

2026 年 7 月 23 日 全 9 頁

最高路線価に読む立地の収益力

大都市圏への集中と、商業拠点から観光拠点への主役交代の兆し

政策調査部 主任研究員 鈴木 文彦

[要約]

- 2026 年分の路線価が 7 月 1 日に国税庁から公表された。都道府県庁所在都市の最高路線価は 44 都市で上昇し、下落した都市は皆無となった。税務署管轄地域別の上昇率上位には、白馬・野沢温泉・富良野などスキーリゾートをはじめとする観光地に加え、浅草・北千住・中野・赤羽・錦糸町といった都心周縁の再開発拠点が並ぶ。集客力に富む観光地と、交通利便性に優れた都心周縁の拠点が、地価形成の前面に立っている。
- 税務署単位の集計を 396 の都市圏に再構成したうえで対前年変動率の中央値を追うと、2003 年の下落率 10.7%を底に下げ幅は縮小し 2016 年にゼロとなった。以降 10 年をみると、4 大都市圏に属する圏域は都市規模を問わず総じて上昇、地方圏でも政令指定都市はすべて上昇した。他方、地方圏の中都市では約 6 割、小都市・町村では 7 割強で下落しており、地方圏で上昇が目立つケースはその多くが観光拠点である。平均値で見ればこの 10 年間は上昇傾向をたどっているが、上昇地点は大都市に偏っており、その他は下げ止まったとはいえ水準は低いままである。県庁所在都市でも 17 都市は 50 年前をも下回る。
- 地方に目を向ければ、最高路線価を押し上げる主要因は、商業拠点から観光拠点へと静かに交代しつつある。直近では長野県軽井沢町の最高路線価が県都・長野市を上回り、伊勢市では最高路線価地点が駅前から伊勢神宮内宮の門前へ移った。石垣島、宮古島の中心街は、東北の県都・秋田や青森を超えている。後背圏を抱えながらも観光地に追い越されつつある地方都市の現状から、これまで立地の収益力の土台となった店舗商業が岐路に立っていることがうかがえる。最高路線価の現況を踏まえれば、地方都市のまちづくりの検討にあたっては、観光振興はもとより、都市景観や利便性を備えた住まう街としての魅力を高めることが課題となる。

1. 2026 年の最高路線価の特徴

2026 年分の路線価が 7 月 1 日、国税庁から公表された。標準宅地の評価基準額は全国平均で前年を 2.9% 上回り、5 年連続の上昇となった。現行の算定方式となった 2010 年以降で最大の伸びである。全国の最高路線価は 41 年連続で東京都中央区銀座 5 丁目の銀座中央通りで、1 m² 当たり 5,336 万円だった。都道府県庁所在都市の最高路線価は 44 都市で上昇し、下落した都市は皆無となった。

路線価とは、相続税や贈与税における土地評価の基準となる価格で、全国の民有宅地を対象に、毎年 1 月 1 日を基準日として、地価公示価格等を基にした地価の 80% 程度を目途に定められ、毎年 7 月 1 日に公表される。524 ある税務署別の最高路線価のうち対前年変動率が 20% 以上のものを図表 1 に挙げた。最も高かったのは長野県白馬村の 32.7% である。次いで野沢温泉村の 31.3%、北海道富良野市の 28.0% とスキーリゾートが並ぶ。4 位は東京の浅草で 27.5%、5 位は北千住の 24.2% だった。

