

カンテイアイ第40号 首都圏 駅別 住宅地の“実勢価格”一覧

首都圏・住宅地価は

“ターミナル駅との距離”と相関

東京カンテイ、首都圏沿線別・方面別の住宅地価（事例ベース）と
ターミナル駅からの距離の相関性を分析

データ算出方法

2003 年の首都圏（1 都 3 県）住宅地価を売事例・取引事例を使用して駅別に算出。

公示・基準地、路線価などの公的データは使用していない。

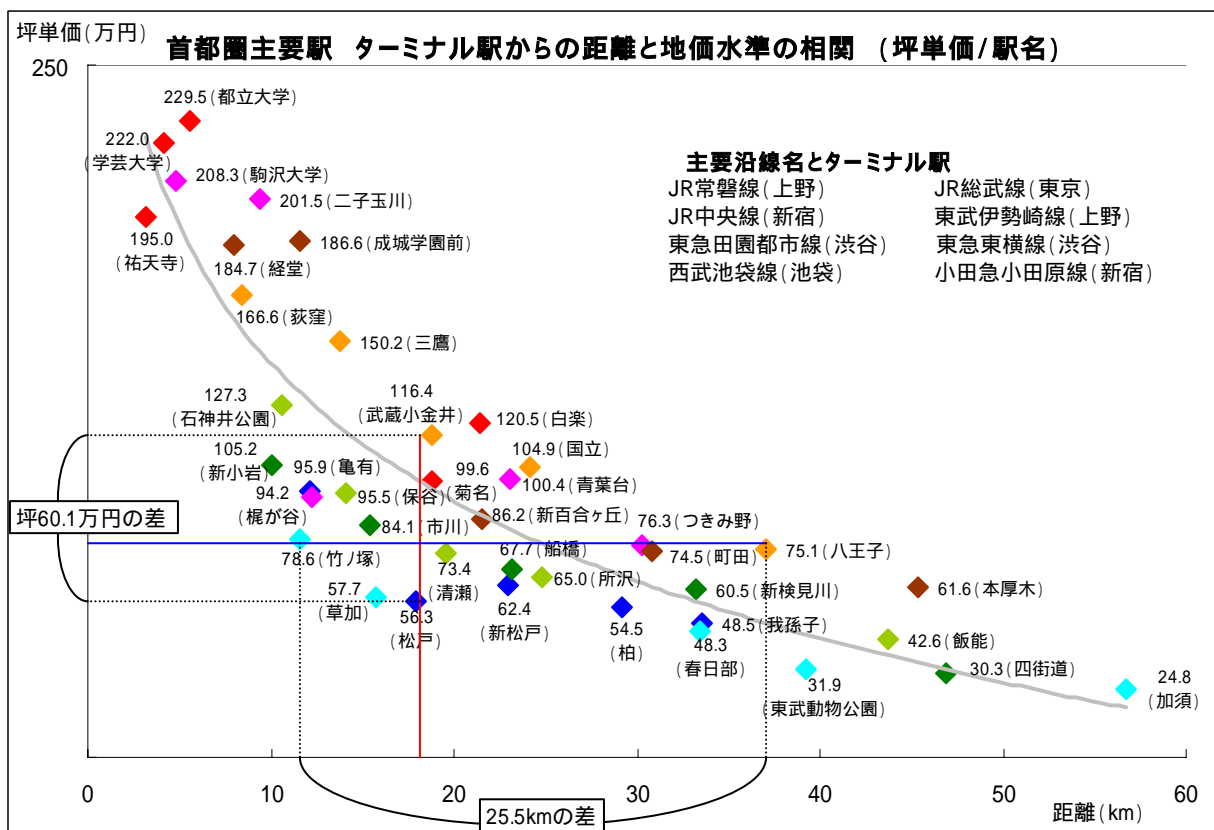
駅徒歩圏（駅歩 20 分以内・距離換算 1600m 以内）の事例を採用し、「標準化補正」を実施
駅ごとに坪単価を算出し、沿線のターミナル駅（山手線接続駅）との営業距離と比較

首都圏の“住宅地”は城南・城西方面が中心、地価水準も安定化傾向が顕著

南西方面の駅の地価が高水準なのに対して、北東方面の駅の地価が相対的に低い

JR 常磐線「松戸」 JR 中央線「武蔵小金井」 同距離圏ながら坪あたり 60.1 万円の差

東武伊勢崎線「竹ノ塚」 JR 中央線「八王子」 同価格帯でターミナル駅まで 25.5km の差
住宅地として開発された歴史の相違がプライオリティを形成し、需給関係によって価格差が発生



