

3 対象地区の現状

(1) 人口

本市の人口は減少傾向が続いており、H52にはさらに10人万減少して34.1万人になると推測されているなかで、駅南地区では、H8に比べてH27人口は1.5倍の約5,700人となっており、H52の人口減少の割合は小さいものと見込まれる。駅の北側においても3倍の約9,100人と大きく増加しており、これらの背景としては、市街地開発事業やJRの利便性向上等による新たな住宅供給が要因にある。

(2) 産業

① 事業所、従業員数

人口と同様に全市的に減少傾向が続いており、駅南地区においても、H8とH24の統計調査の対比で事業所数、従業員数ともに減少しているが、地区西側の工業地や商業地では事業所数が微増するなど産業地としての環境が維持されている状況にある。なお、駅の北側では商業ビルの立地に伴い事業所数、従業員数ともに大きく増加している。

② 工業施設

- ・ 概ね尼崎駅大物線を境として西側に工業地域を指定しているが、工業施設のほとんどが同地域内に立地している。
- ・ 駅南の対象地区では、H8以降に10の工業施設が閉鎖しており、それら施設跡地の一部では商業施設やマンションへの土地利用転換が見られるものの、工業、物流施設としての利用も多く、産業地としての環境を維持している。

*跡地の利用状況(注:分割された跡地もあるため総数が異なる。)

・工場(4) ・物流(1) ・商業業務(1) ・住宅(5) ・未定(2)

③ 商業施設

大規模店舗が立地する駅の北側に比べて、駅南の対象地区においても、商業規模は小さいが、家電量販店、スーパー、コンビニほか飲食店などが立地する駅前商業地となっている。

④ 都市機能施設

- ・ 拠点駅としての立地特性もあって、駅南北ともに、医療施設、教育施設、社会福祉施設等が立地しており、一応の充足状況にある。
- ・ その中で、小田支所、小田地区会館の再配置計画が予定されるとともに、東警察署の駅の北側への移転が決まっている。

