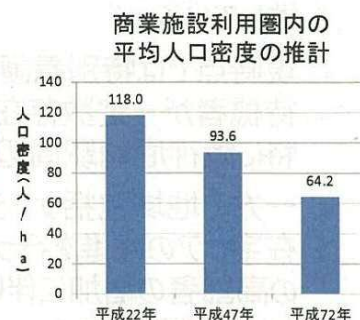
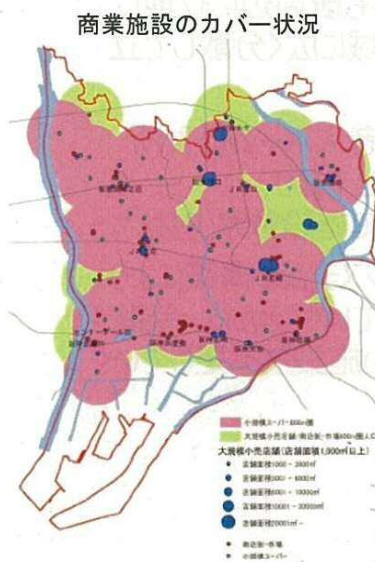


①安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

(ア)商業施設の現状と将来予測

- 駅前を中心に大規模商業施設と商店街・市場が立地しており、点在する小規模スーパーも合わせると、市内をほぼカバーしている。
- 商業施設利用圏内の平均人口密度は平成47(2035)年に93.6人/ha、平成72(2060)年には64.2人/haである。
- 人口が減ることにより、立地件数は減少していくことが想定される。



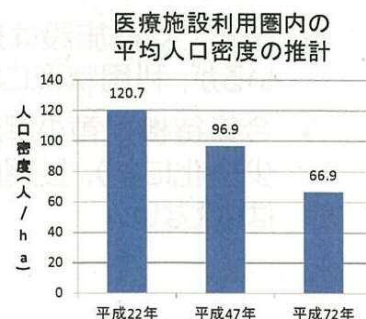
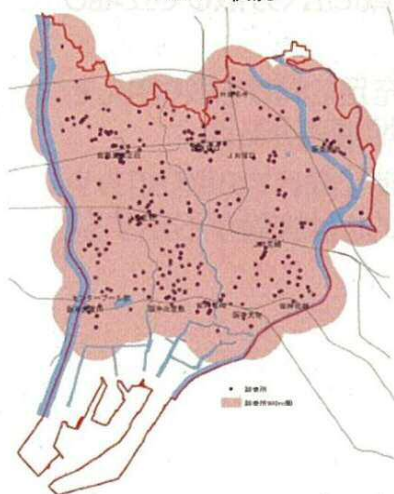
(全国大型小売店総覧を基に事務局作成)

①安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

(イ)医療施設の現状と将来予測

- 災害拠点病院・地域医療支援病院は駅前ではないが、その他の規模の大きな病院は駅前に立地しており、診療所も含めると市内をほぼカバーしている。
- 医療施設利用圏内の平均人口密度は平成47(2035)年に96.9人/ha、平成72(2060)年には66.9人/haである。
- 平成47(2035)年には、立地件数の減少が想定されるとともに、医療施設の撤退の可能性のある地区が出てくる。

診療所(内科あるいは外科がある診療所)のカバー状況

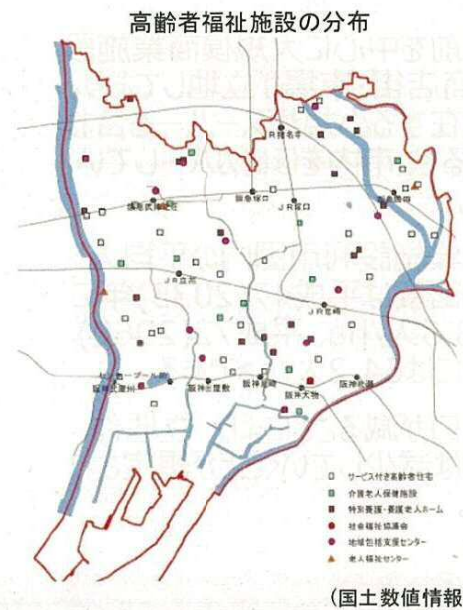


(国土数値情報を基に事務局作成)

①安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

(ウ)高齢者福祉施設の現状と将来予測

- 施設の性格上、必ずしも駅周辺に立地しているわけではなく、市域に広く分散して立地している。
- 現時点では特別養護老人ホームの入所待機者が一定数存在しており、特に阪神尼崎駅周辺で施設数が少ない。
- 一方で地域包括ケアシステムの構築により在宅ケアの推進を行っていくことから、今後の高齢者の増加に伴い施設が不足していくかは不透明である。

