

駅前再開発と郊外部における ショッピングモール建設が 不動産市場におよぼす影響

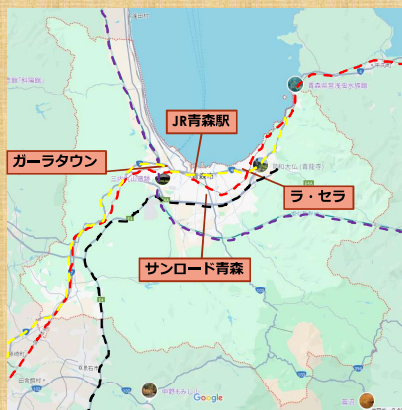
原野ゼミ
51220086 小鹿 智輝
51220037 大沢 秋夜

1.はじめに(研究目的)

- 従来の都市では、その**都市の駅を中心に**街づくりが行われ、駅周辺に住宅や商業施設の集積が生じることになる。
- しかし、モータリゼーションの発達とは、駅とは離れた郊外部に**駐車場が完備した**大型ショッピングモールの建設を誘発している。
- こうした変化は、その都市の不動産市場に**影響を与えることで、街の構造を変化させる可能性がある。**
- 例えば、青森市では、上記のような都市構造の変化が生じる中で、2001年に青森駅から徒歩3分の場所に**商業施設アウカ**が建設されたが、経営状況は厳しく、**赤字**になる一方だった。
- そこで、本研究では、**JR青森駅から離れた郊外部での大型ショッピングモールの建設が、JR青森駅周辺およびショッピングモール周辺の不動産市場にどのような影響を及ぼしたのか**を実証的に分析する。

分析対象エリア

- 青森市を対象に分析
一図の細かい赤い点線の範囲
- ・ 高速道路
青森自動車道
- ・ 線路
JR線
東北新幹線
- ・ 主要な道路
国道4号線、7号線



2.研究仮説と研究方法

- 研究仮説
駅周辺の大型ショッピングモールの建設が、駅周辺およびモール周辺の不動産市場に影響を及ぼし、**青森市の都市構造を変化させている可能性**を検証する。特に、消費者が**交通利便性**を重視しているのであれば、駅に近いことよりも、駐車場が完備され、ワンストップでの消費活動が可能な大型ショッピングモールに近接することが**重視**されている可能性がある。
- 具体的な分析内容
青森市の住宅取引情報をデータベースとして作成し、**駅周辺の地価と大型ショッピングモールの地価を推計し、それらの変化を比較する。**
- 期待される分析結果
ショッピングモールの建設は、駅周辺地域よりも、大型ショッピングモール周辺地域の住宅価格を上昇させている可能性が考えられる。



駅から遠ざかるほど
価格上昇



ワンストップ消費活動が可能な大型ショッピングモールに**需要が高まる**、**土地価格が上昇する!**

駐車場が少なく車社会において駅に**需要が少ない**、**土地価格が減少する!**

3.分析データおよび記述統計

- データソース: 「土地総合情報システム(国土交通省)」 <https://www.reinfolib.mlit.go.jp/>
JR津軽線青森駅の不動産取引価格をDL
- 対象: **最寄り駅が青森駅の不動産**
- 対象期間: **2007年~2023年**、サンプル数: **1527件**
- 住宅属性:
土地面積 延床面積 最寄り駅距離 建築年数 建蔽率 容積率
青森タイム }
ガーラタイム } 当該物件から**JR青森駅・ガーラタウン・サンロード青森・ラセラまでの車利用時(土曜正午)の最短時間(分)**
サンタイム }
セラタイム }
用途地域タミー: 任意の用途地域であれば1, そうでなければ0
取引時期タミー: 任意の取引時期であれば1, そうでなければ0
土地形状タミー: 任意の用途地域であれば1, そうでなければ0
前面道路タミー: 任意の用途地域であれば1, そうでなければ0

