

大分県大分市中心市街地における計画事業と路線価の関係

正会員 ○朝日照太*¹ 正 郷 大雪*¹
準会員 ○洪 鉉*² 正 姫野由香*³

7.都市計画 —3. 市街地変容と都市・地域の再生 d.中心市街地
中心市街地,中心市街地活性化基本計画,業種,路線価,歩行者通行量

1 研究の背景と目的

中心市街地活性化基本計画（以下基本計画）では、計画した事業の実施が計画範囲に対し、どのような効果を発揮できたかについて検証するため、計画期間後に目標数値や事業の達成状況を把握することが求められている。

本研究の対象である大分市中心市街地でも、第 1 期大分市中心市街地活性化基本計画（2007 年）にて 3 つの目標数値と 61 の事業が設定されている。大分市は計画実施後のフォローアップ報告（2013 年）で、計画の達成状況を示しているが、他の地域と同様に計画範囲全体での評価しかされていない。一方、実施されている事業は計画範囲全体を対象とするものや一部分だけを対象とするものなど、実施範囲は一樣ではない。さらに、平成 25 年「中心市街地活性化に向けた取組状況」においては基本計画における中心市街地は指定が広範囲であることなどが指摘されている^{注1)}。これらから事業や政策を効果的に推進するためには、施策範囲を小さく設定したり、効果の検証を計画範囲全体だけでなく詳細に観察する必要がある。また、目標数値に設定している 3 項目のみでは、街の状況変化の一部分しか確認できず、全体を総合して評価できているとは言い難い。詳細に評価を行うためにも、町丁目といったエリアを単位とした、各事業の詳細な影響についても確認する必要があるといえる。

そこで本報では、街の活性化効果について詳細に把握するため、経済状況を表し町丁目などの詳細な変化を分析できる地価に着目する。地価は、土地の特性や社会資本の整備状況、環境要因によって影響されるとされている^{注2)}。つまり大分市中心市街地活性化基本計画を例として、各事業の実施箇所と路線価の関係性を明らかにすることを目的とする。

