

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、
新線の開業が及ぼす沿線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

今号から4回にわたり、我が国最後の郊外鉄道の新設と言われる「つくばエクスプレス」について寄稿することとなった。このご縁は、不動産鑑定士である私が茨城県南～県西の公的評価を担当していることや、これまでに新線の用地に係る土地の鑑定評価を手がけさせていただいたことに、少なからず起因するものであろう。不動産売買に関する地権者と事業者サイドとの生々しい話も、実際、数多くあったが、守秘義務にも抵触するため触れずにおくこととし、本稿においては、この大型プロジェクトの概要をマクロ的に把握し、次に、つくば市、守谷市、流山市、八潮市、足立区、秋葉原等の各エリアで、現在、新線の開発によりどのようなことが起こっていて将来どうなるのかという、ミクロ的な考察をすることとしたい。読者の皆様にとって興味のある「いまだ下がり続ける地価に、新線開業がどう影響するのか?」「少しでも景気のプラス要因になるのか?」「沿線に住み替える選択は正しいのか?」等々の判断の一助になればというのがささやかな願いである。したがって、今号はつくばエクスプレスの概要と、茨城県南地域における地価の動向について述べることにする。

1. つくばエクスプレスの概要

つくばエクスプレスは、周知のとおり茨城県のつくば市と東京の秋葉原を最速45分で結ぶ首都圏の動脈となる鉄道である。事業主体は、沿線自治体をはじめ民間企業等の出資により設立された第3セクター「首都圏新都市鉄道株式会社」で、平成6年度に建設工事に着手し、平成17年秋開業を目指している。その開通により、かねてから国家プロジェクトとして開発が進められてきた国際科学技術都市「つくば」と、国際情報都市「東京」が直結することとなる。加えて、首都圏北東部地域の交通体系の整備や、同エリアの既存動脈である常磐線の混雑の緩和、沿線地域の活性化等、様々な効果が期待されると言われている。

(1) ルート

つくばエクスプレスは、秋葉原～つくば間(東京都千代田区、台東区、荒川区、足立区、埼玉県八潮市、三郷市、千葉県流山市、柏市、茨城県守谷市、伊奈町、谷和原村、つくば市)の58.3kmを結ぶ鉄道である。

駅数は20駅で、東京都に「秋葉原」「新御徒町」「浅草」「南千住」「北千住」「青井」「六町」、埼玉県に「八潮」「三郷中央」、千葉県に「南流山」「流山セントラルパーク」「流山おおたかの森」「柏の葉キャンパス」「柏たなか」、茨城県に「守谷」「みらい平」「みどりの」「万博記念公園」「研究学園」「つくば」が予定されている。このうち「秋葉原」駅でJR山手線・京浜



東北線・総武線、営団日比谷線に、「新御徒町」駅で都営大江戸線に、「南千住」駅でJR常磐線、営団日比谷線に、「北千住」駅でJR常磐線、営団日比谷線・千代田線、東武伊勢崎線に、「南流山」駅でJR武蔵野線に、「流山おおたかの森」駅で東武野田線に、「守谷」駅で関東鉄道常総線に乗り換えが可能である。

一部報道により、「つくばエクスプレスが東京駅まで延伸される見通し」と報じられたが、確かに、平成12年に出された国の運輸政策審議会の答申においては、今後の検討課題とされていたところである。新幹線や多くの幹線鉄道との連絡が可能となる、東京駅までの延伸への期待は大きい。

(2) 運賃

首都圏新都市鉄道株式会社によると、運賃は全くの未定であるが、関係者の間では現在の採算計画によれば「JRの2倍」とまではいかなくとも、「割高」になるのではないかと、というのが一致した見解である。参考のため競合する高速バス、JRの運賃を調べてみると、

つくば～東京(秋葉原起点58.3km)	
●高速バス(東京～つくばセンター):	1,250円
●JR常磐線(秋葉原～ひたち野うしく・58.3km):	950円
守谷(秋葉原起点37.3km)	
●高速バス(東京～新守谷～南守谷):	1,000円
●JR常磐線(秋葉原～天王台・37.8km):	620円

となっており、1,000円台前半(秋葉原～つくば間)で落ち着くものと考えられる。参考までに、秋葉原から45分圏内と運賃1,000円台で行けるエリアを示せば下図の通りである。



