

関西学院大学審査博士学位申請論文

居住者の世代交代からみた計画的郊外住宅地の
持続可能性に関する研究

：京阪神従業員圏域における

中・若年層居住者の居住実態に着目して

A Study on the Sustainability of Suburban Areas from
the Perspective of Generational Change of Residents
： Focusing on the Living Conditions of Middle-aged and Younger
Residents in the Keihanshin Employee Area

指導教員：角野 幸博 教授

総合政策研究科博士課程後期課程

2021年3月修了

69018001 青木 嵩

(論文要旨)

居住者の世代交代からみた計画的郊外住宅地の持続可能性に関する研究

- 京阪神従業圏域における中・若年層居住者の居住実態に着目して -

関西学院大学大学院総合政策研究科 青木嵩

我が国は 2008 年を境に人口減少社会へと転じており,人口が増加傾向にあった戦後や高度経済成長期とは社会状況が異なっている.人口減少社会では,現在の人口規模・構造に即して再編することが優先的課題であるとされ,我が国では 2014 年における立地適正化計画制度の策定に伴い,各自治体はコンパクト・プラス・ネットワークを軸とした都市構造への変換を模索し始めた.

そのような状況において,戦後に開発された計画的郊外住宅地は,高齢化や人口減少,住宅地内の商業衰退などの社会課題に直面しており,専用住宅地として存続するか,市街地として再編・用途混在化するかの岐路に位置している.

これら計画的郊外住宅地では,これまで高齢化や人口減少への対応に関する議論が活発であったが,こうした高齢者のニーズのみに基づく住宅地再編は,新規居住者の転入を阻む可能性があると考えられる.高齢化や人口減少が進行する一方で,世代混住など居住者構造が変容する現在,これら住宅地は,若い世代の居住ニーズにも目を向ける必要が出てきている.

そこで本研究では,“中・若年層の生活行動特性・居住実態に即した大都市圏お

よび計画的郊外住宅地の地域構造転換に関する知見を得る”ことを目的に掲げて一連の分析を行う。本研究では、京阪神大都市圏の中でより都心と関係性の高い地域として京阪神従業圏を設定し、主に同地域における郊外部とそこに位置する計画的郊外住宅地を分析対象とする。そのうえで年齢別既婚率と年齢階層別出生率、大学進学率を考慮しライフステージが変わる年齢として、若年層、中間層、プレティア層を区分し、特に中・若年層に焦点を充てる。

本研究は、①郊外地域における中・若年層を中心とした居住者属性・人口特性の変容と現状の分析、②人口動態・居住者構造に基づく計画的郊外住宅地の類型化と人口流入が見込まれる住宅地の特徴分析、③中・若年層居住者の生活行動に基づく計画的郊外住宅地の課題分析、の3段階に分けられる。第1及び2段階では、主に各種統計資料を用いて統計分析（空間統計含む）を行った。そして第3段階では、ケーススタディとして京阪神従業圏郊外部における私鉄2路線沿線の4市と私鉄4路線沿線の15住宅地を対象にアンケート調査を実施し、居住者の生活行動特性を分析した。なお本研究の一部は、都市住宅学会関西支部“郊外・住まいと鉄道研究委員会”の一員として行った。

我が国における計画的郊外住宅地は、人口減少や高齢化に加えて居住者構造の多様化が進行している。そうした状況においては、人口変容および世代交代を見据えて、若い世代のライフスタイルに即した地域構造の形成も含めて論じていく必要がある。本一連の研究で得られた知見は、中・若年層の生活行動特性を把握し、彼らの視点から計画的郊外住宅地の持続性を勘案する際の一座になり得た。

本一連の研究を通して得られた知見は主に下記の6点となる。

- ① 中・若年層の“郊外像”の変化
- ② 都心が担う役割の変容
- ③ 生活拠点の多核化と多様な生活パターンの混在（生活の均質性の瓦解）
- ④ 居住者遷移の活性化と住宅地間（駅勢圏間）住み替えサイクルの促進
- ⑤ 住宅地に求められる機能と用途混在
- ⑥ 個人の嗜好と他者評価に基づく消費行動に根差した郊外間連携

計画的郊外住宅地は、今後そこに住まう中・若年層に即した地域構造へと再編するにあたり、何よりも彼らのライフスタイルや経済状況、世帯構造が従来の郊外住宅地において対象とされていた居住者像とは変容していることを理解する必要がある。そして郊外のデグレードとも言えるような理想と実態の両面における郊外像の変化が顕在化し得る可能性を考慮することが求められる。

また郊外を「郊外」として一括りにするのではなく、各住宅地もしくは近接する複数の住宅地をまとめた一定のエリアごとに個性を付加していく必要がある。そして住宅地内における居住者遷移を高めると共に、隣接する住宅地間で連携して世代混住に対応していくことが求められると同時に、都心部のみならず、他の郊外地域や地方都市などへのアクセシビリティを高めていく必要がある。そのうえで個々の住宅地の居住者が日常的に利用し得る主な生活拠点や従業地を改めて考慮すること、および住宅地内外の各地点（商業集積や駅周辺、幹線道路沿いなど）により重視される生活要素の差異を把握することが重要となり得る。

目次

1 序論	p.7
1-1.研究の背景	p.7
1-2.本論の目的	p.12
1-3.郊外再生・再編における議論と本論の位置付け	p.13
1-4.研究手法と本論の構成	p.18
1-5.本研究の特徴	p.24
2.京阪神従業圏郊外部における中・若年層居住者の特性	p.27
2-1.はじめに	p.27
2-2.居住形態・世帯構造の変化と現状	p.30
2-2-1.郊外部における主要世帯構造の変化と現状	p.30
2-2-2.世代別世帯構成比率に基づく郊外部市区町村の類型化	p.32
2-3.主な従業地・従業形態の変化と経済状況	p.37
2-3-1.従業地の変化	p.37
2-3-2.市区町村別の主な従業地	p.39
2-3-3.郊外部における従業地クラスター	p.42
2-3-4.郊外部における共働き世帯	p.50
2-3-5.郊外部従業者の世代別従業形態	p.53
2-3-6.非正規雇用の現状	p.57
2-3-7.都心-郊外間の所得差	p.62
2-4.移住および定着傾向と実態	p.65
2-4-1.京阪神従業圏における人口転入・転出傾向	p.65
2-4-2.駅勢圏における世代別人口定着傾向	p.71
2-5.小結	p.79

3.人口動態および人口構造に基づく計画的郊外住宅地の類型化	p.85
3-1.はじめに	p.85
3-2.京阪神従業圏内の計画的郊外住宅地	p.87
3-3.計画的郊外住宅地の類型化	p.89
3-3-1. Self-Organizing Map	p.89
3-3-2.対象ユニットの特徴	p.91
3-4.各フェーズにおける計画的郊外住宅地の地域特性	p.96
3-4-1.立地特性	p.96
3-4-2.開発時期・開発主体・主要な開発セクター	p.100
3-4-3.住宅の所有形態と住居形態	p.104
3-4-4.住宅地内における経済活動	p.108
3-5.分類木分析による人口変容がみられる住宅地の重要説明変数	p.111
3-6.小結	p.114
4.京阪神従業圏の郊外市町村における中・若年層居住者の生活行動特性	p.117
4-1.はじめに	p.117
4-2.パーソントリップ調査に基づく世代別行動特性	p.120
4-2-1.対象4市におけるトリップデータの抽出	p.120
4-2-2.世代ごとの行動目的別トリップ分布	p.121
4-2-3.居住地周辺における代表交通手段別のトリップ分布	p.132
4-3.郊外部居住者の世代別生活行動特性（茨木市・高槻市）	p.137
4-3-1.アンケート概要	p.137
4-3-2.世代別の居住地選択理由	p.138
4-3-3.食料品の購買および特別な日の外食行動	p.140
4-3-4.駅周辺における施設の利用傾向	p.142

4-4.郊外部居住者の世代別生活行動特性（寝屋川市・枚方市）	p.144
4-4-1.アンケート概要	p.144
4-4-2.鉄道利用傾向	p.145
4-4-3.食料品の購買および特別な日の外食行動	p.146
4-4-4.駅周辺における施設の利用傾向	p.148
4-4-5.他の駅周辺で利用される施設間における相関分析	p.152
4-5.小結	p.156
5.京阪神従業圏の計画的郊外住宅地における中・若年層居住者の生活行動特性	p.162
5-1.はじめに	p.162
5-2.対象地域およびアンケート概要	p.164
5-2-1.対象地域の概要	p.164
5-2-2.アンケート概要	p.171
5-3.近鉄奈良沿線における計画的郊外住宅地を対象とした生活行動分析	p.173
5-3-1.食料品の購買行動および外食行動	p.173
5-3-2.日常的に訪れる場所	p.176
5-3-3.施設およびサービスニーズ	p.179
5-4.能勢電鉄沿線における計画的郊外住宅地を対象とした生活行動分析	p.185
5-4-1.食料品の購買行動および外食行動	p.185
5-4-2.日常的に訪れる場所	p.188
5-4-3.施設およびサービスニーズ	p.190
5-5.南海高野線沿線における計画的郊外住宅地を対象とした生活行動分析	p.195
5-5-1.食料品の購買行動および外食行動	p.195
5-5-2.日常的に訪れる場所	p.199
5-5-3.施設およびサービスニーズ	p.201
5-6.小結	p.205

6.計画的郊外住宅地における生活行動類型と居住者属性間の関連性分析	p.209
6-1.はじめに	p.209
6-2.対象地域および調査概要	p.211
6-2-1.緑が丘の地域特性	p.211
6-2-2.地域内の施設変遷	p.214
6-2-3.アンケート概要	p.218
6-3.購買行動における特徴	p.220
6-3-1.購買行動時の施設選択に基づく類型化	p.220
6-3-2.インターネットを利用した購買傾向	p.223
6-4.外食行動における特徴	p.225
6-4-1.外食行動時の施設選択に基づく類型化	p.225
6-4-2.「個人・家族」や「友人・知人」との外食傾向	p.227
6-5.各行動類型と居住者属性間の相関性分析	p.230
6-5-1.購買行動類型と居住者属性の相関性	p.230
6-5-2.外食行動類型と居住者属性の相関性	p.233
6-6.特定の居住者属性における購買・外食行動特性	p.235
6-6-1.DINKs および DEWKs 世帯	p.235
6-6-2.親世帯と同居する中・若年層	p.241
6-6-3.単身世帯	p.244
6-7.その他の生活行動特性	p.246
6-7-1.購買・外食以外の生活行動特性における世代差	p.246
6-7-2.特定の世帯層における購買・外食以外の生活行動特性	p.247
6-8.小結	p.250
7.結章	p.256
7-1.はじめに	p.256

7-2.知見と課題	p.257
7-3.今後の研究課題	p.271
謝辞	p.273
参考文献	p.274
資料編	

1. 序論

1-1. 研究の背景

我が国は 2008 年を境に人口減少社会へと転じており,人口が増加傾向にあった戦後や高度経済成長期とは社会状況が異なっている.人口減少社会では,20 世紀後半から急速に増加・拡大してきた住宅地を現在の人口規模や構造に即して再編することが,日本を含めた先進諸国における主要都市の優先的課題であるとされる¹⁾.我が国では 2014 年に立地適正化計画制度が策定され,各自治体はコンパクト・プラス・ネットワークを軸とした都市構造への変換を模索し始めた.

人口減少に対応した地域構造の適正化は,都心や郊外などの立地に関係なく直面している課題である²⁾.また人口や商業などの撤退による都市の縮小化は,必ずしも外縁部から中心部に向けて一律に進行するのではなく,スポンジのように多孔的に発生しているとされる³⁾.加えて高齢者の増加や働き手の流出は,地方財政を圧迫し,社会サービスの不均衡化や破綻に繋がる⁴⁾.その為,住宅地の空間構造や政策等を再編し,新規転入者の獲得や住宅地の維持管理コストを最適化することが求められており,持続可能な地域構造および社会システムの構築を目的とした地域運営へと転換する必要がある⁵⁾.

そのような機運が世界的にも高まる中,我が国では,特に戦後の高度経済成長期に開発されてきた計画的郊外住宅地において居住者構造に即した地域の再編が求められている.これら住宅地では,開発当初に均質な世帯構造および年齢層の居住者が流入したことにより,近年急激な高齢化や人口減少が進行してきた⁶⁾.

また 1974 年に施行された大規模小売店舗法は、市街地内での大型店舗の増加に歯止めを掛けることを目的としていたため、結果として規制対象外となるロードサイドへの中型・大型店舗の進出を促進させてしまう⁷⁾。さらに 2000 年には大規模小売店舗法が廃止され、大規模小売店舗立地法が施行されたことで大型店舗は立地等において概ね制限のない形で出店することが可能となり、郊外の地域社会の分散と衰退が進行した^{同前)}。こうした郊外地域では、用途地域や地区計画などの規制もあり、人口構造や居住者のライフスタイルに適した環境への転換においてハードとソフトの両面に課題が残る⁸⁾。

我が国における郊外開発は、Ebenezer Howard による田園都市論などを基に、主に私鉄各社が郊外開発をけん引してきた⁹⁾。その中でも戦前に形成された郊外は、渋沢栄一らによる田園調布開発に見られるような理想主義的¹⁰⁾な一面を持ちつつ、1919 年の原内閣による「小売住宅の増設」や都市研究会による「都市と住宅政策と本会の決議」をはじめとする政界・学界も巻き込んだ大正デモクラシーの潮流により形成されてきたと言える¹¹⁾。

一方で戦後の郊外開発は、住宅を市場における商品として捉える傾向を強めながら戦前の郊外よりも外側へと拡大する。それらは、経済成長に伴う都心の住宅難の解消という側面もあり、公的主体によるニュータウン開発や私鉄各社による更なる沿線開発に支えられてきた¹²⁾。またバブル経済以降は開発圧力に翳りが表れる反面、より遠隔地における郊外開発が進められ、中には研究教育施設や業務施設の誘致を伴う複合機能型の開発が確認される¹³⁾。

第二次世界大戦以降に拡大した郊外は、戦後の急激な人口増加や高度経済成長期に急増した都心部の就労人口の受け皿として開発が進められてきた。その中でも計画的郊外住宅地¹³⁾は、主に都心部のベッドタウンとして形成されており、画一的かつ急速な新規開拓による住宅地整備は、こうした計画的郊外住宅地の空間構造や当初入居した居住者および生活スタイルに均質性をもたらした¹⁴⁾。

そしてモータリゼーションや交通インフラの整備が進んだこともあり、計画的郊外住宅地の居住者はロードサイドの店舗を日常的に利用するようになる。こうした傾向は、職住の分離に伴い生産と消費が地域から切り離され、消費行動を通して家族の絆を形成せざるを得なかった彼らにとって当然の帰結であったとされる^{同前)}。また、計画的郊外住宅地の居住者は、従業地を都心部に、生活機能をロードサイドに依存する傾向がみられ、市街地の形態や住宅形式のみならず、これら地域で営まれる日常生活も一定の規範に基づいて形式化・標準化されてきた¹⁵⁾。

角野は、これら戦前から今日までにおける郊外開発を体系的かつ共時的視点で捉え、その変容プロセスを3種類に区分している(表 1-1)¹⁶⁾。そして戦前に開発された郊外は、既に解体もしくは再編が進み、市街地に取り込まれるなどして消滅したり、あるいは地域のブランド化により存続したり、現代における個々の地域の方針が定まっているとされる。一方で戦後に開発された郊外は、高齢化や人口減少に伴う居住者の変容や住宅地内の商業集積の衰退といった社会課題に直面しており、これからも専用住宅地として存続するか、あるいは用途混在などにより市街地として再編するかの岐路に位置しているとしている。

計画的郊外住宅地では,これまで高齢化や人口減少への対応に関する議論が中心であった.しかしながらこうした高齢者の居住ニーズのみを汲み取った施設整備は,新規居住者の転入を阻む可能性がある¹⁷⁾.一方,これら計画的郊外住宅地では,近年になり住居の二次取得による中高年の新規入居者の増加¹⁸⁾や子育て世帯の転入などによる世代交代の兆し¹⁹⁾が伺える事例も散見されるようになってきた.高齢化や人口減少が進行する一方で,世代混住など居住者構造が変容する状況の中で,立地特性等に応じた住宅地の空間構成や施設機能の再編・適正化が求められている.

ところで,平成 29 年版消費者白書²⁰⁾によると全年齢において全国的に消費性向が減少しており,特に 20 代および 30 代前半の若い世代でそのような傾向が顕著に伺える.またこうした消費を支える所得の推移も 1994 年~1997 年をピークに減少し,2003 年以降は横ばいで推移している²¹⁾.さらに平成 29 年版男女共同参画白書²²⁾からは,2016 年時点において共働き世帯の世帯数が片働き(サラリーマン夫+専業主婦)の世帯数に対し,約 2 倍弱まで増加していることが分かる.

経済状況や就業状況の変化に加えて野村総合研究所が数年ごとに独自で行っている「生活者 1 万人アンケート調査」によると,郊外開発当時の若い世代は上昇志向かつ人との繋がりを重視する傾向にあったが,2000 年代以降の中・若年層は,彼らとは異なる性質を持つとされる.近年の 30 代後半~40 代は,他人より自分を大事にする傾向やライフスタイルへのこだわりが強くなっており,さらに 20 代~30 代前半は,超安定志向かつプライベート重視であると指摘されており,郊

外が大規模かつ急速に開発された時代と現代では、郊外生活者の特徴が異なっていると推測される²³⁾。

新しい世代が流入し居住者の混在化が進む計画的郊外住宅地では、若い世代の生活環境や彼らを取り巻く社会状況の変化を踏まえ、中・若年層に焦点を充てた議論が今後の住宅地の在り方を検討する上で重要と考えられる。すなわち持続的な郊外住宅地の在り方を考える上で今後地域を担う彼ら新しい世代のニーズに対応して、地域構造や非住居系施設・サービスの適正化を図ることが必要である。

表 1-1 郊外住宅地の変容プロセス

誕生段階	こもる郊外（ブルジョアユートピア） ・健康の希求 ・リゾート開発とのリンク ・クラブ社会 ・モダニズム文化		くらす郊外（郊外の中流化） ・量的ニーズへの対応 ・均質なライフスタイル ・ベッドタウン		超郊外 ・通勤時間の限界域 ・戸建て持ち家への欲求 ・ライフスタイルへのこだわり ・近隣住民の世帯分離	
成長段階	くらす郊外（郊外の中流化） ・土地会社、鉄道会社、区画整備 ・鉄道沿線での拡大 ・中流階級の流入 ・企業の土地所有と社宅建設		くらす郊外（郊外の拡大） ・周辺部の市街地化 ・質的ニーズへの対応 ・相対的な地位の向上 ・専業主婦層の活動活発化		孤立する郊外 ・市街化の停滞 ・売れ残り	
変容段階	訪れる郊外（郊外の情報化） ・商業機能の混在 ・マンション化と宅地細分化 ・高級イメージの一人歩き ・阪神大震災後転入者急増		くらす郊外（郊外の高齢化） ・世代交代 ・家屋の老朽化 ・居住者の高齢化 ・宅地細分化とマンション化 ・企業保有地のマンション化		非郊外：新しいライフスタイル ・暫定利用 ・不貞きり用 ・不在地主	
解体段階	消滅 ・世代交代 ・細分化 ・マンション化 ・固有性の消滅 ・市街地の連結	ブランド化 ・住民のプライド ・排他意識 ・高値で取引 ・案外割高	選抜 ・空き地、空き家増加 ・管理水準低下 ・格差拡大	マチ化 ・地元生活圏化	自然回帰 ・山林化	ムラ化 ・旧集落との融合 ・独自の生活様式
再編段階	各居住パターンの特徴確認と、流通体制の整備 都心郊外共生システムの開発					

1-2. 本論の目的

戦後に開発された計画的郊外住宅地では、持続的な生活環境を形成するために地域構造の再編が求められている。これまでの議論は主に高齢者の居住実態や生活行動特性に対応した地域課題の解決が中心となってきた。若い世代の転入に目を向けた議論もあるが、それらは主に子育て世帯を対象としており、中・若年層全体や他の世帯構成の観点に基軸を置いた研究は少ない。しかしながら一部の住宅地では、既に新規居住者の流入による世代交代や世代混住が確認されている。計画的郊外住宅地の持続性を実現するためには新しい世代の流入が必要不可欠だが、彼らに注目した地域再編に関する議論は十分に展開されていない。

そこで本研究では、“中・若年層の生活行動特性・居住実態に即した大都市圏および計画的郊外住宅地の地域構造転換に関する知見を得る”ことを目的に掲げる。この目的を達成するために、A) 計画的郊外住宅地における中・若年層の居住実態の明確化と B) 計画的郊外住宅地における中・若年層の生活行動特性の把握を行った。すなわち、現代の若い世代における A-1：主な世帯構成、A-2 所得や経済状況、A-3：移住・定着が見込まれる地域の特徴の明確化や、B-1：都心部との関係性、B-2：日常的に利用する店舗や地域、B-3：施設・サービス機能の利用実態とニーズ、B-4：鉄道駅周辺やロードサイドの役割をどのように捉えているかを明らかにする。一連の調査を通して得られた知見を総合的に捉えて、今後の計画的郊外住宅地再編の可能性を考察する。

1-3. 郊外再生・再編における議論と本論の位置付け

高度経済成長期以降に開発された郊外住宅地の再編に関わる研究は 1990 年代から表れ始める。この時期は高度成長期に造られた郊外住宅地が既に成熟し、郊外第二世代の転出に伴う人口減少と高齢化が進んだ時期である。また 2000 年代後期よりこうした議論は加速していく。郊外住宅地における人口減少および高齢化がより顕著になったことに加えて 2008 年を境とした全国的な人口減少過程への転換が一つの契機であると考えられる。そのため 2010 年頃より郊外地域/郊外住宅地の縮退やスポンジ化に関する研究も進められ始める。なおこうした研究は都市計画学や建築学,都市住宅学,社会学および地理学,家政学など複数の学域分野からのアプローチⁱⁱ⁾がある (図 1-1)。

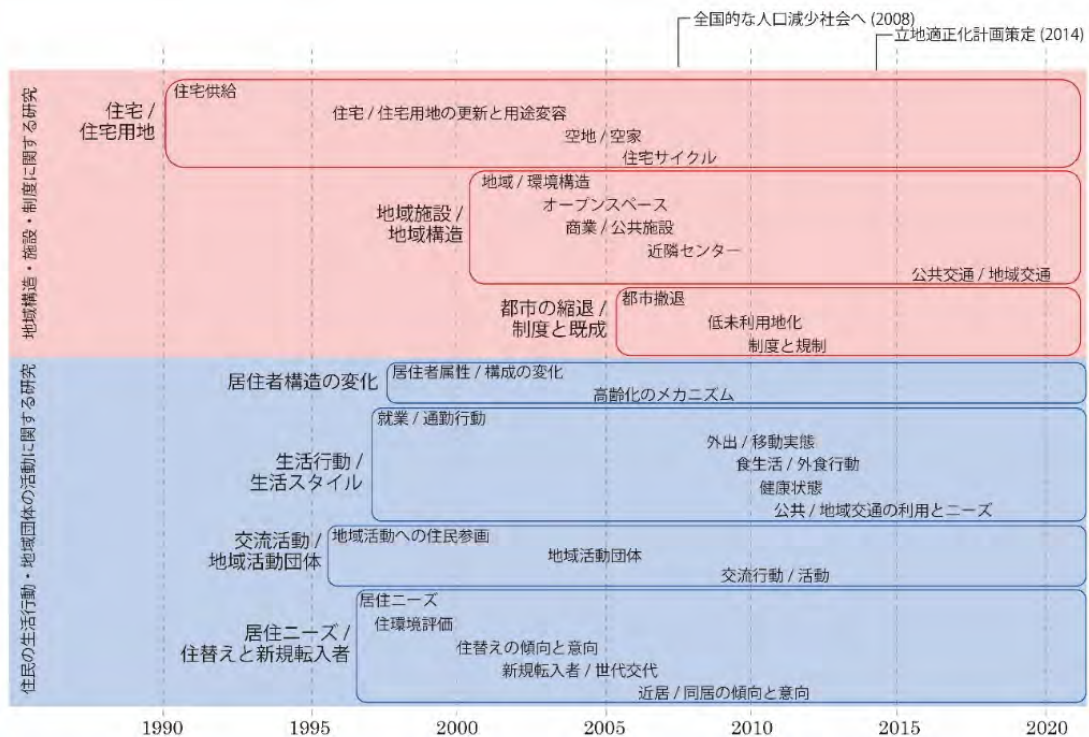


図 1-1 郊外住宅地再生に関する研究テーマの経年変化

郊外住宅地の再編に関する議論は、主に住居形態と施設の混在化による住替え促進、高齢世帯の居住ニーズに即した住居環境整備、多様化/階層化する居住者属性への対応と地域活動および拠点の維持、低未利用地の増加と都市撤退の可能性を踏まえたコンパクト化の促進などを軸に展開されてきた。こうした成果を踏まえて、次の7点が本分野における今後の主要な研究課題になると考えられる²⁴⁾。

1)各世代,居住者属性ごとの郊外居住選択の理由

世代間の違いに着目した居住地選択意向やその誘引要素のシミュレーションはあるが、一方で世帯構成や経済状況の違いに基づいた郊外住宅地の多様性に関する議論は少ない。郊外住宅地が変容していくにあたり、従来と異なる居住者の受け皿とすべき点からも、こうした観点からの分析が必要である。

2)人口構造に基づく郊外住宅地の類型化や階層化の実態分析

スポンジ化や住環境評価が低い地域の不均質な発生や、郊外第二世代における非均質性の表出など、郊外住宅地の人口構造は開発・成熟期の様相から大きく変化している。そうした中で地域構造や住宅地の立地、経過年数などの要素に基づく分析は進んでいるが、それと並行して人口構造に基づく郊外住宅地の類型化や階層化を整理する必要がある。

3)子育て世帯以外の中・若年層の生活行動特性と彼らに適した地域構造

郊外居住者の生活行動や住環境評価に基づいた地域構造課題の抽出については多くの蓄積があるが、その大半は高齢者に焦点を充てたものである。また若い世代の転入に向けた研究もあるがⁱⁱⁱ、主に子育て世帯を対象にしてお

り,1)と同様に他の世帯構成(例えば若年単身世帯や若年夫婦世帯など)などに注目した研究が不足している.

4) 郊外居住者および新規転入可能者の情報取得経路

近年では情報の伝達手段や収集経路が多様化している.その為,住替えの促進や新規居住者の獲得を目指した情報発信を進めるにしても,各世代による情報収集経路の違いを把握し,より適切かつ効果的なシステムを構築する必要があると思われる.

5) 居住サイクルにおける範囲設定の検討

都心から郊外(あるいはその反対)への転入出や,特定の郊外住宅地内における多世代居住を見越した住居混在などにより,住替え(居住サイクル)を促進していくことが検討される.しかしながら郊外住宅地内だけでの循環では,住宅地の規模や立地によっては多様な住居形態や住環境を成立させ難い状況が考えられる.その為,近居の重要性や高齢世帯の転出によるコミュニティ喪失の危険性などは念頭に置いた上で,郊外住宅地周辺の地域との連携や,隣接(もしくは近接)する鉄道駅間の住替えを想定した鉄道沿線を基軸とする住宅サイクル形成も検討する必要がある.

6) 郊外住宅地内に求められる地域施設/機能のスマート化に伴う変化

ネットワークやデバイスの進化によりIoTやAIの導入が様々な分野で進んでいる.今後,高経年による住宅や設備の更新を余儀なくされる郊外住宅地では,そうしたスマート化に伴う地域構造の変化が起こり得る.また E コマ

ース等のオンラインショップ需要が高まる中で、小売りや生活支援サービス等に関する施設需要が変化することが考えられる為、混在を誘導する施設の機能や立地場所、規模などのきめ細かな検討が必要である。

7) 地域団体の持続的活動に向けた運営方針

個々の住宅地内における地域活動などについてはすでに様々な報告がある。こうした活動は、地域交流の促進や各種課題解決に寄与しており、近年では住民組織の他にも中間的組織や非営利セクターなどが展開している。しかしながら中にはボランティアのみに依拠する現状があるなど、人的資源および活動資金の面において持続的活動に向けた課題が内在していることが懸念される。ソーシャルビジネス化や地域住民による費用負担など、活動継続のための方策を検討する必要がある。

こうした検討課題のうち、本論では今後地域の担い手として期待される中・若年層に焦点をあて、“3) 子育て世帯を含む多様な中・若年層の生活行動特性と彼らに適した地域構造”について郊外住宅地の課題を分析し整理する。また新しい居住者の流入が見込まれる住宅地の立地特性を分析するが、全国的な人口減少傾向および都市のスポンジ化現象を勘案すると従来の地理的特徴のみに基づく類型では実際の人口構造の変化を説明しきれない。その為、人口変動や居住者構造に基づく新たな類型化を図ることとする。なお本論文では、“2) 人口構造に基づく郊外住宅地間の類型化や階層化の実態分析”および“5) 住宅サイクルにおける範囲設定の検討”も一部触れる^{iv}。本分野における本論の位置付けは図 1-2 に示す^v。

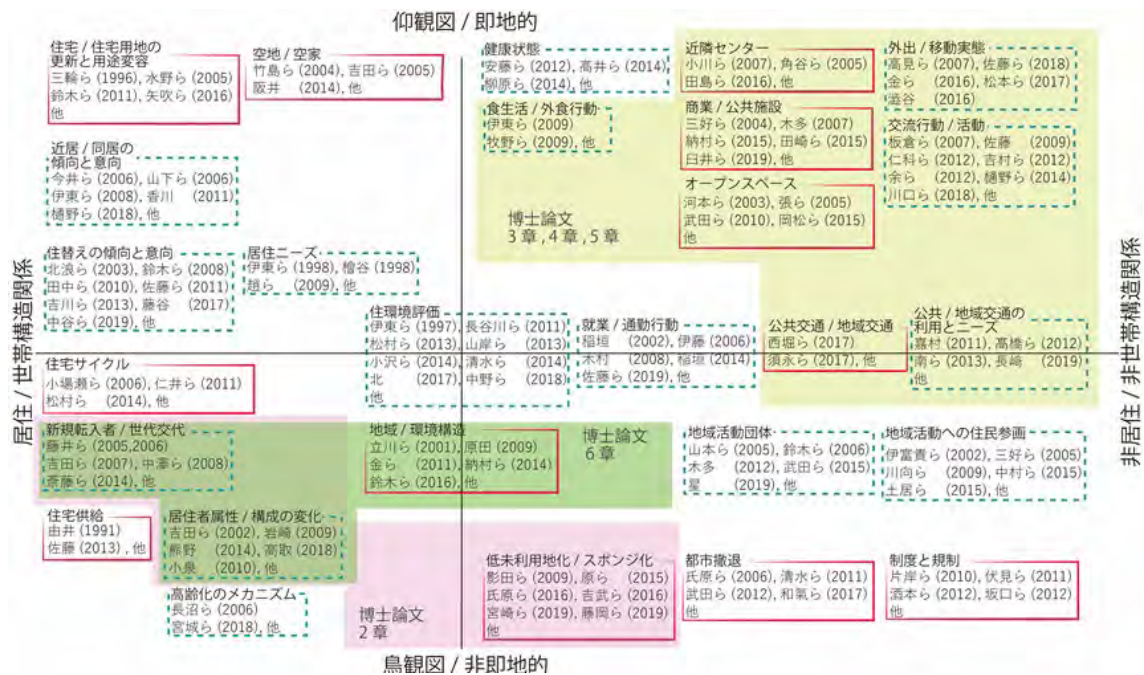


図 1- 2 郊外住宅地再生に関する既往研究の見取り図と本論の位置付け

1-4. 研究手法と本論の構成

本研究では、京阪神大都市圏の中でより都心と関係性の高い地域として京阪神従業圏を設定し、主に同地域における郊外部とそこに位置する計画的郊外住宅地を分析対象とする。京阪神大都市圏は、我が国で 2 番目の大都市圏であり、私鉄を中心とした複数の鉄道沿線が敷設され、京都・大阪・神戸を中心に多様な計画的郊外住宅地が形成されてきた。しかしながら東京大都市圏や中京大都市圏と比べて早い段階から人口の流出が確認されており（図 1-3）、郊外部における人口変容が進んでいると推察される。

その為、京阪神大都市圏は、開発主体や立地に加えて居住者構造が多様な計画的郊外住宅地が形成されている大都市圏であり、特徴が異なる複数の住宅地を対象とすることができる為、高齢化・人口減少化の議論が中心となる計画的郊外住宅地において中・若年層の生活行動特性を分析するのに適していると考えられる。加えて人口減少傾向が先行してきた大都市圏であるからこそ、その圏域内に位置する計画的郊外住宅地を対象にすることにより、今後他の大都市圏においても都市圏全域の人口減少という課題に直面した際、それら大都市圏に位置する計画的郊外住宅地の再編に対する視座となり得ると考える。

本研究における京阪神従業圏は、平成 27 年度国勢調査に基づき京都市・大阪市・神戸市における従業者比率が 10%以上の市区町村と定義づける。またその内、京都市・大阪市・神戸市の各都市計画マスタープランで都心（都心域）と定められた地域を京阪神従業圏の都心部^{vi}とし、残る市区町村を郊外部とする（図 1-4）。

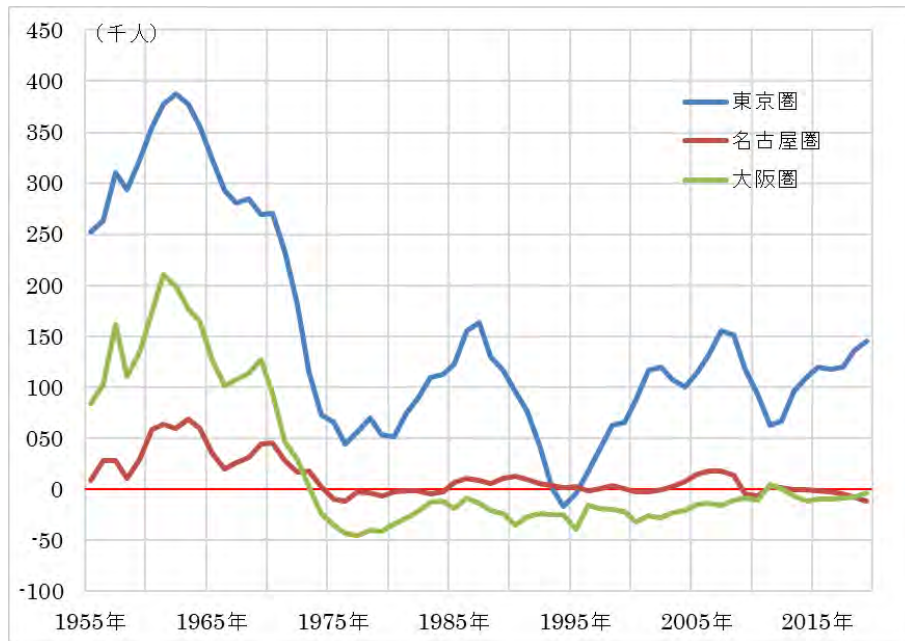


図 1-3 我が国の大都市圏における転入人口の超過傾向の推移

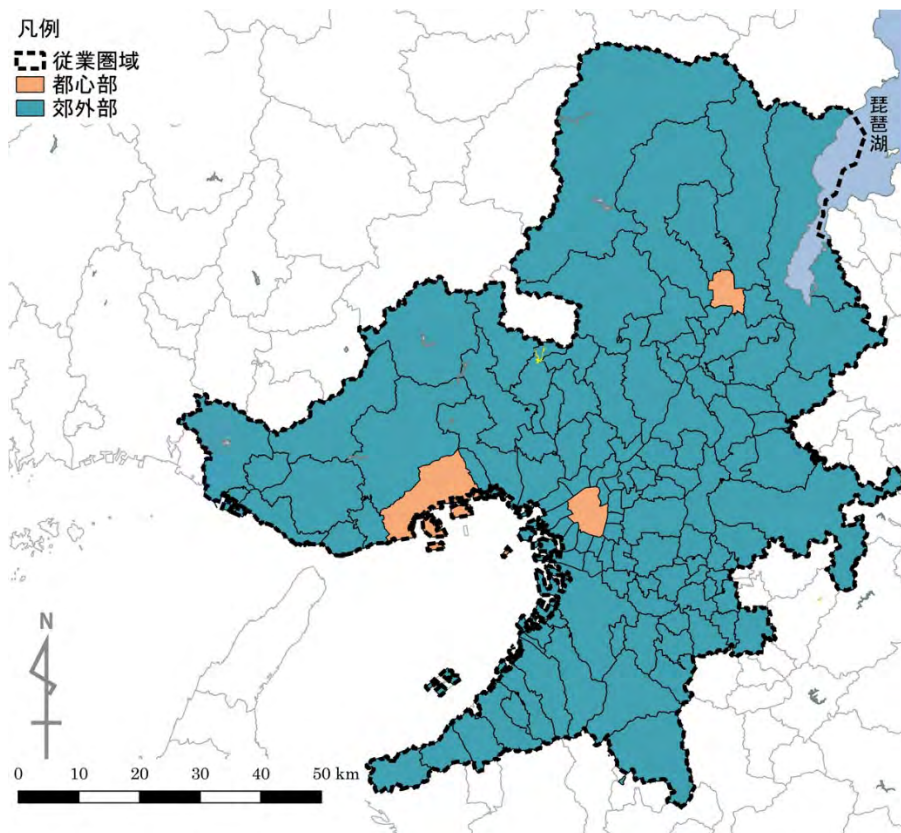


図 1-4 京阪神従業圏

そのうえで研究工程を3段階に分けて調査・分析を行った。以下に各段階における研究手法をまとめる^{vii}。また本研究では年齢別既婚率と年齢階層別出生率、大学進学率を考慮しライフステージが変わる年齢として、若年層（20~34歳）、中間層（35~49歳）、プレリタイア層（50~64歳）と定義づける^{viii}。なお本論で対象とする中・若年層は、特に明記がない場合、若年層と中間層を指すものとする。

第1段階は“郊外地域における中・若年層を中心とした居住者属性・人口特性の変容と現状の分析”である。ここでは、各種統計資料（国勢調査、経済センサス基礎調査、国民生活基礎調査、住宅・土地統計調査等）を用いて郊外地域の中・若年層の居住者構造および特性を分析する。その際、対象とする特性は、①居住形態、②就業・経済状況、③移住および定住傾向の3点である。なお i) 計画的郊外住宅地が変容段階に入った2000年代初期と現在における差異、ii) 世代間の違い、iii) 都心部と郊外部間の差異から比較検証を行う。

第2段階は“人口動態・居住者構造に基づく計画的郊外住宅地の類型化と人口流入が見込まれる住宅地の特徴分析”とする。京阪神従業員圏郊外部に位置する計画的郊外住宅地を国土交通省が作成する全国ニュータウンリストから抽出し、開発当時の各種資料・航空写真・開発年前後のゼンリン住宅地図を用いて各住宅地に該当する国勢調査の小地域区分を抽出した。そのうえで国勢調査を用いて各住宅地の人口動態・居住者構造を整理し、それら特徴から Self-Organizing Map 手法を用いて類型化を行う。その際、事前に設定するパラメーターを複数の異なる値で実施し、現地調査と合わせて最も妥当な類型パターンを用いる。

第3段階は、“中・若年層居住者の生活行動に基づく計画的郊外住宅地の課題分析”とする。第3段階では、ケーススタディとして対象郊外部における私鉄2路線の4市および私鉄4路線の15住宅地を対象に居住者の生活行動特性を分析することを目的にアンケート調査を実施した。対象地域は、以下の通りである。

- ① 阪急京都線（高槻市・茨木市）
- ② 京阪本線（寝屋川市・枚方市）
- ③ 近鉄奈良線（西登美ヶ丘・登美ヶ丘・学園大和町・帝塚山南・鳥見町・百楽園）
- ④ 能勢電鉄沿線（猪名川パークタウン・ときわ台・日生ニュータウン・阪急北ネオポリス）
- ⑤ 南海高野線（三石台・小峰台・柿の木坂・御幸辻）
- ⑥ 神戸電鉄粟生線（緑が丘町）

この内、阪急京都線、京阪本線、近鉄奈良線沿線、能勢電鉄沿線、南海高野線沿線のアンケート調査は都市住宅学会関西支部“郊外・住まいと鉄道研究委員会”の一員として行った。一方、神戸電鉄粟生線の調査では、地元の自治会や自治体と連携し、全戸配布のアンケート調査を独自に実施している。

これらアンケート結果より各項目のクロス集計および有意差検定、アソシエーションルール分析、相関分析を用いて中・若年層の生活特性の傾向を明らかにする。その際、プレリタイア層や前期/後期高齢者層の傾向との差異も勘案する。また子育て世帯以外の中・若年層居住者にも着目する。そしてゼンリン住宅地図およ

び i タウンページ,経済センサス基礎調査等を用いた非住居系施設の立地も勘案し計画的郊外住宅地における課題を考察する.

上記研究手法に基づき本論は,全部で7章立てとなる.

第1章は,「序論」として本研究の背景や目的,手法を明確にし,本研究の対象である計画的郊外住宅地の再編に関わる既往研究をまとめた上で本研究の位置付けを明確にする..

第2章^{ix}は,「京阪神従業圏郊外部における中・若年層居住者の特性」として,各種統計データに基づき京阪神従業圏の郊外部における居住者特性を明らかにする.その際,中・若年層の居住形態および世帯構造,就業と所得を含む経済状況,転入出傾向に着目する.なおこの章は主に研究手法における第1段階に該当する.

第3章^xでは,「人口動態および人口構造に基づく計画的郊外住宅地の類型化」と題し,京阪神従業圏における計画的郊外住宅地の類型化を行う.この際,従来の分析では対応し難い非線形の変数にも対応し,かつ人口動態と居住者構造に関する複数の観点から類型を抽出する為,Self-Organizing Map 手法を用いる.なお本研究で着目する変数は,主に流入率,各世帯構成比率,各世帯構成の増減率,人口および世帯の増減率とする.本章が研究手法の第2段階にあたる.

第4章では,「京阪神従業圏の郊外市町村における中・若年層居住者の生活行動特性」とし,主に京阪本線と阪急京都線沿線の4市におけるアンケート調査とパーソントリップ調査に基づく生活行動特性の分析を行う.この際,我が国における郊外開発は,鉄道会社により牽引されてきた実情も踏まえ,鉄道駅および鉄

道沿線の利用傾向も勘案する。

第5章では、さらに対象を絞り込み「京阪神従業員圏の計画的郊外住宅地における中・若年層居住者の生活行動特性」を採り上げる。本章では近鉄奈良線、能勢電鉄沿線、南海高野線を対象としたアンケートから計画的郊外住宅地の中・若年層居住者の生活行動特性を分析する。

第6章^{xi}では、「計画的郊外住宅地における生活行動類型と居住者属性間の関連性分析」とし、神戸電鉄粟生線における緑が丘町を対象とした全戸配布のアンケート結果より中・若年層居住者の世帯構成別の生活行動特性を明らかにする。主な対象世帯は、A) DEWKs 世帯、B) DINKs 世帯、C) 親世帯と同居する中・若年層居住者、D) 単身世帯者、である。第3章から本章は、研究手法の第3段階に該当する。

第7章は、「結章」とする。第1章から第6章までを踏まえて、計画的郊外住宅地の中・若年層居住者に対する課題を整理し、中・若年層の転入および定着を見据えた方策を示す。

1-5. 本研究の特徴

本研究では,郊外地域の再編に関する既往研究と比較して主に下記の3点が主な特徴であると言える.

第1に“郊外地域の中・若年層居住者の特性の抽出”である.都市計画分野以外でも地理学や都市社会学などにおいて郊外地域居住者を対象とした分析は進められてきた.また中・若年層に限った分析も多く蓄積されている.しかしながら“郊外地域の中・若年層居住者”を対象とした分析は少なく,本研究において時代別・世代別・地理別の3方向から差異を検証することでより明確に居住者の特徴を抽出するに至る.

第2に“民間戸建を含む中・小規模の計画的郊外住宅地^{xiii}を対象とした生活行動特性の明確化”である.計画的郊外住宅地の多くは民間事業者により開発/分譲され,戸建住宅を中心に形成された地域も多数存在する.しかしながら既往研究の多くは,公営団地や千里ニュータウン・泉北ニュータウンといった大規模住宅地を対象としており,民間戸建を中心とする中・小規模の計画的郊外住宅地も含めた居住者の生活行動を把握するには至っていない.その為,本研究では複数の中・小規模の郊外住宅地を対象に調査を実施した.その結果を相互比較することにより,民間開発の中小規模住宅地を含む中・若年層居住者の生活行動特性を明確化するに至る.

第3に“人口動態・居住者構造を総合的に捉えた計画的郊外住宅の類型化”である.従来の地理的特性による区分では,個々で異なる変化を伴う住宅地をマク

口的視点から類型化することは難しかった。また人口動態等に基づく類型では、高齢化率や人口減少率に基づく分析があるが、これまでクラスター分析等が主流であり非線形な関係性の変数を用いられずにいた。そこで本研究では、SOM手法を用いることで人口動態・居住者構造の非線形も含めた複数の指標（ex.人口転入率、世帯構造別比率）に基づく類型化を可能にし、人口変容段階の計画的郊外住宅の傾向を明らかにする。

注釈

i 本論における計画的郊外住宅地とは、第二次世界大戦以降に大都市近郊で開発された住宅地を指す。開発規模による区別は行わず、また公的開発や民間開発も含める。

ii 各種研究論文の他に、例えば建築学会刊行の建築雑誌では「〈郊外〉でくくるな——等身大の都市周縁」（2010）、「生き残る郊外の条件」（2018）や都市住宅学会敢行の都市住宅では「築後30年近く経過した低廉戸建住宅団地の現状と課題」（2004）、「どうなる？ どうする？ 郊外居住」（2008）などをテーマに特集記事や対談などが組まれてきた。また一般社団法人住総研では、「郊外団地の再編」（2005）や「団塊世代が形成した郊外住宅ストックの世代間移転とその可能性」（2017）をテーマにしたシンポジウムが開催されている。

iii 例えば、鈴木ら²⁵⁾による研究

iv 本論は主に大都市圏の郊外地域全域を対象とした分析に加えて個々の住宅地におけるケーススタディを行うことで、鳥観図的分析から仰観図的分析まで対応する。その為、一部の章において本分野の課題における副次的知見を得ることができた。

v 郊外住宅地の再編に関する既往研究は、大きく“地域構造・施設・制度”に軸足を置く研究と“住民の生活行動・地域団体の活動”を起点とする研究がある。図1-2は、それぞれの研究における主要な文脈に基づいて類型化し、各既往研究の位置づけを表す俯瞰図である。ここでは、「仰観図⇔鳥観図」、「居住関係⇔非居住関係」の二軸を据えて各類型の位置を示す。地域内の一部の施設や街区（あるいは生活行動）に焦点を絞った「仰観図的/即地的研究」と、その一方で地域全体や複数の地域間、よりマクロな郊外圏（あるいは特定の社会減少や概念）を捉えた「鳥観図的/非即地的研究」がある。また住宅や住宅用地・世帯構造や居住形態に直接的に関係する「居住/世帯構造関係」と、それ以外の施設・居住選択意向を除く生活行動に着目した「非居住/世帯構造関係」に分けられる。なお赤色実線の類型は“地域構造・施設・制度の研究”，青色破線の類型は“住民の生活行動・地域団体の活動の研究”を示す。

vi 京阪神従業圏の3市(京都市,大阪市,神戸市)においても都心と郊外の様相が混在するとみられる為,本論では各都市計画マスタープランにおいて「都心/都心域」に位置付けられている市区を都心部とする.なお神戸市の都市計画マスタープランでは都心域を「六甲山系南側」の既成市街地の一部としている為,都心域に該当しかつ区の人口重心が六甲山系以南の区を本稿では神戸市の都心部と定義づける.このため須磨区は一部が六甲山系南側に既成市街地を有するが本論における都心部からは除外する.また大阪市は大阪府の都市計画区域マスタープランを用いて判断した.

vii 各章における詳しい調査・分析については,各章の冒頭で紹介する.

viii 国立社会保障・人口問題研究所によると,2016年時点での30~34歳の既婚率は男女ともに50%前後であり,年齢階層別出生率は同じく30~34歳で最高値をとる²⁶⁾.また文部科学省による平成30年度学校基本調査(確定値)では,高等学校卒業後の大学・短大進学率が54.8%(専門学校を含めると70.7%)に達する²⁷⁾.こうした状況から本論ではライフステージを①若年層:20歳~34歳の社会進出および婚約ステージ,②中間層:35歳~49歳の労働人口の中心化および子育てステージ,③プレリタイア層:50歳~64歳の子供の独立および定年退職への準備期間という3段階で捉えることにする.

ix 2章の一部の研究成果は,一般社団法人日本建築学会において発表している.

