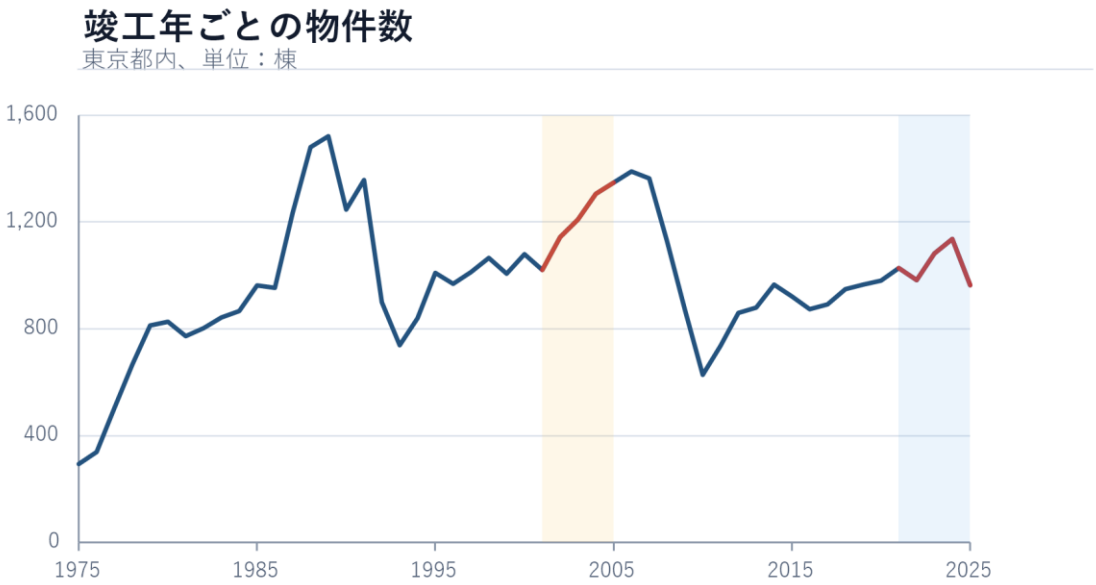
つくる総研調査レポート

都内マンションの竣工年別分布からみたエリア分析

2026 年 9 月 28 日

つくる総研は、都内のマンションの竣工年ごとの分布を調査しました。調査においては 2001 年から 2005 年の 5 年間と、2021 年から 2025 年の 5 年間の 2 つの時期を比較する方法としました。調査の結果、2001 年からの 5 年間は「東京全体」が、2021 年からの 5 年間は「都心に近い北東部」が新たなマンション開発で選好されるエリアであることが示唆されました。

