

新線開発と 不動産市場の動向

VOL.2

つくばエクスプレス開発から検証する、
新線の開業が及ぼす千葉県内エリアへの影響と土地動向

【文】株式会社不動産鑑定ブレインズ 代表取締役社長 不動産鑑定士 山路 敏之 氏



はじめに

つくばエクスプレスの概要及び沿線の茨城県南地域について解説した前号に続き、今号では千葉県内の沿線地域について記載する。

既述の通り「つくばエクスプレス」は、秋葉原～つくば間（東京都の千代田区、台東区、荒川区、足立区、埼玉県の八潮市、三郷市、千葉県の流山市、柏市、茨城県の守谷市、伊奈町、谷和原村、つくば市）58.3kmを最速45分で結ぶ鉄道である。これらのうち、千葉県内には、流山市に「南流山」「流山セントラルパーク」「流山おおたかの森」の3駅が、柏市に「柏の葉キャンパス」「柏たなか」の2駅の計5駅が新たに誕生する。そして、それぞれ新駅を中心に、居住・商業・産業・教育等の機能を備えた特色ある街づくりを行い、沿線地域の活性化を図る計画がある。つくばエクスプレスの整備と同時に進められている沿線の街づくり『みらい平・いちさと』の土地区画整理事業が、その中心となるプロジェクトであることもすでに記しているが、千葉県内では、流山市の「南流山」駅南西部に【木地区一体型特定土地区画整理事業】が、総武流山電鉄「鰯ヶ崎」駅北部に【西平井・鰯ヶ崎地区一体型特定土地区画整理事業】が、「流山セントラルパーク」駅を中心に【運動公園周辺地区一体型特定土地区画整理事業】が、「流山おおたかの森」駅を中心に【新市街地地区一体型特定土地区画整理事業】が施行されている。また、柏市では、「柏の葉キャンパス」駅を中心に【柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業】が、「柏たなか」駅を中心に【柏北部東地区一体型特定土地区画整理事業】が施行されている。ただし、これら土地区画整理事業の保留地の分譲開始予定は、最も早い【新市街地地区一体型特定土地区画整理事業】でも平成16年末頃となっており、現在は、その広大な施行地の土地には動きがない状態である。そのため、不動産の取引件数及び土地価格等に、各地の土地区画整理事業の進捗による大きな影響はまだ出ていない。

1. 流山市の地価・不動産マーケットの動向

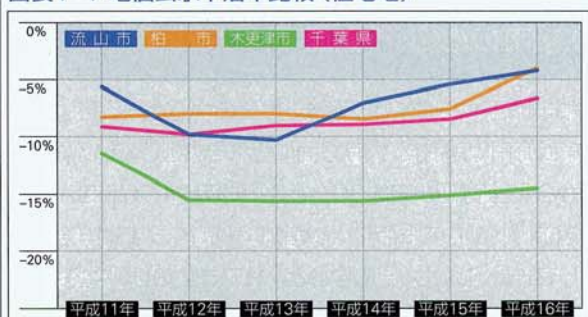
流山市は、南西部をJR武蔵野線及び総武流山電鉄が走り、中央部を東武野田線が縦断しているものの、そのいずれもが東京都心部に直結しておらず、通勤やショッピング等で都内へ行くためには乗り換えが必要である（しかしながら、武蔵野線「南流山」駅から「東京」駅までの所要時間は、最短で約45分と短い）。このため、流山市では核となる中心市街地が育たず、かねてから「中心のない街」と言われてきた。そんな中、つくばエクスプレスの開業及びその沿線地域整備の推進により、新たな中心市街地の形成が期待されている。平成12年度に策定された「流山市総合計画」は平成31年度を最終目標期限としており、その中で、つくばエクスプレスによって開業する「流山おおたかの森」駅（東武野田線と連絡）周辺を市の中心核として位置付け、商業・業務・文化等の機能の配置が予定されている。その他、「流山セント

ラルパーク」駅周辺では、地域核としての機能分担が図られる計画となっている。

流山市の従業・通学地調査（平成12年国勢調査）によると、同市からの通勤・通学者は、市内も含めた千葉県内へが57.09%、東京都内へが35.72%、その他地域へが7.19%と、東京の周辺都市にしては都心方面へ向かう人口よりも千葉県各地へ向かう人口の方が随分と多いことがわかる。しかし、つくばエクスプレスの開業で都心へ約20～30分のアクセスとなることにより、これまで地元出身者が大半であった不動産の需要者は、新線開通を見越した都内通勤者に変わりつつある。このことは、平成16年度の地価公示にも影響を与えている（図表1、2参照）。

