

2010年3月17日

各位

住友信託銀行株式会社

阪神なんば線開通の経済効果

～3.8キロがもたらしたもの～

阪神なんば線の開通から1年が経とうとしています。

2009年3月20日の開通当時、日本経済、とりわけ関西経済は非常に厳しい時期にありました。こうした中、神戸と奈良を結ぶ広域ネットワークの形成や、大阪都心西部の鉄道ネットワークの拡充を実現する同線の開通は、関西経済の活性化につながる新たなインフラとして、大いに期待されました。

開通した距離は3.8kmと決して長くないものの、関西圏の活性化・利便性向上への貢献度は高く、これが評価されて09年10月に「第8回日本鉄道賞」を、今年2月には「関西財界セミナー賞2010」大賞を受賞したことは記憶に新しいところです。

住友信託銀行調査部では、このたび、この阪神なんば線開通の経済効果を取りまとめました。開通のための建設・設備投資需要、および開通後に発生した消費・サービス需要による経済効果を、産業連関分析の手法で算出するとともに、数字としては表れない関西圏の活性化効果についても、やや長い視点で考えてみました。

<要約>

- ・ 阪神なんば線の開通によって発生した需要は、開通の為に軌道・駅舎などの建設・設備投資の 993 億円に加えて、神戸・奈良間の観光客増加など開通後 1 年間の消費支出増加が 44 億円と試算される。これら 1,000 億円強の需要が近畿地区内にもたらした生産波及効果は、開通によって発生した需要の 1.9 倍に相当する、1,963 億円と推計される。
- ・ このうち、開通のための建設・設備投資による効果が 1,887 億円であり、開通後 1 年間において増加した個人の消費・サービス需要による分が 76 億円となる。後者の効果は必ずしも大きくないが、これは博覧会等のイベントの経済効果のように一時的なものに留まらず、毎年発生しないし積み上がっていくものであり、まさに関西経済の底上げを実現するものと言える。
- ・ 阪神なんば線の開通は、こういった数字では示せないメリットももたらしている。具体的には、神戸・奈良間の移動が容易になった、大阪中心部に出かける際にキタ・ミナミの選択自由度が増した、通学・通勤の円滑化により、学校・職場の選択肢が増えた - などであり、これらは数々のデータに裏付けられている。
- ・ 長い目で見れば、阪神なんば線の開通は、地域間連携が弱く硬直的と言われがちな関西経済に風穴を開ける効果も期待できる。他県へ、あるいは他県からの通勤・通学者の出入りをみても、相対的に人の流動性が低い関西圏だが、阪神なんば線の開通効果で圏内の人の流れがより活発化し、海外を含めた圏外からのインバウンド客が増加すれば、関西全体のバリューアップ、活性化につながる。
- ・ そのためには、新たに整備された「阪神なんば線」というハードを更に活用するためのソフト面の仕掛けも必要となろう。奈良や神戸などの観光資源を行政や交通機関が連携していかに PR していくか、京都・大阪・神戸の「3 都物語」から奈良も加えた「4 都物語」へと観光プランをいかに膨らませていくかなど、興味深いテーマは数多くある。

1. 開通の経済効果 ～生産波及効果は1,963億円～

最初に、阪神なんば線開通が近畿地区に及ぼした経済波及効果を、産業連関表を用いて試算する。

経済波及効果とは、投資や消費などの需要が発生した時に、その需要が原材料などの取引を通じて他部門の生産を誘発する効果のことである。例えば、車一台に対する需要は、自動車製造業の生産を発生させ、これを直接効果と言う。そして他にも、自動車部品、鋼板、ガラスなど他産業の生産をも誘発していく。これを間接効果と言い、両者を合わせて1次波及効果と呼ぶ。

そして、1次波及効果を受けた業種で働いている雇用者の所得が増加する。この所得増加の一部は消費に回され、これによって再び需要が発生し、生産を誘発する。この効果を2次波及効果と呼ぶ。

今回のレポートでは、経済波及効果を生む発端となる需要を、阪神なんば線開通のための線路・駅舎工事、新車両調達といった建設・設備投資需要と、開通後1年間に、開通によって発生した消費・サービス需要 - の二つに分け、それぞれの近畿地区への経済波及効果を見ていきたい。

なお、経済波及効果試算の為に用いるのは、近畿経済産業局が作成した「近畿地域産業連関表(2005年、80部門表)」である。

(1) 開通のための建設・設備投資需要とその波及効果

阪神なんば線開通にあたって行われた投資は、新線区間(西九条～大阪難波)及び阪神在来線区間の事業費のうち、経済波及効果に影響のない用地買収費等を除いたトンネル・橋梁・軌道・駅舎等の建設工事投資約899億円その他、測量試験費約17億円、新車両導入費約58億円、券売機・改札機等の約15億などがあり、合計で約993億円の需要が発生した(表1)。

