

論文 地価の維持率からみる地方都市の駅まち空間 マネジメントの課題に関する研究

谷 陽斗¹・三浦 詩乃²

¹ 非会員 中央大学大学院 理工学研究科都市人間環境学専攻 (〒112-8551 東京都文京区春日 1-13-27)

E-mail: a21.8jme@g.chuo-u.ac.jp

² 正会員 中央大学大学院 理工学研究科准教授 (〒112-8551 東京都文京区春日 1-13-27)

E-mail: smiura746@g.chuo-u.ac.jp (Corresponding Author)

近年、地方都市では人口減少や少子高齢化による中心市街地の空洞化が未だ顕著である。そこでこの状況を打破するための方策として、「駅まち空間」のマネジメントに注目が集まっている。本研究は近年盛んな「駅まち空間」のマネジメントがより広い周辺エリア(徒歩圏)に経済効果を波及させているかを明らかにするために地価の維持率に着目して分析を行った。その結果、環境空間比が60%以上の駅前広場を整備すること、また、そうした駅前広場を含む駅まち空間を積極的に活用する取り組みを行っている事例ほど駅まち空間整備によって向上した地価を維持または向上させていることが明らかになり、「駅まち空間」のマネジメントが周辺エリアに経済効果を波及させ、地域経済の活性化につながることを示唆された。

Key Words: station square, area management, local economy, regional revitalization, sustainability

1. はじめに

(1) 背景

国土交通省は「駅や駅前広場と一体的に周辺市街地との関係を踏まえ必要な機能の配置を検討することが期待される空間」として「駅まち空間」を定義^{注1}し、従来のTODの概念を取り入れ、これからのまちづくりにおいて中核を担い得る場所に資するものとして位置付けている。こうした「駅まち空間」のマネジメントによって、中心市街地の衰退が顕著である我が国の地方都市において、新たな開発などが減少する中で既存ストックを有効活用できる点や都市の魅力向上とそれによる資産価値の向上が期待できる点から、市民の活動拠点の創出やそれによって賑わいを取り戻す契機となることが期待される。ここでいうエリアマネジメントとは、国土交通省が「住民や事業主、地権者によって自主的に行われている取り組み」と定義している^{注2}。

しかし、既往研究において「駅まち空間」を扱ったものは少ない。駅前広場に関して岩本ら³が都心の駅の駅前広場について、駅の利用者からは交通機能のみならず、憩いの場所などの環境空間の機能も望まれていることを明らかにしており、小滝ら⁴は環境空間比のみに基づいた計

画手法を用いるのではなく、交流空間や修景空間の充実が必要であり、限りあるスペース内での機能充実のため隣接する空間との関係や空間自体の質を高めることが重要であるとしている。またにぎわいを取り戻すのみではなくそれを持続させることも必要であり、西村ら⁵は市民による駅前広場の利活用に関して計画や構想の段階から市民の側に立って合意形成をサポートしてきたまちづくり組織が駅前広場供用後の運営管理を行うことで市民に積極的に利用されており、整備のみならず利活用まで継続的に民間組織が関与することが重要であることを明らかにしている。駅前広場の環境空間などのハード面に関しては、浅野⁶が中心市街地活性化計画の事業の特徴として駅前広場の改修があり、整備されてきたと見られることを明らかにしている。

これらの研究では「駅まち空間」の中でも駅前広場に注目して環境空間の必要性やマネジメントの必要性を明らかにしているが、「駅まち空間」全体、またマネジメントの必要性を扱っていない。そこで本研究では駅まち空間の「マネジメント」の実態と課題について着目する。

本研究ではマネジメントに対して経済的指標から評価を行う。これはエリアマネジメントが地価向上の観点から期待されているということから重要であり、平山ら⁷

表-1 対象地一覧と各分析結果

駅	広場総面積	環境空間比	駅まち空間整備後の地価変化(データ抽出年)	駅前広場着工時の駅ビルの整備・改築の有無	地価の維持率(データ抽出年)	エリアマネジメントの積極性	TYPE
富山駅(南口)	12,960㎡	63.6%	+(2014-2018)	○(2022年営業開始)	133%(2018-2024)	○(エリマネ団体あり、駅中心の団体)	A
金沢駅(東口)	27,000㎡	54.6%	-(2002-2008)	×	195%(2008-2024)	○(エリマネ団体あり、中心市街地中心の団体)	A
静岡駅(北口)	17,800㎡	58.1%	+(2006-2010)	×	135%(2010-2024)	○(エリマネ団体あり、中心市街地中心の団体)	A
豊田市駅(西口)・新豊田駅(東口)	13,190㎡	81.0%	+(2014-2022)	×	101%(2022-2024)	○(エリマネ団体あり、駅中心の団体)	A
姫路駅(北口)	12,350㎡	80.0%	+(2012-2018)	○(2013年営業開始)	135%(2018-2024)	○(エリマネ団体あり、駅中心の団体)	A
大分駅(北口)	16,445㎡	76.4%	+(2012-2018)	○(2015年営業開始)	140%(2018-2024)	○(エリマネ団体あり、中心市街地中心の団体)	A
高知駅(南口)	10,660㎡	76.6%	-(2006-2012)	×	84.3%(2012-2024)	×	B
旭川駅(北口)	22,370㎡	60.9%	+(2012-2016)	○(2015年営業開始)	97.7%(2016-2024)	○(事業数5以上)	C
郡山駅(西口)	21,300㎡	56.9%	-(1998-2002)	○(2001年営業開始)	56.1%(2002-2024)	○(エリマネ団体あり、中心市街地中心の団体)	C
浜松駅(北口)	23,380㎡	52.9%	-(2002-2006)	○(2008年営業開始)	95.3%(2006-2024)	○(エリマネ団体あり、駅中心の団体)	C
盛岡駅(西口)	10,600㎡	62.5%	-(2010-2016)	×	128%(2016-2024)	×	D
岐阜駅(北口)	31,150㎡	64.2%	-(2006-2012)	×	128%(2012-2024)	×	D
高松駅(東口)	16,270㎡	69.6%	-(2000-2002)	×	123%(2002-2024)	×	D
長崎駅(東口)	10,530㎡	62.9%	+(2016-2022)	○(2023年営業開始)	121%(2022-2024)	×	D
宮崎駅(西口)	13,140㎡	60.5%	+(2018-2022)	○(2020年営業開始)	110%(2022-2024)	×	D
鹿児島中央駅(東口)	18,680㎡	53.2%	-(2002-2006)	○(2004年営業開始)	173%(2006-2024)	×	D

はエリアマネジメントの効果の帰着先として地価による分析を通して、商業地にてエリアマネジメントを行うことで地価に有意に正の影響をもたらしていることを明らかにしている。ただし同研究は関東・近畿の商業地を対象にしており、地方都市に対して分析は行っていない。地方都市の駅周辺にも同じことが言えるのかは明らかになっていないことから本研究では地方都市を対象に分析と評価を行う。

(2) 定義

本研究では、国土交通省の定義^{注1)}を参照としながら、「駅舎、駅前広場およびその周辺の2,3街区の再整備および再開発事業が並行して段階的に実施計画された空間」として「駅を中心から半径300m圏内」を駅まち空間と定義し、分析対象として選出する。また、抽出した駅まち空間のマネジメントに該当する活動としては、「自治体、鉄道事業者、駅周辺地権者等による官民連携組織が実施する事業」を記録する。ただし、駅まち空間の提唱自体が2020年以降とごく近年であることを鑑み、萌芽期のものを含めるために「官・民の複数の組織が、同時に駅まち空間を活用する催し」も含むこととする。