青木嵩,角野幸博,2020,空間自己相関を用いた世代別の郊外駅勢圏居住傾向に関する考察,日本建築学会計画系論文集,第85巻,第744号,p.1695-1704

x 3章の一部の研究成果は,Urban and Regional Planning Reviewにて発表している.

Takashi AOKI, Yukihiro KADONO, 2020, New Towns in the Kyoto-Osaka-Kobe Area: Typological Analysis of Regional Characteristics Based on Population Structure and Inflow, *Urban and Regional Planning Review*, Vol.7, p.43-66

xi 6章の一部の研究成果は,一般社団法人日本建築学会および公益社団法人日本都市計画学会にて発表している.

青木嵩,角野幸博,2019,兵庫県三木市緑が丘住宅地における中・若年世帯の生活行動の特徴と類型化の考察,都市計画論文集,Vol.54, No.3, p.1176-1183

青木嵩,角野幸博,2019,高齢化・人口減少過程にある郊外戸建住宅地の施設変遷と立地傾向に関する考察,日本建築学会計画系論文集,第84巻,第765号,p.2323-2333

xii 中・小規模の計画的郊外住宅地は,国土交通省による大規模ニュータウンの定義(開発面積300ha以上)に基づき,開発規模が300ha未満の住宅地とする.

2. 京阪神従業圏郊外部における中・若年層居住者の特性

2-1. はじめに

本章では、本論の主題である中・若年層世帯に着目し、京阪神従業圏ⁱ郊外部（以下、郊外部）における居住実態を明らかにする。前章で述べたように中・若年層のライフスタイルは 1990 年代以降から変容しているが、一方で現代における郊外地域を対象としたこれら若い世代の居住実態を明らかにするには至っていない。その為、本論はあくまで計画的郊外住宅地を対象とするが、その前段階として郊外地域における居住実態を明らかにする必要がある。これは第一に計画的郊外住宅地が位置する郊外地域の実情を整理する為であり、第二に研究の限界として複数の統計資料を用いるにあたり、資料によってはその区域区分が個々の計画的郊外住宅地に対応しておらず、初めから計画的郊外住宅地のみを対象とした分析では実態をつかみ難い為である。

上記分析を行うにあたり、ここでは主に国勢調査をはじめとする各種統計資料を用いて、①世代間、②地域間（都心部と郊外部）、③年代間（2000 年と 2015 年）の差異から現代の中・若年層の A) 居住形態・世帯構成、B) 従業地・従業形態、C) 移住・定着傾向における特徴を整理する。なお統計資料により取得できる区域区分が異なる為、基本的には市区町村単位での分析を主軸に置き、必要に応じて取得可能データの範囲に基づきより微細な区域区分による分析を行う。結果、対象となる市区町村は、郊外部 114 地区、都心部 15 地区（表 2-1）であるⁱⁱ。

表 2- 1 京阪神従業員圏の都心部と郊外部市区町村

都心部*			郊外部									
京都府	京都市	上京区 中京区 東山区 下京区	滋賀県	大津市 草津市	兵庫県	神戸市	須磨区 垂水区 北区 西区	豊中市 池田市 吹田市 泉大津市 高槻市 貝塚市 守口市 枚方市 茨木市 八尾市 泉佐野市 富田林市 寝屋川市 河内長野市 松原市 大東市 和泉市 箕面市 柏原市 羽曳野市 門真市 摂津市 高石市 藤井寺市 東大阪市 泉南市 四條畷市 交野市 大阪狭山市 阪南市 三島郡 豊能郡 泉北郡 泉南郡 南河内郡				
大阪府	大阪市	北区 福島区 中央区 西区 浪速区 天王寺区	京都府 京都市	北区 左京区 右京区 南区 山科区 伏見区 西京区	神戸市	尼崎市 明石市 西宮市 芦屋市 伊丹市 加古川市 宝塚市 三木市 川西市 三田市 川辺郡 加古郡	猪名川町 稲美町 播磨町	和歌山県	橋本市	港区 大正区 都島区 此花区 西淀川区 城東区 淀川区 東淀川区 東成区 生野区 旭区 阿倍野区 住吉区 東住吉区 西成区 鶴見区 住之江区 平野区	島本町 忠岡町 熊取町 岬町 太子町 河南町 千早赤阪村	
兵庫県	神戸市	灘区 兵庫区 中央区 東灘区 長田区	宇治市 亀岡市 城陽市 向日市 長岡京市 八幡市 京田辺市 南丹市 木津川市 乙訓郡 久世郡 綴喜郡 綴喜郡 相楽郡	大山崎町 久御山町 井手町 宇治田原町 精華町	奈良県	奈良市 大和高田市 大和郡山市 橿原市 生駒市 香芝市 葛城市 生駒郡 平群町 三郷町 斑鳩町 安堵町 上牧町 王寺町 広陵町 河合町	奈良市 大和高田市 大和郡山市 橿原市 生駒市 香芝市 葛城市 生駒郡 平群町 三郷町 斑鳩町 安堵町 上牧町 王寺町 広陵町 河合町	和歌山県	橋本市	和歌山県	橋本市	堺市 岸和田市
都心部		15地区										
郊外部		114地区										

本章 2 節では,世帯構造の変化に焦点をあてる.はじめに郊外部全体の主な世帯構造の変遷を整理する.その後,2000 年および 2015 年時点における各市区町村の主要な世帯構成比率を用いて,階層型クラスター分析にて類型化する.得られた類型と郊外部全域の平均値との差から各類型の特徴を整理し,GIS を用いて図示することで郊外部における地域差による世帯構造の変化を考察する.

本章 3 節では従業員地の変化に加え,就業状況および郊外居住者の経済状況をま

とめる.国勢調査を用いて常住地と従業地の関係性から郊外居住者の従業地の変化を整理する.そして主な従業形態,従事する職業分類から中・若年層の郊外居住者の所得状況を類推する.

本章 4 節では,郊外部における移住および定着傾向を分析する.この節では,国勢調査を用いて郊外部の市区町村をそれぞれの人口転入出傾向から類型化する.そして各類型の位置的特徴と世代別転入出傾向を整理したうえで,都心部－郊外部間での人口移動にも着目する.加えて国勢調査の小地域区分を用いて世代別人口転入・定着傾向をより詳細に分析する.

上記分析を踏まえて本章 5 節は,小結として本章において得られた知見や議論をまとめる.

2-2. 居住形態・世帯構造の変化と現状

2-2-1. 郊外部における主要世帯構造の変化と現状

郊外部居住者の世帯構造の変化および現状を明らかにする。はじめに各年の国勢調査から郊外部市区町村の世帯構造を集計した。なおここでは主要な世帯構造として「夫婦のみ世帯」「親+子世帯」「単身世帯」を対象とし、それ以外の世帯構造は「その他」としてまとめる。

図 2-1 は 2000 年から 2015 年までの主要な世帯構造比率の変化を表している。2000 年における郊外部居住者の世帯構造は、親+子世帯が 36.22%と最も多い。これは郊外部市区町村に人口が流入した 1960 年代～1980 年代が、我が国において近代家族ⁱⁱⁱが定着した時代であり、かつ当時新しく開発された住宅がこうした所謂「核家族世帯」を対象としていたことに起因すると考えられる。

しかしながら 2015 年には単身世帯の割合が 33.09%と親+子世帯を上回る。これは居住者の高齢化に伴い独居老人が増えた影響も想定されるが、2000 年－2015 年間の世代別世帯構造比率の増減傾向を見る限り、若年層や中間層、プレリタイア層^{iv}でも単身世帯の比率が増加したことが伺える（図 2-2）。また世代に関係なく親+子世帯が占める割合は 2000 年と比べ減少している。実際に 2015 年時点の世代別世帯構成比率では、都心部よりは低いものの、郊外部における若年層の単身世帯比率は 54.62%と半数を超えていることが確認された（図 2-3）。また中間層およびプレリタイア層においても概ね 4 世帯に 1 世帯の割合で単身世帯が存在している（中間層：23.49%、プレリタイア層：25.35%）。

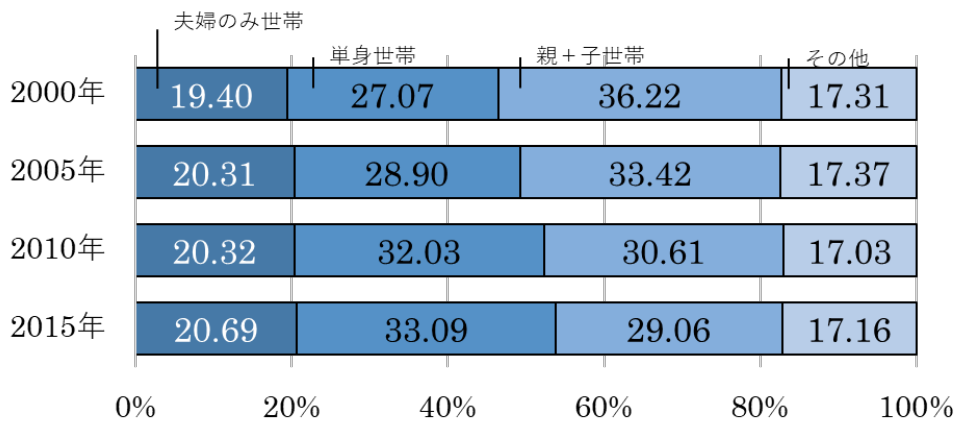


図 2- 1 郊外部における世帯構成比率の変化

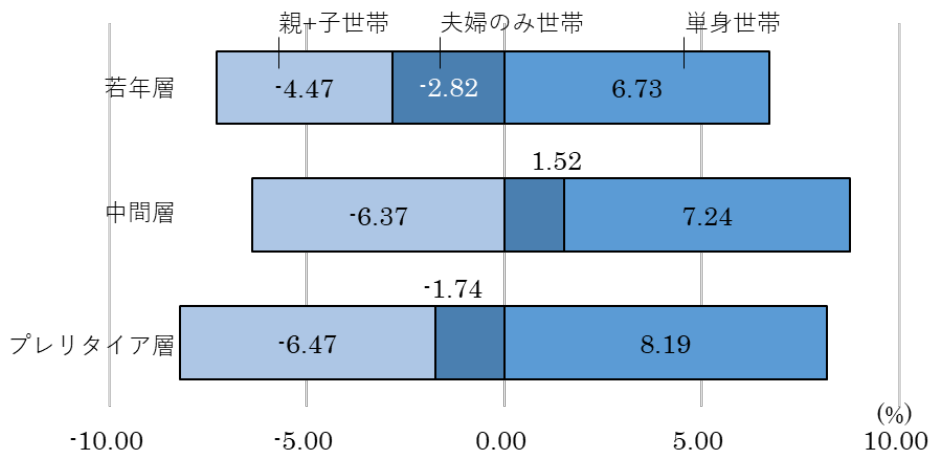


図 2- 2 郊外部における世代別世帯構成比率の増減 (2000年-2015年)

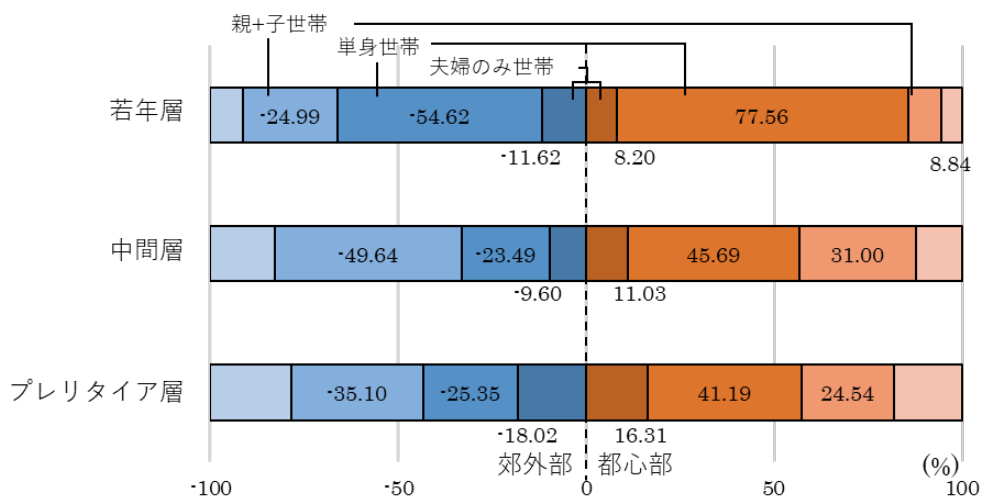


図 2- 3 郊外部・都心部における世代別世帯構成比率 (2015年)

2-2-2. 世代別世帯構成比率に基づく郊外部市区町村の類型化

こうした世代や世帯構造が均等に郊外部全体に分散しているとは考え難い。その為、階層型クラスター分析（ウォード法）⁹を用いて世代別世帯構成比率に基づく郊外部市区町村の類型化を行った。本分析では、これまでの三世代層に加えて、郊外部における高齢化の進行を踏まえて前期高齢者層（65歳～74歳）を含めた。その結果、2000年時点では4類型、2015年時点では3類型が得られた。なお2015年において大阪市西成区のみクラスターに分類される階層が高く、外れ値と見なし以後の分析からは除外している。

図2-4と図2-5は2000年および2015年時点で得られた各類型に属する市区町村の世代別世帯構成比率の平均値から郊外部全体における世代別世帯構成比率を減算し、その差を表したものである。郊外部全体比率との差異から各類型を以下のように特徴づける。

2000年

1. 若年単身世帯型：単身世帯比率が高く、特に若年単身世帯が突出している。
2. 全世代型：郊外部全体の傾向に最も近く、どの世代も存在している。
3. 親+子世帯型：中間層・プレリタイア層の親+子世帯比率が高い。
4. 高齢化先行型：プレリタイア層と前期高齢者層の比率が高い。

2015年

1. 単身世帯偏重型：世代に関係なく単身世帯の比率が郊外部全体よりも高い。
2. 全世代型：郊外部全体の傾向に最も近く、どの世代も存在している。

3. 高齢化先行型：プレティア層と前期高齢者層の比率が高い。

2000年時点で既に高齢化が著しい地域や若い世代が流入している地域、従来の郊外地域のように親+子世帯が中心の地域など市区町村ごとで違いが表れている。一方2015年時点では、類型ごとに差があるものの、類型数は1つ少なくなり、また類型間の比率の差は2000年時点ほど開いていないことが伺える。これは1980年代後半から1990年代ごろに開発が進められた超郊外型（あるいはテーマパーク型）の郊外住宅地²⁾が一通り成熟し、2000年には少なからず人口変動があったが、2015年にはその変動が落ち着いた結果ではないかと類推される^{vi)}。

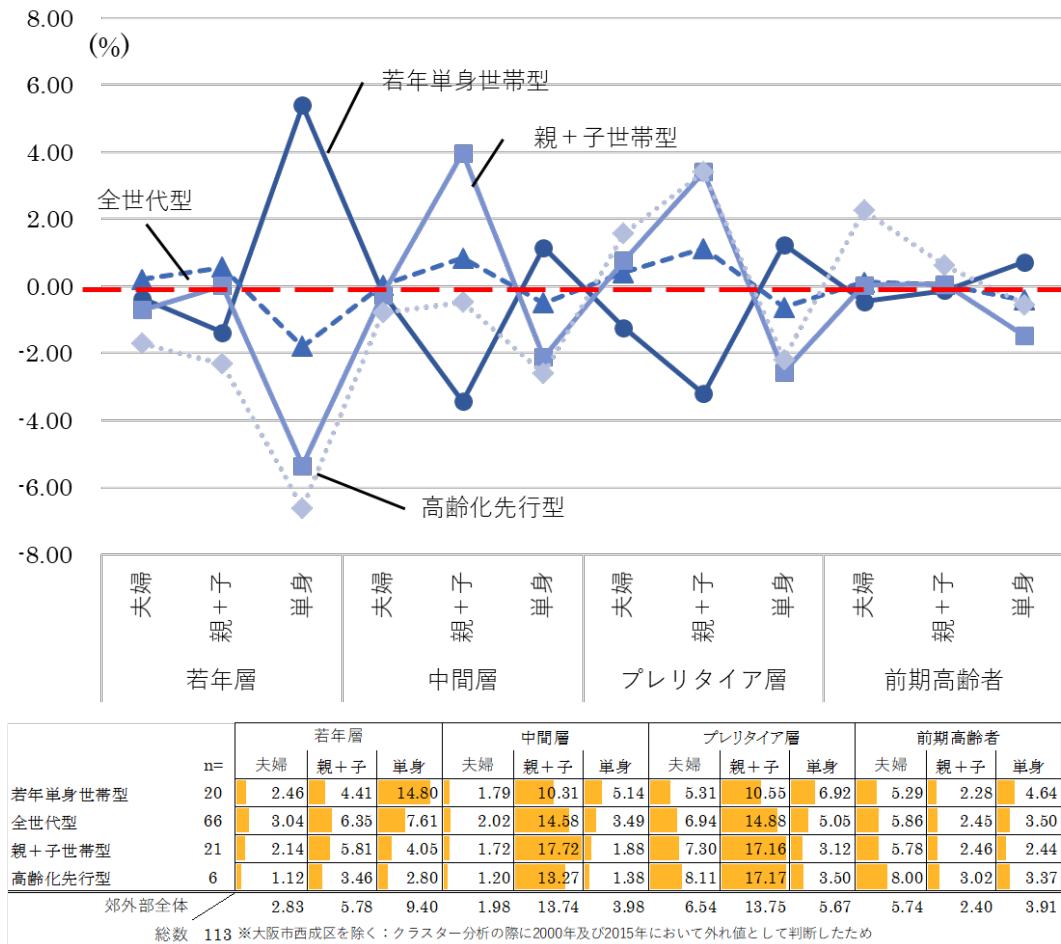


図 2- 4 世帯構成比率に基づく類型と郊外部全体比率とのポイント差－2000年

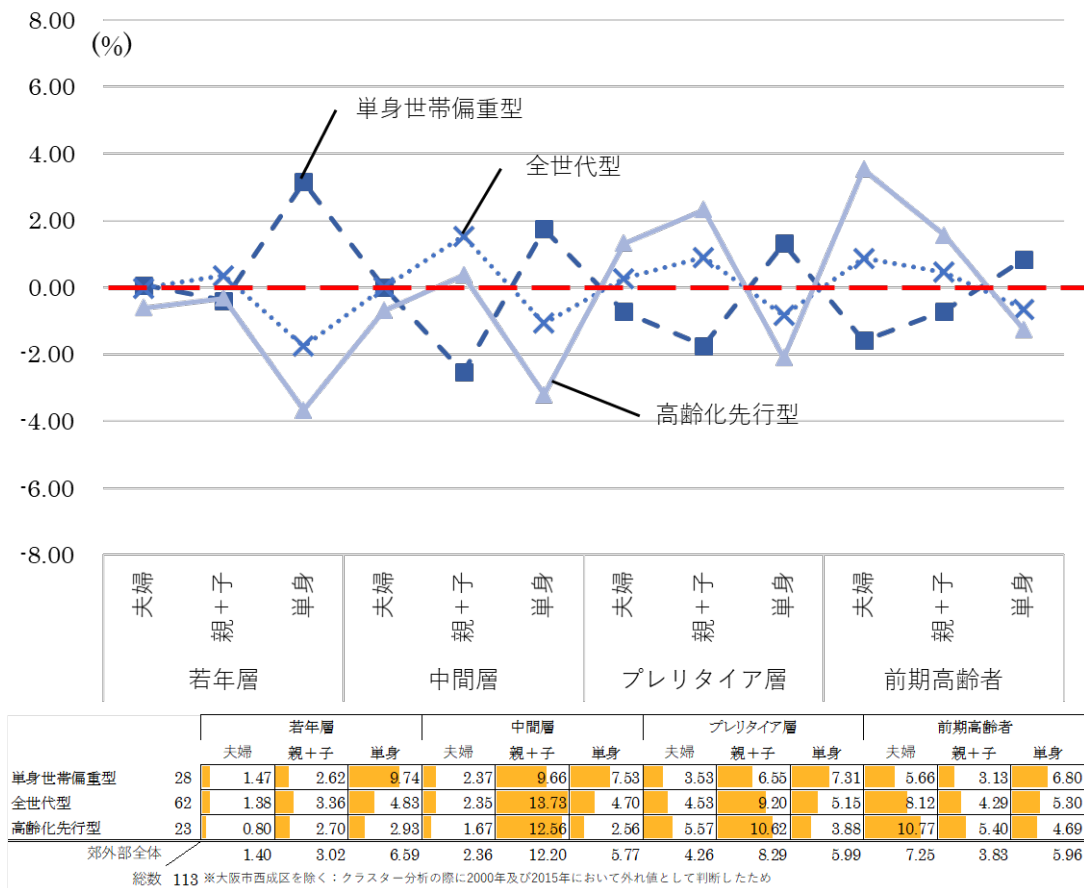


図 2- 5 世帯構成比率に基づく類型と郊外部全体比率とのポイント差－2015 年

これら類型に該当する市区町村の立地を図示する（図 2-6, 2-7）。若年単身世帯と単身世帯偏重型は、大阪と京都の都心部周辺に位置する傾向にある。一方で親+子世帯型や高齢化先行型は、京阪神従業員圏の外縁部に位置し易く、2000 年と比べて 2015 年には高齢化先行型が大阪南部や神戸北部において増加している。なお全世代型は、こうした都心部近郊と外縁部の間に位置する傾向が高く、都心部から外へ向かうに従い高齢者世帯が属する類型へと変化していく傾向にある。

市区町村ごとの 2000 年と 2015 年にかけての類型の変化を見る（図 2-8）。若年単身世帯型は 20 自治体中 19 自治体が単身世帯偏重型に移行しており、単身世帯が

中心となる傾向が続いている.同じように 2000 年時点で高齢化先行型であった市区町村は,2015 年時点でもほぼ高齢化先行型である.しかしながら 1 自治体のみではあるが,全世帯型へ移行しており世代交代が進行したとみられるケースも存在する.親+子世帯型は,順当に高齢化が進み高齢化先行型に移行する自治体も存在する一方で 21 自治体中 6 自治体と半数以下ではあるが,全世代型へと変化しており,高齢化先行型と同様に新しい世代が入ってきているケースもある.しかしながらその反面,全世代型の内 2 自治体,若年単身世帯型の 1 自治体は高齢化先行型へと変化しており,急激な若い世代の流出,あるいは高齢世帯の流入が起きたとみられる市区町村も確認された.なお全世代型からも単身世帯偏重型に移行しているケースも見られた.

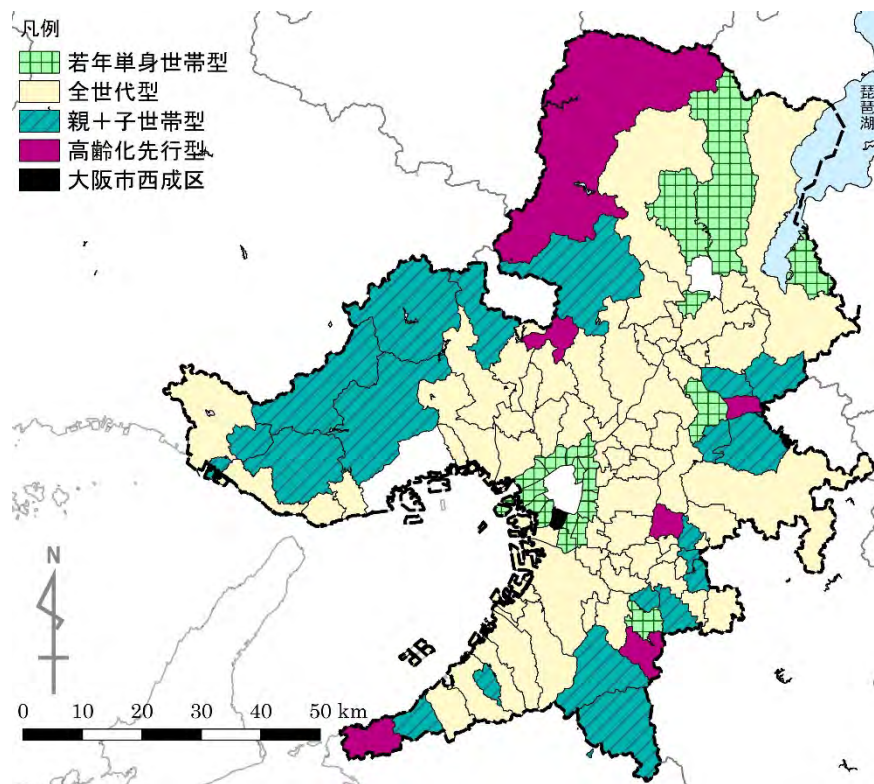


図 2- 6 世帯構成比率に基づく類型の分布 (2000 年)

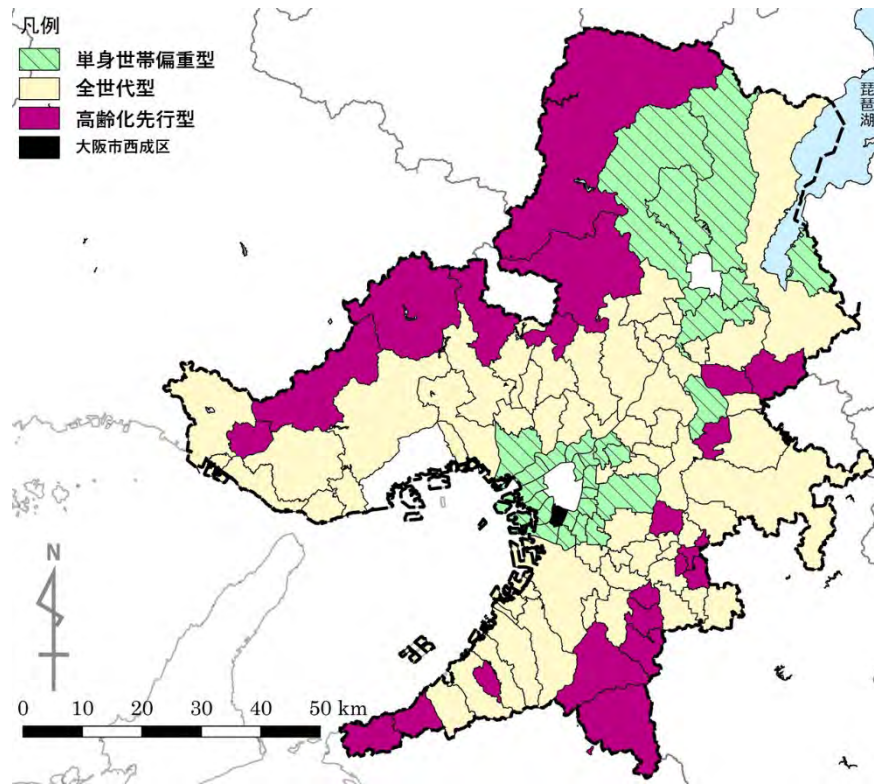


図 2-7 世帯構成比率に基づくタイプの分布（2015 年）

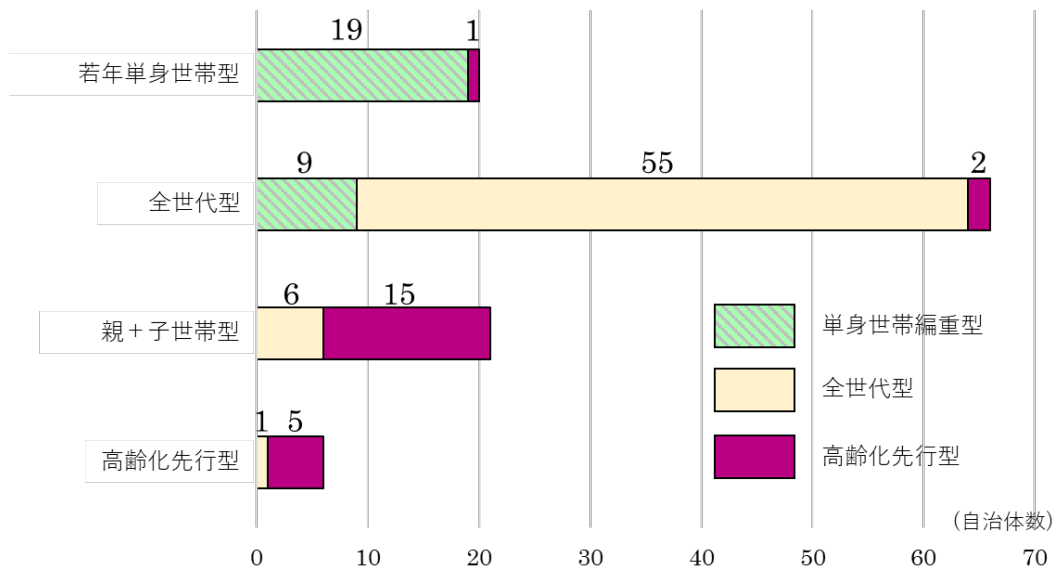


図 2-8 世帯構成比率に基づくタイプの変容（2000 年→2015 年）

2-3. 主な従業地・従業形態の変化と経済状況

2-3-1. 従業地の変化

都心部における従業者の常住地として開発が進められた郊外部ではあるが、郊外ロードサイド店舗の発展や、高速道路インター付近などにおける物流拠点の形成、また郊外駅前空間の再開発事業等により都心以外へ通勤する居住者も少なからず増加していることが考えられる。実際に山村（2014）は、東京郊外を対象に郊外業務地域を中心とした通勤圏の広がりを都心部に依存しない生活圏（郊外自立生活圏）としてその存在を明らかにしている。また角野は2018年にドイツ・アーヘンで開催された国際シンポジウムにおいて関西圏における就業の都心離れについて触れている^{vii}

はじめに京阪神従業圏郊外部における従業地の変化を明らかにする。2000年から2015年にかけて郊外部の各市区町村常住者の従業地比率の変化に着目する。ここでは、従業地を「都心部」「自地域」「他地域」の3地域に分け、各年の国勢調査を用いて分析する。そして従業地比率の変化パターンに基づき、市区町村を①都心部増加型、②自地域増加型、③他地域増加型、④都心部減少型（自地域 / 他地域増加）、⑤自地域減少型（都心部 / 他地域増加）、⑥他地域減少型（都心部 / 自地域増加）に分類した（表2-2）。

表 2-2 従業地比率の変化パターンと該当する郊外部市区町村数

パターン	都心	自地域	他地域	CODE	自治体数	比率
+-	+	-	-	都心部増加型	12	10.53%
-+-	-	+	-	自地域増加型	1	0.88%
--+	-	-	+	他地域増加型	50	43.86%
-++	-	+	+	都心部減少型	19	16.67%
+-+	+	-	+	自地域減少型	24	21.05%
++-	+	+	-	他地域減少型	8	7.02%
自治体総数					114	

その結果、都心部での従業比率のみ増加した都心増加型に該当する市区町村は、全体の 10.53%に留まる。また自地域や他地域と合わせて都心部従業比率が増えたケース（自地域減少型および他地域減少型）を合算しても 38.07%と半数にも満たない。一方で最も多くの市区町村において確認されたパターンは、他地域増加型である。そして都心部減少型と自地域減少型も合わせると、他地域における従業比率が増加している市区町村は全体の 81.58%となる。なお自地域における従業率が増加した市区町村は最も少なく、自地域増加型は 1 市区町村のみであり、また都心部減少型と他地域減少型を含めても 24.57%に留まる。

これら各パターンに該当する市区町村を塗り分ける（図 2-9）。都心部における従業比率が増加している市区町村は、主に大阪と京都の都心部周辺に位置しており、特に都心部増加型に該当する市区町村は、京都都心部周辺に集まっている。また京阪間において都心部増加型や自地域減少型、他地域減少型都心の市区町村が多く確認されており、神戸方面や大阪南部と比べて都心部と関係性の高い地域であることが伺える。しかしながらこうした大阪および京都都心部に隣接する地域

においても都心部における従業地比率が減少しているケースが確認され、必ずしも従業地が都心部のみに集中しているわけではない。特にこうした従業地が都心部から乖離する傾向は、神戸方面や大阪南部で強くみられる。

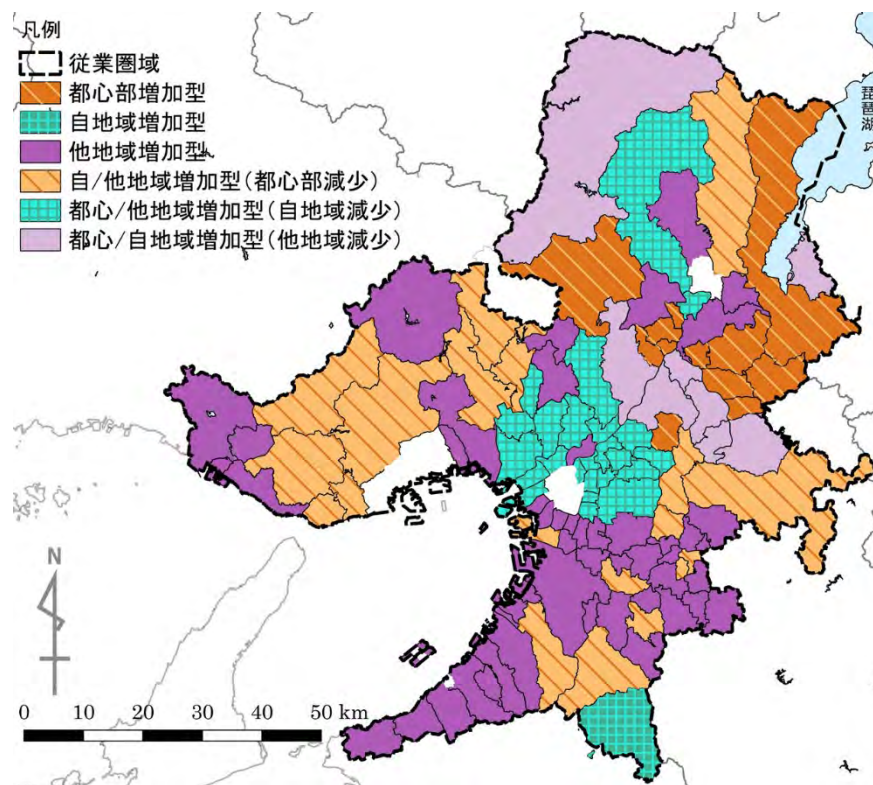


図 2-9 従業地比率の変化パターンに基づく類型分布

2-3-2. 市区町村別の主な従業地

こうした従業地の変化を踏まえて、郊外部市区町村を 2015 年時点の「都心部」「自地域」「他地域」の従業比率に基づき類型化する。ここでは、階層型クラスター分析（ワード法）^{viii}を用いる。なお 2015 年時点の市区町村別の各地域における従業率は、2015 年度国勢調査より抽出した。

類型化の結果、全部で下記の 6 グループが確認された（表 2-3）。

- 都心偏重型：各地域に分散して従業しつつ,都心部の従業率が最も高い.
- 他地域重点型：半数以上が他地域で従業し,3人に1人が自地域にて従業
- 自地域依存型：半数以上が自地域で従業し,他の従業地比率は3分の1未満
- 他地域依存型：半数以上が他地域で従業し,他の従業地比率は3分の1未満
- 他地域偏重型：各地域に分散して従業しつつ,他地域の従業率が最も高い.
- 自地域偏重型：各地域に分散して従業しつつ,自地域の従業率が最も高い.

表 2- 3 2015 年の従業地比率に基づく類型と該当する市区町村数

都心部	自地域	他地域	CODE	自治体数	比率
42%	33%	25%	都心偏重型	9	7.89%
11%	38%	51%	他地域重点型	15	13.16%
17%	52%	31%	自地域依存型	20	17.54%
14%	28%	58%	他地域依存型	22	19.30%
21%	36%	44%	他地域偏重型	25	21.93%
25%	42%	33%	自地域偏重型	23	20.18%
自治体総数				114	
n% ≥ 50%		n% ≥ 33%		n% ≥ 25%	

従業者の3分の1以上が都心へ通勤しているグループは都心偏重型のみであり,このグループに該当する市区町村は7.89%と1割にも満たない.また他のグループにおける都心部従業率は25%以下に留まる.一方で他地域依存型,他地域偏重型,自地域偏重型は,それぞれ全市区町村の2割前後が該当する.従業地の変化でも都心部からの乖離が表れていたが,現在の従業地比率で見ても,都心部より他地域や自地域において従業する傾向が強いことが伺える.

これら各グループを地図上に図示する(図 2-10).都心偏重型は,都心部近郊に位置している.しかしながら都心部と隣接している市区町村でも他地域偏重型

や自地域偏重型が存在しており,都心部に近いからといって従業地を都心部に依存しているとは限らない.また自地域依存型は,主に京阪神従業圏の外縁部に多い.そして他地域依存型および他地域重点型は大阪南部において確認される.都心部から離れるに従いより自地域あるいは周辺の他の郊外市区町村に従業する傾向にある.一方,自地域偏重型と他地域偏重型は京阪神の都心部間に集中している.こうした地域は,外縁部や大阪南部と比べて複数の従業地に分散しているものの,都心部よりも自地域や他地域へより通勤する傾向が強い.

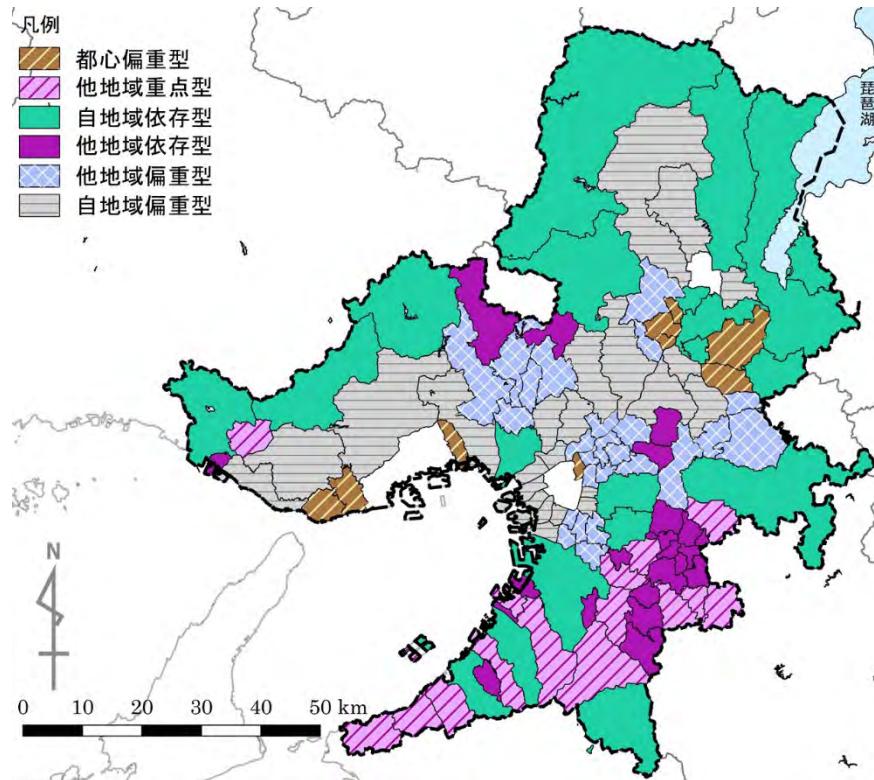


図 2- 10 2015 年の従業地比率に基づく類型分布

従業地比率の変化と現在の主な従業地を鑑みると,これまで大阪,京都,神戸の 3 核を持ち,かつ相互連携する都市圏であると認識されていた京阪神大都市圏だが,神戸方面での都心従業比率の低下が進めば,このような多角的な都市構造が変化して

いく可能性も考えられる。そして郊外部に新しい従業地が形成され都心部の求心力が低下することにより、今後大都市圏の縮退が起きる可能性が考えられる。そしてこうした縮退は、スポンジ化現象のようにランダムに発生するのみでなく、京阪神従業圏の外縁部から発生し得ることが示唆される。

2-3-3. 郊外部における従業地クラスター

前項における分析から京阪神従業圏郊外市区町村において、従業地の郊外化が進行していると考えられる。こうした郊外部における従業地の立地とそこで従業する人々の常住地を2010年度パーソントリップ調査のデータを用いて明らかにする^{ix}。ここでは、2010年度パーソントリップ調査の郵便番号区データを対象に通勤目的のトリップを対象に①到着地点と②出発地点ごとで集計する。

初めに通勤目的の全トリップを到着地点の郵便番号区ごとに集計し、到着地点別通勤トリップ数を抽出する。そして特に通勤トリップが集中している従業地を明らかにするため、局所的空間自己相関分析（Local Moran's i ）により郊外部における従業地クラスターを算出する。

Local Moran's i では、ある地域 α とその隣接地域 β が有する値の関係性から空間的な分布が把握できる。図 2-11 の横軸は標準化した地域 α における変数を、縦軸は標準化した空間ラグ変数^x（この際に用いる変数は隣接地域 β が有する変数）を表す。この時、第 1 象限は自地域・隣接地域ともに高い値を有する地域（HH）、第 2 象限は自地域が低く、隣接地域が高い地域（LH）、第 3 象限は、自地域・隣接

地域ともに低い地域(LL),第4象限は自地域が高く隣接地域が低い地域(HL)を示す.なおここでは主にHHおよびHLを従業地クラスターとして捉える.

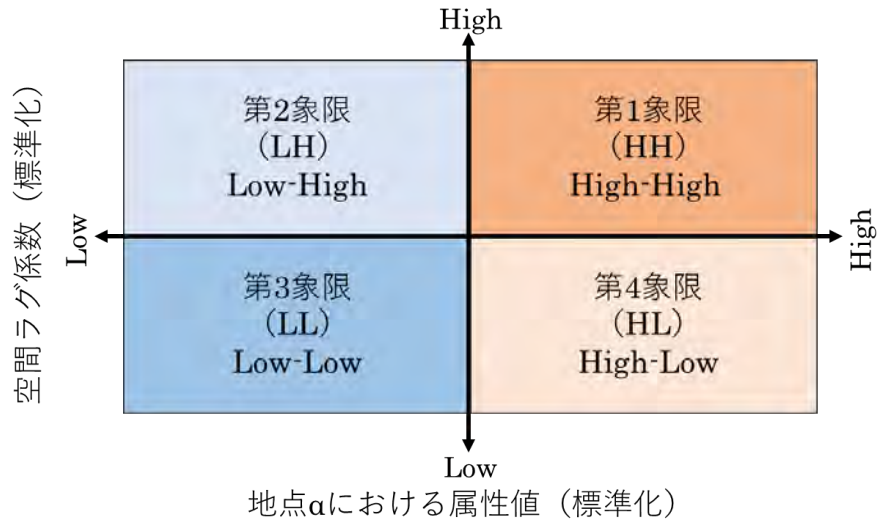


図 2- 11 局所的空間自己相関分析における象限ごとの特性

本分析における隣接関係の有無は,各郵便番号区の境界線が接しているか否かに基づき判断する^{xi}.そして地域 α と隣接地域 β における変数に到着地の郵便番号区別通勤トリップ数を代入し,京阪神従業圏郊外部における従業地クラスターの空間的な分布を把握する.また都心部に該当する郵便番号区には,通勤トリップが極端に集中することが想定でき,郊外部の従業地クラスターを抽出する際に支障をきたす恐れがある為,上記 Local Moran's i 分析では,都心部を除く京阪神従業圏内の郵便番号区に限定して実施した.

