

不動産マーケットリサーチレポート

VOL.314

2026.9.2

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。

「働きたい街」の就業者はどこから通うのか

- ・ 首都圏におけるオフィス街への通勤実態、通勤者が住む街の賃貸マンションの賃料変化率等を明らかに
- ・ 通勤者が住む街から東京駅・大手町駅・日本橋駅エリアへの通勤定期券面上の時間距離は 36 分、新宿駅エリアは 34 分
- ・ 近年の賃貸マンションの賃料高騰は、特に職住近接を求める若年層の通勤環境への影響が大きい

「働きたい街」の通勤事情は

近年、リクルーティングや従業員のエンゲージメント向上を目的に、企業が立地やビルスペックの改善を目指して移転を図るケースが増えている。弊社ではオフィスに対する働き手の意向を明らかにするべく、「働きたいオフィス・働きたい街ランキング 2026」¹を実施している。本調査で注目されやすいのは“働きたい街”としてどのオフィス街が選ばれているかであるが（図表 1）、筆者は、働き手が認識するオフィスの理想と現実のギャップにも注目している。図表 2 では働き手のオフィスの立地や建物特性に対する理想と現実を分析している。働き手からのオフィスの交通利便性（駅直結や駅から近い立地）を求める声は強いものの、実際には叶わないことも多いことが浮き彫りになっている。

オフィスの交通利便性は働き手の理想を充足する鍵の一つであることが示唆されるが、働き手が通勤全体を重視しているとすれば、“オフィスの立地という点”だけではなく、“オフィスの立地と住宅の立地という線”で捉えることが必要と考えられる。そこで本稿では、「働きたいオフィス・働きたい街ランキング 2026」で選出された“働きたい街”について、国土交通省「大都市交通センサス」の通勤定期券発行情報を用い、首都圏における駅別、市町村別での働きたいオフィス街への通勤状況（通勤定期券面上の通勤時間、居住地の空間分布等）を明らかにする。分析対象とするオフィス街は、東京駅・大手町駅・日本橋駅エリア、新宿駅エリアの 2 エリアとする。さらに、本稿では統計上、住宅の所有割合が低い若年層（20 歳代）²を中心とし

図表 1: 「働きたいオフィス・働きたい街ランキング 2026」における上位 5 エリア

順位	一般オフィスワーカー (N=1,300)	順位	うち、20 歳代 (N=323)
1	丸の内 781	1	丸の内 283
2	大手町 451	2	大手町 139
3	新宿 216	3	日本橋 50
4	日本橋 204	4	新宿 46
5	みなとみらい 151	5	大宮・浦和 40

※ 1位に選ばれた街は2ポイント、2位に選ばれた街は1ポイントとして計算したポイント集計で働きたい街をランキング化

出所 三菱 UFJ 信託銀行「働きたいオフィス・働きたい街ランキング 2026」より筆者作成

¹ 詳細は以下を参照。三菱 UFJ 信託銀行 テナントリーシング営業部「働きたいオフィス・働きたい街ランキング 2026」
https://www.tr.mufg.jp/new_assets/houjin/fudousan/pdf/antenna-office_city_ranking-2026.pdf

² 総務省「令和 5 年住宅・土地統計調査」によれば、20 歳代における家計主が現住居を所有している割合は、東京都で 1.2%、全国で 3.7%であり、同世代ではほとんどの家計が住宅を所有しておらず、民営借家に住むケースが多い。

た住宅事情にも着目し、通勤者が住む街の近年の賃貸住宅市況（シングルタイプの賃貸マンションの賃料変化率等）について検討する。

図表 2: 働き手のオフィスに対する理想と現実のギャップ
(括弧内の数値は 20 歳代)

