

交通利便性を追求する分譲マンション取得層

～共働き子育て世帯の動向が分譲マンション市場に与える影響

2015年4月16日

株式会社三井住友トラスト基礎研究所

投資調査第1部 副主任研究員 吉田 資

Tel: 03-6430-1335, E-mail: yoshida@smtri.jp

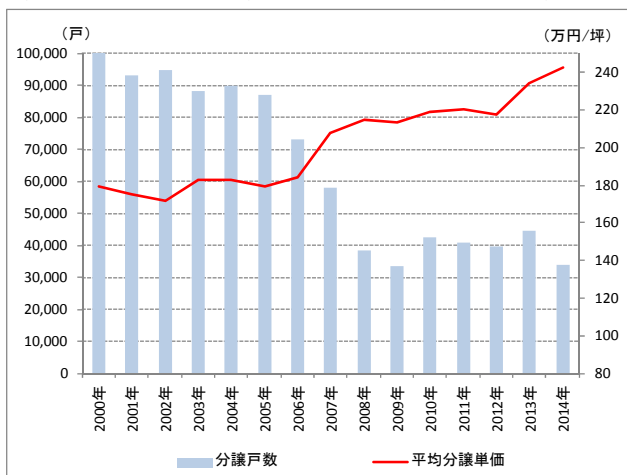
- 分譲マンション購入判断において、交通利便性のプライオリティが高まっている。分譲マンション価格への交通利便性の影響度は過去15年で約2倍になっている。
- 交通利便性のプライオリティが高まっている要因の一つとして、共働き子育て世帯とDINKS世帯の増加が挙げられる。共働き子育て世帯とDINKS世帯の割合が大きい東京都区部東部において、分譲マンション価格に対する交通利便性の影響度は特に大きい。
- 2015年4月より「子ども・子育て新支援制度」が導入され、さらに保育サービスの拡充が行われる予定である。共働き子育て世帯が増加する公算は大きく、分譲マンションの購入判断において交通利便性を追求する傾向は今後も継続する可能性が高い。

分譲マンション購入において重要視されるポイント ～交通利便性重視に

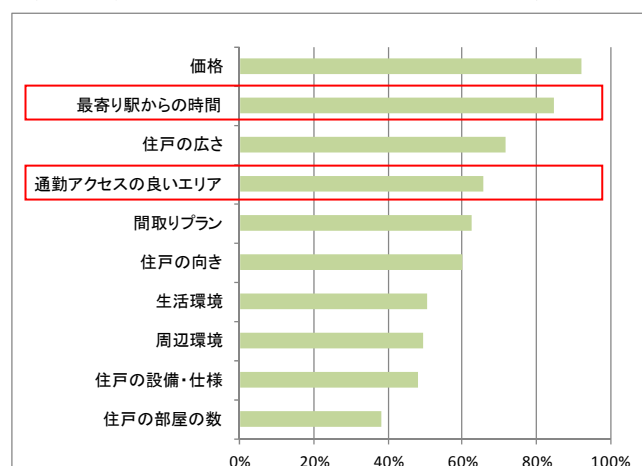
首都圏において、分譲マンション供給は建築コスト上昇等の影響を受け、低水準の状況が続いている。一方で分譲マンション価格(平均分譲単価)は2007年以降上昇傾向で推移しており、直近の2014年は240万円/坪を超える水準まで上昇している。分譲マンション価格が高水準にある中で、住宅金融支援機構が住宅取得予定者を対象に行った調査によれば、「平成27年度(2015年度)は買い時か?」という質問に対し、住宅ローン金利が低い等の要因から「買い時だと思う」との回答(53%)が「買い時だと思わない」との回答(4.4%)を大きく上回っており、消費者の住宅取得意欲は高いことがうかがえる。

消費者の住宅取得意欲が高い中で、購入判断においては、交通利便性が重視されるようになっている。分譲マンション購入契約者を対象としたアンケート調査によれば、「最寄り駅からの時間」や「通勤アクセスの良いエリア」といった交通利便性に関する項目は、「生活環境」や「周辺環境」よりも購入の際に重視されている。

図表1 首都圏における分譲マンションの発売戸数と平均分譲単価



図表2 分譲マンション購入時に重視した項目(回答割合・複数回答)



出所) 株式会社MRC「分譲マンションデータ」をもと
に三井住友トラスト基礎研究所作成

出所) 株式会社リクルート住まいカンパニー「2014年首都圏新築マンション
契約者動向調査」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

