

存在感高まる川崎の住宅市場

2016年11月30日

株式会社三井住友トラスト基礎研究所

投資調査第2部 主任研究員 室 剛朗

投資調査第1部 客員研究員 大橋 卓哉

これまで神奈川県住宅市場においては、中心都市である横浜市が圧倒的な存在感を持ってきた。横浜市は日本で第2位の人口約365万人を誇る巨大都市であり、神奈川県内の他の政令指定都市である川崎市(約140万人)、相模原市(約70万人)を人口面では圧倒している。横浜市はバブル経済期、90年代半ばに東京への人口集中を回避させるべくニュータウンが建設され、多くの住宅が供給されてきた。住宅供給に伴い、東京や横浜で勤務する就業者の居住エリアとして人気を集めてきたが、2000年半ば以降、その相対的なポジションが低下している。その主因は、川崎市の台頭である。川崎市は近年、JR川崎駅西口や武蔵小杉駅前の再開発で、子育て世帯を中心に人気が高く、川崎市の住宅市場の存在感が高まっている。本稿では、川崎市の存在感の高まりを定量的に確認し、近年の住宅需要・供給の志向の変化を分析することで、今後の川崎市の住宅市場におけるポテンシャルを推察した。

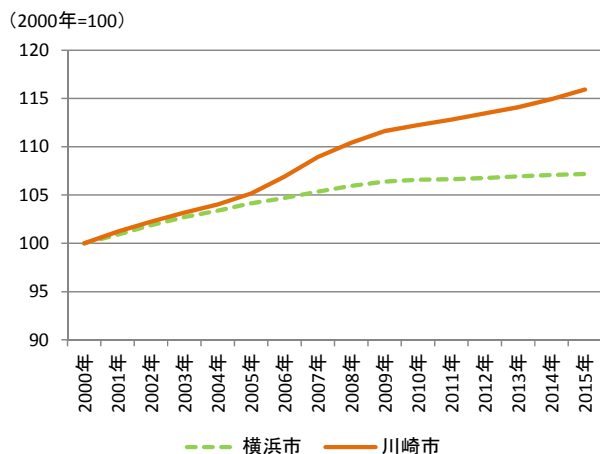
人口・世帯の動向で川崎市の優位が顕著

横浜市と川崎市の総人口を比較すると、横浜市の約365万人に対して、川崎市は約140万人と半分にも満たない。東京の人口集中の緩和を目的とし、多摩田園都市(青葉区)・東急長津田ニュータウン(緑区)・港北ニュータウン(都筑区)などをはじめとするニュータウンが建設され、大手企業の社宅が立地するなど、横浜市は多くの人口を吸引してきた。かつては東京までのアクセスが1時間程度と、十分に通勤可能圏であるとして需要を集めてきたと考えられる。しかし、近年の住宅需要は変質しており、郊外戸建てエリアへの需要が減少している。総人口の伸び率を比較すると2000年を100とした指数で、2014年時点は横浜市で107程度である一方、川崎市では115程度と大きな伸びを示している(図表1)。また、世帯数でも類似の傾向が見られる(図表2)。横浜市のニュータウンは若い世代の流入が少なく高齢化し、古いものでは人口減少が始まっており、横浜市全域での2010年以降の人口増加の頭打ち要因の一つとなっている。対して、川崎市はJR川崎駅西口の「ラゾーナ川崎」を中心とした幸区の再開発により、新規住民を着実に増やしてきたことに加えて、2000年半ばから続く武蔵小杉駅の再開発により子育て世帯の呼び込みに成功した。

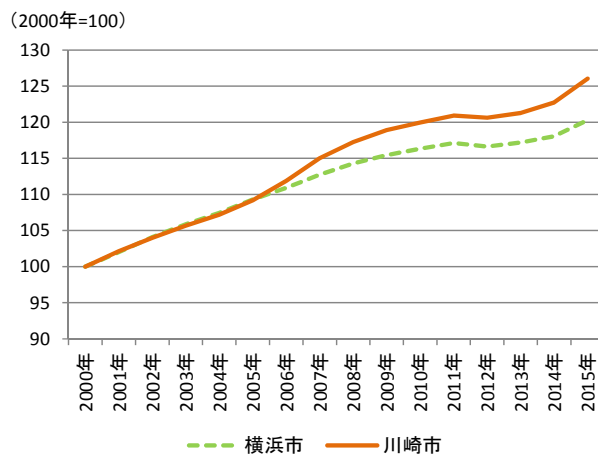
人口の転入超過率で見ても、横浜市が2000年半ば以降、転入超過傾向は続くものの、川崎市よりも低い状況が続いている(図表3)。川崎市と横浜市の総人口のボリュームは異なるが、2009年以降は川崎市が転入超過の絶対数でも横浜市を上回っている。

年齢別では、横浜市の年少人口(0-14歳)および生産年齢人口(15-64歳)は、2000年を100とした指数で、2000年代後半以降減少トレンドに転じている一方、川崎市では生産年齢人口の増加に伴い年少人口が増加しており、ファミリー世帯の増加で新陳代謝が進んでいる(図表4)。このように、人口・世帯面では川崎市は近年、横浜市に対して優位な動向を維持している。

図表 1.総人口



図表 2.世帯数



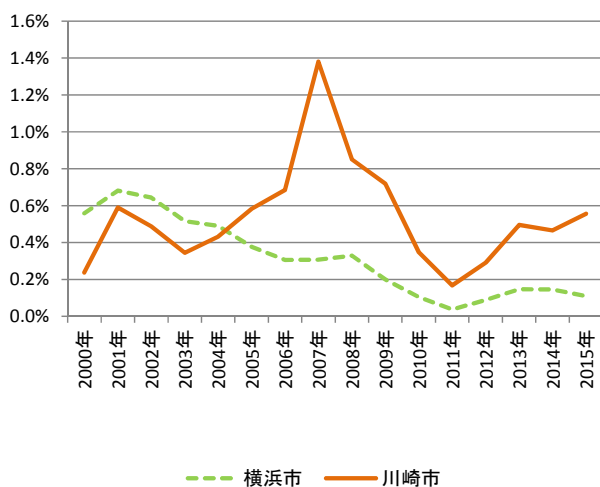
注 1)2012年までのデータは3月31日現在、2013年以降のデータは1月1日現在。