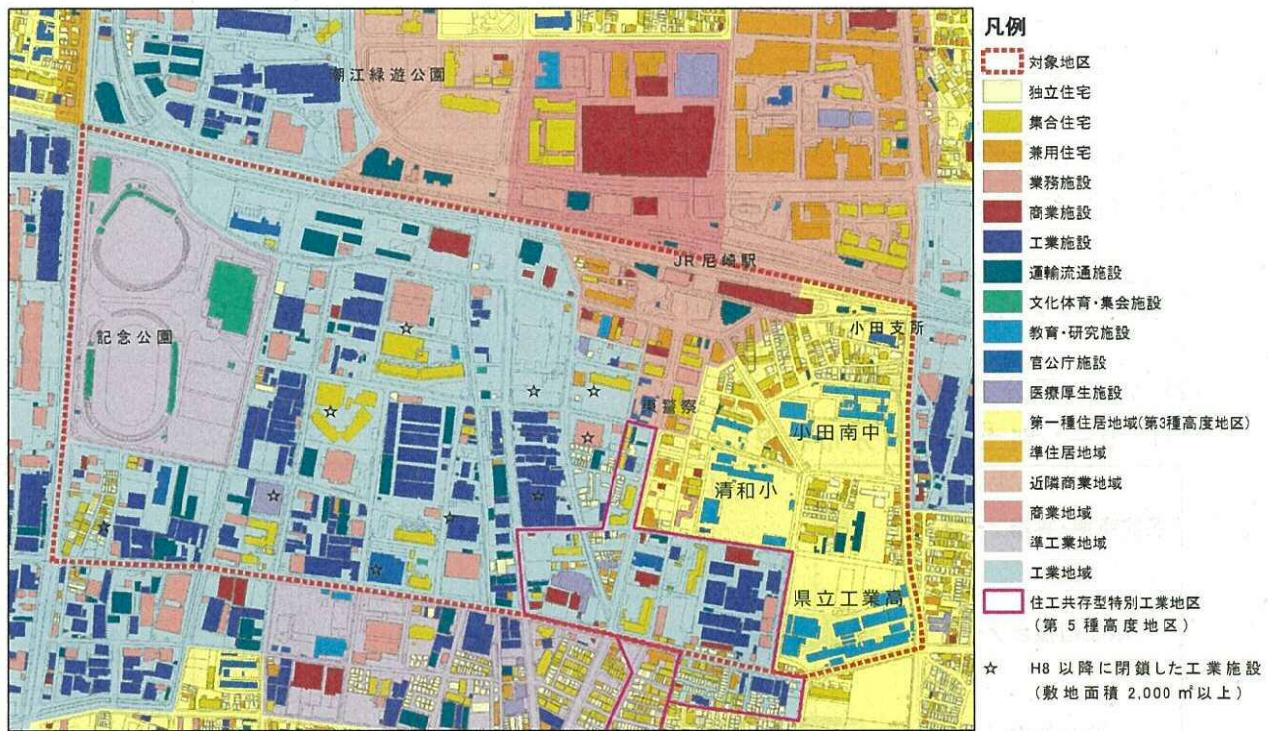


図6 対象地区の土地利用

4 ゾーン区分ごとの現状と土地利用誘導の方向性

JR 尼崎駅周辺の一部を担う地区として、対象地区の位置付けや現状を踏まえ、ゾーン区分し、各ゾーンの立地特性を踏まえた土地利用誘導の方向性を示すことにより、これらが相互に関連した広域拠点にふさわしいまちづくりを目指す。

