

# 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)(概要版)

## 第1 基本的事項

- (1) 役割
  - ・ 中長期的視点に立った地域の将来像及びその実現に向けた広域的・根幹的な都市計画の方向性を示すもの
  - ・ 都市計画区域マスタープランに即して市町マスタープラン及び立地適正化計画を定める
- (2) 策定単位
  - ・ 広域的な圏域として設定する6の地域（阪神、東播磨、西播磨、但馬、丹波、淡路）を策定単位とする
- (3) 目標年次
  - ・ 「21世紀兵庫長期ビジョン」の展望年次である令和22年（2040年）の都市の姿を展望しつつ、目標年次を令和7年（2025年）とする

## 第2 都市計画の目標

### 1 都市計画の基本的な視点

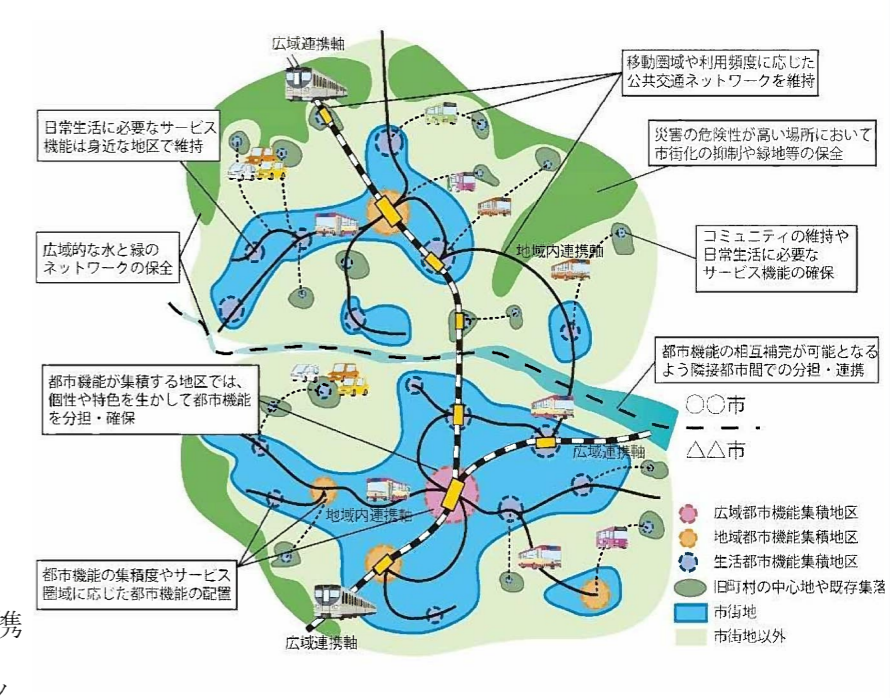
- |   |  |
|---|--|
| (1) 本県の将来像<br>ア 21世紀兵庫長期ビジョン<br>イ 兵庫2030年の展望<br>ウ 兵庫県地域創生戦略 | (2) まちづくり基本方針<br>ア 安全・安心<br>イ 環境との共生<br>ウ 魅力と活力<br>エ 自立と連携 |
|---|--|

### 2 都市計画に関する現状と課題

- |  |   |
|--|---|
| (1) 人口減少・超高齢社会の進行<br>・ 疎住化・人口の偏在化の進行<br>・ 交通弱者の増加<br>・ 情報化社会の進展によるニーズの変化、インバウンド需要の増加<br>・ 都市における空き地・空き家の増加 | ・ 持続可能な生活圏の確保<br>・ 公共交通ネットワークの維持・確保<br>・ 地域の魅力の向上と地域間交流の促進<br>・ 市街地や集落の低密度化対策 |
| (2) 防災対策の必要性の増大<br>・ 気候変動による自然災害の増加、防災意識の高まり   | ・ 防災・減災への更なる対策  |
| (3) 都市の維持管理コストの増大<br>・ 都市基盤施設の老朽化<br>・ 施設の維持管理や更新  | ・ 都市基盤施設の戦略的な維持管理・更新<br>・ 都市基盤施設整備計画の適切な見直し                                   |
| (4) 地球環境への配慮<br>・ 効率的なエネルギー利用等の要請<br>・ 都市農地の位置付けの明確化   | ・ 低炭素・循環型社会の構築<br>・ 都市と緑・農との共生  |
| (5) 産業構造の変化<br>・ 産業構造の変化による工場の閉鎖<br>・ 郊外の大規模集客施設による中心市街地衰退<br>・ IC周辺等での産業用地需要の高まり                          | ・ 土地利用転換への対応<br>・ 大規模集客施設の立地誘導<br>・ 産業用地開発への柔軟な対応                             |
| (6) 地域の主体性の高まり<br>・ 東京圏への人口集中等による地域経済の縮小、都市機能等の更新の遅れ<br>・ 地方分権の進展と広域的課題への対応                                | ・ 地域創生等の取組<br>・ 県と市町との役割分担の明確化  |
| (7) 新型コロナ危機の経済社会への影響<br>・ 一極集中型社会の脆弱性の顕在化  | ・ 新たな働き方や意識の変化への対応  |

## 3 都市づくりの基本理念

- (1) 安全・安心な都市空間の創出
  - ア 総合的な防災・減災対策の強化
    - ・ 災害時における都市の強靱化を図るため、都市の耐震化・不燃化や密集市街地の改善などの防災・減災対策を推進
    - ・ 南海トラフ地震、日本海における大規模地震等による津波対策や台風等による高潮対策を強化
    - ・ 近年、頻発・激甚化する豪雨による浸水被害や土砂災害に対し、総合的な治水対策や災害に強い森づくりを推進
    - ・ 土砂災害特別警戒区域など想定される自然災害のリスクを踏まえて市街化を抑制
  - イ 全員活躍社会の推進
    - ・ 誰もが安心して住まい、安全・快適に移動し、活躍できる社会の実現に向け、ユニバーサル社会づくりを推進
    - ・ 女性の社会進出や共働き世帯の増加を踏まえ、子育て支援施設等の充実した環境づくりを促進
  - ウ 分散型社会に対応した都市づくりの推進
    - ・ 新型コロナ危機を契機に東京等大都市への一極集中を是正し地域創生を更に推進するため、移住、企業誘致等を促進
    - ・ 公園・緑地、水辺空間、都市農地などのオープンスペースは、地域の多様なニーズに応じた柔軟な活用を促進
    - ・ デジタル化の進展に対応する情報通信基盤の整備を促進、データ・新技術等を活用した都市づくりを検討
- (2) 地域主導による都市づくり
  - ア エリアマネジメントの促進
    - ・ 多様な地域課題へ対応するため、住民、事業主等の地域の担い手による魅力あるまちづくりを促進
  - イ 地域資源を生かした都市の活性化
    - ・ 多様な自然と風土を背景とした優れた景観や自然環境、特色ある歴史、文化などの地域資源を生かした魅力ある都市づくりを実現
    - ・ 都市部では、地域のにぎわいの創出や人口増加につなげるため、空き地・空き家の交流拠点等への活用や市場流通を促進
    - ・ 地方部では、古民家や町家等の空き家を交流拠点や宿泊施設等として活用した地域間交流、二地域居住や移住を促進
    - ・ 住宅地周辺のまとまりのある農地等を保全・活用
    - ・ 市街化調整区域では、その性格を維持しつつ、地域の活力維持や産業の活性化に資するまちづくりを促進
  - ウ 民間投資の誘導
    - ・ 医療・福祉施設、商業施設等が継続して運営するために必要となる一定の人口を持った地域を形成
    - ・ 中心市街地等では、都市計画法等の特例制度の活用や規制緩和等により大規模業務施設や都市型住宅等を誘導
    - ・ 市街地内に残る大規模工場跡地等の低未利用地は、面的整備事業により土地利用を増進
    - ・ PPP（公民連携）やPRE（公的不動産）の効率的な運営と併せた商業、医療・福祉等の都市機能を公有地へ誘導
  - エ 情報ネットワーク等の活用
    - ・ スマートシティの考え方を踏まえ、情報ネットワークや革新的技術を活用した都市づくりを検討
- (3) 持続可能な都市構造の形成
  - 地域連携型都市構造の実現
    - ・ 大都市、地方都市、中山間地域が都市の諸機能において役割分担・相互連携し、活力を持って自立
    - ・ 新型コロナ危機で脆弱性が明らかになった集中型社会から持続可能な分散型社会への転換
  - (ア) 地域連携型都市構造の実現に向けた基本的な方針
    - ① 市街地エリア
      - ・ 都市機能集積地区において機能を更新・充実
      - ・ 低未利用地の活用や土地の高度利用
    - ② 市街地以外のエリア
      - ・ 日常生活に必要なサービス機能を確保
      - ・ 都市との交流、二地域居住や定住の促進、既存産業の事業継続支援等により地域の活力を維持
  - (イ) 都市機能の役割分担と連携の方針
    - ・ 機能の集積度及び圏域の広さに応じて都市機能集積地区を位置付け
    - ・ 適切な役割分担・連携により多様な機能を確保
  - (ウ) 交通ネットワークの方針
    - ・ 地域に応じた適切な輸送手段により地区間を連携
    - ・ 新技術による交通ネットワークについても検討
    - ・ 自転車通行空間の計画的な整備等により自転車ネットワークを形成



