

多世代ミックス居住型沿線まちづくりに関する 研究 ~東京圏を対象として~

梶谷 俊夫¹・伊東 誠²・森地 茂³・小田 崇徳⁴

¹正会員 東京急行電鉄株式会社 鉄道事業本部 (〒150-8533 東京都渋谷区桜丘町 31-2)

E-mail: toshio.kajitani@tkk.tokyu.co.jp

²正会員 (一財) 運輸政策研究機構 運輸政策研究所 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門 3-18-19)

E-mail: itoh@jrtec.or.jp

³名誉会員 政策研究大学院大学特別教授 大学院政策研究科 (〒106-8677 東京都港区六本木 7-22-1)

E-mail: smorichi.pl@grips.ac.jp

⁴正会員 社会システム株式会社 社会経済部 (〒153-0043 東京都目黒区東山 1-5-4)

E-mail: t_oda@crp.co.jp

少子高齢化・人口減少時代が到来し、定住人口ならびにバランスのとれた人口構成の確保に向けて、子育て世帯から高齢者世帯まで多様な世代が住める住宅・住環境づくり、ならびに共生を目指した取組の実施が、まちづくりにおいて重要となってきた。また都市圏では、高密度な鉄道ネットワークが整備されており、持続可能性の観点から、鉄道駅を中心としたまちづくりが有効である。本研究では、東京圏を対象として、多世代がミックスして居住する沿線まちづくりの実現に向けて、①人口構造と地域の特徴との関連性の把握、②多世代居住を促進する施策の体系化と事例分析、③まちづくりに関係する各主体の役割と連携・協働のあり方の提案を行った。

Key Words: multi-generational coexistence, multi-generational residence, railway corridor

1. 研究の背景および目的

東京圏(1都3県)の人口は、国立社会保障・人口問題研究所の推計(2007年)によると2015年頃より減少していく。年齢3区分別では、年少人口、生産年齢人口は既に減少傾向である一方、高齢者人口は増加傾向で、2030年には10人に3人が高齢者となると推計されている。

地域において、人口減少・少子高齢化が進むと、①高齢者の独居世帯の増加、②空き家・空き地の増加による都市環境の低下、③生活サービス施設(店舗・学校・病院等)の減少、④地域コミュニティの崩壊、⑤地域活力の低下、⑥税収減少・福祉医療等のコスト増大等、様々な問題が発生する。定住人口ならびにバランスのとれた人口構成を確保すること、そしてその実現に向けて、子育て世帯から高齢者世帯まで多様な世代が住み続けられる住宅・住環境づくり、ならびに共生の取組をすることが、東京圏のまちづくりにおいてより一層重要となってきた。多世代がバランスよくミックスして居住する地域は、図

-1に示すような特徴ならびにメリットがあり、特定の世代や年代が多く居住する地域に比べて良い点も多いと思われる。

東京圏は高密度な鉄道ネットワークが整備されており、持続可能性の観点からみて、鉄道駅を中心としたまちづくりが有効である。鉄道沿線は、住民、行政、鉄道事業者、大学・NPO等、様々な主体の関与により形成されるが、そのうち、鉄道事業者は、①総合的事業(交通、不動産、サービス等)により多様な取組が可能、②人々が行き交う駅空間の活用が可能、③沿線人口の確保が収支に影響すること等から、まちづくりのキープレイヤーとなり得る。

本研究では、多世代がミックスして居住する沿線まちづくりを実現するために、以下を行った。

- ・鉄道沿線、沿線内地域の年齢構造、時系列変化の違いなどの特徴を把握
- ・沿線において、多世代居住を促進する施策の体系化と事例分析
- ・沿線まちづくりに関係する各主体の役割と連携・協働のあり方の提案

- ◆特徴1 地域の人口、年齢構成が急速に変化しにくい
→居住者の死亡等による、空き家、空き地が同時期に大量に出ない為、防犯面で安心である。
(良好な環境により、若い世代の転入が期待される)
→商業、医療、学校等、生活サービスが維持される。
(住み続けられる住環境である)
- ◆特徴2 多世代で形成される地域コミュニティ
→地域コミュニティ活動が継続、伝承される。
→偏りのないコミュニティが形成される。
- ◆特徴3 世代間の交流がされやすい環境
→子どもの人間関係が拡大する。
→子育てに関する不安や負担感が削減される。
→高齢者の社会的孤立を防止する。
→高齢者の能力、英知、経験の活用が行われる。など

