

【研究ノート】

最高路線価で見る地価変動 1982年から2010年の最高路線価推移—拡大する較差—

草間 一郎

7月1日に平成22年分の路線価（評価時点＝1月1日）が公表された。

現在、路線価は、「地価公示価格、売買実例価額、不動産鑑定士等による鑑定評価額、精通者意見価格等を基として算定した価格の80%により評価」されている（国税庁HP）。

この路線価について、各都道府県の県庁所在都市の最高価格の推移を、1982年から、バブルを挟んで今回まで、時系列で見ていく。

なお、埼玉県については、2001年5月に浦和市からさいたま市になったことで、県庁所在都市の最高路線価は、浦和税務署のそれから、大宮税務署分に移っているが、遡る必要があるデータについては、浦和税務署分を使う。

また、平成22年で、県庁所在都市が当該都道府県の最高価格地となっていない県は、福島県（県内最高価格地は郡山市＝以下同）、群馬県（高崎市）、三重県（四日市市）、滋賀県（草津市）、山口県（下関市）の5県となっている。

1. 最高路線価に見るバブルの波及

最高路線価で見ると、1992年（1月1日）が、これまでの最高価格になっているところが多い。路線価におけるバブルのピークがここになる。

なお、92年以外では、札幌市、京都市、大阪市、神戸市が91年、山形市が93年、山口市が95年となっており、青森市、秋田市、新潟市は、92-93

最高路線価年間上昇率の区分

年	86	87	88	89	90	91	92		86	87	88	89	90	91	92
札幌	◎	○	●	◎	○	—		大津							—
青森						○		京都	●	●	■	◎	◎	—	
秋田						◎		奈良				◎	●	■	
盛岡						◎		和歌山							■
山形						○		大阪	○	■	●	●	○	—	
仙台	◎	○	●	○	○			神戸	○	●	■	○	○	—	
福島					○	◎		岡山					◎	■	○
新潟						◎		広島			◎	○	○		
宇都宮					○	◎		鳥取						●	
前橋						○		松江							
水戸						◎	■	山口							
千葉	○	■	●	○	○			徳島						◎	◎
浦和	○	■	◎	○				高松						●	■
東京	○	■	◎	○				松山						◎	■
横浜	○	■	◎	○				高知						◎	■
甲府						●		福岡	●	○	○			○	
長野						○	○	佐賀						○	●
静岡				○	○	○		長崎						◎	◎
名古屋	●	●	■	◎	○			大分						◎	
津						○		熊本						○	○
岐阜						◎		宮崎						◎	
富山						○		鹿児島		○			○	◎	
金沢						○		那覇						●	●
福井						○	○								

※各年1月1日時点での前年との変動率による
30%～○～40%～◎～50%～●～60%～■ 下落は—

年が横ばいで推移している。

これから見ると、バブルは関西圏で先行して下落への転換が始まる一方、地方圏、特に東北方面へは大都市圏との価格調整が遅れて波及したということになる。

バブルの波及を分かりやすくするために、星取り表の形で、各県庁所在都市について、前年比30%上昇以上をマークした表を作成した。

バブルは1983年の、東京の神田エリアの上昇にその芽があるとされているが、東京都の最高路線価が20%を超えて上昇するのは84年（※85年路

線価)で、大阪市も最高路線価については、同じ84年に、ほぼ同様な上昇率でバブルがスタートしている。東京都の上昇率ピークは86年(※87年路線価)で78.2%。大阪市も同年に67.1%上昇している。

各都市ごとに上昇率が最も高い年を見ていくと、86年(※87年路線価)が東京都、大阪市のほか福岡市、87年が横浜市、千葉市、浦和市の東京圏3県と広島市、88年が京都市、神戸市、名古屋市、89年が前橋市、長野市、静岡市で、上昇が波及していくようすが見られる。

このピーク価格を、10年前の1982年路線価と比較して一覧表を作った。

ここで最も倍率が高いのは京都市で15.0倍(91年路線価)、次いで名古屋市がほぼ同じ14.9倍(92年路線価)となっている。

バブル発進地の東京都区部は8.7倍まで上昇しているが、これを倍率で上回るのが、上に挙げた京都市と名古屋市を双璧に、大阪市(12.5倍)、神戸市(12.1倍)、横浜市(10.0倍)、札幌市(9.9倍)、仙台市(9.9倍)、奈良市(8.7倍)。三大都市圏を中心に、地方中核都市圏まで、最高路線価の上昇が波及している。ちなみに、福岡市も8.5倍になった。

この結果、バブル期の東京都区部の最高路線価は3,650万円/m²になったが、大阪府は2,830万円、京都府が2,080万円、神戸市が2,020万円、そして名古屋市が1,942万円にまで上昇した。