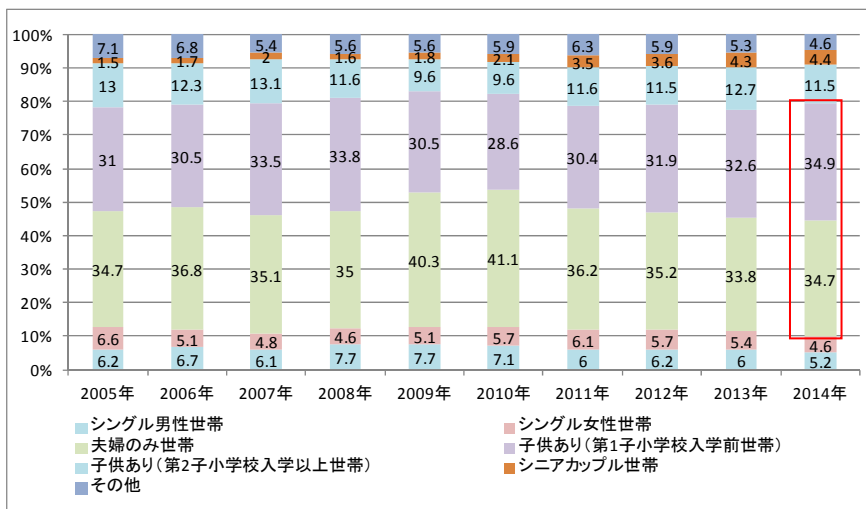
世帯特性の変遷から考える住宅需要の変化 ～過去10年で共働き子育て世帯は約1.5倍に

では、交通利便性を特に重視(追求)し、分譲マンションを購入するのはどのような取得(世帯)層だろうか。図表3は首都圏における分譲マンション購入者の家族構成の推移を示したものである。分譲マンションを購入する世帯(家族)は、これまでは夫婦のみの世帯の割合が最も多かったが、直近の2014年においては僅差ではあるが、第1子が小学校入学前の子供がいる世帯が最も多い結果となっている。

交通利便性を特に重視(追求)して分譲マンションを購入したと考えられる取得(世帯)層として、①保育園等の送迎を行うために勤務地(東京都心部)からなるべく近い距離(短い通勤時間)を望む、夫婦が共働きで子供が6才未満の世帯(以下、「共働き子育て世帯」)、②夫婦共働きで子供がいない世帯(将来、共働き子育て世帯になる可能性がある世帯、以下、「DINKS世帯」)等が考えられる。

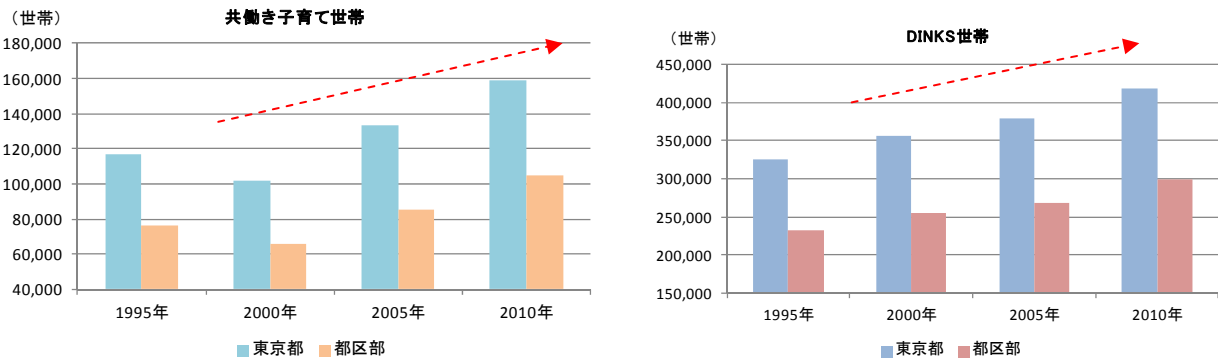
図表4は東京都におけるDINKS世帯数および共働き子育て世帯数の推移を示したものである。共働き子育て世帯は2000年以降大きく増加している(東京都内で56%増加[2000年から2010年の増加率])。また、DINKS世帯数も増加傾向で推移している(東京都内で17%増加[2000年から2010年の増加率])。「夫婦と子供からなる世帯」と「夫婦のみ世帯」において、分譲マンションに居住する世帯の割合が増加していること(図表5)を鑑みると、東京都内において分譲マンションに住む共働き子育て世帯およびDINKS世帯は大きく増加していると考えられる。これらの世帯の増加は、分譲マンションの取得判断において、交通利便性をより追求する傾向を強めている要因の一つと考えられる。

図表3 分譲マンション購入者の世帯構成の変遷(首都圏)



出所)株式会社リクルート住まいカンパニー「2014年首都圏新築マンション契約者動向調査」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成
注) 1. シニアカップル世帯・・・世帯主年齢が50才以上の夫婦のみの世帯。

