

東京圏にある大規模団地の活性化施策が 生産年齢人口や鉄道利用に与えた影響

城石 尚明¹・室井 寿明²・廣田 欣史³・
金澤 友香里⁴・土屋 貴佳⁵・伊東 誠⁶・森地 茂⁷

¹正会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:shiroishi@jterc.or.jp

²正会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail: muroi@jterc.or.jp

³非会員 一般財団法人運輸総合研究所 研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:hirota@jterc.or.jp

⁴非会員 社会システム株式会社 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:y_kanazawa@crp.co.jp

⁵正会員 社会システム株式会社 (〒150-0013 東京都渋谷区恵比寿一丁目 20-22)
E-mail:tsuchiya@crp.co.jp

⁶正会員 一般財団法人運輸総合研究所 主席研究員 (〒105-0001 東京都港区虎ノ門三丁目 18-19)
E-mail:itoh@jterc.or.jp

⁷名誉会員 政策研究大学院大学政策研究センター所長 教授 (〒106-8677 東京都港区六本木七丁目 22-1)
E-mail:smorichi.pl@grips.ac.jp

戦後、大都市圏では、大規模な人口流入により、深刻な住宅不足に陥った。その解決策として団地が整備され始め、東京圏の成長を支えるとともに、鉄道需要の創出にも大きく貢献してきた。しかし、近年、団地は、人口減少や高齢化等の問題に直面し、鉄道需要にも大きな影響を及ぼしている。

本研究では、1都3県（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）の団地に対して、規模、立地・居住特性、団地活性化施策等の現状を明らかにした上で、活性化施策が生産年齢人口や鉄道利用に与えた影響を分析した。

具体的には、鉄道事業者別の総戸数、築年数、都心からの距離、最寄り駅からの距離等の特徴や団地居住者の高齢者比率、世帯あたりの平均人数や夜間人口の推移等の居住者特性を把握した。次に、UR都市機構や住宅供給公社等が実施している団地の活性化施策を整理し、上記で整理したデータを基に、活性化施策が団地の生産年齢人口や乗降人員に与えた影響について分析した。

Key Words: Tokyo Metropolitan Area, railway strategy, housing complex, time-series-analysis,

1. 背景・目的

戦後、高度経済成長における産業構造の変化に伴い大都市圏における所得水準が上昇したことから、より良好な雇用機会や賃金水準を求め、大都市圏への大規模な人口集中が生じた。これに伴い、都市部では深刻な住宅不足に陥り、この問題の解決を図るため、1955年、日本住宅公団が設立され、住宅及び宅地の量的不足緩和促進のための本格的な執行体制が確立された。日本住宅公団は、耐火構造の集合住宅を大量供給することを役割として、比較的小規模な団地で、主に都心およびその周辺地

域を中心として、数百戸～数千戸程度の戸数からなる団地を中心に整備が進められた。当時は、先進的な住宅設備を備えていたことから、最先端の都市居住スタイルを求める人々の憧れの住まいとして、応募倍率は非常に高い状況であった。

1960年代に入ってもなお、大都市圏への人口集中が続いたため、日本住宅公団によって住宅供給が進められたにもかかわらず、都市部のベッドタウンを中心に依然として住宅不足が続いた。

この状況を受け、1965年に住宅建設計画法ならびに

地方住宅供給公社法が制定され、1966年4月、同法に基づき東京都住宅供給公社が設立された。これ以降、同年6月に神奈川県住宅供給公社が、同年12月に横浜市住宅供給公社が設立されるなど、各地方自治体において住宅供給の体制が整えられてきた。

また、住宅・宅地需要の急増に応えるため、土地収用権や先買い権等の強力な土地取得権限を付した新住宅市街地開発法（1963年に創設）が制定された。この頃から、小規模、中規模の分類から大規模な都市開発計画を手掛けることができるようになり、計画人口数十万人規模の多摩ニュータウン等に代表される大規模ニュータウンの都市整備が郊外部を中心に着手・建設が進んで今日に至っている。

このようにして、郊外を中心に建設された団地は、都心に通勤する上でのベッドタウンとして、主に鉄道沿線付近を中心に開発が進み、高度成長期に代表される東京の成長を支えるとともに、鉄道需要の創出にも大きく貢献してきた。それにあわせて、朝・タラッシュ時間帯を中心に深刻な混雑が発生したため、鉄道事業者も輸送力増強などの様々な対策が取られてきたところである。