図表 1 税務署別最高路線価の対前年変動率上位 13 都市

	最高路線価の所在地	2025 年 千円/m ²	2026 年 千円/m ²	対前年変動率 %
1	長野県 白馬村北城 村道和田野線	49	65	32.7
2	長野県 野沢温泉村豊郷 大湯通り	32	42	31.3
3	北海道 富良野市北の峰町 道道北の峰線通り	82	105	28.0
4	東京都 台東区浅草 1 丁目 雷門通り	5,780	7,370	27.5
5	東京都 足立区千住 3 丁目 北千住駅西口駅前広場通り	7,020	8,720	24.2
6	岐阜県 高山市上三之町 上三之町下三之町線通り	340	420	23.5
7	広島県 広島市南区京橋町 駅前通り西側	1,380	1,690	22.5
8	東京都 中野区中野 5 丁目 中野駅北口駅前広場前	6,860	8,400	22.4
9	東京都 文京区小石川 1 丁目 春日通り	3,600	4,400	22.2
10	東京都 北区赤羽 1 丁目 赤羽駅東口広場通り	4,030	4,900	21.6
11	東京都 墨田区江東橋 3 丁目 錦糸町駅南口ロータリー	3,300	3,980	20.6
12	東京都 荒川区西日暮里 2 丁目 日暮里駅東口広場通り	3,060	3,680	20.3
13	神奈川県 鎌倉市小町 1 丁目 鎌倉駅東口駅前通り	2,000	2,400	20.0

(注) 変動率は前年の同一路線との比較による国税局公表値。ただし、野沢温泉は 2026 年に最高路線価地点の移動を伴っており、変動率は移動後の地点の前年比となっている。

(出所) 国税庁報道発表より大和総研作成

上位の顔ぶれから 2 つの特徴がうかがえる。ひとつは、インバウンドブームを背景とした観光地である。上位 3 位のスキーリゾートのほか、4 位の浅草、6 位の高山、13 位の鎌倉は歴史遺産が魅力の国際的な観光拠点である。

もうひとつは都市の再開発である。5 位の北千住のほか、中野、赤羽、錦糸町のように山手線の外側に位置する拠点都市の上昇率が高い。特に目立つのは北千住だ。駅周辺の再開発が進み、東京電機大学をはじめ大学の立地が相次いだことも奏功し急速に地価を上げてきた。北千住駅は JR 常磐線をはじめ 5 路線が乗り入れるターミナルであり、JR 東日本の駅別乗車人員では第 10 位、山手線内の駅を除く都内では最多である。東京都 23 区でみると足立区の最高路線

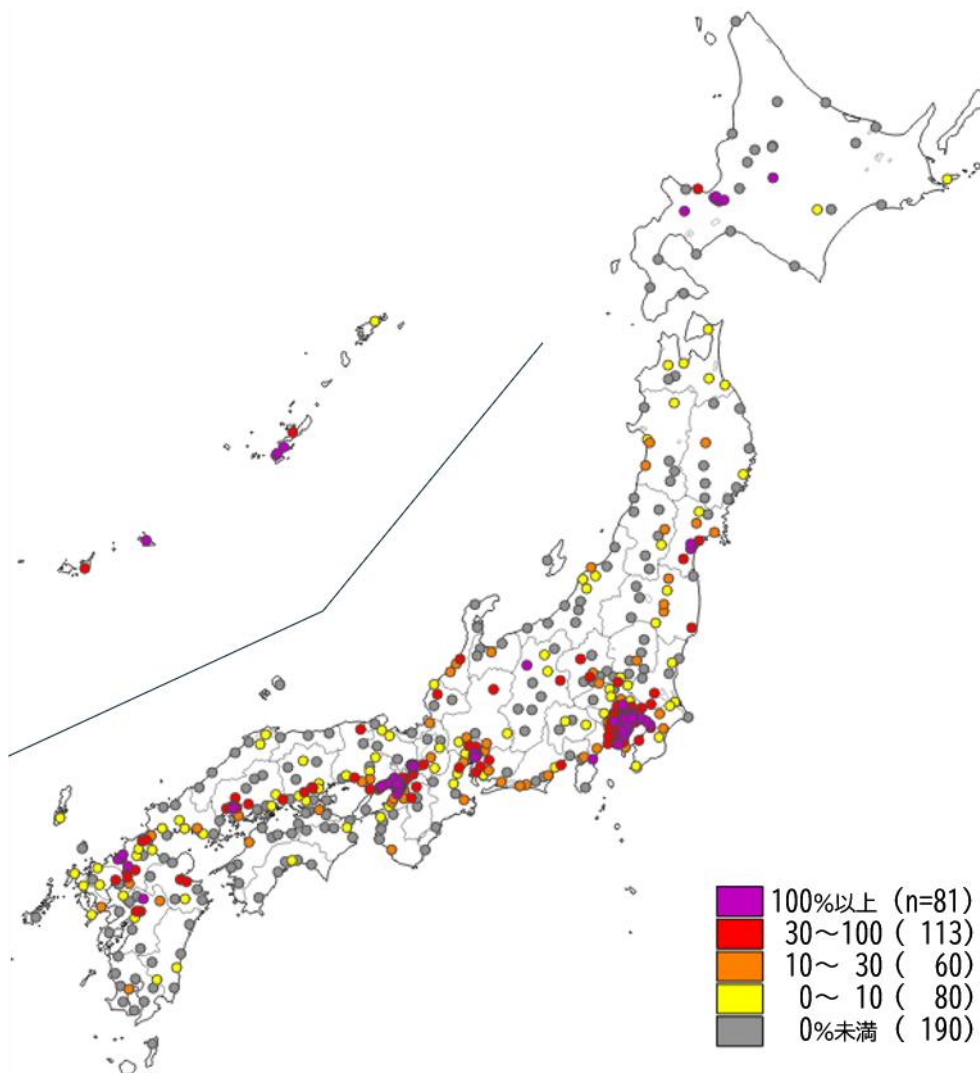
価は2009年まで16位だったが現在は台東区（上野広小路交差点の北東角）に次ぐ8位である。以前からあった都市の利便性が見直されたかたちだ。

