

《7》 区別人口動態分析

① 鶴見区 区民はどこから転入しているのか？ 隣接自治体との連携可能性を考える

対策への期待による他都市からの流入、鶴見区北東部の地域における、工場跡地等への共同住宅建設による局所的な人口増加などが考えられる。

1 テーマを掲げた背景・意図

政策局による横浜市将来人口推計(図1)によると、横浜市全体の人口は平成31年をピークに減少の一途をたどると予想されているが、鶴見区は平成47年でも増加傾向にあると推計されている。

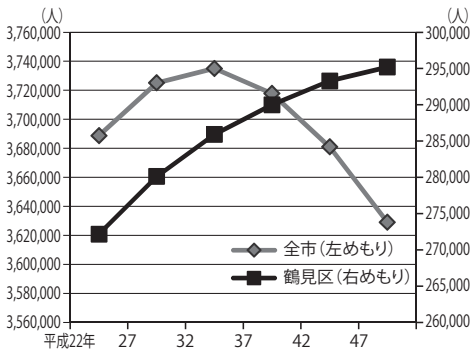


図1 将来人口推計

直近でも、本市の待機児童

また、人口増減は社会インフラにも影響を及ぼす。児童の安全を保つためのスクールゾーンの整備、利用者の増加による公共交通機関、幹線道路の混雑等への対応も検討する必要がありますが、まちの相も大幅に変化することが見込まれる。

2 人口動態データ分析

① 行政区別人口動態

平成21年から25年の行政区別人口動態(社会増減)をみると、横ばいや減少している区が多い中、鶴見区は、この5年間で5倍以上に増加していることがわかる。また、同様な傾向が港北区でもみられる。(図2)

② 鶴見区の将来人口推計

年齢3区分別の人口推計値は、15～64歳の生産年齢人口は横ばい傾向、15歳未満の年少人口は減少傾向にあることがわかる。一方で65歳以上の老年人口は増加傾向にあり、平成22年に18%だった高齢化率が平成47年には27%を超え鶴見区においても超高齢社会を迎えることになる。(横浜全市全体では30%を超える推計

値となっている。)(図3)

③ 町別の人口増減

平成25年の町別の人口増減では、矢向地区、江ヶ崎地区を中心とする主に準工業地域からなる町丁目で人口増加が著しい。

鶴見区西部の主に第一種住居専用地域からなる町丁目では人口減少が進んでいる。すでに開発が進んでいる地域のため、新規の着工はあるものの世帯分離などによる人口減少要因を防ぐものとはなっていないと考えられる。(図4)

④ 鶴見区人口動態①

平成25年中の東京圏内の地域別にみた転入・転出者数を見る(市内の転居者を除く)と、東京都区部、川崎市の順に多く、中でも大田区や川崎区・幸区など鶴見区と近接または隣接している地域が上位

⑤ 鶴見区民の通勤・通学先

鶴見区は、区内の工場など就業地が多くあることから、区内に通勤する人の割合が高い。川崎市内や大田区や港区を始めとする特別区部への通勤通学も多く、京浜東北線沿

執筆

栗竹 史明

鶴見区課長補佐

(区政推進課地域力推進担当係長)

霧生 浩司

鶴見区政推進課企画調整係長

川原 宏美

鶴見区政推進課

まちづくり調整担当係長

佐藤 裕子

鶴見区政推進課企画調整係

を占めており、一定の生活圏内での移動が多く行われていることがわかる。(図5、口絵1ページ)

