

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

周辺の開発度合いで“新駅効果”大きな違い 立地の良しあしも影響

「仙台」利便で有無が決まる仙台市営東西線 開発期待が薄れ効果が出ない「ゆいレール」

◆都市中心部へのアクセスの良さで明暗が分かれた例(仙台市営地下鉄東西線2駅)

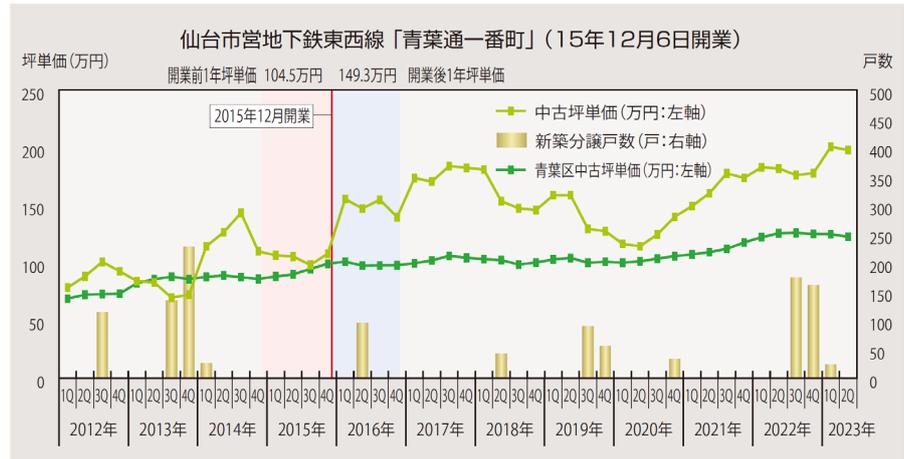
●効果あり「青葉通一番町」

市街地中心に新設された駅で仙台駅に通じる目抜き通り「青葉通り」に面しており周辺は大手企業が入るオフィスビルが立ち並ぶ。条件は首都圏の新駅に遜色ない好条件であり、あらゆる利便性を兼ね備えた立地であるがゆえにニーズは地元には留まらない。

そのため、開業前1年の平均坪単価と開業後1年の平均坪単価の比較では+42.9%と著

しい上昇率を誇っており、駅所在の仙台市青葉区の平均上昇率+6.0%と比較してもその突出した動きが実感できる結果となっている。仙台市営地下鉄東西線で新規開業した駅の中では最大の上昇率となっている。

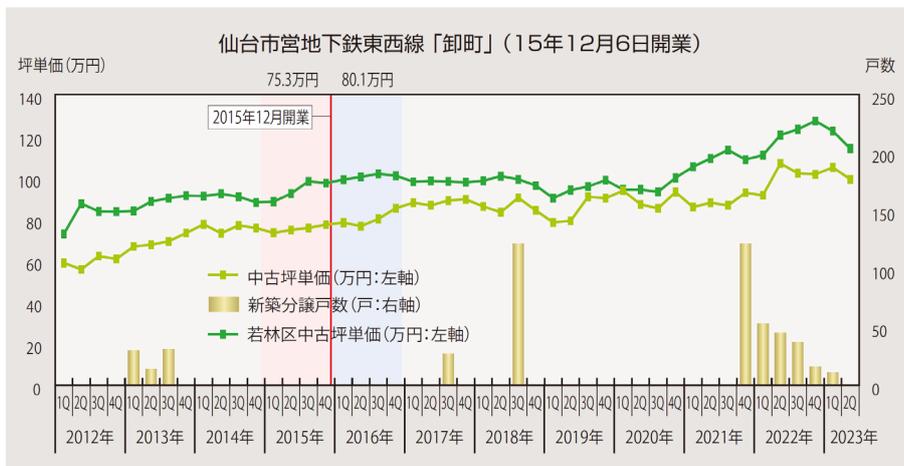
新築マンションの供給もコンスタントにあり、新築・中古ともに新駅でエリアポテンシャルが一段上がった感は否めない。今後も強含みで推移すると考えるのが妥当である。



●効果なし「卸町」

「仙台」の東側に位置をしているのが「卸町」で、再開発が行われ俄かに活気づいたエリアである。ただ、「仙台」までやや距離があり、元来海産物や青果品を中心とした流通市場の街として発展した経緯がある。大きく街のカラーが変化しているが、これらのことから現在のところマンションストックは少ない。開業前1年の平均坪単価と開業後1年の平均坪単価の比較では+6.4%と大きく上昇しているが、駅が所在する仙台市若林区における平均坪単価上昇率の+6.8%と比較するとさほど大きな値とはなっていない。

