

トータルブレインはこのほど、「今後ブレイク期待の狙い目・穴場沿線市場研究」と題したレポートをまとめた。首都圏マンションの価格上昇が続く中、比較的交通利便性が高いものの一次取得層が無理なく購入できる相場を保つており、今後の市場評価上昇も期待できる。『狙い目・穴場』エリアを調査している。

今回のレポートでは、中央線や東海道線といった人気の主要路線を除いた1都3県の14路線について、都心からの通勤時間が40分圏内、距離にしておおむね35キロ圏内の沿線駅を対象として調査。都心からの乗車時間や料金、乗降客数、駅周辺の平均世帯年収、市場相

トータルブレインの マンション

“狙い目”沿線市場を調査

場、需給バランスから
スについて見ると、東
までの乗車時間が40分
となるのは、快速の停
る守谷駅まで。ここま
沿線駅では、秋葉原駅
千住駅、流山おおたか
駅、柏の葉キャンパス
どで供給が多いもの
れ以外の駅では、
北千住駅の隣駅の
青井駅をはじめ守
谷駅までは供給
量・販売価格共に
低水準となつてい
る。

そのため、マン
ション好適地の取
得競争や地価水準
も比較的低く抑え
られていることが
想定され、交通利
便性の高さに対
し、割安で需給バ
ランスの良好な物
件を供給しやすい
エリアと考えられ
る。路線の特徴と
して、沿線イメー
ジがよく平均世帯
年収が高いため
中・広域集客が可
能な点も強みであ
り、近年の物件の

まだある割安エリア、価格と供給量には注意

好調な販売状況から見て
も、この「青井駅（守谷駅）」
が狙い目のエリアとされて
いる。

同レポートでは、同様の
観点から各路線のマーケッ
トを分析し、狙い目・穴場
となる駅や区間、エリアを
それぞれ紹介している。【具
体的な路線と駅名は住宅新
報 web で掲載】

「そもそも知らないケースも多い。過去よりも将来の期待への関心が高く、立地のコストパフォーマンスを重視している」と語り、ディベロッパー側の意識の変革を促す。まだ開発の進んでいない穴場エリアでは空き地や駐車場などの低未利用地が多く、開発用地の供給が期待できる点も供給側にとっての魅力だ。

ただし、これは、裏を返せば需給バランスが崩れやすい要素ともなる。加えて、取得競争などによりディベロッパー各社が用地を高値で取得するようになれば物件の販売価格上昇にもつながり、相場水準の上昇を招いて『狙い目・穴場』としての強みを失いかねない。

杉原副社長はこうした市場環境や注意点を踏まえ、「『狙い目』エリアを残していくためには、用地取得や供給量を冷静に判断し、売り値の上昇を最低限に抑えて市場を維持していくことが必要。そもそも、一般的な実需の一次取得層が『欲しい、買える』マンションを供給することは、ディベロッパーにとっての社会的使命だ」と結んだ。