表1 阪神なんば線開通のための投資需要

項目	金額 (億円)	産業連関表上の部門名
建設工事	899	建築及び補修・その他の土木建設
測量試験費	17	その他の対事業所サービス
新車両導入費	58	その他の輸送機械
券売機・改札機等	15	一般産業機械
その他(システム投資等)	4	情報サービス他
合計	993	

(資料) 阪神電気鉄道株式会社

1 次波及効果

この 993 億円の需要は、直接的に近畿地区内の生産を増やす効果（直接効果）の他に、原材料や建設資材の調達などを通じて様々な産業の生産を誘発する効果（間接効果）をもたらす。

産業連関表を用いて、間接効果の主な波及先を見ると、製造業では建設・建築用金属製品、セメント製品、鋼材など、建設資材を中心とした業種への生産波及が大きくなっている。そして非製造業では、その他对事業所サービス（建設にあたっての設計・調査サービスなど）、金融・保険、商業（卸売・小売業）、物品賃貸サービス（機械リースなど）などにおいて、目立った生産誘発効果があるという結果になっている。これら間接的な生産誘発効果は合計で 543 億円に及ぶ（表 2）。

表2 阪神なんば線開通工事等による間接効果

近畿地区への 間接波及効果	
項目名	金額(億円)
その他の対事業所サービス	65
金融・保険	43
商業	41
建設・建築用金属製品	39
その他の輸送機械	36
物品賃貸サービス	35
鋼材	28
運輸	28
セメント・セメント製品	27
一般産業機械	14
合計	543

(資料) 阪神電気鉄道株式会社提供データおよび
近畿経済産業局「近畿地域産業連関表」より試算

当初発生した需要による直接効果と間接効果を合計すると 1,496 億円で¹、これが阪神なんば線開通のために行われた建設・設備投資による 1 次波及効果である。

2 次波及効果

この生産誘発によって、それぞれの部門で仕事に就いている雇用者の所得が増加する。同じ産業連関表から、1,496 億円の生産増に伴う所得増加額は、483 億円と算出できる。このうち 6 割が消費に回るとした場合、雇用者の支出が 290 億増加し、これによって再び生産誘発効果が生まれる。これが 2 次波及効果である。商業（小売業な

¹ 1 次波及効果の合計値が、当初需要 993 億円と間接効果 543 億円の単純合計（1,536 億円）よりやや少ないのは、車両や機械の一部は他地域からの調達分で賄われるため、近畿地域内への経済波及効果とその分小さくなることによる。

ど、54 億円) 対個人サービス (43 億円) などを筆頭に、近畿地区への生産波及効果は合計 391 億円と計算される (表 3)。

表3 阪神なんば線開通工事による二次波及効果

近畿地区への 2次波及効果	
項目名	金額
商業	54
対個人サービス	43
金融・保険	28
食料品・たばこ	25
運輸	21
医療・保健・社会保障・介護	18
不動産	17
その他の対事業所サービス	17
教育・研究	11
通信	10
合計	391

(資料) 阪神電気鉄道株式会社提供データおよび
近畿経済産業局産業連関表より試算

開通のための投資需要による波及効果合計

1 次波及効果と 2 次波及効果を合わせた生産波及効果は 1,887 億円となり、これが阪神なんば線開通のための投資需要から発生した近畿地区への生産波及効果の合計である。また、雇用者の所得増加額合計は 579 億円となる (表 4)。

表4 阪神なんば線開通投資による経済波及効果合計

(億円)			
	1次波及効果	2次波及効果	合計
生産	1,496	391	1,887
雇用者報酬	483	96	579

(資料) 阪神電気鉄道株式会社提供データおよび
近畿経済産業局「近畿地域産業連関表」より試算

(2) 阪神なんば線開通によって発生した消費・サービス需要とその波及効果

次に、阪神なんば線開通後 1 年の間に、開通によって発生した消費・サービス需要と、その波及効果を試算する。

開通による消費・サービス需要の増加として、今回想定したのは下の 4 項目である。

開通による運賃支払額増加

開通による奈良・神戸 (阪神電鉄沿線) 間の観光客増加

開通をきっかけに阪神沿線からミナミに出掛けた人の消費増加

阪神なんば沿線施設の利用客増加

これらの支出のうち、阪神なんば線開通による増加分だけを正確に抽出するのは極めて難しいので、以下のように想定した。

開通による運賃支払額増加・・・14 億円

開通後 1 年間の増収額として、阪神電鉄は 33 億円、近鉄は 10 億円を見込んでいる。両者の合計は 43 億円となるが、競合路線の乗客減少による他社運賃収入の減少がこの 3 分の 2 にあたる 29 億円と仮定し、開通による運賃支払増加分を 14 億円とした。

