

第1章

市の概況

I 位置・地勢

本市は兵庫県の南東部に位置し、市域面積は平成26年(2014年)3月現在約5,027haで、東は猪名川から中島川、南は大阪湾、西は武庫川と、三方を水際線に囲まれ、北は伊丹市域に接しています。

大阪湾に広がる広大な三角洲上の沖積層平地に立地しており、南に向かって緩い傾斜となっているものの、標高差は小さく、全体的に地勢は平坦で、市域の約30%にあたる地域がゼロメートル地帯となっています。また、瀬戸内海式気候に属しており、概ね温暖な気候です。

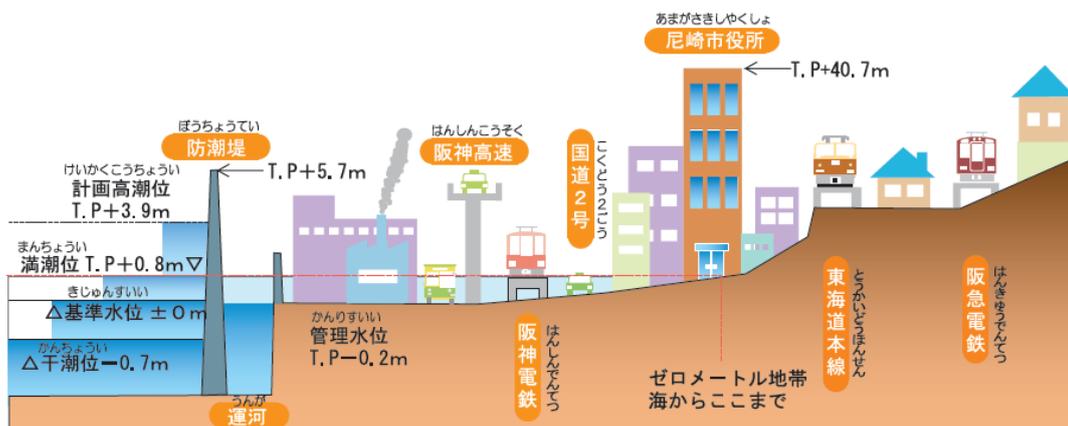
尼崎市の位置図



尼崎市とその周辺の航空写真



尼崎市の南北断面図



※T.P.(TOKYO Peil) 日本の標高の基準面(東京湾平均海面)

II 市の沿革

古代・中世には、現在の市域に海上交通の要となる港町があり、淀川・神崎川を通じ京都と瀬戸内、西国を結ぶ瀬戸内航路の発着点として多くの漁民や運送業、商工業に従事する人たちが生活していたことが都市化への出発点となりました。鎌倉・室町時代の記録に「海人崎(あまがさき)」などと書かれており、漁民・海民が住む海に突き出た土地というのが、地名の由来と考えられます。

江戸時代には現在の阪神尼崎駅の南側に尼崎城が築かれ、城下町として栄えます。この時代は魚問屋をはじめ商業活動も活発となり、農村地帯では、綿や菜種の生産が盛んで、海岸地帯では、次々に新田が開発されました。

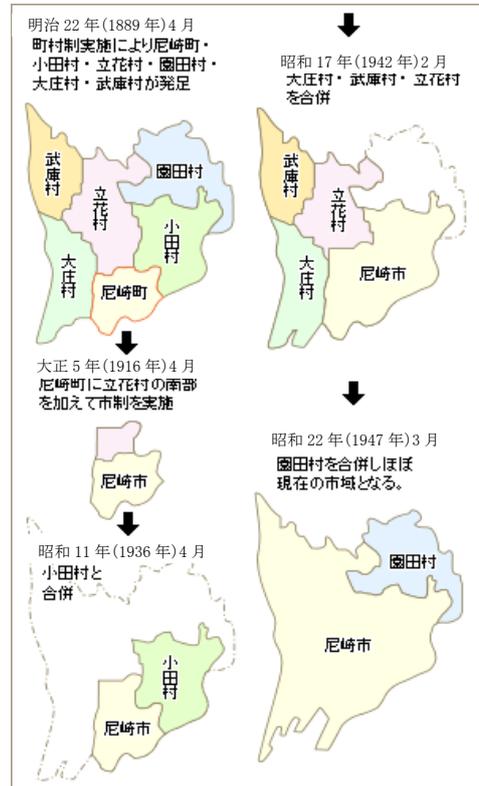
明治時代になって、大阪と神戸を結ぶ中間地として現在の JR 尼崎駅が設置され、内陸型の工場が進出するとともに、昭和初期から臨海部の埋立が本格的に始まり、多くの重化学工業中心の企業が立地し、阪神工業地帯の一翼を担う工業地が形成されました。工場の進出は周辺に人を呼び、人口の集積は生活圏を形成し、地域を市街化して都市圏を広げてきました。

