

ウ) 都市機能誘導区域と都市づくりの方向性

各都市機能誘導区域等においては、その区域の現状や特徴等を踏まえて次のような都市づくりの方向性を設定します。

【広域性を有する拠点】

①JR尼崎駅周辺

○現状

- ・ JR尼崎駅は、大阪の都心と非常に近く、平成9年(1997年)のJR東西線の開通を機に新快速電車が停車することになり、利便性や広域性が一気に高まり、近畿圏における主要な鉄道交通の結節点のひとつとなったことに加えて、鉄道と幹線道路の立体交差化により駅南北地域の連絡が強化されました。
- ・ 駅周辺は古くから大規模工場だけでなく、小規模工場が立地する工業地が広がっていたほか、市内の工場に勤務する人の居住地や商業地が形成されてきました。
- ・ 駅北側は近年、土地区画整理事業や市街地再開発事業などにより整備され、大型商業施設や住宅をはじめ、業務施設や大学など複合的な都市機能を有しています。
- ・ 駅南側は早い時期から土地区画整理事業による基盤整備が行われてきたなかで市街化が進み、土地の細分化や工業地の土地利用の変動が目立つ状況です。

○都市づくりの方向性

『都市機能集積の促進』

- ・ JR尼崎駅周辺は、大阪へのアクセスに優れた好立地や充実しつつある都市機能など市内では随一のポテンシャルを有する区域です。
- ・ 交通結節機能の充実と、交通利便性の良さを活かした商業・業務機能や産業・情報・交流機能、居住機能など、多機能が複合した空間形成が求められています。
- ・ 既存の都市機能集積と交通利便性を活かした快適な居住を提供することができることに加え、駅周辺としての立地を活かした高度化された既存産業と都市型産業の産業集積地として、働く場を提供することができるため、尼崎の新しい都市イメージを牽引する区域となるよう、さらなる都市機能の誘導を図っていきます。



県内外を繋ぐ鉄道が交わる拠点であり、商業集積地や住宅地だけでなく、高度化された既存産業や都市型産業等の働く場の確保を進めることで、市内外から多様な人々・多様な目的・多様な選択肢を用意し、日々、新たな賑わいを創出する。

(仮) 産業誘導区域 (※市独自の位置づけによる拠点)

JR尼崎駅西側

○現状

- ・ 当地区は緑遊新都心地区に近接し、大部分が産業系土地利用となっています。
- ・ 「尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針」においても、「工業保全ゾーン」に位置づけられており、本市の産業活力の維持、向上を図るべき重要な地区のひとつとなっています。

す。

○都市づくりの方向性

『操業環境の維持・保全、並びに産業機能の高度化等を図る産業誘導区域の形成』

- ・ 当地区においては、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っていきます。



長年にわたり、本市をけん引してきた工業地の操業環境の維持を続けることだけでなく、時代の変化に応じた新たな産業機能への連続性のある変化も可能にすることにより、活気ある事業所が集まり、人やモノを通した市内外との活発な交流が発生することになる。

②阪神尼崎駅周辺（出屋敷駅含む）

○現状

- ・ 阪神尼崎駅周辺（出屋敷駅含む）は、古くから開け、江戸時代には城下町として、近代は本市南部の臨海工業地へのアクセスの拠点として、また阪神間を代表する商業集積地として賑わってきた地区です。
- ・ 平成13年（2001年）から特急停車駅となり、交通拠点としての機能が高まりました。さらに平成21年（2009年）に阪神なんば線が開通し、神戸⇄大阪⇄奈良を乗り換えなしで移動できるほか、大阪の2大拠点である梅田・難波の両方に乗り入れる唯一の私鉄となっています。
- ・ また、駅南側には、本市の歴史文化の拠点ともいえる寺町地区及び城内地区があります。近年、尼崎城の天守閣を整備復元する動きもあるなど、本市の歴史・文化を継承していく上でも重要な役割を担う地域となっています。

