

尼崎市都市計画マスタープラン及び立地適正化計画
(第 4 回 都市計画分科会資料)

令和 5 年 (2023 年) 3 月

尼 崎 市

目次

はじめに	1
1 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画について	1
2 改定にあたって	2
3 都市計画に係る本市の特徴等	4
第1章 まちづくりの基本方針	7
1 まちづくりの方向性	8
2 めざすまちの姿	9
3 都市構造	10
第2章 分野別・地域別のまちづくり	13
1 まちづくりの進め方	14
2 分野別のまちづくり	15
2-1 土地利用の方針	16
2-2 都市交通の方針	20
2-3 市街地整備の方針	23
2-4 都市環境の方針	26
2-5 都市景観の方針	30
2-6 都市防災の方針	33
3 地域別のまちづくり	36
3-1 阪急沿線地域のまちづくり	37
3-2 JR沿線地域のまちづくり	38
3-3 阪神沿線地域のまちづくり	39
3-4 臨海地域のまちづくり	40
第3章 誘導区域及び誘導施設	41
1 区域設定の考え方	42
2 居住誘導区域	43
3 都市機能誘導区域と誘導施設	46
4 誘導施策	53
4-1 居住誘導のための施策	53
4-2 都市機能誘導のための施策	53
4-3 にぎわい創出のための施策	53
4-4 公的不動産の活用	53
5 具体的な事業	56

はじめに

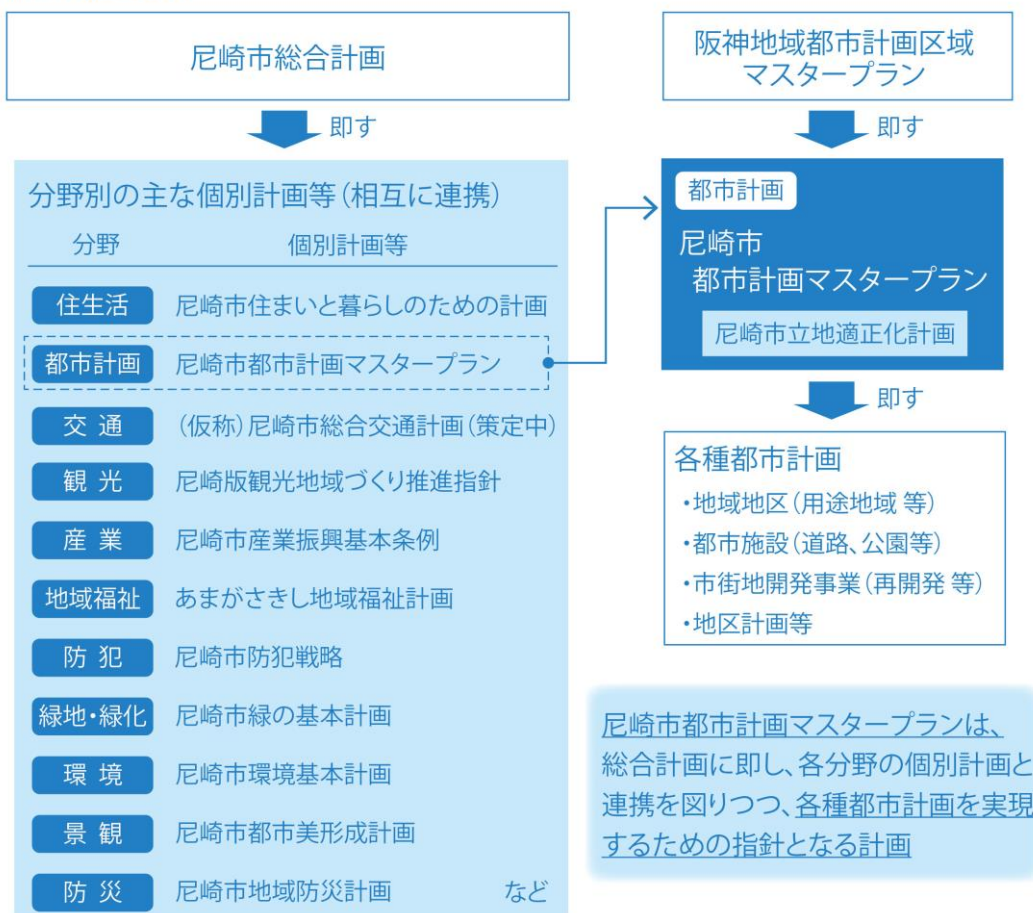
1 都市計画マスタープラン及び立地適正化計画について

(1) 計画の位置付けと役割

今後の都市計画を考える上で、時代の変化を見極め、的確に対応するため、地域特性や上位計画で示す方向性等を踏まえ、今後のまちづくりを進めるための指針です。この計画を定め、協働によるまちづくりを進めるため、将来のめざすまちの姿を市民等と共有します。

変更

計画の位置付け



(2) 対象区域

本市は、行政区域の全域が都市計画区域となっているため、全市域を計画の対象区域とします。

(3) 計画期間

おおむね 20 年後の令和 25 年 (2043 年) の都市の姿を展望しつつ、令和 6 年 (2024 年) から令和 15 年 (2033 年) までの 10 年間とします。

2 改定にあたって

第3次となる都市計画マスタープランは、今まで市が取り組んできたまちづくりの経緯、社会情勢等の変化等を踏まえ、立地適正化計画と一体の計画として策定します。

■ 都市計画マスタープラン等の策定経緯

● 第1次都市計画マスタープラン [つくる]

市町村の都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）は、平成4年（1992年）の都市計画法の一部改正を受けて、それぞれの都市の特色を生かし、市民の意向を反映しながら、良好な都市空間の形成を図ることを目的に各自治体で策定されるようになりました。

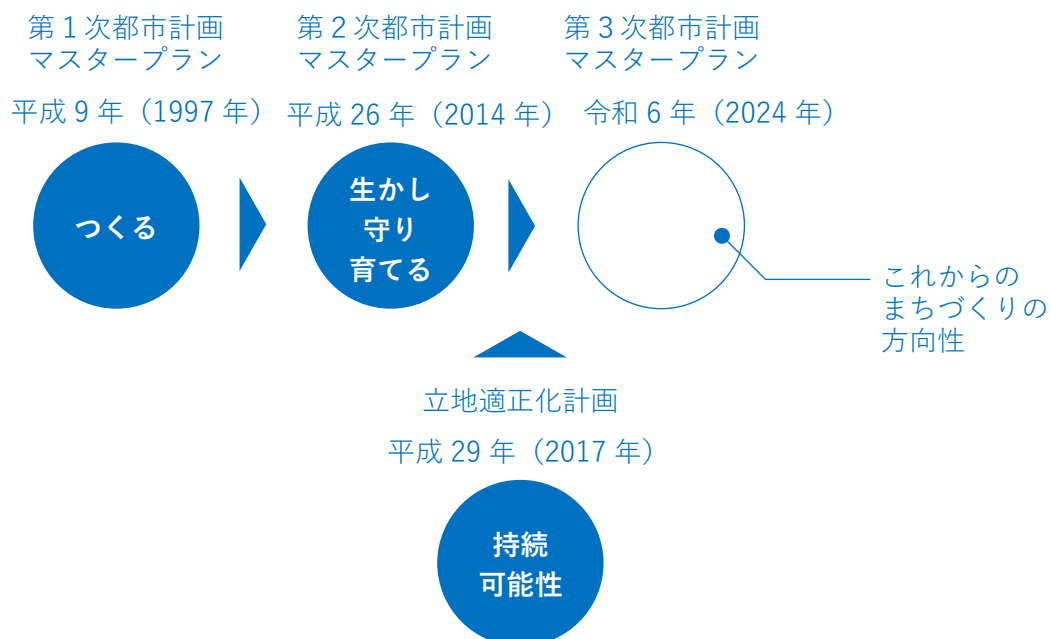
本市においても、平成5年（1993年）から検討を進め、平成9年（1997年）に初めての都市計画マスタープランを策定しました。この計画は、阪神・淡路大震災〔平成7年（1995年）〕で傷んだまちを修復していくために、都市計画事業をはじめとする多くのハード整備事業を推進すべきものとして位置付けており、“つくる”ということに力点を置いた計画となりました。

● 第2次都市計画マスタープラン [生かし（※）、守り、育てる]

平成26年（2014年）に改定された現行計画は、最初の都市計画マスタープランを策定してから10数年が経過する中で、本格的な人口減少・少子高齢化社会の到来、地球環境問題の高まり、地方分権の進展や市民参加の拡大など、本市を取り巻く状況は刻々と変化しており、“つくる”ことよりも“生かし、守り、育てる”ということに力点を置きました。

また、平成26年（2014年）の都市再生特別措置法の一部改正を受け、生活に必要な都市機能や居住機能の配置を示し、施設の更新及び既存ストックを活用するとともに、人口減少、高齢化への対応という視点を含め持続可能なまちづくりを推進するため、平成29年（2017年）に尼崎市都市計画マスタープランの一部として尼崎市立地適正化計画を策定しました。

（※）本計画では、常用漢字表の音訓を使用し、「活かす」ではなく「生かす」としています。



■ 社会情勢の変化と時代の潮流

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">・人口減少社会の進行・多様化するコミュニティの形態と地域におけるつながりの希薄化・脱炭素社会の実現に向けた機運の高まり・デジタル化の進展 | <ul style="list-style-type: none">・産業構造・労働環境の変化・災害対策など安全・安心への意識の高まり・新型コロナウイルス感染症がもたらした新たな日常 |
|---|---|

■ 主な法改正等

- **都市再生特別措置法等の改正 [H26 (2014)、H30 (2018)、R2 (2020)]**
 - ・コンパクトなまちづくりの推進（立地適正化計画制度の創設）、都市のスポンジ化対策、安全で魅力的なまちづくりの推進（防災指針の作成、ウォークアブルなまちづくり）
- **地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正 [H26 (2014)、R2 (2020)]**
 - ・公共交通ネットワークの再構築の推進
- **都市農業振興基本法の制定 [H27 (2015)]、都市緑地法等の改正 [H29 (2017)]**
 - ・都市における農地の必要性、民間による公園の整備等（Park-PFI の創設）
- **気候変動適応法の制定 [H30 (2018)]、地球温暖化対策の推進に関する法律の改正 [R3 (2021)]**
 - ・温室効果ガスの排出削減対策、2050年までの脱炭素社会の実現

■ 上位計画、関連計画等の改定状況

- **第6次尼崎市総合計画 [R5 (2023) .3 策定]**

ありたいまち

ひと咲きまち咲きあまがさき

尼崎で、人々が、まちが、花を咲かせ、実を結び、種を残し、また次の花を咲かせていく。

「みなぎる。つながる。わたしたちのチカラ」
（シチズンシップ・シビックプライド）

「ほっとかない。だれも、なにも」（社会的包摂・多様性）

「きり拓く。ひと、しごと」（産業・活力）

「たかまる。便利で機嫌な暮らし」（利便性・都市機能）

「ひろげる。一歩先の選択肢」（持続可能性）

- **阪神地域都市計画区域マスタープラン [R3 (2021) .3 改定]**
 - ・安全・安心な都市空間の創出、地域主導による都市づくり、持続可能な都市構造の形成
- **その他本市の主な関連計画等**
 - ・尼崎市自転車のまちづくり推進計画 [R3 (2021) .3 改定]
 - ・尼崎市気候非常事態行動宣言 [R3 (2021) .6 表明]
 - ・尼崎市公共施設等総合管理計画 [R4 (2022) .6 改定]
 - ・（仮称）尼崎市総合交通計画 [R6 (2024) .3 策定予定]

3 都市計画に係る本市の特徴等

(1) 広域的に見た本市の立地の特徴

住環境ブランド軸としての特徴

阪神間の緑豊かでゆとりある質の高い住宅地の軸は、豊かな住文化が培われて継承されており、良好な住環境が形成されています。

都市間交流軸としての特徴

大阪市及び神戸市に近接し、鉄道、幹線道路等による広域交通機能の整備が図られ、阪神間各都市へはもとより、大阪国際空港、関西国際空港及び神戸空港の3つの空港のほか、新大阪駅などへのアクセスにも優れています。

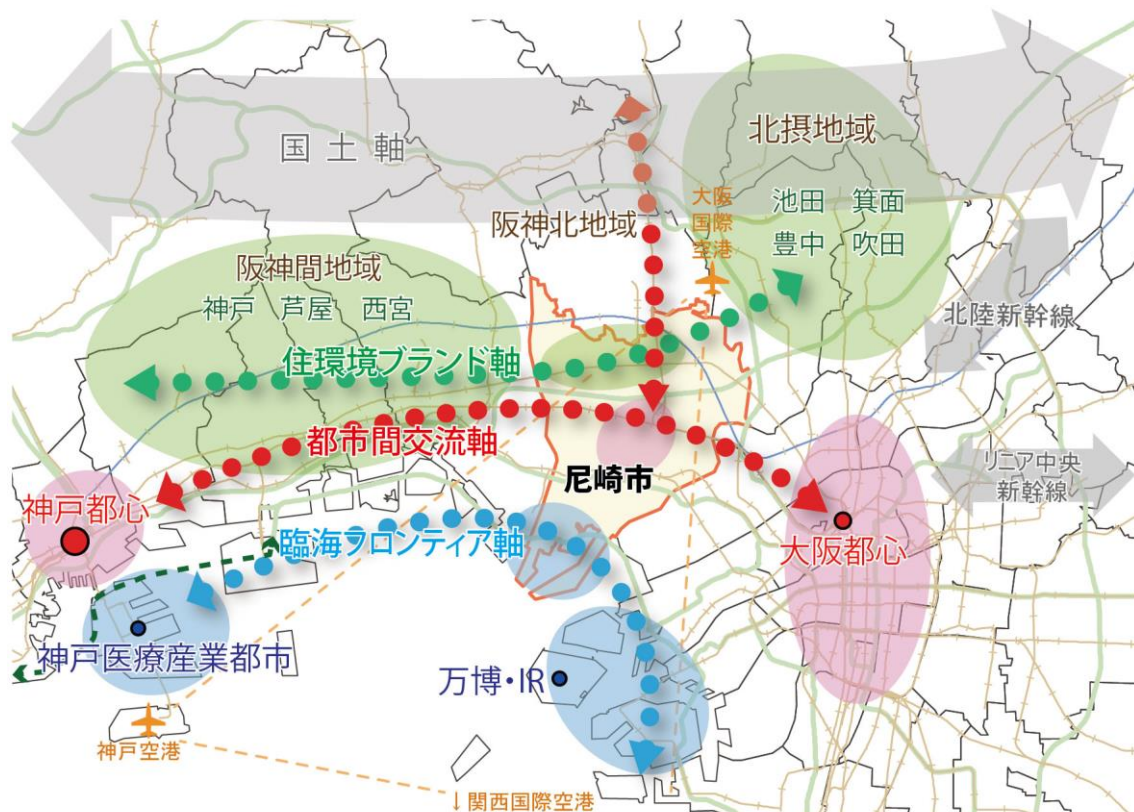
巨大な都心（大阪及び神戸）を結ぶ交通の軸は、人・モノ・情報が集まり、多様な都市機能を有しており、都市間交流を生み出します。

臨海フロンティア軸としての特徴

尼崎西宮芦屋港は港湾法上の重要港湾として位置付けられ、大阪湾ベイエリアにおける重要な物流拠点の一翼を担う港湾施設として整備が進んでいます。

大阪湾臨海部は、阪神工業地帯の中核を担ってきましたが、産業構造の転換に伴い、神戸医療産業都市、大阪・関西万博会場、新産業の誘致や脱炭素インフラなど、新たな時代に向けた先進的なまちづくりを展開する軸が形成されつつあります。

