歩行者利便増進道路の指定が及ぼす路線価への影響に関する考察

福岡大学景観まちづくり研究室　福山太平 , 柴田久 , 池田隆太郎

1. 研究の背景と目的

「**歩行者利便増進道路**」（通称：ほこみち）は賑わいのある道路空間を構築するための制度として創設

ほこみちに指定された道路では歩道の中に利便増進誘導区域を設定することで施設（テーブルやイス等）の占用可

本制度の活用事例が増えつつある今，どのような空間活用の形態が当該道路の価値向上に繋がっているかを検証することは今後の展開を図るうえで有用

ほこみちに指定された路線の歩行空間，利便増進誘導区域等の構成要素や横断図等の傾向を整理し，**空間活用の形態**が及ぼす**路線価への影響**を考察

2. ほこみち指定路線の調査方法

調査対象 ：計89路線

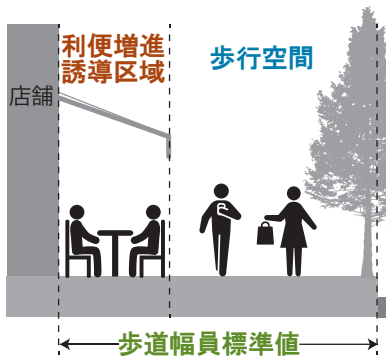
「ほこみちのとりくみ」掲載されている 79 路線
「ほこみち指定箇所一覧」の横断図 / 平面図が確認された 10 路線

・構成要素調査

構成要素 :「**歩行空間**」「**利便増進誘導区域**」「**歩道幅員標準値**」
加えて「植栽」を「ほこみちのとりくみ」，国，県，市の HP
Google Map を利用した Web 調査にて抽出