戦後の高度成長期には都市部への人口集中や産業の隆盛により、急速に都市化が進展しました。この人口急増の対策として、土地区画整理事業による宅地の供給、学校や道路などの都市基盤の整備を進めるとともに、民間による住宅建設も盛んに行われました。一方、工場排水や大気汚染などによる公害が社会的な問題となり、公害防止対策を強力に推進しました。

しかし、本市の人口は昭和 46 年(1971 年)をピークに減少を続け、昭和 48 年(1973 年)の第 1 次石油ショックを契機に、これまで順調に発展してきた経済情勢は急激に変化しました。一方で、経済の高度成長に伴う無秩序な市街地の形成による都市問題に対応するため、駅前の市街地再開発事業や住環境整備事業などにより市街地の再整備を進め、市内の定住を図りながら、都市の活力を取り戻す取組を進めてきました。

近年では、平成 9 年(1997 年)の JR 東西線、平成 21 年(2009 年)の阪神なんば線開通により、広域都市圏とのネットワークが広がるとともに、地方分権改革の流れの中、平成 21 年(2009 年)には中核市となりました。

市域の変遷



平成 2 年(1990 年)

東海岸町沖の大阪湾フェニックス計画(埋立造成事業)に着手

(平成 26 年(2014 年)3 月現在、全 113ha 中、56.9ha が竣工し、市域に編入)

フェニックス埋立地(船出)



