

【研究ノート】

住民年齢に見る柏市の住宅地の展開

草間 一郎

1. はじめに

東京通勤圏でも、郊外部を中心に、1960年代～70年代に開発された戸建て住宅地の高齢化が話題となっている。

これに関連して、①持家取得時期は30歳代が中心になる、②特に戸建て住宅地の場合には、入居後の転居率はさほど大きくないという仮定を手がかりにして、千葉県柏市（2005年3月の沼南町との合併後）について、町丁目単位で開発との関連が分かりやすい地域を中心に、町単位での居住者の年齢構成から、住宅地の展開の読み解きを試みることにした。

柏市の2005年10月1日時点の5歳階層別人口を、町丁目ごとに見ると、例えば70歳以上の人口比率は、住宅地化していない農業的地域に多だけでなく、住宅地化した時期が古い住宅地で高くなっており、若返りの状況や、空き地化の可能性についてはこれでは確認しにくいものの、いわれている住宅地の高齢化の進行までは確認される。

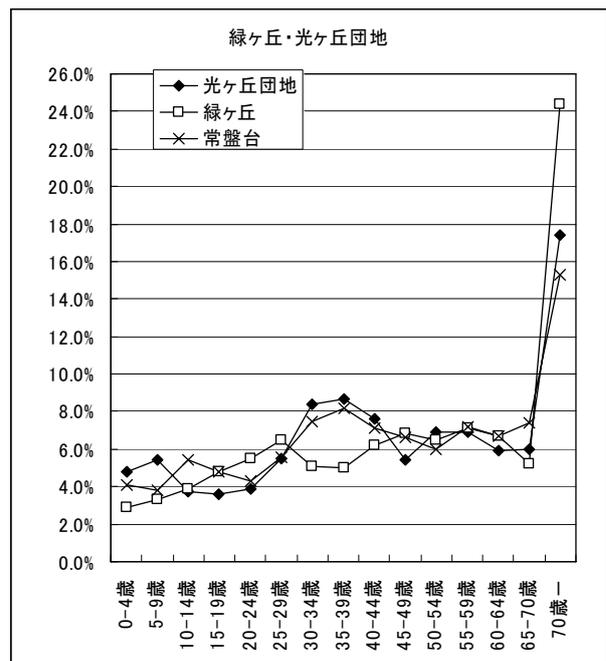
また、全般的に団塊世代と団塊ジュニア世代が多いとはいっても、それぞれの地域ごとに実際に多い年齢層を確認していくことで、市内における住宅地の開発（入居）時期が見えてくる。

高度成長期やバブル前の、柏市の「新興」住宅地は、賃貸の集合住宅を含めてバス圏の面開発住宅地が主流だったが、バブル後については、駅徒歩圏を中心としたエリアに分譲マンションや、賃貸コーポが供給され、20代や、持家では30代の受け皿となっている。

なお、2005年8月開業のつくばエクスプレス（TX）の沿線開発効果については、2005年10月時点では、「今後」ということで、直接的にはまだ大きくは出てこない。

以下に、特徴的な地域について、見ていくことにする。

2. 1955年に分譲が始まった「緑ヶ丘」は、70歳以上が24.4%となっている。57年に入居が開始された公団賃貸の「光ヶ丘団地」は、95年から建て替えが行われ、地区としては30代～40代前半の回復が見られる。



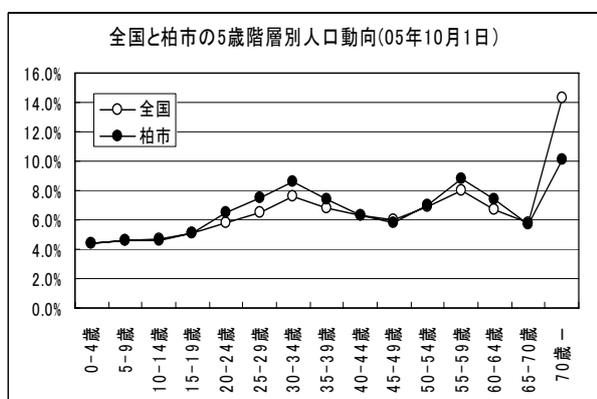
柏駅から徒歩20分圏の「緑ヶ丘」は約450戸。1955（昭和30）年に分譲が開始された。それから2005年で半世紀、人気のある住宅地だが、70歳以上が24.4%、65歳以上では29.6%と高齢化が進んでいる。利用の減少によるバス路線の廃止や、スーパーの撤退などで、高齢者の日常生活の不便が、新聞でも取り上げられた地区だ。