(3) 目的

(1)に示した背景より、地方都市において「マネジメントを積極的に行っている駅まち空間は空間整備により上昇した地価を維持できている」という仮説を検証し、課題を明らかにすることを目的とする。この仮説は、分析結果から当てはまる事例が過半数を超えた場合に立証されたとする。

2. 研究手法

(1) 対象地とする駅まち空間

エリアマネジメント実施事例の選定条件として、駅まち空間内において特に取り組みの中心的な場となりえる「駅前広場の環境空間」に着目する。ここで環境空間比に着目したのは、鹿島ら⁹⁾が現状の駅前空間は交通空間に多くの面積を要してしまい、残りの空間を環境空間として設定してしまうことから今後の人口減少や少子高齢化による環境空間の集客性を重視して環境空間比を定める研究を行っているように、今後の駅まち空間には環境空間比に着目した駅前広場が必要であると考えたためである。対象地の選出は3段階で行った。まず全国の都市から地方都市を選出するために、地方都市の定義を「3大都市圏に属していないかつ人口100万人以下の県庁所在地、政令指定都市、中核市」として選出を行った。その結果、58都市を選定した。次に58都市の代表駅をそれぞれ1つ選出し、その駅はエリアマネジメントに伴う空間活用を行えるような駅前広場の環境空間比を充足しているか、という観点から選出した。具体的には、「広場総面積が20,000㎡以上かつ環境空間比が50%以上」または「広場総面積が10,000㎡以上かつ環境空間比が60%以上」とした。従来の駅前広場計画の指針^{注3)}において標準的な環境空間比を50%、また広場総面積が10,000㎡以上の駅前広場については環境空間比が50%以下でもよいとしていたため50-60%を下限とした。その結果20都市が選出された。さらに、下記の分析を行う上で駅まち空間の概念が登場した時期やデータ入手のしやすさの観点から駅前広場の整備が比較的近年(2000~2020年)に完了したものを選出した。その結果、最終的に16都市を対象地として選出した(表-1)。

表-2 各地価データのメリットデメリット^{注4)}

地価データ	メリット	デメリット
公示地価	・毎年公表	・評価地点数の少なさ
固定資産税路線価	・評価地点数が最も多い	・3年ごとの公表
相続税路線価	・公示地価よりも評価地点数が多い ・毎年公表	・固定資産税路線価に比べ評価地点が少ない

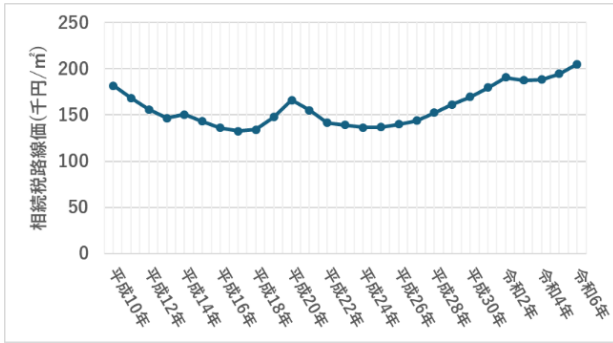


図-1 相続税路線価の全国平均^{注6)}

(2) 分析手法

a) 地価分析

本研究では地価分析を国土交通省が示している「インフラ経営の実践によるストック効果の分析のためのガイドダンス」^{注4)}に基づいて「差の差法(DID法)」を用いる。DID法は政策を実施した地域(処置群)としていない地域(対照群)の2つに分けて処置群の政策前後の指標の差と対照群の政策前後の指標の差を比較することで政策を実施したことによる効果を分析する手法である。本研究では政策を「駅まち空間の整備」および「エリアマネジメント関連事業の実施」とし、1章(2)で定義した駅まち空間の範囲内を処置群、範囲外を対照群とする。

地価の分析を行う上で採用するデータについて、本研究では「相続税路線価(以降路線価と表記する、1998年～2024年のデータ^{注5)})」を採用することとした。採用理由としては地価データにはそれぞれメリットとデメリットがあり(表-2)^{注4)}、その中で路線価は評価地点が多く、かつ毎年公表されている点から地価変化および維持率を正確に分析できるためである。

駅まち空間整備前後各2～3年間での路線価の変化を分析することとし、整備前後での路線価の増減にて分類を行い、プラスの駅とマイナスの駅に分けた(表-1)。また、維持率は駅まち空間整備2～3年後を基準年として最新の路線価までの経年変化を分析することとし、グラフ上で最新の路線価が基準年よりも高ければ維持率が100%以上で維持率が高いと判定し、分類する。また、対象地の地価変化の比較対象として路線価の全国平均の推移を図-1に記載する^{注6)}。なおDID法の留意点として、処置群と対照群で政策前の指標の動きが平行する(平行トレンド仮定)

傾向にあることを確認した^{注8)}。またそれぞれの群で異なる変化やイベントが発生していないこと(共通ショック仮定)を仮定している^{注8)}。結果の考察では、新幹線開業などの広域地域経済に影響を及ぼすイベントが発生している駅としてない駅とで別々に考察を行った。

b) マネジメント分析

地価分析を行う上で定義した駅まち空間の範囲内で行われているマネジメント事業を数とマネジメントに携わる官民連携組織を法人化しているか(以降は法人化団体と表現する)という2つの観点から文献・Webサイト検索調査を行った。なおマネジメント団体の法人化に着目した理由は李ら⁷⁾によって、マネジメント団体の中でNPO法人と任意団体は安定的な財源確保が難しいことや人材の確保や育成が課題となっている、すなわち法人化による財源確保や人材の確保・育成がマネジメントの積極的な推進につながることを明らかにしているためである。マネジメント事業については、宋ら⁸⁾が行った日本のマネジメント団体の傾向分析によってマネジメントによる最も大きな効果が賑わいや集客である団体が調査対象団体の3分の1になることが明らかにされていることから、主にイベント事業がどれほど行われているかについて分析することとする。これらの分析結果と地価分析による地価の維持率の分析結果を基に選出した駅まち空間を4つのタイプに分類する。

c) ヒアリング調査

地価の維持率を左右する取り組み内容について考察を行うため、地価分析、マネジメント分析の結果、マネジメントを積極的に取り組んでいる事例と分類した駅まち空間のある9自治体のうち、駅まち空間内でのマネジメント事業数が最も多い旭川市と法人化団体を有する富山市、姫路市、大分市の4自治体へのヒアリング調査を行った。

3. 地価の変化と維持率

地価分析の結果、駅まち空間整備前後の地価変化がプラスの駅が8駅、マイナスの駅が8駅となった。地価変化がプラスの駅には共通点があり、静岡駅を除き駅前広場の整備が路線価の最新データ取得年の2024年から10年内となっている。これら2つの群でそれぞれ駅前広場の環境空間比の分布を見ると環境空間比が60%以上の駅がプラスの群は8駅中7駅、マイナスの群は8駅中4駅とプラスの群の方がより環境空間比の高い駅が多い(図-2)。このようになった理由としてプラスの群の駅については駅前広場のみならず、駅に隣接する駅ビルの建設・改築などにも力を入れていることにより駅ビルや駅の整備・再整備とともに駅前広場の再整備を行っていることが考えられる。実際に地価変化がプラスかつ環境空間比60%