開通による奈良・神戸間の観光客増加

() 神戸 奈良：5.4 万人 (3.4 億円) 増加

京阪神から奈良・斑鳩方面への私鉄・バスなどが 1 日乗り放題となる「奈良・斑鳩 1 day チケット」は、阪神なんば線開通後、阪神電気鉄道沿線からの利用人数が急増しており、開通から 2010 年 1 月末まで (10 カ月強) の販売数は約 35,000 枚と前年の 10 倍に及ぶ。同じペースで 1 年間増加し続ければ前年比約 36,000 枚の販売増となる。奈良・斑鳩 1 day チケットを買わずに奈良を訪れた観光客がこの半分に相当する 18,000 人いたと想定し、合計 5.4 万人を阪神なんば線開通による神戸地区から奈良への観光客増加数とした。これは、兵庫県から奈良北部 (奈良・斑鳩 1 day チケットで行ける地域) への観光客約 108 万人 (奈良県「奈良県観光客動態調査報告書」データより推計) の 5% に相当する。これに一人当たり支出 (日帰り客：3,691 円、宿泊客：30,115 円) を乗じた観光支出増加分は、約 3.4 億円となる。

() 奈良 神戸：6.9 万人 (6.9 億円) 増加

兵庫県の観光動態調査 (2008 年) によると、阪神電鉄が走る神戸・阪神南地区への年間観光客数は約 4,600 万人であった。このうち、奈良県からの観光客を 3% とすると²138 万人となる。この観光客が () と同様に 5% 増加したとすると 6.9 万人、これに一人当たり支出 (日帰り客：7,802 円、宿泊客：30,702 円) を乗じた観光支出増加分は約 6.9 億円となる。

開通をきっかけに阪神沿線からミナミに出掛けた人の消費増加：11 億円増加

阪神なんば線開通後、阪神梅田駅の乗降客数は約 18,000 人減少したが、阪神電鉄側からの大阪なんば駅乗降客数は 1 日平均 2 万人強となっており、差引では約 2,000 人 (年間では 73 万人) 増加している。乗降数が等しいとすると、阪神電鉄沿線からミナミに出掛けた人が、キタに出掛けた人の減少分を差し引いても 36.5 万人増加したことになる。このうち半分 18.3 万人がミナミへの外出増加分と想定。買い物や飲食などへの支出が一人あたり 6,000 円と仮定する³と、約 11 億円の消費増加となる。

² 神戸市「平成 20 年度 神戸市観光動向調査結果」によると、観光客のうち 9.8% が兵庫・大阪以外の「その他近畿」から。これを奈良・京都 3%、滋賀・和歌山 2% と仮定したもの。

³ 大阪市「大阪市の観光動向調査 (平成 20 年度)」における日帰りビジターの平均観光消費額 (9,636 円) およびその内訳より推定。

阪神なんば沿線主要施設の利用客増加

() USJ

阪神なんば線開通後、USJにつながる西九条駅(ここから乗り換えてUSJに向かう)の乗降客数が一日当たり約2,000人、1年で約73万人増加した。乗降それぞれのが等しいとすると利用者数が36.5万人増加したことになる。このうちおよそ10分の1にあたる4万人が阪神なんば線開通によるUSJ利用者と想定(USJ年間利用者約800万人の0.5%に相当)。消費支出増加額は客単価7,800円を乗じて3.1億円になる。

() 海遊館(天保山)

USJと同じく、海遊館年間利用者約200万人の0.5%、1万人の利用者増を想定。新たに設けられた阪神なんば線九条駅では、開通後1日平均6,000人(年間220万人)の乗降客数があり、乗降客数が等しければ利用者数は110万人である。このうち約1%が開通による海遊館・天保山利用者ということになる。海遊館の入館料2,000円に他の支出1,500円を加えた3,500円を利用単価とすると、開通後1年間の海遊館・天保山における消費増加額は3,500万円となる。

() 京セラドーム

ドーム前駅の乗降客数は、九条とほぼ同じ1日平均6,000人(年間220万人)で、乗降客数が等しければ利用者は110万人。このうち約10分の1にあたる10万人が阪神なんば線の開通によって足を運ぶようになった人であると想定し、ドーム利用者の一般的な支出単価を5,000円⁴とすると、消費増加金額は5億円となる。

