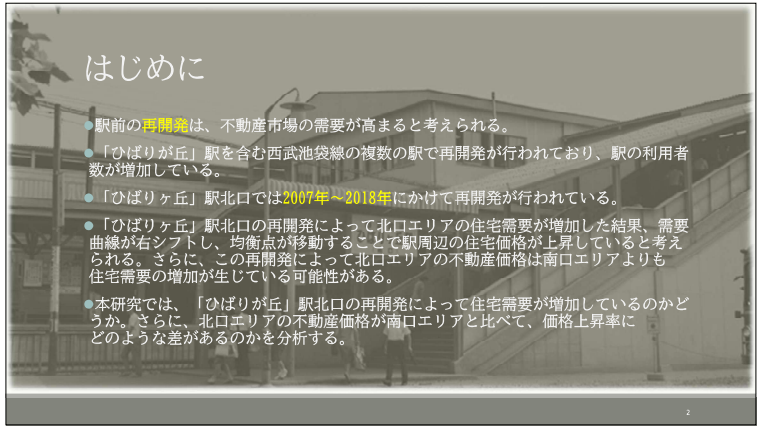


ひばりが丘駅北口の再開発が不動産市場に及ぼす影響

原野ゼミ
51220054 片峯 至
51220068 岸本 土龍



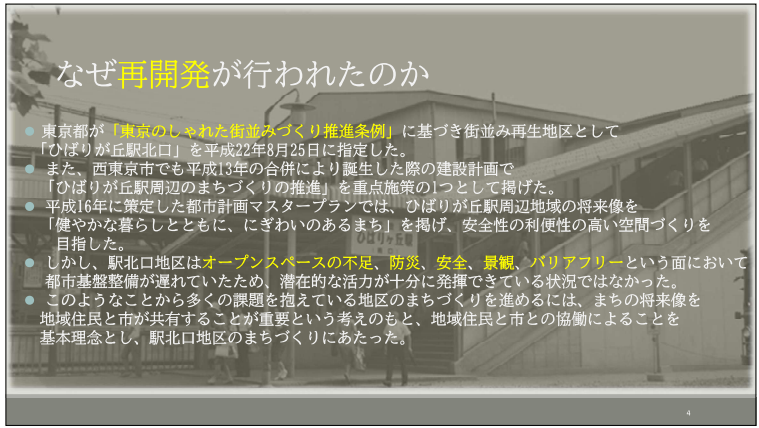
はじめに

- 駅前の再開発は、不動産市場の需要が高まると考えられる。
- 「ひばりが丘」駅を含む西武池袋線の複数の駅で再開発が行われており、駅の利用者数が増加している。
- 「ひばりが丘」駅北口では2007年～2018年にかけて再開発が行われている。
- 「ひばりが丘」駅北口の再開発によって北口エリアの住宅需要が増加した結果、需要曲線が右シフトし、均衡点が移動することで駅周辺の住宅価格が上昇していると考えられる。さらに、この再開発によって北口エリアの不動産価格は南口エリアよりも住宅需要の増加が生じている可能性がある。
- 本研究では、「ひばりが丘」駅北口の再開発によって住宅需要が増加しているのかわるか、さらに、北口エリアの不動産価格が南口エリアと比べて、価格上昇率にどのような差があるのかを分析する。



ひばりが丘駅の基本情報

- 所在地：東京都西東京市住吉町3丁目
- 路線：西武池袋線
池袋まで約20分
新浦安まで約90分
- 開発時期：2007年(用地買収)
↓
2019年3月(開発完了)