分析の結果,得られた従業地クラスター (H-H および H-L に該当する郵便番号区)を地図上に示す(図 2-12).大阪都心部周辺に H-H が多く存在する.これは都心部と連担しており,大阪都心部におけるオフィス機能や製造業などが郊外にス

プロールした結果であると考えられる。加えてこうした都心部と比較的近い位置に存在する郊外従業地クラスター以外に飛び地状に複数のクラスターが発生している。それらは、西側より概ね a) 西部クラスター、b) 神戸北西部クラスター、c) 阪神間クラスターA（西宮）、d) 阪神間クラスターB（尼崎、伊丹）、e) 大阪北部クラスター、f) 京阪間クラスター、g) 京都北部クラスター、h) 京都西部クラスター、i) 京都南部クラスター、j) 滋賀クラスター、k) 大阪東部クラスター、l) 奈良クラスター、m) 大阪南部クラスター、n) 南東部クラスター、o) 関西国際空港クラスターとして捉えられる。これらから京阪神間のみならず、京阪新従業圏外縁部や都心部における従業比率が低下している大阪南部および神戸以西においても従業地クラスターが形成されていることが示唆される。

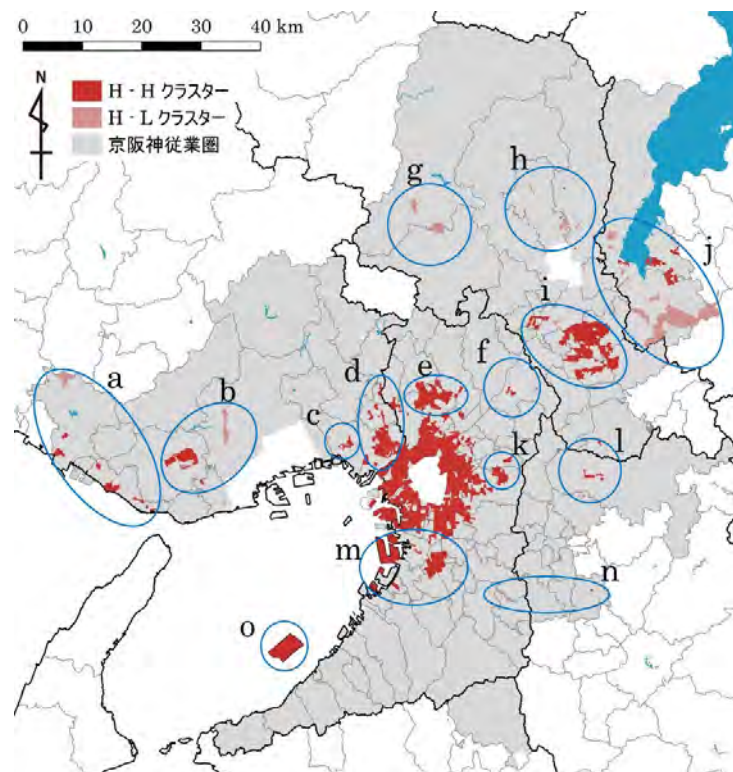


図 2- 12 従業地クラスター (Local Moran's i)

次に通勤トリップの出発地点に着目し、前述の大阪都心部周辺の従業地クラスターを除く a ~ o の郊外従業地クラスターに通勤する人々がどこから来ているのかを明らかにする。図 2-13 はこれら a ~ o の従業地クラスターを到着地点とする各通勤トリップを出発地点の郵便番号区ごとに集計し、郵便番号別通勤トリップ数を色の濃淡で表したものである。郊外従業地クラスターに通勤するトリップの出発地点は、郊外部全域に及んでおり、従業地クラスターの周辺の地域に限定されているわけではない。また都心部に該当する一部の郵便番号区からも通勤トリップが確認される。しかしながら通勤トリップが集中する出発地点は、主に郊外部の郵便番号区であり、都心部から郊外部従業地クラスターへ通勤するケースは少ないものと考えられる。事実、2015 年度国勢調査に基づく都心部常住者の従業地比率では、都心部従業率が 60%以上を占めており、高いところでは 80%を超える（表 2-4）。また自区内従業率も 3 人～2 人に 1 人以上の割合で存在しており、都心部常住者の主な従業地は都心部内に収まる傾向にある。その為、郊外従業地クラスターは、主に郊外部常住者により形成されていると考えられる。

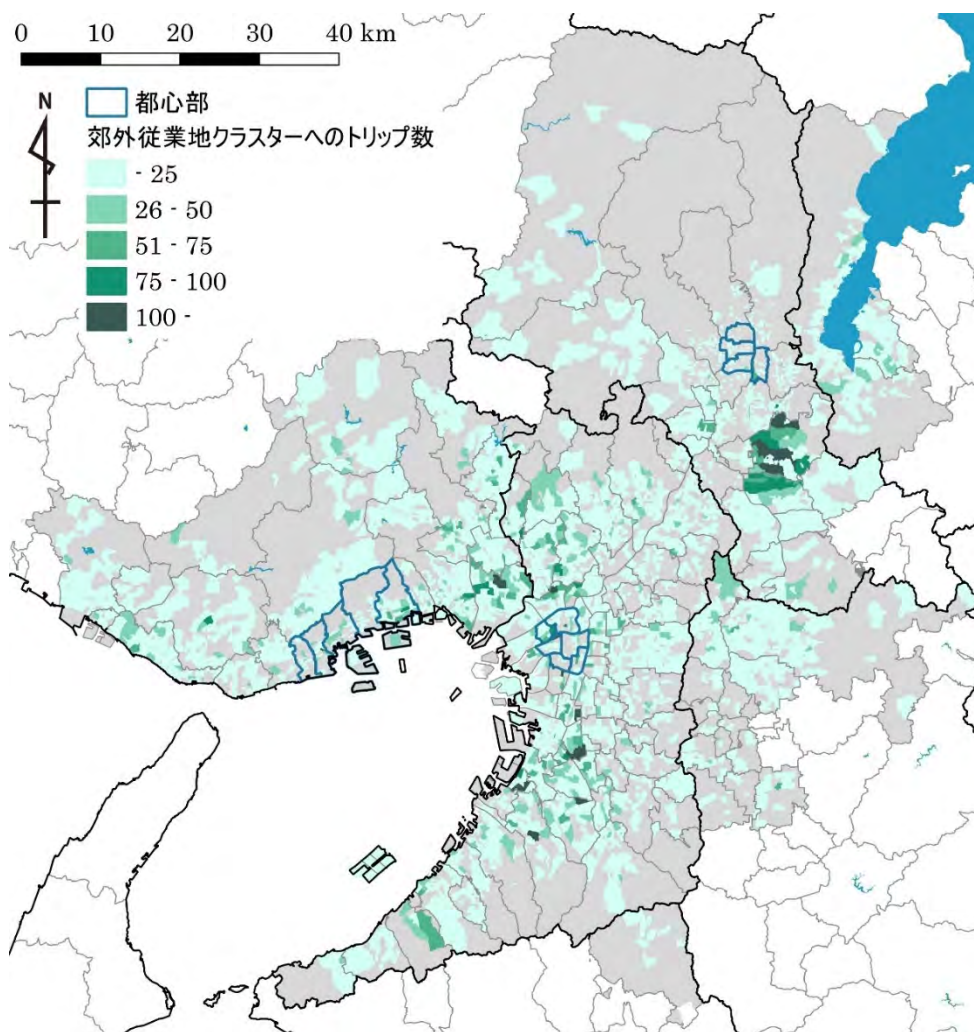


図 2- 13 郊外従業地クラスターへの通勤トリップ（郵便番号区別）

表 2- 4 都心部常住者の都心部従業率および自区内従業率

			都心部従業率	内,自区内従業率
京都府	京都市	上京区	68.3%	46.6%
		中京区	67.4%	47.2%
		東山区	70.5%	50.6%
		下京区	66.2%	47.4%
大阪府	大阪市	北区	70.7%	49.4%
		福島区	66.2%	33.4%
		中央区	73.1%	52.7%
		西区	73.2%	40.5%
		浪速区	69.9%	38.3%
		天王寺区	61.9%	33.3%
兵庫県	神戸市	灘区	78.7%	36.3%
		兵庫区	81.6%	44.9%
		中央区	80.8%	60.0%
		東灘区	73.7%	38.5%
		長田区	77.5%	41.2%

各従業地クラスターへ通勤する人々の出発地点を整理する。図 2-14～2-16 は、前述の出発地点の郵便番号別通勤トリップ数を従業地クラスターごとに集計し直したものである。通勤トリップの出発地点の広がりでは、a) 西部クラスターや b) 神戸北西部クラスター、l) 奈良クラスターのように従業地クラスター周辺の限られた範囲からのみ通勤トリップが発生しているケースもあれば、反対に e) 大阪北部クラスター、や m) 大阪南部クラスターのように広域から従業者が集中しているケースも存在する。また d) 阪神間クラスターB（尼崎、伊丹）を除いて、都心部における従業比率がより低下傾向にある神戸以西や大阪南部から通勤トリップが集中している郊外従業地クラスターは存在していない。これら従業地が都心部から離れつつある地域では、常住地周辺に形成された従業地クラスターが新しい働き場所の受け皿になっていると考えられる。

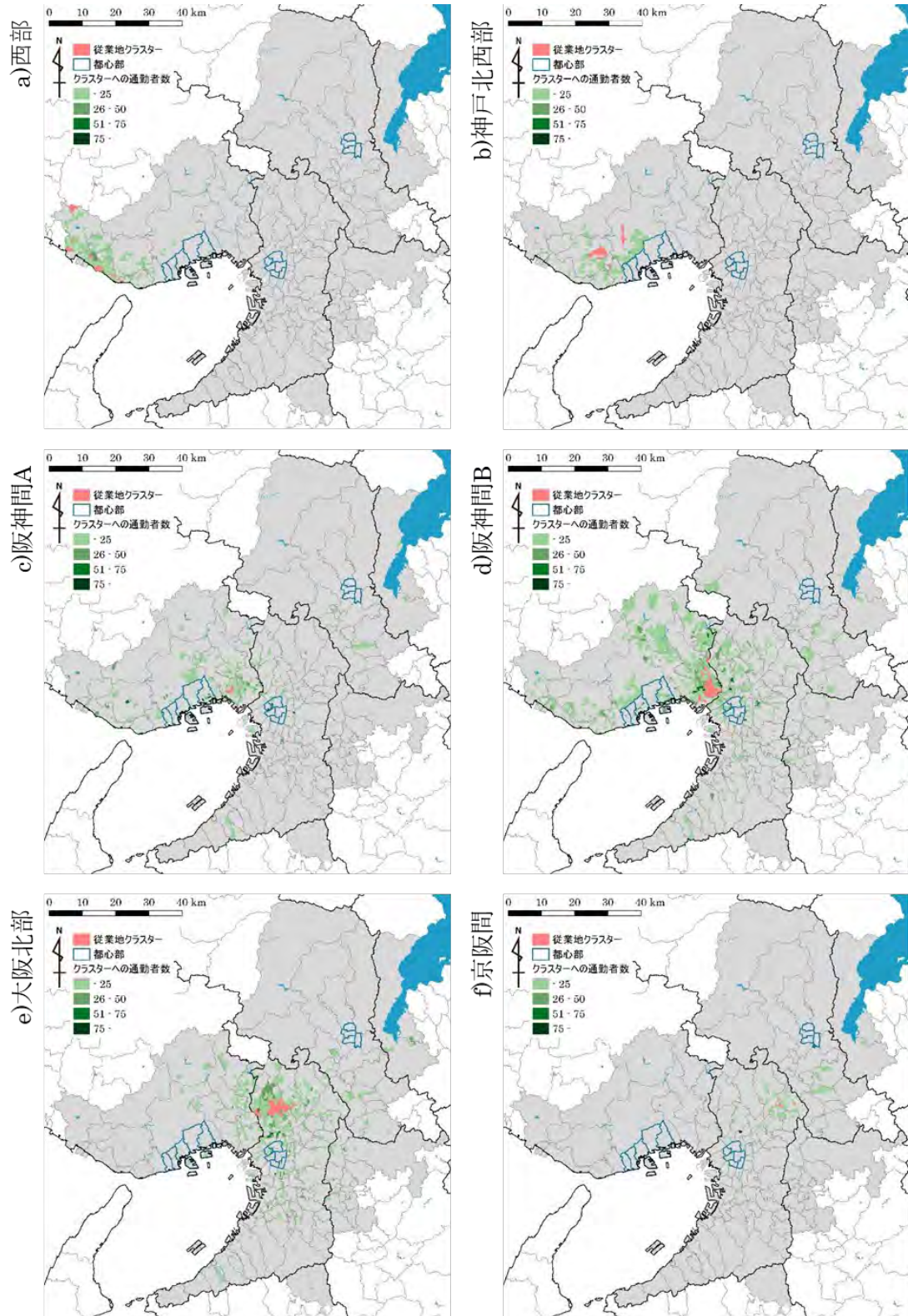


図 2- 14 郊外従業地クラスター別通勤トリップ数 (a ~ f)

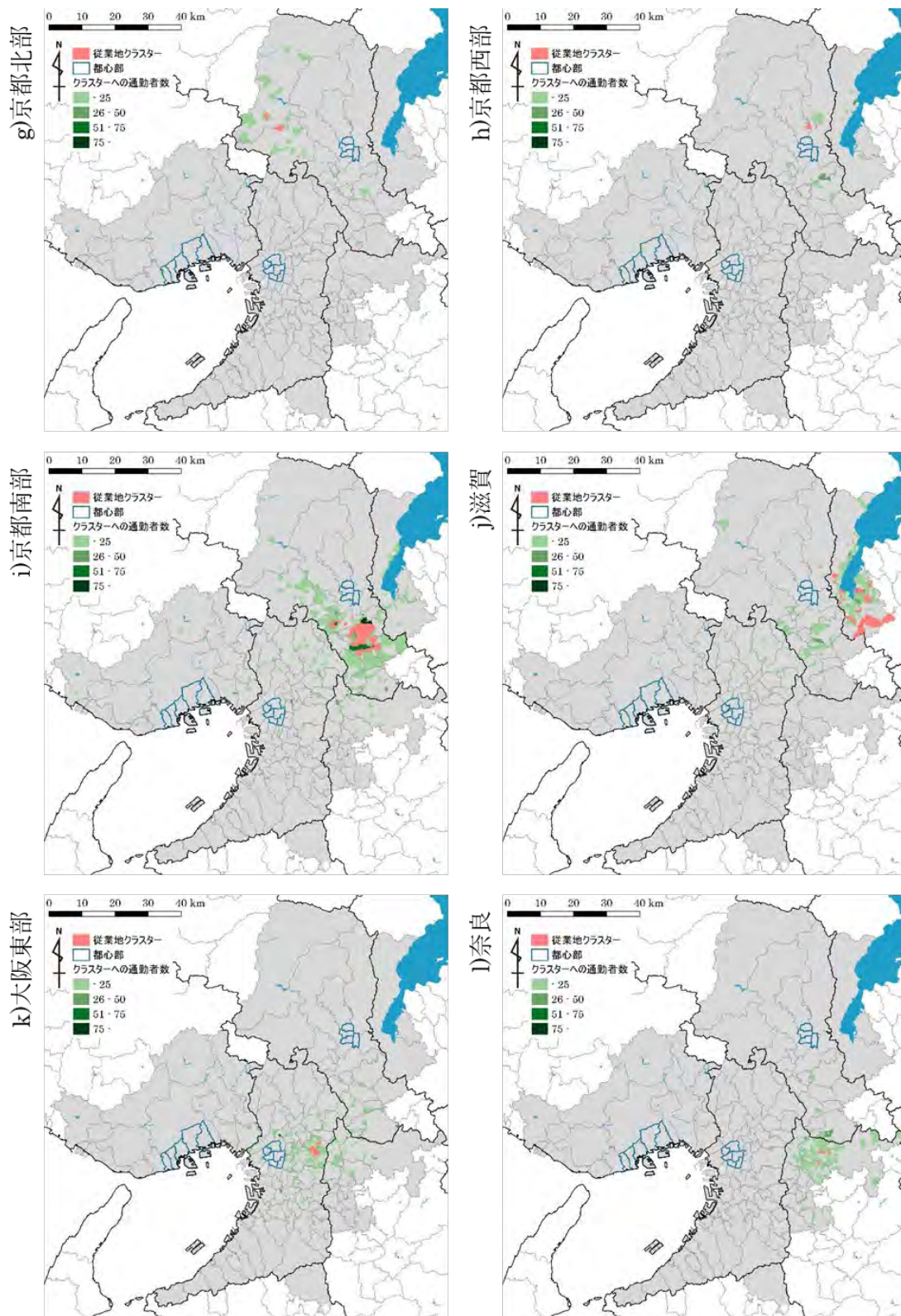


図 2- 15 郊外従業地クラスター別通勤トリップ数 (g~l)

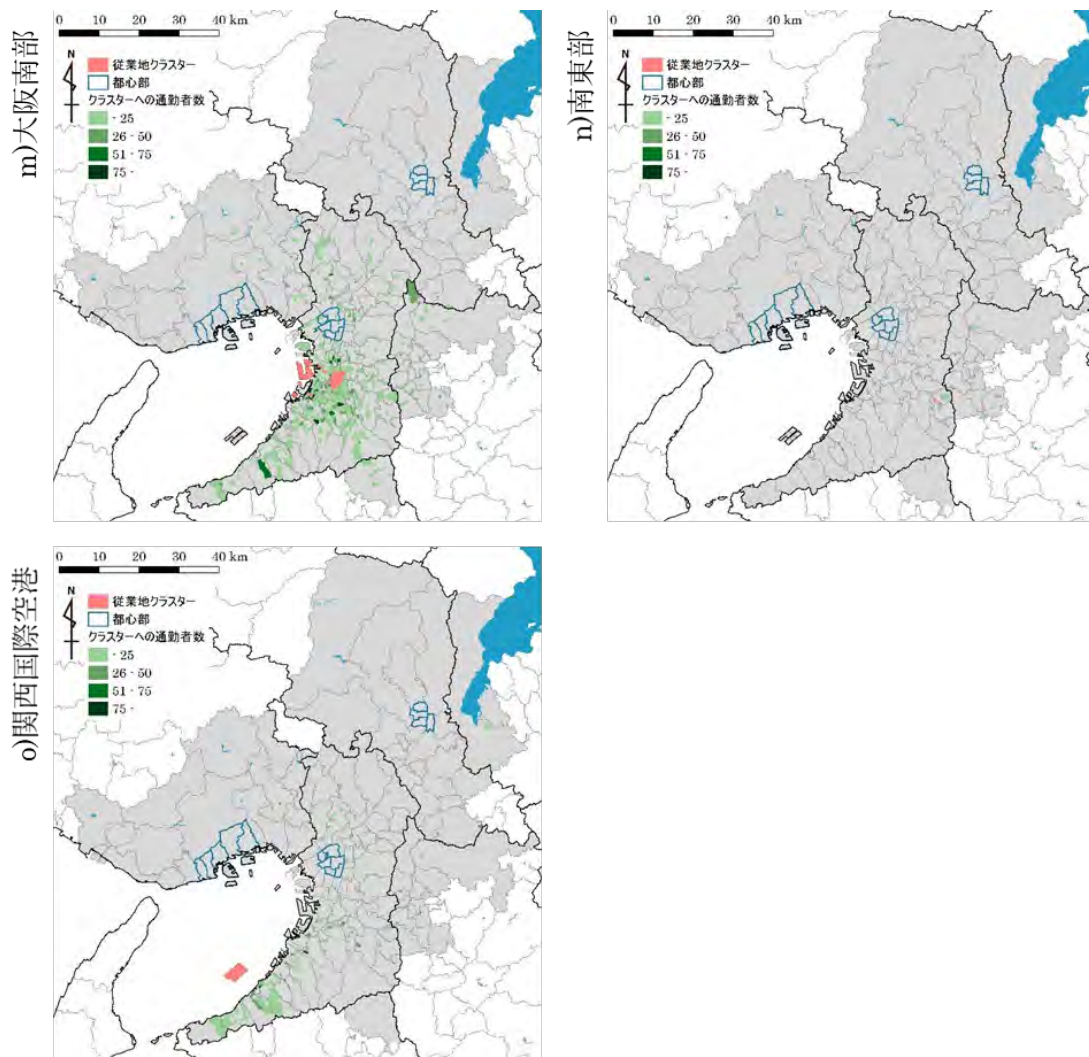


図 2- 16 郊外従業地クラスター別通勤トリップ数 (m ~ o)

2-3-4. 郊外部における共働き世帯

平成 30 年に内閣府男女共同参画局によりまとめられた男女共同参画白書¹⁾によると我が国における共働き世帯数は 1980 年以降増加を続け、1997 年に男性雇用者と無業の妻からなる世帯数を上回る。以後、両世帯数の差は開き続け、2017 年には共働き世帯数が約 1188 万世帯に対し、サラリーマン夫+専業主婦世帯は 641 万世帯まで低下している。

こうした共働き世帯の増加は、京阪神従業員圏郊外部においても確認される。2000年時点では、都心部と郊外部の両方において片働き世帯の比率が共働き世帯よりも高い（図 2-17）。しかしながら都心部では 2005 年時点に共働き世帯比率が片働き世帯を上回り、郊外部は 5 年遅れた 2010 年に両世帯比率がほぼ同率となる。そして 2015 年には両地域とも共働き世帯比率が片働き世帯を大きく上回っており、都心部で 13.09 ポイント、郊外部で 7.93 ポイントの差が生まれている。

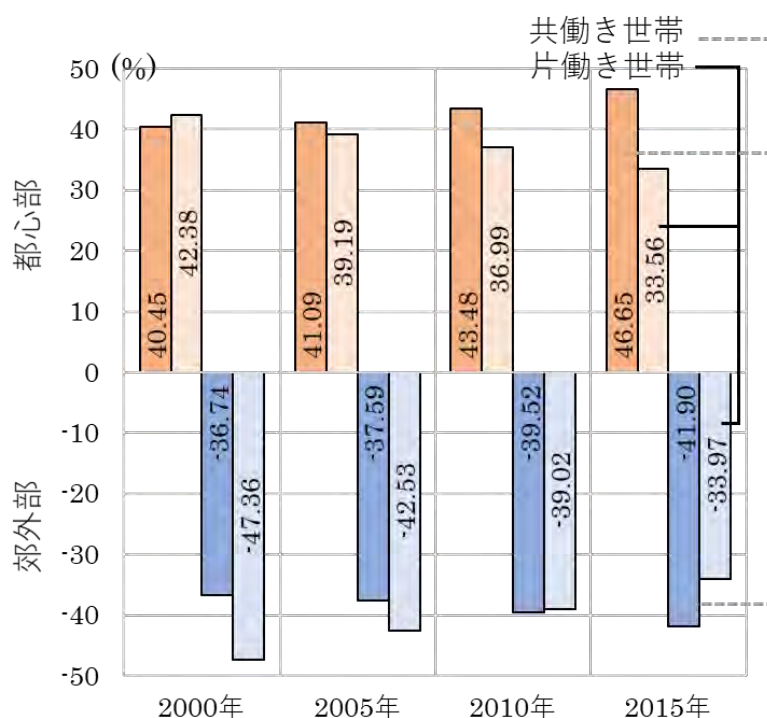


図 2-17 郊外部・都心部における片働き・共働き世帯比率の推移

こうした郊外部に見られる共働き世帯は、これまで主に子どもが成長し、手がかからなくなったことにより専業主婦であった女性がパート等で家計を補助するようになるケースが多かった。しかしながら近年では、幼い子供を持つ家庭においても共働き世帯が増えている。

図 2-18 は、京阪神従業員圏郊外部を対象に、各年の国勢調査において子供を有する世帯を最年少の子供の年齢に基づき区分し、子供の年齢別世帯総数に対して共働き世帯が占める割合の推移を算出したものである。18歳以上の子どもを有する世帯では、2000年代から2015年にかけて共働き世帯の割合は、横ばいである。しかしながら6歳未満、6～11歳、12～17歳の子供を有する世帯においては、2000年以降、共働き世帯比率が増加する傾向にある。特に6歳未満と幼い子供を有する世帯は、2000年時点の23.37%に比べ、2015年には45.46%と約2倍近いポイントの増加が確認される。

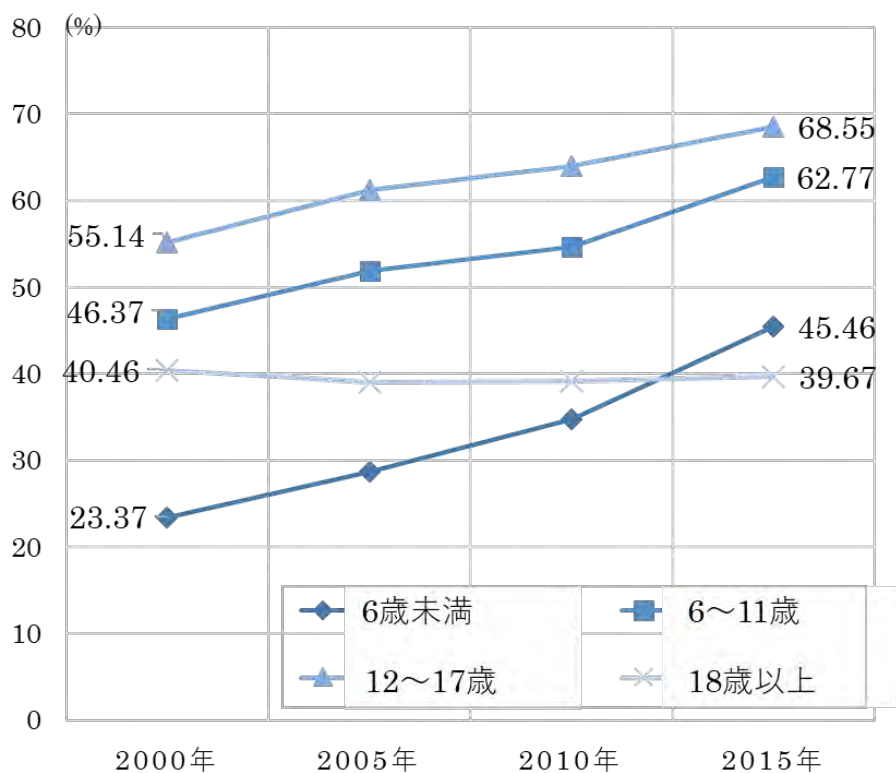


図 2-18 郊外部における最年少の子どもの年齢別世帯に占める共働き世帯比率

2-3-5. 郊外部従業者の世代別従業形態

郊外部と都心部間の従業形態における差異を確認する。はじめに都心部と郊外部で従業する人々の主な職業分類を整理する。なおここでは都心部と郊外部に常住する人々ではなく、各地域において従事する人々の職業分類に基づき 2015 年度国勢調査のデータを集計する^{xii}。図 2-19 は、その結果を従業地別世代別に集計し、従業する割合の多い職業分類に従って作成したヒストグラムである。

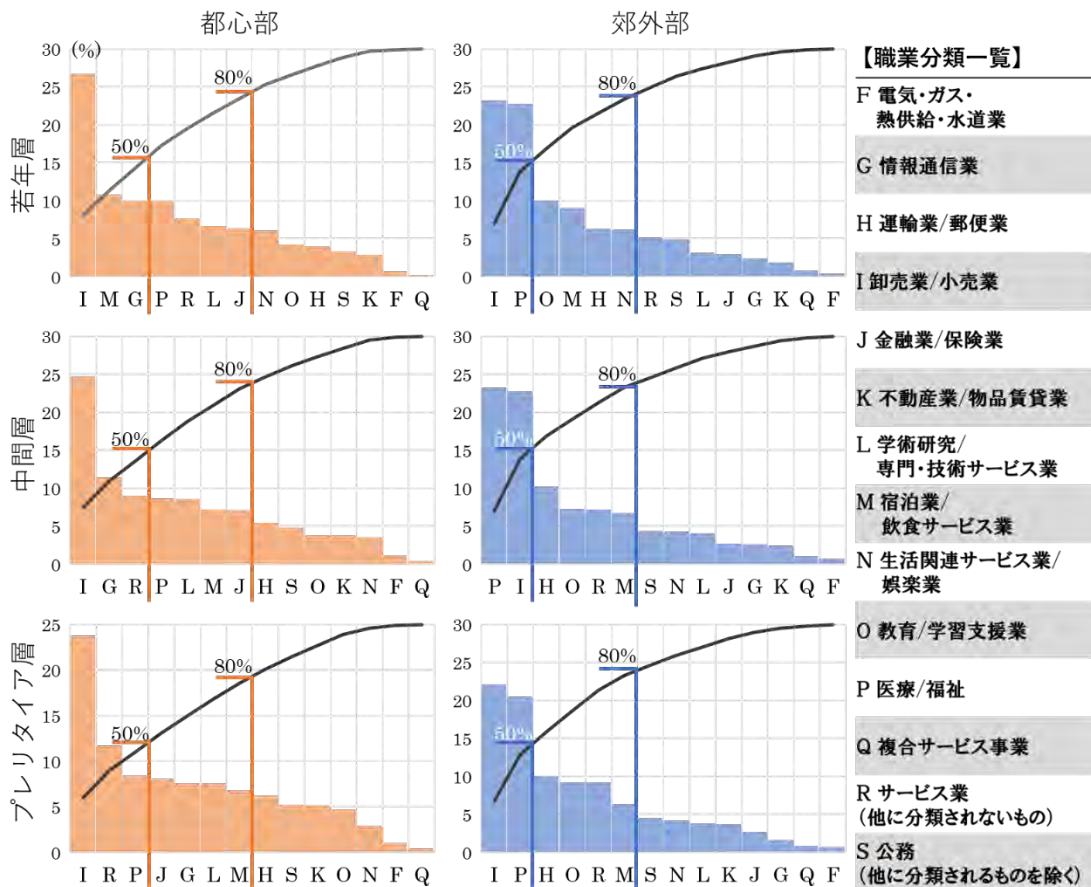


図 2-19 従業地別世代別の従業職業分類ヒストグラム (2015 年)

郊外部で従業する人々(以下、郊外部従業者)は、世代に関係なく P 医療 / 福祉と I 卸売業 / 小売業で半数を占める。若年層においてそれら二種の職業に次い

で割合が多いのは、O 教育 / 学習支援業、M 宿泊業 / 飲食サービス業、H 運輸業 / 郵便業、N 生活関連サービス業 / 娯楽業である。そして中間層およびプレリティア層では、若年層の 4 種の職業分類の内、N 生活関連サービス業 / 娯楽業に代わり R サービス業（他）における従業率が多くなる。

賃金構造基本統計調査に基づくと郊外部従業者が主に従事する職業分類の所得は相対的に低い傾向にある。図 2-20 は、同調査における 2015 年時点の職業分類別所得と男女間の所得差を標準化したプロット図である^{xiii}。郊外部従業者が主に属する職業分類では、O 教育 / 学習支援業を除き、横軸においてマイナスの値を取る。また都心部従業者の主な職業分類と比べると、I 卸売業 / 小売業、P 医療 / 福祉、R サービス業（他）、M 宿泊業 / 飲食サービス業は郊外部と同様である一方、G 情報通信業や J 金融業 / 保険業、L 学術研究 / 専門・技術サービス業が上位に入ってくる。これら職業分類は、職業分類別所得ではプラスの値を取り比較的高い所得となる。なおこうした都心部と郊外部従業者の職業分類の違いは、世代に関係なく表れており、従業地間での所得差が形成されていると考えられる。

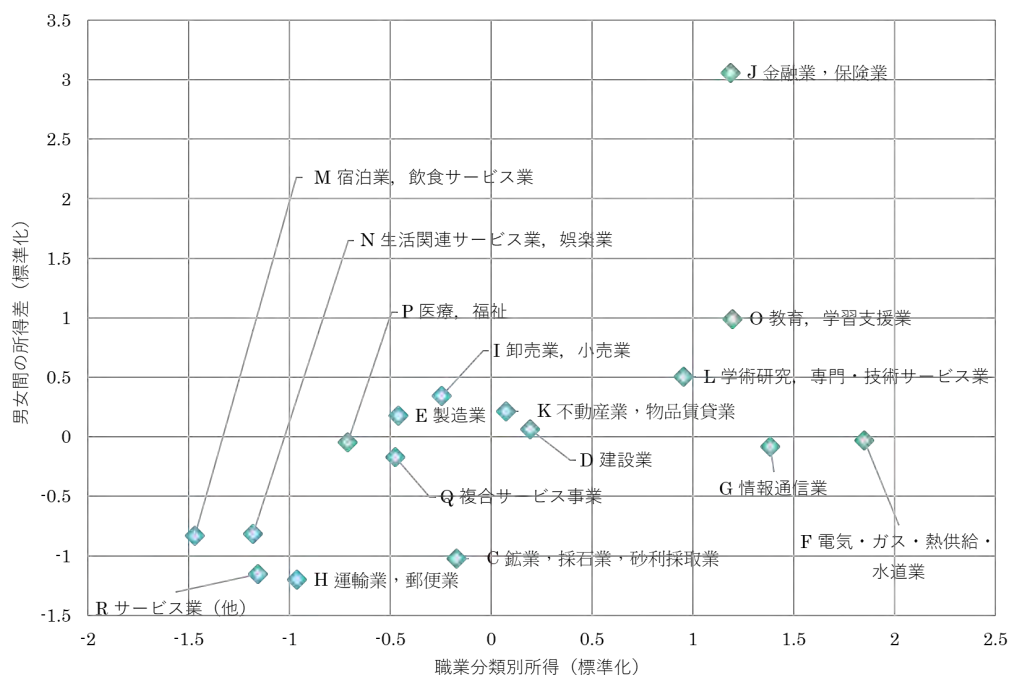


図 2- 20 職業分類別所得および男女間所得差の標準化プロット図

郊外部従業者の世代間の差異を整理する。各世代における郊外部従業者と郊外部従業者全体の職業分類比率の差を男女ごとにまとめた(図 2-21 および図 2-22)。男性における職業分類比率の差では、M 宿泊業 / 飲食サービス業で 3 ポイント以上、I 卸売業 / 小売業で 2 ポイント以上、N 生活関連サービス業 / 娯楽業や O 教育 / 学習支援業、P 医療 / 福祉において 1 ポイント以上全体平均より高い。その一方で H 運輸業 / 郵便業や L 金融業 / 保険業、R サービス業 (他) の比率は平均を下回る。若年層の女性における職業分類比率では、男性と同じ M 宿泊業 / 飲食サービス業、N 生活関連サービス業 / 娯楽業、O 教育 / 学習支援業に加えて G 情報通信業や J 金融業 / 保険業が平均よりも高い傾向にある。反対に平均より低い傾向にある職業分類は、H 運輸業 / 郵便業、I 卸売業 / 小売業、K 不動産業 / 物品賃貸業、P 医療 / 福祉、R サービス業 (他) である。

若い世代の女性はJ金融業 / 保険業やG情報通信業といった相対的に高所得水準にある職業分類が増加している。これは、前項で触れたように共働き世帯が主流になりつつある現在において、女性の社会進出が少なからず進んだ結果ではないかと考えられる。しかしながら若年層男性が従業する主な職業分類がO教育 / 学習支援業を除き所得水準が比較的低い職業分類において増加する傾向が確認されており、20世紀後半において主流であった近代家族のような男性の収入のみで家庭を支える構造が立ち行かなくなっていると考えられる^{xiv}。

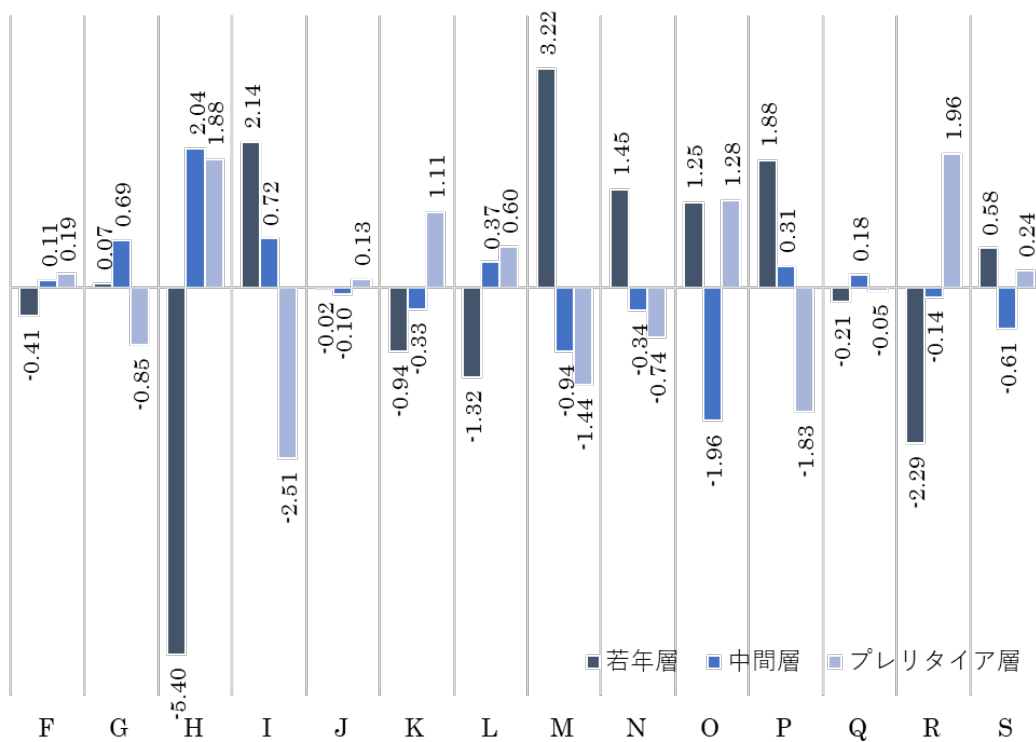


図 2-21 郊外部従業者の職業分類比率における全体と各世代のポイント差（男性）

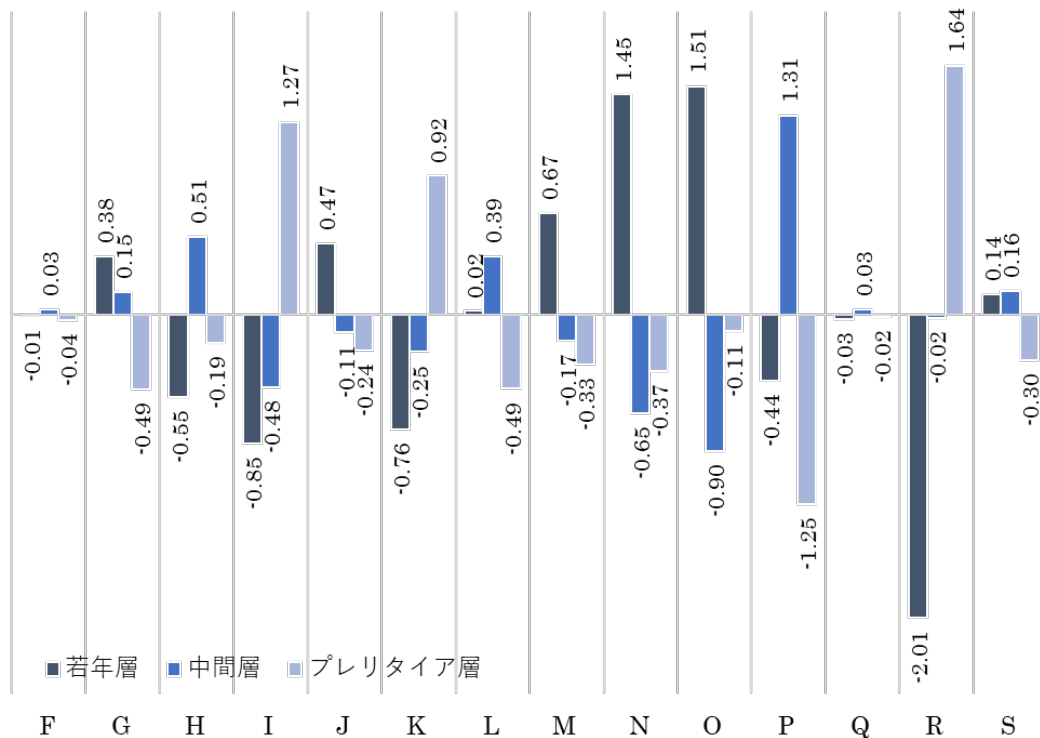


図 2-22 郊外部従業者の職業分類比率における全体と各世代のポイント差（女性）

2-3-6. 非正規雇用の現状

1986年に施行された労働者派遣法は、当初派遣労働者の保護を目的としていた。しかしながら 1996年および1999年の同法における派遣認可業務範囲の拡大や2006年の派遣期間の無期限化などの規制緩和は、人材の流動性を高めた反面、不安定な雇用形態を常態化させることになる。事実、労働力調査による長時系列での雇用形態別雇用者推計では、非正規雇用者の比率[※]が男女共に増加の一途にある（表 2-5）。また2000年時点と比べても2015年時点では、10ポイント以上の増加が見られる。また郊外開発が進められた1980年代の割合と比べても、15～20ポイント前後の差が生まれている。

表 2- 5 性別の正規雇用・非正規雇用比率の推移（全国）

	男性		女性	
	正規雇用	非正規雇用	正規雇用	非正規雇用
1985年	92.6	7.4	67.9	32.1
1990年	91.2	8.8	61.9	38.1
1995年	91.1	8.9	60.9	39.1
2000年	88.3	11.7	53.6	46.4
2005年	82.2	17.8	48.2	51.8
2010年	81.8	18.2	46.8	53.2
2015年	78.0	22.0	43.0	57.0
2020年	77.7	22.3	44.0	56.0
非正規雇用割合における 2015年 - 2000年のポイント差		10.3		10.6

こうした傾向は、ひとつに高齢者の増加によるリタイア後の非正規雇用や子供が成長し、これまで家事専業であった女性がパートタイムなどで働きに出始めたことも要因として考えられる。しかしながら年代別の非正規雇用割合の推移を見ると、全ての世代を通して 1990 年代後半から非正規雇用割合が増加していることが伺える（図 2-23）。また 25-34 歳と比較的若い世代でも 2000 年時点と比べ 2015 年には男性で 10.8 ポイント、女性で 9.3 ポイント増加しており、男性においては 35-44 歳や 45-54 歳といった中年世代の割合を上回っている。

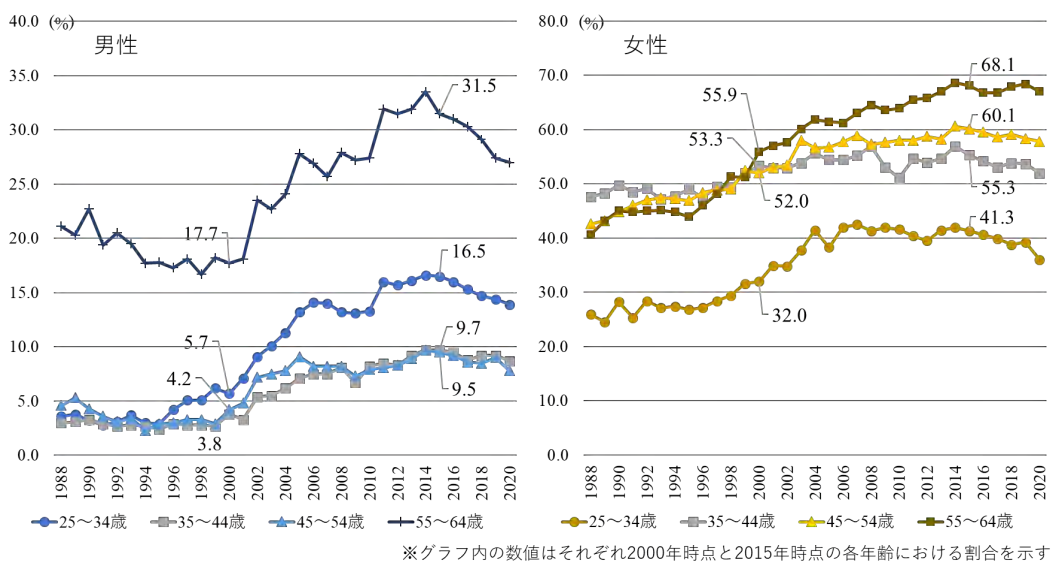


図 2- 23 性別年齢別非正規雇用比率の推移（全国）

このような非正規雇用比率の増加は、郊外部市区町村においても同様にみられる。国勢調査に基づき、京阪神従業員圏郊外部の非正規雇用と正規雇用の割合を算出した（表 2-6）。郊外部における非正規雇用率は、全体で 37.8%あり、3 人に 1 人以上の割合となる。また男性の非正規雇用率は日本全国の比率より 1.9 ポイントほど低く、女性は 1.0 ポイント高い。しかしながらどちらも全国の水準から大きく逸脱しておらず、非正規雇用者は郊外部でも 1990 年代以降増加してきた事が類推される^{xvi}。なお非正規雇用者の割合は全国同様に女性において特に高い。また非正規雇用者に対する派遣社員の割合は男性の方が高い傾向にあり、反対にパート・アルバイトその他においては女性の方が高い傾向にある。これは依然として家事・育児において男女間の格差が存在している日本^{xvii}において、女性が家事専業あるいは家事との両立を求められる傾向にあり、そうした状況において空間的足かせ^{xviii}が現在でも影響していると考えられる。

表 2-6 京阪神従業員圏郊外部における性別正規・非正規雇用比率

	雇用者総数	雇用者		非正規雇用	
		正規雇用	非正規雇用	派遣社員	パート・アルバイトその他
総数	4985429	3103379	1882050	177966	1704084
	割合	62.2	37.8	9.5	90.5
男性	2666871	2129681	537190	72138	465052
	割合	79.9	20.1	13.4	86.6
女性	2318558	973698	1344860	105828	1239032
	割合	42.0	58.0	7.9	92.1

※派遣社員およびパート・アルバイトその他は非正規雇用を100とする。

次に年齢ごとにおける非正規雇用率を確認する。その際、国勢調査では、都道府県より細かい地域区分における年齢別従業上の地位別集計を得ることができず、代わりに就業構造基本調査の 2017 年時点の結果を用いて算出した。なお就業構造基本調査では、市区町村別の集計はなく、代わりに各都道府県における経済圏が設定されており、その経済圏ごとにまとめられている。その為ここでは各経済圏に対応する市区町村のうち、本論文が対象とする京阪神従業圏郊外部市区町村が半数以上を占める経済圏を対象とする。なお京都市・大阪市・神戸市はそれぞれ区部では分けられていない為、今回は都心部とみなし郊外部の集計結果からは除外した。対象とした経済圏は表 2-7 に示す。

性別に関係なく 55-64 歳が最も非正規雇用比率が高いが、55-64 歳を除くと男性は若いほど非正規雇用比率が高くなり、一方で女性は年齢を重ねるごとに比率が上昇する（表 2-8）。男性においては、55-64 歳の非正規雇用者の内、その他の比率が極めて高く、また定年退職年齢の引き上げが 2013 年度より始まったことを踏まえると、リタイア後の嘱託をはじめとする再雇用が影響していると思われる。一方女性は、55-64 歳非正規雇用者の内、パートの割合が 74.9%と高いことから子どもが成長した後、パートに努め始める人が多いことが考えられる。

男性の非正規雇用者比率は、25-34 歳と若年層に該当する年齢層において 35-44 歳や 45-54 歳といった中間層にあたる年齢層よりも 5 ポイント強高く、若年層の 10 人 1 人以上が非正規雇用となる。これはアルバイトとして従業する人々が影響しているとみられ、若い世代における雇用の不安定化が進行していると考えられる。

えられる。また女性においては、非正規雇用者のうちパート従業者比率が 25-34 歳では約 20 ポイント低くなっている。一方で契約・派遣社員の比率が 11 ポイント高くなっているが、同時にアルバイトの比率も 8 ポイント強高いことから不安定な状況が改善されたとは言い難い。統計資料が異なる為参考値ではあるが、実際に男女共に年齢別非正規雇用比率は、全ての年齢において 2017 年時点の全国水準と同等かそれ以上の値をとる^{xix}。

表 2-7 対象とする経済圏（就業構造基本調査）

滋賀県	大津・高島		兵庫県	阪神南地域
京都府	南丹 山城			阪神北地域 東播磨地域
大阪府	北大阪地域		奈良県	北和圏
	東大阪地域			中和圏
	南河内地域		和歌山県	橋本
	泉州地域			

表 2-8 京阪神従業圏郊外部に該当する経済圏における性別年齢別非正規雇用率

		非正規雇用比率				
		アルバイト	パート	契約・派遣社員	その他	
男性	25-34歳	15.4	35.2	13.0	42.5	9.3
	35-44歳	10.3	25.8	14.8	45.0	14.3
	45-54歳	9.2	23.5	11.1	53.2	12.2
	55-64歳	30.9	13.1	15.2	33.0	38.7
女性	25-34歳	41.0	18.7	51.3	26.0	4.0
	35-44歳	57.0	10.4	70.4	15.0	4.2
	45-54歳	63.9	7.4	73.2	14.6	4.8
	55-64歳	73.1	6.5	74.9	10.1	8.4

※アルバイト～その他までは、非正規雇用者を100とする

2-3-7. 都心－郊外間の所得差

最後に都心部と郊外部における所得の差を確認する。ここでは総務省統計局がまとめる“市町村税課税状況等の調（1975～2019年）”を用いる。なお就業構造基本調査と同様に京都市・大阪市・神戸市は区部ごとの集計が為されていない為、これら3市を都心部と仮定（以下、本項においてのみ都心3市）し、残る市区町村を郊外部（以下、本項においてのみ郊外部市町村）として分析する。

関西地域における地域間所得格差については、豊田³⁾が1998年と2008年を比較し、大阪都心部において低所得層の内在が確認され、反対に郊外部に高所得層が居住することを明らかにしていた^{xx}。確かに都心3市と郊外部市町村のひとりあたり課税対象所得の中央値の推移をみると、2007年頃まで郊外部市町村の方が都心3市よりも高い傾向にある（図2-24）。しかしながらリーマンショックが起きた2008年以降は、都心3市と郊外部市町村の所得中央値が逆転し、2019年に至るまで都心3市における所得が郊外部市町村を上回る状況が続いている。またどちらの地域も2000年以降所得水準が低下傾向にあった。しかしながら都心3市は2019年時点において概ね2000年時点と同程度まで所得水準が持ち直しているのに対し、郊外部市町村は2010年まで低下した後、横ばいで推移しており回復傾向にない。その為、2000年時点では郊外部市町村の方が約160千円上回っていたが、2019年には反対に都心3市との間に約423千円の差が生まれている。

都心3市と郊外部市町村の推移はあくまで対象市町村のひとりあたり課税対象所得の中央値を用いたものであり、市町村によっては都心3市より所得が高い

地域も存在し得る.しかしながら郊外部市町村における第1四分位と第3四分位の推移と四分位区間の変化を整理すると,市町村の75%が属する第3四分位においても都心3市の所得水準まで達していないことがわかる(図2-25).また四分位区間は2000年以降縮小する傾向にあり,郊外部の市町村間における所得のばらつきが少なくなり,全体的に都心3市との所得差が生まれていると推察される.

