

2006 年 3 月 13 日

拡大する県内住宅地の地価格差

－ 交通利便性や開発可能性だけでなく、住環境の優劣も格差拡大に影響－

要 旨

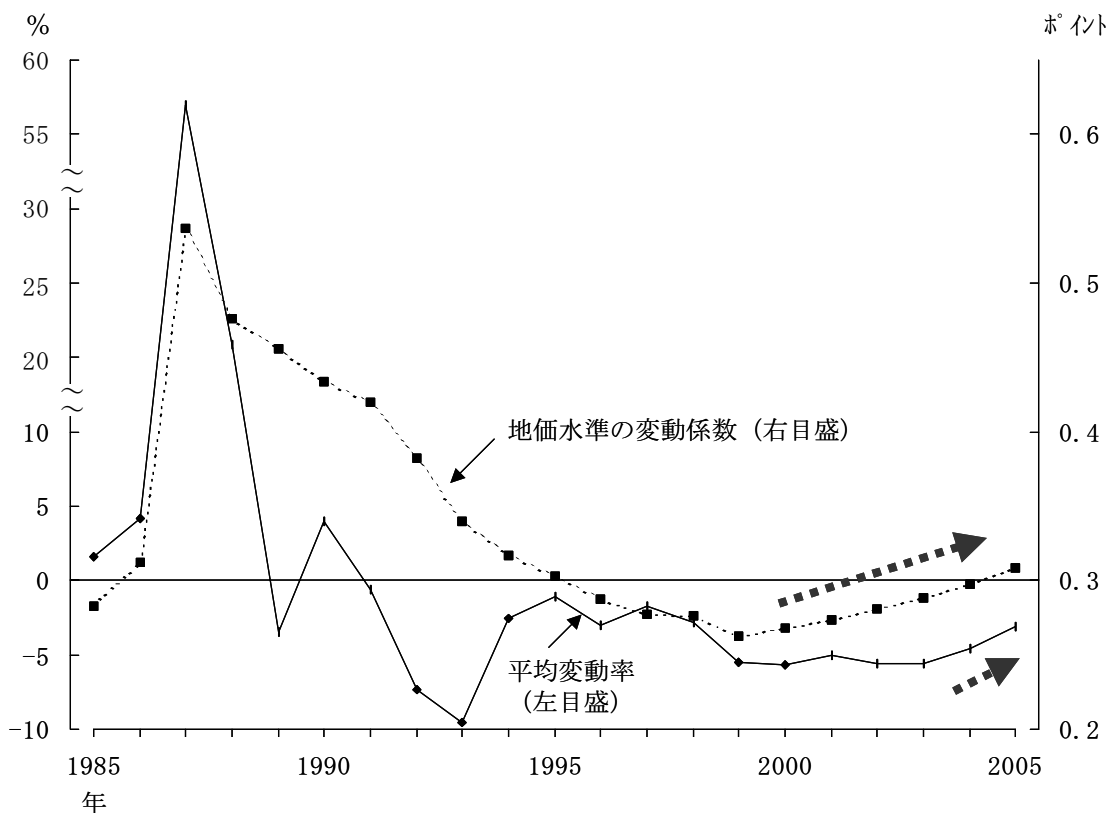
1. 近年の神奈川県内では、住宅地価が下げ止まりに向かって着実に歩を進める一方で、2000年ごろを境に地域間や地点間の地価格差が拡大する傾向にある。これは、それぞれの土地の利用価値に応じて地価が決まるという、市場メカニズムの下での合理的な地価形成が進んでいることの現れである。また、そのような土地市場の構造変化の結果として、地域間の住宅地価変動率の差には各地域の住宅地市場の勢いの違いが鮮明に反映されるようになっている。
2. 県内の基準地別の地価動向を分析した結果によれば、各地の地価動向の差につながった利用価値の具体的な評価軸の一つとして、交通利便性の違いがあることは間違いのないといえる。また、それ以外では、指定容積率の高さといった各地の開発可能性の違いや、住環境の違いも近年の住宅地価の格差拡大に影響を及ぼしたと考えられる。
3. これらのことが示唆するのは、第1に、今後も、それぞれの地域が住まいを構える場所としてどれだけ多くの人々から支持されるかが、各地の住宅地価動向を左右するということである。また第2に、そのようないわば、地域の魅力に対する市場の評価は、交通利便性などの外生的な要因のみによって決まるのではなく、住環境の整備状況などの内生的な要因によっても異なることである。さらに第3として、今後は、住宅地価の地域間格差が各地の地域経営のあり方を考える上での貴重な情報をもたらし得るということである。