しかしながら、団地は同時期に同世代が一斉に居住をはじめたため、近年、高齢化・人口減少等の問題に直面し、鉄道需要にも大きな影響を及ぼしている。

以上の背景から、本研究では、東京圏にある大・中規模の団地に着目し、以下の2点を目的とした。

- ① 団地の規模や立地特性、居住者特性を明らかにすること
- ② 団地の活性化施策を整理し、施策が団地の生産年齢人口や鉄道利用に与えた影響を明らかにすること

2. 分析方法

分析方法は、図-1の通りである。

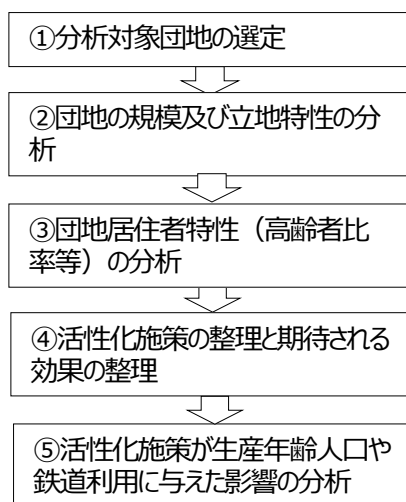


図-1 分析フロー

3. 分析対象団地の選定

(1) 運営主体による選定

団地の運営主体は、UR、公社（JKK 東京等）、公営（都営、市営等）、民間の4つがある。

UR と公社は、他の運営主体と比べ、団地の戸数、築年数、最寄り駅等の基礎データが入手しやすく、様々な活性化施策を実施していると考えられたため、本研究では、UR と公社を分析対象団地とした。

UR の賃貸住宅については東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県）の『UR 賃貸住宅ストック 個別団地類型（案）一覧』、公社については各都県の住宅供給公社が募集している住宅リスト（例：東京都賃貸住宅ガイド（23区西部版））をもとに団地リストを作成した。

(2) 規模による選定

図-2 は 1 都 3 県の UR・公社団地の戸数別の団地数の分布を示したものである。本研究では、団地の活性化施策が鉄道利用に与えた影響を分析することを目的としているため、大・中規模と考えられる 100 戸以上の 845 団地を分析対象とした。

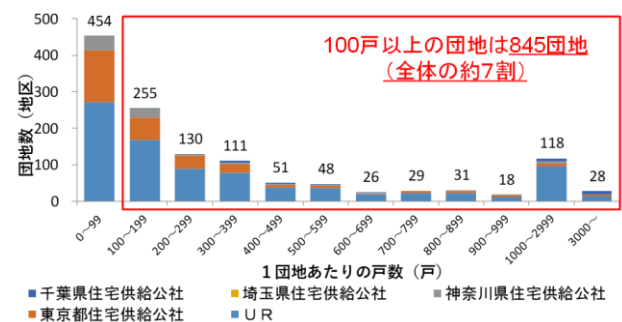


図-2 1 都 3 県における 1 団地辺りの戸数分布

4. 団地の規模及び立地特性の分析

(1) 目的

団地の規模や立地特性を明らかにした上で、鉄道事業者別の立地特性を把握することを目的とした。

(2) 方法

分析対象の 845 団地について、以下の特性を整理した。

- ・戸数
- ・築年数
- ・都心からの距離
- ・最寄り駅からの距離

上記の情報をもとに、『今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究』の委員である鉄道事業者 6 社（JR 東日本、東急電鉄、東京メトロ、西武鉄道、小田急電鉄、東武鉄道）、他大手民鉄、その他に沿線団地を分けて、各特性について分析した。

表一 鉄道事業者別の団地規模や立地特性

※100戸以上の団地を対象：最寄駅が乗換駅にある団地は各社重複して計上

	営業 キロ (km)	団地数(地区)		総戸数 (戸)	平均 戸数 (戸)	平均 築年 (年)	都心から の平均 距離 (km)	最寄駅 からの 平均距離 (km)
		総数	営業10 キロあたり					
JR東日本	868.0	329	3.8	229,774	698	1986	26.2	1.2
東急電鉄	104.9	32	3.1	9,283	290	1989	16.1	0.8
東京メトロ	195.1	98	5.0	48,857	499	1991	7.9	0.7
西武鉄道	176.6	55	3.1	32,558	592	1985	24.3	1.0
小田急電鉄	120.5	61	5.1	55,203	905	1978	30.4	1.7
東武鉄道	188.7	79	4.2	55,730	705	1984	20.4	0.9
他大手民鉄	359.9	174	4.8	104,527	601	1984	26.7	1.1
その他	423.7	241	5.7	150,209	623	1986	20.5	0.8
合計	2,437.4	1,069	4.4	686,141	504	1985	22.9	1.0

※他大手民鉄：京王電鉄、京急電鉄、京成電鉄、相模鉄道の4社を指し、その他は上記および左記以外の鉄道事業者を指している

(3) 結果

以下に、鉄道事業者別の特徴や主な団地を示す。

(JR東日本)

