

民間市場の視点からみる郊外鉄道沿線地域

— ニーズの変化と期待・課題 —

そう
宗たけし
健*

はじめに

日本の大都市は、鉄道の発展とともにあった。郊外に向かって鉄道が敷設されることで住宅地・市街地が生まれ、不動産開発による利益を再投資することで鉄道の拡張・増強がなされてきた。そのため大都市圏の住宅市場は鉄道と密接な関係があるが、路線によってその状況はずいぶん異なる。

本稿では、大都市圏における住宅需要・マーケットについて、特に郊外鉄道沿線地域を中心にこれまでのトレンドを振り返る。さらに、そこにどのようなひとびとが暮らし、どのくらい幸福であるかといった視点を含めて現状と今後の期待、課題を論じる。

従来の不動産市場の地域分析では、沿線や地域を主に定量的な数値を元に分析することが多かった。例えば、人口増加率や世帯数、新築着工件数・平均価格・平均面積などである。本稿ではそうした定量的な数値以外の主観的幸福度や地域の満足度といった定性的な情報を紹介しながら郊外鉄道沿線の特徴を浮き彫りにすることも試みる。

*大東建託株式会社賃貸未来研究所所長

1. 郊外鉄道沿線不動産市場の特徴

(1) 市場の形成

首都圏では現在の東京駅東側が歴史的な市街地であり、そこから郊外鉄道沿線が西側に多く延ばされていった。JR中央線は早くも1889年に開通したが、1910年代を中心に次々と郊外に向けた鉄道が敷設されていった。そのなかで大規模な住宅市場を新たに形成するような郊外鉄道は1907年の箕面有馬電気軌道、1918年の田園都市会社の設立が一つの画期となった。

郊外鉄道沿線に成立した住宅市場は、戦前の分譲によるものと戦後のいわゆるニュータウン開発によるものに大きく分けられる。さらに近年では武蔵小杉に代表されるような商業施設とタワーマンションを組み合わせた再開発が活発に行われている。

戦前の分譲地の代表は、首都圏では洗足・田園調布エリア、関西では池田・豊中エリアである¹⁾。戦後の分譲地（ニュータウン）としては、多摩田園都市・多摩ニュータウン・港北ニュータウン・

千葉ニュータウンなどがあり、そのなかで多摩田園都市は、新線（田園都市線）建設と土地区画整理事業の両方を東急が行うという、田園都市社を彷彿させる枠組みになっていることが特徴である²⁾。

(2) 価格の推移

郊外鉄道沿線だけでなく不動産価格は、バブル期に大きく上昇し首都圏新築マンションの平均価格は1990年に6,123万円とピークを迎えたあと、2002年に4,003万円で底を打つまで下落を続けた。その後再び上昇に転じ2018年11月にはバブル期に迫る6,017万円にまで上昇している³⁾。

新築マンション価格の上昇は、再開発エリアのタワーマンションと都心部での供給によるところが大きい。武蔵小杉や豊洲などに大量供給されたタワーマンション群など都心回帰の流れも強い。

不動産価格上昇には地域・沿線による違いがあり、大都市圏全体でまんべんなく起きていることではない。そのなかで首都圏では南西部での価格上昇が比較的大きく郊外鉄道沿線不動産市場の格差は拡大し始めている。

(3) 新築中心市場から中古との併存市場へ

日本の住宅市場は1990年代前半までは、量の確保を目的とした新築中心の市場であった。これは消費者のニーズや価値観が新築に偏重していたからではない。

大都市圏では進学・就職にともなう社会流入が大量にあり、最初は賃貸アパートに暮らし、そのあと結婚や妊娠・出産を機会に持家を購入する

ケースが多かった。いわゆる住宅双六である。このとき必要な住宅ストックが存在しなかったため、新築供給せざるを得なかっただけである。

そのような状況のなか供給された新築住宅は、経済成長による購入余力の拡大にあわせた技術革新によって年々その品質を向上させていった。そのため陳腐化の速度が速く、中古物件が新築物件に対して見劣りした（老朽化ではないことに注意）ということもある。そして新築供給を大きく支えたのが郊外鉄道沿線の住宅開発であった。

2000年代に入ると新築供給するための土地が不足してきたこと（すなわち消費者が欲しいと思う場所に新築が供給されにくくなったこと）、新築物件の品質向上の速度が低下し中古物件の陳腐化が目立たなくなったこと、中古物件に価格優位性があるといった要因によって中古市場は大きく拡大してきている⁴⁾。

