

尼崎市 立地適正化計画（素案） 概要版

趣旨・目的

我が国においては、平成 20 年(2008 年)に始まった人口減少が、今後加速的に進むと見込まれており、この人口減少社会における課題を認識し、今後取り組むべき方向性を明確にするため、平成 26 年(2014 年)12 月に我が国における人口の現状と将来展望を提示する「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン」及び今後 5 年間の取り組みの方向性を示す「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が閣議決定されました。

一方、都市づくりの面では、今後の急速な人口減少下においても道路、水道、下水道や公共建築物などの老朽化への対応や医療・福祉・子育て支援・商業などの生活サービスの維持が求められています。

平成 26 年(2014 年)8 月に都市再生特別措置法が改正され、市町村は立地適正化計画を策定できるようになりました。

本市の立地適正化計画では、概ね 20 年後を見据え、人口や土地利用、公共交通、生活に必要な施設などの現状分析や将来予測を踏まえながら、これまで整備してきた道路、水道、下水道や公共建築物などの施設の既存ストックを「活かし、守り、育てる」考え方を基本とします。また、本市がこれまで取り組んできた土地利用施策をはじめとする各種施策を踏襲しつつ、生活に必要な都市機能や居住機能の配置を明らかにし、更新及び既存ストックについて、特に人口減少、高齢化への対応という視点も含め持続可能な都市構造をめざすため、新たな誘導施策を活用し、各種施設を緩やかに誘導することで、都市計画マスタープランで示した持続可能なまちづくりに取り組んでいきます。

位置づけ

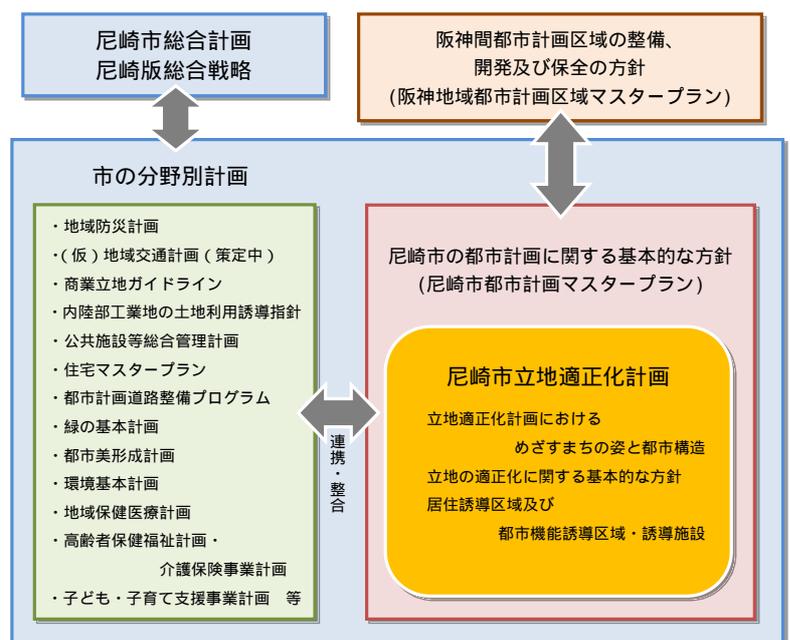
立地適正化計画は、「尼崎市都市計画マスタープラン(尼崎市の都市計画に関する基本的な方針)」の一部として策定します。

対象区域

本市における立地適正化計画の対象区域については、市域全体(都市計画区域全体)とします。

計画期間

本計画の期間は、概ね 20 年後の平成 48 年(2036 年)の都市の姿を展望しつつ、本市の都市計画に関する基本的な方針を定めた「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)」の目標年次である平成 35 年(2023 年)とします。



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。

そのことから、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」の拠点の形成が進み、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



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。

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

みんなが働きやすいまち
～ 職住近接の強みを活かす

みんなが惹かれるまち
～ シビックプライドの醸成

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。

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、公共交通利便性の維持と自転車利用者・歩行者の安全性の確保にも繋がる自転車利用環境の向上を図ります。

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
既に徒歩圏内の商業・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。