1957（昭和32）年に、日本で最初の公団「団地」として開発された「光ヶ丘団地」（南柏バス圏）は、高齢化が進んでいたが、1995（平成7）年から2003（平成15）年にかけて順次建て替えられ、継続居住で70代以上は17.4%と依然高いものの、戸数増もあって30代～40代

前半の回復が見られる。

また、「常盤台」は今、東武野田線の新駅誘致運動が進められているが、この地区は柏駅から2kmで、「緑ヶ丘」より早く、東急不動産が駅を想定して昭和20年代後半に開発に着手した。05年時点の70歳以上比率は15.3%だが、入居時期についてはばらつきも考えられるとしても、現実的に相続がかなり進行していると思われ、結果として建て替えられた「光ヶ丘団地」と同様の、30代比率を示している。

3. 柏市の急速な人口増加は、1960年台に始まった。5年間で40,000人を超える増加は、1980年まで続く。



柏市の人口推移

国勢調査	人口	5年増減
1960年	75,594	19,663
1965年	124,499	48,905
1970年	169,115	44,616
1975年	225,215	56,100
1980年	272,904	47,689
1985年	311,155	38,251
1990年	347,002	35,847
1995年	362,880	15,878
2000年	373,778	10,898
2005年	381,016	7,238

※旧・沼南町を含む

2005年の柏市(旧・沼南町を含む)の5歳階層別年齢割合を、全国との対比でグラフに示した。先行全国平均と比べれば70歳以上の割合は小さいが、団塊世代と60代前半、そして団塊ジュニア世代を含む20代と30代が高い。

[60-64歳]が30代前半だったのは1975年、団塊の世代が属する[55-54歳]では1980年となる。柏市の人口推移は表のとおりだが、70年代は、柏市の人口増加が人数で最も大きかった時期に当たる。この10年間で103,789人増加している。

柏駅前の再開発が一段落したのが1973年だった。71年に常磐線が複々線化され、72年に快速が停車、73年に日本発のペDESTリアンデッキが駅前に整備され、そごうと高島屋が開店した。

なお、73年は第4次中東戦争を発端とするオイルシ

ックがあった年で、高度成長から安定成長へと移行していく時期に当たる。

そして、常磐線沿線の住宅地は、茨城県へと展開していく。茨城県南部の人口増加は、5年単位で見ると、70-75年から本格化し、ピークが柏市より5年遅れて75-80年となっている。

一方、[45-49歳] (90年に [30-34歳]) を中心にした前後で相対的に比率が高くないことについては、バブル崩壊前後からの柏市の人口増加ペースの低下が反映されているようだ。東京圏全体のマーケットを勘案しても、バブル期に新規供給エリアが柏市を通り越し、バブル崩壊後には分譲マンションを中心に東京に向けて都心化が進行している。

20代、30代が多いということについては、市全体としては、その親世代の比率が高いということも反映しているところがあると思われるが、後で町丁目ごとに見るように、実際には団塊ジュニアの団塊世代からの世帯分離は進行しているように見られる。柏市の人口増加ペースは、バブル崩壊後、落ちてきているとしても、駅徒歩圏エリアを中心に、集合住宅を中心とした、20代、30代の比率の高い地区が多くなっている。市外からの流入だけでなく、親世代からの市内での移動の大きさも考えられるが。

4. 柏市の、団塊世代に対する団塊ジュニア世代の比率は、不動産業界でよくいわれる国道16号線沿線レベルとなっている。

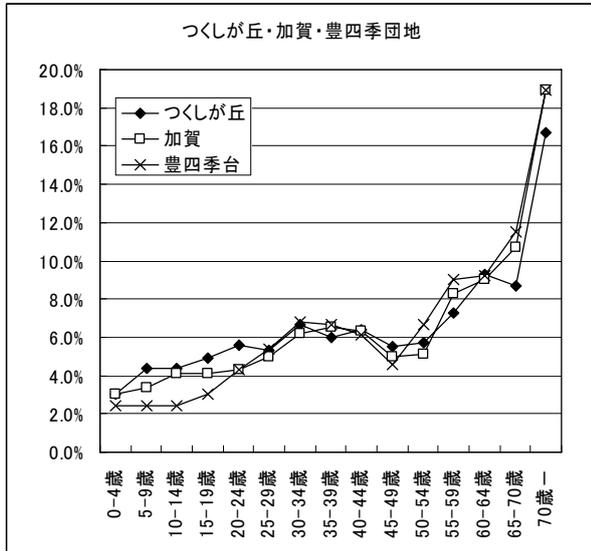
[30-34歳] ÷ [55-59歳] で計算した団塊世代に対する団塊ジュニア世代の比率は、東京通勤圏を見ると、東京に近いほど高く、郊外に向かって低くなる傾向にある。05年国勢調査時点での柏市の数字は0.947で、常磐線沿線より東京寄りの松戸市(1.121)より低い。表にあるように、東京都では八王子市(0.950)や青梅市

