

トータルブレインの マンション 最前線

埼玉・分譲開発エリアのキワ

単価400万円台で、浦和駅は単価500万円台。大宮駅は供給量が多く、需給バランスの悪化で24年までは単価300万円台後半の供給実績だったが、今後は好立地であれば400万〜500万円前後まで上昇する可能性は高い。

トータルブレインがまとめたレポート「分譲マンション開発エリアの際（キワ）」はどこか？」から、埼玉編を紹介する。現状の建築費で1坪当たりの分譲単価200万円台前半は不可能であり、今後の分譲マンション事業を単価300万円スタートを前提とした場合、クロス価格5000万円台後半〜6000万円台前半にターゲットがついてこられるエリアはどこまでかが、市場限界点となる。

路線ごとに見ていくと、京浜東北線は沿線全域で単価相場が300万円以上で、全駅がマンション供給可能エリアとなる。川口、南浦和、北浦和、さいたま新都心駅では徒歩10分圏が

JR埼京線も全域が単価300万円以上の相場と判断されるため、全線でマンション供給が可能。特に武蔵浦和駅は駅近好立地であれば400万円台に上昇する可能性も高く、大宮駅も400万円台後半〜500万円前後と考えられる。JR川越線は運行本数が少なく、都心アクセス面が弱い。沿線の市場が小さい。200万円台までの市場と考えられ、供給は300万円での事業が可能。川越駅では今後の計画も多く、需給バランス面がやや懸念される。

JR宇都宮線は土呂駅、東大宮駅までは、東京へ30分圏でアクセスが可能。大宮駅から2駅（3〜6分）であり、大宮のマンション市場が今後、単価400万円台〜500万円前後の上昇が予想されるため、東大宮駅までが単価300万円台のマンション事業可能エリアと判断される。蓮田駅以遠は乗降客数が減少し、借家年収は高いものの借家世帯数が少ない。直近で蓮田駅以遠でもマンション供給が行われているが、駅5分圏の駅近でも単価200万円台前半、価格5000万円台前半までで、現時点では単価300万円台での供給は難しい。

JR高崎線は、宮原駅までが東京へ30分圏だが、大宮から10分圏で駅力が強く、乗降客数も多い上尾駅までを事業可能エリアとした。北上尾駅以遠は乗降客数、借家世帯数が少なく、市場規模が非常に小さい。24年に上尾駅で単価270万円、北上尾駅で240万円台での供給だったが、上尾駅に関しては駅力も高く、駅近であれば300万円台の供給は可能だ。ただし市場は大きくないので、物件の戸数規模や良好な需給バランスが重要と考えられる。

埼玉高速鉄道は南北線乗り入れのため、都心アクセスは良好で、川口元郷駅は大手町（丸の内線乗り換え）へ30分圏で、既に単価300万円台の市場となっている。南鳩ヶ谷駅以遠は単価200万円台の市場。ただし武蔵野線との乗換駅となる東川口や、大型商業施設があり始発駅となる浦和美園駅5分圏であれば、単価300万円台の供給は可能と考えられる。南鳩ヶ谷〜戸塚安行駅間が単価200万円台で、ここが際（キワ）と判断した。

東武東上線は、新宿（池袋乗り換え山手線利用）へ志木までが概ね30分圏内とアクセス良好で、乗降客数、借家世帯数、借家年収も高い。柳瀬川を越え、乗降客数も減少する。分譲マンション事業エリアの際（キワ）は志木と柳瀬川駅（キワ）は志木と柳瀬川駅間にあると考えられる。ただし川越駅は別格で、全ての指標が和光市〜志木駅間と同水準の事業可能エリアだ。実際のマンション供給実績を見ても和光市〜志木

川越駅は別格

駅間と川越駅に集中している。しかし、埼玉県内の東上線沿線内で単価400万円超の駅はなく、駅遠・バス便のエリアに関してはマンション事業は難しい。

東武伊勢崎線沿線は、地下鉄日比谷線・半蔵門線乗り入れのため都心方面へのアクセスは良好で、新越谷駅までは大手町への乗車時間が30分。しかし乗降客数は全体的に少なく、10万人を超えるのは武蔵野線との乗換駅の新越谷駅のみ。借家世帯数も北越谷駅以遠は非常に少ない。借家年収も新越谷周辺以外は400万円未満となっている。

ファミリータイプの賃料単価も7000万〜8000万円台で、駅10分圏の築浅中古マンションの成約単価も100万円台後半〜200万円程度と非常に割安で成約数も少ないなど、基本的には分譲マンション事業（単価300万円台）が難しい沿線と判断される。駅力の高い草加、新越谷、越谷駅の駅近・好立地でギリギリ可能といったところか。

西武新宿線は、新宿（高田馬場乗り換え）へ所沢駅でも33分、新所沢までが30分圏で、入管から先は借家

世帯数が極端に少なく賃貸市場も縮小。新築マンションは所沢駅で単価300万円台、新所沢駅までが300万円前後（駅近好立地が条件）で、入管以遠は事業が難しい。