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一考察:
首都圏大手民鉄7社の住宅地供給経過を踏まえて

メタデータ	言語: jpn
	出版者:
	公開日: 2017-10-02
	キーワード (Ja):
	キーワード (En):
	作成者: 薬袋, 奈美子, 藤沢, 美恵子, 土屋, 依子
	メールアドレス:
	所属:
URL	http://hdl.handle.net/2297/46178

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一考察
ー首都圏大手民鉄7社の住宅地供給経過を踏まえてー

A Study on Germimation of Area Management in Residential Areas alongside Private Railways
ーExamining the Seven Major Railway Companies in the Tokyo Metropolitan Regionー

薬　袋　奈美子*　藤　沢　美恵子**　土　屋　依　子***
Namiko MINAI　Mieko FUJISAWA　Yoriko TSUCHIYA

Abstract Railway companies in the Tokyo Metropolitan Region have provided many residential areas, and the companies that originally focused on housing development have the ability to be good area managers alongside railways. The railway companies that operate in limited areas provide less housing. There is no doubt that Tokyu, with its many group companies, is working to provide support to many residents alongside its railways. Railway companies related to new town development schemes also have the ability to be good area managers. Keio created strong connections to the local authorities in its area. It has also set up a task force section for area development within the company. Keio's one-stop-service counter provides various types of life support for local residents. It is therefore necessary for local authorities to display an attitude of collaboration with railway companies to mobilize the housing stock market in order to enable railway companies to provide active area management. Most companies have established a one-stop-service system that connects local residents with group companies. Those companies are trying to encourage residents to continue living in their railway service areas by providing convenient housing services.

Key words: Collaboration with local government 自治体連携，One-stop-service Counter ワンストップサービス，Life Support 生活支援，House Renovation リフォーム，relocation 住み替え，Development of Residential Area 住宅地開発

1. はじめに

1.1. 研究の背景と目的

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

* 家政学部　住居学科
Department of Housing and Architecture
** 金沢星稜大学経済学部
Faculty of Economic, Kanazawa Seiryo University
*** 首都大学東京
Tokyo Metropolitan University

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」[1]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）[2]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）[3]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，本研究では，「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。

本研究の目的は，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。

1.2. 研究の対象と調査方法

国土交通省の分類[4]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。

第2章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。本研究では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。更に第3章では，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。第4章では，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。

2. 各社の住宅部門

2.1. 各社の鉄道事業と住宅地供給の概要

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。Table 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87.0km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。

Fig.1は,都市開発協会資料[5]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。

Table 1　Railway Networks and Housing Areas Larger than 1ha of 7 Major Private Railway Companies in the Tokyo Metropolitan Region

	小田急	京王	京急	京成	西武	東急	東武
旅客営業キロ程	120.5	84.7	87.0	152.3	176.6	104.9	463.3
駅数	70	69	73	69	92	97	205
発足経緯	住先	NT	鉄先	NT	住先	住先	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
住宅地型	沿散	集中	沿散	沿散	広散	集中	広散

国土交通省鉄軌道事業者一覧[4]等より作成
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　広散：広域散在型
沿散：沿線散在型　集中：集中型

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176.4km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