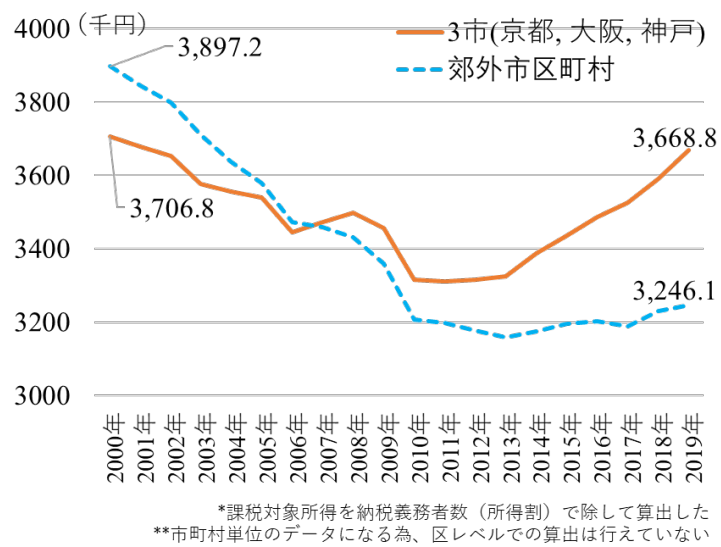


図2-24 都心3市および郊外部市町村における“ひとりあたり課税対象所得”の推移

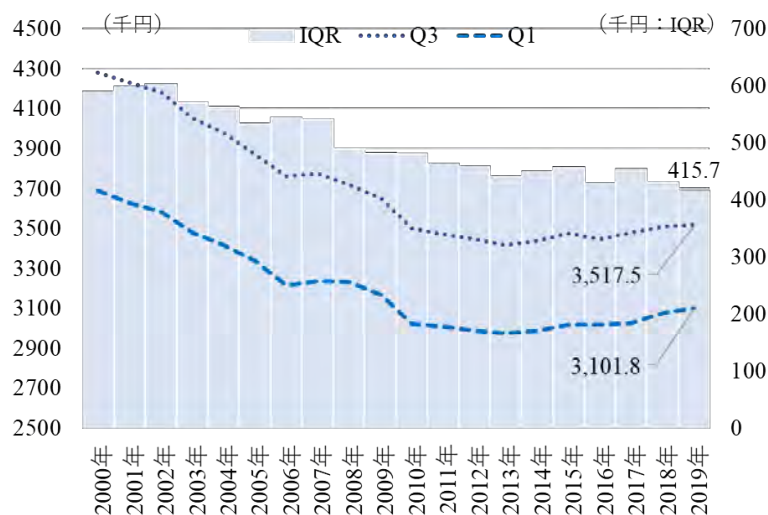


図2-25 郊外部市町村におけるひとりあたり課税対象所得の四分位数と四分位区間

加えて郊外部市町村の実質ひとりあたり課税対象所得を算出する（図 2-26）。
 その際、2015 年における物価を基準とし、物価指数の推移と合わせて勘案する。
 2015 年基準消費者物価指数は 1990 年代後半以降、100 前後を保っている。しかしながら実質ひとりあたり課税対象所得は 1997 年の 4100.8 千円を最大値とし、以降減少が続く。2013 年を境に微増するものの、2019 年時点では 3294.8 千円であり、1997 年当時と比べて 806 千円低下していることが伺える。

国勢調査をはじめ、市区町村単位での年齢別所得の統計資料を得られなかったため本項ではあくまで都心 3 市と郊外部市町村での差異に着目した。しかしながら前項までの従業地が都心部から郊外部へ移行している点や職業分類の差異、非正規雇用者割合の増加などを踏まえると、郊外部の中・若年層間においても都心部と比較して低所得化が進行していると推察される。

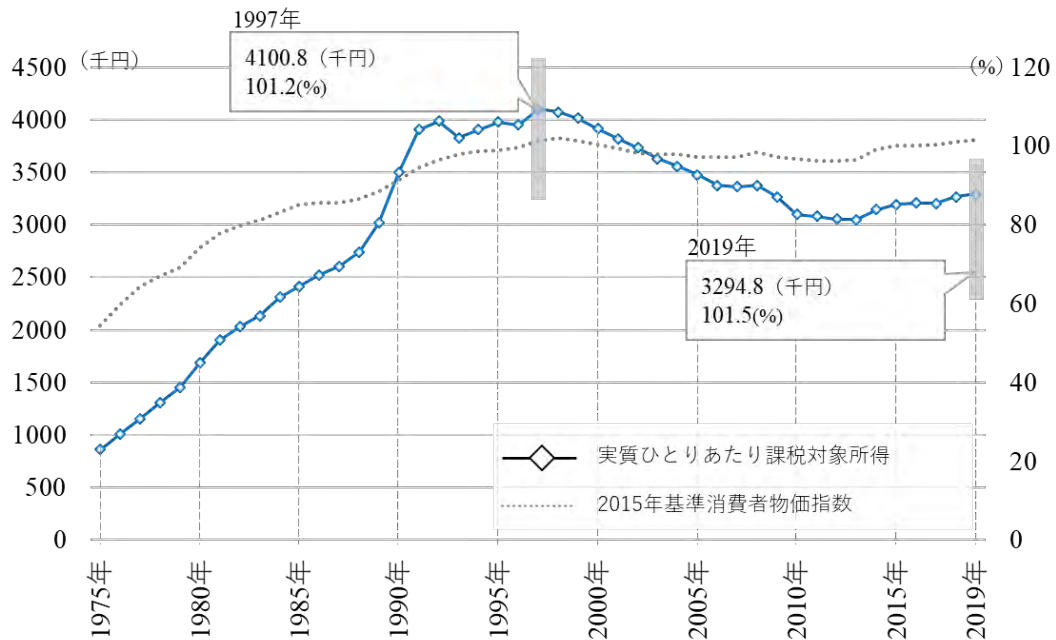


図 2- 26 郊外部市町村における実質ひとりあたり課税対象所得の推移

2-4. 移住および定着傾向と実態

2-4-1. 京阪神従業圏における人口転入・転出傾向

はじめに平成27年度国勢調査のデータを用いて京阪神従業圏における人口転入・転出傾向を概観する。京阪神従業圏都心部と郊外部では、どちらも転入者数が転出者数を超過しており、京阪神従業圏全体として人口増加傾向にある(表2-9)。しかしながら郊外部の超過率は100.55とほぼ転入者数と転出者数が同数であり、また都心部への転出者数は、都心部からの転入者数を大きく超過している。その為、京阪神従業圏郊外部は、主にその他地域からの転入により人口を保っていると考えられる。

世代別の転出先および転入前の居住地域を整理すると、郊外部居住者の半数強は、郊外部間で移住していることが伺える(表2-10および表2-11)。またどの世代も都心部から郊外部へ移住する比率が40%台に上り、特に中間層は47.7%と半数弱が新しい居住地域として郊外部を選んでいる。

都心部から都心部および郊外部から郊外部への移住比率は、若年層と比べ中間層やプレリタイア層の方が高く、都心部間・郊外間移住をする傾向にある。一方で若年層は、都心部、郊外部ともにその他地域への転出およびその他地域からの転入比率が他の世代よりも高い。これは就業と同時に関東方面や地方への移住が余儀なくされることが影響していると考えられる。また世代に関係なく郊外部―都心部間での移動においては、都心部からの転出者の方が超過している。

表 2- 9 郊外部・都心部における転入・転出者数および転入人口超過比率

		総数	都心	郊外	その他
都心	転入者数	251,860	41,717	111,606	98,537
	転出者数	219,338		103,698	73,923
	転入人口超過比率	114.83		107.63	133.30
郊外	転入者数	1,484,044	103,698	814,266	566,080
	転出者数	1,475,974	111,606		550,102
	転入人口超過比率	100.55	92.91		102.90

転入率：「5年前常住地不詳」の人口を除いた2015年度常住地人口に対する転入者数の比率

転出率：5年前常住地人口に対する転出者の比率

転入人口超過比率：転入人口 / 転出人口により算出

表 2- 10 郊外部・都心部における転出先別の転出者数と割合

都心部	総数	都心	郊外	その他
若年層	84,200	13,563 (16.1)	37,064 (44.0)	33,573 (39.9)
中間層	61,986	12,576 (20.3)	29,593 (47.7)	19,817 (32.0)
プレリタイア層	22,243	5,071 (22.8)	9,861 (44.3)	7,311 (32.9)
郊外部	総数	都心	郊外	その他
若年層	541,204	46,608 (8.6)	280,662 (51.9)	213,934 (39.5)
中間層	391,913	30,412 (7.8)	219,638 (56.0)	141,863 (36.2)
プレリタイア層	156,951	12,392 (7.9)	83,003 (52.9)	61,556 (39.2)

※ () 内の数値は、各世代の転出者総数に対する地域別割合を示す

表 2- 11 郊外部・都心部における5年前常住地別の転入者数と割合

都心部	総数	都心	郊外	その他
若年層	106,960	13,563 (12.7)	46,608 (43.6)	46,789 (43.7)
中間層	64,407	12,576 (19.5)	30,412 (47.2)	21,419 (33.3)
プレリタイア層	27,431	5,071 (18.5)	12,392 (45.2)	9,968 (36.3)
郊外部	総数	都心	郊外	その他
若年層	538,074	37,064 (6.9)	280,662 (52.2)	220,348 (41.0)
中間層	389,267	29,593 (7.6)	219,638 (56.4)	140,036 (36.0)
プレリタイア層	146,442	9,861 (6.7)	83,003 (56.7)	53,578 (36.6)

※ () 内の数値は、各世代の転入者総数に対する地域別割合を示す

郊外部市区町村における転入・転出傾向に関して、これら市区町村の標準化した転入率と転出率を用いた象限別の類型から分析する。象限ごとの類型は、転入率と転出率の両方が平均以上となる“循環型：第Ⅰ象限”，転出率は平均以下かつ、転入率が平均以上の“流入型：第Ⅱ象限”，どちらも平均未満の“停滞型：第Ⅲ象限”，流入型と反対の傾向を示す“減退型：第Ⅳ象限”と捉える（図 2-27）。

これら象限別類型に基づき、郊外部市区町村を図示する（図 2-28）。Ⅰ.循環型に該当する市区町村は、京都都心部周辺や阪神間の地域に多く位置している。しかしながら同時にⅣ.減退型やⅢ.停滞型も都心部と隣接する傾向が伺え、必ずしも都心部周辺において人口転入傾向が強いとは限らない。なおⅣ.減退型に該当する市区町村は、京都市都心部周辺では確認されない。

Ⅲ.停滞型に属する市区町村が最も多く、郊外部では人の移動が滞っていることが伺える。そうした中、新規居住者を獲得しているとみられるⅡ.流入型が、神戸以西や京都北部、大阪東部・南部など比較的都心部から離れた地域に立地している。これは、都市のスポンジ化現象と同様の傾向にあると考えられ、京阪神従業員においても人口の低密度化が進行する地域は多孔的に存在している。

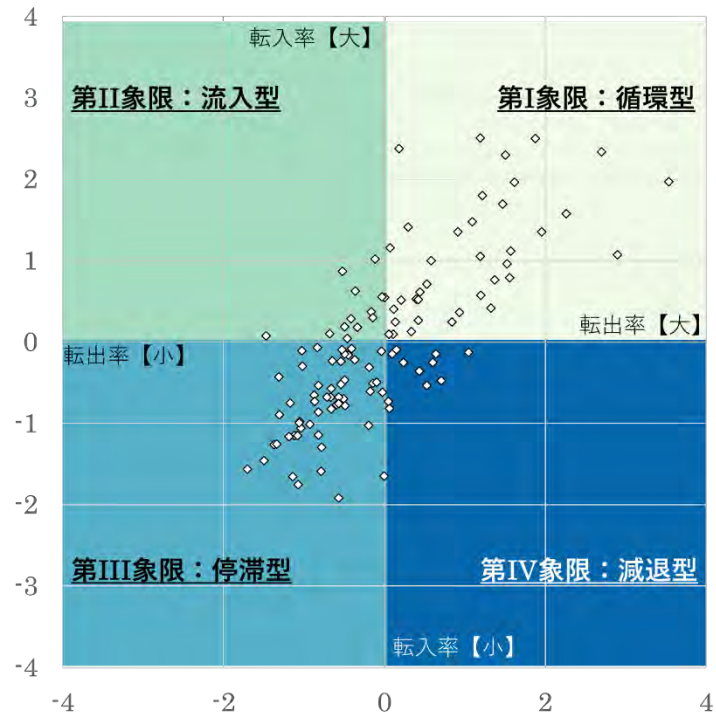


図 2- 27 転入率および転出率に基づく類型化

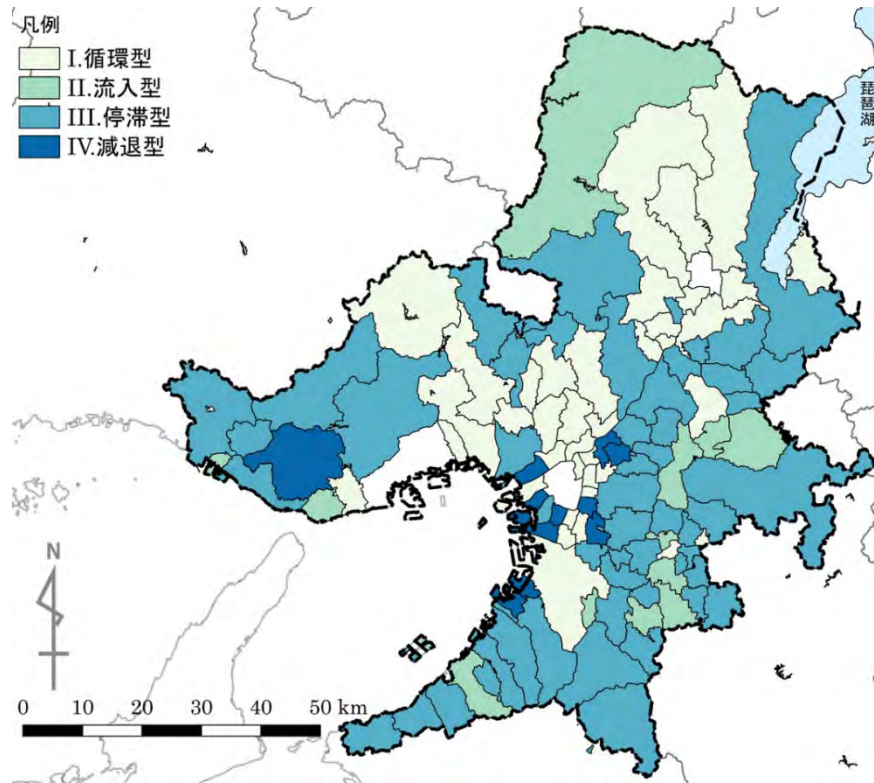


図 2- 28 転入/転出率に基づく類型の分布

そのうえで世代ごとの転入人口超過比率から市区町村別人口転入傾向を勘案する。若年層は大阪および京都都心部周辺と阪神間において転入人口が超過する傾向にあり、特に大阪北部に 125.0 以上と高い比率を示す地域が集積している。また神戸以西や大阪南部では、転出人口が超過傾向にあるものの一部で 100.0 以上を示しており、京阪神従業員圏外縁部であっても若年層の流入傾向が確認される（図 2-29）。一方で中間層は、大阪都心部や京都都心部周辺における転入人口超過比率が低く、反対に神戸以西や神戸北部、大阪東部および南部などにおいて転入人口が転出人口を超過している（図 2-30）。なおプレリタイア層は、若年層と同様に都心部周辺において転出人口超過比率が高く、外縁部に向かうほど一部の地域を除いて超過比率が低くなる（図 2-31）。

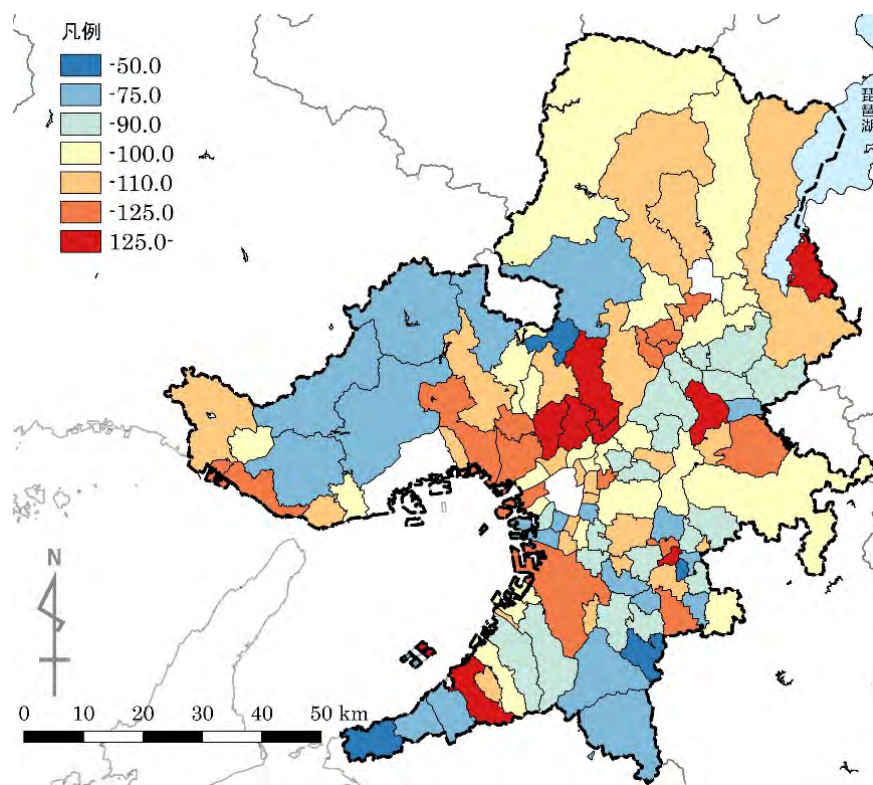


図 2- 29 郊外部における転入人口超過比率（若年層）

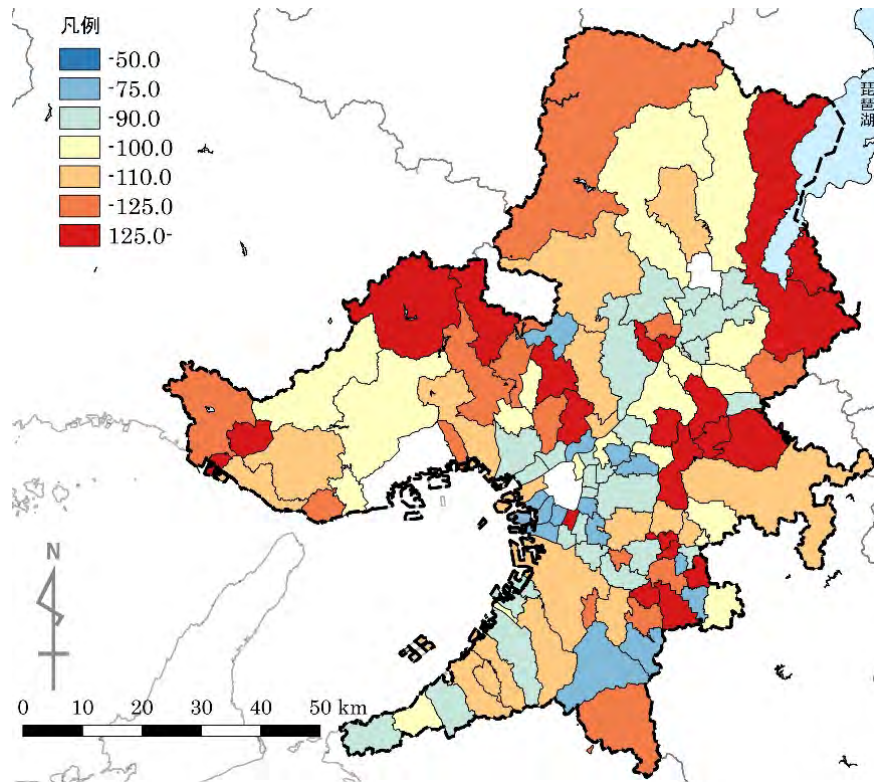


図 2- 30 郊外部における転入人口超過比率（中間層）

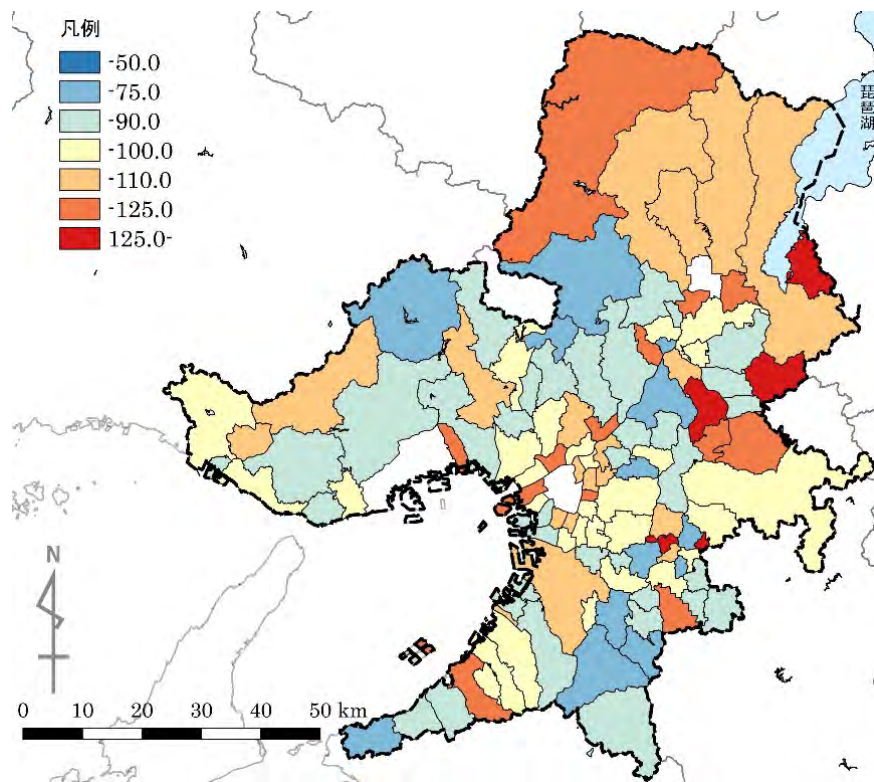


図 2- 31 郊外部における転入人口超過比率（プレティア層）

2-4-2. 駅勢圏における世代別人口転入および定着傾向

関西圏の郊外部は、他の大都市圏と比べて私鉄をはじめとする鉄道会社に牽引されて開発された様相が強い⁴⁾。また 2014 年に施行された立地適正化計画では、多くの自治体において鉄道駅が核に、鉄道沿線が軸に据えられる傾向にある。その為、京阪神従業圏郊外部の鉄道駅勢圏における人口転入・定着傾向を分析する。

本項では、京阪神従業圏郊外部におけるより詳細な世代別人口転入・定着傾向を整理すると同時に駅勢圏における分析を行うため、2000-2005 年と 2010-2015 年の各年代間に対応する国勢調査の小地域ごと^{xxi)}に世代別の人口コーホート比率を算出する^{xxii)}。また高齢者の定着傾向との差を勘案する為、ここではこれまでの若年層、中間層、プレリタイア層に加えて前期高齢者層も含めて分析を行う^{xxiii)}。

各年代における小地域別人口コーホート比率の世代間の相関関係では、2000-2005 年時点において若年層と前期高齢者間で弱い正の相関が、そして他の全ての世代間で正の相関が確認される（表 2-12）。一方で 2010-2015 年時点では若年層と中間層、中間層とプレリタイア層、プレリタイア層と前期高齢者間で弱い正の相関が確認されるだけに留まる。2000-2005 年時点では世代に関係なく類似した地域で社会増加（減少）が起きているが、近年では近しい世代間で似た傾向を示す反面、年齢の離れた世代とは転入出する地域が異なり、居住地選択が「均質」から「多様」に移行しているとみられる。

表 2- 12 世代間における小地域別人口コーホート比率の相関係数

		2000 - 2005		2010 - 2015	
		相関係数	p value	相関係数	p value
若年層	× 中間層	0.547	< 2.2e-16	0.348	< 2.2e-16
	× プレリタイア層	0.442	< 2.2e-16	0.194	< 2.2e-16
	× 前期高齢者	0.238	< 2.2e-16	0.068	< 2.2e-16
中間層	× プレリタイア層	0.626	< 2.2e-16	0.281	< 2.2e-16
	× 前期高齢者	0.456	< 2.2e-16	0.124	< 2.2e-16
プレリタイア層	× 前期高齢者	0.506	< 2.2e-16	0.310	< 2.2e-16
p-value : estimated by pearson's test of no correlation				n	0.4 > cor > 0.2
				n	0.7 > cor > 0.4

駅勢圏における人口転入・定着傾向を分析する。なお本項では駅勢圏を郊外部
 市区町村に位置する鉄道駅より半径 1000m 圏内とする。郊外駅勢圏への集約の有
 無に加えて、その集約傾向が面的なもの（隣接する地域と類似）か、それとも局所
 的なもの（隣接する地域と非類似）かの区別も必要となり得るため、空間自己相
 関分析を用いる。本章 3 節 3 項における分析と同様に実際に小地域の境界線が接
 している地域同士を“隣接関係にある”とみなし、各小地域の標準化した人口コー
 ホート比率と標準化した空間ラグ変数を用いて得られる各象限をそれぞれ HH：
 第一象限, LH：第二象限, LL 第三象限, HL：第四象限とする。なお本項では人口の
 転入・定着傾向を考察する為、上記象限のうち HH と HL に着目し、HH および HL
 に属する小地域の中で人口コーホート比率 ≥ 1.0 の小地域は社会増加傾向が見
 られる（転入傾向が強い）地域であり、一方で人口コーホート比率 < 1.0 の地域
 は社会減少傾向にあるが、相対的に減少率は低く、比較的人口定着が起きている
 地域と捉える。そしてこれらを区別するにあたり各年代における世代ごとの
 HH・HL に該当する小地域の内、人口コーホート比率 ≥ 1.0 の小地域を HH+・
 HL+とし、1.0 未満の小地域は HH-・HL-と表す（図 2-32）。

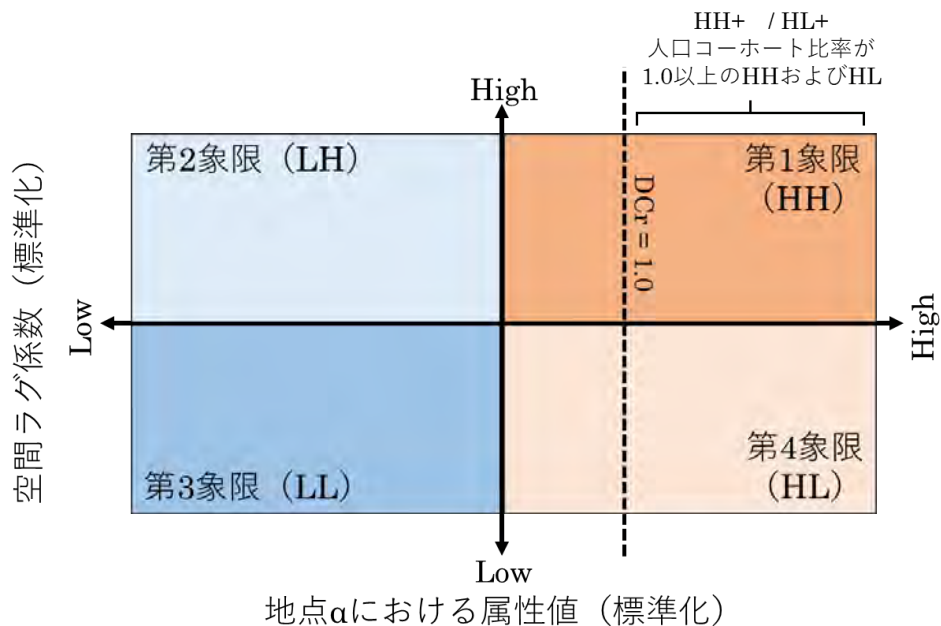


図 2- 32 人口コーホート比率に基づく局所的空間自己相関分析による類型

沿線の種類別に駅勢圏 1000m 内に該当する小地域の内、各年代の世代別 HH / HL が占める割合から沿線種別の人口定着 / 転入傾向を見る。本稿で対象とする沿線は、私鉄路線で京阪神従業圏の都心部と直結する①私鉄本線、都心部ではなく郊外部を走る②私鉄支線、③市営地下鉄、④JR 西日本^{xxiv}の 4 種に区分する。

沿線別の駅勢圏内小地域を確定するにあたり一部の小地域は異なる沿線の駅勢圏が重複してしまう。その為、QGIS を用いて郊外駅全てのポロノイポリゴンを作成し、各駅において半径 1000m 内かつポロノイポリゴン内に位置する小地域を“その駅と最寄りの関係にある”と仮定する（図 2-33：赤×の小地域と駅 B が最寄りの関係にある）。そして各沿線上に位置する全ての郊外駅の駅勢圏をまとめて“沿線種別駅勢圏”とする。これに基づき年代別世代別 HH / HL が沿線種別駅勢圏に占める割合を算出する。各年代の沿線種別駅勢圏の小地域数は表 2-13 に示す。

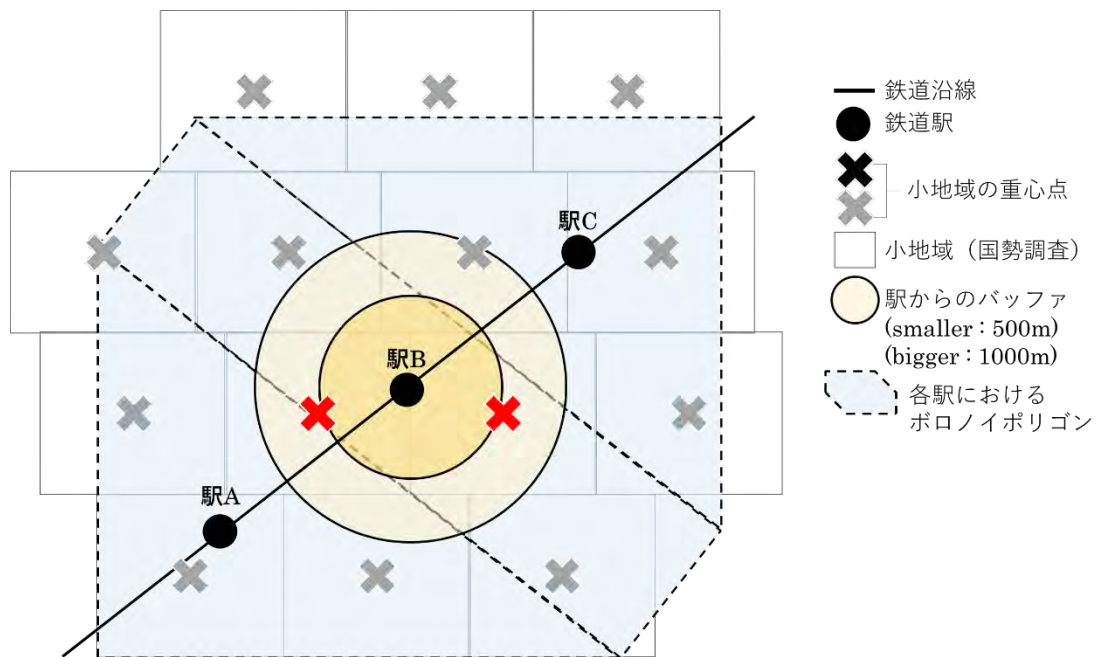


図 2- 33 郊外駅と最寄りの関係にある小地域の抽出イメージ

表 2- 13 沿線種別駅勢圏に該当する小地域数 ^{xxv}

	2000-2005			2010-2015		
	郊外 鉄道駅数	沿線別駅勢圏 (小地域)	1駅あたりの 小地域数	郊外 鉄道駅数	沿線別駅勢圏 (小地域)	1駅あたりの 小地域数
私鉄本線	272	4,216	15.5	279	4,207	15.1
私鉄支線	293	3,304	11.3	296	3,382	11.4
市営地下鉄	83	1,210	14.6	89	1,237	13.9
JR西日本	194	2,448	12.6	204	2,603	12.8

若年層では、沿線に関係なく HH の占める割合が 2000-2005 年時点より増加し、特に私鉄本線（9.48 ポイント）と JR（12.66 ポイント）において HH の割合が大きく増加する（図 2-34）。一方、中間層以上の世代における HH の割合は、全ての沿線において減少しており、特に前期高齢者の市営地下鉄で占める HH 比率の変化量は-9.49 ポイントと最も大きい。そして各世代の駅勢圏における 2010-2015 年時点の HL が占める割合は、沿線種類に関わらず若年層と中間層が 20%前後、プレリタイア層と前期高齢者が 25%弱である（図 2-35）。なお HL における 2000-2005

年時点と 2010-2015 年時点の差は HH と比べて世代と沿線種類を問わず少ない。

これらの結果より,近年若年層は都心部や京阪神従業員圏郊外部の広域と繋がりやすい沿線に人口定着 / 転入傾向のある地域が集中していることが伺える。なお HL は 2000-2005 年時点で唯一沿線種別間での差が見られた前期高齢者も明確な差がなくなり,2010-2015 年時点では,各世代別沿線種別で見ても大きな違いはなく,概ね 20%前後を占める状況にある。

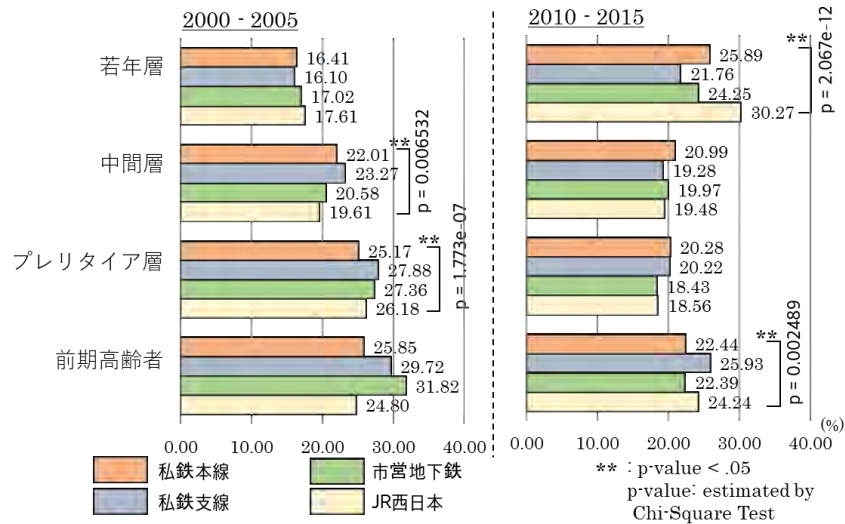


図 2- 34 沿線種別駅勢圏における世代別 HH 比率

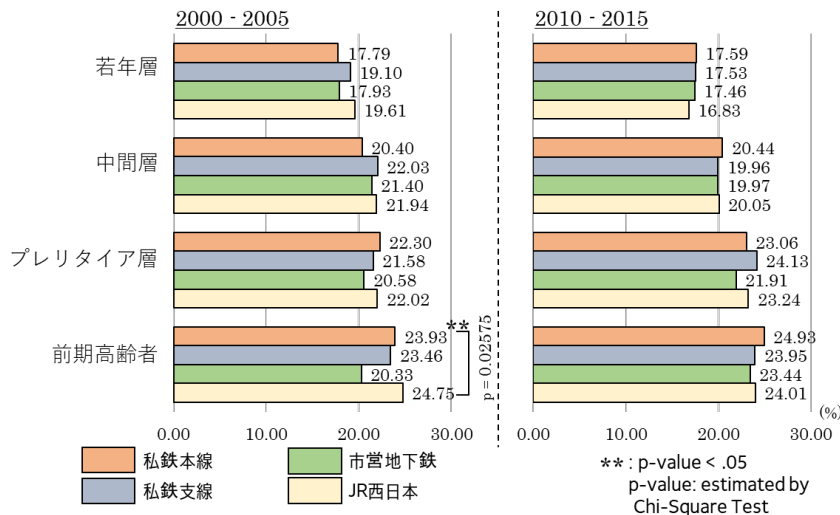


図 2- 35 沿線種別駅勢圏における世代別 HL 比率

より多様な施設やサービスが配置されやすく、かつ鉄道を介した移動の利便性も高い急行停車駅^{xxvi}の駅勢圏に着目する。なお分析するにあたり各駅停車のみしか運行されていない路線は除外する。その為、一部対象外の路線^{xxvii}はあるが、私鉄本線とJRの駅における急行停車駅を対象とする。

急行停車駅の中でも駅により人口定着 / 転入地域の集中傾向に違いがあると考えられる。また2000-2005年時点から2010-2015年時点にかけての変化の仕方も均質的であるとは考え難い。その為、個々の急行停車駅勢圏における人口定着 / 転入傾向にある地域の占める割合に着目し、その変化傾向をみる。本分析ではHH及びHLを相対的に高い社会増加傾向を有する小地域（Higher Social Increasing Tendency Area 以下、HSItArea）とし、個々の駅勢圏の小地域総数に対してHSItAreaが占める割合を年代別世代別に算出する。それらを標準化し、その組み合わせで変化の特徴を整理する。その際2000年以降に新しく設置された駅は除外し、また駅勢圏内の小地域総数が4未満の急行停車駅もHSItAreaの比率が極端に高く出てしまうため分析対象外とした。

その結果、ここでは107駅を分析対象とする。これらの駅は年代別HSItArea比率に基づき位置する象限によって次の特徴を有すると考える（図2-36）。第一象限は、2000-2005年時点より継続して高い人口コーホート比率を有する地域が集中する駅（Station continuously having Higher Tendency 以下、S-Ht）。第二象限は2010-2015年時点で高い人口コーホート比率の地域が表れた駅（Station improving its Social Increasing Tendency 以下、S-It）。第三象限は、2000-2005年時点より継続し

てそのような地域が集中しない駅（Station continuously having Lower Tendency 以下,S-Lt）.第四象限は,2010-2015年時点になり人口定着 / 転入傾向地域が集中しなくなった駅（Station decreasing its Social Increasing Tendency 以下,S-Dt）とする.

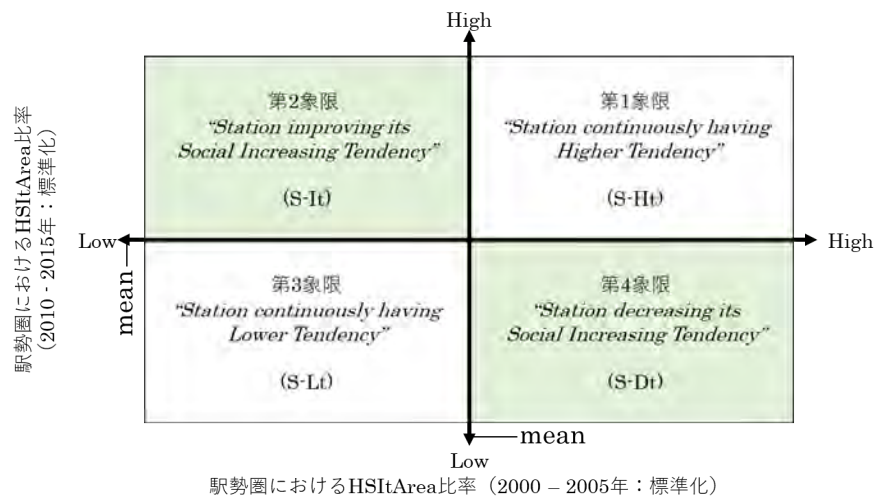


図 2-36 個々の郊外駅勢圏における HSIItArea 比率に基づく類型

若年層と中間層,前期高齢者の 30%弱は S-Ht に該当する (図 2-37) .また中間層は S-Dt において,プレリタイア層と前期高齢者は S-It において他世代より高い割合を有する.なお S-Lt は,世代に関係なく 30%前後である.

