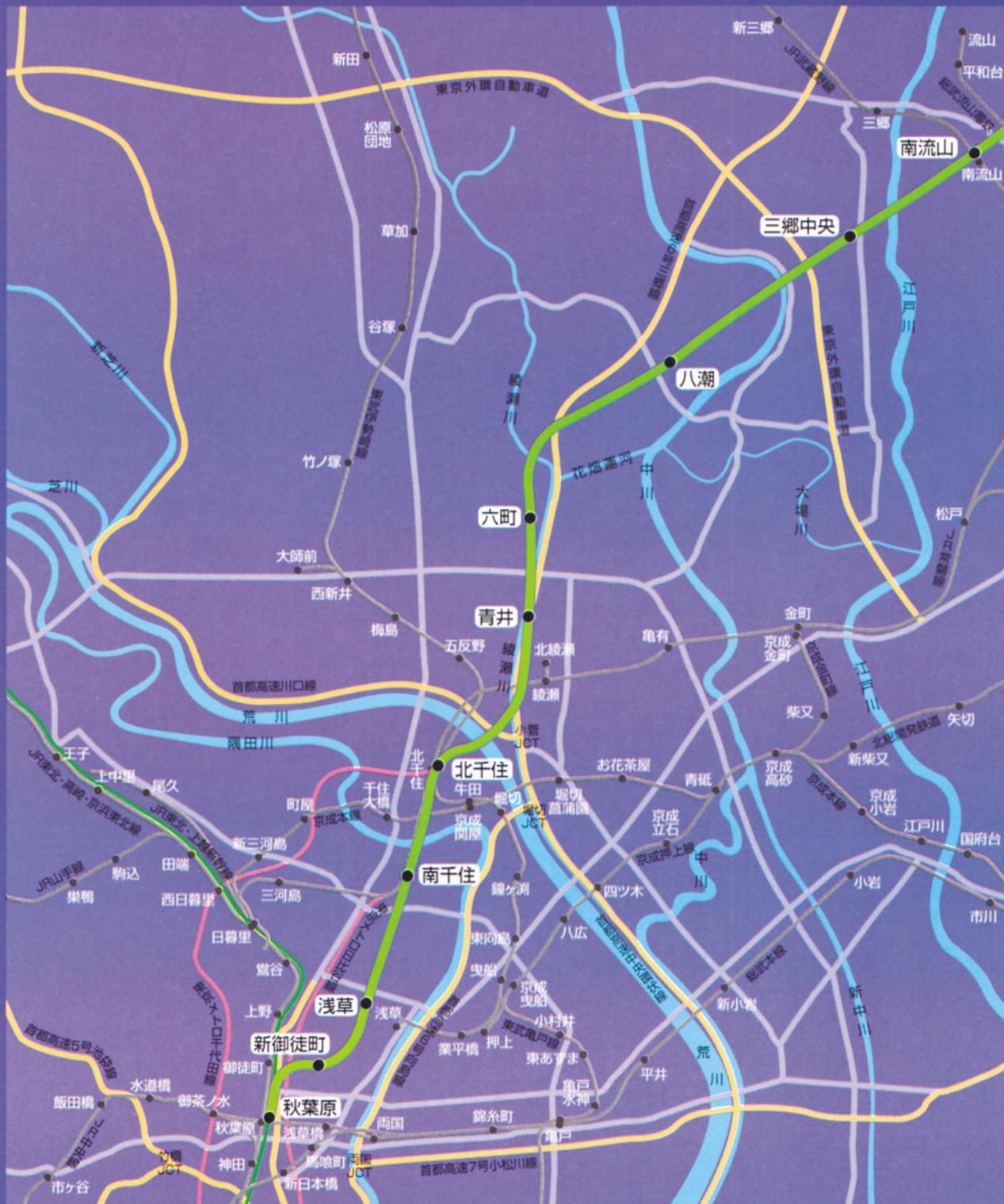


新線開発と 不動産市場の動向



つくばエクスプレス開発から検証する、
新線開業が及ぼす埼玉県・東京都内エリアへの影響と土地動向

【文】株式会社不動産鑑定ブレインズ 代表取締役社長 不動産鑑定士 山路 敏之 氏



New Transport &

はじめに

東京都の秋葉原を起点とし、埼玉県、千葉県を経て茨城県つくば市に至る「つくばエクスプレス」は、平成17年秋に開業する総延長距離58.3kmの高速鉄道である。沿線千葉県内地域について記した前号に続き、今号は、埼玉県から都内足立区、台東区、千代田区について記載する。

埼玉県内では、南東部の三郷市、八潮市に、それぞれ三郷中央駅、八潮駅が設置される。都内に入り、足立区に六町駅、青井駅が新たに誕生するほか、北千住駅でJR常磐線、地下鉄日比谷線・千代田線、東武伊勢崎線に、南千住駅でJR常磐線、地下鉄日比谷線に連絡する。台東区には、浅草駅、新御徒町駅が新設され、新御徒町駅で都営地下鉄大江戸線に連絡。起点の秋葉原駅は、JRおよび地下鉄日比谷線秋葉原駅の地下部分に新設される。三郷中央駅、八潮駅、六町駅、秋葉原駅の周辺では、土地区画整理事業を核としたプロジェクトが計画されているほか、それぞれの自治体が、居住・産業・教育・文化など多彩な機能を整備した街づくりを進めている。

1.三郷市

三郷市は埼玉県の東南端に位置し、都心から15~25kmと地理的には近いものの鉄道路線に恵まれず、市内の鉄道はJR武蔵野線が北部を走るのみで、駅は三郷駅、新三郷駅の2駅である。都心へのアクセスには乗り換えが必要なため、JR東京駅まで約50~60分かかる。路線バスにより、JR常磐線の松戸駅や金町駅と連絡しているものの、市内中央部からの鉄道利用はほとんどない状態である。このため、三郷駅、新三郷駅周辺の大規模住宅団地以外は、昔ながらの自然発生的な小規模住宅地域であり、住宅地の需給は地縁の選好性が強い。