注 2)2016年1月1日現在を2015年のデータとして使用。

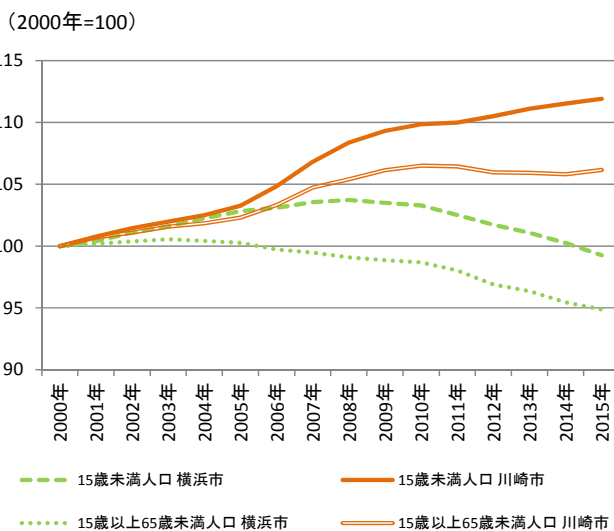
注 3)対象は外国人を含まず、日本人住民のみ。

出所)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 3.転入超過率



図表 4.年齢別人口



注 1)2012年までのデータは3月31日現在、2013年以降のデータは1月1日現在。

注 2)2016年1月1日現在を2015年のデータとして使用。

注 3)対象は外国人を含まず、日本人住民のみ。

注 4)転入超過率の計算は、t年の転入超過数/t-1年の総人口。

出所)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

マンション供給で際立つ川崎の存在感

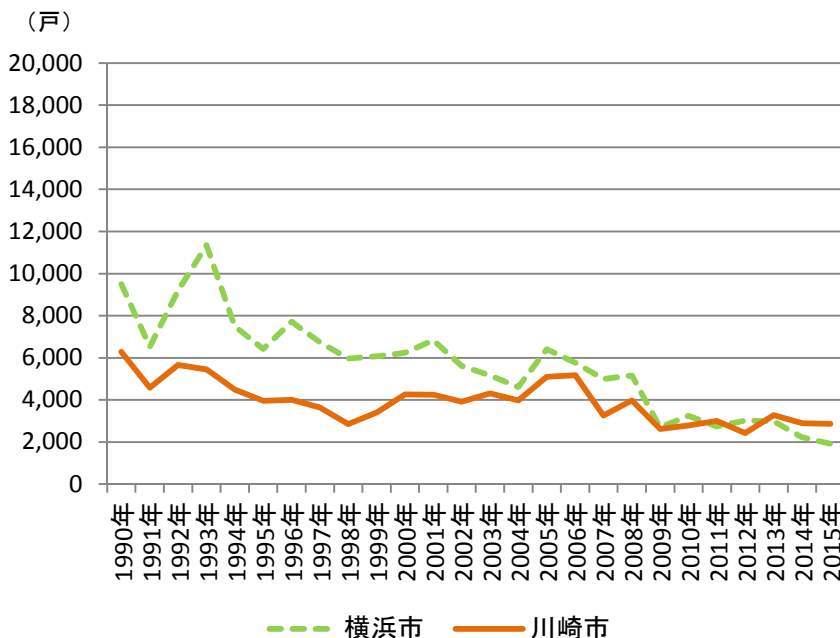
① 賃貸マンション

横浜市と川崎市の賃貸マンションのストック量を比較すると、横浜市の賃貸マンションストック(1990年以降の着工戸数の累計)は約15万戸、川崎市では約10万戸(東京23区の賃貸マンションストック量は約65万戸であるため、川崎市の市場規模は6分の1程度)。また、横浜市は、2000年代以降のストック比率が低く(築浅物件が少ない)が、川崎市は2000年代以降ストック比率が高い(築浅物件が多い)という特性がある。近年、川崎市の開発が進んできた結果である。

次に、1990年以降の横浜市と川崎市の着工量を比較すると、横浜市は長期的に明確な減少トレンドで推移しているのに対し、川崎市は2000年代半ばのファンドブーム期の一時的な増加からは減少しているものの、それほど減少ではない(図表5)。1990-2010年までの平均では横浜市は6,367戸/年であるが、2011年以降の5年間は、2,575戸/年と半分以下の着工戸数にとどまっている。川崎市は2011年以降の5年間で2,888戸/年と、1990~2010年の平均的な着工戸数の7割程度に回復している。

また、着工戸数の割合は1996-2000年で3.5(川崎市):6.5(横浜市)であったが、2011-2015年では川崎市が横浜市を上回った(図表6)。川崎市の賃貸マンション市場規模の拡大をけん引するのが、川崎区・幸区・中原区である。1996-2000年と2011-2015年における横浜市と川崎市の合計に占める割合は、川崎区で3.9%→11.0%、幸区で3.3%→8.1%、中原区で5.8%→13.0%と大きく増加している。川崎市においては、依然として高津区や多摩区なども着工量は多いが、足元の伸び率という意味では川崎区・幸区・中原区が他を圧倒している。横浜市では港北区・神奈川区・中区などが多いが、量・伸びともに川崎区・幸区・中原区には及ばない。

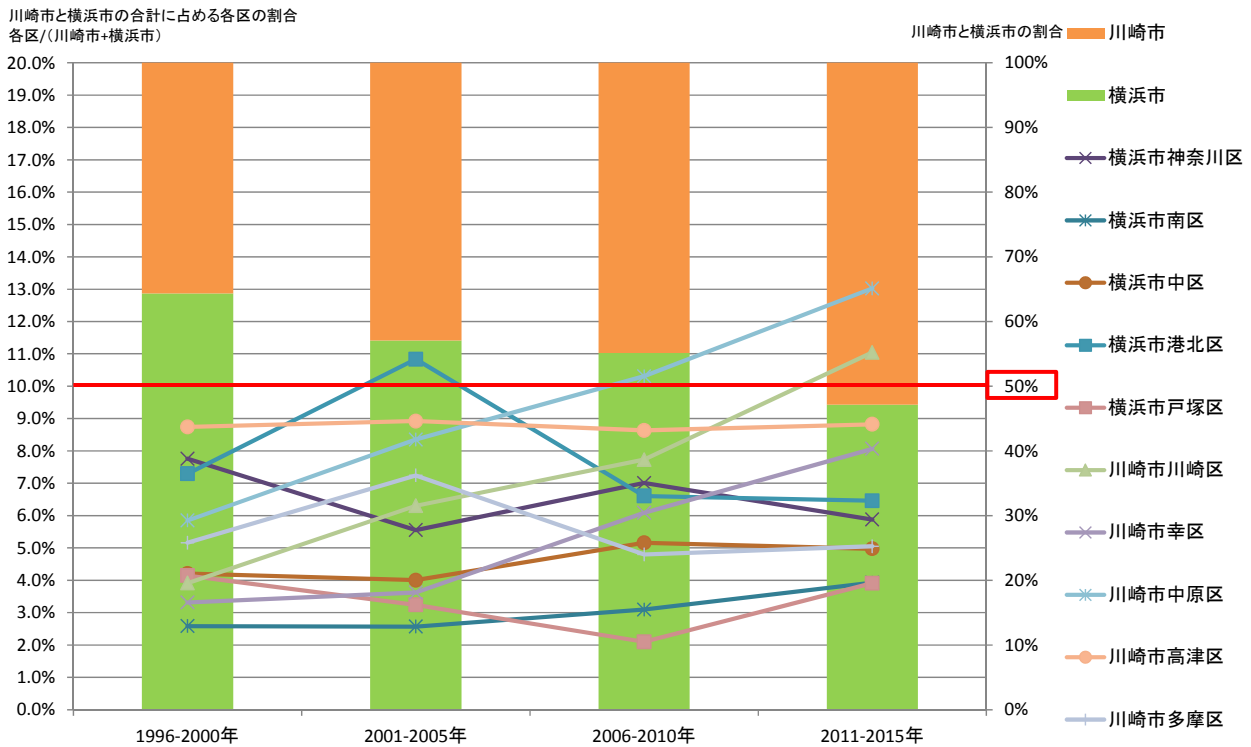
図表5.川崎市と横浜市の賃貸マンション着工戸数の比較



注) 賃貸マンションは貸家・共同住宅でSRC・RC造と定義した。

出所) 国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 6.川崎市と横浜市の着工戸数の割合と各行政区の全体に占める割合(賃貸マンション)