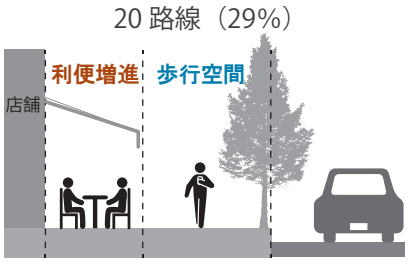
・路線価調査

国税庁発行の「財産評価基準書」に記載の路線価を参照

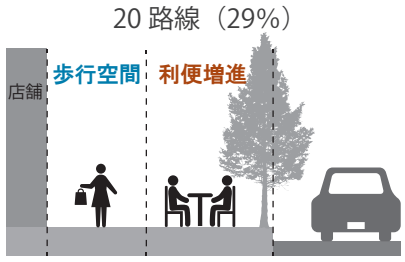


3. 構成要素による分類 | 横断図，平面図を用いて利便増進誘導区域，歩行空間の配置パターンを分類

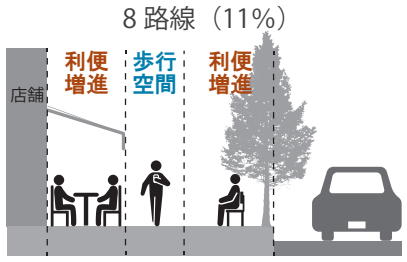
店舗・利便増進隣接型
20 路線（29%）



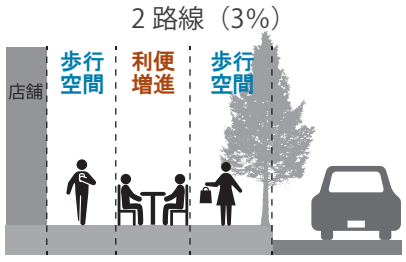
店舗・歩行空間隣接型
20 路線（29%）



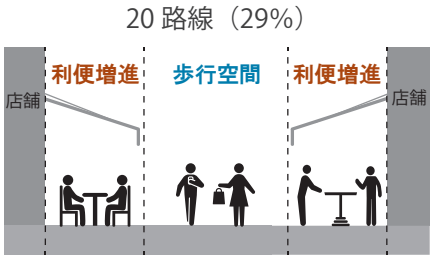
歩行空間中心型
8 路線（11%）



利便増進中心型
2 路線（3%）



店舗挟み型
20 路線（29%）



4. ほこみち指定路線の路線価調査結果

影響度の設定

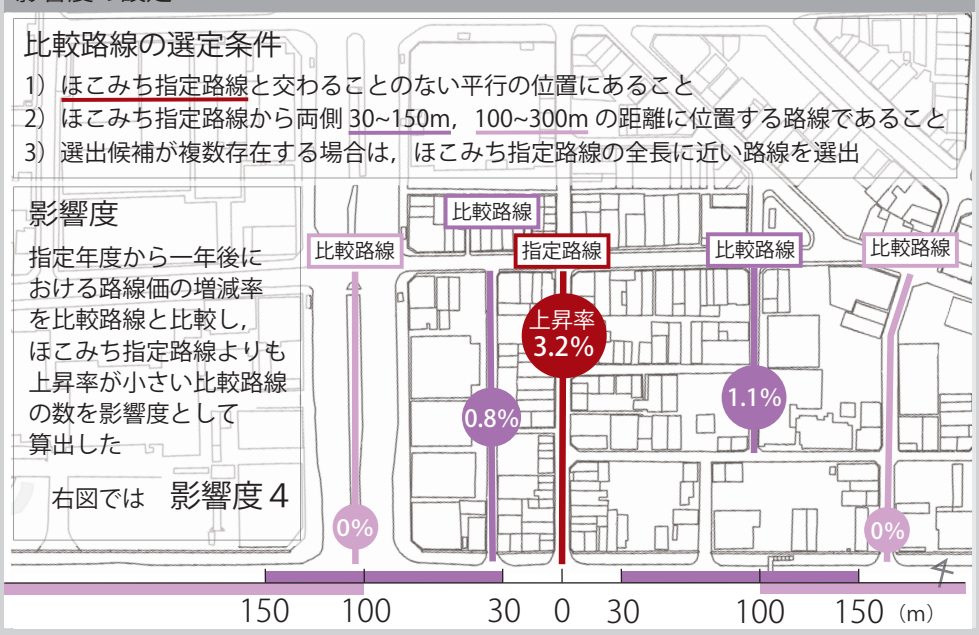
比較路線の選定条件

1）ほこみち指定路線と交わることのない平行の位置にあること
2）ほこみち指定路線から両側 30~150m，100~300m の距離に位置する路線であること
3）選出候補が複数存在する場合は，ほこみち指定路線の全長に近い路線を選出

影響度

指定年度から一年後における路線価の増減率を比較路線と比較し，ほこみち指定路線よりも上昇率が小さい比較路線の数を影響度として算出した

右図では　影響度 4



路線価の変化および影響度からみるほこみち指定路線の特徴

指定年度から 1 年後の路線価

上昇　：**30 路線**（**38.5%**）
停滞　：23 路線（29.5%）
下降　：25 路線（32.1%）

影響度

影響度 4　　：**6 路線**（**7.8%**）
影響度 3　　：**8 路線**（**10.4%**）
影響度 2,1,0：63 路線（81.8%）

影響度 4・3 に該当した 14 路線の特徴をまちづくり団体や商店街振興組合等の HP や紹介ブログおよび SNS 等から把握

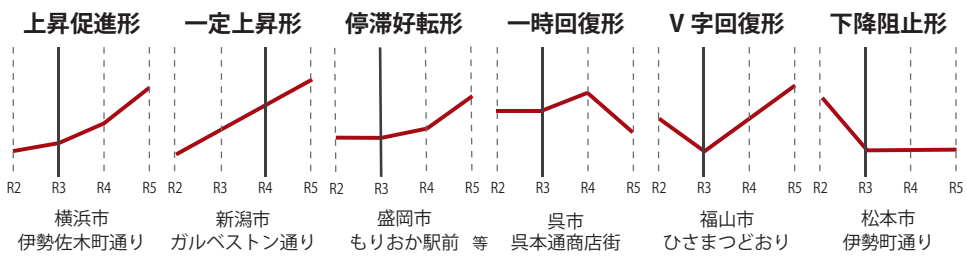
13 路線の情報が収集
12 路線で夏祭り等の季節イベントが散見
イベント未確認の南 2-4 号線では，当該路線に面する複合商業施設で定期イベント有

＋

影響度 4 の 6 路線では
指定路線において隣接商店街の主導
による季節ごとの定期イベントが開催

影響度 4 および 3 の路線価の経年変化の分類

指定年度



「路線価の変化」からみる構成要素の特徴

「路線価」指定年度→1年後(路線数)	歩道幅員標準値	歩行空間	歩行空間割合	利便増進誘導区域幅の和	利便増進割合
上 昇 (25)	**7.47m**	3.73m	**58%**	2.24m	**30%**
停 滞 (20)	5.93m	2.89m	52%	2.48m	41%
下 降 (20)	7.25m	3.42m	52%	3.09m	42%
合 計 (65)	6.93m	3.37m	54%	2.57m	37%