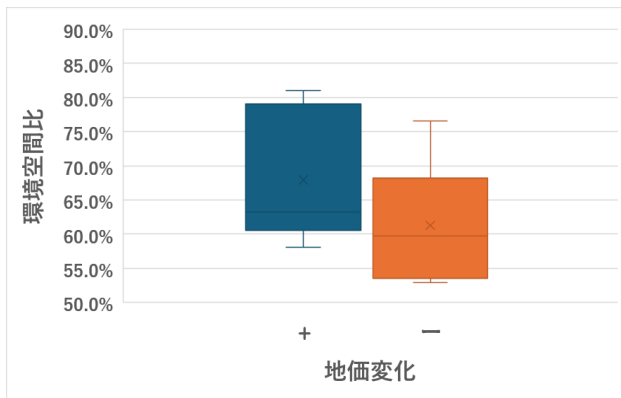


図-2 環境空間比の分布

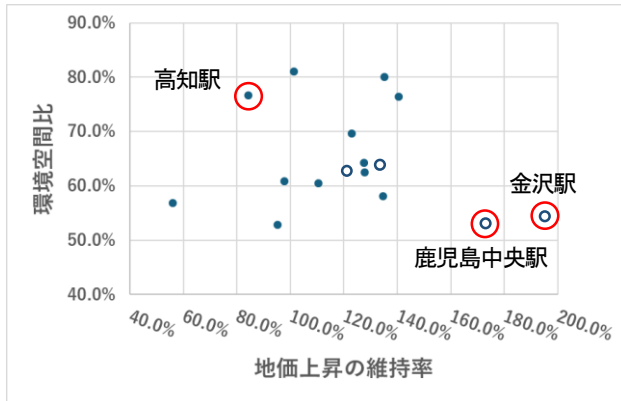


図-3 環境空間比と地価上昇の維持率

以上の駅において駅前広場整備前後の駅ビルの開業や再整備の有無を調査したところ、7 駅中 6 駅で駅ビルの整備や再整備が駅前広場の整備と同時期であった(表-1)。

次に環境空間比と地価の維持率の関係を示す(図-3)。図中で駅まち空間整備後に新幹線の開業があった駅については白いマークを付けている。分析の結果、高知駅では環境空間比が 75%以上だが、地価の維持率は 100%未満であった。他方、駅前広場整備後に新幹線が開通または全通した金沢駅と鹿児島中央駅は環境空間比が 60%未満であるにもかかわらず、地価の維持率が 170%~200%であった。新幹線開業の影響を受けている金沢駅と鹿児島中央駅を外れ値とすると、環境空間比の高さと地価上昇の維持率については正の相関がみられるが、高知駅の事例を考えると、駅前広場の環境空間比の高さのみでは地価の維持にはつながらないことが考えられる。

4. 駅まち空間のマネジメント活動

(1) 16 都市の類型

豊田市駅・新豊田駅の例を除き、法人化団体を有する駅まち空間は地価の維持率がいずれも 130%以上であり、高水準で維持している。豊田市駅・新豊田駅では新豊田駅の駅前広場整備が 2019 年であることから地価の維持率の分析期間が短く、エリアマネジメントの効果が出始

める前で駅前広場が整備されたことのみが影響したと考えられるため、地価の維持率が低い結果になっている。

次に対象地ごとにマネジメントの事業内容を整理し、マネジメントの事業数と地価の維持率に従い、大きく 4 種類に分類した(表-1、TYPE 参照)。各 TYPE について 1 つずつマネジメント分析と地価分析の結果を示す(図-4~図-7)。図-4~図-7 について、左側のグラフは地価変化を DID 法で分析したものでその下にマネジメント分析の結果を時系列順に記載した図である。右側の地図は対象地における駅まち空間と区画整理事業範囲、採用した路線価データ、マネジメント事業の実施個所を記載している。駅周辺は区画整理事業が行われていることが多く、その影響を考慮するために区画整理事業の実施範囲によって処置群を区画整理事業範囲内外で分割(駅まち空間範囲 > 区画整理事業範囲)または区画整理事業の範囲内を処置群と対照群で分割(駅まち空間範囲 < 区画整理事業範囲)して分析を行った。まず駅まち空間内でのエリアマネジメントが積極的かつ、地価の維持率も高い(100%以上)事例(TYPE-A)については 6 駅が当てはまり、エリアマネジメントが消極的かつ、地価の維持率も低い(100%以下)事例(TYPE-B)については 1 駅が当てはまった。次にマネジメントには積極的だが、地価の維持率が低い事例(TYPE-C)について、これには 3 駅が当てはまった。旭川駅は法人化団体を有しておらず、郡山駅は法人化団体の結成が令和元年であり、年月が経っていないかつマネジメント事業数は少ない状態である。浜松駅はイベントを駅前広場ではなく近隣のイベントスペースで行われているマネジメント事業がほとんどであるなど、駅前広場の環境空間比が低いことから駅前広場でのマネジメント事業の展開が難しくなっている点が考えられる。次にマネジメントには消極的だが地価の維持率が高い事例(TYPE-D)について、これには 6 駅が当てはまった。先述の通り、長崎駅と鹿児島中央駅については駅前広場の整備後に新幹線が開業したことによる影響を受けていることが考えられる。次に宮崎駅については駅前広場の整備が 2020 年であり、エリアマネジメントではなく駅前広場の整備のみが影響を与えたと考えられる。そして盛岡駅、岐阜駅、高松駅については駅まち空間整備による地価変化がマイナスであり、地価が下がった年をスタートとして維持率の分析を行ったことで路線価の全国平均の動向(図-1)と同じように路線価が推移したために維持率が高く出たと考えられる(図-7)。

この結果からマネジメントに積極的な駅まち空間(TYPE-A、TYPE-C)は 16 駅中 9 駅となり、その中で地価の維持率も高い駅まち空間(TYPE-A)は 9 駅中 6 駅となり、本研究における仮説が立証された。

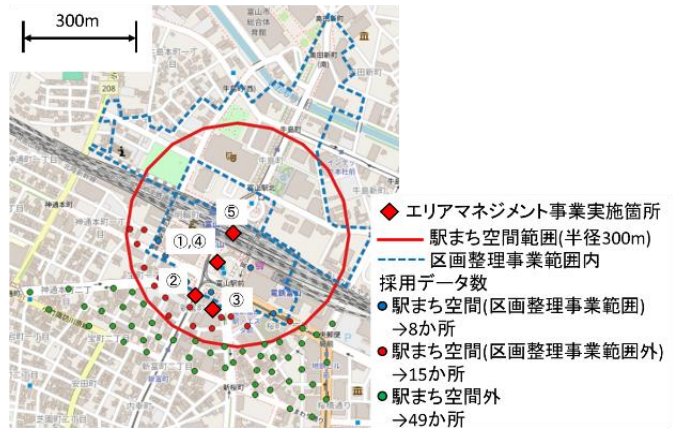
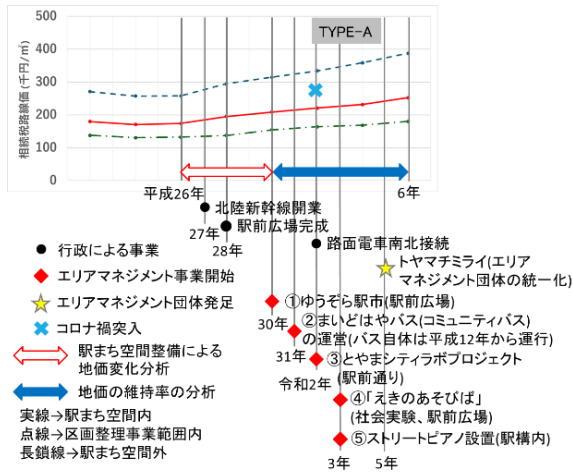


