

10. 個人のライフスタイルと将来居住地選好に関する基礎的研究

—集約型都市構造を目指して—

A Fundamental Study on Individual Life-style and Future Residential Preference: Toward a Compact Urban Structure

東京大学工学部都市工学科 03100171 山崎 敦広

In Japan, a compact urban structure is required under the declining population and the rapidly aging society. In this thesis, I analyzed the relationship between individual life-style and future residential preference of residents in Tokyo metropolitan region, and examined measures to induce people's residential choices toward a compact urban structure.

As a result, it is shown that: (1) people who are young, who are dissatisfied with the proximity to one's office, holiday shopping places and natural environments, who live in apartment and with few household members strongly want to change their residence; (2) people who regard convenience of railway services and weekday shopping places as more important, those who seldom use car, those who want to live in collective house, those who want to live in the convenient urban area and those who want to work in the future prefer living in Downtown Tokyo or along railway lines in inner suburbs; and (3) it is rational to develop areas with convenient transport services and communal facilities.

1. 研究の背景と目的

我が国では、人口減少・超高齢化社会の到来、モータリゼーション等の進行により、市街地の規模縮小、市街地維持コストの増大、交通弱者の増加といった問題が顕在化してきており、今後、人々の生活が脅かされる事態に直面する恐れがあると考えられる。

近年多方面で集約型都市構造実現の必要性が述べられているが¹⁾、居住地の集約化に着目した場合、その実現には、立地主体である個人や世帯が集約化を受容し、多数の個人の集約的な居住地選択行動が積み重ねられることが必要となる。本研究では、個人のライフスタイルと将来居住地選好との関係を分析し、東京都市圏の都心部～郊外部を対象に、スプロール状に広がる居住地を集約化した集約型都市構造への誘導施策のあり方を検討することを目的とする。具体的には、居住誘導に効果的な施策検討のため、人々の住み替え意向や居住地選択に影響を及ぼすライフスタイルの要因とその傾向を明らかにし、そこから、人々に受容されうる合理的な市街地集約化を可能とする手法への知見を得る。

2. 既往研究

居住地選択行動の要因に着目し、集約型都市構造導入の手法に着目した研究として次のものが挙げられる。藤井²⁾は、現在の自動車利用習慣と居住地選択の関係を RP 調査から明らかにし、自動車利用頻度が高い個人が郊外化を促進していることを示した。大門³⁾は、TOD 圏域への住み替え促進を目的に、個人の各交通手段への評価と居住地選択の関係から居住地選択モデルを構築した。

本研究は、人々の受容可能性という観点に着目し、より幅広く個人の意識に関する要因を考慮した点、東京都市圏住民の住み替え意向の全体像という大規模データを利用した点に特色がある。

3. 使用データおよび分析フレーム

本研究では、第5回東京都市圏パーソントリップ調査付帯調査「都市交通と暮らし方についてのアンケート調査」の個票データ（以後付帯調査と呼ぶ）を用いた。付帯調査は平成21年度に実施され、調査範囲は東京都市圏内の31市区町村で、地域特性が偏らないよう、通勤率や従業員人口割合などの指標をもとに調査区域が算出されている。そして、調査範囲内に居住している無作為に抽出された約2万世帯のうち満15歳以上の構成員を対象とし、約8,700世帯から回収を行っている。個票データについては、15,596人のデータが得られている。質問項目として個人属性、現住地への不満度、20年後の住み替え意向の有無、居住地選択意向、住み替えの際に重視する項目等が尋ねられている。

本研究では、個人のライフスタイルの観測変数として、付帯調査の調査項目を個人の「属性」と「価値観」に分け、これらと将来居住地選好との関係を分析することで、どの要因が選好に強い影響を示しているかを示し、そこから集約型都市構造に向けた施策の検討を行った。なお、将来居住地選好は20年後の住み替え意向と、住み替え意向を持つ人の居住地選択意向から構成される。