平均戸数が約700戸となっており、館ヶ丘団地(2847戸・高尾駅)、洋光台北団地(1800戸・洋光台駅)等の大規模な団地が多く立地している。

また、コンフォール茅ヶ崎浜見平(都心からの距離：52.4 km、最寄り駅からの距離：2.3 km)のように、都心からの距離と最寄駅からの距離が離れている団地も多い。特に、都心からの平均距離は、26.2 kmで全団地の平均よりも、約4 km長い。

(東急電鉄)

団地数および平均戸数が最も少ない。大規模な団地には、たまプラーザ団地(1254戸・たまプラーザ駅)やアクティ三軒茶屋(523戸・三軒茶屋駅)等がある。

立地特性は、都心からの平均距離が16.1 km、最寄駅からの平均距離は0.8 kmと全団地の平均よりも小さいため、都心に近く、最寄駅にも近い団地が多く立地しているという特徴がある。代表的な例として、トミンハイム西五反田4丁目(都心からの距離：7.4 km、不動前駅からの距離：0.2 km)等がある。

(東京メトロ)

営業路線長10キロあたりの団地数が5.0(団地数/10キロ)と多い。平均戸数は約500戸と全団地の平均とほぼ同程度である。また、平均築年数は他社と比べ、最も浅い。大規模で築年数が浅い団地には、東雲キャナルコートCODAN(1712戸・築2003年・辰巳駅)がある。

最寄駅からの平均距離は0.7 kmと他社と比べ、最も近い。代表的な団地には、南砂団地(東陽町駅からの距離：0.5 km)、王子五丁目団地(王子神谷駅からの距離：0.3 km)等がある。

(西武鉄道)

営業路線長10キロあたりの団地数が3.1(団地数/10キロ)で他社と比べると最も小さい。

立地特性は、都心からの平均距離が24.3 kmと全団地の平均よりも約1.5 km長いという特徴がある。

代表的な例として、狭山台団地(都心からの距離：34.7 km、狭山市駅からの距離：2.1 km)、小平団地(都心からの距離：24.1 km、小平駅からの距離：1.9 km)等がある。

(小田急電鉄)

6社の中で、営業路線長10キロあたりの団地数が最も多く、平均戸数も最も大きい。平均築年数は、1978年と最も古い。大規模で築年が古い団地には、大蔵団地(1264戸・築1959年・祖師ヶ谷大蔵駅)や鶴川団地(1682戸・築1967年・鶴川駅)等がある。

また、町田山崎団地(都心からの距離：31.6 km、町田駅からの距離：3.5 km)や上和田団地(都心からの距離：37.4 km、大和駅からの距離：3.7 km)のように、都心からの距離と最寄駅からの距離が長い団地が多い。そのため、都心からの平均距離は30.4 km、最寄駅からの平均距離は1.7 kmとなっており、事業者の中で最も平均距離が長いことが特徴である。

(東武鉄道)

平均戸数が約700戸となっており、全団地の平均よりも約200戸多い。他社の中では、平均戸数が2番目に大きく、大規模な団地が多く立地していることがわかる。

都心からの平均距離は20.4 kmとなっており、全団地の平均よりも2.5 km短い。大規模で都心から近い団地の例として、花畑団地(1605戸、都心からの距離：14.5 km、竹ノ塚駅)、コンフォール草加松原(2105戸、都心からの距離：18.1 km、獨協大学前駅)等がある。

(他大手民鉄)

沿線エリアの広さや方面に違いがあり、一概に傾向があるとはいえない。規模が大きい団地には、花見川団地(5532戸・八千代台駅)、千葉幸町団地(4287戸・みどり台駅)、神代団地(2022戸・つつじヶ丘駅)等がある。

(その他)

基本的に郊外部にあり、駅から近い団地が多い。駅から近い団地としては、トミンタワー台場一番街(お台場海浜公園駅からの距離：0.1 km)、アートヒル高根台(高根公園駅からの距離：0.4 km)、シティコート大島(大島駅からの距離：0.4 km)等がある。

5. 団地居住者特性の分析

(1) 目的

- 団地の高齢者比率、転入転出等の状況を明らかにし、1都3県の平均との違いを把握すること
- 1995年から2015年における年少人口・生産年齢人口・老年人口の推移を明らかにすることを目的とした。