○都市づくりの方向性

『歴史を活かした地域の活性化とまちの魅力づくり』

- ・ 阪神尼崎駅周辺は、商業・業務の集積地や重要な交通結節点というだけでなく、本市の歴史・文化・観光・交流の拠点としての魅力を携えている区域です。
- ・ そのため、阪神間を代表する商業業務地としての機能の維持・向上を図りつつ、歴史・文化・観光による交流、商業・業務機能の活性化など本市の都市イメージを強化する区域となるよう、さらなる都市機能の誘導を図っていきます。



本市の歴史・文化が薫る場所である城内地区が、歴史館機能や尼崎城址公園の整備等、歴史的な資源の活用により本物としての魅力を高めていくとともに、隣接する寺町地区、商業集積地等と合わせ、市内外の人々との交流も広がりを見せていく。

【市北部の中心拠点】

③阪急塚口駅周辺

○現状

- ・ 阪神バス、阪急バス及び伊丹市バスが乗り入れしている阪急塚口駅周辺は、古くから市北部との交通の結節点でした。昭和初期から阪急沿線の開発に伴い多くの人が居住する住宅地が形成され、大阪、神戸への通勤者のベッドタウンとして発展してきました。
- ・ そのため、日常生活に必要なサービス機能が整っているだけでなく、大規模商業施設が立地するなど市北部の拠点となっています。

○都市づくりの方向性

『住宅都市としてのイメージを牽引する拠点形成』

- ・ 阪急塚口駅周辺は、生活支援機能を備えた良好な住宅都市としてのイメージを牽引する北部地域の拠点として強化・充実を図る区域となるよう、現状の都市機能の維持・保全とともに必要に応じた都市機能の誘導を図っていきます。



住宅地が広がる北部地域の商業等の集積地であり、それゆえ多様な選択肢が溢れ、賑わいを創出し続ける地域である。更に、居住の場と就労の場を繋ぐ拠点でもあるため、日々の交流を深めるだけでなく、新たな交流が発生しやすい場となる。

【地域ごとの拠点】

④阪急武庫之荘、園田、JR立花、阪神杭瀬駅周辺

○現状

- ・ 周辺住民の日常生活に必要な商業集積や、地域生活の中心として必要なサービスの各種施設などが一定整った拠点形成が図られています。

○都市づくりの方向性

『生活圏における利便性確保』

- ・ 当該駅周辺は、周辺的生活圏における利便性が確保されているだけでなく、利用者が複数から選択できる生活利便施設もあります。現状の都市機能の維持・保全とともに必要に応じた都市機能の誘導を図っていきます。



日常生活を支える利便性が確保されているだけでなく、生活利便施設が複数あることによる地域拠点周辺での多様性から、公共交通機関や自転車で市民が集まることにより、地域の活気に繋がっており、それぞれの地域ごとの特色を生んでいる。

【生活拠点】（※市独自の位置づけによる拠点であり、詳細な区域は設定しない）

⑤JR猪名寺駅、JR塚口駅、阪神尼崎センタープール前駅、阪神武庫川駅、阪神大物駅

○現状

- ・ JR猪名寺駅やJR塚口駅周辺は、阪急塚口駅周辺に比較的近く、大型商業施設にも近接しており、買い物利便性に優れています。

- ・ 阪神尼崎センタープール前駅や武庫川駅、大物駅は、他の鉄道駅周辺に比べると都市機能の集積が乏しいことは否めず、武庫川駅周辺地区は西宮市側の生活利便機能に依存している傾向もうかがえます。

○都市づくりの方向性

『生活圏における利便性確保』

- ・ ④で示した鉄道駅周辺と同じく、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の誘導を図っていきます。



地域の生活利便施設が立地している生活拠点で日常生活を過ごすことで、買い物等目的を達するだけでなく、地域内の人と人との繋がりをより強く・より濃くし、コミュニティ形成を促進する。