(1) ゾーン区分

対象地区の位置付けや現状を踏まえ、対象地区を駅前商業・業務ゾーン、駅周辺複合ゾーン、複合住宅ゾーン、産業ゾーンの4ゾーンに区分する。

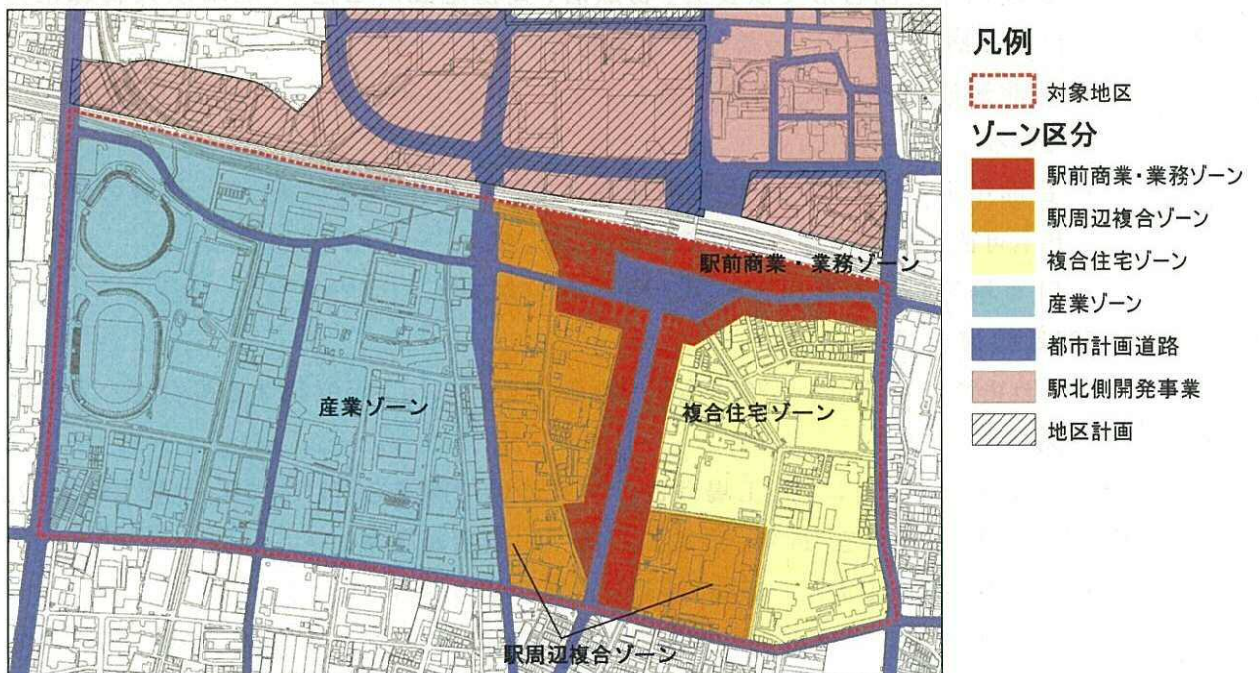
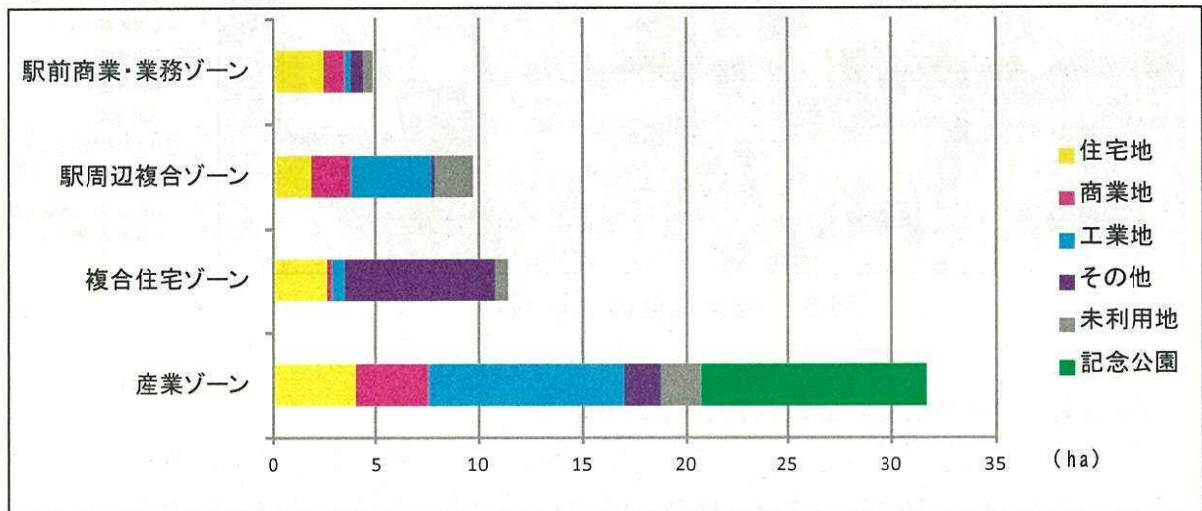


図7 ゾーン区分

ゾーン区分	範 囲※○付き数字は街区番号を示す
駅前商業・業務ゾーン	潮江 1 丁目①、長洲本通 1 丁目①～⑥、⑩～⑬、⑮、⑯、 長洲西通 1 丁目①～③、長洲中通 1 丁目①～④、⑥
駅周辺複合ゾーン	長洲本通 1 丁目⑭、長洲西通 1 丁目④～⑪
複合住宅ゾーン	長洲本通 1 丁目②、⑦、⑧、 長洲中通 1 丁目①～③、⑤、⑦～⑬
産業ゾーン	長洲西通 1 丁目⑬～⑯、金楽寺町 1 丁目①～⑥、 西長洲町 1 丁目①～⑩、潮江 5 丁目①

(2) ゾーン区分ごとの現状

① ゾーン別土地利用分布状況



② ゾーン別土地利用の概況

[駅前商業・業務ゾーン]

- ・ 駅前広場は、JR各線と阪神バス、関西空港バスとの結節点機能を有している。
- ・ 駅前広場を囲む形で飲食店、物販店、業務施設が立地し、尼崎駅大物線沿道では主に中高層マンション、店舗等の土地利用となっている。
- ・ 浜北難波線沿道は、機能更新を予定している小田支所のほかは駐車場利用が多くなっている。
- ・ 長洲中通1丁目地内の住居地域内には長屋建住宅等が多いが、建替の際には高度利用も可能な敷地規模を有する土地がある。
- ・ 駐車場等の低未利用地が総地積の約 16%ある。

