

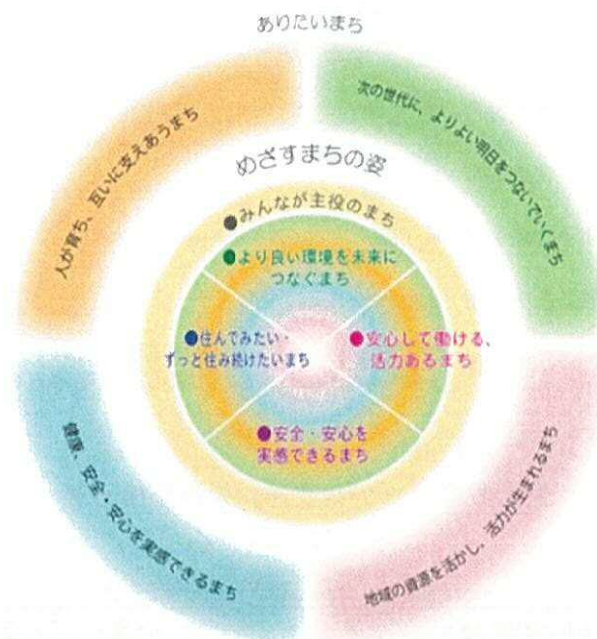
# 3

## 立地の適正化に関する基本的な方針

### 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

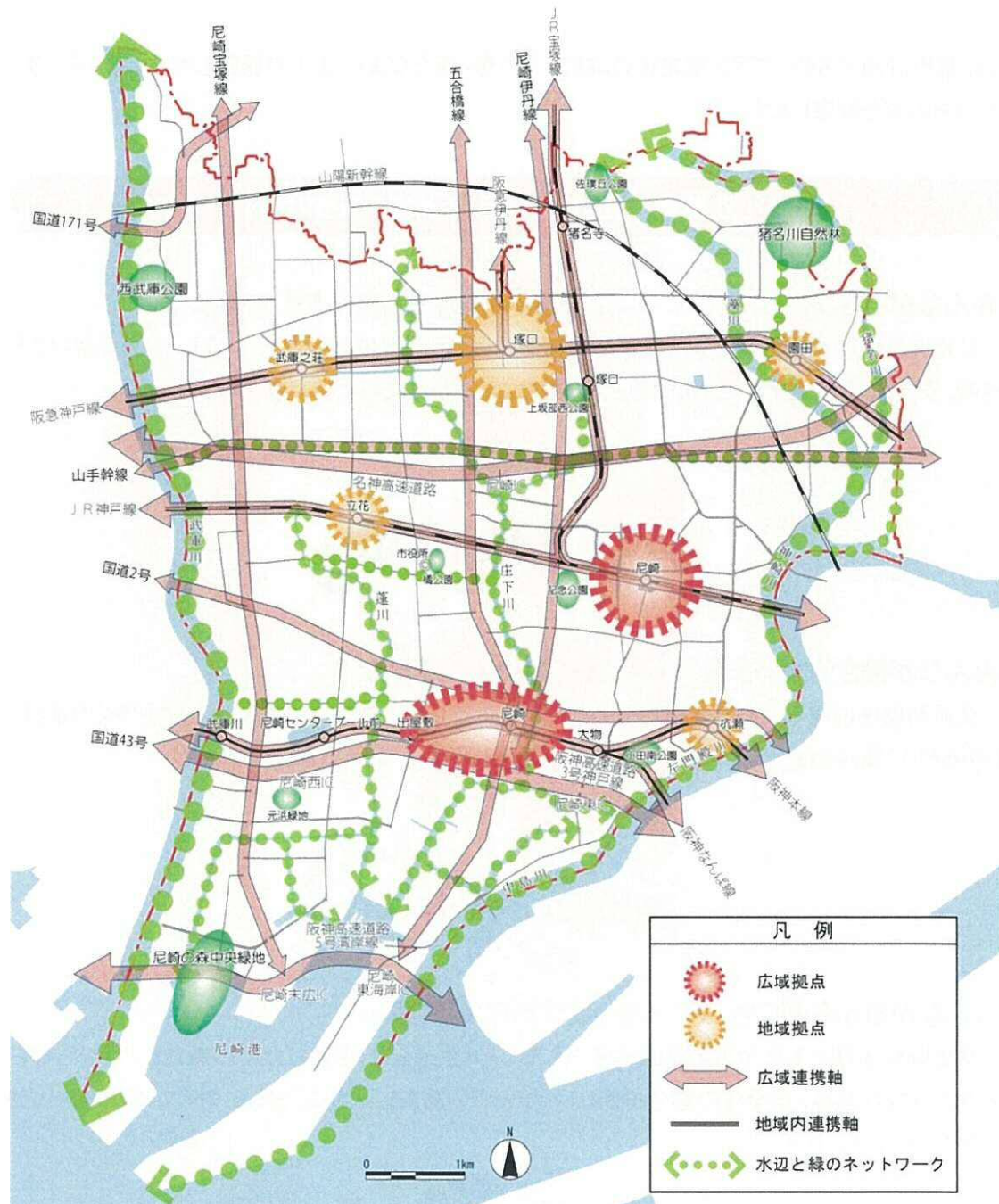
- 良好な自然環境の保全や活用をはじめ、地球環境との関係を意識した、持続可能なまちをめざします。

