

鉄道アクセスと住宅需要との関係から見る首都圏郊外都市の自立性

東京大学不動産イノベーション研究センター 特任助教 坂本 慧介

1. 首都圏郊外のエリア価値とは？

2020年4月1日に東京大学連携研究機構 不動産イノベーション研究センター（以下、CREI）が発足し、「不動産を中心とした分野横断的な学術研究」と「産官学の連携による構造変化先取り型・課題解決型研究」を推進する中で、現在、4つの主要な研究テーマが取り組まれており、筆者はテーマ2「首都圏郊外のエリア価値増進」に向けた研究・活動に従事させていただいている。首都圏郊外においては、1960年代の高度経済成長期以降、急速に開発が進んだ住宅地における高齢化と、他方で全国平均と比べて低い出生率に起因する少子化が並存しており、高齢世帯と子育て世帯の両者にとって暮らしやすいまちづくりを軸として、エリア価値増進のあり方を模索している所である。

ここで、「首都圏郊外のエリア価値とは？」という基本的な問に立ち返って考えると、「郊外」とは「都心」と対をなして存在する圏域の概念であり、一般的に「都心への通勤アクセスが許容可能な居住圏」として「郊外」という圏域のイメージが定着していることから、「都心アクセス」が首都圏郊外のエリア価値に占める部分は特に大きいと考えられる。高度経済成長期から1990年代初頭のバブル期までをピークとして、都心から約50km圏に至る地域で住宅地開発が進められてきたが、バブル崩壊によって都心部の地価が下落し始めた1990年代以降には、若年世代を中心に都心とその近郊への人口流入が進み、その一方で、首都圏縁辺の遠郊外では、住宅地内のビルドアップ率の低さや家・土地の継承者の不在に直面してきた^{1)~3)}。このように、時代ごとの景気動向に左右されながらも、「都心アクセス」の強い影響の下で首都圏生活者の居住選好は形成されてきたことが推察される。

しかしながら、首都圏郊外においては、都心への通勤・通学の利便性に特化した都市だけでなく、地域の自立した中心性を打ち出したまちづくりを推進している都市がある。例えば、国際学術都市・次世代環境都市の構想を掲げている千葉県柏市においては、東京大学柏の葉キャンパスや関連する研究所・施設が立地する等、産官学の連携した独自性の高い都市開発が進んでいる。こうした都市においては、「都心アクセス」だけではなく、「都市内中心へのアクセス」等もまた居住選好に強い影響を及ぼしていることが想定される。つまり、首都圏郊外として一括りに捉えられる都市の中でも、「都心アクセスの影響が強い都市」と「自立性が強い都市」の二者が存在し、特に後者においては「都市の自立したエリア価値」が、地域における住宅需要として現出している可能性がある。

2. 首都圏郊外都市における住宅需要と鉄道アクセスとの関係

1章で論じた、首都圏郊外都市の「自立性」の実態を捉えるために、本章では首都圏郊外都市における住宅需要と鉄道アクセスとの関係を分析した。具体的には、レインズデータに基づき、2015年から2019年の5年間における賃貸住宅の成約賃料を目的変数とするヘドニック分析を行い、モデルにおける「鉄道アクセス」の影響の強さを分析結果のt値から読み取ることで、都市の「自立性」を比較した。ヘドニック分析に用いた説明変数は、住戸に関する説明変数として「専有面積 (㎡)」「建物構造 (木造・鉄骨造・コンクリート造・その他)」「所在階 (階)」「築年数 (年)」を、立地に関する説明変数として「最寄り駅までの距離 (m)」「最寄り駅の繁華性 (乗降客数/日)」「最寄り駅のアクセス性」をそれぞれ用いた。「最寄り駅のアクセス性」は、最寄り駅から乗り換え無しで到達可能な駅における「一日あたりの乗降客数」と到達するための「所要時間」「運賃」から駅ごとに算出し、該当する全ての駅の総和により求めた。また、分析の対象とする賃貸住宅は、「ワンルーム・1K・1DK」といった単身世帯を想定した「居住室が1部屋」の住宅を除くことにより、「大学との近接性」等、偏った立地の影響を排除した。

分析の対象とする都市は、東京都葛飾区、千葉県松戸市、柏市、我孫子市の4都市であり、全てJR常磐線の沿線都市である。図1に4都市の立地と、分析の対象とした賃貸住宅・鉄道駅の分布を示す。

