

広島都市圏における年収5倍のマイホーム実現のために

財団法人 ひろぎん経済研究所
調査研究部次長 合 谷 和 洋

〔要 約〕

1. 92年6月に発表された国の生活大国5か年計画では、年収の5倍程度で良質な住宅の取得を可能にすることを目指している。しかし、近年の地価高騰により広島都市圏でもその実現は困難になっている。
2. 現状広島都市圏では、都心部から片道30分通勤圏内で国の誘導居住水準を満たした住宅の価格は年収の5倍を大きく超える。また、年収5倍程度の価格の住宅では1時間以上の長時間通勤を余儀なくされ、ゆとりと豊かさの実感は得難い。
3. 今後、年収5倍での住宅取得を可能にするには、郊外での大規模宅地開発により土地を大量供給し地価の低位安定を図ること、都心部までの時間距離を短縮することが必要であり、宅地造成・公共交通充実・道路整備などへの行政の積極的対応が期待される。
4. また、取得者側も住宅購入にあたり自己資金を積立て、ローン返済金額を低く抑えるなど、取得後もゆとりある生活が楽しめるような自助努力が必要である。

I. はじめに

92年6月、国の生活大国5か年計画のなかで「勤労者世帯が年収の5倍程度で良質な住宅を取得できることを目指す」という政策目標が打ち出された。

広島市においても92年3月に「広島市第3次住宅建設5か年計画」を策定し良質な住宅ストック形成等につとめている。しかし、近年の地価高騰により住宅価格は大幅に上昇し、「年収の5倍」でマイホームを持つことは中堅勤労者の実感とはほど遠いものになっている。

そこで、広島都市圏において中堅勤労者が良質な住宅を年収の5倍で取得できる地域は現状どのあたりか、そこから都心部までの通勤時間はどれくらいか、今後、宅地供給と時間距離短縮のためにどのような方策が必要かなどを考察した。

II. 良質な住宅の具体的イメージ

「年収の5倍の住宅」について、生活大国5か年計画では、対象とする勤労者や住宅の内容・立地について必ずしも明確にしていなかった。そこで以下の通り具体的イメージを想定する。

1. 対象勤労者

生活大国5か年計画のなかで対象勤労者については「中堅勤労者」という表現が用いられているが、91年度の家計調査年報による広島市の勤労者平均世帯年収は624万円になっており、対象は年収624万円の世帯とする。

2. 住宅の内容

住宅の内容については住宅建設5箇年計画（注1）に誘導居住水準（注2）が設定され、世帯人員別に室構成、住戸専用面積（以下建物面積）が規定されている。

90年国勢調査によると広島市では1人世帯を除き最も多い世帯は4人世帯であり、本事例では4人世帯の誘導居住水準をもとにする。

3. 住宅の立地

立地（交通の利便性）は住宅の質に大きな影響を与えるが、広島市では交通問題に関する各種調査や広島都市圏交通計画協議会などにおいて、時間距離の一応の目安を30分としており、本事例もこれによることとする。

（注1）住宅建設5箇年計画

住宅建設計画法に基づき、国と都道府県によって立案される住宅建設に関する計画で国民の住生活の水準向上と安定を目的として、5か年間における住宅建設の目標などが定められている。第5期の計画から良質な住宅ストックの形成を目的として誘導居住水準が設定された。

（注2）誘導居住水準

第5期（86～90年）の住宅建設5箇年計画において住宅ストック全体の水準向上を誘導するためガイドラインとして設定されたもの。郊外及び地方における戸建住宅居住を想定した「一般型誘導居住水準」と都市の中心及びその周辺における共同住宅居住を想定した「都市居住型誘導居住水準」とがあり、それぞれ世帯ごとに室構成と建物面積が定められている（表1）。

表1 誘導居住水準の規模

(単位：㎡)

住宅の種類	一般型誘導居住水準 (戸建住宅)		都市居住型誘導居住水準 (マンション)	
	室構成	建物面積	室構成	建物面積
1人世帯	1DKS	50	1DK	37
2人世帯	1LDKS	72	1LDK	55
3人世帯	2LDKS	98	2LDK	75
4人世帯	3LDKS	123	3LDK	91
5人世帯	4LDKS	141	4LDK	104

資料：建設省

(Sは納戸等サービスルーム)