順位	設問の内容	理想	現実	ギャップ
1	駅直結 (地下道・屋根付き等)	81.6 (83.0)	26.5 (32.8)	55.1 (50.2)
2	駅徒歩5分以内ですか	83.0 (84.8)	45.0 (53.9)	38.0 (31.0)
3	ビル全体やトイレ等の 共用部が新築のように 綺麗ですか	80.0 (78.3)	48.9 (54.8)	31.1 (23.5)
4	トイレの個室・洗面台の数 は充分に足りていますか	85.9 (80.5)	60.6 (64.7)	25.3 (15.8)
5	周辺に商業施設は充実し ていますか	74.0 (76.8)	49.2 (53.6)	24.8 (23.2)

理想と現実に関する設問はそれぞれ以下の通り

【理想】あなたはどのようなオフィスなら、「働きたい」と思いますか。(ハード面)

【現実】あなたが働いているオフィスの立地や外観について教えてください。(ハード面)

出所 三菱 UFJ 信託銀行「働きたいオフィス・働きたい街ランキング 2026」より筆者作成

東京駅・大手町駅・日本橋駅では 30-39 分、
新宿駅では 20-29 分がボリュームゾーン

まずは、国土交通省「大都市交通センサス」を用いて、首都圏における駅別、市町村別でのそれぞれのオフィス街への通勤状況を明らかにする。「大都市交通センサス」は国土交通省が三大都市圏（首都圏・中京圏・近畿圏）において、鉄道・バス等の大量公共交通機関の利用実態を明らかにする調査であり、本稿においてはそのうち、通勤定期券の発行情報を利用する。当該調査では、鉄道会社を跨いだ乗車駅（区間開始駅）、降車駅（区間終了駅）が駅別に集計されている。これらに通勤時間帯の実際の乗車時間情報（以下、「時間距離」）を組み合わせることで、それぞれのオフィス街への通勤実態を概観する³。

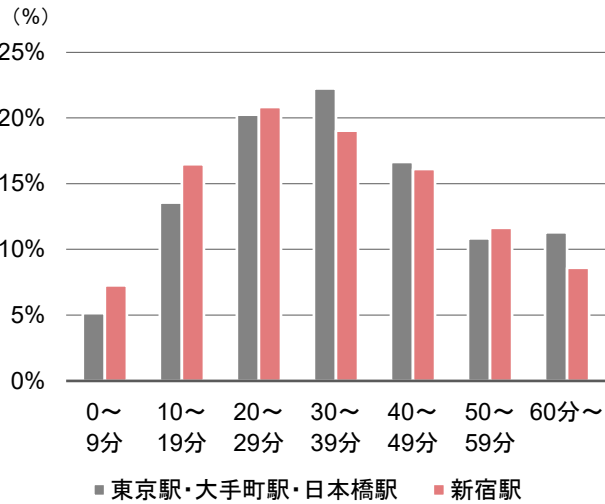
³ 目的地駅には複数の鉄道会社が乗り入れしているが、同一の目的地として集計している。具体的には、東京駅・大手町駅・日本橋駅には、東日本旅客鉄道、東海旅客鉄道、東京地下鉄、東京都交通局の 4 社、新宿駅には東日本旅客鉄道、京王電鉄、小田急電鉄、東京地下鉄、東京都交通局の 5 社が乗り入れしている。また、本稿の分析は、国土交通省の定期券発売実績調査における分析と同様、通勤定期券面上の情報を基にしている。連絡定期券ではない“複数枚の定期券を保有する人”は個別に把握できないため、“複数枚の定期券を保有する人”が事業者間の乗り換えを行う駅に関しては、集計がその分過大になる。つまり、通勤定期券面上の時間距離は実際の時間距離よりも過少に評価していることが想定される。

