

第1章 都市構造上の現状と課題

第1章では、「第2章 都市づくりの方針」「第3章 目指すべき都市の骨格構造と居住や都市機能に関する設定」を検討する上での基礎資料となる、「都市構造上の現状と課題」を整理した結果を示します。

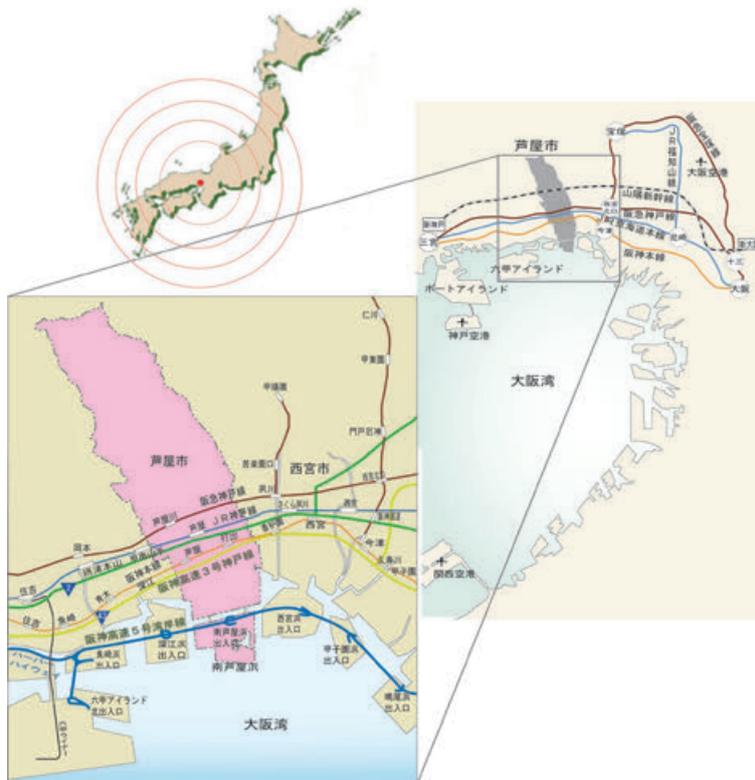
1. 都市構造上の現状

都市構造上の現状を、「市の概況」、「人口動向」、「土地利用」、「土地利用規制」、「交通」、「生活サービス施設の分布」、「都市公園」、「財政」、「災害リスク」の9つの現状を整理します。

(1) 市の概況

【① 芦屋市の位置】

本市は、兵庫県の南東部、大阪と神戸のほぼ中央に位置し、面積約 18.57k m²、東西約 2.5 k m、南北約 9.6 k mと南北に細長いまちで、北は六甲の山並み、南は大阪湾に面し、気候温和な自然環境と交通の利便性に恵まれた立地条件などにより、古くから発展してきました。



出典：芦屋市総合交通戦略 平成 30 年 3 月

図 - 芦屋市の位置

【② 芦屋市への交通アクセス】

本市の鉄道路線は、市街地の中心部を山側から海側にかけて阪急電鉄、JR 神戸線、阪神電鉄の3路線が配置されています。JR 芦屋駅は新快速の停車駅となっているため、神戸の玄関口である三ノ宮駅に約7分、関西最大のターミナル駅である大阪駅にも約15分で到着します。また、道路網は、市街地の中心部を山側から海側にかけて山手幹線、国道2号、国道43号、阪神高速3号神戸線、阪神高速5号湾岸線の広域幹線道路が配置され、便利な交通環境となっています。

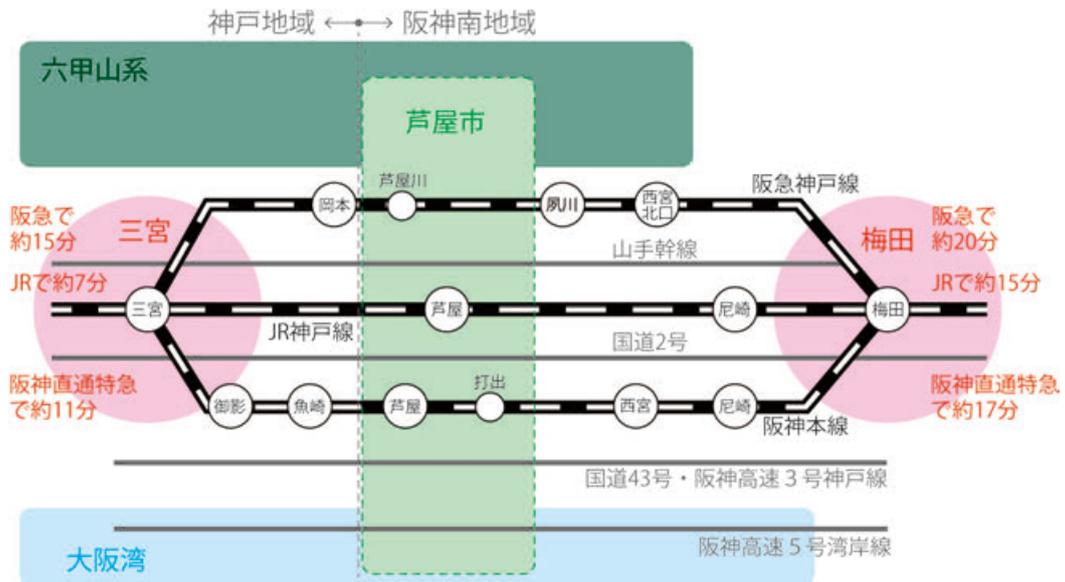


図 - 芦屋市への交通アクセス

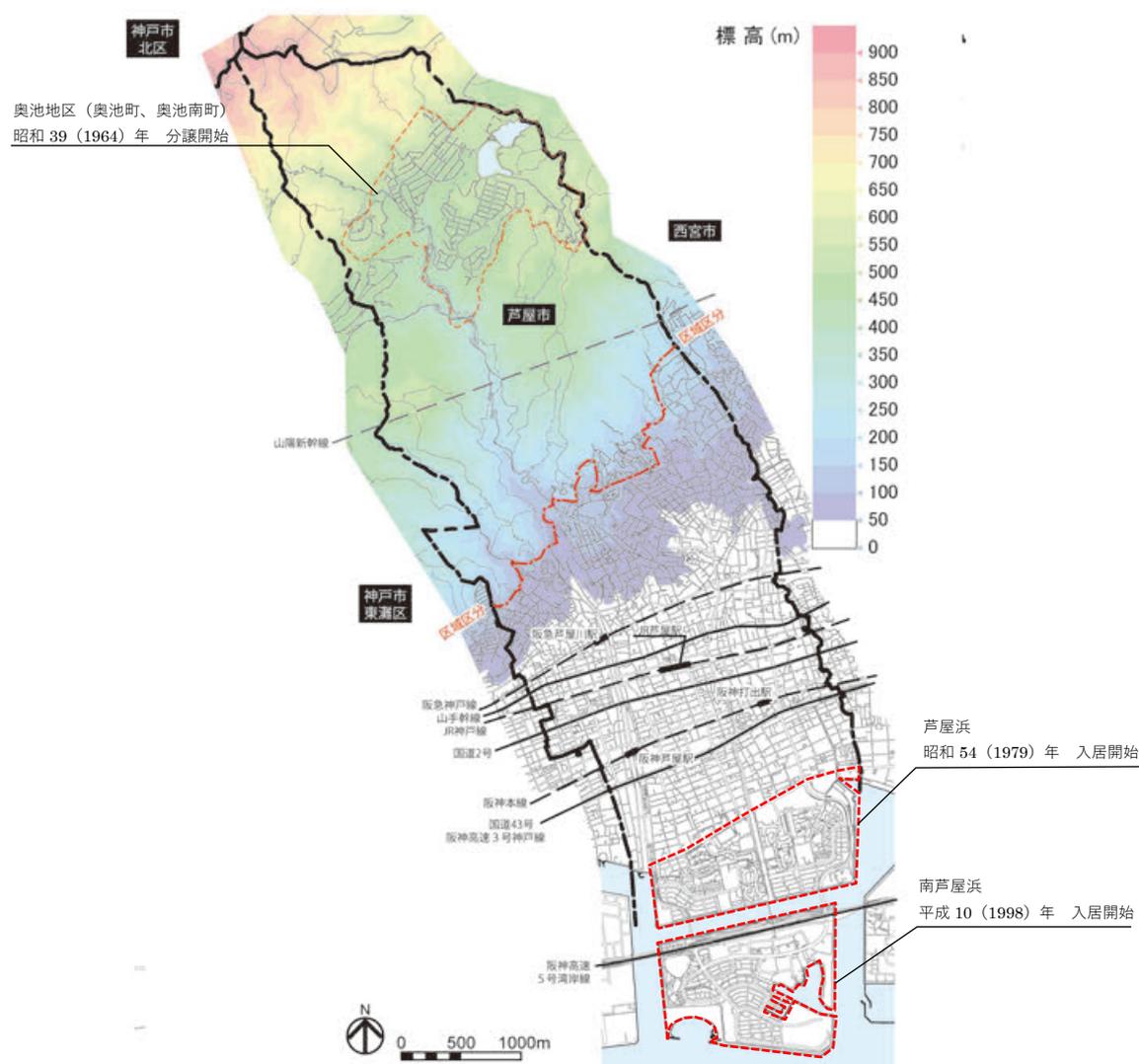
【③ 芦屋市の地形と市街地形成】

本市は、概ね標高 100m以下の平坦部に市街地形成されていますが、阪急神戸線から北に向かうほど勾配が大きくなります。北部の住宅地（奥池地区）は、市街地から約 3 km離れた標高約 500m の六甲山系に位置しています。

市街地の大部分は大正から昭和にかけての耕地整理や土地区画整理などによって宅地化が進み、経済成長に伴い、利便性の高い良好な住宅地が形成されてきました。

六甲山系に位置する奥池地区は、豊かな自然環境を活かした開発により、昭和 39 年（1964 年）から低層住宅を中心にした分譲が開始され、一団の住宅地が形成しています。

臨海部では、芦屋浜（昭和 54 年（1979 年）から入居開始）、南芦屋浜（平成 10 年（1998 年）から入居開始）が埋立事業により、住宅地、商業地などが計画的に整備され、市街地が拡大してきました。



出典：芦屋市総合交通戦略 平成 30 年 3 月

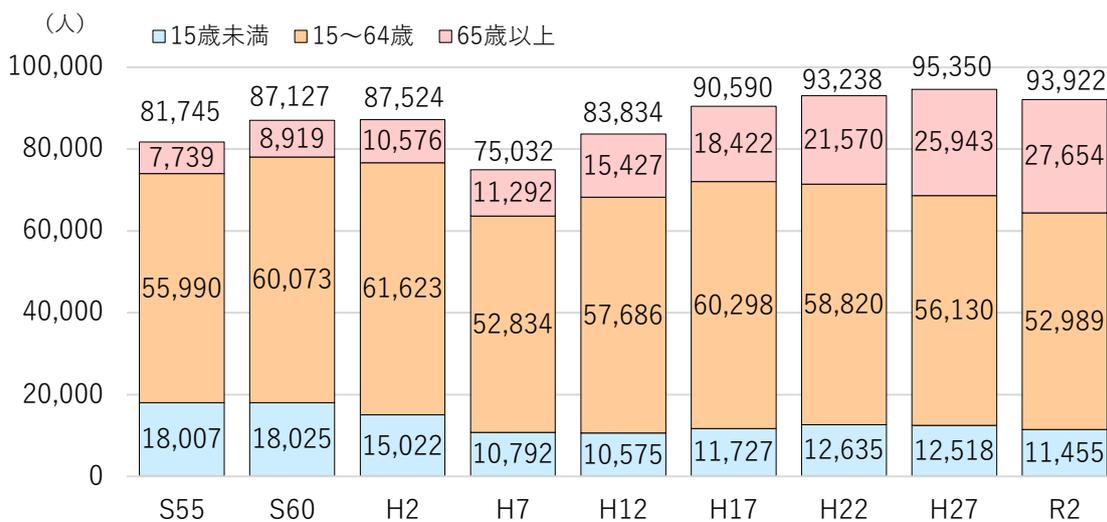
図 - 芦屋市の地形

(2) 人口動向

【① 総人口及び、年齢3区分人口の推移】

阪神淡路大震災（平成7年（1995年））から数年間の減少後は増加傾向にあったが、平成27年（2015年）をピークに減少傾向へと転じています。

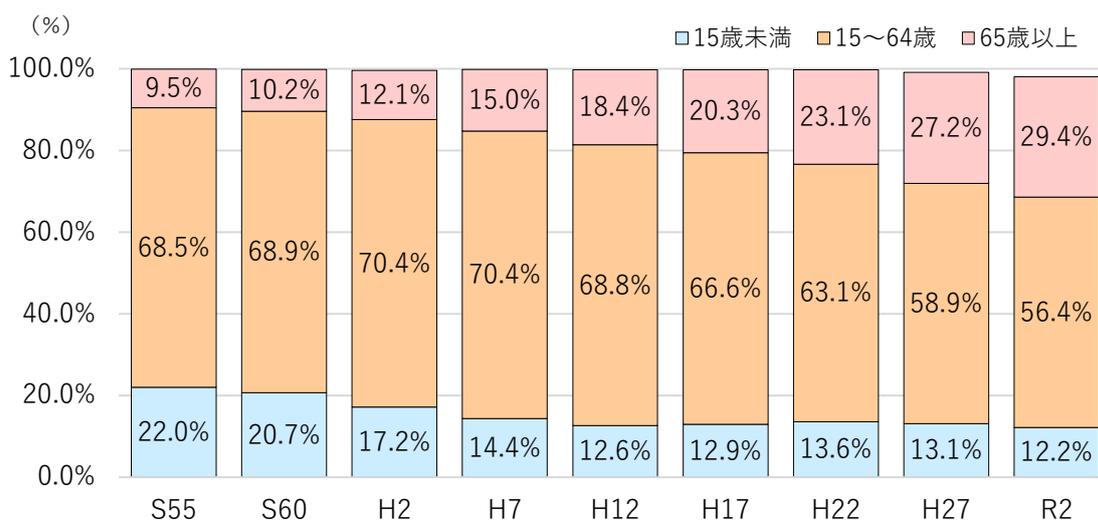
年齢3区分別に見ると、15歳未満（年少人口）、15歳以上65歳未満（生産年齢人口）は減少傾向にあり、65歳以上（高齢人口）は増加しています。



(注) 総人口は年齢不詳人口を含むため、総数と内訳が一致しません。

出典：各年 国勢調査

図 - 年齢3区分別の人口の推移



(注) 総人口は年齢不詳人口を含むため、総数と内訳が一致しません。

出典：各年 国勢調査

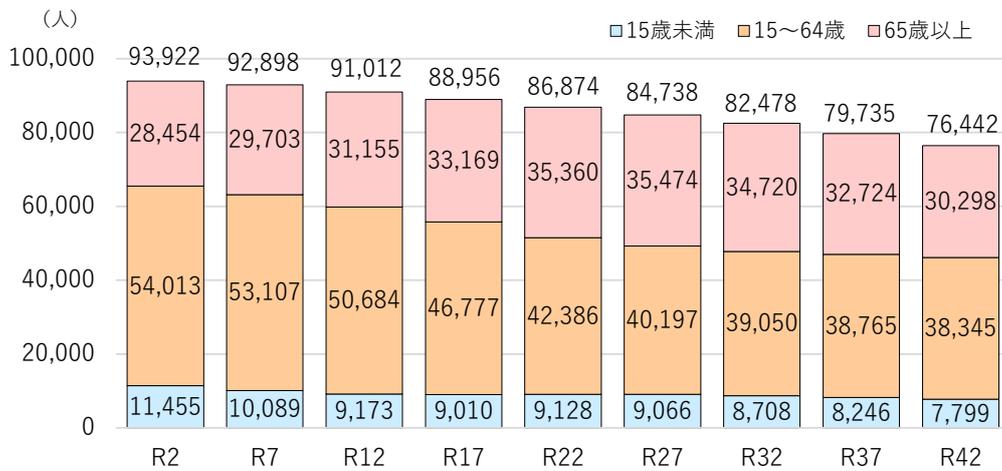
図 - 年齢3区分別の人口割合の推移

【② 総人口及び、年齢3区分人口の将来推計】

本市の将来人口推計結果を見ると、今後も人口減少が続き、令和27年（2045年）で84,738人まで減少する見込みです。

年齢3区分別に見ると、令和7年（2025年）から令和27年（2045年）にかけて15歳以上65歳未満（生産年齢人口）が減少し、65歳以上（高齢人口）が増加すると推計されています。15歳未満（年少人口）は、概ね横ばいで推計されています。