「つくばエクスプレス」の開通により、この鉄道未整備地域である市内中央地区に三郷中央駅が開設され、JR秋葉原駅まで約20分で結ばれる。また新線開通後は、同駅を中心に市内バス路線網を再編する構想も検討されている。すでに南口に、大手スーパー「マルエツ」が新店を予定しているほか、マンション建設も計画されている。

三郷市番匠免には、首都高速道路6号三郷線と常磐自動車道とが合流する三郷インターチェンジがあり、外環自動車道とも連絡するなど、現在、道路交通の利便性は非常に高い。三郷市では「つくばエクスプレス」のみならず、車のアクセスを利用した商業立地構想も進められている。三郷インターチェンジ周辺地区では、平成12年3月に「土地区画整理組合」が設立され、商業集積、流通拠点としての街づくりが予定されている。しかし同計画は、今のところ景気低迷により先行き不透明となっている。

三郷市の人口は、平成16年7月1日現在で約13万人・5万世帯である。昭和40年代に急増した人口も、その後微増となり、平成7年以降は減少傾向が続いている。ただし、世帯数は増加しており、核家族化の進行から高齢化率は12.28%と

低い。都心から約20分という好アクセスの実現により、今後、都心通勤者の住宅需要が増加するのは確実と見られる。需要者の「つくばエクスプレス」に対する期待は地価にも現れており、平成16年1月1日の地価公示において、三郷市全体の住宅地地価下落率が平均▲6.6%と比較的高いにもかかわらず、「つくばエクスプレス」の三郷中央駅周辺ポイント(三郷-1、三郷-15、三郷-16)では、やや低い水準を示している【図表1】。現在、三郷中央駅周辺地区では「三郷中央一体型特定土地区画整理事業」が行われており、施行面積約115haの土地に、60.4haの住宅用地が供される予定で、計画人口は、約1万2,900人となっている。大街区(5,000~6,000㎡)は、先のマンション用地として、現在、販売および賃貸物件の公募中であるが、一般住宅用地の一部完成は平成17年度の予定で、販売開始は今のところ未定となっている。