(4) 世帯所得格差拡大と未婚率上昇の影響

大都市圏への社会移動による人口流入が減少し、郊外での住宅供給が一段落したことにより、郊外鉄道沿線の不動産市場も変化を迫られている。

大都市圏の新築住宅は、いわゆるパワーカップル⁵⁾と高齢富裕層が購入者の中心となる都心部のタワーマンションと郊外の比較的手頃な価格の建て売り戸建が主流になってきている。

また、都市部での未婚率は上昇しており、そのなかで比較的高学歴・高収入の独身女性からは減税対象となる50m²よりも小さなマンションのニーズも増大している⁶⁾。

-
- 1) 詳しくは松原淳・山川仁(1986)「戦前の東京圏における民営鉄道による沿線開発と学園町の形成」日本土木史研究発表会論文集6を参照。
 - 2) 開発主体は多摩ニュータウンがUR・東京都・組合など、千葉ニュータウンは千葉県・UR、港北ニュータウンはUR・横浜市などとなっている。
 - 3) 株式会社不動産経済研究所「全国マンション市場40年史」「首都圏のマンション市場動向」による。また住宅市場の指標は新築マンションだけではなく、中古マンションや戸建、賃料等もある。中古マンションや戸建は新築マンション価格の影響をかなり受けるが、賃料は粘性が高く比較的変動が少ない。
 - 4) 不動産流通経営協会(2015)「既存住宅流通量の地域別推計について：平成27年5月」によれば、東京23区の既存住宅流通比率は優に50%を超えている可能性が高いことが示されている。
 - 5) 医師夫婦などの高学歴・高収入のカップルのことを指す。詳しくは、橘木他(2013)『夫婦格差社会』中公新書。

そのため郊外鉄道沿線では戸建を中心とした中古住宅流通を活性化させることが必要となっており、居住者の高齢化が進む郊外鉄道沿線住宅地では、世代の住み継ぎ・新たな住民の確保も迫られている。同時に都心への流出を抑制するために駅近辺での再開発等を含めたタワーマンション等の供給も必要になってきている。

2. 郊外鉄道沿線の居住者属性と満足度

郊外鉄道沿線の住宅市場は、新築供給による新たな住民に支えられていた時代が終わったことで、新規需給中心の市場から、中古物件の流通も必要とされる市場に変化してきている。郊外鉄道沿線の住宅市場の一種の特殊性・優位性が失われた、ということでもある。

このとき住宅市場を決定づける要因は、新規供給の余力ではなく地域の特性が大きくなる。

地域の特性として本項では、世帯所得と居住地域に対する評価の空間的分布について論じる。

(1) 世帯所得の空間的分布

住宅価格は、地域住民の世帯所得等の影響を強く受ける⁷⁾。このため住民の世帯所得が空間的にどのように分布しているかは、該当市場に大きな影響を及ぼすことになる。

新築住宅市場には、人口が増加しているから住宅供給するのではなく、住宅供給によって需要を作り出している、という側面がある。価格も地域の所得にあわせて決める傾向が強い。そして中古

価格は新築価格に強い影響を受ける。

図1は首都圏中心部の、図2は大阪府・兵庫県中心部の富裕層と団地の分布を示したものである⁸⁾。

首都圏では中心部から西南にかけて所得区分9（概ね世帯年収800万円を超える水準）のエリアが広がっている⁹⁾。このエリアには西武・京王・小田急・東急の各線が含まれるが、最も広範囲なのは東急沿線である。

大阪府・兵庫県では千里中央、宝塚を中心としたエリアと武庫川以西の山沿いに富裕層の集積が見られ、いずれも阪急線沿線となっている。

このような空間的分布になった学術的根拠が明確にあるわけではないが、鉄道沿線と住宅地開発が一体となった「田園都市構想」が大きく影響したことは間違いない。

また、大阪府・兵庫県では中心部の富裕層の集積があまり見られないのに対して、首都圏では中心部にも富裕層の集積がある。このことは中心部でのタワーマンションが大量に供給され都心回帰が続いている首都圏と、大阪府・兵庫県の住宅市場の違いも示している。