図 - 広域的に見た尼崎市の立地特徴



(2) 本市の強みと弱み

本市は、平坦な地形で市街地がコンパクトにまとまっており、住宅地のほか、商店街がある地域、工場がある地域、農地がある地域、歴史的な建物が残る地域が点在するなど、様々な特色を備えた地域が共存し、鉄道沿線ごとに特色のある市街地が形成されています。

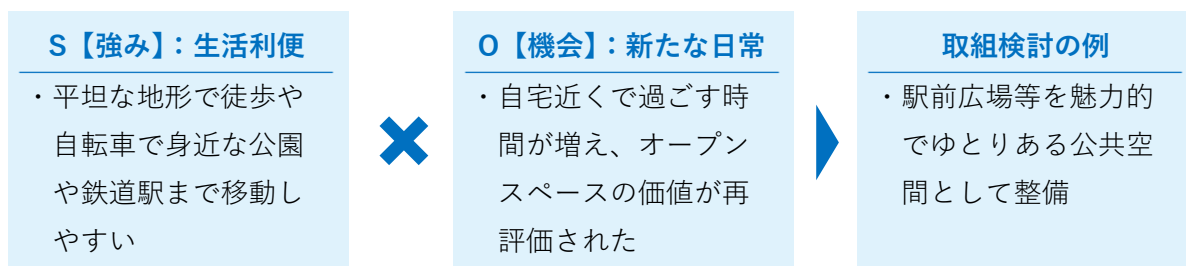
住宅地には小規模な生活利便施設が点在しており、日常生活において徒歩、自転車又は公共交通により容易に移動することができるのが強みです。

道路、上下水道、公園・緑地、公共建築物、公共交通等の社会インフラは、早い時期から整備し、高い水準にありますが、整備から時間が経過し、長寿命化又は更新の時期が迫っています。また、海拔ゼロメートルエリアが市域の約3分の1を占めていること、早い時期に建築された木造住宅が老朽化し、その耐震性も不足していること、狹隘道路や危険な空き家が多い地域があること等から災害に対する備えが必要です。

社会潮流の変化に伴う機会や想定される脅威に対して、本市の強みを生かし、弱みを克服する取組を進めていく必要があります。

S【強み】	W【弱み】
<ul style="list-style-type: none"> ■ 立地環境：大都市、国土軸に近接 ■ 交通利便：公共交通網（3鉄道+バス網） ■ 生活利便：地元商店街、下町感、平坦な地形 ■ コミュニティ：多様性、自治のまちづくり ■ 住宅地：暮らし方を選べる多様な住宅地 ■ 土地利用：土地利用がしやすい平坦な地形 ■ 産業集積：工業地の物流・研究拠点化 ■ 職住近接：優れた就労（雇用）環境 ■ 環境都市：緑地・運河、環境教育 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 臨海部の交通：交通渋滞・アクセス性 ■ スポンジ化進行：空地、空家の発生 ■ イメージ：住環境、マナー、治安 ■ 災害への脆弱性：水害リスク、密集市街地 ■ 土地利用の混在：商店、工場等跡地の住宅地化
O【機会】	T【脅威】
<ul style="list-style-type: none"> ■ 観光交流：大阪・関西万博、インバウンド ■ 拠点開発：うめきた、新大阪、三ノ宮 ■ 新たな賑わい：阪神タイガース2軍誘致 ■ 新たな日常：働き方と住まい方の変化 ■ 産業の転換：流通事業の拡大 ■ 脱炭素社会：都市交通、再生エネ ■ デジタル技術：デジタル化の進展、DXの加速 ■ SDGs：誰一人取り残されない社会 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 新型コロナ等の社会経済活動への影響 ■ 気候変動・環境問題への早急な対策 ■ 災害の激甚化：事前防災・減災の必要性 ■ 人口減少、少子高齢化の進展
<p>凡例 ■交通、都市機能 ■生活 ■産業 ■環境 ■防災 ■複合</p>	

【SWOT分析による取組検討の例】



(3) 主な開発動向

(新たな住宅地の整備)

- ・ 市内北部を中心に新たな住宅地を整備
〔市営住宅、学校等の公共施設再編に伴う跡地や大規模工場跡地の土地利用転換〕

(交通施設の整備)

- ・ 阪急武庫之荘駅
…北側ロータリーリニューアル
- ・ 阪急塚口駅 …駅前広場改良
- ・ JR 塚口駅 …東側ロータリーを整備
- ・ 都市計画道路の整備等の推進
- ・ 阪急神戸本線武庫川橋りょう上に新駅を設置
※ 尼崎市、兵庫県、西宮市及び阪急電鉄株式会社

(駅周辺のまちづくり)

- ・ 阪神尼崎駅周辺
…歴史文化資源の活用や観光・交流促進
〔尼崎城及び歴史博物館等の整備〕
- ・ JR 尼崎駅周辺
…土地利用誘導方針等を定め、都市機能の集積や高度利用を誘導
- ・ 阪神大物駅周辺
…公園・緑地再整備基本方針に基づき、小田南公園等の再整備を推進中
(脱炭素先行地域の指定)

(臨海部の開発)

- ・ 大規模多機能型物流施設等の整備・計画

図 - 市内内の都市整備・開発の状況等



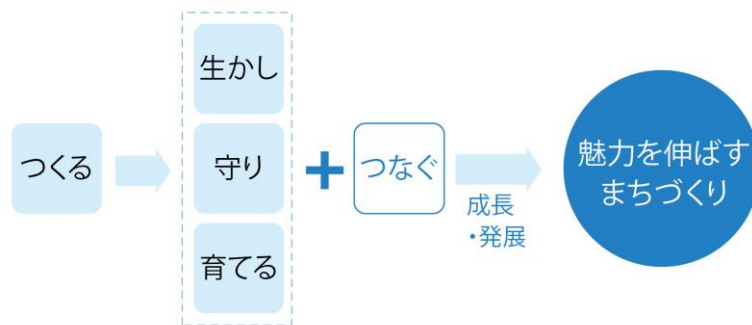
第1章 まちづくりの基本方針

1 まちづくりの方向性

尼崎のまちづくりは、「つくる」から「生かし、守り、育てる」まちづくりへと移行してきました。一方で、様々な社会情勢の変化に対応し、尼崎を100年後も続くまちにしていくためには、市民をはじめ多様な主体とともにまちの魅力を再発見し、更なるまちの魅力向上が欠かせません。

尼崎のまちの魅力を高めるためには、これまでの「生かし、守り、育てる」まちづくりで築いてきたまちを礎に、市民と市民を『つなぐ』ことや、市民と行政を『つなぐ』ことで、新たなまちづくりの活動を創出するなど、様々なところで『つなぐ』まちづくりを進めていく必要があります。

そのため、これからは、「生かし、守り、育てる」に加えて『つなぐ』まちづくりを進めることで、都市の成長と発展を促す「魅力を伸ばすまちづくり」を推進します。



■ つなぐイメージ

- ・人と人をつなぐ
- ・過去から未来へつなぐ
- ・住まいと仕事をつなぐ
- ・隣接市・周辺市と広域的につなぐ
- ・市民と行政（庁内組織）をつなぐ
- ・まちづくりの活動をつなぐ

2 めざすまちの姿

第6次尼崎市総合計画で示す「ありたいまち」の実現を目指し、都市計画の観点から、その実現を支える「めざすまちの姿」を設定します。

(1) 利便性が高く快適に、“暮らせる”まち

医療、福祉、商業等の必要な都市機能が集積された鉄道駅周辺地域等と、日常利用される商業施設や地域の拠点となる公共施設等が配置された徒歩・自転車圏内のエリアとの間を公共交通等でつなげ、移動性を確保することで、誰もが出掛けやすく、快適に暮らせるまちを目指します。

(2) 都市の活力があふれる、“稼げる”まち

“稼げる”まち

市内事業者等の力を引き出し、民間投資を呼び込むことにより、都市の活力を生み出すとともに、本市が有する優れた交通ネットワークと人・モノ・情報が集まる環境の強みを生かし、多様な産業が集積する、稼げるまちを目指します。

(3) 多様な主体がまちに関わる、“誇れる”まち

市民が“誇れる”まち

快適な生活の基盤となる良好な環境の確保を前提に、駅前広場、公園、緑地、河川水辺等の地域資源の魅力を高めていくとともに、市民・事業者等が適切にこれらを利用して様々な活動に取り組み、その取組を通して、子どもからお年寄りまで尼崎で暮らす誰もが（まちに関わり）、誇れるまちを目指します。

(4) 地域の魅力が光る、“住みたい・訪れたい”まち

“住んでみたい・訪れてみたい”まち

鉄道沿線ごとに特色のあるそれぞれのまちの魅力と価値を向上させ、それを発信することにより、市外から見た尼崎のまちのイメージを変え、市外の住民にも尼崎に興味や親しみを持ってもらい、尼崎に住みたい、訪れたいと感じてもらえるまちを目指します。

(5) 災害を“みんなで乗り切る”まち





災害に“不安を覚えない”まち

市域は、海拔ゼロメートルエリアがその約3分の1を占め、地震時の危険性が高い密集市街地を有するなど災害リスクを抱えているため、大規模災害への適切な対策を講じ、また一人ひとりが防災意識を高めることで、災害をみんなで乗り切るまちを目指します。




3 都市構造

日常生活に必要な施設がバランスよく配置された“歩いて暮らせるゾーン”と本市の職住近接を支える“産業ゾーン”等を基本に、鉄道駅周辺の“拠点”を“都市の骨格”が形成するネットワークでつなく、コンパクトで持続可能なまちを目指します。





(1) ゾーン

 歩いて暮らせるゾーン	主に住宅地で構成される区域を位置づけ、日常生活に必要な施設がバランスよく配置された、誰もが歩いて暮らせるゾーンの形成を図ります。
 緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーン	低層の住宅地や農地で構成される区域を位置づけ、緑豊かでゆとりと潤いを感じられる、緑ある空間に囲まれて暮らせるゾーンの形成を図ります。
 都市型産業ゾーン	住宅地と工業地等の産業で構成される区域を位置づけ、今ある産業を保全しつつ良好な暮らしが可能となる、都市型の産業ゾーンの形成を図ります。
 産業集積ゾーン	臨海部の工業地で構成される区域を位置づけ、大規模工場や次世代型の高付加価値の産業、流通施設等が立地する産業集積拠点となるゾーンの形成を図ります。

(2) 拠点

 広域拠点	隣接市からの利用も見込まれる広域的な商業・業務施設などの高次都市機能の集積や都市型居住機能により、本市の魅力を高め、にぎわいを創出することができる広域的な拠点の形成を図ります。
 地域拠点	生活利便性の確保を第一とする都市機能の集積により、それぞれの地域の魅力を生かした地域的な拠点の形成を図ります。
 生活拠点	交通利便性の確保を第一とする交通機能の連携により、生活の拠点の形成を図ります。

(3) 都市の骨格

 広域連携軸：幹線道路	国道、県道、高速道路等の幹線道路及び公共交通(鉄道)を位置付け、これらの機能強化により、都市間交流を生み出すなど、広域的に連携した軸の形成を図ります。
 広域連携軸 ：基幹的な公共交通軸	
 地域連携軸 ：基幹的な公共交通軸	拠点間を結ぶ公共交通(路線バス)を位置付け、市民の生活利便性を確保するとともに、地域の連携や交流を深められる公共交通のネットワークの形成を図ります。
 水と緑のネットワーク	武庫川や猪名川などの河川や運河、街路樹などの道路の緑を位置づけ、自然環境の保全と創出により、水と緑を身近に感じられる水と緑のネットワークの形成を図ります。

(4) その他の拠点



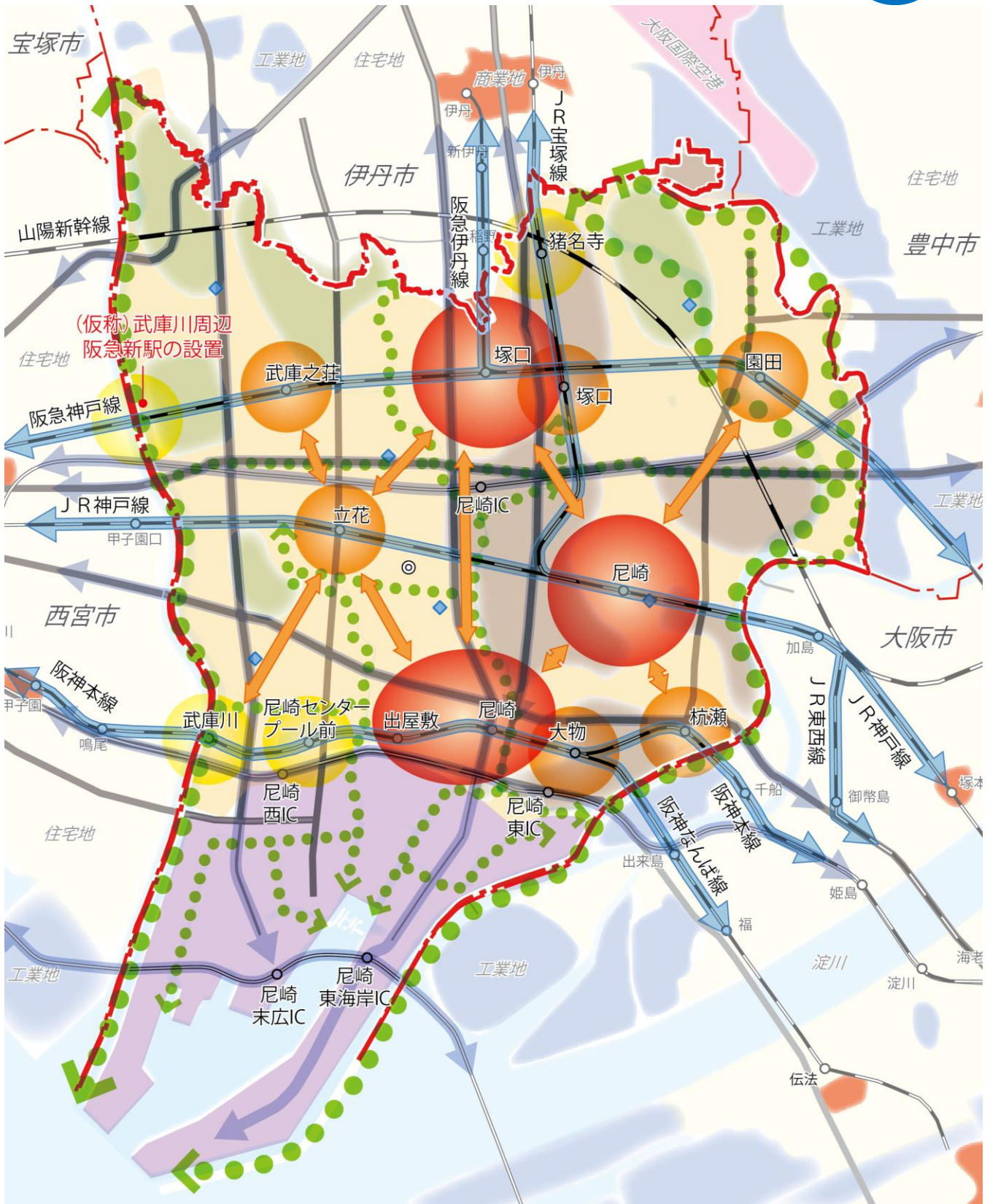
 市役所	様々な行政サービスを提供することで、日常における市民の暮らしを支えるとともに、災害が発生した際は、速やかに市民の生命と財産を守る防災・減災対応、復旧・復興支援の役割を果たします。
 地域におけるまちづくりの拠点	地域におけるまちづくりの拠点として地域振興センターを位置付けています。