国道16号沿線市町の [30-34歳] / [55-54歳] 比率

市町	比率
白井市	0.796
柏市	0.947
野田市	0.741
春日部市	0.872
蓮田市	0.872
上尾市	1.070
川越市	0.949
狭山市	0.879
入間市	0.885
青梅市	0.944
あきる野市	0.961
八王子市	0.950

(0.944)、埼玉県では川越市(0.949)や、鶴ヶ島市(0.941)に近い数字となっている。今後のTX沿線動向での変化の可能性を別にすれば、現状では、鉄道で東京に直結する16号沿線自治体と同様な位置を占めていることになる。

5. 1964年に入居が開始された豊四季団地は、05年時点では65歳以上が30.4%。区画が広めで閑静な戸建て住宅地として評価されている、新柏駅と増尾駅の間の「つくしが丘」と「加賀」は、65歳以上が27.4%。



豊四季団地（豊四季台）の入居開始は1964年（昭和39年）。最も柏駅から遠いところでも、直線1.2km程度の、駅徒歩圏の公団賃貸で、103棟、4,700戸の大団地。入居者の高齢化が進み、「豊四季台1～4丁目」では、[70歳以上]が18.9%、[65-69歳]が11.5%で、合わせて65歳以上が30%を超えている。

団地は、2006年に入り、3丁目から建て替えに着手されている。

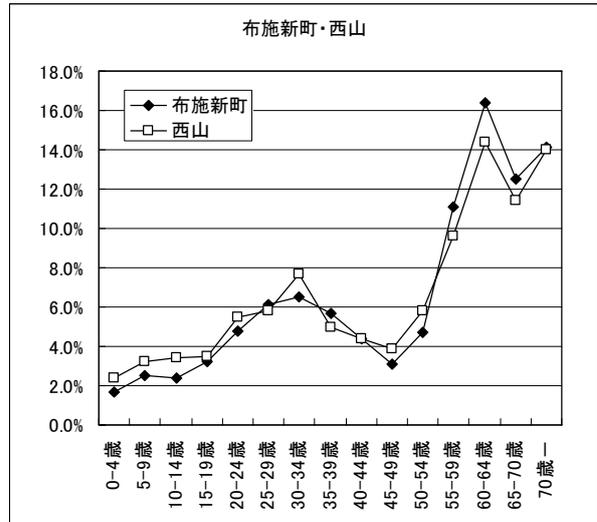
東武野田線の西側でも、増尾地区にかけて東急不動産が早くから開発を行っており、「つくしが丘1～5丁目」は05年に[70歳以上]が16.7%、[65-69歳]が8.7%となっている。

隣接の増尾寄りの「加賀1～3丁目」は、より「豊四季台」に近い分布になっており、[70歳以上]が18.9%、[60-64歳]が10.7%と高い。ただ、未成年層は、戸建住宅地の方が、豊四季団地より高い状況は見られる。

6. 70年代に入ると、バス便団地が中心になる。70年代に入居が始まっている「西山」と「布施新町」は、どちらも、05年では[60-64歳]をピークにした人口構成を示している。

70年代の住宅地供給は、60年代より、駅からの距離が離れる。

北小金あるいは南柏駅からバス便になる「西山住宅地」

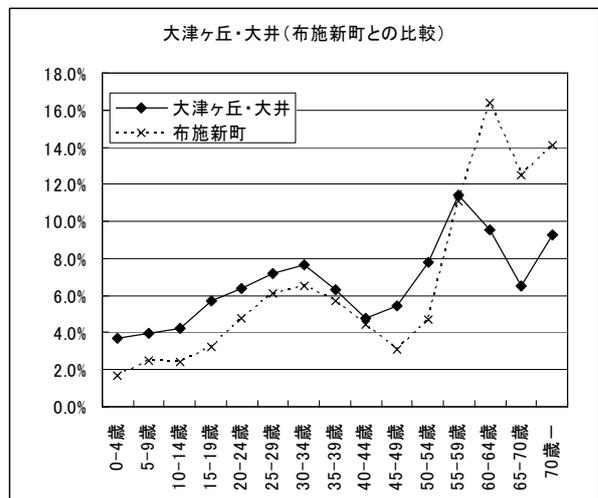


は、1972（昭和47）年から戸建て分譲が始まっている。

より規模の大きい「布施新町」の三井団地は、1976（昭和51）年に、柏から北柏駅を経由した路線バス（現在は我孫子駅がメイン）が開通している。

この二つの住宅地の年齢構成は、かなり似た形になっており、2005年から30年前の1975年の30代前半層に当たる[60-64歳]が、「西山」で14.4%、「布施新町」で16.4%となっている。また、60歳以上の比率は、「西山」で39.8%、「布施新町」で43.0%と、4割を占めており、55歳以上となると2人に1人となる。

