

地方都市における法定基本計画事業が中心市街地の路線価に与える影響に関する分析
—大分市法定基本計画事業の事業費と路線価を中心として—

正会員 ○ 金 大一* 同 姫野由香**
同 成清 大地*** 同 小川 孝俊***

中心市街地活性化基本計画 路線価
単相関分析 重回帰分析

1 研究の背景と目的

近年、日本の地方都市において、中心市街地の活性化が大きなテーマとなっており、地域ごとに中心市街地活性化基本計画（以下基本計画）が策定され¹⁾、各都市は様々な活性化事業に取り組み、中心市街地の再生や活性化を講じている。基本計画では、事業の実施が、計画範囲に対して、どのような効果を発揮できたかについて検証するため、計画期間後に目標指標や事業の達成状況を把握することが求められている¹⁾。

本研究の研究対象地である大分市では、平成20年に第1期基本計画を策定し、平成25年3月まで第1期基本計画を終えた。しかし、目標指標の達成率は82%に留まっている²⁾。さらに、次の階段への事業の取り組みに向けて、第1期基本計画期間内で実施された各事業の実績と再生戦略は中心市街地の活性化に対する影響を検証する必要がある²⁾。

そこで本研究では、大分市中心市街地活性化の評価項目として、経済状況を表す路線価に着目する。路線価は、土地の特性や社会資本の整備状況、環境要因によって決定されている³⁾。さらに、基本計画に定められた事業(以下中活事業)の事業費が路線価に何らかの影響を与えていると推測した。そこで町丁目を単位(平均5ha)とした各事業の事業費が、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 研究範囲と研究方法

本研究では、大分市第1期基本計画(図-1)のうち、各法定事業の実施範囲と事業費について、「市街地の整備」などの5つの施策区分ごと⁴⁾に、大分市役所の商工労政課にヒアリング調査を行った。その結果を整理し施策区分ごと事業費とその分布状況を明らかにした。

また、事業費規模と路線価の相互関係を把握するため、大分駅南北エリアの34町丁目を対象に路線価増減率と施策区分ごとの事業費との単相関分析を行った。さらに、施策区分の各事業が路線価にどのような影響を与えるか

表-1 大分市第1期基本計画町丁目ごとの平均路線価、増減率と事業費の関係(平成17年~平成25年)

エリア	平均路線価 (千円/㎡)	平均 増減率	事業の施策区分各事業費額										事業の 合計数	事業費合計 (千円)
			ハード事業					ソフト事業						
			市街地の整備		都市福祉施設の整備		都市居住の推進		公共交通と他の事業		商業の再生			
事業数	事業費額	事業数	事業費額	事業数	事業費額	事業数	事業費額	事業数	事業費額					
大分駅北エリア	132	-23%	26	1,243,872	0	0	5	2,832,174	13	5,003,817	47	1,845,676	91	10,925,539
大分駅南エリア	93	-3%	15	12,042,789	1	12,268,478	10	5,664,349	8	10,443,289	0	0	34	40,418,905
全体	112	-13%	41	13,286,660	1	12,268,478	15	8,496,523	21	15,447,106	47	1,845,676	125	51,344,443
事業数、事業費の 割合	大分駅北エリア		21%	2%	0%	0%	4%	6%	10%	10%	38%	4%	73%	22%
	大分駅南エリア		12%	23%	1%	24%	8%	11%	6%	20%	0%	0%	27%	78%
	総数		33%	26%	1%	24%	12%	17%	17%	30%	38%	4%	100%	100%

