



この KOBAKAN ニュースは、(株)アプレイザル総研・小林穂積とお名刺交換、ご縁を頂いた方にお送りしています。

1. 登記、50年以上変更がない土地、中小都市・中山間 26%(法務省)!

法務省は6月6日、土地の所有権の移転手続きの相続登記に関する調査結果を発表した。50年以上登記の変更がない土地は、所有者ベースで大都市が6.6%、中小都市・中山間地域では26.6%だった。所有者の死亡後も手続きが取られず、所有者不明になっている可能性がある。所有者不明の土地は災害復旧や農地集約などの涉外になる場合があり、対応が課題となっている。

法務省による相続登記の実態調査は初めて。全国10地区を対象に調べた。大都市は神戸市の一部など3地区で、中小都市・中山間地域は高知県大豊町の一部など7地区。1~5月のいずれかの時点で、累計で所有者11万8346人分の土地を調べた。国や会社法人などの所有地は除いた。

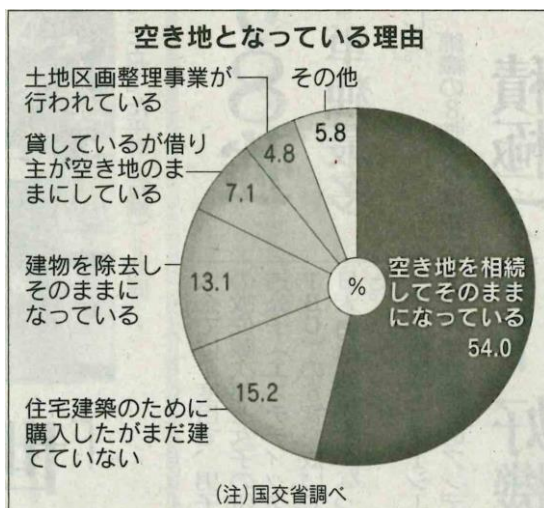
都市部に比べ、地方で登記の変更がない土地が多かった。中小都市・中山間地域で50年以上登記の変更がない土地の用途を見ると、田畑は23.4%、山林では32.4%に達した。法務省は「土地の価値が低く、耕作予定がないなどの理由で登記されない場合が多いのではないか」と分析する。

政府は調査結果を受け、相続登記を促進する具体策を検討する。6月2日に公表した経済財政運営の基本方針(骨太の方針)の素案では相続登記がされていない土地の解消に向け、必要な法整備を進めることを盛り込んだ。

5月には相続手続き簡素化のため、被相続人と相続人全員の戸籍情報が記載された新たな証明書の発行を開始し、一度書類を提出すれば証明書1通で手続きできるようにした。

(2017.6.7 日本経済新聞)

2. 空き地の荒廃防げ! 国交省、法改正視野に!



国交省によると、空き家対策の担当部署を決めている市町村は珍しく、住民から「雑草が生い茂っている」「伸びた枝が道路に突き出している」といった苦情があっても、迅速に対応できないことが少なくない。

有識者検討会の報告書案は、各市町村に空き地対策の窓口を設置するよう提言。住民が高齢化したり、所有者が遠方に住んでいたりする場合は、市町村が業者との仲介役となって、雑草の除去などを促すよう求めている。

倒木の危険が差し迫っている場合は、市町村が所有者に代わって木を伐採し、土地所有者から費用を徴収する仕組みの導入も盛り込んでいる。

国交省は今後、画地の先進事例を集めて市町村に情報提供するほか、空き地対策について法整備が必要か検討する。

2017年版土地白書によると、全国の空き地は13年時点で981平方キロメートル。10年間で約4割増えた。空き地所有者5千人を対象に実施した調査では、空き地となった理由について半分以上が「相続し、そのままになっている」と回答した。

また、約1200自治体のうち3割以上が「ここ10年間で、管理が不十分な空き地が増加した」と答えている。

有識者検討会は国交省が1月に立ち上げた。同省企画課は「長期間放置されて荒れた空き地は景観を損ねる上、伸びた枝などが車の走行や歩行の妨げになることもある。適切な管理体制を整える必要がある」と話している。

(2017.6.6 日本経済新聞)