(3) 代表的なつくばエクスプレス沿線開発

筑波研究学園都市は、筑波大学をはじめ国立の研究所が多数立地し、民間の研究開発施設なども周辺に数多く展開している。我が国最先端の研究開発を担う都市であるが、既存の鉄道路線がなく、長らく鉄道過疎地となってきた。このため「東京」「つくば」という2大国際情報発信拠点を直結する意義は大きく、その沿線の開発を担う「つくばエクスプレス・プロジェクト」の経済的・文化的な波及効果は、非常に大きなものがあるとされている。

①「みらい平・いちさと」

つくばエクスプレスの整備と同時に進められている沿線の街づくりプロジェクト全体には、「みらい平・いちさと」との総称がつけられている。東京都心に直結する利便性を確保しつ

つ、居住者が快適な郊外生活を送ることができる合計3,000ヘクタールを超える壮大な開発群であるが、整備の方向としては、つくばエクスプレス沿線を図表2のように4地域に分けることにより、それぞれのゾーンに即した都市整備を目指している。また、各地域毎に独自のコンセプトを掲げ、各施行主体により個性溢れる街づくりが進められている。個人的には、とても良い響きのネーミングだと思っている。

②「一体型土地区画整理事業」

計20カ所にも及ぶつくばエクスプレスの沿線開発において、秋葉原、六町、守谷東、上河原崎・中西、中根・金田台を除く15地区では、これまでにない区画整理の手法である「一体型土地区画整理事業」が導入されているのが特徴的である。「一体型土地区画整理事業」とは、街づくりと鉄道整備を同時に進めるもので、同手法を可能とするため「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法」という法律が制定された。この法律は一般法ではあるが、実際に適用されたのはつくばエクスプレス建設においてのみである。その仕組みは、事業者が駅設置予定地域を含む、相当量の宅地が計画的に供給される重点地域について区画整

理を計画し、その施行地区内の土地を先買いし、先買いした用地を鉄道施設区内に集約換地するものである。通常の区画整理においては、換地によって生み出される土地は道路や公園等の公共用地に限られるが、この新法の適用により、鉄道用地を買収ではなく換地によって確保することができ、計画した鉄道路線に沿って用地を確保しながら鉄道新線をつくることが可能となった。

2.茨城県の地価・不動産マーケットの動向

つくばエクスプレス沿線の茨城県南エリアは、守谷市、谷和原村、つくば市にわたる地域で、開発規模は約1,800ヘクタールである。その中でさらに3つのエリアに区分され、それぞれの地域に即した開発、整備が展開されている。エリアは南部から「県南ゲートゾーン（守谷駅周辺、守谷東、常総ニュータウン）」「田園共生ゾーン（上河原崎・中西、島名・福田坪、菅丸、伊奈・谷和原丘陵部）」「研学コアゾーン（葛城、中根・金田台）」であり、これらの地域だけで、計画人口は11万人にも及ぶ。しかしながら、過去5年間の茨城県南の人口流入は約3万人に過ぎず、突然の大量な住宅供給による需給バランスの悪化が懸念される。

(1)つくば市

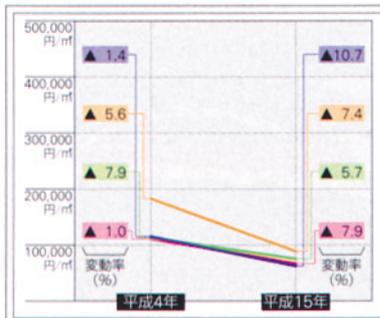
つくば市には、現在でも300を数える最先端科学などの研究機関や事業所があり、そこに従事する13,000人ももの研究者が暮らしている。学園東大通り、南大通り、学園西大通り、北大通りの4本の通りに囲まれた竹園・吾妻地区は、これら研究者たちをはじめとする富裕層が居住し、ある意味“高級ブランド化”しているエリアと言うことができる。これまでは、需要と供給が限定的かつ均衡してきたこともあり、土地価格は坪当たり55万円前後と、東京近隣の都市部である千葉市や船橋市等と同じ水準を確保してきた。上記の竹園・吾妻地区においては、敷地面積の最低限度が165㎡（約50坪）となっていることもあり、建物込みの価格で約6,000万円台の物件がそこそこの売れ行きを示しており、その水準の高さを裏付けている。また、つくば市の竹園・吾妻地区を含む「つくば」駅から徒歩10分以内で、一昨年から昨年にかけ4棟ほどのマンションが分譲されたが、売り出し当初から盛況ですべて完売した。購入者の大半は地元出身者であり、つくばエクスプレスの開業に大きな期待が寄せられていることは確かである。

