

# 鉄道駅周辺地区における超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業のコンパクトシティ形成への影響に関する評価（概要）

研究責任者 横浜国立大学 大学院都市イノベーション研究院  
教授 松行 美帆子

## 1. はじめに

### 1-1 研究の背景と目的

近年、いわゆるタワーマンションと呼ばれる、超高層集合住宅<sup>1)</sup>の建設が進んでいる。超高層集合住宅の建設は、小学校などの地域のインフラへの負担と自治体によるインフラの追加整備の必要性、地域の防災能力への負荷、日照や風害、景観への影響、区分所有者の多さより建て替え時の合意形成の困難さなど、多くの問題が指摘されてきた。<sup>1)2)</sup>

市街地再開発事業においても、従来のように商業系での保留床の処分が困難になり、低層の商業系利用の上に超高層集合住宅を建設する事業が多くみられる。近年は大都市圏の都心部のみならず、大都市圏の郊外部や地方都市でも、このような超高層集合住宅を伴った市街地再開発事業が見られるようになってきている。

市街地再開発事業は土地の高度利用を伴うため、駅の周辺で行われることが多い。駅周辺の市街地再開発事業において、超高層集合住宅を建設することは、コンパクトシティ化を推進することが期待されているが、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業が本当にコンパクトシティ化を推進しているのかは、十分に評価・検討がされていないのが現状である。

このように、超高層集合住宅は地域への

負の影響が指摘されている一方、駅周辺に建設される場合はコンパクトシティ化の推進が期待されている。市街地再開発事業へは多額の補助金が投入され、超高層集合住宅を伴う場合は、容積率ボーナスも与えられている場合が多いため、その効果や影響を十分に評価した上で、判断を行うことが重要である、

そこで、本研究では、特に超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業に着目し、そのコンパクトシティ形成への寄与およびその効果・影響について検討するとともに、今後の鉄道駅周辺地区における市街地再開発事業の在り方について検討することを目的とする。

### 1-2 既往研究の整理

超高層集合住宅が地域に与える影響に関する既往研究としては、岡<sup>3)</sup>が大阪市都心6地区を対象に立地動向とその実態を検証し、超高層集合住宅の建設が世帯数増加に必ずしもつながらないことを明らかにした。また、和田ら<sup>4)</sup>は超高層建築物が景観に及ぼす影響に着目し、建物までの距離と景観の印象の関係性について明らかにした。さらに、宗方ら<sup>5)</sup>は居住者及び近隣住民による超高層マンションの内外環境に対する印象を調査し、居住者と近隣住民の差、及び知人の有無の差による違いがあることを明

らかにした。

市街地再開発事業が地域に与える影響に関する既往研究としては、志村<sup>9)</sup>が佃・月島地区を事例として、再開発ビッグプロジェクトが住民税増加等の効果をもたらした一方で、人口のバランスの悪さやコミュニティの変容などの問題点を指摘している。また、三上ら<sup>6)</sup>は、都心3区を対象に、超高層マンション建設を伴う市街地再開発事業による公共貢献の実態と課題について検証し、人口増加・税収増加の効果が見られるものの、オープンスペース等の創出効果については用途について公共貢献に差があることを明らかにした。さらに、沼田ら<sup>7)</sup>は、二子玉川再開発事業と武蔵小杉再開発事業を対象に、再開発事業による人口動態を検証するとともに、地価への影響を把握した。また、宮本ら<sup>8)</sup>は地方都市における再開発事業による建築物の特性と周辺商業集積の変化について明らかにした。

コンパクトシティの効果の評価に関する既往研究としては、越川ら<sup>9)</sup>がコンパクトシティ政策によってもたらされクロスセクターベネフィットの存在可能性とその特性について検証した。また、高橋ら<sup>10)</sup>は、環境会計の考え方を援用して、コンパクトシティ形成の費用便益を定量化できるシステムを構築した。さらに、中道ら<sup>11)</sup>はコンパクトシティ政策を評価するシステムであるSLIM CITYを用いて、実際の都市に適用して、その実用性を検証した。

このように、超高層集合住宅や市街地再開発事業に関する研究は行われているものの、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業が地域や都市に与える影響について論じた研究は少ない。また、コンパクトシティ

に関する多くの研究があるが、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業とコンパクトシティの関係性に着目した研究は見られない。

## 2. 研究の方法

### 2-1 研究の流れ

本研究では、まず文献調査による事例収集を基に、研究対象とする市街地再開発事業を選定する。次に、コンパクトシティ形成への寄与およびその効果・影響に関する評価指標を設定する。研究対象とした市街地再開発事業に対して、統計調査と詳細調査を実施し、指標に即して評価を行う。さらに、駅周辺の超高層集合住宅の居住者を対象としたオンライン・アンケート調査を行い、指標に即して評価を行う。

