



## DBJ Kansai Topics 大阪都市圏における沿線地価の動向 ～ 都心部・周縁部両輪のボトムアップによる関西再生に向けて～

### 【要約】

都市圏を中心に地価の上昇が伝えられている。大阪都市圏においても中心部での地価上昇が鮮明になっているが、都市圏全体の発展のためには周縁部の底上げも欠かせない。折しも、阪急阪神ホールディングス誕生を契機に関西鉄道各社の沿線価値向上策に対する期待・議論は高まる気配を見せている。本レポートは、「沿線地価」を独自の手法で推計するとともに、その路線間比較を通じて沿線価値向上については関西再生を図る際の示唆を得ることを目的としている。

分析の結果、足元の06年7月では多くの沿線で地価が上昇しており、地価下落が続いていた沿線でも前年比横ばい近くまで回復していることが確認できた。単年度の上昇率だけで全体の動きを特徴づけることは慎重になるべきだが、2000年1月を基準として足元の水準を比較した場合、住環境としてのブランドを確立している阪神間やシームレスの面で勝っている御堂筋線の沿線では地価の下落幅が比較的小さいという傾向が見出せた。そのため、地価下落が相対的に大きかった他の沿線においてはアメニティの充実やシームレス化などの利便性向上が当面の課題となつてこよう。

もっとも、下落幅が小さかった路線とて懸念材料がないわけではない。関西私鉄は大阪都心部への輸送手段が限定的なため、足元で起こっている都心回帰・職住近接化の動きは私鉄各社にとって潜在的な脅威となりうる。マイホーム取得世代と目される30～44歳人口の流入比率は、良質なアメニティを抱える阪神間であっても大阪や神戸の都心部に凌駕されており、中長期的には沿線人口の先細りが懸念される。そのため、駅周辺への機能再集積や既存住宅地の再生といった沿線価値向上の取り組みに加え、企業誘致によって域内人口の増加を図るといった息の長い取り組みを「オール関西」で行い、都心部・周縁部ともにバランスのとれた発展を図ることが関西再生の処方箋であると考えられる。

**[担当: 遠藤業鏡、中村絢子、木下祐輔(大阪大学大学院: インターン)]**

**(お問い合わせ先) 日本政策投資銀行関西支店 企画調査課**

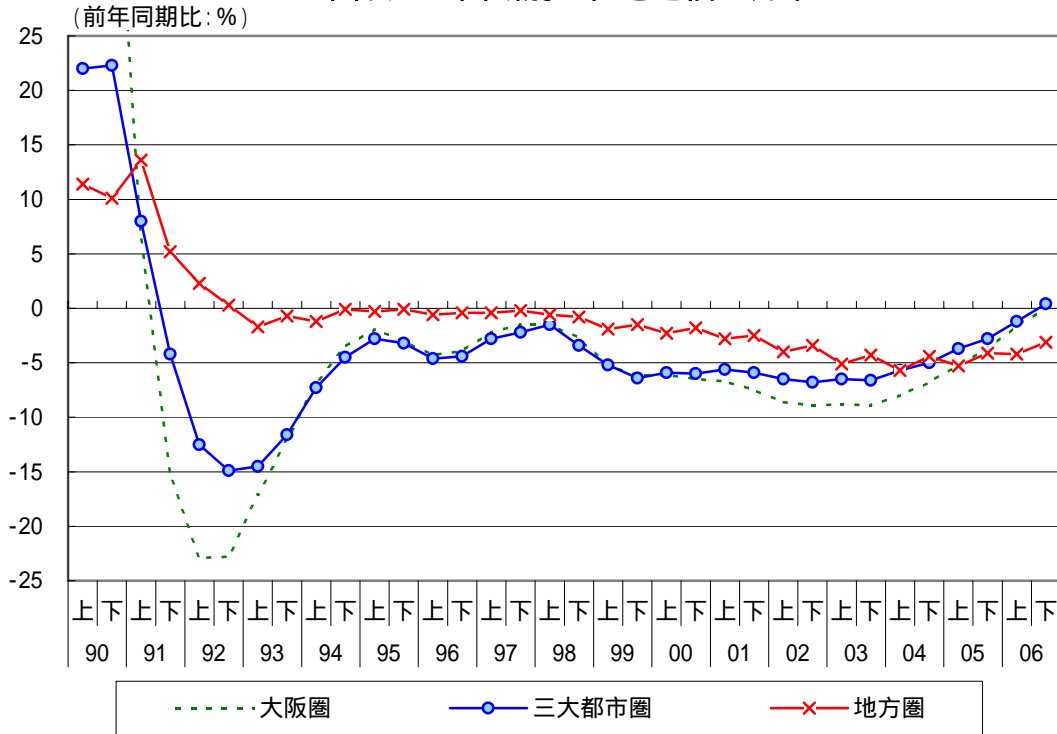
**TEL 06-6345-6629**



## 都市圏を中心に地価は回復

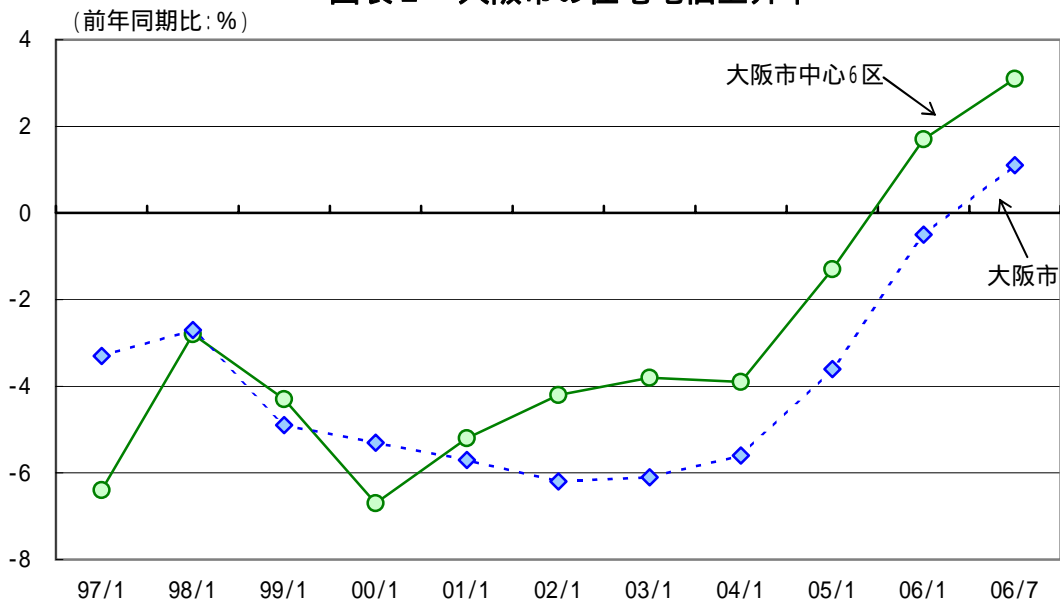
- ・圏域別に住宅地価の動きを見ると、三大都市圏は足元の06年7月時点で前年同期比+0.4%となるなど15年半ぶりに上昇に転じている。大阪圏は足元横ばい（前年同期比0.0%）だが、環状線内に位置する大阪市中心6区では地価上昇が鮮明になっている。