首都圏以外では広島が7位に登場している。昨年3月、JR 広島駅の新しい駅ビルが完成し、同年8月から駅の2階部分に広島電鉄の路面電車が乗り入れている。利便性が向上し、広島駅の乗降客数はJR、広島電鉄ともに乗り入れ開業前の水準を大きく上回った。

2. 中長期で俯瞰した最高路線価の動き

最高路線価の水準と所在地には、その地域の他地域と比べた相対的な位置づけと、経済の中心がどこにあるかが反映されている。地価には、その土地が将来生み出す収益、具体的には賃料や地代、集客がもたらす売上への期待が織り込まれるからだ。本稿には、最高路線価がその

図表 2 最高路線価の対10年前変動率の分布

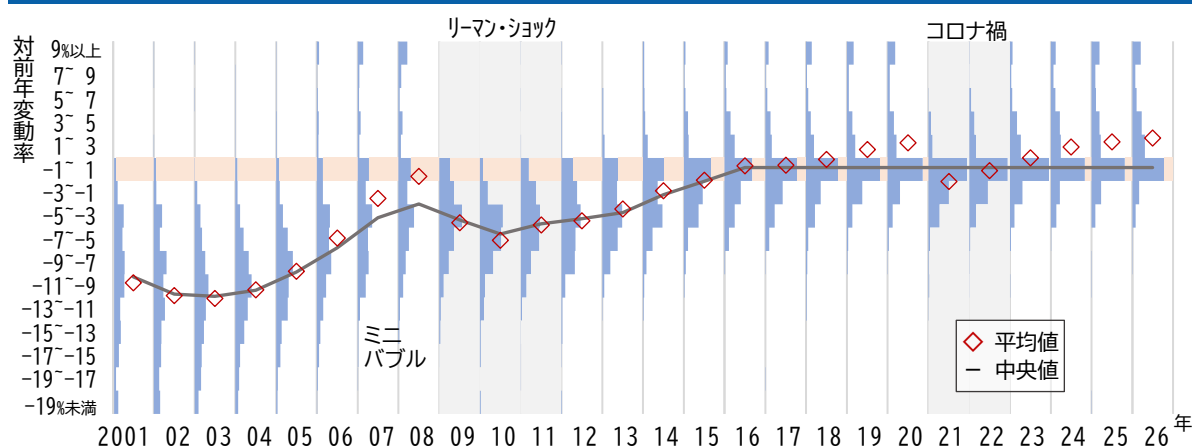


（出所）国税庁報道発表を元に、地理情報分析支援システム「MANDARA」により大和総研作成

街で最も収益を生む「立地の収益力」の代理指標であるという含意がある。この観点から、最高路線価の水準と所在地の変化にうかがえる背後の構造変化を考察する。

図表 2 は、最高路線価の対 10 年前変動率の分布を示したものである。地図からわかるように、集計単位となる税務署が都市部に多いことを反映し、最高路線価地点も都市部に偏在している。東京都内だけで 48 署が存在する一方、地方では 1 つの署が複数の市町村を管轄している。最高路線価データを原資料のまま単純集計すると、上昇地点が多い大都市部¹の傾向が強めに反映されてしまう。そこで、政令指定都市をはじめとする大都市を管轄する複数の税務署をまとめ、最高路線価が所在する都市を中心とする 396 の都市圏に再構成した。これを元に 2001 年に遡って最高路線価の対前年変動率の推移をみたものが図表 3 である。

図表 3 最高路線価の対前年変動率の推移