### 2-2 研究対象事例の選定

#### (1)研究対象事例の選定基準

本研究では、東京都(東京23区を除く)、神奈川県、埼玉県および千葉県首都圏郊外を対象とする。コンパクトシティ形成への効果を検討するため、鉄道駅周辺への集約が特に必要とされる郊外を対象とした。また、データの収集可能性、影響の評価を行うため竣工年が2010年~2019年の10年間である事業を対象とする。

関連文献<sup>12)13)14)</sup>、各自治体のWebサイト等をもとに、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業のリストアップを行い、上記の基準より29事業を選定した(表-4)。

### 2-3 評価指標の設定

本研究では、コンパクトシティ形成への寄

表-1 各市街地再開発事業および超高層集合住宅への転居による変化に関する評価指標  
(各市街地再開発事業に関する評価指標)

評価軸	コンパクトシティの観点	評価指標	主な使用データ
コンパクトシティ形成への寄与	居住の交通結節点周辺への集約	再開発による人口の変化	国勢調査
	都市施設の交通結節点周辺への集約	再開発施設内の公共施設（新設か移転か）	行政資料、ヒアリング調査
コンパクトシティ化の効果	生活利便性の向上	再開発施設内の商業施設の整備	行政資料、現地踏査
	地域経済の活性化	再開発前後における事業所・従業員数の変化	経済センサス
	行政コスト削減	再開発施設内の公共施設（新設か移転か）	行政資料、ヒアリング調査
	環境負荷削減 健康増進	歩行者環境の整備	行政資料
		公共交通の活性化(交通広場の整備)	行政資料
防災機能	公共空間率の変化	行政資料、参考文献(11)、(12)	

表-2 各市街地再開発事業および超高層集合住宅への転居による変化に関する評価指標  
(超高層集合住宅への転居による変化に関する評価指標)

評価軸	コンパクトシティの観点	評価指標	主な使用データ
コンパクトシティ形成への寄与	居住の交通結節点周辺への集約	居住地の駅への近接性の変化	アンケート
	都市施設の交通結節点周辺への集約		
コンパクトシティ化の効果	生活利便性の向上	商業施設・医療施設へのアクセス性の変化	アンケート
	地域経済の活性化		
	行政コスト削減		
	環境負荷削減 健康増進	通勤交通手段、自家用車の保有の変化	アンケート
	防災機能		

与と、コンパクトシティ化の効果という二つの観点に分けて、その影響を評価する。コンパクトシティ形成への寄与に関しては、国土交通省の『都市構造の評価に関するハンドブック』<sup>15)</sup>や『市街地再開発事業における事後評価手法マニュアル(案)〈令和元年度改訂版〉』<sup>16)</sup>、国土交通省の資料<sup>17)</sup>、越川ら<sup>9)</sup>、高橋ら<sup>10)</sup>等をもとに、居住及び都市施設の交通結節点周辺への誘導という観点から評価する。コンパクトシティ化の効果に関しては、同様の資料より生活利便

性の向上、地域経済の活性化、行政コスト削減、環境負荷削減、健康増進、防災の観点で評価する。これらのコンパクトシティの観点に関して、市街地再開発事業に関する評価と、超高層集合住宅への転居による変化に関する評価の二つの観点で評価を行う。それぞれのコンパクトシティの観点に関して、表-1、表-2に示すような指標を設定した。指標は、各市街地再開発事業に関する評価に関しては、既存の資料で入手できる指標とした。使用したデータも表-1、

表-2にまとめた。また、超高層集合住宅への転居による変化に関する指標は、やはりオンライン・アンケートで聴取できる情報から指標を設定した。

#### 2-4 アンケートの概要

本研究では、オンライン・アンケート業者に依頼して、登録しているモニターを対象として、超高層集合住宅の居住者を対象に、転居前／現在の住居（場所、形態、転居前住宅の現状）、生活利便性（商業施設、利便施設へのアクセス性）、交通行動（外出頻度、利用交通手段）、現居住地での買い物行動などについてオンラインでアンケートを2022年11月に実施した。具体的な対象者は、過去10年以内に1都3県（都心10区を除く）の超高層集合住宅へ転居した人（学生除く）であり、1,000サンプルを収集した。なお、本研究の対象は超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業であるが、アンケート調査においては住民が自分の居住する超高層集合住宅が市街地再開発事業の一部であるかどうか不明な場合が多いと予想されたため、本アンケート調査では対象を超高層集合住宅の居住者とした。本研究では、この1,000名の回答者のうち、首都圏の市街地再開発事業は駅の近くで行われることが大部分であることから、駅徒歩10分以内の範囲に住んでいる755名の回答者を分析対象とする。表-3にアンケート回答者755名の個人属性を示す。年齢は平均47.2歳、30代～50代の割合が多く、性別は男性の割合が67.4%と多く、居住地は東京23区の割合が多い傾向となった。また、同一市区町村内での転居が半数以上であるという結果になった。という結果になった。