図-3 団地が立地する町丁目における団地が占める割合

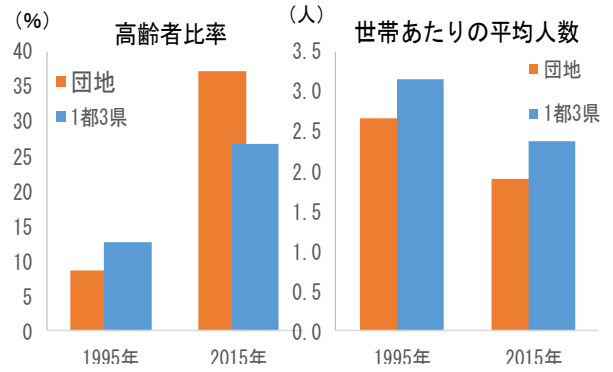


図-4 団地と1都3県の高齢者比率及び世帯あたりの平均人数の比較

表-3 1995年から2015年における年少・生産年齢人口と老年人口の推移の分類表

グループ1	グループ2	グループ3
ひばりが丘パークヒルズ (人) 老年人口 (青線) 年少・生産年齢 (赤線)	ニューヴェル赤羽台 (人) 老年人口 (青線) 年少・生産年齢 (赤線)	武里団地 (人) 老年人口 (青線) 年少・生産年齢 (赤線)
1995年から2015年における年少・生産年齢人口及び老年人口の推移		
年少・生産年齢人口: 減少⇒増加 老年人口: 増加	年少・生産年齢人口: 減少⇒横ばい 老年人口: 増加	年少・生産年齢人口: 減少 老年人口: 増加
団地数及び平均築年数		
◆ 団地数: 7 ◆ 平均築年数: 1959年	◆ 団地数: 7 ◆ 平均築年数: 1967年	◆ 団地数: 53 ◆ 平均築年数: 1970年
主な団地		
・ひばりが丘パークヒルズ(ひばりが丘駅) ・多摩平の森(豊田駅) ・コンフォール霞ヶ丘(上福岡駅)	・ニューヴェル赤羽台(赤羽駅) ・花畑団地(竹ノ塚駅) ・西新小岩リバーハイツ(新小岩駅)	・武里団地(武里駅) ・小平団地(小平駅) ・大蔵団地(祖師谷大蔵駅)

(2) 使用データ

国勢調査のデータでは、町丁目別に年齢別人口、世帯数、居住期間等様々なデータが把握できることから、1995年から2015年における各種データを活用して、団地の高齢者比率、世帯あたりの平均人数等の居住者特性を分析した。

ただし、団地の多くは、図-3のように昭島田中町団地と立地する町丁目の境界が必ずしも一致しない。

本研究では、特性をより正確に把握するため、団地が立地している町丁目のうち、総世帯数に占める「公営・都市再生機構・公社の借家」の世帯数が80%を超える町丁目のみを分析対象とした。例えば、昭島田中町団地の場合、立地する町丁目には団地以外の戸建て等が立地しているため、総世帯数に占める団地居住者の世帯数が80%未満となり、分析対象外となる。

その結果、全845団地のうち、人口分析が可能な団地は78団地であった。

(3) 結果

① 団地の高齢者比率、世帯あたりの平均人数、居住20年を超える世帯の割合

2015年では、団地は、1都3県の平均と比べ、高齢者比率が高く、世帯あたりの平均人数は小さいことがわかった。

2015年は、団地入居者の約40%が高齢者で、居住20年を超えていた。また、世帯あたりの平均人数は1.9人となっていた。

一方、1995年は、団地居住者の約9%が高齢者で、世帯あたりの平均人数は2.65人であった。

以上のことから、団地には、竣工当初、3人以上の家族(夫婦とその子供)が多く入居しており、それから20年が経過し、子供は独立したが、親世代は団地に住み続けているという入居者が多い傾向にあると推察される。

②1995 年から 2015 年までの年少・生産年齢人口・老年人口の推移

1995 年から 2015 年までの推移を確認したところ、表-3 のように主に 3 つのグループに分類できることがわかった。

グループ 1 は、年少・生産年齢人口が減少から増加に転じ、老年人口は増加していた。この中には、7 団地含まれており、平均築年数は、1959 年であった。

その内、3 団地（多摩平の森（豊田駅）、ひばりが丘パークヒルズ（ひばりが丘駅）、コンフォール霞ヶ丘（上福岡駅））は 2015 年における年少・生産年齢人口が、1995 年よりも増加していた。

特に、ひばりが丘パークヒルズの年少・生産年齢人口は、1995 年から 2000 年で、約 900 人減少し、約 1,400 人となったにも関わらず、2015 年には約 1,940 人が増加し、約 3,340 人（増加率 45%）となった。

グループ 2 は、年少・生産年齢人口が減少から概ね横ばいに転じ、老年人口は増加していた。この中には、7 団地含まれており、平均築年数は、1967 年であった。

例えば、ヌーヴェル赤羽台では、年少・生産年齢人口が 1995 年から 2010 年までに約 3,150 人減少し、約 3,000 人となったが、2015 年では約 20 人増加した。老年人口は、1995 年から 2015 年までに約 400 人増加し、1,580 人となった。