図-1 多世代がミックスして居住するメリット

表-1 ライフステージ別 主な増加地域・関連路線

ライフステージ	増加地域	関連路線
入学 (大学等)	多摩方面 ※多くの大学が立地	JR中央線、小田急小田原線 京王線、西武新宿線 西武池袋線、東武東上線
入社	都区部(北西部除く) 江戸川区、浦安市、市川市 川崎市、さいたま市 ※勤務地にアクセスの良い地域	メトロ東西線、JR総武線 JR京葉線、京急本線 東急東横線、JR東北線
結婚・ 家の購入	中央区、江東区、江戸川区、 浦安市、港区、目黒区、品川区 港北NT周辺 ※近年開発が行われている	JR京葉線、メトロ東西線 メトロ有楽町線、京急本線 東急東横線、田園都市線

2. 東京圏における人口分析

国勢調査5歳階級別夜間人口データをもとに、沿線別(駅から2km以内を沿線と定義)、駅別、地域別における人口、年齢構成の時系列変化(1980年から2005年まで)、自然増減、社会増減の算出などの分析を行った。特徴的な結果を以下に示す。

(1) 沿線と人口変化

1980年から2005年の沿線人口の推移について、2つの特徴的な結果を図-2に示す(いずれも放射線状主要路線)。

左の路線Aは、1980年の人口が横にずれていく形となっており、転出入による増減が少なく、高齢化が進行していることがわかる。一方、右の路線Bは、一時的な転入も含まれているが、若い世代の割合が常に多く、生産年齢人口は増加し、高齢化が進んでいないことがわかる。

次に、転出入が多い年代を調べると、5歳階級別人口の15~19歳から30~34歳であり、入学、入社、結婚、家の購入のタイミングと考えられる。分析結果から、各ライフステージ(一部想定含む)で増加が多い地域、沿線を表-1に示す。就学・就労地域へのアクセス、住宅供給、沿線イメージ等が影響している可能性が考えられた。

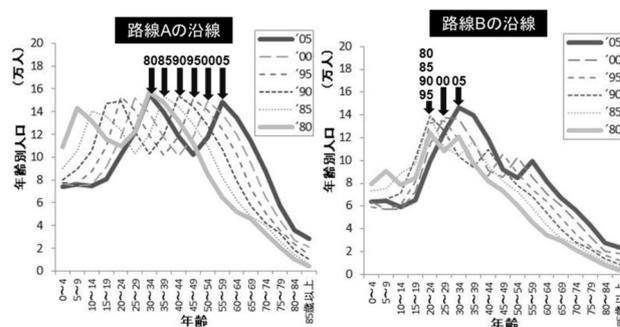


図-2 沿線人口の推移の違い(特徴的な路線の比較)

表-2 駅からの距離による人口変化の違い(生産年齢人口の変化率)

路線	1985年/1980年		2005年/2000年	
	1km圏域	1~2km圏域	1km圏域	1~2km圏域
京王線	1.045 <	1.046	1.023 >	1.001
京成本線	1.014 <	1.048	1.006 >	0.995
京急本線	1.012 <	1.048	1.025 >	1.008
小田急小田原線	1.060 =	1.060	1.014 >	1.000
西武新宿線	1.024 <	1.046	0.998 >	0.982
西武池袋線	1.053 <	1.071	0.990 >	0.982
相鉄本線	1.063 <	1.079	0.999 >	0.976
東急田園都市線	1.109 >	1.104	1.038 <	1.040
東急東横線	1.001 <	1.032	1.041 >	1.033
JR京葉線	1.211 <	1.133	1.051 <	1.039
JR常磐線	1.029 <	1.054	1.005 >	0.975
東武伊勢崎線	1.060 >	1.053	0.981 <	0.985
東武東上線	1.064 >	1.059	0.980 >	0.974

定住人口の確保、バランスのとれた人口構成の確保、両方の観点より、入学、入社、結婚、家の購入のタイミングで、若い世代に転入してもらい、そして住み続けてもらうことが、各沿線にとって特に重要である。

(2) 駅からの距離と人口変化

東京圏の一部の路線における、駅から1km圏域と1~2km圏域の生産年齢人口の変化率(1980→1985年、2000→2005年の2時点)を表-2に示す。1980→1985年においては、1km圏域、1~2km圏域で共に増加、また1~2km圏域の増加率の方が高い傾向であるのに対し、2000→2005年においては減少する路線もみられており、また1km圏域の増加率の方が高い傾向となっていた。全体としては、駅から離れた地域において、人口減少、少子高齢化が今後進捗することが懸念される結果であった。