図-4 TYPE-A の例(富山駅)

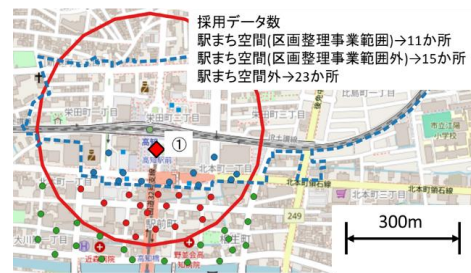
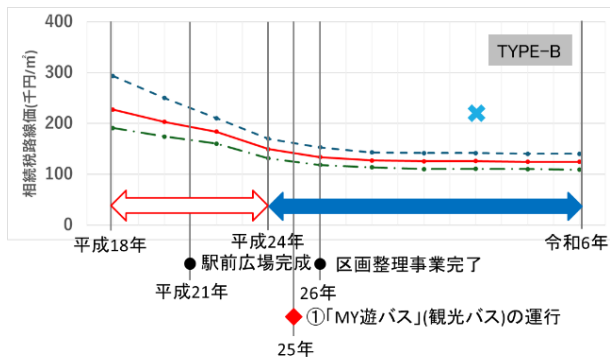


図-5 TYPE-B の例(高知駅)

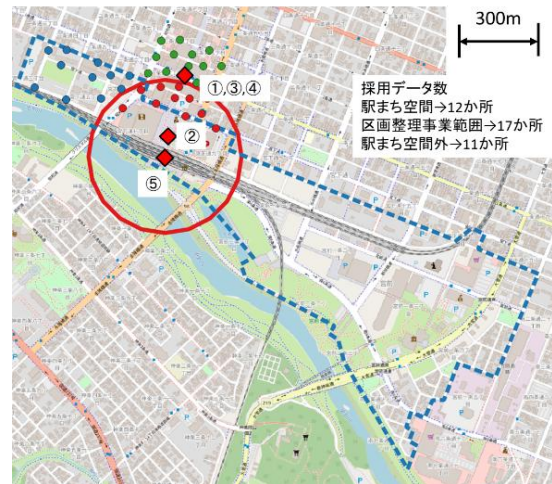
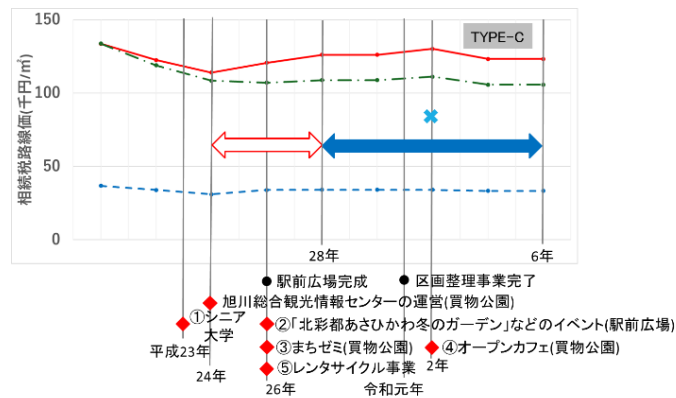


図-6 TYPE-C の例(旭川駅)

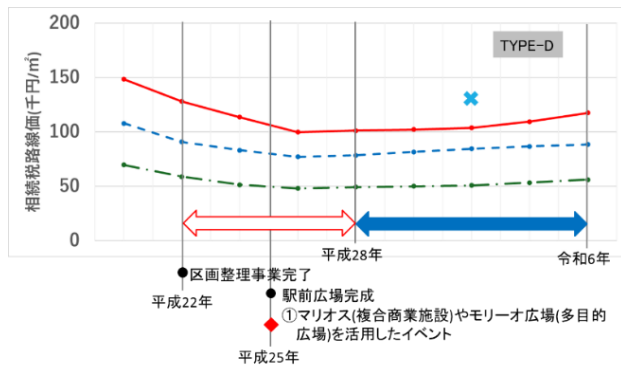


図-7 TYPE-D の例(盛岡駅)

表-3 ヒアリング調査の結果

	旭川市	富山市	姫路市	大分市
①	現状駅前広場と買物公園の管理者が異なり、それをつなぐ団体等は存在しないため一体的なイベントは市が主体	駅の南北にそれぞれあったエリアマネジメント団体を統一していることから、駅と駅をはさんだ南北で一体となったイベントなどを開催	駅前広場と大手前通りの管理者がそれぞれの場所でのイベント時に相互にサポートに入る	大規模なイベント時には駅前広場と駅前通りや周辺のイベントスペースで共同で開催する
②	駅から買物公園全体にかけて	中心市街地活性化基本計画における中心市街地	中心市街地活性化基本計画における中心市街地	中心市街地活性化基本計画における中心市街地
③	駅前広場の環境空間(イベントスペース)の面積：2,500㎡ イベントスペースでのイベント実施回数：40回 駅前広場のほか買物公園でもイベントを行っている	駅前広場の環境空間(イベントスペース)の面積：1,300㎡ イベントスペースでのイベント実施回数：383回 近隣の環水公園やプールパールでもイベントを行っている	駅前広場の環境空間(イベントスペース)の面積：580㎡ イベントスペースでのイベント実施回数：310回 大規模イベントは近隣の公園などで開催	駅前広場の環境空間(イベントスペース)の面積：4,420㎡ イベントスペースでのイベント実施回数：14回 駅前広場のほか近隣に祝祭の広場などのイベントスペースがある
④	数値的には減少に歯止めがかからない状況だが、主観的にはにぎわいが減っていると感じない	コロナ禍によって減少し、今は回復しているがコロナ禍前までは戻っていない、また新幹線開業によりインバウンドの人が増えた	数値的にコロナ禍前までは姫路城リニューアルや駅前整備により右肩上がりだったが今はコロナ禍前までは戻っていない	平成30年のラグビーワールドカップによってにぎわいがピークに、コロナ禍で一度減少し今は回復したが平成30年の水準には戻っていない

(2) 積極的実施駅に見られる課題

ヒアリングでは旭川市,富山市,姫路市,大分市の4都市を選出し,本研究の分析結果とマネジメントの実態について把握するとともに,マネジメント団体の法人化の有無がもたらす課題について把握するため,4つの項目についてエリアマネジメントに関係する部署にヒアリングした.この4都市は分析の結果,駅前広場の環境空間比が高く,またエリアマネジメントを積極的に展開している(旭川市はマネジメント事業数が最も多く,富山市,姫路市,大分市は法人化団体を有している)ことが共通点である.ただし旭川市と3都市の間で類型が異なる(3都市の駅はTYPE-Aなのに対し旭川駅はTYPE-C).ヒアリングの結果について表-3に記載し,考察を以下に述べる.

