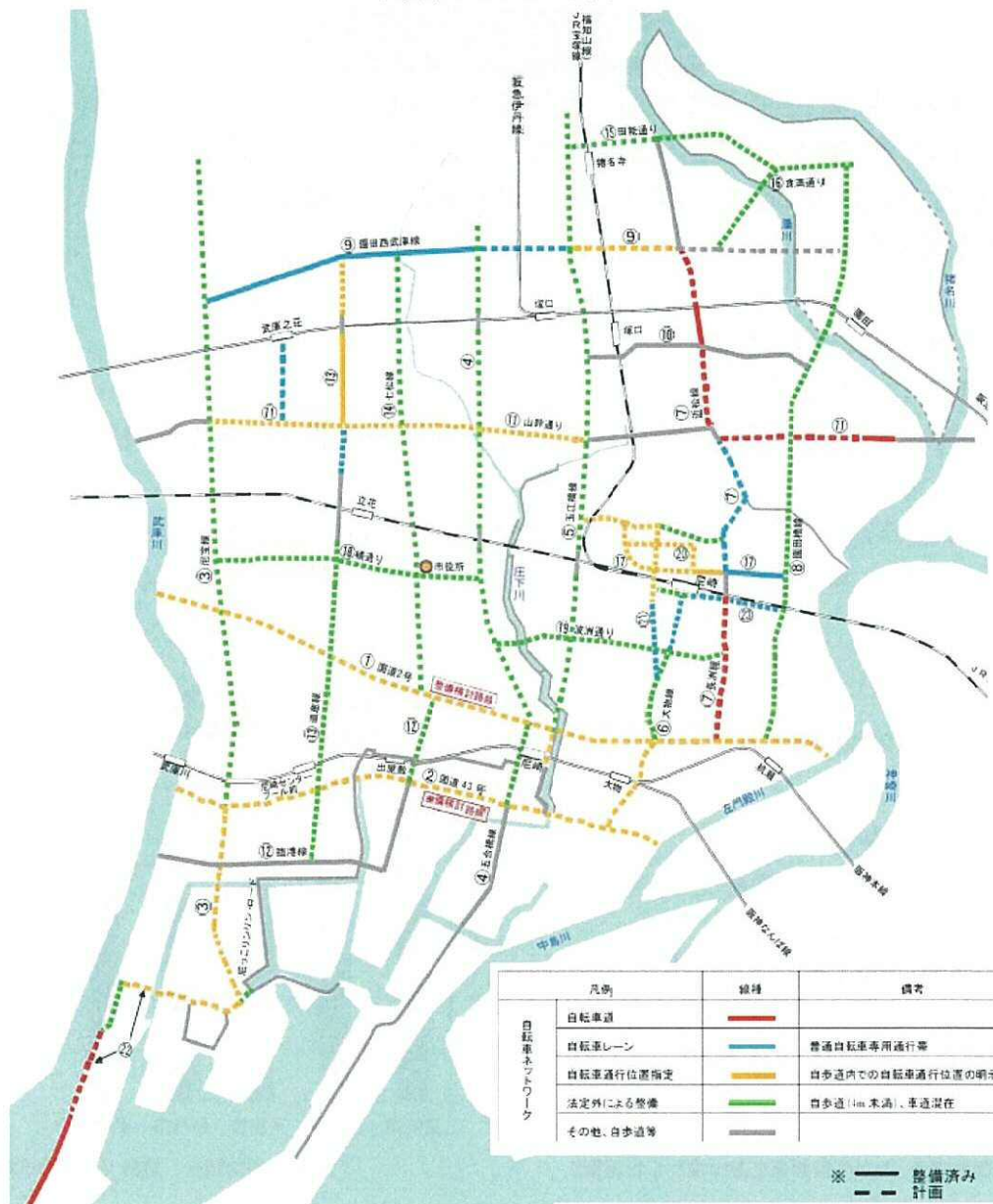


イ) 自転車利用について

- ・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。
- ・歩行者、自転車利用者の安全性と快適性を向上させること及び放置自転車への対策が重要です。

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



立地の適正化に関する方針③

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[※]人口密度は周辺4市(西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市)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ます。

●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

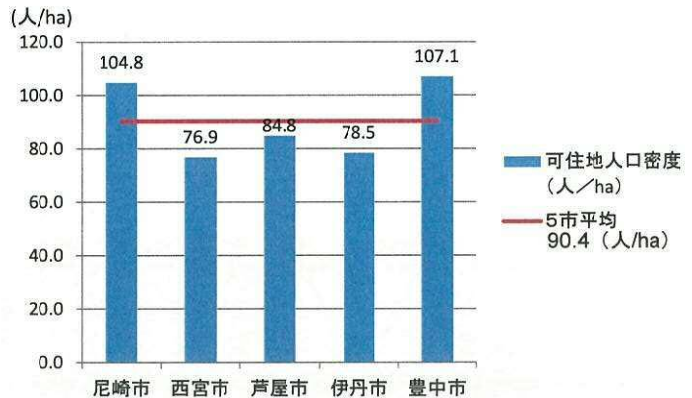
●平成47年(2035年)

尼崎市

⇒約 92.4 人/ha

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)

