

尼崎 21 世紀の森構想

平成14年 3月

兵 庫 県

目 次

	頁
第1章 尼崎21世紀の森構想の趣旨	
1.1 尼崎21世紀の森構想の趣旨	1-1
1.2 尼崎21世紀の森構想の対象区域	1-2
1.3 尼崎21世紀の森構想のタイムスケール	1-3
1.4 尼崎21世紀の森構想の構成	1-4
第2章 大阪湾ベイエリアと尼崎臨海地域の現状と課題	
2.1 大阪湾ベイエリアの変遷と現状	2-1
2.2 尼崎臨海地域のまちの変遷と現状	2-3
2.3 瀬戸内海 大阪湾の環境の変遷と現状	2-9
2.4 尼崎臨海地域の環境の変遷と現状	2-11
2.5 課題の整理	2-20
第3章 尼崎21世紀の森構想の方向性と将来像	
3.1 尼崎臨海地域における新たなまちづくりの要請と方向性	3-1
3.2 尼崎臨海地域の再生のための視点とねらい	3-5
3.3 尼崎臨海地域のまちづくりのテーマ	3-6
3.4 尼崎臨海地域の目指すべき将来像	3-8
第4章 まちづくりの展開方向	4-1
4.1 環境の回復 創造、美しい風景の創造	4-2
4.2 活力ある都市の再生	4-9
4.3 既存産業の育成 高度化と新産業の創造	4-15
4.4 豊かな人間性を育み、コライスタイルを創造するまちづくり	4-16
4.5 全ての主体の参画と協働による交流型のまちづくり	4-17
第5章 段階的整備	5-1
5.1 先導整備地区の役割	5-2
5.2 拠点地区の位置づけ	5-2
5.3 段階的整備方策	5-7
第6章 事業化推進方策	
6.1 事業推進上の課題	6-1
6.2 参画と協働による森構想推進方策	6-2
6.3 先導整備地区から周辺への展開方策	6-5
6.4 事業手法	6-11
第7章 まとめ	
7.1 森構想の趣旨	7-1
7.2 今後の課題と取り組み	7-3

【添付資料】 尼崎21世紀の森構想策定懇話会

第1章 尼崎21世紀の森構想の趣旨

1.1 尼崎21世紀の森構想の趣旨

明治の初め、ドイツの世界的な地理学者リヒト・ホーフエンが「世界で最も魅力的な景観」と絶賛した瀬戸内海は、その後の日本経済が発展するなかで、臨海地域は埋め立てられ自然海岸が減少するとともに、人口や産業の集中に伴う生活排水や工場排水の増加などにより、かつての美しい瀬戸内海も、昭和40年代には瀕死の海とさえ呼ばれるほど危機的な状態に陥った。

こうした中、昭和48年には「瀬戸内海環境保全臨時措置法」が制定され、排水規制の強化や、埋立などの抑制が図られ危機的な状況は回避されたものの、かつての瀬戸内海の魅力が回復されるまでに至っていない。

一方、我が国の産業は重化学工業から先端技術産業やソフト産業に構造的に変化するなかで、重厚長大産業が立地してきた瀬戸内海地域を取り巻く状況も大きく変化し、遊休地の発生など地域の活力が低下してきており、その再生が大きな課題となっている。

「環境の世紀」といわれる21世紀を迎え、今後の瀬戸内海の環境創造や地域温暖化等の地球環境問題を考えるとき、失われた自然環境の回復・創造と沿岸地域の健全な発展を実現していかなければならない。

“自然と人の営みの豊かな共生”の理念のもと、昨年、「人と自然のコミュニケーション」をテーマに開催された淡路花博は、大規模な土取り跡地に緑を甦らせた「自然環境の回復・創造」というコンセプトが多くの人々の評価を得たところである。

特に、瀬戸内海における尼崎臨海地域は、阪神工業地帯の一翼を担い、素材型産業など重化学工業を中心として、我が国の産業経済の発展をリードしてきたが、産業構造の変化等により、工場等の遊休地が発生するなど、地域の活力が低下してきていることから、地域活力再生への取り組みが最も必要とされる地域となっている。

また、この地域は、自然環境の喪失や公害の発生などこれまで環境に対して多くの負荷を与えてきており、市民にとって緑と潤いの少ない魅力の乏しい地域であり、地域環境の再生が緊急かつ重要な課題となっている。

尼崎臨海地域を魅力と活力あるまちに再生するため、陸域での環境負荷を少なくするとともに、ゆとりと潤いをもたらす水と緑豊かな自然環境の創出による環境共生型のまちづくりをめざす「尼崎21世紀の森構想」の策定に取り組み、「環境の世紀」を切り開く先導的なまちづくりのモデルを尼崎から世界に発信していく。

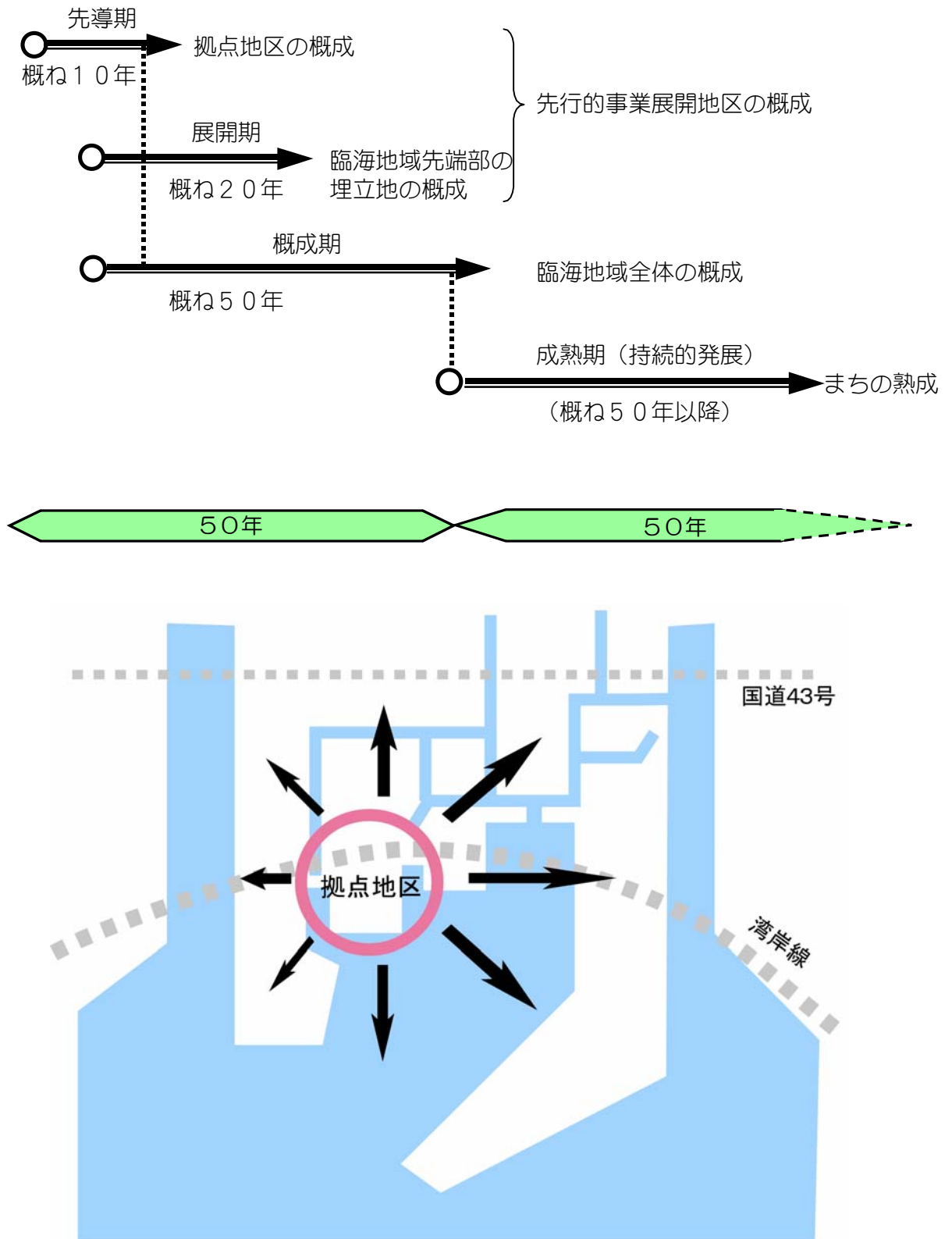
1.2 尼崎21世紀の森構想の対象区域

尼崎21世紀の森構想の趣旨から、国道43号以南の約1,000haを対象区域とする。

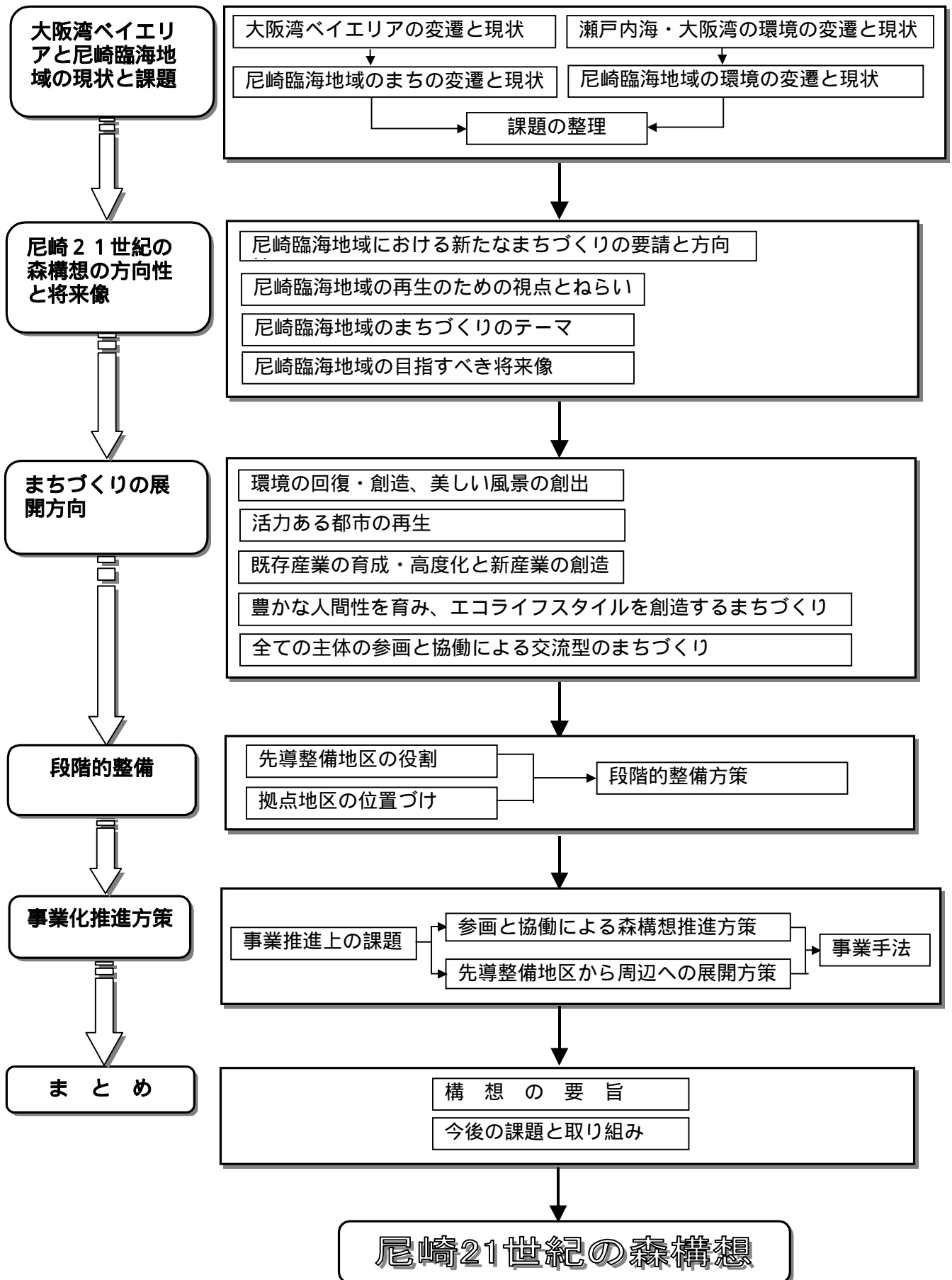


1.3 尼崎21世紀の森構想のタイムスケール

尼崎21世紀の森づくりは、21世紀を時間軸とした長期的な取り組みで行なう一大プロジェクトであることから先行的・重点的に森づくりを実現できるエリアを先導的な拠点として、全域に波及させていく段階的な手法で着実に進めていく。



1.4 尼崎21世紀の森構想の構成



第2章 大阪湾ベイエリアと尼崎臨海地域の現状と課題

2.1 大阪湾ベイエリアの変遷と現状

(1) 大阪湾ベイエリアの変遷

大阪湾ベイエリアの海岸線が人工的な土地造成によって変化するのは、江戸時代の干拓事業からであり、明治時代、大正時代には神戸、大阪において築港に伴う埋立によって近代的な港湾整備が進み、人工海岸が出現しはじめた。

昭和時代に入って西宮、尼崎、大阪、堺に工業用地として大規模な埋立が行われ、昭和9年の室戸台風の高潮、第2次世界大戦の戦災といった二度の大被害によって打撃を受けたが、戦後、神戸港での近代化整備、阪神間での高潮対策の堤防整備、埋立による工業用地の整備、大阪では港湾整備、臨海部の地盤高上げ等が進められ、戦後の復興はベイエリアを中心に展開されていった。

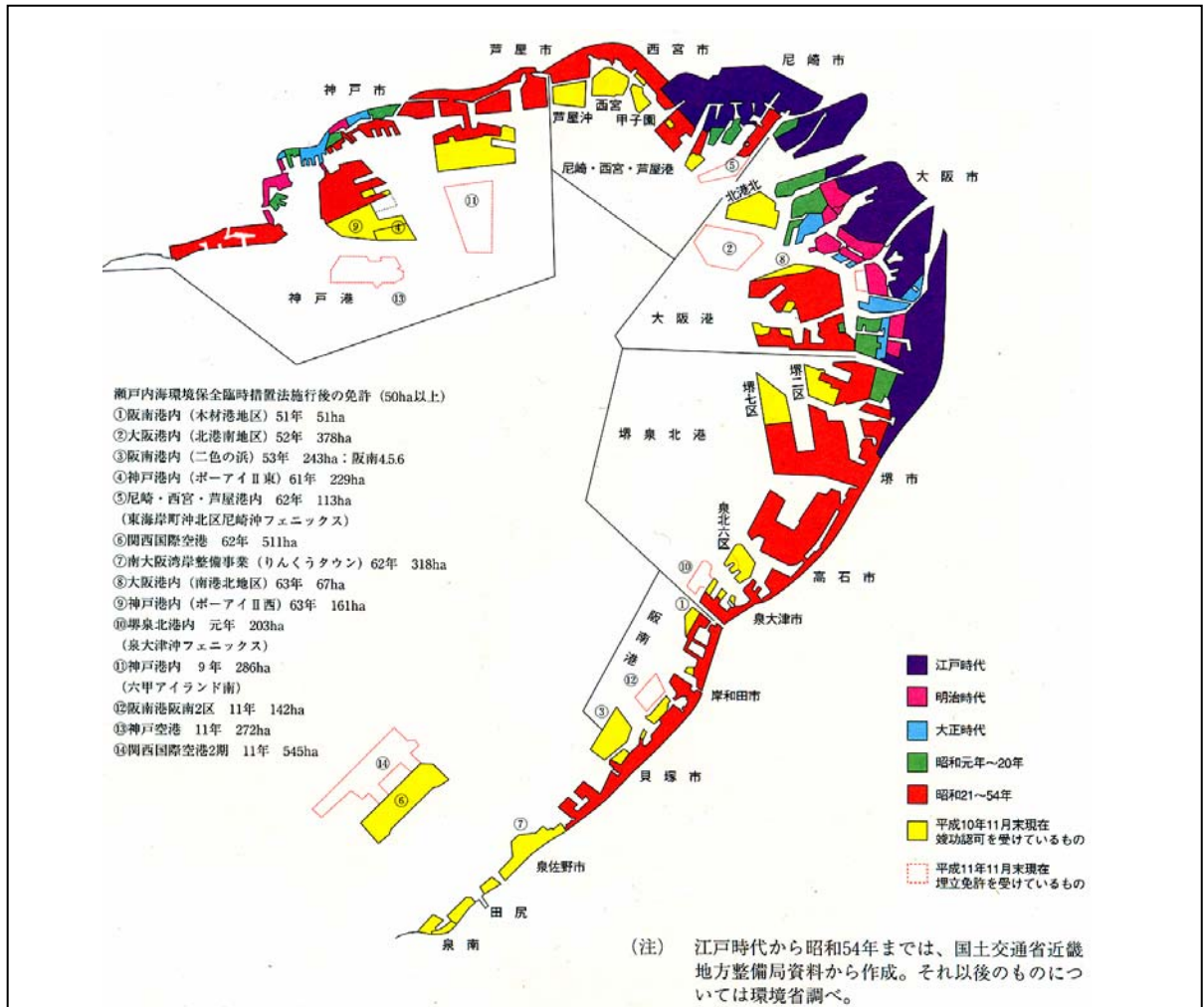
高度成長期に入ると、播磨、堺泉北での重化学工業の集積を目的とした工業用地の埋立が大規模に行われ、昭和30年から昭和50年までに約5,700haの埋立が行われた。日本を代表する工業地帯として発展した結果、ベイエリアは生産 物流機能や交通などが過度に集中する地域となり、都市活動や生活環境面で様々な矛盾を生じてきた。

(2) 大阪湾ベイエリアの現状

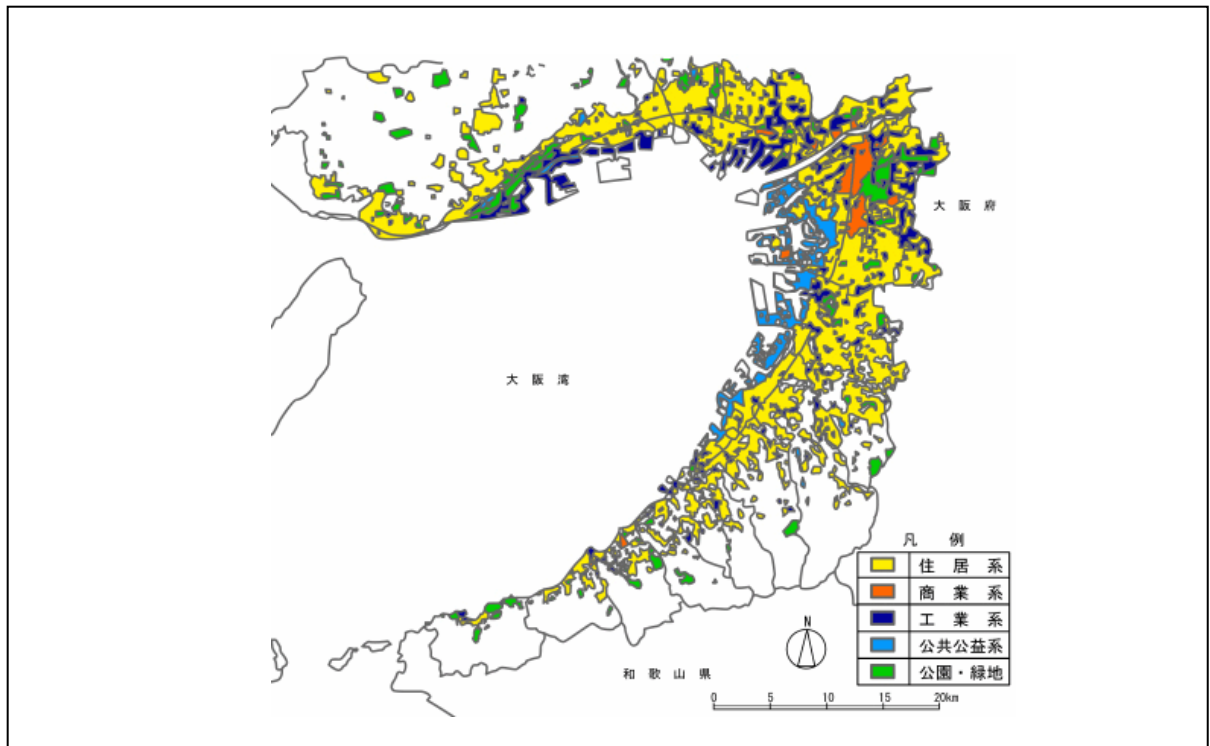
大阪湾ベイエリアは、関西における主要な都市軸を形成しており、内陸部から臨海部に向けて住居系複合市街地、住工と流通の混在地、流通 工業地の帯状の層構造で形成されている。高度成長期までに形成された旧来の臨海部では、重厚長大型産業の構造転換を背景に工業地を中心として低 未利用地が約1,180ha程度（平成5年調査）発生している。また、昭和40年代後半以降の大規模埋立地においては水際部分を港湾物流 工業系土地利用に占められる開発が進められており、臨海部の水際空間は港湾物流機能や産業機能を中心に利用され、人々が憩い 楽しむ海岸はわずかとなり、一般市民にとって近寄りづらい空間となっている。

近年の埋立地等においては、余暇時間増大に伴うレクリエーション施設の拡充、環境改善に向けての自然環境の確保及び社会背景と時代潮流の要請を受けて、(1)西宮マリーナパークシティや南芦屋浜地区ではマリーナ等ウォーターフロント 緑地と一体となった親水性のあるまちづくり、(2)此花西部臨海地区、舞洲地区等ではスポーツ レクリエーション機能の展開による水と緑の豊かな都市環境の創出、(3)コスモスクエア、夢洲地区ではウォーターフロントの景観 環境を活かした業務 商業の展開する都心的な市街地の形成、(4)りんくうタウンや堺北臨海部地区における海辺の豊かな環境形成と合わせた国際的な複合機能都市の形成をめざす等、魅力ある都市エリアを拡大しようとする動きが出てきている。また、荒磯や潮だまりを整備し、生き物とふれあいのできる矢倉緑地の整備や、堺泉北港における人工干潟の整備が進められている。

このように、拠点的に都市機能を導入し、人々の憩える水と緑の豊かな環境を創出することにより、ベイエリアを再生していく動きが見られる。



大阪湾ベイエリアの埋立の変遷
 （出典：平成12年瀬戸内海の環境保全 資料集）



大阪湾ベイエリアの土地利用
 （出典：阪神臨海地域再開発構想策定計画 平成元年3月国土庁大都市圏整備局）

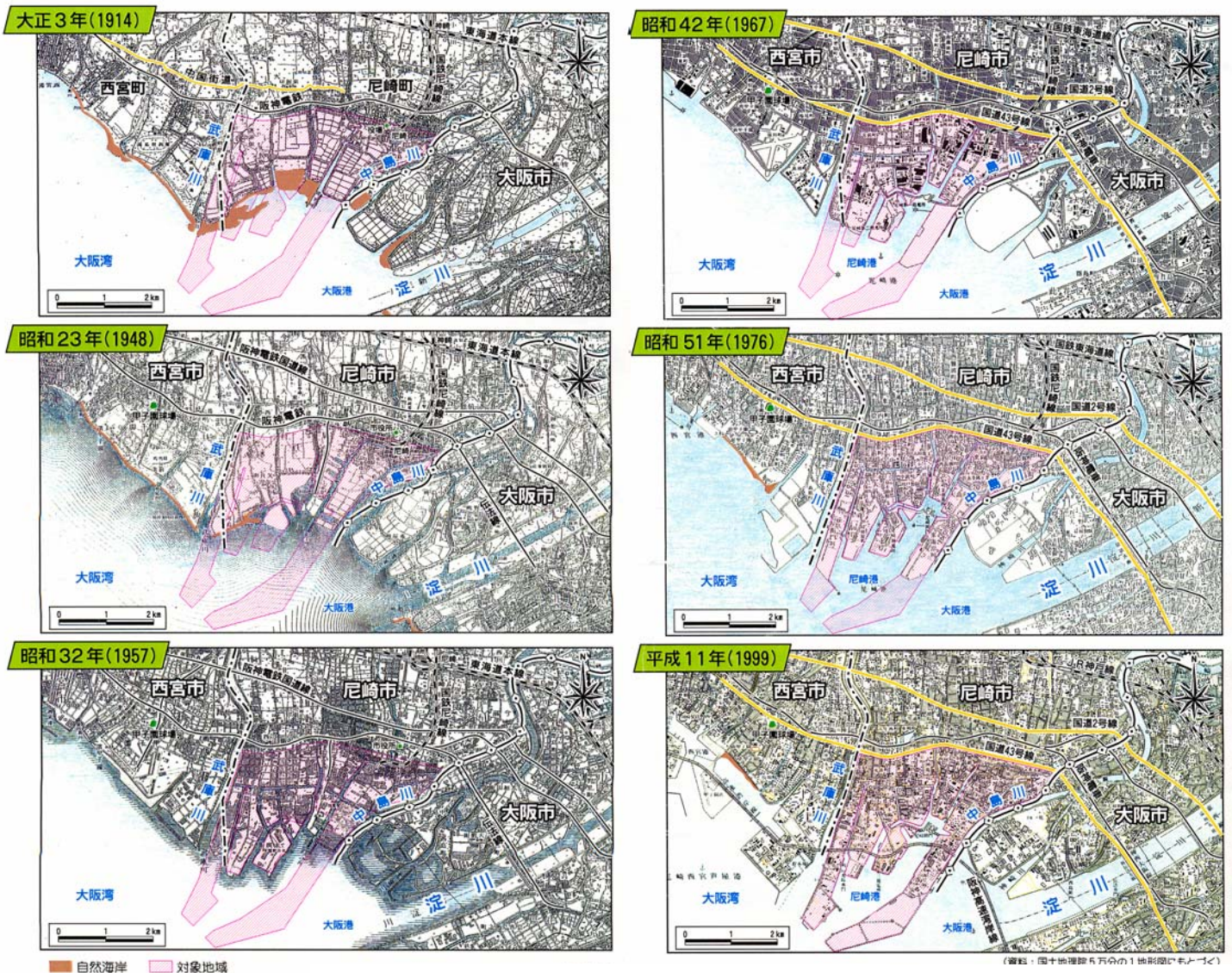
2.2 尼崎臨海地域のまちの変遷と現状

(1) 市街地の変遷

1691年オランダ商館長ケンペルは江戸参府途上に「大坂港の手前三里に尼崎という美しい城と市街があった」と船上から眺め紀行文に残している。尼崎は江戸期には現在の城内、東本町、西本町、築地、寺町あたりに美しい城と城下町を持つ港町であり、浪速、京、摂津の交易の拠点であった。

1874年鉄道開通とともに交易拠点としての利点を失うが、1891年尼崎紡績（現ユニチカ）が東本町に開業したのが工業化の始まりで、1905年の阪神電鉄神戸線の開通した頃に城下町に沿って南側に重化学工業が進出した。

第一次世界大戦前後の軍事産業の拡大に呼応して1930年代には臨海部の埋立に伴って鉄鋼関連や電力を中心とした基礎資材型業種の大規模工場が立地し、臨海工業地帯へと発展していった。



ニ崎臨海部の変遷
(資料：国土地理院5万分の1地形図にもとづく)

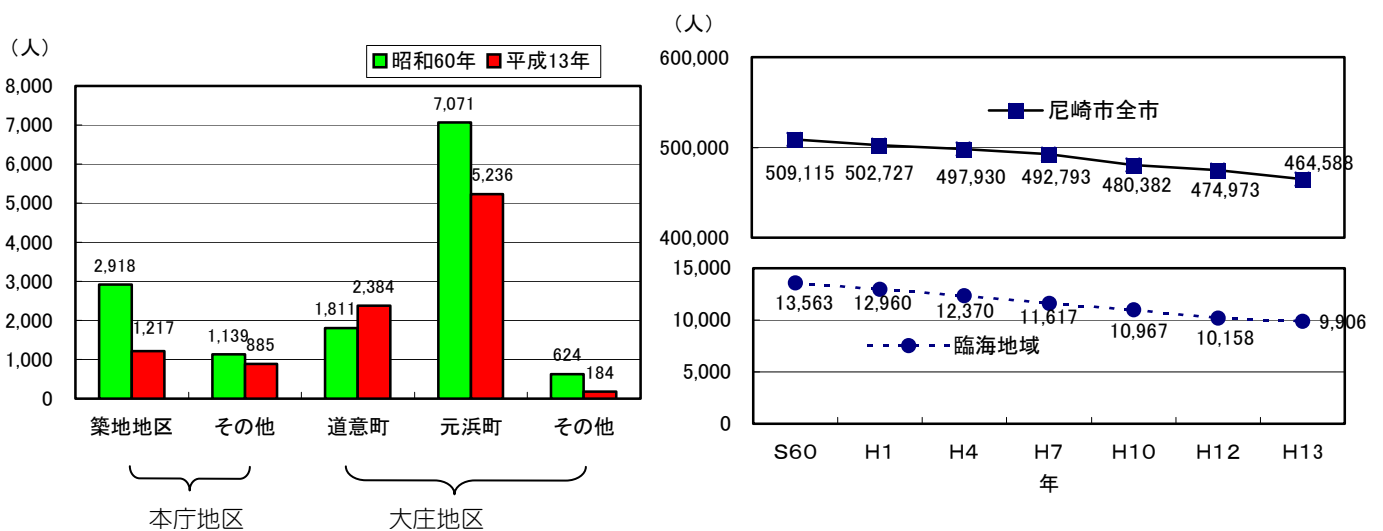
戦後、特需景気を契機に戦災から復興し、地下水汲上げによる地盤沈下や高潮 台風による浸水被害に対応する防潮堤等基盤整備や 1963 年の第 2 阪神国道（国道 43 号）の建設等産業基盤が整備され、阪神工業地帯の中核的存在となっていく。それに伴って、地価の安さ、関連産業との連携等の立地条件により関西でも指折の中小企業の集積した地域として発展していくが、その反面、国道 43 号の自動車交通量の増大なども加わり大気汚染 騒音等の公害が発生した。この公害問題を克服するため、住民や事業者、行政等関係者において公害防止協定の締結をはじめ、国道 43 号の車線の削減など相当の努力が払われてきた。その後、オイルショック等による世界的不況の影響、その後の産業構造の変化等により基礎資材型業種に陰りが見られ、工場の老朽化とあいまって、工場の閉鎖や関連企業での施設継続化及び、一部休止化といった状況が生じている。

(2) 土地利用 人口

臨海地域の面積は約 1,020ha、市域の 20%を占めている。臨海地域のほとんどが工場流通関連用地であり、その大半が 5ha 以上の大規模工場用地となっている。流通系用地は 2~3ha 程度の集積で工業用地の間に点在しており、工場の資材、製品の輸送を担っている。住居系用地は国道 43 号沿いの元浜町、道意町 6 丁目北側、築地地区に発展しており、工場用地との混在は、丸島町、西向島町辺りに僅かに見られる程度である。

