘導区域**—— 居住を誘導・維持すべき区域(緑地や産業集積地として保全又は維持すべき区域を除く)
- 都市機能誘導区域**—— 医療、福祉、商業等の都市機能を都市の広域拠点や地域拠点に誘導・維持することにより、各種サービスの効率的な提供が図られるような区域

#### ① 阪急塚本駅・JR塚本駅周辺

◆ 広域的な商業・業務の集積、良好な住宅地の創出  
**【誘導施設】** 大規模な商業施設、公的施設(国、県の機関等、住民票等発行窓口)、子育て交流・相談施設、大学等の研究機能、劇場

#### ② JR尼崎駅周辺

◆ 多用途の導入による都市機能集積及び高度利用の促進  
**【誘導施設】** 大規模な商業施設、公的施設(国、県の機関等、住民票等発行窓口)、子育て交流・相談施設、大学等の研究機能、業務施設

#### ③ 阪神西宮駅周辺(阪神出屋敷・大物駅周辺を含む)

◆ にぎわいと活力ある商業・業務地の形成、歴史を生かした地域の活性化

**【誘導施設】** 大規模な商業施設、商業集積、公的施設(国、県の機関等、住民票等発行窓口)、子育て交流・相談施設、歴史館機能、夜間中学校、芸術文化ホール

#### ④ 阪神大物駅周辺

◆ にぎわいの創出及び地域の活性化、防災機能の強化  
**【誘導施設】** 阪神タイガースファーム施設、多目的運動場、芝生広場

#### ⑤ その他の地域拠点(宝塚・国広・立花・松原)

◆ 日常生活に必要な施設等が集積し、地域の中心となる拠点の形成

**【誘導施設】** 市役所(JR立花駅)、子育て交流・相談施設

#### ⑥ JR尼崎駅西側周辺

◆ 環境環境の維持保全、産業機能の高品質化を図る産業誘導区域の形成  
**【誘導施設】** 業務施設、スポーツ施設(公園に利用される運動公園)

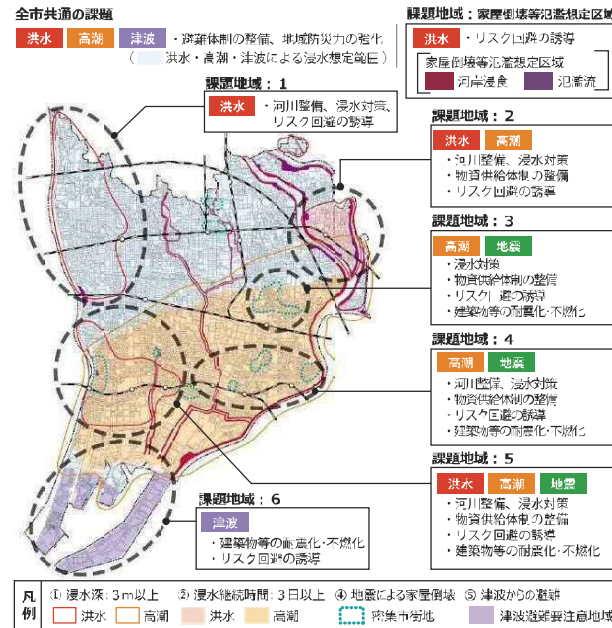
### ■ 具体的な整備事業

阪神大物駅周辺地区	阪神タイガースファーム施設誘致によるスポーツをきっかけとした市民の健康増進、賑わい創出、防災機能の向上、脱炭素化等
阪神尼崎駅周辺地区	駅周辺の公園、駅前広場、駐車場等、公共施設の包括的管理による、「居心地」がよく歩きやすくなる。まちなか空間の創出や魅力の向上等
(仮称)武庫川(周辺)阪急新駅の設置	新駅の設置を通じた周辺地域のより良い地域社会の形成と持続的発展、環境に配慮した公共交通の利便性向上を目指したまちづくり
子どもの育ち支援センター新館	一時的な学びと育ちを支援する拠点として、あまがさき・ひと咲きプラザへの児童相談所の機能を有する新館を整備
阪急塚本駅周辺地区	交通結節点としての利便性の向上を口指し、駅南北の公共空間の利活用と安全で快適な歩行者空間への再編

## 第4章 防災指針

### ■ 防災まちづくりの取組方針

「災害を“みんなで乗り切る”まち。の実現に向けて、本市の防災上の課題を踏まえつつ、様々な災害リスク分析の結果から、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設定し、具体的な取組をまとめています。



### ■ 具体的な取組・スケジュール

ハード施策	ハザードの低減	河川整備 ・河川整備、堰体整備など <b>長期</b> 浸水対策 ・防波堤の整備、牧原貯留、公園貯留など <b>長期</b> 耐震化・不燃化 ・下水道施設の耐水耐震化、商業市街地の改善など <b>長期</b>
	リスクの回避	リスク回避の誘導 ・災害リスクを考慮した開発、建業の誘導 <b>長期</b>
ソフト施策	リスクの低減	物資供給体制の整備 ・道路、橋りょうの耐震化の推進 <b>長期</b> 避難体制の整備 ・要配慮者施設の確保確保計画の策定推進 <b>短期</b> など 地域防災力の強化 ・出前訓練の実施、マイ避難カードの作成支援 <b>長期</b> など

※ 短期：～5年程度、中期：5～10年程度、長期：10年～

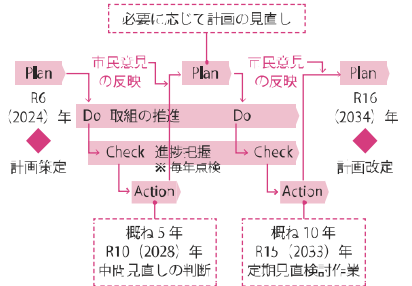
## 第5章 計画の推進に向けて

### ■ 協働のまちづくりの推進

「めざすまちの姿」の実現に向け、市民・事業者・行政がまちづくりの主体としての自覚を持ち、協働によるまちづくりを進めます。

### ■ 評価と見直しの方法—PDCAサイクルの運用—

社会環境の変化などに柔軟に対応していくために、5年ごとまたは社会情勢が大きく変化しと認められる時点で、市民参加によって本計画の評価を行い、必要に応じて見直しについて検討します。



・進捗状況の把握に努め、おおむね5年ごとに中間見直しの判断を行い、10年後の定期見直しにつながる進行管理プロセスを導入し、計画の実効性を高めます。ただし、計画を改定する必要が生じた場合には、見直しを行うなど、柔軟な運用を図ります。  
 ・進捗状況については、ホームページなどを通して公表します。

### ■ 目標値の設定

都市計画マスタープランの総合的な評価指標として①の目標値を設定するとともに、立地適正化計画の評価指標として②～④の目標値を設定します。

- ① 計画全体の目標値
- ② 居住誘導・都市機能誘導に関する評価指標
- ③ 防災まちづくりの取組(防災指針)に関する評価指標
- ④ 公共交通及び公共施設に関する評価指標