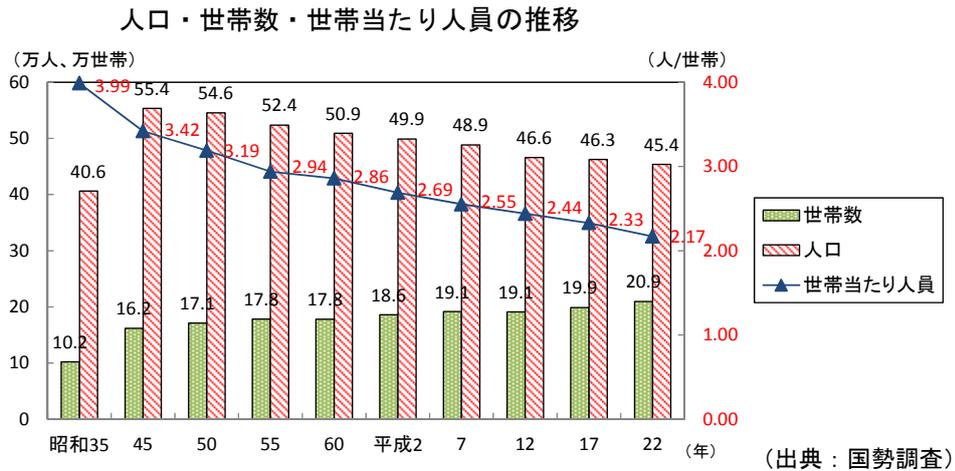
Ⅲ 人口

1 常住人口(夜間人口)・世帯数

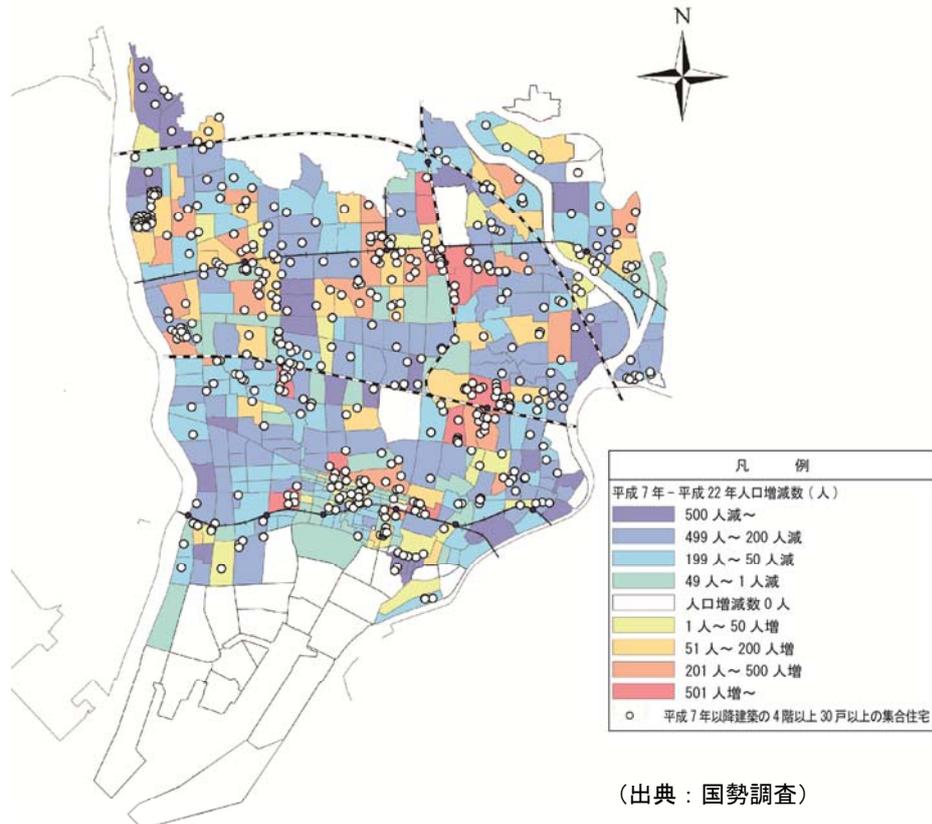
本市の夜間人口は、市制の施行以来、ほぼ順調に伸びてきましたが、産業構造の変化などにより、昭和46年(1971年)の約55万4千人をピークに、平成2年(1990年)には50万人を割り、平成22年(2010年)は約45万4千人となっていますが近年は下げ止まる傾向が見られます。

一方、世帯数は増加を続け、平成22年(2010年)は約20万9千世帯で、平均世帯人数は2.17人に減少しており、単身世帯が大きく増加しています。

平成7年(1995年)から平成22年(2010年)までの人口推移を町丁目別に比較すると、駅前など開発事業により住宅が多く供給された地域で人口が増加していることがわかります。



町丁目別人口の推移
(平成7年(1995年)と平成22年(2010年)の比較)