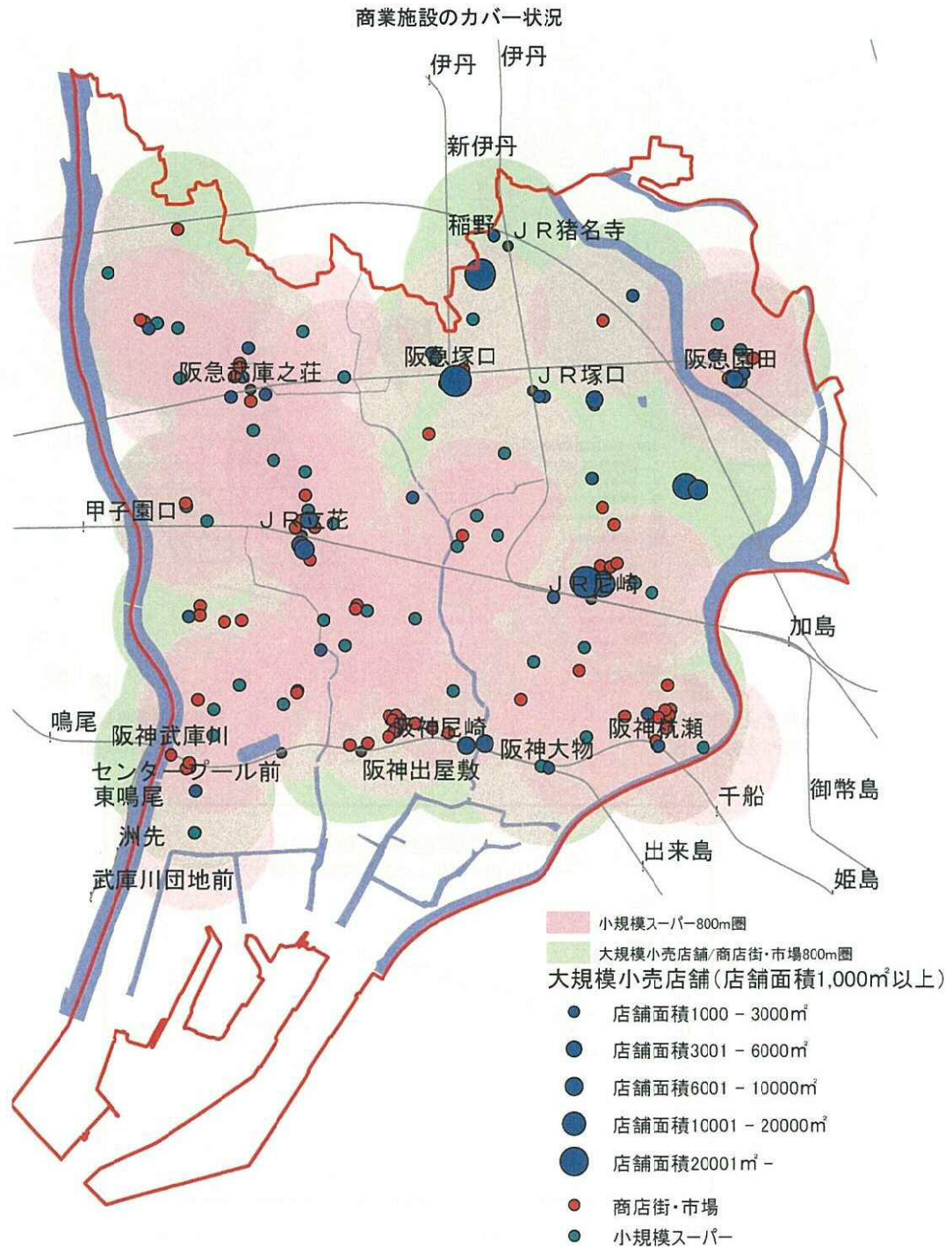


(出典: 国勢調査、及び国勢調査を基に推計した結果)

(出典: 国勢調査、統計で見る市区町村のすがた)

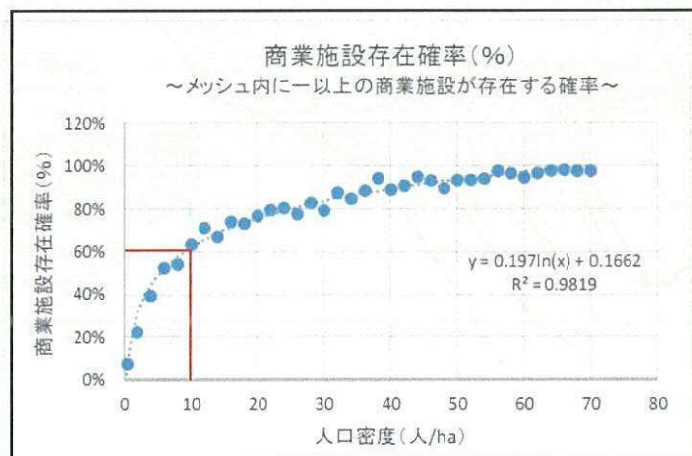
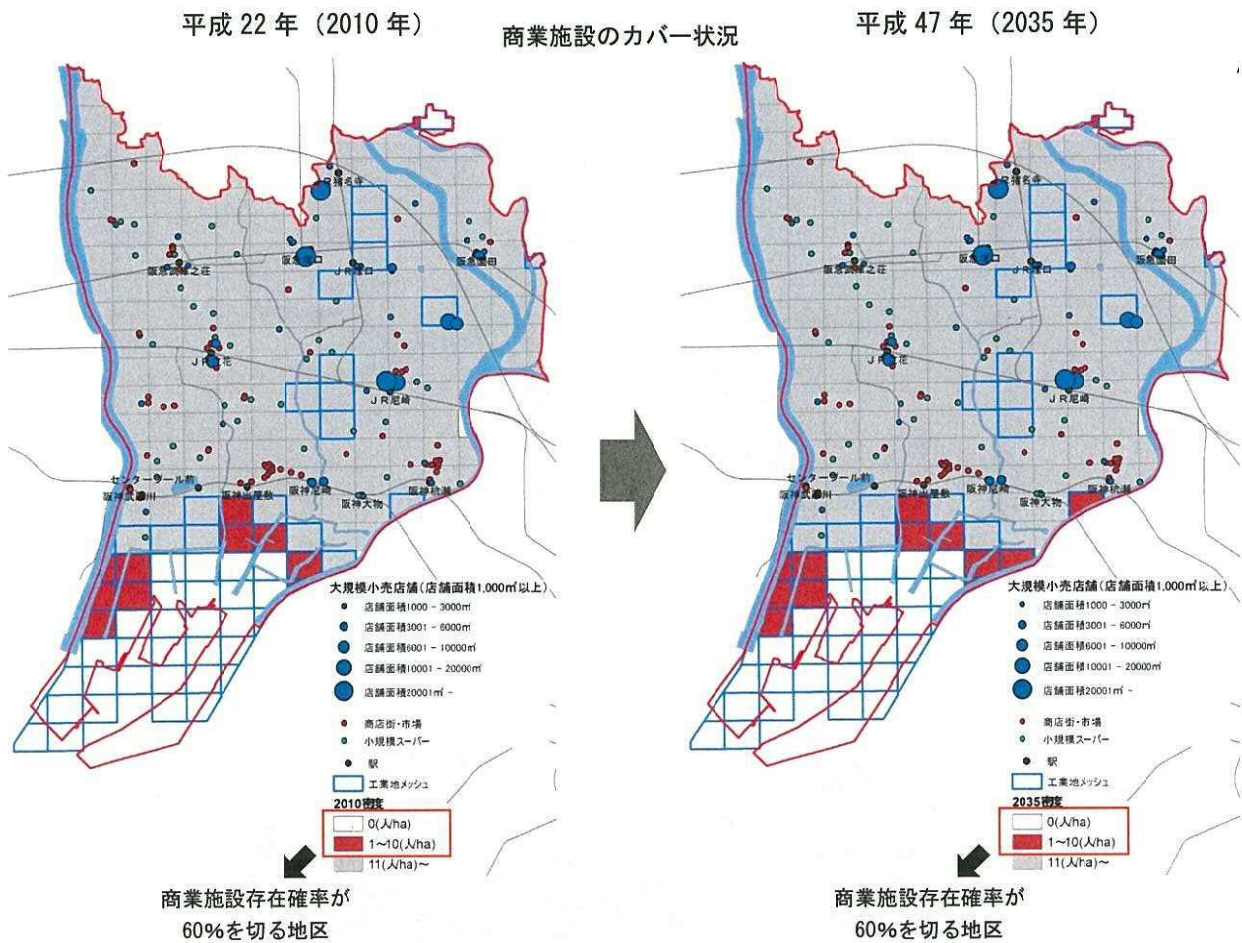
イ) 商業施設について