2 既往研究における本研究の位置づけ

基本計画の達成状況に関する先行研究として、宮下ら¹⁾は、基本計画で設定された目標数値の中から、観光関連目標指標を定義し、フォローアップ報告書により

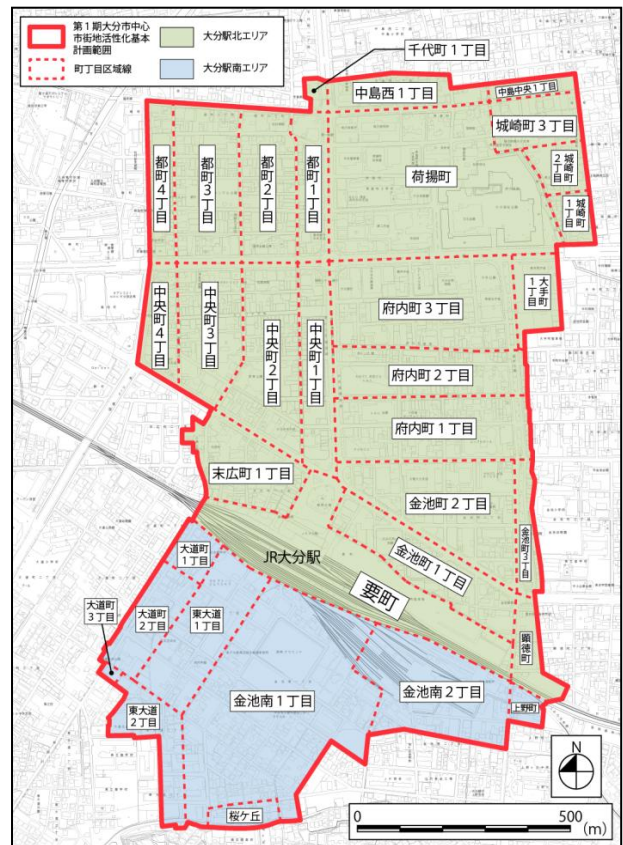


図 1 研究対象範囲

観光関連の基本計画事業の達成度の分析を行った。また、外村ら²⁾は、観光統計を基に都市の類型化をした上で、計画事業の達成状況と観光事業との連携について、明らかにしている。しかし、把握した目標指標は観光関連だけでなく、多様な目標指標の傾向を網羅できていない。また、計画範囲全体で平均化された値でしか評価されておらず、エリアや通りといった詳細なスケールでの評価はなされていない。

そこで本報では、大分市中心市街地を例に、実施された事業がどのような変化を計画範囲に与えたかについて研究を行う。そのために、路線価を利用して各エリアや商店街ごとに変化を把握する。そして、第 1 期大分市中心市街地活性化基本計画による路線価に対する影響の特徴と課題について明らかにすることを目的とする。

3 研究方法

本研究の対象は第1期大分市中心市街地活性化基本計画における計画範囲を対象範囲とし、大分駅北側の25エリア、大分駅南側の9エリアの計34エリアに分けて考察した(図1)。第1期大分市基本計画の影響を把握するために、計画範囲内の路線価について、国税庁の路線価図HP^{注3)}から把握し、計画実施前の2007年路線図と、計画終了後の2013年路線図の比較を行った。

次に、計画事業の「分布」と「施策区分」について、第1期大分市中心市街地活性化基本計画事業から確認し、分布の傾向を把握した。最後に事業の分布と路線価の変化の関係について検討した。

4 中活事業の変遷と特徴

第1期大分市中心市街地活性化基本計画に定められた事業から、事業実施個所の分布と事業の施策区分の種別について、整理をした(表1)。事業は第1期大分市基本計画の事業実施個所から、範囲が特定できない26事業を除いた、35事業を対象とした。

事業の施策区分ごとにみると、計画範囲全体では実施した事業の施策区分は【商業の再生】が27ヶ所と最多となり、【都市福祉の施設の整備】が1ヶ所と最少であることがわかった。これより、第1期大分市基本計画の事業では、【商業の再生】に重点を置いた内容であることがわかる。

計画範囲全体の事業数と割合をみると、全体では総事業数80事業のうち「大分駅北エリア」に55事業で割合が69%、「大分駅南エリア」に25事業で割合が31%となっていた。これより「大分駅北エリア」の事業数は「大分駅南エリア」の約2倍の事業数であることがわかり、「大分駅北エリア」で多くの事業が提案されていることがわかる。

次に各エリアの、事業の施策区分の数と割合を見ると、最多が「大分駅北エリア」は【商業の再生】の27事業で割合が全体の34%となり、最少が【公共交通等のその他の事業】の9事業で割合が全体の11%となった。一方で「大分駅南エリア」は、最多が【都心居住の推進】の10事業で割合が13%となり、最少が【都市福祉の施設の整備】の1事業で割合が1%と最少となった。また、「大分駅北エリア」で【都市福祉の施設の整備】が、「大分駅南エリア」で【商業の再生】が存在しなかった。これより、「大分駅北エリア」は【商業の再生】といったソ