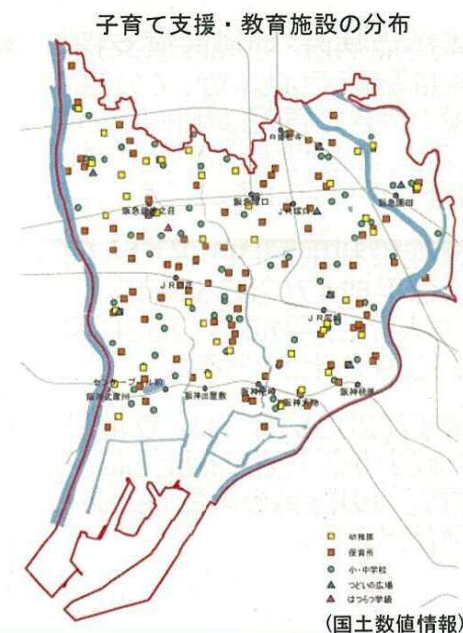


23

①安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

(エ)子育て支援・教育施設の現状と将来予測

- 施設の性格上、必ずしも駅周辺に立地しているわけではなく、市域に広く分散して立地している。
- 子育て支援施設は充足に向けて取り組んでいるが、利用状況に地域差がある。
- 今後待機児童の解消に向けての取り組みや少子化により、長期的には施設が不足するとはいえない。

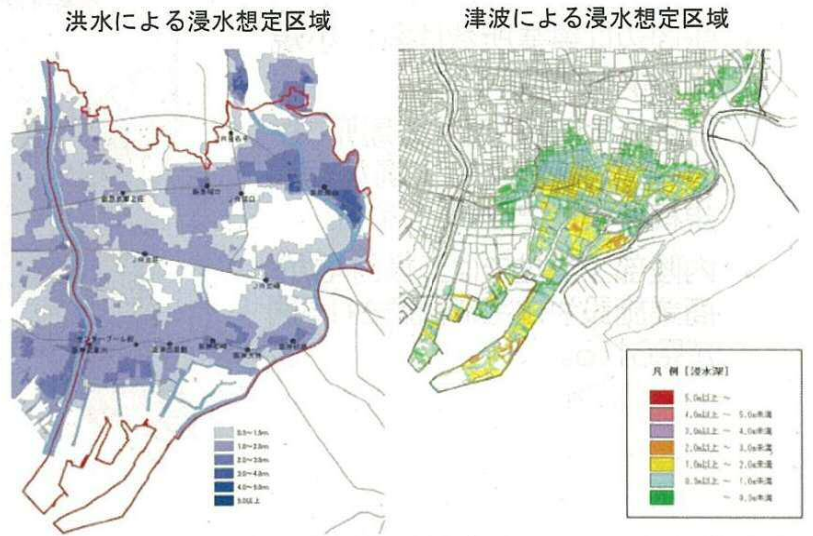


24

①安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

(オ)災害リスク

- 市域全体に洪水による浸水想定区域が広がっている。
- 南海トラフ巨大地震による津波の被害想定では、JR神戸線以南を中心に浸水想定エリアが広がっている。
- その他、内水氾濫や高潮による浸水想定等の災害リスクがある。
- 浸水のリスクはあるものの、堤防・防潮堤等の港湾施設や下水道施設等の維持保全(ハード)、市民への意識啓発(ソフト)などに取り組んでおり、今後も継続することで安全を確保していく。



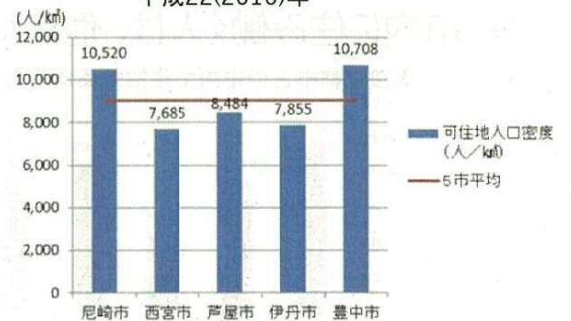
(国土数値情報) (兵庫県南海トラフ巨大地震津波浸水想定図)

①安全で利便性の高い、健康で快適な都市居住が維持できる都市づくり

(カ)人口密度の現状と将来予測

- 可住地人口密度は周辺4都市よりも高く、今後も高い密度を維持。
 - 平成22(2010)年
尼崎市：10,520人/km²
尼崎市および周辺4市の平均：9,050人/km²
 - 平成47(2035)年
尼崎市：約9,240人/km²