グループ 3 は、年少・生産年齢人口は減少し続け、老年人口が増加していた。この中には、53 団地含まれており、平均築年数は、1970 年であった。

特に、武里団地は、1995 年から 2015 年までに年少・生産年齢人口が約 8,850 人減少（減少率 33%）し、約 4,420 人となっていた。老年人口は、1995 年から 2015 年までに約 2,450 人増加し、約 3,550 人となった。

他にも高幡台団地（高幡不動駅）、多摩ニュータウン貝取（多摩センター駅）、東坂戸団地（若葉駅）は、年少・生産年齢人口の減少率が 30%を超えていた。

なお、1995 年から 2015 年の間で、市町村合併等に伴う町丁目の変更によりデータがなく、各グループに分類できなかった団地は、11 団地あった。

6. 団地活性化施策の体系

現在、団地の多くは、少子高齢化、建物の老朽化等の課題に直面している。そのため、UR・公社・民間・自治会等では、団地の老朽化・収益の改善、高齢者支援、子育て世帯の転入促進、暮らしやすさの向上を主な目的とし、『住居の再編』・『拠点づくり』・『生活サービスの向上』・『家賃割引』・『機能付与』の 5 種類の施策を行っている。

その内容は、建替え・住宅改良・耐震補強等のようなハード的な施策から、高齢者・子育て支援・家賃割引等のソフト的な施策まで幅広い施策を実施しており、2 つ以上の施策を同一の団地で実施する場合もある。実施主体は、UR や公社のような管理者だけでなく、民間事業者、大学、NPO 法人、自治会町内会等であり、各施策によって異なる。

施策の概要と期待される効果について下記の表に示す。

表-4 活性化施策の体系

活性化施策		概要と効果
住居の再編	建替え ・全面建替え ・一部建替え	【概要】 昭和 30 年代（1955～65 年）に建設された団地から、建替えを実施する。建替えで団地を高層化させることによって創出した用地に、分譲住宅、子育て支援施設、高齢者施設、多世代交流施設等を整備し、地域の魅力も向上させる。 【効果】 老朽化・収益の改善・多様な世帯の流入促進・暮らしやすさの向上・地域活性化
	住宅改良 ・住棟改善 ・住戸改善	【概要】 比較的古くなった団地の数部屋に対して、ライフスタイルに応じた『リニューアル』（間取りの変更や床段差の解消等）を実施する。 【効果】 収益の改善・多様な世帯の流入促進・暮らしやすさの向上
	集約化	【概要】 団地を除去し、余剰地を民間事業者へ売却する。 【効果】 収益の改善
拠点づくり	地域医療福祉拠点の形成	【概要】 『医療・介護・子育て施設の誘致』、『各世代のニーズに配慮した住宅やサービス導入』、『安心できるコミュニティの形成』の 3 つをコンセプトとして、周辺地域に必要なものを地域の関係者（自治体や自治会等）と連携・協力しながら、団地内に整備する。 【効果】 収益の改善・多様な世帯の流入促進・暮らしやすさの向上・地域活性化

	大学・地域との連携	<p>【概要】 団地の周辺にある大学の知見，学生の活気等を活用し，多世代交流を実現する．例えば，大学が UR や住宅供給から空き部屋を借り上げ，家賃の一部を補助し，学生に貸し出す．その代わりに学生は，団地の住民と一緒に地域貢献に繋がる活動等を行う．</p> <p>【効果】 多様な世帯の流入促進・暮らしやすさの向上・地域活性化</p>
生活サービスの向上	間取り変更等のサービス	<p>【概要】 家賃を変えずに，部屋を増やせる住宅・ペット共生住宅・カーシェアリング住宅・ハウスシェアリング住宅等のサービスを実施する．</p> <p>【効果】 多様な世帯の流入促進・暮らしやすさの向上</p>
	民間や自治会によるサービス	<p>【概要】 民間が，空き施設等を活用し，高齢者・子育て支援，共同農園の運営，交流施設等の運営，団地内にてスーパーの移動販売等を実施する．また自治会が主体となって，団地内の移動に苦労している高齢者向けに自転車タクシーを運営する．</p> <p>【効果】 多様な世帯の流入促進・暮らしやすさの向上</p>
家賃割引	家賃割引	<p>【概要】 35 歳以下の若年層や，子育て世帯の入居者等を対象とした様々な家賃割引プランを設ける．</p> <p>【効果】 多様な世帯の流入促進</p>
機能付与	耐震補強	<p>【概要】 老朽化した団地に対して，耐震補強工事を実施</p> <p>【効果】 老朽化の改善</p>
	昇降設備の設置	<p>【概要】 階段しか設置していない団地に，後付けエレベーター等の昇降設備を設置</p> <p>【効果】 老朽化の改善・暮らしやすさの向上</p>