3. 中古マンション、頭打ち、大阪市では下落！！

中古マンション価格の上昇局面が終わりつつある。東京23区の売り出し価格は2016年末をピークに伸び悩み、**大阪市では下落に転じ始めた**。新築マンションに連動して価格が高騰し、買いたくても変えない消費者が増えている。一部では成約件数も減り始め、一団の賃金上昇などがなければ値下がり鮮明になる可能性がある。

中古マンションが脚光を浴びたのは13年以降。地価や建築費の上昇、国内外の富裕層の購入者を反映して新築の価格が大きく上昇し、手が届かない消費者が中古市場に目を向け始めた。昨年は初めて中古の契約戸数が新築を上回り、価格を押し上げてきた。

しかし、値上がり続きで中古マンションも「高根の花」に変貌。ここにきて消費者の間には敬遠の動きともいえる兆しが出てきた。東日本不動産流通機構によると、4月の東京都区部の中古マンション成約件数は13カ月ぶりに前年同月を下回った。

値下がりも止まった。東京カンテイ（東京・品川）によると、都区部の平均希望売り出し価格（70平方メートル換算）は4月時点で5323万円。3年前と比べ3割高いが、昨年末比だとほぼ横ばいとどまる。

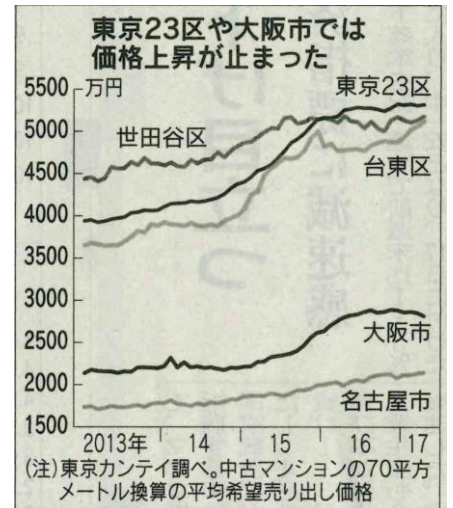
高級物件が多かった世田谷区では、既に15年秋から上昇の勢いが止まり、横ばい傾向が続く。港区も六本木や赤坂などで「海外投資家の買いが鈍って北影響もあり、一時期より需要が落ちてきた」（野村不動産アーバンネットの木村宏・営業推進部長）。

既に値下がりに転じた都市部も出てきた。東京カンテイがまとめた大阪市の4月の平均希望売り出し価格（同）は2816万円。昨年末から2%強安くなった。

大阪エリアはリニア中央新幹線の延伸の前倒しや訪日外国人客数の拡大などを材料に、実需や投資需要が中古マンションに集まった。ここにきて「住宅を初めて購入する消費者の需要が価格上昇についてこられなくなった」（東京カンテイの高橋雅之・主任研究員）。東京に比べ高価格物件を購入できる層が薄いことも、反落につながったとみられる。

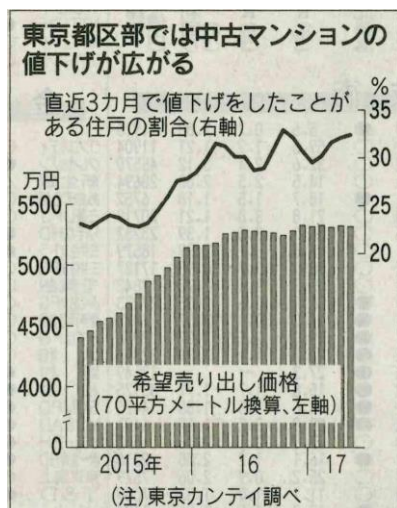
本格的な賃金の増加によって購買余力が高まらなければ、中古価格の上げ余地も限られてくる。高値が続けば消費者の「中古マンション離れ」が本格化し、反落傾向が強まる可能性もある。

（2017.5.30 日本経済新聞）



4. 東京都区部の中古マンション3分の1が値下げ、早めに売却・需要鈍化に苦慮！！

中古マンションの販売価格を引き下げる動きが東京や大阪で広がっている。過去数年間で価格が高騰し、購入に二の足を踏む消費者が増えているのが背景だ。売却までに長い時間がかかるのを嫌い、値下げに動くケースが目立つ。