また、転居前の住宅の形態としては、19階以下の集合住宅が71%と最も多かった。

表-3 アンケート回答者の個人属性

年齢		
20代	49	6.5%
30代	188	25.0%
40代	223	29.6%
50代	148	19.7%
60代	108	14.3%
70代	37	4.9%
性別		
男性	509	67.4%
女性	246	22.6%
現在の居住地		
東京23区	251	33.4%
東京23区以外の東京都	74	9.8%
神奈川県	212	28.2%
埼玉県	112	14.9%
千葉県	103	13.7%
転居前の居住地		
現在と同じ市区町村	427	56.6%
現在と同じ都県の他の市区町村	205	27.2%
1都3県内の他の都県	89	11.8%
1都3県外の他の都道府県	34	4.5%
転居前の住宅の形態		
20階以上の集合住宅	97	12.8%
19階以下の集合住宅	536	71.0%
一戸建て	97	12.8%
その他	25	3.3%

### 3. 各市街地再開発事業に関する評価結果

ここでは、まず29の市街地再開発事業を対象として、コンパクトシティ形成への寄与、コンパクトシティ化による効果について評価を行う。

まず、対象事例の超高層集合住宅内の全ての住戸に人が住んでいると仮定して、その戸数<sup>(2)</sup>と各市町村の平均世帯人数<sup>(18)</sup>より、居住人数を推定した。次に、着工1年前の国勢調査の小地域の人口データより、鉄道駅500m圏における人口<sup>(3)</sup>を求めた。そし

表-4 再開発前後における各市街地再開発事業の変化

事業名	着工年	竣工年	人口			公共施設	商業施設
			推計居住者数(A)	着工前地区人口(B)	A/B		
八王子駅南口地区	2008	2010	848	10,780	7.87%	○	○
府中駅南口第一地区	2014	2017	240	17,061	1.41%	○	○
立川駅北口西地区	2013	2016	682	11,646	5.86%	○	—
武蔵小金井駅南口第1地区	2006	2011	416	15,536	2.68%	○	○
国分寺駅北口地区	2015	2018	1,245	15,014	8.29%	○	○
鶴見駅東口地区	2008	2010	632	15,929	3.97%	○	—
上大岡C南地区	2007	2010	708	15,520	4.56%	○	○
二俣川駅南口地区	2015	2018	980	11,947	8.20%	○	○
東神奈川一丁目地区	2017	2019	222	14,143	1.57%	○	—
長津田駅北口地区	2010	2013	496	10,348	4.80%	○	—
日ノ出町駅前A地区	2013	2015	340	15,495	2.19%	—	—
武蔵小杉駅南地区東街区	2011	2014	1,000	20,419	4.90%	○	○
武蔵小杉駅南地区西街区	2007	2013	644	16,588	3.88%	○	○
小杉町3丁目中央地区	2011	2015	1,164	20,419	5.70%	○	—
鹿島田駅西部地区	2012	2016	1,433	18,966	7.55%	—	○
相模大野駅西側地区	2009	2013	1,004	14,446	6.95%	○	○
小田急相模原駅北口B地区	2011	2013	563	17,930	3.14%	—	○
大滝町二丁目地区	2013	2015	691	8,239	8.39%	—	—
小田急相模原駅前西地区	2016	2019	358	18,466	1.94%	○	—
武蔵浦和駅第1街区	2010	2017	1,130	15,216	7.42%	○	—
武蔵浦和駅第3街区	2012	2016	1,789	15,988	11.19%	—	—
川口金山町12番地区	2011	2014	832	24,777	3.36%	—	—
越谷駅東口	2010	2012	1,036	11,257	9.21%	○	○
北戸田駅東1街区	2011	2013	506	8,546	5.92%	—	—
上尾中山道東側地区	2010	2013	744	12,314	6.04%	—	—
蕨駅西口地区7番街区	2008	2010	597	19,142	3.12%	○	—
本八幡A地区	2010	2015	990	15,669	6.32%	○	—
柏駅東口A街区第二地区	2007	2010	475	10,561	4.50%	—	—
柏駅東口D街区第一地区	2013	2016	685	11,951	5.73%	○	—

て、駅 500m 圏内の従前人口に占める超高集合住宅の推計居住人口の割合を算出した(表-4)。推計居住人口の占める割合は、府中駅南口第一地区の 1.41%から武蔵浦和駅第 3 街区の 11.19%まで差があるが、約半数の 14 の事業で 5%以下であり、大幅な駅 500m 圏内の人口増には繋がっていないと言いはる。

(2)都市施設の交通結節点周辺への誘導

今回対象とした 29 事例中 20 事例におい

て公共施設が確認された。表-5 に再開発施設内の公共施設が新設か市内からの移転かをまとめる<sup>(4)</sup>。対象事例の施設内に 59 の施設が整備され、特に、多くの施設内に集会施設、庁舎等、駐輪場が整備されていた。59 施設のうち 37 施設が新設、18 施設が市内からの移転という結果になった。市街地再開発事業により鉄道駅周辺の施設が整備され、都市機能が鉄道駅周辺へ集積されたが、それは必ずしも郊外から移転されたものではなく、新設されたものも多いという