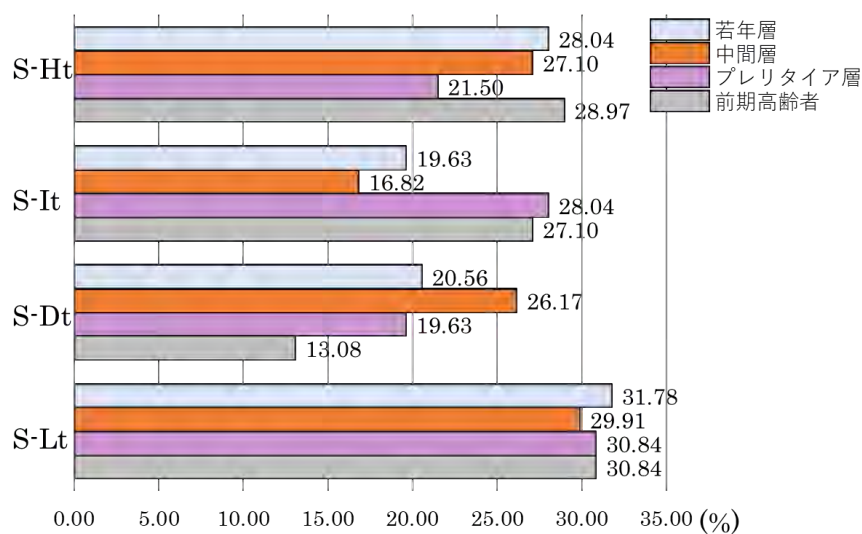


図 2-37 世代ごとにおける HSIItArea 比率に基づく類型の割合

人口定着 / 転入地域の集中が継続する駅や、近年集中し始めた駅の分布を確認する図 2-38 では急行停車駅を同心円で示し、中心側から若年層、中間層、プレリタイア層、前期高齢者の対象駅勢圏における HSIItArea 比率の変容における特徴（ここでは S-Ht / S-It）を表す。一部の急行停車駅には、全世代において S-Ht / S-It に該当しない駅もある。一方で、阪神間をはじめ世代に関係なく人口定着 / 転入地域が集中するケースも確認された。また大阪東部などでは、近隣に位置する急行停車駅間でも該当する S-Ht / S-It の世代が異なる場合がある。なお人口の転出傾向や都心部における就業率が低下しているとみられる大阪南部や神戸以西においても急行停車駅に限れば人口定着 / 転入が確認される。

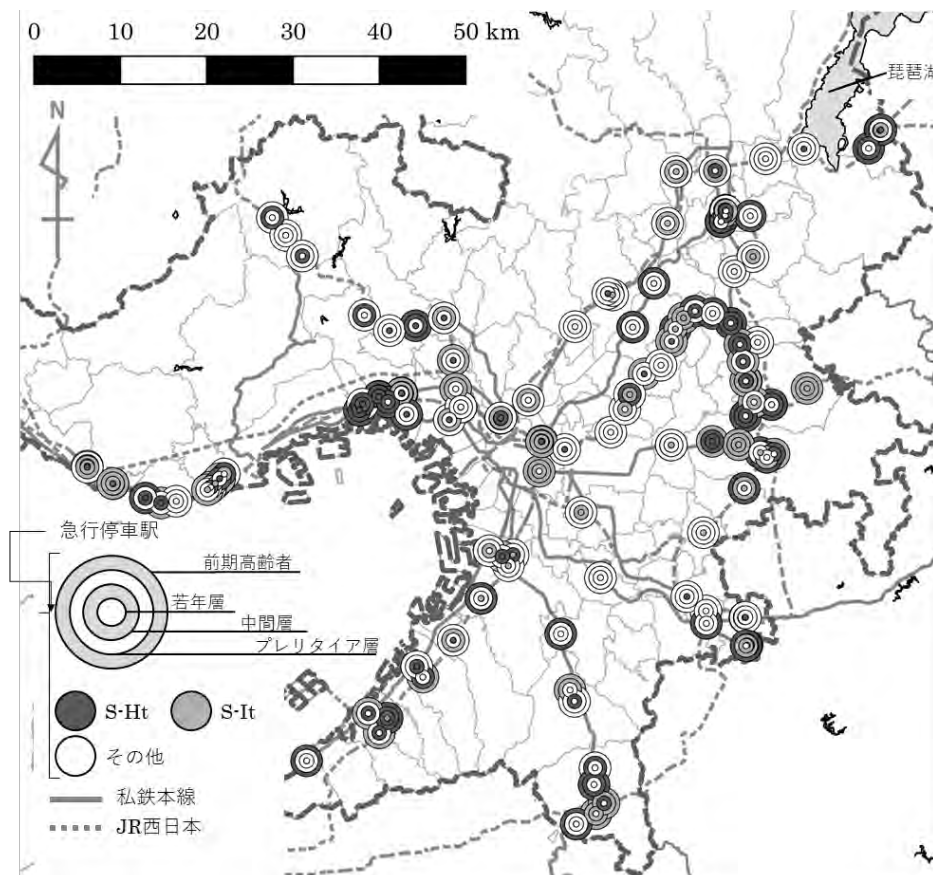


図 2- 38 特急停車駅勢圏における世代別の人口定着・転入傾向

2-5. 小結

本章では、京阪神従業圏郊外部居住者の居住実態を複数の統計資料に基づき整理した。その結果、中・若年層においても単身世帯や共働き世帯が増加する傾向にあり、郊外地域が開発当初に想定した家族像・世帯像と現状に乖離がみられた。

また従業地も都心部から離れる傾向にあり、郊外部の中に複数の従業クラスターが形成され、都心部－郊外部間の繋がりよりも郊外部市区町村間の往来が重視されつつある。また郊外部の従業クラスターの中には、広域から従業者を集める地域もある一方で、その多くは近隣の地域からの従業者により成り立つ傾向にある。そして若年層や中間層の人口流入比率が超過している市区町村においても従業地比率の変化パターンに基づく類型において都心部減少型や他地域増加型に属する地域が存在している。

こうした中・若年層における従業地の都心離れに加えて、相対的に所得が低い職業分類に従事する割合や非正規雇用の増加は、都心部との間に所得格差を生んでいる。都心部－郊外部間における所得の差は、2000年初期には郊外部が都心部を上回る傾向を見せていたが、現在では逆転しており2008年のリーマンショック以降、郊外部の所得水準は停滞を続ける。また共働き世帯の増加も若い子どもを持つ世帯における割合が大幅に増加したことを踏まえると、こうした共働き世帯の増加は、近年謳われる「女性の社会進出」による影響よりも「家計・経済的問題」により、必要に駆られた結果であると推察される^{xxviii}。

さらに経済的な問題やそれに伴う共働きの増加は、中・若年層の居住地選択に

も影響を及ぼしていると考えられる。プレリティア層や前期高齢者など、比較的高齢の世代と比べ、若年層および中間層における居住地選択理由では沿線のネームバリューや愛着などの重要性が低下し、代わりに親・親族の近居が重視される傾向にある⁵⁾。事実、計画的郊外住宅地に親世帯が居住する若い世代は、近隣のニュータウンを居住地に選びやすいとされ⁶⁾、親世帯の助けを得やすいなどの生活利便性が重要になる。こうした生活利便性を求める動きは、郊外駅勢圏における定着・転入傾向にも表れており、私鉄本線や JR 沿線における若年層の集中率が 2000 年－2005 年時点と比べて 2010 年－2015 年時点で大きく増加している。

一方で都市圏の変化では、中・若年層の流入が多孔的に起きており、都心部近郊においても人口の低密度化が進行する地域も確認された。またこれまで京阪神圏は、京都市・大阪市・神戸市の 3 箇所の核を有する多極的な都市圏を構成していたとされてきた。しかしながら本章における都心部における従業比率の変化や郊外従業クラスターの形成と他地域における従業傾向、そして人口停滞および高齢化の進行状態から、京阪神従業圏の神戸以西および大阪南部における衰退が顕著であるとみられる。その為、このまま都心部、特に神戸都心部における求心力の低下が進行した場合、これまでの多極的な都市構造から二極（京都市と大阪市）的な都市構造への変換が起きると想定される。

また都心部－郊外部間の繋がりに加えて郊外部内における連携の重要性も増している。郊外従業地クラスターの形成による郊外部市区町村間の往来に加え、郊外部における急行以上停車駅の駅勢圏への世代別人口定着・転入傾向では、隣

接（近接）する郊外駅間においても定着・転入する世代が異なることが伺えた。そしてひとつの沿線でも定着する世代のグラデーションが起きており、単一の駅勢圏における世代混在より、隣接する駅間や沿線間における世代混在を踏まえた都市形成が求められ得る。個々の駅ごとに特定の世代やライフスタイルに着目した施設整備や空間計画を検討し、沿線間および駅間における相互扶助およびライフステージの変化に伴う移住サポート体系の構築が必要となる。

中・若年層の郊外流入・定着は現代でも起きているが、彼らの世帯構造や生活圏、所得水準は、郊外が開発された当初の同世代と比べて変容しており、そうした変化を踏まえた地域構造の転換が求められる。また都心部から郊外部への従業地の転換は、同時に大都市圏の構造にも変化の兆しを与えており、都心部の求心力の再検討に加え、郊外部における個々の地域間の連携の強化が求められる。その一助として郊外部の沿線や駅の相互利用と循環的な沿線居住を促すことが重要な観点となり得る。こうした前提を踏まえて、以降の章では個々の市区町村や計画的郊外住宅地に着目し、より細やかな中・若年層の居住実態を明確化するとともに、今後の郊外地域の在り方を考察する。

注釈

i 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照

ii 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照

iii 家族社会学では、近代家族における重要な特徴として「性別役割分業（正規雇用の男性－専業主婦の女性）」があるとされる⁷⁾。また落合によると、近代家族の特徴として(1)家内領域と公共領域の分離、(2)家族成員相互の強い情緒的關係、(3)子ども中心主義、(4)男は公共領域、女は家内領域という性別分業、(5)家族の集団性の強化、(6)社交の衰退、(7)非親

族の排除,(8)核家,がある⁸⁾.これに西川祐子は(8)核家族を必ずしも条件としないとした上で,以下の二項をつけ加える.(9)この家族を統括するのは夫である,(10)この家族は近代国家の基礎単位をなす⁹⁾.

iv 序論 4 節 (研究手法と本論の構成) 参照

v 本分析では,対象とする市区町村が 100 強に留まり,かつ説明変数が世代別世帯構成比率であり,線形の関係性を有すると判断した為,また非階層クラスター分析 (k-means) は,最初の段階で分類するクラスター数を指定する必要があり,今回のような分類数をはじめから定義しづらい分析では活用しがたい.

vi 2000 年以降も彩都ニュータウンやガーデンシティ舞多間などの開発がわずかながら確認されるが,開発数は 1990 年代以降大きく減っている.¹⁰⁾

vii International Symposium: “Growing Bad? The Regional Sub-Urban Housing Challenge. International Scientific Symposium on Built Environment and Urban Design with Workshops on Housing for Planners and Researchers” (主催: ILS-Research Institute for Regional and Urban Development Dortmund/Aachen, Germany /RWTH Aachen University / University of Luxembourg) にて

viii 注釈 v と同様に,対象とする市区町村数が 100 強に留まりかつ説明変数が線形の関係性を有すると考えられる為

ix 少々古いデータではあるが,市区町村単位以下での通勤傾向を出発地点および到着地点別で集計できるものが限られる.またあくまでサンプル調査データであり,全戸調査などではないので,通勤トリップ数などは参考地として捉える.

x 地域 a に隣接する各地域が有する特定の変数を,地域 a を中心とした“基準化された空間重み行列”に基づき積算したもの.基準化された空間重み行列とは,設定された隣接関係に従い隣接関係の有無を数値化したものであり,行列における各行の総和が 1 となるよう基準化されたもの.

xi エリア間の隣接関係を定義するには他に①近接 k 地点を設定する手法,②ユークリッド距離を用いる手法,③ドロネー三角網を用いる方法がある.①では,隣接関係と見なすエリア数をあらかじめ設定する必要があり,本稿が対象とする小地域区分では京阪神従業員圏の内側と端のそれぞれに位置する小地域によって近接する地域数に大きな差があり,適切な地点数(=k)をあらかじめ設定し難いと判断した.また②と③では,海を越えて現実に即さない遠方のエリア同士を隣接関係と見なす可能性がある為,本論では郵便番号区(あるいは国勢調査の小地域区)の境界線を共有する地域を隣接地域として抽出する手法を用いた.

xii 第 1 次および第 2 次と比較し,郊外部市区町村の従業員の 9 割以上が第 3 次産業に属する為,ここでは第 3 次産業に属する職業分類を対象とする

xiii この調査はあくまで全国規模での統計データになるが,このような職業分類別の所得の順位が京阪神従業員圏のみ大きく入れ替わることは考え難い.

xiv 本論における若年層は 20 歳~34 歳であり,一部学生を含めることになる.しかしながら一般的な在学期間は 22 歳までであり,対象年齢の 1 / 5 に留まる.また短期大学や高等学校卒業での就学の可能性もあり,かつ 4 年生の大学と短期大学を含めた進学率が

50%強に留まることを踏まえると、職業分類比率や非正規雇用割合などに対する学生のアルバイト等の影響は大きくないと考えられる。

xv ここでいう非正規雇用とは、アルバイト・パートタイム・契約社員・派遣労働者・嘱託・その他日雇いなどを含める

xvi 2000年代前後の国勢調査では、従業上の地位別従業者数集計はあるものの“非正規雇用者”として集計しておらず、郊外部市区町村のみを対象に非正規雇用割合を算出するに至らない。その為時系列の推移は確認し難いが、郊外部が本来都心従業者のベッドタウンとして形成されてきた経緯を踏まえると、当時の全国水準を著しく逸脱して非正規雇用者が多かったとは想定し難い。なおその他の統計資料においても2000年代前後において市区町村別集計において非正規雇用者数が算出されているものは見当たらず、現段階での研究の限界であると考えられる。

xvii 平成28年社会生活基本調査－生活時間に関する結果－総務省統計局によると、家事関連時間の男女差は平成28年時点で2時間44分あり、平成8年の3時間10分と比べて縮小しているものの、依然として差は大きく残っているとされる。

xviii 海外を中心とした分析ではあるが、郊外居住の既婚女性における就業の課題は、1.家庭内外の二重の役割を担うことによる「空間的な足かせ(Spatial Entrapment)」が存在しており、自宅周辺での就業に限定されること¹¹⁾および¹²⁾、また条件の良い仕事は都心に集中しており、希望する仕事と自宅付近で就業可能な仕事との間に乖離がある¹³⁾および¹⁴⁾ことが報告されている。

xix 労働力調査(2017年)の性別年齢別非正規雇用者の割合は、以下の通りである。

男性：25-34歳 15.3%、35-44歳 8.8%、45-54歳 8.6%、55-64歳 30.3%

女性：25-34歳 39.9%、35-44歳 53.0%、45-54歳 58.6%、55-64歳 66.8%

xx 豊田は、関西地域を近畿大都市圏として、関東大都市圏と中京大都市圏と比較しながら地域間格差を分析している。なお近畿大都市圏は、富裕層の郊外定着の形は維持されつつも、全体的に所得の低迷下が進んでいると考察されている。また豊田が使用した住宅土地統計調査は、調査年の前年における所得を聞いているため、実際には2007年時点の所得状況を表している。

xxi 土地の新規開発などにより対応する小地域が見当たらない場合は対象から除外する。また各年代間の人口増減率が $\pm 3\sigma$ を超える小地域では、極端な人口増減から新規開発が進行していた地域もしくは再開発による立ち退きなどが起きた例外的な地域であると考え、人口定着に関わる以降の分析に支障をきたす恐れから、外れ値として分析対象外とする。その為、本分析では、2000-2005年で18,012地域、2010-2015年で18,110地域の小地域を対象とする。

xxii 人口コーホート比率を用いるのは、各世代の社会増減傾向を勘案する為であり、郊外部の小地域間で相対的にコーホート比率が高い地域は、人口転入および定着傾向にあると考える。

xxiii 郊外部の高齢化が著しく、開発初期に転入してきた居住者の多くがリタイア世帯にあたりと考えられる。

xxiv JR沿線は、私鉄沿線と比べて広域に伸びており、複数の路線が交互に乗り入れし都心

部を通過する。また沿線の成り立ちから阪急沿線を私鉄沿線が比較的住宅地開発と一体的であったのに対し、JR沿線は既存市街地を通過している傾向が強いことから1つの沿線種別として確立させる。

^{xxv} 本論は、鉄道駅勢圏への人口転入/定着傾向を捉えることが目的である為、基準年(2000年および2010年)時点において現存する駅をそれぞれ分析対象とした。また急行停車の有無もこれに準じる。

^{xxvi} 本論における急行停車駅は、各路線において通常乗車料金のみで利用でき、かつ時間帯を限定することなく運行している各駅停車を除いた列車の中で最も始点から終点への移動時間が短い列車区分とする。

^{xxvii} JRゆめ咲線および関西空港線は各駅停車のみであるため除外する。

^{xxviii} 全国を対象とした調査になるが、旭化成ホームズ株式会社のくらしノベーション研究所による報告書¹⁵⁾によると、1989年とくらべ、2012年時点では共働きで働く理由が「生活のゆとり」や「社会とのかかわりを持ちたい」という理由から「生活を維持するため」や「住宅ローンなどの返済のため」といった経済的理由が強くなることが報告されている。

3. 人口動態および人口構造に基づく計画的郊外住宅地の類型化

3-1. はじめに

本章では、京阪神従業圏における計画的郊外住宅地の人口の構成と流入量に基づいて個々の住宅地を分類し、世代交代の兆候が見られる住宅地の特性を明らかにする。国土交通省が地方公共団体や独立行政法人都市再生機構の協力を得て作成した「全国ニュータウンリスト」¹⁾のデータベースから、京阪神従業圏内に位置する計画的郊外住宅地を全て抽出する。

京阪神従業圏には 248 の計画的郊外住宅地が存在している。これら住宅地の類型化を行うにあたり、2005 年・2010 年・2015 年度の国勢調査の小地域区分データを用いる。そして以下の手順に従い各住宅地と国勢調査の小地域区分の境界線を適応させる。

- A) QGIS を用いて国土交通省の全国ニュータウンリストに記載されている計画的郊外住宅地の位置を地図上に示す。
- B) 各住宅地の開発に携わった民間企業や行政機関の開発計画図や関連資料、航空写真およびゼンリン住宅地図を用いて個々の住宅地の境界線を地図上に描く。
- C) QGIS にて各小地域（国勢調査）の重心を作成し、B)で描いた各住宅地の境界線内に重心が位置する小地域をその住宅地の地域として定め、本分析で用いる住宅地の境界線とする。

しかしながら 28 の住宅地については、①建設開始年や建設終了年のデータが

不明確なこと,②土地が居住用ではなく工業用であること,③航空写真や関連資料を用いてもニュータウンとその周辺の境界が不明瞭であることなどを理由に分析対象から除外した.その為,本分析で取り扱う京阪神従業圏内の計画的郊外住宅地は,全部で 220 とする.

本章 2 節では,京阪神従業圏内の計画的郊外住宅地を整理する.

本章 3 節ではそれら 220 の住宅地を対象に 2005 年以降の a) 人口動態,b) 主要世帯構造, c) 人口流入率の変化量に伴い Self-Organizing Map 手法ⁱⁱを用いて類型化を行う.そして各類型の人口動態・人口構造の特徴を整理する.

本章 4 節では,得られた類型ごとに①開発年,②開発組織・規模,③都心部からの時間距離,④主な住宅の所有形態,⑤主な住宅の種類,⑥経済活動状況から各類型の特徴と人口動態・人口構造と地理的要因の関連性を勘案する.

本章 5 節では,得られた類型のうち,新しい居住者の流入が見込まれる地域を対象に分類木分析手法ⁱⁱⁱを用いて人口流入傾向の見られる計画的郊外住宅地を規定する地理的要因の説明変数を推定する.

上記分析を踏まえて本章 6 節は,小結として本章において得られた知見や議論をまとめる.

3-2. 京阪神従業圏内の計画的郊外住宅地

本分析で対象とする 220 の住宅地を図示する。その際、全国ニュータウンリストにおける情報に基づき、1) 設立年、2) 開発規模、3) 主要な開発セクターを以下のように区分し、地図上に各住宅地をプロットする。

- 設立年：戦後復興期（～1950 年代）、高度経済成長期（1960～1970 年代）、バブル期以降（1980 年代～現在）
- 開発規模：小規模開発（16～50ha）、中規模開発（50～100ha）、大規模開発（100ha 以上）
- 主要な開発セクター：民間企業、行政、第三セクター（都市再生機構・住宅供給公社）

なお図 3-1 は年代ごとの住宅地のプロット図であり、住宅地の位置を円で示す。また開発規模は円のサイズ、開発セクターは円の色にて表現をわけている。

初期の計画的郊外住宅地は、行政または第三セクターのいずれかによって開発されている。この時期に開発された住宅地は、50ha 以上の開発規模を有する地域がほとんどである。また都心部より 20 km 圏内に位置しており、比較的都心部近郊型の住宅地であった。

1960～70 年代に設立されたニュータウンは、主に鉄道沿いに開発され、規模も小規模から大規模まで多岐にわたる。また都心部から 20km から 30km 離れた場所に開発された住宅地確認された。なお主要な開発セクターによる立地の違いは見られない。しかしながら都心部から離れた場所に建設された住宅地ほど都心部

近郊の住宅地に比べて小規模な開発に収まる傾向が伺える。

1980年代以降は、民間企業による計画的郊外住宅地が増える。特に都心部から30km以上離れた地域における開発が進められており、超郊外の様相を強くしている。加えてこの時期に開発された住宅地は、鉄道沿線から外れた地域に形成されているケースも見られる。

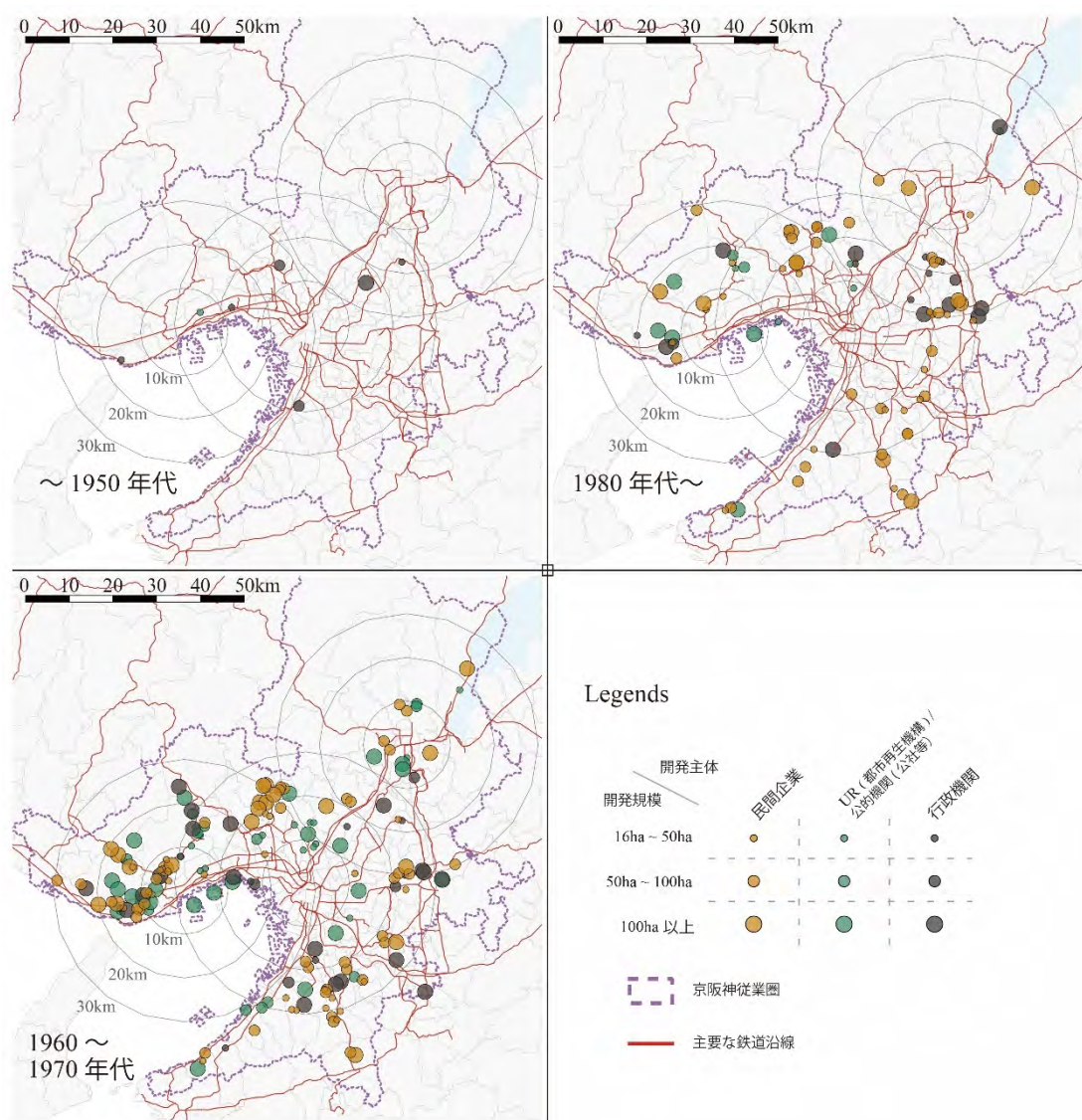


図 3- 1 戦後に開発された計画的郊外住宅地の立地

3-3. 計画的郊外住宅地の類型化

3-3-1. Self-Organizing Map

分析対象である 220 の計画的郊外住宅地を Self-Organizing Map 手法を用いて類型化する。その際用いる指標は、個々の住宅地における①人口および世帯数の増減率、②世帯構成比、③世帯構成比の増減率、④流入人口比率とする（表 3-1）。なおこれら指標は各年の国勢調査に基づき算出しており、住宅地ごとの値は QGIS 上に作成した個々の住宅地の境界線内に位置する国勢調査小地域区分のデータを集計する形式で抽出している。

表 3- 1 SOM 手法による類型化に用いる指標

人口（世帯）比率	人口	2005：2015	$RCp_{2005} = \frac{p_{2015}}{p_{2005}}$	2015年人口	p_{2015}	
		2010：2015	$RCp_{2005} = \frac{p_{2015}}{p_{2010}}$		2010年人口	p_{2010}
	世帯数	2005：2015	$RCh_{2010} = \frac{h_{2015}}{h_{2005}}$		2005年人口	p_{2005}
		2010：2015	$RCh_{2010} = \frac{h_{2015}}{h_{2010}}$		2015年世帯数	h_{2015}
世帯構成比率	単身世帯		$HCR_{single} = \frac{hs_{2015}}{h_{2015}}$	2010年世帯数	h_{2010}	
	夫婦のみ世帯		$HCR_{couples} = \frac{hc_{2015}}{h_{2015}}$	2005年世帯数	h_{2005}	
	親+子世帯		$HCR_{family} = \frac{hf_{2015}}{h_{2015}}$	2005・2010年間流入人口	$ip_{6\sim 10}$	
世帯構成別増減率	単身世帯	2005 to 2015	$Inde_{single2005} = HCR_{single} - \frac{hs_{2005}}{hs_{2005}}$	2010-2015年間流入人口	$ip_{\sim 5}$	
		2010 to 2015	$Inde_{single2010} = HCR_{single} - \frac{hs_{2010}}{hs_{2010}}$	2015年単身世帯数	hs_{2015}	
	夫婦のみ世帯	2005 to 2015	$Inde_{couples2005} = HCR_{couples} - \frac{hc_{2005}}{hc_{2005}}$	2010年単身世帯数	hs_{2010}	
		2010 to 2015	$Inde_{couples2010} = HCR_{couples} - \frac{hc_{2010}}{hc_{2010}}$	2005年単身世帯数	hs_{2005}	
	親+子世帯	2005 to 2015	$Inde_{family2005} = HCR_{family} - \frac{hf_{2005}}{hf_{2005}}$	2015年夫婦のみ世帯数	hc_{2015}	
		2010 to 2015	$Inde_{family2010} = HCR_{family} - \frac{hf_{2010}}{hf_{2010}}$	2010年夫婦のみ世帯数	hc_{2010}	
各5年間の流入人口が2015年人口に占める割合	2005年-2010年間の流入人口		$Inflow_{6\sim 10} = \frac{ip_{6\sim 10}}{p_{2015}}$	2005年夫婦のみ世帯数	hc_{2005}	
	2010-2015年間の流入人口		$Inflow_{to 5} = \frac{ip_{\sim 5}}{p_{2015}}$	2015年親+子世帯数	hf_{2015}	
				2010年親+子世帯数	hf_{2010}	
				2005年親+子世帯数	hf_{2005}	

これら指標に基づき、計画的郊外住宅地を 20 のユニットに分類した ^{iv}。図 3-2 における大きな円はそれらユニットを表し、左上に表記されている数字が各ユニット番号となる。また各ユニット内に点在する小さい円はそのユニットに該当す

る個々の住宅地を表す。なおユニットを表す円内における線は各ユニットにおける平均的な指標のパラメーターを示す。

Self-Organizing Map 手法による類型化の結果、複数の住宅地が該当するユニットもあり、人口動態・人口構造が類似する計画的郊外住宅の存在が伺えた。しかしながら該当する住宅地が少ないユニットも散見され、外れ値とも言える計画的郊外住宅の存在も同様に確認された。また特定のユニットに住宅地が集まるわけではなく、複数のユニットに分散しており、人口動態・人口構造は単一のパターンに収まるわけではない。なお最も多くの住宅地を内包するユニットは、Unit5 であり、45 の住宅地が該当している。次節以降の分析では、各ユニットに属する計画的郊外住宅の特徴を百分率により分析し考察する。そのため、該当する住宅地数の少ないユニットでは、極端な比率を算出する可能性がある。このような状況を回避するため、属する住宅地数が 10 未満のユニットは分析対象から除外した。その結果、以降の分析で対象とするユニットは Unit4・5・8・11・13・14・15・18・20 の 9 ユニットとする。なお SOM で使用された 220 ニュータウンのうち 80%以上が該当することを考えると、妥当なサンプルであると考えられる。

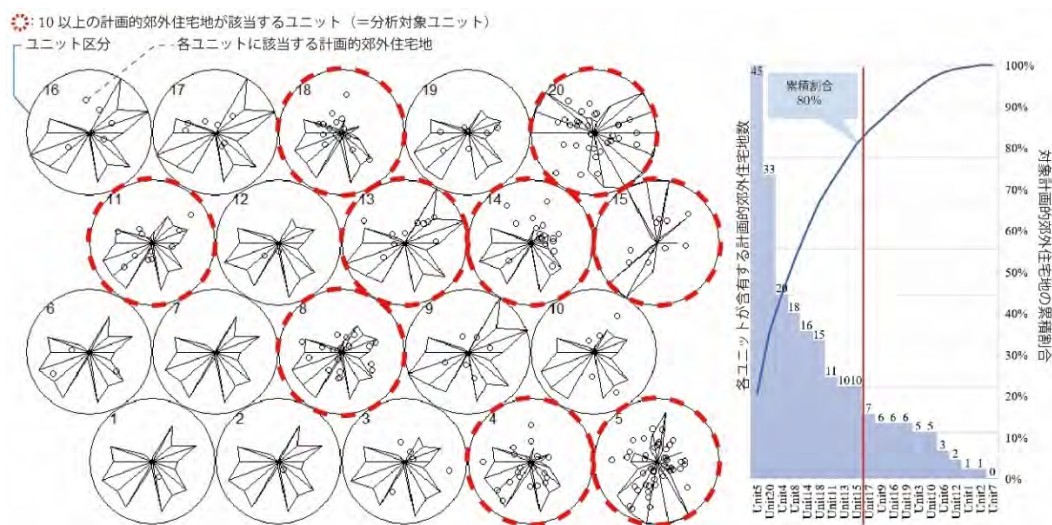


図 3- 2 SOM による作成されたユニットと計画的郊外住宅地の該当数

3-3-2. 対象ユニットの特徴

対象とする 9 つのユニットにおける人口動態・人口構造を比較し,該当する計画的郊外住宅が持つ指標の値から各ユニットの中央値と第 1 四分位および第 3 四分位を集計した (図 3-3) .そして指標ごとの中央値に基づき段階的に各ユニットの特徴を整理する (図 3-4) .各ユニットの特徴は以下の通りである.

Unit4 (人口減少緩和フェーズ A-緩和傾向大) : 人口および世帯数の増加率は低い,人口流入率が相対的に高く,過疎化傾向が少ないユニット

Unit5 (夫婦のみ世帯主要フェーズ) : 世帯構成比率では,夫婦のみ世帯が相対的に多く,また過去 5 年間の夫婦のみ世帯増加率が高いユニット

Unit8 (単身世帯増加フェーズ) : 過去 5 年間の単身世帯の増加率が比較的高いが,一方で人口・世帯数の変化率が低いため,単身世帯が増加する初期段階と考えられるユニット

Unit11 (単身世帯移行フェーズ) : Unit8 以上に単身世帯の増加率および 2015 年時点における世帯構成比率が高く、今後単身世帯が中心となる地域に移行し始めることが想定されるユニット

Unit13 (人口流入フェーズ) : 人口流入率が高く、また人口および世帯数が増加傾向にあり、新しい居住者を獲得しているユニット

Unit14 (単身・夫婦のみ世帯主要フェーズ) : 2015 年時点の世帯構成比率で単身世帯と夫婦のみ世帯の割合が相対的に高く、反対に親+子世帯の割合が低い、単身世帯および夫婦のみ世帯が主要な世帯を形成するユニット

Unit15 (子供世代の流出フェーズ) : 夫婦のみ世帯の増加率が高く、親+子世帯の減少傾向が他のユニットと比べて強い、子供世帯が流出し、親+子世帯から夫婦のみ世帯へ移行する家族が多いとみられるユニット

Unit18 (人口減少緩和フェーズ B-緩和傾向小) : Unit4 と同様に人口流入率が高く、人口減少傾向が緩和されているとみられるユニット。しかしながら人口および世帯の増減比率では、Unit4 より劣る為、相対的に緩和傾向が小さいと見られる。

Unit20 (開発初期フェーズ) : 人口流入傾向が確認されているが、直近 5 年よりも 2000 年～2005 年の間に流入した比率が高く、また親+子世帯の割合が他のユニットと比べて高いことが特徴的であり、典型的な従来の計画的郊外住宅における様相を保っているユニット

経年変化に伴う計画的郊外住宅地の世帯構成や人口動態の変化の特徴を踏ま

え,これらユニットの人口動態・人口構造の特徴から変容段階のフローチャートを作成する(図 3-5)。便宜上,開発初期に移り住んできた親+子世帯から子供が成長・独立し,夫婦のみ世帯が増加し始める時期を“世帯分離ステージ”,子供世代の独立後に新規居住者の流入が少なく,居住者の高齢化が起きる時期を“人口停滞ステージ”,新しい入居者の流入が表れ始める“人口変容ステージ”に区分する。その結果,各ステージには,本分析で得られたフェーズ(ユニット)が各3つずつ該当すると推察される。

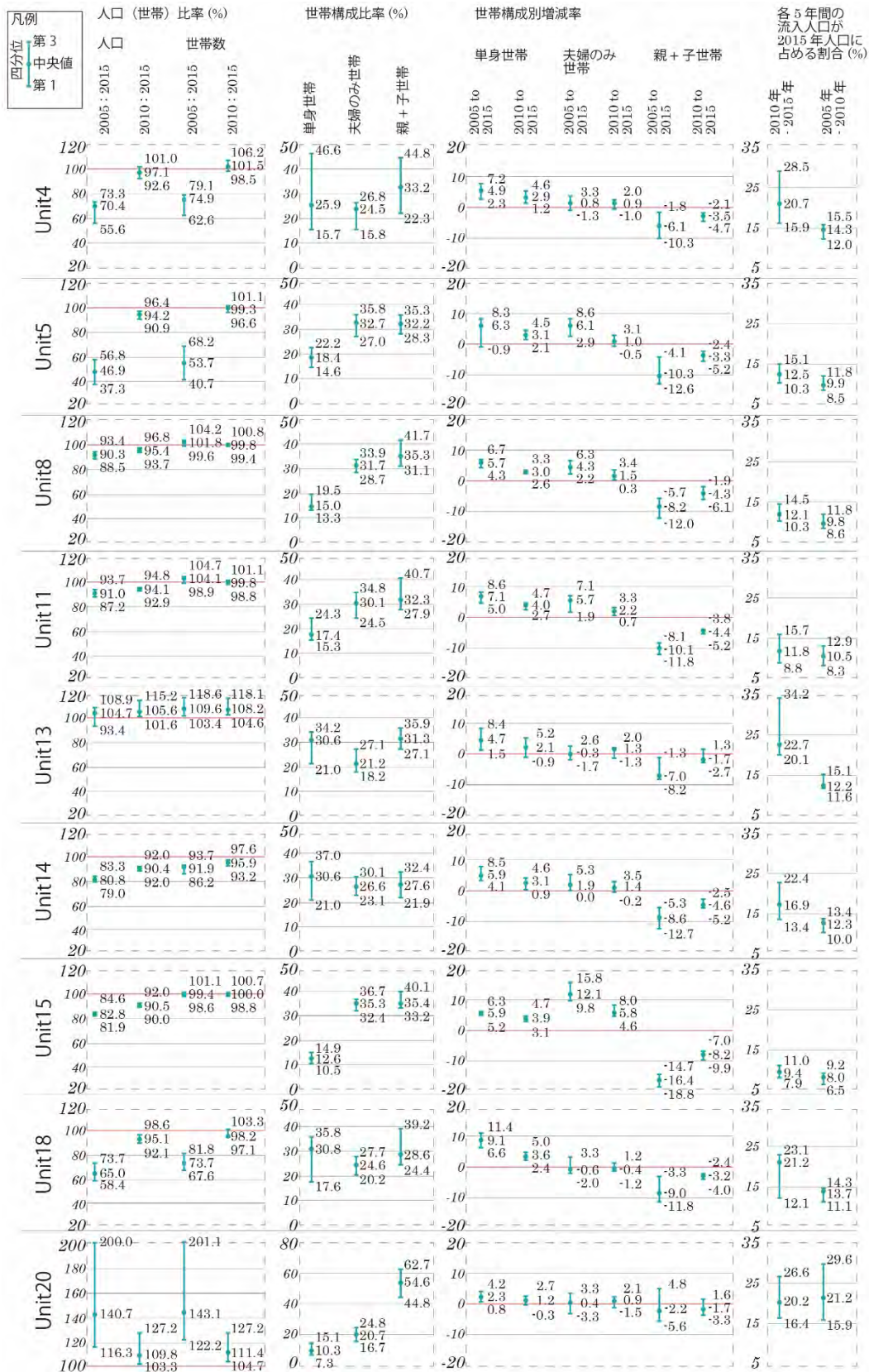


図3-3 対象ユニットにおける各指標の特徴

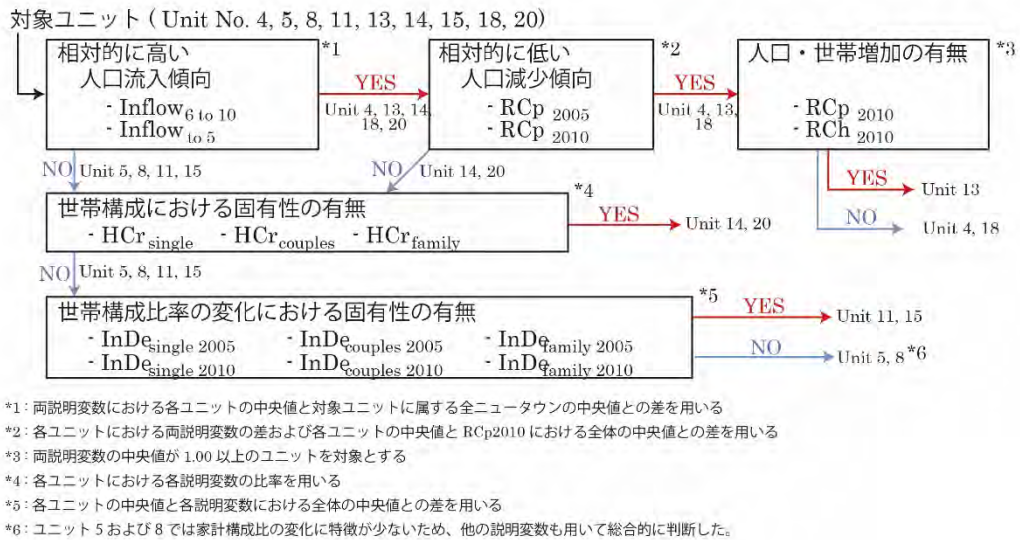


図 3-4 各ユニットの人口動態・人口構造に基づく類型化フロー

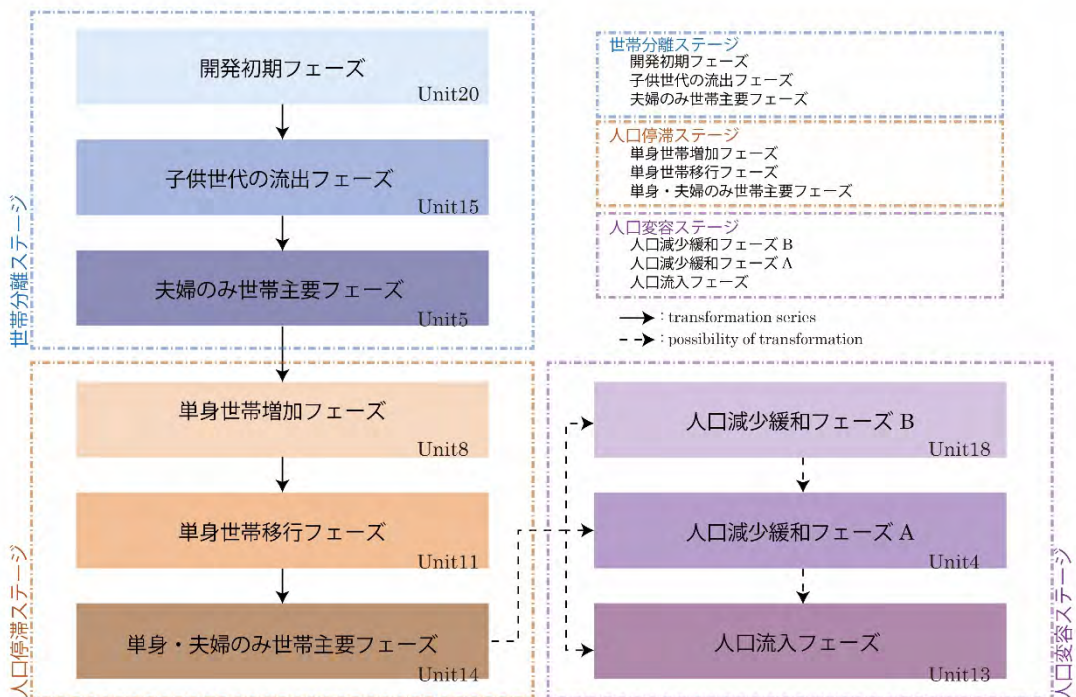


図 3-5 人口動態・人口構造に基づく変容フロー

3-4. 各フェーズにおける計画的郊外住宅地の地域特性

3-4-1. 立地特性

各フェーズに属する計画的郊外住宅地を色分けし、ステージごとに図示する。

世帯分離ステージの計画的郊外住宅地は、大阪や京都の都心部近郊に位置する傾向が低い（図 3-6）。また神戸都心部の 10 km 圏内において世帯分離ステージに該当する住宅地も散見されるが、その多くは神戸電鉄沿線に開発された地域であり、都心ターミナル駅（各線三ノ宮計）には直結しない路線に付随する住宅地である。なお開発初期フェーズに属する住宅地は、概ね都心部から 20 km 以上離れた遠方に位置しており、開発時期が他のフェーズよりも遅いと見られる。

人口停滞ステージでは、大阪と京都都心部の 10～20km 圏内においても該当する住宅地が表れる（図 3-7）。また京阪神の都心部間や JR 沿線の住宅地でも単身世帯増加/移行フェーズが確認される。また開発時期が後発であったと思われる都心部から 30 km 以上離れた遠方の住宅地もこれらフェーズに該当している。

人口変容ステージの計画的郊外住宅地は、都心部近郊のみならず 20～30 km 圏域においても散見される（図 3-8）。また特定の地点においてこれら人口流入傾向が伺える住宅地が集積しているわけではない。これら住宅地の中には世帯分離ステージや人口停滞ステージに該当する住宅地と連担したり非常に近接したりしている地域が存在している。こうした傾向は、JR 沿線や阪急・京阪沿線などの都心間を結ぶ路線に限らず、神戸電鉄沿線や近鉄学研都市線、南海高野線、能勢電鉄沿線など支線とされる鉄道沿線に付随する住宅地においても確認される。

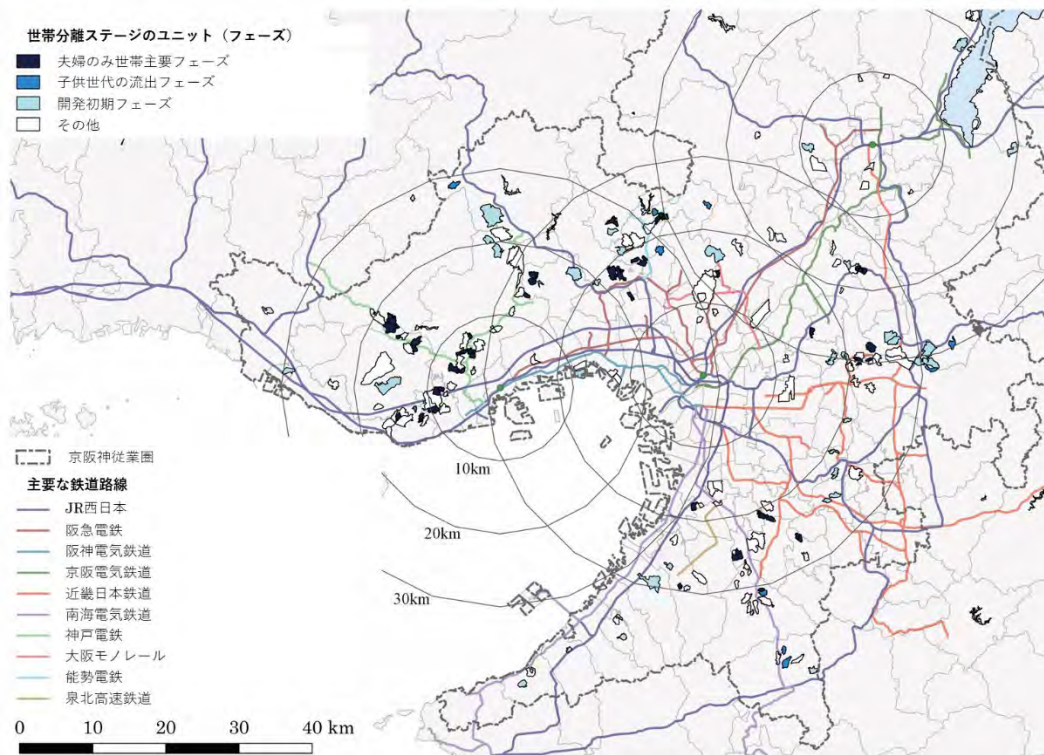


図 3- 6 計画的郊外住宅地の分布（世帯分離ステージ）

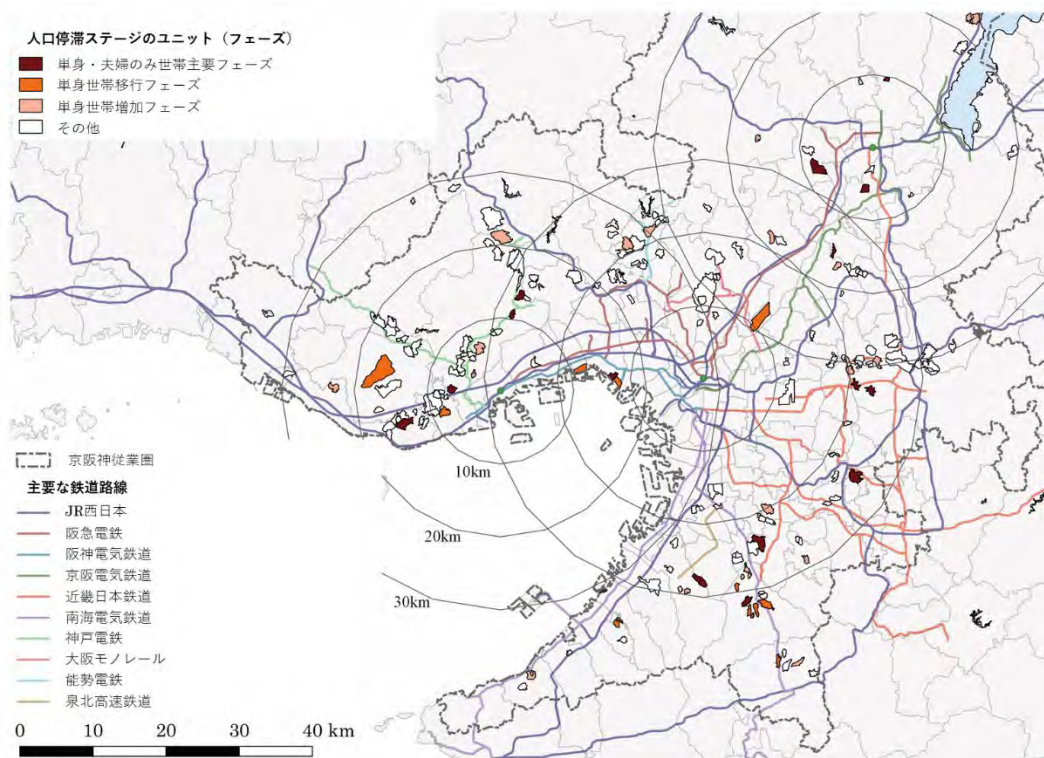


図 3- 7 計画的郊外住宅地の分布（人口停滞ステージ）

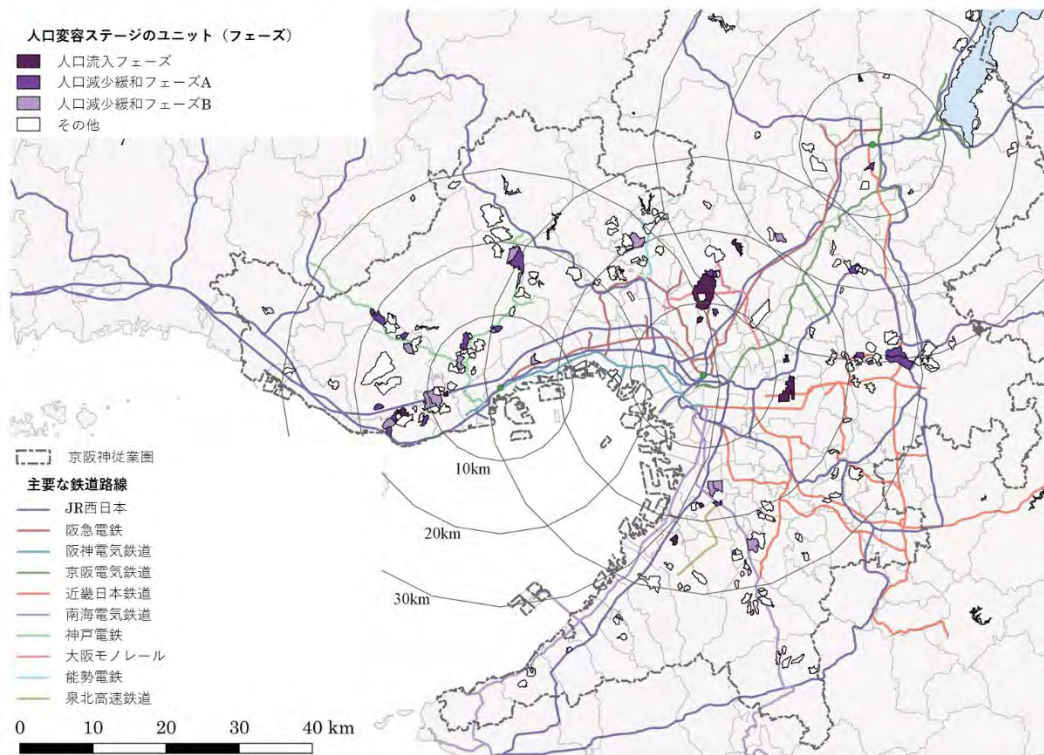


図 3-8 計画的郊外住宅地の分布（人口変容ステージ）

次に都心部からの時間距離との関係性を見る。この関係性を見るにあたり、はじめに計画的郊外住宅地の内、鉄道駅を内包あるいは近隣に有している住宅地の比率をフェーズごとに確認する^{vi}。人口変容ステージに該当する住宅地は、他のフェーズと比べて鉄道駅を有する比率が高い（図 3-9）。しかしながら最も比率の高い人口減少緩和フェーズ B においても 50%未満に留まっており、人口流入傾向がみられる住宅地は必ずしも鉄道駅との近接性が不可欠とは言い難い。

図 3-10 の箱ひげ図は、各フェーズに該当する計画的郊外住宅の都心部からの時間距離を表している^{vii}。鉄道駅を有する住宅地はその鉄道駅からの時間を算出している。また鉄道駅を有していない住宅地は、住宅地の最近傍のバスストップからの時間距離を用いる^{viii}。人口減少緩和フェーズ B 以降とそれ以前では、時間

距離の最大値に差が表れており、人口変容ステージの住宅地は、概ね 60 分以内の圏域に位置している。また中央値で見ても、これら 3 フェーズでは、40 分前後を示しており、比較的時間距離は近い傾向にある。しかしながら先述にもあったように人口流入が確認される計画的郊外住宅は、子供世代の流出や単身世帯の増加傾向がみられる住宅地と隣接するケースも存在している。その為、時間距離の差はひとつの参考値として捉え、そのほかの地理的特徴も分析していく。

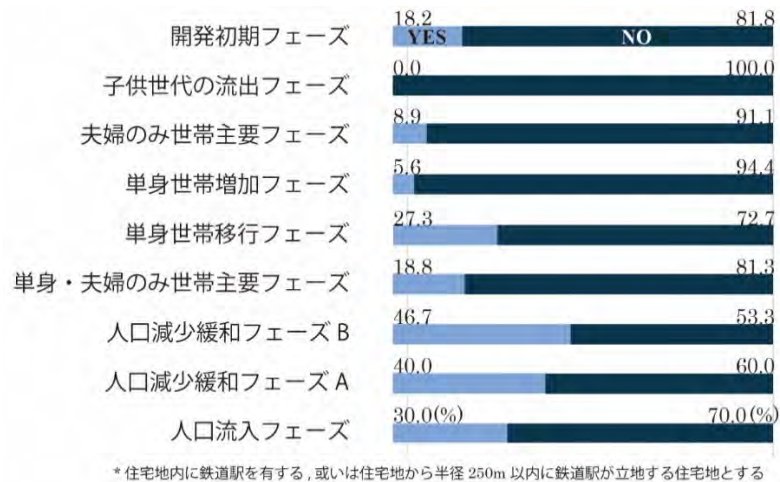


図 3-9 各フェーズにおける鉄道駅を有する計画的郊外住宅地比率

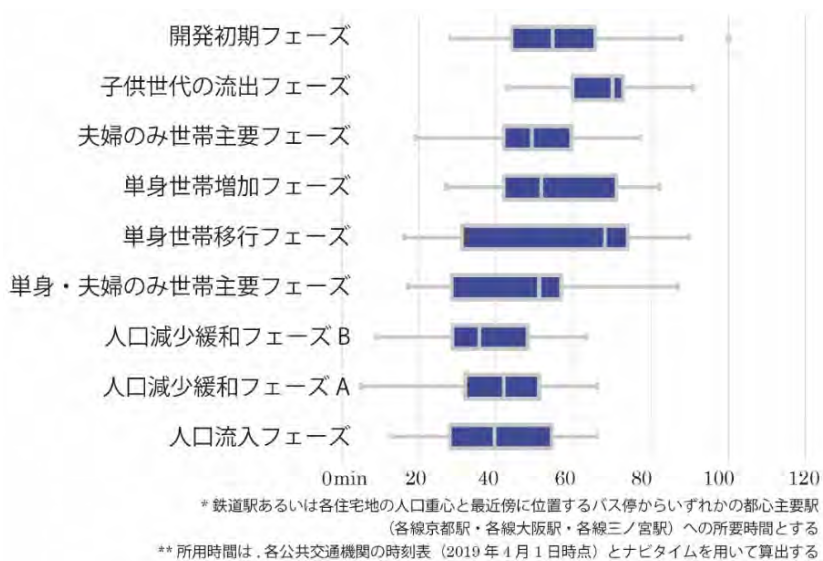


図 3-10 各フェーズの計画的郊外住宅地における都心部への時間距離

3-4-2. 開発時期・開発規模・主要な開発セクター

近年,人口の社会増加傾向がみられる地域は,主に 2010 年代に事業完了した新規ニュータウンか,1960 年代前後に開発されたオールドニュータウンであるとされている¹⁾.また民間企業による分譲開発よりも行政や第三セクターにより開発された住宅地において賃貸率・借地率が高く,相対的に“居住者遷移”^{ix}の頻度が多くなることが想定される.加えて千里ニュータウンや多摩ニュータウンなどの事例にもあるように,大規模ニュータウンほど住宅地再生が進む傾向が伺える.これら想定を踏まえて,各フェーズに属する住宅地の開発年代・開発規模・主要な開発セクターにおける特徴・偏重傾向の有無を整理する.図 3-11 のバブルチャートは各フェーズにおける住宅地の開発開始年の分布を表しており,縦軸にフェーズ,横軸に開発年代を据えている.個々の円が住宅地を表しており,円のサイズが開発規模,円の色が主要な開発セクターを示す.

