

IV-46 居住地周辺環境の評価構造に関する考察 —マンション居住者を対象として—

東京工業大学 学生員 小林 一樹
 東京工業大学 正員 屋井 鉄雄
 東京工業大学 正員 岩倉 成志
 東京工業大学 学生員 小林 幹人

はじめに

近年都市域において空間の高密な利用の必要性から、マンションの立地が増加している。より良い居住空間の提供のためには、居住者の周辺環境に対する評価要因、構造を的確に捉えることが必要であると考える。

集合住宅の居住者は世帯構成の変化や転勤等の比較的短期的な目的による住み替え意向が高い。このため、住宅購入における理由、目的、また、周辺環境に対する意識は多様である。本研究では居住者の意識と世帯属性によってマーケットセグメンテーションを行い、周辺環境に対する評価構造を精緻に捉えることを目的とした。

1. 調査の概要

マンション購入者の周辺環境に対する評価構造を知るために、以下の内容のアンケート調査を行った。

- A 購入時の立地条件(周辺環境、住宅設備)
- B 購入前の住宅タイプおよび住み替え理由
- C 現在の居住環境に対する満足度
- D 原風景に関する設問
- E 都市施設に対する意識に関する設問
- F 居住環境評価に関わる選好意識調査
- G 世帯属性に関する設問

アンケートの実施は以下の通りである。

対象地域	横浜市の保土ヶ谷、戸塚、東戸塚を最寄り駅とする地域
分譲期間	昭和57年から平成元年
調査時期	平成3年11月
調査法	個別訪問留置調査法
回収数	1730票

対象とするマーケットをファミリータイプに限定するため、被験者が20才未満、間取りタイプが1K、新築時に購入していないものを除き、有効サンプル数は1293票である。

2. 居住者セグメンテーション

周辺環境に対する評価は立地条件、購入時の需給関係、前住地の立地条件、また、世帯のライフステージ等によって異なると考えられる。このため、本研究では評価構造の分析に先立って居住者のセグメンテーションを行った。分類は1)現在の居住環境に関する満足度を用いた方法、2)前住地によって分類する方法、3)世帯のライフステージ別に分類する方法の3つの視点で行った。

1) 満足度を用いた方法

居住者の意識構造を捉るために、アンケート設問Cの満足度(5段階評価)を用いて主成分分析を行った。因子負荷量を(表2-1)に示す。

(表2-1) 因子負荷量

	I	II	III
部屋数・広さ	0.409	0.260	-0.354
日当り・風通しの良さ	0.360	0.343	-0.119
バルコニーからの眺望	0.440	0.350	0.160
住居内の設備	0.535	0.183	-0.595
マンションの設備	0.554	0.211	-0.583
建物の外観	0.430	0.223	-0.336
公園・緑地の豊かな点	0.536	0.461	0.347
空気のきれしさ、騒音・振動の少なさ	0.490	0.423	0.457
公共施設・公共サービスの充実度	0.554	-0.077	0.109
病院などの医療施設の充実度	0.497	-0.364	0.212
商店街の充実度	0.301	-0.396	0.048
自動車での移動の便利さ	0.448	-0.281	0.077
最寄り駅までの近さ	0.416	-0.715	0.074
通勤の便利さ	0.428	-0.709	0.020
都心への便利さ	0.459	-0.654	0.040
子供の成長にとっての環境	0.618	0.355	0.395
交通事故に対する安全性	0.606	0.316	0.306
防犯に関しての安全性	0.495	0.028	-0.235
地盤の将来性	0.595	-0.219	-0.020
資産としての魅力	0.657	-0.143	-0.113
分譲価格	0.481	0.040	-0.015
寄与率(%)	24.9	14.0	8.1

第一主成分は「総合的な満足度」と解釈した。購入時の時間的余裕があった居住者で総合満足度が高くなっていた。第二主成分は「アクセス不満足度」と解釈した。居住者の意識では快適性とアクセスが相反する関係にあることが分る。第三主成分は「建物設備不満足度」とした。

2) 居住者の前住地をもとにした方法

アンケートの回答による前住地を横浜市内、東京都区内、その他に分類した。各グループ間の違いを

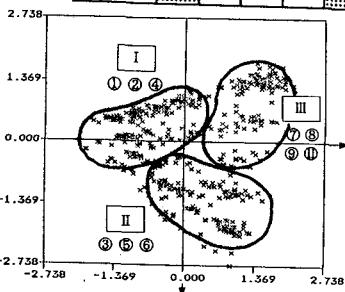
転居理由でみると、横浜市内の転居は新世帯の発生（結婚、独立）・居住環境改善、東京都区内からの転居では横浜方面への通勤改善・居住環境改善、その他からでは転勤・通勤改善が多い。都区内からの転居は、価格高騰期に転居をした世帯が多くなっている。