【本件についてのお問い合わせ先】
㈱浜銀総合研究所 調査部 湯口
tel. 045-225-2375 (ダイヤルイン)

地域間や地点間の格差拡大を伴いながら下げ止まりに向かう県内住宅地価

- 近年の東京圏では、地価の下げ止まり傾向が東京都心部を中心に広がりを見せている。この背景には、国内の景気が長期回復傾向をたどっていることや、金融の“超”緩和状態が続いてきたこと、不動産証券化市場が成長したことなど、幾つかの要因が考えられる。
- 神奈川県内の住宅地においても、地価は下げ止まりに向かって着実に歩を進めている。神奈川県「神奈川県地価調査結果」（基準地価）により県内住宅地価の平均変動率の推移をみると、2005年7月1日時点の調査では前年比-3.1%と15年連続のマイナスとなったものの、下落率は前年調査に続いて縮小した（図表1）。個々の基準地をみても、2005年は21か所（625か所中）において地価が上昇したほか、17か所で前年比横ばい（＝変動率0.0%）となった。同調査で住宅地価の上昇ポイントが現れたのは1991年調査以来、14年ぶりのことである。
- ただ、その一方で、県内の住宅地では2000年ごろを境に地域間や地点間の地価の格差が拡大する傾向にある。事実、データの散らばり度合いを表す変動係数を県内住宅地価について計算してみると（図表1の点線）、2000年以降はそれ以前の傾向から反転して緩やかな上昇トレンドを描いており、地価格差が拡大傾向にあることを示している。

図表1 下げ止まりに向かい始めた神奈川県内の住宅地価

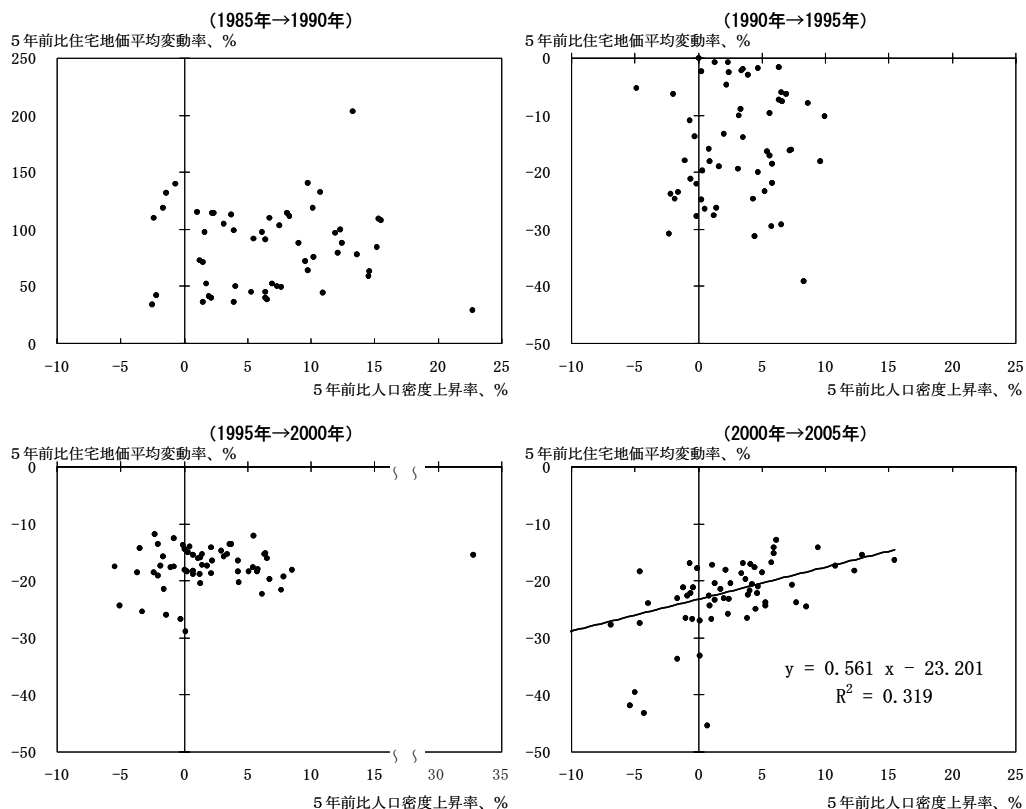


(注) 平均変動率とは、基準地別に計算した前年比の変動率を平均したものである。
(神奈川県「神奈川県地価調査結果」より作成)

