インフラ整備計画がエリアの住宅市場に与える影響とは

◆インフラ整備はエリアの活性化だけでなく様々な効果を生み出す“特効薬”でもある

今回は人流や労働環境、雇用の創出だけでなく、住宅市場にも極めて大きなインパクトと影響を与えることになる主なインフラ整備計画について、その概要を確認します。
特に電車や地下鉄の延伸や相互乗り入れの開始、SRT：Smart Roadway Transit（路面公共交通システム）など新交通システムの開業は、一義的にエリアの輸送力を強化しますから、交通利便性が向上することによって既存住宅の資産価値向上や賃貸物件の賃料上昇に反映されることも多く、今後のインフラ整備計画を知ることは近い将来の不動産投資判断にも大きく影響します。
例えば、トンネル崩落事故などのトラブルを乗り越えて**2023年3月に福岡市営地下鉄七隈線が「博多」まで延伸**したことはご存知の方も多いと思いますが、この延伸によって「天神」で乗り換えずに「博多」までアクセスできるようになったことで、「薬院」「六本松」「福大前」「桜坂」「渡辺通」など七隈線沿線各駅の賃料相場が順調に上昇し居住するユーザーが増加していることは記憶に新しいところです。
2025年は1～3月の外国人旅行者：インバウンドが早くも1,000万人を突破し、年間4,000万人を超える勢いで“日本ブーム”が起きています。コロナ後の観光需要の回復、2021年以降続く円安によってリーズナブルに楽しめること、飲食やおもてなし文化、サブカルチャーなど多彩な楽しみが得られること、治安が良く安心して旅行ができることなどがこの日本ブームの背景とされていますが、全世界から観光客が押し寄せれば、逼迫するのは観光地や名所旧跡と空港やターミナル駅を結ぶ交通インフラです。

東京都に本社がある企業のテレワーク実施率（サンプル調査）は最新の2025年3月時点で43.4%、従業員300人以上の比較的規模の大きい企業では66.7%と依然として高い水準で推移していますから、直ちに公共交通機関の輸送力が厳しい状況に置かれているという状況ではありませんが、今後、日本が観光立国として世界から観光客を誘致するには、現在よりもさらに移動手段である公共交通機関の輸送力を高め、移動の快適性を維持向上させる必要があります。
特に、テレワークの継続と少子化・高齢化の影響によって各鉄道会社では定期券購入者が漸減する状況が続いており、この点からも新たに観光客需要を掘り起こしたいという思惑もあるようです。

また、新線の開業および延伸は、単に輸送力を増強して移動の利便性を確保するだけでなく、建築・土木などの建設業、オフィスやマンション開発などの不動産・住宅産業、新たな企業誘致や飲食店の進出などによる地域の活性化など**“波及効果”が極めて大きく、さらに人流の新たな動きも呼び込むこととなって利用価値の向上による地価・賃料の上昇などの“資産価値向上効果”**もあって、まさに都市機能の維持・向上には欠かせない要素でもありますから、**エリア活性化の“特効薬”であるとも言えます。**
では、地域ごとの活性化に欠くことのできないインフラ整備が今後どのように進むのか見ていきましょう。

写真提供：ピクスタ

中山　登志朗（なかやま　としあき）　株式会社LIFULL　LIFULL HOME'S総合研究所　副所長
出版社を経て、不動産調査会社で不動産マーケットの調査・分析を担当。不動産市況分析の専門家として、テレビや新聞・雑誌、ウェブサイトなどで、コメントの提供や出演、寄稿するほか、不動産市況セミナーなどで数多く講演している。
2014年9月から現職。国土交通省、経済産業省、東京都ほかの審議会委員などを歴任する。（一社）安心ストック住宅推進協会理事

※本コンテンツの内容は、記事掲載時点の情報に基づき作成されております。
※情報提供：株式会社LIFULL　LIFULL HOME'S総合研究所・監修／三井住友トラスト不動産 企画部