図 - 都市構造図

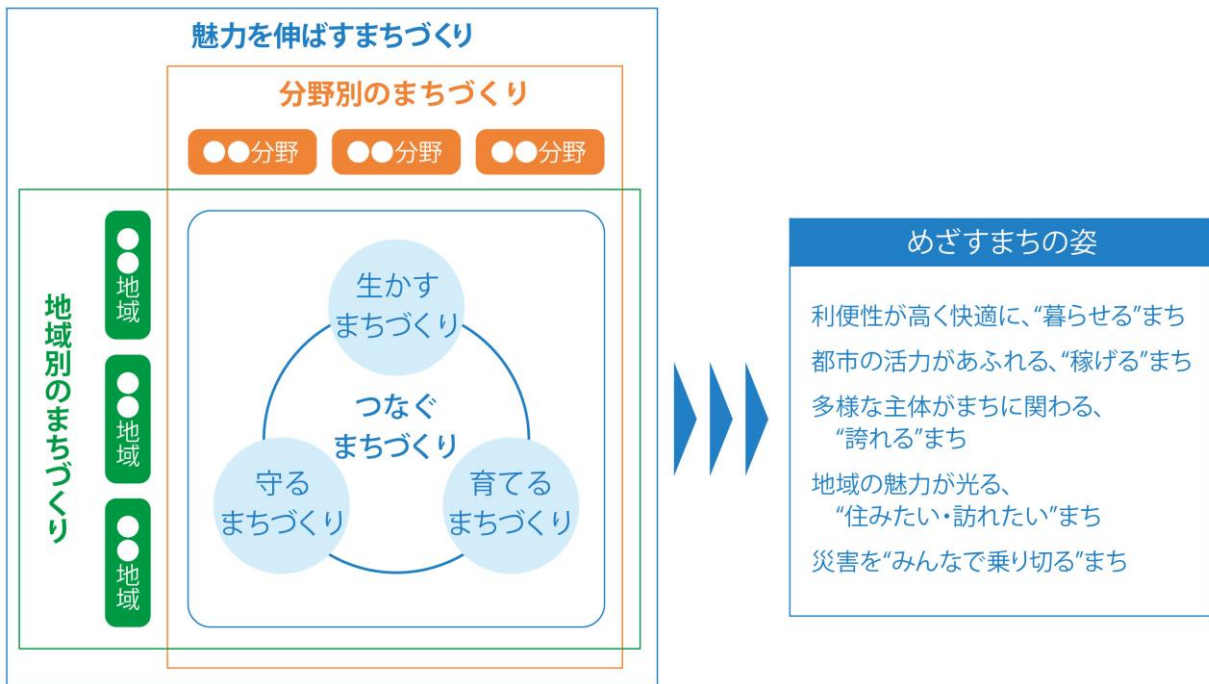


第2章 分野別・地域別のまちづくり

1 まちづくりの進め方

めざすまちの姿の実現に向けて、魅力を伸ばすまちづくりを推進するため、都市を構成する道路、公園といった都市基盤や建築物、それらを整備していく際の環境、防災、景観といった観点について、分野それぞれに取組（分野別のまちづくり）を進めるとともに、それらの分野別の考え方を踏まえながら、鉄道沿線ごとや臨海部といった本市の地域ごとの特性を踏まえた地域別のまちづくりを進める必要があります。

図 - 「分野別・地域別のまちづくり」と「まちづくりの方向性・めざすまちの姿」の関係性

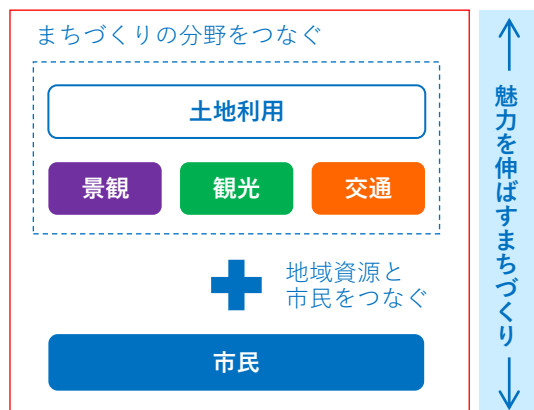


(参考) これからのまちづくりのイメージ

● 広域拠点におけるまちづくり

阪急塚口駅周辺や JR 尼崎駅周辺、阪神尼崎から出屋敷駅周辺の広域拠点は、広域的な商業・業務などの都市機能が集積するエリアであり、更なるにぎわい創出に向けて、まちの顔としてふさわしい景観の整備、観光資源の活用、拠点駅としての交通利便性を生かしたウォーカブルな空間づくり、市民等による公共空間の活用など、様々なまちづくりをつないでいくことで、魅力を伸ばすまちづくりに取り組みます。

広域拠点におけるまちづくり



まちの魅力向上
更なるにぎわいの創出

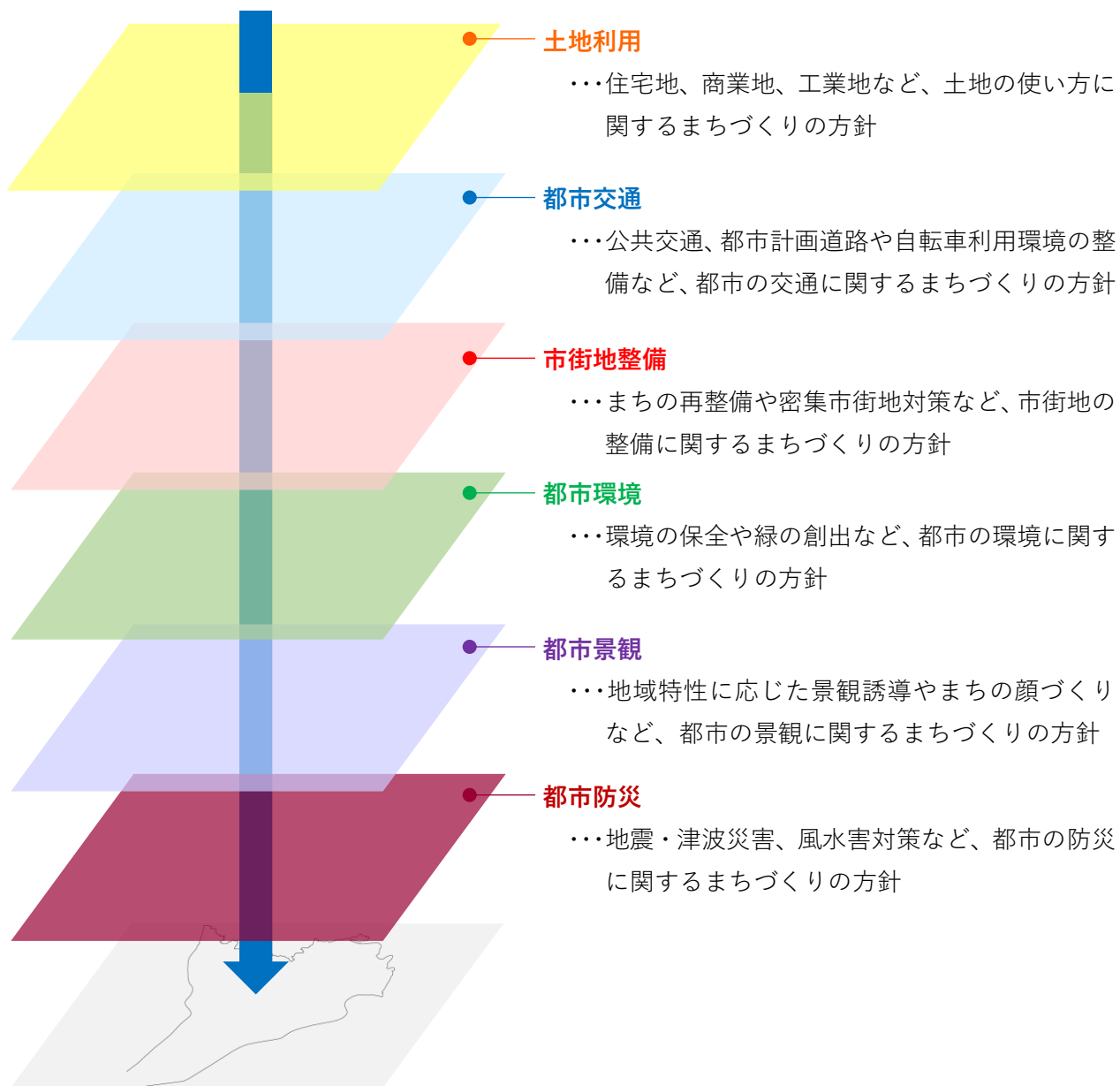
めざすまちの姿

都市の活力があふれる、“稼げる”まち
多様な主体がまちに関わる、“誇れる”まち
地域の魅力が光る、“住みたい・訪れたい”まち

2 分野別のまちづくり

めざすまちの姿の実現に向けて、「土地利用」「都市交通」「市街地整備」「都市環境」「都市景観」「都市防災」という6つの分野のまちづくりの方針を定め重層的に推進します。

■ まちづくりを構成する6分野



2-1 土地利用の方針

【基本的な考え方】

主に鉄道駅周辺に医療、福祉、商業等の必要な都市機能が充実し、市内に住む人、市内で働く人及び市内を訪れる人にとって快適で居心地が良く、にぎわいと活力にあふれた都市空間の形成を目指して、鉄道沿線ごとのまちの特性を生かしながら、きめ細かな土地利用を誘導します。

また、公共建築物等は、その地域の住民だけでなく、市内に住む人、市内で働く人及び市内を訪れる人がつながり、にぎわいを生む交流の場であることから、その活用を促進します。

(1) 住宅地

主にファミリー世帯の定住・転入につながる良好な住環境を保全し、又は創出し、住み続けたい、住んでみたいと思われる魅力的な住宅地を目指します。

また、一定規模以上の住宅地開発においては、エリア別の魅力及び課題を把握する中で、先駆的な技術又はシステムを有するなど、本市のイメージをリードする住宅又は住宅地供給が行われるよう、誘導します。

住宅地

- ・都市機能の近接性又は公共交通の利便性を生かした、歩いて暮らせる住宅地のほか、公園緑地、農地等と調和のとれたゆとりある住宅地を形成するなど、地域の特性を生かしたまちなみの形成を図ります。

専用住宅地

- ・周辺の住環境に配慮しながら、地域の拠点となる公共建築物を適切に配置するとともに、地域に必要な生活利便施設を適切に誘導します。

(2) 商業・業務地

本市の拠点となる鉄道駅周辺を中心に、交通結節機能を生かし、商業・業務機能の集積を図るなど、地域の特性に応じた利便性の高いにぎわいのある商業・業務地を目指します。

広域型商業地

- ・阪神尼崎駅等の鉄道駅周辺については、更なるにぎわいと活力を生み出すまちづくりを進めるため、その利便性を生かして、市外からの来街者を意識した地域の周遊につながる観光地域づくりを進めます。
- ・交流の場としてふさわしい土地利用を促進するために、生活利便施設、業務施設、宿泊施設、広域的に利用される公的施設等の都市機能及び都市型住宅等の多様な機能について、その集積及び高度利用を促進します。
- ・阪神出屋敷駅周辺等、空き店舗の増加又は住宅地化の進行が見られる地域については、必要に応じ都市計画の変更等を検討します。

近隣型商業地

- ・交流の場又は地域の生活拠点としてふさわしい土地利用を促進し、商店等を中心とした地域に密着したまちづくりを進めるために、商業施設、子育て施設等の生活利便施設の立地を誘導するなどの必要な施策を検討します。

追加

住商
複合地

- ・主要幹線道路沿道並びに鉄道駅から離れた商店街及び市場については、地域と調和したまちづくりを進めるため、周辺の住環境に配慮しながら、生活利便施設の立地を誘導するなどの必要な施策を検討します。
- ・商業施設の活力が低下し、かつ、建替え等の更新が進んでいない地域については、周辺の住環境への影響を考慮しながら、改善に向けての方針の策定について検討します。

(3) 工業地

産業活力の維持又は向上のために、優れた交通ネットワーク等の本市の特性を生かしながら、多様な産業が集積する工業地を目指します。

内陸部
工業地

工業
保全
地

- ・大規模な工場が立地する地域その他工業系土地利用の比率が高い地域は、操業環境の保全を基本としつつ、研究開発施設等の都市型産業への転換を可能とする土地利用を誘導します。
- ・鉄道駅周辺又は幹線道路沿道において大規模な土地利用転換が見込まれる場合は、周辺環境に配慮し共存できるよう誘導します。

住工
複合
地

- ・工場等の操業環境を保全し、事業継続を推進します。一方で、準工業地域又は工業地域内にある住工複合地は、既存の工場等の操業に支障が生じないよう配慮しながら、建築物の高さを制限する等きめ細やかな対応を行い、住環境の向上も図ります。
- ・住宅地への土地利用転換が進んでいる地域については、既存の工場等の操業状況を踏まえながら、必要に応じ都市計画の変更等を検討します。

臨海
工業地

- ・現在の良好な操業環境を保全しつつ、阪神工業地帯を代表する産業集積拠点にふさわしいまちづくりを進めるため、基幹産業の強化及び新産業の立地を促進し、港湾、道路等のインフラ機能の強化を図ります。
- ・産業集積拠点として更なる魅力を創出するため、操業環境に配慮しながら、必要に応じ複合的な機能の導入を促進します。

追加

変更

(4) 公園、緑地、農地等

公園、緑地、農地等の緑空間は、環境保全及び防災・減災のほか、健康増進、子育て支援等、様々な機能又は効果があり、また脱炭素社会の実現、少子・高齢化等の社会課題の解決にも寄与することから、良好な都市環境並びに住みやすさ及び働きやすさを構成する要素として保全し、又は創出します。

グリーン
インフラ

- ・市民の安全で快適な暮らし及び事業者の良好な事業環境を支え、また、自然が有する防災・減災機能及び生物多様性を守るための緑の空間を保全し、又は創出するとともに、多様化するニーズに対応しながら、緑の質をさらに高める取組を進めます。