Ⅲ. 広島市の住宅事情

1. 広島市の持家状況

広島市（佐伯区を除く）の所有関係別住宅数の推移をみると、1983年頃までは持家数、持家率とも増加してきたが1988年の調査では持家数は伸びたが持家率は減少した(表2)。

表2 所有関係別住宅数の推移

(単位：戸、%)

		持家	借家他	合計
78年	戸数	115,200	158,600	273,800
	比率	42.1	57.9	100
83年	戸数	136,710	163,240	299,950
	比率	45.6	54.4	100
88年 ^(注)	戸数	137,380	173,930	311,310
	比率	44.1	55.9	100

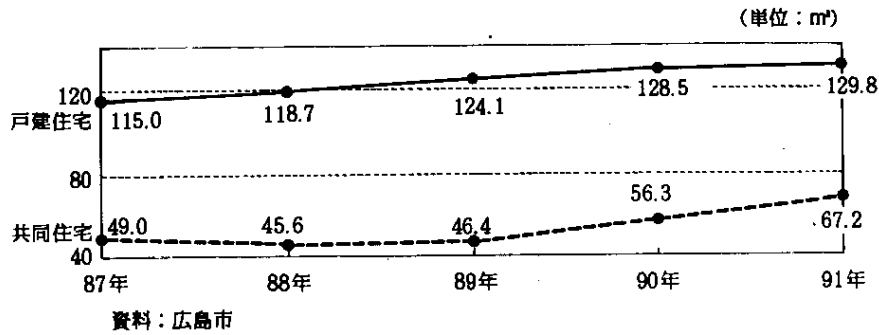
資料：広島市

(注)85年合併した佐伯区を除く、尚、佐伯区含みでは持家167,350戸、借家他194,210戸、合計361,560戸である。

2. 広島市の新設住宅の平均床面積の推移

広島市の新設住宅（戸建住宅と共同住宅）の床面積は増加しており、新設住宅については居住水準は向上している(図1)。

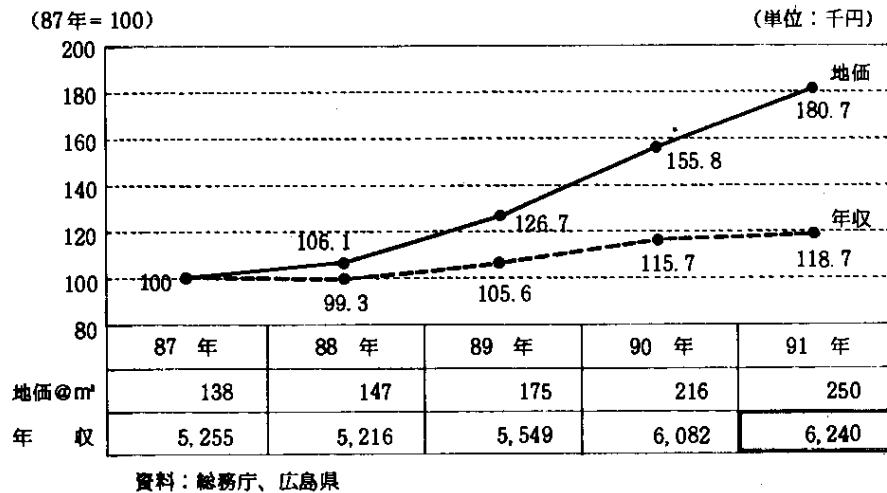
図1 新設住宅の平均床面積



3. 広島市の勤労者の平均世帯年収と地価の推移

広島市では勤労者の平均世帯収入は過去5年間で19%上昇しているが、住宅地の平均地価は、近年の地価高騰により81%も上昇し、住宅用地取得はますます困難となっている(図2)。

図2 広島市の住宅地平均地価と勤労者平均世帯年収の推移



IV. 「年収の5倍の住宅」取得に向けて

1. 土地・建物価格の算定

住宅価格は、広島市の平均世帯年収624万円の5倍に相当する3,120万円とする。

$$\text{住宅価格(3,120万円)} = \text{建物価格} + \text{土地価格}$$

住宅価格は大きく建物価格と土地価格により構成される。このうち、建物価格は同一構造、同一面積であればどの地域に建築してもあまり変わりはない。一方、土地価格は都市中心部からの距離等によって大きく異なる。

