

不動産マーケットリサーチレポート

VOL.256

2024.9.27

三菱UFJ信託銀行 不動産コンサルティング部

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。

“職住近接”と不動産価値

- 首都圏では、通勤者数自体が減少する中で、通勤距離の相対的に短い通勤者(5km未満)がこの10年で約24万人増加した。一方で、都心住宅地の高騰により、“職住近接”を実現する難易度は近年、上昇している。
- 都心住宅地が高騰する中で、職住近接を志向する需要者層が今後、目を向ける先を占う一助として、各駅エリア別に居住コストと、職住近接に関する需要について分析、“割安”“割高”なエリアの把握を試みた。

都心回帰が加速する一方で、“職住近接”の実態は不明な部分が多い

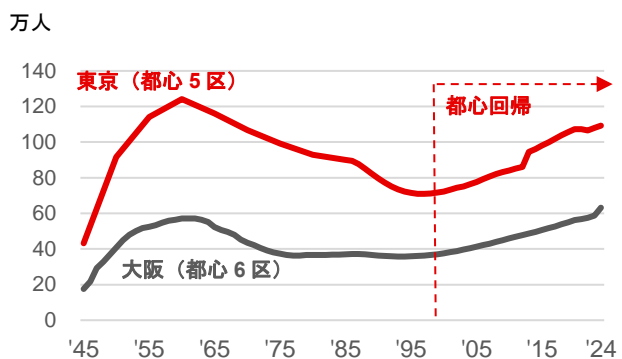
新型コロナウイルス感染拡大は、在宅勤務やテレワークを通して、多くの人々の通勤時間を削減した。通勤時間の削減は“移動時間”の価値を再評価する契機ともなった。他方、東京や大阪の都心部では再開発に伴い、商住が融合した複合的な街づくりが進んだ。それにより、都心の居住環境は改善し、既に1990年代半ばにはいわゆる“ドーナツ化”が終焉に向かい、都心回帰の流れが継続している。(図表1) こうした都心回帰の傾向・通勤者の価値観の変化を通して、勤務先と自宅の距離が近い“職住近接”に対する社会的な関心は強まっている。一方で、その実態は十分な掘り下げがなされていない。

本稿では、通勤者の通勤実態を反映する鉄道定期券の購入データおよび各駅の位置情報を用いて、首都圏における“職住近接”の実態の把握を試みた。

定期券情報と座標情報で、通勤距離を測定

国土交通省が公表する「大都市交通センサス」は、駅間ごとの定期券発売枚数を把握することができる。調査時点は2021年12月時点で、調査対象圏域は東京駅までの鉄道所要時間が2時間以内かつ東京23区への通勤・通学比率が3%、500人以上を満たす市町村である。全数データであり通勤実態を網羅的に把握することが可能である。これに不明部分や誤差を含む部分の推定処理を実施した上で、各駅の緯度・経度情報と組み合わせることで、通勤定期の乗車駅から降車駅までの平均距離を駅別・路

図表 1: 東京、大阪都心部にける人口推移



出所 国勢調査、各自治体 HP

1. 東京都心5区：千代田区、港区、中央区、渋谷区、新宿区
大阪都心6区：北区、中央区、浪速区、西区、福島区、天王寺区

図表 2: 東京都区部 通勤平均距離

距離が短い		距離が長い	
千代田区	7.2km	葛飾区	12.7km
文京区	8.9km	江戸川区	12.7km
渋谷区	9.0km	足立区	12.1km
港区	9.1km	北区	12.1km
台東区	9.3km	練馬区	11.8km

出所 国土交通省「大都市交通センサス」及び国土地理情報の駅座標情報を基に作成

世界が進むチカラになる。

線別・地域別に把握することが可能となる。

首都圏における通勤実態

首都圏における通勤行動を地域別にみると、東京都区部においては、千代田区や文京区などの都心中心部ほど通勤距離が短く、江戸川区や足立区など外縁部に近づくほど、通勤距離は長くなる傾向にある。(図表2) また、東京を除く首都圏の通勤者数が一定水準以上の都市別に平均通勤距離をみると、川崎市が最も短く、千葉市が最も長い。(図表3) これは、東京都心に就労先が集中していることが主因であると考えられる。ある都市の生産年齢人口を就労人口が上回る場合、必然的に他都市の労働力に依存していることとなる。この生産年齢人口と就労人口との乖離の大きさは、その都市が他都市から就労者を“吸引”する強さを表す。図表4は、「就労人口/生産年齢人口」で定義した吸引力を各都市別に並べたものである。首都圏では東京都心の吸引力が他主要都市より極めて高い。結果として、働き手の多くが東京都心へ“吸引”されることで、各都市の平均通勤距離は東京都心との地理的な位置関係を反映する形となる。東京都心に程近い川崎市が、他都市より相対的に通勤距離が短いこともこうした要因が背景にあると考えられる。