注) 2011-2015年の比率で上位10区を抽出してグラフ化。川崎市・横浜市については右軸。

出所) 国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

〈2011-2015年の比率で上位10区〉

		1996-2000年	2001-2005年	2006-2010年	2011-2015年
1	川崎市中原区	5.8%	8.4%	10.3%	13.0%
2	川崎市川崎区	3.9%	6.3%	7.7%	11.0%
3	川崎市高津区	8.7%	8.9%	8.6%	8.8%
4	川崎市幸区	3.3%	3.6%	6.1%	8.1%
5	横浜市港北区	7.3%	10.8%	6.6%	6.5%
6	横浜市神奈川区	7.8%	5.6%	7.0%	5.9%
7	川崎市多摩区	5.2%	7.2%	4.8%	5.1%
8	横浜市中区	4.2%	4.0%	5.2%	5.0%
9	横浜市南区	2.6%	2.6%	3.1%	3.9%
10	横浜市戸塚区	4.1%	3.2%	2.1%	3.9%

出所) 国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

② 分譲マンション

次に分譲マンションで比較してみると、賃貸マンションと類似の現象が確認される。分譲マンションの着工戸数がかつては3(川崎市):7(横浜市)の割合で横浜市が大宗を占める状況であったが、2011-2015年では4:6にシェアが増加しており、拮抗するようになってきている(図表7,8)。賃貸マンションと同様に、この川崎市の分譲マンション市場の伸張をけん引するのが、川崎区と中原区である。両区とも、横浜市と川崎市の合計に占める割合は、2011-2015年では10%を超えている。

1996-2000年と2011-2015年における横浜市と川崎市の合計に占める割合は、川崎区で4.4%→11.4%、中原区で4.7%→10.3%と大きく増加している。横浜市では鶴見区(6.1%→7.1%)・中区(5.3%→6.2%)・磯子区(2.3→5.0%)などの伸びが目立つが、川崎区・中原区の増加幅には及ばない。

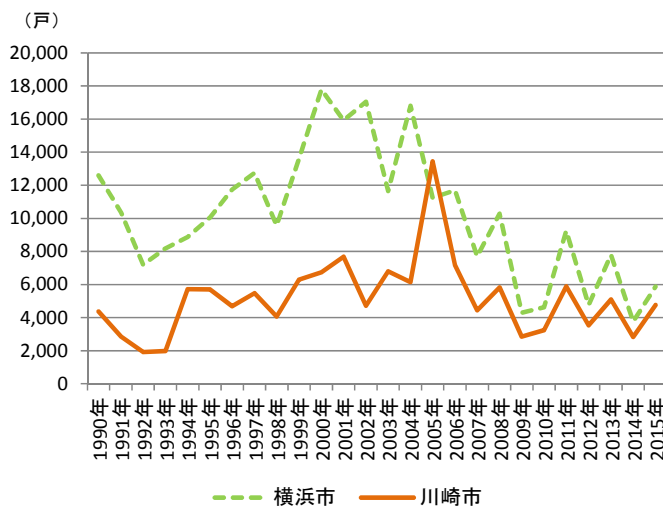
また、シェアが10%を超えていないが、川崎市幸区で4.1%→6.6%と相応に増加しており、JR川崎駅西口再開発の影響の大きさが見られる。川崎駅といえば、元来東口が街の中心であり、繁華性が高いイメージのエリアであったが、JR川崎駅西口前の旧東芝川崎事業所の跡地を開発し、「ラゾーナ川崎」が2006年に開業したことにより、今では高層住宅が建ち並ぶ住宅地として認知されており、近隣にも多くの住宅が建設されている。

川崎駅は、東京駅までは20分程度、横浜駅までも10分程度であり、東京都心東部・横浜中心部双方へのアクセスに優れている。また、2001年の湘南新宿ライン開通により、東京都心西部(新宿・池袋方面)へのアクセスも容易となるなど、交通利便性に優れている。京急川崎駅を利用すれば羽田空港まで20分程度と、空路を重視する層へも訴求力がある。また、武蔵小杉を中心とする川崎市中原区に分譲マンションの市場規模の拡大は顕著である。2004年のみなとみらい線と東急東横線の相互直通運転の開始や、2010年のJR横須賀線「武蔵小杉駅」の開業で、これまでの渋谷・横浜方面への利便性だけでなく、東京・品川方面へのアクセスが格段に向上し、交通利便性を重視する子育て世帯を中心としたファミリー世帯の需要を集めている。

強い需要を反映して、川崎市幸区の新築分譲マンションの平均価格は2006年に大きく上昇し、その後上下はあるものの水準は過去から比べると明確に上昇している(図表9,10)。また、川崎市中原区の新築分譲マンション平均価格は、JR横須賀線「武蔵小杉駅」の開業(2010年)以降の伸びが著しく、1996-2000年と2011-2015年の平均を比較すると、1,000万円以上上昇している(図表9,10)。

