

II. 市の現況

1 概況

本市は兵庫県の南東部に位置し、市域面積は令和 5 年（2023 年）3 月現在、約 50.71 km²で、東は猪名川から中島川、西は武庫川、南は大阪湾と三方を水際線に囲まれ、北は伊丹市域に接している。

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%にあたる地域が海拔ゼロメートル地帯となっている。また、瀬戸内海式気候に属しており、おおむね温暖な気候である。

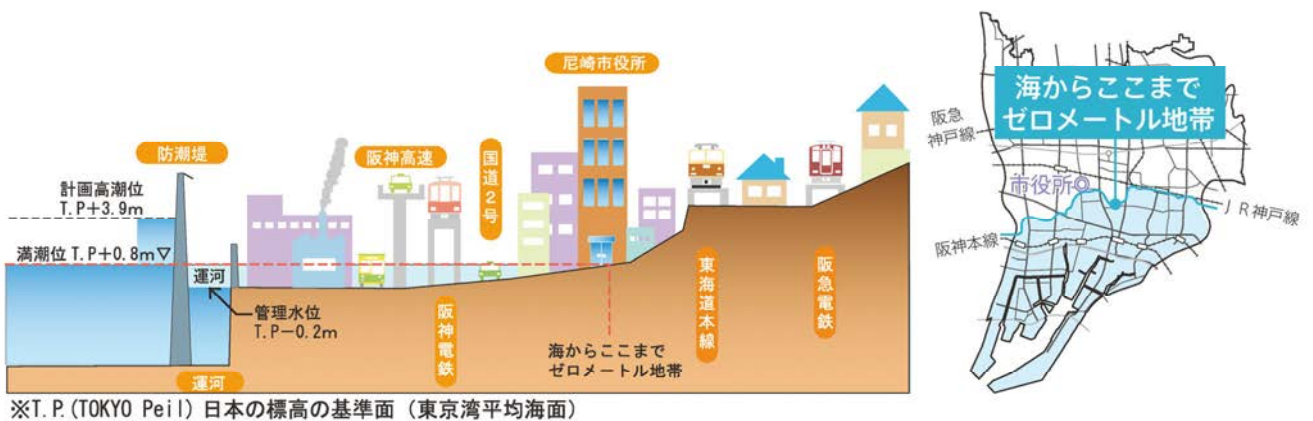
図 - 尼崎市の位置図



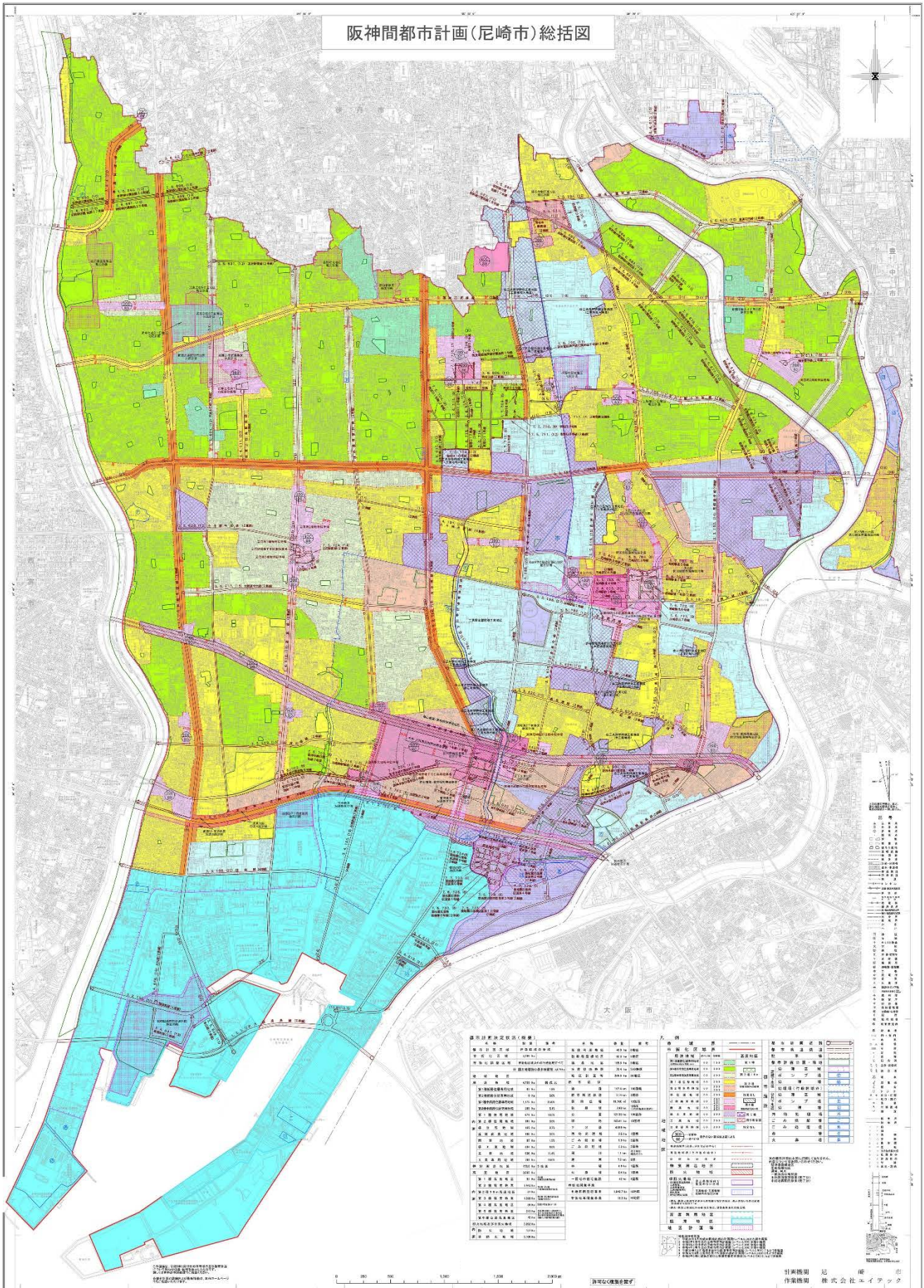
図 - 尼崎市とその周辺の航空写真



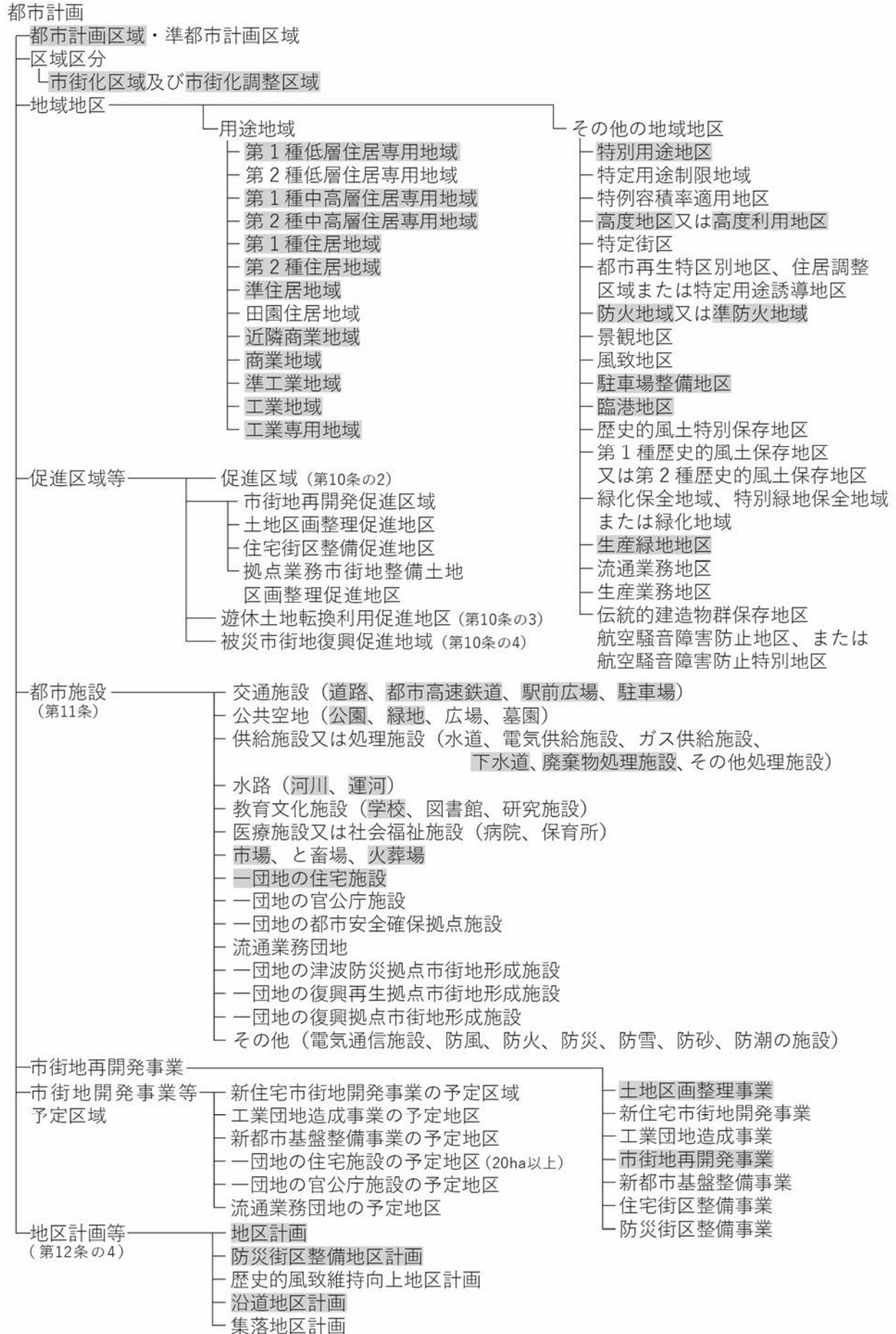
図 - 尼崎市の地盤高イメージ



■ 都市計画総括図（令和5年（2023年）3月時点）



■ 都市計画決定状況（令和6年（2024年）3月時点）

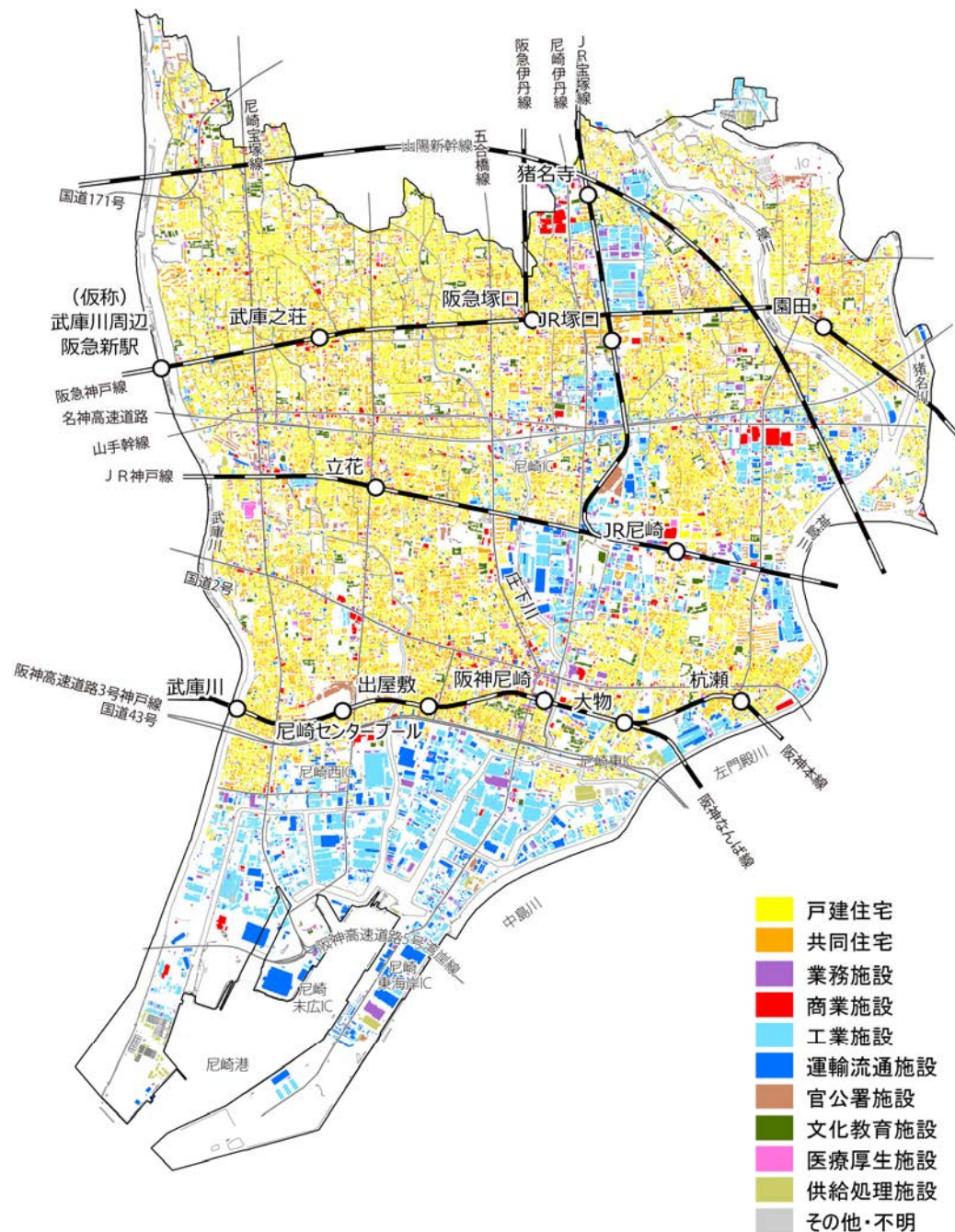


※ は本市が計画決定したもの

本市の土地利用の状況をみると、国道43号以南の臨海部と庄下川沿い、JR宝塚線沿線の内陸部に工業地が形成されている。

また、鉄道駅周辺を中心に商業地ができており、それ以外のほぼ全域が住宅地となっている。

図 - 建物用途別現況図（令和4年（2022年）時点）



（出典：市資料）

2 人口

(1) 常住人口（夜間人口）・世帯数

① 推移

本市の夜間人口は、市制の施行以来、ほぼ順調に伸びてきたが、産業構造の変化等により、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、その後も減少を続け、平成27年（2015年）は約45万3千人となったが、令和2年（2020年）には約46万人と増加に転じている。

一方、世帯数は増加を続け、令和2年（2020年）は約22万1千世帯で、平均世帯人数は2.08人に減少しており、単身世帯が大きく増加している。

平成27年（2015年）から令和2年（2020年）までの人口推移を町丁目別に見ると、鉄道駅周辺を中心に人口が増加しているエリアがある。

図 - 人口・世帯数・世帯あたり人員の推移

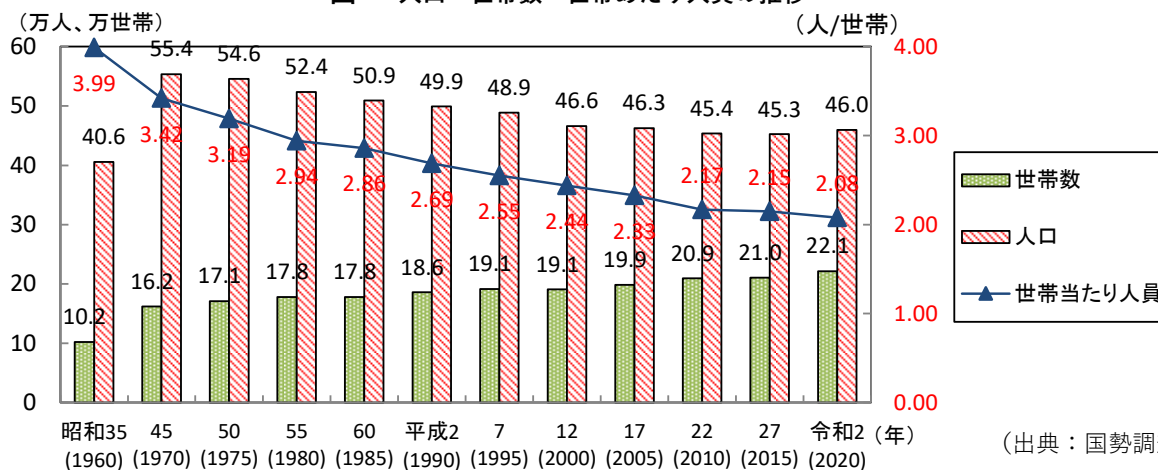


図 - 町丁目別人口分布図

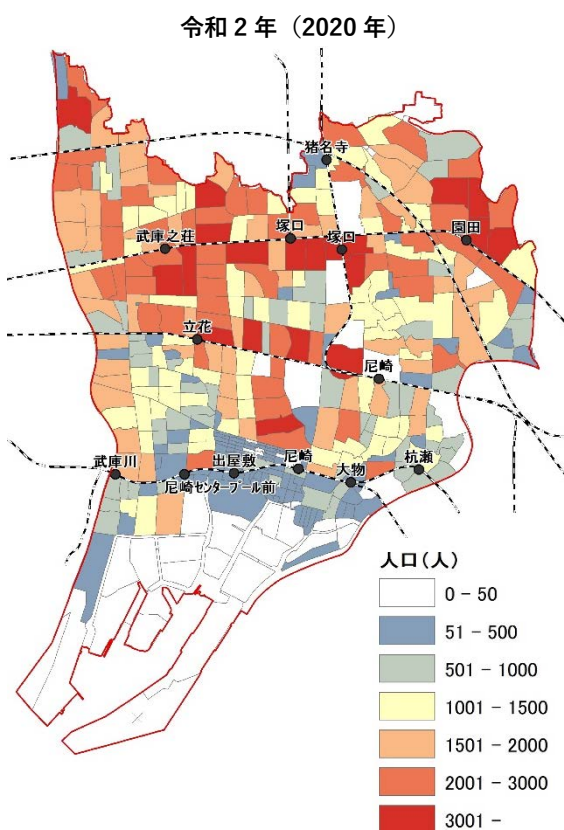
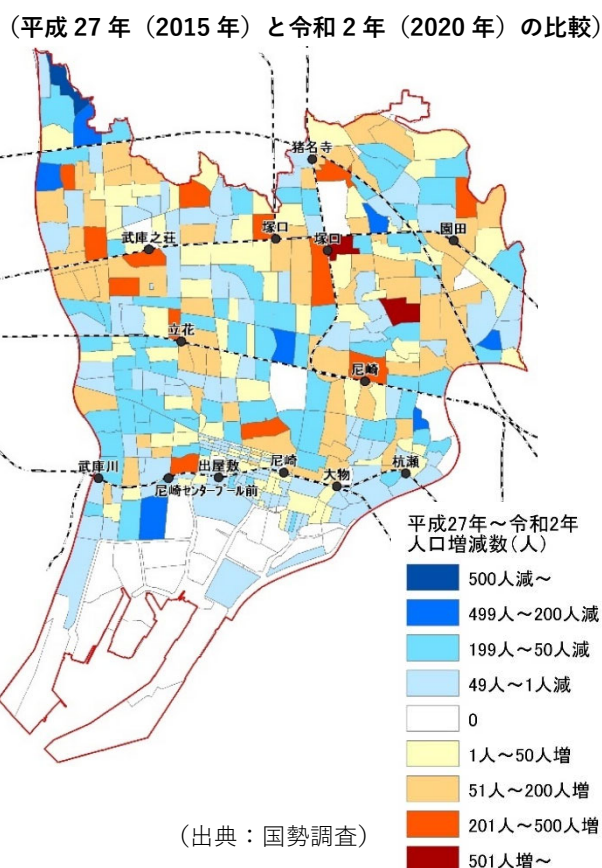


図 - 町丁目別人口の推移

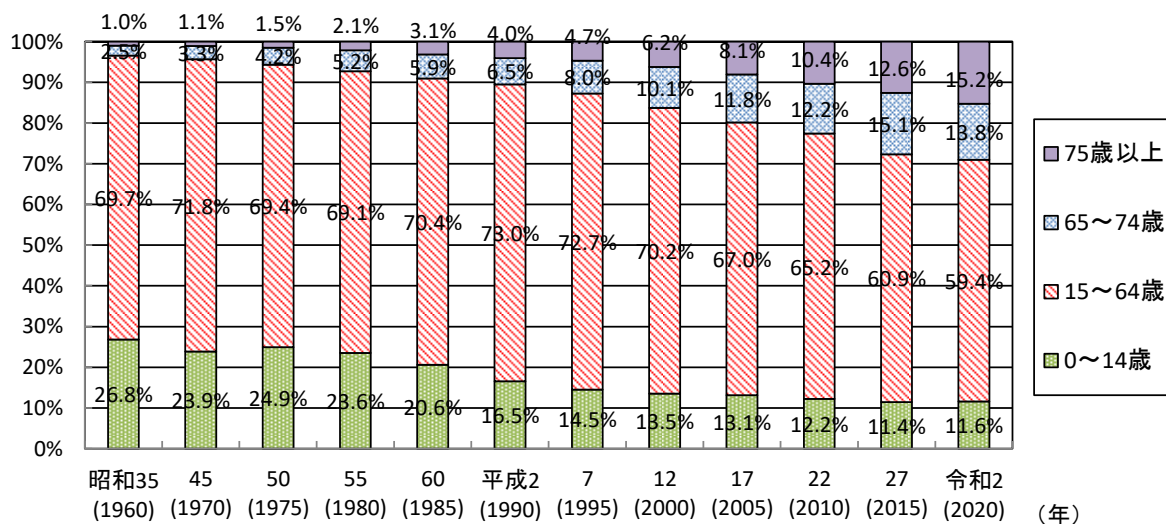


② 年齢別人口

本市における令和2年（2020年）の高齢化率については、65～74歳の人口の割合は13.8%、75歳以上の人口の割合は15.2%であり、合計は29.0%である。昭和35年以降、兵庫県平均の割合と同じく高まり続けていて、ほぼ同じ水準となっている。一方、年少人口比率（15歳未満人口の割合）は減少していて、令和2年（2020年）で11.6%と1割強という低さになっている。

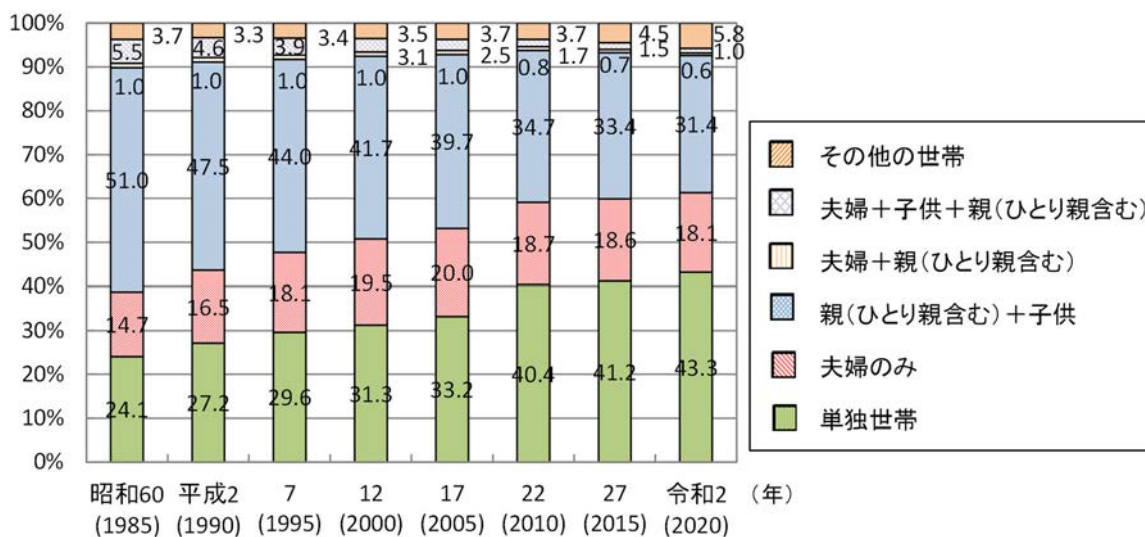
世帯の家族構成をみても、子どものいるファミリー世帯が減少し、単独世帯が増加しており、少子高齢化の傾向が表れている。

図－年齢別人口比率の推移



(出典：国勢調査)

図－世帯の家族構成



(出典：国勢調査)

③ 世帯総数と核家族世帯の状況

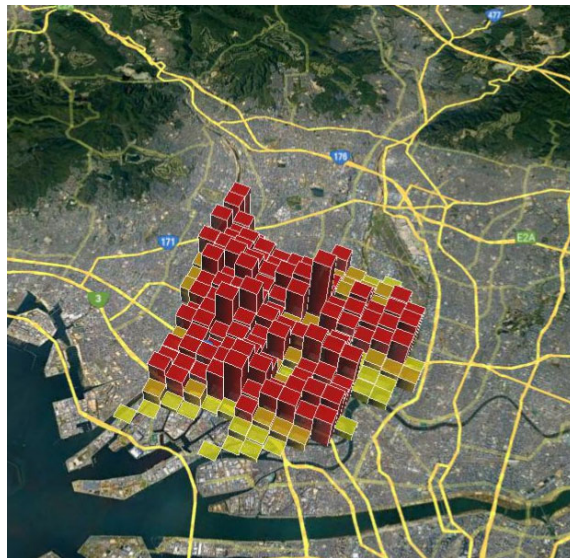
平成 27 年（2015 年）の世帯総数を見ると、40 世帯/ha 以上の密度の高いエリアが市全体に広がっている。突出して世帯総数の多い北部のエリアは、JR 宝塚線の塚口駅西側地域で、1 つのエリアで 3 千世帯を超えている。核家族世帯については、40 世帯/ha 以上の密度の高いエリアが市内各所に点在している。それらは主に鉄道駅周辺のエリアとなっていて、特に JR 尼崎駅北側で核家族世帯の多いエリアが並んでいる。

