

大阪市立大学 工学部 学生員○西村元伸
大阪市立大学 工学部 正 員 西村 昂

1. はじめに

都市的規模の郊外住宅開発が始まって40年近く経ち住宅地開発のスタイルも時代の変化と共に変化してきている。本研究では、京阪神の代表的な住宅開発地とその交通条件等との関連性について考察した。また、都市内のマンションについても交通条件との関連性について考察を行った。

2. 研究方法

住宅・マンションに関して対象地区は、日常生活で目にする新聞広告・チラシ・住宅関連雑誌に載っているものから規模の大きいものを選んだ。分析要因は、住宅条件として、住宅及びマンションの販売価格、敷地面積、床面積、公示地価を、交通条件として、現地から大阪駅までの時間、距離、費用、最寄りの駅までの時間を選んだ。そして、各要因間の関係をグラフ表示、回帰分析、数量化Ⅰ類による分析等を行った。

3. 近年の住宅開発の動向

全国的に見た宅地供給量は、昭和47年をピークとして、その後、漸減傾向を続け、昭和60年代以降は、1万ha強で推移している。また、近畿圏で年代別の推移を見てみると昭和40年代は、開発当初ということもあり開発件数自体は少なく、昭和50年代から増加しており、住宅開発地は都市近郊から郊外に移る傾向が見られる。

ここで、例として年代別の現時点での大阪駅までの平均通勤時間をみると、表-1に示すように増大傾向にあり住宅地開発が、条件の悪いところに広がっていることがわかる。

表-1 年代別平均交通総時間

年代	大阪駅までの 推定所要時間	調査 住宅地数
昭和40年代	49.9分	8
昭和50年代	54.4分	21
昭和60年以降	60.4分	65

4. 住宅開発と交通条件に関する分析

(1) マンション分譲と交通条件

最近の都市内におけるマンション分譲70件について、販売価格を中心にして他の因子との関係を見ると、販売価格と相関性の高かったのが、延床面積 ($r=0.622$)、床面積当たりの価格 ($r=0.498$) などであり、公示地価との関連性はあまりないという結果となった。図-1、図-2にその例を示す。

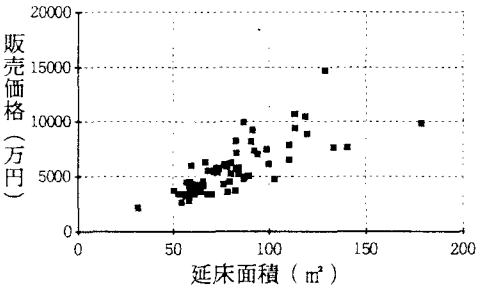


図-1 マンションの販売価格と延床面積

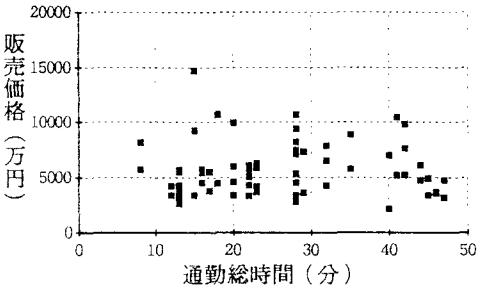


図-2 マンションの販売価格と通勤総時間

次に、単位床面積当たりの販売価格は、月極駐車料金、通勤時間、公示地価などと相関が高かった。

次に、数量化Ⅰ類による分析の結果は、被説明変数を販売価格に、説明変数として公示地価、床面積、通勤時間、最寄りの駅までの時間、の4つとした。重相関係数は0.9045でかなりの関連性があることが分かった。カテゴリー数量等は表2に示す通りである。

表-2 マンションの販売価格に関する数量化I類の結果

公示地価	カテゴリ-数量	偏相関係数
15~45万円/㎡	-3230	0.4641
46~75	-89	
76~105	3064	
106~280	128	

通勤時間	カテゴリ-数量	偏相関係数
1~11分	618	0.4795
12~21	87	
22~31	-53	
32~41	-1300	

延床面積	カテゴリ-数量	偏相関係数
30~70㎡	-2050	0.9013
71~90	-27	
91~110	1740	
111~200	4615	

接近性	カテゴリ-数量	偏相関係数
1~8分	165	0.2455
9~14	-199	
15~20	-824	
21~35	-142	

(2) 分譲住宅と交通条件

販売価格での分析では、マンション同様に床面積との相関性が最も高く($r=0.646$) また、郊外に行くほど販売価格は安価になる傾向が見られた。

開発面積に関する分析結果をみると、開発面積が大規模になるに従い都心からの距離は離れ、通勤時間も長くなる。これは、今現在の土地利用状況から考えると、郊外にしか大規模な開発を行える土地がないということを意味している。

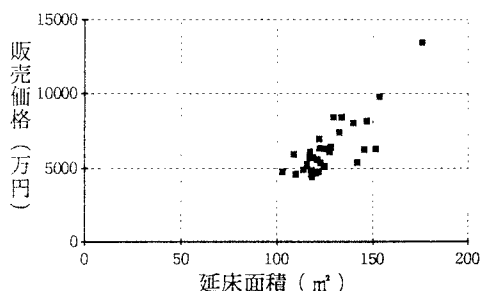


図-3 住宅の販売価格と延床面積

次に分類別の分析として宅地の建売では、宅地のみの販売から述べると、販売価格と交通条件の関係をみると、価格が5千万円代の宅地は、都心からの距離も近く通勤時間もかからず、この価格帯の宅地が交通条件もよいことが分かった。建売の場合は、

販売価格が高い住宅は敷地面積も広く、交通条件も整っていることが分かった。

また、数量化I類による分析の結果は、被説明変数を販売価格に、説明変数を公示地価、通勤時間、通勤費用、敷地面積、とした。結果は、表3に示す通りで、重相関係数は、0.772であった。

表-3 住宅の販売価格に関する数量化I類の結果

公示地価	カテゴリ-数量	偏相関係数
6~12万円/㎡	-1329	0.6549
13~18	-734	
19~24	325	
25~45	2271	

通勤時間	カテゴリ-数量	偏相関係数
39~49分	-32	0.3889
50~59	191	
60~69	717	
70~120	-1132	

通勤費用	カテゴリ-数量	偏相関係数
250~350円	133	0.3001
360~500	-864	
510~650	-79	
660~1200	324	

敷地面積	カテゴリ-数量	偏相関係数
100~160㎡	-613	0.3976
161~220	-284	
221~280	565	
281~380	1801	

5. 研究のまとめ

マンションに関して、販売価格が、交通条件と地価に大きくは影響されない原因は、立地が都心内という類似の条件にあったために、交通の利便性の違いが、それぞれのマンション間に生じなかったといえる。また、マンションも住宅も販売価格と最も相関性の高かったのは延床面積で、地価は交通条件との関連性が高く、交通条件が良くなるほど地価も上昇する傾向が見られた。

最後に、住宅地開発は年々都心から遠ざかり、郊外中心という状況である。規模的には、昭和50年代の開発規模が最も大きく、近年の傾向として件数は平成になり増加傾向にあるが、規模は縮小傾向にある。よって、一戸建て住宅を希望すれば、ある程度交通条件は犠牲になるというのが現状である。今後は生活大国としてゆとりのある住生活を目指した条件整備が望まれる。