2025年6月

◆東京：都心と湾岸エリア＆羽田空港間の移動の利便性を向上させる計画が目白押し

羽田空港アクセス線の整備事業、新空港線（通称：蒲蒲線）事業

東京23区は日本の行財政の中心であり、コロナ後には若年単身者を中心に毎年5万人超の転入超過（転出と転入の差分）を記録している全国一の人口社会増エリアでもありますから、インフラの整備＝輸送力の向上と移動の快適性を担保することは、雇用、医療、教育、常に掲げられる課題の一つです。
特に、**2024年には延べ8,590万人（うち国際線利用者2,300万人超）を記録した羽田空港利用者の増加**に対して、長年京浜急行空港線および東京モノレールに頼ってきた輸送力はほぼ限界に達しており、そのアクセス強化は最優先事項としてこれまで東京モノレールの「東京」延伸や、同じく「東京」地下ホームを起点とした**"JR新空港線構想"などが浮かんでは消え、喫緊の課題**となっていました。
それを解決する手段として決定したのが、**①羽田空港アクセス線の整備事業**です。このアクセス線はJR東日本が2014年に公表した計画が基になっており、**A：「東京」に接続する"東山手ルート"、B：りんかい線・京葉線に接続する"臨海部ルート"、C：「渋谷」「新宿」「池袋」に接続する"西山手ルート"の3路線が計画**されており、AおよびBは今から約6年後の2031年度に同時開業を目指して工事が進められています。Cはりんかい線トンネルとの連絡線を新たに追加整備する必要があり、着工の目途は現時点では立っていませんが、完成時には「新宿」～「新羽田空港」間を約23分で結ぶ計画となっています。なお、**Aが2031年に開業すると「東京」～「新羽田空港」間は約18分で接続可能になりますから、現在最短でも30分超かかるアクセスが劇的に改善**されることだけは間違いなさそうです。
同じく、**都心南西部から羽田空港へのアクセスを強化**する目的で進められているのが、**②新空港線（通称：蒲蒲線）事業**です。通称の通り東急多摩川線「蒲田」と京急線の「京急蒲田」を結ぶことによって、「渋谷」方面から東急東横線～多摩川線を経由して羽田空港までアクセスする構想です。具体的には、「矢口渡」～「蒲田」間を地下化し「京急蒲田」付近まで約1.7km延伸して、京急空港線に乗り入れます。開業予定は2038～2042年と13年ほど先ですが、**開業すると「中目黒」～「羽田空港」間を40分程度で結べるようになる**とのことです。

東京メトロ有楽町線の「住吉」～「豊洲」間、東京メトロ南北線の「白金高輪」～「品川」間の延長

東京都内の地下鉄網は、東京メトロ9路線の総延長195.0kmに都営地下鉄4路線の総延長109.0kmを合わせると約304.0kmに及び、各路線で他の鉄道とも相互乗り入れを実施していますから、充分と考えられるだけの路線数と路線網を既に構築してはいるのですが、一方で都内に依然として残る**"地下鉄未開エリア"を埋めることが求められています。その未開エリア解消の最優先事項として挙げられているのが、③東京メトロ有楽町線の「住吉」～「豊洲」間の延長**と、**④東京メトロ南北線の「白金高輪」～「品川」間の延長**です。
東京メトロ有楽町線の延伸（分岐）については2024年11月に既に着工しており、新設区間には新駅2つを設置し都心東部エリアの南北の移動を強化することを目的に約9分で結ぶ予定です。開業予定ははっきりしていませんが2030年代半ばとのことです。この延伸は、**東京メトロ東西線の最混雑区間である「木場」～「門前仲町」間の混雑率が現状の200%から国の目標値である180%以下とすることも目標**とされ、その他周辺路線においても混雑緩和が期待されるとしています。
また、南北線の延伸は、「白金高輪」で分岐して従来の「目黒」から東急目黒線へ乗り入れる路線とは別に「品川」に乗り入れる路線を敷設します。日本有数のビッグターミナル駅でありながら、**これまで地下鉄線が一本も乗り入れていなかった「品川」に初めて東京メトロ南北線が延伸**することで、六本木・赤坂方面から「東京」を経ずに新幹線にアクセス可能となりますから、名古屋・大阪～西日本方面への移動の快適性・利便性が向上することになります。2.5kmの延伸ですが、こちらの工事も有楽町線同様に開業予定が2030年代半ばとのことで、約10年先の話となります。