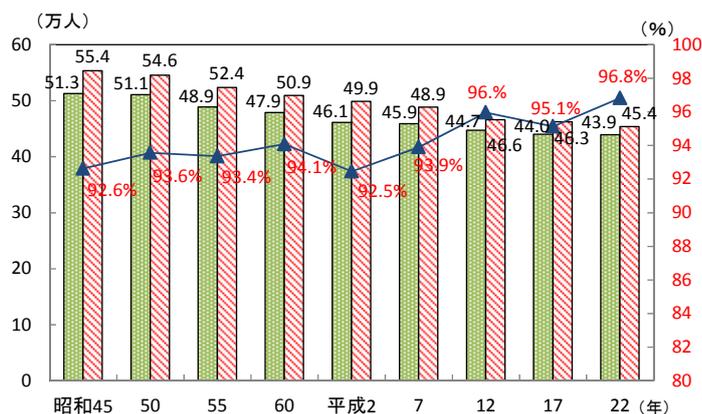


第1章 市の概況

2 昼間人口

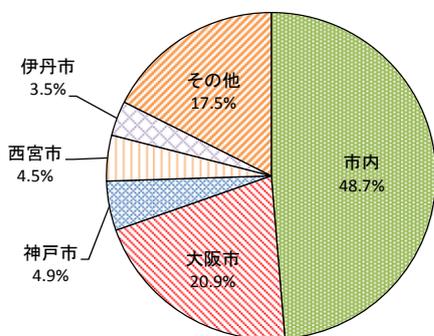
昼間人口も夜間人口と同じように、昭和45年(1970年)の約51万人から年々減少する傾向にあり、平成22年(2010年)には約43万9千人となっています。しかし、昼間人口率(昼間人口/夜間人口)をみると、近年は増加傾向にあり、平成22年(2010年)で96.8%になっています。市内に住んでいる人のうち市内に勤務している人は48.7%で、周辺都市と比べて高くなっており、単なるベッドタウンではなく、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえます。

昼間人口・夜間人口・昼間人口率の推移



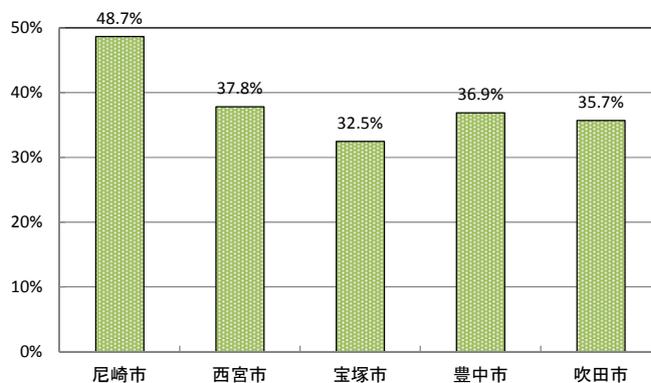
(出典：国勢調査)

市内常住者の勤務地割合



(出典：平成22年(2010年)国勢調査)

市内で従業する常住者率の都市間比較



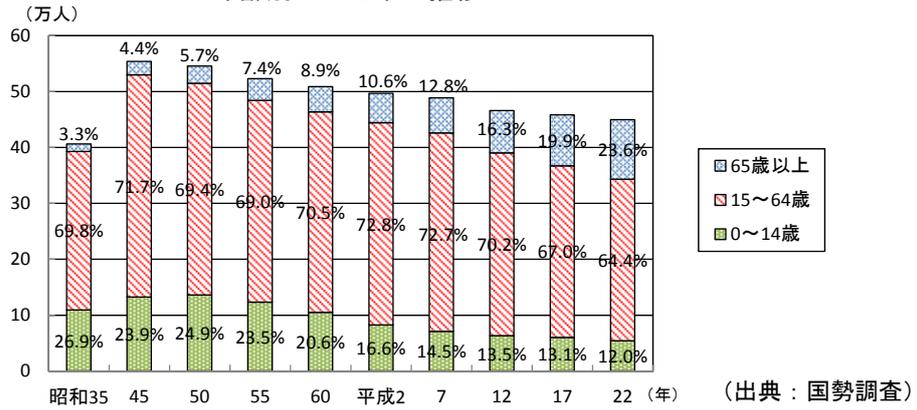
(出典：平成22年(2010年)国勢調査)