以上、阪神なんば線が開通してから1年の間に、開通によって増加した消費・サービス需要を項目別に挙げると、表5の通り合計43.7億円となる。

表5 阪神なんば線開通後1年間に増加した消費・サービス需要想定

(億円)

産業連関表上の部門名	阪神なんば線 運賃増加分 阪神電鉄・近鉄の 増収額	阪神・奈良間の観光客増加		阪神沿線から ミナミに出掛けた 人の数	阪神なんば線沿線主要施設利用者増加			合計
		() 阪神地区 奈良 観光客増加	() 奈良 阪神地区 観光客増加		() USJ来場者	() 海遊館(天保山) 利用者	() 京セラドーム 利用者	
		5.4万人増加	6.9万人増加	18.3万人増加	0.5%(4万人)増	0.5%(1万人)増	10万人増	
商業(小売)		0.6	2.6	5.5			0.5	9.2
運輸	14.0	0.8	1.3					16.0
対個人サービス		2.0	3.1	5.5	3.1	0.35	4.5	18.5
合計	14.0	3.4	6.9	11.0	3.1	0.4	5.0	43.7

(資料)各種資料より住友信託銀行調査部作成

⁴ オリックスパuffers A席指定 3,800円+

この需要増加による生産波及効果を産業連関表で計算すると、1次・2次波及効果まで合計して76億円、雇用者の所得増加額は23億円となる(表6)。

表6 阪神なんば線開通後発生した消費・サービス需要による経済波及効果合計
(億円)

	1次波及効果	2次波及効果	合計
生産	61	15	76
雇用者報酬	19	4	23

(資料)各種資料より住友信託銀行調査部作成

以上、(1)開通のための建設・設備投資需要による生産波及効果と、(2)開通によって発生した消費・サービス需要による生産波及効果を合計すると1,963億円⁵、当初発生した需要合計1,037億円(投資需要993億円+消費サービス需要43.7億円)の1.9倍となる。また、これによって増加した雇用者の所得は602億円と試算される(表7)。

表7 阪神なんば線開通による経済波及効果合計
(億円)

	(1) 投資需要による 波及効果	(2) 開通後1年間の 消費・サービス需要 による波及効果	合計
生産	1,887	76	1,963
雇用者所得	579	23	602

(資料)各種資料より住友信託銀行調査部作成

両者を比べると、後者の金額は必ずしも大きくないが、この経済効果は博覧会などのように、イベント終了後に消えてしまうものではない。また、野球やサッカーチームの活躍に伴うフィーバーのように、浮き沈みがあるものでもない。多少景気動向に左右されることはあっても、基本的には毎年経済効果をもたらし続ける、関西経済の「底上げ」に寄与する性質のものと言える。

関西圏は観光資源に恵まれ、労せずして観光客を誘致できるために、他の地域と連携して観光客を呼び込む努力をあまりしてこなかったと言われる。阪神なんば線の開通によって奈良・神戸間の連携が進み、観光客の誘致増加に成功すれば、その間に位置する大阪にもメリットがあろう。こうした効果が顕在化すれば、今回試算した76億円という経済効果は、年を追うごとに拡大していく可能性も十分に期待できよう。

⁵ この金額は、当社が1985年に公表した「阪神タイガースフィーバーの経済的波及効果」における生産波及額約400億円(当時の金額、物価上昇を考慮すると現在の455億円に相当)を遥かに上回る。これは、今回の波及効果に、1,000億円近くの建設・設備投資需要が入っているためである。

2. 金額では表せないメリット ~人の流れの自由度がアップ~

阪神なんば線の開通は、数字には表れないさまざまな効果ももたらしている。それは一言でいえば、神戸～難波～奈良が直通運転で結ばれたことによる「人の流れの変化」である。

阪神間の人々が古都奈良へ、奈良の人々がハイカラな街神戸へと、観光客の行き来が活発化し、キタへの集中が進んでいた買い物客のミナミへの回帰の兆しがみられはじめ、学生たちの通学可能エリアが拡大する など、歩いて1時間かからない3.8キロの区間がつながったことで、人々の行動がより自由に、より柔軟になっている。

(1) スムーズになった神戸・奈良間の観光

阪神なんば線の開通後に観光客数がどれくらい変化したのかは、2009年の奈良や神戸の観光客数データがまだ公表されていないので正確にはわからないが、例えば、09年ゴールデンウィークの神戸訪問者数は、前年比で7%増加した。同じ時期のディズニーランド・ディズニーシーの入場者数は16.7%減、京都葵祭り(5月15日)の見物者数は21.8%減であったことを考えると、神戸への観光客の入りは相対的に好調だったと言えよう。