## 【活用が想定される主な制度、施策等】

制度又は施策	活用イメージ
地区計画、建築協定等の地区まちづくりルールの策定	地域の特性を生かしたまちづくりを推進するために、地区独自のルールを定める場合に活用する。 地区計画及び建築協定では、建築ルールを定めることができる。地区まちづくりルールは、法令等に基づくもののほか、地区の自主的なまちづくりルールも含む。
高度地区の変更	建築物の高さの最高限度を定めることにより、日照及び通風を確保し快適な住環境を保全する場合に活用する。また、最低限度を定めることにより土地の高度利用を図る場合に活用する。
高度利用地区の変更	建築物の敷地等の統合を促進し、小規模建築物の建築を抑制するとともに、建築物の敷地内に有効な空地を確保することにより、用途地域内の土地の高度利用と都市機能の更新を図る場合に活用する。
特別用途地区の変更	用途地域よりもよりきめ細やかに地域の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等を実現するために、用途制限の強化又は緩和を行う場合に活用する。
建築基準法第 48 条ただし書の許可	政策課題の実現又は地域の特性にふさわしい土地利用の誘導に当たって、用途地域の変更をはじめとした都市計画による対応が適当でないと認められる場合に適用を検討する。
住宅の最低敷地面積基準の見直し	新築住宅の供給等の動向を把握し、分析した上で、地域の特性に応じた、より安全で快適なゆとりある住環境の形成に向けて、必要と認められる場合に最低敷地面積の基準の見直しを検討する。
(仮) 住宅地開発ガイドラインの策定	良好な住環境を保全し、又は創出するため、住宅地開発における、住宅、道路、公園、緑地等の誘導基準としてガイドラインを策定する。
(仮) 物流施設建設ガイドラインの策定	建築物へのスムーズな貨物の搬入及びその屋内移動、周辺交通及び環境に与える影響の抑制、まちづくりとの調和等について物流施設の設計及び運用のガイドラインが必要な場合等に策定する。
開発基準（緑化率等）の見直し	都市における緑化をより一層推進するために必要と認められる場合等に基準の見直しの検討を行う。
主に大規模な都市計画公園における用途地域の見直し	地域の利便性の向上又はにぎわいの創出を目的に都市計画公園の利活用のために行おうとする、都市公園法上建築可能とされる公園施設（店舗等の便益施設等）の建築について、用途地域による用途規制に反してしまう場合に、その用途地域の見直しの検討を行う。

住商  
複合地

- ・主要幹線道路沿道並びに鉄道駅から離れた商店街及び市場については、地域と調和したまちづくりを進めるため、周辺の住環境に配慮しながら、生活利便施設の立地を誘導するなどの必要な施策を検討します。
- ・商業施設の活力が低下し、かつ、建替え等の更新が進んでいない地域については、周辺の住環境への影響を考慮しながら、改善に向けての方針の策定について検討します。

(3) 工業地

産業活力の維持又は向上のために、優れた交通ネットワーク等の本市の特性を生かしながら、多様な産業が集積する工業地を目指します。

内陸部  
工業地

工業  
保全地

- ・大規模な工場が立地する地域その他工業系土地利用の比率が高い地域は、操業環境の保全を基本としつつ、研究開発施設等の都市型産業への転換を可能とする土地利用を誘導します。
- ・鉄道駅周辺又は幹線道路沿道において大規模な土地利用転換が見込まれる場合は、周辺環境に配慮し共存できるよう誘導します。

住工  
複合地

- ・工場等の操業環境を保全し、事業継続を推進します。一方で、準工業地域又は工業地域内にある住工複合地は、既存の工場等の操業に支障が生じないよう配慮しながら、建築物の高さを制限する等きめ細やかな対応を行い、住環境の向上も図ります。
- ・住宅地への土地利用転換が進んでいる地域については、既存の工場等の操業状況を踏まえながら、必要に応じ都市計画の変更等を検討します。

臨海  
工業地

- ・現在の良好な操業環境を保全しつつ、阪神工業地帯を代表する産業集積拠点にふさわしいまちづくりを進めるため、基幹産業の強化及び新産業の立地を促進し、港湾、道路等のインフラ機能の強化を図ります。
- ・産業集積拠点として更なる魅力を創出するため、操業環境に配慮しながら、必要に応じ複合的な機能の導入を促進します。

(4) 公園、緑地、農地等

公園、緑地、農地等の緑空間は、環境保全及び防災・減災のほか、健康増進、子育て支援等、様々な機能又は効果があり、また脱炭素社会の実現、少子・高齢化等の社会課題の解決にも寄与することから、良好な都市環境並びに住みやすさ及び働きやすさを構成する要素として保全し、又は創出します。

グリーン  
インフラ

- ・市民の安全で快適な暮らし及び事業者の良好な事業環境を支え、また、自然が有する防災・減災機能及び生物多様性を守るための緑の空間を保全し、又は創出するとともに、多様化するニーズに対応しながら、緑の質をさらに高める取組を進めます。

地域資源

- ・公園等の貴重な地域資源については、人と人との交流並びに生活の質及び地域の活力の向上を図るため、その積極的な活用を促進するとともに、地域において必要とされるものを追求します。

## 2-1 土地利用の方針

### 【基本的な考え方】

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の形成を目指して、鉄道沿線ごとのまちの特性を生かしながら、きめ細かな土地利用を誘導します。

また、公共建築物等は、その地域の住民だけでなく、市内に住む人、市内で働く人及び市内を訪れる人がつながり、にぎわいを生む交流の場であることから、その活用を促進します。

### (1) 住宅地

主にファミリー世帯の定住・転入につながる良好な住環境を保全し、又は創出し、住み続けたい、住んでみたいと思われる魅力的な住宅地を目指します。

また、一定規模以上の住宅地開発においては、エリア別の魅力及び課題を把握する中で、先駆的な技術又はシステムを有するなど、本市のイメージをリードする住宅又は住宅地供給が行われるよう、誘導します。

住宅地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市機能の近接性又は公共交通の利便性を生かした、歩いて暮らせる住宅地のほか、公園緑地、農地等と調和のとれたゆとりある住宅地を形成するなど、地域の特性を生かしたまちなみの形成を図ります。</li> </ul>
専用住宅地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺の住環境に配慮しながら、地域の拠点となる公共建築物を適切に配置するとともに、地域に必要な生活利便施設を適切に誘導します。</li> </ul>