① 駅前広場を活用したマネジメントと駅周辺市街地を活用したマネジメントとの関連性・連携について

この項目に関しては旭川市と富山市,姫路市,大分市の3都市との間で違いが見られた.富山市,姫路市,大分市の3都市ではそれぞれ駅前広場の管理者と駅前通りなどの管理者とで,それぞれの場所でマネジメント事業を行う際に相互に連携することや大規模なイベント時に駅前広場と駅周辺で共同開催するなどマネジメントでの連携を行っているとのことだった.その一方旭川市に関しては駅前広場と駅前通り(買物公園)の管理者が連携することはあまりなく,駅前広場と買物公園を跨いだ大規模なイベントを行う際は市が主催して行っており,民間主体で大規模なイベントを行うことは費用面で難しいとのことだった.ここにはマネジメント団体の法人化の有無が関係していると考えられ,旭川市は現状,3都市と比べて駅まち一体でのマネジメントの連携は薄いと考えられる^{注1)}.

② 駅まち空間を含む駅周辺においてエリアマネジメントを積極的に行っている範囲について

4都市で共通していた点はエリアマネジメントを意識的に行っているのは自治体が出している「中心市街地活

性化基本計画」にて定義した中心市街地の範囲内で行っている点である.各都市でその範囲の広さは異なるが,駅まち空間よりも広い範囲でエリアマネジメントを行うことを意識している点は共通していると考えられる.

③ 駅前広場を活用したイベントの実施に伴って必要な環境空間の面積および駅前広場を活用したイベントの実施回数について

この項目に関しては各都市で広場面積やイベントの実績のデータを頂きつつ回答を頂いた.その結果面積にはばらつきがあり,共通点は見られなかった.しかし4都市とも駅周辺に駅前広場以外にイベントが行える公園や広場が整備されており,イベントの規模に合わせて使用する場所を使い分けている点,そしてイベントスペースを一般に貸し出ししている.この結果からイベントの実施回数のみならず,イベントが行える場所が多いことや一般の方による広場の利活用の有無もエリアマネジメントの積極性の高さにつながっていると考えられる.

④ エリアマネジメントによって実際に駅まち空間および駅周辺市街地の賑わいを取り戻しているかについて

この項目は本研究で地価データによってエリアマネジメントの効果を分析したが,他の指標(歩行者量や消費額の変化)の観点から補完的に考察を行うために伺った.同時にヒアリング内で担当者の方に主観的な意見をいただいた.その結果,エリアマネジメントによって歩行者量や消費額が増加していることは確認できたが,それ以上にCOVID-19の流行による影響が大きく,コロナ禍以前は増加していたが,コロナ禍以降の数年は大きく減少しているということが明らかになった.最近では再び増加し始めているものの,未だにコロナ禍以前の状態には戻っていないとのことだった.

このようにヒアリング調査によって,分析では見えてこ

なかった部分を明らかにすることができた。

5. おわりに

(1) 仮説検証の結果

地方都市の駅まち空間のマネジメントについての仮説に対して以下のことが明らかになった。

- ① 3章の結果より、駅まち空間整備後の地価変化がプラスかつその地価が持続している駅は駅前広場の環境空間比が60%以上であったが、駅前広場の環境空間比が60%以上であるにも関わらず、駅まち空間整備後の地価変化がマイナスの駅や地価を持続できていない駅もあることから、環境空間比の高い駅前広場の整備のみで駅まち空間整備により上昇した地価を持続できるわけではない。
- ② 4章の結果より、マネジメントの事業数が多く、マネジメント団体の法人化を行っている駅まち空間は駅まち空間整備後の地価維持率を130%以上としており、駅まち空間整備により上昇した地価を持続できている。

以上より環境空間比が60%以上の駅前広場を整備しており、なおかつマネジメントに積極的である駅まち空間は駅まち空間整備によって上昇した地価を維持できている、すなわち経済的に持続可能な駅まち空間になっていると考えられる。しかしマネジメントに積極的であってもマネジメントの事業数が多いだけではその効果を最大化することは難しく、それを駅まち空間一体で取り組むための体制が整備されていることが大切で、今後の駅まち空間はマネジメント団体の整備や法人化が課題になると考えられる。

(2) 今後の課題

ただしこの結論は様々な要素に影響される地価の分析結果に基づいたもので、持続可能な駅まち空間の展開にエリアマネジメントが関係していることは本研究で示唆されたが、因果関係までは明らかにできていない。また、駅まち空間とエリアマネジメントの施策は新幹線開業や駅の高架化による駅周辺の変化をきっかけに動き始め、その相乗効果が大きいという見方もできるため、これらの周辺環境の影響を排除すべきかどうかを含め、分析を行うことでエリアマネジメントが持続可能な駅まち空間の展開にどこまで関係しているのかを明らかにすることを今後の課題としたい。

謝辞：本研究の遂行にあたりヒアリングへの協力または資料を提供いただいた旭川市地域振興部地域振興課、富山市まちづくり推進課中心市街地活性化推進係、姫路市

産業振興課中心市街地活性化推進室、大分市商工労政課商業にぎわい担当班の各担当者の皆様に感謝の意を表する。

付録

本文内で記載しなかった残りの12個の事例の図について9ページ以降に記載する(図-8~図-19)。

NOTES

- 注1) 国土交通省：駅まちデザインの手引き, pp.2.
- 注2) 国土交通省：エリアマネジメントのすすめ, pp.3.
- 注3) 建設省都市局：駅前広場計画指針, 技報堂出版, 1998.
- 注4) 国土交通省：インフラ経営の実践によるストック効果の分析のためのガイダンス, 2024.
- 注5) 都市ごとに使用したデータの範囲は異なり、駅前広場整備年の2~3年前のデータから令和6年度のデータまでを採用。平成16年のデータに関しては本文執筆時国会図書館にて蔵書のデータ化作業中であり、データの取得が行えなかった。
- 注6) 国土交通省ホームページ：「変動率及び平均価格の時系列推移表(令和7年地価公示)」。
- 注7) 路線価の全国平均は公表されていないことから、地価公示の全国平均を基に算出したデータを利用した。相続税路線価は地価公示の80%の値とされている。
- 注8) 吉村芳弘：差分の差分法(difference in differences)一介入前後のデータから効果を検証一, 日本リハビリテーション医学会「The Japanese Journal of Rehabilitation Medicine」, Vol.59, No.11, pp.1093-1099, 2022.
- 注9) 本研究では、対象地の地価分析を行う際に処置群と対照群で駅まち空間整備前23年間の地価変化を見ることで、それぞれの群に差がないことを確認し、2つの仮定が成立していることを確認した。
- 注10) 国土交通省：駅まちデザインの手引き, pp.5-13.
- 注11) ヒアリング時に頂いた回答を基に考察を行った。2026年現在では旭川市も連携を強化すべく施策を講じており、今後は連携強化とそれによる駅まち空間マネジメントの効果も向上することが期待されている。

REFERENCES

- 1) 岩本敏彦, 中村文彦, 岡村敏之, 矢部努：首都圏都市鉄道の駅まち空間における利用者意識に関する研究, 日本都市計画学会都市計画論文集, 41巻, 2号, pp.39-48, 2006. [Iwamoto, T. and Nakamura H. and Okamura T. and Yabe T.: Citizens' Consciousness and Elevation on the Space of Urban Railway Stations and its Surroundings in Metropolitan Area, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, No.41-2, pp.39-48, 2006.]
- 2) 小滝省市, 高山純一, 中山晶一朗, 埴正浩：駅前広場の環境空間の実態及び計画課題に関する研究—都市中心駅の駅前広場を対象として—, 土木学会論文集D3(土木計画学), 71巻5号, p.I-247-I-259, 2015. [Kotaki, S. and Takayama, J. and Nakayama S. and Rachi, M.: STUDY ON ACTUAL SITUATION AND PLANNING TASK FOR ENVIRONMENTAL SPACE OF STATION SQUARE—CASE OF CENTRAL STATION SQUARE IN CITY—, *Journal of Japan Society of Civil Engineers*, D3, Vol.71, No.5, pp.247-259, 2015.]

