

市街化調整区域に位置する住宅団地における居住の継続可能性に関する研究 ～福岡県那珂川市の郊外住宅団地を対象として～

九州大学大学院人間環境学府 黒瀬研究室 熊谷勇輝

1. 研究の概要

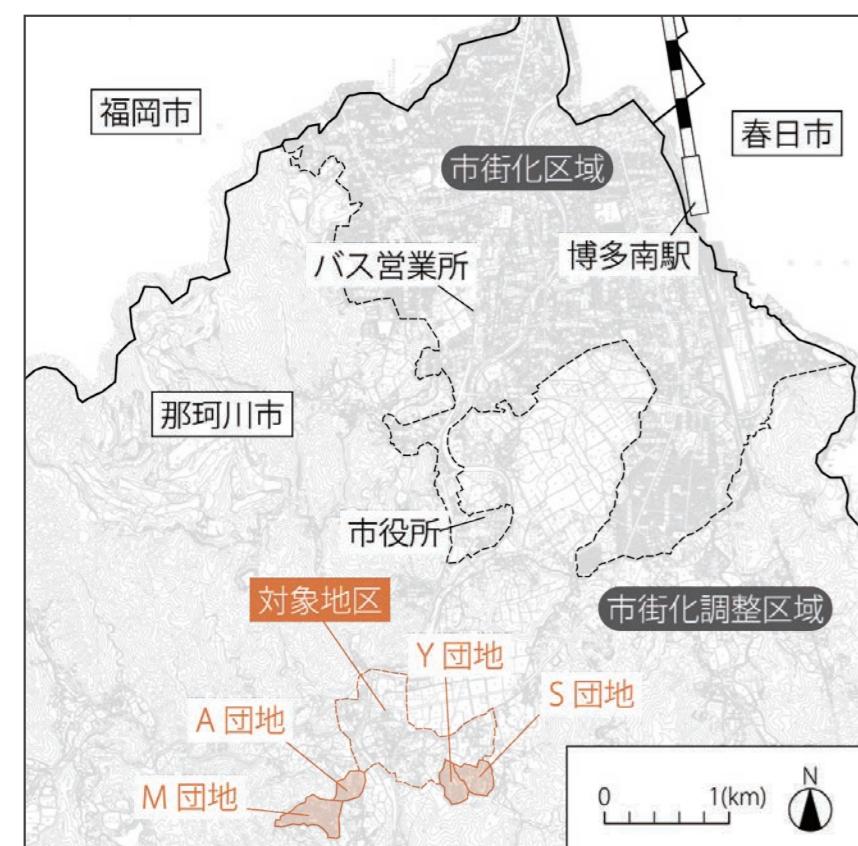
日本では、高度経済成長期に郊外での住宅団地建設が多数行われた。
その後、時間の経過と共に居住者の高齢化が進んでいる。
郊外においては車に頼って生活している傾向があり、
運転ができなくなった高齢者の生活利便性の維持が課題である。

