

本調査研究は、財団法人日本船舶振興会の  
補助金を受けて実施したものです

# 土地評価に関する調査研究

—宅地の売買実例価額等の調査  
及び価格体系等の調査研究—

平成 3 年 3 月

財団法人 資産評価システム研究センター



## は し が き

財団法人 資産評価システム研究センターは、適切な地域政策の樹立に資するため、地域の資産の状況及びその評価の方法に関する調査研究等の事業を実施することを目的として設立されたものです。

当評価センターにおける調査研究は、資産評価の基礎理論及び地方公共団体等における資産評価技法の両面にわたって、毎年度、学識経験者及び自治省並びに地方公共団体等の関係者をもって構成する資産評価システム、土地、家屋及び償却資産の各部門ごとの研究委員会において行われ、その成果は、会員である地方公共団体及び関係団体等に調査研究報告書として配布し、活用されているところであります。

土地研究委員会の本年度の調査研究のテーマとしては、①状況類似地域の区分に関する調査研究 ②宅地の売買実例価額等の調査及び価格体系等の調査研究の2項目といたしましたが、本報告書は、上記②の調査研究に属するもので、土地価格と価格形成要因の調査分析を行い、主要な要因について、比準表を作成する方策について、調査研究を行いました。

この程、その調査研究の成果をとりまとめ、ここに、公表する運びとなりましたが、この機会に、熱心にご研究、ご審議いただきました委員及び専門員並びに実地調査に当り種々ご協力を賜りました地方公共団体の関係者各位に対し心から感謝申し上げます。

なお、当評価センターは、今後とも、所期の目的にそって、事業内容の充実及び地方公共団体等に役立つ調査研究に努力をいたす所存でありますので、地方公共団体をはじめ関係団体の皆様の一層のご指導、ご援助をお願い申し上げます。

最後に、この調査研究事業は、日本船舶振興会の補助金の交付をうけて実施したものであり、改めて深く感謝の意を表するものであります。

平成3年3月

財団法人 資産評価システム研究センター  
理事長 大橋 茂二郎



# 研究組織

## 土地研究委員会

委員長	宇田川 璋 仁	横浜国立大学名誉教授明海大学教授（経済学部）
委員	田 中 一 行	成蹊大学教授（経済学部）
”	米 原 淳七郎	追手門学院大学教授（経済学部）
”	河 野 勉	（財）日本不動産研究所専務理事
”	高 橋 三 男	（財）日本不動産研究所顧問
”	木 脇 義 博	（財）日本不動産研究所管理部長
”	風 間 四 郎	（財）健康・体力づくり事業団
”	鈴 木 歳 彦	東京都主税局資産税部長
”	中 村 知 夫	横浜市企画財政局主税部長
”	木 本 八 郎	高崎市財務部長
”	中 里 清 敏	自治省税務局府県税課長
”	成 瀬 宣 孝	自治省税務局固定資産税課長
”	宮 田 勝 美	自治省税務局固定資産税課固定資産鑑定官
”	川 崎 涉	（財）資産評価システム研究センター調査研究部長
専門員	長谷川 宏 之	（財）日本不動産研究所システム開発部次長
”	河 合 芳 樹	（財）日本不動産研究所システム開発部システム開発第三課長
”	菅 沢 匡	東京都主税局資産税部固定資産評価課長
”	中 西 猛	横浜市企画財政局主税部固定資産税課長
”	高 橋 勇	高崎市財務部資産税課長
”	三 宅 正 芳	自治省税務局固定資産税課土地第一係長 （兼）土地第二係長
”	井 上 茂	（財）資産評価システム研究センター主任研究員

なお、鈴木歳彦委員及び菅沢匡、中西猛両専門員は、それぞれ北川文夫委員及び松島宏明、尾形巨洪両専門員が途中辞任されたことに伴い、その後任として委嘱された。



# 目 次

I 調査研究の目的 .....	1
II 調査研究の結果について .....	2
1 調査の手順 .....	2
2 国土庁「土地価格比準表」における価格形成要因と格差率について .....	2
(1) 住宅地域の地域区分 .....	2
(2) 固定資産評価における国土庁の土地価格比準表の適用方法 .....	4
(3) 市街地の住宅地域における価格形成要因と格差率 .....	6
(4) 国土庁の土地価格比準表を採用する上での留意点 .....	8
3 地価と価格形成要因の相互関係 .....	9
(1) データの作成 .....	9
1) 本調査対象都市一覧 .....	9
2) 都市データの作成 .....	10
3) 土地価格形成要因データの作成 .....	12
4) 国土庁の土地価格比準表での価格形成要因との比較 .....	13
(2) 分析の手順 .....	14
1) 分析の手順 .....	14
2) 地域区分 .....	15
(3) 地域別の住宅地価格と価格形成要因の関係 .....	17
1) 全域 144市区対象 .....	19
2) 都県別 .....	20
3) 市区内中心駅から山手線最寄駅までの距離別 .....	22
4) 市区内駅数別 .....	25
5) 因子分析結果 - 第1因子得点 .....	29
(4) 統計分析の結果による価格形成要因の影響度 .....	31

4 土地価格比準表作成上の留意点 .....	33
(1) 街路条件 .....	33
(2) 交通・接近条件 .....	35
(3) 環境条件 .....	36
(4) 行政的条件 .....	37
(5) まとめ .....	38
付論1：因子分析の結果	
付論2：建築基準法による道路幅員に関連した条文	



## I 調査研究の目的

土地の価格は、多くの要因が相互に影響し、その結果として観察される。鑑定評価においては、これらの要因を不動産の価格を形成する要因として「価格形成要因」と称している。

鑑定評価基準によれば、価格形成要因は、一般的要因、地域要因と個別的要因に分けられる。一般的要因とは、一般経済社会における不動産事情、価格等に広く影響を及ぼす要因であり、自然的要因、社会的要因、経済的要因と行政的要因に大別される。地域要因とは、自然的要因を中心とする一般的要因の相互作用によって生じる地域の特性を形成し、その地域の不動産の価格に全般的に影響を与える要因をいう。個別的要因とは、同質的な地域において、不動産に個別性を生じさせる要因であり、画地条件は個別的要因の一つである。

土地価格比準表は、2つの土地の比較を通じて一方の土地の価格を評定する場合、両者の価格形成要因の差異を土地価格の格差率におきかえるための表である。

本調査では土地価格と価格形成要因の調査分析を行い、主要な要因について、比準表を形成していく上での留意点についてまとめるものとした。

## II 調査研究の結果について

### 1 調査の手順

土地価格比準表を作成し、適切に運用することは、均衡のとれた評価を行うためのひとつの方法である。当土地委員会では、過去数年、調査対象都市を選定し、各々の都市について、比準表をモデル的に作成し、報告してきた。これとは別に公表されている一般的な比準表としては、国土庁の「土地価格比準表」があり、土地評価を行うにあたり、比準項目として採用する要因やその格差の傾向を検討する上で、評価業務に携わる多くの人が参考としている。また、多くの市町村では、それぞれ独自に比準表を作成し、固定資産評価業務に活用している。

これらの比準表についていえることは、鳥瞰図的には同じような傾向にあるといえるが、個別にみると、採用する要因の種類が異なり、また、その格差率も異なっている。これは、ほとんどの地域で土地価格は都心からの距離にともなって減少し、多くの都市が駅を中心とした構造になっているか、個々の都市を比較すると、都市構造の違い、あるいは、都市としての成熟度によって格差率が異なるためである。例えば、1点中心型と多核型では、交通接近条件による要因の捉え方が異なるし、距離による価格通減率も異なる。

本調査では、このような点に着目し、

- ① 国土庁の「土地価格比準表」でとりあげている要因と格差率を紹介し、
- ② 都市の構造、立地状況等により、土地価格と各価格形成要因が、どのように関係しているかについて平成2年の地価公示データを分析し、
- ③ ①、②から、比準表の作成と適用にあたっての留意点をまとめた。

なお、本調査は、データの制約から住宅地を対象とし、②での調査対象地域は、首都圏整備法の既成市街地のうち1都3県の144市区を範囲とした。

### 2 国土庁「土地価格比準表」における価格形成要因と格差率について

#### (1) 住宅地域の地域区分

国土庁の土地価格比準表は、評価対象地の比準価格を求めるに当たって、地価公示の標準地、都道府県地価調査の基準地並びに近傍類似の取引事例地と、地域要因と個別的要因の把握及び比較を適正に行うために用いる標準的な比準表とし

て作成されたものである。

適用に当たって、まず、考慮すべき事項は、評価対象地及びその周辺地域の特性を的確に把握し、当該地域の特性に対応した比準表を用いることである。すなわち、比準表で用いる要因、格差率は地域の用途によって異なるのが常であり、利用用途を正しく判定することが重要となる。

国土庁「土地価格比準表（五次改訂）」では、住宅地域を、高級住宅地域、中級住宅地域、普通住宅地域、農家集落地域及び別荘地域に分け、それぞれについて次のようにその内容を記している。

**高級住宅地域** 市街地的形態を形成している地域において、街区及び画地が整然としており、敷地が広大で、平均的に一般住宅よりも多額の建築費を要する住宅が連たんしている地域をいう。地域内居住者の生活水準は高く、住宅環境は、極めて良好な地域である。

**中級住宅地域** 市街地的形態を形成している地域において、高級住宅地域及び普通住宅地域に該当しない住宅地域をいう。地域内の住宅は一般住宅よりなり、住宅環境は中庸の地域である。

**普通住宅地域** 市街地的形態を形成している地域において、比較的狭小な一般住宅及び共同住宅が密集する地域、又は住宅を主体として店舗、事務所、小工場等が混在する地域をいう。街区及び画地は、雑然として住宅環境も良好とは認められない地域である。

**農家集落地域** 都市の通勤圏の内外にかかわらず、比較的小規模な町村において、在来の農家集落地域及び市街地的形態を形成するにいたらない一般住宅地域をいう。

**別荘地域** 高原、湖畔又は海浜等自然環境の良好な場所にあつて、主として避暑、避寒、保養又はレクリエーション等を目的として、一年のうち夏季、冬季又は週末に利用するために建てられた住宅が存し、又は住宅を建てるのが予定されている地域をいい、居住の用に供するために必要な最少限の基盤が整備されている地域である。