一方、阪神なんば線開通から2010年1月末までの阪神三宮駅の乗降客数は、前年比で7.1%増加しており、このうち5.1%は阪神なんば線経由で三宮にやって来た人たちなので、開通は神戸の観光客増加に少なからず寄与しているとみてよいのではないかと。

三宮駅の改札員が道案内業務で忙しくなったとか、近鉄線の各駅で阪神間への切符の買い方を尋ねられるケースが増えたなど、神戸・奈良両サイドで、「ストレンジャー(新規来訪者)」の増加を示唆するエピソードも聞かれる。

「三宮～近鉄奈良が最速76分」という乗車時間の短縮だけでなく、乗り換え不要の利便性や、場合によっては従来のルートより安いなどのメリットが、「出かけてみようか」という気持ちを引き起こしていると思われる。特に高齢者や小さい子供連れの人などにとっては、利便性の向上が観光インセンティブ喚起に一役買っているのではないかと。

(2) お気に召すままキタ・ミナミ

大阪の2大繁華街であるキタ(梅田)とミナミ(難波・心斎橋)

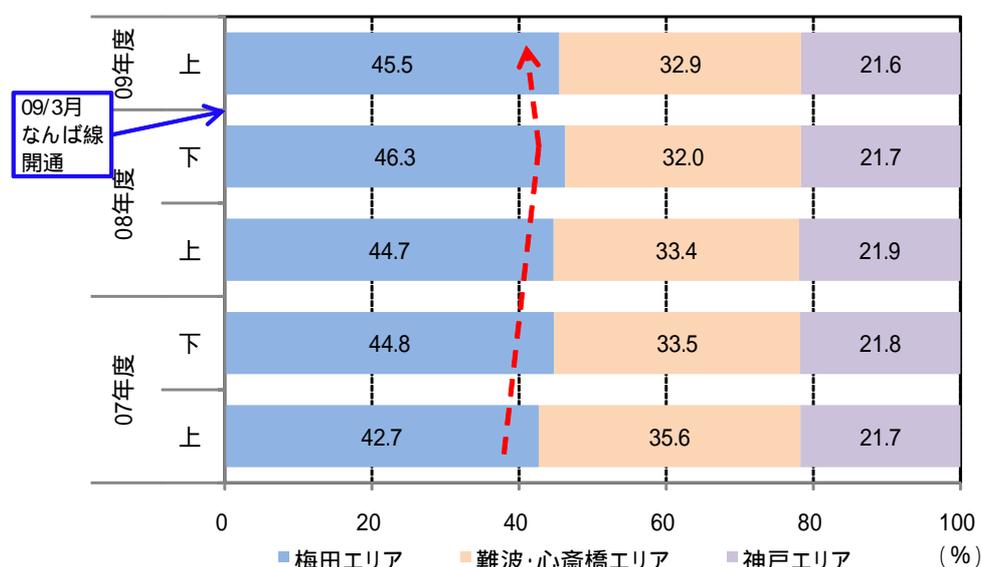
ここ数年は、どちらかというキタの集客力が高まっていたが、ちょうど阪神なんば線が開通した頃から、この流れに歯止めがかかっている。

具体的な数字を挙げてみると、07年度上期から08年度下期にかけては、「梅田」、「難波・心斎橋」、「神戸」の3エリアの百貨店売上高合計に占める梅田エリア百貨店のシェアが、42.7%→46.3%とアップする一方で、難波・心斎橋エリア百貨店のシェアは35.6%

→32.0%とダウン、買い物客のキタへの集中が進んでいたが、09 年上期にこの動きがストップ。むしろ、梅田エリアのシェアが 45.5%まで下がり、難波・心斎橋エリアのシェアが 32.9%に上がっている（図 1）。

阪急百貨店の増床や梅田北ヤード開発、高島屋の増床、なんばパークスのリニューアル、ミナミへの相次ぐファスト・ファッションの出店など、キタでもミナミでも商業施設拡充の動きが後を絶たず、今後どちらに客足が向かうかは小刻みに変化しそうだが、少なくとも、これまでの主流だった「梅田回遊」もしくは「梅田 難波の縦の流れ」だけでなく、「難波・心斎橋回遊」や「難波 日本橋の横の流れ」を含め、キタとミナミをその時の気分や用途に応じて自由に使い分ける人が増えていくのではないかと。

