

IV-381

首都圏外縁部における新幹線通勤の類型化と持家取得層の住宅選択特性

群馬大 フェロー 青島 縮次郎
 群馬大 正会員 ○川島 俊美
 埼玉県 栗原 龍一
 JR東日本 正会員 鈴木 敏弘

1. 背景と目的

近年、首都圏においては経済・社会機能の集積に伴う交通の混雑化が進み、そして地価が高レベルに推移しているが、一般的に首都圏からの距離と地価は反比例するため、長期的視野で見れば居住地の外縁化が進んできていると言える。このような状況下、新幹線を利用した通勤もまた増加してきているのである。

そこで、本研究では新幹線通勤調査（別発表「首都圏外縁部における新幹線通勤行動特性とその選択動機」を参照されたい。）により利用状況や種々の動向を分析することで、どのような意図のもとに新幹線通勤を始め、持家取得層ではどのような住宅選択特性を有しているのかを明らかにすることを目的とする。

2. 新幹線通勤の開始理由から見た類型化とその経年変化

新幹線通勤を始めるにあたっての理由を、以下のように類型化した。

①他機関からの転換：居住地、勤務地は変わらず、通勤手段だけが新幹線に変わった ②赴任地転居回避：転勤、転職、新規に就職により ③単身赴任解除：持家または実家に ④家族連れ赴任解除：持家または実家に ⑤持家取得：マイホームを手に入れた ⑥その他：結婚、持家外転入等

上記の類型別に新幹線通勤開始年を熊谷駅、高崎駅について見たのが図-1である。一番多いのが熊谷駅、高崎駅ともに赴任地転居回避で、家族との同居を現居住地において続行する形を選択したものである。次いで他機関からの転換となっており、今まで主に在来線を利用していたが、新幹線を利用することにより通勤時間の短縮を図ったものである。それに次いで、持家取得が多くなっている。

3. 持家取得層における住宅選択特性

持家取得は、全体的に見ると、熊谷駅で 13.6 %、高崎駅で 17.2 %となっており、新幹線通勤者の 1 ~ 2 割を占めていることに着目し、転居前転居後の住宅特性の比較分析を行った。