また、基本的には「卸町」の平均坪単価が若林区の平均を上回ることはなく、新線の開業と駅の開業の影響はさほど見られないと言うべきであろう。2021年4Qから新築マンションが供給されるようになり、変化の兆しが見え始めている。



◆土地区画整理事業が不透明となり効果が認められなかった例(沖縄都市モノレール線2駅)

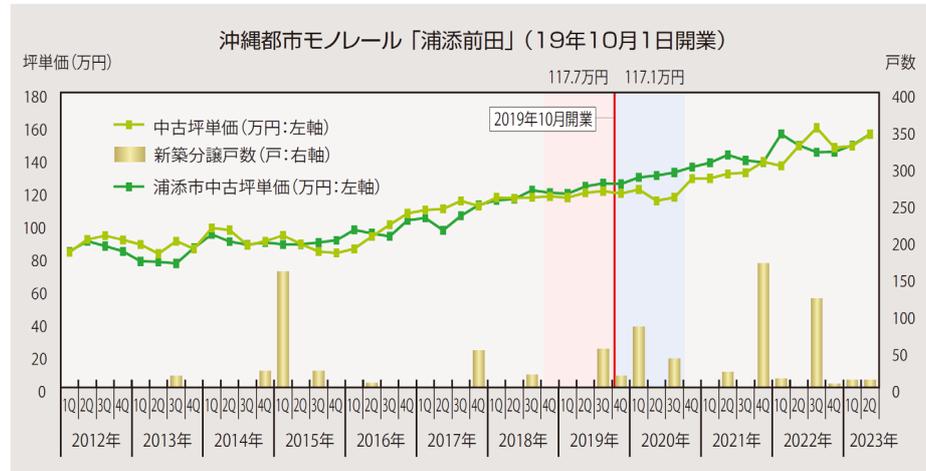
●効果なし「浦添前田」

浦添市役所の最寄り駅にあたる「浦添前田」は周辺に閑静な住宅地を有する居住地域となっており、駅の北側には広大な浦添大公園が存在する。駅は幹線道路に囲まれる形となっており、駅ができる前の車利用を前提とした都市の色が濃い。

開業前1年の平均坪単価と開業後1年の平均坪単価との比較では117.7万円→117.1万円と-0.5%の下落となっているが、

前述の通り車利用を前提とした閑静な住宅街が多い環境であるため、マンション価格の動きだけで動向を判断するのは困難である。駅が所在する浦添市の平均坪単価変動率の+5.8%と比較しても新駅効果のほどは判然としない。

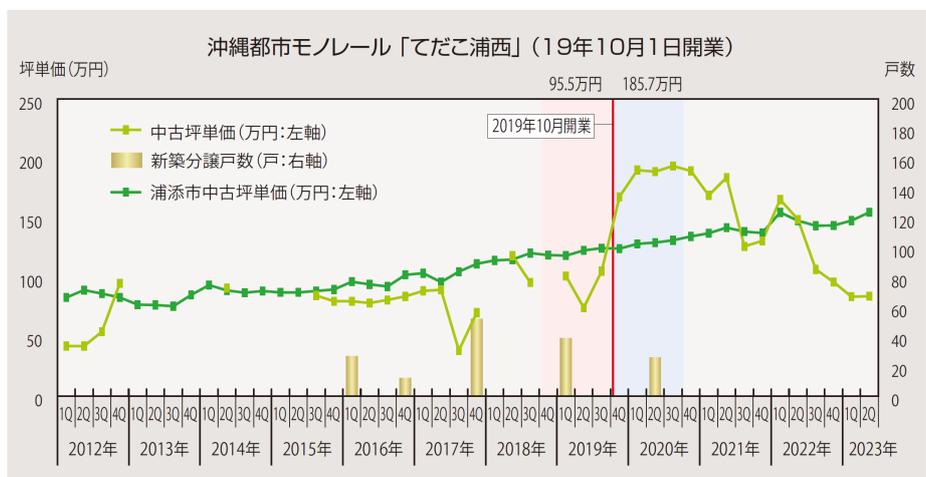
一方で新築マンション分譲が駅の開業前後から増加しコンスタントに供給されていることから、駅北口の土地区画整理事業により、マンション市場としての注目度は高まっていることがわかる。