ことが明らかになった。

表-5 再開発施設内の公共施設に関する調査結果

施設の種類	新設	移転	不明	総計
集会施設	13	3	1	17
庁舎等	7	7		14
駐輪場	7	3		10
駐車場	4	1		5
高齢福祉施設	2		1	3
図書館	1	1		2
文化施設	1		1	2
幼児・児童施設	1	1		2
幼保・こども園	1		1	2
公園		1		1
消防施設		1		1
合計	37	18	4	59

### (3)生活利便性の向上の効果

表-4 に商業施設整備の有無をまとめた。ここでの商業施設の定義は一般社団法人日本ショッピングセンター協会によるショッピングセンターの定義<sup>(5)19)</sup>に準じ、面積1500m<sup>2</sup>以上のものとした。29事例中商業施設が整備されていたのは12事例のみであり、市街地再開発事業によって、必ずしも大規模な商業施設が整備されるわけではないことが分かった。

### (4)地域経済の活性化の効果

ここでは、2009年～2016年の経済センサスを用いて、大分類「I 卸売業、小売業」のみを対象として、着工時に対する竣工1年後の鉄道駅500m圏における事業所密度および従業員密度を算出した<sup>(3)</sup>（表-6）。尚、経済センサスのデータが無い年度に関しては、前後の年度間の傾きから事業所密度および従業員密度を算出した。尚、経済センサスのデータが2009年～2016年までしかないため、29事例中19事例のみでの分析となった。

表-6より、事業所密度に関して、本八幡A地区の77.0%から小杉町3丁目中央地区の174.5%まで幅が広く、19事例のうち14事例で事業所密度が減少していた。従業員密度に関しても、長津田駅北口地区の67.8%から小杉町3丁目中央地区の198.9%と幅広く、19事例のうち10事例で減少する結果となった。これより、再開発事業の前後で、事業所数や従業員数が必ずしも増加するわけではなく、減少している事例も多いことが示された。

### (5)行政コスト削減の効果

表-5に示す結果と重なるが、再開発施設内の59の公共施設のうち37施設が新設、18施設が市内からの移転という結果になった。新設された施設は高齢者施設や子育て支援施設であり、時代のニーズに沿って新設されたと考えられる。しかしながら、行政コストの観点からは、行政の公共施設の維持管理費が膨らみ、行政の財政負担の増加につながっていると言えよう。

### (6)環境負荷削減および健康増進の効果

次に、環境負荷削減および健康増進の効果として、歩行者環境の整備、交通広場の整備について述べる。歩行者環境の整備については、壁面後退等含め、29事例全てで実施される結果となった。交通広場の整備については、29事例中11事例で実施される結果となった（表-6）。

これらから、市街地再開発事業は歩行者環境の向上に寄与し、歩行を促進することにより環境負荷の軽減、健康増進に寄与していると言えよう。また、多くの事例で交通広場の整備を行うことにより、公共交通

表-6 再開発前後における各市街地再開発事業の変化

事業名	事業所数・従業員数		歩行者 環境	交通 広場	公共空間率		
	事業所密 度変化率	従業員密 度変化率			従前	従後	増減
八王子駅南口地区	97.2%	92.2%	○	○	40.4%	47.4%	7.0%
府中駅南口第一地区			○	○	26.9%	35.7%	8.8%
立川駅北口西地区			○	—	13.3%	14.1%	0.8%
武蔵小金井駅南口第1地区	96.4%	93.6%	○	○	11.1%	46.5%	35.5%
国分寺駅北口地区			○	○	16.1%	58.0%	42.0%
鶴見駅東口地区	94.4%	97.3%	○	○	13.2%	34.5%	21.3%
上大岡C南地区	105.8%	106.1%	○	—	25.4%	36.5%	11.1%
二俣川駅南口地区			○	○	6.4%	6.5%	0.1%
東神奈川一丁目地区			○	—	26.9%	32.9%	6.0%
長津田駅北口地区	81.8%	67.8%	○	○	19.5%	46.0%	26.5%
日ノ出町駅前A地区	93.6%	106.4%	○	—	46.8%	50.5%	3.7%
武蔵小杉駅南地区東街区	158.5%	179.0%	○	○	10.5%	48.0%	37.4%
武蔵小杉駅南地区西街区	140.7%	156.6%	○	—	25.9%	47.1%	21.2%
小杉町3丁目中央地区	174.5%	198.9%	○	—	10.4%	18.1%	7.6%
鹿島田駅西部地区			○	○	33.8%	47.9%	14.1%
相模大野駅西側地区	125.5%	142.4%	○	—	9.0%	32.2%	23.2%
小田急相模原駅北口B地区	94.4%	99.4%	○	—	21.0%	37.8%	16.8%
大滝町二丁目地区	98.8%	86.6%	○	—	34.4%	34.4%	0.0%
小田急相模原駅前西地区			○	—	29.1%	22.9%	-6.2%
武蔵浦和駅第1街区			○	○	27.8%	64.6%	36.8%
武蔵浦和駅第3街区			○	—	20.9%	26.1%	5.2%
川口金山町12番地区	100.0%	104.2%	○	—	15.6%	24.2%	8.6%
越谷駅東口	97.2%	117.8%	○	○	35.6%	51.9%	16.3%
北戸田駅東1街区	95.3%	89.7%	○	—	35.7%	35.7%	0.0%
上尾中山道東側地区	99.2%	108.8%	○	—	11.3%	11.3%	0.0%
蕨駅西口地区7番街区	95.2%	93.1%	○	—	22.1%	24.6%	2.5%
本八幡A地区	77.0%	84.6%	○	—	15.2%	17.2%	2.0%
柏駅東口A街区第二地区	99.2%	98.4%	○	—	10.7%	24.2%	13.5%
柏駅東口D街区第一地区			○	—	7.5%	17.1%	9.6%