- ・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。
- ・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もとに作成)

- ・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状況が伺えます。



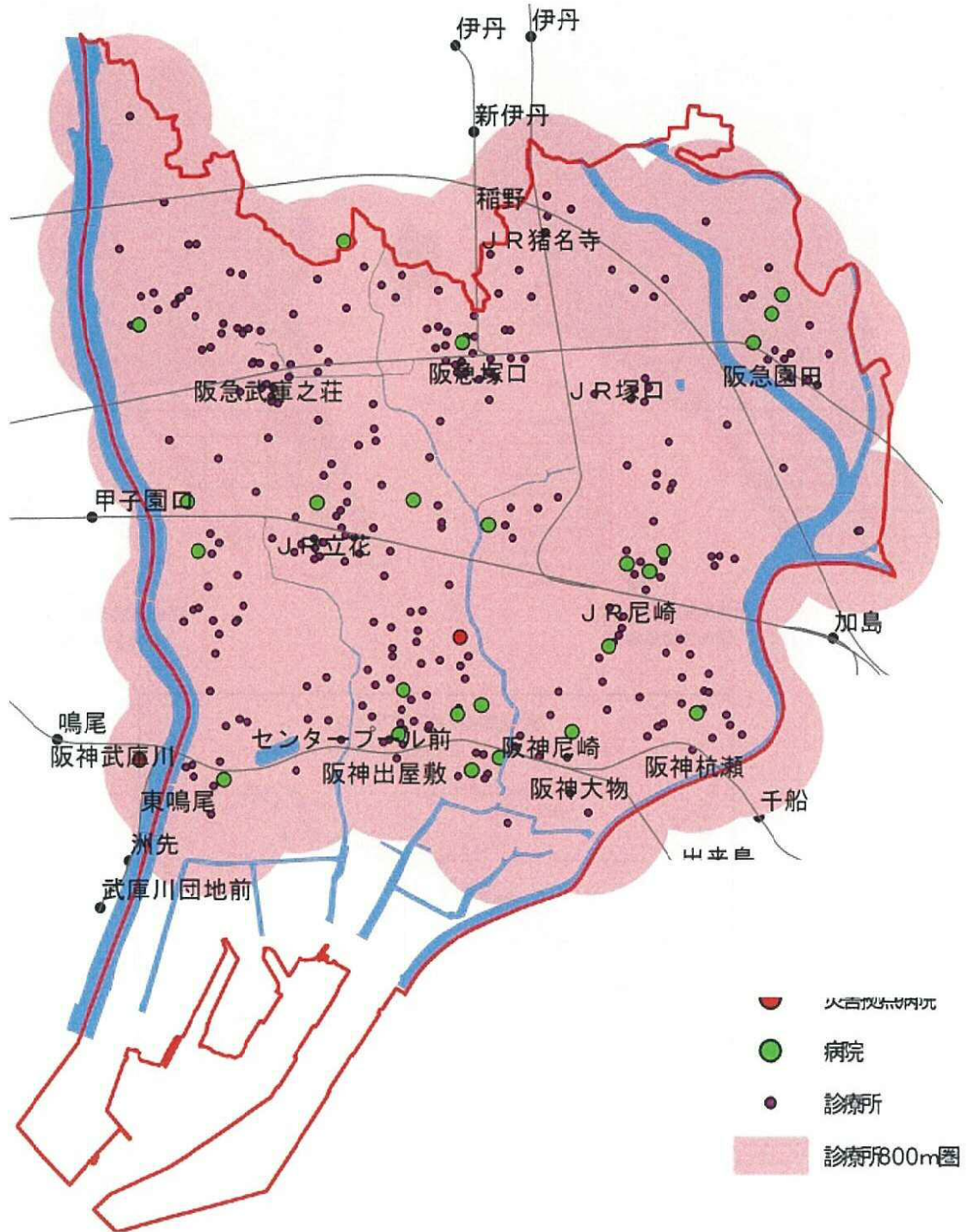
※全国から抽出した 25 都市の全ての 500mメッシュデータを対象に、人口密度と商業施設数との関係を分析し、一以上の商業施設が存在する確率を算出したもの

