

不動産マーケットリサーチレポート

VOL.304

2026.5.1

MUFG 不動産研究所

不動産マーケットリサーチレポートでは注目されているトピックスを中心に、不動産マーケットの様子を分析していきます。

都心への通勤利便性と分譲マンションの価格形成

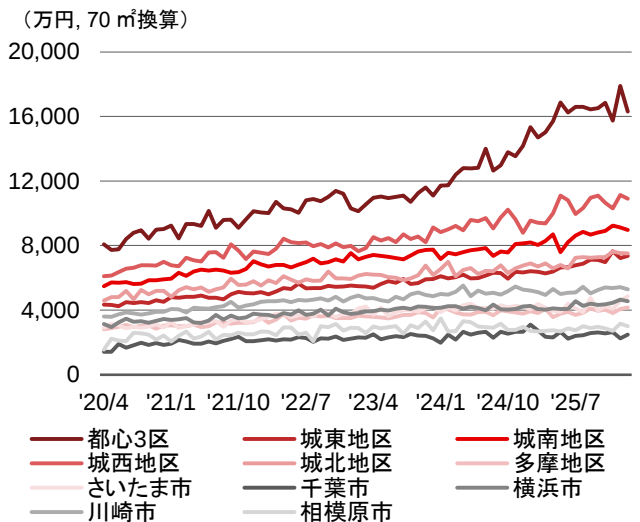
- 中古分譲マンションの成約価格と“通勤利便性”の関係を統計的に分析
- 都心までの乗車時間 30 分圏内で価格上昇が大きい。また、乗車時間 11 分～30 分のエリアにおいては、駅徒歩分数を重視する傾向がとりわけ強まっている
- 都心への通勤利便性の違いによって、価格上昇率は分極化している

都心への通勤利便性と

中古分譲マンション成約価格の関係を分析

中古分譲マンション価格の形成において、通勤利便性が与える影響の重要性は高まっていると考えられる。拙稿『建築費上昇下の供給者と需要者の行動変化』¹においても指摘したように、分譲マンションの主な購入層としてはパワーカップル、パワーファミリー等が挙げられ、こうした世帯の職住近接ニーズは高い傾向があると考えられる。本稿では、都心への通勤利便性が中古分譲マンションの価格形成に与える影響のトレンドを捉えることを試みる。成約価格ベースの分析を行うべく²、国土交通省が不動産の取引当事者を対象としたアンケート調査の結果として公表する『不動産取引価格情報』の事例を用いた統計分析を行うこととする。

図表 1: エリア別の中古分譲マンション価格



出所 東日本不動産流通機構公表資料より筆者作成

通勤利便性の定義と分析アプローチ

通勤利便性の捉え方は文脈によって様々であるが、本稿においては「物件から JR 山手線主要駅までの時間距離」と定義する。この時間距離は「最寄駅から JR 山手線主要駅までの乗車時間」(以下、「乗車時間」)³、「物件から最寄駅までの徒歩分数」(同「駅徒歩分数」)からなる。JR 山手線主要駅は乗降客数上位 5 位までの新宿駅、池袋駅、東京駅、渋谷駅、品川駅と定義した⁴。データ分析は、乗車時間と駅徒歩分数の 2 つの観点に分けてアプローチする。分析対