(3) 地域の特徴と人口変化

地域の特徴別にみていくと、例えば、昭和30、40年代(1955~1974年)に建設された大規模集合住宅や、戸建中心で建築規制の厳しい地域等において高齢化が進んでいることがわかる(図-3、図-4参照)。分譲が多い地域、同一時期に大量供給された地域、同一タイプ住戸が大量供給された地域、建築規制等により住宅価格が高い地域等、若い世代が転入され

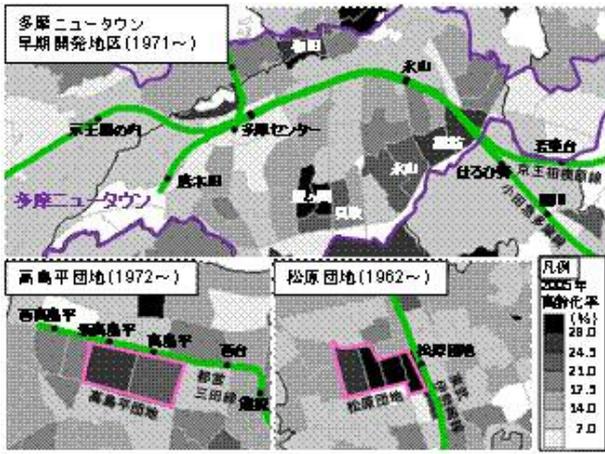


図-3 昭和 30~40 年代 (1955~1974 年) 建設の大規模集合住宅の高齢化

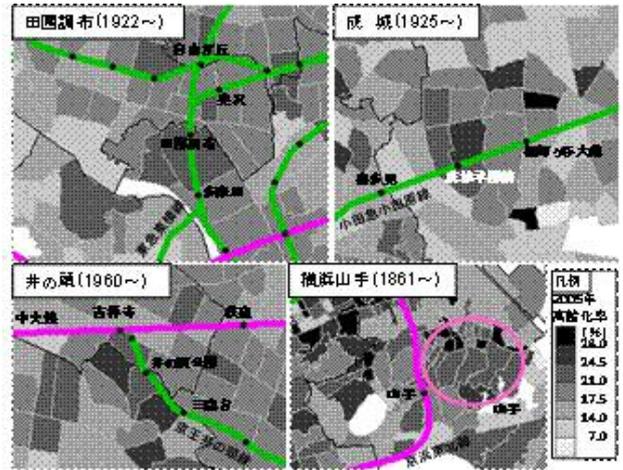


図-4 戸建中心地域 (建築規制が厳しい地域) の高齢化

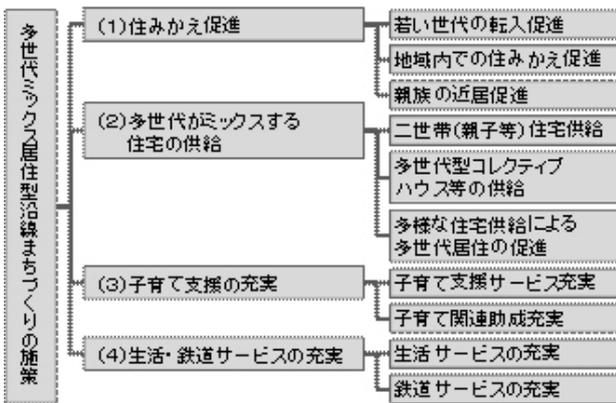


図-5 多世代ミックス居住型沿線まちづくりの施策

表-3 住みかえ促進 施策一覧表

中分類	小分類	事例	住事例
若い世代の転入	住宅の供給 (購入/賃貸)	中古住宅リフォーム販売 マイホーム借上げ制度 リバースモーゲージ 建て替え 購入しやすい価格での販売	鉄道事業者(東武) 一般社団法人 住宅メーカー・銀行 ディベロッパー
	若い世代 転入時助成	家賃助成 転居(仲介手数料等)助成 引越経費助成	23区(一部)、横浜賀市 北、新宿、台東区 新宿、文京区
	学生の入居促進	家賃補助 専業	埼玉県 大学・NPO(大東文化大)
	優先・優遇	優先申込・抽選倍率優遇	兵庫県 公的ディベロッパー
地域内での住みかえ	優遇制度	旧物件を査定価格で買取	山万
	各種助成	自治体内住みかえ時助成 紹介あっせん 地域内住みかえ先紹介	自治体 鉄道事業者
親族の近居	各種助成	家賃・登記費用・転入費用	千代田、北、品川区
	優先・優遇	優先申込・抽選倍率優遇	公的ディベロッパー(UR)
	近居減価住宅	子・孫訪問を考慮した住宅	住宅メーカー(大和)