（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

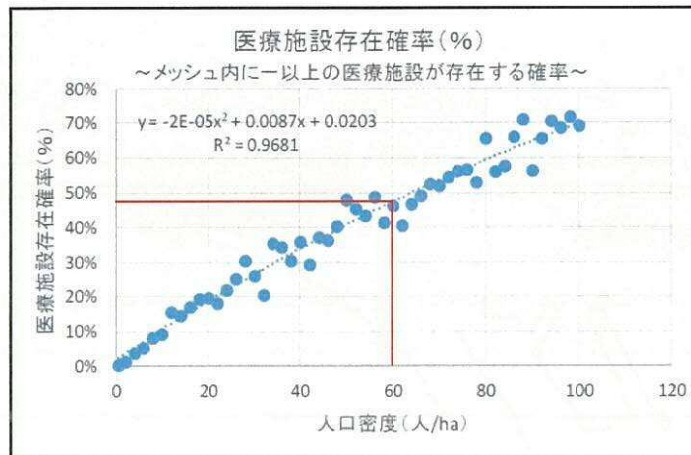
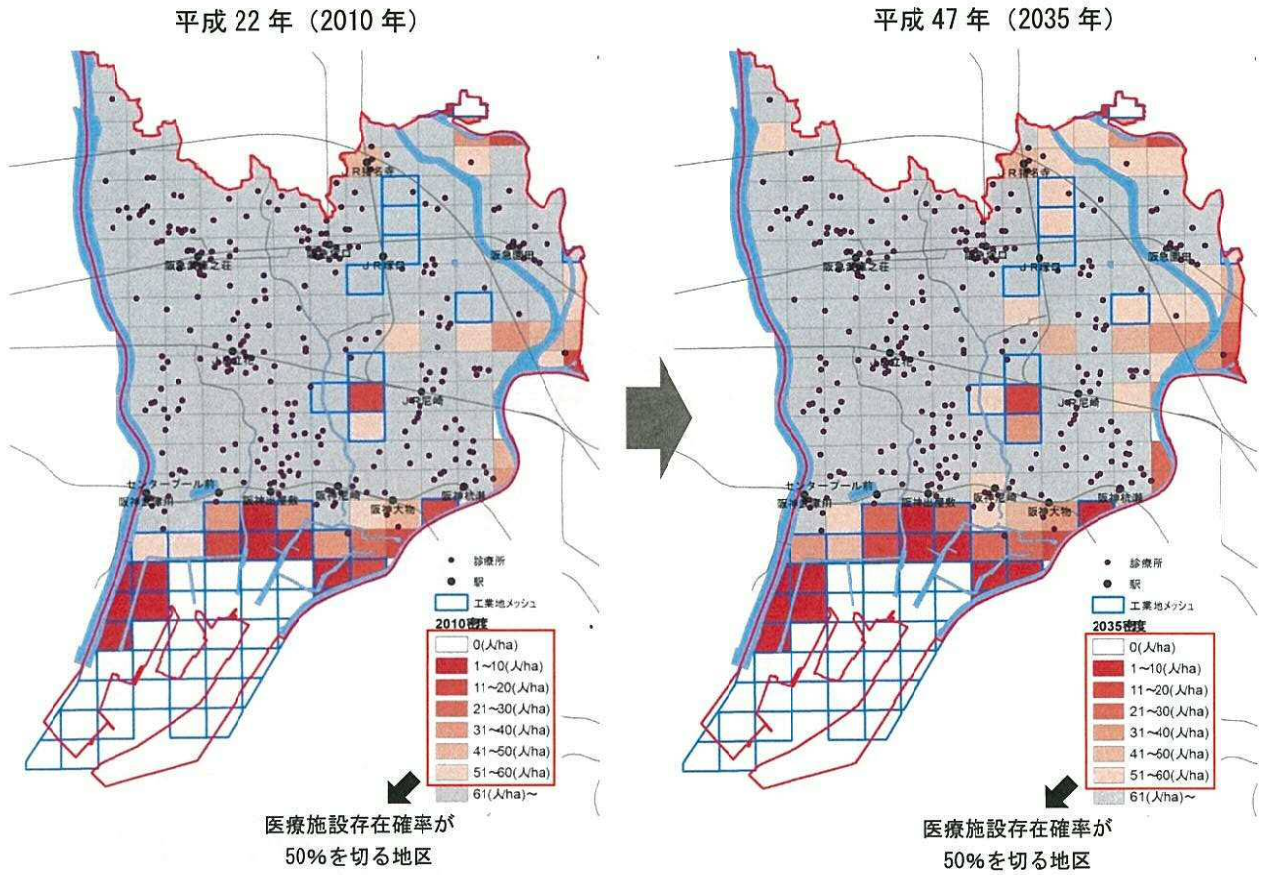
・災害拠点病院は駅前には立地していませんが、その他の規模の大きな病院は駅前での立地が多く、診療所も含めると市域のほぼ全域が 800m 圏内に位置しています。

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)

- ・現時点で医療施設存在確率が 50%を切る地区はほぼありませんが、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。