図表 3: 本稿における分析のコンセプト



出所 筆者作成

図表 4: 時間距離毎の通勤定期券発行分布



出所 国土交通省「大都市交通センサス」より筆者作成
注 1 全ての通勤定期券を用いて求めた加重平均時間距離
2 通勤定期券面上の時間距離毎

図表 5 ではそれぞれのオフィス街への通勤定期券発行の多い駅をランキング化している。いずれも時間距離比で住宅賃料の割安感のある駅⁴が目立ち、通勤定期券面上の時間距離が 30 分台までに収まる駅がランクインしやすい傾向が確認される。図表 4 では時間距離帯毎の通勤定期券の構成比を示しているが、東京駅・大手町駅・日本橋駅では 30～39 分、新宿駅では 20～29 分がボリュームゾーンとなる。全ての通勤定期券を用いて求めた加重平均時間距離は東京駅・大手町駅・日本橋駅では 36 分、新宿駅では 34 分である。新宿駅への通勤者の方が若干、職住近接している傾向がある。この背景として、新宿駅は東京市部や神奈川県東部に抜ける路線が複数存在し、比較的安価に職場周辺への居住が実現できるため、と筆者は推測する。図表 6、図表 7 では通勤定期券発行の市区町村別構成比について、空間的にその分布を示しているが、東京都区部に留まりやすい東京駅・大手町駅・日本橋駅への通勤者に対し、新宿駅の場合は西側に広く通勤者が分布する傾向が確認される。

図表 5: 通勤定期券発行の多い上位 20 駅

	順位	駅名	鉄道会社名	定期券 発行枚数	乗車時間 (分)	賃料水準
						シングル(25㎡)
東京駅・大手町駅・日本橋駅	1	葛西	東京地下鉄	1,167	20	93,714
	2	西葛西	東京地下鉄	1,017	16	92,065
	3	浦安	東京地下鉄	895	23	99,772
	4	蒲田	東日本旅客鉄道、東急電鉄	892	24	123,593
	5	蕨	東日本旅客鉄道	785	31	102,048
	6	新小岩	東日本旅客鉄道	784	14	107,024
	7	荻窪	東日本旅客鉄道、東京地下鉄	743	27	123,246
	8	行徳	東京地下鉄	718	28	98,274
	9	妙典	東京地下鉄	712	30	81,539
	10	西船橋	東日本旅客鉄道、東京地下鉄	694	29	94,962
新宿駅	1	仙川	京王電鉄	1,609	24	94,803
	2	町田	東日本旅客鉄道、小田急電鉄	1,576	39	90,160
	3	笹塚	京王電鉄	1,284	6	130,400
	4	新百合ヶ丘	小田急電鉄	1,133	29	83,225
	5	千歳烏山	京王電鉄	1,102	19	101,042
	6	調布	京王電鉄	1,036	34	91,816
	7	向ヶ丘遊園	小田急電鉄	1,002	23	102,910
	8	八幡山	京王電鉄	981	17	106,290
	9	三鷹	東日本旅客鉄道	958	20	101,889
	10	経堂	小田急電鉄	951	15	112,635