市街化調整区域の住宅団地における
居住の継続可能性を分析する

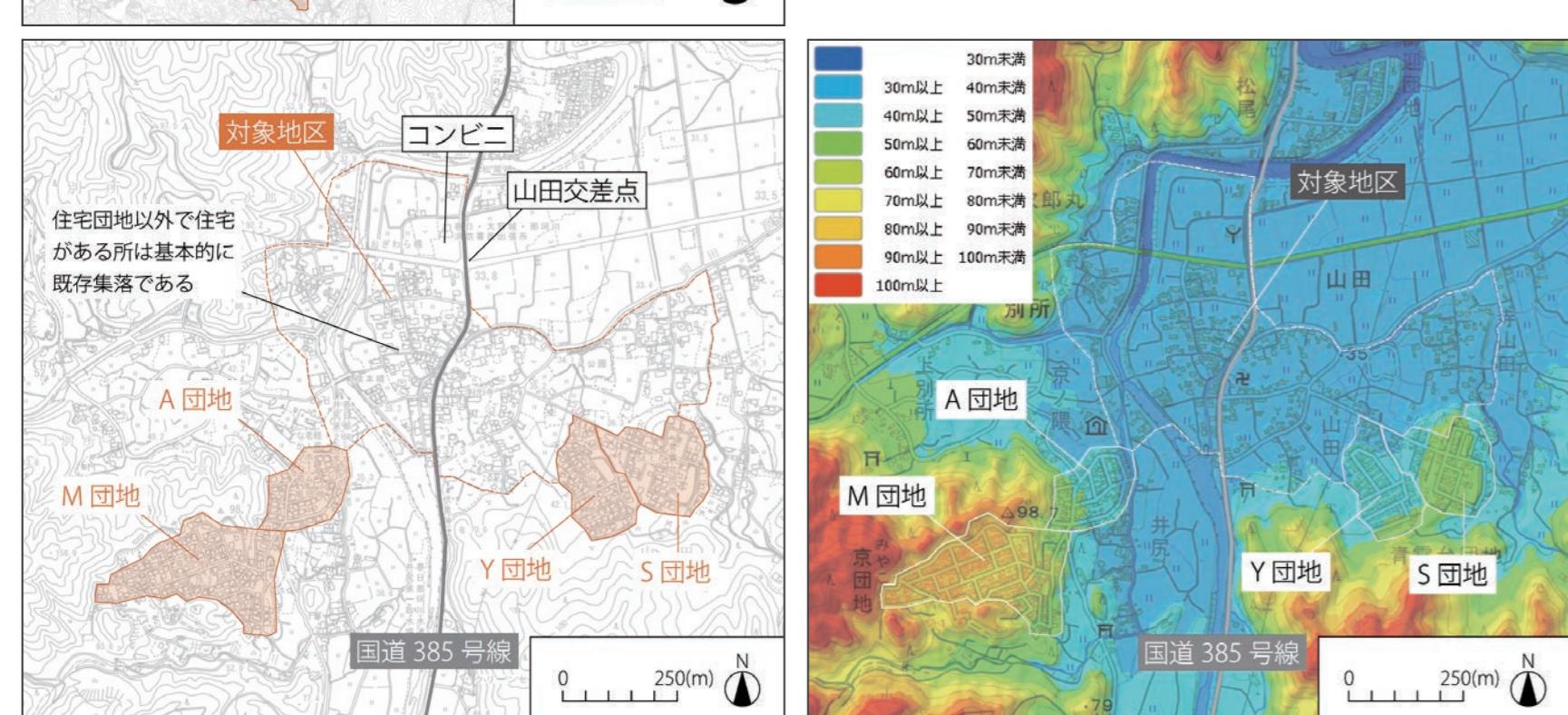
- ・市街化調整区域の住宅団地を対象としている
- ・同じ地区内の集落・住宅団地ごとの違いに着目している
- ・年齢や世帯の構成ごとの違いに着目している
- ・居住継続可能性を意向調査から調べている

