

京都地籍図を用いた京都市における大正期との地価分布変動
青木和人・武田幸司・伊東大悟・矢野桂司・中谷友樹・井上 学

**An spatio-temporal Analysis of the land price change
using The Kyoto land price map of the Taisho term
Kazuto AOKI, Koji TAKEDA, Daigo ITO, Keiji YANO,
Tomoki NAKAYA, Manabu INOUE**

Abstract: Little attention has been paid to historical changes of land price formation in a long-term perspective, mainly because of the lack of historical data representing land price distribution in the past. It should be noted that the city has not received large-scale disasters and war damages since the age of the cadastral map. We can thus investigate historical changes of the city without effects of such large-scale disasters. With the aid of GIS-based mapping and overlay analysis, we mainly argue on the effects of the changes in socio-economic situations on land price distributions over 100 years in the city.

Keywords: 京都地籍図(Kyoto cadastral map), 京都市(Kyoto city), 地価分布(land price distribution), 固定資産税(property tax)

1. はじめに

地価の分布状況は、最高価格地を中心とする経済的な都市構造を示している。そのため、現時点の地価の分布状況に関して、Berry, B.J.L.(1963)による中心業務地区(CBD)を頂点としたサーカステント状の地価分布モデルや東京大都市圏周辺地域における地価分布とその変動(山田, 1991)など多くの研究が蓄積されてきた。

しかし、過去における地価の分布状況を明らかにして、100年を単位とするような地価分布状況の比較をした研究は、ほとんどない。その理由は、日本

の都市において100年前の地価を示す資料が乏しい点、また、戦争被害や大規模災害により街区が大きく変動しており、現在の地価状況との比較が困難なためである。しかし、京都府京都市は100年間に戦争被害や大規模災害を受けておらず、かつ、街区の変更が行われていない。そのため、京都市は日本の大都市における100年間の地価分布の変化を検討できる唯一の都市である。

そして、京都市には1912(大正元)年の土地ごとの地価を示している「京都地籍図」資料が存在する。この資料を用いて、京都市の四条寺町から鴨川にかけての一部地域における地価分布を表現した研究がなされている(山田, 2007)。しかし、京都市全体を対象とし、特定の地価形成要因について、定量的に地価分布を比較検証したものはない。その理由は、

青木和人 〒611-8501 京都府宇治市宇治琵琶 33

宇治市教育委員会 西宇治図書館

Phone: 0774-39-9226

e-mail: kazu013057@gmail.com

京都市全体という広大な地域分析のために GIS で利用できるデジタル化された地価データが存在しなかったことも、その一因であると考えられる。

しかし、2008 年 11 月、立命館大学における 21 世紀 COE プログラム「京都アート・エンタテインメント創生研究」での研究成果を基に、1912 年刊の「京都地籍図」がデジタル化された歴史 GIS データベースとして復刻され、GIS によるさまざまな解析が可能になっている(井上,2007)。京都市全体での過去と現在の地価分布を比較して、その変動を示すことにより、100 年を単位とする経済的な地価分布の変化を示す研究が必要である。

そこで本研究では、地価を形成する大きな要因である鉄道駅周辺の地価分布に着目し、京都地籍図 GIS データベースを用いて、京都市中心部の 1912 年と 2012 年の鉄道駅交差点前後の路線価格差を定量的に比較する。そして、鉄道駅がもたらす地価分布状況の変化を検証する。以下、2 章では研究対象地域と使用する資料、3 章では、1912 年と 2012 年の路線価格の比較、4 章では研究の成果と今後の課題について述べる

2. 使用する資料と分析手法

研究対象地域は、京都府京都市である。京都市は、京都府南部に位置する市で、2010 年国勢調査では人口 1,474,473 人を有する全国の市で第 7 位の人口を有する都市である。使用する資料である「京都地籍図」は、1912(大正元)年、土地の売買を念頭に置き、京都地籍図編纂所によって製作発行された。1200 分 1 から 2000 分 1 という大縮尺の地籍図に総計 6 万 5000 弱の区画と工場や商店などの固有名詞、用水などが記載されている。図に対応する土地台帳には、地名、通り名、土地価格を表す等級、用途、面積、価格、地主名と住所が記されている。