(仮)「学びと育ち」の創造拠点（※市独自の位置づけによる拠点）

⑥旧聖トマス大学

○現状

- ・ 学校法人英知学院聖トマス大学は、昭和37年(1962年)4月に尼崎市(若王寺二丁目)において英知短期大学として創立され、英知大学、聖トマス大学と改称を経て、この間50年以上にわたり、大学という知の拠点として、本市や地域に貢献するとともに良好な環境を創出してきました。
- ・ しかしながら、学生数の減少などにより、大学の存続が難しい状況となり、平成27年4月をもって、大学の廃止、学校法人の解散に至り、本市が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、既存ストックを活かすことや、教育関連の事業に活かすといった寄付の趣旨等を踏まえ、子どもの育ちを支える取組も合わせた、幅広い教育の観点から本市の課題解決に資することを目指し、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。

○都市づくりの方向性

『既存施設を活かした、新たな「学びと育ち」の拠点づくり』

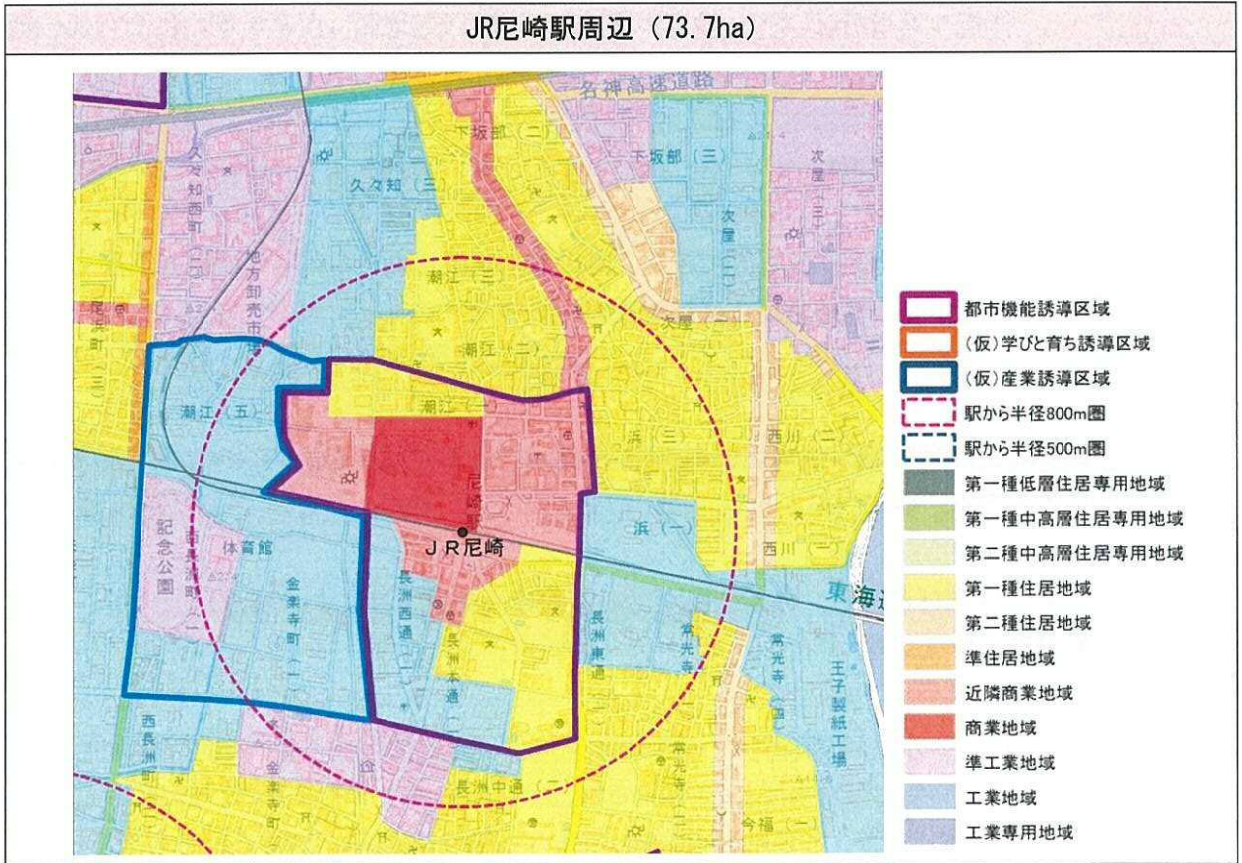
- ・ 旧聖トマス大学は、これまでの経緯を大切にし、引き続き様々な人の学びの場として活用し、「学びと育ち」をテーマとした新たな拠点形成を図っていきます。