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

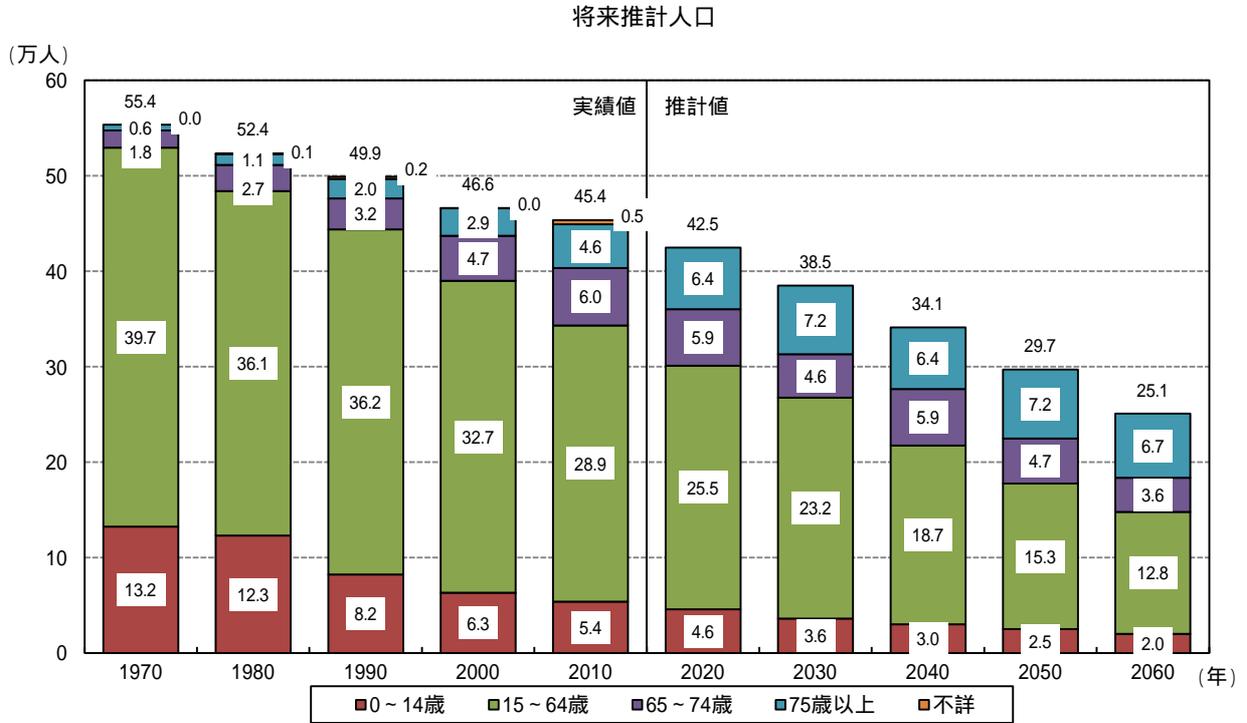
立地の適正化に関する方針
市内に就労の場が多く、また鉄道駅が多いため市外への通勤も便利で、距離的にも時間的にも「職住近接」であり、ワーク・ライフ・バランスが実現しやすいまちの構造となっています。今後もこれを維持していくために、土地利用の多様性と産業活動が継続できる環境を維持していくとともに、時代に応じた立地誘導を図ります。

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

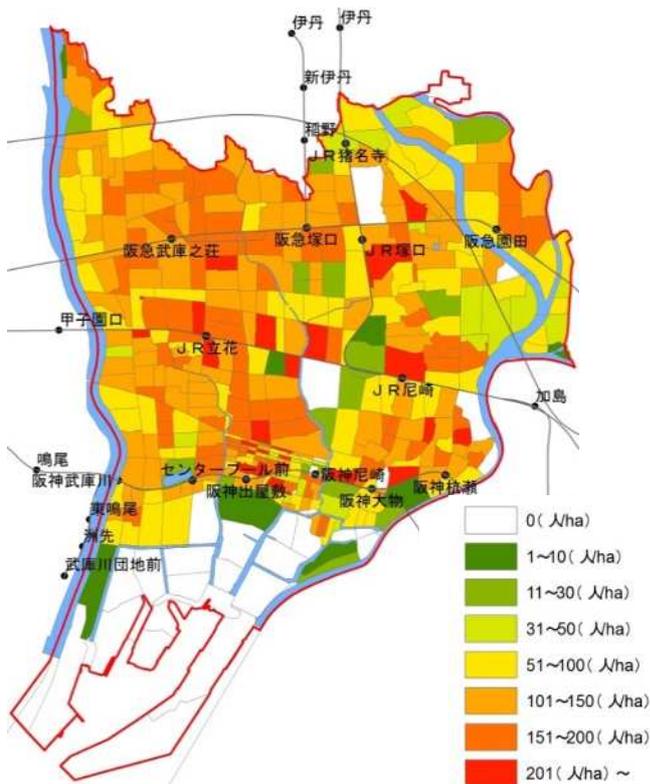
立地の適正化に関する方針
歴史、文化、教育面など新たな都市イメージづくりとこれまで取り組んできた緑・都市景観など良好な都市環境の形成による都市イメージの向上を進めることで、新たな交流と賑わいを創出し、シビックプライドの醸成を通じて、魅力ある都市の実現を図ります。

尼崎市の概況

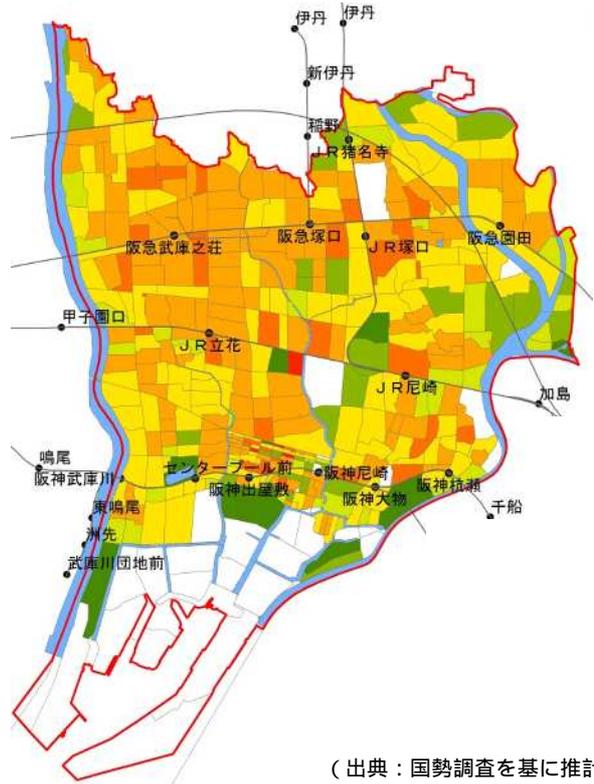
人口は対策を講じずこのままの傾向が続くと、平成 42 年 (2030 年)には人口は 38.5 万人となり、これまでより早いペースで人口減少が進みます。町丁目人口密度は、平成 47 年 (2035 年)には全体的に低くなる傾向となっています。



町丁目別人口密度 (平成 22 年 (2010 年))



