

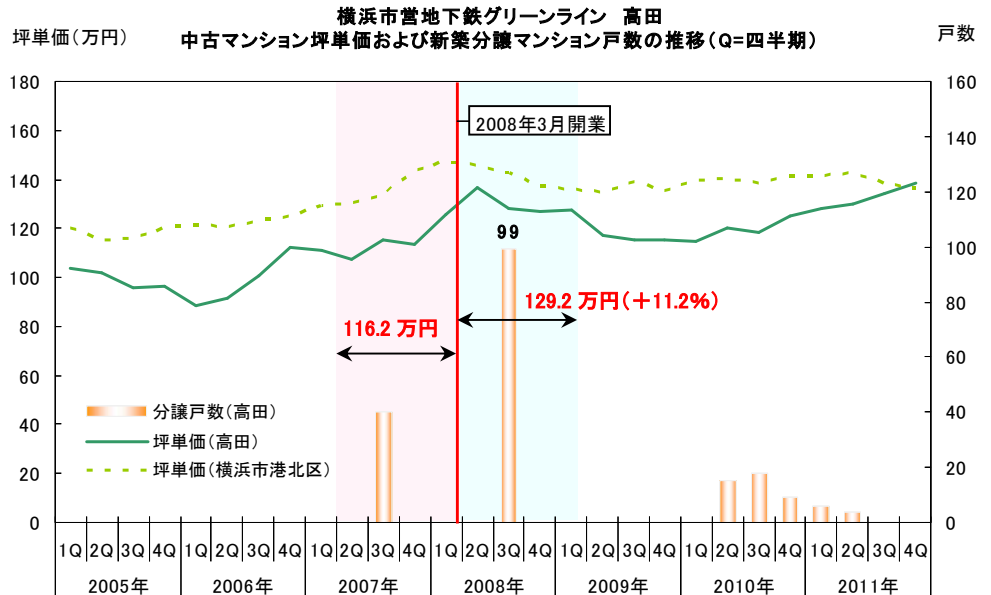
**東京カンテイ、新駅開業による中古マンション坪単価&新築マンション供給の変化を分析
交通利便性向上の度合いや周辺開発の有無で“新駅効果”に大きな差**

「元町・中華街」「高田」などの新線新駅では坪単価上昇&分譲戸数増加＝新駅効果顕著

◆中古マンション坪単価・新築分譲マンション戸数ともに新駅効果があった例

横浜市営地下鉄グリーンライン「高田」の中古マンション坪単価は、開業前後1年間で変動率が+11.2% (116.2万円→129.2万円)と1割以上の上昇が認められる。同じ期間の所在地行政区である横浜市港北区の変動率が+2.5%であったことから、新駅開業に伴って流通価格が一段と上昇していることがわかる。

2002年～2006年には皆無であった新築マンション分譲も、開業前後1年間でそれぞれ40戸と99戸、開業から2年経過した後も合計52戸の新規分譲が確認されており、新駅開業によって交通利便性が向上し、マンション適地としてのポテンシャルも顕在化したことで新築マンション分譲が増加したものと考えられる。なお、同様な新駅効果を示す駅としては「元町・中華街」「舎人」などが挙げられる(次頁参照)。



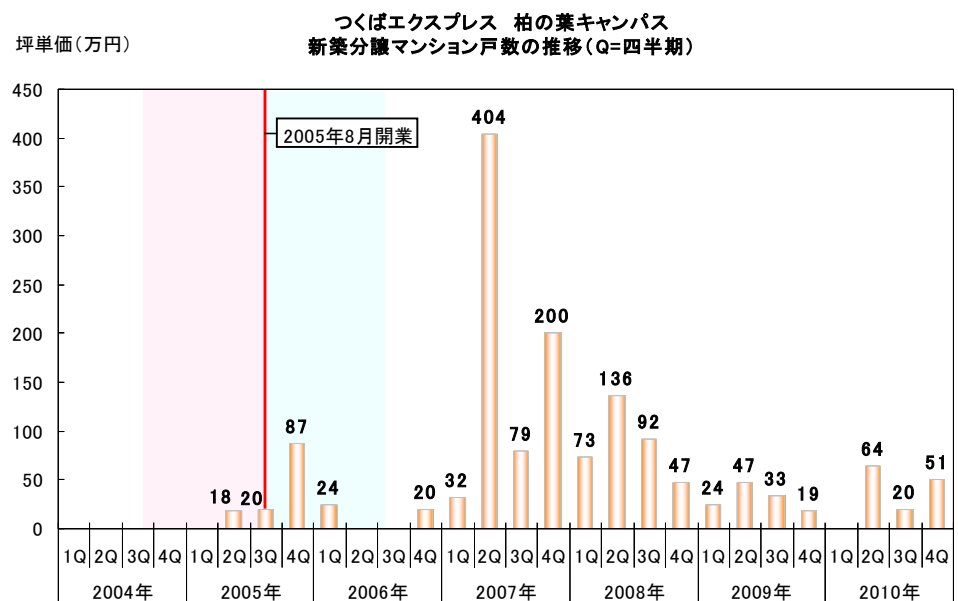
それぞれ40戸と99戸、開業から2年経過した後も合計52戸の新規分譲が確認されており、新駅開業によって交通利便性が向上し、マンション適地としてのポテンシャルも顕在化したことで新築マンション分譲が増加したものと考えられる。なお、同様な新駅効果を示す駅としては「元町・中華街」「舎人」などが挙げられる(次頁参照)。