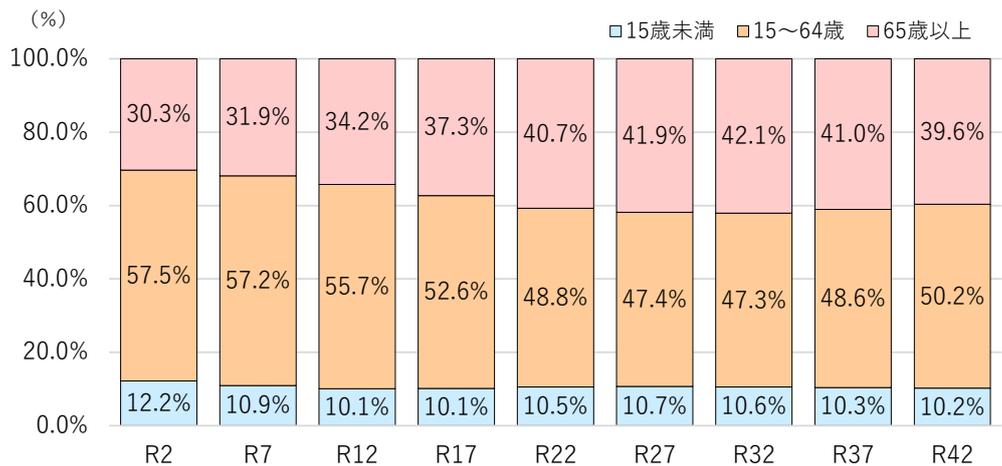
令和27年（2045年）には、65歳以上（高齢人口）が35,474人（41.9%）、15歳～64歳が40,197人（47.4%）、15歳未満（年少人口）が9,066人（10.7%）となると推計されています。



総人口と内訳が見かけ上一致しない場合があります。

出典：芦屋市人口推計結果（令和6年度）2024年9月

図 - 年齢3区分別の将来人口の推計



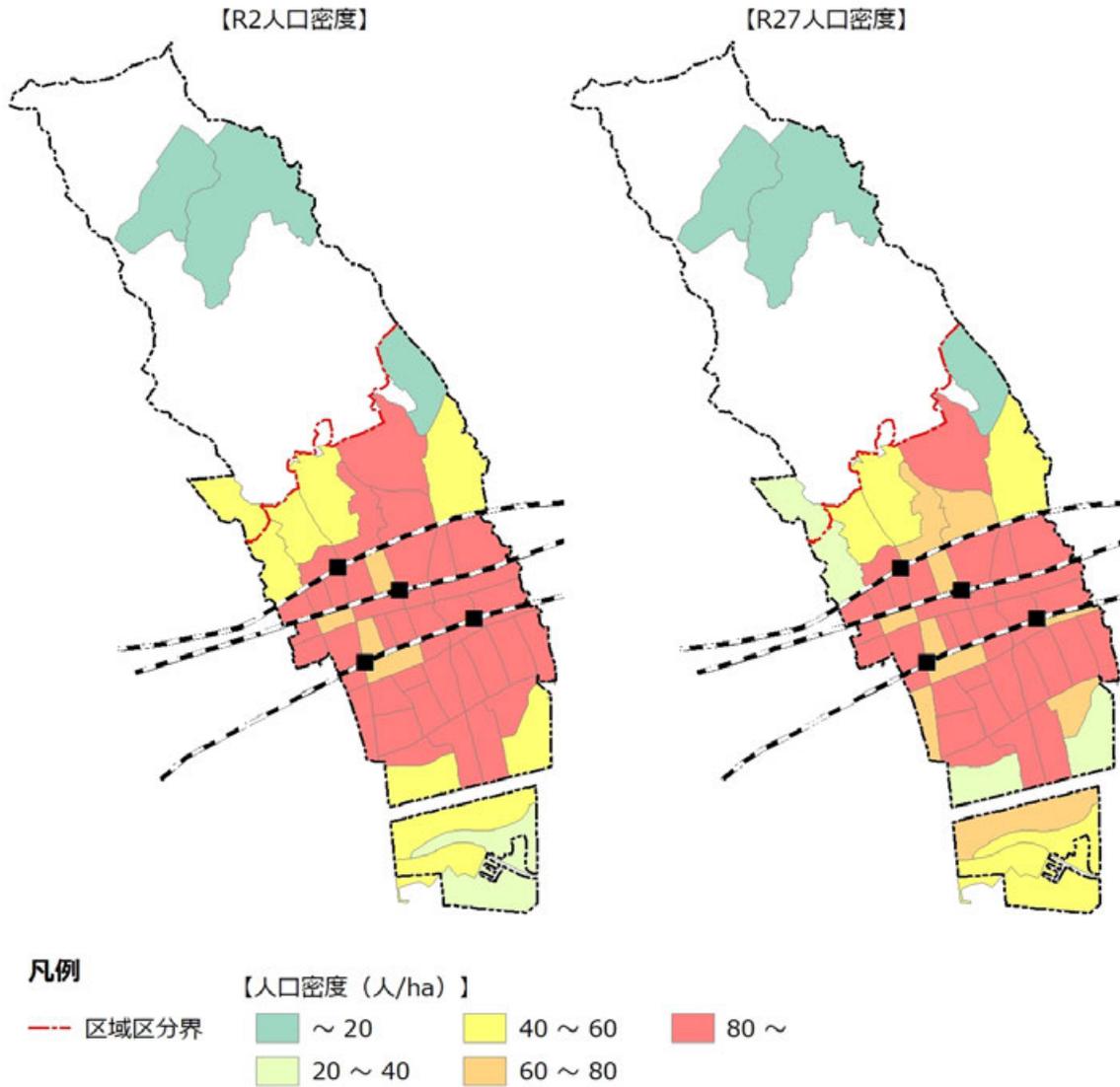
（注）年齢不詳人口を各年次の年齢別構成比に基づいて按分しているため、四捨五入により、総数と内訳が見かけ上一致しない場合があります。

出典：芦屋市人口推計結果（令和6年度）2024年9月

図 - 年齢3区分別の将来人口割合の推計

【③町丁目別人口の推計】

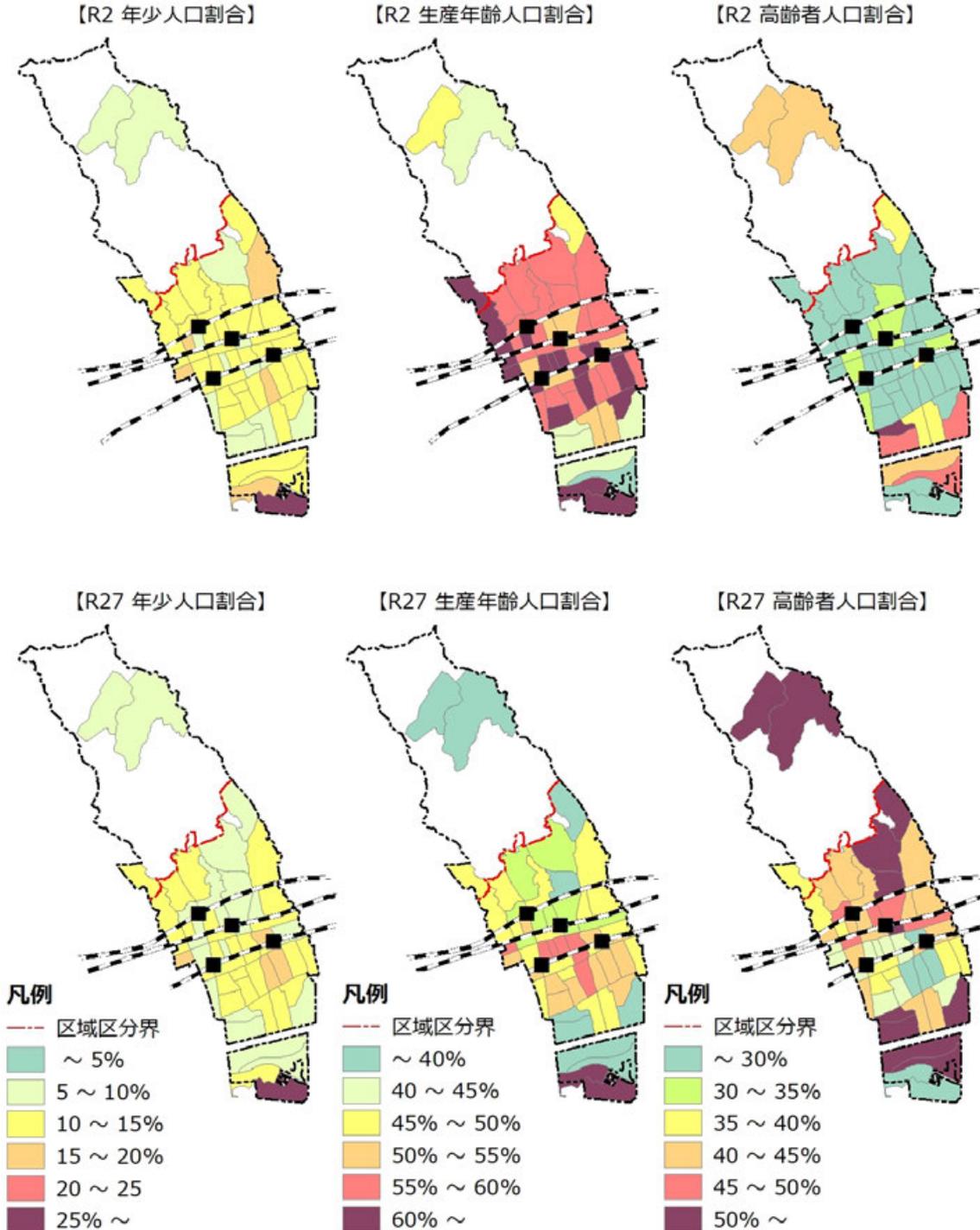
令和2年（2020年）の人口密度は鉄道沿線である市街地の中心部に向かい高い人口密度となっています。令和27年（2045年）においては、市街地の中心部では一定の人口密度が保たれていますが、南芦屋浜を除く鉄道沿線から離れた多くの地域では低くなっています。



出典：芦屋市人口推計結果(令和6年度)から作成（町丁目で按分）
図 - 町丁目別の人口密度の推移

【④ 町丁目別・年齢3区分別人口割合の推計】

年少人口及び生産年齢人口の割合は、令和2年（2020年）から令和27年（2045年）にかけて市全体で低くなっています。高齢者人口の割合は、市全体で高くなる傾向にあります。特に阪急神戸線以北や芦屋浜、南芦屋浜の一部の地域は、高齢化率が高くなる傾向があります。



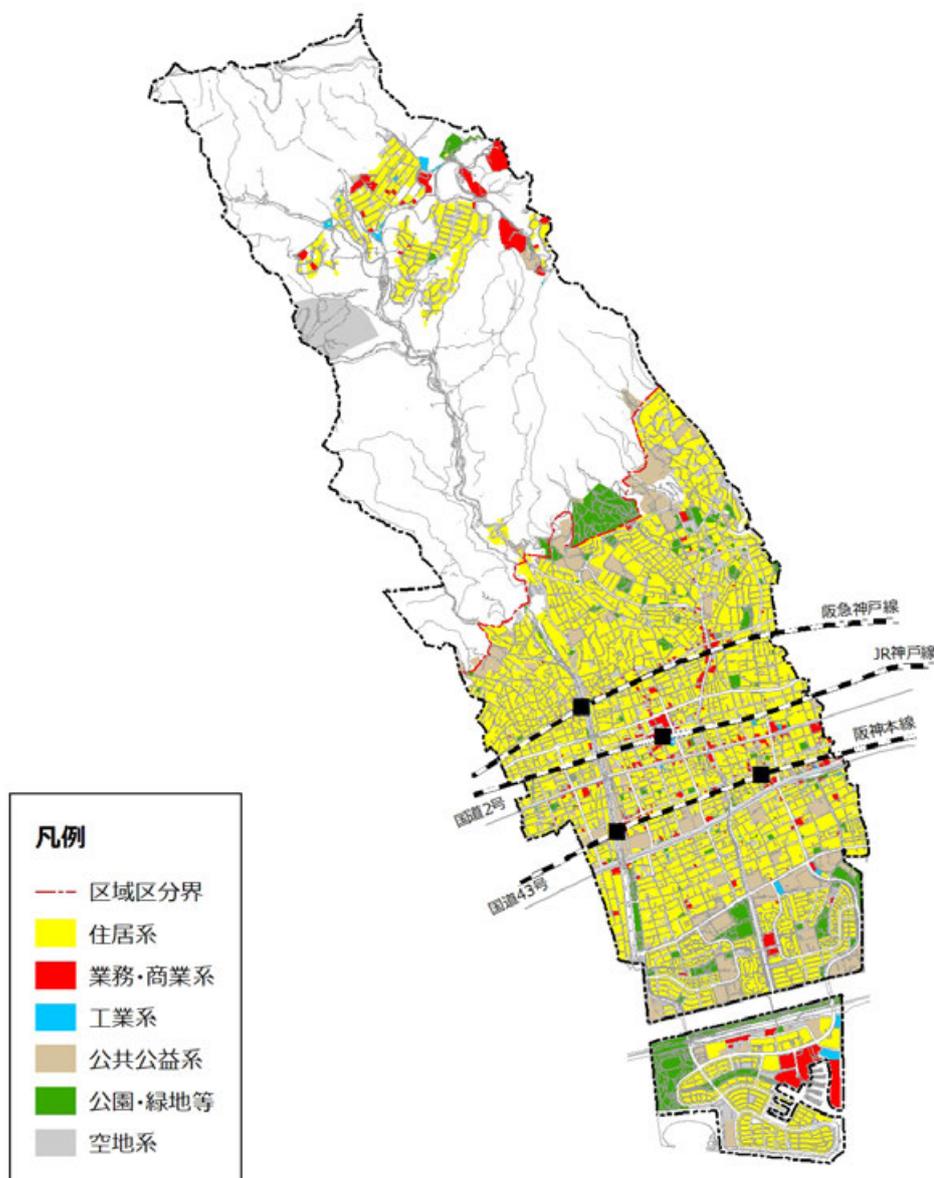
出典：芦屋市人口推計結果(令和6年度)から作成（町丁目で按分）

図 - 町丁目別の3区分人口割合の推移

(3) 土地利用

JR 芦屋駅周辺や南芦屋浜の一部、幹線道路沿いなどに業務・商業系の土地利用が集積していますが、市域のほとんどが住居系の土地利用となっています。建物用途別では、住居系が90%以上を占めており、工業系と商業系は5%未満となっています。

なお、下図にある分類は、土地の利用用途を大きく分類したものです。工業系には、工場や食品製造業のほか、駅舎やバス車庫なども含まれ、業務・商業系には、業務商業施設のほかにホテルや保養所なども含まれます。



出典：都市計画基礎調査 2022

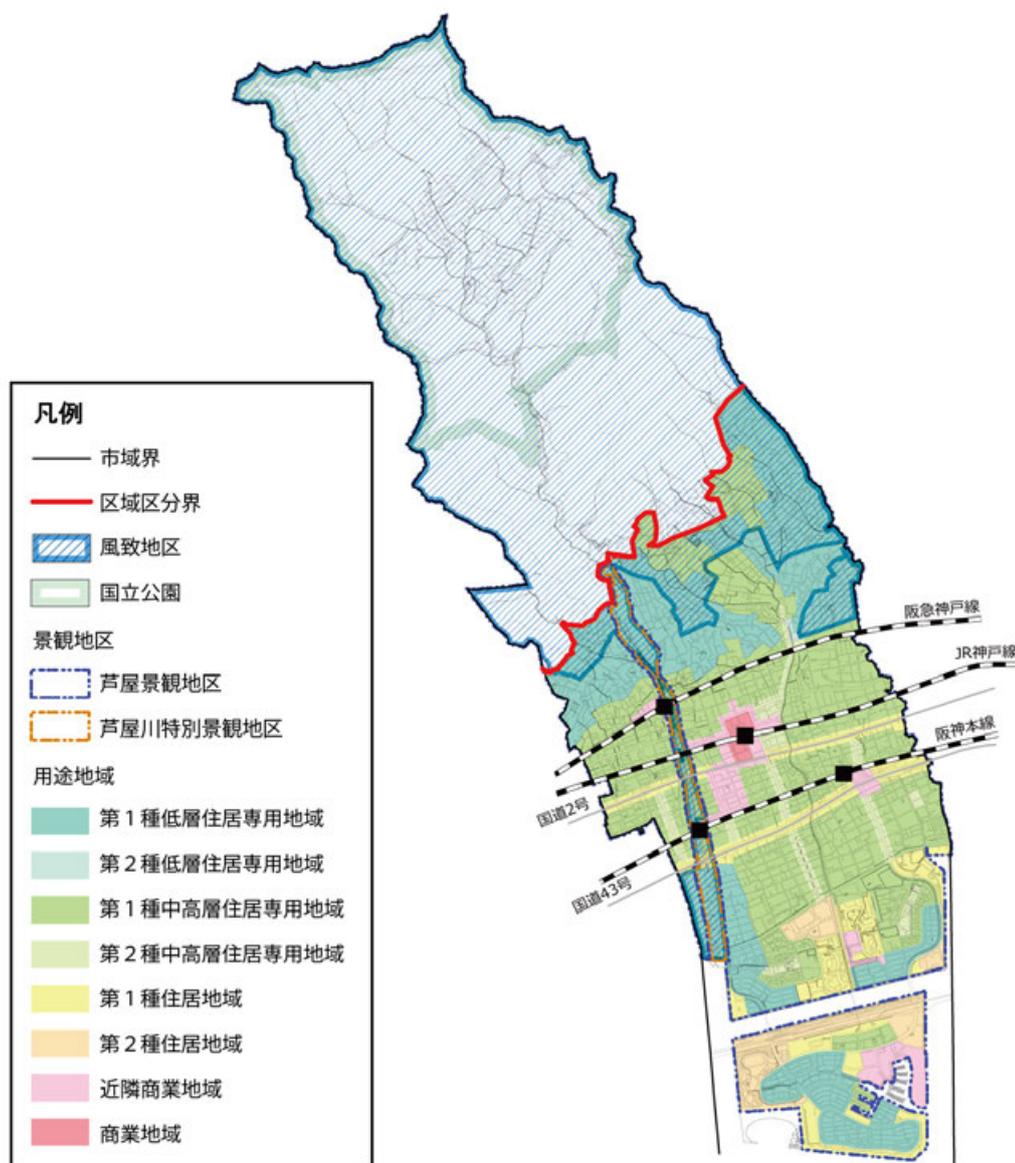
図 - 土地利用現況図

(4) 土地利用規制

山麓部より南側の約 969ha (52.2%) が市街化区域 (計画的に市街化を図るべき区域) に指定されています。

市街化区域のうち、商業系 (商業地域及び近隣商業地域) の用途地域が定められているのはわずか 5.6% (約 54ha) であり、住居系地域が 94.4% (約 915ha) と大半を占めています。

