既成住宅地のエリアマネジメント手法に関する研究
～鉄道系不動産事業者の動向調査を通して～

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2017-10-03 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/46758

既成住宅地のエリアマネジメント手法に関する研究

～鉄道系不動産事業者の動向調査を通して～

金沢星稜大学　経済学部　経済学科

教授　藤澤　美恵子

１．はじめに

1-1　研究の背景と現状

1-1-1　研究の背景

スプロール開発が継続してきた大都市圏では、人口減少時代に向け住宅地の拡大から縮小への転換が始まっている。数十年後に向け、大都市郊外でも居住に適した場所とそうでない場所を区別し、住宅地を成熟させ、良き住環境を維持する努力が重要となる。それは、住民の努力と適切なビジネスとの連携により実現されと考えられる。既に成熟度の高い北欧では、全ての都市整備が初期段階から公開され住民とともに開発の計画・抑制を実現しているヘルシンキ市等、興味深い事例がある。日本でも独自の方法を編みだし、将来の大都市郊外の住まい・住環境が良いものとなる取り組みを模索する必要がある。

そのための鍵の一つが、既成住宅地における高齢者の持ち家である。高齢者の持ち家率は高く、これらの住宅の対処の仕方が住宅地の将来を左右すると言っても過言ではない。一方で、高齢単身者の孤独死や危険な空き家・老朽マンションが存在し、急激にそれらの問題が顕在化しつつある。

大量の住宅を供給してきた不動産開発業者は、所有権を移転することで、住宅に対する責任や住宅環境に関するかかわりを免れてきた。その結果、わが国の住宅地は成熟には程遠く、既存住宅市場は未発達のまま、定期借家法を施行して臨んだ住替えも一般化していない。「量から質の変換」、「ストック住宅の活用」などのスローガンは定着することなく、大量に供給される新築に押し出されるかのように空き家戸数が上昇している。このような状況の中で、自らの持ち家住宅をどのように扱い、どのように住環境にかかわるのかは各自の判断に任されており、全体的な調整役が不在であり、住宅地に対するマスタープランがない状態である。

近年、鉄道事業と住宅地開発が両輪の関係である鉄道系不動産会社が、既成住宅地の維持管理を目的とした独自の事業を展開している。具体的な各社の取り組みは地域の状況に応じて異なるが、自ら供給した住宅地の維持管理をおこなうことが鉄道事業の発展につながるという認識で一致している。そこでは、高齢者の持ち家を売買や賃貸契約、減築や増改築などリフォーム・リノベーション事業に積極的に介在し、既成住宅地の高齢化を防ぎ、ストック活用を図りながら受け継がれる住宅地へと育成する制度の萌芽が感じられる。

本研究では、高齢化に伴い岐路にある既成住宅地、特に大都市圏郊外の住宅地を対象に現状を分析、郊外住宅地の居住者のアンケート調査のデータを利用し、「エリアマネジメント」による維持管理方法や成熟に至る手法などを模索する。その際に、エリアマネージャーの役割を担う可能性を鉄道業者に仮定して検証ならびに考察を行う。

1-1-2　エリアマネジメントの現状

地域の魅力・価値を高め、定住化を図る方策として、「エリアマネジメント」が注目されている。わが国では、国土交通省の施策・事業として推進されている。

国土交通省によるエリアマネジメントの定義は「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、 住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」である。具体的な取り組み分野は、街並みの規制誘導など「地域の環境」の維持保全に関するもの、公園などの「共有物等の管理」に関するもの、防犯・生活サービス・空き家空き地対策など「地域活性化」に関するものがある。

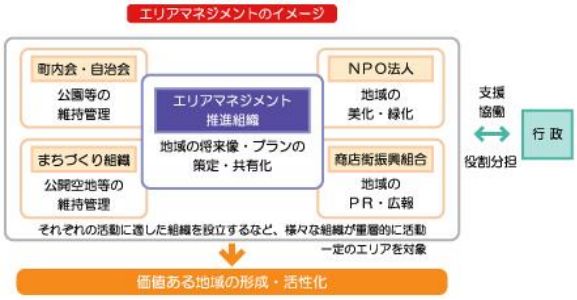
エリアマネジメントの特徴としては、一定の地域を活動範囲とした、住民主体の「まちを育てる」取り組みであることがあげられる。エリアマネジメント活動の成果としては、住環境の保全、地域の活力維持増進、資産価値の向上があげられている。

エリアマネジメントの推進組織は、町内会・自治体、NPO法人、まちづくり組織、商店街振興組合等があり、これらの主体が連携して推進していくことが、図1.1のように例示されている。

表1.1　エリアマネジメントの概要

種別	内容
活動範囲及び内容	エリア全体の環境に関する活動 ● 地域の将来像・プランの策定・共有化 ● 街並みの規制・誘導
	共有物・公物等の管理に関する活動 ● 共有物などの維持管理 ● 公物（公園など）の維持管理
	居住環境や地域の活性化に関する活動 ● 地域の防犯性の維持・向上 ● 地域の快適性の維持・向上 ● 地域のＰＲ・広報 ● 地域経済の活性化 ● 空き家・空き地などの活用促進 ● 地球環境問題への配慮 ● 生活のルールづくり ● コミュニティ形成 ● 地域の利便性の維持・向上、生活支援サービスなどの提供
特徴	特徴１．「つくること」だけではなく「育てること」 特徴２．行政主導ではなく、住民・事業主・地権者等が主体的に進めること 特徴３．多くの住民・事業主・地権者等が関わりあいながら進めること 特徴４．一定のエリアを対象にしていること
成果	１．快適な地域環境の形成とその持続性の確保 ２．地域活力の回復・増進 ３．資産価値の維持・増大 ４．住民・事業主・地権者等の地域への愛着や満足度の高まり

資料）国土交通省「エリアマネジメント推進マニュアルweb版」より作成（参照日2014年6月20日）
http://tochi.mlit.go.jp/tocsei/areamanagement/web_contents/shien/index_01.html

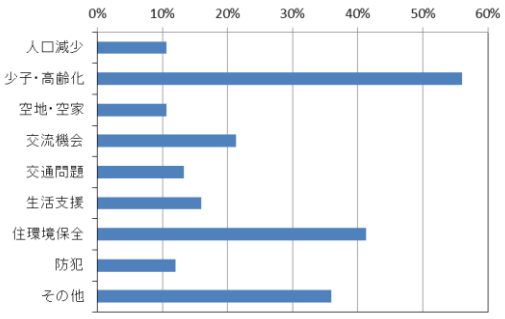


資料）表1.1に同じ

図1.1　エリアマネジメントの推進組織イメージ

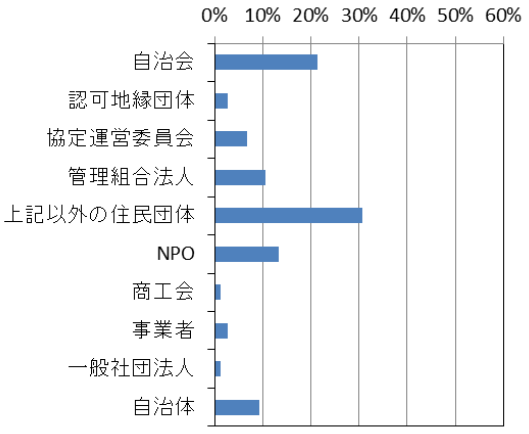
エリアマネジメントの活動実態について、国土交通省の「全国のニュータウン・郊外住宅地におけるエリアマネジメントの活動団体リスト（66地区、81団体）」のデータを用いてその特徴をみる。

エリアマネジメントの活動団体が、取り組み始めたきっかけとしては、「少子・高齢化」が約半数と最も多い。続いては、「住環境保全」があげられている。一方、「人口減少」や「空き地・空き家」は、上位ではなく、1割程度である。



資料）国土交通省「全国のニュータウン・郊外住宅地におけるエリアマネジメントの活動団体リスト（66地区、81団体）」より作成

図1.2　エリアマネジメント団体が活動を始めたきっかけ（n=75）



資料）図1.2に同じ

図1.3　エリアマネジメント活動団体（n=75）

活動団体を団体種別にみると、自治会が2割と最も多い。管理組合法人や、認可地縁団体などの法人格を有する住民組織も含まれている。しかし、NPOが1割あるほかは、事業者や商工会はわずかにとどまっている。公共物の維持管理や防犯、高齢者の見守りなどは、自治会やボランティア団体等の住民組織での取り組みも可能であるが、空地・空き家対策や交通問題などは、安定的なサービス供給や専門性なども求められ、その運営には組織力も必要であることから、活動実績はそれほど多くないものと考えられる。

1-2　研究の目的

本研究の目的は、人口減少時代の大都市圏の既成住宅地の管理に関する知見を整理し、周知することにより成熟した住宅地形成に資することにある。そのために、大都市圏の住宅地形成を担ってきた鉄道系の不動産会社が実施している住宅地管理方法を分類し、具体的な手法や問題点・課題を明らかにすることを試みる。本研究は、この鉄道系の不動産会社の住宅地維持管理が、エリアマネジメントの成功例として確立する可能性に注目する。そのノウハウや経験による今後の課題の抽出は、エリアマネジメント運営のノウハウであり課題となると思料する。その情報を広く共有し、さらには他の既成住宅地への応用を想定した、調査分析の必要性を確信している。

鉄道事業系不動産会社の住宅地管理の取り組みは、鉄道事業の存続のためという命題はあるものの、供給された住宅地の維持管理を民間企業が積極的におこなう事例であり、今後の「住宅地管理ビジネス」の広がりを予見させる。これらの知見を広く共有することで、空き家の解消や既存住宅市場の活性化、減築や増改築などリフォーム・リノベーションによる工務店の活性化につながる可能性がある。

高齢者住宅の対応は、介護や終末も視野に入れており、国民的関心である医療費や介護費用の削減にも貢献する可能性も秘めている。他方その事例は、これから住宅を購入する多くの消費者に多面的な選択肢を提供する。戦後一貫して住宅戸数の供給に終始してきた住宅政策は、2006年の住生活基本法により住宅のストック活用を重視する方向へ舵を切ったものの、具体的な既存住宅の有効利用社会の実現には至っていない。真の意味で住生活基本法が目指す豊かさが実感できる住生活へと前進することに貢献することに、本研究の意義がある。

1-3　本研究の構成

本研究は、3段階の構成からなっている。まず、次章では民間事業者により供給された大都市圏の大規模分譲地について、高齢化及び人口変動の現状を明らかにする。さらに、分譲地単位の年齢別人口構成比率を変数とするコーホート分析により、各分譲地の社会増減の特徴を明らかにするとともに、クラスター分析により住宅地の類型化を試みる。分類ごとに人口構成の特徴や想定される問題点を仕訳、明確にする。

第3章では、既成住宅地の居住者に対するアンケート調査のデータを用いて分析を行う。インターネットアンケート会社に登録しているモニターから、築年20年以上の持家住宅に居住する50歳以上の世帯主もしくは世帯主配偶者を対象に抽出し、住替えの意向や住環境の評価・満足度に関してアンケート調査して収集されたデータをクロス集計して、居住者の住宅意識を明確にする。また、住宅地の資産価値

についても住替えなどの今後の住選択に関するニーズと対比して確認し、住宅の資産価値に深く係わっている中古住宅市場に関しての考察を行いながら分析を進める。

第4章では、特に郊外を重点的に、鉄道会社ならびに鉄道系の不動産会社の住宅地管理方法に関する調査と分類し、エリアマネージャーの可能性を探る。具体的には、鉄道会社等の既成住宅地における高齢者所有の住宅の相続や売買、リフォームなど不動産取引や建築現場の現状をヒアリング調査する。得られた情報を用いて特性を把握するために、エリア特性や要因分析をする。

なお、エリアマネージャーはエリアマネジメントを担う人もしくは会社を指す。本研究では、

第5章は、上記の内容を踏まえ、既成住宅地の今後の管理やエリアマネジメントの潤滑な運用に関しての課題を整理し、確認する。今後の鉄道会社のエリアマネージャーとしての課題を踏まえつつ、エリアマネジメントが成立する用件を洗い出す。

2．　民間開発による大規模戸建分譲地の現状と課題

2-1　研究の背景と目的

わが国では、戦後の急増する住宅需要に対応するため、民間開発事業者の大規模開発による住宅供給が数多く行われてきた。これらのうち、大都市郊外に整備されたそれらの住宅地は、「ニュータウン」と呼ばれ、30～40歳代を中心としたファミリー世帯の一次取得の受け皿となった。分譲後40～50年を経た現在、大規模戸建分譲地での住宅の老朽化や居住者の高齢化が懸念される。

これらの大規模開発の住宅問題に関する研究としては、購入者の一斉入居という団地特有の事情から高齢化に関する研究がある。江東区を対象とした由井(1996)、神奈川県を対象とした伊藤(2008)、仙台市を対象とした伊藤(2010)などがあげられる。いずれも地域は限定的だが、団地ごとに居住者の人口構成の経年変化を分析しており、大規模住宅団地の急速な高齢化の進行を指摘している。

一方、高度成長期の住宅供給の担い手であった鉄道系事業者の開発動向は、阪急鉄道(長谷川、1997)、近畿日本鉄道(石原、2004)、東京急行電鉄(吉川、2013)等で明らかにされている。このうち、吉川(2013)は、東急電鉄による分譲地において進む高齢化の現状と、住み替え支援の取り組み実態・課題について述べている。また、鉄道事業者による分譲地に限定するものではないが、民間分譲地の維持・管理における分譲者の役割について、五十嵐(2009)、金(2012)らが、住環境の維持・管理における重要性を言及している。

いずれの既往研究においても、分譲地の高齢化の現状や維持・管理の取り組み実態・課題等は指摘されているが、市または区など特定の地域に限定される事例研究である。個別の住宅団地で指摘されてきた問題が、大規模分譲地に共通する一般的な問題であることを論証するためには、分譲地間の比較や、たとえば東京圏など広域で高齢化の進行状況を明らかにすることが重要である。

これまで、分譲地間の比較研究が行われなった理由は、分譲地の区域が町丁目の境界と必ずしも一致しておらず、分譲地単位の社会経済情勢に関する統計データを得ることが困難なこと、開発主体(分譲者)が民間事業者、市町村、及び公社や公団など多様であるうえ、分譲後数十年を経た現時点で、過去の開発事業の概要を入手することが困難であることがあげられる。本章では、これらの分析上の制約や限界に留意した上で、既存の統計を用いた分析手法で、分譲地の高齢化の現状を明らかにすることを試みる。

本章では、1960、1970年代に分譲された東京圏(千葉県、埼玉県、東京都、神奈川県)の民間大規模戸建分譲地について、分譲地単位で、高齢化や近年の人口動向の実態と特徴を明らかにすることを目的とする。

東京圏において、特に、鉄道事業者及び鉄道系不動産事業者により分譲された住宅地に着目する。その理由は、これらの分譲地は開発時期が早く、居住者の高齢化が深刻であると考えられること、公的主体(都県または市町村、公団・公社等)による供給と比べて、まちの維持・管理に関する公的な支援が得にくく、住環境の悪化やコミュニティの衰退が懸念されるからである。先行研究に多い個別の事例研究でなく、東京圏という広域で、かつ分譲地単位で高齢化の現状分析を行うことにより、わが国における大規

模戸建分譲地の共通問題を論じるための、基礎的な知見を得るものである。

2-2　研究方法

2-2-1 対象住宅団地の選定

分析対象とする分譲地は、都市開発協会の資料により特定した。都市開発協会は、1973年に設立された都市郊外での不動産開発事業を行う民営鉄道及びそのグループ企業が加盟する業界団体である。同協会は2003年7月に解散されたが、会員企業の住宅事業の成果として、「民営鉄道グループによる街づくり一覧 ： 明治43年から平成15年まで, 都市開発協会, 2003. 7」を刊行している。関東及び関西圏の鉄道事業者及び鉄道系不動産事業者による大規模開発のほとんどが、当該資料に収録されていると考えられる。収録情報として、団地名のほか、所在地(市町村名及び町名)、開発面積、区画数、供給開始時期、建物形態(戸建／集合／混合の別)等がある。所在地については、地名変更前の旧地名のまま掲載されている団地は現地名に修正して用いる。

事業者別団地数を、表1に示す。戸建住宅団地が、510団地で大半を占めている。集合住宅が21団地、混合団地が27団地である。掲載団地全558団地のうち、関東圏で分譲された戸建住宅のみの団地が435団地である。

表2. 1　鉄道事業者別団地数

	種別			計	うち1都3県の戸建
	戸建	混合	集合		
京王電鉄(京王鉄)	17	0	0	17	15
京王不動産(京王不)	7	0	0	7	2
京成電鉄(京成鉄)	43	1	2	46	42
京浜急行電鉄(京急鉄)	35	5	0	40	35
小田急電鉄(小田急鉄)	62	9	0	71	59
小田急不動産(小田急不)	24	1	2	27	24
西武鉄道(西武鉄)	71	1	2	74	69
西武不動産(西武不)	7	0	1	8	1
東京急行電鉄(東急鉄)	106	10	0	116	89
東急不動産(東急不)	99	0	0	99	67
東武鉄道(東武鉄)	39	0	14	53	32
計	510	27	21	558	435

注)西武不動産は、2009年に西武商事と合併し、現社名は「西武プロパティーズ」。以下、図表には略称として( )内の表記を使用。

次に、図2. 1に示す鉄道グループごとに開発時期をみる。435団地のうち、6割近くが1960年代、70年代に分譲が開始されている。団地数でみると、東急電鉄グループが最も多く、次いで小田急グループ、西武グループとなっている。

図2. 2の開発面積をみると、1950～60年代は西武グループが最も多いが、70年代以降は東急グループによる分譲が活発になっていることがわかる。

他の鉄道グループは、いずれも1, 000ha以下であり、東急グループと西武グループによる供給が多かったことがわかる。また、区画数でみると、東急グループが最も多い。

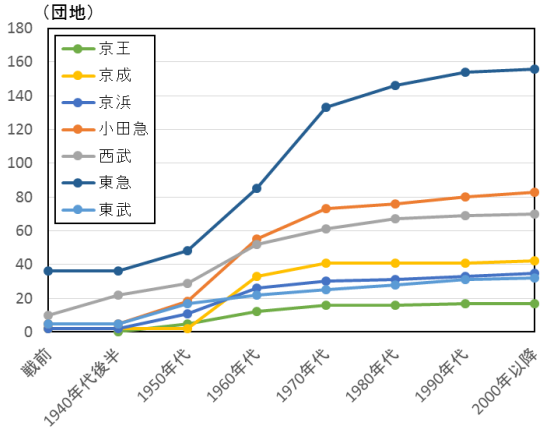


図2. 1　鉄道グループ別・開発年代別団地数

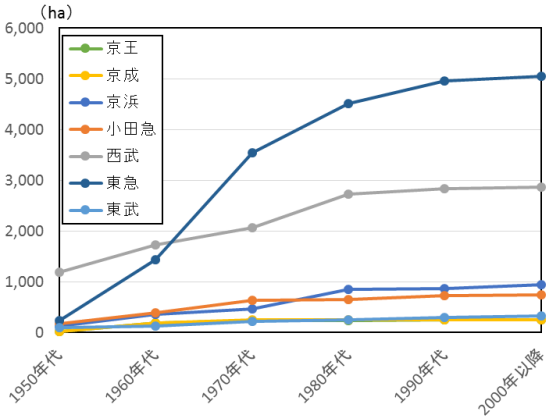
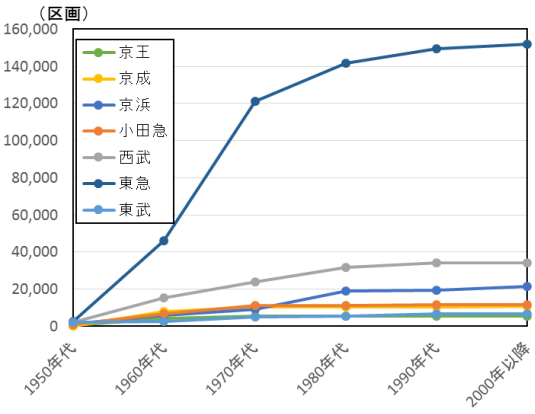


図2. 2　鉄道グループ別・開発年代別開発面積



※戦前・戦後1940年代に開発された団地を中心に、31団地については区画数が不明である。不明分を除いた合計値である。

図2. 3　鉄道グループ別・開発年代別区画数

これらの1960年代、70年代に分譲が開始された500区画以上の団地は89団地を、本章の対象分譲地とする(本文末表2.5に一覧を掲載)。なお、開発規模が大きい団地では、分譲時期ごとに分割して掲載されているものも見られたが、当該資料に従ってそれぞれを１団地として扱うこととする。

2-2-2 分析対象地区

分譲地は開発規模が数十区画から数百区画まで多様であり、また、必ずしも行政界に沿って開発が行われていない。人口を既存統計からみるためには、町丁目単位が最小であるが、分譲地の境界と完全に一致しているケースはまれである。そのため、既存統計の町長目人口統計では、分譲地の高齢化や人口動態の実態を正確に表すことは難しいが、分譲地の境界と行政界が近い分譲地を絞り込むことで、実態とのずれを最小限に抑えた分析が可能である。

そこで、本章では、以下の(1)～(4)の手順により、その境界が行政界と重なる住宅団地の絞り込みを行った。

(1)開発区画500区画以上の住宅団地の抽出

まず、一定の面積がある団地として開発区画500区画以上の団地89団地を選定した。各団地の所在地町名から国勢調査の小地域集計の町丁目データを収集した結果、町丁目単位で332町丁目を抽出した。

(2)戸建住宅率90%以上の町丁目の抽出

次に、(1)のうち、町丁目別人口統計における「住宅に住む世帯数」から、戸建住宅に居住する世帯を算出した。「戸建住宅に住む世帯」が全体の「90%以上」を占める町丁目は72町丁目であった。戸建住宅率が90%未満の地区は、鉄道事業者による分譲以外の住宅供給も行われている地区、または集合住宅との混合により開発された地区であるとし、除外した。

(3)人口増加率15%以上の町丁目の除外

分譲地では、開発時期が長期にわたり、数戸から数十戸単位の区画で段階的な分譲が行われることもある。近年の新規分譲が行われた団地を除外するため、人口増加の条件による絞込みも行った。絞り込みの手順は次の通りである。国勢調査小地域集計の町丁目別人口の1995年値と、2010年値を用いて、15年間の人口増加率を算出した。2010年の1995年比で人口増加率が30%以上(15年間で30%以上人口が増加した地区は、近年新規開発が行われたと考えられる)の町丁目を除外した。

(4)世帯数が100世帯未満の地区の除外

2010年の住宅に住む世帯数が100世帯未満の地区は、人口の地区間比較には規模が小さすぎるため除外した。

以上の結果、計62町丁目を分析対象地区として選定した。分析対象地区の一覧を章末の表2.6に掲載する。

2-2-3 本章の構成と分析方法

本章では、各地区の2010年時点の年代別人口比率を用いて、人口構成に基づく地区の類型化を行い、類型別に高齢化の進行及び人口減少の状況を考察する。分析手順は(1)～(3)の通りである。

(1)2010年年齢階級別人口比率による類型化

各地区の2010年国勢調査小地域統計の年齢階級別人口データを用いて、現状の人口構成による類型化を行う。0歳～4歳から90歳以上までの5歳階級別人口について、年齢階級別人口合計値(年齢不詳を除く)に占める比率を算出する。この5歳階級別人口比率を用いてクラスター分析を行い、分析対象地区の特徴を明らかにする。同分析手法を用いた住宅団地の類型化手法には、伊藤(2008)、伊藤(2010)などの先行研究がある。複数の住宅団地を年齢別人口構成比が類似する団地ごとにグループ化することは、住宅団地の特徴を把握するために有用な手段であることから、本章でも採用することとする。ただし、先行研究では、分譲当初の1975年の人口、すなわち、初期入居者の年齢構成を用いているが、本章では、現在の状況により、分析対象地区を類型化することが目的であることから、直近のデータを用いている。

(2)人口推移による人口減少及び高齢化の分析

次に、各分析対象地区の1995年から2010年の間の人口推移及び高齢化率(65歳以上人口比率)の推移データを用いて、地区間比較を行い、大規模分譲地における人口減少及び高齢化の実態を明らかにする。

