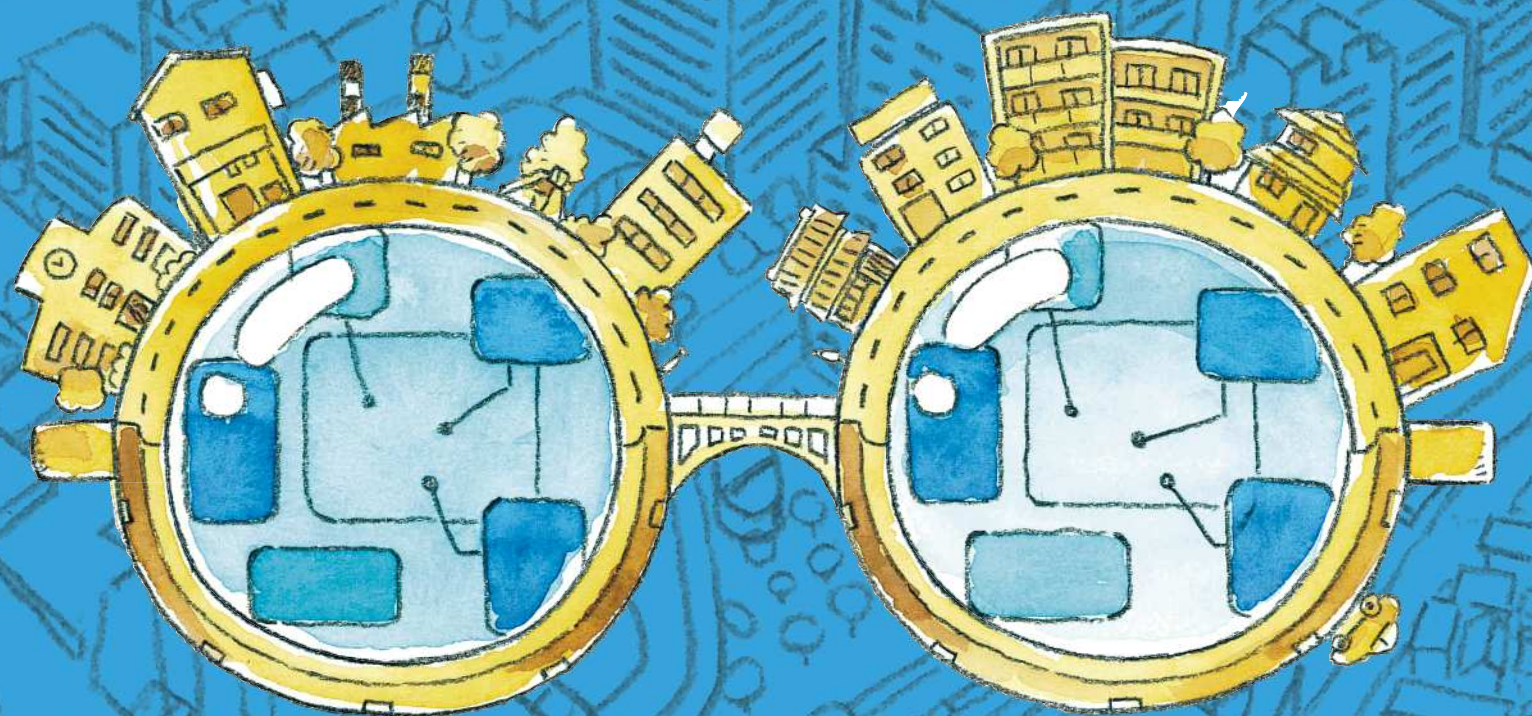


# まちメガネで見るあまがさき

2015都市計画読本

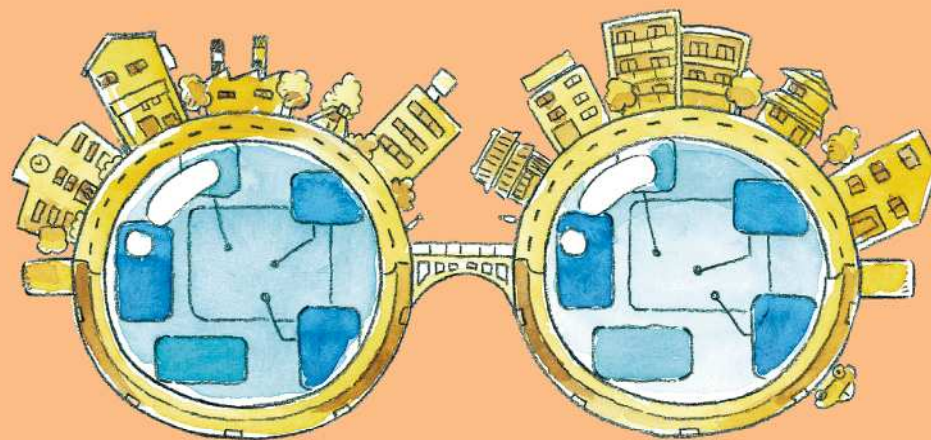


尼崎市

## 都市計画読本 目次

土地には色が付いている!?	3
まちをつくる「都市計画」の100年	5
数字でみる尼崎	8
生まれ変わったまちの姿	9
カッコいい家を建てよう!	11
暮らしを支える道路	13
工場と住宅の関係	15
森と記憶	17
畑に隠れたすごい役割	19
商店街のにぎわい	21
歴史をつなぐ	23
住環境を守る	25
消防車が立ち往生	27
みんなでつくるまちの公園	29
わたしたちのまちづくり	30
相談窓口	31

毎日歩いている道路沿いや、バスが走る幹線道路、電車から見えるまち並みなど、日々何気なく見ている尼崎のまちは、どうやってできたのでしょうか？ 道路の幅や建物の高さ、緑の量など、日々の風景には「都市計画」という、まちをつくるためのルールが深く関わっています。そんなルールを見ることができる「まちメガネ」をかけて、尼崎のまちを「再発見」する旅に出かけましょう。