出所 国土交通省「大都市交通センサス」、estie「estie レジリサーチ」より筆者作成

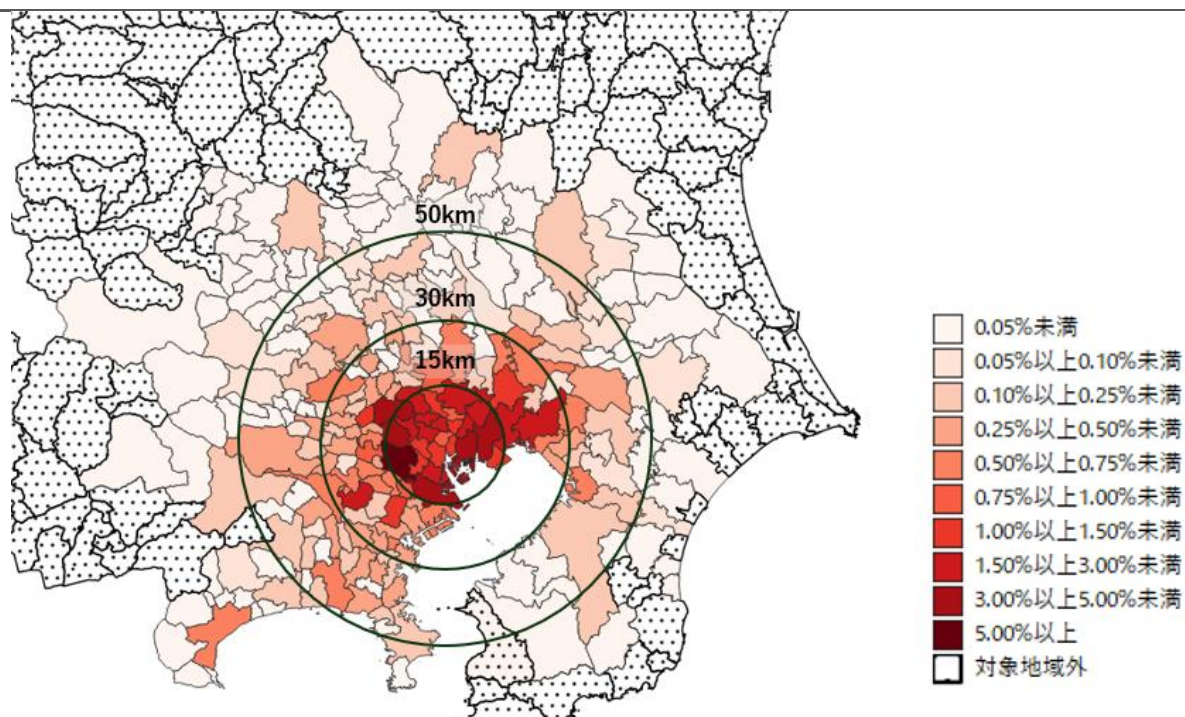
注 1. 国土交通省「大都市交通センサス」の調査時点は 2021 年 12 月。定期券を発行した鉄道会社名を表示

2. 複数路線乗り入れしている場合の乗車時間は、目的地駅への乗車時間が最も短い方の時間を表示

3. 賃料は 2000 年以降竣工の RC・SRC 造の賃貸マンションの 25 ㎡換算値。2026 年は 1 月から 7 月までを集計対象としている

⁴ 時間距離比での住宅賃料の割高割安分析については、拙稿 MRR Vol.259『居住者の評価が高まり続ける“職住近接”』等をご参照。

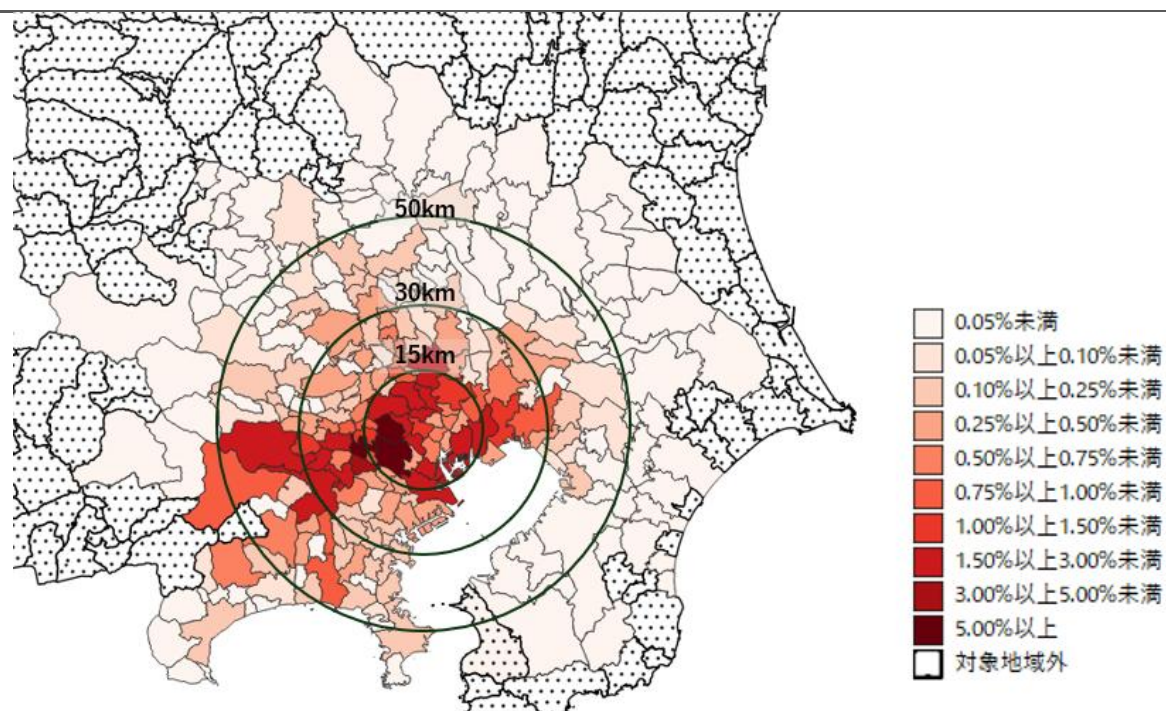
図表 6: 通勤定期券発行の空間的分布
(東京駅・大手町駅・日本橋駅降車の定期券発行の構成比)