一方、鳥取市の2.5倍をはじめ、東北、山陰、四国では、この倍率が低い都市が多く、東京からはじまったバブルは、地方都市圏にまで波及する以前に崩壊に転じている。

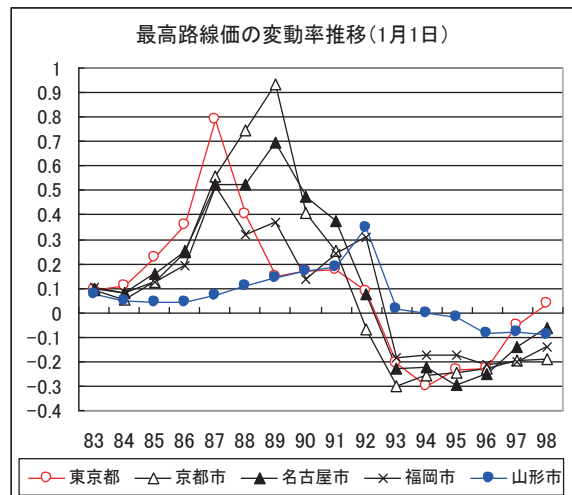
県庁所在都市最高路線価の1982年に対する最高価格の倍率

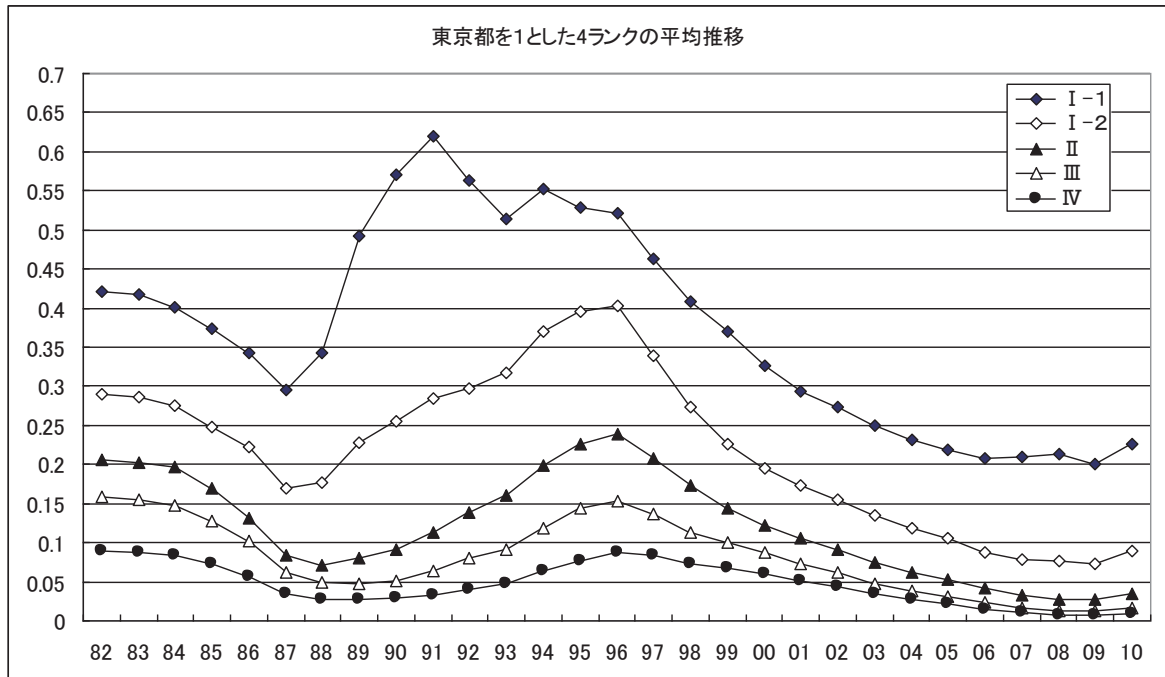
		京都 14.96	名古屋 14.94		
		大阪 12.47			
		神戸 12.10			
				横浜 10.02	
					札幌 9.88
					仙台 9.88
福岡 8.15		奈良 8.74		東京 8.69	
				千葉 8.25	
長崎 7.48			静岡 7.80		
鹿児島 7.18	広島 7.15			浦和 7.26	
	岡山 7.09			長野 7.15	
那覇 6.10			岐阜 6.24		
佐賀 5.95			金沢 5.87		
熊本 5.37	高松 5.30	大津 5.29			
大分 5.16					
宮崎 4.47				水戸 4.69	福島 4.91
	松山 4.13			宇都宮 4.40	
	徳島 3.87		福井 3.80	前橋 4.24	
	松江 3.66		富山 3.43	甲府 4.20	
	高知 3.06	和歌山 3.09	津 3.09	新潟 3.62	秋田 3.50
					山形 3.15
	山口 2.73				青森 2.98
	鳥取 2.53				盛岡 2.84

2. バブルを挟んだ地価バランス

県庁所在都市の最高路線価で見ると、関西圏で91年(※92年路線価)に下げ、翌年には、東京圏をはじめ、ほぼ全国の都市で下落に転じた。

82年から2010年までの、ほぼ30年にわたる各都市の相対的な変動を、東京都を基準に確認しておくため、評価額によりランクに分けて、それぞれの最高路線価の平均値をとった。具体的には、