図表1 圏域別の住宅地価上昇率



- (備考) 1. 国土交通省土地鑑定委員会編「地価公示」、土地情報センター「標準価格一覧」より作成。  
2. 上期は公示地価の数値(各年1月時点)で、下期は基準地価の数値(各年7月時点)。  
3. 90年上期の大阪圏の上昇率は56.1%、90年下期は48.3%(図中非表示)。

図表2 大阪市の住宅地価上昇率



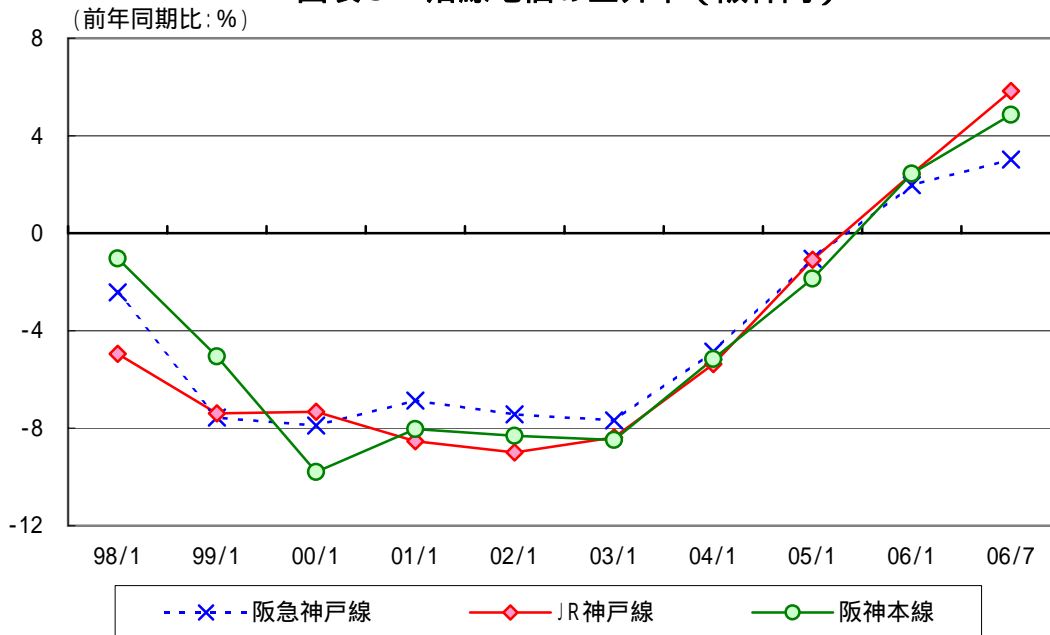
- (備考) 1. 国土交通省土地鑑定委員会編「地価公示」、土地情報センター「標準価格一覧」より作成。  
2. 大阪市中心6区は福島区、西区、天王寺区、浪速区、北区、中央区を指す。



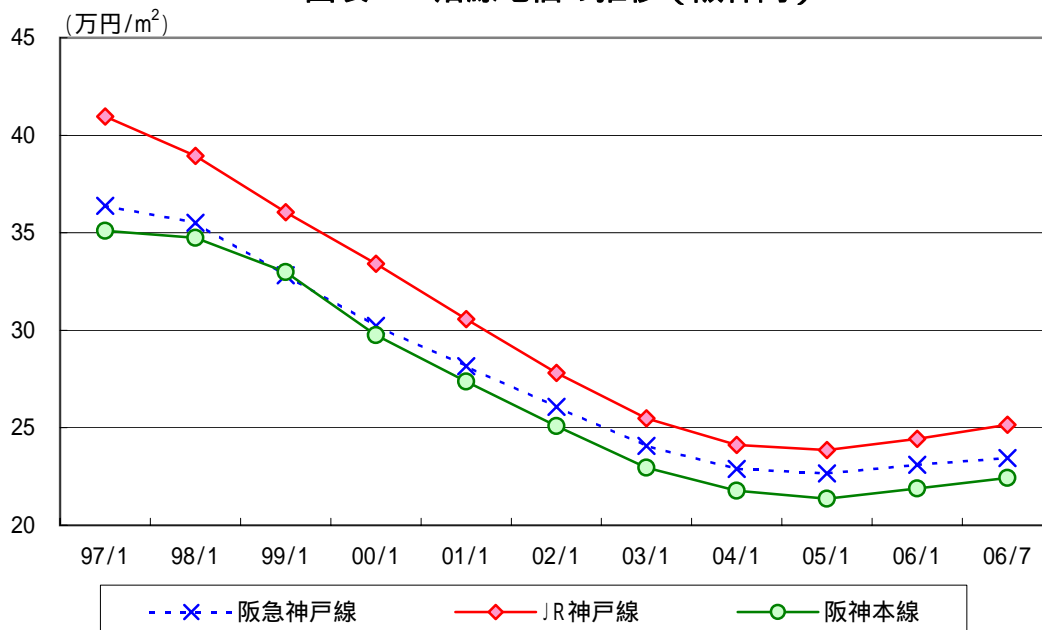
## 大阪・梅田発着路線の沿線地価（阪神間）

・阪神間を走る3路線の沿線地価上昇率は概ね同調的に推移してきており、沿線間で大きな差はない。各沿線とも06年1月時点で2%以上の上昇率を達成するなど後掲するどの沿線よりも高い伸びを記録しており、足元では増勢を強めている。阪神間は良質なアメニティに恵まれていることから、そのような地域ブランド（住みやすさ）が地価の動きに投影されているものと判断される。

図表3 沿線地価の上昇率（阪神間）



図表4 沿線地価の推移（阪神間）



(備考) 1. データ作成方法や各路線のサンプル抽出条件については補論を参照。  
2. 沿線地価は鉄道移動距離20分、駅から徒歩10分の距離に位置する住宅地を想定。