なお、高級住宅地域の判定は、鉄道沿線、都県、地方中核都市等の圏域を単位

として行う。

以上が5地域の判定基準であるが、本調査では、市街地的形態を形成している地域を対象とすることから、高級、中級、普通の3つの住宅地域をとり上げる。

(2) 固定資産評価における国土庁の土地価格比準表の適用方法

鑑定評価においては、近隣地域の要因比較は地域要因の比較により地域分析を行い、同一近隣地域内においては個別的要因の比較により個別分析を行う。その上で、参考として国土庁の土地価格比準表に掲げる地域要因と個別的要因の比準表を用いる。近隣地域とは、「ある特定の用途に供されていることを中心として地域的なまとまりを示している地域」であり、固定資産評価上の状況類似地域・地区に相当する。

国土庁の土地価格比準表の適用方法は、多くの手引、解説書で紹介されているが、「道路幅員」を例として、固定資産評価における2つの状況類似地域間の比較を行うと次のようになる。

〈高級・中級・普通住宅地域における「道路幅員」〉

地域要因

対象地域	優る	普通	劣る
基準地域			
優る	0	-2.5	-5.0
普通	2.5	0	-2.5
劣る	5.0	2.5	0

個別的要因

対象地	優る	やや優る	普通	やや劣る	劣る
基準地					
優る	0	-1.0	-2.0	-3.0	-4.0
やや優る	1.0	0	-1.0	-2.0	-3.0
普通	2.0	1.0	0	-1.0	-2.0
やや劣る	3.0	2.0	1.0	0	-1.0
劣る	4.0	3.0	2.0	1.0	0

〈想定ケース〉

状況類似地域Aの標準宅地（主要街路） 幅員 6 m

〃 のその他街路 幅員 4 m

状況類似地域Bの標準宅地（主要街路） 幅員 4 m

〃 のその他街路に面する売買実例地 幅員 2 m

上記のA、Bの2地域において、それぞれの標準的な道路幅員がAは6 m、Bは4 mで、その他街路がAは4 mとBは2 mで、Bの2 m街路に売買実例が面するケースを想定し、いま、この売買実例地の正常売買価格が10,000円であったとする。ここで、「道路幅員」の格差のみの比較により地域Aのその他街路の価格を求めるものとする。

① B地域の標準宅地の価格

$$10,000円 \times (100 + 2.0) / 100 = 10,200円$$

② A地域のB地域に対する格差

$$(100 + 2.5) / 100 = 1.025$$

③ A地域のその他街路の価格

$$10,200円 \times 1.025 \times (100 - 2.0) / 100 = 10,246円$$

①は、状況類似地域Bにおいて標準的な幅員4 mを「普通」としたときに、幅員2 mを「劣る」として、売買実例価格から標準宅地の価格を求める。

②は、A、B地域の比較で、幅員6 mを「普通」と判断したとき、幅員「4 m」を「劣る」として、両地域の比較を行う。不動産鑑定評価での「標準化補正」に相当する。

③は、A地域において、標準的な幅員6 mに対して幅員4 mを「劣る」と判断し、その他街路の価格を求める。

### (3) 市街地の住宅地域における価格形成要因と格差率

このように、国土庁の土地価格比準表での個別的要因は、近隣地域（＝状況類似地域）内での標準的な状況として「普通」のランクに対して、「優る」「劣る」の程度をもうけている。地域要因は、ある近隣地域内の「普通」と他の地域内の「普通」の比較であるが、両地域を含む広範な地域（例えば、市区町村全域）においては、片方は「普通」で、他は「劣る」と判断されるケースもあれば、逆のケースもある。ただ、地域要因、個別的要因の比準表は、いずれも、その格差率の大小が土地価格への影響の大小を表している。また、要因ごとの格差率の差の絶対値の大小は、要因別の価格への影響の大小を表している。

国土庁「土地価格比準表」の市街地の住宅地域における価格形成要因別最大格差率

価格形成要因	高級住宅		中級住宅			普通住宅	
	地域 要因	個別 的 要因	地域要因		個別 的 要因	地域 要因	個別 的 要因
			既成 宅地	造成 宅地			
街路条件	%	%	%	%	%	%	%
幅員	5.0	4.0	5.0	6.0	4.0	5.0	4.0
舗装 配置	5.0	4.0	5.0	5.0	4.0	5.0	4.0
系統及び連続性	3.0	-	3.0	3.0	-	3.0	-
交通・接近条件	4.0	4.0	4.0	6.0	4.0	4.0	4.0
交通・接近条件	%	%	%	%	%	%	%
最寄駅への接近性	6.0	5.0	12.0	12.0	10.0	10.0	8.0
最寄駅から都心への接近性	15.0	-	20.0	20.0	-	20.0	-
最寄商店街への接近性	4.0	3.0	8.0	9.0	8.0	10.0	9.0
最寄商店の性格	3.0	-	3.0	3.0	-	7.0	-
公共利便施設の配置	8.0	8.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
環境条件	%	%	%	%	%	%	%
日照、温度、湿度、風向、通風	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
眺望、景観、地勢、地盤	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0	3.0
居住者の近隣関係等の社会的環境	22.0	-	5.0	5.0	-	3.0	-
画地の標準的面積	5.0	-	3.0	3.0	-	3.0	-
各画地の配置の状況	3.0	-	3.0	3.0	-	3.0	-
土地の利用度	-	-	3.0	3.0	-	3.0	-
周辺の利用状態	3.0	-	3.0	3.0	-	3.0	-
隣接地の利用状況	-	10.0	-	-	8.0	-	6.0
上水道	3.0	3.0	3.0	4.0	3.0	2.0	2.0
下水道	4.0	3.0	4.0	注1	3.0	2.0	2.0
都市ガス等	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0
変電所等危険・嫌悪施設の有無	20.0	7.5	5.0	5.0	7.5	4.0	7.5
洪水、地滑り等の災害危険性	5.0	-	5.0	5.0	-	5.0	-
騒音、振動、悪臭等公害発生	10.0	-	10.0	10.0	-	10.0	-
行政的条件	%	%	%	%	%	%	%
用途地域等の地域、地区の規制	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0	6.0
その他の規制	α	α	α	α	α	α	α
その他	%	%	%	%	%	%	%
将来の動向	10.0	-	10.0	10.0	-	10.0	-
その他	α	α	α	α	α	α	α

注1. 下水道は、処理方式、管理施設の状態で分類する。

処理方式の違いによる格差率 7%

管理施設の違いによる格差率 1%

前頁の表は、比較する地域の各要因がいずれも中庸である場合、評価対象地域と比較する地域の要因の優劣及び同一地域内の基準地（標準宅地ないし主要街路）と評価地（その他街路）の個別的要因の優劣によって、最大何パーセントの開差が生じるかを要因ごとに記載した。

3地域を比較すると、要因としては、固定資産評価基準における有効利用の程度を示す「家屋の粗密度」要因に該当する「土地の利用度」が高級住宅地域では採用していない。また、高級住宅地域では、他の2地域と比べて「居住者の近隣関係等の社会的環境の良否」、「変電所等危険・嫌悪施設の有無」といった要因の格差率が大きく、交通・接近条件より環境条件が価格に与える影響が強いことを示している。

3地域の占める割合から考えれば、高級住宅地域はごく限られた地域であることから、住宅地域全体としては、交通・接近条件に関連する価格形成要因が最も価格に対して影響が強いことを示している。

#### (4) 国土庁の土地価格比準表を採用する上での留意点

この土地価格比準表は、不動産鑑定評価基準に基づき、要因の項目、格差率について不動産鑑定士等の参画を得て国土庁が作成したものであり、要因の項目ごとの格差率は、上限値または下限値を示すものとして運用される。したがって、上記の表は、3地域で記した各要因ごとの最大格差率となる。

しかし、地域によっては、要因間の作用が異なることにより、採用する格差率に差異が生じる。現実に、鑑定評価において常にこの比準表が画一的に使われているのではなく、地域の実情に応じて、適宜判断し、適正な格差率を採用している。

また、地域の形態は、必ずしも用途ごとに純化しているわけではなく、住宅地域においても、例えば、普通住宅地域は混在の程度によって、採用する要因は異なる。とりわけ、今回の地価高騰は、地域の混在化を進めるものとなり、高級住宅地域は、マンションのみならず、事務所等業務用の利用に供されることが多くなった。このため、ごく限られた土地の評価を行うことは、経験的な裏付けの下で適宜判断をすることで対応が可能であるが、固定資産評価のように、大量の土地を統一的に均衡のとれた評価を行うためには、国土庁の比準表を参考としながら、土地価格が形成される上で、当該市町村がどのような特徴を有しているかを反映



することが必要である。

次章においては、首都圏 144市区の地価公示価格とその価格形成要因を使って、地域の立地形態等の特徴によって、地価への価格形成要因の影響の程度がどのように異なるかについて検討する。

### 3 地価と価格形成要因の相互関係

#### (1) データの作成

##### 1) 本調査対象都市一覧

本調査で、対象とした首都圏整備法の既成市街地及び近郊整備地帯に大半がかかる市区は次の 144である。

埼玉県		36市	
川越市	川口市	浦和市	大宮市
行田市	所沢市	飯能市	加須市
東松山市	岩槻市	春日部市	狭山市
羽生市	鴻巣市	上尾市	与野市
草加市	越谷市	蕨市	戸田市
入間市	鳩ヶ谷市	朝霞市	志木市
和光市	新座市	桶川市	久喜市
北本市	八潮市	富士見市	上福岡市
三郷市	蓮田市	坂戸市	幸手市

千葉県		19市	
千葉市	市川市	船橋市	木更津市
松戸市	野田市	茂原市	成田市
佐倉市	習志野市	柏市	市原市
流山市	八千代市	我孫子市	鎌ヶ谷市
君津市	浦安市	四街道市	

東京都		23区25市	
千代田区	中央区	港区	新宿区
文京区	台東区	墨田区	江東区
品川区	目黒区	大田区	世田谷区
渋谷区	中野区	杉並区	豊島区
北区	荒川区	板橋区	練馬区
足立区	葛飾区	江戸川区	八王子市
立川市	武蔵野市	三鷹市	青梅市
府中市	昭島市	調布市	町田市
小金井市	小平市	日野市	東村山市
国分寺市	国立市	田無市	保谷市
福生市	狛江市	東大和市	清瀬市
東久留米市	武蔵村山市	多摩市	稲城市
秋川市			