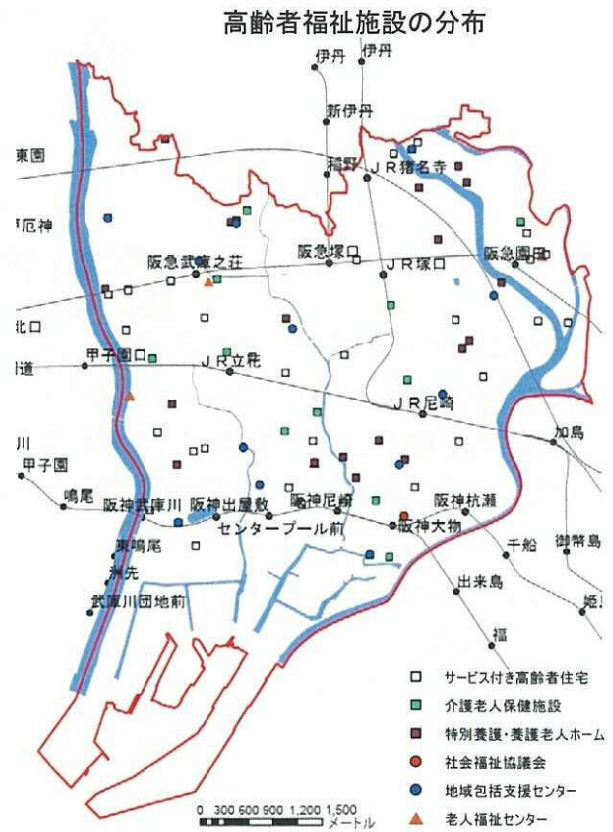


※全国から抽出した 25 都市の全ての 500mメッシュデータを対象に、人口密度と医療施設数との関係を分析し、一以上の医療施設が存在する確率を算出したもの

(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

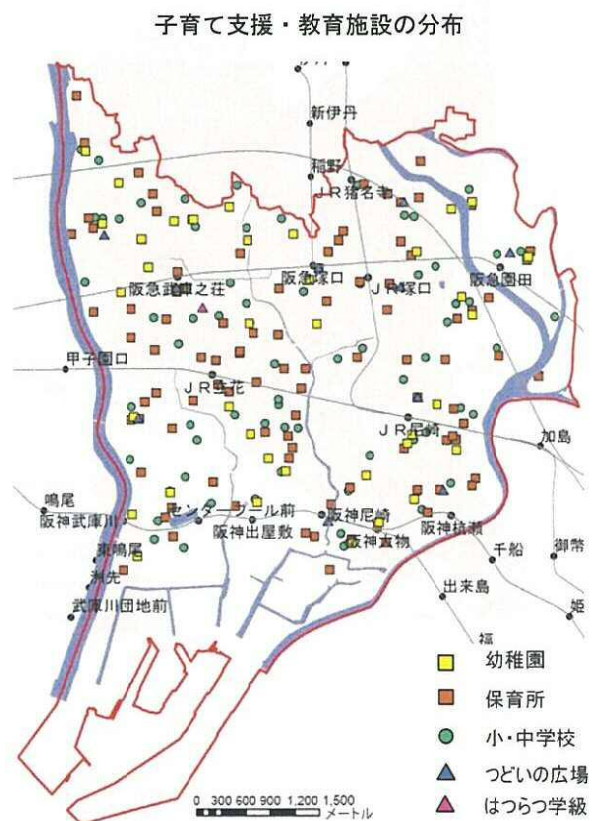
- ・高齢者福祉施設は、必ずしも駅周辺に立地が求められる施設ではないことから、市域全域に広く分散して立地しています。
- ・特別養護老人ホーム等については、必要とする規模等の条件により、農地や工場の跡地に立地するケースがあります。
- ・特別養護老人ホームについては、現在、一定数の入所待機数が存在しており、阪神尼崎駅周辺での立地が少なくなっています。
- ・一方、今後は地域包括ケアシステムの構築により在宅ケアを推進していくことから、高齢者の増加に伴って高齢者福祉施設が不足していくかどうかは不透明な状況です。



(出典：国土数値情報)

オ) 子育て支援・教育施設について

- ・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バラつきがあります。
- ・そのため、一概に施設が不足するとは言えず、今後の待機児童に向けての取組や少子化の状況を考慮しながら検討していく必要があります。



(出典：国土数値情報)

都市づくりの視点④

安心して働くことができる都市づくり



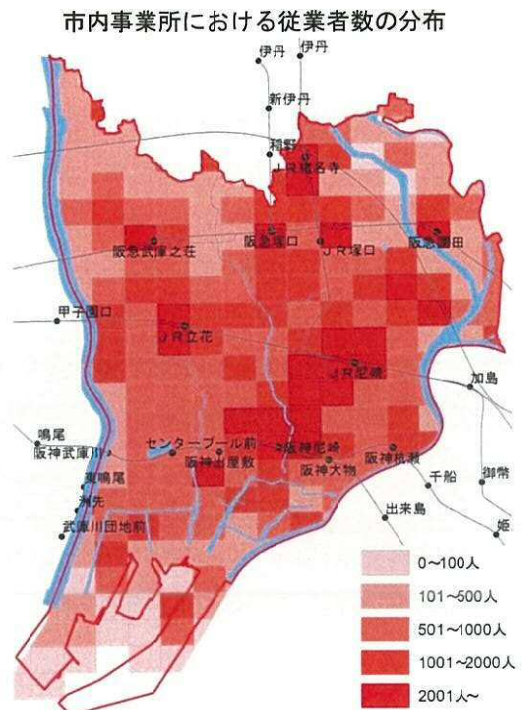
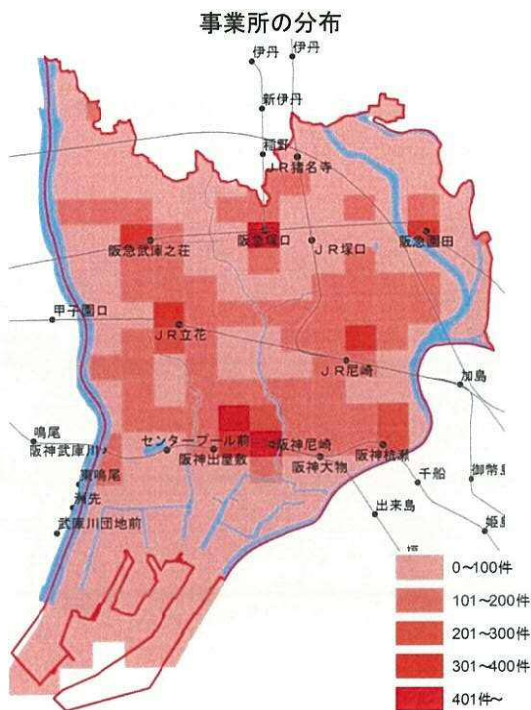
立地の適正化に関する方針④