近年の地価格差の拡大は利用価値に応じた地価形成が進んでいることの現れ

- 近年の神奈川県内で住宅地価の格差が拡大傾向となっている背景には、それぞれの土地の利用価値に応じて地価が決まるという、市場メカニズムの下での合理的な地価形成が県内の住宅地においても進んでいることがある。
- 近年は、不動産投資における利用価値重視の考え方が浸透してきており、住宅地においても土地が利用価値の高低に応じて厳しく選別されるようになってきている。神奈川県内でも、1990年代終盤からのマンションブームなどを追い風として、駅近などの利用価値の高い（したがって地価も相対的に高い）土地にえきちか従来よりも多くの人に移り住んでいる。そのように利用価値の高い土地に需要が集中すると、市場メカニズムの下では地価の高い地点ほど地価変動率が堅調となり、結果として地価格差が拡大することになる。近年の地価格差の拡大には、そのような合理的な価格形成メカニズムが反映されていると考えられる。
- 実際、県内住宅地の地価水準と変動率との間には、2000年前後を境に正の相関関係がみられるようになってきている（次ページの図表3）。また、市区町村別の地価変動率と人口密度上昇率の間にも、2000年→2005年間については正の相関関係が認めれ、住宅地価動向の差が各市区町村の住宅地市場の勢いの違いを反映するようになったことがわかる（図表2）。