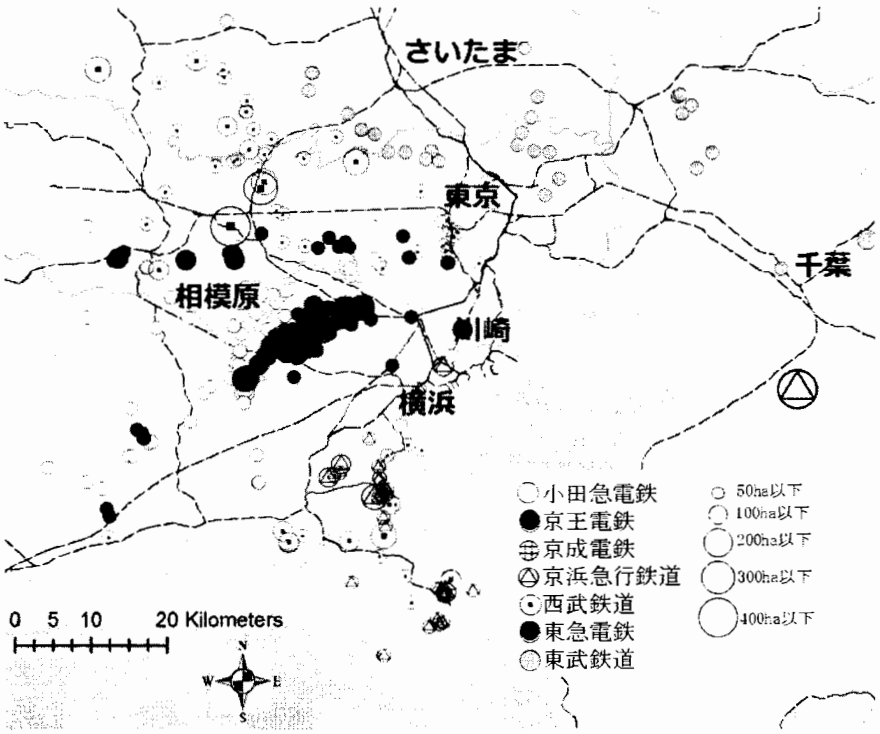

Fig. 1　Size of Housing Projects by 7 Major Private Railway Companies in the Tokyo Metropolitan Region.

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]。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。Fig.1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。

6）東急

もともと住宅地開発を行うために設立された「田園都市株式会社」（1918年）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。104.9kmという比較的短い営業キロの中に97の駅があり，本研究でとりあげた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。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，100km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，以下の点が確認できた。

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Fig.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。

2.2. 供給された住宅地の立地・規模

Fig.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）[3]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

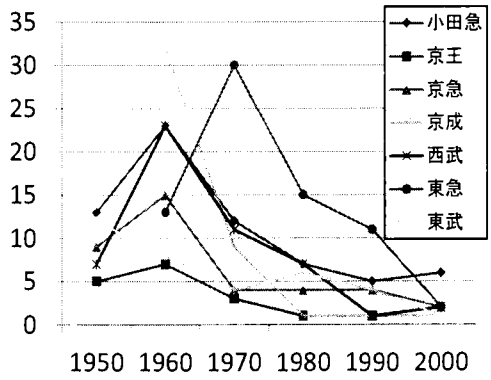

Fig. 2　Number of Housing Developments and Housing Areas by Railway Companies

の住宅供給期である。

またFig.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Table 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。

なお，調査の過程でグループ会社である電鉄系不動産会社が供給するものは，沿線外に数多くあることが判明した[3]。この点からも鉄道会社と沿線住宅地の関係性の深さが確認できた。

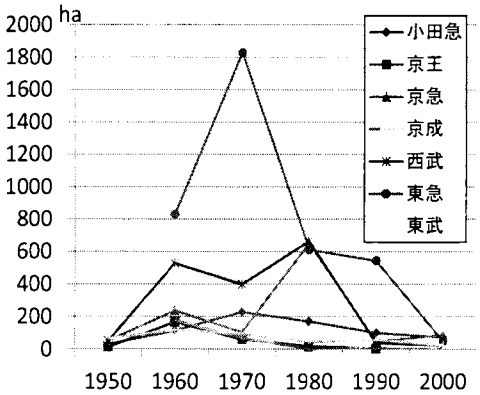

Fig. 3 Total Area of Development

Table 2 Average Housing Development Areas by Railway Companies

（単位 ha）

年代	小田急	京王	京成	西武	東急	東武
1950	2	3		7		5
1960	5	24	6	23	64	15
1970	19	20	7	36	61	23
1980	24	16	2	95	41	8
1990	20	4	5	37	49	14
2000	12		3	12	24	25
合計	11	15	6	33	54	11

3. 鉄道会社のエリアマネジメントの取組み

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）[3]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）[17]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。

