

地方都市における住宅立地に関する考察

九州大学工学部 学生員○澤田 直道
九州大学工学部 正 員 樗木 武

1. はじめに 都市あるいは地域計画において、土地利用計画は都市交通計画、都市施設計画とならび重要な課題の一つである。この土地利用計画はさらに細かく、住宅立地、商業立地、工業立地に分けることができるが、都市全域にわたって立地し、都市の構成に大きな影響を与える住宅立地については、十分に検討を行う必要があると考えられる。ところで、既往の住宅立地に関する研究は、大都市を対象とした広域都市圏内における住宅立地を考察したものが多く、地方の一都市内のいわゆる住区を単位とした立地行動を扱ったものは少ない。地方都市の住区を単位とした住宅立地を考察する場合、大都市圏を対象としたモデルをそのまま、地方都市の住宅立地に適用することはできず、地方都市を対象とした住宅立地モデルの構築がなされなければならない。

本研究においては、地方都市における住区を単位とした住宅立地行動を記述するモデルを作成するための実態把握を行う目的で、アンケート調査を行い、その結果をもとに住宅立地の現況を分析し、住宅立地モデル構築のあり方について検討するものである。

2. 調査概要 地方都市として佐賀市を選び、住宅立地に関する調査を行った。調査対象は市全域の立地状況が把握できるように、佐賀市を16の小学校区を用いて分割し、住区という観点に基づいてさらに一部校区を2～3に分け、合計30のゾーンに分割した。また、この30ゾーンのうち市街化区域内のみにして住宅立地可能な地域であると限定した。さらに佐賀市の中心地区は、商業・業務中心地区であり、人口も減少しており商業立地の要因の多い地区であると考えられ、今回の調査に不適当と考え対象から除外した。その他除外すべき地区として、工業専用地域があるが、今回の調査対象地には該当するゾーンはなかった。以上のようにして結局30ゾーン中の19の各々のゾーンについて、無作為に世帯を抽出し、アンケート調査を行った。

調査は昭和61年10月中旬に実施し、訪問留置き調査法（一部郵送回収）で行った。配布数は1306部、

回収率81.1%、有効回答率75.6%であった。アンケート調査項目は、大きく4つに分れ、世帯主属性、世帯属性、居住ゾーン特性および居住地選択状況である。

3. 調査結果および現況分析 地方都市において、通勤手段としての公共交通機関の依存率は低いが、佐賀市においてもこれが該当し、国鉄とバスの両者を合せても4.9%と低い値であった。これに代り自家用車による通勤は55.2%と半数以上を占め、また、平坦な地形のためか自転車による通勤が17.1%と目立った。通勤手段の乗り換え時間も含めた全通勤時間分布についてみれば、10～20分の通勤時間をピークにして30分以内の通勤トリップが全体の85%以上におよび、非常に短トリップの通勤であることが特徴である。

次に、各ゾーンについて、居住年数が10年未満の世帯の全世帯に対する割合を用いてゾーンを分類すれば、図-1が得られる。10年未満の世帯の割合が低いゾーン群は、住区として古いゾーンであり、立地余裕がゾーン内に乏しく、新たな立地は起りにくいと考えられる。これに対し、割合の高いゾーン群は都心部から離れ、市街化調整区域に接して存在しており、今後、開発可能な地域を有すると考えられる。これらのゾーンの性格の相違をモデルに反映させるため、開発可能面積あるいは空地面積などの説明変数の導入が必要であると考えられる。

現居住地選択理由については、複数の要因が重複して、最終的に決定されるものであるが、最も重要であると回答したもののみについては、居住

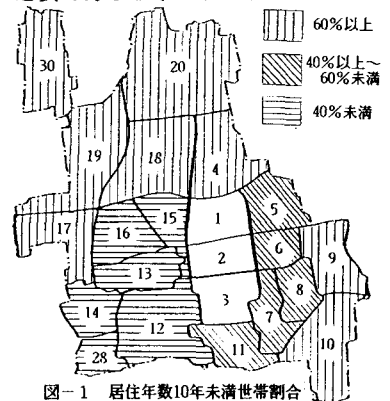


図-1 居住年数10年未満世帯割合

地選択の最大の要因は地価の22.1%であった。以下、勤務先までの距離11.9%；土地所有11.4%；分譲業者の信頼性10.1%の順である。また、自然条件や交通機関の利便性の理由と同等のレベルで、親族の住居に近いためであるとか住み慣れた住区をよく認識している場所であるという理由が挙げられている。