(注) 1995 年以降、税務署は 524 署存在する。ただし広島国税局は 2003 年分まで税務署単位ではなく主要都市単位で最高路線価を公表していた。そのため 2004 年分以前は税務署別の対前年変動率を算出できないケースが生じる。こうしたケースを除いた結果、図表の元データの母数は 2001・02 年で 392 地区、03・04 年は 393 地区、05 年以降 396 地区となっている。なお、階級が 0%をまたぎ-1%以上 1%未満を中央とする 0.2%刻みとなっているのは、-1%以上 0%未満が極端に少ないからである。路線価は千円単位であり、路線価が 200 千円の場合、1 千円下落すると対前年変動率は 0.5%下降するが、このようなケースは実態として極めて稀である。

(出所) 国税庁報道発表より大和総研作成

下げ止まりの定着

図表 3 から対前年変動率の中央値の推移をみると、2003 年の▲10.7%を底に下落幅が縮小したことが見て取れる。2007 年から 2008 年にかけて、いわゆる不動産ミニバブルを背景に上昇に転じる都市が現れた。当時は、福岡を含む 4 大都市圏や地方の政令指定都市に限られた動きで、その他の地方都市は下落傾向自体に変わりはない。リーマン・ショック後に再び中央

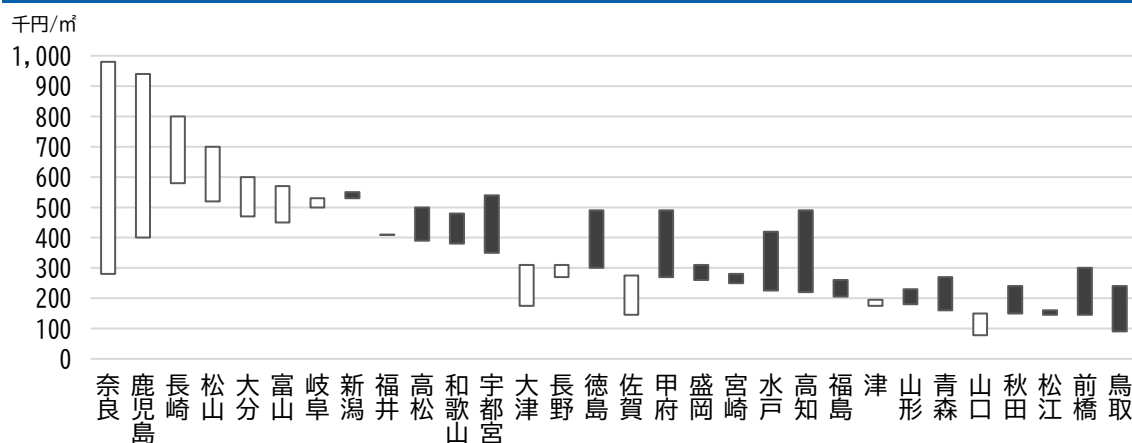
¹ 例えば、不動産ミニバブル期といわれる 2008 年の対前年変動率は、524 の税務署別で集計すると中央値 0.0%、上位 7% (1.5σ) は 25.2%に達するが、圏域単位に直すと中央値▲3.0%、上位 7% (1.5σ) は 13.7%にとどまる。地価高騰が大都市に偏っていたためである。そこで、再構成にあたっては東京都を 23 の特別区からなる「東京圏」とそれ以外の「多摩圏」に集約した。投票に例えれば、特別区の 40 票 (40 税務署)、多摩地区の 8 票 (8 税務署)をそれぞれ 1 票とした。同じように、政令指定都市など複数の税務署を持つ都市についても集約し 1 圏域としている。