高さ：世帯総数

色：世帯密度

凡 例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	世帯総数
色	世帯密度
	■ 40 世帯/ha～
	■ 20～40 世帯/ha
	■ 0～20 世帯/ha
出典	2015 年国勢調査
下図の凡例	— 道路

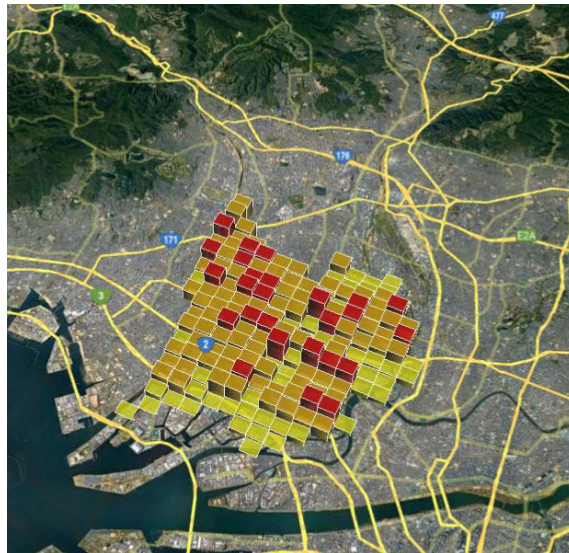


高さ：核家族世帯数

色：核家族世帯密度

凡 例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	核家族世帯数
色	核家族世帯密度
	■ 40 世帯/ha～
	■ 20～40 世帯/ha
	■ 0～20 世帯/ha
出典	2015 年国勢調査
下図の凡例	— 道路

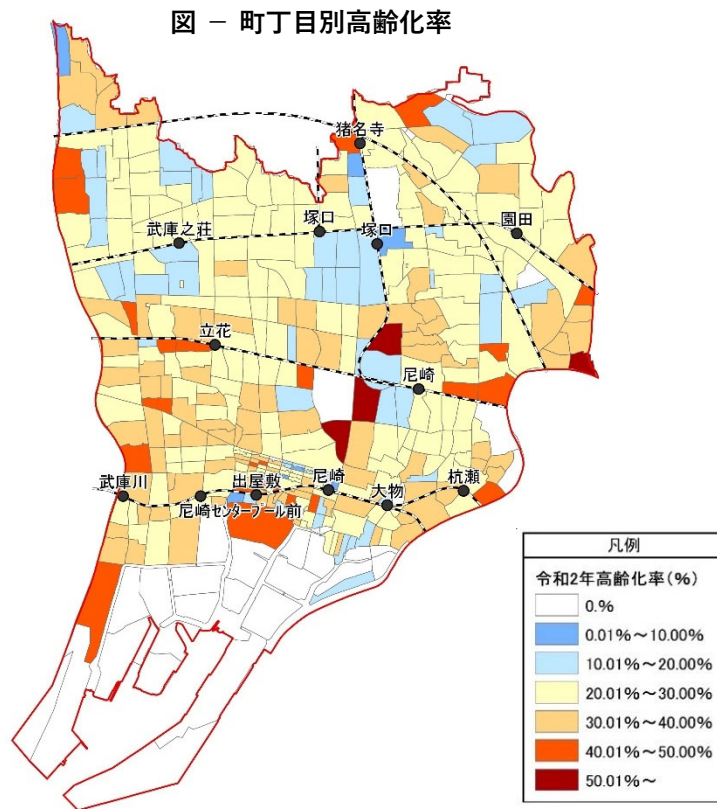


(出典：都市構造可視化計画※ <https://mieruka.city/about/site>)

※国立研究開発法人建築研究所・日本都市計画学会都市構造評価特別委員会のサイト上に公開されている、国勢調査や商業統計等の統計データを Google Earth 上に 3D グラフを表示し可視化した図。

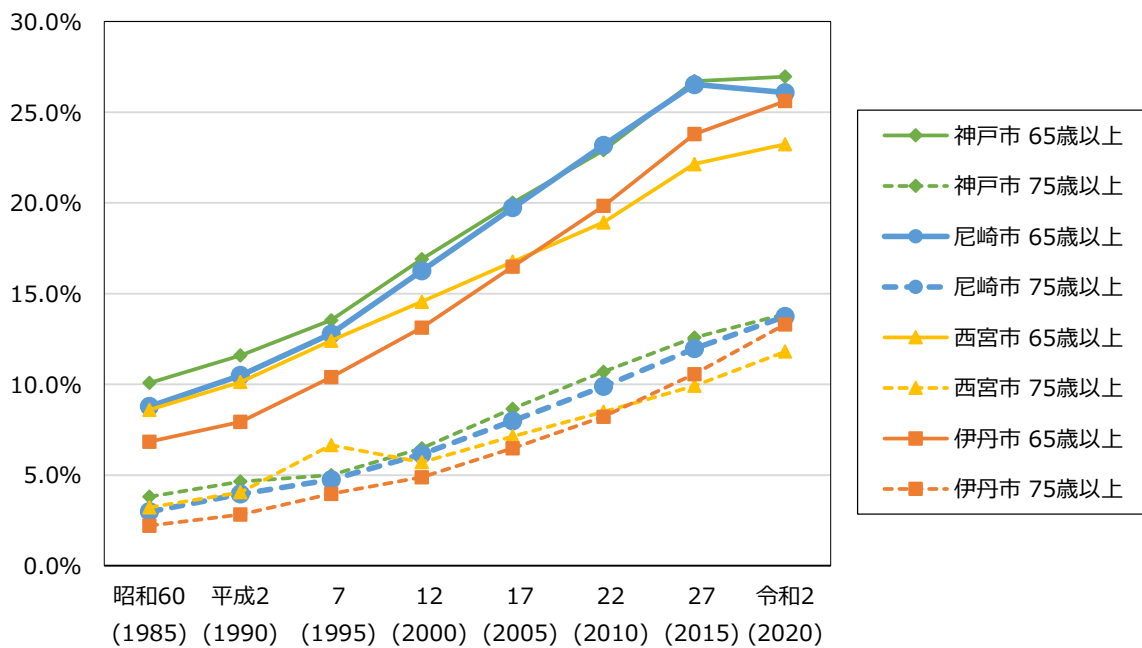
④ 高齢化の状況

高齢者の割合としては、市の南部で20%以上のエリアが多くを占め、中でも30%を超える高い割合のエリアもいくつか見られる。一方で、市の北部では10~20%のエリアが半数を超えていて、北部と南部において高齢者の割合の違いが鮮明となっている。



(出典：令和2年(2020年)国勢調査)

図 - 高齢化率の推移



(出典：国勢調査)

⑤ 若者の居住地の変化

平成12年（2000年）から平成22年（2010年）にかけて10年間の若者の居住地の変化を見ると、人口密度の変化としては、大きな変化はないものの南部より北部の方が人口密度は、やや高くなる傾向にある。また、市の北部では若者の人口が平成22年（2010年）に突出して増加しているエリアがあり、これは阪急塚本駅を中心とした地域となっている。

高さ：2000年15～19歳人口

色：2000年15～19歳人口密度

凡例

メッシュサイズ	1km×1km
高さ	15～19歳人口
色	15～19歳人口密度
	■ 2人/ha～
	■ 1～2人/ha
	■ 0～1人/ha
出典	国勢調査
下図の凡例	— 道路

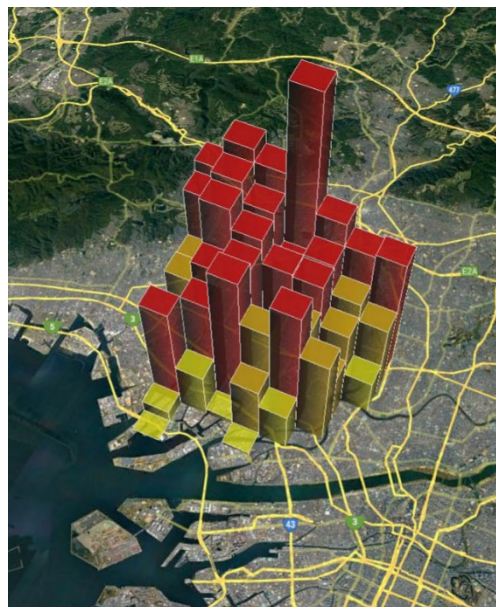


高さ：2010年25～29歳人口

色：2010年25～29歳人口密度

凡例

メッシュサイズ	1km×1km
高さ	25～29歳人口
色	25～29歳人口密度
	■ 2人/ha～
	■ 1～2人/ha
	■ 0～1人/ha
出典	国勢調査
下図の凡例	— 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

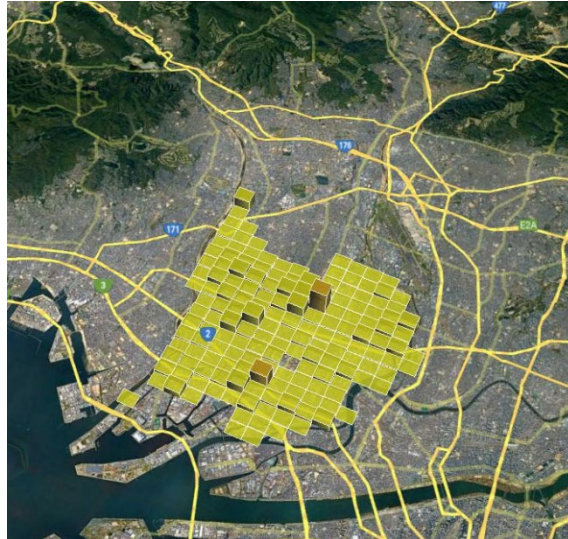
⑥ 若者単身世帯と高齢単身世帯の比較

平成27年（2015年）の若者単身世帯と高齢単身世帯を比較すると、若者単身世帯は、ほとんどのエリアで0～10世帯/haと密度が低い。その中で、北部のやや密度が高くなっているエリアは、JR宝塚線の塚口駅西側地域である。高齢単身世帯も0～10世帯/haの密度の低いエリアが多い一方で、10～20世帯/haのエリアの数が若者単身より多い。さらに20世帯/ha以上と密度がかなり高くなっているエリアは、阪神尼崎駅から出屋敷駅の間にある密集市街地である。

高さ：若者単身世帯数
 (世帯主の年齢が20～29歳)
 色：若者単身世帯密度

凡例

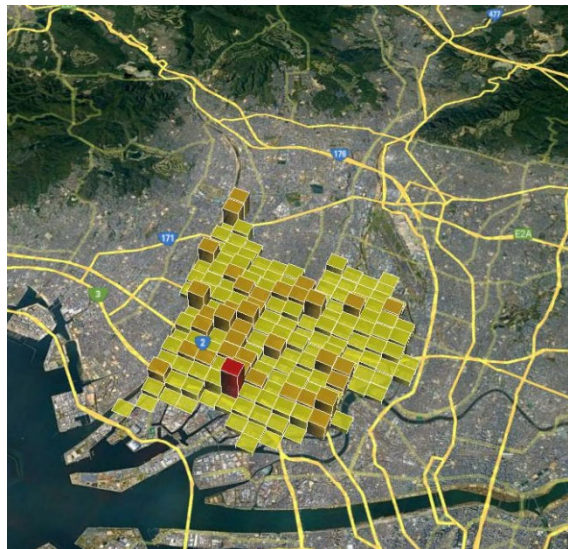
メッシュサイズ 500m×500m
 高さ 若者単身世帯数
 色 若者単身世帯密度
 ■ 20世帯/ha～
 ■ 10～20世帯/ha
 ■ 0～10世帯/ha
 出典 2015年国勢調査
 下図の凡例 — 道路



高さ：高齢単身世帯数
 (世帯主の年齢が65歳以上)
 色：高齢単身世帯密度

凡例

メッシュサイズ 500m×500m
 高さ 高齢単身世帯数
 色 高齢単身世帯密度
 ■ 20世帯/ha～
 ■ 10～20世帯/ha
 ■ 0～10世帯/ha
 出典 2015年国勢調査
 下図の凡例 — 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

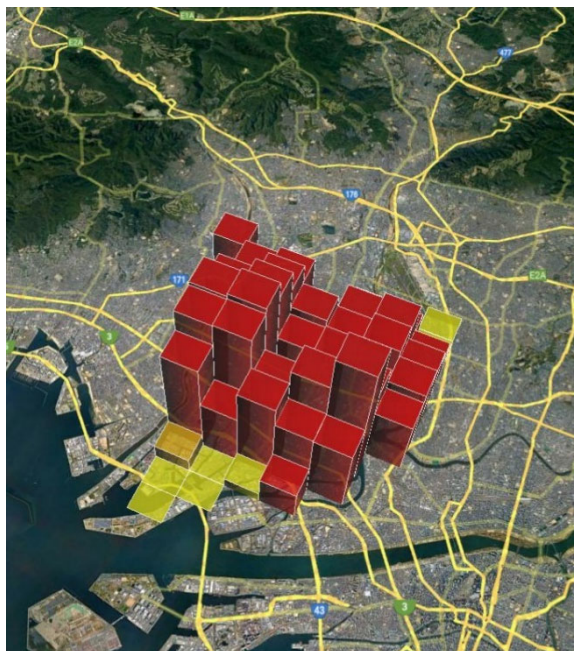
⑦ 年少人口・老年人口の状況（1970年）

昭和45年（1970年）の年少人口と老年人口を比較すると、年少人口は、ほとんどのエリアで100人/ha以上と非常に多いことが分かる。老年人口は、市の南部で100人/ha以上のエリアがいくつか見られる一方で、北東部では0~50人/haのエリアが広がっており高齢者の少ない地域が存在している。

高さ：1970年 年少人口
（0~14歳）
色：1970年 年少人口密度

凡例

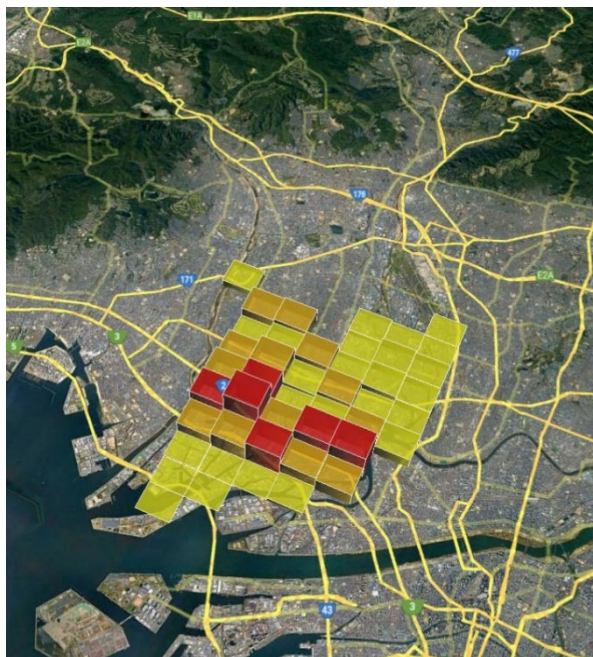
メッシュサイズ 1km×1km
高さ 年少人口総数
色 年少人口密度
■ 100人/ha~
■ 50~100人/ha
■ 0~50人/ha
出典 1970年国勢調査
下図の凡例 — 道路



高さ：1970年 老年人口
（65歳以上）
色：1970年 老年人口密度

凡例

メッシュサイズ 1km×1km
高さ 老年人口総数
色 老年人口密度
■ 100人/ha~
■ 50~100人/ha
■ 0~50人/ha
出典 1970年国勢調査
下図の凡例 — 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

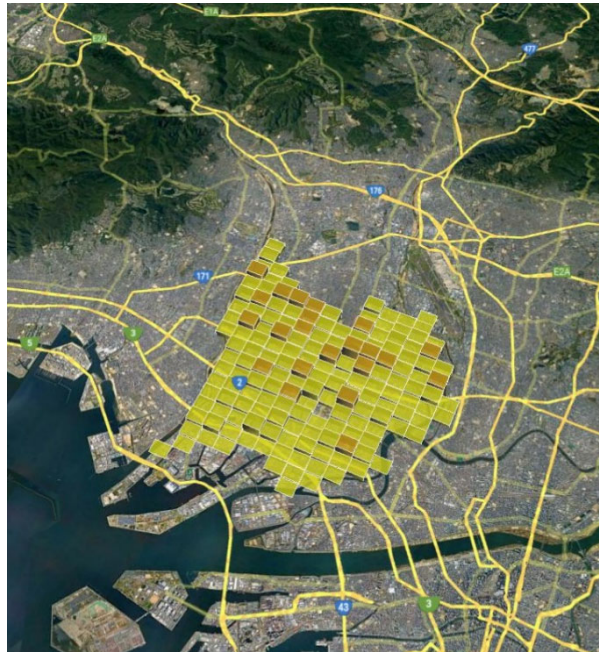
⑧ 年少人口・老年人口の状況（2015年）

平成27年（2015年）の年少人口と老年人口を比較すると、年少人口は、市全体に0～20人/haのエリアが広がっていて全体的にかなり少ない。老年人口は、市内のあちこちで40人/haのエリアが散見され、その周辺には20～40人/haのエリアがあり高齢者の多い地域が市域に拡大していることを表している。

高さ：2015年 年少人口
（0～14歳）
色：2015年 年少人口密度

凡例

メッシュサイズ 500m×500m
高さ 年少人口総数
色 年少人口密度
■ 40人/ha～
■ 20～40人/ha
■ 0～20人/ha
出典 2015年国勢調査
下図の凡例 — 道路



高さ：2015年 老年人口
（65歳以上）
色：2015年 老年人口密度

凡例

メッシュサイズ 500m×500m
高さ 老年人口総数
色 老年人口密度
■ 40人/ha～
■ 20～40人/ha
■ 0～20人/ha
出典 2015年国勢調査
下図の凡例 — 道路



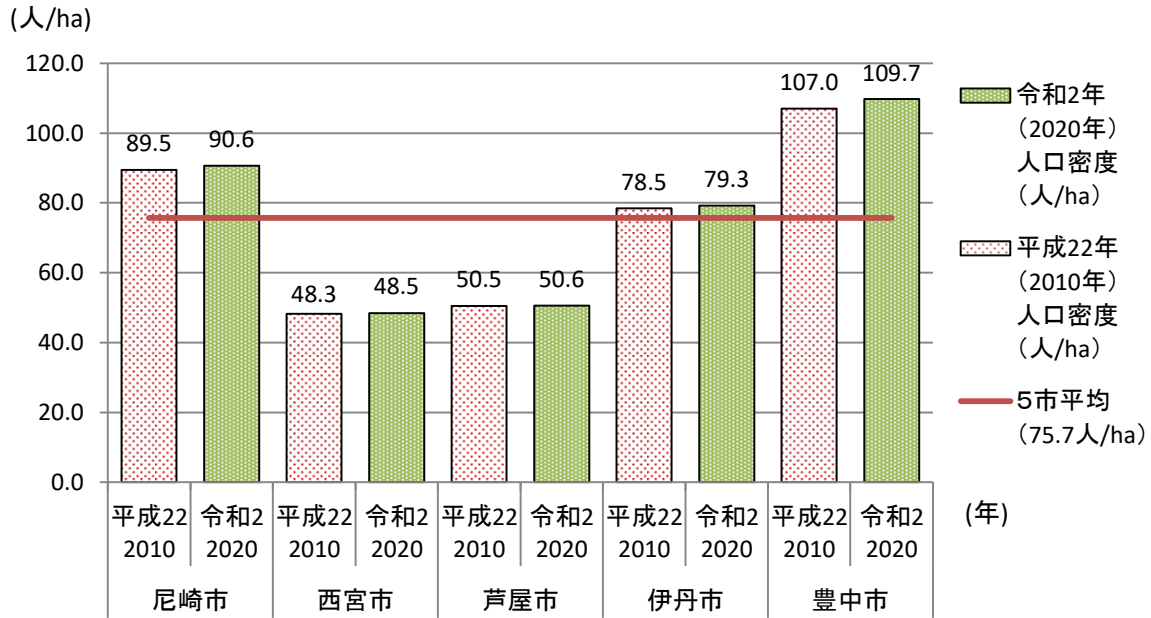
（出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>）

(2) 人口密度

① 周辺市との比較

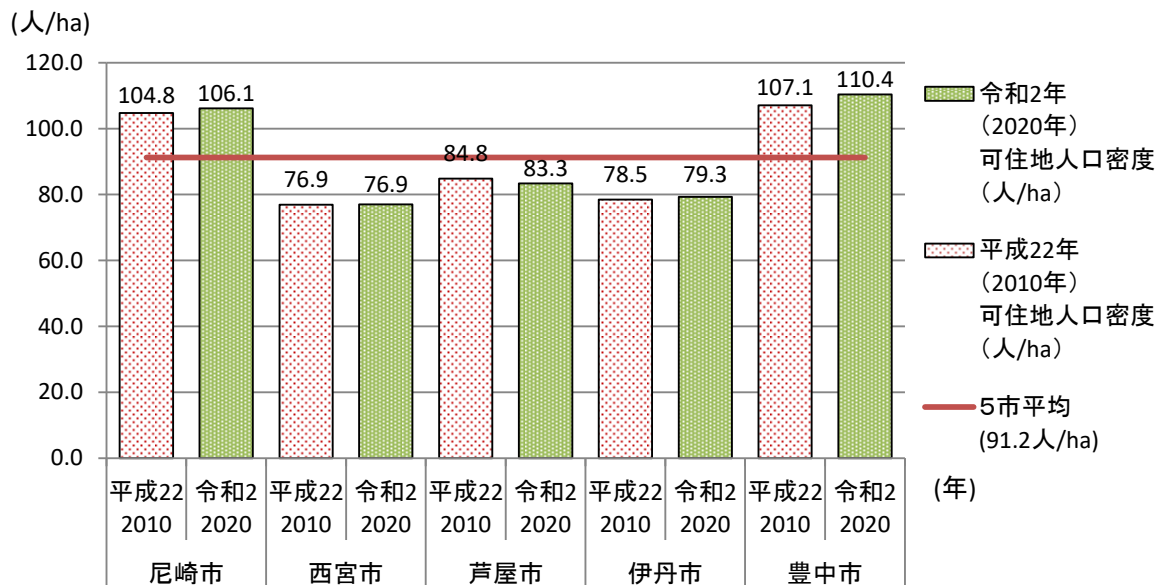
人口密度は、令和2年（2020年）時点で90.6人/ha（可住地人口密度106.1人/ha）と、周辺4市（西宮市、芦屋市、伊丹市、豊中市）を含めた5市の平均75.7人/ha（可住地人口密度91.2人/ha）と比べ高くなっており、高密な市街地が形成されていることがわかる。

図－周辺4市との人口密度の比較（令和2年（2020年））



(出典：国勢調査、統計で見る市区町村のすがた)

図－周辺4市との可住地*人口密度の比較（令和2年（2020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する。

(出典：国勢調査、統計で見る市区町村のすがた)

② 人口分布の変化

人口分布の変化を見ると、昭和 45 年（1970 年）から平成 7 年（1995 年）までは 120 人/ha の人口密度の高いエリアが市の大半を占めていたが、令和 2 年（2020 年）には中心部以外では 60～120 人/ha のエリアが増えている。今後、令和 27 年（2045 年）には 120 人/ha のエリアは市の北側の一部のみとなるなど、市全体で人口密度の低下が予想される。

高さ：1970 年 夜間人口

色：1970 年 夜間人口密度

凡 例

メッシュサイズ	1km×1km
高さ	夜間人口
色	夜間人口密度
	■ 120 人/ha～
	■ 60～120 人/ha
	■ 0～60 人/ha
出典	国勢調査、推計値
下図の凡例	— 道路

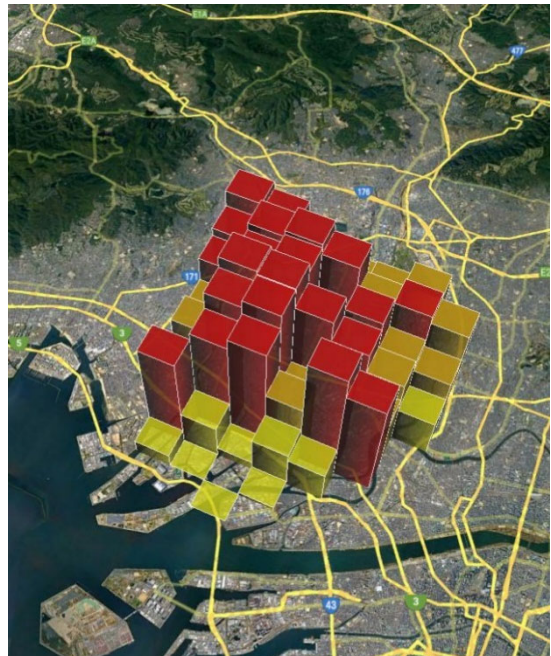


高さ：1995 年 夜間人口

色：1995 年 夜間人口密度

凡 例

メッシュサイズ	1km×1km
高さ	夜間人口
色	夜間人口密度
	■ 120 人/ha～
	■ 60～120 人/ha
	■ 0～60 人/ha
出典	国勢調査、推計値
下図の凡例	— 道路



