

● Opinion	すべての日本人はトリリンガル(3カ国語使用者)だ	1
● Deal Information	うめきた2期に地所など9社G、提案価格1777億円	2
● J-REIT Benchmark	REIT全体のトータルRは前月比で小幅に悪化、個別分析:JRH	4
● Interview	西羅弘文一地主アセットマネジメント社長	8
● Topics	回復途上にある欧州に投資機会	11
● Focus	価値感は利便性重視に原点回帰—マンションに求められるアクセス性	12
● Fund of Funds	総資産額は0.21%増の4兆6327億円	14

Opinion

すべての日本人 はトリリンガル (3カ国語使用者)だ

森平 爽一郎

慶應義塾大学名誉教授

今や高校進学率は97パーセントであり、ほぼ義務教育である。我々は高校までに3カ国語を勉強する。私は英語だけだと思った人も多いかもしれないが、まず日本語を学ぶ。第2は英語である。第3の言語はなんだろう。一部の私学の高校では、ドイツ語やフランスが必修であるが、実はそうではない。中国語を習っているのだ。そんな覚えは無いという人も多いかもしれないが、国語の授業のなかで「漢文」の授業として習っている。ところが漢文の教育というのではなく、「中国語」を習うのでなく、どのように中国語を日本語として読むかだけを教える。そのために「レ点」、「ヲコト点」とかを用いた漢文訓読文を習う。しかも対象となる文章、漢詩などの中国古典を古い日本語に翻訳するわけである。これでは、今の若い人にはアピールしない。私の提案は、漢文を中国として、しかも英語と関連づけた教育法を目指そうということだ。

漢文は重要だ。江戸時代、軍人であり文人であった武士はすべからく幼少時から漢文を学び、中国の古典を読み、漢詩を作ることができた。300余の藩の間、藩と幕府、幕府と朝廷の間の公文書は漢文であった。そのことは明治になって、海外の文化や技術を取り入れるのに多大な貢献をしたのではないかと思う。明治になって活躍した人たちは、海外留学の経験もないのに外国語、とりわけ英語ができる人が多かった。福沢諭吉、大隈重信など英学の達人ももちろん、南方熊楠のように大英博物館の嘱託になりながら雑誌「ネイチャー(Nature)」に50あまりの英語論文を書いた人もいた(現代の日本でもし理工学研究者がネイチャーに論文1本を掲載できれば最高の業績になる)。此等の人は海外の留学経験があった訳ではない。なぜ英語ができたのだろうか? それは英文と似た漢文の素養があり、漢文の読み・書きが自由にできたからであろう。

実は、中国語と英語はよく似ている。両者とも主語(S)+動詞(V)+目的語(O)のいわゆるSVO言語である。日本語はSOV言語であるので、品詞の順番を逆転させ、英語を書き、喋ろうとする。しかし漢文を幼少時から習った武士階級の人たちはSVO構文になっていたので英文にそれほど違和感がなかったのであろう。漢文は漢字1文字から4文字程度の単語の組み合わせとその位置が重要である。こうした言語を孤立語と呼ぶ。英語はこれに対し膠着語であるが、他のヨーロッパ言語と異なり孤立語の色合いが濃い。事実、関西外国語大学の田尻吾郎教授は、単語(品詞)の順番に注目した英語教育方法で画期的な成果をあげている。また中国語を英語との対比によって、中国語のテキストも日本で数冊が出版されているくらいである。

日本の中学高校では、漢文を中国語として、更に英語と漢文(中国語)を互いに関連させて教育をすべきであろう。それには国語教師が漢文としての中国語を志向し、英語や中国語の、少なくとも初等的な教育法を学び実践すべきであろう。また英語教師にとってもそうしたことが必要かもしれない。これによって、すべての日本人がトリリンガル(3カ国語)となることができる。



価値感は利便性重視に原点回帰 —マンションに求められるアクセス性

新築マンション市場の価値感は、利便性重視に原点回帰している。具体的には鉄道の沿線力、駅力、駅からの距離の3点に集約されるものの、沿線力はイメージの部分が多く、駅力、駅距離も絶対的な優劣はつけられたとしても、曖昧さが残ることも事実だ。首都圏の分譲マンション市場を見る。

分譲価格と単価は1991年以来の高水準 郊外部も駅近物件がけん引し前年比上昇

首都圏の分譲マンション価格は上昇を辿っている。不動産経済研究所が17日発表した2018年上半年の首都圏（東京、神奈川、埼玉、千葉）の新築マンション1戸あたりの平均価格は、5962万円で前年同期比1.3%（78万円）、m²単価も87.5万円で同2.9%（2.5万円）上昇。いずれも6年連続で上昇し、上半期としては、1991年（6450万円、101.9万円）以来の高水準だ。エリア別に見ると、都区部7059万円、110.0万円（1.4%下落、2.6%上昇）、都下5246万円、74.4万円（3.2%上昇、4.3%上昇）、神奈川県5665万円、79.2万円（13.7%上昇、13.6%上昇）、埼玉県4286万円、61.2万円（1.5%下落、0.3%上昇）、千葉県4497万円、60.8万円（12.6%上昇、9.7%上昇）であり、都下、神奈川県、千葉県が戸当たり、単価ともに上昇している。都区部では分譲価格が頭打ちなのに対して、郊外部が上昇しており、郊外でも駅からの距離が近い物件に人気が集中し、平均価格を押し上げた。神奈川県ではみなとみらい線馬車道駅から徒歩1分の「ザ・タワー北仲」や、小田急線海老名駅から徒歩3分の「リーフィアタワー海老名」など利便性の高いタワーマンションが全体をけん引する。その他エリアも同様の傾向にあり、上半期で価格が下落した埼玉県も下半期には大きく上昇することが見込まれている。