地価水準を、公示価格ベースでつくば市、守谷市のほか、周辺の土浦市、取手市も含め概観すると、新線計画が世に周知されはじめた平成4年と、直近の平成15年の推移（平均変動率）は右上図表3のとおりである。住宅地と全用途で、平成4年に4市のうち最も前年比の下落率が高かったつくば市は、平成15年には最も下落率が低くなっているが、守谷市に関しては土浦市ほどの下落率ではないにしても、取手市とほぼ同様の下落率になっている。さらに、つくば市と守谷市における新線の駅近くの公示ポイントを見ると（図表4）、平成14年、15年の比較において、つくば-19、つくば5-3ともに、つく

図表2「みらい平・いちさと」

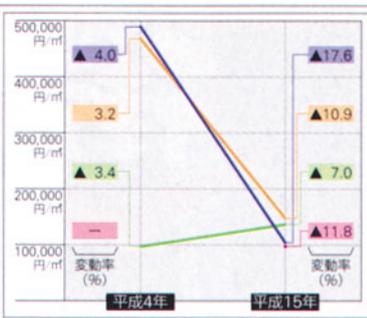


地区名	面積(ha)	施行主体	市町村・区	都・県
① 秋葉原	9	東京都	千代田区	東京都
② 六町	69	東京都	足立区	東京都
③ 八潮南部西	99	埼玉県	八潮市	埼玉県
④ 八潮南部中央	72	都市公団	八潮市	埼玉県
⑤ 八潮南部東	88	都市公団	八潮市	埼玉県
⑥ 三郷中央	115	都市公団	三郷市	埼玉県
⑦ 木	68	県住宅供給公社	流山市	千葉県
⑧ 西平井・鶴ヶ崎	52	流山市	流山市	千葉県
⑨ 運動公園周辺	232	千葉県	流山市	千葉県
⑩ 新市街地	286	都市公団	流山市	千葉県
⑪ 柏北部中央	273	千葉県	柏市	千葉県
⑫ 柏北部東	170	都市公団	柏市	千葉県
⑬ 守谷駅周辺	39	町	守谷市	茨城県
⑭ 守谷東	40	組合	守谷市	茨城県
⑮ 伊奈・谷和原丘陵部	275	茨城県	伊奈町・谷和原村	茨城県
⑯ 菅丸	293	都市公団	つくば市	茨城県
⑰ 島名・福田坪	243	茨城県	つくば市	茨城県
⑱ 上河原崎・中西	188	茨城県	つくば市	茨城県
⑲ 葛城	485	都市公団	つくば市	茨城県
⑳ 中根・金田台	190	都市公団	つくば市	茨城県
20地区合計	3,286			



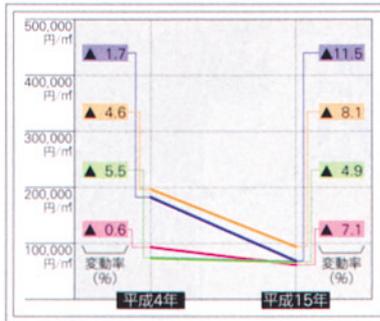
図表3-1 地価公示比較《住宅地》
(平成4年：平成15年)

住宅地		
市	平成4年 価格(円/㎡)	平成15年 価格(円/㎡)
土浦市	114,100	61,400
取手市	182,300	88,300
つくば市	112,200	74,100
守谷市	110,200	66,200



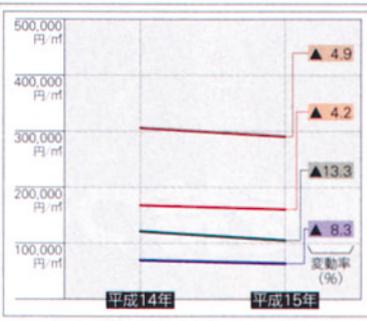
図表3-2 地価公示比較《商業地》
(平成4年：平成15年)

商業地		
市	平成4年 価格(円/㎡)	平成15年 価格(円/㎡)
土浦市	488,000	103,100
取手市	467,500	147,500
つくば市	95,600	135,400
守谷市	—	96,800



図表3-3 地価公示比較《全用途》
(平成4年：平成15年)

全用途		
市	平成4年 価格(円/㎡)	平成15年 価格(円/㎡)
土浦市	181,300	67,700
取手市	196,000	93,400
つくば市	72,700	65,500
守谷市	92,600	61,000



