立地アメニティとオフィス賃料
－オフィスビルにおける交通利便性の再考－

松尾和史*・青木日花・堤盛人*・今関豊和*****

Location Amenities and Office Rent
- Rethinking transportation accessibility in office buildings -

MATSUO Kazushi*, AOKI Nichika**, TSUTSUMI Morito*, IMAZEKI Toyokazu***

Abstract: Transportation accessibility is a key location amenity for office buildings and a critical determinant of rent. However, conventional assessments have predominantly relied on the singular metric of walking distance to the nearest station, with limited examples of multifaceted evaluations. This study focuses on transportation accessibility among the various amenities that influence rents and seeks to identify more comprehensive and effective indicators for its assessment. Our analysis reveals that a combination of factors—including weather-protected access, distance to the station exit, the number of nearby stations, and the number of accessible train lines—serves as a robust set of indicators. These findings underscore the importance of a multidimensional approach to evaluating transportation accessibility.

Keywords: 交通利便性（Transportation accessibility），立地アメニティ（Location Amenities），オフィスビル（Office Building），賃料決定要因（Rent Determinant）

１．はじめに

近年，オフィス賃料の決定要因において，新たな付加価値となるアメニティに着目した研究が増えている(e.g., Ke, 2024; Tsolacos et al., 2023)．これは働き方が多様化するなかで，オフィスビルもアメニティを通じた多様化が進んでいることを表している．但し，「location, location, location」と言われるように，不動産の価値を決める最も重要な要素は立地であることに変わりはない（Anundsen et al., 2022)．特に公共交通の発達した都市部では，交通利便性が重視される傾向は強い．日本政策投資銀行(2024)の調査によれば，テナントはオフィスビルの選択条件として，「災害への備えの充実度」「セキュリティ性能」「賃料」に続いて「鉄道・路線バスに係る交通利便性」「最寄り駅までの距離」を優先度の高いものとして挙げている．これは，オフィスビル選択において，立地に基づくアメニティの重要度が依然として高いことを表している．

既存研究では立地や交通利便性に関する指標として「最寄り駅までの距離」が用いられることが多い．しかし，これは交通利便性の一側面しか捉えられていない．都市部に集積する東京 23 区内のオフィスビルは，その約 57%が駅まで徒歩 3 分以内に立地しており，「最寄り駅までの距離」のみで交通利便性を評価することは難しい(Matsuo et al., 2024)．そのため，既存の研究では交通利便性を十分に捉えられていない可能性がある．

そこで，本研究では交通利便性を多様な側面から捉えることを試みる．具体的には，東京都心 5 区内のオフィスビルを対象に複数の交通利便性指標を構築し，他の多様なアメニティ変数と共に，賃料への影響を通じて，各指標の有効性を検証する．すなわち，本研究では「オフィスビルの交通利便性を表す指標として最寄り駅までの距離のみを用いることは十分なのか？」という問いに答えることを目的とする．

２．データ

２.１　オフィスマーケットデータ

本研究では，三幸エステート株式会社から提供を受けたオフィスマーケットデータを利用する．このデータには 2024 年 1 月～12 月に募集されたオフィスビルの情報が含まれている．本研究では後述するアメニティに関する情報を精緻に収集するため，対象を都心 5 区，延床面積 3000 坪以上，1 フロア面積 200 坪以上の一棟貸しや建替え予定等を除く標準的な賃貸オフィスビル 409 棟に限定する．分析に用いるサンプルサイズは 3,397 棟である．

*　正会員　筑波大学システム情報系（University of Tsukuba）
**　学生会員　筑波大学大学院システム情報工学研究群（University of Tsukuba）
〒305-8573　茨城県つくば市天王台 1-1-1　E-mail：s2420406@u.tsukuba.ac.jp
***　非会員　株式会社オフィスビル総合研究所（Commercial Property Research Institute, Inc.）

