

2-1 現況

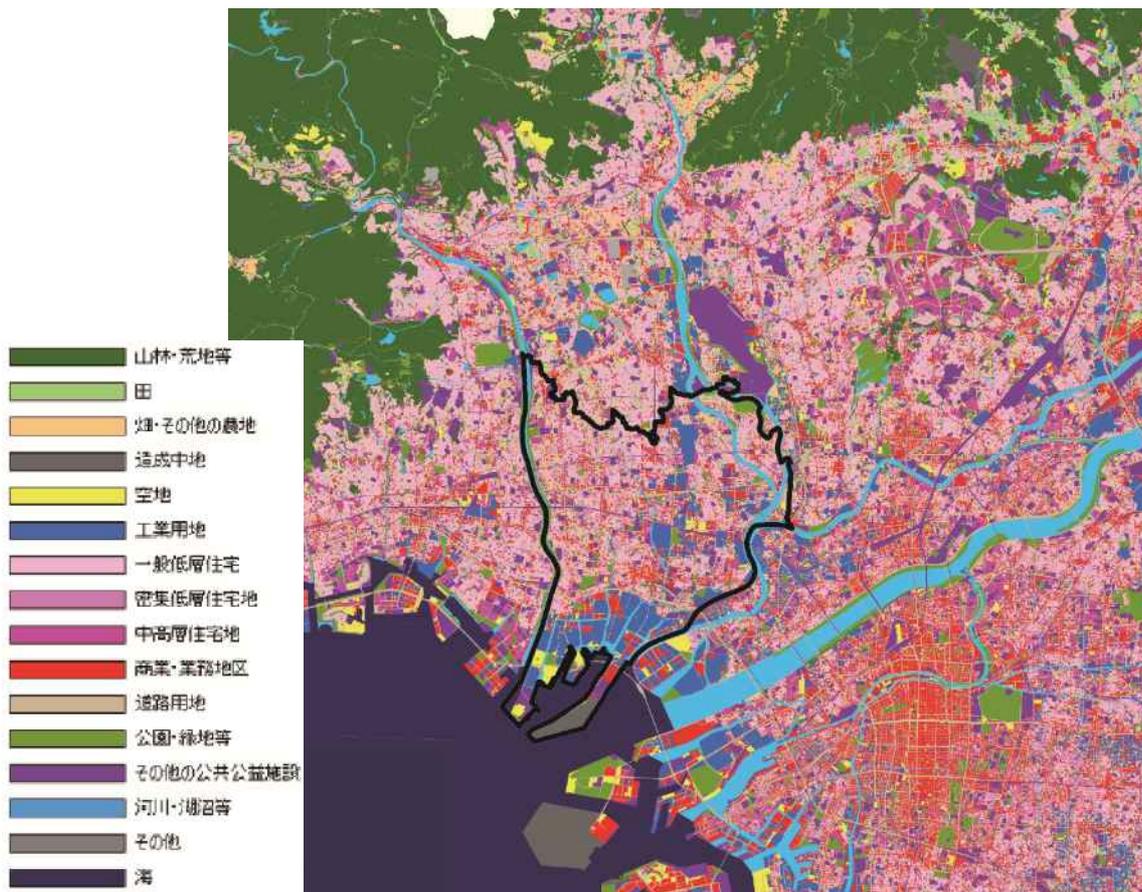
(1) 位置・地勢

本市は京阪神都市圏の一部で、近畿圏の都市機能の中核が位置する大阪平野に位置しています。臨海部と JR 宝塚線、神崎川沿いに工業地が集積しており、阪神工業地帯の中核都市として発展してきました。

阪急、JR、阪神の 3 電鉄により、大阪と神戸並びに阪神北部地域と連絡しており、市内には 13 の鉄道駅があります。大阪等への通勤利便性の高い住宅地が形成されているほか、鉄道結節点である JR 尼崎駅周辺においては複合的な都市機能を有する拠点が形成されています。

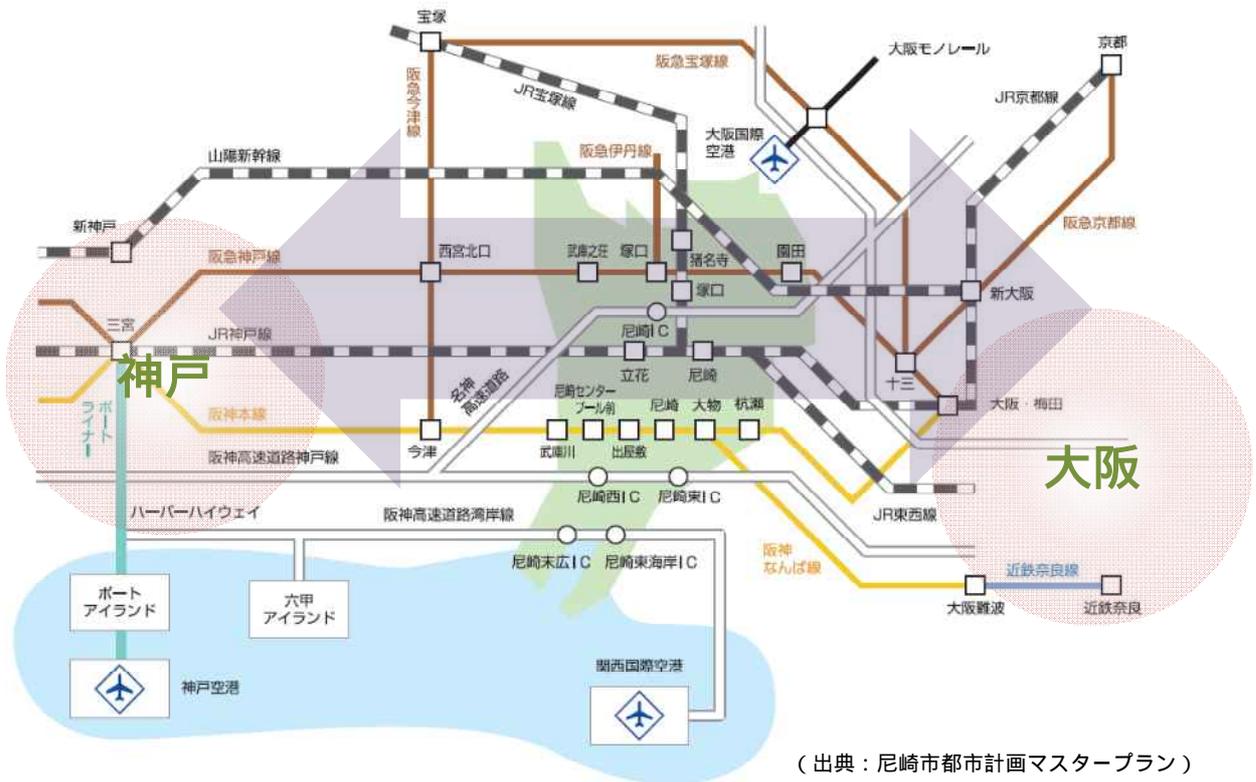
地形は平坦で、自転車による市内間移動も容易ですが、三方を海と河川に囲まれ市域の約 3 分の 1 が海面（平均満潮位）より低い、いわゆる「海拔ゼロメートル地帯」となっています。

土地利用現況図（平成 20 年（2008 年））



（出典：地理院地図）

広域交通ネットワーク図



本市の地形・地盤高



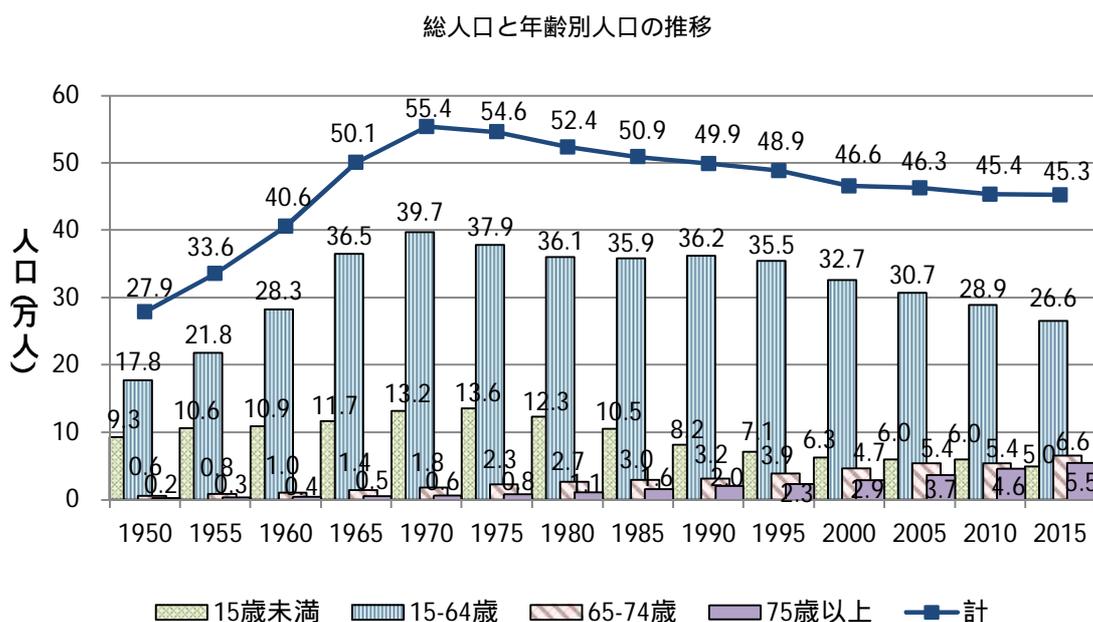
(出典：尼崎市地域防災計画 平成 27 年修正)

(2) 人口動向

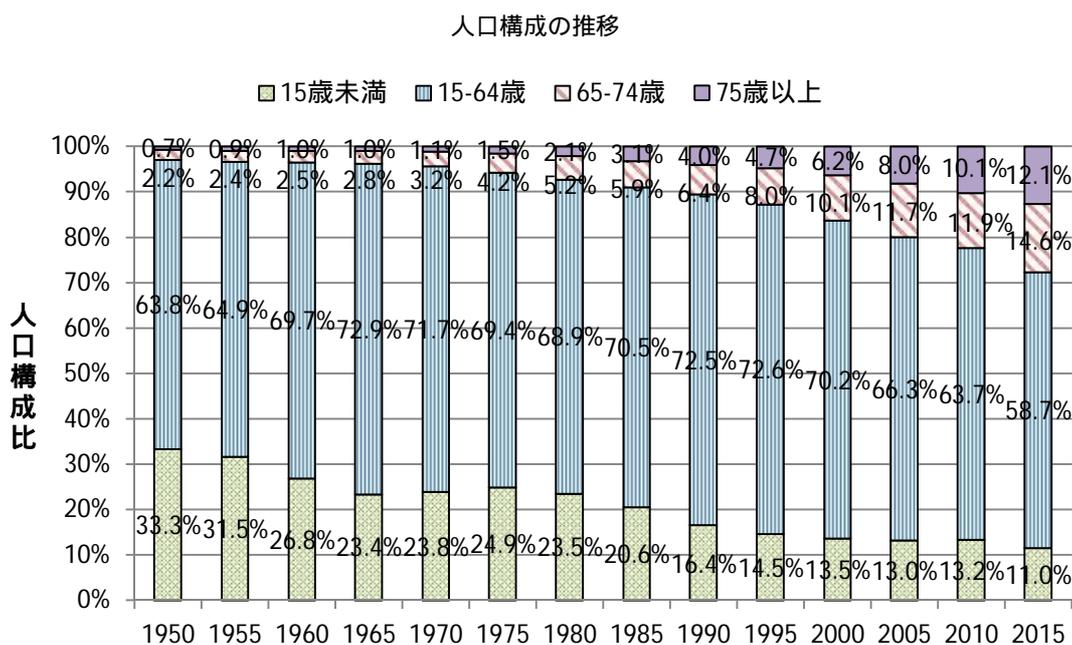
ア) 人口の推移

尼崎市の総人口は、昭和30年(1955年)ごろから急速に増加し、昭和46年(1971年)に約55.4万人でピークを迎えた後減少が続いており、平成27年(2015年)には約45.3万人と、ピーク時よりも約10万人減少しています。

人口構成を見ると、平成7年(1995年)には72.6%であった生産年齢人口の比率が減少を続け、平成27年(2015年)には58.7%まで低下する一方で、高齢者の比率は高まっています。



(出典：国勢調査)

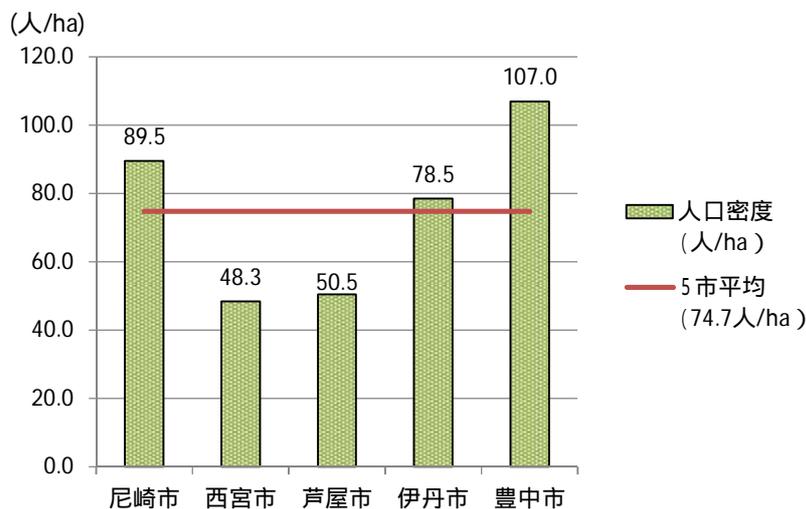


(出典：国勢調査)