- 3) 西村亮彦,舟久保敏：市民参加を取り入れた駅前広場整備における公共性の醸成プロセスに関する考察,土木学会論文集 D3(土木計画学),74 巻 5 号,pp.605-611, 2018. [Nishimura, A. and Funakubo, S.: STUDY ON THE PUBLIC QUALITY OF THE CITIZEN PARTICIPATION PROCESS IN STATION SQUARE RECONSTRUCTION PROJECTS, *Journal of Japan Society of Civil Engineers*, D3, Vol.74, No.5, pp.605-611, 2018.]
- 4) 浅野純一郎：戦災復興事業基盤と中心市街地活性化基本計画との関係性に関する研究,日本建築学会計画系論文集,80 巻,713 号,pp.1565-1575,2015. [Asano, J.: A STUDY ON THE CONTINUITY BETWEEN URBAN INFRASTRUCTURE BY POST-WAR RECONSTRUCTION URBAN PLANING AND CENTRAL CITY REVITIZATION PLAN, *Journal of Architecture and Planning*, Vol.80, No.713, pp.1565-1575, 2015.]
- 5) 平山一樹,御手洗潤：エリアマネジメントが地価にもたらす影響のメカニズム分析,日本都市計画学会都市計画論文集,51 巻 3 号,pp474-480, 2016. [Hirayama, I. and Mitarai, J.: An Analysis of the Mechanism that Area based Management Affects the Land Prices, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, Vol. 51, No.3, pp.474-480,2016.]
- 6) 鹿島翔,土井健司,猪井博登：鉄道駅を核としたまちづくりのための駅前広場の空間設計とユーザビリティに関する研究,土木計画学研究・講演集,49 巻,pp.1-8,2014. [Kashima, S. and Doi, K. and Inoi, H.: A STUDY ON SPATIAL DESIGN AND USABILITY OF A STATION PLAZA FOR CITY PLANNING CENTERED AROUND A RAIL STATION, *Infrastructure planning review*, Vol.49, pp1-8,2014.]
- 7) 宋俊煥,泉山墨威,御手洗潤：組織・活動特性から見た我が国のエリアマネジメント団体の類型と傾向分析,日本都市計画学会都市計画論文集,51 巻 3 号,pp.269-276,2016. [Song, J. and Izumiyama, R. and Mitarai, J.: Trend and Typology of Area Based Management in Japan from the View of Organizations and Activities, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, Vol.51, No. 3, pp.269-276, 2016.]
- 8) 李三洙,小林重敬：大都市都心部における地域類型別エリアマネジメント推進組織に関する研究,日本都市計画学会都市計画論文集,40 巻,3 号,pp.481-486,2005. [Lee, S. and Kobayashi, S.: A Study on Area Management Organizations by Regional Type in the Core Area of Large Cities, *Journal of the City Planning Institute of Japan*, Vol.40, No.3, pp481-486, 2005.]

(Received March 31, 2026)

(Accepted ●●, 2026)

THE ISSUE FOR “INTEGRATED DESIGN & MANAGEMENT FOR ATTRACTIVE TRANSIT HUB” IN JAPANESE REGIONAL CITIES

Haruto TANI and Sino MIURA

In recent years, the hollowing out of downtown areas in regional cities due to population decline and an aging society with a low birth rate remains a prominent issue. Then as a solution to this situation, “Integrated Design & Management (IDM) for attractive transit hub” is attracting attention. This study analyzed land price retention rates to determine whether “IDM for attractive transit hub” is generating economic benefits that extend to the broader surrounding area (within walking distance). The results revealed that “IDM for attractive transit hub” with an open space ratio of 60% or higher, as well as initiatives actively utilize that are more likely to maintain or increase land price improved through “IDM for attractive transit hub” development. This suggests that “IDM for attractive transit hub” generates economic spillover effects in surrounding areas, leading to the revitalization of the local economy.

