

調査レポート「地価構成の類型化とさいたま市の地価分布」

はじめに

一般的に地価は、その土地を利用して得られる収益（便益）に応じて形成されるものと考えられる。

例えば、大規模ターミナル駅周辺では、商業や業務の需要も多く、高い地価水準となる。

一方、駅から概ね徒歩30分以上の場所の土地は、バス等の交通手段が整っていない場合、住環境が整っている場合でも地価は限定され低廉な値段となる。

また、人々が便利だと感じる度合いによって、その土地の価格が変動するので地価の構成は交通の利便性を反映したものとなりがちである。

ただし、建物を建てるための道路接面条件(道路に2m以上接する)、土地の形状、勾配、排水などの条件や立地場所によっても地価は左右される。

今回は、企業がたくさん立地している東京都の通勤圏にあり、鉄道路線も充実しているさいたま市の地価の構成を交通利便性をキーワードとして分析することとした。

1. 地価構成の想定

図1に首都圏の地価分布を示した。東京都の中心部・山手線の内側が最も地価が高く、放射線状の鉄道路線に沿って高地価が形成され、駅から遠ざかっていくに従って地価が落ちていく様子が見て取れる。

そこで、首都圏内の任意の場所の地価が、以下の想定により、ある程度推定できるものとして試算した。

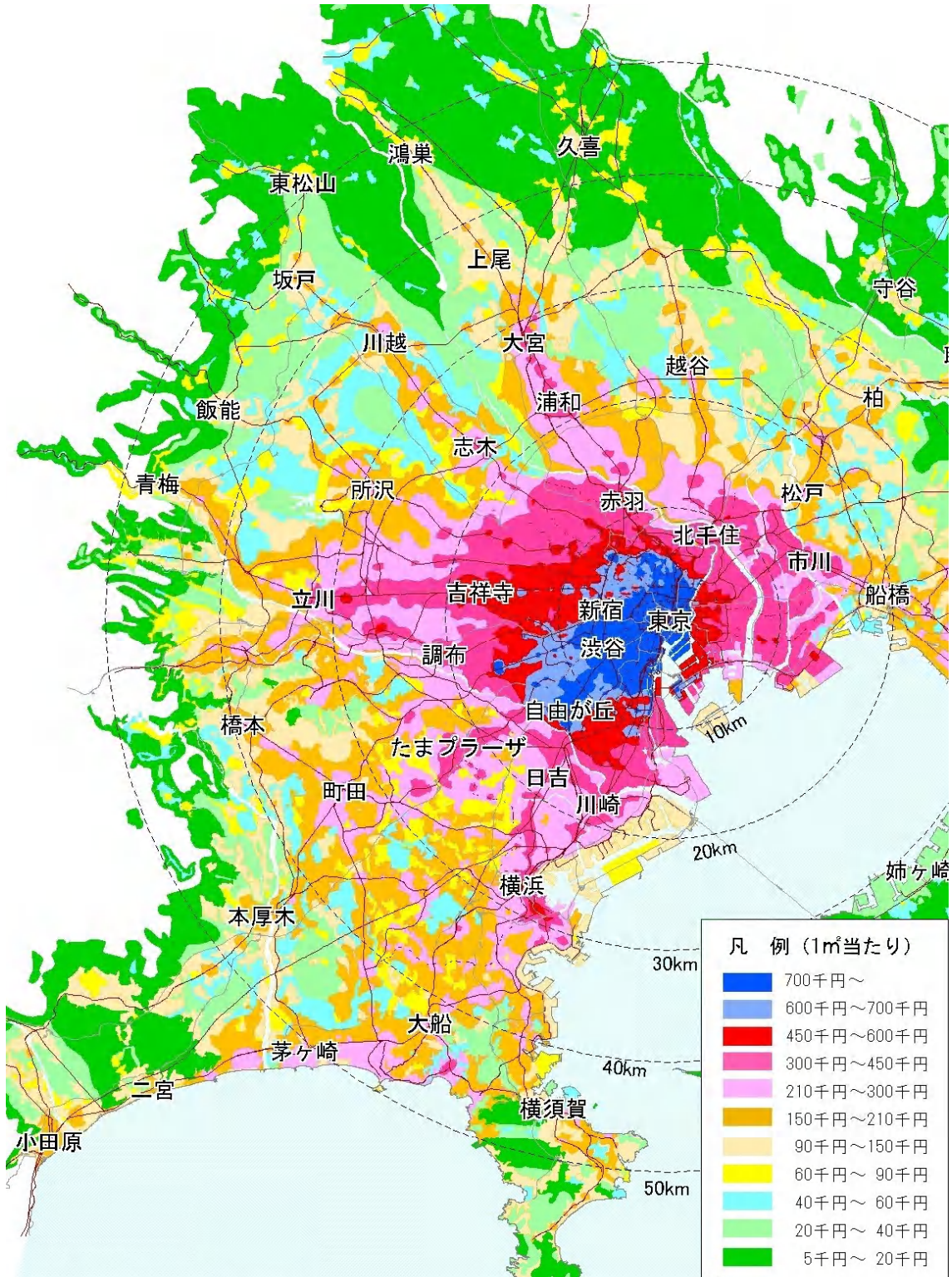
想定1 地価は、その土地の立地条件によってほぼ決まる。

想定2 市街化区域の地価は、以下の3つの地価の最も高い値となる。