神奈川県		24区16市	
(横浜市)			
鶴見区	神奈川区	西区	中区
南区	保土ヶ谷区	磯子区	金沢区
港北区	戸塚区	港南区	旭区
緑区	瀬谷区	栄区	泉区
(川崎市)			
川崎市	幸区	中原区	高津区
多摩区	宮前区	麻生区	
横須賀市	平塚市	鎌倉市	藤沢市
小田原市	茅ヶ崎市	逗子市	相模原市
三浦市	秦野市	厚木市	大和市
伊勢原市	海老名市	座間市	南足柄市
綾瀬市			

## 2) 都市データの作成

上記 144市区の都市の特性を示すものとしてつぎの変数をデータとして採用した。

1. 行政面積
2. 国勢調査人口 (1985)
3. " (1990)
4. 人口変動率 (1985-1990)
5. 事業所数 (1986)
6. 工場数 (1987)
7. 小売業商店数 (1988)
8. 小売業年間販売額 (1988)
9. 課税対象所得水準値 (1987)
10. 高額納税者数 (1987)
11. 1万人当高額納税者数 (1987)
12. 銀行本支店数 (1988/3末)
13. 着工住宅床面積 (1988)
14. 公共下水道普及率 (1988)
15. 市区内中心駅
16. " " 乗降客数
17. " " 沿線
18. " 山手線最寄駅
19. " " 乗降客数
20. " 中心駅から山手線最寄駅までの距離
21. " 広域中心都市主要駅
22. " " 乗降客数
23. " 中心駅から広域中心都市主要駅までの距離
24. " ゾーン中心都市主要駅
25. " " 乗降客数
26. " 中心駅から広域中心都市主要駅までの距離
27. 市区内駅数
28. 公示地・住宅地点数 (1990)
29. " ・住宅地平均価格 (1990)

30. 公示地・住宅地最高地価（1990）

31. “ ・住宅地最低地価（1990）

32. “ ・商業地最高地価（1990）

1～14のデータは、「地域経済総覧」（東洋経済新報社刊）及び「都市年鑑」より収集し、16～29については、（財）日本不動産研究所の「地価情報システム」のデータベースより該当都市分のデータを抽出した。

各市の山手線最寄駅は、各市の主要沿線の山手線連絡駅とし、広域中心都市は、主として鉄道沿線別の主要な市区とし、ゾーン中心都市は「90民力」（朝日新聞社刊）のゾーン別の核都市を中心都市とした。

### 3）土地価格形成要因データの作成

前記 144市区の住宅地の地価公示地点について、つぎの要因をデータとして採用した。

1. 公示地価格
2. 地積
3. 最寄駅までの距離
4. 道路幅員
5. 建ぺい率
6. 容積率
7. 周辺土地利用－マンションが混在
8. 周辺土地利用－アパートが混在
9. 周辺土地利用－店舗が混在
10. 周辺土地利用－工場が混在
11. 周辺土地利用－農地・空地がある
12. 道路舗装
13. 用途地域
14. 防火・準防火地域
15. 都市ガスの有無
16. 上水道の有無
17. 下水道の有無

- 18. 最寄駅から市区内中心駅までの直線距離
- 19. " 広域中心都市主要駅までの直線距離
- 20. 公示地地点から市区内中心駅までの直線距離
- 21. 最寄駅乗降客数
- 22. " 沿線コード

1～17については、地価公示の官報記載事項であり、18～22は前記の「地価情報システム」のデータベースから該当分のデータを抽出した。

#### 4) 国土庁の土地価格比準表での価格形成要因との比較

分析対象としたデータと、先に記した国土庁の土地価格比準表で掲げている価格形成要因との対応はつぎのようになる。

なお、国土庁の土地各比準表で掲げているすべての要因を分析の対象とはしていない。これは、価格形成要因には、定量的に表すことのできる要因と、できない要因があるためである。ここでは、定量化できるデータを対象として、分析し、定量化できないものについては、定量化されたデータから読み取ることに対応した。

##### 本調査の価格形成要因

##### 国土庁の土地価格比準表での価格形成要因

##### 2. 地積

「環境条件・画地の標準的画地規模」

##### 3. 最寄駅までの距離

「交通接近条件・最寄駅への接近性」

駅周辺に商店等が立地している場合には、その商店街の規模等を反映することとなり、「最寄商店街への距離」、「最寄商店の性格」についても要因として含む。

##### 4. 道路幅員

「街路条件・幅員」

一般に、幅員の広い道路は、配置、系統・連続性が優れることから、幅員が一定以上、例えば、「8 m」以上の道路については、「街路条件・配置」、「街路条件・系統及び連続性」を含んでいることが多い。

##### 5. 建ぺい率

「行政的条件・用途地域等の地域、地区の規

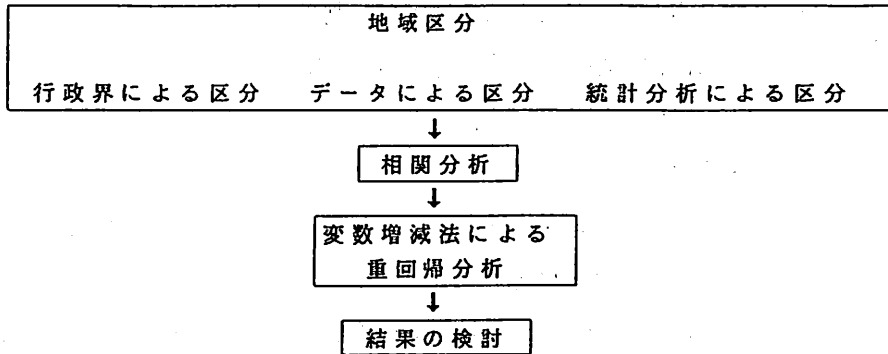
- 制」
6. 容積率 「行政的条件・用途地域等の地域、地区の規制」
- 7-12. 周辺土地利用 「行政的条件・周辺の利用状況」  
「行政的条件・土地の利用度」
12. 道路舗装 「街路条件・舗装」
13. 用途地域 「行政的条件・用途地域等の地域、地区の規制」
14. 防火・準防火地域 「行政的条件・用途地域等の地域、地区の規制」
15. 都市ガスの有無 「環境条件・都市ガス」
16. 上水道の有無 「環境条件・上水道」
17. 下水道の有無 「環境条件・下水道」
18. 最寄駅から市区内中心駅  
までの直線距離 「交通接近条件・最寄駅から都心への接近性」
19. " 広域中心都市  
主要駅までの直線距離 「交通接近条件・最寄駅から都心への接近性」
20. 公示地地点から市区内中心  
駅までの直線距離 「交通接近条件・最寄駅から都心への接近性」
21. 最寄駅乗降客数 国土庁の土地価格比準表では、直接該当する項目はないが、最寄駅の相対的位置、利便施設の集合度を表す変数として、交通接近条件の総合指標の性格を有する。
22. " 沿線コード 鉄道沿線は、後述のとおり、沿線地域の環境、成熟度を示す指標となり、環境条件の総合指標の性格を有する。

## (2) 分析の手順

### 1) 分析の手順

冒頭に述べたとおり、都市の構造や立地形態により、地価形成の傾向は異なる。

ることが予想されるため、先ず、144市区の地域区分を行い、次に、各区分ごとに相関分析と重回帰分析を行い、地価と価格形成要因の関係を検討した。



## 2) 地域区分

地域区分の方法には、さまざまな方法がある。ただし、本調査の目的は、地域区分の方法についての検討でなく、首都圏 144都市を対象として地域区分したときに、その区分方法によって、地価と価格形成要因の関係がどのように相違するかを示すことにある。この点から、本調査で行う地域区分は、例示的なものにとどめる。

### ① 行政界による区分

- ・都県別

### ② データによる区分

前述のとおり、地価形成に最も大きな影響を与える要因として、交通・接近条件がある。なかでも、広域的には、都心との位置関係が大きな要因となる。これは、立地論的には空間の摩擦費用であり、経済学的には通勤時間等の機会費用の損失である。

しかし、都心との時間の長短だけ価格が決まるのではなく、鉄道沿線別に地価水準が異なることもよく知られている。これは、鉄道の開設の新旧がその沿線地域の成熟度と一致するためである。

さらに、1点中心型か多核心型都市であるかといった都市形態は、交通ネットワークに依存することが多い。

以上の点から、前記(1)で収集した都市データのうち、都市別の交通条件を表す要因のうち、「市区内中心駅から山手線最寄駅までの距離」と「市区内駅数」の違いによつぎの地域に区分した。沿線別の区分は、都県区分と符合する点が多いことから本調査では割愛した。

- ・市区内中心駅から山手線最寄駅までの距離

10km未満、20km未満、30km未満、40km未満、40km以上

- ・市区内駅数

駅数 = 0、1、2～5、6～10、11～15、16～20、21～

### ③ 統計分析による区分

統計的手法を用いた地域区分の方法としては、主成分分析、因子分析、クラスター分析等がある。本調査では、144市区を対象として、多数の都市データを用いてその特性を抽出する手法として、因子分析法を採用した。

因子分析の結果、地域の合成変数として特徴を示している第1、2因子について、各因子得点が上位、下位それぞれ10市区を選び出して、統計分析による地域区分とした。

なお、因子分析の結果については、末尾付論に掲げた。

第1因子得点上位10市区		第1因子得点下位10市区	
1 千代田区	7.077320	135 葛飾区	-0.656960
2 港区	4.956940	136 中原区	-0.662240
3 中央区	4.206350	137 草加市	-0.678400
4 渋谷区	3.135330	138 越谷市	-0.682980
5 新宿区	2.484030	139 幸区	-0.689020
6 文京区	1.314690	140 南区	-0.700790
7 台東区	1.263850	141 川口市	-0.708300
8 目黒区	1.149140	142 江東区	-0.776200
9 世田谷区	1.146540	143 江戸川区	-0.786170
10 鎌倉市	1.116090	144 足立区	-0.842030