イ) 人口密度

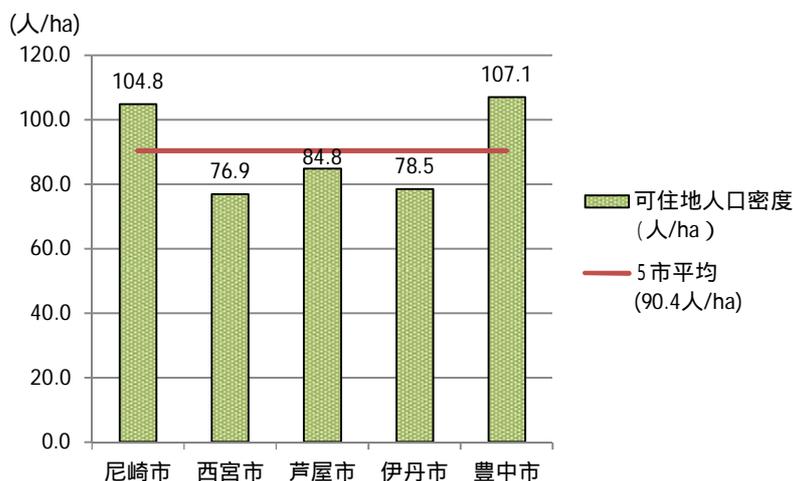
人口密度は、平成 22 年（2010 年）時点で 89.5 人/ha（可住地人口密度 104.8 人/ha）と、周辺 4 市（西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市）の平均 74.7 人/ha（可住地人口密度 90.4 人/ha）と比べ高くなっており、高密な市街地が形成されていることがわかります。

周辺 4 市との人口密度の比較（平成 22 年（2010 年））



（出典：国勢調査、統計で見る市区町村のすがた）

周辺 4 市との可住地 人口密度の比較（平成 22 年（2010 年））

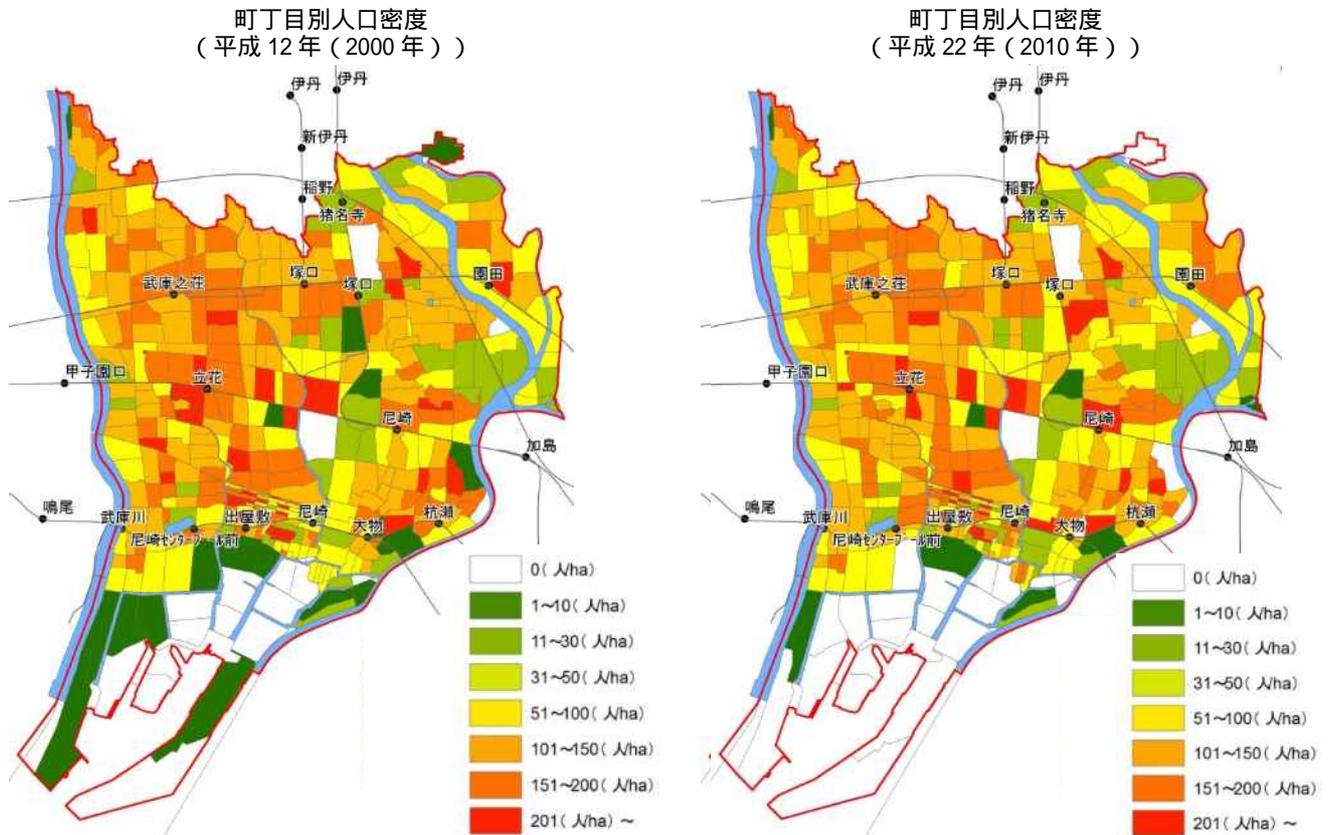


可住地：総務省「統計でみる都道府県のすがた」による市域面積から林野、主要湖沼面積を引いた面積。
 ただし、本市の実態に即し、ここではさらに工業専用地域の面積も差し引いた面積とします。

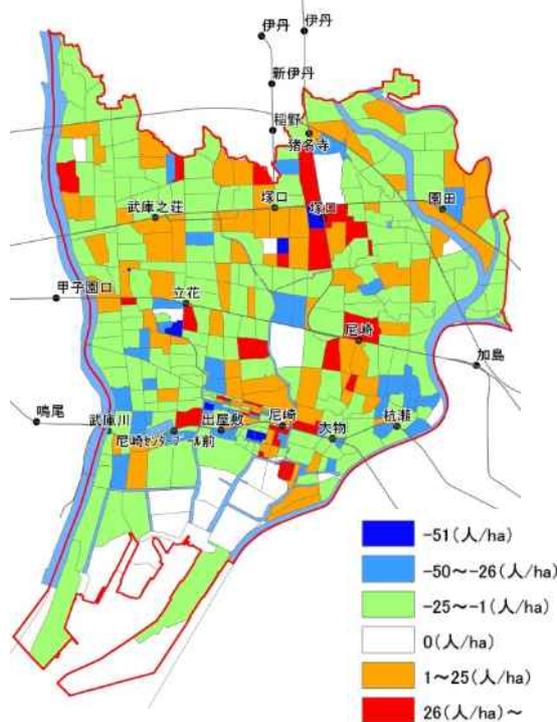
（出典：国勢調査、統計で見る市区町村のすがた）

町丁目別人口密度は、鉄道駅周辺において高く、市域縁辺部は低い傾向がありますが、人口密度が30人/ha未満の地区は工業地や公共施設等、住宅以外の利用が大部分を占めています。

後期高齢者人口密度は、阪神沿線（尼崎駅、出屋敷駅、杭瀬駅）で高い地区が見られます。全体的に後期高齢者人口密度が高まっており、特に阪神やJRの駅周辺において人口密度の増加が顕著に見られます。

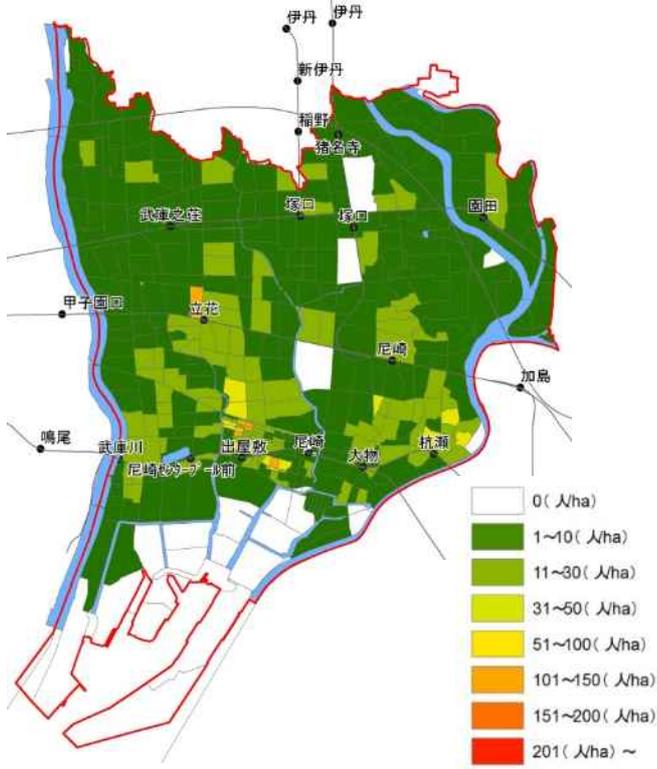


町丁目別人口密度変化 (平成12年(2000年)~平成22年(2010年))

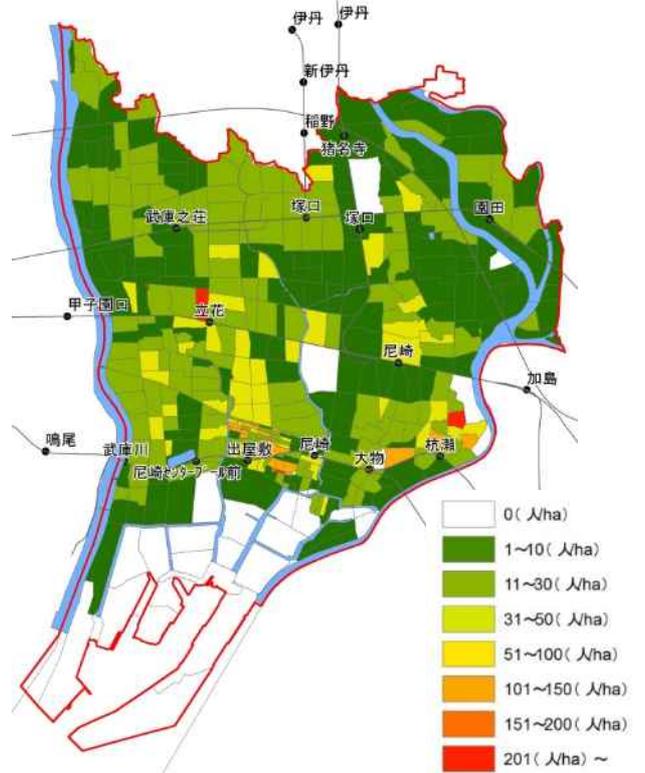


(出典：国勢調査)

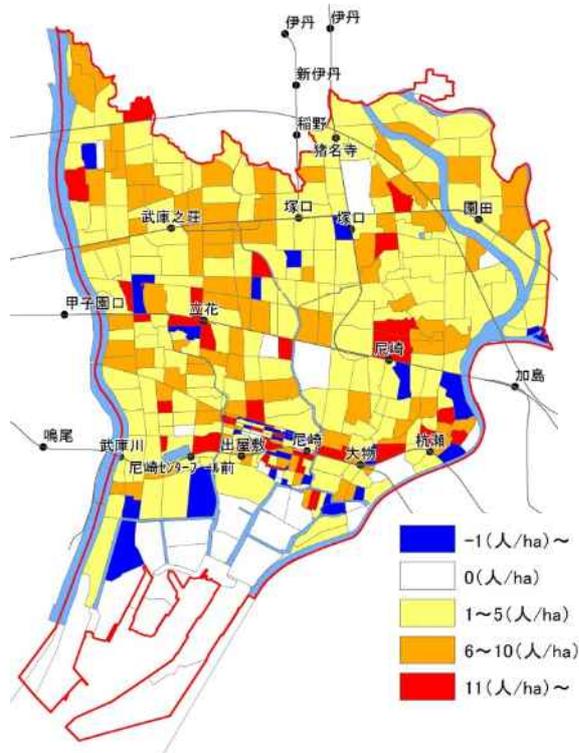
町丁目別後期高齢者人口密度
(平成12年(2000年))



町丁目別後期高齢者人口密度
(平成22年(2010年))



町丁目別後期高齢者人口密度变化
(平成12年(2000年)~平成22年(2010年))

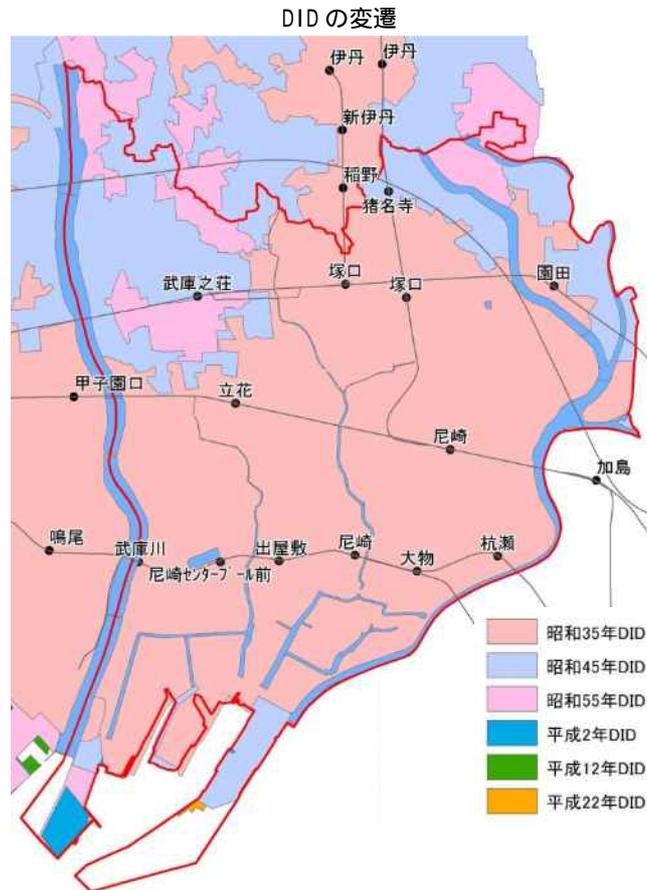


(出典：国勢調査)