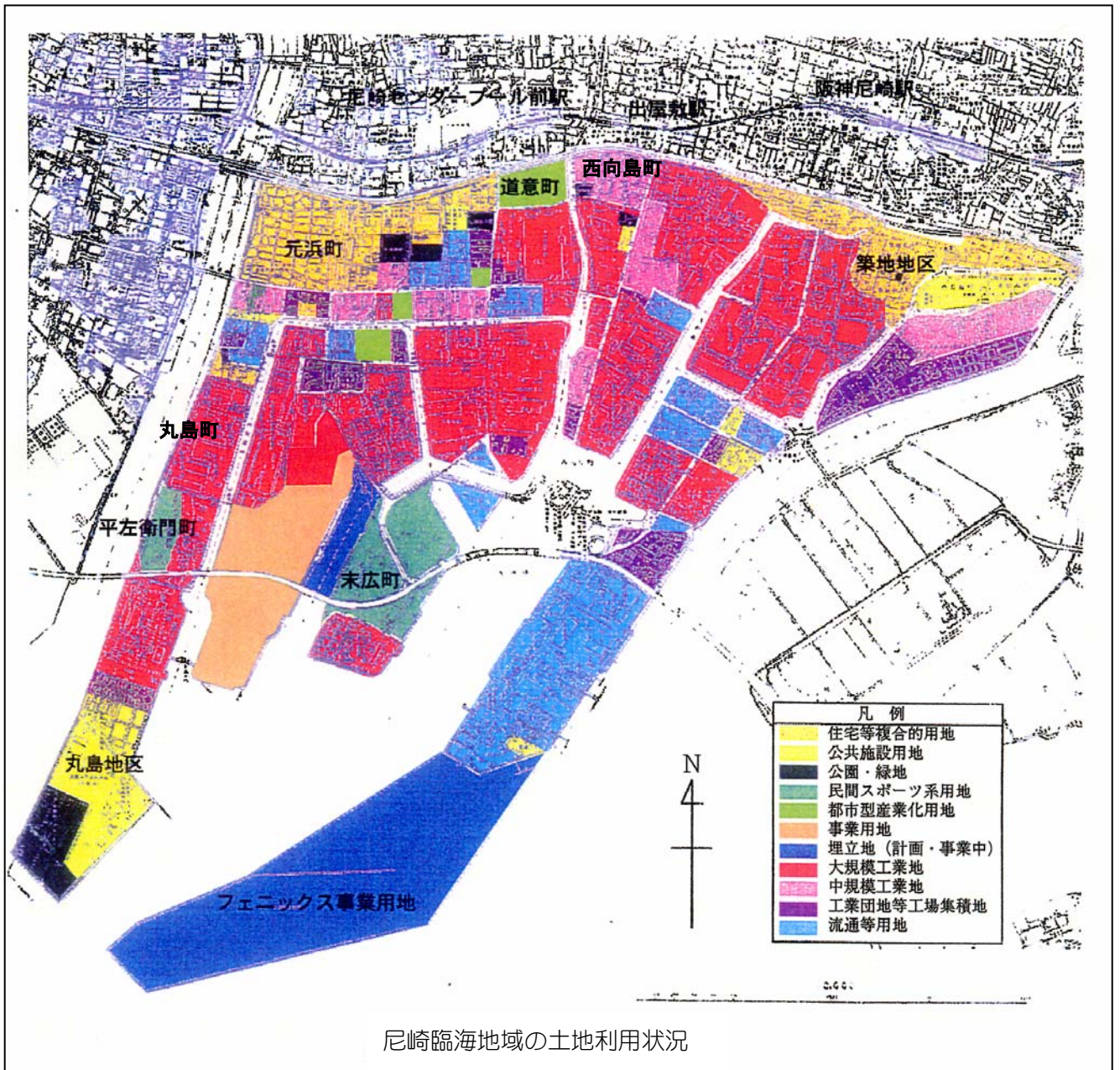
臨海地域には 9,906 人、4,674 世帯（平成 13 年）が居住しており、国道 43 号沿いの密集市街地化している元浜町とマンション 社宅の多い道意町 6 丁目の両地区に大半が居住し、城下町を引き継ぐ密集住宅地の築地地区に 12%程度の人口集積がある。

昭和 60 年から平成 13 年の 16 年間では 3,657 人の減少となっている。



臨海地域の人口数

出典：尼崎市統計書昭和 60 年版 尼崎市統計書平成 12 年版 尼崎市情報統計課調査
 尼崎市の人口（平成 13 年 9 月 30 日）



(3) 緑地 オープンスペース

尼崎市の1人当たりの公園面積(平成12年度末)は4.06㎡/人であるが、隣接する西宮市で7.07㎡/人、伊丹市で5.13㎡/人となっており、尼崎市の公園面積は周辺都市に比べて少ない。(平成12年度末、公園緑地課公園台帳)

尼崎市全体の都市公園等の現況は188.21haに対して、臨海地域では14.48ha(一部図面からの読み取り値)である。(平成12年度末、公園緑地課公園台帳)

樹木緑被率(直径5m以上の樹林などで覆われている緑被の面積率)を見ても、臨海地域は約4%であり、尼崎市全体の5.86%に比べて低くなっている(緑の基本計画策定に関する現況調査報告書 平成10年2月 尼崎市)。



(4) 交通基盤

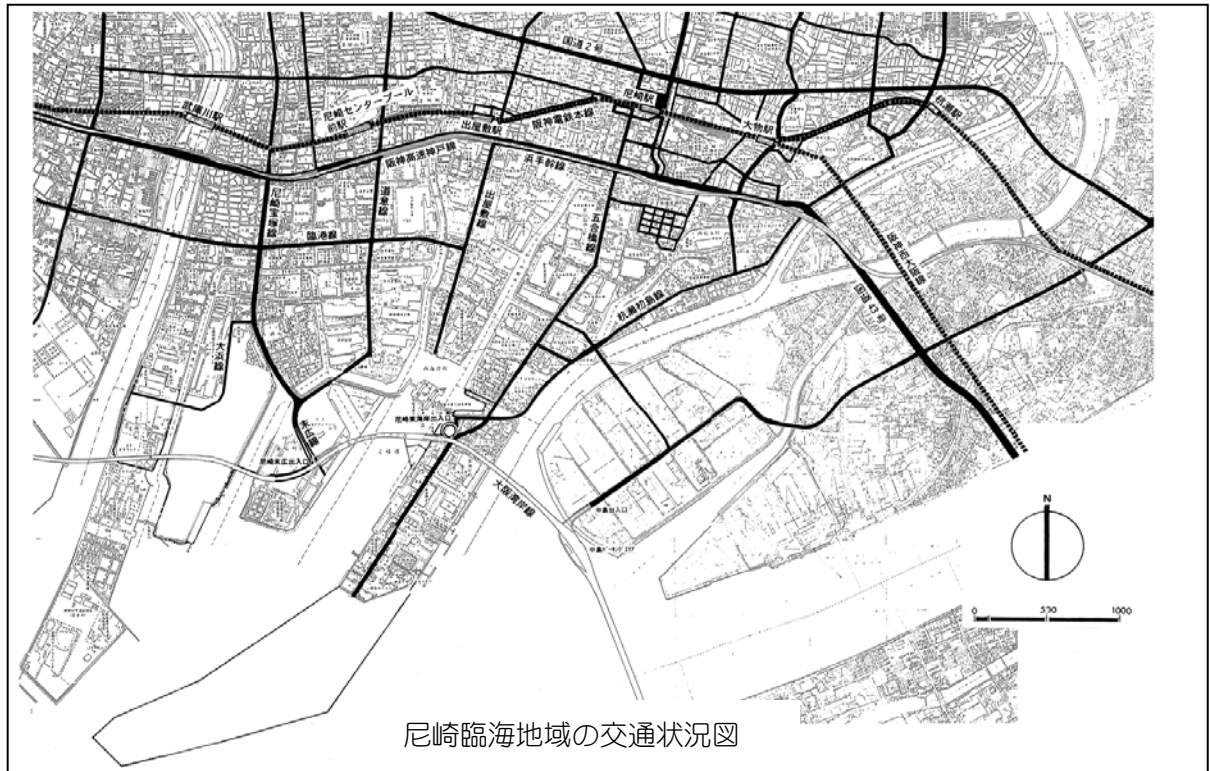
尼崎臨海地域の交通状況については、臨海地域の北側を阪神本線が通っており、杭瀬駅、大物駅、尼崎駅、出屋敷駅、尼崎センタープール前駅、武庫川駅の各駅が位置している。また、各駅に接続する形で、幹線道路を通る路線バスが運行されている。

市北部から臨海地域に直結する南北幹線道路は尼崎宝塚線、道意線、五合橋線の3本であり、尼崎宝塚線(臨港線との交差点付近)の平成13年11月の交通量は約9,000台/24時間、道意線(臨港線との交差点付近)は約8,700台/12時間(出典:兵庫県企業庁 尼崎臨海整備課調査資料 平成13年11月)となっている。

東西幹線道路としては、国道43号と阪神高速神戸線が本地域の北側を通り、また阪

神高速湾岸線が尼崎末広ランプ、尼崎東海岸ランプで接続している他は、臨港線があるものの、出屋敷線で止まっている。

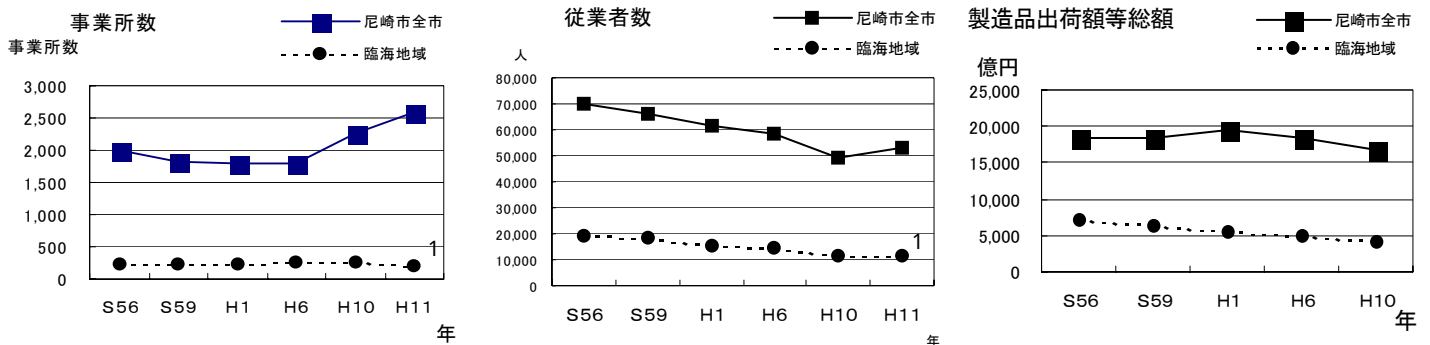
臨海地域に隣接する国道43号(84,753台/日;東本町 平成11年度道路交通センサス)と阪神高速神戸線(68,245台/日;南城内 平成11年度道路交通センサス)の交通量は約153,000台/日となっている。



(5) 産業基盤

産業構造の変化に伴って製造業の伸びが低いことや、臨海地域は地理的条件等から地価が高くなったため、新たな事業展開用地の確保が難しい他、工場の集約化等で、主力工場が他地域へ移転する傾向が見られる。

臨海地域の工業の状況は事業所数においてはやや漸増傾向にあるが、従業者数、製造品出荷額等総額においては尼崎市全市の減少率より高い減少率となっており、臨海地域の産業機能は尼崎市域の中でも低迷状況にある。



尼崎臨海地域の工業の事業所数、従業員数および製造品出荷額等総額 (出典: 尼崎市の工業)

※1: 平成11年度、臨海地域の事業所数、従業員数は4人以上事業所及び特定業種を対象。それ以外のデータについては全て全事業所を対象。

(6) 産業遺産等

尼崎臨海地域の北側に位置する阪神尼崎駅南側の北城内、南城内、開明町のエリアには、近代工業都市形成の過程を反映して、産業遺産が集積している。このエリアの産業施設としては、阪神電鉄の旧発電所（明治37年築、倉庫として使用中）、ユニチカ記念館（明治33年築、旧尼崎紡績本社で展示施設として使用中）、尼崎信用金庫記念館（明治40年頃築）などがある。これらの産業遺産は、老朽化が進んでいることから消滅する恐れがある。

尼崎臨海地域には、資料「尼崎の産業技術史研究（昭和61年9月）」によれば、下記に示す産業遺産等の記述がある。



2.3 瀬戸内海 大阪湾の環境の変遷と現状

(1) 気象の概要

本構想の対象地域である尼崎臨海部は、瀬戸内気候区に属しており平均気温約16℃、年降水量は1,300mm程度で、比較的温暖で雨の少ない地域である。

尼崎臨海部と瀬戸内海地域の気象諸量を比較したものを下記の通り示した。降雨量については瀬戸内海地域の平均的な数値となっており、気温については瀬戸内海地域の平均値よりもやや高めである。

尼崎臨海部と瀬戸内海地域の気象諸量の比較

	尼崎臨海部 注1)	瀬戸内海地域 注2)
平均気温(℃)	16.3	約15
年降水量(mm/年)	1,318	1,000~1,600

注1)大阪地点1961~1990年の平均値 注2)平成11年度 瀬戸内海の環境保全 資料集

(2) 海象の概要

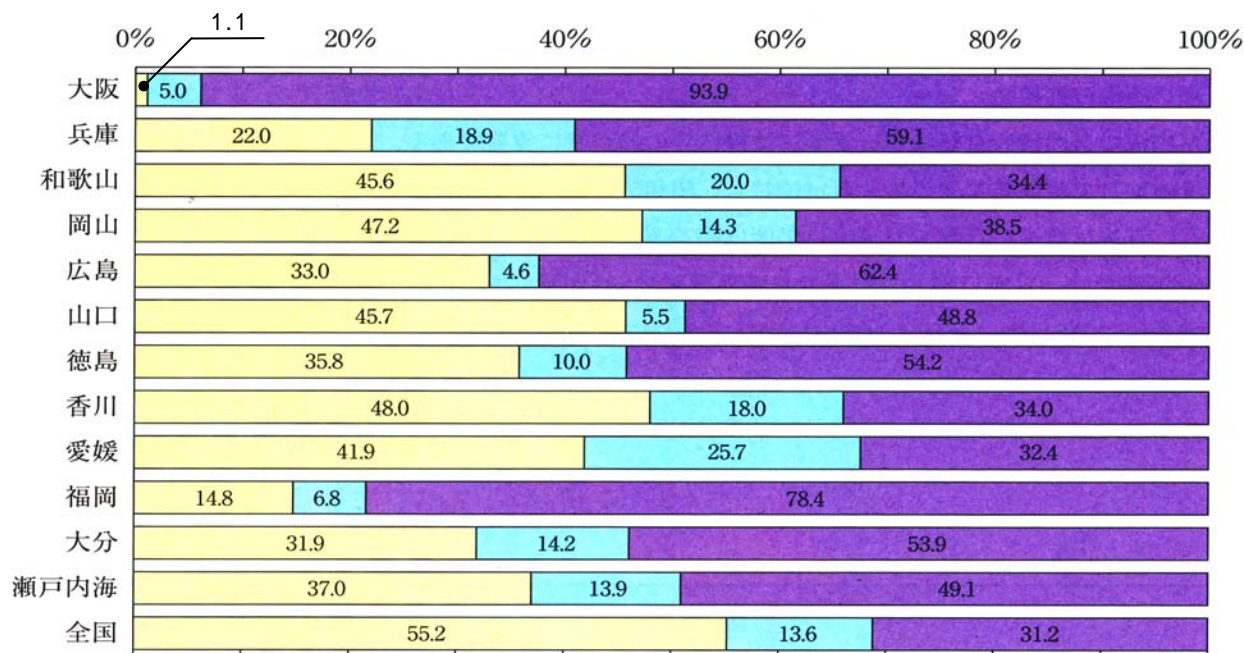
瀬戸内海 大阪湾の海象として潮流の特徴を見ると、播磨灘では上げ潮時には明石海峡に大阪湾の海水が、鳴門海峡からは紀伊水道の海水が流入し、流入した海水は播磨灘を東から西へと流れていく。一方、下げ潮時には上げ潮時とほぼ逆向きの流れとなって大阪湾もしくは紀伊水道に流出している。

一方、大阪湾では上げ潮時には紀淡海峡から紀伊水道の海水が流入し、湾内に流入した海水は主として湾西部の水深30m以深の海域を北上し、明石海峡を通過して、播磨灘に流出する。下げ潮時には上げ潮時とほぼ逆向きの流れとなって大阪湾の海水は紀伊水道に流出している。なお、大阪湾特に湾奥部では上げ潮時、下げ潮時ともに潮流は小さくなっている。

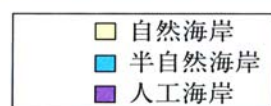
(3) 景 観

瀬戸内海は、世界に比類のない多島美を誇る我が国を代表する傑出した風景を有し、国立公園、国定公園等が広範な地域に指定されている。我が国最初の国立公園の一つである瀬戸内海国立公園は、その指定にあたって「変化に富み平和にして優美な風景」として評価されており、雄大で人為的影響を受けていない景観を特徴とする他の国立公園と際立った対比をみせている。

一方、瀬戸内海では、昭和30年代後半から工業用地の造成が各地で行われたこと等により、生態系や景観等の観点から重要である自然海岸線が失われ、次頁に示すように現状では4割弱にとどまっている。特に、大阪湾の海岸線を構成する大阪府、兵庫県で自然海岸の割合が相当低くなっている。



注) 1. 瀬戸内海の区域は、瀬戸内海環境保全特別措置法の「瀬戸内海」の範囲
 2. 人工海岸には、河口部が含まれる



瀬戸内海における海岸線の状況 (出典：平成12年度瀬戸内海の環境保全 資料集)

(4) 植生

瀬戸内海周辺における植生は、古くは高木相にシイ類、カシ類、クスノキ、タブなど、低木相には耐陰性の強いモチノキ、ツバキ等が優占する暖帯照葉樹林がほとんどを占めていた。現在、これら本来の植生は一部の寺社境内や名勝地等にわずかに残るのみとなっている。また、植生の大半は何らかの人為的影響を受けた植生となっており、花崗岩土壌と相まったアカマツ、クロマツの二次林が特徴的である。なお、海岸部に多いウバメガシ林は、瀬戸内海特有の優れた植生景観である。

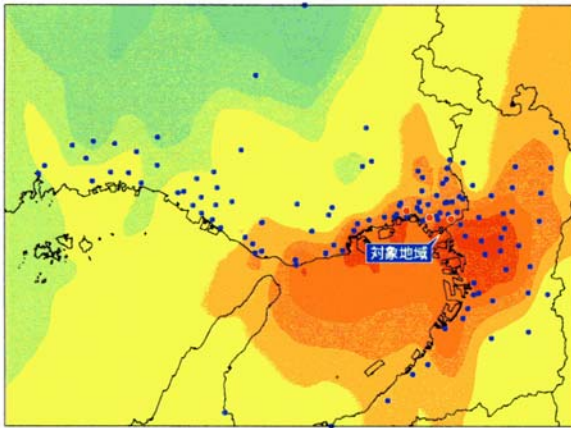
一方、瀬戸内海の自然景観を構成する重要な松林等については、マツクイムシによる被害が年々増加して昭和45年度の約8万m³に対し、昭和55年度には約84万m³に及んだ。これをピークに減少し以後は横ばい状況で推移し、平成11年度は約27万m³となっている。

(5) 大気環境

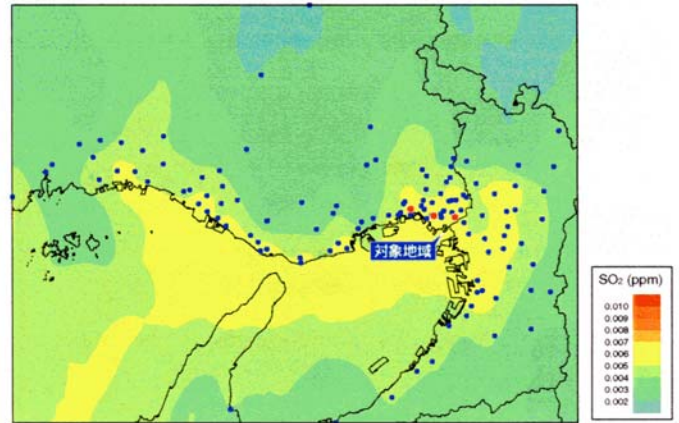
瀬戸内海沿岸域では、戦後の復興とともにコンビナートの形成を軸に重化学工業が大きく発展し、その結果各地で大気汚染の問題が生じた。昭和43年には大気汚染防止法が、昭和44年には兵庫県公害防止条例が定められ、排出基準の設定や総量規制が実施された結果、大気環境とりわけ二酸化硫黄濃度はかなり改善され、光化学スモッグの発生も大きく減少した。

一方、近年の状況として大阪湾 播磨灘周辺地域の二酸化窒素、二酸化硫黄濃度の分布状況で見ると、二酸化硫黄は全体的に濃度レベルは低く地域的な差はないが、自動車の排ガスが主な発生源である二酸化窒素の濃度は大阪湾地域では高い状況にある。

■二酸化窒素は日平均値の年間98%値



■二酸化硫黄は日平均値の2%除外値

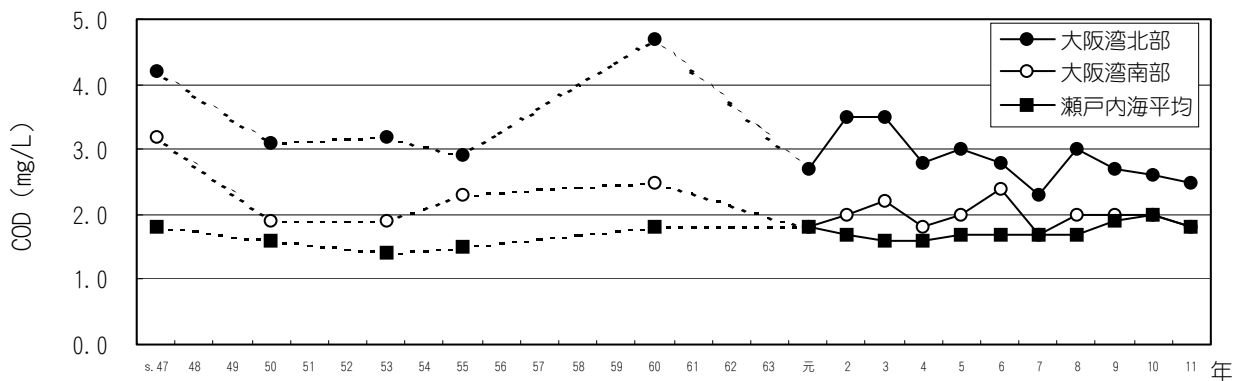


(データ：兵庫県、大阪府観測結果)

二酸化窒素および二酸化硫黄の分布状況（平成11年度）

(6) 水質および底質

つぎに、瀬戸内海の水質について下記に示す平均COD濃度の推移で見ると、生活系、工場系の汚濁負荷の流入や富栄養化による内部生産等により、近年では横ばい状態にある。



瀬戸内海平均水質と大阪湾水質の長期的動向

(出典：平成12年度瀬戸内海の環境保全 資料集)

瀬戸内海の中で水質汚濁が最も進行しているのは大阪湾水域である。大阪湾の水質の長期的動向をみると、CODの総量規制や下水道整備等によって湾奥部については、CODに係わる環境基準（C類型：COD 8 mg/L以下）を達成しているが、富栄養化により湾中央部（B類型：COD 3 mg/L以下）から沖合い部（A類型：COD 2 mg/L以下）については未達成となっている。

また、大阪湾、特に尼崎臨海部を含む湾奥部の水域では有機物および栄養塩の濃度は高く、富栄養化が進行している。また、大阪湾では夏期に水中や底質中の有機物分解により溶存酸素が消費され、特に底層部でDO濃度が低下し、貧酸素水塊の発生によって底生生物に影響を与えている。

底質については、河川が流入し海水が滞留しやすい湾部で底泥の堆積が進んでいる。特に、大阪湾では湾奥部で底泥の堆積が顕著である。

赤潮については、かつては水質汚濁の進行とともに発生頻度 規模が大きかったが、近年では縮小傾向にある。しかしながら大阪湾沿岸域では依然として赤潮が発生しており、平成11年度でも大阪府側ではあるが漁業被害が発生している状況にある。

(7) 生物相

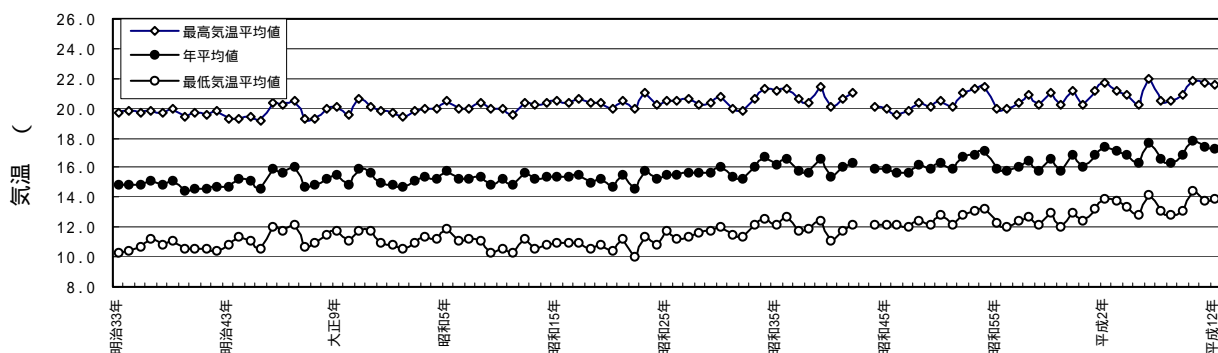
生物相のうち、魚介類については水産庁の調査によると22目、99科、2,192種の生息が確認されている。漁業生産量は昭和60年をピークに落ち込んでいる。この原因として水質の汚濁、藻場・干潟の減少等により魚介類の生育環境が悪化したことが指摘されている。

底生生物については、汚濁した海域で現存量が少ない傾向となっている。大阪湾でも汚濁が進行し底生生物の多様度指数は低く、貝類等を含む底生生物の生物相は貧弱である。(多様度指数：種類の多さを表す指標、値が大きいほど多くの種類の生物が生息していることを示す。)

2.4 尼崎臨海地域の環境の変遷と現状

(1) 気象

尼崎臨海地域の気象の概要については、前述のとおりであるが、気温について過去百年の長期的な推移を見ると、下記に示すとおりである。過去百年間の気温の推移は明らかに上昇傾向となっており、特に、最低気温はこの百年間で約4℃程度レベルが上昇している。また1950年以降で気温が大きく上昇しており、この期間は、阪神工業地帯が著しく進展を遂げた時期と一致するものとなっている。この気温の上昇原因については、地球温暖化やヒートアイランド現象が考えられるが、この結果のみでどちらの影響が強いかを判断するのは困難である。



過去百年間（20世紀）の気温の変動（大阪地点）資料：大阪管区気象台の観測結果をもとに作成

(2) 景観等

大正3年頃には尼崎臨海部にも自然海岸や干潟は存在していたが、戦後の昭和23年には工業用地造成のためこれらの多くが既に消失し景観も人工的なものに大きく変化した。昭和32年においてはさらに埋立が進み、自然海岸や干潟は完全に消失している。

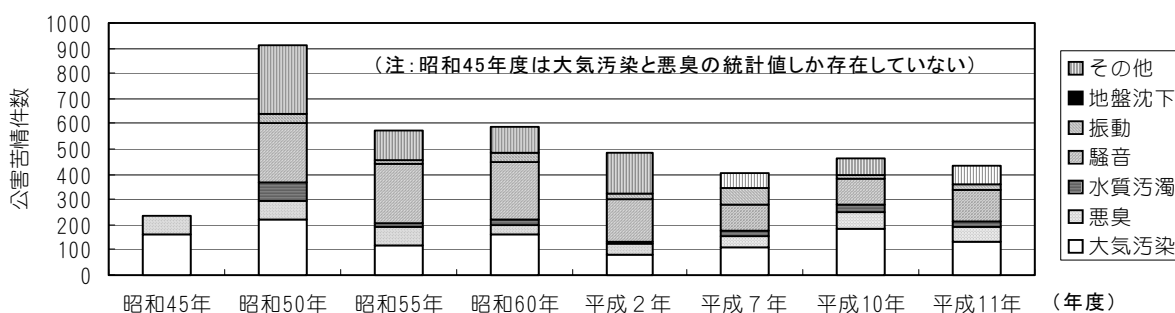
このように、尼崎臨海部では古くから生物にとって重要である自然海岸や干潟が消失し、自然景観も失われ、親水性に乏しい地域となっている。

(3) 植生

対象地域の植生についてみると、自然植生は、北西部の武庫川河道内にヨシ地が存在する程度である。この結果は、対象地域はいかに自然とのふれあいの場が少ないかを示している。

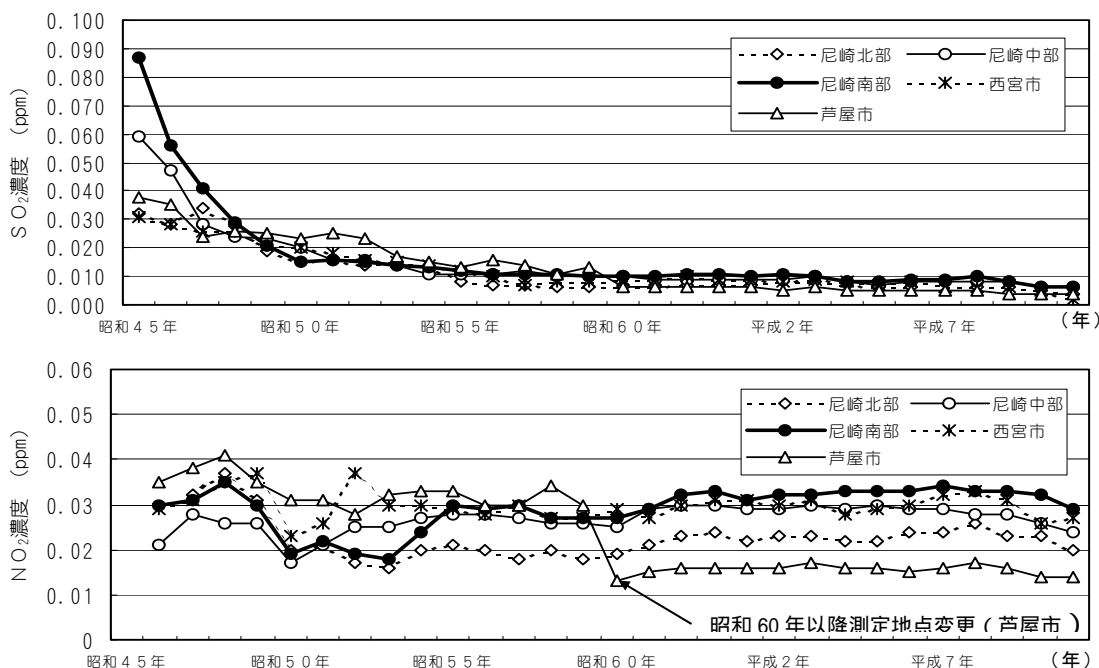
(4) 大気環境

かつての尼崎における公害問題は全国に知られており、特に大気汚染が深刻な問題であった。昭和45年2月に施行された「公害に係わる健康被害の救済に関する特別措置法」により救済地域としての指定を受けた。約1万人を越える認定患者は14才以下が6割以上を占め、気管支喘息等の呼吸器疾患を発症していた。尼崎市における公害苦情件数の推移を下記の通り示した。公害の苦情件数は経年的に減少傾向にある。平成10年度では再び増加しており大気汚染の苦情件数が最も多くなっているが、主に田畑やドラム缶等の野焼きに対する苦情によるものであり、工場からの排気ガスに対する苦情は少ない。