町丁目別人口密度 (平成 47 年 (2035 年))



市域のほとんどが公共交通徒歩圏 となっています。また、病院・診療所(内科あるいは外科がある診療所)、商業施設とも市域のほぼ全域が 800m 圏内に位置しています。

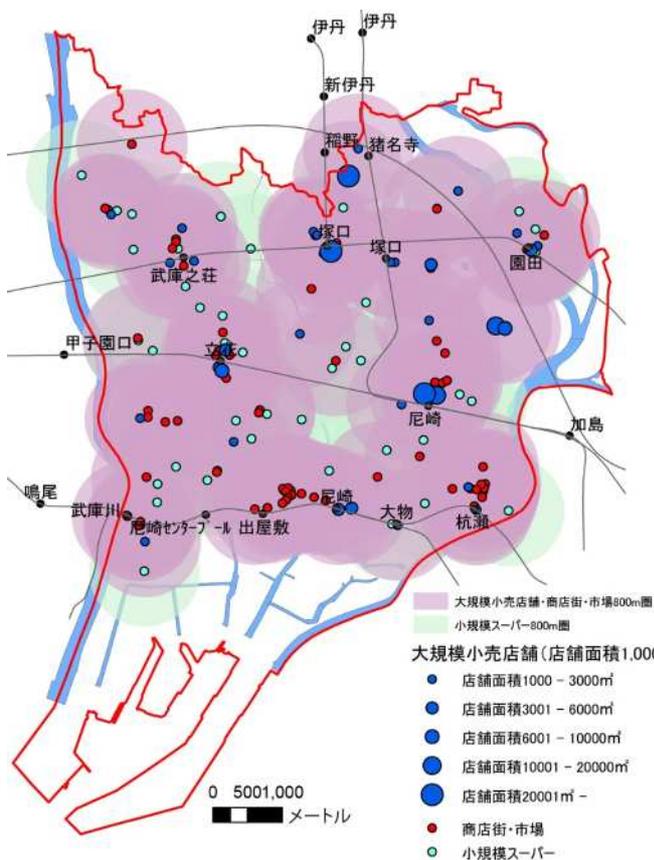
公共交通のカバー状況



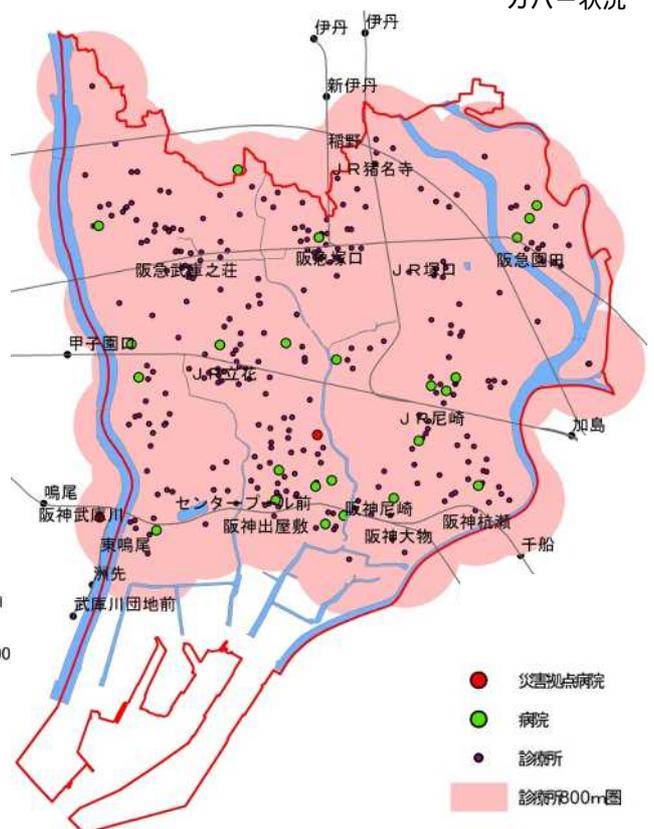
公共交通徒歩圏：
国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」において、鉄道駅については 800m、バス停については 300m を徒歩圏としている。

(出典：国土数値情報をもとに作成)

商業施設のカバー状況



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：国土数値情報をもとに作成)

(出典：全国大型小売店舗総覧をもとに作成)