### 第3 阪神地域の都市計画の目標等

(対象区域:阪神間都市計画区域)

#### 1 都市計画の目標

##### 阪神地域の目指すべき都市構造

- ・民間投資の積極的な活用等による都市機能の強化や広域的な連携による国際競争力の強化
- ・利便性の高い公共交通ネットワークを生かした隣接する都市機能集積地区間での都市機能の相互補完
- ・市街地エリアの方向性：①利便性の高い駅周辺での人口維持、②都市農地の保全・活用、③災害リスクを勘案して市街化を抑制
- ・市街地以外のエリアの方向性：①地域主導による集落の機能維持や地域活性化を促進、②都市機能集積地区等との連携を確保

#### 2 区域区分の決定の有無及び方針

##### (1) 区域区分の決定の有無

- ・市街地が連たんし、依然として開発圧力が存在するため、区域区分を定める（都市計画法第7条第1項の規定により義務付け）

##### (2) 区域区分の方針

- ・市街化区域は、目標年次（令和7年）における人口や産業を適切に収容し得る区域とし、現市街化調整区域内で、既に市街地を形成している区域や計画的な市街地整備が確実にされる区域を市街化区域に編入する
- ・現市街化区域内で、災害のリスクが高い区域等を市街化調整区域へ編入する

#### 3 主要な都市計画の決定の方針

##### (1) 地域連携型都市構造化に関する方針

- ・神戸市や大阪市等の地域外との広域連携を強化

##### ア 都市機能集積地区の特性を生かした都市機能の充実

##### (ア) 地域都市機能集積地区…都市機能を維持・充実

- ・JR 尼崎駅～阪神尼崎駅周辺
- ・阪神西宮駅～阪急西宮北口駅周辺
- ・JR 芦屋駅周辺
- ・JR・阪急伊丹駅周辺
- ・JR・阪急宝塚駅周辺
- ・JR 川西池田駅及び阪急・能勢電鉄川西能勢口駅周辺
- ・JR・神戸電鉄三田駅周辺
- ・猪名川パークタウン中心部

##### (イ) 生活都市機能集積地区…日常生活に必要なサービス等を確保

##### イ 現在の市街地を中心とした都市機能の利用圏人口の維持

##### ウ 都市機能集積地区の機能連携の強化

- (ア) 広域連携軸…地域内外との連携を強化、国内外の物流を促進
  - ・関西3空港及び国際コンテナ戦略港湾・阪神港へのアクセス強化により国内外の交流や物流を促進
- (イ) 地域内連携軸…鉄道、国道、県道等により地区間の連携を強化
- (ウ) 日常生活圏内の移動…公共交通ネットワークを維持・確保

##### (2) 土地利用に関する方針

##### ア 主要用途の整備方針

- ・主要な鉄道駅周辺に良質な都市型住宅を誘導するなど、京阪神地域における良好な住宅地としての都市の競争力を強化
- ・尼崎市東海岸町沖（船出）地区、猪名川町産業拠点地区等の新たな産業用地を整備

##### イ 市街地において特に配慮すべき土地利用の方針

- ・オールドニュータウン等を再生
- ・大規模工場の撤退等に伴う土地利用転換への対応

##### ウ 市街化調整区域の土地利用の方針

- ・新名神高速道路 IC 周辺等の計画的な開発整備の誘導

##### (3) 都市施設に関する方針

##### ア 交通施設

- ・名神湾岸連絡線の早期完成に向けた取組を促進
- ・尼崎宝塚線など南北幹線整備による道路ネットワークを円滑化
- ・阪神高速環境ロードプライシングによる国道43号の沿道環境改善
- ・阪急西宮北口～武庫之荘間における新駅設置を検討
- ・デマンド型交通などにより北部地域の移動手段を確保
- ・国内外との交流・環流の拡大を見据え、関西3空港の最大活用に向けた取組を推進、海上交通網の在り方等を検討

##### イ 公園・緑地

- ・六甲山系、北摂山系など都市近郊に残る自然や風致を保全
- ・「尼崎21世紀の森構想」を先導する尼崎の森中央緑地を整備
- ・県立有馬富士公園では、「地球アトリエ構想」に基づく芸術文化機能の充実により地域内外の交流を促進

##### ウ 河川・下水道

- ・猪名川や武庫川等の計画的な整備を推進
- ・生活排水処理計画に基づく流域下水道を計画的に改築・更新
- ・地域住民等と連携した水質浄化活動による尼崎運河の環境を改善

##### (4) 市街地整備に関する方針

- ・都市計画法等の特例制度の活用、条例・要綱等の規制緩和等により民間投資を適切に誘導し、都市の競争力を強化
- ・長期間事業着手していない市街地開発事業等の見直しを検討
- ・大規模工場跡地等の未利用地の土地利用を促進
- ・立地適正化計画の活用等により適切な都市機能の立地を誘導
- ・公共施設の再編と併せた市街地整備を推進
- ・JR西宮駅周辺等の市街地再開発事業等による再整備を促進
- ・尼崎市の「自転車のまちづくり」の取組等を促進
- ・尼崎市等の密集市街地の防災対策を推進



■ 阪神地域の地域連携型都市構造

##### (5) 防災に関する方針

- ・国道43号等を軸とした広域防災帯を整備
- ・緊急輸送道路等の整備や橋梁の耐震化を推進
- ・建築物の耐震化・不燃化等やライフラインの耐震化を推進
- ・尼崎西宮芦屋港の津波対策の早期完了、高潮対策を推進
- ・企業、鉄道事業者等との協働による帰宅困難者対策を推進
- ・総合治水条例に基づく総合的な治水対策を推進
- ・六甲山系グリーンベルト整備事業等を推進
- ・土砂災害特別警戒区域等の指定と必要に応じて市街化を抑制

##### (6) 景観形成に関する方針

- ・黒川地区の里山等の恵まれた自然環境を保全
- ・旧伊丹郷町の城下町、芦屋川沿岸や関西学院周辺の眺望景観を形成する地区等の個性ある景観を保全・形成

##### (7) 地域の活性化に関する方針

- ・阪神間モダニズムに代表される独自の市民文化や日本遺産として認定された「1300年つづく日本の終活の旅～西国三十三所観音巡礼～」を構成する文化財を生かした観光を促進
- ・宝塚大劇場等による芸術文化を通じた国内外の交流を促進
- ・阪神なぎさ回廊プロジェクトやひょうご北摂スポーツサイクルの郷づくり等の取組により地域の活性化を促進

# I 尼崎市の概況

## 1 人口

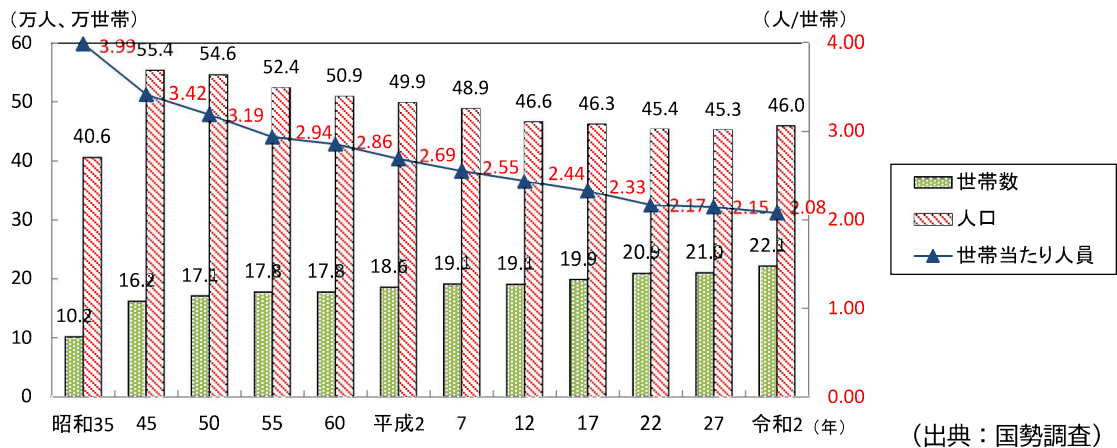
### (1) 常住人口（夜間人口）・世帯数

本市の夜間人口は、市制の施行以来、ほぼ順調に伸びてきましたが、産業構造の変化などにより、昭和46年（1971年）の約55万4千人をピークに、平成2年（1990年）には50万人を割り、平成27年（2015年）は約45万3千人となり近年は下げ止まる傾向が見られました。令和2年（2020年）には約46万人と増加に転じています。