本章では，首都圏の大手民鉄7社について，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Table 3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窓口を設置をしている。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，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”を設置している。

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，

Table 3　List of Living Continuity Service Systems

グループ		小田急	京王	京急	京成	西武	東急	東武	阪急	京阪
ＪＴＩ			●							
仲介		●	●	●	●	●	◎●	●	●	●
リフォーム		○	○	●	●	●	◎○	○	●	●
シニアハウス		◎*2	○				○●			○
保育施設		◎○	○	○	◎*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）包括連携協定を多摩市と提携している。
＊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

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"サービスが実現していると言える。

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，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。残る4社の取り組み主体を図式化したものがFig.4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。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。

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位置づけである。

京王と京急に特徴的なのは，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。

一方小田急と東急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，東急は持ち，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

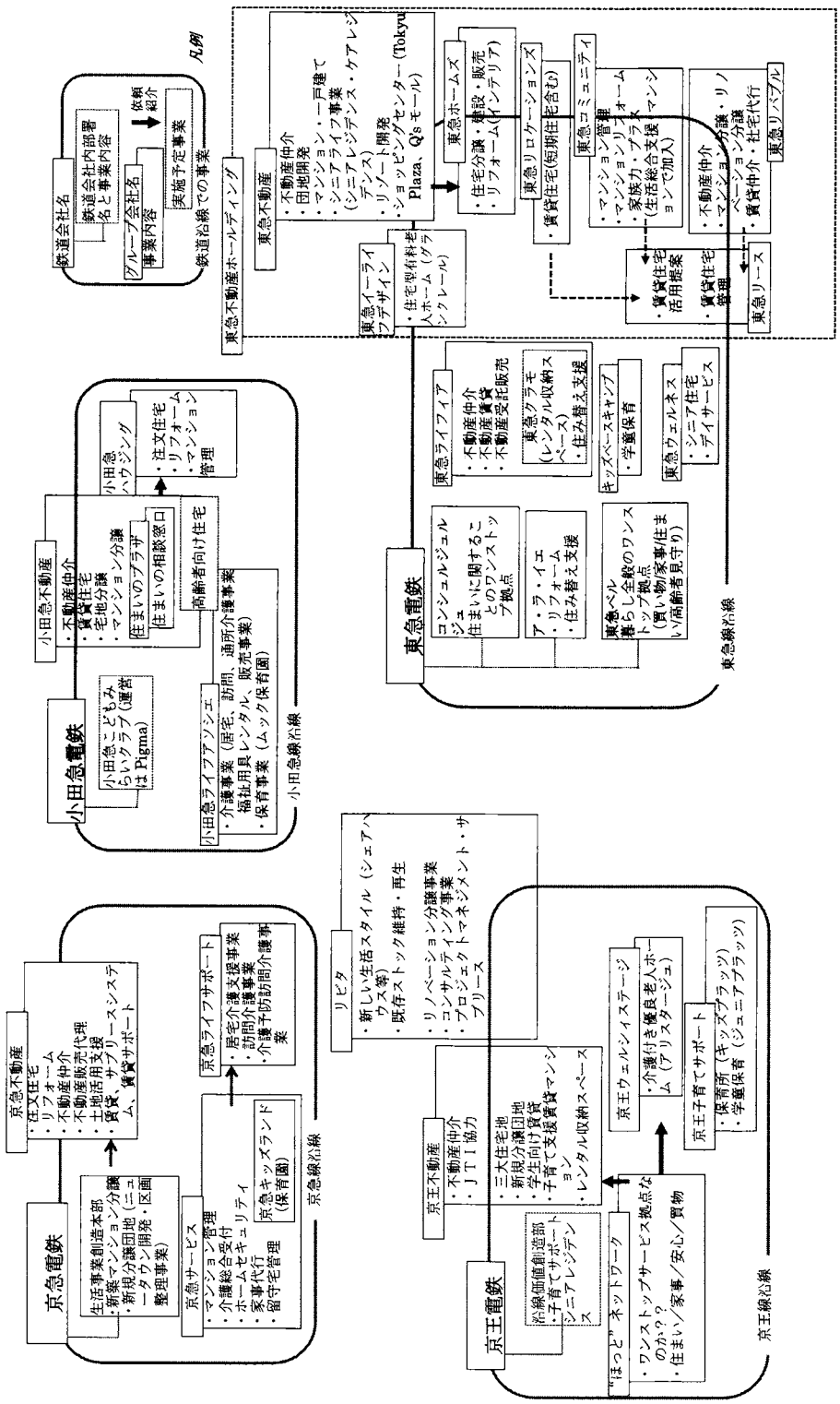

Fig. 4 Organization Charts of 4 Major Companies

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。

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. エリアマネジメントに向けての考察

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。

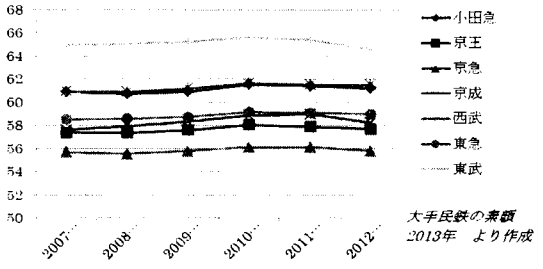

Fig. 5　Transitions in Season-Ticket User Percentages

鉄道会社は，2章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。Fig.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。

次に2章をふり返ってみると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できる。

なかでも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。

4.2. 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で，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。

また各社とも，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。このような取り組みを，各社が拡げることで，今後の沿線のエリアマネジメントが，充実していくであろう。

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・イエでは，担当者が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る。

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。

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。

