

1.はじめに

調査対象地の多摩田園都市は計画当初の想定を超えて拡大し、田園都市線は日本でも有数の鉄道混雑線区となった。その結果、風景は激変し、スプロール現象も発生している。一方で、居住者の減少や高齢化、住宅の老朽化、社会変化に伴う新たな施設需要の発生などを受けて、建替えや敷地の分割、コミュニティの崩壊など住環境に関わる様々な問題も提起されつつある。このような問題は一般市街地でも発生するが、ニュータウンの場合は広い地域で一時期にまとまって発生するため、大きな問題や住民間の対立になる。その意味で、「一般市街地とは異なる住環境整備」が必要であり、本研究ではこのことを前提としている。近年、限られた財源の中、幅広い選択肢の中で、住民のニーズをいかに活かした住環境整備をするかが重要となっている。よって、住環境に対する市民意識をより詳細に把握することを目的に意識調査を行った。

本研究では設問項目に理想の住環境へのイメージとのギャップを評価概念に組み込んだ点。又、対象地の特徴的な問題点である、鉄道の混雑について住環境を構成する他の様々な要因と比較検討した点において独自性がある。(図-1)

2. 着眼点

転居を巡る住環境に対する意識を構造化することで、着眼点を明確化した。(図-2)多摩田園都市では全体としては人口増加中で、鉄道の混雑が問題となっているが、これは多摩田園都市特有の問題であり、この問題がどの程度重要度を持つのかについて検討する必要がある。一方で、これからの人口減少・少子高齢化の急激な進行により、住宅需要のある地区と無い地区の二極化が進む可能性がある。今回の調査対象地は人口減少、世帯数減少、地価の下落が続いている。つまり、何らかの住環境要因が転居意向に影響を与えて、その結果として転居する住民が多い地区である。よって、本研究では転居意向に着目して、分析を行う。

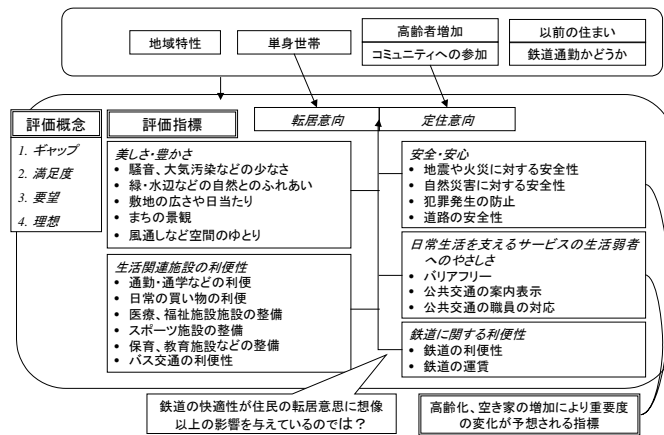


図 1 設問体系

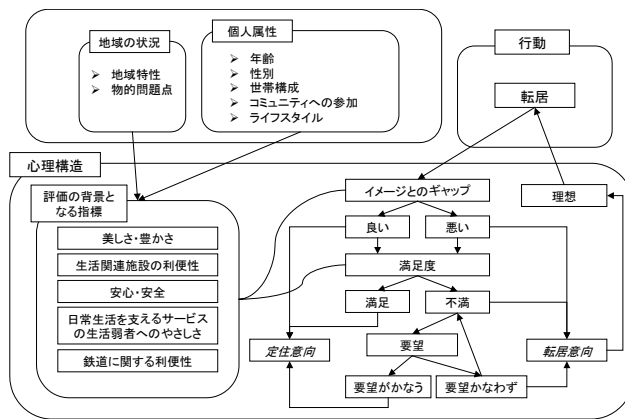


図 2 転居を巡る住環境に対する心理構造

3.意識調査の概要

世帯数減少、人口減少、地価下落傾向、かつ戸建住宅が中心の4地区を選定した。調査地の概要を表-1に示す。

No.	町名	丁目	世帯数増減割合%			人口増減割合%			地価変動(%)	バス本数(上/下)	駅アクセス(m)	最寄り駅
			H10~H13	H14~H18	H19~H23	H10~H13	H14~H18	H19~H23				
	神奈川県横浜市					16.53		-1.90				
	緑区		23.95	8.23	14.86	8.55	4.63	-1.40				
	青葉区		20.14	7.99	11.50	8.61	5.56	1.00				
1	霧が丘	2	-5.88	-0.22	10.71	-5.88	-0.22	-3.06	49/59	1600	十日市場	
2	さつきが丘		-2.43	0.81	15.27	-2.43	0.81	-2.94	68/68	1000	青葉台	
3	鶴志田町		0.64	-5.37	13.23	0.64	-5.37	-3.17	169/167	3500	青葉台	
4	住田西	4	-6.20	-5.17	6.34	-6.20	-5.17	-0.39	168/161	1000	市が尾	

表-1 調査地の概要

上記の4地区において、2007年1月20日～同25日に調査票の訪問配布・回収を行った。配布時に不在の世帯には調査票を郵便受けに投函した。又、回収時に不在の場合は郵送での回収をお願いした。結果、600票配布し310票を回収した。(回収率51.7%)