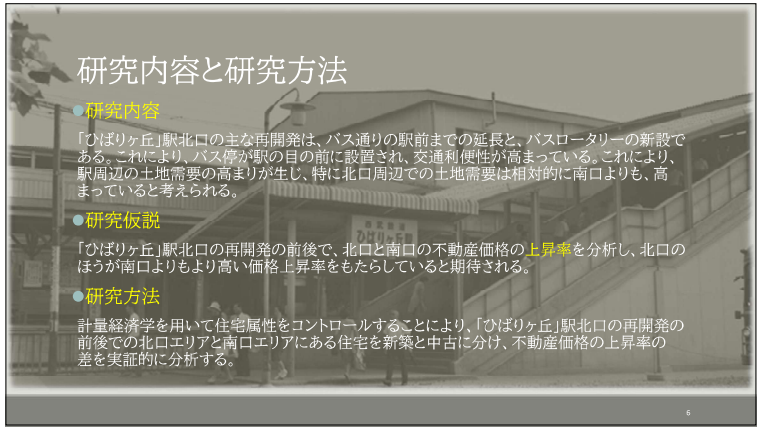
なぜ再開発が行われたのか

- 東京都が「東京のしゃれた街づくり推進条例」に基づき街並み再生地区として「ひばりが丘駅北口」を平成22年8月25日に指定した。
- また、西東京市でも平成13年の合併により誕生した際の建設計画で「ひばりが丘駅周辺のまちづくりの推進」を重点施策の1つとして掲げた。
- 平成16年に策定した都市計画マスタープランでは、ひばりが丘駅周辺地域の将来像を「健やかな暮らしとともに、にぎわいのあるまち」を掲げ、安全性の利便性の高い空間づくりを目指した。
- しかし、駅北口地区はオープンスペースの不足、防災、安全、景観、バリアフリーという面において都市基盤整備が遅れていたため、潜在的な活力が十分に発揮できていない状況ではなかった。
- このようなことから多くの課題を抱えている地区のまちづくりを進めるには、まちの将来像を地域住民と市が共有することが重要という考えのもと、地域住民と市との協働によることを基本理念とし、駅北口地区のまちづくりにあたった。



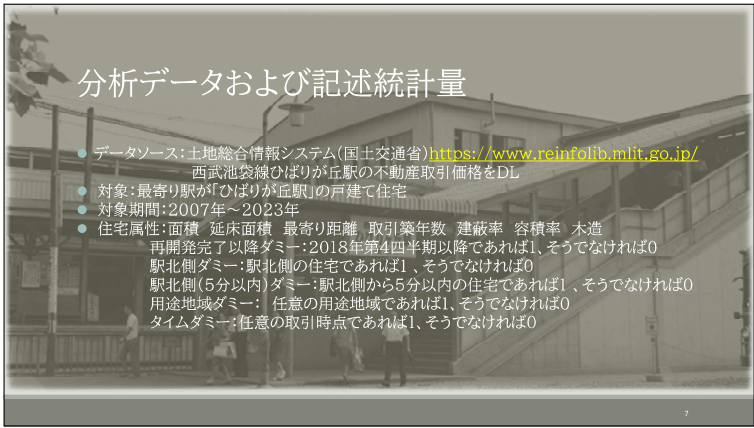
2007年

2023年



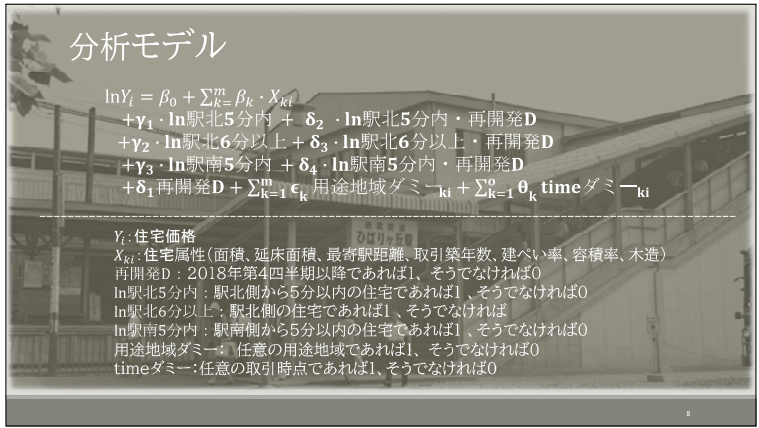
研究内容と研究方法

- 研究内容
「ひばりが丘」駅北口の主な再開発は、バス通りの駅前までの延長と、バスロータリーの新設である。これにより、バス停が駅の目の前に設置され、交通利便性が高まっている。これにより、駅周辺の土地需要の高まりが生じ、特に北口周辺での土地需要は相対的に南口よりも、高まっていると考えられる。
- 研究仮説
「ひばりが丘」駅北口の再開発の前後で、北口と南口の不動産価格の上昇率を分析し、北口のほうが南口よりも高い価格上昇率をもたらしていることが期待される。
- 研究方法
計量経済学を用いて住宅属性をコントロールすることにより、「ひばりが丘」駅北口の再開発の前後での北口エリアと南口エリアにある住宅を新築と中古に分け、不動産価格の上昇率の差を実証的に分析する。