る (表-3 参照)。

高齢化している地域や集合住宅に対しては、「若い世代の転入」を促進する。住宅の供給、転入時の助成、コミュニティ活動等を行う学生の入居促進、優先申込・抽選倍率優遇等の施策がある (住環境の充実による促進は、(3) (4) の施策で述べる)。

例えば、住宅の供給を促進する施策として、原則 50 歳以上の人から住宅を借上げ、主として子育て世帯へ転貸をするマイホーム借上げ制度 (2006. 10~) が、一般社団法人である移住・住みかえ支援機構により行われている¹⁾ (図-6 参照)。

出典：移住・住みかえ支援機構ホームページ

当機構に民間事業者が参画しており、鉄道事業者では京王 (2006. 10~) の他、近年、南海 (2010. 1~)、京阪 (2011. 3~) が参画している。実績は、開始から 4 年間で約 200 件と全国展開している事業の割には少ないが、大手鉄道事業者の参画により、件数の増加、もしくは現制度の改良等が期待される。

また、地域コミュニティ活動等を行う学生の入居促進の事例として、明石舞子団地の取組がある。兵庫県が、団地内交流拠点や NPO 法人への参加もしく

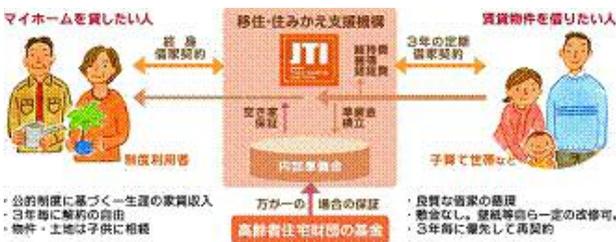


図-6 マイホーム借上げ制度概要

にくい地域は、高齢化が進行している結果であった。

3. 多世代ミックス居住型沿線まちづくりの施策の体系化と事例

沿線または沿線内の地域において、多世代がバランスよくミックスして居住するまちづくりを行うには、人口分析の結果も踏まえ、四つの施策が特に重要と考えた (図-5 参照)。各施策の詳細について以下に示す。

(1) 住みかえ促進

施策の一つ目として、住みかえの促進が考えられ

表-4 親族の近居促進 自治体の助成施策

項目	助成額等	自治体	主な要件
			対象世帯 区内居住年数
家賃	1.2～8万円/年 (最大8年間)	千代田区	子育て世帯 もしくは新婚世帯 親が5年以上
金記費用	最大20万円	北区	中学生以下の子が 2人以上 親が10年以上
転入・転居 費用	最大10万ポイント (1ポイント=1円)	品川区	子が区外から近居 →親が1年以上 区内在住の親子が近居 →どちらかが1年以上

コモンリビング



コモンキッチン



写真: コレクティブハウジング社ホームページ

写真-1 多世代型コレクティブハウスの共用スペース(コレクティブハウス聖蹟桜ヶ丘)

は当団地をテーマとした論文を執筆する大学生・大学院生の入居者を募集し(2011.7), 2011年11月時点で3名が入居している。学生の入居は通常認められていない公営住宅であるが、特例として国が認めている。家賃補助を行っていない点でも工夫した事例である。

次に、現在の住宅・住環境にミスマッチがある人に対して、同一の「地域内での住みかえ」を促進することにより、各世代がいつまでも住み続けることで、結果的に多様な世代が居住する地域となる。地域内の新規分譲物件を購入した場合、現居住物件を査定価格の100%で買取する制度、自治体による助成、住み替え先のあっせん等の施策がある。

そして、親世帯と子世帯等が近くに居住する「親族の近居」を促進することも、多世代が居住する地域に繋がる。自治体による助成、購入時優遇、優先申込・抽選倍率優遇、子・孫の訪問を考慮して設計した近居想定住宅の供給等の施策が行われている。千代田区、北区、品川区の助成概要を表-4に示す。「親族の近居」を促進する取組は多くはないが、独立した生活を送りながらも、困ったときには助け合うライフスタイルである近居のニーズは高まっており、有効な施策となるかもしれない。