通勤距離 5km 未満の通勤者は全体の 1 割程度

鉄道利用通勤において、“職住近接”を自宅から通勤先最寄り駅まで2~3 駅以内に相当する、通勤距離 5km 圏内であると仮に定義する場合、首都圏全体で職住近接である者の割合は、13.2%と、他と比較しても大差ない状況である。(図表5) 一方で、都心5区では実に37.2%が職住近接者に該当する。但し、都心部の居住人口自体が限定的であるため、“東京都心部における職住近接”者は通勤者全体の中でみれば、やはり比較的少数である。

職住近接は進んだのか？

2021年12月時点の通勤データを基にした分析では、職住近接者は、全体としては多数とは言えないが、都心5区においては比較的多く見られることが分かった。では、過去からの推移はどうだろうか。居住人口の都心回帰が加速する中で、“職住近接”化は進んだのだろうか？大都市交通センサスでは2005年以降の5年ごとの調査データが利用可能であることから、2005年、2010年、2015年、2021年¹のデータを用いて、通勤距離が5km未満である通勤を“近距離通勤”であると定義し、通勤行動の変化に着

¹ 2020年は新型コロナウイルス蔓延の影響で、調査延期。

図表 3: 都市別平均通勤距離

東京 23 区	11.2km
横浜市	15.4km
さいたま市	18.7km
相模原市	18.0km
千葉市	21.0km
川崎市	13.8km

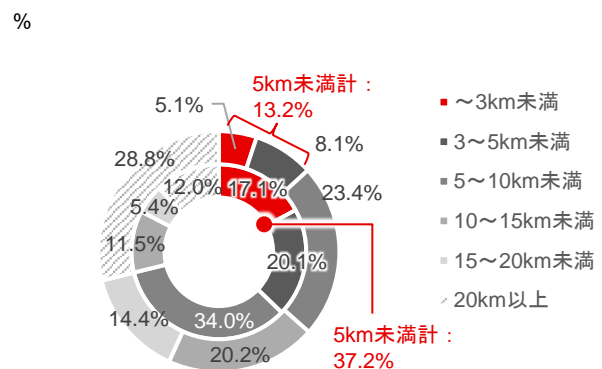
出所 同上

図表 4: 都市別の“吸引力”
(就労人口/生産年齢人口)

東京都心 5 区	20.8
東京都区部 (都心 5 区除く)	2.4
横浜市	2.4
さいたま市	2.2
相模原市	2.8
千葉市	2.9
川崎市	1.9

出所 経済センサス、大都市交通センサスより作成

図表 5: 距離帯別通勤者数割合
(外側：首都圏全体 内側：都心 5 区)



出所 国土交通省「大都市交通センサス」及び国土地理情報の駅座標情報を基に作成

世界が進むチカラになる。

目した。

近距離通勤者は 2010 年以降で約 24 万人増加

近距離通勤者は 2010 年から 2015 年にかけて大きく増加した (+20.4 万人)。加えて、コロナ禍の影響が色濃い 2021 年においても 2015 年比+3.8 万人となり、2010 年以降で見れば、約 24 万人の増加となっている。特に 2015 年から 2021 年にかけては、テレワークの浸透や一時的なコロナ禍に伴う混乱もあり、通勤定期自体は大きく減少したにも関わらず、近距離通勤者数はむしろ増加した。では、なぜ 2010 年以降、近距離通勤者数は増加したのだろうか。以下、2 つの側面からその理由を考えてみたい。

A: 就労人口動態

就労人口の増加は、通勤者数及び近距離通勤者数の増加要因となる。実際、「2005 年から 2010 年」および「2010 年から 2015 年」の期間においては、就労人口の変動量に対して総通勤者は 85% 程度、近距離通勤者は 35% 程度の規模で、両期間ともに変動した。一方で、「2015 年から 2021 年」の期間においては、就労人口の伸びに対し、近距離通勤者はあまり増えなかった。ただこれは、むしろコロナ禍の中で、通勤者全体が減少に転じる中にも関わらず、近距離通勤者数は増加傾向にあったとも捉えることができる。

