

## ■沿線ランキング

総合ランキング	新築分譲単価ランキング	2018年単価 (単位・万円)	アクセス力	輸送力	駅力・街力	マーケット力
1 京浜東北線(南)	1 東急東横・みなとみらい線	4,203	1	15	2	1
2 東海道本線	2 東急大井町線	4,162	1	31	1	3
3 東西線	3 有楽町・副都心線	4,114	1	17	9	10
4 総武快速線	4 京浜東北線(南)	4,000	1	33	3	1
5 中央線	5 京王井の頭線	3,910	6	10	6	18
6 東急田園都市線	6 東急目黒線	3,821	10	9	21	10
7 東急東横・みなとみらい線	7 丸ノ内線	3,577	16	8	7	4
8 京浜東北線(北)	8 小田急線	3,423	6	24	4	7
9 東急目黒線	9 東急池上線	3,400	10	14	9	9
10 宇都宮・高崎線	10 東海道本線	3,270	1	34	12	5

(全35位を電子版に掲載)

トータルブレインの

## 鉄点観測

首都圏35路線・581駅を検証

率、運賃などの輸送力であ  
る。しかし、いま求められ

## 沿線力 1位は京浜東北線

沿線力といふとまず思い浮かぶのが運行本数や運行時間、速度、混雑率、遅延「マンションは利便性重視」という原点を確認した。35路線・581駅の実力を検証した。さらに、その沿線力と沿線マーケットとの関係性も併せて検証し、「マンションは利便性重視」という原点を確認した。

マンション検討者が現在最も重要視しているのは沿線力と駅力、駅距離である。このうち「沿線力」について、供給者側はイメージでしか捉えていないのではないか。トータルブレイン(久光龍彦社長)は首都圏で本当に実力が高いのはどの路線か、通勤

時間⑥平均運行時速⑦運賃⑧混雑率⑨遅延率、「駅力・街力」として⑩乗降客数⑪街力、「マーケット力」として⑫人口・増加率⑬借家世帯数⑭平均年収を比較した。

その結果、総合ランキン  
グ1位は京浜東北線(南)、2位が東海道本線、3位が

東西線、4位が総武快速線、5位が中央線とJRのメジ  
ヤー路線がトップ5を占め、6、7、9位に東急線  
が入った。輸送力では私鉄路線が上位を占めたが、アクセス力ではJR路線が強い。一方で下位路線は日暮里舎人ライナーや武蔵野線、横浜線など都心方面に直接入つて行かない路線が中心となつた。

そこで、都心から都下・神奈川の「南北方面」と埼玉の「北方面」、千葉の「東方面」に延びるメジャーニーな35路線をピックアップし、データの比較を行った。データは「アクセス力」として①都心へのアクセス性②所要時間、「輸送力」として③運行本数④営業距離数・駅数⑤始発・終電時

間⑥平均運行時速⑦運賃⑧混雑率⑨遅延率、「駅力・街力」として⑩乗降客数⑪街力、「マーケット力」として⑫人口・増加率⑬借家世帯数⑭平均年収を比較した。

その結果、総合ランキン  
グ1位は京浜東北線(南)、2位が東海道本線、3位が

東西線、4位が総武快速線、5位が中央線とJRのメジ  
ヤー路線がトップ5を占め、6、7、9位に東急線  
が入った。輸送力では私鉄路線が上位を占めたが、アクセス力ではJR路線が強い。一方で下位路線は日暮里舎人ライナーや武蔵野線、横浜線など都心方面に直接入つて行かない路線が中心となつた。

大型ビルの開発状況を見ると、2018年の主な新築・竣工予定ビルは山手線の東側が圧倒的に多く、この傾向は22年ごろまで続くと予想される。東京の重心が西側から東側に移つてお

り、だからこそ、通勤路線にも東京・日本橋・大手町

へのアクセス性の高さがより強く求められるようにな

ってきているのではないだ

けで、それが分かった。沿線

力が下位で単価上昇率が高

い横浜線やつくばエクスプレス、東武伊勢崎線、東急多摩川線などの沿線市場は、冷静な市場判断が必要と考

えられる。

R山手線のビックターミナル駅が上位に並び、30位以降から代々木上原や練馬、中目黒、三軒茶屋などの私

鉄沿線駅が登場する。

駅力の総合ランキン

グ1位は京浜東北線(南)、2位が東海道本線、3位が

東西線、4位が総武快速線、5位が中央線とJRのメジ

ヤー路線がトップ5を占め、6、7、9位に東急線

が入った。

輸送力では私鉄路線が上

位を占めたが、アクセス力ではJR路線が強い。一方で下位路線は日暮里舎人

ライナーや武蔵野線、横浜

線など都心方面に直接入つて行かない路線が中心となつた。

沿線力と新築分譲単価、

上昇率を比較すると、必ず

もし沿線力と新築マンショ

ン相場は整合しておらず、

地位(じぢらい)やエリア

イメージなどが優先されて

いることが分かった。沿線

力が下位で単価上昇率が高

い横浜線やつくばエクスプレス、東武伊勢崎線、東急多

摩川線などの沿線市場は、冷静な市場判断が必要と考

えられる。

R山手線のビックターミナル駅が上位に並び、30位以

降から代々木上原や練馬、中目黒、三軒茶屋などの私

鉄沿線駅が登場する。

駅力の総合ランキン

グ1位は京浜東北線(南)、2位が東海道本線、3位が

東西線、4位が総武快速線、5位が中央線とJRのメジ

ヤー路線がトップ5を占め、6、7、9位に東急線

が入った。

輸送力では私鉄路線が上

位を占めたが、アクセス力ではJR路線が強い。一方で下位路線は日暮里舎人

ライナーや武蔵野線、横浜

線など都心方面に直接入つて行かない路線が中心となつた。

沿線力と新築分譲単価、

上昇率を比較すると、必ず

もし沿線力と新築マンショ

ン相場は整合しておらず、

地位(じぢらい)やエリア

イメージなどが優先されて

いることが分かった。沿線

力が下位で単価上昇率が高

い横浜線やつくばエクスプレス、東武伊勢崎線、東急多

摩川線などの沿線市場は、冷静な市場判断が必要と考

えられる。