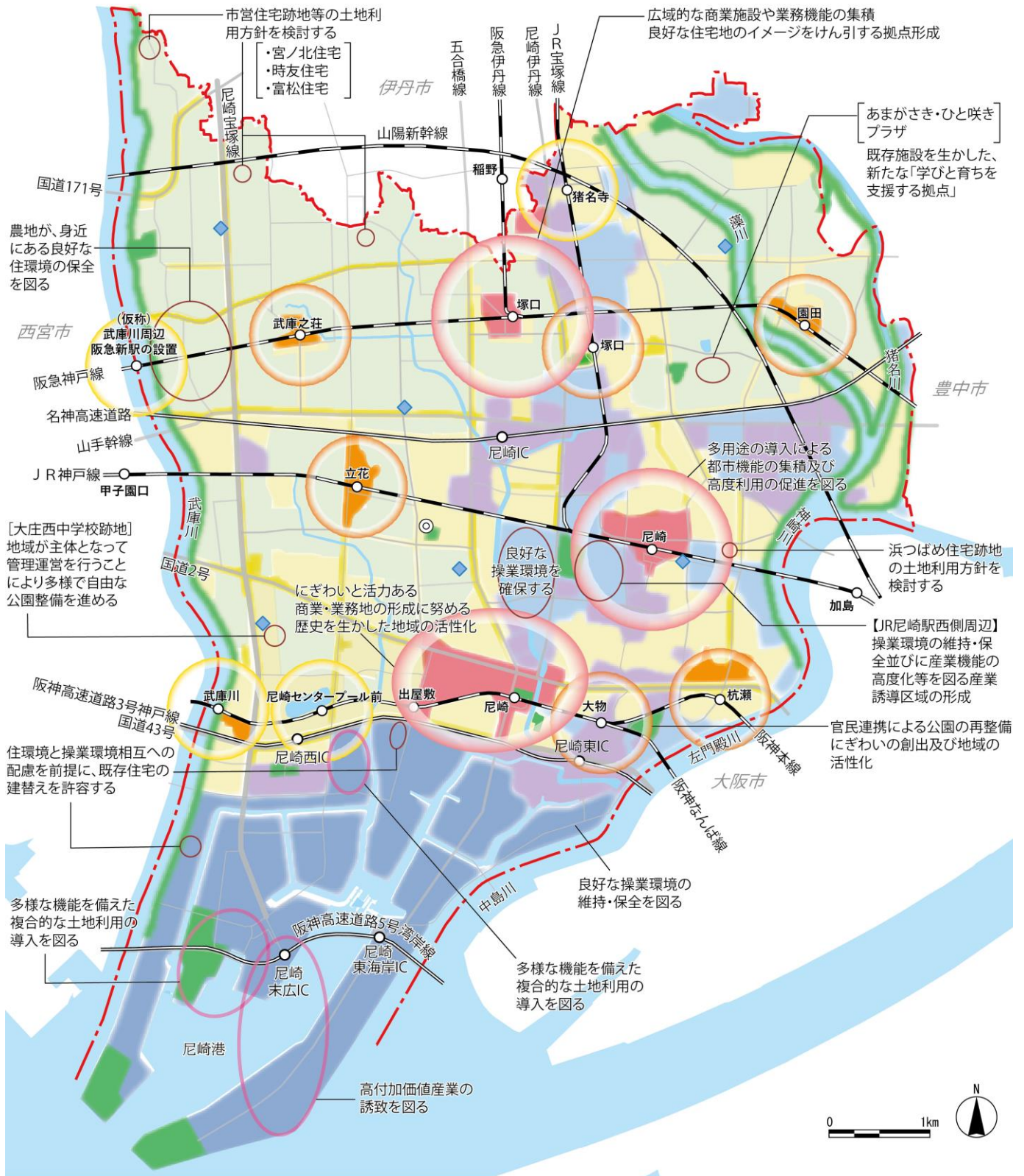
地域資源

- ・公園等の貴重な地域資源については、人と人との交流並びに生活の質及び地域の活力の向上を図るため、その積極的な活用を促進するとともに、地域において必要とされるものを追求します。

【活用が想定される主な制度、施策等】

制度又は施策	活用イメージ
地区計画、建築協定等の地区まちづくりルールの策定	地域の特性を生かしたまちづくりを推進するために、地区独自のルールを定める場合に活用する。 地区計画及び建築協定では、建築ルールを定めることができる。地区まちづくりルールは、法令等に基づくもののほか、地区の自主的なまちづくりルールも含む。
高度地区の変更	建築物の高さの最高限度を定めることにより、日照及び通風を確保し快適な住環境を保全する場合に活用する。また、最低限度を定めることにより土地の高度利用を図る場合に活用する。
高度利用地区の変更	建築物の敷地等の統合を促進し、小規模建築物の建築を抑制するとともに、建築物の敷地内に有効な空地を確保することにより、用途地域内の土地の高度利用と都市機能の更新を図る場合に活用する。
特別用途地区の変更	用途地域よりもよりきめ細やかに地域の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等を実現するために、用途制限の強化又は緩和を行う場合に活用する。
建築基準法第 48 条ただし書の許可	政策課題の実現又は地域の特性にふさわしい土地利用の誘導に当たって、用途地域の変更をはじめとした都市計画による対応が適当でない認められる場合に適用を検討する。
住宅の最低敷地面積基準の見直し	新築住宅の供給等の動向を把握し、分析した上で、地域の特性に応じた、より安全で快適なゆとりある住環境の形成に向けて、必要と認められる場合に最低敷地面積の基準の見直しを検討する。
(仮) 住宅地開発ガイドラインの策定	良好な住環境を保全し、又は創出するため、住宅地開発における、住宅、道路、公園、緑地等の誘導基準としてガイドラインを策定する。
(仮) 物流施設建設ガイドラインの策定	建築物へのスムーズな貨物の搬入及びその屋内移動、周辺の交通及び環境に与える影響の抑制、まちづくりとの調和等について物流施設の設計及び運用のガイドラインが必要な場合等に策定する。
開発基準（緑化率等）の見直し	都市における緑化をより一層推進するために必要と認められる場合等に基準の見直しの検討を行う。
主に大規模な都市計画公園における用途地域の見直し	地域の利便性の向上又はにぎわいの創出を目的に都市計画公園の利活用のために行おうとする、都市公園法上建築可能とされる公園施設（店舗等の便益施設等）の建築について、用途地域による用途規制に反してしまう場合に、その用途地域の見直しの検討を行う。

土地利用方針図



土地利用		拠点	その他
住宅地(専用住宅地)	内陸部工業地(工業保全地)	広域拠点	市役所
住宅地	内陸部工業地(住工複合地)	地域拠点	地域における まちづくりの拠点
広域型商業地	臨海工業地	生活拠点	市域界
近隣型商業地	公園・緑地など		
住商複合地			

2-2 都市交通の方針

【基本的な考え方】

誰もが安全で快適に移動できる交通ネットワークの維持又は向上を図るとともに、歩行者及び自転車^①が安全に安心して利用できる道路空間、ウォークラブルな駅前空間等の整備を進め、健康で環境にやさしいまちを目指します。

追加

(1) 公共交通

ネットワーク

- ・鉄道及びバスについては、利便性の高いネットワークを構築し、公共交通としての機能を維持するとともに、利用促進を図ります。
- ・市民生活及び社会経済活動を支えていくため、公共交通を中心とした総合的な地域交通政策に取り組みます。

新駅

- ・阪急神戸本線武庫川橋りょう部上への新駅の設置により、周辺地域の交通利便性の向上を図ります。

新交通

- ・スマートシティの考え方等を踏まえ、新技術による「モビリティ・サービス(MaaS)時代」に対応した交通ネットワークのあり方について検討を進めます。

(2) 道路

計画的・効率的整備

- ・都市計画道路の整備に当たっては、意思形成過程の透明性の確保及び「選択と集中」により、計画的かつ効率的に事業を実施します。
- ・幹線道路と鉄道との立体交差、鉄道駅へのアクセス道路等の整備を進めます。

臨海部の交通対策

- ・臨海部における物流施設の増加等に伴う今後の交通状況の変化を注視しながら、道路ネットワークの強化を検討します。
- ・事業者による送迎バスの共同運行、駅前広場での駐車場の確保等、臨海部への交通利便性の向上のための施策の検討をします。

災害対策

- ・災害リスクを軽減するため、早期に、緊急輸送予定道路及び避難路を中心に、代替性及び耐震性を確保した道路網の整備を進めます。

橋りょうの長寿命化

- ・橋りょうについては、計画的な修繕又は更新を行うとともに、耐震性の向上に努めます。

狭あい道路の解消

- ・幅員の狭い道路については、防災性の向上、住環境の確保等のために、建築物の更新に合わせた道路空間の確保に伴い必要となる施策を検討します。

歩行者
・自転車
利用

- ・自転車の走行空間整備により「自転車のまちづくり」を推進します。
- ・コミュニティサイクルについては、ポートの維持及び拡大に努めながら、近隣自治体とも連携し、広域的な活用を図ります。
- ・幹線道路は、十分な歩道幅員が確保された歩道を整備することにより、歩車分離を図るよう努めます。
- ・歩道の段差解消等を図り、安全で快適な歩行者空間を整備します。

(3) 駅前広場

- ・既存の駅前広場については、適切に維持管理を行い、その更新に当たっては、市民及び鉄道事業者と連携を図りながら、滞留空間を有効に活用した、誰もが使いやすく、集い、憩うことができる、にぎわいと魅力があふれる駅前広場として整備するよう努めます。
- ・鉄道とバスの乗り継ぎ機能の充実等、交通結節機能の向上を図ります。

(4) 自動車駐車場

- ・阪神尼崎駅前駐車場については、適正に維持管理を図ります。
- ・商業系用途地域における一定規模以上の商業・業務の建築物の新築、増築等時における駐車場の整備を指導します。
- ・一定規模以上の共同住宅の建築時における、駐車場の確保を指導します。その駐車場の確保台数の基準については、交通需要の実態等を踏まえて見直しを検討します。

(5) 自転車駐車場

- ・老朽化が進んでいる自転車駐車場については、適切に維持管理又は更新を図ります。
- ・共同住宅及び近隣商業地域又は商業地域内における自転車等の駐車需要を生じさせる施設の新築、増築時等の自転車駐車場の整備を指導します。

都市交通方針図

変更



都市計画道路	交通施設	その他道路	拠点	その他
<ul style="list-style-type: none"> 整備済区間 事業中区間 [用地買収などを含む] 早期事業化を図る区間 未整備区間 [道路幅員・歩道が不足を含む] 000 今後計画を検討する区間 	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場 自転車駐車場 自動車駐車場 	<ul style="list-style-type: none"> 臨港道路[港湾施設] 未整備 自転車ネットワーク 	<ul style="list-style-type: none"> 広域拠点 地域拠点 生活拠点 	<ul style="list-style-type: none"> 市役所 地域におけるまちづくりの拠点 市域界

変更
追加

2-3 市街地整備の方針

【基本的な考え方】

地域にある貴重な資源を生かしながら、まちの更新を進めるとともに、土地利用の状況が大きく変化する可能性がある地域及び住環境又は防災面で課題がある地域については、周辺環境との調和及び地域の課題解決を図ることで、まちの魅力を高め、活力を生み出す市街地整備を進めます。

(1) 既成市街地の維持及び更新

既存 ストック	<ul style="list-style-type: none">・自然、歴史、文化、産業等の地域の資源を生かしたまちの更新に取り組みます。特に阪神尼崎駅周辺については、周遊・回遊性を高めたり、歴史的建造物、文化コンテンツ等の地域資源を生かした観光地域づくりに取り組みます。・既存の建築物が管理不全に陥ることがなく、適正に管理されるよう、その規模や用途に応じて、所有者又は管理組合に働き掛けます。・活用が可能な空き家については、所有者等に対してその性能が維持され、又は向上されるよう働き掛けるとともに、有効に活用できる資源として生かしながら、公民連携によるまちの活力再生に取り組みます。・老朽危険空家等については、所有者等に対して速やかに除却するよう求めるとともに、建替えの際には、周辺と調和した質の高い建築物への更新につなげることで、持続性のあるストック形成に取り組みます。
公共空間	<ul style="list-style-type: none">・駅前広場等の公共空間については、魅力の向上とにぎわい創出に向けて、多様な主体と連携し、エリアマネジメント等により有効活用を図ります。特に、鉄道駅周辺については、交通結節点である強みを最大限に発揮できるような環境改善を行うとともに、商業機能等の都市機能の維持又は充実を図ります。
密集 市街地	<ul style="list-style-type: none">・道路空間を確保するため、防災街区整備地区計画又は建築基準法の特例の活用により建築物の建替えを促進し、地区の防災性の向上を図ります。・狭小地又は無接道敷地における建築物の建替え等による土地利用の更新を促進するため、狭小地や無接道敷地とその隣地との一体利用を推進していくほか、街区単位でまとめて更新する方法を関係権利者とともに検討します。
地域主体 まちづくり	<ul style="list-style-type: none">・地区計画等の地区まちづくりルール of 立案を支援し、良好なまちなみの維持又は保全、防災性の向上等を促進します。・空き家等の解消と合わせた地域の防災性の向上のほか、高齢化が進むコミュニティの活性化及び既存ストックを生かした地域の魅力の向上を図ります。

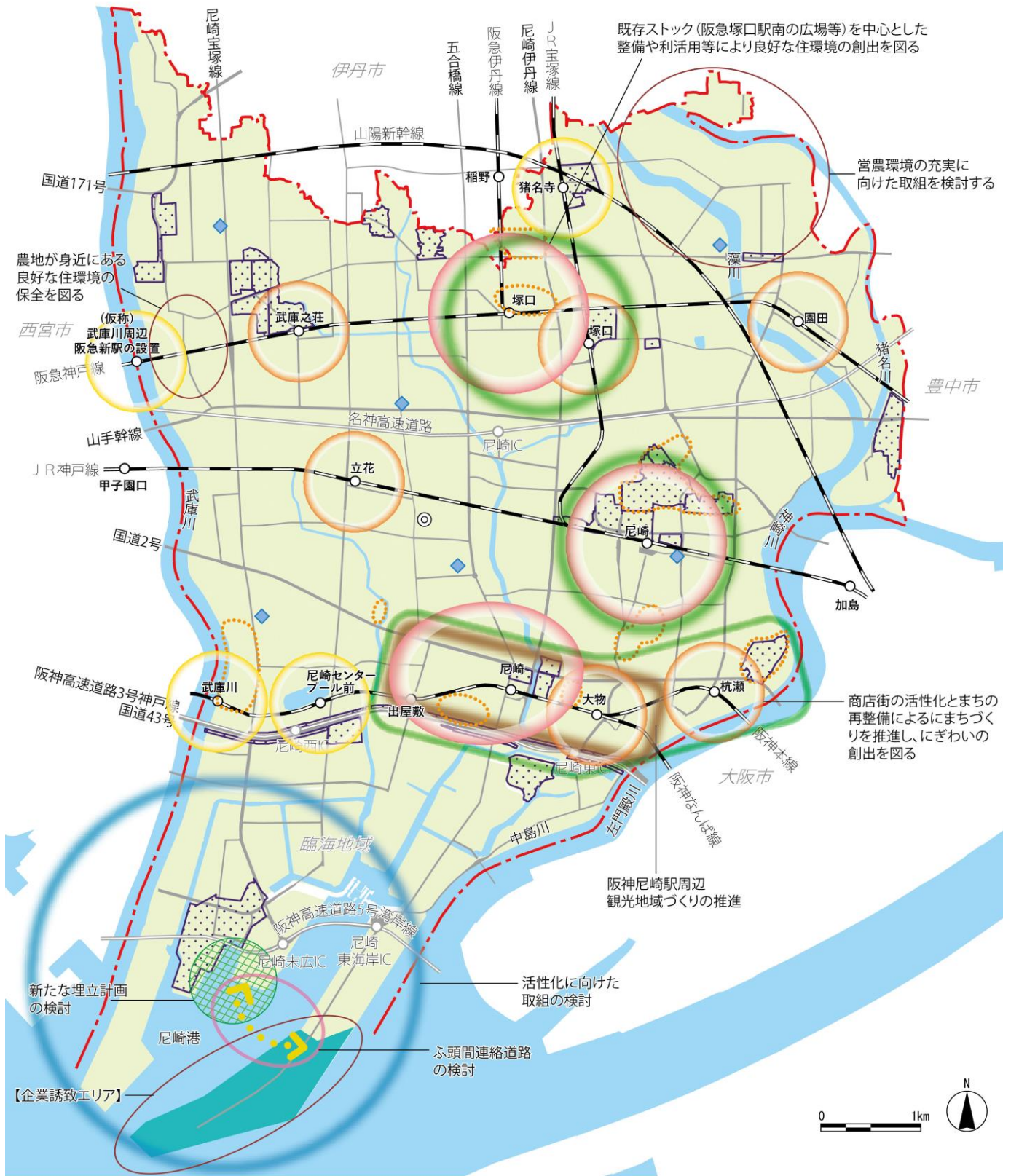
(2) 市街地の開発

大規模 土地利用 転換	<ul style="list-style-type: none">・ファミリー世帯の定住・転入につながるよう、まちのブランド力を向上させるために、地区計画、建築協定等の地区まちづくりルールを活用を推進し、良好で質の高い住宅地の創出に取り組みます。・一定規模以上の開発については、周辺環境との調和が図られ、良好な開発となるよう、まちづくりを誘導する基準の策定等について検討します。
新駅	<ul style="list-style-type: none">・阪急神戸本線の武庫川橋りょう部上に設置される新駅の周辺については、歩行者及び自転車が安全に通行できるアクセスの確保のほか、付近に武庫川の自然及び農地がある良好な住環境の保全等、周辺住民とともに地域に望ましいまちづくりについて検討を進めます。
ベイエリア	<ul style="list-style-type: none">・東海岸町沖（船出）地区は、港湾機能及び産業機能が調和し、並びに「環境創造のまち」をリードする市街地として、適切な土地利用の誘導を進めるとともに、東海岸町地区と末広地区の一体活用を図るためのふ頭間連絡道路の整備について検討を進めます。・港湾緑地等については、整備を推進し臨海部の環境及び景観の向上を図るとともに、様々な活動の場として活用することで地域の活性化につなげます。