そこでこのレポートでは、まず誘導居住水準を満たした住宅の建物価格を算定し、次いで下記算式により3,120万円から建物価格を差引き、土地購入に充てることができる金額を算出することとする。

$$3,120\text{万円} - \text{建物価格} = \text{土地価格}$$

2. 土地1㎡当たりの単価

前記に基づく土地価格を必要土地面積で割って、土地1㎡当たりの価格を算出する。
(詳細は別表A参照)

－戸建住宅の場合－

4人世帯住宅の建物価格は20,172千円、土地価格は11,028千円、土地1㎡当たりの単価は66.8千円になる。

－マンションの場合－

4人世帯住宅の建物価格は25,935千円、土地価格は5,265千円、土地1㎡当たりの単価は105.3千円になる。

従って、誘導居住水準を満たした住宅は、戸建住宅の場合は地価が1㎡当たり66.8千円(坪当たり221千円)以下、マンションの場合は地価が1㎡当たり105.3千円(坪当たり348千円)以下の地域であれば取得可能である。

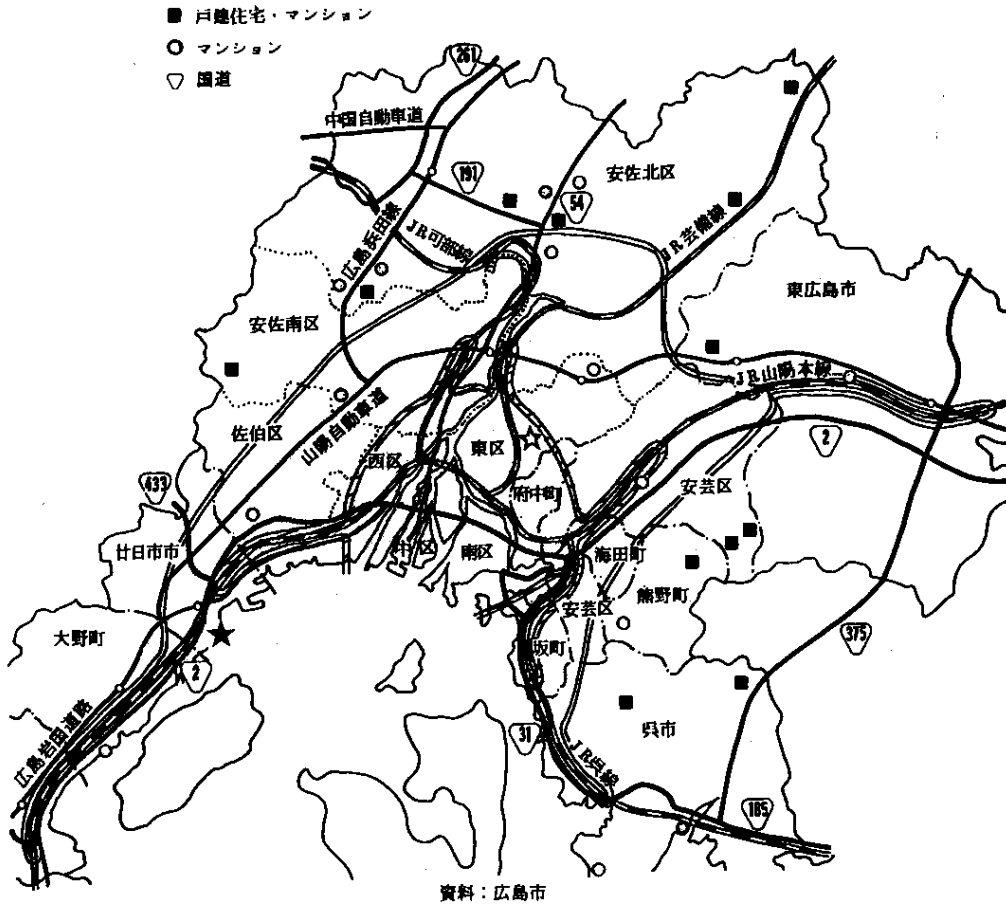
3. 現状での住宅取得と30分通勤圏

上記で算定した土地価格の分布とバス・JR等の公共交通機関利用による30分通勤圏を広島都市圏の地図上に表示すると図3のようになる。この中で■の表示が戸建住宅とマンションの取得可能地点、○の表示がマンションのみの取得可能地点である(ヒアリングにより推定した公示地付近の92年10月現在の時価)。またzzzzで囲まれた部分が中心部からの30分通勤圏である。これを中心部までの時間距離で見ると戸建住宅は30分圏内に入っている所は1か所もなく、マンションは安芸区中野に1か所だけしかもJR山陽本線を利用した場合のみという状況である。