7. 団地活性化施策が生産年齢人口や鉄道利用に与えた影響の分析

(1) 目的

- どのような活性化施策が団地の生産年齢人口を減少から増加傾向へと転じさせるのかを明らかにする
- 団地生産年齢人口が増加すると駅の乗降人員に影響を与えるのかを明らかにすることを目的とした。

(2) 方法

人口分析が可能な団地において，活性化施策の実施状況を可能な範囲で整理した．その上で，『5. 団地居住者特性の分析』で分析した年少・生産年齢人口の推移と活性化施策の関係について分析を行った。

生産年齢人口と鉄道利用の関係を分析するため，大規模建替えが実施されたひばりが丘パークヒルズに着目し，建替え後に入居が始まった 2005 年から 2015 年までのひばりが丘パークヒルズの就業人口と最寄駅の西武池袋線ひばりが丘駅圏全体の就業人口を整理した。

なお，一般的に，生産年齢人口が増加すると就業人口も増加すると考えられる．本研究では，人口の増加と鉄道乗降人員の変化についてより明確に関係性を把握したため，就業人口を分析に用いることとした。

また，最寄駅の乗降人員の推移と駅勢圏内において，団地を始めとする大規模住宅等にどのような変化があったかを確認した。

その上で，ひばりが丘パークヒルズの建替えが乗降人員にどの程度影響を与えたかについて分析を行った。

(3) 結果

①団地の生産年齢人口の増加に影響を与えた活性化施策グループ 1 (年少・生産年齢人口の推移が減少から増加) では，すべての団地が建替えを行っていた。

年少・生産年齢人口が減少から増加に転じた理由は，建替えにより既存住宅を高層化させることによって創出した用地に，民間事業者がマンション等の住宅を開発し，新たな入居者が流入したためである。

グループ 2 (年少・生産年齢人口の推移が減少から概ね横ばい) では，一部の団地を除き，現在，建替えに着手している団地であった。

グループ 1 と異なり，減少から横ばいに転じた理由は，全ての既存住宅で建替えが行われていないため，建替えに伴う創出用地に民間マンション等が建設されていないためと考えられる。

ただし，川口芝園団地（蕨駅）と西新小岩リバーハイツ（新小岩駅）では，建替えは実施されていなかったが，

年少・生産年齢人口が減少から横ばいへと転じていた。

川口市が公表している『町丁字別人口世帯数の推移』によると、川口芝園団地が立地する芝園町では、日本人の総数が、2000年から2015年の間で、年々減少を続け、約2,630人（減少率54%）となった。一方、外国人の総数は、2000年から2015年の間で、1900人増加し、約2390人となった。

また、葛飾区のHPより、西新小岩リバーハイツにおいても、同じような結果が確認できた。

以上のことから、2つの団地は、他の団地同様、日本人の年少・生産年齢人口が減少し、空き部屋が発生しているが、そこへ新たに外国人が入居するため、年少・生産年齢人口が結果的に減らないという推移になっていると考えられる。

一方、グループ3（年少・生産年齢人口の推移が減少し続ける）では、全ての団地が建替え以外の施策を実施または施策を実施していなかった。

そのため、現状では、団地の年少・生産年齢人口の減少を止め、増加へと転じさせる施策は、建替えしかないことがわかった。

②団地の建替えと鉄道乗降人員の変化

ひばりが丘パークヒルズは、東京都西東京市ひばりが丘3丁目、および東京都東久留米市ひばりが丘団地に跨って所在しており、URが事業主体として1959年にひばりが丘団地として建設された。同団地は、1999年からURが団地再生事業として着手し、2012年に現在のひばりが丘パークヒルズとして建替え事業が完了した。

ひばりが丘団地が造成された当初より、団地内には公園、学校、野球場、スーパーなどが形成され、その後の団地の手本とされた。最寄駅である西武池袋線・ひばりヶ丘駅までは徒歩15分（バスで6分）、ひばりヶ丘駅から都心へは西武池袋線・急行で最短15分という立地状況である（図-4）。当時の戸数は2,714戸であったが、現在は建替えが進んでおり、2018年4月時点で1,504戸となっている。従来、4階建てあるいは2階建てといった低層棟が多くを占めていたが、建替えによって高層化を図ることによって新たな土地を確保した。この土地活用として、民間事業者と連携して高齢者や子育てを支援する公共公益施設を誘致するとともに、新たな住宅地としてのまちづくりが実施された（図-5）。