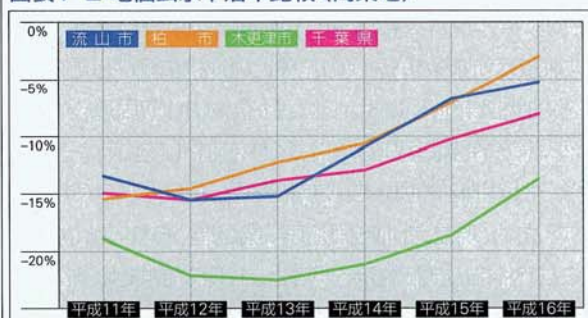
流山市全体の地価下落率は千葉県全体よりもかなり低く、また、つくばエクスプレス沿線地域のポイント、特に南流山駅周辺（図表2、流山-12・流山-30）の下落率は、流山市全体よりさらに低い水準となっている。ただし、先に述べたように、需要者は確実に増えているものの、土地区画整理事業による土地等の供給がまだ先であること、加えて、売却予定者がつくばエクスプレス開通による土地価格の値上がりを見込んで売り控えていることなどにより供給が不足気味で、不動産取引は活性化していない。既存の住宅地における土地価格は、「南流山」駅周辺で坪当たり70～80万円、建物込みで4,000～5,000万円程度となっている。「南流山」駅周辺地域においては、以前はJR常磐線「新松戸」駅に近い地域の土地を求める需要者が圧倒的に多かったが、最近はずくばエクス

図表1-1:地価公示下落率比較<住宅地>



市	下 落 率					
	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
流山市	-5.6%	-9.8%	-10.3%	-7.0%	-5.4%	-4.2%
柏市	-8.2%	-7.9%	-7.9%	-8.4%	-7.5%	-4.0%
木更津市	-11.4%	-15.5%	-15.6%	-15.6%	-15.1%	-14.5%
千葉県	-9.1%	-9.8%	-9.0%	-8.9%	-8.4%	-6.6%

図表1-2:地価公示下落率比較<商業地>



市	下 落 率					
	平成11年	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年
流山市	-13.4%	-15.5%	-15.2%	-10.9%	-6.7%	-5.2%
柏市	-15.4%	-14.5%	-12.2%	-10.6%	-7.0%	-3.0%
木更津市	-18.9%	-22.1%	-22.5%	-21.1%	-18.6%	-13.7%
千葉県	-14.9%	-15.5%	-13.8%	-12.9%	-10.2%	-8.0%

スプレスの開通をにらみ、「南流山」駅に近い物件を求める需要者が増えている。また、マンション等を投資目的で購入する需要者も見受けられる。総武流山電鉄沿いの「鰯ヶ崎」駅や「平和台」駅周辺地域では、新築一戸建てが建物込みで2,000万円台後半～3,000万円台前半、東武野田線沿い駅周辺地域では、建物込みの価格が3,000万円台半ばとなっている。

図表2-1:地価公示ポイント比較<流山市>



図表2-2:地価公示ポイント比較<柏市>



2. 柏市の地価・不動産マーケットの動向

柏市は、中央部に常磐線が走り、その中心となる「柏」駅から東武野田線が船橋、大宮方面にそれぞれ延びている。「柏」駅から「上野」駅まで約30分と比較的アクセスが良いため、周辺市町村の中でも特に人口増加率が高く、人口は着実に増加してきた。しかし、その中心となってきたのは、常磐線沿線地域である柏市中央部や急激に宅地化が進んだ南部地域で、北部地域は典型的な鉄道未整備地域として工業や農業が主な産業となる地域であった。このような背景から、都心と約30分で直結するつくばエクスプレスに寄せる期待は大きく、既存の工業施設等を活かしつつ、柏北部中央地区においては、「柏の葉キャンパス」駅周辺を中心に、東京大学など整備が進む柏の葉地区の国や県の施設との連携に配慮した街づくりを、柏北部東地区においては、「柏たなか」駅周辺を中心に自然環境の保全に配慮した街づくりを目指している。そして、それぞれの地区において、環境に配慮した良好な住環境を確保するため、現在、土地区画整理事業が進められている。

ここで柏市の地価公示を見ると、4、5年前までは千葉県全体と同程度であった同市全体の地価下落率は、ここ数年かなり低くなっている。また、平成16年度の地価公示でつくばエクスプレス沿線地域にあるポイントを見てみると、整備が進む柏の葉地区所在のポイント（柏-55・柏-78）は特に低い

