

首都圏郊外分譲マンションへの流入世帯における住環境選好構造の変化

Residential environment for condominium buyers: Changing preferences in Tokyo's suburbs

鈴木 雅智*
Masatomo Suzuki*

Condominiums have been a major tenure status in metropolises. Exploiting a detailed questionnaire survey for buyers of newly-built condominiums, we investigate (i) the recent preferences on residential environment across the Tokyo metropolitan area and (ii) the sustainability of environmental value of the place over time. First, we find that new residents from outside of the city tend to put an emphasis on factors like “living environment” of the neighborhood (such as commercial facilities), and that the trend is recently becoming more prominent in the suburbs. The criterion serves as a critical determinant to finally choose the specific property/location, among the factors initially taken into consideration. Second, the spatial distribution of the subjective residential environment shows that the recently preferred factors are concentrated in some parts of the suburbs. While the relative strength of the neighborhood remains stable for the long time for “natural environment” and “educational environment,” factors gained through development process like “living environment” and “access to the station” tend to lose their values quickly.

Keywords: Condominium, residential environment, buyer's preferences, suburb, location choice

分譲マンション, 住環境, 購入意識, 郊外, 居住地選択

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

大都市圏における主要な居住形態である分譲マンションは、近年では郊外でも新規供給が進み、戸建住宅購入を代替する存在となっている(中野・出口, 2018a)¹⁾。これまでわが国では、主に新規開発を通して住宅供給を進めてきたが、新築マンション市場の中でも、住環境選好やそれに基づいた居住地選択(倉沢・浅川, 2004)²⁾の構造が経年的に変化している可能性を示唆するものである。

新築マンションは、工場等跡地の大規模敷地の再開発や、商業施設等も含めた新規開発を通して、地域の住環境価値自体を創り出す存在でもある。ただし、そうした地域の住環境価値は必ずしも永続的ではなく、周辺での新規開発の進展や住民の入れ替わり等によって、住環境価値の低下に直面している例もある(齊藤, 2018)³⁾。

本稿では、20年近くにわたる、首都圏新築マンション購入者へのアンケート調査データの分析を通して、次の2点を明らかにすることを目的とする。まず、①様々な地域を比較検討している広域からの転入者が、郊外において、近年一層重視し決め手とするようになっている住環境要素を明らかにする。また、②それら住環境要素の首都圏内での空間分布、住環境価値の安定性を明らかにする。

住環境選好の観点から、購入検討プロセスの経年的なダイナミクスを明らかにすることで、今後一層人口減少が進み新規住宅需要が限定される中での地域の持続可能性や、それに資する住宅供給のあり方への示唆を得る。

(2) 研究の位置づけ

住環境選好に関する既往研究は、世帯属性や価値観等に基づく個人の「認知」から接近するもの、住宅広告等のメディアへの「表象」から接近するものに大別される。

前者では、世帯属性や価値観等が住環境選好に至るメカ

ニズムが解明されてきた(刀根・浅見, 2006; 吉江・後藤, 2016)⁴⁾⁵⁾が、非即地的な分析が中心であった。とりわけ、空間的異質性に着目するものは、東京都における市区町村間(田島ほか, 2011)⁶⁾・東京都区部における鉄道路線間(刀根, 2009)⁷⁾の差異の分析や、1つの区内での詳細分析(早川・浅見, 2004)⁸⁾等に限定されていた。本稿は、新たに「広域からの転入者の特徴」に着目し、自治体より細かな空間スケールでの「住環境選好の地理的差異」、「住環境選好の長期的な変化」を追う研究として位置づけられる。

また、現実的な制約から、住み替え時には転居前と比べて妥協する住環境項目もみられる(刀根・浅見, 2006)⁴⁾。しかし実際には検討プロセス中にも、「いったんは重視したが妥協する」構造や、「ある項目を決め手とするにあたり他の項目を妥協する」構造が存在しうる。本稿は、こうした検討プロセスの解明を通して、住環境選好における重視項目の位置づけを明確化する研究として位置づけられる。

後者では、住宅広告に現れる分析を通して、住環境選好・住環境要素が、都市圏内の立地(駅等の空間スケール)や年代に応じて刻々と変化している可能性を指摘している(吉江・後藤, 2017; 吉江ほか, 2015)⁹⁾¹⁰⁾。本稿は、実際に転入する者の選好を分析することで、広告の意図を除いて、住環境要素の空間分布やその長期的な安定性を明らかにする研究として位置づけられる。

(3) 研究の方法

本稿では、株式会社リクルート住まいカンパニーが実施している、首都圏新築マンション契約者動向調査の個票データ(2000-18年、118,865件)を分析する。本調査は実際の購入者へのアンケート調査を通して、購入検討プロセス・物件特性・世帯属性等を収集している(新井・清水, 2017; 刀根, 2009; 早川・浅見, 2004)¹¹⁾⁷⁾⁸⁾。物件購入の契約書の提出を求める形で実施されることから、通常のアンケート調査に比べ信頼性が高いと考えられる。

* 正会員 東京大学空間情報科学研究センター (Center for Spatial Information Science, The University of Tokyo)

本調査の対象は新築マンション購入者であり、特定の所得階層が有する選好を測定することとなる。しかしながら、①これまでわが国では、主に新規開発を通して住宅供給を進めてきた背景から、新築マンション市場の中での住環境選好構造の経年変化を分析するため、また、②新築マンション供給自体が、地域の住環境価値自体を創り出す存在でもあるため、本稿では新築マンションを対象に分析する。また、戸建住宅に比べてマンションは広告等を通して地域の住環境要素を把握しやすく、住環境選好が反映されやすいとも考えられる。

購入検討プロセスとして、(1)住環境項目群から一部が重視項目として選ばれ、(2)重視項目のうち一部は決め手・妥協点となるが、(3)ある項目を決め手とすれば他の項目を妥協せざるを得ないというトレードオフを分析する(図-1)。本調査では、住環境項目として、「価格、住戸の広さ(専有面積)、住戸の設備・仕様、生活環境(商業・公共・医療施設等)、教育環境(通学の便利さ等)、周辺環境(街並み・公園・自然等)、最寄り駅からの時間、地縁のあるエリア(昔住んでいた、よく知っている等)、エリアイメージ(憧れていた等)、通勤アクセスの良いエリア」等¹⁾が選択肢として用意されている(括弧内の補足説明も含めて、アンケート中での用語を示す)。回答者はこれらの住環境項目から、新築マンション購入時に重視した項目を全て回答した上で、その中から決め手となった・妥協した項目を最大3つ回答する形式となっている。