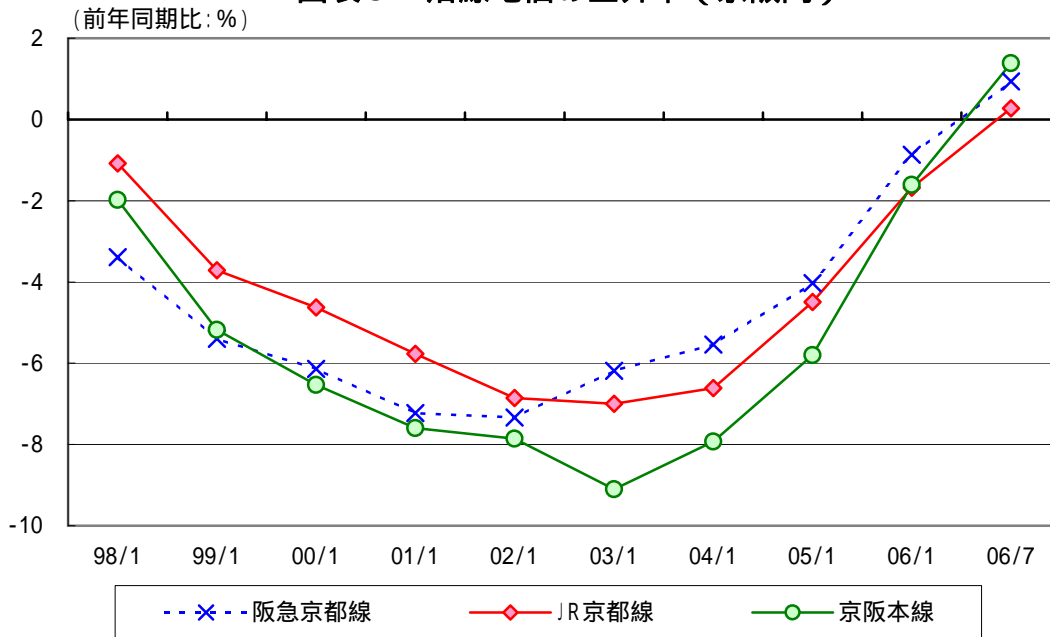
## 大阪・梅田発着路線の沿線地価（京阪間）

・京阪間を走る3路線の沿線地価は足元の06年7月時点で上昇に転じている。

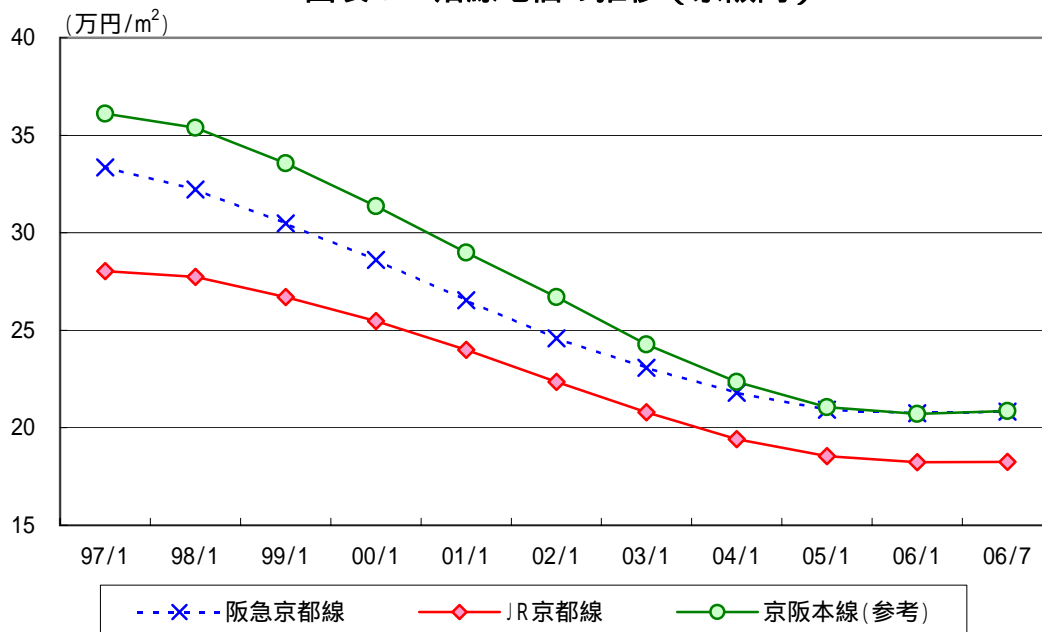
**【注】**

・京阪本線は大阪・梅田発着路線ではないため、沿線地価の実額比較は厳密にはできないが、参考までに図示している。

図表5 沿線地価の上昇率（京阪間）



図表6 沿線地価の推移（京阪間）



(備考) 1. データ作成方法や各路線のサンプル抽出条件については補論を参照。

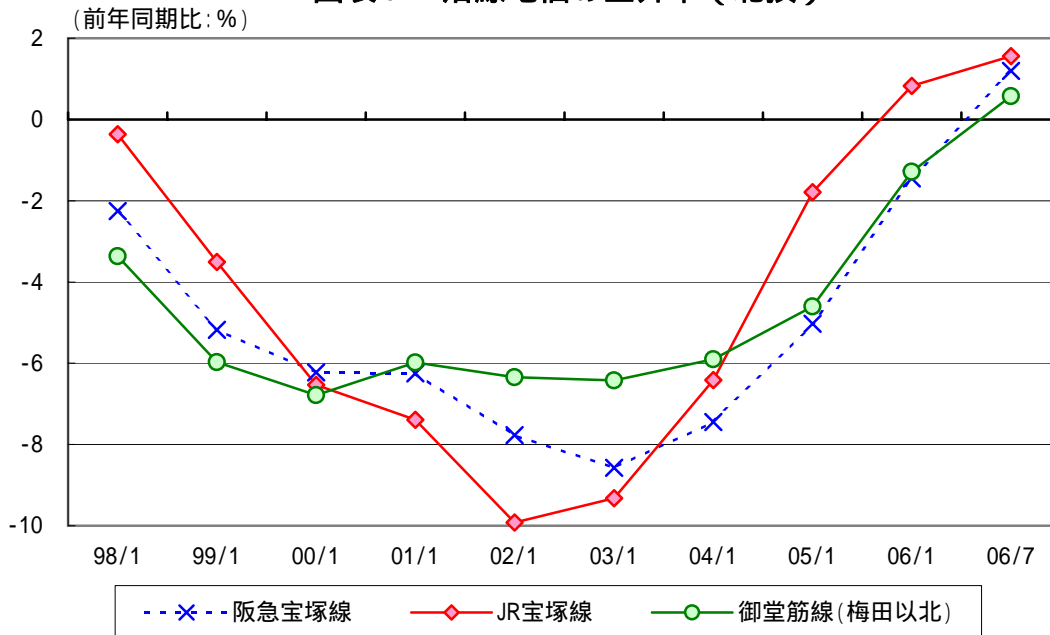
2. 沿線地価は鉄道移動距離20分、駅から徒歩10分の距離に位置する住宅地を想定。