ウ) 人口集中地区 (DID)

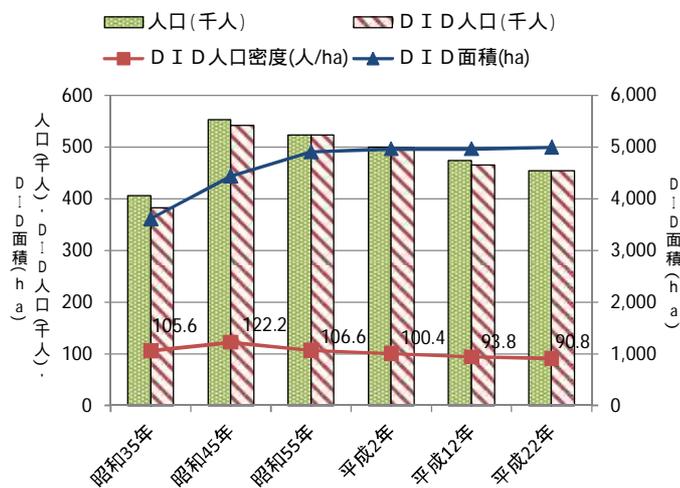
昭和 35 年 (1960 年) にすでに市域の多くが人口集中地区 (DID) で、DID 人口密度が 100 人/ha を超えていました。DID 人口密度は昭和 45 年 (1970 年) 以降低下しており、平成 22 年 (2010 年) 時点で 90.8 人/ha と、依然高い人口密度を維持しています。

人口集中地区 (DID): 人口密度が 1 ヘクタール当たり 40 人以上を基本単位とし、隣接した地域の人口が 5,000 人以上を有する地域



(出典：国土数値情報)

DID 人口密度等の推移



(出典：国勢調査)

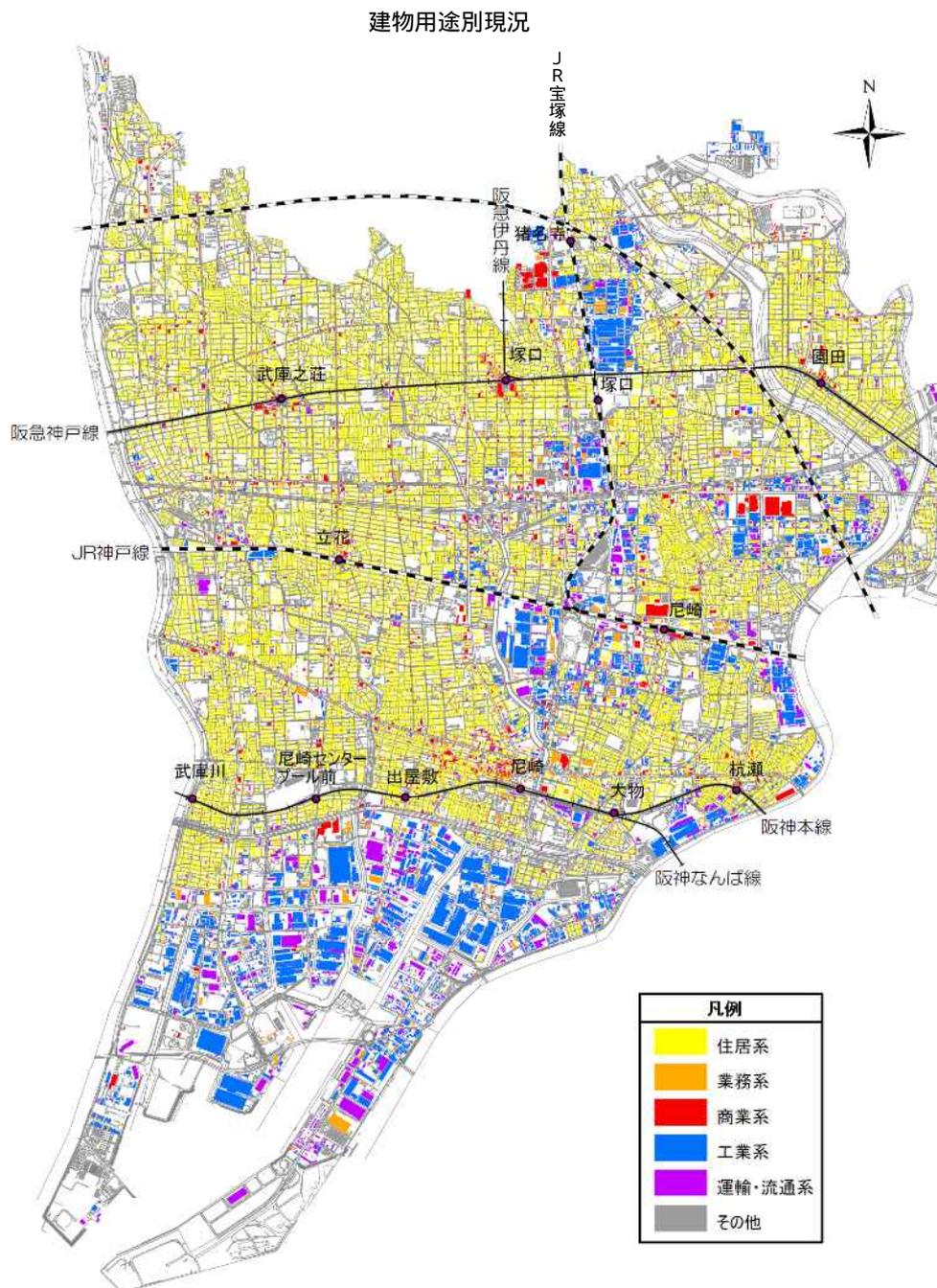
(3) 土地利用

ア) 建物用途別現況

臨海部には工業地、北部には昭和 30 年代以降に基盤整備を行いながら供給された住宅地が広がり、それらに挟まれた場所には古からの住宅地が広がっています。

また、JR 宝塚線や神崎川沿いには内陸部工業地が広がっていますが、近年、工場跡地の商業施設や住宅への転換が見られます。

商業地は主に鉄道駅周辺、主要幹線道路沿道等に形成されています。



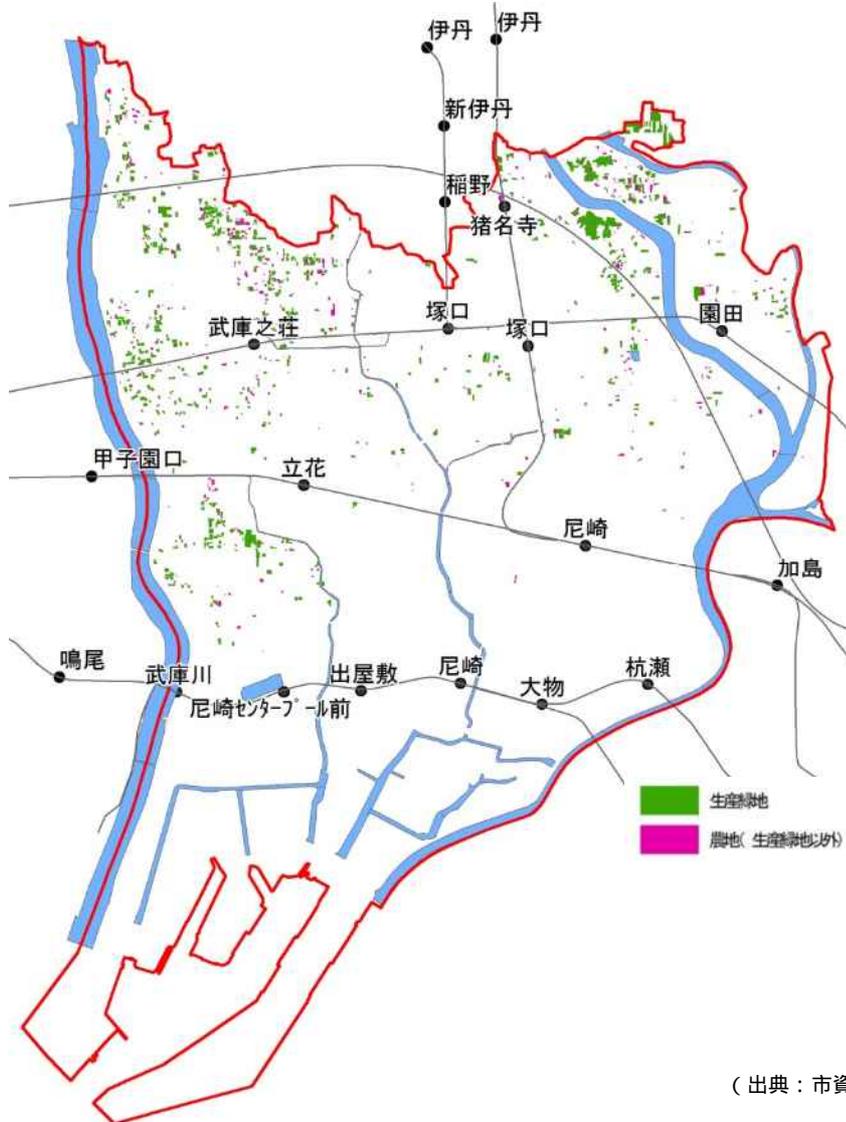
(出典：市資料)

イ) 農地の推移

市北部や西部において、まとまった農地が残っています。

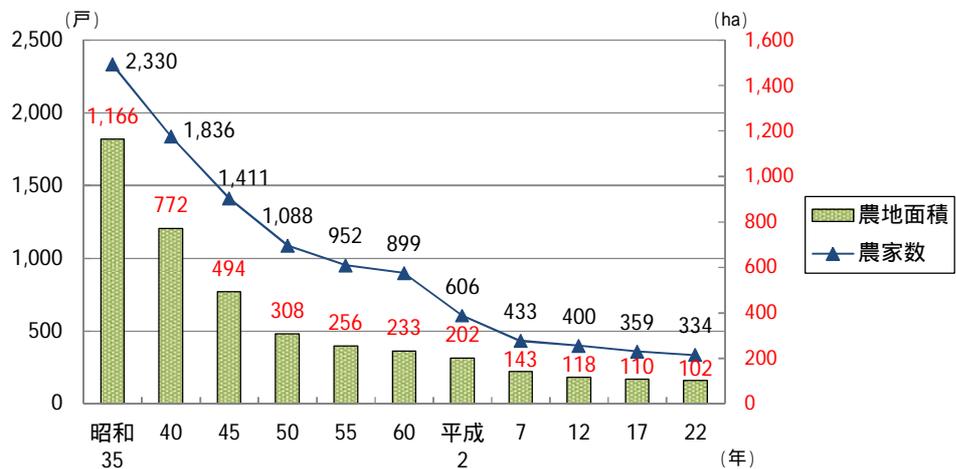
農家数及び農地面積は、年々減少しており、昭和 35 年（1960 年）からの 50 年間で農家数は 8 割以上、農地面積は 9 割以上減少しています。

農地の分布（平成 26 年（2014 年））



（出典：市資料）

農家数・農地面積の推移



（出典：農業センサス・尼崎市統計書）

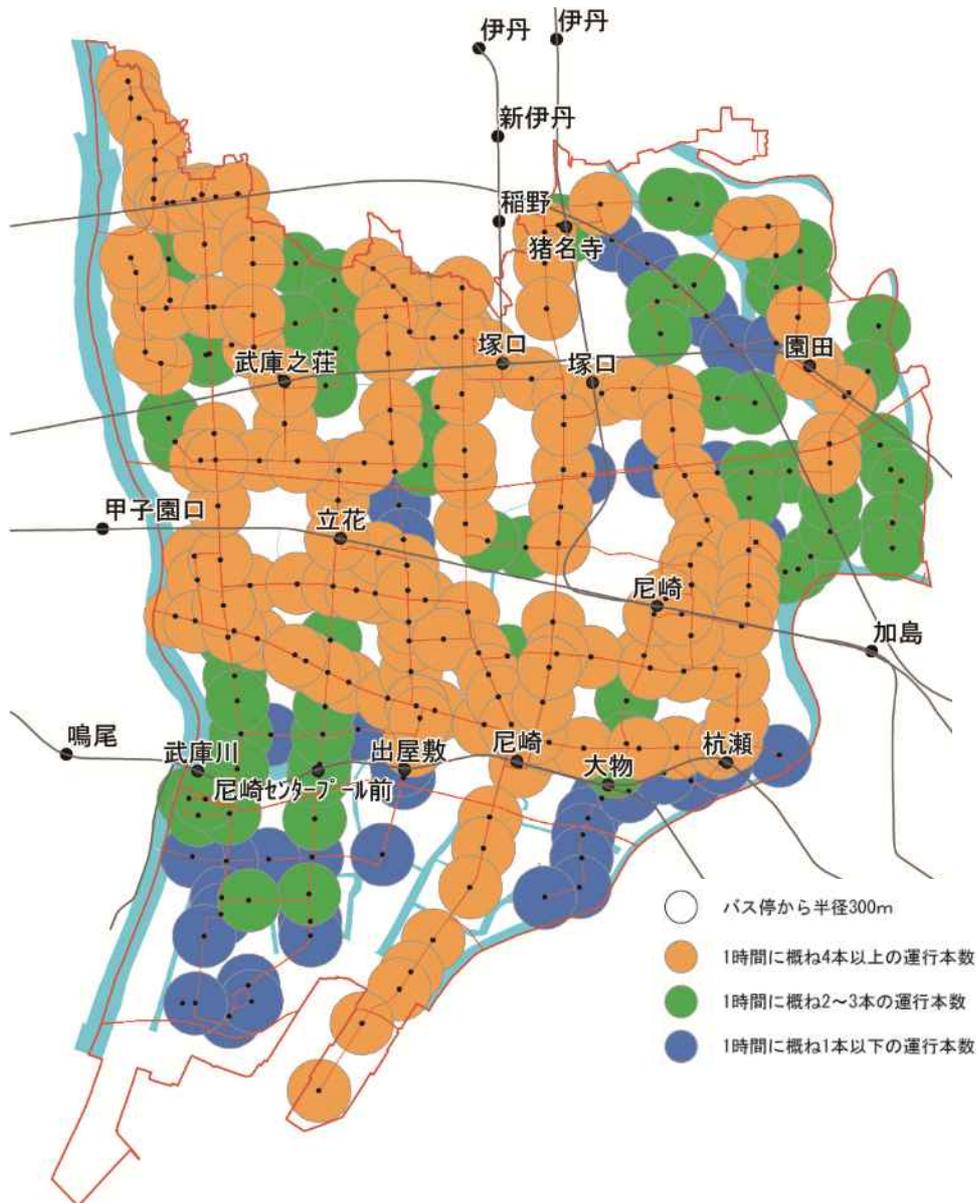
(4) 都市交通

ア) バスの運行状況

公共交通は、鉄道のほか路線バスが運行しており、250以上のバス停が市域に広く分布しています。

バス停ごとの路線バスの運行本数は、市の東部や国道2号以南など比較的人口密度の低い地区では1時間に3本以下となっています。ただし、人口密度の低い地区でも駅から離れている大規模な事業所や集客施設があるバス停における運行本数は1時間に4本以上となっています。