芦屋市全域が景観地区に指定されており、阪急神戸線以北や芦屋川沿いの低層住宅地を中心とした一部の地域は風致地区に指定されています。



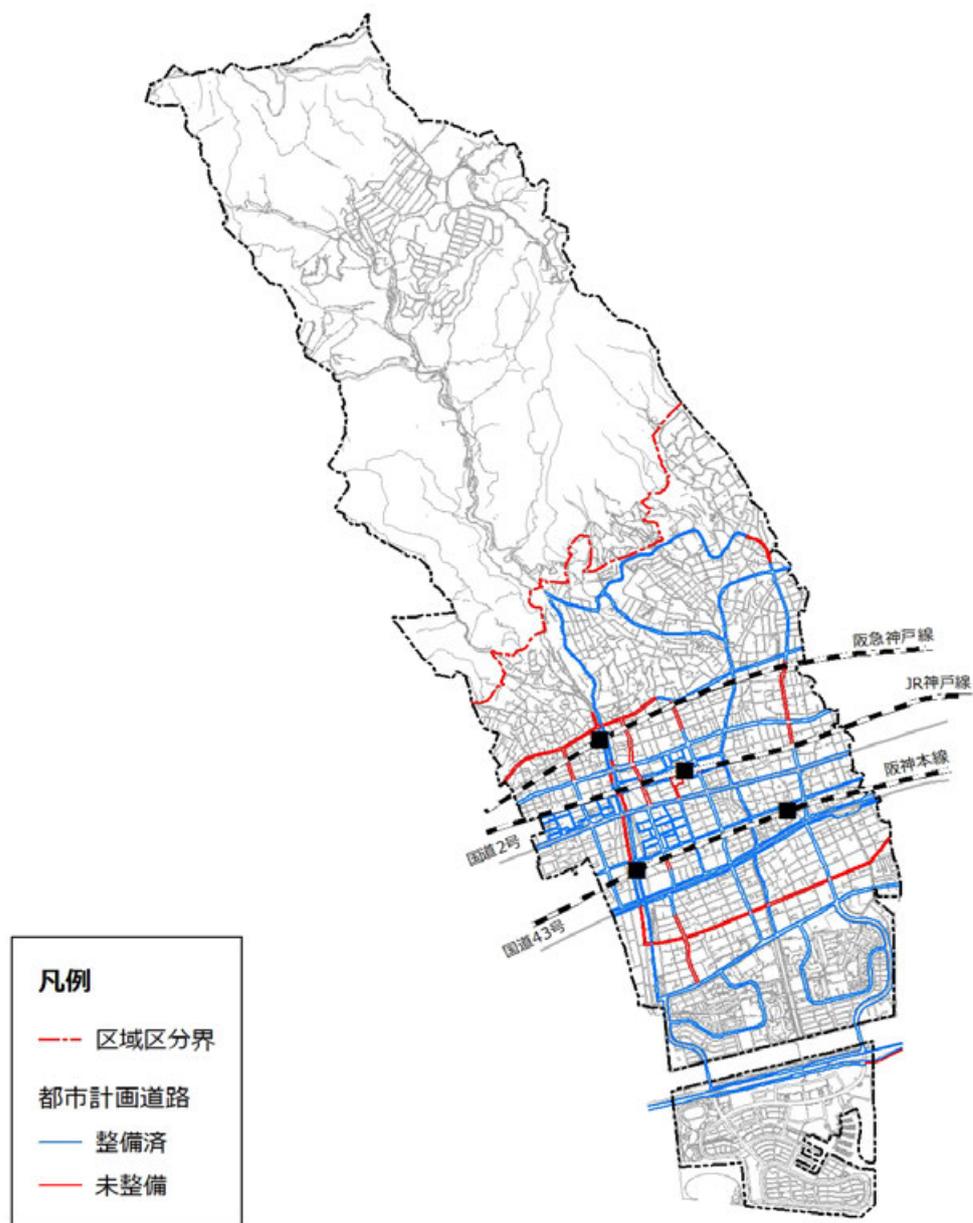
出典：芦屋市資料

図 - 用途地域等の指定状況

(5) 交通

【① 道路網の状況】

令和6年(2024年)3月31日現在、都市計画道路は55路線(総計画延長50,200m)が都市計画決定されており、そのうち87.7%が整備済となっています。



出典：芦屋市資料

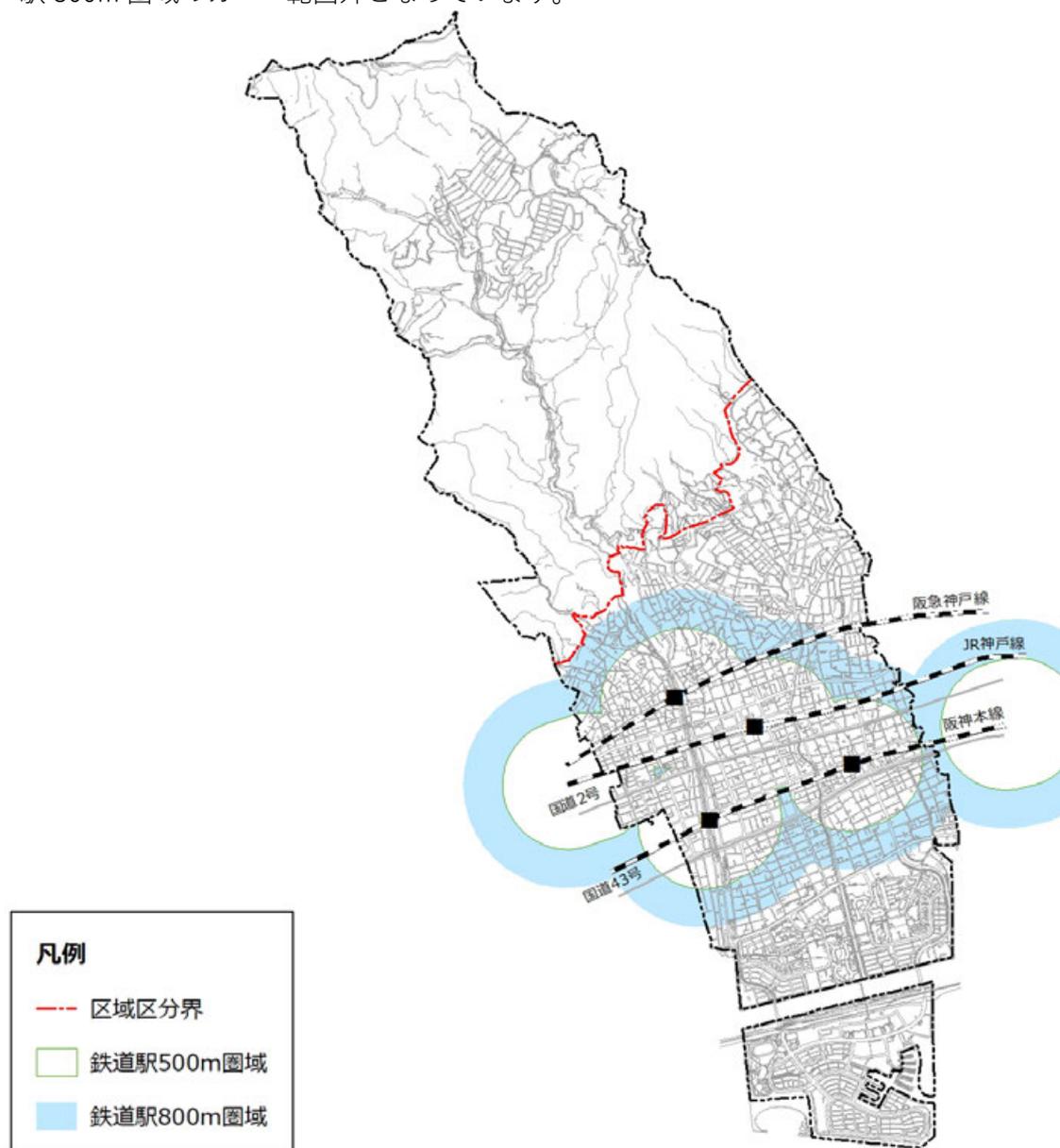
図 - 都市計画道路 位置図

【② 公共交通の状況】

1) 鉄道駅の圏域

令和6年（2024年）の市全体における鉄道駅の800m圏域（大人が徒歩10分で移動可能な距離）は、芦屋浜以北から阪急神戸線以北の一部までをカバーしています。しかしながら、500m圏域（子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定）では、そのカバー範囲が狭まります。

奥池町、奥池南町、六麓荘町などの阪急神戸線以北の一部、芦屋浜、南芦屋浜は、鉄道駅800m圏域のカバー範囲外となっています。



500m圏域：子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

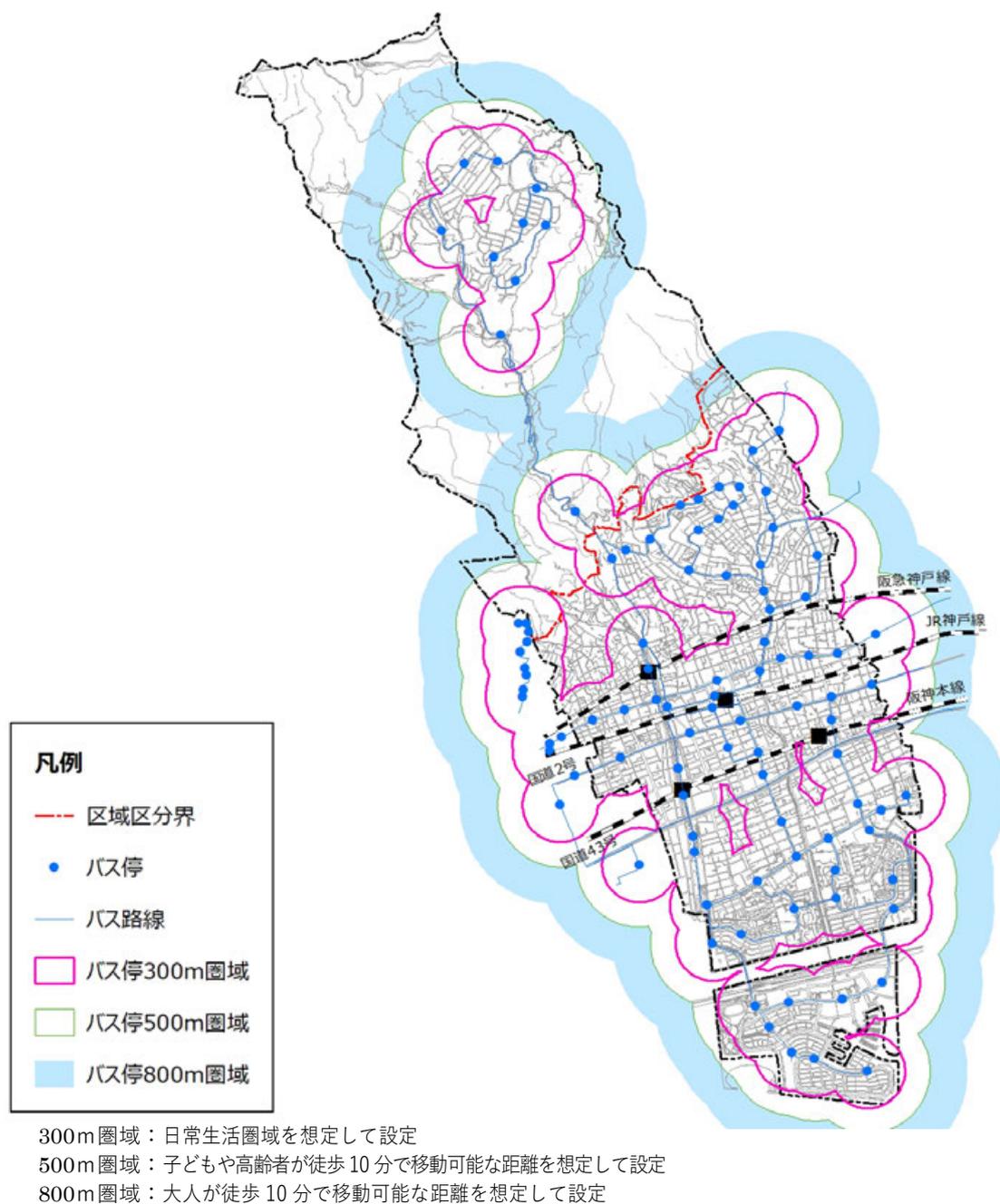
800m圏域：大人が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

資料：国土数値情

図 - 鉄道利用圏域

2) バス停の圏域

令和6年(2024年)の市全体におけるバス停300m圏域(「都市構造の評価に関するハンドブック」による日常生活圏域を想定して設定)は、ほぼすべてのエリアをカバーしていますが、一部バス停から離れカバーされていない箇所があります。



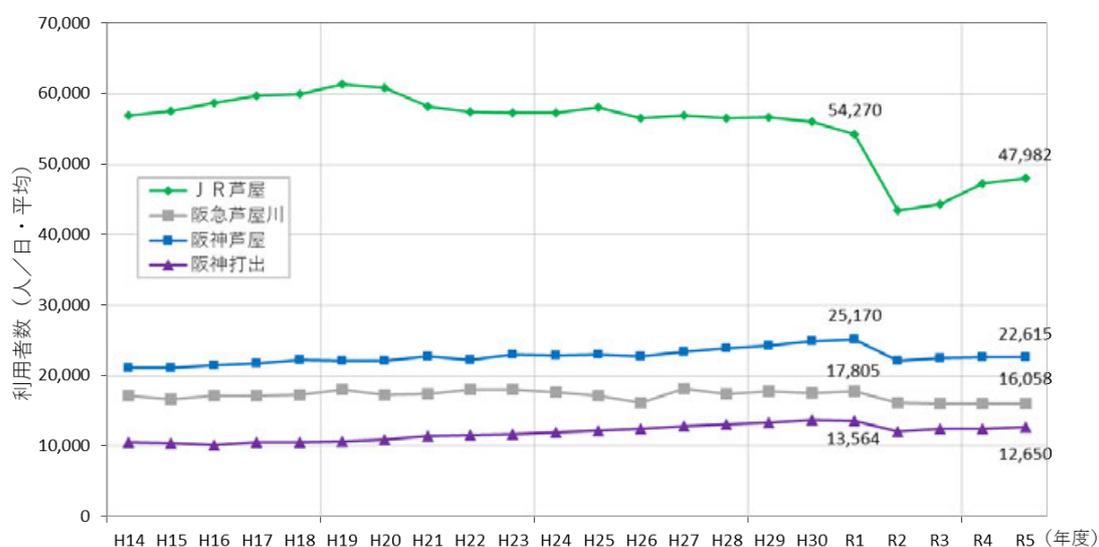
資料：国土数値情報

図 - バス利用圏域

3) 鉄道利用者数の推移

令和5年度（2023年度）における1日平均利用者（乗降客）数はJR芦屋駅が47,982人、阪神芦屋駅が22,615人、阪急芦屋川駅が16,058人、阪神打出駅が12,650人となっています。令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少がみられています。令和3年度（2021年度）以降は徐々に回復してきていますが、元の水準に戻っていません。