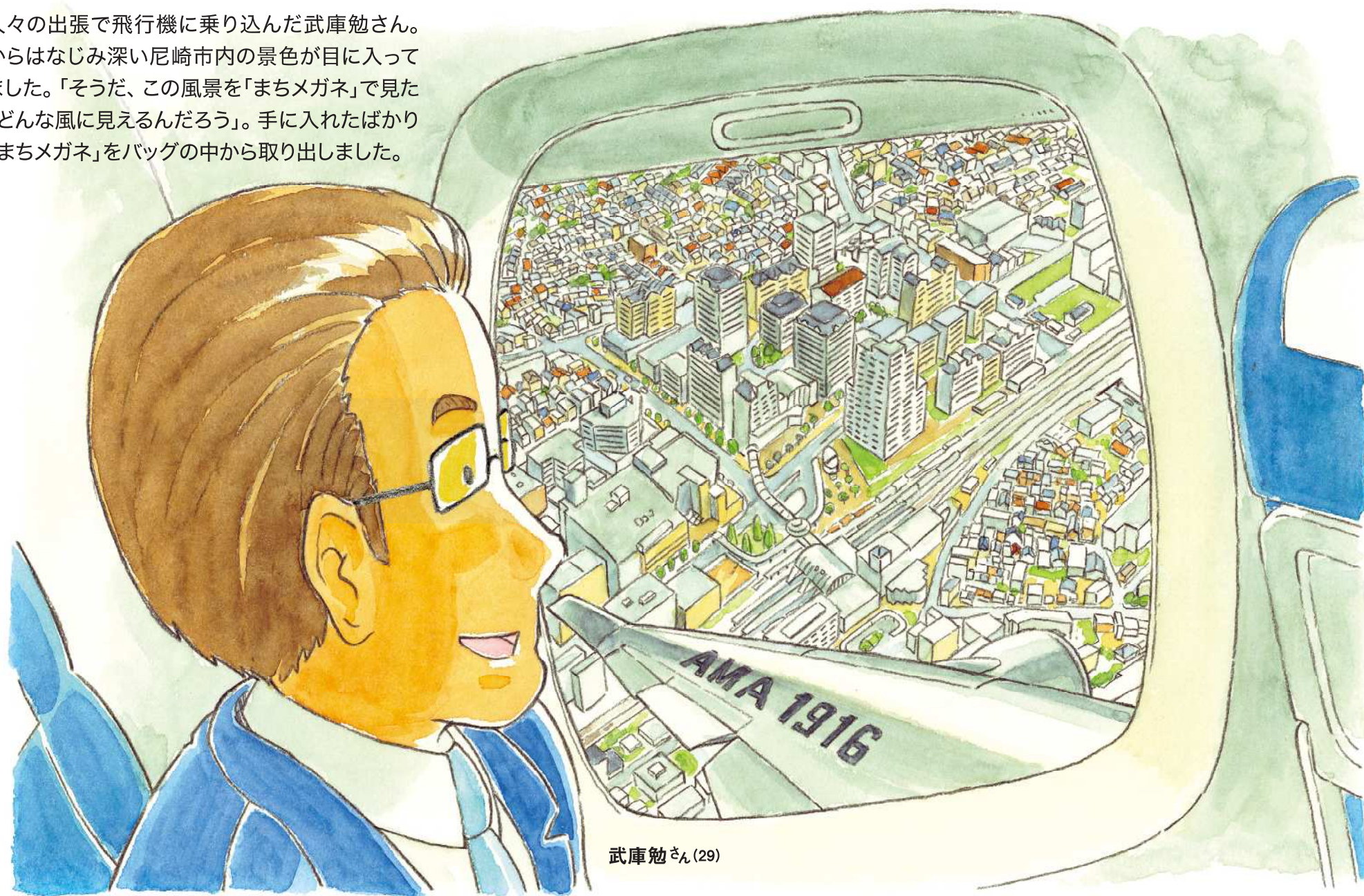
### ふしぎな道具「まちメガネ」って

まちの風景に隠された「都市計画」を解説してくれる、ふしぎなメガネ。「解説」のほかに、昔の風景が見える「過去」、これから起こることが見える「未来」の3つのモードがあります。

尼崎市総合計画読本「45万人のまちづくりBOOK」の登場人物がこの本でも活躍します。  
尼崎への愛着たっぷりの「あまらぶ」な活動にも注目です。

# 土地には色が付いている!?

久々の出張で飛行機に乗り込んだ武庫勉さん。窓からはなじみ深い尼崎市内の景色が目に入って来ました。「そうだ、この風景を「まちメガネ」で見たら、どんな風に見えるんだろう」。手に入れたばかりの「まちメガネ」をバッグの中から取り出しました。



武庫勉さん(29)

# 解説モード

## 用途地域

鉄道や道路が整備され、建物が建ち並んでいる尼崎。まちメガネで見た風景は、**赤** **黄緑** **青**の3色に分かれました。実際には、市域を11種類の「用途地域」に色分けし、色ごとに建物の用途や規模を細かく規制しています。

### コラム

## なぜ「都市計画」は必要なの？

尼崎は、1 km<sup>2</sup>に約8,900人(平成27年1月現在)が暮らす人口密度の高いまちで、河川などを除いてほぼ全域が市街化区域に指定されています。

日本で市街化区域に指定されているのは、全国土のわずか約4%で、そこに総人口の67%が暮らしています。人口が集中すると建物が密集し、様々な用途の建物が混在するほか、自動車が多くなるなど、まちの環境は悪くなってしまいます。

市街化区域に指定することで、例えば、「用途地域」により土地の使い方を決めるなど、いろいろな「都市計画」で、計画的に市街地の形成を図り、暮らしやすく働きやすい環境を守っています。