東京カンテイ（東京・品川）が22日発表したデータによると、東京都区部で販売されている中古マンションのうち、直近3カ月で値下げをした住戸の割合は5月時点で32.4%。7か月ぶりの高水準を記録した。

販売中の中古住戸の3戸に1戸が値下げをした計算だ。30%を超えると値下げが活発な状況で、将来の価格下落につながりやすいという。

値下げが広がる背景にあるのが需要の鈍化だ。都区部の中古マンションの平均売り出し価格（70平方メートル換算）は5月時点で5317万円。3年前と比べて3割高い一方、昨年末と比べるとほぼ横ばい。「価格が上がって購入できる人が限られてきており、さらなる上昇が見込めなくなってきた」（東京カンテイの高橋雅之主任研究員）

東京に限らず、投資目的にマンションを購入していた富裕層が「高値のうちに売却しようとする動きもみられる」（東急リパブル）。大阪市では5月の

平均価格が 2844 万円と昨年末比で 1.4%下落。値下げをした住戸の割合は 26.3%と前年同月より 5.1 ポイント高い。これまで中古マンションは新築に対する割安感から成約件数が伸びてきたが、足元では頭打ちになりつつある。今後、値下げの動きがさらに広がる可能性もありそうだ。

(2017.6.23 日本経済新聞)

5. クルマ産業はどこへ 製造業か、サービス業か！

6月4日、1万人近く集まった福井県でのラリー大会。スポーツ車「86」のハンドルを握るトヨタ自動車の豊田章男社長（61）の姿があった。車を操る楽しみを訴え続け、社長就任直後にスポーツカーを復活。第一弾の「86」の販売は今も月平均で計画を15%上回る。

だが表情は厳しい。2期連続の減収減益を見込む。業績だけではない。「過去の成功体験は捨てる」。焦りの背景にはシェアリングサービスの台頭など産業の激変がある。

モータリゼーションに沸いた20世紀。高性能の車を低コストで大量生産する「ものづくり」の覇者が市場を制し、その頂点にトヨタは上り詰めた。

しかし、スマートフォン（スマホ）でコミュニケーションの自由を手にした21世紀の若者たちにとって、車はもはやあこがれの対象ではなくなった。安く簡単に移動できるなら自分で車を持つ必要がないと考える人々がカーシェアリングに着目、今や1日に世界で300万人以上が利用。自動車運転の普及も加わり「2030年には車の保有台数が半減する」（デロイトトーマツ）。所有を前提としたビジネスモデルが崩壊する「断絶」が車業界を襲う。

「トヨタに敗れ、リーマン・ショックで破綻した米ゼネラル・モーターズ（GM）。「販売台数を追う従来の面的拡大はやめる。車利用のサービスを広げる」。父親もGMに勤め、18歳から同社に在籍するメアリー・バーラ会長（55）は、加工職人として車作りでライバルと競い合った父の時代の経営と決別する。

目指すのは移動サービスの提供者だ。

欧州子会社「オペル」は売却した。5月にはロシアなどに次いでインドからの撤退を決めた。ピックアップトラックなど汎用車は製造受託メーカーに任せ、ものづくりからも身を引き始めた。自前で工場投資する負担を軽減、そこで浮く資金をライドシェア大手の米リフトなどの買収にあてる。昨年、独自ブランド「メイブン」を新設。スマホで予約、1時間6ドルから使える手軽さから利用者は4万人を超えた。運送業者向けにも1週間レンタルを開始するなど移動サービスのメニューを競う。

製造業の衣を捨てサービス業への転換を急ぐGM。エコカーで業界をけん引したトヨタは「ものづくり」の経験とAIを自動運転車に生かし、年間125万人の交通事故の犠牲者ゼロに向けてもがく。ユーザーはどちらにつくのだろうか。

(2017.6.21 日本経済新聞)