2010年に各県の最高路線価となっている41都市（※福島市、前橋市、津市、大津市、山口市と旧・浦和市が除かれる）について、東京都以外の40都市を、各年の評価額順に10都市ずつに分け、最上位の10都市についてはさらに5都市ずつに2分して、それぞれの平均評価額を計算した。これから東京都に対する割合（東京都=1）を出して、上のようなグラフを描いた。なお、ここでの年の表示は路線価の年で、各年の1月1日評価によって

いる。
このグラフについては、三大都市圏を中心に見た、以下のようなポイントが参考になる（※ここでも年の表示は路線価の年による）。

- 1985年：東京都と大阪市の最高路線価の上昇が20%を越える。
- 1987年：東京都が79.2%、大阪市が67.1%でそれぞれ上昇率ではピーク（※大阪市はその後89年まで50%を越える上昇率）。
- 1989年：各都市を1982年基準で見ると、京都市、名古屋市そして大阪市が東京都を越える。
- 1991年：大阪市と京都市がピークとなった。その結果、グラフのI-1区分都市の平均も、この91年がピークとなっている。

- 1992年：東京都と名古屋市がピークとなった。I-2区分以下IV区分まで、それぞれの最高路線価平均はこの92年がピークとなっている。
- 1996年：83年にはほとんどの都市が下落に転じる中で、東京都、京都市、名古屋市、大阪市が83年から4年間にわたり、ともに年20%を超える大幅な下落を続けた。いわばバブル上昇の下落調整期となる。この下落を通じて、東京都の最高路線価は92年の3,650万円/m²から、96年には3分の1以下(32.9%)の1,200万円/m²へと急落している。
- 1998年：東京都が3.9%上昇する。翌年は再び▲1.0%と下落するが、2000年からは連続した上昇に移る。

以上のような変動を背景に、東京都は上昇の先行により、87年に向かって他の都市との較差を拡大し、続いての上位5都市（I-1）の東京都を超える上昇で、バブルピークとなる91-92年に向かい、上位都市との較差（割合）を縮小させた。東京都を除く上位5都市との較差（割合）は、大阪市と京都市がピークとなった91年に最も小さくなっている。

その後は、バブル崩壊後の下落スピードの違い

から、I-2グループ並びに中位から下位のII~IVグループとの較差は縮小に向かい、II~IVグループとの較差を見れば、1996年にほぼ1982年のレベルにまで戻っている。

最高路線価で見ると、1996年(暦年で95年)頃が、バブル崩壊後の下落局面でのターニングポイントで、地方都市については、この頃から下落率が大きくなってきており、横ばい局面に移行する東京都との較差は、ここから再び開き始める。

82年に対する各都市の96年の倍率は表のようになっており、もちろん、個々の都市を見れば、98年オリンピックに向けての整備が進行している長野市のような個別事情や、札幌市、仙台市、京都市などバブル調整余地をまだ大きく残している都市といった幅はあるが、東京都の位置は2.86倍と、全体の平均倍率3.19倍よりやや低めに収まった。

後で、全期間を通して確認するが、バブルの進行とともに減少を続けてきた東京圏(1都3県)の転入超過者数が、94年、95年と2年続けて転出超過(社会減)となっている。

また、90年度からの県民総生産の動きも、東京都の総生産(※95年基準による)の全国に占める比率が90年度の17.0%から低下を続け、95-96年度には16.2%にまで下がった。96年度は07年度までの最低を記録している(※2000年基準の96-07年度までも96年度が最低)。

1982年最高路線価に対する1996年の倍率

				長野 5.68	
佐賀 4.23		京都 4.21	名古屋 4.75		仙台 4.55
長崎 4.22			静岡 4.11		札幌 4.17
			金沢 4.05		
福岡 3.59	岡山 3.52			水戸 3.57	
熊本 3.52		神戸 3.47		浦和 3.45	
鹿児島 3.47	広島 3.34	奈良 3.38		横浜 3.36	
那覇 3.33	松江 3.11	大阪 3.26		千葉 3.24	
	高松 3.08			前橋 3.04	福島 3.00
大分 3.02			福井 2.92	宇都宮 2.89	秋田 2.90
宮崎 2.93	山口 2.73	大津 2.59	岐阜 2.82	東京 2.86	山形 2.85
			富山 2.50	新潟 2.43	青森 2.51
	徳島 2.46		津 2.42	甲府 2.40	盛岡 2.20
	松山 2.15				
	高知 2.07				
	鳥取 1.97				
		和歌山 1.51			

3. この10年間の動向

バブル崩壊後を見ると、東京都をはじめとして、2008年のピークに向けて再上昇に転じた都市がある一方で、11都市が下落を続けており、また9都市が横ばい止まりで上昇年がない。合わせて20都市が、バブル崩壊後、最高路線価の上昇を経験していない。