【調査背景】



このグラフは、当社が収集した不動産データをもとに、2026 年 1 月から 6 月の上半期に、賃貸または売買の

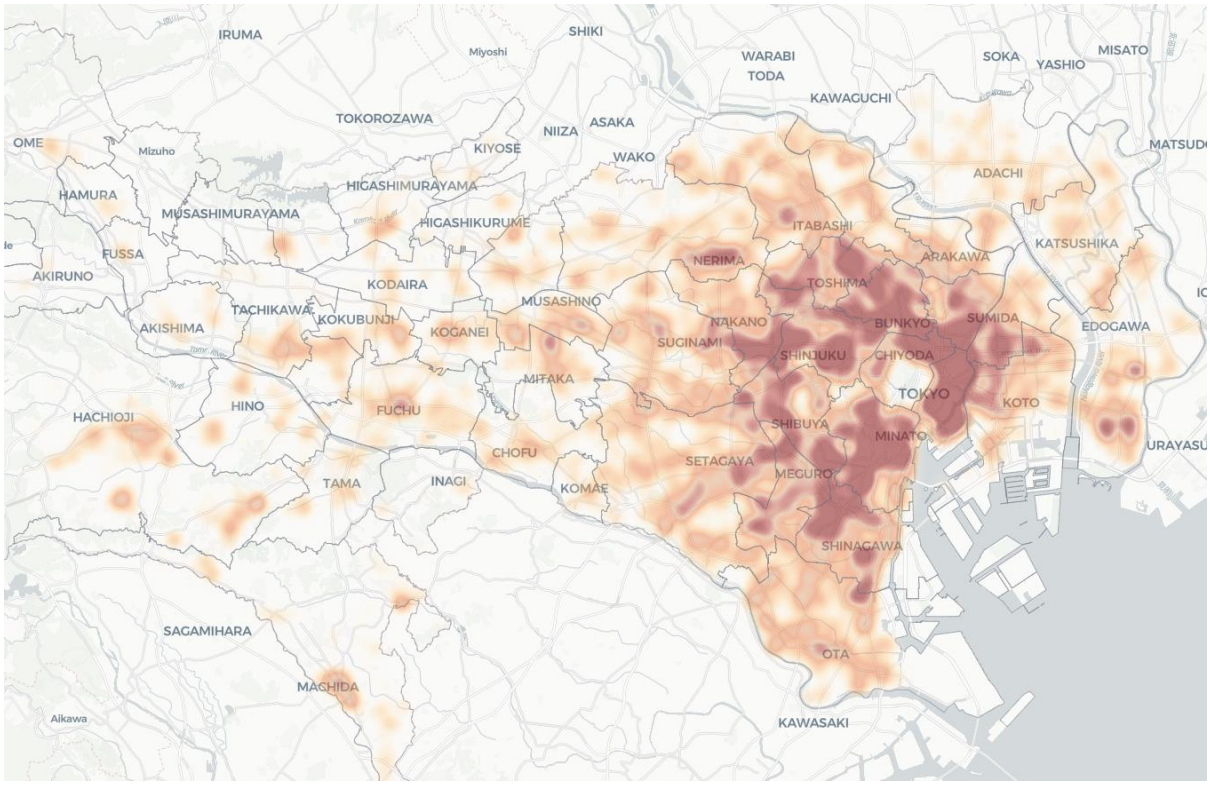
募集が行われた SRC 造または RC 造のマンションの棟数を竣工年ごとに集計したものです。同じマンションで 2 戸以上の募集があっても、棟数では 1 件とカウントしています。

このグラフは 2026 年上半期に募集が確認された物件を竣工年別に集計したものであり、実際の全竣工件数を示すものではありません。ただし、各年代に竣工したマンションの供給規模や、現在も市場に残る物件ストックを推測するための間接的な代理指標として一定の示唆を得ることができます。

上記グラフを、新規竣工動向を推測するための間接指標ととらえれば、竣工年が多い時期と少ない時期で、概ね 20 年弱での波が見られます。今回は 2001 年から 2005 年（グラフの背景が黄色いゾーン）と、2021 年から 2025 年（グラフの背景が青いゾーン）に分けて、その違いを分析しました。

