

## 審議内容

### 1. 尼崎市都市計画マスタープランの進捗管理について

(資料 P1 から P4 を都市計画課より説明)

委員：駅から離れた商業系の用途に指定されているエリアについて、商業地として維持するのか、住宅地に転換していくのか、土地利用転換していることを踏まえて、尼崎市ではどういう方針で検討しているのか。

事務局：用途地域に関しては5年に一度、県全体で定時見直しが行われる。その中で、商業系用途地域にかかわらず住宅地に転換している地域については、用途地域の見直しの検討は必要と考えている。しかし、用途地域を変更する場合、形態規制によって既存不適格が生じることが課題となるため、地域の意見を聞く必要がある。住宅転換している近隣商業地域は、小規模店舗の在り方など、商業部局の考えも必要であるので連携して進めて行く。

委員：用途地域を変更すると、既存不適格が生じる可能性があるが、そのまま放置しておくことにも問題がある。既存不適格が生じるからといって無理だと考えるのではなく柔軟に対応する必要がある。特別用途地区や地区計画のような制度も活用し、現状より悪化しないように努めていただきたい。また、商業系用途地域として維持するのであれば、1階を店舗にするルールを設けたり、景観誘導が難しい場合には、様々なルールを重ねて適用することが重要だと考える。

委員：地域活動をしている人は活動場所を探している。空き家を含む活動できる場所と地域活動をしている人をマッチングできるシステムがあれば、地域活動の活性化につながるため、活動できる場所の情報がわかるように整備していただきたい。

事務局：空き家であれば、不動産業者等が情報を持っていると思うが、空き店舗の場合は、1階部分は空き店舗である一方、2階部分に居住していることが多い。しかし、1階の空き店舗部分を貸したい人もいるかもしれないため、そのような貸し手の希望があるかなど商業部局の情報をなども確認していく。

委員：土地利用の考え方は、住宅の在り方と密接に関連している。商業施設が住宅に転換している現状では、商業の観点だけではなく、尼崎市独特の新しい住宅のあり方についても、住宅関係の部署とも連携しながら進めていただきたい。

委員：尼崎市都市計画マスタープランに記載されている都市機能・住環境指数の生活利便施設のカバー率は、住宅を考える重要な要因の一つである。実際の店

舗の内容によって社会や生活スタイルが変わるため、生活に必要な施設は身近に欲しいと考える人が多いが、利便性の高いある程度の広さを持った土地にはマンションが建設されることが多い。まちと人との関係を考慮すると、1 階部分を店舗とすることを大切にしていきたい。また、デイサービスや子ども食堂など、地域の人が集まれる利便施設も残していきたい。その際、商業地域で規定される建ぺい率や容積率がどうかについては、検討する必要がある。

委員：例えば、子育て促進区域は子育ての機能を維持するために、場所に応じてきめ細かく土地利用との連動が必要だと感じる。最近のテナントでは、カフェや物販が少なくても、保育施設等は建っている印象がある。

委員：塾も増えており、塾の中に子どもの居場所づくりが進んでいるため、駅前にそのような施設があってもいいのではないかと思う。

事務局：子育て促進区域では、住宅以外にも商業施設、学習塾、児童ホーム等の子育て支援施設の設置に対して補助金を交付している。

委員：補助金の交付実績を教えてください。

事務局：昨年度の子育て支援施設の実績は3件であり、3年間の家賃相当額を補助している。本制度は、空き家・空き店舗の対策として、住宅部局が窓口となって実施しているため、起業支援が補助対象になっていない。今後は、産業経済部局と連携し、そちらで起業支援をしっかりと行ってもらい、当該事業を活用し起業してもらえるなど、産業部局と調整を進めている。

委員：この制度はホームページで公開しているのか。

事務局：産業・ビジネスの分野で「起業・経営・商業に関する支援」のページで公開している。

委員：大阪の不動産業者の事例として、空き家をリフォームして通常の価格より安く貸し出ししているものがある。このケースは、土地利用の観点から実施されているが、尼崎市では、2階部分に居住し、1階の空き店舗部分を活用している事例を把握しているか。