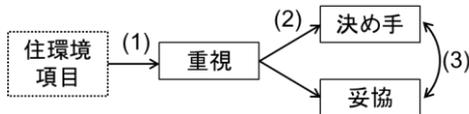


図-1 重視—決め手・妥協の関係

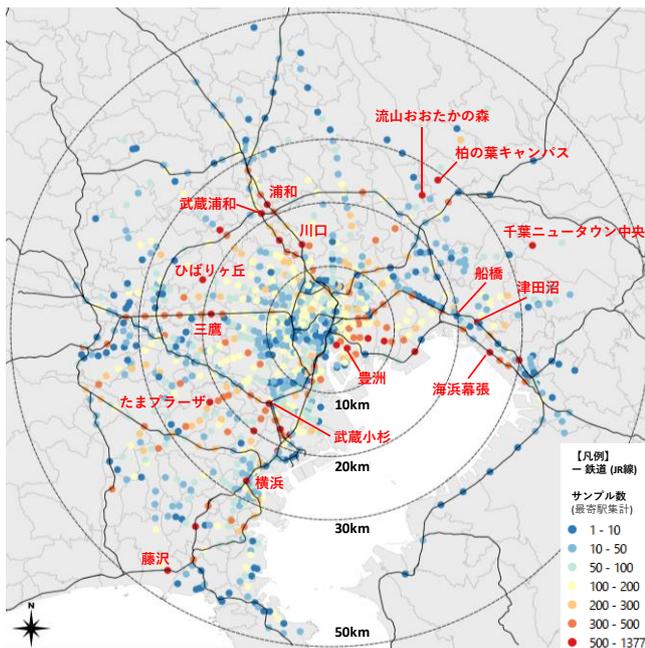


図-2 分析サンプルの空間分布

※全期間合計で500以上のサンプルを有する駅の一部について駅名を表示。

また、物件特性として最寄り駅の情報を利用し、都心からの距離帯・首都圏内での立地に着目する。図-2は、最寄り駅毎に分析サンプル数を集計したものである。郊外中核都市を含め首都圏全域に分布し、辺縁部ほどサンプル数も減少していくことから、網羅的なデータであるといえる。なお、東京都心(東京駅とする)から50km以遠のサンプルは限られるため、50km圏内に限定した。

さらに、世帯属性として従前居住地の情報を利用し、近隣(同一市区内)・広域(同一市区外)からの転入の違いに着目する。

(4) 研究の枠組み

本稿では次の流れで分析を進める。続く第2節では、首都圏全体における住環境選好の基本的分析として、広域からの転入者の位置づけを明確にするとともに、首都圏レベルで近年重視傾向が高まっている住環境4項目を抽出する。第3節では、住環境の重視—決め手・妥協構造の分析として、当該4項目について、広域からの転入者の選好の特徴、選好の地理的差異および経年変化や、決め手・妥協のトレードオフを明らかにする。第4節では、駅圏別に、住環境の比較優位の空間分布や、その経年的な安定性を分析する。第5節で結論と今後の課題を整理する。

2. 首都圏全体における住環境選好

(1) 広域からの転入者の位置づけ

購入者の特性として、近隣・広域からの転入者の差異に着目する。表-1に、左列から順に、広域(同一市区外)からの転入者の構成比、「地縁のあるエリア(昔住んでいた、よく知っている等)」を重視する割合(市区内外からの転入者別)、サンプル数を、都心からの距離帯別に示す。

表-1より、近隣からの転入者は地縁を重視する割合が高い(地理的な制約の中で物件を探している)のに対し、6~7割を占める広域からの転入者は地縁を重視する割合が低く(地理的制約が弱く)、各地域の住環境を比較して居住地を選択していることがうかがえる。

(2) 近年重視される住環境項目の抽出

首都圏全体における住環境選好の変化を整理する。表-2に、各年次における各項目の重視割合と、2000-04年から2015-18年にかけての変化 Δ (図-1(1))、重視から決め手・妥協に至る割合(図-1(2))を示す。重視割合とは、当該項目を重視したサンプルが全サンプルに占める割合である。

重視割合が増加傾向にある($\Delta > 5\%$)のは、生活環境(商業・公共・医療施設等)、教育環境(通学の便利さ等)、周辺環境(街並み・公園・自然等)、最寄り駅からの時間である。うち、前3項目は、重視後に妥協に至る割合が10%未満と小さい。ただし最寄り駅からの時間については、価格・住戸の広さと並んで妥協割合が20%以上と高い「調整項目」であることがうかがえる²⁾。これら4項目は、住宅広告や住み替え意向の調査でも、公園などの自然、買い物等の利便性、鉄道駅周辺居住を志向する傾向が指摘されていることと概ね対応する(山崎ほか, 2012; 吉江・後藤, 2017; 吉江ほか, 2015)¹²⁾⁹⁾¹⁰⁾。

続く第3節、第4節では、近年の重視項目である生活環

境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間について分析を深める。

3. 住環境の重視—決め手・妥協構造

(1) 重視割合の距離帯別経年変化

図-3に、各住環境項目の重視割合(図-1(1))について、市区内外別・距離帯別の経年変化を示す。生活環境は、都心から20km以遠(青色実線・点線)において重視割合が大きく増加しており、市区外からの転入者ほど重視割合が高い。教育環境は、市区内外での大きな差はなく、都心から30km圏内(青色実線を除く)で、重視割合が増加する傾向にある。周辺環境は、生活環境と同様に、市区外からの転入者にとって重視されやすい項目であり、都心から30km圏内(青色実線を除く)で、重視割合が増加する傾向にある。最寄り駅からの時間は、市区内外での大きな差はなく全距離帯で重視されやすい項目であるが、とりわけ都心から20km圏内(赤色実線・点線)では市区内からの転居者が重視する傾向が高まっている。

以上より、①広域からの転入者ほど、近隣からの転入者に比べ生活環境・周辺環境を重視して居住地を選択する傾向にあること、中でも、郊外部においては生活環境への重視傾向が高まっていることがうかがえる。また、②都心から30km圏内では、教育環境への重視傾向が高まっており、③都心近くでも、駅に近い物件が好まれる傾向が高まっていることがうかがえる。

池本(2019)¹³⁾は、「住みたい街ランキング」(株式会社リクルート住まいカンパニー)に代表される街の人気投票において、大型商業・公共・医療施設等の生活環境、教育環境が充実した郊外中核都市が選ばれる傾向が近年高まっていることを指摘している。本稿で分析した調査は、実際にマンションを購入した者を対象とするが、同様の傾向を示しているといえる。なお、生活環境重視の傾向は、購入者側の選好の変化だけでなく、商業施設併設・一体開発等、デベロッパー側が戦略的にそのような物件を供給するようになってきた影響とも捉えられる。

(2) 重視から決め手・妥協に至る割合の距離帯別経年変化

各住環境項目は、いったん重視されたとしても、物件の検討プロセスの中で、最終的に当該物件を選ぶ決め手となることもあれば、(部分的に)妥協に至ることもある(図-1(2))。図-4は、重視項目から決め手・妥協に至る割合を示す(当該項目を重視したサンプルを母集団とする)。各項目、市区内外・距離帯・年次を問わず一定割合で妥協に至るが、決め手に至る割合については一定の傾向がみられる。

生活環境については、市区内外を問わず、都心から20km以遠(青色実線・点線)において重視後に決め手に至る割合が大きく増加している。単に重視するだけでなく、最終的に物件を選ぶ決め手として、生活環境が機能していることがうかがえる。教育環境・周辺環境については、都心から20km以遠(青色実線・点線)かつ市区内からの転居者

表-1 広域からの転入者の位置づけ

距離帯	市区外からの転入者の割合(%)	「地縁のあるエリア」の重視割合(%)		N
		市区外から	市区内から	
0-10km	72.4	16.9	45.1	26,541
10-20km	59.1	21.6	44.1	34,229
20-30km	67.9	23.3	43.9	27,606
30-50km	66.5	22.4	41.0	30,489
0-50km	66.0	21.1	43.5	118,865