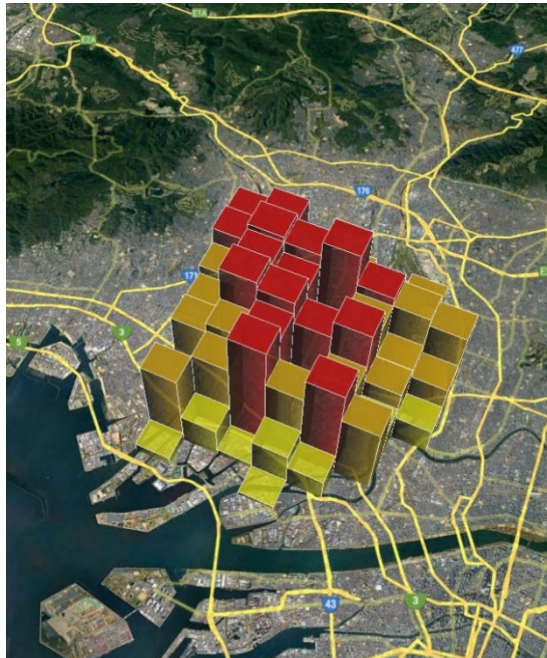
(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

高さ：2020年 夜間人口

色：2020年 夜間人口密度

凡例

メッシュサイズ	1km×1km
高さ	夜間人口
色	夜間人口密度
	■ 120人/ha～
	■ 60～120人/ha
	■ 0～60人/ha
出典	国勢調査、推計値
下図の凡例	— 道路

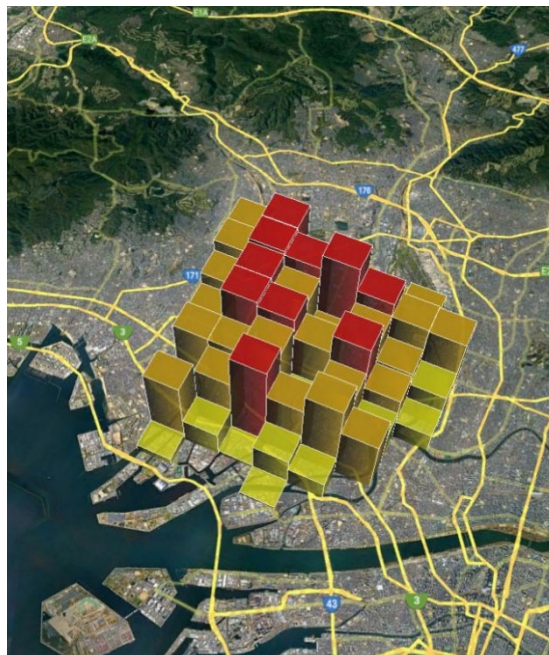


高さ：2045年 夜間人口

色：2045年 夜間人口密度

凡例

メッシュサイズ	1km×1km
高さ	夜間人口
色	夜間人口密度
	■ 120人/ha～
	■ 60～120人/ha
	■ 0～60人/ha
出典	国勢調査、推計値
下図の凡例	— 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

③ 町丁目別人口密度

町丁目別人口密度は、鉄道駅周辺において高く、市域の縁辺部は低い傾向にあるが、人口密度が50人/ha未満の地区は工場など住宅以外の利用が大部分を占めている。

後期高齢者人口密度は、阪神沿線（尼崎駅、出屋敷駅、杭瀬駅）で高いエリアが見られる。全体的に後期高齢者人口密度が高まっており、特に阪神本線やJR線の鉄道駅周辺において人口密度の増加が顕著に見られる。

図 - 町丁目別人口密度
(平成 22 年 (2010 年))

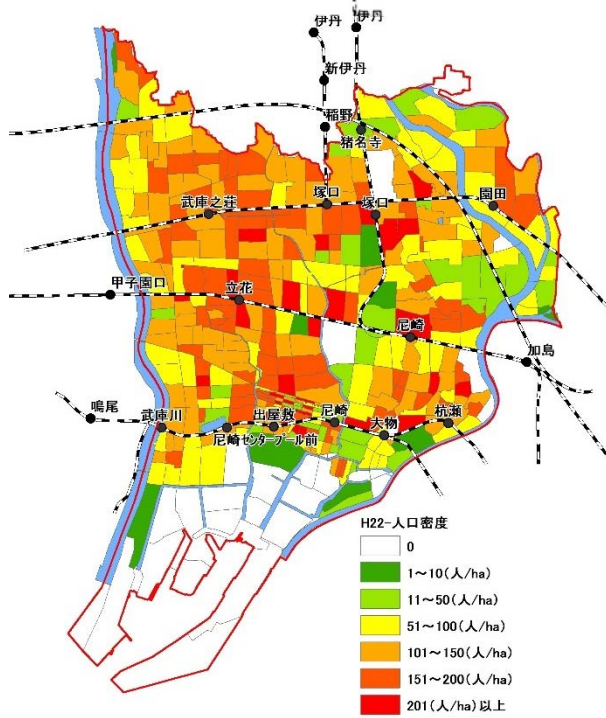


図 - 町丁目別人口密度
(令和 2 年 (2020 年))

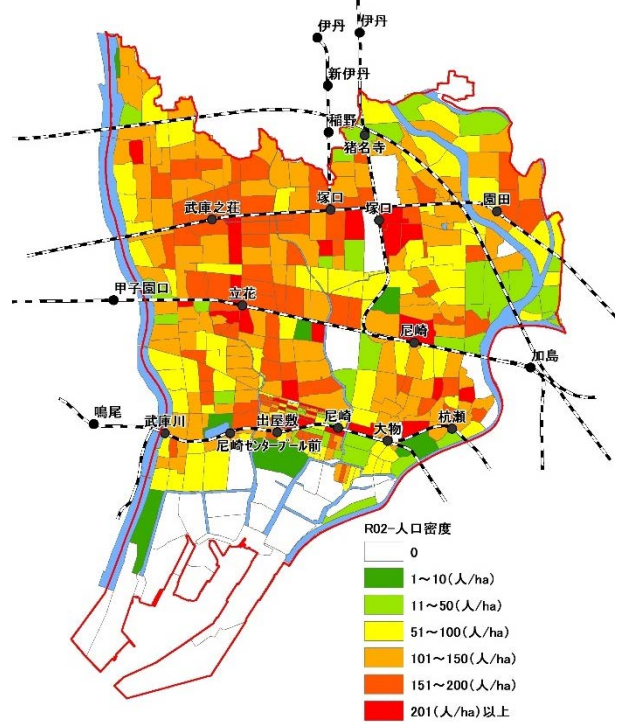
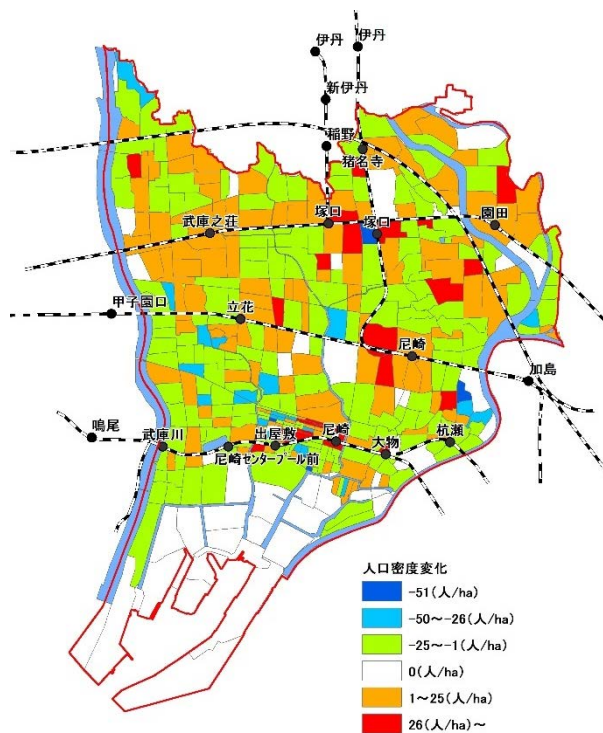
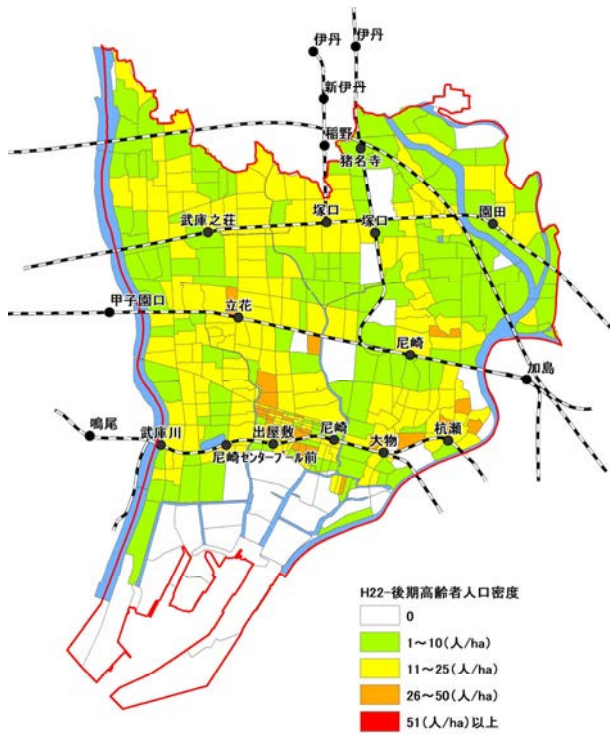


図 - 町丁目別人口密度変化
(平成 22 年 (2010 年) ~令和 2 年 (2020 年))

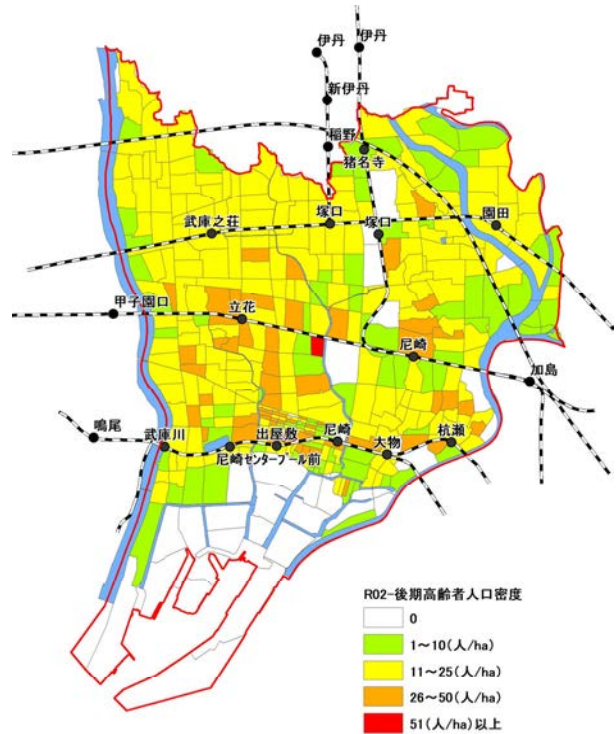


(出典：国勢調査)

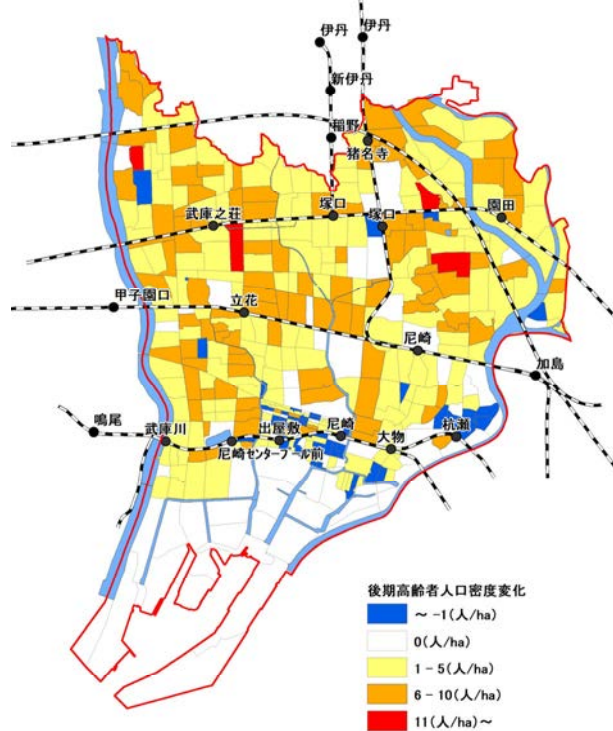
図一 町丁目別後期高齢者人口密度
(平成 22 年 (2010 年))



図二 町丁目別後期高齢者人口密度
(令和 2 年 (2020 年))



図三 町丁目別後期高齢者人口密度変化
(平成 22 年 (2010 年) ~ 令和 2 年 (2020 年))

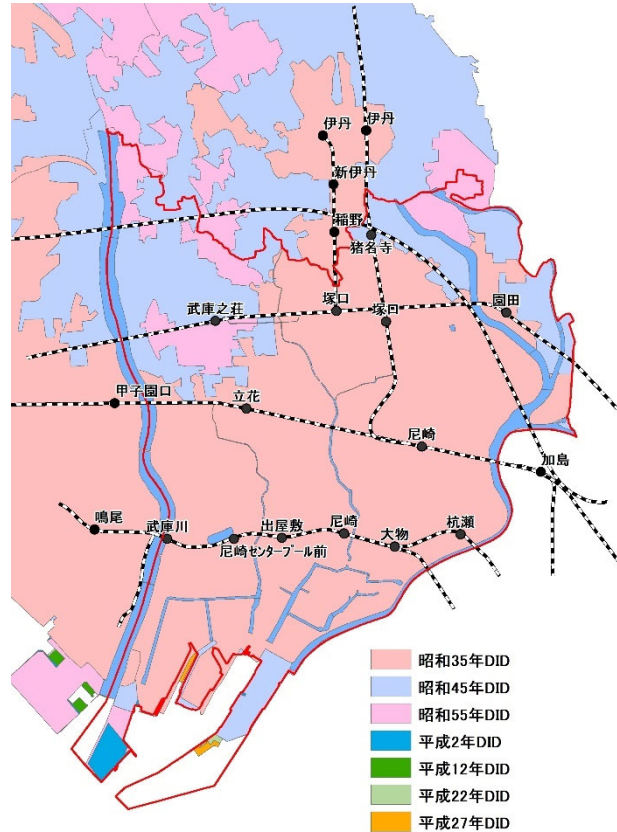


(出典：国勢調査)

④ 人口集中地区（DID）

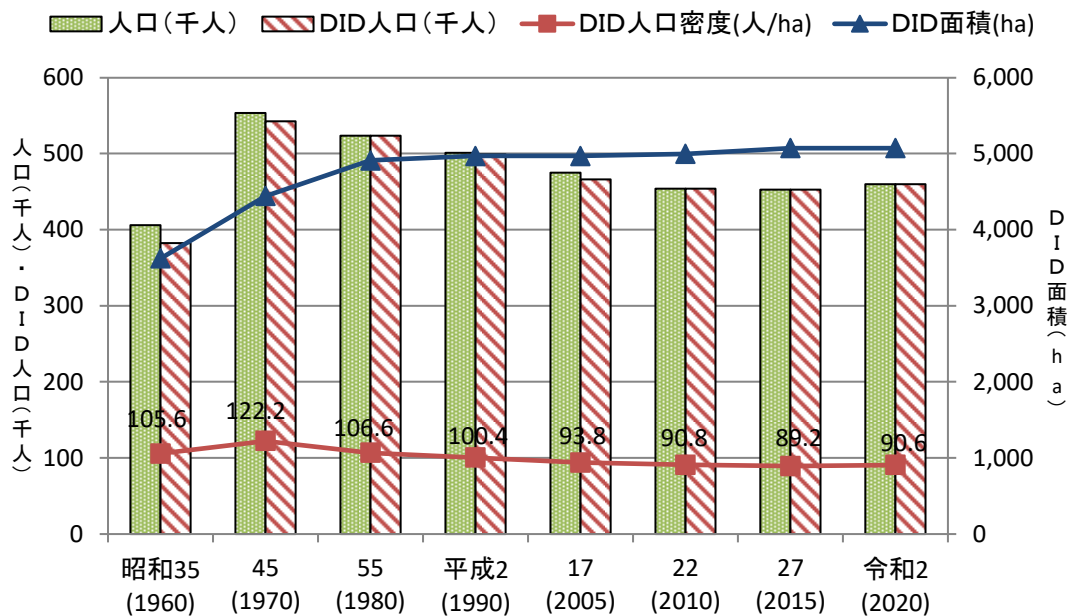
昭和35年（1960年）にすでに市域の多くが人口集中地区（DID）で、DID人口密度が100人/haを超えていた。DID人口密度は、昭和45年（1970年）以降低下していたが、平成27年（2015年）から令和2年（2020年）にかけて少し増加し、90.6人/haとなっており、依然高い人口密度を維持している。

図 - DIDの変遷



(出典：国土数値情報)

図 - DID人口密度等の推移

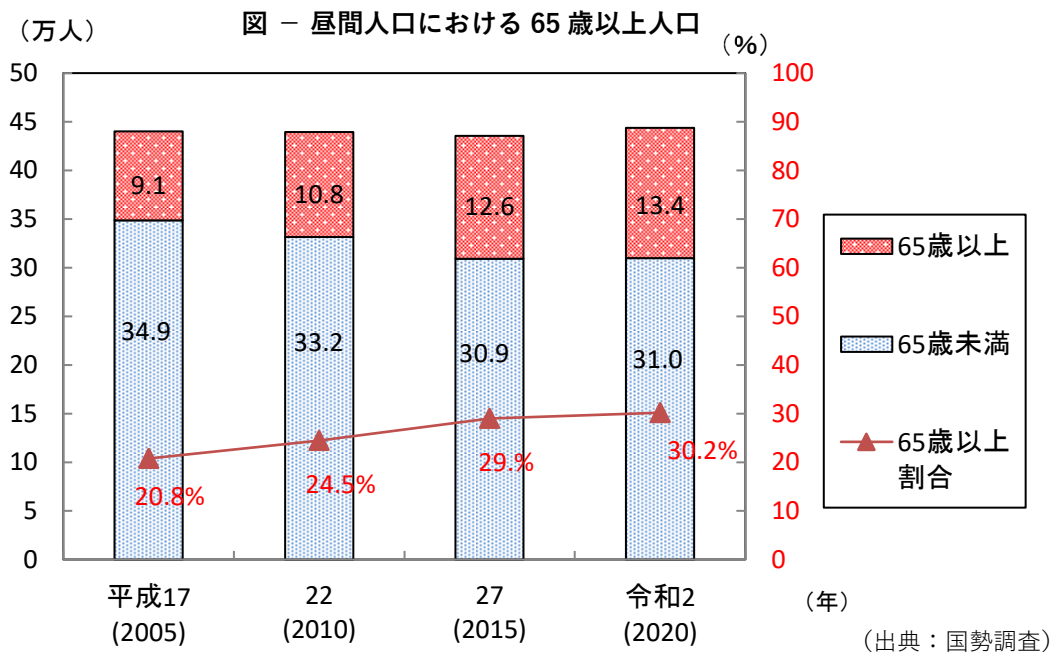
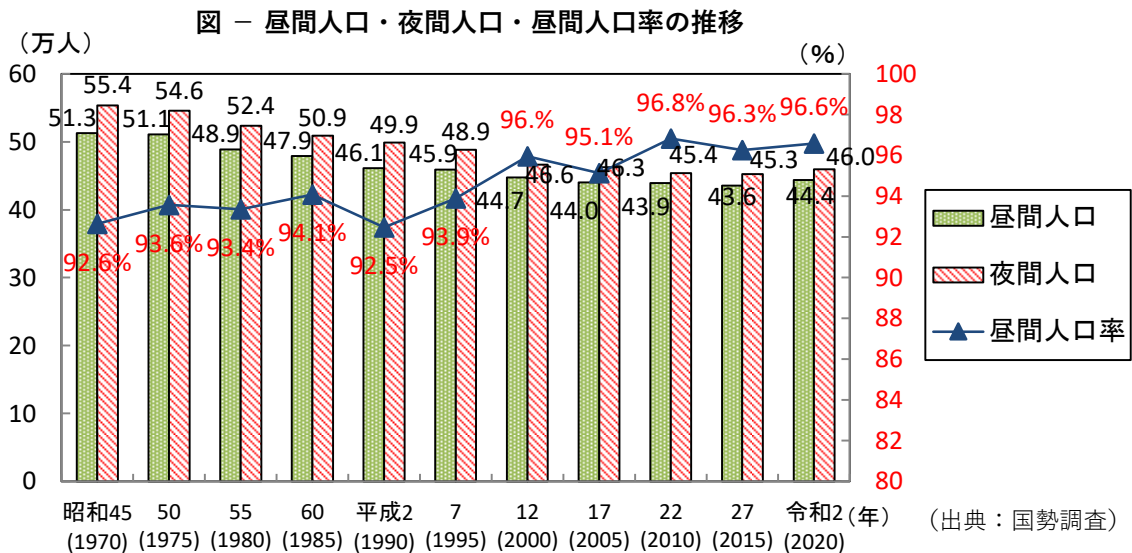


(出典：国勢調査)

(3) 昼間人口

① 推移

昼間人口も夜間人口と同じように、昭和45年（1970年）の約51万3千人から年々減少する傾向にあり、平成27年（2015年）には約43万6千人となったが、令和2年（2020年）には約44万4千人に回復している。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、令和2年（2020年）で96.6%になっている。昼間人口のうち、65歳以上の割合は増加していて、令和2年（2020年）に30.2%と3割を超えている。



② 昼間人口と夜間人口の比較

平成 27 年（2015 年）の昼間人口と夜間人口を比較すると、40 人/ha 以上の人口密度の高いエリアの数が昼間より夜間の方が上回っており、昼間は通勤・通学等で市外に流出していることが分かる。特に、市の西部でその傾向が強く出ている。

高さ：2015 年 昼間人口

色：2015 年 昼間人口密度

凡 例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	昼間人口
色	昼間人口密度
	■ 40 人/ha～
	■ 20～40 人/ha
	■ 0～20 人/ha
出典	2015 年リンク統計
下図の凡例	— 道路



高さ：2015 年 夜間人口

色：2015 年 夜間人口密度

凡 例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	夜間人口
色	夜間人口密度
	■ 40 人/ha～
	■ 20～40 人/ha
	■ 0～20 人/ha
出典	2015 年 国勢調査
下図の凡例	— 道路

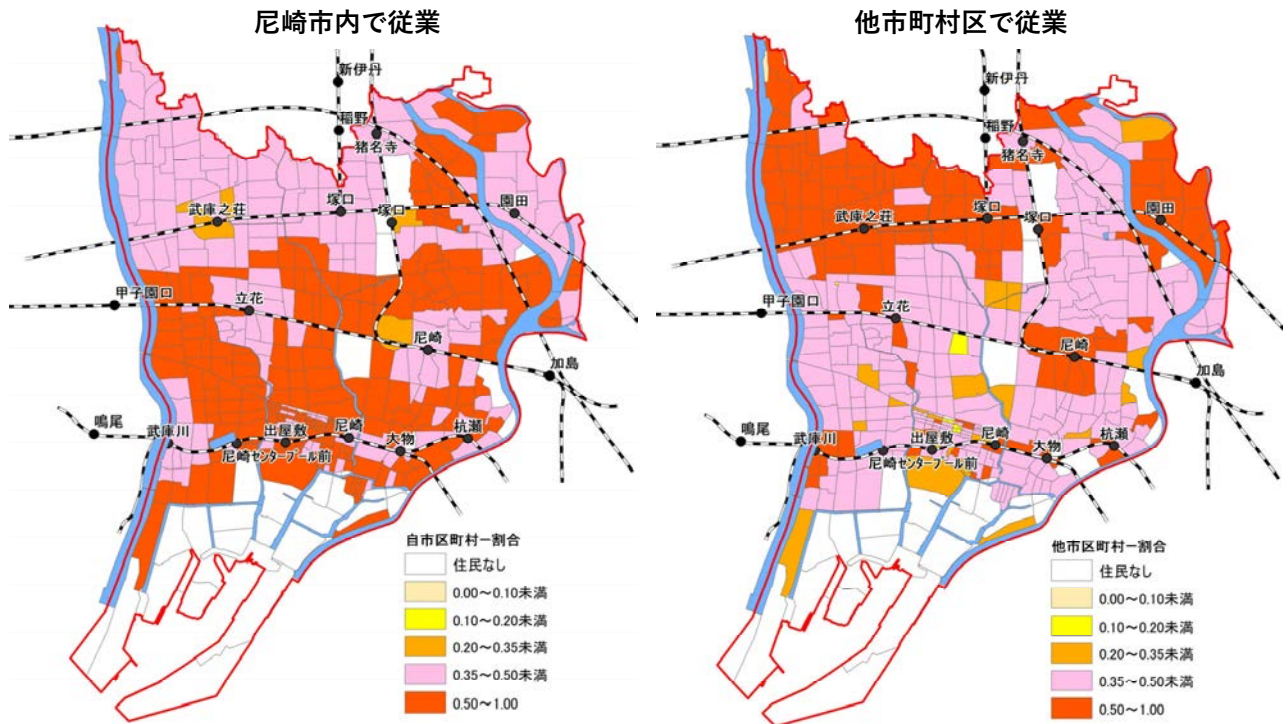


(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

③ 勤務地の状況

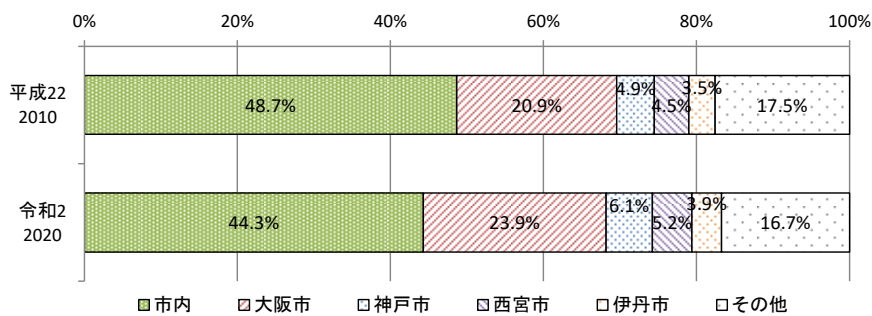
市外で勤務する人の割合は阪急神戸線以北や各鉄道駅周辺の地域で高く、市内で働く人の割合が高いのは JR 神戸線以南の地域となっている。市内に住んでいる人のうち市内に勤務している人は 44.3%で、周辺都市と比べて高くなっており、単なるベッドタウンではなく、市内で働き、暮らすことができる都市であるといえる。