3 年齢別人口

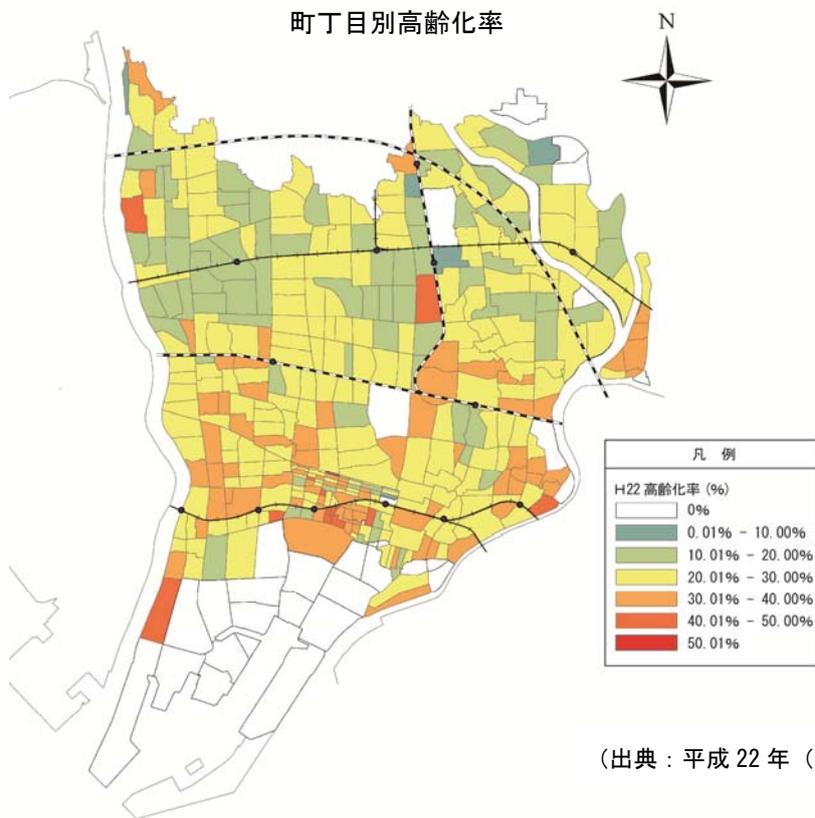
本市における平成22年(2010年)の高齢化率(65歳以上人口/夜間人口)は23.6%で、高齢化が著しく進んでいます。逆に、年少人口比率(15歳未満人口/夜間人口)は減少を続け、少子化が進行しています。高齢化率が高い地域は市域全体に広がっていますが、南部に高齢化率の高い地域が多く見られます。世帯の家族構成をみても、子どものいるファミリー世帯が減少し、単独世帯が増加しており、少子高齢化の傾向が表れています。