表-2 重視割合の変化、重視後に決め手・妥協に至る割合(%)

項目	年次(西暦下2桁):	重視				△	決め手・妥協	
		00-04	05-09	10-14	15-18		00-18	00-18
価格		85.0	90.4	91.4	88.5	+3.5	59.4	33.0
住戸の広さ		67.3	72.8	72.3	68.8	+1.6	30.3	35.6
住戸の設備・仕様		48.4	52.7	50.2	45.2	-3.2	26.2	15.0
生活環境		41.5	46.9	49.1	51.7	+10.2	32.7	8.8
教育環境		22.1	25.1	25.9	30.1	+8.0	33.3	6.5
周辺環境		45.6	46.4	47.0	52.8	+7.2	38.9	9.0
最寄り駅からの時間		70.8	79.6	82.6	83.0	+12.3	46.1	22.0
地縁のあるエリア		31.8	27.3	27.7	26.7	-5.1	50.7	5.5
エリアイメージ		19.6	19.8	20.5	19.5	-0.1	25.8	15.9
通勤アクセスの良いエリア		61.2	65.2	65.6	62.6	+1.3	38.5	13.9

において、重視後に決め手に至る割合が増加傾向にある。

また、最寄り駅からの時間については、都心から離れるほど、市区内からの転居者において決め手となりやすい。市区内からの転居者は、当該地域をよく知っている(あるいは現状を改善する)ため、重視した項目を実際に決め手としやすくなっていると考えられる。なお、最寄り駅からの時間の重視割合は経年的に増加傾向にあるが、重視後に決め手に至る割合は他項目に比べ高い水準で推移している。この点からも、最寄り駅からの時間は重視されやすいが最終的には妥協もされやすい「調整項目」であるといえる。

(3) 決め手・妥協のトレードオフ

表-3では、決め手・妥協のトレードオフ(図-1(3))を検証する⁹⁾。価格・住戸の広さが重視されやすく妥協にも至りやすい「調整項目」である(表-2)ことから、「生活環境、教育環境、周辺環境、最寄り駅からの時間の各項目を決め手とするとき、価格・住戸の広さが妥協されやすいか(あるいは、価格・住戸の広さを決め手とできなくなるか)」をトレードオフと考える。具体的には、被説明変数として、「価格・住戸の広さ」を妥協するとき-1、妥協・決め手のいずれにも至らないとき0、決め手とするとき+1をとる順序ロジスティック回帰分析を行う。説明変数における「決め手」は、「生活環境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間」の各項目を決め手とするとき1を、決め手としないとき0をとる。他に、当該市区外からの転入かどうか、都心からの距離帯(0-10kmを基準)、年次(2000-04年を基準)を説明変数に加える。回帰式の係数が正(負)で有意である場合、当該変数は、価格・住戸の広さに対し、妥協に至りにくく優先されやすくする(妥協に至りやすく優先されにくくする)効果を持つ。

表-3をみると、全ての回帰式において、「決め手」の係数は負で有意である。すなわち、「生活環境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間」の各項目を決め手とするとき、「価格・住戸の広さ」を妥協するに至りやすいというト

レードオフの存在を示している。例えば、決め手=生活環境、トレードオフ=価格の1列目は、商業・公共・医療施設等の生活環境を決め手とするにあたって、価格を妥協しやすくなることを示す(生活環境と価格をともに重視したサンプルが母集団となる)。このトレードオフ構造は、刀根・浅見(2006)⁴⁾が示したような住み替え前後の比較ではなく、購入検討プロセスにおけるものであり、「価格・広さについて妥協してまで(あるいは優先順位を下げてまで)、生活環境等の住環境を積極的に選択している」と解釈できる。生活環境等の住環境は、検討初期に重視されるだけでなく、いったん重視されれば最終的な決め手となりやすく、その条件を満たす地域で物件を探すこととなる。しかしながら、必ずしも価格・住戸の広さの条件も同時に満たす物件が見つかるとは限らず、生活環境等の条件を満たすため、価格・住戸の広さを調整する必要が生じるといえる。

なお、その他の説明変数をみると、市区外からの転入者ほど、都心から離れた地域であるほど、価格・住戸の広さを妥協しにくい構造がうかがえる。また、近年では、新築マンション価格が高騰しており、価格・広さが妥協されやすい構造がうかがえる。

4. 住環境の比較優位:空間分布とその安定性

前節では、都心からの距離帯別の傾向の違いを分析してきたが、実際には同一距離帯でも地域(駅圏)毎に重視される住環境項目は異なる。住宅広告を通して、駅圏単位で住環境イメージの空間構造を分析した吉江・後藤(2017)⁹⁾は、住環境特性が類似した駅圏の集積が部分的にはみられるものの、全体的には、異なる住環境特性をもつ駅圏が交錯して分布する実態を明らかにしている。また、各駅圏は、必ずしも1つの住環境要素だけに比較優位があるとは限らない。