¹ 船窪芳和 (2026)、「建築費上昇下の供給者と需要者の行動変化」、『季刊不動産研究』(日本不動産研究所)、第 68 巻第 1 号、pp4-11

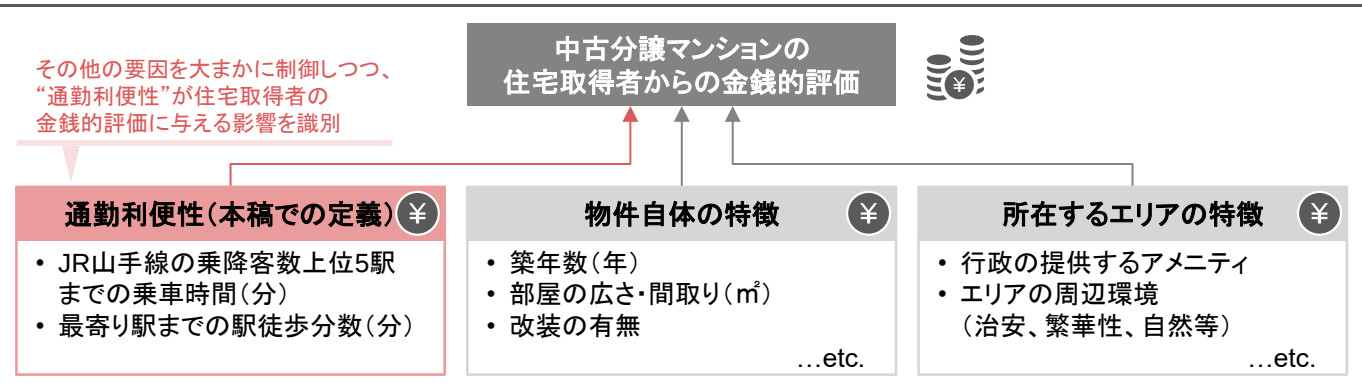
² 本稿においては売り出し価格ではなく成約価格に注目する。直近、中古分譲マンション市場において両者の乖離が拡大しており、住宅取得者の取得ニーズを観察する目的においては成約価格が適切であると考えられるためである

³ その他の定義の方法として、駅から雇用重心への直線距離等も選択肢となる。それらの比較検証分析については今後の課題としたい

⁴ JR 東日本『各駅の乗車人員 2024 年度』による

象は国土交通省の公表する『不動産取引価格情報』の成約事例のうち、2026年3月末時点で最新である2010年度上期から2025年度上期までの首都圏（東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県）の40㎡以上の中古分譲マンションの成約事例とした⁵。

図表 2: 分析アプローチ



出所 筆者作成

図表 3: 乗車時間による時間距離帯に含まれる駅の例

0～10分	11～20分	21～30分	31～40分	41～50分	51～60分
川崎(JR東日本)	豊洲(東京メトロ他)	勝どき(都営地下鉄)	戸塚(JR東日本他)	藤沢(JR東日本他)	八王子(JR東日本)
武蔵小杉(JR東日本他)	川口(JR東日本)	浦和(JR東日本)	東戸塚(JR東日本)	府中(JR東日本他)	相模原(JR東日本)
大崎(JR東日本他)	月島(東京メトロ他)	南砂町(東京メトロ)	川口元郷(埼玉高速鉄道)	柏(JR東日本他)	淵野辺(JR東日本)
田町(JR東日本)	武蔵浦和(JR東日本)	綱島(東急電鉄)	金町(JR東日本他)	相模大野(小田急電鉄)	本川越(西武鉄道)
目黒(JR東日本他)	鶴見(JR東日本)	横浜(JR東日本他)	北綾瀬(東京メトロ)	川越(JR東日本他)	京王堀之内(京王電鉄)
錦糸町(JR東日本他)	新小岩(JR東日本)	北浦和(JR東日本)	調布(京王電鉄)	辻堂(JR東日本)	大和(相模鉄道他)
大森(JR東日本)	両国(JR東日本他)	南千住(JR東日本他)	大倉山(東急電鉄)	金沢文庫(京急電鉄)	越谷レイクタウン(JR東日本)
品川(JR東日本他)	東陽町(東京メトロ)	松戸(JR東日本他)	亀有(JR東日本)	センター北(横浜市営地下鉄)	湘南台(小田急電鉄他)
江戸川橋(東京メトロ)	白金高輪(東京メトロ他)	南浦和(JR東日本)	新横浜(JR東日本他)	仲町台(横浜市営地下鉄)	西八王子(JR東日本)
三軒茶屋(東急電鉄)	入谷(東京メトロ)	東大島(都営地下鉄)	梅島(東武鉄道)	新越谷(東武鉄道)	鶴間(小田急電鉄)