- ① 東京都の中心地域から最寄り駅までの時間距離と駅からの距離(商業業務地要因)
- ② 最寄り駅からの距離(住宅地要因)
- ③ 基礎的定数(東京都の中心地域からの距離等によって決まる要因など)

想定3 鉄道沿線毎に駅を中心として地価が高くなる峠が構成されている。

図1 平成19年首都圏地価分布



出所) 東急不動産株式会社作成

1963年以來、毎年定期的に1月現在の地価調査を同社が行い、その結果をまとめているもの。

2. さいたま市の立地条件等

さいたま市は、次のような立地条件を備えている。

- ① 東京都の中心地域に近く（20～30km 圏）鉄道を使って東京都に働きに出る”埼玉都民”が多い。
- ② 市内には、東西南北の浦和駅など多くの鉄道駅が立地しており通勤に便利である。
- ③ 鉄道ターミナル駅等周辺には、その駅までバスを利用する市民も多い。（広い駅勢圏）

そこで、さいたま市の地価の構成を交通利便性、すなわち鉄道の駅からの距離をキーワードとして分析することができる。

3. 地価の形成要因と分布

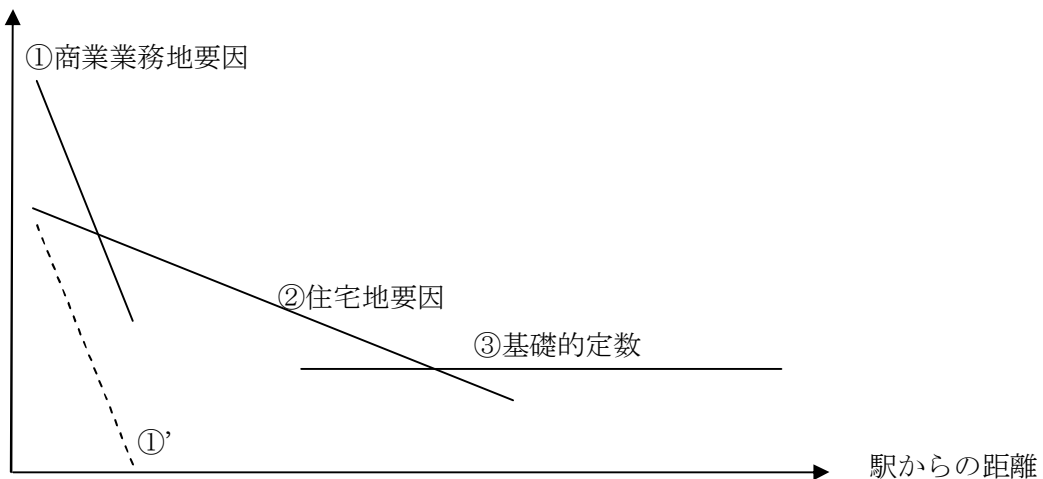
(1) 地価形成要因の考え方

一般に、市街化区域の地価は、以下の3つの地価の最も高い値となることが想定できる。

- ① 東京都の中心地域から最寄り駅までの時間距離と駅からの距離(商業業務地要因)
- ② 最寄り駅からの距離(住宅地要因)
- ③ 基礎的定数(東京都の中心地域からの距離等によって決まる要因など駅からの距離に依存しない土地利用要因)