第2因子得点上位10市区		第2因子得点下位10市区	
1 世田谷区	4.108960	135 四街道市	-1.072980
2 千葉市	4.064450	136 蓮田市	-1.096830
3 相模原市	2.592680	137 戸田市	-1.102050
4 船橋市	2.503810	138 茨市	-1.107980
5 練馬区	2.336240	139 志木市	-1.115640
6 八王子市	2.274110	140 稲城市	-1.131600
7 市川市	2.234380	141 鳩ヶ谷市	-1.179340
8 大田区	2.188360	142 和光市	-1.179800
9 足立区	2.160820	143 八潮市	-1.185000
10 杉並区	2.023590	144 千代田区	-1.444410

### (3) 地域別の住宅地価格と価格形成要因の関係

前記の地域区分にしたがい、①住宅地価格と価格形成要因の相関係数を求め、次に、②住宅地価格を被説明変数（従属変数）とし、各価格形成要因を説明変数（独立変数）として変数増減法による重回帰分析を用いて、統計上の条件を満たす要因を任意に選択し、標準回帰係数を求めた。

相関係数によって2つの変量が相互にどんな関連をもちつつ変動するかを知ることができる。相関係数は、-1から1の値をとり、絶対値としての値が大きいほど、両変量間に関連がある可能性を示唆する。ただし、両変量の分布には十分に留意する必要がある。

一方、変数増減法による重回帰分析は、数多くの説明変数のうち、電算機により自動的に変数を選定させることにより、統計上有意となる回帰式を導き出す手法である。こうして得られた各変数の回帰係数について、被説明変数及び説明変数について標準化を行う（平均0、分散1とする）ことにより、標準回帰係数を求める。変数の尺度の相違（長さ、価格等の単位）による回帰係数の値を一定尺度として、被説明変数への寄与の程度を見やすくする。この結果、変数の尺度に関係なく、標準回帰係数の絶対値としての値が大きいほど住宅地価格への寄与が大きいといえる。変数増減法によって得られた最終結果は、単に統計的、機械的に望ましい変数を選択しているにすぎないことから、ここで採用する回帰式は、変数増減法で最終結果に至る過程で、経験的に妥当と考えられる段階のものを採

用した。

本調査結果から、住宅地域における全ての価格形成要因について、価格との関係を実証することはできないが、末尾付論－2に記した調査結果から、次のように各要因について価格との関係と比準表作成上の留意点をまとめた。

分析結果における相関係数、標準回帰係数の大小が要因の影響度の大小であると断定することはできないが、その大小関係、あるいは係数のプラス、マイナスの関係が明確に認められるほどに差がある（数値としては1ないし0に対して）場合は、ある程度の傾向を推測することができる。なお、係数のプラス、マイナスの符号は価格への影響の増減の方向を示す。

なお、「最寄駅ポテンシャル」及び「広域中心都市ポテンシャル」は、当該公示地点と最寄駅との相対的な位置関係と当該市区と中心都市の相対的な位置関係を示す指標として、次の式により求めた。

広域中心都市ポテンシャル

$$= \{ (\text{広域中心都市主要駅乗降客数}) \times (\text{市区中心駅主要駅乗降客数}) \} \\ \div (\text{両駅間の距離})^2$$

最寄駅ポテンシャル

$$= (\text{最寄駅の乗降客数}) \div (\text{公示地点から最寄駅までの距離})^2$$

1) 全域 144市区対象 - 3108件

データ 番号	要因名	相関 係数	標準 回帰係数
3.	最寄駅までの距離	-0.250	-0.066
4.	道路幅員	0.196	0.075
5.	建ぺい率	0.091	-
6.	容積率	0.265	0.578
7.	土地利用 - マンション	0.479	0.298
8.	" - 7戸 - ト	0.095	-
9.	" - 店舗	0.049	-
10.	" - 工場	-0.010	-0.024
11.	" - 農地・空地	-0.148	-
12.	道路舗装	0.047	-
15.	都市ガスの有無	0.231	0.034
16.	上水道の有無	0.015	-
17.	下水道の有無	0.243	0.037
18.	最寄駅 - 市区内中心駅距離	0.135	-
19.	" - 広域中心都市主要駅距離	-0.213	-0.046
20.	公示地地点 - 市区内中心駅距離	0.045	-
21.	最寄駅乗降客数	0.209	0.121
D1.	第1種住居専用地域か否か	-0.051	0.597
D2.	第2種住居専用地域か否か	0.056	0.095
D3.	住居地域か否か	0.004	-
D4.	最寄駅ポテンシャル	0.388	0.185
D5.	広域中心都市ポテンシャル	0.381	0.186
D6.	J R線沿線	-0.119	0.031
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.327	0.135
D8.	東急線沿線	0.152	0.127
D9.	小田急線沿線	-0.005	0.063
D10.	京王線沿線	0.050	0.119
D11.	西武線沿線	-0.012	0.076
D12.	東武線沿線	-0.093	-
D13.	京成線沿線	-0.043	-0.020
			重相関係数
			0.749

2) 都県別

因子番号	要因名	埼玉県 相関係数	516件 回帰係数	千葉県 相関係数	564件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.346	-0.322	-0.378	-0.241
4.	道路幅員	0.119	0.096	0.122	0.057
5.	建ぺい率	0.213	-	0.149	-
6.	容積率	0.251	0.166	0.185	-
7.	利用マンション	0.085	0.046	0.141	-
8.	" - ファート	0.189	0.053	0.198	0.065
9.	" - 店舗	0.032	-	0.056	-
10.	" - 工場	-0.026	-	0.016	-
11.	" - 農空地	-0.250	-	-0.216	-
12.	道路舗装	0.091	0.056	0.044	-
15.	都市ガス	0.279	0.112	0.251	0.122
16.	上水道	-	-	0.019	-
17.	下水道	0.367	0.148	0.231	0.101
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.106	-	0.050	-
19.	" - 広域中心駅	-0.543	-	-0.457	-
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.263	-	0.143	-
21.	最寄駅乗降客数	0.356	0.322	0.253	0.201
D1.	1種住専	-0.235	-	-0.197	-
D2.	2種住専	0.008	-	0.106	0.063
D3.	住居地域	0.204	-	0.142	-
D4.	最寄駅ホテナシャル	0.443	0.178	0.404	0.254
D5.	広域中心ホテナシャル	0.094	-	0.365	0.118
D6.	J R線沿線	0.057	0.622	-0.189	-0.159
D7.	営団・都営地下鉄沿線	-0.034	-	0.498	0.389
D8.	東急線沿線	-	-	-	-
D9.	小田急線沿線	-	-	-	-
D10.	京王線沿線	-	-	-	-
D11.	西武線沿線	0.166	0.530	-	-
D12.	東武線沿線	-0.124	0.466	-0.135	-0.115
D13.	京成線沿線	-	-	0.051	-
			重相関係数	重相関係数	
			0.718	0.779	

2) 都県別 一統

データ 番号	要因名	東京都 1179件		神奈川県 573件	
		相関係数	回帰係数	相関係数	回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.280	-0.032	-0.391	-0.258
4.	道路幅員	0.260	0.095	0.194	0.113
5.	建ぺい率	0.327	-	-0.137	-
6.	容積率	0.434	0.543	-0.123	-
7.	利用マッシュン	0.527	0.301	0.032	-
8.	" - アパート	0.014	-0.074	0.084	-
9.	" - 店舗	0.050	-	-0.035	-
10.	" - 工場	-0.041	-0.037	-0.018	-
11.	" - 農空地	-0.216	-	-0.157	-
12.	道路舗装	0.044	-	0.083	-
15.	都市ガス	0.251	-	0.354	0.158
16.	上水道	0.019	-	0.044	-
17.	下水道	0.231	-	0.234	-
18.	最寄駅 - 市区中心駅	0.050	-0.081	-0.195	-0.120
19.	" - 広域中心駅	-0.457	-0.186	-0.459	-0.311
20.	公示地 - 市区中心駅	0.143	-	-0.045	-
21.	最寄駅乗降客数	0.253	0.110	0.083	-
D1.	1種住専	-0.197	0.598	0.105	-
D2.	2種住専	0.106	0.178	-0.052	-
D3.	住居地域	0.142	-	-0.072	-
D4.	最寄駅ホテナシャル	0.404	0.173	0.355	0.190
D5.	広域中心ホテナシャル	0.365	0.209	0.083	-
D6.	JR線沿線	-0.073	-0.055	-0.093	0.264
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.274	-	-	-
D8.	東急線沿線	0.144	0.037	0.470	0.457
D9.	小田急線沿線	0.011	-	0.099	0.190
D10.	京王線沿線	-0.078	-	0.000	0.041
D11.	西武線沿線	-0.152	-0.065	-	-
D12.	東武線沿線	-0.057	-0.064	-	-
D13.	京成線沿線	-0.025	-	-	-
			重相関係数		重相関係数
			0.776		0.760

### 3) 市区内中心駅から山手線最寄駅までの距離別

因子番号	要因名	10km未満 相関係数	640件 回帰係数	20km未満 相関係数	700件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.264	-	-0.435	-0.278
4.	道路幅員	0.286	0.139	0.055	0.069
5.	建ぺい率	0.117	-	-0.300	-
6.	容積率	0.305	0.332	-0.223	-0.181
7.	利用マンション	0.544	0.302	0.065	0.055
8.	" - アパート	-0.161	-0.084	0.174	0.044
9.	" - 店舗	0.018	-	0.019	-
10.	" - 工場	-0.108	-	-0.051	-
11.	" - 農空地	-0.216	-	-0.190	-
12.	道路舗装	-	-	0.024	-
15.	都市ガス	0.211	-	0.491	0.154
16.	上水道	-	-	0.042	-
17.	下水道	0.196	-	0.378	0.112
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.283	-0.160	-0.235	-
19.	" - 広域中心駅	-0.411	-0.138	0.053	-0.044
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.297	-	-0.345	-0.213
21.	最寄駅乗降客数	0.240	0.125	0.231	0.195
D1.	1種住専	-0.014	0.492	0.197	-
D2.	2種住専	0.003	0.173	-0.079	0.063
D3.	住居地域	0.012	-	-0.147	-
D4.	最寄駅* テンシヤル	0.393	0.195	0.462	0.241
D5.	広域中心* テンシヤル	0.279	0.263	-0.085	-
D6.	J R線沿線	0.033	-0.114	-0.160	-
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.163	-0.052	0.228	-
D8.	東急線沿線	0.049	-	0.148	0.064
D9.	小田急線沿線	0.025	0.058	0.054	0.055
D10.	京王線沿線	-0.026	0.054	0.232	0.182
D11.	西武線沿線	-0.122	-	0.040	-
D12.	東武線沿線	-0.170	-0.110	-0.271	-0.142
D13.	京成線沿線	-0.068	-	0.083	0.124
			重相関係数		重相関係数
			0.769		0.815