ひばりヶ丘駅の1日あたり乗降人員の推移と、ひばりが丘団地再生および駅勢圏内における大規模住宅の変遷を整理したものが図-6である。

建替え後の第一次入居が2004年のため、2005年以降に着目し、ひばりが丘パークヒルズの就業人口の推移を国勢調査より算出したものが表-5である。



図-4 ひばりが丘パークヒルズの位置

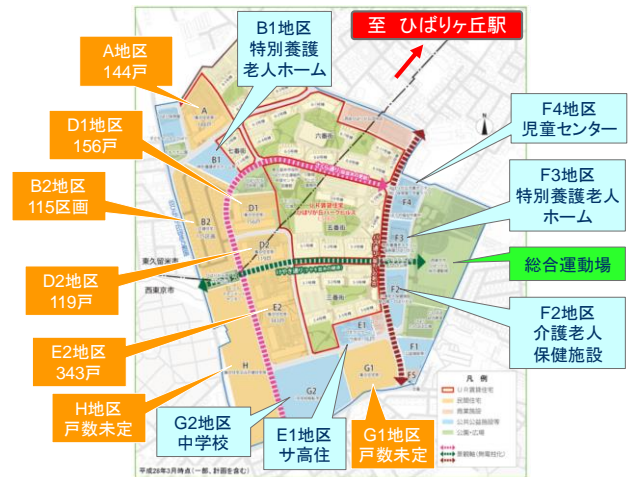


図-5 ひばりが丘パークヒルズとその周辺開発状況

表-5に示すとおり、2005年のひばりが丘駅勢圏全体の就業人口は、48,082人であり、2015年には、2,123人増加し、50,205人となった。

その内、ひばりが丘パークヒルズの就業人口は、10年間で約500人の就業人口が増加し、2015年には1,622人となった。ひばりが丘パークヒルズの就業人口の増加人数は、ひばりヶ丘駅勢圏全体の約25%を占めており、駅勢圏全体の就業人口を増加させた重要な要素の一つであることが確認できた。

一方、ひばりヶ丘駅の定期券の鉄道利用者は、2005年は38,868人/日であったが、2015年には40,530人/日と、10年間で約1,700人/日の増加となっている。

ひばりが丘パークヒルズのすべての就業者が、通勤する際にひばりヶ丘駅を利用していると仮定した場合、ひばりが丘パークヒルズでは就業人口が約500人増加していることから、ひばりヶ丘駅の定期乗降人員約40,000人/日に対して、最大で1,000人/日（約2.5%）の増加が期待されることが考えられる。

そのため、駅勢圏内において、団地以外の大規模住宅が多く竣工しているが、定期利用者の増加人数のうち、ひばりが丘パークヒルズが占める割合は、数割から約半数程度であると想定される。

ただし、当然のことながらひばりヶ丘駅の乗降人員の増加は、ひばりが丘パークヒルズだけで決まるわけでは

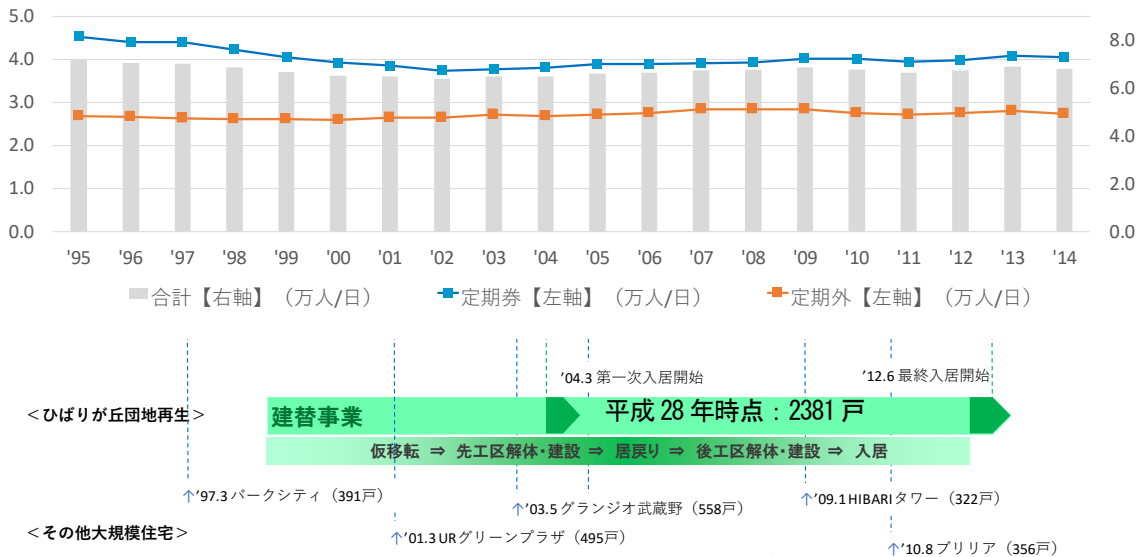


図-6 ひばりヶ丘駅の1日あたり乗降人員の推移と、ひばりが丘団地・周辺大規模住宅の変遷

	就業人口(人)			
	2005年	2010年	2015年	2015-2005年
ひばりヶ丘駅勢圏全体	48,082	49,052	50,205	2,123
パークヒルズ内	1,145	1,183	1,622	477
定期乗降人員(人/日)	38,868	40,095	40,530	1,662

