

地方都市における住み替えの要因とその高齢期希望に関する分析*

Analysis of Removal Factor and The Advanced Age Desire in a Local City*

古澤浩司**・杉木 直***・青島縮次郎****

By Koji FURUSAWA**・Nao SUGIKI***・Naojiro AOSHIMA****

1. はじめに

現在、地方都市ではモータリゼーションの進展とともに住宅の立地が郊外化していったことにより、都市機能面では中心市街地の衰退による都心の空洞化、交通面では公共交通の衰退や幹線道路での慢性的な渋滞が発生している。それに加えて、近年の全国的な少子高齢化ならびに核家族化を背景として、例えば自動車同乗可能な同居家族の減少に伴って発生する交通弱者のモビリティ低下などの問題が深刻化している。これらの問題を効果的に解決するためには、自動車利用削減や公共交通の整備などのアプローチが有効であるが、今後の限られた財政状況の下では、低密に拡散した住民に十分な公共交通サービスを提供することは困難である。従って、中心部への住み替え需要への対応といった居住政策的側面からの検討も行っていく必要がある。

そこで本研究では、モータリゼーションの進展した代表的な都市である前橋市を対象地域として、現状における住み替え需要の発生要因とその高齢期の希望に関する分析を行い、これらの比較を通して地方都市における今後の居住政策として現実的に何が必要であるかということを検討する。

従来から住み替え行動に関する研究は数多く存在するが、その多くは大都市圏を対象としたものである¹⁾。従って、交通環境の制約や急速な郊外化の影響による土地の利用状況等、地方都市における特殊性との関連については十分に明らかにされていない。また、住み替え履歴の実態把握に基づいて住

み替え行動モデルを構築した研究は存在するが、今後の少子高齢化社会の到来のもとでの住み替え需要に対しては、十分な分析が為されていないと考えられる。

本稿では、まず居住に関するアンケート調査に基づいて数量化Ⅱ類を用いた現状の住み替え需要発生要因についての分析を行う。続いて高齢期の居住希望についての分析結果を示し、これらの比較を通して今後の居住政策を考える上での留意点について検討する。

2. 調査の概要

本研究では群馬県前橋市を対象地域として、住み替えの履歴とその際の意識、現在の住宅への評価、そして今後および高齢期の住み替え意識を捉えるためのアンケート調査を行った。調査方法は、対象地区における100,184世帯(平成10年現在)よりランダムサンプリングで9,280世帯を抽出し、訪問配布・郵送回収で行った。回収数は629世帯、回収率は6.8%であった。なお、多岐にわたる質問項目により回収率は低くなったものの、分析に十分耐えるデータが得られていると考える。

3. 住み替え需要発生要因分析

現状の住み替え需要発生要因をとらえるために、数理化理論Ⅱ類を用いて住み替え需要の有無を外的基準にした要因分析を行った。結果を表1に示す。ここで、説明変数としては世帯タイプ、世帯主年齢、住宅の建て方、一人あたり敷地面積、建築後面積、世帯年収、居住地区の公共交通機関のサービス頻度を採用している。ここで、「住み替え需要あり」とは「住み替え予定または希望あり」、「住み替え需