世帯分離ステージおよび人口停滞ステージにおける各フェーズでは,前節で示したフローチャート(図 3-5)の流れに従い開発年代が古くなる傾向が伺える.開発初期フェーズでは,2000 年前後に開発が開始した住宅地も見られるが,単身世帯増加フェーズでは,1980 年後期までの開発に収まり,単身・夫婦のみ世帯主要フェーズになると 1980 年代よりも前に開発された住宅地のみ確認される.一方,人口変容ステージに属する各フェーズでは,開発時期が 1960 年代から 2000 年前後まで分散している.確かに人口の流入傾向が特に顕著である人口流入フェーズでは,既存研究の報告にもあるように 1960~70 年代初期の開発と 2000 年

以降の開発に偏る傾向が伺える。しかしながら人口減少緩和フェーズ A および B では、1970 年代後期や 1980 年代に開発された住宅地の存在も確認できる。そのため大幅な社会増加に転じていなくても、新しい居住者の流入により人口減少がランディングしつつある住宅地は、特定の年代に偏重しているとは言い難い。事実、人口減少緩和フェーズ A および B における開発時期別割合をみると、1960 年～1980 年に比率が分散している（表 3-2）。

開発規模では、人口流入フェーズに最も大きい円（千里ニュータウン）が確認されるが、必ずしも開発規模が大きい住宅地ほど人口変容が起きているとは言えない。実際、1970 年代ごろに開発された比較的大きな住宅地も開発初期フェーズや単身世帯増加フェーズ、単身世帯移行フェーズに属している。また人口減少緩和フェーズ A における住宅地の開発規模別比率を見ると、50ha 以下の開発が半数を占めており、小規模な開発地域であっても人口変容が起きつつある（表 3-3）

開発セクターの特徴では、世帯分離ステージや人口停滞ステージに属するフェーズにおいて民間企業により開発された住宅地が多く散見される。実際に子供世代の流出フェーズや夫婦のみ世帯主要フェーズでは、民間企業による住宅地の割合が 80%前後と高い（表 3-4）。しかしながらこうした傾向は、1980 年代や 1990 年代など後期に開発された住宅地の多くが民間開発であったことが要因であると推察される。また行政主導や第三セクターが中心の開発地のみが新しい居住者を獲得しているわけではない。人口変容ステージに属する各フェーズにおいても民間企業により開発された住宅地の割合は 40%～50%ほどあり、人口減少緩和

フェーズ A と B では,1980 年代に開発された民間開発の住宅地も確認される。

新しい居住者を獲得し人口減少傾向が緩和され,変容段階に入った住宅地は,特定の時期や規模に偏重するわけでもなく,また行政や第三セクターによる比較的面的な管理が行いやすい地域に限定されているわけでもない.これまで開発時期や規模,開発主体は,計画的郊外住宅地を類型化する際に用いられてきた.しかしながらこうした地理的特徴は,開発初期フェーズから単身・夫婦のみ世帯主要フェーズまでの人口減少および高齢化の過程を捉えるには適している反面,人口変容の可能性を鑑みるには限界があることが示唆された.

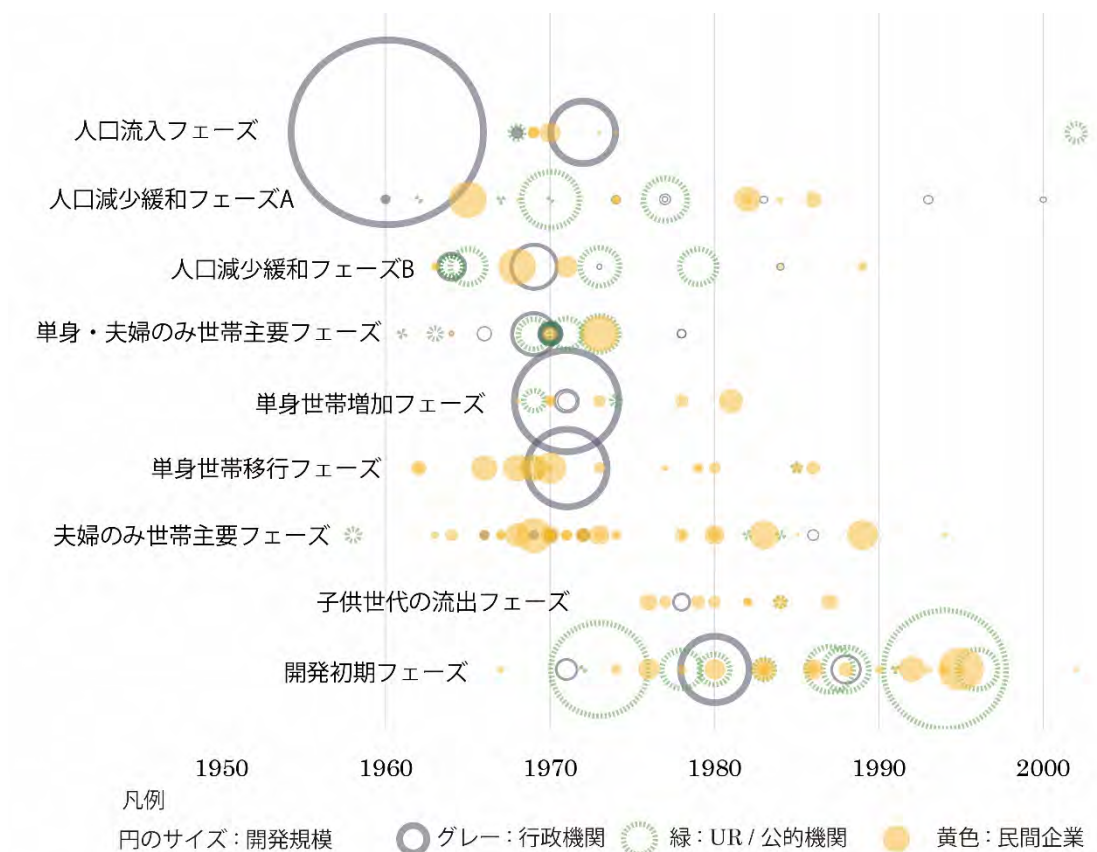


図 3- 11 各フェーズにおける住宅地の開発規模・主体・時期

表 3-2 各フェーズにおける住宅地の開発時期の比率

	'59	60s	70s	80s	90s	2000-	Total
人口流入フェーズ		0.50	0.40			0.10	1.00
人口減少緩和フェーズA		0.25	0.40	0.25	0.05	0.05	1.00
人口減少緩和フェーズB		0.46	0.31	0.23			1.00
単身・夫婦のみ世帯主要フェーズ		0.40	0.60				1.00
単身世帯移行フェーズ		0.18	0.73	0.09			1.00
単身世帯増加フェーズ		0.39	0.39	0.22			1.00
夫婦のみ世帯主要フェーズ	0.02	0.21	0.55	0.19	0.02		1.00
子供世代の流出フェーズ			0.40	0.60			1.00
開発初期フェーズ		0.03	0.21	0.42	0.30	0.03	1.00
Total	0.01	0.24	0.43	0.24	0.07	0.02	1.00

表 3-3 各フェーズにおける住宅地の開発規模の比率

	100ha 以上	50ha～ 100ha	50ha 未満	Total
人口流入フェーズ	0.40	0.30	0.30	1.00
人口減少緩和フェーズA	0.20	0.30	0.50	1.00
人口減少緩和フェーズB	0.60	0.13	0.27	1.00
単身・夫婦のみ世帯主要フェーズ	0.50	0.31	0.19	1.00
単身世帯移行フェーズ	0.45	0.36	0.18	1.00
単身世帯増加フェーズ	0.33	0.39	0.28	1.00
夫婦のみ世帯主要フェーズ	0.16	0.36	0.49	1.00
子供世代の流出フェーズ	0.20	0.70	0.10	1.00
開発初期フェーズ	0.52	0.21	0.27	1.00
Total	0.35	0.32	0.33	1.00

表 3-4 各フェーズにおける住宅地の開発主体の比率

	民間企業	行政機関	UR/ 公的機関	Total
人口流入フェーズ	0.50	0.30	0.20	1.00
人口減少緩和フェーズA	0.40	0.35	0.25	1.00
人口減少緩和フェーズB	0.40	0.27	0.33	1.00
単身・夫婦のみ世帯主要フェーズ	0.19	0.44	0.38	1.00
単身世帯移行フェーズ	0.55	0.27	0.18	1.00
単身世帯増加フェーズ	0.83	0.06	0.11	1.00
夫婦のみ世帯主要フェーズ	0.80	0.11	0.09	1.00
子供世代の流出フェーズ	0.80	0.10	0.10	1.00
開発初期フェーズ	0.61	0.09	0.30	1.00
Total	0.60	0.19	0.21	1.00

3-4-3. 住宅の所有形態と住居形態

賃貸住宅は、持家に比べて転居の障害が少なく、賃貸住宅率の高い住宅地ほど人口流動性が高いと考えられる。図 3-12 は、2015 年度国勢調査を基に、住宅の所有形態を持家、公的賃貸、民間賃貸に分けて示したものである。これらの散布図の各点は、個々の計画的郊外住宅地における住宅の保有形態の割合を表し、色は主要な開発セクターに対応している。また青色の実線は各フェーズにおける所有形態別割合の中央値を示し、破線は第 1 四分位と第 3 四分位を示す。

持家比率は、開発初期フェーズから単身世帯移行フェーズにおける各フェーズの中央値が 90%以上あるのに対し、単身・夫婦のみ世帯主要フェーズ以降では 50～60%強に留まる。一方、公的賃貸比率は、単身・夫婦のみ世帯主要フェーズと人口減少緩和フェーズ B において高く、反対に民間賃貸比率は人口減少緩和フェーズ A と人口流入フェーズにおいて他フェーズより高くなる傾向が伺える。またこれらのフェーズでは、民間主導で開発された住宅地でも高い賃貸住宅比率を示す。

単身・夫婦のみ世帯主要フェーズから人口流入フェーズまでの 4 つのフェーズでは、賃貸住宅比率としては大きな差が見られなかったが、その内実は、賃貸住宅の提供組織によって二分化されていることがわかった。相対的に人口流入が見られる住宅地では、民間企業による賃貸住宅が提供される傾向が強い。特に人口変容ステージに属する 3 つのフェーズでは、主要な開発セクターの比率に大きな差が見られない（表 3-4 参照）ことから民間賃貸住宅の供給量を増やすことが住宅地の変革に重要な要素となり得る。

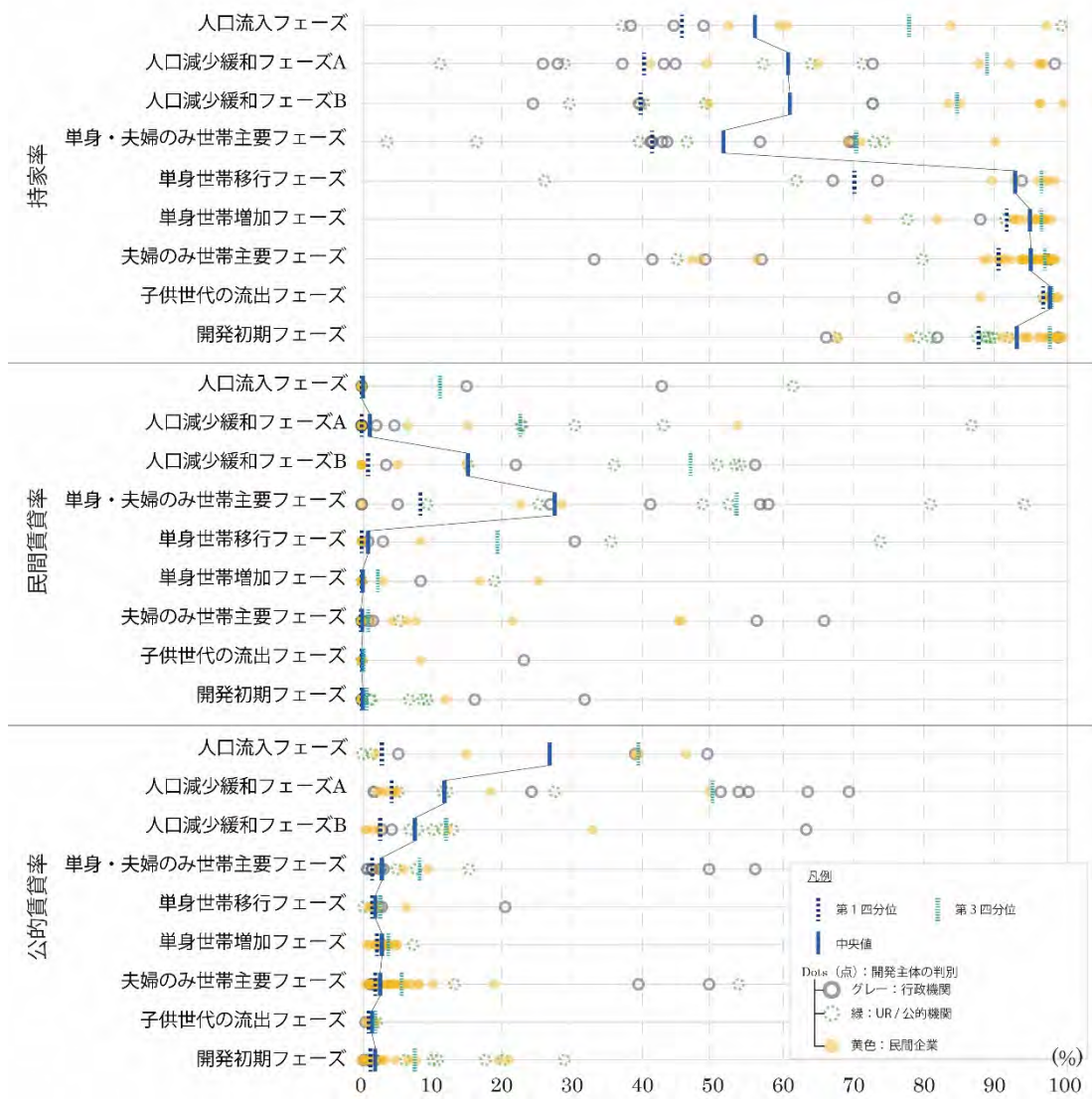


図 3- 12 各フェーズにおける住宅地の住宅所有形態比率

計画的郊外住宅地における戸建住宅は主に分譲目的による開発であり、個人により所有される傾向が強かった。その為、前述の各フェーズにおける住宅の所有形態別比率を踏まえると、戸建住宅率が高い住宅地ほど人口の流動性が弱まる可能性が考えられる。図 3-13 は、住宅の所有形態と同様に各フェーズに属する住宅地の住居形態別比率を表す散布図である。住居形態は、国勢調査による区分に基づき戸建住宅・集合住宅・長屋とし、図に記された点が住宅地ごとの住居形態別比率を示す。なお点の色と実線、破線が示す要素は、図 3-12 と同じとする。

人口流入フェーズを除く全てのフェーズにおいて戸建比率における四分位区間が広く、戸建比率は分散していることが伺える。しかしながら中央値を見ると、人口減少緩和フェーズ B や単身・夫婦のみ世帯主要フェーズと比べて人口流入フェーズと人口減少緩和フェーズ A の比率の方が高い。反対に集合住宅比率では、人口減少緩和フェーズ B と単身・夫婦のみ世帯主要フェーズにおける比率が相対的に高い傾向が伺える。世帯分離ステージや人口停滞ステージに該当するフェーズにおいて住居形態別比率が、戸建もしくは集合住宅に大きく振れる傾向があることを踏まえると、人口流入がより見込まれる住宅地では、これら戸建と集合住宅が混在しており、バランスよく供給されていると考えられる。なお長屋に関してはフェーズ間の差がほとんど見られず、第 3 四分位も 10%未満に収まる。

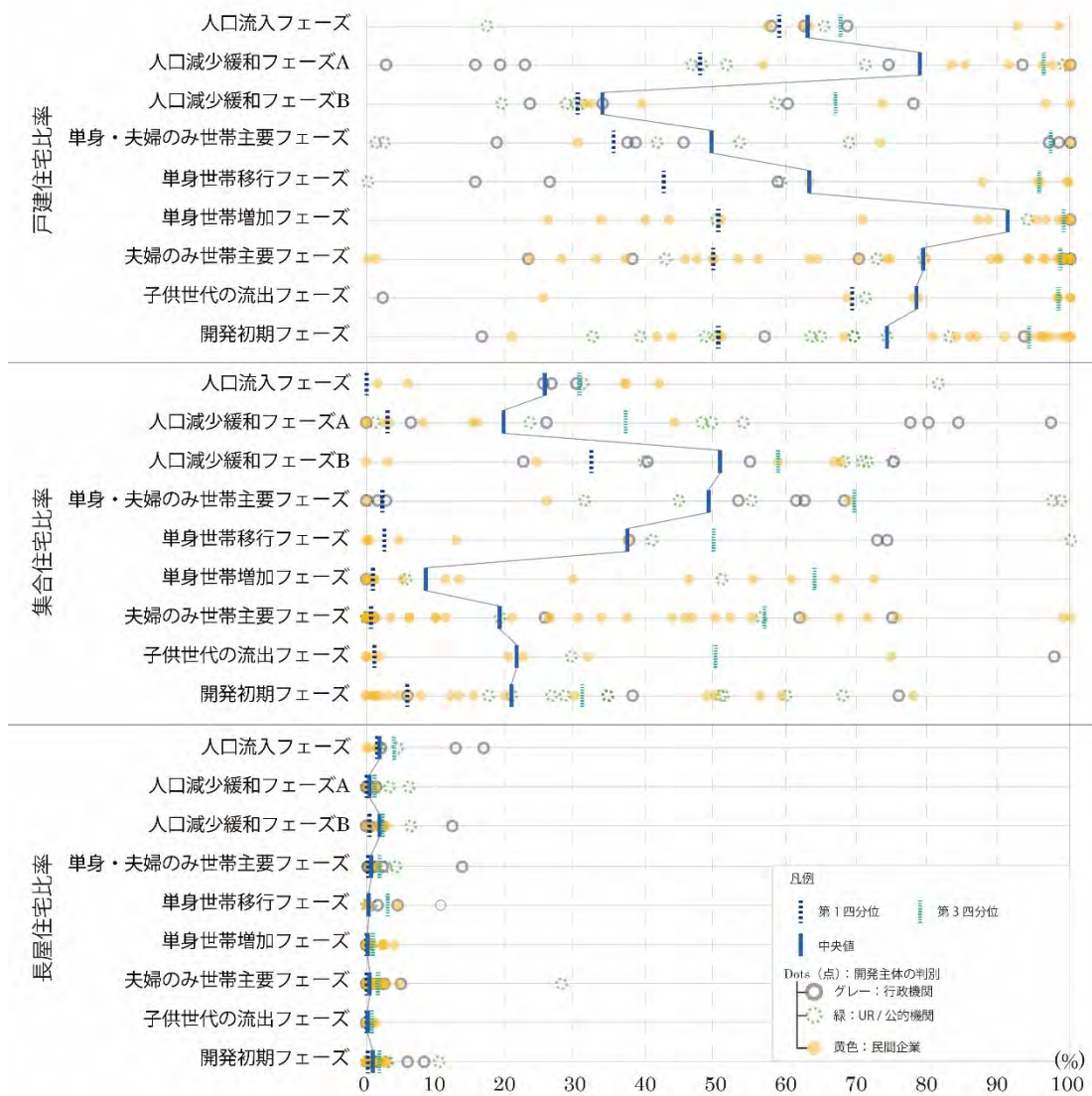


図 3-13 各フェーズにおける住宅地の住居形態別比率

3-4-4. 住宅地内における経済活動

2009年と2014年に実施された経済センサス-基礎調査を用いて各フェーズの住宅地内における経済活動の状況を分析する。本分析では各住宅地内の事業所数とその地域に通勤する人数（以下、地域内従業者数）を集計する。

図3-14は、本分析で対象とする個々の計画的郊外住宅地において1haあたりの事業所数と地域内従業者数を算出し、標準化したものである。縦軸に1haあたりの地域内従業者数、横軸に1haあたりの事業所数をとり、各点が個々の住宅地の値を示す。点の形および色は、フェーズに応じて区別する。

ステージごとの比較から人口変容ステージに属する住宅地は、相対的に事業所数および地域内従業者数が多い。また世帯分離ステージと人口停滞ステージでは、世帯分離ステージにおいて第一象限に該当する住宅地がより多く確認される。しかしながらどのフェーズにおいても大半の住宅地は、縦軸・横軸ともに-1.0～0.0の間に集中しており、特に子供世代の流出フェーズに該当する住宅地は、全て第三象限に位置している。用途混在などにより住宅以外の施設が存在する住宅地において、より人口の流入が見込まれると考えられる。

図3-15は、各住宅地における2009～2014年間の事業所数および地域内従業者数の増減率を示したものである。縦軸が地域内従業者数の増減率、横軸が事業所数の増減率を表す。各象限をそれぞれ①経済活動発展型（第一象限）、②大規模事業所増加型（第二象限）、③経済活動停滞型（第三象限）、④小規模事業所増加型（第四象限）として捉える。また図3-15の横棒グラフは、各フェーズにおいてそ

それぞれの象限に該当する住宅地の割合を示したものである。開発初期フェーズにおいて経済活動発展型に該当する住宅地の割合が最も高い。反対に子供世代の流出フェーズでは、経済活動発展型の住宅地は存在せず、経済活動停滞型の割合が全フェーズを通して最も多い。また人口変容ステージにおけるフェーズでは、経済活動発展型の割合が 20~30%程度に留まっており、近年急激に経済活動が活発化したわけではない。また人口減少緩和フェーズ B では、経済活動停滞型の割合が 57.1%あることから住宅地内における経済活動の活発化が人口流入に直結しているとは限らない。

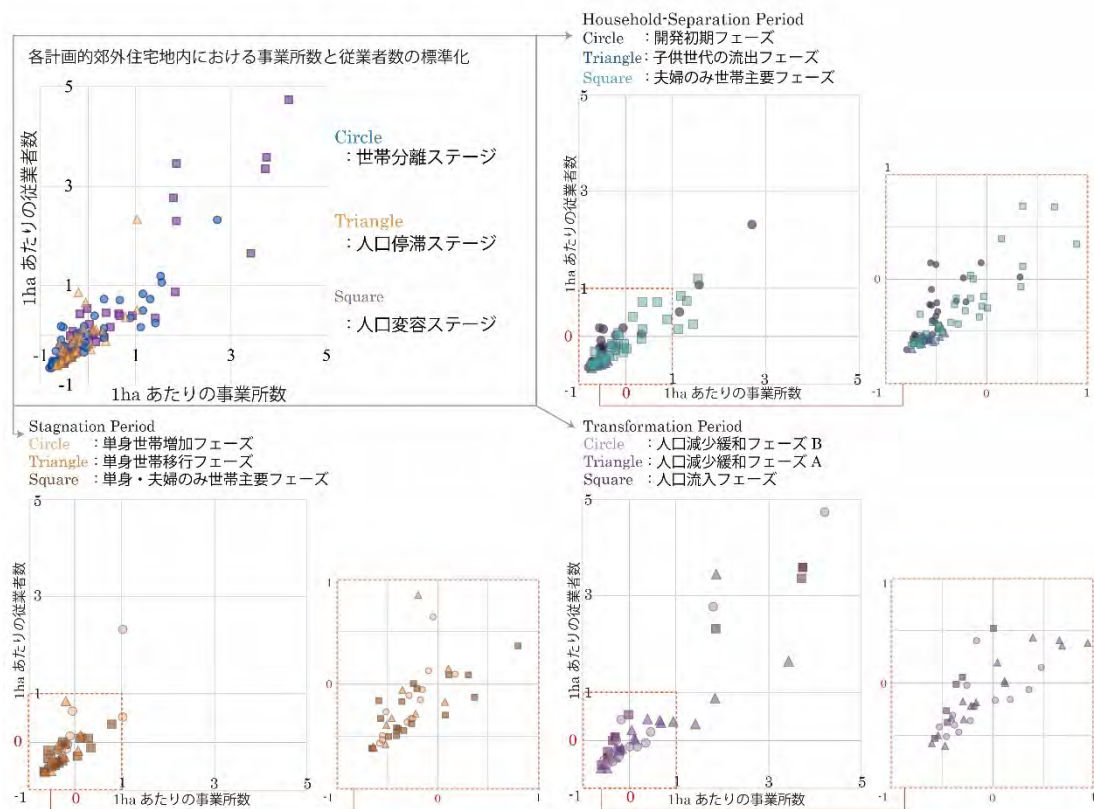


図 3-14 各フェーズの住宅地内における 1ha あたり従業員数・事業所数（標準化）

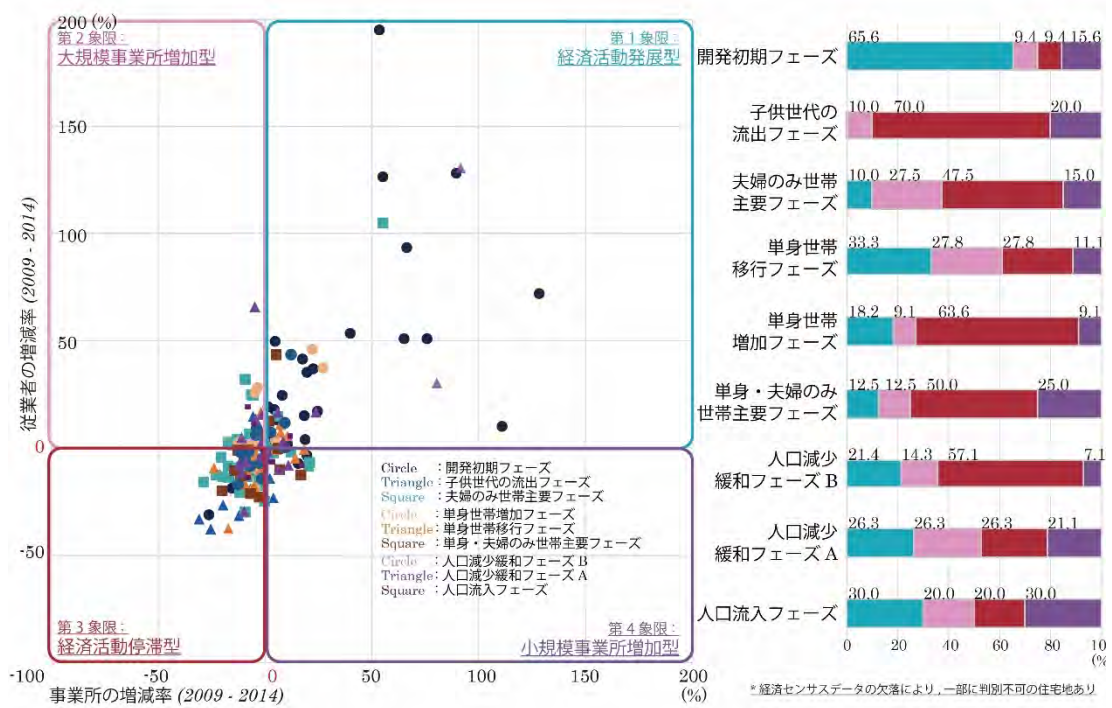


図 3- 15 各フェーズの住宅地内における従業員と事業所数の増減率

3-5. 分類木分析による人口変容がみられる住宅地の重要説明変数

本節では、分析対象としてきた 220 の計画的郊外住宅地を人口流入傾向のある住宅地とない住宅地に二分し、分類木分析を用いて人口流入を誘引する定量的・定性的説明変数を考察する。本分析において用いる説明変数は、表 3-5 の通りであり、これらのデータは全て前節で示した分析で用いたものと同じである。人口流入傾向にある住宅地は、本論における人口変容ステージに属すると考えられるが、人口減少緩和フェーズ B における人口流入率が他 2 つのフェーズと比べて低い。そのため、本分析では 2 種類の分類木を作成した。ひとつは「人口変容ステージに属する住宅地全てを人口流入傾向にある」と捉え、もう一方は、より人口流入率の高い「人口流入フェーズと人口減少緩和フェーズ A のみが人口流入傾向のある住宅地」と見なしたものである。なお前者を分類木_1、後者を分類木_2 とする。

はじめに分類木_1 における傾向を見る（図 3-16）。1 番目の説明変数に“持家比率”が来ており、65.061 未満の場合、人口流入傾向のある住宅地により該当し易くなるとされる。そして“民間賃貸比率”がより高く、かつ“都心部からの時間距離”が 42.5 分未満の場合に最も人口流入が見込まれる。なお仮に“持ち家比率”が閾値より高いケースでも、“都心部からの時間距離”が 37.5 分未満であり、かつ“集合住宅比率”が 58.566 を下回った場合においては人口流入のある住宅地となり得る。

分類木_2 の結果では、“民間賃貸比率”が最も上位の説明変数として抽出され、相対的に民間賃貸比率が高い住宅地ほど人口流入傾向が強まる（図 3-17）。そして“開発時期”が 1977 年以前の比較的古い住宅地において人口流入が発生し易い。

また“民間賃貸比率”が 22.488 未満であっても“持家比率”が相対的に低く、かつ“戸建比率”が 43.745 以上のケースでは、比較的人口流入が見込まれるとされる。

どちらの分類木分析でも“持家比率”と“民間賃貸比率”が重要な説明変数として表れており、相対的に持家比率が低く、民間賃貸比率が高い住宅地が望まれる傾向が共通している。こうした傾向は、賃貸住宅においてより居住者遷移が早く、また住居を手放す際のハードルが低いこともあり、当然の結果であると考えられる。しかしながらどちらの分類木においても説明変数として“公的賃貸比率”が表れておらず、行政や第三セクターによる賃貸の影響力は低いとみられる。

また分類木_1 では“集合住宅比率”が低いケース、分類木_2 では“戸建比率”が高いケースにおいて人口流入傾向のある住宅地に該当し得る結果が出ている。このような結果は、戸建住宅が住宅市場に流通している場合により人口の流入が見込まれると推察される。依然として計画的郊外住宅地では戸建住宅のニーズが存在していると言える。

表 3- 5 分類木分析に用いる説明変数

NO.	変数	種類	備考	出典
1)	都心部からの時間距離	定量的	6-4-1. 立地特性 参照	各種時刻表・ナビタイム
2)	開発時期	定量的	開発が開始された年度を用いる	全国ニュータウンリスト
3)	開発規模	定性的	16～50ha・50～100ha・100ha以上	全国ニュータウンリスト
4)	主要な開発セクター	定性的	民間企業・行政・第三セクター	全国ニュータウンリスト
5)	持家比率	定量的	6-4-3. 住宅の所有形態と住居形態 参照	国勢調査
6)	公的賃貸比率	定量的	6-4-3. 住宅の所有形態と住居形態 参照	国勢調査
7)	民間賃貸比率	定量的	6-4-3. 住宅の所有形態と住居形態 参照	国勢調査
8)	戸建比率	定量的	6-4-3. 住宅の所有形態と住居形態 参照	国勢調査
9)	集合住宅比率	定量的	6-4-3. 住宅の所有形態と住居形態 参照	国勢調査
10)	長屋比率	定量的	6-4-3. 住宅の所有形態と住居形態 参照	国勢調査
11)	1haあたりの事業所数	定量的	6-4-4. 住宅地内における経済活動 参照	経済センサス基礎調査
12)	1haあたりの地域内従業者数	定量的	6-4-4. 住宅地内における経済活動 参照	経済センサス基礎調査
13)	事業所数の増減率	定量的	6-4-4. 住宅地内における経済活動 参照	経済センサス基礎調査
14)	地域内従業者数の増減率	定量的	6-4-4. 住宅地内における経済活動 参照	経済センサス基礎調査

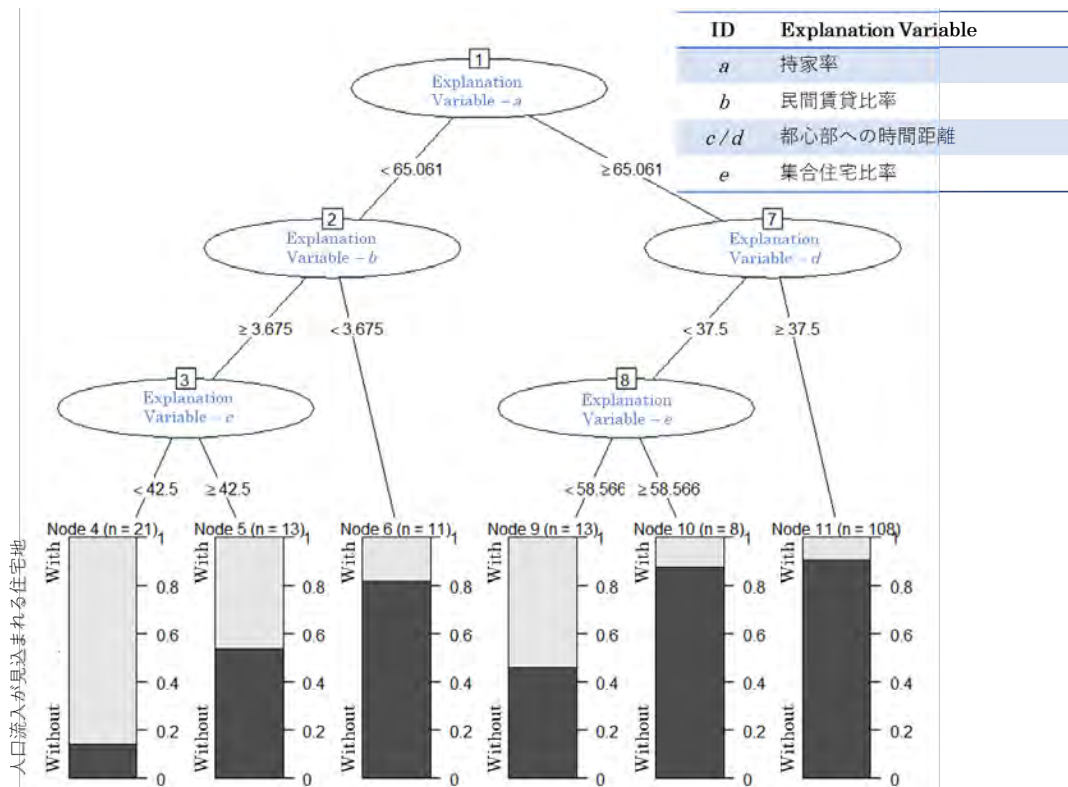


図 3- 16 分類木分析結果 (分類木_1)

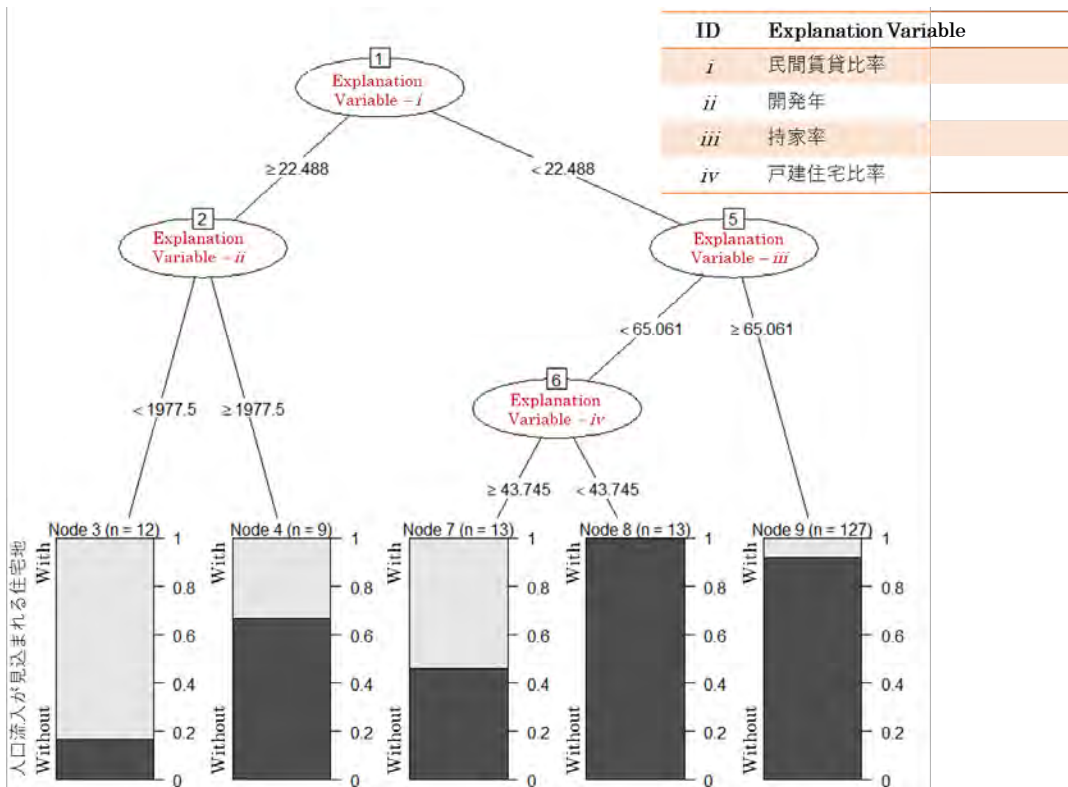


図 3- 17 分類木分析結果 (分類木_2)

3-6. 小結

本章では,Self-Organizing Map 手法を用いて人口動態・人口構造に基づき計画的郊外住宅地を類型化し,住宅地の変容プロセスに即したフェーズを抽出した.そして地域特性との関係性を各種統計資料および分類木分析を用いて考察した.

人口が変容しつつある計画的郊外住宅地は,必ずしも特定の年代や規模,開発主体に偏重していない.唯一都心部からの時間距離では,人口変容が起きていない住宅地との間に差が見られたものの,立地を見る限り必ずしも近郊(あるいは遠方)にのみそうした人口変容ステージの住宅地が集積しているわけではない.そして中には隣接する住宅地同士で該当するフェーズおよびステージが異なっている傾向が伺えた.その為,従来の計画的郊外住宅地を対象にした地理的要因に基づく類型論では,全国的な人口減少が進行する現状において新しく人口流入傾向にある住宅地を捉えることに限界が来ていると考えられる.