出所 国土交通省「大都市交通センサス」、「国土数値情報」等より筆者作成

注 マップ作図はQGISによる

図表 7: 通勤定期券発行の空間的分布
(新宿駅降車の定期券発行の構成比)



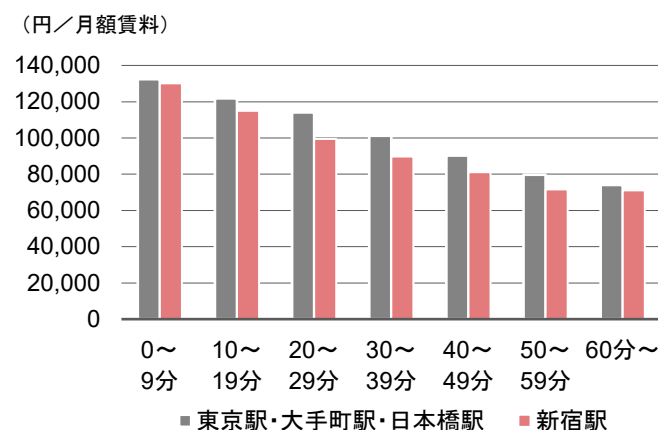
出所 国土交通省「大都市交通センサス」、「国土数値情報」等より筆者作成

注 マップ作図はQGISによる

いずれのエリアもボリュームゾーンとなるエリアでは、 過去5年間で2割～3割程度の賃料上昇

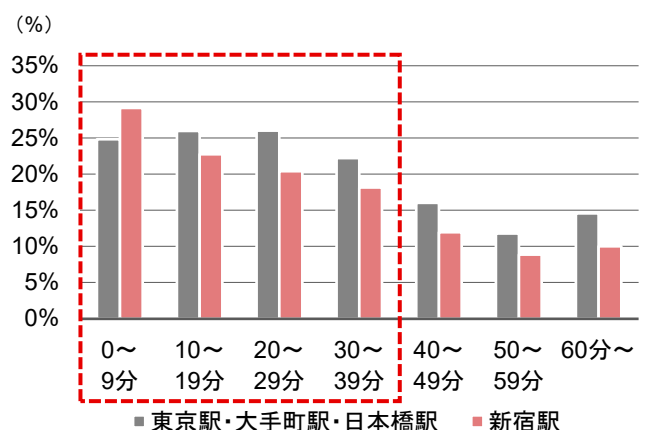
次に通勤者が住む街の近年の賃貸住宅市況を明らかにするべく、図表8では通勤定期券面上の時間距離帯毎の賃貸マンションの賃料平均値、図表9では過去5年間のその変化率を試算している。いずれのオフィス街の通勤者が住む駅についても、全体では1割～3割程度、通勤定期券発行の多い駅が多く含まれる40分以内の時間距離帯では2割～3割程度の、過去5年間のマンション賃料の上昇が確認される⁵。シングルタイプ（25㎡換算）の一部屋当たりの月あたり賃料は、例えば20～29分の時間距離帯で降車駅が東京駅・大手町駅・日本橋駅のケースで10.4万円、新宿駅のケースで10.0万円に達している。

