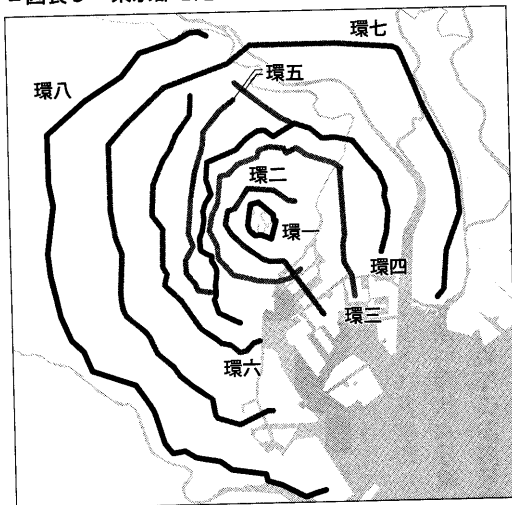


■図表3 東京都を走る環状道路



これら8本の環状道路を貫く36本の道路は「放射道路」と呼ばれ、東京の都心部から郊外に向かい、文字通り放射状に走っています。これらにも「東京都市計画道路幹線街路放射〇号線」という長い名称が与えられていますが、放射道路の方はほぼ「通り名」で呼ばれており、「号線」で理解している人はほとんどいないでしょう。

たとえば**中原街道**。品川区の戸越近辺より多摩川を渡ってタワーマンションが立ち並ぶ武蔵小杉近くの新丸子までを指しますが、正式な名称は**放射二号線**です。同様に**目黒通り**は**三号線**、**青山通り**から**玉川通り**にかけては**四号線**です。

つまり東京を車で走る場合、正式名称以外に名付けられた「通り名」まで必要に応じて覚えておかなければならない、ということです。これが東京の道路への理解をより難しくした理由の一つと思われます。

「東京都通称道路名一覧表」

<https://www.kensetsu.metro.tokyo.lg.jp/jigyo/road/information/tusyodoro/meisho.html>

問題はここからです。この営農30年の期限が最初に到来するのが**2022年**とされ、実際、登録されている生産緑地のおよそ8割がそこで期限切れを迎えるとされています。これを危惧した国は生産緑地制度の期限延長や条件の緩和などを打ち出し、期限切れによる大量放出を緩和しようとしています。

しかし生産緑地所有者世帯の多くで高齢化が進んでいることもあり、息子や娘への事業承継が行われてそのまま農業を続けていく、という世帯はそう多くないと推測されます。これから先、期限切れの生産緑地を借り上げ、農業を常務法人や個人がどれだけ出現するか、ということについてもかなり怪しいと言わざるを得ません。

つまり、期限満了と同時に、売却や賃貸アパートなどの形に変わり、これらの農地がマーケットに供給される可能性は意外と高いと思われます。そしてそこで生じる**供給圧力に押され、郊外の住宅地を中心に東京の地価が大幅に下落する可能性**も否定できないのです。

このようにマーケットを分析するかぎり、これから先の東京の住宅地では土地の「供給圧力」がかなり強い状態が続くことが予測されます。したがって「2019年の今、都内で家を買うべきかどうか」と問いかけられれば「個別の事情がある人を除き、あわてて住宅を買う必要はない」ということになるのです。

利便性の高い都心の街で良質な賃貸住宅に住む。もしくは現在の相場より、ずっと安い価格で家を買うことができる。一昔前では考えられないような「**信じがたい現実**」が、実は私たちの目前までやってきているのです。

「東京都心まで1時間」という通勤の限界ラインを具体的に見てみれば、東京都西部は立川、府中あたりまで、神奈川県なら厚木、茅ヶ崎、**金沢文庫**あたりまで、千葉県なら相、津田沼あたりまで、埼玉県ならば所沢、志木、大宮あたりまでとされるのでしょ

う。そうなれば鉄道各社は、少なくともその限界ラインから先の駅についてはこれまでのような住宅と駅前商業施設の開発をセットに展開してきた戦略を見直さなければならなりません。

通勤客の絶対数が減少することと利用距離が縮まることは、いずれも鉄道会社の収益を直撃します。これまで首都圏の鉄道会社にとって、**通勤客の定期券収入は収入の柱でした。その柱が細くなることは経営の根幹を揺るがします。**鉄道会社は嫌がうえにもその戦略を変えざるをえない状況に追い込まれていくでしょう。