*キーワード：住宅立地、交通弱者対策、住み替え要因

**学生員、学士(工)、群馬大学大学院工学研究科建設工学専攻
〒376-8515 群馬県桐生市天神町1-5-1

TEL0277-30-1653、FAX0277-30-1601

***正員、修士(情報)、群馬大学大学院生産基盤工学専攻助手

****フェロー、工博、群馬大学工学部建設工学科教授

表1 数量化理論Ⅱ類による住み替え需要の有無に関する要因分析

アイテム	カテゴリ	サンプル数	スコア		レンジ	順位
世帯タイプ	単身	48	-0.32		0.406	5
	夫婦	151	0.03			
	2世代	212	0.08			
	3世代以上	34	-0.18			
世帯主年齢	19歳以上35歳未満	34	0.83		1.142	2
	35歳以上65歳未満	255	0.08			
	65歳以上	156	-0.31			
建て方区分	一戸建て	379	-0.24		1.638	1
	その他	66	1.39			
一人あたり敷地面積 (m ² /人)	50m ² 未満	126	0.56		0.944	3
	50m ² 以上100m ² 未満	145	-0.08			
	100m ² 以上150m ² 未満	129	-0.39			
	150m ² 以上	45	-0.17			
建築後年数	10年未満	145	-0.45		0.837	4
	10年以上20年未満	114	0.09			
	20年以上30年未満	113	0.39			
	30年以上	73	0.13			
世帯年収	300万円未満	49	-0.12		0.224	6
	300万円以上700万円未満	198	-0.07			
	700万円以上1100万円未満	140	0.11			
	1100万円以上	58	0.10			
公共交通機関のサービス頻度	なし	77	-0.08		0.149	7
	30分以上待つ	43	-0.11			
	10分以上待つ	165	0.04			
	待ち時間10分以内	160	0.03			
外的基準	住み替え需要あり	116	0.83		R2= 0.243	
	住み替え需要なし	329	-0.29			

要なし」とは「住み替え予定も希望も共になし」と回答した世帯である。レンジがもっとも高いのは建て方区分であり、一戸建て以外であれば住み替え需要が発生しやすい。また、世帯主年齢が若いほど、そして一人あたりの敷地面積が狭いほど住み替え需要が発生しやすい。反面、公共交通機関のサービス頻度は採用した説明変数のなかで最もレンジが低く、住み替え需要へ与える影響は小さいということがわかる。以上より、住み替え需要に対する影響力は、強い順に①住宅の特性、②世帯の特性、③交通機関の特性となっていることがわかる。

しかし、現状の居住実態と今後の少子高齢化・

核家族化のもとでは、高齢期に至った時の自動車同乗機会の減少などにより、モビリティ確保が困難になると言わざるを得ない²⁾。さらに地方都市では、交通弱者の足を確保するための公共交通サービスが不十分であり、今後郊外部で急速に高齢化が進展していくことを考えると、現時点での住み替え需要発生のみでなく、高齢期のモビリティ確保状況と住み替え希望の状況についても分析していく必要がある。

4. 高齢期の交通・居住動向分析

(1) 免許保有・高齢期の免許返納意識分析

図1に現在の免許保有の状況と免許返納（運転中止）意識を現在の年齢階層別に構成比で示す。これをみると免許非保有者が55歳未満では1割に満たないのに対し75歳以上では7割を超えており、加齢にともない急激に免許非保有者の割合が増加している事がわかる。こういった免許非保有者は、現状ではその多くが公共交通機関の利便性の高い地区に居住するか、郊外であっても多世代世帯に属しており、自動車同乗などによりある程度のモビリティを確保することが出来ているのではないかと考えら

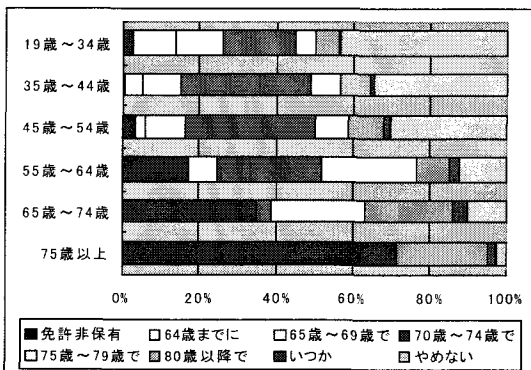


図1 現在の免許保有の状況と免許返納意識

れる。また、郊外では公共交通機関整備が不十分であるが、比較的若い世代では多くが免許を保有しており、自動車運転によってモビリティを確保しているものと思われる。

しかし、比較的若い世代の免許返納意識についてみると、半数近くが75歳までに運転をやめると答えている。このように、それまでは交通機関にとらわれない、住宅自体の特性を重視して住み替えを考えていながら、高齢期に達すると身体的な理由から免許を返納するためにモビリティが確保できなくなるという矛盾が発生することが想定される。また、若い世代ほど運転をやめないと考えている割合が高く、高齢期での免許返納意識とに大きなギャップが存在している。現状では、これらの若い世代は自動車に大きく依存しており、その免許保有状況が郊外への居住立地に与える影響は大きく、そして、高齢期における身体機能の低下という現実と直面した際などに、居住に対する志向が変化し、住み替え需要発生大きな要因となることが考えられる。