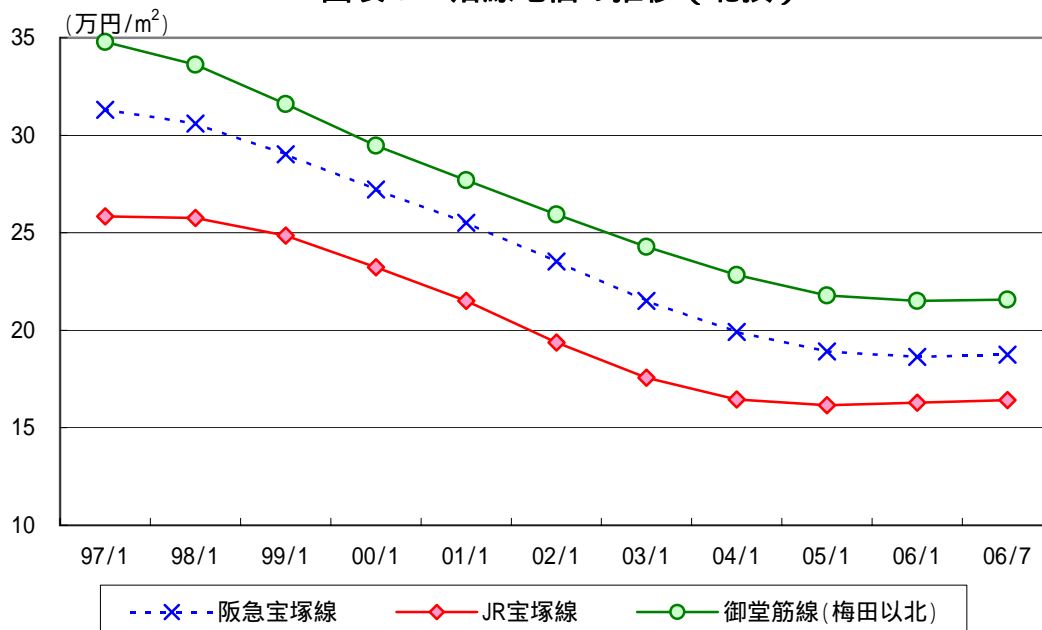
## 大阪・梅田発着路線の沿線地価（北摂）

・JR宝塚線の沿線地価は阪神間の3路線、後掲する御堂筋線（なんば以南）と同じく06年1月時点でいち早く上昇に転じている。阪急宝塚線、御堂筋線（梅田以北）も足元の06年7月時点では上昇に転じている。

図表7 沿線地価の上昇率（北摂）



図表8 沿線地価の推移（北摂）



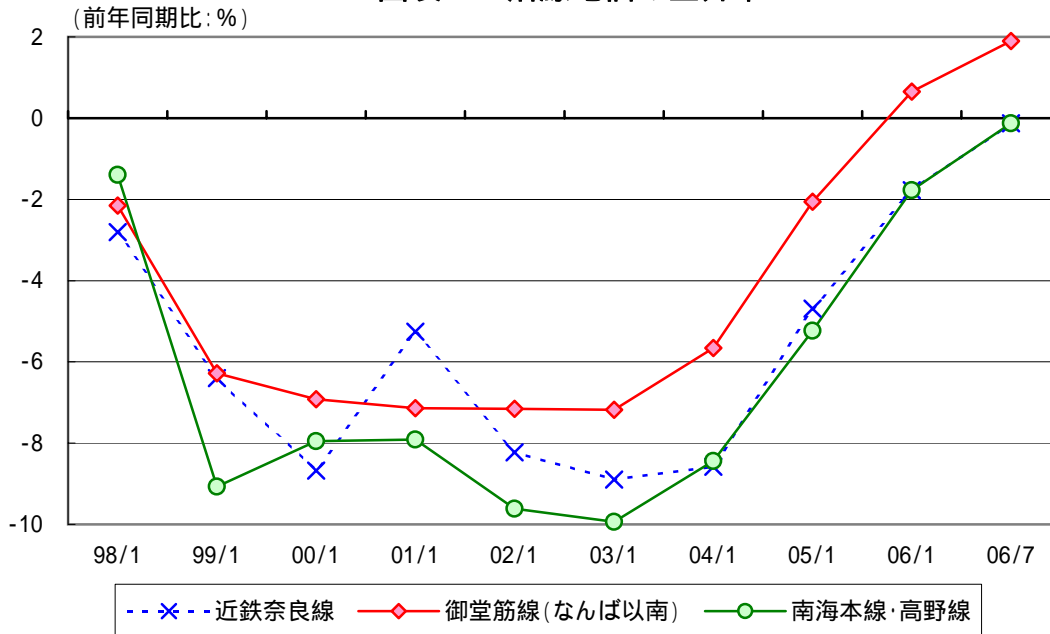
(備考) 1. データ作成方法や各路線のサンプル抽出条件については補論を参照。  
2. 沿線地価は鉄道移動距離20分、駅から徒歩10分の距離に位置する住宅地を想定。



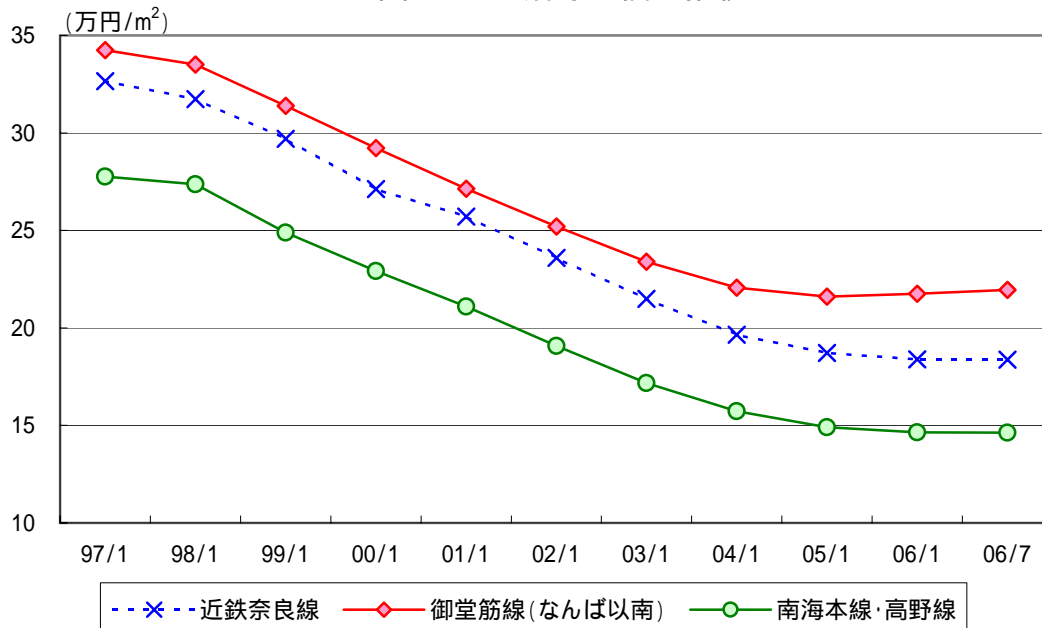
## 難波発着路線の沿線地価

- ・御堂筋線（なんば以南）の沿線地価は06年1月時点で上昇に転じているが、近鉄奈良線と南海本線・高野線のそれは足元でも横ばい程度にとどまっており、同じ難波発着路線でも地価の回復度合いには大きな差がある。
- ・御堂筋線は梅田や新大阪に乗り換えなしでアクセスできるなどシームレスの面で勝っていることから、そうした利点が地価水準や上昇率の高さに反映されているものと推察される。

図表9 沿線地価の上昇率



図表10 沿線地価の推移



(備考) 1. データ作成方法や各路線のサンプル抽出条件については補論を参照。  
2. 沿線地価は鉄道移動距離20分、駅から徒歩10分の距離に位置する住宅地を想定。

