

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

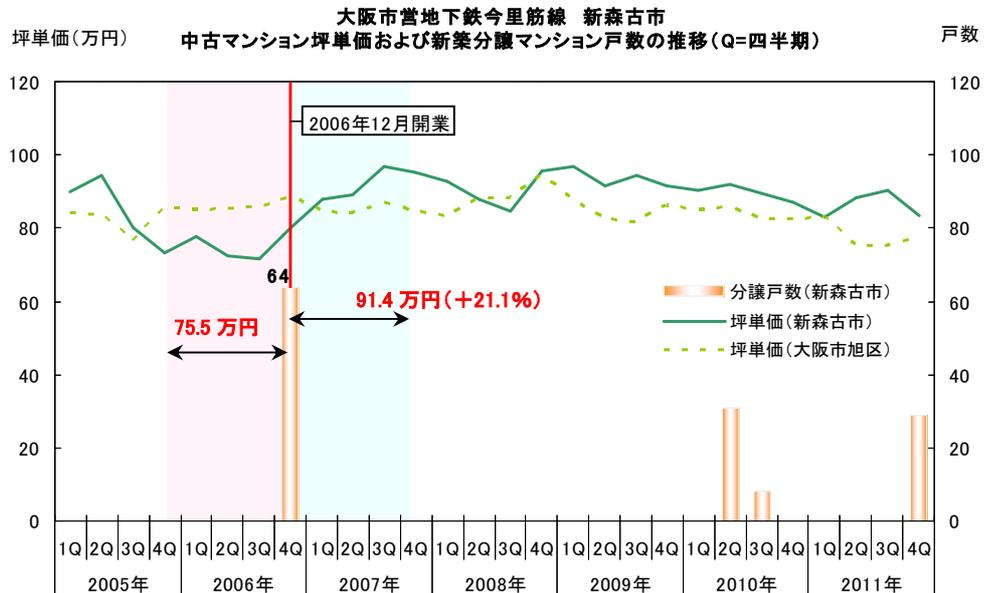
新駅開業による交通利便性向上で、下落局面においても坪単価上昇の効果

「新森古市」「八事日赤」などの新線新駅では坪単価上昇&分譲戸数増加と効果が顕著に

◆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(近畿圏)

大阪市営地下鉄今里筋線「新森古市」における中古マンション坪単価の開業前後1年間での変動率は+21.1%(75.5万円→91.4万円)と2割以上も上昇している。同期間における所在地行政区(大阪市旭区)の変動率が-2.7%と下落しており、上述の大幅上昇は明らかに新駅開業による効果であることがわかる。

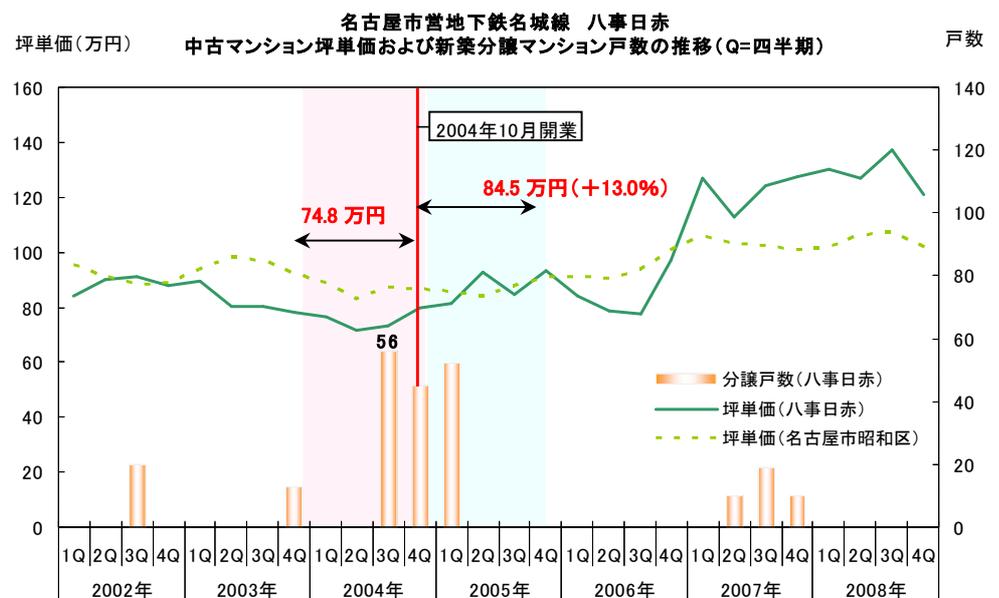
駅勢圏における新築マンション分譲は2002年~2005年まで皆無であったが、開業前後には64戸、開業から3年経過して以降も合計68戸の新規分譲が確認されており、結果的に新駅開業で交通利便性が向上しマンション適地としてのポテンシャルが顕在化したことで新築マンション分譲も増加したものと考えられる。