鉄道会社にとっては、とにかく延伸してきた路線でしたが、これから先は都心に向かってどんどん太く、短くなっていく。

たとえば**東急田園都市線**。この路線は首都圏では比較的新しい路線で、1984年に全線が開通しています。渋谷を起点として多摩川沿いの二子玉川から神奈川県に入り、川崎、横浜の丘陵地を走りながら、沿線には勤労者のための住宅を開発していきました。

その結果「たまプラーザ」や「鷺沼」「あざみ野」「青葉台」といった**庶民にとって憧れの新興住宅地が誕生**。ドラマや映画の舞台にも使われて人気を博します。路線は長津田から中央林間にまで延び、小田急江ノ島線と接続しました。

しかし、この路線も**最近あまり良い評判を聞きません。**

沿線人口が増加したために混雑率が激しく、また渋谷から先で東京メトロ半蔵門線、さらに錦糸町駅から東武線に乗り入れをするようになってからは、**通勤時間帯での電車の遅延や車両故障などが相次ぐよう**になりました。

開発時期の関係もあって沿線住民が一斉に高齢化しているのに加え、この路線には**魅力的な観光地がありません。**つまり「下り」の**魅力がない**のです。都心居住の傾向が進めば、この沿線住民の子息も、より都心に住むことを選ぶでしょうから、この先沿線の活気をどれだけ保てるか危ぶまれています。

同じく東急電鉄の東横線。

・・・

この結果、東横線の持っていた、どこか落ち着いたハイソなイメージが変わったと、おそらく普段から利用している人の多くが感じているところでしょう。特に休日を中心に、埼玉方面から、横浜の中華街まで多くの観光客が押し寄せるようになってから、**車内の雰囲気が一変した**ようです。

また、それまで遅延が比較的少ないイメージのあった東横線でしたが、多くの路線との接続が始まった結果、**事故や車両点検が頻発し、遅延も多発**するようになりました。

なお空き家が増えるとどんな問題が起こるのでしょうか。それはおおむね三つとされています。

一つ目が「**景観**」の問題。破損した家や傾いた家、あるいはテレビなどでもよく取り上げられるゴミ屋敷など、道行く人から見てもあまり気持ちの良いものではありません。街の環境維持という観点からも空き家は困った存在なのです。

二つ目が「**治安**」の問題。空き家をちゃんと管理せずに放置しておけば、家屋のみならず敷地内が荒れて**小動物が棲みつく、害虫が発生する、不逞の輩が住みつく**など、治安面で大きなリスクを生じます。空き家に対しての放火なども報告され、問題となっています。

三つ目が、「**災害**」の問題です。ゲリラ豪雨や台風、地震などの自然災害が生じた場合、それによって家屋が倒壊する、屋根の瓦が飛ぶといった二次災害を誘発するリスクが高まる、ということです。

私の知り合いのとある大手製造業の若手社員は、**1週間のうち会社に出社するのは1、2日程度**、しかも9時から5時まで会社のデスクにずっと座ることはないと言っていました。

彼は日中、自宅近くのコワーキング施設で働き、夕方はそこから子供を保育園に迎えに行き、そのまま自宅に帰ることが多いそうです。彼のカバンの中身を見せてもらえば、中にはパソコンや情報端末がぎっしりと詰め込まれていました。

「これさえあれば、どこででも仕事はできます」

ブランド住宅街の欠点を挙げるなら何でしょうか。それは多くが**駅から遠い**ということではないでしょうか。駅から遠いためか、「食料品や日用品を買うようなお店が近くにない」という声もよく聞きます。

こうした街に住む人は、電車で通勤するような人が少なく、もっぱら車で移動するのでしょう。ちまちました日常のお買い物はせず、お取り寄せでニーズを満たしているかもしれません。

要は「富裕者としての街選びの基準がある」ということです。

生活するうえでは、高層部だと風が強くて窓が開けられない、洗濯物が干せない、高層建物であるために柱が巨大で間取りに制約が多い、かすかではありますが建物全体が揺れる……など、タワーマンションであるが故のデメリットもあるでしょう。

湾岸部ですから塩害も深刻です。外壁のシール材の劣化も激しく、一部のマンションでは窓枠のシール材が劣化して雨漏りが続出、といった事例も聞こえています。いざ外壁や窓枠などが破損すれば、高層建物であるために修繕用の足場が組めず、ベランダがないものも多いため、ゴンドラを用いた、それなりの規模での作業がどうしても必要となります。