3) ライフステージをもとにした方法

ライフステージは世帯主の年齢帯と第一子の年齢帯をもとに、新世帯の発生・子供の誕生をステージI、子供の成長期をII、子供の独立・退職をIIIとしてまとめた（表2-2）。

(表2-2) ライフステージの分類

世帯の子供（第一子）の年齢帯						
	無	0~6	7~12	13~18	19~28	
世帯主年齢	-34	1	2	3		
	35~59	4	5	6		
	60+				10	



(図2-1) ライフステージに関する主成分分析

3. 購買行動結果による居住空間評価分析

2. のセグメンテーションをもとにモデル分析によって居住者の住空間評価構造の違いをみる。実際に購入したマンションが同時期に分譲されたマンションのうちで効用を最大にするものであったと仮定し、ロジットモデルを構築した。代替案は横浜市内に限り、4肢選択モデルとした。高騰期には余裕を持ってマンションを選択できなかった居住者が多い

(表3-1) モデル

	総合満足度満足	総合満足度不満足	都市アクセス満足	都市アクセス不満足	前住地都区内	前住地横浜市内	前住地その他	ライフステージI	ライフステージII	ライフステージIII
最寄り駅距離(km)	-0.425 **	-0.253 **	-0.993 **	0.120	-1.08 **	-0.165 *	-0.347 **	-0.303 **	-0.521 **	-0.112
建蔽率(%)	-0.0991 **	-0.0114	-0.0348 **	-0.0359 **	-0.0634 **	-0.00998	-0.0224	-0.0268 **	-0.0187	-0.0146
面積(m ²)	0.132 **	0.138 **	0.134 **	0.141 **	0.214 **	0.103 **	0.147 **	0.0843 **	0.162 **	0.121 **
通勤時間(min)	-0.0315 **	-0.0146	-0.0172	-0.0165	0.0181	-0.0389 **	0.00329	-0.0416 **	-0.0166 **	-0.0244
緑地近接グレード	0.571 **	0.114	0.504 **	0.825 **	-0.495	0.736 **	0.143	0.427	0.519 **	0.519 **
価格／年収グレード	0.284	0.0284	0.361	0.0905	0.403	0.251	0.138	0.439	-0.0445	0.164
価格／年収+100	-0.0114 **	-0.0226 **	-0.0173 **	-0.0187 **	-0.0191 **	-0.0137 **	-0.0158 **	-0.0122 **	-0.0218 **	-0.0108 **
周辺利用住宅グレード	-0.574 **	-0.414 **	-1.15 **	-0.249	-0.498	-0.498 **	-0.619 **	-0.541 **	-0.364 **	-0.774 **
の比率(%)	56.87 尤度比	47.21 0.1334	63.33 0.2726	53.77 0.2206	57.14 0.3829	46.40 0.1208	52.76 0.2293	40.49 0.1011	54.30 0.1824	57.14 0.2288

緑地近接グレード 公園などの緑地が300m以内にあれば1

**5%有意 *10%有意

価格／年収グレード 価格／年収が2から4倍にあるとき1

周辺利用住宅グレード 周辺利用が住宅なら1

ため、高騰期以前の購入者でモデルの推定を行った。

(表3-1)

満足度のセグメンテーションでは2.2の主成分分析から主成分得点を算出し、各軸について得点が正になるグループと負になるグループに分類し、各グループについてモデルを推定している。

第一主成分の総合満足度では、満足側のモデルが不満足側と比較して良好な結果となった。満足側の居住者では仮定通り効用の高いマンションを選択出来たためと考えられる。満足側の居住者は駅までの距離、通勤時間、緑地近接を意識し、不満足側では価格を意識している。第二主成分のアクセス満足度では満足側と不満足側のモデルはともに良好な結果となった。満足側で駅までの距離を、不満足側で緑地近接を強く意識している。アクセス満足度により、アクセス重視と快適性重視の評価構造が異なるグループに分類されたと考えられる。

前住地によるセグメンテーションでは都区内からの転居者は駅までの距離と面積を意識しており、市内からの転居者は緑地近接と通勤時間を意識している。前住地の違いも周辺環境の評価構造に影響を与える要因であることが結果から考えられる。

ライフステージによるセグメンテーションでは、子供が育ち盛りにあるIIで面積、緑地、価格に関するパラメータが大きく、通勤時間のパラメータが小さい。IIはIと比較して、子供の成長にとっての環境を優先するために通勤時間や駅までの距離などの交通利便性を犠牲にしており、経済的制約も厳しくなっていると考えられる。IIIで駅までの距離と通勤時間のパラメータが有意でないのは退職等で意識する必要がないためと考えられる。

4. まとめ

住民の意識、生活変化に着目し、購入者を分類することにより、各周辺環境要因に対する評価の違いを分析できた。