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】

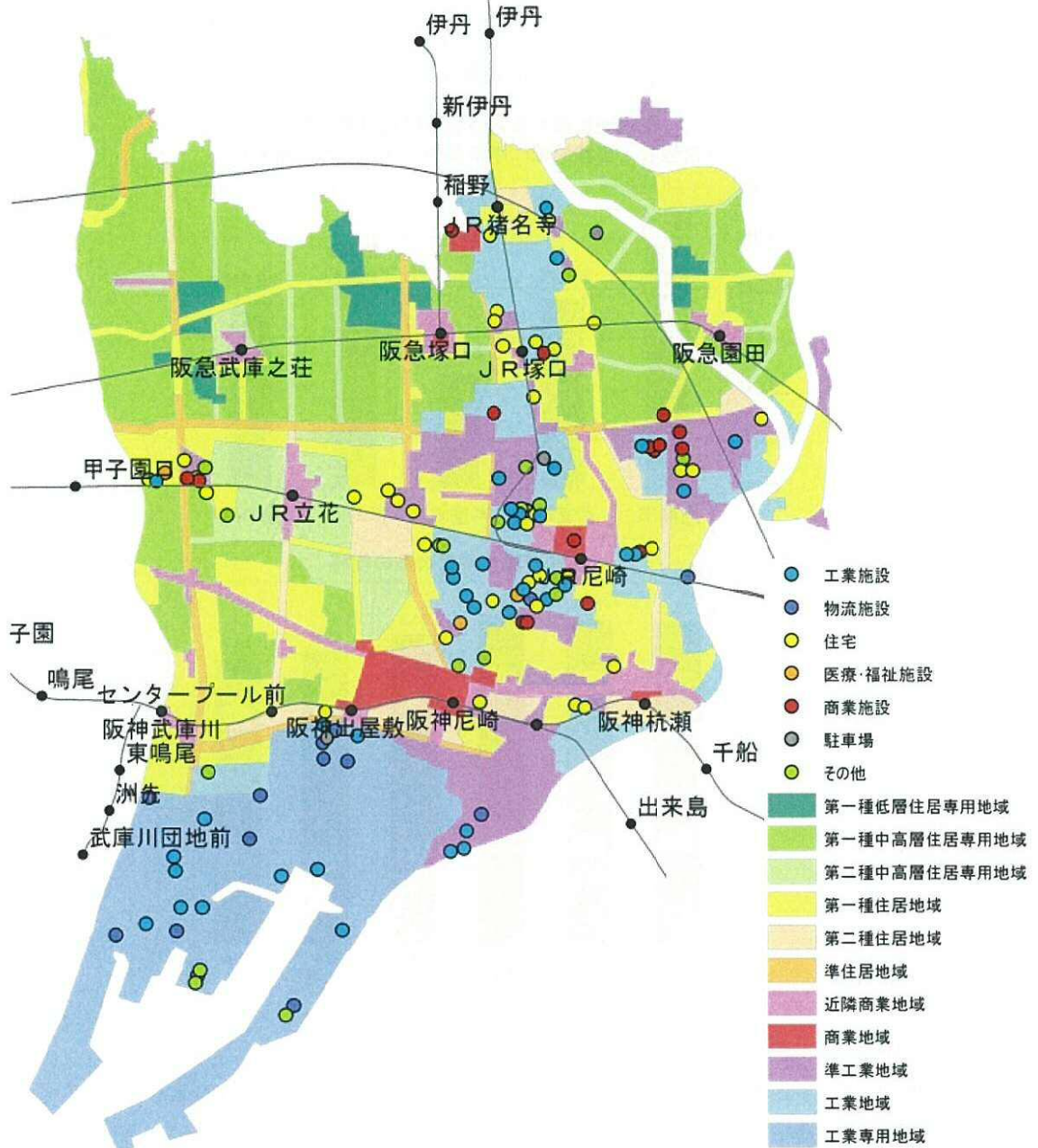
ア) 事業所について

- ・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。



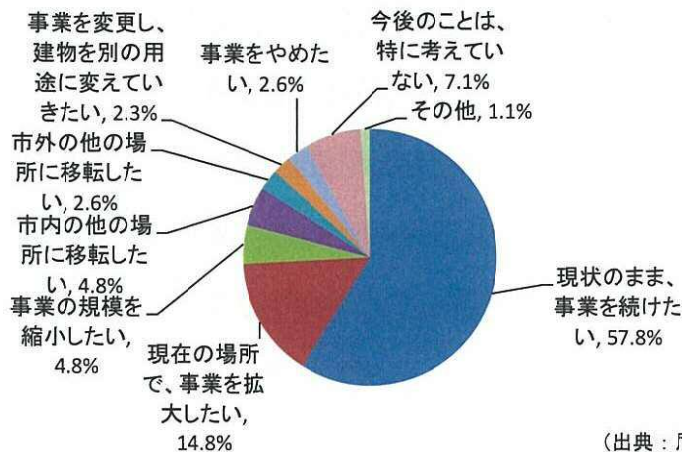
(出典：平成 24 年経済センサス)

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)

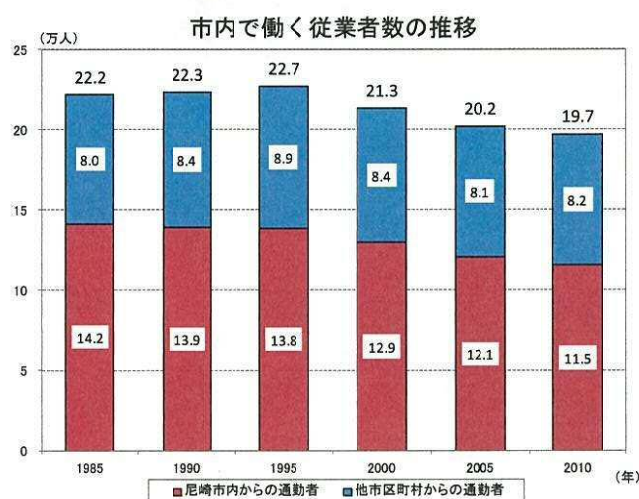
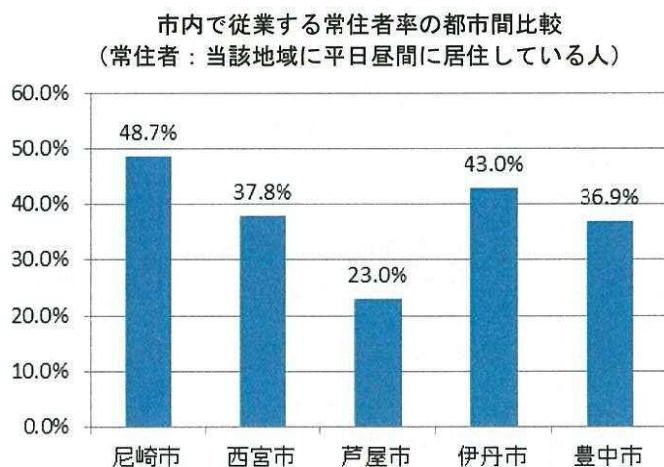
事業者が考える現在地での今後の事業展開について
(都市計画マスタープランにおける事業者アンケート結果)