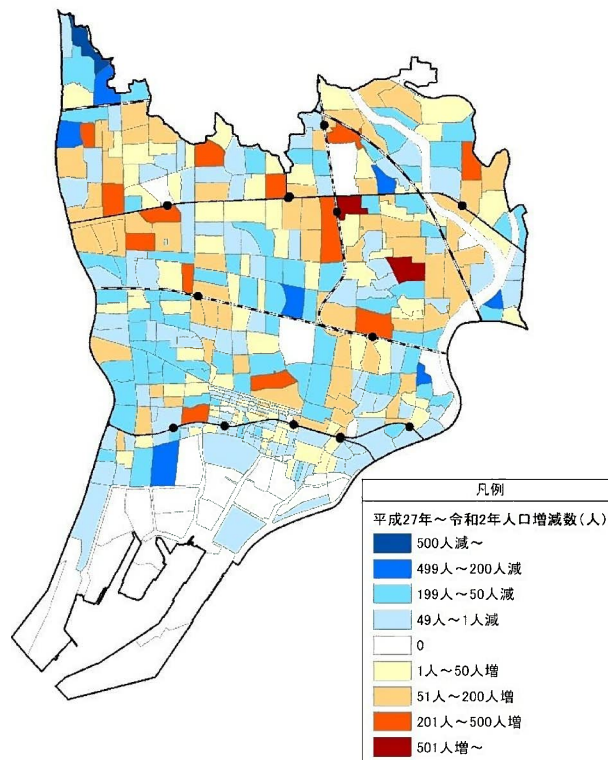
一方、世帯数は増加を続け、令和2年（2020年）は約22万1千世帯で、平均世帯人数は2.08人に減少しており、単身世帯が大きく増加しています。

平成27年（2015年）から令和2年（2020年）までの人口推移を町丁目別に見ると、駅周辺を中心に人口が増加しているエリアがあります。

人口・世帯数・世帯当たり人員の推移

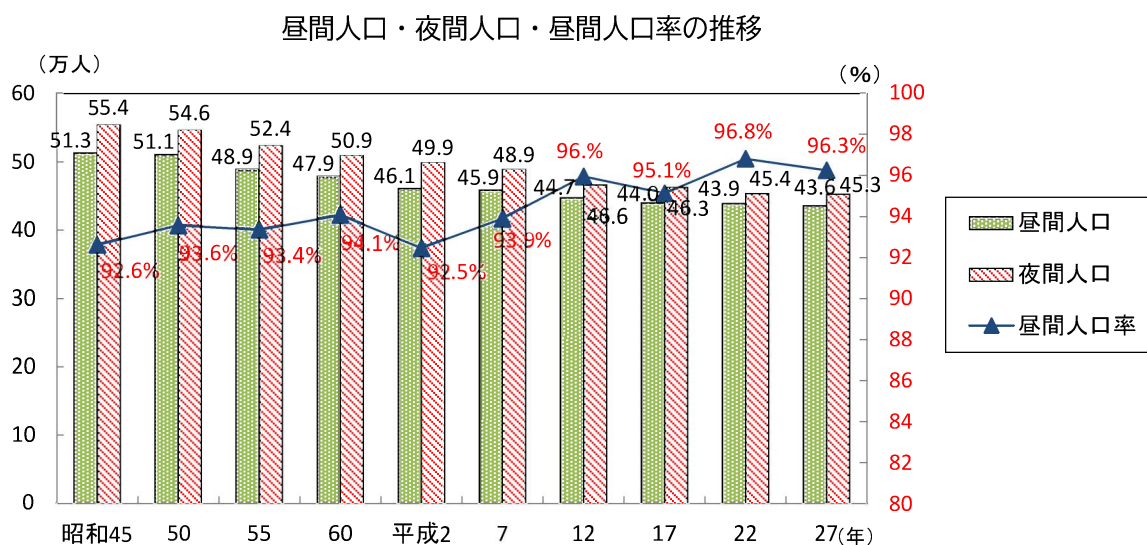


町丁目別人口の推移（平成27年（2015年）と令和2年（2020年）の比較）

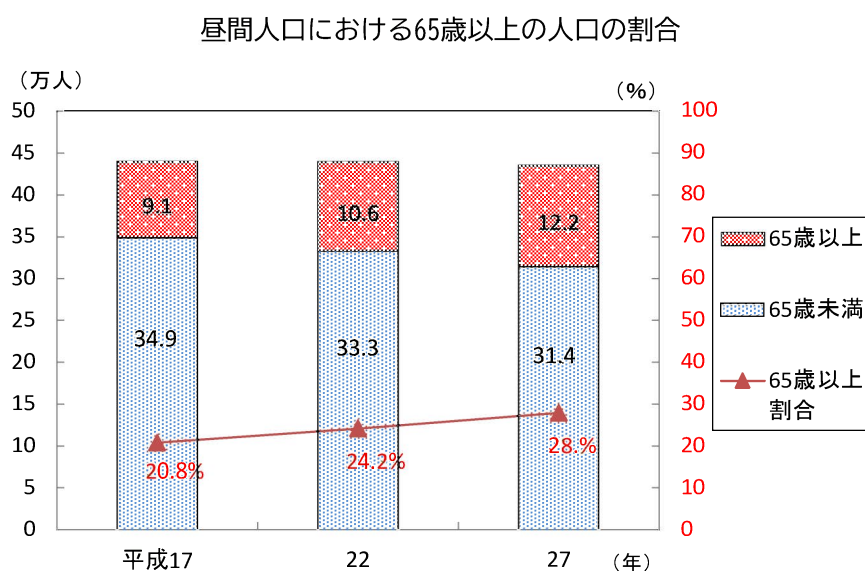


## (2) 昼間人口

昼間人口も夜間人口と同じように、昭和45年（1970年）の約51万3千人から年々減少する傾向にあり、平成27年（2015年）には約43万6千人となっています。しかし、昼間人口率（昼間人口／夜間人口）をみると、近年は増加傾向にあり、平成27年（2015年）で96.3%になっています。昼間人口のうち、65歳以上の割合は増加しています。市外で勤務する人の割合は阪急沿線以北や各駅前前の地域で大きく、市内で働く人の割合が大きいのはJR沿線及び以南の地域となっています。市内に住んでいる人のうち市内に勤務している人は51.2%で、周辺都市と比べて高くなっており、単なるベッドタウンではなく、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえます。

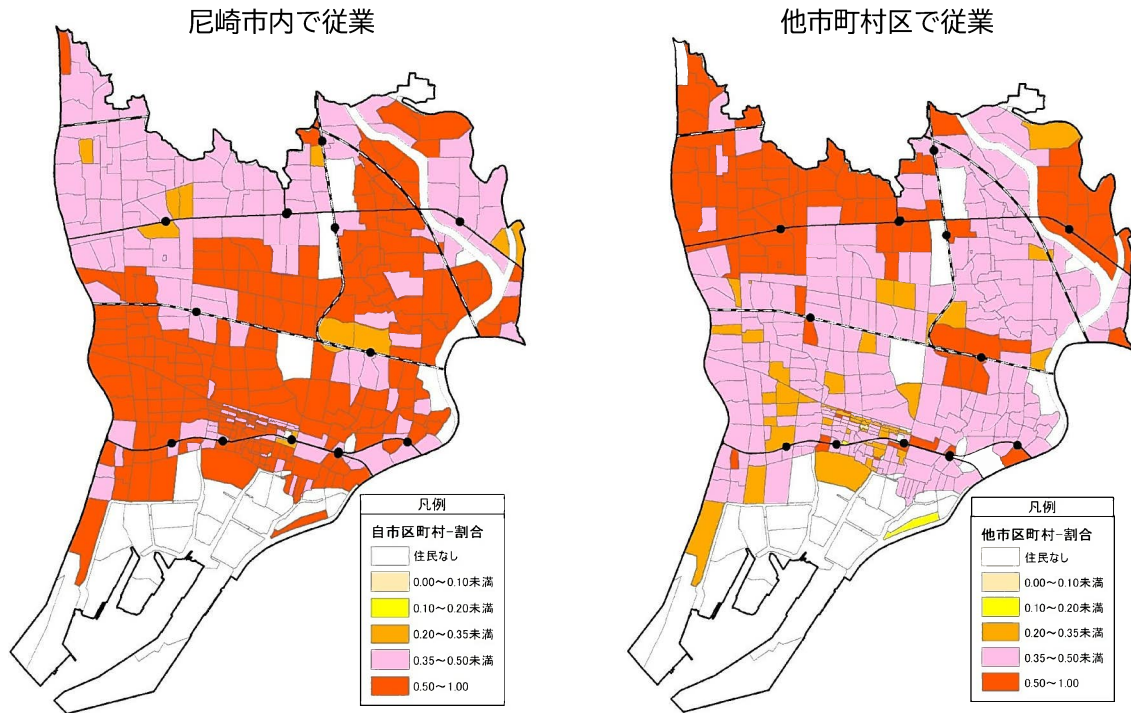


(出典：国勢調査)