図表2 近年の市区町村別住宅地価の変動率は人口密度の変化を反映

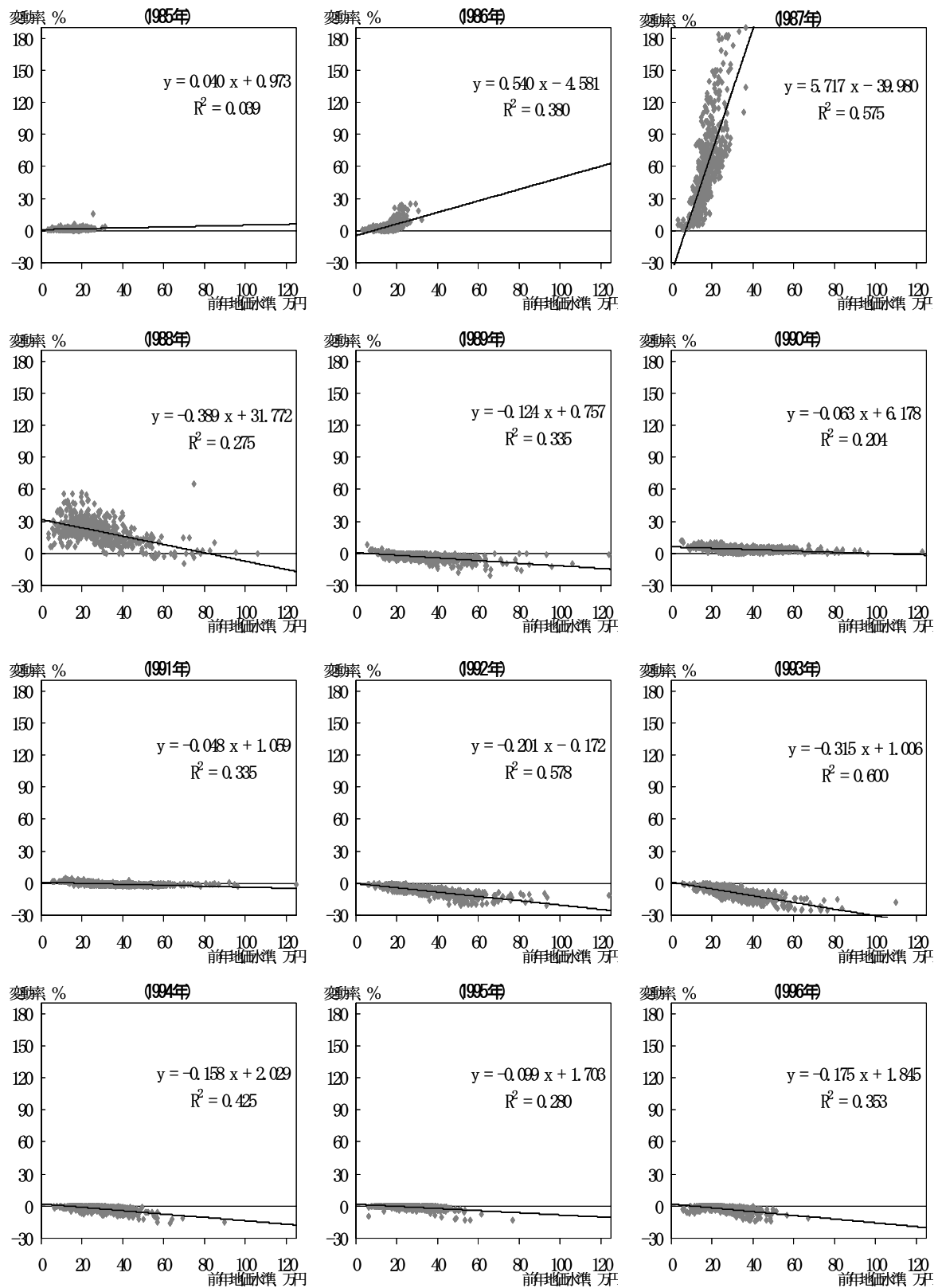


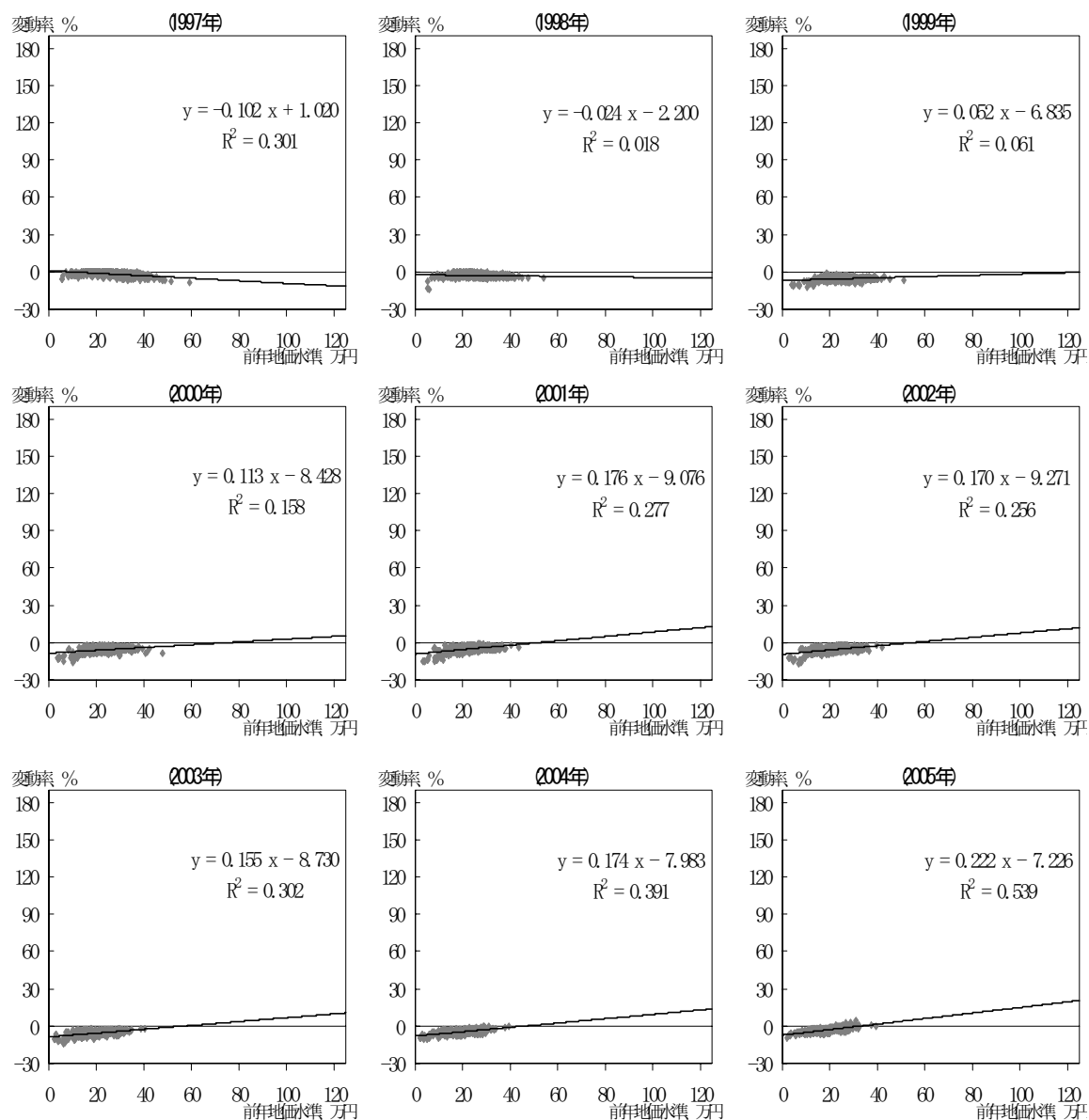
(注1) 2005年の人口密度は平成17年国勢調査（要計表による人口）をもとに算出した。