(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: 交通の結節点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。

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

日常の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

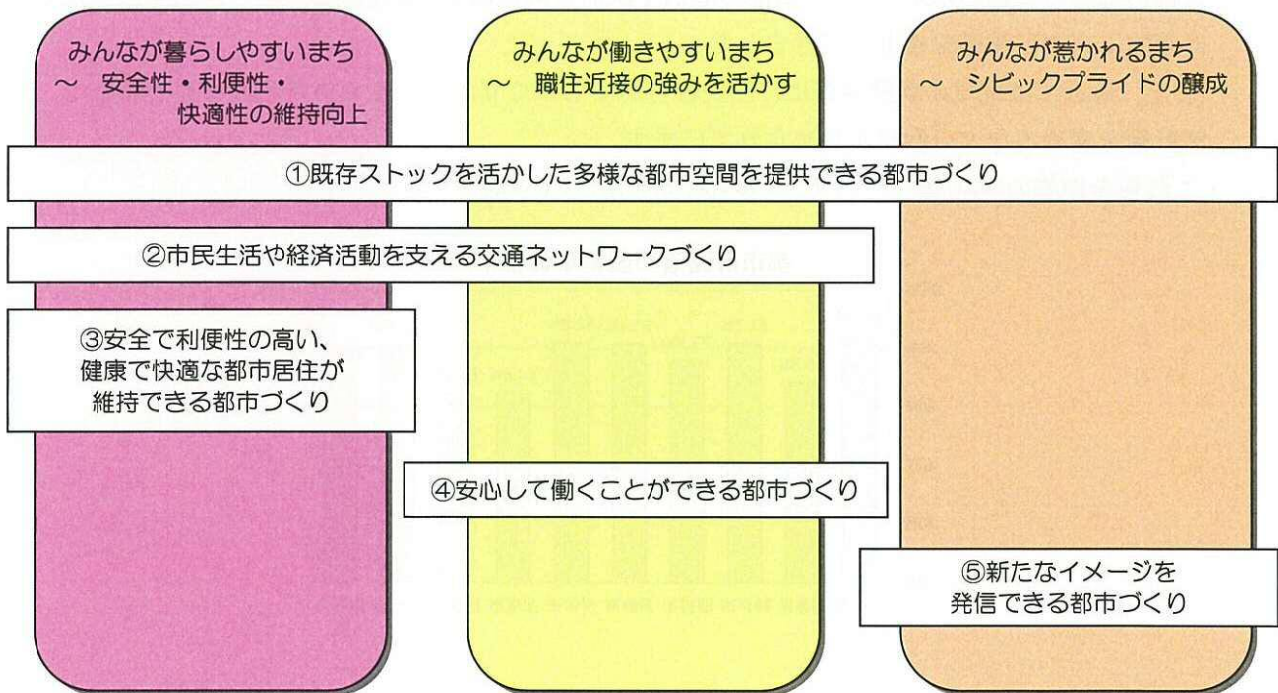


### 3-3 都市づくりの視点と立地の適正化に関する方針

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

- ①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
- 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
- ③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
- ④安心して働くことができる都市づくり
- ⑤新たなイメージを発信できる都市づくり