したがって、次のような地価分布図となるものと考えられる。

図2 地価形成要因概念図
地価

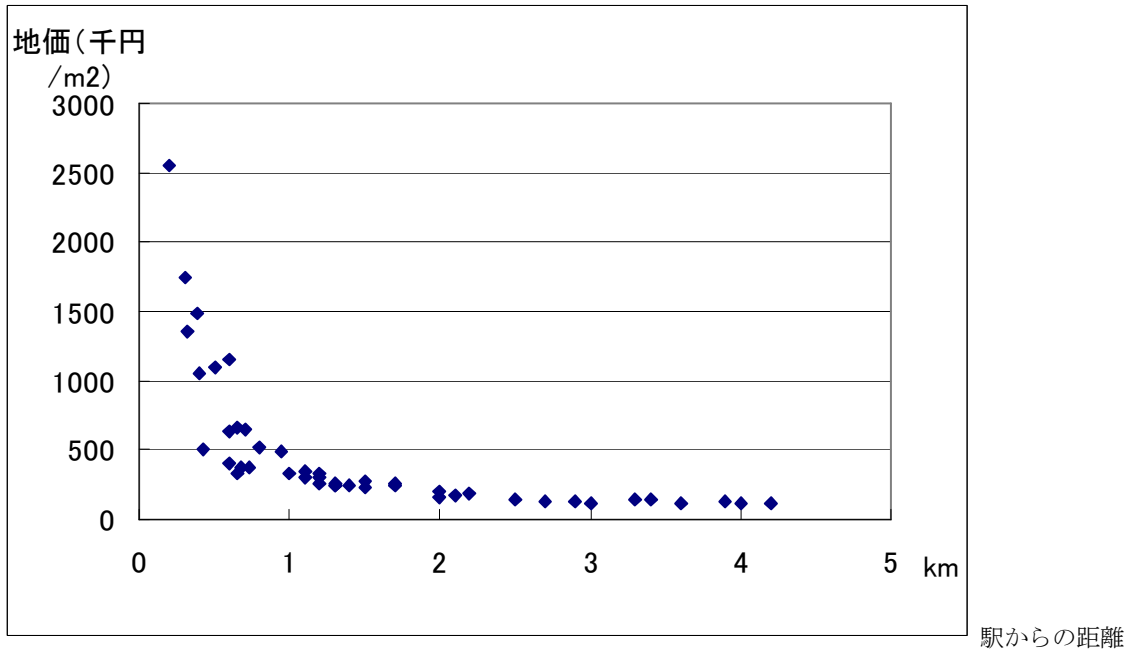


そして、図の各直線は、立地条件によって上下するため、例えば、東京都の中心地域から距離のある郊外住宅都市の駅周辺では、商業業務需要が少ない。これは、①商業業務地要因の直線が下に移動する①'のため、②住宅地要因に内包されてしまい、直線がなくなってしまうことと考えられる。

(2)実際の地価分布図

さいたま市内のいくつかの駅周辺の地価分布を駅からの距離と関連付けてグラフ化し、関連性を見てみると次のとおりである。

図3 大宮駅周辺地価分布(平成20年1月1日公示価格より作成)