2. 対象地区的状況

対象地区的立地

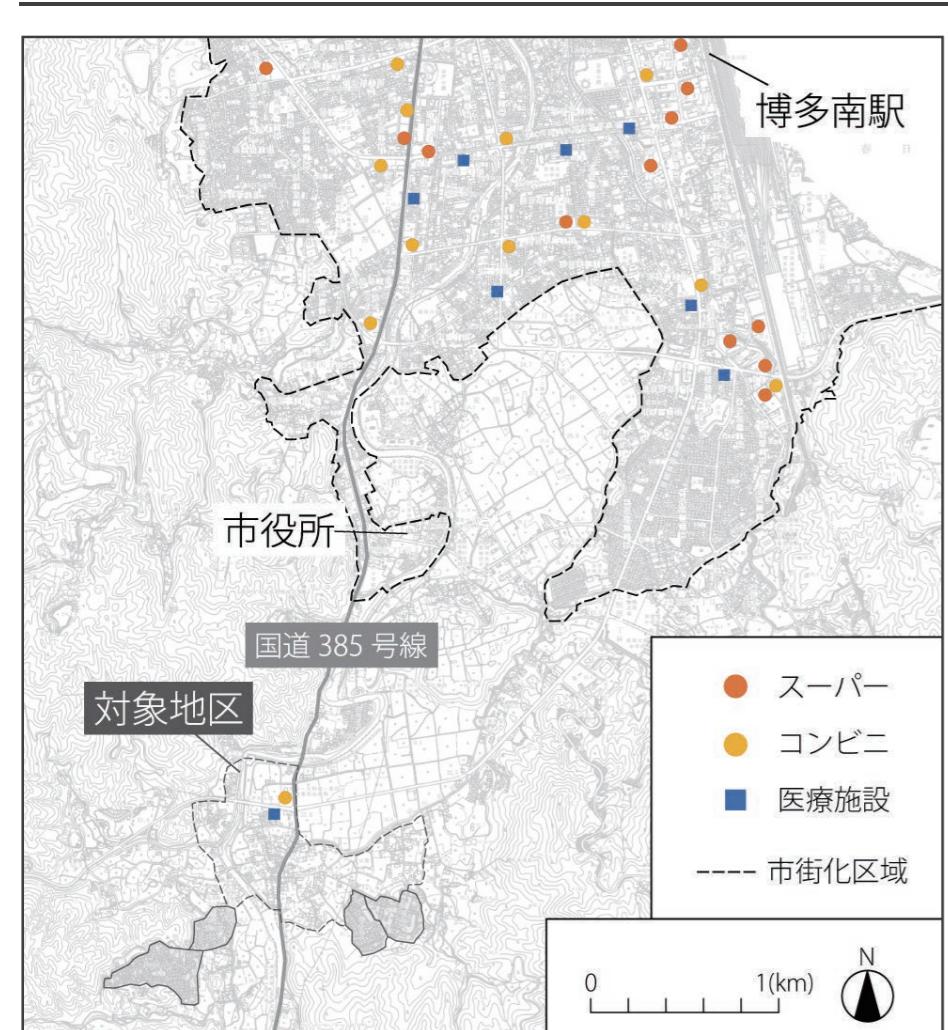


- ・福岡都市圏のベッドタウン、那珂川市
- ・1970年、住宅団地の造成と同時に線引きがなされ、市街化調整区域に
- ・その後、北部は鉄道駅が立地し市街地が形成されたが、南部は市街化が進展しなかった
- ・住宅団地は既存集落や田畠のない丘陵地にあり、特にM団地が幹線道路との標高差が大きい



3. 生活利便性とその評価

生活利便施設



手段	全体	高齢者
徒歩	24	17
自転車	2	2
バス	133	39
車・バイク	6	6
タクシー	12	6
送迎	6	6

手段	全体	高齢者
徒歩	64	63
自転車	37	3
バス	98	29
車・バイク	3	1
タクシー	17	17
送迎	1	1

- ・食料品店への交通手段は車・バイクが80%で、高齢者のみの世帯においては58%であった。
- ・地区内のコンビニへの交通手段はエリアごとに差があり、徒歩での利用に距離や坂が影響