4. 将来居住地選好の要因分析

本章では、将来居住地選好を形成する住み替え意向の有無と、居住地選択意向について基礎分析と選択モデルの構築を行い、選好を決定する要因の分析を行った。

4.1 住み替え意向の要因分析

まず、個人の属性・価値観と住み替え意向をクロス集計することで基礎分析を行い、その結果を踏まえ、住み替え意向の有無を被説明変数とする二項ロジットモデルを構築した。

表1に回答のボリュームを示した。ここから、「住み替えたいが難しい」という人を含め、何らかの住み替え意向を持っている人は、半数強に上ることがわかった。

表1 住み替え意向のボリューム

回答	度数	パーセント
住み替えたいと思う	3,824	30.8
住み替えたいが実際には難しい	3,272	26.4
住み替えたいと思わない	5,304	42.8
有効回答合計	12,400	100.0

基礎分析から、①年齢が上がるほど住み替え意向（以後ここでは意向と記す）は低下すること、②現在居住住宅タイプでは賃貸集合住宅居住者で意向が高く、戸建て居住者で低いこと、③同居人数では独居者の意向が高く、5人以上では低下すること、④現在就業状況では学生の意向が非常に高いこと、⑤就業者の意向は非就業者に比べ高いこと、⑥生活施設への近さ不満度では意向の相関が特に強いのは「仕事先・通学先」「休日買い物先」「水辺や豊かな緑」への不満度で、「平日買い物先」「病院」「公園」の不満度が高いことは意向には結びつかないこと、⑦意向がある人の方がいない人より不満度は高いが、「住み替えたいが難しい」人の不満度は「住み替えたいと思う」人よりも高いこと、⑧「住み替えたいが難しい」主な理由は経済的要因で、不満度が非常に高いにもかかわらず、制約条件のせいで住み替え行動により不満を解消することができないでいること、⑨意向を持たない主な理由は「現在の居住地に満足しているから」であることを示した。

次に、住み替え意向の有無を説明する二肢選択ロジットモデルを構築した。結果を表2に示す。なお、「住み替えたいが実際には難しい」と答えた人は、「住み替えたいと思う」として分類している。このモデルで5%有意となった変数は住み替え意向との相関があるといえる。ここから、年齢が上がるほど、同居人数が少ないほど住み替え意向が高くなることが読み取れる。また、現在賃貸集合や分譲集合に住む人は分譲戸建て居住者よりも住み替え意向が強くなっていることが読み取れる。「水辺や豊

かな緑」への不満の強さは、「通勤先」「休日買い物先」への不満の強さよりも住み替え意向との相関が強いことが示された。これらは基礎分析と整合する結果となっており、妥当なものといえる。

表2 住み替え意向モデルの概要・パラメータ値

住み替え意向有無	パラメータ値	t値
切片	0.301	1.644
年齢	-0.243	-10.565
仕事先・通学先不満度	0.135	3.857
休日の買い物先不満度	0.195	4.149
水辺や豊かな緑不満度	0.226	5.65
現在同居人数	-0.114	-4.385
現在居住住宅タイプ=賃貸集合*	2.071	19.724
現在居住住宅タイプ=分譲集合*	0.538	7.173
サンプル数	5,295	
初期尤度L(0)	-3423.095	
最終尤度L(θ^*)	-2913.793	
McFadden 決定係数 ρ^2	0.149	
自由度調整済み ρ^2	0.146	

*現在居住住宅タイプ=分譲戸建が参照パラメータである。

4.2 居住地選択意向の要因分析

次に、「住み替えたいと思う」「住み替えたいが実際には難しい」と答えた人について、個人の属性、意識から構成されるライフスタイルと将来希望する居住地の選択傾向との関係について分析を行った。