そこで本節では、各住環境要素について、各駅圏が比較

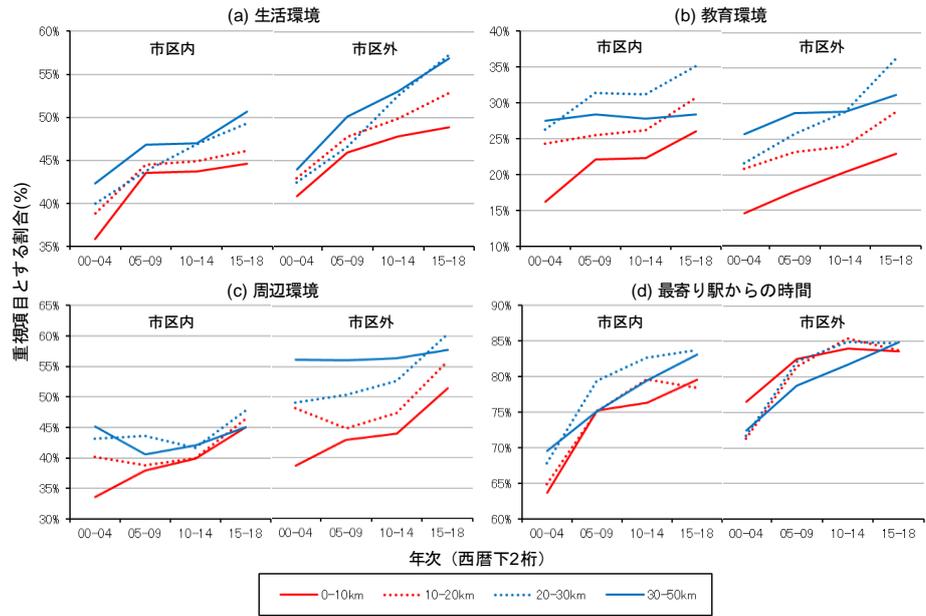


図-3 重視割合の距離帯別経年変化

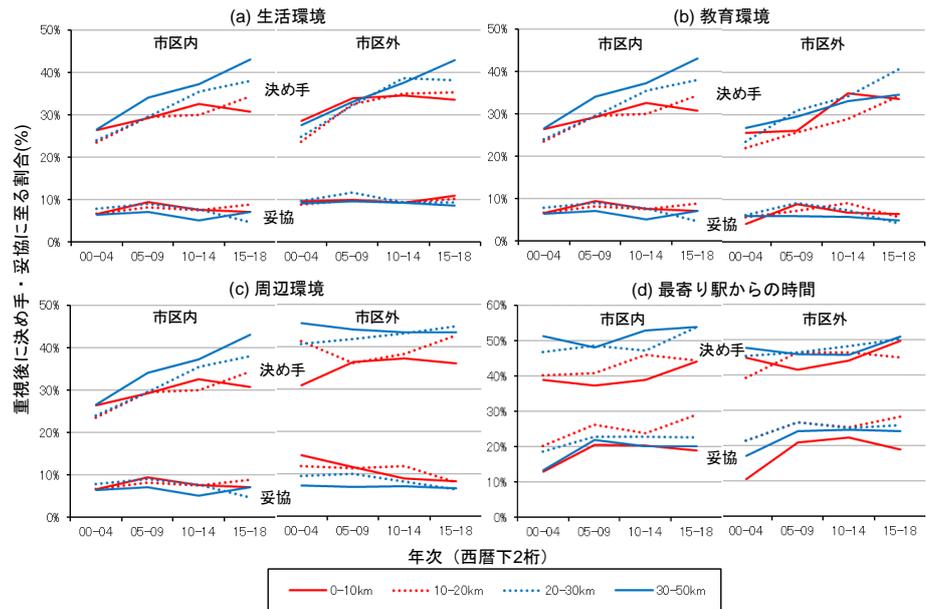


図-4 重視後に決め手・妥協に至る割合の距離帯別経年変化

優位をもつ程度を空間的に可視化するとともに、その経年的な安定性を分析する。また、近年重視される住環境要素が複数項目にわたり充実している地域・不足している地域の存在を示す。なお、空間分布については、首都圏内での全体的な分布傾向を考察した上で、本調査のサンプル数が多い駅圏を対象に、新築マンション供給形態をふまえて考察を深める。

(1) 新築マンション供給形態の整理

表-4に、本調査のサンプル数が多い駅圏(図-2)について、当該駅圏における主な新築マンション供給形態による分類を行う。近年の新築マンション供給の特徴として、

(i)駅前商業地区での再開発を通じた供給がある。中野・出口(2018b)¹⁴⁾は、船橋・津田沼・浦和・川口・藤沢等の郊外中核都市もそうした傾向を持つ駅として挙げている。また、(ii)工場等跡地に代表される大規模敷地での再開発により、超高層マンションの供給が進んでおり、例として、武蔵小杉・豊洲が挙げられる(中野, 2018; 福島ほか, 2014)^{15),16)}。さらに、(iii)既存住宅地(ニュータウン・新都心を含む)での新規・再開発も行われており、駅前地区の再開発を伴うことで商業施設等が充実することもある。例として、海浜幕張、千葉ニュータウン中央、たまプラーザ、ひばりヶ丘、三鷹が挙げられる(久保, 2010; 中野, 2018; 西東京市, 2014; 三鷹市, 2019)^{17),18),19)}。また、

(iv)首都圏では新しく2005年に開業したつくばエクスプレス線沿線(柏の葉キャンパス・流山おおたかの森)では、鉄道と駅前商業施設等の都市開発が一体的に進められてきた(高津ほか, 2006)²⁰⁾。

以上のように、生活環境は、当該地域の商業施設等が充実している点で供給形態(i)が比較優位を有するが、その他の供給形態についても、新規マンション供給と並行した周辺での再開発を通して、生活環境は充実しようと考えられる。教育環境は、子育て環境や進学校の存在が影響していると考えられ、供給形態とは必ずしも関係しない。周辺環境は、一般的に郊外の住宅地が良好であり、供給形態(iii)(iv)で比較優位を有すると考えられる。最寄り駅からの時間は、駅前でのマンション供給であることが影響し、供給形態(iii)を除いて比較優位を持ちうると考えられる。

(2) 住環境ランクの空間分布

図-5に、各住環境項目について、駅毎に重視割合の相対ランクを算出し、首都圏内各駅の比較優位の程度を空間的に可視化する。期間を2000-09年と2010-18年に分け、各期間のサンプル数が100以上の駅を集計対象とした。各期間のサンプルを、サンプル数で3等分し、重視割合が低い順に低ランク(青色)・中ランク(灰色)・高ランク(赤色)とした。なお、重視項目は最終的に決め手には至らず(部分的に)妥協されうるが、初期段階で少なくとも重視されており、そうでない項目に比べ住環境選好を反映していると考えられる。

図-5より、郊外であれば、「生活環境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間」の全項目が比較優位を持つ

表-3 決め手・妥協のトレードオフ

決め手:	生活環境		教育環境		周辺環境		最寄り駅からの時間	
	価格	住戸の広さ	価格	住戸の広さ	価格	住戸の広さ	価格	住戸の広さ
トレードオフ:								
決め手	-0.68 *** (0.02)	-0.59 *** (0.02)	-0.57 *** (0.02)	-0.44 *** (0.03)	-0.60 *** (0.02)	-0.26 *** (0.02)	-0.27 *** (0.01)	-0.46 *** (0.01)
市区外	0.18 *** (0.02)	0.10 *** (0.02)	0.07 *** (0.02)	0.10 *** (0.03)	0.19 *** (0.02)	0.13 *** (0.02)	0.16 *** (0.01)	0.08 *** (0.02)
都心距離帯(基準: 0-10km)								
10-20km	-0.04 * (0.02)	0.21 *** (0.03)	-0.01 (0.04)	0.22 *** (0.04)	0.06 ** (0.02)	0.29 *** (0.03)	-0.03 (0.02)	0.21 *** (0.02)
20-30km	0.05 * (0.03)	0.24 *** (0.03)	0.07 ** (0.04)	0.19 *** (0.04)	0.13 *** (0.03)	0.31 *** (0.03)	0.02 (0.02)	0.24 *** (0.02)
30-50km	0.19 *** (0.03)	0.46 *** (0.03)	0.17 *** (0.04)	0.42 *** (0.04)	0.26 *** (0.03)	0.54 *** (0.03)	0.12 *** (0.02)	0.44 *** (0.02)
年次(基準: 2000-2004)								
2005-2009	-0.34 *** (0.03)	-0.30 *** (0.03)	-0.35 *** (0.04)	-0.40 *** (0.04)	-0.38 *** (0.03)	-0.29 *** (0.03)	-0.35 *** (0.02)	-0.29 *** (0.02)
2010-2014	-0.38 *** (0.02)	-0.37 *** (0.02)	-0.41 *** (0.03)	-0.52 *** (0.03)	-0.40 *** (0.02)	-0.45 *** (0.02)	-0.43 *** (0.02)	-0.39 *** (0.02)
2015-2018	-0.65 *** (0.02)	-0.30 *** (0.02)	-0.75 *** (0.03)	-0.47 *** (0.03)	-0.70 *** (0.02)	-0.40 *** (0.02)	-0.70 *** (0.02)	-0.32 *** (0.02)
Pseudo R ²	0.024	0.017	0.022	0.016	0.022	0.012	0.013	0.013
N	52,115	43,463	28,331	24,125	52,868	44,201	86,964	70,428