図 - 市内常住 15 歳以上就業者の勤務地別割合



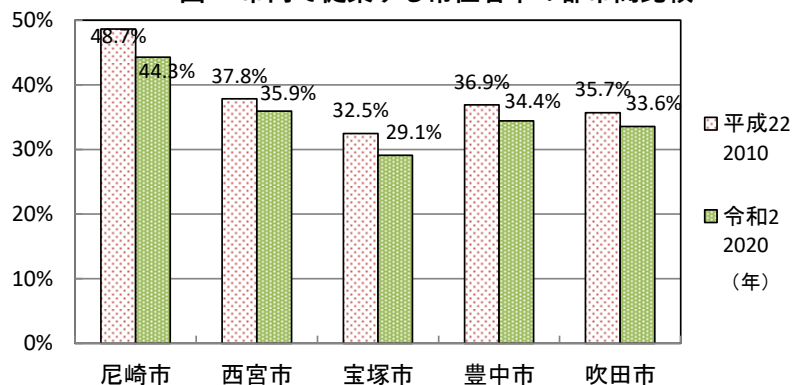
(出典：令和 2 年 (2020 年) 国勢調査)

図 - 市内常住者の勤務地割合



(出典：令和 2 年 (2020 年) 国勢調査)

図 - 市内で従業する常住者率の都市間比較



(出典：令和 2 年 (2020 年) 国勢調査)

(4) 将来人口

① 将来人口推計

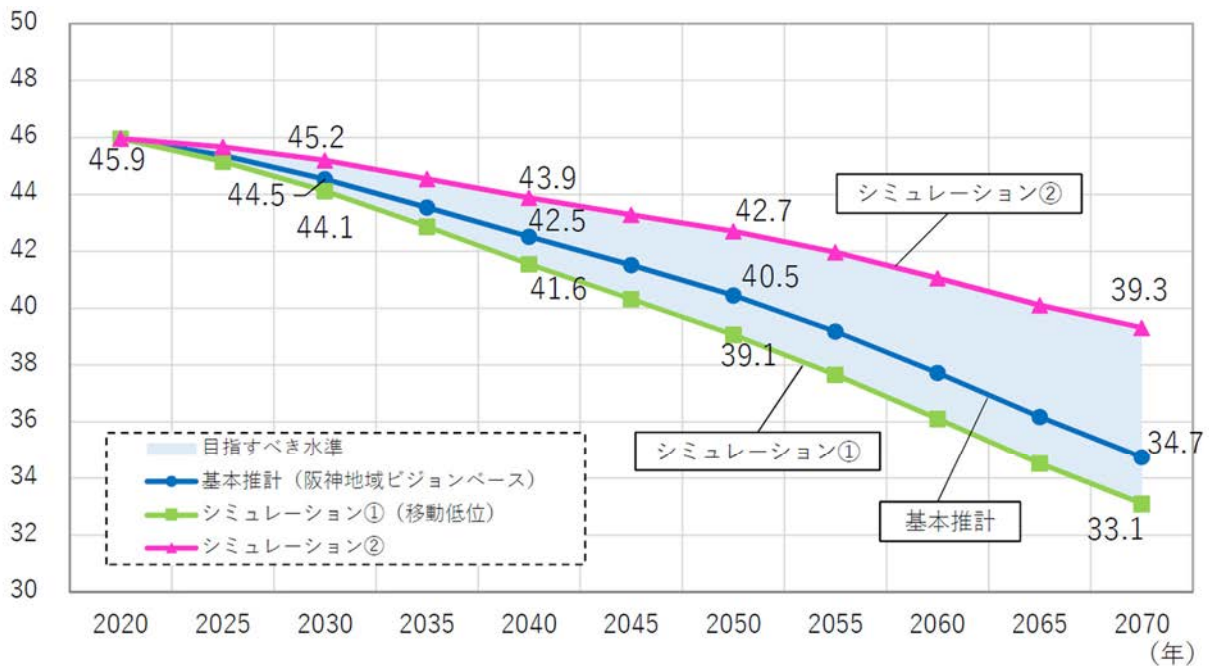
1) 尼崎人口ビジョン

推計はコーホート要因法により、令和2年（2020年）国勢調査結果における人口を基準人口とし、令和52年（2070年）までを対象期間として行った。

また、推計にあたっては、兵庫県の「阪神地域ビジョン 2050」における子ども女性比、純移動率、0～4歳性比、生残率を使用している。

	考え方	出生率	条件
基本推計 (阪神地域ビジョンベース)	阪神地域ビジョンの推計を令和2(2020)年国勢調査結果の人口に補正	1.31	平成27(2015)年国勢調査結果を基準に、令和2(2020)年までの移動等の実情を反映した兵庫県独自推計
シミュレーション① (移動低位)	基本推計からファミリー世帯の転出超過を解消し、社会移動を半減	1.51	ファミリー世帯(5歳未満、30歳代)の転出超過が5年で半減、10年で解消し、その他の年代は移動が半減
シミュレーション②	基本推計からファミリー世帯の転出超過が解消	1.51	ファミリー世帯(5歳未満、30歳代)の転出超過が5年で半減、10年で解消

図 - 尼崎市の将来推計人口

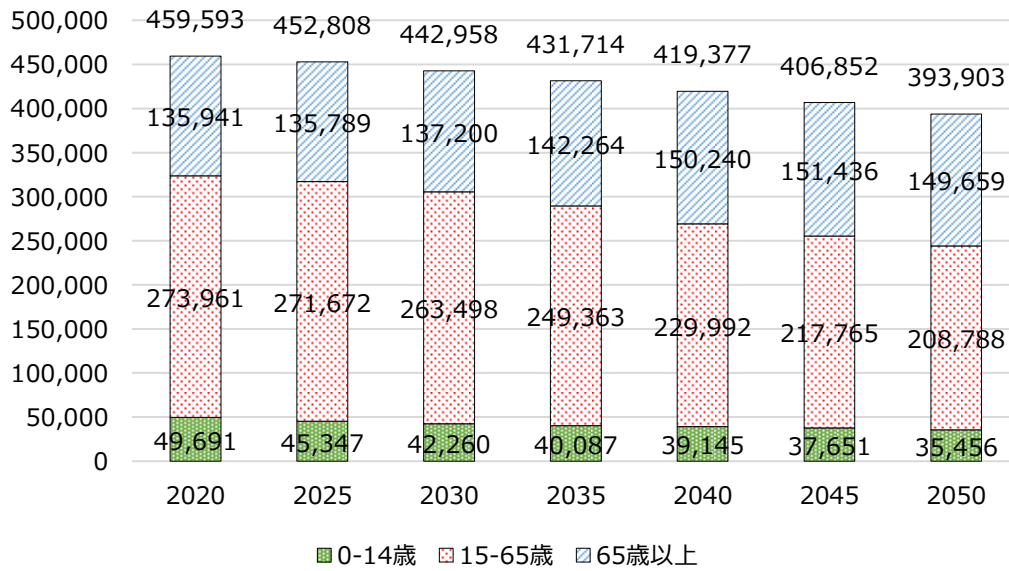


(出典：尼崎人口ビジョン)

2) 日本の地域別将来推計人口

令和5年(2023年)の国立社会保障・人口問題研究所の推計によると、令和32年(2050年)には尼崎市の総人口が393,903人まで減少し、40万人を下回る推計である。

図 - 尼崎市の将来推計人口



(出典：令和5年(2023年) 国立社会保障・人口問題研究所)

② 将来の人口分布の経年変化

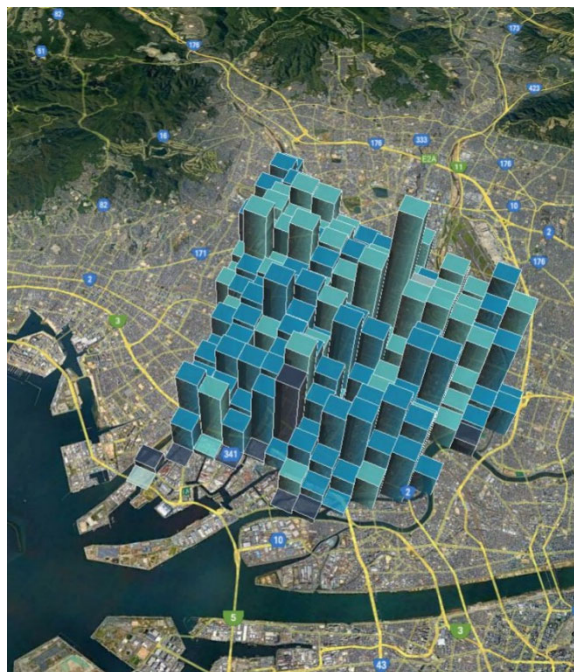
将来人口を10年毎に見ると、ほとんどのエリアで次第に夜間人口が減少している。また、65歳以上の人口割合は、令和12年（2030年）時点では40%を超える高い割合のエリアが一部で見られるだけであったが、令和22年（2040年）には市の南部で広がり、令和32年（2050年）には北部にも拡大し、市の全域で見られるようになる。

高さ：2030年夜間人口

色：2030年65歳以上人口割合

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	夜間人口
色	65歳以上割合
	■ 40%～
	■ 30～40%
	■ 20～30%
	■ 10～30%
	■ 0～10%
出典	国土数値情報、推計値
下図の凡例	— 道路

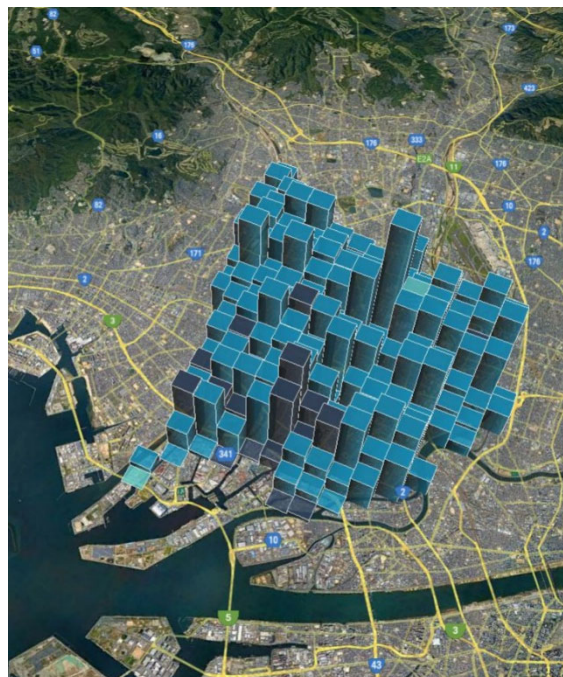


高さ：2040年夜間人口

色：2040年65歳以上人口割合

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	夜間人口
色	65歳以上割合
	■ 40%～
	■ 30～40%
	■ 20～30%
	■ 10～30%
	■ 0～10%
出典	国土数値情報、推計値
下図の凡例	— 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

高さ：2050 年夜間人口

色：2050 年 65 歳以上人口割合

凡 例

メッシュサイズ 500m×500m

高さ 夜間人口

色 65 歳以上割合

■ 40%～

■ 30～40%

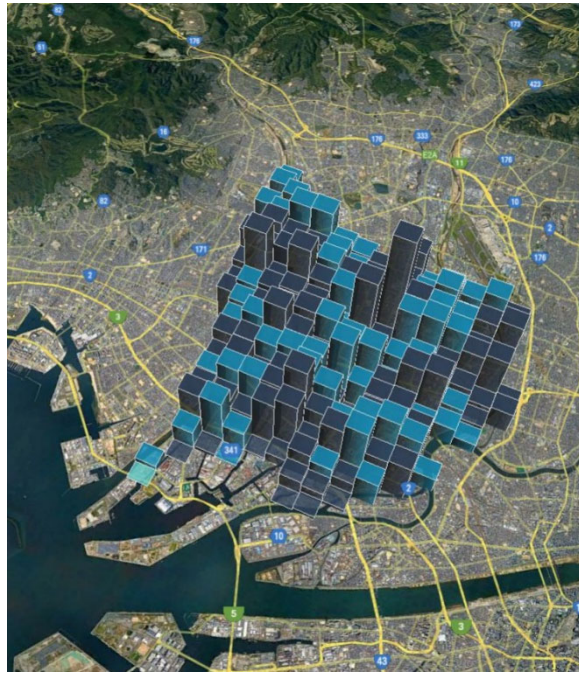
■ 20～30%

■ 10～30%

■ 0～10%

出典 国土数値情報、推計値

下図の凡例 — 道路



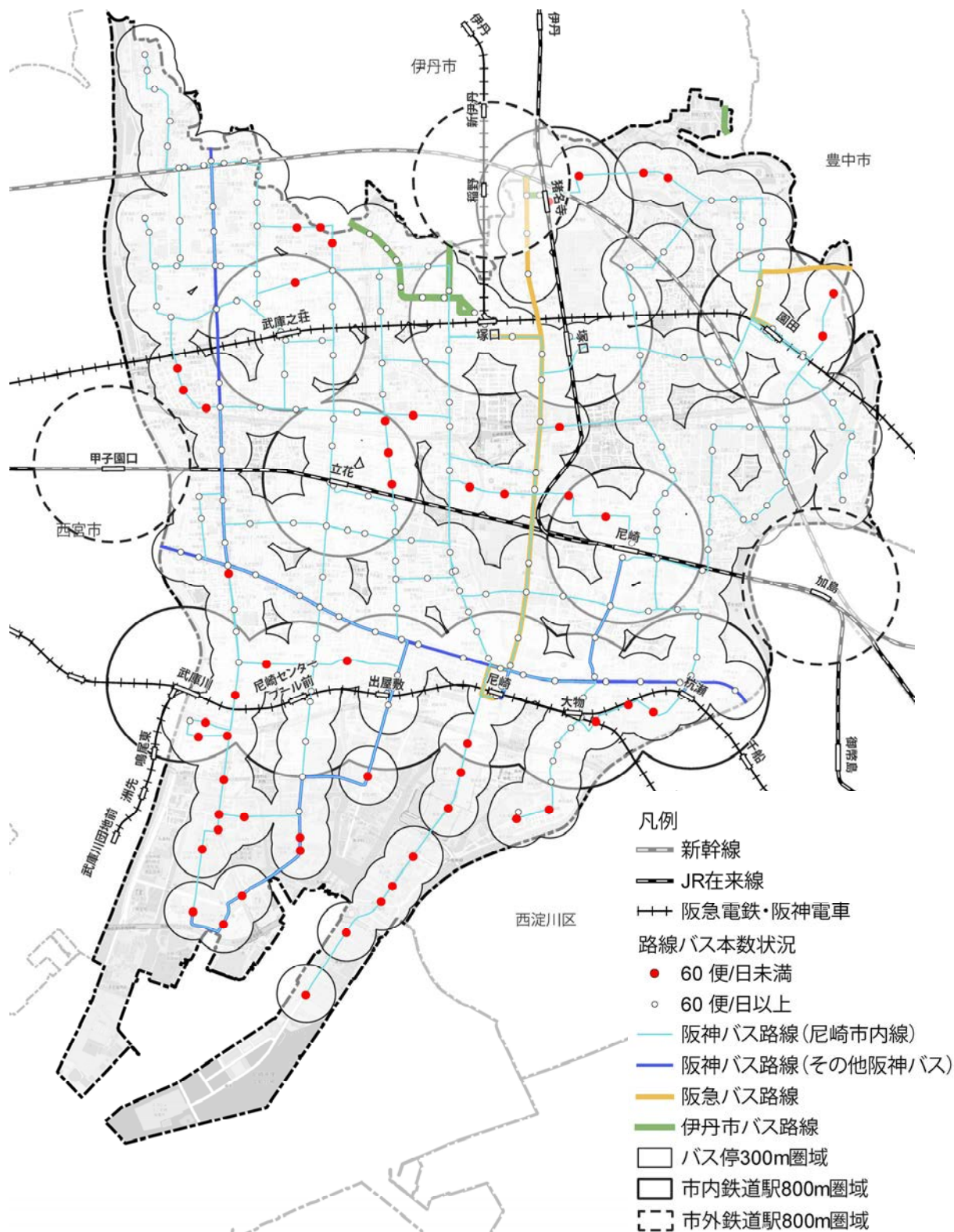
(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

3 交通

(1) 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る。バス停ごとの路線バスの1日あたりの運行本数は、JR神戸線より北側の一部の地域と国道2号以南など比較的人口密度の低い地区では60便未満となっている。

図 - バス路線ネットワークと運行本数 (令和6年1月時点)



(2) 公共交通の利用状況

J R線における鉄道の利用者数は、立花駅で減少傾向が続いていたが、その他の3駅では増加傾向にあった。しかし令和2年(2020年)に新型コロナウイルスの感染拡大に伴い、人々の行動様式が変化し、どの駅でも利用者が大きく減少した。

バスの乗降客数も新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込み、令和4年(2022年)は回復傾向となっているものの、令和元年(2019年)の水準に戻っていない。

図 - 1日平均乗客数の推移 (JR)

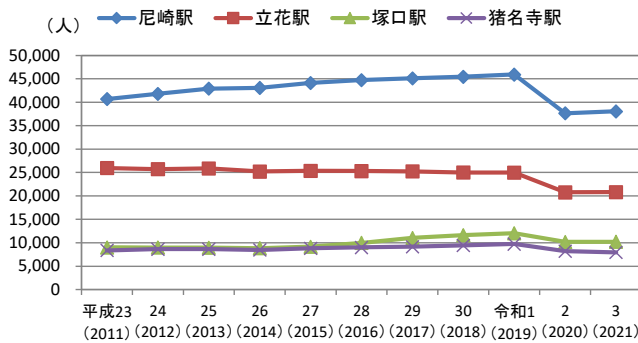


図 - 1日平均乗客数の推移 (阪急電鉄)

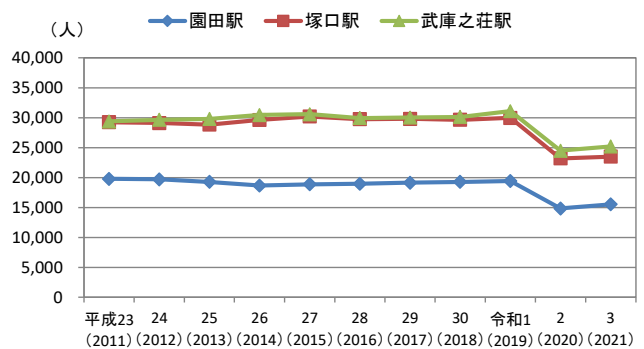


図 - 1日平均乗客数の推移 (阪神電鉄)

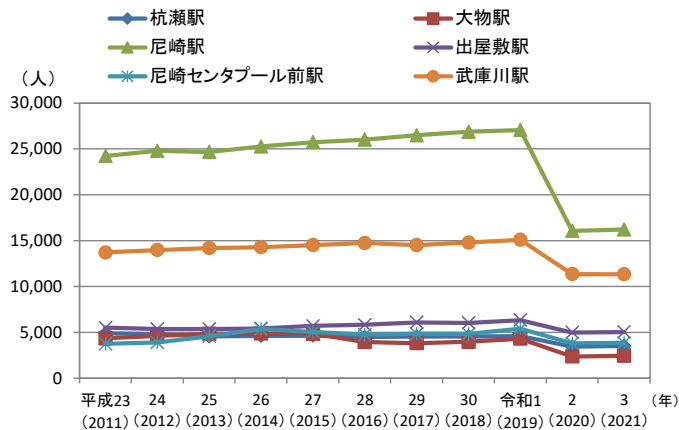
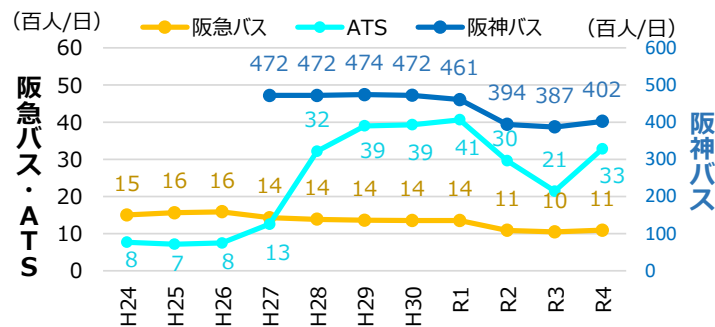


図 - 1日平均乗客数の推移 (バス)

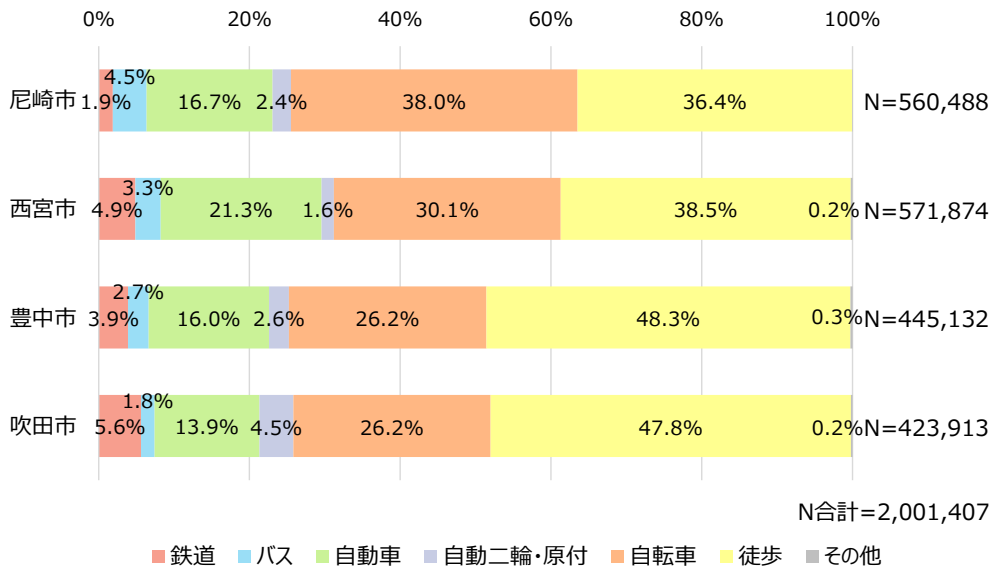


(出典：尼崎市統計書、尼崎市総合交通計画)

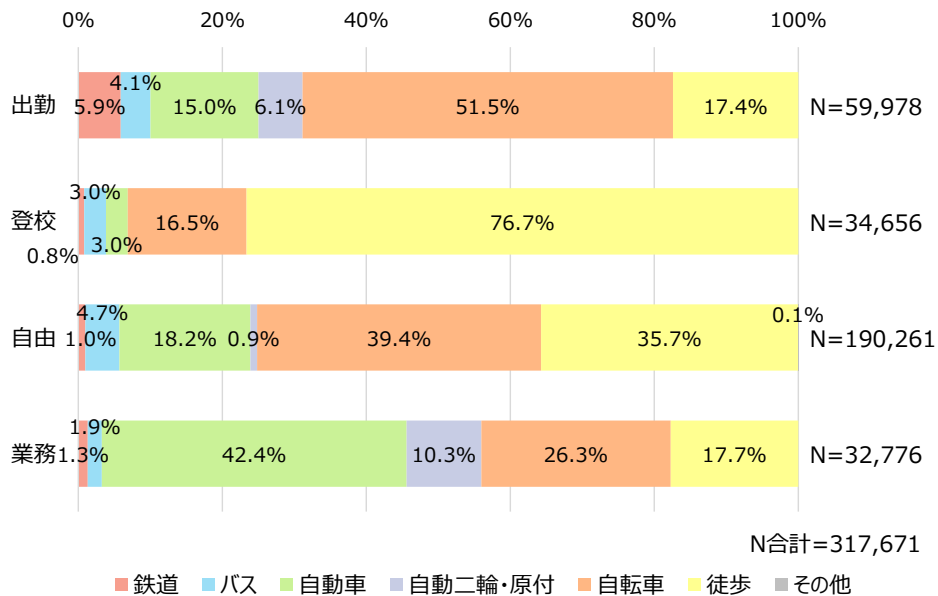
(3) 代表交通手段分担率

周辺市との比較においても、市内の移動は自転車を利用する割合が高く、中でも通勤で自転車を利用する割合が高くなっている。

図－尼崎市及び周辺市の市内移動（目的計）



図－尼崎市内の移動（目的別）



（出典：第6回近畿圏パーソントリップ調査）

(4) 通勤通学時公共交通等の利用状況

通勤通学時に公共交通等を利用している人口は、市の南部よりも北部の方が多くなっている。また、その割合として、50%を上回り特に利用率の高いエリアは、市の北西部と北東部である。

