

トータルブレインの

邸点観測

8

山手線最強説 検証

トータルブレイン(久光龍彦社長)は11月、『山手線最強説検証』としてJR山手線の沿線力とマーケットの強さをレポートした。

それによると、山手線はかつて郊外から私鉄などの通勤路線を乗り換えて勤務先に向かうための移動路線という位置付けだったが、

最近山手線沿線に住み山手線を通勤路線とするユーザーが増加しているという。

住宅・不動産情報サイトSUUMOによると、2016年の「住みたいまちの沿線別ランキング」では1位は断トツで山手線(3153点)だった。2位以下は東急東横線(1606点)、中央線(1439点)、京浜東北線(1051点)、東急田園都市線、丸の内線、東西線、総武線、京王線、小田急線と続いた。駅別ランキングでも上位30駅中、山手線駅が9駅を占め

る。山手線人気は現在も他路線との差を拡大している。

山手線の強さの一つに、ほとんどの駅が複数路線の乗り入れ駅となっており、圧倒的に利便性が高いことがある。乗り入れ路線が多いのは東京駅が11路線、新宿駅・新橋駅が10路線、渋谷駅が9路線、池袋駅が8路線、目黒駅が7路線と続いている。

谷駅・品川駅・上野駅が9路線。山手線しか通っていないのは新大久保駅と目黒駅のみで、他の27駅は全て複数路線の駅。緊急時や災害時の代替路線がある。鉄道各路線で上位10駅の1日の平均乗降客数は山手線が70万9320人でトップ。2位の東海道・京浜東北線(57万7331人)、3位のJR中央線(34万3437万人)の2倍以上の数になる。

北線(34万3731人)、3位のJR中央線(34万3437万人)の2倍以上の数になる。

各路線の生活利便性を見ると、路線別上位10駅周辺のコンビニエンスストア数のトップは山手線で111カ所。以下、2位が東海道

81カ所、5位が総武・総武快速線の80カ所。山手線は居住者の「民力」を比較しても人口・借家世帯ポリウム、年収などの数値が非常に高く、マーケットは大きい。職住近接の象徴的な路線で、「通勤地」から「居住地」へイメージを転換している。これから

シンブルやDINKS向けのコンパクト系商品が中心だ。新橋・大崎駅は、全ての駅で大型再開発が進行する。例えば、▽新橋駅前再開発▽東芝本社ビル建て替え▽田町駅東口駅前再開発▽TGM芝浦プロジェクト▽品川・田町間新駅設置▽新駅周辺開発▽品川駅高輪口周辺大型再開発▽品川駅開業▽大崎駅西側大型再開発▽西品川1丁目地区再開発などがあ

る。西日暮里・秋葉原駅は各駅で再開発が盛んで、上野・秋葉原駅間は商業・オフィス街としての整備も進む。下町エリアで割安な市場相場だったが、東京駅まで5分圏内と都心エリアとしての評価に変化。23区内でもトップクラスの価格上昇エリアだ。

神田・有楽町駅では神田駅で古い事務所ビルの建て替えが盛ん。マンションは

居住地へ転換、職住近接

3位が総武・総武快速線(56カ所)、4位が京急本線と東横線(55カ所)ではないか。

医療施設が充実しているのも山手線で、上位10駅周辺の施設数平均は173カ所と他路線を圧倒する。

2位が東横線の99カ所、3位が東海道・京浜東北線の87カ所、4位が京急本線の

代々木・高田馬場駅は、新宿駅南口・西口で再開発が盛ん。駅から離れたエリ

代々木・高田馬場駅は、新宿駅南口・西口で再開発が盛ん。駅から離れたエリ

代々木・高田馬場駅は、新宿駅南口・西口で再開発が盛ん。駅から離れたエリ

代々木・高田馬場駅は、新宿駅南口・西口で再開発が盛ん。駅から離れたエリ