なお、現在日中平常時30分圏内にある調査地点のうち比較的地価の低い東区上温品(☆の地点)を例にとってみると、戸建住宅の場合で年収の7.4倍(46百万円)、マンションの場合年収の約5.4倍(34百万円)になる。ただし同地区はラッシュ時においては時間距離約50分になる。

こうしたなかで、年収の5倍程度で販売されている廿日市市の新築マンション(★の地点)の実例をみると、室構成3LDK、床面積70㎡、時間距離約45分で前記想定イメージと大きな乖離がある。

図3 現在の30分通勤圏



V. 「年収の5倍の住宅」取得の方策について

現状のままで何らの方策も講じなければ、広島市内の30分通勤圏内に年収の5倍で良質な住宅を取得することはほとんど不可能といえる。そこで、これを可能にするための方策について検討してみたい。

1. 現30分通勤圏内での方策

土地の利用は都市計画法やこれに関連する諸法規により種々の規制を受けているが都市部においては、緩和により土地の有効利用を図ることが必要であろう。

具体的には、容積率や高さ制限などを地域実態に応じて一部緩和し、マンション型の住宅建設を促進して土地の利用効率を高めることである。

なお、宅地造成により土地の供給を行うことも考えられるが造成するにしても工事費だけで分譲地1㎡当たり約3～4万円（坪当たり10～13万円）かかり、造成用地の取得費などからみて低価格での宅地供給は不可能、また造成のための適地も30分通勤圏内に

はほとんど残っていないのが実情である。

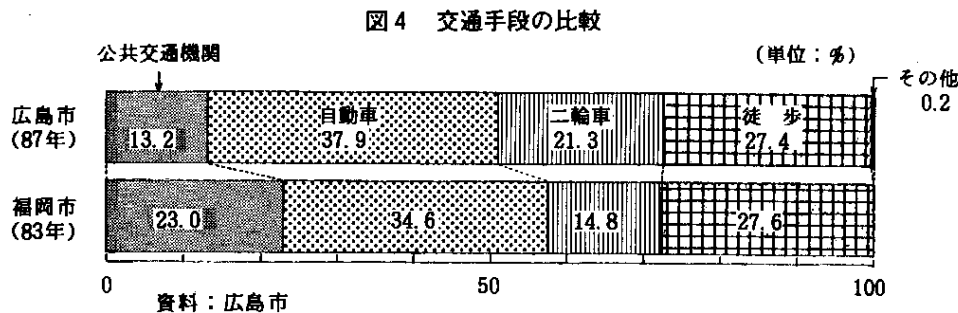
2. 30分通勤圏の拡大と宅地の供給

(1) アクセス整備

低価格の住宅を実現するための具体的な施策として、アクセス整備により中心部までの時間距離を短縮し、30分圏域を比較的地価の低い地域まで広げることがあげられる。

①公共交通機関の利用促進

広島市は公共交通機関の分担率が13.2%と低く自動車の分担率は37.9%にのぼり自家用車依存型の交通体系となっている。広島市と福岡市の交通手段比較をみると福岡市は公共交通機関の利用率が高い(図4)。これは総合的なアクセス整備が広島市より進んでいるためと考えられる。



広島市で公共交通機関の利用度が低い原因は、紙屋町・八丁堀などの都心部がJRの各駅から離れているため、都心部まで行くには乗換が必要なこと、交通渋滞によりバス等の定時性が確保されにくいことなどである。このため交通渋滞は深刻化しており、時間距離が長くなっている。