出所 筆者作成

注 マンション取引の多い代表的な駅を例示

通勤利便性の中古分譲マンション価格との関係に関する分析結果

以下では、分析結果について紹介する。2023年度～2024年度にかけて乗車時間、駅徒歩分数の両方で中古分譲マンションへの価格影響の仕方に変化が生じていたことが分かった⁶。このタイミングは新型コロナウイルス感染症の5類感染症への移行、出社回帰と重なる⁷。

(1) 乗車時間に関する分析：乗車時間30分以内か否かで価格上昇率に差

首都圏市場全体におけるJR山手線主要駅までの乗車時間の違いによる価格影響を捉えるた

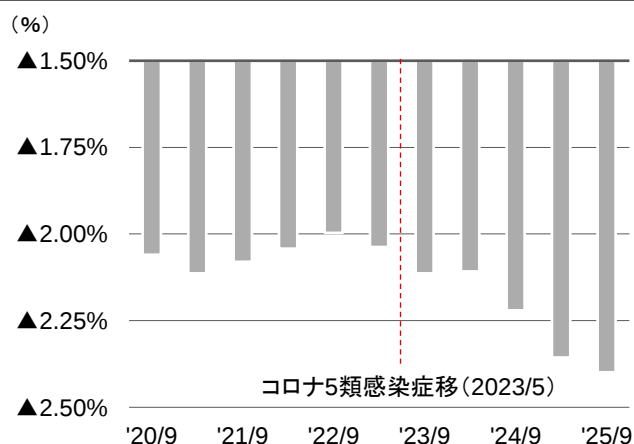
⁵ 中古分譲マンションの取引自体がほとんど行われないエリアも存在する。分析の精度を確保するため、一定のサンプル数が得られた地域を対象とした。具体的には、分析期間において年平均100サンプル以上（データクリーニング後）が得られた55自治体を対象とした

⁶ 住宅取得者の顕示選好を捉えるヘドニックアプローチを採用しており、そのアイデアに基づき時間距離→中古分譲マンション価格の因果関係を仮定している

⁷ 東京都の調査によれば、過去5年間の各年6月の東京都におけるテレワーク実施率（従業員30人以上の都内企業）は、2021年63.6%、2022年54.6%、2023年44.0%、2024年47.5%、2025年43.5%であり、2023年以降に現在の水準に落ち着いている

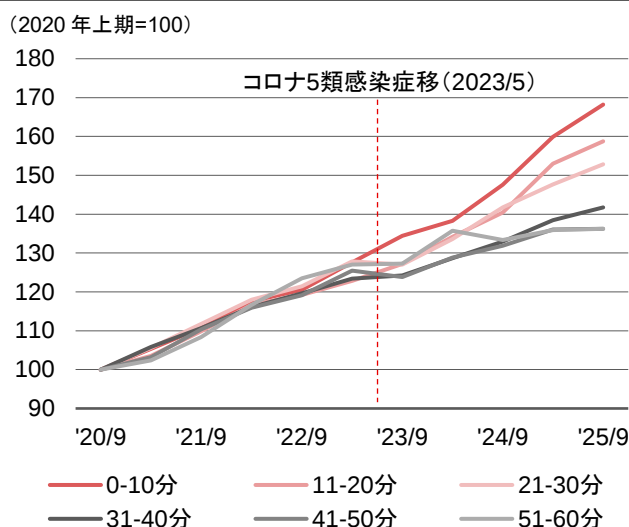
め、図表4では乗車時間1分あたりの平均的な金銭的評価（乗車時間が1分伸びた場合の変動率）、図表5では乗車時間別の中古分譲マンションの成約価格指数を試算した。まず、乗車時間1分あたりの平均的な金銭的評価は2023年度から2024年度頃にかけてトレンドの変化が生じている（図表4）。元々1分あたり▲2%程度の同値は徐々に上昇し、直近では▲2%台半ばまで高まっている。さらに詳細に確認するべく2020年度上期を基準とした価格指数を観察すると、2023年度にトレンドの変化が生じていることが読み取れる（図表5）。乗車時間が30分以下の物件とそれを超える物件で価格上昇率に差が生じており、前者については価格上昇トレンドが直近においても継続する。とりわけ10分以内は高い上昇率となっている。一方、後者については上昇が緩やかで、41分以降の時間帯では既に指数が横ばいに転じていることが分かる。