図 1 百貨店のエリア別売上高シェア



梅田エリア百貨店 = 阪急梅田本店（インクス館、メンズ館を含む）、阪神梅田本店、大丸梅田店
 難波・心斎橋エリア百貨店 = 高島屋大阪店、大丸心斎橋店、そごう心斎橋店
 神戸エリア百貨店 = 神戸阪急、大丸神戸店、そごう神戸店
 阪急と阪神は 3 月決算、その他は 2 月決算のため、ここでは年度上期 = 4～9 月または 3～8 月、
 年度下期 = 10～3 月または 9～2 月としている。
 （資料）百貨店各社 IR 資料などを元に住友信託銀行調査部作成

（3）塗り替わる通学地図

阪神なんば線の開通効果としてもうひとつ忘れてはならないのが、通学可能エリアの拡大である。時間の短縮はもちろん、乗り換え不要なので眠って通学できるという点もプラスに働き、09 年度以降、兵庫県から近鉄沿線の学校へ、奈良県から阪神沿線の学校へと通う学生が明らかに増加している。

例えば、近鉄沿線にある近畿大学では、09 年度志願者総数が前年比 2.2%増加する中で兵庫県内志願者数は 9.1%増加した。逆に、阪神沿線の武庫川女子大では、志願者総

数 14.6%増に対し、奈良県の志願者数は 30.9%も増加した（表 8）。同女子大では、奈良県にも試験場を設置しているが、奈良会場の受験者数はむしろ減っており、「それだけ奈良から本校キャンパス（最寄は阪神線鳴尾駅）までの近さを認識し、本校で受験する生徒が増加した結果」と解釈しているとのこと。

いくつかの学校では、なんば線開通による通学アクセスの改善を少子化が進む中で学生を集める良い機会ととらえて P R 活動 例え ば 駅・電車車内・車体への広告掲 示、説明会の実施、試験会場の設置など を行っており、これが奏功している部分もあるようだ。

通学可能エリアが拡大したからといって関西圏に追加的な経済的需要が発生するわけではない（授業料が兵庫県に落ちるのか奈良県に落ちるのかの違いはあるが）。

しかし、通える学校が増えたということは、若い世代の進路の選択肢、もっと言ってしまえば将来の可能性が広がったということであり、長い目で見ると数字では表せない資源 人的資源 の底上げにつながる。

また、通学ほどではないかもしれないが、通勤可能エリアも拡張し、独身寮や転勤者用借り上げマンションの地域設定の柔軟性も徐々に高まるであろう。

表 8 阪神・近鉄沿線各校のなんば線開通効果

学校名	最寄駅	なんば線開通による通学経路変化例	学校側のPR活動	効果
武庫川女子大学	阪神線 鳴尾	【生駒から通学の場合】 開通前：生駒 - 近鉄奈良線 難波 - 市営地下鉄 梅田 - 阪神本線 鳴尾 1時間3分、乗り換え2回 開通後：生駒 - 近鉄奈良線・阪神なんば線 尼崎 - 阪神本線 鳴尾 52分、乗り換え1回	近鉄線に車内広告掲載。 奈良県の高校を往訪して説明会実施、奈良市で説明会実施。 奈良に試験会場設置。 HPの交通アクセスサイトに「なんば線開通で奈良・大阪東部からのアクセスがよくなった」旨記載。	志願者総数が08年度=16034人 09年度=18379人と2345人、14.6%増加する中で、奈良県の志願者数は941人 1232人と313人、30.9%増加（地元兵庫県と大阪府の志願者はほぼ横ばい）。奈良県の推薦入試受験者数が約50%増加。県別推薦入試受験者数は、大阪が初めて兵庫を抜き1位に。 奈良の試験会場での受検者数は減少。大学側では、それだけ鳴尾にアクセス容易になったということと分析。
近畿大学	近鉄大阪線 長瀬	【西宮から通学の場合】 開通前：西宮 - 阪神本線 梅田 - 大阪 - JR環状線 鶴橋 - 近鉄大阪線 長瀬 54分、乗り換え2回 開通後：西宮 - 阪神本線・なんば線・近鉄奈良線 鶴橋 - 近鉄大阪線 長瀬 47分、乗り換え1回	阪神電車の車内・駅に広告。 尼崎で説明会実施。 HPの交通アクセスサイトに「なんば線開通で神戸・姫路方面からのアクセスがよくなった」旨記載。	志願者総数が08年度=96496人 09年度=98620人と2124人、2.2%増加する中で、兵庫県の志願者数は15689人 17122人と1433人、9.1%増加。
奈良女子大学	近鉄奈良線 近鉄奈良	【西宮から通学の場合】 開通前：西宮 - 阪神本線 梅田 - 市営地下鉄 難波 - 近鉄奈良線 近鉄奈良 1時間14分、乗り換え2回 開通後：西宮 - 阪神本線・なんば線・近鉄奈良線 近鉄奈良 1時間9分、乗り換え0回	阪神三宮駅に看板広告設置。	08年度から09年度にかけては、志願者総数が若干減る中、兵庫県の志願者数は横ばい。
帝塚山大学	近鉄奈良線 学園前	【芦屋から通学の場合】 開通前：芦屋 - 阪神本線 梅田 - 市営地下鉄 難波 - 近鉄奈良線 学園前 1時間6分、乗り換え2回 開通後：芦屋 - 阪神本線・なんば線・近鉄奈良線 学園前 1時間1分、乗換0回	04/4月から走らせている「近鉄アートライナー・帝塚山大学号（ボディラッピング広告車両）」を、なんば線開通後は阪神直通列車に優先投入。 公募制推薦入試、一般入試ともに尼崎に試験会場設置。	
東大寺学園 （中学・高校）	近鉄京都線 高の原	【武庫川から通学の場合】 開通前：武庫川 - 阪神本線 梅田 - 市営地下鉄 難波 - 近鉄奈良線 大和西大寺 - 近鉄京都線 高の原 1時間18分、乗り換え3回 開通後：武庫川 - 阪神本線・なんば線・近鉄奈良線 大和西大寺 - 近鉄京都線 高の原 1時間8分、乗換1回	特に行わず。	中学入学志願者総数が08年度=760人 09年度=750人と減る中で、兵庫県の志願者数は38人45人と増加、入学者数も8人 12人と増加。