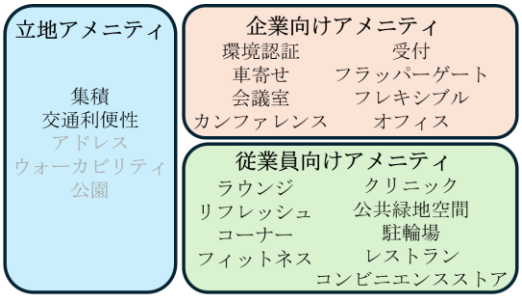


図 1　アメニティの分類

表 1　交通利便性指標の相関行列

	A	B	C	D	E	F	G
A 駅徒歩時間	1.000	0.850	0.883	-0.464	-0.475	-0.452	-0.317
B 駅直線距離		1.000	0.830	-0.492	-0.494	-0.492	-0.314
C 駅出口距離			1.000	-0.605	-0.637	-0.501	-0.388
D 駅直結				1.000	0.937	0.278	0.322
E 雨に濡れない					1.000	0.280	0.328
F 近隣駅数						1.000	0.634
G 近隣路線数							1.000

2.2　アメニティの定義と分類

不動産におけるアメニティは定義が曖昧であり，不動産の種類によってもバラつきがある．本研究では青木ら（2025）に倣い、オフィスビルにおけるアメニティを「建物の 1 フロアの広さ・階数以外に，付加価値を与える影響要素」として定義し，独自に立地アメニティ・企業向けアメニティ･従業員向けアメニティに分類する（図 1）．立地アメニティは，交通利便性や集積等の立地要因を表す．それに対して企業アメニティと従業員アメニティは，企業の経営やコスト削減に寄与するものや，従業員の生産性・快適性・満足度等の向上に寄与するものを表し，ビルの敷地内やビル内の共用部に設置されているものに限定される．

ここでは紙面の都合上，本研究の主眼である交通利便性についてのみ詳述する．

2.3　交通利便性指標の定義と特徴

交通利便性を表す指標は様々あるものの，賃料分析では「駅までの距離」のみを利用することがほとんどである．そのため，交通利便性の一側面しか評価できていない．本研究では交通利便性に関する指標を 7 つ収集し，賃料決定要因の分析を通じて，有効な指標を探索する．以下に 7 つの指標の定義を記述する．

A)　最寄り駅までの徒歩時間（分）

各事業者が公表する最寄り駅までの徒歩時間を表す．事業者によって，改札までの距離や出口までの距離等，計測方法には差異がある．

B)　最寄り駅までの直線距離（m）

最寄り駅までの直線距離を表す．駅の立地は国土数値情報「鉄道時系列データ」に準拠する．

C)　最寄り出口までの距離（m）

最寄り出口までの距離を表す．距離は Google Map を用いて算出する．

D)　駅直結{0,1}

ビルから駅まで屋外空間に出ずにアクセス可能な場合に 1 をとるダミー変数を表す．調査にはオフィスビルのチラシや Google マップを用いる．

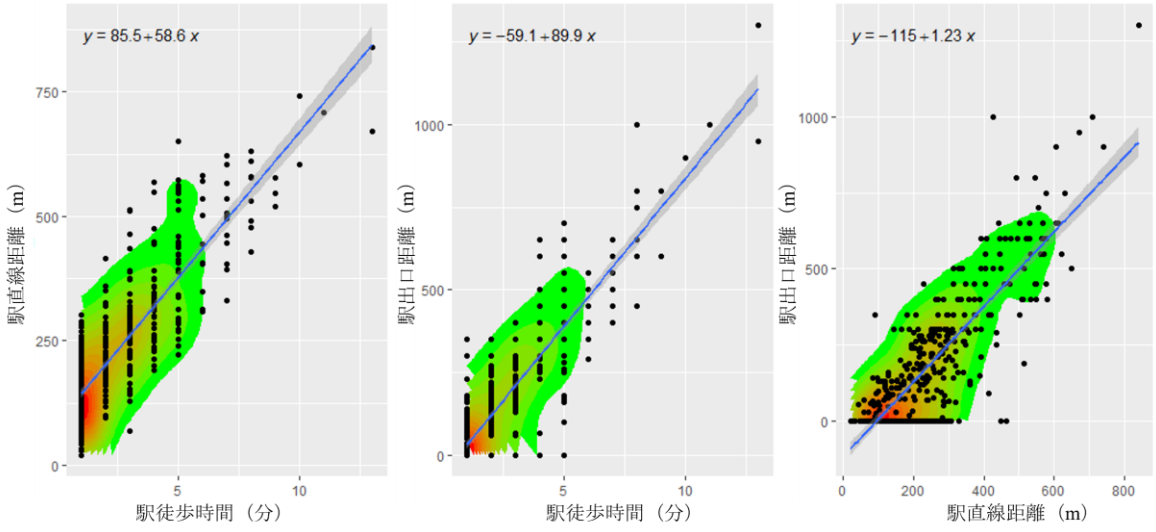
E)　雨に濡れない{0,1}

ビルから駅まで天井等によって雨に濡れずにアクセス可能な場合に 1 をとるダミー変数を表す．駅直結を包含する．調査にはオフィスビルのチラシや Google マップを用いる．