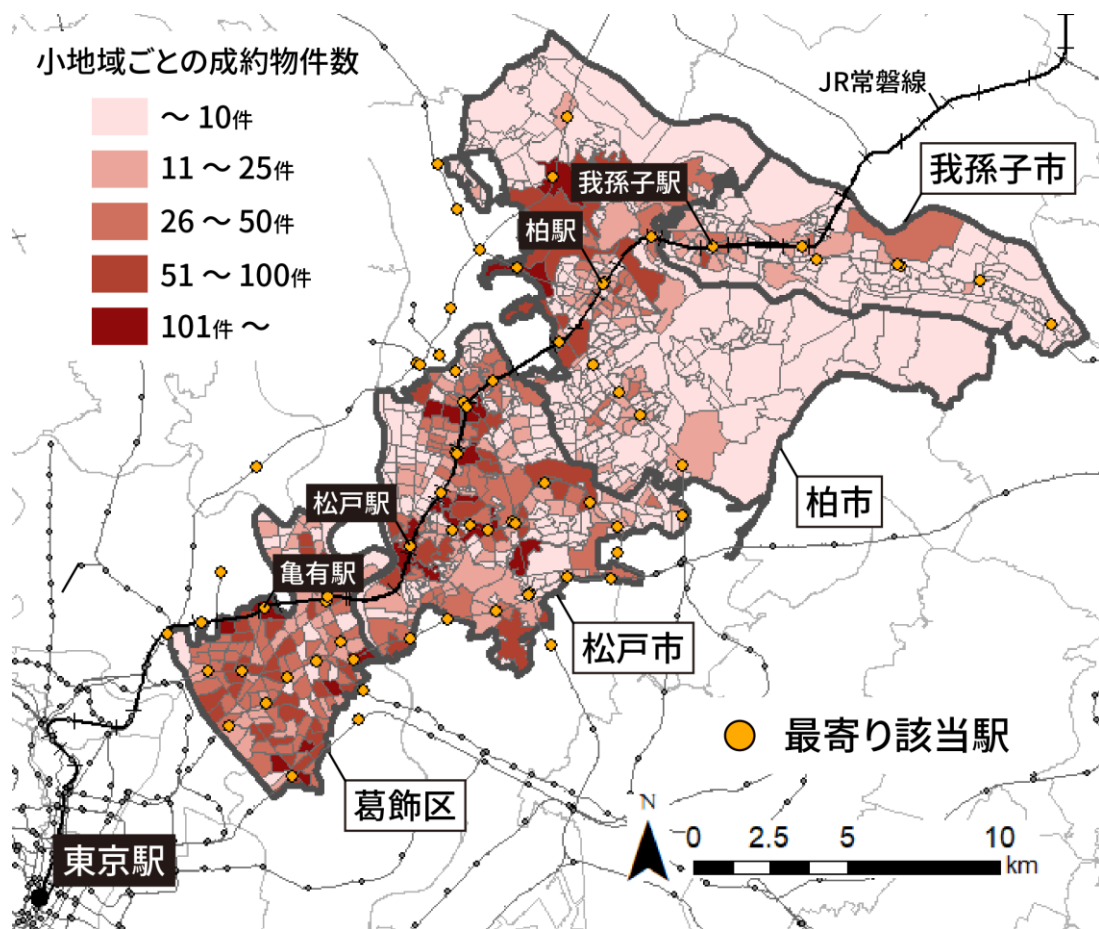


図1 対象4都市における賃貸成約物件と鉄道駅の分布

レイズデータの住所情報に基づき、上述した賃貸成約物件についてジオコーディングを行い、「番地（街区）レベル」以上の精度で位置情報が得られた物件を分析対象として抽出した所、4都市において抽出された賃貸成約物件の数と、各物件の最寄り駅として該当した鉄道駅の数には表1のようになった。

そして、これらの4都市のそれぞれについて、ヘドニック分析を行った結果が表2である。この表を見ると、都心に最も近接している葛飾区においては、「最寄り駅のアクセス性」が「最寄り駅の繁華性」より高いt値を示しており、住宅需要に対して「都心アクセス」の影響が特に強いことがわかる。また、葛飾区の次に都心に近い松戸市においては、葛飾区とは逆に「最寄り駅の繁華性」の方が「最寄り駅のアクセス性」より高いt値を示しているものの、「最寄り駅のアクセス性」の賃料に対する説明力はやはり高く、ここでも「都心アクセス」の住宅需要に及ぼす強い影響が読み取れる。