水準である（図表1、2参照）。既存の住宅地における土地価格は、「柏」駅周辺で坪当たり70～80万円、南部地域の東武野田線沿い駅周辺地域で坪当たり60～70万円台となっている。北部のつくばエクスプレス沿線である柏の葉地区西側の地域では、土地価格が坪当たり55万円程度となっているが、現時点で取り引きされる物件は土地区画整理事業地の外側にあるため、つくばエクスプレスの駅からは遠く、また既存の鉄道の駅からも遠いため、需要は弱含みである。

3. 『柏ゴルフ倶楽部』閉鎖の経済効果

つくばエクスプレス開通により「柏の葉キャンパス」駅が誕生し、その新駅を中心に柏北部中央地区土地区画整理事業が施行中の地域一体は、以前は『柏ゴルフ倶楽部』というゴルフ場であった。『柏ゴルフ倶楽部』は、昭和36年9月に開場した伝統あるゴルフ場で、平日会員等も含めた会員数計1,150口、コースは18ホール、6,868ヤード、パー72、各ホールが樹齢を重ねた松林で囲まれた林間コースであった。しかし、その敷地がつくばエクスプレス計画及びその一体事業である土地区画整理事業地区に含まれていることから、平成13年9月30日に閉鎖された。ここでは、この宅地開発に伴うゴルフ場閉鎖の経済効果について考えてみることにする（図表3）。

柏北部中央地区一体型特定土地区画整理事業は、「柏の葉キャンパス」駅を中心とするセンター地区に商業業務機能を展開し、教育関連施設、企業関連施設、広域商業施設、文化施設、交流施設、レジャー施設等を兼ね備えた都会的な街づくりを目指している。計画人口は約26,000人、施行期間は平成12年8月～平成23年3月までの予定である。施行面積は約272.9haで、土地利用計画によると住宅用地は110.5ha（約33万4千坪）、商業用地は20.9ha（約6万3千坪）となっている。これらの用地を、分譲することを前提として開発による総収入から総費用を差し引き、現在価値に割り戻すと、開発地全体の価格は素地で739億円と求められる。

この試算価格は、単価ベースで27,000円/㎡（8.9万円/坪）となるが、これを『柏ゴルフ倶楽部』の総面積62万7千㎡（19万坪）に乗じると、開発素地としての『柏ゴルフ倶楽部』の価格は170億円と求められる。

次に、『柏ゴルフ倶楽部』のゴルフ場用地としての価格を試算すると、『柏ゴルフ倶楽部』の推定年間総収入から、推定総費用を差し引いた年間純収益を、還元利回り（10%）で還元して収益価格を30億円、ヒアリング結果から40億円と求められる。

以上から、『柏ゴルフ倶楽部』における宅地の開発素地の価格と、ゴルフ場としての収益価格との差は約5倍で、これが、つくばエクスプレスの開通による経済効果と考えられる（ただし、これはあくまで机上による大雑把な試算であり、精緻な鑑定評価とは全く異なるものであることに留意願いたい。また、ゴルフ場としての価格には、クラブハウス等の建物、及び構築物の価格も含まれているため、実際はさらに差があると

図表3『柏ゴルフ倶楽部』閉鎖の経済効果 ※数式は端数を処理しているため誤差が生じている。

開発素地の価格

■土地利用計画

区 分	面 積
公共用地	
道 路	66.6ha
公園・緑地	22.7ha
河川・水路	—
調 整 池	10.6ha
小 計	99.9ha
住宅用地	110.5ha
商業用地	20.9ha
工業用地	31.6ha
教育施設用地	7.7ha
鉄道用地	2.3ha
小 計	62.5ha
合 計	272.9ha

※ 1: 1区画約170㎡として、110.5haで約6,500区画の宅地が分譲される(もちろんマンションが建つ可能性もあり、その場合は戸数はもっと増える)。

■総収入

住宅用地	33万4千坪×55万円/坪(※2) = 1,839億円
分 譲 入 商業用地	6万3千坪×66万円/坪(※3) = 417億円
工業用地	9万6千坪×38.5万円/坪(※4) = 368億円
合 計	2,624億円 × 0.4523(※5) = 1,187億円(A)

※ 2: 業者ヒアリング等では60万円/坪程度が妥当であるが、大量供給による市場性補正を考慮して55万円/坪と査定(地価変動率は考慮外とする)。
 ※ 3: 便宜的に住宅地の+20%、66万円/坪と査定。
 ※ 4: 便宜的に住宅地の▲30%、38.5万円/坪と査定。
 ※ 5: 平均販売期間7年、投下資本利益率12%の複利現価率。