(3) 営農環境の維持及び向上

- ・基盤整備が不十分で営農環境に課題を抱える地域については、農家とともに、営農環境の充実に向けた取組を検討します。
- ・まとまった農地がある地域は、農地の保全を基本としながら、農地が宅地化される場合は周辺の営農環境が悪化しないよう、共存できる手法を検討し、営農環境の保全を図ります。

市街地整備方針図



市街地整備			拠点	その他
更新に取り組む 既存市街地	防災性の向上を 検討する密集市街地	新たな埋立計画の 検討エリア	広域拠点	市役所
地区計画に基づき まちづくりに 取り組んでいる地区	東海岸町沖 (船出)地区	魅力の向上と にぎわいの創出を 図るエリア	地域拠点	地域における まちづくりの拠点
			生活拠点	市域界

2-4 都市環境の方針

【基本的な考え方】

地球、自然環境及び生活にも配慮した、持続可能な社会を実現するための循環型・脱炭素化のまちづくりを進めるとともに、河川、水路、運河、海岸等の豊かな水辺を生かした水と緑のネットワークの充実を図り、自然と調和し、快適で次世代につながる都市環境を目指します。

(1) 環境の保全、改善及び創造

消費するエネルギーの削減・脱炭素化等を通じた「脱炭素社会の形成」やプラスチックごみの削減等 3R によるごみ減量の推進を通じた「循環型社会の形成」を図る取組を推進し、社会経済活動全般が環境に配慮された、環境と経済の共生するまちを目指します。

脱炭素社会	<ul style="list-style-type: none">・省エネ・再エネ機器を導入した建築物の普及を推進します。・エネルギーの地産地消のシステム及び自立分散型エネルギーシステムの構築を推進します。・徒歩及び自転車、公共交通等の環境負荷の低い交通手段の利用の促進及び利用環境の整備を進めます。・経済活動及び日々の生活において排出される温室効果ガスの低減を目指し、持続可能な社会の実現に向けた取組を推進します。
循環型社会	<ul style="list-style-type: none">・既存施設の活用を図るとともに、食品ロス、プラスチック等のリデュースを最優先した「3R」の取組によりごみの減量化を推進し、循環型社会の形成を目指します。
自然共生社会	<ul style="list-style-type: none">・市民の安全で快適な暮らし及び事業者の良好な操業環境に配慮しながら、生物多様性の保全又は回復につながるような草地、樹林、水辺等の維持管理を図るとともに、生態系等に被害を及ぼすおそれがある外来種の防除や希少種の生息・生育場所に配慮します。
生活環境の保全	<ul style="list-style-type: none">・大気汚染及び水質汚濁の状況については、環境監視により確認していくほか、過去の公害から学んだことを生かし、予防的に環境問題に取り組みます。

(2) 緑の保全及び創出

本市は山や森等のまとまった緑がないため、引き続き、現存する自然林、農地、河川、運河等の貴重な緑を保全するとともに、公園整備、開発事業における緑化等において緑空間の創出に努め、緑の質をさらに高める取組を進めます。

都市緑化	<ul style="list-style-type: none">・公共建築物の敷地の緑化を図るとともに、住宅、事業所、工場等の敷地の緑化を促進し、緑豊かな空間の形成に努めます。特に車両又は人の通行量が多い駅前広場、幹線道路沿道、鉄道沿線等については、敷際景観に配慮した沿道緑化及びまちかど緑化を誘導します。・臨海地域は、森と水と人が共生する魅力と活力にあふれる環境創造のまちを目指します。
公園緑地	<ul style="list-style-type: none">・公園緑地については、子どもから高齢者まで、障害を抱える人等誰もが安全で快適に利用できるよう配慮した整備を推進します。・多様化又は高度化する利用者ニーズに即した公園緑地の機能分担を行い、使いやすい公園緑地の整備に取り組みます。
自然林 社寺林	<ul style="list-style-type: none">・自然林、社寺林等は、市街地に残された貴重な樹木又は樹林として適切に保全します。
都市農地	<ul style="list-style-type: none">・市民農園等の整備、活用、援農ボランティア制度や農地の新たな担い手による活用など多様な手法により都市に残された貴重な農地の保全を図ります。・生産緑地又は特定生産緑地制度、及び都市農地貸借制度の活用を推進し、都市農地の保全に努めます。
河川 水路 運河	<ul style="list-style-type: none">・貴重な自然が残る武庫川、猪名川、藻川等の河川、運河、海岸等については、自然環境の保全及び改善とともに、親水性の向上を図ります。・生態系に配慮した近自然工法を活用し、多彩で親水性の高い魅力的な水辺空間の創出に努めます。・水路の環境の保全及び改善を図るとともに、水路の必要性等を検討し、計画的な維持管理に努めます。

(3) 生活環境を支える都市施設

下水道	<ul style="list-style-type: none"> ・効率的な維持管理手法及びデジタル技術を活用し、最小限の投資で最大限の効果を発揮させる高度な施設管理を推進します。 ・川、海等の公共用水域において改善した水質を維持し、更なる水質向上による良質な水環境の形成を目指します。 ・高効率機器の導入による省エネルギー化及び下水道資源の有効利用による創エネルギー化を図り、環境負荷の低減に努めます。 ・施設の建替え及び老朽化が進む管路の更新について、新たに民間活力を取り入れた PPP/PFI 手法の導入を目指します。
ごみ処理	<ul style="list-style-type: none"> ・令和 13 年度の稼働を目標に新ごみ処理施設を集約整備します。
卸売市場	<ul style="list-style-type: none"> ・市場の経営力の強化及び運営の適正化等に取り組むとともに、消費者ニーズ、社会情勢等に応じた環境の変化に対応できる市場にするため、現敷地における適正規模への集約整備について検討を進めます。
火葬場	<ul style="list-style-type: none"> ・火葬炉等の設備の適切な維持管理に努めます。
学校施設	<ul style="list-style-type: none"> ・学校施設の良い環境を保全し、地域のコミュニティの拠点及び災害時の防災拠点等としての更なる充実を図るとともに、老朽化した施設については、改修や建替えを実施し、計画的かつ継続的な維持・保全に努めます。

都市環境方針図

変更



都市計画公園・緑地	その他都市施設等	ネットワーク・地域・地区	拠点	その他
 計画的に整備する区域	 下水道施設 (P ポンプ場)	 水と緑のネットワーク	 広域拠点	 市役所
 整備済区域	 ごみ処理施設、卸売市場、火葬場	 環境創造に取り組む臨海地域	 地域拠点	 地域におけるまちづくりの拠点
 港湾緑地(未整備)	 学校	 尼崎21世紀の森構想の先導整備地区	 生活拠点	 市域界
 港湾緑地(整備中)		 農地が多い地域		
 港湾緑地(整備済)				

変更

追加

追加

2-5 都市景観の方針

【基本的な考え方】

鉄道沿線ごとに特性のあるそれぞれのまちの魅力と価値を生かし、土地利用に応じて良好な都市景観を誘導するとともに、鉄道駅周辺等のまちの顔となる区域においては、重点的な都市景観の向上に取り組みます。また、更なる都市美形成の推進及び屋外広告物の規制等を通し、都市景観の基本的な水準を高めることで、尼崎に住んでみたい、訪れてみたいと感じてもらえる誇りと愛着と活力のある美しい都市景観を目指します。

(1) 土地利用に応じた都市景観の誘導

住宅地	<ul style="list-style-type: none">・戸建住宅を中心とした低層な住宅地においては、ゆとりのあるうるおい豊かな景観を守り、育てます。・戸建住宅及び共同住宅を中心とした住宅地においては、落ち着きのある良好な景観を形成します。・住宅及び身近な商業施設を中心とした住宅地においては、親しみのあるうるおい豊かな景観の形成を図ります。
商業・業務地	<ul style="list-style-type: none">・鉄道駅周辺の商業・業務施設等の集積地においては、風格と優れた個性を持つデザインの誘導により、まちの顔にふさわしい景観を形成します。・商店街等の商業地においては、にぎわいと活気の中にも商業施設相互の調和の取れた秩序のある質の高い景観を形成します。
工業地	<ul style="list-style-type: none">・内陸部の工業地においては、地域及び企業のイメージアップを図るため、工場、社屋等の外観において洗練されたデザインを誘導します。・臨海部の工業地においては、企業のイメージアップにつながる外観デザインの誘導及び緑化の促進を図り、産業都市尼崎のイメージリーダーとなる工業景観を形成します。
農地	<ul style="list-style-type: none">・農地においては、農地を魅力ある景観資源と捉え、農地景観の保全に取り組みます。
河川・運河・海岸沿い	<ul style="list-style-type: none">・河川、運河及び海岸沿いにおいては、市街地に広がる貴重なオープンスペースとして、水及び緑に調和したうるおいのある景観を形成します。

(2) まちの顔となる都市景観の誘導

主要駅 周辺地域	<ul style="list-style-type: none">・乗降客数が多い鉄道駅では、本市の玄関口としてふさわしい風格とにぎわいのあるまちかど景観を形成します。・阪急塚口駅、JR 尼崎駅及び阪神尼崎駅を中心に、地域活性化の取組と連携し、各地域の特性に応じたまちかど景観への誘導策を検討します。
幹線沿道 鉄道沿線	<ul style="list-style-type: none">・歩行者からの見え方及び車窓から見える景観に配慮し、沿道又は鉄道沿線の建築物及び街路樹が調和した、うるおいのある景観を形成します。
歴史的 地域	<ul style="list-style-type: none">・歴史的・文化的価値のある建築物及びまちなみは、保存、修景又は活用により、外観及び雰囲気を生かした伝統と個性のある景観形成を図ります。
水辺空間	<ul style="list-style-type: none">・猪名川、武庫川等は、快適な都市空間の核として貴重な自然を保全し、豊かな水辺空間と連続した自然景観を大切に守ります。
公共施設	<ul style="list-style-type: none">・道路、公園緑地、河川、運河又は公共建築物を整備する際は、地域の景観に配慮した優れたデザインとするとともに良好な状態を維持します。

(3) 都市景観の基本的な水準の向上

都市美 形成の 推進	<ul style="list-style-type: none">・市内の魅力的な様々な景観を、工夫を凝らして情報発信すること等により、まちへの愛着及び景観への意識を高めて、身近な景観向上への取組につなげます。・主要駅周辺地域等、それぞれの特性に応じた魅力的な景観形成に向けたガイドライン等を検討し、都市景観の向上を図ります。
屋外 広告物	<ul style="list-style-type: none">・戸建住宅を中心とした低層な住宅地、歴史的な景観を形成している地域等においては、屋外広告物等の表示又は設置を原則禁止します。・その他の地域においては、屋外広告物等の面積、高さ、表示又は設置の場所等について地域に応じた許可基準のほか、にぎわいの創出を踏まえた誘導を行います。

都市景観方針図



土地利用に応じた都市景観		まちの顔となる都市景観	拠点	その他
戸建住宅を中心とした低層な住宅地	住宅地	主要駅	広域拠点	市役所
戸建住宅及び共同住宅を中心とした住宅地		幹線道路	地域拠点	地域におけるまちづくりの拠点
住宅及び身近な商業施設を中心とした住宅地		鉄道	生活拠点	
商業・業務地	工業地	鉄道(高架部分)		
内陸部の工業地		歴史的景観地域		
臨海部の工業地		水辺空間		
農地が多い地域				
河川・運河・海岸沿い				

2-6 都市防災の方針

【基本的な考え方】

頻発・激甚化する自然災害の被害を未然に防ぐとともに、災害が発生した場合に被害を最小限に抑えられるよう、都市の防災・減災機能の向上に努めます。

また、平時から避難所の施設情報、ハザードマップ等を住民に周知するとともに、マイ避難カードの作成支援等、円滑な避難行動につながる取組を行い、災害時には、多層的な情報伝達手段により、避難情報等の発信を行うことで円滑な避難行動を促進し、ハード・ソフトの両面において自助・共助・公助が一体となった取組を推進することで、大規模災害時においても誰一人取り残されることのないまちを目指します。

(1) 地震・津波災害対策の推進

建築物 道路 橋りょう	<ul style="list-style-type: none">・兵庫県等の関係機関と連携し、耐震化の意識向上を図る啓発活動を実施するとともに、建築物の耐震化促進のため、さらに有効な事業手法の検討を行います。また、市民の生命を守る堤防及び防潮堤並びに橋りょう等の耐震性の向上に取り組めます。
水道	<ul style="list-style-type: none">・水道配水管の中でも災害時に重要となる基幹管路及び重要給水施設に至る配水管について、優先的に耐震化を進めます。・発災初期から給水活動が行える応急給水拠点の整備を進めます。
下水道	<ul style="list-style-type: none">・下水道施設の耐震化による下水道機能の被害の最小化及び水道機能の復旧完了目標に合わせた下水道施設の機能回復を目指します。・災害時のトイレ機能を確保するため、避難所等となる場所にマンホールトイレの整備を進めます。
津波 対策	<ul style="list-style-type: none">・南海トラフ巨大地震による津波災害に備え、民間の協力を得ながら津波等一時避難場所の拡大に努めます。・関係機関と連携を図りながら、防潮堤をはじめ港湾施設等災害対策の強化を図るとともに、臨海地域の事業者等に対する津波災害への意識啓発に努めます。

(2) 風水害対策の推進

治水対策

- ・大雨に対する対策として、庄下川の整備を進めます。
- ・気候変動で増加する大雨及び都市化による浸水被害に対応するため、雨水ポンプの能力増強、雨水貯留管の整備等の施設能力の強化を進めます。
- ・気候変動による水害の頻発・激甚化を踏まえ、氾濫域を含めた流域全体で被害を減少させるために、校庭貯留、公園貯留等の市域内の保水機能を高める取組を行うなど、流域全体での総合的な治水対策を推進します。
- ・民間事業者等による雨水貯留浸透施設の設置が進むよう、制度の検討を進め、啓発に努めます。
- ・下水道施設の耐水化による下水道機能の確保及び迅速な回復を目指します。
- ・著しく浸水が想定されるなどの危険性の高い地域については、津波等一時避難場所の周知、適切な建築誘導等により市民の生命を守る方策を検討します。
- ・臨海部については、大雨に備え、抽水場の整備等の浸水対策を検討します。