バス路線ネットワークと運行本数



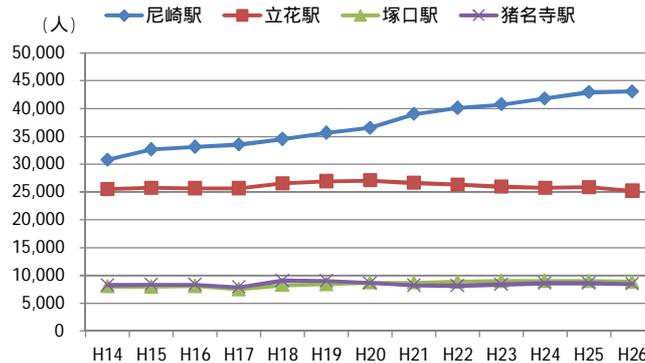
(出典：市資料)

イ) 公共交通の利用状況

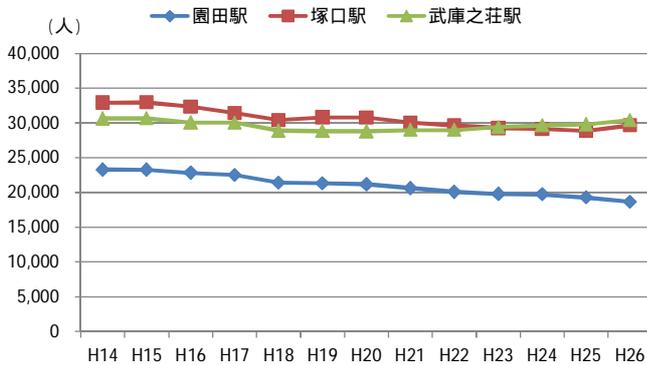
鉄道の利用者数は、阪急園田駅や阪急塚口駅、阪神杭瀬駅で減少傾向が続いています。

市内路線の大部分を運行していた市営バスの乗客数は平成 22 年(2010 年)に高齢者市バス特別乗車証制度の一部有料化が実施されたことにより大きく減少していますが、それ以外の時期でも減少傾向が続いています。(市営バスは平成 28 年(2016 年)3 月 20 日に全路線を阪神バスに移譲。)

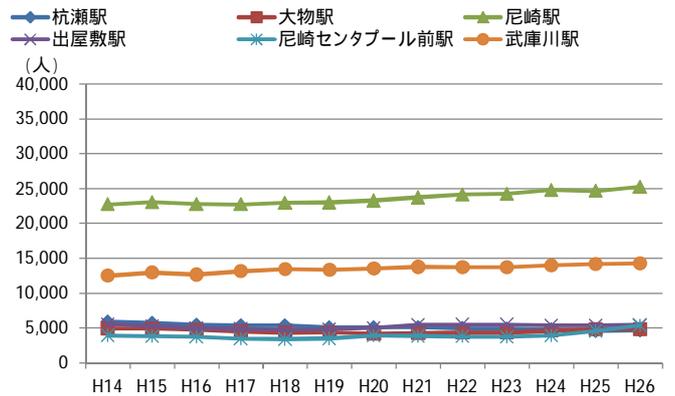
1 日平均乗客数の推移 (JR)



1 日平均乗客数の推移 (阪急電鉄)

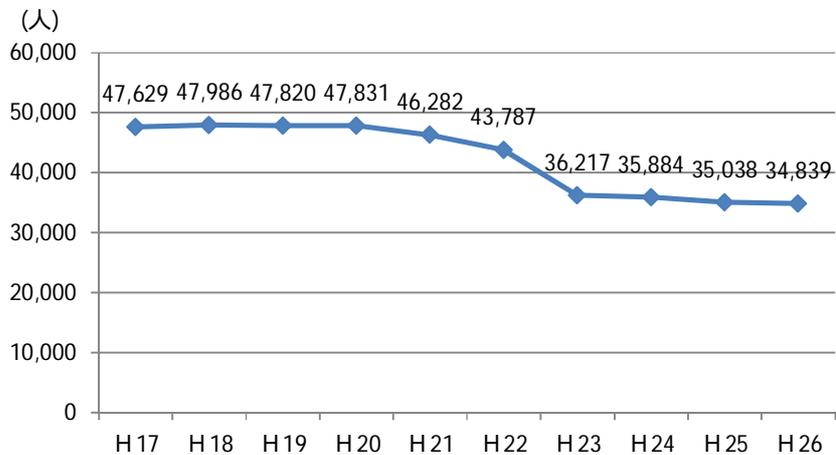


1 日平均乗客数の推移 (阪神電鉄)



(出典：尼崎市統計書)

市営バスの 1 日平均乗客数の推移



(出典：尼崎市統計書)

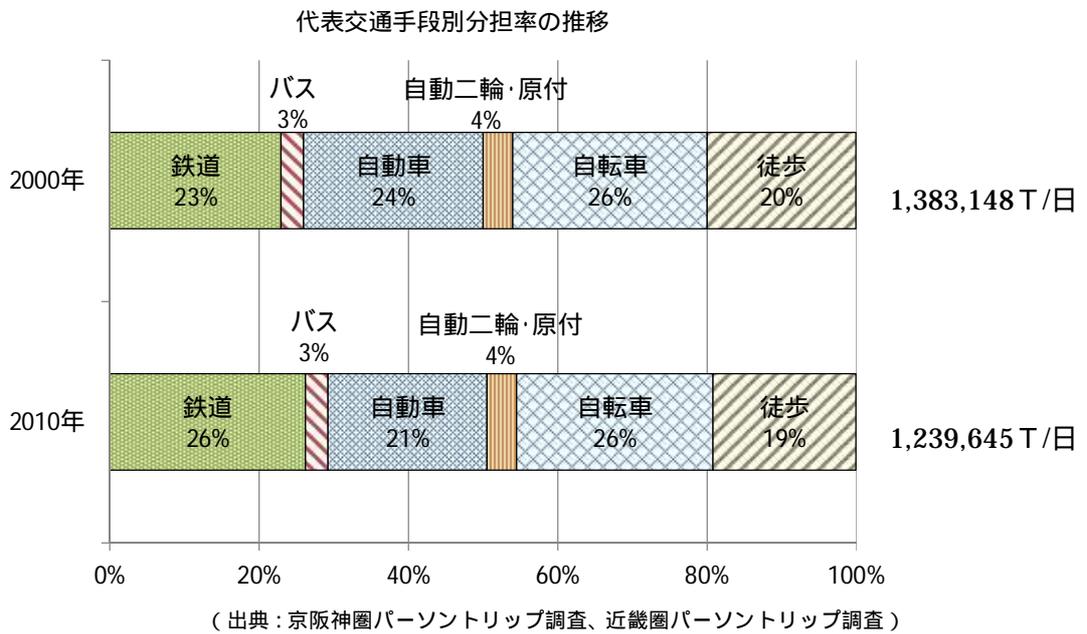
ウ) 代表交通手段別分担率

代表交通手段別分担率は、この10年間で鉄道の分担率が上昇しています。加えて、周辺4市と異なり、自動車より自転車の分担率の方が高いことが本市の特徴です。

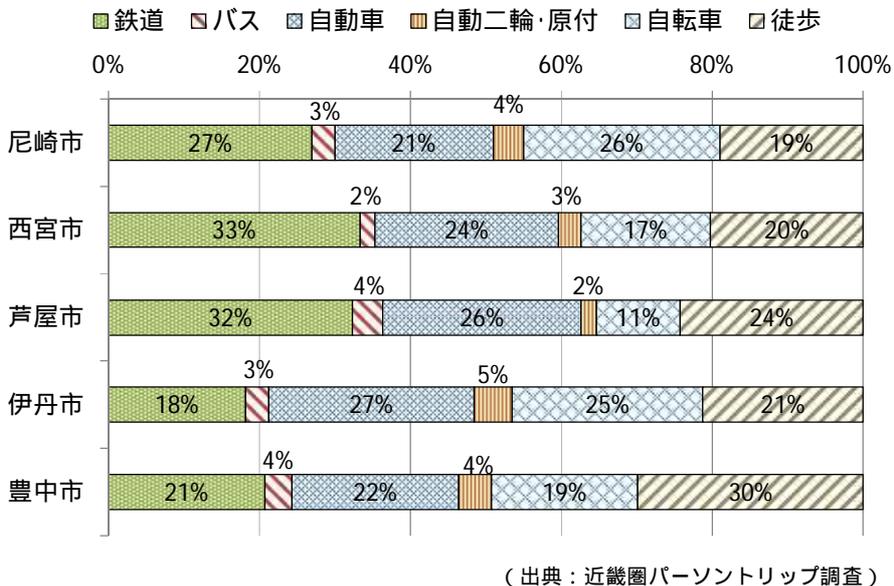
代表交通手段別分担率：移動の際に利用した交通手段の割合で、複数の交通手段を用いている場合、その中で利用した最も優先順位の高い交通手段の割合。

優先順位は

鉄道 バス 自動車 二輪（自動二輪・原付） 自転車 徒歩
の順で決める。



周辺4市との代替交通手段別分担率の比較 (2010年(平成22年))



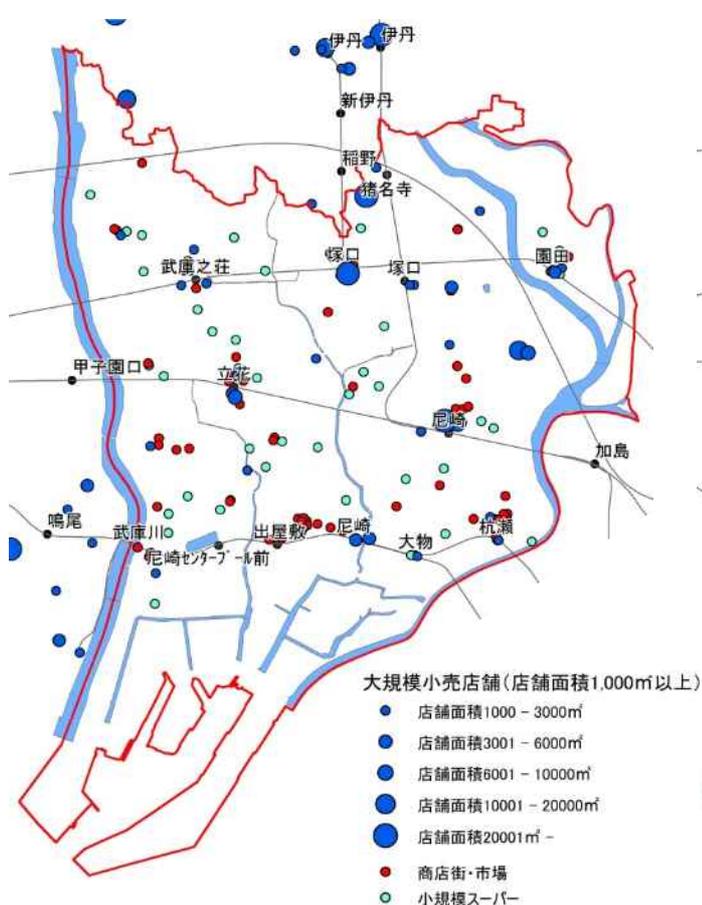
(5) 都市機能

ア) 施設の立地状況

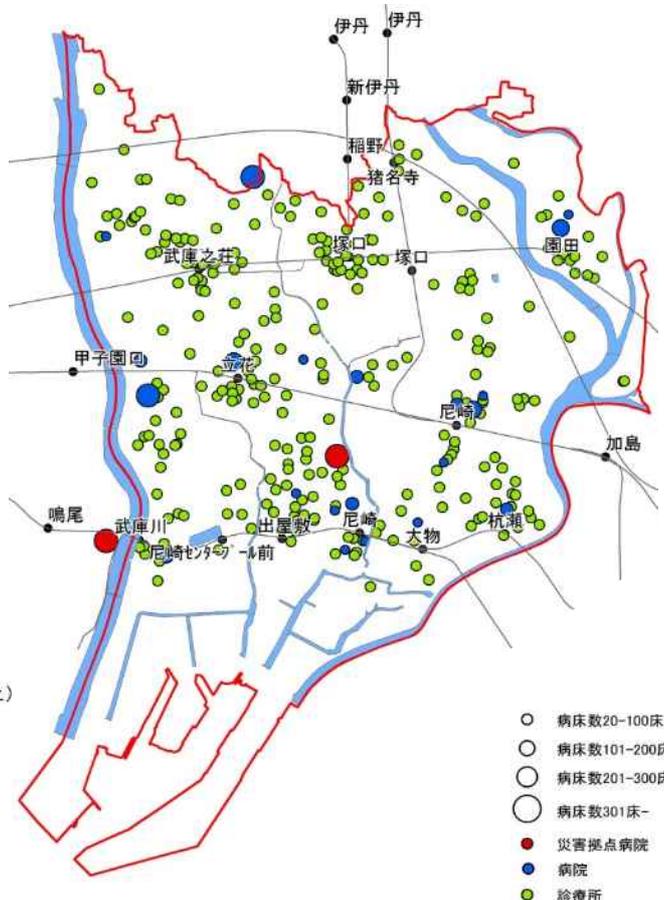
駅前や主要幹線道路沿道に多くの大規模小売店舗や商店街・市場が立地しています。小規模スーパーは市域全域に広く分散して立地しています。