周辺4都市との可住地人口密度の比較
平成22(2010)年



※可住地人口密度：市域面積から工業専用地域と林野、主要湖沼面積を引いた面積に対する人口の割合
(国勢調査、統計で見る市区町村のすがた)

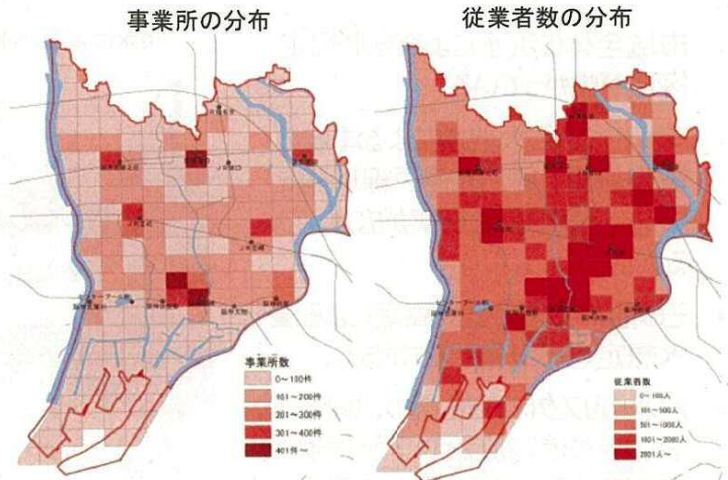
立地の適正化に関する方針①

市全体が市街化され、生活利便施設が充実しており、災害に備えながら暮らしやすい都市居住の維持を図る。

②安心して働くことができる都市づくり

(ア)事業所の現状

- 駅周辺は事業所数は多く、小規模な事業所も多い。
- 従業者は駅から離れた場所でも多いところが見られ、工場など大規模事業所で働く人も多い。
- 内陸部工業地では工場跡地が商業施設や住宅に転換される例が見られる。



(平成24年経済センサス活動調査)

②安心して働くことができる都市づくり

(イ)従業者特性の現状

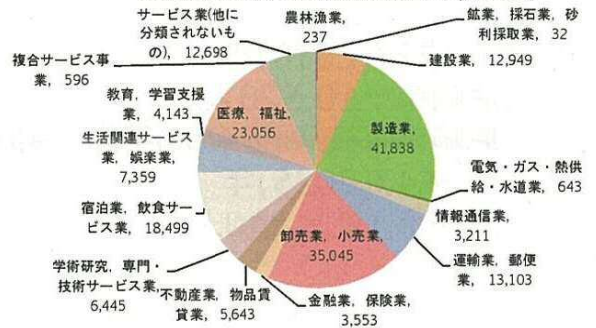
- 市内に住み働く人は、他市に比べると5%以上多い。

周辺4都市との市内で従業する常住者率の比較



(平成22年国勢調査)

産業分類別従業者数(合計147,212人)



(平成24年経済センサス活動調査)

立地の適正化に関する方針②

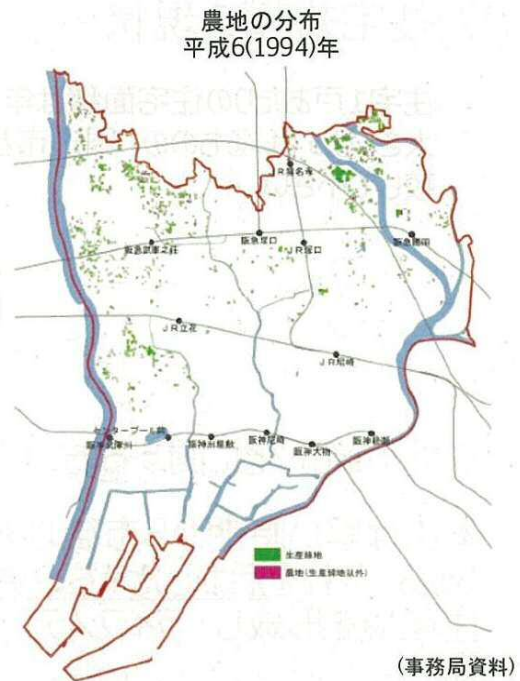
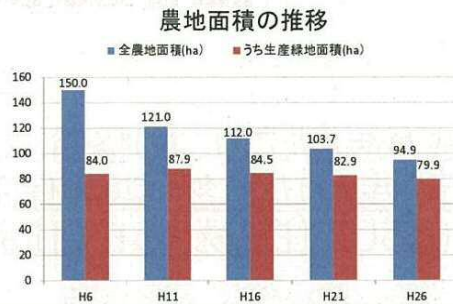
市内に事業所など就労の場が多く、また鉄道駅が多いため市外への通勤も便利で、距離的にも時間的にも「職住近接」であり、ワークライフバランスが実現しやすいまちの構造になっている。今後もこれを維持していくために、土地利用の多様性の維持と既存産業の操業環境の保全をしていくとともに、時代に応じた立地誘導を図る。