県庁所在都市最高路線価の1982年に対する2010年の倍率

				東京 5.52	
			名古屋 4.47		
		大阪 3.19		横浜 3.36	
福岡 2.83					札幌 2.07
					仙台 2.05
	山口 1.73	京都 1.84	静岡 1.64		
熊本 1.26	広島 1.31	神戸 1.47		浦和 1.45	
鹿児島 1.24		奈良 1.31		千葉 1.23	
那覇 1.07	岡山 1.04				
長崎 0.99				長野 0.99	
佐賀 0.93					
	松山 0.84	大津 0.86			
	松江 0.83				
大分 0.79			津 0.75		
宮崎 0.72					
			岐阜 0.65		
			金沢 0.64		
			富山 0.61		盛岡 0.61
		和歌山 0.55		水戸 0.59	
	徳島 0.53			新潟 0.58	山形 0.51
	高松 0.48		福井 0.48		青森 0.49
	鳥取 0.45			宇都宮 0.42	秋田 0.45
					福島 0.40
	高知 0.33			甲府 0.38	
				前橋 0.32	

その結果、1982年との比較では、2010年に、82年を絶対額で下回る県庁所在都市が、過半の28県に及んでおり、前橋市と高知市の0.33をはじめ10都市では2分の1以下の水準になっている。

この1982年路線価に対する2010年路線価の倍率についても一覧表を作成したが、東北、北関東、北陸、山陰そして四国を中心に、82年の水準からの低下が目立つ都市が並ぶ。

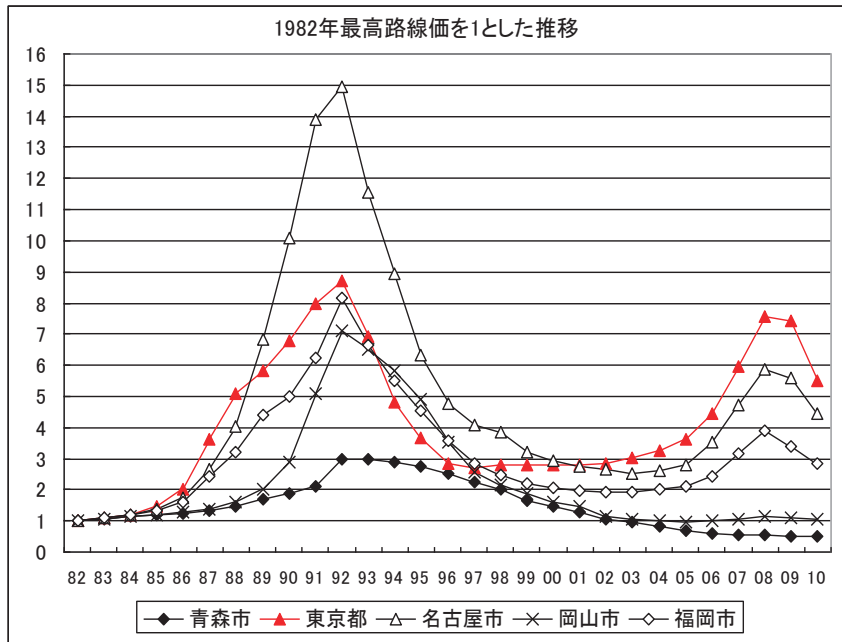
この間の名目GDPは1.8倍台にまで拡大していることまで勘案すると、実質的な低下は相当に大きいことになる。

名目GDPと比べると、京都市(1.84)がほぼ横ばいのレベルで、1982年から2010年の長期間で実質的に上昇しているのは、仙台市(2.05)、札幌市(2.07)、福岡市(2.83)、大阪市(3.19)、横浜市(3.36)、名古屋市(4.47)、東京都(5.52)の7都市しかない。

2010年がまだ下落過程なのかは今後の確認事項になるものの、1982年路線価を基準とした1996年と2010年の一覧表の変化にも見られるように、現在生じている較差の拡大は、主にバブル崩壊後の動向により生じてきた。

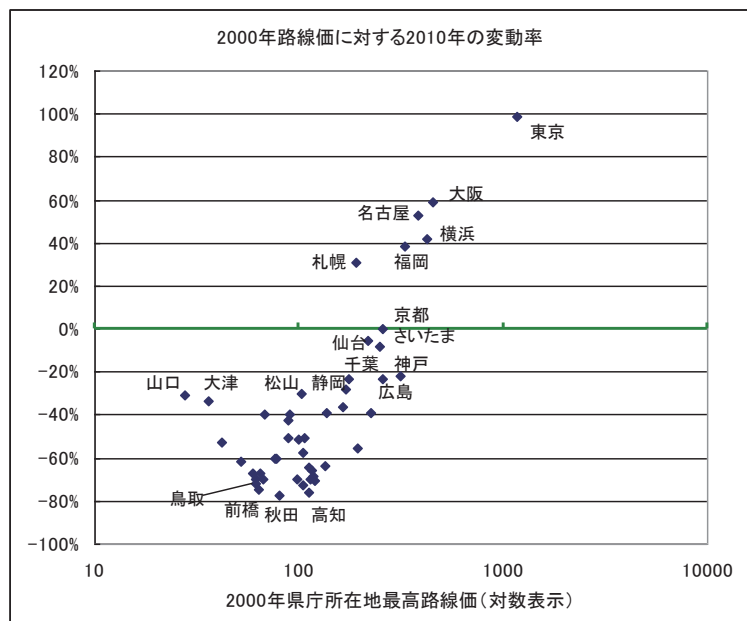
96年と2010年との比較では、96年にはバブル後の下落過程をほぼ終えた東京都が1.93倍に唯一大きく上昇しており、横浜市が96年と同額で続く。大阪市と名古屋市は0.9倍台と、東京圏ほどではないものの三大都市圏の中心都市はそれぞれ評価を維持している。