尼崎市における公害苦情件数の推移 (出典：尼崎市統計書S51、尼崎の環境H6, H12 尼崎市)

尼崎市およびその近隣都市における大気中の二酸化硫黄 (SO_2) および二酸化窒素 (NO_2) 濃度の推移を下記の通り示した。 SO_2 は石油や石炭などの燃焼によって発生し、工場が主たる排出源である。工場が乱立する尼崎南部では昭和40年代は極めて高い値を示していたが、全国に先駆けて、市民 事業者 県 市により公害防止協定を締結したのをはじめ、大気汚染防止法や公害防止条例の施行など積極的に公害の防止に取り組んできたことから、下記に示すとおり SO_2 の状態は大きく改善している。

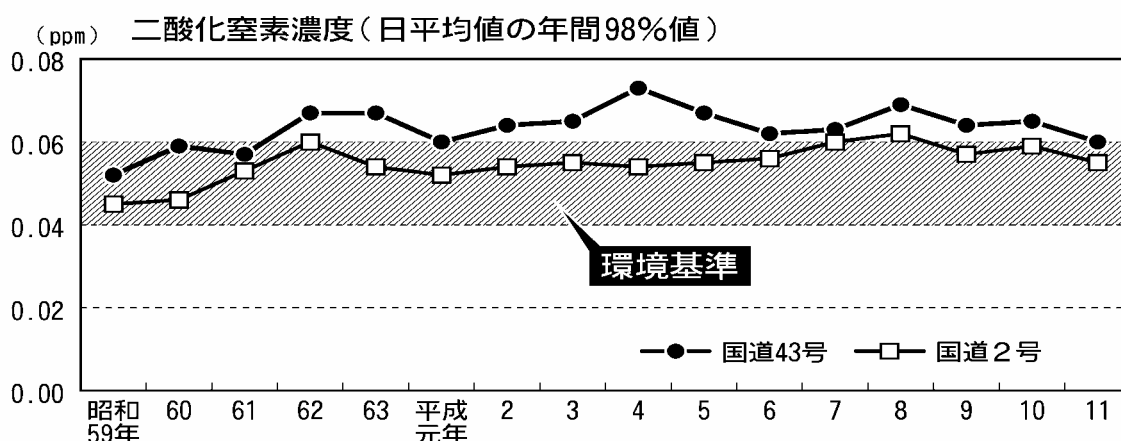
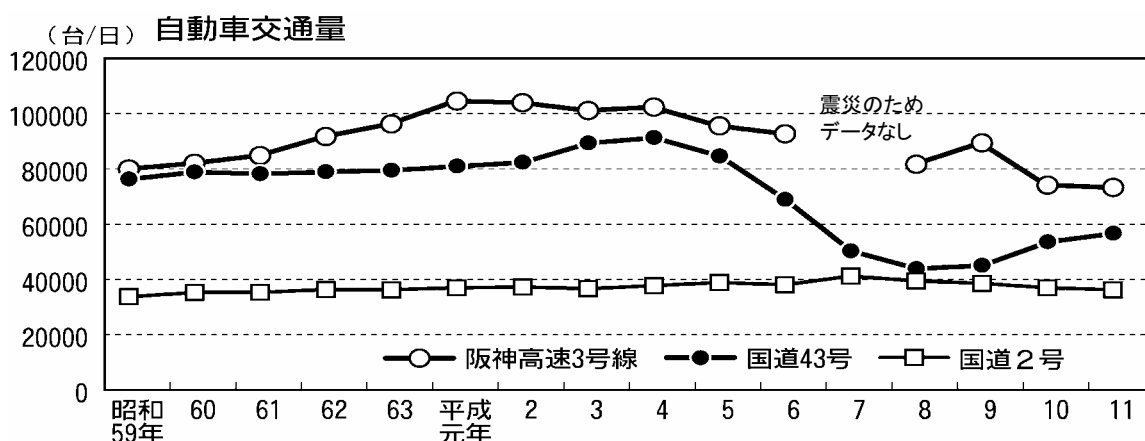


対象地域周辺部における二酸化窒素、二酸化硫黄の経年変化状況 (出典：環境白書S51、S55、H2、H11 兵庫県及び尼崎の環境H6, H12 尼崎市)

一方、NO₂については、尼崎南部地域では、昭和48年をピークとして昭和53年まで減少傾向にあったが、その後再び増加傾向に転じ高いレベルで推移している。尼崎市域における国道43号 阪神高速神戸線および国道2号における自動車交通量およびNO₂（98%値）の推移を下記に示した。

これに関連して、尼崎市居住の公害認定患者およびその遺族が企業への訴訟とあわせて道路管理者である国 阪神高速道路公団を相手どり国家賠償法第2条に基づく道路の設置 管理瑕疵を訴える民事訴訟を起したが、国 公団側が環境改善対策を講じることを確約し、平成12年12月和解に至った。

一方、対策についてはこれまで騒音問題とあわせて種々の対策が実施されてきた。国道43号は当初は10車線であったが、沿道の環境改善を図るため昭和50年度からは8車線、平成6年度～9年度には6車線化を図り、生み出された空間には緑地帯を整備するとともに、遮音壁、低騒音舗装、高架裏面吸音板等の設置を行っている。さらに現在においては、阪神 淡路大震災の経験を踏まえ、防災機能の向上を含めた広域防災帯を構成する環境防災緑地の整備が鋭意進められている。



注1) NO₂濃度については国道43号、2号全線ではなく尼崎市域の観測点での値を示す
 注2) 国道43号におけるNO₂濃度は、上を通過する阪神高速神戸線の影響を受けている可能性がある。

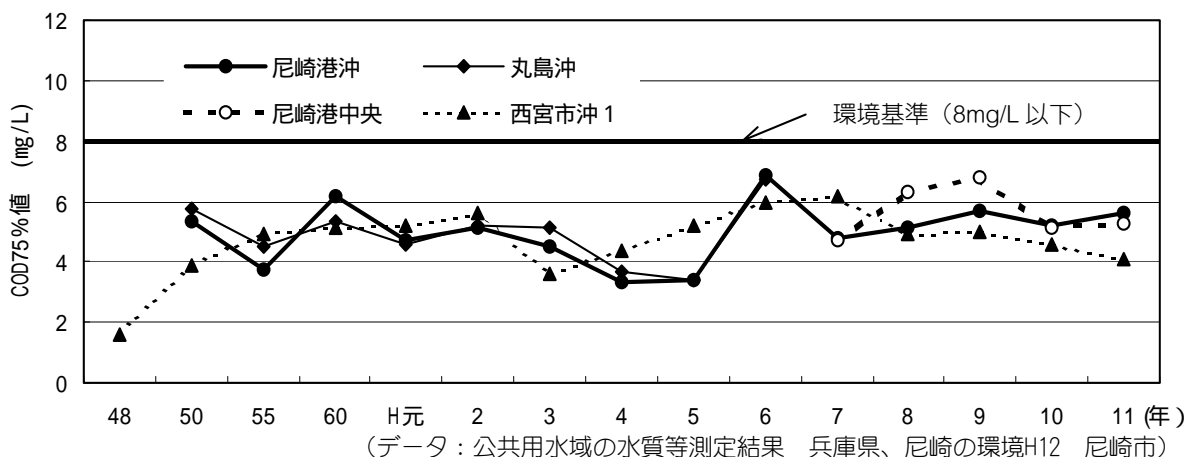
国道43号における交通量とのNO₂濃度の推移
 (データ：尼崎の環境 H6、H12 尼崎市)

(5) 沿岸域の水質および底質の状況

尼崎臨海部では、定点で水質調査が実施されている。これらの地点におけるCOD75%値の経年的動向を下記のとおり示した。

流域では排水規制や下水道整備が鋭意実施されているものの、海水が滞留しやすく富栄養化が見られる。

同水域では環境基準C類型の指定がなされており、各地点ともに近年では環境基準は達成している程度にとどまっている。



尼崎沿岸域水質の経年的動向 (COD75%値)

底質については尼崎臨海部では調査が行われていないことから参考として西宮市沖等における調査結果を下記に示した。底質調査結果によると、平成10年までは西宮市沖や神戸東部沖では淡路島より西側にあたる神戸市西部沖に比べ強熱減量(下記表中の②参照)が高くなっているが、平成11年では西宮市沖が神戸市西部沖を下回る結果となった。

尼崎沿岸域近傍地点の底質調査結果 (出典：公共用水域の水質等測定結果 兵庫県)

地 点	西宮市沖 1		神戸市東部沖 1		神戸市西部沖 1 (参考)	
	強熱減量 (%)	COD (mg/g)	強熱減量 (%)	COD (mg/g)	強熱減量 (%)	COD (mg/g)
昭和 55 年	7	6.9	8	12.0	2	2.8
平成 2 年	10	28.5	10	29.1	1.6	1.2
平成 10 年	9	16.2	11	22.3	4.4	2.1
平成 11 年	6.9	13.0	9.8	22.0	7.6	2.4

注) ①昭和 55 年における COD の分析方法は一部異なる。

②強熱減量：乾燥試料を約 600℃で加熱することにより、試料中の有機物が燃焼し重量が減少する。この減少の割合を強熱減量といい、値が大きいほど有機物が多く含まれることを意味する。

(6) 尼崎沿岸域の生物相

ア. 魚介類

大阪湾奥部には淀川、武庫川などの大きな河川が流入していることから、ボラ、スズキ等の汽水性魚類が多いほか、河川の栄養供給によって大量に発生する植物プランクトンを餌とするイワシ類、イカナゴ等の生育場所として利用されている。カレイ類やネズツポ類などの底魚もみられるが、夏期に貧酸素水塊が形成されるなど環境悪化の影響で出現時期が限られる。

淀川河口域がヨシエビ幼生の発生場所となっている（大阪水試報告）ように、大量のプランクトン発生と幼稚仔を食べる魚類が少ないことなどから、尼崎沿岸部を含む大阪湾奥部は魚介類の幼稚仔生育場として重要な海域となっている。

しかしながら、種の多様性の面からは、瀬戸内海で一般的に見られる種類数と比較して現存する種は少なく魚相は貧弱となっている。

イ. 底生生物

大阪湾奥部の底生生物相は貧弱であり、有機物を含んだ泥分の多い底質と夏期の貧酸素水塊発生により夏期の減少が顕著である。現存するのは汚濁指標種であるヨツバナスピオやランブリネリス、ロンギフォリア、ハナオカカギゴカイなど数種の貧酸素耐性の高い多毛類が優占しているのみである。

ウ. 藻 場

尼崎沿岸部も含め大阪湾奥部には、いわゆる「藻場 海中林」を形成するような大型海藻類は存在しない。尼崎沿岸部にみられる海藻類としては、冬～春にアマノリ類が局所的に付着するほか、少量のアオノリ、アオサ類がみられるにすぎない。

エ. 水生植物

淀川および武庫川の河川敷に局所的なヨシ類の群落がみられる程度である。

オ. 鳥 類

尼崎臨海地域における水鳥の生息状況は、大阪湾沿岸部では水鳥の生息場所に制約があるためか、冬季ではフェニックス処分地の水溜まり付近でもホシハジロを中心にハシビロガモやカワウなどの水鳥の生息が確認されており生息数も多くなっている。ただし、種類は限られたものとなっている。

夏季においては、全体的に生息数は少なくアオサギ、ササゴイ、コチドリなどが数羽確認されるにとどまっている。また、フェニックス沖にコアジサシが確認されている。

(7) 河川水質の状況

尼崎臨海地域の河川水質については、以下に示す各地点で水質調査が実施されている。このうち左門殿川および庄下川について環境基準の類型指定がなされている。BOD75%値の推移状況は下記のとおりである。

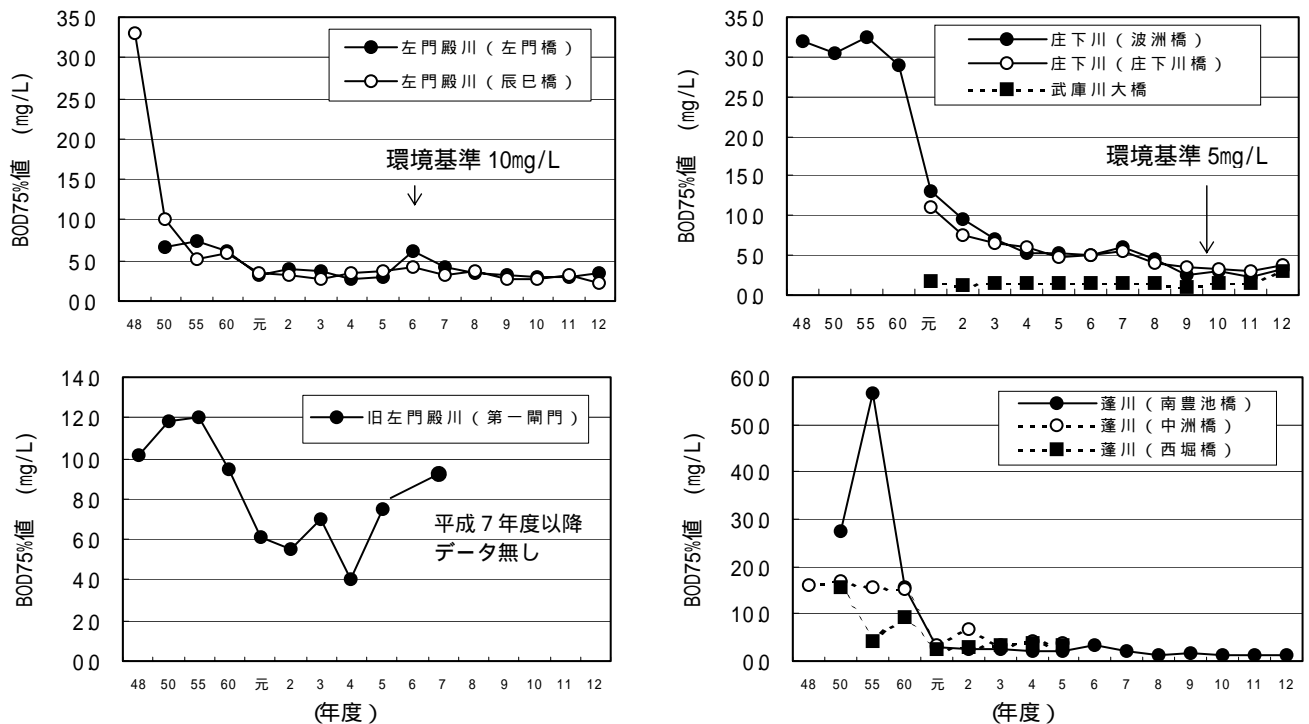
かつて対象地域の河川や運河の水質は、生活排水、工場排水が流入する一方で、下水道整備が遅れていたため、著しい水質汚濁の様相を呈していた。

庄下川は平成5年以前ではBOD75%値は環境基準を大きく上回っていたが、下記に示すように下水道の整備が進み水質は大きく改善され、近年では環境基準値以下となっている。

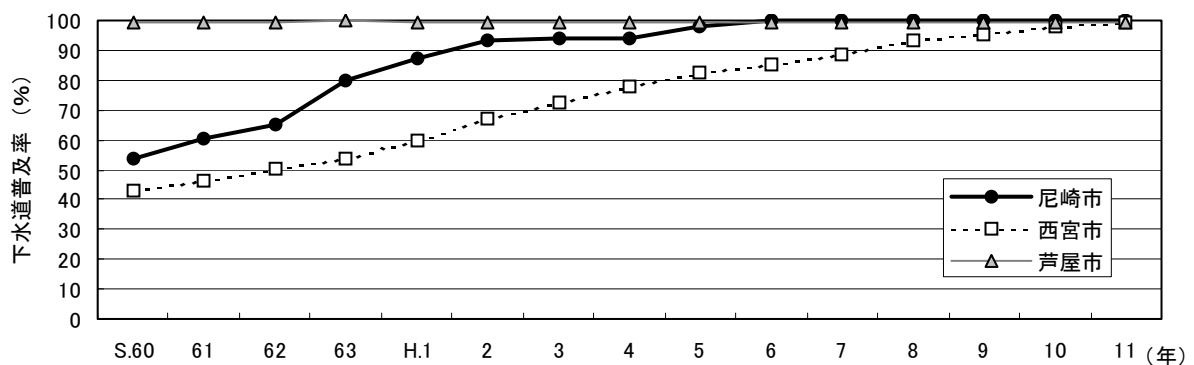
庄下川は尼崎市中心部を流れ住民に最も身近な河川の一つであることから、さらに継続的な水質や底質の改善が必要である。蓬川についても庄下川と同様である。

全体としては、下水道整備の進捗等により各河川の水質は改善傾向にある。

注) BOD75%値とは、環境省にて定めた環境基準適合状況を示す値である。



対象地区の各地点におけるBOD75%値の経年変化 (出典：公共水域の水質等測定結果 兵庫県)



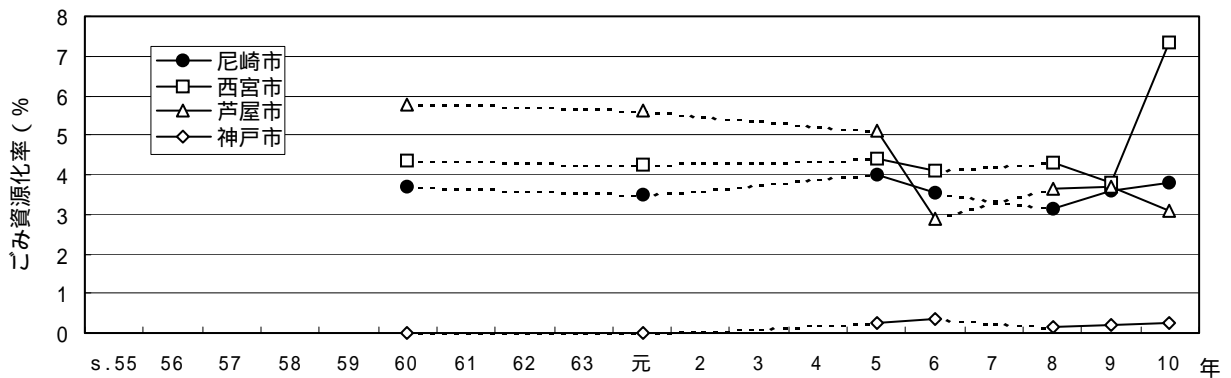
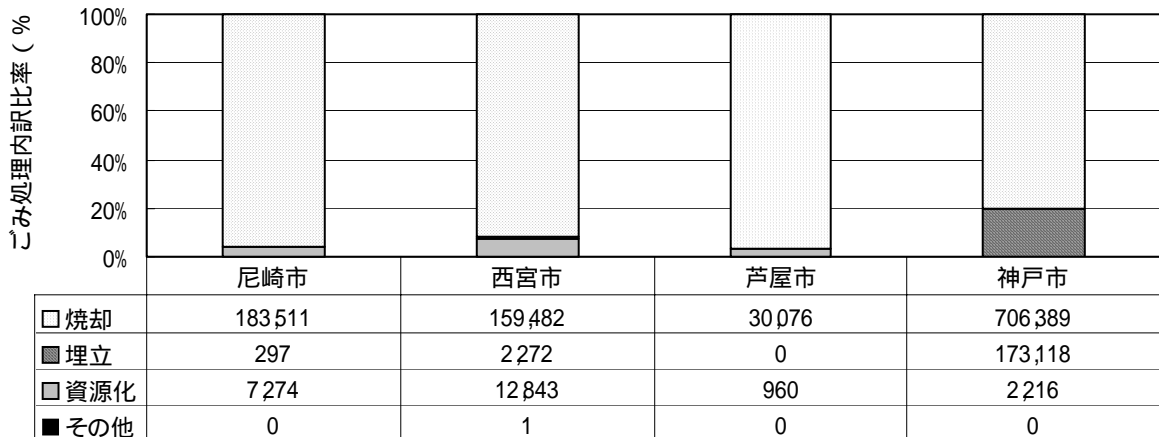
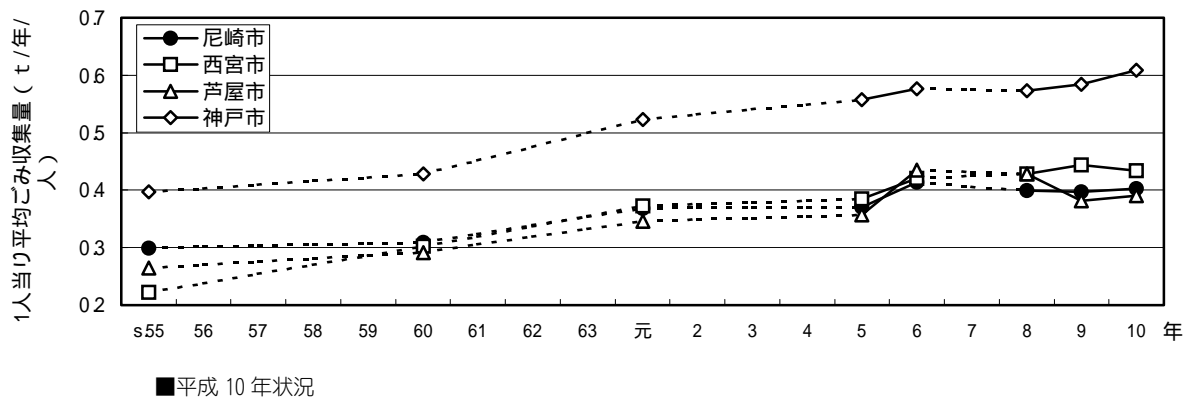
下水道普及率の推移 (出典：下水道統計 日本下水道協会)

注) 普及率は行政人口に対する処理人口を示す。

(8) 尼崎市における廃棄物収集 処理状況

1人当りのごみ収集量は近隣の西宮市や神戸市に比べて少ないが、経年的には増加する傾向にある。ただし、近年では頭打ちの状況となっており、一人当りのごみ収集量は約0.4t/年/人程度で推移している。

尼崎市における収集ごみの処理方法については、収集ごみの約96%が焼却処理されており、近隣の他の都市に比べ焼却処理のウエイトが高くなっている。反対に埋立処理の比率は小さくなっている。ごみの資源化状況については、下記に示すように収集ごみの3～4%が資源化するにとどまっている。

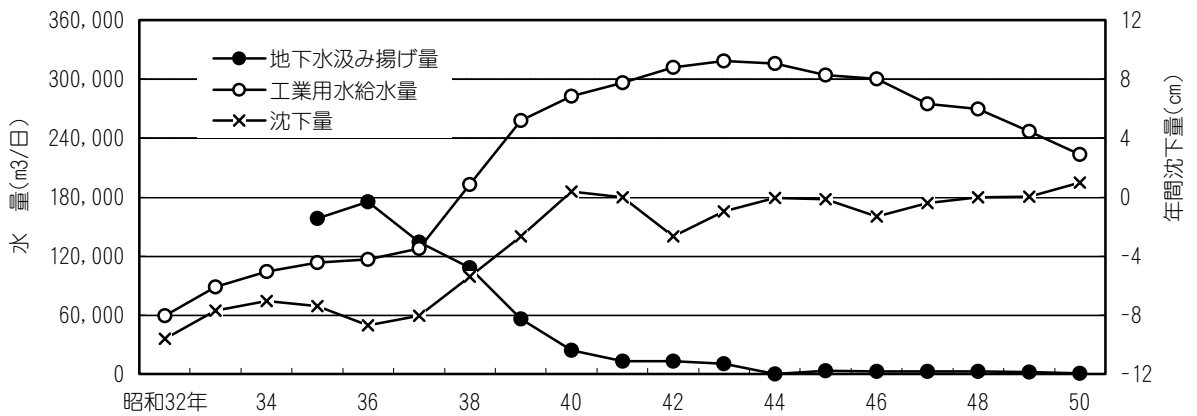


尼崎市および周辺都市におけるごみ処理の状況 (データ：兵庫県統計書)

(9) 対象地域における地盤沈下の状況

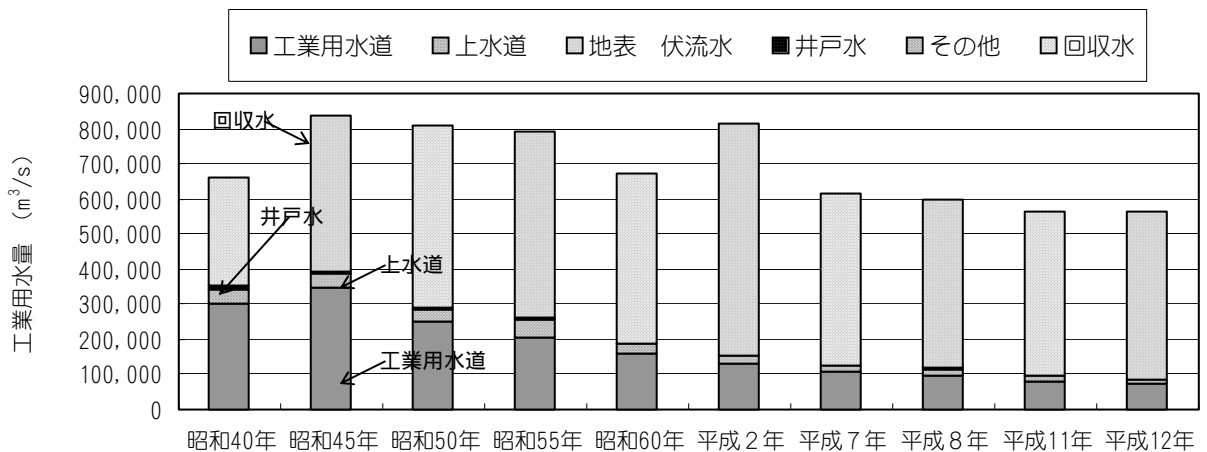
地盤沈下に関しては、尼崎市、伊丹市および西宮市南部の約100km²の地域で沈下が認められており、尼崎市には臨海地域を含めて約16km²（市域の約1/3に相当）のゼロメートル地帯がある。

過去における沈下量は、以下に示すように昭和30年代が著しく、昭和36年に旧国鉄尼崎駅付近で年間約20cmという沈下量が認められた。しかし、工業用水法による工業団地地下水の汲み上げ規制が行われ、工業用水は工業用水道への切り替えや回収水の利用が進み、昭和40年以降は急激に沈下量が減少した。最近では年間最大沈下量は1cm前後となり、海岸付近以外の地域ではほとんど沈下はみられなかったが、平成7年度は阪神地域において地震による影響と思われる沈下が一部でみられた。なお、地下水位は、尼崎市、西宮市の南部では、近年はほぼ横ばい状態である。



(データ：尼崎市水道70年史、尼崎市)

尼崎市の昭和30～40年代における地下水揚水量と地盤沈下量の推移



尼崎市における工業用水の内訳の推移

(出典：兵庫の工業、兵庫県統計協会)

2.5 課題の整理

1) まちづくりにおける課題

(1) 大阪湾ベイエリアにおける課題

ア 大阪湾ベイエリアの活性化

大阪湾ベイエリアにおいては、産業構造の転換が進み親水性と賑わいのあるまちを取り戻すための開発が進められる傾向にあるが、点的なものにとどまっており、今後はベイエリア地域の連携を図った総合的な整備が必要である。

(2) 尼崎臨海地域における課題

ア 土地利用の適正化

産業構造の変化等によって、工場の低 未利用地が発生しており、地域活力の低下につながっている。低 未利用地の集積する地区において、将来的な地域構造や土地利用に混乱が生じないよう早期に地域整備を進めていく必要がある。

イ 国道 43 号沿道のまちづくり

神戸 阪神地域の大動脈である国道 43 号、阪神高速神戸線は臨海地域において、その大半が居住地域と接しているが、騒音対策としての遮音壁設置により活力のあるまちづくりが困難となっている。

現在、自動車単体規制、車線の削減、緩衝緑地 防音壁の設置等自動車公害対策が行われているが、まちづくりの観点から広域防災帯及び沿道地区計画などにより、土地の高度利用と緑の多いまちづくりを進めるなど、総合的なまちづくりが必要となっている。

ウ 臨海地域のイメージの刷新

臨海地域は阪神高速神戸線、国道 43 号によって、北部市街地とは分断され、臨海地域のほとんどが工業専用地域に指定されている。また、重化学工業のまちとして特化しており、煙突からスモッグが出ていた頃の公害のまちのイメージが持続している。

併せて、人口の減少などによりまちの活力が低下していることから、地域のイメージを刷新する活力のあるまちづくりを進めていくことが必要となっている。

エ 社会基盤整備

臨海地域は運河水路の利用を踏まえた道路形態となっていること、工場施設が沿道に迫り緑化の余地が少ないこと、公園 緑地や街路樹が少ないことなど、利便性の低いというおおいのない地域となっている。また、運河水路は臨海地域の特色であるが、「リフレッシュポートあまがさき」事業で整備されている他は、市民に開放された水辺も少なく、水の滞留による水質等環境を阻害する一因となっている。道路整備をすすめるとともに運河水路 海の自然要素を活かし、緑の環境と一体的な特色ある地域整備が必要である。

2) 環境の課題

(1) 瀬戸内海 大阪湾の課題

ア 自然景観

瀬戸内海は、世界に比類なき多島美を誇る風景を有しているが、昭和 30 年代から工業用地確保のために埋立が盛んに行なわれ、自然海岸が多く失われた。特に大阪湾では、自然海岸はほとんど存在しない地域となっている。

イ 植 生

瀬戸内海においては、シイ類、カシ類、クスノキなどの暖冬照葉樹林が在来していたが、現在では、一部の社寺境内や名所地等にわずかに残るのみであり、本来の植生が失われている。