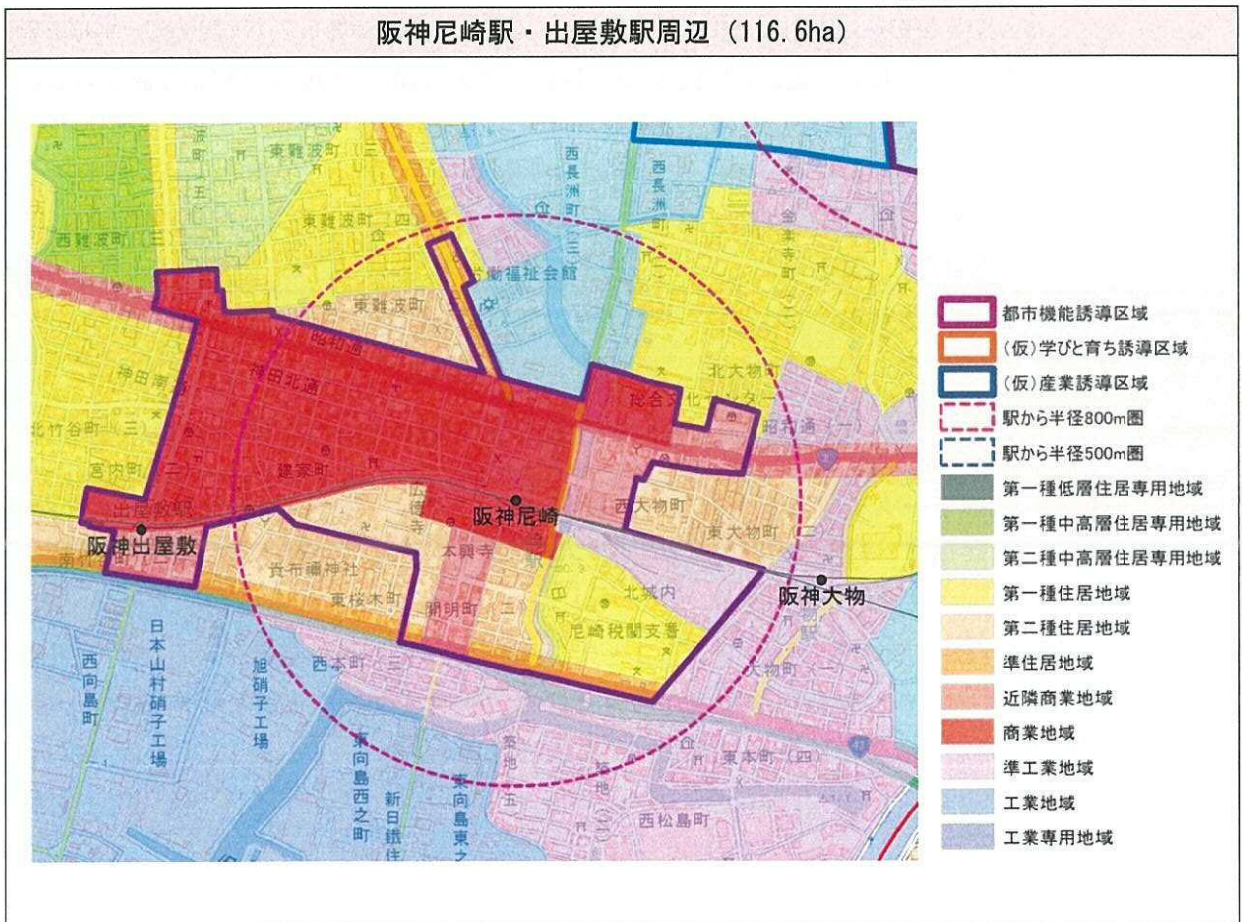
教育及び子育て機能が集中することで、様々な機能連携の機会を産み出し、尼崎市総合戦略を支える6つの政策分野のうち「子ども・子育て支援の充実」、「学校教育・社会教育と人材育成」における取組に寄与することとなる。