(出典：尼崎市都市計画マスタープラン)

イ) 従業者について

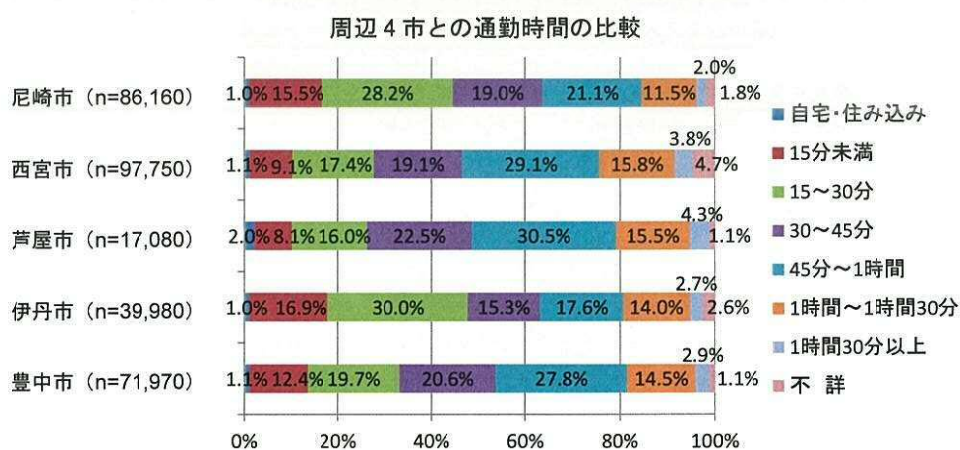
- ・市内で従業する常住者率は周辺 4 市(西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市)よりも 5%以上高く、市内に就労の場があることがうかがえますが、市内で働く従業者数は減ってきています。



(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。



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⑤

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⑤

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〉

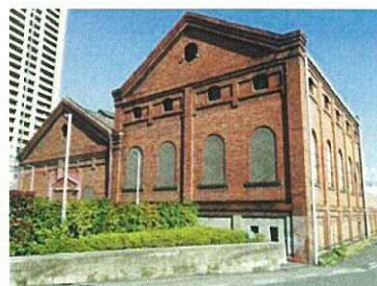
- ・平成 28 年(2016 年)の市制 100 周年を契機とし、尼崎城の建築、歴史文化の学習拠点や歴史文化的環境と調和した憩いの空間整備など、歴史文化を活かした新たなまちづくりが進みつつあります。
- ・近くの寺町とともに歴史文化ゾーンを構成する一帯の再構築を図り、歴史あるまちとして内外に魅力を発信し、新たな都市イメージ構築とシビックプライドの醸成を図るため、都市再生整備計画を策定し整備を進めているところです。



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、学校法人が解散し、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。

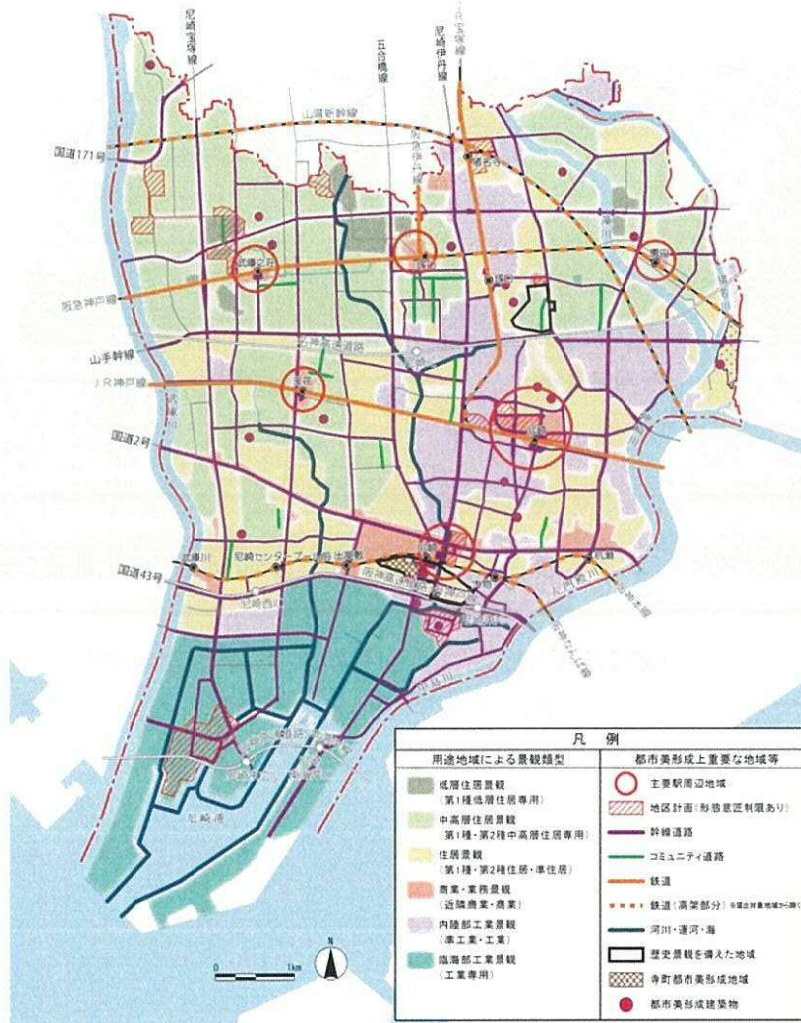
はじまりの森での植樹活動
 (尼崎の森中央緑地)