F)　近隣駅数（駅）

ビルから 500m 圏内に立地する駅の数を表す．駅の立地は国土数値情報「鉄道時系列データ」に準拠する．

図 2　交通利便性指標間の散布図



G)　近隣路線数（線）

最寄り駅もしくは 500m 圏内に立地する駅から乗車可能な鉄道路線の数を表す．

表 1 は交通利便性指標間の相関係数を表している．駅までの距離を表す A~C は強く相関するものの，0.9 は超えず，指標間で一定の差異があることがわかる．図 2 は A~C のうち 2 変数間の散布図を密度分布と共に示したものである．駅徒歩時間が 1 分でも，プラットフォームまでの距離や，出口までの距離は 250m を超える場合も存在する．また，出口までの距離が 0m（すなわち、駅直結）でも，プラットフォームまでの距離が 400m を超えるビルも存在する．これは同じ駅までの距離を表す指標でも，定義によってばらつきがあることを示している．

3．手法と結果

3.1　分析手法

本研究ではヘドニックアプローチを用いて，各交通利便性指標の有効性について検証する（式 1）．

$$\ln(R_{it}) = \boldsymbol{\beta}^b \boldsymbol{X}_{it}^b + \boldsymbol{\beta}^l \boldsymbol{X}_{it}^l + \boldsymbol{\beta}^c \boldsymbol{X}_{it}^c + \boldsymbol{\beta}^e \boldsymbol{X}_{it}^e + \varepsilon_{it} \quad (1)$$

ここで，$\ln(R_{it})$は時点tにおけるビルiの対数募集賃料を表し，$\boldsymbol{X}_{it}^b$はベースモデルの変数ベクトル（定数項，対数築年数，対数地上階数，対数 1 フロア面積，対数周辺貸付面積，地域ダミー，時点ダミー），$\boldsymbol{X}_{it}^l$は立地アメニティ，$\boldsymbol{X}_{it}^c$は企業向けアメニティ，$\boldsymbol{X}_{it}^e$は従業員向けアメニティの変数ベクトルを表す．また，$\boldsymbol{\beta}^b, \boldsymbol{\beta}^l, \boldsymbol{\beta}^e$は各変数ベクトルに対応する係数ベクトルを示し，$\varepsilon_{it}$は誤差項を表す．アメニティ変数の選択には，AIC および調整済み決定係数と，多重共線性の指標である VIF に基づいて行う．

前述のベースモデルは，アメニティ変数を含まない基本的な賃料決定要因のモデルである．立地に関する変数として，対数周辺貸付面積，地域ダミーが含まれているが，本研究では交通利便性に焦点を当てるため，これらの変数はベースモデルに含んでいる．なお，対数周辺貸付面積は 400m 圏内に立地するオフィスビルの貸付面積の合計の対数値を表す変数であり，集積の経済の代理指標である．これらの変数は交通利便性指標が，都市化や集積の経済等の他の立地要因の影響を捉えることを制御する．

3.2　分析結果

図 3 はベースモデルにアメニティ変数を 1 つのみ加えた場合の調整済み決定係数を示している．これは各アメニティ変数が賃料の説明力にどの程度寄与するのかを表している．この結果から，交通利便性指標は他のアメニティ変数に比べ，説明力向上に大きく寄与し，特に「雨に濡れない」ダミーが最も寄与度が大きいことが読み取れる．