※係数、標準誤差(括弧内)を示す。有意水準: ***1%、**5%、*10%。

表-4 新築マンション供給形態の整理

新築マンション供給形態	駅圏の例	関連文献
(i) 駅前商業地区での再開発	船橋、津田沼、浦和、川口、藤沢	中野・出口(2018b) ¹⁴⁾
(ii) 工場等跡地での再開発	武蔵小杉、豊洲	中野(2018) ¹⁵⁾ 、福島ほか(2014) ¹⁶⁾
(iii) 既存住宅地での新規・再開発	海浜幕張、千葉ニュータウン中央、たまプラーザ、ひばりヶ丘、三鷹	久保(2010) ¹⁷⁾ 、中野(2018) ¹⁵⁾ 、西東京市(2014) ¹⁸⁾ 、三鷹市(2019) ¹⁹⁾
(iv) 鉄道路線開通に伴う新規開発	柏の葉キャンパス、流山おおたかの森	高津ほか(2006) ²⁰⁾

けではなく、各距離帯の中でも駅によって比較優位を持つ住環境項目は異なることがうかがえる。

生活環境は、全体としては高ランクの駅と低ランクの駅が交錯している。ただし、東京都心から東方向20km以上遠で高ランクの駅が集積している一方、東京都心から北西・東方向20km圏内では低ランクの駅が集積している。両期間にわたり比較優位を持つ駅として、(i)船橋・津田沼、(ii)武蔵小杉、(iii)千葉ニュータウン中央・三鷹、(iv)柏の葉キャンパス・流山おおたかの森が挙げられる。

教育環境は、生活環境に比べ、高ランクの駅と低ランクの駅が空間的に分離しており、都心から15-30km圏で高ランクの駅が集積している一方、15km圏内で低ランクの駅が集積している。両期間にわたり比較優位を持つ駅として、(i)浦和周辺、(ii)海浜幕張周辺・たまプラーザ等の多摩田園都市、(iv)流山おおたかの森が挙げられ、子育て環境や進学校の存在が影響していると考えられる。例えば、久保(2010)¹⁴⁾は、海浜幕張駅周辺の幕張ベイタウンで、教育環境を重視してマンションを購入した世帯について、「公立小学校の評判や私立中学への進学率の高さなどから判断して、幕張ベイタウンは教育熱心な世帯が多い地区とみなされた」という背景を指摘している。

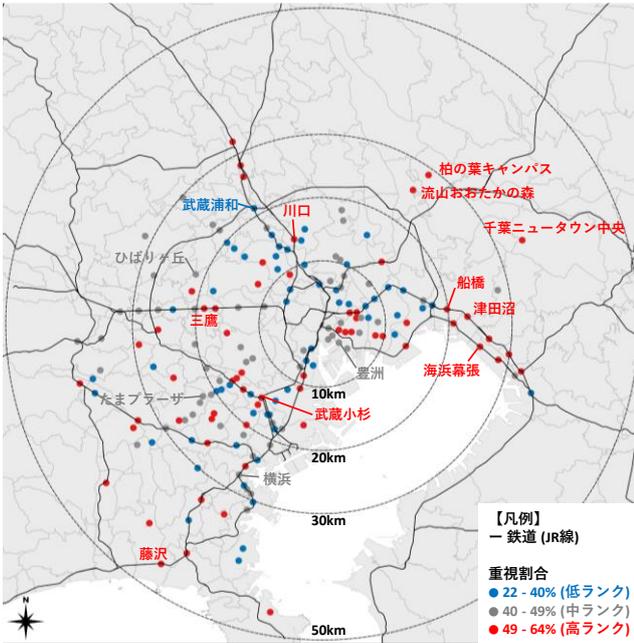
周辺環境も、高ランクの駅と低ランクの駅が空間的に分離する傾向がみられる。街並み・公園・自然等の充実度合いを反映し、東京都心から離れた郊外部、とりわけ都心から西方向10-30km圏等で高ランクの駅が集積している一方、東京都心部や、都心から東・北西・南西方向で低ランクの駅が集積している。両期間にわたり比較優位を持つ駅として、(i)藤沢、(iii)新都心として開発された海浜幕張・千葉ニ

ュータウン中央・たまプラーザ等の多摩田園都市・ひばりヶ丘・三鷹等の中央線沿線、(iv)柏の葉キャンパス・流山おおたかの森が挙げられる。

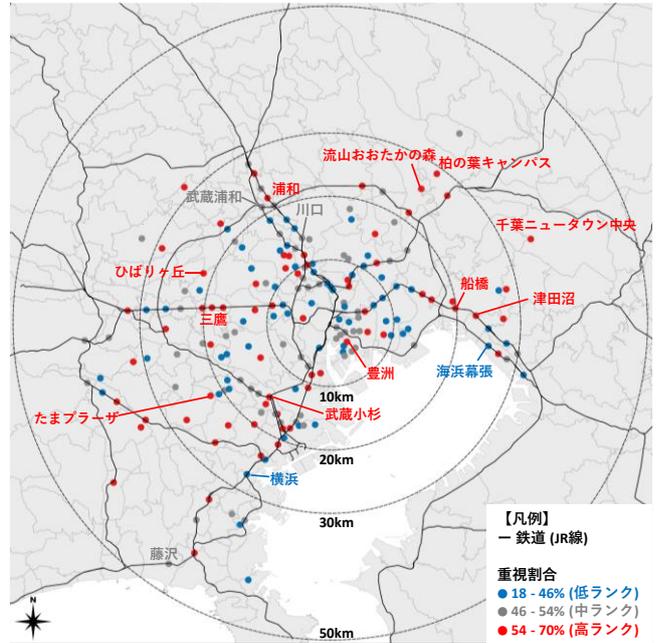
最寄り駅からの時間は、生活環境と同様に、全体としては高ランクの駅と低ランクの駅が交錯している。ただし、東京都心から東方向 30km 圏内の臨海地区や、東京都心から西方向 20-30km 圏で、低ランクの駅が集積している。両期間にわたり比較優位を持つ駅として、(ii)武蔵小杉、(iv)流山おおたかの森が挙げられる⁽⁴⁾。

(3) 住環境ランクの安定性

図-5をみると、2000-09年と2010-18年にかけて、両期間とも重視割合が観察される駅圏におけるランクの変化は全体としては少ないが、中には変化している駅圏もみられる。経年変化の詳細について、表-5に、駅を単位とした、2000-09年から2010-18年にかけての各住環境項目の相対ランクの遷移確率を示す。2000-09年、2010-18年の両期間とともに100以上のサンプルがある113駅を対象として集計した。遷移確率が50%以上の箇所を太字、20%未満の箇所