図表1:地価公示ポイント比較<三郷市>



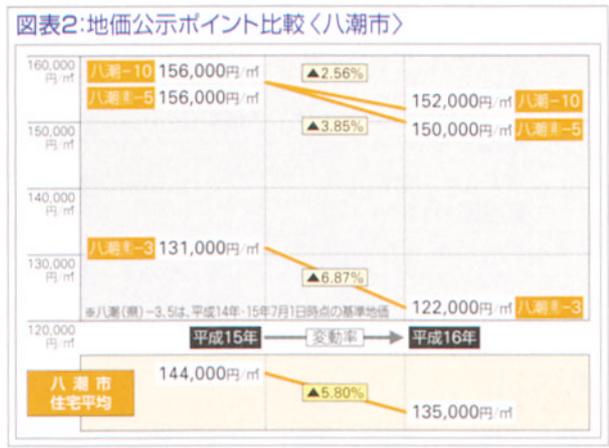
2.八潮市

八潮市は埼玉県の東南部に位置し、中川、大場川、綾瀬川を介して東京都の足立区、葛飾区に隣接している。同市には鉄道がないためバス路線に頼らざるを得ず、利便性には劣るものの都心から約15kmという近さから、従来から不動産の需給は安定しており、人口・世帯数ともに増加傾向であった。しかし、昨今では景気低迷により、住宅需給は弱気みとなっている。平成16年7月1日現在の人口は、約7万6,000人・2万9,000世帯となっている。

八潮市においても三郷市同様、「つくばエクスプレス」開通により、都心通勤者を中心に大幅な住宅需要増が見込まれている。現在、八潮南部地区において、埼玉県、八潮市、UR都市機構(旧都市基盤整備公団)の3施行者により、それぞれ「八潮南部西地区」「八潮南部東地区」「八潮南部中央地区」で土地区画整理事業が行われている。新駅を核とし、商業・教育・文化施設等の整備が計画され、商・住・工の調和のとれた東京近郊都市としての発展が期待される。現在、仮換地の使用収益が開始された地域は全体の10%強で、保留地の販売開始予定も3地区とも平成17年秋の鉄道開業以降と、土地の大きな動きは見られない。しかしながら、土地販売に関する引き合いは多く、新駅徒歩圏内における土地区画整理済の住宅地域の一部では、土地取引が活発化してきている。これまで、

住宅地の地価は市役所周辺が最も高かったが、「つくばエクスプレス」の開通、土地区画整理事業の進捗とともに、高価格帯は新駅周辺へ移行していくと考えられる。

平成16年の地価公示によると、八潮市全体の住宅地の地価下落率は▲5.8%であるが、新駅周辺のポイント（八潮-10）では▲2.6%と低くなっている【図表2】。地価調査における新駅周辺のポイント（八潮（県）-3）（八潮（県）-5）に関しても、平成15年はそれぞれ▲6.9%、▲3.9%であったが、平成16年はかなり低くなると予測されている。さらに、平成17年秋の開通を経て平成18年頃には、地価上昇に転ずる可能性も高い。地元精通者や業者等へのヒアリングによると、新駅から徒歩圏内の土地相場は坪当たり50～60万円であるが、新線開通を見込んだ需要が供給を上回り、坪当たり60～70万円ほどでも買い手が付く状況である。



商業地については、これまで一部路線沿いの商業地のみで大きな商圈はなかったが、土地区画整理事業の施行で、鉄道開業時には新駅北口に商業施設のオープンが予定されている。また、北口に続いて南口も整備される計画で、新駅効果により商業地域が活性化し、柏・北千住方面に流れている消費の取り込みが期待されている。