大宮駅は、新幹線や中距離電車が停車し、JR 以外の鉄道等も立地する主要ターミナル駅であり、都心からの時間距離も短く、商業業務機能が集積している。

地価とその形成要因の関係については、地価をY (千円/m²) , 駅からの距離をX (km) とすると次のように近似式が得られる。

①商業業務地要因による地価

$$Y = 3,500 - 5,000 X$$

②住宅地要因による地価

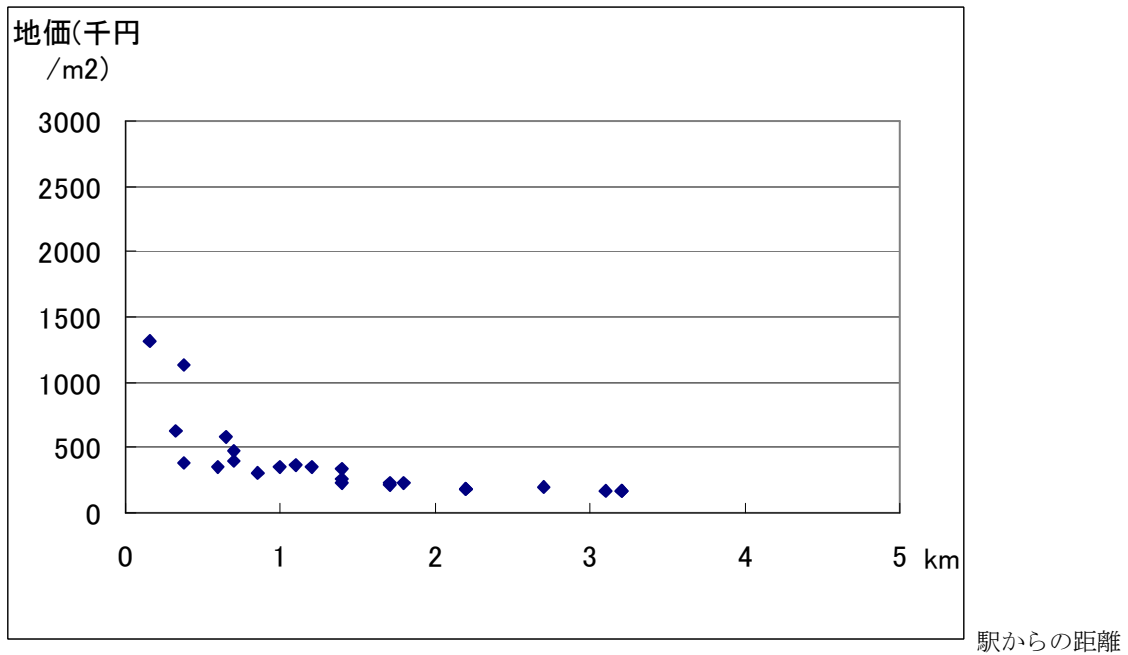
$$Y = 900 - 500 X$$

③基礎的定数

$$Y = 200$$

つまり、もし駅前直ぐの所に立地可能な土地があれば、商業業務用地としては 3,500 千円/m²、住宅地としては 900 千円/m²の価値が見受けられる。駅から離れるにしたがって地価が下がっていく。駅から 1.4km 以遠は、概ね 200 千円/m²と推定される。

図 4 浦和駅周辺地価分布(平成 20 年 1 月 1 日公示価格より作成)