出典の記載のない社会動態データは住民基本台帳データベースに基づく。2012年7月以降の外国人の海外からの転入は含まれていない。

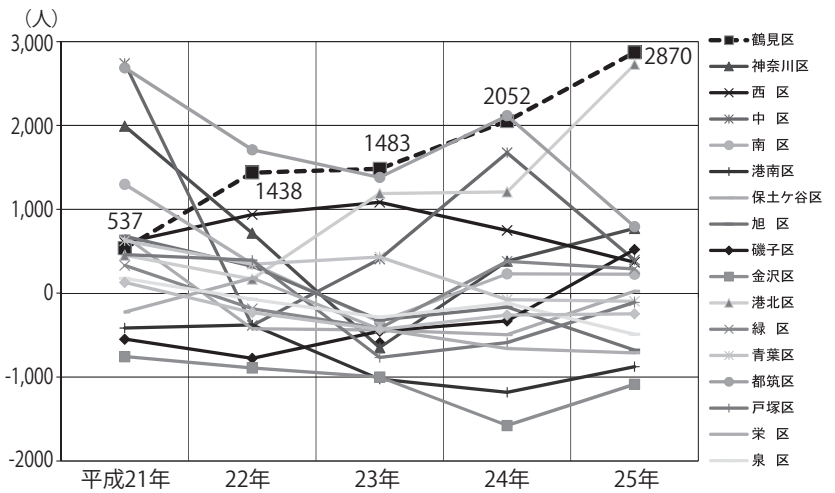
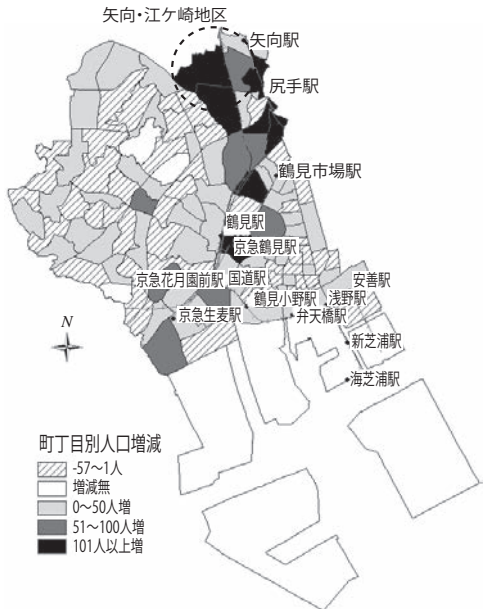


図4 平成25年町別人口増減・位置

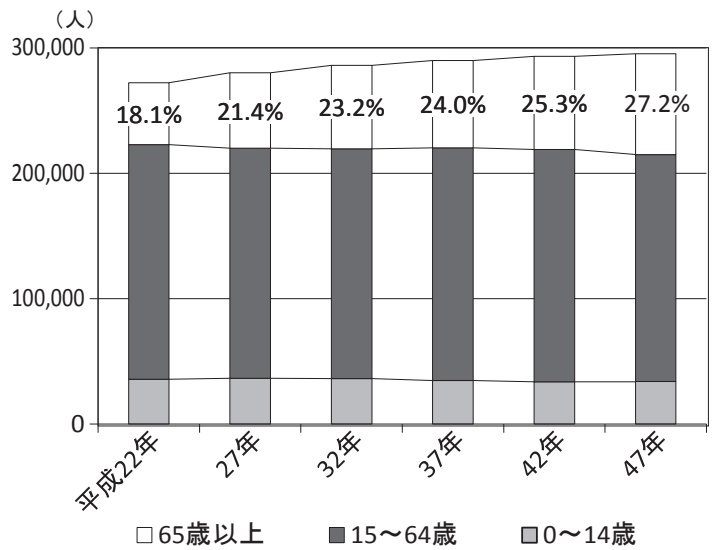
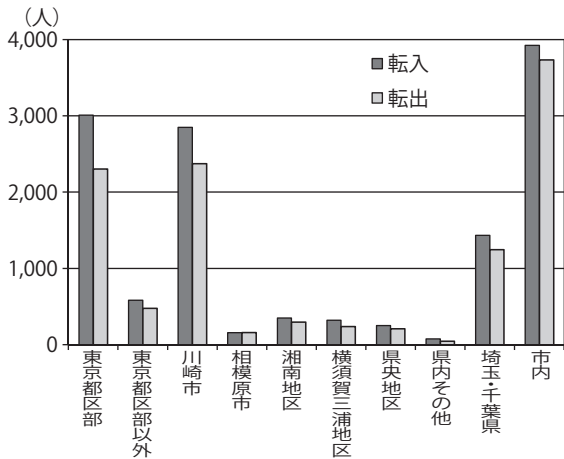