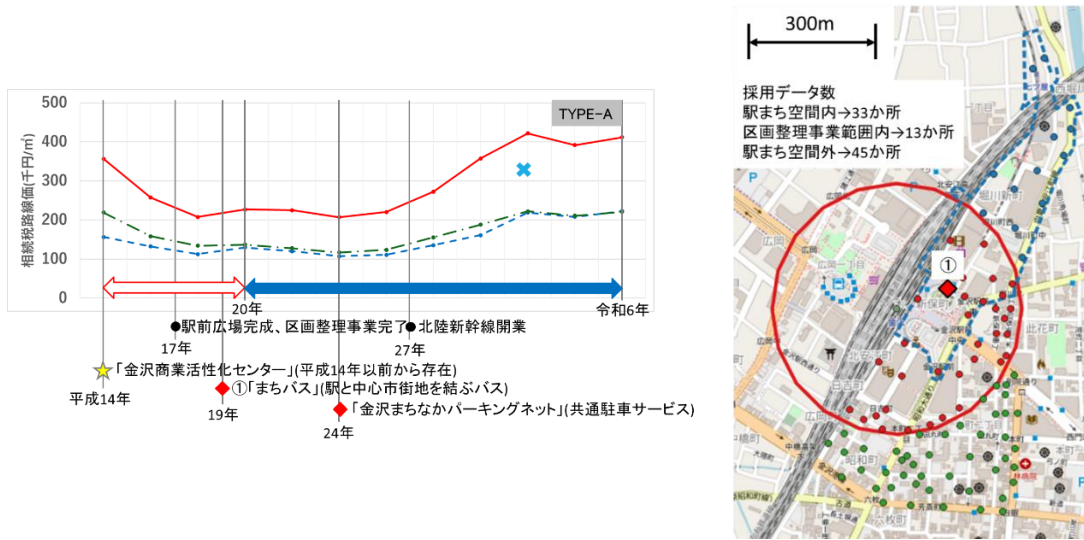


図-8 金沢駅

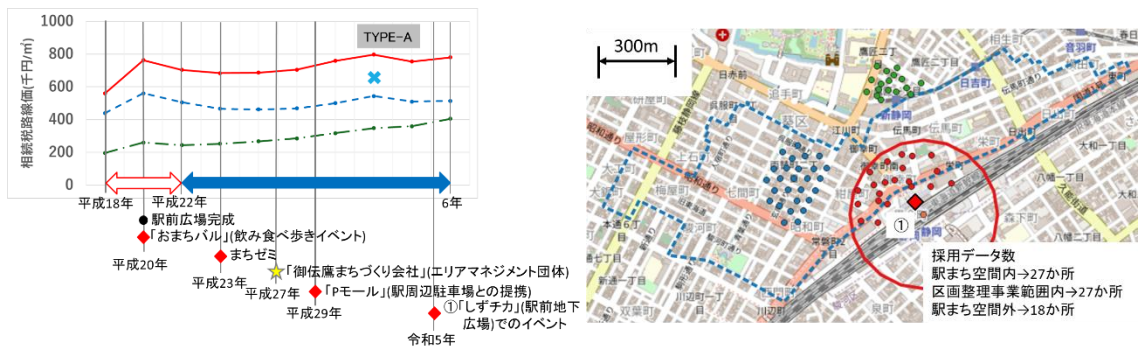


図-9 静岡駅

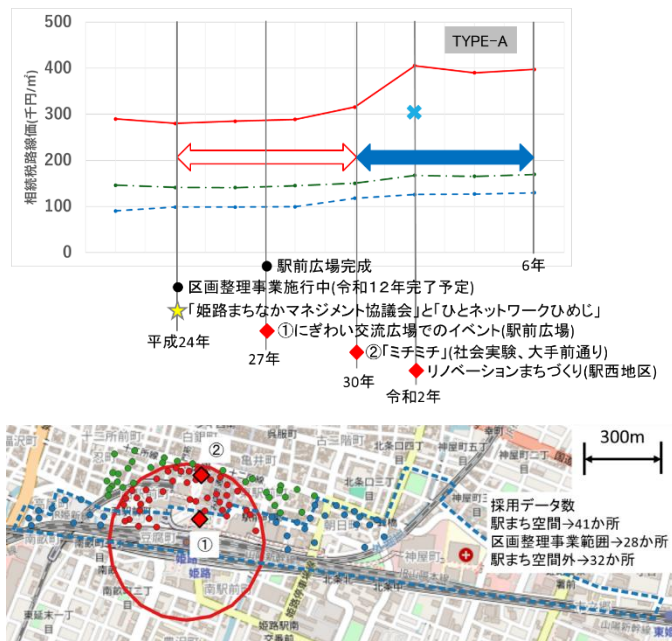


図-10 姫路駅

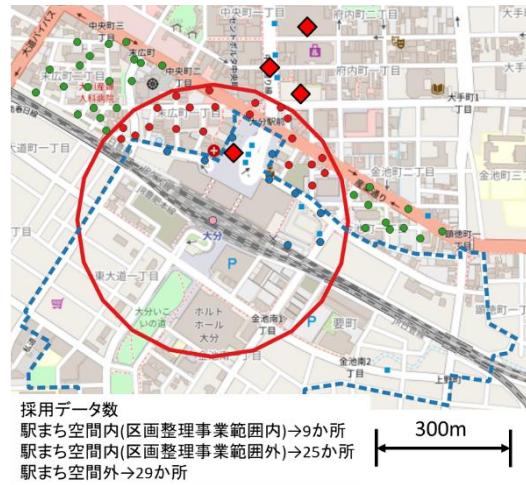
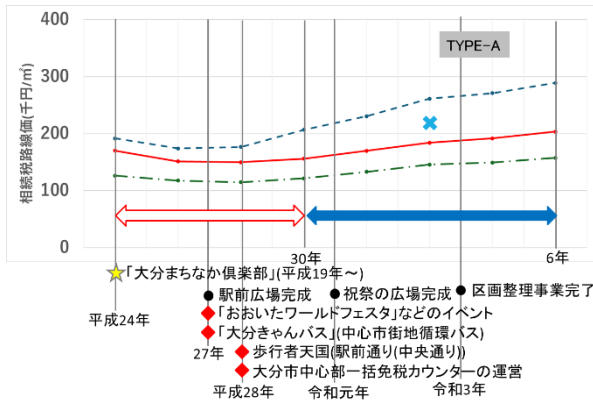


図-11 大分駅

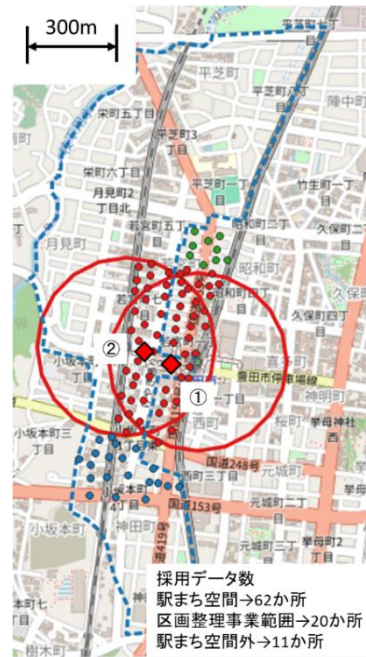
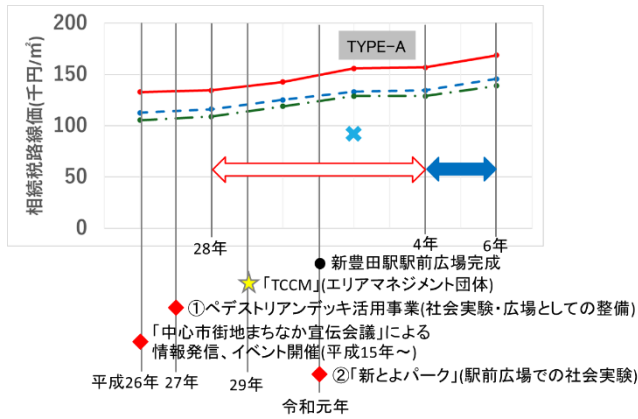


図-12 豊田市・新豊田駅

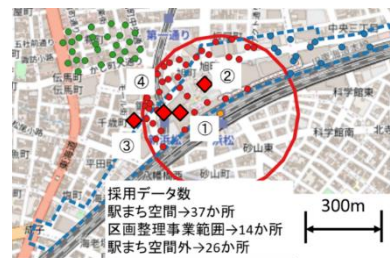
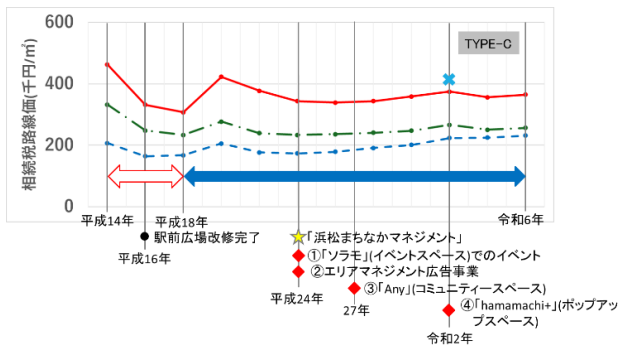


図-13 浜松駅

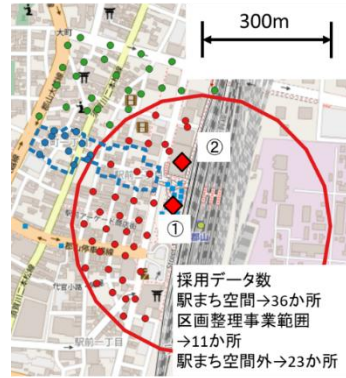
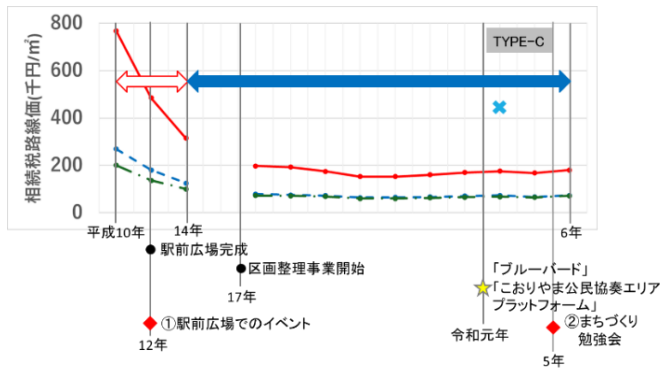