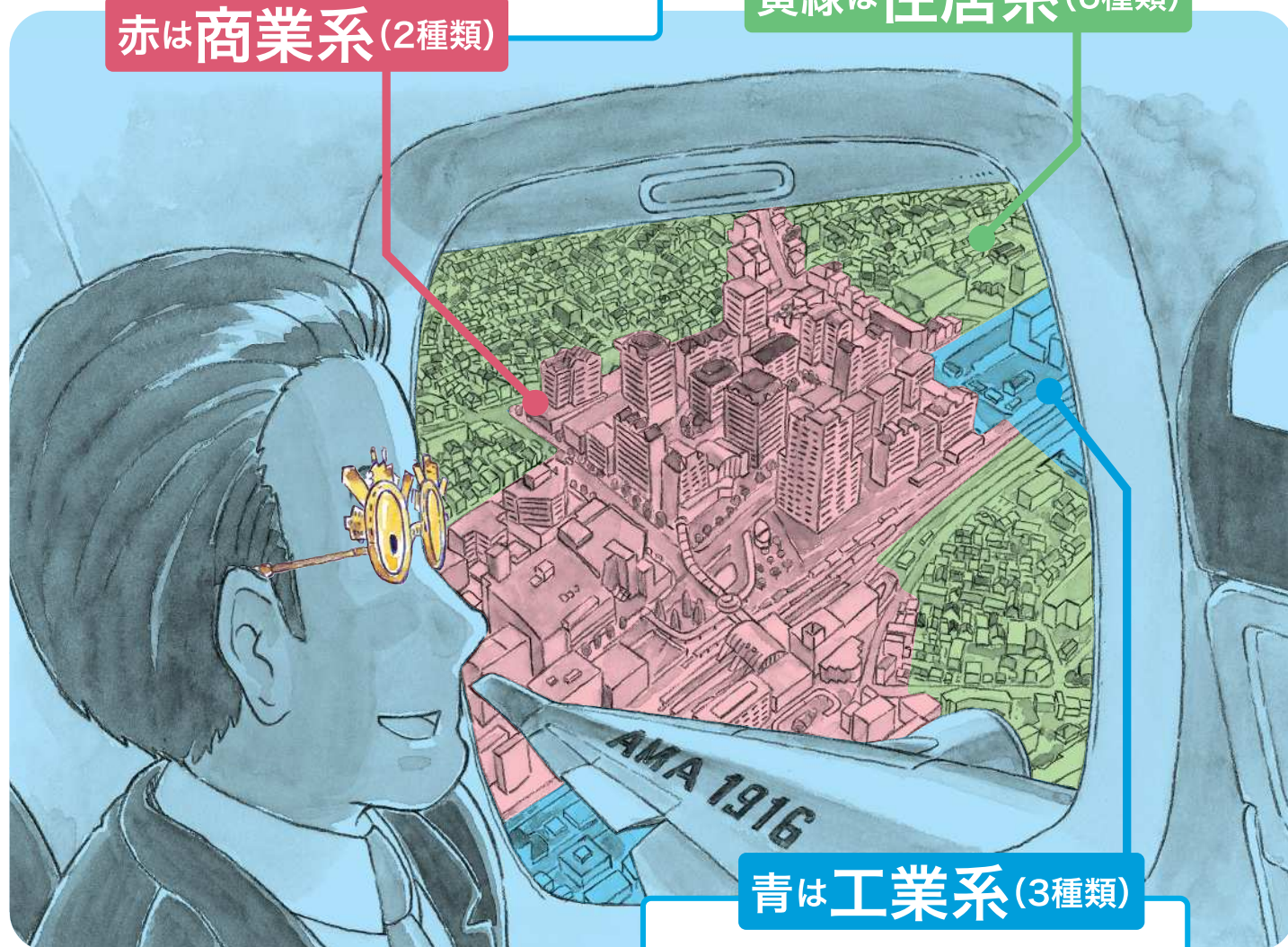
※市街化区域…既に市街地を形成している区域や、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のことです。

銀行やオフィス、映画館、商店街、ショッピングセンター、デパートなど、人が集まる施設が建ち、住宅も見えます。大きな道沿いや駅前など便利な場所に大きく背の高い建物が建てられるようになっています。