青森駅

4号線がアスラム、ワッセル5階建て商業ビル「ラセラ」がある。800~2000名が1100名が乗降している。
1999年に青森市は将来の人口減少による道路や上下水道の整備、除雪にかかる費用を理由に日本で初めて、都市計画マスタープランにコンパクトシティ化構想を盛り込んだ。駅前再開発に着手していた市にパワフルの勢いが襲撃し、1977年から計画が始まったアウカ、市民ホールを2001年に開業。開業当初こそ大盛況だったものの、郊外店との競争に負け、中心街に大学高校がなくターゲットの若者の来客がまばらになり、営業当初からの**大きな赤字**により2016年に経営破綻。現在、大盛況だった商業施設は無機質な**市役所**になっている。地元住民より、観光客のほうが多い印象がある。

サンロード青森

1977年開業
4階建て地下1層
駐車台数1800台
105個のテナント
10:00-22:00
様々なショップ、食料品店、カジュアルな飲食店が入り、頻りにイベントが行われているに**ぎやかな複合商業施設**。開業から五十年近く経っており、古くから現在まで幅広い人々に親しまれている。周りは**住宅街に囲まれている**。噴水がある整備が行き届いた大きな公園、スケート場、屋内グラウンド、飲食店、小中学校高校、インターチェンジが近くにあり**とても住みやすい**。

ラ・セラ

2002年開業
2階建て31個テナント
駐車台数1045台
10:00-21:00
食料品や家庭用品、衣料品、ファストフード店、100均、美容院やジムまでもが入っており幅広い年齢層の人が**楽しめる施設**になっている。
国道沿いで住宅街の真ん中にある。昭和27年開設の**青森県内最大規模の病院**と、海水浴場・小動物舎・スタジアムのある日本の都市公園100選に選ばれた**広大な公園**がある。

ガーラタウン

2003年開業
22個のテナント
8:00-0:00
ツイザラス、24時間経営のジム、西松屋、MEGAドン・キホーテなど若者も楽しめるテナントが多く入っている。近くには映画館やスターバックス、ネットカフェ、ユニクロ、マクドナルドもある。車で5分の所に新青森駅がある。周りは住宅街に囲まれている。徒歩十五分の所に高校、徒歩十分の所に県立病院がある

4. 分析モデル

- ① $\ln Y = \alpha + \beta \ln X + \gamma_1 \cdot \ln \text{青森タイム} + \gamma_2 \cdot \ln \text{ガーラタイム} + \gamma_3 \cdot \ln \text{サンタイム} + \gamma_4 \cdot \ln \text{セラタイム}$
 - ② $\ln Y = \alpha + \beta \ln X + \gamma_1 \cdot \ln \text{青森距離} + \gamma_2 \cdot \ln \text{ガーラ距離} + \gamma_3 \cdot \ln \text{サン距離} + \gamma_4 \cdot \ln \text{セラ距離}$
- Y: 住宅価格
X: 土地面積、延床面積、取引年数、最寄り駅距離~分、建蔽率、容積率
青森、ガーラ、サン、セラタイム: 当該物件からそれぞれまでの車利用時の最短時間
青森、ガーラ、サン、セラタイム: 当該物件からそれぞれまでの最短道路距離
- ◆ **住宅購入時「駅に近いこと」より「大型ショッピングモールに近いこと」が重視される?**
 - ◆ **青森駅から離れた場合の住宅価格**
 - ・ 減少するものの、その程度は相対的に小さい (係数は負: $\gamma_1 < \gamma_{234}$)
 - ・ そもそも減少しない (係数は正: γ_1)
 - ◆ **大型ショッピングモールから離れた場合の住宅価格**
 - ・ 減少する (係数は負: γ_{234})
 - ・ 減少するが相対的にその程度は大きい (係数 $\gamma_1 < \text{係数 } \gamma_{234}$)

5. データ (記述統計N = 1527)

	単位	平均値	標準偏差	最小値	最大値
取引価格総額	万	2,040	4,980	10	140,000
土地面積	m ²	280.0131	295.7182	30	2,000
延床面積	m ²	241.4071	314.5991	15	2,000
取引築年数	年	28.8894	14.3605	1	76
最寄駅距離分	分	33.4025	16.1357	2	75
建蔽率	%	61.0668	9.8036	40	80
容積率	%	197.611	117.899	60	600
青森タイム	分	10.2477	3.2625	4.5	22.5
ガーラタイム	分	15.2448	4.8273	5.5	29
サンタイム	分	11.7467	4.4071	3	23.5
セラタイム	分	20.3881	5.0462	2.5	29