これらの解決策として次のものが考えられよう。

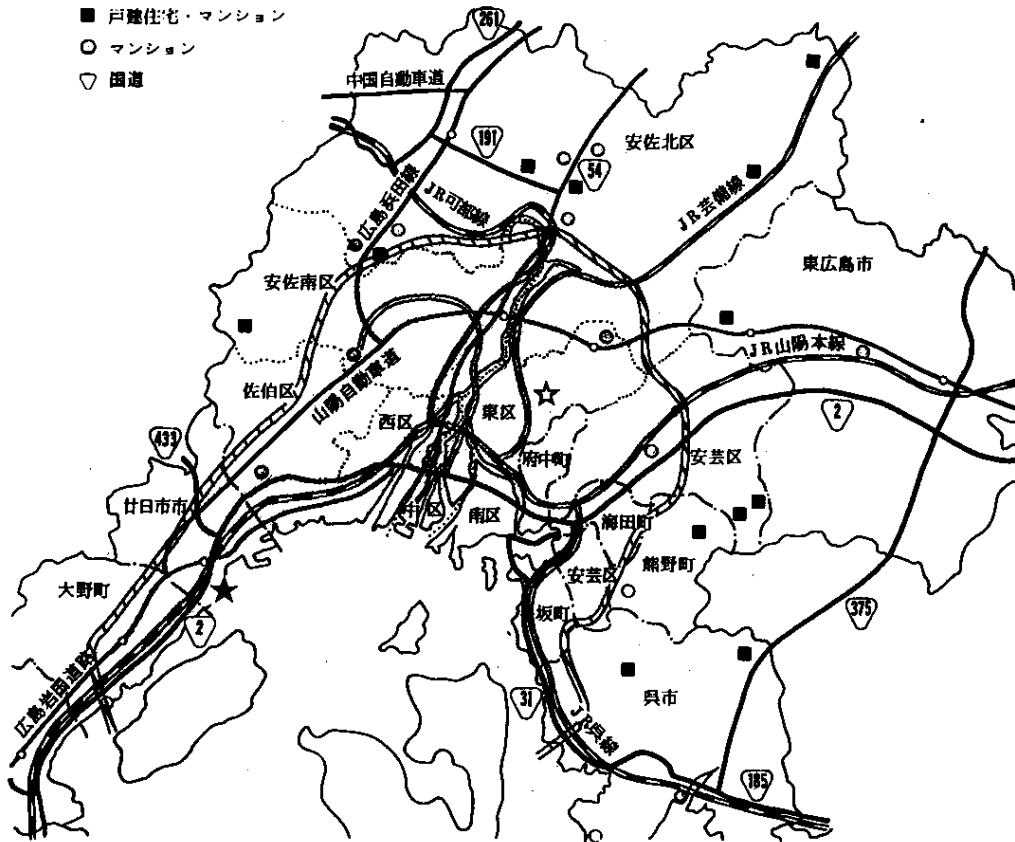
- ・住宅地での公共交通機関への乗換のため、駅・バス停付近に駐車場・駐輪場を設置。
- ・バス専用レーンの適用拡大、中央線変更などの交通規制による路線バスのスピードアップと定時性確保。
- ・JR主要各駅での乗換を円滑にするため、駅前広場や停留所の整備及び公共交通機関相互の発着連絡の良化。

②道路等の整備

時間距離短縮の抜本策としては、道路整備と軌道系交通機関の導入が必須である。広島都市圏では現在各種のプロジェクトが進行ないし計画・構想されており、これらが実現すれば図3に比し30分圏は大幅に拡大することになる。 (別表B参照)

図5は広島市が策定した総合交通計画に基づく2010年の30分圏であるが、これによれば良質な住宅の取得可能地点がかなり30分圏に入ってくることになる。

図5 2010年の30分圏

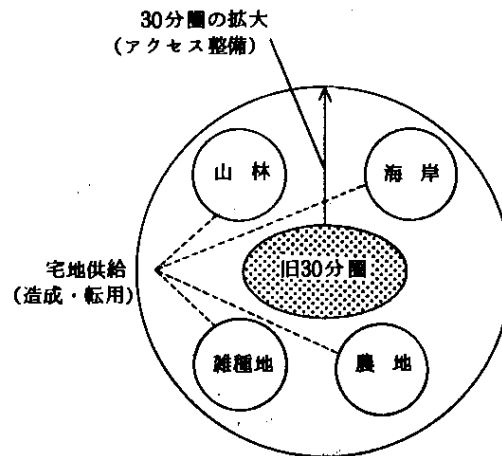


資料：広島市

(2)宅地の供給

アクセス整備により30分圏を拡大すれば民間ベースでの宅地供給の増加が期待されるが、一方何らの方策も講じなければ地価は利便性の向上から値上がり懸念される。このため、公共が転用可能土地の価格抑制策を打つとともに、大規模な宅地造成を行い大量の優良宅地を供給して地価の上昇を防止する必要がある(図6)。