高さ：通勤通学時公共交通等利用人口

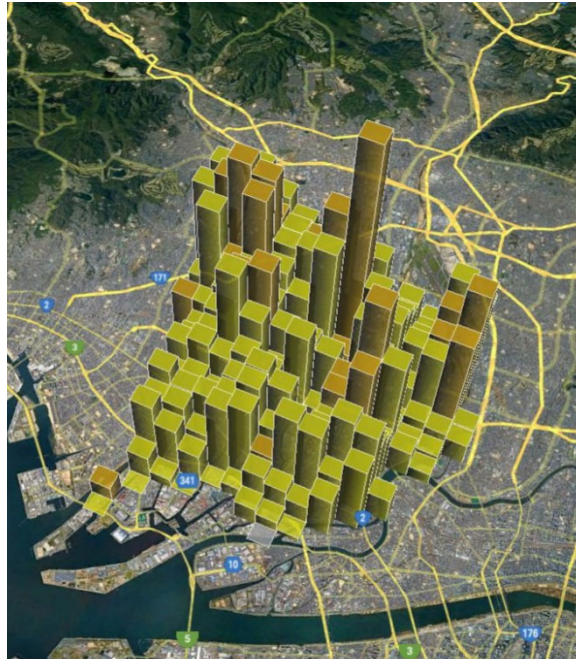
色：通勤通学時公共交通等利用割合

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	通勤通学時公共交通等 利用人口 (20人/100m)
色	通勤通学時公共交通等 利用割合 ■ 75～100% ■ 50～75% ■ 25～50% ■ 0～25%

出典 2010年国勢調査

下図の凡例 — 道路



(5) 公共交通利用圏の状況

① 人口分布との関係

公共交通利用圏※と人口分布を見ると、「駅・バス利用圏」や「バス利用圏」に関わらず、ほとんどのエリアで人口が多い。

高さ：夜間人口

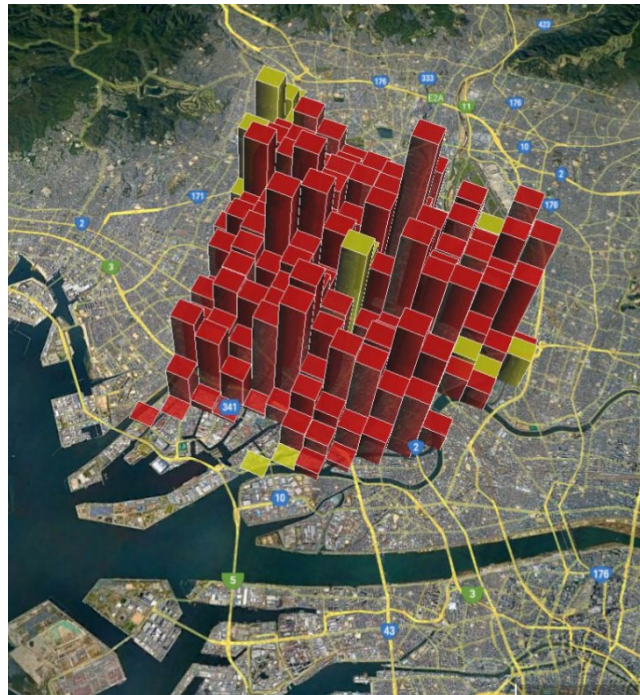
色：公共交通利用圏

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	夜間人口 (100人/100m)
色	公共交通利用圏 ■ 駅・バス利用圏 ■ 駅利用圏 ■ バス利用圏 ■ 駅・バス利用圏外

出典 2015年国勢調査
2019年駅 2010年バス
国土数値情報

下図の凡例 — 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

※公共交通利用圏 (都市構造可視化計画における定義)

駅利用圏域：鉄道駅より半径1kmの範囲が含まれているメッシュ

バス利用圏域：バス停より半径300mの範囲が含まれているメッシュ

② 高齢者分布との関係

公共交通利用圏と高齢者分布を見ると、高齢者人口の数に関わらず、ほとんどのエリアが「駅・バス利用圏」となっている。ただし、市の北西部には「バス利用圏」が集積していて、高齢者人口も多いエリアが見られる。

高さ：65歳以上人口

色：公共交通利用圏

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	65歳以上人口 (100人/100m)
色	公共交通利用圏 ■ 駅・バス利用圏 ■ 駅利用圏 ■ バス利用圏 ■ 駅・バス利用圏外
出典	2015年 国勢調査 2019年 駅 2010年 バス 国土数値情報

下図の凡例 — 道路



③ 働く場所との関係

事業所従業者数が多いエリアは市の中心部及び北部に多く見られ、そのエリアの公共交通利用圏としては、「駅・バス利用圏」となっている。一方で、市の南部と北西部には、「バス利用圏」が多く見られ、ここは事業所従業者数が少ないエリアとなっている。

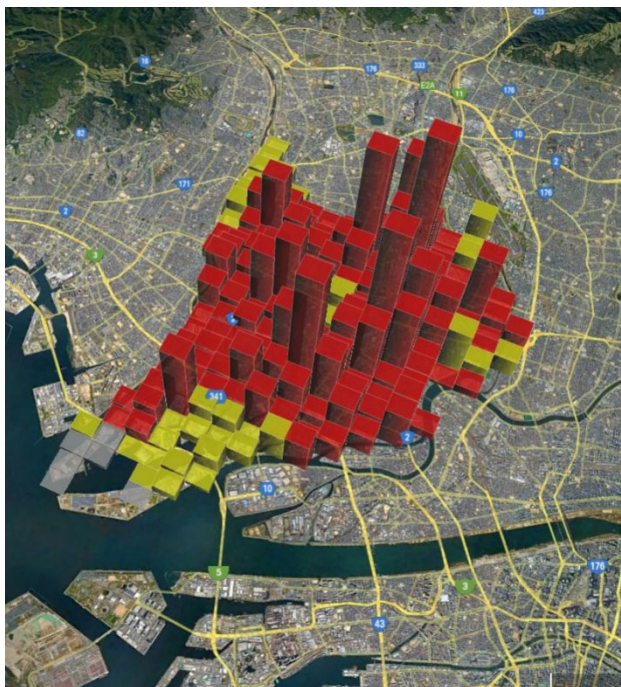
高さ：事業所従業者数

色：公共交通利用圏

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	事業所従業者数 (100人/100m)
色	公共交通利用圏 ■ 駅・バス利用圏 ■ 駅利用圏 ■ バス利用圏 ■ 駅・バス利用圏外
出典	2014年 経済センサス 2019年 駅 2010年 バス 国土数値情報

下図の凡例 — 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

④ 小売業販売額との関係

公共交通利用圏と小売業販売額を見ると、販売額が 100 億円を超える 5 つのエリアは全て「駅・バス利用圏」となっている。市の北西部にある「バス利用圏」の集積した地域では、小売業販売額が高い場所はない。

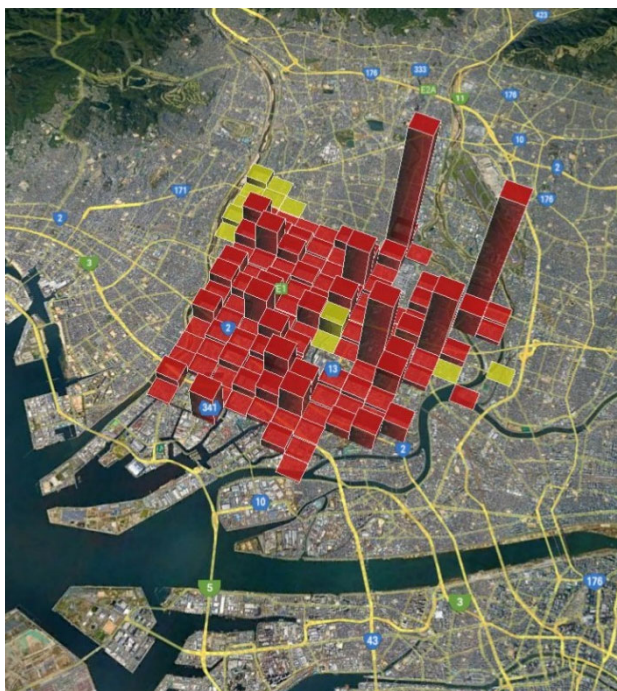
高さ：小売業販売額

色：公共交通利用圏

凡 例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	小売業販売額 (6 億円/100m)
色	公共交通利用圏 ■ 駅・バス利用圏 ■ 駅利用圏 ■ バス利用圏 ■ 駅・バス利用圏外
出典	2014 年 商業統計 2019 年 駅 2010 年バス 国土数値情報

下図の凡例 — 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

(6) 混雑度

国道・県道の混雑度の推移を見ると、猪名寺椎堂線の一部や国道2号など全市的に改善傾向であるが、園田西武庫線や弥生線の一部で混雑度が3.01以上となっているほか、臨海部等の一部の路線では悪化しているところがある。

図 - 国道・県道の混雑度[※]の推移 (平成22年(2010年))



図 - 国道・県道の混雑度の推移 (令和3年(2021年))



※混雑度・・・“交通量/交通容量”で求められ、道路の平均的な混み具合をある区間ごとに指標化したもの。混雑度が1.0未満は混雑がない状態を示し、混雑度が1.5以上になると慢性的に混雑している状態を示す。

(出典：道路交通センサス)

4 住宅・不動産

(1) 住宅総数・空き家数

住宅数は、平成 15 年（2003 年）から平成 25 年（2013 年）まで増加し続け、平成 30 年（2018 年）にはやや減少したものの、この 15 年間に約 2 万戸、約 10% 増加している。世帯数についても、平成 17 年（2005 年）から令和 2 年（2020 年）まで増加しており、この 15 年間で約 2 万世帯、約 10% 増加している。

市内の空き家数は約 37,280 戸、このうち賃貸用や分譲用等の不動産市場で流通していない「空き家（その他の住宅）」は 12,230 戸であり、このうち 3,810 戸（約 31%）が「腐朽・破損あり」となっている。

図 - 住宅総数と世帯数の推移

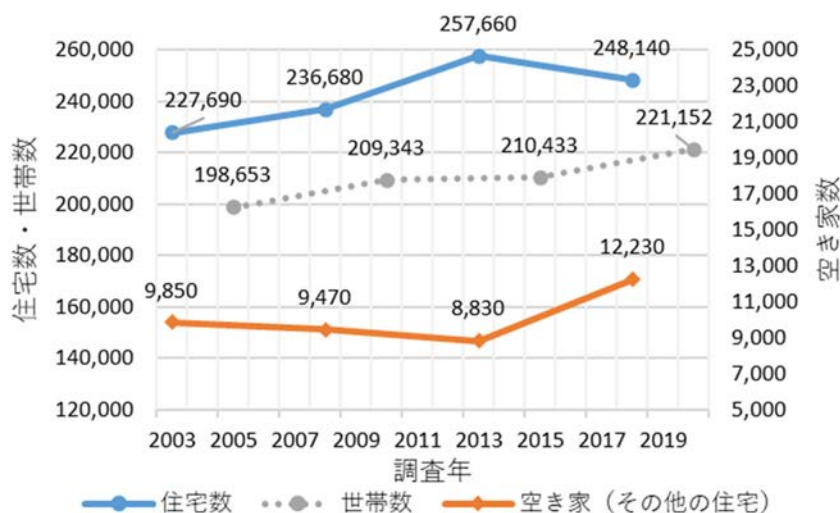
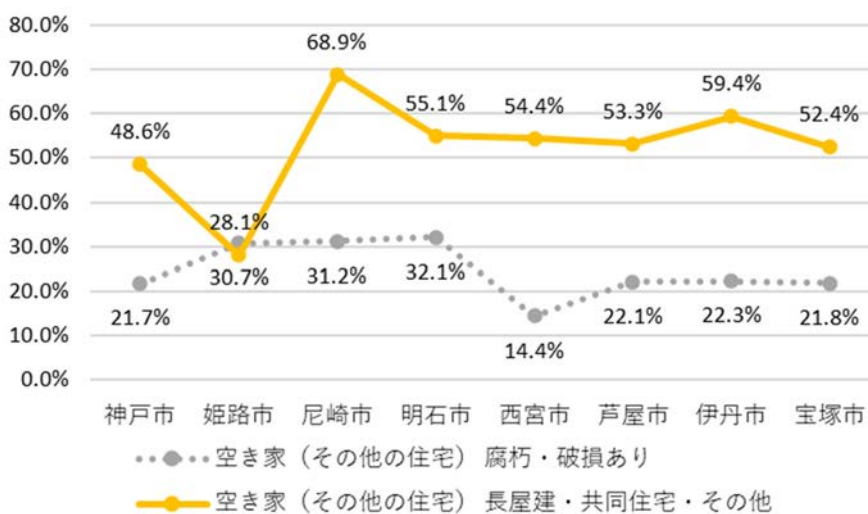


図 - 空き家率（その他の住宅）の都市間比較



(出典：住宅・土地統計調査)

(2) 公示地価

住宅系地域と商業系地域の公示地価は、どちらも平成 17 年（2005 年）までは年々下落していたが、それ以降は、横ばい或いはやや上昇している。

図 - 公示地価の推移（商業系地域）

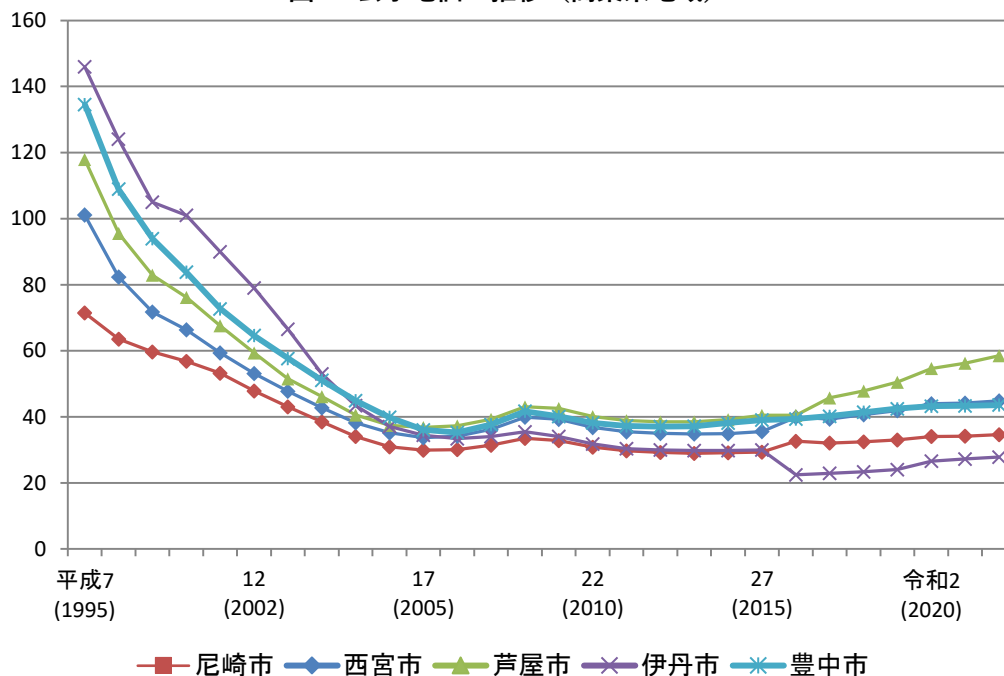
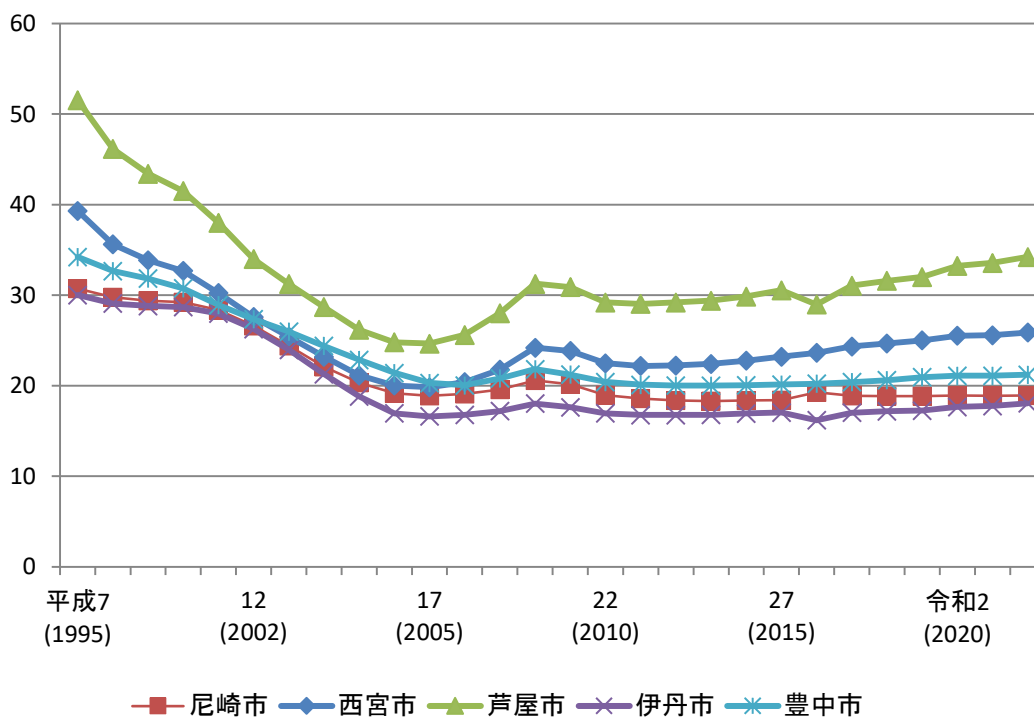
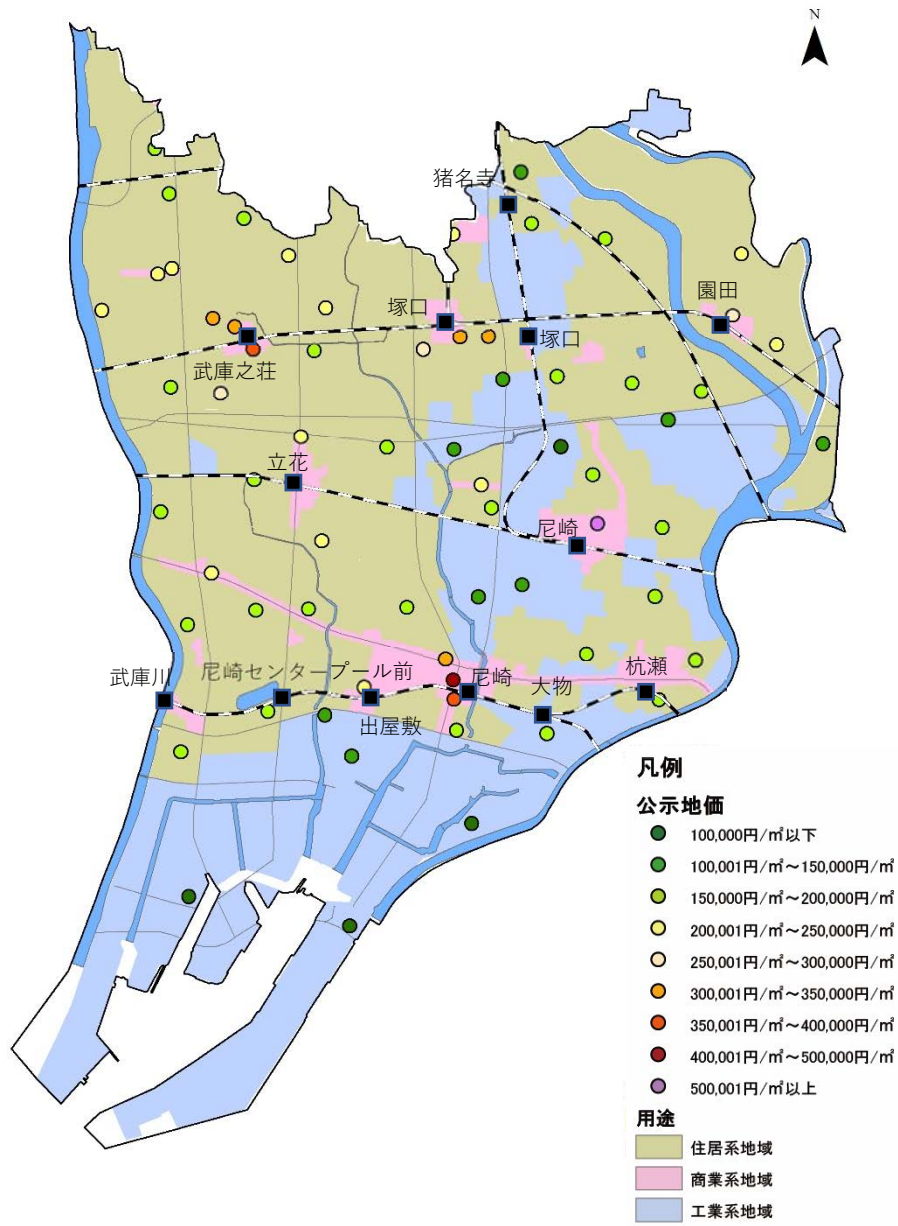


図 - 公示地価の推移（住居系地域）



(出典：国土交通省)

図 - 令和4年(2022年)公示地価



(出典：国土交通省)

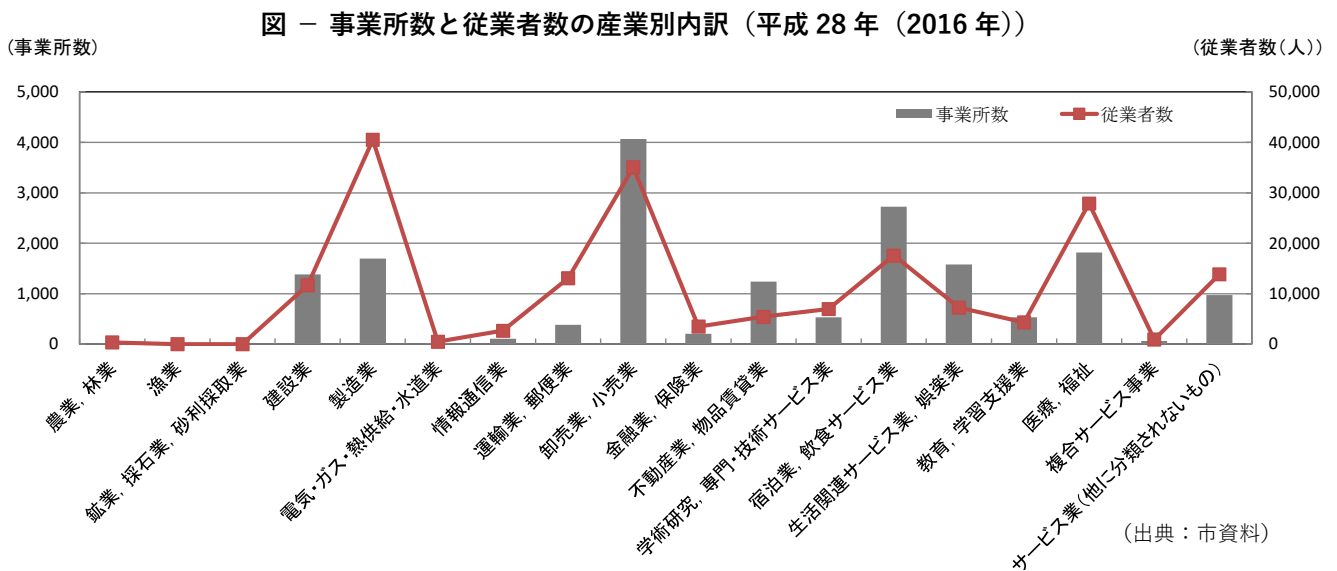
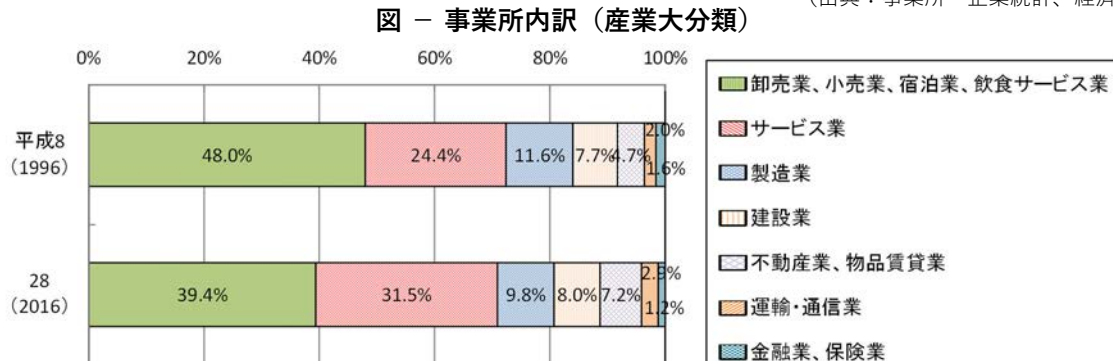
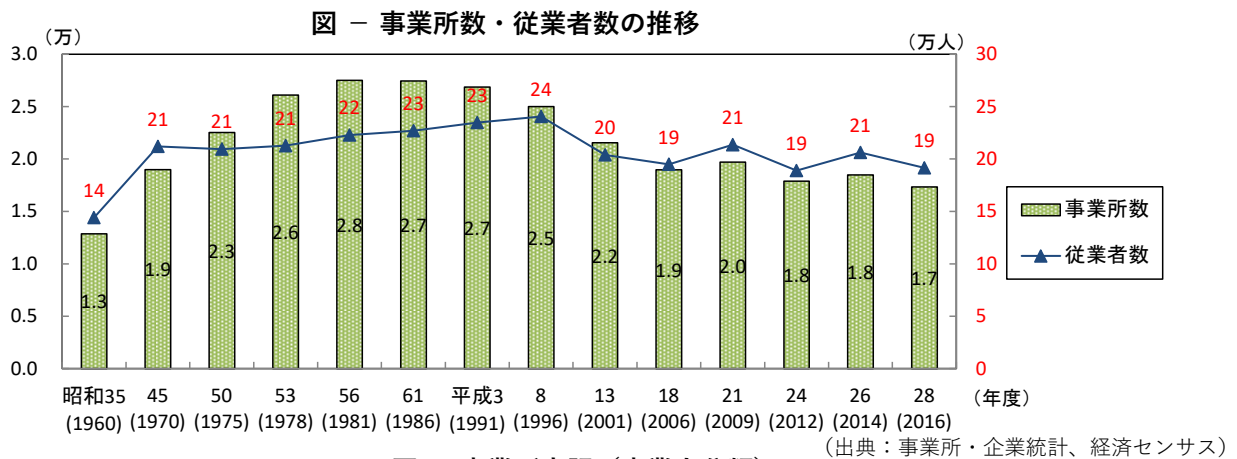
5 産業・経済