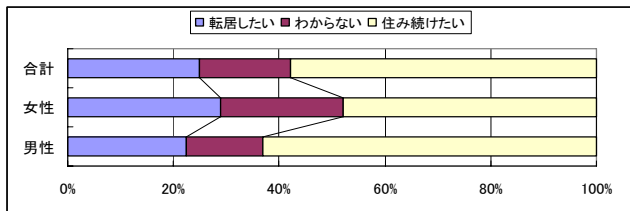


図-3 性別ごとの転居意向、定住意向

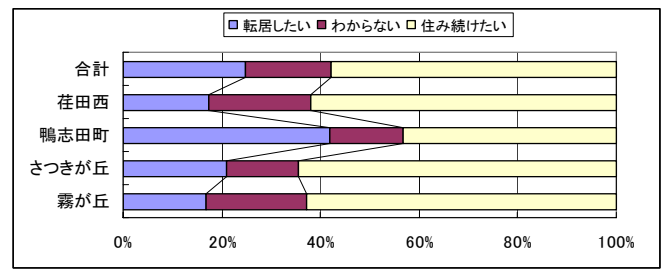


図-6 地域ごとの転居意向、定住意向

4. 市民意識の分析

(1) 地域特性、住民特性による転居意識の差

住民特性を表す地域と個人属性について以下の8項目についてそれぞれのグループ間で転居意向の分布に有意な差があるかをχ²乗検定により検証した。

- ①地域、②性別、③高齢化度、④高齢期世帯、⑤単身世帯、⑥近所づきあい、⑦以前の住まい、⑧電車

結果、性別、地域には転居意向に対して有意な差があることが明らかになった。その分布を図-3、図-6に示す。それ以外の住民特性については有意な差は見られなかった。

(2) 既存調査との満足度の比較

一般的な意識との比較を目的として、国土交通省が実施している住宅需要実態調査結果(図-5)との比較を行った。図-4の1, 2のラベルが本調査での不満率を表している。本調査の特徴的な不満点として、朝、夜の鉄道のラッシュが挙げられる。多摩田園都市では鉄道のラッシュに対する不満が一般市街地と比べて著しく高いことがわかった。逆に、道路の安全性、公園などの自然環境については一般的市街地より、不満が少ないことがわかった。

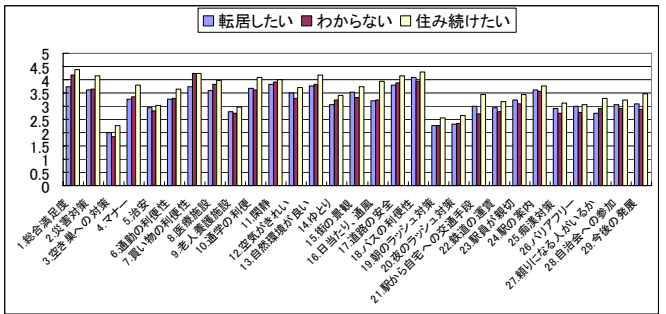


図-7 転居意向ごとの満足度の平均値

	鉄道の混雑はイメージよりも悪い		合計	通勤はイメージよりも便利		合計
	度数	%		度数	%	
転居したい	22	18.03	53	22.18	75	
わからない	20	16.39	33	15.73	53	
住み続けたい	80	65.57	96	62.10	176	
合計	122	100	182	100	304	

表-2 鉄道・通勤に対するイメージのギャップと転居意向のクロス表

通勤混雑のイメージの回答の独立性の検	χ ² 乗値	自由度	P値
	5.84	2	0.05

通勤利便性の回答の独立性の検定	χ ² 乗値	自由度	P値
	9.75	2	0.01

表-3 検定結果

(3) 転居意向別の満足度、イメージのギャップ

図-7が転居意向ごとの満足度平均値の差をグラフにしたものである。表-2は鉄道の混雑と通勤の利便性に関するイメージのギャップについて転居意向との関係を示した表で、検定の結果、イメージのギャップが転居意向に有意な影響を与えていることが示された。

5. まとめ

本研究の成果として、既存の調査結果と、本研究の調査結果との比較から、住環境に対する総合的な満足度は高いが、転居意向度も高いことを示した。住環境満足度において、鉄道の混雑への不満が著しく高いことが示された。また、イメージとのギャップが転居意向に影響を与えていることが示唆された。

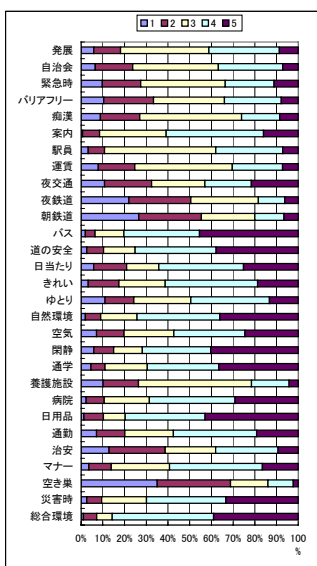


図-4 本調査の満足度

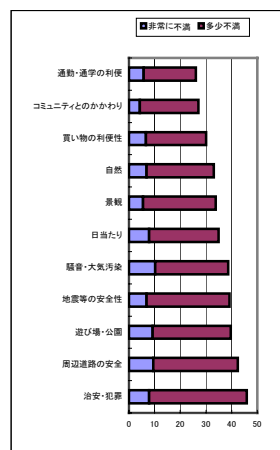


図-5 既存調査の不満度