修繕はもちろんです、そもそも超高層の建物である以上、高層用エレベーターや非常用発電機などの管理費用も高くなります。いずれ必要となる大規模修繕は膨大な金額になることが想定されるのです。それを修繕積立金だけで本当に賄いきれるのか、という懸念はこれまでに多く指摘されています。

・・・

またタワーマンションの場合、建物の価値を維持できる期間がそれほど長くは見込めません。早めに見切らないと、維持コストに振り回されたあげく劣化が始まり、やがて投資としても実需としても求められなくなる、というリスクを含んでいることは頭に入れておきたいところです。

都内にある外国人街と呼ばれるエリアを整理してみます。

新宿区新大久保のコリアンタウンと呼ばれる韓国人街やイスラム横丁、足立区竹ノ塚のトル・マニラと呼ばれるフィリピン人街、江戸川区西葛西のインド人街など、都内にはこのほかにも、いたるところに外国人街が形成されつつあります。

新宿区の高田馬場には現在約 2000 人ものミャンマー人が住んでいるとされます。

・・・

ミャンマーは大変な親日国です。東南アジアの中でもタイと並び、日本人にフレンドリーな人たちが多いのです。

しかし、すでに「多くの外国人が東京に家を構えている」というのが現実であり、2018年の新成人のうち新宿区では45・8%が、豊島区では38・3%が外国人となっています。

最近目立つのが、③の住宅付置義務条例等の開発ルールによって設置された賃貸住宅です。付置義務住宅とは一定以上の規模の開発事業に対して住宅を付置するように定めた条例で、東京都心部では千代田区や港区などで制定されています。

・・・

③の付置義務住宅はどうでしょう。通勤には便利でしょうが、階下がオフィスビル、などというのはいささか微妙です。セキュリティは万全、と言いたいところですが、オフィスである以上、夜間や休日にもぬけの殻。入口もビルの裏口のようなところからアプローチするケースも見られ、都心に住むステータスや高揚感を味わうのは難しいかもしれません。

「街」としても、スーパーや生活利便施設は十分ではないところが多く、週末は閑散として

しまい、楽しめないという声もありそうです。

私は生業として多くの不動産投資を手がけ、そのお手伝いもしてきましたが、「投資」としての不動産と「住む」という意味を持つ不動産は全く異なるものだと痛感しています。

投資の世界は「買って、運用して、売ってなんぼ」の世界です。住まいを「買って住む」あるいは「借りて住む」ということと、概念が全く異なります。いざ「住まいを売ろう」と思っても、自宅が対象では俊敏に行動ができませんし、投資の世界はどの分野でもそうなのですが、結局、湯水のごとくお金を使える大きな組織が圧倒的に強いというのが原則です。一般人が活躍できる場面は極めて限定的で、中途半端に手を出せば巨大なリスクを背負わされるだけ、ということを経験に銘じるべきです。

大田区はその面積が 60・83km²。23 区内で最も大きな区です。

・・・

大田区で元気なのは羽田空港近辺でしょう。24 時間の空港供用が始まり、訪日外国人の数が急増したことに連動して、このエリアでの宿泊、飲食などの需要が一気に増えています。大田区内にしては比較的地価や家賃が安いこと、京浜急行が線路の高架化を進め、遅延などが少なく快適になったことが相まって、働く世代に注目されるエリアとなっています。

・・・

京浜急行の沿線も各駅とも庶民的な下町で物価も安い。羽田空港に近く、都心へのアクセスも悪くないため、空港で働く関係者にも人気です。

世田谷区には、JR が走っていません。

渋谷に近い三軒茶屋も人気です。ここは東急大井町線の起点でもあり、お酒落な商店や深夜まで営業する飲食店が立ち並び、若者が好んで住んでいます。特に三宿エリアは住宅街の各所に隠れ家的なお店が点在しているなど、「街」自体がとても個性的で、歩いて楽しいところです。

目黒区

ただこれまで高い人気を誇ってきた東横線沿線もほとんどがすでに完成した「街」となっ

ていて、家並みには古さが目立ち始めています。ここもこれからの大量相続時代を経て、物件が大量に出回るエリアとなりそうです。日本有数の高級住宅地とされた**柿の木坂**も今後、大量の相続の発生が予見されるエリアです。これから先、何かの手を打たないかぎり、このあたりの不動産価値の維持は難しくなると思われます。