(注2) 右下のグラフで示した傾向線は、地価の下落が大幅で、全体の傾向から大きくかい離した4町村(清川村、津久井町、相模湖町、藤野町)を除いたうえで計算したもの。

(神奈川県「神奈川県地価調査結果」、総務省「国勢調査」などより作成)

図表3 2000年前後を境に鮮明になってきた地価水準と変動率の正の相関関係





(神奈川県「神奈川県地価調査結果」より作成)

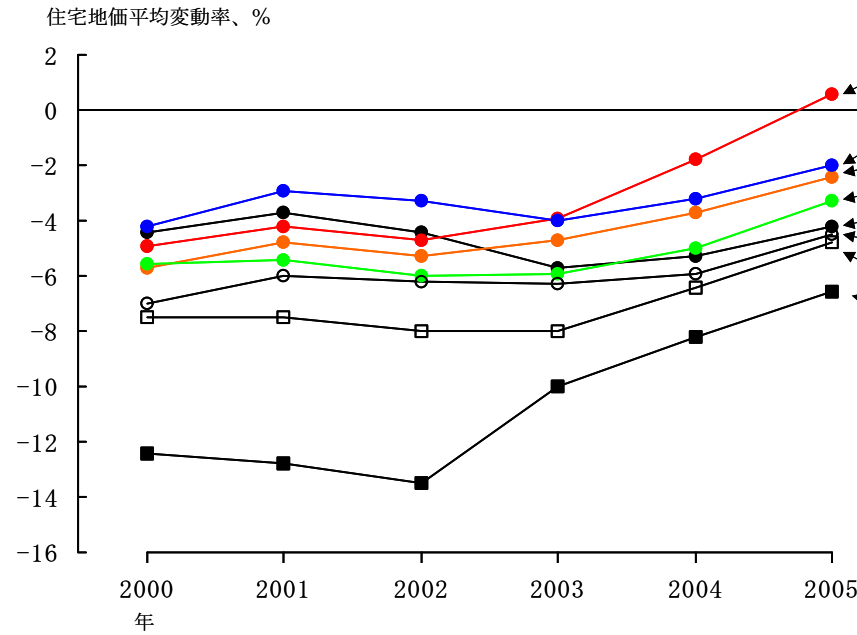
交通利便性の違いが各地点の地価変動率の差に大きく影響

- ところで、現実には人々が住宅地の「利用価値」を判断する際の評価軸は様々である。たとえば交通利便性（都心へのアクセスや最寄駅への近接性など）はその代表格であり、それ以外にも、開発可能性（土地の広さや形状、開発規制など）や住環境（周辺の景観や静寂さ、公園の整備状況など）などの評価軸が考えられる。したがって、県内住宅地の地価格差拡大の背景を考えるうえでは、上述のような「利用価値に応じた地価形成が進んだ」という背景とは別に、「それぞれの土地のどのような面での利用価値の違いが地価動向の差をもたらしたのか」ということについても探っておく必要がある。