JR芦屋駅の利用者数は、市内鉄道全駅の総利用者数のうち約5割を占めています。



出典：芦屋市統計書

図 - 各鉄道駅の利用者数の推移

4) バス利用者数の推移

市域の広範囲で運行している阪急バスの輸送人員は、横ばいで推移していましたが、令和元年度（2019年度）から令和2年度（2020年度）にかけて、新型コロナウイルス感染症の影響による利用者数の減少がみられています。令和3年度（2021年度）以降は徐々に回復してきていますが、元の水準に戻っていません。

令和5年度（2023年度）の輸送人員は、6,387千人となっています。

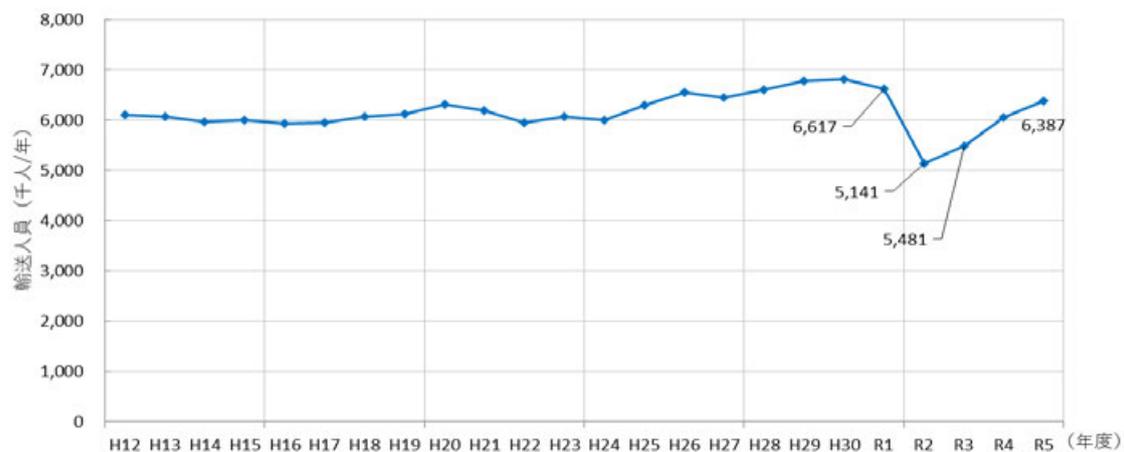
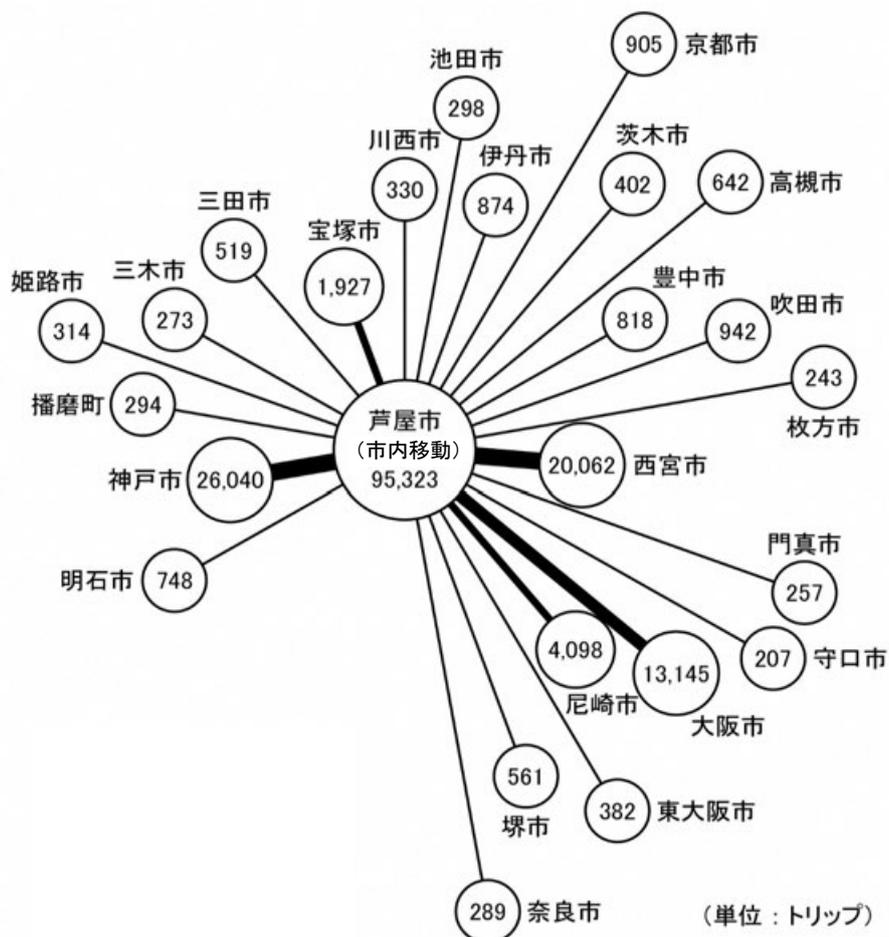


図 - バス利用者数の推移（阪急バス）

【③ 移動の状況】

他都市への人の動きは、神戸市へのトリップ数が最も多く、次いで西宮市、大阪市へのトリップ数が多くなっています。

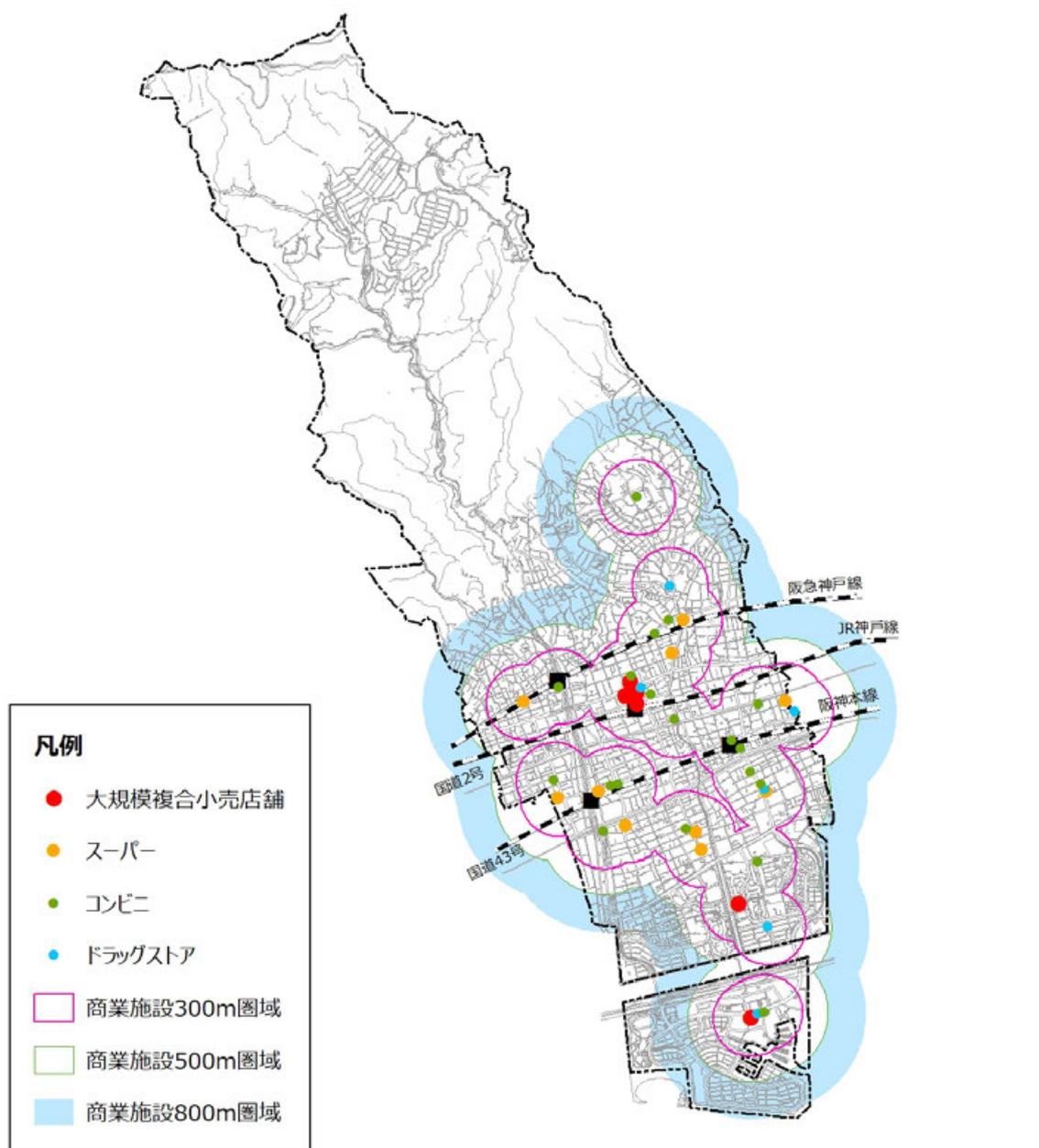


出典：第5回近畿圏パーソントリップ調査（交通実態調査）平成22年
 図 - 芦屋市が出発地となる人の動き（平日：全目的全交通手段の合計）

(6) 生活サービス施設の分布

【① 商業施設】

市全体における商業施設は、奥池地区や阪急神戸線以北の一部、芦屋浜、南芦屋浜の低層住宅地を除きスーパーやコンビニ、ドラッグストアが広く立地しています。JR芦屋駅、芦屋浜、南芦屋浜には大規模複合小売店舗が立地しています。



300m圏域：日常生活圏域を想定して設定

500m圏域：子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

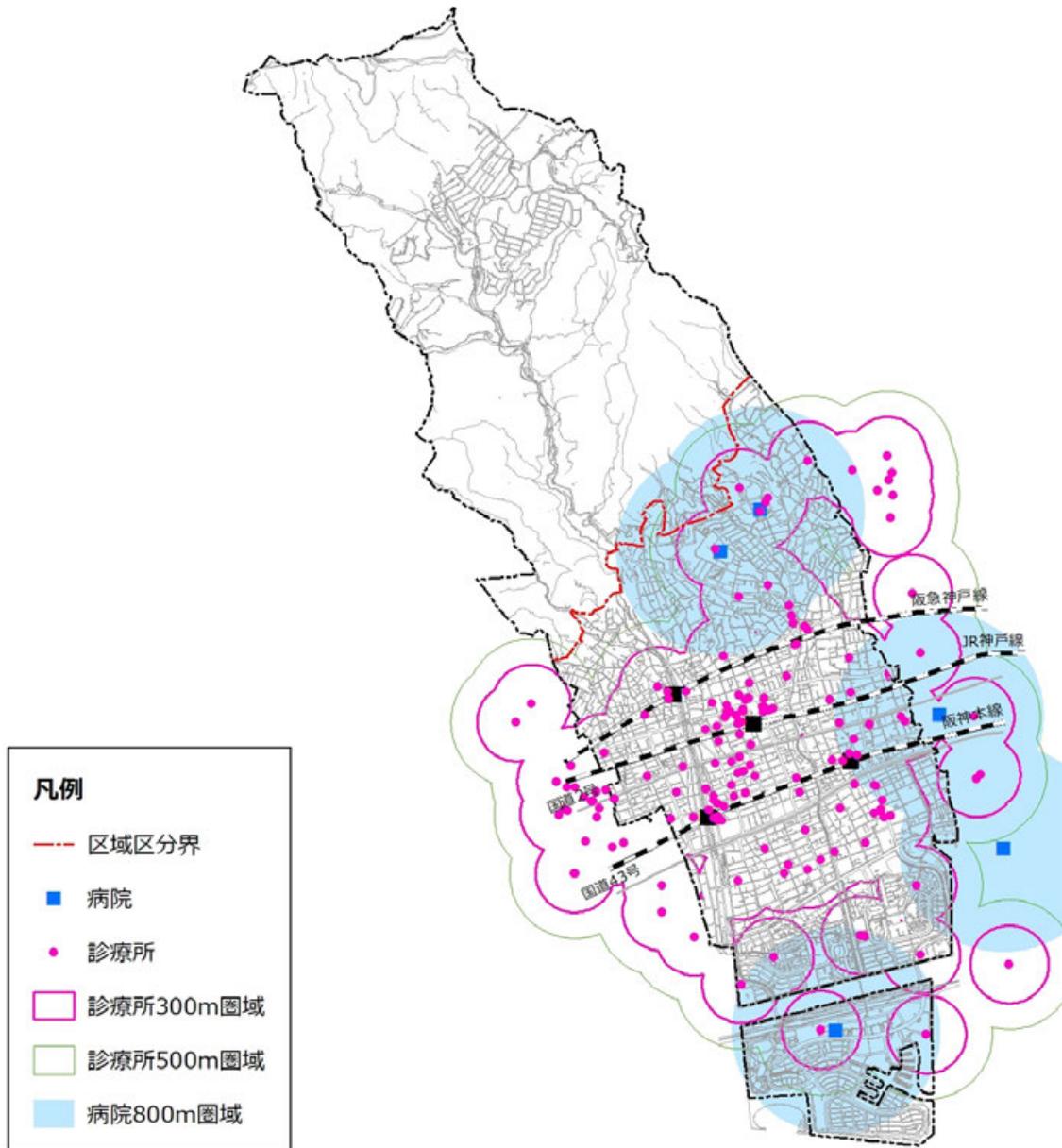
800m圏域：大人が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

資料：iタウンページ 2022

図 - 商業施設の分布

【② 医療施設】

診療所は、奥池地区、阪急神戸線以北の一部、南芦屋浜の一部の低層住宅地を除き、市全体に広く立地しています。病院は、中心部から離れた、阪急神戸線以北と南芦屋浜に立地しています。



300m圏域：日常生活圏域を想定して設定

500m圏域：子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

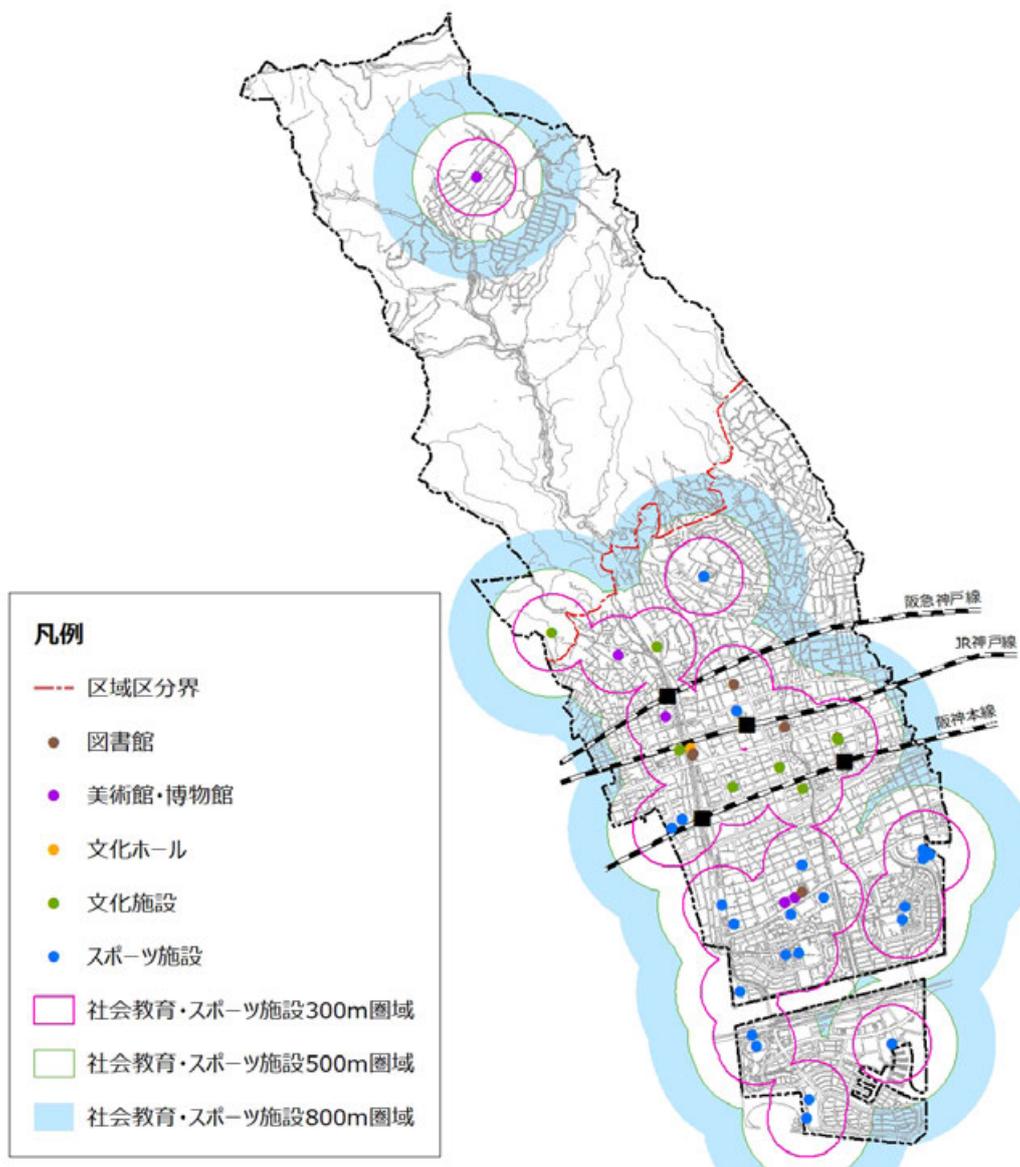
800m圏域：大人が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