表1 第1期大分市基本計画の事業分布

エリア	町丁目	事業の施策区分各の事業数(箇所)					の事業 合計数	の事業 割合
		市街地の整備	都市福祉の施設の整備	都心居住の推進	商業の再生	公共交通等のその他の事業		
大分駅北エリア	都町1丁目	1	0	0	0	1	2	3%
	都町2丁目	2	0	0	0	0	2	3%
	都町3丁目	1	0	0	0	0	1	1%
	都町4丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	荷揚町	1	0	0	2	1	4	5%
	千代町2丁目	0	0	0	0	1	1	1%
	大手町1丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	中島西1丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	中島中央1丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	城崎町1丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	城崎町2丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	城崎町3丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	中央町1丁目	2	0	2	3	2	9	11%
	中央町2丁目	1	0	0	5	0	6	8%
	中央町3丁目	0	0	0	3	0	3	4%
	中央町4丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	末広町1丁目	0	0	2	0	0	2	3%
	府内1丁目	1	0	0	3	2	6	8%
	府内2丁目	1	0	0	6	1	8	10%
	府内3丁目	2	0	0	5	1	8	10%
	金池町1丁目	0	0	1	0	0	1	1%
	金池町2丁目	0	0	1	0	0	1	1%
	金池町3丁目	0	0	0	0	0	0	0%
	要町	0	0	1	0	0	1	1%
	顕徳町	0	0	0	0	0	0	0%
大分駅南エリア	大道町1丁目	0	0	1	0	0	1	1%
	大道町2丁目	0	0	1	0	0	1	1%
	大道町3丁目	0	0	1	0	0	1	1%
	東大道町1丁目	1	0	1	0	1	3	4%
	東大道町2丁目	2	0	1	0	1	4	5%
	桜ヶ丘	2	0	1	0	1	4	5%
	金池南1丁目	1	1	2	0	2	6	8%
	金池南2丁目	1	0	1	0	1	3	4%
	上野町	0	0	1	0	1	2	3%
	大分駅北エリア	12	0	7	27	9	55	69%
の事業 割合 合計	大分駅南エリア	7	1	10	0	7	25	31%
	総数	19	1	17	27	16	80	100%
	大分駅北エリア	15%	0%	9%	34%	11%	-	69%
の事業 割合 合計	大分駅南エリア	9%	1%	13%	0%	9%	-	31%
	総数	24%	1%	21%	34%	20%	-	100%

※青色に着色したセルは各町丁目と総事業数ごとの最多事業を、橙色は事業が無い町丁目を表す。

フト面の事業が、「大分駅南エリア」は【都心居住の推進】といったハード面の事業が多いことが判明した。

次に町丁目ごとにみると、「中央町1丁目」「府内2丁目」「府内2丁目」の3町では、総事業数が全体の10%以上となっていた。一方で、「都町4丁目」「大手町1丁目」「中島西1丁目」「中島中央1丁目」

「城崎1~3丁目」「中央町4丁目」「金池町3丁目」の9町ではどの事業も計画されていない。これにより、町丁目の中でも事業が多く実施されている町と、実施されていない町に分かれることがわかった。

また、各町丁目でも最も実施されていた事業の箇所数は、「大分駅北エリア」で【市街地の整備】が3ヶ所、【都心居住の推進】が3ヶ所、【商業の再生】が6ヶ所、【公共交通等のその他の事業】が2ヶ所である。一方で「大分駅南エリア」では、【市街地の整備】が4ヶ所、【都心居住の推進】が7ヶ所、【商業の再生】が0ヶ所、【公