(1) 概況

① 産業別事業所数

平成 28 年（2016 年）度の本市の事業所数（事業内容等が不詳の事業所を除く）は約 1.7 万事業所で、昭和 56 年（1981 年）をピークに減少傾向にある。産業大分類別みると、主な傾向として「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」、「建設業」、「不動産業、物品賃貸業」、「運輸・通信業」は増加している。

また、平成 28 年（2016 年）時点の従業者数は約 19 万 2 千人で、平成 8 年（1996 年）をピークに減少傾向にある。「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る。



② 第1次・第2次産業の就業者（昭和45年（1970年））

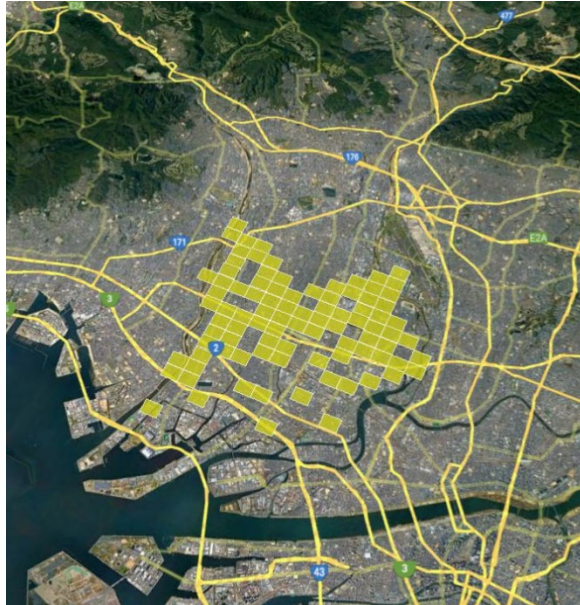
昭和45年（1970年）の第1次産業^{※1}就業者は、主に市の北部に見られるが、全て0~20人/haのエリアで人数としては多くはない。第2次産業^{※2}就業者は、40人/ha以上と密度の高いエリアが南部地域に集中している。

高さ：第1次産業 就業者総数

色：第1次産業 就業者密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	第1次産業 就業者総数
色	第1次産業 就業者密度
	■ 40人/ha~
	■ 20~40人/ha
	■ 0~20人/ha
出典	1970年国勢調査
下図の凡例	— 道路

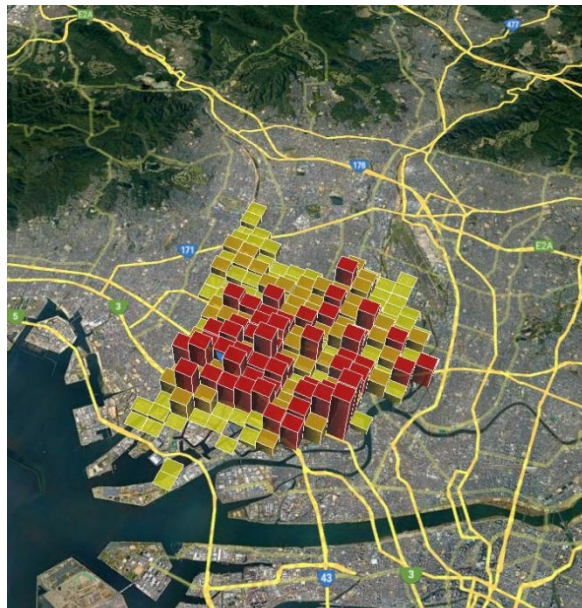


高さ：第2次産業 就業者総数

色：第2次産業 就業者密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	第2次産業 就業者総数
色	第2次産業 就業者密度
	■ 40人/ha~
	■ 20~40人/ha
	■ 0~20人/ha
出典	1970年国勢調査
下図の凡例	— 道路



（出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>）

※1 農業・林業・水産業など

※2 製造業、建設業、鉱業など

③ 第2次・第3次産業 従業者 (平成26年(2014年))

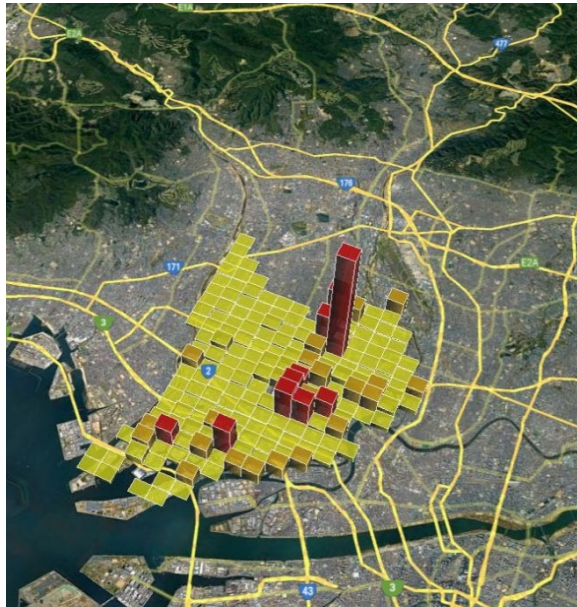
平成26年(2014年)の第2次産業従業者は、人数の多いエリアと少ないエリアの差が大きくなり、40人/ha以上のエリアは工場が立地している地域に集約されている。第3次産業*従業者は、市内の各エリアに分散されているが、40人/ha以上の特に密度の高いエリアをみると阪神本線・阪急神戸線・JR線の鉄道駅の周辺地域となっている。

高さ：第2次産業 従業者総数

色：第2次産業 従業者密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	第2次産業 従業者総数
色	第2次産業 従業者密度
	■ 40人/ha～
	■ 20～40人/ha
	■ 0～20人/ha
出典	2014年経済センサス
下図の凡例	— 道路

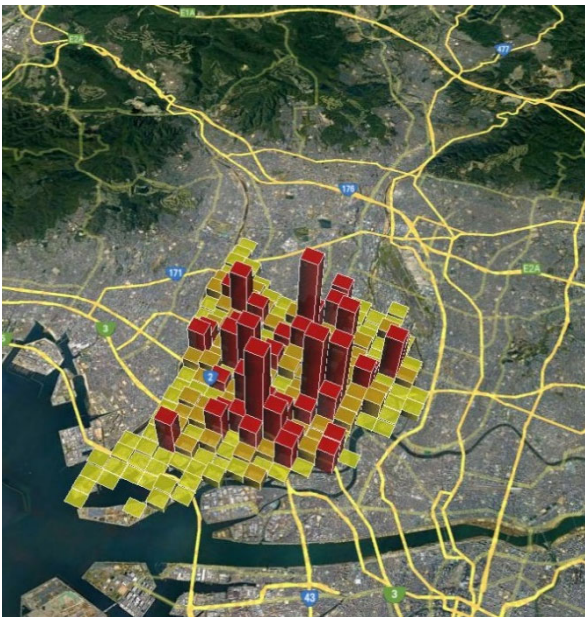


高さ：第3次産業 従業者総数

色：第3次産業 従業者密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	第3次産業 従業者総数
色	第3次産業 従業者密度
	■ 40人/ha～
	■ 20～40人/ha
	■ 0～20人/ha
出典	2014年経済センサス
下図の凡例	— 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

* 小売業、宿泊業、飲食サービス業、医療・福祉業など

(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、機械等の重化学工業へと産業構造の変化を遂げた。

1940年代には、大型火力発電所の建設等により、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。

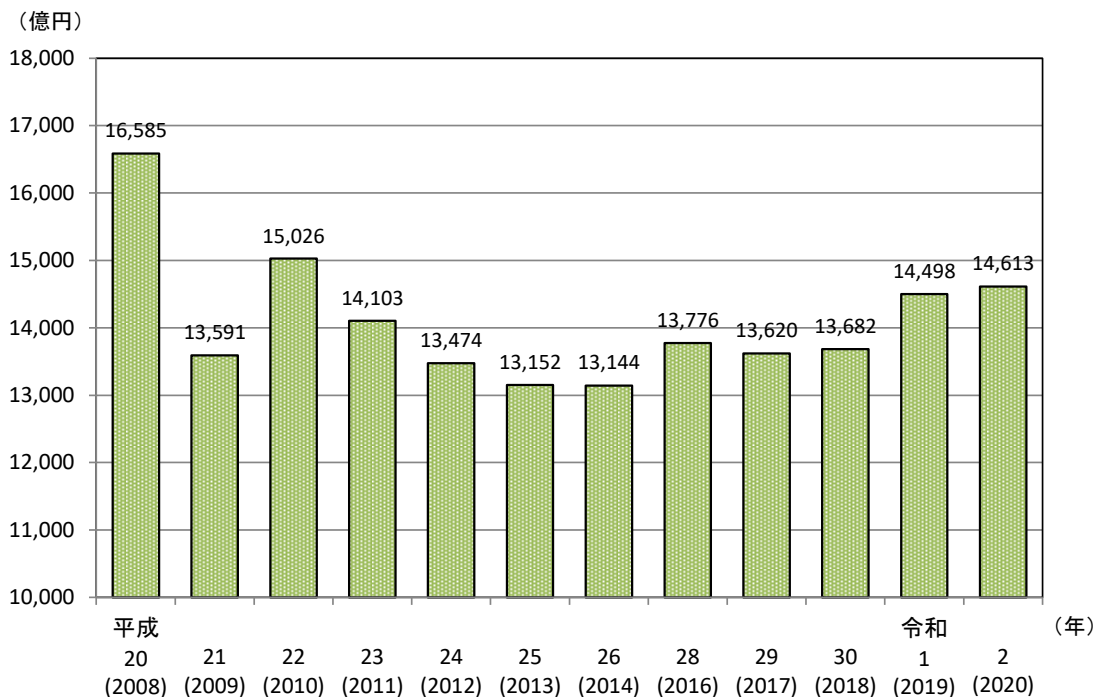
その後、1970年代に入ると、石油ショックを契機として製造業全体の伸び悩みが見られるようになった。

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、兵庫県の製造品出荷額と比較しても、減少幅は大きくなった。近年、臨海部の遊休地の活用を進め、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る。

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ったが、製造拠点の統合等による撤退により発生した工場等の跡地が、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る。

平成20(2008)年のリーマンショック後から平成26(2014)年まで、製造品出荷額は1兆6,585億円から1兆3,144億円まで減少したが、令和2(2020)年には1兆4,613億円に増加している。

図 - 製造品出荷額の推移



(出典：工業統計)

(3) 商業

① 概況

本市は瀬戸内海航路の発着点という水運の利を生かし、古くから商業の中継地としてにぎわっていた。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地が形成された。

また、市内各所に商店街や小売市場があるが、人口減少等に伴う需要の減少、生活スタイルの変化のほか、幹線道路沿道等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、流通機構の変化等により、従来の商業施設にとって厳しい環境となり、事業所数は減少し、空き店舗が増加する状況となっているが、年間商品販売額は平成16年（2004年）から徐々に増加している。

図 - 商業の事業所数・年間商品販売額の推移
(億円)

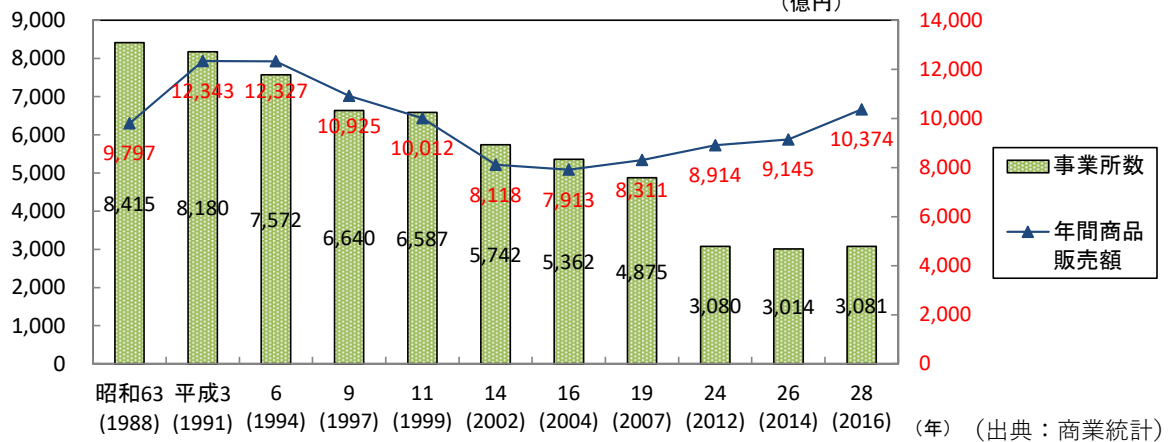
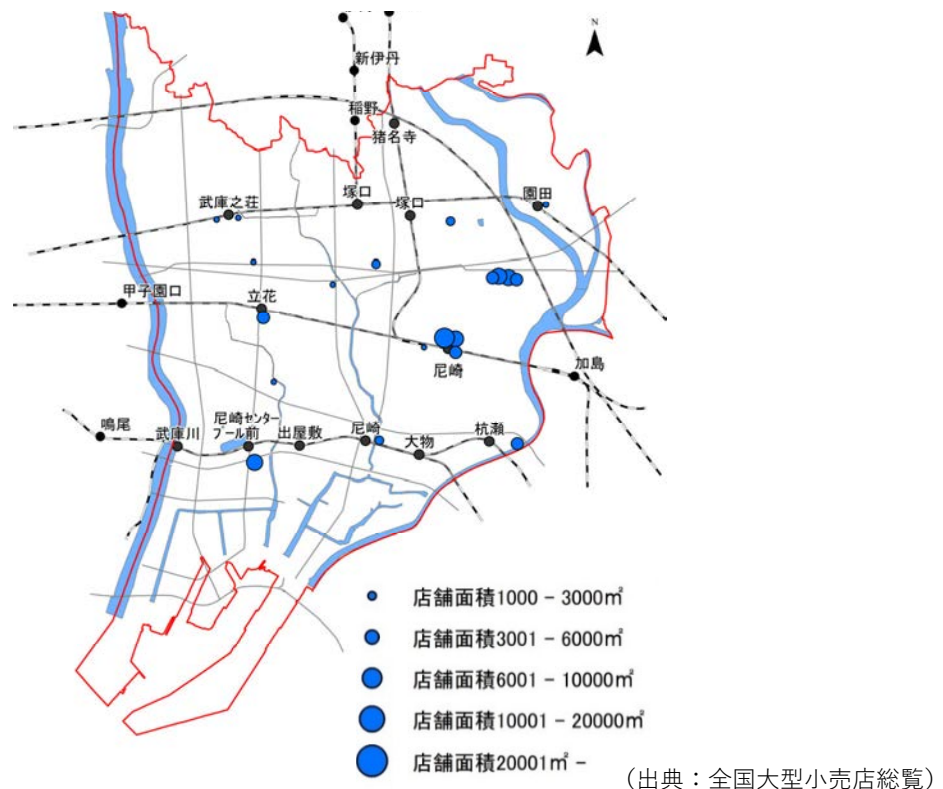
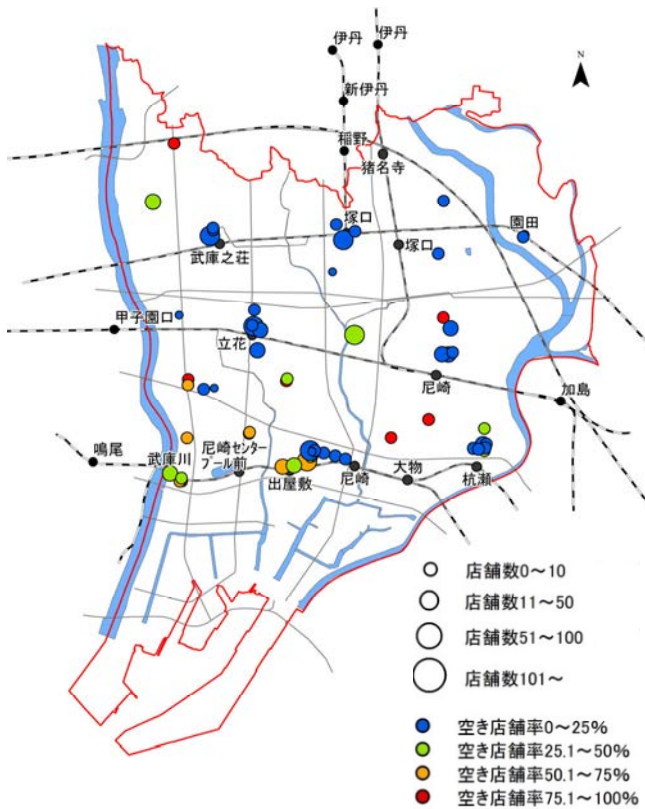


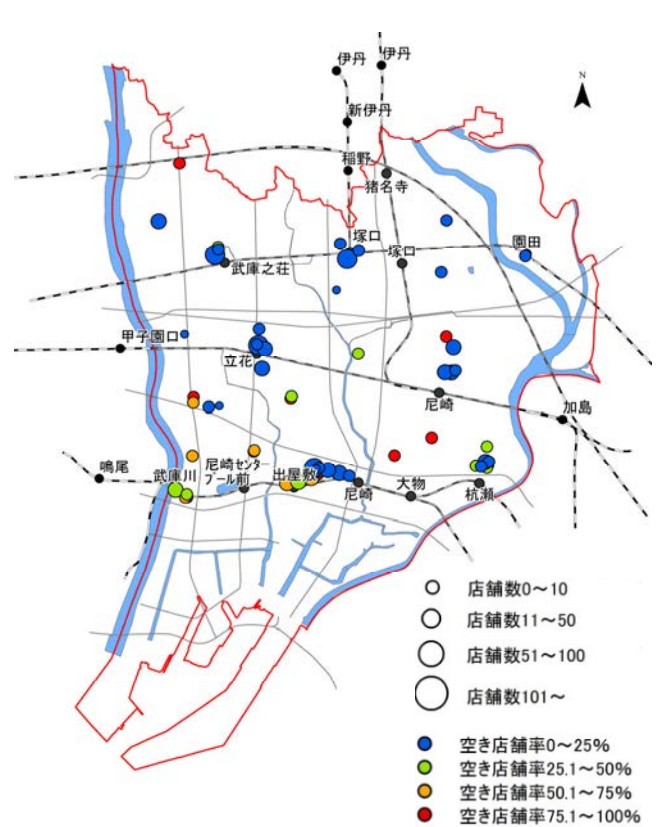
図 - 20年間で立地した大規模小売店舗
(平成14年(2002年)～令和4年(2022年)立地施設)



図－商店街・市場の空き店舗率
(平成 21 年 (2009 年))



図－商店街・市場の空き店舗率
(令和 4 年 (2022 年))



(出典：市資料) ※ 令和 4 年度市調査において回答が得られた商店街・市場のみ記載

② 小売事業所数

小売事業所の分布を見ると、2.0 事業所/ha 以上あるエリアは市内に 14 箇所のみとなっていて、その周辺に 1.0~2.0 事業所/ha のエリアが見られる。市内の多くのエリアが 0.0~1.0 事業所/ha の地域となっている。

高さ：小売事業所数

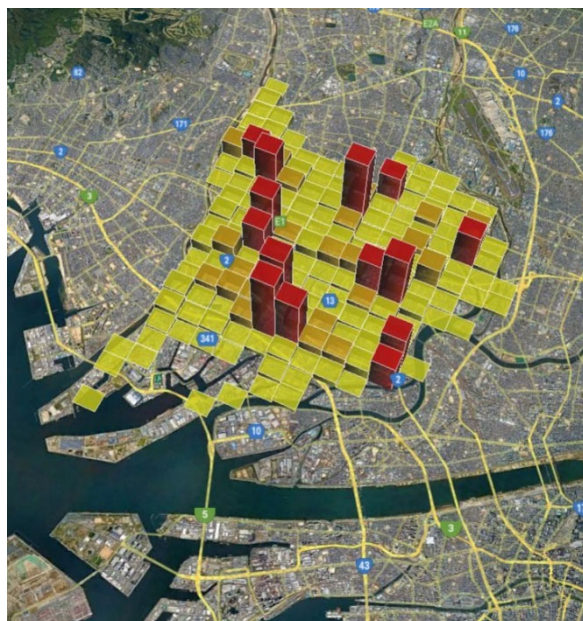
色：小売事業所密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	小売事業所数
色	小売事業所密度
	■ 2.0 事業所/ha~
	■ 1.0~2.0 事業所/ha
	■ 0.0~1.0 事業所/ha

出典 2015 年リンク統計

下図の凡例 — 道路



(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

③ 小売業年間販売額の変化

小売業年間販売額を見ると、4億円/haの高収益のエリアは平成19年（2007年）で3箇所、平成26年（2014年）で4箇所あり、そのほとんどが市の北東部に位置している。平成19年（2007年）と平成26年（2014年）を比較すると、2～4億円/haのエリアが減少し、一方で2億円/ha以下の収益性の低いエリアが増え、収益性の二極化が進んでいる。

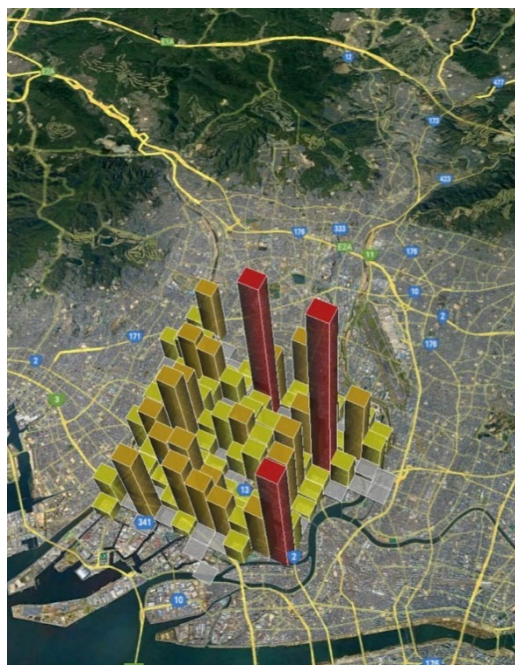
高さ：2007年 小売業年間販売額

色：2007年 小売業年間販売額密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	小売業年間販売額 (2億円/100m)
色	小売業年間販売額密度 ■ 4億円/ha～ ■ 2～4億円/ha ■ 0.4～2億円/ha ■ 0～0.4億円/ha
出典	商業統計調査

下図の凡例 — 道路



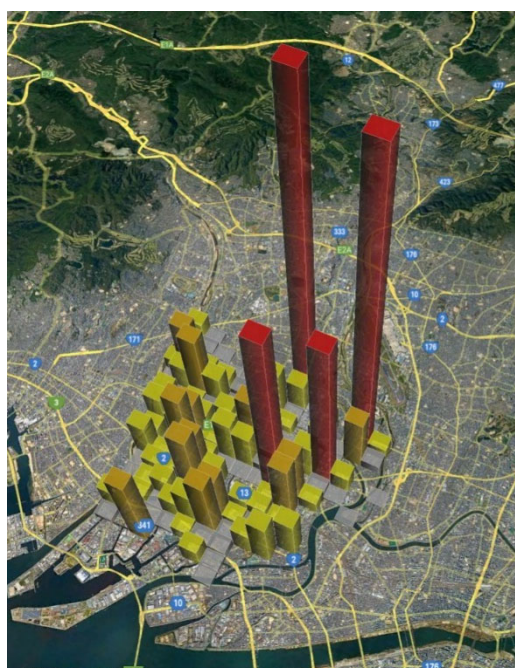
高さ：2014年 小売業年間販売額

色：2014年 小売業年間販売額密度

凡例

メッシュサイズ	500m×500m
高さ	小売業年間販売額 (2億円/100m)
色	小売業年間販売額密度 ■ 4億円/ha～ ■ 2～4億円/ha ■ 0.4～2億円/ha ■ 0～0.4億円/ha
出典	商業統計調査