3) 市区内中心駅から山手線最寄駅までの距離別 一 統

因子番号	要因名	30km未満 相関係数	597件 回帰係数	40km未満 相関係数	761件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.298	-0.286	-0.421	-0.357
4.	道路幅員	0.139	0.142	0.158	0.093
5.	建ぺい率	-0.194	-	-0.012	-
6.	容積率	-0.088	-0.311	-0.006	-
7.	利用マンション	0.022	-	-0.003	-
8.	" - アパート	0.156	-	0.106	-
9.	" - 店舗	-0.029	-	0.060	-
10.	" - 工場	-0.069	-	0.003	-
11.	" - 農空地	-0.219	-0.073	-0.186	-0.072
12.	道路舗装	0.112	-	0.008	-
15.	都市ガス	0.275	0.160	0.265	0.061
16.	上水道	-	-	-	-
17.	下水道	0.338	0.114	0.341	0.232
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.244	-0.290	-0.065	-0.074
19.	" - 広域中心駅	0.088	-	0.035	-
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.281	-	-0.002	-
21.	最寄駅乗降客数	0.202	0.061	0.250	0.274
D1.	1 種住専	0.028	-0.203	0.008	-0.050
D2.	2 種住専	0.003	0.072	0.065	-
D3.	住居地域	-0.081	-	-0.073	-0.105
D4.	最寄駅駅テナヤル	0.396	0.222	0.317	0.141
D5.	広域中心駅テナヤル	-0.009	-	0.170	0.315
D6.	J R 線沿線	0.109	0.178	-0.088	-
D7.	営団・都営地下鉄沿線	-0.070	0.115	-	-
D8.	東急線沿線	0.059	-	0.185	0.167
D9.	小田急線沿線	0.093	0.084	0.175	0.101
D10.	京王線沿線	0.264	0.267	0.050	0.045
D11.	西武線沿線	0.164	0.179	-0.036	0.050
D12.	東武線沿線	-0.415	-0.177	-0.086	-0.058
D13.	京成線沿線	-0.057	-	0.032	-
			重相関係数 0.762		重相関係数 0.710

3) 市区内中心駅から山手線最寄駅までの距離別 — 続

要因名 番号	40km以上 相関係数	410件 回帰係数
3. 最寄駅距離	-0.328	-0.127
4. 道路幅員	0.040	0.041
5. 建ぺい率	-0.130	-
6. 容積率	-0.110	-0.081
7. 利用マンション	0.072	-
8. " - アパート	0.051	-0.009
9. " - 店舗	0.098	-
10. " - 工場	-0.080	-0.060
11. " - 農空地	-0.250	-0.066
12. 道路舗装	0.035	-
15. 都市ガス	0.380	-
16. 上水道	0.025	-
17. 下水道	0.340	0.192
18. 最寄駅 - 市区中心駅	-0.028	-
19. " - 広域中心駅	-0.127	-
20. 公示地 - 市区中心駅	-0.192	-0.104
21. 最寄駅乗降客数	0.188	-
D1. 1種住専	0.094	-
D2. 2種住専	-0.022	-
D3. 住居地域	-0.087	-
D4. 最寄駅ホテナヤル	0.524	0.383
D5. 広域中心ホテナヤル	0.430	0.365
D6. JR線沿線	0.085	-
D7. 営団・都営地下鉄沿線	-	-
D8. 東急線沿線	-	-
D9. 小田急線沿線	-0.091	-0.178
D10. 京王線沿線	0.164	0.125
D11. 西武線沿線	-0.020	-
D12. 東武線沿線	-0.198	-0.172
D13. 京成線沿線	-0.076	-

重相関係数  
0.757



4) 市区内駅数別

データ 番号	要因名	駅 = 0 相関係数	31件 回帰係数	駅 = 1 相関係数	149件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.673	-0.341	-0.535	-
4.	道路幅員	0.579	0.456	0.016	-
5.	建ぺい率	0.242	-	-0.053	-
6.	容積率	-0.069	-	-0.084	-
7.	利用マンション	0.357	0.154	0.068	-
8.	" - ファート	0.169	-	0.241	-0.089
9.	" - 店舗	-	-	0.166	-
10.	" - 工場	-0.053	-	0.009	-
11.	" - 農空地	-0.191	-	-0.258	-0.121
12.	道路舗装	-	-	0.103	-
15.	都市ガス	0.252	-	0.464	-
16.	上水道	-	-	-	-
17.	下水道	0.387	-	0.338	-
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.235	-	-	-
19.	" - 広域中心駅	-0.385	-	-0.204	-0.225
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.398	-	-0.468	-0.161
21.	最寄駅乗降客数	-0.438	-	0.029	0.248
D1.	1種住専	-0.001	-	0.109	-
D2.	2種住専	0.339	-	-0.087	-
D3.	住居地域	-0.384	-0.228	-0.042	-
D4.	最寄駅ホテナシャル	0.358	0.206	0.403	0.248
D5.	広域中心ホテナシャル	-0.442	-	0.391	0.105
D6.	JR線沿線	-0.464	-	-0.550	-0.251
D7.	営団・都営地下鉄沿線	-	-	-	-
D8.	東急線沿線	-	-	-	-
D9.	小田急線沿線	-	-	-0.130	-
D10.	京王線沿線	-	-	-	-
D11.	西武線沿線	0.398	-	0.575	0.523
D12.	東武線沿線	0.046	-	0.079	-
D13.	京成線沿線	-	-	-	-
			重相関係数 0.808		重相関係数 0.852

4) 市区内駅数別 一 続

データ 番号	要因名	駅 = 2~5 相関係数	6 6 2 件 回帰係数	駅 = 6~10 相関係数	7 0 3 件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.311	-0.242	-0.394	-0.280
4.	道路幅員	0.076	0.048	0.028	0.078
5.	建ぺい率	0.075	-	0.036	-
6.	容積率	-0.181	-	-0.074	-0.143
7.	利用マンション	0.110	0.090	0.012	-
8.	" - アパート	0.253	0.059	0.142	0.076
9.	" - 店舗	-0.009	-	0.049	-
10.	" - 工場	-0.022	0.034	-0.034	-
11.	" - 農空地	-0.126	0.044	-0.212	-0.087
12.	道路舗装	0.066	-	0.031	-
15.	都市ガス	0.388	0.158	0.286	0.114
16.	上水道	-	-	-	-
17.	下水道	0.273	0.080	0.380	0.140
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.097	-	-0.137	-
19.	" - 広域中心駅	-0.159	-0.062	-0.213	-0.091
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.021	-	-0.209	-0.057
21.	最寄駅乗降客数	0.381	0.167	0.268	0.170
D1.	1種住専	0.142	-	0.027	-
D2.	2種住専	-0.003	-	0.044	0.120
D3.	住居地域	-0.162	-0.063	-0.075	-
D4.	最寄駅ホテナシャル	0.443	0.230	0.470	0.220
D5.	広域中心ホテナシャル	0.533	0.302	0.034	0.097
D6.	J R 線沿線	0.068	0.161	-0.240	0.226
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.240	0.278	0.315	0.097
D8.	東急線沿線	0.173	0.243	0.229	0.319
D9.	小田急線沿線	-0.033	0.135	-0.092	0.250
D10.	京王線沿線	0.200	0.215	0.260	0.450
D11.	西武線沿線	0.013	0.162	-0.045	0.218
D12.	東武線沿線	-0.224	0.084	-0.111	-
D13.	京成線沿線	-0.077	-	-0.090	-
			重相関係数 0.817		重相関係数 0.807

4) 市区内駅数別 一 続

因子番号	要因名	駅 = 11~15 相関係数	5 2 4 件 回帰係数	駅 = 16~20 相関係数	5 3 7 件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.379	-0.143	-0.410	-0.124
4.	道路幅員	0.127	-	0.047	-
5.	建ぺい率	0.208	-	0.171	-
6.	容積率	0.219	0.427	0.178	0.505
7.	利用マシヨソ	0.305	0.205	0.178	0.065
8.	" - アハート	0.194	0.067	0.192	-
9.	" - 店舗	0.095	-	0.031	0.049
10.	" - 工場	0.071	0.063	-0.019	-0.052
11.	" - 農空地	-0.254	-0.074	-0.196	-0.066
12.	道路舗装	0.075	-	0.141	-
15.	都市ガス	0.328	-	0.396	0.113
16.	上水道	-	-	0.069	-
17.	下水道	0.337	0.064	0.462	0.111
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.013	-0.057	0.288	-
19.	" - 広域中心駅	-0.237	-0.067	-0.355	-0.180
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.031	-	0.288	-0.371
21.	最寄駅乗降客数	0.169	0.086	0.044	-
D1.	1種住専	-0.039	0.472	0.071	-
D2.	2種住専	0.063	0.140	0.046	-0.371
D3.	住居地域	-0.018	-	-0.133	-0.485
D4.	最寄駅ホテナシヤル	0.357	0.208	0.470	0.200
D5.	広域中心ホテナシヤル	0.082	-	0.008	-
D6.	J R 線沿線	-0.240	-	-0.223	0.217
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.315	0.208	0.252	0.213
D8.	東急線沿線	0.229	0.254	-	-
D9.	小田急線沿線	-0.092	-	-0.194	-
D10.	京王線沿線	0.260	0.253	0.176	0.322
D11.	西武線沿線	-0.045	0.230	0.308	0.372
D12.	東武線沿線	-0.111	-	-0.050	0.121
D13.	京成線沿線	-0.090	-	-	-
			重相関係数		重相関係数
			0.756		0.781