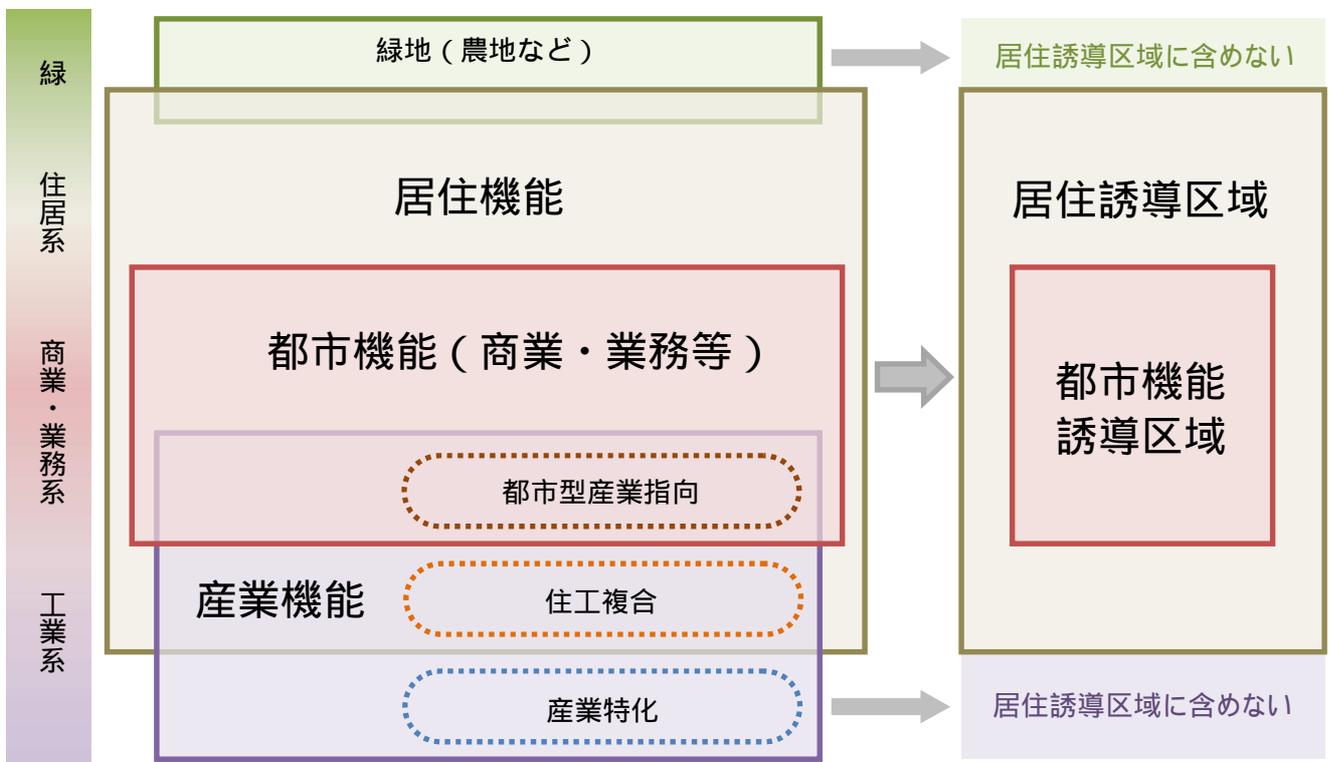
区域設定の基本的な考え方

本市は、平成 47 年(2035 年)においても居住エリアでは比較的高い人口密度を維持していることから、極端に人口が減少し生活利便施設や公共交通(鉄道・バス)の減少に伴うサービス低下等が想像しにくい状況です。また、市域のほとんどが公共交通徒歩圏(鉄道駅から800m、バス停から300m)であり、地形的な特徴から自転車や徒歩移動も比較的容易な環境となっており、必要な生活利便施設等の都市機能は市内全域で概ね整っており、市域のほとんどが公共交通徒歩圏となっています。また、工業専用地域を除く可住地の平成 47 年(2035 年)の人口密度は約 90 人/ha であり、都市機能の維持に必要な人口密度は十分確保できる推計結果となっています。

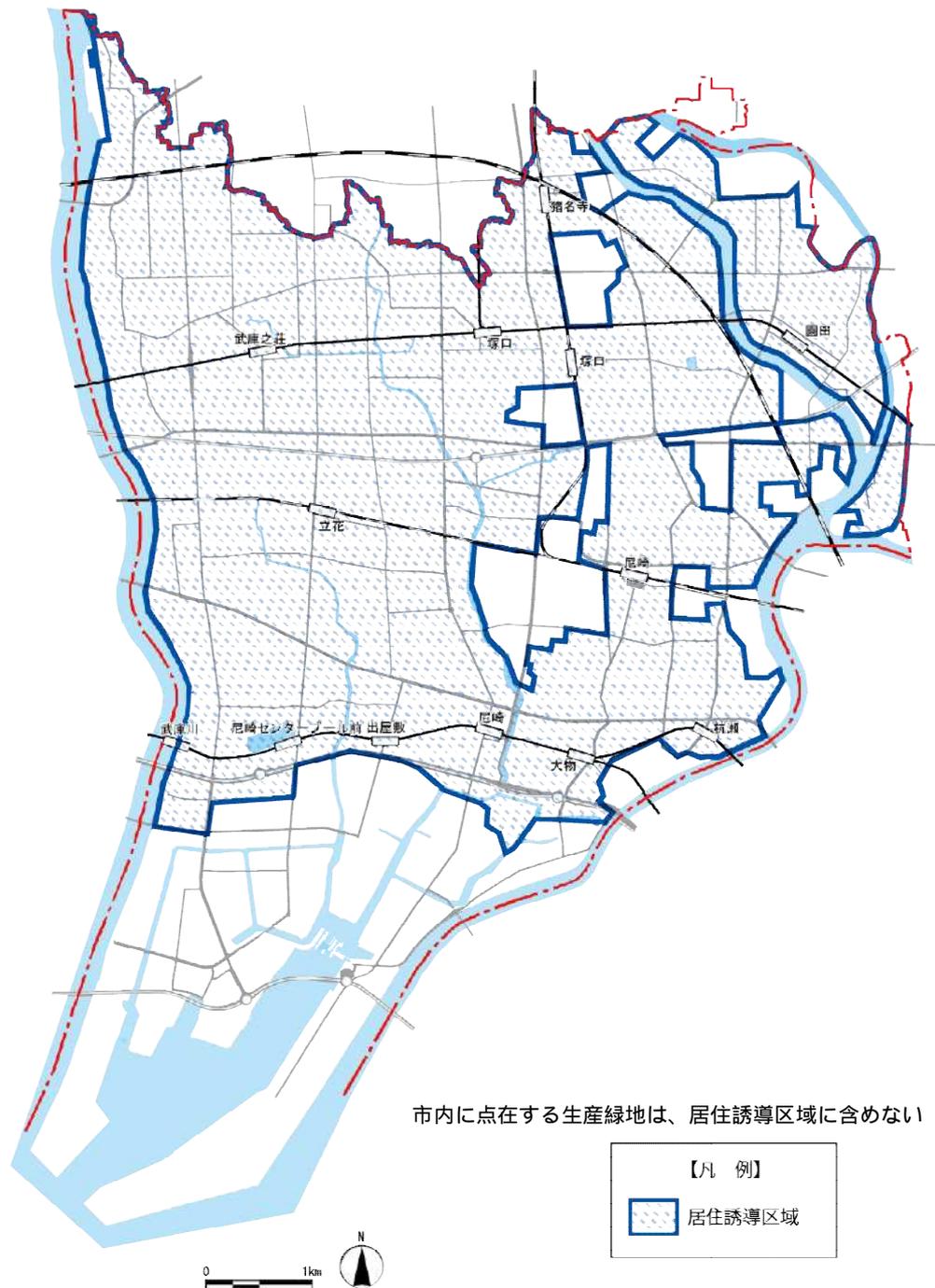
そのため、居住誘導区域や都市機能誘導区域の設定にあたっては、これまでの本市の土地利用政策を踏襲しつつ、立地適正化計画における都市構造の具現化を図るために、居住機能、都市機能、産業機能を適切に誘導する区域として、道路、上下水道、公共建築物だけではなく、生活に必要な医療・福祉・商業・子育て支援・教育などの各種施設、公共交通がすでに整っている現在の居住エリアを居住誘導区域として設定し、交通利便性が高く都市機能が集積する駅周辺を都市機能誘導区域として設定し、現在の市民の暮らしの満足度や利便性の維持を図ります。