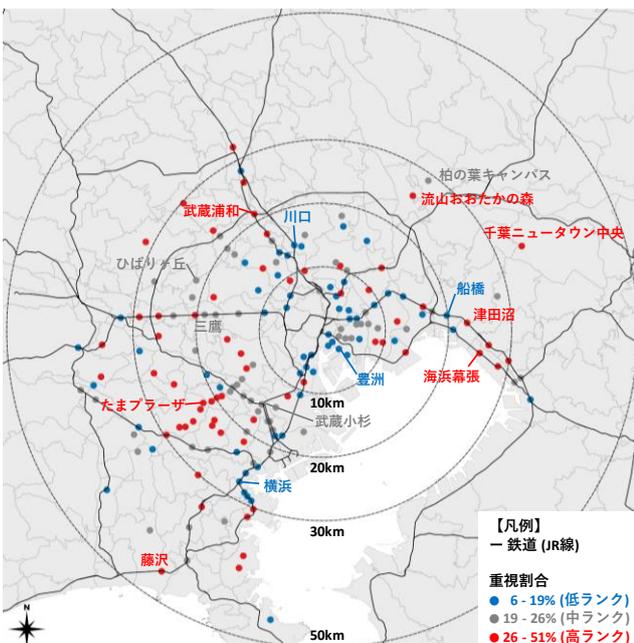


2000 - 2009年

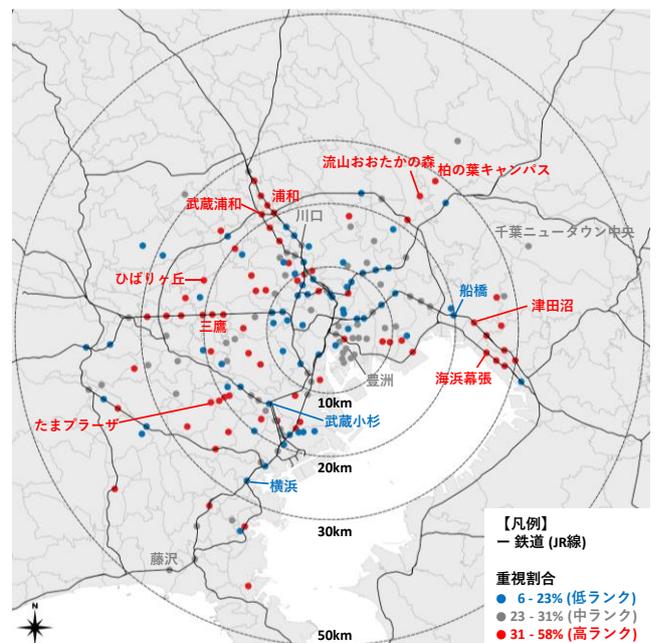


2010 - 2018年

(a) 生活環境



2000 - 2009年



2010 - 2018年

(b) 教育環境

図-5 (次頁へ続く) 住環境の比較優位：空間分布とその安定性

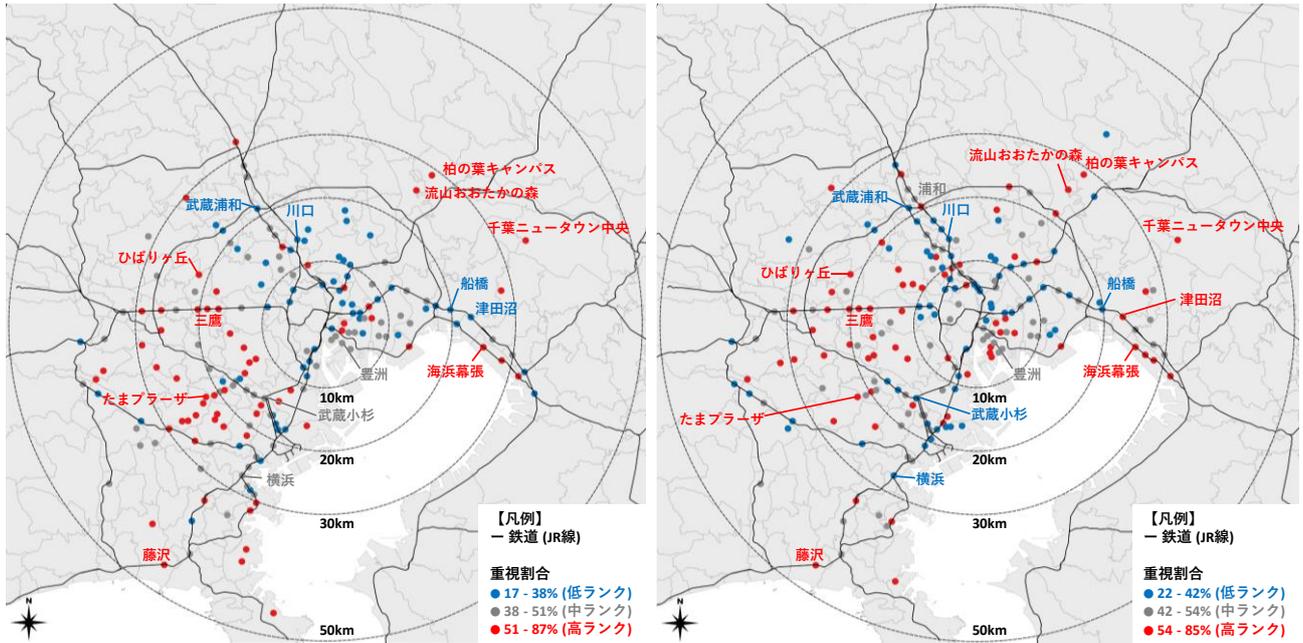
を斜体で示す。例えば、生活環境が2000-09年時点で低ランクであった駅が、2010-18年時点で低ランクにとどまる確率は45.5%、高ランクに遷移する確率は15.2%である。

表-5より、2000-09年時点で低ランクの項目は、2010-18年時点で高ランクとなる確率は低く、2000-09年時点で高ランクの項目は、2010-18年時点でも高ランクである確率が高いことから、「各地域における住環境の比較優位は経年的に変化しにくい」といえる。

