

IV-68

首都圏外縁部における住み替えに伴う居住条件と交通条件のトレードオフについて

群馬大学大学院 ○学生員 市本 哲也

群馬大学工学部 正 員 青島 裕次郎

群馬大学工学部 正 員 宿 良

1. はじめに

近年社会的諸機能の東京への一極集中により地価が高騰し、一般的なサラリーマンが、従来通勤圏とされてきた東京から50キロ圏に一戸建て住宅を購入することは困難になってきている。そこで、地価の比較的安い東京から70～100キロ圏に一戸建て住宅を購入し、新幹線や通勤快速などを利用していわゆる遠距離通勤するサラリーマンが増えている。これらの世帯は交通条件を犠牲にし、居住条件を良くしていると考えられる。そこで本研究では、現在、東京へ遠距離通勤を行っている世帯が住宅購入時にどのような点を留意し、またそれは地元で勤務している世帯と、居住条件と交通条件とのトレードオフに関して、どのような違いがあるのかを定量的に明らかにすることを目的とする。

2. 調査と研究方法

本研究を進めるにあたり行った調査の概要を表1に示す。本調査は平成5年11月29日に訪問配布し、12月15日までに郵送回収した。調査対象とした住宅団地はすべて東京から70～100キロ圏に立地し、居住者の9割以上が平成元年以降に入居しており、東京圏通勤者（東京都、神奈

表1 調査実施概要

対象団地	住所	最寄り駅	配布内容	回収内容
南陽台	群馬県高崎市	J R 高崎	配布数 190 枚	回収数 42 枚 回収率 22.1 %
豊郷台	栃木県宇都宮市	J R 宇都宮	配布数 238 枚	回収数 66 枚 回収率 27.7 %
自治医大しもつけ含	栃木県国分寺町	J R 自治医大	配布数 162 枚	回収数 56 枚 回収率 34.6 %
野木ローズ光南台含	栃木県間々田町	J R 野木	配布数 450 枚	回収数 109 枚 回収率 24.0 %

川県、埼玉県に通勤）世帯と県内通勤者（群馬県、栃木県に通勤）世帯が混在している。また、東京圏通勤者はその8割以上が転居前の住所が東京圏である。調査の内容としては、居住条件と交通条件に関する項目を図1の階層図のように設定した。図1のレベル3の14の項目に対して、転居前の住宅（以下、前住宅）、現在の住宅（以下、現住宅）の2時点について、それぞれの時点での実際の数値とそれに対する満足度（7段階）を答えて貰った。一方で、図1のレベル3の4つの組ごとに住宅購入時の重要度（7段階）を付けて貰い同様に、レベル1、2に関しても各組ごとに一対比較の形で重要度（4段階）を付けて貰った。さらに、満足度の総合的な指標として、前住宅と現住宅での総合評価（7段階）も答えて貰った。

3. 分析及び考察

(1) 集計結果

はじめに、レベル2の重要度に関する一対比較の集計結果を図2及び図3に示す。図2は居住条件に関して「住宅自体」と「住宅周辺の環境」のどちらがどのくらい重要であるかを聞いたものである。県内通勤者

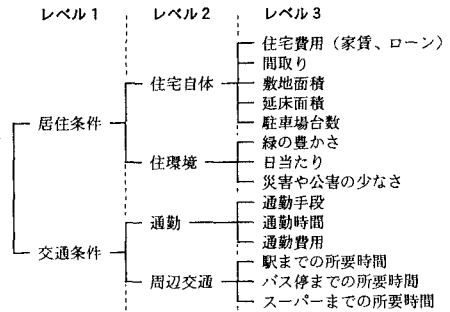


図1 調査内容の階層図

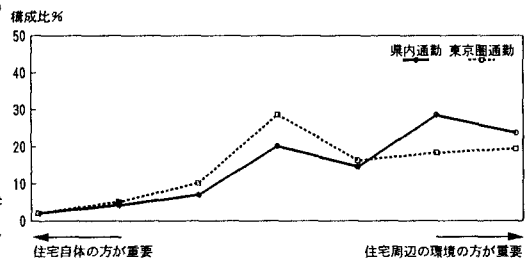


図2 通勤先別居住条件についての重要度

東京圏通勤者ともに「住宅周辺の環境」を重要と考えているものの、県内通勤者の方がその傾向は強い。図3は、交通条件に関して、「世帯主の通勤の便」と「住宅周辺の交通の便」のどちらがどのくらい重要であるか聞いたものである。東京圏通勤者が「世帯主の通勤の便」を重要視しているのに対し、県内通勤者は逆に「住宅周辺の交通の便」を重要視していることが分かる。次に、図4はレベル1の居住条件と交通条件を一对比較したものであるが、これを見ると県内通勤者東京圏通勤者ともほぼ中央にピークがあるものの居住条件の方を重要と考えていることが分かる。