図6 30分圏の拡大と宅地供給



Ⅵ. 住宅取得のための自助努力について

これまで年収の5倍の住宅取得を可能とする方策について、主に公的な側面から考察したが、住宅取得にあたっては個人の自助努力も要請される。

たとえ年収の5倍の家が実現したとしても、各自が事前に自己資金を積み立てるなどして、ローン返済額を低めに抑える方策をとっておかなければ、取得後にゆとりある生活を楽しむことはできず「生活大国5か年計画」がめざす「真に国民が豊かさを実感できるようにする」目標を達成することはできない。

そこで以下に自己資金の準備と取得資金調達計画について具体的にのべてみたい。

1. 自己資金の準備

一般的に家計の貯蓄（返済）可能額は収入の約20%であるといわれており、貯蓄広報中央委員会の調査によれば、30代の人々が住宅を購入した場合の自己資金は約1,000万円になっている。

ちなみに厚生省の人口動態調査によると男性の平均結婚年齢は28歳、住宅金融公庫の調査によると住宅の平均取得年齢は38歳となっており、一般的には結婚後約10年で住宅を取得し、またこの間に自己資金を蓄えていると思われる。

そこで10年間で自己資金を積み立てるプランを想定すると、28歳時の世帯年収を450万円、38歳時の世帯年収を624万円とし、年収の20%を貯蓄にまわすと仮定した場合、10年後の元利合計金額は1,305万円になる。（金利5%、20%課税扱い、1年複利、年収は平均的に増加するものと仮定）

なお、財形住宅貯蓄に加入すると元本500万円までは非課税扱いになるので利用すると有利である。

2. 資金調達計画

一般的に、住宅取得資金は金額が大きいため自己資金と住宅ローンにより調達することになる。

そこで89年の住宅金融公庫融資利用者の住宅購入資金調達内訳をみると自己資金の割合は約30%になっており、年間返済額の年収に占める割合は約20%になっている（表3）。

また広島市の年収624万円の勤労者が年収の5倍（3,120万円）のマンションを取得するケースで自己資金の有無

表3 マンション購入資金内訳

（単位：万円、%）

	金額	構成比
購入費	3,100	100.0
公庫借入金	1,570	50.6
年金住宅等	360	11.6
民間借入他	255	8.2
自己資金	915	29.5
年 収	593	
年間返済額	120	
返済比率	20.2	

資料：住宅金融公庫

による返済比率をみると表4のようになる。

ケースⅠは自己資金を10年間積立てした事例であるが、この場合には自己資金が必要資金の4割を超え、年間返済比率も17.4%にとどまることから、返済にあまり苦勞することなく、住宅取得後も余裕を持って生活を楽しむことができよう。

またケースⅡは、公的資金を融資条件の限度いっぱいまで借入する場合を想定したものであるが、低利の公的資金のみとはいえ、返済比率は24.2%になり、日常生活を圧迫しかねない。

ケースⅢは全額借入（金融機関の融資条件はある程度の自己資金準備を要求しており実際は不可能）した場合を想定しているが、返済比率は32.4%に達し返済は困難となろう。

表4 資金調達モデル

(単位：万円、%)

種 類	借入額	利率*①	返済額	期間
Ⅰ. 自己資金1,305万円準備の場合				
住宅金融公庫	940	4.55*②	54	35年
〃 特別加算	875	5.25	55	35年
自己資金	1,305			
合 計	3,120		109	
年間返済比率	17.4%			
Ⅱ. 自己資金20%準備の場合				
住宅金融公庫	940	4.55*②	54	35年
〃 特別加算	900	5.25	56	35年
年金住宅融資	656	5.30	41	35年
自己資金	624			
合 計	3,120		151	
年間返済比率	24.2%			
Ⅲ. 全額借入の場合				
住宅金融公庫	940	4.55*②	54	35年
〃 特別加算	900	5.25	56	35年
年金住宅融資	656	5.30	41	35年
銀行ローン	624	6.60*③	51	25年
合 計	3,120		202	
年間返済比率	32.4%			