（資料）各校 HP と入試担当部署へのヒアリングから住友信託銀行調査部作成

3. 関西圏の発展に向けて

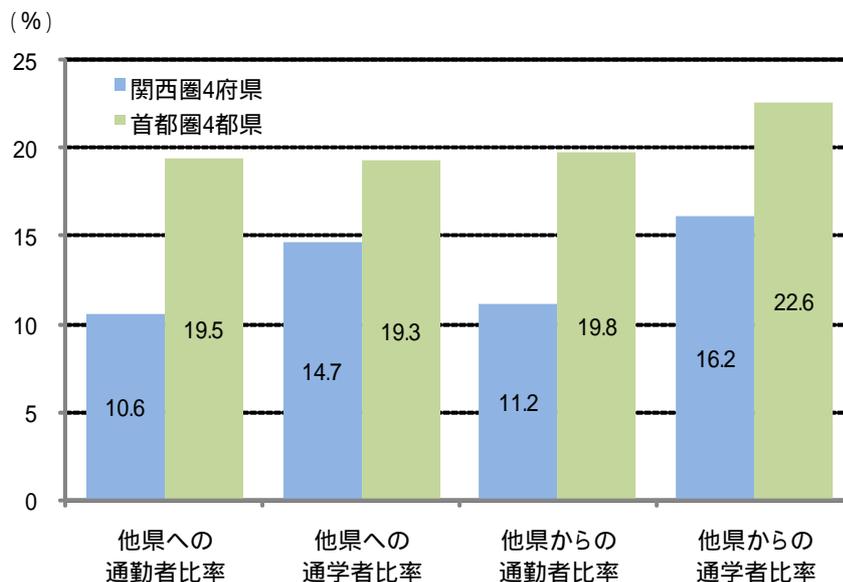
従来から、関西圏は首都圏に比べ人の行き来が少なく（人間の流動性が低く）、これが経済活性化という点でブレイクしきれない原因のひとつとも言われてきた。

関西圏4府県と首都圏4都県の通勤・通学者の流動性を比べると、関西圏4府県では他県に働きに行っている人も他県から働きに来ている人も1割程度、他県への通学者と他県からの通学者は15%程度にとどまっております、首都圏4都県の流入・流出比率が2割前後であるのと比べると、流動性が低いことがわかる（図2）。

関西圏における通勤・通学者の府県間移動をもう少し細かく見ると、例えば、兵庫県在住の就業者・学生のうち、85%強は県内で働き、学んでおり、大阪に通っている人は12.7%、京都へは0.6%、奈良へはわずか0.1%しか出て行っていない（図3）。逆に兵庫県内で働いている人や学生のうち、95%は地元兵庫在住者であり、大阪から通ってきている人は4.1%、京都からは0.4%、奈良からは0.2%にすぎない（図4）⁶。

