

(Ⅳ－47) 自動車化社会における住宅立地特性分析

群馬大学大学院 ○学生員 伊藤 正経
群馬大学工学部 正 員 青島縮次郎
群馬大学工学部 正 員 磯部 友彦

1. 本研究の背景と目的

北関東中核都市は既成市街地の求心力が弱く、都市構造が低密に分散する形となっている。そのため、60年代の高度経済成長期以降のモータリゼーションの進展は急速で、世帯における自動車の複数保有化が進み、一方、鉄道、バスなどの公共交通が衰退した結果、その傾向に一層拍車がかかったと言えよう。そしてまた、住宅立地においてもその影響を強く受けているものと考えられる。本研究では、地域交通の自動車化が進む高崎・前橋圏、宇都宮圏の二圏を対象とし、両圏の住宅立地の実態を明らかにし、両圏の相違について考察する。なお、本研究は住宅金融公庫北関東支店の「地域住宅特性検討委員会」の協力を受けている。また、今回は現住宅形式が「持家」のみに着目した。

2. 調査概要

本研究では、両圏に住宅立地した世帯の「立地形態」、住宅立地前（前住宅）後（現住宅）の「住宅の広さ」「住宅の交通条件（利便性、自動車保有）」「世帯属性」等の実態を知るために、昭和63年～平成2年度までに住宅金融公庫融資を利用して住宅を取得した世帯に対し調査を行った。その結果、高崎・前橋圏（以下、高・前圏）305件、宇都宮圏（以下、宇圏）252件のサンプルを得ることができた。公庫融資を受けるためには融資基準があり、調査対象はそれをクリアした良質な住宅であり、また、ごく標準的な世帯である。

3. 調査分析結果

1) 立地形態・住宅の広さ特性

表－1は前住宅の住所分布を圏内外別にまとめたものである。これによると、両圏とも約85%が前住所に圏内を挙げており、近年「新幹線通勤利用による、東京圏からの持家取得のための移転」の増加がクローズアップされている割に、県外からの移転世帯は7～8%に留まっている。また、前住宅の形式については、持家（戸建、マンション）が約40%、民間借家（戸建、マンション）が約30%、その他（公社、公団、公営、給与住宅等）が約30%であり、両圏とも6割は借家系住宅からの移転となっている。

次に、住宅の広さについて、前現それぞれの平均値を示したのが表－2である。これによると、延べ床面積・部屋数（LD、Dはそれぞれ2、1部屋とした）は、両圏とも前住宅で23坪・4部屋、現住宅で40坪・6部屋と同程度の広さとなっているが、敷地面積においては高・前圏の方が、前で約10坪、現で約14坪広くなっている。また、前と現の平均値の差にも表れている通り前住宅より現住宅の方が「広さ」が狭くなる世帯は非常に少ない。

これらのことから、両圏における「持家に関する住宅立地の形態」は非常に類似していると言えよう。しかし、「立地前後の住宅の広さ」に関しては、特に敷地の広さにおいて高・前圏の方が広い傾向にあることが分かった。

表－1 圏内外別前住宅住所分布

		高崎・前橋圏	宇都宮圏
		前住所	前住所
圏内 (建て替え) (住み替え)		86.3% (21.7%) (64.6%)	84.9% (21.8%) (63.1%)
圏外	県内	5.9%	7.9%
	県外	7.8%	7.2%

表－2 住宅の広さの平均

	高崎・前橋圏		宇都宮圏	
	前住宅	現住宅	前住宅	現住宅
敷地面積(坪)	78.8	84.0	68.1	70.7
延べ床面積(坪)	22.5	40.4	22.5	39.1
部屋数	4.2	6.2	4.2	6.1
敷地内駐車場	2.3	2.8	1.8	2.1

2) 住宅の交通条件の特性 表-3に交通の利便性及び、自動車保有台数の前住宅・現住宅における平均値を示す。これによると、公共交通、日常の買い物、世帯主の通勤等の交通の利便性については、前現とも宇圏の方が所要時間が長くなっており不便であるが、自動車保有に関しては高・前圏の方が進んでいると言えよう。また調査の結果、両圏とも世帯主においては60～70%の人が、自動車（運転）による通勤を行っていることが分かった。次に、立地前後の交通条件変化について見る。図-1に示した通り、両圏とも立地後に自動車保有台数を増やした世帯が多い。一方、利便性に関しては、高・前圏では便が良くなる世帯と悪くなる世帯の数にそれほど差がないが、宇圏では便が悪くなる世帯の方が明らかに多くなっている。また、図表には示さないが利便性が悪くなった世帯においては、敷地面積の増加が著しく、住宅条件を優先させた分、利便性が悪くなった世帯であると言えよう。