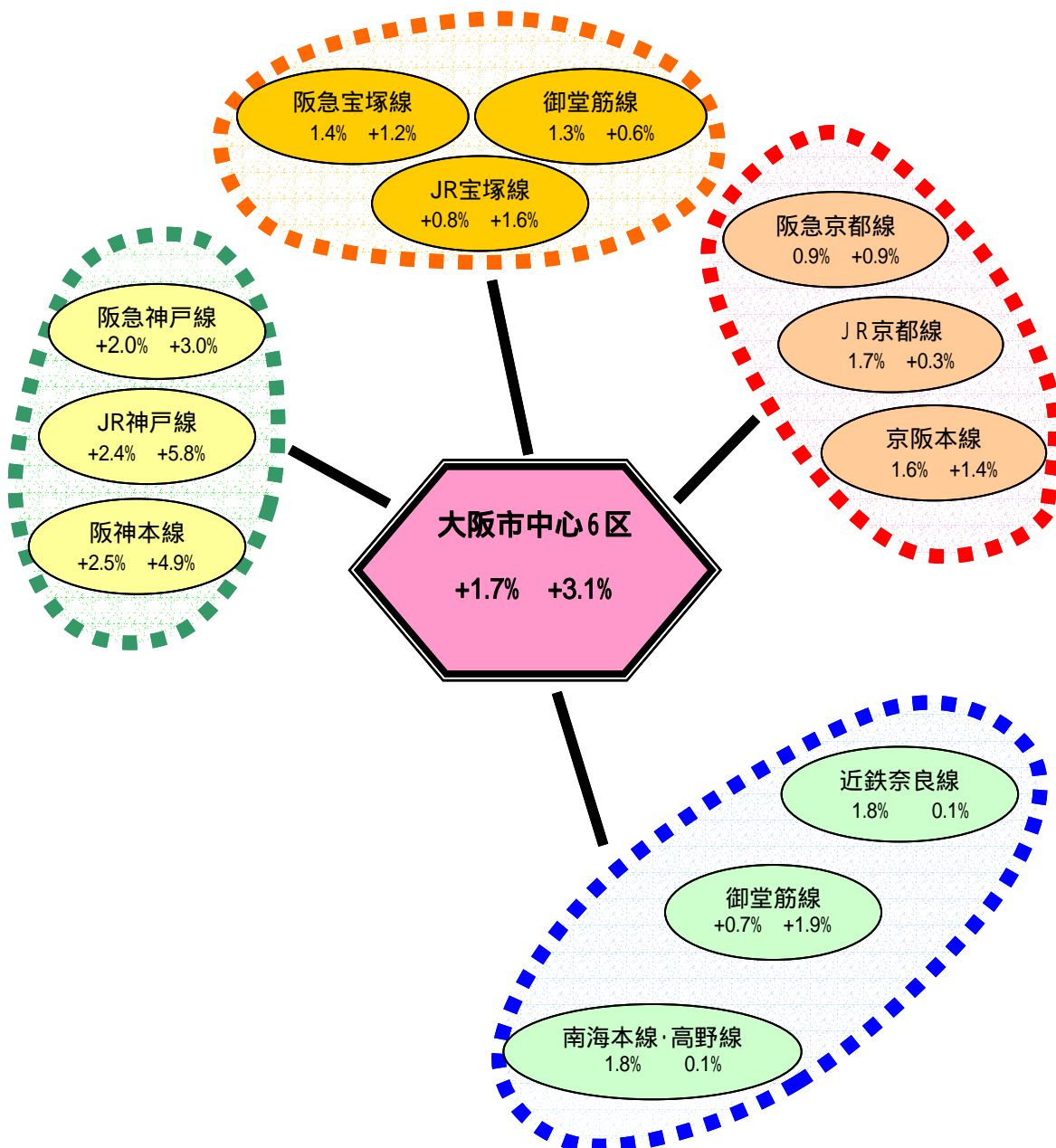


## 周縁部へと広がる地価上昇

- ・06年1月時点では阪神間の3路線、JR宝塚線、御堂筋線（なんば以南）の沿線地価が他の沿線に先駆けて上昇に転じていたが、06年7月時点ではそれ以外の多くの沿線の地価も上昇に転じており、地価上昇は各沿線拠点を核に周縁部へと広がりを見せている。