20 年前と現在の局面でどのような違いがあるかを考察するのが今回の調査の狙いです。

【2001-2005 年竣工のマンション分布】

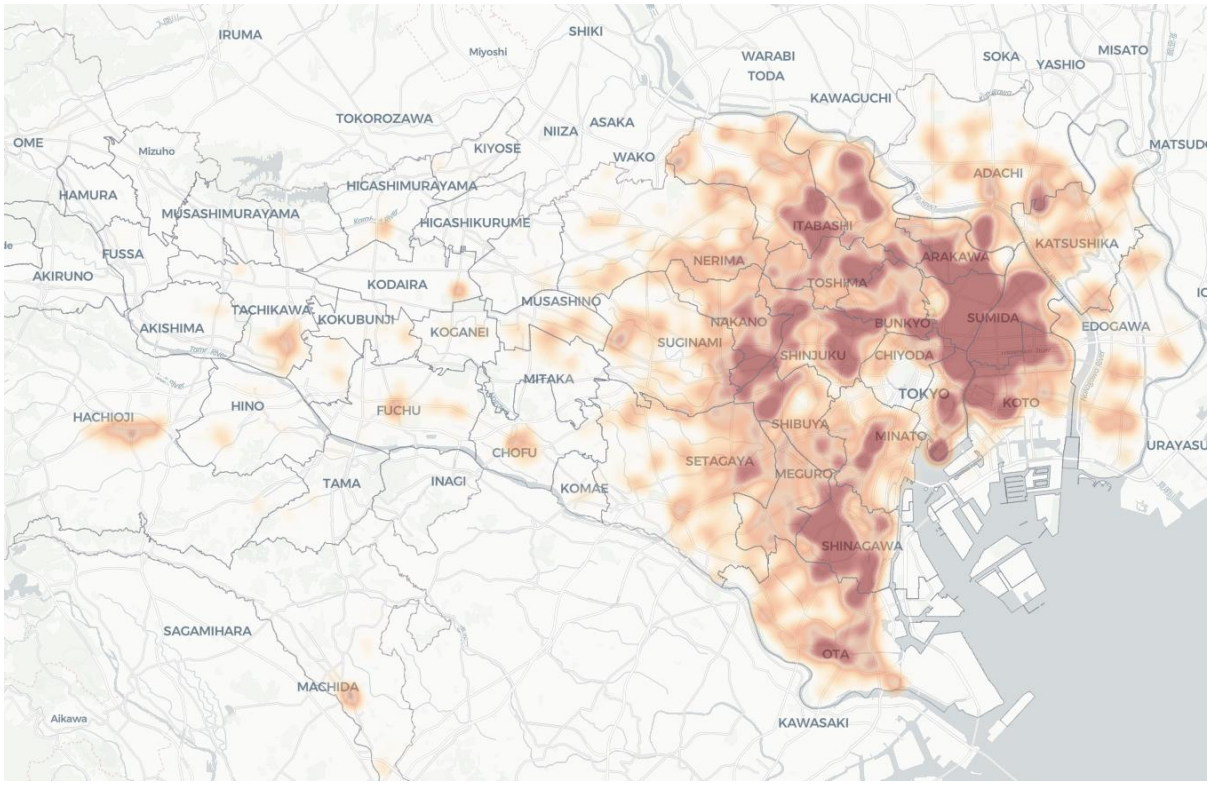


2001～2005 年は、東京 23 区の中心部に強い集積が見られる一方、東京都西部の市部にも開発の分布

が広がっています。したがって、この時期は「東京全体」が開発対象となっており、都心部を中心にしながらも、市部を含む広い範囲で竣工が発生していたと読められます。

特に、千代田・中央・港を含む都心部から、渋谷・新宿・豊島・台東・墨田などの周辺部へ連続する集積が目立ちます。市部では分布の濃淡があるものの、八王子、町田、府中、調布、立川、武蔵野などにも点在しています。

【2021-2025 年竣工のマンション分布】



2021～2025 年は、都心部および都心に近い北東部への集中が明確になっています。一方、西部の市部では 2001～2005 年と比べて強い集積が少なく、開発が抑え気味なことがうかがえます。

23 区内では、荒川区、台東区、墨田区、豊島区、北区、板橋区など、都心に近く、東京駅や大手町駅のような都心東側と交通ネットワークで接続するエリアの分布が目立ちます。都心の利便性を享受しながら、都心 3 区や 5 区などに比べて相対的に安く土地取得の可能性が見込める地域に竣工が集まった可能性があります。

【両期間の比較】

両期間の違いは、次のように整理できます。

- 2001～2005 年

  都心集積に加え、市部にも広く分布。東京であれば市部も含めて開発対象。

- 2021～2025 年

  都心近接エリアへの集積が強まり、市部は相対的に縮小。東京のなかで立地の集中。

なお、ヒートマップは当社で把握できた物件の棟数を空間的に集計・平滑化したものであり、実際の全建築着工戸数や開発投資額を直接示すものではありません。したがって、上記は「2026 年上半期に募集が確認できた物件データにおける竣工年分布（棟数ベース）」の比較結果として考慮する必要があります。