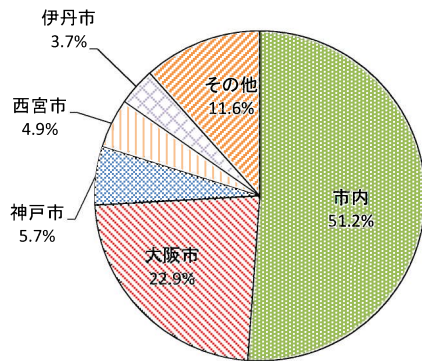
(出典：国勢調査)

市内常住 15 歳以上就業者の勤務地別割合



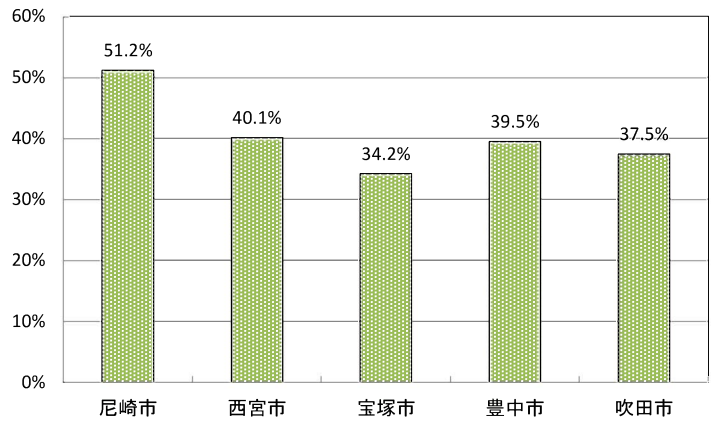
(出典：平成 27 年 (2015 年) 国勢調査)

市内常住者の勤務地割合



(出典：平成 27 年 (2015 年) 国勢調査)

市内で従業する常住者率の都市間比較



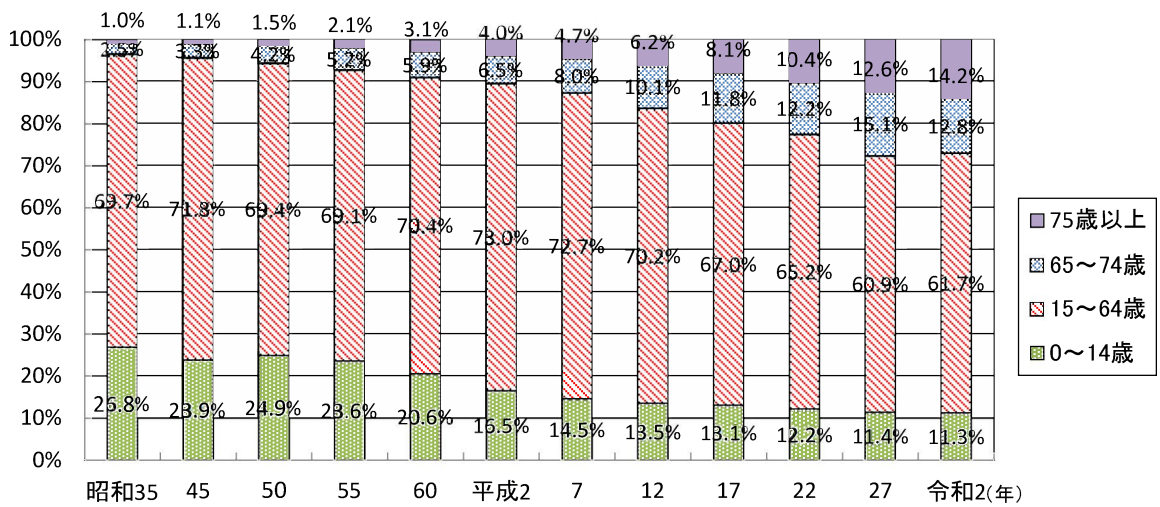
(出典：平成 27 年 (2015 年) 国勢調査)

### (3) 年齢別人口

本市における令和2年（2020年）の高齢化率については、65～75歳の人口の割合は12.8%、75歳以上の人口の割合は14.2%であり、合計は27.0%です。昭和35年以降、兵庫県平均と同じく高まり続けていましたが、平成27年以降は分母となる総人口が微増となったこともあり、高齢化率は横ばいとなっています。75歳以上の割合は増加を続けています。年少人口比率（15歳未満人口の割合）は一貫して減少しています。

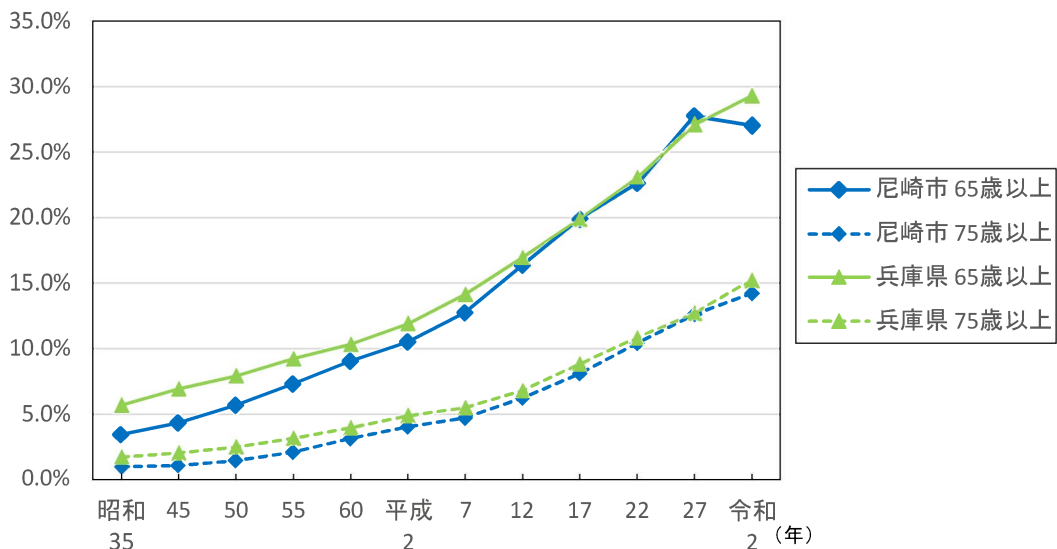
高齢化率が高い地域は市域全体に広がっていますが、南部に高齢化率の高い地域が多く見られます。世帯の家族構成をみても、子どものいるファミリー世帯が減少し、単独世帯が増加しており、少子高齢化の傾向が表れています。

年齢別人口比率の推移



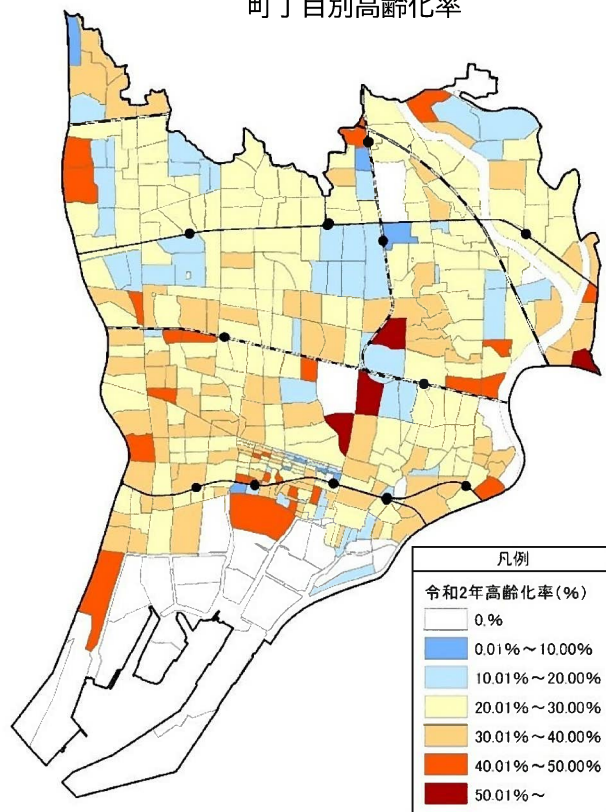
(出典：国勢調査)