下図の凡例 — 道路



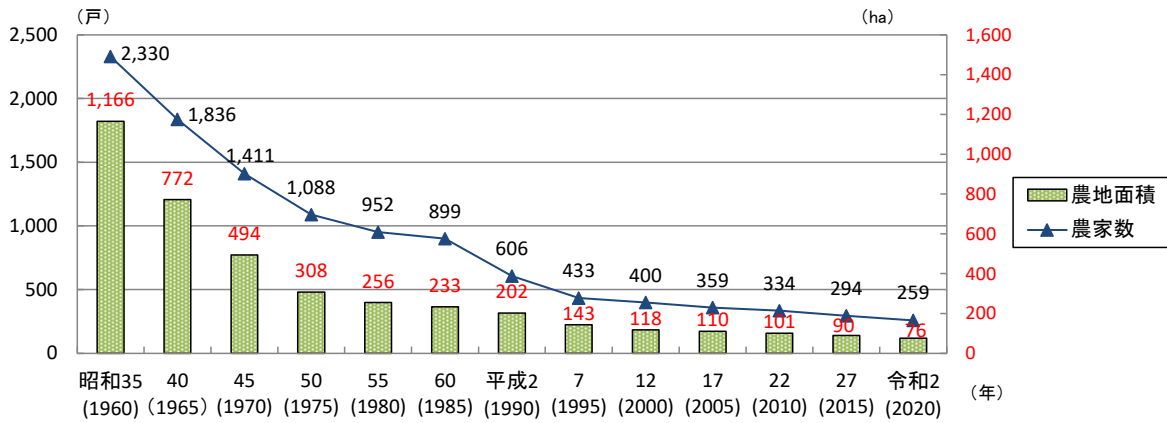
(出典：都市構造可視化計画 <https://mieruka.city/about/site>)

(4) 農業

本市は、大阪に近接した農村地帯として、菜種や綿花等の商品作物が栽培されていたが、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る。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る。

しかしながら、温暖な気候や消費地に近い利点を生かし、ほうれんそう、小松菜等の軟弱野菜のほか、近年は、武庫一寸そらまめ、尼蒔（あまいも）等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る。

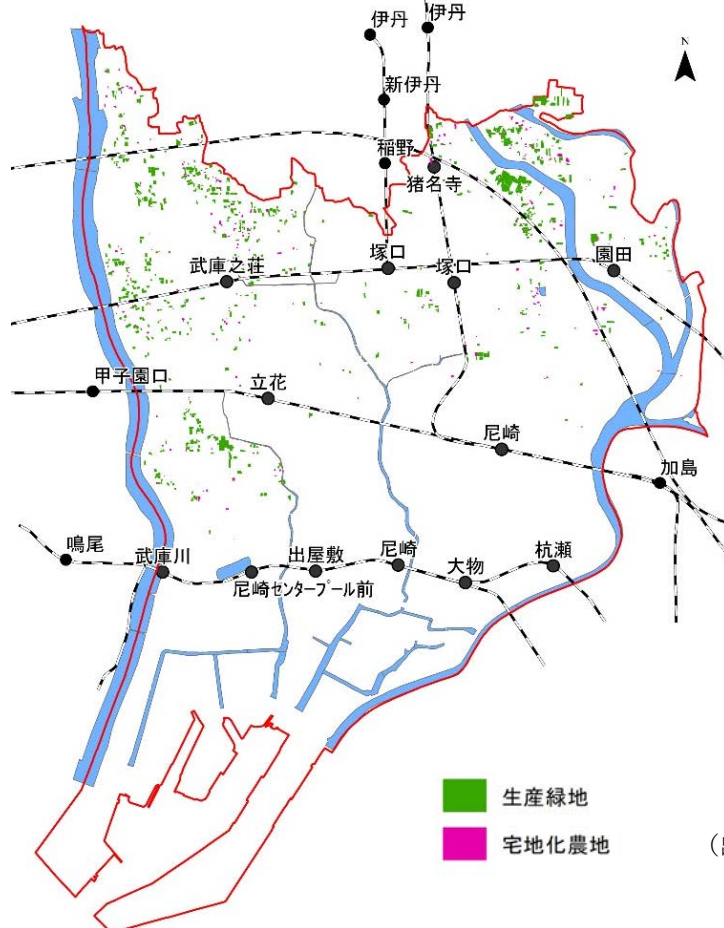
図 - 農家数*・経営耕地面積の推移



※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

(出典：農業センサス・尼崎市統計書)

図 - 農地の分布 (令和5年 (2023年))



(出典：市資料)

(5) 観光

観光客入込客数と市内ホテル宿泊客数は、令和2年(2020年)に新型コロナウイルス感染症の影響で落ち込み、令和4年(2022年)は回復傾向となっているものの、令和元年(2019年)以前の水準には戻っていない。

図 - 観光客入込客数

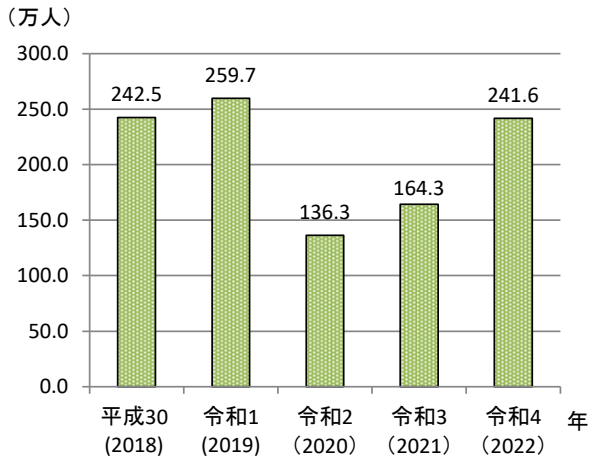
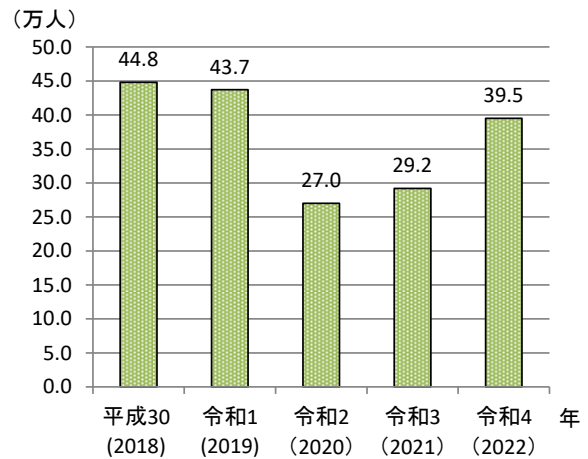


図 - 市内ホテル宿泊客数



(出典：市資料)

図 - 主要観光施設分布図

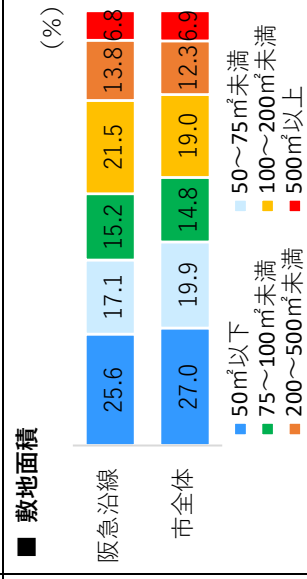
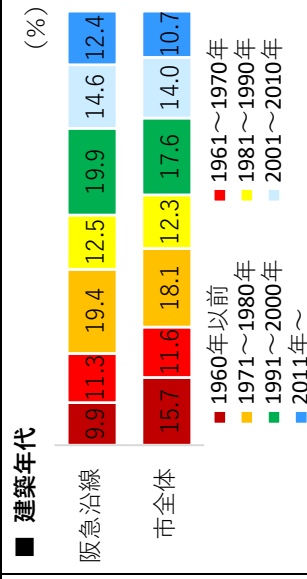
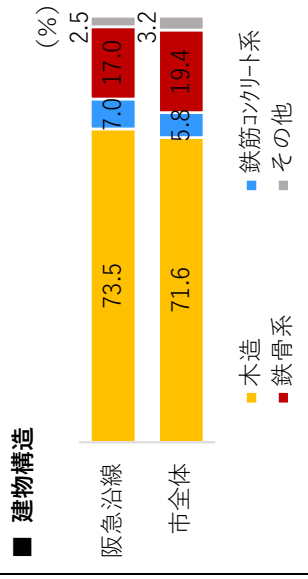
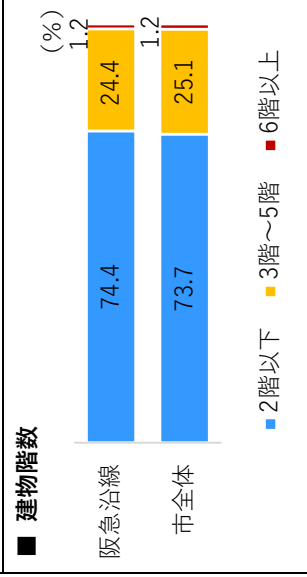
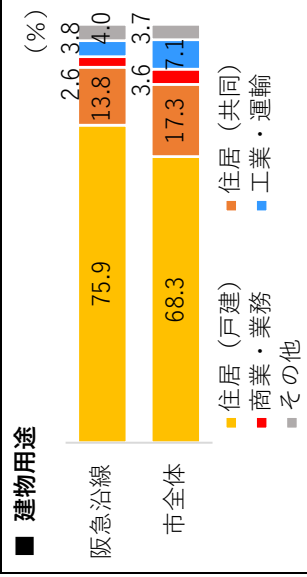
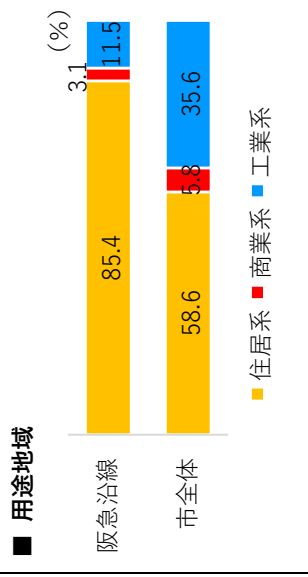
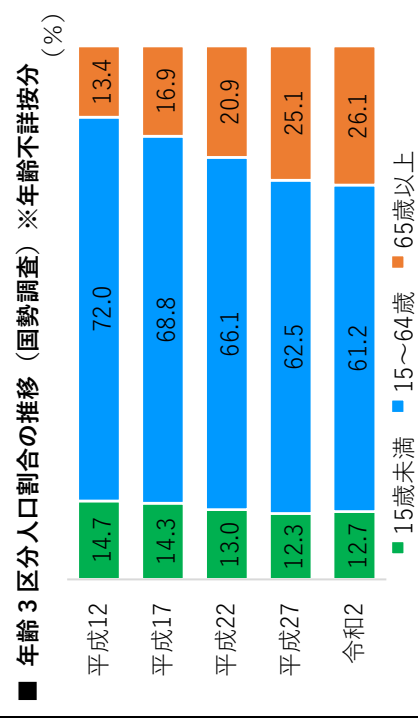
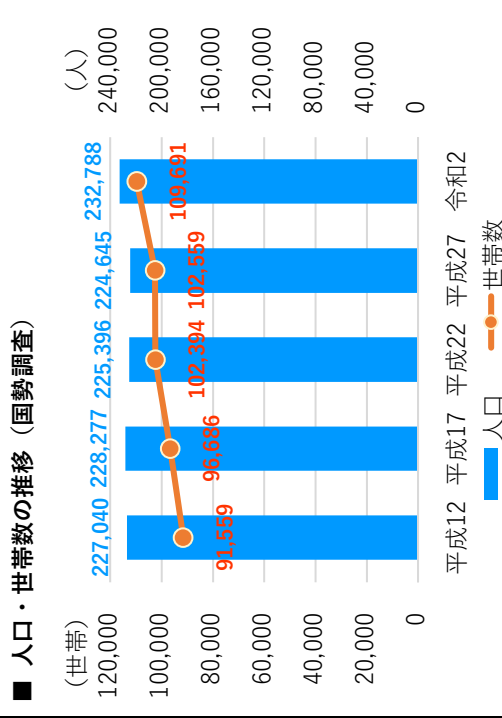


(出典：市資料)

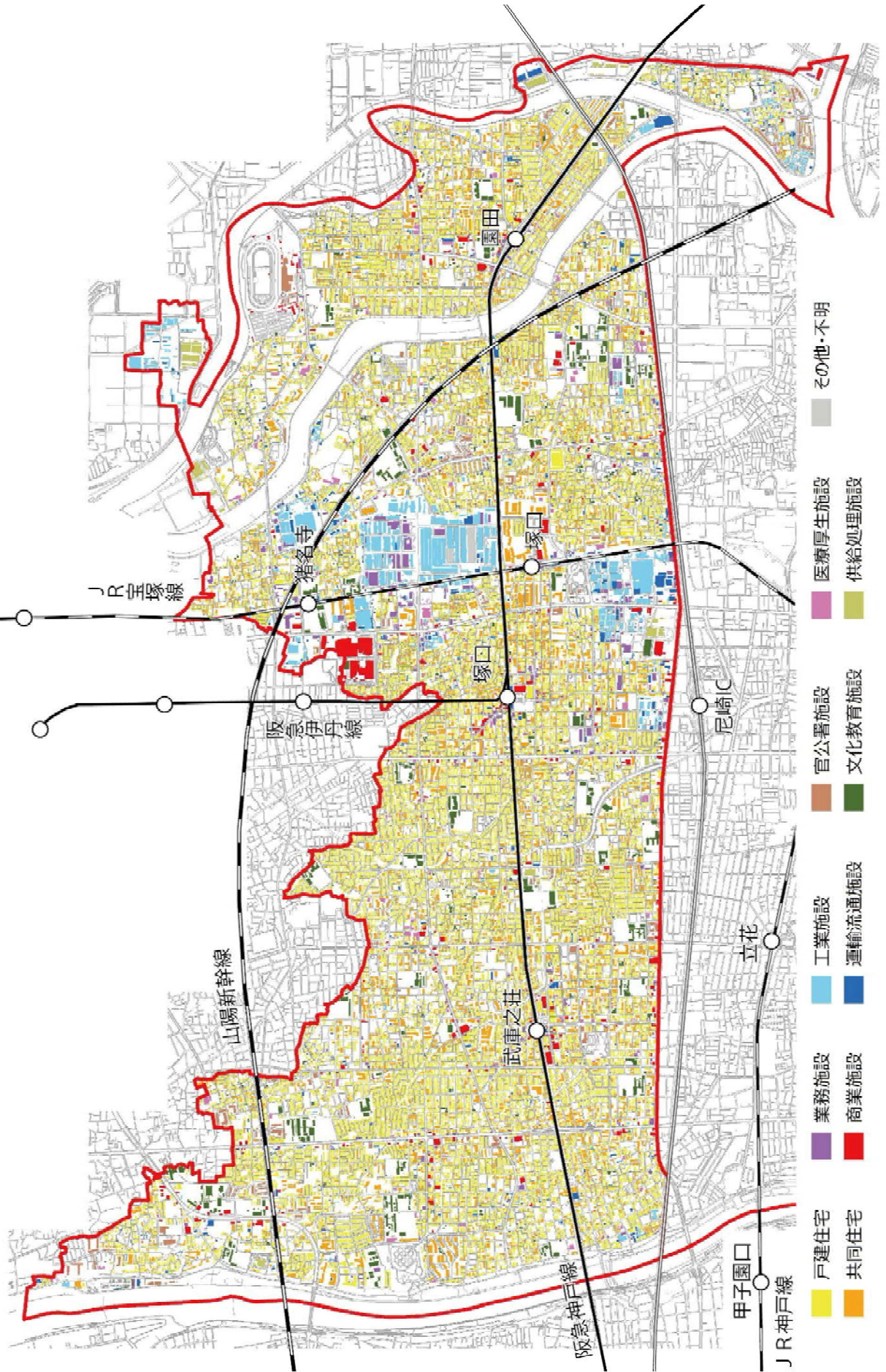
6 鉄道沿線ごとの地域の概況

阪急沿線地域

<ul style="list-style-type: none"> ● 人口 232,788人 (459,593人) ● 世帯数 109,691世帯 (221,404世帯) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 面積 ※町丁目計 1,825.7ha (4,709.9ha) ● 人口密度 128人/ha (98人/ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 面積 ※町丁目計 1,825.7ha (4,709.9ha) ● 年少人口割合 12.7% (11.6%) ● 高年齢人口割合 26.1% (29.0%) <p>(括弧内は市全体の数値) 令和2年国勢調査データ</p>
---	---	---

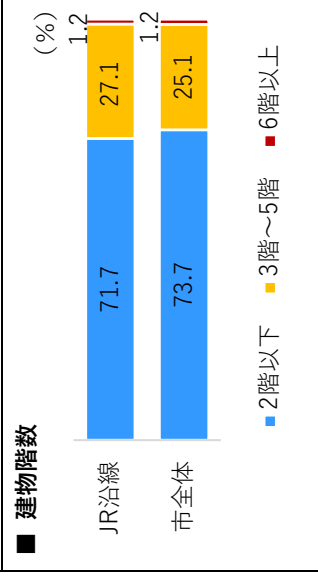
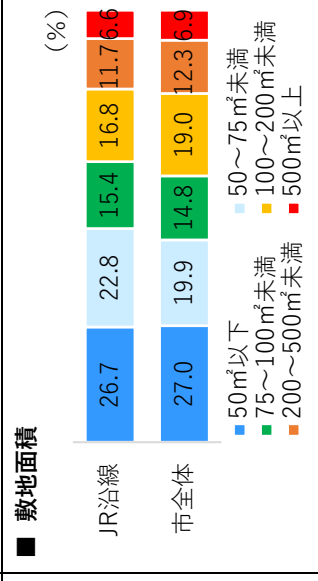
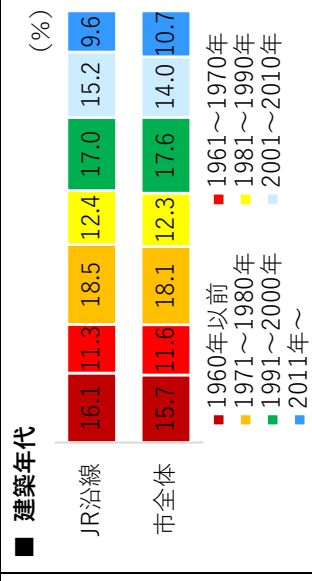
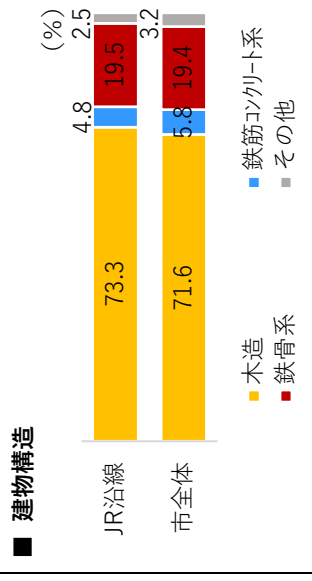
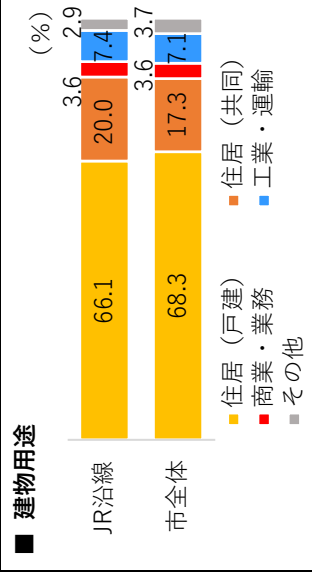
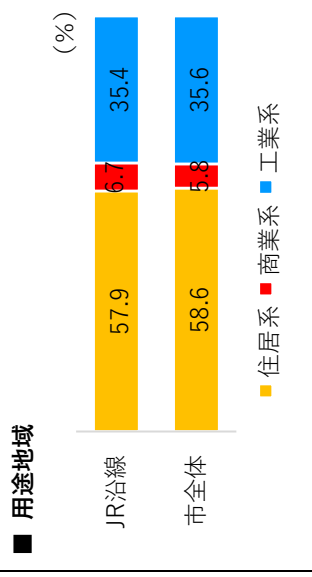
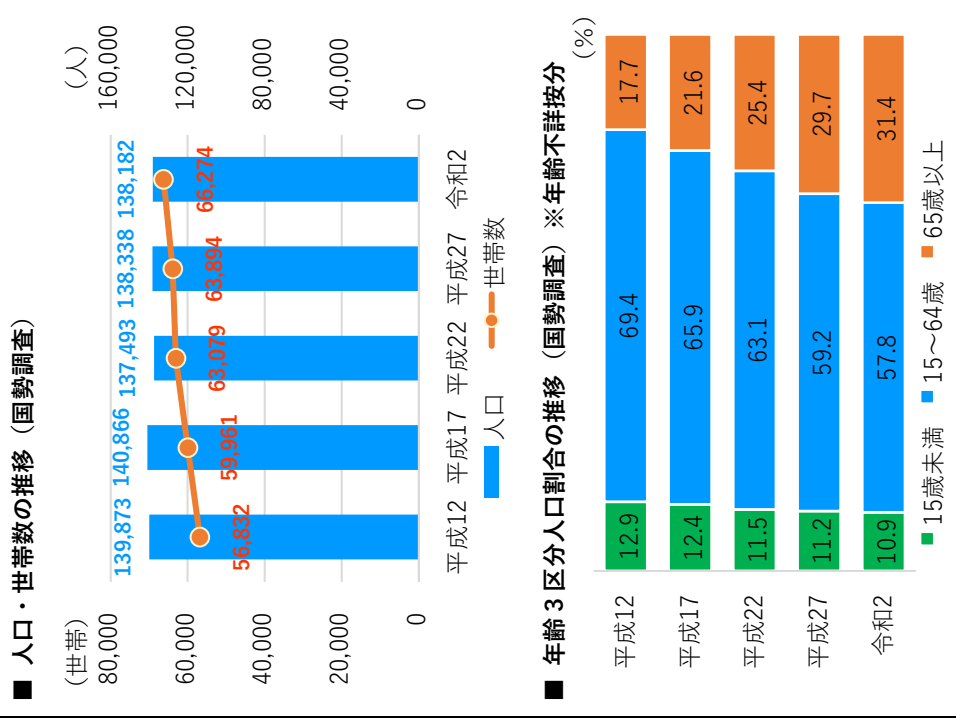


阪急沿線地域 建物用途現況図 (令和4年(2022年)時点)

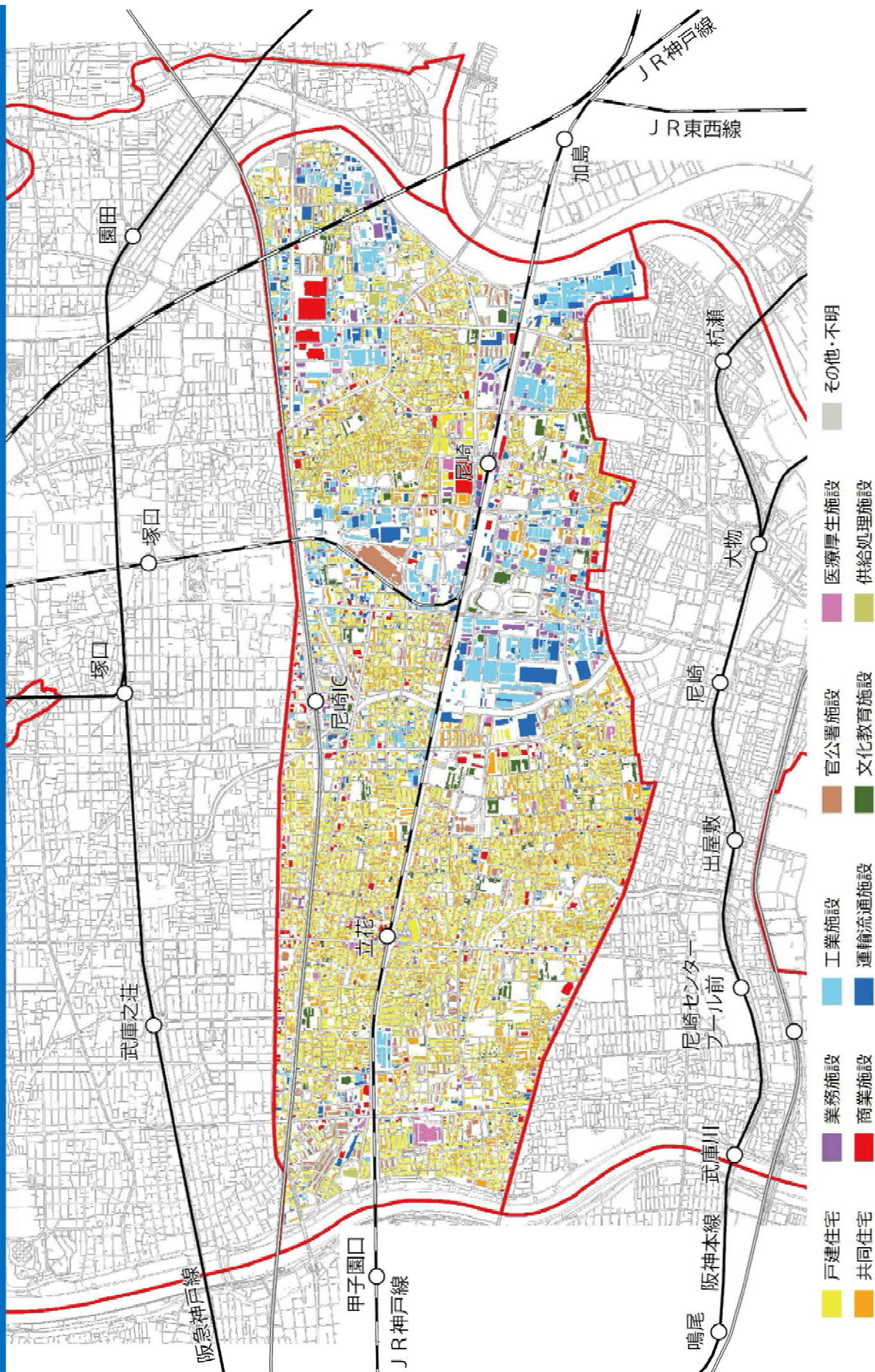


JR 沿線地域

<ul style="list-style-type: none"> ● 人口 138,182 人 (459,593 人) ● 世帯数 66,274 世帯 (221,404 世帯) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 面積 ※町丁目計 1,241.1 ha (4,709.9 ha) ● 人口密度 111 人/ha (98 人/ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 年少人口割合 10.9% (11.6%) ● 生産人口割合 57.8% (59.4%)
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢人口割合 31.4% (29.0%) <p style="text-align: center;">(括弧内は市全体の数値) 令和 2 年国勢調査データ</p>		