図表11 エリアごとの上昇率

（各路線の下段の数字：06/1の前年同期比 06/7の前年同期比）

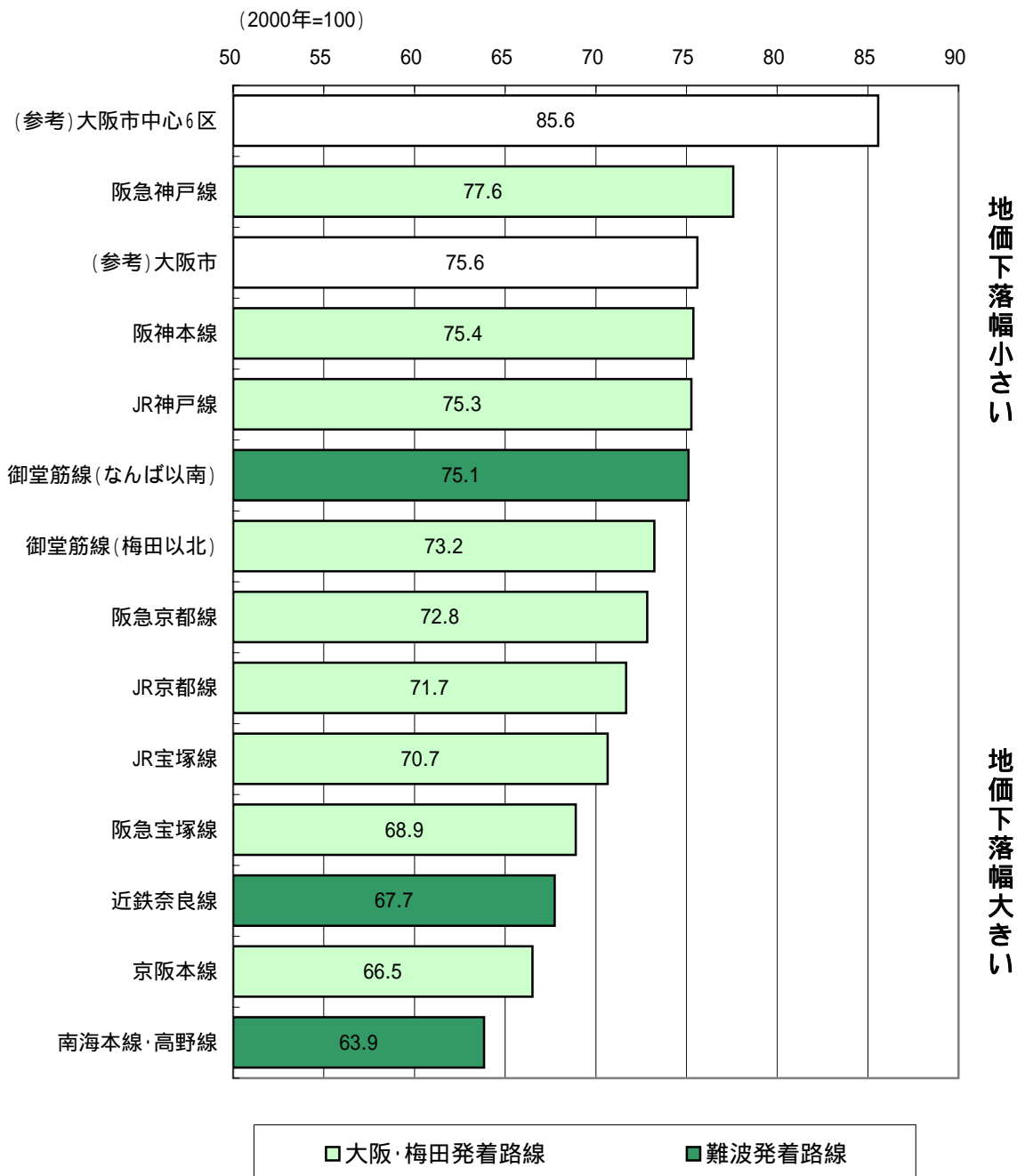




## 大阪都市圏の沿線地価指数

- ・都心回帰の動きが活発になり始めた2000年を100とした地価の水準を見ると、各沿線とも人口流入が顕著な大阪市中心6区よりも下落幅が大きくなっている。
- ・但し、住環境としてのブランドを確立している阪神間やシームレスの面で勝っている御堂筋線の沿線は、大阪市と同程度の落ち込みでとどまっており、当該地域のアメニティが高く評価されていることが窺われる。

図表12 00年1月の沿線地価を100としたときの直近値（06年7月）の水準



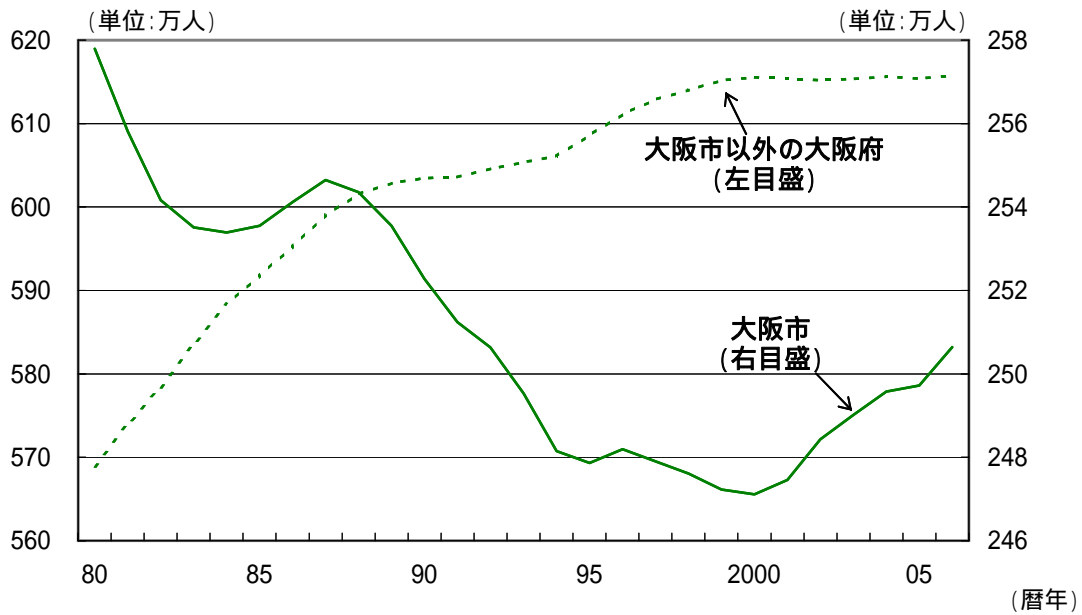




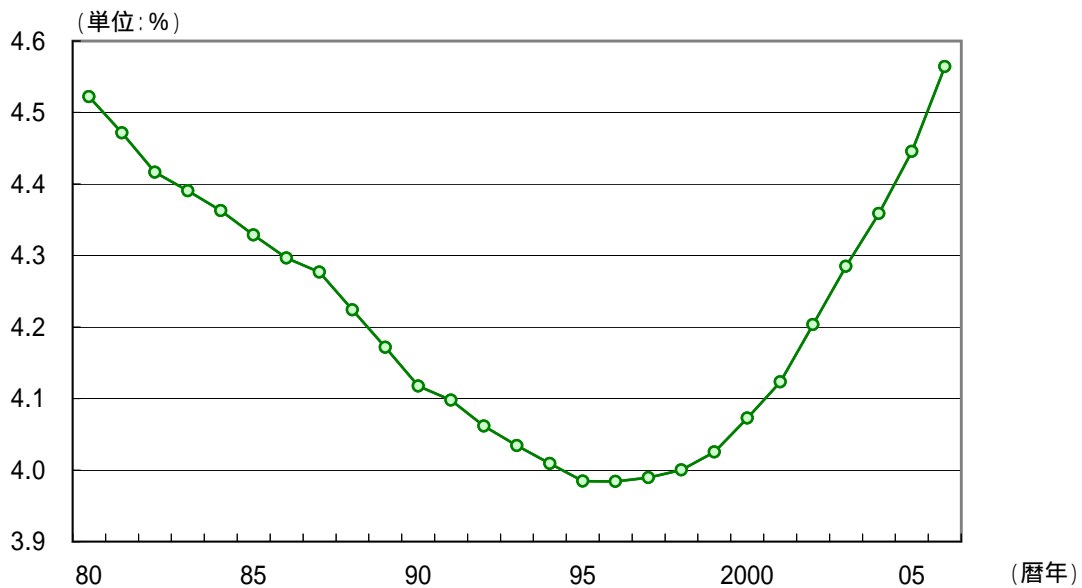
## 活発化する都心回帰

- 大阪府下（除く大阪市）の人口はここ数年横ばい傾向が続いているが、大阪市の人口は2000年を境に増加に転じており、ここ数年は都心回帰の動きが活発になっている。
- 中でも、大阪環状線内に位置する中心6区の人口増加は顕著であり、当該地区の人口を大阪府全体の人口で割った「都心居住率」は1978年以来28年ぶりとなる高水準を記録している。