B: 不動産購買力

2009 年以降、住宅ローン金利の低下が進み、2017 年にはフラット 35 の最低金利は 1.1% まで低下した。また 2010 年以降、共働き世帯の増加により、世帯所得は上昇傾向にある。住宅ローン金利の低下と共働き世帯増加による世帯所得の増加はいずれも不動産購買力の増加要因となる。特に東京都の居住人口の伸びは今回調査期間の内、「2015 年から 2021 年」が最も大きい (+1.3%pt) が、近年の不動産購買力の上昇が、“職住近接”を実現しやすい東京都への居住人口の集中を後押しした可能性がある。

“職住近接”と不動産市場との関係は、新たな局面に入る可能性がある。

東京都心の住宅価格が高騰を続けることで、“職住近接”と不動産市場との関係は、これまで観察されてこなかった新たな局面に入る可能性がある。

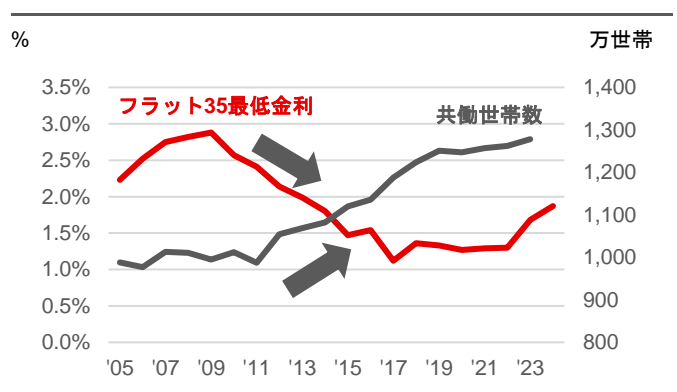
図表 6：通勤定期枚数及び人口動態の変化

	2010年-2005年	2015年-2010年	2021年-2015年
通勤定期の総枚数	▲7.9 万人 変動比 82%	+52.3 万人 変動比 87%	▲227.9 万人
内、5km 圏定期枚数	▲3.5 万人 変動比 36%	+20.4 万人 変動比 34%	+3.8 万人
就労人口 ⁽¹⁾	▲9.6 万人	+59.9 万人	+182.7 万人

出所：国土交通省「大都市交通センサス」及び国土地理情報の駅座標情報、国勢調査、経済センサスを基に作成

1. 就労人口は 2006 年と 2012 年、2012 年と 2016 年、2016 年→2021 年との比較

図表 7：フラット 35 最低金利と共働き世帯数



出所 総務省「労働力調査」及び住宅支援機構 HP より作成

1. 金利は各年 1 月時点。借入期間 21 年以上 35 年以下、融資率 9 割以下、新機構団信付きを想定

世界が進むチカラになる。

職住近接を選択することのコストは上昇

近年、都心のマンション価格は高騰を続けており、購入可能な層が実質的に限定されていく中で、供給量も減少傾向にある。また、ゼロ金利解除以降、住宅ローン金利の上昇懸念も高まっており、相対的に以前よりも職住近接実現の難易度は高まっているといえる。一方で、通勤者の多くにとって、ここ数年の通勤頻度の減少が、時間価値を再認識させる機会となったはずである。こうした状況を背景に、首都圏においては『職住近接に対する需要』と『実現可能な選択肢』との間のギャップが拡大する局面に入ったといえる。

“職住近接”を志向する需要者層が次に注目するエリアとは

通常、理想と現実の間のギャップを解消する為にはいくつかの妥協を行う必要がある。

職場からの近接性自体を妥協し、ある程度郊外に居を構えるというのも予測される一つの選択である。あるいは、居住の快適性といったその他の要素を妥協し、都心部にありながらも割安なエリアを模索することで、あくまで職場からの近接性を追求するというのも想定される。本稿では、こうした需要動向の機微を捉えるため、各駅エリア別に居住コストと、職住近接に関する需要について分析した。