### (2) 商業・業務地

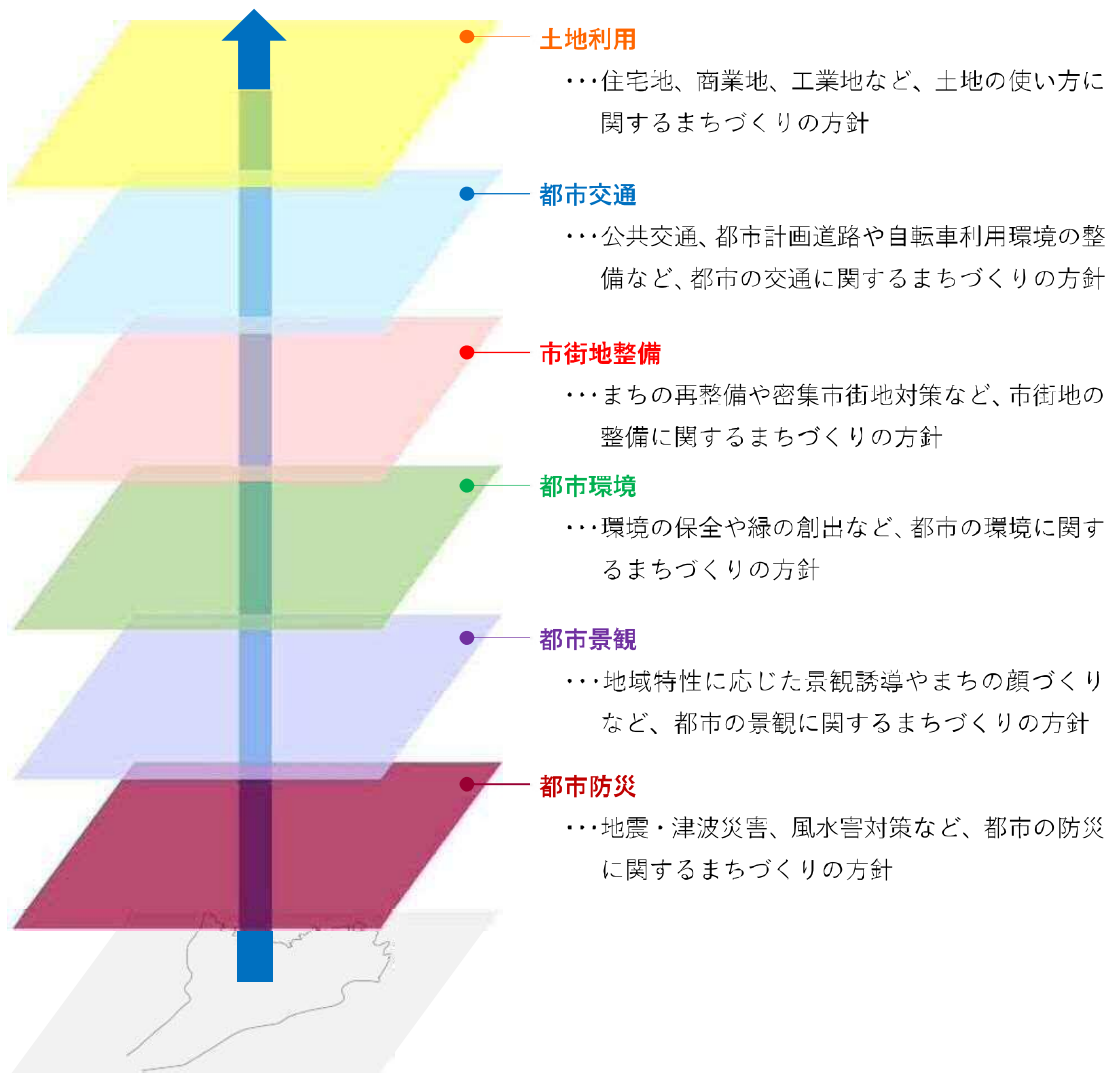
本市の拠点となる鉄道駅周辺を中心に、交通結節機能を生かし、商業・業務機能の集積を図るなど、地域の特性に応じた利便性の高いにぎわいのある商業・業務地を目指します。

広域型商業地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪神尼崎駅等の鉄道駅周辺については、更なるにぎわいと活力を生み出すまちづくりを進めるため、その利便性を生かして、市外からの来街者を意識した地域の周遊につながる観光地域づくりを進めます。</li> <li>・交流の場としてふさわしい土地利用を促進するために、生活利便施設、業務施設、宿泊施設、広域的に利用される公的施設等の都市機能及び都市型住宅等の多様な機能について、その集積及び高度利用を促進します。</li> <li>・阪神出屋敷駅周辺等、空き店舗の増加又は住宅地化の進行が見られる地域については、必要に応じ都市計画の変更等を検討します。</li> </ul>
近隣型商業地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交流の場又は地域の生活拠点としてふさわしい土地利用を促進し、商店等を中心とした地域に密着したまちづくりを進めるために、商業施設、子育て施設等の生活利便施設の立地を誘導するなどの必要な施策を検討します。</li> </ul>

## 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





# 【概要】尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画(案)

～分野別の方針～

## 土地利用の方針

主に鉄道駅周辺に都市機能が充実し、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の形成を目指す。  
また、公共建築物等は、にぎわいを生む交流の場であるため、その活用を促進します。



- ポイント**
- ・市のイメージをリードする住宅・住宅地供給
  - ・公共建築物の適切な配置と生活利便施設の適切な誘導
  - ・空き店舗や住宅地化が進む商業地の対策検討
  - ・複合的な機能の導入による臨海地域の更なる魅力の創出
  - ・グリーンインフラの推進、公園等の地域資源の積極的活用

## 都市交通の方針

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、向上と、歩行者及び自転車安全に安心して利用できる道路空間、ウォーカ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。



- ポイント**
- ・緊急新駅の設置
  - ・新技術による「MaaS時代」に対応した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(駅前広場の停車場所確保等)
  - ・自転車のまちづくりの推進(走行空間の整備)
  - ・駅前広場の整備等によるウォーカブルな空間の形成

## 市街地整備の方針

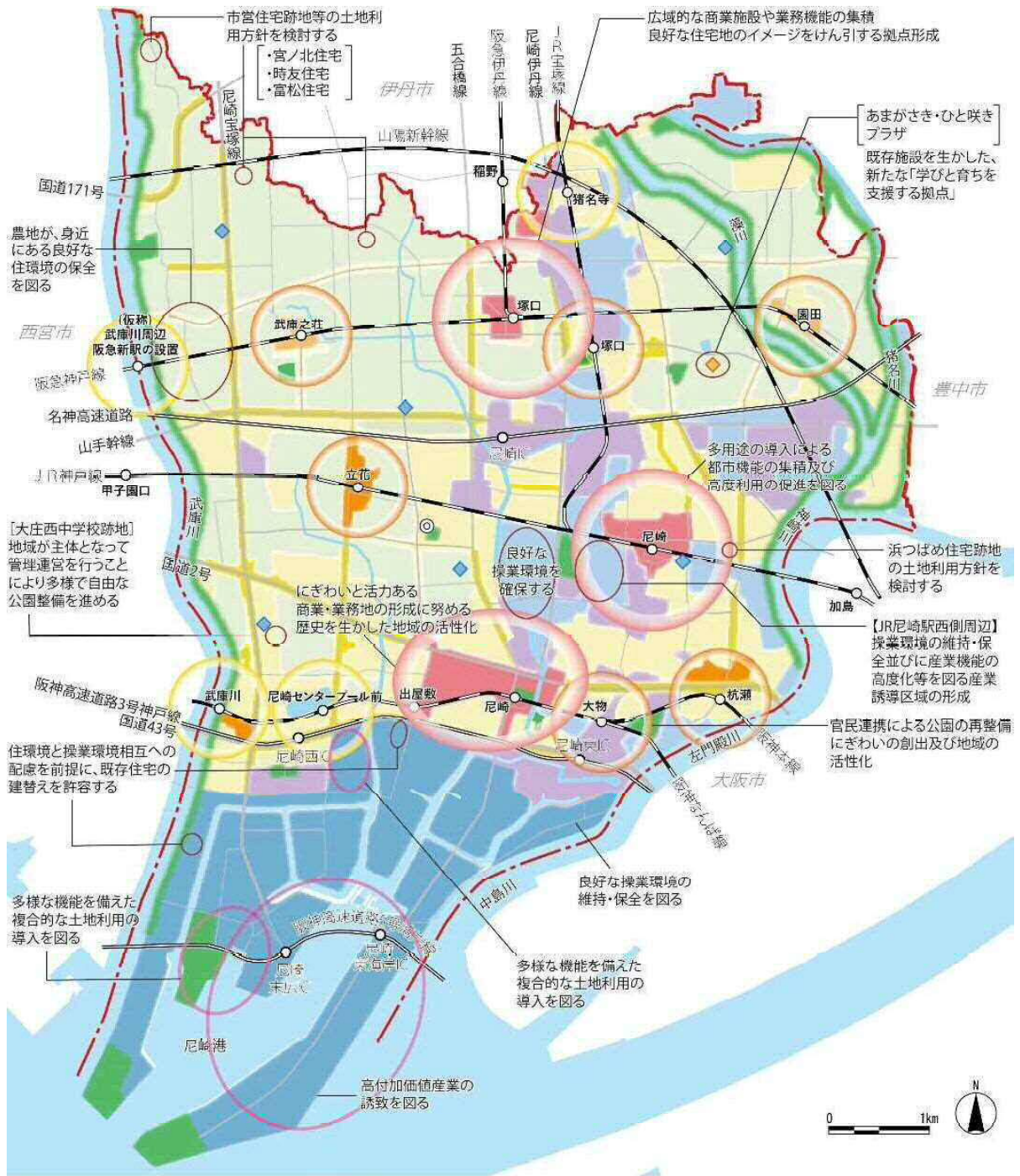
地域にある貴重な資源を生かしながら、まちの更新を進めるとともに、周辺環境との調和や地域の課題解決を図ることで、まちの魅力を高め、活力を生み出す市街地整備を進めます。