値は上昇し、2016 年にゼロとなった。以降、コロナ禍を挟んでも中央値ゼロは崩れていない。

最高路線価が前年と同水準（対前年変動率が▲1%以上 1%未満）の圏域は 2014 年以降 100 を超え、2026 年は 396 圏域のうち 156 となった。前年比 1%を超えてマイナスとなった圏域は 2013 年に 300、2020 年に 100 の大台を割って 92 となり、2026 年には 54 となった。こうしたことから、地方圏においても地価の下げ止まり傾向は定着したと考えられる。

他方、下げ止まりは事実としても、水準は相当低くなった点に留意する必要がある。例えば、国税庁が公表した本年の都道府県庁所在都市の最高路線価によれば、本年において前年を下回った都市は皆無だった。ただし 17 の県庁所在都市で 50 年前の水準を下回っている。

図表 4 県庁所在都市の最高路線価（㎡単価 100 万円未満）と 50 年比増減



（注）都道府県庁所在都市の最高路線価のうち、2026 年の㎡当たり価格が 1,000 千円未満の 30 都市を抽出し、価格順に並べた。白い棒（陽線）は下辺が 1976 年、上辺が 2026 年の最高路線価。黒い棒（陰線）は上辺が 1976 年、下辺が 2026 年の最高路線価を示す。

（出所）国税庁報道発表より大和総研作成

なお、全国の税務署別の最高路線価が公表されたのは 1973 年からである。税務署の管轄区域が異なるなどから 2026 年との比較ができないケースもあるが、396 圏域のうち 1976 年と比較可能な 358 圏域の約半分が当時の水準を下回っていた。

2016 年以降 10 年間の動き

次に、10 年前の 2016 年分と比較する。図表 5 は、対 10 年前変動率を団体区分別に集計した表である。東京都特別区内および 20 の政令指定都市を中心とした圏域はすべてが上昇している。2 倍以上になった都市も 9 ある。特別区は 66.8%の上昇率だった。

中核市・施行時特例市クラス以下は東京、大阪、名古屋および福岡の 4 大都市圏とそれ以外（地方圏）を分けて検討した。4 大都市圏に属するケースについては、10 年前を下回った中核市・施行時特例市は下関市のみだった。地方圏では 9 市あったが、総数の 43 市の 5 分の 1 程度であることから、このクラスでは最高路線価の下落は多くない。

図表 5 団体区分別にみた対 10 年前変動率の状況

	特別区 政令市	中核市・施行時特例市		中都市		小都市・町村		合計
		4大都市圏	地方圏	4大都市圏	地方圏	4大都市圏	地方圏	
100%以上 上昇	9	3	1	3	0	2	6	24
30%以上 100%未満	9	19	9	12	3	4	8	64
10%以上 30%未満	2	9	12	5	9	6	8	51
10%未満	1	2	12	8	9	9	30	71
下降	0	1	9	0	30	8	138	186
合計	21	34	43	28	51	29	190	396

(出所) 国税庁報道発表より大和総研作成

次に、人口 10 万人以上の中都市を中心とする圏域である。このクラスも 4 大都市圏に属するものに関してはこの 10 年間で下落したものはない。他方、地方圏においては 51 圏域中 30 圏域で最高路線価が 10 年前を下回っている。人口 10 万人未満の小都市、町村を中心とする圏域は圏域の数も下落の頻度も高い。4 大都市圏に属する圏域は 29 のうち 8 で最高路線価が 10 年前を下回っているが、地方圏では 190 のうち 7 割強の 138 の圏域で下落している。

