不動産マーケットリサーチレポート

VOL.318 2026.11.24 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。

建築費上昇下の分譲マンション開発

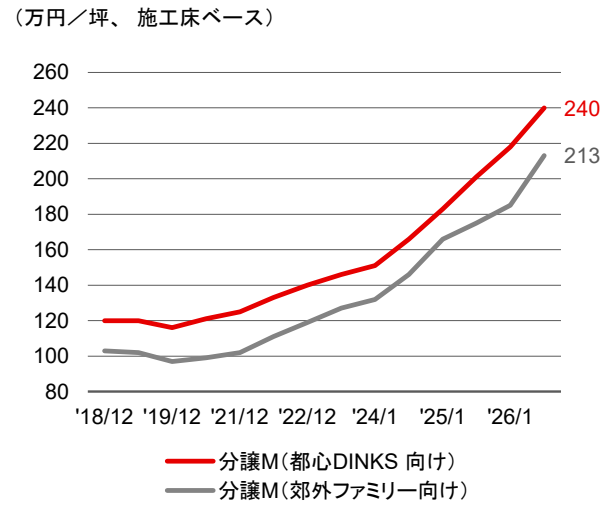
- アンケート調査を用いて、マンションデベロッパーの用地仕入れ方針の変化を分析
- 用地仕入れのエリア厳選の姿勢はより強まっており、郊外の交通結節点となる鉄道駅、山手線主要駅までの時間距離 が 30 分以内の鉄道駅についても、マンションデベロッパーの用地仕入れ検討割合低下が見られるケースが散見された
- 坪当たり販売単価 500 万円が用地仕入れの 1 つの目安に。マンションデベロッパーと住宅取得者の価格目線はこれまで以上に合いにくい状態になることが予想されよう

マンションデベロッパーへのアンケート調査を深掘り

分譲マンション開発を取り巻く環境は大きく変化している。金利上昇や中古分譲マンション市況の変化に加え、建築費上昇はマンションデベロッパーの分譲マンション開発に影響を与えている。弊社「建築費調査」によれば（図表 1）、2026 年 7 月時点の分譲マンションの建築費は郊外ファミリー向けで 1 坪あたり 213 万円（施工床ベース）と 5 年前の倍以上の水準となった。図表 2 はこうした建築費上昇を受けたマンションデベロッパーの用地取得方針、つまり将来の開発エリア選択方針に与える影響に関する弊社アンケート結果である。都心・駅近を「増加させる」とした回答が 56%である一方、郊外・駅遠を「減少させる」との回答は 80%に上っている。こうしたマンションデベロッパーの行動変化は、住宅取得者は勿論、住宅地の価格形成への影響が大きいことから、不動産に関わる多くの経済主体の関心事となろう。

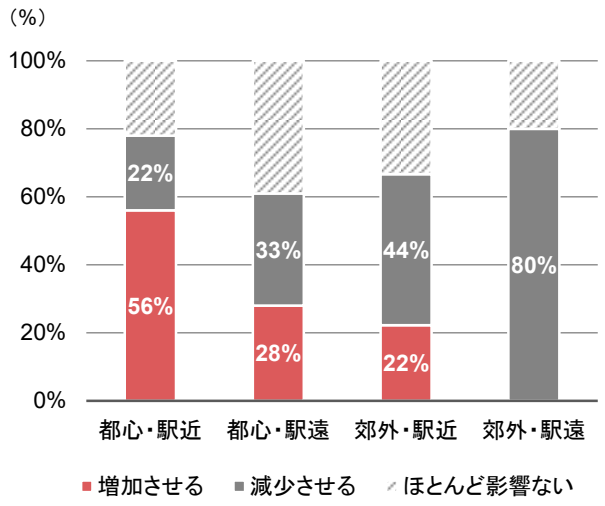
そこで本稿では、弊社のマンションデベロッパーへのアンケート調査「デベロッパー調査」の回答情報等を基に、その分譲マンション開発方針の変化について分析する。具体的には、（1）鉄道駅毎の用地仕入れ検討状況に関する回答情報を用いた首都圏全体の供給行動の変化分析、（2）上記で明らかになった変化について、鉄道駅毎のエリア情報や価格情報を基にした背景分析を紹介する。

