日経産業新聞 2018 年(平成 30 年)9 月 18 日号 掲載

東京の軸が東に動き始めた。2018年に都心で完成する大型オフィスの７割以上は東京駅や大手町駅の周辺に集中し、完全な「東高西低」。鉄道の主要35路線の沿線力総合ランキングでもその傾向が鮮明となっている。つながるのは東か、西か。それが問題だ。

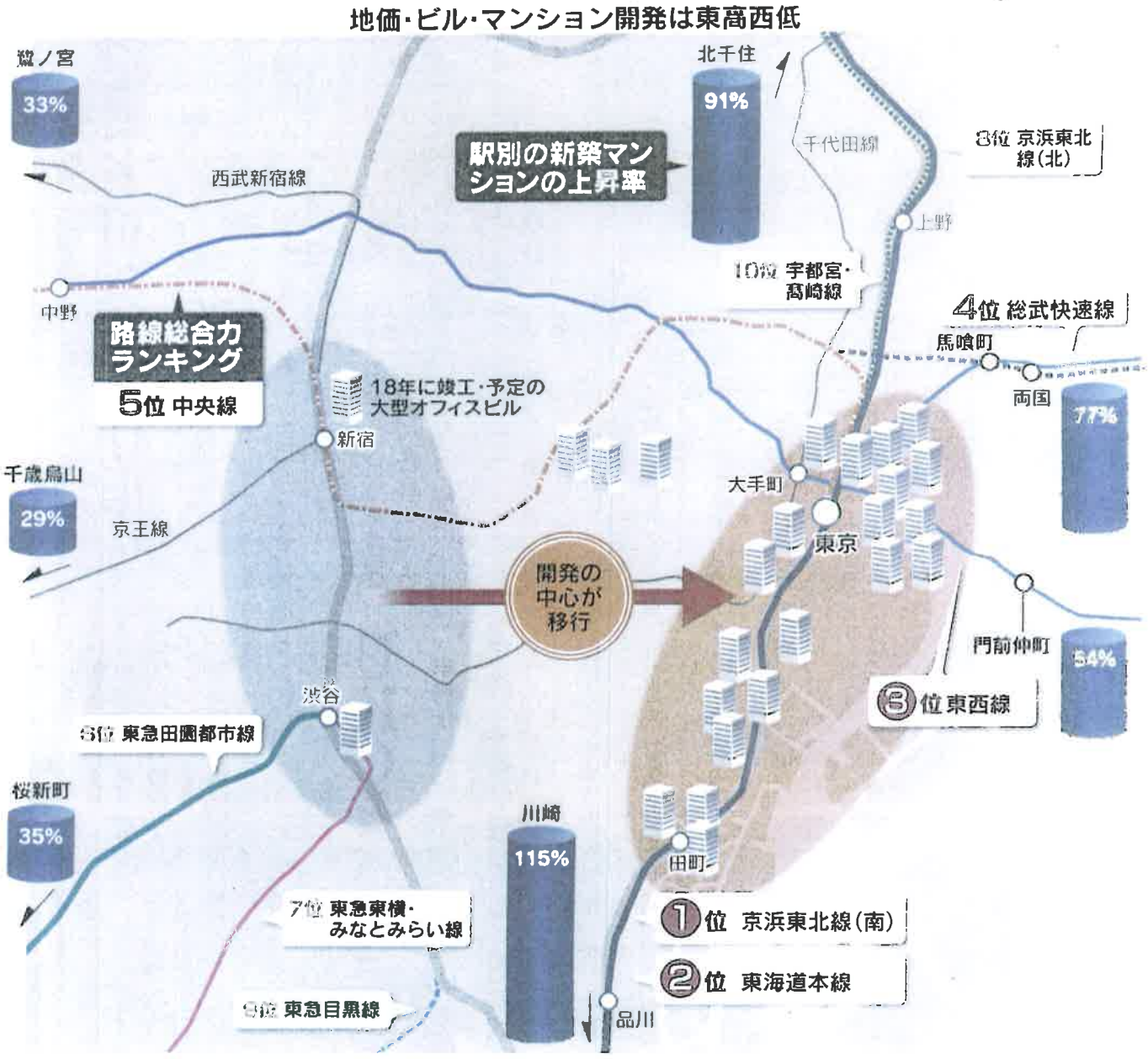
東京物語 舞台は東

マンション立地は都心へのアクセスの重要性が増している（東京都江東区、中央区）

ビル建設集中 沿線力も地殻変動

不動産 Insight

地価・ビル・マンション開発は東高西低



「マンション銀座、浦和」――。ＪＲ浦和駅周辺が沸いている。17年以降、浦和駅から徒歩10分の付近で建設された、または建設される予定のマンションは主要なもので10棟。住友不動産や野村不動産などの不動産大手が手掛ける物件だけで約８００戸を上回る。マンションデベロッパーが押し寄せてきているのだ。

なぜ浦和なのか。理由は東京駅までの時間距離だ。乗り換えなしの直結で約30分。この利便性の高さがものを言う。独身や購買力のある夫婦共働き「パワーカップル」の世帯には「駅までの距離と電車に乗ってからの移動時間。これがすべて」（マンションアナリストの岡本郁雄氏）。

不動産調査会社のトータルブレイン（東京・港）がまとめた鉄道の沿線力総合ランキングでは東京駅への直結力が高い路線の評価が高かった。首位の京浜東北線（南）と2位の東海道本線はいずれも横浜方面に東京駅に直結、3位の東西線もオフィス街、大手町に直接乗り込むアクセスの良さが強みだ。

