

トータルブレインの

# 邸点観測

5

## 中央線沿線のマンション市場

首都圏郊外マンションの  
売れ行き鈍化が指摘される

中央線沿線の市場は好調を維持している。不動産関連の市場調査やコンサルティングを手掛けるトータルブレイン(港区)は今春、中央線沿線の市場について調査を実施、その強さの秘密について分析した。

各種メディアが行う「住みたい街ランキング」でも、吉祥寺を筆頭に荻窪、三鷹など中央線沿線の駅の人気が目を引く。さらに中野や

国分寺、立川といった駅周辺では市街地再開発によるタワーマンションも高値での供給が続いている。都心部とはいえないエリアでの超高値供給物件がいずれも

線の強みは各駅停車(快速表記)の本数の多さと、その所要時間の短さに表われるという。

新宿と立川間の1日の運行本数「215本」は、2

駅数を他路線と比較した場合、西武新宿線や小田急線、京王線が22と27駅(田園都市線27駅、東横線26駅)で

あるのに対し、中央線はわずか15駅。このうち特急や

## 「輸送力の高さ」で販売好調

販売好調となる強さの根拠として同社は「輸送力の高さ」を挙げる。都心から西側に延びる8路線を▽運行本数▽所要時間▽始発・終電時間などで比べて弾き出した数値を見ても、中央

位の小田急線の「1228本」を大きく上回るばかりでなく、所要時間も36分と他路線を圧倒する短さだ。また、駅数の少なさも「他路線と比較して圧倒的」と分析。始発駅から30分地点までの

急行の停車駅はさらに少なく6駅で、これは他の半分以下の数字だ。こつしたデータは駅立地の希少性を意味し、駅利用者数の多さや拠点性(ターミナル性)につながる。

つまり、中央線の駅の多くは商業集積度が高いばかりでなく病院などの生活利便施設が近傍にあり、子育てファミリーにもシニア層にも住みやすいエリアだということになる。沿線の居住人口・世帯数も多いため、市場規模そのものが大きい。同時に同社は「一般のファミリー層の年収が特別高いわけではない」とし、一般的な商品に関して「慎重な判断が必要な価格水準にきている」と分析した。