そうしたなか民間企業による賃貸住宅の比率が高い住宅地ほど人口変容が起きやすいことが示された.またこうした住宅地では,戸建や集合住宅の割合がどちらかに偏るのではなく,他のフェーズに該当する住宅地と比べてバランスが保たれる傾向にある.集合住宅と戸建住宅の選択肢があり,かつ民間賃貸による住宅供給が行われている地域に需要があると考えられる.清水らによると,郊外居住者の中には良好な自然環境を求めて住まう人々と,仕事のために居住している人々がいるとされる²⁾.清水らの調査は都市計画区域外の住宅地に限られていたが,従業地の郊外化が進む現在では,このような自然環境などの住宅地そのもの

に価値を見出し移住する人々よりも仕事(従業地)に影響を受け移住してくる傾向が京阪神従業圏内の計画的郊外住宅地においても強まっているのではないかと推察される。そして彼らにとっては持家よりも賃貸住宅の方が転入出におけるハードルが低いため活用し易く、その結果、人口変動がこうした民間賃貸比率の高い住宅地で起きているとみられる。

また人口流入が起きている住宅地の中には働く場が確保されている地域も多いが、一方で近年住宅地内における経済活動が活発化したケースは1/3にも満たない。本章2節でも触れたように郊外従業クラスターが形成されている現状では、働く場所の増加を目的とした計画的郊外住宅地における用途混在は必ずしも必要であるとは言えない状況にある。むしろ計画的郊外住宅地間やその他の郊外部との連携を強め、都心部以外へのアクセス性や利便性を高めることがより重要であると考えられる。

こうした近隣地域との連携は、隣接する住宅地間においてフェーズに違いが生じている状況では、住宅の循環や良質な住環境の維持においても重要である。全国的な人口減少が進む状況では、居住者遷移が滞り、また良質な戸建住宅が十分に確保された環境の維持が困難な住宅地が発生することが想定される^{xi}。その為、個々の住宅地のみで完結するのではなく、複数の隣接/近接した住宅地を俯瞰し、それぞれの人口動態・人口構造の変化を見据えた補完的なシステムを構築していくことが望ましいと考えられる。

注釈

- ⁱ 国土交通省によるニュータウンの定義に従う。①昭和 30（1955）年以降に着手された事業,②計画戸数 1000 戸以上または計画人口 3000 以上の事業のうち地区面積が 16ha 以上の地域,③郊外での開発事業（事業開始時に DID 外であった事業）。
- ⁱⁱ 対象とするデータ量が多く,かつ一部の説明変数が非線形な関係性を有する可能性がある為,線形を前提とした階層型クラスター分析（ウォード法）ではなく,非線形の分析を行える SOM を用いることとした。なお非階層型クラスター分析（k-means）は,最初の段階で分類するクラスター数を指定する必要がある,今回のような分類数をはじめから定義しづらい分析では活用しがたい。加えて本研究の主題は,各ニュータウンの人口動態に基づく類型化であるため,人口動態等の説明変数を低次元へと落とし込み,簡略化させる主成分分析は適さないと考える。また李によると社会地域を析出する際には SOM が妥当な手法であるとされ³⁾,この点も本分析で SOM を用いる際の参考とした。
- ⁱⁱⁱ 本分析の目的は,変数の大きさによる影響度を図るのではなく,分岐に関係する説明変数とその値を抽出することである。その為,説明変数が非線形な関係を示す可能性があることが想定された為,分類木分析を用いた。実際,分類木_1 では,説明変数として「所要時間」が 2 回表現されている。さらに,空間分析に対する分類木分析の適合性を示唆する先行研究を踏襲している^{4) および 5)}。
- ^{iv} 本章における SOM 分析では,パラメーターを(a)出力単位数=20,(b)出力単位時のアスペクト比=「4×5」とした。これはパラメーターを変えた出力パターンをいくつか試した結果,現地調査等を踏まえて妥当と見られるパラメーター値である。
- ^v 本論 2 章に記載したように,近年の郊外部では,若い世代においても親+子世帯に限らない世帯構成の流入が見られる。
- ^{vi} 住宅地内もしくは境界線から半径 250m 以内に鉄道駅が位置する場合とする
- ^{vii} 時間距離は,2019 年 4 月 1 日時点の各公共交通機関の時刻表とナビタイムによる乗換案内を用いて算出する。その際,日常生活における利用傾向を鑑みる為,通勤・通学時間帯のみ運行する列車を除き,かつ有料特急を除外した際の最短時間を抽出する。
- ^{viii} 各住宅地の人口重心から直線距離で最も近いバスストップを最近傍とする
- ^{ix} 本論における居住者遷移とは,居住者に焦点を充てた住替え（いわゆる居住サイクル）を表すのではなく,個々の住居（戸建・集合などの形態は問わない）に焦点を充て,その住居における居住者の入れ替わりを表す語彙として定義する。
- ^x 第二象限は地域内従業者数が増加するものの事業所数が減少しており,一事業所当たりの従業者数が 2009 年時点と比べて増加していると考えられる。また反対に第 4 象限は,事業所数が増えている者の地域内従業者数が減少しており,一事業所における従業者は少なく,コンパクト化しているとみられる。
- ^{xi} 鈴木らは,住替え支援による住宅ストック循環の可能性を検証している⁶⁾。そして住替えを希望する居住者の多くは住居の増改築や建て替えを行っていないケースが多く,中高年世帯の住替えに伴う中古住宅ストックは建築年数が高経年である可能性が高いと指摘しており,主に売却意向が高い。

4. 京阪神従業圏の郊外市町村における中・若年層居住者の生活行動特性

4-1. はじめに

本章では、京阪神従業圏郊外部ⁱに位置する茨木市・高槻市・寝屋川市・枚方市の4市を対象に、パーソントリップ調査と同市において実施したアンケート調査の結果から郊外部に居住する中・若年層ⁱⁱの生活行動特性を明らかにする。これら4市には、京都都心部と大阪都心部を結ぶ鉄道路線が縦断しており、それぞれ茨木市・高槻市を阪急京都本線、寝屋川市・枚方市を京阪本線が通過する。またJR西日本の京都線と学研都市線がこれら私鉄路線に並走する（図4-1）。

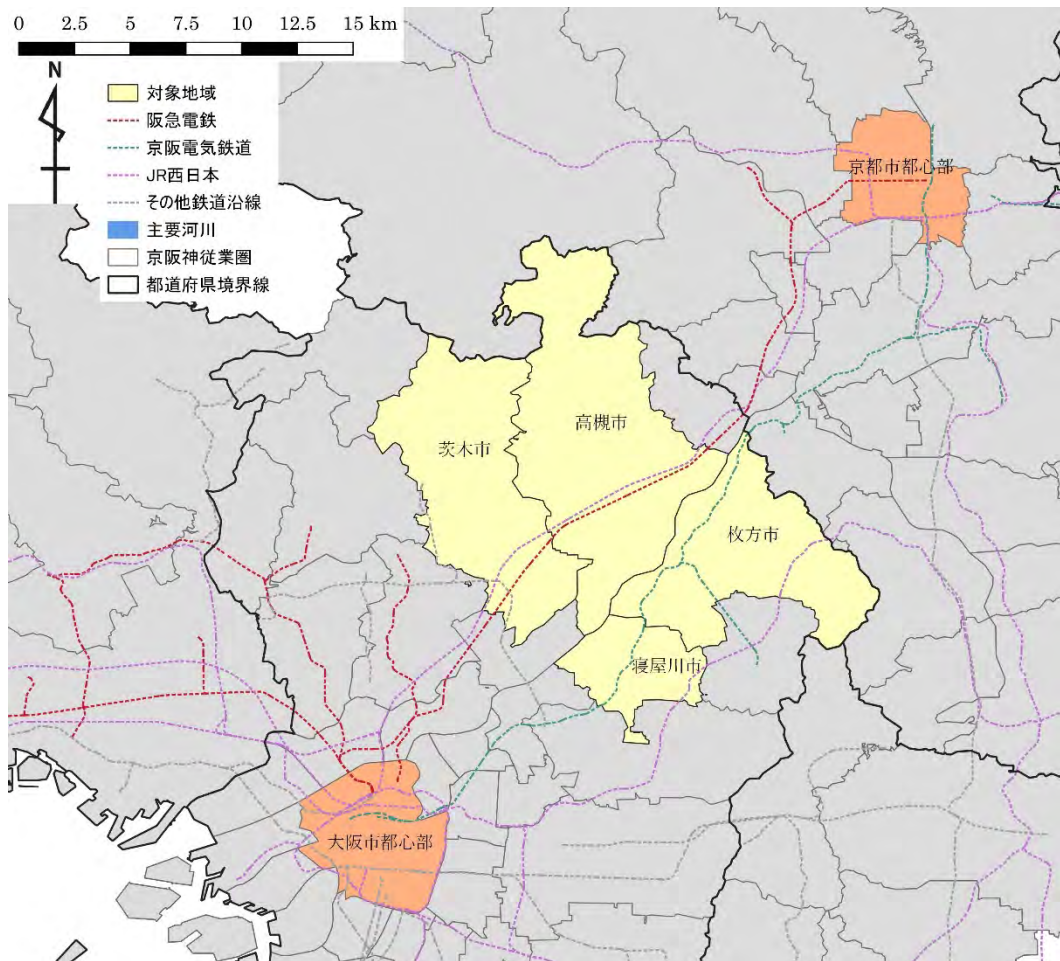


図4-1 本章における対象地域

4市は、京阪間の同心軸に位置する郊外部であり大阪南部や神戸以西などの他の郊外部と比べて都心部との関係性が密接であったと想定される。DID が都心部と連担しているⁱⁱⁱことから、計画的郊外住宅地の周辺でスプロール開発が進み、住宅地間の隔たりがなくなったと考えられ、特定の住宅地を抽出するのではなく、市全域を対象に分析を行うこととする（図4-2）。

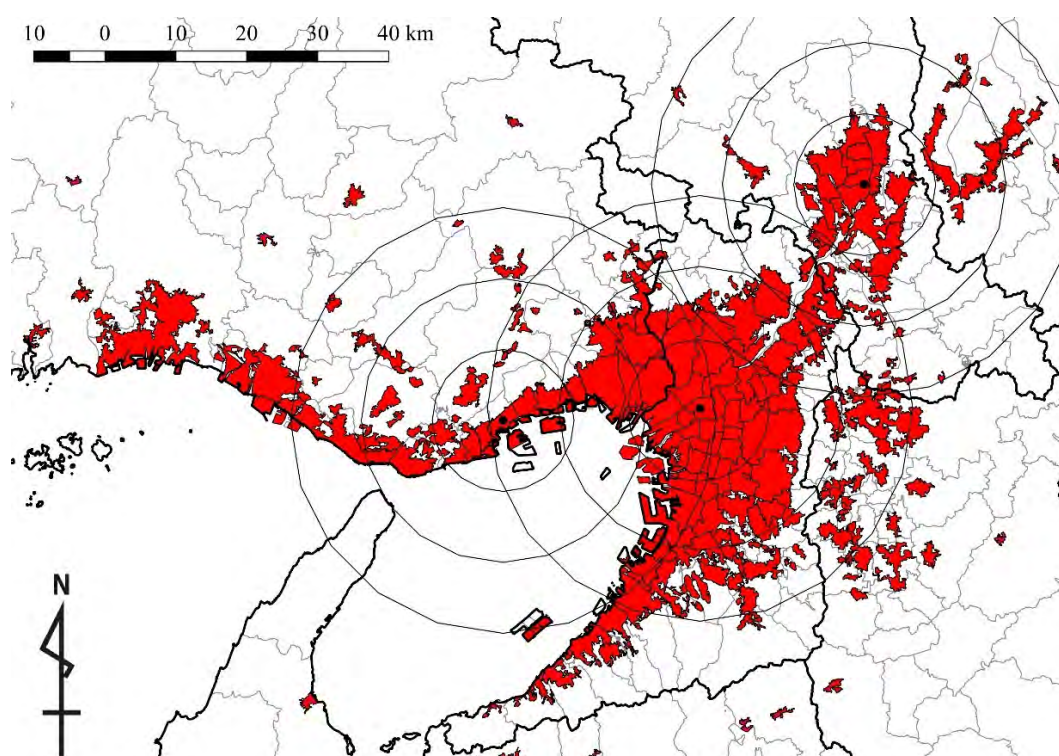


図4-2 DID 該当地域（2010年）

加えてこれら4市は、前章における分析結果に基づくと都心部における従業比率が2015年時点においても増加傾向にあり、4章以降に対象とする計画的郊外住宅地とは異なる都心部との関係性が高い地域である。また各市における鉄道事業者の協力が得られ、これら4市に住まう各鉄道事業者が運営するカード会員を対象としたアンケート調査^{iv}が実施できたことも分析対象とした理由である。

鉄道事業者のカード会員を対象とした理由は、第 1 に本章で取り上げる 4 市は、都心間に位置する郊外部市区町村であり、モータリゼーションが進行してきた郊外部においても他の地域と比べて鉄道沿線を主体とした生活が成されていると想定される点、第 2 に関西圏の郊外部が私鉄沿線の敷設に伴い開発されており、鉄道沿線に依拠した日常生活を送る周辺居住者の生活実態に着目する必要がある点、第 3 に従来戸別配布アンケートでは、回答者の属性が、高齢化した退職者層や専業主婦に偏ることが多く、中・若年層の回答を得難い点にある。なおアンケートに加えて第 5 回パーソントリップ調査を用いることで鉄道利用に限らない行動特性を捉える。

本章 2 節では、パーソントリップ調査に基づき茨木市・高槻市および寝屋川市・枚方市における世代ごとの行動目的別の利用地域から生活行動特性とその分布を整理する。加えて主に各市内を対象とした代表交通手段別の行動目的別トリップ分布を世代ごとに分析し、居住地近隣における行動特性を考察する。

本章 3 節では、茨木市・高槻市を対象とするアンケート調査を基に 2 市に居住する世代別生活行動特性を推察する^v。ここでは、鉄道利用の主な目的と日常生活で訪れる地域、そして駅周辺における施設利用の傾向を分析する。

本章 4 節は、寝屋川市・枚方市を対象とするアンケート調査を用いた世代別生活行動特性の分析となる。寝屋川市・枚方市では、有効回答数が豊富である為、鉄道利用等の行動分析に加えて沿線上の他駅で利用される施設の相関関係を抽出する。なおこの際アソシエーション分析^{vi}を用いる。

本章 5 節は、小結として本章において得られた知見や議論をまとめる。

4-2. パーソントリップ調査に基づく世代別行動特性

4-2-1. 対象4市におけるトリップデータの抽出

各世代がそれぞれの行動目的において利用する地域の傾向をみる.分析する行動目的はパーソントリップ調査の行動目的-細分類のうち,日常生活に関係するとみられる①買物 (Purchase,以下 PUR 目的),②食事・社交・娯楽・レクリエーション (Recreation,以下 REC 目的),③その他の私用 (Ordinally Tasks,以下 ORD 目的)とする (表 4-1).またトリップ数の集計は各パーソントリップ調査で既に算出されている各サンプルに対応した補正後拡大係数を用いる.なお我が国において各種サービス業に従事する人々が増加しており,休日が不定期な居住者も一定数存在していると考えられる為,本分析では平日と週末のトリップを統合して分析する.

表 4-1 本論で対象とする第5回パーソントリップ調査の行動目的

大分類	細分類	元の分類	週末トリップのみ選択肢あり
自由	①買物	買物	
		日常食品の買物	✓
		日常食品以外の買物	✓
	②食事・社交・娯楽・レクリエーション	食事・社交・娯楽	
		食事	✓
		社交	✓
		娯楽	✓
		文化	✓
		祭り・イベント等を見る	✓
		散歩・ジョギング	
		観光 (観光等)	
		保養	
		ハイキング・スポーツ競技	
	体験型レジャー		
	その他非日常的な活動		
③その他の私用 (送迎、通院、習い事等)	「病院」等での受診・治療		
	「送り迎え」で乗せ降ろし		
	習い事・スポーツジム通い	✓	
	地域活動・ボランティア	✓	
	その他 (日常的 非区分)	✓	
その他日常的な活動			
自由目的 (詳細不明)	自由目的 (詳細不明)		

※これら自由目的 (大分類) の他に「出勤」「登校」「業務」「帰宅」「不明」に関するトリップが存在する.

茨木市・高槻市を居住地とするトリップを抽出し、目的別に区分する。そして各トリップの到着地点の郵便番号区ごとに補正拡大係数を集計した^{vii}。同様に寝屋川市・枚方市の居住者のトリップを抽出し集計する。そのうえで QGIS を用いて、沿線ごとに各世代の目的別トリップ数を図示する。その際、トリップ数の大小を到着地点がわかるようにトリップ円により表現した。

4-2-2. 世代ごとの行動目的別トリップ分布

初めに PUR 目的におけるトリップ円の分布を見る（図 4-3～図 4-8）。茨木市・高槻市と寝屋川市・枚方市のどちらにおいても若年層のトリップ円は、都心部（特に大阪市）と対象市内に比較的大きい傾向にある。最小単位のトリップ円は、その他の郊外部にも分布しているが、主に京阪間に限られる。一方で、中間層およびプレリタイア層では、奈良市や阪神間などの地域においても確認される。また京阪間においても若年層と比べてトリップ円が分散する傾向にある。なお茨木市・高槻市は、世代に関係なく寝屋川市・枚方市と比べて阪神間にトリップ円が多く確認される。加えて都心部におけるトリップ円も相対的に大きい傾向にある。これらは、阪急沿線と京阪沿線の構造の違いにより表れていると推察される。

次に REC 目的における行動分布を見る（図 4-9～図 4-14）。レクリエーションにおけるトリップ円は、世代や沿線に関係なく PUR 目的におけるトリップと比べて広域に分散している。しかしながら寝屋川市・枚方市の若年層は、相対的に都心部と対象市内にトリップ円が集中する傾向にあり、郊外部への分散傾向が低い。また茨木

市・高槻市の若年層でも中間層やプレリタイア層と比べると郊外部におけるトリップ円の分布が少ない傾向が伺える。加えてどちらの沿線においても若年層は、都心部におけるトリップ円が大きく少ない傾向にあり、一方で中間層およびプレリタイア層は、都心部のトリップ円が小さいながらも多数存在している。郊外部のみならず、都心部においても中間層とプレリタイア層は特定の郵便番号区に集中するのではなく、自身の目的に応じて分散していることが伺える。なお購買目的で見られたような阪神間や都心部におけるトリップ円の大きさの違いなど、沿線の構造の違いによると思われる差異は少ない。

最後に ORD 目的における世代別のトリップ分布を見る（図 4-15～図 4-20）。ORD 目的におけるトリップ円の分布からは、PUR 目的や REC 目的と同様に若年層におけるトリップ分布の分散性の低さが確認される。茨木市・高槻市および寝屋川市・枚方市のどちらにおいても若年層のトリップ円は、都心部と対象市内を中心に分布しており、中間層やプレリタイア層のような郊外部における分散傾向が少ない。なお世代に関係なく比較的大きなトリップ円は、対象市内に位置する傾向にある。しかしながら PUR 目的と比べると、僅かながら中間層・プレリタイア層において郊外部に位置するトリップ円が多い傾向にある（表 4-2）。