なお、希望居住地の区分として、図1の地域区分を用いた。これはPTの本体調査で用いられる8区分をもとにして5区分にまとめたものである。

区分		条件
駅勢圏内	駅勢圏外	
東京区部		東京区部
近郊 駅勢圏内	近郊 駅勢圏外	東京区部への就業率10%未満の土浦市、つくば市を除く第1期業務核都市、および東京区部への通勤率15%以上の市町村
外縁部 駅勢圏内	外縁部 駅勢圏外	東京区部への通勤率15%未満の市町村および土浦市、つくば市

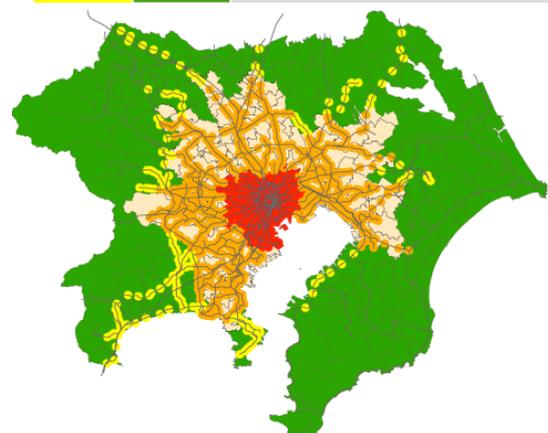


図1 地域区分の概要

ここでは、集約の着地として東京区部と近郊駅勢圏内を想定し、そこへの居住誘導を促すための方策を検討する。

なお、各地域区分の希望者数は表3の通りである。なお、()内の数値は現住地の割合を示す。ここから、東京区部や近郊駅勢圏内の希望が比較的多く、また現住地よりも都心側に居住しようとする傾向が見られる為、ここから施策を打たずとも将来的に集約型都市構造が実現できるような印象を受けるが、付帯調査はSP調査であり、人々の希望が強く出ている可能性が考えられる。

表3 居住地選択意向のボリューム

希望地域区分	度数	パーセント
東京区部	3,374	33.2 (23.1)
近郊駅勢圏内	3,806	37.5 (42.2)
近郊駅勢圏外	1,165	11.5 (8.8)
外縁部駅勢圏内	886	8.7 (11.9)
外縁部駅勢圏外	918	9.0 (13.9)
有効回答合計	10,149	100.0(100.0)

こちらについてもまず、個人の属性・価値観と居住地選択意向とをクロス集計することで基礎分析を行い、その結果を踏まえ、住み替え意向の有無を被説明変数とするロジットモデルを構築した。

基礎分析から、①**将来希望住宅タイプ**では集合住宅希望者は東京区部、分譲集合希望者は郊外駅勢圏、戸建て希望者は外縁部を希望する割合が比較的多いこと、②**将来就業状況**では非就業希望者は近郊～外縁部、就業希望者は東京区部を希望する割合が高いこと、③**現住地と同じ地域区分に住もうという割合**がどの地域でも多いこと、④**将来居住地のイメージ**ではまちなか居住をイメージする人は東京区部を希望する人が半数弱であり、郊外居住を希望する人は外縁部の希望割合が増えるが、最も多いのは近郊駅勢圏内であること、⑤**生活施設重視度（住み替えの際にどの生活施設への近さを重視するか）**では「仕事・通学先」や「平日買い物先」への近接性の重視度が上がると都心寄りの希望が増えるが、「病院」「水辺や豊かな緑」への近接性の重視度が上がると郊外寄りの希望が増えること、⑥**各生活施設への近接性**について、現在不満でかつ住み替えの際に重視すると答えた割合が高かったのは「平日の買い物先」や「病院」への近接性であったこと、⑦**交通重視度（住み替えの際にどの交通手段の利便性を重視するか）**では「鉄道」や「徒歩」を重視する人が都心寄りが多く、「自動車」「バス」を重視する人が郊外寄りが多いこと、⑧**現在自動車利用頻度**と将来希望居住地には相関がみられ、頻度が高い人は郊外寄り、低い人は都心寄りを希望していることなどを示した。