表2 町丁目ごとの路線価

エリア	町丁目	路線価 平均 価 (千円/㎡)	平均増減率(%)			路線価 全 事 業 平均 価 (千円/㎡)	施策区分ごとの平均路線価と平均増減率(%)									
			全 路 線	路 減 線 少	路 増 線 加		市街地の整備		都市福祉の施設 の整備		都心居住の推進		商業の再生		公共交通等の その他の事業	
							路線価	増減	路線価	増減	路線価	増減	路線価	増減	路線価	増減
大分 駅北 エリア	都町1丁目	127	-27%	-27%	-	445	-	-	-	-	-	-	445	-59%	-	-
	都町2丁目	100	-26%	-26%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	都町3丁目	95	-24%	-24%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	都町4丁目	104	-26%	-26%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	城崎町1丁目	96	-24%	-24%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	城崎町2丁目	104	-22%	-22%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	城崎町3丁目	101	-26%	-26%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	中島西1丁目	104	-26%	-26%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	中島中央1丁目	95	-25%	-25%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	千代町2丁目	135	-22%	-22%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	荷揚町	147	-23%	-23%	-	123	98	-27%	-	-	-	-	148	-19%	-	-
	中央町1丁目	245	-33%	-33%	-	326	291	-33%	-	-	-	-	-	-	360	-31%
	中央町2丁目	155	-25%	-25%	-	134	130	-19%	-	-	-	-	138	-23%	-	-
	中央町3丁目	105	-19%	-19%	-	98	-	-	-	-	-	-	98	-23%	-	-
	中央町4丁目	125	-24%	-24%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	大手町3丁目	124	-19%	-19%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	府内町1丁目	177	-24%	-24%	-	175	200	-30%	-	-	-	-	150	-26%	-	-
	府内町2丁目	182	-23%	-23%	-	340	290	-31%	-	-	-	-	360	-35%	370	-35%
	府内町3丁目	159	-25%	-25%	-	212	198	-26%	-	-	-	-	226	-28%	-	-
	末広町1丁目	136	-20%	-20%	-	237	198	-26%	-	-	-	-	208	-27%	305	-31%
大分 駅南 エリア	金池町1丁目	135	-15%	-15%	-	169	-	-	-	-	169	-12%	-	-	-	-
	金池町2丁目	139	-21%	-21%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	金池町3丁目	149	-23%	-23%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	要町	156	-18%	-18%	-	143	-	-	-	-	143	-18%	-	-	-	-
	顕徳町	105	-15%	-15%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	大道町1丁目	97	+5%	-	+5%	97	-	-	-	-	97	+5%	-	-	-	-
	大道町2丁目	88	-5%	-18%	+65%	88	-	-	-	-	88	-5%	-	-	-	-
	大道町3丁目	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	東大道1丁目	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	東大道2丁目	84	+7%	-18%	+32%	74	74	+7%	-	-	74	+7%	-	-	-	-
大分 駅北 エリア	桜ヶ丘	83	-14%	-14%	-	92	100	-5%	-	-	83	-14%	-	-	-	-
	金池南1丁目	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	金池南2丁目	113	-2%	-8%	+5%	113	-	-	-	-	113	-2%	-	-	-	-
	上野町	91	-11%	-11%	-	91	-	-	-	-	91	-11%	-	-	-	-
大分駅北エリア平均		132	-23%	-23%	-	218	201	-27%	-	-	156	-15%	222	-30%	345	-32%
大分駅南エリア平均		93	-3%	-13%	+27%	92	87	-5%	-	-	91	-3%	-	-	-	-
全体		112	-13%	-18%	+27%	155	144	-16%	-	-	124	-9%	222	-30%	345	-32%

※着色したセルは事業箇所には路線価がなかった町を、赤字は減少、青字は増加を表す。

公共交通等のその他の事業】が4ヶ所となった。これより、町丁目でみても「大分駅北エリア」では【商業の再生】が、「大分駅南エリア」では【都心居住の推進】が最多となり、エリアで一様に実施されていることがわかる。

5 路線価の変遷

第1期大分市基本計画実施以前の2006年と、計画実施後の2013年の路線価を調査し、価格と増減率を把握した。また、4章で述べた第1期大分市基本計画の事業実施箇所から、範囲が特定できない26事業、未実施や実施中の6事業を除いた、29の事業を対象とした。また路線価の評価に際し、式1により平均路線価を算出する^{注4)}。

$$\text{平均路線価 (千円/m}^2\text{)} = \frac{\text{エリアや町丁目範囲内の路線価格の合計 (千円/m}^2\text{)}}{\text{路線の本数 (本)}} \quad \dots \text{式(1)}$$

計画範囲全体の路線価と増減率をみると、全体では平均路線価が112千円/m²、平均増減率が-13%となった(表2)。これより路線価は全体として減少傾向にあることがわかる。

