

愛知県 正 所 浩司
大阪大学 学 渡辺 千賀恵

1. はじめに

現在、大都市における自動車交通の増加による都市交通の機能低下があらわれつつあることを契機に、モータリゼーションの方向転換と公共交通網の充実がはかられようとしている。しかし、膨張過程にある大都市における輸送網の拡大とりわけ外延化は、一定限の市街地の拡大を促進し、1人あたり1条件1台というスプロールを発生させる矛盾をはらんでいる。

こうした認識から、本研究は、都市高速度鉄道(地下鉄)を例として、それが郊外にまで延長された場合の諸影響を調査・考察するほかで、とくにスプロール過程を把握しようとするものである。

2. 調査の概要

調査の対象地域は名古屋市東部の地下鉄藤ヶ丘駅の周辺とした。ここはかつて近郊農村であり、バスなどの交通機関が不備であったことにより住宅立地はあまりみられなかったが、地下鉄の開通以後、急速な立地増加が現われている。そのため影響の現われ方が典型的と思われる。

調査結果は、この居住者の大部分が実際に地下鉄を利用していることから判断して、駅の構内にて配布・回収となった。有効回収率は36.6%(配布枚数2818枚)であった。

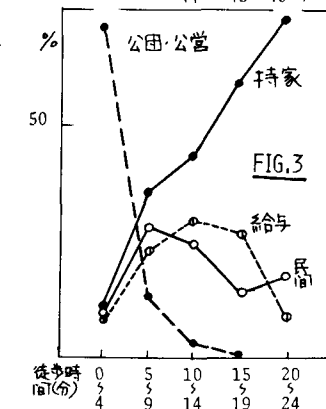
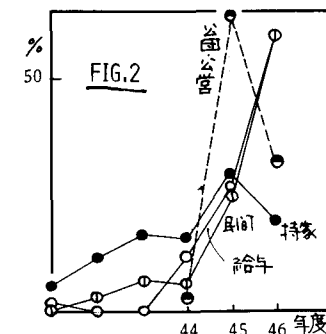
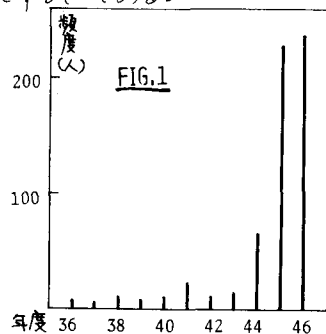
3. 住宅立地の変化

藤ヶ丘駅利用者は、地下鉄開通を契機に、宅地造成に動員され、急激に入居の増加を示している(図-1)。住宅形態別にみると、「持家」の立地は、開通後に一層増加しているとはいえ、開通前からもすでにかなりの立地がみられ、「民間」「公団・公営」「給与」などの賃貸形式のほとんどすべてが開通後の立地であることと比較して明瞭である(図-2)。

居住者の空間分布をみると、全体的に駅を中心とした比較的近い地域に集中しているが、さらに詳しく居住形態にみると、賃貸形式が駅に隣接に集中しているのに対して、「持家」は相対的に遠く立地している(図-3)また、広域的にみられると、駅から相当遠距離に立地する「持家」もみられる。

4. 地価および家賃(賃貸料)の変化

地価については、開通前にかだか4万円/坪、ほとんどは1~2万円/坪であったが、開通後では最高10万円/坪になっている(図-4)。駅からの距離との関係では、駅に近いほど高く見購入する者が多く、遠くなるほど安く購入する者が多い傾向がみられる。とくに駅近傍のせまい範



図内では地価の格差が大きい。

賃貸住宅の家賃(賃料)については、1.2万円以下の家賃層は駅から遠ざかるにつれて頻度は増加し、1.2万円～2.0万円の層は減少し、2.0万円以上の層は駅から徒歩で5～9分圏内にピークをえている(図-5)。

また、全体的にみて、賃貸形式の住宅は徒歩で14分以内のセブ地域に立地しており、それ以上離れると急減している。

5. 居住者の属性および構成

居住者を職種別に集計してみると、事務職31%、専門技術職27.4%、経営・管理職18%、販売サービス業13%等となっており、居住者の多くはサ三次産業に従事していることがわかる。

年収の分布をみると、125～150万円/年がもっとも多く、全体的に高収入層の割合が高い。たとえば、100万円以下の階層が17%であるのに対し、200万円/年の階層は21%ある。(図-6)

また、この地域の世帯は家族構成のうえから三つの群に分類される。一つは、世帯主が25～30才前後で家族2～3人(すなわち子供0～1人)の群、二つには、世帯主が45～50才前後で家族3～5人(すなわち子供2～3人)の群、そして三つには単身居住者である。これらの群は、居住形態とも関連しており、単身居住者と若く世帯とは賃貸形式に、若い世帯は「持家」に住む率が高い(図-7)。

先住地は都市構造の観点から主として三つに大別できる。第一は都心を含む旧市街地、第二は郊外部、第三は市外である。市外から藤ヶ丘駅周辺への転居は37%である。

転居の理由は、開通以前の入居については、「以前から土地があった」28.1%、「土地が安い」12.4%、「環境がよい」18.0%、「適当な住宅があった」15.7%となっているが、開通後では、「通勤の便がよい」「地下鉄が延長されたから」と合わせ32.6%が通勤利便性をクロスアップしている。