【考察：20 年前と現在、違いの背景・原因】

20 年前 ・ 2001-2005 年：不動産流動化・証券化と都心回帰

2001～2005 年は、長期停滞のなかで地価が調整され、都心回帰や再開発が進み始めた時期にあたります。この時期の背景として、不動産を金融商品化し、資金を呼び込みやすくする制度整備が進んだ点は重要と考えます。1998 年に旧 SPC 法（特定目的会社による特定資産の流動化に関する法律）が施行され、2000 年には投資信託法の改正によって不動産等を運用対象とする投資信託・投資法人の仕組みが整えられました。その結果、2001 年 9 月に日本ビルファンド投資法人とジャパンリアルエステイト投資法人の 2 銘柄が東京証券取引所に上場し、日本の J-REIT 市場が始まりました。さらに、2001 年には旧 SPC 法の改正による資産流動化法への移行も行われました。

これら一連の取り組みは、資金調達の制約を受けやすかった不動産に投資家の資金を導入する経路を広げました。特に J-REIT は投資口を証券取引所で売買できるため、一般個人の小口資金の取り込みを可能にしました。投資資金を呼び込むことにより、収益性や将来の再開発可能性が評価される都心部の物件に資金が向かいやすくなり、都心回帰を資金面から補強した可能性があります。

ただし、流動化促進策が都心回帰を起こした単独の要因として考えるのは避けるべきとも考えます。地価の調整、規制緩和、都市再生政策、不動産を持つ企業による不動産のオフバランス化、都心居住ニーズ、交通・生活利便性などの複合要因が考えられるためです。

本レポートでは、2001～2005 年の特徴は、J-REIT に見られる不動産証券化・流動化の制度整備と、その他の複合要因による都心回帰としてとらえています。

現在 ・ 2021-2025 年：木密解消など街の再生・再開発

2021～2025 年は、居住者の立地選好といった需要の要因と、建築費、人件費、金利、用地取得費などの開発コストの両面から、エリアの選別が強まりやすい環境にあります。事業者は販売・賃貸価格を確保しやすく、交通利便性や生活利便性を説明しやすい場所に投資を集中させる傾向を強めた可能性があります。

市部では、人件費や材料費など建築費が高まる局面では、都心部に比べてコスト増を販売価格や賃料に転嫁しにくいため開発が慎重になっていると考えられます。

一方、都心近接部では、老朽建物の更新、狭小・低未利用地の再編、駅前広場・道路・公園の整備など、既成市街地を再開発につなげることができます。荒川区・台東区・墨田区などで分布が目立つのは、都心アクセスと再開発の余地が組み合わさった結果とも解釈できます。

墨田区の錦糸町駅周辺では、利便性の高さから単身者・ディンクス層向けのコンパクトマンションや、駅から少し離れた住環境の良いエリアでのファミリー向け供給が並行して進みました。押上駅、曳舟駅周辺では。駅周辺

の高架化や道路の整備に伴い、周辺の木造住宅密集地域（木密地域）や町工場跡地が、中高層マンションへと変化しました。

台東区の浅草周辺では、木造住宅が密集し、狭い道路が多く存在していました。区は助成金を出すなどして、隣地の敷地を一体的に利用して強固な建物を建築する共同化（マンション化）を推奨しています。

再開発は火災延焼や震災への脆弱性を改善し、道路・公園などの公共空間を整備する役割も持ちます。このような防災上の必要性が地域の行政を後押しし、老朽市街地の建て替えや共同化を促すひとつの要因になったと考えられます。

したがって、本レポートでは、2021～2025 年の都内北東部への開発集中は、単に土地が相対的に安いからだけではなく、「都心に近い」「駅の利便性がある」「防災上の更新が必要で行政・地域の整備方針がある」という条件が重なったことが大きいと考えます。

【予測・検討材料：次の 20 年に選ばれるエリア】

ここからは次の 20 年を考えます。次の 20 年に選ばれやすいのは次の条件を複数満たすエリアかもしれません。

- 都心への通勤・通学アクセスが良く、複数の交通手段を持つ
- 駅周辺や沿道に、更新可能な老朽建物・低未利用地・大規模用地がある
- 都心部より土地取得費を抑えられ、住宅価格・賃料とのバランスを取りやすい
- 防災、浸水、道路幅員などの課題に対して、行政の後押しによる再開発を行える
- 防災・木密解消、公共施設の更新、鉄道・駅周辺整備と連動できる