- ポイント**
- ・多様な主体と連携した公共空間の有効活用
  - ・大規模土地利用転換への対応
  - ・阪神尼崎駅周辺の観光地域づくりの推進
  - ・新駅周辺の良好なまちづくりの検討
  - ・農景環境の保全や維持・向上(宅地化の際の介入手法の検討等)



土地利用方針図



土地利用		拠点	その他
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#c8e6c9;"></span> 住宅地(専用住宅地)	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#bbdefb;"></span> 内陸部工業地(工業保用地)	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid red; border-radius:50%;"></span> 広域拠点	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid black; border-radius:50%;"></span> 市役所
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#fff9c4;"></span> 住宅地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#e1bee7;"></span> 内陸部工業地(住工複合地)	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid orange; border-radius:50%;"></span> 地域拠点	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:blue; color:white; text-align:center; font-size:10px;">◆</span> 地域におけるまちづくりの拠点
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffcdd2;"></span> 広域型商業地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#bbdefb;"></span> 臨海工業地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; border:1px solid yellow; border-radius:50%;"></span> 生活拠点	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:orange; color:white; text-align:center; font-size:10px;">◆</span> あまがさき・ひと咲きプラザ
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#ffe0b2;"></span> 近隣型商業地	<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#c8e6c9;"></span> 公園・緑地など		<span style="display:inline-block; width:15px; border-bottom:2px dashed red;"></span> 市域界
<span style="display:inline-block; width:15px; height:15px; background-color:#fff176;"></span> 住商複合地			

## 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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
新駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
新交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

#### (2) 道路

計画的・効率的整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
臨海部の交通対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
災害対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
橋りょうの長寿命化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>
狭あい道路の解消	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> </ul>

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、増築等時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。

都市交通方針区



都市計画道路	交通施設	その他道路	拠点	その他
— 整備済区間	■ 駅前広場	— 臨港道路[港湾施設]	○ 広域拠点	◎ 市役所
— 事業中区間 [用地買収などを含む]	▲ 自転車駐車場	--- 未整備	○ 地域拠点	◆ 地域における まちづくりの拠点
— 早期事業化を図る区間	● 自動車駐車場	— 自転車ネットワーク	○ 生活拠点	◆ あまがさき・ ひと咲きプラザ
--- 未整備区間 [道路幅員・歩道が不足を含む]				--- 市域界
000 今後計画を検討する区間				

## 2-3 市街地整備の方針

### 【基本的な考え方】

地域にある貴重な資源を生かしながら、まちの更新を進めるとともに、土地利用の状況が大きく変化する可能性がある地域及び住環境又は防災面で課題がある地域については、周辺環境との調和及び地域の課題解決を図ることで、まちの魅力を高め、活力を生み出す市街地整備を進めます。

#### (1) 既成市街地の維持及び更新

<p>既存 ストック</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然、歴史、文化、産業等の地域の資源を生かしたまちの更新に取り組みます。特に阪神尼崎駅周辺については、周遊・回遊性を高めたり、歴史的建造物、文化コンテンツ等の地域資源を生かした観光地域づくりに取り組みます。</li> <li>・既存の建築物が管理不全に陥ることがなく、適正に管理されるよう、その規模や用途に応じて、所有者又は管理組合に働き掛けます。</li> <li>・活用が可能な空き家については、所有者等に対してその性能が維持され、又は向上されるよう働き掛けるとともに、有効に活用できる資源として生かしながら、公民連携によるまちの活力再生に取り組みます。</li> <li>・老朽危険空き家等については、所有者等に対して速やかに除却するよう求めるとともに、建替えの際には、周辺と調和した質の高い建築物への更新につなげることで、持続性のあるストック形成に取り組みます。</li> </ul>
<p>公共空間</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅前広場等の公共空間については、魅力の向上とにぎわい創出に向けて、多様な主体と連携し、エリアマネジメント等により有効活用を図ります。特に、鉄道駅周辺については、交通結節点である強みを最大限に発揮できるような環境改善を行うとともに、商業機能等の都市機能の維持又は充実を図ります。</li> </ul>
<p>密集 市街地</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路空間を確保するため、防災街区整備地区計画又は建築基準法の特例の活用により建築物の建替えを促進し、地区の防災性の向上を図ります。</li> <li>・狭小地又は無接道敷地における建築物の建替え等による土地利用の更新を促進するため、狭小地や無接道敷地とその隣地との一体利用を推進していくほか、街区単位でまとめて更新する方法を関係権利者とともに検討します。</li> </ul>
<p>地域主体 まちづくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区計画等の地区まちづくりルールの立案を支援し、良好なまちなみの維持又は保全、防災性の向上等を促進します。</li> <li>・空き家等の解消と合わせた地域の防災性の向上のほか、高齢化が進むコミュニティの活性化及び既存ストックを生かした地域の魅力の向上を図ります。</li> </ul>