浦和駅は、JR 以外の鉄道がない駅であるものの、中距離電車が停車し都心からの時間距離も短く、商業機能と行政機能が集積している。

地価形成要因については、地価を Y (千円/m²) , 駅からの距離を X (km) とすると次のように近似式が得られる。

①商業業務地要因による地価

$$Y = 1,500 - 1,500 X$$

②住宅地要因による地価

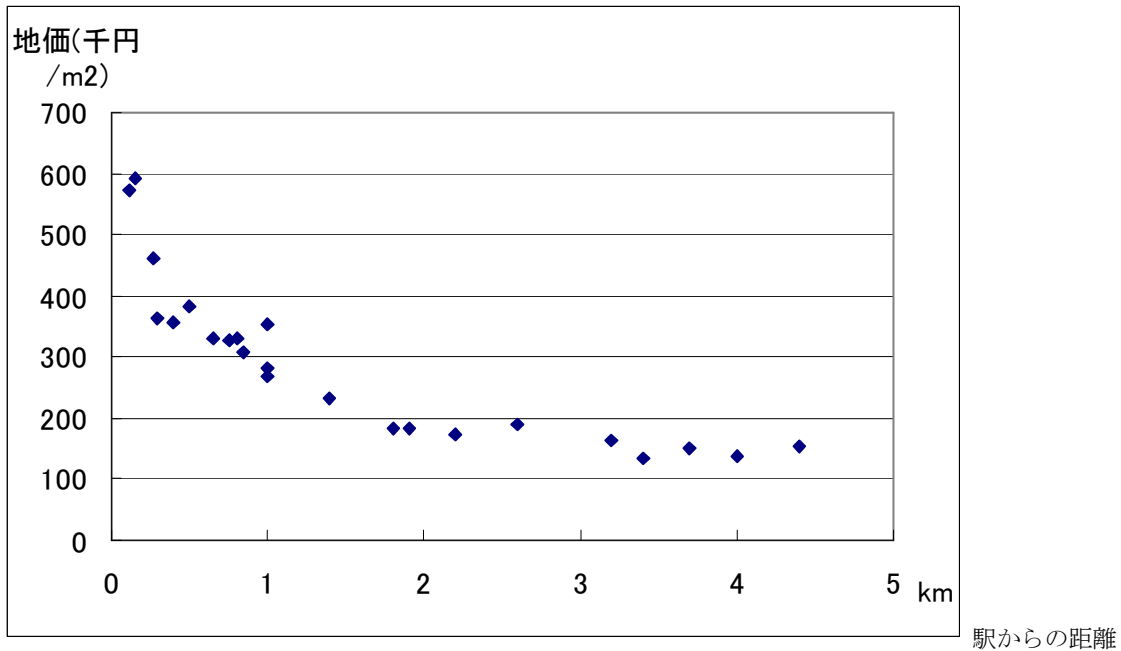
$$Y = 750 - 375 X$$

③基礎的定数

$$Y = 200$$

もし駅前直ぐの所に立地可能な土地があれば、商業業務用地としては 1,500 千円/m²、住宅地としては 750 千円/m²の価値が見受けられる。駅から離れるにしたがって地価が下がっていく。駅から 2km 以遠は、概ね 200 千円/m²と推定される。

図5 北浦和駅周辺地価分布(平成20年1月1日公示価格より作成)



北浦和駅は、東京都心から放射状に延びている JR 京浜東北線にあり、JR 以外の鉄道がなく中距離電車も停車しない。しかし、以前は埼玉大学が駅近くに立地していたり、古くからバス便のターミナル駅であったりしたため、商業機能が集積している。

地価形成要因については、地価を Y (千円/m²) , 駅からの距離を X (km) とすると次のように近似式が得られる。

①商業地要因による地価

$$Y = 700 - 900 X$$

②住宅地要因による地価

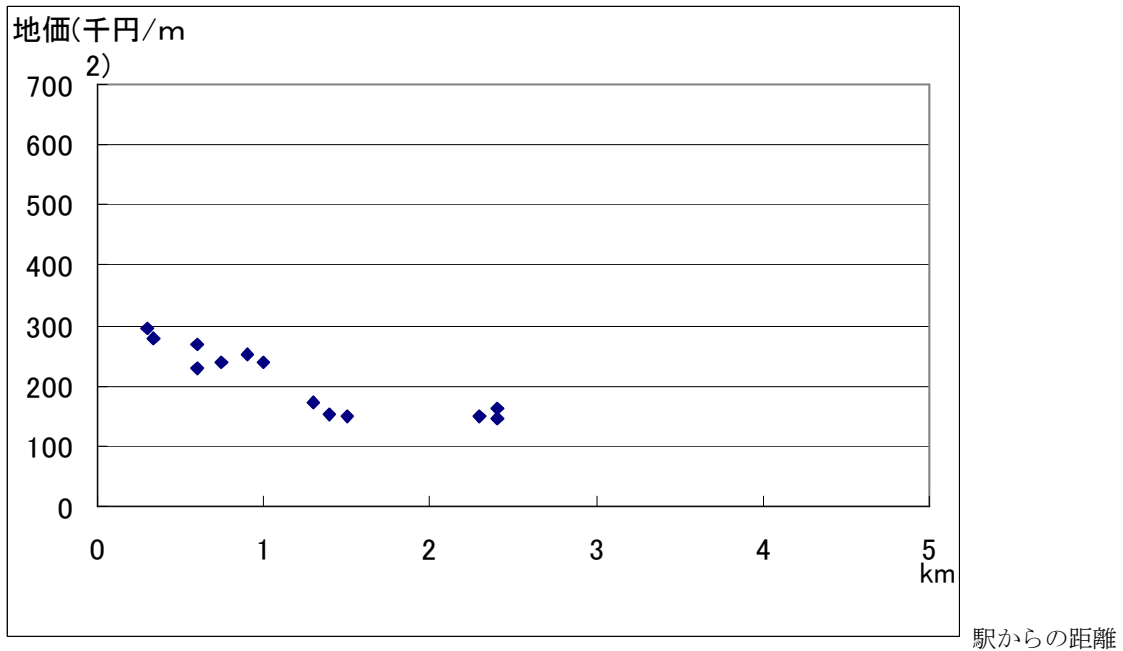
$$Y = 450 - 150 X$$

③基礎的定数

$$Y = 150$$

もし駅前直ぐの所に立地可能な土地があれば、商業業務用地としては 700 千円/m²、住宅地としては 450 千円/m²の価値が見受けられる。駅から離れるにしたがって地価が下がっていく。駅から 2km 以遠は、概ね 150 千円/m²と推定される。