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，例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，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。

5. 終わりに

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，首都圏の大手民鉄７社に確認できた。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。

〔要　約〕

首都圏の鉄道会社では，住宅地供給をこれまでに数多く行ってきており，沿線において開発された住宅地の良きエリアマネージャーとなる可能性を持つ。殊に，もともと住宅地開発を主として行ってきた鉄道会社はその可能性を高く持つ。鉄道路線が限定的な地域に拡がる鉄道会社では，住宅地供給もコンパクトである。東急では，沢山の関連会社を持ち，沿線内での住生活にかかわる多様な支援を展開していることが確かめられた。ニュータウン開発地域内を走る京王電鉄では，自治体と連携をしながらの住生活支援を行っていることが確認できた。このために沿線内の活性化を意識した特別な部署が設けられていることも確かめられた。また複数の会社で，住まいにかかわる事業を複数の関連企業で展開しつつも，住まいにかんするワンストップサービス窓口を設けること等で，地域内での住み続けの利便性を高めている。

付　記

本研究はLIXILによる研究助成によって行われました。また日本女子大学家政学部住居学科小杉しほさんに資料収集作業においてご協力いただきました。ともに感謝申し上げます。

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) 本稿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

【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

【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) Fig.1には，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。

表　不動産会社により供給された住宅地面積

（単位 ha）

	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

参考文献

1) 国土交通省土地・水資源局「エリアマネジメント推進マニュアル，(2008)
2) 斎藤広子，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，(2009)
3) 田中絢人・高見澤実，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，(2010)
4) 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)
5) 都市開発協会，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，(2003)
6) 上原勇治，街並みの形成，住宅新報社，(2013)
7) 一般社団法人 日本民営鉄道協会，大手民鉄鉄道事業データブック 2013，大手民鉄の素顔，(2013)
8) 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月閲覧
9) 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月閲覧
10) 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月閲覧
11) 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月閲覧
12) 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月閲覧
13) 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月閲覧
14) 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月閲覧
15) 生方良雄, 小田急線沿線の一世紀, 世界文化社, (2007)
16) 長谷川達也, 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, (1997)
17) 吉川重和・有田智一・藤井さやか, 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, (2013)
18) 松田敦志, 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, (2003)
19) 小原丈明, 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, (2006)
20) 金 令牙, 出口 敦, 清水 亮, 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ー開発事業者の責任と役割ー, 日本建築学会大会学術講演梗概集, (2012)