次に、南北エリアごとに見ていくと、「大分駅北エリア」は平均路線価が132千円/m²、平均増減率が-32%となり、「大分駅南エリア」は平均路線価が93千円/m²、平均増減率が-3%となった。これより「大分駅北エリア」の路線価は、「大分駅南エリア」の約1.4倍となり、南北エリアの路線価に差がみられることがわかった。

一方減少率は、「大分駅南エリア」は「大分駅北エリア」よりも減少率が約20%少なく、大きな差がみられる。また減少率が-31%を以上の路線は、「中央町1～2丁目」「都町2丁目」「府内町1～3丁目」「府内町3丁目」に分布し、「大分駅南エリア」は存在しなかった(図2)。また、減少率が-1%～-10%である路線の分布が少なかった。一方で「大分駅南エリア」では、増加傾向にある路線が存在しているが、「大分駅北エリア」には存在しない。これは「大分駅南エリア」の大部分で、大分駅南土地区画整理事業施工区域が設定されている影響が大きいと考えられる。

6 路線価と事業の関係性

事業を実施した路線の平均路線価は 155 千円/m²となり、全路線の平均と比べ約 1.4 倍となった(表 2)。これより事業を実施している平均路線価は全路線の平均よりも高い値であることがわかる。

南北エリアの事業を実施した路線の平均路線価は「大分駅北エリア」が 218 千円/m²、「大分駅南エリア」が 92 千円/m²となった。これより「大分駅北エリア」は「大分駅南エリア」の約 2.4 倍となり、南北で事業を実施している路線の平均路線価に差があることが判明した。

事業の施策区分ごとにみると、路線価が増加している路線は【市街地の整備】と【都心居住の推進】の事業が実施されていることがわかった。また平均路線価をみると、【公共交通等のその他の事業】が 345 千円/m²となり、全事業平均路線価の約 2 倍となった。一方で、【市街地の整備】の 144 千円/m²と【都心居住の推進】の 124 千円/m²は全事業平均路線価を下回った。これより、路線価の増減は事業の施策区と関係していることが明らかになった。

7 まとめ

本研究では、第 1 期大分市中心市街地活性化基本計画の事業と、路線価を基に事業が実施された影響について考察した。その結果以下の 8 点が明らかとなった。①基本計画の事業は、【商業の再生】に重点を置いた内容であった。②「大分駅北エリア」の事業数は「大分駅南エリア」の約 2 倍となり、「大分駅北エリア」に重点を置いている。③「大分駅北エリア」では【商業の再生】といったソフト面の事業が、「大分駅南エリア」では【都心居住の推進】といったハード面の事業が多い。④町丁目の中でも事業が多く実施されている町と、実施されていない町に分かれる。⑤事業を実施した路線の平均路線価は、全路線の平均と比べ約 1.4 倍となった。⑥「大分駅北エリア」の路線価は、「大分駅南エリア」の約 1.4 倍となり、南北エリアの路線価に差がみられる。⑦「大分駅南エリア」では、価格が増加傾向にある路線が存在しているが、「大分駅北エリア」には存在しない。⑧南北エリアの事業を実施した路線の平均路線価は「大分駅北エリア」が「大分駅南エリア」の約 2.4 倍となり、南北で事業を実施した路線の平均路線価に差があることが判明した。これらから、本計画では【商業の再生】に重点を置き、「大分駅北エリア」に多くの事業が実施さ