委員：空き家・空き店舗であっても、所有者が流通に出さなければ利用が難しい。

事務局：駅から離れた商業地では、1階部分が店舗、2階部分が住居の併用住宅が多く、併用住宅特有の課題がある。

委員：併用住宅で2階部分に居住し、1階部分を貸したくないという所有者に対して、何らかの対応ができればいいと思う。

委員：シャッター商店街のシャッターを開けようというようなイベントを実施することや起業支援も併せて取り組むことが必要だと思う。

事務局：本市の事例を確認する。

委員：1階からアクセスしないと2階の居住部分に行けない併用住宅が多いため、2

階に直接アクセスできるように改修工事が必要であるという声をよく聞く。

委員：併用住宅の 2 階部分に一人暮らしの高齢者がいる場合、1 階部分に若年層の人が入ってくれれば理想的であるが、そのマッチングには時間もお金もかかることが課題である。マッチングに行政が先導できればいいと思うが、他都市の事例では、年に 1 件程度のため、時間がかかりかかる。空き店舗を活用した起業に対する金銭的支援する制度があるといいと思う。

事務局：空き家対策事業で実施するにあたり、旧耐震の建物に対して補助できないという制度設計になっている。連棟になっている場合、連棟の一部を耐震化することは難しい。

委員：耐震補強を行う場合、費用がかかるため、一度解体して新築する方がいいかもしれない。

事務局：空家対策上の本市の課題として、土地と建物で所有者が違うという問題がある。また、相続の関係で建物や土地の所有者が不明であるという問題もある。

委員：景観面で商店街に住宅が入り混じっている場所について、用途地域を準用した指導という記載があるが、現在の状況はどうなっているのか。用途地域の境界が曖昧になっている場合、地域に寄り添った景観が整備されることが望ましいと思う。

事務局：尼崎市都市美形成計画では、用途地域別や沿線別でゾーン分けを行い、色相やデザイン等に関して指導している。しかし、現状では土地利用転換が進んでいるエリアに対して十分に対応できていない。景観の視点からも、現状の土地利用に応じた対応をする必要がある。

委員：先ほど都市交通の評価資料で、園田西武庫線が開通するとの説明があったが、豊中市との往来が増える中で、商業利用の規制は豊中市と合っているのか。尼崎市は商業立地ガイドラインに基づき、店舗の抑制を図ってきたと思う。

事務局：園田西武庫線沿道の用途地域は一種住居地域であり、3,000 m<sup>2</sup>までの商業施設の立地が可能である。園田西武庫線が開通することで、用途地域の見直しの必要性も検討する予定であるが、商業立地ガイドラインでは、住居系の用途地域において商業施設を立地する場合、住環境を守るため一般的なスーパーマーケット程度の規模である 1,000 m<sup>2</sup>までという制限となっている。

委員：小さい商業施設を守りたいという思いから、住宅地に大きな商業施設が立地しないように規制をしてきたと思う。しかし、豊中市から続く園田西武庫線が開通したことで、豊中市内ではロードサイドに商業施設が並んでいる。今後、交通量が増えることが見込まれる中で、尼崎市内の沿線上における商業施設の立地について考える必要がある。

事務局：豊中市との往来が増えると見込まれることから、現状の土地利用をどう評価すべきか難しく感じている。

委員：大きな敷地を分割して 1,000 m<sup>2</sup>以下にし、複数の施設が建設されることで、交通量や車の出入りによる安全性等について、大規模小売店舗立地法等の審査にかからない等の問題は生じないのか。

事務局：商業立地ガイドラインのような制度は伊丹市には存在しないため、大きな商業施設が市域をすぐに超えた伊丹市に立地したり、また、大規模な土地を民間が開発した場合、業者は敷地を 1,000 m<sup>2</sup>に分割して建物の申請を行わざるを得ず、大きな道路に面した広大な敷地であるにも関わらず、車の出入口が多くなり、渋滞を引き起こしている等の課題が生じている。今回開通する園田西武庫線は 1 車線道路のため、それほど大きな商業施設の立地はないだろうが、もう少しきめ細かな土地利用のルールがあってもいいのではないかとと思う。

委員：ルールは厳しくてもいいと思うが、場合によって緩和できるような仕組みもあっていいのではないかと考える。そのためには、商業立地ガイドラインも用途地域に単純に準拠するのではなく、場所ごとに見直す必要もある。