ウ 大 気

瀬戸内海沿岸では、戦後復興により重化学工業を中心としたコンビナートが形成され、各地で大気汚染が深刻化した。大気汚染防止法や公害防止条例等による規制や事業者の取り組みにより工場系から排出される二酸化硫黄の濃度は大幅に改善された。しかしながら、大阪湾周辺では自動車排ガスによる二酸化窒素の濃度が高く、さらに改善を図る必要がある。

エ 水質 底質

瀬戸内海、大阪湾における水質は排水規制や下水道の整備により過去に比べると良好となっているが、尼崎沿岸域では環境基準を達成しているものの、有機汚濁や富栄養化が見られる水域である。

また、大阪湾奥部の海底には有機物 栄養塩を多く含む底泥が多量に堆積し、夏期には下層部で貧酸素化するなど生物の生息環境に影響を与えている。

瀬戸内海の水質を更に改善するためには大阪湾奥部などの水質改善が重要である。

オ 生物相

豊かな水産資源を有する瀬戸内海においても水質汚濁、生物生息環境の減少 消失により魚介類の水揚量は落ち込んでいる。大阪湾についても同様の理由から魚相は貧弱なものとなっている。

瀬戸内海が豊かな生物相を回復させるためには、水質の改善や生物生息環境（藻場、干潟など）の保全 回復 創造を積極的に図る必要がある。

(2) 尼崎臨海地域の課題

ア 自然景観

かつて尼崎臨海地域にも自然海岸や干潟は存在していたが、工業用地造成のために生物にとって重要である自然海岸や干潟が消失し、自然景観も失われ、親水性が低い地域となっている。

近年、大阪湾の中でも自然海岸の回復 創造の努力がなされてきており、尼崎臨海部もこうした取り組みが求められている。

イ 植 生

尼崎における自然植生は、対象地域の北西部の武庫川河道内にヨシ地が存在する程度である。良好な生活環境を回復するためには、大気や水環境の改善のみならず自然とのふれあいの場や生物の生息場となる植生の回復が重要である。

ウ 大 気

尼崎臨海地域の大气環境については、工場からの排煙により深刻な大気汚染問題が発生していたが、大気汚染防止法や公害防止条例の施行等により、工場系の排ガスについては大きく改善した。

また、国道 43 号の自動車排ガス問題においては、沿道住民が騒音問題も含め国等を相手取って係争し平成 7 年に最高裁判決が出された。一方、尼崎市居住の公害認定患者等が国等を相手どって係争していたが、国側が環境改善対策を講じることを確約し和解に至った。(平成 12 年 12 月)

今後、望ましい生活環境を確保するためには、自動車交通を抑制する取り組みなどを含め、大気汚染についてさらに改善を図る必要がある。

エ 水質 底質

尼崎沿岸域の水質は環境基準を達成しているものの、有機汚濁や富栄養化が見られる水域である。

また、海底には有機物 栄養塩を多く含む底泥が多量に堆積し、夏期には下層部で貧酸素化するなど生物の生息環境に影響を与えている。

大阪湾の水質改善のためにも尼崎沿岸域の水質 底質について、より一層の改善が重要である。

尼崎市を流れる河川の水質は、排水規制や下水道整備等によって相当な改善がみられるものの、対象地域に位置する運河部では、地盤沈下に伴う高潮対策として河口域が締切られていることから、水の滞留や污泥の堆積による汚染がみられる。

尼崎市では水辺の活用を重要課題の一つとしており、良好な生活環境を回復 形成するためにも各河川の水質や底質の改善を今後とも継続的に進める必要がある。

オ 生物相

生物相のうち、魚介類については瀬戸内海では 2,192 種の生息が確認されているが、尼崎沿岸部では、数種類にとどまっており魚相は貧弱なものとなっている。

また、魚類の産卵 生息に重要な藻場についても尼崎沿岸部には存在しておらず、現存する海藻も数種にとどまっている。また、夏期を中心とした下層部の貧酸素化により、底生生物などが生息しにくくなっている。

さらに、鳥類についても餌場となる干潟や生息場所となる森がほとんどないためか、確認種も限られたものとなっている。

戦前では尼崎沿岸域においても、沿岸域の水質浄化や鳥類の餌場等として重要な干潟は存在していたが、戦後の著しい工業化の進展に伴う埋立てとともに干潟は完全に消失している。

このように、尼崎沿岸部は生物が生息しにくい環境となっており、生態系の回復のみならず、生活環境の改善の観点からも、生物生息環境の回復 創造は重要な課題である。

カ 水利用

尼崎臨海地域における地盤沈下については、かつては旧国鉄尼崎駅付近で年間約 20cm の沈下が認められた。工業用水法にもとづく地下水くみ上げ規制により、近年ではほとんど沈下は認められないが、引き続き規制 監視を行って行く必要がある。

また、工業用水は工業用水道や回収水に転化され、使用水量は減少しているものの水資源の有効活用や汚濁負荷削減の観点から、さらに節水、回収率の向上を図ることが重要である。

キ 水循環 有効利用

尼崎市においては、雨水を浸透させ洪水の流出を抑制する山や森が無く、浸透機能を有する農地も宅地化し過去に比べて大きく減少している状況にある。近年、地球温暖化が問題となっているが、尼崎臨海地域においても過去百年間で年平均気温が約2℃程度上昇している。また、ヒートアイランド現象にもとづく局所的な豪雨の発生や不浸透面積の拡大による洪水の到達時間の短縮化が問題として指摘される。

水害に強いまちや健全な水循環を回復するためには、森、緑地、透水性舗装などの整備によって浸透面積を拡大する必要があるとともに、大規模な建物や公共施設の新築等に当たっては雨水の貯留 浸透を行うなど総合的な対策の推進が必要である。また、森や緑地の整備は、尼崎臨海地域のヒートアイランド現象などの微気象の緩和に寄与するものであり、その積極的な整備が望まれる。

貯留した雨水は、散水やトイレの水洗用として利用するなど水資源の有効活用を進めることが重要である。雨水の浸透 貯留は、洪水の抑制 水資源の有効利用のみならず、尼崎沿岸部に流入する汚濁負荷の削減にも寄与し、大阪湾の水質保全の観点からも重要である。

尼崎臨海地域では、武庫川下流浄化センター、尼崎市東部第1浄化センター 第2浄化センターが位置しているが、尼崎臨海部については大阪湾の水質保全に寄与するためには、高度処理の導入が今後重要となる。

ク 廃棄物

廃棄物については、近年ではごみ発生量は頭打ちになっているものの、大半が焼却処理されている。このことからCO₂の削減等地球環境保全ならびに省資源 省エネルギーの観点からごみの発生量を抑制するとともに、資源化を積極的に進めることが重要である。

3) 環境回復 創造に関連する各種計画 事業に関する課題

瀬戸内海においては、藻場や干潟の創出や土砂採取場の緑化 回復など景観も含めた海域環境の保全 創造に向けた試みが各地で行われるようになってきたが、これらの試みは局所的にとどまっている。このことから瀬戸内海環境保全審議会答申に沿って環境の回復 創造のための総合的な施策の展開が必要である。

対象地域では、国、兵庫県、地元尼崎市により環境回復 創造に関する各種の計画事業が検討 実施されているが、本構想立案に当たっては、これらの計画 事業に配慮する必要がある。

また、構想内容検討に当たっては、各事業の効果を相乗的に発現できるような配慮工夫を行い、総合的な環境改善効果を上げることが重要である。

対象地域に関連する各種計画 事業は、主として生態系を含めた水環境に関連するものが多く、残念ながら大気汚染対策に関連する事業はない。対象地域全体の環境質を良好なものとするためには、大気環境の改善に取り組む事業が必要である。

第3章 尼崎21世紀の森構想の方向性と将来像

3.1 尼崎臨海地域における新たなまちづくりの要請と方向性

この地域が、失われた自然環境の回復と創造により、魅力と活力のある都市の再生へと展開していくために望まれる社会的な要請を広域的、地域的にとらえ、まちづくりの方向性を次のとおりまとめた。

(1) まちづくりの要請

① まちづくりからの要請

ア 21世紀における新しいまちづくり

尼崎臨海地域のまちづくりについては、社会的潮流の動向と21世紀において環境を重視した新しい都市づくりの方向、大阪湾ベイエリアにおける広域的連携、地域特性を活用した個性の創出、という視点を考慮して、地域の抱える課題に対応した新しい海辺のまちづくりを図っていく必要がある。

大阪湾ベイエリアに対しては、これまでの生産機能や港湾流通機能を中心とした役割から、失われた海辺の豊かな環境を回復 創造するとともに、広大な遊休地等を活用して人が住み 働き 憩い 学ぶなどの新たな都市的機能等（都市型産業や生活 文化 交流機能等）を導入して、人と環境にやさしい環境共生都市を創造することにより、関西圏の発展をリードする先進的なエリアとして生まれ変わることが期待されている。

大阪や神戸のベイエリアの一部では、このような方向での取り組みが既に実践されており、新しい文化交流都市的拠点形成されようとしている。

今後このような新しい都市づくりの進展が予想される中で、尼崎臨海地域は、これらの新しい都市的拠点と広域的な連携を図りながらも、個性と魅力をもった地域としての独自性を発揮していくことが求められる。

尼崎臨海地域は、大阪と神戸の中間にあって、取り残されたエリアであるが、尼崎臨海地区（尼崎臨海西部拠点開発事業）の開発整備に着手しており、この開発を契機として、今までの産業中心のまちから、海辺の特性を活かして環境の回復 創造を大胆に図り、環境負荷の少ない省エネルギー 環境循環型機能等、新しい都市的機能を備えた環境共生のまちへと転換しようとしている。

この地域においては、豊かな環境の回復 創造を基調とした海辺の新しい環境共生のまちづくりを図ることにより、21世紀において大阪湾ベイエリア地域がよみがえり、活性化していくことが期待されている。

イ 尼崎臨海地域の都市再生

尼崎臨海地域に立地する重厚長大型産業は、近年停滞したままであり、一部に低未利用地の発生が見られるなど、従来型産業を中心としたまちのあり方に行き詰まりが見られる。

この地域においては、地域を改変する抜本的な施策が求められており、環境の世紀といわれる21世紀において、将来のニーズに対応した新しい都市基盤を整備するとともに豊かな環境を大胆に創造することにより、環境をテーマとした新たな都市へと再生し、公害のまちという定着した地域イメージから脱却していくことが求められている。

既存の人的資源や産業技術の集積を活かしながら環境創造という豊かな環境インフラの形成を契機として、既存産業の高度化を進めるとともに、今後の成長が期待される新たな産業を導入・集積することにより、産業都市として活性化させる。また、多様な複合都市機能を積極的に導入していくことにより、新たな都市的拠点を形成し、産業遺産の保全と活用など生活文化交流が活発な都市活動を展開する魅力ある都市へと再生を図っていく必要がある。

豊かな環境インフラの創造は、地域のポテンシャルを高め、商業・業務・文化・交流・情報等の多様な都市機能の導入を促進し、魅力あるまちづくりを大きく推進するばかりではなく、産業面においても操業環境を高め働きやすい職場環境を創り出すとともに、雇用の創出も期待できることから、既存産業の高度化や、今後の成長分野としての先端産業や環境関連産業、IT関連産業などの将来有望産業の導入・集積により産業都市として活性化し、産業と調和した魅力ある多様な都市としての再生が期待される。

②環境面からの要請

ア 瀬戸内海・大阪湾における環境回復・創造の拠点

閉鎖性水域である瀬戸内海・大阪湾においては、自然の回復・創造や多島海の美しい景観の再生、水域の環境改善などが求められており、とりわけ開発が進んだ大阪湾ベイエリアにおいては、失われた自然の回復や新たな創造に対する要請が高く、環境の回復・創造に向けた積極的な施策としてのリーディングプロジェクトの導入が必要である。

この中でも、大阪湾奥部に位置する尼崎臨海地域は、環境レベルが低いいため、環境回復・創造に向けた施策を重点的に展開することによる改善効果は高いと考えられる。

この地域において、瀬戸内海・大阪湾の環境回復・創造を先導することにより、かつての美しい景観の回復・創造が図られ、生き物を育む水と緑が豊かな自然生態系が回復し、自然浄化能力が高い新たな拠点として生まれ変わることが期待される。

イ 尼崎臨海地域の環境改善

尼崎臨海地域は、重厚長大産業が集積立地する工業地帯として、わが国の産業や経済の高度成長を支える役割を担ってきたが、国道43号・阪神高速神戸線とともに公害問題が深刻化し、公害のまちとして全国的に知られるようになり、地域イメージは大きく低下していた。

国道43号・阪神高速神戸線や工場に対する公害対策への取り組みにより、大気質や水質等の環境の質は相当向上しているものの、さらに改善が求められる。また、都市環境面でも、元浜緑地（大気汚染対策緑地整備事業3.8ha）が整備されたものの、都市気象を緩和させるまでの公園や緑が少ない。また、市民が憩い・ふれあえる水辺も「リフレッシュポイントあまがさき」の運河、水路の整備をしているが、全体としてはわずかで潤いに欠けている。

産業の停滞も見られるこの地域においては、積極的に環境の改善を図っていく意義はきわめて高い。環境回復・創造の大胆な施策を実施して、かつての公害のまちから環境創造のまちへと地域イメージを刷新していく必要がある。

大阪湾奥部に位置する尼崎臨海地域を環境創造の新しいまちとしてよみがえらせ、瀬戸内海における環境面での先進地域として寄与していくことが期待される。

(2) 尼崎臨海地域のまちづくりの方向性

以上の要請からまちづくりへの方向性を整理すると

- 1) 瀬戸内海 大阪湾における環境回復 創造の拠点として、また21世紀における大阪湾ベイエリアの環境共生都市づくりを目指す新しい拠点として、失われた環境の回復 創造により都市の再生を図る。

環境の世紀といわれる21世紀に相応しい、環境負荷の少ない省エネルギー 循環型都市を目指し、海辺の特性を活かして自然環境の回復 創造を大胆に進めることにより、瀬戸内海の美しい景観を再生するとともに、人と自然との良好な共生関係をもって持続的発展が可能な都市に再生する。

- 2) この地域が有する河川や運河、湾内の豊富な水環境を活用して、水と緑の豊かな自然環境を積極的に創出し、地球環境時代にふさわしく人と自然が共生する新しい環境創造都市によみがえらせることを基本的考えとして、公害のまちから環境のまちへ脱皮していく。

- 3) 豊かな環境インフラの創造により、人々が住み、集い、交流するアメニティの高い生活空間を創出するとともに、既存の人的資源や産業技術の集積を活かし、自然環境と共生した多様な産業活動の展開と環境関連産業等の新たな産業分野の導入を図り、魅力と活力あるまちづくりを目指す。

以上のことから、尼崎臨海地域の方向性として、「**自然(水と緑)と人が共生する環境創造のまちづくり**」を基本として、都市再生の取り組みを進める。

環境面からの要請

【広域的視点】
瀬戸内海・大阪湾の環境回復・創造の拠点
 瀬戸内海の美しい景観の再生
 生き物を育む海辺・きれいな豊饒の海の回復
 水と緑の新たな環境創造

瀬戸内海・大阪湾の新たな環境創造拠点へ

【広域的視点】
21世紀の新しいまちづくり
 自然（水と緑）と人がふれあう豊かな環境共生都市
 大阪湾ベイエリアにおける新たな海辺のまちづくりと広域的連携
 豊かな心を育む文化交流都市
 環境負荷の少ない省エネルギー・環境循環型都市
 環境に貢献できるライフスタイルの構築

水と緑の環境豊かな環境循環型都市へ

【地域的視点】
尼崎臨海地域の都市再生
 環境をテーマとした、魅力と安らぎのある新しいまちづくり
 従来型産業から環境関連等、環境に貢献できる新たな産業への展開
 豊かな環境の創造と複合都市機能の導入
 産業遺産の保全、活用

魅力と活力あるまちへ

自然（水と緑）と人が共生する環境創造のまちづくり

尼崎の魅力の発信「公害のまちから環境のまちへ」

【地域的視点】
尼崎臨海地域の環境改善
 大阪湾奥部の環境のレベルアップ
 環境の先進地域への転換による、瀬戸内海の環境改善への寄与
 国道43号・阪神高速神戸線沿いの環境改善

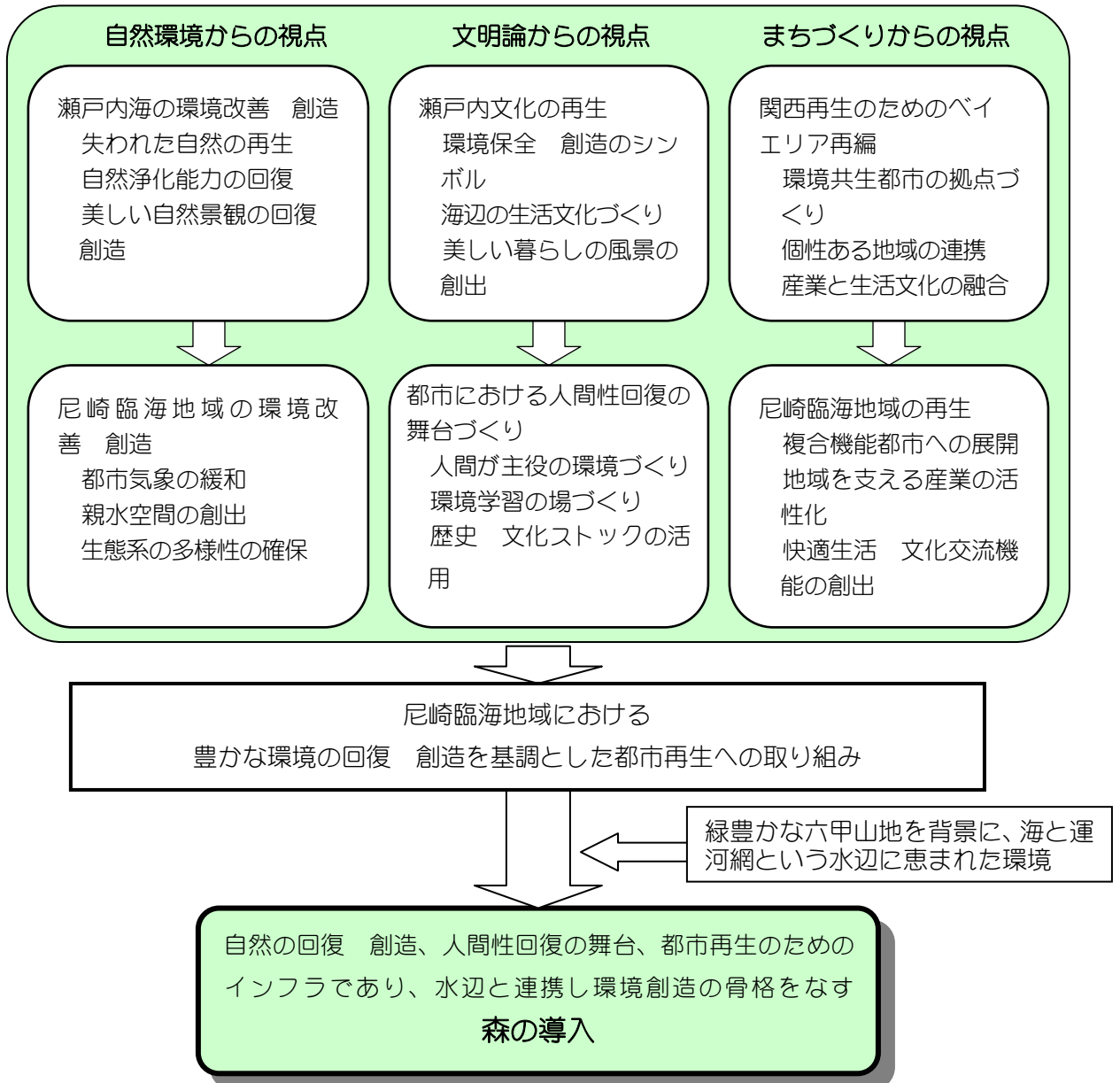
尼崎臨海地域への要請と方向性

3.2 尼崎臨海地域の再生のための視点とねらい

尼崎臨海地域が抱える課題を踏まえ、失われた自然環境の回復と創造により、ゆとりと潤いのある快適な都市環境を創出し、魅力と活力のある新しい都市の再生へと展開していくことが必要であり、また大阪湾ベイエリアの拠点の一つとして他地域との有機的な連携を果たすことも必要である。同時に現状からの視点だけでなく、歴史的、文明論的な広い視野から見た検討が必要であることから、以下の3つの視点から尼崎臨海地域の環境再生とまちづくりに対する取り組みを考える。

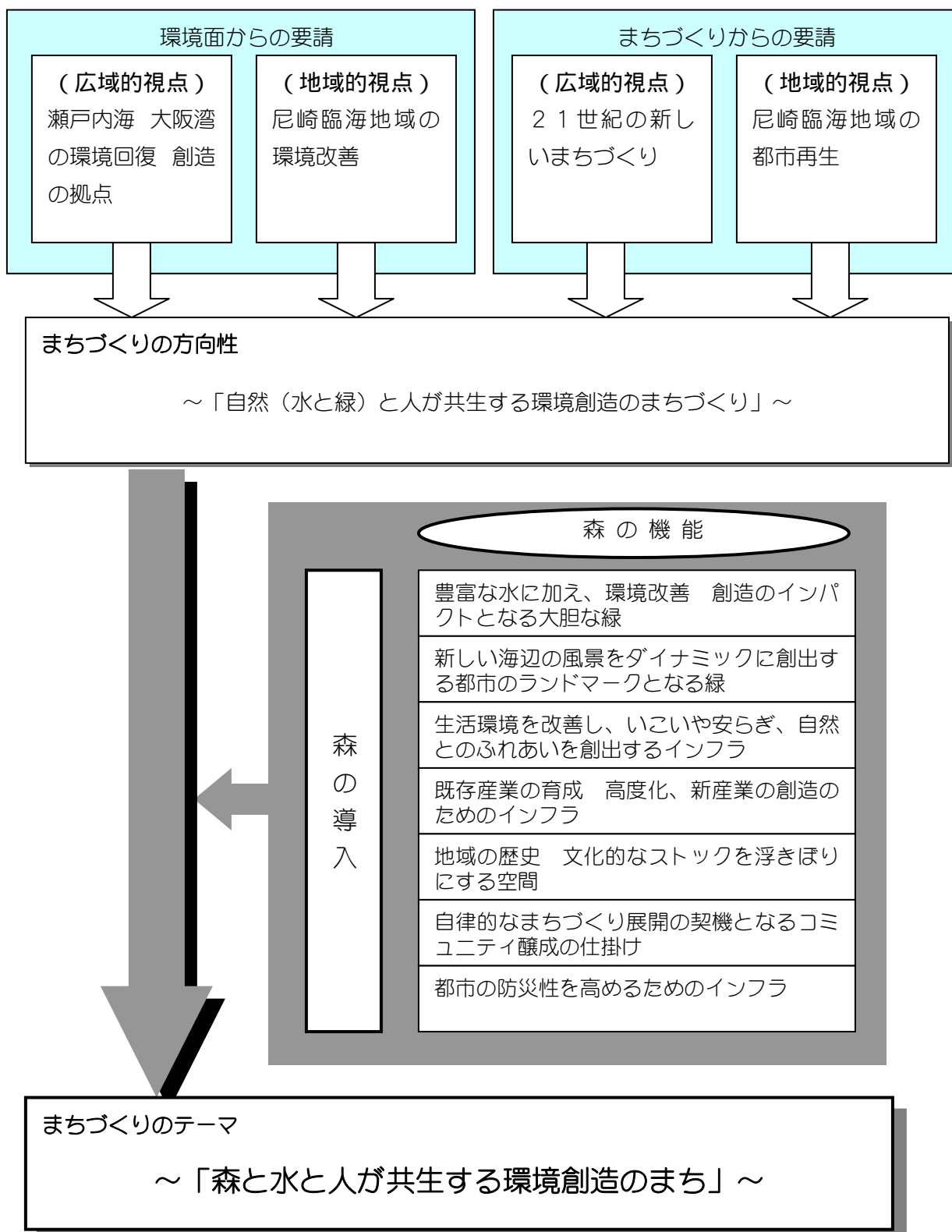
- 自然環境面からの視点
- 文明論からの視点
- まちづくりからの視点

都市の再生を行うにあたって、尼崎臨海地域のまちづくりのねらいは次のとおりであり、尼崎臨海地域の再生には森の導入が相応しい。



3.3 尼崎臨海地域のまちづくりのテーマ

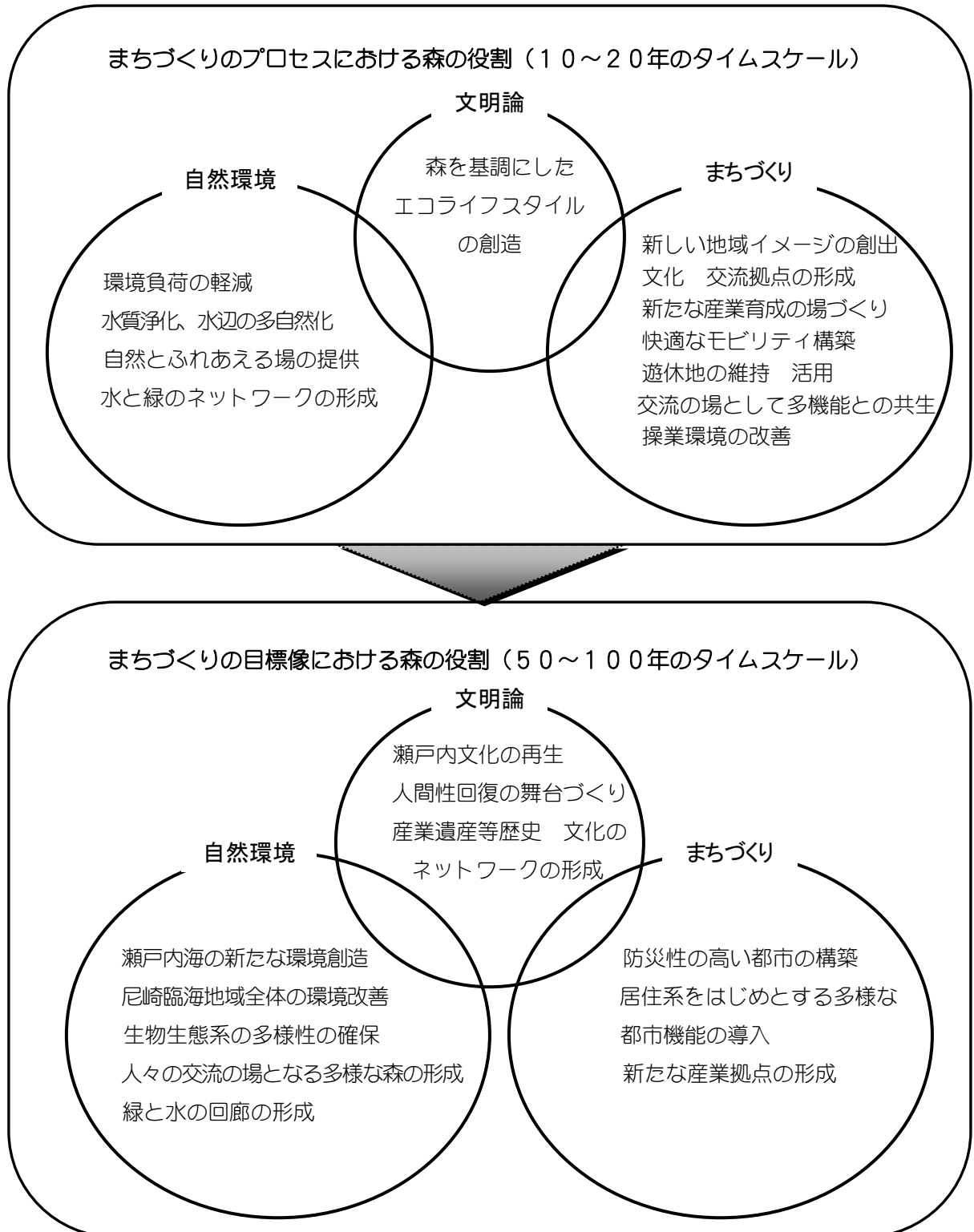
尼崎臨海地域の失われた自然環境と都市環境の回復と創造、魅力と活力のある都市の再生のための社会的要請とまちづくりの方向性に対し、自然環境、文明論、まちづくりの3つの視点から、その実現に向けた方策として森の導入が導かれた。以上の検討した内容に基づき尼崎臨海地域におけるまちづくりのテーマは次のとおりとする。



【森の役割】

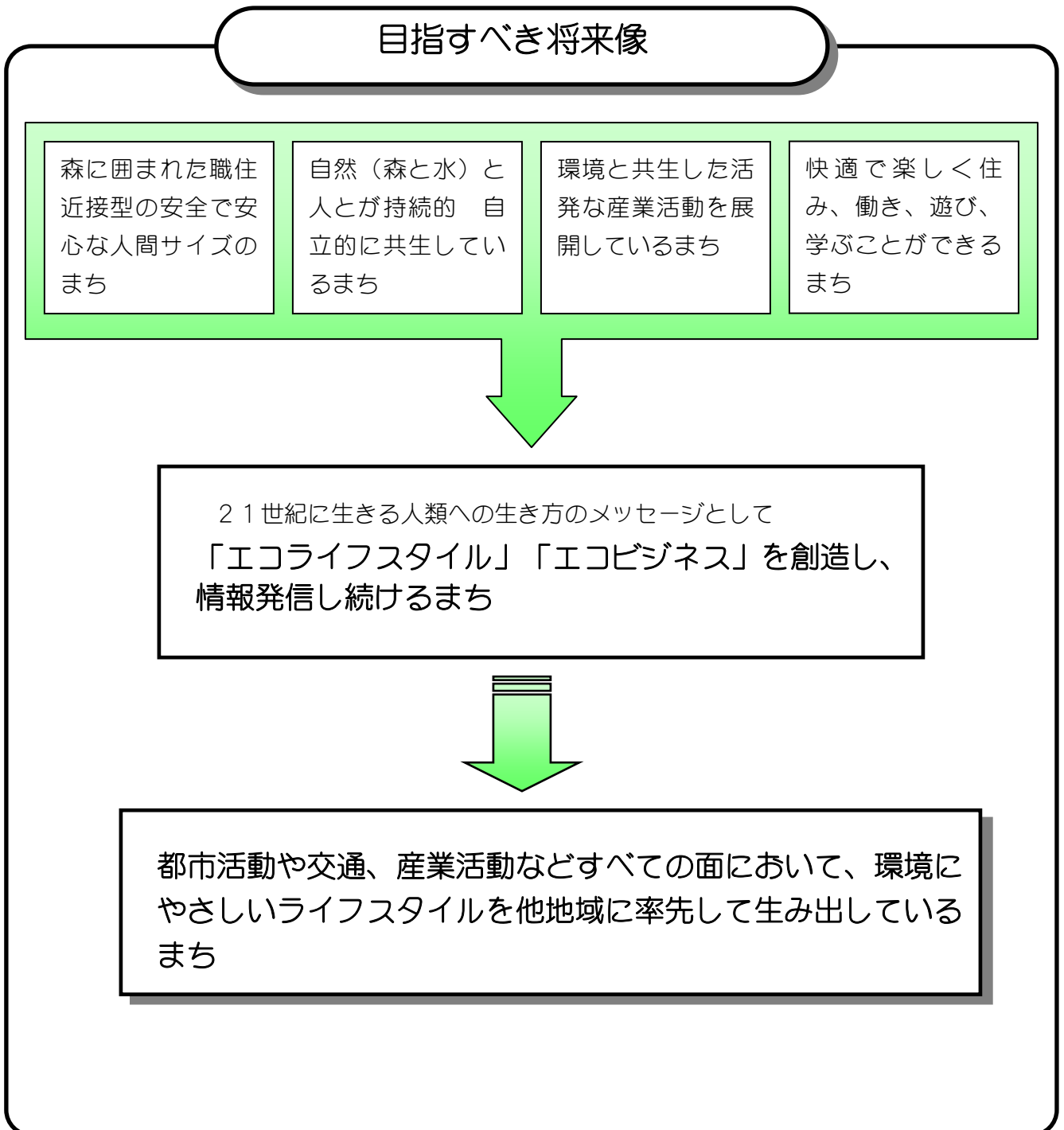
森の導入が尼崎臨海地域において果たす役割は、大きく10年～20年の短期的なもの、50年～100年の長期的なものに分類される。