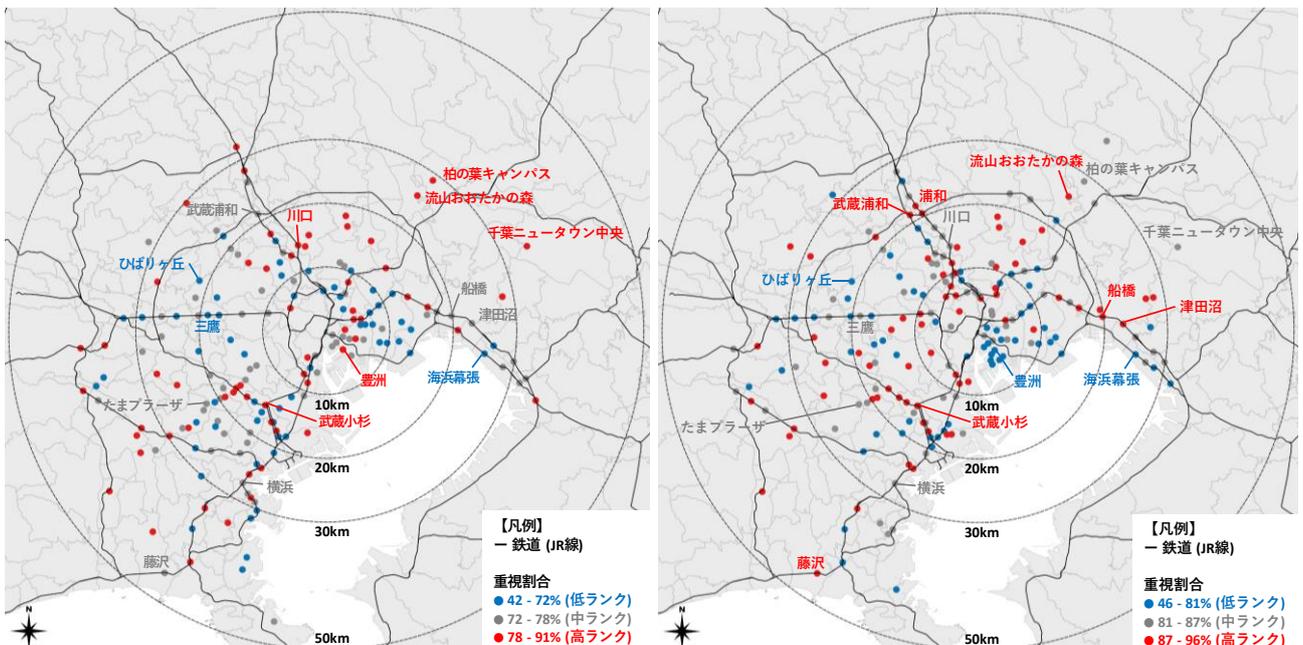
また、教育環境・周辺環境は、生活環境・最寄り駅から

の時間に比べ、2000-09年時点で高ランクの項目は、2010-18年時点でも高ランクである確率が高い（ランクが安定的である）。すなわち、「教育環境、公園・自然等を含む周辺環境は、一度ブランドを確立したら長期間にわたり持続する」一方で、「商業施設等の生活環境、最寄り駅からの時間は、次第に評価が低減しうる」といえる。

ここで、商業施設等の生活環境については、商業施設併設・一体開発のマンションが高く評価されている場合、周辺地域で新しい開発が進むにつれ、当該地域の魅力は次第



(c) 周辺環境



(d) 最寄り駅からの時間

図-5 (前頁からの続き) 住環境の比較優位：空間分布とその安定性

に低減する可能性が考えられる。図-5(a)をみると、新都心として開発された海浜幕張では、生活環境の評価が高ランク(2000-09年)から低ランク(2010-18年)へ長期的に低下している例もある。また、最寄り駅からの時間が評価されているのは、駅に近い立地での再開発により当該マンションが供給されたことによるものであり、近隣で好条件の土地が不足していくことで、当該地域の魅力が次第に低減する可能性が考えられる。図-5(d)をみると、豊洲(およびその周辺)では、最寄り駅からの時間の評価が高ランク(2000-09年)から低ランク(2010-18年)へ長期的に低下している例もある。

(4) 住環境の総合ランク

図-6に、住環境4項目をまとめた比較優位を示す。住環境4項目の中で高ランクの項目数を算出し、0(青色)・1~2(灰色)・3~4(赤色)と分類した。期間を2000-09年と2010-18年に分け、各期間のサンプル数が100以上の駅を集計対象とした。住環境4項目の中で高ランクである項

表-5 地域の住環境ランクの遷移確率(%)

項目	2000-09年	2010-18年		
		低	中	高
生活環境	低	45.5	39.4	15.2
	中	30.8	28.2	41.0
	高	7.3	34.1	58.5
教育環境	低	47.4	42.1	10.5
	中	31.7	41.5	26.8
	高	5.9	17.6	76.5
周辺環境	低	61.4	29.5	9.1
	中	25.0	55.6	19.4
	高	0.0	27.3	72.7
最寄り駅からの時間	低	55.3	31.6	13.2
	中	36.1	33.3	30.6
	高	15.4	25.6	59.0

目が多いほど魅力が高いとは限らないが、(他に魅力のある住環境要素がなく)当該4項目が全て高ランクでない場合に比べ、比較優位を持つといえよう。

図-6より、近年重視されている住環境項目群について比較優位を持つ駅は、2000-09年には都心から20km以遠に分散していたのに対し、2010-18年には都心から10-30km圏に集中してきたといえよう。その例として、(i)浦和・津田沼、(ii)たまプラーザ・ひばりヶ丘・三鷹、(iv)柏の葉キャンパス・流山おおたかの森が挙げられる。一方、東京都心から北西・東方向20km圏内(川口周辺、常磐線・総武線沿線)では、近年重視されている項目群について比較優位を持たない地域が連担しており、顕著な経年変化はみられない。

なお、図-6をみると、横浜等、複数の鉄道路線が発着するターミナル駅では高ランクの項目数が0となっている。こうした駅には必ずしも住環境の魅力がないとは限らず、「通勤アクセスの良いエリア」といった、「生活環境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間」以外の要素が魅力となり、そうした住環境選好を持つ転入者を引き付けている可能性が考えられる。

5. おわりに

本稿では、20年近くにわたる、首都圏新築マンション購入者へのアンケート調査データを用い、①様々な地域を比較検討している広域からの転入者が、郊外において、近年一層重視し決め手とするようになってきている住環境要素や、②それら住環境要素の首都圏内での空間分布、住環境価値の安定性を分析した。

次の傾向が明らかとなった。①近年首都圏全体で、生活環境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間が重視されるようになってきている。とりわけ、商業・公共・医療