*① 92年10月現在

*② 当初10年間の利率

*③ 固定金利

Ⅶ. おわりに

現時点では、広島市においても30分圏内に年収の5倍で「誘導居住水準を満たした住宅」を取得することはムリがあるといわねばならない。しかし、安価で良質な住宅の実現は国民全体の希求するところであり、生活大国の実現に向けての第一歩となるものである。また住宅整備は中枢性の強化、充実が叫ばれている広島市の大きな課題でもある。

行政を中心としたアクセス整備・宅地供給、勤労者各自の自助努力など官民一体となった早急な取組が期待される。

別表 A 住宅の取得価格

(1)戸建住宅

躯体価格に給排水等実際に居住可能となる設備を加えた廉価版プレハブ住宅の1㎡あたり建築単価は164千円(坪540千円)。

①建物価格は20,172千円になる。

建物価格

$$164\text{千円} \times 123\text{m}^2 = 20,172\text{千円}$$

②年収の5倍の金額から建物価格を引いた金額が敷地部分の価格となる。

土地価格

$$31,200\text{千円} - 20,172\text{千円} = 11,028\text{千円}$$

③土地面積は165㎡とすると1㎡あたりの単価は66.8千円となる。

取得可能地の1㎡あたり単価

$$11,028\text{千円} \div 165\text{m}^2 = 66.8\text{千円}$$

(2)マンション

建物部分の1㎡当たり分譲価格は285千円。

①建物価格は25,935千円になる。

建物価格

$$285\text{千円} \times 91\text{m}^2 = 25,935\text{千円}$$

②年収の5倍の金額から建物価格を引いた金額が敷地部分の価格となる。

土地価格

$$31,200\text{千円} - 25,935\text{千円} = 5,265\text{千円}$$

③敷地面積は容積率、共有部分等を勘案し50㎡とすると1㎡あたりの単価は105.3千円になる。

取得可能地の1㎡あたり単価

$$5,265\text{千円} \div 50\text{m}^2 = 105.3\text{千円}$$

(注) ヒアリング等により算出

別表B アクセス整備のためのプロジェクト

プロジェクト名	期待される効果など
(1)進行中のプロジェクト	
・祇園新道 ・可部バイパス	国道54号線の渋滞緩和 (96年完成予定)
・広島南道路(海田町～宇品)	国道2号線の渋滞緩和、市内通過車両の通り抜け迂回路 (95年完成予定)
・東広島バイパス	
・高陽沼田線 ・広島沼田道路	西部丘陵都市や広島市東部から市内中心部への時間距離の短縮 (98年以降完成予定)
・高陽府中線	
・新交通システム(安佐南区沼田町大塚～中区紙屋町)	広島市北部、西部丘陵都市から中心部への時間距離短縮(60分以上⇒37分) (94年完成予定)
(2)構想段階のプロジェクト	
①軌道系交通機関に関するもの	
・地下鉄東西線(西広島～平和公園～広島駅～東広島駅)	市内中心部の渋滞緩和、JR広島駅以東や西広島駅以西から中心部への時間距離の短縮
・JR可部線、芸備線の複線化連結化、ループ化	運行本数の増大、JR広島駅までの時間距離の短縮、結節駅での乗換利便性の向上
・JR線と道路の立体交差化	踏切廃止
・新交通システムの延伸(広域公園駅～西広島駅)	西部丘陵都市、広島市北部から広島市西部への時間距離の短縮
②道路整備に関するもの	
<ul style="list-style-type: none"> ・都心部環状線(内環状) 〔国道2号～横川江波線～中広宇品線～駅前吉島線～国道2号〕 	
<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地環状線(中環状) 〔広島南道路～駅前観音線～駅前大橋～中広宇品線～広島南道路〕 	
<ul style="list-style-type: none"> ・周辺市街地環状線(外環状) 〔広島南道路～草津沼田道路～山陽自動車道～安芸府中道路～府中仁保道路～広島南道路〕 	
<ul style="list-style-type: none"> ・放射道路 〔東部線、国道2号バイパス、広島呉道路、広島南道路、広島西部丘陵線〕 	