6. キターミナミに新動脈。なにわ筋線、31年春開業。梅田—関空直結、20分短縮！！

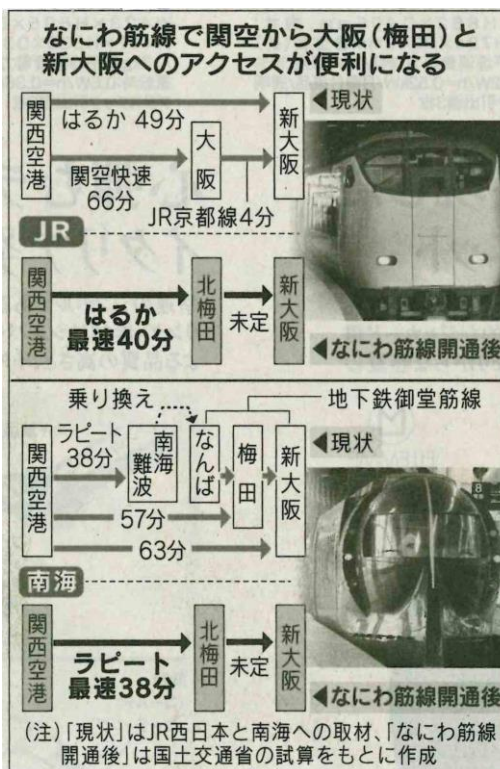
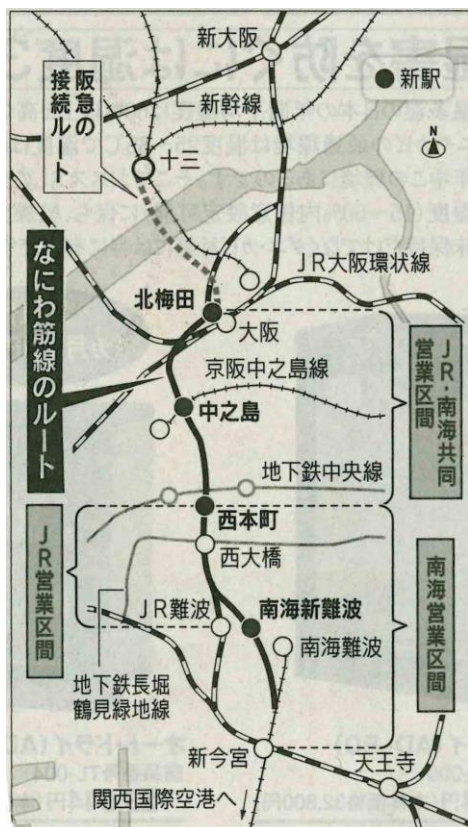
関西国際空港や新大阪駅へのアクセス向上のため、大阪都心を南北に貫く鉄道新線「なにわ筋線」を建設することで大阪府・市、JR西日本、南海電気鉄道などが合意し、23日発表した。関空と梅田を直結する初の大動脈は2031年春に誕生する。新たなヒトの流れはインバウンド（訪日外国人）や企業の誘致といった経済活性化にも寄与。大阪駅北側の「うめきた」や再生医療研究の拠点整備が検討されている中之島に設置される新駅周辺の開発にも弾みがつきそうだ。

なにわ筋線はJR西と南海が一部共有する7.4キロの路線だ。関西国際空港へのアクセス改善が見込まれる。現在は梅田と関空を結ぶ特急列車はない。うめきた地区で建設中の北梅田駅が23年春に開業すると、北梅田—関空駅間は環状線を通るJR特急で51分と、現状の大阪—関空駅間の快速電車より約15分短縮される。31年開通のなにわ筋線を走ると、国土交通省試算ではさらに5～11分短縮される。

北梅田駅と南海新難波駅およびJR難波駅の間で検討された4つの中間駅は2つに絞った。中之島再開発促進効果のある中之島駅と既存の鉄道駅が遠い西本町駅は建設するが、鉄道駅がすでにある福島駅と西大橋駅は

見送られた。1 駅あたり 200 億円かかるとされ、その他のコストダウン策を含めて事業費を当初想定の 4 千億円から 3300 億円に削減した。

(2017. 5. 24 日本経済新聞)



7. 大阪中之島・うめきた開発弾み！！

なにわ筋線事業で建設される中之島駅の東側は大阪大学医学部跡と隣接する。同跡地では大阪市が 2021 年度に新美術館を開設する予定で、大阪府・市や関西経済連合会、大阪大学が構想作りを進めている再生医療拠点を中心とする再開発エリアの最寄り駅となる。

新駅西側ではリーガロイヤルホテルの建て替えを軸として、大阪市立高校跡地を活用した再開発が検討されている。中之島駅の東西で再開発が検討されており、「新駅をどこに造るかという議論の中で、中之島駅は最優先だった」（大阪市幹部）という。