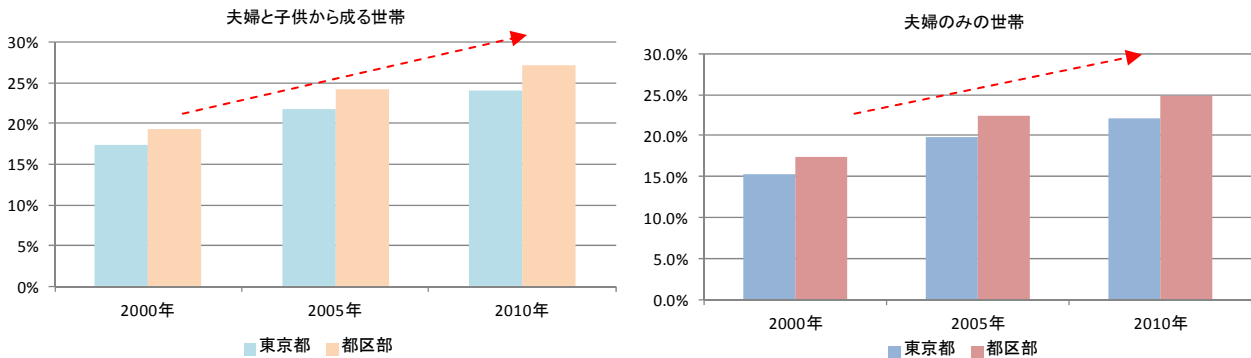
図表4 共働き子育て世帯数およびDINKS世帯数の推移



出所)総務省「国勢調査」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

注) 1. 共働き子育て世帯・・・夫婦がともに就業しており、最も小さい子供の年齢が6才未満の世帯
2. DINKS世帯・・・夫婦がともに就業しており、子供がいない世帯

図表 5 分譲マンションに居住している世帯の割合



出所)総務省「国勢調査」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

- 注) 1. 「持ち家」かつ「共同住宅3階建て以上」に居住する世帯を分譲マンションに居住している世帯と定義
 2. 分譲マンションに居住している世帯の割合(夫婦と子供からなる世帯の場合)
 =「持ち家」かつ「共同住宅3階建て以上」に居住している夫婦と子供からなる世帯の数÷夫婦と子供からなる世帯の総数

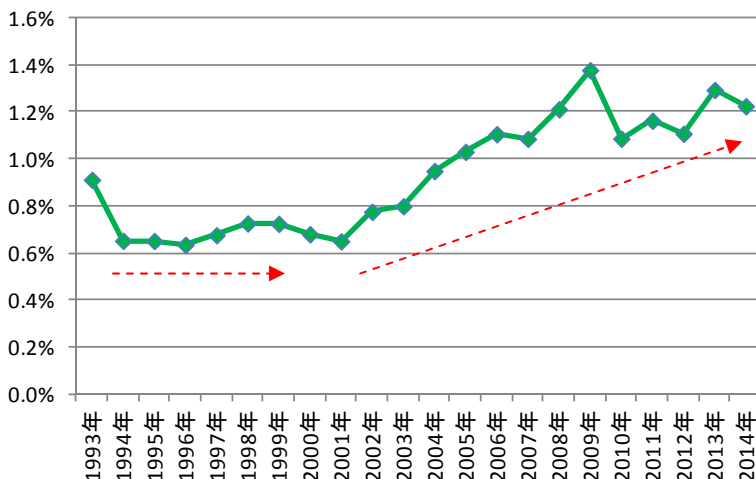
交通利便性が分譲マンション価格に及ぼす影響 ～過去 15 年で価格への影響度は約 2 倍に

本項では、分譲マンション購入における交通利便性のプライオリティの高まりを、分譲マンション価格の分析から検証してみる。具体的には、1993 年から 2014 年までに販売された東京都の分譲マンションデータを用い、ヘドニック・モデル[※分譲マンション価格に影響を与えていると考えられる属性の情報を広範囲に収集し、それらを統計的に処理し(回帰式を作成し)、価格に有意な影響を与えている要因を推定するモデル]を構築し、交通利便性が分譲マンション価格に及ぼす影響の変化を検証する。

図表 6 は交通利便性(「最寄り駅までの所要時間」と「最寄り駅から都心ターミナル駅までのアクセス時間」の合計時間)の影響度の推移を示したものである。被説明変数(分譲マンション価格)と説明変数(「最寄り駅までの所要時間」と「最寄り駅から都心ターミナル駅までのアクセス時間」の合計時間)の関係を表す影響度の大きさは、交通利便性に対する分譲マンション購入者の評価を表している。

「交通利便性」の影響度は 2001 年まで 0.6%程度(※当該物件から都心ターミナル駅までの時間が 1 分長くなる毎に価格が 0.6%程度下落することを示している)で安定的に推移していたが、2002 年以降低下傾向で推移し、直近の 2014 年には 1.2%まで増加している。ここ 10 年間で分譲マンション購入者は、物件の交通利便性に関して厳しく評価(交通利便性が劣る物件の価格は以前よりも下がる傾向)するようになってきていることがうかがえる。