(2) 高齢期の居住条件分析

図2に高齢期になったときに必要な居住条件を示す。ここからは、都市施設・公共交通機関に関する項目が多く選ばれており、周辺の環境などよりも生活の利便性を重視する傾向があるということがわかり、表1の結果つまり現状の住み替え需要発生要因と高齢期の住み替え希望で必要となる条件では異なる傾向を持っているということがわかる。このよ

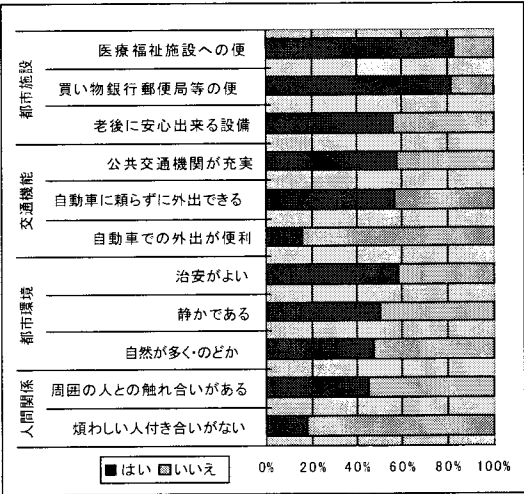


図2 高齢期に必要な居住条件

うに、高齢期に至ると住み替えに関する希望が大きく変化すると思われ、今後郊外で急速に高齢化が進むにつれて、都市施設整備・交通機関整備に対する要望が高まるといったことが考えられる。しかし、今後の限られた地方財政を考えると現実的にはすべての地区に十分な都市インフラを整備することは困難と言え、その解決策として、都市インフラの立地と居住実態に整合性を高めるような政策、つまり交通機関の利便性の高い地区への住み替え希望を後押しするような政策についても検討すべきであろう。

(3) 高齢期の居住動向分析

図3に年齢階層別に高齢期になったときに住み替えを希望する世帯が希望する地区を示す。これを見ると中心部・中心周辺部希望が半数を占めており、高齢期には都市施設整備・交通機関整備を考慮に入れたうえで住み替えを考えているということがわかる。中心部への住み替えは、近年問題になっている中心部の空洞化対策としても効果的であると考えられる。

図4に高齢期に中心市街地に居住するときに希望する条件を示し、住み替えに際して抵抗となる要因を見ていく。ここでは、公共交通機関の整備・居住費の補助・駐車場の整備が多くの人に回答されており、これらの条件を満足したときに中心部への住み替えが進展すると思われる。公共交通機関・駐車場については、上述のように交通機関を重視した結果であるが、居住費の補助という項目が高いのは中心部居住における課題を象徴的に示した結果であると言える。社会資本の充実と地価・居住費用は正比例すると考えられ、居住費を支払えないために郊外部に住み続ける世帯が存在することが予測され、居