資料：国土数値情報 医療機関 2020

図 - 医療施設の分布

【③ 社会教育・スポーツ施設】

社会教育・スポーツ施設は市内に広く立地しています。



300m圏域：日常生活圏域を想定して設定

500m圏域：子どもや高齢者が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

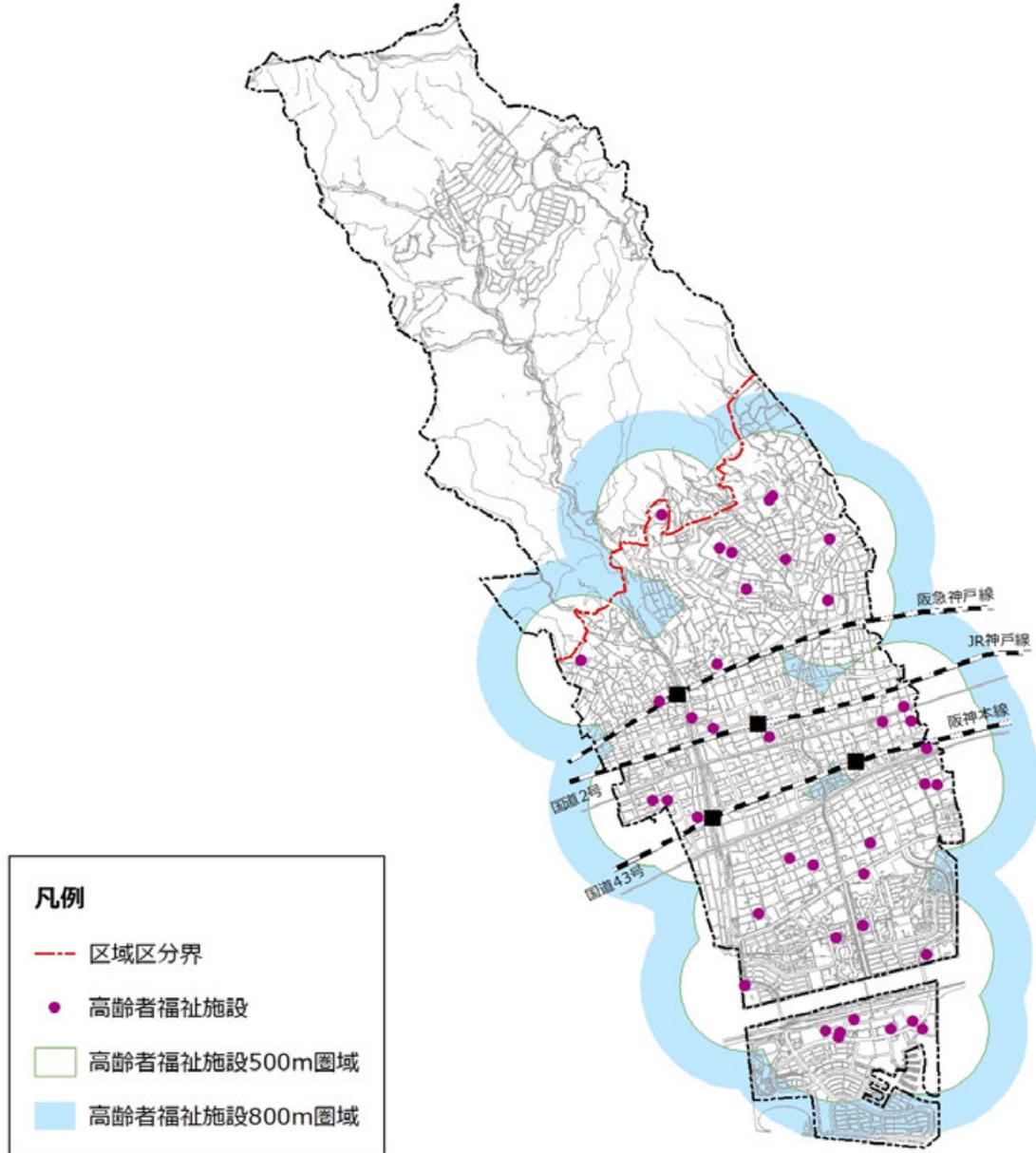
800m圏域：大人が徒歩10分で移動可能な距離を想定して設定

資料：国土数値情報 文化施設 2013、芦屋市資料

図 - 社会教育・スポーツ施設の分布

【④ 高齢者福祉施設】

高齢者福祉施設は、奥池地区や阪急神戸線以北の一部の地域を除き、市全体に立地しています。

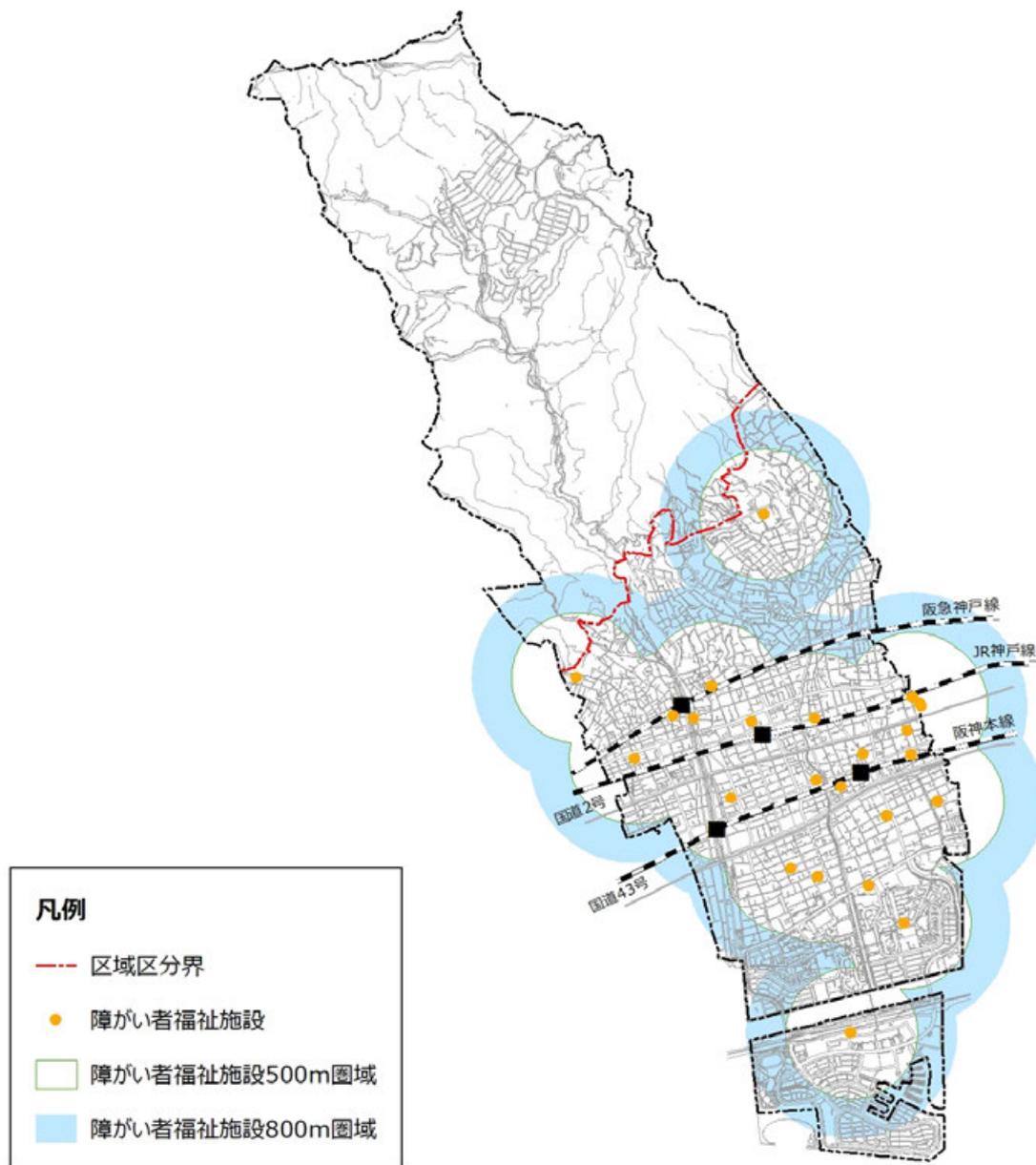


資料：国土数値情報 福祉施設 2021、芦屋市資料

図 - 高齢者福祉施設の分布

【⑤ 障がい者福祉施設】

障がい者福祉施設は、奥池地区や阪急神戸線以北の一部の地域を除き、市全体に立地しています。



資料：国土数値情報 福祉施設 2021、芦屋市資料

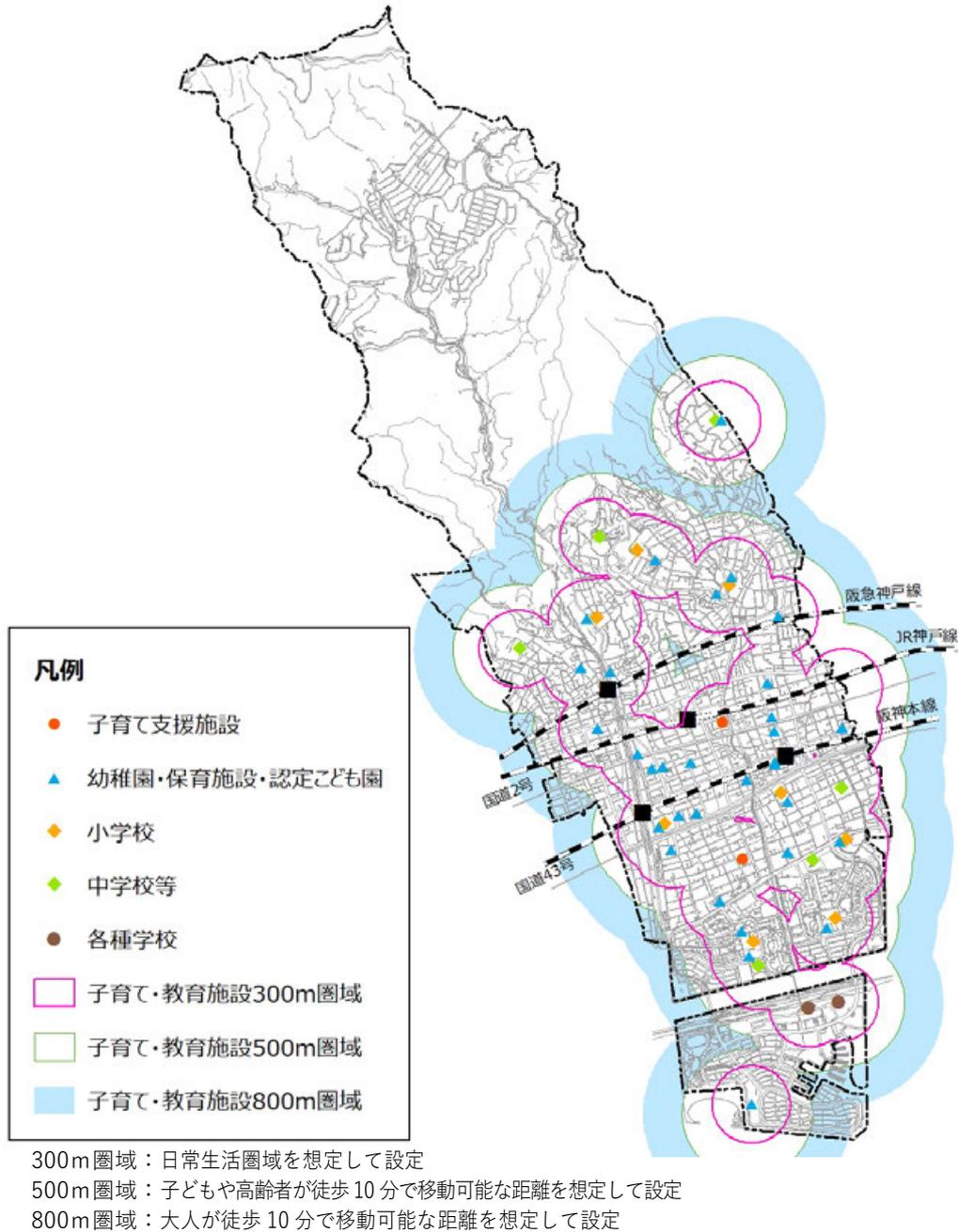
図 - 障がい者福祉施設の分布

【⑥ 子育て・教育施設】

子育て施設は、奥池地区を除き、市全体に立地しています。

小学校は阪急神戸線以北に3校、市の中心部に2校、芦屋浜に3校が立地しています。

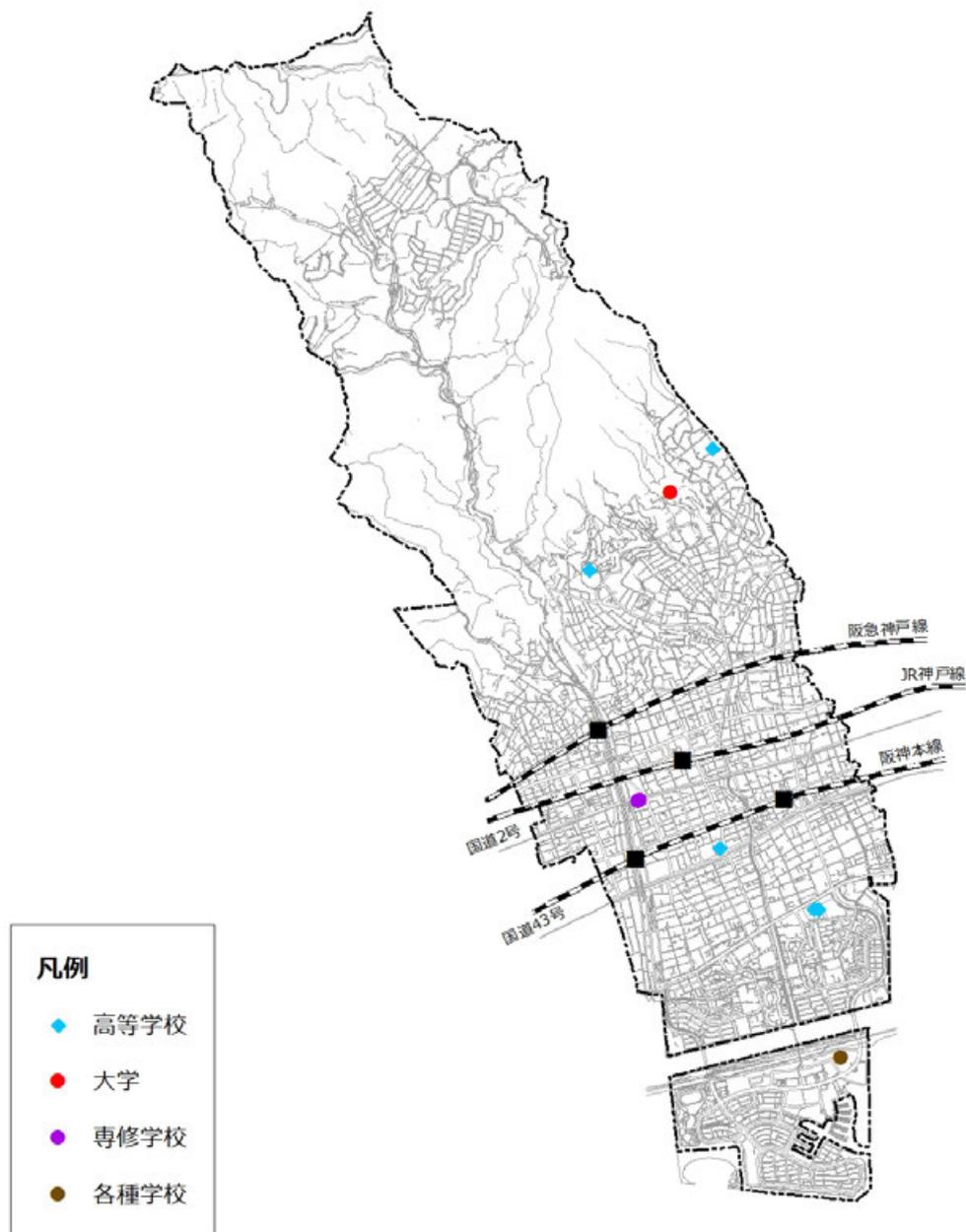
中学校は、市内に3校が立地しています。



資料：国土数値情報 福祉施設 2021、学校 2021、芦屋市資料
 図 - 子育て・教育施設の分布

【⑦ 教育施設】

市内には5校の高等学校と、大学、専修学校、各種学校が各1校立地しています。

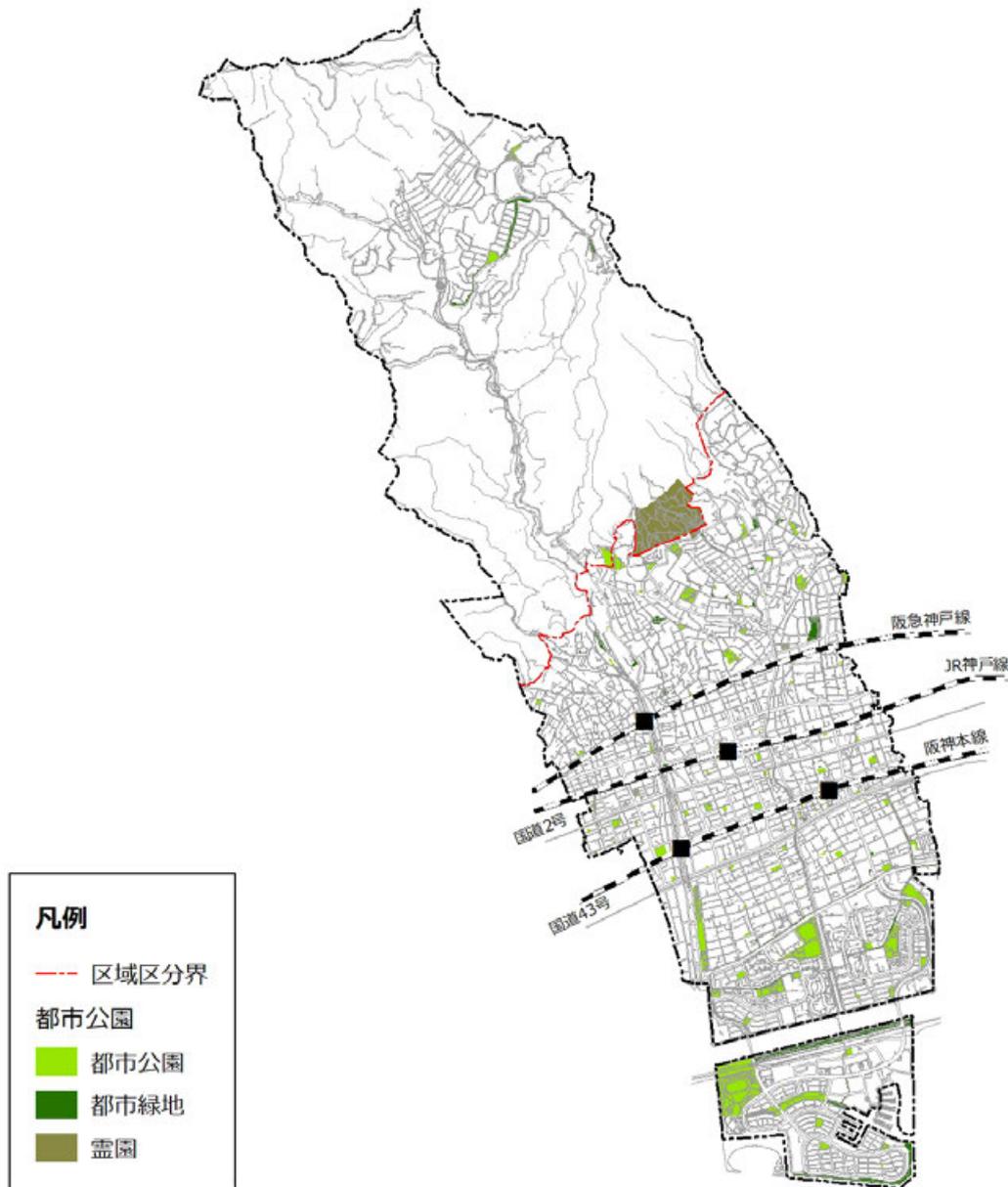


資料：国土数値情報学校 2021、芦屋市資料

図 - 高等学校・高等教育機関の分布

(7) 都市公園