7. 70年代の終わりごろには、公団が、柏駅バス便の旧沼南町エリアに展開する。このエリアは、賃貸と分譲、そして戸建てを含めた住宅地として整備されていった。「大津ヶ丘・大井」地区の05年は、[55-59歳]をピークにしている。



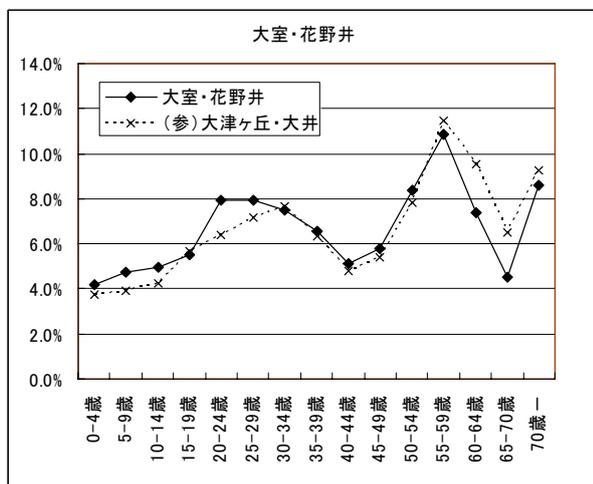
柏市と合併した沼南町では、国道16号線沿いの「大井・大津ヶ丘」地区で、1970年代後半から柏駅バス便の街造りが進んでいる。

公団が沼南台区画整理（111.8ha）の認可を取得したのが72（昭和47）年で、78（昭和53）年に換地処分が行なわれている。そして1978・79（昭和53・54）年に「大津ヶ丘」公団賃貸住宅1,182戸が建設された。

このエリアの人口構成を、「布施新町」のそれと重ねてグラフ化した。

「布施新町」より、ピーク年齢が5歳低いこと、そのピーク年齢の割合が、多少小さいことについては、居住開始時期の多少の遅れのほか、賃貸が多い分、入居時点年齢が若いことも想定されるし、また、2005年の人口は「布施新町」が3,273人、「大井・大津ヶ丘」は13,842人と、規模が違う分、入居集中時期の幅に違いも考えられる。

8. 民間の大規模開発では、80年に入居が始まった「柏ビレジ」がある。住所では「花野井」と「大室」にまたがる。この「柏ビレジ」を含む、05年の[55-59歳]比率は、「花野井」が10.3%、「大室」が12.0%となっている。



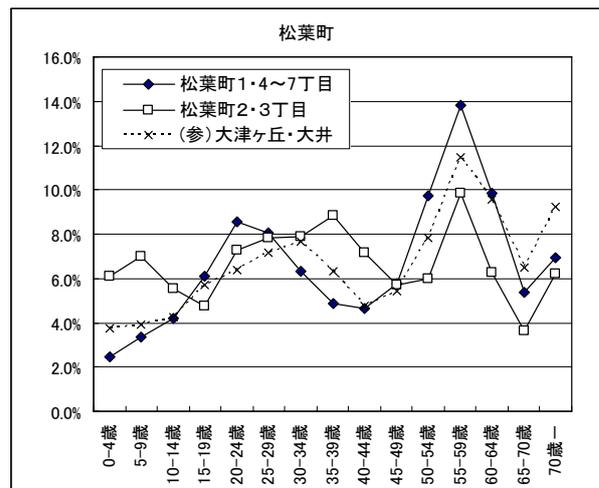
「柏ビレジ」は東急不動産による大規模住宅地で、柏駅へのバス便で、距離や渋滞問題はあるものの、建売住宅地として、レンガと植栽による外構と、統一された街並み景観が話題となった。

町のエリアが広いので、東急ビレジ単独の数字にはならないが、それを含めた地域の05年の年齢構成は、[55-59歳]を最多としており、また、[20歳代]も残っている。

少し前の入居となる、上の「大津ヶ丘」より、ピーク

が数歳程度低いようなグラフとなっている。

9. 80年代前半に居住が進んだ「松葉町」は、公団の区画整理による地域で、公団の分譲、賃貸住宅や宅地分譲を中心に街造りがなされた、北柏駅バス便の住宅地。公団エリアは、[50-65歳]が33.3%と3人に1人。また、地主換地エリアは人口定着が遅い。