[駅周辺複合ゾーン]

- ・ これまでの工業地から業務施設、物販店、マンションが立地する複合地へと土地利用転換が進んでいる。
- ・ 長洲本通1丁目にある工場は古くからこの地で操業を続けており、今後も地域の産業として存続が望まれる。近年、敷地の一部で物販店が開業した。
- ・ 既存住宅をはじめとして建替時期を迎える建物が増えている。
- ・ 長洲西通1丁目地内の温浴施設や工場の転出などもあって、駐車場等の低未利用地が総地積の約 25%ある。

[複合住宅ゾーン]

- ・ 幅員 6～8m の道路による街区が整備された小・中・高校を含む住宅ゾーン。
- ・ 概ね低層中心の住宅地であるが、駐車場、倉庫、社宅用地など高度利用も可能な規模のものもある。

[産業ゾーン]

- ・ 駅南地区内の工業施設の約 90%が産業ゾーン内に立地している。
- ・ 阪神・淡路大震災後の H8 以降の閉鎖工場(敷地 2,000 m²以上)が 5 社あるが、跡地利用としては、緩衝緑地帯設置基準に適合したマンション 2 棟への土地利用転換はあるものの、新たに工場、業務施設も立地しており、工業地としての操業環境が守られている。
- ・ 長洲久々知線沿いに立地していた工場の多くが、拡幅整備後も建替更新している。
- ・ 駐車場等の低未利用地が総地積の約 6%ある。
- ・ 近年、特別養護老人ホーム、デイサービスなどの福祉施設が立地しており、これら施設の進出が工場等の操業環境に与える影響について検証が必要である。
- ・ 西長洲町 1 丁目では、緩衝緑地帯設置基準の特例措置制度を適用した住宅が新築された。

(3) ゾーン区分ごとの土地利用誘導の方向性

各ゾーンの現状、立地特性を踏まえた土地利用誘導の方向性を示すとともに、その具体化を図るための地域のまちづくりの方策を示す。

① 駅前商業・業務ゾーン

<方向性>

- ・ 広域的に利用される公的施設、生活利便施設等の都市機能の集積を促進するとともに、交通利便性を活かした都市居住の誘導及び土地の高度利用により駅前地区としての市街地形成を目指す。

<現状の規制・誘導等>

用途地域	近隣商業地域	工業地域 (住工共存型特別工業地区)	第 1 種住居地域
建ぺい率	80%	60%	
容積率	400%	200%	
高度地区	なし	第 5 種	第 3 種
日影規制	なし	住宅のみ有	有
店舗面積(商業立地ガイドライン)	制限なし	1,000 m ² 以内	
防火規制	準防火地域	建築基準法第 22 条区域	準防火地域
	尼崎駅大物線沿道のみ防火地域		

<活用が考えられる方策>

- ・ 用途地域・指定容積率
- ・ 地区計画(規制の強化・緩和)

- ・ 特別用途地区
- ・ 特定用途誘導地区
- ・ 都市美形成計画に定める誘導基準、届出制度

② 駅周辺複合ゾーン

<方向性>

- ・ 駅周辺、幹線道路沿道としての立地特性を活かして、既存工場との調和を図りつつ「駅前商業・業務ゾーン」と連担した業務・生活利便施設・住宅などが共存する多様な土地利用の誘導を図る。
- ・ 住宅、工業相互の環境保全と調和のために、工業地域内の新たな住宅建設に対しては緩衝緑地帯の設置等により周辺工場の操業環境に対し一定の配慮を行う。さらに、一街区を最小単位とした地区計画等の手法により、危険性が大きい工場等の建築禁止、オープンスペースの創出など、駅周辺の複合地として良好な環境を有する市街地形成及び、高度利用の促進を図る。