4. 居住継続意向

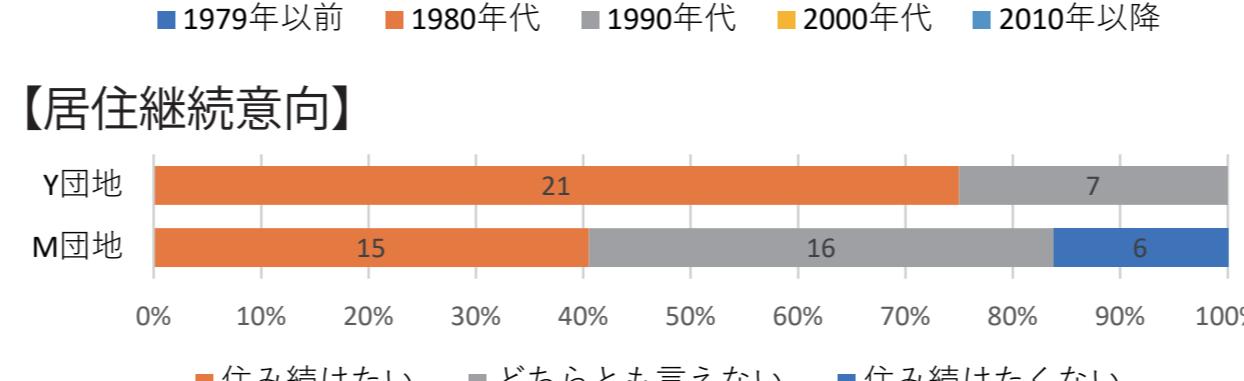
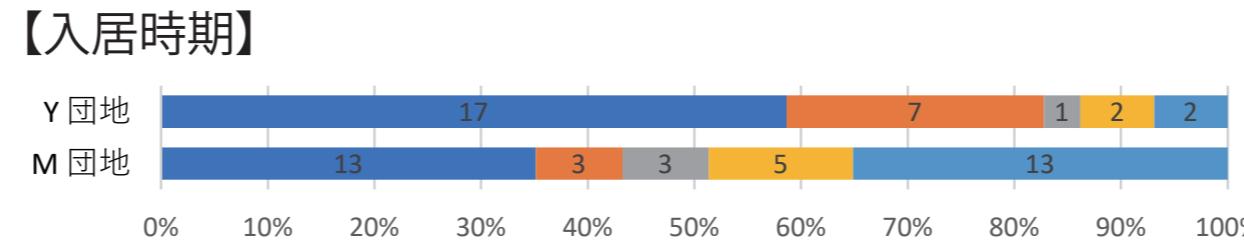
居住継続意向の分析

「住み続けたい」を1、「どちらとも言えない」を0、「住み続けたくない」を-1として、平均を算出し、エリアと世帯属性でクロス集計した。

	三世代	親子-低	親子-中	親子-高	夫婦-中	夫婦-高	単身-中	単身-高	全体
集落	0.90	0.56	0.57	0.20	0.67	0.63	0.57	0.61	
S団地					0.60			0.56	
Y団地				0.57	0.60	0.89		0.76	
A団地					0.40			0.50	
M団地		0.17		0.33	0.80	0.14		0.26	
全体	0.80	0.33	0.57	0.29	0.70	0.51	0.67	0.64	0.54

- ・全体では「住み続けたい」が62%、「どちらとも言えない」が31%、「住み続けたくない」が7%で、スコアは0.54であった。
- ・エリアごとに比較すると、幹線道路との標高差と相関が見られた。
- ・世帯属性ごとに比較すると、住宅団地における親子-低において低い。
- ・夫婦-高はエリアごとに大きく差があり、M団地で0.14とかなり低く、Y団地で0.89、集落で0.63と高い。つまり、世帯に高齢者しかおらず、車の運転ができなくなると生活に課題が生じる世帯においては、立地の差が大きく居住継続意向に影響すると考えられる。

