

トータルブレインの  
マシンション

マンションコンサルティングのトータルブレインはこのほど、最近の首都圏郊外注目エリアである埼玉のマンション市場について研究レポートを発表した。近年、都心の地価高騰を背景に、郊外部でのマンション事業を再度検討するデイバロッパーが増えているという。ただ、供給激戻や戸建て住宅との競合エリアも多く、参入は簡単ではないのが現状。そこで今回のレポートでは、郊外の中でも都心へのアクセスの良さで近年評価を高めている埼玉に焦点

## トータルブレインの

マシンション

前線

### 首都圏郊外で注目の「埼玉」、狙い目は？

を当て、具体的な狙い目エリアを検証した。

#### 割安な単価水準

まず、近年の郊外部（都下、神奈川県央・湘南、埼玉県・千葉県）のマンション供給状況について。17、18年の平均単価は、高いほうから都下（2335・0万円）、神奈川（207・8万円）、埼玉（203・5万円）、千葉（195・0万円）の順。単価上昇率（11、12年と17、18年の比較）は、神奈川（28%）、都下（26%）、千葉（25%）、埼玉（20%）の順となり、埼玉は比較的割安な単価水準の市場であることが分かる。

ルブレインはこのほど、最近の首都圏郊外注目エリアである埼玉のマンション市場について研究レポートを発表した。近年、都心の地価高騰を背景に、郊外部でのマンション事業を再度検討するデイバロッパーが増えているという。ただ、供給激戻や戸建て住宅との競合エリアも多く、参入は簡単ではないのが現状。そこで今回のレポートでは、郊外の中でも都心へのアクセスの良さで近年評価を高めている埼玉に焦点

を当て、具体的な狙い目エリアを検証した。

### 都心直結のJR4路線に人気

続いて、埼玉県内の路線について、近年のマンション市場（供給戸数や単価など）と沿線力（輸送力や街力など）を比較した。いずれの分野でも、京浜東北線と埼京線、宇都宮線、高崎線のJR4路線が上位を占めた。他の路線と比べてマーケットの大きさも沿線総合力も群を抜いていることが分かった。

更に、それらの沿線について、駅別に乗降客数や商業施設数、賃貸市場、人口などを指標としてマーケット力を分析した（下図参照）。京浜東北線・宇都宮

線・高崎線では、与野駅以外の大宮までの駅のマーケットが非常に大きい。たとえば、埼玉の供給バランスは悪くない」としている。同レポートでは、こうした結果について、「郊外イメージが強いため、埼京線や宇都宮線、高崎線は供給が少なく、意外と需給バランスが良好で、現在の売れ行きも相対的に悪くない。京浜東北線は人気が高く供給が多いが、消化能力が高いため、激戻エリアでも販売はおおむね順調。埼玉県内でマンション事業を検討する際、これらの総合力の高い路線が最も事業リスクの少ない「狙い目エリア」とあると考

る、都下・千葉が4100戸台で、埼玉のマーケットは郊外の中では最も大きいことが分かる。一方で、直近2年半の平均供給戸数では、千葉が4100戸台でトップ。埼玉は3800戸台で、暦年のボリュームに對して少ない。同レポートでは、「現在の埼玉の供給バランスは悪くない」としている。

埼京線については、85年開業の比較的新しい路線といふこともあり、京浜東北線に比べて各駅のマーケット力はあまり強くない。ただ、都心方面へのアクセス力が高いため、今後は沿線力評価が高まる可能性は高いという。

同レポートでは、「それ以外の大宮までの駅のマーケットが相対的に高い急行停車駅近立地を狙っていく必要がある」と指摘している。