## 都市づくりの視点①

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①

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。

### 【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、密集市街地の解消や駅前の商業機能、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

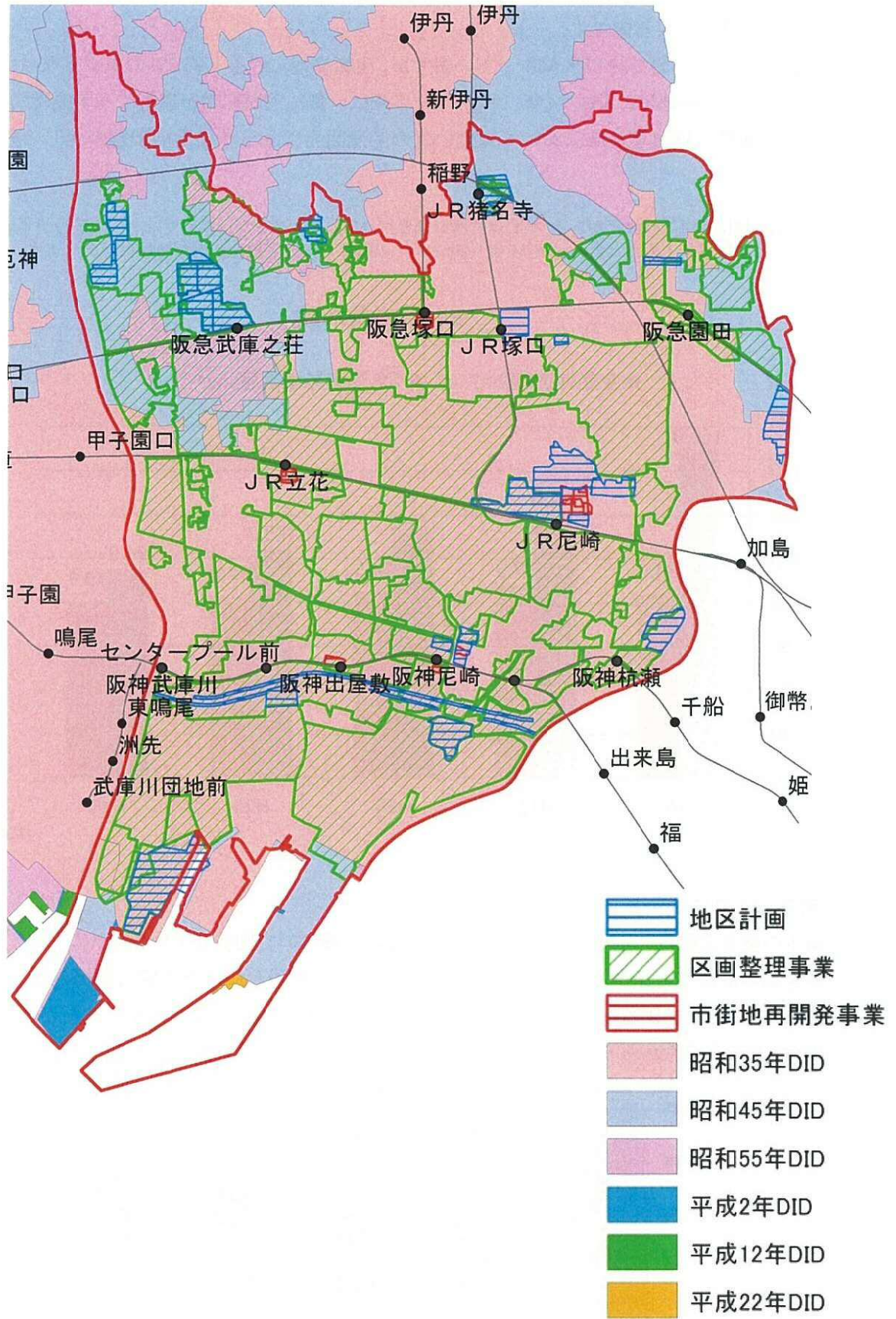


公共下水道整備率の都市間比較



(出典：都市計画現況調査)