図6 通勤通学先 (平成22年国勢調査)

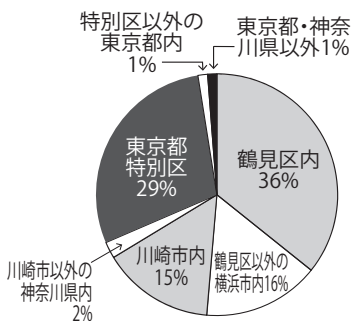


図6 通勤通学先 (平成22年国勢調査)

近年、特に第1ブロック(川のまち)において、社会増加が顕著になっている一方で、第2(海のまち)、第3ブロック(丘のまち)においては、市内他区を中心に流出傾向があり、ブロック別における人口動態の二極化が進んでいる。

鶴見区は、図7に示す通り、第1ブロック「川のまち」(鶴見川河口域の比較的広い沖積低地部)、第2ブロック「海のまち」(東京湾岸の埋立部)第3ブロック「丘のまち」(末吉台地に入江川が細かく谷戸を刻んだ丘陵部)の大きめに3つの地域に分けられる。

⑥ 鶴見区人口動態②

線へ通勤・通学する人達の居住地となっており、居住地の移動もこの圏内で行われている。(図6)

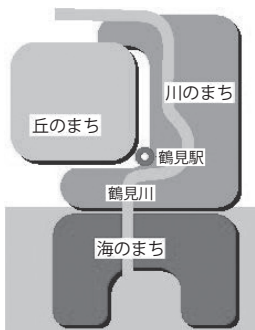


図7 丘、川、海のまち

⑧ 鉄道乗車人員(一日平均)

第1ブロック(川のまち) 周辺駅(京急鶴見駅、JR尻手駅、矢向駅)の鉄道乗車人員(一日平均)をみるといずれも増加している。(図11)

⑦ 義務教育人口推計

平成26年度義務教育人口推計(教育委員会事務局)によると、鶴見区では、平成32年度まで児童数は大幅な増加傾向にあり(図10)、いくつかの小学校では、学級数が適正とされる規模(12~24)を上回ることが予想されている。(図8)

3 人口データ分析から得られた示唆と施策への反映

①人口動態から見る増加要因分析

鶴見区では、図5でみるとおり、隣接する川崎市と東京都区部からの転入が多くなっている。この章では、特に川崎市と隣接する第1ブロック（川のまち）の状況に焦点をあてて考察してみたい。

まず、当該地区がなぜそのような傾向となっているのか？考えられる要因として、次の点が想定される。

ア 工場等の撤退に伴う大規模な土地空間の発生

同地区の多くは準工業地域として用途地域が指定され、従来から大規模の工場が一般住宅とともに多く点在する地域であった。しかし近年の経済構造の変化により、工場の郊外移転や廃業が進み、まとまった広さの空き地が発生し、そこへ新築マンションや比較的規模の小さな戸建て住宅の建設が進んでいった。

特に第1ブロックの中でも矢向地区、江ヶ崎地区にはかつて旧国鉄新鶴見操車場の広大な敷地が広がっていた。しかし貨物輸送の変化により昭和59年に廃止となり、その後

の跡地利用計画が隣接の川崎市を含めて大きな課題となっていた。

その後、横浜市側の跡地には新鶴見小学校が平成7年に開校するとともに、病院や福祉施設、商業施設、大規模マンションが建設されている。

イ 東京方面への良好なアクセス環境

矢向地区、江ヶ崎地区にはJR東海道線、京浜東北線、南武線、横須賀線、京浜急行線の各路線があり、最寄駅は川崎、尻手、矢向、新川崎、鶴見市場、八丁畷の各駅が点在するなど、鉄道の便が非常に豊富である。特に（川崎市域ではあるが）横須賀線新川崎駅は、湘南新宿ラインの増便にもない、より鉄道の広域ネットワーク化が進み、利便性が高まっている。