図表 6 「交通利便性」の影響度の推移



出所)有限会社 MRC「分譲マンションデータ」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

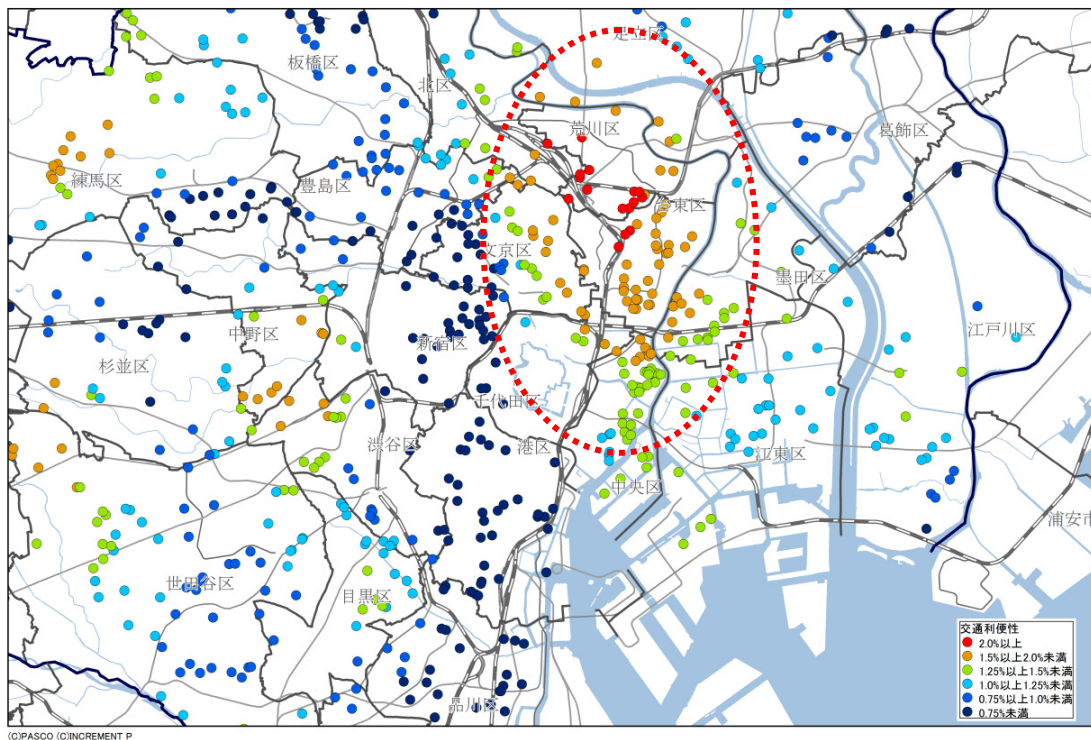
交通利便性が分譲マンション価格に及ぼす影響度のエリアによる差異

～都区部東側では特に交通利便性を重視

前項の分析で、分譲マンション購入において、交通利便性のプライオリティが高まっていることが実証された。一方で、その交通利便性のプライオリティの高まりは、地域・エリアによって様ではないと考えられる。例えば、DINKS世帯や共働き子育て世帯が多いエリアと、仕事をリタイアした世代(通勤利便性を重視していないと考えられる世帯層)が多いエリアでは異なるだろう。そこで、空間的な要因を加味した分析(地理的加重回帰法)を行い、物件毎に交通利便性の影響度を推定し、エリアによる差異を検証する。図表7は交通利便性の影響度の推定結果を地図にプロットしたものである。分布をみると、都区部東部(荒川区、台東区、墨田区、江東区と中央区の一部等)の影響度は、都区部西部(新宿区・品川区・世田谷区・杉並区等)の影響度と比較して大きい(アクセス時間が1分長くなる毎に都区部東部の方が価格が大きく下落する)傾向がみられる。