「職場からの近接性」を切り口に居住コストを分析

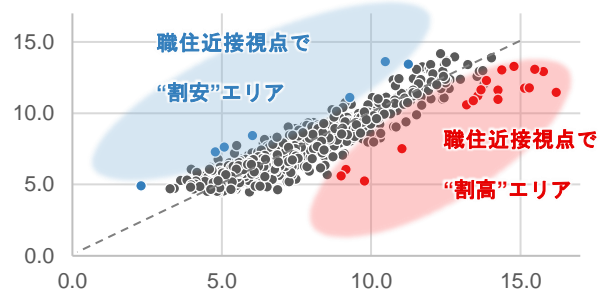
『各駅エリア別の居住コスト』は、本稿では比較的サンプル数が多いシングルタイプマンションの募集賃料水準を採用する。『職住近接に関する需要』は、「就労人口が大きい都市への近接性」により計測する²。図表8は、各駅エリア別に実際の募集賃料水準を横軸、計測した職住近接需要により予測される賃料を縦軸に取ったものである。実際の募集賃料と予測賃料との関係は概ね右上がりとなる。これは、計測した“職住近接需要”が高いほど、実際の募集賃料も高いことを示している。但し、計測した“職住近接需要”が高いということは、都心に近接することにより得られる、その他多くの価値もまた内在するものと考えられる。つまり、“職住近接”を選択すれば、多くの場合、都心に近接することに伴うその他多くの価値を含めて享受することとなり結果として、居住コストが高くなるものと考えられる。

職住近接を切り口とした場合の“割高”“割安”エリア

ここで、45度線付近に位置しないエリアに着目したい。右下に位置するエリア（図中赤色）は“職住近接需要”に基づく予測賃料と比べて実際賃料が“割高”なエリア、反対に左上に位置するエリア（図中青色）は“割安”なエリアといえる。例えば、原宿や中目黒、成城学園前などは、推定賃料に比して実際の募集賃料が20~40%ほど割高だが、これは地域の知名度や駅周辺の利便性、教育学区の人気度等、“職住近接”とは異なる観点に

図表8：駅別シングルタイプマンション賃料

縦軸：予測賃料（万円/月） 横軸：募集賃料（万円/月）



出所 国土交通省「大都市交通センサス」及び国土地理情報の駅座標情報、募集物件情報を基に作成

² 具体的には、駅毎にまず「a.就労先としての規模」として通勤定期による最終降者数を計測する。そして、「b.各駅間の緯度・経度情報に基づく距離」を計測する。その上で、ある駅の（平均的な）職場からの近接性を他駅との「a/b」の合計であると定義し、駅毎に指標を作成した。

世界が進むチカラになる。

おける評価が高いことが主な理由と考えられる。一方で、45度線より左上に目を向けると、上野御徒町や日本橋などは、推定賃料より実際賃料が10~20%ほど割安である。これは、いわゆるオフィス街の中に住宅が混在するという点が市場でディスカウントとして評価されている可能性がある。

“割安領域”の今後の可能性

今後、『職住近接に対する需要』と『実現可能な選択肢』との間のギャップを解消する選択肢は大きく2つの方向に分けられる。1つは、図中45度線の左下方向にシフトする、つまりやや郊外を選択することである。そして、もう一つは図中45度線の左上、青色の“割安エリア”を選択することである。“割安エリア”においては、当社試算から導き出される想定賃料を下回る水準で実際の募集がなされている。これは、必ずしも住宅地として注目されていなかった立地などである場合が多い。今後はこういったエリアにも職住近接性という観点から注目が集まる可能性がある。

鉄道ネットワークと“職住近接”

都心部で職住近接の実現難度が上がる中で、周辺部における都心への速達性、乗入の利便性、駅周辺の利便性等の、総合的な鉄道ネットワークは不動産価値により重要な影響を与える要因となっていくものと考えられる。例えば、つくばエクスプレス沿線の平均通勤距離はやや長く概ね20kmを超えるが、これは最高運行速度78km/hという首都圏鉄道の中で極めて速達性に優れるつくばエクスプレスの鉄道特性を反映したものといえる。つまり都心から物理距離があっても、鉄道の速達性により、沿線需要を保つことは可能だ。また、都営地下鉄三田線の西高島平や東葉高速鉄道の東葉勝田台等、都心から距離があっても、路線終端駅は都心への通勤者から選好される傾向にあり、こうした点も不動産価値の把握においては重要な論点である。

次稿以降では、駅や路線別による通勤距離と不動産価値との関係および鉄道ネットワークの機能と不動産価値との関係について、より詳細に分析をしていきたい。

図表9：“職住近接”視点でみた“割安”“割高”エリア例(推定賃料に対する募集賃料の割合)

“割安”		“割高”	
小田急永山	0.66	柏の葉 キャンパス	1.61
日本橋	0.77	成城学園前	1.47
中野坂上	0.85	原宿	1.42
上野御徒町	0.88	中目黒	1.25

出所 国土交通省「大都市交通センサス」及び国土地理情報の駅座標情報、募集物件情報を基に作成

三菱UFJ信託銀行 不動産コンサルティング部

牧坂 亮佑

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、弊社としての統一した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います。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。

世界が進むチカラになる。