

西宮市の交通の現状

1. 交通及び交通施設の状況

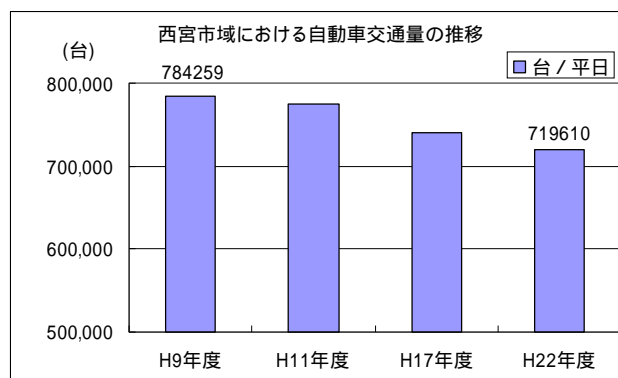
1) 自動車交通

- ・ 都市計画道路の整備状況については、全種別合計で計画延長の 76.0%が改良済となっているが、幹線街路のうち幅員 12m～15mの道路整備が 52%と比較的遅れている。また、地域的にはJR以北の南北道路の整備が遅れている。(表 - 1, 図集「西宮市都市計画道路整備状況図」)
- ・ 自動車交通量は、H9～H22年度推移を見ると市全体では約 8.2%減少しているが(グラフ - 1)、都市計画道路の新規整備や商業施設等の新規立地などの影響もあり、国道 2 号以北の中津浜線、今津西線、大沢西宮線(建石線)、上ヶ原甲山線などの南北方向の道路、東西方向の山手幹線、その他の西宮豊中線(今津西線、球場前線)、北口線、武庫川広田線など西宮北口駅周辺にアクセスする道路においても交通量が増加している。
- ・ 国道 2 号以北、東川以東の南北方向の道路については、鉄道と立体交差化が十分に図られておらず、JR東海道本線や阪急神戸本線を横断する交通量が 7～8 万台(名神高速道路を除く。)で増加傾向にあるが、幹線道路の整備が不十分であるため、自動車交通を円滑に処理できずに、踏切や渋滞箇所を避ける交通が区画道路等に流入している。

表 - 1 都市計画道路の整備状況

種別	幅員〔m〕	路線数	計画延長	改良済延長	概成済延長	未整備延長
自動車専用道路	20～27	3 路線	16,100m (100%)	16,100m (100%)	0m (0%)	0m (0%)
幹線街路	40 以上	2 路線	10,330m (100%)	8,780m (85%)	0m (0%)	1,550m (15%)
	30～39	2 路線	6,100m (100%)	4,720m (77%)	1,380m (23%)	0m (0%)
	22～29	12 路線	45,390m (100%)	39,970m (88%)	2,480m (5%)	2,940m (7%)
	16～21	17 路線	44,940m (100%)	32,020m (71%)	4,420m (10%)	8,500m (19%)
	12～15	27 路線	55,350m (100%)	28,900m (52%)	3,710m (7%)	22,740m (41%)
	8～11	1 路線	1,290m (100%)	1,290m (100%)	0m (0%)	0m (0%)
	小計	61 路線	163,400m (100%)	115,680m (71%)	11,990m (7%)	35,730m (22%)
	区画街路	6～15	80 路線	20,460m (100%)	20,050m (98%)	0m (0%)
特殊街路	8 未満	1 路線	1,460m (100%)	1,460m (100%)	0m (0%)	0m (0%)
合計		145 路線	201,420m (100%)	153,290m (76.0%)	11,990m (5.9%)	36,140m (18.0%)

グラフ - 1 西宮市域道路交通情勢調査結果



2) 鉄道

- 市内鉄道駅の乗降客数は平成 16 年以降増え続けており、平成 23 年時点で約 56 万人 / 日である。

(表 - 2 - (1)、(2))