高潮対策
波浪対策

- ・臨海部については、高潮又は波浪に備え、国及び県と連携し、防潮堤のかさ上げ等の対策を推進します。

(3) 火災対策の推進

建築物

- ・防火地域又は準防火地域の指定により耐火建築物又は準耐火建築物の建築を促進します。

密集
市街地

- ・建替えによる道路空間の確保、建築物の耐震化及び不燃化等を一体的に行う現在の取組を進めるとともに、無接道敷地等における建築物の建替えが困難な場所における対策の検討を進めます。

消防水利

- ・消火栓の適正配置を図るとともに、耐震性防火水槽等の消防水利施設の維持管理及び身近な川又は水路へのアクセス確保を推進します。

変更

(4) 災害に備えたまちづくりの推進避難地・
避難路・
防災空地

- ・災害時に延焼防止効果のある道路、公園緑地等の整備を推進します。また、公園等は、避難地として防災・減災機能の充実を図ります。
- ・災害時に緊急輸送道路又は避難路となる幹線道路については、沿道建築物等の不燃化を促進します。
- ・災害時に都市農地が有する防災機能を発揮するため、防災協力農地の登録を推進します。

(5) 復興まちづくりの推進

過去の災害で得た復興まちづくりの課題及び教訓を踏まえ、被災後に早期かつ的確に復興まちづくりに着手できるよう、復興体制及び手順の事前検討等、復興事前準備を推進します。

都市防災方針図



都市防災		拠点	その他
● 地域の防災拠点	— 第1線防潮ライン	○ 広域拠点	◎ 市役所
↔ 緊急輸送予定道路(市)	— 護岸	○ 地域拠点	◆ 地域におけるまちづくりの拠点
↔ 緊急輸送道路(県)	— 高潮対策箇所	○ 生活拠点	--- 市域界
■ 公園	● 防災性の向上を検討する密集市街地		
○ 火災時の延焼を遮断する広域防災帯	■ 老朽住宅の建替を通じて防災の向上に取り組んでいる地区計画区域		

3 地域別のまちづくり

(1) 役割

地域別のまちづくりは、歴史や文化、自然環境など地域の資源や特性などを踏まえ、よりきめ細かに地域の課題に対応するため、具体的なまちづくり方針などを示し、まちづくりの基本方針で示した「めざすまちの姿」を具現化するものです。

(2) 地域区分の考え方

本市では、東西方向に並行して走る阪急神戸線、JR神戸線、阪神本線の3つの鉄道を中心に特色のある市街地が形成されてきたことから、その形成過程や土地利用の特徴などを考慮し、鉄道を中心とする3つの地域と工業専用地である臨海地域に区分します。

なお、区分にあたっては、幹線道路、河川などの地形地物を基本に、土地利用や市街地のまとまりなど都市計画的な観点から、用途地域を考慮しながら設定するもので、地域住民主体のコミュニティ活動を分断、制約するものではありません。

■ 鉄道沿線ごとの地域の区分と特性



【阪急沿線地域】

ゆとりある良好な住環境に恵まれた地域

【JR沿線地域】

かつては工業地が多くを占めていたけれども、近年、JR 尼崎駅周辺で大規模な住宅・商業開発が行われ、徒歩圏に商業施設などの生活に必要な施設が揃う利便性の高い地域

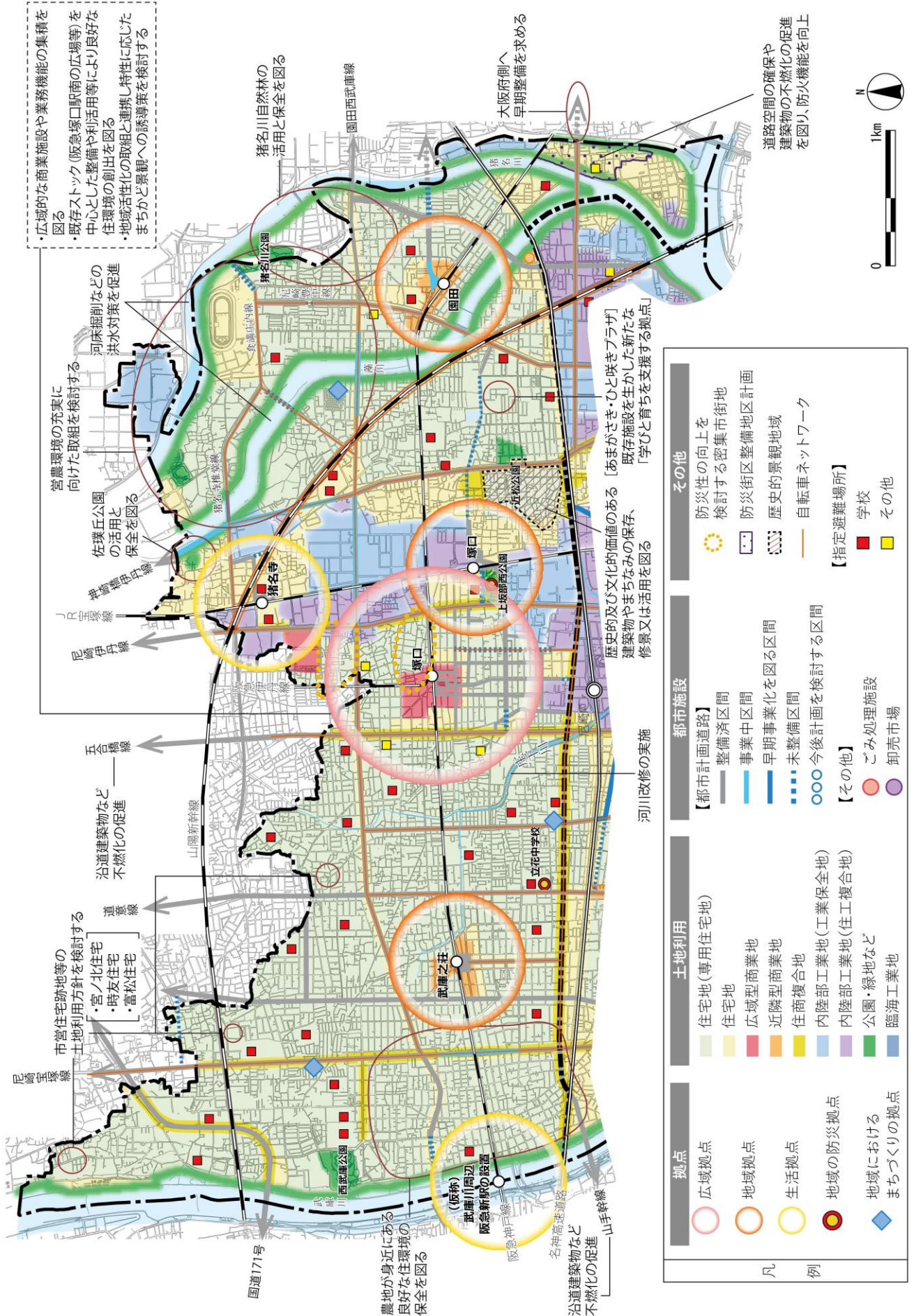
【阪神沿線地域】

本市の工業化と発展の中心を担い、歴史と産業が集積されてきた地域

【臨海地域】

重化学工業を中心に、日本の産業経済をリードしてきた地域であり、近年は産業構造の変化に伴い道路交通の利便性を生かした物流拠点が集積する地域

3-1 阪急沿線地域のまちづくり



凡例	拠点	土地利用	都市施設	その他
○ 広域拠点	住宅地(専用住宅地)	【都市計画画道路】	防炎性の向上を検討する密集市街地	防災性の向上を検討する密集市街地
○ 地域拠点	住宅地	整備済区間	防災街区整備地区計画	歴史的景観地域
○ 生活拠点	広域型商業地	事業中区間	歴史景観地域	自転車ネットワーク
● 地域の防災拠点	近隣型商業地	早期事業化を図る区間	【指定避難場所】	学校
◆ 地域におけるまちづくりの拠点	住商複合地	未整備区間	学校	その他
	内陸部工業地(工業保全面)	〇〇〇 今後計画を検討する区間	ごみ処理施設	
	内陸部工業地(住工複合地)	【その他】	卸売市場	
	公園・緑地など			
	臨海工業地			

第 3 章 誘導区域及び誘導施設

1 区域設定の考え方

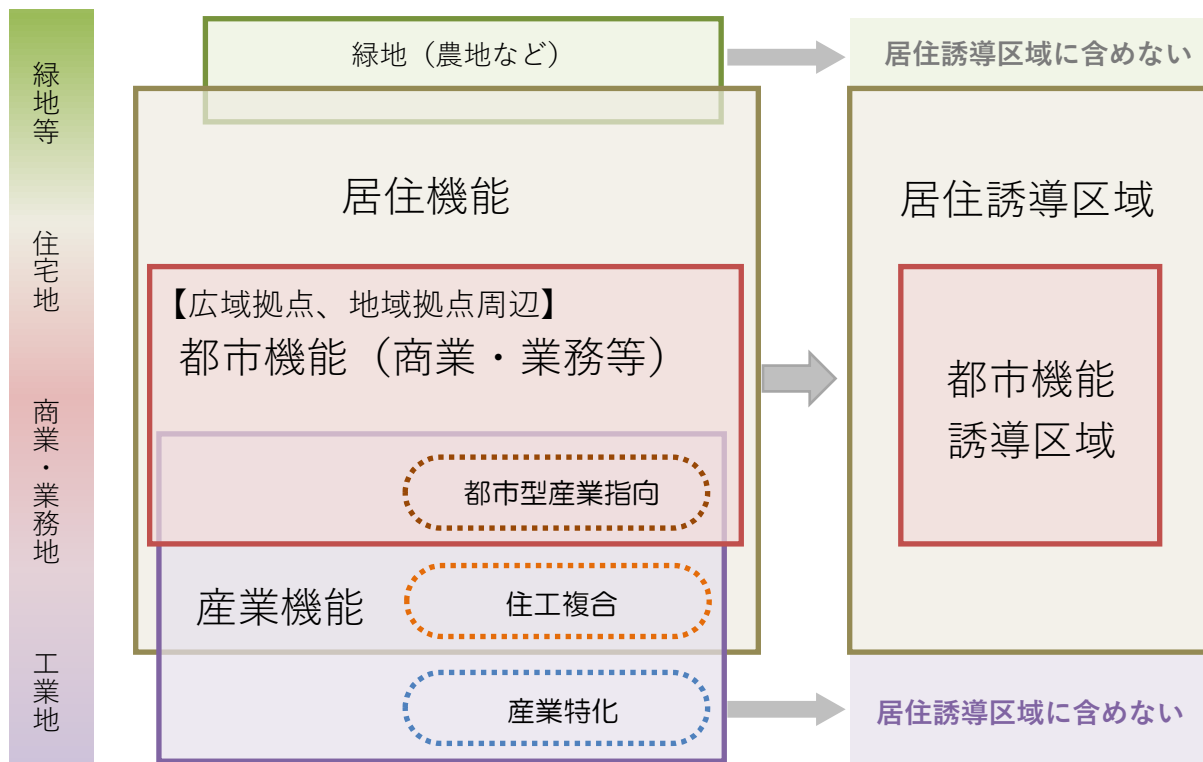
人口減少の中にあっても生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導もしくは維持すべき区域（居住誘導区域）と、居住誘導区域内において、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の広域拠点や地域拠点に誘導もしくは維持することにより、各種サービスの効率的な提供が図られるような区域（都市機能誘導区域）を定める必要があります。

これまで市では、都市の成長の原動力であった産業の集積に関して、「尼崎市住環境整備条例」や「尼崎市内陸部工業地の土地利用誘導指針」を活用した操業環境の保全及び住環境との共存に積極的に取り組んできました。

本市において産業は、今なお雇用の創出や居住人口の維持・拡大をはじめ本市の地域経済をけん引する重要な役割を果たしています。

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、「第1章 まちづくりの基本方針」で示した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下図のように設定します。

各区域設定の概念図



2 居住誘導区域

本市は、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起こる地域はほとんどないと想定しています。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います。

このような観点から、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、現在居住がなされている地域を居住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。

一方、産業機能の保全を図ることは、雇用の場の確保や職住近接の実現だけでなく、新たな転入促進、ひいては都市の活力の維持、増進にもつながります。このことから、産業集積として維持すべきエリアには引き続き居住を誘導しないことを原則として、居住誘導区域に含めないこととします。

また、猪名川、藻川、旧猪名川に囲まれた地区を中心に、市民を中心とした環境保全の取組が進められており、貴重な水辺と緑の自然空間については、身近に自然を親しむ場として保全、活用を目指すことから、居住誘導区域に含めないこととします。また、本市に残された貴重な緑、都市の防災空間として保全を図っている生産緑地についても建築制限が解除されるまでは、居住誘導区域に含めないこととします。

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、そういった区域も居住誘導区域に含めることとします。

居住誘導区域とは

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

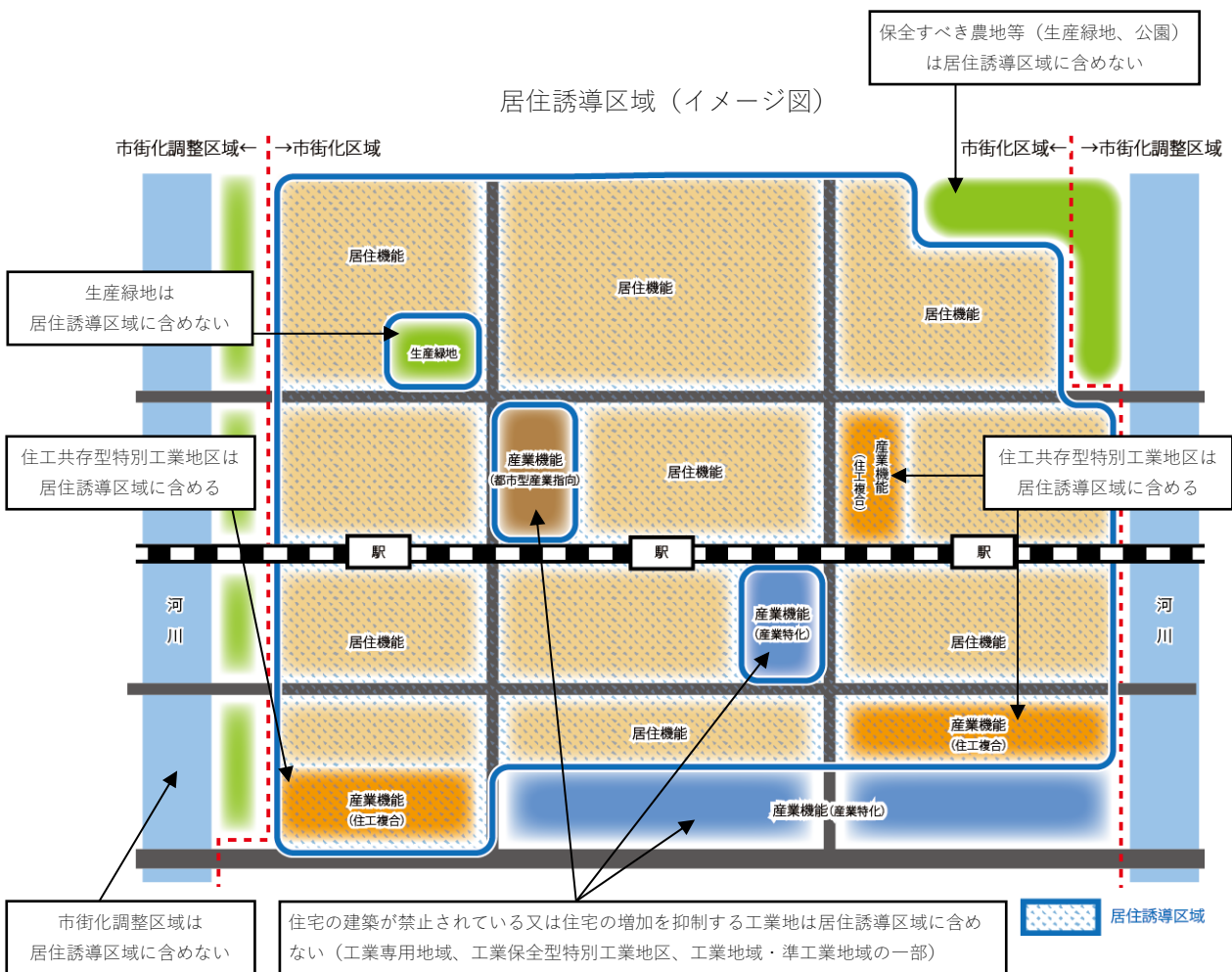
居住誘導区域を定めることが考えられる区域として以下が考えられます。

- ア) 都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺の区域
- イ) 都市の中心拠点及び生活拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、都市の中心拠点及び生活拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域