2014年頃までは、建築費の高騰が全体の分譲価格を押し上げていたが、それ以降は、デベ各社が価格上昇を織り込んだ土地を仕入れるようになり、そもそも価格が上昇しても需要層に響く物件以外はプロジェクト自体を進めなくなってしまった。「高くても売れる」物件しか、手掛けないということだ。上半期の発売戸数は前年同期比5.3%増の1万5504戸で、上半期として2年連続で増加している。確かに契約率は66.7%で7割を下回っているものの、共働き世帯を中心に郊外でも駅に近く利便性が高い物件を求める動きが出ている。分譲マンション市場は、単純に「都心vs郊外」で判断できない時代に入ったと言えるのかもしれない。

都心アクセス力が高いのは東京起点のJR路線 必要なのは通勤利便性と生活利便性の高さ

利便性は駅近だけで計ることはできない。トータルブレインは首都圏の通勤路線の中から、メジャーな35路線をピックアップし、都心へのアクセス力、路線の輸送力、駅力・街力、沿線マーケット力の4項目から路線の実力を検証している。

アクセス性は東京・大手町・日本橋や都心中枢部への直通性、所要時間、輸送力は1日あたりの本数、始発・終電時間、混雑率、駅力・街力は乗降客数と駅から半径1kmの小売業・飲食店・総合病院の数、賃貸マンション相場などを集計した。

まず都心アクセス力を見ると、都心直結の路線が上位に入り、さらに都心への所要乗車時間でも、都心直結路線や地下鉄直結路線は、短時間でのアクセスが可能となっている。輸送力を、西、南方面の17路線で見たとき、運行本数は京急本線、東急東横線、小田急線、井の頭線で300本超。混雑率が低いのは東急池上線、多摩川線、小田急線も複々線化で150%に大幅低下。平均運行速度が速いのは、京急本線、東海道線、京浜東北線の3路線。駅力・街力を比較するため乗降客数を見ると他路線が5万～8万人前後なのに対し、東海道線は40万人超、中央線と京浜東北線が20万人超でダントツに多い。商業施設数は丸ノ内線、東海道線、京浜東北線が飛び抜けている。築10分以内のワンルーム賃料相場は、丸ノ内線、東急東横線、東急目黒線など利便性の高い地下鉄と人気のある東急線の強さが際立っている。

マーケット力として人口増加率が高いのは東海道線、東横線、世帯数は中央線と京浜東北線が多い。世帯年収は田園都市線、東横線、目黒線、大井町線の東急4線が1～4位を占める。

東・北方面も同様の比較を行い、全35路線のランキングを見ると、都心アクセス力では、東京駅を起点としたJR路線が強く、その他では東西線、丸ノ内線、東急目黒線、田園都市線、都営三田線など、地下鉄線か地下鉄直通路線が多い。輸送力では、複々線化で一気に輸送力が上がった小田急線が2位。1位は京急本線、3位以下は西武池袋線、東武東上線、井の頭線と続く。駅力・街力では1～4位までJR線が独占。マーケット力でも上位はJR線が占めており、マーケット規模ではJR沿線が強いことがわかる。これらを合わせた総合ランキングでは京浜東北線（東京を起点に南行き）をはじめ、JRのメジャー路線と東急東横線、目黒線、田園都市線が上位に並んだ。

レポートではさらに、35路線の沿線力総合ランキングに対する新築分譲単価とその上昇率を比較し

ている。新築分譲単価が上位の路線は、城南方面の人気の私鉄沿線が占めており、必ずしも沿線力と新築マンション相場は整合していない。分譲単価の相場形成においては、沿線の本来の実力よりも、これまでの地位や沿線・エリアイメージ等が優先されている。一方で沿線力ランクが下位の路線は、概ね分譲単価や上昇率においても同様に解に沈んでおり、沿線力が低い路線と新築相場の低さは概ね一致している。

レポートでは、沿線力を見るとき、運行本数や運行時間、運行速度、混雑率などの輸送能力は重要な要素であるものの、職住近接が求められる中で、東京の中枢オフィスエリアへのアクセス性の高さと指摘。都心アクセス力、輸送力、駅力・街力、マーケット力の4項目を比較検証し総合ランクを見ると、京浜東北線や東海道線、東西線、総武快速線、中央線といったJRを中心とした都心直結路線が上位を占めた。例えば、小田急線は上下両線で複々線化することで輸送力が大幅に向上了。しかし総合順位では13位に留まっている。同様に、輸送力ランクの上位10路線では、京急本線や小田急線、西武池袋線、京王井の頭線等、西方面に伸びる人気のメジャー私鉄路線が上位を占めているが、それらの路線で総合ランクの上位10位に入っているのは中央線、東急田園都市線、東急東横・みなとみらい線の3路線のみ。逆に総合ランク上位の路線は、輸送力ランクは決して高くはないが、アクセス力と駅力・街力・マーケット力が高い。SUUMOの住みたい街ランキングでも、上位の顔ぶれがこれらの都心直結路線の駅だったように、今、沿線力に必要なのは、「都心中枢エリアに何分で行けるか」という都心アクセス力の高さと駅力・街力など通勤利便性と生活利便性の高さに絞られてきている。トータルは「路線には都心直結のアクセス性の高さがより強く求められていく」と見ていく。分譲マンション市場に都心立地だけではない、新たな機軸が色濃く始めようとしている。