### 赤は商業系(2種類)

住宅が多く建ち、快適に暮らすために、建物の高さや規模、用途が制限されています。

### 黄緑は住居系(6種類)



### 青は工業系(3種類)

ここにはさまざまな工場が建っています。住宅と工場が混在している場所もありますが、南部の臨海地域は、住宅が建てられない所がほとんどです。

# まちをつくる 「都市計画」の 100年

台風や地震といった自然災害、戦争、急激な人口増加とその後の減少、公害など、この100年で尼崎は色々な問題にぶつかり、これらに対応するために「都市計画」が進められてきました。道路をつくる、建物のルールを決める…その歴史はまさにまちの歴史とも言えます。次は「まちメガネ」を【過去モード】にして、都市計画の歴史を見てみましょう。

過去  
モード

この時代の  
主なできごと

## 01 尼崎市が生まれた年

大正5年(1916年)に、もともと農村や漁村だった尼崎町と立花村の一部が一緒になり尼崎市が生まれました。そのあと、小田村、大庄村、武庫村、立花村が加わり、さらに昭和22年(1947年)、園田村が入り、ほぼ今の市の大きさになりました。



## 02 戦災と水害を乗り越えて

第二次世界大戦で大きな被害を受けた尼崎は、土地区画整理事業を実施するなど、道路、公園、下水道などの都市基盤の再生に向け、戦災復興を進めました。また、台風による高潮被害を受けたことから、市民の暮らしや産業活動を守るため、全長約17kmにおよぶ防潮堤を建設するとともに、下水道事業を進めました。

大正 9年(1920年) 阪急電鉄神戸線と伊丹線が開業  
大正12年(1923年) 都市計画法実施都市に指定  
昭和 2年(1927年) 阪神国道(国道2号)と国道電車開通  
昭和 7年(1932年) 尼崎宝塚線(県道)開通  
昭和 8年(1933年) 尼崎伊丹線(県道)開通

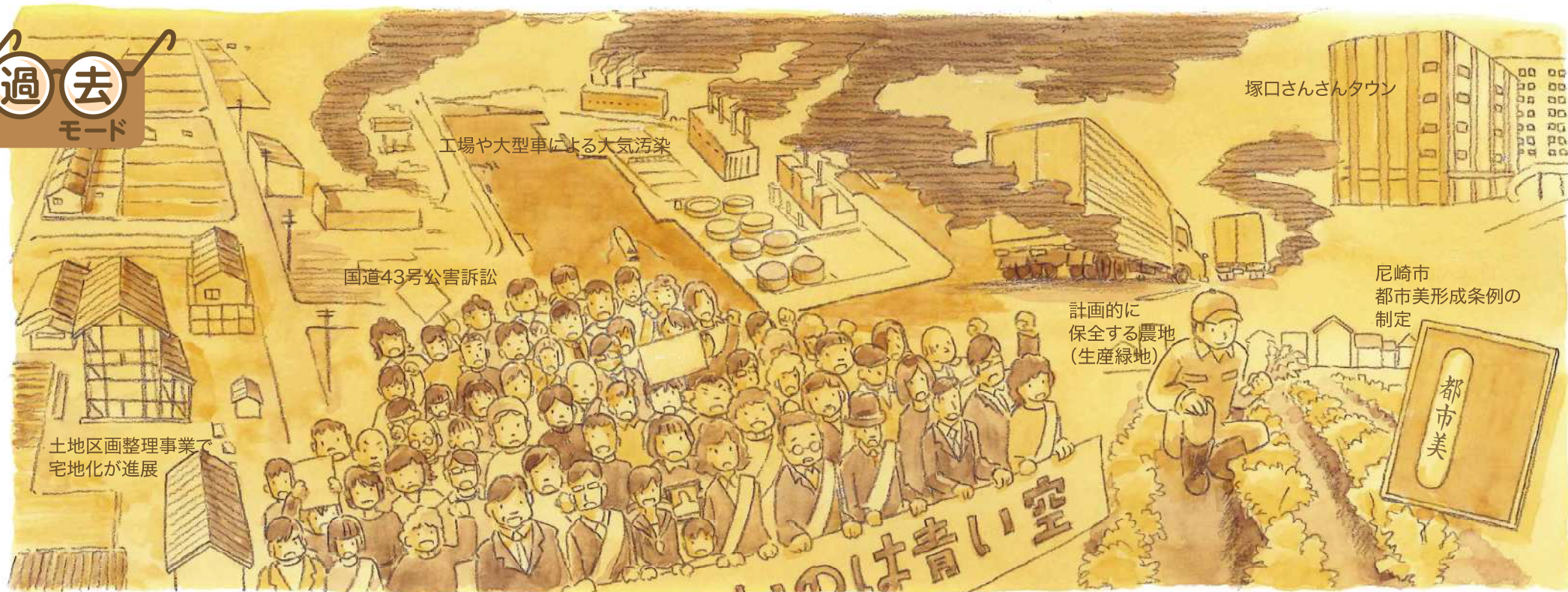
昭和25年(1950年) ジェーン台風により、大規模な浸水被害が発生  
昭和28年(1953年) 市内最初の公共下水道事業に着手  
昭和31年(1956年) 防潮堤完成