の利用を促進し、環境負荷の削減につながると考えられる。

#### (7)防災機能への効果

防災対策へ効果として、表-6に再開発の従前と従後における公共空間率の変化を示す。尚、ここでの「公共空間率」は、再開発敷地に占める公共施設用地(道路や公園、広場、水路などを指し、建築物は含めない)の割合と定義する。表-6より、再開発前後において公共空間率が、29事例中25事例で増加、3事例で変化なし、1事例で減少

するという結果になった。多くの事例で公共空間率が上がり、地区の防災機能が向上したと言えよう。

#### 4. 超高集合住宅への転居による変化に関する評価結果

次にアンケート調査の結果より、駅周辺の超高層集合住宅への転居による変化に関するコンパクトシティ形成への寄与、コンパクトシティ化への効果に関して評価を行う。

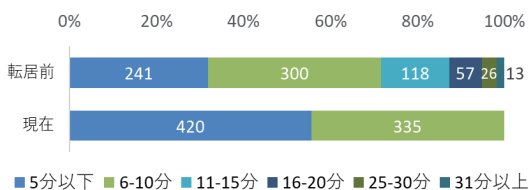
(1)居住の交通結節点周辺への誘導

転居前の自宅から最寄り駅までの平均徒歩時間は 10.7 分だったのに対し、現在は 6.0 分と、転居後に最寄り駅への距離が短縮される傾向にあることが示された。図-1 に転居前後における最寄り駅までの徒歩時間を示す。これより、転居前は、駅徒歩 10 分圏内に住んでいたのは 71.7%であり、元々多くの人が駅から徒歩 10 分圏内に住んでいたことが分かった。残りの 28%は転居により駅徒歩 10 分圏内に住むことになった。また、徒歩時間が 4 分以上増加した場合は遠くなった、4 分以上短縮した場合は近くなった、3 分以内の増減は変わらないとすると、この転居により最寄り駅までが近くなったのは 43.4%、変わらないのは 49.3%、遠くなったのは 7.3%であった。このように、駅から徒歩 10 分圏内の超高層集合住宅に転居することにより、より駅に近い場所に人口が集約したことになった。また、転居前の住宅の形態ごとの駅までの平均徒歩時間は、20 階以上の集合住宅が 6.9 分、19 階以下の集合住宅が 9.8 分、一戸建て住宅が 13.8 分であった。

図-1 転居前後の最寄り駅までの徒歩時間

(2)生活利便性の向上の効果

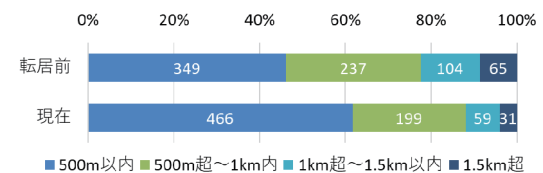
商業施設へのアクセスについて、図-2 に自宅からよく行く商業施設までの距離を示す。転居前より、77.6%の回答者が徒歩 10



分以内の商業施設をよく利用していた。転居により、よく行く商業施設が自宅から 500m 以内にあるという人が 46.2%から 61.7%へと増加し、500m-1km は 31.4%から 26.4%へ、1km 超は 22.4%から 11.9%へと減少した。

図-2 自宅からよく行く商業施設までの距離

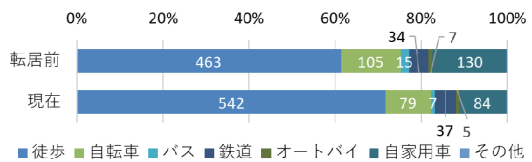
図-3 に最もよく行く商業施設までの交通手段をまとめた。転居前より、徒歩や自



転車利用が 75.2%と多い状況だった。徒歩の全体に占める割合が 61.3%から 71.8%に増加した一方、自転車は 13.9%から 10.5%へ、自家用車は 17.2%から 11.1%へと減少した。