居住ゾーンと就業ゾーンの関連について考察すれば、大都市のように、都心部で就業し、郊外に居住地を求めるといった職住分離があまり見うけられない。つまり地方都市において自ゾーンに就業する割合が比較的高いと考えられる。したがって、地方都市において、就業ゾーンと居住ゾーンとの関係は、概ね、次の2つであると考えられる。(1) 就業地を中心市街地に置き、居住地を周辺部のゾーンに置く(TYPE(1))。(2) 就業地が周辺部のゾーンにあり、居住地はこれと同一もしくはこれに隣接するゾーンに置く(TYPE(2))。(ここで、中心市街地はゾーン番号1～3ゾーンで周辺部ゾーンは中心市街地を除く全ゾーンである。)以上、これら2つタイプに分けて居住ゾーンと就業ゾーン間の隣接指数ごとに総世帯数を求めれば図-2のとおりである。図より、明らかに就業地の違いが居住ゾーンの選択を異にしていることがわかる。(ここで、隣接指数とは、各ゾーン間の隣接行列(隣接=1, 非隣接=

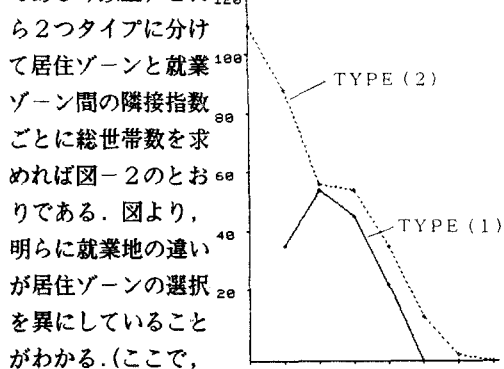


図-2 隣接指数による世帯数分布

隣接=1, 非隣接=∞, 自ゾーン=0)を距離データとして最短ルートを求め、その最短距離で与えられる。)次に、前居住地と現居住地との関連について、同様に隣接指数を用い前居住地が中心市街地であった世帯(TYPE

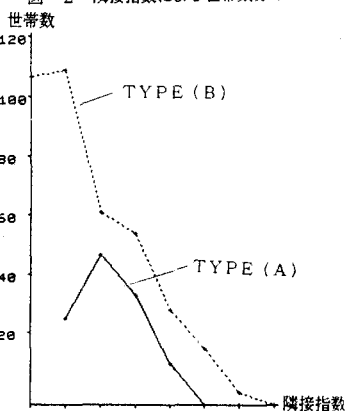


図-3 隣接指数による世帯数分布

E(A))と周辺部であった世帯(TYPE(B))に分けて示せば図-3となる。これよりTYPE(A)の場合とTYPE(B)の場合とで、移転のパターンが異なることが理解できる。TYPE(A)の傾向から、居住地に関し、都市集中的な状態から周辺部ゾーンに移行し外縁化している状況がうかがえる。またTYPE(B)の隣接指数1と2の世帯数の差が大きいことに着目すれば、前居住地が周辺部ゾーンの場合は自ゾーンもしくは隣接ゾーンに移転する傾向が強いといえる。このことは、住宅立地の理由として、土地所有、住区に対する執着が強いこととも関連するものである。

また、各ゾーンにとって自ゾーンが最大の就業ゾーンである場合が多いが、自ゾーンを除き第1位の就業地はゾーン2, 3, 4である。これらを第1位就業地とするゾーンを図-4に示したが、いくつかのブロックを形成していることがわかる。

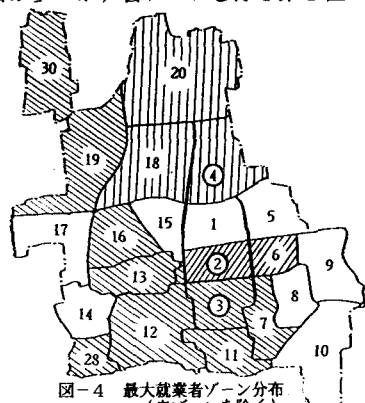


図-4 最大就業ゾーン分布(自ゾーンを除く)

4. モデルの概念 居住地立地モデルの基本となる考え方は、就業地が決定されたとして、それをもとに住宅立地がいかなるかを予測するものである。そして、前述の就業地の相違によって異なる立地が行われることを表現し得るモデルである必要がある。これを表現する方法として、(1)一つのモデルの中でダミー変数を用いて処理する方法、(2)各々の場合における立地の特徴を互いに影響されず十分に表現し得るモデルを構築するため、中心部就業モデルと周辺地就業モデルの2つのモデルを構築する方法が考えられる。またゾーンの立地可能性を示す説明変数として立地可能面積あるいは空地面積などが必要であり、その他、地価、土地所有、前居住地等の導入が考えられる。そして、モデルの構造については、立地行動が、居住地の特性みならず、立地主体である世帯の属性にも大きく依存すると考えられるため、立地主体の立地行動を記述できる非集計行動モデルの構築を予定している。