<現状の規制・誘導等>

用途地域	工業地域	工業地域(住工共存型 特別工業地区)	工業地域(特例措置 制度適用地区)
建ぺい率	60%		
容積率	200%		
高度地区	なし	第5種	住宅のみ有
日影規制	なし	住宅のみ有	住宅のみ有
店舗面積(商業立 地ガイドライン)	上限なし*	1000 m ² 以内	1,000 m ² 以内
防火規制	建築基準法第22条区域		

※接道条件により異なる

<活用が考えられる方策>

- ・ 地区計画(規制の強化・緩和)
- ・ 特別用途地区
- ・ 特定用途誘導地区
- ・ 建築物の耐火促進(準防火地域)
- ・ 緩衝緑地帯設置基準
- ・ 都市美形成計画に定める誘導基準、届出制度

③ 複合住宅ゾーン

<方向性>

- ・ 駅周辺の立地特性を活かした利便性の高い快適な都市居住が維持できるまちを目標に、主に中高層を中心とした住宅地の形成、住環境の保全を促進する。
- ・ 今後、駅勢圏の広がりが期待されるような施設の誘導も考えられる。

<現状の規制・誘導等>

用途地域	第1種住居地域
------	---------

建ぺい率	60%
容積率	200%
高度地区	第3種
日影規制	有
店舗面積(商業立地ガイドライン)	1,000 m ² 以内
防火規制	準防火地域

<活用が考えられる方策>

- ・ 特別用途地区
- ・ 地区計画(規制の強化・緩和)
- ・ 特定用途誘導地区
- ・ 都市美形成計画に定める誘導基準、届出制度

④ 産業ゾーン

<方向性>

- ・ 駅周辺としての立地特性を活かしたものづくり、知識づくり、ネットワークづくりに関する産業集積を図る。
- ・ 隣接する工業地も含めた産業活動を継続できる環境を維持するため、工場跡地に対しては、時代に応じた新たな企業を誘致する一方で、新たな住宅建設に対しては緩衝緑地帯設置基準により、工場の操業環境を保全する。
- ・ 西長洲町1丁目の緩衝緑地帯設置基準の特例措置制度適用地区については、その取扱いを継続する。
- ・ 都市計画道路長洲久々知線の沿道については、幹線道路沿道にふさわしい土地利用を図る。

<現状の規制・誘導等>

用途地域	工業地域	工業地域(特例措置制度適用地区)	準工業地域(記念公園)
建ぺい率	60%		
容積率	200%		
高度地区	なし	住宅のみ有	なし
日影規制	なし	住宅のみ有	なし
店舗面積(商業立地ガイドライン)	3,000 m ² 以内 [※]	1,000 m ² 以内 [※]	1,000 m ² 以内
防火規制	建築基準法第22条区域		準防火地域

※接道条件により異なる

<活用が考えられる方策>

- ・ 特別用途地区
- ・ 地区計画(規制の強化)
- ・ 緩衝緑地帯設置基準
- ・ 企業立地促進制度
- ・ 都市美形成計画に定める誘導基準、届出制度

5 活用が考えられる方策の留意点

各種方策の活用にあたっては、各ゾーンの方向性に照らし合わせ、次に掲げる事項に留意して、当該地区における土地・建物現況の詳細な調査を行ったうえで、効果的な制度活用を図る。

なお、建築物の用途、規模等の規制緩和を伴う場合は、ゾーン内外の商業環境及び操業環境並びに住環境との調和・連携に留意することとする。

(1) 商業・業務系など都市機能の誘導と駅前としての高度利用に向けた方策

(①、②該当ゾーン:駅前商業・業務、③～⑤該当ゾーン:駅前商業・業務、駅周辺複合、複合住宅)

① 用途地域の変更

標題に掲げる土地利用への転換が進み、あるいは市街地開発事業等で転換が確実な場合にあつて、地区周辺の用途地域との調和が図れるなどの基準に適合する場合は適切な用途地域に変更することが可能であるが、変更に伴い、変更地区内外の住環境等の保全を図るため、適宜、地区計画等を併用する必要がある。