D I D地区の変遷と市街地開発事業の実施状況



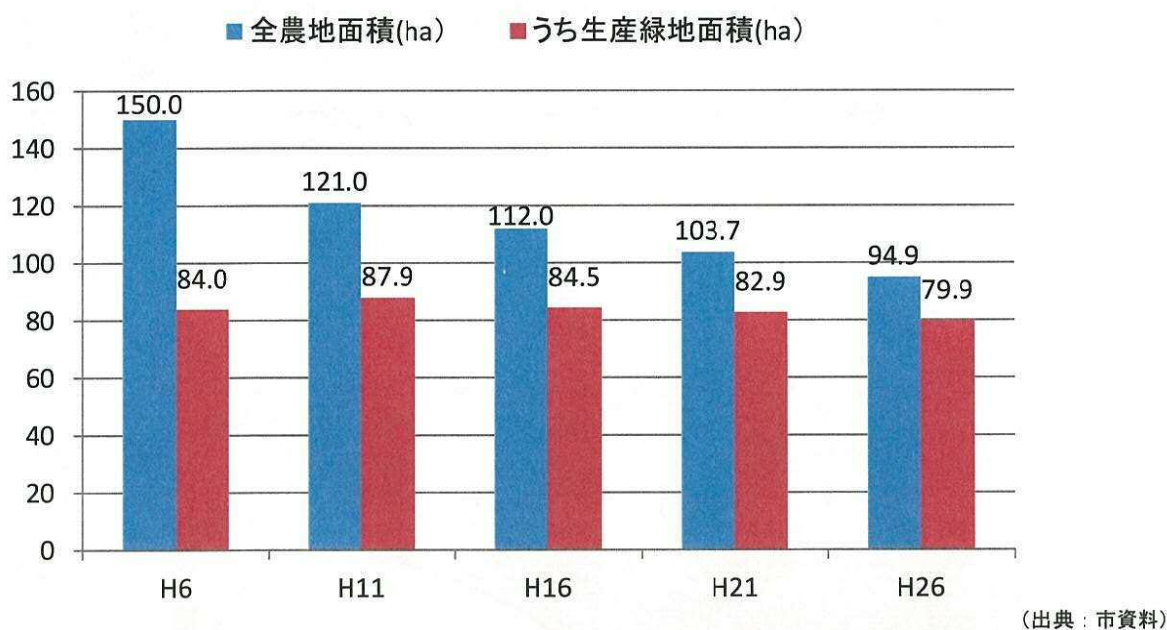
(出典：国土数値情報、市資料)

## イ) 農地について

- ・市北部や西部においては、比較的まとまった農地が広がっていることから、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。

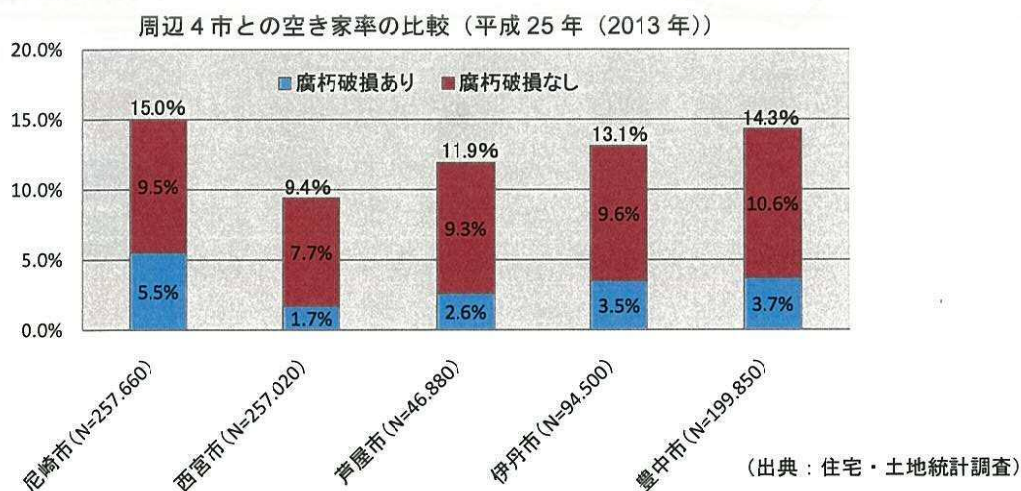
\*生産緑地は都市計画決定から30年間は営農が義務付けられていますが、本市ではその大部分が平成4年(1992年)に決定されているため、平成34年(2022年)以降に一気に宅地化が進む可能性があります。