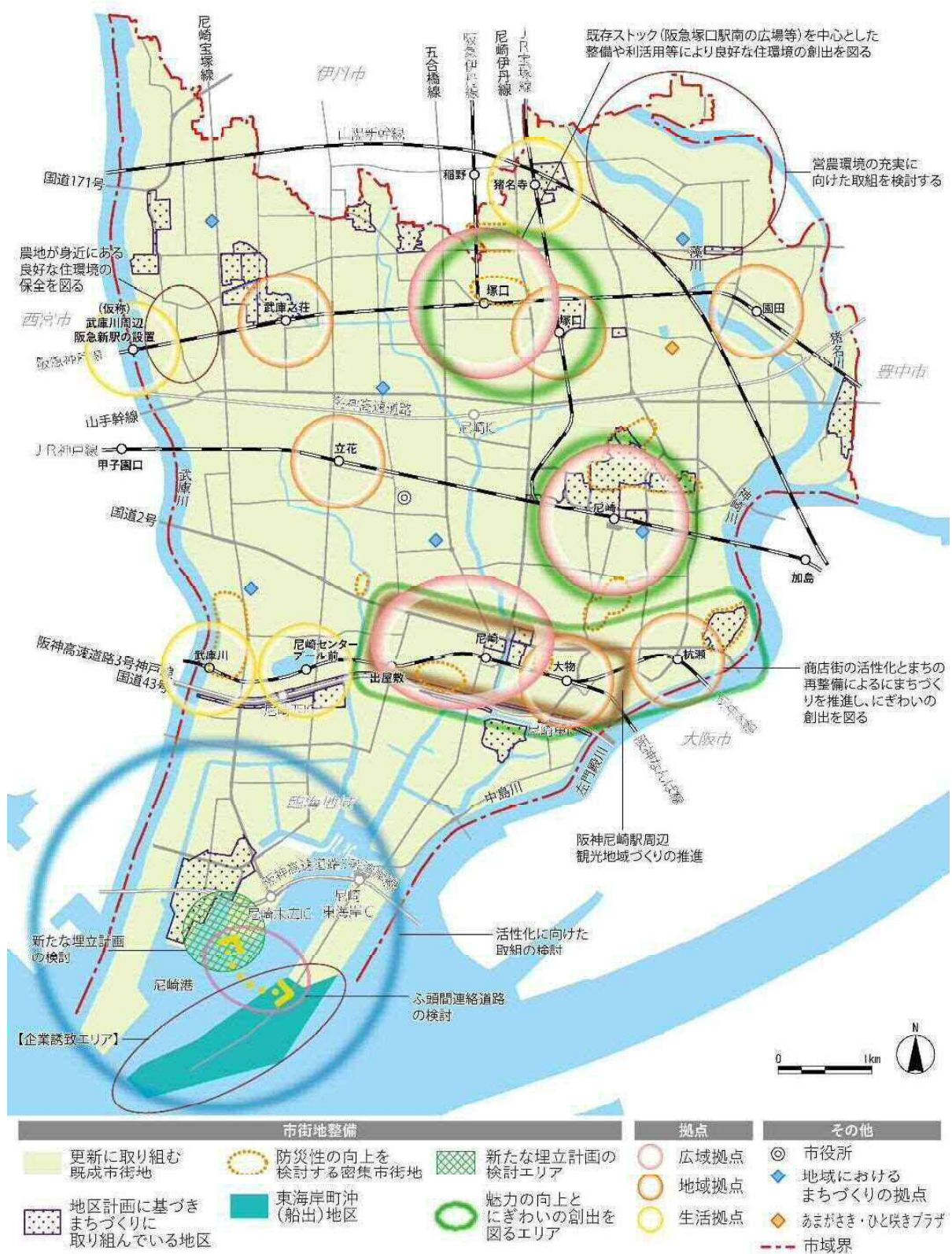
(2) 市街地の開発

大規模 土地利用 転換	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ファミリー世帯の定住・転入につながるよう、まちのブランド力を向上させるために、地区計画、建築協定等の地区まちづくりルールを活用を推進し、良好で質の高い住宅地の創出に取り組みます。</li> <li>・一定規模以上の開発については、周辺環境との調和が図られ、良好な開発となるよう、まちづくりを誘導する基準の策定等について検討します。</li> </ul>
新駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阪急神戸本線の武庫川橋りょう部上に設置される新駅の周辺については、歩行者及び自転車が安全に通行できるアクセスの確保のほか、付近に武庫川の自然及び農地がある良好な住環境の保全等、周辺住民とともに地域に望ましいまちづくりについて検討を進めます。</li> </ul>
ベイエリア	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海岸町沖（船出）地区は、港湾機能及び産業機能が調和し、並びに「環境創造のまち」をリードする市街地として、適切な土地利用の誘導を進めるとともに、東海岸町地区と末広地区の一体活用を図るためのふ頭間連絡道路の整備について検討を進めます。</li> <li>・港湾緑地等については、整備を推進し臨海部の環境及び景観の向上を図るとともに、様々な活動の場として活用することで地域の活性化につなげます。</li> </ul>

(3) 営農環境の維持及び向上

- ・基盤整備が不十分で営農環境に課題を抱える地域については、農家とともに、営農環境の充実に向けた取組を検討します。
- ・まとまった農地がある地域は、農地の保全を基本としながら、農地が宅地化される場合は周辺の営農環境が悪化しないよう、共存できる手法を検討し、営農環境の保全を図ります。

市街地整備方針図



## 2-4 都市環境の方針

### 【基本的な考え方】

地球、自然環境及び生活にも配慮した、持続可能な社会を実現するための循環型・脱炭素化のまちづくりを進めるとともに、河川、水路、運河、海岸等の豊かな水辺を生かした水と緑のネットワークの充実を図り、自然と調和し、快適で次世代につながる都市環境を目指します。

### (1) 環境の保全、改善及び創造

消費するエネルギーの削減・脱炭素化等を通じた「脱炭素社会の形成」やプラスチックごみの削減等 3R によるごみ減量の推進を通じた「循環型社会の形成」を図る取組を推進し、社会経済活動全般が環境に配慮された、環境と経済の共生するまちを目指します。

脱炭素社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・省エネ・再エネ機器を導入した建築物の普及を推進します。</li> <li>・エネルギーの地産地消のシステム及び自立分散型エネルギーシステムの構築を推進します。</li> <li>・徒歩及び自転車、公共交通等の環境負荷の低い交通手段の利用の促進及び利用環境の整備を進めます。</li> <li>・経済活動及び日々の生活において排出される温室効果ガスの低減を目指し、持続可能な社会の実現に向けた取組を推進します。</li> </ul>
循環型社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存施設の活用を図るとともに、食品ロス、プラスチック等のリデュースを最優先した「3R」の取組によりごみの減量化を推進し、循環型社会の形成を目指します。</li> </ul>
自然共生社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民の安全で快適な暮らし及び事業者の良好な操業環境に配慮しながら、生物多様性の保全又は回復につながるような草地、樹林、水辺等の維持管理を図るとともに、生態系等に被害を及ぼすおそれがある外来種の防除や希少種の生息・生育場所に配慮します。</li> </ul>
生活環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大気汚染及び水質汚濁等の状況については、環境監視により確認していくほか、過去の公害から学んだことを生かし、予防的に環境問題に取り組みます。</li> </ul>



(2) 緑の保全及び創出

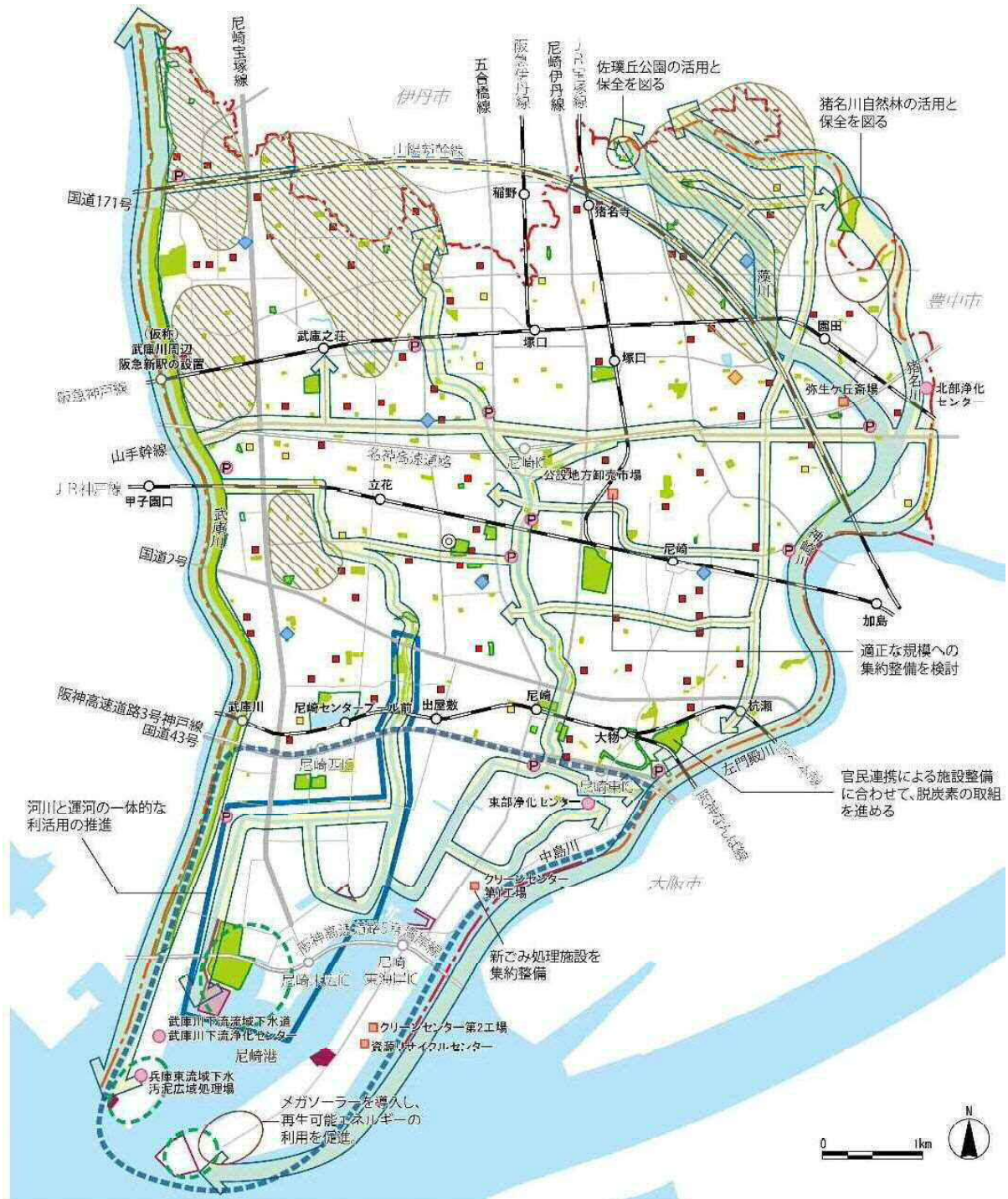
本市は山や森等のまとまった緑がないため、引き続き、現存する自然林、農地、河川、運河等の貴重な緑を保全するとともに、公園整備、開発事業における緑化等において緑空間の創出に努め、緑の質をさらに高める取組を進めます。