図表8: 賃貸マンションの賃料
(シングル25㎡換算、2026年)



出所 国土交通省「大都市交通センサス」、
estie「estie レジリサーチ」より筆者作成
注 全ての通勤定期券を用いて求めた加重平均賃料。2000年以降竣工のRC・SRC造の賃貸マンションの25㎡換算値。
2026年1月から7月までを集計対象としている

図表9: 過去5年間のマンション賃料変化
(2021年～2026年)



出所 国土交通省「大都市交通センサス」、estie「estie レジリサーチ」より筆者作成
注 賃貸マンションの賃料の計算方法は図表8と同じ

近年の賃料上昇は若年層の通勤環境への影響が大きい

40分以内の時間距離帯での賃料上昇率の高さも考慮すると、近年の賃貸マンションの賃料高騰は、特に職住近接を求める若年層の通勤環境への影響が大きいと考えられる。住宅を所有していない若年層は、給与の増加や家賃補助の拡充によって賃料上昇を超える収入増加がない場合、(1) 同じ時間距離で築年数や部屋の広さを妥協する、(2) より割安感のある駅を探す、(3) 時間距離の遠いエリアを選ぶ、等の必要に直面する。こうした条件に当てはまる働き手では通勤環境に不満感が生じやすいだろう。

⁵ なお、降車駅が新宿駅のケースでは、東京市部や神奈川県東部に抜ける複数の路線の存在もあって、時間距離に比例して都心からの直線距離も遠ざかりやすく賃料上昇率が滑らかに低下するが、東京駅・大手町駅・日本橋駅のケースでは乗車時間が40分未満の時間距離帯では賃料上昇率が2割を超えている。

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。

Appendix. 補足データ

都道府県別の通勤定期券発行の割合

	東京駅・大手町駅・ 日本橋駅	新宿駅
東京都	60.69%	65.46%
(うち、23区)	52.71%	37.58%
埼玉県	9.36%	10.50%
千葉県	13.15%	5.16%
神奈川県	15.98%	18.43%
茨城県	0.67%	0.37%
栃木県	0.14%	0.06%
群馬県	0.01%	0.01%
山梨県	0.00%	0.02%

出所 国土交通省「大都市交通センサス」より筆者作成

鉄道会社別の通勤定期券発行の割合

	東京駅・大手町駅・ 日本橋駅	新宿駅
ゆりかもめ	0.0%	0.0%
伊豆箱根鉄道	0.0%	0.0%
横浜シーサイドライン	0.0%	0.0%
横浜高速鉄道	0.1%	0.0%
横浜市交通局	0.5%	0.2%
関東鉄道	0.0%	0.0%
京王電鉄	4.2%	22.2%
京成電鉄	1.8%	0.7%
京浜急行電鉄	2.2%	1.1%
江ノ島電鉄	0.0%	0.0%
埼玉高速鉄道	0.3%	0.2%
首都圏新都市鉄道	1.6%	0.6%
小田急電鉄	4.8%	18.8%
湘南モノレール	0.0%	0.0%
新京成電鉄	0.4%	0.2%
西武鉄道	6.6%	3.3%
千葉都市モノレール	0.0%	0.0%
相模鉄道	0.9%	0.6%
多摩都市モノレール	0.0%	0.0%
東海旅客鉄道	0.7%	0.0%
東急電鉄	11.6%	4.7%
東京モノレール	0.1%	0.0%
東京地下鉄	24.2%	6.5%
東京都交通局	8.2%	6.5%
東京臨海高速鉄道	0.1%	0.2%
東日本旅客鉄道	25.4%	29.5%
東武鉄道	5.1%	4.1%
東葉高速鉄道	0.7%	0.2%
北総鉄道	0.6%	0.1%
流鉄	0.0%	0.0%

出所 国土交通省「大都市交通センサス」より筆者作成