(3)コーホート分析による人口減少・高齢化の要因分析

最後に、各対象地区についてコーホート分析を行い、特徴的な事例分析から、人口減少や高齢化の要因等について考察する。本章で用いたコーホート分析は、各分析対象地区の年齢階級別人口の増減から経年変化の特徴を明らかにするものである。

国勢調査は5年ごとに実施されることから、前回調査の人口を差し引くことで、当該地区の各年齢別人口の増減を明らかにすることができる。たとえば、2000年の5-9歳人口から1995年の0-4歳をマイナスすると、2000年5-9歳コーホートの1995年から5年間の増減がわかる。増加については、自然増(出生)または社会増(転入)、減少については自然減(死亡)または社会減(転出)を示す。低年齢または高齢では、死亡による減少も考慮しなくてはならないが、生産年齢人口においては、基本的に社会増減とみることができる。このコーホート分析は、人口推計をはじめ、さまざまな分野で年齢階級別人口の特徴をみるために用いられている。先行研究では、由井(1996)が住宅問題に適用し、江戸川区の都営住宅の高齢化の実情を明らかにしているほか、地域間比較に用いた研究として根本(2013)がある。本章では、先行研究にみられるコーホート分析を用いて、マクロ的な視点で首都圏の大規模分譲地の現状分析を行う。

本章では、人口増減の実数を用いる「コーホート増減」と「コーホート変化率」の２つの手法を採用する。増減法は、当該地区の経年変化を明らかにするには十分な手法であるが、人口規模の差異により、変動量が異なるため、竹簡の比較はできない。「変化率」は、人口増減数が前期と同じであれば100となり、人口が増加すると100より大きく、減少すると100より小さい値と基準化されるため、人口規模の異なる複数の地区の特徴をみることができる。しかし、町丁目単位のように小さな単位では、人口規模が小さいコーホートの変動が過大または過少評価される可能性がある。したがって、増減法、変化率の２指標を用いることとした。なお、75歳以上の場合、死亡率が高くなる(厚生労働省「都道府県別年齢調整死亡率 2010年」によると74歳未満の死亡率は3%未満)ことから、分析対象を70歳未満のコーホートとする。

2-3　分析結果

2-3-1 分析対象地区の年齢構成の特徴

(1)クラスター分析による類型化

分析対象地区62地区の5歳階級別人口比率を用いて、クラスター分析(Ward法、平方ユークリッド距離による距離測定)を行い、6類型に分類した。作成された類型の特徴と地区数について、表2.2に示す。本章の分析対象地区は無作為の抽出ではないため、各類型の地区数(出現数)は参考値となる。しかし、類型別に各階級別人口比率をみると、現在の分譲住宅の人口構成にどのような特徴があるのか、推察することができると考える。

表2.2　各類型の特徴

	特徴	地区数
類型１	30歳代後半と60歳代後半が多い	17
類型２	60歳代後半がやや多いが全体として平均的	15
類型３	30歳代後半・40歳代前半が多く、高齢世代が少ない	7
類型４	60歳代が突出して多い	12
類型５	10・20歳代・50歳代が多い	2
類型６	70歳以上が多い	9

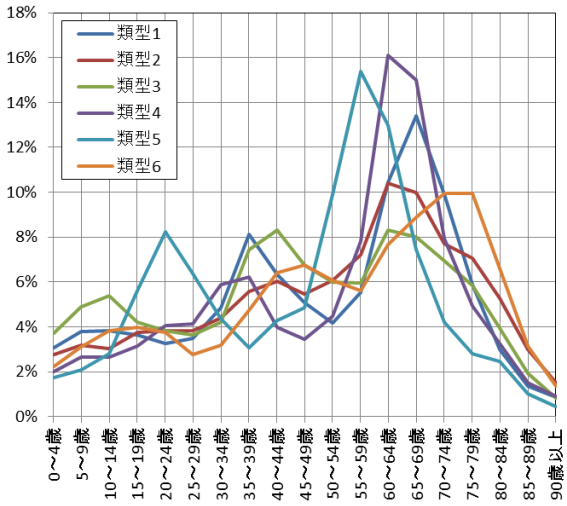


図2.4　類型別平均人口構成比

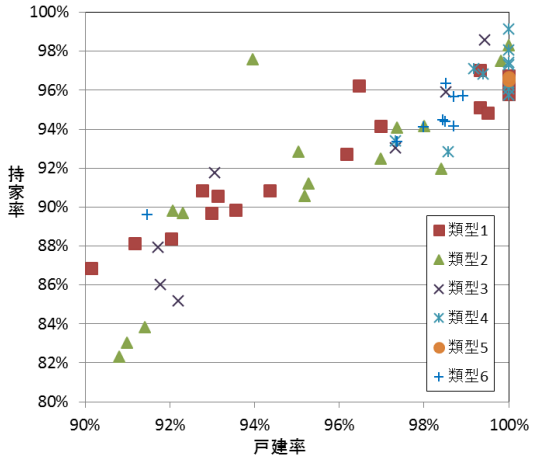


図2.5　戸建率と持家率

類型5は出現数が2と小さいため、これを除く5つの類型について、0歳-75歳までの5歳階級別人口比率を用いて、一元配置分散分析を行った。Welch検定の結果、15-19歳、20-24歳を除く年齢階級で、類型別に差があることが確認された。

(2)持家の状況

各地区の2010年の持家率はいずれも80%以上、戸建率と持家率の相関係数は0.89と高く、分譲地の特徴である戸建て持家世帯が多いことが確認された。持家率が戸建率より低い理由としては、親または子が所有する住居に同居する世帯や、所有者が現状で住んでいない借家世帯が含まれることなどが考えられる。

図2.5からは、類型4、類型5、類型6で持家率が高いことが読み取れる。

(3)高齢化の進行と人口減少

1995-2010年の15年間で、ほとんどの地区で高齢化率が10%以上増加している。

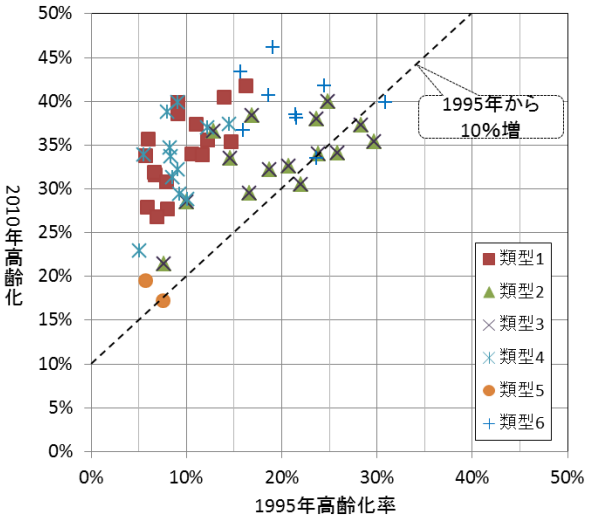


図2.6　1995年-2010年の高齢化率

対象61地区のうち、２地区を除くほぼすべての地区が、１都３県の平均高齢化率(65歳以上人口比率)20.6%を上回っている。大方の地区で、平均的な地域よりも高齢化が進んでいると言える。

地区人口について、1995年人口を100とする2010年の人口指数でみると、100を上回る、すなわち、人口が増加している地区が11地区にとどまり、8割以上の地区では人口が減少している。

15年間で２割以上人口が減少し、かつ、高齢化率が平均より10ポイント高い30%以上の地区が２割弱である。

表2.3　類型別の特徴(高齢化と人口減少)

		地区数
類型１	多くが高齢化が進み人口も減少	17
類型２	多くが高齢化が進み人口も減少	15
類型３	高齢化は進んでいるが人口は増加	7
類型４	高齢化が進み人口も減少	12
類型５	高齢化は進んでいないが人口は減少	2
類型６	高齢化は進んでいるが人口減少は緩やか	9

高齢化の進行状況をみると、1995年から2000年にかけて、10～20%程度高くなっている。類型１と類型４の地区では、95年は他に比べて高齢化率が低い水準であったのに対し、2010年では他と同水準となっており、高齢化が進行している。類型６の地区は、1995年時点でも高齢化率が高かったが、この15年間で一層高齢化が進んだ地区であると考えられる。

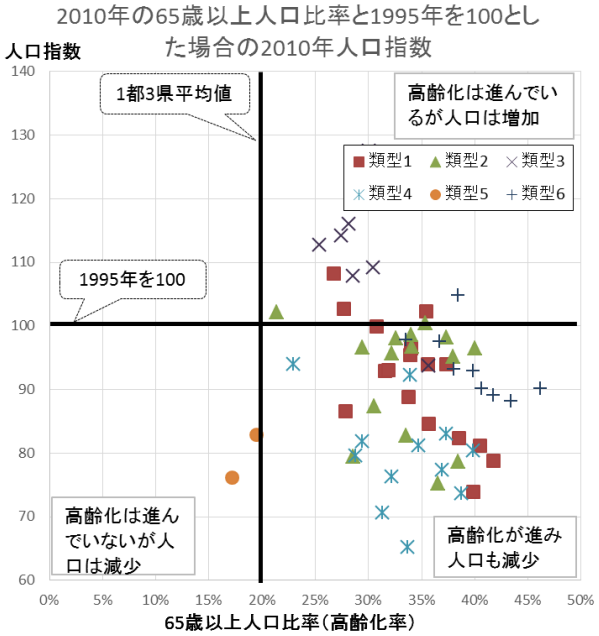


図2.7　2010年の高齢化率と1995年を100とする人口指数

2-3-2　高齢化と人口推移からみた地区別の特徴

各地区のコーホート増減をみると、各地区共通の特性として、大学進学期や就職期にあたる15-25歳人口の転出が共通していることが示されている。高校・大学等の高等教育機関や企業の新設があれば転入増があり、すでに立地している場合は毎年新たな転入があって横ばいになると考えられる。いずれの地区も、転入が少ないという住宅地としての性格を色濃く示すものである（地区別のコーホート増減及びコーホート変化率は、各類型の代表例を章末の参考図に掲載している）。

各類型は、人口減少と高齢化の状況から

- 人口減少と高齢化が、ともに進行している地区
- 人口は減少しているが、高齢化は進行していない地区
- 高齢化は進行しているが、人口は減少していない地区

の３タイプがある。人口減少も高齢化も進行していない類型は、みられなかった。

(1) 人口減少と高齢化がともに進行している地区

６類型のうち、類型１、類型２、類型４、類型６の４類型が、人口減少と高齢化がともに進行している。

類型１

さいたま市(大宮市)プラザ(東急不)、所沢市大字下富(西武鉄)、千葉市若葉区多部田町(京成鉄)、流山市宮園２・３丁目(東急不)、鎌ケ谷市東初富１・3・4丁目(東武鉄)、四街道市みそら３・４丁目(東武鉄)、八王子市北野台１・4丁目(西武不)、町田市鶴間２丁目(東急鉄)、日野市平山１丁目(京王鉄)、大和市つきみ野７丁目(東急不)伊勢原市高森４丁目(小田急不)

類型１は、60代後半のピークが10%以上と、高齢のピークが最も高い類型である。人口減少の状況にはばらつきがあるが、千葉、埼玉の地区では15年間で2割減少するなど、人口減少が著しい地区が含まれている。特に千葉市和歌部多部田町や流山市宮園2丁目は、人口減少が3割、高齢化率が4割と人口減少が著しい地区である。

類型２

狭山市大字堀兼(東急不)、八王子市北野台２丁目(西武不)、町田市つくし野１・4丁目(東急鉄)、多摩市桜ケ丘２丁目(京王鉄)、多摩市桜ケ丘３丁目(京王鉄)、横須賀市湘南鷹取６丁目(西武鉄不)、横須賀市馬堀海岸２丁目(西武鉄不)、横須賀市鴨居３丁目(東急不)、鎌倉市浄明寺２・3・4丁目(西武鉄不)、鎌倉市西鎌倉４丁目(西武鉄不)、鎌倉市七里ガ浜東３丁目(西武鉄不)、鎌倉市鎌倉山１丁目(西武鉄不)

類型２は60歳代が人口構成で最も多いため、高齢化率は低い。類型内で、高齢化率・人口減少率が低い地区は、鎌倉市・横須賀市の湘南地域の地区である。町田市・多摩市の地区は、高齢化率はやや高いが、人口は減少していない。町田市、多摩市地区のほうが、開発年代が新しいことから、開発年代が古い地区の人口減少・高齢化率が高いことが伺える。

類型４

日高市武蔵台４・５丁目(東急不)、佐倉市宮前１・２丁目(京成鉄)、我孫子市つくし野２・５・６丁目(東急不)、四街道市みそら１・２丁目(東武鉄)、八王子市北野台３丁目(西武不)、多摩市聖ケ丘４丁目(京王鉄)、横須賀市湘南鷹取２丁目(西武鉄不)

高齢化と人口減少が最も著しい地区である。最も人口減少が著しい地区は武蔵台４丁目で、高齢化率が最も高い地区はつくし野２丁目である。

類型６

八王子市めじろ台３丁目(京王鉄)、横浜市金沢区西柴四丁目(東急不)、横浜市金沢区富岡西五丁目(京急鉄)、横須賀市湘南鷹取１丁目(西武鉄不)、鎌倉市浄明寺６丁目(西武鉄不)、鎌倉市西鎌倉２・３丁目(西武鉄不)、鎌倉市七里ガ浜東４丁目(西武鉄不)、逗子市久木８丁目(西武鉄不)

たとえば、逗子市久木８丁目と鎌倉市浄明寺６丁目は、西武電鉄・西武不動産に開発された分譲地であり、ともに第一種低層住居専用地域で建築協定が締結されている。最寄り駅までの利便性や地形等の住環境としての条件は、類似していると考えられる。しかし、高齢化率が最も高く、人口も減少している鎌倉市側と、高齢化は進んでいるが人口減少は抑制されている逗子市側で差がみられている。人口増減に違いが出た理由として、逗子市側と鎌倉市側で住宅地開発の動向に差があることが考えられる。建築協定による建築規制が、逗子市側は建ぺい率50%、容積率80・100%

であるのに対し、鎌倉市側は建ぺい率40%、容積率80%、と鎌倉市側が厳しい。逗子市側は、近年、従前の区画を分筆した建て替えがみられるとのことである(2015年1月23日現地調査、鎌倉市側住民ヒアリング調査から)。

(2) 人口は減少しているが高齢化は進行していない地区

人口は減少しているが、高齢化が進行していない地区は、類型５の２地区である。

類型５：

日高市武蔵台６・７丁目(西武鉄不)

1995年時点で30歳代、40歳代の比率が高く、高齢化率も低い。また、2010年で、依然として大学進学や就職による転出を示す15-19歳、20-25歳、25-29歳の人口減少が著しいことから、1960年代に開発が始まった「武蔵台」分譲地のなかでも後期に分譲された地区と考えられる。他の世代のいずれも増減がなく、転入出の規模が変化していない。

(3) 高齢化は進行しているが人口は減少していない地区

高齢化は進行しているが人口は減少していない地区は、類型３のみである。

類型３

狭山市大字水野(東急不)、柏市中原１丁目(東急不)、町田市つくし野２丁目(東急鉄)、横須賀市湘南鷹取３丁目(西武鉄不)、鎌倉市七里ガ浜東５丁目(西武鉄不)、鎌倉市七里ガ浜２丁目(西武鉄不)、鎌倉市鎌倉山２丁目(西武鉄不)

人口構成に年代の偏りが最も少なく、図2.4の折れ線グラフの形状が最も平坦な類型である。

15-19歳、20-25歳、25-29歳の人口減少が小さく、2000年、2010年に30歳代・40歳代転出を上回る転入がみられている。

人口減少が抑制されている事由を明らかにするために、鎌倉市資料により鎌倉山２丁目の開発動向を確認した。鎌倉山２丁目は市街化調整区域であるが、分譲地以外の緑地・斜面地の開発が現在も行われていると考えられる[(1)]。地区内に未開発の土地(たとえば緑地や森林などの残地)がある場合、現時点においても継続的に開発され、これが人口減少の抑制につながっている可能性があることが示唆された。

2-4 考察

関東圏で1960年代、70年代に開発・分譲された郊外住宅地においては、確実に人口減少と高齢化が平均水準以上に進んでいる。地区によっては高齢化率40%以上、15年間の人口減少30%といった地区、著しい高齢化、著しい人口減少がみられる地区もある。

本章で用いたコーホート分析では、60歳以上の高齢世代は、自然減(死亡)が含まれるため、厳密に転入出のみをみることはできない。しかし、コーホート増減をみると、分譲地に共通する人口増減の特徴として、大学生・就職期にあたる20歳代の転出傾向が強いことがあげられる（付記の参考図参照）。人口の減少幅が小さいいくつかの地区では、30歳代、40歳代の子育て世代の人口比率が高い傾向がある。しかし、人口減少が緩やかな地区の立地条件や開発動向をみると、人口減少を抑制する要因としては、緑地などの残地の開発や敷地の細分化による、「住宅戸数の増加」が要因と考えられる。人口減少の速度がゆるやかな地域が、必ずしも、中古住宅や借家への入居などの住宅ストックの活用が進んでいる地域であるとは言えない。

住宅戸数の増加により、人口減少を抑えている多くの分譲地では、敷地規模が大きく、豊かなや緑やゆとりある空間から良好な住宅地を形成してきた経緯を考えると、人口減少を抑止するために経済的な条件が厳しい若年層向けの小規模敷地・住宅を供給することが、地域住民にとって好ましい策とは言い難い。敷地の細分化などの住環境の悪化を招かず、住宅ストックを活用しながら、若いファミリー世帯の転入を促す方策に知恵を絞っていく必要がある。

2-5 小括

本章では、コーホート分析を用いて、関東圏の大規模分譲地の高齢化と人口減少の現状について分析した。高齢化と人口減少は同時並行的に進行しており、一部の地区では、高齢化率40%、15年間の人口減少率30%という深刻な進行状況も明らかとなった。

経年にともない、居住者の高齢化は進行する。したがって、居住者の高齢化は避けられないが、地区全体の高齢化を緩やかにする手立てを打つことは可能である。そのためには、高齢者以外の若い世代の転入を促す必要があり、これがひいては人口減少の抑制にもつながる。人口減少が緩やかな地区では、若年層の転入がみられており、若年層の受け皿となる住宅が必要である。

しかし、経済性が重視されるあまり、緑地等として保全されてきた残地や、敷地の細分化による無秩序な住宅供給が行われないよう、開発秩序や住環境を保全しながら転入を促進する方策を検討していく必要がある。

本章の分析では明らかではないが、地区人口が大幅に減少した地区では、空き家・空き地の発生も懸念される。地区単位で住宅ストックの管理や、高齢者の生活支援・住み替え支援等に取り組むことも重要な課題であると考えらえる。

【補注】

(1) 鎌倉市のまちづくり条例に伴う「大規模開発事業基本事項届出書」をみると、例えば平成26年11月に10区画、開発面積3,375㎡の開発が計画されている（事業番号26-2）。

3.　郊外住宅地の居住者意識について

3-1　本章の目的

超高齢社会では、必然的に住宅の空き家が増加することが予測されている。人口や世帯数が減少する一方で、高齢者の所有する住宅が市場に大量に放出され、その中で地域や住宅の維持管理状況により空き家へとならざるを得ない住宅が、相当の割合で存在すると思われる。

ここでは、鉄道延伸により広がった郊外住宅地と都心部を比較しながら、住み替えやリフォームに対する意向を把握するアンケート調査データを使用して、分析をおこなう。分析を通じて、高齢期の住宅ニーズを探りながら、高齢者の住宅の位置する住宅地を郊外住宅地と都心部とに分け、それぞれの住宅地を対比させながら、今後について考察する。

本章の目的は、今後高齢者住宅が放出され住環境や住宅地維持管理に課題を要する郊外住宅地を対象に、近い将来に住宅放出する予備群である 50 歳以上の持家所有者の意識を明確にし、今後の議論に資することにある。彼らの動向が郊外住宅地に与える影響を想定して、住宅地の管理に関して考察し、具体的な提言をおこなうことに本章の意義がある。

なお、本章は、一般財団法人ハウジングアンドコミュニティ財団（2015）の「築 20 年以上の住宅居住者の住宅需要に関する意識調査」のデータを使用して、エリア別を行ったものである。

3-2　アンケート実施概要

既に、郊外住宅地は問題を孕んでおり、その持続可能性に関する研究や住民の意識に関する研究が散見される。まず、経年した郊外住宅地に関する人口分布特性を明らかにした新堀ら（2013）、住環境評価を調査した伊丹ら（2010）がある。今後の高齢者住宅の問題が顕在化することを想定して、既存住宅市場の問題を取り扱った木多（2010）、住替え支援の問題を扱った郷原・近藤（2012）などがある。また、郊外の中でも、より問題が深刻化することが予想される遠郊外の問題を取り上げ、住民にアンケート調査した安藤・平西（2005）などがある。

先行研究は、アンケート調査が中心で、地域を限定した定性的な分析にとどまっている。本章では、首都圏全体に対象を広げ、意図的に都心部と郊外部を対比することが可能なインターネットアンケートを採用して調査したデータを分析するところが、従来の研究と異なるところである。

アンケートは、インターネットアンケート調査により 2015 年 1 月 15 日から 1 月 19 日の期間に実施された。調査対象者は、予めインターネット会社に登録したモニターのうち、一都三県（東京圏）に所有権のある持家住宅に 20 年以上居住している 50 歳以上の世帯主もしくは世帯主の配偶者で、事前に予備調査により 1,400 名を抽出している。抽出された 1,400 名にメールにて調査依頼を行い、有効回答 1,110 のサンプルを得て、回収率は 79.3%である。なお、アンケート分析にあたり、郊外住宅地は東京 23 区外と定め、都心部は東京 23 区とした。さらに、近郊外として東京都下と川崎市・横浜市を抽出し、遠郊外の川崎市・横浜市以外の神奈川県・埼玉県・千葉県と区別して分析した。

(1) アンケート調査期間

アンケートは、2 段階の期間で実施した。まず、アンケート対象者を抽出するためにスクリーニング調査を行い、その後、本調査へ移行している。スクリーニング調査は、2015 年 1 月 9 日（金）～1 月 13 日（火）の 5 日間で実施した。続けて、本調査を 2015 年 1 月 14 日（水）～1 月 16 日（金）の 3 日間で実施した。

(2) アンケート対象者

東京圏の戸建もしくはマンションの持ち家所有者であり、かつ 20 年以上当該住宅に継続居住し、年齢 50 歳以上の世帯主もしくはその配偶者を対象とした。

(3) 抽出条件

インターネット調査会社のモニターに対して、下記条件で抽出した。

・居住年数＝20 年以上
・持家一戸建て（新築注文住宅、新築建売住宅、中古）
・分譲マンション（新築、中古）

なお、本人および家族を含めて、マスコミ・広告、新聞・放送業/市場調査/土木・建設・不動産・建物サービスを除外業種として、この業種に従事している場合は、対象から除いた。

(4) 質問数

スクリーニング調査で 5 問、本調査で 45 問のアンケートを設計した。なお、１人が回答する最大質問数 32 問である。

(5) 回収率

スクリーニング調査の時点では、8,700 サンプルが抽出された。この、8,700 サンプルに対して行った本調査の回収サンプルは、1,110 であり、回収率は 79.3%である。

3-3　アンケート調査分析

3-3-1　属性の概要

本調査のサンプルサイズは、1,110 票であった。この回答者の属性概要をマンション、戸建別に整理したものが表 3.1 である。

表 3.1　回答者属性の概要

	計	マンション	戸建
サンプルサイズ	1110 票	569 票	541 票
平均年齢	61.9 歳	61.9 歳	61.8 歳
平均世帯人員	2.5 人	2.4 人	2.7 人
平均居住年数	29.9 年	27.6 年	32.3 年

なお、回答者については、マンションと戸建を比較するようにサンプルサイズをおおよそ半数にして収集している。同様に、住替え意思の有無についても半数を目安にした。また、都心部と近郊外・遠郊外についてもおおよそ 1/3 になるように恣意的にコントロールしている。

現在の住宅のエリアは、マンション、戸建ともに、概ね同じような立地分布をしており、マンション、あるいは、戸建が特定のエリアに偏るといったことはなく、１都３県でバランスよく回答が得られた。