次に、立地前後における、自動車保有台数変化と交通の利便性の变化との関係を見る（建て替えは除く）。図-2、3は、住み替え世帯における、立地前後の自動車保有台数「増車、減車、変化なし」世帯別の交通の利便性の变化状況を示したものである。これによると、「利便性が悪くなった世帯」の構成比が、自動車増車世帯において高くなっていること、そして、宇圏の方がその傾向がより明確なことが分かる。これは、立地後の公共交通、日常の買い物、通勤等の利便性の悪化が、自動車保有に大きな影響を与えていることを示していると言えよう。

これらのことから、高・前圏では住宅立地が圏域全体に低密に分散して行われており、宇圏においても同様の傾向があるものの郊外化といった形態も有していること、また、立地後の公共交通、買い物等の利便性の悪化を自動車保有・使用により補う傾向があることが分かった。

4. まとめ

今回は、地域交通の自動車化が進んだ高崎・前橋圏と宇都宮圏のマクロな持家住宅立地特性を明らかにした。今後、1) 前住宅形式別分析、2) ゾーン別分析、3) L C S（ライフサイクルステージ）別分析等の、より詳細な分析を行っていくつもりである。

表-3 交通条件（保有台数、所要時間）の平均

	高崎・前橋圏		宇都宮圏	
	前住宅	現住宅	前住宅	現住宅
自動車保有台数	1.9	2.1	1.6	1.8
最寄り駅(分)	10.0	9.5	11.2	12.7
最寄りバス停(分)	6.9	7.2	6.9	7.1
最寄り商店街(分)	5.1	5.4	5.1	6.5
世帯主通勤(分)	22.1	23.0	30.2	33.0

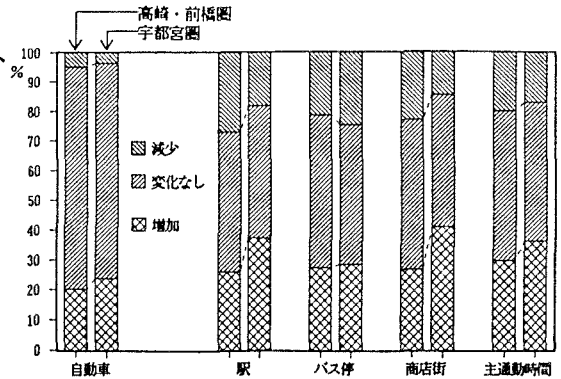


図-1 住宅立地前後における交通条件（保有台数、所要時間）の変化

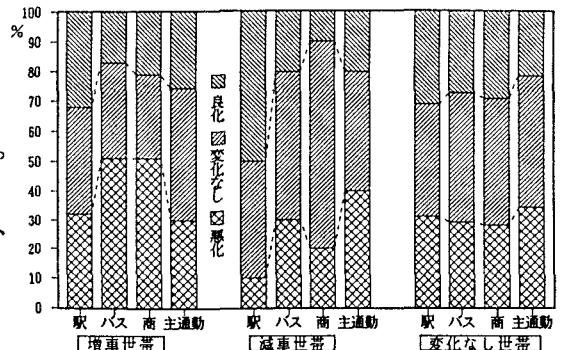


図-2 住宅立地前後における自動車保有台数「増車、減車、変化なし」世帯別の交通の利便性の变化（高崎・前橋圏）

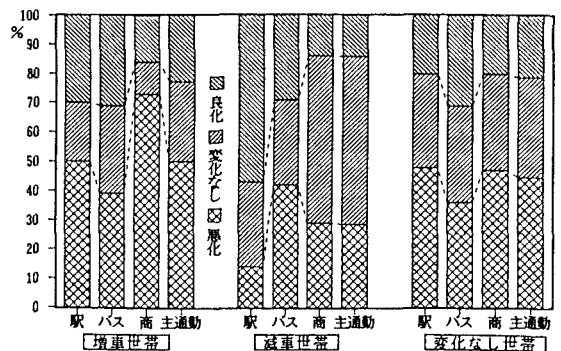


図-3 住宅立地前後における自動車保有台数「増車、減車、変化なし」世帯別の交通の利便性の变化（宇都宮圏）