森は短期的、長期的なまちづくりにおいて以下に示すような役割が期待される。



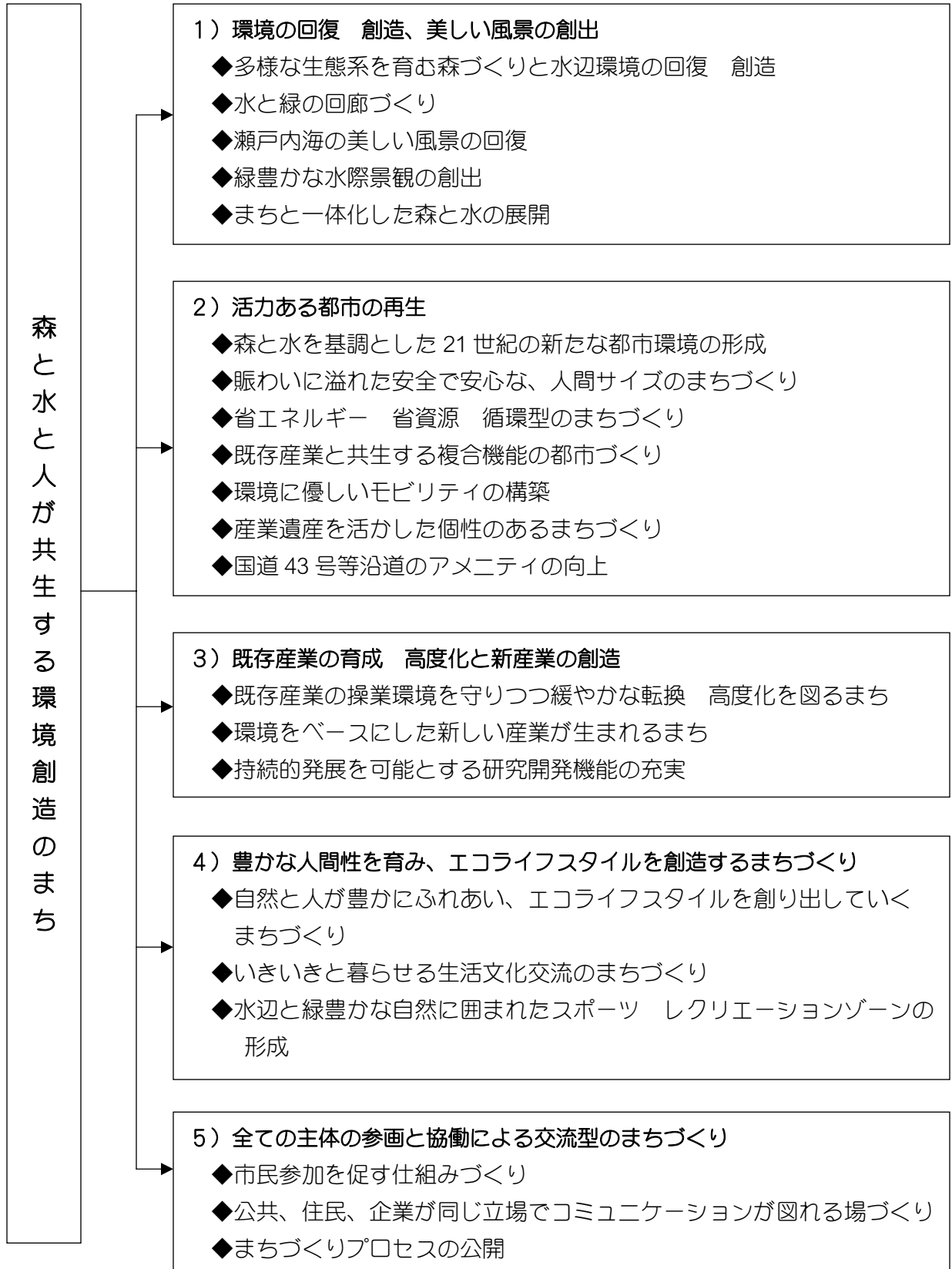
3.4 尼崎臨海地域の目指すべき将来像

尼崎臨海地域の、自然環境と都市環境の回復と創造、魅力と活力のある都市の再生に向けた方策として森の導入が導かれ、まちづくりのテーマは『**森と水と人が共生する環境創造のまち**』とした。これを受け、尼崎臨海地域の目指すべき将来像は次のとおりとする。



第4章 まちづくりの展開方向

尼崎臨海地域が、「森と水と人が共生する環境創造のまち」に生まれ変わるために、森づくりを核としながら進めるまちづくりの展開方向は次のとおりとする。



4.1 環境の回復 創造、美しい風景の創出

尼崎臨海地域は、市街地状況や地形状況からみて、国道43号以南の運河水路が張り巡らされ工場が立地している地域と、阪神高速湾岸線以南の海に伸びる半島状の地域に2分される。そのことを踏まえた尼崎21世紀の森の基本ゾーニングは次のとおりとする。

(1) 尼崎21世紀の森の基本ゾーニング

尼崎21世紀の森における基本ゾーニング

都市の森 ~ アメニティを高め、人が交わり、産業を育む森

まちと一体的に結びついて、自然とのふれあいや休養 憩い 散策、スポーツやレクリエーション、交流や多様なアクティビティが生まれる安全で安心な人間活動のための空間を中心とする。

沿道のアメニティを高める森

国道43号等の両側に「沿道のアメニティを高める森」を配置する。この森は、環境保全機能を高めるとともに、広域防災帯としての機能を担う。また、尼崎臨海地域と国道43号以北のまちを結びつけるアメニティ空間として展開する。

人が交わる森

蓬川以西地域は人口集積があり、工場の遊休地化によるリサーチコアや緑地への転換が進んでおり、産業と共生しつつ土地利用転換を目指している地域である。

この地域は産業と調和した「人が交わる森」と位置づけ、住み、働き、学び、憩い、遊ぶことができる複合都市機能を備え、運河水路を軸として森と水が一体となった環境を備えたまちを展開する。

このまちは、来訪者や市民の交流 文化 スポーツ レクリエーション等の活動の場となる森を中心に構成する。

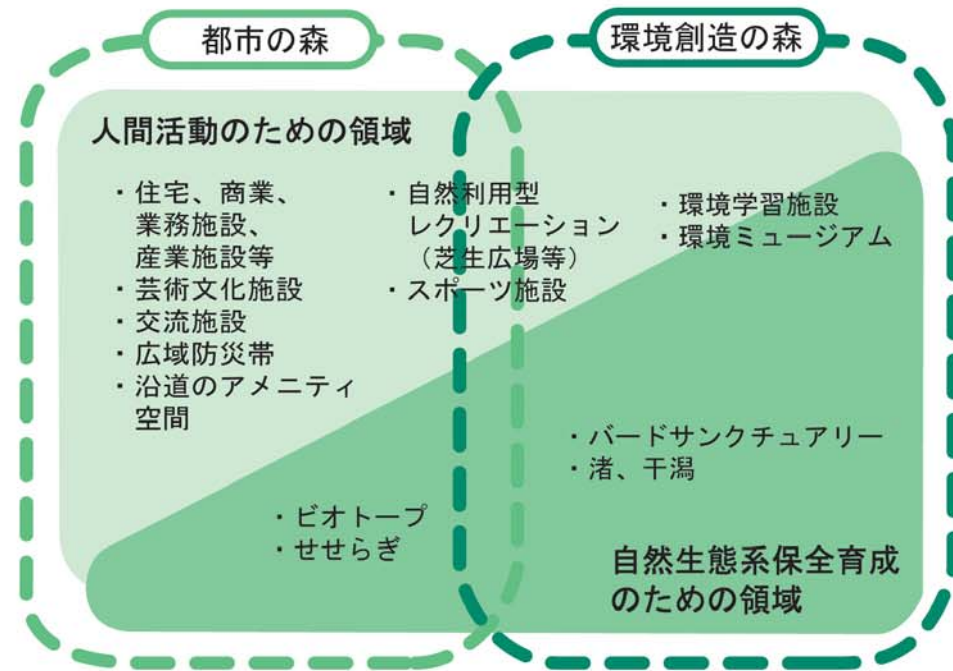
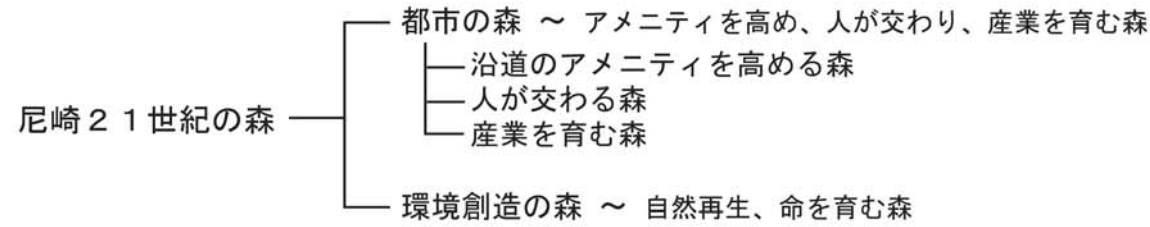
産業を育む森

蓬川以東地域は大規模工業用地の集積する地区であり、良好な生産環境を保全しつつ既存産業の高度化を図る「産業を育む森」と位置づけ、運河水路沿いを中心に工場緑化を推進し、森に囲まれた産業のまちを展開する。

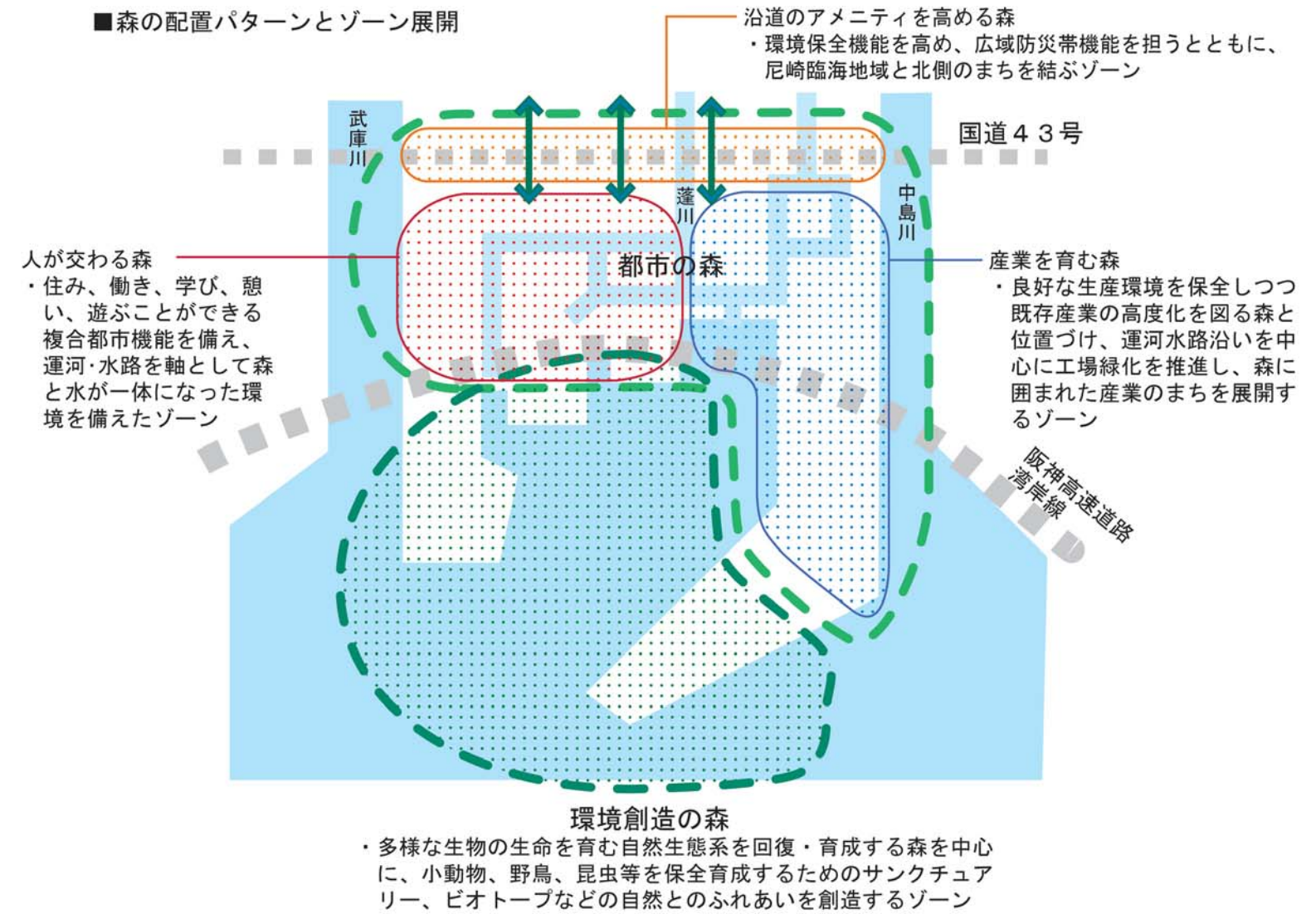
環境創造の森 ~ 自然再生、命を育む森

多様な生物の生命を育む自然生態系を回復 育成する森を中心として、野鳥や昆虫、小動物等を保全育成するための樹林、海辺、池沼等のサンクチュアリーやビオトープ空間、自然とのふれあいのための空間を創造する。

■ 森の考え方



■ 森の配置パターンとゾーン展開



■ 環境創造の森のイメージ



瀬戸内の多島風景



木立の中の遊歩道
(ハーローニュータウン、イギリス)

■ 都市の森のイメージ



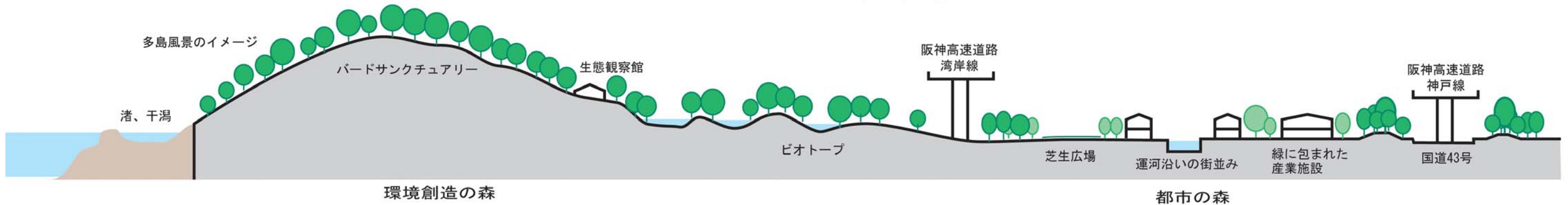
芝生広場
(NYセントラルパーク)



緑につつまれた産業施設



幹線道路沿いの森



尼崎21世紀の森の構成

② 21世紀の森の空間イメージ

尼崎臨海地における「尼崎21世紀の森」を構成する2つの森の目指すべき空間イメージは次のとおりとする。

21世紀の森の空間イメージ

21世紀の森		森の空間イメージ
都市の森	沿道のアメニティを高める森	沿道のアメニティや環境保全機能を高めるために、国道43号等の両側に「沿道のアメニティを高める森」を配置し、広域防災帯整備と整合を図りつつ形成する。この森の内部には遊歩道などを配置する。 森の一部には、「幹線道路の沿道の整備に関する法律（沿道法）」に基づく制度を活用した緩衝建築物の配置を見込む。
	人が交わる森	運河の両側は、緑豊かなプロムナードとし、これに沿って複合都市機能の建築物を配置し、賑わいと自然が調和する新しい都市のアメニティ空間として再生する。幹線道路についても広幅員のプロムナードを整備し、沿道に建物を配置し、低層部を店舗等とすることで沿道のにぎわいを形成する。 運河と幹線道路によって形成される各街区の中央には、それぞれのシンボルとなる森を配置する。森の中には市民の憩いの場となる広場や文化、スポーツ施設等を配置し、森の中でレクリエーション、交流活動による市民のコミュニティ形成を図る。森の一部には、災害時の避難が可能な防災機能を備えた広場等を配置し、安全なまちづくりを推進する。 それぞれの街区の森は運河や幹線道路を連携する独自の緑のネットワークを形成する。これらが運河や道路沿いの緑地とつながることで、緑を主体に建物、道路、運河が調和する都市環境の形成を図る。
	産業を育む森	運河沿いにグリーンベルトを配置することにより、工場群の環境と美しい水辺環境の共存を図る。 開門を始めとして尼崎産業の歴史を築いてきた産業施設や製造設備、製品等の保存、展示空間をグリーンベルトでネットワークし、フィールドミュージアムとする。 これにより、これまで一般市民が立ち寄ることの無かった工場地帯のイメージを払拭し、産業とその歴史に対する市民の理解を高めるとともに、立地企業にとってもそのイメージが高まるような森の形成を図る。
環境創造の森	臨海部における生態系の回復と創造のため、人工磯等により、森と水が接する環境を豊かに創造し、水際線でのエコロジカルな環境を形成する。 平坦な臨海部の土地に対し、新たに起伏のある造成を行う。また淡水湖を人工的に形成する等、野生小動物の生息に適した環境を形成するとともに、景観的にも海と森との出会う瀬戸内の多島海風景を彷彿させる景観を創造する。 森の内部や水際線には自然観察のための遊歩道や観察施設等を配置し、環境学習の場としての役割を果たす構成とする。	

(3) 水と緑の回廊づくり

①尼崎臨海地域における水と緑の回廊

「尼崎 21 世紀の森」は、水と緑の回廊により環境創造のまちを構成していく。

【環境創造の森を拠点としたエコロジカルネットワークの形成】

フェニックス事業地を始めとする海に突き出た半島の先端部には、生物生息空間となる丘陵状のまとまった規模の森（コアハビタットおよびサブハビタット）を構成する環境創造の森を配置する。これらの環境創造の森を中心として河川、運河、道路等に沿って内陸部へ森を連続させる。これにより陸上生物の移動の可能性を秘めたコリドーや小規模な緑地でネットワークし、臨海地域全体のエコロジカルネットワークを形成していく。

【森と水による生態的な大回廊の形成—周辺地域との連携】

尼崎 21 世紀の森を拠点として、このエコロジカルネットワークを周辺地域に拡大していき、大都市地域における生態的な大回廊を形成していく。

蓬川、武庫川、中島川沿いに緑が北に伸びて尼崎市街地と結ぶ生態的回廊を形成し、さらに六甲山を始めとする周辺の森と尼崎 21 世紀の森をつなぎ、阪神間一帯におけるエコロジカルな緑の大回廊の形成を目指す。

【沿道のアメニティを高める森による環境保全軸の形成】

沿道環境改善対策が進められている国道 43 号等沿道の両側に沿道のアメニティを高める森を配置し、沿道市街地の環境保全機能を高める。この森は、市域を越えて東西方向に延伸し、阪神地域における東西方向の環境保全軸として形成していく。

【水辺を中心としたネットワークの形成】

河川や運河、湾内の水辺沿いに遊歩道や緑地 オープンスペースを配置し、水辺の豊かな環境形成を図るとともに、この水辺を中心に環境創造の森や人が交わる森 産業を育む森の中に構成される森をネットワークし、環境創造の森の中にあるビオトープと併せて自然環境豊かな都市域を構成するとともに、豊かな森と水の都市景観を創出する。

エコポートモデル事業と連携し尼崎臨海地域を取り囲む垂直護岸を可能な限り親水空間へと改修して森との一体化を図り、緑と水の融合する都市環境を創出する。親水空間は藻場 干潟、砂浜 磯場、潮だまり等で形成され、野鳥 魚 底生生物等の生息 生育空間を創出する。



都市の森：人が交わる森

都市の森：
沿道のアメニティを高める森

都市の森：産業を育む森

環境創造の森

凡 例

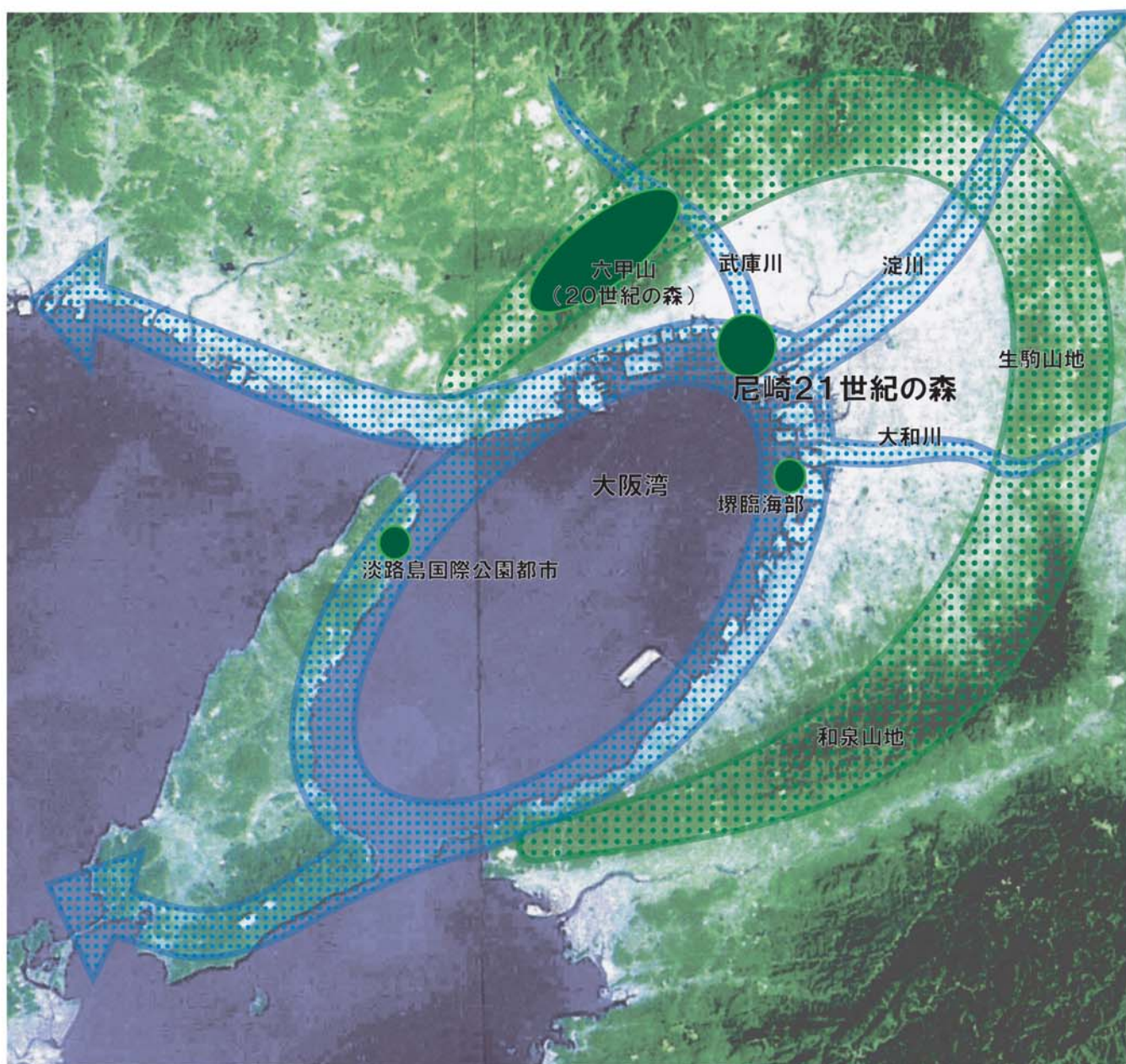
- コアとなる緑
- 緑の回廊

水と緑の回廊

② 大阪湾ベイエリアにおける水と緑のネットワーク

- ・大阪湾ベイエリアは、関西における主要な都市軸を形成しており、近年ウォーターフロントの再開発や、低・未利用地を活用した自然回復・創造に向けての取り組みが行われている。
- ・大阪湾ベイエリアは、六甲山系、生駒山地、和泉山地、淡路島等の緑のベルトで囲われている。
- ・尼崎21世紀の森は、大阪湾ベイエリアにおける水と緑のネットワークにおいて、その中心に位置するとともに、大阪湾奥部から瀬戸内海につながる水のネットワークの起点となる。

これらのことから尼崎21世紀の森は、大阪湾ベイエリアの他地域との連携を図りながら、環境の回復・創造に取り組むこととする。



4.2 活力ある都市の再生

(1) 「森と水と人が共生する環境創造のまち」へのアプローチ

「森と水と人が共生する環境創造のまち」を実現させるために、多様な生態系を育む拠点としての森づくりを核として、森が有する様々な環境創造 保全効果に加え、陸域でのまちづくり、水域での水辺づくり、そしてこれらを連携するモビリティを構築する。

まちづくりに関しては、

自立性の高いエネルギー供給
省資源 リサイクル
水循環
微気象緩和 自然との共生

の4つの観点から省エネルギー 省資源 循環型などのキーワードで表現される高水準の環境を創造する。そして、目標を、環境と人が持続的に共生していく「環境共生のまちづくり」とする。

水辺づくりにおいては、「親しみのある良好な水辺の創造」を目標とし、森づくり まちづくりと調和しながら有機的な結びつきをもつ水辺環境の回復 創造を行う。

水辺づくりの基本課題は、

水質浄化、底質環境の改善
生物の生息場の創出、生物多様性の回復
失われた自然景観の回復、創造
良好な生活環境としての水辺の再生

である。環境創造の水辺づくりにおいては、森づくりと連携して水と緑の回廊を形成、緑豊かな水際景観を創出し、瀬戸内海の風景の回復を目指すものとする。さらに、地域特性を活かした独自性 先進性のあるものとして構想していく。

モビリティの構築については、活力のある都市の再生において重要な要素であると同時に、交通機関による環境負荷の低減など、環境の回復 創造にとっても取り組むべき重要な課題である。

したがって、森構想におけるモビリティの構築は、

- ① 環境にやさしい交通システムの導入
- ② 歩行者、自転車のための空間確保
- ③ 水上交通の導入
- ④ 幹線道路網など交通ネットワークの整備

の4つの観点から「環境にやさしいモビリティの構築」を目指すものとする。

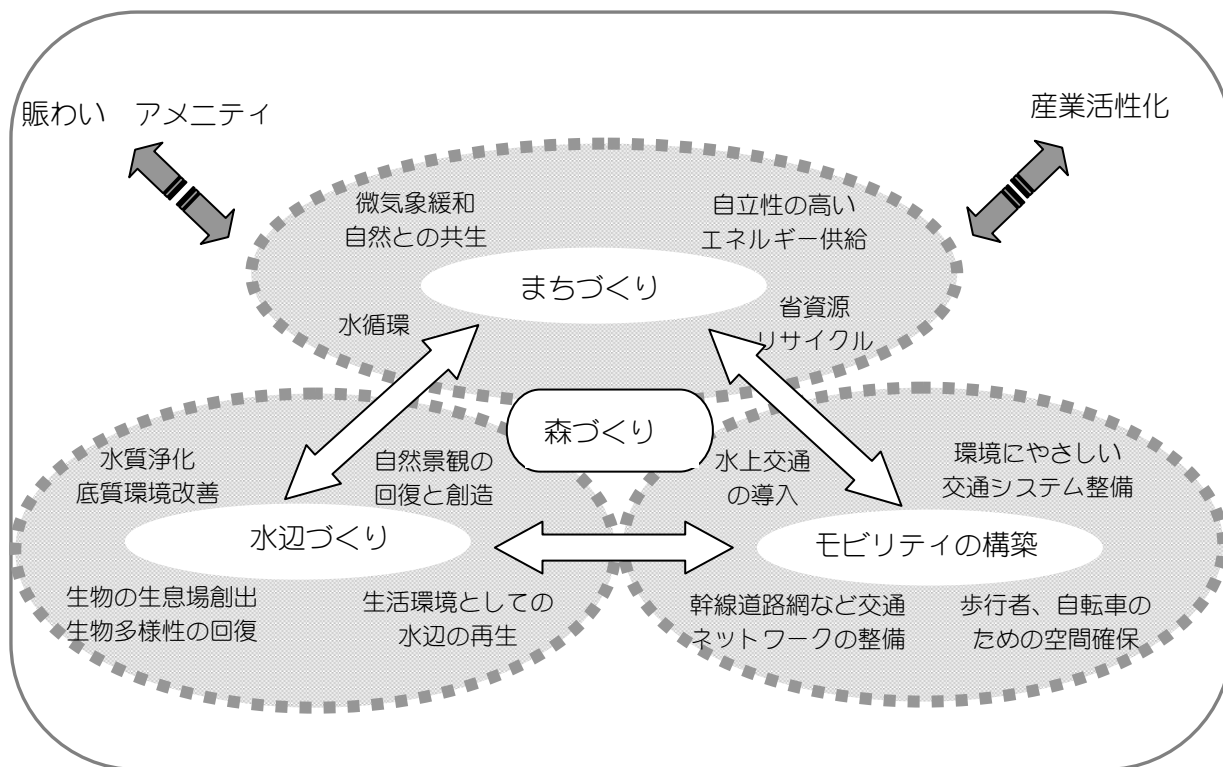


図 尼崎 21 世紀の森構想における環境共生のイメージ

(2) 環境共生のまちづくり

自立性の高いエネルギー供給

自立したエネルギーシステムの確立

エネルギー利用効率の改善、向上

自然エネルギー活用と地域内に賦存する未利用エネルギー活用によるエネルギーの有効利用

エネルギー消費に伴う環境負荷の低減

地域内の施設の建設から廃棄に至るエネルギー消費量の最小化

人、生物にやさしいまちづくりに寄与できるエネルギー消費システムの確立

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ①太陽光発電の導入によるエネルギーの有効利用 ②バイオマスエネルギーの活用によるエネルギーの有効利用 ③下水、河川水等水熱エネルギー活用地域熱供給システムの導入 ④廃棄物発電によるエネルギーの有効利用 ⑤工場排熱活用熱供給システム整備によるエネルギーの有効利用 |
|--|