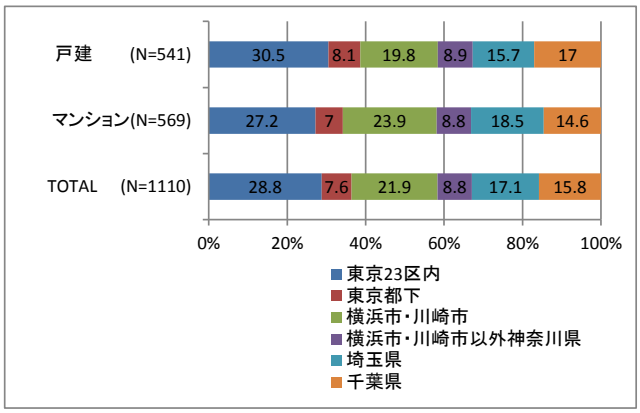


図3.1　現在の住まいとエリア

居住年数を見ると、マンション居住者より戸建住宅の方が、継続居住年数が長い傾向にあり、約22%は40年を超えている。

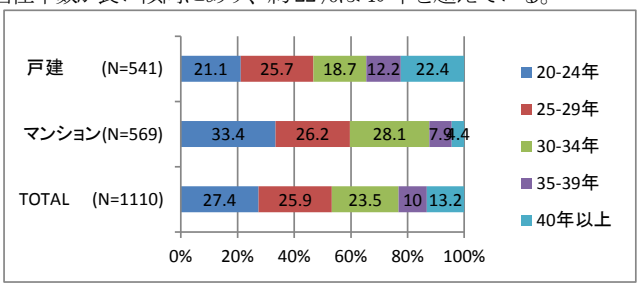


図3.2　現在の住まいと居住年数

年齢構成では、若干の相違が見られるものの、平均年齢は、マンション、戸建共に、ほぼ同じであった。

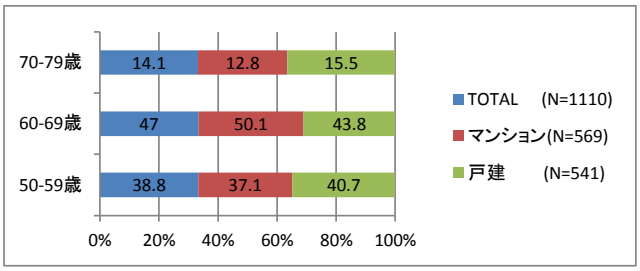


図3.3　現在の住まいと回答者年齢

世帯人員では、マンション世帯の方に小規模化傾向が見られ、単身世帯が約19%、2人世帯が約45%となっており、計約64%が2人以下の世帯となっている。一方、戸建世帯については、2人以下の小規模世帯は約52%で、4人以上の世帯は約22%となっている。

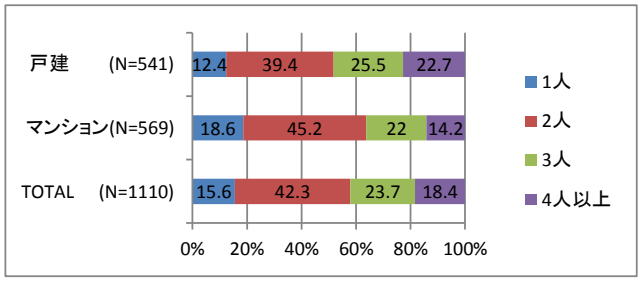


図3.4　現在の住まいと世帯人数

家族構成を見ると、世帯規模の違いがどこにあるかが明らかである。親世帯との同居が戸建世帯で約25%あり、さらに、子、孫との同居もマンション世帯よりその割合が高く、戸建世帯の多世代化の傾向が見て取れる。

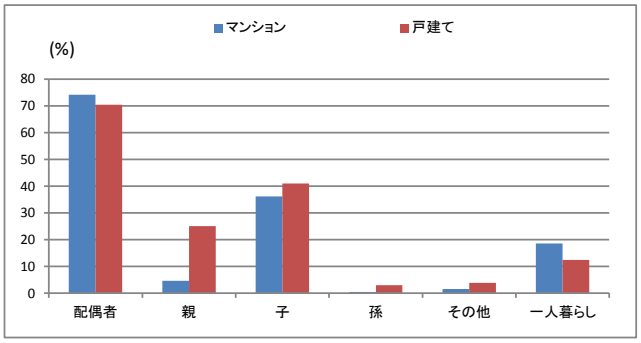


図3.5　現在の住まいと家族構成

3-3-2　現状の住まい

本調査では、戸建とマンションのデータを対比するために、その居住者が半数になるように回答者を抽出しており、その内訳詳細は、以下の通りである。

回答者の現在の住宅がマンションの場合では、新築購入が約66%、中古購入が約34%となっている。戸建では、新築注文住宅が約65%、新築建売住宅が約22%で、合わせて約87%が新築での取得となる。戸建中古の取得は、約13%で、マンションの場合の中古割合の半分程度である。中古住宅として、マンションの流通性の高さを感じさせる結果である。

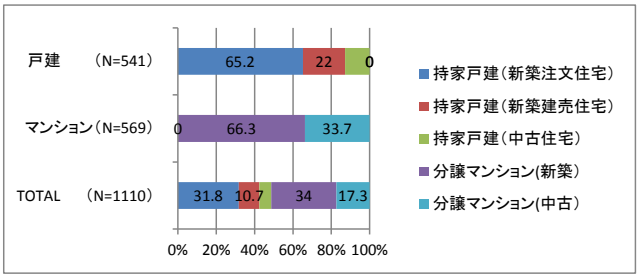


図3.6　現在の住まいと入手時の状況

住宅の広さ(延べ面積)をエリア別に見ると、マンションで郊外化＝住宅規模の拡大化の傾向が顕著に表れている。戸建では、マンションほど顕著な傾向は見られないものの、東京23区とそれ以外のエリアでは、住宅規模の拡大傾向が伺える。

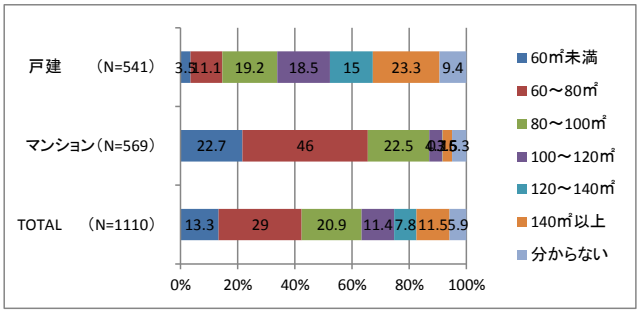


図3.7　現在の住まいと住宅規模

マンション、戸建共に約1/4程度がリフォーム歴なしとなっている。リフォームを実施した内容では、マンションと戸建では、多少の相違が見られる。大がかりな間取りの改変を伴うようなリフォームを行ったケースでは、マンションの２倍の割合で戸建での実施実態が把握され、ニーズに応じた大規模リフォームは、戸建ての方が進んでいると言える。ただし、戸建住宅の約22%程度であり限定的であることに注意が必要である。

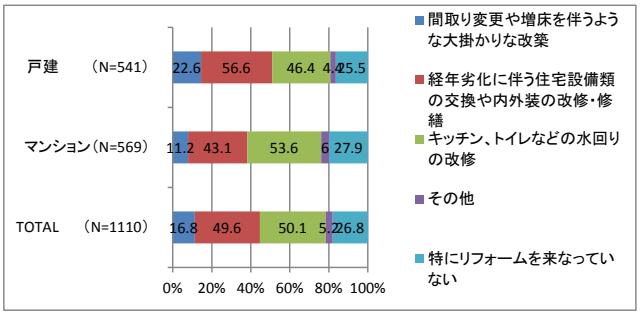


図3.8　現在の住まいとリフォーム歴

3-3-3　エリア特性

エリアを都心(東京 23 区内)と近郊外(東京 23 区外/横浜市・川崎市)・遠郊外（横浜市・川崎市以外の神奈川県・埼玉県・千葉県)に分けて、その特性を確認する。

全体的に、マンションのほうが戸建よりも面積が小さい。また、マンションは郊外に行くほど狭小な専有面積の住戸が減少するが、戸建にはそのような傾向がない。

戸建住宅については、土地の規模についても把握している。敷地規模帯で最も多いのは、100 ㎡未満であり、全体の約20%を占めている。100 ㎡～120 ㎡、160 ㎡～180 ㎡がこれにつづくが、突出したレンジに集中している訳ではなく、多様な構成となっているのが特徴と言える。しかし、これをエリア別に見ると、東京 23 区内における狭小化の傾向が顕著に表れており、約半数弱が 120 ㎡以下の敷地規模である。その他のエリアでは、郊外化＝敷地規模の拡大化の傾向が伺えるものの、顕著なものとはなっていない。

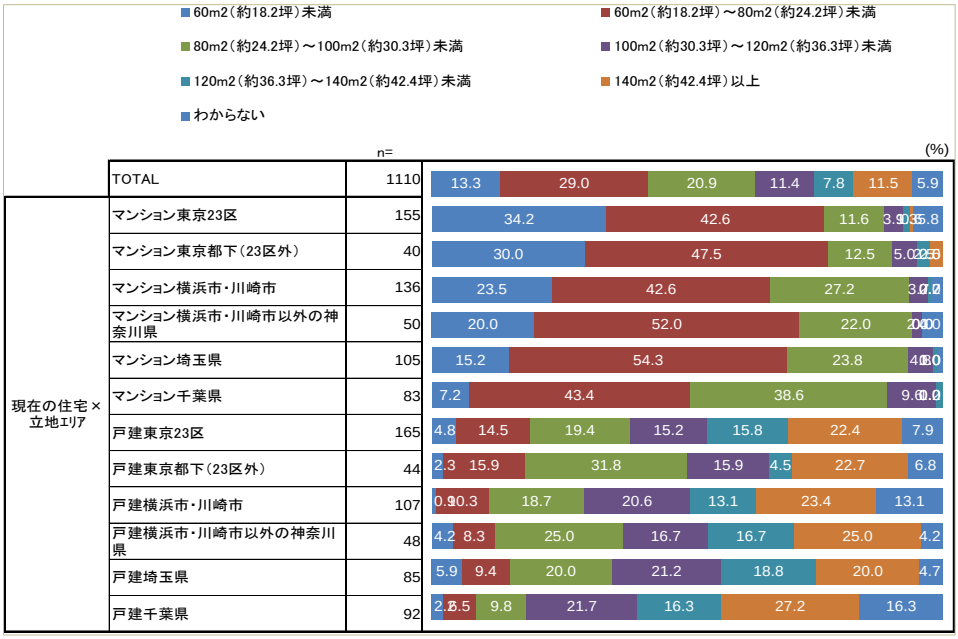


図3.9　エリア別の住宅規模（専有面積・延べ床面積）

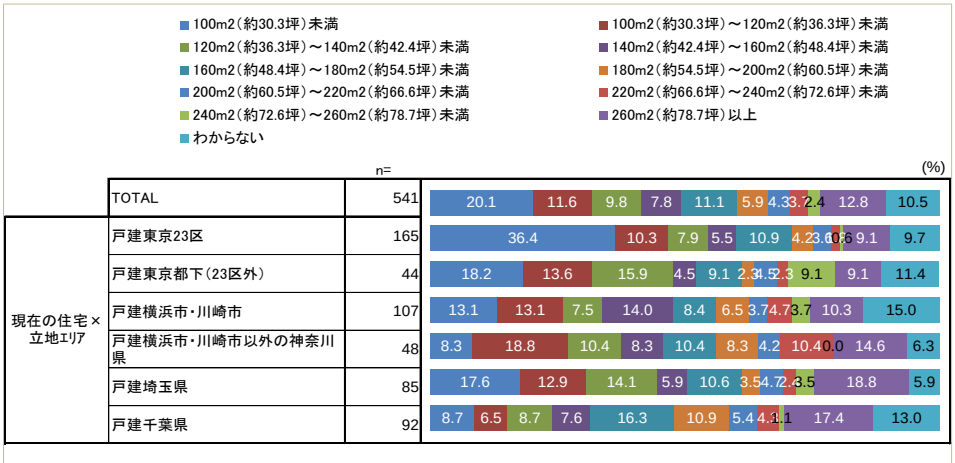


図3.10　エリア別の住宅規模（土地面積）

居住歴 45 年以上では、半数が東京 23 区内であるが、その実数は、必ずしも多いわけではない。この中には、相続等により親世代から受け継いだ住宅が含まれていると推察できる。

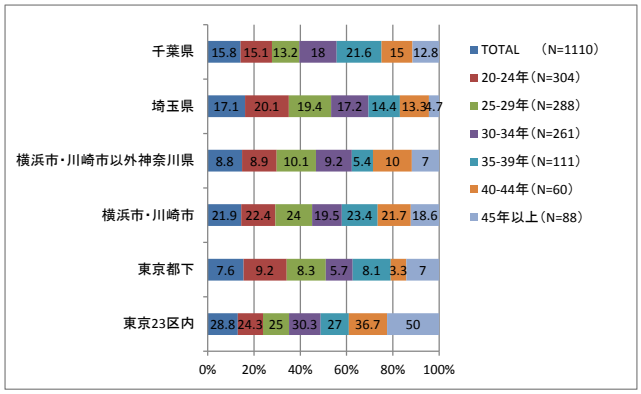


図 3.11　エリア別の居住年数

居住歴＝住宅の取得時期と考えると、東京圏が成長し、郊外化する流れと住宅のエリアがリンクすると仮定したが、そのような傾向を把握するには至らなかった。

また、世帯年収と現在の住宅のエリアとの関係に、明快な相関関係は見られない。

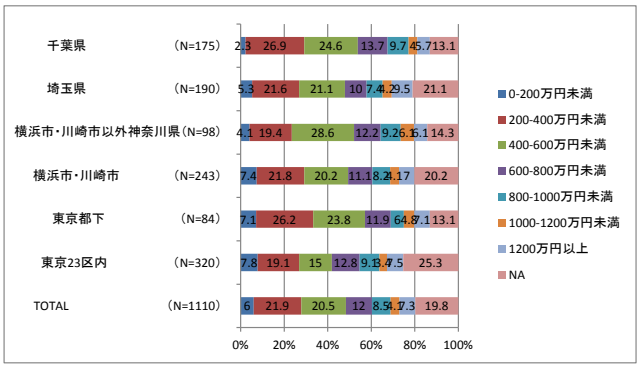


図 3.12　エリア別の世帯年収

3-3-4　住宅への評価

住宅に対する 10 の項目に対し、「満足」「やや満足」「やや不満」「不満」の４段階での満足度評価を、それぞれに＋２～－２までのポイントを与えて集計し、指数化した。

住宅のエリア別に満足度評価を見ると、当然ながら、立地に関する項目で満足度の優劣が表れている。

東京 23 区内の住宅では、「立地条件・利便性」で、他のエリアに比べ、満足度が非常に高く、かつ、最も満足度が高い項目となっている。つまり、23 区内の住宅は、なにより立地が評価されているということになる。反面、23 区内よりも近郊外が、近郊外よりも遠郊外の満足度が低くい。これは、今後住み替えニーズが顕在化する時に、好まれるエリアと嫌煙されるエリアが、立地条件・利便性により分離される可能性があることを示唆している。

一方、立地と引き替えに、「住宅の広さ・規模」や「土地の広さ」においては、他のエリアに比べ満足度が劣り、立地と広さの満足度はトレードオフの関係にあると言える。

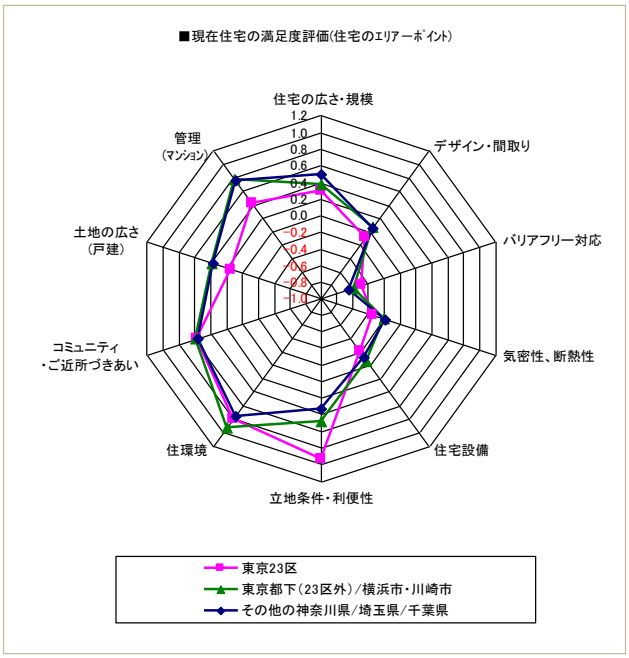


図 3.13　エリア別の満足度

年齢別の満足度では、年齢と共に、満足度が高まる傾向が明確に表れている。これには、年代ごとに取得した住宅の特性が異なるのか、評価する側が寛容なのかのいずれかが考えられる。前者であれば、項目ごとにバラツキが考えられるが、年齢別のレーダーチャートが相似形であることから、後者によるものと推察される。

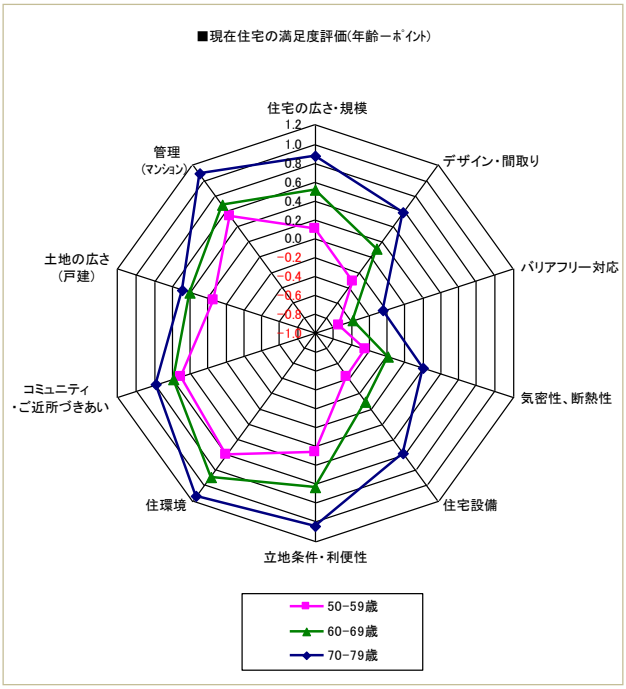


図 3.14　年齢別の満足度

満足度評価を得た 10 項目について、住宅選択時に重視するかどうかも合わせて把握しており、「重視する＝＋２」「やや重視する＝＋１」「重視しない＝０」として、指数化する。

その結果、マンションと戸建で重視する項目に、多少の温度差が

あるものの大きな相違は見られなかった。むしろ、需要資する項目は、マンションや戸建ての特定な項目を除けば、全く同じである。

最も重視する項目は「立地条件・利便性」であり、「住環境」がこれにつづく。また、両項目共に、マンションの方が戸建てに比べ、より重視している。一方、あまり重視されない項目は、「コミュニティ・ご近所づきあい」「バリアフリー対応」であった。

全体として、不動産価値が重視、優先される傾向にあり、住宅性能や居住価値については、さほど重視されていないと言える。

表 3.3　重視度評価

重視度	マンション		戸建	
高い	立地条件・利便性	1.650	立地条件・利便性	1.595
	住環境	1.622	住環境	1.582
	（管理）	1.504	気密性、断熱性	1.542
	気密性、断熱性	1.490	住宅設備	1.488
	住宅設備	1.476	デザイン・間取り	1.414
	デザイン・間取り	1.420	住宅の広さ・規模	1.257
	住宅の広さ・規模	1.341	「土地の広さ」	1.253
	バリアフリー対応	1.199	バリアフリー対応	1.244
低い	コミュニティ・ご近所づきあい	1.004	コミュニティ・ご近所づきあい	1.128

注）（管理）はマンションのみの項目、「土地の広さ」は戸建のみの項目である。

マンション、戸建それぞれに、住宅のエリア別の総合評価を見ると、マンションの総合評価が、総じて、高い傾向にあることが分かる。中でも、神奈川県に立地するマンションの総合評価が高く、立地満足度では、東京 23 区に劣るものの、住環境、管理、住宅の広さ等において、ポイントを稼ぎ、総合評価では、東京 23 区を上回る結果となった。千葉県に立地するマンションも東京 23 区を上回っている。

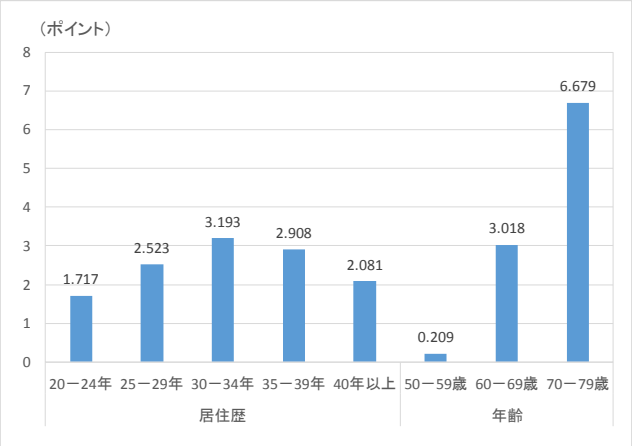


図 3.15　居住歴・年齢と総合評価

戸建でも、神奈川県に立地する住宅の総合評価が高く、埼玉県、東京都下に立地する住宅の総合評価が、極端に低くい結果であった。

居住歴では、30～34 年が最も総合評価が高く、それ以上の築年になると評価が下降する。一方で、築年の 20 年から 29 年までの総合評価もあまり高くなく、築年数と総合評価には相関がないことが分かる。年齢別では、70 歳代が最も満足度が高い結果であった。

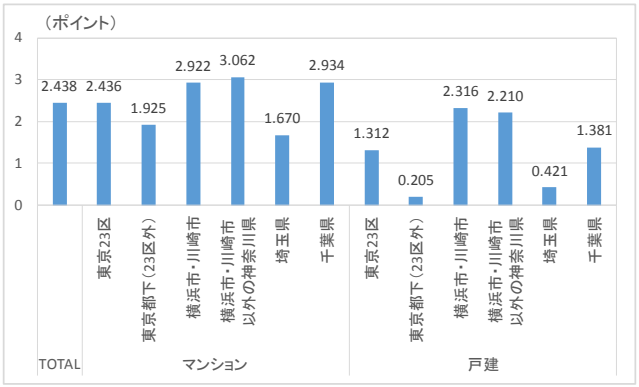


図 3.16　現在の住まいと総合評価

3-3-5　将来に対する不安項目

不安・課題に感じている点を、マンション・戸建別に見ると、その特性の違いが明らかになった。

戸建では、耐震性、住宅の維持管理を不安・課題として、４割強が認識している。一方、マンションでも、耐震性、維持管理に対する意識は高いものの、戸建ほどの高い割合とはなっていない。マンションの方が戸建を上回っている不安要因は、資産価値が見込めるかどうかであり、中古住宅市場が確立しているマンションならではの課題意識と言える。

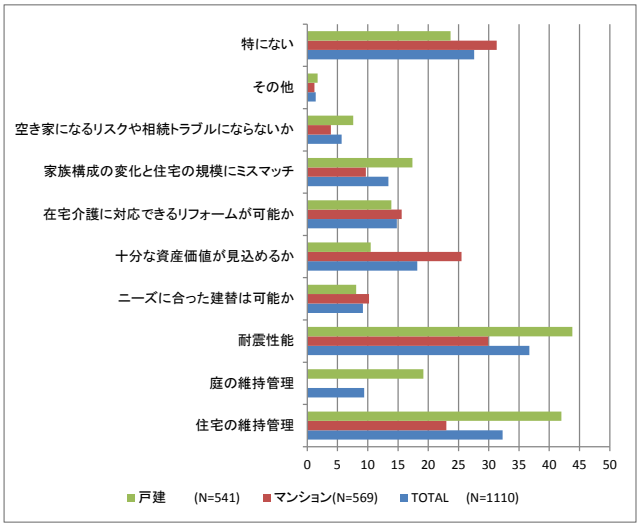


図 3.17　不安・課題に感じている点（現在）

同様に、将来において不安・課題に感じている点を、マンション・戸建別に見ると、まず、特にないとする回答者が減少していることから、将来に対する何らかの不安があることが分かる。しかし、その特性は、おおよそ現在と同じであることが分かった。