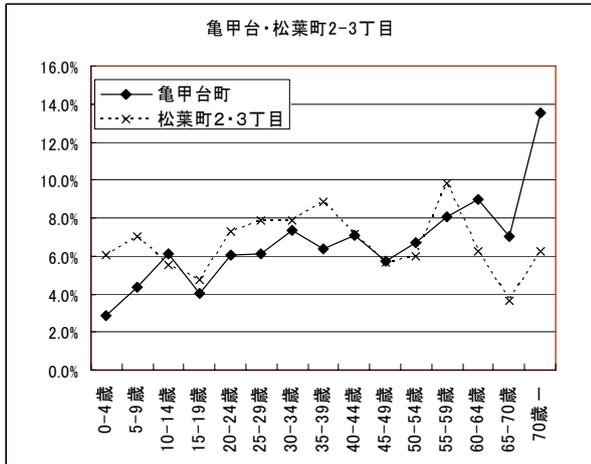
公団の区画整理事業は、大津ヶ丘の翌年、1973（昭和48）年に認可され、75（昭和50）年に仮換地、80（昭和55）年に換地処分がなされている。

バス便は79（昭和49）年からで、集合住宅は、公団が「北柏ライフタウン」として、82（昭和57）年から2,175戸を分譲、また、同時期に賃貸も供給している。

公団が分譲あるいは賃貸したエリアは、1丁目と、4丁目から7丁目と、集合住宅ならびに戸建て住宅が展開している。このエリアについては、戸建てのみの住宅地と比べて、入居スピードが速く、入居時期のばらつきが少ないため、2005年時点でも、居住者の偏りがより目立ち、ピークが[55-59歳]で13.8%、その前後を含め[50-64歳]が33.3%と、3人に1人を占める。そしてその子供世代と思われる[20歳代]もまだ、世帯を構成せずに、それなりに残っている。

一方、地主換地が多かったと見られる2-3丁目については、住宅化が遅れ、バブル後に居住したと思われる[35-39歳]が8.8%と、[55-59歳]の9.8%に次ぐ比率を占めている。街造りのスピードがかなり遅い分、居住開始時期のばらつきをうけて、居住者の年齢層は分散している。

10. 組合による土地区画整理事業が、街造りに時間がかかるといことについては、1962（昭和37）年に認可された「亀甲台町」の、05年の人口構成が、類推材料になるかもしれない。



柏駅から徒歩では20～30分圏になる亀甲台の換地処分は1968（昭和43）年に行われている。

05年までに換地処分から37年立った。そして、[70歳以上]が他の年齢層よりも多い。でも、その比率は13.5%で、公団を含むデベロッパー型住宅地と比べて、その比率は高いものではない。

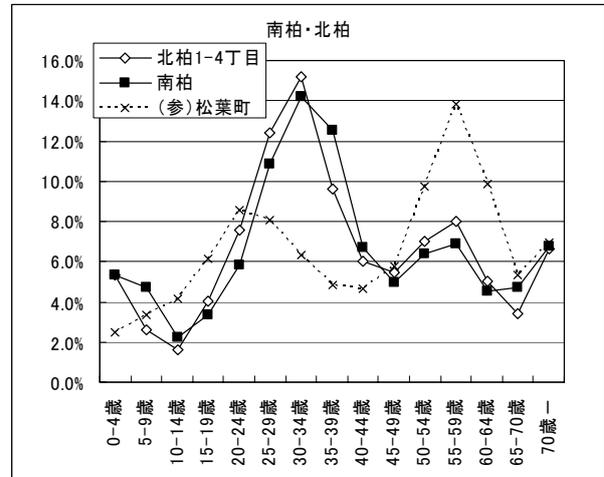
「亀甲台町」を住宅地図で確認すると、まだ空地部分を少し残しているし、街区の大きさにふさわしい比較的大型の住宅はあるものの、奥行きが長めの宅地割りに対して、間口を狭くした住宅や、いわゆるミニ開発的住宅が相当程度混在している。これが、漸進的な住宅建築を背景とした、結果としての人口構成の偏りの少なさとして、表れているものと推測される。

先に見た「松葉町2-3丁目」も、まだ空き宅地を残しており、そして、街区によっては、街区の奥行きとバランスしない、大きめではない規模の住宅の張り付きが確認される。

11. 区画整理後50年近い南柏駅、30年近い北柏駅の、組合による駅前区画整理は、地主による駐車場化など、建物の建っていない土地がかなりある。また、賃貸の集合住宅が目立つことも、居住者の年齢を下げている。

南柏駅西口の区画整理は、認可が1953（昭和28）年と古い。駅前開設を契機に、駅前整備のため、区画整理組合により開始され、1959（昭和34）年に換地処分を終えている。