図表4: 乗車時間1分あたりの平均的な金銭的評価



出所 国土交通省公表資料より筆者試算

図表5: 乗車時間別の中古分譲マンション価格指数

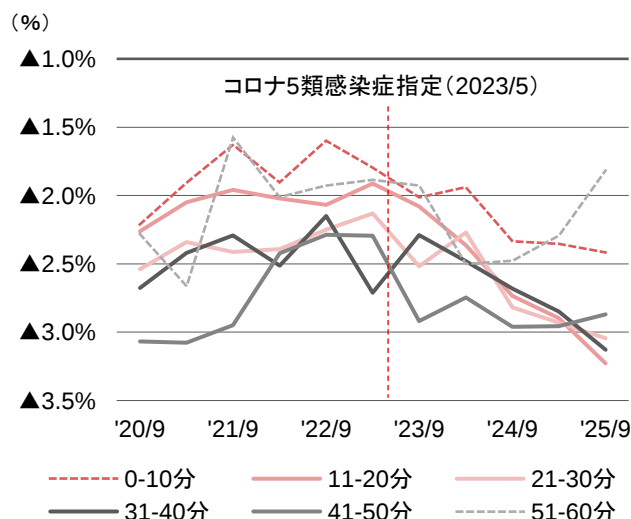


出所 国土交通省公表資料より筆者試算

(2) 駅徒歩分数に関する分析：乗車時間11分～30分のエリアで駅徒歩分数を従前以上に重視

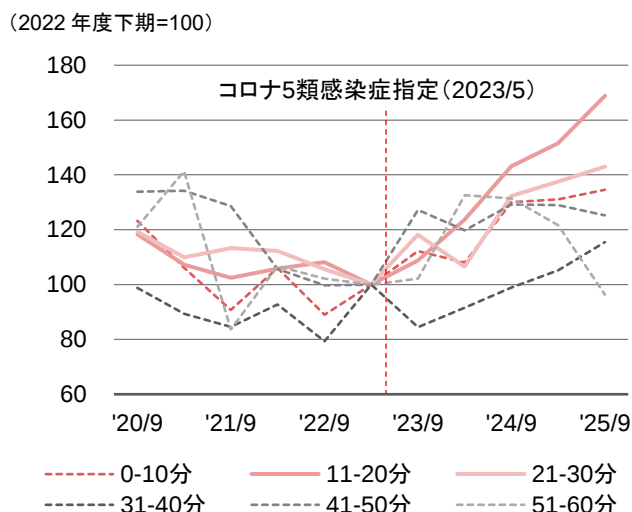
次に、駅徒歩分数の違いによる価格影響を詳細に分析するため、駅徒歩分数が価格に与えた影響を試算する。図表6は駅徒歩分数1分あたりの平均的な金銭的評価（駅徒歩分数が1分伸びた場合の変動率）、図表7は左記について5類感染症への移行直前で基準化を行った結果である。図表6の通り、直近で特に金銭的評価が高いのは、実線で表した11分～20分、21分～30分、31分～40分、41分～50分の乗車時間となるエリアであり、駅徒歩1分あたり▲3%程度となっている。図表7では5類感染症への移行直前にて基準化し、直近において特に変化が大きいエリアを強調している。特に11分～20分のエリアについては、元々の値から1.7倍にまで急激に拡大していることが読み取れる。

図表 6: 駅徒歩分数 1 分あたりの
平均的な金銭的評価



出所 国土交通省公表資料より筆者試算

図表 7: 駅徒歩分数 1 分あたりの
平均的な金銭的評価
(2022 年度下期にて基準化)