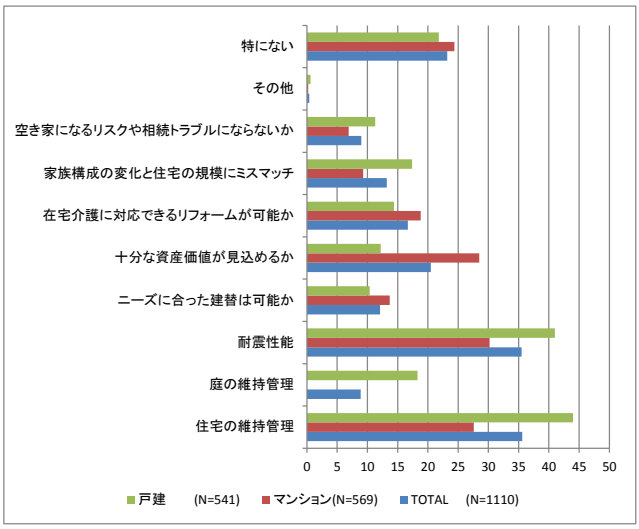
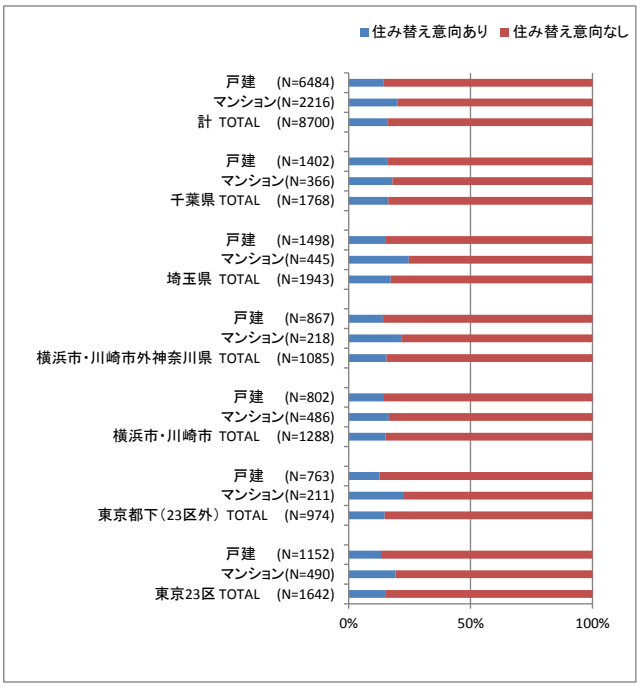


図 3.18　不安・課題に感じている点（将来）

3-3-6　住み替えの意向

スクリーニング調査時点のサンプルを使用して、現実に近い住み替えの意向を探ると、マンションと戸建別では、マンションの方が住み替え意向を示す割合が高く、約２割に達し、戸建の約 1.4 倍の割合で住み替え意向を持っている。この部分は、将来売却を意識しているマンション居住者が、将来の不安項目として資産価値を上げている点と整合している。

エリア別では、埼玉県、千葉県内の居住者に住み替え意向を示す割合が比較的高く、特に、埼玉県内のマンション居住者では、４世帯に１世帯が住み替え意向を示している。



注）スクリーニング調査（N=8700）による

図 3.19　エリア別の住替え意向

マンションでは、3-3-4 住宅への評価で重視する項目と総合評価で整理した、満足度総合評価の低いエリアで、住み替え意向が高いが、戸建については、必ずしも総合満足度との相関は見られない。

住宅に対する不安要因も、住み替え意向を左右することから、住み替え意向の有無別に不安要因を見ると、マンションでは、「資産価値」に対する不安を訴える割合が最も高い。次いで「耐震性」「維持管理」となっている。「資産価値」は、住み替え時の売却を念頭に置いた不安要因で、住み替えのモチベーションとはなりにくい、従って、「耐震性」「住宅の維持管理」が住み替えを考えさせる動機となっていると推察される。また、「特に不安はない」としながらも、住み替え意向を示す割合が高いことも特出される。

戸建では、「住宅の維持管理」「耐震性」「庭の維持管理」「家族構成の変化によるミスマッチ」といった項目を不安要因としてあげる割合高く、住み替えの動機となっている可能性が高い。

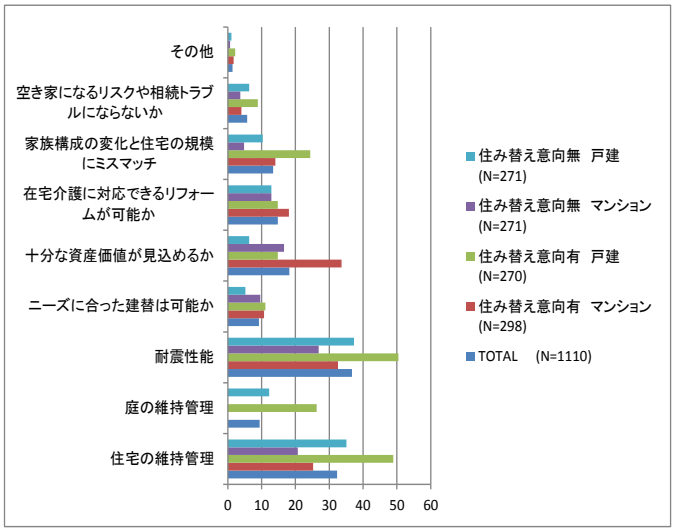


図 3.20　住宅に対する不満要因

住み替えたい最大の理由は、「現在の住宅に不満」があるからで、マンション、戸建共に高い割合で住み替えの理由としている。次いで割合が高い割合を示すものは、マンションと戸建で異なる。マンションの場合、「老朽化」を理由としており、建て替えへの期待も薄い状況もこれに含まれる。

老朽化は戸建でも同程度の高い割合で住み替えの理由となっているが、それ以上の住み替え理由として、「別の形式の住宅への住み替えたい」があげられ、約 30%におよぶ。つまり、戸建の場合、現在の住宅に不満があり、その不満を解消するためには、戸建以外の住宅へ住み替えるという選択がベストな選択とする住み替え像が浮かび上がってくる。なお、マンションにも「別の形式の住宅への住み替えたい」とする意向を示す割合が約 20%あり、同様の住み替え層がマンションにも想定される。

その他、特出すべき事項としては、４人に１人（約 24%）は、「退職後の生活を替えたい」を理由に住み替えたいとする意向を示している。

「近隣との関係がわずらわしい」を理由とするものは、さほど高くはないものの戸建住宅で高い割合を示している。

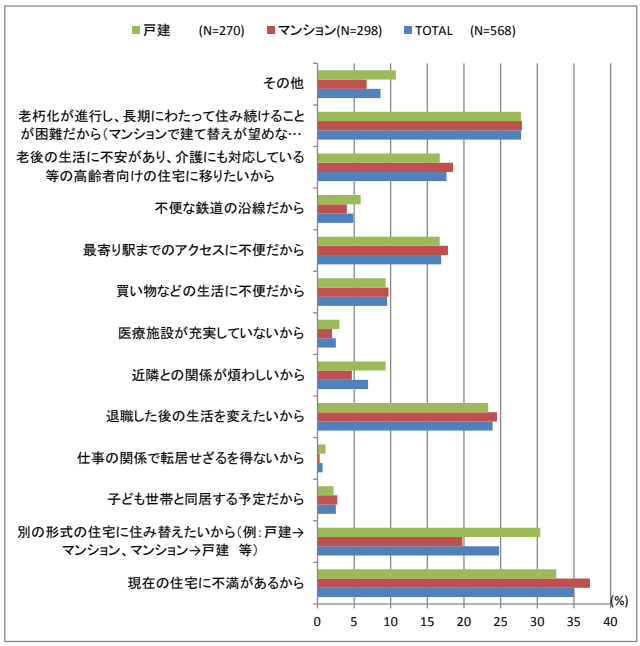
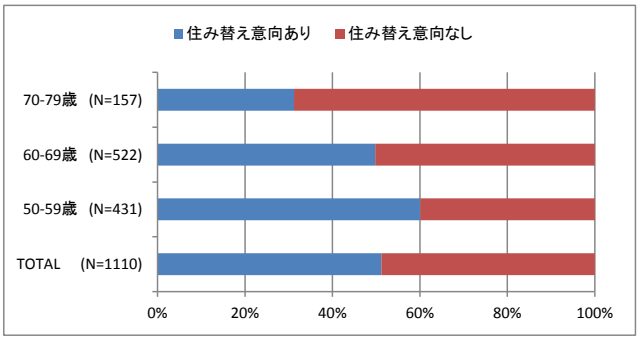


図3.21　住替えたい理由

年齢別に、住替え意向を見ると、50歳代の比較的若い世代での住み替え意向が高い。一般的にアクティブシニアとして注目されている世代であるが、図3-14にあるように50歳代の満足度が低いことから住替え意向が強いものと思われる。同時に、住替えたい理由が、現在の住宅に満足していない点などを考えると、必ずしも住替えではなくリフォーム等による解決策もあると思われるがヒアリング調査などで確認が必要である。

図3.22　年齢別住替え意向



3-3-7　住み替え意向と現状住宅の満足度

住み替え意向の有無別に、満足度評価を見ると、マンション、戸建共に住み替え意向のある回答者の満足度がおしなべて低いことが分かる。現在の住宅に満足していないから、新しい住宅を取得したいとする当然の結果とも言えるが、具体的にどのような項目の満足度が低いと住み替えを検討するに至るのかがポイントとなる。

(1)マンション

住み替え意向の有無により、満足度の差が大きい項目は、その項目が住み替え意向のある回答者特有の不満要因と言え、住み替えを意識させる要因と考えられる。住み替え意向の有無による明らかな差が認められる項目は、以下である。

①立地・利便性
②デザイン・間取り
③住宅の広さ・規模

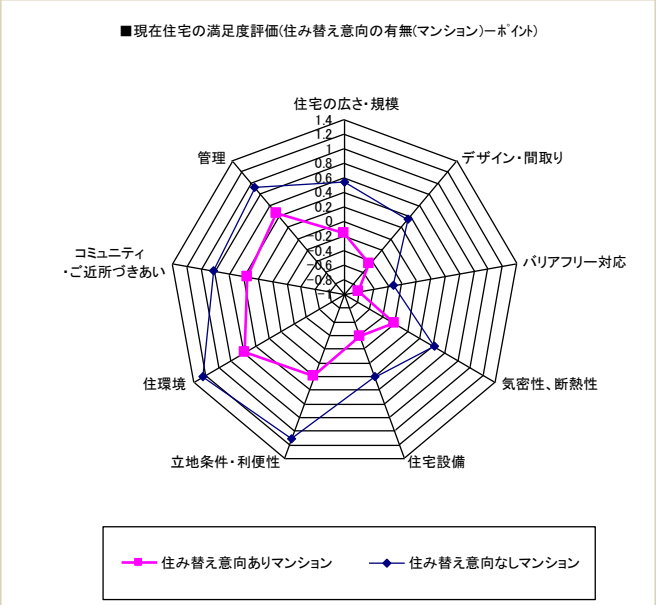


図3.23　満足度評価(マンション)

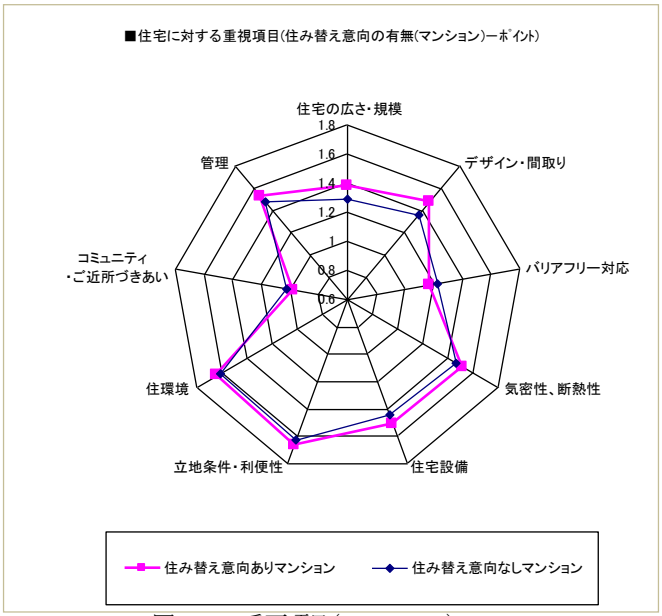


図3.24　重要項目(マンション)

また、住み替え指向の回答者が特別に重視する項目がある場合も、住み替えを意識させる要因と言える。マンションの場合、重視項目に住み替え意向の有無による優位な差は見られず、この点から、住み替えを意識させる項目はない。

(2)　戸建て

戸建の場合も同様に住み替え意向の有無による満足度に明らかな差がある項目をあげる。

①気密性・断熱性
②立地条件・利便性
③デザイン・間取り

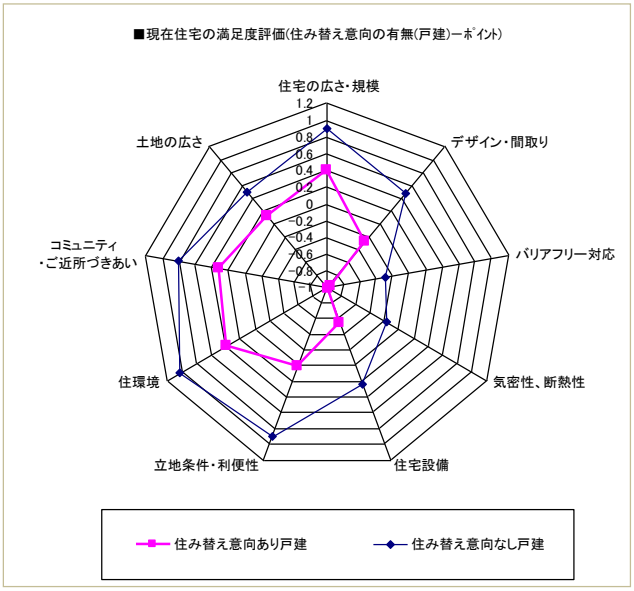


図3.25　総合評価(戸建)

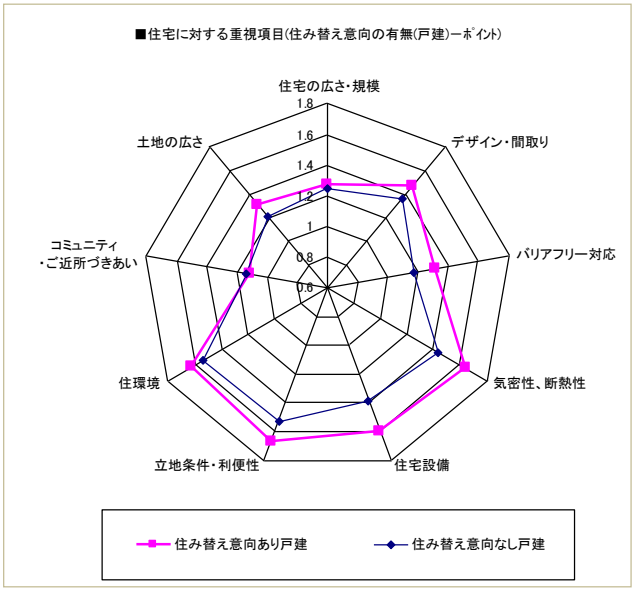


図3.26　満足度評価(マンション)

また、住み替えを指向する回答者特有の重視項目から、住み替えを意識させる要因として以下があげられる。

①気密性・断熱性

②住宅設備

3-3-8　住み替えのエリア

東京23区内の居住者は、利便性に対する高い満足度を示しており、住み替えに当たっては、利便性に対するニーズはさほど強くないと考えられる。その結果、「現在と近いエリア」への希望が最も高い割合となった。注目したいのは、利便性の高さの反動として、「田舎くらし」を希望している割合が約19%もあり、他のエリアに比べ突出して高く、興味深い結果となっている。

他のエリアでは、利便性の満足度評価の裏返しとして「もっと利便性の高いエリア」への住み替えニーズが高い。

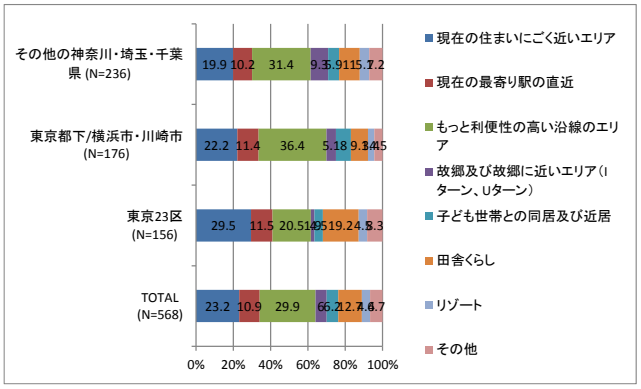


図3.27　住み替えエリア

図3.28にあるように、住み替えを希望するエリアとその住宅の関係を見ると、希望する二大エリアの一つである、現在の住まいに近いエリアでは、際だった特性は見られない。もう一つの希望エリアである利便性の高いエリアでは、新築マンション、中古マンションを希望する割合が高く、マンションには利便性の高い立地を期待する様子が見て取れる。

また、賃貸マンションも利便性の高いエリアに希望する割合が他のエリアに比べて高い。決して多いわけではないが、利便性の高い立地の賃貸マンションへ、比較的、余裕のある高齢者が移り住むニーズが見えてくる。

以上から、高齢者が住替える場合、遠郊外の住宅は選択対象となることは少なく、都心部での住宅需要が強くなることが伺える。

3-3-9　住み替え後の現在の住宅

住み替えるとした場合に現在の住宅を処分するのか賃貸にするのかは、住み替え計画の具体化に当たっての大きな問題となることから、住み替え後の現在住宅の処分・活用意向についても把握している。

マンションについては、中古市場が確立していること、さらには、土地と一体になった住宅であることから、戸建とマンションについては、住み替え後の住宅の処分意向に若干の相違がある。

マンションでは、売却約63%、賃貸約16%となっており、戸建では、売却約60%、賃貸約9%、解体して土地を売却が約7%であった。いずれも、6割強で売却を念頭に置いていることが分かった。賃貸住宅として活用する意向は、マンションの方がより高い。

これをエリア別に見ると東京23区内で、賃貸住宅への転換意向が、マンション、戸建共に他のエリアに比べて高い。利便性の高さを反映した結果と言え、回答者も賃貸市場の特性を理解している。

戸建ての遠郊外で現在の住宅処分について分からないと回答している割合が16.7%と最も多くなっている。マンションと比較して流通性が劣ることと、周辺に手本とする取引事例もないことが考えられる。今後、高齢者住宅が大量に市場の放出されることを鑑みると、何らかの対応が必要と思われる。従来は、個別の資産であり

どのように処理するかは自由に委ねられていたが、住宅処分の方

法次第では、周辺の住民に影響を及ぼす可能性がある。地域全体の
マスタープランを早急に検討する必要があると思われる。

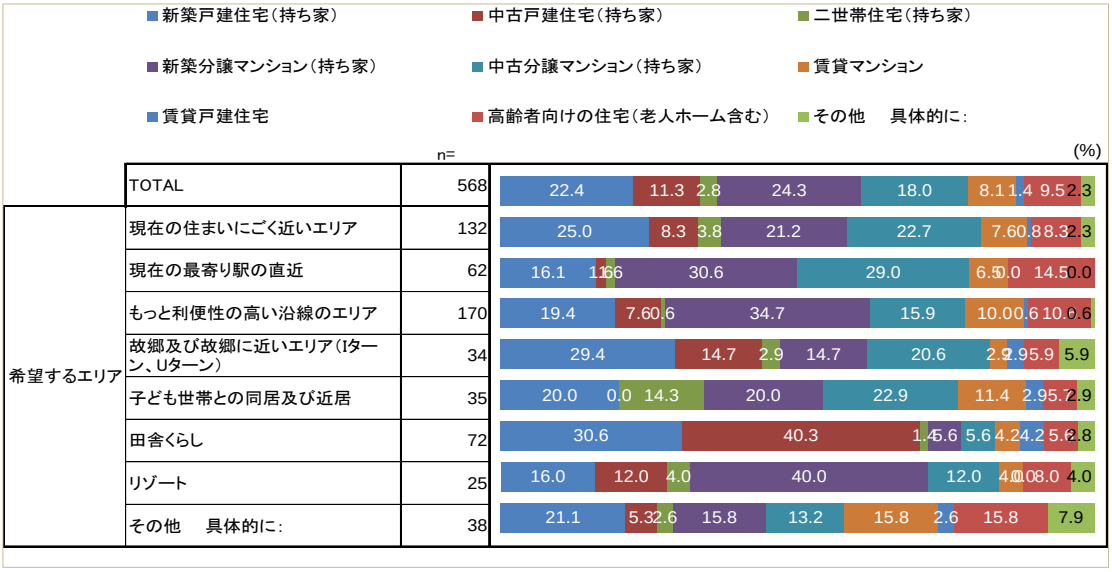


図3.28　現エリア別住み替えエリア

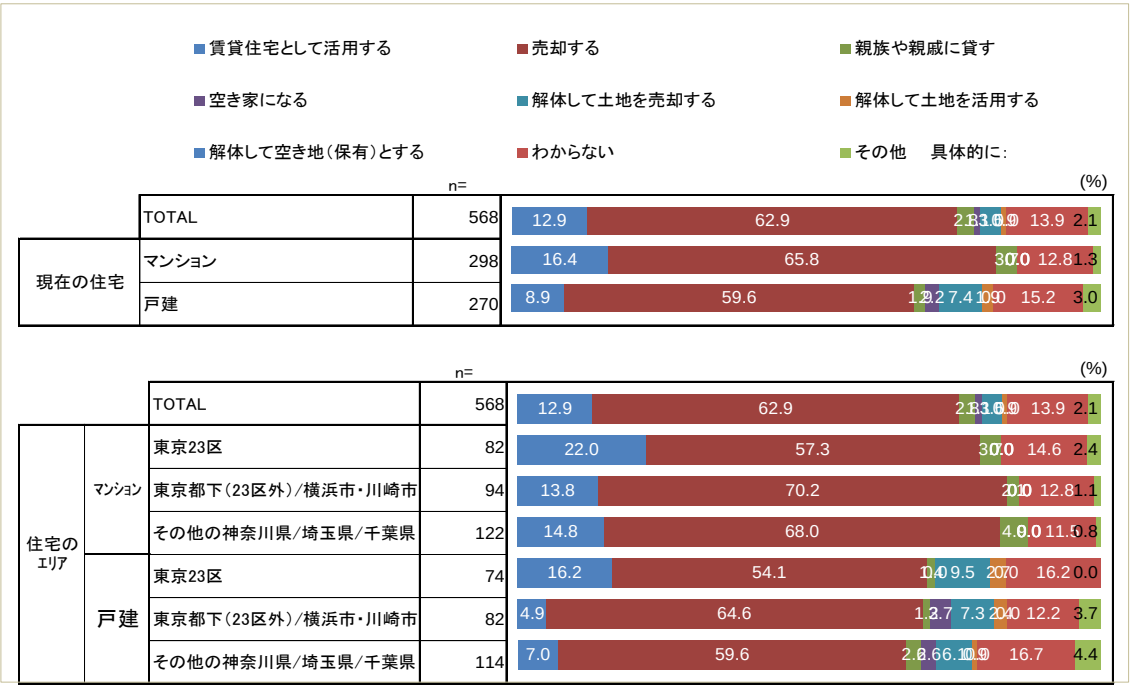


図3.29　現住宅の処分

3-3-10　住み替えの予算

住み替えによる持ち家取得の場合(N=447)の予算については、52.3%が「わからない」と回答し、具体的な回答が得られなかった。予算額が得られた回答数（N=213）は限られるものの、得られた予算額について、年齢等の属性や住み替えの際に希望するエリア別に平均額を整理したものが表3.3である。

住み替えの予算の全体平均額は、約3,750万円であった。これを属性別に見ると、年齢では大きな相違は見られなかったが、世帯年収別では予算額に差があることが分かった。世帯年収が高ければ、当然、予算額も高くなる傾向が見られ、年収800～1,000万円の世帯では、平均予算6,600万円で最も高かった。年収がさらに高額帯になると、多少、予算額は下がるが、それでも高い水準にある。

マンションと戸建をエリア別に見ると、東京23区内の戸建居住者の予算が、最も高く、約5,340万円であった。住み替え時の現在住宅の売却期待額を反映した結果と言える。