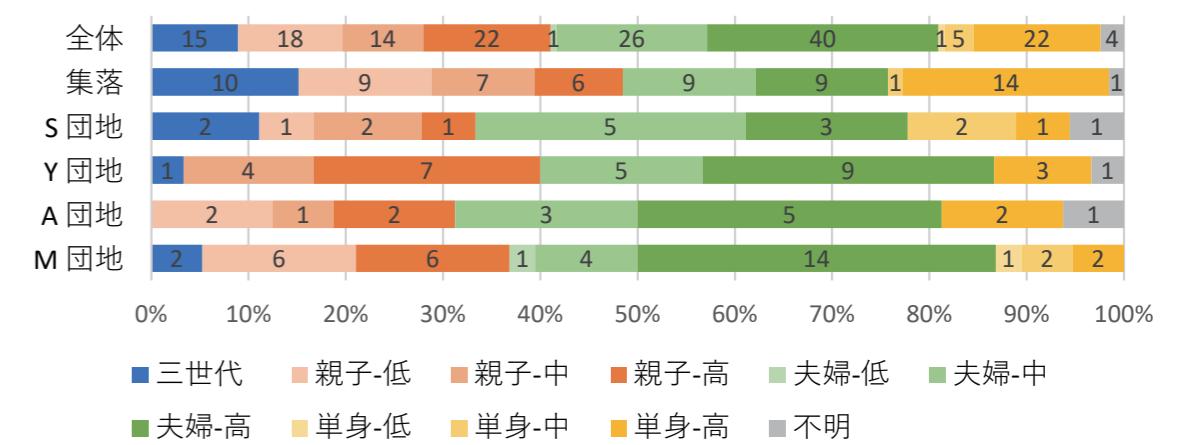
居住継続意向と住宅団地の特性の関係



- ・居住者の入れ替わりはM団地で多く、Y団地では少ない。居住継続意向はM団地で低く、Y団地では高い。つまり、M団地では居住継続意向が低いために転出する住民が多く、入れ替わりが起きていると考えられる。
- ・また、対象地区は市街化調整区域のため新築ができない。その中で受領団地であるM団地にのみ新築が可能なため、利便性や居住継続意向が相対的に低いエリアで新築が行われているということになる。