具体的には、荒川区・台東区・墨田区などの都心東側では、木密解消、防災道路・公園整備、既存市街地

の再開発が引き続き注目されます。また、都心西側・北側でも、駅勢圏に一定の需要があり、防災整備と駅前再開発が連動する場所は候補になり得ます。市部については、広域交通の改善、駅前再整備、地域固有の需要創出のきっかけが重要になるでしょう。

鉄道延伸がもたらす新たな開発候補

次の開発サイクルを考えるうえでは、現在は駅から距離があり、いわば「陸の孤島」的な性格を持つ地域でも、鉄道延伸と駅周辺まちづくりが連動する場所は注目できます。鉄道延伸は、単に所要時間を短縮するだけでなく、駅前広場、道路、公園、住宅、商業などの整備を誘発する可能性があるためです。

あくまで検討材料ですが、都営大江戸線の光が丘～大泉学園町延伸は注目に値します。東京都は土支田、大泉町、大泉学園町の 3 駅を想定し、補助 230 号線などの道路整備と一体となる延伸を検討しています。大泉学園町・土支田周辺は 23 区内にありながら鉄道駅から距離がある地域であり、延伸が実現すれば、新宿・六本木方面へのアクセス改善、駅予定地周辺の住宅・商業集積、沿道の土地利用転換が期待できます。ただし、現段階では検討・事業化協議の段階であり、開業時期や実現を前提にした予測はできません。

東京東部では、有楽町線の豊洲～住吉間延伸が 2024 年に計画決定され、工事に着手しています。新駅として（仮称）枝川、（仮称）千石が予定され、東陽町駅を経由し、豊洲・臨海部と東京東部・北部を結ぶ交通利便性の向上が見込まれます。

23 区外では、多摩都市モノレールの上北台～箱根ケ崎延伸が 2025 年に都市計画決定・事業着手されました。新駅を中心に多摩地域の公共交通ネットワークを強化し、沿線の住宅・商業・業務機能を再編する可能性があります。また、多摩センター～町田延伸は検討段階であり、実現すれば多摩地域の南北交通と団地再生を後押しする可能性があります。

なお、これらの予測は不動産価値の上昇を保証するものではありません。あくまで、議論や検討の材料として提示するものです。

【注記】

本レポートは、情報提供のみを目的として作成されたものであり、特定の金融商品の売買を推奨・勧誘するものや、投資助言・その他の法的な助言を構成するものではありません。本レポートに掲載されているデータ、見通し、分析、および意見は、作成時点で信頼できると判断した情報に基づき細心の注意を払って作成されていますが、その正確性、完全性、妥当性、または将来の成果を保証するものではありません。市場環境の変動等により、内容は予告なしに変更されることがあります。投資に関する最終決定は、お客様ご自身の判断と責任において行われますようお願いいたします。本レポートを利用したことにより生じたあらゆる損害（直接的・間接的を問わず）について、当社は一切の責任を負いません。

【参考資料】

国土交通省「第１回 都市の多様性とイノベーションの創出に関する懇談会」
不動産証券化協会「不動産証券化ジャーナル vol.63」
国土交通省「平成 20 年地価公示に基づく地価動向について」
東京都「東京都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」
墨田区「曳舟駅周辺地区のまちづくり」
台東区「住まいの共同化と安心建替え支援制度」
東京都「令和７年 国・地域別外国人旅行者行動特性調査報告書」
東京都「大江戸線延伸の現在の検討状況について」
国土交通省「鉄道需要分析手法に関するテクニカルレポート」
東京メトロ「有楽町線延伸（豊洲・住吉間）及び南北線延伸（品川・白金高輪間）新線プロジェクト」
東京都「多摩都市モノレールの延伸（上北台～箱根ケ崎）」
東京都「鉄道・新交通システムの整備」