(2) 沿線別居住満足度

表1は首都圏南西部の主な郊外鉄道沿線について主観的幸福度・総合的な地域の評価・生活利便性等の個別項目の満足度、住民属性を集計したものである¹⁰⁾。

主観的幸福度は1-10の10段階、各種評価は2：大変満足、1：満足、0：どちらでもない、-1：不満、-2：大変不満の5段階評価となっ

6) 不動産流通経営協会(2018)『「ひとり住まい」の持家ニーズ調査』「50m²未満の住宅の居住満足度」などを参照。

7) 宗健(2016)「東京23区の中古マンション市場の現状」FRKコミュニケーションVol.1, No.1, 宗健(2018)「東京23区の住民属性が家賃および中古マンション価格に与える影響」日本不動産学会2018年度秋期全国大会を参照。

8) いずれの図も宗健・新井優太(2018)「富裕層および団地の集積が家賃に与える影響」都市住宅学会第26回学術講演会の図1・2に鉄道路線を重ねたもの。

9) 「団地30」とは該当地域の共同住宅のうち公営住宅やUR等の戸数比率が30%を超えることを示している。

10) データは首都圏145自治体1,224駅を対象に実施した調査で61,319名から回答を得た「いい部屋ネット 街の住みこころランキング2019 首都圏版」による。本項では集計項目の一部を掲載している。またサンプル数が少ない駅があることに注意。詳細は大東建託賃貸未来研究所ホームページを参照。

ている。各沿線の評価が首都圏平均よりも際だって高いわけではなく、個別項目についても東横線・田園都市線・井の頭線の「おしゃれ・洗練さ」「高級感・ステータス」が高いことが目立つくらいで、首都圏全体の平均と大きく傾向が異なるわけでもない。

主観的幸福度についても、全平均の6.64に対して各沿線はやや高い傾向があるものの際だって高いわけではない。ただし住民属性を見ると、大卒比率は全体平均56.5%に対して、目黒線66.5%、井の頭線66.0%、東横線65.4%、大井町線63.1%、田園都市線62.3%と高い沿線がある。世帯年収