都市緑化	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公共建築物の敷地の緑化を図るとともに、住宅、事業所、工場等の敷地の緑化を促進し、緑豊かな空間の形成に努めます。特に車両又は人の通行量が多い駅前広場、幹線道路沿道、鉄道沿線等については、敷地景観に配慮した沿道緑化及びまちかど緑化を誘導します。</li> <li>・臨海地域は、森と水と人が共生する魅力と活力にあふれる環境創造のまちを目指します。</li> </ul>
公園緑地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園緑地については、子どもから高齢者まで、障害を抱える人等誰もが安全で快適に利用できるよう配慮した整備を推進します。</li> <li>・多様化又は高度化する利用者ニーズに即した公園緑地の機能分担を行い、使いやすい公園緑地の整備に取り組みます。</li> </ul>
自然林 社寺林	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然林、社寺林等は、市街地に残された貴重な樹木又は樹林として適切に保全します。</li> </ul>
都市農地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民農園等の整備、活用、援農ボランティア制度や農地の新たな担い手による活用など多様な手法により都市に残された貴重な農地の保全を図ります。</li> <li>・生産緑地または特定生産緑地制度、及び都市農地貸借制度の活用を推進し、都市農地の保全に努めます。</li> </ul>
河川 水路 運河	<ul style="list-style-type: none"> <li>・貴重な自然が残る武庫川、猪名川、藻川等の河川、運河、海岸等については、自然環境の保全及び改善とともに、親水性の向上を図ります。</li> <li>・生態系に配慮した近自然工法を活用し、多彩で親水性の高い魅力的な水辺空間の創出に努めます。</li> <li>・水路の環境の保全及び改善を図るとともに、水路の必要性等を検討し、計画的な維持管理に努めます。</li> </ul>

**(3) 生活環境を支える都市施設**

下水道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・効率的な維持管理手法及びデジタル技術を活用し、最小限の投資で最大限の効果を発揮させる高度な施設管理を推進します。</li> <li>・川、海等の公共用水域において改善した水質を維持し、更なる水質向上による良質な水環境の形成を目指します。</li> <li>・高効率機器の導入による省エネルギー化及び下水道資源の有効利用による創エネルギー化を図り、環境負荷の低減に努めます。</li> <li>・施設の建替え及び老朽化が進む管路の更新について、新たに民間活力を取り入れた PPP/PFI 手法の導入を目指します。</li> </ul>
ごみ処理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・令和 13 年度の稼働を目標に新ごみ処理施設を集約整備します。</li> </ul>
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市場の経営力の強化及び運営の適正化等に取り組むとともに、消費者ニーズ、社会情勢等に応じた環境の変化に対応できる市場にするため、現敷地における適正規模への集約整備について検討を進めます。</li> </ul>
火葬場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・火葬炉等の設備の適切な維持管理に努めます。</li> </ul>
学校施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・学校施設の良好な環境を保全し、地域のコミュニティの拠点及び災害時の防災拠点等としての更なる充実を図るとともに、老朽化した施設については、改修や建替えを実施し、計画的かつ継続的な維持・保全に努めます。</li> </ul>

都市環境方針図



都市計画公園・緑地	その他都市施設等	ネットワーク・地域・地区	拠点	その他
計画的に整備する区域	下水道施設	水と緑のネットワーク	広域拠点	市役所
整備済区域	(P) ポンプ場	環境創造に取り組む臨海地域	地域拠点	地域におけるまちづくりの拠点
港湾緑地(未整備)	ごみ処理施設、卸売市場、火葬場	尼崎21世紀の森構想の先導整備地区	生活拠点	あまがさき・ひと咲きプラザ
港湾緑地(整備中)	学校	農地が多い地域		市域界
港湾緑地(整備済)				

## 2-5 都市景観の方針

### 【基本的な考え方】

鉄道沿線ごとに特性のあるそれぞれのまちの魅力と価値を生かし、土地利用に応じて良好な都市景観を誘導するとともに、鉄道駅周辺等のまちの顔となる区域においては、重点的な都市景観の向上に取り組みます。また、更なる都市美形成の推進及び屋外広告物の規制等を通し、都市景観の基本的な水準を高めることで、尼崎に住んでみたい、訪れてみたいと感じてもらえる誇りと愛着と活力のある美しい都市景観を目指します。

### (1) 土地利用に応じた都市景観の誘導

住宅地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建住宅を中心とした低層な住宅地においては、ゆとりのあるうまい豊かな景観を守り、育てます。</li> <li>・戸建住宅及び共同住宅を中心とした住宅地においては、落ち着きのある良好な景観を形成します。</li> <li>・住宅及び身近な商業施設を中心とした住宅地においては、親しみのあるうまい豊かな景観の形成を図ります。</li> </ul>
商業・業務地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅周辺の商業・業務施設等の集積地においては、風格と優れた個性を持つデザインの誘導により、まちの顔にふさわしい景観を形成します。</li> <li>・商店街等の商業地においては、にぎわいと活気の中にも商業施設相互の調和の取れた秩序のある質の高い景観を形成します。</li> </ul>
工業地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・内陸部の工業地においては、地域及び企業のイメージアップを図るため、工場、社屋等の外観において洗練されたデザインを誘導します。</li> <li>・臨海部の工業地においては、企業のイメージアップにつながる外観デザインの誘導及び緑化の促進を図り、産業都市尼崎のイメージリーダーとなる工業景観を形成します。</li> </ul>
農地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・農地においては、農地を魅力ある景観資源と捉え、農地景観の保全に取り組みます。</li> </ul>
河川・運河・海岸沿い	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川、運河及び海岸沿いにおいては、市街地に広がる貴重なオープンスペースとして、水及び緑に調和したうまいのある景観を形成します。</li> </ul>