都市公園は市街地全域に立地しています。大規模、中規模な都市公園は、ニュータウンである南芦屋浜や芦屋浜に立地しています。市街地の一部には都市公園が少ないエリアが見られます。



資料：芦屋市資料

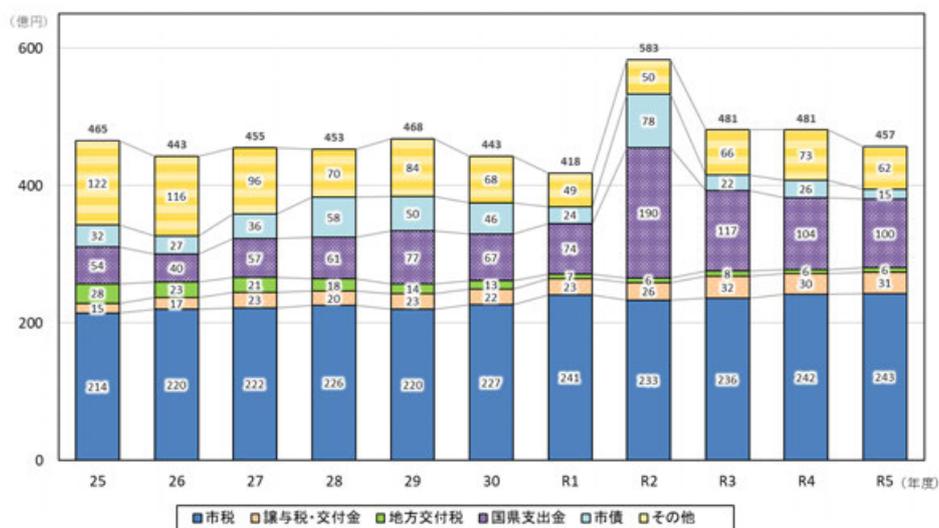
図 - 都市公園 位置図

(8) 財政

【① 歳入・歳出構造の変化】

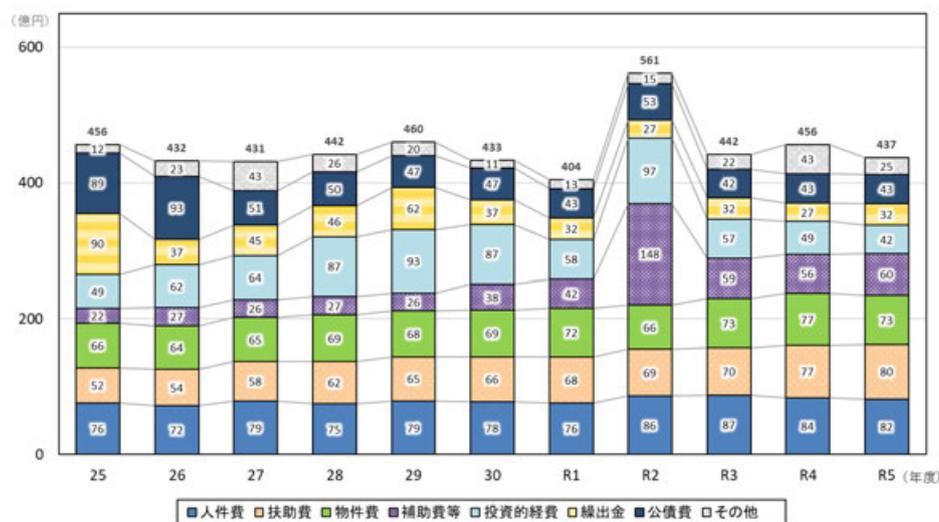
歳入構造は、市税が全体の約半数を占めており、次いで、国県支出金が多くなっています。令和元年度（2019年度）までは国県支出金が80億円未満となっていますが、令和2年度（2020年度）においては、190億円、令和3年度（2021年度）以降も概ね100億円を上回っています。

歳出構造は、扶助費や物件費、補助費が年々増加しており、人件費は、平成25年度（2013年度）から令和5年度（2023年度）にかけて増加傾向にあります。



資料：芦屋市資料

図 - 一般会計歳入款別決算額



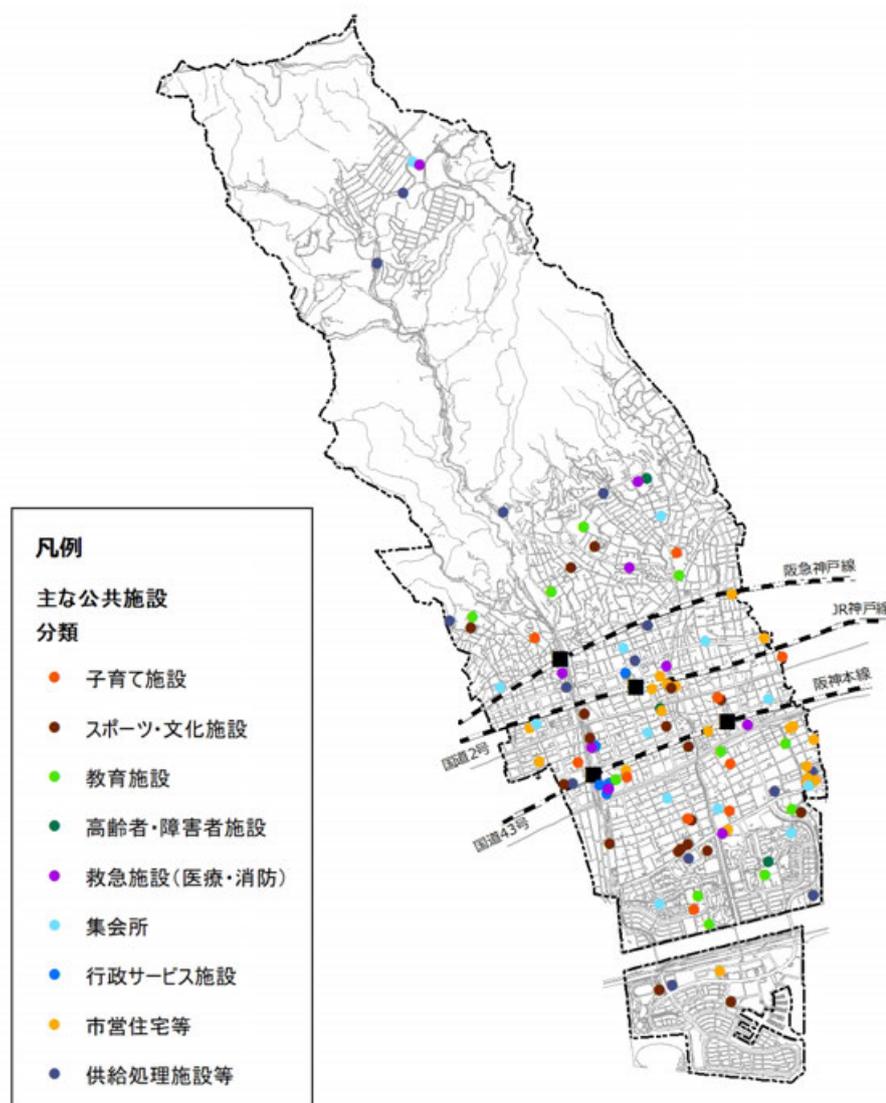
資料：芦屋市資料

図 - 一般会計歳出性質別決算額

【②公共施設、インフラ施設の将来更新費用】

本市の公共施設は、市内全域に分布し、平成 28 年度（2016 年度）時点で 230 施設、延床面積合計 395,883 ㎡を有しており、今後の建替え及び大規模改修により今後 50 年間で約 1,510 億円（1 年あたり 30.2 億円）が必要であると試算されており、負担可能な投資的経費の見通し（1 年あたり 27.3 億円）を上回っています。ピーク時となる令和 39 年度（2057 年度）には、約 69 億円の費用が必要であると試算されています。

インフラ施設の更新について、今後 50 年間にかかる費用は約 1,662 億円と試算され、1 年間あたりの平均にすると 33.2 億円となり、インフラ施設の将来負担可能な投資的経費の見直しにおける年平均額 16.1 億円を上回っています。ピークとなる令和 10 年度（2028 年度）には約 70 億円の費用が発生すると試算されています。