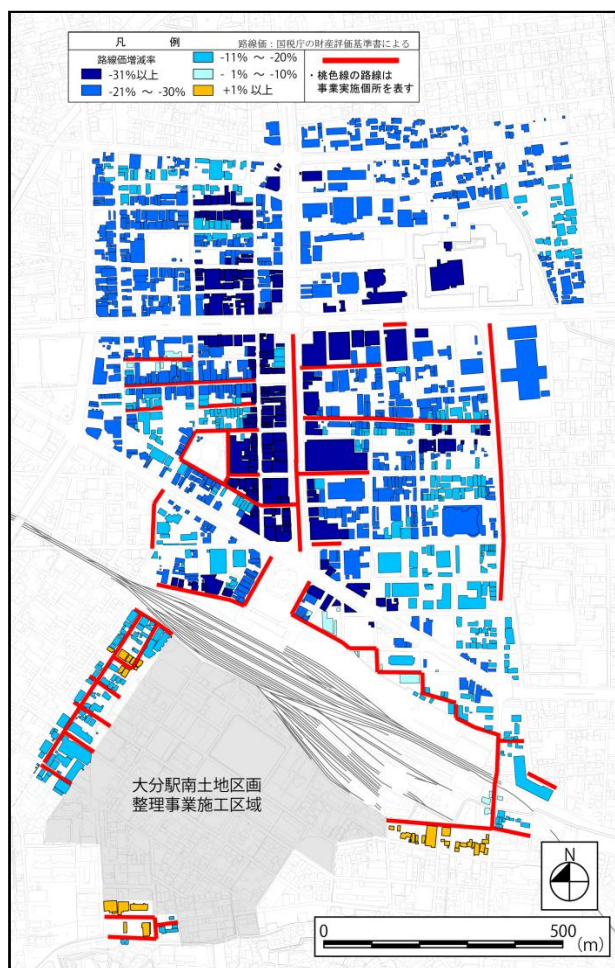


図 2 事業分布と増減率

れているが、価格は減少傾向であり、増加傾向にあるのは【都心居住の推進】の事業を多く実施した「大分駅南エリア」であることがわかった。今後の研究では、現在実施中の第 2 期大分市中心市街地活性化基本計画の計画終了後に、第 1 期計画との比較検討をする必要があると考える。

【補注】

- 注 1) 平成 25 年 3 月に経済産業省商務流通保安グループが発表した、「中心市街地活性化に向けた取組状況」から、中心市街地のエリアの広さと活性化の関係について述べられている。この中で、中心市街地を設定する際には、その対象範囲をより小さな範囲を取るべきであるとしている。
- 注 2) 岡崎ゆう子氏は社会資本投資、環境要因と地価との関係性を、ヘドニックアプローチを用いて分析を行った。結果、社会資本や環境要因の外部効果が地価に反映されていることを明らかにした。
- 注 3) 国税庁 財産評価基準書路線価図・評価倍率表 <http://www.rosenkana.go.jp/>
- 注 4) 本報では平均路線価を、それぞれの路線価の合計を路線数で割ったものとした。しかし、路線の長さによる影響を考慮できていないので、今後の研究にて検討する必要がある。

【参考文献】

- 宮下清孝(2013): 中心市街地活性化事業における観光関連目標指標及び計画事業の達成度に関する研究, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.48, No.3, 2013-10
- 外村剛久(2012): 観光統計を用いた都市の類型化による中心市街地分析と中心市街地活性化基本計画の連携について, 公益社団法人日本都市計画学会都市計画論文集 Vol.47, No.3, 2012-10
- 岡崎ゆう子(2000): 社会資本投資、環境要因と地価開度のヘドニックアプローチ: 横浜市におけるパネル分析, 会計検査研究 (22), 47-62, 2000-09
- 高橋宏幸(2013): エリアマネジメントが地価に及ぼす影響について, 政策研究大学院大学修士論文, 2013-3

*1 大分大学大学院工学研究科博士前期課程
 *2 大分大学工学部福祉環境工学科 学部生
 *3 大分大学工学部福祉環境工学科・助教 博士(工学)

*1 Graduate Student, Oita Univ.
 *2 Undergraduate Student, Oita Univ.
 *3 Research Associate, Dept. of Architecture, Faculty of Eng. Oita Univ., Dr.Eng