事務局：商業部局と協議して考えたい。

委員：歩いて暮らせるというまちを実現する中で、車で来るような施設を誘導することが望ましいのかという議論も必要であり、商業と土地利用は難しい問題であるため、実際にどれくらいの土地が活用できるのかも確認することも重要である。

委員：自転車の利用促進に取り組んでいるが、自転車の利用が増加すると公共交通を利用する人が減少する側面もある。全ての人が自転車を利用できるわけではないため、公共交通も大切にすべきである。土地利用の観点から公共交通、特にバスの利用促進と合わせた検討も必要である。

委員：公共交通の記載がない。尼崎市は鉄道にも恵まれた利便性の高いまちであるため、駅から 800m、バス停から 300mの範囲にどのくらいの人口がカバーされているのか教えていただきたい。

事務局：公共交通の成果としては、令和 7 年度に AI オンデマンド型公共交通の実証実験を実施しているため、こちらは次年度に成果として報告させていただくことになると思う。

事務局：尼崎市都市計画マスタープランの P47 に鉄道駅の 800m圏内とバス停の 300m 県内における市内カバー率を示している。

委員：バスの分担率はどれくらいか。

事務局：10%を下回っている。本市は平坦な道路が多く、自転車を利用する方が便利なため、バスの利用率が比較的低いと考えられる。

委員：自転車レーンを整備しているが、自転車の交通ルールを正確に理解している人が少ない中で、自転車の利用促進をしてもいいのか疑問が残る。バスの利

用を更に推進してもいいのではないかと思います。

(資料 P5 から P6 を都市計画課より説明)

委員：中央公園で親子向けのイベントを実施した際、参加者から印象や風景が変わったという声を聞き、使いやすい公園に変わったと感じる。しかし、天然芝のため、犬やベビーカーが入れないこと、おもちゃやブランケットの無料貸出といった公園の利用に関するルール周知が必要であると感じる。

委員：資料 P5 の市街地整備の方針の基本的な考え方に「周辺地域との調和」が記載されているが、これは密集市街地の解消などとどのような関係があるのか。

事務局：修復型のまちづくりとして、防災街区整備地区計画等により、建替えの際に道路空間を確保する等の改善を行うことで、少しずつ地域の防災性の向上を図っている。

委員：密集市街地を減らすためには、どのような方法があるのか。建替えが進み、防火性の高い建物が増えると、密集市街地の定義から外れることになるのか。

事務局：本市の密集市街地の定義は、地区内の建物密度、木造建築物であるか、道路幅員、大きな公園の有無等により位置づけている。定義上、いずれか一つでも該当すれば密集市街地となる。燃えにくくして防災性を高める取組を進めているが、建物密度や道路整備を実施しない限り条件は変わらないため、防災性を高めても本市の定義する密集市街地は減少しない。

委員：他都市では、緊急車両の通行可否が密集市街地の定義となっている場合がある。

事務局：事業の進捗が分かるよう、密集市街地の定義の見直しも含めて検討する。

委員：緊急車両の通行の可否が条件となる場合、緊急車両が通行できるのであれば、道路を拡張工事せずに、保存しようという考え方もできるので、まちの魅力を維持することにつながると思う。

委員：防災性の向上が評価できないため、建物の防火性能を評価できる指標は必要ではないか。また、道路整備においても、場所によっては 4m の幅員が必要ない道路もあると思うので、一律に定義しなくてもいいのではないか。

委員：取り組んだ結果、密集市街地が解消できたことを評価されると、職員のモチベーションが向上し、まちの魅力づくりにつながる。

委員：藻川と猪名川には、流域治水の特定都市河川プロジェクトがあると聞いているが、現在の状況はどうなっているのか。

事務局：国の法律改正に伴い、国の直轄河川で大規模な市街地が形成されている藻川と猪名川について、周辺の工場等に対して制限をかけることの検討が始まっている。資料に記載されている総合治水は、その前段階の考え方として取り

組んでいるもので、既存のものを活用して、河川に対する負担を減らすことを目的に実施している。庄下川の護岸工事や学校の校庭での貯水設備の整備を通じて、下水道や河川にかかる負担を減らすための事業を進めている。