表 - 2 - (1) 鉄道駅及び駅乗降客数

鉄道会社	路線名	駅名	駅数	1日平均乗降客数	
				H16年	H23年
JR	東海道本線	甲子園口、西宮、 さくら夙川	3 駅	75,940 人	92,394 人
	福知山線	生瀬、西宮名塩	2 駅	23,013 人	23,074 人
阪急	神戸本線	西宮北口、夙川	2 駅	111,677 人	130,406 人
	今津線	今津、阪神国道、 門戸厄神、甲東園	4 駅	89,217 人	92,087 人
	甲陽線	苦楽園口、甲陽園	2 駅	24,679 人	25,853 人
阪神	阪神本線	武庫川、鳴尾、甲 子園、久寿川、今 津、西宮、香櫨園	7 駅	166,876 人	185,956 人
	武庫川線	東鳴尾、洲先、武 庫川団地前	3 駅	10,799 人	11,638 人
合 計			23 駅	502,201 人	561,408 人

表 - 2 - (2) 市内主要拠点駅の乗降客数

順位	駅名	H16年	H23年	H23年 / H16年
1	阪急西宮北口駅	79,359 人	98,603 人	124%
2	阪神甲子園駅	46,466 人	51,710 人	111%
3	阪神西宮駅	36,230 人	40,674 人	112%
4	JR西宮駅	37,644 人	39,277 人	104%
5	JR甲子園口駅	38,296 人	38,175 人	100%

3) バス

- 市内の路線バスの輸送人員は平成 10 年以降ほぼ横ばいであり、平成 23 年時点で約 5 万人 / 日弱となっており、その約 2 / 3 は鉄道端末交通手段としての利用である。(表 - 3)

表 - 3 バス乗車人員

出典：西宮市統計書

	営業キロ数(km)	停留所数(箇所)	1日平均乗車人員(人/日)	
	H23年	H23年	H10年	H23年
阪急バス	118.42	184	21,961	22,297
阪神バス	69.8	160	27,628	25,953
さくらやまなみバス	34.83	41		1,049
合 計	227.3	385	49,589	49,299

4) 駅前広場

- ・ 比較的乗降客数が多い鉄道駅でも駅前広場が整備されていないところがあり、また、既設の駅前広場も面積が小さく、交通結節機能の整備が不十分であることから、交通手段間の連携を図る環境が十分に整っていない。(表 - 4)

表 - 4 駅前広場の整備状況

駅名		駅前広場面積	うち公共用地面積	バス バス	バス プール	タクシー バス	タクシー プール	一般 バス	一般 駐車	周辺公共 駐輪場
JR	甲子園口	北	1,000 m ²	800 m ²	2台	0台	1台	0台	0台	3,249台
		南	1,160 m ²	1,160 m ²	1台	0台	1台	9台	0台	
	西宮	北	2,100 m ²	2,100 m ²	4台	0台	1台	4台	0台	4,025台
		南	4,000 m ²	3,000 m ²	4台	0台	2台	12台	0台	
	西宮名塩		5,300 m ²	5,300 m ²	7台	0台	1台	4台	0台	411台
阪急	西宮北口	南	6,210 m ²	5,177 m ²	5台	0台	2台	30台	3台	4,351台
		北東	5,400 m ²	5,400 m ²	3台	0台	4台	12台	0台	
		北西	2,240 m ²	1,620 m ²	0台	0台	1台	6台	0台	
夙川		2,385 m ²	2,385 m ²	2台	0台	1台	6台	0台	1,909台	
阪急 阪神	今津		3,100 m ²	2,307 m ²	0台	0台	1台	8台	0台	1,059台
阪神	鳴尾		1,400 m ²	予定	-	-	-	-	-	569台
	甲子園		5,840 m ²	2,410 m ²	14台	5台	1台	14台	0台	3,360台
	阪神西宮	北	1,283 m ²	1,283 m ²	6台	0台	1台	4台	0台	202台
南		3,300 m ²	3,130 m ²	2台	1台	2台	6台	2台		
(JR) さくら夙川・生瀬、(阪急) 阪神国道・門戸厄神・甲東園・苦楽園口・甲陽園、(阪神) 武庫川・久寿川・香櫨園・東鳴尾・洲先・武庫川団地前									駅前広場 なし	5,417台