高齢化率の推移



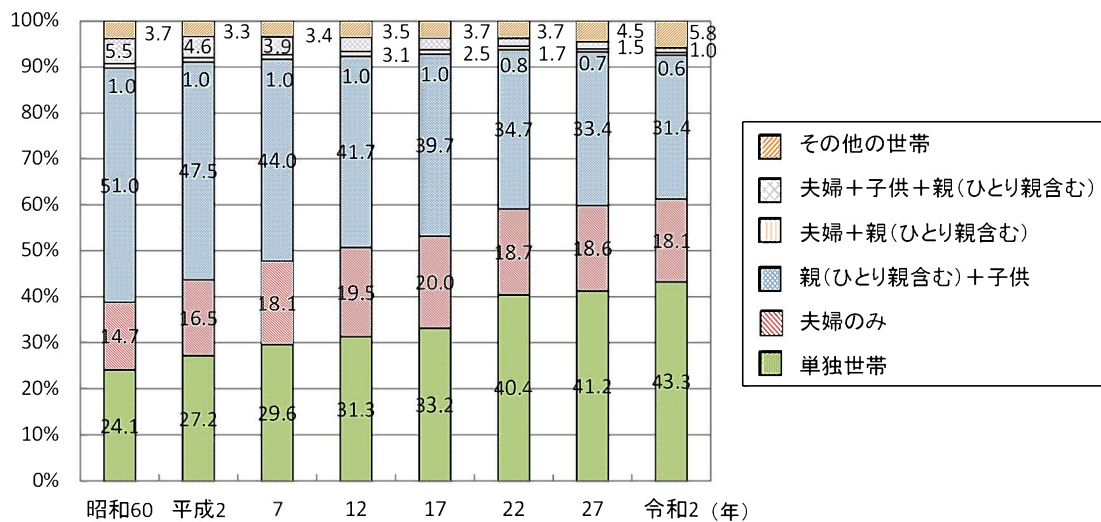
(出典：国勢調査)

### 町丁目別高齢化率



(出典：令和2年(2020年) 国勢調査)

### 世帯の家族構成



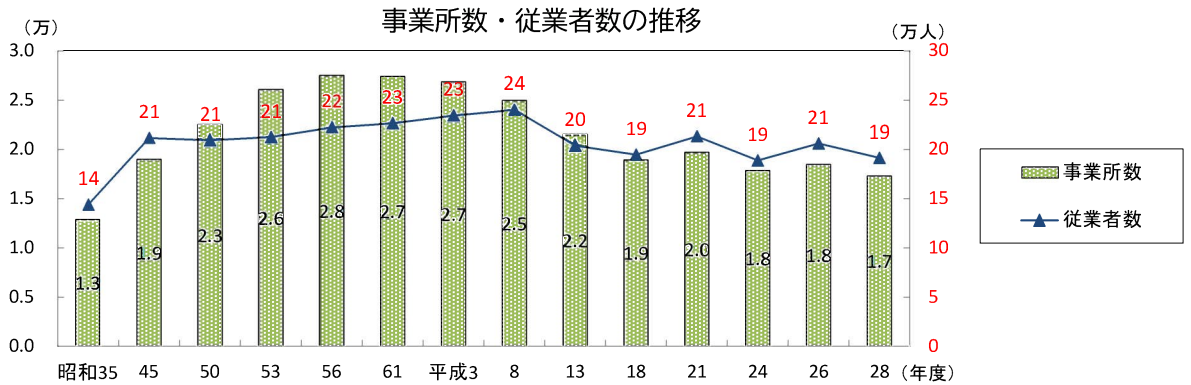
(出典：国勢調査)

## 2 産業

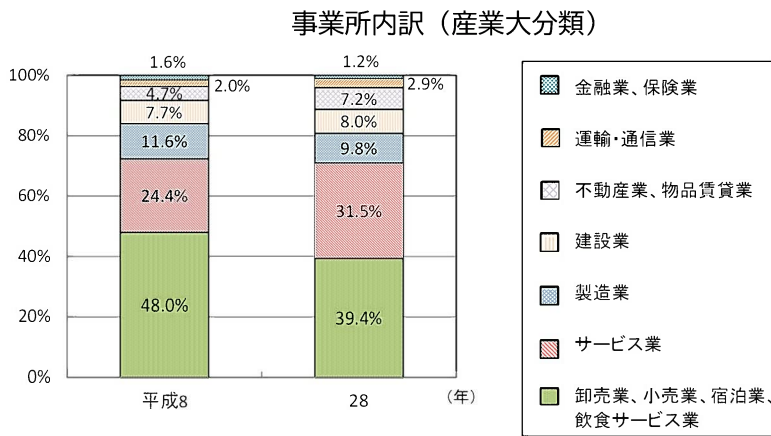
### (1) 概況

平成28年（2016年）度現在の本市の事業所数（事業内容等が不詳の事業所を除く）は約1.7万事業所で、昭和56年（1981年）をピークに減少傾向にあります。産業大分類別にみると、主な傾向として「卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業」及び「製造業」は減少しており、「サービス業」、「建設業」、「不動産業、物品賃貸業」、「運輸・通信業」は増加しています。

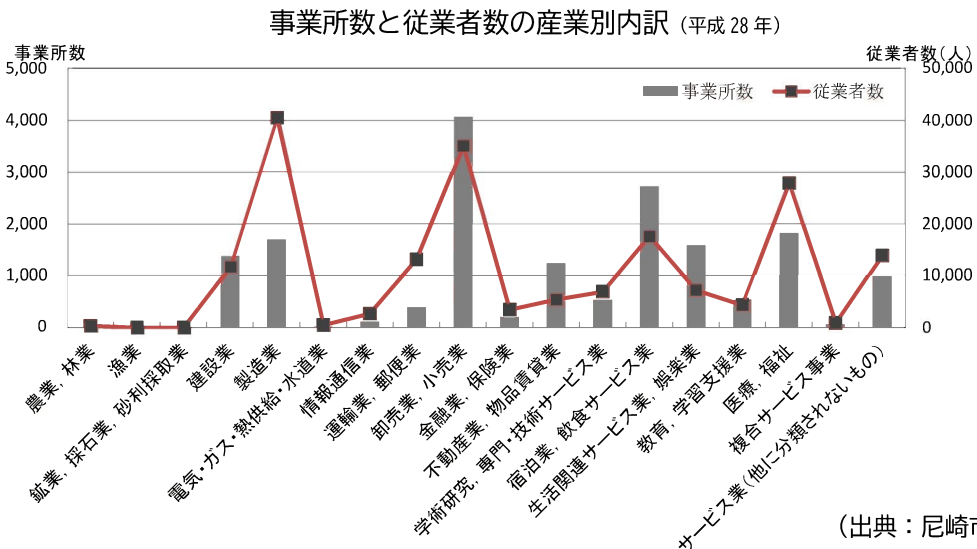
また、平成28年（2016年）度現在の従業者数は約19万2千人で、平成8年（1996年）度をピークに減少傾向にあります。「製造業」、「卸売業、小売業」、「医療、福祉」の3分野で本市の従業者数の半数を占めています。



(出典：事業所・企業統計、経済センサス)



(出典：尼崎市統計書)



(出典：尼崎市統計書)



## (2) 工業

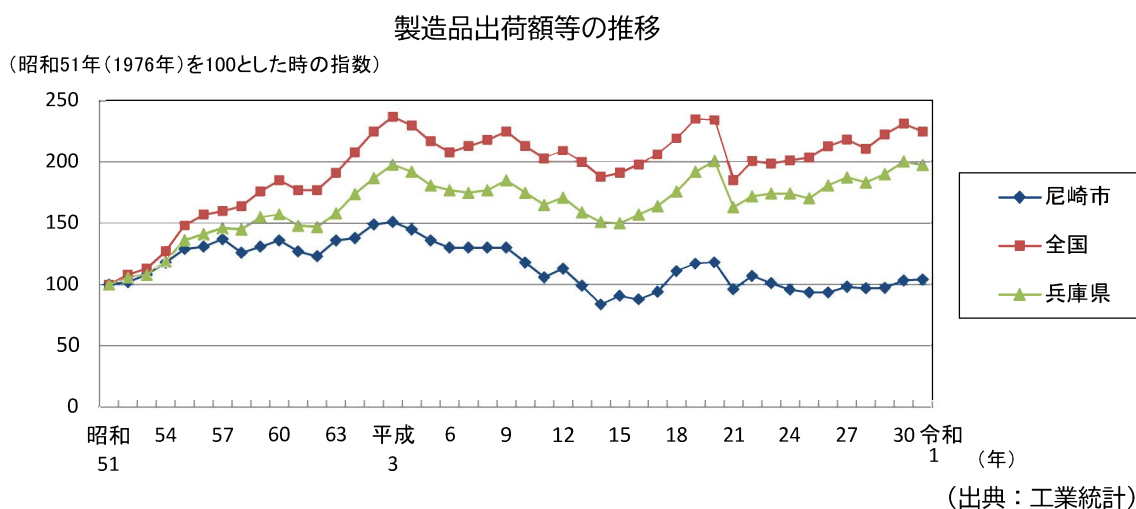
本市の近代化は明治22年（1889年）の紡績工場から始まり、以後多くの大規模工場が臨海部やJR沿線に立地し、軽工業中心から鉄鋼、機械などの重化学工業へと産業構造の変化を遂げました。