現在、土地区画整理事業により開発が行われている地域は、もともと市街化を抑制すべき市街化調整区域であったが、八潮南部地区の土地区画整理事業を見込んで平成8年5月に市街化区域に定められ、平成10年12月事業認可によりそれぞれの用途地域が指定された。「つくばエクスプレス」の開通により優先的かつ計画的に開発・都市整備され、土地区画整理事業の完了による計画人口は約2万7,000人と、八潮市の人口は約35%も増加する予定となっている。

3.足立区

足立区は東京都の北東部に位置し、鉄道は東武伊勢崎線・大師線、JR常磐線、京成本線、東京メトロ日比谷線・千代田線の6路線が走っている。しかし、北東部地域や西部地域は鉄道未整備地域でバス利用のため、交通便利性に劣る地域であった。現在、東部地域の「つくばエクスプレス」に加え、西部地域に新交通システム「日暮里・舎人線」が平成19年度の開業に向けて整備が進められている。「つくばエクスプレス」

は、区の東部を首都高速三郷線に沿うように走り、区内には六町駅、青井駅の2駅が新設されるほか、すでに交通の要所となっている北千住駅を經由する。六町駅、青井駅周辺は、もともと交通アクセスが悪く、住宅需要が弱含んでいる地域であったが、都心と直結する「つくばエクスプレス」の新駅徒歩圏内は、2～3年前からデベロッパーや開発業者等が注目してきている。また、現在、六町駅を中心とした地区に「六町四丁目付近土地区画整理事業」が施行中であり、仮換地の使用収益が約6%の地域で開始されている。平成28年度の完了時期の計画人口は、約8,300人である。

「つくばエクスプレス」の影響により、新駅周辺地域の地価下落率は実質ゼロに近づいていると言われているが、売り控えは今のところ起きていない。逆に、マーケットの悪化から成約価格帯は2～3年前に比べて100～200万円程度下がり、建物込みで3,500万円前後（土地20坪、建物30坪）となっている。地価公示では、平成16年1月1日の足立区全体の住宅地地価下落率は▲2.4%であったが、新駅周辺ポイントについては低い地点もあり（足立-19、足立-25、足立-48）、また、あまり影響を受けていないと思われるポイントもある（足立-5、足立-66）【図表3】。しかし、足立区北東部の鉄道未整備地域の交通アクセスが飛躍的に向上するのは間違いなく、今後、沿線地域の活性化が期待される。



六町駅、青井駅は、秋葉原駅から約15分程度で結ばれる計画であるが、他方、秋葉原駅からJR総武線で約15分程度の新小岩駅周辺の地価と同地域を比較してみる。地価公示、地価調査ポイント（足立-5、足立-19）は六町駅から、（足立-25、足立（都）-7）は青井駅から、それぞれ徒歩5～10分に位置している。同様に、（葛飾-17、葛飾-23）は、新小岩駅から徒歩5～10分程度である。【図表4】に示すように、新小岩駅周

辺ポイントに比べ、六町駅周辺ポイントは約40%、青井駅周辺ポイントは約25%程度地価が安いことになる。景気の先行きに多少の明るさが見えてきた現在、六町駅、青井駅周辺地域の地価は、今後上昇する余地を十分に残していると言えるだろう。