資料：芦屋市資料

図 - 主な公共施設の分布

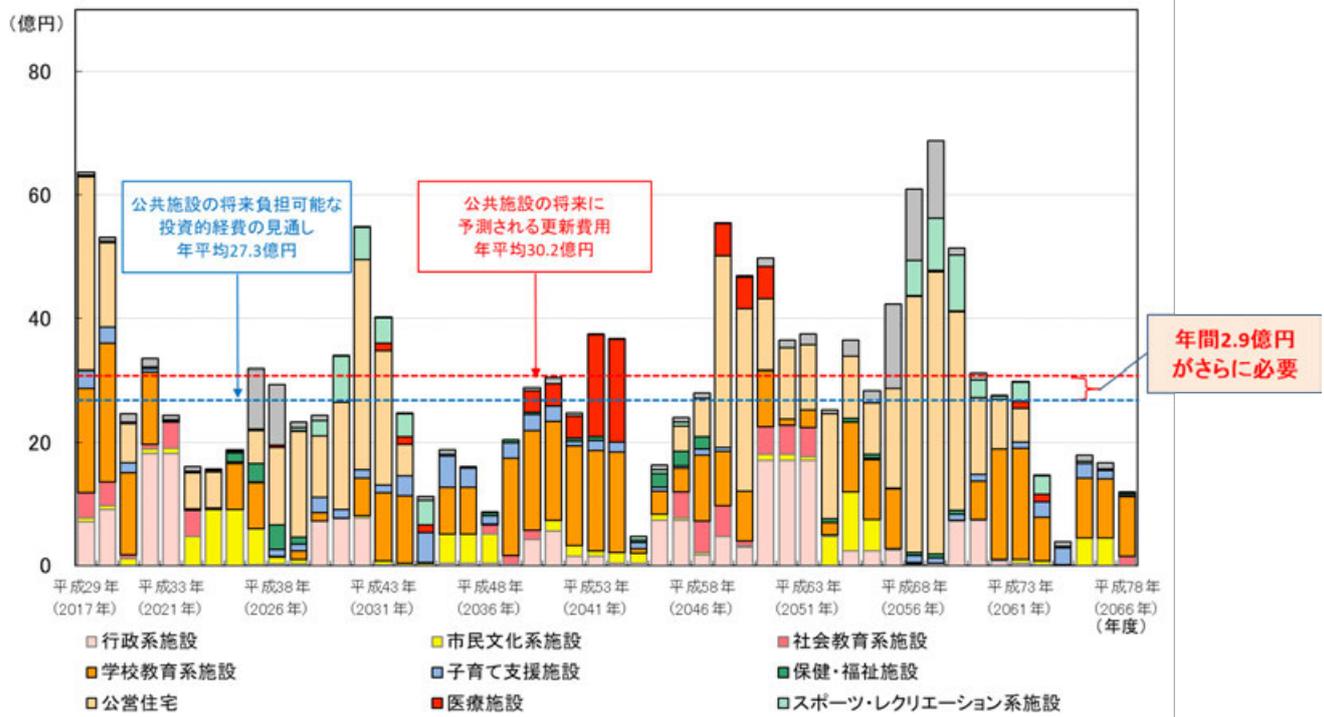


図 - 公共施設の将来更新費用試算結果（大分類別）

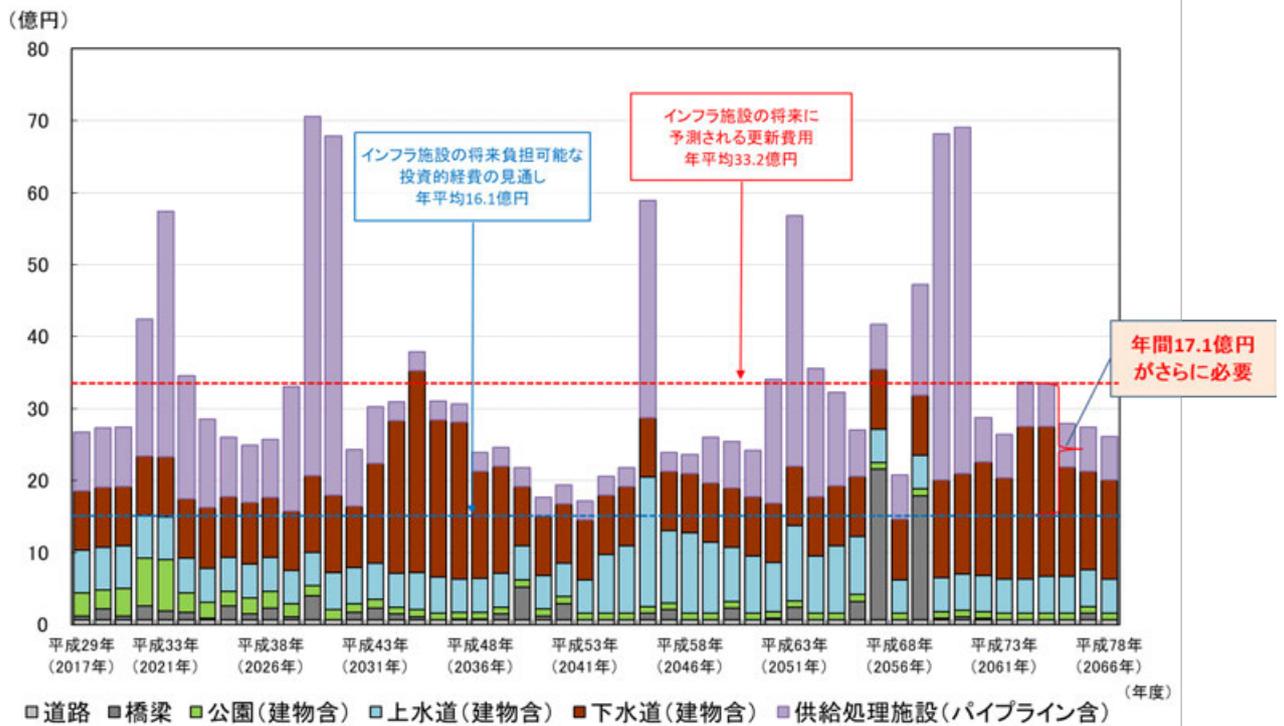
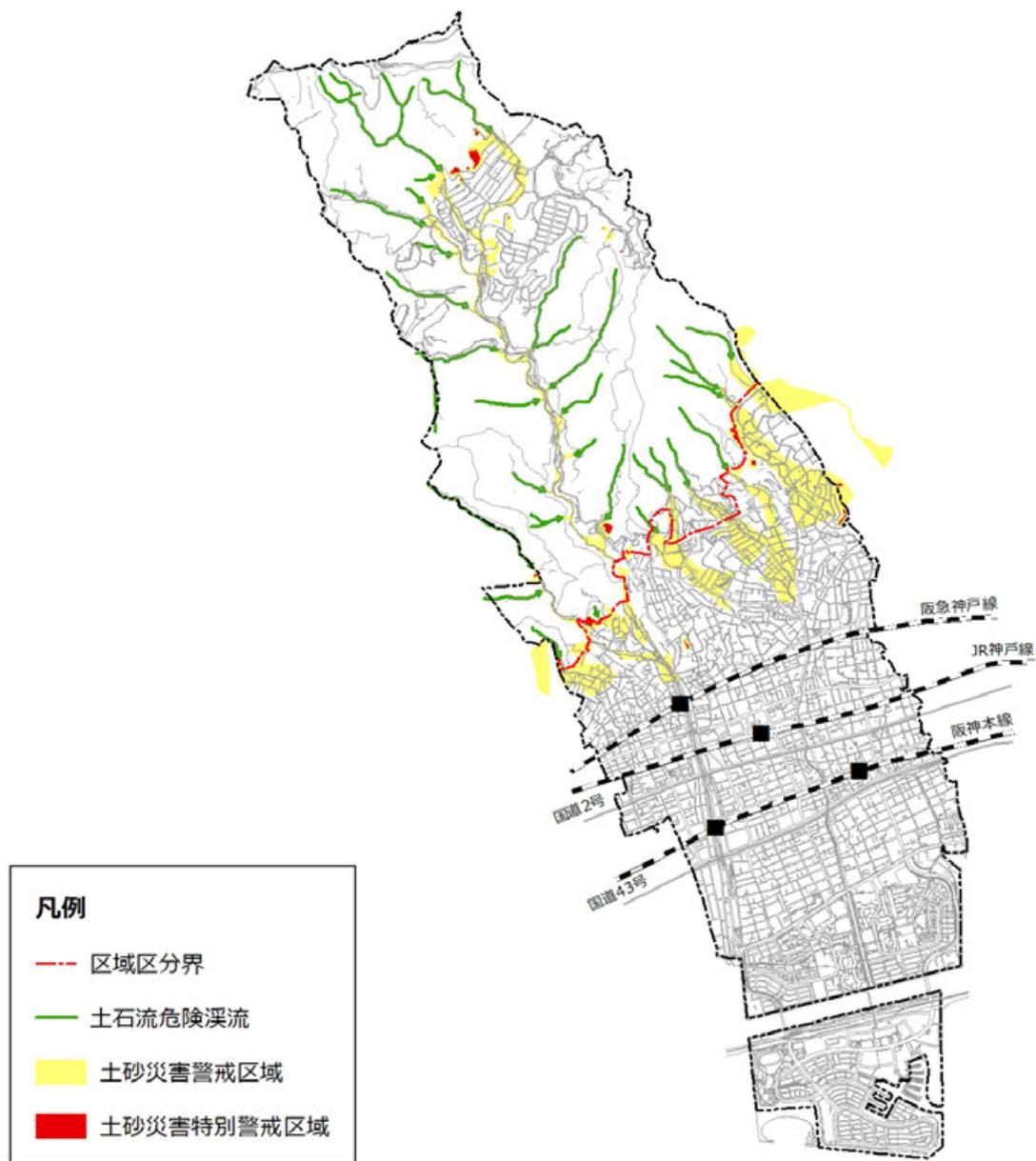


図 - インフラ施設の将来更新費用試算結果

(9) 災害リスク

【① 土砂災害】

阪急神戸線以北、奥池地区の一部に土砂災害警戒区域が指定されています。土砂災害特別警戒区域が指定されている箇所も存在しています。



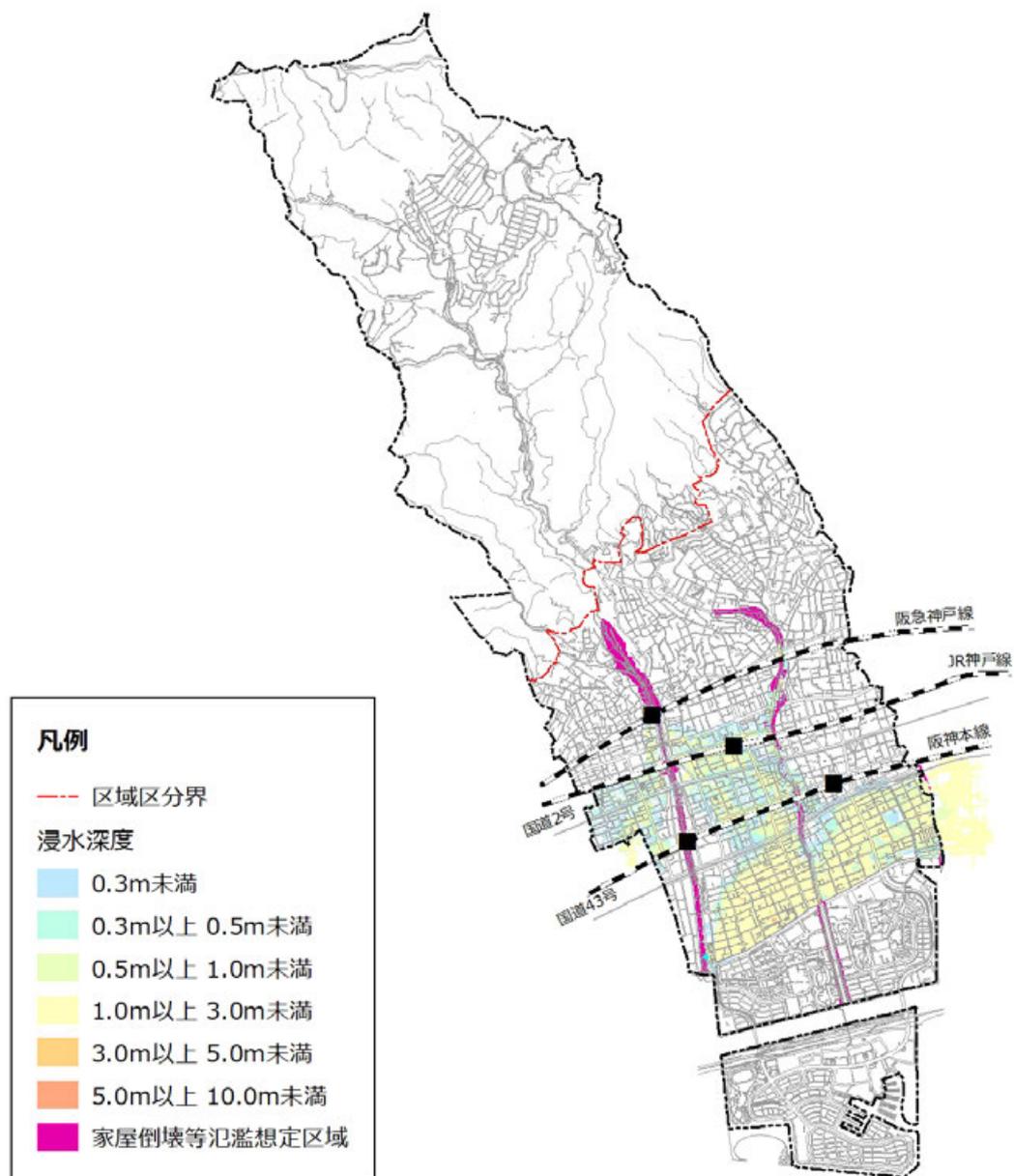
資料：兵庫県オープンデータ 2023

図 - 土砂災害警戒区域

【② 風水害】

1) 洪水浸水想定

JR 芦屋駅周辺などの市中心部の一部においても、3.0m 未満の浸水が想定されています。芦屋川、宮川沿いは、家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されています。

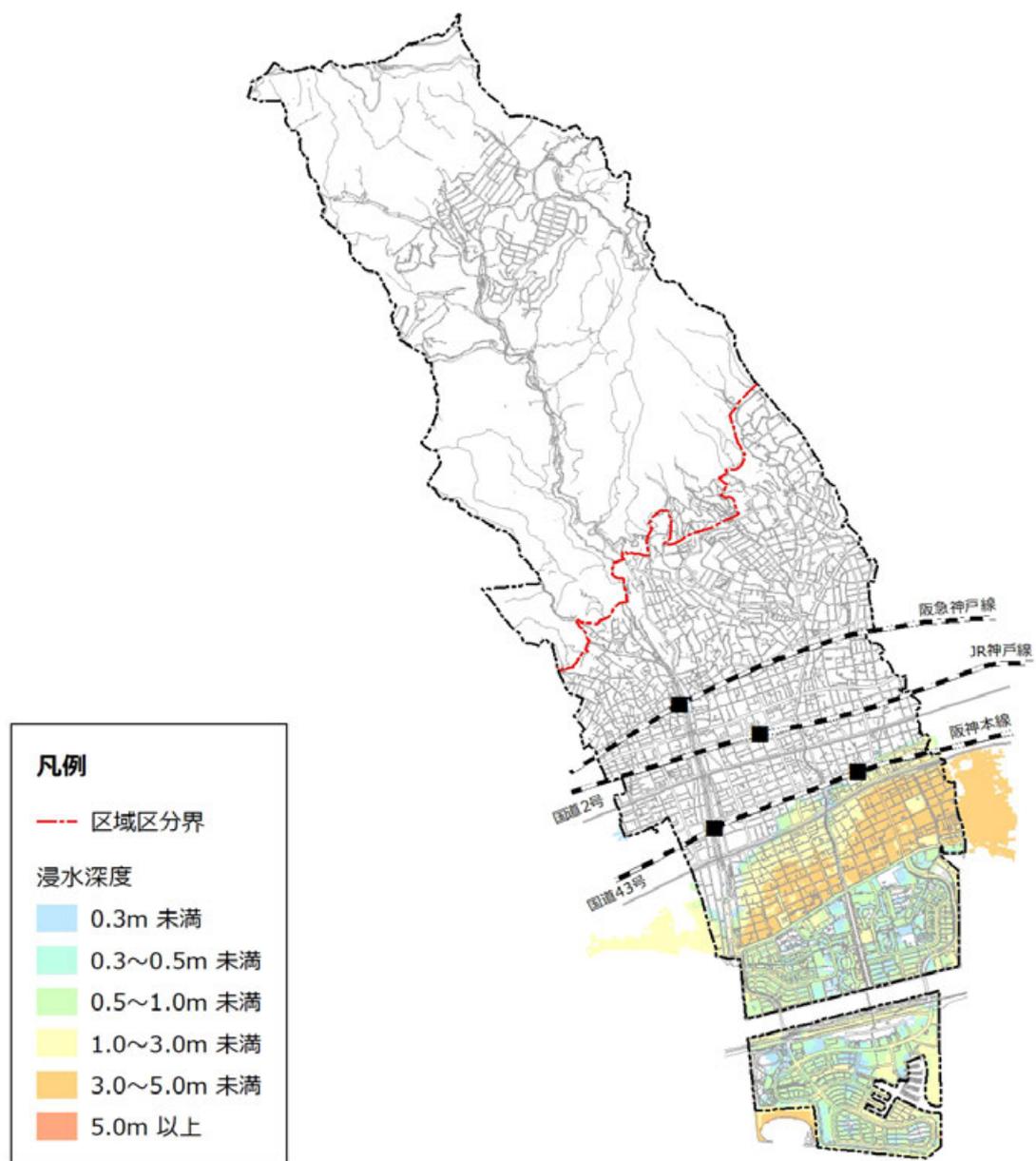


資料：兵庫県オープンデータ 2023

図 - 洪水浸水想定区域

2) 高潮浸水想定

防潮堤が破堤した場合には、国道 43 号以南、芦屋浜以北の一部が 3.0m 以上浸水すると想定されています。

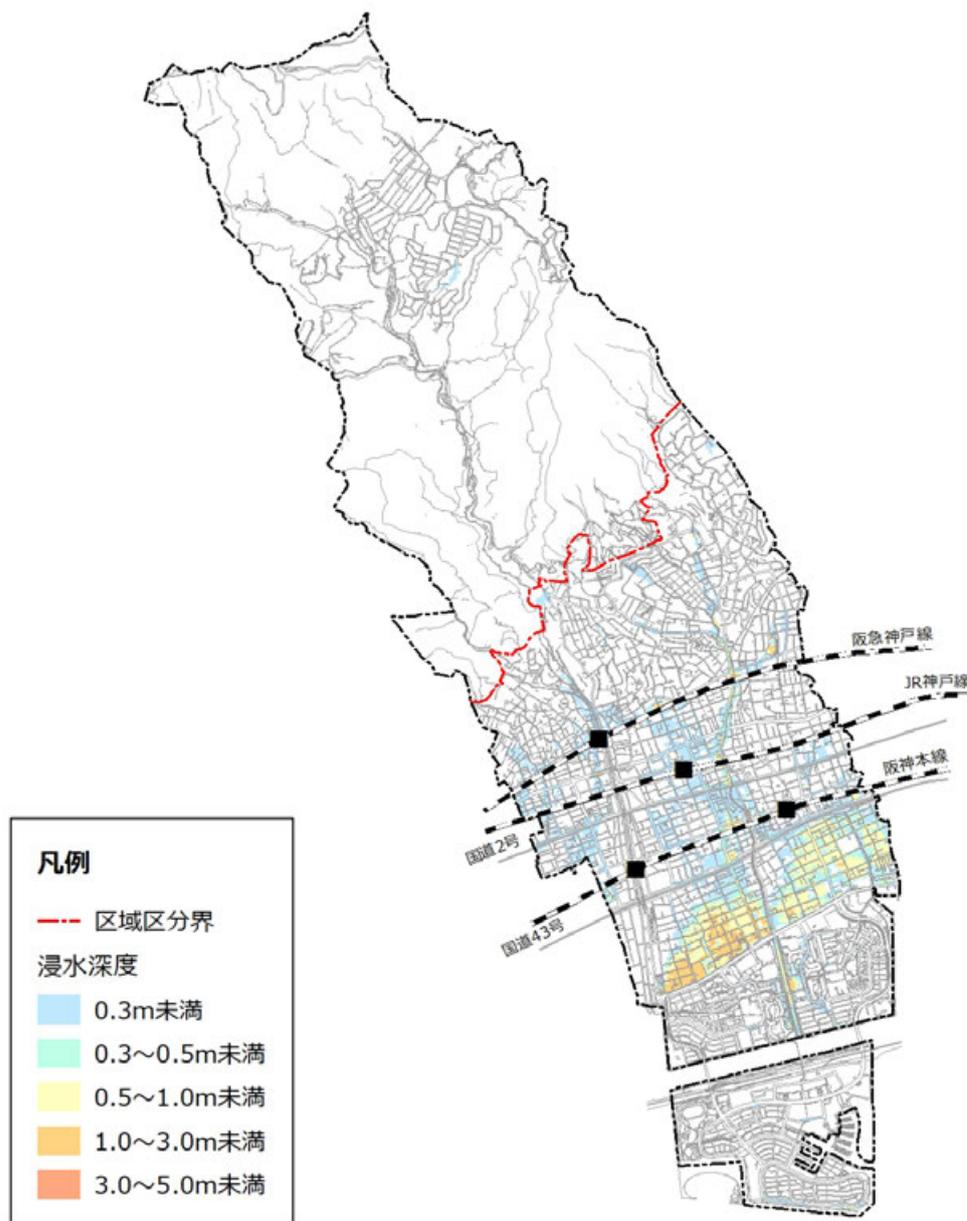


資料：兵庫県オープンデータ 2023

図 - 高潮浸水想定区域

3) 雨水出水（内水）浸水想定区域

想定最大規模の降雨として1時間に147mmの雨が降った場合には、国道43号以南、芦屋浜以北の一部が3.0m未満の浸水をする想定されています。



資料：芦屋市資料

図一雨水出水浸水想定区域

2. 都市構造上の課題

芦屋らしい住環境と持続可能な都市づくりを実現するために、次に示す「拠点・都市機能」「公共施設」「居住環境」「自然景観・まちなみの形成」「交通」「財政」「災害リスク」の7つの視点において現状を踏まえた都市構造上の課題をとりまとめます。