(都市計画運用指針より抜粋)

【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塚口駅東地区地区計画及び都市機能誘導特別用途地区(JR尼崎駅南地区)を除く)
 - ・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、佐璞丘公園、猪名川公園)



居住誘導区域



※図中の居住誘導区域内に点在する生産緑地は、居住誘導区域に含めない
 (生産緑地法第14条において、行為の制限の解除がされたものは除く)

	市街化区域 令和2年(2020年)	居住誘導区域 令和2年(2020年)	居住誘導区域 令和17年(2035年)
人口(人)	459,593	420,908	330,229
面積(ha)	4,707	3,391	3,391
人口密度 (人/ha)	97.6	124.1	97.4

(出典：国勢調査を基に作成、推計)

※居住誘導区域内人口は、国勢調査を基に町丁目別人口を面積按分して算出

3 都市機能誘導区域と誘導施設

(1) 都市機能誘導区域

ア 都市機能誘導区域の考え方

本市は全域が市街化されており、必要な生活利便施設等の都市機能は市内全域でおおむね整っており、市域のほとんどが公共交通徒歩圏（各鉄道駅から半径 800m、バス停から半径 300m）となっています。また、工業専用地域を除く可住地の令和 17 年（2035 年）の人口密度は約 90 人/ha と予測され、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。

こういったことから、居住誘導区域全体を都市機能誘導区域とみなすことも考えられますが、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、施設用途によっては、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、市民の暮らしの満足度や利便性の維持につながります。さらに、歴史文化・観光・交流機能の強化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、にぎわいの創出につながります。

イ 沿線ごとの都市機能誘導の考え方

本市は大阪、神戸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し、連携することが考えられます。

この特長を大いに生かしながら各拠点のまちづくりの方向性に即した都市機能誘導を図り、より利便性を高め、にぎわいを創出するといった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。

都市機能誘導区域とは

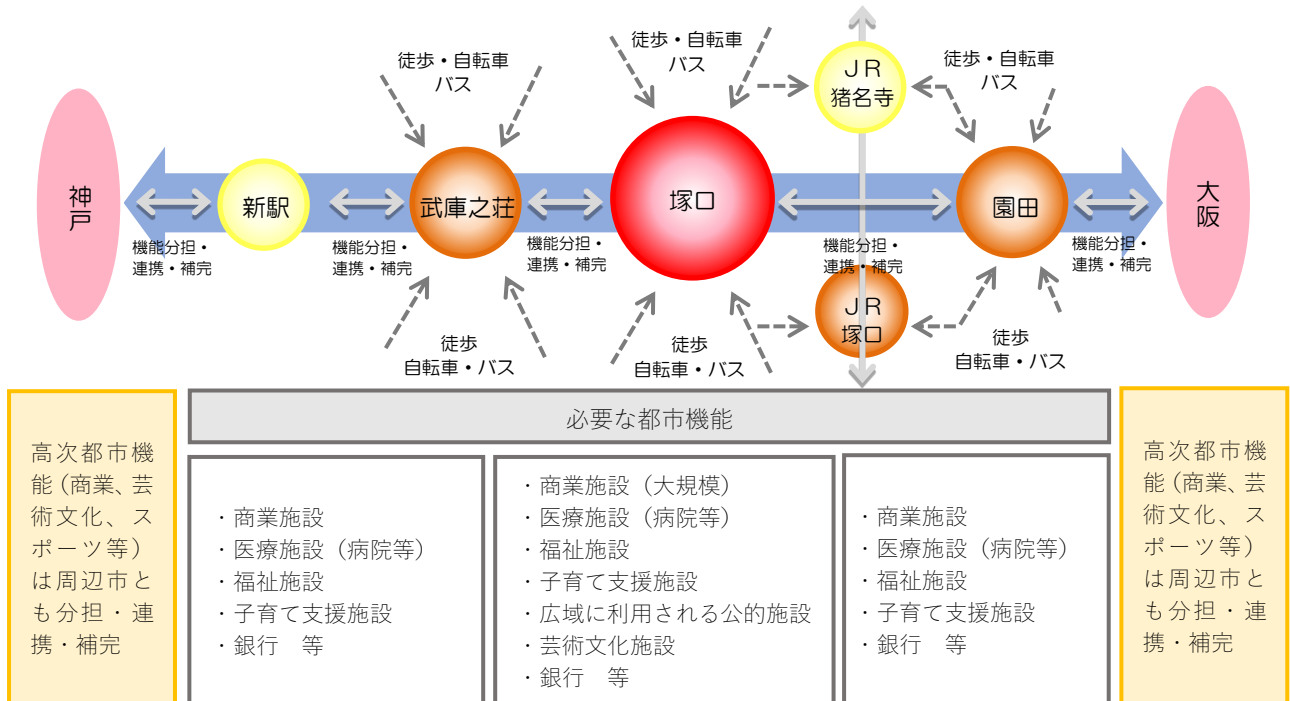
都市機能誘導区域は、医療、福祉、商業などの都市の居住者の共同の福祉又は利便のために必要な都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し、各種サービスの効率的な提供が図られるように設定します。

都市機能誘導区域は、都市全体を見渡し、鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域など都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、都市の拠点となるべき区域を設定します。

（都市計画運用指針より抜粋）

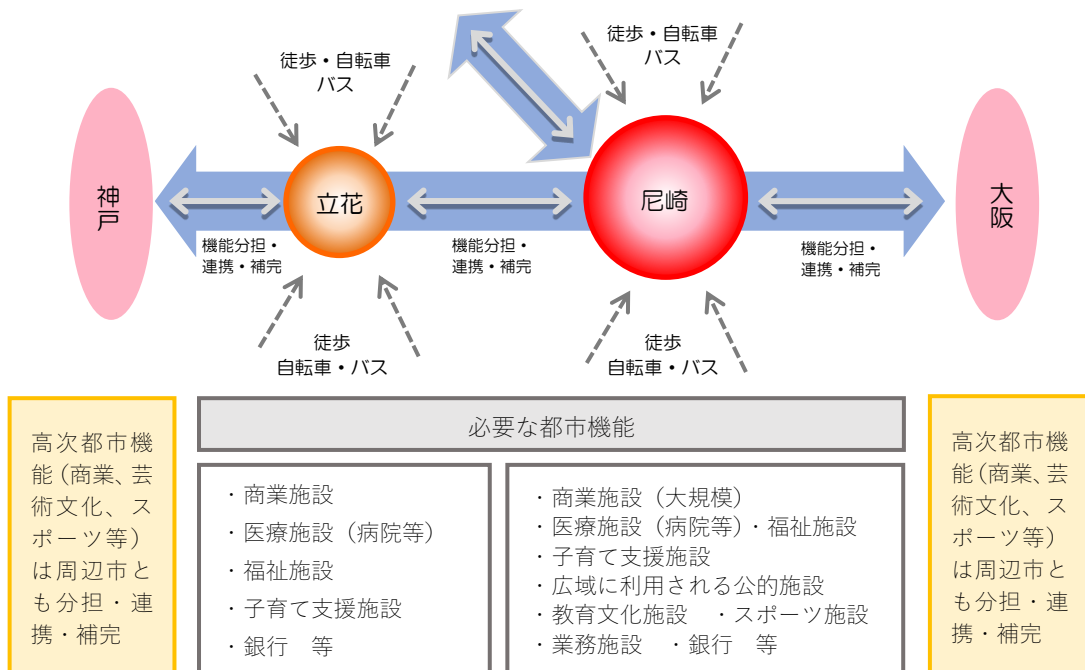
阪急沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 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。
- ・ 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。



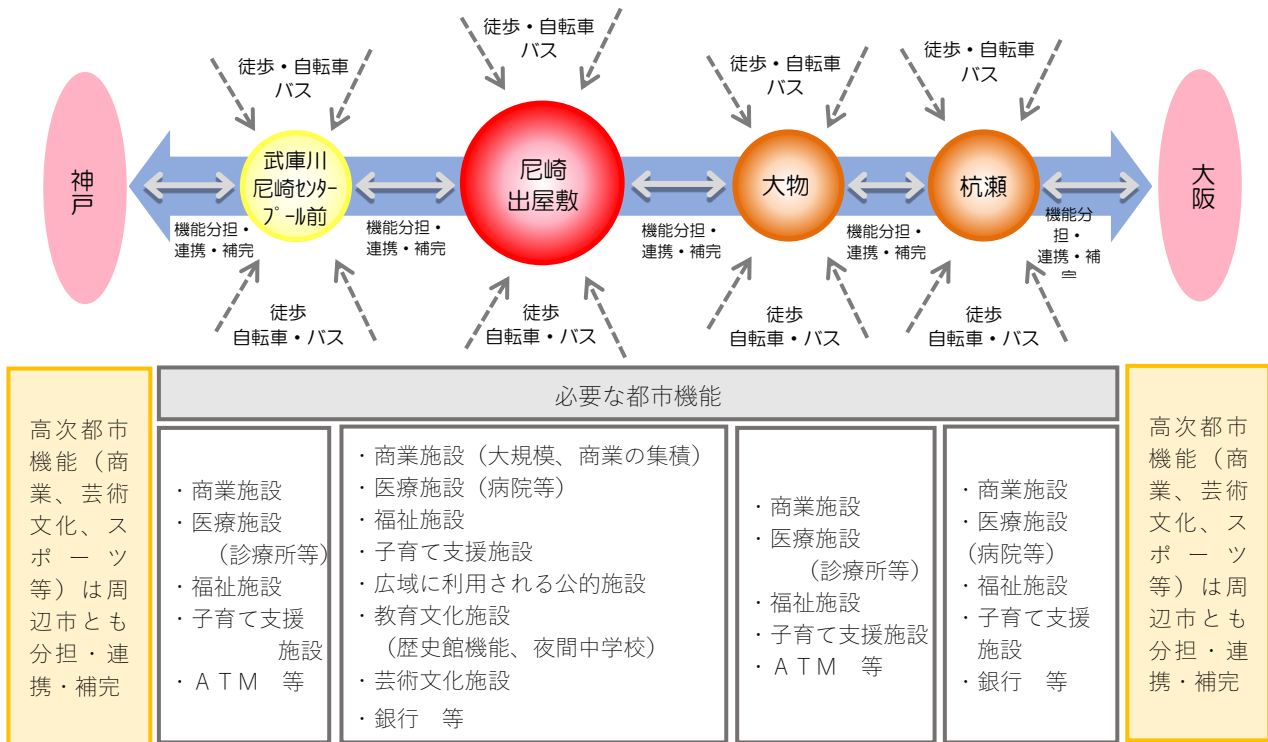
J R沿線における都市機能誘導の考え方

- ・ 広域性を有する拠点であるJ R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。
- ・ 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、本市の歴史文化を生かした良好なイメージ形成にも資する機能集積を図る。
- ・ 地域拠点である大物駅は、市民の健康増進とにぎわいの創出を図り、杭瀬駅周辺は生活利便性の確保を図る。
- ・ 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。



このような観点から、以下に示す区域を都市機能誘導区域として設定します。

【都市機能誘導区域の設定の基本的な考え方】

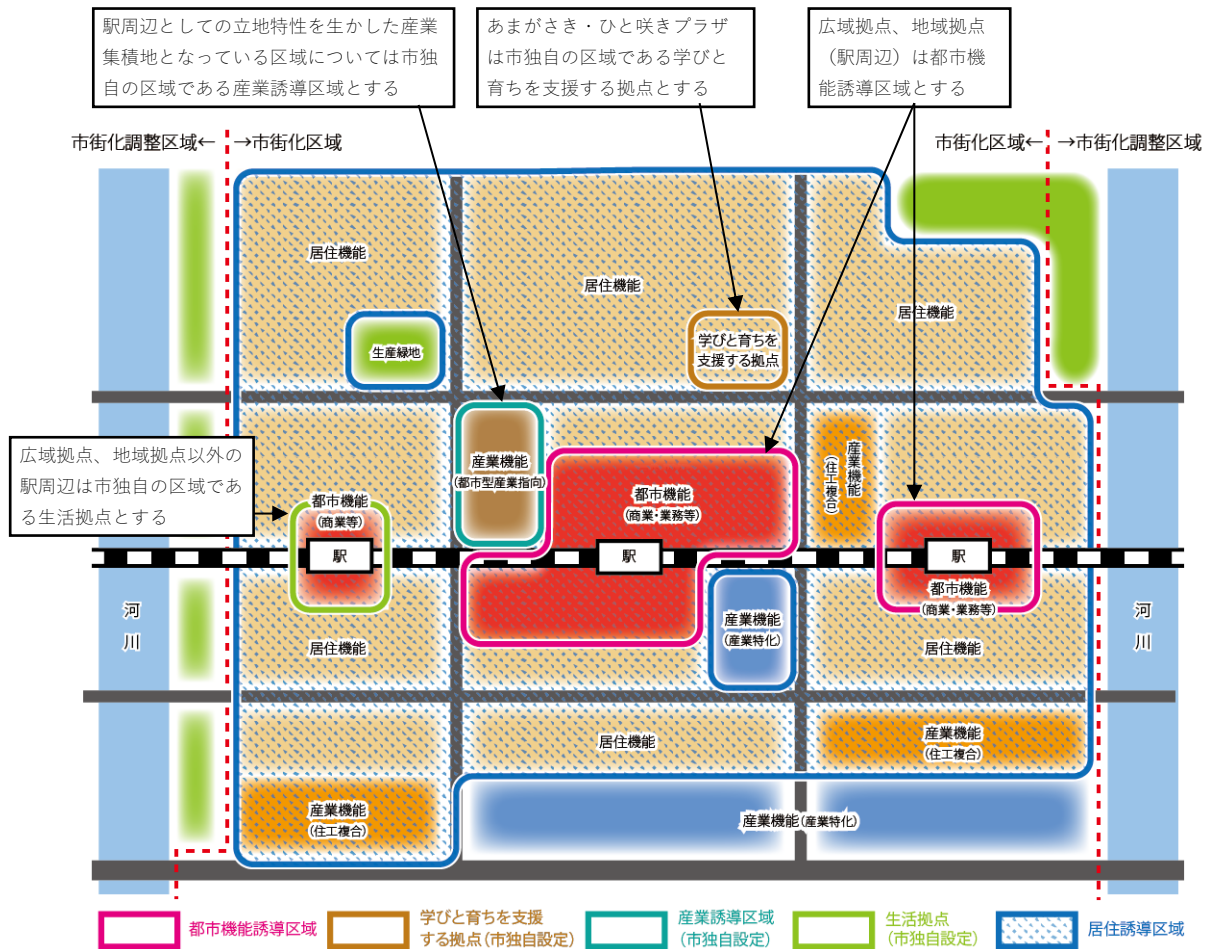
- ◆ 拠点（駅周辺）を都市機能誘導区域とする。
 - ・ 広域拠点（阪急塚口駅、JR尼崎駅、阪神尼崎駅・出屋敷駅）
 - ・ 地域拠点（阪急園田駅、阪急武庫之荘駅、JR立花駅、JR塚口駅、阪神大物駅、阪神杭瀬駅）