図-14 郡山駅

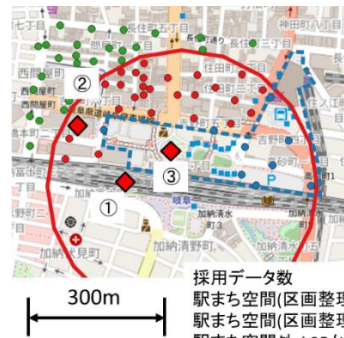
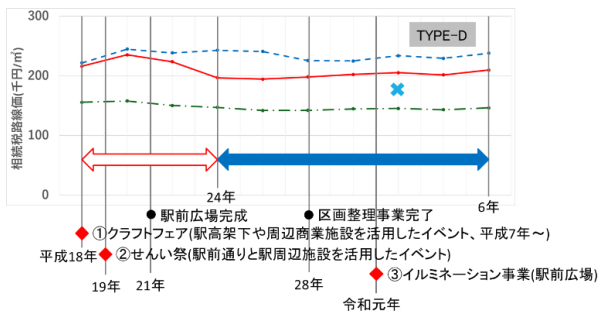


図-15 岐阜駅

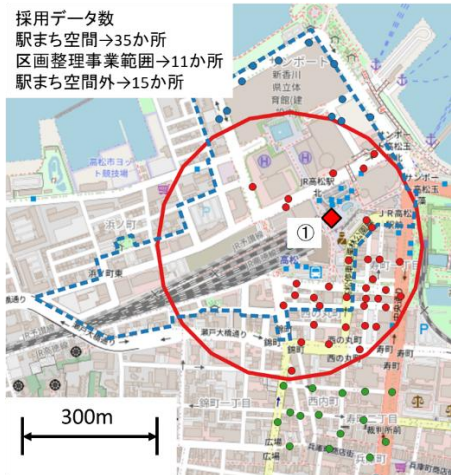
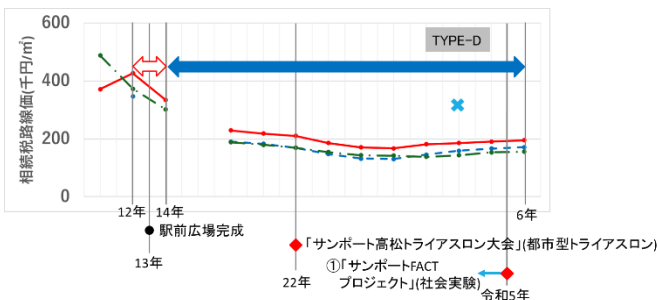


図-16 高松駅

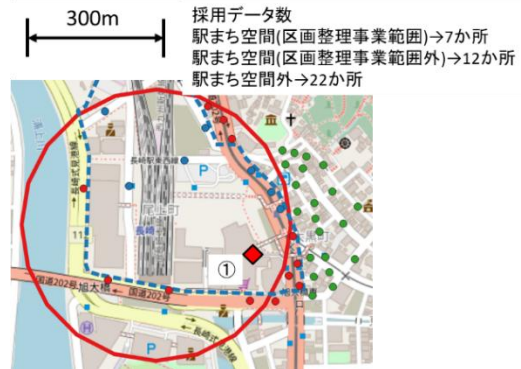
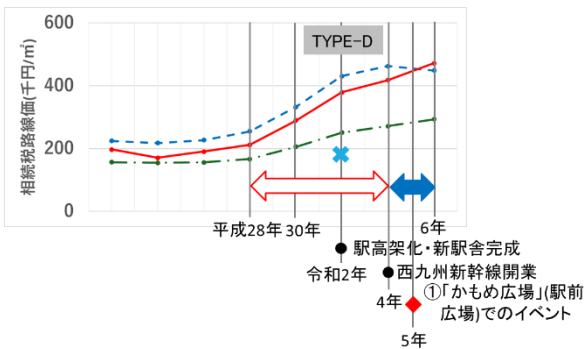


図-17 長崎駅

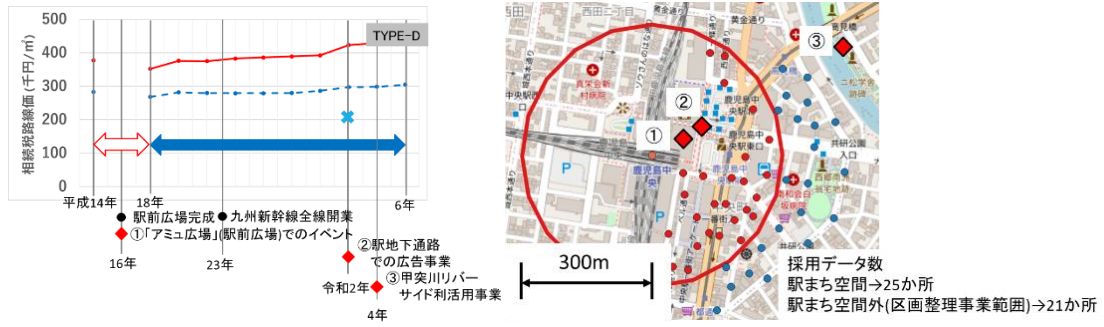


図-18 鹿兒島中央駅

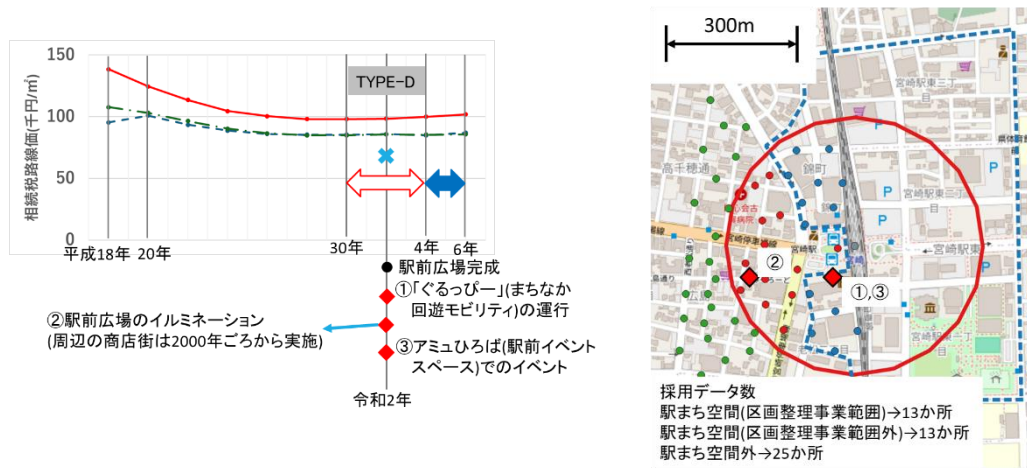


図-19 宮崎駅