図-3 自宅から商業施設までの主要交通手段

次に、医療施設へのアクセスについて、図-4 に体調を崩した際に行く医療施設（内

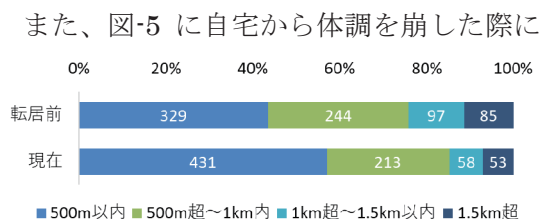


科を有する病院・診療所）から自宅までの距離を示す。転居前より、よく行く医療施設が 1 km圏内にある回答者が 75.9%を占めていた。転居により、よく行く医療施設が自宅から 500m 以内にあるという人が 43.6%から 57.1%へと増加し、500m-1 km



は32.3%から28.2%へと、1km超は24.1%から14.7%へとそれぞれ減少した。

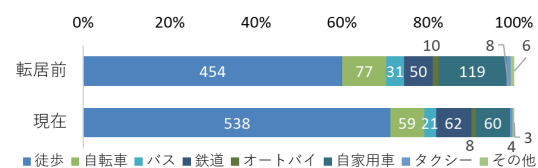
図-4 体調を崩した際に行く医療施設（内科を有する病院・診療所）から自宅までの距離



行く医療施設（内科を有する病院・診療所）までの主要交通手段を示す。転居前は70.3%が徒歩か自転車で通院をしていた。転居によって、徒歩が60.1%から71.3%へと増加した一方、自転車が10.2%から7.8%、自家用車が15.8%から7.9%へと減少した。

図-5 自宅から体調を崩した際に行く医療施設（内科を有する病院・診療所）までの主要交通手段

### (3)環境負荷削減および健康増進の効果



次に、環境負荷削減効果として、自家用車の保有に関して見ていく。転居前の平均保有台数は0.65台、保有率は57.9%、現在の平均保有台数は0.57台、保有率は53.6%

と、平均保有台数、保有率ともわずかに減少した。図-6にあるように、とくに転居前戸建て住宅であった回答者が最も自家用車を減らしている。これは、戸建ては駐車場代がかからないのに対し、集合住宅は駐車場代がかかること、戸建ての方が駅から遠い傾向があり、自家用車の必要性が高かったことが理由として推測される。

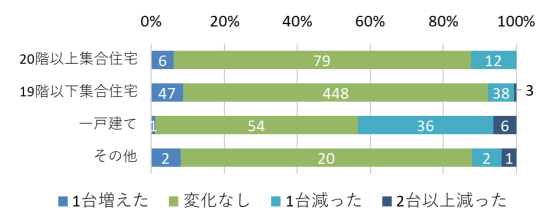


図-6 転居前の住宅の形態と自家用車の所有台数の変化

続いて、転居前も現在も通勤している回答者589名の通勤手段を図-7にまとめた。転居前から鉄道利用が62.3%を占めており、転居後は63.3%と微増した。徒歩は転居前は15.6%であったが、転居後は17.7%と微増した。自家用車は転居前は9.5%であったが、転居後は7.3%と微減した。

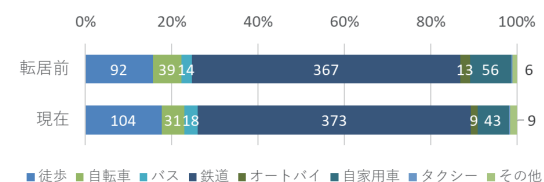
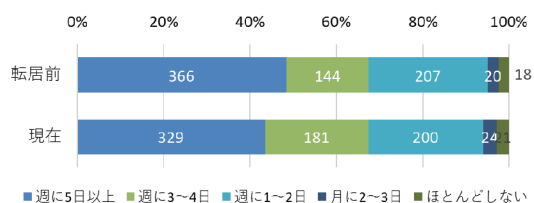


図-7 転居前後の通勤交通手段

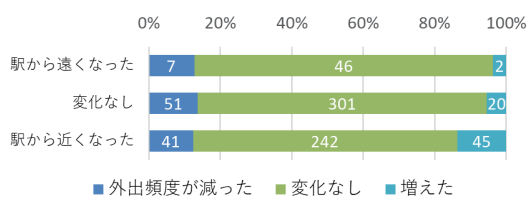
健康増進効果として、転居前と現在の通勤・通学以外の外出頻度について図-8にまとめた。週5日以上外出する人の割合は減り、週に3-4日外出する人の割合が増えた



結果となった。これは新型コロナウイルスの流行による、外出の自粛や通販による買い物など新しい生活スタイルの浸透も影響していると考えられる<sup>6)</sup>。

図-8 転居前後の通勤・通勤以外の外出頻度

次に、図-9に駅からの徒歩時間の変化と



外出頻度の変化の関係をまとめた。これより、駅からの徒歩時間が4分以上短くなった回答者で外出頻度が増えた人が多いことが分かった。

図-9 駅からの距離の変化と外出頻度の変化

## 5. 結論

以上より、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業により、駅周辺への人口の集約については効果が見られるが、大きなものではなく、都市施設の集約については、数は増えるが集約という点では効果が少ない