図1 首都圏中心部の富裕層と団地の分布



図2 大阪府・兵庫県中心部の富裕層と団地の分布



表1 郊外鉄道沿線の幸福度・満足度と住民属性（一部抜粋）

no.	評価区分	沿線名 回答者数	首都圏全体		中央線	東横線	田園 都市線	目黒線	大井町 線	小田急 線	京王線	井の頭 線	西武 池袋線	西武 新宿線
			平均	標準偏差										
0	幸福度	主観的幸福度（10段階）	6.64	2.17	6.67	6.92	6.86	6.88	6.87	6.60	6.56	6.94	6.60	6.62
1	総合評価	全体としての現在の地域の評価	0.66	0.82	0.78	0.87	0.84	0.88	0.88	0.67	0.76	0.89	0.67	0.63
2	生活 利便性	商店街の充実度	-0.06	0.97	0.19	0.29	0.05	0.48	0.22	-0.04	0.06	0.11	-0.01	-0.12
3		スーパー・量販店等の充実度	0.46	0.97	0.52	0.51	0.55	0.55	0.50	0.38	0.44	0.39	0.57	0.35
4		デパート等の大規模商業施設の充実度	-0.06	0.99	0.12	0.20	0.18	0.03	0.17	-0.19	-0.07	0.08	-0.03	-0.31
5	娯楽性	飲食店の充実度	0.11	0.98	0.45	0.41	0.22	0.42	0.29	0.10	0.15	0.30	0.19	0.03
6		バーや居酒屋など飲み屋の充実度	0.08	0.81	0.33	0.28	0.17	0.24	0.22	0.09	0.15	0.27	0.17	0.13
7		映画館・劇場等の娯楽施設の充実度	-0.15	0.98	-0.14	-0.16	-0.10	-0.34	-0.03	-0.32	-0.04	0.00	-0.08	-0.43
8	交通 利便性	都心へのアクセスの良さ	0.55	1.00	0.78	1.09	0.93	1.13	1.04	0.62	0.92	1.19	0.80	0.76
9		道路の混雑度合い	-0.02	0.87	0.08	-0.03	-0.10	0.09	0.02	-0.10	0.01	-0.02	-0.04	-0.03
10		電車・バスの混雑度合い	-0.07	0.94	-0.04	-0.06	-0.56	-0.12	-0.15	-0.12	-0.10	-0.03	0.03	0.04
11	閑静さ・ イメージ	街並みの綺麗さ	0.22	0.88	0.35	0.41	0.48	0.48	0.45	0.24	0.32	0.40	0.19	0.15
12		閑静さ	0.44	0.89	0.45	0.41	0.52	0.43	0.51	0.51	0.50	0.54	0.41	0.47
13		おしゃれ・洗練さ	-0.03	0.85	0.19	0.45	0.41	0.37	0.36	0.04	0.03	0.43	-0.14	-0.16
14		高級感・ステータス	-0.02	0.85	0.15	0.49	0.41	0.45	0.39	0.08	0.10	0.44	-0.11	-0.15
15		歴史・伝統	0.25	0.71	0.38	0.31	0.20	0.33	0.35	0.22	0.34	0.26	0.18	0.19
16		公園や緑地・緑道等の充実度	0.46	0.88	0.56	0.42	0.59	0.52	0.50	0.48	0.52	0.60	0.42	0.41
17		海や川、山などの自然の充実度	-0.02	0.92	0.00	-0.10	-0.06	-0.09	-0.05	0.18	0.02	-0.16	-0.09	-0.15
18		治安の良さ	0.46	0.88	0.54	0.68	0.70	0.78	0.75	0.50	0.63	0.60	0.49	0.55
21	物価・	物価の安さ	0.01	0.84	-0.04	-0.22	-0.21	-0.10	-0.17	-0.07	-0.04	-0.21	0.11	0.10
22	資産性・	家賃や不動産価格の安さ	-0.08	0.83	-0.17	-0.28	-0.34	-0.31	-0.26	-0.09	-0.13	-0.28	0.03	0.02
23	将来性	不動産の資産価値の高さなど	0.12	0.76	0.21	0.41	0.33	0.45	0.39	0.13	0.18	0.33	0.11	0.10
属性	大卒以上比率		56.5%		61.1%	65.4%	62.3%	66.5%	63.1%	60.7%	58.3%	66.0%	61.2%	53.9%
	世帯年収1,200万円以上比率		8.5%		9.9%	14.0%	11.9%	12.2%	15.0%	8.7%	7.7%	13.7%	8.2%	6.3%

平均値は平均+標準偏差*0.5を背景黒の白地ボード、平均-標準偏差*0.5を背景グレー、マイナスをボード。属性は平均+5%を背景黒の白地ボード

1,200万円超比率も東横線・大井町線・井の頭線が高い¹¹⁾。

(3) 個別駅の居住満足度

沿線別にデータを見ても実質的にそこまで大きな差があるようには思えないが、個別の駅で見ると際だった特徴が見えてくる。

小田急線では世田谷代田よりも新宿側の評価が高いが郊外とはとてもいえず、町田と相模大野の商業施設の集積は評価されているが、住宅地としての評価が高いのは成城だけである。

京王線には特徴的な駅がないが、京王井の頭線では吉祥寺が商業地としての評価が高く、西永福・浜田山は住宅地としての評価が高い。また井の頭公園駅周辺の住宅地評価は極めて高く、吉祥寺の住宅地としての評価を支えている。

西武線には特徴的な駅がなく、JR中央線では吉祥寺の商業地としての評価以外では、国立の住宅地としての評価が圧倒的に高い。

そのほか田園都市線に接続している港北ニュータウンにある横浜市営地下鉄のセンター南・センター北・北山田は商業地としても住宅地としても評価が非常に高い¹²⁾。

東急沿線は非常に特徴的で、住宅地としての街並みや閑静さ、ステータス、治安の良さなど評価が非常に高い駅が特定の地域に密集している。東横線の都立大学・自由が丘・田園調布・多摩川、目黒線の洗足・大岡山・奥沢、大井町線の緑が丘・九品仏・尾山台・等々力・上野毛、そして田園都市線のたまプラーザ・江田・市が尾・青葉台・つくし野といった駅である¹³⁾。