駅勢圏の戸建て住宅地開発は、区画整理地の北側、水



戸街道を渡った流山市域を含めて行なわれ、現在の用途地域でも商業・近隣商業地域が大半を占める、駅前エリアの「南柏」は、商業集積はさほどでもなく、駐車場利用もまだ多い。

バブル崩壊後、駐車場からの転換も出てきてはいるものの、分譲マンションの立地はゆっくりで、[30-34歳]だけでなく、[35-39歳]の比率が高い。

北柏駅南口は、北柏駅北側バス便の「松葉町」より1年早く、1972（昭和47）年に、組合方式で始められ、換地処分も、「松葉町」より先行して、77（昭和52）年に終えている。

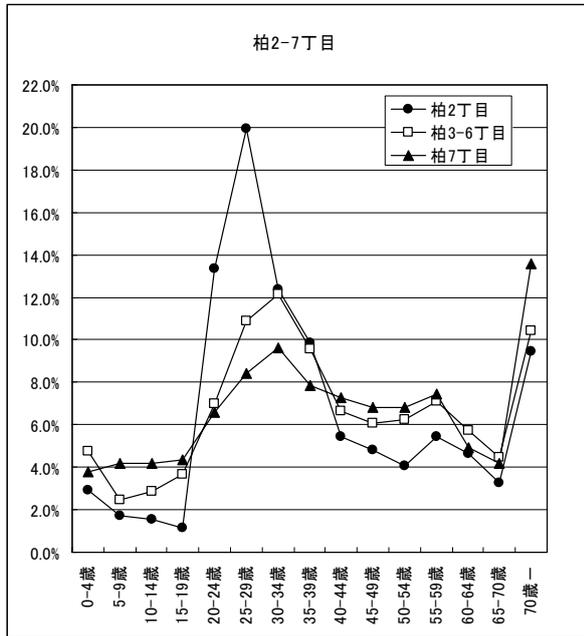
「南柏」よりエリアが広く、用途地域で見ると、半ばを一種低層住専が占め、商業系は駅前と幹線道路沿いに限られるが、現状、まだ駐車場利用もかなりある。また、地主による賃貸マンションやアパートが多く見られることも、人口構成を若いものにしてしている。

「北柏1-4丁目」は[30-34歳]が15.2%と最も高いが、[25-29歳]も12.4%を占めており、賃貸居住による人口の流動性も高いものと思われる。

この2つは、公団や民間デベロッパーがからまない、駅前整備型組合区画整理事業が、街並み形成に、かなりの時間を要することの例となる。

12. 柏駅東口の徒歩圏である「柏2-7丁目」では、[70歳以上]の割合は高く、一方で[40-70歳]が多くないことから、分譲マンション等への用途変換が、バブル期前までは、あまり頻繁になされなかったことが推測される。また、駅に近いエリアほど、[20歳代]比率が高く、賃貸集合住宅の多さを推測させる。

柏駅西口の国道6号線を渡った「明原」も、「柏3-6丁目」とほぼ同じ年齢構成を示している。



柏市の中心部のひとつ、柏駅東口の「柏2-7丁目」の年齢分布を見ると、「南柏」や「北柏」より〔70歳以上〕の割合は高いが、〔40-70歳〕は多くない。地価上昇期には、土地所有者が保有を続け、分譲マンション等への用途変換は、頻繁にはなされなかったこと、一方で、〔20歳代〕比率が高いことは、その親世代に当たる年齢層の比率が低いことから、地権者による、賃貸住宅の供給は行われてきたことが推測される。

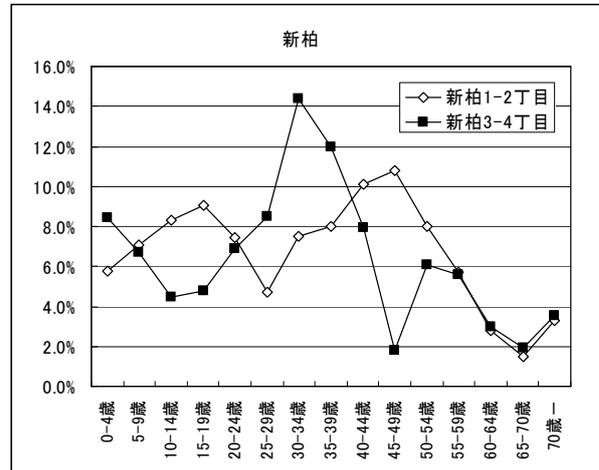
特に、駅に近いエリアほど、〔20歳代〕比率が高く、賃貸集合住宅の多さを推測させる。駅に最も近い「柏1丁目」は、大型商業施設をはじめとして住宅は少ないが、それに続く「柏2丁目」(517人)は、〔25-29歳〕が19.9%で、3人に1人が〔20歳代〕となっている。

