

(Ⅳ - 15) 新幹線通勤者世帯に対する住宅供給動向分析

群馬大学大学院 ○学生員 市本 哲也
 群馬大学工学部 正 員 青島縮次郎
 群馬大学工学部 正 員 宿 良

1. はじめに

近年、人口や社会的諸機能の東京への一極集中によって地価が高騰し、バブル経済が崩壊した今日でも一般的なサラリーマンが首都圏に家を買うことは困難であることに変わりはない。一方では、高速交通網の発達により通勤圏はますます拡大してきており、特に東京から100km圏の新幹線停車駅周辺に居住し、新幹線を利用して首都圏に通勤するという現象が社会的に認められるようになってきている。平成元年には所得税法一部改正により通勤手当の非課税限度額が2万6千円から5万円となり、また各企業のフレックスタイム制、新幹線通勤補助制度の導入が増えてきている。これらの影響で新幹線通勤者が平成3年には平成元年の2倍にも増えている¹⁾。

このような状況の中で、本研究では新幹線停車駅のある群馬県、栃木県、新潟県、また北陸新幹線が建設中である長野県に住宅を供給しているディベロッパーがこのような現象をどのように捉え、その住宅需要をどのように考

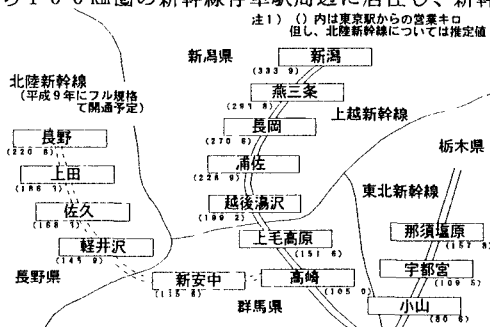


図1 対象とした新幹線停車駅
表1 調査実施概要

	群馬県	栃木県	新潟県	長野県
調査対象	群馬県、栃木県、新潟県、長野県に住宅金融公庫優待付き住宅を供給しているディベロッパー(929社)			
調査方法	調査表は郵送にて配布、回収			
発送数	238通	264通	190通	237通
回収数	53通	60通	36通	47通
回収率	22.3%	22.7%	18.9%	19.8%

2. 研究方法

新幹線通勤者に対するディベロッパーの意識を明らかにするために、上越新幹線、東北新幹線、平成9年開通予定の北陸新幹線の沿線にある群馬県、栃木県、新潟県、長野県の各県に住宅を供給しているディベロッパーに対し調査を行った。調査は基本的に各新幹線停車駅ごとに集計する事とし、その県内に住宅を供給しているディベロッパーに各駅に関して回答して貰った。各県内の新幹線停車駅は図1の通りである。調査表は平成4年10月下旬に郵送にて配布し、11月末日までに回収を完了した。調査実施概要を表1に示す。

表2 新幹線通勤者の実際の開始理由とディベロッパーが考える開始理由

	新幹線通勤者	ディベロッパー
1. 在来線や自動車から新幹線に通勤手段を変えて	16%	15%
2. 東京圏への転勤等ともなう単身赴任を避けて	45%	20%
3. 東京圏における単身赴任をやめ、持家に戻って	8%	20%
4. 単身または家族と一緒に実家へUターンして	16%	9%
5. 新幹線駅周辺にマイホームを手に入れて	10%	34%
6. その他	5%	3%

注2) ディベロッパーに対する今回の調査では、理由として多いと思われる順に3つ書いて貰い、1番目、2番目、3番目の構成比にそれぞれ3点、2点、1点をかけ、それを改めて百分率に直した。

3. 分析及び考察

新幹線通勤を開始するには様々な理由が考えられるが、実際に新幹線通勤を行っている人が開始した理由とディベロッパーが考える新幹線通勤開始理由とでは、表2の高崎駅における例のようにかなり違いが見られる。実際に新幹線通勤を始める理由²⁾としては、「東京圏への転勤等ともなう単身赴任を避けて」という理由