こうしたことから、最高路線価は圏域の中心都市の規模が大きいほど上昇する傾向が見受けられる。他方、大きさに関わらず大都市圏に属するか否かにも左右されることがわかる。俯瞰すれば、大都市圏への集中が見て取れる。大都市圏の辺縁にある小都市はもともとの地価水準が低いため、通勤圏の拡大に伴う住宅開発などで上昇率が高くなる傾向がある。

それ以外の、中心都市の規模や大都市圏とは関係なく最高路線価が上昇するケースはどういうものか。図表 5 の小都市および町村で対 10 年前変動率が 30%以上の 14 圏域を図表 6 で抽出した。倶知安町、富良野市、白馬村をはじめそのほとんどが観光地である。熊本県の菊陽町は、台湾積体回路製造 (TSMC) の半導体工場の進出が背景にある。

図表 6 対 10 年前変動率 30%以上の小都市・町村 (地方圏)

道府県	圏域	最高路線価の所在地 所在地 (2026 年)	2026 年 千円/㎡	対 10 年前 変動率 %
1 北海道	倶知安	倶知安町ニセコひらふ1条3丁目 道道ニセコ高原比羅夫線通り	760	691.7
2 北海道	富良野	富良野市北の峰町 道道北の峰線通り	105	208.8
3 長野県	大町	白馬村大字北城 村道和田野線	65	170.8
4 沖縄県	沖縄	北谷町字美浜 町道美浜1号線	300	160.9
5 沖縄県	宮古島	宮古島市平良字西里 西里大通り	175	157.4
6 熊本県	菊池	菊陽町光の森3丁目 県道住吉熊本線	205	111.3
7 岐阜県	高山	高山市上三之町 上三之町下三之町線通り	420	82.6
8 宮城県	塩釜	多賀城市中央2丁目 多賀城駅北線通り	120	81.8
9 兵庫県	豊岡	豊岡市城崎町湯島 主要地方道豊岡竹野線	210	68.0
10 沖縄県	石垣	石垣市字大川 美崎新栄通り	175	66.7
11 沖縄県	名護	名護市字為又 名護バイパス	93	47.6
12 群馬県	中之条	草津町大字草津 湯畑前	125	42.0
13 長野県	佐久	軽井沢町大字軽井沢 旧軽井沢銀座通り	320	39.1
14 宮城県	大河原	大河原町字新南 中部幹線	43	30.3

(注) 対 10 年前変動率は圏域内の最高路線価の比較であり、所在地が同じとは限らない。

(出所) 国税庁報道発表より大和総研作成

なお、東北地区にも上昇率が高いところが散見されるが、比較対象の10年前に震災被害が残っていたこともあり、復興による影響もあることを加味しなければならないだろう。

3. 地価の形成要素は商業拠点から観光拠点へ

最高路線価の今年のトピックのひとつとして、長野県軽井沢町の路線価が、同県の県庁所在地の長野市の最高路線価を上回ったことが挙げられる。従来、行政や商業の中心地が県内の最高路線価地点だったが、この「常識」を覆した例である。

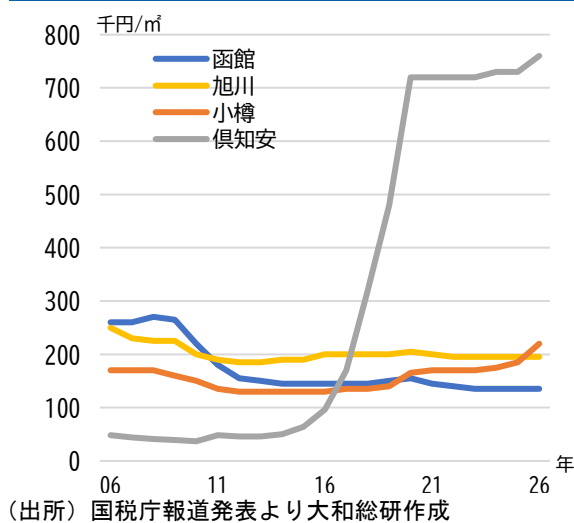
図表7は、ここ10年で地価上昇率が最も高い倶知安の最高路線価と、札幌除く北海道内の拠点都市の最高路線価を比較したものである。道内第2の都市の旭川、道南の拠点都市の函館を大きく上回っていることがわかる。小樽は2000年まで丸井今井百貨店があるサンモール一番街商店街が最高路線価地点だった。2001年から、小樽運河エリアに最高路線価地点が移った。以降、観光振興と歩調を合わせて持ち直しの動きがみられる。図表8は南西諸島の最高路線価を比較したものだ。まず、奄美大島の最高路線価は秋田駅前の路線価と同じような推移をたどっていたが、着眼したいのは、県庁所在地の駅前と常住人口5万6,000人の離島の中心地の地価がほとんど同水準である事実だ。立地の収益力は離島とはいえ県庁所在地と遜色ない。沖縄県の石垣島は、20年前こそ北海道の拠点都市の室蘭の中心地と同水準だった。室蘭の地価の下落に歯止めがかからない一方、石垣島は上昇傾向をたどっており、ここ数年は秋田駅前を上回っている。上昇率が高いのは同じく沖縄県の宮古島である。石垣島と同じく175千円で、東北地方の県庁所在地と比較すると秋田や青森を上回り、山形の180千円に迫る。