◆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(中部圏)

名古屋市営地下鉄名城線「八事日赤」における中古マンション坪単価の開業前後1年間での変動率は+13.0%(74.8万円→84.5万円)で、同期間における所在地行政区(名古屋市昭和区)の変動率が-1.7%と下落している中での坪単価上昇であり、「八事日赤」においても新駅開業による効果が価格上昇という形で顕在化していると言える。

駅勢圏における新築マンション分譲は、開業前の2002年(20戸)や2003年(13戸)にも確認できるものの、開業前後には合計153戸とまとまった分譲が、またその後2007年(39戸)にも分譲がなされており、明らかな新駅開業効果が認められる。



◆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分けとその特徴

**【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も顕在化した駅と言える。

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神戸線	須磨海浜公園	2008年3月	98.8 → 102.2	3.4%	50 → 64
大阪市営今里筋線	新森古市	2006年12月	75.5 → 91.4	21.1%	0 → 64
名古屋市営名城線	瑞穂運動場東	2004年10月	83.5 → 84.3	1.0%	161 → 0
名古屋市営名城線	八事日赤	2004年10月	74.8 → 84.5	13.0%	69 → 97
名古屋市営名城線	茶屋ヶ坂	2003年12月	73.5 → 73.8	0.4%	0 → 197
あおなみ線	稲永	2004年10月	65.5 → 70.2	7.2%	40 → 0

**【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	
JR京都線	島本	2008年3月	63.5 → 69.6	9.6%	0 → 0
JR京都線	桂川	2008年10月	81.8 → 82.9	1.3%	0 → 0
JRおおさか東線	高井田中央	2008年3月	68.1 → 77.7	14.1%	0 → 0
大阪市営今里筋線	井高野	2006年12月	97.6 → 98.1	0.5%	0 → 0
大阪市営今里筋線	瑞光四丁目	2006年12月	82.5 → 86.1	4.4%	0 → 0
阪神なんば線	ドーム前	2009年3月	104.0 → 109.9	5.7%	0 → 0
名古屋市営名城線	名古屋大学	2003年12月	70.8 → 73.0	3.1%	0 → 0
愛知環状鉄道	愛環梅坪	2005年3月	66.2 → 70.9	7.1%	0 → 0

**【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	
阪急京都線	摂津市	2010年3月	91.6 → 71.3	-11.2%	0 → 517
京阪中之島線	中之島	2008年10月	112.4 → 109.1	-2.9%	249 → 94
JR東海道本線	野田新町	2007年3月	70.6 → 63.7	-9.8%	0 → 30
名古屋市営名城線	総合リハビリセンター	2004年10月	104.9 → 93.8	-10.6%	27 → 13
名古屋市営名城線	自由ヶ丘	2003年12月	87.7 → 74.4	-15.2%	10 → 229
あおなみ線	中島	2004年10月	48.0 → 44.5	-7.3%	0 → 0
あおなみ線	荒子川公園	2004年10月	69.5 → 64.7	-6.9%	0 → 30

**【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	
京都市営東西線	西大路御池	2008年1月	93.4 → 92.0	-1.5%	27 → 0
大阪市営今里筋線	清水	2006年12月	73.1 → 67.1	-8.2%	0 → 0
阪神なんば線	桜川	2009年3月	91.3 → 83.9	-8.1%	0 → 0
阪神なんば線	九条	2009年3月	103.2 → 74.4	-27.9%	0 → 0
京阪中之島線	なにわ橋	2008年10月	277.5 → 204.0	-26.5%	0 → 0
京阪中之島線	渡辺橋	2008年10月	212.3 → 197.3	-7.1%	0 → 0

**【E】新規分譲戸数が著しく増加した駅(首都圏のみ:参考)**

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