

路線価の変遷にみる中心市街地における法定計画事業の影響に関する研究

正会員 ○ 村上 大昂* 同 姫野 由香**
同 鄒 大雪*7.都市計画 3.市街地変容と都市・地域の再生 c.商業地・商業空間
d.中心市街地 e.都市再生 f.街なか再生・街なか居住

1 研究の背景と目的

1990年代以降、全国で中心市街地の衰退が問題となっている。これら課題解決の為、各地域は中心市街地活性化基本計画（以下、基本計画）が策定された。2000年のまちづくり3法の施行以降は法定計画の効果を検証することが義務付けられているが、その評価には計画範囲全域を対象とした値が用いられている。一方、欧米の市街地再生や運営に成果を挙げている手法に、TCMやBIDなどのエリアマネジメントがある。これらが対象とする平均範囲は10haであるのに対し、日本の基本計画範囲は167haである⁽¹⁾。また、フォローアップの効果検証もこの範囲でなされており、十分な事業効果の検証が行われているが、事業や政策を効果的に推進する為にはより詳細な範囲でも検証を行う必要がある。そこで、街の状況を把握するため経済状況を表し、詳細な変化を分析できる地価⁽²⁾に着目し、路線価を用いて中心市街地の現状把握を行う²⁾。さらに、町丁目単位（平均5ha）の各事業の実施が路線価に与えた影響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¹⁾らは、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観光関連の基本計画事業の達成度の分析を行った。しかし、把握した目標指標は観光関連だけであり、多様な目標指標の傾向を網羅しているわけではない。また、これらの指標は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、町丁目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。そこで本研究では、第一期大分市中心市街地活性化基本計画で実施された事業が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。

3 研究の方法

第1期大分市中心市街地活性化基本計画の計画区域を対象範囲とし、大分駅南北エリア計34エリア（図1）に分けて考察した。さらに、第1期大分市基本計画計画範囲内の路線価について比較を行った。次に、第1期大分市基本計画計画範囲を対象として、計画事業と路線価について分布の傾向と他のアイテムとの関係について明らかにした。

4 第一期大分市基本計画の事業分布

第一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⁽³⁾について整理をした（図1）。各エリアの事業の施策区分の数をみると、全体では総事業数80事業のうち、「大分駅北エリア」では、最多は【商業の再生】の27事業となり、最少は【公共交通機関の利便性】の9事業となった。一方で「大分駅南エリア」の最多は【街なか居住の推進】の10事業となり、最少は【都市福利施設の整備状況】の1事業であった。これらより「大分駅北エリア」は【商業の再生】といったソフト面の事業、「大分駅南エリア」は【街なか居住の推進】といったハード面の事業が多いことが判明した。

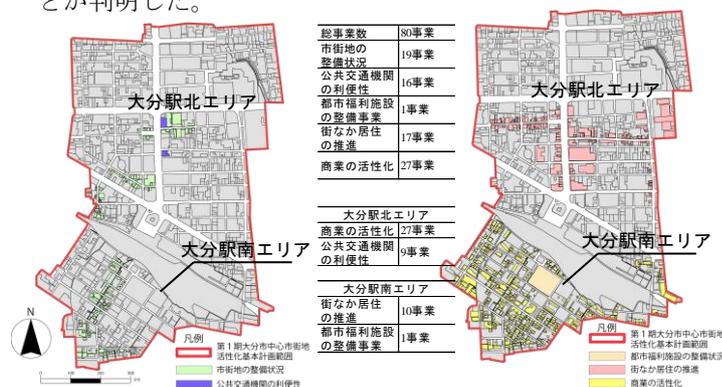


図1 第一期大分市中心市街地活性化基本計画範囲の事業分布

5 大分市中心部の路線価の変遷

大分駅北側エリアと大分駅南側エリアの路線価の変遷⁽⁴⁾を（表1）に示す。全体でみると、各年平均路線価が140千円/m²、平均路線価増減率が-6.2%となった。また、2010年の減少率は-0.5%と平均路線価減少率よりも低い値を示しているが、2013年の値は-11.9%となり高い値を示している。また減少率は-12.1%となり、全体で約1割減となっていることがわかった。2007年と2010年の間には比較的緩やかな減少となっているが2010年以降に減少傾向が大きくなっている。2007年から2013年固定資産税路線価減少率の地図上の分布を図2に示す。【街なか居住の推進】事業が多く実施された大分駅南エリアの平均路線価増減率は4%~100%であった。【商業の活性化】事業が多く実施した大分駅北エリアの平均路線価増減率は-50%~-20%となっており、事業の実施により路線価の減少率を抑える結果とはなっていない。ただし、このエリアは他のエリアに比べ元々路線価が高かったため、減少率も相対的に小さくなっていることも一因であると考えられる。

表1 大分市中心市街地全体の路線価の状況

範囲	項目	単位	2007	2010	2013	2007→2013	各年平均
全体	平均路線価	(千円/㎡)	149	146	125	-	140
	増減率	(%)	-	-0.5	-11.9	-12.1	-6.2
大分駅北側エリア	平均路線価	(千円/㎡)	164	157	132	-	151
	増減率	(%)	-	-4.6	-14.8	-18.9	-9.7
大分駅南側エリア	平均路線価	(千円/㎡)	-	90	103	-	98
	増減率	(%)	-	+14.8	-1.4	+6.7	+6.7