都市機能誘導区域（詳細）

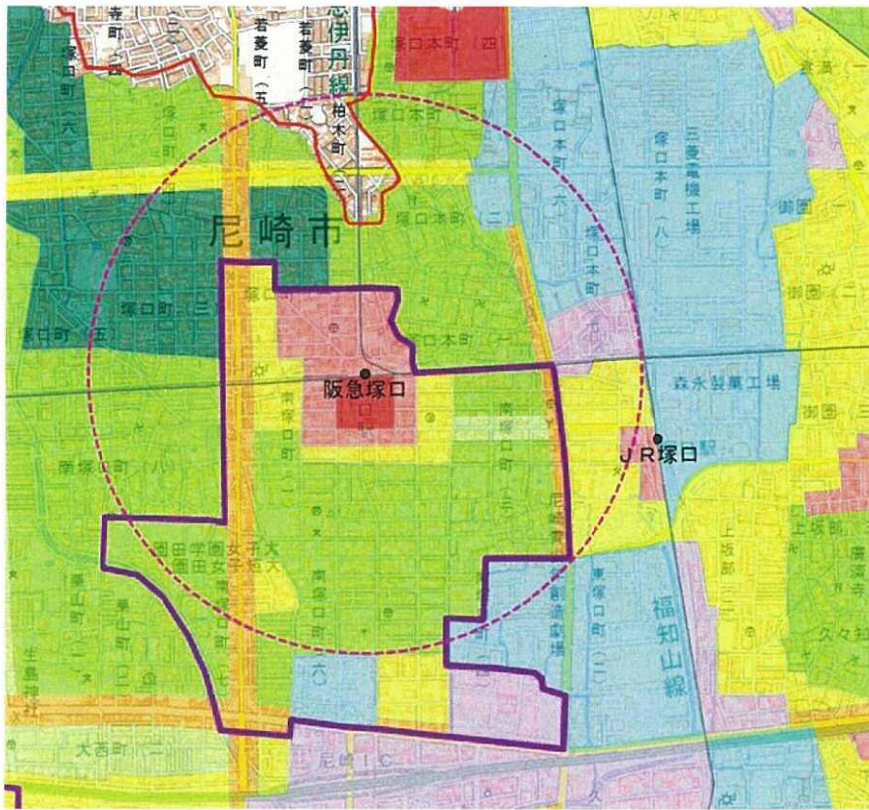
JR尼崎駅周辺（73.7ha）



阪神尼崎駅・出屋敷駅周辺（116.6ha）



阪急塚口駅周辺 (105.6ha)



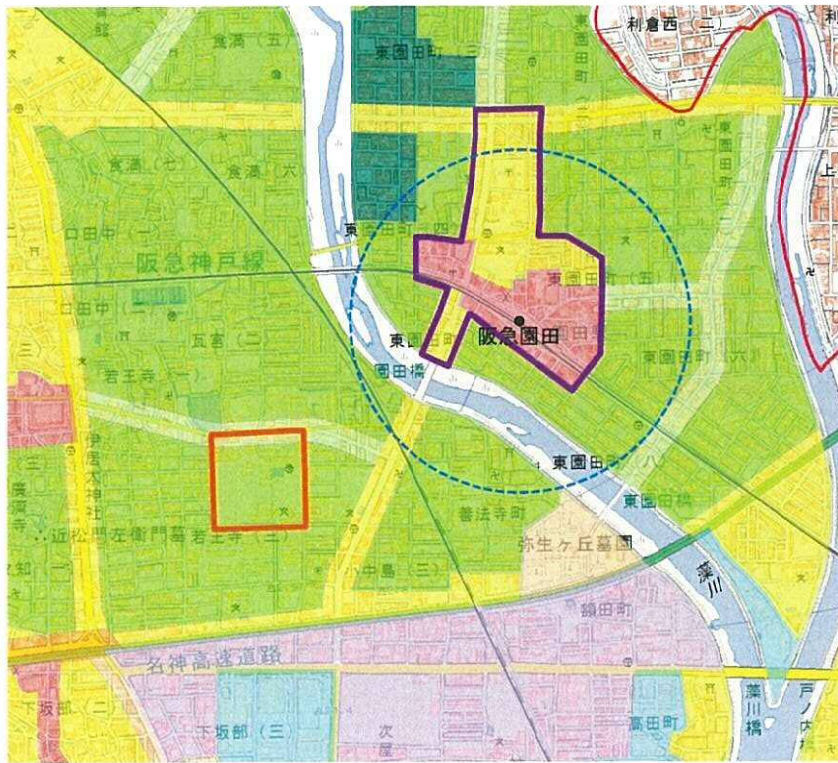
- 都市機能誘導区域
- (仮)学びと育ち誘導区域
- (仮)産業誘導区域
- 駅から半径800m圏
- 駅から半径500m圏
- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