一方、中核都市では福岡市が0.79倍、札幌市が0.49倍、仙台市が0.45



倍となる。なお、札幌市と仙台市は96年から2000年路線価までの間で、京都市や金沢市、高松市などとともに、50%以上もダウンしており、バブル崩壊直後の下落率が、東京都ほど大きくなかった分、調整が遅れて進行したように見られる。

先にも触れたように、東京都は、バブル崩壊後の下落局面から最も早く脱し、98年路線価で上昇、99年には一度下落したものの、横ばいを経て2001年路線価から連続した上昇に転じている。



東京都が横ばいとなった2000年最高路線価と2010年を比較すると、三大都市圏に札幌市と福岡市を加えた5つの中核都市圏のみが、直近の下落にかかわらず、10年前の評価額を超えている。

東京都、大阪市、名古屋市、札幌市、福岡市について、今回の上昇過程を見ていくと、バブル前と同様に、東京都が上昇を主導した。

03年から07年の4年間に東京都は2倍となっているが、プレバブル期の82年から86年の4年間でもやはり2倍となっている。この間、今回は大阪市が1.7倍、名古屋市が1.9倍、札幌市が1.3倍、福岡市が1.6倍となっているが、プレバブル期も基本的に同様な傾向にあり、大阪市1.9倍、名古屋市1.7倍、そして札幌市と福岡市が1.6倍となった。

バブル期には、ここからさらに上昇が加速し、82年基準では福岡市を除き、東京都の上昇倍率(8.7倍)を超え、名古屋市に至っては14.9倍にまで上昇していくが、今回の上昇局面では、東京都の上昇が08年路線価で止まり、バブル期のような上昇エネルギーの供給は続かなかった。

今回の上昇局面を確認するため、04年路線価から2010年路線価までについて、バブル期について作成した表と同様な表を作成した。ただし、バブル期の表と違い、30%以上を■とするなど表示区分は変えた。また埼玉県は浦和市ではなくさいたま市によっている。

これからも確認できるように、上昇は、

2000年最高路線価に対する2010年の変動率

		大阪 1.59	名古屋 1.53	東京 1.99	
				横浜 1.42	
福岡 1.38					札幌 1.31
		京都 1.00		さいたま 0.92	仙台 0.95
	広島 0.77 松山 0.70	神戸 0.78	静岡 0.72	千葉 0.77	
鹿児島 0.61 熊本 0.61 那覇 0.60	山口 0.69 岡山 0.64	大津 0.67 和歌山 0.60			
		奈良 0.57		新潟 0.50	
大分 0.49 長崎 0.45 宮崎 0.40			岐阜 0.49 津 0.48 富山 0.42		
佐賀 0.38	高松 0.36 徳島 0.34 松江 0.33		金沢 0.37 福井 0.30	盛岡 0.39 青森 0.33 福島 0.30 山形 0.30	
	鳥取 0.28 高知 0.24			宇都宮 0.29 甲府 0.27 前橋 0.25	秋田 0.23

最高路線価年間上昇率の区分

年	04	05	06	07	08	09	10	05/10	04	05	06	07	08	09	10	05/10
札幌	△	△	○	●	●			1.39	大津		○	◎	◎			1.20
青森					△			0.71	京都	△	○	◎	●	◎		1.48
秋田								0.64	奈良			△	○	△		0.94
盛岡								0.67	和歌山			○	○	△		0.95
山形								0.78	大阪	△	○	◎	■	■		1.74
仙台			○	■	■			1.50	神戸		○	●	●			1.37
福島								0.79	岡山		○	○	○			1.07
新潟				△	○	△		0.98	広島		○	◎	◎			1.22
宇都宮					△			0.80	鳥取							0.63
前橋								0.68	松江							0.68
水戸								0.83	山口		■	△	△	△	△	1.31
千葉			○	○	●			1.02	徳島							0.69
さいたま			○	◎	●			1.25	高松			△	○			0.87
東京	○	○	●	■	■			1.53	松山			○	○			0.96
横浜	○	◎	■	■				1.74	高知							0.64
甲府								0.73	福岡	○	○	◎	●	●		1.34
長野					△			0.82	佐賀				△			0.83
静岡			○	○	●			1.33	長崎				△	△		0.90
名古屋	○	○	●	■	■			1.60	大分			○	△			0.84
津					○	△	△	0.95	熊本			△	◎	○	○	0.92
岐阜					○	○	△	1.05	宮崎				△			0.78
富山			△	△	○	△		1.00	鹿児島			△	△			0.92
金沢					△	△		0.88	那覇			○	○			1.02
福井						△		0.82								