省資源・リサイクル

資源の利用効率を高める方策の展開

施設の建設から廃棄に至る資源消費量の最小化

発生するごみの減量と資源のリサイクル

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">①分別収集・輸送システムの整備②再資源化施設・システムの整備による省資源・リサイクルの推進③バイオマスエネルギー回収システムの整備によるごみ・汚物の資源化④再生資源・エネルギーの需給システムの整備
(バイオガス、バイオ燃料、コンポスト等) |
|--|

水循環

可能な限り水資源に対して自立したまちづくり

雨水利用システムや下水処理水等の再利用システムの導入による、水資源の有効かつ合理的な利用

雨水の貯留や浸透による地下水の涵養と雨天時の表面流出抑制

(表面流出抑制によって治水安全度の向上、水域の水質保全を図る)

下水処理の高度化や水辺の水質浄化推進による、沿岸域、河川、運河の水質、生態系の保全回復

雨水、下水再生水等の活用や水域の浄化による、生活に潤いのある水辺空間の創出

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">①雨水貯留・浸透・浄化施設の整備による面源負荷の削減、地下水の涵養、都市型洪水の抑制（透水性舗装含む）②下水処理水再利用による水資源の有効活用③固形物回収施設設置によるバイオマスエネルギーの有効活用④下水高度処理による水環境の改善、生物生息環境の保全・創出⑤河川、運河等の浄化による良好な親水空間の創出、生物生息環境の保全・創出⑦森整備による面源負荷の削減、地下水の涵養、都市型洪水の抑制 |
|---|

気象緩和・自然との共生

水辺空間と森の効果および土地利用の工夫によるヒートアイランド現象の抑制等、微気象の緩和

森の有する大気汚染物質吸収能、CO₂固定能による大気環境の改善

森の整備や水域の回復 保全等による多様な生態系の回復 維持および自然と人間の共生

水と緑のある美しい水際景観の創出、および地域全体の緑化推進による良好な景観創出

人間と自然との共生の確保を目的とした、環境学習を行える施設の整備

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">①森の整備等緑化推進による微気象の緩和・大気環境の改善②森の整備等緑化推進による生物生息場所の確保③都市公園の整備による憩いの場の確保④森整備による良好な景観の創出⑤環境ミュージアムや自然体験の森(環境学習フィールド、エコロジーキャンプ場)等の自然体験・学習の場の提供 |
|--|

(3) 親しみのある良好な水辺の創造

水質浄化、底質環境の改善

汚濁成分の水域への負荷抑制

水域の停滞解消による、移流循環機能の改善

水域の底泥からの内部負荷の削減

表：具体的施策の方向性（例）

運河 河川水域	流入抑制	①森づくりに伴う面源負荷の低減、まちづくりにおける水循環システム等の整備によって水域への汚濁負荷流入を抑制
	水底の改修	②底泥の浚渫、覆砂による内部負荷削減
港湾水域	流動促進	①港湾内の底層水の上下混合による水質改善

生物の生息場の創出、生物の多様性の回復

対象域内に多様な生物生息空間を創出

多様な生物による自然浄化力の強化

表：具体的施策の方向性（例）

運河 河川水域	水底の改修	①底泥の浚渫、覆砂により底生動物や微生物の生息を促し、底質の浄化機能を改善
	護岸改修	②自然石による緩傾斜護岸とし、フジツボやアオサの生育域を拡大
港湾水域	渚の創出	①二枚貝、フジツボ、多毛類等の動物やアオサ類などの海藻といった多様な生物の生育を促す干潟、ラグーン、磯場、潮だまりの設置 ②自然石を用いた透過性護岸を渚の外周に設置し、礫間に付着した生物膜により浄化を促進
陸域	公園の水辺	①せせらぎ、池および水生植物園を設け、ビオトープ空間を創出

失われた自然景観の回復、創造

自然の回復 創造による景観の改善

陸部から水際部周辺の空間において、場に適した緑化による森からの連続性の創出

表：具体的施策の方向性（例）

運河 河川水域	水底の改修	①底泥の浚渫、覆砂により底生動物等の生息を促し底質の浄化機能を改善
港湾水域	護岸改修	①物流機能のないコンクリート製の垂直護岸部を、環境改善型の護岸構造に改修
	渚の創出	②緩傾斜護岸化の改修が可能な海岸部周辺で、比較的水深の浅い所には、磯場、干潟、ラグーン、潮だまりなどの渚の風景を創出

良好な生活環境としての水辺の再生

多様な親水空間の創出

実体験型の環境教育、学習の場の提供

水遊びやカヌーなど水辺のスポーツが可能な場の提供

表：具体的施策の方向性（例）

運河 河川水域、港湾水域	護岸改修	①水際部へのアプローチを可能とする緩傾斜構造への改修
港湾水域	渚の創出	①干潟、ラグーン、磯場、潮だまり等、安らぎと憩いの場の創出
陸域	公園の水辺	①せせらぎ、池、水生植物園等、安らぎや憩いと環境教育の場の創出

(4) 環境に優しいモビリティの構築

環境にやさしい交通システムの導入

自動車排気ガスの低減などを旨し、L R Tなど低公害型の交通手段の利用を促進

エネルギー効率のよい低燃費交通手段の利用を奨励

環境負荷の低減を図るべく公共交通の利用を促進する交通ネットワークの整備とソフト施策の充実

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① L R T、電気バス等の低燃費、低公害型の公共交通機関の導入② I T Sを利用した公共交通の利便性の向上（P T P S[公共車両優先システム]、ダイヤモンドバス等） |
|---|

歩行者、自転車のための空間確保

安全かつ快適なモビリティの提供

（車道を中心とした現在の道路構造や利用方法の考え方から転換し、歩行者のための空間、自転車のための空間、そして自動車のための空間等をそれぞれ独立に位置付けるとともに、これらが互いに調和した道路空間を構築する）

臨海地域に、鉄道駅や内陸部の市街地と結ぶ歩行者系空間の整備

平坦な地域特性を活かし自転車が走りやすいまちとするための施設整備

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① 主に運河水路沿いに展開する森と水のネットワークおよび幹線道路における良質な歩行者空間の整備② 安全で快適な自転車道の整備 |
|---|

水上交通の導入 水上バス

小型船の海上ネットワークの確保

大阪湾に面した立地条件を生かしたベイエリア地域の拠点地区との水上交通ネットワークの構築

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">① アーバンリゾート的な遊覧船や定期的な水上バスの運航② 各半島の先端に形成される環境創造の森を結ぶ小型船の海上ネットワークを確保③ 大阪湾ベイエリア地域の拠点地区とをネットワークする観光船ルートの導入 |
|---|

幹線道路網など交通ネットワークの整備

運河水路にて分断される島状の市街地を連携する交通ネットワークの確立

自動車交通の分散、抑制

表：具体的施策の方向性（例）

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">① 北側市街地との連携を強めるための尼崎宝塚線等南北軸の整備② 臨海地域における東西軸の連携を強めるため、臨港線の延伸や臨海幹線等東西軸の整備 |
|--|

(5) 21世紀の森の活用による産業遺産等を結ぶネットワークの形成

これまでも述べられてきたように、尼崎臨海地域は阪神工業地帯の一翼を担い、戦後の日本の経済産業の発展をリードしてきた地域であるため、周辺地域には産業施設や建築物等の歴史的価値のある遺産が多数存在する。これらの産業遺産や歴史 文化的遺産、自然生態、環境技術等を保存 展示 体験学習できる場を、森を活用してネットワークすることにより、フィールドミュージアムとしての森の機能と魅力を高めていく。

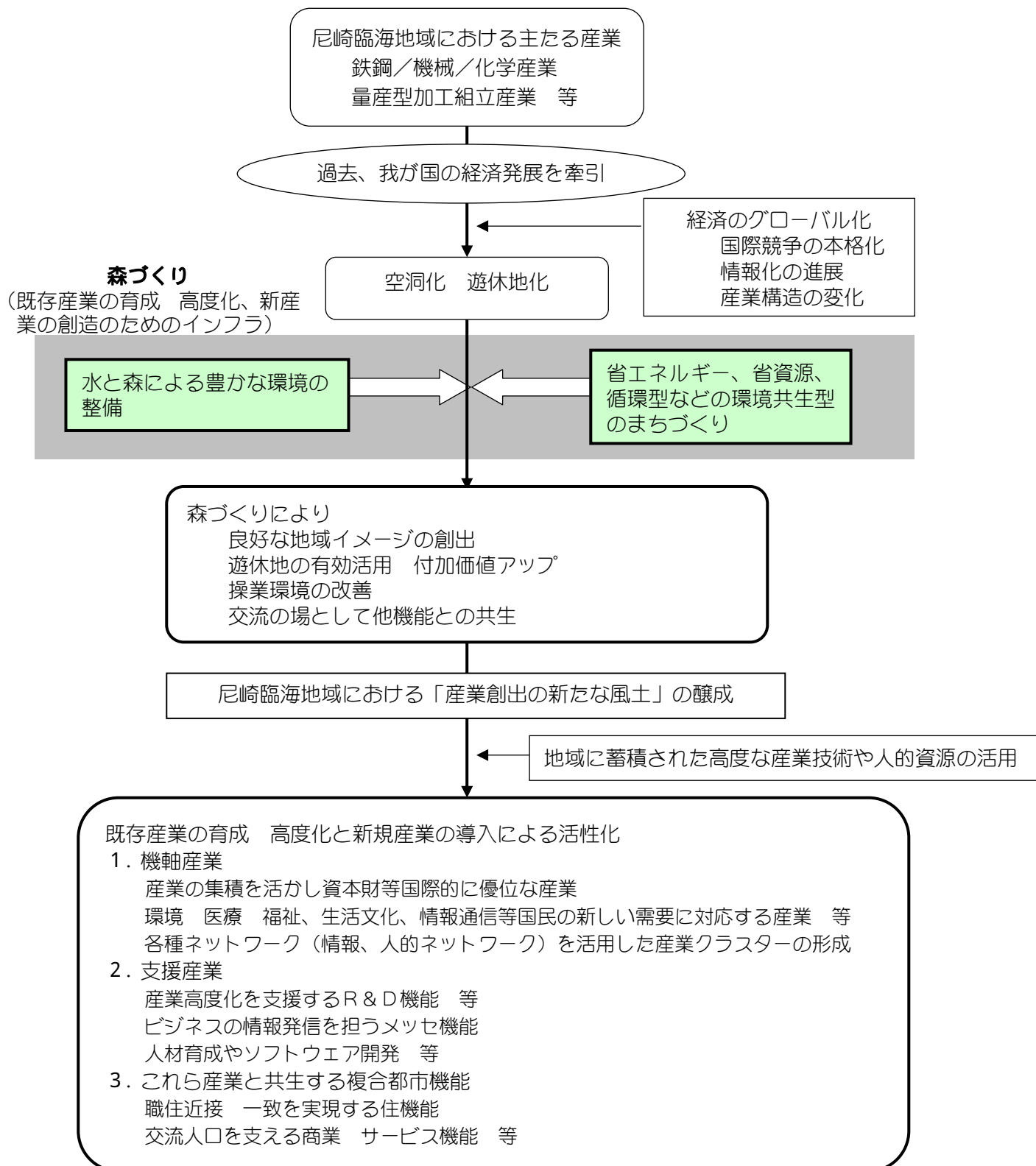
森を活用した産業遺産等を結ぶネットワーク

ゾーン		概 要	ミュージアム資源
都市の森	人が交わる森	環境創造都市のモデルとして、環境共生技術を実践的に展示 学習する。 環境関連技術のモデル展示 自然エネルギー、水循環 リサイクル 省資源化、環境負荷削減 公害防止等の産業遺産を保全 展示し、尼崎産業の歴史を顕彰する。 産業技術遺産の保全 展示 歴史建築物の保全 展示	7-バソコゾ -技術 クボタ(鑄鉄管—18、24、36 インチ)
	産業を育む森	都市の森を、尼崎産業技術の歴史的遺産を保全 展示し、歴史を顕彰する場として活用していく。庄下川沿いに近代建築遺産等が最も多く残る城内 寺町地区と連携する。 産業技術遺産の保全 展示 歴史的建築物の保全 展示	住友金属工業の製造設備(マヌマソ ピアサ、クラックレス、スレツルデューサー、オムコソマ) 旭硝子(手吹式円筒ガラス、ラバース式円筒ガラス、機械道具類) 尼崎閘門
環境創造の森		自然生態や環境について学習 研究する野外フィールドとする。 自然とのふれあい森 環境学習 研究のコア機能を配置する。 中核施設 管理 情報 交流 保存 展示 教育 研究機能	関西電力(尼崎第3発電所)

4.3 既存産業の育成 高度化と新産業の創造

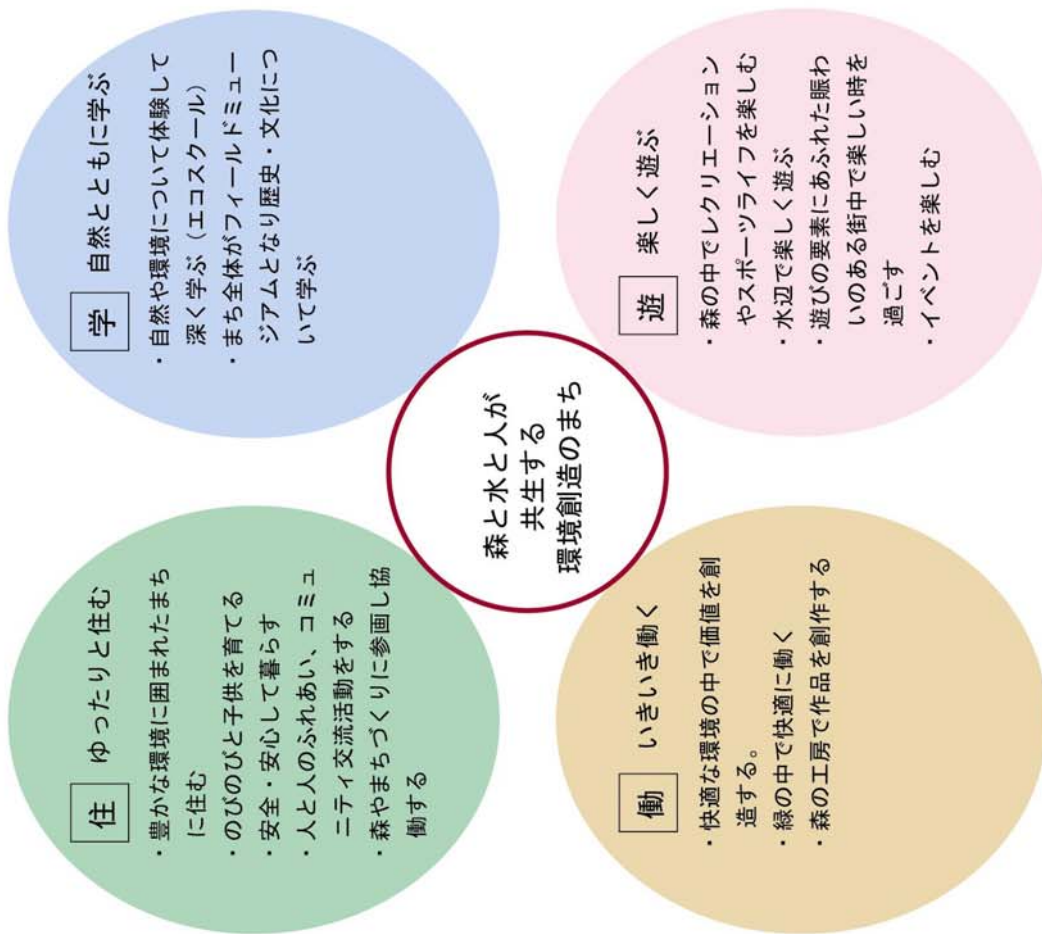
「森と水と人が共生する環境創造のまち」のためには、既存産業の育成 高度化と新産業の創造は欠くことのできない要素である。森づくりを核とした緑豊かな都市環境を創造することにより良好な地域イメージの創出や操業環境の改善を図り地域ポテンシャルを高め、またこの地域に蓄積された高度な産業技術や人的資源を活かし、既存産業の高度化や新たな産業を導入するとともに研究開発機能等を充実させ地域の産業の活性化を図る。

－尼崎臨海地域における産業活性化に向けて－



4. 4 豊かな人間性を育み、エコライフスタイルを創造するまちづくり

森と水と人が豊かにふれあい共生する環境創造のまちの実現のため「住」「働」「学」「遊」の4つの視点から、将来の生活・活動のイメージを次に示す。



住民同士のコミュニケーション



市民参加による森づくり



森の陶芸教室



緑につつまれた産業施設



エコスクールの開催



森のなかのスポーツ施設



森の中でのイベント



まちの賑わい

4.5 全ての主体の参画と協働による交流型のまちづくり

(1) 全ての主体の参画

尼崎21世紀の森構想を推進していく上で、長期的な視点で取り組み、貢献できる全ての主体（市民、企業、民間団体、行政など）が沿岸域を含めた対象地域のまちの再生について共通のイメージを持つことがまず大切である。地域社会、コミュニティーの主人公は市民や企業市民であり、自分たちのまちをどのようにしたいか、どうあるべきかといった考えをしっかりと持ち、行政や他の意向、価値観を尊重しつつ、それぞれが創意工夫をしながら主体的に構想推進に参画することが重要である。このためには、まちの再生イメージを共有し、それを具体化していくためのシステムが必要である。

(2) 参画と協働に向けた取り組み

森づくり推進のための組織づくり

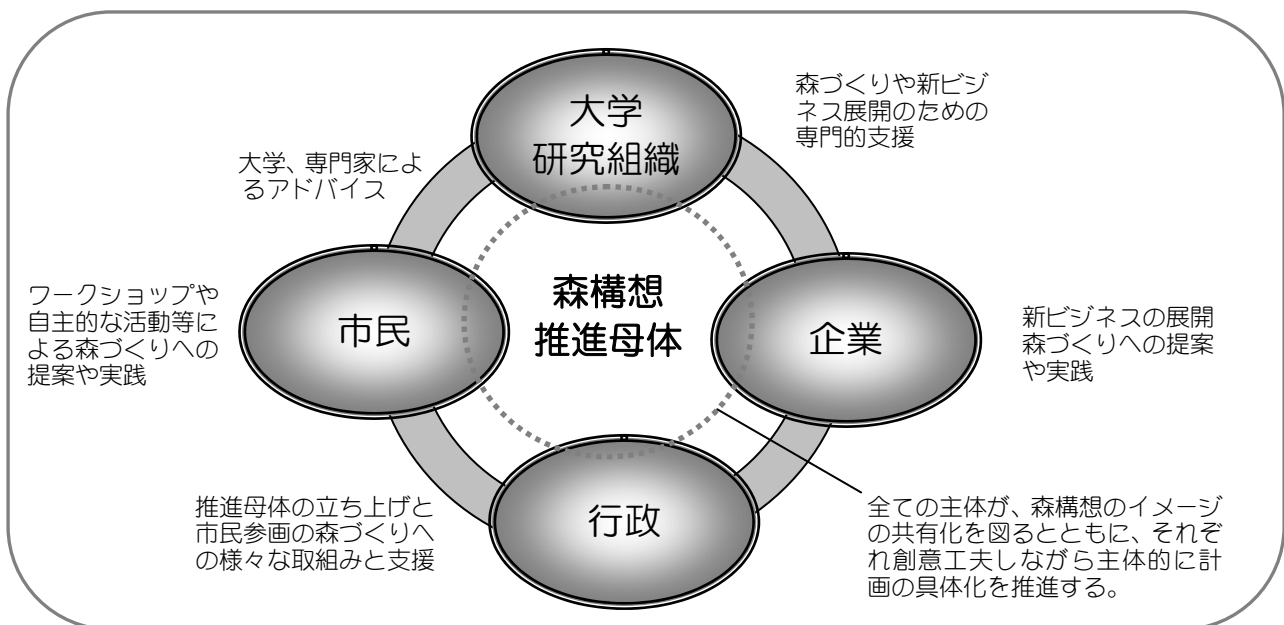
21世紀の森づくりの実現化を図るため、下図に示すように市民、企業、行政、大学等からなる森構想推進母体を組織する。この組織において、対象地区におけるすべての主体が森構想イメージの共有化を図るとともに、それぞれ創意工夫しながら主体的に計画の具体化を推進する。

市民参加の方法の多様化と反映

上記の推進母体への市民参加のみならず、推進母体によるワークショップの開催、インターネット等の活用による双方向の情報交換等により、市民参加方法を多様化し、より広範囲に市民の意向を把握し、具体的計画に反映させる。また、市民による植樹や管理など森づくりそのものにも直接参加できるような仕組みを検討する。

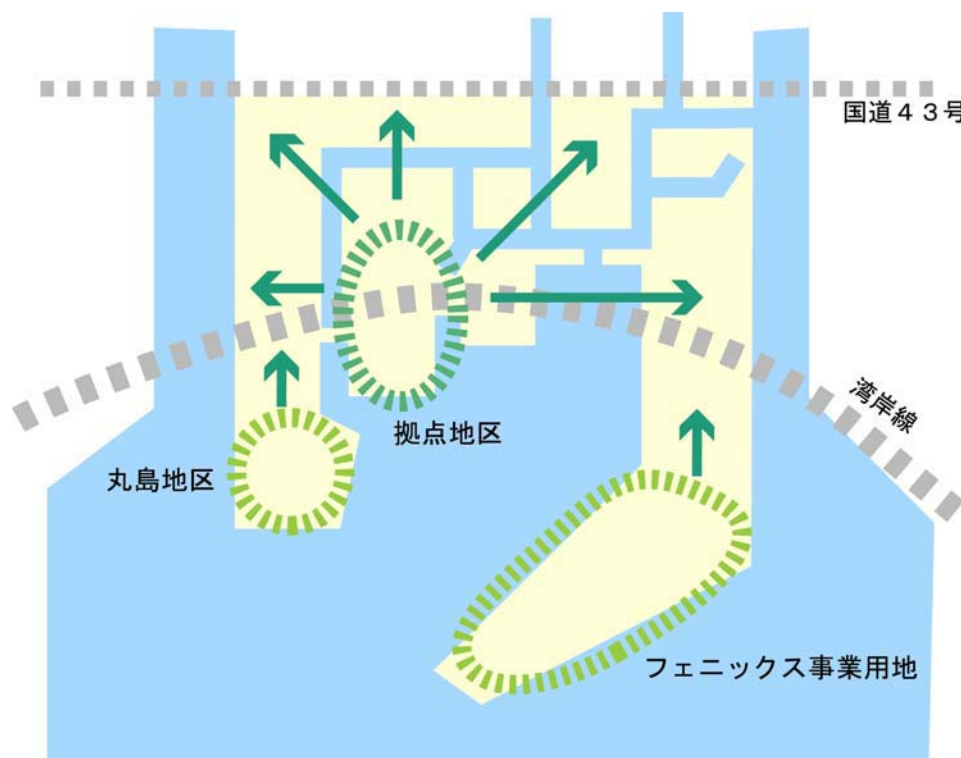
新ビジネスを育成する企業と大学・研究組織等との新たなパートナーシップの構築

対象地域に立地している企業については、地元で貢献できかつ自らの経営も健全化できるような新ビジネス（たとえば環境、福祉、健康、余暇等を対象）を展開することが重要であり、新ビジネスを育成するため企業と大学や関連する研究機関等との新たなパートナーシップの構築が重要である。



第5章 段階的整備

- 1) 尼崎 21 世紀の森構想は、失われた自然環境の回復と創造により、ゆとりと潤いのある快適な都市環境を創出し、魅力と活力のある都市の再生を図ることとしており、国道 43 号以南約 1,000ha の地域の整備を 21 世紀を時間軸とした長期的な取り組みにより実現する。
- 2) この地域において、陸域と海域とを一体化させ「森と水と人が共生する環境創造のまち」を最も演出できるエリアとして、臨海地域南部の拠点地区、丸島地区、フェニックス事業用地を先導整備地区として位置づけ、この地区の整備によりその効果を地域全体に波及させていく段階的な手法で着実に進めていく。特に、拠点地区や丸島地区などの整備による波及効果としては、「人が交わる森」において、人が住み、働き、憩い、学ぶなどの複合都市機能を備えた土地利用転換への促進が期待できる。
- 3) 先導整備地区のうち臨海地域のほぼ中央に位置し、市民の憩いと交流の場として最適であり、また周辺への波及効果が高いことから拠点地区（約 55ha）をパイロットプロジェクトとして、周辺からのアクセスも含め先行的に整備に取り組む。
- 4) 丸島地区、フェニックス事業用地は、拠点地区と連携させながら順次整備を進めていく。
- 5) その他の地域についても、先導整備地区の進捗に合わせて、地元企業、住民、行政等との参画と協働により、森づくりを進めていく。



先導整備地区の位置づけ

5.1 先導整備地区の役割

(1) 拠点地区

尼崎臨海地域のほぼ中央に位置し、臨海地域の環境の回復 創造による都市再生を実現するため、森づくり、人の交流、産業振興を先導する拠点であるとともに、緊急時には防災拠点としての役割を持つ。

自然とのふれあい機能、健康 文化機能、集客 交流機能、生活サービス機能、新産業の育成機能、産業の高度化支援機能等を導入する。

(2) 丸島地区

瀬戸内海の多島海風景を創出し、様々な生物が生息できる自然環境を創造するとともに、スポーツ レクリエーション機能を中心として尼崎臨海地域における人の交流を促す役割を持つ。また、武庫川下流浄化センターの処理場空間や下水処理水を活用したビオトープや親水公園など水と緑のあふれる森づくりを進める。

自然生態の保全育成機能、スポーツ レクリエーション機能等を導入する。

(3) フェニックス事業用地

まとまった新たな土地を活用して、尼崎臨海地域における産業の活性化、新たな産業の誘致を促進するとともに、丸島地区と対をなして瀬戸内海の多島海風景を創出し、様々な生物が生息できる自然環境の創造の拠点となる役割を持つ。

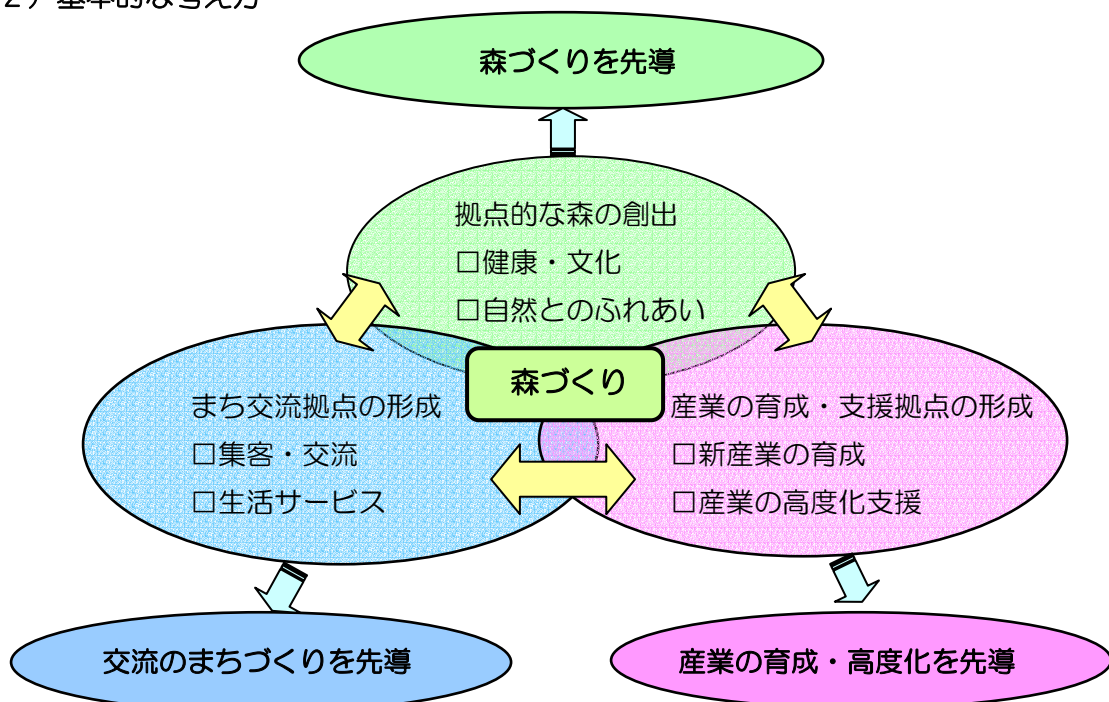
港湾物流機能、既存産業移転代替機能、環境関連産業等新たな産業拠点機能、自然生態の保全育成機能等を導入する。

5.2 拠点地区の位置づけ

(1) 位置づけ

拠点地区は先導整備地区の中で、パイロットプロジェクトとして位置づけ「大阪湾ベイエリアにおける新たな環境創造拠点」、「多核ネットワーク型都市圏を形成する新しい都市核」、「尼崎21世紀の森づくりの先導拠点」として整備する。

(2) 基本的な考え方



(3) 導入施設

本構想は、環境の世紀といわれる21世紀を先導する環境共生型のまちづくりのモデルとして取り組むことから、広く国内外の人々が交流し情報を発信するシンボル施設の導入を図る。

また、拠点地区はパイロットプロジェクトとして、森づくり、交流のまちづくり、産業の育成高度化を先導する役割を担っており、現時点において本構想に相応しい、魅力ある施設として次のものが考えられる。

(◎は中心的施設)

