

## 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。