(1) 住宅形式の変化（図-2）

持家（一戸建て）取得は、給与住宅に居住していた人が熊谷駅、高崎駅ともに最も多い。これはサラリー

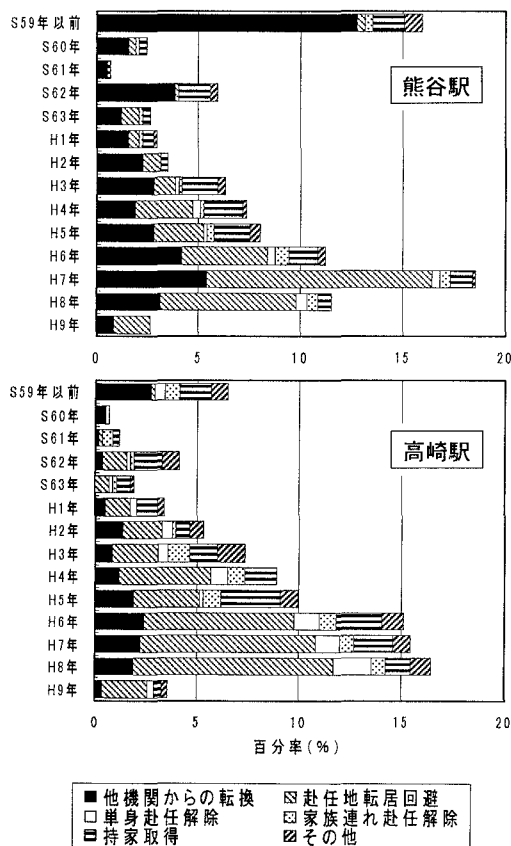


図-1 新幹線通勤開始年別開始理由

キーワード：新幹線通勤、類型化、住宅選択特性

連絡先：群馬県桐生市天神町 1-5-1 TEL.0277-30-1652 FAX.0277-30-1601

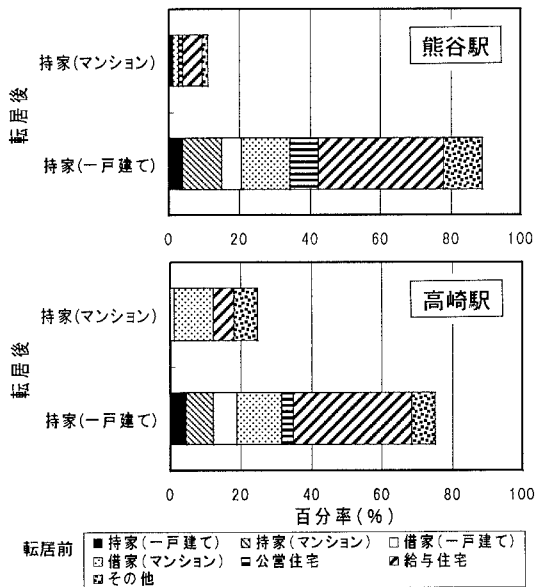


図-2 持家取得層の転居前転居後の住宅形式

マンがいかに住宅取得（マイホーム）願望が強いのか、そしてまた企業がそれに支援した結果の現れであろう。マンションと一戸建てでは一戸建ての方が圧倒的に多く、首都圏外縁部では一戸建て志向が強いことが伺える。

(2) 駐車スペースの変化（図-3）

駐車スペースの増加は生活の余裕とともに、モータリゼーションの進んだ地域への転居に伴う必要性から、と見ることができる。そこで、駐車スペースの転居前転居後比較を行った。これを見てみると、熊谷では1台から1台と変化がないものが最も多く、次いで0台から1台、1台から2台が同数となっている。一方、高崎では1台から2台へと増加したものが最も多い結果となった。

(3) 一戸建てに関する新幹線駅からの距離と購入金額（図-4）

熊谷駅、高崎駅ともに新幹線駅から5～10kmのところに立地のピークがあり、購入金額では熊谷駅の方がやはり高い値になっている。

4. 今後の課題

保有台数、建物の広さ等も考慮した分析を加え、将来の住宅需要動向予測を行い、地域における交通計画、都市計画的課題の抽出を行う予定である。

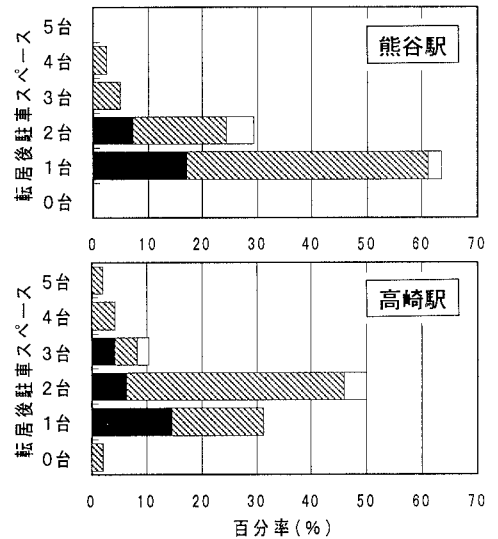


図-3 持家取得層の転居前転居後の駐車スペース

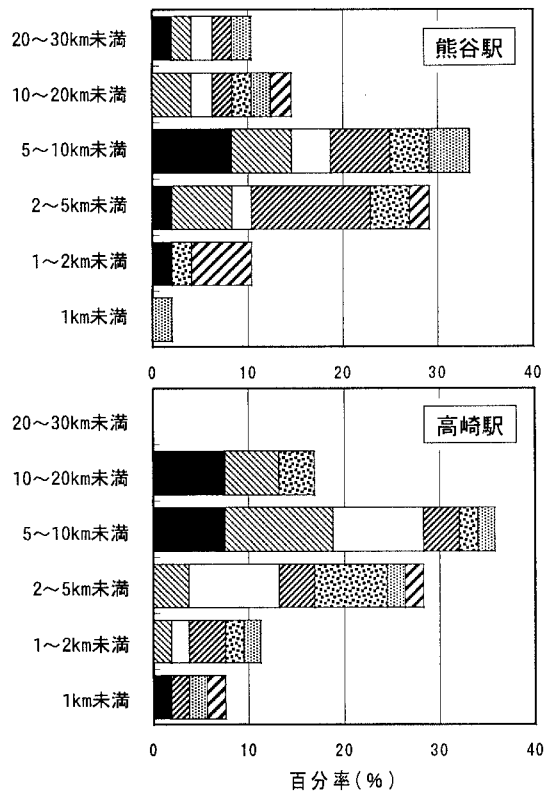


図-4 一戸建てに関する新幹線駅からの距離と購入金額