拠点的な森の創出

□健康 文化の森

豊かな自然環境の中で、文化教養活動、レクリエーション、スポーツを通じた健康づくりなど、人々が楽しく遊び、ふれあうことのできる交流の森づくり

参加型の森づくりや市民活動が行なわれる市民の森

楽しさと賑わいを創出し防災機能を有するスポーツ 健康の森

水とふれあうせせらぎの空間

森のもつ雰囲気を活用し、森の中の創作意欲を高める野外劇場やクラフトセンター

森林浴を活用した森のリラクゼーション及び海を利用したタラソテラピー（海水療法）を備えたケア施設

宿泊機能のついた研修施設や福利厚生施設（自然の家）

森とベイサイドの雰囲気を活かしたレストハウス、売店等

市民がリフレッシュできるプールなどのスポーツ健康増進施設

マリンスポーツが楽しめるボートパーク

尼崎市の工業の発展を展示した産業歴史博物館（フィールドミュージアムの核となる施設）

海の足として利用できる船舶等の発着場所

□自然とのふれあいの森

人が自然とふれあい、環境学習や森づくりに参画して豊かな人間性を育む森づくり

海辺の環境形成と連続し、瀬戸内海の多島海の景観を創出する森（築山）

自然について学ぶことのできる環境学習の森（ハーブ園、薬草園、植物園等）

せせらぎと一体となったビオトープ

海に親しみ、憩える人工ラグーン、磯場等の海辺の創出

森林浴や海辺の特性をいかした憩いや癒しの場となる森

◎環境をテーマとしたコア機能として、環境について楽しく体験しながら学ぶことのできる環境ミュージアム（NPOなどの市民交流、実践活動拠点機能を含む）

海的环境について学習できる海の学習館

森の中のサイクルロード、ジョギングコース

各種イベント船の発着や、災害時に緊急物資の荷揚げ場として活用できる施設

まち交流拠点の形成

尼崎臨海地域の環境創造のまちづくりを先導する拠点として、地域の個性と魅力を高める独自性のある機能、周辺地区のポテンシャルを高める波及性のある機能、来訪者が集まるまちの賑わいを

創出する機能や生活サービス機能等を中心に展開していく。交流拠点の形成により夜間の人物の交流が活発化し、地域内の治安や管理の向上につながる効果が期待できる。

□集客・交流

環境をテーマに関連製品 製造設備 商品などのモデル実験的展示とエコビジネス交流の場となるエコメッセ

海辺の雰囲気を出創する観光集客的なベイサイドマーケットやアミューズメント施設

買物、飲食、遊びが同時に楽しめるエンターテイメント性あふれる時間消費型複合商業施設

関西エリアの中で特定分野の商品を品揃えしたオールインワンの商業施設

(特定分野；ホームアンドハウス、スポーツ&アウトドア、自動車、ペット、インポート商品)

□生活サービス

◎環境関連マーケット（エコデパート）

リサイクル リファインマーケット、フリーマーケット

エコマーケット（エコマーク 健康食品等ライフスタイル提案型施設）

アンティークショップ（伝統家具、伝統工芸品、古書、古美術等）

リファイン工房、手作り工房

リサイクル品を活用したリファイン工房

エコ材料、リサイクル材を活用した手作り工房、手作り教室

地域サービス施設（福祉、医療、宅配サービス等）

産業の育成・支援拠点の形成

□新産業の育成

環境をテーマとしたまちづくりの方向として、環境関連のソフトサービス 研究開発型産業が生まれ、環境関連産業等の新たな産業が集積するための育成 支援機能を導入する。

また、海と森をキーワードとして、域内から生産 排出された有機物を活用しコンポストの生産やバイオマスによる次世代型エネルギー産業を誘導し、自立できる循環型社会を構築する。

ソフト産業 研究開発型ベンチャービジネスなど新産業を育成するインキュベーション施設

花卉、園芸、野菜、種子生産工場や植物工場などのグリーンビジネス施設

太陽光発電やバイオマスなどの次世代エネルギーに関する研究開発施設

エコエネルギーに関する技術開発（ハード）施設及び供給施設（拠点）

バイオ技術を活用した新素材産業

臨海地域で蓄積されたノウハウを活用した環境関連産業

森構想で整備された環境を活かしたIT関連産業

□産業の育成・高度化支援

尼崎臨海地域の既存産業がこれまでに公害対策などに積極的に取り組み、蓄積してきた環境技術や製造ノウハウなど高い技術的ポテンシャルを活かして、既存産業の育成 高度化支援を推進する。また、高度情報化社会に対応するために事業所の高度化を目的とした各種ネットワークサービスや研究／製造事業を一体化し周辺産業へ波及効果を与えることができる産業クラスター形成のための拠点機能を導入する。

◎環境関連産業や既存技術分野に関する中核となる公的研究施設（大学や公的研究機関等）
臨海地域の事業者への情報ネットワーク／サービス拠点施設（特許情報センター等）
光ファイバーネットワーク網を活用し臨海地域にある事業所の各種サーバー機能を集約し、サービスを行なう高機能サーバーホテル
先端医療機器関連の研究開発／製造施設が一体化された事業所
海外諸国に対する国際人的交流ネットワーク施設
臨海地域の既存企業や新たに進出する企業の従業員に対する環境教育、研修施設

先導整備地区の整備イメージ



5. 3 段階的整備方策

尼崎21世紀の森は、概ね20年程度で概成する先導整備地区と、その波及効果を受けて整備を進めていく地区とに分けた、段階的整備を行なう。先導整備地区の整備方策について以下の図に示す。

		先導期 (0~10年後)	展開期 (11~20年後)	概成期 (21~50年後) ~ 成熟期 (51~100年後)
尼崎臨海地域全体のイメージ		<p>先導的森づくりの開始</p>	<p>緑のネットワークの漸次形成</p>	<p>緑のネットワークの完成</p>
先導整備地区	拠点地区	<p><先導的な森の整備></p> <ul style="list-style-type: none"> ○参加型森づくりへの行動を起こす市民活動プログラムの策定・実施 ○公共による先導的都市基盤整備 ○公園緑地の整備により核となる森を形成 ○中核的施設（スポーツ・レクリエーション施設、健康保養施設、自然学習施設、市民の森等）の整備等、構想を先導するモデル的事業の実施 ○企業の協力のもと市民・NGO/NPOによる森の維持管理を開始 <p><まちの概成></p> <ul style="list-style-type: none"> ○中核的機能 R&D施設など核となる機関を誘致 ○新産業育成・支援 公的バックアップのもとで民間活力による新産業の集積 ○商業/交流系 民間企業による商業施設等の立地促進 ○エコエネルギー拠点 NEDOなど新エネルギー導入制度を活用してエコエネルギー関連施設が立地し、エネルギー拠点の形成促進 ○海上交通の導入 ○交通インフラの整備（LRT、電気バス等） 		<ul style="list-style-type: none"> ○森の成熟 市民・NGO/NPO・企業の協働により熟成した森が形成 ○都市機能の集積・更新 時代のニーズに応じた都市機能の集積と更新が行われる持続可能なまちづくりを展開
	丸島地区	○先導的な森づくり (武庫川下流浄化センターの処理場空間や下水処理水の活用等)	○主に自然環境の中で多様なアクティビティが展開する森を形成	○核となる森の成熟 瀬戸内の自然再生や参加型森づくりが尼崎臨海地域内を中心に展開
	フェニックス事業用地	<ul style="list-style-type: none"> ○港湾物流機能用地の供用開始 ○森づくりの基盤となる事業用地の整備 ○既存産業の移転用地の供用開始 ○環境関連産業や新しい産業の立地誘導 	<ul style="list-style-type: none"> ○瀬戸内の自然再生など自然の営みが広がる森を形成 ○環境関連産業や新しい産業の立地誘導 	

先導整備地区を除く地区の整備方針を以下の表に示す。

	先導期 (0～10年後)	展開期 (11～20年後)	概成期 (21～50年後) ～ 成熟期 (51～100年後)
先導整備地区 以外の地区	<ul style="list-style-type: none"> ○水と緑のネットワークづくり <ul style="list-style-type: none"> ・河川、運河沿いの緑道等の整備 ・水質改善の取り組み ○公園緑地の整備 (国道43号沿いを含む) <ul style="list-style-type: none"> ・小規模公園・緑地の整備 ○民有地内の緑化推進 <ul style="list-style-type: none"> ・屋上緑化、敷地内緑化に対する支援制度などの検討・実施 ・企業、住民の参画と協働による緑化推進 ○遊休地の暫定的利用 <ul style="list-style-type: none"> ・定期借地による暫定緑地の整備 (ファンドの活用) ・果樹園、貸農園などの暫定利用 ・緑化による税制等の優遇の検討・実施 ○道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ・街路、自転車道、歩行者道等の整備 ○省資源・省エネルギー社会構築の検討 <ul style="list-style-type: none"> ・自立型再資源システム及びエネルギーシステムの検討 	<ul style="list-style-type: none"> ○水と緑のネットワークづくり <ul style="list-style-type: none"> ・河川、運河沿いの緑道等の整備 ・水質改善の取り組み ○公園緑地の整備 (国道43号等沿道を含む) <ul style="list-style-type: none"> ・大規模遊休地等の土地利用再編に合わせた公園・緑地の整備 ・小規模公園・緑地の整備 ○拠点地区のインパクトを活用して、拠点地区周辺から武庫川沿いのエリアにかけては、住宅をはじめとする多様な土地利用へ再編・誘導 ○小規模遊休地の集約化による再整備 <ul style="list-style-type: none"> ・遊休地が散在するエリアのリニューアル ・フェニックス事業用地等を活用してエリア内の工場等を移転 ・エリアの都市再生の促進 ○大規模遊休地の土地利用の再編・誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・再開発地区計画等の活用による土地利用の再編 ・質の高い環境インフラ整備に対する支援制度などを創設 ・多様な都市機能の導入 ○土地利用転換の誘導 <ul style="list-style-type: none"> ・土地利用規制の見直し ・住宅や学校等の立地制限の緩和 ・環境悪化を招く遊休地利用の制限 ・高度有効利用による緑地確保を誘導 ・環境施設面積率 (緑地率) 等を別の遊休地等への移転を可能にすることで、ポテンシャルの高い土地の高度有効利用と臨海地域全体の緑地率確保を促進する仕組みの整備など ○省資源・省エネルギー社会構築の検討・実施 <ul style="list-style-type: none"> ・自立型再資源システム及びエネルギーシステムの構築 ○道路整備 <ul style="list-style-type: none"> ・東西軸の強化をはじめとする幹線交通ネットワークの整備 	<ul style="list-style-type: none"> ○水と緑のネットワークづくり <ul style="list-style-type: none"> ・河川、運河沿いの緑道等の整備 ・水質改善の取り組み ○公園緑地の整備 <ul style="list-style-type: none"> ・大規模遊休地等の土地利用再編に合わせて公園・緑地を整備 ・小規模公園・緑地の整備 ○人が交わる森 <ul style="list-style-type: none"> ・地区レベルの土地利用の再編・誘導を全体に拡大して森に包まれた環境創造のまちを形成 ○産業を育む森 <ul style="list-style-type: none"> ・小規模遊休地の集約化や大規模遊休地の土地活用を促進して産業の高度化を誘導し、ゾーン全域に高水準の環境インフラを整備 ○省資源・省エネルギー社会構築の実施 <ul style="list-style-type: none"> ・自立型再資源システム及びエネルギーシステムの供用開始
企業・市民の参加	<ul style="list-style-type: none"> ○参加型森づくりへの行動を起こす市民参加プログラムの実施例) 住民・企業の参加によるまちづくりビジョンの作成 ○企業の協力のもと市民・NGO/NPOによる森の維持管理を開始 	<ul style="list-style-type: none"> ○まちづくり協議会組織による森の維持管理と緑のまちづくりを展開 	<ul style="list-style-type: none"> ○市民・NGO/NPO・企業の協働により成熟した森が形成

尼崎21世紀の森 イメージプラン (将来)



人が交わる森 (まちなみのイメージ)



運河沿いのイメージ



沿道のアメニティを高める森 (国道沿いのイメージ)



人が交わる森 (交流広場のイメージ)



産業を育む森 (既存事業所のイメージ)



交通ネットワークのイメージ

環境創造の森のイメージ (海岸林の形成など海辺の特性を活かした森づくりをおこなう)



産業を育む森 (新工場のイメージ)

第6章 事業化推進方策

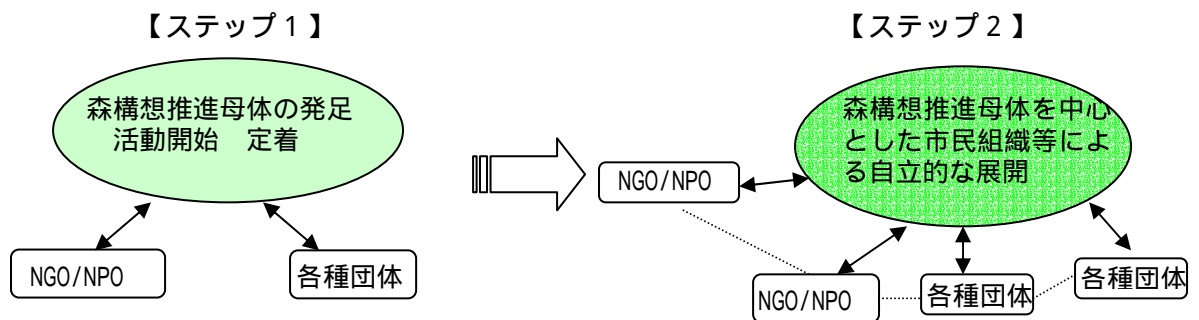
6.1 事業推進上の課題

尼崎21世紀の森構想は、住宅や工場をはじめとする多様な土地利用がなされ、多くの主体が住み働く約1,000haにも及ぶ地域を対象に、長期にわたる持続的なまちづくりである。このような観点から事業を推進するうえで、以下に示すように大きく2つの課題があげられる。

(1) 参画と協働による森構想推進方策

森構想は、地域のコンセンサスを得ながら、市民をはじめあらゆる主体の参画と協働により森づくりを進めていくこととする。

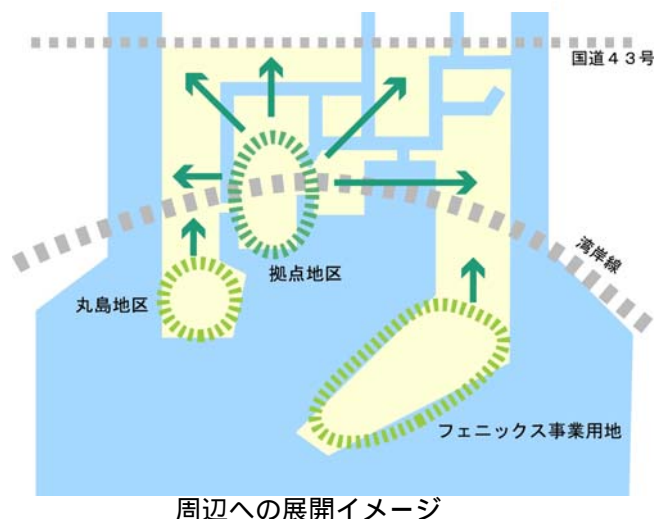
そのためには、先導整備地区における森づくり段階から、市民、民間団体、地元企業、専門家、行政などによる推進母体を組織し、その組織を将来的に森の維持管理やまちづくりの担い手に発展させるとともに、組織を運営し市民等に対しリーダーシップを発揮できる人材の育成が求められる。また、森構想推進母体を活性化していくには、ステップ1で市民が参加している各種団体やNGO/NPOなどの支援団体と連携し、将来的(ステップ2)には、それらの支援組織が構想実現において自主的な活動を行ない、各々がネットワーク化される体制を整えることが必要である。



図；森づくり・まちづくり組織の展開

(2) 先導整備地区から周辺への展開方策（民間活力の導入方策）

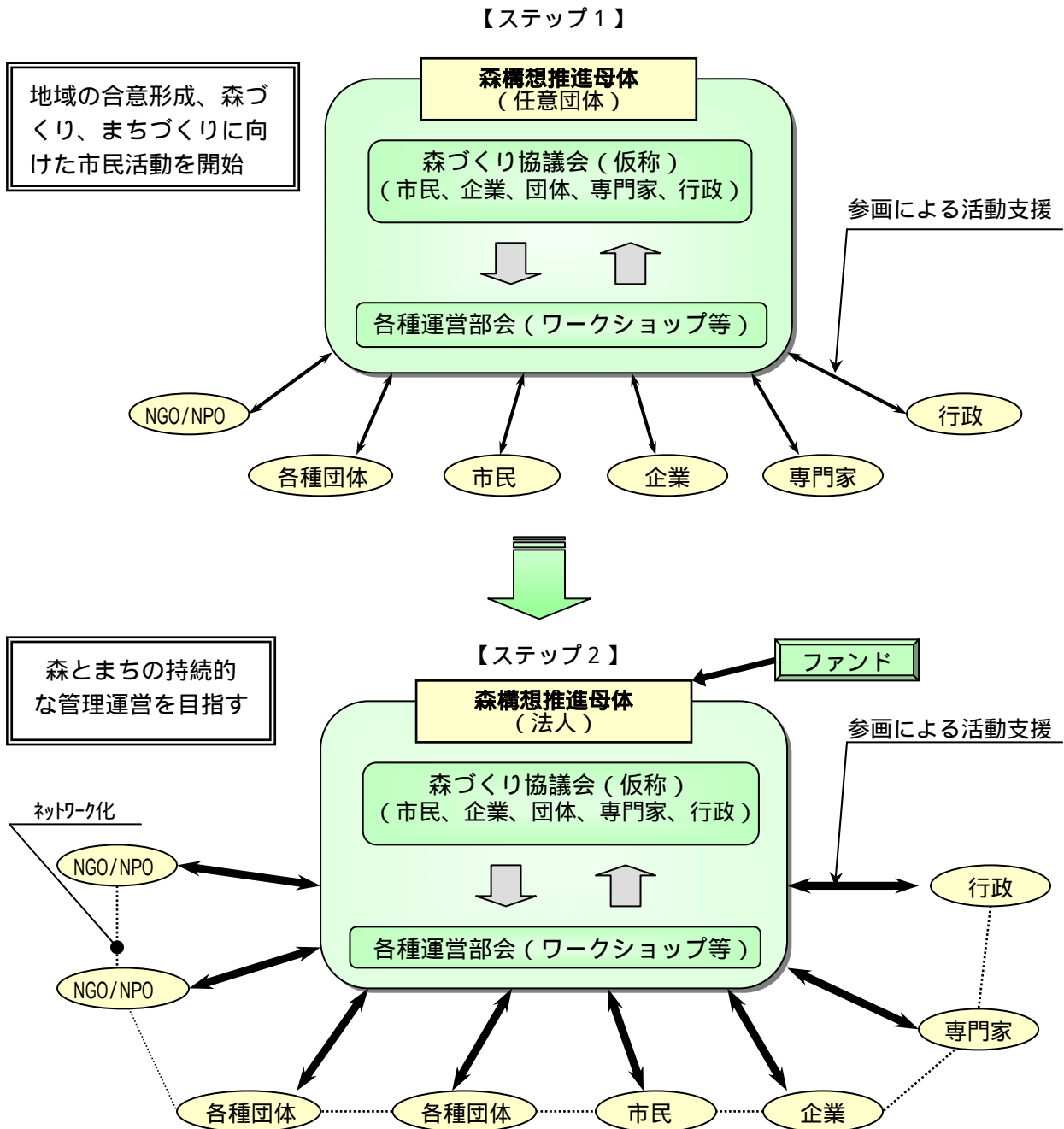
事業を長期的 持続的に展開させるためには、拠点地区をはじめとする先導整備地区における森づくりのインパクトを、周辺へスムーズに波及させる方策が求められる。そのため、様々な支援方策、法制度上の規制緩和、新たな事業手法の導入の検討が必要である。



6.2 参画と協働による森構想推進方策

森づくりは、基本的に NGO/NPO、各種団体、市民、企業等と行政とが、事業の段階に応じてそれぞれの関与の度合いを変化させながら協調で進められるものである。従って、官民のパートナーシップを実現するため、両者の中間にあって、相互を調整しながら構想を推進する機能を持つ組織づくりが求められる。

各整備段階での組織の概略イメージを次に示す。



図；各段階における事業化推進の仕組み（組織を中心に）

図中で示された組織の役割は以下のとおりである。

○行政 ; 森構想の事業推進母体の立ち上げを行なうとともに、ステップ1において事業推進母体の構成員として、NGO/NPO、各種団体、市民、企業等と協調して事業を推進していく。また、各段階を通じて事業推進母体に対する様々な支援（人材、物資、財政支援等）を行なうことが期待される。
一方、行政として社会的インフラの整備を並行して進める。

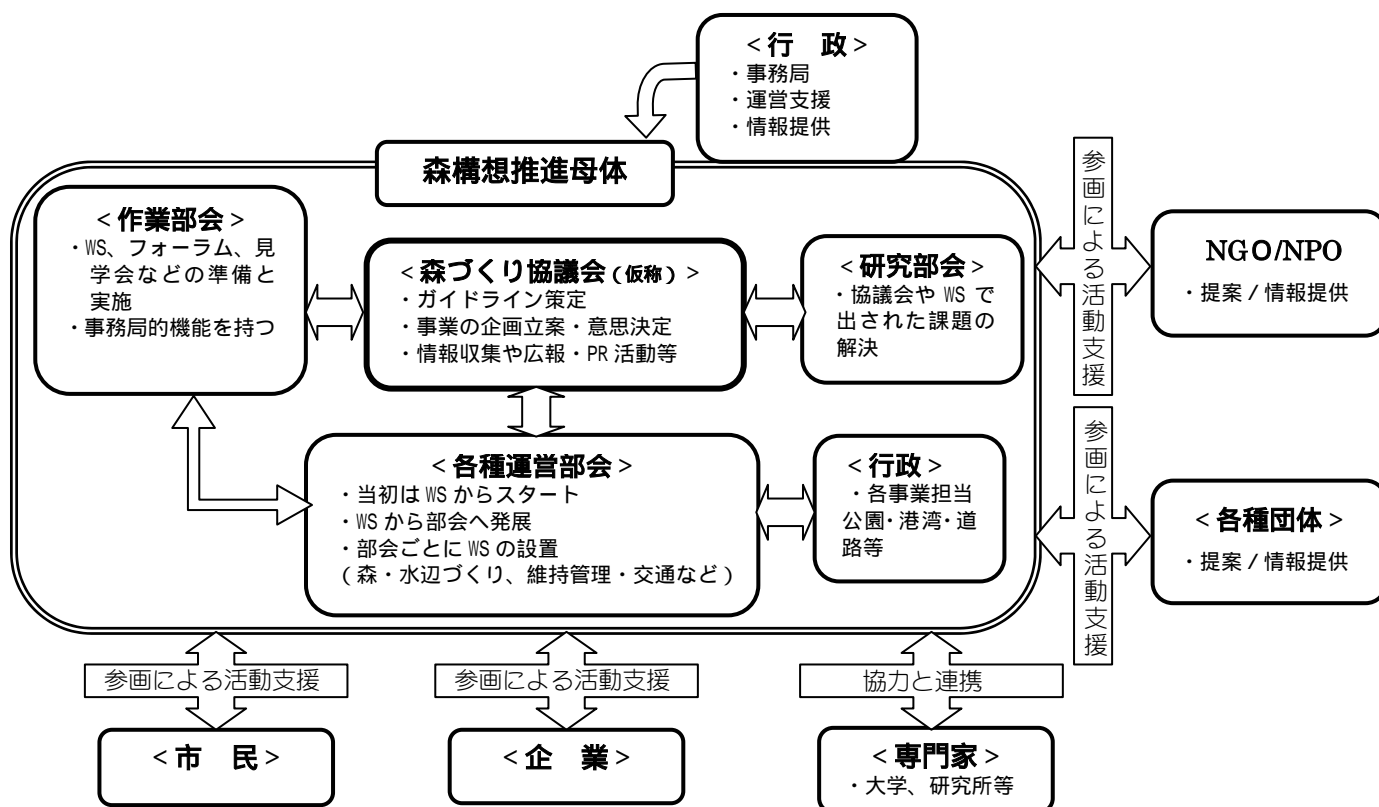
○森構想推進母体 ; 尼崎臨海地域において官民協調のもとで森づくりを進めるための中核組織。ステップ1においては地域の合意形成を図るとともに、森づくり、まちづくりの活動を行なう。また、ステップ2においては、森づくりの活動を活発に行なうとともに、森の管理運営など多様な事業をスムーズに行うための調整を行なう。そのために法人化を図っていく。
森づくり推進母体は、森づくり協議会、作業部会、研究部会、各種運営部会（ワークショップを含む）等で構成される。

森づくり協議会 ; 森づくり推進母体の一機能として、市民をはじめとする多様な主体の参加により構成する組織。主に、森づくりのビジョン策定や事業の企画立案、意志決定、情報収集、PR、総括的なコーディネータ等としての役割を担う。
協議会は、市民、企業、団体、専門家、行政にて構成される。

各種運営部会 ; 森づくり推進母体の一機能として、森づくり協議会のコントロールのもと、ワークショップ（WS）、イベントや事業の実施を担う。また、これらの活動を通じて人材の育成を積極的に図っていく。（例えば、学校の体験学習を通じて環境を学ぶ場を設ける。）
構成員については部会の種類毎に柔軟に対応するが、特に児童や学生などの若い年齢層の方が活躍できる場の設定を考慮する。

(1) ステップ1における森構想推進母体

ステップ1において、森構想推進母体を確実に定着させるために、事業化当初の推進母体における各組織の係わり方や活動方法について例示すると次のようになる。



図；ステップ1における森構想推進組織の機能

(2) 森構想推進母体を支援する施策

ここでは、森づくりの仕組みとして、事業化推進のための森づくり推進母体への様々な支援のあり方についてまとめた。基本的には、推進母体は公益性のある事業主体として行政からの一定の支援を受けつつ、民間のノウハウをうまく活かした事業運営が求められる。

行政による支援

森づくりを進めていくには、複雑な法規制 制度、手続きや技術的な検討などが予想されるので、推進母体の運営を支えるために行政側からの、財政支援や人材、活動資材、情報等の提供を継続的に行なう。また、ワークショップなどで、人材の育成を行なうために専門家の派遣などの支援を行なう。

ファンド（基金）の設立

企業や市民、各種団体をはじめとする多様な主体から寄付を募り、森構想を実現するための基金を設立する。森づくりに携わる事業推進母体は、事業の内容によって、基金から助成を受ける。

森構想推進母体の法人化

森構想推進母体を法人化し、組織の責任体制を明確にすることで、公的補助や融資の導入、市場からの資金調達（基本財産の財源確保等）などが容易となるため、事業化の促進が図れる。

6.3 先導整備地区から周辺への展開方策（民間活力の導入方策）

先導整備地区の周辺エリアにおいては、先導整備地区のインパクトを活用しながら、立地する産業機能の高度化、または新たな都市機能ニーズの高まりに対応して、地区あるいは街区レベルでの整備を順次進めていき、森構想を実現していく。

周辺地区への森づくりのスムーズな波及を図るためには、「工場跡地等遊休地の土地利用再編の仕組みづくり」、および「事業の持続的展開を実現するためのインセンティブ」が必要である。

【工場跡地等遊休地の土地利用再編の仕組みづくり】

大規模工場の遊休地や小規模な遊休地が目立つエリアにおいて、民間主体が中心となって地区や街区レベルでの土地利用再編をスムーズに実施し、森構想に基づいた環境整備や都市再生ができるように、次のような取り組みを行っていく。

先導整備地区の一部の土地をその移転代替地等に活用して、遊休地が目立つエリアから工場等既存施設の移転や、産業の高度化または複合型都市づくり等への構造転換を図るとともに、その跡地を街区あるいは地区レベルで集約して、森構想に基づいた都市再整備を進めていく仕組みづくりを確立する。そして、まとまった民間所有の遊休地などにおいてモデルプロジェクトを実施するなど、森づくりを目に見える形で示し民間の土地利用転換を促す。

【事業の持続的展開を実現するためのインセンティブ】

森構想は、環境をキーワードに都市の再生を図るため、持続的展開を目指した取り組みである。

従って、森構想を周辺地区で持続的に展開していくためには、地元企業、住民や行政など多様な主体による参画と協働により森づくり、まちづくりを進めていく。そのためには地域の住民や企業が自主的に参画することができるよう、民間の活力を導入する仕組みを構築する必要があり、各種のインセンティブの付与（ソフト施策）が求められる。

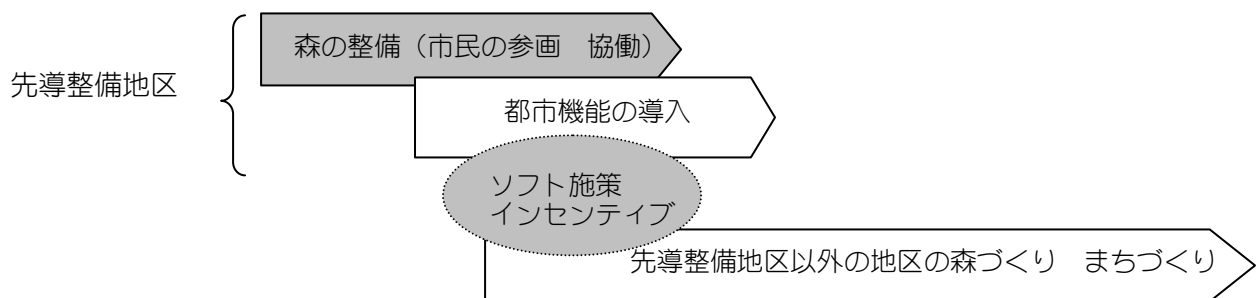
なお、インセンティブの付与は、次の基本的な考え方に従うものとする。

柔軟な施策の展開

長期にわたるまちづくりを実現するためには、規制緩和や経済的な支援方策など、柔軟なソフト施策を継続的かつ機動的に打ち出す。

域内での資金循環

事業の持続的展開のため、地域全体で事業化のメリットを享受できる仕組みとする。



図；事業展開のイメージ

事業の推進に対する各種のインセンティブ（ソフト施策）としては、
第一に土地利用規制や開発許可の柔軟な運用など各種法規制の緩和を柔軟に打ち出していくことが望まれる。

第二に、税制面での優遇措置や土地取得 保有負担の軽減などの多様な支援が求められる。
また、公的な補助金の充実、多様な資金調達手法の提供など、事業主体に対する事業化のためのファイナンス面での支援が求められる。

以上のとおり、先導整備地区で森づくりを進め、その効果を周辺地域へスムーズに波及させることが森構想を実現することになる。そのために、既存事業手法の活用と充実や新しい施策の導入について提案する。

なお、既存事業手法の活用や新規施策の導入については、それらの成熟度や適合性等を勘案しながら、優先性を検討していく必要がある。

(1) 既存事業制度の活用

尼崎21世紀の森構想の推進にあたっては、法規制、各種制度、新たなインセンティブ等の検討が必要であるが、当面は下記に示す、現在制定されている各種既存事業制度を有効に活用する必要がある。また、場合によっては既存制度の拡充を求めることによって、周辺地域へのスムーズな展開に資することができる。