第1章 市の概況

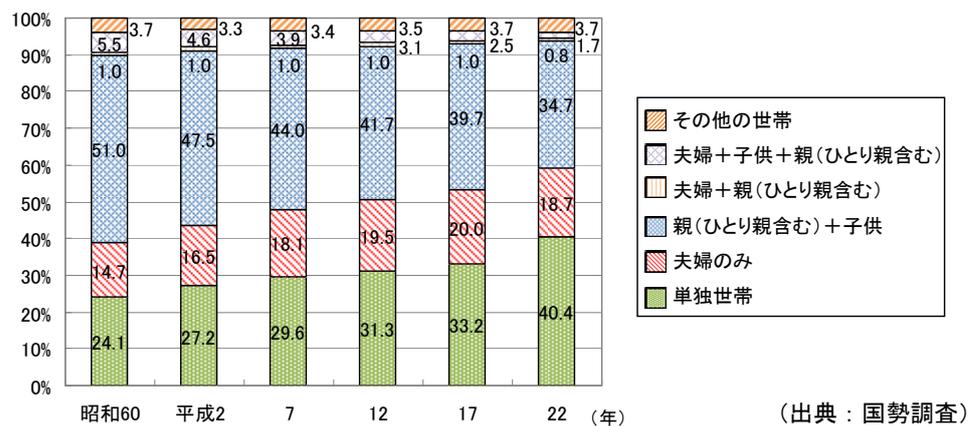
年齢別人口比率の推移



町丁目別高齢化率



世帯の家族構成

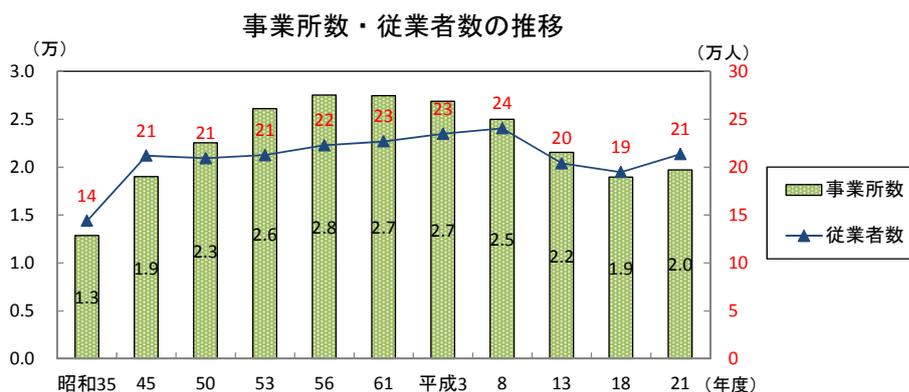


IV 産業

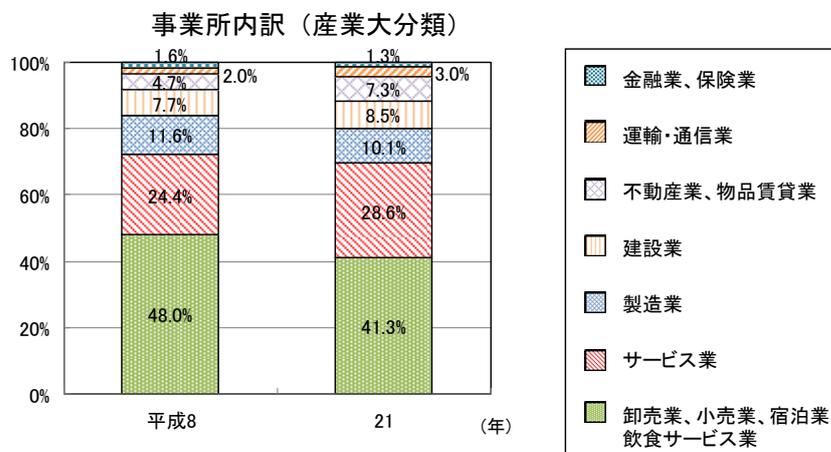
1 概況

平成21年(2009年)度現在の本市の事業所数(事業内容等が不詳の事業所を除く)は約2万事業所で、昭和56年(1981年)をピークに減少傾向にあります。産業大分類別にみると、「卸売業、小売業、宿泊業、飲食サービス業」及び「製造業」は減少しており、「サービス業」、「不動産業、物品賃貸業」は増加しています。

また、平成21年(2009年)度現在の従業者数は約21万4千人で、平成8年(1996年)度をピークに減少傾向にあります。「製造業」、「卸売業、小売業」、「医療、福祉」の3分野で本市の従業者数の半数を占めています。



(出典：事業所・企業統計、経済センサス)



(出典：尼崎市統計書)

2 工業

本市の近代化は明治22年(1889年)の紡績工場から始まり、以後多くの大規模工場が臨海部やJR沿線に立地し、軽工業中心から鉄鋼、機械などの重化学工業へと産業構造の変化を遂げました。

1940年代には、大型火力発電所の建設などにより、新たに大規模工場とそれに関連する中小企業の立地が増加し、阪神工業地帯の中核として重要な役割を果たしてきました。

その後、1970年代に入ると、石油ショックを契機として製造業全体の伸び悩みが見られるようになりました。

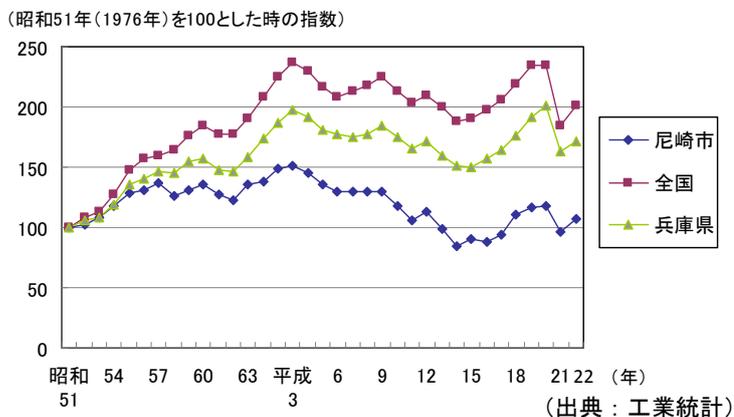
平成に入り、事業所が減少するなか、平成3年(1991年)をピークに製造品出荷額は減少し、全国、兵庫県との製造品出荷額と比較しても、減少幅は大きくなっています。近年、臨海部の遊休地の活用を進め、