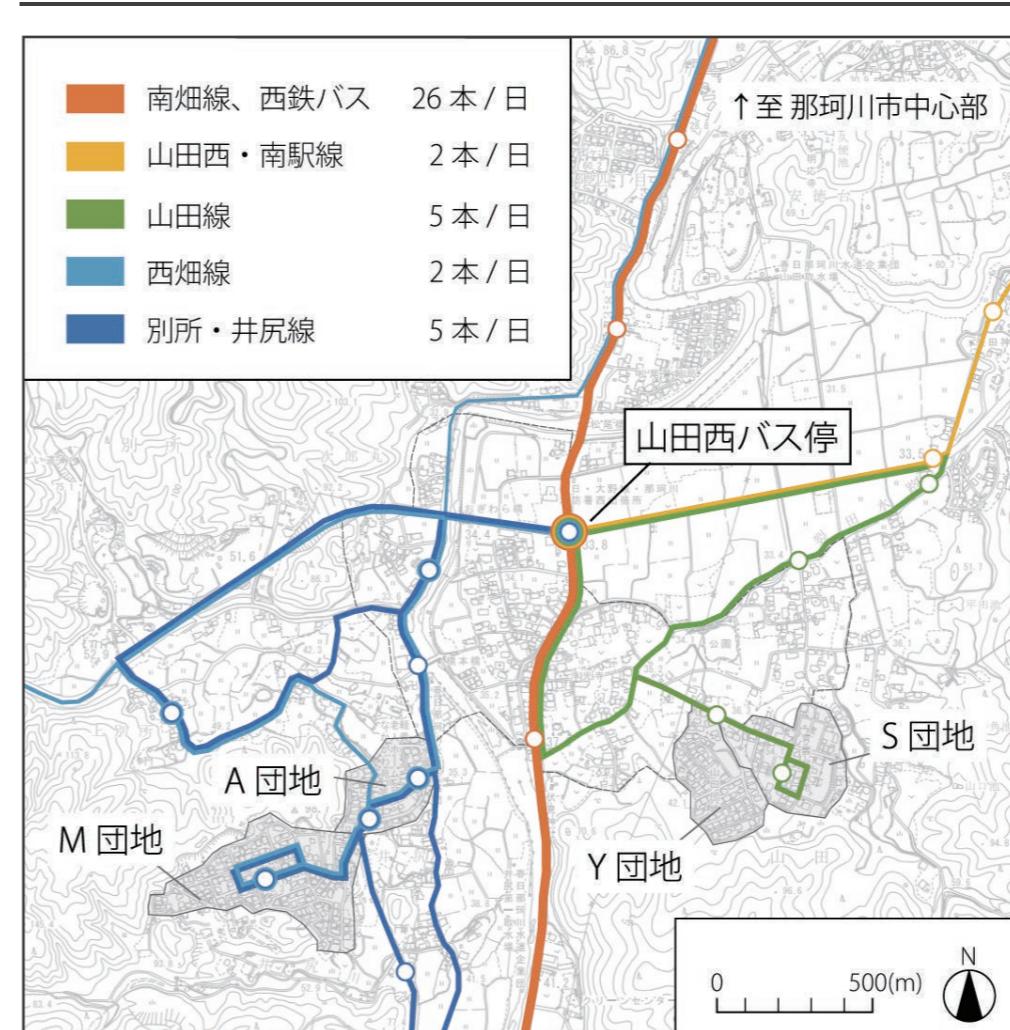
対象地区的居住世帯の特性

世帯の構成(三世代、親子、夫婦のみ、単身と)、親世代の年齢(40代以下を含む→低、60代以下を含まない→高、その間→中)に基づき、居住世帯を10の類型に分類した。

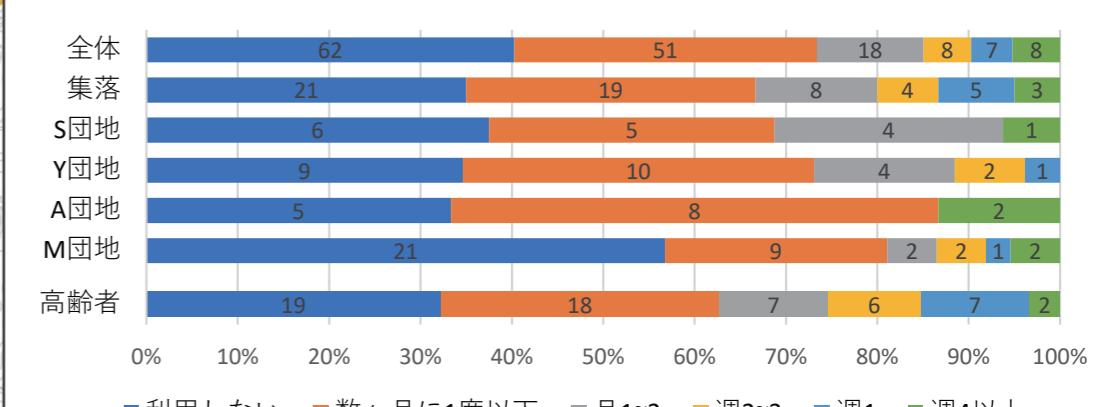


- ・全体では夫婦-高が最も多く24%で、単身-高と合わせた、世帯に70代以上のもの世帯が、約40%を占めている。
- ・夫婦-低と単身-低は1世帯のみであった。
- ・集落においては三世代や単身-高が比較的多い、Y団地においては親子-低がない、M団地は夫婦-高が多いなどエリアごとの特徴が見られる。

公共交通



- ・幹線道路を通る市街地への路線と、地区内を循環する路線がある。



- ・バスの利用頻度は利用しないと数ヶ月に一度が73%で、高齢者のみの世帯においても63%を占め、あまり利用されていない実態が窺える。
- ・M団地でやや低く、集落でやや高い。

5. 総括

研究のまとめ

- ・生活利便施設の立地が少なく、バス利便性も低いため、運転できなくなると、日常生活の継続に課題が見られた。
- ・幹線道路との標高差によって、同じ地区内でも利便性に差が見られ、居住継続意向にも影響している。
- ・市街化調整区域による制約と受領団地という制度により、相対的に居住継続意向が低い住宅団地に新規居住者が流入している。

▼ 市街化調整区域という大きな規制のみではなく、小さな範囲で実際に応じたきめ細やかな規制が必要

展望

- ・本研究はあくまで1つの地区を対象としたケーススタディであるため、他の地区においても同様のことが言えるかは今後の課題とする。