## 03 尼崎が急成長した時代

昭和30年代には、製造業を中心とした市内の産業に働く場を求めて、多くの人々が尼崎に移り住みました。人口が一気に増え、土地区画整理事業などにより、宅地や都市基盤を整備しました。また、文化住宅といわれる木造の賃貸住宅が次々と建てられたのもこの時代です。

## 04 公害と向きあう

昭和46年(1971年)には、人口が約55万4千人とピークを迎えました。この頃から、川の水や空気の汚れ、工業用水として地下水を大量にくみ上げたことによる地盤沈下といった公害が社会的な問題になり、対策が強化されました。国道43号公害訴訟が提訴されたのもこの頃です。



### この時代の 主なできごと

昭和38年(1963年) 名神高速道路と国道43号が開通

- 昭和44年(1969年) 尼崎市、兵庫県、企業間で「公害防止協定」締結
- 昭和48年(1973年) 「尼崎市民の環境をまもる条例」制定
- 昭和53年(1978年) 市街地再開発事業による「塚口さんさんタウン」完成
- 昭和56年(1981年) 阪神高速大阪西宮線開通。JR猪名寺駅開業
- 昭和59年(1984年) 全国に先駆けて「尼崎市住環境整備条例」制定
- 「尼崎市都市美形成条例」制定
- 平成 4年(1992年) 計画的な農地保全のため約84.2haの生産緑地地区を都市計画決定

# 05

## 震災からの復興

平成7年(1995年)に発生した阪神・淡路大震災により、市内では死者49名、全壊約5,700棟、半壊約3万6,000棟という大きな被害に見舞われました。特に築地地区など海岸に近い地域では液状化現象が深刻だったため、「震災復興計画」を策定し被災地域の復興に取り組みました。



阪神・淡路大震災

震災後に建てられた復興住宅

# 06

## 活かすまちづくりへ

このように「都市計画」により、尼崎はほぼ全域が市街化され、それを支える都市基盤は一定の整備ができました。そこで平成26年(2014年)に改定した「尼崎市都市計画マスタープラン」では、これから新しくモノを「つくる」のではなく、今あるモノを「活かし、守り、育てる」ことを大切にすることとしています。これには市民一人一人の力が不可欠。参加型のまちづくりが期待されています。



JR尼崎駅周辺の緑遊新都心

新しい町名『船出』

尼崎市都市計画マスタープラン

- 平成 7年(1995年) 阪神・淡路大震災が発生。「尼崎市震災復興計画」策定
- 平成 8年(1996年) 住居系用途地域の細分化(3種類⇒6種類)
- 平成 9年(1997年) 「尼崎市都市計画マスタープラン」策定。JR東西線開通
- 平成11年(1999年) JR尼崎駅北地区市街地再開発事業が完了
- 平成12年(2000年) JR立花駅南地区市街地再開発事業が完了
- 平成19年(2007年) 築地震災復興土地区画整理事業が完了

- 平成21年(2009年) 中核市に移行
- 平成22年(2010年) 阪神なんば線開通。あまがさき緑遊新都心土地区画整理事業が完了
- 東海岸町地先埋め立て地の町名が公募により「船出」に決定
- 平成23年(2011年) 「尼崎市都市美形成計画」策定
- 平成26年(2014年) 「尼崎市都市計画マスタープラン」改定