図表13 大阪の人口推移



図表14 都心居住率の推移



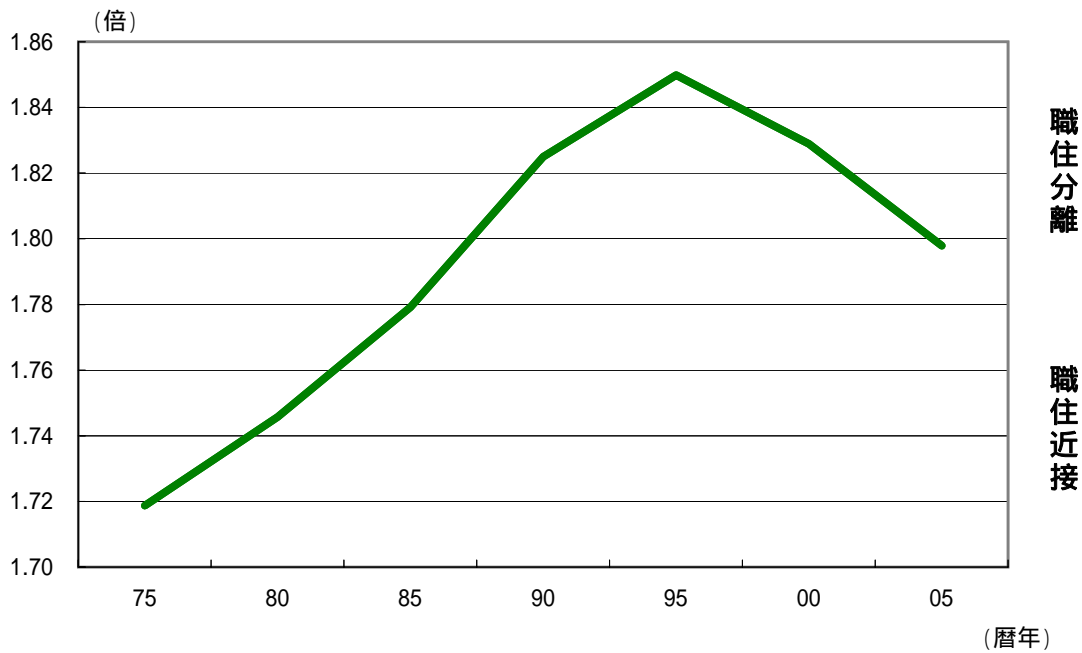
(備考) 1. 国土地理協会「住民基本台帳人口要覧」より作成。  
2. 都心居住率は「大阪市中心6区の人口 / 大阪府の人口」で定義した。



## 都心回帰と同時に進行する職住近接化の動き

- ・ 現役世代を中心とした都心回帰は「職住分離」という大阪都市圏の伝統的なライフスタイルにも影響を与え、近年では「職住近接化の動き」をもたらしている。
- ・ 関西私鉄は大阪都心部への輸送手段が限定的なため、足元で起こっている都心回帰・職住近接化の動きは私鉄各社にとって潜在的な脅威となりうる。

図表15 大阪市内就業者 / 大阪市民就業者の比率



(備考) 総務省「国勢調査」より作成。



## エリアごとの人口流出入 ~ 社会増減の近似 ~

- ・他の沿線と比較して地価下落幅が小さかった阪神間は、若年層を中心とした人口流入が多いという特徴を有する。
- ・マイホーム取得世代と目される30～44歳人口の流入は良質なアメニティを抱える阪神間であっても大阪市中心6区や神戸市中心部（中央・灘・東灘の3区）に凌駕されており、中長期的には沿線人口の先細りが懸念される。

06/3時点の  
年齢階級

図表16 01/3 06/3の比較  
(プラスは人口流入を表す)

(単位:%)

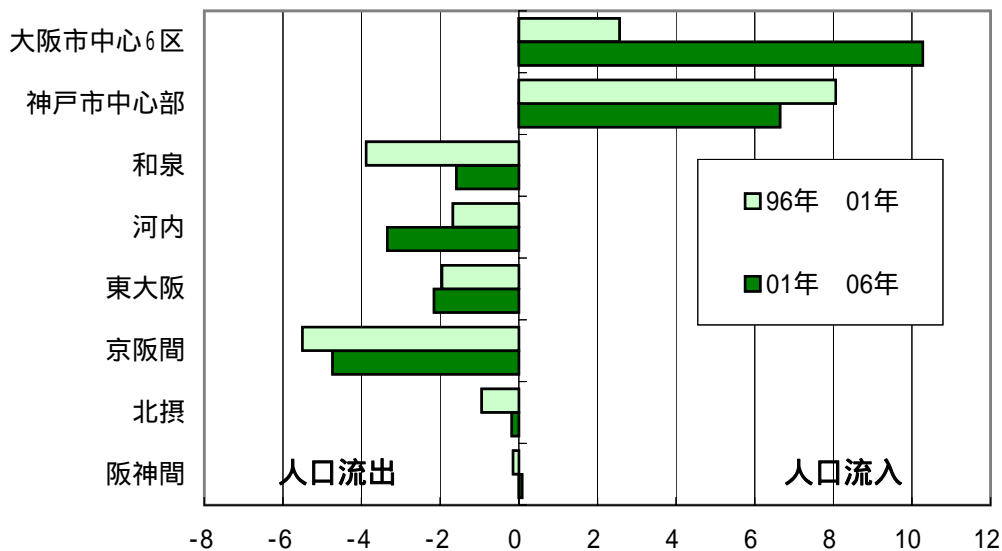
	阪神間	北摂	京阪間	東大阪	河内	和泉	神戸市中心部	大阪市中心6区
5～9歳	-1.42	1.86	-4.84	-0.99	-1.10	-0.19	6.22	-1.11
10～14歳	0.67	0.27	-2.09	-0.42	-0.73	-0.63	7.91	4.09
15～19歳	2.40	1.30	-0.06	0.68	0.07	-0.19	7.90	10.98
20～24歳	9.02	5.70	0.90	4.33	-0.19	1.27	30.59	72.18
25～29歳	6.45	-3.13	-5.65	-6.38	-9.74	-2.04	7.14	37.56
30～34歳	3.04	0.17	-6.45	-4.77	-7.51	-1.41	6.14	17.95
35～39歳	-0.09	0.61	-6.20	-3.00	-4.16	-1.69	7.79	12.69
40～44歳	0.23	-0.21	-4.39	-1.94	-2.61	-1.39	7.38	9.52
45～49歳	0.15	-1.24	-2.80	-1.19	-3.02	-1.66	4.32	7.87
50～54歳	-0.45	-2.30	-3.24	-1.97	-3.36	-2.34	2.30	4.73
55～59歳	-1.90	-3.50	-4.06	-3.06	-3.87	-3.27	0.00	-0.24
60～64歳	-3.93	-4.87	-5.51	-4.30	-4.58	-4.63	-2.57	-3.62

(備考) 1. 国土地理協会「住民基本台帳人口要覧」より作成。

2. 数値の見方: 5～9歳の数値 = (各時点の5～9歳人口 / その5年前の0～4歳人口 - 1) × 100

3. エリア定義は付表を参照。

図表17 マイホーム取得世代の流出入比率(%)  
(各時点の35-49歳人口 / その5年前の30-44歳人口 - 1) × 100



(備考) 出典、エリア定義は図表16と同じ。



## 補論：沿線地価の推計について

土地は異質性が強いため、地価動向を異時点間・沿線間で比較するには質的差異をコントロールしてから行う必要がある。本レポートは路線ごとにヘドニック関数を推計し、そこから導かれる品質調整済みの地価を求めることでこれを可能にしている。具体的には、住宅地価を 地積、最寄り駅までの時間距離、都心までの鉄道移動時間<sup>1</sup>などの各変数に回帰させた上で、各路線共通の前提条件の下での当てはめ値( $\ln \hat{P}$ )から「沿線地価( $\hat{P}$ )」を求めている<sup>2</sup>。推計期間は 1997～2006年<sup>3</sup>をとり、関数型は以下の定式化を採用した。

$$\ln P = \beta_1 \ln LA + \beta_2 \ln ST + \beta_3 \ln ACC + \sum_t \beta_{4t} TD_t$$

$P$  : 公示地価ないし基準地価(円)

$LA$  : 地積(m<sup>2</sup>)

$ST$  : 最寄り駅までの時間距離(分)

$ACC$  : 都心までの鉄道移動時間(分)