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付けは行いませんが、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付けます。（市独自の位置付けであり、届出や補助の対象となりません。）

【市独自の区域の設定の基本的な考え方】

- ・ 生活拠点（前述以外の鉄道駅周辺） おおむね半径 300m
（その他重要な拠点）
 - ・ 学びと育ちを支援する拠点（あまがさき・ひと咲きプラザ）
 - ・ 産業誘導区域（JR尼崎駅西側の産業集積地）

都市機能誘導区域（イメージ）



なお、都市機能誘導区域の具体的な区域設定の考え方は次のとおりです。

原則、駅からの距離、用途地域、土地の利用状況及び広域から利用される公共施設等の立地状況により区域を設定する。

- ・ 駅からの距離、広域拠点は 800m、地域拠点は 500m を目安とする。
- ・ 駅周辺の幹線道路は含む。
- ・ 居住誘導区域外は含まない。
- ・ 用途地域のうち、商業地域及び、近隣商業地域は含む。
- ・ 用途地域のうち、第一種低層住居専用地域は含まない。
- ・ 住宅の密集地等新たな都市機能を誘導しづらい地域は含まない。

境界線については、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（※1）、都市施設の区域界（※2））を基本とし、土地の利用状況等やむを得ない場合は筆界で設定する。

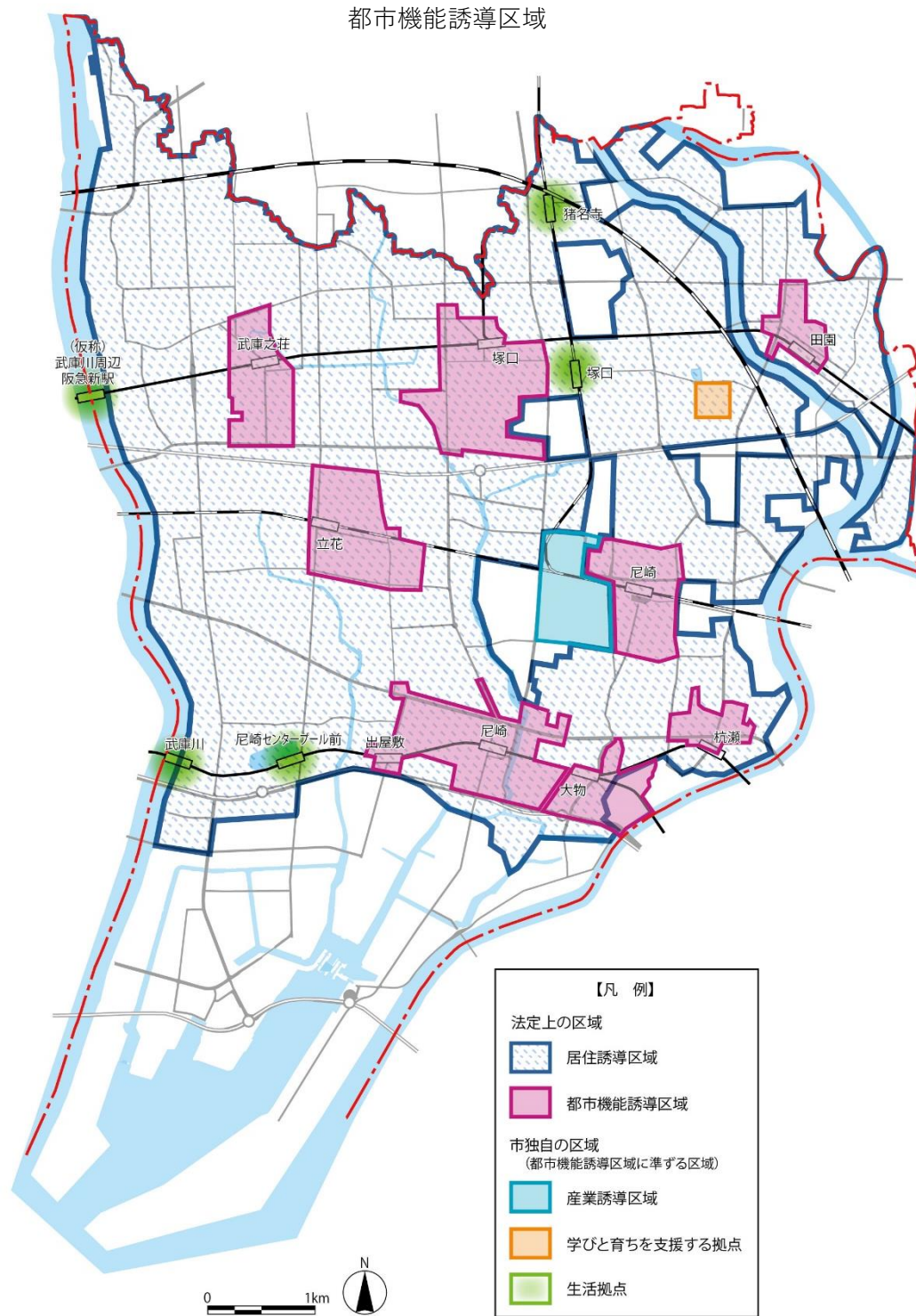
※1 用途地域の区域

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

※2 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

都市機能誘導区域



	市街化区域 令和2年(2020年)	都市機能誘導区域 令和2年(2020年)	都市機能誘導区域 令和17年(2035年)
人口(人)	459,593	73,079	52,767
面積(ha)	4,707	508	508
人口密度 (人/ha)	97.6	143.9	104.0

(出典：国勢調査を基に作成、推計)

※居住誘導区域内人口は、国勢調査を基に町丁目別人口を面積按分して算出

(2) 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（スーパーマーケット、コンビニエンスストア、診療所、学校、幼稚園、保育所、高齢者施設等）は、日常生活を送る上で利用頻度が高い施設であり、高齢者の外出機会の増加に寄与するため必要な施設であるため、市内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。

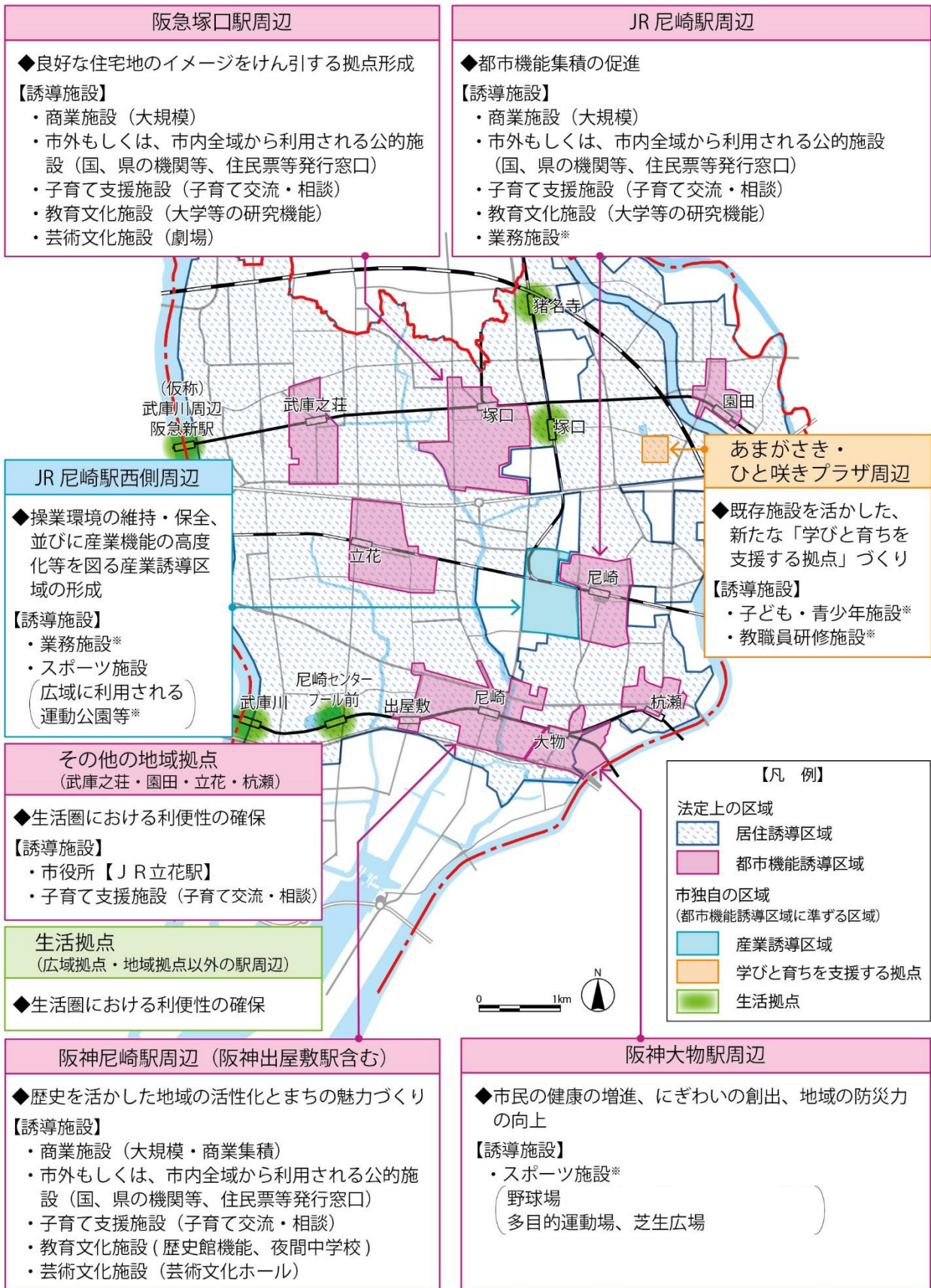
一方、まちづくりの方向性に大きく寄与し、より利便性を高め、にぎわいを創出するなど拠点性を高めることで本市の魅力を高める機能を持つ施設で、市外もしくは市内全域から利用される施設を中心に誘導施設として位置付け、そのうち、今後誘導すべき施設と維持すべき施設とを分けて示すこととします。

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）として位置付けます。
商業施設（商業の集積）※	<ul style="list-style-type: none"> ・商店街など商業の集積がある地域は、にぎわいの創出に寄与することから、市独自の誘導施設（維持）として位置付けます
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）として位置付けます。
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・転入促進を目指す視点により、交流・相談機能を持つ施設について、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）として位置付けます。
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、にぎわいの創出等に寄与することから、誘導施設（維持）として位置付けます。
芸術文化施設（芸術文化ホール、劇場） スポーツ施設※ （広域に利用される運動公園等）	<ul style="list-style-type: none"> ・広域に利用される芸術文化、スポーツ施設においては、にぎわいの創出に寄与することから、誘導施設（誘導・維持）として位置付けます。
業務施設※ （産業に係る事業所や研究所等）	<ul style="list-style-type: none"> ・本市の地域経済をけん引する重要な役割を果たす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）として位置付けます。
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、複数の機能が連携し、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）として位置付けます。

※ 法定の誘導施設ではない。

図 都市機能誘導区域とまちづくりの方向性・誘導施設



※は法定の誘導施設ではない

4 誘導施策

4-1 居住誘導のための施策

- (1) 居住誘導区域外での届出義務
- (2) 若年ファミリー世帯の転入促進
- (3) 空き家の利活用の促進

4-2 都市機能誘導のための施策

- (1) 都市機能誘導区域外での届出義務
- (2) 土地利用方針の策定

4-3 にぎわい創出のための施策

- (1) まちなかウォークブルの推進
- (2) 市民活動等の支援
- (3) 低未利用地等の活用検討

4-4 公的不動産の活用

現時点では、誘導施策の項目のみを記載しています。
各項目に記載する文面については、今後、第2章「分野別・地域別まちづくり」に掲げた施策を整理して作成する予定です。

■ 居住誘導区域外での建築等の届出等の概要

居住誘導区域外において、一定規模以上の住宅開発等を行おうとする場合には、原則として下記のような行為に着手する日の 30 日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。(都市再生特別措置法第 88 条第 1 項)

【開発行為】

- ・ 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為



- ・ 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、
- ・ その規模が 1,000 m²以上のもの



【建築等行為】

- ・ 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ・ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等とする場合



市長は、建築等の届出があった場合において、当該届出に係る行為が居住誘導区域内における住宅等の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、住宅等の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができます。(都市再生特別措置法第 88 条第 3 項)

また、市長は、勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対して、居住誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければなりません。(都市再生特別措置法第 88 条第 4 項)

■ 都市機能誘導区域内外での誘導施設に係る届出等の概要

① 建築等の届出等

都市機能誘導区域外において、誘導施設の整備を行おうとする場合、原則として下記のような行為に着手する日の 30 日前までに、行為の種類や場所等について市長への届出が必要となります。(都市再生特別措置法第 108 条第 1 項)

【開発行為】

- ・ 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為

【建築等行為】

- ・ 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ・ 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ・ 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

市長は、建築等の届出があった場合において、当該届出に係る行為が都市機能誘導区域内における誘導施設の立地の誘導を図る上で支障があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該届出に係る事項に関し、誘導施設の立地を適正なものとするために必要な勧告をすることができます。(都市再生特別措置法第 108 条第 3 項)

また、市長は、勧告をした場合において、必要があると認めるときは、その勧告を受けた者に対して、当該施設に係る都市機能誘導区域内の土地の取得についてのあっせんその他の必要な措置を講ずるよう努めなければなりません。(都市再生特別措置法第 108 条第 4 項)

② 休廃止の届出等

都市機能誘導区域内において、誘導施設を休止・廃止しようとする場合、行為に着手する日の 30 日前までに、市長への届出が必要となります。(都市再生特別措置法第 108 条の 2 第 1 項)

市長は、休廃止の届出があった場合において、新たな誘導施設の立地又は立地の誘導を図るため、当該休止し、又は廃止しようとする誘導施設を有する建築物を有効に活用する必要があると認めるときは、当該届出をした者に対して、当該建築物の存置その他の必要な助言又は勧告をすることができます。(都市再生特別措置法 108 条の 2 第 2 項)

5 具体的な事業

- 阪神大物駅周辺地区（まちなかウォークブル推進事業）
- （仮称）武庫川周辺新駅の設置
- あまがさき・ひと咲きプラザ（児童相談所の整備）
- 阪急塚口駅周辺地区（都市再生整備計画事業） ほか

現時点では、具体的な事業の項目のみを記載しています。各項目に記載する文面については、今後関係課と調整し、作成する予定です。