(2) 多世代がミックスする住宅の供給

多世代がミックスして居住する住宅を多く供給することや、集合住宅、地域において多世代がミックスして居住するように供給方法を工夫することは有

表-5 多世代がミックスする住宅の供給 施策一覧表

中分類	小分類	事例	住居例
二世帯住宅 (親世帯/ 子世帯等)	新築・購入費用	新築・購入費用	品川区
	建設費用	建設費用	北区
	改修費用	改修費用	足立区、調布市、町田市
	転居費用	転居費用	北区
	防災事業における加算 ローン優遇	防災事業における加算 ローン優遇	台東区、荒川、品川、北区 埼玉県、銀行
建築規制緩和	建ぺい率・容積率の見直し (H24.1目録)		福岡市
魅力的な住宅	多様な住宅デザイン (独立型/同居型/中間型)		住宅メーカー
多世代型 コレクティブ ハウス等	促進に向けた 支援	企画、事業、運営等支援 (利用者/事業者)	NPO法人 (コレクティブハウジング社)
多様な 住宅の 供給	対象とする 世代が異なる 住宅の併設	高齢者住宅、子育て向け 住宅の併設	ディベロッパー、自治体
	多様なタイプ の住宅供給	分譲と賃貸の併在 戸建と集合住宅の併在 集合住宅内での多様な間取	ディベロッパー、自治体、 鉄道事業者

効である(表-5参照)。

個人住宅では、親世帯、子世帯等が同居する「二世帯住宅」が挙げられる。自治体による助成、建築規制緩和、魅力的な住宅デザインの創出等が行われている。

また、個人の独立した居住スペースの他に、リビングや台所等の共有スペースのあるコレクティブハウス等(シェアハウス等、類似の形式含む)の内、多世代が住むように設計された「多世代型コレクティブハウス等」を供給する施策もある。元々コレクティブハウスは、1970年代北欧で、女性の社会進出に伴い、家事や育児をわかち合い、負担を軽くする住まいとして普及しており、住民の交流、子育て・高齢者などの生活支援に有効とされている。日本では、NPO法人コレクティブハウジング社によって「多世代型コレクティブハウス」の供給が促進されており、事業主や居住者の募集、建設決定後は事業プラン決定の手伝いや運営支援等を行っている²⁾。

2001年に日暮里で誕生した日本で最初の多世代型コレクティブハウスの「かかん森」も、同法人がプロジェクト立ち上げから初動期事業運営及び居住者組合運営を支援している。2011年10月にコレクティブハウス聖蹟桜ヶ丘(写真-1参照)の見学会に著者が参加した際に、居住者の方から、「世代間交流で子どもが成長した」、「子どもの上手なしつけ方に気付いた」、「震災後も安心感があった」という話を伺うことができた。

そして、集合住宅や地域において多世代がミックスして居住するように、高齢者向け住宅と子育て世帯向け住宅等、対象世代が異なる住宅の併設や、分譲と賃貸、戸建と集合住宅、多様な間取り、多様なタイプの住宅を供給する施策等がある。また、定期的に新規居住者が転入するように、同時期に大量に住宅供給しない工夫も必要である。

表-6 子育て支援の充実 施策一覧表

中分類	小分類	特別	主体別
子育て支援サービス	子育て支援サービス供給	保育園	自治体、鉄道事業者
		幼稚園	民間事業者、NPO
		学童保育	
		子育て交流広場 各種（発着型・次男）	
子育て支援サービス付等の住宅供給	子育て支援サービス付等の住宅供給	医療施設、保育園等併設	ディベロッパー、自治体、鉄道事業者
		認定マーク制度による促進	自治体、民間事業者
		認定マーク制度による促進	自治体
子育て関連助成	子育て関連助成	通院費・入院費の助成	自治体
		幼稚園	保育料
		保育園助成	入園料
		その他助成	出産時のお祝い

表-7 自治体による医療費助成の違い (2011.11時点)