(2) まちの顔となる都市景観の誘導

主要駅 周辺地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗降客数が多い鉄道駅では、本市の玄関口としてふさわしい風格とにぎわいのあ るまちかど景観を形成します。</li> <li>・阪急塚口駅、JR 尼崎駅及び阪神尼崎駅を中心に、地域活性化の取組と連携し、 各地域の特性に応じたまちかど景観への誘導策を検討します。</li> </ul>
幹線沿道 鉄道沿線	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者からの見え方及び車窓から見える景観に配慮し、沿道又は鉄道沿線の建築 物及び街路樹が調和した、うるおいのある景観を形成します。</li> </ul>
歴史的 地域	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歴史的・文化的価値のある建築物及びまちなみは、保存、修景又は活用により、 外観及び雰囲気を生かした伝統と個性のある景観形成を図ります。</li> </ul>
水辺空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・猪名川、武庫川等は、快適な都市空間の核として貴重な自然を保全し、豊かな水 辺空間と連続した自然景観を大切に守ります。</li> </ul>
公共施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・道路、公園緑地、河川、運河又は公共建築物を整備する際は、地域の景観に配慮 した優れたデザインとするとともに良好な状態を維持します。</li> </ul>

(3) 都市景観の基本的な水準の向上

都市美 形成の 推進	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市内の魅力的な様々な景観を、工夫を凝らして情報発信すること等により、まち への愛着及び景観への意識を高めて、身近な景観向上への取組につなげます。</li> <li>・主要駅周辺地域等、それぞれの特性に応じた魅力的な景観形成に向けたガイドラ イン等を検討し、都市景観の向上を図ります。</li> </ul>
屋外 広告物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戸建住宅を中心とした低層な住宅地、歴史的な景観を形成している地域等におい ては、屋外広告物等の表示又は設置を原則禁止します。</li> <li>・その他の地域においては、屋外広告物等の面積、高さ、表示又は設置の場所等に ついて地域に応じた許可基準のほか、にぎわいの創出を踏まえた誘導を行います。</li> </ul>

都市景観方針区



土地利用に応じた都市景観		まちの顔となる都市景観	拠点	その他
戸建住宅を中心とした低層な住宅地	住宅地	主要駅	広域拠点	市役所
戸建住宅及び共同住宅を中心とした住宅地		幹線道路	地域拠点	地域におけるまちづくりの拠点
住宅及び身近な商業施設を中心とした住宅地		鉄道	生活拠点	あまがさき・ひと咲きプラザ
商業・業務地	工業地	鉄道(高架部分)		
内陸部の工業地		歴史的景観地域		
臨海部の工業地	農地が多い地域	水辺空間		
	河川・運河・海岸沿い			市域界

## 2-6 都市防災の方針

### 【基本的な考え方】

頻発・激甚化する自然災害の被害を未然に防ぐとともに、災害が発生した場合に被害を最小限に抑えられるよう、都市の防災・減災機能の向上に努めます。

また、平時から避難所の施設情報、ハザードマップ等を住民に周知するとともに、マイ避難カードの作成支援等、円滑な避難行動につながる取組を行い、災害時には、多層的な情報伝達手段により、避難情報等の発信を行うことで円滑な避難行動を促進し、ハード・ソフトの両面において自助・共助・公助が一体となった取組を推進することで、大規模災害時においても誰一人取り残されることのないまちを目指します。

### (1) 地震・津波災害対策の推進

建築物 道路 橋りょう	<ul style="list-style-type: none"> <li>・兵庫県等の関係機関と連携し、耐震化の意識向上を図る啓発活動を実施するとともに、建築物の耐震化促進のため、さらに有効な事業手法の検討を行います。また、市民の生命を守る堤防及び防潮堤並びに橋りょう等の耐震性の向上に取り組みます。</li> </ul>
水道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・水道配水管の中でも災害時に重要となる基幹管路及び重要給水施設に至る配水管について、優先的に耐震化を進めます。</li> <li>・発災初期から給水活動が行える応急給水拠点の整備を進めます。</li> </ul>
下水道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・下水道施設の耐震化による下水道機能の被害の最小化及び水道機能の復旧完了目標に合わせた下水道施設の機能回復を目指します。</li> <li>・災害時のトイレ機能を確保するため、避難所等となる場所にマンホールトイレの整備を進めます。</li> </ul>
津波 対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南海トラフ巨大地震による津波災害に備え、民間の協力を得ながら津波等一時避難場所の拡大に努めます。</li> <li>・関係機関と連携を図りながら、防潮堤をはじめ港湾施設等災害対策の強化を図るとともに、臨海地域の事業者等に対する津波災害への意識啓発に努めます。</li> </ul>

**(2) 風水害対策の推進**

治水対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大雨に対する対策として、庄下川の整備を進めます。</li> <li>・気候変動で増加する大雨及び都市化による浸水被害に対応するため、雨水ポンプの能力増強、雨水貯留管の整備等の施設能力の強化を進めます。</li> <li>・気候変動による水害の頻発・激甚化を踏まえ、氾濫域を含めた流域全体で被害を減少させるために、校庭貯留、公園貯留等の市域内の保水機能を高める取組を行うなど、流域全体での総合的な治水対策を推進します。</li> <li>・民間事業者等による雨水貯留浸透施設の設置が進むよう、制度の検討を進め、啓発に努めます。</li> <li>・下水道施設の耐水化による下水道機能の確保及び迅速な回復を目指します。</li> <li>・著しく浸水が想定されるなどの危険性の高い地域については、津波等一時避難場所の周知、適切な建築誘導等により市民の生命を守る方策を検討します。</li> <li>・臨海部については、大雨に備え、抽水場の整備等の浸水対策を検討します。</li> </ul>
高潮対策 波浪対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>・臨海部については、高潮又は波浪に備え、国及び県と連携し、防潮堤のかさ上げ等の対策を推進します。</li> </ul>

**(3) 火災対策の推進**

建築物	<ul style="list-style-type: none"> <li>・防火地域又は準防火地域の指定により耐火建築物又は準耐火建築物の建築を促進します。</li> </ul>
密集市街地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建替えによる道路空間の確保、建築物の耐震化及び不燃化等を一体的に行う現在の取組を進めるとともに、無接道敷地等における建築物の建替えが困難な場所における対策の検討を進めます。</li> </ul>
消防水利	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消火栓の適正配置を図るとともに、耐震性防火水槽等の消防水利施設の維持管理及び身近な川又は水路へのアクセス確保を推進します。</li> </ul>

**(4) 災害に備えたまちづくりの推進**

避難地・ 避難路・ 防災空地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・災害時に延焼防止効果のある道路、公園緑地等の整備を推進します。また、公園等は、避難地として防災・減災機能の充実を図ります。</li> <li>・災害時に緊急輸送道路又は避難路となる幹線道路については、沿道建築物等の不燃化を促進します。</li> <li>・災害時に都市農地が有する防災機能を発揮するため、防災協力農地の登録を推進します。</li> </ul>
----------------------	---

**(5) 復興まちづくりの推進**

過去の災害で得た復興まちづくりの課題及び教訓を踏まえ、被災後に早期かつ的確に復興まちづくりに着手できるよう、復興体制及び手順の事前検討等、復興事前準備を推進します。



# 尼崎市総合交通計画の構成等について

必須項目や他市事例等も参考に、**青枠内**の構成を作成。これを基に、**具体の記載内容の検討を進める。**

必須の要素	
戦略 (施策重視)	公共交通計画 (サービス重視)
・区域	・区域 ・期間
現状と課題	
・将来像 ・目標	・基本的な方針 ・目標
・必要な施策・事業 ・主体の役割を踏まえた実施プログラム ・推進体制	・事業・実施主体  ・評価関連事項