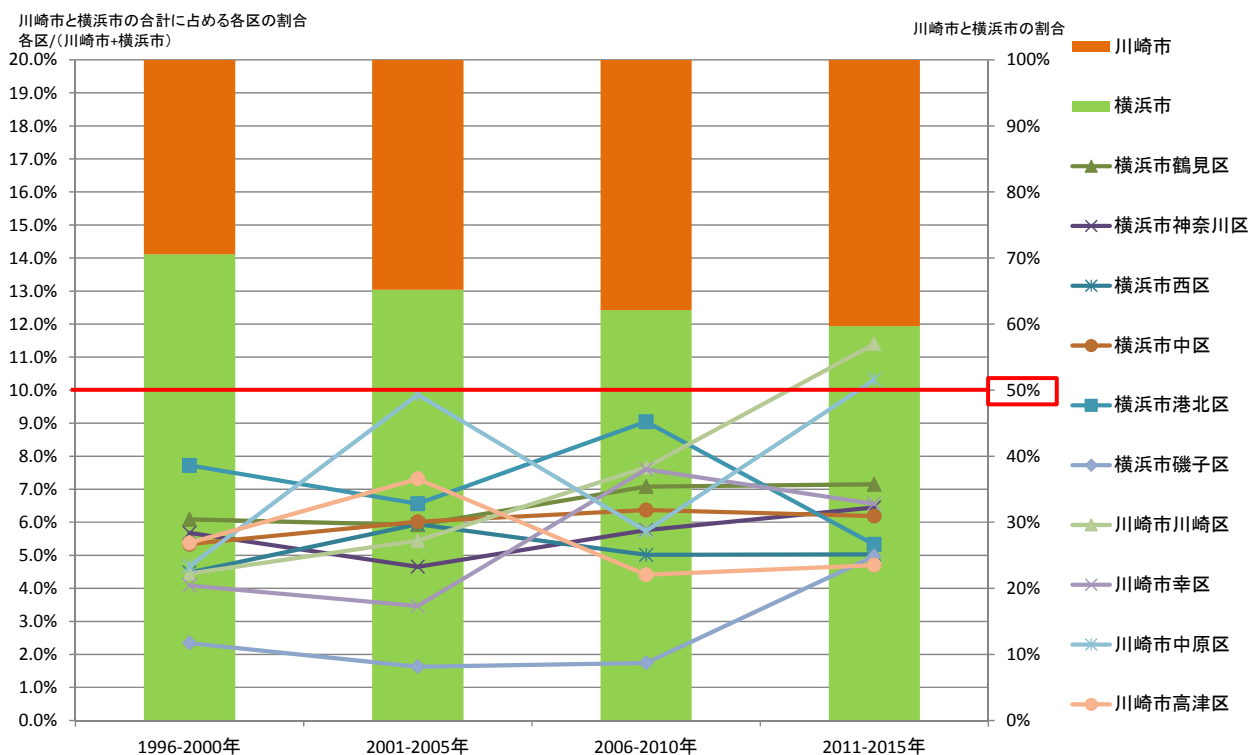
賃貸マンションと比較すると、分譲マンション市場では依然横浜市の存在感は強いが、再開発の力は大きく、ここ10年程度で神奈川県内の住宅勢力図を一変させている。

図表7. 川崎市と横浜市の分譲マンション着工戸数の比較



出所)国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 8.川崎市と横浜市の着工戸数の割合と各行政区の全体に占める割合(分譲マンション)



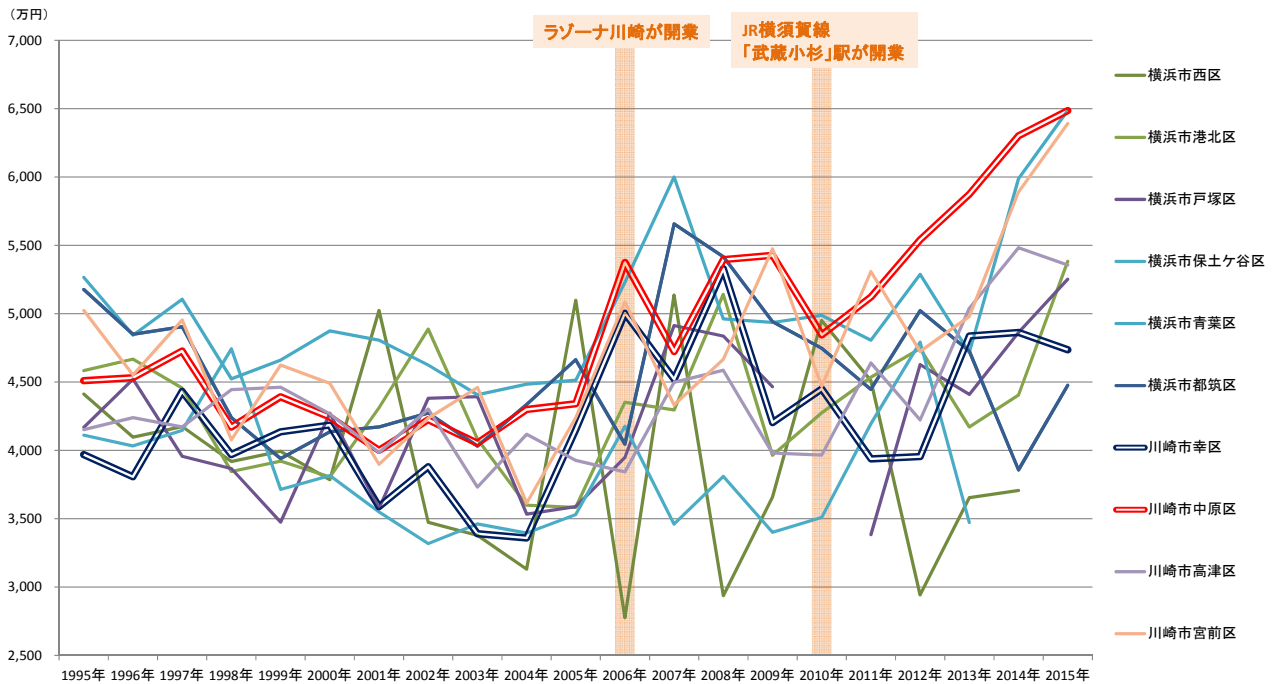
注)2011-2015年の比率で上位10区を抽出してグラフ化。川崎市・横浜市については右軸。
出所)国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

〈2011-2015年の比率で上位10区〉

		1996-2000年	2001-2005年	2006-2010年	2011-2015年
1	川崎市川崎区	4.4%	5.4%	7.7%	11.4%
2	川崎市中原区	4.7%	9.9%	5.7%	10.3%
3	横浜市鶴見区	6.1%	5.9%	7.1%	7.1%
4	横浜市幸区	4.1%	3.5%	7.6%	6.6%
5	横浜市神奈川区	5.7%	4.7%	5.8%	6.4%
6	横浜市中区	5.3%	6.0%	6.4%	6.2%
7	横浜市港北区	7.7%	6.6%	9.0%	5.3%
8	横浜市西区	4.5%	5.9%	5.0%	5.0%
9	横浜市磯子区	2.3%	1.6%	1.7%	5.0%
10	川崎市高津区	5.4%	7.3%	4.4%	4.7%