表-5 ひばりヶ丘駅の生産年齢人口の推移

ない。すべての就業人口が鉄道を利用しているわけではないし、団地以外の大規模住宅（例えば、2009年に竣工した HIBARI タワー（322 戸）等）やその他の要因を総合的に検討しなければならない。

しかしながら、数千人規模が居住する大・中規模団地において、建替えにより、団地居住者の就業人口が減少から増加へ転じることは、最寄駅の乗降人員に大きな影響を及ぼすと考えられる。したがって、将来に渡って、鉄道の利用者数を増加あるいは減少を抑制させるためには、団地の生産年齢人口を増加傾向に転じさせる施策の検討が極めて重要であると考えられる。

9. まとめ

【団地の立地特性及び居住者特性】

鉄道事業者別団地の立地特性は、都心からの距離や最寄駅からの距離など、事業者によって傾向が異なることが分かった。

例えば、小田急電鉄では、事業者の中で、営業路線長 10 キロあたりの団地数と平均戸数が最も大きかった。一方、東急電鉄は、営業路線長 10 キロあたりの団地数と平均戸数が最も少なかった。東京メトロでは、平均築年数が 1991 年と新しい団地が最も多く、最寄り駅からの平均距離は 0.7 km と駅から近い団地が最も多いことがわかった。

また、国勢調査のデータを用い、町丁目の人口データから団地の居住者特性を分析したところ、団地では 1 都

3 県の平均よりも高齢者比率が高く、世帯あたりの人数が少なかった。現在の団地入居者の約 4 割が高齢者で、世帯あたりの平均人数は 1.9 人という実態も明らかになった。

1995 年から 2015 年までの年少・生産年齢人口及び老年人口の推移では、年少・生産年齢人口は、減少から増加、減少から概ね横ばい、減少をし続けるという 3 つのグループに分けられた。老年人口の推移は、全ての団地で増加をし続けていた。

【活性化施策の整理と期待される効果の整理】

UR・公社・民間・自治会等が、現在実施している様々な施策を『住居の再編』・『拠点づくり』・『生活サービスの向上』・『家賃割引』・『機能付与』に分類し、概要と期待される効果を整理した。

【活性化施策が生産年齢人口や鉄道利用に与えた影響】

各団地が実施している活性化施策と生産年齢人口の推移を突き合わせた結果、生産年齢人口を減少から増加傾向へと転じさせる施策には、建替えしかないことが確認できた。

実際に、団地の生産年齢人口の増加が駅の乗降人員にどの程度影響を与えたのかをひばりが丘パークヒルズで確認した。その結果、建替えを通して、ひばりが丘パークヒルズの就業人口は、10 年間で約 500 人増加し、駅勢圏内の増加分の約 25% を占め、非常に重要な要素の 1 つであることがわかった。

また、ひばりヶ丘駅の増加した定期乗降人員のうちの数割から約半数程度を、建替えにより新たに入居した就業人口が占めていると想定されることが確認できた。

(注)

運輸総合研究所では、森地茂政策研究大学院大学政策研究センター所長を座長とし、学識経験者、東京圏の大手鉄道会社（JR 東日本、東急、東京メトロ、西武、小

田急、東武) , 国土交通省をメンバーとした研究会を設置し、長期的な視点からの東京圏の鉄道事業のあり方に関し調査研究を進めている。本稿はその一部について記載している。

参考文献

- 1) 山口幹幸・川崎直宏 (2015) 『人口減少時代の住宅政策戦後 70 年の論点から展望する』 鹿島出版会
- 2) 増永理彦 (2012) 『UR 団地の公的な再生と活用』 クリエイツかもがわ
- 3) 総務省統計局 『国勢調査』
< <http://www.stat.go.jp/data/kokusei/2015/index.html> >
- 4) 葛飾区 『住民基本台帳による葛飾区の世帯と人口』 < <http://www.city.katsushika.lg.jp/information/1000083/1005977/index.html> >
- 5) 川口市 『町丁字別人口世帯数の推移』 < <https://www.city.kawaguchi.lg.jp/soshiki/01020/010/toukei/12/2733.html> >

(2017.4.27 受付)