$TD$  : タイムダミー(該当期間では 1、それ以外は 0 をとるダミー変数)

### 【注意点】

- ・ 基準地価は公示地価と比較して住宅地の収録データ数が少なく、その傾向は特に都市圏で顕著である。そのため、06/7 の前年同期比はある程度幅を持って見る必要がある。
- ・ 各路線のサンプルは最優等種別の列車が停まる駅を抽出するよう心がけたが、サンプル数確保の観点からこの原則に従わない路線も存在する。

以上

<sup>1</sup> ヴァル研究所「駅すばあと」の数値を用いた。当該数値は乗車時間だけでなく待ち時間なども含んでいる。

<sup>2</sup> 地積 200m<sup>2</sup>、最寄り駅までの時間距離 10 分、都心までの鉄道移動時間 20 分を前提条件とした。5%水準で有意でない変数が存在する場合は、当該変数を落として推計し直した。

<sup>3</sup> 1997-2006 年の公示地価データと 2005-2006 年の基準地価データを用いた。



## 推計結果の概要

### 阪急神戸線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.152	0.016	-9.582	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.046	0.021	-2.178	0.03
$R^2$	0.905			
サンプル抽出条件	十三・西宮北口(特急停車駅)			
サンプル数	108			

### JR神戸線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.167	0.016	-10.278	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	0.784	0.039	20.075	0.00
$R^2$	0.866			
サンプル抽出条件	JR尼崎・JR芦屋(新快速停車駅)			
サンプル数	148			

### 阪神本線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.102	0.013	-7.808	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	0.299	0.028	10.518	0.00
$R^2$	0.903			
サンプル抽出条件	阪神尼崎・阪神芦屋(特急停車駅)			
サンプル数	132			

- (備考) 1. 被説明変数は地価の対数値。  
 2. 標準誤差はWhiteのheteroskedasticity-consistent standard errorを用いた。  
 3. タイムダミーの報告は省略している。  
 4. 「都心までの鉄道移動時間」は最寄り駅から大阪・梅田までの鉄道移動時間として定義した。  
 5. 「-」は当該変数を落として推計したことを表す(補論脚注2を参照)。



## 推計結果の概要

### 阪急京都線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	0.047	0.012	4.053	0.00
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.046	0.008	-6.145	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.290	0.013	-21.863	0.00
$R^2$	0.847			
サンプル抽出条件	梅田～高槻市間で各駅停車しか止まらない駅 (含む十三)			
サンプル数	391			

### JR京都線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.124	0.011	-11.219	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.250	0.013	-19.532	0.00
$R^2$	0.816			
サンプル抽出条件	大阪～高槻間で各駅停車しか止まらない駅			
サンプル数	350			

### 京阪本線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.190	0.010	-18.579	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.477	0.018	-26.748	0.00
$R^2$	0.938			
サンプル抽出条件	淀屋橋～中書島間の特急停車駅			
サンプル数	250			

- (備考) 1. 被説明変数は地価の対数値。  
 2. 標準誤差はWhiteのheteroskedasticity-consistent standard errorを用いた。  
 3. タイムダミーの報告は省略している。  
 4. 「都心までの鉄道移動時間」は最寄り駅から梅田・大阪・淀屋橋までの鉄道移動時間として定義した。  
 5. 「-」は当該変数を落として推計したことを表す(補論脚注2を参照)。



## 推計結果の概要

### 阪急宝塚線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	0.052	0.010	5.146	0.00
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.130	0.009	-14.993	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.468	0.020	-22.922	0.00
$R^2$	0.777			
サンプル抽出条件	梅田～宝塚間の快速急行停車駅			
サンプル数	748			

### JR宝塚線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.198	0.010	-20.856	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.096	0.016	-5.865	0.00
$R^2$	0.868			
サンプル抽出条件	大阪～宝塚間の快速停車駅			
サンプル数	156			

### 御堂筋線(梅田以北)

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	-	-	-	-
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.117	0.012	-10.097	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.078	0.022	-3.529	0.00
$R^2$	0.734			
サンプル抽出条件	梅田～千里中央(北大阪急行線)間の各駅			
サンプル数	325			

- (備考) 1. 被説明変数は地価の対数値。  
 2. 標準誤差はWhiteのheteroskedasticity-consistent standard errorを用いた。  
 3. タイムダミーの報告は省略している。  
 4. 「都心までの鉄道移動時間」は最寄り駅から大阪・梅田までの鉄道移動時間として定義した。  
 5. 「-」は当該変数を落として推計したことを表す(補論脚注2を参照)。



## 推計結果の概要

### 南海本線・高野線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	0.091	0.014	6.641	0.00
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.074	0.009	-8.273	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.555	0.019	-29.861	0.00
$R^2$	0.860			
サンプル抽出条件	南海本線(難波～貝塚間)、南海高野線(難波～金剛間)の急行停車駅			
サンプル数	459			

### 御堂筋線(なんば以南)

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	0.067	0.029	2.329	0.02
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.103	0.016	-6.335	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-1.038	0.047	-22.005	0.00
$R^2$	0.848			
サンプル抽出条件	なんば～なかもず間の各駅			
サンプル数	210			

### 近鉄奈良線

説明変数	係数	標準誤差	t値	p値
lnLA (地積の対数値)	0.099	0.019	5.346	0.00
lnST (最寄り駅までの時間距離の対数値)	-0.077	0.019	-4.005	0.00
lnACC (都心までの鉄道移動時間の対数値)	-0.935	0.048	-19.576	0.00
$R^2$	0.822			
サンプル抽出条件	近鉄難波～学園前間の快速急行停車駅			
サンプル数	407			

- (備考) 1. 被説明変数は地価の対数値。  
 2. 標準誤差はWhiteのheteroskedasticity-consistent standard errorを用いた。  
 3. タイムダミーの報告は省略している。  
 4. 「都心までの鉄道移動時間」は最寄り駅から難波(なんば)までの鉄道移動時間として定義した。





(付表) 沿線エリアの定義

エリア名	自治体	主な鉄道路線
阪神間	尼崎市 西宮市 芦屋市 伊丹市	(JR西日本) 東海道本線、福知山線 (阪急電鉄) 神戸本線、伊丹線 (阪神電鉄) 阪神本線
北摂	豊中市 池田市 箕面市 宝塚市 川西市 吹田市 茨木市 摂津市	(JR西日本) 東海道本線、福知山線 (阪急電鉄) 宝塚本線、箕面線、阪急千里線、京都本線 (北大阪急行)
京阪	守口市 門真市 寝屋川市 大東市 四條畷市 交野市	(JR西日本) 片町線 (京阪電気鉄道) 京阪本線、交野線
東大阪	東大阪市 八尾市 柏原市 生駒市 平群町 三郷町	(JR西日本) 関西本線、片町線 (近畿日本鉄道) 大阪線、奈良線、生駒線
河内	松原市 羽曳野市 藤井寺市	(近畿日本鉄道) 南大阪線
和泉	堺市 (旧美原町) 高石市	(JR西日本) 阪和線 (南海電気鉄道) 南海線 (泉北高速鉄道) (阪堺電気軌道) 阪堺電軌阪堺線