次に、将来の希望居住地区分を説明する多項ロジスティック回帰モデルを構築したところ、表4の通りとなった。なお、ここでは、生活施設に対して現在抱いている不満と、将来住み替えの際に重視するという意識の遷移の大きさを表す、不満・重視度という概念を導入した。これは、不満を住み替え行動によって解消する気持ちの大きさを表し、付帯調査により得られた不満度と重視度の値の和として定義した。モデルの自由度調整済み ρ^2 の値は0.136となっており、モデルの説明力はやや弱い。このモデルでは変数選択の過程で5%有意となったものを変数として導入しているが、これらは、居住地選択意向との相関があるといえる。

ここから、東京区部・近郊駅勢圏内を希望する人と強い相関があるのは、鉄道重視度の高い層、自動車利用頻度の少ない層、集合住宅希望者、就業者、まちなか居住希望層であることが示された。なお、各パラメータの符号は、基礎分析の結果と一致しており、妥当といえる。

5. 集約型都市構造に向けての知見

図2にQOLへの影響の仮定および前章の要因分析の結果を踏まえ、QOLへの影響と将来居住地選好との相関とから各要因を分類したものを示した。なお、ここでは個人のQOLへの影響の大きさは個人の意識変化のしやすさと逆相関するという仮定を置いた。そこで、個人のQOLへの影響が小さいために比較的变化しやすく、かつ居住地選好への影響が強いものを居住誘導施策のターゲットとすることが合理的であると考えた。

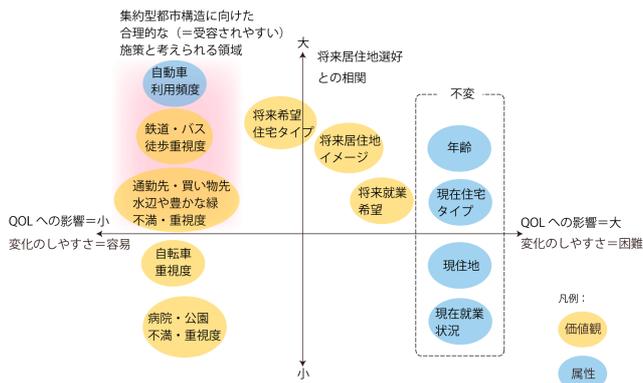


図2 意識要因の分類

施策において、個人の意識は直接変化させることは不可能であり、施策として操作可能な都市構造の変化が個人の価値観にどのように影響するかの考察が必要である。

不満や重視度は、他の参照点からの差異によって形成されると考えると、充実したサービス水準を持った都市構造が認知されることで参照点が変化し不満度が上がると考えられる。不満度が高まり閾値を超えると、許容で