分析データおよび記述統計量

- データソース：土地総合情報システム(国土交通省) <https://www.rcinfolib.mlit.go.jp/>
西武池袋線ひばりが丘駅の不動産取引価格をDL
- 対象：最寄り駅が「ひばりが丘駅」の戸建て住宅
- 対象期間：2007年～2023年
- 住宅属性：面積、延床面積、最寄り距離、取引築年数、建蔽率、容積率、木造
再開発完了以降ダミー：2018年第4四半期以降であれば1、そうでなければ0
駅北側ダミー：駅北側の住宅であれば1、そうでなければ0
駅北側(5分以内)ダミー：駅北側から5分以内の住宅であれば1、そうでなければ0
用途地域ダミー：任意の用途地域であれば1、そうでなければ0
タイムダミー：任意の取引時点であれば1、そうでなければ0



分析モデル

$$\ln Y_i = \beta_0 + \sum_{k=1}^K \beta_k \cdot X_{ki} + \gamma_1 \cdot \ln \text{駅北5分内} + \delta_2 \cdot \ln \text{駅北5分内} \cdot \text{再開発D} + \gamma_2 \cdot \ln \text{駅北6分以上} + \delta_3 \cdot \ln \text{駅北6分以上} \cdot \text{再開発D} + \gamma_3 \cdot \ln \text{駅南5分内} + \delta_4 \cdot \ln \text{駅南5分内} \cdot \text{再開発D} + \delta_1 \cdot \text{再開発D} + \sum_{k=1}^K \epsilon_k \cdot \text{用途地域ダミー}_{ki} + \sum_{k=1}^K \theta_k \cdot \text{timeダミー}_{ki}$$

Y_i: 住宅価格
X_{ki}: 住宅属性(面積、延床面積、最寄り距離、取引築年数、建ぺい率、容積率、木造)
再開発D: 2018年第4四半期以降であれば1、そうでなければ0
ln駅北5分内: 駅北側から5分以内の住宅であれば1、そうでなければ0
ln駅北6分以上: 駅北側の住宅であれば1、そうでなければ0
ln駅南5分内: 駅南側から5分以内の住宅であれば1、そうでなければ0
用途地域ダミー: 任意の用途地域であれば1、そうでなければ0
timeダミー: 任意の取引時点であれば1、そうでなければ0

記述統計量(新築・中古)

変数	単位	新築(n=840)				中古(n=855)			
		平均値	標準偏差	最小値	最大値	平均値	標準偏差	最小値	最大値
取引価格総額	円	43,400,000	13,100,000	4,500,000	160,000,000	38,600,000	43,600,000	500,000	700,000,000
面積	㎡	106.40	24.70	45	340	125.64	124.87	30	1700
延床面積	㎡	92.17	14.46	40	330	112.36	130.95	25	2000
駅から距離	分	18.47	10.30	3	75	17.61	10.76	2	75
取引計画築年数	年	—	—	—	—	20.27	16.15	1	66
木造ダミー	(0,1)	0.98	0.19	0	1	0.89	0.31	0	1
建蔽率	%	50.48	10.14	30	80	52.47	11.33	30	80
容積率	%	126.95	55.90	60	500	138.35	63.09	60	500

9

平均でみる取引価格の上昇率

単位	真数 円	2023年-2008年 円	上昇率 %
駅北側(全体)2008年	28,073,297	6,338,407	22.6%
駅北側(全体)2023年	34,411,704		
駅南側(全体)2008年	32,097,108	8,588,900	26.8%
駅南側(全体)2023年	40,686,008		
駅北側(5分以内)2008年	28,390,121	14,293,363	50.3%
駅北側(5分以内)2023年	42,683,484		
駅南側(5分以内)2008年	30,702,351	14,712,972	47.9%
駅南側(5分以内)2023年	45,415,323		