医療施設のうち、規模の大きな病院は主に駅周辺に立地していますが、一部駅から離れた場所に立地している病院もあります。災害拠点病院が市内に1件立地しています。また、診療所は市域全域に広く分散して立地しています。

商業施設の立地状況



医療施設の立地状況



(出典：全国大型小売店舗総覧をもとに作成)

(出典：国土数値情報)

高齢者福祉施設、障害者福祉施設は、基本的に市域全域に広く分散して立地しています。地域包括支援センター、老人福祉センター、障害者就労・生活支援センター等全市あるいは地域を対象にした施設も必ずしも駅前に立地しているわけではありません。

子育て支援・教育施設、高等学校・高等教育機関は、いずれの施設も市域全域に広く分散して立地しています。

高齢者福祉施設の立地状況



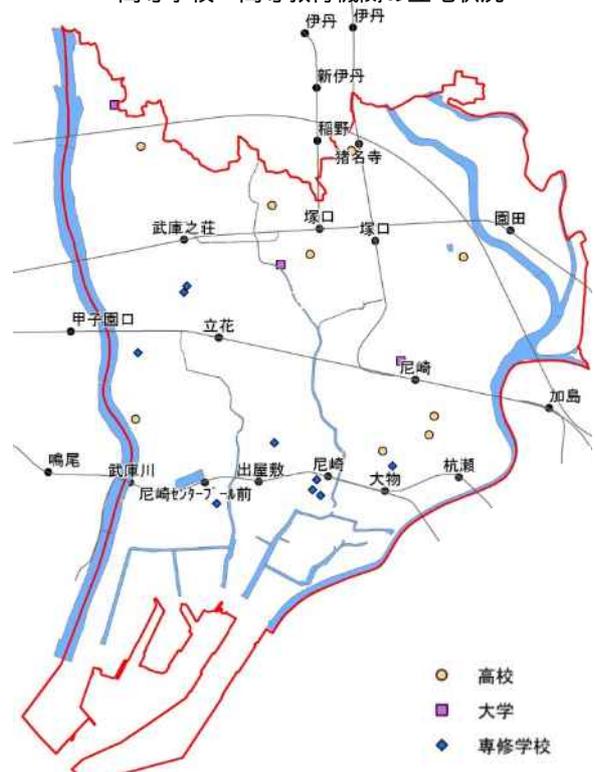
障害者福祉施設の立地状況



子育て支援・教育施設の立地状況



高等学校・高等教育機関の立地状況



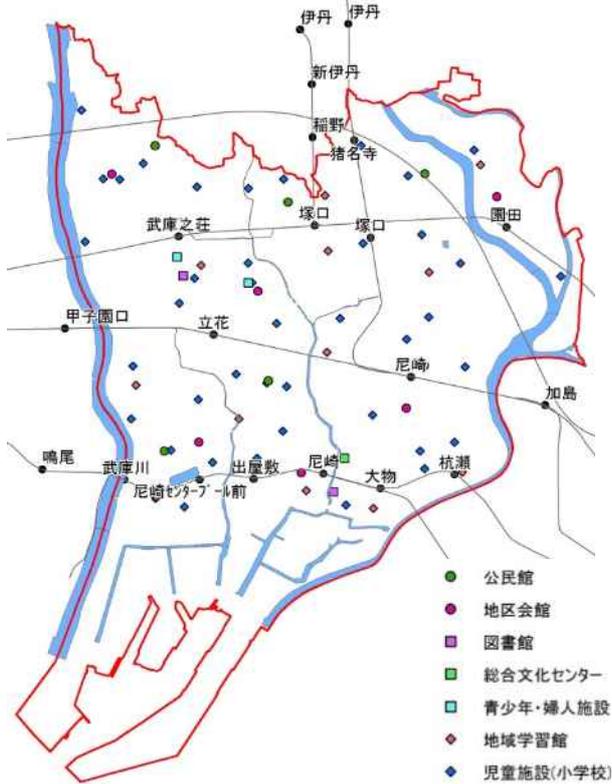
(出典：国土数値情報、市資料)

社会教育・文化施設のうち、公民館等は市域全域に広く分散して立地しています。図書館、総合文化センター等、全市を対象にした施設は一部駅から離れた場所に立地していますが、概ね駅の近くに配置されています。

国・県等施設については、阪神尼崎駅から JR 立花駅の間によく立地しています。

警察・消防関連施設のうち警察署や消防本部は駅周辺にあります。その他の施設は必ずしも駅周辺に立地が求められる施設ではないことから、市域全域に広く分散して立地しています。

社会教育・文化施設の立地状況



国・県等施設の立地状況



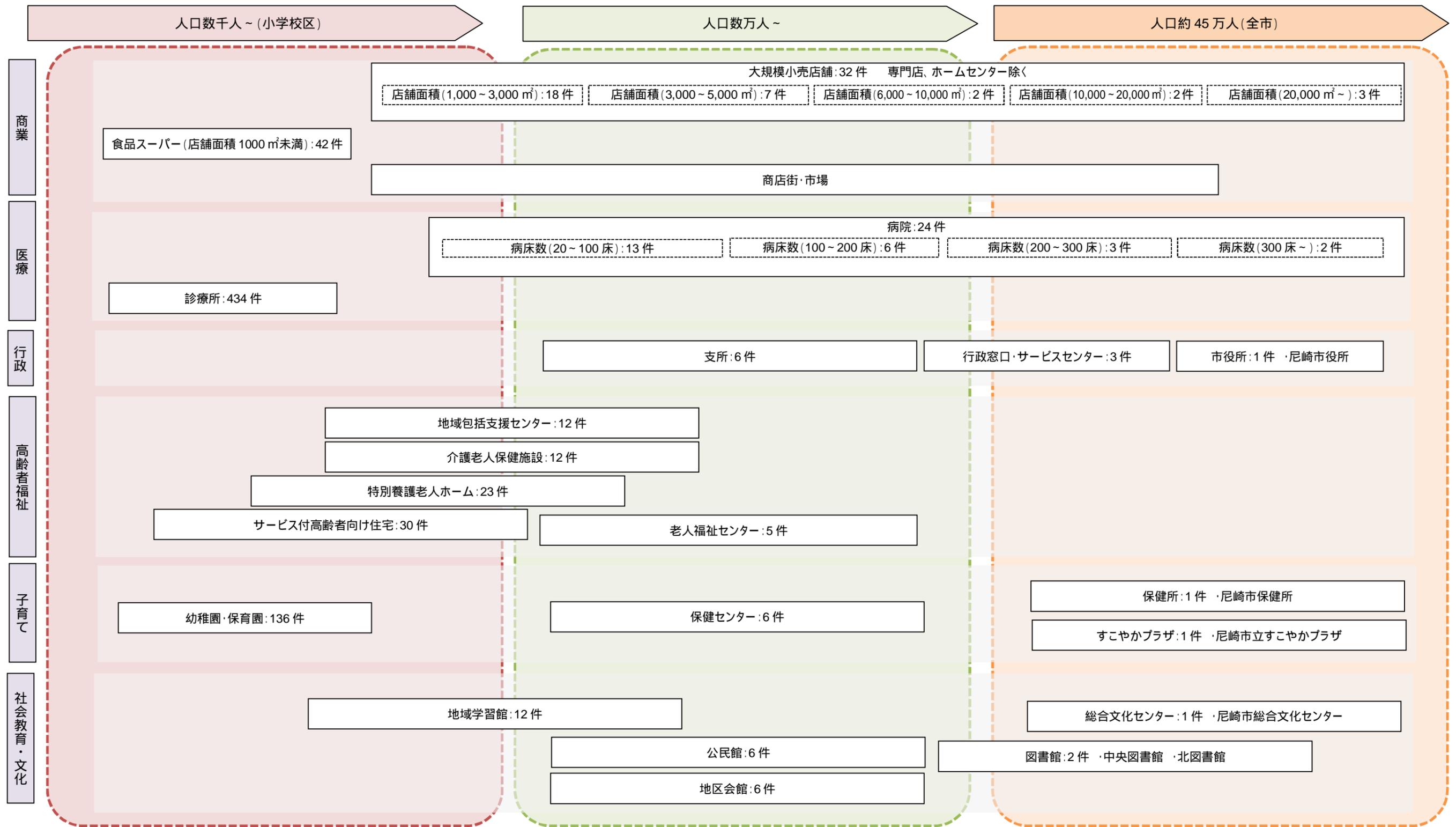
警察・消防関連施設の立地状況



(出典：国土数値情報、市資料)

イ) 各施設の配置状況

現在の都市施設の立地件数から、各施設の配置状況を整理すると、下図のとおりになっています。



(出典: 国土数値情報)

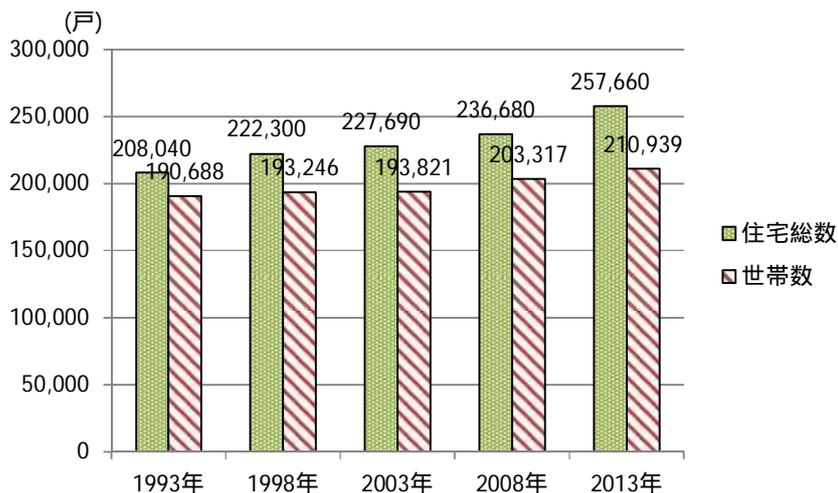
(6) 住宅

ア) 住宅総数・空き家数

世帯数はこの20年間で約10%、住宅総数は約20%増加しています。

一方、空き家数及び空き家率は、この15年間、ほぼ横ばいの状態が続いています。

住宅総数と世帯数の推移



空き家数と空き家率の推移



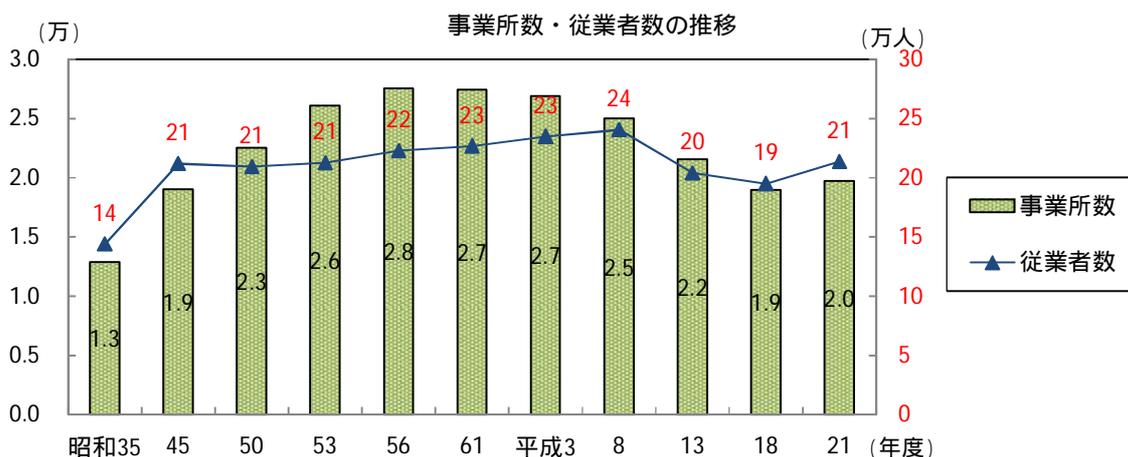
(出典：平成25年住宅・土地統計調査)