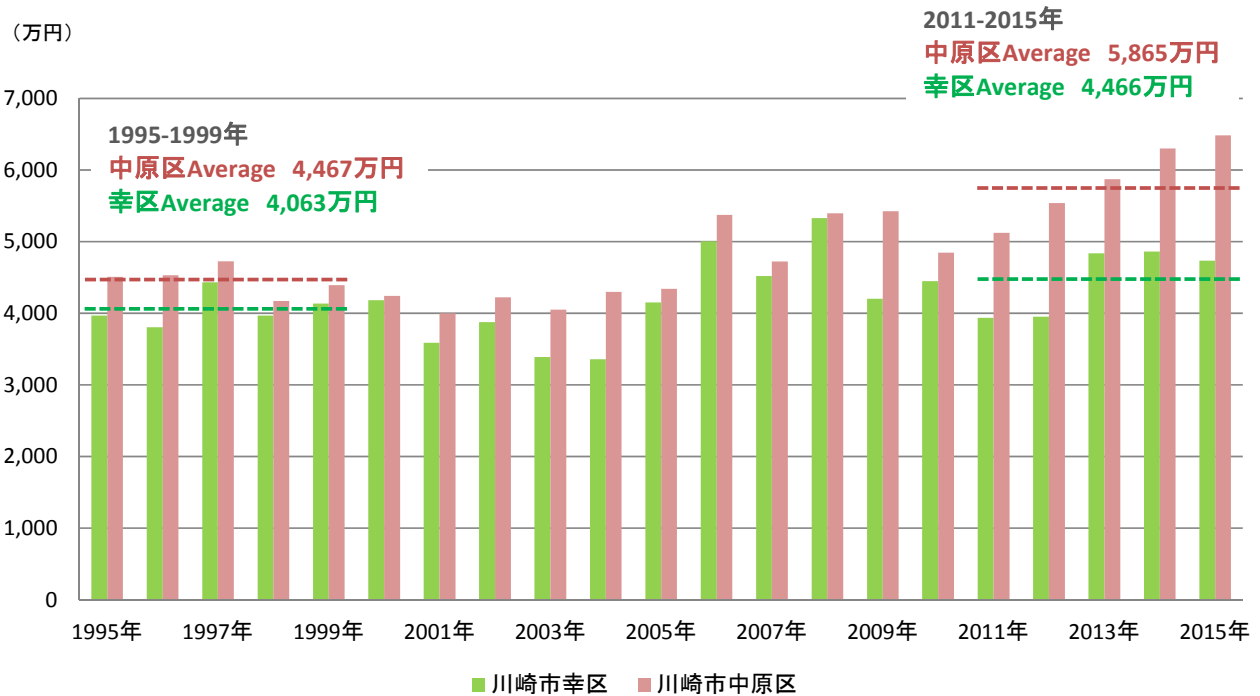
出所)国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 9.川崎市と横浜市における新築分譲マンション平均価格の推移



注 1) 2011-2015 年の平均水準で上位 10 区を抽出してグラフ化 (年次は各物件が発売を開始した時点)。
 注 2) 2015 年の横浜市西区で平均から大きく乖離する大型・高額物件の供給があったため、データを非掲載とした。それ以外のデータ欠損は新築分譲マンション価格のデータが存在しないことを示す。
 出所)MRC データをもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 10.川崎市幸区と中原区の新築マンション平均価格の推移



出所)MRC データをもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

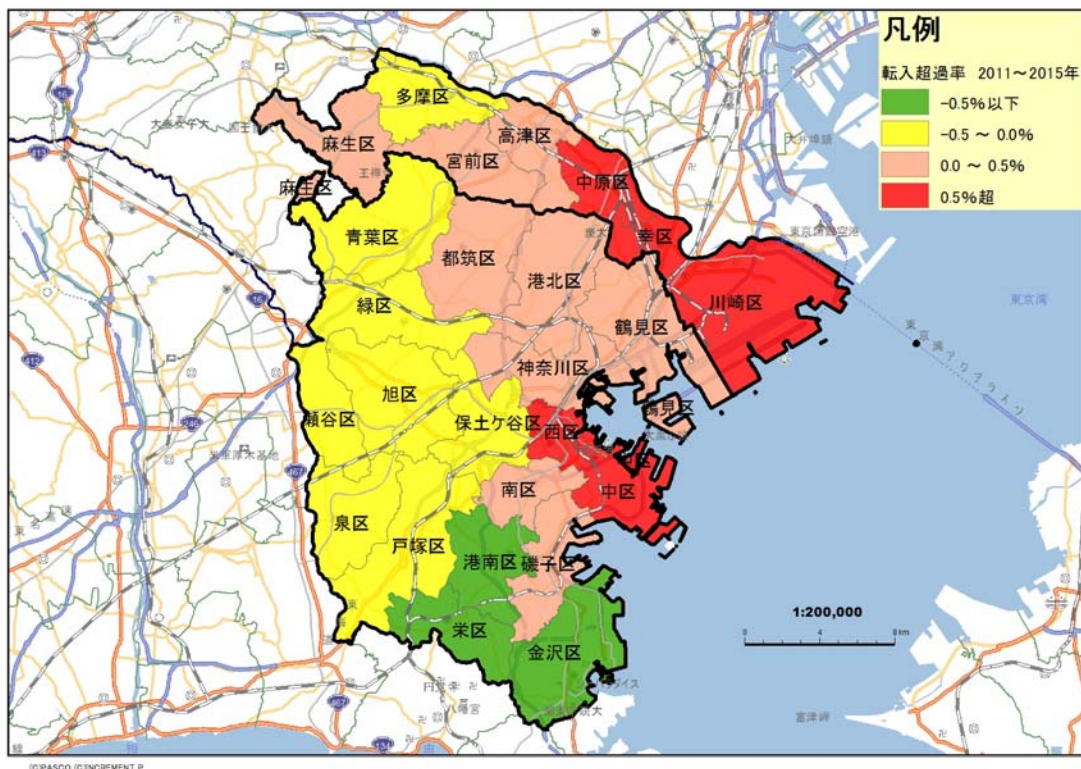
市内で進む二極化と今後の川崎市の住宅市場 ～東京へのダイレクトアクセスが最重要項目に～

これまで見てきたように、賃貸・分譲ともに川崎市の住宅市場の存在感は高まっているが、主に川崎区・幸区・中原区に依るところが大きい。同一市内でのエリア格差が拡大している状況は横浜市も同様で、二極化の様相が強まっている。2011-2015年における人口の転出入の状況を川崎市・横浜市の区別で比較してみると、川崎市では多摩区を除く6区で転入超過を示しており、特に川崎区・幸区・中原区の転入超過率が高い。これに対して横浜市では市の東側と特に西区・中区で増加が見られる一方、西側はほぼ転出超過傾向にあることが分かる(図表 11)。

その主な理由は、東京駅方面へのアクセスが良い立地が志向されるというニーズの変化がある。東京駅を中心とした、東京都心部のオフィスストックの伸び率は著しい。以前、東京と新宿に分散していた業務機能は、足元では東京方面にシフトしている状況にあることが影響している。広域交通網へのアクセスが頻繁な企業にとっては、東京駅や品川駅に隣接するエリアを志向するケースが多い。そのため、東京駅方面に勤務する就業者が増加していることが考えられ、この方面への通勤を重視するエンドユーザーが増加したと見られる。神奈川県と東京方面へのアクセスは、主に JR 東海道線、JR 横須賀線、JR 京浜東北線、京急線、東急田園都市線により結ばれているため、これら沿線駅の人口が増加していると見ることができる。

また、我が国の世帯構成の変化も居住地に大きな影響を与えている。単身世帯の増加、夫婦のみ世帯の増加、女性の社会参画の進展、核家族化というキーワードは全て都心へのアクセス重視を裏付けるものである。単身世帯は利便性を追求する主体であるの言うまでもないことであるが、夫婦のみ世帯・子育て世帯で共働きのケースが増加しており、子育て環境よりも職場までの交通利便性を重視する世帯が増加している。また、核家族化が進行している中で、勤務地から相当程度離れている場所に子供を預けることは非常に難しくなっている。これら複数の理由により、東京駅方面(勤務地)へのアクセスを重視した立地選好となり、これまで見てきたような人口移動や住宅着工の動向となっていると推察される。