主体	通院 対象	入院※		所得制限
		自己負担対象	自己負担	
東京都	義務教育前	無	中学生まで	無
	小、中学生	200円		
東京23区	中学生まで	無		
神奈川県	義務教育前	無	小学生まで	有 1歳から
横浜市				
相模原市	小学校3年まで	無	中学生まで	無
埼玉県	義務教育前	無	義務教育前	無
さいたま市	中学生まで	無	中学生まで	無
千葉県	小学校3年まで	300円	小学校3年まで	300円
千葉市	中学生まで	200円	中学生まで	200円

(3) 子育て支援の充実

「子育て支援サービス」、「子育て関連助成」を充実させ、子育て世代と、次代を担い、まちに活力をもたらす子どもたちを地域に確保していくことが重要である(表-6参照)。

「子育て支援サービス」は様々な主体が行っており、鉄道事業者も、保育園、幼児教室、学童保育等、施設型サービスの他、自動改札機通過時メール配信サービス、子育て世帯向けの店舗等マップ・サイトの提供、子育て相談サービス、送迎サービス(通院時・子ども)、ベビーシッターサービス、家事手伝い等、多様なサービスの提供を行っている。現在のところ、沿線別、駅別に取組に差がある状況となっている。

続いて、自治体やNPOのサービスの工夫事例を紹介する。利便性の高い駅前に、『あそび』『そうだん』『あずかり』『ほいく』の四つのサービスを提供する多機能型子育て支援拠点施設の整備が世田谷区で進められている。また病児保育の取組として、例えば保育施設で発熱した子どもを病院の看護師が迎えに行くサービスを板橋区が、子供が病気になった場合に、地域に住む子育てベテランママが訪問するサービスをNPO法人のフローレンスがやっている。保育園での待機児童解消の取組としては、例えば既存の認可保育園の定員の拡大を横須賀市が、空き店舗等を活用した改修型認可保育所の整備を町田市が行っている。

また、子育て支援サービス付の住宅として、病児・



出典:左:埼玉県HP, 右:ミキハウス子育て総研HP

図-7 子育てにやさしいマンション等 認定マーク例(左は埼玉県, 右はミキハウス子育て総研)

病後児保育が可能なクリニックモール、認証保育所がついたマンションを民間事業者が、保育所、幼児教室、子育て等相談施設のついたマンションを鉄道事業者の京王電鉄株が供給している。

そして、子育て世帯向けの住宅供給を促進する工夫事例としては、自治体等により行われている認定マーク制度がある。これは、ソフト(子育て支援状況や周辺環境等)・ハード(住戸・共用部分の設備等)の両面で子育てに配慮されたマンションを認定・支援することにより、子育てしやすい居住環境を整えていこうという制度で、若い世代の確保を目的としている。認定を受けたマンションは、お墨付きのほか、各自治体により内容は異なるが、支援等の特典がある。2002年に墨田区が開始し、東京圏では、川崎市(2006)、世田谷区(2007)、横浜市(2008)、埼玉県(2011)に広がっており、民間事業者でも、ミキハウス子育て総研株が実施している。(図-7参照)

助成対象年齢、自己負担、所得制限など助成に大きな違いがある。自治体によって、子育て支援方法が異なっており、個別の比較では判断できないが、住んでいる自治体により子育てにかかる費用に差があるのは明らかである。

(4) 生活・鉄道サービスの充実

全ての世代にとって住みやすく、住み続けたいと思われる沿線づくりをしていくことは重要である。主な施策として、「生活サービスの充実」「鉄道サービスの充実」が挙げられる(表-8参照)。

「生活サービス」は、多様な主体により提供され、商業、医療、福祉、公園、教育施設、文化施設、治安・安全性の確保、賑わい・交流の創出等、それぞれ様々な施策がある(上記の表には一部の事例のみ記載)。

「鉄道サービスの充実」は、鉄道の安全性の確保、利便性向上、速達性向上、快適性向上、アクセス改善等の施策がある。前章の人口分析において、就学地、

表-8 生活・鉄道サービスの充実 施策一覧表

中分類	小分類	事例	主体例
生活サービスの充実	商業	多世代向け店舗の充実	自治体、民間事業者
	医療	駅一体型病院整備	鉄道事業者、その他
	福祉	高齢者向け住宅の整備	
	公園	遊び場・憩い空間の整備	
	教育施設	カルチャー・スクール・大学講座	
	文化施設	図書館等の整備	
	治安・安全性	セキュリティサービス等	
鉄道サービスの充実	賑わい・交流	イベント等の実施	
	安全性の確保	ホームドア	鉄道事業者
	利便性向上	相互直通運転(乗継利便性) 新線・新駅建設	
		駅における各種施設の充実	
	速達性向上	急行運転等のダイヤ変更	
	快適性向上	車内混雑の解消	
	アクセス改善	バス等、他モードの充実 駅前広場等の充実	他交通事業者 自治体・鉄道事業者