4) 市区内駅数別 一 統

データ 番号	要因名	駅 = 20 ~ 相関係数	502件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.248	-0.044
4.	道路幅員	0.357	0.148
5.	建ぺい率	0.136	-
6.	容積率	0.435	0.491
7.	利用一マンション	0.646	0.300
8.	〃一アパート	-0.020	-0.084
9.	〃一店舗	0.041	-
10.	〃一工場	-0.022	-0.043
11.	〃一農空地	-0.155	-
12.	道路舗装	0.050	-
15.	都市ガス	0.164	-
16.	上水道	-	-
17.	下水道	0.320	-
18.	最寄駅一市区中心駅	-0.015	-0.137
19.	〃一広域中心駅	-0.285	-
20.	公示地一市区中心駅	-0.088	-
21.	最寄駅乗降客数	0.236	0.138
D1.1	種住専	-0.091	0.470
D2.2	種住専	0.038	0.069
D3.	住居地域	0.062	-
D4.	最寄駅ホテナシャル	0.452	0.145
D5.	広域中心ホテナシャル	0.494	0.277
D6.	JR線沿線	-0.139	-0.062
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.455	0.164
D8.	東急線沿線	0.089	0.101
D9.	小田急線沿線	0.052	0.136
D10.	京王線沿線	-0.005	0.101
D11.	西武線沿線	0.006	-
D12.	東武線沿線	-0.067	-
D13.	京成線沿線	-0.097	-

重相関係数  
0.874

5) 因子分析結果 — 第1因子得点

因子番号	要因名	高順位 相関係数	494件 回帰係数	低順位 相関係数	356件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.296	-	-0.502	-0.162
4.	道路幅員	0.364	0.134	0.353	0.147
5.	建ぺい率	-0.032	-	-0.267	-
6.	容積率	0.571	0.548	0.497	0.149
7.	利用一マンション	0.641	0.246	0.346	0.147
8.	" - アパート	0.020	-	0.364	0.098
9.	" - 店舗	0.020	-	0.197	0.069
10.	" - 工場	0.115	-	0.051	-
11.	" - 農空地	-0.046	-	-0.185	-
12.	道路舗装	-0.166	-	0.033	-
15.	都市ガス	0.217	-	0.348	0.083
16.	上水道	-	-	-	-
17.	下水道	0.270	-	0.469	0.067
18.	最寄駅 - 市区中心駅	-0.029	-	0.579	-
19.	" - 広域中心駅	-0.506	-0.089	-0.168	-0.053
20.	公示地 - 市区中心駅	-0.058	-	0.552	-
21.	最寄駅乗降客数	0.210	-	0.103	0.083
D1.	1種住専	-0.291	0.417	-0.366	-
D2.	2種住専	0.168	-	0.025	-
D3.	住居地域	0.209	-	0.269	-
D4.	最寄駅ホテナシャル	0.403	0.144	0.436	0.205
D5.	広域中心ホテナシャル	0.691	0.374	0.653	0.379
D6.	JR線沿線	-0.061	-	-0.160	-
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.431	-	0.513	0.152
D8.	東急線沿線	0.028	-	0.089	0.101
D9.	小田急線沿線	-0.201	-	-	-
D10.	京王線沿線	-0.027	-	-	-
D11.	西武線沿線	-0.042	-	-	-
D12.	東武線沿線	-0.007	-	-0.242	-
D13.	京成線沿線	-	-	0.176	-
			重相関係数		重相関係数
			0.870		0.895

5) 因子分析結果 — 続 第2因子得点

データ 番号	要因名	高順位 相関係数	1114件 回帰係数	低順位 相関係数	195件 回帰係数
3.	最寄駅距離	-0.389	-0.140	-0.245	-
4.	道路幅員	0.197	0.070	0.637	0.168
5.	建ぺい率	0.053	-	-0.274	-
6.	容積率	0.019	-	0.603	0.691
7.	利用マンション	0.131	0.058	0.738	0.125
8.	" - アパート	0.139	-	0.073	-
9.	" - 店舗	-0.005	-	0.323	0.078
10.	" - 工場	-0.008	-	-0.030	-
11.	" - 農空地	-0.195	-0.075	-0.126	-
12.	道路舗装	0.098	0.036	0.029	-
15.	都市ガス	0.335	0.163	0.185	-
16.	上水道	0.036	-	-	-
17.	下水道	0.412	0.121	0.143	-
18.	最寄駅 - 市区中心駅	0.040	0.136	0.175	-
19.	" - 広域中心駅	-0.165	-	-0.213	-
20.	公示地 - 市区中心駅	0.334	0.145	0.074	-
21.	最寄駅乗降客数	0.040	0.062	0.115	-0.095
D1.	1種住専	0.105	-	-0.197	0.537
D2.	2種住専	-0.074	-	-0.085	-
D3.	住居地域	-0.048	-	0.299	-
D4.	最寄駅ホテンシャル	0.333	0.204	0.702	0.106
D5.	広域中心ホテンシャル	0.293	0.093	0.754	0.217
D6.	JR線沿線	-0.355	0.186	-0.050	-
D7.	営団・都営地下鉄沿線	0.157	0.211	0.727	0.203
D8.	東急線沿線	0.382	0.452	-	-
D9.	小田急線沿線	0.201	0.198	0.009	-
D10.	京王線沿線	0.132	0.245	-0.025	-
D11.	西武線沿線	0.142	0.189	-0.092	-
D12.	東武線沿線	-0.037	0.150	-0.068	-
D13.	京成線沿線	-0.043	0.091	-	-
			重相関係数		重相関係数
			0.764		0.952

(4) 統計分析の結果による価格形成要因の影響度

以上の各地域別の結果から、相関係数と標準回帰係数の大小に着目して、地域で価格への影響を特に考慮する必要がある要因を地域別にまとめるとつぎのようになる。ただし、地域によって多少の差はあるが、圏域内の中心駅との関係は影響が大きい点は共通している。

埼玉県	最寄駅までの距離及び最寄駅の性格
千葉県	最寄駅までの距離及び最寄駅の性格
東京都	容積率及び環境条件
神奈川県	最寄駅までの距離及び最寄駅の性格

山手線から	
10km未満	道路幅員、容積率及び環境条件
10～20km未満	最寄駅までの距離及び基盤整備の状況
20～30km未満	最寄駅までの距離及び基盤整備の状況
30～40km未満	最寄駅までの距離及び最寄駅の性格
40km以上	圏域内及び市内の中心性

基盤整備の状況は、「都市ガス」「下水道」に代表される要因とする。

市区内駅数

駅 = 0	最寄駅までの距離及び道路幅員
駅 = 1	最寄駅までの距離及び最寄駅の性格
駅 = 2 ~ 5	最寄駅までの距離、最寄駅の性格及び基盤整備の状況
駅 = 6 ~ 10	最寄駅までの距離、最寄駅の性格及び基盤整備の状況
駅 = 11 ~ 15	最寄駅までの距離、最寄駅の性格、容積率及び環境条件
駅 = 16 ~ 20	最寄駅までの距離、最寄駅の性格、容積率及び環境条件
駅 = 21 ~	道路幅員、容積率及び環境条件

第1因子得点

都市成熟度

高順位	道路幅員、容積率及び環境条件
低順位	最寄駅までの距離、最寄駅の性格及び基盤整備の状況



## 第2因子得点

### 都市規模

高順位 最寄駅までの距離、最寄駅の性格及び基盤整備の状況

低順位 道路幅員及び環境条件

#### 4 土地価格比準表作成上の留意点

前述のとおり、地域別に、特に、交通ネットワークの状況により土地価格と価格形成要因の関係に相違がある。全体の傾向としては、交通等利便性の優れた成熟度の高い地域では、環境条件の影響度が強く、郊外の新興の開発地域では、交通・接近条件の影響が強いといえる。しかし、それらの関係は地域によって微妙に異なり、土地価格比準表の作成に当たっては、地域の特徴とともに要因間の関係に留意する必要がある。そこで、以下では、街路条件、交通・接近条件、環境条件及び行政的条件に分けて検討し、留意点をまとめる。

##### (1) 街路条件

分析対象とした価格形成要因のうち、街路条件に該当する要因は、「道路幅員」と「道路舗装」の2つである。幅員が広い道路は舗装が完備されていることが多く、両者の相関が高い。本調査に限らず、「道路舗装」は変数としての「未舗装」（値は0）に該当するケースが少ないため、統計分析では有意な結果を得ることが少なく「道路幅員」が街路条件を表す要因となっている。

広域的にみると「道路幅員」後述の交通・接近条件よりは影響度は小さいが、地価に対して増価要因であり、幅員が広いほど地価は高くなる。

地域別では、交通ネットワーク（市区内の駅の数）が極めて発達している地域と未発達の地域での影響度が高い。ただし、40km以上離れた都市での影響度は低い。これは、JR山手線から40km以上の地域の都市は、地域の核となっている都市が多く、さらに、1点中心型の都市構造の都市が多いため、鳥瞰図的には、交通・接近条件の影響が極めて強いためである。また、因子分析の第2因子の因子

得点順位が低い市区で地価への影響が強くなっている。このグループは、住宅地域の規模が小さい市区であるが、千代田区を除いて、基盤整備の遅れた市区である。

また、道路幅員は、都市計画法、建築基準法等の法律と深く関係し、宅地を建物敷地として利用する上で、さまざまな制約条件となることが多く、比準表の作成に当たっては次の点に留意する必要がある。

『土地価格比準表の手引き』（地価調査研究会編、住宅新報社）によれば、「市街地における標準的な街路の幅員としては4m～7mが多くみられる」としている。

上記の統計分析の結果では、幅員の広いほど地価に対して増価要因となとしたが、7m以上、あるいは10m、12mといった道路については、交通量からみて住宅地として快適性が劣るケースもあるし、また、店舗等が混在することによって、住宅以外の他の用途に変わりつつある地域であるケースもある。

宅地利用上最も街路条件の影響が大きいのは、幅員が4m未満のケースである。詳細は、各法を参照されたいが、建築基準法第42条における『道路の定義』によれば、「次の各号の一に該当する幅員4m以上のものをいう」としている。ただ、市街地には4m未満の道路があり、多くの土地が宅地としての利用に供されている。従って、評価上は、4m未満の取扱いが重要となる。

また、住宅地域ではマンション等の中高層の共同住宅向きの敷地以外影響の程度は低いが、建築基準法第52条第1項により、12m未満の道路に接面する場合、道路幅員により指定されている容積率が制限される（指定容積率に対して基準容積率という）。本調査では、対象としていないが、商業地域では影響が大きい。