図表4:地価公示ポイント比較<六町・青井・新小岩>



4.台東区

台東区は、区の西部をJR山手線・京浜東北線・常磐線、京成本線が走るほか、東京メトロ日比谷線・銀座線、都営浅草線・大江戸線が縦横に走っている。また、浅草駅は埼玉、栃木方面へ向かう東武伊勢崎線の始発駅となっている。「つくばエクスプレス」は区の中央部の地下を南北に縦断し、浅草駅と新御徒町駅が設置される。新御徒町駅は、都営大江戸線新御徒町駅の地下4階部分に位置し、乗り換えが可能であるが、浅草駅は地下鉄銀座線・大江戸線、東武伊勢崎線の浅草駅から約600m北西の「国際通り」下に新設される。台東区から、鉄道未整備地域として取り残されていた埼玉・千葉・茨城方面へのアクセス向上の期待感はあるものの、現在のところ、台東区の地価にその影響は現れていない。平成16年1月1日の地価公示によると、台東区全体の商業地の地価下落率は平均▲5.0%であるが、新駅周辺ポイント(台東5-5、台東5-10、台東5-11、台東5-22、台東5-26、台東5-57)の地価下落率は、総じて台東区平均より高い【図表5】。従来からの鉄道で十分交通利便性が満たされているため、新線の影響は認められないと考えられる。ちなみに、平成12年12月の都営地下鉄大江戸線開業時にも、現在と同様、地価への影響

図表5:地価公示ポイント比較<台東区>



はほとんど認められなかった。東京都心主要区以外の商業地が全般的に抱える「地価下落に歯止めがかからない」という問題が、台東区にも当てはまると言える。

5.千代田区

「つくばエクスプレス」の始発駅となる秋葉原駅周辺地区は、従来からJR山手線・総武線、東京メトロ日比谷線の連絡駅として重要な交通拠点であるとともに、世界有数の家電・電子機器販売の集積地としての特徴を持つ地区である。「つくばエクスプレス」の開業により、沿線に立地する行政機関や研究教育機関、住宅等、新たに約300万人の後背人口を抱えるターミナル機能を担う地区となる。現在、秋葉原では神田市場移転跡地や旧国鉄精算事業団用地などで、東京都による「秋葉原駅付近土地区画整理事業」が施行中で、既存の業務・商業施設等周辺地区との調和に配慮しつつ、業務・商業・居住・文化等、多彩な機能を有する街づくりが進められている。東京都の「つくばエクスプレス沿線重要地区との連携」プロジェクトにおいて、浅草・秋葉原ゾーンは「都心部と沿線が接続する情報技術産業の世界的拠点としての機能と共に、都心居住を受け止め24時間の都市生活が展開されるゾーン」と位置付けられている。

同地区注目の開発としては、「つくばエクスプレス」の開業と前後して、ヨドバシカメラが昭和通口に大規模店舗を出店する予定となっている。新駅からスムーズに入れるロケーションに位置し、約125億円の年間総売上を目指す。現在の電気街全体の年間総売上は約500~600億円と言われており、その約20~25%をヨドバシカメラが売り上げるとなると、「限られたパイ」を奪い合うことになるのか、もしくは相乗効果により電気街全体の総売上が伸びるのか、興味深いところである。

また、現在の秋葉原駅周辺における宿泊事情を見ると、ビジネス客や観光客等が宿泊できるホテルとして、1980年に開業した客室数312室の「秋葉原ワシントンホテル」があるのみとなっている。情報技術産業の世界的な拠点として、また研究所、大学、企業等の集積するつくば方面へのターミナル駅としての機能を担う地区としては、「秋葉原つくば行」を可能とするホテルのキャパシティの不足が気になるところである。さらに、秋葉原の新駅は地下4階にあり、JRや地下鉄との乗り換えは決してスムーズではない。むしろ、他駅で乗り換えてしまい、秋葉原の集客力向上に寄与しないのではないかと危惧も聞こえてくる。

最後に、地価動向についてだが、「つくばエクスプレス」の開業および周辺土地区画整理事業による再開発の影響は明確に現れており、平成16年1月1日の地価公示では、秋葉原駅周辺ポイント(千代田5-62)で、地価変動率が横ばいとなっている。土地区画整理事業による商業施設の集積を見越した、繁華性の高まり、収益性の向上等への期待感がうかがえる。