就業地への利便性や速達性、ならびに駅までのアクセス（距離）と人口変化には関連性があるといえるので、これらを改善する施策は、やはり重要であると考えられる。

以上、個別の施策について述べてきたが、これらを複合的に、また複数の主体が連携・協働することでより効果的になる。複数の施策を行っている事例、複数の主体が連携している事例を三つ紹介する。

一つ目の事例は、ディベロッパーの山万株により開発、継続されているユーカリが丘のまちづくりである³⁾。人口ピラミッド、年齢構成、乗降客数、消費動向、就学者数に併せて、鉄道、CATV、商業、住宅供給等を行う「街の成長管理」、住み替え支援、多様な住宅供給、子育て、高齢者支援・サービス、タウンパトロール等を行い、目指している「いつまでも住み続けられ、多くの世代が集う暮らしやすいまちづくり」、住民、行政、ディベロッパー（山万）の連携による「三位一体のまちづくり」が行われている。（図-8 参照）

二つ目の事例は、東京急行電鉄株の取組である。子育て支援サービスとして、学童保育、保育園、高齢者向け住宅供給として、介護サービス付住宅の供給、賃貸住宅の供給による若い世代の確保、住まいと暮らしの無料相談所の設置など、複合的な施策が行われている。

三つ目の事例として、複数の主体が連携している南海電気鉄道株の取組を紹介する。2011年5月に、河内長野市と『まちづくり』、『教育・子育て支援』、『定住・転入の促進』、『観光施策』の四分野について連携協力に関する協定を結んでいる⁴⁾。また堺市、URとも、泉北ニュータウン地域における住みかえ促進の支援を協働で行っており、例えば、マイホーム借上げ制度での促進にあたって、堺市は子育て世帯への家賃助成や貸したい人の物件無料耐震診断、URは、貸す人への住みかえ先の紹介等を行っている。



出典:山万株HP

図-8 山万株 多くの世代が集う暮らしやすいまちづくり

4. 事例の評価と施策の提案

四つの施策の事例を評価し課題を抽出した。課題を解決するために必要と考えられる施策の提案等と併せて表-9に示す。個別施策の改善、ならびに複合的な施策の取組、他主体との連携が重要である。また、鉄道事業者や沿線自治体等、まちづくりに係る各主体は、地域に不足しているサービスが何かを把握し、自らもしくは他主体と協議・連携を行いながら、地域の改善を進めていくことが大切である。

5. まとめと今後の研究課題

◆まとめ

- ・多世代ミックス居住型沿線まちづくりは、少子高齢化、人口減少時代において有効
- ・現在の人口、年齢構造ならびに時系列変化は、沿線、駅、地域の特徴により、大きく異なる。
- ・四つの施策（住みかえ促進、多世代がミックスする住宅の供給、子育て支援の充実、生活・鉄道サービスの充実）を、地域の状況に応じて実施
- ・複数の施策の取組、他主体との連携が重要（図-9 参照）