図表 1:　分譲マンションの建築費



出所 三菱 UFJ 信託銀行「建築費調査」

図表 2:　建築費上昇の用地取得方針への影響（2026 年 7 月時点）



出所 三菱 UFJ 信託銀行「デベロッパー調査」
注　以下の設問へのマンションデベロッパーの回答割合。
「建築費の上昇は用地取得にどのように影響を及ぼしていますか。」

首都圏全体の供給行動変化：用地仕入れエリアの絞り込みがより強まる

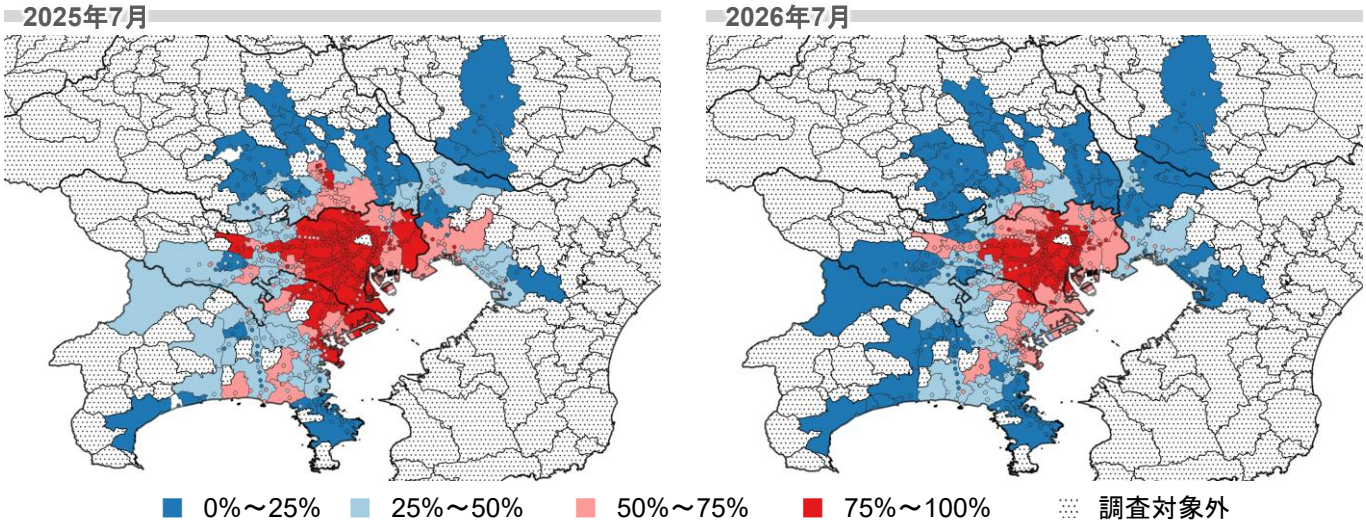
鉄道駅毎の用地仕入れ検討状況に関する回答情報を用い、首都圏全体の供給行動変化の把握を行いたい。弊社「デベロッパー調査」では首都圏で運営される鉄道駅のうち 25 路線 646 駅について、マンションデベロッパーに対してマンション用地の仕入れ検討状況に関する設問を設けており、回答者のうち当該駅での用地仕入れを検討している割合（以下、「用地仕入れ検討割合」）を確認することができる。

まず、図表 3 では各自治体に立地する鉄道駅の平均的な用地仕入れ検討割合を算出した。2025 年 7 月から 2026 年 7 月にかけて、マンションデベロッパーの半数以上が用地仕入れを検討する暖色で示されるエリアが縮小し、半数未満となる寒色で示されるエリア、とりわけ検討が 25%未満となるエリアが拡大していることが確認される。暖色で示されるエリアは東京 23 区＋α程度となることが分かる。

次に、個別の鉄道駅情報を用い、2025 年 7 月から 2026 年 7 月にかけて用地仕入れ検討割合が低下した駅のうち、低下幅の大きい上位 10 駅を抽出した。1 位の八王子駅（前年比変化幅▲38.9%）をはじめ、4 位の所沢駅（同▲33.6%）など郊外の交通結節点となる駅が含まれる。その他、7 位大森町駅（同▲30.0%）、同率 9 位仙川駅および成増駅（同▲29.1%）など、山手線主要駅までの時間距離[1]が 30 分以内の駅についても、低下が目立っていた。