※各年1月1日時点での前年との変動率による
△=0%~○~10%~◎~20%~●~30%~■

東京都に続いて、バブル期とは多少順序は異なるものの、03年（※04年路線価）に名古屋市と福岡市、04年（※05年路線価）には横浜市、京都市と大阪市、05年（※06年路線価）には東京圏では千葉市、さいたま市、そして札幌市、仙台市、静岡市、神戸市、岡山市、広島市などに波及していった。そして、東京都区部については、バブル期に近いレベルにまで最高路線価が上昇した（3,650万円：3,184万円）。

しかし、岡山市や大津市など、バブル期よりも波及のスピードが早まった都市はあるものの、上昇の大きさは全体としてバブル期よりかなり小さく、全県庁所在都市を引き上げるまでには至らなかった。

なお、同表に、上昇時期をまたいだ形で、05年と2010年の路線価を比較した数字をあわせて掲げたが、（=2010年/05年の欄）、この2年間の下落を経て、まだ05年よりは高いところが18都市、同額が1都市、下落が28都市となっている。

三大都市圏の中心都市は、上昇からまだ戻りきっていないと見るかどうかはあるが、ここ2年の下落を織り込んでも、地方圏との較差拡大は進行した。

4. 「都心化」と「空洞化」そして較差

今回の地価上昇局面が、バブル期前後のように、再びバランス調整が行われ、較差がもとに戻るようなことになるのかについては、傾向を見る限り、限りがありそうに思える。

先に掲げた東京都対40県庁所在都市のグラフを見ると、東京都が急激な下落により、中位～下位都市とのバランスに復帰した1996年路線価から、横ばい傾向に転じて（相対的上昇）、さらに上昇基調が定着する2001年路線価で、路線価評価上位都市のIランクから下位都市のIVランクまで、ほぼ1987年の東京都が相対的に最も突出していたバブル期前半期に近いバランスに到達している。

バブル期には（変動幅が絶対値として非常に大

きかったということの影響も考えられないではないにしても）、ここから、バブルの進行とともに、Iランク都市を先頭に東京都との「相対的」較差を縮小させてくる。

しかし今回については、上位5都市（I-1）との間では07、08年にわずかながら較差縮小は認められるものの、全体として、01年（≒87年）バランスから、さらに較差が拡大する方向で、2009年まで推移してきた。

そして、東京都の下落が大きい2010年でも、較差縮小の幅はまだ小さく、東京都を除く上位5都市の最高路線価平均で東京都の22.6%、6-10位都市（I-2）平均で8.9%、11-20位（II）平均で3.5%、21-30位（III）平均で1.7%、下位10都市（IV）平均に至っては東京都の1.0%でしかない。

下位の都市の相対的下落はもとより、中位都市の下落も顕著になっている。仮に、他の都市が下落を止め、東京都のみが2010年の半分の評価にまで下落したとして（※2,310万円→1,155万円＝バブル後の最低評価額97年の1,136万円に近い金額）も、まだバブル期に最も較差が開いた87-88年には及ばない。

あえて探せば、思いっくだけでも、さまざまな違いが、バブル期との間にはある。

東京都の上昇がもうこれ以上とは判断され、積み残された資金が上位都市に回り、東京都を上回る率での上昇を出現させたバブル期に見られたほどの大きさの「パワー」は、今回の上昇にはなかった。

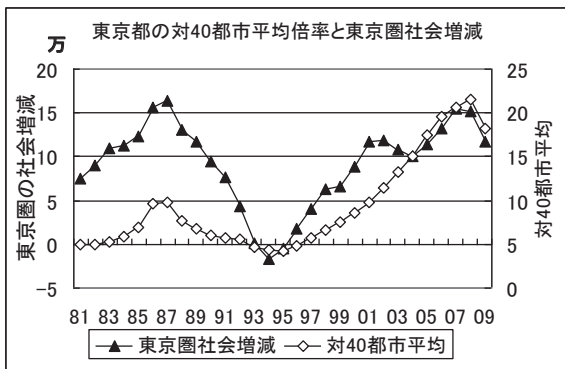
資金の出し手を見ても、国内資金余剰によるバブルと、資産デフレ脱却を目指して誘導もした海外資金まで加わった今回の上昇局面では、地方展開などの投資行動にも自ずと違いもあっただろう。

