



人と環境にやさしいトランジットモデル都市をめざして RACDA

第 267 号

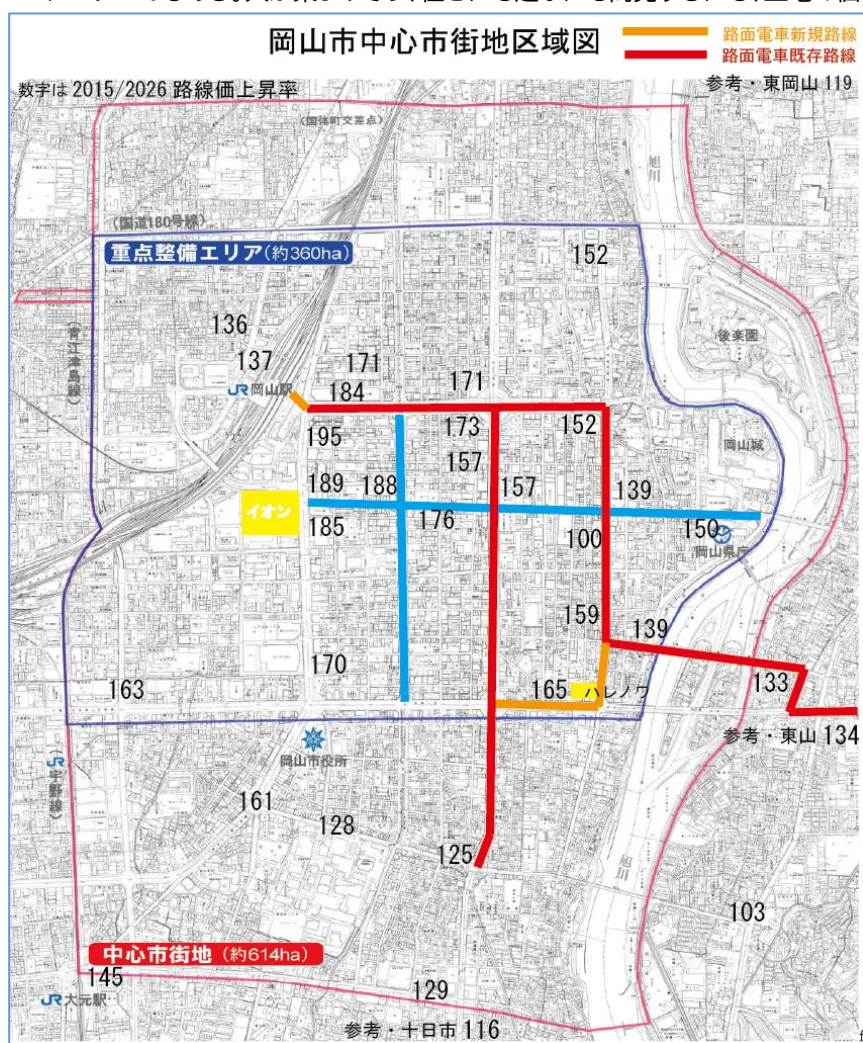
2026/ 8

大都会・岡山の地価推移 11 年 都市交通と人口増加の関係

■今年も 7/1 に国税庁の路線価(土地価格の目安)が公開された。全国の道路沿いの地価の目安で、国土交通省の地価公示価格(より実勢価格に近い)と並んで、都市の魅力のバロメーターでもある。人が集まりそう、住むにも遊ぶにも商売するにも、土地の価格を通じて、都市への期待度を測るもの。大都市圏では「駅から 3 分、バス停から 5 分」など特に公共交通の利便性が大きく影響する。定時定路線の電車バスがある所は、通勤通学にも使え、飲み会など街で楽しむ仕掛けとなり、路線価は高くなる。10 年単位でみると、その都市の発展具合が分かる。

■岡山都心の路線価は、順調に上昇しており、特に 1989 年から岡山商工会議所が取り組んできた「都心 1km スクエア構想」の核となる、岡山駅・市役所・京橋・城下で囲まれる地域の地価は 150~195 の数値になっている。全国的な都心マンションブームの流れもあるものの、各所の再開発が一気に進展してきた影響もある。都市として「都心核」を作る意思を持ったことが、時間をかけて醸成されたものである。

■今回も、路面電車駅前乗り入れ工事が始まり、駅前および路面電車沿線から東山までの値上がりが大きい。岡山駅は新幹線や JR 路線がある中四国一の交通結節点だから、この効果が出ている。イオン進出も岡山駅の存在抜きには語れないが、一車線化されて歩行者空間となったハレまち通りも、ようやくぐっと上がり始めたけれども、まだまだ飲食店などの立地は足りない。特筆すべきは、まだまだ地価が高く 2015 年を超えられなかった表町・天満屋前が、ようやく 100 に回復したことである。ハレノワへの路面電車環状化が決まり、表町商店街全体の地価を押し上げつつある。路線価上昇は岡山市にとっても、住民税とともに自主財源の柱である固定資産税をぐっと押し上げている。2013 年比較で岡山市の固定資産税は 501 億から 597 億と 96 億も伸びており、福祉・教育財源にもなりうる。アリーナやスタジアム建設による魅力向上がうまくいけば、より広範囲な税収増加も可能であり、