一方、近年大量にタワーマンションが供給され

11) 属性については住んでいる人たちの全体を表したのではなく、今回調査の回答者のものであることに注意。

12) ここまでの解説に関して、誌面の制限から詳細データを表2では掲載していない。

13) 街並み・閑静さ・洗練さ・高級感の4項目のうち3項目以上が平均+標準偏差*0.5を超えている駅。

表2 郊外鉄道沿線の特定地域の幸福度・満足度と住民属性（一部抜粋）

no.	評価区分	駅名	洗足・田園調布エリア										多摩エリア	
			洗足	大岡山	奥沢	田園調布	多摩川	都立大学	自由が丘	九品仏	等々力	上野毛	たまプラーザ	青葉台
		回答者数	15	42	24	41	24	63	62	14	48	59	63	84
0	幸福度	主観的幸福度（10段階）	7.38	7.17	6.44	7.26	7.07	7.18	6.99	7.06	7.11	6.93	6.99	6.87
1	総合評価	全体としての現在の地域の評価	0.87	1.12	0.83	0.98	1.04	1.13	1.11	1.14	1.04	0.98	1.03	0.95
2	生活利便性	商店街の充実度	-0.07	0.60	0.04	-0.07	-0.50	0.17	0.48	0.21	-0.29	-0.27	0.43	0.33
3		スーパー・量販店等の充実度	0.20		0.38	0.12	0.00	0.70	0.65	0.00	0.29	0.42	0.75	0.76
4		デパート等の大規模商業施設の充実度	0.20	-0.29	-0.17	-0.20	-0.38	-0.14	-0.08	0.00	0.25	0.75	0.75	0.42
5	娯楽性	飲食店の充実度	-0.27	0.43	0.50	-0.10	-0.42	0.14	0.84	-0.07	-0.17	-0.08	0.70	0.54
6		バーや居酒屋など飲み屋の充実度	0.00	0.19	0.04	0.10	-0.29	0.16	0.40	0.00	0.06	-0.07	0.32	0.18
7		映画館・劇場等の娯楽施設の充実度	-0.07	-0.24	-0.17	-0.27	-0.54	-0.21	-0.26	0.07	0.25	0.46	-0.38	-0.19
8	交通利便性	都心へのアクセスの良さ	0.80	1.43	0.75	0.95	1.04	1.32	1.32	1.07	0.85	0.85	0.89	0.62
9		道路の混雑度合い	0.53	0.45	-0.04	0.20	0.25	0.14	0.06	0.36	0.25	-0.24	-0.02	0.07
10		電車・バスの混雑度合い	0.27	0.26	-0.17	0.07	0.29	0.03	0.06	0.14	-0.06	-0.15	-0.87	-0.70
11	閑静さ・イメージ	街並みの綺麗さ	0.80	0.79	0.67	1.00	0.83	0.90	0.84	0.93	0.88	0.68	1.00	0.89
12		閑静さ	0.93	1.05	0.83	0.90	1.04	0.97	0.71	1.00	0.90	0.51	0.71	0.75
13		おしゃれ・洗練さ	0.27	0.43	0.75	0.68	0.13	0.84	1.00	0.93	0.60	0.80	0.86	0.70
14		高級感・ステータス	0.53	0.83	0.71	1.07	0.92	0.97	0.97	0.86	0.83	0.69	0.84	0.69
15		歴史、伝統	0.60	0.64	0.63	0.73	0.58	0.52	0.35	0.79	0.58	0.41	0.19	0.17
16		公園や緑地・緑道等の充実度	0.40	0.90	0.42	0.71	1.08	0.79	0.47	0.57	0.88	0.86	0.60	0.62
17		海や川、山などの自然の充実度	-0.07	-0.12	0.08	0.24	0.54	-0.22	-0.40	-0.29	0.56	0.20	-0.06	0.20
18		治安の良さ	1.20	1.17	1.00	0.95	1.13	1.24	1.08	1.00	1.15	0.85	1.06	0.88
21	物価の安さ	-0.27	0.12	-0.17	-0.51	-0.21	-0.59	-0.55	-0.50	-0.25	-0.54	-0.62	-0.38	
22	資産性・家賃や不動産価格の安さ	-0.33	-0.12	-0.08	-0.41	-0.13	-0.57	-0.39	-0.71	-0.42	-0.41	-0.56	-0.42	
23	将来性・不動産の資産価値の高さなど	0.33	0.62	0.46	0.46	0.50	0.70	0.50	0.64	0.65	0.56	0.52	0.52	
属性	大卒以上比率	60.0%	71.4%	70.8%	78.0%	62.5%	68.3%	62.9%	71.4%	68.8%	66.1%	76.2%	69.0%	
	世帯年収1200万円以上比率	13.3%	14.3%	12.5%	19.5%	20.8%	19.0%	21.0%	14.3%	20.8%	16.9%	19.0%	15.5%	