5) 踏切

- ・ 国道2号以北、東川以東の南北方向の道路について、鉄道との立体交差化が不十分であるため、自動車交通を円滑に処理できていない。(表 - 5)

表 - 5 鉄道に係る踏切及び未整備都市計画道路

鉄道会社路線名	踏切名 (は私道踏切)	内公道踏切	未整備都市計画道路	
JR	東海道本線	大師、西守具 (全2箇所)	2箇所	4路線
	福知山線	-	-	0路線
阪急	神戸本線	上瓦林、車庫横、昭和園道、日野神社西 (全4箇所)	3箇所	3路線
	今津北線	仁川南岸、段ノ上、甲東園、甲東市場道、学校道北、学校道南、門戸道、消費組合、甲風園第二、甲風園第一 (全10箇所)	9箇所	2路線
	今津南線	球場前、西宮北口南 (全2箇所)	1箇所	1路線
	甲陽線	夙川構内、相生町、久出川、学校道、松生町北、苦楽園道、苦楽園口、甲陽園道、西宮六甲線、水道路 (10箇所)	9箇所	2路線
阪神	本線	焼屋敷、八幡前、鳴尾駅西、小曾根道、寿町、西開 (全6箇所)	6箇所	2路線
	武庫川線	武庫川駅第一、武庫川駅第二、小松、川添、川添南、東鳴尾渡線道、東鳴尾、鳴尾南、入江南、上田 (全10箇所)	4箇所	0路線
合計 (全42箇所)			34箇所	14路線

3) 目的別・手段別の人の動き (平成12年京阪神都市圏パーソントリップ調査結果)

ア. 発生集中交通量 (表-6, 表-7, 表-8)

本市の目的別・手段別の交通では、鉄道が主要な役割を果たしている。

ア) 本市発の出勤目的トリップのうち69%が市外へのトリップ

- ・ 市内から市外への出勤目的トリップの代表交通手段は69%が鉄道
- ・ 市外から市内への出勤目的トリップの代表交通手段は51%が鉄道

イ) 本市発の登校目的トリップのうち25%が市外へのトリップ

- ・ 市内から市外への登校目的トリップの代表交通手段は91%が鉄道
- ・ 市外から市内への登校目的トリップの代表交通手段は90%が鉄道

ウ) 本市発の自由目的トリップのうち20%が市外へのトリップ

- ・ 市内から市外への自由目的トリップの代表交通手段は48%が鉄道
- ・ 市外から市内への登校目的トリップの代表交通手段は44%が鉄道

表-6 西宮市内入力ゾーン(市内16分割)内々トリップ数 単位:トリップ

	鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	全手段
出勤	266	259	2,233	8,272	5,950	0	16,980
登校	282	834	1,019	2,755	31,759	0	36,649
自由	641	1,365	20,406	46,245	64,908	0	133,565
業務	0	409	5,553	5,931	9,195	0	21,088
帰宅	612	2,248	19,198	45,322	84,565	0	151,945
全目的	1,801	5,115	48,409	108,525	196,377	0	360,227

表-7 入力ゾーン内々トリップを除く西宮市内々トリップ数 単位:トリップ

	鉄道	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	全手段
出勤	3,668	1,462	9,334	13,998	1,856	0	30,318
登校	3,145	1,396	968	4,995	6,713	0	17,217
自由	5,522	4,237	37,042	36,973	19,452	0	103,226
業務	945	901	17,625	6,527	2,948	0	28,946
帰宅	9,113	5,502	35,370	44,085	22,356	0	116,426
全目的	22,393	13,498	100,339	106,578	53,325	0	296,133