図6 与野本町駅周辺地価分布(平成20年1月1日公示価格より作成)



与野本町駅は、東北上越新幹線が整備された際に、通勤新線として整備された JR 埼京線に設置された。快速電車が停車することや旧街道商店街に近いことから住宅地の最寄り駅となっている。

地価形成要因については、地価を Y (千円/m²) , 駅からの距離を X (km) とすると次のように近似式が得られる。

①商業地要因による地価

なし

②住宅地要因による地価

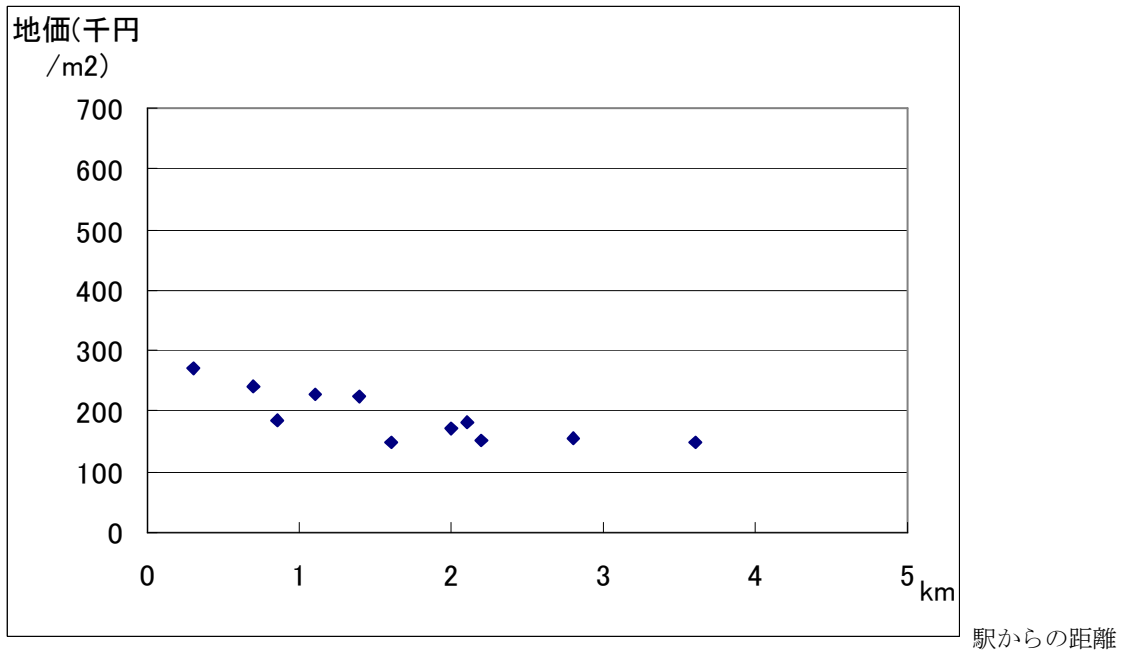
$$Y = 350 - 125 X$$

③基礎的定数

$$Y = 150$$

つまり、もし駅前直ぐの所に立地可能な土地があれば、商業業務用地としての需要は顕在化しておらず、住宅地としては 350 千円/m²の価値が見受けられる。駅から離れるにしたがって地価が下がっていく。駅から 2.0km 以遠は、概ね 150 千円/m²と推定される。

図7 東浦和駅周辺地価分布(平成20年1月1日公示価格より作成)



東浦和駅は、JR 武蔵野線に立地している。駅周辺の土地区画整理事業が進捗し、良好な住宅地が形成されている。

地価形成要因については、地価をY (千円/m²) , 駅からの距離をX (km)とすると次のように近似式が得られる。

①商業地要因による地価

なし

②住宅地要因による地価

$$Y = 300 - 85 X$$

③基礎的定数

$$Y = 150$$

終わりに

さいたま市の地価(公示価格)の構成について交通利便性をキーワードとして分析した結果、その土地の立地条件が概ね類型化され規則的に地価が分布していることから「駅からの距離」が分かれば、その土地の立地条件や周辺環境と合わせて検討することで、地価がある程度推定できることがわかった。

その土地の細かい環境条件、土地の形状、前面道路幅員、方角等により補正したものが土地鑑定となることから、今回の分析方法を活用すれば鑑定結果を推定することも可能となるであろう。