経済（GDP）は、87→90年度の4年間では名目で32.0%伸びたのに対し、04→07年度の4年間では4.4%しか拡大していない。

そのような伸びが小さい経済情勢の中で、住宅地価格の下落と、企業評価における土地離れを逆手にとって、東京都はマンションを先頭に立てて

「都心化」を進行させた。バブル期の戸建て住宅地の不足感から、ドーナツの輪を懸命に広げていた東京圏は、マンション住まいを前提とした「コンパクト化」に舵を切る。

そして、バブル崩壊後、一時は社会減に陥った東京圏は、再び人を集め始める。東京圏の社会増減と東京都の最高路線価について、一つのグラフを作成してみた。



このグラフは、先の東京都を含む41 県庁所在都市について、東京都の最高路線価が、残る40 都市の最高路線価の平均値の何倍になっているかを、各年（※路線化発表年の1年前で表示）につき計算し、それに東京圏（1都3県）の社会増減を対応させている。これによると、1986-87年と2007-08年のピークと、1994-95年のディップがほぼ一致している。

東京圏は高卒年齢層の流入圧力が常に大きい。結果、転出傾向が高い時期は、20代後半から30代の働き手世代の雇用機会が減少している時期、つまり東京都の経済力が弱い時期になる。先にも触れたように、GDPから見ても東京都のシェアが落ちている時と重なる。

そして、グラフでも見られるように、バブル期より、今回の上昇期のほうが東京都と他県との最高路線価の較差が拡大していることについて、あえて社会増減と関係付けるなら、それまで東京都への転入人口を隣接県に転出させ、転出超過になっていた東京都そのものが、97年からは転入超過に転じており、その超過者数は07年にピークとなっていることが指摘できる。この人数増だけで地価上昇を招くわけではないが、東京都区部への居

住「都心化」の流れが、東京の活性化を引き起こしているということは推測される。

東京都の県（都）内総生産の全国に占める割合を、2000年基準の県民経済計算（96-2009年）で見ると、集計スタートの1996年の16.4%が、2007年には17.7%まで、1.3ポイントも増加している。

一方、地方圏だが、県庁所在地の最高路線価を見るについて、それが必ずしも当該県全体の経済趨勢を、そのまま反映しているということにはならない。実際に例えば県内総生産全国シェアの変化と県庁所在都市の最高路線価の変化との間に、全体に当てはまるような傾向は見出しにくい。そこには、県内における県庁所在都市のポジションの違いもあるし、最高路線価地点となる中心市街地の性格もある。

また、ほぼ共通に抱えている問題としては、「中心市街地の空洞化」がある。最高路線価の下落については、この要因がかなりの割合を占めていると思われる。

日本ショッピングセンター協会のデータ（「我が国SCの現況」）によると、郊外型SCは90年代から（稼動中データだが）増えており、新規オープン1施設当り店舗面積や店舗数も2008年をピークに大型化を続けてきた。

2009年末のSC総数(日本ショッピングセンター協会)

	中心	周辺	郊外	総計	郊外シェア
～1969年	62	49	19	130	14.6%
1970～79年	172	122	175	469	37.3%
1980～89年	161	153	267	581	46.0%
1990～99年	147	232	638	1,017	62.7%
2000～09年	111	158	547	816	67.0%
総計	653	714	1,646	3,013	54.6%

このようなSCの郊外展開の前段には、ベッドタウンの展開がある。より良好な戸建て居住環境を求めて、市域を越えて、新たに整備された戸建て住宅地を選択した。東京圏のように広域で、利用に耐える密度の鉄道路線による交通ネットワークが確立したエリアでもなければ、それは当然にモータリゼーションの流れに乗ったマイカー型の住宅地展開になる。そのような居住形態に応えられるのは、中心市街地ではなく、郊外の大規模S

Cだった。

バブル崩壊後、東京では、地価下落を背景にした都内のマンション大量供給を通じて、「都心化」が進んだ。鉄道による公共交通型の東京圏の居住

者は、「駅近」マンションの大量供給を目の当たりにして、郊外型戸建て住宅という、バブルをも産んだ理想を、利便性の面から、現実的に少し修正した。「ドーナツ化」の流れを逆回転させ、「コン

都道府県庁所在都市の最高路線価(万円/㎡)