表4 将来希望居住地選択モデルの概要・パラメータ値

居住地選択意向 説明変数	将来希望地域区分			
	東京区部	近郊駅勢圏外	外縁部駅勢圏内	外縁部駅勢圏外
切片	0.399 (1.061)	1.144 (2.419)	-0.446 (-0.817)	1.363 (2.430)
現在自動車利用頻度	-0.025 (-6.250)	0.008 (1.600)	0.036 (7.200)	0.037 (5.286)
鉄道重視度	-0.264 (-1.784)	-1.374 (-8.228)	-0.815 (-4.201)	-1.926 (-9.877)
バス重視度	0.006 (0.094)	0.527 (4.925)	0.182 (1.569)	0.802 (5.242)
徒歩重視度	-0.001 (-0.009)	-0.195 (-1.258)	0.021 (0.112)	-0.547 (-2.879)
平日買い物先不満重視度	0.013 (0.250)	-0.264 (-3.300)	0.043 (0.494)	-0.142 (-1.352)
水辺・豊かな緑不満重視度	0.005 (0.114)	-0.153 (-2.155)	-0.199 (-2.551)	0.05 (0.543)
現在と同じ地域区分を選択	-0.271 (-2.823)	-2.082 (-11.315)	-0.307 (-1.861)	-0.194 (-0.965)
将来住宅タイプ=賃貸集合*	0.593 (3.188)	0.456 (1.670)	0.140 (0.427)	-0.509 (-1.081)
将来住宅タイプ=分譲集合*	0.394 (3.788)	-0.411 (-2.210)	-0.944 (-4.087)	-0.963 (-3.199)
将来就業している	0.474 (4.788)	0.002 (0.013)	-0.547 (-3.199)	-0.242 (-1.163)
将来まちなか居住希望	0.816 (8.242)	-0.123 (-0.809)	-0.269 (-1.592)	-0.572 (-2.724)
サンプル数	2,637			
初期尤度 L(0)	-3471.52			
最終尤度 L(θ*)	-2985.51			
McFadden 決定係数 ρ ²	0.140			
自由度調整済み ρ ²	0.136			

参照カテゴリは近郊駅勢圏内である。※将来住宅タイプ=分譲戸建が参照パラメータである。

() 内はt値を示す。5%有意のセルに着色して示している。青はプラスに有意な変数、ピンクはマイナスに有意な変数を示す。

きる水準まで不満度を改善しようという意識が働き、結果として住み替え意向の上昇、居住地選択における重視度の高まりが生じると考えられる。以上の論理により、都市構造の変化が意識変化と相関を持つと考えられる。

以上より、住み替え意向の誘発には「通勤先・休日買物先・水辺や豊かな緑」のサービス水準の高い地域の整備が合理的であること、また集約の着地への居住意向誘発には「鉄道」「平日の買物先・水辺や豊かな緑への近さ」のサービス水準の高い地域を整備することや、モビリティマネジメント等によって「現在自動車利用頻度」を低下させることが合理的であることが示唆されたといえる。

6. 結論と今後の課題

住み替え意向については、若年層や「仕事先・通学先」「休日の買い物先」「水辺や豊かな緑」の近さに不満を持っている人、賃貸集合に住んでいる人、同居人数が少ない人が強い住み替え意向を持っていることが示された。また、居住地選択意向に関しては、「鉄道利便性」に対する重視度が高い人、現在の自動車利用頻度の少ない人、将来集合住宅を希望する人、まちなか居住のイメージを持つ人、将来就業意向を持つ人が東京都心近傍に居住したいという意向を持つことが示された。

また、ここからどのような施策を実施することが集約型都市構造に向けて合理的になりうるかを示した。

今後の課題としては、セグメンテーション別にモデル

推定を行うことで年齢や希望居住地（あるいは現住地）別のモデル推定により個別のターゲットに絞った施策を考えることができるほか、選択肢集合別の推定を行うことで、モデルの精度向上を図ることが考えられる。また、SP調査特有の問題である希望居住地の不確実性の補正、人々の核となるライフスタイルの把握、ゾーンLOS変数の導入、将来希望居住地設定方法の再検討、経済的要因の導入、空間戦略の提示およびその方法の考察等が考えられる。

謝辞

本研究の遂行に際し、東京都市圏交通計画協議会より第5回東京都市圏パーソントリップ調査 付帯調査「都市交通と暮らし方についてのアンケート調査」の個票データを借用しました。ご厚意に御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 例えば、海道清信:コンパクトシティ—持続可能な社会の都市像を求めて、学芸出版社、2001.
- 2) 藤井聡:交通行動が居住地選択に及ぼす影響についての仮説検証、コンパクト・シティへの誘導に向けた交通政策に関する基礎的研究、交通工学, 43 (6), p.53-62, 2008.
- 3) 大門創:人口減少下における地方都市のTOD戦略、日交研シリーズA-453, 日本交通政策研究会, 2008.