明海大学
不動産学部

不動産の話題 [74]

学生と教員の見方

外生的ショックが街に及ぼす影響②

ショッピングモール建設

駅前再開発と郊外部を比較

【アピールポイント】
地方不動産市場について計量経済学を用いて、これからの地方復興の研究をしています。

【学生の見方&考え方】
（4年　大沢秋夜）

昔ながらの都市は、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った。しかし、モータリゼーションの発達は、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、街の不動産市場に影響を与えることで、その地域の都市構造を変化させるかもしれない。

青森市は人口減少が進むことを踏まえたコンパクトシティの建設を目指し、2001年にJR青森駅から徒歩3分の場所に大型商業施設アウガを建設した。しかし、経営状況は厳しく、経営破綻している。

他方、青森市内には、郊外部に駐車場が完備され、ワンスポットでの消費活動が可能な大型ショッピングモールが複数存在している。

私は3年生のゼミ研究で、JR青森駅周辺の住宅価格と、郊外部の大型ショッピングモール周辺の住宅価格を計量経済学を用いて分析し、それらの特徴について検証した。

研究仮説は、消費者が車利用による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、交通利便性が高い大型ショッピングモールに近接した住宅ほど需要があり、住宅価格が高くなるのではないか、というものである。

分析の結果、住宅価格はJR青森駅から遠ざかると上昇すること、および郊外部の大型ショッピングモールから遠ざかると住宅価格が下落すること、が明らかになった。

すなわち、青森市民は、駅前にコンパクトシティとして造られた商業施設よりも、郊外にある交通利便性が高い商業施設付近で居住することを重視していると考えられる。この分析結果は、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ことは必ずしも合理的ではないことを示唆している。

【教員の展開】
（原野啓准教授）

日本は、今後も少子高齢化が進展し、都市部への人口集積、地方部の過疎化がさらに進展すると予想されている。こうした現状を踏まえて、政府はコンパクトシティ構想を提案しており、一部の地域ではそれに対応する形で駅前の再開発などが進められている。

しかし、彼の分析結果が示すとおり、駅前の再開発は、必ずしもその周辺への住民の集積を促進するわけではない。分析結果は、駅から遠ざかると住宅価格が上昇すること、言い換えると駅に近づくと住宅価格が低下することを示しており、駅前は相対的に住宅需要が低いものと思われる。他方で、郊外部にある商業施設周辺では、それに近い住宅ほど取引価格が高くなることが示されていることから、こうした商業施設を取り囲むように集積が生じている可能性がある。

モータリゼーションが進んだ現在、地方部の主な移動手段は自家用車という人が多い。そのような世帯が、自分たちの住居をどこに選ぶのかと考えると、駅前ではなく、交通利便性が高い場所を選んでいると推測される。

コンパクトシティを進めることは重要であるが、駅前に商業施設を造るのであれば、車による移動が容易になるような再開発をセットで行うことが必要になるだろう。ただし、一般的に駅前はすでに十分な開発がなされており、大規模な無料駐車場や駅前への移動を容易にする幹線道路の整備は難しい。地方でのコンパクトシティ推進は、さらなる工夫が必要であると思われる。