**1 計画策定の趣旨等** 裏面  
左側

- ・背景・目的／位置づけ
- ・区域
- ・期間

---

**2 尼崎市の現状と課題** ←

- ・現状
  - 社会情勢
  - 移動実態 ←
  - 交通基盤・サービスの状況
  - 市民、在勤・在学・来訪者等のニーズ
- ・課題 ←

---

**3 基本方針と目標** 裏面  
右側

- ・基本方針(都市が目指す将来像)
- ・目標

---

**4 目標実現に向けて**

- ・実施する施策・事業 ←
- ・評価指標・目標値 ←
- ・実施プログラム
- ・推進体制

**統計データ分析**  
国勢調査、パーソントリップ調査、道路交通センサス、尼崎市統計書ほか

現状(分析項目)	課題(イメージ)
<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ <b>人口</b> 将来推計 / 年齢4区分別人口 / 人口密度分布 昼間・夜間人口 / 従業者・就業者 他</li> <li>▶ <b>施設分布</b> 鉄道駅 / 公共施設 / 商業施設 / 医療施設 福祉施設 / 各種事業所 他</li> <li>▶ <b>日常生活等の変化</b> テレワークの状況 / 行動の変化</li> <li>▶ <b>観光・レジャーの動向</b> 観光入込客数 / 宿泊者数 / 観光施設の分布 インバウンド関係 / 大阪・関西万博との関連動向</li> <li>▶ <b>まちづくりの取組</b> (財政状況含む) 駅周辺のまちづくり / 環境面の取組 他</li> <li>▶ <b>移動実態</b> 人の動き(量)の推移 / 自転車利用・免許返納数 子育て世帯、高齢、障害のある方の目的・手段 他</li> <li>▶ <b>交通基盤・サービスの状況</b> 鉄道・バス・タクシー・自動車・自転車等の体系・状況等 特に、駅施設の状況、バスネットワーク輸送人員 など</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ 駅は、徒歩・自転車によるアクセス中心。阪神尼崎、阪急塚口・武庫之荘は、バスによるアクセスが多い。</li> <li>▶ 一部拠点駅でバリアフリー化が課題。</li> <li>▶ バス停から300m圏の円で市域の大部分が網羅される。</li> <li>▶ 運転免許や自家用車を持たない市民は比較的多い。運転免許返納者数は…。</li> <li>▶ 自転車の利用割合が高く、自転車の代表交通手段分担率・保有台数は…。</li> <li>▶ 道路は、一部路線で混雑度が高い区間が残っている。臨海地域のネットワーク機能は十分とは言えない。</li> </ul> <p style="text-align: right;">など</p>

**統計データ分析の補完(アンケート調査)**

- ①個人を対象とするもの
  - ・18～90歳の市民対象(1800人抽出)
  - ・在勤・在学・来訪者に対するWEB調査
  - ・公共交通利用者に対するWEB調査で、サンプル数等を補完
- ②事業所を対象とするもの
  - ・一定規模以上の事業所対象(1000事業者抽出)

データの補完や  
考え方の補強に使用

都市防災方針図



都市防災		拠点	その他
地域の防災拠点	第1線防潮ライン	広域拠点	市役所
緊急輸送予定道路(市)	護岸	地域拠点	地域におけるまちづくりの拠点
緊急輸送道路(県)	高潮対策箇所	生活拠点	あまがさき・ひと咲きプラザ
公園	防災性の向上を検討する密集市街地		市域界
火災時の延焼を遮断する広域防災帯	老朽住宅の建替を通じて防災の向上に取り組んでいる地区計画区域		
	防火地域		
	準防火地域		

## 尼崎市総合交通計画策定の基本的な考え方

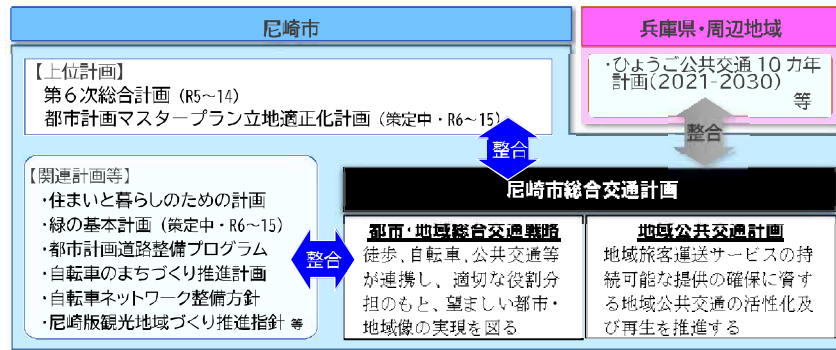
### 1 計画策定の趣旨

#### 1) 背景・目的

- 人口減少や超高齢化等による公共交通の需要減少、担い手不足の深刻化といった交通本来の課題に加え、テレワークをはじめ、様々な分野でデジタル化の対応が進み、「日常」が大きく変化したこと、さらには、脱炭素や健康への意識の高揚などから、通勤のほか、余暇や観光など、人の移動（活動）の傾向が変化しており、**公共交通を取り巻く社会情勢は大きな転換期**を迎えている。
- 本市は、平坦な地形でコンパクトな市域に都市機能が集積しているとともに、鉄道沿線ごとに特色がある中、それらを活かし、**人がつどい、にぎわうまちを目指して**、鉄道駅周辺を中心に、多様な主体との連携、駅前空間や公共空間の有効活用等により、**賑わい創出や魅力向上に取り組んでいる**。
- また、交通の施策単独ではなく、**まちづくりとの更なる連携により**、施策の効果や実効性を高め、ファミリー世帯の定住転入をより促進しながら、**まちの持続可能性も高めていくことが重要**になる。
- こうした背景のもと、本市の特長のひとつである交通利便性の更なる向上と将来都市像の実現、さらには**市全域を見渡した交通体系の構築**を目指し、従来の「尼崎市地域交通計画」を改め、新たに「尼崎市総合交通計画」として策定する。

#### 2) 計画の位置づけ

「尼崎市総合交通計画」は、「地域公共交通計画（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律 第5条）」と「都市・地域総合交通戦略（都市・地域総合交通戦略要綱 第3）」を一体的に策定する。「第6次尼崎市総合計画」や「尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画」などの上位計画に即すとともに、関連分野や兵庫県・周辺地域等の関連計画と整合・連携を図る。



#### 3) 計画の区域

尼崎市全域（関連する周辺地域を含む）

#### 4) 計画の期間

令和6年（2024年）度から令和15年（2033年）度の10年間（都市計画MP等との整合）

#### ※策定プロセス

都市計画審議会交通政策分科会・部会、市民等へのアンケート・説明会、パブリックコメントを経て策定予定

### 3 基本方針と目標（キーワード等による整理）

#### 目指す姿（将来像）

暮らしやすさと働きやすさが調和し、人が“つどい”まち

利便性が高く快適なまち、都市の活力があふれるまち、多様な主体がまちに関わるまち

地域の魅力が光るまち、災害をみんなて乗り切るまち（都市計画MPのめさすまちの姿）

【参考】3/29 交通政策分科会での意見等  
生活圏の意識 / 都市間移動・交流 / 利用者・当事者側・防災の視点 / 情報発信の工夫  
特性・独自性(15分で完結可能なポータル・圧倒的中心部なし、職住近接、海・川がある、自転車の多さ)

#### 望ましい状態

利便性が高い  
公共交通

安全・安心・  
快適な移動

魅力を伸ばす  
まちづくり

対象・分野等	
鉄道	駅舎
バス	バス停
タクシー	駅前広場
道路	
自動車	駐車場
自転車	駐輪場
徒歩	歩道
新モビリティ	
防災・減災	
バリアフリー	
環境	
賑わいづくり	
回遊・つながり	
観光・産業	

#### 視点・キーワード

- サービス・機能の維持等
- ネットワークの構築
- 新駅の設置
- 利用促進
- 移動のストレス解消
- 福祉施策等との連携
- 選択と集中
- ICTの活用
- 歩行・走行空間の確保
- ウォークアブル
- 意識の変革・行動変容
- 臨海部の交通需要の増加への対応
- 交流人口の拡大
- 発信の工夫(魅力は何か)