幹線や JR 路線がある中四国一の交通結節点だから、この効果が出ている。イオン進出も岡山駅の存在抜きには語れないが、一車線化されて歩行者空間となったハレまち通りも、ようやくぐっと上がり始めたけれども、まだまだ飲食店などの立地は足りない。特筆すべきは、まだまだ地価が高く 2015 年を超えられなかった表町・天満屋前が、ようやく 100 に回復したことである。ハレノワへの路面電車環状化が決まり、表町商店街全体の地価を押し上げつつある。路線価上昇は岡山市にとっても、住民税とともに自主財源の柱である固定資産税をぐっと押し上げている。2013 年比較で岡山市の固定資産税は 501 億から 597 億と 96 億も伸びており、福祉・教育財源にもなりうる。アリーナやスタジアム建設による魅力向上がうまくいけば、より広範囲な税収増加も可能であり、

丁寧な議論をしながら、都市としての投資も停滞させてはならない。

■さて昨年より岡山県南部の主要駅周辺の路線価の推移地図も作成してみた。また 2024 年作成の QGIS に表示した JR とバスの運行頻度図 (GTFS-GO 使用) と重ねて表示した。昨年段階で JR 岡山駅から 8 方面に伸びる JR 線の駅(西川原・高島・東岡山・法界院・北長瀬・大元・西市・妹尾・三門・大安寺)周辺では、地価が 10-25% 上昇していたが、今年は一段と値上がりの度合いが増えたところが多く、JR 駅の利便性から、地価の高い都心から周辺にこぼれ落ち始めていると思われる。岡山県南部は岡山倉敷連星都市圏を形成しており、JR 山陽線によって備前から福山までが通勤都市圏である。さらに JR 瀬戸大橋線マ

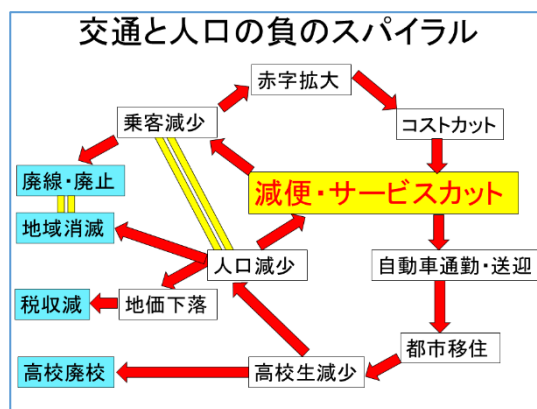


リンライナーにより、香川県の学生が大量に岡山に来ており、学生の街・岡山として魅力の柱ともなっている。倉敷駅周辺もインバウンド需要で高騰に転じ、近郊の西阿知・茶屋町・早島駅も伸びている。ただ全体を見て、取り残されているのは西大寺・玉野旧市街地・玉島などであり、投資が停滞し交通利便性が落ちているところは、地価も下落が止まらないようだ。

■熊本市ではいま、「車 1 割削減、渋滞半減、公共交通 2 倍」の政策が推し進められようとしている。都市圏の自治体が連携して、幹線は 15 分に 1 本、支線でも一日 8 便以上走らせれば、地域全体の公共交通サービスレベルを確保できる。そのためには自治体が一般会計の 1% 程度、例えば岡山市では 40

億円程度の公共交通予算(運営費レベル、LRT 敷設費用は別)を組んでいけば、結果的に人口流出を止められるはずだ。車依存では、お酒さえ飲むこともできず、たとえばスタジアムやアリーナや音楽ホールで楽しんだ後のアフターをお酒付きで楽しむことはできない。都市は人が凝縮し、そこでお酒を飲み、趣味を共有し、打ち解けあい、文化を爆発させて、経済的付加価値を生むものだ。ビルゲイツもスピルバーグもオタク出身、オタクの社会化がやがて産業化につながる。

■誰もが自由に移動できる、それが交通権というならば、20 世紀は鉄道、自動車、飛行機の発展が交通権を拡大したといえる。だが自動運転ができたとしても、大きな自動車をそれぞれが使っていたのでは、都市の空間は、文化を爆発させる所まで凝集できない。また車社会では主に女性たちに「送迎人生」の負担がかかっており、個人の自由な活動を阻害さえしている。またインバウンド観光でも二次交通の不足も生んでいる。公共交通サービスを 1997 年の京都議定書の頃の水準に戻すことが、まずは我々が日本再生のためにやるべきことだ。



NPO 法人公共の交通ラダ(RACDA)

事務局 〒700-0823 岡山市北区丸の内 1-1-15 禁酒会館 3F TEL&FAX 086-232-5502

E-mail: info@racda-okayama.org

URL: http://www.racda-okayama.org

RACDA

検索