(7) 産業・経済

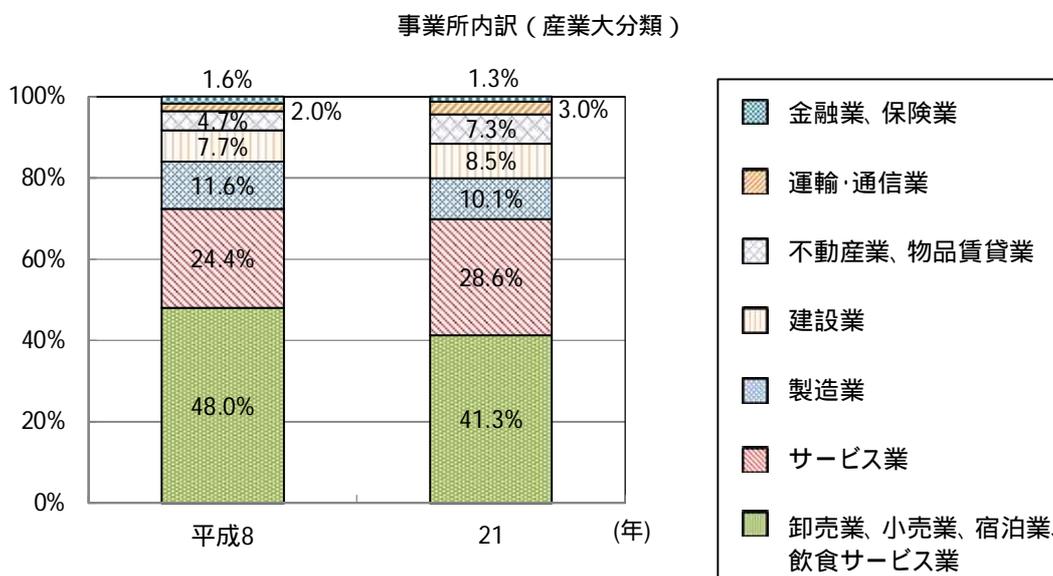
ア) 産業別事業所数

事業所数は、昭和56年(1981年)までは増加傾向でしたが、以降は減少傾向にあります。

また、産業大分類別の割合をみると、「卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業」「サービス業」が多く、経年的には「卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業」及び「製造業」は割合が減少しており、「サービス業」、「不動産業、物品賃貸業」は増加しています。



(出典：事業所・企業統計、経済センサス)



(出典：尼崎市統計書)

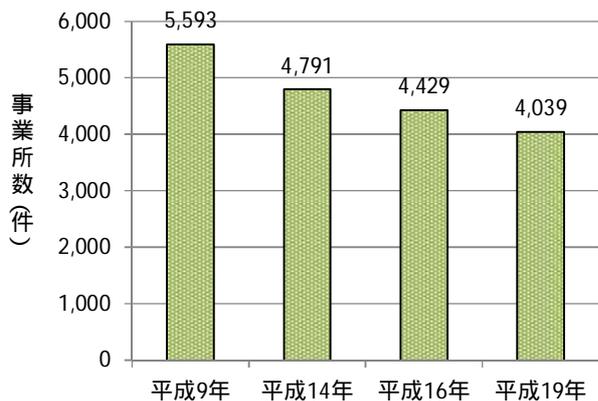
イ) 商業

小売事業所数は平成9年(1997年)から平成19年(2007年)までの10年間で約30%減少しており、小売販売額も同様に減少傾向でしたが、平成19年(2007年)には増加しました。

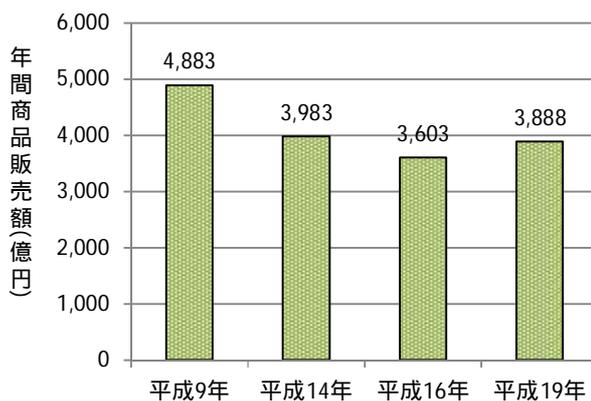
小売事業所数は減少する一方、売場面積は約15%増加しており、事業所の大規模化が進んでいることがわかります。

小売従業者数は事業所数や売り場面積の変化と比較して、大きな変化はありません。

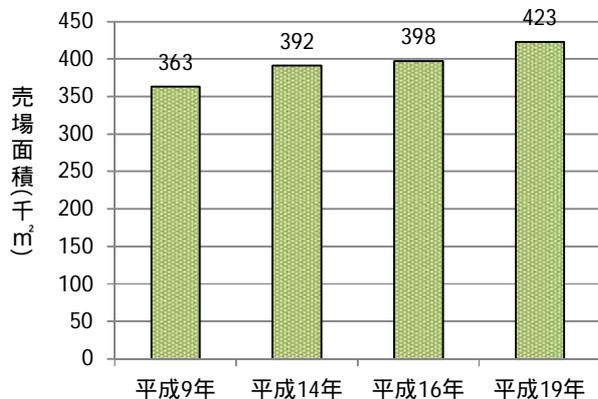
小売事業所数の推移



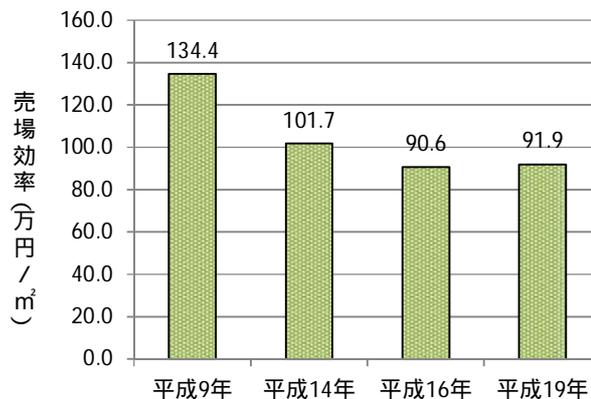
小売年間商品販売額の推移



売場面積の推移



売場効率(売場面積あたり小売年間商品販売額)の推移



小売従業者数の推移



(出典: 商業統計調査)

この20年間で立地した大規模小売店舗は、JR 尼崎駅及び JR 立花駅等の駅周辺だけでなく、幹線道路沿いにもあります。

空き店舗率の高い商店街・市場は、市南部、特に阪神沿線周辺に多くなっています。

20年間で立地した大規模小売店舗

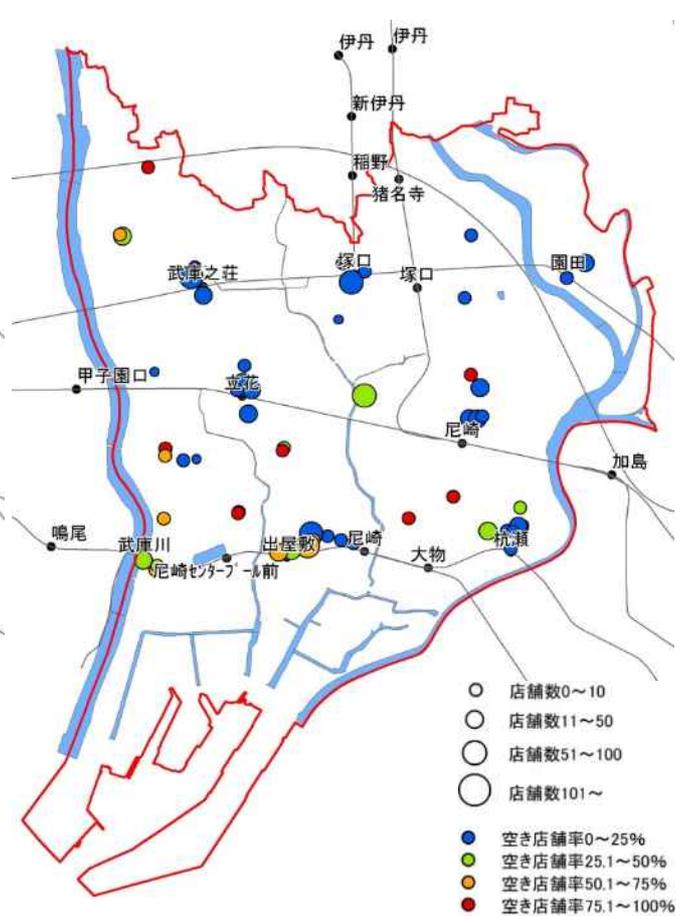
(平成7年(1995年)~平成27年(2015年)立地施設)



(出典:全国大型小売店総覧)

商店街・市場の空き店舗率

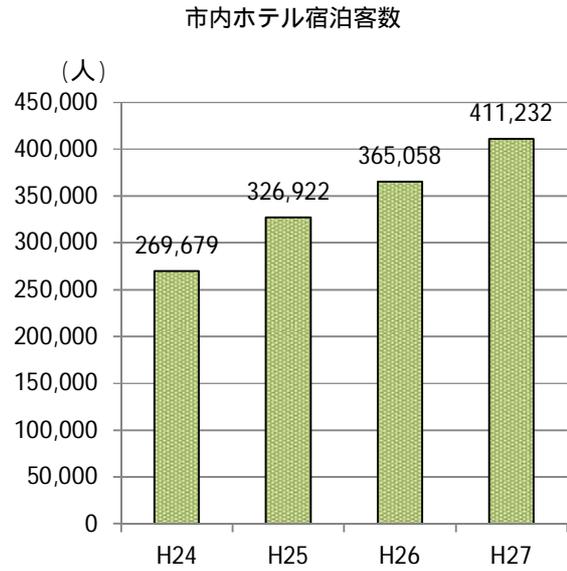
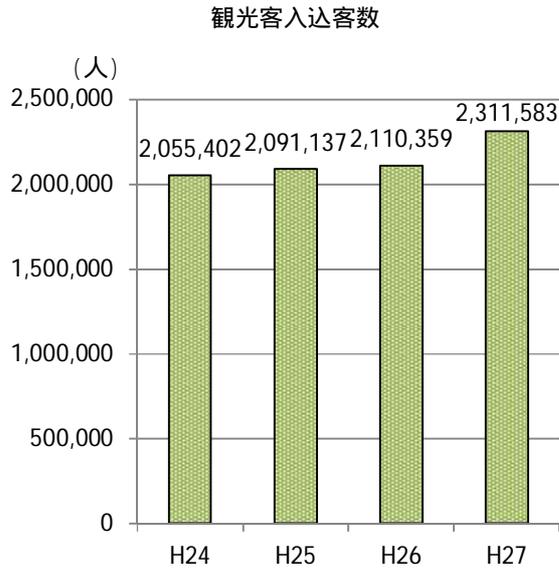
(平成21年(2009年))



(出典:市資料)

ウ) 観光

この4年間で観光客は10%以上、ホテル宿泊客数は50%以上増加しています。



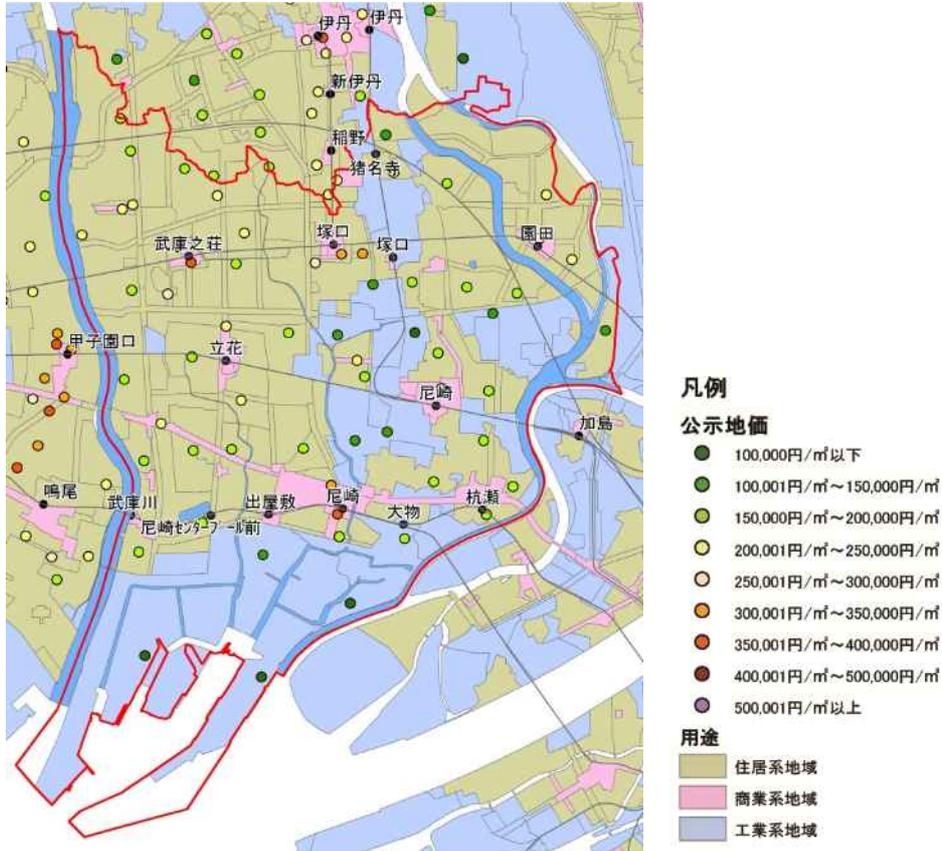
6 ホテル、934 室/日、1,222 人収容/日

(出典：市資料)

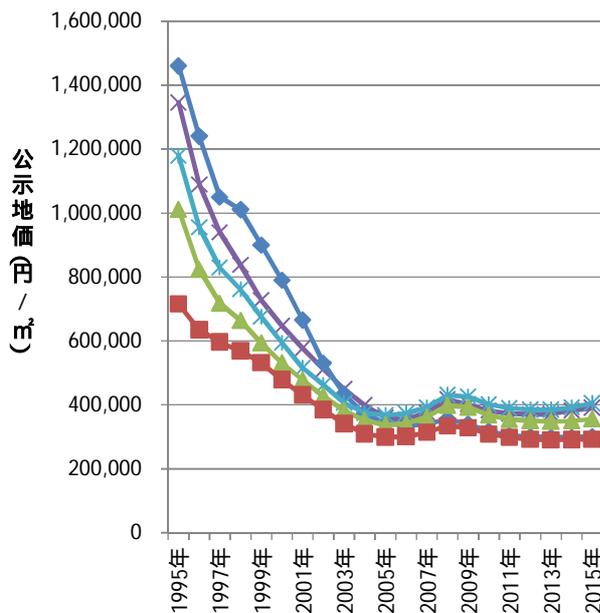
工) 公示地価の推移

商業系地域と住居系地域の公示地価は平成7年(1995年)から平成17年(2005年)までの10年間でどちらも大きく下落していますが、この10年間は横ばいの状態が続いています。