1

加えて**最近ぱっとしなくなってしまうのが自由が丘や代官山**です。かつてのショッピングタウンもネットショッピングに押されているのでしょうか、歩いているとシャッターを閉ざしたままの商店がちらほら見られるなど、かつての活況が「街」から失われつつあるように感じられます。

中野区

西武新宿線方面もあまり元気のない「街」が多いように思えます。中井や新井薬師前を過ぎ、野方や都立家政、鷺ノ宮あたりとなると、さほど特徴の無いこじんまりとした街並みが続きます。**西武線の沿線の特徴は駅前が発達していない**ことにあります。駅のすぐ前から雑多な商店街や住宅街になっていて、人が集まるスペースが残されていません。せいぜいスーパーマーケットの西友があるくらいです。

豊島区

先述した**池袋は北口を中心に急速にチャイナタウン化**が進んでいます。

ここに集まる中国人の多くは「新華僑」と呼ばれる 1980 年代以降に日本にやってきた人たちです。横浜や神戸、長崎などの中国人たちは「老華僑」とも呼ばれますが、彼らとは世代が違います。もともとこの近辺は風俗店が多く**治安もあまり良くありません**。

荒川区

日暮里も、鶯谷方面に行くとラブホテルが多くなり、住環境としてはあまりおすすめできませんが、**東日暮里**あたりに住むのならば悪くないでしょう。

商業施設が整っている日暮里は、山手線を使えば上野、秋葉原、東京方面へのアクセスも極めて良く、京成本線のスカイライナーを使えば成田空港へわずか 36 分で到着できます。日暮里から北には日暮里・舎人ライナーという新交通システムが 2008 年から運行され、足立区方面に住む人の通勤の足になっています。

駅の反対側に向かうと台東区になりますが、こちらでは谷中霊園の緑を楽しむことができます。山手線沿線で交通利便性が悪くなく、商店が充実していて生活するのに困らない駅として、**実は日暮里はかなり理想的**と言えます。

足立区

足立区と聞けば「治安が悪い」「不良だらけ」など殺伐としたイメージを抱く東京人は未だに多いと思います。2012年の総務省調べによれば23区中、区民の平均所得も最下位ですし、お酒落な「街」も区内に見当たらない印象があります。

サラリーマンといえば毎朝毎夕、通勤電車で揺られて都心にある会社に通うというのがお決まりで、郊外からの長時間通勤のストレスからはなかなか解放されませんでした。しかしこうした生活スタイルは1990年代半ば以降、ようやく変わり始めます。

まず経済、産業構造の変化で都心部の工場がアジアに移転し、土地の容積率も緩和された結果「タワマン」と呼ばれる超高層マンションの建築が可能となりました。さらに**夫婦共働きが当たり前になった結果、世帯年収が上がり**、低金利の追い風を受けて世帯における住宅購買力が飛躍的にアップしていきます。こうして**団塊ジュニア以降の世代は幸いなことに、親たちには叶わなかった都心居住が可能**となりました。

「働く」「遊ぶ」「買い物する」「寛ぐ」

2 地域居住のススメ

これから先、**郊外部では大量に中古住宅が余ります**。価格はかなり安くなるはずですから、これらをよく吟味し、ニーズに合った家を探すのも良いでしょう。

やがて不動産デベロッパーがポエムを書き、怪しいブランディングを通じて顧客をおびき寄せるような新築マンションの販売方法には多くの人が興味を失い、自らが主体となって住宅や土地を探す人のほうが主体になると思われます。

その道の専門である私から見ても、「不動産で儲ける」のは相当大変です。特に近年、不動産には投資マネーが多く流れ込んでいるため、投資家の思惑や期待、失望などに成果が左右されるようになりました。金融と深く結びついてしまった以上、**プロ投資家の前で素人が儲けるのが難しくなったのは株式や債券の世界と全く同じ構造**です。また価格が高いだけに、失敗した時のダメージも極めて大きいのも怖いところです。

ただ長らく不動産の仕事をやっているうちに、住まいそのものの値段ではなく、住まいの背後にある「街」の盛衰のほうが気になるようになりました。本書でも紹介してきたように、同じ東京にあっても**元気な街、そして衰えた街の格差が、以前よりもはっきりと目につくようになってきた**からです。そしてそれは、不動産価格云々の話とは異なり、人間の体で言う内臓部分の話であり、このまま放っておけばいずれ大きく健康を損ねるのではないかと、という状態の「街」が出始めているという事実です。