- そこでまず、2000年以降の地価変動率の推移が似通っているか否かを基準として県内住宅地のグループ分けを行い、それぞれのグループの特徴を観察することによってその問題に接近することを試みた。グループ分けにあたっては、2000年以降の地価変動率が継続的に得られる基準地547地点を対象に、各基準地の地価変動率のデータを用いたクラスター分析を実施した。その結果、今回は県内住宅地を8つのグループ（クラスター）に分類することができた。
- 図表4上段は、各グループの平均変動率の推移をみたものである。また、下段は各基準地の属性データのなかから交通利便性に関する3つの指標（東京都心から最寄駅までの時間距離、横浜駅から最寄駅までの時間距離、最寄駅からの距離）についてグループごとの平均値と分散を求め、それぞれのグループを比較したものである。これらをみると、交通利便性の優劣が各グループの地価変動率の差に影響を及ぼしたことは間違いないといえる。
- すなわち、県内住宅地のなかではクラスター5とクラスター7に分類された基準地の地価変動率が際立った動きを示している。クラスター5は県内基準地のなかでは近年の地価の下げ止まり傾向が最も顕著なグループであり、一方のクラスター7は、県内住宅地のなかでは最も大幅な下落率を記録し続けているグループである。両グループの交通利便性指標を比較すると、クラスター5では、東京都心からの時間距離、横浜からの時間距離、最寄駅までの距離のいずれにおいても他のグループに比べて優位性がある。一方でクラスター7では、上記の3指標のいずれもが8グループ中で最も不利な数値となっている。
- また、それ以外のグループでは、クラスター1とクラスター6、クラスター2とクラスター3、それからクラスター4とクラスター8において、それぞれ近年の地価変動率が対照的な動きとなっているが、それらは、それぞれの組み合わせにおける利便性の優劣と整合的である。
 - ⇒クラスター1とクラスター6に関しては、双方ともに2000年から2002年にかけての地価の下落が比較的小幅であったが、その後はクラスター6が下げ止まりに向かって順調に推移する一方で、クラスター1は変動率の持ち直しに向けた動きに勢いがみられない状態となっている。両グループの交通利便性を比較すると、クラスター1よりはクラスター6の方が利便性に優る地域であることがわかる。
 - ⇒クラスター2とクラスター3に関しては、双方ともに2000年から2002年にかけての地価変動率が8グループのなかの中位を占め、その後も地価下げ止まりに向かって緩やかに推移している。しかし、両グループには地価変動率の縮小傾向がみられるようになった時点でズレがあり、クラスター2が2003年からとなっているのに対して、クラスター3は2004年からとなっている。両グループの交通利便性を比較すると、クラスター3よりはクラスター2の方が交通利便性の面で有利な位置にあることが確認できる。
 - ⇒クラスター4とクラスター8に関しては、双方ともに過去5年間の地価下落率が8つのグループなかでは低めの位置で推移し続けている。しかし、クラスター4では、2001年に下落率が一旦縮小し、その後は2003年まで変動率が

ほぼ横ばいで推移したものの、2004年以降に再度、下落率の縮小が始まった。一方のクラスター8では、2003年まで下落率が8%近辺と比較的低位で推移し、その後は下げ止まりに向けた動きがみられるようになったものの、2005年時点においても下落率はクラスター4より低位にとどまっている。両グループの交通利便性を比較すると、やはりクラスター8の交通利便性よりはクラスター4の利便性の方が優っている。

図表4 グループ別にみた平均変動率の推移と交通利便性指標の違い
(平均変動率の推移)



(交通利便性指標の集計結果)

(上段：平均値、下段〈〉内：分散)