表-8 西宮市内外トリップ数 単位:トリップ

		鉄道	全手段割合	バス	自動車	二輪	徒歩	その他	全手段
出勤	発	74,631	69%	788	26,501	5,141	679	0	107,740
	着	25,834	51%	664	19,993	3,845	332	49	50,717
登校	発	16,404	91%	283	578	621	52	0	17,938
	着	27,991	90%	637	1,009	1,306	93	0	31,036
自由	発	28,735	48%	1,870	23,892	3,976	1,357	255	60,085
	着	18,667	44%	990	19,483	2,543	905	0	42,588
業務	発	7,878	20%	573	28,992	953	67	199	38,662
	着	5,680	16%	1,012	28,271	965	67	0	35,995
帰宅	発	56,146	56%	1,691	35,660	6,480	823	49	100,849
	着	105,308	64%	1,987	46,981	8,900	1,682	340	165,198
全目的	発	183,794	57%	5,205	115,623	17,171	2,978	503	325,274
	着	183,480	56%	5,290	115,737	17,559	3,079	389	325,534

イ．鉄道端末駅乗降車量

ア) 全体 (表 - 9)

- ・ 市内から市外への鉄道による出勤目的トリップの端末交通手段は、64%が徒歩、21%が二輪、11%がバスとなっている。
- ・ 市内から市外への鉄道による登校目的トリップの端末交通手段は、56%が徒歩、26%が二輪、9%がバスとなっている。
- ・ 市内から市外への鉄道による自由目的トリップの端末交通手段は、76%が徒歩、10%が二輪、10%がバスとなっている。

表 - 9 鉄道端末駅乗降車量 (武田尾駅、仁川駅を含む。)

単位：人

目的種別		徒歩		二輪		バス		自動車		全手段
出勤	乗車	51,308	64%	16,675	21%	8,638	11%	3,827	5%	80,448
	降車	24,895	81%	1,788	6%	3,630	12%	397	1%	30,710
登校	乗車	11,538	56%	5,308	26%	1,865	9%	1,801	9%	20,512
	降車	29,040	92%	423	1%	1,911	6%	83	0%	31,457
自由	乗車	27,742	76%	3,719	10%	3,713	10%	1,386	4%	36,560
	降車	21,349	83%	1,243	5%	1,731	7%	1,379	5%	25,702
業務	乗車	6,474	73%	967	11%	1,265	14%	180	2%	8,886
	降車	5,285	76%	127	2%	612	9%	893	13%	6,917
帰宅	乗車	58,832	88%	2,131	3%	4,965	7%	1,222	2%	67,150
	降車	74,835	63%	24,300	20%	12,994	11%	7,103	6%	119,232
全目的	乗車	155,894	73%	28,800	13%	20,446	10%	8,416	4%	213,556
	降車	155,404	73%	27,881	13%	20,878	10%	9,855	5%	214,018

イ) 鉄道駅からの距離別 (表 - 10)

- ・ 鉄道駅からの距離は、平均旅行速度をバス 250m/分、自動車 400m/分、二輪 180m/分、徒歩 60 m/分と設定し、所要時分を用いて計算した。
- ・ 全体として徒歩は 0~1 キロ、二輪は 1~3 キロ、バスと自動車は 2 キロ以上の距離で利用が多い。
- ・ 出勤目的は 0~1 キロで徒歩 98%、1~3 キロで二輪 51%、徒歩 40%、バス 6%、3 キロ以上でバス 65%、自動車 20%、二輪 15%である。
- ・ 登校目的は 0~1 キロで徒歩 99%、1~3 キロで徒歩 71%、二輪 23%、バス 5%、3 キロ以上でバス 55%、自動車 28%、二輪 16%である。
- ・ 自由目的は 0~1 キロで徒歩 99%、1~3 キロで徒歩 60%、二輪 28%、バス 7%、3 キロ以上でバス 60%、自動車 27%、二輪 11%である。