首都圏の人たちの生活が「県外出歩き型」であるのに対し、関西圏の人たちの生活は「県内完結型」と言えるだろう。

図2 関西圏・首都圏の通勤・通学による人口の流出・流入



（資料）図2～4すべて 総務省「国勢調査2005年」

⁶ これは2005年時点の状況であるが、なんば線の開通により、「兵庫県 大阪府」と「奈良県 兵庫県」を行き来する人の比率が上昇しているものと考えられる。

図3 関西圏4府県在住者の通勤・通学先（2005年、%）

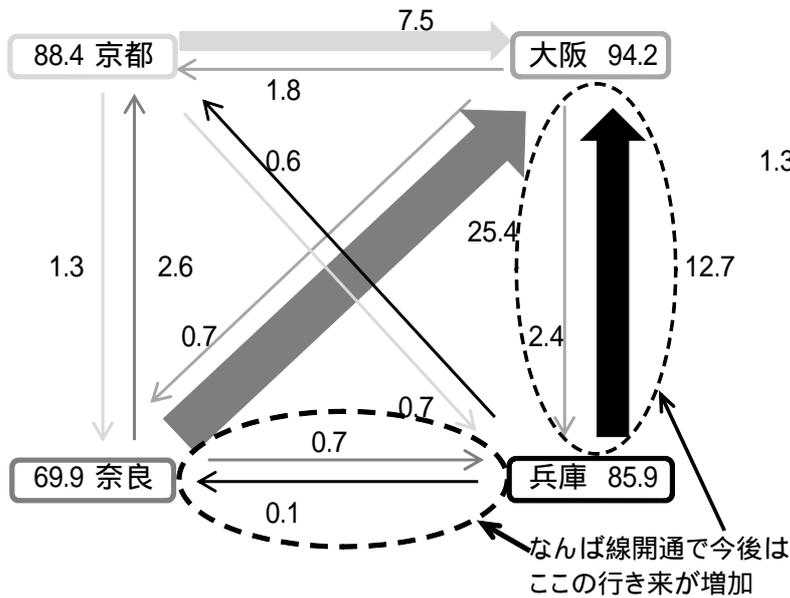
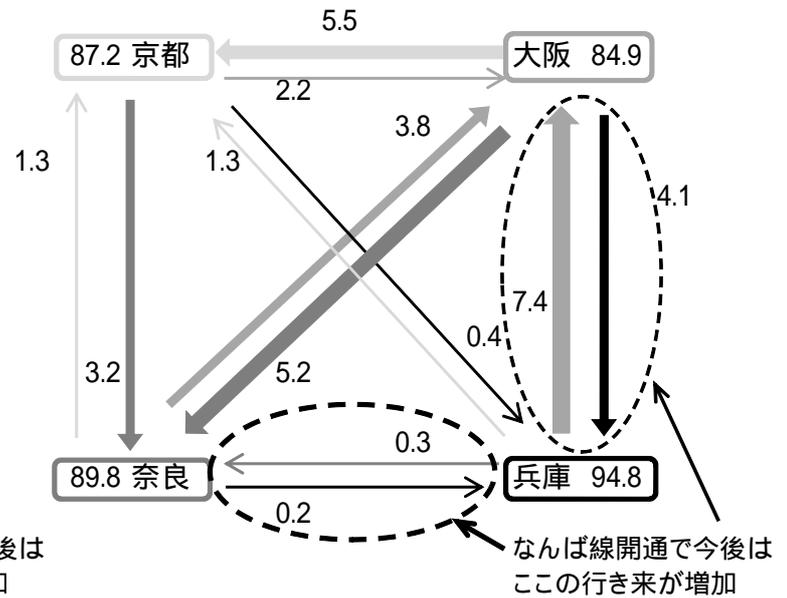


図4 関西圏4府県への通勤・通学者の居住地（2005年、%）



少し大げさかもしれないが、今回の阪神なんば線の開通は、こうした関西経済の硬直状態にひとつの風穴を開けたといえなくもない。開通後1年間の観光者数増加などによる経済効果が76億円程度であることからわかるように、風穴はまだ小さいが、これが徐々に拡大して、関西圏内の人の流れがより活発化し、海外を含めた関西圏外からのインバウンド客も増加すれば、関西全体のバリューアップ、活性化につながる。

そのためには、今回新たに整備された「阪神なんば線」というハードを更に活用し、この経済効果をより大きくするためのソフト面の仕掛けが必要となろう。

奈良や神戸などの観光資源を、行政や交通機関が連携していかにPRしていくか、阪神なんば線を活かしたスムーズなルートづくりで、京都・大阪・神戸の「3都物語」から奈良も加えた「4都物語」へと観光プランをいかに膨らませていくかなど、興味深いテーマはたくさんある。

以上