第1章 市の概況

尼崎臨海西部拠点地区に新たなものづくり関連企業が進出しましたが、国内産業の空洞化の加速により、製造機能の移転・再配置が進む中、今後の見通しは不透明な状況となっています。

また、平成14年(2002年)の「工場等制限法」廃止後、内陸部においても大規模工場の立地が可能となりましたが、製造拠点の統合などによる撤退により発生した工場などの跡地が、商業施設や住宅に土地利用転換されるケースがあり、周辺事業所の操業環境の保全といった問題も発生しています。

製造品出荷額の推移

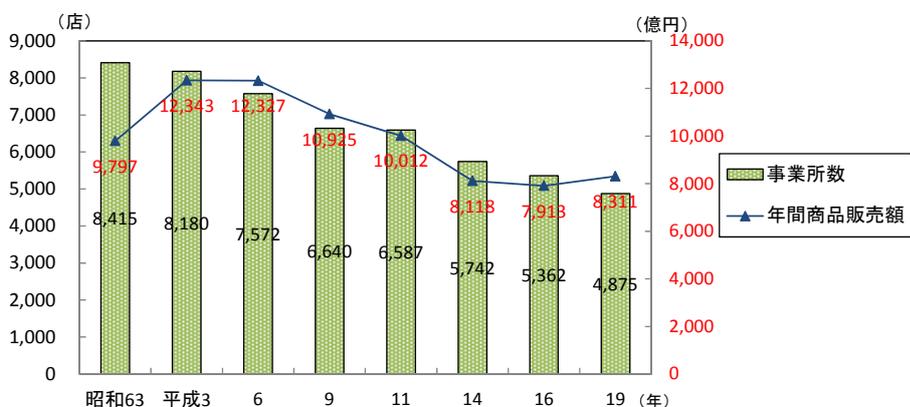


3 商業

本市は瀬戸内海航路の発着点という水運の利を活かし、古くから商業の中継地としてにぎわっていました。近代に入って、交通網の整備と工業化や住宅地開発など都市化の進展に伴い、昭和初期から第2次世界大戦後には、阪神出屋敷駅から阪神尼崎駅と阪神杭瀬駅周辺に阪神間一円から人々が訪れる商業集積が形成されました。

また、市内各所に商店街や小売市場がありますが、人口減少などに伴う需要の減少、生活スタイルの変化のほか、幹線道路沿道などへの大規模店舗の立地、コンビニエンスストアの台頭やインターネット販売の普及など、流通機構の変化などにより、従来の商業施設にとって厳しい環境となり、事業所数、商品販売額ともに減少し、空き店舗が増加する状況となっています。

商業の事業所数・年間商品販売額の推移



(出典：商業統計)