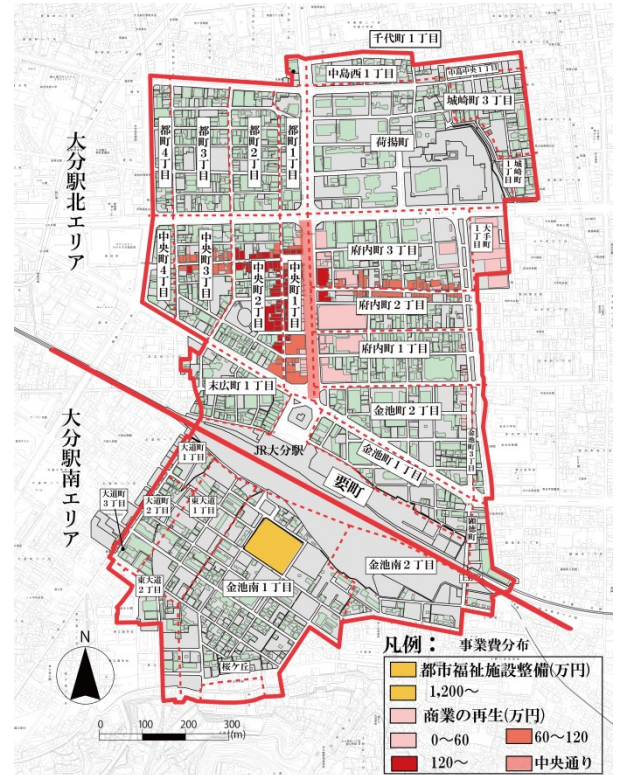


図-1 対象地範囲と都市福祉施設の整備と商業の再生の事業費分布を明らかにするため、路線価増減率と事業費の重回帰分析を行い、事業費が路線価に与える影響を分析する。

3 中活事業の事業費の分布

3.1 大分市第1期基本計画事業

大分市第1期基本計画範囲内にある大分駅南北エリア全体の、平均路線価や平均路線価増減率、5つの施策区分ごとの事業数や事業費額などを表-1に示す。

施策区分ごとの事業数や事業費について、大分駅北エリアは「商業の再生」などのソフト面の事業が多く、大分駅南エリアは「市街地の整備」、「都市居住の推進」などのハード面の事業が多く実施されたことがわかる。

一方で、最大事業費は「公共交通と他の事業」で、全体

事業費の 30%を占めている。最小事業費は「商業の再生」で、全体事業費の 4%にとどまる。以上のことから、ソフト事業の事業数は多いが、事業費総額はハード事業に及ばないことがわかる。

3.2 カテゴリーごとにみた事業費の傾向

3.2.1 都市福祉施設の整備

「都市福祉施設の整備」の事業分布状況を図-1 に示す。事業対象が大分駅南エリアの「金池南 1 丁目」の一箇所となっているものの、事業費が総事業費の 24%を占めていることから(表-1)、福祉施設にかかる事業費が大きくなる傾向を示した。

3.2.2 商業の再生

「商業の再生」の事業費分布状況を図-1 に示す。事業範囲を見ると、事業が大分駅北エリアのみ実施されている。これは、このエリアに商店街が集中することが要因として推察できる。事業費に着目すると、「中央町 1 丁目」、「中央町 2 丁目」が 120 万円以上を示しており、事業費が高い傾向にあることがわかる。また、「府内 1 丁目」、「府内 3 丁目」は 0~60 万円を示しており、事業費が相対的に低いことがわかる。このことから、事業費が高い町丁目と低い町丁目と同じ町内に存在することがわかる。とくに、中央通り西側の町丁目の事業費が高く、事業費の分布は特定の範囲に集中していないものの、かたよがりがあることがわかる。

4 施策区分ごとと事業費と路線価との分析

4.1 施策区分ごとと事業費と路線価の単相関分析

34 町丁目ごとの平均路線価増減率と、施策区分ごとと事業費との相関関係を分析するため、単相関分析を行った。単相関関係分析結果を表-2 に示す。

表-2 路線価増減率と事業費の単相関関係分析結果

施策区分	相関係数 r 値	t 値	危険率 p 値
市街地の整備	0.759	6.594	1.969×10^{-7}
都市福祉施設の整備	0.364	2.210	0.034
都市居住の推進	0.764	6.693	1.483×10^{-7}
商業の再生	(0.349)	(1.965)	0.058
公共交通と他の事業	0.337	2.026	0.051

t 値^{注5)}から見ると、「都市居住の推進」、「市街地の整備」の値が 6.0 以上になり、他の施策区分の事業より、路線価に対する高い有意性を示した。危険率 p 値を見ると、「商業の再生」、「公共交通と他の事業」が 5%以上になっていることから、路線価との相関性が確認できないことがわかった。相関係数では、「都市居住の推進事業」が 0.764 と最も高い値を示しており、次に高い値を示したのは「市街地の整備」であり相関係数が 0.759 であった。このことから「商業の再生」、「公共交通と他の事業」と平均路線価増減率との相関性が確認できないことがわかった。