1940年代には、大型火力発電所の建設などにより、新たに大規模工場とそれに関連する中小企業の立地が増加し、阪神工業地帯の中核として重要な役割を果たしてきました。

その後、1970年代に入ると、石油ショックを契機として製造業全体の伸び悩みが見られるようになりました。

平成に入り、事業所が減少するなか、平成3年（1991年）をピークに製造品出荷額は減少し、全国、兵庫県の製造品出荷額と比較しても、減少幅は大きくなっています。近年、臨海部の遊休地の活用を進め、尼崎臨海西部拠点地区に新たなものづくり関連企業が進出しましたが、国内産業の空洞化の加速により、製造機能の移転・再配置が進む中、今後の見通しは不透明な状況となっています。

また、平成14年（2002年）の「工場等制限法」廃止後、内陸部においても大規模工場の立地が可能となりましたが、製造拠点の統合などによる撤退により発生した工場などの跡地が、商業施設や住宅に土地利用転換されるケースがあり、周辺事業所の操業環境の保全といった問題も発生しています。

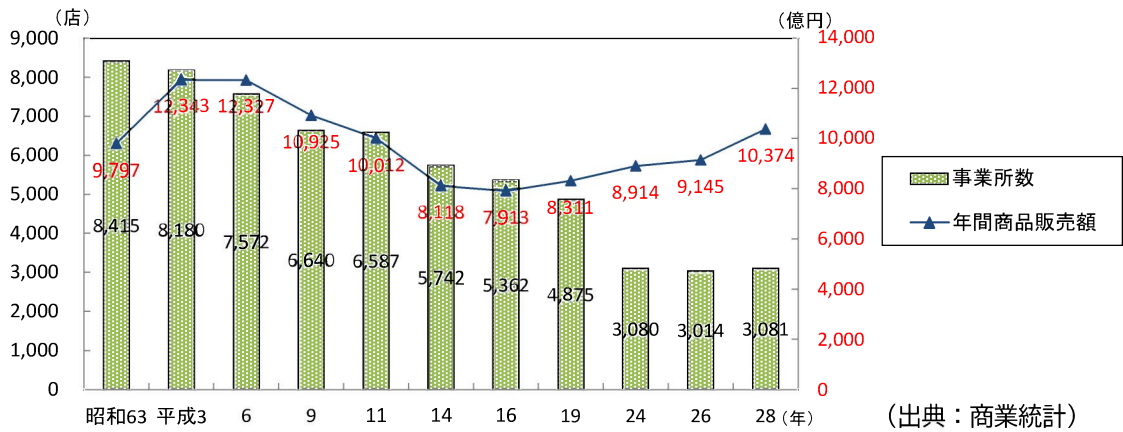


## (3) 商業

本市は瀬戸内海航路の発着点という水運の利を活かし、古くから商業の中継地としてにぎわっていました。近代に入って、交通網の整備と工業化や住宅地開発など都市化の進展に伴い、昭和初期から第2次世界大戦後には、阪神出屋敷駅から阪神尼崎駅と阪神杭瀬駅周辺に阪神間一円から人々が訪れる商業集積が形成されました。

また、市内各所に商店街や小売市場がありますが、人口減少などに伴う需要の減少、生活スタイルの変化のほか、幹線道路沿道などへの大規模店舗の立地、コンビニエンスストアの台頭やインターネット販売の普及など、流通機構の変化などにより、従来の商業施設にとって厳しい環境となり、事業所数は減少し、空き店舗が増加する状況となっていますが、年間商品販売額は平成16年から徐々に増加傾向を示しています。

商業の事業所数・年間商品販売額の推移

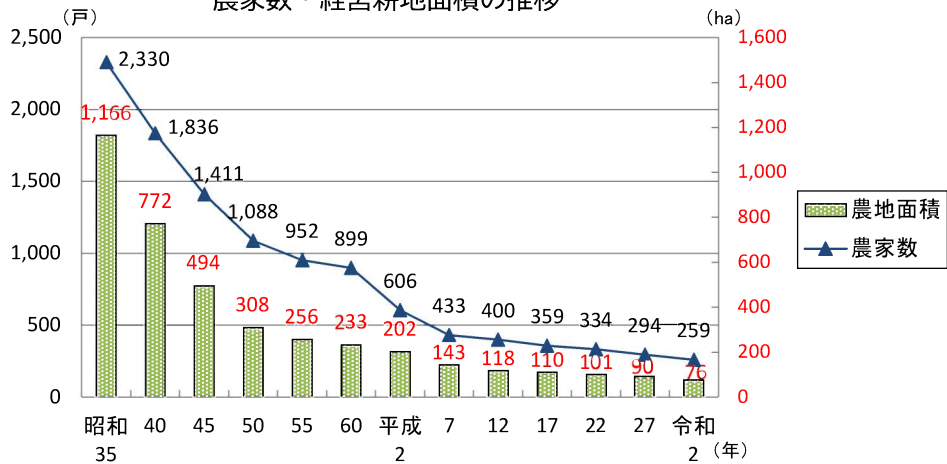


(4) 農業

本市は、大阪に近接した農村地帯として、菜種や綿花などの商品作物が栽培されていましたが、明治以降の工業化と市街化の進展に伴う農地の宅地化により、農地面積は大幅に減少し、同時に農家数も減少しています。また、農業従事者の高齢化に伴う後継者問題が深刻となっています。

しかしながら、温暖な気候や消費地に近い利点を活かし、ほうれんそう、小松菜などの軟弱野菜のほか、近年は、武庫一寸そらまめ、尼蓆（あまいも）などの伝統野菜の栽培を通して、都市農業の推進が図られています。

農家数・経営耕地面積の推移



農家数：経営耕地面積が0.1ha以上の農業、もしくは1年間に生産する農産物の総販売額が15万円以上の農業を行う世帯数

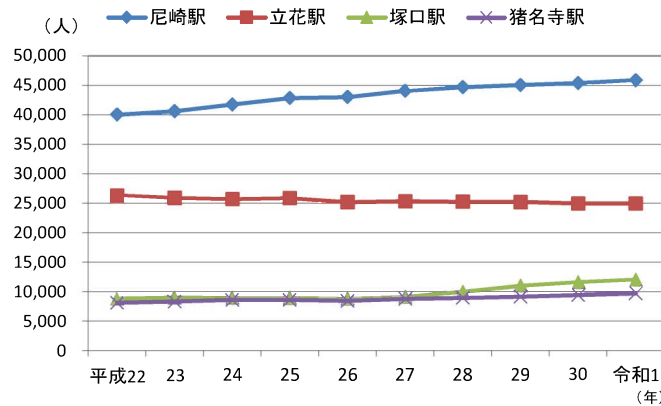
(出典：農業センサス・尼崎市統計書)

### 3 公共交通

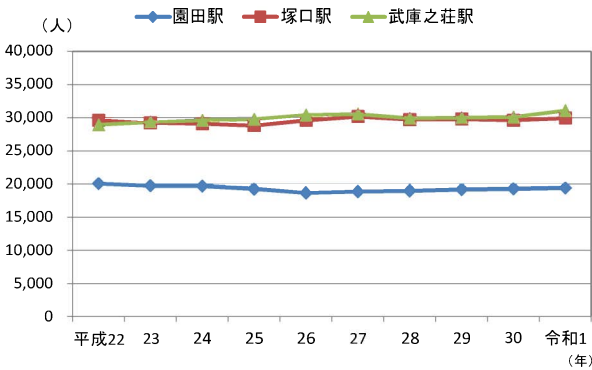
本市の鉄道は、東西方向に阪急神戸線、JR 神戸線・東西線、阪神本線・なんば線が走り、南北方向には JR 宝塚線、阪急伊丹線があり、13 の鉄道駅があります。

一方、バス交通は、本市の南北方向の主な移動手段であるほか、東西に発達した鉄道交通を補完し、地域内の移動を支える重要な役割を担っています。平成28年3月には、将来にわたって市民にとって必要なバス交通サービスを確保する観点から、尼崎市営バス事業を民間事業者に移譲しました。