また、地形の起伏もほとんどなく、駅へのアプローチに徒歩や自転車を用いることができ、特に東京方面へ通勤するには非常に便利な地区である。

同地区内の物件価格の相場をみると、新築マンションは3,000万円台後半から4,000万円台前半が中心で、比較的若い子育て世代にも手が届きやすい設定がされている。

ア及びイの要素を基盤として、同地区に新築マンションや戸建て住宅の建設が進みやすい環境となっていたことに加え、本市が平成25年に達成した「保育所持機児童ゼロ」に向けての取組が、「子育てしやすい（しやすいかな）鶴見にマイホームを構えたい。」と願う世帯を引き付ける要素も見逃せないのではないかな。

その結果、「①土地利用の転換②新築住宅の増③子育て世代の集積④再び②へ」といったサイクルが起り、近年の人口動態に反映されることとなったものと考えられる。

②人口急増が与える地域への影響

急激な人口流入は、インフラ等の生活環境不足という課題を引き起こす。これは過去の高度経済成長期には様々な地域で発生した課題ではあるが、全国的に人口のピークを超えた21世紀初頭において、今でも当該地区ではスポット的に過去と類似の課題が生じている。その具体的内容をいくつかを検討してみたい。

ア 児童数急増に伴う影響

未就学児、学齢期児童の急増は、(1)地区内の小学校の教室不足、(2)保育所や幼稚園

ニーズの問題、(3)学童等放課後の児童の居場所の確保といった影響を引き起こす。

児童数増加に伴う教室数の不足に対しては、施設の内部改修や仮設校舎の設置、増築や新設校の検討等、必要に応じて施設整備を行っているが、学校自体も既成市街地に立地しており、新たな敷地確保は困難な状況とも言える。

一方、中長期的には、増加は永く続くものではなく、将来的にピークアウトすることが想定される。現に市内の郊外エリアでは児童・生徒数の減少に伴う学校統合といった課題が既に生じており、施設整備にあたっては、ピークアウト以降の活用に向けた視点を持つておくことも必要であろう。

イ 勤労世代の増加に伴う影響

子育て世代の親の増加も、様々な形で地域のインフラへの影響が想定されるが、ここでは一例として交通体系上の課題を取り上げる。

前記①イでも述べたとおり交通至便な地区であり、勤労世代の中心となる親にとっては、都心方面に通勤しやすい環境ではある。しかし、ミクロの視点で見ると、これらの層から新たな地域のニーズ

が掘り起こされている。

例えば、江ヶ崎地区から鉄道の駅に向かう方法は、(1)JR南武線の尻手、矢向両駅まで徒歩10分程度、(2)JR川崎駅までバスで15分程度、(3)JR新川崎駅まで徒歩で20分程度、の3つが主流となっている。

このうち(3)について、同地区から新川崎駅までのバス路線新設要望の声が高まり、町内会が独自に路線に関する住民アンケートを実施して、バス事業者へ提出するなどの取組を行っている。事業者側も新たな需要の発生は認識しているが、昨今のバス運転手不足もあいまって、直ちに路線新設等の対応が行われる見通しが立たない状況にある。

ウ 防災上の影響と課題

さらに、防災上の影響と課題も考慮する必要がある。人口増による影響は様々な見込まれるが、例えば、(1)地域防災拠点の収容力は（物資の備蓄を含め）不足しないのか、(2)新住民が増えることで、元の住民との間に、いざというとき共助の精神が発揮できるのか、などが考えられる。