[1] 時間距離は当該駅から JR 山手線主要駅までの乗車時間であり、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。JR 東日本『各駅の乗車人員』による。

図表 3:　マンションデベロッパーによるマンション用地仕入れ検討エリア



出所　三菱 UFJ 信託銀行「デベロッパー調査」、国土交通省「国土数値情報」より筆者試算
注　　%表示は用地仕入れを検討するマンションデベロッパーの割合を示す。
　　各自治体の塗分けは、当該自治体に立地する弊社アンケート調査対象鉄道駅の単純平均値に基づく

図表 4:　駅毎の用地仕入れ検討割合　特に用地仕入れ検討割合が低下した鉄道駅
（2025 年 7 月時点と 2026 年 7 月時点の比較）

順位	駅名	路線名	山手線主要駅までの時間距離（分）	用地仕入れ検討割合		
				2025年7月時点	2026年7月時点	変化
1	八王子	JR中央線	52	65.2%	26.3%	▲38.9%
2	日ノ出町	京急本線・久里浜線	34	52.2%	15.8%	▲36.4%
3	海浜幕張	JR京葉線	38	52.2%	15.8%	▲36.4%
4	所沢	西武新宿線、西武池袋線	34	65.2%	31.6%	▲33.6%
5	京王多摩川	京王相模原線	36	47.8%	15.8%	▲32.0%
	田無	西武新宿線	32	47.8%	15.8%	▲32.0%
7	大森町	京急本線・久里浜線	16	82.6%	52.6%	▲30.0%
8	戸部	京急本線・久里浜線	31	60.9%	31.6%	▲29.3%
9	仙川	京王線	24	87.0%	57.9%	▲29.1%
	成増	東武東上線	13	87.0%	57.9%	▲29.1%

出所　三菱 UFJ 信託銀行「デベロッパー調査」より筆者試算

供給行動変化の背景分析：
坪当たり販売単価 500 万円が用地仕入れの 1 つの目安に

図表 5:　駅毎の仕入れ検討割合と各変数の関係
（クロスセクション回帰分析の結果）

	2026年7月における“絶対水準”との関係
山手線主要駅への時間距離（乗車時間10分あたりの影響）	▲13.8%
当該駅の乗降客数（10,000人あたり）	+0.02%
前後駅の乗降客数の影響（10,000人あたり）	+0.13%
始発駅の別（始発駅）	+3.53%
路線乗り入れ状況の別（複数路線乗り入れ）	+7.41%

出所 三菱 UFJ 信託銀行「デベロッパー調査」等より筆者試算

こうした変化について、本節では鉄道駅毎のエリア情報や価格情報を基にした分析を行う。まず空間的な回答傾向を把握するべく、図表 5 では 2026 年 7 月時点の鉄道駅毎の用地仕入れ検討割合と当該駅の特徴を示す変数との関係を分析[2]している。周辺エリアの商業集積等と相関しやすい当該駅の乗降客数と前後駅の乗降客数、および交通利便性に直結する始発駅であることと複数路線乗り入れがあることにおいて一定の正の相関関係が確認される。その一方、山手線主要駅への時間距離は乗車時間 10 分あたり▲13.8%pt も用地仕入れ検討割合が下がる負の相関関係となっており、その大きさからその他の要因を打ち消すほどの大きさとなっていることが分かる。つまり、当該要因が足許の立地選択を決定する支配的要因になっていることが推測される。図表 6 では時間距離と用地仕入れ検討割合の関係を示しているが、2025 年 7 月から 2026 年 7 月の間には、とりわけ乗車時間 21 分以降における低下幅が大きかった特徴がある。