なお、本市は洪水や高潮、津波の被害を受けやすい地形となっており、災害リスクが高いエリアも存在するものの、河川堤防や防潮堤、下水道施設、情報伝達設備、避難所である公立学校の耐震化等のハード面の整備とともに、防災訓練や防災意識の啓発等のソフト面の双方で災害対策に取り組んでいることから、誘導区域に含めることとします。

各区域設定の概念図



居住誘導区域



【居住誘導区域に含めない区域】

市街化調整区域

住宅の建築が禁止されている工業地

- ・工業専用地域(臨海部)
- ・工業保全型特別工業地区(扶桑町)

住宅の増加を抑制する工業地

- ・工業地域(ただし、住工共存型特別工業地区、JR塚口駅東側及びJR尼崎駅南側の一部を除く)

注) JR尼崎駅南側については、都市計画マスタープランにおいて広域拠点として多様な都市機能の誘導を図ることとされているため、居住誘導区域に含める。

- ・準工業地域(「尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針」における工業保全ゾーン)

保全すべき農地等(生産緑地、佐撲丘公園、猪名川公園、藻川公園)

都市機能誘導区域

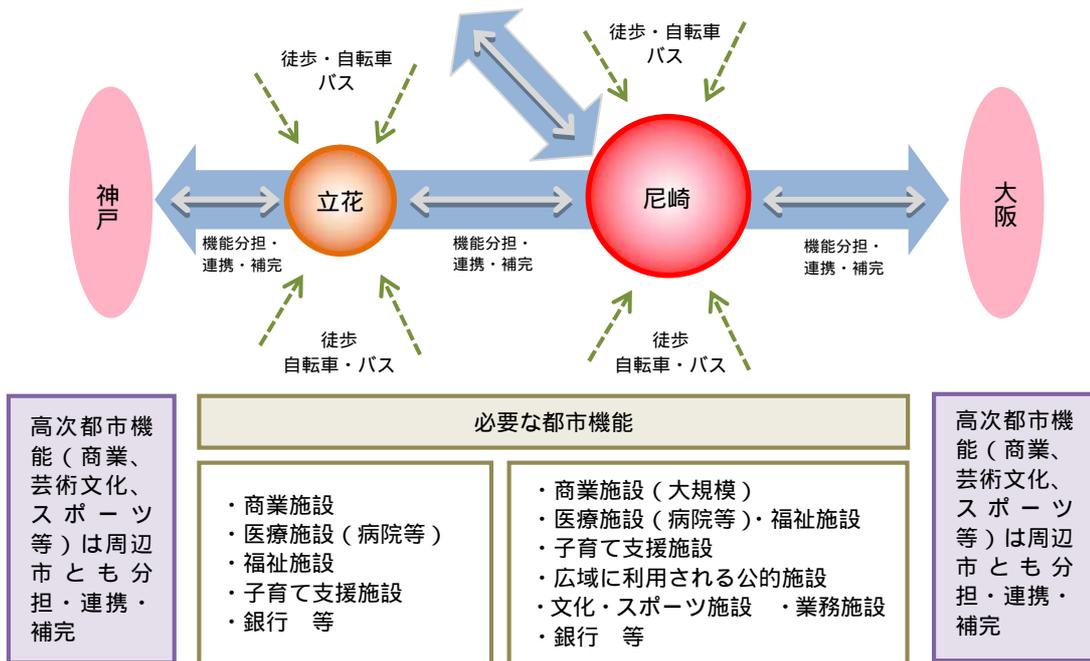
長期的に人口減少、並びに高齢化が進展することを踏まえると、鉄道駅周辺においては必ず生活に必要な都市機能を確保することが重要であり、また、公共施設の集約化などを行う場合は、鉄道駅周辺などの利便性の高いエリアに必要な都市機能を段階的に配置していくことが望ましく、行政サービス等の向上に繋がります。さらに、歴史文化・観光・交流機能の強化を図ること及び産業機能の維持・保全を図ることで、市内外から人が集まり交流人口が増えることで賑わいの創出に寄与することとなります。