平均値は平均+標準偏差*0.5を背景黒の白地ボールド、平均-標準偏差*0.5を背景グレー、マイナスをボールド。属性は平均+5%を背景黒の白地ボールド

大きく変貌した武蔵小杉は商業地としての評価は高いが、住宅地としての評価はあまり高くない。

表2は東急沿線の洗足・田園調布エリアと多摩エリアの主要駅の個別項目を集計したものである。

全体としての居住地域への満足度もこれら東急沿線の特定エリアでは、全体平均よりも高い傾向にあり、居住満足度では九品仏 1.14, 都立大学 1.13, 大岡山 1.12, 自由が丘 1.11 となっている。

主観的幸福度も全体平均 6.64 に対して 7 を超える駅が 7 駅もある。主観的幸福度と住まい・地域の満足度の関係は深く¹⁴⁾、良好な住宅地の形成はそこに住むひとびとの幸福感に貢献しているといえる。

これらの地域では、田園都市が目指した自然環

境への評価は高くないものの、このような良好な住宅地が東急沿線に集積されたのは、理念としての「田園都市構想」が大きく貢献したことは間違いない。

そして戦前からつづく洗足・田園調布エリアでは、最初に移住した軍人や官僚、当時のホワイトカラーといったひとびとがなくなって、相続等によって土地が細分化されつつも、世代を超えて住み継がれてきたことも大きい。さらに高度成長期以降の移住者も初期住民と同じような属性のひとびとが多かった可能性がある。

なお、データはないが関西圏でも阪急の千里エリア、宝塚エリア、西宮・芦屋エリア等でも同様の傾向が見られることは容易に想像できる¹⁵⁾。

14) 詳細は宗健・新井優太 (2018) 「住まいが主観的幸福度に与える影響」都市住宅学会第 26 回学術講演会を参照。

15) 来年度以降同様の調査を関西圏を対象に行う予定であり、その際には今回と同様の分析を行う予定である。

沿線全体だけでなく、特に個別駅の住民の評価は事業者からすれば自分たちの仕事そのものへの評価といえる。住宅供給による売り上げ・利益は事業者にとって重要な指標だが、住民の評価は長期的な会社への評価・信頼に繋がり、相続等によるビジネスチャンスも生み出す。

100年を経て、住民と事業者によって編み上げられた田園都市は続いているのである。

3. どのような未来が現れるのか

(1) 高齢化による社会移動減少

現在の日本の平均年齢は47歳程度であり日本人のおよそ半数は50歳以上という社会になっている。人口が高齢化すれば社会移動率は低下するため、これからの日本は社会移動がどんどん少なくなっていく¹⁶⁾。50歳以上の年間移動率は3%程度であり地域の居住者はこれまでよりも固定化の度合いを強めていく。これは現在の地域状況の固定化が進む可能性を示唆している。

(2) 自動運転車の衝撃

自動運転車の実用化は目の前であり、法制度の構築などの課題は残っているものの、実用化されれば一気に普及する可能性を秘めている。都市中心部では鉄道網が発達しているため生活への影響は小さいと考えられるが、駅からの距離がある郊外鉄道沿線地域では、駅からの距離の重要性が大きく低下し住宅の資産価値や暮らし方を一変させる衝撃を生み出す可能性がある。

(3) 階層による居住地分離

住環境が良好な地域の不動産価格は高いため、必然的に購入するひとびとの世帯所得は高まって

いく。そのため所得（社会）階層による居住地の分離がますます進む可能性がある。日本では外見からは社会階層を判断しにくい地域状況の差異は拡大していく可能性が高い。その結果、行政や民間事業者による各種サービスも地域ごとに分化していく可能性がある。

(4) 都心流入とタワーマンション供給

関西と首都圏でやや状況が異なるものの都心部では住宅供給余力はあまりないが、活発な再開発によるタワーマンションを中心とした住宅供給は続き、パワーカップルや高齢富裕層の都心流入は継続していく可能性が高い。このとき流出した人口を補える郊外鉄道沿線地域と補えない地域が出てくることになる。