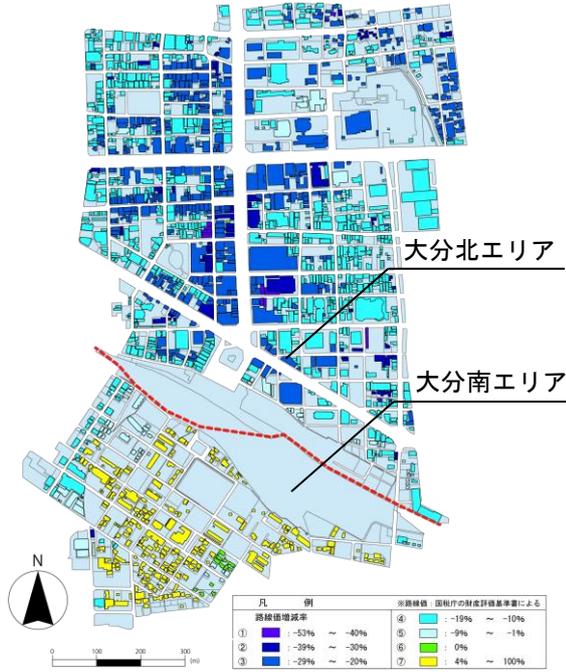


図2 2007年から2013年固定資産税路線価全体増減率

6 各事業の実施が路線価に与える影響の特徴

第一期大分市中心市街地活性化基本計画実施前の2007年と、2013年を比較して算出した路線価減少率を従属変数として数量化1類分析をおこなった。結果を図3に示す。車両通行、アーケードに関するレンジが大きい。このことから、車両の通行が規制されている通り沿いの方が減少率は低く、アーケードが存在する路線価の減少率も低いことがわかる。次に事業についてみていく。①市街地の整備、②商業の活性化、③公共交通機関の利便性の全ての事業において、事業実施がある路線価は減少率が低いことがわかる。特に、③公共交通機関の利便性は最もレンジが大きい、これは度数分布に偏りがあることも影響していると考えられるため①市街地の整備状況が最も地価の下げ止まりに影響していると考えられる。以上から、空き店舗対策事業範囲の路線価の減少率が低い路線の特徴は、1)アーケードがある 2)車の通行に規制がある 3)市街地の整備状況が実施されていることといえる。つまり、道路状況に関連したインフラ整備を行うことが路線価減少に有効であることが推察できる。

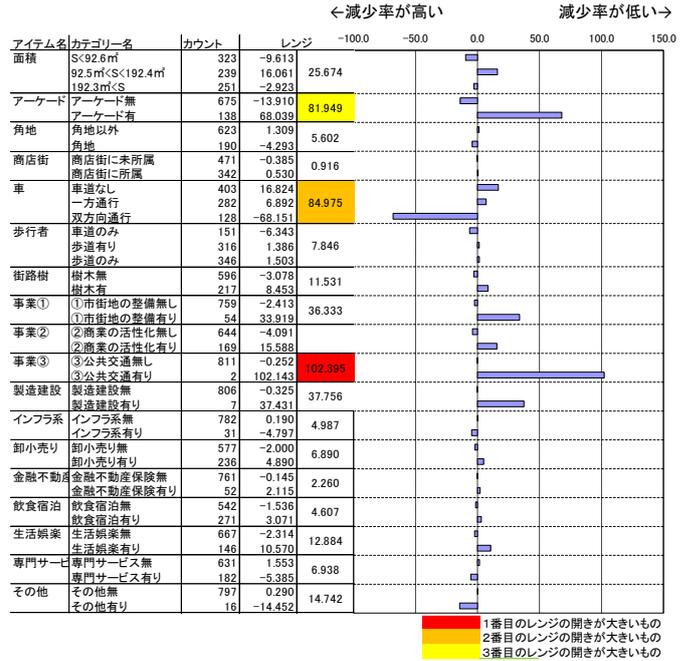


図3 カテゴリースコアグラフ

7 総括

本研究では、第一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。大分駅北エリアは【商業の再生】といったソフト面の事業、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。また、路線価の減少率が低い路線の特徴として、1)アーケードがある 2)車の通行に規制がある 3)公共交通の関連事業や市街地の整備事業が実施されていることが分かった。つまり、商業の活性化事業よりも、交通インフラに関連した事業が実施された路線で路線価減少率が低い傾向にある。本研究では、事業の施策区分に注目したが、今後は各事業の予算規模と路線価の関連性についても研究を進める必要があると考えられる。

【補注】

- 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。
- 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ることを明らかにした。
- 施策区分には以下の5つの項目が設定されている。①市街地の整備状況 ②都市福祉施設の整備状況 ③街なか居住の推進 ④商業の活性化 ⑤公共交通機関の利便性
- 国税庁 財産評価基準書路線価図・評価倍率表を参照した。

【参考文献】

- 宮下清栄(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
- 岡崎ゆう子(2000):社会資本投資、環境要因と地価関数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

*工学博士大分大学大学院工学研究科博士前期課程

* Graduate Student, Oita Univ.

**大分大学工学部福祉環境工学科・助教 博士(工学)

** Research Associate, Dept. of Architecture, Faculty of Eng, Oita Univ., Dr.Eng