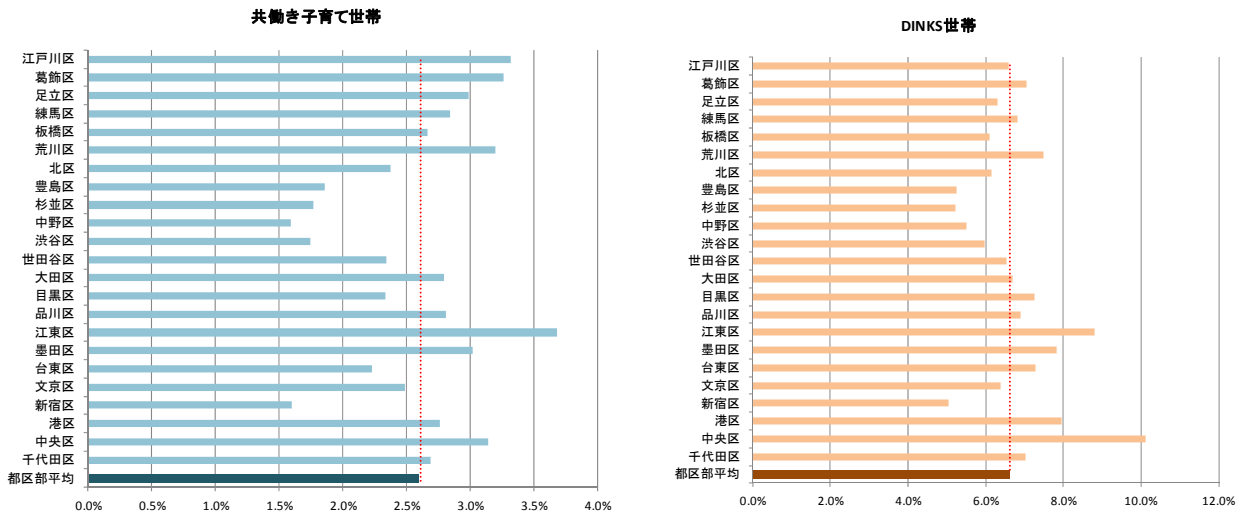
図表8は区ごとに共働き子育ておよびDINKS世帯の全世帯数に占める割合を示したものである。共働き子育て世帯の占める割合は、都区部東部(江東区、江戸川区、葛飾区、荒川区)と都心エリア(中央区)で特に高い。DINKS世帯に関しても都区部東部(江東区、墨田区、荒川区)と都心エリア(中央区、港区)において割合が高い。都区部東部は交通利便性に優れている上(都心までのアクセス時間が比較的短い)、都心エリアや都区部西部と比較して住宅価格が廉価であるため、共働き子育て世帯およびDINKS層(共働き子育て世帯の予備軍)が多く居住していると考えられる。それゆえ、前述の交通利便性の影響度が大きい(分譲マンション購入時に交通利便性が重要視されている)結果となったと考えられる。

図表7 交通利便性の影響度の分布



出所) 有限会社 MRC「分譲マンションデータ」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成
 注) 1. 2010年および2011年の販売データをもとに分析した推定結果

図表 8 共働き子育て世帯および DINKS 世帯の割合(2010 年)

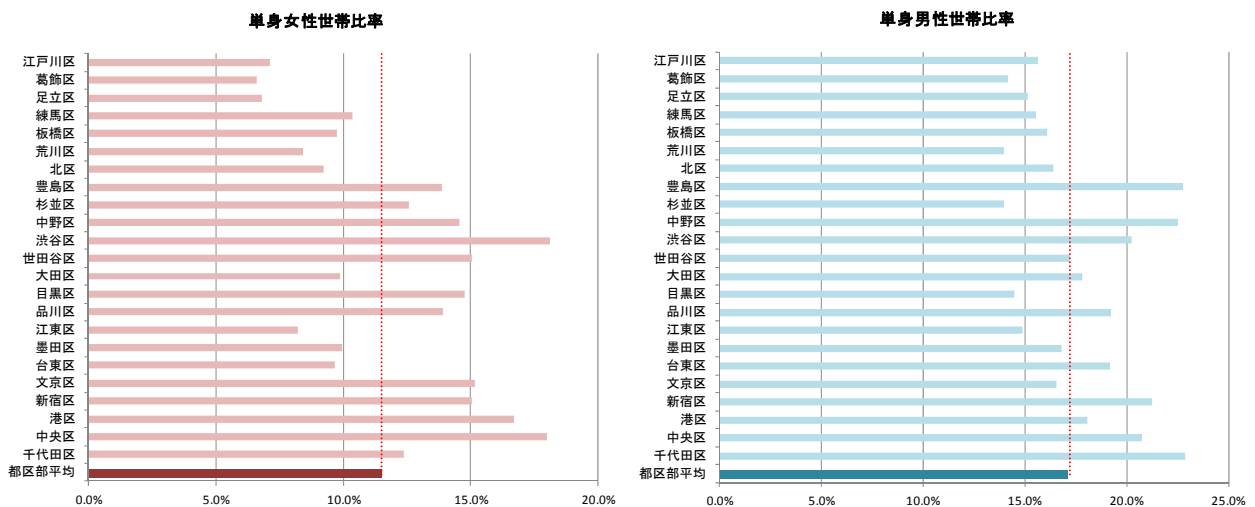


出所)総務省「国勢調査」(2010年)をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

- 注) 1. 共働き子育て世帯・・・夫婦がともに就業しており、最も小さい子供の年齢が6才未満の世帯
 2. DINKS世帯・・・夫婦がともに就業しており、子供がいない世帯

図表 10 と図表 11 (次頁参照)は、交通利便性の影響度を、「最寄り駅から都心ターミナル駅までのアクセス時間」と、「最寄り駅までの所要時間」に分けて推定した結果を地図にプロットしたものである。「最寄り駅から都心ターミナル駅までのアクセス時間」に関しては、都区部東部(荒川区、台東区、墨田区、江東区と中央区の一部等)の影響度は、都区部西部(新宿区・品川区・世田谷区・杉並区等)の影響度と比較して大きい。一方で、「最寄り駅までの所要時間」に関しては、都区部東部(荒川区、台東区、中央区)だけでなく文京区、練馬区、杉並区、世田谷区の一部等においても影響度が大きい。このような推定結果となった要因として、①防犯等の理由から最寄り駅からの所要時間が短いことを重視する傾向にある单身女性比率が高いこと(例、文京区、世田谷区)や、②従来から人気が高い地域(例:世田谷区、杉並区)においては、駅から近いエリアでは住宅開発等が既に進んでいたこともあり、鉄道駅から離れた場所にも比較的多くの分譲マンションが供給されているが、老後の生活利便性(通院や買い物等)を考慮した購入者(主にミドル・シニア層)からの評価があまり高くなかった(駅から近い物件を求める傾向にあった)可能性があること、等が考えられる。