6. 推定結果① (対象地点までの時間距離)

	係数	標準偏差
ln土地面積	0.6354 ***	0.0376
ln延床面積	0.3844 ***	0.0369
ln建築年数	-0.5387 ***	0.0195
ln最寄駅~分	-0.1167 ***	0.0427
建蔽率	0.0015	0.0069
容積率	0.0004	0.0005
ln青森タイム	0.2356 ***	0.0779
lnガーラタイム	-0.1959 **	0.0907
lnサンタイム	-0.4097 ***	0.0653
lnセラタイム	-0.2511 ***	0.0748
タイムダミー		YES
用途地域ダミー		YES
取引時期ダミー		YES
切片	13.7526 ***	0.8493
修正済み決定係数		0.6365
サンプル数		1527

・青森駅時間係数
0.2356 正
・ガーラ時間係数
-0.1959 負
・サンロード時間
-0.4097 負
・ラ・セラ時間
-0.2511 負

↓
駅から遠ざかると住宅価格が上昇する。他方で、商業施設から遠ざかると住宅価格が下落する、という期待される結果が得られている。

6. 推定結果② (対象地点までの道路距離)

	係数	標準偏差
ln土地面積	0.6524 ***	0.0373
ln延床面積	0.3730 ***	0.0361
ln建築年数	-0.5329 ***	0.0189
ln最寄駅距離分	-0.0892 **	0.0392
ln青森距離	0.0401 **	0.0183
lnガーラ距離	-0.1034 ***	0.0709
lnサン距離	-0.3742 ***	0.0511
lnセラ距離	-0.1818 ***	0.0863
用途地域ダミー		YES
前面道路ダミー		YES
土地形状ダミー		YES
切片	13.90313 ***	0.4196
修正済み決定係数		0.6408
サンプル数		1543

当該物件からJR青森駅
カータウン
サンロード青森
ラセラまでの道路距離

推定結果①と同じ結果が得られている

7. 推定結果の解釈

■ 係数の解釈

説明変数が1単位変化した際、被説明変数が変化する量を表す。

■ 青森駅距離=X・取引価格=Y

Xが増加、青森駅から遠ざかる。
Yが増加、価格が上昇。

■ 推定結果①の解釈

青森駅と各商業施設の係数は双方ともに取引価格を有意に説明する。ただし青森駅は(0.2356)は駅から遠ざかるほど価格が上昇している

■ 推定結果②の解釈

青森駅と各商業施設の道路距離による価格変化は①と同様の傾向である。サンロード青森は(-0.3742)と他の商業施設より遠ざかると価格の下落速度が高い

■ 駅前にコンパクトシティとして作られた商業施設よりも、郊外の商業施設付近の土地需要が高いと考えられる
■ 駐車場が完備され、ワンストップでの消費活動が可能な大型ショッピングモールに近接することが重視されている

8. まとめ

- アウカが経営破綻になった原因の一つは、郊外部の大型ショッピングモールの建設による影響があると考えられる。
- 郊外部におけるショッピングモールの建設は、駅前の不動産価格に影響を与えている可能性がある。
- コンパクトシティを推進するために駅前の再開発を進めるならば、以下のような対応ができればいいのではないか
 - 駅を中心に延びる幹線道路を作り中心に駐車場付きの大型ショッピングモールを作ること
 - また、郊外部における大型商業施設の建設を規制すること
- しかし、上記のような対策は、膨大なコストがかかり現実的には難しいと考えられる。また、規制は市場メカニズムを歪めることで、社会的総余剰の低下をもたらすことになる。
- したがって、コンパクトシティを進めるために、駅前の再開発を進めるという思想は理解できるが、それを実現するための方法はコストが高く、また資源配分の効率性を必ずしも高めることにはならない可能性が高い。
- 従来の中核市街地を再開発によって再び昔のような賑わいを作り出したいということは心情としては理解できるが、そのような試みが経済的に妥当であるかどうかは議論の余地がある。