市道三条線　歩行空間 3.5m　利便増進 2.0m

路線価が上昇した路線は，下降・停滞した路線に比べて「**歩道幅員標準値**」が**広い**
また「**歩行空間**」の割合が**高く**，「**利便増進誘導区域**」の割合が**低い**

「影響度」からみる構成要素の特徴

影響度(路線数)	歩道幅員標準値	歩行空間	歩行空間割合	利便増進誘導区域幅の和	利便増進割合
影響度 4 (6)	**8.08m**	4.37m	**56%**	2.82m	**33%**
影響度 3 (6)	6.07m	3.85m	**64%**	1.63m	**27%**
影響度 2 (12)	7.27m	3.28m	54%	3.11m	38%
影響度 1 (11)	7.48m	3.92m	53%	3.04m	40%
影響度 0 (29)	6.61m	2.95m	52%	2.33m	38%
合　計 (64)	6.97m	3.40m	54%	2.58m	37%

県道盛岡停車場線　歩行空間 4.6m　利便増進 2.4m

路線価が上昇している路線と同様に影響度が 4・3 の路線は影響度 2・1・0 の路線に比べて「**歩道幅員標準値**」が**広い**。加えて「**歩行空間**」の割合が**高く**「**利便増進誘導区域**」の割合が**低い**

「路線価の経年変化」からみる「影響度 4 および 3」における構成要素の分析

路線価の経年変化(路線数)	歩道幅員標準値	歩行空間	歩行空間割合	利便増進誘導区域幅の和	利便増進割合
上昇促進形 (1)	3.60m	2.00m	56%	1.60m	44%
一定上昇形 (1)	6.00m	3.20m	53%	2.80m	47%
停滞好転形 (2)	7.45m	3.75m	51%	3.05m	41%
一時回復形 (2)	5.70m	4.50m	**79%**	1.20m	21%
V字回復形 (5)	7.70m	**4.92m**	**67%**	2.42m	29%
下降阻止形 (1)	7.50m	3.00m	40%	1.70m	23%
合　計 (12)	6.83m	4.11m	62%	2.23m	32%

市道元町延広 1 号線　歩行空間 6.8m　利便増進 1.2m

「**V 字回復形**」の路線は他の経年変化の分類に比べて「**歩行空間**」の幅員が**最も大きい**
一方で，最も「**歩行空間**」の割合が**高い**のは「**一時回復形**」，次点に「**V 字回復形**」

全対象 89 路線中，**植栽**を有していたのは 52 路線（58.4%）
その内，**影響度 4**（6 路線）では**全て**，影響度 3（6 路線）では 5 路線に**植栽**が確認

5. ほこみち空間活用形態が及ぼす路線価への影響

1. ほこみち指定が及ぼす路線価への影響

ほこみち指定から 1 年後に路線価が上昇した路線は全体の**約 4 割**

＋

77 路線中「影響度 4」は 6 路線，「影響度 3」も 8 路線にとどまった

ほこみち制度の指定が全国的には路線価に対して好影響を及ぼしている状況には至っていないことが明らかとなった

当該道路の価値向上に有効な空間活用のあり方等，より効果的なほこみち制度の指定に繋がる情報の特定と共有が重要

2. 路線価への影響が確認された路線から見る構成要素の幅員や配分

指定年度 1 年後に路線価が上昇した路線の構成要素の特徴は「歩道幅員標準値」が比較的広く，**「歩行空間割合」は高く**「利便増進割合」は低い

＋

影響度 4 の路線も同様の傾向が得られ 6 路線全てにおいて**植栽**が有り「店舗・歩行空間隣接型」が比較的多い

＋

「V 字回復形」の 5 路線も「歩行空間」の平均は，他の形と比べて**最も広く「歩行空間割合」も高い水準**

路線価に好影響を及ぼす空間活用の形態として，利便増進誘導区域の最大化ではなく十分な歩行空間の確保ならびに植栽とともに購買や食事，休憩等の可能な利便増進施設を設けている傾向が明らかとなった

3. 地域の賑わいを先んじる制度

影響度 4 の 6 路線では，隣接商店街の主導による季節ごとの定期イベントの開催がみられ，イベントを主催，運営する団体等からの充実した情報発信も確認

当該エリアの路線価に好影響を及ぼす条件として，「利便増進誘導区域」を活用する地元商業団体の存在と運用に対する持続的な関与は不可欠といえ，今後の指定路線の検討時における留意点といえるだろう