なにわ筋線の北の起点となる北梅田駅は大阪駅北側の再開発エリア「うめきた 2 期地区」の中に建設される。現在は更地の 2 期地区だが、今年度中には開発事業者を決める事業コンペが始まる。23 年春に街開きする予定だ。すでに開業したうめきた 1 期事業を含めて海外企業の誘致が課題になっている。中之島の再生医療拠点も海外拠点との連携がテーマだ。

関西空港の 16 年度の総旅客数は前年度比 7%増の 2571 万人と 2 年連続で過去最高を更新した。このうち国際線は 11%増の 1914 万人。なにわ筋線が開通するのは 14 年後だが、その間に再開発を進め、関空と大阪中心部の往来がなにわ筋線によって便利になれば、インバウンドのさらなる誘致の起爆剤になりそうだ。

なにわ筋線を走る電車が止まる新大阪駅には、19 年春に延伸される新たな鉄道ルート「JRおおさか東線」が乗り入れる。

大阪環状線の東側を南北に結ぶおおさか東線は、08 年に放出（はなてん）－久宝寺間の南区間（9.2 キロ）が開通。放出－新大阪の北区間（11.1 キロ）は建設中だ。新大阪駅には将来、リニア中央新幹線や北陸新幹線も乗り入れる予定で、なにわ筋線の価値が一層高まるとみられる。

(2017. 5. 24 日本経済新聞)

8. 日生、東大阪に物流施設、50億円投資 賃料収入で収益強化！！

日本生命保険は5月25日、大阪府東大阪市に大型物流施設を建設すると発表した。投資額は50億円程度で2019年11月の完成をめざす。複数の高速道路が利用できる東大阪ジャンクションの近くに建設。運用利回りが低下する中、安定した賃料収入が見込める不動産事業を強化する。

同社の物流施設の開発は16年に松原市で稼働した施設に次いで全国で2例目となる。タカラスタンダードが持つ約1万7千平方メートルの敷地に、地上4階建てで延べ床面積3万8千平方メートル程度の施設を建設する。入居する企業は交渉中だが、インターネット通販市場の拡大などを背景に「引き合いは非情に強い」（佐藤和夫執行役員）という。

日生と住友生命保険は25日、17年3月期の決算発表にあわせて関西地区の状況をも明らかにした。両社ともに大阪市内の不動産の稼働率が改善した。住生が保有するオフィスビルの空室率（3月末）は2%程度と前年比2ポイント低下し、1年半ぶりの低水準となった。融資残高は日生が4.7%、住生が14.9%それぞれ減少した。両社ともに回収が多かった。

(2017.5.26 読売新聞)

9. 梅田再開発 沿線に活気、阪急阪神HDが長期ビジョン！！

阪急阪神ホールディングス（HD）は5月19日、2025年度を最終年度とする長期ビジョンを発表した。経営統合から20年を迎える同年度までに関西で人口減が進むと判断。JR新大阪駅と接続する新線の開設やビル建て替えなどを通じて地番の大阪・梅田を国内外の人口や新産業の結節点に育てる。首都圏や海外に不動産事業を拡げて成長を目指す。不動産事業の統合など組織再編も進め、収益基盤を固める。

「深める沿線 広げるフィールド」。長期ビジョンで目指す姿をこう表現した。インバウンド（訪日外国人）でにぎわう関西は、国際博覧会（万博）や統合型リゾート（IR）を誘致するなどして今後、一層の国際化が進む見通しだ。これを好機と捉え、中心部となる大阪・梅田の再開発に最も力を入れる。

現在建て替え工事中の阪神百貨店梅田本店と新阪急ビルは22年に完成する。阪急梅田駅周辺に集まる築年数の古い大型ビルの建て替えも課題だ。16年度末に約80万平方メートルだった梅田地区の不動産の賃貸可能面積を25年度に約95万平方メートルに増やす。杉山健博次期社長は「沿線の活性化が最大の使命だ」と強調する。

(2017.5.20 日本経済新聞)



このニュースレターの配信を希望されないときは、お手数ですが、当社宛にFAXまたはメールフォームにてご一報下さい。

メルマガ登録解除フォーム (<http://www.erea-office.com/pages/info.html>)

希望しない

(御名前)