本研究では、このデジタル化された京都地籍図の

表 1 駅正面路線価格の地価分布ポイント

ポイント				1912 カウント	2012 カウント
0	> <	両方負け	局地的底値	15 (15%)	1 (2%)
1	= <	片方負け片方引き分け	やや傾斜	2 (2%)	1 (2%)
2	= =	両方引き分け	水平	2 (2%)	0 (0%)
3	> >	片方勝ち片方負け	傾斜	50 (50%)	29 (63%)
4	= >	片方勝ち片方引き分け	やや傾斜	2 (2%)	2 (4%)
6	< <	両方勝ち	局地的高値	29 (29%)	13 (28%)
				100	46

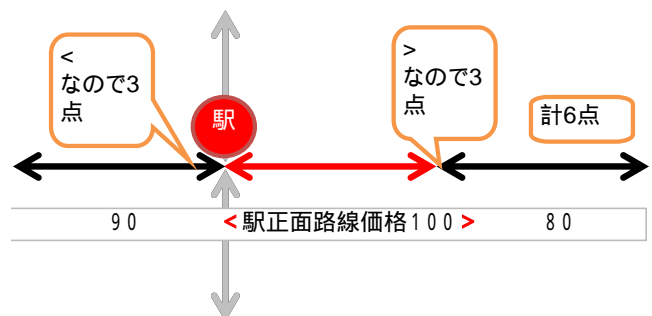


図 1 駅正面路線価格の地価分布判定方法

1912 年の 1 筆単位の土地価格を基に、2012 年時点の京都市固定資産税評価の路線価格(京都市,2012) 対応する 1912 年時点の路線価格を作成し、100 年の地価分布の変化を検証した。1912 年時点の路線価格を作成するため、各路線からバッファを発生させ、交差する個々の土地価格の平均価格を 1912 年時点の路線価格とした。

分析手法は、1912 時点 31 駅、2012 時点 12 駅の駅正面路線価格と前後の路線価格と比較した地価分布ポイントを算出した(表 1)。分析手順は以下のとおりである。

(1)1912 時点の京都電気鉄道、京阪電気鉄道の 32 駅、2012 時点の JR、京阪電気鉄道、阪急電気鉄道、京都市営鉄道の 12 駅をポイントデータとして作成し、駅正面路線 ID と価格を取得する。鉄道駅は交差点上にあるため、駅正面路線は交差点の両側(2 本)又は四方(4 本)となる。

(2)駅ポイントデータにバッファを発生させ隣接する両隣の路線 ID と価格を取得する。

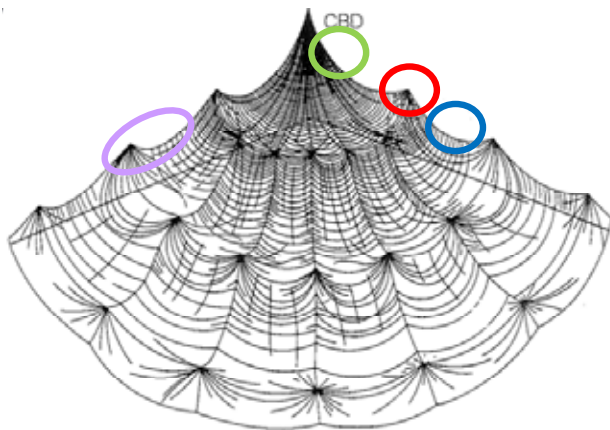


図 2 都市の地価分布モデル(Berry,B.J.L. 1963)

(3) 駅正面路線価格と両隣の路線価を比較し、駅正面路線価格の方が高い場合は 3 を、同額は 1 を、低い場合は 0 を取得し、両隣のポイントを足すことにより、地価分布傾向をポイント化する(図 2)。

3. 1912 年と 2012 年の駅付近地価分布の比較

3.1 駅交差点付近の地価分布ポイント

地価分布ポイントでは、Berry,B.J.L.(1963)によるサーカステント状の地価分布モデル(図 2)における位置をポイントで表現できる。最も地価の高い CBD から、都市内の幹線道路価格が尾根状に傾斜する緑色円部分(ポイント 3)、交差点において局地的な高まりを示す赤色円部分(ポイント 6)、反対に交差点との中間において局地的な底値を示す青色円部分(ポイント 0)をポイントで表現できる(表 1)。

駅正面路線価格が局地的高値を示すポイント 6 は、1912 年で 29(29%)、2012 年で 13(28%)で 1912 年、2012 年共に 30%程度であり、時代背景が異なっても同じような割合を示している。