以上の点から、「道路幅員」に代表される街路条件は、

- ① 交通ネットワークの充足度に依存しない地域（極めて発達した地域と全く未発達な地域）では、街路条件が重視される。
- ② 基盤整備が遅れている地域では、街路条件の優劣が基盤整備だけでなく環境条件としても作用するため、地価への影響が強くなる。
- ③ 比準表の作成に当たっては、幅員の狭い道路については、「舗装の有無」「系統・連続性」等の他の街路条件としての要因で考慮する影響度との関係か

ら格差率を決める必要がある。

## (2) 交通・接近条件

住宅地価格が形成される上で、交通・接近条件の寄与が大きいことは、国土庁の土地価格比準表においても明らかであり、なかでも「最寄駅までの距離」は最も代表的な要因である。本調査では、交通・接近条件として、

「最寄駅までの距離」、「最寄駅－市区内中心駅距離」、

「最寄駅－広域中心都市主要駅距離」、「公示地点－市区内中心駅距離」、

「最寄駅乗降客」、「最寄駅ポテンシャル」、

「広域中心都市ポテンシャル」、「沿線区分」

の8要因をとり上げた。ただし、「沿線区分」は、交通・接近条件となる場合もあるが、沿線地域の住環境全般を表す要因となることが多い。

「沿線区分」を除く7要因は、地域によっては要因間相互に関連があることが多く、回帰分析では同時に説明変数として採用することはできない。ただ、交通・接近条件の地価への影響は大きく、上記要因のうちいくつかは各ケースにおいて、説明変数として採用され、標準回帰係数の値も大きい。

地価と交通利便性との関係は、一般的に、距離の増大に伴って地価は減少するとされている。したがって、上記8要因のうち、距離に関する4要因は、相関係数、標準回帰係数のいずれも経験的には負の値となり、乗降客の多い駅がターミナルとして機能していることから、乗降客数とポテンシャル値は変量としての値が大きいほど利便性が高く、相関係数、標準回帰係数のいずれも経験的には正の値となる。

しかし、今回の調査では、相関係数において逆の符号になっているケースがある。これは、地域の区分にもよるが、都心から距離によって地価が一様に減少するわけではなく、核となる地区がそれぞれの地域に点在し、そのなかで最寄駅を中心とした地域地区が個々に形成されているためである。

これらの点を踏まえて、「最寄駅までの距離」に着目すると、交通ネットワークが発達している地域よりも未発達の地域の方が、地価に対しての影響が強いと推測できる。これは、交通ネットワークが未発達な地域で各公示地ごとに選択される最寄駅は、店舗、金融機関だけでなく、バスターミナル等その地域での生活

上での総合的な利便施設が整った駅が選択されることが多いためである。従って、交通ネットワークが未発達な地域での分析結果は、地域中心地との総合的な利便性を表す要因として導かれることが多い。また、1点中心型の都市では、「都市ガス」、「下水道」などが市街化が進んだ地域から供用されていることが多く、様々な要因の代理変数として、あるいは、総合的な利便性を示す指標なることが多く、回帰分析の結果をそのまま使用することができない。こうした点を多少でも解消するため、本調査においては、最寄駅周辺の利便性の良否を表す総合的な利便性の尺度として「最寄駅ポテンシャル」を用いた。

また、複数の都市を分析対象としていることから、「広域中心都市ポテンシャル」と「沿線区分」により広域的な地域要因として都市及び地域の相対的位置関係を表す。

以上の点から、「最寄駅までの距離」に代表される交通・接近条件は、

- ① 地価への寄与率は4条件のなかで最も高い。
- ② 交通ネットワークが発達している地域に比べて未発達な地域ほど地価への影響度は高くなる。
- ③ 採用する要因間の相関関係に十分留意して交通・接近条件の各価格形成要因の格差率を決めることが必要である。

### (3) 環境条件

環境条件に関する価格形成要因は、統計分析の対象として取り扱うことが困難な要因が多い。これは、量的な指標でなく、質的な指標であるため、統一的な尺度で変数を作成することが困難であることによる。国土庁の土地価格比準表に示されている要因のうち、本調査でとり上げた要因は、「周辺の土地利用の状況」、「都市ガスの有無」と「下水道の有無」だけであり、いずれも、「有り」「無し」、あるいは、「該当する」「しない」といった変数である。

しかし、上述のとおり、「沿線区分」は、各沿線の住宅地域としての品等を示す指標となっていることもあり、他の要因が環境条件を示す代理変数となっていることが多い。

本調査でとり上げた要因では、「周辺の土地利用の状況」が環境条件を代表する要因であるが、「店舗混在」「工場混在」は、住宅地域として純化した地域で

は減価要因となるが、逆に、商業地に隣接する地域、あるいは、商業地に移行していく地域では、「店舗混在」の程度は増加要因となる。したがって、統計分析の結果から一律的に、増価、減価を決めることは困難であり、地域の状況に応じて考慮する必要がある。

以上の点から、環境条件は、

- ① 統計分析の結果では、交通・接近条件の地価への寄与率が高い地域ほど環境条件は他の要因が代理変数となることが多い。
- ② 交通ネットワークが発達している成熟度の高い地域ほど地価への影響度は高くなる。
- ③ 環境条件の代理変数的な作用をする要因に着目しながら、要因の測定尺度をできる限り統一化できるように要因の選択を行う必要がある。

#### (4) 行政的条件

本調査では、行政的条件は、「建ぺい率」「容積率」「用途地域」をとり上げた。建ぺい率と容積率は、互いに相関があり、また、建築基準法により、建ぺい率、容積率は用途地域ごとに定められていることから、それぞれに関連がある。また、用途地域ごとに建物の利用、用途がまとまりがあることから、環境条件としての「周辺の土地利用の状況」とも関連がある。

このため、用途地域について、「第1種住居専用地域」が地価に対してプラス要因となっている場合には、統計上は行政的条件としてよりも住環境が優ることによる環境条件として作用している。本調査では、対象としていないが、「風致地区」に該当する地域においても、都市によっては、高級住宅地域としての環境を担保する規制として作用していることがあり、結果として地価に対してプラス側に作用することもある。「第2種住居専用地域」「住居地域」については、建物の利用、用途が混在している地域が多い場合には、統計上、不安定な要因であるが、工場等が混在する地域では地価に対してマイナス要因となっている。

容積率は、商業地域と比べて住宅地域での地価への影響は大きくないが、マンション等の高度利用の可能な地域では増価要因となる。都心近接地域、交通ネットワークが発達した地域では容積率の寄与率が高い。

また、容積率については、前記(1)で述べたとおり、画地が接面する前面道路の

幅員によって容積率が制限される。従って、容積率が高い地域での「道路幅員」については、指定容積率と基準容積率と区別して比準表を設定するか、あるいは、「道路幅員」としてその影響を反映するかを検討する必要がある。

以上の点から、行政的条件は、

- ① 住宅地域としての成熟度が高いほど環境条件との関係が密接である。
- ② 容積率が高い地域については、街路条件との関係を留意する必要がある。

(5) まとめ

土地価格比準表の作成方法としては、①不動産鑑定士の判断に基づく方法と、②統計的分析による方法とが考えられる。前者は、鑑定評価における個々の価格形成要因について、どのような項目に着目し、どのような格差率を使用しているかをまとめ、それを比準表に置き直す方法である。後者は、本調査で行ったように、土地価格と価格形成要因との関係を重回帰分析、数量化理論Ⅰ類等の統計分析手法を用い、その結果から格差率を抽出する方法である。

①、②のいずれの方法もそれぞれに長所、短所があるので、それぞれが補完しあうかたちで用いることが望ましい。

①の方法は、経験値に裏付けされているが、鑑定評価では、評価対象地及びその土地が属する地域の個別性を重視する傾向があり、固定資産評価に要請される「面の評価」にはややそぐわない点がある。

②の方法は、前述のとおり、価格形成要因は要因相互に関連をもっていることから、ある特定の要因のウェイトが大きくなりすぎることがある。②の方法を適用していく上で重要な点は、地価モデル式としての完成度だけでなく、分析の過程において要因間の関係を正しく把握し、経験的な格差率との開差が生じている原因について、例えば、価格形成要因からみた都市形態、あるいは、分析対象として採用している要因と採用できない要因との関係を検討することによって①の方法での短所を補うことができる。しかし、こうした分析過程については、通常、報告書では掲載されることがない。

本調査では、交通ネットワーク等の状況によって地価と価格形成要因の関係が異なってくる点を絞って、土地価格比準表作成上の留意点をまとめた。土地価格比準表は、単に複数の地域、地点の比較を行うというだけでなく、状況類似

地域、地区の区分を決める基礎となるものでもある。比準表で用いる格差率は、土地の需給関係を反映したものであるから、「適正な時価」を評定する上で格差率が需給関係の変化によって変わるとするか否かは地価理論としての問題でもある。

## 《付論 1：因子分析の結果》

### 1. 因子負荷量

前記都市データのうち、以下の20の変数を用いて因子分析を行った結果、固有値が1以上のものが3つ選ばれた。3因子による累積寄与率は、91%である。

因子負荷量

採用要因名	第1因子	第2因子	第3因子
1. 9 0 国調人口	-0.013295	0.965571	0.254048
4. 9 0 / 8 5 人口変動率	-0.658446	-0.044751	-0.456920
6. 8 7 工場数	0.057645	0.451835	0.597001
7. 8 8 小売業商店数	0.296610	0.800710	0.472853
8. 8 8 小売業販売額	0.619872	0.539074	0.308099
9. 8 7 課税対象所得水準	0.855639	0.064549	0.160768
10. 8 7 高額納税者数	0.513019	0.638787	0.249787
11. 8 7 人口1万人当高額納税者数	0.951446	0.021912	0.136278
12. 8 8 銀行数	0.794531	0.316809	0.284045
13. 8 8 着工住宅床面積	0.008366	0.958778	0.155062
14. 公共下水道普及率	0.337015	0.054241	0.475965
16. 市区内主要駅乗降客数	0.462710	0.432538	0.494426
18. 主要山手線駅への距離	-0.287922	-0.172489	-0.709008
21. 広域中心駅への距離	-0.179328	-0.109388	-0.669164
24. ゾーン中心駅への距離	-0.275776	-0.380958	-0.345038
27. 市区内駅の数	0.624944	0.583998	0.249952
25. 公示地・住宅地点数	-0.011418	0.892389	-0.133544
26. 公示地・住宅地平均価格	0.906670	-0.030676	0.225387
29. 公示地・最高地価格	0.826381	0.188205	0.347138
D1. 広域中心都市ポテンシャル	0.423751	0.052349	0.432848
固有値	6.035171	5.055937	3.139275
累積寄与率	62.5	83.7	91.0