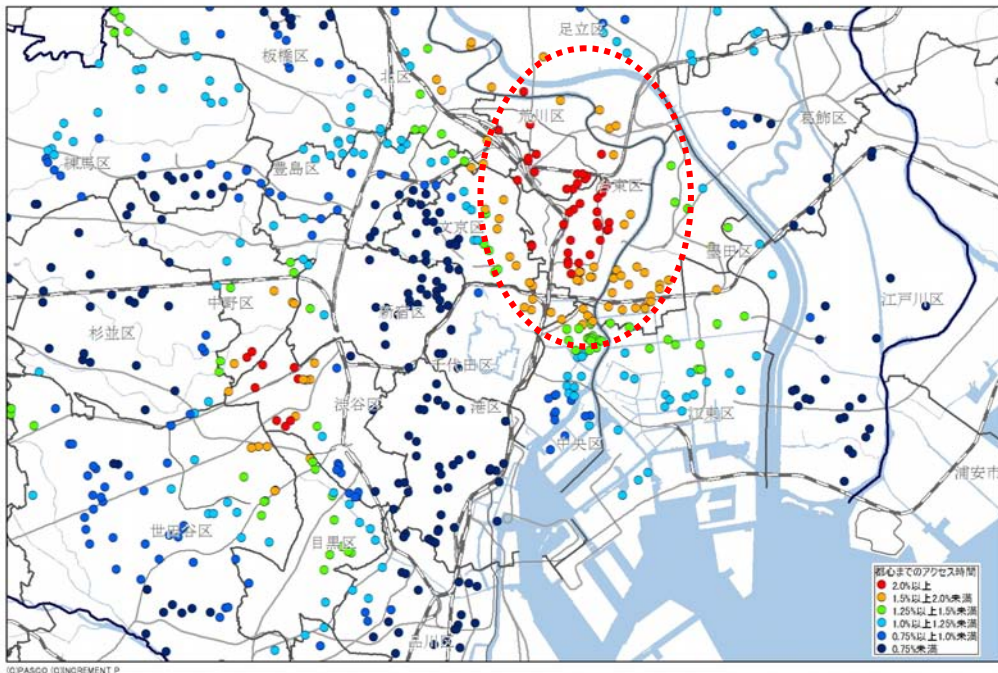
図表 9 单身女性世帯および单身男性世帯の割合(2010 年)