また、本市は大阪、神戸といった大都市に挟まれた阪神間に位置しており、東西方向に鉄道網が充実していることから、市内外問わず鉄道を軸とした沿線で都市機能を分担・連携することが考えられます。

この特徴を大いに活かしながら各拠点の都市づくりの方向性に即した都市機能誘導を図り、拠点性の向上や生活利便性の維持・向上を図っていきます。

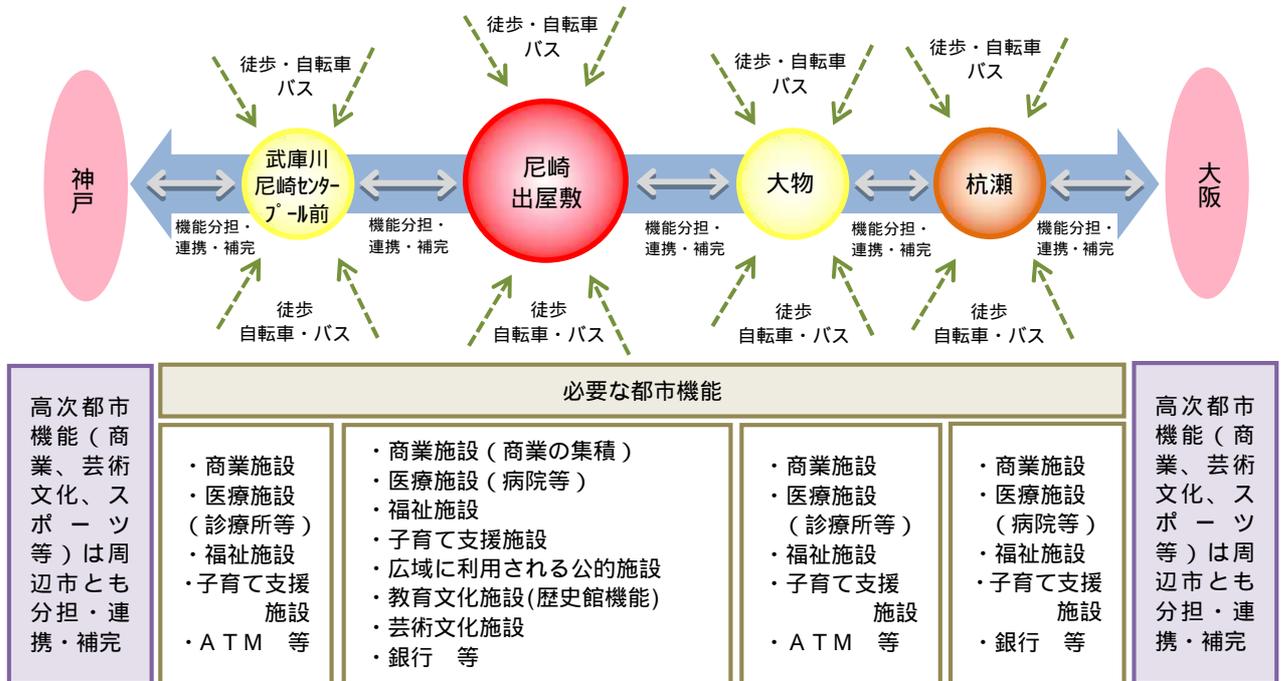
J R 沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 広域性を有する拠点であるJR尼崎駅周辺には既に高次都市機能の集積が進みつつあることから、その拠点性をさらに高める機能集積を図る。
- ・ 地域拠点である立花駅周辺は生活利便性の確保を第一とする都市機能の集積を図る。
- ・ また、高次都市機能は大阪、神戸など市外の都市拠点との機能分担・連携・補完も行う。



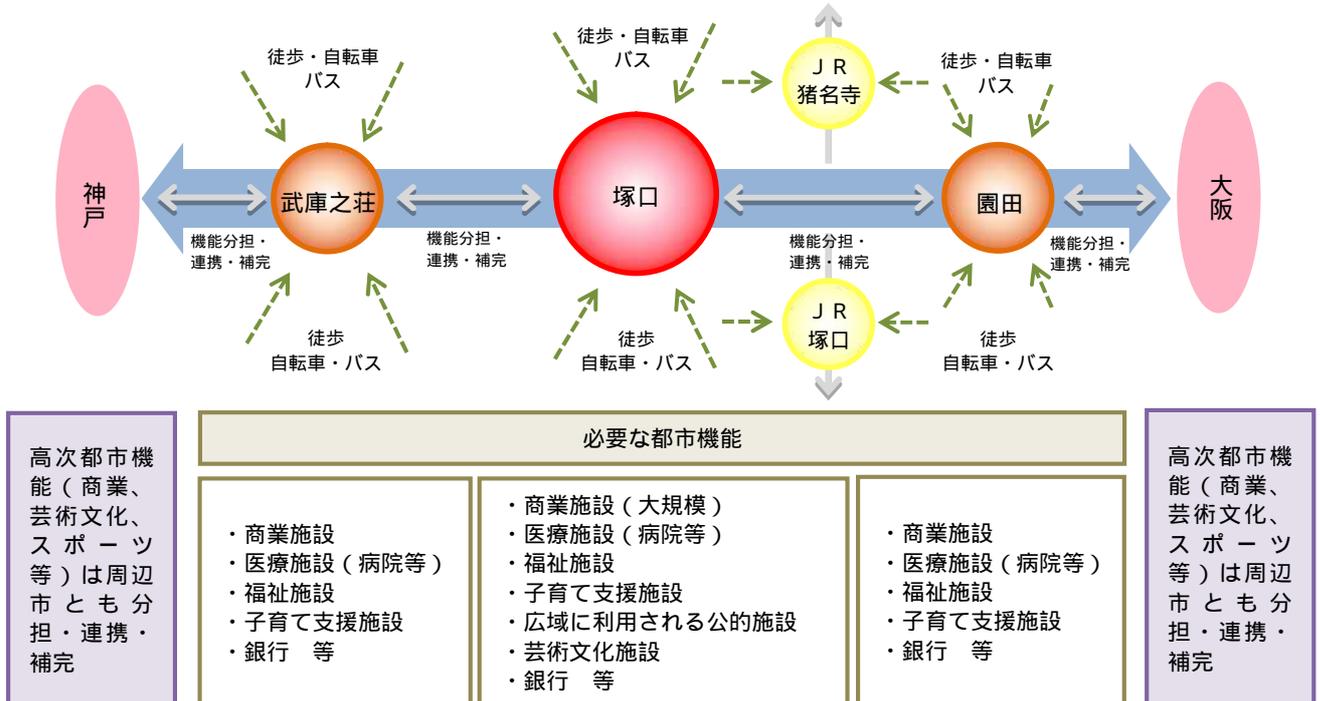
阪神沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 広域性を有する拠点である阪神尼崎・出屋敷駅周辺については高次都市機能を含む機能集積を図りつつ、本市の歴史文化という良好なイメージ形成にも資する機能集積を図る。
- ・ 地域拠点である杭瀬駅周辺、生活拠点であるその他鉄道駅周辺は生活利便性の確保を図る。
- ・ 高次都市機能は大阪、神戸など市外の都市拠点との機能分担・連携・補完も行う。