◆今後の研究課題

- ・人口分析／事例分析の深度化
- ・施策毎の関係者の役割分担整理
- ・沿線において世代間交流を促進する施策提案等

表-9 施策の評価・課題と施策の提案

(1) 住みかえ促進	
◆事例の評価・課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者の住みかえ促進事業は、規模に比べて実績が少ない。 ・学生は、地域コミュニティ活性化における貴重な人材 ・地域内での住みかえの促進には、多様な住宅の供給が必要 ・親子の近居促進は、近年の取組で事例が少ない
●施策の提案等	<ul style="list-style-type: none"> ・高齢者への多様な住みかえプランの提供 ・沿線まちづくり活動に参加する学生の募集 ・地域内に不足している住宅タイプの供給 ・沿線における近居促進策の検討
(2) 多世代がミックスする住宅の供給	
◆事例の評価・課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・二世帯住宅の助成は、一部の自治体のみ。 ・多世代型コレクティブハウス等は、住宅の供給が少ない。 ・多世代が同居するタイプの住宅では、交流がさかん。 ・新築高層マンション等、特定地区に、若い世代の流入が集中（将来、高齢化の懸念、他地域に若い世代が流入しない問題）
●施策の提案等	<ul style="list-style-type: none"> ・二世帯住宅の促進にむけての施策の検討 ・市場メカニズムに乗った多世代型コレクティブハウス等の供給 ・多世代が同居しない住宅でも、交流できるような機会を提供 ・若い世代が特定の地区に集中しない工夫・調整が必要
(3) 子育て支援・サービスの充実	
◆事例の評価・課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・子育てサービスの取組は、自治体、鉄道事業者、NPO、民間事業者、様々な主体で行われているが、地域で偏りがある。 ・子育て関連助成も、自治体で大きな差がある。 ・認定マーク制度等、自治体が民間事業者の子育て世帯向けの住宅の供給を促進させる施策もある。
●施策の提案等	<ul style="list-style-type: none"> ・沿線での子育てサービスの取組は、自治体、鉄道事業者、NPO、民間事業者等の協働が必要 ・子育て関連助成の地域での差を縮小 ・鉄道事業者が、沿線での民間事業者の子育て支援サービスの促進をサポートする取組の検討
(4) 生活・鉄道サービスの充実	
◆事例の評価・課題等	<ul style="list-style-type: none"> ・駅の拠点化（商業施設等、各種施設の充実）が進行 ・商業施設等が充実したまちが路線内にある沿線は、人口（特に若い世代）の流入が多い。 ・駅から距離のある地域での人口減少の懸念
●施策の提案等	<ul style="list-style-type: none"> ・地域の特徴にあったまちづくり駅づくり ・沿線の看板となるまちづくり駅づくり ・地域のコミュニティの拠点としての駅づくり ・駅へのアクセスを充実

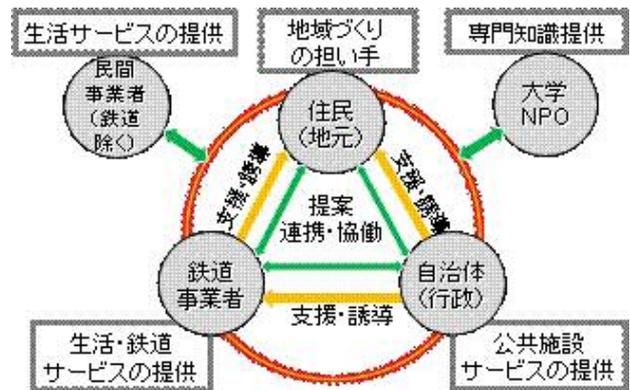


図-9 各主体の主な役割と連携イメージ

6. おわりに

自治体、鉄道事業者等、沿線のまちづくりに関わる各主体が、これまで以上に連携・協働し、多様な世代が住みやすく、住み続けられる沿線まちづくりをしていくことが重要である。そして、子育て世帯にも優しいまちづくりが各沿線で展開されることにより、結果的に、東京圏の出生率が回復し、少子化の解決につながることを期待される。

謝辞

なお本研究は、科学研究費（基盤研究（B）24360206）の研究助成を受けて実施した。ここに記して深謝の意を表する。

参考文献

- 1) 一般社団法人移住・住みかえ支援機構ホームページ：<http://www.jt-i.jp/>
- 2) NPO コレクティブハウジング社ホームページ：<http://www.chc.or.jp/>
- 3) 山万株式会社：ユーカリが丘夢百科 第7号
- 4) 南海電気鉄道株式会社ニュースリリース：http://www.nankai.co.jp/company/news/pdf/110427_3.pdf

(2012. 5. 7 受付)

RESEARCH ON CITY PLANNING WITH MIXED RESIDENCES FOR MULTI GENERATION ALONG RAILWAY CORRIDORS IN TOKYO METROPOLITAN AREA

Toshio KAJITANI, Makoto ITOH, Shigeru MORICHI and Takanori ODA

The problems of aging of population in the Tokyo metropolitan area is getting serious year by year. And city planning with mixed residences for multi generation will be more important to address the problem. As railway network in the Tokyo metropolitan area is well developed, railway corridors are important element for city planning. This study aims to generate policy insights for planning with mixed residences for multi generation along railway corridors in Tokyo metropolitan area. In this research, we analyzed the time series trends of age-structure along several railway lines in the Tokyo metropolitan area and we systematized measures of mixed residences for multi generation with practical examples. Suggestion is also made for the roles of all stakeholders for city planning along railway corridors.