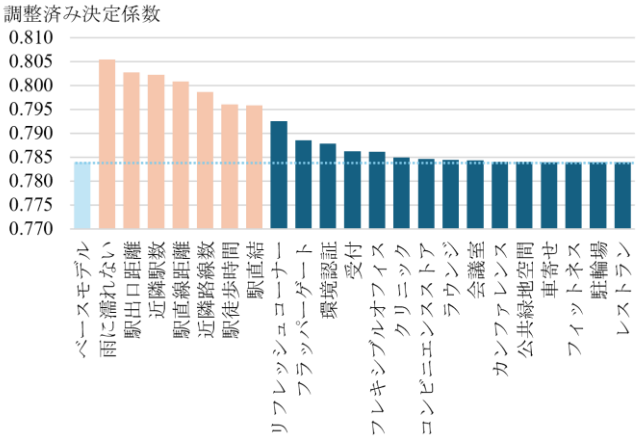


図 3　アメニティ変数の寄与度

表 2　回帰分析の結果

		Estimate	t value	p value	VIF
	(Intercept)	8.6804	105.28	0.000	0.00
	築年数	-0.0699	-17.06	0.000	2.20
	地上階数	0.1274	17.60	0.000	2.73
	1 フロア面積	0.0485	7.50	0.000	2.13
	周辺貸付面積	0.0943	17.62	0.000	2.93
交通利便性	雨に濡れない	0.0966	13.33	0.000	2.63
交通利便性	駅出口距離	-0.0001	-5.51	0.000	3.73
交通利便性	近隣駅数	0.0555	7.11	0.000	3.87
交通利便性	近隣路線数	0.0165	3.07	0.002	4.73
企業向けアメニティ	環境認証	0.0425	7.45	0.000	1.46
企業向けアメニティ	車寄せ	0.0055	0.94	0.349	1.67
企業向けアメニティ	会議室	0.0114	1.96	0.050	1.69
企業向けアメニティ	カンファレンス	-0.0201	-3.42	0.001	1.64
企業向けアメニティ	受付	0.0391	6.01	0.000	2.06
企業向けアメニティ	フラッパーゲート	0.0318	4.52	0.000	2.06
企業向けアメニティ	フレキシブルオフィス	0.0117	1.92	0.055	1.35
従業員向けアメニティ	ラウンジ	0.0221	3.27	0.001	1.30
従業員向けアメニティ	リフレッシュコーナー	-0.0666	-10.32	0.000	1.16
従業員向けアメニティ	フィットネス	-0.0159	-2.22	0.027	1.34
従業員向けアメニティ	クリニック	-0.0390	-6.97	0.000	1.54
従業員向けアメニティ	公共緑地空間	-0.0026	-0.45	0.651	1.53
従業員向けアメニティ	駐輪場	0.0151	2.54	0.011	1.51
従業員向けアメニティ	レストラン	0.0012	0.19	0.847	1.69
従業員向けアメニティ	コンビニエンスストア	-0.0204	-3.44	0.001	1.76

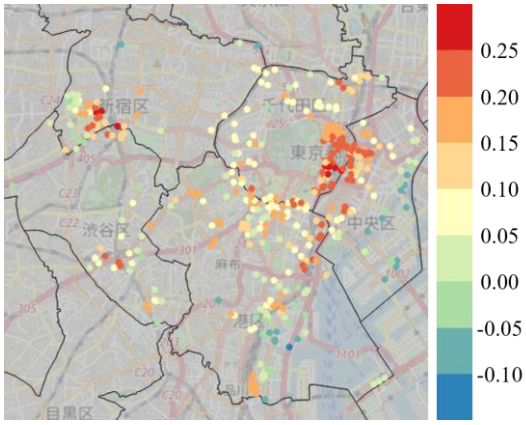


図 4　交通利便性の総合評価指標の分布

次に調整済み決定係数の最大化および VIF が 5 未満であることに基づいて変数選択を行った結果，交通利便性指標は「雨に濡れない」「駅出口距離」「近隣駅数」「近隣路線数」の 4 変数が選択された（表 2）．これは，交通利便性を駅からの距離だけでなく，より多面的に捉えることの重要性を示している．

特に，「雨に濡れない」ダミーは 9.66%の賃料プレミアムがある．これは，雨に濡れずに駅にアクセスできることが高く評価されており，賃料にも反映されていることを表している．また，「駅出口距離」も，雨に濡れる距離と言い換えることが可能であり，屋内や天井がある空間へのアクセス性が，交通利便性と深く関連していることを示唆している．

