

京都大学工学部 正員 天野 光三
 京都大学工学部 正員 吉川 耕司
 京都大学大学院 学生員 秋本 直人
 JR東日本 正員 ○斎藤 誠

1.はじめに わが国の大都市には、都心を取り巻くエリアに、小規模な住宅、商店、工場などが、十分な都市基盤もなく建て詰まっている状態にある、いわゆる密集市街地が形成されており、抜本的な環境改善の必要性が極めて高い。本研究では、こうした地域の整備方策を検討するため、意識調査を用いて、住民の、現状の住環境に対する評価意識と今後の整備に対する意向の分析を試みた。さらに、両者の関連を調べることによって住民の意識構造を把握しようとしている。

2.対象地区の概要 住民意識調査の対象地区として、本研究では、大阪市のJR環状線周辺部に位置する7つの住居系地域を選んだ。表-1に示すように、大阪市平均に比べ、人口や建物の密集度および木造率などはかなり高くなっている。特に、福島区において3地区を取り上げたが、これらは典型的な密集市街地の様相を呈している。

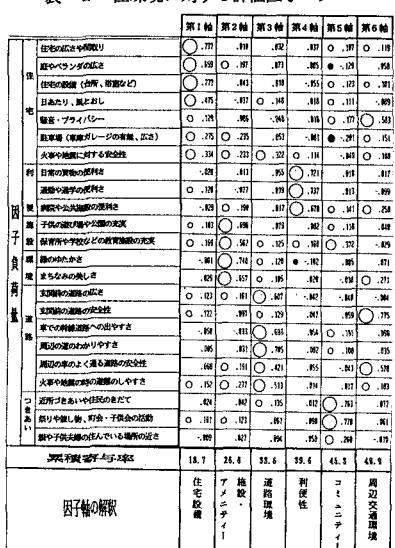
3.住環境に対する不満因子の抽出 現状の住環境に対する住民の評価意識を調査することは、地区整備の方向を考えるにあたり非常に重要である。そこで住民意識調査では、「住宅」「利便性」「施設」「環境」「道路」「つきあい」といったグループについて数項目ずつ、計23の項目を設定し、それぞれ「非常に満足」から「非常に不満」までの5段階で回答を求めた。「やや不満」「非常に不満」に回答したものを1、その他に回答したものを0とするダミー変数を作成して因子分析を行ったところ、住環境に対する不満因子として表-2に示す6軸が抽出された。これによると、ほぼ上にあげた6つのグループに沿うものの、道路に関する評価については、広さや防災性など道路そのものの構造に起因するものと、交通環境の二面にわけてとらえられていることがわかる。また、住宅に関しても、騒音やプライバシーは交通環境の因子として認識されている。

4.地区整備に対する選好因子の抽出 次に、地区整備に対する住民意向について同様に因子分析をおこなった。意識調査では、「住宅」「道路」「まちの緑」「駐車場」「まちの活性化」「まちづくり」といった、整備対象あるいは整備項目に関して、具体的な方策を数種ずつ提示し、これら計25項目について、それぞれ「ぜひ進めるべき」から「すべきでない」までの5段階で回答を求めていたが、各項目に対して「ぜひ進めるべき」と「進めるべき」に回答したサンプルを1、その他の回答を0とするダミー変数を作成した。その結果、地区整備に対する意向に関して、表-3に示す8つの因子が抽出された。回答者の属性ごとの因子得点の平均を図-1に示すが、例えば、女性が全面改造や高度住宅利用といった抜本的な整備に対して消極的であり、男性は逆に支持していること、また、若年齢層ほど全面改造を希望しており、一方、年輩になるほど路上駐車に敏感になるなどの特徴がみてとれる。また、住居属性の違いでは、店舗併用住宅と工場併用住宅の居住層が明らかに対立した意向を持っていること

表-1 対象地区的概要

項目	地区	対象地区平均	大阪市
人口密度(人口/ha)		255.36	121.00
世帯密度(世帯/ha)		102.32	44.80
1世帯当たり人員(人/世帯)		2.87	2.70
7人以上世帯割合(%)		1.26	0.95
65歳以上単身世帯割合(%)		6.19	5.11
建物総面積(木造率)(%)		23.88	17.10
建物密度(棟/ha)		85.17	49.80
物 カット建蔽率(%)		48.97	47.80