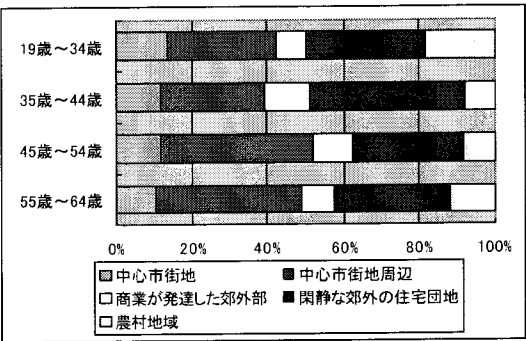


図3 高齢期に住み替えを希望する地区

住費の補助・安価な住宅の供給といった対策は都市施策として非常に意義があるといえる。

高齢期の住み替えでは、中心部を志向する傾向が比較的高いことから、中心部への住み替えに際しての抵抗には年齢階層によって差があると思われる。そこで図5に現在の世帯主年齢別に中心市街地に住み替えたくない理由を示し、中心部居住に際して抵抗となっている要素を探る。これを見ると、静かなところがいいという意見が全体的に多くなっている。また、世帯主年齢が高いほど「広い家がいい」「土地を離れたくない」が多くなっているが、これは、郊外部に古くからある家に居住している世帯が多く、独自のコミュニティが確立されていることが影響していると思われる。また、若い世帯ほど「今のままで便利」が選ばれているが、これは自動車依存と深い関連性があるため、逆にこれらの世代が高齢期に達したときには、高齢期の希望居住条件に沿ったかたちで、公共交通が便利である中心部やその周辺への住み替え需要が発生する可能性が高い。よって、中心部ではいかにして良好な居住空間を形成していくかということ、安心して生活できるコミュニティ

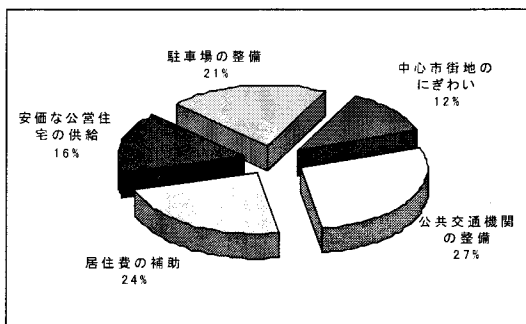


図4 中心市街地に居住するとき希望する条件

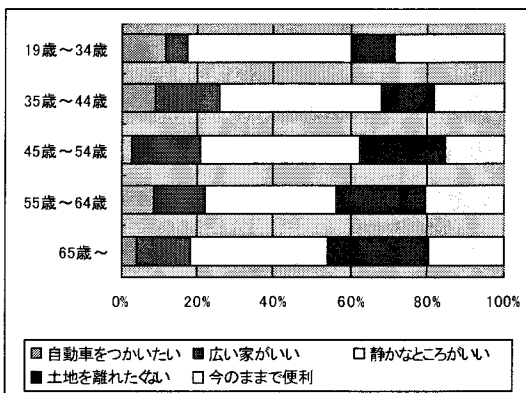


図5 中心市街地に住み替えたくない理由

一を形成すること、それに加えて定期借家制度をはじめとした住宅市場の流動化策をとることなど、いろいろな条件下で安心して住み替えができるような社会システム作りが重要になってくると思われる。

5. おわりに

本稿では、地方都市における住み替えについて現状の需要に関わる要因と高齢期の希望とを分析することにより、以下の成果を得ることが出来た。

- ・現在の住み替え需要の有無には交通機関や都市施設は要因として寄与していないが、それらは、高齢期を意識した場合住み替えの条件として大きく影響する。
- ・現状では自動車依存型のライフスタイルのため、とくに若い世代で公共交通機関にとらわれない自由な住み替えを行っているが、高齢期の免許返納時にモビリティの確保が問題になる恐れがある。
- ・中心部への住み替えを志向していながらも郊外部に住み続ける世帯があることから、居住費の補助・安価な住宅の供給といった対策は都市施策として非常に意義がある。
- ・現状で住み替え需要として現れていないものの、高齢期には中心部への住み替え希望は多く、その抵抗要因をみると、中心部では良好な居住空間やコミュニティの形成も重要である。

今後はこの結果をもとに、住み替え需要発生メカニズムおよび今後の居住希望に関する詳細な調査と各種政策の効果計測を行う。その上で、今後の地方都市居住を対象とした住み替え行動モデルの構築を行い、将来にむけて予想される急激な社会変化に対応できるような地方都市のための居住政策の評価手法を確立し、適切な政策の抽出を行っていく予定である。

謝 辞

本研究の遂行にあたり、前橋市役所都市計画部都市計画課より、データの提供等に関して多大なご協力を頂いた。ここに記し感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 青木俊明・稲村肇(1997) 人口移動研究の展開と今後の課題、土木計画学研究・論文集、No.14, pp.214-224.
- 2) 杉木直・古澤浩司・青島縮次郎(2000) 世帯の利用交通機関特性を考慮した居住立地モデルの構築、土木計画学研究・講演集、No.23(1), pp.497-500.