生産緑地面積の推移

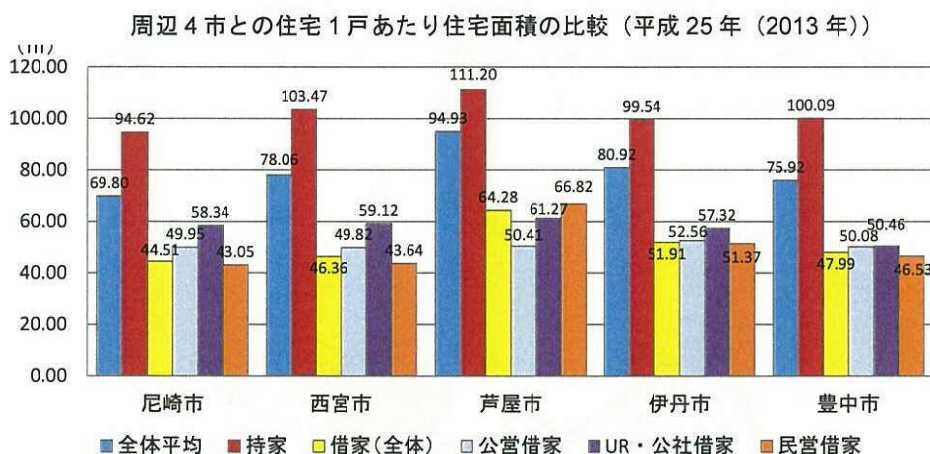
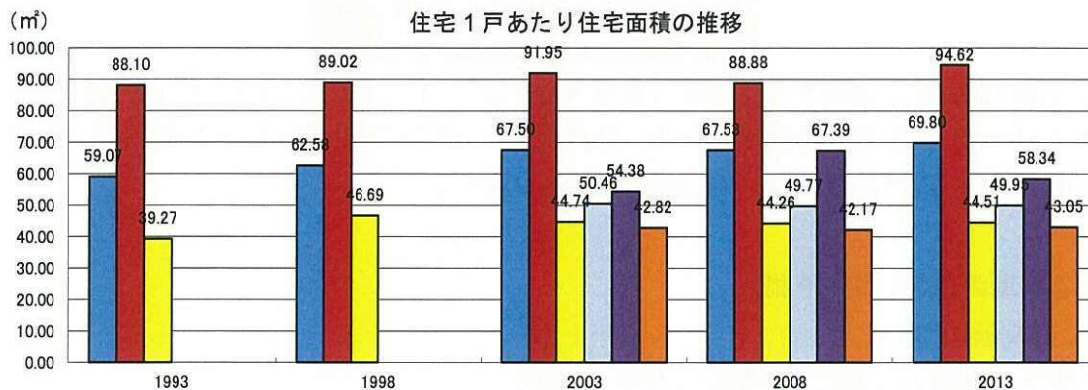