【都市再生総合整備事業の導入】

尼崎臨海地域の都市再生に向けて、地域全体を都市再生総合整備事業に基づく整備重点地域の指定を受けるとともに、先導整備地区や大規模工場等遊休地を一体的かつ総合的に都市の再構築を進めるべきトリガーとなる特定地区の指定を受け、先行的都市基盤施設の集中的な整備を進めるとともに、魅力ある高次都市機能の集積を進める。

都市基盤施設等整備費の補助(1/2)、高次都市施設(センター施設、人工地盤等)整備費補助(1/3)、既存施設リニューアル費補助(1/3)、既存施設除去 移転費補助(1/2)などがある。

【自然再生型公共事業の導入】

平成14年度からの国の新規施策である、自然と共生する社会の実現をめざすための「自然再生型公共事業」を積極的に導入し、尼崎臨海地域における干潟や藻場の復元、先導整備地区等における森林の整備、運河等における多自然型護岸の再整備などを進める。

【再開発地区計画制度などの活用】

「再開発地区計画制度」は、工場跡地等の低 未利用地の土地利用転換を円滑に進めるため、道路や公園などの公共施設の整備とあわせて土地利用や建物の容積率などの制限を緩和することにより、良好な都市再開発プロジェクトを円滑に進める制度であり、この制度などを積極的に活用し地域住民の意向を反映した尼崎臨海地域のまちづくりを促進する。

【緑化に関する既存制度の活用と拡充】

兵庫県と尼崎市は、「まちなみ緑化事業」「緑化用苗木の養成配布事業」「セットバック緑化助成事業」など、それぞれ緑化に関する助成制度を持つ。これらの制度を活用するとともに拡充し、森づくりを促進する。

【景観形成に関する既存制度の活用】

兵庫県、尼崎市には「景観の形成等に関する条例」「尼崎市都市美形成条例」など、景観形成に関する条例が制定されており、それぞれの助成制度の活用を図り、まちづくりを促進する。

【PFI事業の活用】

公共事業については、効率と効果の向上に工夫の余地のある場合は、PFI手法を活用し民間の創意工夫と自由な発想を期待する。PFI事業として成立させるために、民間PFI事業者には適切な優遇措置を講じる。また、収益性のある事業を組み合わせるなどして、事業を民間企業にとって魅力あるものとする。

(2) 新たな施策の導入

尼崎21世紀の森構想を実現していくためには、既存制度の活用のみでは十分でなく、尼崎臨海地域全域で、森づくりによる都市再生の様々なプロジェクトを重点的に実施していくような新たな事業制度の導入が必要である。ここでは、以下のような新たな施策の導入を提案する。

① 既存法規制等の緩和と税制等資金面での優遇措置

a) 法規制等の緩和

◆遊休地等の有効利用の促進に向けて

例) 仮設建築物の要件の緩和

→周辺地域への森づくりの展開では、遊休地を有効活用しマネジメントすることが重要である。その過程では、遊休地を1年以上数年間に渡って利用する状況が生じると考えられる。例えば、森づくりのための作業施設や店舗を、仮設建築物として設置し数年間使用できれば、暫定的な土地利用の選択肢が広がり有効利用が進むことになり、民間の遊休地利用の促進につながる。

◆産業等の新たな展開に向けて

例) 既存産業のリニューアルや新たな立地展開の促進（工場立地法の弾力的運用）

→工場立地法における環境施設面積率（緑地率）等を確保する場合に、工場敷地内に限定しないで、地域内の別の敷地で緑化する場合の面積も考慮するなど法の弾力的運用により、既存産業のリニューアルや新たな産業立地の促進を図る。

b) 税制等、資金面での優遇措置

◆民有地の緑化促進に向けて

例) 緑化整備費用に対する支援

→緑化の促進のためには、企業に緑化のインセンティブを付与することが効果的であり、こうしたインセンティブの一例として、優良な緑化施設の整備、維持管理に対して固定資産税、都市計画税等の減免や、整備費用の助成などを図る。

都市緑地保全法による緑化施設の固定資産税や市民緑地の相続税減免措置の活用
工場等において現行法令に定められた面積以上に緑地を創出する場合の整備費用に対する支援。土地に対する固定資産税等の減免措置の拡充など。

緑地整備のための支障物件をクリアランスするための費用に対する支援。

屋上緑化、壁面緑化、生垣、駐車場等の緑化を行なう場合の整備費用に対する支援。

要綱等の見直しによる工場緑化協定対象工場の拡大

◆民間資金の活用に向けて

例) 寄付金の税控除

→事業推進母体の基金等に寄付を行い、公共 公益エリアにおける森づくりに協力した個人および民間企業は、所得税の控除を受けることができるよう措置する。

◆遊休地の利用促進と土地利用再編に向けて

例) 不動産取得税等の減免

→本構想の趣旨に沿った遊休地等を活用した土地利用の再編を行なう場合、不動産取得税、事業所税、登録免許税を非課税とし、不動産取引や施設整備に伴う事業者の税負担を軽減する。これによって、遊休資産の有効利用促進と不動産の流動化を図る。

◆適正な産業配置に向けて

例) 市内からの工場移転に伴う土地交換に関する非課税制度の導入

→ポテンシャルの高い市内の中小製造業が区域内に移転する場合に、不動産の取引にかかわる税を非課税とし、産業の集積を図る。この施策によって、森づくりを国道 43 号以北に波及させる。

c) 新たな施策の創設など

◆公園と一体となった街区整備

多様な施設（商業施設、オフィス等）が立地し公園と連携することにより、公園 緑地のにぎわいや集客力が高まり“森のなかのまち”を実現化することが可能となると考えられる。

そのために、当初に施設を踏まえた区域を公園街区として設定し、街区整備と公園整備を柔軟に行なうことができる新しい制度を検討する。

◆森構想を推進するための新たな条例等の制定

森構想は、森づくり、まちづくりの幅広いビジョンを示すものであり、具体化のためには既存の様々な法令を活用することになるが必要な場合は新たな条例、要綱等を制定することにより構想の実現性を高めることが期待できる。

制定にあたっての検討は、実効性を確保するため、市民、企業、学識経験者等の意見を幅広く聴きながら進める。

◆環境創造型都市再生事業の創設と特別区の設定

尼崎臨海地域の環境回復 創造と都市再生を目指すための新たな事業制度として、例えば環境創造型都市再生事業制度などを創設し、尼崎臨海地域全体（約 1,000ha）を対象として「特別地区」を指定して、民間が主体的に事業に取り組めるよう措置する。

この指定地域内では、民間事業者による都市計画提案、金融支援、税制等の優遇措置を講じることによって、民間が活発に事業活動を展開し、森づくりに参画 協働できるようにする。

◆公共 公益施設の広告用途での利用推進

博物館などの公益施設については、名称を地名等にちなんで命名することが多いが、命名権を入札に付し、施設建設の資金に充当する。また、景観上問題のない範囲で、公共施設の壁面等への広告用途での利用権を入札に付す。併せて、個人の記念植樹、施設（ベンチ等）への名板取り付けによる基金の拡大を図る。

◆ブラウンフィールド再開発プログラムの導入

アメリカでは、土壌汚染が問題となる土地を開発する場合、その修復に要する費用を最大100%まで控除する制度があり、控除税額は他社にも譲渡でき、また固定資産税の減免などオプションとして選定することができる。

本構想対象地域では、今後工場跡地等の遊休地で森づくりを展開するにあたって、植生に適した土壌の調査及び改良工等が必要になってくるが、土壌改良が必要になった場合には、ブラウンフィールド再開発プロジェクトの手法に習って、その修復費用を最大100%所得税から控除することや、税控除期間も1年～20年程度の弾力性を持たせた方策も可能とする。

◆プロジェクトの証券化推進

プロジェクトの証券化は、多様な資金調達手法を確保する上での有力な候補である。尼崎21世紀の森づくりにおいては、収益が見込めるプロジェクトを具体化させるために、市民によるプロジェクト証券の購入によって、資金面から市民の参画を期待することができる。

また、公的な助成が加われば、さらに効果があがることが期待できる。

新たな施策の創設については、国内外の動向から以上の項目を提案するが、創設するにあたっては、利用者、専門家、行政などの立場で十分な討議を重ね、可能なものから速やかに実行に移すことを留意しておく必要がある。

6.4 事業手法

ここでは現段階で考えられる具体的な事業手法（現在進行中の事業を含む）を図表にした。

なお、これらの事業手法（公園事業等）については、市民参加型の森づくりを基本とし、計画段階からの参画と協働により進める。

また、前項で述べた既存制度や新たな制度の具体化については今後検討していく。

現段階で考えられる具体的な事業手法

区 分		事 業 名 等		事業主体等	地 区
緑 の 創 出	都市の森	環境防災緑地整備事業		公共	国道43号沿
		沿道地区計画		民間	国道43号沿
		民間活力の導入（工場・住宅地の緑化）		民間	尼崎臨海地域
		都市公園事業等		公共	尼崎臨海地域 拠点地区
	環境創造の森	都市公園事業等		公共	拠点地区 丸島地区
		港湾緑地事業		公共	拠点地区 フェニックス事業用地 丸島地区
		流域下水道事業		公共	丸島地区
水環境の改善		港湾緑地事業等（礫浜等の整備）		公共	拠点地区
		エコポートモデル事業（海域環境創造事業等）			運河水路部等
都市基盤の整備		再開発地区計画等		民間 公共、民間	尼崎臨海地域 拠点地区
		土地区画整理事業		公共	拠点地区等
交流・産業支援・文化健康施設等の整備		集客・交流施設、生活サービス施設	バイサイドマーケット 環境関連マーケット等	第3セクター、民間、PFI等	拠点地区
		新産業育成、産業の高度化支援施設	公的研究施設、インキュベーション施設等		
		自然とのふれあい施設、文化健康施設	環境ミュージアム スポーツ・レクリエーション施設等		
交通基盤の整備		公共交通（LRT等）整備事業		第3セクター等	尼崎臨海地域
		街路事業（尼崎宝塚線等）		公共	尼崎臨海地域
新たな産業拠点の整備		環境関連産業等		民間主導	フェニックス事業用地等

森構想の事業手法



6-12

森構想の事業手法

前頁の森構想の事業手法について、拠点地区を拡大して示した。



拠点地区の土地利用と事業手法

第7章 ま と め

1. 構想の要旨

(1) 尼崎臨海地域のまちづくりの方向性とテーマ

大阪湾ベイエリア、尼崎臨海地域における現状と課題を踏まえ、今後の尼崎臨海地域のまちづくりの方向性は、この地域が有する河川や運河、湾内の豊富な水環境を活用して水と緑の豊かな自然環境を積極的に創出し、人と自然とが共生する新しい都市によみがえらせる「**自然（水と緑）と人が共生する環境創造のまちづくり**」とする。

そして、これを踏まえ、自然と人とが共生する舞台として、また都市を特色づけるシンボルとして、「森」を大胆に取り入れ、まちづくりのテーマを「**森と水と人が共生する環境創造のまち**」とする。

(2) まちづくりの展開方向

尼崎臨海地域が「森と水と人が共生する環境創造のまち」に生まれ変わるためのまちづくりの展開方向は、「**①環境の回復・創造、美しい風景の創出**」により「**②活力ある都市の再生**」を図るとともに、再生方向は産業面においては「**③既存産業の育成・高度化と新産業の創造**」であり、生活面においては「**④豊かな人間性を育み、エコライフスタイルを創造するまちづくり**」である。また、その推進は「**⑤全ての主体の参画と協働による交流型のまちづくり**」を基本に展開する。

①環境の回復・創造、美しい風景の創出（森のイメージ）

尼崎臨海地域は、市街地状況や地形状況からみて、南側から阪神高速湾岸線以南の海に伸びる半島状の地域、国道43号以南の運河水路が張り巡らされ工場が立地している中央部に2分される。そのことを踏まえ森の基本ゾーニングは、南側から「**環境創造の森（自然再生、命を育む森）**」、「**都市の森（アメニティを高め、人が交わり、産業を育む森）**」にゾーン分けし、さらに都市の森については国道43号沿いに環境保全機能を高める「**沿道のアメニティを高める森**」、複合型都市の形成を目指す蓬川から西側を「**人が交わる森**」、産業の高度化を目指す東側を「**産業を育む森**」にゾーン分けする。

②活力ある都市の再生（環境創造のまちへのアプローチ）

環境創造のまちを実現するため、森が有する様々な環境創造・保全効果に加え、陸域での省エネルギー・省資源・循環型の「**環境共生のまちづくり**」、水域での水質浄化、底質環境改善などによる「**親しみのある良好な水辺の創造**」、そしてこれらを連携するLRT等交通システムなどによる「**環境にやさしいモビリティの構築**」を推進する。

③既存産業の育成・高度化と新産業の創造

尼崎臨海地域の産業を中心としたまちの活性化と魅力あるまちづくりのため、森と水による豊かな環境の整備、省エネルギー・省資源・循環型の環境共生のまちづくりから、操業環境の改善、良好な地域イメージの創出、産業創出の新たな風土の醸成を図る。これにより、環境、情報等新たな機軸産業や支援産業の立地、各種ネットワークによる産業クラスター形成を進め、既存産業の転換・高度化や雇用の創出などによる地域の産業活性化を図る。

④豊かな人間性を育み、エコライフスタイルを創造するまちづくり

本構想による森は、自然の中でのさまざまな活動を通じて21世紀に生きる人々の新たなエコライフスタイルを創り出すとともに、豊かな人間性を育む場となるものである。将来の環境創造のまちにおける生活・活動イメージは、安全で豊かな環境の中で「ゆったりと住む」、自然や環境を体験する中で「自然とともに学ぶ」、快適な操業環境の中で「いきいき働く」、森の中で「楽しく遊ぶ」といったものであり、こうした視点からまちづくりを進める。

⑤全ての主体の参画と協働による交流型のまちづくり

本構想を実現するため、市民、企業、民間団体、行政など尼崎臨海地域に係わる全ての主体が参加する森構想推進母体を組織し、イメージの共有化を図るとともにそれぞれ創意工夫しながら森づくりを推進する。また、推進母体によるワークショップやイベントの開催により森づくりに直接参加できるような取り組みを進める。

(3) 段階的整備の考え方

本構想の推進は、国道43号以南の尼崎臨海地域全域（面積約1,000ha）を対象として行うものであるが、21世紀を時間軸とした長期的な取り組みが必要なプロジェクトであることから、「森と水と人が共生する環境創造のまち」を最も演出できるエリアである拠点地区と丸島地区、フェニックス事業用地を先導整備地区と位置付けて先行的に森づくりを整備し、その整備効果を全域に波及させていく段階的な手法で取り組む。

(4) 事業化推進方策

① 参画と協働による森構想推進方策

本構想は森づくりを契機として、地域のコンセンサスを得ながら、広く一般市民の主体的な参加により進めていくこととし、そのために、市民、民間団体、企業、専門家、行政などによる森構想推進母体を組織するとともに、NGO/NPOなどの支援団体と連携しその自主的な活動と推進母体がネットワーク化される体制を整えながら参画と協働により構想を推進する。

② 先導整備地区から周辺への展開方策

先導整備地区の一部を臨海地域の工場の移転代替地に活用し、既存産業の転換や高度化、複合型都市づくりを進めるとともに、工場移転跡地において森づくり展開する。また、企業、市民が森づくりを持続的、積極的に展開するために、既存事業制度の拡充や新規施策の導入など様々な支援方策を検討していく。

2. 今後の課題と取り組み

本構想は尼崎臨海地域(国道43号以南の約1,000ha)を対象に、魅力と活力ある都市の再生のため、環境の回復・創造による環境共生型のまちづくりについて検討を行なってきた。今後、本構想の具体化に向けて関係機関で調整すべき課題や森構想推進母体等で詳細な検討が必要な課題や取り組みを以下に示す。

(1) 拠点地区の展開

先導整備地区の中で先行して整備に着手する拠点地区は、平成8年1月に策定された尼崎臨海西部拠点開発事業基本計画に基づき都市計画、港湾計画、土地区画整理事業による位置付けを行い事業が進められているが、今後、森づくりの実現に向けてこれらの計画、事業を本構想を基本にしたものに変更していく。また、その後の森づくりの具体的な整備プランの策定を市民の参画と協働により行なうための組織づくりも併せて進める。

(2) 地域コンセンサスの形成と参画と協働による推進方策

今後は、本構想の具体化に向けて、市民はもとより、広く県民や地域関係者、学識経験者などの意見を結集するとともに、セクター、世代あるいは地域を越えて持続的な取り組みが必要となる。そのため、中核的な森構想推進母体の組織化とインターネット等による双方向の情報交換、また、ワークショップの開催などにより具体的な計画立案の段階から市民やボランティア、民間団体、地域事業者などが主体的に参画・協働してまちづくり・森づくりに取り組んでいくことができるシステムづくりを進める。

(3) 構想を推進するための施策・支援方策の構築

本構想の推進にあたり、魅力と活力のある都市の再生に向けて、土地利用転換を目指す「人が交わる森」では、遊休地を活用して人が住み、働き、憩い、学ぶなど新たな都市機能等の導入に向けた施策の展開が必要である。また、地域の住民や既存の企業が主体的に環境創造のまちづくり・森づくり等の整備プランの策定に取り組んでいけるような推進方策が必要である。とりわけ、都市の森ゾーンの民間地権者や各企業が敷地内において高水準の緑を自主的に整備していけるような、新たな支援方策を確立していく必要があり、そのためには、既存事業制度の拡充や新規施策の導入等を検討する。

(4) 風土として馴染む「森」の調査検討

本構想は、工業地域(陸域、海域共)の中に「森」を大胆に取り入れていく社会的に大きな実験になるもので、世界的に類を見ない試みである。したがって、この取り組みを行なうにあたり、自然科学、工学、農学等の技術を結集して、尼崎の地域に相応しい森づくりが求められる。

また、「森」の造成にあたって、植栽される樹種は、尼崎臨海域の気候、標高、地形、地質、土壌、景観といった立地的因子、樹種の成長と材質、病虫害や気象害に対する抵抗力など科学的に調査する必要がある。さらに一度植栽された樹木はそのまま、放置されるのではなく、病虫害の除去、施肥、枝打ち、除伐、間伐などの保育作業も重要な活動である。

このような活動を通じて、風土に馴染む森を造成するために総合的な調査検討を実施する。

(5) 費用対効果の明確化

本構想の中で環境創造のまちづくりのために提案された各種施策メニューについては、実現可能性を見極めた上で、それぞれ実現に向けた整備を行っていく必要があり、そのために一定の事業ごとに費用対効果に関する検証を行なう。

しかしながら、現在の環境・生態系における費用対効果の検証方法については、的確な評価を得る確立された手法が無いのが現状である。本構想を進めるにあたり整備後の中長期的に現われる効果をどのように評価するかが今後の課題である。

(6) 事業資金の確保

森づくりは21世紀を時間軸とした長期のプロジェクトであり、継続的な事業費の確保が必要である。都市再生プロジェクトとして国の支援を得ながら公的な補助制度による資金確保を図るとともに、企業や市民、各種団体をはじめとする多様な主体から寄付を募り、本構想を実現するためのファンド（基金）を設立していく。

(7) 大阪湾ベイエリアや他地域との連携

森づくりは瀬戸内海臨海部の再生のパイロットプロジェクトであることから、他の地域に対するモデルとして、緑と水辺の再生など自然環境の回復・創造の手法と整備効果、またソフトとハードの両面での森づくり支援技術や制度などについて他地域と連携しながら検討していく。

(8) 環境にやさしいモビリティの構築

本構想を推進し、尼崎臨海地域を活力ある都市に再生していくためには、「環境にやさしいモビリティの構築」を目指し、公共交通システム等（L R T、電気バス、海上交通等）の導入を図り、これらと緑の回廊を有機的に連携していく必要がある。

そのためには、従来の自動車交通中心の交通体系を見直し、公共交通システムを総合交通体系の中で位置付けていく必要がある。また、土地利用にあわせて交通システムを考えるのではなく、土地利用と一体的に考え、まちづくりを進めることが重要である。

特にL R Tについては、財源の確保をはじめ、新たな法制度の整備、自動車交通中心の交通体系の見直しに対する市民の合意形成など、多くの課題が指摘されていることから、今後、機運の醸成を図りながら、本構想の事業化に伴って進む土地利用のあり方や新たな需要の発生などを踏まえ、その導入の可能性について検討を継続していく。

(9) 海辺の環境修復実験との連携

尼崎臨海部の海辺の環境修復については、平成13年度から（財）国際エメックスセンターの調査研究事業として、丸島地区にて人工干潟、ラグーン、生物共生護岸、筏による海藻生育実験や水理模型による港内の流況実験が開始されている。また、同じく平成13年度から（社）日本海洋開発産業協会による尼崎運河における高速ろ過システムの開発が開始されており、それらの結果を本構想における水辺の再生方策に反映していく。

(10) 森の効果の検証

森の効果は、森の生育段階、樹種、密度、立地、面積等によって異なるものであり、各効果の検証にあたっては、本来これらの視点から行なう必要があるが、現時点では、特に人工緑地に至っては確立したものが無いのが現状である。こうしたことから、本構想では、森の効果について様々な知見から考察したものの、参考として取り扱う。

従って、当該地域においては森づくりの過程や森を整備した後に、研究・学習の場として森自体の成立過程及び効果の変遷を調査するなど森の効果を検証していくことが求められる。

【添付資料】

尼崎 21世紀の森構想策定懇話会

尼崎 21世紀の森構想懇話会構成メンバー

(1) 委員会 (9名)

氏名	役職
伊藤 滋 委員長	早稲田大学教授、アジア防災センター長
安田 丑作	神戸大学教授
森 嵩 昭夫	(財)地球環境戦略研究機関理事長
盛岡 通	大阪大学教授
熊谷 洋一	東京大学教授、淡路景観園芸学校学校長
中瀬 勲	姫路工業大学教授
永田 萌	絵本作家、兵庫県教育委員会委員
加藤 恵正	神戸商科大学教授
宮田 良雄	尼崎市長

(2) 専門部会 (17名)

氏名	役職
安田 丑作 *	神戸大学教授
宮前 保子	京都造形芸術大学助教授
盛岡 通 専門部会長 *	大阪大学教授
篠崎 由紀子	(株)都市生活研究所社長
鳥越 皓之	筑波大学教授
中瀬 勲 *	姫路工業大学教授
林 まゆみ	姫路工業大学助手
加藤 恵正 *	神戸商科大学教授
森本 章夫	神戸新聞社論説副委員長
堀内 弘和	尼崎市助役
牛戸 陽治	神戸大学大学院学生
今鷹 栄子	尼崎花のまち委員会代表
植木 久一	環境NGO「あまがさき環境塾・タンポポ」代表
中川 日出和	尼崎市社会福祉協議会代表
田中 一家	尼崎商工会議所副会頭
田辺 勝弘	関西電力(株)総務室用地計画グループチーフマネジャー
弘中 幸次郎	(株)クボタ業務部長

注) *印の委員は、委員会にも所属

(3) オブザーバー (9名)

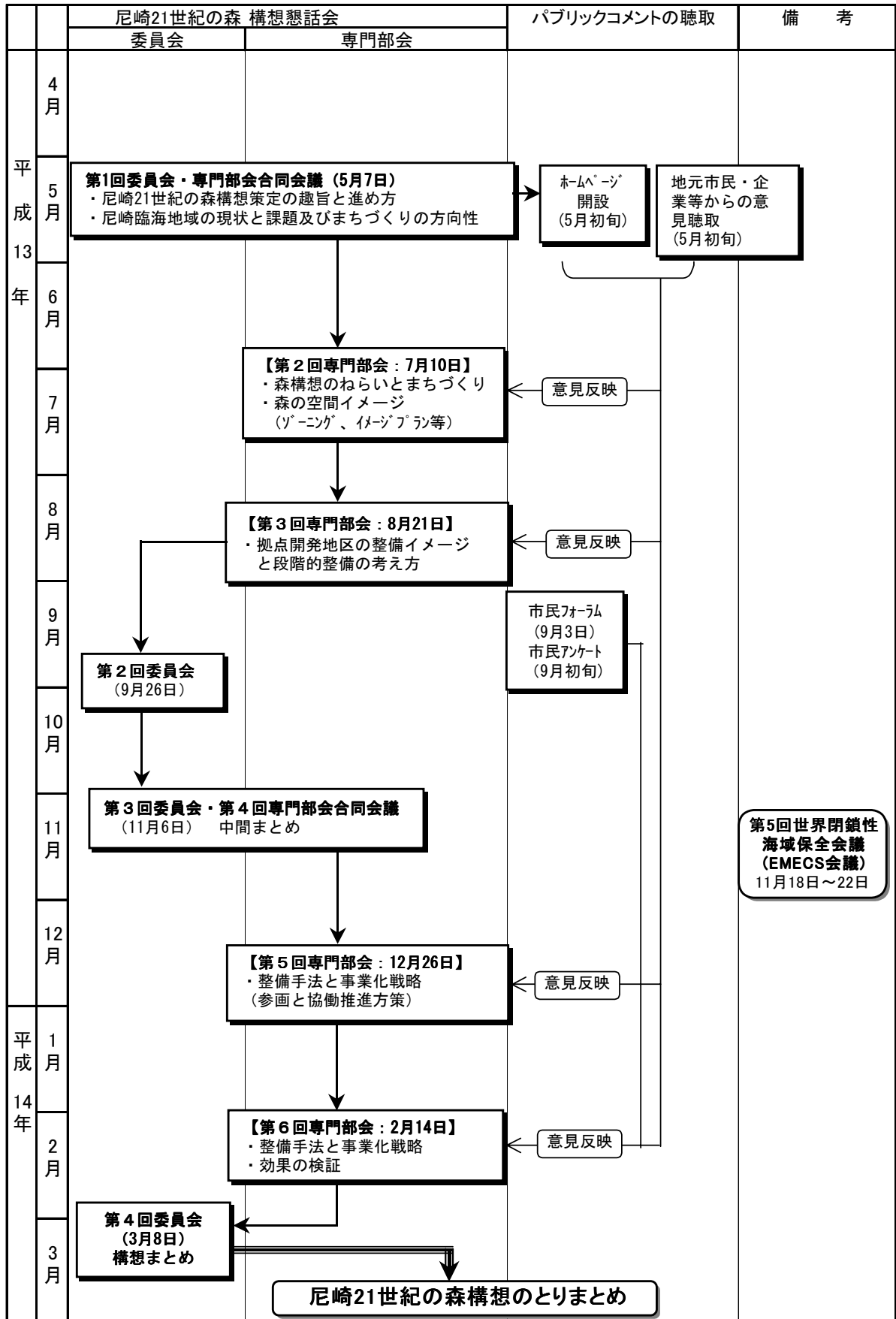
氏名	役職
小林 正明	環境省総合環境政策局環境影響評価課長
柴垣 泰介	// 環境管理局水環境部閉鎖性海域対策室長
佐野 正道	近畿地方整備局企画部長
菱田 一	// 建政部長
川島 茂樹	// 道路部長
福田 幸司	// 港湾空港部長
陣山 繁紀	近畿経済産業局産業企画部長
水本 良則	環境事業団環境緑地事業部長
姉齒 道信	都市基盤整備公団関西支社総合企画室長

(4) 事務局(6名)

氏名	役職
足立 昭	公営企業管理者
山口 昇	県土整備部長
渡邊 勝幸	阪神南県民局長
小林 悦夫	県民生活部環境局長
野村 正路	企業庁長
長谷川 浩三	企業庁地域整備第2局長

(庶務) 兵庫県企業庁地域整備第2局尼崎臨海整備課

構想策定の経緯



尼崎21世紀の森構想策定懇話会の開催状況

○第1回 委員会・専門部会 合同懇話会

日時：平成13年5月7日（月） 15：30～17：30

場所：兵庫県公館

- 議題（1）尼崎21世紀の森構想の趣旨と進め方
（2）尼崎臨海地域の現状と課題及びまちづくりの方向性
（3）その他

○第2回 専門部会

日時：平成13年7月10日（火） 13：00～16：00

場所：尼崎サテライト・インパ・ソリューション会議室

- 議題（1）構想策定のスケジュール
（2）構想のねらいとまちづくり
（3）森の空間イメージ
（4）その他

○第3回 専門部会

日時：平成13年8月21日（火） 13：00～16：00

場所：尼崎市中小企業センター会議室

- 議題（1）構想のねらいとまちづくり
（2）まちづくりの展開イメージ
（3）拠点開発地区の整備イメージと段階的整備
（4）その他

○第2回委員会

日時：平成13年9月26日（水） 13：30～16：00

場所：国際健康開発センター8階第2会議室

- 議題（1）懇話会開催スケジュールについて
（2）専門部会等の検討内容について
（3）今後の検討事項について
（4）その他

○第3回委員会・第4回専門部会 合同懇話会

日時：平成13年11月6日（火） 12：00～14：00

場所：兵庫農業共済会館7階大会議室

- 議題（1）尼崎21世紀の森構想中間とりまとめについて
（2）今後の検討事項について
（3）その他

○第5回 専門部会

日時：平成13年12月26日（水） 14：00～16：30

場所：兵庫県農業共済会館7階大会議室

- 議題（1）前回懇話会意見の対応方針について
（2）市民アンケート調査結果について
（3）尼崎21世紀の森構想の事業推進方策
（4）その他

○第6回 専門部会

日時：平成14年2月14日（木） 14：00～16：00

場所：兵庫県農業共済会館7階大会議室

- 議題（1）尼崎21世紀の森構想のとりまとめについて
（2）その他

○第4回 委員会

日時：平成14年3月8日（金） 13：30～16：00

場所：兵庫県不動産会館7階研修ホール

- 議題（1）尼崎21世紀の森構想のとりまとめについて
（2）その他

尼崎21世紀の森構想関連事項

○ホームページの開設

平成13年5月10日から公開開始

平成14年3月20日現在のアクセス数は約7,860件、投稿意見数18件。

○市民アンケートの実施

平成13年8月31日アンケート発送

発送数は市民約6,000世帯、企業約650社

回収数は約2,900通（有効回収率：39.8%）

○市民フォーラムの開催

日時：平成13年9月3日（月）13：30～16：00

場所：尼崎市総合文化センター アルカイツクホール・ミニ

市民や自治体関係者ら約300人が参加

プログラム

（1）知事あいさつ

（2）基調講演

貝原前知事、篠崎委員

（3）パネルディスカッション

コーディネーター：盛岡部会長

パネラー：植木委員、加藤委員、篠崎委員、中瀬委員、堀内委員

○市民・企業等への説明会による意見聴取

平成13年6月中旬から平成14年3月上旬で27回

内訳

地元企業等：10回

社会福祉協議会：3回

青年会議所：3回

スポーツ振興審議会：1回

その他市民・団体等：10回

作製：財団法人 国際エメックスセンター
神戸市中央区脇浜海岸通1丁目5番1号
国際健康開発センタービル3階
TEL 078-252-0234
FAX 078-252-0404
URL <http://www.emecs.or.jp>