委員：藻川と猪名川は特定都市河川に指定されているのか。

事務局：藻川と猪名川については、今後指定されるか検討されている段階である。

委員：現在、学校の校庭には貯留施設を整備しているが、私有地における総合治水の取組は実施していないのか。

事務局：マンションを建築する場合、雨水が地面に浸透するように駐車場を芝生にしたり、戸建て住宅の場合、雨水貯留タンクの助成を行ったりすることで、雨が降った際に一気に河川に負担がかからないように取り組んでいる。

委員：地下にある構造物に水が入り込まないような対策や指導は行っているのか。

事務局：防災部局で指導は行っているが、地下への規制などは実施していない。

委員：地下に水が浸透するエリアについては、住宅等を建設する際に注意喚起を行う方がいいのではないのか。

事務局：地図情報あまがさきではハザードマップを掲載しているが、用途地域等と別々に掲載しているため、不動産事業者等が調べやすいように、用途地域等と同じ場所にハザード情報を掲載するように改修していく予定である。

委員：小学校への防災の出前講座は実施しているのか。

事務局：学校や自治会に対して、防災部局が実施している。

委員：小学校の社会科授業で防災に関する授業を行うことは、効果が高いと感じる。

委員：兵庫県も学校防災アドバイザーを派遣し、県内の学校における災害対応マニュアルや指導内容について助言を行っている。

委員：少し戻るが、臨海地域の交通課題について、公共交通では対応が難しいということか。

事務局：公共交通もあるが、足りない部分についてはそれぞれの事業者が送迎バスを運行し、補っている。

委員：臨海地域で働く人は車移動が多く、東西の移動は不便に感じると思うが、東西の移動に対する需要はあるのか。

事務局：物流施設があるため、神戸方面に向かう需要はあると思う。

事務局：港を使っている事業者は東西両方に存在するため、東西移動の需要はある。しかし、高速道路を利用しない場合、国道43号まで北上しないと東西間の移動ができない状況であるため、県では東西連絡道路を整備する予定である。

委員：道路は簡単に作れないため、マネジメントの部分で対応するしかないと思う。しかし、物流に関する部分は民間企業が主体であるため、規制をかけるのは難しいと思う。今後も混雑が予想され、物流施設の荷待ちで路上駐車している光景もよく見かけの中で、エリア内の企業による協調的なルール作りを検

討してもいいのではないか。

委員：混雑の原因は何か。

事務局：高速道路から国道 43 号に向かう際、国道 43 号も混雑しているため、臨海地域から国道 43 号に入れないことが主な原因である。

委員：物流が原因であれば、経済の観点からも問題となるため、解決策を考える必要がある。

委員：産業の根幹に関する部分のため、整備時に業務用車両の待機スペースを設置することや、周辺道路に駐車しないよう指導することなど、市ができることはしっかり行わなければならないと思う。

事務局：令和 6 年度に実態調査により、施設への入りの時間が決まっていることや、建物建て替え時には敷地内に駐車場を設けることが決まっているものの、契約者しか駐車できないことが分かった。これらの課題を解決する方法を考えないといけない。

委員：フェニックス分譲は進んでいるのか。物流事業者も増えるのか。

事務局：令和 7 年度の売却も決まっており、令和 8 年度以降も順次売却予定である。

事務局：本市では、フェニックス分譲地に付加価値の高い製造業を誘致したいと考えている。また、幹線道路における大型車両の路上駐車については、事業者に協力いただいているが、納品後に次の場所へ運送する荷物を積み込むまでの時間を路上で待機しているという課題がある。

委員：低未利用地はないのか。

事務局：他都市では公共用地を仮設の駐車場として利用している事例もあるが、本市では利用できる土地がないため、対策が遅れている。また、新しく建設される物流施設には協力していただいているが、既存の物流施設は駐車スペースがない等の課題があるため、産業界、国、県とも連携して取り組みたい。

委員：都市計画マスタープランに記載されている評価指標は 5 年ごとに評価するとなっているが、5 年経過していなくても生活利便施設のカバー率等の指標を提示する考えはあるのか。

事務局：指標は毎年追っている。昨年度から今年度にかけて生活利便施設のカバー率の総合値は上がっている。

委員：この機会に提示してもらえれば議論になるかと思う。

以 上