「柏3-6丁目」は、商業・近商・二種住居・一種住居といった用途地域で、エリア的には分譲マンションも適地であり、まとまった土地が出れば、賃貸を含めて集合住宅が検討される。〔30歳代〕については、バブル後の分譲マンション購入も想定される。

「柏7丁目」は、「柏6丁目」と同じ第一種住居地域(200/60)だが、駅からの距離だけでなく、「柏6丁目」以上に戸建て住宅地の展開が進んでおり、その分〔25-34歳〕のピークが小さい。

なお、柏駅西口の国道6号線を渡った「明原」も、アパート立地などにより、〔25-29歳〕が、「柏3-6丁目」の10.9%に対し11.3%など、「柏3-6丁目」に近い年齢構成を示している。

13. 新柏駅は1983(昭和58)年に開業したが、東武鉄道が主体になった組合区画整理が換地処分を迎えるのが86(昭和61)年。駅前のマンションは、バブル初期の89(平成1)年に入居を迎えている。



東武線の柏駅と増尾駅の間、新柏駅が開業したのは1983(昭和58)年で、新駅東側の79(昭和54)年認可の、東武鉄道を主体にした組合区画整理が、86(昭和61)年に換地処分を終えている。

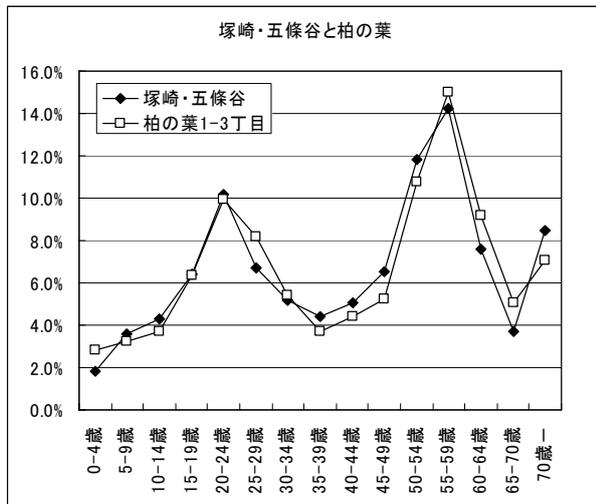
駅前商業と集合住宅の「新柏1丁目」とその先の戸建て中心の「2丁目」、駅から遠くなるが幹線道路に沿った「3-4丁目」は賃貸を中心とした低層マンションが並ぶ。

「1-2丁目」は財務省官舎もあり、〔40歳代〕とその子世代にピークを持ち、「3-4丁目」は建築時期に幅があるほか、法人貸しなどの賃貸住宅が中心となっていることから、〔30歳代〕と幼児層のピークを作っている。

14. バブル期に向かったの供給事例としては、ともに柏駅直線4km程度に、建売りで「柏の葉」マンションでも、旧沼南町の大津ヶ丘隣接の「塚崎」と「五條谷」(ともに建売も)が確認でき、価格上昇の影響か、入居年齢の上昇も推測される年齢構成になっている。

バブル期のマンション事例としては、旧沼南町の「大津ヶ丘」の南隣接の「塚崎」と、同じく東隣接の「五條谷」(ともに戸建て街区が中心)で、柏バス圏マンション(ともに平成元年竣工)が供給されている。また、建売住宅では当時は柏バス圏の「柏の葉」の事例がある。

なお、「塚崎」の組合区画整理は1982(昭和57)年認可で86(昭和61)年換地処分、「柏の葉」は柏通信所跡地の県による区画整理で、1984(昭和59)年認可、90(平成2)年換地処分となっている。

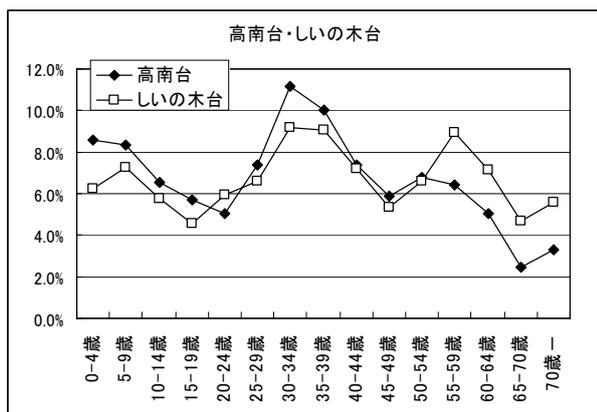


以上の両エリアの年齢構成は、「塚崎」と「五條谷」の戸建て部分を含めて、価格帯の違いが想定されるにもかかわらず似ている。

そのピーク年齢層は「55-59歳」で、バブルによる価格の上昇を反映してか、取得時の年齢が、40歳絡みに上昇しているように思われる。

15. バブル崩壊後の分譲は、上に見た、柏駅などの駅徒歩圏でのマンションが中心になるが、面的に開発された戸建住宅地としては、旧沼南町エリアで、新京成と東武野田線の間、「高南台」と「しいの木台」がある。