次に、住み替えを希望するエリアでは、最寄り駅の直近を希望する回答者の予算額が最も高い。

希望する住宅別では、マンション・戸建共に新築物件を希望する回答者の予算が高く、平均で4,000万円台の中盤にあり、マンションの方が300万円ほど高い。つまり、駅直近のよい立地であれば、マンションを求める人の方が、予算は潤沢ということになる。

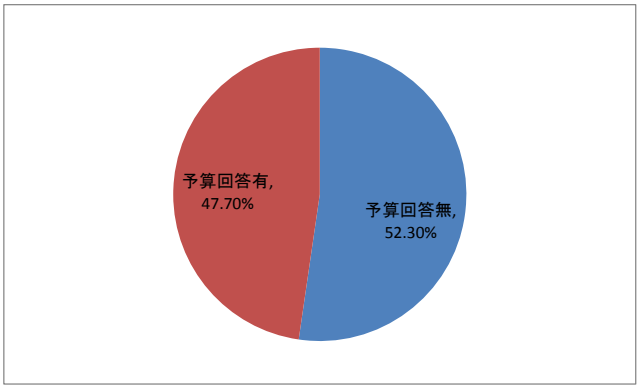


図3.30　住み替えのための予算回答

表3.3　住替えのための平均予算

			回答数	未回答 分からない	回答数 N=	回答率	平均予算 （万円）
計			447	234	213	47.7%	3,752.6
年齢	50-59歳		219	125	94	42.9%	3,645.7
	60-69歳		201	99	102	50.7%	3,829.4
	70-79歳		27	10	17	63.0%	3,882.4
希望するエリア	現在の住まいにごく近いエリア		107	48	59	55.1%	3,711.9
	現在の最寄り駅の直近		49	23	26	53.1%	5,365.4
	もっと利便性の高い沿線のエリア		133	71	62	46.6%	3,687.1
	故郷及び故郷に近いエリア（Iターン、Uターン）		28	17	11	39.3%	2,300.0
	子ども世帯との同居及び近居		27	14	13	48.1%	3,192.3
	田舎くらし		60	35	25	41.7%	3,426.0
	リゾート		21	11	10	47.6%	3,570.0
	その他　　具体的に：		22	15	7	31.8%	3,435.7
希望する住宅	新築戸建住宅（持ち家）		127	73	54	42.5%	4,410.2
	中古戸建住宅（持ち家）		64	38	26	40.6%	1,505.8
	二世帯住宅（持ち家）		16	8	8	50.0%	4,750.0
	新築分譲マンション（持ち家）		138	66	72	52.2%	4,631.9
	中古分譲マンション（持ち家）		102	49	53	52.0%	2,839.6
世帯年収	0～200万円未満		19	13	6	31.6%	2,441.7
	200～400万円未満		86	38	48	55.8%	2,676.0
	400～600万円未満		82	46	36	43.9%	3,244.4
	600～800万円未満		54	23	31	57.4%	2,829.0
	800～1000万円未満		45	20	25	55.6%	6,600.0
	1000～1200万円未満		25	11	14	56.0%	3,785.7
	1200万円以上		49	15	34	69.4%	5,191.2
	答えられない（答えたくない）		87	68	19	21.8%	3,010.5
現在の住宅×エリア	ﾏﾝｼｮﾝ	東京23区	63	28	35	55.6%	3,907.1
		東京都下（23区外）/横浜市・川崎市	74	38	36	48.6%	3,794.4
		その他の神奈川県/埼玉県/千葉県	101	57	44	43.6%	2,675.0
	戸建	東京23区	58	28	30	51.7%	5,340.0
		東京都下（23区外）/横浜市・川崎市	68	34	34	50.0%	4,129.4
		その他の神奈川県/埼玉県/千葉県	83	49	34	41.0%	3,166.2

3-3-11　売却価格の予測

前節で予算についてみたが、その原資については、売却が大半を占めることから、売却に対する見通しについて整理する。

売却価格をどのように入手しているかを見ると、近隣物件の不動産広告から得ている回答者が多い。しかし、東京 23 区内で、不動産広告への依存度が低くい。代わりに、不動産業者から情報を得るとする割合が高い傾向にある。

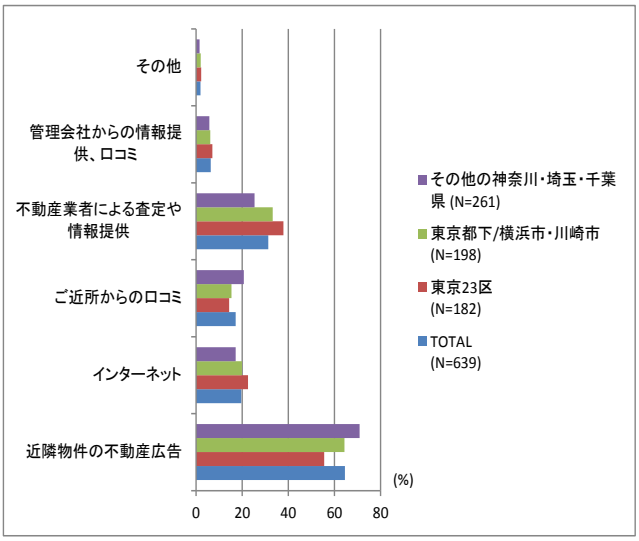


図 3. 31　売却価格の情報源

今後、住宅価格が上昇する見通しを示している割合は約 12%で、反対に値下がりする見通しを示している割合は、約 33%であった。残る約 39%は、変動しないとの見通しを示している。

住み替え意向がある場合、現在の住宅の売却による資金調達を想定している割合が非常に高く、今後の売却価格に対する期待は高いものがある。住み替えによる持ち家取得を希望し、その資金源として売却をあげる回答者に限った、今後の価格見通しでは、大きく値上がり約 17%、わずかだが値上がり約 24%、合わせて約 41%が値上がりすると考えている。これは、明らかに、願望が反映された期待値と考えられるが、その一方で、次節にある通り、売却価格を把握している回答者は、今後の見通しについて楽観視する見解を示しており、全く根拠のない願望とも言い切れない。

また、住み替え意向の有無とマンション・戸建別に見ると、住み替え意向の有無にかかわらず、戸建住宅において、値上がりの見通しを示す割合が高い。これは、中古市場に関する情報が不足していることで、都合のよい期待が反映されているものと考えられる。つまり、戸建住宅からの住み替えについては、売却に対する過度な期待があり、住み替え計画の実現性については検討を要すると言える。

売却価格は立地条件による影響が大きい。そこで、エリア別に売却価格の見通しを見ると、マンション、戸建共に東京 23 区では、値上がりの見通しを示す割合が高い。それとは対照的に、23 区外のマンションでは、約半数が値下がりするとの見通しで、悲観的な見解が示されている。戸建ではマンションほどの悲観論は感じられない。

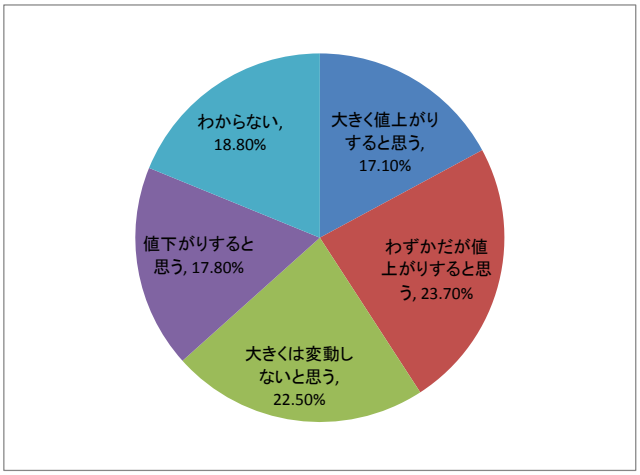


図 3. 32　売却価格の見通し

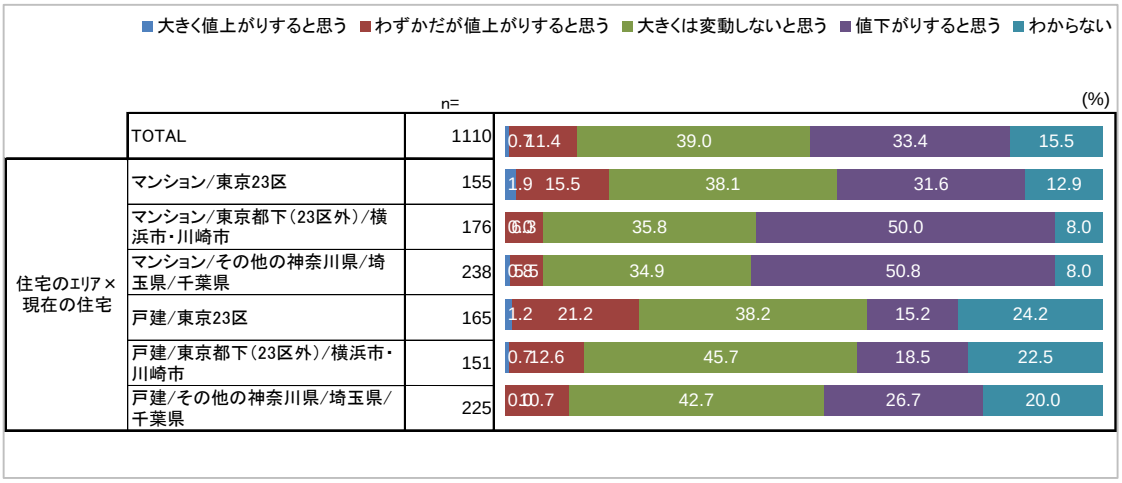


図 3. 33　現エリア別売却価格の見通し

3-3-12　相談先

リフォームや建て替え、売却など、住宅に関して何らかのアクションが伴う際には、専門家の支援が不可欠である。そこで、住宅に関する具体的な相談先や仕事の依頼先の有無を把握した。

具体的なアクションとして住み替えが想定されることから、住み替え意向の有無別に相談先の有無を見る。

住み替え意向「なし」の回答者の方に相談先があると回答した割合が高かった。予想では、住み替え意向「あり」の回答者の方が住宅対する意識、感度が高く、日常的な相談・依頼先があると考えた。しかし、結果はその逆で、住み替え意向のない回答者の方に、相談・依頼先があるとする回答者の割合が高かった。相談・依頼先があるからこそ、住み替えを指向しないことが示唆された。

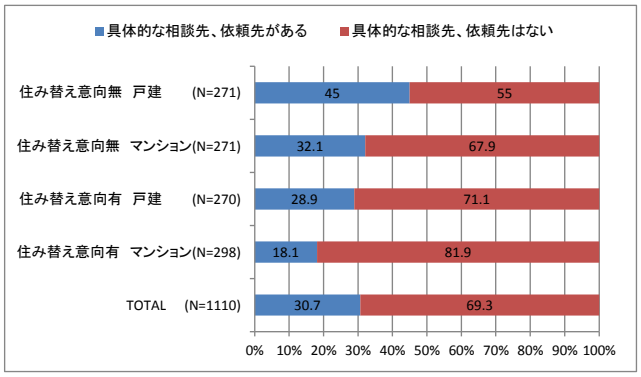


図 3.34　住替え意向別相談先の有無

相談先があると回答した 341 票について、その具体的な相談先を複数回答にて把握した。

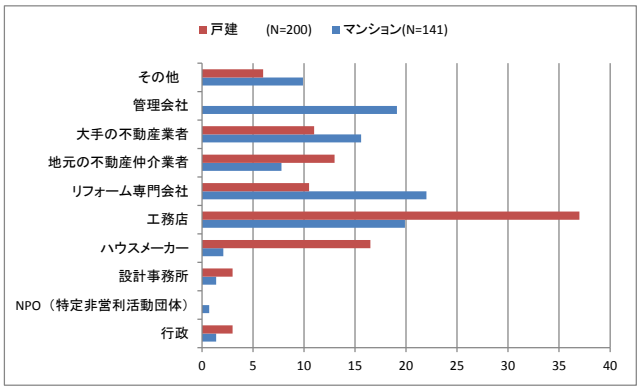


図 3.35　現在の住宅別相談先

その結果、全体では工務店が最も多く、全体の約 30%が相談・依頼先としている。次いで、リフォーム会社約 15%となっている。いずれも、住み替えを指向する場合の相談・依頼先ではなく、維持管理に不可欠な相談先である。つまり、住み替え意向のない回答者に具体的な相談先が多いのはこのためである。日頃から、維持管理に満足していれば、その分、住み続ける意向が高まり、住み替える意欲が低下する可能性があり、工務店、リフォーム会社の役割は大きいと言える。

これをマンション、戸建別に見ると、維持管理の主力が戸建では工務店、マンションでは、リフォーム会社となっている。さらに、マンションでは、管理会社も有力な相談・依頼先としてあることが分かる。

3-4　小括

本章では、都心と郊外に分けて、高齢者住宅の動向を探るべく、50 歳以上でかつ居住歴 20 年以上の持ち家住宅の所有者を対象に、アンケート調査を行った。

その結果、70 歳以上の住宅満足度が高く住み替え志向が低いことが分かった。一方で、現役世代である 50 歳代では、住宅満足度が高くなく、その結果、アクシティブシニアと称されるような住替えに積極的な層もあることが明らかになった。

都心部での立地に対する満足度は高く、一方、近郊外や遠郊外での立地に対する満足度は低い。この立地に対する満足が低いことから、住替え先として郊外住宅地では利便性の高いところを希望する回答者が多くいた。このことから、高齢者が住替える場合、遠郊外の住宅は選択対象となることは少なく、都心部での住宅需要が強くなることが伺える。

また、住み替えに関する資金の原資として売却が想定されているものの、その予想売却価格は楽観的な判断によるものであることも示唆されている。前章で確認したように郊外住宅地は高齢化が深刻なことから、高齢者の住宅が流通市場に一気に放出されると、需要と供給のバランスが壊れ、売却物件の価格調整が行われることが予測される。すなわち、不動産価格として値崩れを起こす可能性もある。住み替えの原資に現住宅売却を上げる回答者が多いことから、予定していた資金を入手できないと、高齢者の今後の生活設計に狂いが生じ、住み替え阻害要因にもなりうる。住宅の循環を促すためにも、住宅市場の整備が急がれる。特に、マンションに比較して戸建住宅の流通が低いことから、喫緊の対応が必要になる。

同時に、少子高齢化の中で、郊外住宅地での需要は強いものでないことから、高齢者の住宅が、転居後に空き家になる可能性も排除できない。空き家の増加は、住環境や生活利便性が一気に悪化する要因でもあり、住宅地のマスタープランの立案などの早急な取り組みが必要である。

今後は、住み続ける意向が高い 70 歳代においても年齢を重ねる中で、心身の状況や家族構成の変化による住替えを考える層は増加することが予想される。高齢者の住み替えは、マンションに比べ流通性の低い戸建てで問題が深い。また、利便性の低い郊外では、一段と深刻である。良好な住宅地を維持管理していくためにも、需要を創出する工夫が必要であると共に、地域を管理するエリアマネージャーのような存在が必要である。

4．民鉄開発住宅地のエリアマネジメントの萌芽と今後の方向性に関する考察

4-1　本章の目的と調査方法

日本の鉄道の路線開発と、都市郊外住宅地開発とは切り離すことのできないものであり、鉄道が敷かれたことで、大都市形成が実現した。中でも阪急電鉄をはじめとする幾つかの鉄道会社では、鉄道を敷くだけでなく沿線の住宅地開発を同時に行ってきており、良好な住宅地づくりが、鉄道のイメージ自体をも変えるものとなっている。

1960 年代から活発に行われた大規模ニュータウン等の郊外住宅地では、高齢者の住み替えや新たな住民のために住宅の譲渡しが円滑に進むことが地域の住環境維持のために重要となっている。一方で、人口減少時代を迎える日本では、都市部で多少の住民流入は見られるもの、住宅需要の先細りは明白であり、空き家の多発が農山漁村ばかりでなく、都市近郊でも問題となってきている。

こうした課題への対応として、近年、住民が主体的に地域単位で居住環境の維持・保全に取り組む「エリアマネジメント」が注目されている。わが国では、2008 年に国土交通省がエリアマネジメントを「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」(2008) と定義し、地域での防犯活動、景観や共有地の維持管理、高齢者・保育サービスの提供など、その普及促進に向けた施策も行われてきた。

先行研究においても、郊外住宅地における、住宅地の維持管理に関する研究は、喫緊の課題であることもあり斎藤 (2009) 等多くみられる。また、その主体を民間鉄道会社 (以下、民鉄) に絞った研究は、様々な角度から行われてきている。殊に、沿線の価値創造に向けた取り組みの研究では、田中(2010)らによって子育て支援や住み替え支援の実施の有無等を踏まえた積極的な取り組みが紹介されている。民鉄は、わが国の郊外住宅地開発の主要な担い手であり、かつ、グループ企業においてバス・タクシー事業や商業施設の開発・運営なども展開されており、総合的なマネジメント力を備えた主体の一つとして期待される。しかし、先行調査・研究等では個別の事例研究にとどまっており、民鉄による取り組みの全体像や事業者別の実態・特徴等については十分検証されていない。

そこで、本章では、「住宅地におけるエリアマネジメント」を対象として、その取り組み主体として「民鉄」に着目する。エリアマネジメントによる取り組みの差異は、これまでの住宅事業の経緯・変遷や、グループ企業全体としての推進体制によるものとの仮説を置く。さらに、エリアマネジメントの取り組むにあたっての課題についてヒアリング調査 (1) を踏まえて今後の方向性について考察する。

本章の目的は、第一に民鉄がエリアマネジメントを行う意義を明確にすること、第二にその現状を踏まえつつ、今後の郊外住宅地におけるエリアマネジメントの方策について考察することである。エリアマネジメントは、既存の郊外住宅地において良好な住環境の維持・形成する重要な手段であり、とりわけ、その担い手として期待される民鉄の取り組みに着目した本研究の意義は大きいものと考える。

国土交通省の分類に基づくと、民鉄には、大手民鉄 16 社、準大手 5 社、そして中小民鉄 115 社ある。本稿では、大手民鉄 16 社のうち、東京の山手線に接続をして郊外に路線を持つ 7 社 (2) (小田急電鉄、西武鉄道、東武鉄道、京王電鉄、東急電鉄、京成鉄道、京浜急行電鉄) を対象とする。

4-2 ではこれらの鉄道会社について、各会社のウェブサイト、及び(社)都市開発協会発行の「民営鉄道グループによる街づくり」 5) に基づき、これまでの鉄道敷設の歴史と住宅供給の変遷を明らかにする。同文献には、各鉄道会社が供給した住宅地のリストが掲載されている。本章では 1950 年から 2003 年に行われた 1ha 以上の住宅地に対象を絞り、その開発規模と地理的分布から戦後の住宅地供給の状況を振り返る。更に 4-3 では、鉄道会社が 2014 年 4 月現在取り組んでいる住宅地の生活空間としての質を維持するための取り組みについて整理した。4-4 では、ヒアリング調査に結果に基づき各社の取組みの課題を明らかにし、今後の方向性について考察する。

4-2　各社の鉄道事業と住宅地供給の概要

ここでは、関東と関西の主要な鉄道会社について、その成立と住宅開発について概観する。

4-2-1　関東の事業者

(1) 京急

7 社の中で早い 1898 年に大師電気鉄道から始まった。周辺に展開していた横須賀市街乗合自動車、臨海自動車、三浦自動車といった三浦半島から湘南方面の交通関連会社を吸収して成立した会社である。表 4-1 に各社の鉄道の敷設距離や住宅地開発の広さを整理した。その中に示すように京急は 87.0 ㎞という短い営業距離の中で展開しつつ、その沿線に住宅地を展開してきた。

図 4-1 は、都市開発協会資料 (2003) より、鉄道会社毎に、住宅供給面積の地図上に示したものである。三浦半島を中心とした小規模団地を多く持つ沿線への住宅供給を主としている。1981 年に 380ha の大規模団地を千葉県につくった以外は、全て沿線の開発であり、最大が 180.3ha の金沢能美台である。

(2) 東武

1899 年に広大なネットワークの最初の路線として北千住から久喜間が開通した。その後、日光をはじめ栃木県から群馬県東部にかけての一帯に、地域の鉄道会社を合併もしながら、広域に分散する形での鉄道網を拡げた。

東武鉄道も戦前から 1931 年に開いた鬼怒川団地等、沿線の様々な場所に住宅団地を形成した。各団地の規模は最大でも 30ha までであり、大きなものは無い。また比較的都心に近い場所に多く分布してはいるものの、まとまった供給とはなっていない。

(3) 京成

京成電鉄は、1909 年に成田山への参詣鉄道としての開発を目指しつつも、戦後は近辺の鉄道会社を吸収し、グループ会社として出資しながら拡大してきた。新京成電鉄、北総鉄道、そして関東鉄道に出資している。成田国際空港の建設に合わせた路線延伸や、千葉ニュータウンを貫く北総鉄道に、2010 年には京成線からの相互乗り入れが開始した。関東鉄道は他の路線からかなり離れた場所を走る。住宅地の開発は、小規模で北総線を含む沿線に展開している。

(4) 西武

西武 G は、鉄道部門と住宅地開発とは全く別の歴史を端緒に持

つ。鉄道部門は、1912 年に武蔵野鉄道を開設したことに始まり、第二次世界大戦後（1945 年）に川越鉄道（1894 年～）に端を発する西武鉄道を合併し、東京北西部の鉄道のネットワークを築いた。鉄道営業キロは 176.4 ㎞と、特別に守備範囲の広い東武を除くと、他者に比しても広範囲でありながら、駅数は 92 駅と少ない分散型である。

住宅地開発は、軽井沢開発を行っていた堤康次郎により、箱根土地（1919 年～）による箱根開発、そして目白文化村開発が端緒である（6 上原勇、2013 年）。その後国土計画という会社に展開し、鎌倉方面も含めた首都圏西部方面に数多くの住宅開発を行った。西武線沿線は、1959 年の西武園が最初である。図 4.2 で現在の住宅地分布をみると多くは西武線沿線にまとまった規模の開発が見られる。しかし、鎌倉方面での開発は古いものを中心に相当数あることが特徴である。

(5) 京王

京王本線、井の頭線、そして相模原線が主要な路線であるが、京王本線は 1913 年に京王電気軌道として、井の頭線は 1933 年に帝都電気により開通した。住宅地開発が積極的に行われるようになるのは、戦後両線が京王線として開業して暫くした 1957 年からである。その後不動産開発にも力を入れ、聖蹟桜ヶ丘や目白台を開発した。戦後の首都圏の住宅難解消の切り札であった多摩ニュータウンを貫く相模原線を 1971 年より順次開通させた。

東京の西部方面に比較的直線的展開する鉄道であり、7 社の中で最短の営業距離である。鉄道が当初は事業の主であったものの、数は多くないが郊外に大規模住宅地にまとまった開発を行っている。

表 4.1　東京・大阪圏の大手民鉄 13 社の鉄道網と開発面積 1ha 以上の住宅地供給

	小田急	京王	京急	京成	西武	東急	東武	近鉄	南海	京阪	阪急	阪神
旅客営業キロ程	120.5	84.7	87.0	152.3	176.6	104.9	463.3	508.1	154.8	91.1	143.6	48.9
駅数	70	69	73	69	92	97	205	294	99	89	89	51
発足経緯	住先	NT	鉄先	NT	住先	住先	鉄先	鉄先	鉄先	鉄先	同時	鉄先
住宅地面積(ha)	835.9 194.5	261.8 71.3	1251.7	274.1	2971.0 251.9	4017.6 2896.5	444.3	1266.6 1017.0	1272.6	917.6	1736.5 524.6	
住宅地型	沿散	集中	沿散	沿散	広散	集中	広散	沿散	沿散	集中	集中	集中

住先：住宅地開発先行型　鉄先：鉄道事業先行型　NT：ニュータウン開発連携型　同時：住宅地開発と鉄道事業同時期：広散：広域散在型　沿散：沿線散在型　集中：集中型
住宅面積の上段は鉄道会社、下段は不動産会社の開発面積を指す。

国土交通省「鉄軌道事業者一覧」等より作成

(6) 東急

もともと住宅地開発を行うために 1918 年に設立された「田園都市株式会社」に端を発する会社であり、山手線の渋谷駅や目黒駅という南西部から横浜に向けて延びる鉄道会社である。104.9 ㎞という比較的短い営業キロの中に 97 の駅があり、本章でとりあげた 9 社の中でも、最も平均駅間距離の短い鉄道会社である。住宅地開発が先にある鉄道敷設であったことがその背景にはあろうが、徒歩圏での生活が容易となる鉄道駅間隔である。