阪急沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 北部の拠点である阪急塚口駅周辺は高次都市機能を含む機能集積を図りつつ、地域拠点である武庫之荘駅周辺、園田駅周辺には生活利便性の確保を第一とする都市機能の集積を図る。
- ・ また、高次都市機能は大阪、神戸など市外の都市拠点との機能分担・連携・補完も行う。



【都市機能誘導区域の設定の基本的な考え方】

都市計画マスタープランに位置づけのある拠点(駅周辺)を都市機能誘導区域とする。

- ・広域拠点(JR尼崎駅、阪神尼崎駅・出屋敷駅)
- ・地域拠点(阪急塚口駅、阪急園田駅、武庫之荘駅、JR立花駅、阪神杭瀬駅)

・原則、明確な地形地物、又は都市計画により定めた区域(用途地域の区域界、都市施設の区域界)で設定する。

・土地の利用状況によっては、筆界で設定する。

用途地域の区域:都市計画法第8条第1項第1号に定める地域について、同条第3項第1号により定めた区域

都市施設の区域:都市計画法第11条第1項に定める施設について、同条第2項により定めた区域

その他、次の区域については都市機能誘導区域としての位置づけは行いませんが、都市機能誘導区域に準ずる区域として、生活拠点、その他重要な拠点として位置づけます。(市独自の位置づけであり、届出や補助の対象となりません。)

(生活拠点)

・前述以外の鉄道駅周辺

概ね半径300m

周辺の生活圏における利便性確保を最優先に掲げ、必要に応じた都市機能誘導区域の誘導を図る。

(その他重要な拠点)

・旧聖トマス大学周辺

-

これまでの経緯を大切に、引き続き様々な人の学びの場として活用し、「学びと育ち」をテーマとした新たな拠点形成を図る。

・JR尼崎駅西側の産業集積地

-

操業環境の維持・保全を基本としつつ、既存産業の高度化や研究開発機能の集積など都市型産業への転換などを可能とする地区として、土地利用、並びに都市機能の誘導を図る。

誘導施設

誘導施設とは、生活に必要な施設で、都市機能誘導区域に立地を誘導もしくは維持すべき施設のことです。本市の場合は、既に駅周辺のみならず、工業専用地域を除く市内全域に様々な生活利便施設が立地していますが、今後は人口構造の推移を十分に踏まえながら、市民の利用頻度や施設が有する特徴(広域性、もしくは地域密着性など)を考慮して、必要に応じて段階的に誘導を図っていく必要があります。

本市の20年後の人口密度は比較的高い水準を維持する推計結果となっているため、既に市内に分散して多数の立地がみられる生活に密着した施設(スーパー、コンビニ、診療所、学校園、老人施設等)は、居住区に分散配置することで生活利便性の維持・確保を図ります。

一方、都市づくりの方向性に大きく寄与し、より利便性を高め、賑わいを創出するなど拠点性を高めることで本市の魅力を高める機能持つ施設かつ、市外もしくは、市内全域から利用される施設を中心に誘導施設として位置付け、そのうち、今後誘導すべき施設と維持すべき施設とを分けて示すこととします。