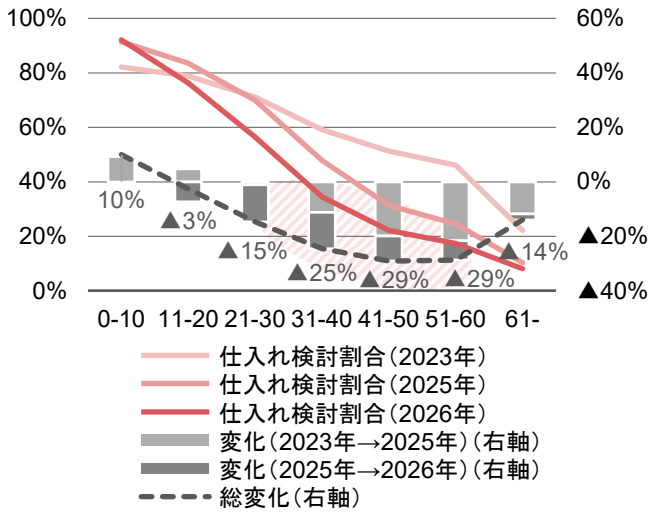
このようにマンションデベロッパーが乗車時間 21 分以上のエリアで用地仕入れの検討を控える傾向は、概ね足許の新築分譲マンションの販売価格で説明できると筆者は考える。マンションデベロッパーはマンション開発の事業性を確保するため、現在の販売価格やコスト状況、将来の不確実性を鑑みながら事業計画を立案する。筆者のヒアリングによれば、建築費の上昇下、販売環境の不透明さも踏まえると、大手デベロッパーの板状マンションの場合、「坪単価 500 万円程度（専有面積 20 坪のファミリータイプにて 1 億円程度）の販売価格であることが必要」とのコメントが多く見られた。中堅デベロッパーにおいては、「（販売価格で）坪単価 400 万円程度までは検討」、「広域の住宅取得者が集まり得る駅は未だに魅力がある」等のコメントがあったものの、分譲マンションでの開発検討は減っていることがデータ上も確認される。

図表 7 では自治体毎の時間距離と平均販売坪単価の関係を確認している。実際、時間距離が 21 分以降では、平均販売坪単価[3]が 500 万円を下回る自治体が多いことが確認される。図表 8 ではさらに平均販売坪単価と用地仕入れ検討割合の関係を確認しているが、坪単価が 500 万円を下回る自治体では、ほとんどで過去 1 年において用地仕入れ検討割合が低下し、半数以下のマンションデベロッパーしか仕入れを検討しなくなっていることが分かる。これらは足許のマンションデベロッパーの上記コメントとも一致する。

[2] 2026 年 7 月時点の鉄道駅毎の用地仕入れ検討割合を被説明変数、当該駅の特徴を示す変数を説明変数とするクロスセクション回帰分析を行っている。クロスセクション回帰分析とは、特定の時点において複数の対象から収集した複数項目の観測値をまとめた横断面データを用いて、複数の説明変数が目的変数に与える影響を定量的に評価する手法である。
[3] 不動産経済研究所「全国マンション市場動向」にて平均販売価格（坪単価）の把握が可能な自治体につき、同社「首都圏 新築分譲マンション市場動向」の結果を用いて時点調整を行ったデータを使用している。

図表 6:　時間距離と用地仕入れ検討割合の関係

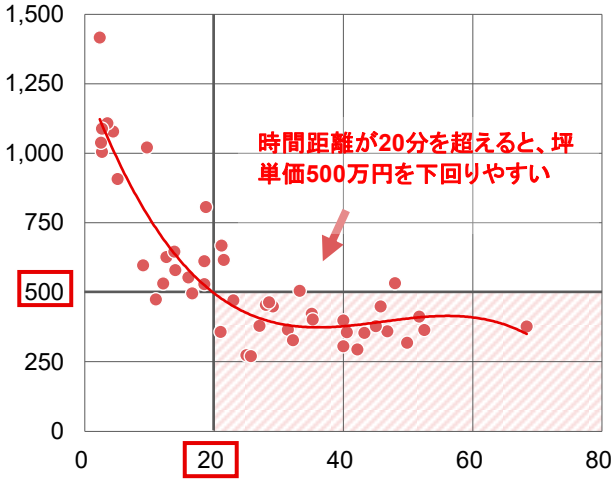
（縦軸：%、仕入れ検討割合（左軸）とその変化（右軸）、横軸：分、JR 山手線主要駅からの時間距離）