特に、1960 年代に、田園都市線の敷設とその沿線に住宅地を新たに開発したことで知られる。集中的に多くの住宅地が供給されたことが明確にわかる。路線タイプとしては短距離集中型と言える。

(7) 小田急

東京の市電の一つ”東京市街鉄道”を開設した利光鶴松により、小田原急行鉄道として 1927 年に開業した。1929 年に江ノ島線が開業し、相模野台地に住宅地を形成すること、小田原、江の島といった行楽地と東京都を結ぶ計画が実現した[15]。鉄道網としては、100 ㎞以上を持つ他社に比して、広域にわたり直線的な広がりを持つ。

1928 年には祖師谷に団地を開発したのをはじめとして、小田急線沿線に数多くの住宅地を形成した。

(8) 小括

鉄道会社による住宅地の供給状況と、歴史的背景についての整理を行った結果、住宅地開発方式と沿線との関連性について、それぞれ以下の 3 タイプに分類することができる。

首都圏の大手民鉄を、住宅地を支えるための鉄道という経緯のある「住宅地開発先行型」（西武・東急・小田急）、鉄道事業の展開に伴い住宅地を開発してきた「鉄道事業先行型」（東武・京急）、そして鉄道事業が先行していたがその後住宅地開発を行い近傍のニュータウン開発と連動した「ニュータウン開発連携型」（京成・京王）とに分類できた。

沿線の住宅地分布を図 4.1 で確認すると、路線以外にも数多く住宅地を持つ「広域散在型」（東武・西武）、路線上に沢山の住宅地を抱える「沿線散在型」（京成・京急・小田急）、そして短距離の路線上にまとまった住宅地開発が見られる「集中型」（東急、京王）、に分類できる。

4-2-2　関西の事業者

(1) 阪神

神阪電気鉄道株式会社として明治 26 年に設立された会社である。

明治 38 年には、関西で初となる打出海水浴場を開設、そして翌 39 年には香枦園遊園地を開設した。住宅事業は、明治 42 年の西宮停留場前に貸家 30 戸の完成(土地建物賃貸業を開始)が、最初である。その後も昭和２年には阪神土地株式会社を合併し、土地建物売買賃貸業を開始(経営地は北大阪線沿線)する等の住宅関連事業に取り組んでいたものの、分譲住宅団地が数多くあるわけではない。

現在も住宅開発は行ってはいるものの、阪急との合併後は阪急の分譲団地の一部を扱う形になっており、本章で扱ってきていた(社)都市開発協会発行の「民営鉄道グループによる街づくり」にはデータが無いため、本章では以降扱わない。

(2) 阪急電鉄

明治 40 年に箕面有馬電気軌道として設立された。当時は電力供給を鉄道事業と並行して行っている会社が多かった中で、温泉と大都市大阪とを結ぶ路線に住宅地開発を手掛けた。その後も住宅地開発を行いながら、神戸から京都間に路線を拡げた。戦前だけでも 881.2ha の開発を行い、３万区画以上を供給してきた。

不動産を専門に扱う会社を別途持ち、鉄道沿線上に数多くの住宅地を持つ。短距離の路線上にまとまった住宅地開発が見られる集中型に分類できる。

(3) 近畿日本鉄道（近鉄）

大阪と奈良を結ぶ鉄道（奈良軌道株式会社）として明治４３年に原点を持つ。その後多くの軌道を吸収しながら沿線を拡大していき、東は名古屋、西は大阪、北は京都、そして南は吉野や賢島といった現在の広範囲にわたる鉄道事業が実現した。

不動産事業を手広く行っており、広い路線の全域ではないものの、大都市郊外の住宅地に、住宅の供給を行ってきている。

(4) 南海

明治１８年に阪堺鉄道㈱として難波－大和川間の鉄道を開通させた。その後和歌山方面の鉄道事業を行っていた明治２２年創業の紀泉鉄道から発展した南海鉄道に合併され、更に南海鉄道は、明治４０年に設立され高野山方面への鉄道を敷設してきた高野登山鉄道から現在でも和歌山と高野山方面の限定的な地域への路線を持ち、その沿線上に住宅地開発を行っている。しかし第二次世界大戦以前に開発されたのは3団地あり、初芝（大阪府堺市）や戦後に大規模に供給をする団地のある狭山での開発に取り組み始める。しかし数多くの大規模な住宅供給に着手するのは 1954 年以降である。いずれも沿線上の限られた場所での供給に留まる。

(5) 京阪電気鉄道

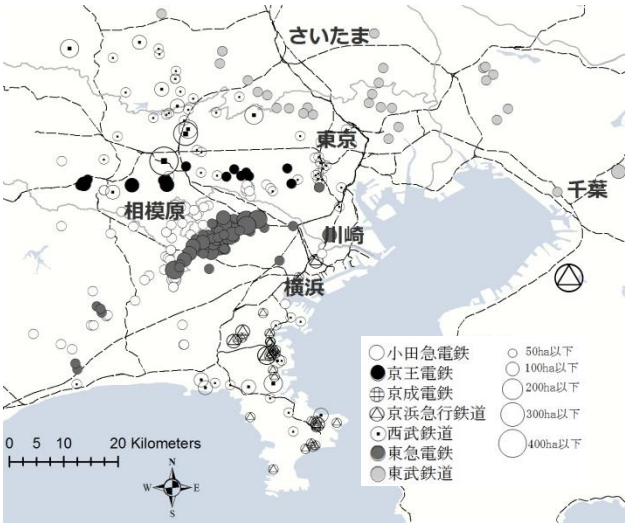
明治 39 年に、京阪電気鉄道株式会社を創立し、明治 43 年に大阪の天満橋駅と京都の五条駅間開通させた。その後順次周辺の鉄道会社を吸収して現在の形になった。京都を中心に、比較的、短距離集中型の路線展開を行ってきた。

住宅の供給も 1951 年から高度経済成長期に行ってきたが、沿線の特定の場所に集中的に行われていることが確認される。

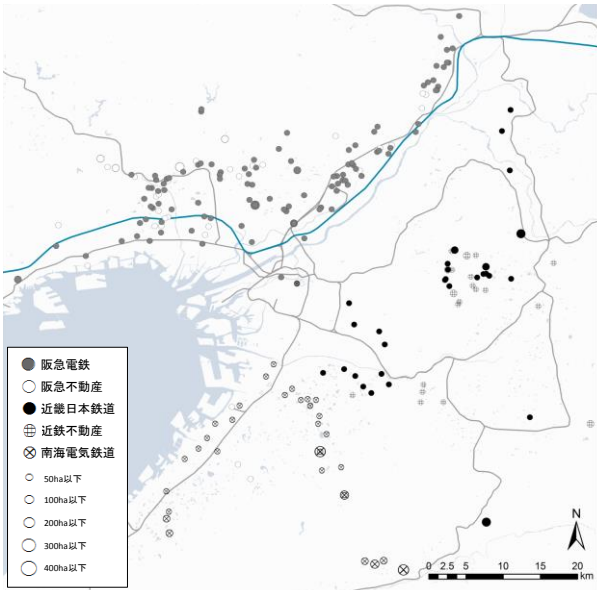
(6) 小括

関西の鉄道会社は、全て鉄道を敷設することを目的につくられたものである。その中で、特に、阪急が明治時代の創業期から沿線の住宅地開発を積極的に行ってきていることが確認できた。それ以外の会社は、戦後の 420 万戸の住宅不足と言われた、戦後の住宅不足解消のために貢献をしてきたと言えよう。

また立地場所を確かめると、いずれの会社も鉄道路線沿線上に住宅地開発を行っており、近鉄は広域にわたって鉄道路線を持つことから、その広域の領域内に分散して住宅地開発を行っていることが確かめられるものの、他の鉄道会社はいずれも鉄道事業とリンクする形での開発を行ってきた。



a）関東エリア



b）関西エリア

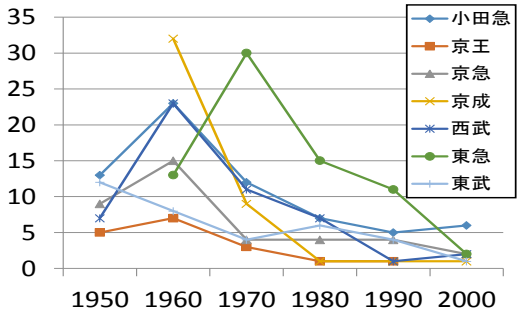
図 4.1　各鉄道会社による住宅地の規模 (3)

4-3　供給された住宅地の立地・規模

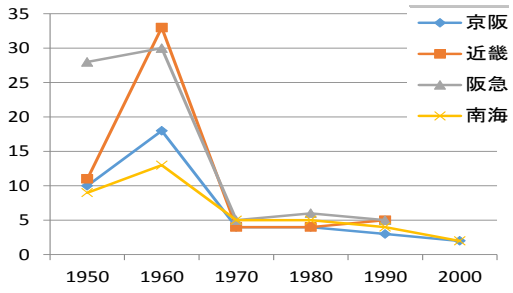
図 4.2 は、各社の年代別開発件数を示した。多くの民鉄が 1960 年代をピークとした住宅地供給件数が確認され、郊外住宅地が高度経済成長期に積極的に供給されていたことがわかる。これは、田中(2010) が示した住宅供給が一つの柱の時期と合致する。高度経済成長期の住宅不足に対応するための住宅供給期である。殊に、関西ではその傾向が顕著に表れており、反面 1970 年代以降は、いずれの会社も開発件数は大きくない。

また図 4.3 では、各社の年代別の開発面積を図示した。東急電鉄が最も件数として多く 3862ha あり、そのピークは 1970 年代に見

られる。また表 4.2 に示されるように、開発時期別に、住宅地一件あたりの面積を比較すると、1970 年代から 80 年代に大規模なものが多い。つまりまとまったマネジメントのしやすい団地が供給されてから、数十年が経過していると言える。またここでは、西武、東急が大規模団地を開発していることも読み取れる。関西では、西武のような広大な開発を行う会社は少ないもののいずれの会社も時折面積の大きい開発を行うという程度であり、西武や東急のように、継続的に開発面積を広く持ち続けているわけではないことが確かめられる。

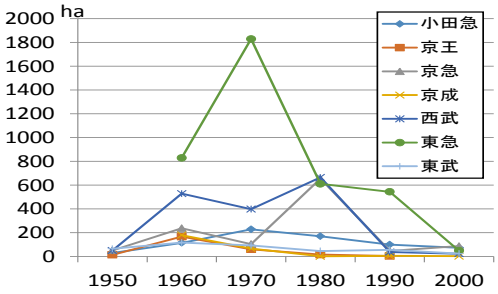


a）関東

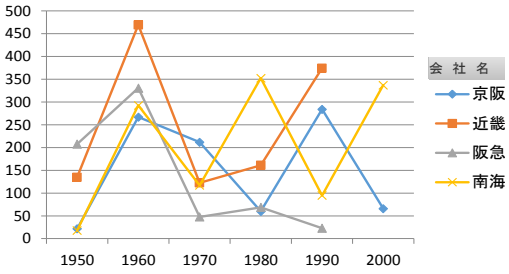


b）関西

図 4.2　各鉄道会社の年代別住宅地開発件数



a）関東

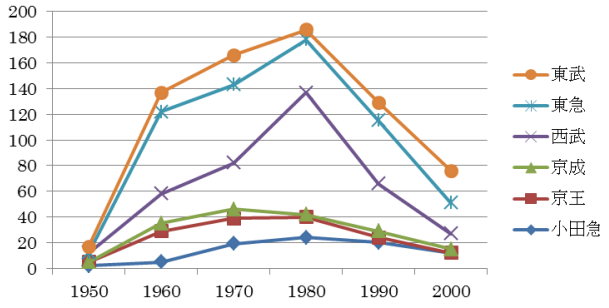


b）関西

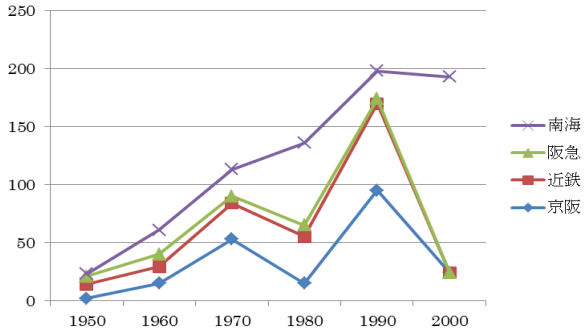
図 4.3　開発合計面積

表 3.2　各鉄道会社の住宅地面積の年代別平均　（単位 ha）

年代	小田急	京王	京成	西武	東急	東武	京阪	近鉄	阪急	南海
1950	2	3		7		5	2	12	7	2
1960	5	24	6	23	64	15	15	14	11	21
1970	19	20	7	36	61	23	53	31	6	23
1980	24	16	2	95	41	8	15	40	10	71
1990	20	4	5	37	49	14	95	75	4	24
2000	12		3	12	24	25	24			169
合計	11	15	6	33	54	11	22	22	8	31



a）関東



b）関西

図 4.4　各鉄道会社の住宅地面積の年代別平均　（単位 ha）

関西については、各社とも年代別の供給面積には大きなばらつきがある。図 4.3 で確かめると、供給する住宅地の一開発あたりの面積が 1990 年代に顕著に広い。この頃に大規模な住宅地開発に取り組んだ結果である。

以上をまとめると、関東では東急以外は比較的均等な開発面積を確保しているものの、高度経済成長期に数多くの住宅地開発を手掛けて以降は、大規模な団地を数少なく供給してきている。

なお、グループ会社である電鉄系不動産会社は、関東では 4 社、関西では 2 社が持つ。表 3 は、各不動産会社による住宅供給場所を供給した住宅地の面積で示したものである。京王不動産が北関東に多く持っていたり、東急不動産が埼玉県、千葉県、そしてそれ以外の地域（北海道、福岡等）での開発を積極的に展開していることが確かめられる。特に東急不動産は、会社組織も大きく、鉄道会社とは全く別に、非常に多くの住宅地開発を行っている。今回は取り上げていないが、鉄道会社の中にはゴルフ場経営を行っているものもある。西武不動産はそもそもリゾート地開発から始まった会社であるが、それ以外の鉄道会社についても、経営の多角化の取り組みの

中で、鉄道部門とは全く別の地域での取り組みが確かめられる。

また団地等の開発自体は、鉄道会社が行い、画地や住宅の分譲部分を不動産会社が担うという連携を、各会社で行っている。

表 4.3　不動産会社により供給された住宅地面積（単位 ha）

a）関東

	千葉県	埼玉県	東京都	神奈川県	北関東	その他
京王不動産			1	4	40	26
小田急不動産	51	27	14	103		
西武不動産	77	1			50	124
東急不動産	946	262	164	502		1,023

b）関西

	大阪府	京都府	兵庫県	奈良県	和歌山県	滋賀県	中部地方	広島以西	その他
近鉄不動産(株)	2.2			625.8	6.1		275.8	94.4	52.1
阪急不動産(株)	124.7	12.2	386.5				0	1.3	0

4－3　鉄道会社のエリアマネジメントの取組み

4-3-1　沿線住宅地での住み続け支援メニュー

沿線価値向上のありようについては、既に田中（2010）によって概要は整理されている。それによると、本研究が対象としている 7 社のうち、京王G、小田急G、京浜Gにエリアマネジメントの取り組みがあり、また高齢期等に使わなくなった自宅をリフォーム等しながら再利用できるようにする住み替え支援については、東急のア・ラ・イエ及び京王不動の「住み替え推進事業」について言及している。また、吉川(2013)は、東急電鉄による多摩田園都市での住み替え支援が、住み替え前から住み替え後に向けた包括的な相談体制が整っている一方で、高齢者の住み替え先としての駅勢圏マンションの不足や、高齢者の住み替え支援に対する認知度の低さ、またそもそも地価が高すぎること等、住み替えへの阻害要因もあることを挙げている。

本項では、沿線での住み続け支援メニューを概観する。多くの人がアクセスすることを期待して用意されている各社のホームページ情報から作成したものが表 4.4 である。各社ともリフォーム、すなわち、住民がその住まいを使い続けるための事業を展開していることに加え、転居希望者には沿線の住宅の仲介も含めた、住み替えに対する支援も行っている点が共通している。

特に、近年始まっているのはワンストップサービスであり、名称はさまざまであるが、いずれの会社も沿線住民を対象者として、窓口を設置している。たとえば東急では、住まいの相談窓口として、駅構内に住まいのコンシュルジュという窓口を設け、相談内容に沿ったリフォーム店などの専門的な会社に繋ぐ役割を担っている。

また、東急の“住まいと暮らしのコンシェルジュ たまプラーザテラス店”では、横浜市との「次世代郊外まちづくり」の推進に関する協定に基づいて、ＮＰＯ横浜市住宅リフォーム促進協議会の“住まいの相談カウンター”、横浜市住宅供給公社の“住まい・まちづくり相談センター 住まいるイン”を併設している。

このほか、総合的な窓口として注目されるものの一つが、西武の“ほほえみライ”フと京王の“ほっとネットワーク”である。住まいに関する相談窓口というだけではなく、家事や育児、介護等のグループ会社のサービスについての受付窓口的役割を持つことで、地域生活の総合受け付け的役割を担いうる。それは京王の自治体（多摩市）との包括連携協定締結による地域との連携からもうかがえる。

小田急、東急、京王では、高齢者施設の運営も展開しており、全社の実施している保育サービスに加えて、様々な年代に求められる住まいに係るサービスが実現していると言える。

表 4.4　住み続け支援のための制度一覧

グループ		小田急	京王	京急	京成	西武	東急	東武	阪急	京阪	南海	近鉄
ＪＴＩ			●								◎●	
仲介		●	●	●	●	●	◎●	●	●	●	●	●
リフォーム		○	○	●	●	●	◎○	○	●	●	●	○
シニアハウス		◎*2	○				○●			○		○
保育施設		◎○	○	○	◎*3	◎*3	○*3○	◎*3		○		◎*3
窓口	住宅	●	◎●	●	●	●	○●	● ◎	●	●	◎●	●
	生活			○			◎				●	◎

JTI：移住・住み替え支援機構への登録

窓口：ワンストップ窓口

シニアハウス類：サービス付き高齢者向け住宅、介護付有料老人ホーム、等を含む。

保育施設：保育園、学童保育施設等を含む。

＊１京王は包括連携協定（H25 ）を多摩市と提携している。南海は、河内長野市と南海電気鉄道株式会社との連携協力に関する基本協定（H23）を締結している。

＊２　2014 年度開設予定

＊３　場所の提供のみ。外部保育所運営会社が運営。

取り組み主体は、主となる事業主を表示：

◎電鉄会社内の組織で実施　○グループ企業で実施　●不動産系グループ企業で実施

出所：各社 HP より加工

4-3-2　支援メニューと会社組織

住宅地供給面積が 1000ha 以上で、会社の成立経緯として住宅地を意識している住宅地先行型の会社、エリアマネジメントがやりやすいと思われる集中型のものについて、エリアマネージャーとしての詳細な検討を行う。これに該当するのは、関東では、西武、東急、小田急、京王、京成の５社となる。しかし、西武については、会社の歴史的な経緯から開発地が沿線以外に多く拡がっており、本考察では扱わない。関西については、上述の４社を扱う。京阪による住宅地供給は 1000ha を下回るものの、900ha 以上と 1000ha に近いので、取り扱うこととする。

これらの会社の取り組み主体を図式化したものが図 4.5 である。鉄道会社の沿線で行われるサービス提供とそれ以外のもについて区別し、グループ企業の提供する住宅地の住生活に関連した主なサービス供給組織を示す。

各社とも不動産会社を持ち、仲介等を行っている。グループ会社内にある不動産会社は、東急不動産や京王不動産といった一部の会社を除いては、鉄道の会社が供給する団地や集合住宅の販売委託を行う会社という位置づけである。

京王と京急、そして近鉄に特徴的なのは、電鉄会社内に、生活事業創造本部、沿線価値創造部といった今後の沿線活性化を考える部署を設けている点である。いずれの部署もその中で生活、子育て、シニア世代向けの取り組みを発案している。鉄道会社の組織体制は、鉄道事業に関わる部署が中心的かつ多数を占めるが、本社の中に沿線開発を積極的に位置づけられていることは、事業グループ全体の戦略にも関与しうるものであり、エリアマネージャーとしての役割が期待される。

一方、小田急、東急、そして南海については自社のグループ企業に住宅建設を主たる仕事とする会社を持つが、それとは　別の独立した住まいの相談窓口を設置している。ワンストップ窓口としての住宅相談窓口を小田急不動産、阪急不動産、東急、近鉄は持ち、居住者の相談に乗る体制を整えている。希望に応じて様々な業者に繋ぐことを謳った対応が行われている。しかし同時に、そこから必要に応じて、小田急ハウジングや、ア・ラ・イエ、東急ホームズといったグループ企業の建設主体に繋ぐことができる。

高齢者に向けた取り組みとして、既に東急は多くの住宅を供給しており、独立したグループ企業で複数タイプのシニア住宅を供給している。京王も小田急にも同様の事業があり、たとえば小田急 G では建物は小田急不動産、そして介護サービス等は小田急ライフアソシエに依頼するというグループ内の企業での対応が見られる。

南海と京王では、住み替え支援機構（JTI）を利用した事業に取り組んでいる。JTI で実施している借り上げ賃貸住宅の仕組みを利用することで、自社の鉄道沿線の住宅地の空き家の放置や、宅地が再分割され住宅地としての質の低下を防ぐことができる。しかし、実態としての利用実績が非常に少ないことは、南海へのヒアリングで確認することができた。公的機関の係わる事業ということもあり、JTI の事業を紹介すること等を目的とした講演会を開催することで、従前なら相談に来ることのなかった住民が、話を聞きに来たり、相談に来るようになったという。賃貸住宅としての登録に向けては、耐震性の確保のためにコストが発生する等、実際は難しいこともヒアリングで明らかになった。しかしながら、それでも住民が、供給された住宅を社会的資産として使い続けられるようにするための情報・考え方に触れる機会を提供できていることの意味は将来に向けて大切な事柄であろう。

高齢者や子育て世代の暮らしやすさ、その他日常生活、家事サポート等についても、サービス関連専門の会社を設けて対応している。京王と東急では各々”ほっとネットワーク”や、“東急ベル(ウェブ)”といった窓口を設置している。京成では、留守宅の管理もサービス内容に含まれており、こういった取組は、地域の空き家対策にも繋がる可能性が拡がる、生活サポートと言えよう。各社ともグループ内で、様々な組織を持ち、専門性高い会社との連携をしながら、沿線住へのサービスを実現していることが確かめられた。

4-4　エリアマネジメントに向けての考察

4-4-1 住宅供給状況とエリアマネジメントの可能性

何をもってエリアマネジメントとするかは議論のあるところである。ここでは、住宅地の維持管理、特に住み替え支援による居住者の若返り、さらには未来に向けての地域コミュニティの維持に主眼を置き、ヒアリング調査により収集した情報も踏まえて、２章３章を振り返り、エリアマネジメントの状況を考察する。

鉄道会社は、4-2 で確認したように供給した住宅地との関連性も強く、住宅地の衰退は、本業である鉄道事業の業績を左右する。図 4.5 にあるように各鉄道利用者の定期購入者割合は、微減であるが既に減少トレンドを示している。今後、東京圏においても高齢化や人口の減少が予測される中、住宅地の若返りは、鉄道事業の根幹にかかわる問題である。

