

新幹線開通が地方都市の地価に与える影響

～北陸新幹線沿線都市を例に～

藤澤ゼミ 2018年度卒業 S.I

1. はじめに

2015年3月の北陸新幹線開通から3年が経過して、富山、金沢市を中心に大きな経済効果が発生していることがうかがえる。しかしながら、その効果は、都市の構造や人口密度により異なると考えられる。ここでは金沢市、高岡市、富山市を対象に、各都市の地価情報を用いて新幹線開通が都市の地価に与えている影響を分析・考察する。

2. 目的・仮説

北陸新幹線の開通が沿線都市、特に駅前の地価に正の影響を与えたという仮説を立て調査・分析をした。本研究の目的は、新幹線による効果が都市により異なる影響があることを明らかにすることである。

3. 分析方法

①国土交通省がWeb公表している平成24年から平成30年までの商業地の公示地価を収集し、重回帰分析をおこなった。重回帰分析をおこなうにあたり被説明変数を取引価格総額の自然対数に設定した。地価変動と新幹線開通の直接的な因果関係の有無を分析するため、説明変数に新幹線ダミーを投入したもの(新幹線ダミーモデル)、新幹線開通前後の地価の変動から新幹線開通と地価の変化の関係を分析するため、時点ダミーを投入したもの(時点ダミーモデル)の2つのモデルに分けて分析した。重回帰モデル式は以下のとおりである。

$$\text{重回帰モデル} : Y = \alpha + \sum \beta_j X_j + \varepsilon$$

説明変数は上記のほか、面積、間口、容積率、前面道路・幅員、面積2乗項、間口2乗項、最寄り駅までの時間(分)とした。なお新幹線ダミーは北陸新幹線開通前を0、開通後を1とし、時点ダミーは平成24年を基準年とする。

②上記の分析結果を確かめるため、上記都市について特に駅前エリアを中心に、国税庁がWebで公表している平成24年から30年(北陸新幹線が開通する前後3年分)までの路線価を収集した。また、収集したデータを白地図に路線価を色分けして図示した(平成26年と30年の路線価使用)。各都市の路線価の変化について比較考察した。

4. 結果と考察

表1の重回帰分析結果から、金沢市と富山市では新幹線開通と地価変動との間に直接的な因果関係は認められなかった。高岡市では負の

因果関係が認められた。

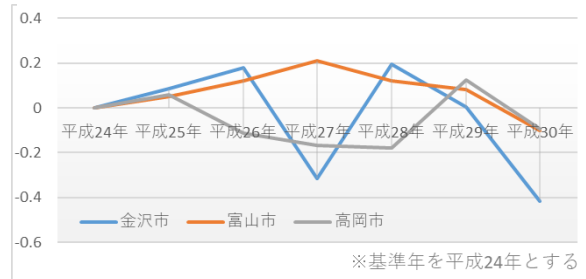
表1：回帰係数(新幹線ダミーのみ抜粋)

	金沢市	富山市	高岡市
新幹線ダミー	0.013	0.185	-0.166*

*5%有意

次に、時点ダミーモデルの分析をおこなった結果、図1のような時点ダミーの回帰係数の変化がみられた。ここから、金沢市の地価は新幹線開通によって上昇したと考えられる。富山市では新幹線開通前から地価が一定して上昇傾向にあり、新幹線開通と地価上昇の関係は薄いと考えられる。高岡市では、新幹線開通前から地価は一定して下降傾向にあり、新幹線開通と地価下落の関係は薄いと考えられる。

図1：時点ダミーの回帰係数の推移



また、路線価の状況から、金沢市と富山市では中心市街地で路線価の上昇が、高岡市では高岡駅北側で路線価の下落が確認できた。これは、上記の分析結果を裏付ける結果となった。

5. まとめ

今回の研究から金沢市では、新幹線開通と地価の上昇との間に直接的な因果関係は認められないものの、新幹線効果による他の要因によって地価が上昇している可能性があると考えられる。富山市と高岡市では、少なくとも今回の分析結果からは新幹線開通と地価上昇との関係は軽薄であり、地価の上昇あるいは下落には別の要因が関係している可能性があると考えられる。

よって、仮説は完全に棄却されたわけではないが、新幹線開通による間接的な要因と地価上昇との因果関係を考える必要がある。

<参考文献等>

- ・宮脇勝・梶原千尋(2007) 『景観規制が地価に及ぼす影響に関する研究』
- ・東本靖史・高田寛・岸邦宏(2010) 日本都市計画学会 都市計画論文集『バスサービス水準が地価に及ぼす影響に関する研究』