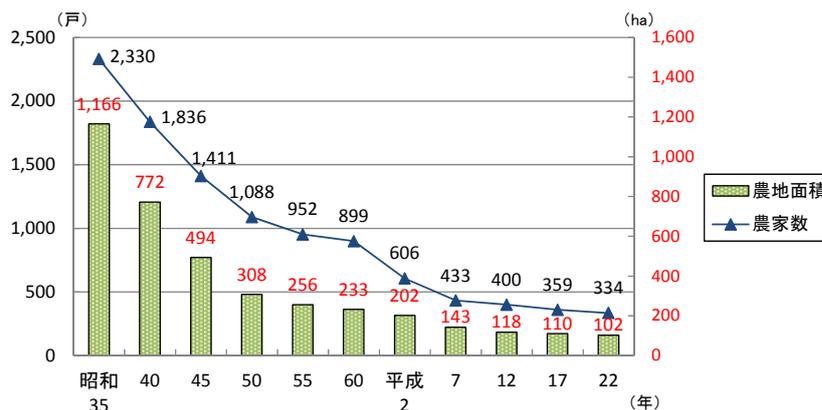
第1章 市の概況

4 農業

本市は、大阪に近接した農村地帯として、菜種や綿花などの商品作物が栽培されていましたが、明治以降の工業化と市街化の進展に伴う農地の宅地化により、農地面積は大幅に減少し、同時に農家数も減少しています。また、農業従事者の高齢化に伴う後継者問題が深刻となっています。

しかしながら、温暖な気候や消費地に近い利点を活かし、ほうれんそう、小松菜などの軟弱野菜のほか、近年は、武庫一寸そらまめ、尼蓆(あまいも)などの伝統野菜の栽培を通して、都市農業の推進が図られています。

農家数・農地面積の推移



(出典：農業センサス・尼崎市統計書)

農家数：経営耕地面積が0.1ha以上の農業、もしくは1年間に生産する農産物の総販売額が15万円以上の農業を行う世帯数

V 広域的役割

1 広域計画

関西圏や阪神地域などの広域計画としては、「阪神間都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（区域マスタープラン）」のほか、次の計画があげられます。

(1) 近畿圏広域地方計画(平成21年(2009年):国土交通省)

国土形成計画法に基づき、近畿圏を対象にした概ね10ヶ年間の計画であり、人口減少・高齢化時代や国際競争が激化する時代にあっても自立的に発展できる「知と文化を誇り力強く躍動する関西」をめざすものです。

(2) 21世紀兵庫長期ビジョン(平成13年(2001年):兵庫県、平成23年(2011年)改訂)

県民主役・地域主導のもと、21世紀初頭の兵庫県のめざすべき社会像とその実現性を明らかにしたものであり、「地域ビジョン」と「全県ビジョン」からなっています。

このうち、阪神南地域の「地域ビジョン」は、これまで市民が生活文化のイニシアチブをとってきた地域の特性をさらに発展させ、多様で個性的かつ自律性にあふれた市民が「新しい公」の領域を担い、行政がこれを支援する新しい枠組みのなかで、市民主体の幅広い社会経済活動が展開する「阪神市民文化社会」の創造をめざすものです。

(3) 第四次兵庫県国土利用計画(平成20年(2008年):兵庫県)

国土利用計画法第7条の規定に基づき、兵庫県の区域における国土(「県土」)の利用に関する基本的事項を定めるものです。

2 尼崎市の広域的役割

本市は、大阪市と神戸市に近接し、鉄道、幹線道路などによる広域交通機能の整備が図られ、阪神間諸都市はもとより、大阪国際空港、関西国際空港、神戸空港の3つの空港のほか、新大阪駅などへのアクセスにも優れています。臨海部には、阪神工業地帯の中核を担う鉄鋼、化学などの基礎素材型産業が集積し、本市の経済活動を牽引する役割を担ってきました。内陸部では、加工組立型産業の立地のほか様々な業種が集積し、産業都市としての発展を遂げています。

また、尼崎西宮芦屋港は重要港湾として位置づけられ、大阪港、神戸港とともに阪神港と称され、大阪湾ベイエリアにおける重要な物流拠点の一翼を担う港湾施設として整備が進んでいます。

北部の良好な戸建住宅地をはじめ地域特性に応じた住環境を備えた、大阪・神戸への通勤利便性の高い住宅地が形成されています。鉄道結節点であるJR尼崎駅周辺においては、大型商業施設や都市型住宅をはじめ、業務施設や大学など複合的な都市機能を有する、兵庫県東部の新たな広域拠点が形成されつつあります。

今後は、関西圏を代表する産業の集積や、その産業活動を支える物流などの広域的な交通利便性などを活かしながら、本市の特徴であるものづくり産業の高度化や新たな企業立地の促進を通じて、活力が生まれるまちづくりを進めていくことが期待されています。

第1章 市の概況

広域交通ネットワーク