『柏ゴルフ倶楽部』の収益価格

■年間純収益

年間総収入(※14)	年間総費用(※15)	年間純収益
10億円	7億円	= 3億円

※ 14: 当ゴルフ場は既にクローズしており、また、現実の数値を調査して用いることも差し障りがあるとの判断から、周囲のゴルフ場の事業実績を調査し、立地・会員数・プレーフィー・ビジター数等を比較して推定、プレー費、レストラン、売店売上等含む。
 ※ 15: 人件費、維持管理費、保守修繕費等で経費率を70%と査定。

■収益価格

年間純収益	還元利回り(※16)	収益価格
3億円	10%	= 30億円

※ 16: 長期国債の過去10年間の平均利回りにエリア(千葉県柏市)・用途(ゴルフ場)等によるリスクプレミアムを考慮。

■総費用

宅地造成工事費	開発総面積:82万5千坪×5万円/坪(※6) = 409億円
広告宣伝費(※7)	2,623億円 × 3% = 78億円
一般管理費(※8)	2,623億円 × 5% = 131億円
開発負担金(※9)	下記参照
開発調査費(※10)	3億円
土地固定資産税等(※11)	34億円
その他(※12)	16億円
合 計	671億円 × 複利現価率(※13) = 448億円(B)

※ 6: 道路築造費、上下水道等インフラ整備等の経験値に類似の工事費を参考として査定。
 ※ 7: 経験値として分譲収入の3%を計上。
 ※ 8: 経験値として分譲収入の5%を計上。
 ※ 9: 公園、学校等の公益公共施設の整備で代替すると仮定。
 ※ 10: 3億円を計上。
 ※ 11: 査定値(推定固定資産税評価額×税率)。
 ※ 12: 登録免許税・予備費・仲介手数料等。
 ※ 13: 各費目の平均支払期間を想定して、それぞれの複利現価率を査定。

■開発地全体の素地の価格

A - B = 739億円(8.9万円/坪)

■『柏ゴルフ倶楽部』の宅地開発素地としての価格

8.9万円/坪 × 19万坪 = 170億円

以上、『柏ゴルフ倶楽部』の机上による推定収益価格は30億円と求められるが、周辺ゴルフ場の評価額から類推すると40億円でもおかしくない(本文記載のとおり、ゴルフ場の価格にはクラブハウス等も含まれている点に留意)。

思料される)。

今後、周辺地域の発展に伴って地価が上昇すると、分譲収入が増加することによりその経済効果も上昇すると見込まれる。

4.東京湾アクアラインとの比較検証

今号の最後に、つくばエクスプレス開業による土地価格への波及効果を予測するため、平成9年12月地元の大きな期待を受けて開通した東京湾横断道路(東京湾アクアライン)について検証してみることにする。

東京湾アクアラインは、昭和56年川崎-木更津-成田間のルートが国道409号線に指定され、昭和62年工事開始、平成9年12月18日に開通した海底道路トンネルとしては世界最長のものである。東京湾の中央部を横断する全長15.1k

mの自動車専用の有料道路で、川崎から約9.5kmがトンネル、木更津から約4.4kmが橋梁であり、トンネルと橋梁の接続部に海ほたる(木更津人口島)がある。アクアラインは川崎と対岸の木更津を約15分で結ぶため、従来の高速湾岸線利用に対して、川崎-木更津間を距離にして約70km、時間にして約60分短縮する効果を有しており、首都圏の交通渋滞の緩和や輸送時間の短縮による物流の活性化、経済への波及効果が期待されていた。しかし、平成9年の開通以来、料金が割高なこともあり利用者数が伸び悩み、現在のところ期待された効果はほとんど実現されていない。また、京浜地区への通勤利便性の向上により予測されていた人口増加も、平成10年以降ほぼ横ばいである(図表4参照)。土地価格も、この“期待はずれ”の影響により、住宅地・商業地共に千葉県全体に比して下落率が大きく上回っており(図表1参照)、現在でも底が見えない状況である。近年、「下落率上位ポイント(東京圏)」に、常に木更津市のポイントが数カ所ランキングされていることなど、それを如実に物語っているといえるだろう。この「下落率上位ポイント(東京圏)」では、東京多摩地方の一部ポイントを除いて、すべてのポイントが千葉県内で占められており、千葉県の地価下落が著しいことがわかる。このような状況の中で、前述の流山市・柏市の下落率がここ数年で低くなってきた背景には、つくばエクスプレスへの期待が含まれているに他ならない。つくばエクスプレスへの過剰な期待感が、東京湾アクアライン開通後のケースのように、周辺地域の地価の激しい下落へとつながることのないようにしなければならない。

図表4:木更津市の人口の推移(左目盛:折線グラフ、右目盛:棒グラフ)