出所　三菱 UFJ 信託銀行「デベロッパー調査」等より筆者試算

図表 7:　時間距離と平均販売坪単価の関係（2026 年 7 月時点、自治体ごと）

（縦軸：万円／坪、新築分譲マンションの坪当たり単価、横軸：分、JR 山手線主要駅からの時間距離）

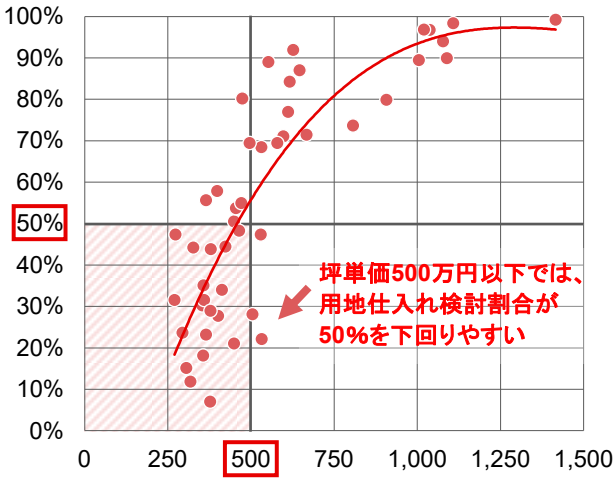


出所　不動産経済研究所「全国マンション市場動向」及び「首都圏 新築分譲マンション市場動向」を基に筆者推定

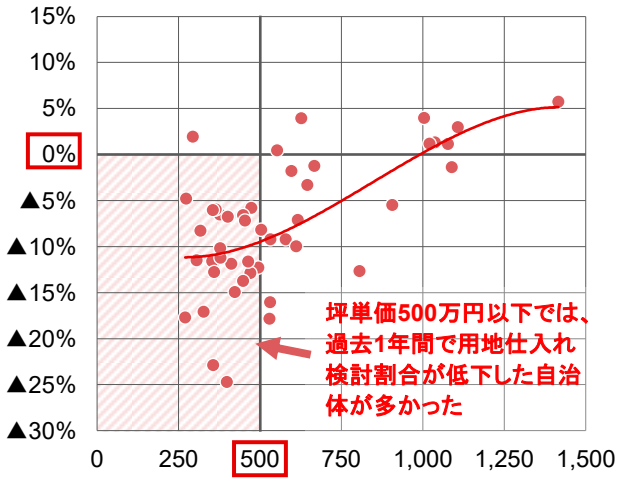
図表 8:　平均販売坪単価と用地仕入れ検討割合の関係（2026 年 7 月時点、自治体ごと）

（縦軸：%、仕入れ検討割合とその変化、横軸：万円／坪、新築分譲マンションの坪当たり単価）

'26年7月時点の用地仕入れ検討割合と坪単価



過去1年の用地仕入れ検討割合変化と坪単価



出所　平均販売坪単価は不動産経済研究所「全国マンション市場動向」及び「首都圏 新築分譲マンション市場動向」を基に筆者推定、仕入れ検討割合とその変化は三菱 UFJ 信託銀行「デベロッパー調査」より筆者試算

さらなる新築分譲マンションの供給減少が進みやすい市場構造へ

これらのデータと金利上昇等の外部環境変化から想定されるのは、さらなる新築分譲マンションの供給減少が進みやすい市場構造への変化である。供給サイドであるマンションデベロッパーでは、本稿で論じたように建築費等のコスト上昇を吸収するため、相応の販売単価が住宅取得者から受け入れられるエリアに開発を絞り込みせざるを得ない。その一つの目安が足許の坪当たり販売単価 500 万円であることが確認された。一方、需要サイドである住宅取得者では、金利上昇等によって購買力が低下しており、これまで以上にマンション購入のハードルは上がっていることは周知の事実だ。近い将来、マンションデベロッパーと住宅取得者の価格目線はこれまで以上に合いにくい状態になることが予想される。

MUFG 不動産研究所
シニアリサーチャー　舩窪 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、弊社としての統一的な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が、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。