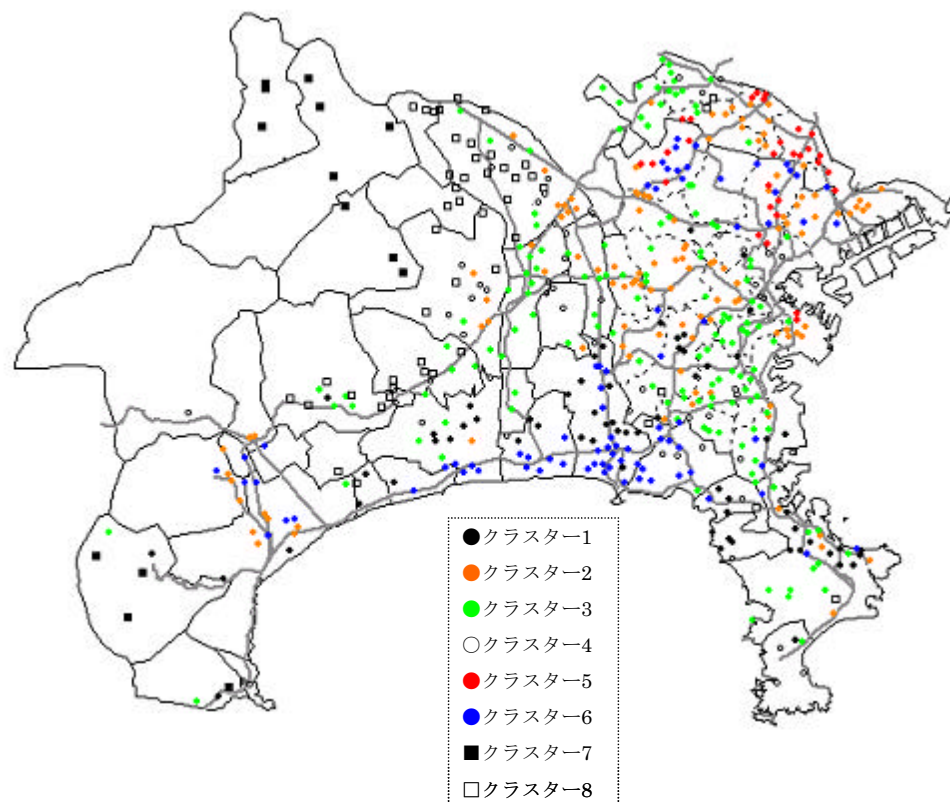
	交通利便性関連の指標		
	東京都心からの 時間距離 (分)	横浜駅からの 時間距離 (分)	最寄駅からの 距離 (Km)
クラスター1	62.5 <16.2>	32.1 <15.8>	1.7 <1.2>
クラスター2	49.3 <17.5>	26.5 <16.4>	1.2 <0.7>
クラスター3	54.1 <15.0>	30.9 <16.3>	1.7 <1.3>
クラスター4	56.5 <16.2>	32.9 <16.0>	2.0 <1.8>
クラスター5	32.7 <5.5>	23.5 <10.7>	0.8 <0.5>
クラスター6	55.6 <17.0>	30.1 <13.5>	0.9 <0.6>
クラスター7	83.8 <32.2>	72.1 <26.9>	7.1 <5.8>
クラスター8	61.1 <12.0>	45.5 <11.2>	3.2 <3.1>
全 体	54.7 <18.1>	32.1 <17.7>	1.8 <2.0>

(注) 2000年以降の変動率をもとにしたクラスター分析により県内住宅地を8つのグループ(クラスター)に分類し、それぞれの変動率や交通利便性指標を集計した。
(神奈川県「神奈川県地価調査結果」より浜銀総研作成)

交通利便性の優劣だけでは説明しきれない地価動向の差も存在

- ただし、ここで同時に指摘しておきたいのは、交通利便性の優劣が各地点の地価動向の差を生み出す重要な要因になっていたことは事実としても、それが、地域間や地点間におけるそれ以外の面での利用価値の差を完全に埋没させてしまうほどの影響力を持ったとは考え難いということである。
- 図表5は、各基準地をグループごとに色分けしたうえで地図上に示したものである。これをみると、まず、クラスター5の地点が東急東横線、南武線、東急田園都市線の各沿線と横浜都心部において観察されるなど、交通利便性の良い地点において地価の下げ止まり傾向が顕著になっていることが視覚的にも把握できる。しかし他方で、地価動向が相対的に堅調なクラスター6の地点が、東急東横線沿線や東急田園都市線沿線といった地域ほか、湘南地域や足柄上地域などの東京都心へのアクセスの面ではそれほど優位とは思われない地域においても観察される。また、地価動向がクラスター6とは対照的な動きを示していたクラスター1についても、横須賀・三浦地域や湘南地域、戸塚区ほかの横浜市内などといったように、比較的広い範囲に分布していることがわかる。これらの事実は、近年の地価格差の拡大局面においては、交通利便性の優劣だけでは説明しきれない地点間の地価動向の差が生じていたことを示している。

図表5 各グループを構成する基準地の地理的分布



(注1) 各基準地の地図上の位置をラフに描いたものであるため、本図表による地理的な位置の把握は一定の幅を持って行う必要がある。

(注2) 地図上の線は市区町村界および鉄道を表す。

(神奈川県「神奈川県地価調査結果」などより浜銀総研作成)