出所)総務省「国勢調査」(2010年)をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

- 注) 1. 单身世帯は学生と高齢者を除いた单身世帯。单身世帯比率=単独世帯(世帯主の年齢が25才から59才)÷総世帯数

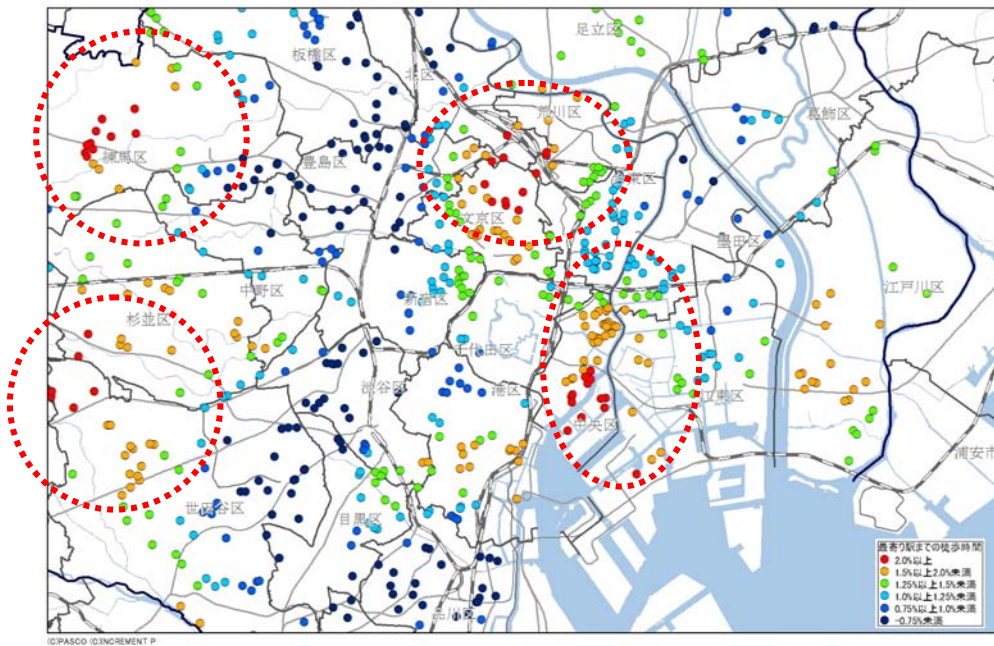
図表 10 「最寄り駅から都心ターミナル駅までのアクセス時間」の影響度の分布



出所) 有限会社 MRC「分譲マンションデータ」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

注) 1. 2010 年および 2011 年の販売データをもとに分析した推定結果

図表 11 「最寄り駅までの所要時間」の影響度の分布



出所) 有限会社 MRC「分譲マンションデータ」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

注) 1. 2010 年および 2011 年の販売データをもとに分析した推定結果

共働き子育て世帯の動向が分譲マンションの取得選好および価格形成に影響 ～今後も交通利便性を追求する傾向は継続

分譲マンション購入において、交通利便性のプライオリティは高まっており、特に、共働き子育て世帯およびDINKS世帯(共働き子育て世帯予備軍)が多いエリアにおいては、交通利便性が重要視されており、分譲マンション価格形成における重要な要因の1つになっている

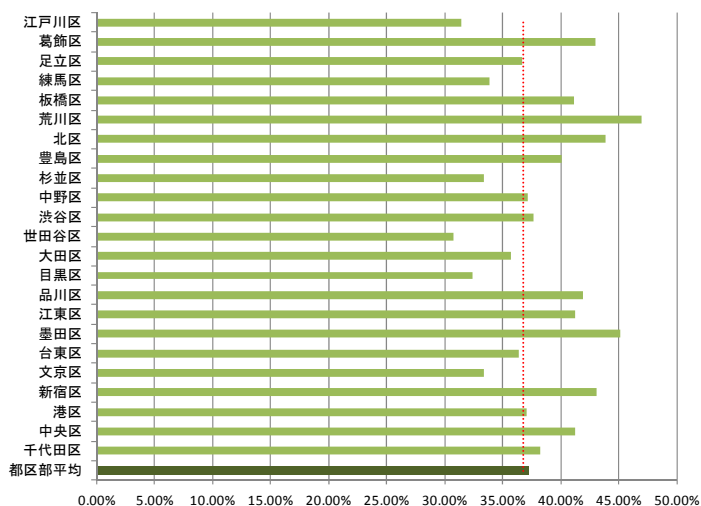
共働き子育て世帯において、居住(予定)エリアで充実した保育サービスを受けることができるか否かという点は大きな関心事の1つであろう。2013年度より、待機児童の解消に向けて「待機児童解消加速化プラン」がスタートしている。待機児童数が多く、保育サービス利用率(保育サービス利用児童数÷就学前児童人口)も比較的低い水準であった世田谷区や練馬区等では、保育サービスが拡充されている(図表12、図表13)。

2015年からの2年間は「取組加速期間」と位置付けられており、2015年4月より「子ども・子育て新支援制度」が導入され、さらに保育サービスの拡充が行われる予定である。東京都内では共働きしている世帯の割合は6才未満の幼い子供を持つ世帯においても過去10年で半数近くまで増加しており(図表14)、今後、保育サービスが拡充されることでさらに共働き子育て世帯は増加する公算が大きい。共働き子育て世帯の増加を受け、分譲マンション取得においても交通利便性を追求する傾向はさらに高まる可能性が高い。

また、分譲マンション購入者における割合は小さいものの、シニアカップル世帯(世帯主年齢が50才以上の夫婦のみの世帯)も増加傾向にある(図表3)。シニアカップル世帯は都心までのアクセス時間(通勤時間等)はあまり重視しない一方で、車の使用が困難になることを想定し、買い物や通院等の生活利便性から最寄り駅からの(徒歩)時間を重視する傾向にある。このようなシニアカップル世帯の増加も交通利便性を追求する傾向を高める一因となる。

以上の要因から、分譲マンションの取得選好において、交通利便性を追求する傾向は今後も継続する可能性は高いと考える。

図表12 保育サービス利用率の状況(2013年)