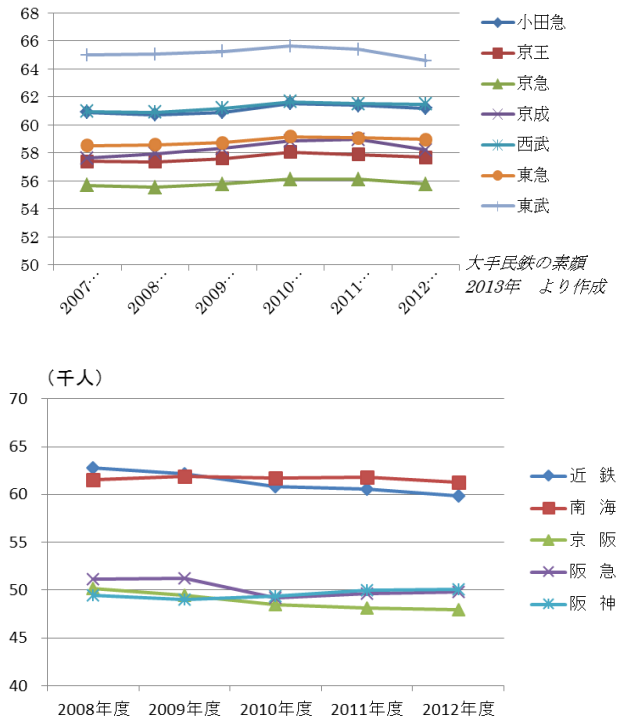


図 4.6　定期券利用者比率の推移

住宅地開発を目的につくられた東急、西武、小田急、また短距離路線であるために供給した住宅地がまとまっている京急、更にニュータウン事業等と連携している京王、京成等、エリアマネージャーとなりうる供給状況が確認された。

開発した住宅地のエリアごとの細かい対応が求められるところである。4-2 にあるように東急ではその開発エリアがほぼ近郊に分布しかつ集中型の開発が行われているため、沿線に住宅地の区画面積の維持等も含めた総合的なエリアマネジメントが可能であろう。一方、小田急のように近郊と遠郊外に散在している場合は、求められるエリアマネージャーとしての役割も異なる。沿線での住み替え支援や生活支援の要でありつつも、サービスレベルでのエリアマネジメントが中心となろう。

4-4-2　エリアマネジメントの萌芽的取組

東急はまとまった住宅地であることに加え、既に住生活を支え、地域に住み続けるためのサービス体制を多くのグループ企業を創出して実現している。他社に同様のエリアマネジメントは難しいが、京急や京王のように鉄道会社内に戦略的に沿線を検討する部署をつくることや、新しい取組を機敏に対応することで、エリアマネージャーとしての可能性を拡げられる。

鉄道各社は、住まい或は生活支援に向けてワンストップでの相談窓口を設けることで、沿線住民サービスに努めている。このような各社の取り組みを、各々が拡げることで、今後の沿線のエリアマネジメントが、充実していくことが期待できる。

また京王は新しい住宅の形を柔軟に提供する株式会社リビタに東京電力とともに出資している。ここでの成果を沿線での事業にも導入するなど、実験的試みも見られる。多様化する住まいニーズに、広い市場の中で試みた萌芽的取り組みを、沿線の住宅供給に応用している。

一方で、沿線内での住み替えについて、東急でのヒアリング調査において、住み替え時に若い子育て世代が戸建住宅を購入し、戸建てを手放した高齢者世帯が駅前のマンションを購入する事例が数件あるものの、必ずしも同じ住宅地の中で住み替えが完結しているわけではないことが確認された。この理由としては、既に指摘されているように、住宅地内に、住宅価格の高さも含め、住み替えに妥当な住宅が少ない問題がある。

更に市場に供給される住宅地の中には、分筆などにより売りやすい価格帯に押さえられる傾向がある。また、軒先賃貸などのようなアパートの建設も散見される。土地の所有権なしに、これらをコントロールするには至難の業である。ア・ラ・イエの担当者は、できるだけ当社分譲地内の敷地は分割せずにクオリティ高い住宅地を維持する努力をしていると語っていた。沿線の価値を高めたいという意思の表れであろう。

南海は、自社の供給した住宅地とは関係なく、沿線の自治体との連携のもとでの住み替え支援事業への取り組みがある。南海が沿線内の住み替えに力を入れている背景には、高度経済成長期に作られた住宅地にできた空き家に、若い世代（子世帯）が入居し、親子世帯での近居によるライフスタイルが見られていることが背景にあるという。

また、河内長野市との連携により、すぐに不動産流通に繋がる業績に繋がるというわけではないとのことである。しかし、自治体との連携により、従来の客層とは異なる人々への情報提供が可能となることをメリットとして挙げている。実際の成果が数字に表れてくるのは、暫く先になろうが、そういった居住者の生活に対するニーズを踏まえた沿線の価値創造に対する姿勢が確認された。

西武は、住宅地等でのリフォーム受付を行う等の総合窓口を用意していることに加えて、店舗等を所有していることから住宅地の町内会会員ともなり、地域の一員としてかかわっている。鉄道会社がコミュニティへ積極的に関与することは、住宅地維持管理を担うエリアマネジメントを可能にするきっかけを得ると思われるが、その結果は時を待つ必要がある。

供給住宅団地内のコミュニティ形成に力を入れていることで興味深いのは近鉄である。地域のコミュニティ活動を支援している。沿線価値創造ワーキングを社内で行い、自治体や町内会と連携をして空き家が発生する前の取り組みを意識してきたとのことが、ヒアリング調査でわかった。こういったことから、住宅診断やリフォーム支援を国土交通省の既存団地型住宅流通促進事業として行うことに繋がっている。

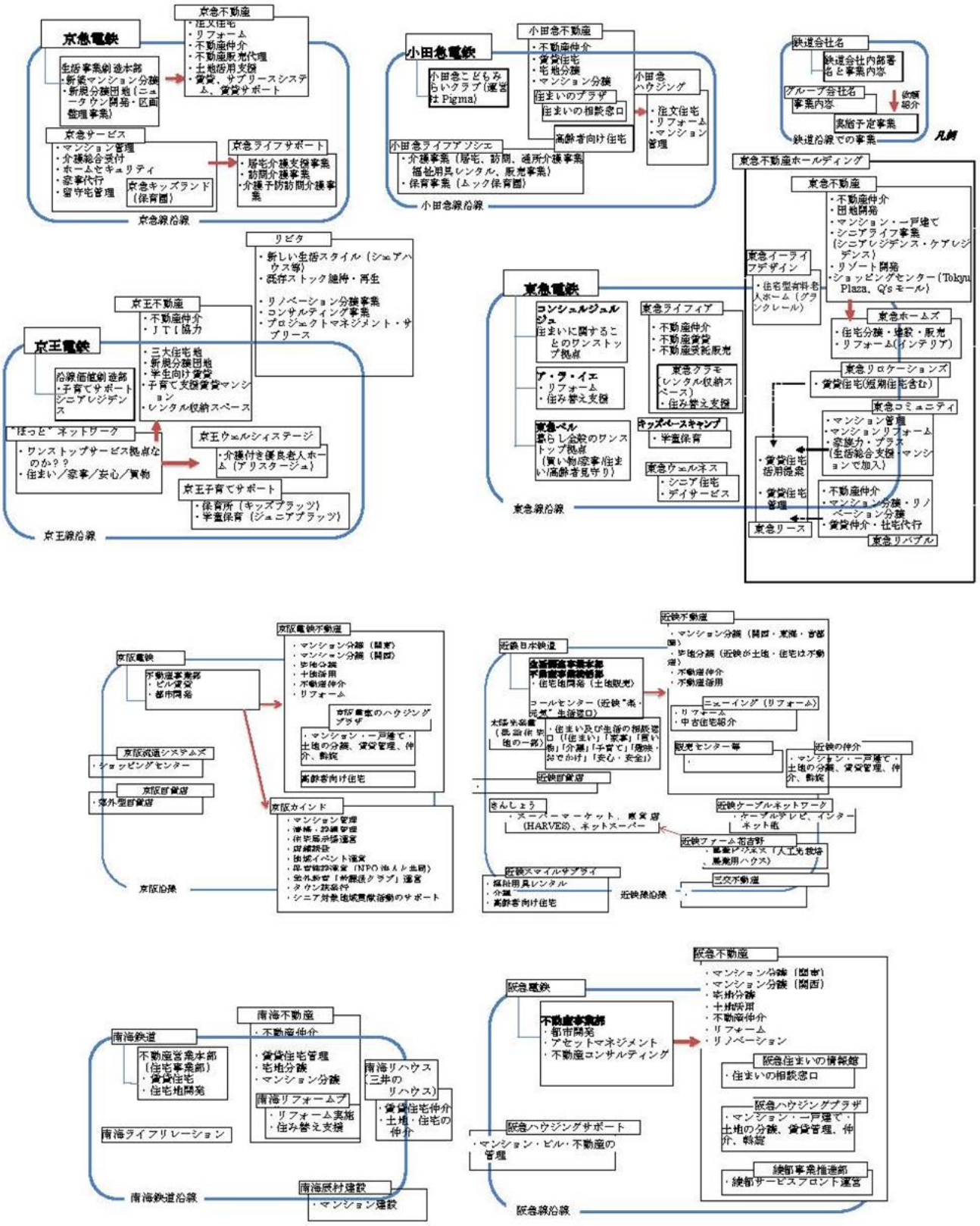
ヒアリングを行った東急のア・ラ・イエでも、西武プロの“ほほえみ”ライフでも、担当者は住宅を販売したら終わりではなく、その後のケアを大事にしたいと言っている。こういった気持ちをスタッフが持っていることが、今後のエリアマネジメント実現に向けてプラスになる。しかし、拡がってしまった鉄道の沿線全てでの取り組みは難しいようだ。先ずは、重点的に絞られた範囲での、不動産のマネジメントに対する、更なる取り組みの工夫と、住宅地の適切なマネジメントは、地域全体の問題であるという、自治体の認識、それに基づく鉄道事業者等との連携のありようを、今後も検証し続けることが大切になる。

4-4-3　鉄道会社のエリアマネジメント充実に向けて

エリアマネジメントへの取組は、民間企業の努力だけでは広がりに限界があろう。京王と多摩市、東急と横浜市のような自治体との連携も欠かせない。集中型でない電鉄会社では効率的な事業展開は難しい面もあるが、たとえば京急の留守宅支援サービスのように空き家対策に貢献しうる事業などは自治体との連携によりスポット的に展開することは可能であると考えられる。また、東急のア・ラ・イエ事業にあるように、中古住宅の市場が成熟していない点が、住み続け支援を含めたエリアマネジメントにおいては障害要因として考えられる。これは、鉄道業者の範囲を超えている問題であり、国を始めとした多面的な主体が、積極的に中古住宅の活性化に抜本的に取り組む必要がある。そういったことを整えれば民鉄によるエリアマネジメントで良き住宅地形成が実現しうるだろう。

鉄道は、高齢化社会における交通弱者を支援する視点から、またコンパクトシティを実現する視点からも重要な社会資本である。その維持のために沿線住宅地が良好で人が住み続けたくなる場となるためのエリアママネージャーとして活躍する素地が確認できた。殊に人が住み続けるための住み替え支援にまで踏み込んだ取り組みを始めていることは、他のエリアマネジメントには無い特徴である。まだ萌芽的な取り組みであるが、住み続けの包括的支援が、民鉄各社で確認できた。

一方で、エリアマネジメントの達成を民鉄のみに要求するのは難しい。今後は地域自治体との連携や中古住宅市場活性化のための国の支援を探る必要もあろう。諸セクターの連携による発展的取り組みを期待したい。



注）図中の矢印は、紹介等を通して連携して仕事を行う組織を結んだ。

図4.5　関東と関西の代表8社の沿線住宅地ない住み続けのためのグループ内取り組み図

【補注】

（1）文献調査の内容確認のため、東急電鉄（2013 年 8 月）、西武鉄道(2013 年 12 月)に対する訪問ヒアリング調査を実施した。京王電鉄（2013 年 10 月）については、メール・電話による事実確認を行った。

（2）本章では、以下に示すように各会社名を省略する。

【鉄道会社名】

小田急	小田急電鉄株式会社
京王	京王電鉄株式会社
京急	京浜急行電鉄株式会社
京成	京成電鉄株式会社
西武	西武鉄道株式会社
東急	東京急行電鉄株式会社
東武	東武鉄道株式会社
近鉄	近畿日本鉄道会武式会社
南海	南海電気鉄道株式会社
阪急	阪急電鉄株式会社
京阪	京阪電気鉄道株式会社

【不動産会社】

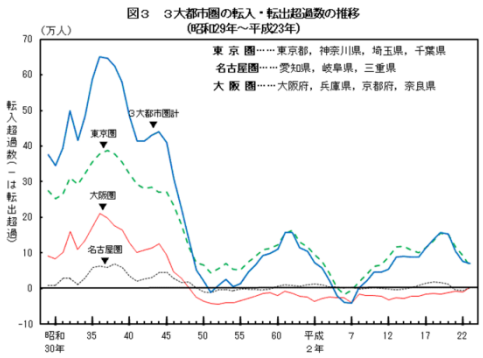
小田急不動	小田急不動産株式会社
京王不動	京王不動産株式会社
京急不動	京急不動産株式会社
京成不動	京成不動産株式会社
西武プロ	西武プロパティーズ株式会社
東急不動	東急不動産株式会社
東武プロ	東武プロパティーズ株式会社
近鉄不動	近鉄不動産株式会社
南海不動	南海不動産株式会社
阪急不動	阪急不動産株式会社
京阪不動	京阪電鉄不動産株式会社

【グループ名】

電鉄略称の後にＧを付す。例：京王電鉄グループ：京王Ｇ

（3）図１には、関東については鉄道会社によるもののみをプロットした。小田急Ｇ、西武Ｇ、東急Ｇは、不動産会社があるが、沿線とは離れた場所での供給量が多いため、今回は、鉄道会社本体による住宅地のみに絞って作図した。

（4）首都圏と大阪圏の人口推移については、以下の通りである。



出所：総務省「住民基本台帳人口移動報告平成 23 年結果

5. まとめ

本研究では、まず既成住宅地を対象として、郊外へとスプロールしていった郊外規制住宅地の現状について調査分析を行った。具体的には、郊外住宅地の高齢化の実態や人口の動態について確認し、50歳以上の持ち家所有者の意識についてインターネットアンケートを実施した「築20年以上の住宅居住者の住宅需要に関する意識調査」を使用して、郊外に住む居住者の今後の住宅計画について確認した。

従来から指摘されている点であるが、郊外住宅地の高齢化は進行しており、本研究の調査で、エリアによっては高齢化に加えて人口も減少しており、問題は深刻化している点が、明らかになった。このようなエリアでは、人口構成だけの問題でなく、地域社会の継続に関する問題も、今後浮上することが推察される。反面、若年層の流入などの傾向がみられるエリアもあり、一概には郊外住宅地をくくれない事実が判明した。

アンケート結果からは、他の調査と同様に、現在の住宅に住み続けたいと希望する高齢者が大半であることが分かった。詳細を見ると、年齢が上がる程、住替え意思は少なくなることも分かった。今後、後期高齢者が増加する中で、自身の健康の衰えや家族構成の変化などにより住替え意向が顕在化することも予測される。高齢化が進行する地域で住宅供給が増加すると需給のバランスの崩壊につながり、資産価格の下落や空き家の発生を招く可能性がある。一方、住替え意向のある層では、現在の住宅の資産売却により、次の住宅の原資に充てることを考えていることから、資産価格の下落は、今後の生活設計が破たんを招く恐れがあることから、問題となる。

このような状況を把握した後に、改めてエリアマネジメントの重要性を確認した。そこで、エリアマネジメントに焦点をあて、その手法の1つとして郊外住宅地を供給した主体である鉄道業者のエリアマネジメントの現状と認識について調査した。

本研究においては、エリアマネージャとしての役割を鉄道会社が担うことが、鉄道会社の企業存続の意味においても妥当であるとの仮説を立て、具体的にヒアリング調査やWEB調査を通じて、その可能性を調査し分析した。

鉄道会社の供給実態の調査の結果、鉄道会社ごとに供給の特性はあるものの、基本沿線供給を前提としており、鉄道乗降客数を意識する企業実態から、エリアマネージャーとして郊外住宅地に係わるインセンティブがあると判断した。実際、京王電鉄をはじめとして沿線価値創造を事業の一環として取り組んでいる。さらに踏み込んで、住宅地管理として東急電鉄の様にア・ラ・イエ事業を展開する例も見られた。

しかしながら、沿線価値創造事業やア・ラ・イエ事業に関しても、実際の運用は限定的であり、その広がりにはさらなる工夫が必要である。また、エリアマネジメントへの取組は、民間企業の努力だけでは広がりに限界があり、京王と多摩市、東急と横浜市のような自治体との連携も欠かせない。さらに踏み込んだ、エリアマネジメントに対する、自治体からの支援なども、今後検討の余地はある。

鉄道会社をエリアマネージャーとした考え方自体は、萌芽的な取り組みであるが、本研究では、その活動の内容と意義を確認することができた。特に、住み続けの包括的支援が、民鉄各社で確認できたところに意義がある。鉄道会社が、エリアマネージャーとまでは至らないものの、沿線地域の住環境の保全や住宅ストック循環への支援を行うことは、鉄道会社の利益や目的に沿うものであり、エリアマネジメント活動と親和性があるものである。

今後は、鉄道会社がエリアマネージャーとして事業を拡大するにあたっての課題や障害について明らかにし、その普及に向けた道筋を示したい。そのことは、今後の課題とする。

【参考文献】

第2章

1) 五十嵐健(2009),「持続的市街地形成に向けたエリアマネジメント事業の考察 : 開発事業者から見たエリアマネジメント導入目的」,学術講演梗概集F-1, pp1305-1306
2) 高屋宏(2008),「既成住宅地におけるエリアマネジメントの普及・促進を図るための課題に関する考察」,学術講演梗概集F-1, pp1437-1440
3) 石原一彦(2004)「関西における民間住宅企業の取り組み-電鉄系住宅開発の状況と今後」都市住宅学No. 44, pp56-59
4) 伊藤慎悟(2008),「民間戸建て住宅団地における高齢化の差異――神奈川県を事例として」,地理科学No63, pp25-37
5) 伊藤慎悟(2010),「仙台市における戸建住宅団地の高齢化」地理学評論Vol. 83, No5, pp510-523
6) 小原丈明(2006),「私鉄系デベロッパーによる不動産事業の展開 : 阪急電鉄グループの事例」,経済地理学年報 52(3), pp174-192
7) 金令牙・出口敦・清水亮(2012),「住宅地における民間主導型マネジメントの持続性に関する研究 : 開発事業者の責任と役割」, 日本建築学会学術講演梗概集, pp 493-494
8) 根本祐二(2013),「「豊かな地域」はどこがちがうのか―地域間競争の時代 」(ちくま新書)
9) 長谷川達也(1997),「私鉄系不動産企業による住宅地開発」人文地理Vol. 49, No. 5, pp465-480
10) 由井義通(1996),「東京都江東区における都営住宅居住者の年齢別人口構成の変化」,季刊地理学Vol. 48, No4, pp255-275
11) 吉川重和・有田智一・藤井さやか(2013),「郊外戸建住宅地における高齢期の住み替えの課題と民間事業者による促進策の可能性に関する研究」,都市計画論文集Vol. 48 No. 3, pp963-968

第3章

1) 安藤元夫・中西正寛 (2005)「遠郊外住宅地(名張市)の住宅/住宅地評価と将来居住志向に関するアンケート調査」日本建築学会『平成17年度日本建築学会近畿支部研究報告集』pp609-612
2) 伊丹康二・横田隆司・飯田匡・伊丹絵美子・佐野こずえ (2010)「高齢化が進む大阪都市圏の郊外住宅地における住民の住環境に対する評価と意識」日本建築学会『日本建築学会大会学術梗概集』pp65-66
3) 一般財団法人ハウジングアンドコミュニティ財団 (2015)「築20年以上の住宅居住者の住宅需要に関する意識調査」
4) 木多彩子 (2010)「郊外住宅地の中古住宅市場の特徴と住民の価値意識」日本建築学会『日本建築学会大会学術梗概集』pp1413-1414
5) 郷原詩乃・近藤民代 (2012)「郊外住宅地の住み替え支援制度に関する研究-大阪府狭山市を対象として-」日本建築学会『平成24年度日本建築学会近畿支部研究報告集』pp689-692
6) 新堀浩之・園田眞理子・松本吉彦 (2013)「経年した郊外住宅地の人口分布と住宅履歴の特徴」日本建築学会『日本建築学会大会学術梗概集』pp1167-1168

第4章

1) 生方良雄 (2007)「小田急線沿線の一世紀」世界文化社、
2) 一般社団法人 日本民営鉄道協会 (2013)「大手民鉄鉄道事業データブック 2013」大手民鉄の素顔
3) 上原勇治 (2013)「街並みの形成」住宅新報社
4) 小原丈明 (2006)「私鉄系デベロッパーによる不動産事業の展開ー阪急鉄道グループの事例ー」経済地理学年報第52巻、pp174-192
5) 国土交通省土地・水資源局 (2008)「エリアマネジメント推進マニュアル 」
6) 斎藤広子 (2009)「特集【論説】 郊外住宅地の衰退と再生郊外住宅地再生のための地域の役割」日本不動産学会誌、第２３巻第１号
7) 田中絢人・高見澤実 (2010)「大手民間鉄道事業者による沿線価値向上に向けた取り組みに関する研究」日本都市計画学会、都市計画論文集No8
8) 都市開発協会 (2003)「民営鉄道グループによる街づくり一覧：明治43年から平成15年まで」
9) 長谷川達也 (1997)「私鉄系不動産企業による住宅地開発ー南海電気鉄道を例にー」、pp47－62、人文地理 第49巻第5号
松田敦志 (2003)「戦前期における郊外住宅地開発と私鉄の戦略ー大阪電気軌道を事例としてー」pp 86 -102、人文地理 第55号第５号、
10) 吉川重和・有田智一・藤井さやか (2013)「郊外戸建て住宅地における高齢期の住み替えの課題と民間事業者による促進策の可能性ー多摩田園都市を対象としてー」日本都市計画学会 都市計画論文集 Vol. 48 No.3

【参考Web】

- 小田急電鉄、小田急電鉄ホームページ、日本語 http://www.odakyu.jp、2014年4月
- 京王電鉄株式会社、京王グループホームページ、日本語、http://www.keio.co.jp/、2014年4月
- 京急電鉄、京急電鉄オフィシャルサイト、日本語、http://www.keikyu.co.jp/index.html、2014年4月
- 京成電鉄、京成電鉄ホームページ、日本語、https://www.keisei.co.jp/、2014年4月
- 鉄軌道事業者一覧、国土交通省、平成 24 年7月末現在 https://www.mlit.go.jp/common/000229504.pdf
- 西武グループ、西武鉄道ウェブサイト、日本語、http://www.seibu-group.co.jp/railways/、2014年4月
- 東急電鉄、東急電鉄ホームページ、日本語、http://www.tokyu.co.jp/、2014年4月
- 東武鉄道、東武鉄道ポータルサイト、日本語、http://www.tobu.co.jp/、2014年4月