住宅地価変動率ランキング ～ 二極分化が明確に

価格が上昇している駅は、ほとんどが都心南西部に位置し、山手線接続のターミナル駅までの距離が概ね **15km 前後(所要時間 20 分前後)**である。価格が大きく下落している駅は、同ターミナル駅までの距離が **40km 前後(所要時間 40 分超)**が多い。都心近郊の住宅地価が値頃感から安定推移しているため、相対的にニーズが薄まった郊外は価格水準が低くても下落傾向が顕著。

1999年 2003年 住宅地価下落率の小さい駅 上位10 (坪単価100万円以上/単位:万円)

| | 沿線名 | 駅名 | 1999年 | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 03/99年 | 03/02年 |
|----|----------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 1 | 東急田園都市線 | 二子玉川 | 175.1 | 168.0 | 195.6 | 191.3 | 201.5 | 115.1% | 105.3% |
| 2 | 京王線 | 千歳烏山 | 147.4 | 156.3 | 146.0 | 160.7 | 151.7 | 102.9% | 94.4% |
| 3 | 東京地下鉄東西線 | 葛西 | 124.3 | 124.6 | 113.4 | 113.0 | 126.0 | 101.4% | 111.5% |
| 4 | 西武新宿線 | 野方 | 153.6 | 158.8 | 164.7 | 151.9 | 155.6 | 101.3% | 102.4% |
| 5 | JR京葉線 | 舞浜 | 115.6 | 103.0 | 109.5 | 112.2 | 117.0 | 101.2% | 104.3% |
| 6 | 京王井の頭線 | 永福町 | 182.2 | 184.6 | 185.5 | 175.8 | 184.3 | 101.2% | 104.8% |
| 7 | 東急田園都市線 | 駒沢大学 | 206.2 | 205.9 | 209.1 | 202.6 | 208.3 | 101.0% | 102.8% |
| 8 | 東急東横線 | 学芸大学 | 220.1 | 240.5 | 229.1 | 222.3 | 222.0 | 100.9% | 99.9% |
| 9 | 都営地下鉄浅草線 | 西馬込 | 147.8 | 156.5 | 145.9 | 149.1 | 148.4 | 100.4% | 99.6% |
| 10 | 東急田園都市線 | 用賀 | 190.5 | 195.2 | 190.9 | 197.2 | 189.6 | 99.5% | 96.1% |

(上位9駅は1999年対比で上昇)

1999年 2003年 住宅地価下落率の大きい駅 上位10 (坪単価/単位:万円)

| | 沿線名 | 駅名 | 1999年 | 2000年 | 2001年 | 2002年 | 2003年 | 03/99年 | 03/02年 |
|----|--------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| 1 | 東武東上線 | 高坂 | 57.7 | 50.2 | 41.0 | 37.8 | 32.4 | 56.2% | 85.7% |
| 2 | JR総武線 | 佐倉 | 43.3 | 37.3 | 34.3 | 32.3 | 25.5 | 58.8% | 78.8% |
| 3 | JR成田線 | 新木 | 33.3 | 31.7 | 29.2 | 23.5 | 20.0 | 60.1% | 85.0% |
| 4 | 小湊鉄道 | 光風台 | 23.6 | 23.2 | 18.7 | 18.2 | 14.8 | 62.8% | 81.6% |
| 5 | 東武越生線 | 武州長瀬 | 32.0 | 32.5 | 27.4 | 23.1 | 20.2 | 63.0% | 87.4% |
| 6 | 東武越生線 | 川角 | 33.0 | 27.8 | 26.4 | 20.6 | 21.2 | 64.2% | 103.0% |
| 7 | JR横浜線 | 相原 | 72.0 | 67.9 | 60.2 | 49.5 | 46.6 | 64.8% | 94.1% |
| 8 | JR川越線 | 武蔵高萩 | 41.4 | 36.7 | 34.5 | 32.9 | 27.1 | 65.4% | 82.4% |
| 9 | JR武蔵野線 | 船橋法典 | 72.6 | 58.1 | 58.2 | 47.8 | 47.5 | 65.4% | 99.4% |
| 10 | JR内房線 | 五井 | 39.6 | 35.5 | 32.3 | 28.5 | 25.9 | 65.4% | 90.9% |

(変動率同数値の順位は小数点第二位以下の違いによる)

発 行 株式会社 東京カンテイ

リリース日 2004年7月29日(木)

発表場所 国土交通省記者会
大阪建設記者クラブ
名古屋商工会議所記者クラブ

本記事の無断転載を禁じます。