●効果なし「てだこ浦西」

延伸区間における始発・終点駅にあたる駅である。駅周辺は現在のところ広大な更地が広がっており、大規模な区画整理事業が進行している。浦添市の土地区画整理事業は2017年に計画決定がなされたが、大きな計画となっており前述の「浦添前田」の駅北口と「てだこ浦西」の駅周辺が対象となっている。駅前には「(仮称)イオンスタイル浦添浦西駅前店」が2024年に開業予定だが、この区画整理事業はコロナ禍を経て事業採算性などをめぐり議論がありイオンの出店計画も縮小が検討されるなど不透明のようだ。

このような背景のため開業前1年の平均坪単価と開業後1年の平均坪単価との比較では+94.5%と極めて高い上昇率を示したが、2022年2Q以降は下落の一途をたどっている。駅開業時はコロナ流行前であり、土地区画整理事業への高い期待感が表れたが、事業の先行きが不透明になるや否や価格下落が顕在化する結果となっている。

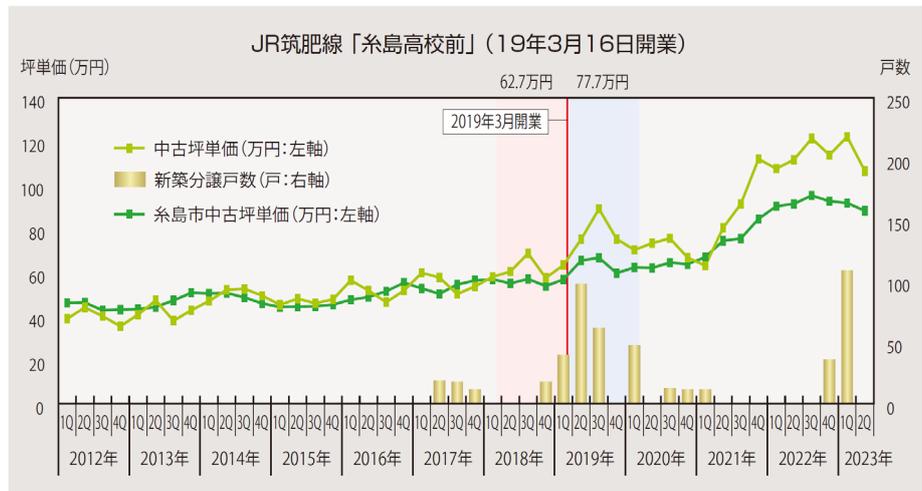


◆人口増(=利用客増加)により請願駅が誕生し、新駅効果が出た例

●効果あり「糸島高校前」

福岡県「姪浜」と佐賀県「西唐津」を結ぶ JR 筑肥線に、2019年3月16日に開業した福岡県糸島市に所在する新駅である。糸島市は福岡市西区に隣接する市であり、福岡市の「天神」や「博多」などオフィス街へのベッドタウンとして近年人口増加が顕著な都市である。利用客の増加に対応すべく糸島市が請願する形で駅が設置された経緯がある。

開業前1年の平均坪単価と開業後1年の平均坪単価との比較では62.7万円→77.7万円となっており、+23.9%と大きく上昇している。糸島市の坪単価上昇率の+14.2%を大きく上回る上昇となっており、駅開業によって糸島市の行政区坪単価を上回ることが常態化しているのがグラフから見て取れる。2020年4Qから2021年1Qの期間に若干価格調整による下げが見られるものの、開業後も一貫して上昇傾向を継続しているため、明確な新駅効果があったと見られる。また新駅開業前後から新築マンション分譲も行われていることから、都市の人口増加と新駅設置の相乗効果が確認できる。近年、明らかに新線・新駅の開業数は減少していて、これは日本が本格的な人口減少時代に突入したことから当然の帰結であると思われる。今後の鉄道網拡充は、勢い経済効率の追求を前提とした大規模再開発の一つのオプションとしての位置付けに変化するはずで、すでに変化したと考えるのが妥当である。この10数年で、従来の人口(=利用客)が増加したため駅を作るという「経済成長ありきの駅開業」から、「計画的・戦略的地域成長のための駅開業」へのダイナミズム変化が起こったと考えるべきだろう。その意味では「糸島高校前」に様な利用者増加により駅ができるケースは珍しい例と言える。



●集計の方法

データは全て東京カンテイ独自のデータベースに登録されているものを使用。

集計対象：全国

上記地域において2012年以降に開業した駅を最寄りとする分譲マンションストック

集計期間：2012年1月～2023年6月(四半期ベース)

集計項目：中古マンションの平均坪単価(駅の開業年月の前後1年を特記) 新築マンションの分譲戸数、比較のため駅が所在する行政区の中古マンション平均坪単価を各々集計、平均専有面積30㎡未満の住戸、事務所・店舗用途の物件は集計から除外した。

単 位：平均坪単価は万円、分譲戸数は戸