伊勢内宮に市内最高路線価地点が移転した伊勢市

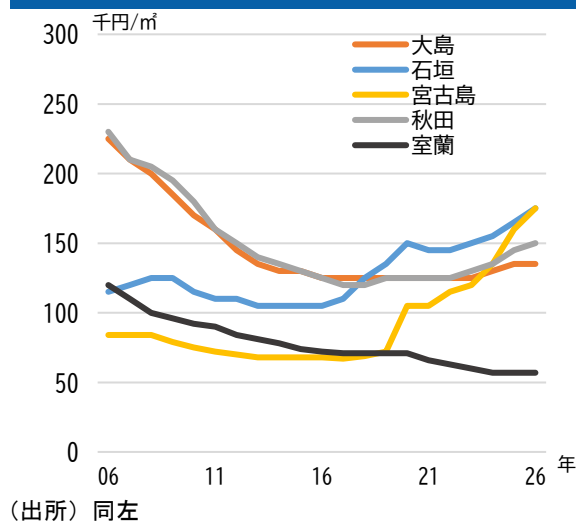
似たような事例をいくつか検討する。図表9は観光地を擁する県の最高路線価を比較したものである。まずは高山を擁する岐阜県である。県都の岐阜は名古屋から電車で約20分という利便性が評価され、駅前にマンションが増えたこともあって、このところ上昇基調にある。ただ、県内第2の都市である大垣の地価は低迷しており、地価水準では県内第2位の座を2002年に譲っている。次は三重県である。戦前から四日市市が県庁所在地である津市を地価で上回っていたが、厳密に言えば三重県も観光拠点が県都の地価を上回った県である。2014年に伊勢市の地価が津市を追い越している。伊勢市は、市内の最高路線価地点が市の玄関口である駅の前から観光拠点に移転した例でもある。最高路線価地点は戦後長らく伊勢市駅前にあったが、2004年、伊勢神宮の内宮門前の「宇治今在家町内宮おはらい町線通り」へ移っている。

次は既に述べた長野県である。県内第2の都市の松本市の中心地の衰勢に歯止めがかからず、2014年に軽井沢に追い越された。以降、旧軽井沢銀座通りは2026年に320千円となり、県都・長野市の最高路線価（310千円）をついに追い越した。最後に静岡県東部地域である。熱海（440千円）は、2016年時点では沼津（285千円）、三島（245千円）に次ぐ静岡県東部の3番手だったが、2020年に三島を、2022年に沼津を抜き、いまや両市を6～7割上回る。