### [因子分析とは]

ある領域での複雑な現象を極めて少数の潜在的因子によって説明するために用いる手法のひとつである。本調査では、複数の要因を数コの合成変数にまとめ、分析対象である144市区について、その特性を見だし、類型的な地域区分を行うために用いた。

### 2. 因子の解釈

3因子について、因子負荷量の絶対値の大きいものから10コを取り出して、順に



並べて、各因子を解釈するとつぎのようになる。

・第1因子 —— 住宅地成熟度

第1因子の寄与率は、60%強であり、因子の説明力としてはかなり高いといえる。要因ごとの因子負荷量を見ると、プラスの要因からは、所得水準、住宅地の平均価格水準が高く、交通ネットワークが発達した地域の核となる市区を示している。マイナスの要因からは、人口減がプラス側に作用することから、都心型の市区を示している因子である。

従って、この因子得点が高い地域は、住宅地としての成熟度が高いことを示す。

第1因子の因子負荷量

採用要因名	第1因子
87人口1万人当高額納税者数	0.951446
公示地・住宅地平均価格	0.906670
87課税対象所得水準	0.855639
公示地・最高地価格	0.826381
88銀行数	0.794531
市区内駅の数	0.624944
88小売業販売額	0.619872
87高額納税者数	0.513019
市区内主要駅乗降客数	0.462710
90/85人口変動率	-0.658446

第1因子得点による順位

1 千代田区	7.077320
2 港区	4.956940
3 中央区	4.206350
4 渋谷区	3.135330
5 新宿区	2.484030
6 文京区	1.314690
7 台東区	1.263850
8 目黒区	1.149140
9 世田谷区	1.146540
10 鎌倉市	1.116090
11 豊島区	1.050360
12 中区	0.991080
13 杉並区	0.767810
14 武蔵野市	0.731110
15 逗子市	0.680290
16 中野区	0.662040
17 西区	0.653090
18 町田市	0.615250
19 麻生区	0.478710
20 藤沢市	0.459730

125 志木市	-0.523530
126 北本市	-0.527850
127 瀬谷区	-0.530810
128 八潮市	-0.537200
129 上野岡市	-0.555060
130 蓮田市	-0.586370
131 幸手市	-0.598090
132 鳩ヶ谷市	-0.617760
133 三郷市	-0.639420
134 藤市	-0.647110
135 葛飾区	-0.656960
136 中原区	-0.662240
137 草加市	-0.678400
138 越谷市	-0.682980
139 幸区	-0.689020
140 南区	-0.700790
141 川口市	-0.708300
142 江東区	-0.776200
143 江戸川区	-0.786170
144 足立区	-0.842030

・第2因子 —— 住宅地としての面的及び量的規模

プラスの要因からは、人口等市区の規模を表す要因があがっている。「公示地・住宅地点数」は、平成2年の設定状況では、首都圏既成市街地は約0.6平方キロメートルあたり1地点であることから、各市区の住宅地域の相対的な広がりを示す指標として採用した。マイナスの要因からは、ゾーン中心都市から離れるほどマイナスの値が大きくなり、逆の場合は小さくなる。

従って、この因子得点が高い市区は住宅地として面的及び量的な規模が大きいことを示す。

第2因子の因子負荷量

採用要因名	第2因子
90 国調人口	0.965571
88 着工住宅床面積	0.958778
公示地・住宅地点数	0.892389
88 小売業商店数	0.800710
87 高額納税者数	0.638787
市区内駅の数	0.583998
88 小売業販売額	0.539074
87 工場数	0.451835
市区内主要駅乗降客数	0.432538
ゾーン中心駅への距離	-0.380958

第2因子得点による順位

1 世田谷区	4.108960
2 千葉市	4.064450
3 相模原市	2.592680
4 船橋市	2.503810
5 練馬区	2.336240
6 八王子市	2.274110
7 市川市	2.234380
8 大田区	2.188360
9 足立区	2.160820
10 杉並区	2.023590
11 松戸市	1.891520
12 浦和市	1.745910
13 板橋区	1.691700
14 江戸川区	1.606810
15 横須賀市	1.549340
16 大宮市	1.512050
17 緑区	1.312830
18 藤沢市	1.206060
19 港北区	1.095600
20 江東区	0.943040

125 幸区	-0.836610
126 栄区	-0.838000
127 武蔵村山市	-0.846940
128 東大和市	-0.849670
129 西区	-0.905860
130 与野市	-0.915530
131 狛江市	-0.920390
132 桶川市	-0.921190
133 田無市	-0.933340
134 上福岡市	-0.976540
135 四街道市	-1.072980
136 蓮田市	-1.096830
137 戸田市	-1.102050
138 茨市	-1.107980
139 志木市	-1.115640
140 稲城市	-1.131600
141 鳩ヶ谷市	-1.179340
142 和光市	-1.179800
143 八潮市	-1.185000
144 千代田区	-1.444410

・第3因子 —— 中核型・郊外型区分

第3因子の寄与率は、工場数、商店数、商業地の最高価格等、住宅地としての要因でなく、業務的利用を示す要因と立地の相対的優位性を示す要因が、プラスの要因となっていることから、プラスの要因群は中核型都市機能を示す。マイナスの要因は、いずれも郊外型の住宅地域を示す要因である。

従って、中核型か郊外型かを示す要因といえる。ただし、寄与率が8%弱であり、説明力としてはやや劣る。

第3因子

採用要因名	第3因子
87 工場数	0.597001
市内区主要駅乗降客数	0.494426
公共下水道普及率	0.475965
88 小売業商店数	0.472853
広域中心都市ポテンシャル	0.432848
公示地・最高地価格	0.347138
88 小売業販売額	0.308099
90/85 人口変動率	-0.456920
広域中心駅への距離	-0.669164
主要山手線駅への距離	-0.709008

第3因子得点による順位

1 大田区	2.752920
2 墨田区	2.604380
3 江東区	2.511870
4 品川区	2.496380
5 足立区	2.181100
6 台東区	2.177920
7 北区	2.125420
8 葛飾区	2.029010
9 江戸川区	1.958900
10 荒川区	1.793070
11 豊島区	1.495950
12 板橋区	1.486610
13 新宿区	1.236220
14 中野区	1.213960
15 西区	1.172120
16 神奈川区	1.150810
17 幸区	1.129210
18 川崎区	1.096300
19 中原区	1.036510
20 杉並区	1.016390

125 三浦市	-0.741100
126 東松山市	-0.744640
127 逗子市	-0.798180
128 君津市	-0.827760
129 伊勢原市	-0.870900
130 茂原市	-0.883770
131 佐倉市	-0.934860
132 藤沢市	-0.938080
133 日野市	-0.944950
134 成田市	-1.077860
135 鎌倉市	-1.173910
136 麻生区	-1.179970
137 秋川市	-1.264100
138 秦野市	-1.363890
139 緑区	-1.387040
140 青梅市	-1.460510
141 町田市	-1.648300
142 小田原市	-1.742910
143 南足柄市	-1.881150
144 八王子市	-2.215250

## 《付論 2：建築基準法による道路幅員に関連した条文》

### 〈道路の定義〉

#### 第42条

この章の規定において「道路」とは、次の各号の一に該当する幅員4 m以上のものをいう。

- 一 道路法（昭和27年法律第180号）による道路
  - 二 都市計画法、土地区画整理法（昭和29年法律第119号）、旧住宅地造成事業に関する法律（昭和39年法律第160号）、都市再開発法（昭和44年法律第38号）、新都市基盤整備法（昭和47年法律第86号）又は大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法（昭和50年法律第67号）による道路
  - 三 この章の規定が適用されるに至った際現に存在する道
  - 四 道路法、都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法、新都市基盤整備法又は大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法による新設又は変更の事業計画のある道路で、2年以内にその事業が執行される予定のものとして特定行政庁が指定したもの
  - 五 土地を建築物の敷地として利用するため、道路法、都市計画法、土地区画整理法、都市再開発法、新都市基盤整備法又は、大都市地域における住宅地等の供給の促進に関する特別措置法によらないで築造する政令で定める基準に適合する道で、これを築造しようとする者が特定行政庁からその位置の指定を受けたもの
- 2 この章の規定が適用されるに至った際現に建築物が建ち並んでいる幅員4 m未満の道で、特定行政庁の指定したものは、前項の規定にかかわらず、同項の道路とみなし、その中心線からの水平距離2 mの線をその道路の境界線とみなす。ただし、当該道がその中心線からの水平距離2 m未満でがけ地、川、路線敷地その他これらに類するものに沿う場合においては、当該のがけ地等の道の側の境界線及びその境界線から道の側に水平距離4 mの線をその道路の境界線とみなす。
  - 3 特定行政庁は、土地の状況に困りやむを得ない場合においては、前項の規定にかかわらず、同項に規定する中心線からの水平距離については2 m未満1.35 m以上の範囲内において、同項に規定するがけ地等の境界線からの水平距離に

については4 m未満 2.7m以上の範囲内において、別にその水平距離を指定することができる。

- 4 特定行政庁は、第2項の規定により幅員 1.8m未満の道を指定する場合又は前項の規定により別に水平距離を指定する場合においては、あらかじめ、建築審査会の同意を得なければならない。

#### 〈延べ面積の敷地面積に対する割合〉

第52条 1 建築物の延べ面積（同一敷地内に二以上の建築物がある場合においては、その延べ面積の合計。以下この節において同じ。）の敷地面積に対する割合は、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に掲げる数値以下であり、かつ、当該建築物の前面道路（前面道路が二以上あるときは、その幅員の最大のもの。以下この項において同じ。）の幅員が12m未満である場合においては、当該前面道路の幅員のmの数値に、第1種住居専用地域、第2種住居専用地域若しくは住居地域又は特定行政庁が都市計画地方審議会の議を経て指定する区域内にある建築物にあっては10分の4を、その他の建築物にあっては10分の6を乗じたもの以下でなければならない。（以下略）