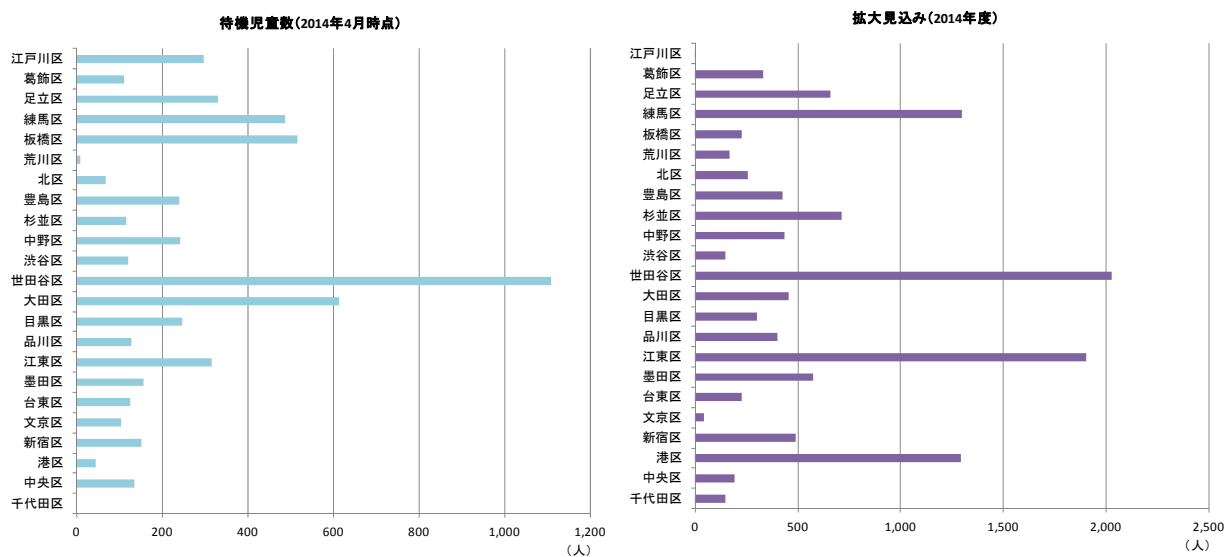


出所)東京都福祉保健局「保育サービス利用状況等」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

注) 1. 保育サービス利用率=保育サービス利用児童数÷就学前児童人口

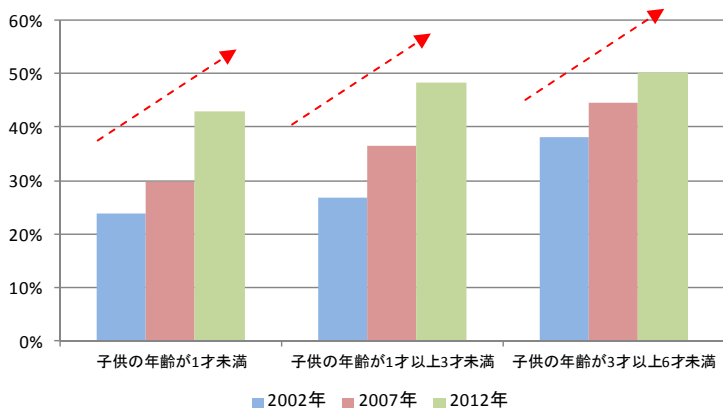
注) 2. 保育サービス利用児童数は、認可保育所、認証保育所、認定こども園、家庭内保育事業、定期利用保育事業、市区町村単独保育施策の利用児童数の合計。

図表 13 待機児童数と保育サービスの拡大見込み



出所)厚生労働省「待機児童解消加速化プラン集計結果」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 14 共働き世帯の割合



出所)東京都「東京都福祉保健基礎調査」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

【お問い合わせ】 <https://www.smtri.jp/contact/form-investment/investment.html>

1. この書類を含め、当社が提供する資料類は、情報の提供を唯一の目的としたものであり、不動産および金融商品を含む商品、サービスまたは権利の販売その他の取引の申込み、勧誘、あっ旋、媒介等を目的としたものではありません。銘柄等の選択、投資判断の最終決定、またはこの書類のご利用に際しては、お客さまご自身でご判断くださいますようお願いいたします。また、法務、税務、財務等に関する事項につきましては、それぞれ弁護士、税理士、会計士等にご相談・ご確認されますようお願いいたします。
2. この書類を含め、当社が提供する資料類は、信頼できると考えられる情報に基づいて作成していますが、当社はその正確性および完全性に関して責任を負うものではありません。また、本資料は作成時点または調査時点において入手可能な情報等に基づいて作成されたものであり、ここに示したすべての内容は、作成日における判断を示したものです。また、今後の見通し、予測、推計等は将来を保証するものではありません。本資料の内容は、予告なく変更される場合があります。当社は、本資料の論旨と一致しない他の資料を公表している、あるいは今後公表する場合があります。
3. この資料の権利は当社に帰属しております。当社の事前の了承なく、その目的や方法の如何を問わず、本資料の全部または一部を複製・転載・改変等してご使用されないようお願いいたします。
4. 当社は不動産鑑定業者ではなく、不動産等について鑑定評価書を作成、交付することはありません。当社は不動産投資顧問業者または金融商品取引業者として、投資対象商品の価値または価値の分析に基づく投資判断に関する助言業務を行います。当社は助言業務を遂行する過程で、不動産等について資産価値を算出する場合があります。しかし、この資産価値の算出は、当社の助言業務遂行上の必要に応じて行うものであり、ひとつの金額表示は行わず、複数、幅、分布等により表示いたします。