1

人口密度は兵庫県でトップ。  
平成27年1月現在、1平方キロメートルに  
約8,900人が暮らしています。

4

平成27年1月現在、  
市民1人あたりの公園面積は、  
約4.3平方メートルです。  
ちなみに、公園は  
343か所あります。

1/3

市域のおよそ3分の1が海拔ゼロメートル地帯  
(標高が海水面よりも低い土地のこと)です。  
また、市域の3分の1が工業地として、  
3分の2が住宅地と商業地として  
使われています。

## 数字でみる尼崎

尼崎市の特徴がよく表れている数字を集めてみま  
した。良い面も課題も含まれている数字ですが、どち  
らも考慮して尼崎市の都市計画はつくられています。

13

尼崎市内の駅の数です。  
内訳は、阪急3駅、JR4駅、阪神6駅。  
大阪や神戸への移動にも  
便利です。

45万

平成27年1月現在、  
人口は約44万7千人です。

100

河川などを除く市域の  
ほぼ100%が市街化  
されています。

50

尼崎市の面積は  
約50.27平方キロ  
メートルです。



# 生まれ変わったまちの姿

JR立花駅南デッキでのイベントに出店した西川賢一さん。ここは両親がパン屋を営んでいた思い出の場所。以前の立花駅周辺は、どんな姿だったのでしょうか。

## コラム

### まちを丸ごと つくりかえる 再開発

地域のみなさんの協力・合意により「市街地再開発事業」という方法でまちを丸ごとつくりかえる方法があります。建物が密集し火災や地震による倒壊など防災上危険だったり、空き地や駐車場など低未利用地が多かったり、道路が狭いなど都市基盤が不足している地区を改善することができます。

西川賢一さん(35)



# 過去モード

## まちの問題解決のための再開発

再開発ビル「フェスタ立花」ができる前のJR立花駅南側のような様子です。下町情緒あふれる風景ですが、実は様々な問題がありました。古い木造の建物が密集しているまちは火災や地震に弱く、小さな駅前ロータリーではバスや自家用車で混雑し、歩道の駐輪も目立ちました。このような状態を解消するために、敷地をまとめ建物を共同化し、道路や駅前広場、駐輪場を整備しました。

### 再開発前の姿 密集市街地

密集市街地とは、道路や公園などが十分に整備されていない、木造の建物が密集している市街地のことです。

### コラム 駅前の土地の高度利用

駅前には、商店や銀行、公共施設や住宅など、さまざまな用途の建物が集まる便利な場所です。この駅前では限られた土地に、人が集い憩える空間や緑を確保し、たくさんの人が住み、にぎわいあるまちを実現するために、「都市計画」によって建物を

後退させて空間を生み出すとともに、容積率を上げて、住宅や商店などがたくさん入れる背の高いビルになるように誘導しました。このように土地をより有効に活用する方法を「高度利用」と呼び、それらを定めるルールを「高度利用地区」と言います。

### 建物が占める割合 建ぺい率

土地に対して建物が占める面積の割合を「建ぺい率」といいます。建物が密集している「建ぺい率が高い」状態では、日光が入らなったり風が通りにくく、防災やプライバシーの面でも好ましい姿とは言えません。

### 建物のボリューム 容積率

土地の面積に対する建物の床面積の合計が占める割合を「容積率」といいます。階数の小さい建物が多く「容積率が低い」状態なので、駅前なのに土地が有効活用できていない状態でした。

### 火災からまちを守る 防火・準防火地域

再開発エリアを「防火地域」に指定することで、たくさんの人が集まる大きな施設を燃えにくい建物にして、火災時の安全性を高めました。

現在、市域(陸地)の約7割を「防火地域」または「準防火地域(防火地域に準ずる地域)」に指定しています。

### 安全で安心、便利な交通 歩車分離

駅前ロータリーは自家用車の普及で狭くなってしまい、バスと入り乱れて混雑し、歩道には自転車があふれていました。これでは歩くのもひと苦労です。再開発により、バスや自家用車は地上を、歩行者は広い歩道や駅の改札口と同じ高さのデッキの上を通ることで、歩車分離を目指しました。