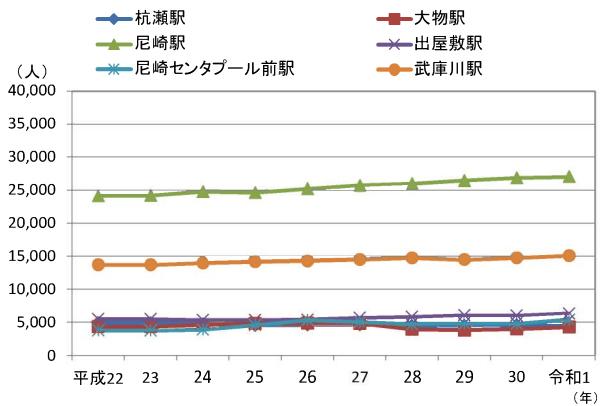
1日平均乗客数の推移（JR）



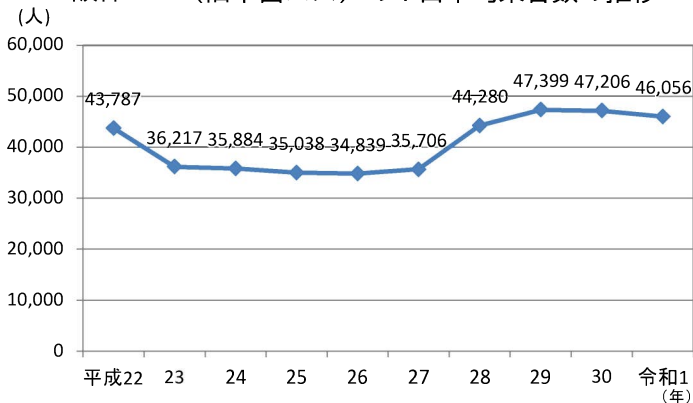
1日平均乗客数の推移（阪急電鉄）



1日平均乗客数の推移（阪神電鉄）



阪神バス（旧市営バス）の1日平均乗客数の推移



旧市営バスから民間事業者へ移譲されたH28年度より算出方法が一部変更となっています。

（出典：尼崎市統計書）

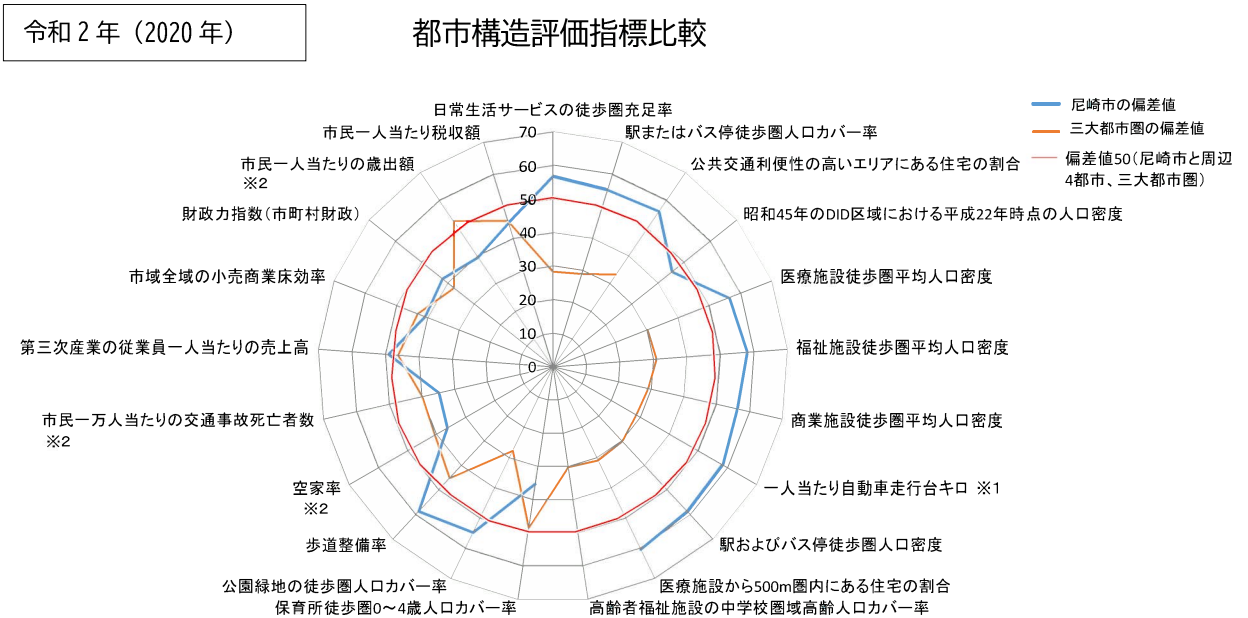
## II 都市構造評価

都市構造に関する指標について、本市と周辺4市、三大都市圏平均の値から偏差値を求め、尼崎市及び三大都市圏平均の偏差値をグラフ化しました。

本市は日常生活サービスや、交通利便性、医療・福祉・商業施設周辺の人口密度などの偏差値が全般に高く、偏差値55～60となっています。生活利便性や都市のコンパクトさに関して、近隣市や三大都市圏平均と比較して高い評価であると言えます。

一方で、空き家は平均より割合が大きく、偏差値は36で、三大都市圏と比べても空き家率が高くなっています。また交通事故死亡者数も偏差値34と、近隣市、三大都市圏と比較して多くなっています。

財政力指数、市民一人当たりの歳出額、市民一人当たり税収額については、阪神間の近隣市には財政力指数が高い自治体があり平均値を押し上げている面もあり、本市の偏差値が低くなっています。市民一人当たり歳出額については、三大都市圏平均と比較しても歳出額が大きいことが見て取れます。



(国土交通省『都市構造の評価に関するハンドブック』)

周辺4市：西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市  
 三大都市圏：東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県

## 広域的な都市の動向

### 1 概要

2025年に「大阪・関西万博」が開催されることとなっており、関西圏を巻き込んでまちづくり等を推進する動きが見られます。

「大阪・関西万博」の概要

# 2025年日本国際博覧会

略称「大阪・関西万博」 (登録博覧会)






提供：2025年日本国際博覧会協会

- **会場** : 夢洲 (ゆめしま/大阪市臨海部)
- **開催期間** : 2025年4月13日 (日) ~ 10月13日 (月)
- **来場者数** : 約2,820万人 (想定)
- **5つの特徴** (基本計画より)
 

1. 海と空を感じられる会場
2. 世界中の「いのち輝く未来」が集う万博
3. 未来の技術と社会システムが見える万博
4. 本格的なエンターテインメントを楽しめる万博
5. 快適、安全安心、持続可能性に取り組む万博

## 2025年日本国際博覧会 (テーマ・コンセプト・目標)

▶ **テーマ**  
いのち輝く未来社会のデザイン  
"Designing Future Society for Our Lives"

▶ **サブテーマ**  
Saving Lives      いのちを 救う  
Empowering Lives      いのちに 力を与える  
Connecting Lives      いのちを つなぐ

▶ **コンセプト**  
未来社会の実験場  
"People's Living Lab"

▶ **目標**

**SDGsの達成**



**Society 5.0実現**



**会場配置計画図**

提供：2025年日本国際博覧会協会



**バビロンワールド** ・バビロン等の施設が集まるにぎわいのエリア。

**ウォーターワールド** ・水景を活用した憩いのエリア。

**グリーンワールド** ・会場の西側の海に面した緑地エリア。

## 2 民間開発やインフラ整備等の空間整備事業の主な動向について

本市では、阪急塚口駅周辺での「ソコラ(SOCOLA)阪急塚口クロス」の開発（2022年秋頃竣工予定）や、阪神大物駅周辺での民間活力を活かした「小田南公園再整備事業」（2025年2月供用予定）などが進められています。