出所 国土交通省公表資料より筆者試算

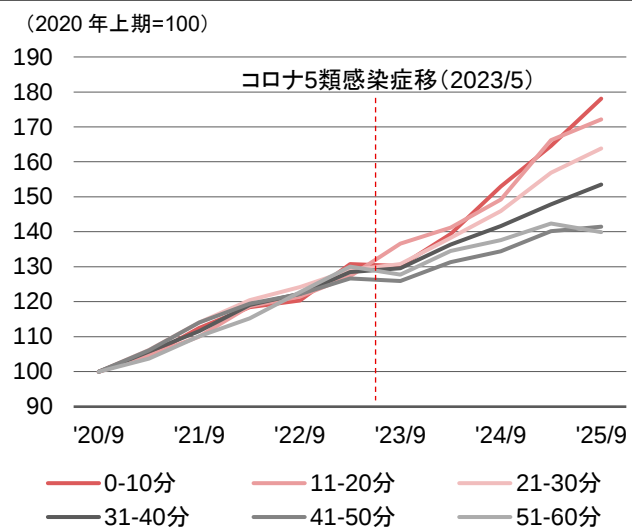
アフターコロナで観測される価格変動の分極化

本稿の分析においては、乗車時間 30 分圏内での価格上昇の大きさが確認された。とりわけ 10 分以内は高い上昇率となっていた。また、都心部からやや離れた 11 分～20 分、21 分～30 分のエリアにおいては、駅徒歩分数への重視度合いも高くなっていることが分かった。これら両方を併せた、通勤利便性としての時間距離（つまり、乗車時間と徒歩時間の合計）の観点から見ると、直近の価格トレンドはどのように評価できるだろうか。

図表 8 では時間距離別の中古分譲マンション価格指数を試算した。アフターコロナにおける価格上昇率を観察すると、価格変動が分極化していることが観察される。図表 9 では、JR 中央線の駅を最寄り駅とする成約事例

群を対象⁸としその時間距離毎の価格変動を観察しているが、実際に分極化が生じていることが確認された。具体的には、時間距離 20 分圏内（同距離帯で取引が多い上位 3 駅：中野、東中野、荻窪）ではコロナの 5 類感染症への移行後に 3～4 割の価格上昇、21 分～50 分（三鷹、武蔵小金井、武蔵境）では 1～2 割の価格上昇の一方、51 分以降（八王子、立川、国立）では小幅な価格下落が生じている。