加えて、この地域特有の課題として、最寄りの広域避難場所まで、鶴見川の橋を渡らなければならない。住民の

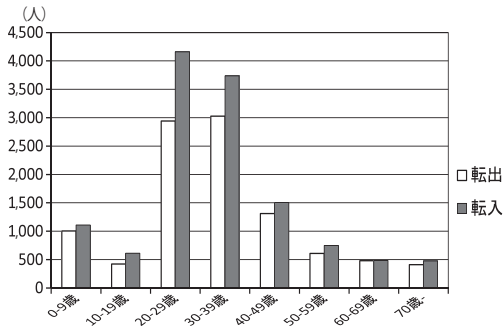


図9 第1ブロック年齢別転出入

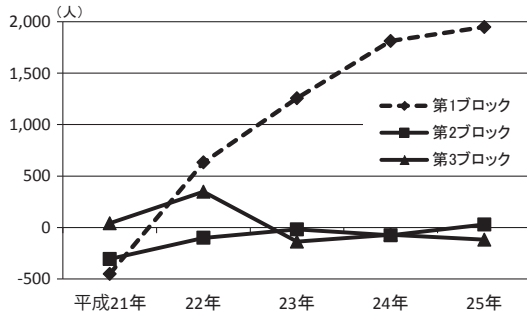


図8 ブロック別転入超過数

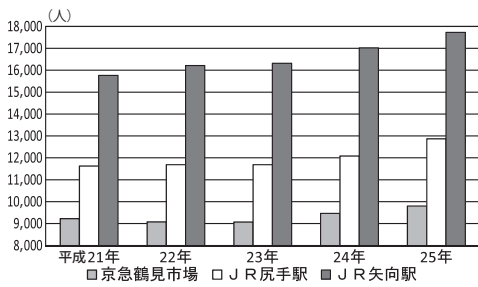


図11 鉄道乗車人員(横浜市統計書)

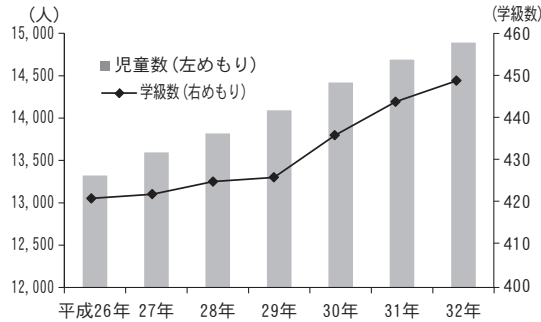


図10 義務教育人口推計(鶴見区)

中からは、「かえって、地続きの川崎市の広域避難場所へ向かった方が、安全ではないか。」との声も寄せられている。一口に人口増による課題と

策展開を図っていくことが必要であろう。③ 政策展開にあたり必要なのは言うまでもない。前記②に掲げた地域課題は、他の地域や自治体でも起こりうる事態であり、解決へ

向けて対応するには、区だけでなく関係部局が十分連携し、取組を進めることが必須なのは言うまでもない。また、すべて行政主導で取り組むのではなく、課題によっては地域住民が主体となつて取り組むよう、区が後方支援することも必要であろう。現に防災面では、地域独自で災害時の要援護者支援の仕組みを構築するなど、住民の高い意識に基づいた取組が進んでいる地区もある。

しかし、横浜市の東端に位置する鶴見区においては、「横浜市」という枠にとらわれることなく、隣接自治体(川崎市)との連携強化という発想を、新たに加えてみる必要があるのではないか。

前記②で述べた課題の解決に向け、自治体間連携による具体的な方向性を提示していきたい。

(1) 未就学児・児童数急増への対応については、すでに本年10月、高まる保育ニーズへの対策として、横浜市と川崎市との間で「待機児童対策に関する連携協定」を締結することとなった。

市境の土地を有効活用した保育所の共同整備、横浜保育室と川崎認定保育園の相互利用、保育所確保対策等、本稿

で検討している課題に対応する画期的な内容となつており、高い効果が期待できる。将来的には、学齢期の児童に対する施策として、市をまたいだ小学校の越境入学、放課後の居場所への受入まで踏み込んだ対策を展開してはどうか。

また、平常時には隣接の自治会町内会等が連携し、防災訓練の実施や関係構築などにも取り組み、市をまたいだ顔の見える関係づくりに取り組むことも必要であろう。

(2) 交通体系整備の対応としては、市をまたぐバス路線を、両市交通局または民間バス会社によって、試験運行することはできないか。

バス路線の運行にあたっては、民間バス会社のみならず公営交通事業者も、採算性の確保が求められるが、まずはニーズの高まっている地域(路線)について、試験運行を行うことで、さらなる乗客確保(掘り起こし)につな