4.2 施策区分ごとと事業費と路線価の重回帰分析

相関分析では、事業費と路線価との相互関係の強さを示した。しかし、各施策区分の事業費が路線価にどのよ

うな影響を与えることを明らかにする必要がある。

34 町の町丁目ごとの平均路線価増減率を目的変数、施策区分の事業費を説明変数とし、重回帰分析を行った。

表-3 平均路線価、増減率と事業費の重回帰分析結果

路線価増減率	回帰統計		有意 F	変数名	偏回帰係数 A	t	P-値
	重相関 R	0.871					
	重決定 R2	0.758	7.3×10^{-8}	市街地の整備	$A_1 = 6.3 \times 10^{-8}$	3.611	0.12%
	補正 R2	0.715		都市福祉施設の整備	$A_2 = 5.2 \times 10^{-9}$	0.910	37.08%
	標準誤差	0.057		都市居住の推進	$A_3 = 2.0 \times 10^{-7}$	3.664	0.10%
観測数	34	商業の再生		$A_4 = 2.2 \times 10^{-7}$	1.471	15.23%	
		公共交通と他の事業		$A_5 = 7.3 \times 10^{-9}$	0.677	50.40%	

偏回帰係数の信頼性を図る P-値を見る(表-3)と、「都市福祉施設の整備」、「商業の再生」、「公共交通と他の事業」の 3 項目は 5%以上になり、路線価増減率の説明変数として適切ではないと考えられる。また、説明変数の影響度を図る t 値から見ると、「都市居住の推進」が最も高い値を示し 3.664 になった。次は「市街地の整備」であり値が 3.611 であった。「都市居住の推進」、「市街地の整備」のようなハード事業は路線価増減率との強い相関関係がみられた。このことから、路線価増減率は、まちなかを整備するハード事業「都市居住の推進」が最も大きな影響があることが推測できる。

5 まとめ

本研究では、大分市第 1 期基本計画の法定事業の事業費規模が、路線価に対する影響を明らかにした。事業費の分布状況に関しては、大分市の中心市街地では、「商業の再生」のソフト事業の数は多いが、事業費額は「公共交通と他の事業」などのハード事業をに及ばないことがわかった。施策区分ごとと事業費と路線価との相関分析では、「都市居住の推進」と「市街地の整備」の事業費が平均路線価増減率との相関関係が高いことが判明した。

重回帰分析では、同じく「都市居住の推進」と「市街地の整備」事業の事業費は路線価増減率に大きく影響することがわかった。また、施策区分ごとと事業の実施対象は町丁目単位だけではなく、建物単位で実施されたことも数多くある。

今後の研究では、町丁目ごとの事業費より物件などの詳細な分析を行い、建物ごとの路線価の変遷と事業費の関連性を明らかにする必要があると考えられる。

【補注】

- 注 1) 中心市街地活性化基本計画認定申請マニュアル平成 20 年 4 月 (内閣府)
- 注 2) 大分市中心市街地活性化基本計画の最終フォローアップに関する報告
- 注 3) 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 4) 内閣府地域活性化推進室の平成 25 年度版中心市街地活性化基本計画申請マニュアルの中で、統計データ等の分析例として挙げられている 4 カテゴリーと、観光に関する項目をまとめる「観光関係」を加えた計 5 カテゴリーとした。
- 注 5) t 値は、説明変数の係数や定数項の確からしさの度合いを判断する際に使用する数値であり、値の絶対値が大きければ大きいほど、強く有意であると判断できる。危険率 p 値は全く相関のない数字を組み合わせたときにその r 値が出る確率を表す。

【参考・引用文献】

- 1) 朝日昭太(2014)路線価の変遷にみる中心市街地における法定事業影響
- 2) 堤紀考(2007)『空地が住宅地の価値に与える影響に関する分析—地区計画指定地の路線価に着目して—』日本建築学会大会学術講演梗概集 vol17344

*大分大学大学院工学研究科博士後期課程

**大分大学福祉環境工学科・助教 博士(工学)

***大分大学大学院工学研究科博士前期課程

* Doctoral Course, Oita University

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

*** Graduate Student, Oita University