(5) 大空き家時代は来ない

現在の日本には800万戸以上、率にして13%以上の空き家が存在し大きな社会問題だとされている。しかし、その根拠となっている住宅・土地統計調査では調査員による目視で空き家かどうか判断されている。そのため目視では正確な空き家判断ができず空き家数が過大に算出されている可能性が極めて高い¹⁷⁾。

現在、空き家対策法に基づく自治体の空き家実態調査が行われており、5%前後のあまり問題とはならない空き家率が多数報告されている。多摩ニュータウンを抱える多摩市の空き家実態調査の結果に対して市長は「ニュータウンは高齢化の問題はあるが、空き家率は全体としては悪くないことが分かった」と述べている¹⁸⁾。

住宅需要は人口ではなく世帯数に依存し、世帯数は人口ほど大きくは減少しない。大空き家時代を過敏に恐れる必要はない。

16) 平均年齢は国立社会保障・人口問題研究所による。年齢別社会移動率も同所の人口移動調査による。

17) 詳しくは宗健(2017)「住宅・土地統計調査空き家率の検証」日本建築学会計画系論文集 Vol. 82, No. 737を参照。

18) 東京新聞 2017年5月31日記事「空き家率、多摩Ntで6% 多摩市が市内全戸を調査」

4. 今後の田園都市とニュータウンにおける期待と課題

これまでみてきたように郊外鉄道沿線地域の状況は一様ではない。戦前に分譲された洗足・田園調布エリアなどはもはや郊外ではないにしても田園都市を極めて良好な住環境が構築されている地域とし、それ以外の地域をニュータウンとするならば、今後の期待と課題もおおのずと両者で異なることになる。

田園都市の場合には、基本的には富裕度の高い住民に支えられた良好な住環境をいかに維持し、より良くしていくかが大きな課題であろうし、ニュータウンでは世帯減少と高齢化にどのように対応するかが大きな課題になるだろう。

両者をあわせた期待と課題には以下のようなものが考えられる。

- ・行政と協力した最小敷地面積や住民の自主規制（田園調布3丁目や洗足のように）の構築。鉄道・不動産事業者による支援。
- ・空き家の滅失によって生まれた空閑地の隣地との統合や緑化等による密度低下（分譲時への回帰）の支援と仕組み（一般社団法人など）。
- ・地域住民による社団法人化と組み合わせたCID／BIDによるタウンマネジメント（ゴミ収集場清掃等の町内会機能をマンション管理組合のような機能団体へ集約・移管していく）。
- ・有料老人ホームの適切な供給による円滑な世代交代。
- ・行政サービス（保育・介護）の民間での機能分担や公営住宅の縮小による住宅ストック調整。
- ・積極的な自動運転車への適応。
- ・（すでに検討が進められている）電線の地中への直接埋設による無電柱化促進。
- ・マンションの窓サッシ・ドアが共有部分となっているため交換が進まず居住性能向上を大きく阻害していることに対して、特定地域で集中的な対応を行うことによる価値向上。

- ・高齢富裕層の都心流出を抑制するための駅前タワーマンションの積極的な供給。

おわりに

新自由主義が標榜する所得格差を容認する社会（機会の平等が担保されていれば結果の不平等は個人の努力に依存するという考え方）と、機会のみならず結果の平等を目指す社会があったとしても、より高次元な概念である「幸福感」の平等（置かれている状況が異なっても幸福感には大きな差が生まれにくいといういわば幸福平等主義）を実現する社会を目指すべきではないだろうか。

そして今回提示した調査結果からは、そのような傾向が生まれ始めている可能性が示唆されている。

この時、幸福感の平等を実現するための再分配政策や社会保障・住宅政策は、恵まれない人々を救うのと同時に、成功者が安心して生活するための社会コストでもある。

ひとびとの幸福度に地域満足度は建物満足度以上に大きな影響があり、良好な住宅地を維持することは幸福度を維持することにも繋がる。

社会の全員が今日よりも明日は豊かになると信じられた時代に生まれた田園都市の未来は、事業者の経済合理性や、自治体の首長・住民等の意向も大切な要素だが、そこに幸福度という共通の尺度があることで、より良い社会に向かう正しい選択ができる可能性がある。

田園都市とニュータウンの未来は、それら自身のみの問題ではなく日本社会全体の縮図でもある。

それでも未来は明るい。日本社会は、膨大な人口増加と都市部への人口集中に対応し、スラムをなくし、こんなにも素晴らしい田園都市をつくることができたのだから。