「高南台」は、東武線の高柳駅から、直線300m-1km圏の戸建系住宅地で、1981(昭和56)年に認可され、



91(平成3)年に換地処分を終えた、組合施行の区画整理。住宅地図で見ると、居住はかなり進捗しているが、年齢構成が「30歳代」をピークにしていることから推測すると、バブル崩壊後の地価下落で、予定よりは遅延したのではないと思われる。

「しいの木台」は、公団の区画整理で、1985(昭和

63)年に事業認可され、2000(平成12)年に換地処分がなされた。新京成の五香駅側(直線1km)から開発が進められ、1994(平成6)年に街開きされた。新開発エリアについては、最低敷地面積150㎡の地区計画を持っている。また、定期借地権分譲も行われている。

ただ、もとの高柳新田の住宅地も、住居表示で「しいの木台」に含まれており、年齢構成における「50-54歳」のピークは、その反映かもしれない。

16. コメントしておく点

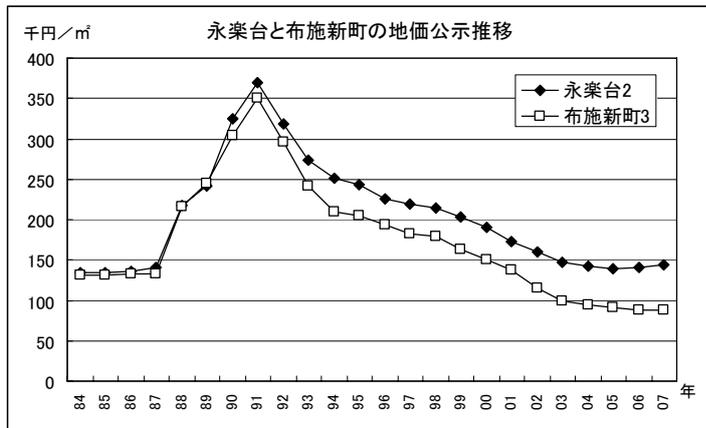
① 今回見てきた住宅地は、町丁目単位で比較的特色がはっきりしているところや、開発時期がわかりやすいところが中心になっている。既存集積の変化や、複数の開発による町の形成については、追いかけてはいない。

② 「70歳以上」の比率が高い住宅地について、その相続による、年齢構成の変化や、敷地の変化の状況までは、追いかけていない。一部、代替わりが推測できるような、中年世代の存在が確認できそうだが、空地化や細分化については、以前の住宅地図との比較などで、個別に当たるしかなさそうだ。

③ 住宅地のチェックで、仲介業者のHPを見たが、一般的に住環境がいいと思われる、敷地面積が大きい住宅地については、総額が張るので、その分、単価が下がるといった、柏エリアの購買力との兼ね合いのコメントが多く見られた。現実的にも、坪単価50万円で60坪なら、土地だけで3,000万円ということになり、建物を建てると6,000万円を超える。柏エリアの建売分譲価格を見ても、総額では3,000万円台から、せいぜい5,000万円までとなっている。

このような大型(といっても60坪クラス)宅地が並ぶ住宅地での、中古供給自体少ないにしても、住環境の希少性に対して、それを必要とする需要自体も、さほど多くないというのが現状と認識されている。

④ マンションを中心にした、交通利便性への志向が強くなってきている中で、駅から遠くない住宅地については、価格が張っても、それなりの需要が続くと思われるが、バス便等の住宅地の流通市場における流動性が、今後どう変化していくのか。また、相続した時に、どういう住宅地なら、子供世帯はそこに戻るのが。



⑤ バブル前からの継続地点である、永楽台2丁目と、布施新町3丁目の、地価公示価格の推移をグラフ化した。
 永楽台は新柏駅徒歩圏で、柏駅からも直線1.5km程度にある。新柏駅の開業が、1983年だから、バブル期まで、両地点の動きに大きな違いがないことについては、単に交通改善要件だけではなさそうだ。交通便利性重視の傾向が、バブル崩壊後の両地点の較差に影響しているのだろうか。

[くさま いちろう]
 [土地総合研究所 常務理事]