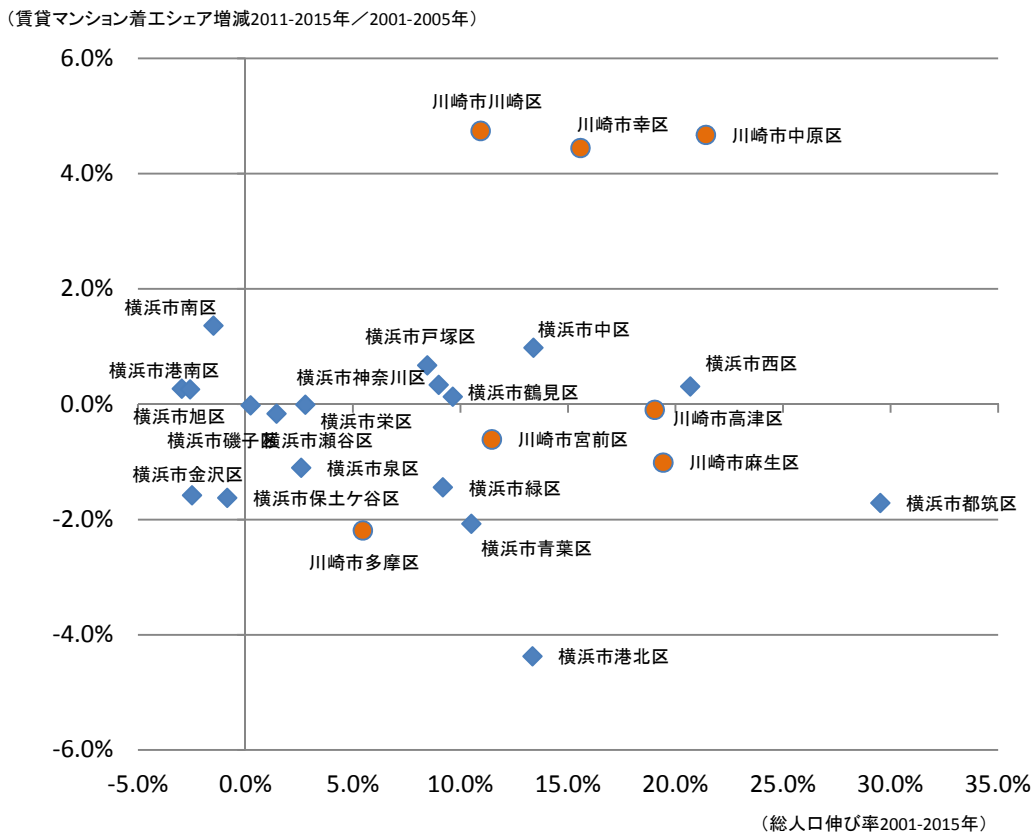
図表 11. 転入超過比率(2011-2015年の平均)



出所)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

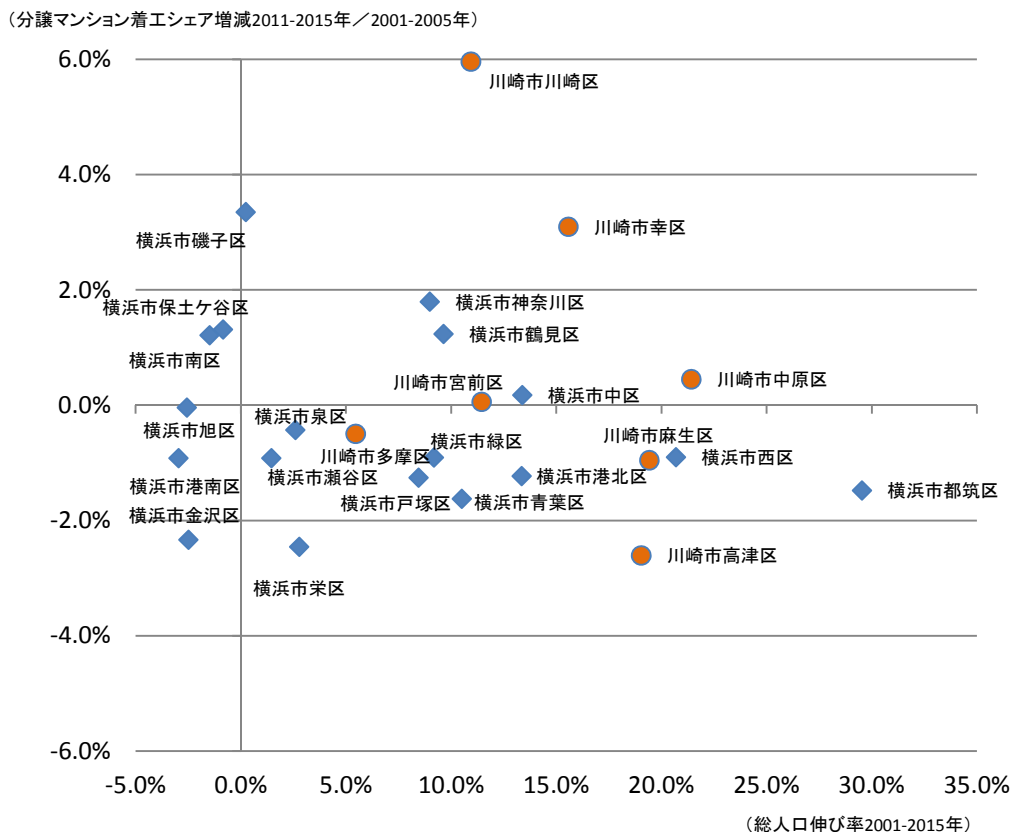
川崎市と横浜市の賃貸マンションおよび分譲マンション着工戸数の割合と総人口の伸び率をプロットすると、明確な傾向を見ることができる(図表 12)。賃貸、分譲の両方で着工シェアの増加幅がプラスとなり、かつ総人口が増加している行政区は、川崎市では川崎区・幸区・中原区のみ、横浜市では鶴見区・神奈川区・中区のみである。川崎市で東京に最もアクセスの良い立地は川崎駅と武蔵小杉駅であり、横浜市においては JR 京浜東北線・JR 東海道線・JR 横須賀線の沿線駅である。これらは東京駅方面へのアクセスに優れる一方、都内と比べると(分譲・賃貸住宅ともに)価格が安いいため、需要を喚起しているものと推察される。対して、着工シェアの減少が大きく、総人口の減少が見られる地域は全て横浜市の西部および南部である。川崎市でも北部は着工シェアを落としている地域が多く、横浜市ほど明確ではないが、格差が生じてきている。今後は、横浜市では西部・南部地域の高齢化、転出超過状況が改善される見込みは乏しく、横浜市は西区・中区と東部を中心に需要を集めていくと考えられるが、西部・南部は賃貸マンションのみならず、分譲マンションでも苦戦が予想される。川崎市では、川崎区・幸区・中原区は立地の優位性や今後も開発が続く可能性が高いことなどから、引き続き存在感を高めることが想定される。