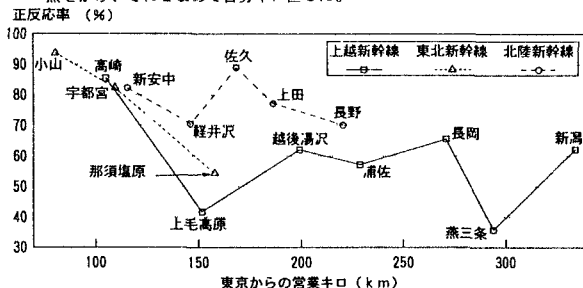


図2 今後の新幹線通勤者の推移

が最も多く、それに対しディベロッパーは「新幹線停車駅周辺にマイホームを手にいれて」という理由が最も多いと考えている。では、ディベロッパーは今後の新幹線通勤者の動向はどのようになっていくと考えているだろうか。運輸省によると新幹線通勤者は平成3年度には東北新幹線、上越新幹線を合わせて約2万5千人に達している¹⁾。図2は今後も新幹線通勤者が増加すると答えたディベロッパーの割合を新幹線路線別に並べたものである。東北新幹線では東京から離れるに従って増加すると答えたディベロッパーの割合は減っている。また、北陸新幹線の各駅では同程度の距離にある上越新幹線の駅に比べ、その割合が高いことが分かる。図3は新幹線通勤者による一戸建住宅の今後の需要動向について聞いたもので、長野県の例である。まだ開通前である長野県では開通後に県内に住宅を購入し新幹線通勤を始める人が現れると考えており、またその期待が大きい。住宅形式が一戸建の場合は他県でも需要が増加すると考えているディベロッパーが多いが、住宅形式がマンションの場合はそれほど増加するとは考えていない。そこでその需要に対し、住宅供給の意思がディベロッパーにあるのだろうか。図4に栃木県の例を示す。住宅需要は増加すると考えてはいるものの実際に住宅供給意思があるディベロッパーはあまり多くないことが分かる。また、ここでは図示していないが北陸新幹線沿いの各駅では住宅供給に対し積極的な姿勢がみられる。次に新幹線通勤者を意識した場合に、住宅供給に対してどのような点を重視するか聞いた。図5は群馬県の例であるが、一般的な住宅に比べ、新幹線通勤者を意識する場合には「緑の豊かさ」などの自然環境を重視していることが分かる。一方で、

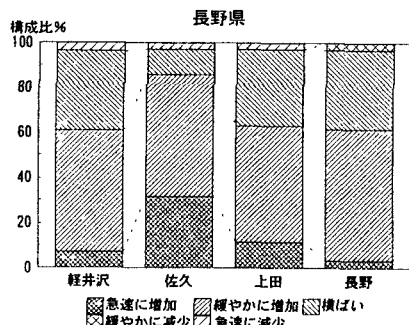


図3 新幹線通勤者の住宅需要動向（一戸建）

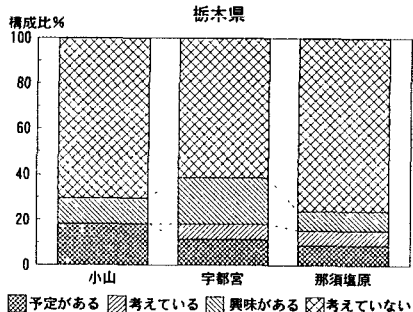


図4 新幹線通勤者に対する住宅供給（一戸建）

実際に住宅供給意思があるディベロッパーはあまり多くないことが分かる。また、ここでは図示していないが北陸新幹線沿いの各駅では住宅供給に対し積極的な姿勢がみられる。次に新幹線通勤者を意識した場合に、住宅供給に対してどのような点を重視するか聞いた。図5は群馬県の例であるが、一般的な住宅に比べ、新幹線通勤者を意識する場合には「緑の豊かさ」などの自然環境を重視していることが分かる。一方で、

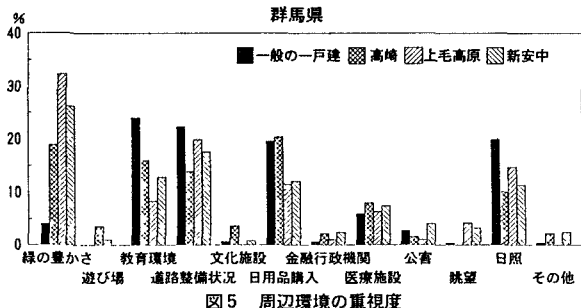


図5 周辺環境の重視度

「教育環境」などはそれほど重視していない。このような傾向は他県でも同様で、新幹線通勤者を意識した住宅供給を行う場合は都心には少ない自然環境がセールスポイントとなると考えていることが分かる。

4. 成果

本研究では以下のようなことが明らかになった。

- (1) 実際の新幹線通勤者は、東京への単身赴任などを避けるために新幹線通勤を始める人が多いがディベロッパーは新幹線停車駅近くに住宅を購入し新幹線通勤を始める人が多いと考えている。
- (2) ディベロッパーは今回調査した多くの駅で新幹線通勤者の増加傾向は今後も続くと考えており、それにともない住宅需要も増加すると考えている。
- (3) 北陸新幹線の沿線では開通に対する期待が大きく、新幹線通勤者に対する住宅供給に積極的である。
- (4) 新幹線通勤者を意識した住宅供給を行う場合、セールスポイントとして「緑の豊かさ」を挙げている。

参考文献

- 1) 運輸省 (1992) : 運輸白書 (平成4年版) 、pp34~pp35
- 2) 青島、磯部、川崎 (1991) : 新幹線通勤者の類型化とその特質に関する実証的研究、第26回日本都市計画学会学術研究論文集、pp253~pp258