(1) 拠点・都市機能

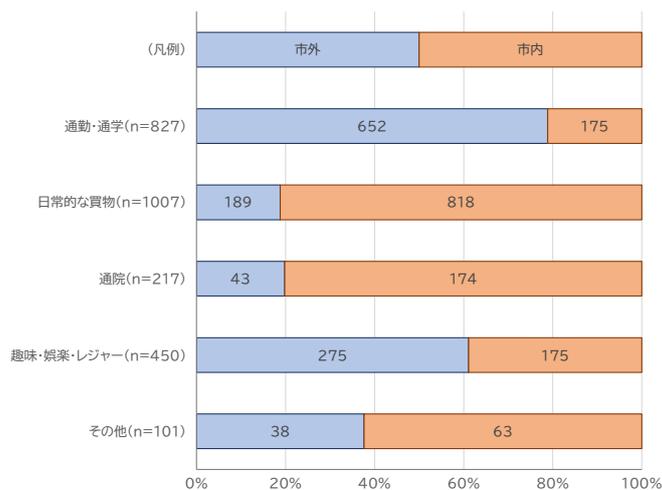
本市は大阪と神戸の中間に位置し、鉄道や道路網の発達により、近隣都市との移動や経済活動が活発に行われ、発展してきました。そのことから、交通結節点となる駅周辺が主な拠点となり、拠点や幹線道路沿いを中心に生活サービス施設など都市機能が集積することで、利便性の高い良好な住環境の成熟した住宅都市が築かれてきました。

閑静な住環境を維持するため、住宅地の一部では、住宅専用の土地利用規制や、生活サービス施設である店舗や飲食店等の立地を規制しており、芦屋らしい住宅都市の形成に寄与しています。

課題

就業・通学地、勤務・通学形態や年代による暮らし方の変化、多様化に伴い、それぞれの暮らし方に応じた、良好な住環境を保全することが課題です。また、施設の老朽化や、必要とされる機能や性能の変化に対応できていないことが課題となっています。

そのことから、住みやすい・暮らしやすい都市機能、生活サービス機能の適正な配置、誘導を進めることが必要です。また、多くの人が通勤、通学等で鉄道を使い市外に出ています。多くの人が行き交う駅周辺を中心とした、交通結節点としての機能や都市機能、生活サービス機能の向上や更新が必要です。



資料：芦屋市総合交通戦略 中間見直し 令和5年3月

図 - 移動目的と行き先（交通に関するアンケート調査）

(2) 公共施設

経済発展や人口増加に伴い、多くの公共施設やインフラ施設が整備され、分野ごとに策定した個別計画等に基づき改修・維持管理されてきました。

課題

現在、既に人口減少傾向にあり、今後も人口減少が進むと予測されていることから、現状の公共施設をそのまま維持していくことで市民一人あたりが負担する費用が増加することが課題です。

そのことから、利用ニーズに応じた質と市民一人当たりの負担増とならない持続可能な総量や配置とすることが必要です。

そのため、「公共施設の最適化構想」で述べられているように、各施設の更新時期、規模、場所、用途、利用実態等を勘案し、組織的な取組みの中で、施設の統廃合等を進めることが必要です。統廃合にあたっては機能の集約、官民連携での取組み等もあわせて進めることが望まれます。

(3) 居住環境

北側の山地部から南側の臨海部まで南北に形成され、六甲山を頂点として高低差のある地形構造となっており、その地域により異なる特色を生かして、過去から地域ごとに良好な住環境が継承され、成熟した住宅都市が築かれています。

課題

本市は地域ごとに異なる特性を有した魅力的な住宅都市として発展してきました。その地域の良さを好んで住む人が住みやすいように、また、住みたい人に選ばれるよう、地域ごとの特色を生かした居住環境を築くための課題を4地域に分けて整理します。

【北部地域】

北部地域の一部のエリアに、緑豊かな自然環境と共生する一団の住宅地が形成されています。建替えや居住者の移り変わりによらず現在の住宅地の魅力を保全することが課題です。この住宅地は、市街地から離れ山地部に位置する立地特性や高低差のある地理的条件から移動環境に課題があります。

そのようなことから、地区計画等によりこの良好な住宅地の魅力を維持・継承していく必要があります。また、この地域と市街地をつなぐ県道奥山精道線及び芦有ドライブウェイは、日常生活に不可欠な道路です。そのため、日常的な移動や防災面でも重要な路線として適切に維持することが必要です。

【山手地域】

山手地域は、閑静な住宅地が形成され、道路網や公共交通網が概ね整備された地域ですが、一部の地域において、公共交通網から離れていることが課題です。また、高低差のある地形で生活道路は幅員や歩行者空間が比較的狭くなっています。生活に必要な商業施設は、阪急芦屋川駅周辺や幹線道路沿いに集積しています。移動のしやすさや拠点、生活サービス施設まで離れていることが課題です。そのことから、道路空間の確保や、公共交通網の充実などによるアクセス性の向上が必要です。

【中央地域】

中央地域は、JR芦屋駅を中心に中心市街地が形成され、各鉄道4駅の周辺に都市機能や居住に必要な施設が集積しています。主に住宅を基本とした山手地域と比べ、住宅地の中に店舗等の居住に必要な施設が配置しており徒歩等でのアクセス性が比較的良好でありながら、公園、道路、芦屋川沿岸の緑や空間により、潤いや安らぎも感じられる地域です。

都市機能の更新や集積による居住環境への負荷が課題です。また、土地利用が変化する中でも市街地の中の緑や空間を保全することが課題です。そのことから、効果的な緑や空間の確保などにより居住環境の維持を図ることが必要です。

【浜手地域】

大部分においては、造成により住宅地や商業地、道路、公園などが計画的に整備・配置された都市空間が形成されています。中央地域と比較すると都市機能や居住に必要な施設から離れている住宅地があります。日常的に各鉄道駅周辺への移動が行われていますが、その距離から自家用自動車や主要な公共交通機関である路線バスが主な移動手段となっています。そのため、駅周辺への移動や、地域内の移動の負担が課題です。移動の負担を軽減するアクセス性の向上が必要です。

また、計画的に整備されたニュータウンは、計画人口に基づく都市施設が整備されています。今後の人口減少・少子高齢化を踏まえると都市機能や居住に必要な施設の規模や配置に課題があります。そのことから、適切な都市機能の配置による住環境の維持を図る必要があります。

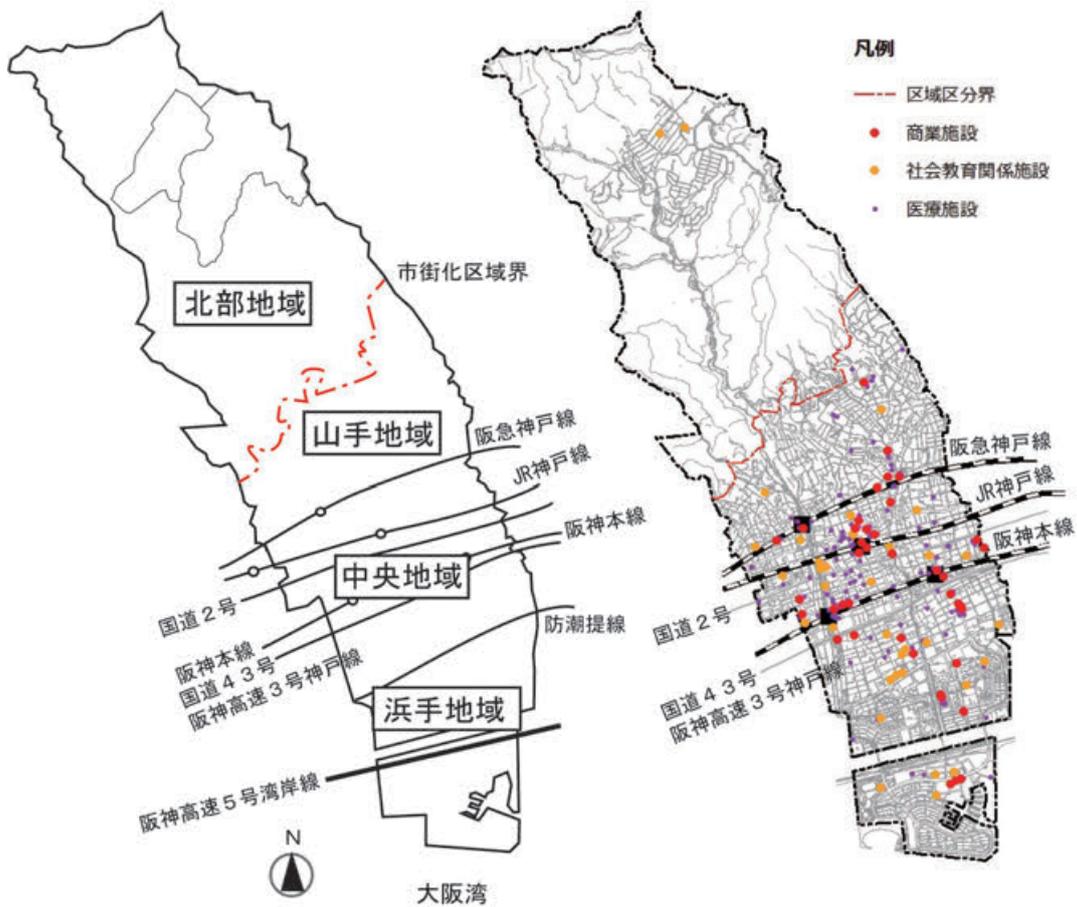


図 - 市域図

資料：国土数値情報、芦屋市資料
図 - 都市機能・生活に必要な主な施設の分布状況

(4) 自然景観・まちなみの形成

美しい川と海、緑豊かな六甲山という恵まれた自然を背景に、南へ緩やかに傾斜した明るく開放的なまちを形づくっており、長い時間の中で少しずつ姿を変えながらも、現在に至るまで継承されています。この六甲山系や芦屋川に代表される緑豊かな自然環境を保全し、緑豊かで高質な都市空間づくりを推進してきました。

課 題

社会経済の変化や暮らし方の多様化が進み、利便性の優先や安全や防災への意識の高まりによる設計基準の見直し等により、経済合理性に基づく開発行為が多くなっています。そのことで、画一的なデザインの住宅が増加したり、周辺の景観になじむ自然石の石積みなど従来より芦屋らしいとされていた景観が継承されにくいなどの実態があることが課題です。このため、今まで大切に守り、育ててきた「みどり豊かな美しい住宅都市芦屋」の景観資源を継承しながらも、「芦屋らしさ」を確立していくことが必要です。

街路空間においては、その空間を形成する道路の舗装や柵などの意匠や色彩への配慮、無電柱化の実施、街路樹の配置や維持管理により、芦屋らしい高質な住環境づくりを推進しています。それらの推進にあたり、これらを次世代に継承していくための財源確保が課題です。今後も高質な住宅都市としてあり続けるために、道路、橋梁、街路樹、公園樹などは、景観形成に効果的であり、かつ、適切な維持管理が可能となる質・規模・配置としていくことが必要です。

(5) 交通

大阪と神戸とのほぼ中央に位置し、東は西宮市、西は神戸市に隣接しており、鉄道や国道2号、43号などの広域幹線道路、鉄道3社が東西方向の都市間移動を担い、大阪や神戸という大都市への移動において交通利便性の高いまちです。市内移動においては、主に南北方向には芦屋川左岸線、芦屋中央線、宮川線などの幹線道路が整備され拠点間の交通機能を担っています。また、公共交通については路線バスが市域の広範囲で運行されており、市内の公共交通や道路網の整備は概ね網羅されていますが、山手地域の一部等で既存の公共交通網から離れている地域（公共交通空白地）があります。

課題

南北に細長い地形特性により、駅周辺から離れた居住地は移動する距離が長く、多くの市民が日常的に駅周辺への移動をしていることから、移動にかかる負担が課題です。移動の負担の軽減に向けて、駅周辺等の駐輪場の確保や、バスの待合環境、タクシーや送迎車両の乗降場所の整備などにより、地点間を結ぶ交通手段の切替えをスムーズにすることが必要です。また、道路空間の再配分等による歩行者空間の創出や、モビリティに関する技術革新などによる交通環境の整備をすることで、スムーズで快適な移動を促進することが必要です。

全国的な路線バス事業者の事業環境の悪化などによる公共交通サービスの低下が課題です。既存の公共交通網を将来的に維持していくための交通のあり方の検討、また、既存の公共交通等を補強・補完する施策や、効率的な公共交通ネットワークを形成することが必要です。

(6) 財政

歳入については、歳入総額に占める市税収入（市民税や固定資産税の税収等）の割合が高い特徴があり、今後人口減少が見込まれる中では、市税収入額の減少への影響が懸念されます。歳出においては義務的経費である扶助費が年々増加しており、今後も増加が見込まれています。

課題

試算による公共施設やインフラ施設の今後の更新に係る費用が、負担可能な投資的経費を上回ることが課題です。人口減少及び高齢化への対応や老朽化した公共施設やインフラ施設の更新等に要する投資を見据え、安定的な財政運営を図る必要があります。

(7) 災害リスク

北部地域、山手地域の一部において土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）が指定されています。また、河川沿岸や海岸部周辺を中心に広く洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域、高潮浸水想定区域が指定されており、さらにそのエリアでは南海トラフ巨大地震時の津波による浸水も想定されているところがあります。そのため、土砂災害に対しては砂防堰堤の新築・改築工事、急傾斜地崩壊対策工事などの対策が進められており、高潮対策としては宮川及び南芦屋浜地区の護岸かさ上げなどの対策工事が行われています。また、地区防災計画の策定支援やハザード内（土砂災害・洪水・高潮・内水・津波）の要配慮者施設の避難確保計画作成支援や避難所等の充足や防災情報マップ等における情報発信なども行っており、ハード面とソフト面の両面の対策が進められています。

地震に対するハード面の対策として、建物・インフラ施設の耐震化が進められており、住宅の耐震化率は高い値で推移しています。住宅については、簡易耐震診断員の派遣や耐震改修費の補助などの耐震診断や耐震改修への支援を行っています。

課題

山・川・海を持つことから、土砂災害、洪水、高潮、内水、津波というすべてのハザードを有しており、自然災害が起こる可能性が身近に潜んでいることが課題です。そのため、災害リスクの周知・広報等のソフト面の対策や建築物の安全性確保等のハード面の対策など、生活をするうえで安全に住み続けられる環境の整備が必要です。また、地盤条件やまちの姿等が地域により異なり、被害発生の仕方も異なることから、地区の特性に応じた防災対策が必要となります。

今後発生が予想される地震による住宅や建築物の倒壊などの被害を減少させる減災の取組みとして、さらなる耐震化の推進に向けて耐震改修費の補助など耐震改修を促進するための支援策を継続するとともに、耐震化の取組みを促す普及啓発を進める必要があります。