指定容積率の水準や住環境の違いも各地の地価動向の差に影響

- そこで、県内の各基準地の2000年→2005年間ににおける地価変動率を、都心へのアクセス良さや最寄駅への近接性、土地の広さや指定容積率の違いなどといった基準地の属性（およびその変化）で説明する地価形成モデルを考え、実際のデータを当てはめて推計してみたところ、以下のようなことがわかった。
- 第1に、交通利便性の違いは2000年時点よりも2005年時点の方が強く各地の地価に反映されるようになっており、そのことが交通利便性の優劣による各地の地価格差を広げ、各地の地価動向に大きな差をもたらした。
 - ⇒具体的には、まず、東京都心へのアクセスに関しては、2000年時点では都心から最寄駅までの時間距離が1%短くなるにしたがって住宅地価が0.30%高くなるという関係であったが、2005年時点では、時間距離1%の短縮に対して地価が0.38%高くなるという関係に変化した。たとえば東京都心から30分の地点Aと60分の地点B（地点Aの時間距離は地点Bよりも50%短い）の地価格差を考えると、2000年時点の差は15%（ $=0.30 \times 50$ ）であったが、2005年時点には19%（ $=0.38 \times 50$ ）に広がった。また、その分だけで両地点の5年間の変動率には3.5%ポイント（ $=(1.19/1.15 - 1) \times 100$ ）の差がついた。
 - ⇒最寄駅からの距離に関しても、2000年時点の距離1%の短縮に対して地価が0.02%高くなるという関係から、2005年時点は距離1%の短縮に対して地価が0.06%高くなるという関係に変化した。その結果、たとえば、最寄駅から1.0km離れた地点Cと1.5km離れた地点D（地点Dの方が50%遠い）の地価格差は2000年時点の1%から2005年時点の3%へと拡大し、その分だけで両地点の変動率には2.0%ポイント（ $=(1.03/1.01 - 1) \times 100$ ）の差が生じた。
- 第2に、開発可能性が各地の地価動向に及ぼした影響に関しては、指定容積率が高い地点ほど地価が堅調に推移する傾向にあった。
 - ⇒指定容積率200%の地点と同150%の地点の間には、指定容積率の違いによる影響だけで比率にして0.03%の地価変動率の開きが生じていた（指定容積率150%の地点の変動率は、同200%の地点の変動率よりも0.03%低い）
 - ⇒同様にして、指定容積率200%の地点と同100%、同80%、同60%の各地点の間にも、それぞれ0.13%、0.13%、0.16%の変動率の開きがあった（いずれも200%の地点の方が変動率が高い）。
- 第3に、それぞれの基準地に課せられている用途規制の違いによっても地価の変動率に違いが生じていた。これらの影響は上述のような指定容積率の違いを調整したうえでの影響として計測されているものであり、用途規制の結果として生じた各地の住環境の違いが及ぼした住宅地価動向の差を表していると考えられる。
 - ⇒第1種もしくは第2種の低層住宅専用地域に指定されている地域の5年間の地価変動率は、指定容積率の違いを考慮しても第1種、第2種の住居地域に指定されている地域に比べて0.14%高い。
 - ⇒また、第1種、第2種の中高層住宅専用地域に指定されている地域の地価変動率も住居地域に比べて0.01%ポイント高い。

おわりに

- 以上でみてきたように、近年、県内住宅地の地価格差が拡大してきた背景には市場メカニズムの下での合理的な地価形成が進んでいるということがあり、その結果として、近年の地域間の住宅地価動向の差には各地域の住宅地市場の勢いの違いが鮮明に反映されるようになっている。また、過去5年間の地価動向の差につながった「利用価値」の具体的な評価軸としては、交通利便性のほか、指定容積率の水準や住環境の違いが考えられる。
- これらのことが示唆するのは、第1に、今後も、それぞれの地域が住まいを構える場所としてどれだけ多くの人々から支持されるかということが、各地の住宅地価動向を左右するということである。これからの住宅地価には住宅地に対する人々の選好が反映されるようになり、市場を通じて評価された各地の住宅地としての魅力の大きさを明確に示すようになる。このため、バブル発生以前にみられたように、どの地域でも一律に地価が上昇したり低下したりする状況が常態化することは、もはや想定し難い。
- また、第2に、そのような地域の魅力に対する市場の評価は、交通利便性などの、それぞれの地域にとっては外生的な要因のみによって決まるのではなく、住環境の整備状況などの内生的な要因によっても異なるということである。そのような意味では、これからの住宅地価の地域間格差は、各地の地域経営の巧拙を反映する指標とも言える。
- そして第3として、今後は、そのような住宅地価の地域間格差が地域経営のあり方を考える上での貴重な情報をもたらし得るということである。このことは第2に述べたことの裏返しではあるが、他地域と自地域の住宅地価の動向を比較し、分析することによって、これからは市場において自地域がどのようなポジションを占めているのかということや、市場ではどのような地域が支持されるようになっているのかという情報が得られるようになる可能性が高い。

以上