ブランド力が高く、これまで人気があるとされてきた東急田園都市線は6位とやや評価が低い。１９８０年代に大ヒットしたテレビドラマ「金曜日の妻たちへ」の舞台ともなった「デント」は憧れの都市生活の象徴だった。渋谷駅までは近いが、現在の東京の軸である東京駅や大手町駅まで時間がかかることが評価を下げた。

東へのアクセスの良しあしが路線の評価を大きく左右する時代に突入してきた。

20年前と一変

オフィスの開発状況でもそれは明らかだ。森ビルの調査では18年はオフィス大量供給の年。「18年問題」とも言われ、東京23区の大規模オフィス（1物件あたり1万平方㍍以上）の供給量は１４６万平方㍍。17年実績の約2倍に急伸する見通しだが、実にその7割を東京・大手町エリアが占める。

「オフィスが集中する丸の内エリアなら午前中だけで3件のアポイントメントがこなせる。東京、丸の内でないと仕事にならない」と40代のビジネスマン。集積は次の集積を呼び寄せ、軸が東へ東へと移る。例えば三鬼商事のデータによると１９９４年、千代田区の大型オフィスの供給量は新宿区の4分の1以下だった。

「職場へ一本」共働きつかむ

京浜東北線は総合力でランキング首位だ＝JR東日本提供

首都圏の路線総合力ランキング

路線名	点数
① 京浜東北線(南)	100
② 東海道本線	97
③ 東西線	94
④ 総武快速線	91
⑤ 中央線	89
⑥ 東急田園都市線	86
⑦ 東急東横・みなとみらい線	83
⑧ 京浜東北線（北）	80
⑨ 東急目黒線	77
⑩ 宇都宮・高崎線	74
⑪ 京急本線	71
⑫ 丸ノ内線	69
⑬ 小田急線	66
⑭ 京王井の頭線	63
⑮ 有楽町・副都心線	60

（注）主要35路線が対象。点数は１位を100点にした場合の換算値

◆路線総合力ランキング　不動産調査会社のトータルブレインがまとめた。各路線の総合力は①一都心アクセス力（それぞれの路線がどの駅に直結するか、またその所要時間など）②一帰宅力（運行本数、混雑率など）③一駅力・街力（駅周辺にある病院や飲食店の数など）④「マーケット力（商圏人口密度の年収など）」の4分野で算出した。山手線と山手線内の地下鉄路線は除いた。

◆新築マンションの上昇率　新築マンションの分譲単価の上昇率は00～05年と17～18年の平均単価の比較。

が、この時の「西高東低」と比べると大きな様変わりだと言える。

職場が東ならマンションも東に直結する路線の沿線に集中する。

14年から首都圏の新築マンションの年間供給戸数でトップを続ける住友不動産。同社が１９９１年から２０００年までの10年間で墨田区や江東区、台東区などの東京の東エリアである「城東エリア」に供給した戸数は総供給戸数(首都圏)の13・4％。01年から10年までの10年間でも13・1％だった。それが11年から18年3月には23・5％まで増えた。

91～00年の総供給が約1万5千五百戸。11～18年3月はその5倍の約7万６０００戸だから、城東エリアでの展開が急成長を支えたことがよく分かる。

戸数増える城東

城東では路線沿いのマンションの分譲価格も急伸している。00～05年の平均価格から比べた17～18年の上昇率は北千住駅周辺（駅から徒歩10分圏内）が91％、両国駅が77％、日暮里が56％に達した。それまで人気が高かった世田谷区や杉並区などの「城西エリア」は大半が20～30％程度にとどまった。

「これまでの常識が当てはまらない」。大京の営業二部で単身者向けのマンションシリーズ「ミレス」を担当するプロジェクトリーダーの坂爪亮さん。契約者のリストを見て驚いた。

通常、契約者の70％は物件の徒歩2㌔圏内の居住者。売る時も徒歩2㌔圏内でチラシをまく。「近いところの人から売る」。これが鉄則だ。ところが台東区で7月に発売した「ライオンズ東京三ノ輪ミレス」(25平方㍍タイプ）の契約者は物件のある台東区も隣の荒川区もゼロだった。

調べると購入者がこだわっていたのは「東京駅までの時間」だった。東京三ノ輪ミレスは上野駅で日比谷線からＪＲに乗り換えて東京駅まで9分。「この利便性が最大の決め手だった」。台東区に特段、縁がない人が利便性が良いからという理由でどんどん買っていったのだった。

東西線の西高西駅。駅を出るとカレー店がやたらに目につく。実はここはインド人3千人が住む「リトル・インディア」。実に日本に住むインド国籍を持つ人の約1割がこの街に集まる。カレー店が多いのもそのためだ。

外国人への賃貸保証サービスを手がけるグローバルトラストネットワークス（東京・豊島）の尾崎幸男・営業部マネジャーによると「最大の理由はＩＴ（情報技術）」。西葛西は大手町や東京証券取引所がある茅場町まで1本。情報システムの開発に携わるインド人が、システム開発の職場である大企業や金融機関が多い。その東西線は沿線力ランキングで3位だ。

前回の東京五輪では道路や鉄道の社会インフラの整備が進み東京はいったん郊外に向けて膨張した。しかし、20年は「コンパクト五輪」。都市は再び凝縮を始めた。東京の東を起点にオフィスや商業施設、マンションなど都市の機能がその磁力に吸い寄せられ始めている。

この流れに乗れるのか、乗れないのか、路線の評価もまたそれで上下する。

（前野雅弥、京塚環）