## ウ) 住宅ストックについて

- ・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。



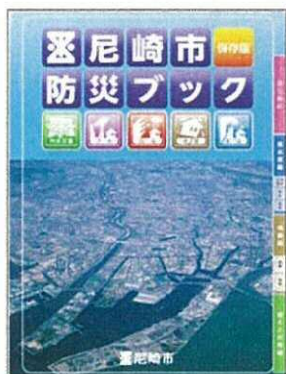
- ・住宅 1 戸あたりの住宅面積(持家)は 20 年前と比較すると増加していますが、周辺市と比較するとまだ約 5%以上小さい状況です。
- ・本市では「ゆとりある住環境づくり」「住宅の居住性・安定性の向上」「地震や火災に備えた安全安心のまちづくり」「高齢化社会に対応した住まい施策」等の課題に対応すべく、平成 25 年(2013 年)から住宅最低敷地面積の基準を引き上げています。



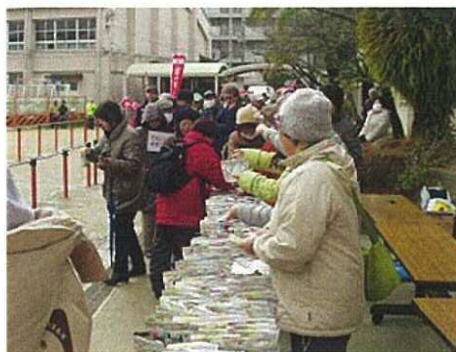
(出典：住宅・土地統計調査)

## エ) 災害対策について

- ・洪水や津波等による浸水に関するリスクはあるものの、堤防・防潮堤等の河川・港湾施設や下水道施設等の維持保全(ハード面)や市民への防災に対する意識啓発(ソフト面)に取り組んでおり、引き続きハード・ソフト両面からの災害対策による安全性の確保を図っていきます。



尼崎市防災ブック



炊き出し訓練の様子



## 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。

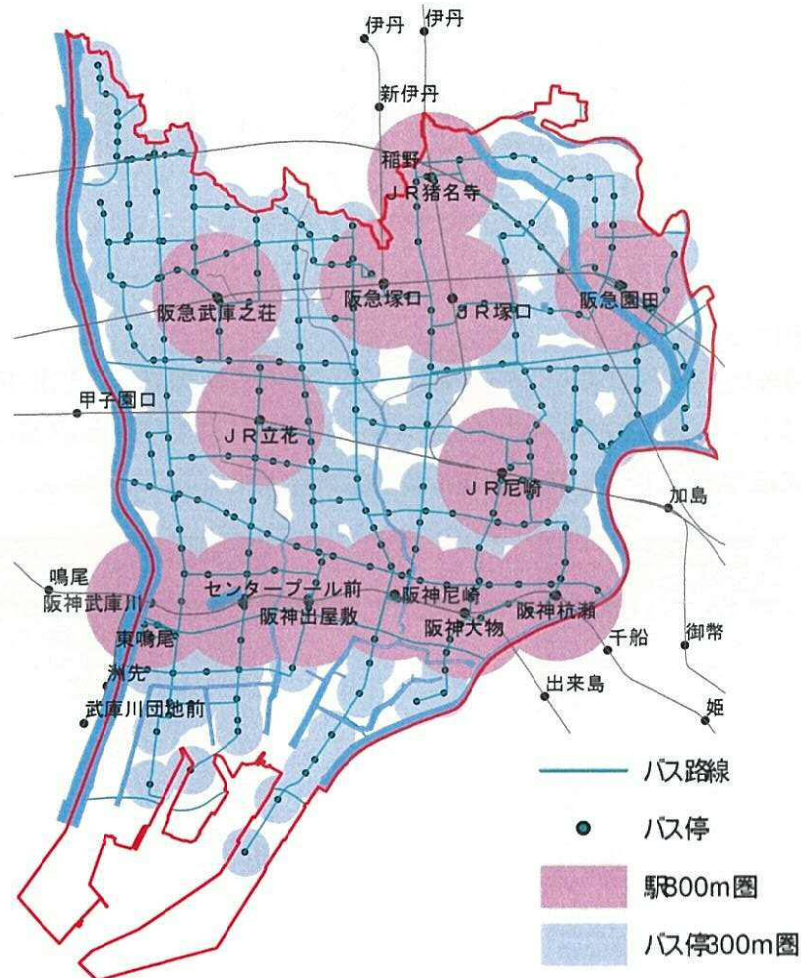
### 【関連する事項の現状と将来予測】

#### ア) 公共交通について

- ・市域のほとんどが公共交通徒歩圏※となっています。
- ・最寄駅までバスでほとんどの地域が 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