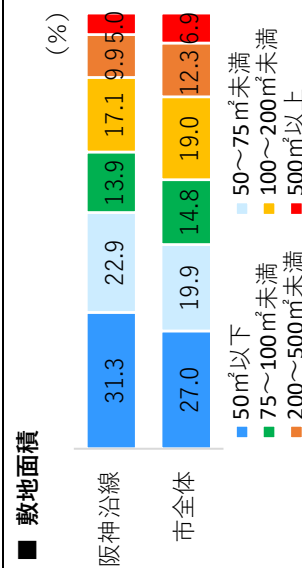
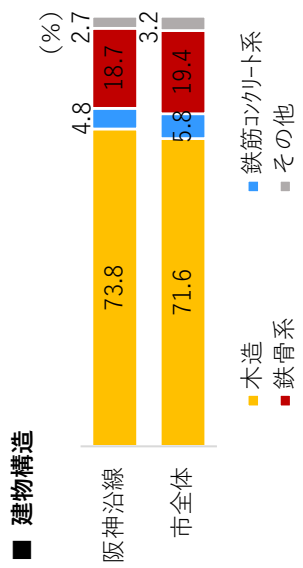
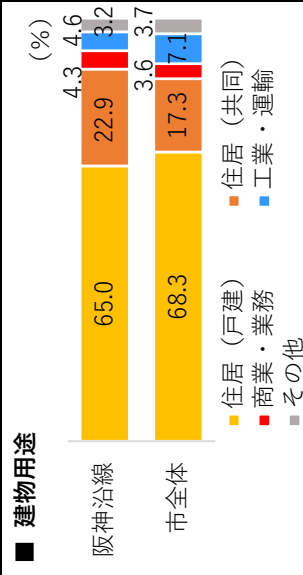
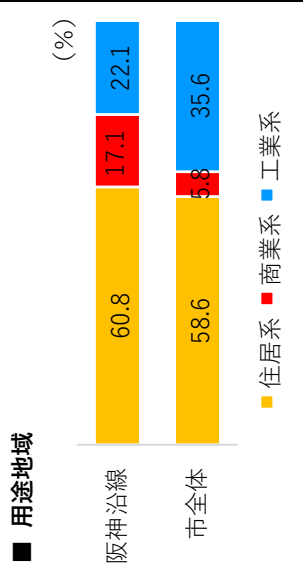
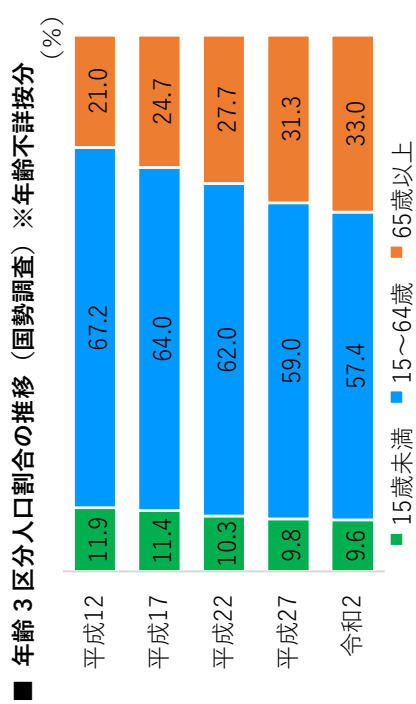
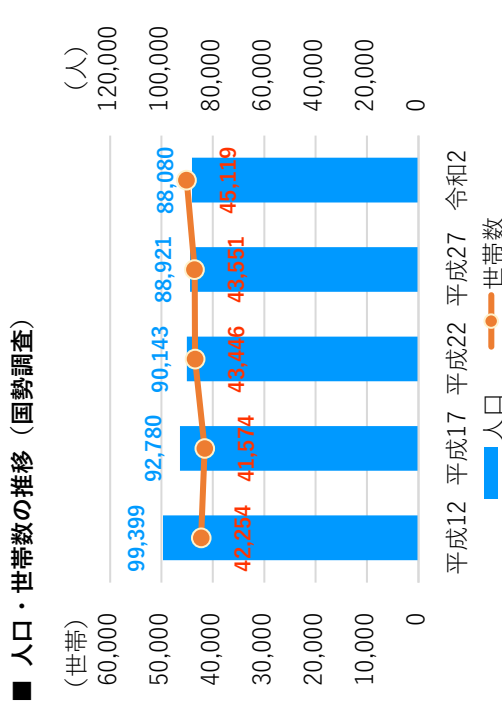


JR 沿線地域 建物用途現況図 (令和4年(2022年)時点)

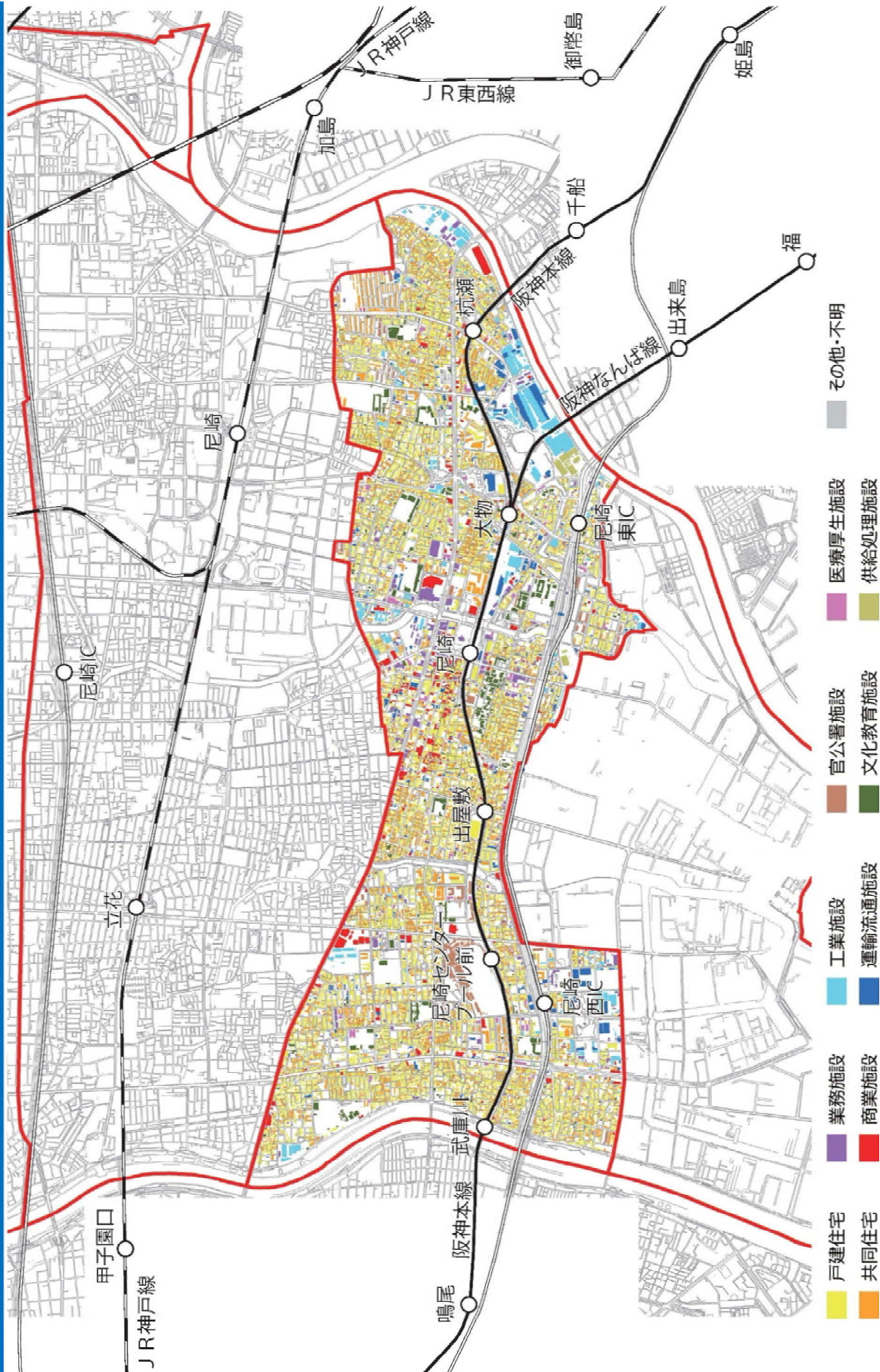


阪神沿線地域

<ul style="list-style-type: none"> ● 人口 88,080人 (459,593人) ● 世帯数 45,119世帯 (221,404世帯) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 面積 ※町丁目計 789.0ha (4,709.9ha) ● 人口密度 112人/ha (98人/ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 年少人口割合 9.6% (11.6%) ● 生産人口割合 57.4% (59.4%)
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢人口割合 33.0% (29.0%) <p style="text-align: center;">(括弧内は市全体の数値) 令和2年国勢調査データ</p>		

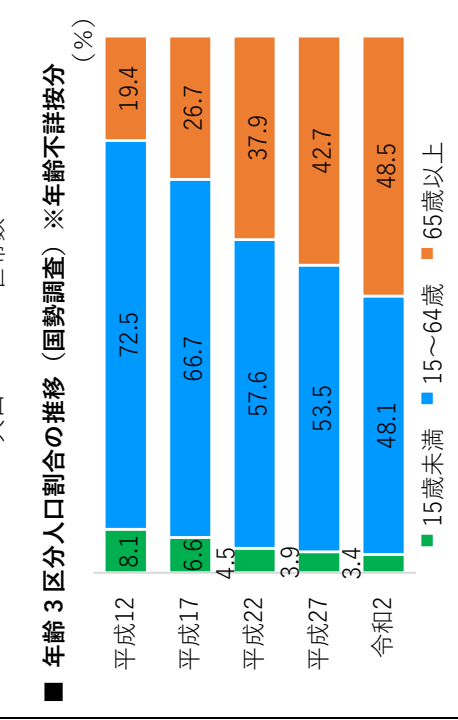
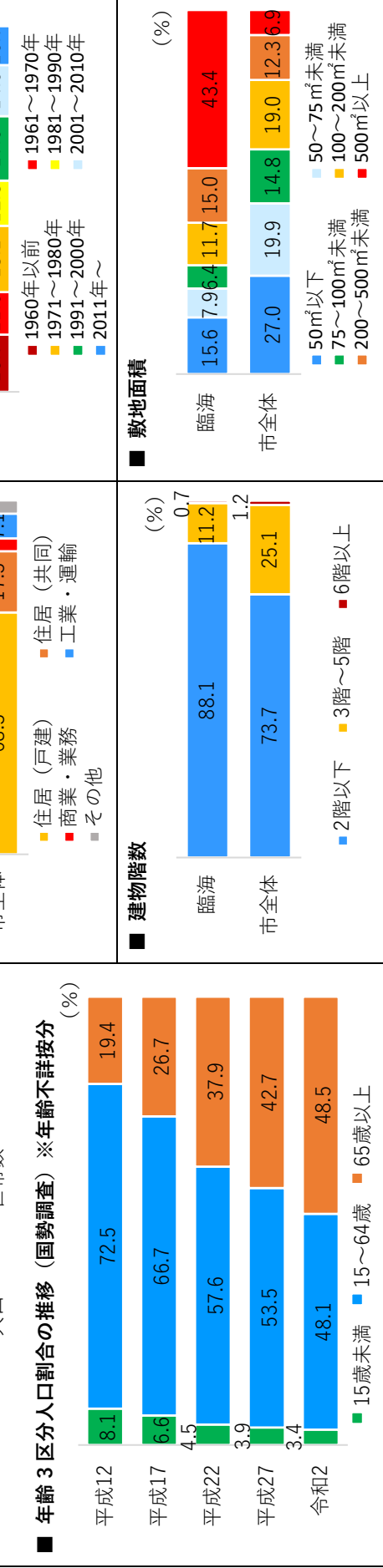
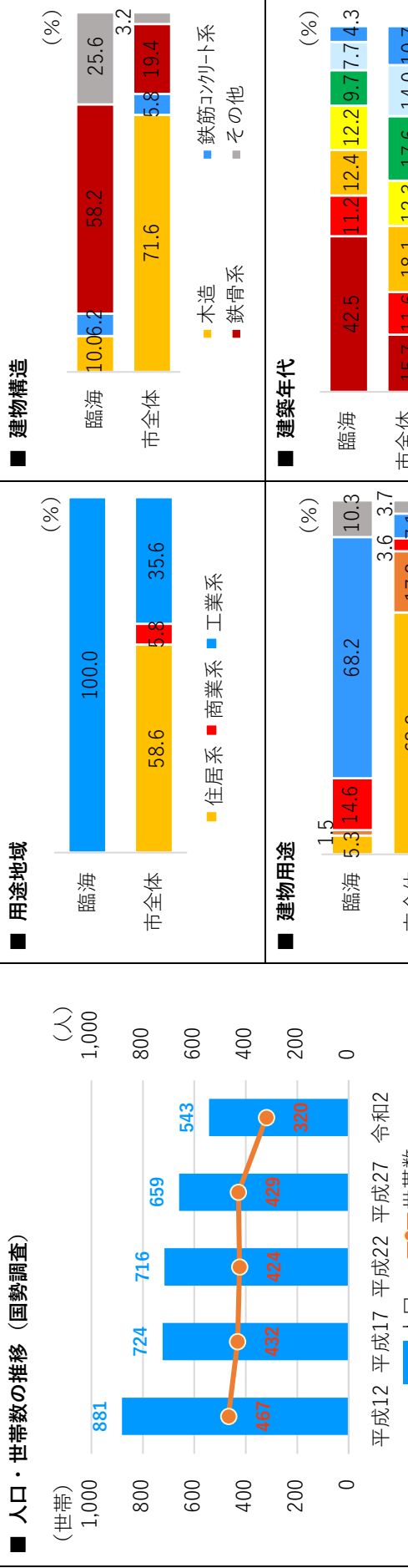


阪神沿線地域 建物用途現況図 (令和4年(2022年)時点)

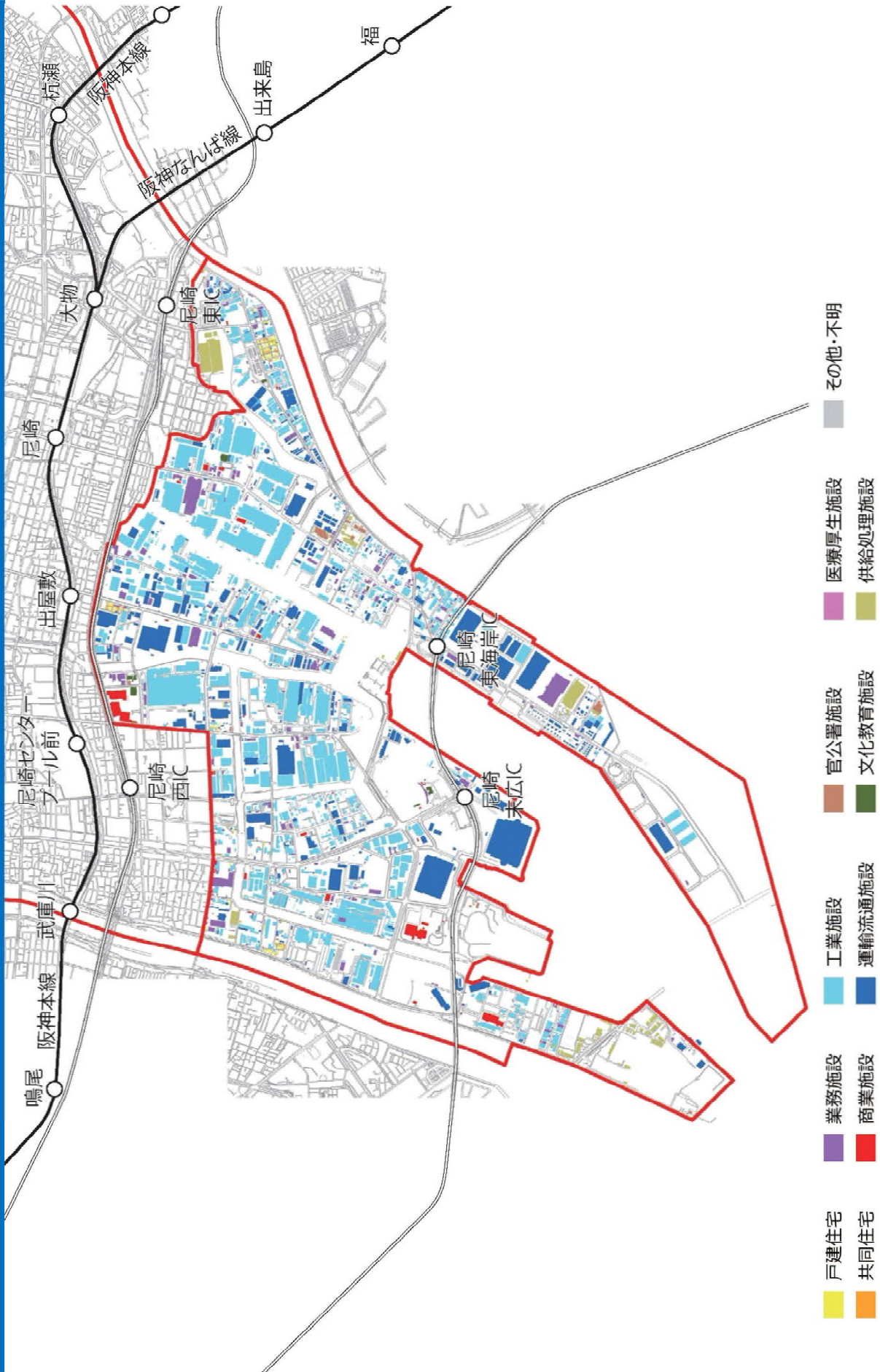


臨海地域

<ul style="list-style-type: none"> ● 人口 543人 (459,593人) ● 世帯数 320世帯 (221,404世帯) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 面積 ※町丁目計 854.1ha (4,709.9ha) ● 人口密度 1人/ha (98人/ha) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 年少人口割合 3.4% (11.6%) ● 生産人口割合 48.1% (59.4%)
<ul style="list-style-type: none"> ● 高齢人口割合 48.5% (29.0%) <p style="text-align: center;">(括弧内は市全体の数値) 令和2年国勢調査データ</p>		



臨海地域 建物用途現況図（令和4年（2022年）時点）



7 その他の指標

(1) 財政

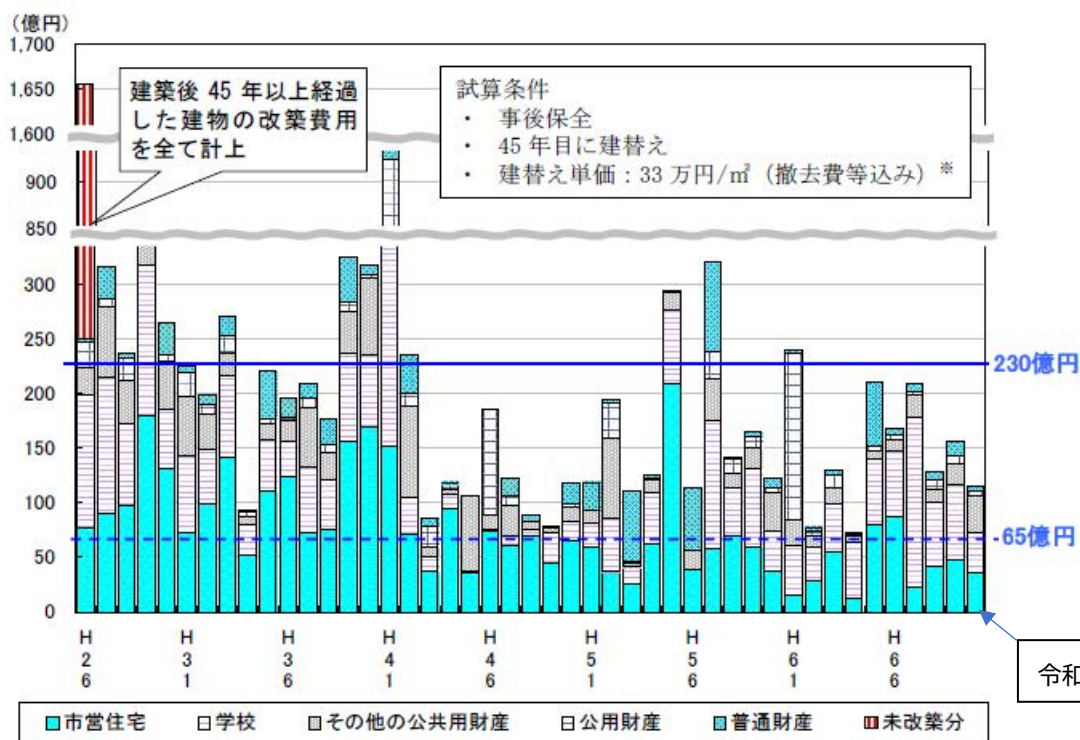
令和 14 年度（2032 年度）までの収支見通しにおける収支状況は、主要一般財源（臨時財政対策債の償還に係る地方交付税措置分を除く）が横ばいである一方、社会保障関係費の伸びが引き続き見込まれることや、公債費の高止まりにより、令和 8 年度（2026 年度）にピークの 12 億円程度の収支不足が生じる見込みであるが、社会保障関係費の伸びが鈍化することに加えて公債費の減少によって令和 9 年度（2027 年度）以降は収支不足が縮小傾向になる見込みである。



(出典：市資料)

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)から令和 40 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である。

図 - 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) 都市構造等の評価・分析

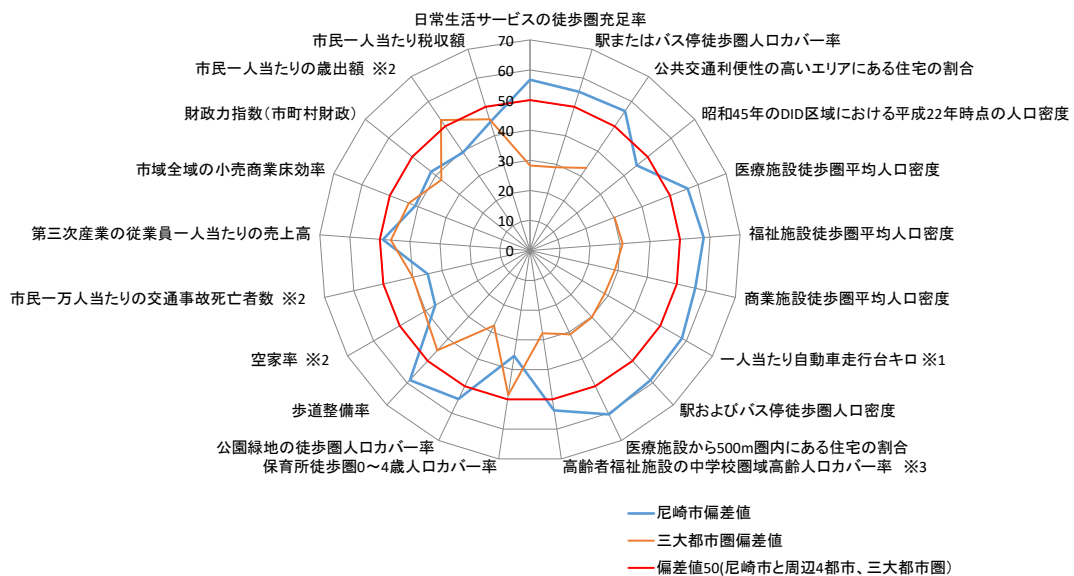
都市構造に関する指標について、本市と周辺4市、三大都市圏平均の値から偏差値を求め、本市及び三大都市圏平均の偏差値をグラフ化した。

本市は日常生活サービスや、交通利便性、医療・福祉・商業施設周辺の人口密度などの偏差値が全般に高く、偏差値55～60となっている。生活利便性や都市のコンパクトさに関して、周辺市や三大都市圏平均と比較して高い評価であると言える。

一方で、空き家は平均より割合が大きく、偏差値は36で、三大都市圏と比べても空き家率が高くなっている。また交通事故死亡者数も偏差値34と、周辺市、三大都市圏と比較して多くなっている。

財政力指数、市民一人あたりの歳出額、市民一人あたり税収額については、阪神間には財政力指数が高い自治体があり平均値を押し上げている面もあり、本市の偏差値が低くなっている。市民一人あたりの歳出額については、三大都市圏平均と比較しても大きい。

図 - 都市構造評価指標比較 令和2年(2020年)



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

(出典：都市構造の評価に関するハンドブック)

以下の指標について注意が必要。

※1 指標のデータの数値が小さいと、グラフ上は偏差値が高い

※2 指標のデータの数値が大きいと、グラフ上は偏差値が低い

※3 ニ崎市の偏差値は当該年の値がないため、平成29年(2017年)の値を記載。