ことが明らかになった。また、駅近くの超高層集合住宅への転居により、全体として駅への近接性は上がるが、転居前から7割以上が徒歩10分以内に住んでおり、その影響は大きいとは言い難い。また、生活利便性については、大規模な商業施設の整備は対象事例の半分以下であり、駅周辺居住者や駅利用者の生活利便性の向上につながる事例は限られている。駅近くの超高層集合住宅への転居により、居住者のよく行く商業施設や医療施設への近接性は上がり、徒歩でのアクセスも多くなるが、転居前から7割以上が徒歩10分以内によく行く商業施設や医療施設があり、かつ7割以上が徒歩か自転車でアクセスしており、居住者のアクセス性の向上の効果も限られたものである。地域経済の活性化については、半数以上で駅周辺の従業員密度や事業所数は減少しており、再開発の波及効果として駅周辺に商業機能を集積させる効果も限られていると言えよう。行政コストの削減については、再開発施設内の公共施設の多くは新設されたものであり、時代のニーズに合わせて新設をされたとは言え、行政コストの増加につながっていることが指摘できる。環境負荷削減、健康増進機能については、歩行者環境や交通広場の整備により、駅周辺居住者や利用者がより公共交通を利用しやすく、徒歩で移動しやすい環境が整備できたと言えよう。駅近くの超高層集合住宅居住者は、転居により大幅な通勤交通手段の変化は見られず、この点では環境負荷削減効果は限られていると言えよう。しかしながら、自家用車保有率は減少しており、自家用車への依存は軽減されている。防災機能については、公共空間率が増加してお

り、駅周辺地域の防災機能は向上したと言える。

このように、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業自体のコンパクトシティ形成に対しての影響は、事業により直接もたらされる効果である歩行者環境や交通広場などの整備による効果は大きかったが、他については大きな効果があるとは言い難い結果となった。また、駅近くの超高層集合住宅への転居による効果についても、もともと駅近くに居住していた人が多く、大きな効果はなく、かつ効果があったものも、超高層集合住宅という住宅の形態ではなく、駅の近くという場所の特性による効果であったと考えられる。

市街地再開発事業は、多くの補助金が投入されるものであり、それが地域にもたらす影響について、直接的な影響だけではなく、波及効果、長期的効果・影響、負の影響も含め、明確に予測、評価し、意思決定を行っていくことが必要となる。とくに、超高層集合住宅を伴う市街地再開発事業には大幅な容積率ボーナスが与えられているケースが多く、住宅部分を超高層にする必要があるのかを含め、慎重な評価、意思決定が求められると言えよう。

本研究の課題としては、本研究では市街地再開発事業で建設された施設や、駅周辺の超高層集合住宅に居住する人を対象としており、市街地再開発事業により取り壊された施設や超高層集合住宅建設によりその地区から転居した住民の行動の変化については対象としていない点である。本来であれば、事業前後、転入者、転出者を合わせて評価すべきであり、今後市街地再開発前の施設や転出した住民の行動の変化を合

わせて調査し、総合的に評価をする必要がある。また、アンケート調査では新型コロナウイルス感染症により、人々の生活行動が大きく変化し、転居前後における生活の変化を単純比較することが難しく、その影響が少ない時期の調査が必要である。

## 補注

(1) 本研究では、超高層集合住宅を「高さ60m以上(高さが不明の場合は20階以上)の住宅用途を伴う建築物」と定義する。

(2) 野村不動産ソリューションズWebサイト(21)を参考に超高層集合住宅の戸数を求め、このサイトに載っていない物件は各不動産サイトや関連資料を参照した。

(3) 小地域(町丁・大字)の国勢調査・経済センサスを用いて、鉄道駅500m圏のバッファーで面積按分した。

(4) 総務省『公共施設現況調査 調査票ひな型について ~活用にあたっての留意事項~』(22)を基に、施設分類を行った。また、再開発以前に当該敷地にあった施設は移転と見なした。

(5) 一般社団法人日本ショッピングセンター協会によるショッピングセンターの定義は、『1.小売業の店舗面積は、1,500 m<sup>2</sup>以上であること。2.キーテナントを除くテナントが10店舗以上含まれていること。3.キーテナントがある場合、その面積がショッピングセンター面積の80%程度を超えないこと。但し、その他テナントのうち小売業の店舗面積が1,500 m<sup>2</sup>以上である場合には、この限りではない。4.テナント会(商店会)等があり、広告宣伝、共同催事等の共同活動を行っていること。』(一般社団法

人日本ショッピングセンター協会 Web サイト 19) より引用) とする。

(6) 新型コロナウイルスの感染拡大後の 2020 年以降転居した回答者 257 名を対象とした分析でも、全体として外出傾向が減少するという同様の結果が得られた。