図表4 地価公示ポイント比較
(平成14年：平成15年)

ポイント	平成14年 価格(円/㎡)	平成15年 価格(円/㎡)
つくば5-3	305,000	290,000
つくば19	167,000	160,000
守谷5-1	120,000	104,000
守谷5	68,500	62,800

※つくば5-3、守谷5-1は商業地。つくば19、守谷5は住宅地。

ば市の平均より下落率は低く留まっており、つくばエクスプレスへの期待を反映する結果となった。他方、守谷5、守谷5-1は、ともに同市の平均変動率を多少上回っており、つくば市とは異なる結果となっている。

(2) 守谷市

つくばエクスプレスにより、秋葉原から想定では約35分の所に位置する守谷市は、現在販売中の区画整理の保留地が、「守谷」駅付近の土地価格で坪当たり30~35万円、駅からの距離によっては25万円前後のものも存在している。既存の住宅地においても、「守谷」駅から徒歩圏内で土地価格が坪当たり30万円前後、関東鉄道常総線の「新守谷」駅、「南守谷」駅利用の地域では、坪当たりで27~30万円となっており、建物込みの住宅価格は3,000万円台後半から4,000万円台が中心となっている。守谷市においては、その利便性と将来性にもかかわらず、つくば市との格差はかなり大きいと言わざるを得ない。

地元不動産業者へのヒアリングによれば、この1年間に「守谷」駅周辺の土地の価格は上昇しているとの話もあったが、前述の地価公示の推移や地元鑑定士の意見では、上昇していると言うよりも下落が弱まっている程度といった模様である。ただし、個別の取引事例を見ると、現時点では明らかに高値と思われる水準での成約事例も散見されており、つくばエクスプレスへの期待を見込んだ需要増により、開通前後には「守谷」駅付近で坪当たり35~40万円程度の水準になるとの予測もある。その一方で、守谷駅周辺、守谷東地区の区画整理のみならず、平成17年8月頃には、つくばエクスプレスの隣接駅である「みらい平」駅を中心とする土地区画整理でも宅地が供給される予定で、茨城県南エリアを全体として見た場合の過剰供給に対する懸念も否定できない。

ところで、東京への通勤者がつくば市や守谷市を通勤圏と考えることにより、前述の“つくばブランド”は崩れていくのではないかという見方が、不動産関係者の間では定説となっている。つくばエクスプレスの運行は一部が「守谷」駅止まりで、

「つくば」駅まで行く電車は少ない。加えて、東京により近く乗車時間が少ない守谷市に対して、つくば市の坪50万円台の住宅地が、今の価格水準を維持することができるかは疑問である。しかしながら、ブランド化していない他のつくば市の住宅地は、新線の開業により利便性が飛躍的に高まることによる恩恵を受けることは間違いないであろう。

(3) 伊奈町、谷和原村

平成17年8月頃に「みらい平」駅を中心とする土地区画整理で宅地の供給が始まると予定されている。予測される地価水準は、土地価格で坪当たり約25万円程度と思われるが、供給過剰感の中で、プラスアルファの販売戦略が必要かと思料される。市街化調整区域での高値取引はあるようだが、既成市街地への直接的な影響は現時点では認められない。

(4) つくばエクスプレス沿線地域と競合する地域

これまで首都圏と茨城県とを結ぶ唯一の鉄道であったJR常磐線沿線の取手市、土浦市、竜ヶ崎市内の駅徒歩圏外の地域は、つくばエクスプレスの開通により、さらに立地ポテンシャルの低下が顕著になる。そのため、残念ながら、もう一段の地価の下落が懸念されている。中でも土浦市は、県南の中心がつくば市になるのではという予測もあり、都市中心部においても落ち込みが激しく、特に商業地はここ数年二桁の地価下落を続けている。この現象には、もちろん景気の長期低迷や店舗の郊外化・大型化という別の要因もあるのだが、つい最近もファッションビルの丸井が閉鎖され、同地の大規模小売店舗としては、土浦駅前再開発ビルに入居するイトーヨーカドーが営業するのみとなった。これは、土浦のポテンシャル低下を如実に示していると言えるだろう。また、関東鉄道への乗り換えが必要な竜ヶ崎では、新線開通前の今のうちに、開発した宅地を処理したいという思惑もあってか、やや投げ売りのように売られている分譲地があるとのことである。

次号では、エリアを柏・流山方面に移し、より広域的な分析を試みたいと考えている。