駅に関係なく地価が尾根状に傾斜するポイント 3 は、1912 年で 50(50%)、2012 年で 29(63%)であり、現代では駅の地位が低下していることがうかがえる。注目すべきは、駅付近であるにもかかわらず地価が局地的に底値を示すポイント 0 である。2012

表 2 地価分布ポイントの組み合わせ比較

		1912	2012
0(局地的底値)	3(傾斜)	6 (12%)	
	6(局地的高値)	9 (18%)	1 (4%)
1(やや傾斜)	4(やや傾斜)	1 (2%)	1 (4%)
	6(局地的高値)	1 (2%)	
2(水平)	2(水平)	1 (2%)	
3(傾斜)	3(傾斜)	12 (24%)	8 (35%)
	4(やや傾斜)	1 (2%)	1 (4%)
	6(局地的高値)	19 (38%)	12 (52%)
計		50	23

空白セルは値なしを示す

年では 1(2%)であるのに対して、100 年前の 1912 年では 15(15%)も存在している。

3.2 地価分布ポイント組み合わせ比較

交差点上にある駅正面路線は、最大で交差点の東西、南北の 4 路線となる。そこで交差点の東西、もしくは南北の駅正面路線による地価分布ポイントの組み合わせごとに集計を行った(表 2)。

最も多いのは、1912 年、2012 年共に、駅両側の正面路線価格のポイント 3(傾斜)とポイント 6(局地的高値)の組み合わせであった。1912 年で 19(38%)、2012 年で 12(52%)である。次に多いのが、ポイント 3(傾斜)とポイント 3(傾斜)の組み合わせで、1912 年 12(24%)、2012 年 8(35%)である。これらの組み合わせは、図 2 の CBD から緑色円から赤色円へ至る価格勾配状況を示している。

注目すべきは、ポイント 0(局地的底値)とポイント 6(局地的高値)の組み合わせが、1912 年の場合、9(18%)も存在することである。これは、地価分布モデル(図 2)の紫色円部分のように、局地的底値と局地的高値が、極めて狭い隣接する駅正面路線で生じるといった特異な地価分布状況となっている。

全体的には、1912 年よりも 2012 年の方がサーカステント状の地価分布モデルへの適合度が高い。これは京都市において、近代都市としての熟成が進ん

図3 1912年地価分布ポイントの組み合わせ図



だことにより、Berryのサーカステント状の地価分布モデルに近い地価分布構造になったと考えられる。

4. おわりに

本研究では、デジタル化された京都地籍図データにGISを用いて、京都市中心部の1912年と2012年の鉄道駅交差点前後の路線価格における価格差を定量的に比較し、100年を単位とする地価分布状況の比較を行った。

その結果、駅により地価が局地的な高まりを示す駅交差点は、1912年、2012年共に30%程度しかなかった。2012年の場合は、モータリゼーションの進展により駅の地位が低下していることが考えられるが、100年前の1912年においても、同様の傾

向がみられた。

また、地価分布ポイントの組み合わせ比較では、2012年の地価分布状況の方がBerry, B.J.L.(1963)が示すサーカステント状の地価分布モデルにより近い状況となっている。注目されるのが、1912年の場合、局地的底値と局地的高値が、極めて狭い隣接する駅正面路線で20%程度生じるといった特異な地価分布状況となっていることであった。

今後は、この1912年の局地的に底値と高値が隣接する要因についての調査・考察が求められる。また、鉄道駅以外の地価形成要因に着目した地価分布の比較や100年間の社会変化や地域的な地価構造変化が地価分布変化に与える影響を検証していく必要がある。

参考文献

- 井上学(2007) 明治・大正期の地価分布。『パッチャル京都 過去・現在・未来への旅』(矢野桂司, 中谷友樹, 磯田弦編), ナカニシヤ出版, 62-65。
- 京都市 固定資産税 公開用路線価図
<http://www.city.kyoto.jp/rizai/zei/page/kokai/rosen.html> (2013年4月7日アクセス)
- 山田浩久(1991) 東京大都市圏周辺地域における地価分布とその変動。『経済地理学年報』, 37(4), 354-368。
- 山田誠(2008) 地形図と地籍図にみる明治の京都。『京都歴史アトラス』(足利健亮編), 中央公論社, 88~89。
- Berry, B.J.L. (1963) Commercial Structure and Commercial Blight. *Univ. of Chicago, Dept. of Geogr. Research Paper*, 85(14).