## 参考文献

1) タワーマンションのあり方に関する研究会 (2018), 「神戸市におけるタワーマンションのあり方に関する課題と対応策 (報告書)」,

[http://www.rilg.or.jp/htdocs/img/reiki/PDF/%EF%BC%91%EF%BC%96/tower\\_houkokusyo.pdf](http://www.rilg.or.jp/htdocs/img/reiki/PDF/%EF%BC%91%EF%BC%96/tower_houkokusyo.pdf)

2) 志村 秀明 (2007 年), 「再開発ビッグプロジェクトとサステイナブル・コミュニティ ～東京都中央区佃・月島地区を事例として～」, 都市住宅学, Vol.2007, No.57, pp.27-32

3) 岡 絵理子 (2014 年), 「大阪市都心 6 区における超高層集合住宅の立地動向とその実態に関する研究」, 都市住宅学, Vol.2014, No.87, pp. 86-91

4) 和田 尚子, 岸本 達也 (2011 年), 「超高層建築物がおよぼす景観の印象と圧迫感の距離との関係」, 日本建築学会計画系論文集, Vol.76, No.667, pp. 1651-1657

5) 宗方 淳, 松野 秀生, 小島 隆矢, 平手小太郎, 安岡 正人 (1998 年), 「居住者と近隣の住民による超高層集合住宅の評価」, 日本建築学会計画系論文集, Vol.63, No.512, pp. 67-72

6) 三上 悟史, 野澤 千絵 (2016 年), 「超高層マンション建設を伴う市街地再開発事

業による公共貢献の実態と課題 —都心 3 区の 2003 年以降に都市計画決定された事業を対象に一」, 都市計画報告集, Vol.15, No.3, pp. 142-147

7) 沼田 麻美子, 小場瀬 令二 (2011 年), 「再開発が周辺地区の地価に与える影響について —二子玉川再開発事業を事例として—」, 日本建築学会計画系論文集, Vol.76, No.655, pp. 1267-1274

8) 宮本 勇希, 吉川 徹, 讃岐 亮 (2022 年), 「地方都市における市街地再開発事業の建築物の特性と周辺商業集積の変化の関連性 —商業集積の施設数変化に着目して—」, 日本建築学会計画系論文集, Vol.87, No.793, pp.596-607

9) 越川 知紘, 森本 瑛士, 谷口 守 (2018 年), 「多様化するコンパクトシティ政策がもたらすクロスセクターベネフィットの可能性」, 土木学会論文集 D3(土木計画学), Vol.74, No.5, p. I\_419-I\_429

10) 高橋 美保子, 出口 敦 (2007 年), 「コンパクトシティ形成効果の費用便益評価システムに関する研究」, 都市計画論文集, No. 42-3, pp. 487-492

11) 中道 久美子, 谷口 守, 松中 亮治 (2004 年), 「都市コンパクト化政策に対する簡易な評価システムの実用化に関する研究 - 豊田市を対象にした SLIM CITY モデルの応用 -」, 都市計画論文集, No.39-3, pp. 67-72

12) 公益社団法人全国市街地再開発協会 (2019 年), 「日本の都市再開発 第 8 集」

13) 公益社団法人全国市街地再開発協会, 「機関誌『市街地再開発』」

14) 公益社団法人全国市街地再開発協会, 「再開発マップ」,

<https://www.uraja.or.jp/town/map/>

15) 国土交通省都市局都市計画課 (2014年), 「都市構造の評価に関するハンドブック」,

<https://www.mlit.go.jp/common/001104012.pdf>

16) 国土交通省 (2019年), 「市街地再開発事業における事後評価手法マニュアル (案)〈令和元年度改訂版〉」,

<https://www.mlit.go.jp/toshi/city/sigaiti/content/001335899.pdf>

17) 国土交通省都市局都市計画課 (2017年), 「コンパクト・プラス・ネットワークの推進について -生活利便性の維持・向上のための居住の誘導-」,

<https://www.mlit.go.jp/common/001170865.pdf>

18) 総務省, 「参考資料4 市区町村別の人口及び世帯数」,

[https://www.soumu.go.jp/menu\\_news/s-news/17216\\_1.html](https://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/17216_1.html), (参照 2023/4/16)

19) 一般社団法人日本ショッピングセンター協会, 「SCの定義/用語解説」,

[https://www.jcsc.or.jp/sc\\_data/data/definition](https://www.jcsc.or.jp/sc_data/data/definition)

20) 国土交通省住宅局 (2020), 「令和元年空き家所有者実態調査報告書」

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001377049.pdf>

21) 野村不動産ソリューションズ株式会社, 「タワーマンションの購入ならタワーマンションギャラリー」,

<https://www.nomu.com/tower/>, (参照 2023/4/16)

22) 国土交通省, 「公共施設現況調査 調査

票ひな型について ~活用に当たっての留意事項~」,

<https://www.mlit.go.jp/common/001036580.pdf>, (参照 2023/4/16)