図表 8: 時間距離（乗車時間と駅徒歩時間）別の
中古分譲マンション価格指数

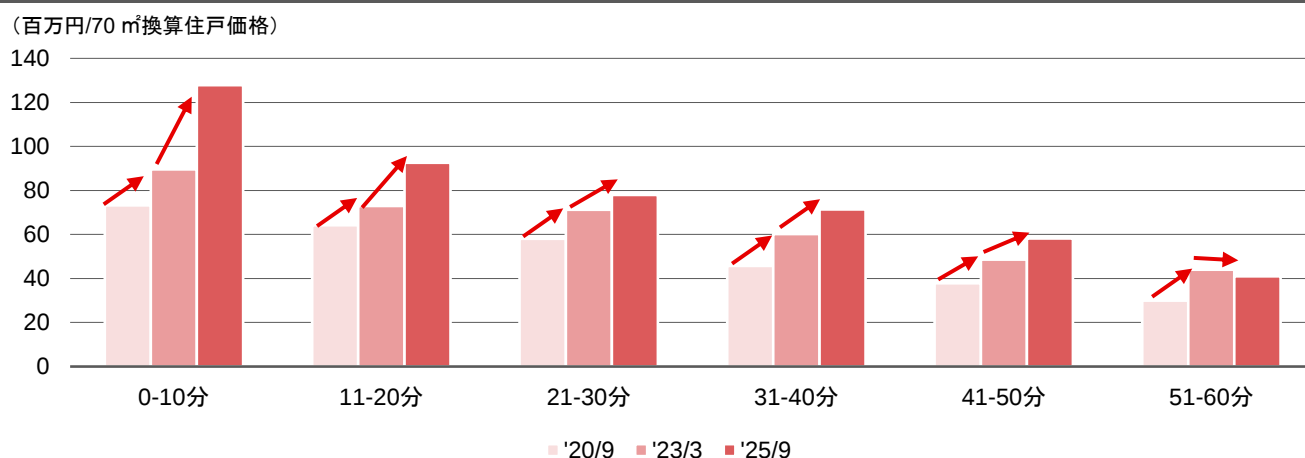


出所 国土交通省公表資料より筆者試算

⁸ 鉄道会社が発行する定期券情報、総務省「経済センサス」等に見る労働集積の情報を踏まえると、東京都心は首都圏における労働集積の中心であることが確認される。ただし、首都圏では神奈川県横浜市や埼玉県大宮市でも一定の労働集積が確認される。本研究全体の趣旨を踏まえ、JR 中央線をここでは例として取り上げた。なお、東京都心以外への通勤利便性要因も加味した研究は今後の課題としたい

都心への通勤利便性はマンションの重要な価格形成要因であり、本稿でもその影響の大きさが確認された。時間距離についてのその他の定義方法の比較検討（例えば、雇用重心への直線距離等）、東京都心の雇用集積以外の要素のモデルへの取り込み等といった課題についても、今後研究を深めたい。

**図表 9: JR 中央線における時間距離毎の中古分譲マンション推定価格
（築 20 年物件の 70 m²換算価格）**



出所 国土交通省公表資料より筆者試算
注 築 20 年、未改装の 70 m²換算価格をヘッドニックアプローチにて推定

MUFG 不動産研究所

船窪 芳和

本資料は、お客さまに対する情報提供のみを目的としたものであり、弊社が特定の有価証券・取引や運用商品を推奨するものではありません。

本資料は執筆者個人の見解に基づくものであり、弊社としての統一見解を公式に表明するものではありません。

ここに記載されているデータ、意見等は弊社が公に入手可能な情報に基づき作成したものです。弊社および執筆者はその正確性、完全性、情報や意見の妥当性を保証するものではなく、また、当該データ、意見等を使用した結果についてもなんら保証するものではありません。税務・会計・法務等に関する事項に関しては、予めお客様の顧問税理士、公認会計士、弁護士等の専門家にご相談の上、お客様の責任においてご判断ください。

本資料に記載している見解等は本資料作成時における判断であり、経済環境の変化や相場変動、制度や税制等の変更によって予告なしに内容が変更されることがありますので、予めご了承ください。

弊社および執筆者はいかなる場合においても、本資料を提供したお

客さまならびに直接間接を問わず本資料を当該お客さまから受け取った第三者に対し、あらゆる直接的、特別な、または間接的な損害等について、賠償責任を負うものではなく、お客さまの弊社に対する損害賠償請求権は明示的に放棄されていることを前提とします。本資料は弊社の著作物であり、著作権法により保護されております。弊社の事前の承諾なく、本資料の全部もしくは一部を引用または複製、転送等により使用することを禁じます。

本資料で紹介・引用している金融商品等につき弊社にてご投資いただく際には、各商品等に所定の手数料や諸経費等をご負担いただく場合があります。また、各商品等には相場変動等による損失を生じる恐れや解約に制限がある場合があります。なお、商品毎に手数料等およびリスクは異なりますので、当該商品の契約締結前交付書面や目論見書またはお客さま向け資料をよくお読み下さい。

本資料は、「不動産の鑑定評価に関する法律」に基づく鑑定評価書ではありません。

上記各事項の解釈および適用は、日本国法に準拠するものとします。

MUFG 不動産研究所は、三菱 UFJ 信託銀行が不動産分野に関する調査・研究・レポート作成等の業務を対外的に行う際の呼称です。