表 - 10 鉄道駅からの距離別の鉄道端末駅乗降車量 (武田尾駅、仁川駅を含む。) 単位：人

		0~1 扣	1~2 扣	2~3 扣	3~4 扣	4~5 扣	5~6 扣	5~6 扣	7 扣~
出勤	バス	42	475	1,259	2,181	3,025	2,166	1,563	1,557
	自動車	148	146	680	679	628	627	471	855
	二輪	832	6,936	8,257	1,818	543	77	0	0
	徒歩	64,242	11,823	138	0	0	0	0	0
	全手段	65,264	19,380	10,334	4,678	4,196	2,870	2,034	2,412
登校	バス	0	343	616	733	610	551	423	500
	自動車	24	23	394	393	302	301	117	330
	二輪	283	1,790	2,822	650	139	0	0	47
	徒歩	26,076	14,378	124	0	0	0	0	0
	全手段	26,383	16,534	3,956	1,776	1,051	852	540	877
自由	バス	22	375	637	821	941	1,177	430	1,041
	自動車	145	144	459	460	369	370	218	600
	二輪	404	1,858	1,868	455	194	144	39	0
	徒歩	40,846	7,747	403	95	0	0	0	0
	全手段	41,417	10,124	3,367	1,831	1,504	1,691	687	1,641
業務	バス	0	125	265	364	369	480	166	108
	自動車	0	0	0	0	220	220	228	405
	二輪	39	461	551	43	0	0	0	0
	徒歩	9,912	1,751	96	0	0	0	0	0
	全手段	9,951	2,337	912	407	589	700	394	513
全目的	バス	130	2,194	4,655	7,047	8,904	7,922	4,815	5,657
	自動車	673	671	2,804	2,803	2,823	2,823	1,819	3,865
	二輪	2,746	20,132	25,378	6,037	1,754	408	84	142
	徒歩	245,743	63,903	1,557	95	0	0	0	0
	全手段	249,292	86,900	34,394	15,982	13,481	11,153	6,718	9,664

ウ) 年齢別 (表 - 11)

- ・ 60 歳以上でバスの分担率がやや高くなり、二輪の分担率がやや低くなるが、年齢による分担率の変化はあまりない。

表 - 1 1 年齢別の鉄道端末駅乗降車量 (武田尾駅、仁川駅を含む。)

単位：人

年齢	バス	自動車	二輪	徒歩	全手段
5～9 歳	94 人(4%)	188 人(8%)	94 人(4%)	2,101 人(85%)	2,477 人(100%)
10～14 歳	442 人(3%)	834 人(6%)	1,017 人(8%)	11,085 人(83%)	13,378 人(100%)
15～19 歳	4,472 人(8%)	2,170 人(4%)	5,985 人(10%)	45,961 人(78%)	58,588 人(100%)
20～24 歳	4,257 人(6%)	2,309 人(3%)	11,991 人(17%)	51,340 人(73%)	69,897 人(100%)
25～29 歳	5,517 人(12%)	1,441 人(3%)	9,387 人(20%)	30,890 人(65%)	47,235 人(100%)
30～34 歳	3,070 人(9%)	1,041 人(3%)	4,845 人(14%)	24,477 人(73%)	33,433 人(100%)
35～39 歳	3,447 人(11%)	1,603 人(5%)	3,157 人(10%)	22,429 人(73%)	30,636 人(100%)
40～44 歳	2,675 人(9%)	1,332 人(4%)	3,794 人(13%)	22,062 人(74%)	29,863 人(100%)
45～49 歳	3,461 人(12%)	1,587 人(5%)	4,015 人(14%)	19,950 人(69%)	29,013 人(100%)
50～54 歳	3,039 人(9%)	1,985 人(6%)	4,338 人(13%)	23,628 人(72%)	32,990 人(100%)
55～59 歳	3,059 人(11%)	1,413 人(5%)	3,689 人(13%)	20,148 人(71%)	28,309 人(100%)
60～64 歳	3,142 人(15%)	954 人(5%)	2,046 人(10%)	14,221 人(70%)	20,363 人(100%)
65～69 歳	2,540 人(15%)	822 人(5%)	1,192 人(7%)	12,571 人(73%)	17,125 人(100%)
70～74 歳	1,133 人(13%)	347 人(4%)	663 人(7%)	6,813 人(76%)	8,956 人(100%)
75～79 歳	772 人(19%)	105 人(3%)	268 人(7%)	2,872 人(71%)	4,017 人(100%)
80～84 歳	94 人(9%)	50 人(5%)	200 人(18%)	750 人(69%)	1,094 人(100%)
85 歳以上	110 人(52%)	100 人(48%)	0 人(0%)	0 人(0%)	210 人(100%)
全体	41,324 人(10%)	18,281 人(4%)	56,681 人(13%)	311,298 人(73%)	427,584 人(100%)