	1982年	ピーク(92年)	82年比	2002年	2007年	2008年	2009年	2010年	82年比	ピーク比
北海道	120.0	1186.0	9.88	181.0	232.0	294.0	276.0	248.0	2.067	0.209
青森	43.0	128.0	2.98	46.0	23.0	23.0	22.5	21.0	0.488	0.164
秋田	40.0	140.0	3.50	61.0	21.0	20.5	19.5	18.0	0.450	0.129
岩手	49.0	139.0	2.84	57.0	40.0	38.0	35.0	30.0	0.612	0.216
山形	39.0	123.0	3.15	43.0	23.0	22.5	22.0	20.0	0.513	0.163
宮城	100.0	988.0	9.88	177.0	186.0	260.0	235.0	205.0	2.050	0.207
福島	46.0	226.0	4.91	40.0	21.0	20.5	19.5	18.5	0.402	0.082
新潟	92.0	333.0	3.62	86.0	53.0	55.0	55.0	53.0	0.576	0.159
栃木	83.0	365.0	4.40	80.0	38.0	38.0	37.0	35.0	0.422	0.096
群馬	50.0	212.0	4.24	44.0	18.5	18.0	17.0	16.0	0.320	0.075
茨城	58.0	272.0	4.69	74.0	37.0	36.0	35.0	34.0	0.586	0.125
千葉	110.0	908.0	8.25	150.0	145.0	174.0	153.0	135.0	1.227	0.149
埼玉※	87.0	632.0	7.26	126.0	125.0	146.0	138.0	126.0	1.448	0.199
東京	420.0	3650.0	8.69	1200.0	2496.0	3184.0	3120.0	2320.0	5.524	0.636
神奈川	180.0	1804.0	10.02	352.0	526.0	728.0	652.0	604.0	3.356	0.335
山梨	75.0	315.0	4.20	79.0	33.0	32.0	30.0	28.5	0.380	0.090
長野	37.5	268.0	7.15	71.0	40.0	40.0	39.0	37.0	0.987	0.138
静岡	74.0	577.0	7.80	130.0	102.0	131.0	126.0	121.0	1.635	0.210
愛知	130.0	1942.0	14.94	345.0	616.0	760.0	728.0	581.0	4.469	0.299
三重	26.5	82.0	3.09	29.5	19.5	20.0	20.0	20.0	0.755	0.244
岐阜	68.0	424.0	6.24	62.0	42.0	46.0	46.0	44.0	0.647	0.104
富山	72.0	247.0	3.43	74.0	44.0	46.0	46.0	44.0	0.611	0.178
石川	76.0	446.0	5.87	89.0	53.0	53.0	52.0	49.0	0.645	0.110
福井	61.0	232.0	3.80	67.0	32.0	32.0	31.0	29.5	0.484	0.127
滋賀	28.0	148.0	5.29	28.0	24.0	27.0	26.5	24.0	0.857	0.162
京都	139.0	2080.0	14.96	181.0	261.0	310.0	291.0	256.0	1.842	0.123
奈良	39.0	341.0	8.74	72.0	52.0	53.0	53.0	51.0	1.308	0.150
和歌山	75.0	232.0	3.09	56.0	42.0	43.0	43.0	41.0	0.547	0.177
大阪	227.0	2830.0	12.47	408.0	696.0	960.0	904.0	724.0	3.189	0.256
兵庫	167.0	2020.0	12.10	220.0	227.0	283.0	270.0	246.0	1.473	0.122
岡山	101.0	716.0	7.09	118.0	107.0	114.0	111.0	105.0	1.040	0.147
広島	150.0	1072.0	7.15	204.0	191.0	214.0	212.0	196.0	1.307	0.183
鳥取	37.5	95.0	2.53	47.0	21.5	20.0	18.5	17.0	0.453	0.179
島根	23.5	86.0	3.66	52.0	23.0	22.0	21.0	19.5	0.830	0.227
山口	11.0	30.0	2.73	22.0	19.0	19.0	19.0	19.0	1.727	0.633
徳島	76.0	294.0	3.87	95.0	48.0	46.0	44.0	40.0	0.526	0.136
香川	84.0	445.0	5.30	82.0	42.0	44.0	43.0	40.0	0.476	0.090
愛媛	85.0	351.0	4.13	83.0	74.0	76.0	75.0	71.0	0.835	0.202
高知	81.0	248.0	3.06	72.0	33.0	31.0	29.0	27.0	0.333	0.109
福岡	162.0	1320.0	8.15	314.0	512.0	629.0	548.0	459.0	2.833	0.348
佐賀	21.5	128.0	5.95	37.0	22.0	22.0	21.5	20.0	0.930	0.156
長崎	87.0	651.0	7.48	136.0	90.0	90.0	90.0	86.0	0.989	0.132
大分	62.0	320.0	5.16	78.0	58.0	58.0	56.0	49.0	0.790	0.153
熊本	108.0	580.0	5.37	182.0	144.0	164.0	155.0	136.0	1.259	0.234
宮崎	43.0	192.0	4.47	62.0	34.0	34.0	33.0	31.0	0.721	0.161
鹿児島	68.0	488.0	7.18	114.0	88.0	88.0	86.0	84.0	1.235	0.172
沖縄	50.5	308.0	6.10	69.0	54.0	58.0	56.0	54.0	1.069	0.175
※埼玉は浦和のデータ		※さいたま市		218.0	224.0	269.0	250.0	230.0		

パクト化」に向かわせている。

一方で、「コンパクトシティ」の目標が目立つ地方圏では、交通利便性や生活利便性の面でも、「まちなか居住」のメリットをなかなか訴求できないでいる。東京圏のように流入人口が多いわけでもなく、すでに持家比率も高い状態では、新規住宅需要もまた限りがある。

発想を変えれば、最高路線価の高さで地方都市の経済力を押し量る意味を疑ってみる必要もありそうだ。どういう都市が居住者にとって住みやすいか。その答えはひとつではなさそうだ。

[くさま いちろう]

[土地総合研究所 常務理事]