表-2 住環境に対する評価因子パターン



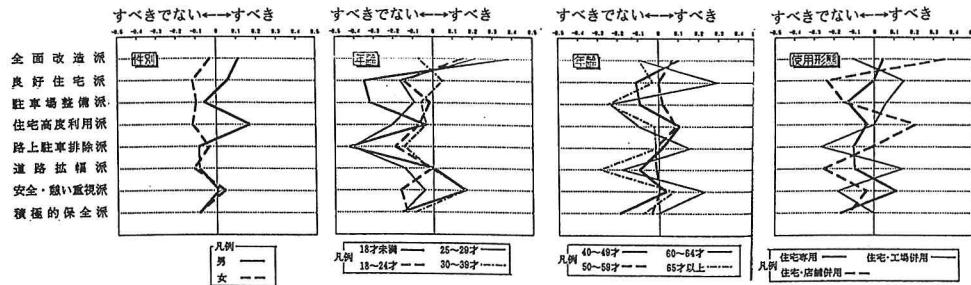


図-1 整備方向に関する因子得点の回答者属性別平均

も興味深い。

5. 住環境の不満感と整備意向との関連分析

住環境評価および整備意向に関する各因子について、サンプルごとの因子得点を用いて、クラスター分析を行ない、サンプルを、各因子に対応する、住環境不満グループと整備意向グループに分類した。そして両者の関連をみることで、住民が住環境に対する不満を解消する方策として、どのような整備を望んでいるのかを分析する。図-2に、それぞれのグループに属するサンプルの割合を示す。また、図-3は、住環境不満グループと整備意向グループとの関連である。これによると、施設・アメニティの不満群は、良好住宅、安全・憩い重視の整備を望んでおり、道路環境の不満群は、駐車場整備、道路拡幅を望むといった妥当な結果が得られたが、周辺交通環境に不満を持つ人は、道路自体に不満を抱いているのではなく、周辺の住宅事情に不満を抱いている点が非常に興味深い点である。

6. おわりに 今後は、住民が望む整備の方向をより明らかにするとともに、住民意識をふまえた具体的な密集市街地の整備のあり方について、その実現可能性とともに研究を進めていきたい。

表-3 整備方向に対する選好因子パターン

	第1輪	第2輪	第3輪	第4輪	第5輪	第6輪	第7輪	第8輪
住 居 環 境 不 満 群	.10 .06 .06 .06 .06 .06 .06 .06	○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01	○,.74 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59	●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51	.45 .45 .45 .45 .45 .45 .45 .45	.47 .47 .47 .47 .47 .47 .47 .47	-.42 -.42 -.42 -.42 -.42 -.42 -.42 -.42	○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16
整 備 意 向 不 満 群	.10 .10 .10 .10 .10 .10 .10 .10	○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01 ○,.01	○,.74 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59 ○,.59	●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51 ●,.51	.45 .45 .45 .45 .45 .45 .45 .45	.47 .47 .47 .47 .47 .47 .47 .47	-.42 -.42 -.42 -.42 -.42 -.42 -.42 -.42	○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16 ○,.16
合 計	14.1 14.1 14.1 14.1 14.1 14.1 14.1 14.1	24.2 24.2 24.2 24.2 24.2 24.2 24.2 24.2	30.8 30.8 30.8 30.8 30.8 30.8 30.8 30.8	36.9 36.9 36.9 36.9 36.9 36.9 36.9 36.9	42.0 42.0 42.0 42.0 42.0 42.0 42.0 42.0	46.8 46.8 46.8 46.8 46.8 46.8 46.8 46.8	51.3 51.3 51.3 51.3 51.3 51.3 51.3 51.3	55.6 55.6 55.6 55.6 55.6 55.6 55.6 55.6
因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈	因子輪の解釈

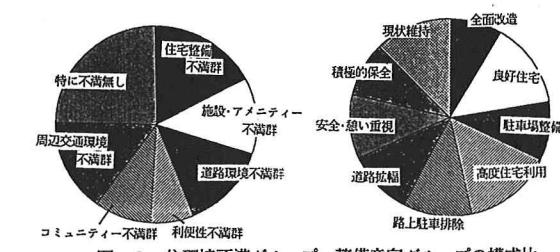


図-2 住環境不満グループ、整備意向グループの構成比

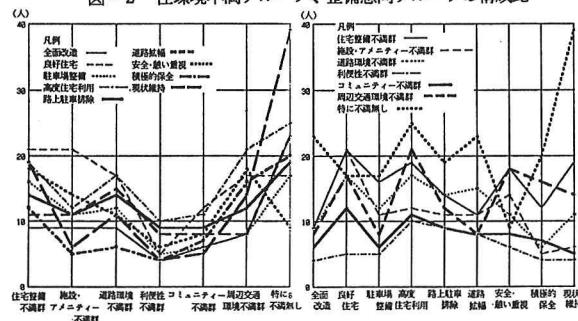


図-3 住環境不満グループと整備意向グループの関連