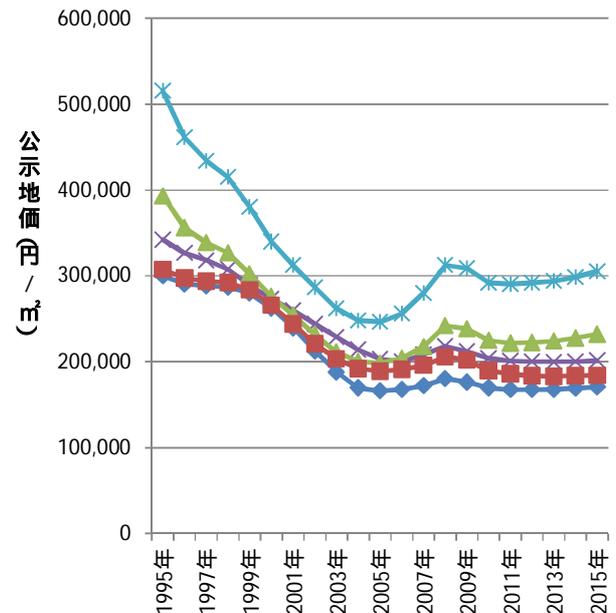
平成27年(2015年)公示地価



公示地価の推移(商業系地域)



公示地価の推移(住居系地域)



■ 尼崎市 ■ 西宮市 * 芦屋市 ◆ 伊丹市 × 豊中市

(8) 災害リスク

ア) 災害想定区域

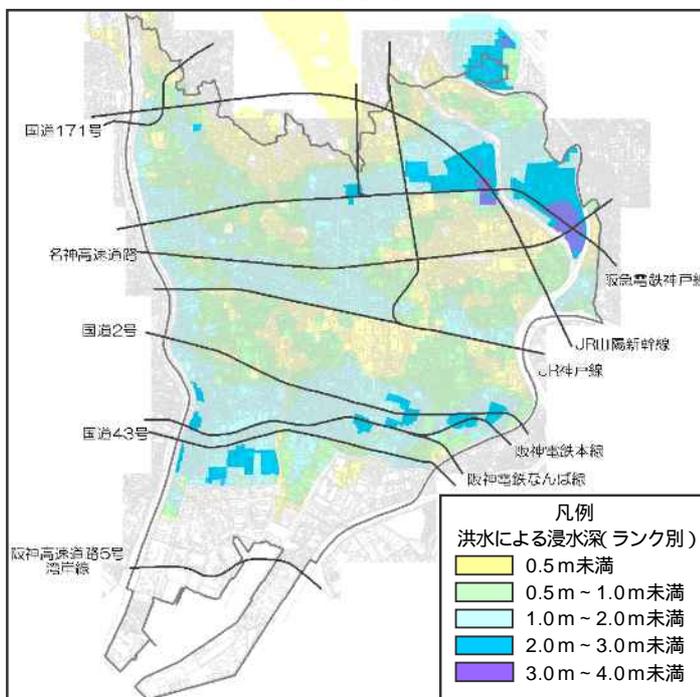
本市において想定している災害は、風水害では洪水、台風、高潮等を、地震災害では上町断層帯地震等の内陸型地震や南海トラフ巨大地震のような海溝型地震・津波等となっており、南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されています。

加えて、本市は三方を海と河川に囲まれており、洪水や津波の危険性があるため、市内の広い範囲において洪水による浸水想定区域となっています。

同様に、南海トラフ巨大地震による津波浸水想定区域は、JR 神戸線以南を中心に浸水が想定されます。

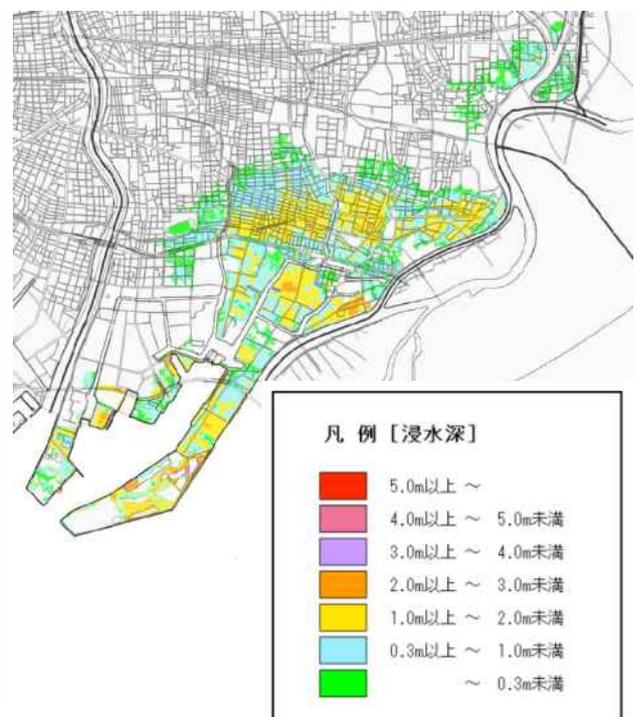
なお、本市においては、土砂災害特別警戒区域、土砂災害警戒区域、津波災害特別警戒区域、津波災害警戒区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域の指定はありません。

洪水浸水想定区域図



(出典：兵庫県C/Gハザードマップ 平成26年3月時点)

津波による浸水想定区域



(出典：兵庫県南海トラフ巨大地震津波浸水想定図
平成25年12月24日公表)

2-2 将来見通し

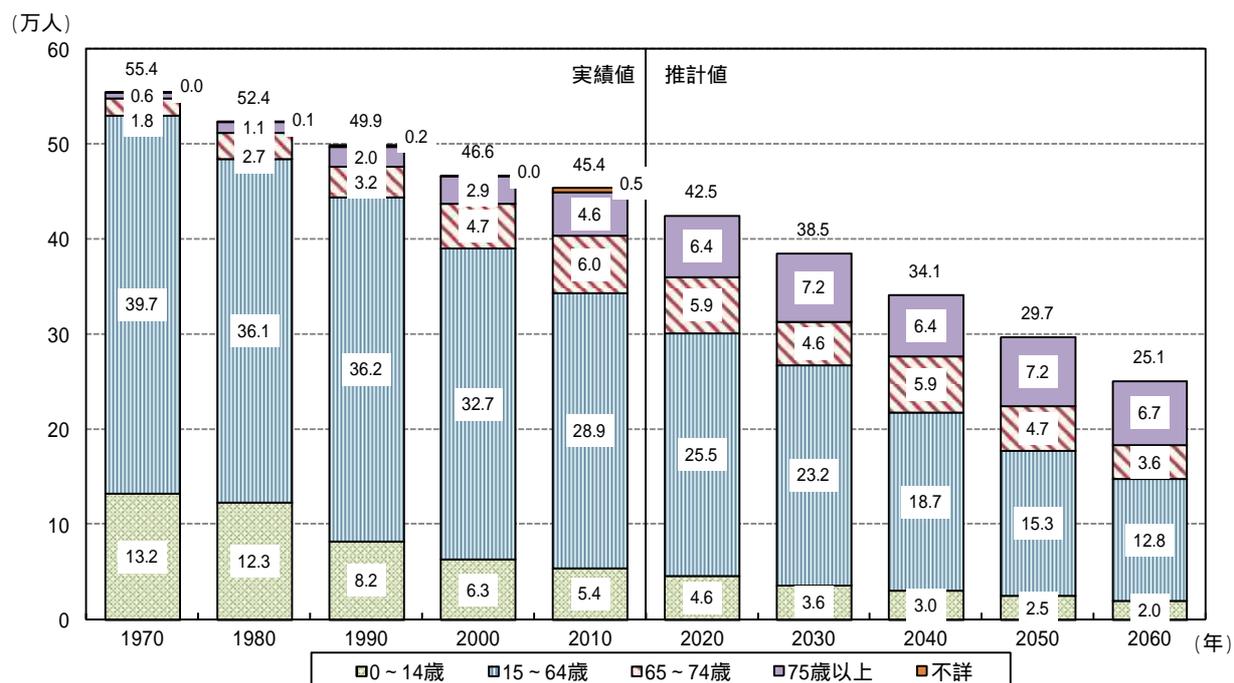
(1) 人口

ア) 人口推計（社人研推計）

人口は対策を講じずこのままの傾向が続くと、平成 42 年（2030 年）には 38.5 万人となり、これまでより早いペースで減少が進みます。さらに、平成 72 年（2060 年）には、人口は 25.1 万人となり、ピークであった昭和 46 年（1971 年）の半分以下となります。

また、今後、生産年齢人口は大幅に減少し、高齢者、特に後期高齢者人口が増加していきます。

将来推計人口



（出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口」）

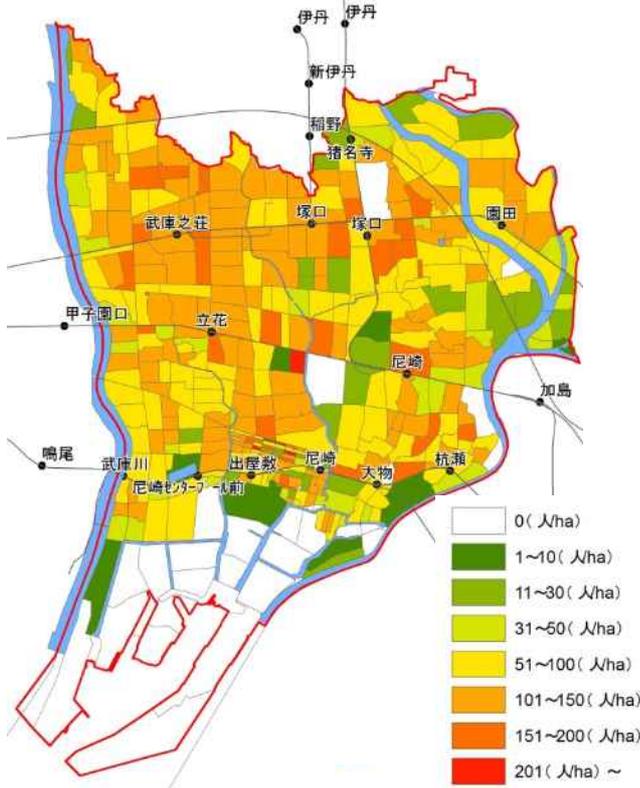
国立社会保障・人口問題研究所（社人研）の人口推計結果は、平成 22 年（2010 年）の国勢調査の男女・年齢別人口を基準として、人口動態率や移動率などを当てはめて将来人口を計算するコーホート要因法という方法で推計されている。

イ) 人口密度

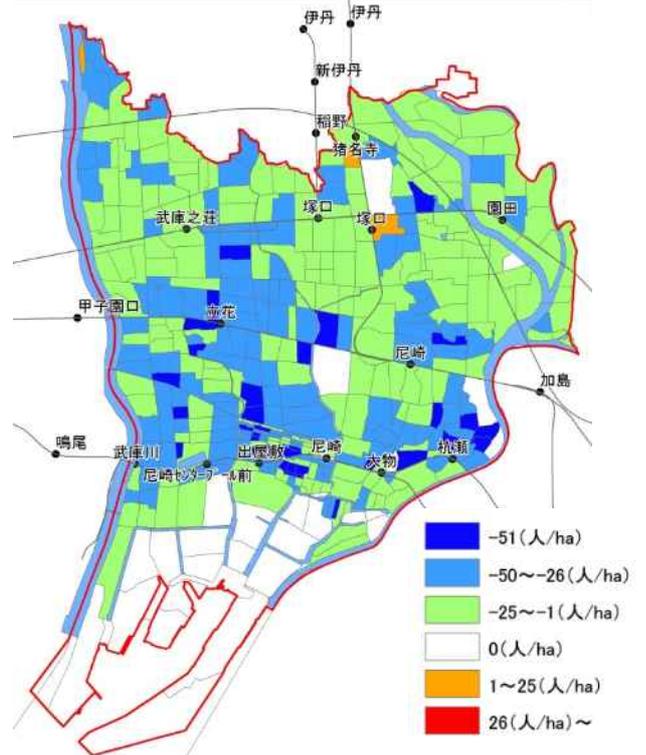
将来の人口密度は駅前であっても低下し、阪神沿線などでは30人/haを切ると見込まれる地区が広がりますが、その地区は工業地や公共施設等、住宅以外の利用が大部分を占めています。

後期高齢者人口密度は平成47年(2035年)には全体的に高くなっており、駅の近くでは40人/haを超える地区が見られるほか、駅から離れた地区でも20人/haを超える地区が増加します。特に、阪急、JR沿線で増加率が高い地区が多くなっています。

町丁目別人口密度(平成47年(2035年))