誘導施設の設定に向けた基本的な考え方

| 誘導施設 | 設定に向けた基本的な考え方 |
|-------------------------|---|
| 商業施設（大規模） | <ul style="list-style-type: none"> 大規模商業施設は、用途地域や「尼崎市商業立地ガイドライン」による規制誘導を行っており、広域性を有する拠点では充足しています。 広域性を有する拠点では大規模商業施設の立地がその拠点性を高めることから誘導施設（維持）として位置づけます。 |
| 公的施設 （広域に利用される公的施設等） | <ul style="list-style-type: none"> 行政窓口や交流機能を持つ、市外もしくは、市内全域から利用される公的施設については、利用者数が多く、立地箇所数が少ないことから、誘導施設（誘導・維持）として位置づけます。 |
| 子育て支援施設 （交流・相談機能） | <ul style="list-style-type: none"> 子育て世代の定住・転入促進を目指す点から、交流・相談機能を持つ施設については、利便性の高い駅周辺にもあることが望ましいことから、誘導施設（維持）として位置づけます。 |
| 教育文化施設 （歴史館機能等） | <ul style="list-style-type: none"> 本市の歴史、文化、教育環境などの向上に寄与する施設においては、賑わいの創出に寄与することから、誘導施設（誘導）として位置づけます。 |
| 業務施設 （産業に係る事業所や研究所等） | <ul style="list-style-type: none"> 本市の存立基盤でもある産業に係る業務施設（事業所や研究所等）については、市独自の誘導施設（誘導）として位置づけます。 |
| 子ども・青少年施設 教職員研修施設 | <ul style="list-style-type: none"> 市独自の区域を設定し、複数の機能が連携できるように既存施設・機能の集約・複合化をするため、市独自の誘導施設（誘導・維持）として位置づけます。 |

は法定の誘導施設ではない。

誘導施設の整理（：誘導、：維持）

| 誘導施設 | （法定の）都市機能誘導区域 | | | | 都市機能誘導区域に準ずる区域 | | |
|------------------------------------|--|--|--|---|--|--|------------------------------------|
| | J R 尼崎駅 周辺 | 阪神尼崎駅 周辺 （出屋敷駅 含む） | 阪急塚口駅 周辺 | 地域ごとの 拠点 阪急 武庫之荘駅 園田駅 J R 立花駅 阪神杭瀬駅 周辺 | 生活拠点 J R 塚口駅 猪名寺駅 阪神尼崎 センター前駅 武庫川駅 大物駅 周辺 | （仮） 「学びと育ち」 の拠点 旧聖トマス 大学周辺 | （仮） 産業誘導区域 J R 尼崎駅 西側 |
| 法定の位置づけ | | | | | | | |
| 商業施設（大規模） | （店舗面積 1万㎡以上） | （店舗面積 1万㎡以上） （商業の集積） | （店舗面積 1万㎡以上） | - | - | - | - |
| 市外もしくは、 市内全域から 利用される 公的施設 | （国、県の 機関等） （住民票 発行等の 市民窓口） | （国、県の 機関等） （住民票 発行等の 市民窓口） | （国、県の 機関等） （住民票 発行等の 市民窓口） | - （市役所） 【J R 立花駅】 | - | - | - |
| 子育て支援施設 | （子育て交流・ 相談機能） | （子育て交流・ 相談機能） | （子育て交流・ 相談機能） | （子育て交流・ 相談機能） | - | - | - |
| 教育文化施設 | （大学等の 研究機能） | （歴史館機能） | （大学等の 研究機能） | - | - | - | - |
| 芸術・スポーツ施設 | - | （芸術文化 ホール） | （劇場） | - | - | - | （陸上競技場・ 体育館） |
| 市独自の位置づけ | | | | | | | |
| 業務施設 （産業に係る 事業所や研究所） | - | - | - | - | - | - | - |
| 子ども・青少年施設 | - | - | - | - | - | - | - |
| 教職員研修施設 | - | - | - | - | - | - | - |

は法定の誘導施設ではない。

都市機能誘導区域と都市づくりの方向性・誘導施設



は法定の誘導施設ではない。

誘導施策

「立地の適正化に関する方針」ごとに、次の通り各誘導区域における誘導施策の推進を図ります。

立地の適正化に関する方針 に関する施策

都市基盤の整備・維持による安全空間の創出

市民主体のルールづくりや規制・誘導による良好な住環境の継承

市民が地域の住環境に関心を持ち、交流・協力してまちづくりに取り組める環境づくり

住宅等の維持・整備・更新 都市農地の保全と活用 防災対策の充実

立地の適正化に関する方針 に関する施策

鉄道やバス交通の機能維持及び利用促進

歩行者や自転車利用者の安全性や快適性の向上 放置自転車の抑制と駐車秩序の確立

立地の適正化に関する方針 に関する施策

地域特性に応じた、利便性の高い魅力的で賑わいのあるまちづくりの推進

公共建築物の適正配置

立地の適正化に関する方針 に関する施策

ものづくり産業の集積の形成・維持・保全と活性化

内陸部工業地における操業環境の維持・保全を基本とした、地区の特性に応じた土地利用の誘導

立地の適正化に関する方針 に関する施策

城内地区における都市再生整備計画事業の活用（都市再構築戦略事業）

学びと育ちを支援する拠点形成（旧聖トマス大学）

市民が地域の住環境に関心を持ち、交流・協力してまちづくりに取り組める環境づくり

計画の評価・見直し

立地適正化計画は、概ね5年毎に施策の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとされています。本市では、平成26年(2014年)3月に都市計画マスタープランを改定し、概ね5年後の中間見直しと10年後の定期見直しにあたって、PDCAによる施策・事業のチェック(都市計画事業等については原則、毎年進捗を把握)を行うものとしています。

立地適正化計画は都市計画マスタープランの一部とされるものであり、都市計画マスタープランとの綿密な連動が必要であることから、都市計画マスタープランの進捗管理の仕組みと連携しながら効率的に評価・フォローアップ作業を進め、両計画の適切な改定を図るものとします。

見直しの時期については、社会経済状況の変化等により必要に応じて柔軟に対応します。

尼崎市 企画財政局 ひと咲きまち咲き推進部 まち咲き施策推進担当

TEL 06-6489-6147 FAX 06-6489-6793

尼崎市 都市整備局 都市計画部 都市計画課

TEL 06-6489-6604 FAX 06-6489-6597

〒660-8501 尼崎市東七松町一丁目 23 番 1 号