東京メトロ新線、リニア中央新幹線の建設

さらに2040年以降の開業と15年ほど先ですが、総展示面積115,420㎡と日本最大のコンベンションセンターである東京ビッグサイトと「東京」をダイレクトに結ぶ**⑤東京メトロ新線の計画**や、**⑥「品川」を起点とする「名古屋」方面へのリニア中央新幹線の建設も進められており**、これまでの報道の通り、静岡県内での工事の遅れおよび水源地を分断することによる地元の反対などがあり、当初の開業予定の2027年が大幅に遅延して早くても2034年以降に開業する見込みです。

このように東京では更なる交通利便性の向上と輸送力の強化、また混雑率の緩和などを目的として、中長期的なインフラ整備計画が進められています。

※本コンテンツの内容は、記事記載時点の情報に基づき作成されております。（情報提供：株式会社東京カンテイ・監修／三井住友トラスト不動産　企画部）

三井住友トラストグループ
三井住友トラスト不動産
https://smtrc.jp/
三井住友トラスト不動産株式会社
首都圏情報営業部
■お問い合わせは下記番号まで
通話無料 0120-963-301
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町3丁目11番地1　NMF竹橋ビル7階
TEL.03-6870-3605　FAX.03-6870-3606　E-mail joei-t@smtrc.jp
お問合せはこちら