表1 分析の対象となった賃貸成約物件と最寄り該当駅の数

	葛飾区	松戸市	柏市	我孫子市
賃貸成約物件数	6,029	5,970	2,953	841
最寄り該当駅数	17	30	19	7

表2 対象4都市におけるヘドニック分析の結果

	葛飾区		松戸市		柏市		我孫子市	
	t値		t値		t値		t値	
切片	1290.7	***	1142.0	***	719.3	***	437.3	***
専有面積	86.9	***	76.2	***	49.7	***	38.0	***
鉄骨造ダミー	15.1	***	10.9	***	4.2	***	3.1	**
コンクリート造ダミー	23.6	***	26.6	***	21.9	***	6.4	***
その他ダミー	11.0	***	5.0	***	4.5	***	1.4	
所在階	19.9	***	24.0	***	24.0	***	8.4	***
築年数	-67.8	***	-83.0	***	-63.0	***	-27.8	***
最寄り駅までの距離	-33.2	***	-24.2	***	-25.3	***	-13.6	***
最寄り駅の繁華性	9.0	***	23.0	***	25.5	***	9.3	***
最寄り駅のアクセス性	11.0	***	7.7	***	1.2		-1.0	
自由度調整済み決定係数 R ²	0.814		0.817		0.869		0.875	
*** 0.1%水準で有意 ** 1%水準で有意								

しかし、松戸市に隣接する柏市の結果を見ると、葛飾区・松戸市とは異なり、「最寄り駅のアクセス性」の賃料に対する説明力はほとんどない。つまり、柏市における住宅需要は「都市内中心へのアクセス」に強い影響を受けており、他都市と異なる柏市の「自立性の強さ」を示唆している。また、4都市の中で都心から最も離れた我孫子市においても、柏市と同様に「最寄り駅のアクセス性」の賃料に対する説明力はほとんど見られなかったが、係数がマイナスという直感に反した結果となっている。この点について考察するために、4都市における「最寄り駅の繁華性」と「最寄り駅のアクセス性」の相関係数をそれぞれ比較した所、葛飾区・松戸市・柏市はそれぞれ0.52・0.66・0.61と同程度の水準であった一方で、我孫子市では0.91と他の3都市と比べて顕著に高かった。おそらく、我孫子市では分析対象となった最寄り該当駅が7駅と少なく、「最寄り駅の繁華性」と「最寄り駅のアクセス性」との相関が極端に高くなったため、これら2つの変数間に多重共線性が生じたものと考えられる。したがって、以上のような分析を行う上では、「市内やその周辺に一定数以上の鉄道駅が存在するか」という点に留意した上で、対象都市を選定する必要があると考えられる。

3. 首都圏郊外におけるエリア価値増進の可能性

ここまで、首都圏郊外都市における住宅需要に対する鉄道アクセスの影響を分析し、その結果として、首都圏郊外都市の住宅需要は、都心アクセスの強い影響の下で一様に形成されるわけではなく、都心とは独立した、その都市自身もつ中心性等が住宅需要に強い影響を及ぼすことがある、つまり「自立性の強い都市」と「都市の自立したエリア価値」が首都圏郊外においても存在することが示唆された。ここで、「都市の自立性」と関連が強いと思われる「昼夜間人口比率」に着目して、分析を行った4都市を比較すると、葛飾区・松戸市・我孫子市に比べて、「自立性の強さ」が示唆された柏市の値が特に高くなっていることがわかる。こうした指標を組み合わせることによって、首都圏郊外における都市の自立性を一定程度捉えることができれば、それぞれの都市の状況に則したエリア価値増進の方策を検討する上で、非常に重要な知見になりうると考えられる。

現在、CREIでのプロジェクト対象都市として取り組んでいる千葉県松戸市・東京都八王子市を見ると、それぞれの昼夜間人口比率は82.0%・99.8%と大きな差異があり、両都市間でも都市の自立性に起因する住民の生活行動が異なるものと考えられる。こうした点に留意して、各都市に固有な価値を増進できるような方策を構想していければ幸いである。また、本稿で行った分析については、八王子市が沿線に立地するJR中央線における拡張可能性等、さらなる検討を進めていく。

表3 対象4都市における昼夜間人口比率（2015年度国勢調査より）

	葛飾区	松戸市	柏市	我孫子市
昼夜間人口比率 (昼間人口 / 夜間人口)	84.1%	82.0%	93.2%	79.1%

【参考文献】

- 1) 小場瀬令二・船尾基 (2000), 「限界郊外住宅地における都市計画規制とバブル経済の影響に関する研究: 茨城県美浦村の場合」, 日本都市計画学会学術研究論文集 35 : 349-354.
- 2) 深見かほり・大月敏雄・安武敦子・井出建 (2005), 「首都圏郊外部の大規模戸建て住宅団地における空き区画に関する研究: 茨城県美野里町内 5 団地を対象に」, 日本都市計画学会計画系論文集 591 : 1-8.
- 3) 吉田友彦・齋藤雪彦 (2005), 「放棄住宅地の立地と土地所有構造分析: 千葉県を事例として」, 日本都市計画学会都市計画論文集 40(3) : 739-744.