③既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり

(ア)農地の現状

- 北部や西部において農地が広がっており、農地に囲まれたゆとりある暮らしを享受することができるが、年々減少傾向にあり、平成6(1994)年からの20年間で約4割減少している。
- 平成34(2022)年以降、生産緑地の宅地転用が進み、都市基盤が脆弱な地域における虫食い状の開発が進められる懸念がある。

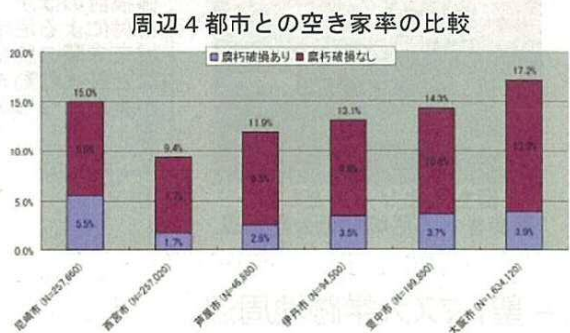
※生産緑地：
豊かな都市環境の形成のため計画的に保全するよう都市計画で定めた農地。都市計画決定から30年間は営農が義務付けられているが、大部分が平成4年に決定されているため、平成34年以降一斉に宅地化が進む可能性がある。



③既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり

(イ)空き家の状況

- 空き家数はほぼ横ばいである。
- 空き家率は他市と比べ比較的高いが、利用可能(腐朽・破損していない)な空き家の割合は周辺市と同程度である。
- 利用可能な住宅ストックは比較的多いため、リフォームなどによる活用が可能である。

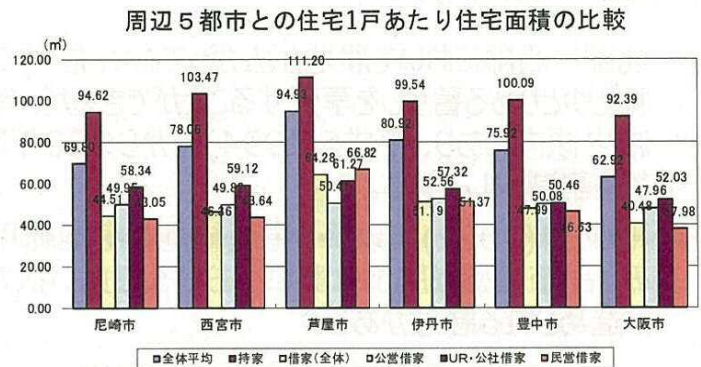


(平成25年住宅・土地統計調査)

③既存ストックを活かした多様な都市空間を提供できる都市づくり

(ウ)住宅規模の現状

- 住宅1戸あたりの住宅面積は年々大きくなっているものの、周辺市と比較して小さい。



(平成25年住宅・土地統計調査)

立地の適正化に関する方針③

本市は早い時期から市街地形成が進んだことにより整備した既存ストックが多くある。それを活かしたまちの更新や残された自然環境の保全によりゆとりある住環境を形成し、ライフステージに応じて住み続けられる住まい・まちづくりを図る。

④新たなイメージを発信できる都市づくり

(ア)新たなまちづくりの動き

ー城内地区

- 平成28(2016)年の市制100周年を契機に、城内地区では、歴史文化を活かした新たなまちづくりが進みつつある
⇒歴史文化の学習拠点、歴史文化的環境と調和した憩いの空間整備など