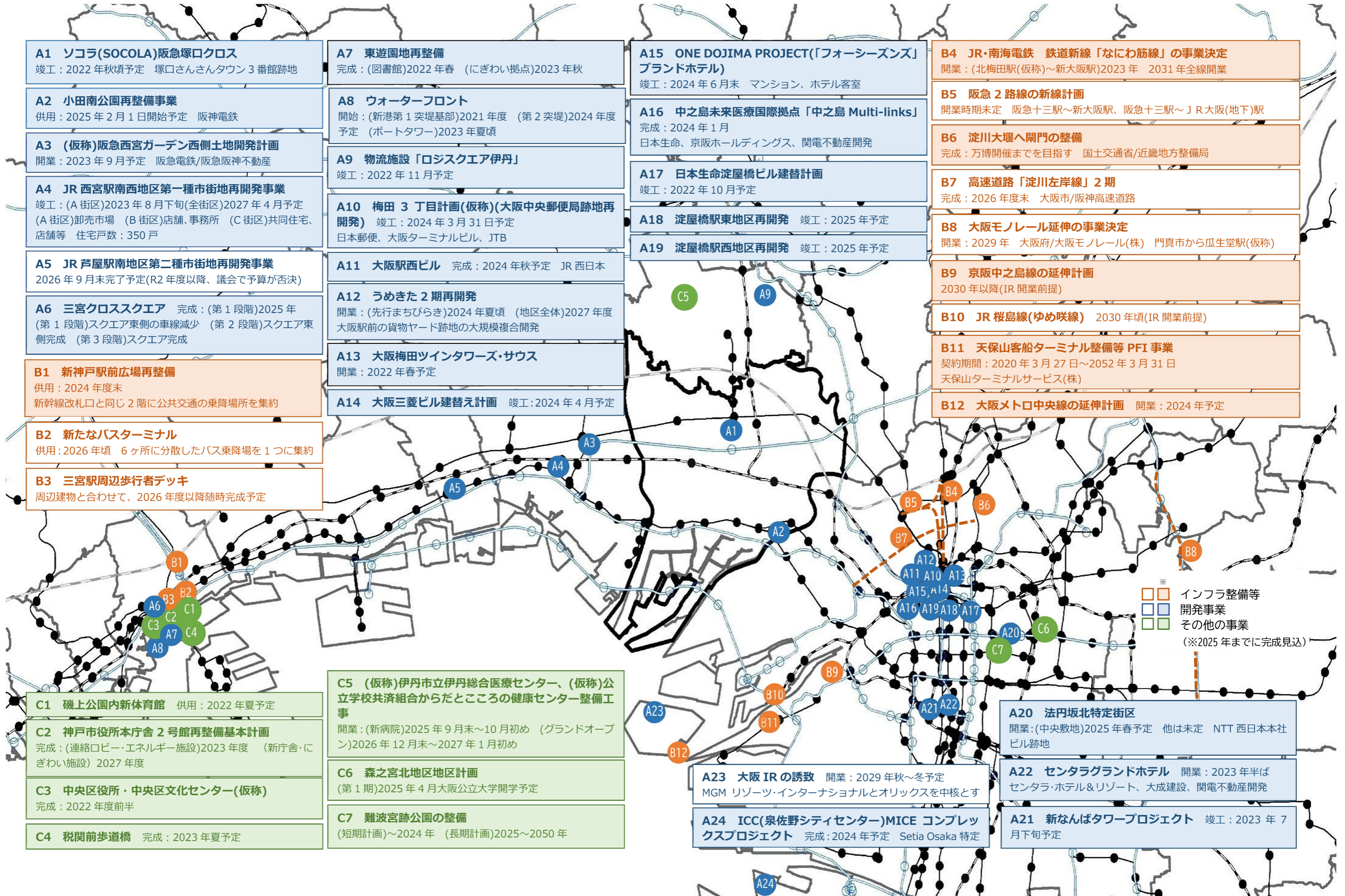
近隣都市を見ると、神戸市では駅前の歩行者デッキの整備や駅前広場再整備などの、公共空間の整備に取り組まれています。またウォーターフロントの整備、駅周辺での開発のほか、その他の事業として庁舎再整備なども進められています。

芦屋市、西宮市では、駅周辺での再開発・土地開発事業に取り組まれており、また伊丹市では物流施設整備のほか総合医療センター等の整備が行われています。

大阪市では、鉄道新線の整備や延伸整備、港湾における旅客ターミナル整備等の事業に取り組まれています。また、大規模な再開発や、大型ビルの建替え事業、大規模ホテルの建設なども進められており、大阪IRの誘致やMICEコンプレックスなどの国際的なプロジェクトも計画・推進されています。

上記の多くは、2025年までの完成・竣工を見込んでおり、周辺都市の特に駅周辺や都心において、都市空間が大きく変化することが予想されます。

# 民間開発やインフラ整備等の空間整備事業の主な動向



**A1 ソコラ(SOCOLA)阪急塚口クロス**  
竣工：2022年秋頃予定 塚口さんさんタウン3番館跡地

**A2 小田南公園再整備事業**  
供用：2025年2月1日開始予定 阪神電鉄

**A3 (仮称)阪急西宮ガーデン西側土地開発計画**  
開業：2023年9月予定 阪急電鉄/阪急阪神不動産

**A4 JR西宮駅南西地区第一種市街地再開発事業**  
竣工：(A街区)2023年8月下旬(全街区)2027年4月予定  
(A街区)卸売市場 (B街区)店舗、事務所 (C街区)共同住宅、店舗等 住宅戸数：350戸

**A5 JR芦屋駅南地区第二種市街地再開発事業**  
2026年9月末完了予定(R2年度以降、議会で予算が否決)

**A6 三宮クロススクエア** 完成：(第1段階)2025年(第1段階)スクエア東側の車線減少 (第2段階)スクエア東側完成 (第3段階)スクエア完成

**B1 新神戸駅前広場再整備**  
供用：2024年度末  
新幹線改札口と同じ2階に公共交通の乗降場所を集約

**B2 新たなバスターミナル**  
供用：2026年頃 6ヶ所に分散したバス乗降場を1つに集約

**B3 三宮駅周辺歩行者デッキ**  
周辺建物と合わせて、2026年度以降随時完成予定

**C1 磯上公園内新体育館** 供用：2022年夏予定

**C2 神戸市役所本庁舎2号館再整備基本計画**  
完成：(連絡ロビー・エネルギー施設)2023年度 (新庁舎・にぎわい施設)2027年度

**C3 中央区役所・中央区文化センター(仮称)**  
完成：2022年度前半

**C4 税関前歩道橋** 完成：2023年夏予定

**A7 東遊園地再整備**  
完成：(図書館)2022年春 (にぎわい拠点)2023年秋

**A8 ウォーターフロント**  
開始：(新港第1突堤基部)2021年度 (第2突堤)2024年度予定 (ポートタワー)2023年夏頃

**A9 物流施設「ロジスクエア伊丹」**  
竣工：2022年11月予定

**A10 梅田3丁目計画(仮称)(大阪中央郵便局跡地再開発)** 竣工：2024年3月31日予定  
日本郵便、大阪ターミナルビル、JTB

**A11 大阪駅西ビル** 完成：2024年秋予定 JR西日本

**A12 うめきた2期再開発**  
開業：(先行まちびらき)2024年夏頃 (地区全体)2027年度  
大阪駅前の貨物ヤード跡地の大規模複合開発

**A13 大阪梅田ツインタワーズ・サウス**  
開業：2022年春予定

**A14 大阪三菱ビル建替え計画** 竣工：2024年4月予定

**C5 (仮称)伊丹市立伊丹総合医療センター、(仮称)公立学校共済組合からだところの健康センター整備工事**  
開業：(新病院)2025年9月末~10月初め (ランドオープン)2026年12月末~2027年1月初め

**C6 森之宮北地区地区計画**  
(第1期)2025年4月大阪公立大学開学予定

**C7 難波宮跡公園の整備**  
(短期計画)~2024年 (長期計画)2025~2050年

**A15 ONE DOJIMA PROJECT(「フォーシーズンズ」ブランドホテル)**  
竣工：2024年6月末 マンション、ホテル客室

**A16 中之島未来医療国際拠点「中之島 Multi-links」**  
完成：2024年1月  
日本生命、京阪ホールディングス、関電不動産開発

**A17 日本生命淀屋橋ビル建替計画**  
竣工：2022年10月予定

**A18 淀屋橋駅東地区再開発** 竣工：2025年予定

**A19 淀屋橋駅西地区再開発** 竣工：2025年予定

**A23 大阪IRの誘致** 開業：2029年秋~冬予定  
MGM リゾーツ・インターナショナルとオリックスを中核とす

**A24 ICC(泉佐野シティセンター)MICE コンプレックスプロジェクト** 完成：2024年予定 Setia Osaka 特定

**B4 JR・南海電鉄 鉄道新線「なにわ筋線」の事業決定**  
開業：(北梅田駅(仮称)~新大阪駅)2023年 2031年全線開業

**B5 阪急2路線の新線計画**  
開業時期未定 阪急十三駅~新大阪駅、阪急十三駅~JR大阪(地下)駅

**B6 淀川大堰へ開門の整備**  
完成：万博開催までを目指す 国土交通省/近畿地方整備局

**B7 高速道路「淀川左岸線」2期**  
完成：2026年度末 大阪市/阪神高速道路

**B8 大阪モノレール延伸の事業決定**  
開業：2029年 大阪府/大阪モノレール(株) 門真市から瓜生堂駅(仮称)

**B9 京阪中之島線の延伸計画**  
2030年以降(IR開業前提)

**B10 JR桜島線(ゆめ咲線) 2030年頃(IR開業前提)**

**B11 天保山客船ターミナル整備等PFI事業**  
契約期間：2020年3月27日~2052年3月31日  
天保山ターミナルサービス(株)

**B12 大阪メトロ中央線の延伸計画** 開業：2024年予定

**A20 法円坂北特定街区**  
開業：(中央敷地)2025年春予定 他は未定 NTT西日本本社ビル跡地

**A22 センタラグランドホテル** 開業：2023年半ば  
センタラ・ホテル&リゾート、大成建設、関電不動産開発

**A21 新なんばタワープロジェクト** 竣工：2023年7月下旬予定

※  
□ インフラ整備等  
□ 開発事業  
□ その他の事業  
 (※2025年までに完成見込)