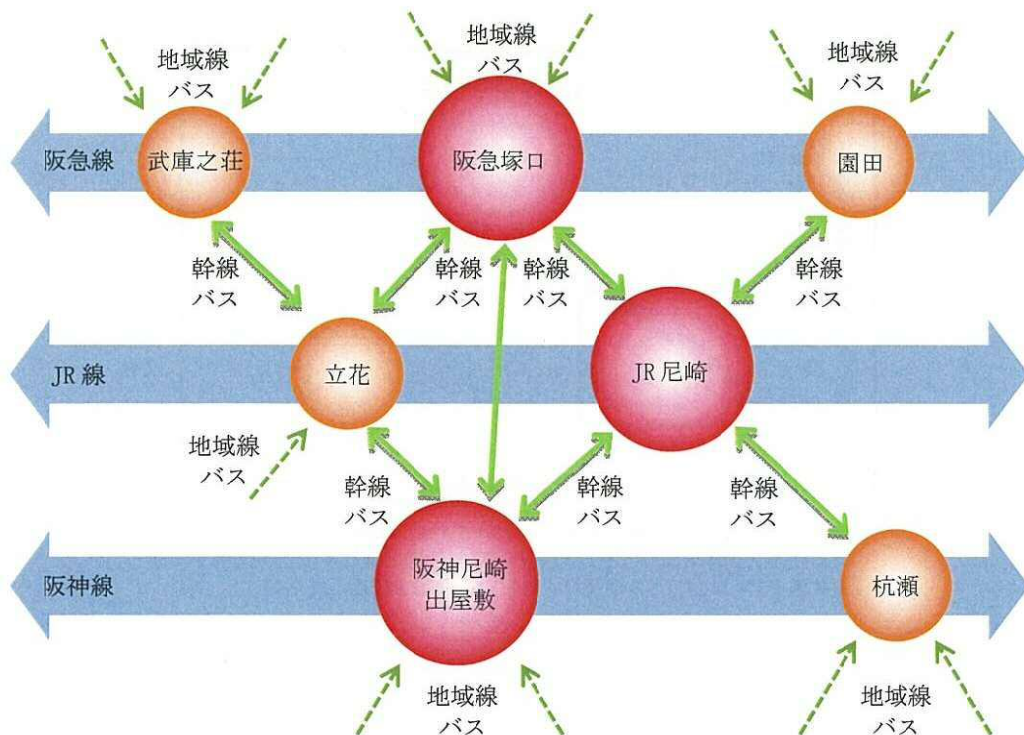
(出典：国土数値情報)