2. 人口・地価等の動向

1) 就業者数・通学者数・昼間人口（平成 22 年国勢調査の結果）

- ・ 昼間人口の夜間人口に対する比率は 87%、市内従業率及び従業地就業者数の常住地就業者数に対する比率はそれぞれ 40%と 67%となっており、減少傾向にあるものの依然として市外に就業している割合は高く、衛星都市としての性格が表れている。（表 - 12, 13）
- ・ 通学地通学者数の常住地通学者数に対する比率は 117%となっており、市外から市内に通学する学生が多く、大学等の多い文教住宅都市としての特徴をよく表している。（表 - 13, 14）

表 - 12 常住人口の就業・通学状況

単位：人

常住人口（夜間人口）								
常住地による就業者			常住地による通学者			非就業者 非通学者	不詳	合計 (g)
市内で 従業 (a)	市外で 従業 (b)	計 (c)	市内に 通学 (d)	市外に 通学 (e)	計 (f)			
86,280	129,796	216,076	36,442	15,653	52,095	158,658	55,811	482,640

表 - 13 流出・流入人口及び昼間人口

単位：人

流出口			流入人口			昼間人口 (l=g - h + k)	昼間 人口比 (m=l/g)
就業者 (b)	通学者 (e)	計 (h)	就業者 (i)	通学者 (j)	計 (k)		
129,796	15,653	145,449	58,120	24,588	82,708	419,899	87%

表 - 14 常住地就業者数等と従業地就業者数等の関係

常住地による就業者数	(c)	216,076 人
うち市内で従業する就業者数	(a)	86,280 人
従業地による就業者数	(l = a + i)	144,400 人
市内従業率	(a / c)	40%
従業地就業者数の常住地就業者数に対する比率	(l / c)	67%
常住地による通学者数	(f)	52,095 人
うち市内に通学する通学者数	(d)	36,442 人
通学地による通学者数	(m = d + j)	61,030 人
市内通学率	(d / f)	70%
通学地通学者数の常住地通学者数に対する比率	(m / f)	117%

2) 各地区の人口・地価の動向

ア. 各地区の全年齢人口・25～59歳人口の変動

- ・ 阪急神戸本線・JR東海道本線・阪神本線周辺（以下「鉄道本線周辺」という。）の、-2、-3の地区では、鉄道駅周辺を中心に全年齢人口、25～59歳人口ともに増加しており、当該地区から離れた地区では、大規模集合住宅の建設や宅地化が進む一部の地区を除き、人口が減少傾向である。（表-15、図集「人口増減図」）