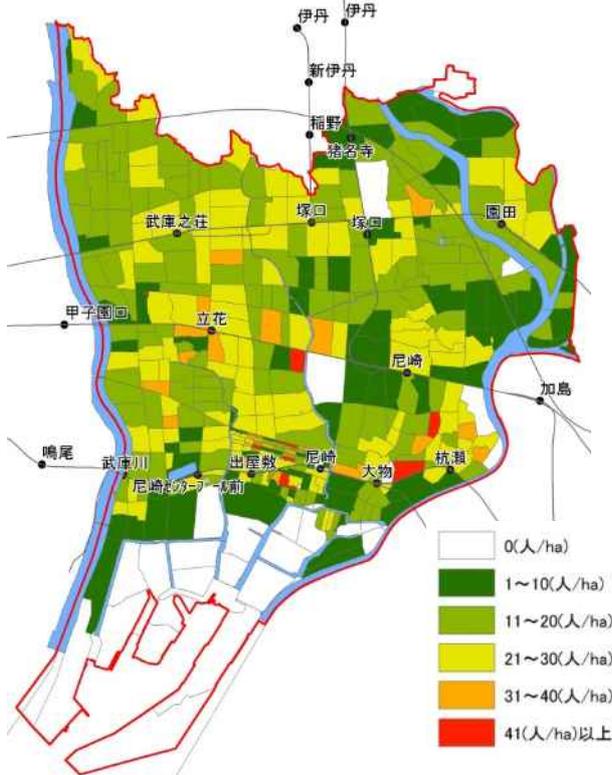


町丁目別人口密度変化(平成22年(2010年)~平成47年(2035年))

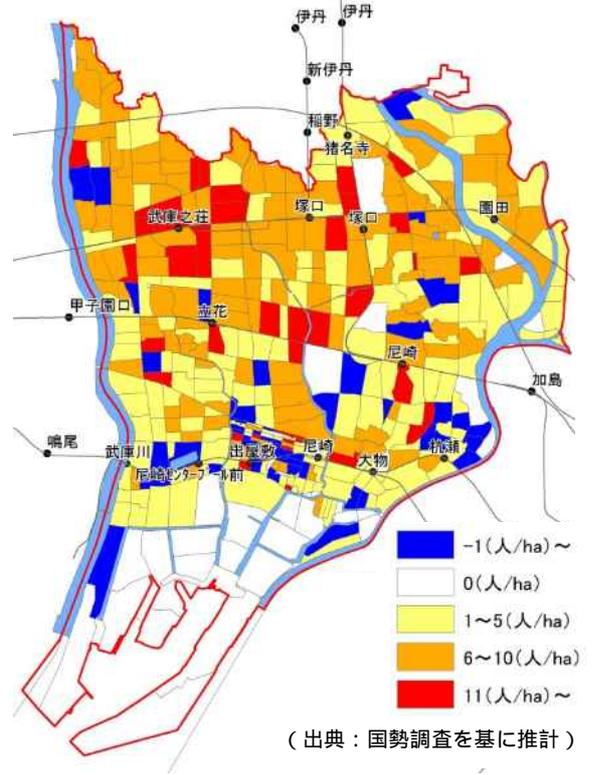


町丁目別後期高齢者人口密度変化

町丁目別後期高齢者人口密度(平成47年(2035年))



町丁目別後期高齢者人口密度変化(平成22年(2010年)~平成47年(2035年))



(出典: 国勢調査を基に推計)

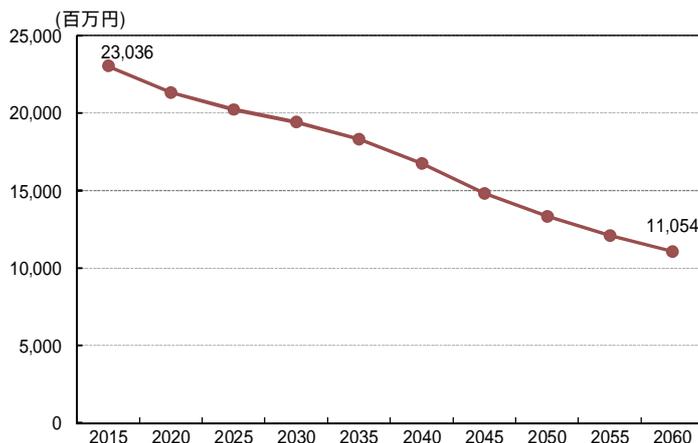
(2) 財政

ア) 人口の変化が市財政にもたらす影響(試算)

働き手となる生産年齢人口の減少に伴う税収の減少が予想され、平成 72 年(2060 年)には個人市民税収入が平成 27 年(2015 年)の半分以下になる可能性があります。

また、介護保険・後期高齢者医療費は高齢者の増加により増えていく可能性があります。

個人市民税の将来への影響



社会保障・人口問題研究所の人口推計のもと、20-70 歳人口一人あたり個人住民税額が一定と仮定し、平成 27 年(2015 年)度予算額を基に算出。

介護保険特別会計・後期高齢者医療 特別会計の歳出額への影響



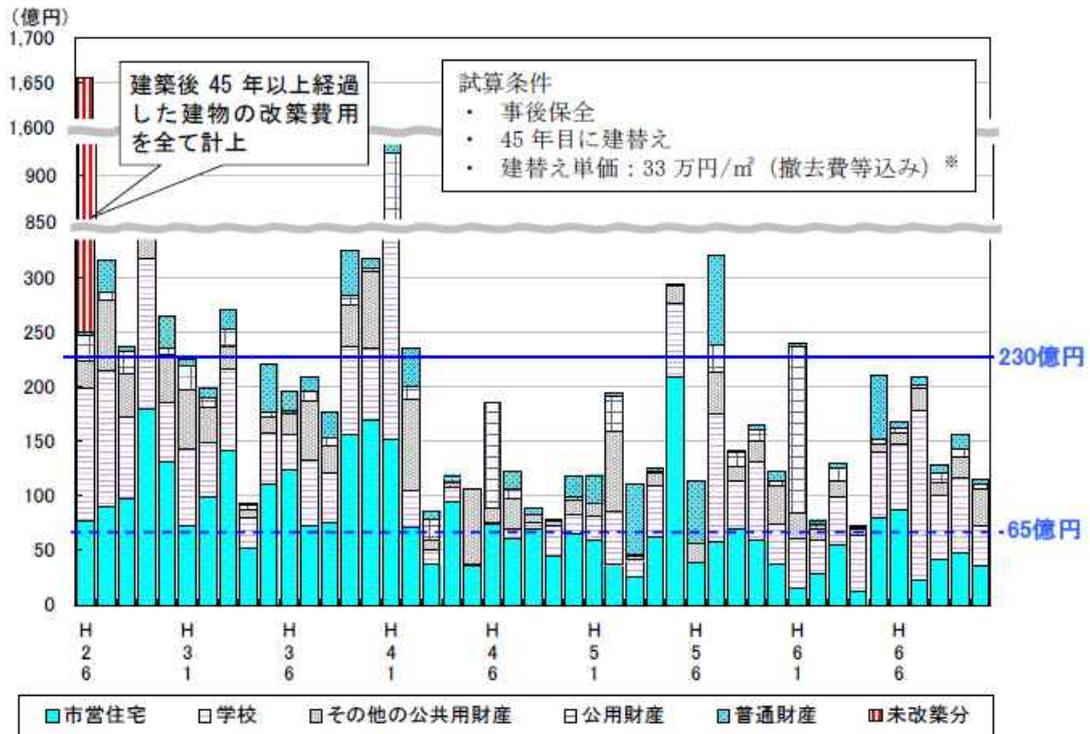
社会保障・人口問題研究所の人口推計のもと、75 歳以上の人口一人あたりにかかる介護、後期高齢者医療にかかる費用が一定と仮定し、平成 27 年(2015 年)度予算額を基に算出。

(出典：尼崎人口ビジョン)

イ) 市有建築物の維持・更新に係る費用の増大

市有建築物を将来建て替えるなど全ての施設を使い続ける場合、平成 26 年(2014 年)から平成 70 年 (2058 年)までの 45 年間で総額 1 兆 369 億円、1 年あたり 230 億円の負担となり、今あるすべての施設の建替えは事実上不可能な状態にあります。

市有建築物の将来の建替え・大規模改修費用(試算)



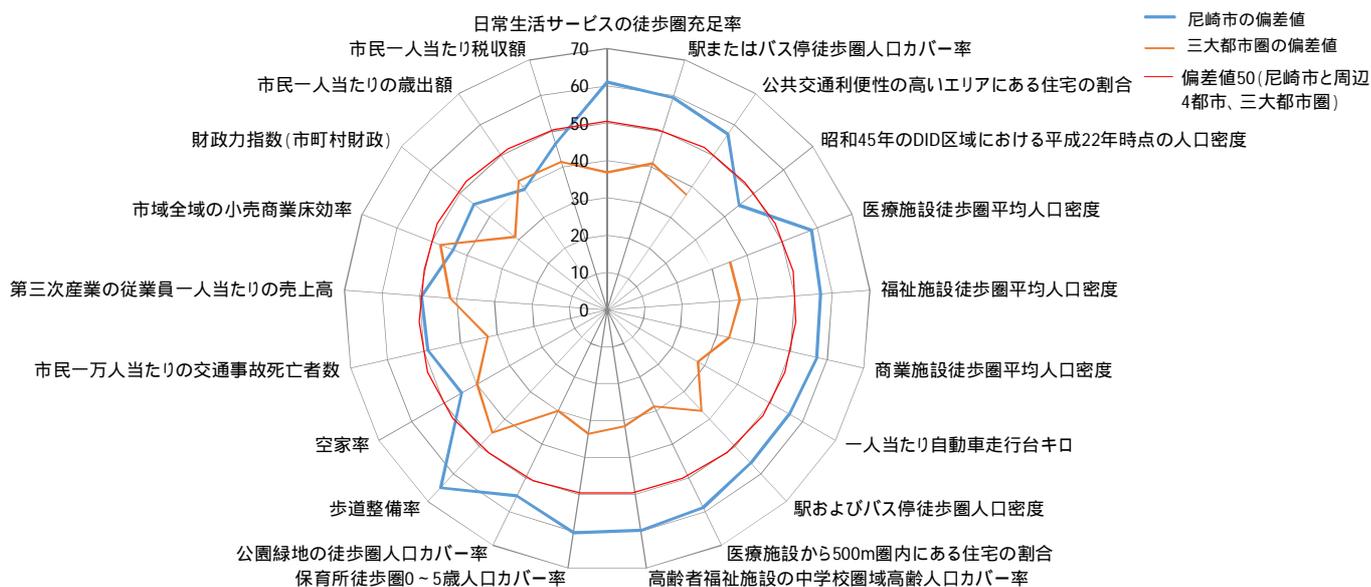
(出典：公共施設マネジメント基本方針)

2-3 都市構造等の評価・分析

都市構造のコンパクトさ、生活利便性、都市経済の活発さ、都市経営の健全さ等を示す項目を都市の総合力として評価すると、三大都市圏の平均以上の項目がほとんどであり、周辺4都市の平均と比較しても高い評価となっています。

現時点ではコンパクトな都市構造が形成されているといえますが、今後の人口減少により既存ストックが過剰となることや公共施設等の維持更新に係る市民一人当たりの負担が大きくなる点で課題があります。

都市構造評価指標比較（尼崎市と周辺4市、三大都市圏の偏差値）



(出典：都市構造の評価に関するハンドブック)

周辺4市：西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市

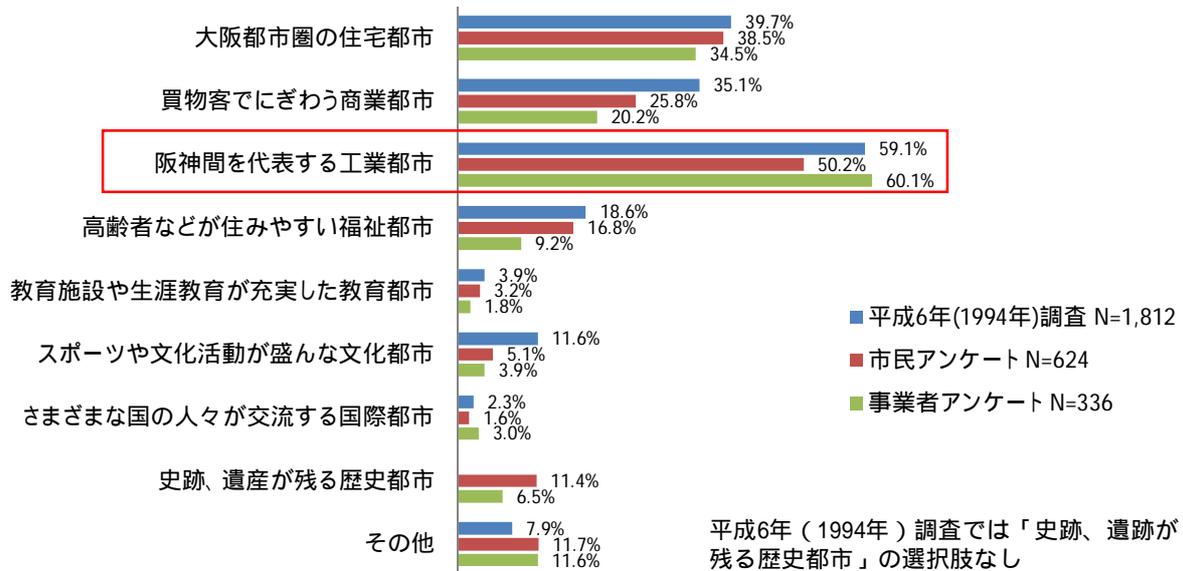
三大都市圏：東京都、千葉県、埼玉県、神奈川県、愛知県、岐阜県、三重県、大阪府、京都府、兵庫県

2-4 市民・事業者アンケート

尼崎市都市計画マスタープランを策定するにあたり、平成24年(2012年)に市民2,000人、事業所1,000社に対し、現在の都市イメージや望ましい都市像などについてアンケートを実施しました。回収率は33.3%(市民32.3%、事業所35.4%)でした。主な結果は次のとおりです。

尼崎市の都市イメージ(2つまで選択可)

「工業都市」のイメージが強いですが、やや低下傾向がみられます。



現在の満足度(市民アンケート)

「買い物環境」、「病院」、「生活環境」、「公共交通」の満足度が高くなっています。

(不明・無回答を除く)