バス停からの最寄駅までの時間



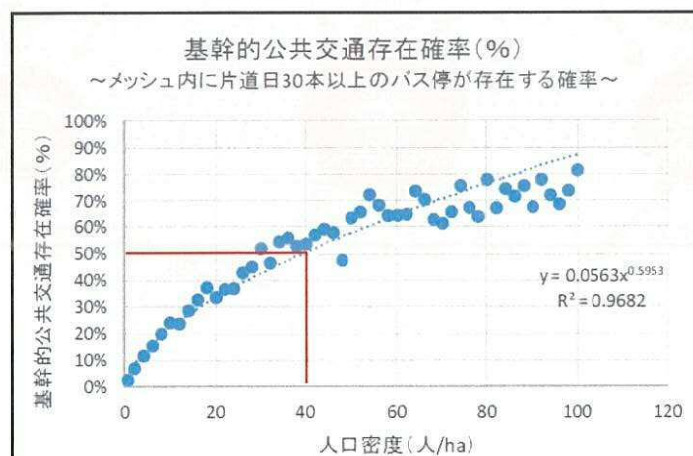
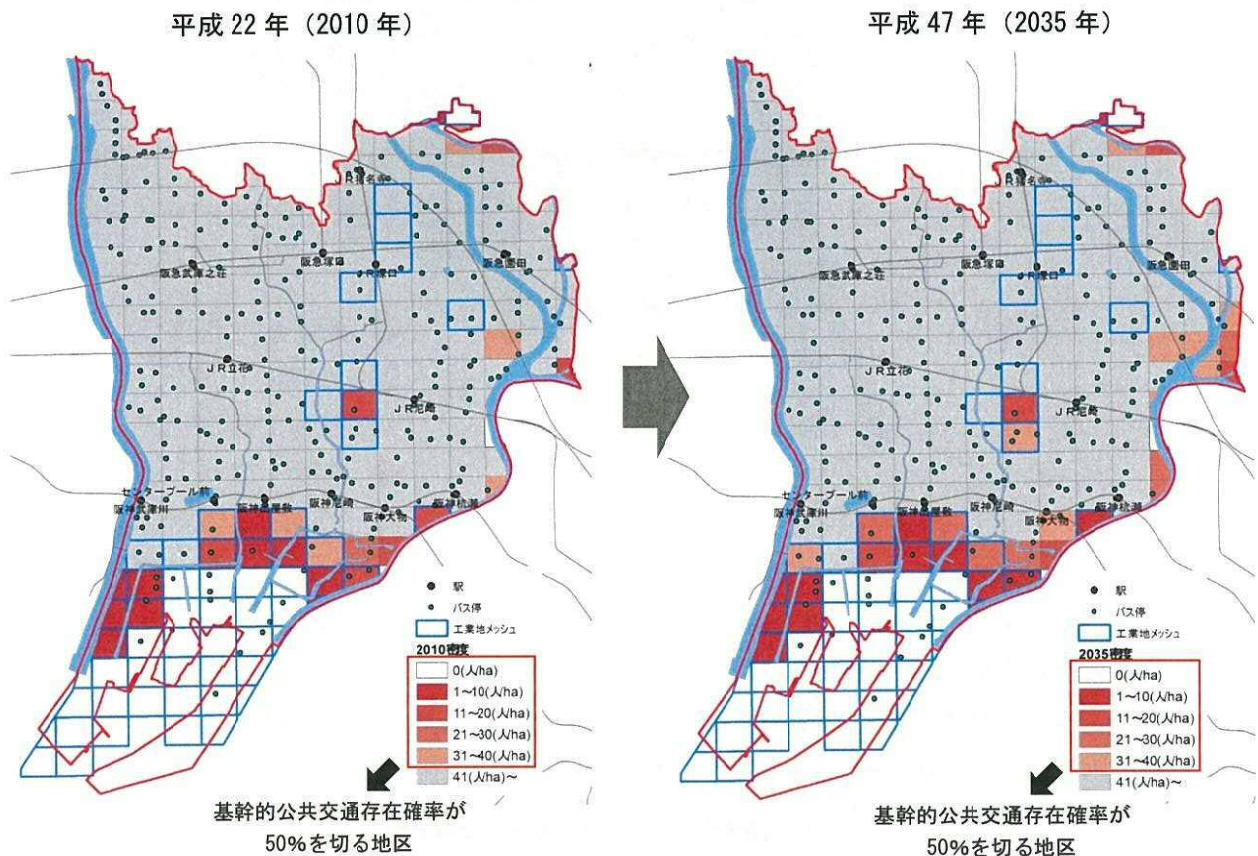
- ・バス路線ネットワークは、幹線道路を利用し主要鉄道駅間を南北に短絡的に結ぶ幹線と、鉄道駅・主要施設・地域とを効率的に結ぶ地域線で主に構成されています。
- ・幹線は、鉄道網を補完する南北方向の移動を支える役割を担っており、地域内の移動を支える地域線とあわせて、引き続き維持されていくことが重要です。

バス路線ネットワークの基本的な考え方



(出典：市資料)

- ・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47年(2035年)と平成22年(2010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を分析し、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)