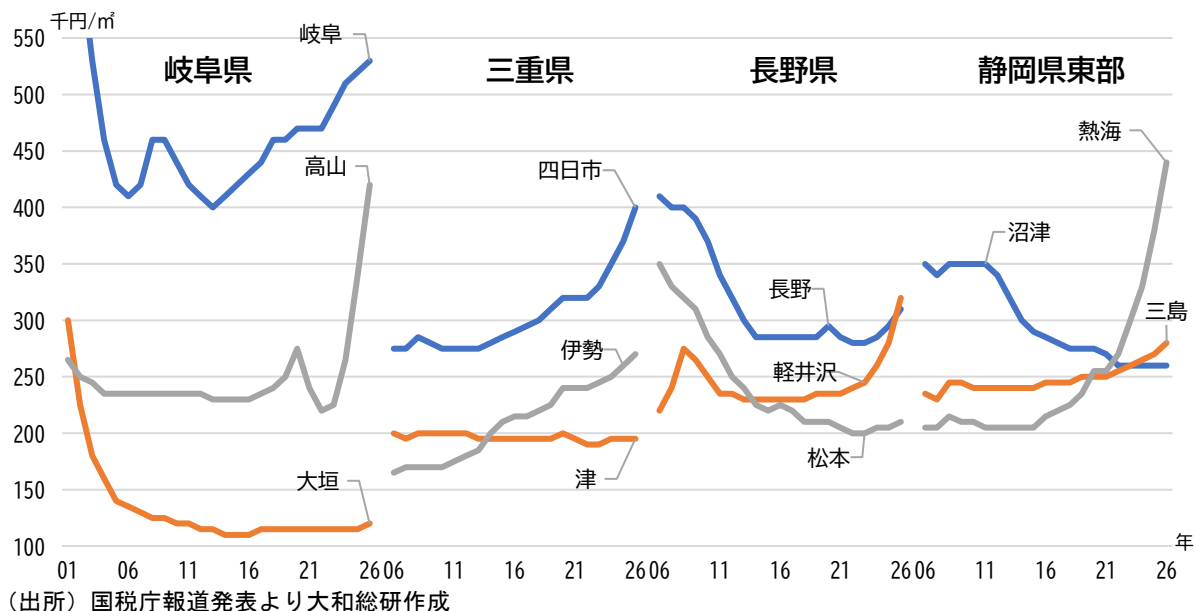
図表 7 札幌除く北海道



図表 8 南西諸島



図表 9 観光地を擁する県の実況



商業から観光へ、主役交代が示す地域活性化の視点

ここ 10 年来の地価の伸びと観光拠点との関係は、ここまで考察してきたとおりである。むしろ着眼したいのは、その観光地に追い越された側、すなわち県庁所在都市とその駅前の中心街のほうである。県都はもともと、県内全域を後背圏として抱え、行政と業務と商業が集まる拠点として人を集めてきた。その中心街が、後背圏の人口でははるかに劣るはずの観光地、とりわけ離島の中心街に並ばれ、ときに追い抜かれる。これは、立地の収益力において、店舗を構える商業がかつてほどの強みを持たなくなったことの表れといえよう。離島は常住人口こそ少ないが、地域資源によって人を呼び込み、その集客力が立地の収益力として評価されていると言える。

とはいえ、商業がそっくり観光に取って代わられたわけではない。通信販売や郊外型の店舗はなお活発である。かつてほどの強みを失いつつあるのは、駅前商店街に軒を連ねる伝統的な店舗商業だ。地方の中心市街地に限ってみれば、店舗商業が立地の収益力を担う主役ではなくなりつつある。立地の収益力を生む源泉は、店舗を構える商業から、交通の便のよさや観光の集客力へと、静かに移りつつある。全面的な交代というにはまだ早い、その兆しは各地で確かに現れている。地域の活性化を考えるうえでは、立地の収益力の源泉をいま一度問い直し、商業以外の手立てにも目を向けてみる時機ではなかろうか。

もともとの水準が低いとはいえ、本年の都道府県庁所在都市の最高路線価においては、岩手県盛岡市と佐賀県佐賀市の対前年変動率の高さが目立った。盛岡は旧銀行建築を活かした歴史まちづくり、佐賀は歩ける街路への再編が奏功した例だ。最高路線価はまちづくりの KPI（重要業績評価指標）となり得る。今後のまちづくりにおいては、観光振興はともかく、都市景観がもたらすシビックプライドによるものを含め、様々な面での住まう街としての魅力が要となるだろう。観光振興に並ぶ地価形成の要素である都市の利便性も欠かせない視点である。

以 上