阪急武庫之荘駅周辺 (65.7ha)



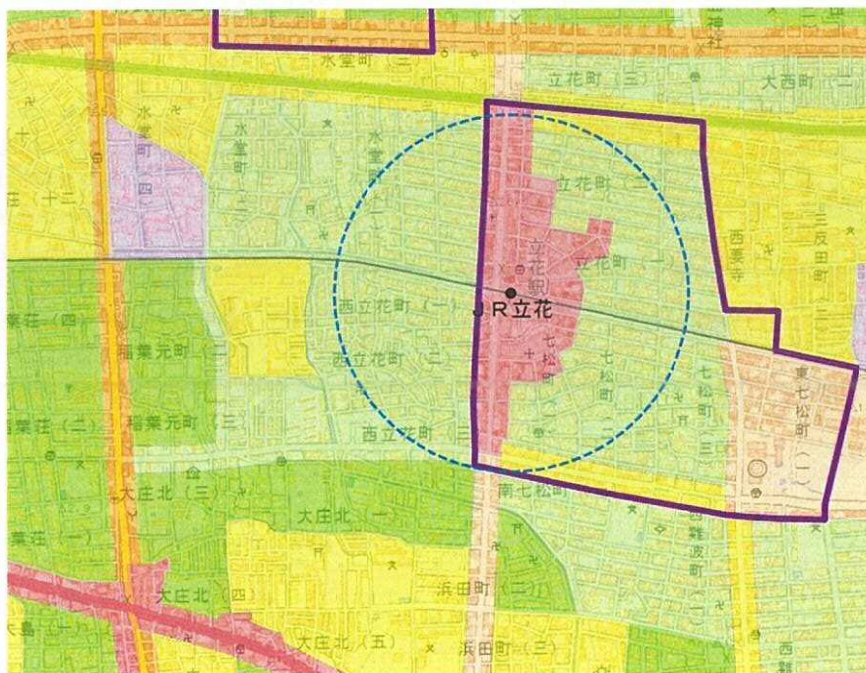
- 都市機能誘導区域
- (仮)学びと育ち誘導区域
- (仮)産業誘導区域
- 駅から半径800m圏
- 駅から半径500m圏
- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

阪急園田駅周辺 (24.8ha)



- 都市機能誘導区域
- (仮)学びと育ち誘導区域
- (仮)産業誘導区域
- 駅から半径800m圏
- 駅から半径500m圏
- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

JR立花駅周辺 (87.6ha)



- 都市機能誘導区域
- (仮)学びと育ち誘導区域
- (仮)産業誘導区域
- 駅から半径800m圏
- 駅から半径500m圏
- 第一種低層住居専用地域
- 第一種中高層住居専用地域
- 第二種中高層住居専用地域
- 第一種住居地域
- 第二種住居地域
- 準住居地域
- 近隣商業地域
- 商業地域
- 準工業地域
- 工業地域
- 工業専用地域

阪神杭瀬駅周辺 (24.6ha)