10

分析結果① 駅北側(全体)への効果

変数	新築		中古	
	係数	標準誤差	係数	標準誤差
ln面積	0.3503 ***	0.0482	0.5843 ***	0.0502
ln延床面積	0.7261 ***	0.0918	0.5410 ***	0.0695
ln駅から距離	-0.2483 ***	0.0169	-0.2973 ***	0.0250
ln取引築年数	—	—	-0.2398 ***	0.0100
建ぺい率	-0.0036 **	0.0015	-0.0033	0.0027
容積率	0.0004	0.0002	0.0008	0.0005
木造	-0.0033	0.0563	0.0334	0.0460
再開発完了以降ダミー	-0.0231	0.0520	0.1486	0.1043
駅北側ダミー	-0.1723 ***	0.0210	-0.1301 ***	0.0320
駅北側ダミー×開発以降ダミー	0.0613 **	0.0290	-0.0268	0.0553
用途地域ダミー	YES		YES	
タイムダミー	YES		YES	
.cons	13.6740 ***	0.3919	13.6439 ***	0.2758
修正済み決定係数	0.6669		0.7581	
サンプル数	840		855	

11

●分析結果①

- 駅北側(新築):-0.1723 負で有意
- 駅北側(中古):-0.1301 負で有意

【内生性】
・説明変数が誤差項と相関を持つこと
・ここでは、そもそも価格が高い
・新築住宅が開発以降に取引
・されている可能性がある。

- 駅北側×開発以降(新築):0.0613 正で有意
- 駅北側×開発以降(中古):-0.0268 負で無相関

- 新築住宅は、開発後に取引価格が上昇 } 内生性の影響か?
- 中古住宅は、開発後も取引価格が下落 }
- ⇒ 駅北側全体ではなく、駅に近い住宅だけが価格上昇しているのではないか?

12

分析結果② 駅北側(徒歩5分以内)の効果

変数	新築		中古	
	係数	標準誤差	係数	標準誤差
ln面積	0.3896 ***	0.0503	0.5877 ***	0.0517
ln延床面積	0.6944 ***	0.0940	0.5443 ***	0.0712
ln駅から距離	-0.2517 ***	0.0175	-0.2983 ***	0.0326
ln取引築年数	—	—	-0.2449 ***	0.0101
建ぺい率	-0.0071 ***	0.0016	-0.0068 **	0.0028
木造	-0.0241	0.0595	0.0065	0.0463
開発完了以降ダミー	-0.0094	0.0554	0.1296	0.1044
駅北側(5分以内)ダミー	-0.4419 ***	0.0864	-0.1582 *	0.0809
駅北(5分)ダミー×開発以降ダミー	0.4306 ***	0.0938	0.2086 **	0.1040
用途地域ダミー	YES		YES	
タイムダミー	YES		YES	
.cons	13.7926 ***	0.3896	13.7043 ***	0.2792
修正済み決定係数	0.632		0.753	
サンプル数	840		855	

13

●分析結果②

- 駅北(5分)ダミー+開発以降ダミー
- ⇒ 比較対象:南側全体+北側6分以上の住宅
- ⇒ 新築は、0.4306 正で有意
- ⇒ 中古は、0.2086 正で有意

●結果の解釈

- 駅北側5分以内の戸建て住宅の取引価格
- 新築:約43%の上昇
- 中古:約20%の上昇
- 駅北側5分以内の戸建て住宅は、開発以降では有意に正となっている
- ※ただし、新築住宅は内生性の可能性がある

14

まとめ

- 開発後の駅北側全体での比較
 - 新築戸建て住宅は取引価格が上昇しているが、中古戸建て住宅は取引価格が下落している。しかし、新築住宅の価格上昇は内生性の可能性がある
- 開発後の駅北側5分以内での比較
 - 新築・中古の戸建て住宅共に取引価格が上昇している。
 - しかし、新築戸建て住宅は、内生性の可能性がある。
- このことから開発後の駅北側全体と駅南側との上昇率の比較では、期待された結果とはならなかったが、再開発の主体である**バスロータリー新設**で影響されている地域を**徒歩5分以内**と仮定し、分析した結果、駅南側よりも価格の上昇率が高いことが明らかとなった。これは、期待される結果である。
- 再開発後の駅北口の課題であった、**オープンスペースの不足、防災、安全、景観、バリアフリー**は、バスロータリーの新設により改善され、ひばりが丘駅北口の利用者にとってより住みやすい環境になったと考えられる。

15