（2）重要度の算定

各レベルの各組ごとにAHP手法の重み付けの段階までを用い各組内での重要度を算出した。その結果を表2に示す。この重要度は県内通勤、東京圏通勤のそれぞれの各組内の合計が1になっている。まず、レベル1について見ると、県内通勤者、東京圏通勤者ともに「居住条件」を重要視しており、その傾向は県内通勤者の方が強い。またレベル2の交通条件についてみると、県内通勤者が「周辺交通」を重要と考えているのに対し、東京圏通勤者は逆に「通勤」の方が重要であると考えている。レベル3については、「駐車場台数」「通勤手段」「通勤費用」「駅までの所要時間」「バス停までの所要時間」の項目に両者間の差がみられた。

（3）重要度の妥当性の検討

（2）で算出した各レベル、各組ごとの重要度を枝分かれごとに掛け合わせ、算出したものをレベル3の14項目の最終的な重要度としこのレベル3の最終的な重要度の妥当性の有無を次の方法で検討した。まず、レベル3の項目iの重要度を ω_i とする。次に、項目iの現住宅の満足度を u_i^* とし、前住宅の満足度を u_i^0 とする。これから、現住宅、前住宅のそれぞれの項目に対する重要度付き評価値 $\omega_i u_i^*$ 、 $\omega_i u_i^0$ を求める。さらに、重要度付き評価値の差 $\omega_i u_i^* - \omega_i u_i^0$ を全ての項目に付いて総和した値と、現住宅と前住宅の総合評価値の差 $T^* - T^0$ との回帰分析を行った。これは住み替えの際に無意識のうちに重要度を考慮に入れ、住宅を選択していることを想定している。

表3に回帰分析の結果を示す。県内通勤のR2乗値は0.048と非常に低かったが、東京圏通勤の方はR2乗値が0.275であり県内通勤と比較すれば妥当性がある程度見られた。また、ここでは示していないが現住宅と前住宅に関してそれぞれ別々に回帰分析を行ったがその結果はあまりよいものではなかった。今後サンプルや項目に制約を加え再検討の必要があると思われる。

4. まとめ

以上のことをまとめると次のことが挙げられる。

- ①東京圏通勤者は、県内通勤者に比べ「住宅自体」と「通勤」を重要視している。
- ②東京圏通勤者の重要度に関してはある程度の妥当性が得られた。

【参考文献】 刀根薫：ゲーム感覚意思決定法、日科技連出版社、1990

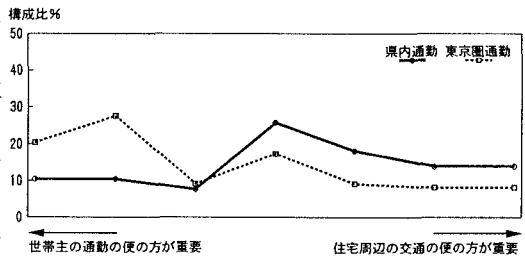


図3 通勤先別交通条件についての重要度

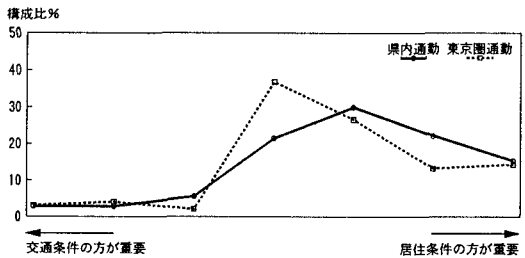


図4 通勤先別交通条件と居住条件についての重要度

表2 通勤先別AHPによる重要度

レベル1	レベル2	レベル3	県内	東京圏
居住条件	住宅自体	住宅費用	0.224	0.236
	県内	間取り	0.208	0.209
	0.225	敷地面積	0.192	0.202
	東京圏	延床面積	0.190	0.197
交通条件	0.298	駐車場台数	0.185	0.156
	東京圏	住環境	0.317	0.319
	0.701	緑の豊かさ	0.317	0.319
	0.775	日当たり	0.346	0.348
交通条件	0.702	災害・公害	0.337	0.333
	県内	通勤	0.336	0.386
	0.421	通勤手段	0.368	0.375
	0.683	通勤費用	0.297	0.240
交通条件	周辺交通	駅まで	0.360	0.403
	0.579	バス停まで	0.291	0.253
	東京圏	スーパーまで	0.349	0.344
	0.299	0.317		

表3 回帰分析の結果

	県内	東京圏
Y切片	0.262	0.146
Y評価の標準誤差	0.880	0.776
R2乗	0.048	0.275
標本数	166	98
自由度	164	96
X係数	0.103	0.250
X係数の標準誤差	0.036	0.041