次に，交通利便性の地域差について確かめるために，回帰モデルの結果を基づいて，交通利便性の総合評価指標を作成する（式 2）．

$$AC_i = \widehat{\boldsymbol{\beta}}^l \boldsymbol{X}_i^l \quad (2)$$

ここで，AC_iはビル i の交通利便性の総合評価指標を表し，$\boldsymbol{X}_i^l$は前述の回帰モデルで用いた立地アメニティの変数ベクトルを表す．$\widehat{\boldsymbol{\beta}}^l$は前述の回帰モデルにおける立地アメニティの係数の推定値ベクトルを示す．そのため，AC_iは賃料の決定要因のうち，立地アメニティが構成する部分を表す．

図 4 はAC_iの地理的な分布を表したものである．本研究の分析対象ビル内においてAC_iは-0.5~0.25 の数値をとっている．これは交通利便性によって，賃料が最大 47%異なることを示している．エリア別にみると，AC_iは大手町・丸ノ内，八重洲等のエリアで高い．これは主要ターミナルである東京駅の周辺の地下鉄駅が散らばって立地し，駅を繋ぐように地下街が充実，雨に濡れずに駅までアクセス可能なビルが多いためと考察する．また，品川駅のように地下街がないエリアであっても，港南口の南側に位置する街区では歩行者デッキが整備されており，雨に濡れずに移動ができるため，港南口の北側の街区に比べAC_iは比較的高くなっている．一方，渋谷駅はホームが中心部に集中しており，地下通路も東京駅や新宿駅に比べると短く，駅直結や雨に濡れずにアクセス可能なビルが少ない傾向にあり，駅直上以外の周辺のAC_iは高くない．さらに，湾岸エリアや西新宿の外れのエリアでは，最寄り駅が離れており，路線数も限られているためAC_iがより低くなっている．

この指標は，「雨に濡れない」「駅出口距離」「近隣駅数」「近隣路線数」の 4 変数に基づくオフィスビルの交通利便性指標であり，本研究の対象外のビルにも応用できる可能性がある．但し，本研究の調査対象は大規模ビルに限定されるため，中小規模のビルへ適用には注意が必要である．

４．おわりに

本研究では，オフィスビルのアメニティの中でも，特に交通利便性に焦点をあてて，賃料への説明力という観点から有効な交通利便性指標を分析した．

分析の結果，「雨に濡れない」で駅にアクセス可能であることが最も賃料の説明力向上に寄与することがわかった．また，変数選択の結果「雨に濡れない」に加え「駅出口距離」「近隣駅数」「近隣路線数」が交通利便性指標として選ばれ，交通利便性を多面的に捉える重要性が示唆された．

交通利便性は不動産価格に大きな影響を及ぼす指標であり，投資判断や再開発，都市インフラの整備計画における重要な検討事項である．本研究の成果は，これらの検討や事業評価に貢献することが期待される．

但し，本研究の調査対象は大規模ビルに限定されているため，今後は調査対象の拡大を通じて，様々な規模のビルへの影響についても検証を行うことが必要である．

謝辞

本稿は一般社団法人三幸オフィス基金と JSPS 科研費 24K21407 の助成を受けて実施した研究成果の一部である．ここに示して謝意を表する．

参考文献

Anundsen, A. K., Bjørland, C., & Hagen, M. (2022). Location, location, location!*: a quality-adjusted rent index for the Oslo office market. Journal of European Real Estate Research, 15(2), 208-226.

Ke, Q. (2024). The economic value of end-of-trip facilities for cyclist commuter in an office building. Journal of Property Research, 41(4), 376-393.

Matsuo, K., Seya, H., Tsutsumi, M., & Imazeki, T. (2024). Flight to Quality and Office Location Preference: Agglomeration, Transportation, and Commercial Real Estate. 5494686 available at Research Square

Matsuo, K., Tsutsumi, M., Imazeki, T., & Kudoh, T. (2024). The impact of the flight to quality on office rents and vacancy rates in Tokyo. Real Estate Management and Valuation, 32(3), 77-86.

Tsolacos, S., Lee, S., & Tse, H. (2023). 'Space-as-a-service': A premium to office rents?. Journal of European Real Estate Research, 16(1), 64-77.

青木日花・松尾和史・堤盛人・今関豊和（2025）オフィスビルアメニティの概念の整理と実態の分析．「土木計画学研究・講演集」，71，P02-19

政策投資銀行（2024）オフィスビルに対するステークホルダーの意識調査 2024.
https://www.dbj.jp/upload/investigate/docs/292236e8d91661b6fa6d514a84769288_1.pdf