◆新駅開業によって新築分譲マンション戸数が著しく増加した例

つくばエクスプレス「柏の葉キャンパス」の新築マンション供給戸数は2500戸(竣工ベース、2011年末時点)で、そのうち2443戸(97.7%)が開業後に竣工している。新築マンション戸数は、開業後に急激に増加しており、特に新駅に隣接する大規模ショッピングセンターの開業(2006年11月)以降に本格的な新築マンション分譲が行われている。

新駅開業による交通利便性の向上に加えて、生活利便

施設の開発で相乗効果が表れたこと、さらに駅勢圏にマンション開発余地があるために、新たなマンション適地として新駅効果が発揮された典型例と言える。



◆中古マンション坪単価&新築マンション供給の変化によるパターンとその特徴

【A】中古坪単価上昇&新規分譲増加の駅

新線の始発駅や近郊エリアのターミナル駅に近い場合が多く、接続するターミナル駅や都心部への交通利便性が向上したことで既存マンションの価値が高まり、さらにマンション開発適地としてのポテンシャルが顕在化した駅で、新駅開業後の中古マンション価格が明らかに上昇している。

沿線名	駅名	開業年月	平均坪単価(万円)		新規分譲戸数 開業前後1年間
			開業前後1年間	変動率	
JR南武線	西府	2009年3月	113.7 → 116.6	2.6%	68 → 69
日暮里・舎人ライナー	舎人	2008年3月	96.1 → 98.1	2.1%	43 → 71
日暮里・舎人ライナー	見沼代親水公園	2008年3月	85.0 → 86.2	1.4%	10 → 105
グリーンライン	高田	2008年3月	116.2 → 129.2	11.2%	40 → 99
みなとみらい線	元町・中華街	2004年2月	149.5 → 150.0	0.3%	322 → 327

【B】中古坪単価上昇&新規分譲影響なしだった駅

Aと似通っているが、新線の始発駅～ターミナル駅の間に位置している場合が多く、Aに比べると立地優位性や交通利便性でやや劣っており、結果的に新たなマンション開発の増加に結びつかなかった可能性がある。

沿線名	駅名	開業年月	平均坪単価(万円)		新規分譲戸数 開業前後1年間
			開業前後1年間	変動率	
日暮里・舎人ライナー	赤土小学校前	2008年3月	127.0 → 135.0	6.3%	0 → 0
日暮里・舎人ライナー	足立小台	2008年3月	93.4 → 100.3	7.4%	0 → 0
日暮里・舎人ライナー	高野	2008年3月	92.9 → 104.2	12.2%	0 → 0
日暮里・舎人ライナー	江北	2008年3月	93.1 → 94.6	1.6%	31 → 0
日暮里・舎人ライナー	谷在家	2008年3月	105.4 → 109.9	4.3%	0 → 0
グリーンライン	北山田	2008年3月	169.5 → 169.6	0.1%	14 → 22

【C】中古坪単価下落&新規分譲増加の駅

開業前後1年間では所在地行政区における坪単価の変動率よりも下落が大きい。しかし、新駅開業から数年後に交通利便性の向上が発現してから徐々に坪単価が上昇するという形で新駅効果が表れている特徴が見られる。

沿線名	駅名	開業年月	平均坪単価(万円)		新規分譲戸数 開業前後1年間
			開業前後1年間	変動率	
グリーンライン	都筑ふれあいの丘	2008年3月	143.3 → 140.2	-2.2%	0 → 99
グリーンライン	川和町	2008年3月	78.7 → 77.3	-1.8%	48 → 74
みなとみらい線	馬車道	2004年2月	121.0 → 114.7	-5.2%	52 → 87

【D】中古坪単価下落&新規分譲影響なしだった駅

交通利便性や立地優位性が高い駅に隣接しており、特に都心部においてはターミナル駅をはじめとする既存駅に近いこともあって、新駅開業による交通利便性への貢献度があまり大きくないことが新駅効果にも表れている。

沿線名	駅名	開業年月	平均坪単価(万円)		新規分譲戸数 開業前後1年間
			開業前後1年間	変動率	
JR川越線	西大宮	2009年3月	64.3 → 60.7	-5.6%	0 → 0
日暮里・舎人ライナー	扇大橋	2008年3月	109.5 → 99.7	-8.9%	0 → 0
日暮里・舎人ライナー	西新井大師西	2008年3月	108.0 → 103.9	-3.8%	21 → 0
グリーンライン	日吉本町	2008年3月	156.0 → 139.3	-10.7%	0 → 50
グリーンライン	東山田	2008年3月	165.7 → 151.1	-8.8%	0 → 0
東京メトロ副都心線	雑司が谷	2008年6月	215.5 → 209.9	-2.6%	35 → 0
東京メトロ副都心線	西早稲田	2008年6月	208.4 → 188.6	-9.5%	0 → 22
東京メトロ副都心線	北参道	2008年6月	278.1 → 229.6	-17.4%	0 → 0

【E】新規分譲戸数が著しく増加した駅

交通利便性が飛躍的に向上したことで新たなマンション適地として新規分譲が大幅に進んだ駅で、湾岸エリアや郊外に位置し駅勢圏において大規模マンション開発に必要な広大な敷地があることや都心部へのダイレクトアクセスが可能であることなどの特徴が見られる。

沿線名	駅名	開業年月	竣工ベース(2011年末まで)		
			開業前(シェア)	開業後(シェア)	総戸数
ゆりかもめ	有明テニスの森	2006年3月	0 (0.0%)	2732 (100.0%)	2732
みなとみらい線	みなとみらい	2004年2月	862 (26.3%)	2411 (73.7%)	3273
つくばエクスプレス	流山おおたかの森	2005年8月	42 (2.1%)	1975 (97.9%)	2017
つくばエクスプレス	柏の葉キャンパス	2005年8月	57 (2.3%)	2443 (97.7%)	2500