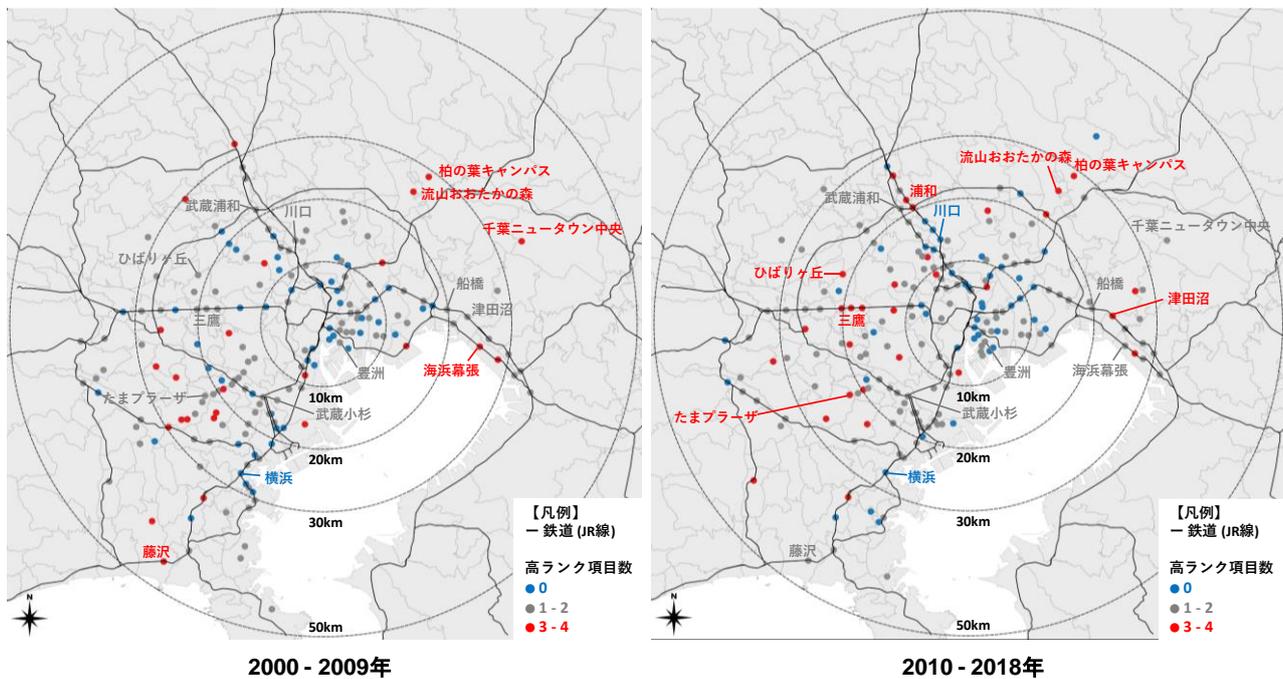


図-6 住環境4項目をまとめた比較優位

施設等の生活環境は、郊外部（都心から 20km 圏外）への広域からの転入者が重視する傾向、重視項目から決め手に至る傾向が強まっており、一貫して妥協されにくい構造を有する。また、価格・広さを妥協して（優先順位を落とす）まで、生活環境等を優先するトレードオフが存在する。②各距離帯の中でも駅毎に各住環境項目の比較優位の程度は異なる。教育環境・周辺環境としての魅力は一度ブランドを確立したら長く持続するが、相対的に、生活環境や最寄り駅からの時間としての魅力は次第に評価が低減しうる。こうした影響もあり、生活環境や最寄り駅からの時間は、教育環境・周辺環境に比べ、比較優位を持つ地域と持たない地域が空間的に交錯する傾向にある。近年重視傾向が高まっている住環境要素について、複数項目で比較優位を持つ駅圏がみられる一方、総じて比較優位を持たない駅圏が存在する。

住環境選好が経年的に変化していく中で、近年重視傾向が高まっている「生活環境・教育環境・周辺環境・最寄り駅からの時間」のうち、現状比較優位がない地域は、街の魅力を高めていく施策がなければ、新規住宅供給・既存ストックへの流入が縮小し地域の循環が困難になる可能性があるといえよう。さらには、現状（再）開発を通じた生活環境の比較優位があっても、その効果は長期にわたり持続するとは限らないことに留意する必要がある。

今後の課題として、商業施設や公園等、実際のアメニティの分布に基づいた市街地類型と、主観的な住環境選好の分布を比較し、両者のギャップの存在を明らかにすることが挙げられる。また、成約価格等の不動産市場での評価と比較し、住環境選好の変化が既存ストックの需給ミスマッチを引き起こしている可能性の検証が求められる。

<謝辞>

株式会社リクルート住まいカンパニーと東京大学空間情報科学研究センターとの共同研究を通して、アンケート調査の個票データを提供いただくとともに、有益なコメントを頂戴いたしました。匿名の査読者の方々から、また、2019 年度都市計画報告会、CSIS DAYS 2019 にて、本稿の改善に資するコメントをいただき感謝いたします。ただし、本稿にあり得べき誤りは全て筆者に属します。

【補注】

- (1) 本稿では地域の住環境に関する選好構造に焦点を当てるため、「住戸の向き・部屋の数・間取り・耐久性に関する項目、管理・売主・施工会社に関する項目」は分析対象外とした。
- (2) これらの項目は重視割合も 70%以上と高く、他の項目と必ずしも独立とは限らない。刀根・浅見(2006)⁴⁾は、住居費（価格）が最も妥協されやすい項目であると指摘している。
- (3) 決め手・妥協のトレードオフについては、市区内外別・都心距離帯別の経年変化に大きな差はみられなかった。
- (4) 最寄り駅からの時間の重視度は、物件の供給地点も影響する。例えば中央線沿線（三鷹等）は、バス利用を前提としたマンションが供給されているため、重視度が低いと考えられる。

【参考文献】

- 1) 中野卓・出口敦(2018a),「首都圏郊外における超高層集合住宅の立地特性に関する研究」,日本建築学会計画系論文集, 83(750), 1459-1468.

- 2) 倉沢進・浅川達人・編(2004),「新編・東京圏の社会地図 1975-90」,東京大学出版会.
- 3) 齊藤誠・編(2018),「都市の老い:人口の高齢化と住宅の老朽化の交錯」,勁草書房.
- 4) 刀根令子・浅見泰司(2006),「住替え前後の住宅の改善度比較による住環境要素の選好階層構造:2003 年住宅需要実態調査を用いた分析」,日本建築学会計画系論文集, 71(608), 111-118.
- 5) 吉江俊・後藤春彦(2016),「社会属性と住環境欲求からみた首都圏生活者の住宅選好メカニズム」,日本建築学会計画系論文集, 81(727), 1959-1969.
- 6) 田島夏与・今井美矢子・村田喜彦(2011),「東京都内 40 市区における居住環境選択に関わる重視度及び満足度と居住者属性」,都市住宅学, 75, 44-49.
- 7) 刀根令子(2009),「鉄道路線エリア間比較による住環境の社会心理的評価の地域的差異と地域イメージの生成要因に関する分析」,GIS-理論と応用, 17(1), 111-122.
- 8) 早川玲理・浅見泰司(2004),「居住者タイプに応じた住環境適地マップの構築」,都市住宅学, 47, 148-153.
- 9) 吉江俊・後藤春彦(2017),「都心回帰下の首都圏における住環境のイメージの空間構造とその遷移」,日本建築学会計画系論文集, 82(738), 1955-1965.
- 10) 吉江俊・後藤春彦・山村崇(2015),「首都圏における住環境の価値表現としての住宅広告の『語り』の時空間的動態」,日本建築学会計画系論文集, 80(716), 2231-2241.
- 11) 新井優太・清水千弘(2017),「新築マンション購入者アンケートからみた所得階層による住宅選択行動」,日本不動産学会 2017 年度秋季全国大会.
- 12) 山崎敦広・高見淳史・大森宣暁・原田昇(2012),「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」,都市計画論文集, 47(3), 349-354.
- 13) 池本洋一(2019),「郊外住宅はミレニアル世代に『リブランディング』できるのか?」,住総研住まい手からみた住宅の使用価値研究委員会・編「住宅の世代間循環システム」(萌文社)所収.
- 14) 中野卓・出口敦(2018b),「首都圏郊外の駅前商業地区における世帯動向の実態と居住環境の課題に関する研究」,日本建築学会計画系論文集, 83(745), 435-445.
- 15) 中野卓(2018),「首都圏郊外の中心地に関する研究」,東京大学大学院新領域創成科学研究科博士論文.
- 16) 福島紘子・讚岐亮・吉川徹・市川憲良・上野淳(2014),「再開発による超高層集合住宅の徒歩圏における生活利便性」,日本建築学会計画系論文集, 79(699), 1163-1170.
- 17) 久保倫子(2010),「幕張ベイタウンにおけるマンション購入世帯の現住地選択に関する意思決定過程」,人文地理, 62(1), 1-19.
- 18) 西東京市(2014),「西東京市都市計画マスタープラン」,https://www.city.nishitokyo.lg.jp/siseizyoho/sesaku_keikaku/keikaku/toshi/toshimasu20151125.html (2019 年 12 月 10 日閲覧)
- 19) 三鷹市(2019),「第 4 次三鷹市基本計画(第 2 次改定)」,http://www.city.mitaka.tokyo.jp/c_service/082/082660.html (2019 年 12 月 10 日閲覧)
- 20) 高津俊司・堀川淳・橋本浩史・佐藤馨一(2006),「つくばエクスプレス線の建設における鉄道と都市との一体整備に関する考察」,土木計画学研究・論文集, 23, 635-640.