図表 12. 川崎市と横浜市の賃貸マンション着工戸数の割合の増減×総人口伸び率



出所)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」および国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

図表 13. 川崎市と横浜市に分譲マンション着工戸数の割合の増減×総人口伸び率



出所)総務省「住民基本台帳に基づく人口、人口動態及び世帯数」および国土交通省「住宅着工統計」をもとに三井住友トラスト基礎研究所作成

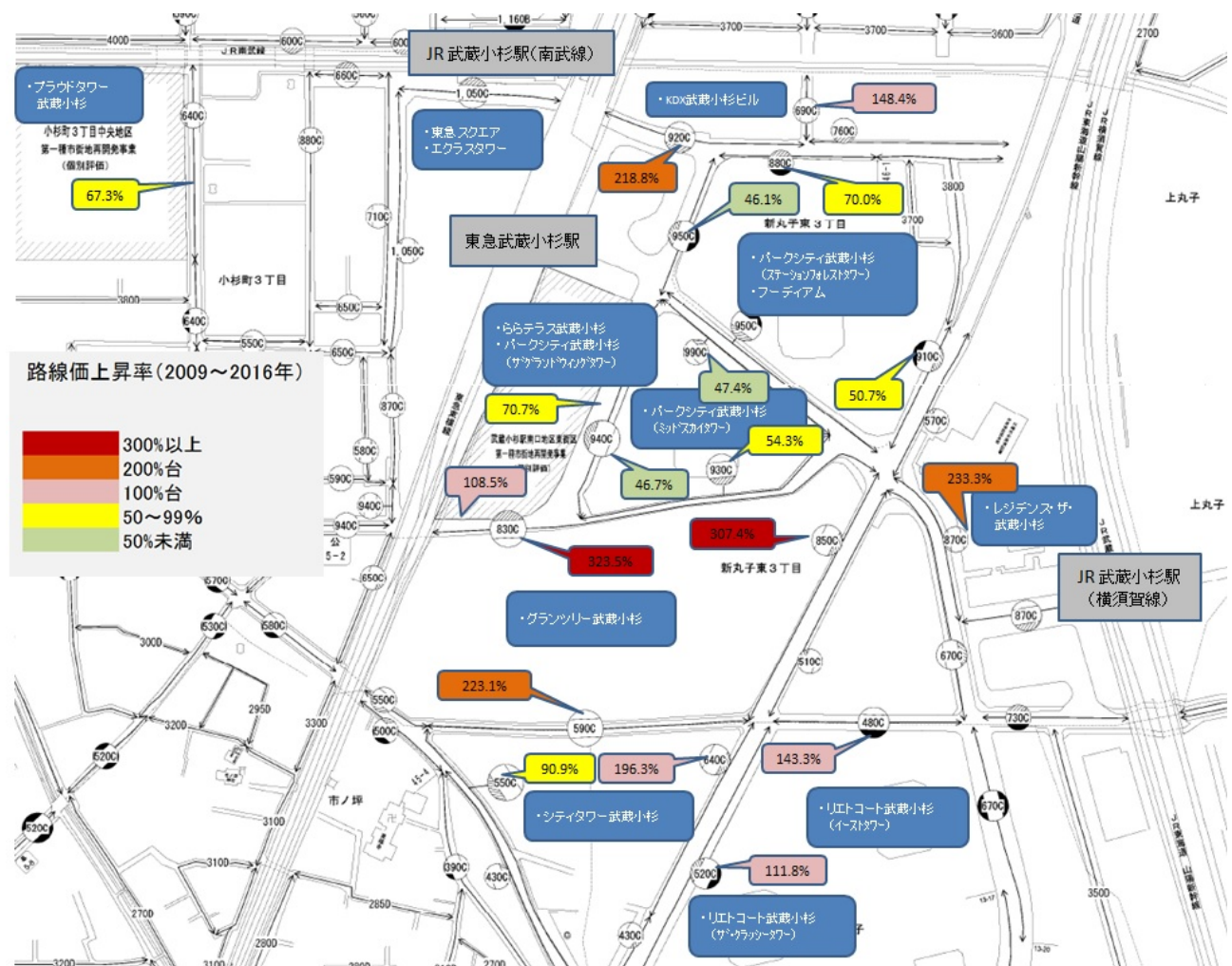
特に注目される武蔵小杉駅周辺の再開発

こうした住宅需要が強まる川崎市の中でも、特に注目されるのが武蔵小杉である。

JR 武蔵小杉駅・東急武蔵小杉駅の周辺はここ数年で多数の大型再開発計画が進行し、2008 年頃からまず高層タワーマンションが先行する形で順次竣工していき、2014 年に大型商業施設の「ららテラス武蔵小杉」と「グランツリー武蔵小杉」が相次いで開業したことで、新たな街としての主要な顔ぶれが概ね出そろった状況にある。この間、JR 武蔵小杉駅は従来の南武線ホームに加えて南東側に横須賀線のホームが開業し(2010 年)、東京方面へのアクセス性が向上したため、武蔵小杉は住宅地としてさらに注目を集めるエリアとなった。その結果、武蔵小杉駅前周辺の地価は数年の間に急上昇し、市内では川崎駅周辺に次ぐ高水準エリアとなっている。

地価の上昇について国税庁の路線価の分布を見ると(図表 14,15)、2009~2016 年の 7 年間で最も上昇したのは「グランツリー武蔵小杉」に面する2つの道路で、一つは東急武蔵小杉駅方面からの動線に面する北側の道路(表中の⑦N)、もう一つは JR 横須賀線の武蔵小杉駅側に面する道路(表中の⑦E; 綱島街道)であり、いずれも 2009 年の 30 万円/㎡未満から、2016 年には 100 万円/㎡を超える水準に上昇し、7 年間で 300%以上(4 倍以上)高騰したことになる。

図表 14. 武蔵小杉駅周辺の再開発地と路線価上昇率の分布(2009~2016 年)