【付記】

表2.5　対象分譲地一覧

	住宅地名	分析対象地区	所　在　地	開発面積(ha)	区画数	分譲開始(年)	開発分譲者
1	高森第1土地	●	神奈川県伊勢原市高森	32.9	866	1973	小田急電鉄
2	玉川学園第11(学園奈良)		神奈川県横浜市緑区奈良町	34.9	639	1971	
3	越谷分譲地		埼玉県越谷市大字向畑	26.9	1062	1969	小田急不動産
4	桜ヶ丘	●	東京都多摩市	78.7	1450	1962	京王電鉄
5	めじろ台	●	東京都八王子市	80	2127	1967	
6	平山	●	東京都日野市	51.5	805	1973	
7	ﾊﾟｰｸｼﾃｨﾛｰｽﾞﾀｳﾝ		千葉県浦安市富岡、舞浜	13.2	779	1977	
8	宮前ﾛｰｽﾞﾀｳﾝ		千葉県佐倉市宮前	12	572	1979	
9	坂月ﾆｭｰﾀｳﾝ		千葉県千葉市千城台西町	12.9	828	1968	
10	宮野木団地		千葉県千葉市宮野木町	34.9	1534	1962	
11	いずみ台ﾛｰｽﾞﾀｳﾝ	●	千葉県千葉市若葉区多部田町	11.2	500	1973	
12	高根木戸団地		千葉県船橋市古和釜町	1.3	576	1960	
13	八千代高津団地		千葉県八千代市高津	13.8	605	1964	
14	八千代台団地		千葉県八千代市高津新田	18.5	829	1960	
15	観音崎	●	神奈川県横須賀市鴨居	19.9	555	1973	京浜急行電鉄
16	富岡7期	●	神奈川県横浜市金沢区富岡町	31.5	596	1968	
17	富岡8期		神奈川県横浜市金沢区富岡町	28.6	875	1971	
18	港南2期		神奈川県横浜市港南区上永谷町	47.9	918	1969	
19	港南3期		神奈川県横浜市港南区上永谷町	54.3	1569	1972	
20	七里ヶ浜	●	神奈川県鎌倉市七里ヶ浜	69.2	1588	1966	西武鉄道
21	西鎌倉	●	神奈川県鎌倉市西鎌倉	77.2	1422	1965	
22	鎌倉逗子ﾊｲﾗﾝﾄﾞ	●	神奈川県逗子市久木、鎌倉市浄明寺	94.4	1560	1970	
23	まぼりｼｰﾊｲﾂ	●	神奈川県横須賀市馬堀海岸	69.7	2331	1973	
24	湘南鷹取台	●	神奈川県横須賀市鷹取町	126.6	3134	1969	
25	谷津坂		神奈川県横浜市金沢区長浜	28.1	738	1961	
26	金沢文庫	●	神奈川県横浜市金沢区西柴	55.7	1350	1969	
27	新所沢ﾌﾗﾜｰﾋﾙ		埼玉県所沢市大字下富	25.1	830	1972	
28	所沢第一		埼玉県所沢市大字所沢	17.5	626	1962	
29	八王子ﾆｭｰﾀｳﾝ西武北野台	●	東京都八王子市北野台	87.4	2100	1976	
30	茅ヶ崎松風台		神奈川県茅ヶ崎市甘沼	13.7	551	1974	東急不動産
31	つきみ野	●	神奈川県大和市つきみ野	22	728	1972	
32	鶴ヶ峰		神奈川県横浜市旭区白根町	20.5	742	1970	
33	新吉田		神奈川県横浜市港北区新吉田町	16	717	1964	
34	二俣川		神奈川県横浜市保土ヶ谷区中沢町	103	2600	1964	
35	こまがわ	●	埼玉県入間郡日高町	24.4	673	1974	
36	こま武蔵台		埼玉県入間郡日高町	69.4	1795	1977	
37	大宮ﾌﾟﾗｰｻﾞ	●	埼玉県大宮市大字飯田	32.4	1300	1971	
38	武里		埼玉県春日部市大字備後	12.2	528	1970	
39	霞ヶ関		埼玉県川越市大字的場	18.5	762	1967	
40	入間川		埼玉県狭山市入間川	13	571	1970	
41	狭山	●	埼玉県狭山市大字水野	18	705	1962	
42	狭山若葉台		埼玉県狭山市大字水野	18.9	893	1965	
43	我孫子ﾋﾞﾚｼﾞ		千葉県我孫子市つくし野	41.5	1960	1976	
44	南柏		千葉県柏市中原	17.8	819	1960	
45	増尾		千葉県柏市中原	26.9	1150	1967	
46	江戸川台		千葉県流山市東深井	9.8	515	1964	
47	流山みやぞの	●	千葉県流山市宮園	10.8	618	1975	
48	八王子片倉台		東京都八王子市片倉町	73.2	1498	1973	
49	つくし野	●	東京都町田市つくし野	42.1	1343	1967	
50	南つくし野		東京都町田市南つくし野	22.1	676	1971	
51	早野		神奈川県川崎市麻生区虹ヶ丘	35.3	1277	1975	東京急行電鉄
52	梶ヶ谷第一		神奈川県川崎市高津区梶ヶ谷	76.7	2885	1971	
53	有馬第二		神奈川県川崎市宮前区有馬	137.1	5045	1979	
54	神木		神奈川県川崎市宮前区神木	16.2	621	1972	
55	小台		神奈川県川崎市宮前区小台	36.2	1395	1976	
56	有馬第一		神奈川県川崎市宮前区鷲沼	68.8	2714	1967	
57	土橋		神奈川県川崎市宮前区土橋	122.7	4580	1979	
58	野川第一		神奈川県川崎市宮前区野川	22.1	796	1962	
59	宮崎		神奈川県川崎市宮前区宮崎、宮前平	129.9	4917	1979	
60	大和市北部第一	●	神奈川県大和市つきみ野	112.5	4141	1970	
61	恩田第二		神奈川県横浜市青葉区青葉台、榎が台	172.9	6480	1968	
62	元石川大場		神奈川県横浜市青葉区あざみ野	179.7	6724	1977	
63	市ヶ尾第一		神奈川県横浜市青葉区市が尾町	28.9	1015	1968	
64	下市が尾第一		神奈川県横浜市青葉区市が尾町	21.9	804	1969	
65	元石川第一		神奈川県横浜市青葉区美しが丘	118	4285	1969	
66	元石川第二		神奈川県横浜市青葉区美しが丘	94.8	3490	1973	
67	小黒		神奈川県横浜市青葉区荏田北	43.9	1624	1979	
68	荏田第一		神奈川県横浜市青葉区荏田町	29.7	1044	1969	
69	嶮山第二		神奈川県横浜市青葉区大場町	29.7	1104	1975	
70	上谷本第二		神奈川県横浜市青葉区柿の木台	29.2	1087	1975	
71	鴨志田第二		神奈川県横浜市青葉区鴨志田町	16.2	609	1977	
72	西八朔第二		神奈川県横浜市青葉区さつきが丘	51.5	2025	1970	
73	恩田第三		神奈川県横浜市青葉区しらとり台	65	2375	1968	
74	嶮山第一		神奈川県横浜市青葉区すすき野	90.4	3261	1975	
75	奈良恩田		神奈川県横浜市青葉区すみよし台	49.1	1853	1977	
76	成合		神奈川県横浜市青葉区たちばな台	59.6	2282	1971	
77	恩田第四		神奈川県横浜市青葉区田奈町	54.8	2082	1971	
78	下谷本第二		神奈川県横浜市青葉区千草台	64	2536	1968	
79	恩田第一		神奈川県横浜市青葉区つつじが丘	27.4	1003	1965	
80	下谷本西八朔		神奈川県横浜市青葉区藤が丘、梅が丘	104.5	3956	1967	
81	上谷本第三		神奈川県横浜市青葉区みたけ台	43.8	1665	1976	
82	上谷本第一		神奈川県横浜市青葉区もえぎ野	53.1	2038	1971	
83	北山田第一		神奈川県横浜市都筑区すみれが丘	38.3	1421	1973	
84	下長津田		神奈川県横浜市緑区いぶき野	40.2	1510	1974	
85	小川第一		東京都町田市つくし野	95.1	3511	1969	
86	南町田第一	●	東京都町田市鶴間	38.9	1178	1975	
87	小川第二		東京都町田市南つくし野	70.6	2532	1972	
88	鎌ヶ谷団地	●	千葉県鎌ヶ谷市東初富	26	840	1974	東武鉄道
89	みそらﾆｭｰﾀｳﾝ	●	千葉県四街道市みそら	64.7	1720	1975	

表2.6　分析対象地区　一覧

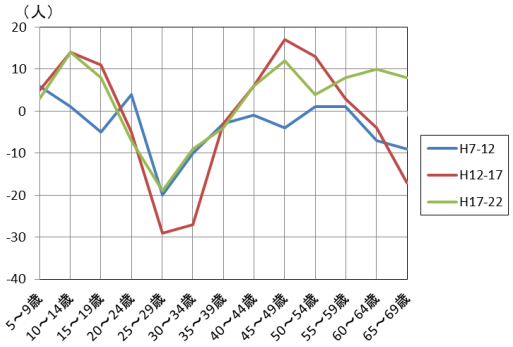
	都道府県	市町村	丁目	住宅に住む一般世帯	総人口	総人口	65歳以上人口	1995年比人口指数	持家率	戸建率	コーホート類型
				2010年	1995年	2010年	2010年	2010年	2010年	2010年	2010年
1	埼玉県	さいたま市	プラザ1	503	1515	1346	34%	89	90%	94%	類型1
2	埼玉県	さいたま市	プラザ2	827	2599	2199	36%	85	96%	96%	類型1
3	埼玉県	所沢市	大字下富	1902	5964	5539	32%	93	94%	97%	類型1
4	埼玉県	狭山市	大字堀兼	1012	3147	3213	21%	102	94%	98%	類型2
5	埼玉県	狭山市	大字水野	2677	8352	7828	36%	94	86%	92%	類型3
6	埼玉県	日高市	武蔵台4丁目	165	655	427	34%	65	96%	100%	類型4
7	埼玉県	日高市	武蔵台5丁目	365	1292	913	31%	71	98%	100%	類型4
8	埼玉県	日高市	武蔵台6丁目	143	527	401	17%	76	97%	100%	類型5
9	埼玉県	日高市	武蔵台7丁目	269	898	744	19%	83	97%	100%	類型5
10	千葉県	千葉市若葉区	多部田町	594	2168	1709	42%	79	95%	99%	類型1
11	千葉県	佐倉市	宮前1丁目	230	760	605	29%	80	99%	100%	類型4
12	千葉県	佐倉市	宮前2丁目	322	1137	867	32%	76	96%	100%	類型4
13	千葉県	柏市	中原1丁目	509	1214	1369	25%	113	92%	93%	類型3
14	千葉県	流山市	宮園2丁目	358	1203	889	40%	74	87%	90%	類型1
15	千葉県	流山市	宮園3丁目	413	1190	1107	32%	93	88%	92%	類型1
16	千葉県	我孫子市	つくし野2丁目	304	996	800	40%	80	93%	97%	類型4
17	千葉県	我孫子市	つくし野5丁目	244	703	649	34%	92	97%	99%	類型4
18	千葉県	我孫子市	つくし野6丁目	350	1198	883	39%	74	93%	99%	類型4
19	千葉県	鎌ケ谷市	東初富1丁目	394	1172	1015	28%	87	91%	94%	類型1
20	千葉県	鎌ケ谷市	東初富3丁目	582	1540	1582	28%	103	88%	91%	類型1
21	千葉県	鎌ケ谷市	東初富4丁目	413	1291	1064	39%	82	91%	93%	類型1
22	千葉県	四街道市	みそら1丁目	505	1508	1417	23%	94	97%	99%	類型4
23	千葉県	四街道市	みそら2丁目	349	1103	896	35%	81	97%	100%	類型4
24	千葉県	四街道市	みそら3丁目	407	1113	1112	31%	100	96%	100%	類型1
25	千葉県	四街道市	みそら4丁目	403	1032	1117	27%	108	96%	100%	類型1
26	東京都	八王子市	めじろ台3丁目	587	1560	1454	38%	93	90%	91%	類型6
27	東京都	八王子市	北野台1丁目	584	1810	1470	40%	81	97%	100%	類型1
28	東京都	八王子市	北野台2丁目	521	1768	1330	37%	75	98%	100%	類型2
29	東京都	八王子市	北野台3丁目	635	2129	1648	37%	77	96%	100%	類型4
30	東京都	八王子市	北野台4丁目	439	1258	1183	37%	94	97%	99%	類型1
31	東京都	町田市	つくし野1丁目	758	1994	1909	32%	96	82%	91%	類型2
32	東京都	町田市	つくし野2丁目	628	1453	1685	28%	116	85%	92%	類型3
33	東京都	町田市	つくし野4丁目	590	1591	1538	29%	97	83%	91%	類型2
34	東京都	町田市	鶴間2丁目	153	399	385	34%	96	91%	93%	類型1
35	東京都	日野市	平山1丁目	213	539	551	35%	102	95%	100%	類型1
36	東京都	多摩市	桜ケ丘2丁目	508	1244	1250	35%	100	94%	97%	類型2
37	東京都	多摩市	桜ケ丘3丁目	476	1252	1212	34%	97	90%	92%	類型2
38	東京都	多摩市	聖ケ丘4丁目	224	723	592	29%	82	97%	100%	類型4
39	神奈川県	横浜市金沢区	西柴四丁目	327	970	874	41%	90	94%	98%	類型6
40	神奈川県	横浜市金沢区	富岡西五丁目	679	1884	1662	43%	88	94%	98%	類型6
41	神奈川県	横須賀市	湘南鷹取1丁目	510	1330	1297	37%	98	94%	98%	類型6
42	神奈川県	横須賀市	湘南鷹取2丁目	470	1429	1186	37%	83	96%	100%	類型4
43	神奈川県	横須賀市	湘南鷹取3丁目	353	902	985	30%	109	99%	99%	類型3
44	神奈川県	横須賀市	湘南鷹取6丁目	293	1010	803	29%	80	98%	100%	類型2
45	神奈川県	横須賀市	馬堀海岸2丁目	456	1545	1216	38%	79	98%	94%	類型2
46	神奈川県	横須賀市	鴨居3丁目	1091	3527	2919	34%	83	93%	95%	類型2
47	神奈川県	鎌倉市	浄明寺2丁目	167	458	400	31%	87	84%	91%	類型2
48	神奈川県	鎌倉市	浄明寺3丁目	276	689	679	34%	99	91%	95%	類型2
49	神奈川県	鎌倉市	浄明寺4丁目	364	941	895	38%	95	91%	95%	類型2
50	神奈川県	鎌倉市	浄明寺6丁目	464	1222	1102	46%	90	96%	99%	類型6
51	神奈川県	鎌倉市	西鎌倉2丁目	394	1080	1004	40%	93	94%	99%	類型6
52	神奈川県	鎌倉市	西鎌倉3丁目	273	689	674	34%	98	96%	99%	類型6
53	神奈川県	鎌倉市	西鎌倉4丁目	448	1122	1083	40%	97	92%	98%	類型2
54	神奈川県	鎌倉市	七里ガ浜東3丁目	478	1248	1224	33%	98	92%	97%	類型2
55	神奈川県	鎌倉市	七里ガ浜東4丁目	497	1336	1190	42%	89	93%	97%	類型6
56	神奈川県	鎌倉市	七里ガ浜東5丁目	270	609	695	27%	114	96%	99%	類型3
57	神奈川県	鎌倉市	七里ガ浜2丁目	381	900	971	29%	108	88%	92%	類型3
58	神奈川県	鎌倉市	鎌倉山1丁目	196	554	544	37%	98	90%	92%	類型2
59	神奈川県	鎌倉市	鎌倉山2丁目	230	459	585	30%	127	93%	97%	類型3
60	神奈川県	逗子市	久木8丁目	1406	3532	3702	38%	105	96%	99%	類型6
61	神奈川県	大和市	つきみ野7丁目	344	957	899	36%	94	93%	96%	類型1
62	神奈川県	伊勢原市	高森4丁目	378	1051	1003	34%	95	90%	93%	類型1

（参考図）コーホート分析結果

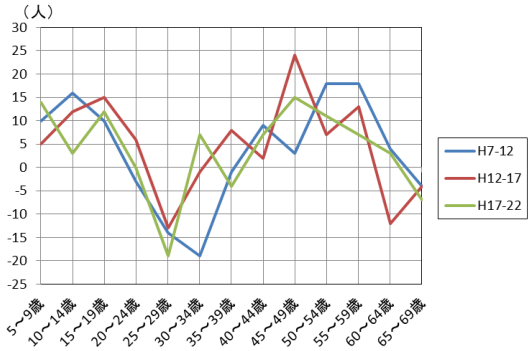
(1)人口減少と高齢化が、ともに進行している地区

コーホート増減

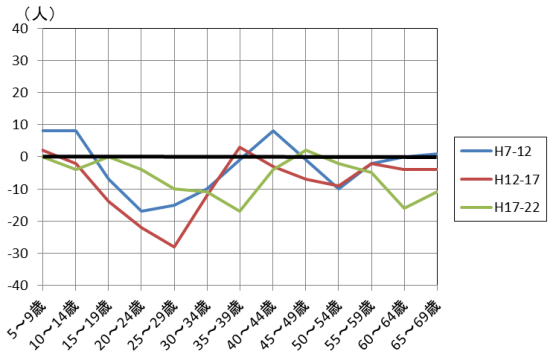
（類型１）めじろ台３丁目



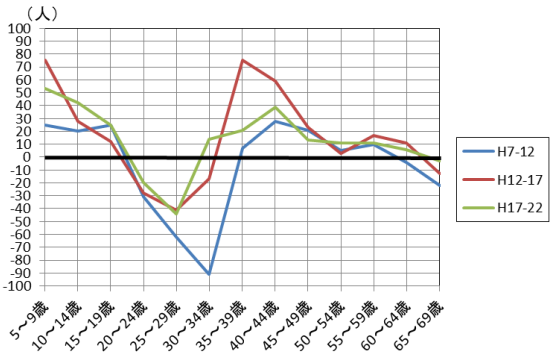
（類型２）桜ヶ丘２丁目



（類型４）武蔵台５丁目

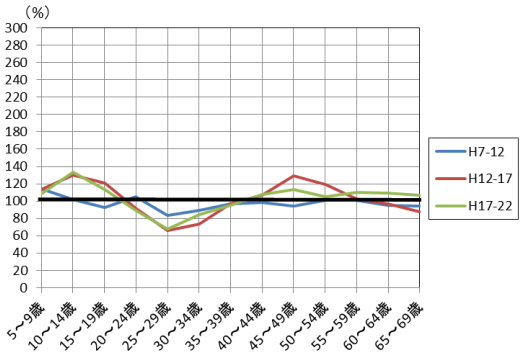


（類型６）逗子市久木８丁目

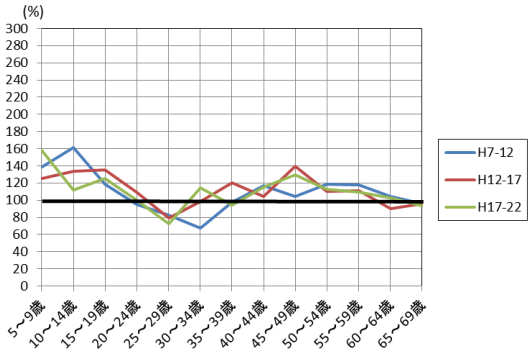


コーホート変化率

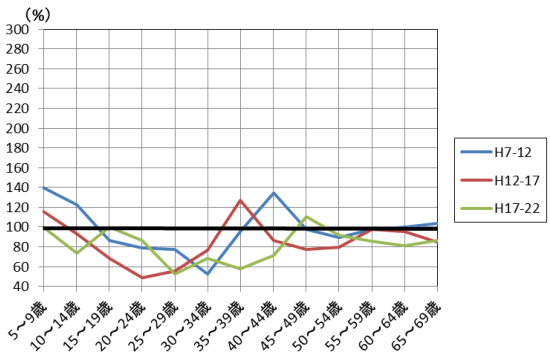
（類型１）めじろ台３丁目



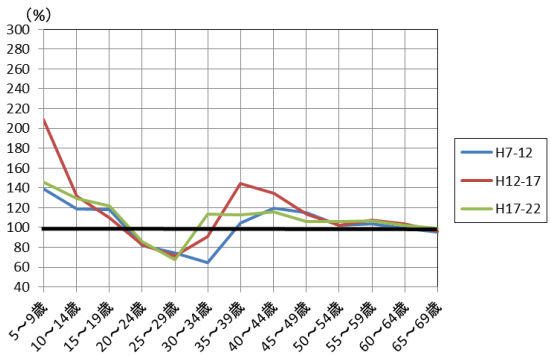
（類型２）桜ヶ丘２丁目



（類型４）武蔵台５丁目

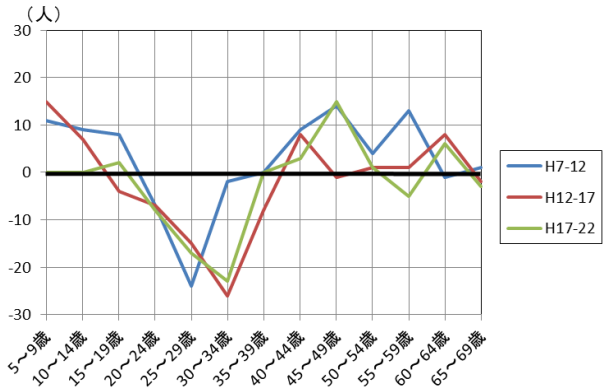


（類型６）逗子市久木８丁目



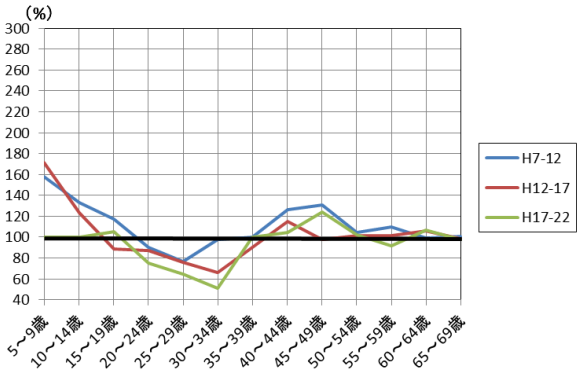
コーホート増減

（類型６）浄明寺６丁目



コーホート変化率

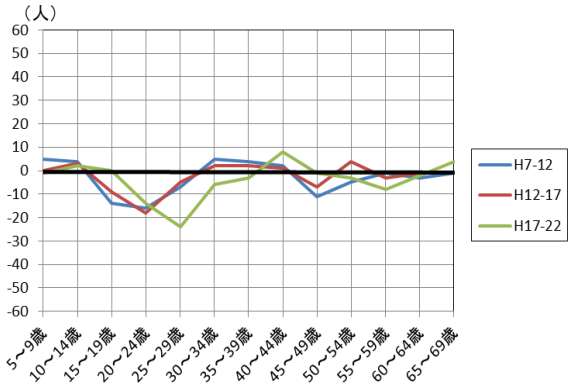
（類型６）浄明寺６丁目



(2) 人口は減少しているが、高齢化は進行していない地区

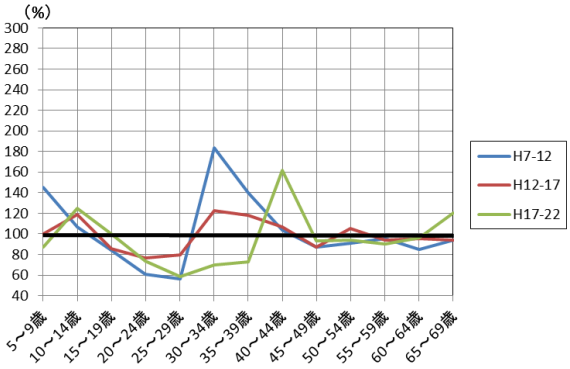
コーホート増減

（類型５）武蔵台６丁目



コーホート変化率

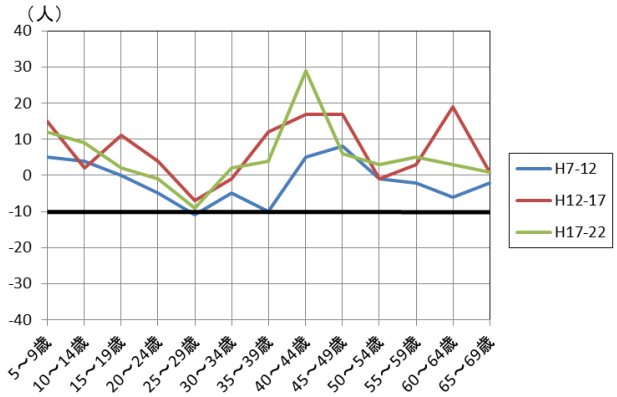
（類型５）武蔵台６丁目



(3) 高齢化は進行しているが、人口は減少していない地区

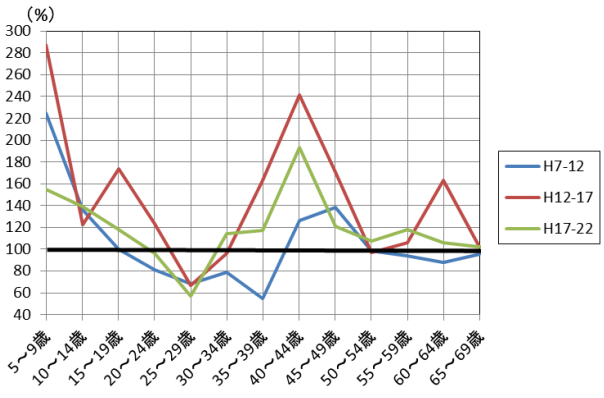
コーホート増減

（類型３）鎌倉山２丁目



コーホート変化率

（類型３）鎌倉山２丁目



謝辞
本報告書は、公益財団法人 LIXIL 住生活財団の研究助成により、研究遂行された成果です。ここに記し、深く感謝申し上げます。

本報告書は、以下のメンバーによって研究され、作成された(アイウエオ順)。

土屋　依子（首都大学東京大学院　都市システム科学域博士後期課程）

藤澤美恵子（金沢星稜大学　経済学部　教授）

薬袋奈美子（日本女子大学　家政学部　准教授）

2015 年 3 月時点