② 指定容積率の変更

立地適正化計画での位置付けや道路等の基盤整備の状況並びに土地の高度利用が確実な場合には高い指定容積率に変更することが可能であるが、指定した地区内の全ての敷地が緩和されるため環境悪化を招く恐れがあることから、建物の敷地規模や用途別による容積率の制限や高さ制限等を定める地区計画等の検討が必要である。

③ 特別用途地区の指定

誘導が必要な都市機能施設が現行の用途地域では建築不可な建物用途である場合には、当該誘導施設が当地区にとって必要な理由を整理し、特別用途地区制度で緩和するとともに、駅前としてふさわしくない用途を規制することが可能。

④ 特定用途誘導地区の指定

立地適正化計画に位置付ける誘導施設の用途、容積、高さが現行の用途地域では建築不可となる場合には、当該施設が必要である理由と周辺との環境調和を整理したうえで、特定用途誘導地区制度で緩和することが可能。

⑤ 地区計画による規制緩和及び強化によるコントロール

各ゾーンの方向性に適合した土地利用を誘導するために、必要な建物用途の規制・誘導とともに容積率等の緩和を必要とする場合は、公共施設の整備状況、土地利用の状況に鑑み、再開発等促進区あるいは高度利用型や用途別容積型等の地区計画制度を活用し良好な環境形成を誘導する。

なお、工業地域内で新たな住宅建設を行う場合は、緩衝緑地帯の設置等により周辺工場の操業環境に対し一定の配慮を行い、それを地区計画に位置付けることにより、⑨の緩衝緑地を敷地面積に算入することを可能としている。

(2) 駅前の立地特性を活かした、中高層を中心とした住宅地の形成、住環境の保全に向けた方策(該当ゾーン:複合住宅)

⑥ 地区計画によるコントロール

中高層建築物に対する高さ制限や壁面後退による空間の確保、その他建物用途の制限、

最低敷地規模などの制限が可能。

(3) 利便性の高い立地特性を活かした産業活動の環境保全に向けた方策

(該当ゾーン:産業)

⑦ 特別用途地区による土地利用の制限

住宅立地を禁止する等、工業・業務の集積の維持を図ることが可能。

⑧ 地区計画による土地利用の制限

地区の利害関係者の理解、提案のもとに、当該地区に適した制限を定めることが可能。

⑨ 緩衝緑地帯設置基準

住宅を建設する場合、住宅の敷地の境界に沿ってその外側に幅員が 6m以上で、かつ、面積が事業施行地積の 25%以上の緩衝帯としての緑地を整備することを住環境整備条例で定めている。この緑地を整備することにより、操業環境の維持を図っている。なお、整備された緑地の敷地は、住宅の敷地面積に含まれない。

⑩ 企業立地促進制度の活用

工場跡地等の未利用地が発生した場合には、当該制度を活用し、新たな企業誘致を図る。

(4) 景観形成に向けた方策

(該当ゾーン:全て)

尼崎市都市美形成計画に沿った良好な都市景観の形成を図る。

誘導基準並びに届出制度により、特に都市計画道路や駅前通り等の幹線道路沿道では、沿道景観の調和に配慮し、駅前にふさわしい風格と賑わいのあるまちなみ景観を形成する。

(5) 火災に強い安全、安心なまちづくりに向けた方策

(対象ゾーン:駅周辺複合)

拠点駅として不特定多数の人が集散する JR 尼崎駅周辺では、市街地開発事業により整備された駅の北側の商業地及び駅への連絡路である駅南地区の尼崎駅大物線沿道を軸的に防火地域に指定するとともに、工業地域を除く区域を準防火地域に指定している。

安全、安心なまちづくりを促進するため、③特別用途地区の指定、⑤地区計画による規制緩和及び強化によるコントロール等の活用により土地利用の方向性の具現化を図る際には、地区内の建物用途、不適格建築物の発生に留意して準防火地域の指定を行う。