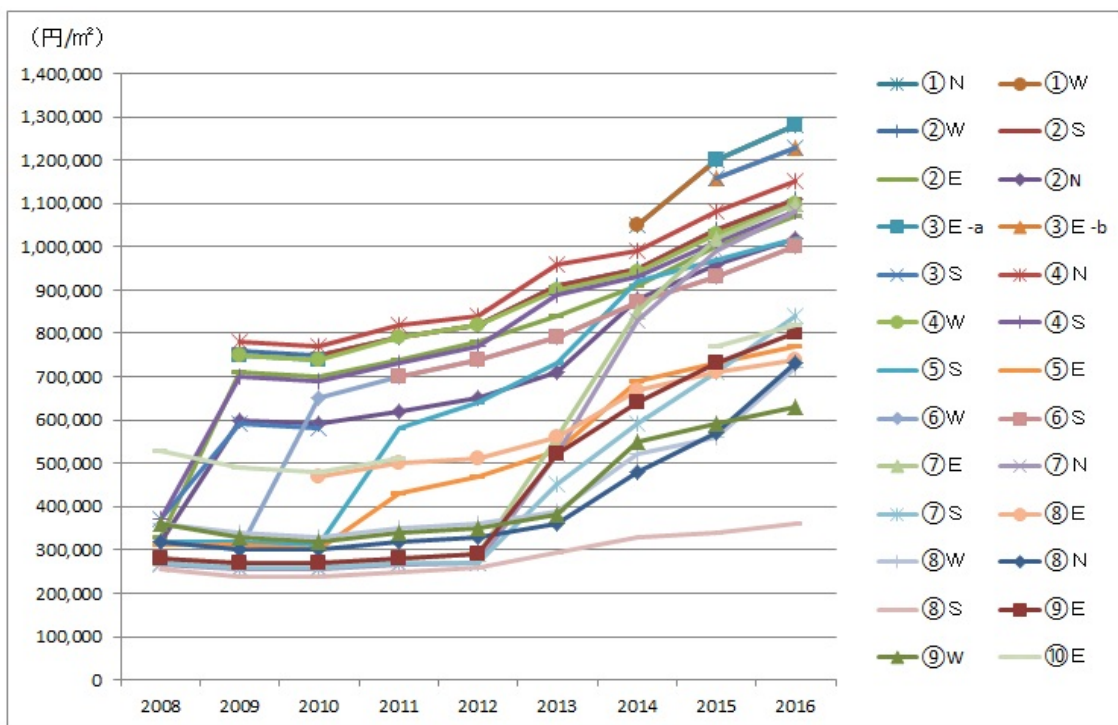


出所) 国税庁「路線価図」を基に三井住友トラスト基礎研究所作成

これらは土地の用途が従来の工場跡地から大型商業施設に変わったことによるものだが、高層タワーマンションの「シティタワー武蔵小杉」(⑨E)や「リエトコート武蔵小杉」(⑧W・⑧N)、また JR 横須賀線の駅に至近の「レジデンス・ザ・武蔵小杉」(⑥W)など、住宅用地の前面道路も100%~200%以上(2~3倍以上)の急上昇を示しており、再開発の効果が如実に表れている。

図表 15. 武蔵小杉駅周辺の路線価水準と上昇率の推移

路線名	路線に係る大型再開発の状況	2009	2014	2015	2016	上昇率 (2009~2016年)
①N	東急スクエア(商業施設2013年開業)		1,050,000	1,200,000	1,280,000	-
①W	エクラスタワー(分譲M2013年竣工)		1,050,000	1,200,000	1,280,000	-
②W	パークシティ武蔵小杉ステーションフォレストタワー(分譲M2008年竣工)	760,000	950,000	1,040,000	1,110,000	46.1%
②S	フーディアム(商業施設2008年開業)		950,000	1,040,000	1,110,000	-
②E		710,000	910,000	1,000,000	1,070,000	50.7%
②N		600,000	880,000	960,000	1,020,000	70.0%
③E-a	ららテラス 武蔵小杉(商業施設2014年開業)	750,000	※個別評価	1,200,000	1,280,000	70.7%
③E-b	パークシティ武蔵小杉ザグラウンドウイングタワー(分譲M2013年11月竣工)			1,160,000	1,230,000	-
③S		590,000	※個別評価	1,160,000	1,230,000	108.5%
④N	パークシティ武蔵小杉ミッドスカイトワー(分譲M2009年竣工)	780,000	990,000	1,080,000	1,150,000	47.4%
④W		750,000	940,000	1,030,000	1,100,000	46.7%
④S		700,000	930,000	1,010,000	1,080,000	54.3%
⑤S	KDX武蔵小杉ビル(オフィスビル2013年竣工)※旧TKS武蔵小杉ビル	320,000	920,000	970,000	1,020,000	218.8%
⑤E	同ビル前面道路(南側)の拡幅(2010年)	310,000	690,000	730,000	770,000	148.4%
⑥W	レジデンス・ザ・武蔵小杉(分譲M2007年竣工)	300,000	870,000	930,000	1,000,000	233.3%
⑥S	JR横須賀線武蔵小杉駅(2010年開業)		870,000	930,000	1,000,000	-
⑦E	グランツリー武蔵小杉(商業施設2014年開業)	270,000	850,000	1,020,000	1,100,000	307.4%
⑦N		255,000	830,000	990,000	1,080,000	323.5%
⑦S		260,000	590,000	710,000	840,000	223.1%
⑧E	リエトコート 武蔵小杉イーストタワー(賃貸M再販物件2008年竣工)		670,000	710,000	740,000	-
⑧W	リエトコート 武蔵小杉ザクラッシャータワー(分譲M2008年竣工)	340,000	520,000	560,000	720,000	111.8%
⑧N	ザ コスギタワー(分譲M2008年竣工)	300,000	480,000	570,000	730,000	143.3%
⑧S	アールスタイルズ武蔵小杉ウエスト(賃貸M2006年竣工)	240,000	330,000	340,000	360,000	50.0%
⑨E	シティタワー武蔵小杉(分譲M2016年竣工予定)	270,000	640,000	730,000	800,000	196.3%
⑨W		330,000	550,000	590,000	630,000	90.9%
⑩E	プラウドタワー武蔵小杉(分譲M2015年竣工)※小杉町3丁目中央地区	490,000	※個別評価	770,000	820,000	67.3%



出所) 国税庁「路線価図」を基に三井住友トラスト基礎研究所作成

※路線名は大型再開発案件の画地ごとに、三井住友トラスト基礎研究所が便宜上グループ分けして設定したもの(路線名のアルファベットは画地に対する各路線の接道方位を示す;東→E、西→W、南→S、北→N)

さらに、武蔵小杉駅周辺の再開発は、これまで南口を中心に開発が進行してきたが、今後は北口の再開発に注目する必要がある。武蔵小杉駅北口の再開発では、2020年までには高層分譲マンション3棟(1,734戸)が予定されている。駅前の好立地であることから、低層階に商業施設を組み入れる計画もあり、南口に比べ遅れている商業集積が進むことも考えられる。武蔵小杉駅周辺の生活利便性がさらに向上することが期待される。現在のところ、2020年近辺までの計画を把握するにとどまるが、めばしい大規模用地は他に少ないと考えられるため、2020年を一つの目安として、武蔵小杉駅周辺の再開発はほぼ一段落するとみられる。また、川崎駅東口のポテンシャルも高い。東京の国際化に伴い、羽田空港の重要性が日増しに高まっている。川崎駅東口は京急川崎駅を擁し、羽田空港および再開発の期待が高まる品川駅へのアクセスに優れる。繁華性が高い故に住宅地として、これまで存在感は強くはなかったが、利便性を求める昨今の住宅需要の受け皿としては非常に高いポテンシャルを有するエリアと言えよう。

東京の都心部では品川・田町駅周辺をはじめ、渋谷駅前・東京八重洲口など再開発が進行していく地域が多い。今後は一層、東京方面へのダイレクトアクセスが重視される時代となることが想起されるが、川崎駅や武蔵小杉駅の都心部へのアクセスは良好であるため、東京都心部の業務拠点性が向上するとともに住宅地としての価値が向上することが見込まれる。

【お問い合わせ】投資調査第2部

<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。
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。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。