表-15 地区別の人口変動

地区番号 (別図参照)	地区名	平成21年9月末から平成24年9月末までの登録人口変動	
		全年齢人口	25～59歳人口
	瓦木地区	2.53%増	0.63%増
-2	本庁JR北(苦楽園・夙川・大社・安井等)	2.40%増	0.67%増
-3	本庁JR南(国道43号以北)	2.05%増	0.94%増
-4	本庁JR南(国道43号以南)	1.34%増	1.67%減
-1	本庁JR北(鷲林寺・甲陽園・広田等)	0.60%増	2.86%減
	甲東地区	0.61%減	3.66%減
	鳴尾地区	1.13%減	4.69%減
	塩瀬地区	0.34%減	5.30%減
	山口地区	0.58%減	3.60%減
	全市	0.74%増	1.93%減

イ. 各地区の全年齢人口・25～59歳人口の密度

- ・ 25～59歳人口の全年齢人口に対する比率は、25～59歳人口が増加傾向である地区では50%以上となっており、人口が減少傾向にある地区では50%未満となっている。

(表-16、図集「人口密度図」)

表-16 地区別の人口密度

地区番号 (別図参照)	地区名	平成24年9月末登録人口の人口密度	
		全年齢人口	25～59歳人口
	瓦木地区	136人/ha	70人/ha(51%)
-2	本庁JR北(苦楽園・夙川・大社・安井等)	114人/ha	57人/ha(50%)
-3	本庁JR南(国道43号以北)	130人/ha	67人/ha(52%)
-4	本庁JR南(国道43号以南)	131人/ha	62人/ha(47%)
-1	本庁JR北(鷲林寺・甲陽園・広田等)	82人/ha	37人/ha(45%)
	甲東地区	107人/ha	50人/ha(47%)
	鳴尾地区	141人/ha	65人/ha(46%)
	塩瀬地区	64人/ha	30人/ha(47%)
	山口地区	54人/ha	25人/ha(46%)
	全市	111人/ha	54人/ha(49%)

人口密度については、非可住地、市街化調整区域等の影響を少なくするため、人口密度が20人/ha未満の町を除いて計算している。

ウ．各地区の地価の変動

- ・ 25～59 歳人口が増加傾向の地区では、相対的に地価の上昇幅が大きく、下落幅が小さい傾向が表れている。
- ・ 全年齢人口で増加傾向のある地区で鉄道駅から比較的離れた地域をもつ - 1 の地区では、地価の上昇幅が小さく、下落幅も大きくなっている。
- ・ 人口が減少傾向である北部地域の 、 の地区では、地価が下がり続けている。

(表 - 17、図集「住宅地地価増減率図」)

表 - 17 地区別の地価変動

地区番号 (別図参照)	地 区 名	住宅地公示地価変動	
		H17 - H24 比較 (1)	H20 - H24 比較 (2)
	瓦木地区	14.66% 上昇	6.66% 下落
- 2	本庁 J R 北 (苦楽園・夙川・大社・安井等)	17.56% 上昇	6.98% 下落
- 3	本庁 J R 南 (国道 43 号以北)	14.51% 上昇	7.68% 下落
- 4	本庁 J R 南 (国道 43 号以南)	9.35% 上昇	8.93% 下落
- 1	本庁 J R 北 (鷲林寺・甲陽園・広田等)	4.37% 上昇	11.91% 下落
	甲東地区	10.03% 上昇	8.46% 下落
	鳴尾地区	7.70% 上昇	8.55% 下落
	塩瀬地区	13.80% 下落	13.64% 下落
	山口地区	17.53% 下落	15.89% 下落
	全 市	8.70% 上昇	9.03% 下落

- 1 本市では、バブル崩壊により平成 3 年以降下落し続けていた地価が、平成 17 年 7 月に底を打ったため、平成 17 年の地価を基準とした。
- 2 平成 17 年 7 月以降上昇し続けていた地価が、平成 20 年 9 月のリーマン・ショックにより平成 21 年以降再び下落に転じたため、平成 20 年の地価を基準とした。本市では平成 23 年に底を打った感がある。