〈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。

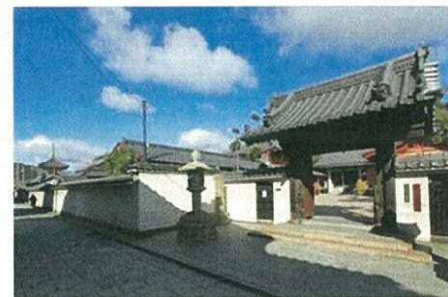
都市景観方針図



主要駅周辺の景観 (JR 尼崎駅)



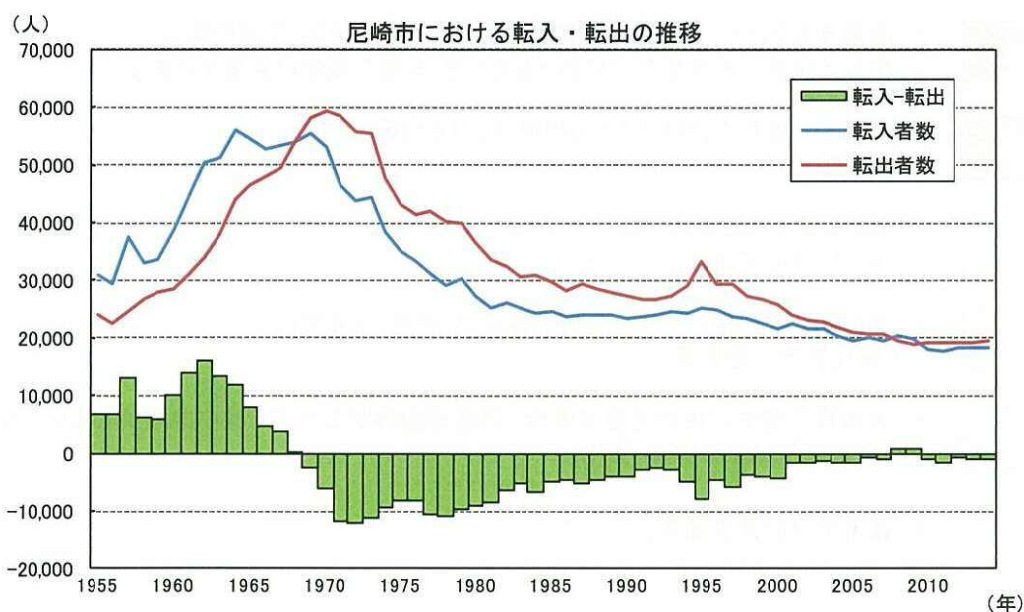
歴史的景観 (寺町都市美形成地域)



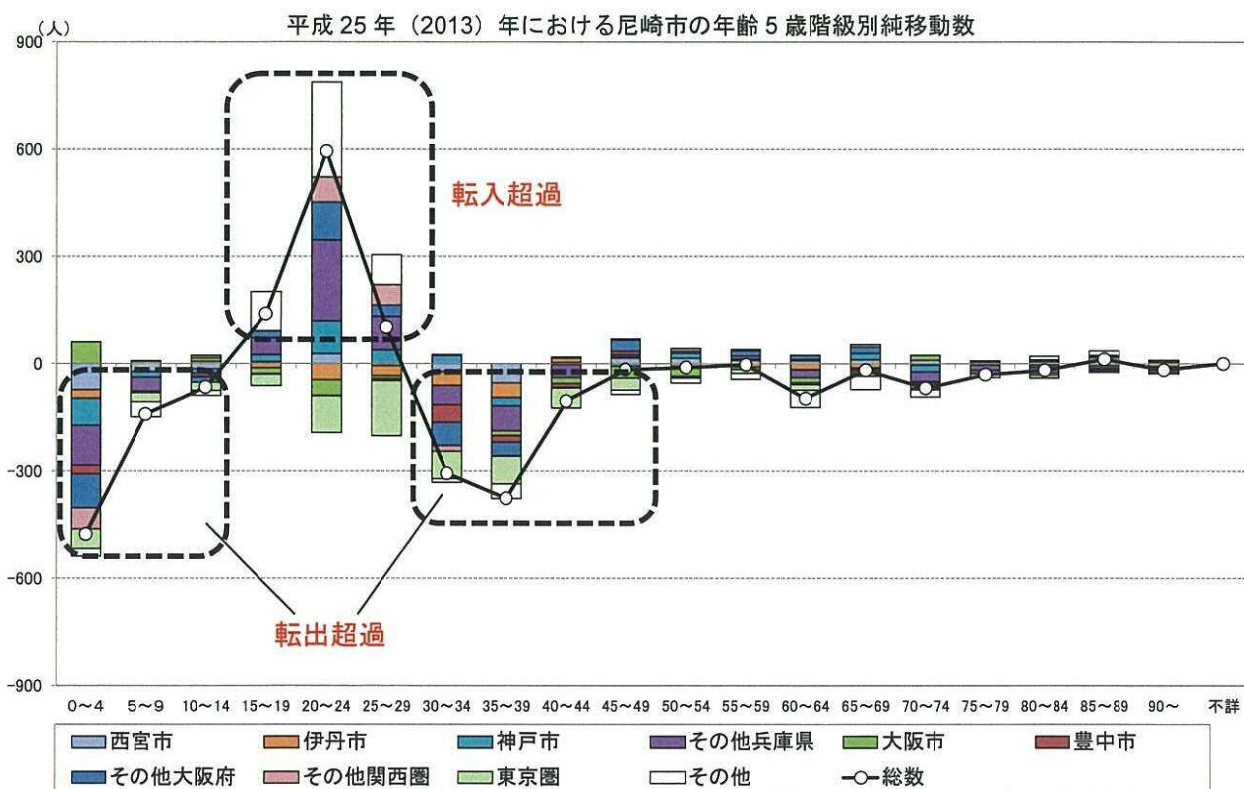
(出典：尼崎市都市計画マスタープラン)

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、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明らかにします。

暮らしのイメージ

	• 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ような地区 (誰もが歩いて暮らせるまち)
	• 隣接市も含めた中において本市の拠点性を高める地区(広域の拠点) • 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)
	• 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)
	• 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)
	• 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)
	• 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)
	• 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