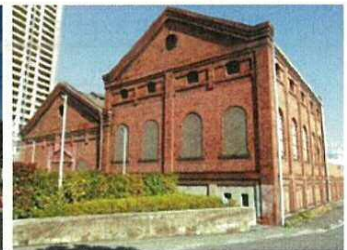


歴史文化ゾーンとして整備される尼崎城址公園周辺

歴史館機能の整備検討のほか、寄付による尼崎城天守閣の整備など様々な動きが生まれつつある



旧尼崎警察署



阪神電鉄のレンガ倉庫

ー聖トマス大学跡地周辺

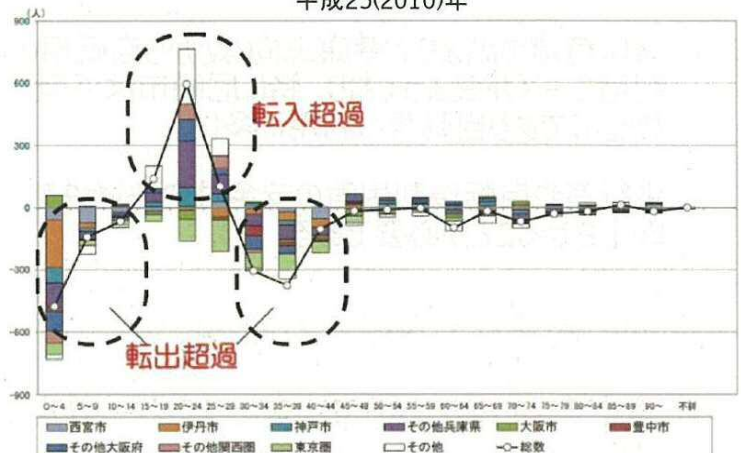
- 聖トマス大学跡地・施設を活用して、「学びと育ち」の拠点形成を図る

④新たなイメージを発信できる都市づくり

(イ)子育て世代の動向

- 20代前半の若年層は転入超過だが、就学前の子育て世代が市外へ転出する傾向が顕著である。
- 本市の人口減少の一因であり、にぎわいや経済活力の低下が進む懸念がある。

尼崎市の年齢5歳階級別の純移動数
平成25(2010)年



(尼崎版総合戦略)

立地の適正化に関する方針④

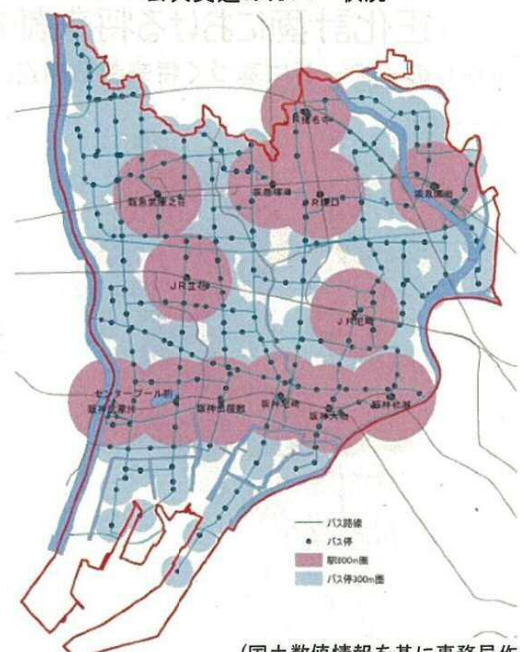
歴史、文化、教育など新たな都市イメージづくりを進めることで、新たな交流とにぎわいを創出し、シビックプライドが醸成されることでファミリー世帯の定住・転入の促進につながる魅力ある都市の実現を図る。

⑤都市活動や生活利便性を支える交通ネットワークづくり

(ア)公共交通の現状

- 鉄道のほか、鉄道駅(交通結節点)を繋ぐバス路線、本市と他市とを結ぶバス路線が充実しており、市域のほとんどが公共交通徒歩圏である一方、自転車利用も多い。
- 圏域内の人口密度は低下するものの事業所による需要もある。今後は高齢者の増加に伴う移動手段の確保が必要である。

公共交通のカバー状況



尼崎市の代表交通手段別分担率の推移



(京阪神都市圏パーソントリップ調査、近畿圏パーソントリップ調査)

(国土数値情報を基に事務局作成)

⑤都市活動や生活利便性を支える交通ネットワークづくり

(イ)自転車の活用

- 環境意識の高まりや健康志向などから自転車の利用ニーズが高まっており、特に尼崎市は平坦な地形であり自転車の利用は多い。
- 歩行者や自転車利用者の安全性や快適性を向上させることが必要である。

立地の適正化に関する方針⑤

過度に自動車に頼らず、またユニバーサル社会に対応した公共交通利便性の維持、自転車の利用環境の向上を図る。

自転車ネットワーク図



(尼崎市自転車ネットワーク整備方針)

(4)将来都市構造(暮らしのイメージ)

- 都市づくりのポイント及び立地の適正化に関する方針をもとに、立地適正化計画における将来都市構造を設定した。

暮らしのイメージに基づく将来都市構造図