国土交通大臣免許（10）第3397号・（一社）不動産協会会員・（一社）不動産流通経営協会会員・（公社）首都圏不動産公正取引協議会加盟

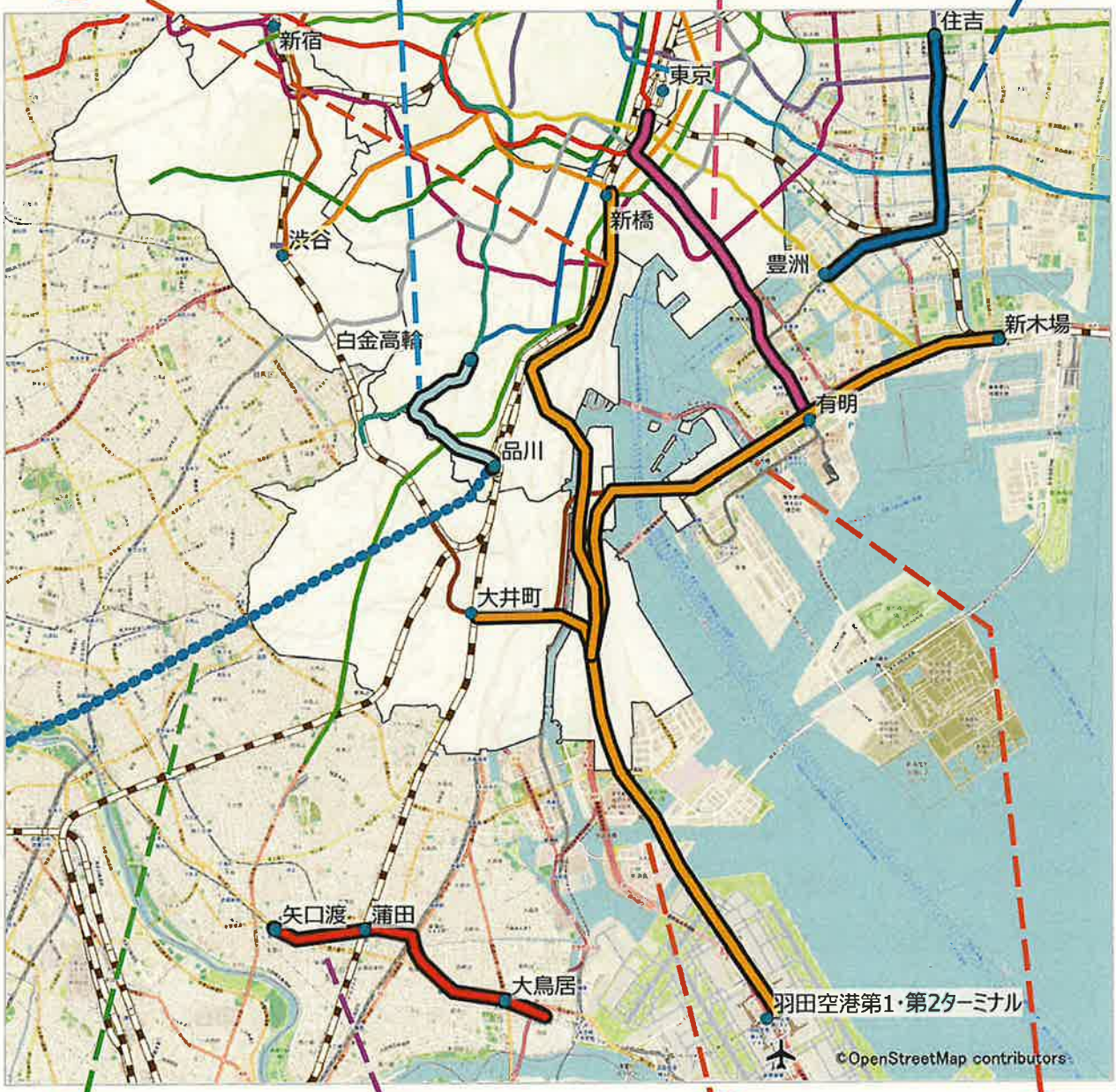
◆都心と湾岸エリア＆羽田空港間の移動のインフラ整備計画（抜粋）

羽田空港アクセス線
A：東山手ルート
新橋～
（2031年予定）

南北線延伸
白金高輪駅～品川駅
（2030年半ば予定）

都心・臨海地下鉄新線
東京～東京ビッグサイト
（2040年予定）

有楽町延伸線
豊洲～住吉
（2030年半ば予定）



6
リニア中央新幹線
品川～名古屋
（2034年以降）

2
新空港線
矢口渡～大鳥居
（2030年代後半）

1
羽田空港アクセス線
C：西山手ルート
新宿～羽田空港
（2031年予定）

1
羽田空港アクセス線
B：臨海部ルート
新木場～羽田空港
（2031年予定）

出所）国土地理院「基盤地図情報」、国土交通省「国土数値情報鉄道時系列」、各種開発計画をもとに三井住友トラスト不動産（株）作成

※本コンテンツの内容は、記事記載時点の情報に基づき作成されております。（情報提供：株式会社東京カンテイ・監修／三井住友トラスト不動産　企画部）

三井住友トラストグループ
三井住友トラスト不動産
https://smtrc.jp/
三井住友トラスト不動産株式会社
首都圏情報営業部
■お問い合わせは下記番号まで
通話無料 0120-963-301
〒101-0054 東京都千代田区神田錦町3丁目11番地1　NMF竹橋ビル7階
TEL.03-6870-3605 FAX.03-6870-3606 E-mail joei-t@smtrc.jp

お問合せはこちら

国土交通大臣免許（10）第3397号・（一社）不動産協会会員・（一社）不動産流通経営協会会員・（公社）首都圏不動産公正取引協議会加盟