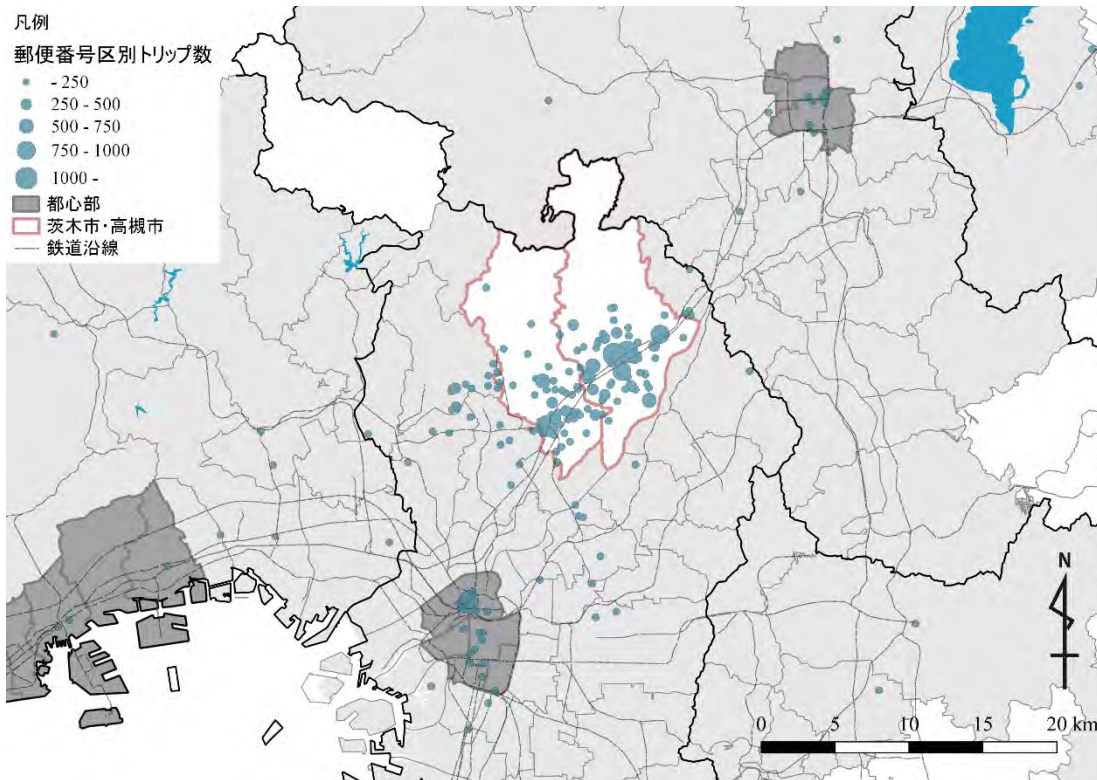


図 4- 3 茨木市・高槻市からの PUR 目的トリップ分布（若年層）

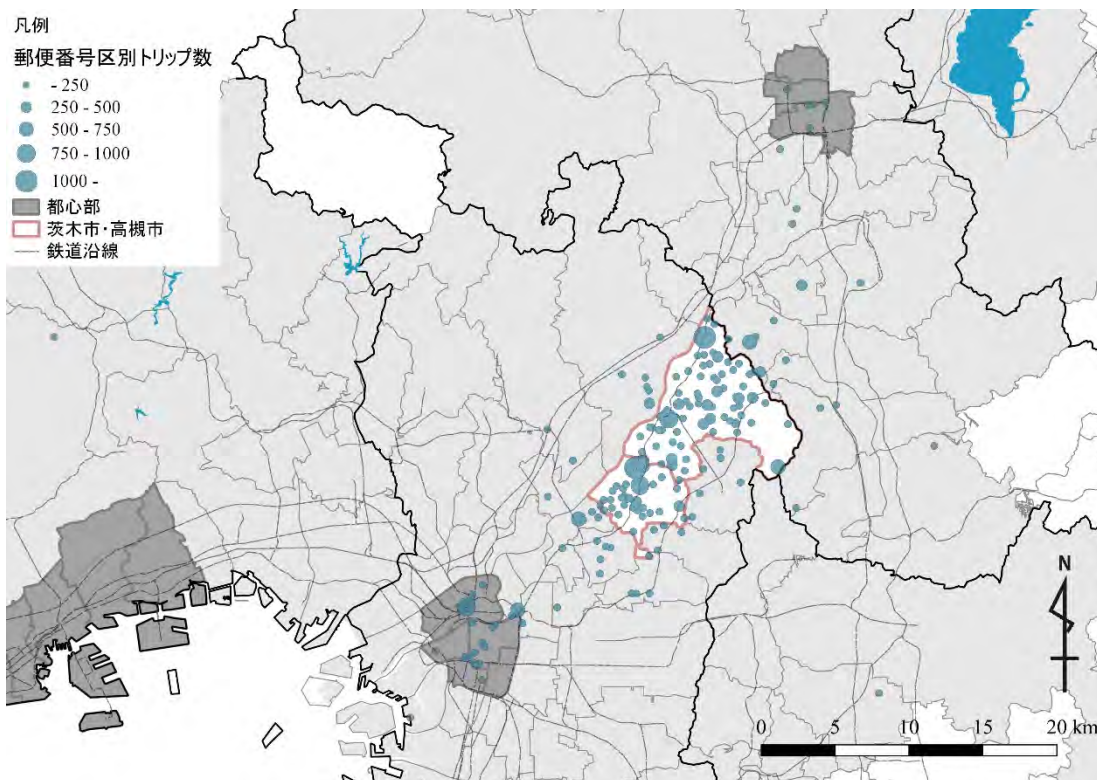


図 4- 4 枚方市・寝屋川市からの PUR 目的トリップ分布（若年層）

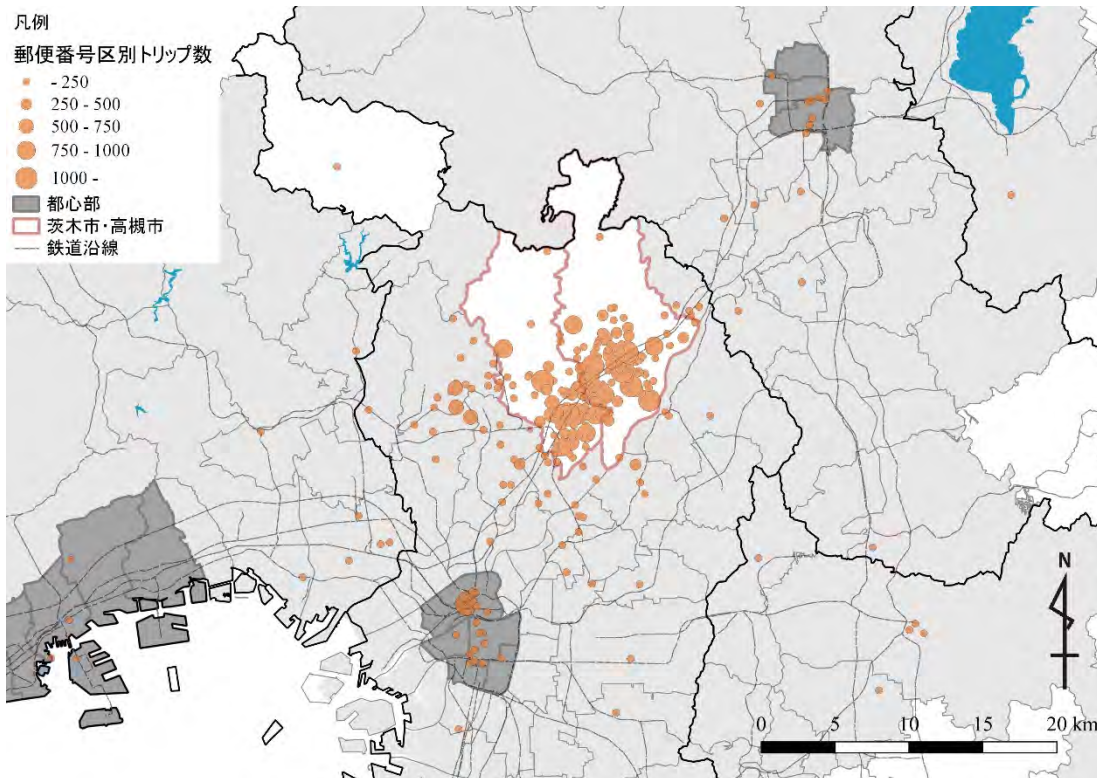


図 4- 5 茨木市・高槻市からの PUR 目的トリップ分布（中間層）

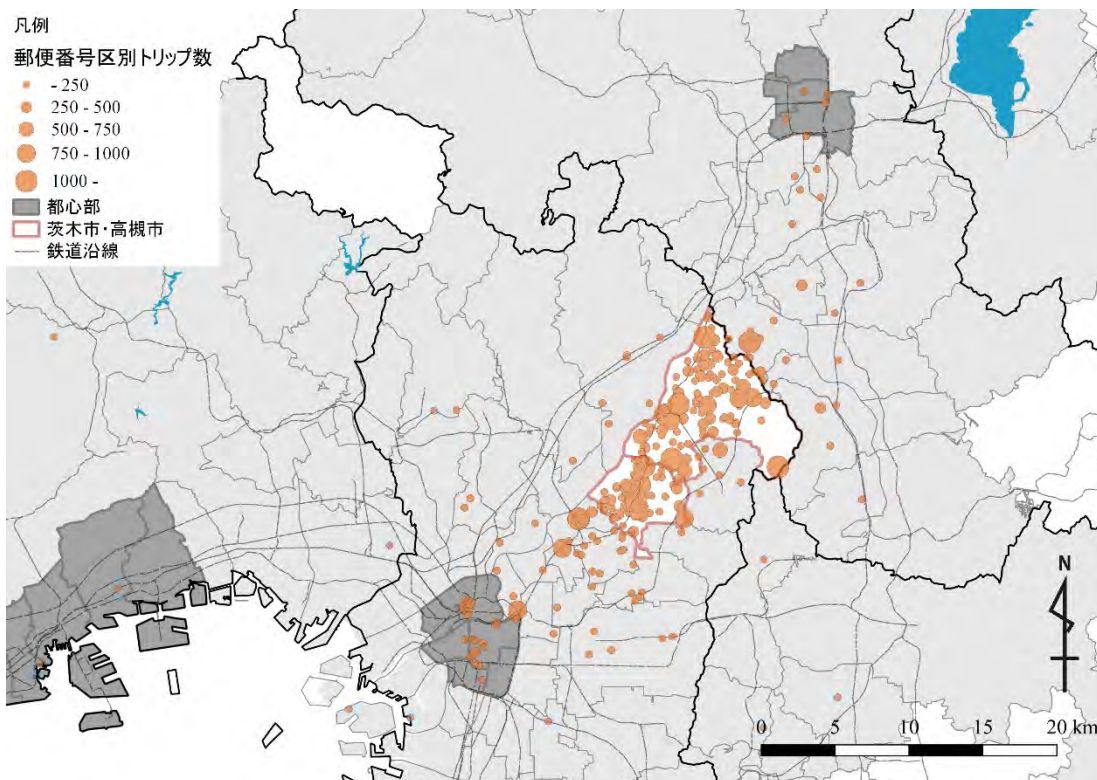


図 4- 6 からの PUR 目的トリップ分布（中間層）

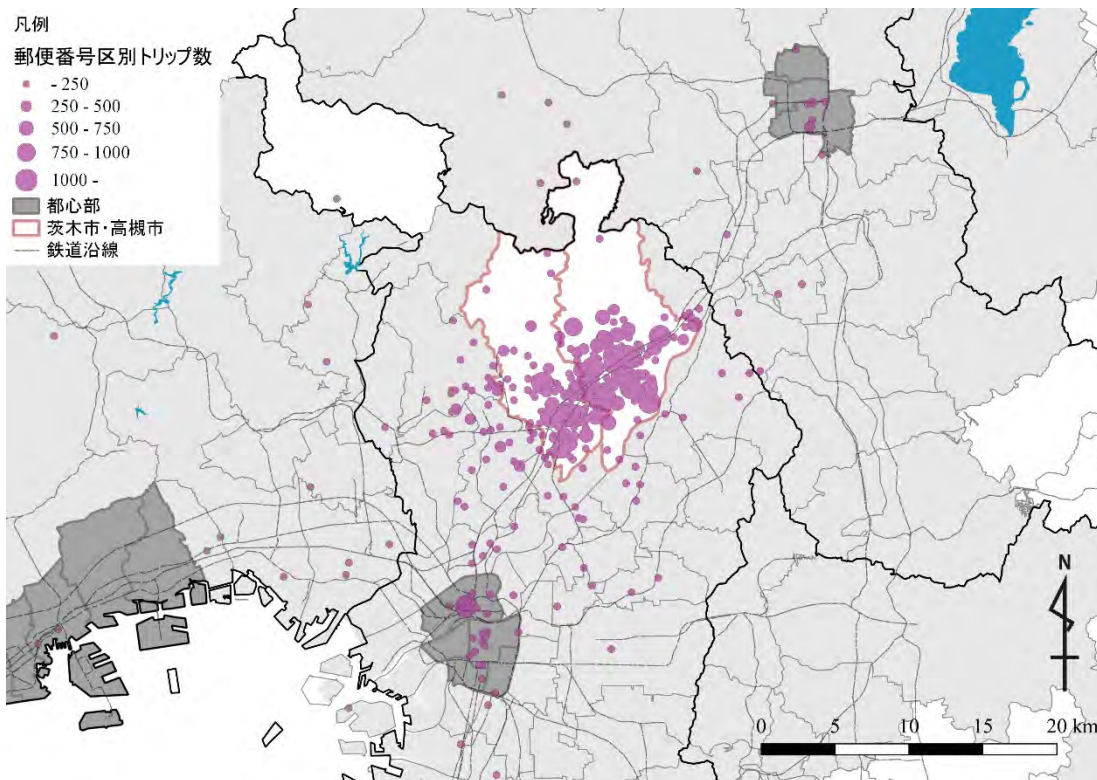


図 4-7 茨木市・高槻市からの PUR 目的トリップ分布（プレリタイア層）

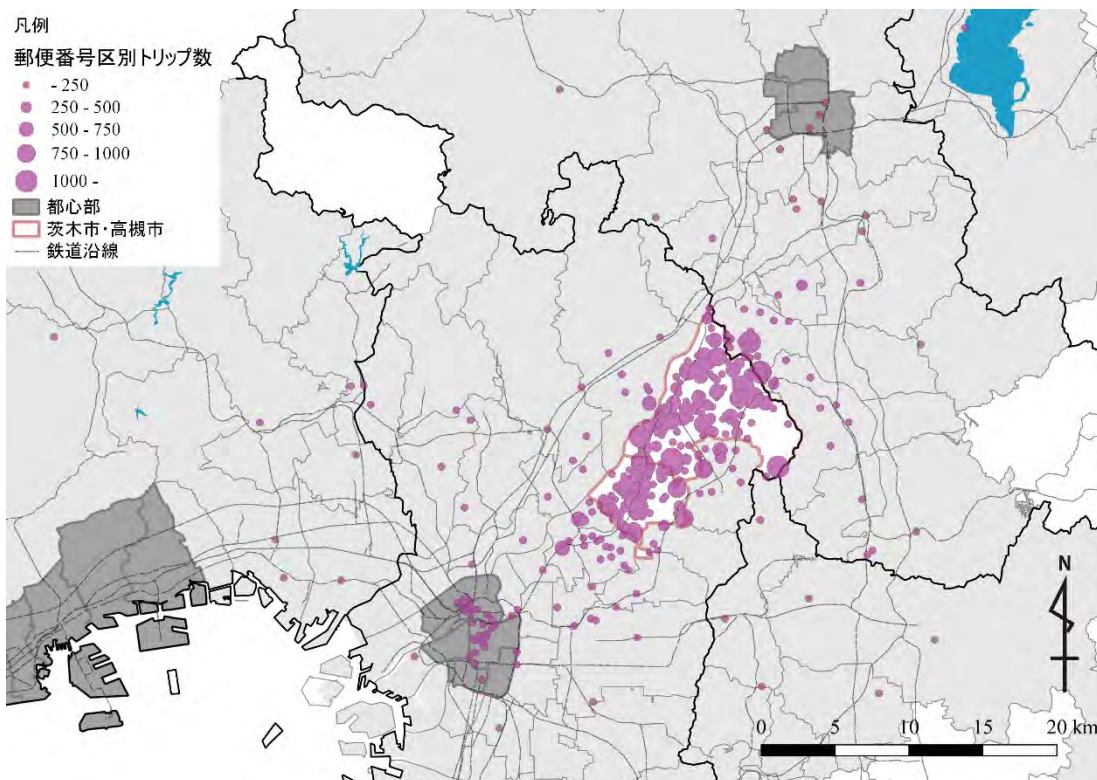


図 4-8 枚方市・寝屋川市からの PUR 目的トリップ分布（プレリタイア層）

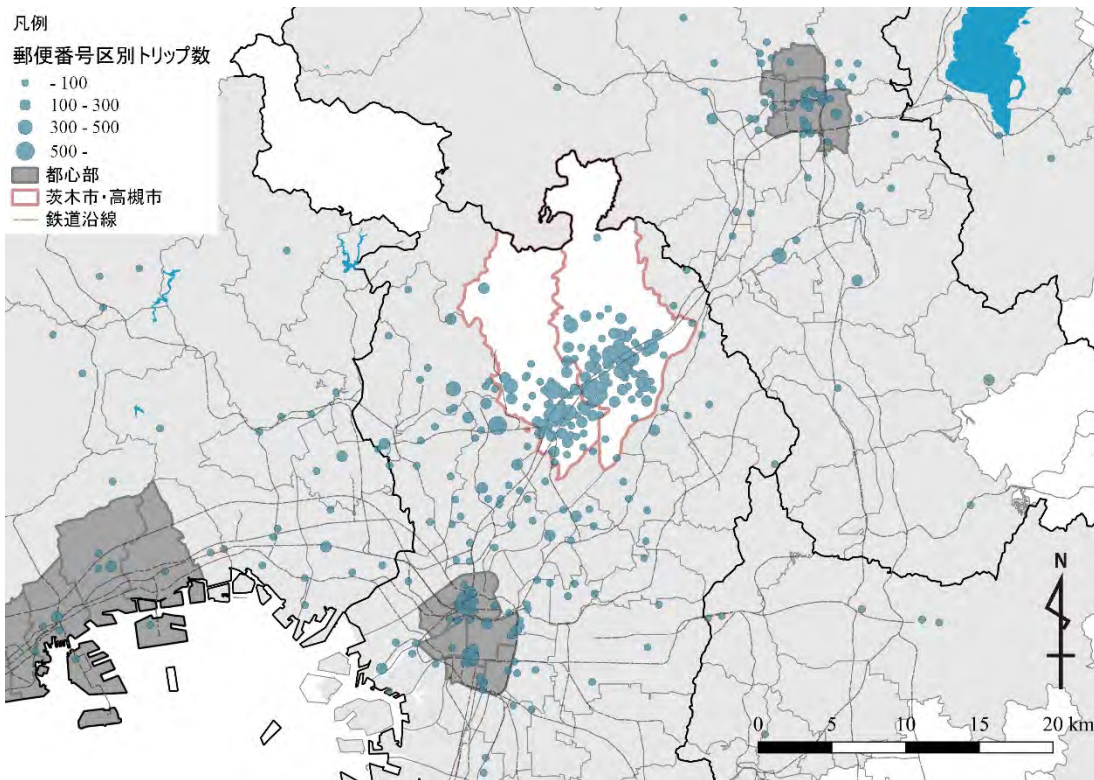


図 4- 9 茨木市・高槻市からの REC 目的トリップ分布（若年層）

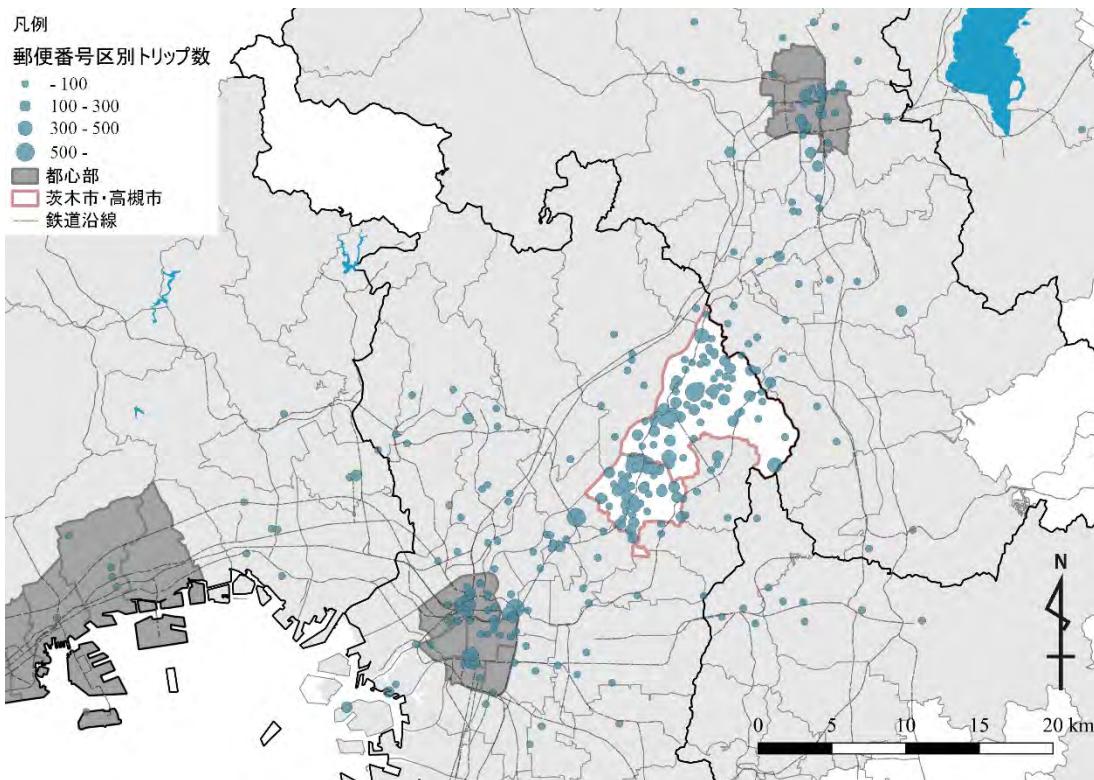


図 4- 10 枚方市・寝屋川市からの REC 目的トリップ分布（若年層）

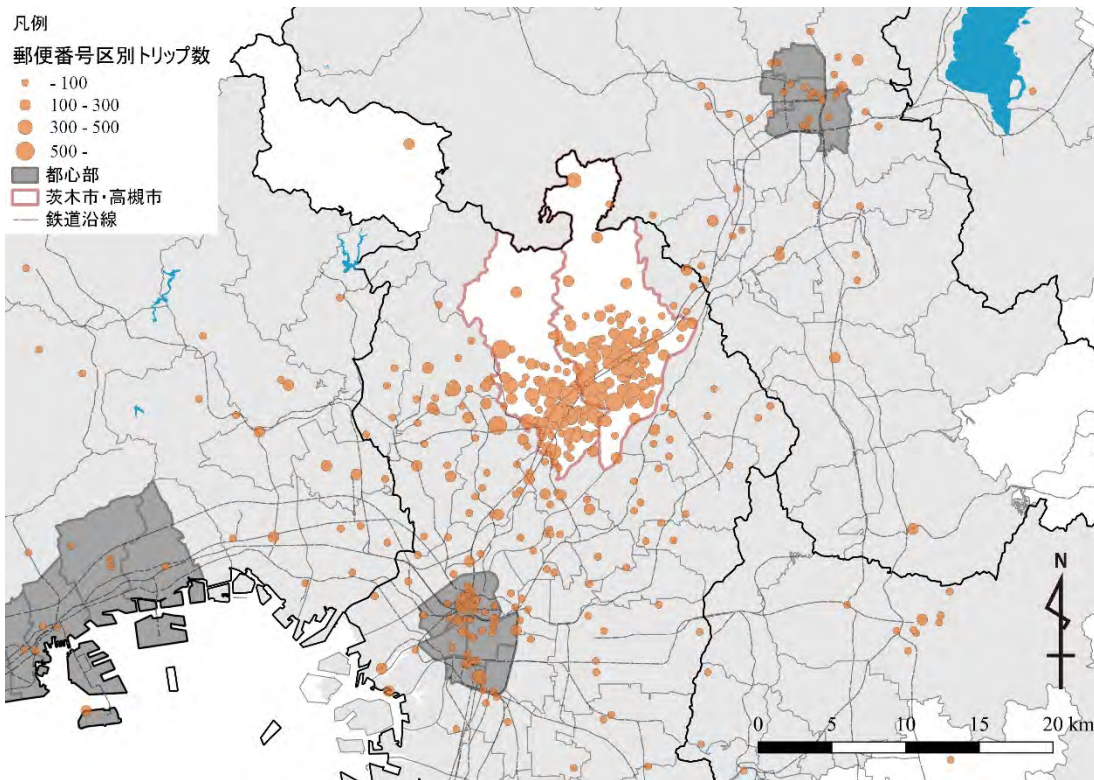


図 4- 11 茨木市・高槻市からの REC 目的トリップ分布（中間層）

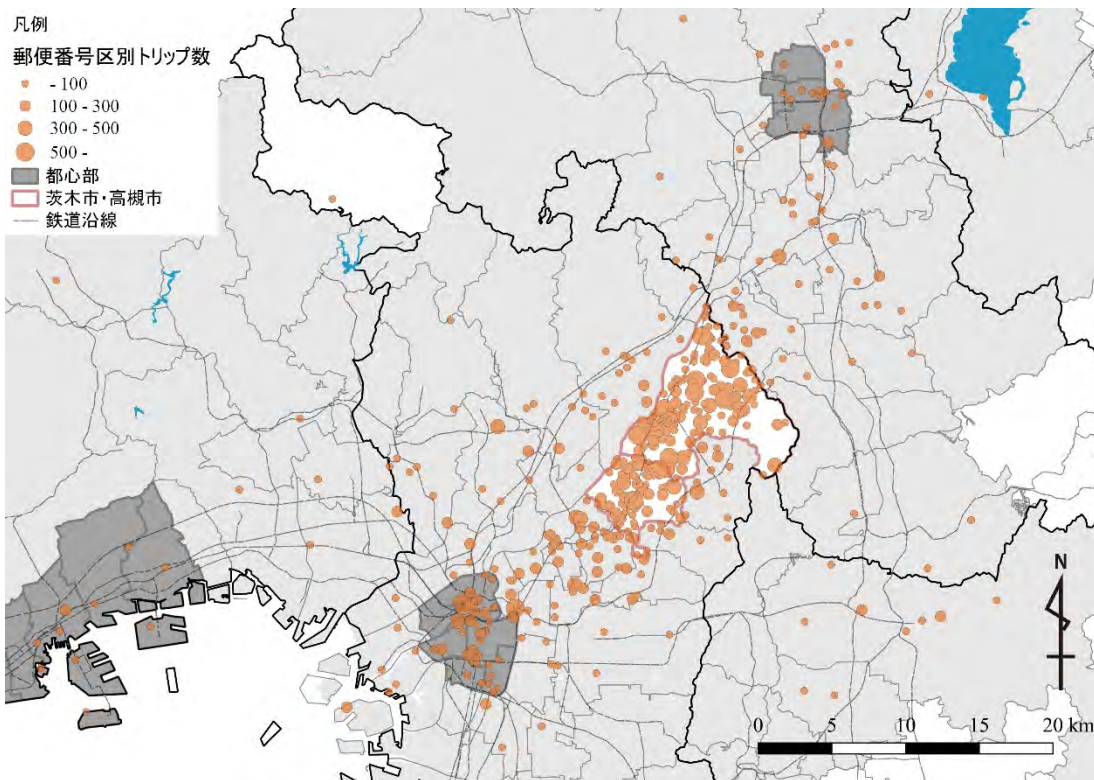


図 4- 12 枚方市・寝屋川市からの REC 目的トリップ分布（中間層）

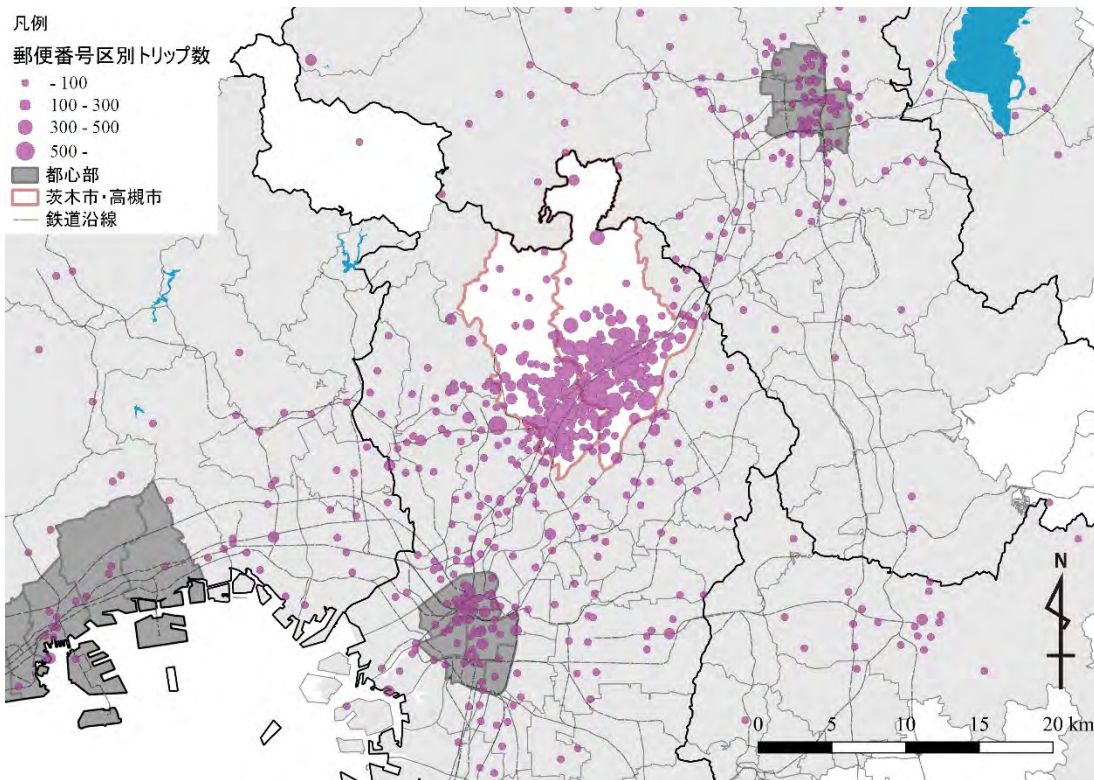


図 4- 13 茨木市・高槻市からの REC 目的トリップ分布（プレリタイア層）

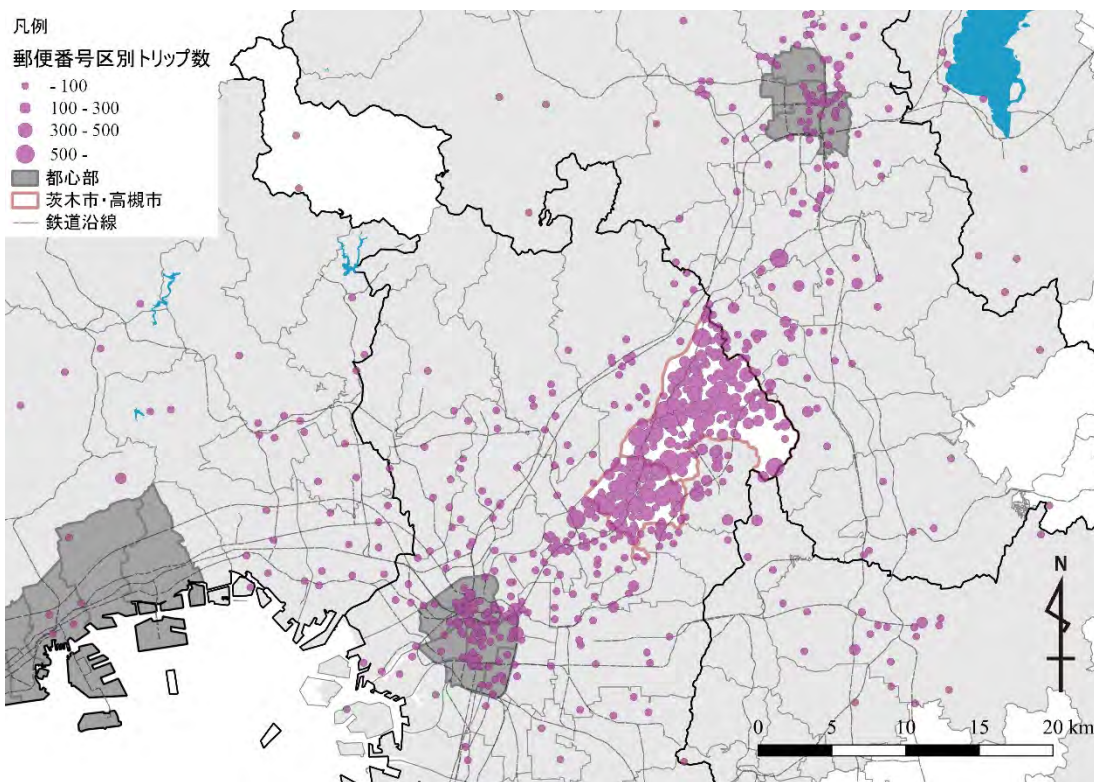


図 4- 14 枚方市・寝屋川市からの REC 目的トリップ分布（プレリタイア層）

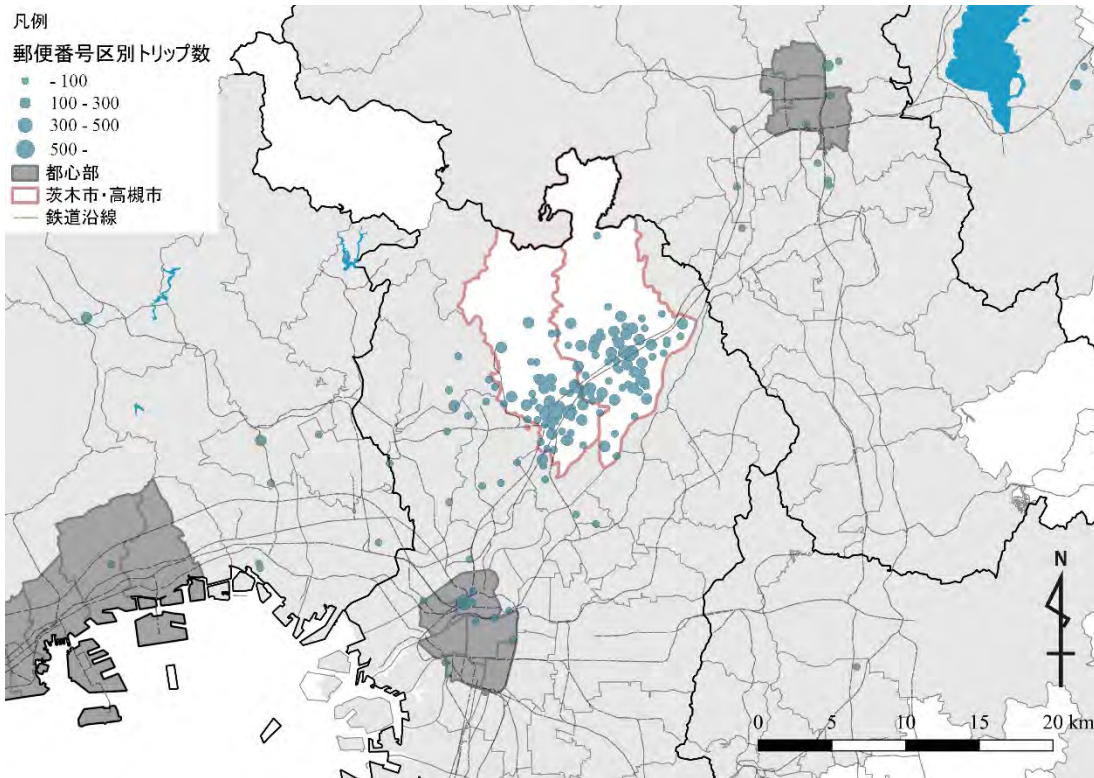


図 4- 15 茨木市・高槻市からの ORD 目的トリップ分布（若年層）

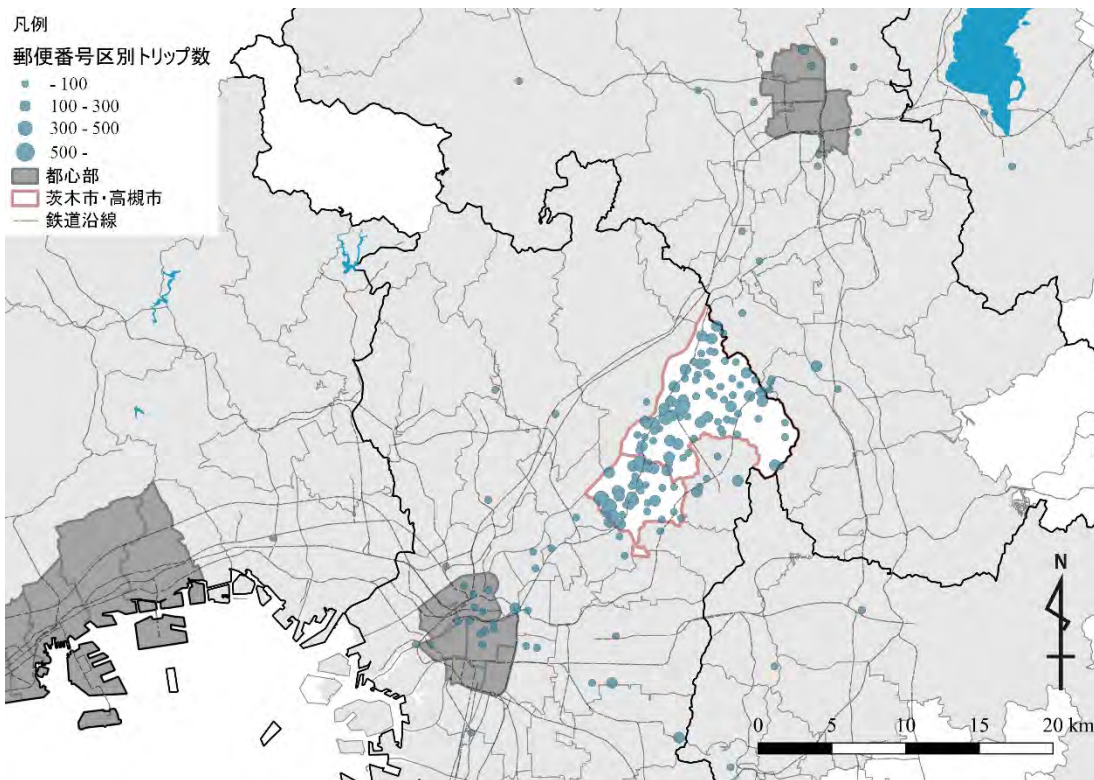


図 4- 16 枚方市・寝屋川市からの ORD 目的トリップ分布（若年層）

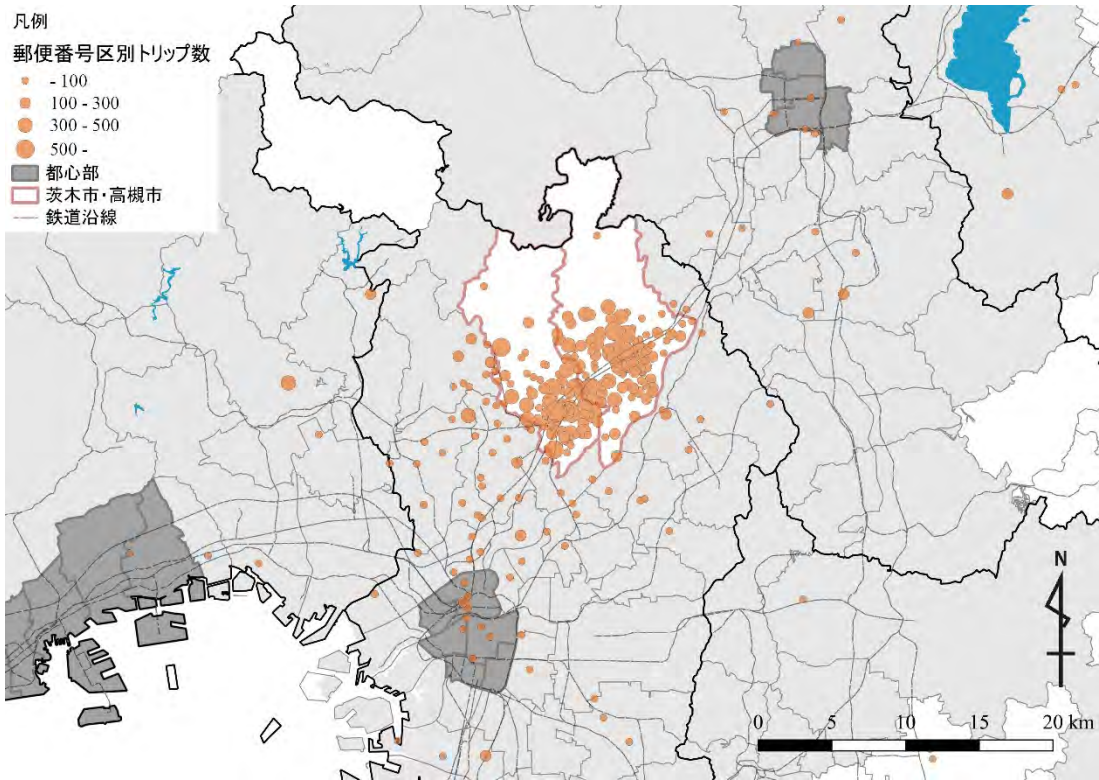


図 4- 17 茨木市・高槻市からの ORD 目的トリップ分布（中間層）

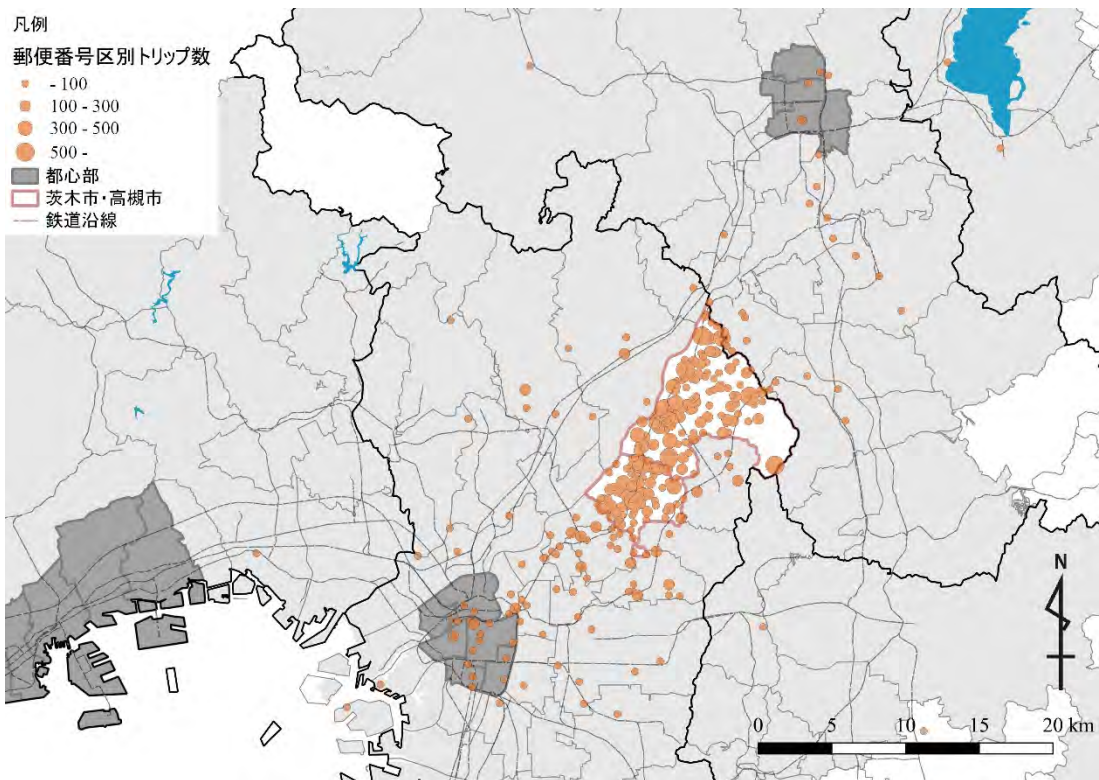


図 4- 18 枚方市・寝屋川市からの ORD 目的トリップ分布（中間層）

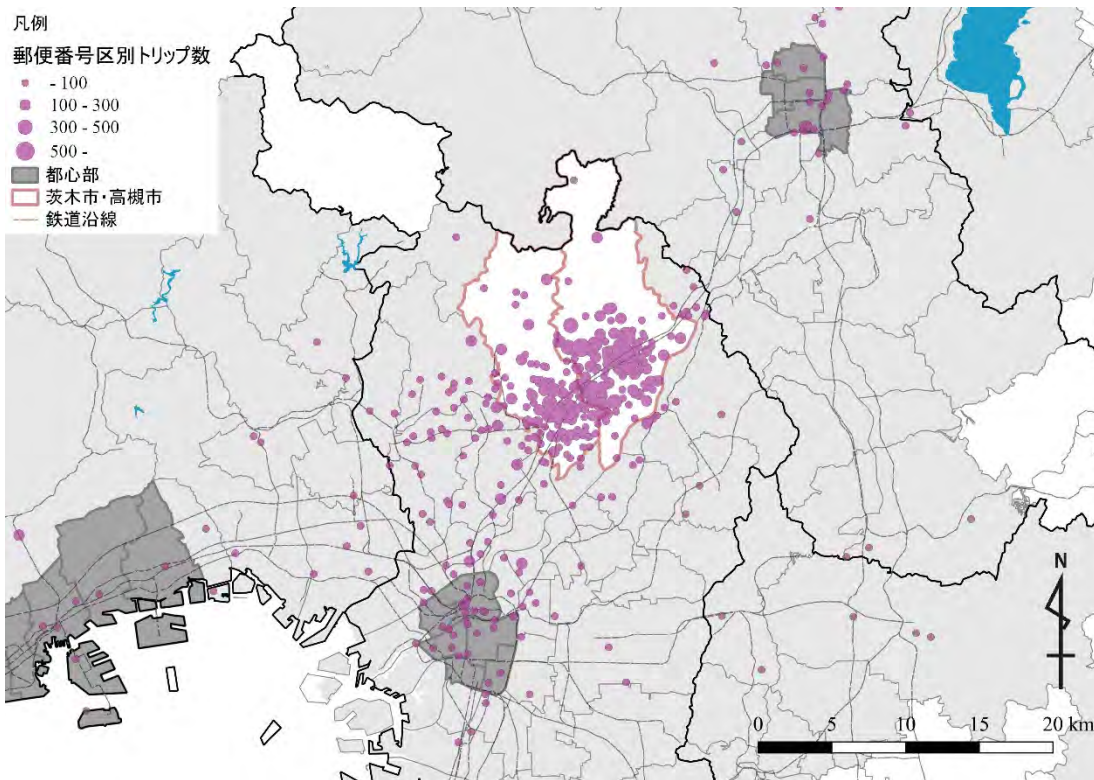


図 4- 19 茨木市・高槻市からの ORD 目的トリップ分布（プレリタイア層）

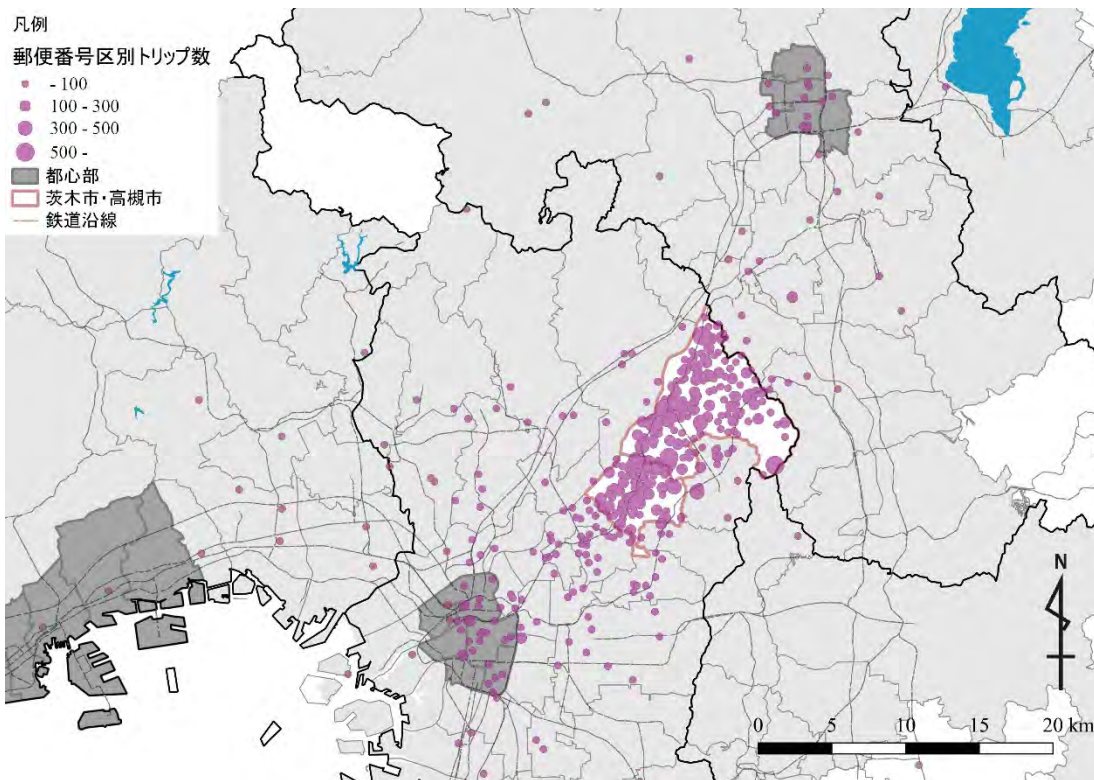


図 4- 20 枚方市・寝屋川市からの ORD 目的トリップ分布（プレリタイア層）

表 4-2 沿線事の各世代における目的別トリップ到着地点数（郵便番号区）

	茨木市・高槻市			寝屋川市・枚方市		
	若年層	中間層	プレリティア層	若年層	中間層	プレリティア層
PUR目的						
対象市内	100	155	184	110	168	202
都心部	30	34	33	23	23	29
郊外部	63	99	132	60	103	172
合計	193	288	349	193	294	403
REC目的						
対象市内	132	195	248	118	198	244
都心部	60	62	107	64	65	100
郊外部	198	249	464	170	247	494
合計	390	506	819	352	510	838
ORD目的						
対象市内	120	200	220	116	184	235
都心部	9	14	46	15	21	39
郊外部	50	100	170	60	117	198
合計	179	314	436	191	322	472

※対象市内は、茨木市・高槻市と寝屋川市・枚方市のそれぞれ2市とする。

4-2-3. 居住地周辺における代表交通手段別のトリップ分布

各行動目的の世代別トリップ円を代表交通手段により分類する^{viii}。そのうえで対象市内に焦点を絞り、居住地域周辺における移動傾向を整理する。なお本項で取り上げる交通手段は、鉄道、路線バス、自動車・自動二輪の3手段とする。

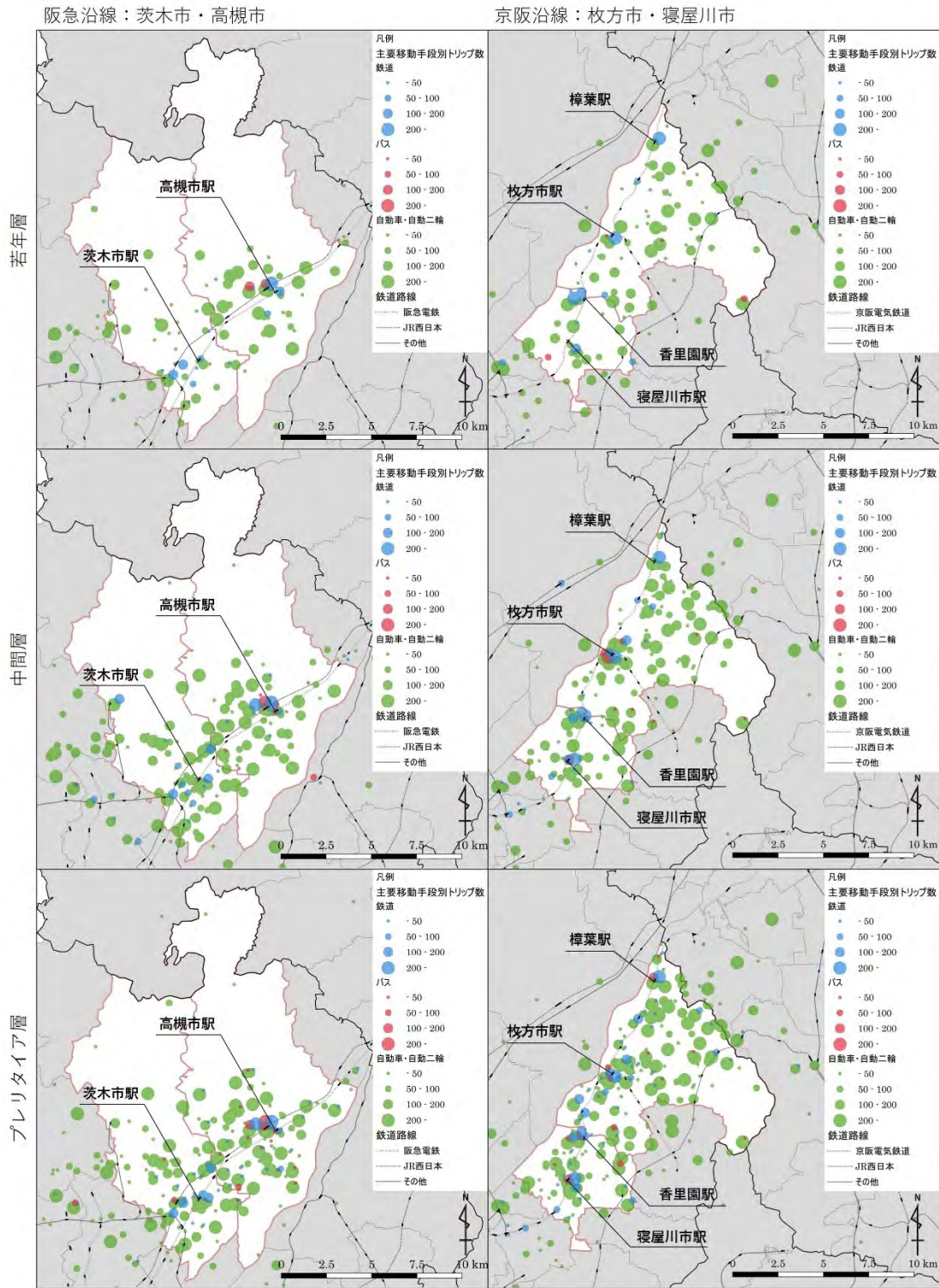
沿線や代表交通手段に関係なく、PUR目的とREC目的における対象市内の移動では、多世代と比べて若年層のトリップ到着地点が少ない傾向にある（図4-21および図4-22）。また世代に関係なく鉄道を用いた移動は、快速急行以上が停車する駅においてトリップ円が大きくなるが、茨木市駅や寝屋川市駅など一部の駅では、若年層や中間層のトリップ円が付随する傾向が見られない。快速急行以上が停車する比較的利便性の高い駅でも、中・若年層が鉄道を用いてわざわざ訪れる駅と訪れない駅とが存在する。これらは消費行動を伴う移動である為、必然的に駅の近隣における施設・サービス配置に影響を受けていると考えられるが、その

中でも中・若年層は特定の商業施設を利用する傾向にあると考えられる^{ix}

ORD 目的では、鉄道やバスなどの公共交通機関を用いたトリップ円が少なくなる（図 4-23）。こうした傾向は世代や沿線に関係なく表れており、地図上に示されるトリップ円は PUR 目的や REC 目的と比べると小さい傾向にある。しかしながら快速急行以上が停車する駅周辺にトリップ円が集中する傾向は、変わらず残っており、主に自動車・自動二輪を用いて訪れていることが伺える。こうした傾向は、中・若年層において強く、また茨木市・高槻市の方が寝屋川市・枚方市と比べて公共交通機関を用いていないとみられる。なお若年層において対象市内におけるトリップの到着地点数が少ない傾向は、他の行動目的と同様である。

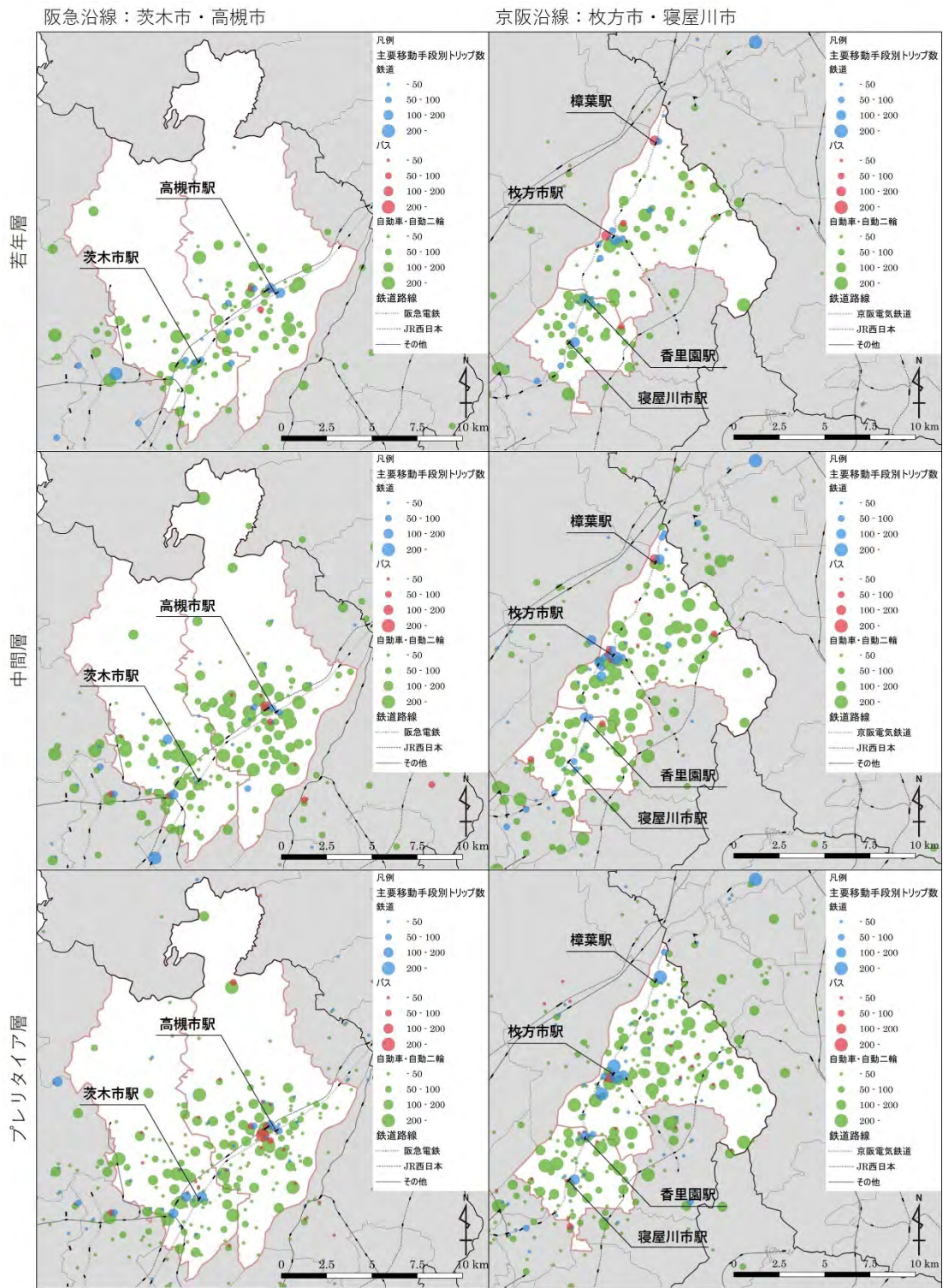
居住地近隣における生活行動では、自家用車や路線バスのみではなく、鉄道を用いた近隣駅間の移動が確認された。これは特に PUR 目的と REC 目的において多く、若い世代ほどこうした傾向が強い。また前節と同じく若年層のトリップ到着地点数は少なく、トリップ円が集中する鉄道駅も中間層やプレリタイア層と比べると限定されていることから居住地周辺における生活行動においても比較的同じような地点を活用していることが伺える。

ORD 目的で見られた自家用車や自動二輪を用いて駅周辺に訪れる傾向は、PUR 目的と REC 目的においても確認される。モータリゼーションが進行し、ロードサイド店舗が発展してきた郊外部では、近隣の駅周辺施設を利用する場合においても自動車・自動二輪を用いるケースがある。このような場合、中間層とプレリタイア層のトリップ円が大きく、若年層よりも自家用車などに依存した生活特性を持つと推察される。



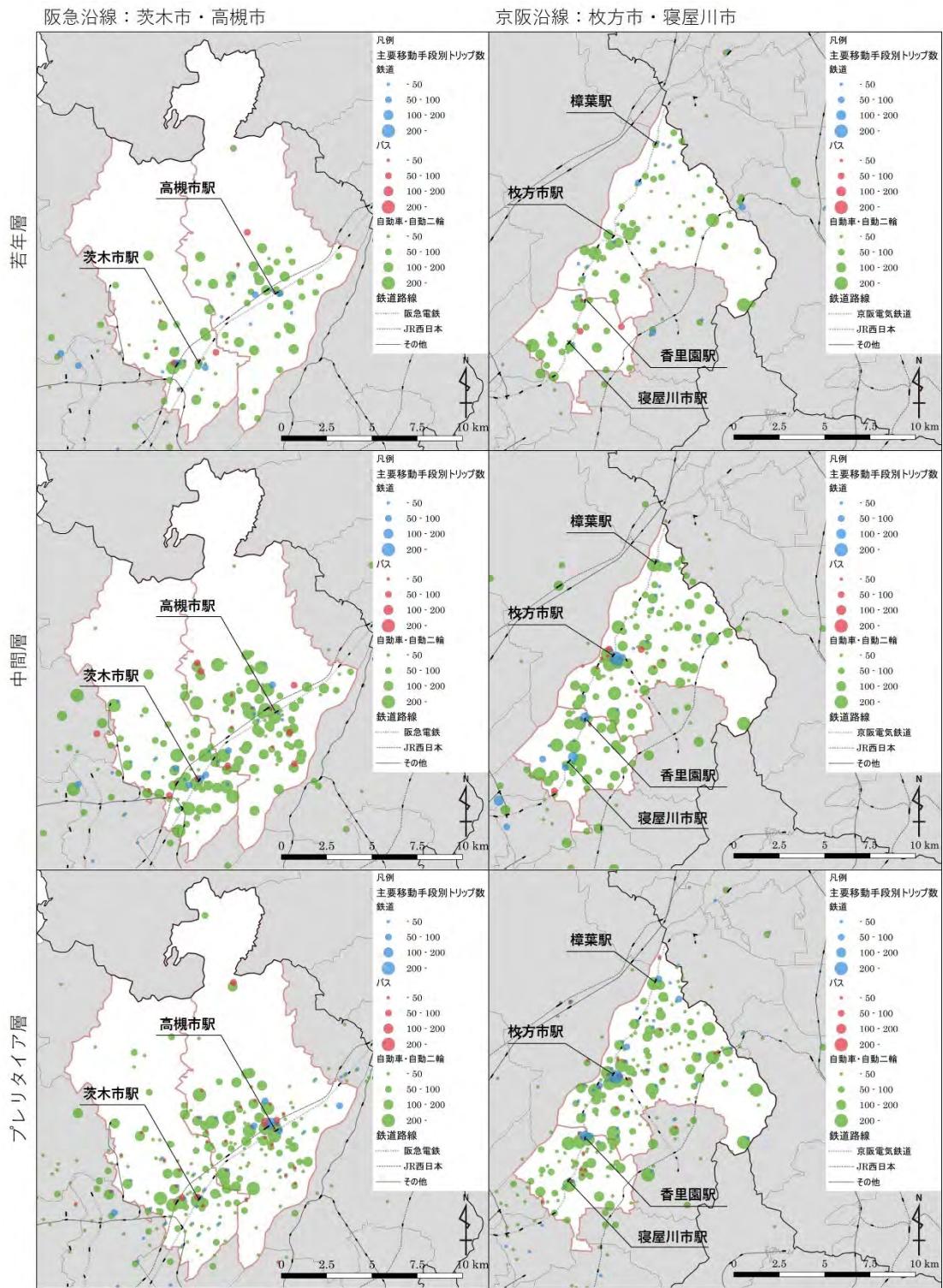
※図示した駅は、阪急京都本線・京阪本線において快速急行以上が停車する駅を示す。

図 4- 21 代表交通手段別の常住地周辺におけるトリップ分布 (PUR 目的)



※図示した駅は、阪急京都本線・京阪本線において快速急行以上が停車する駅を示す。

図 4- 22 代表交通手段別の常驻地周辺におけるトリップ分布 (REC 目的)



※図示した駅は、阪急京都本線・京阪本線において快速急行以上が停車する駅を示す。

図 4- 23 代表交通手段別の常住地周辺におけるトリップ分布 (ORD 目的)

4-3. 郊外部居住者の世代別生活行動特性（茨木市・高槻市）

4-3-1. アンケート概要

本節では、茨木市と高槻市に住む STACIA カード所有者を対象に 2016 年に実施したアンケート調査を使用する。沿線居住者を対象としたアンケートではあるが、鉄道駅周辺のみならず対象地域の広い範囲から回答を得ている（図 4-24）。なお世代別のサンプル数は表 4-3 の通りであり、対象地域における許容誤差は 90% 水準で若年層 ± 12 、中間層およびプレリタイア層 ± 7 となる。その為、若年層における許容誤差が ± 10 以上である点に考慮し、以降の分析および考察を行う。

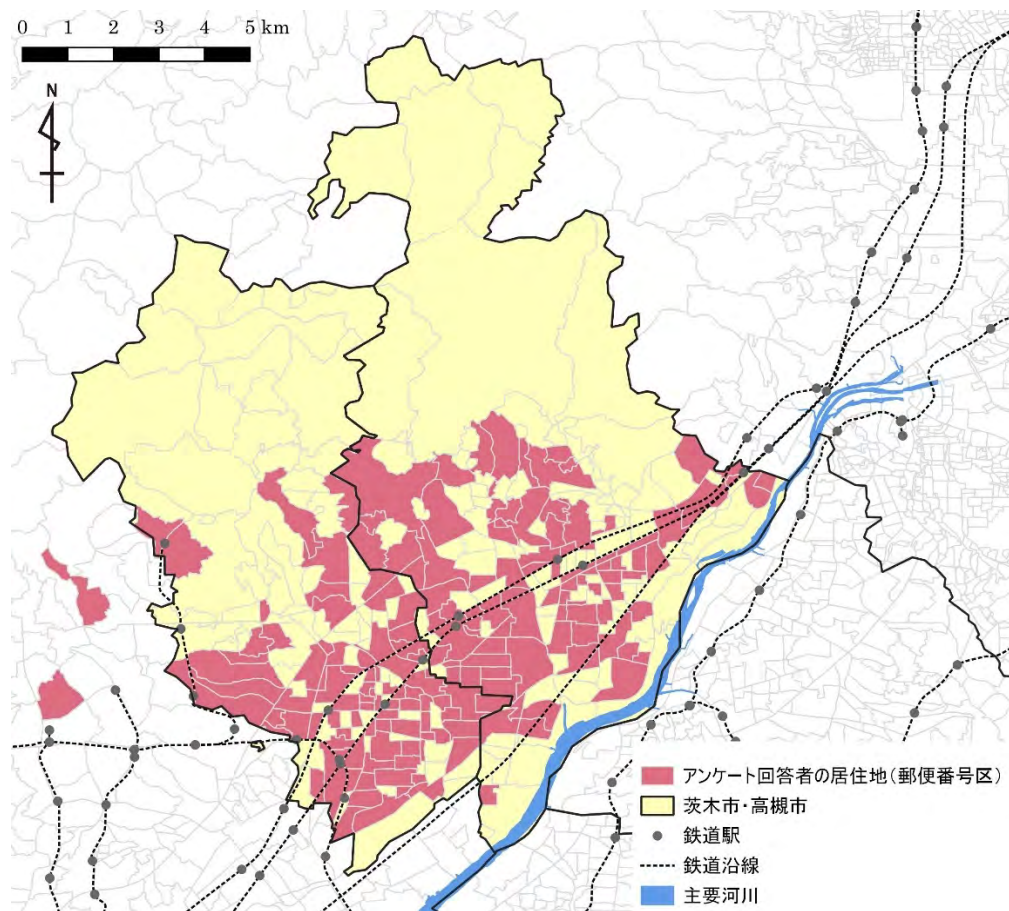


図 4- 24 アンケート対象地域と回答者の居住地（阪急京都線）

表 4-3 世代別サンプル数と許容誤差（阪急京都線）

	アンケート サンプル数	対象地域内人口 (H27年度国勢調査より)	回答者比率	許容誤差 (信頼水準90%)
若年層	46	96,800	0.05%	±12
中間層	156	143,348	0.11%	±7
プレリタイア層	155	106,522	0.15%	±7

4-3-2. 世代別の居住地選択理由

アンケート回答者が茨木市・高槻市を居住地として選んだ理由を高い割合を世代ごとに示す（表 4-4）。居住地と駅の近接性は、世代に関係なく 30%以上の割合で居住地選択の理由にあげられる。そして中・若年層においては「住宅の価格・賃料」が、若年層に限ると「住宅の間取り・設備」が重要な要素となる。また中間層とプレリタイア層の 20%以上は、「徒歩圏の利便性」と「親・親族との近居」を重視している。一方、若年層は「街への愛着」に対する意識が強い反面、他の世代と比べると「良質な教育環境」や「良質な自然環境」、「なじみのある鉄道沿線」を重視する割合が低い。なお「美しい街並み」であることと「同世代が多い」とする要素は、世代を問わず居住地選択の条件に入れる割合が 10%に満たない。

こうした世代ごとにおける居住地選択理由の優先順位の違いでは、中間層とプレリタイア層の間に大きな差は見られない（図 4-25）。しかしながら若年層における居住地選択理由は、他の世代と異なる傾向を見せる。

若年層の回答で他の世代と比べて順位が上昇した選択理由は、住宅の間取り・設備に関するものと街への愛着およびイメージ/評価に関する要素、そして最寄

駅への好感度である。一方、順位が下降した要素は、自然環境や教育環境への関心、鉄道沿線に対する親しみである。なお「親・親族との近居」の優先順位も下がっているが、これは若年層のライフステージが独立～婚姻にあたるため、子育てなどで親世代の助けを必要とするに至らず、また親世代の高齢化に伴う介護がまだ発生しない時期である為と考えられる。

表 4- 4 世代別居住地選択理由比率

	若年層	中間層	プレリタイア層
適正な住宅の価格・賃料	30.4	30.1	26.5
住宅の間取り・設備	34.8	22.4	21.9
駅に近い	32.6	39.7	31.0
最寄駅が気に入った	15.2	14.1	9.7
徒歩圏の利便性	19.6	22.4	25.2
良質な教育環境	8.7	19.2	20.6
良質な自然環境	6.5	15.4	18.7
美しい街並み	2.2	7.7	7.1
街への愛着	23.9	14.1	11.6
良い街のイメージ/評判	10.9	9.0	9.7
親・親族との近居	17.4	23.7	23.9
同世代が多い	2.2	3.8	1.9
なじみのある鉄道沿線	4.3	17.9	16.1
	>10.0	>20.0	>30.0

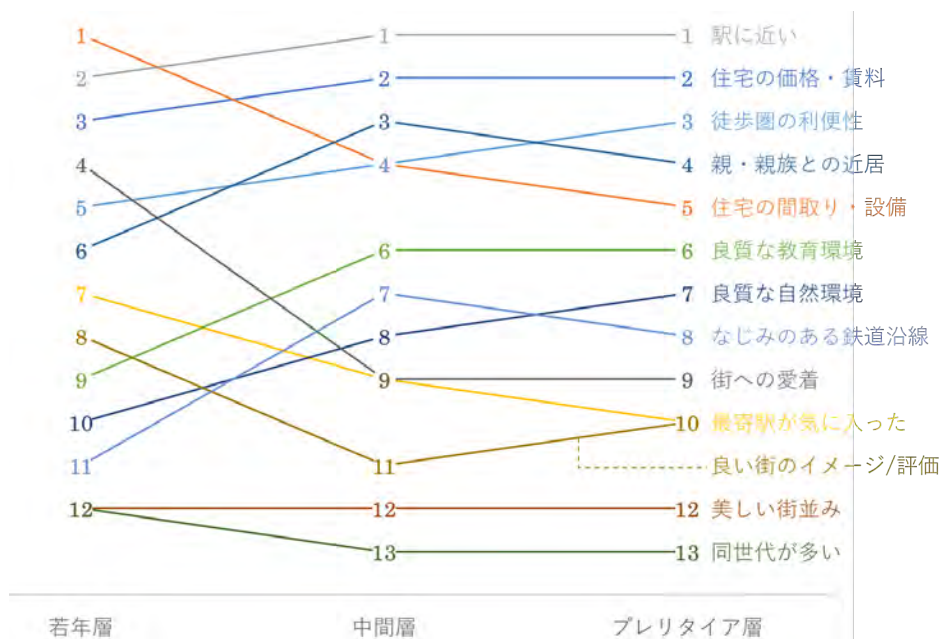


図 4- 25 世代別居住地選択理由の順位

4-3-3. 食料品の購買および特別な日の外食行動

世代に関係なく鉄道駅を普段あまり利用しない人も存在する(表 4-5)。本項以降の分析では、主に鉄道を用いた生活行動を勘案する為、駅を日常的に利用すると回答した居住者を対象とする。

表 4-5 鉄道を日常的に利用する世代別人数(阪急京都線)

区分	年齢	回答数 (n=)	内) 鉄道駅を ほぼ利用しない
若年層	20-34	46	4
中間層	35-49	156	26
プレリタイア層	50-64	155	21

食料品の購買では、世代に関わらず家の近くの店舗を利用する割合が最も高い。(図 4-26)そして高齢世代ほどロードサイドを利用する割合が高く、反対に若い世代は利用駅周辺の店舗を活用している。そのうえでフィッシャーの正確性検定により、都心の店舗を利用する点において有意差が確認された^{*)}。都心の店舗で食料品を購入する傾向は、中間層において特に低く、若年層で高い傾向が伺える。また若年層ほどではないが、中間層と比べるとプレリタイア層も 12.7%と相対的に高い。なお食料品の購買において鉄道を用いて都心を除く沿線上の他の駅まで赴く傾向は世代を問わず低い。

特別な日の外食では、主にロードサイドや都心の飲食店が利用される傾向にある(図 4-27)。そして食料品の購買と同様に、ロードサイドの飲食店を利用する割合は、高齢世代ほど高く、反対に都心の飲食店は若年層において利用率が最も高

い.このうち,ロードサイドの利用傾向においてフィッシャーの正確性検定により有意差が確認された.一方,中間層を除き特別な日の外食では,家の近くや利用駅周辺の飲食店を利用する割合が20%に満たず,居住地より少なからず離れた地域において外食をする傾向が伺えた.

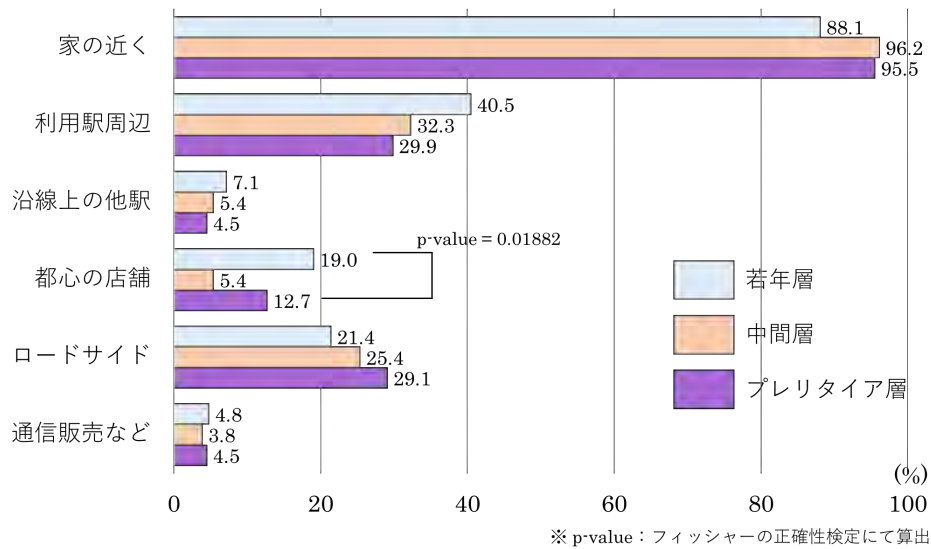


図 4- 26 食料品購入において主に利用する地域 (阪急京都線)

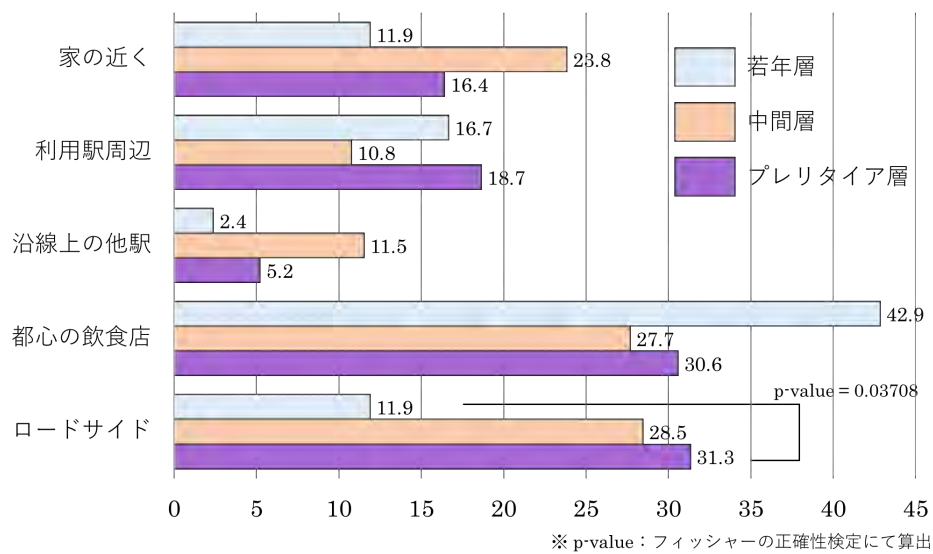


図 4- 27 特別な日の外食において主に利用する地域 (阪急京都線)

4-3-4. 駅周辺における施設の利用傾向

普段利用する駅と沿線上における都心を除く他の駅周辺において主に利用する施設を世代ごとにみる。本節ならびに次節では、日常生活で活用され得る施設として①購買関係：「ケーキ屋・和菓子屋」、「ベーカリー」、「衣料品店」、「文具・雑貨店」、「書店」、②外食関係：「レストラン」、「カフェ」、「居酒屋」、③その他の日常生活関係：「美容院・理髪店」、「病院・医院」、「スポーツジム」、「図書館」、「趣味・習い事の教室」を採り上げる。表 4-6 は、世代ごとに各施設を利用駅周辺もしくは沿線上の他の駅周辺で利用する比率を表す。

購買に関する施設は、衣料品店を除き普段利用する駅周辺の店舗を利用する割合が高い。反対に衣料品店は、世代に関係なく沿線上の他駅周辺店舗の利用割合が上回る。また他の駅周辺では、書店のみ中間層とプレリタイア層において20%以上の利用率となる。

一方、外食に関する施設は、世代を問わず主に沿線所の他駅周辺の飲食店が利用されており、特に若年層においてその傾向が強い。また若年層と中間層ではレストランの、プレリタイア層ではカフェの普段利用する駅周辺における利用率が低く、10%を下回る。なお利用駅周辺では、カフェのみ若年層における利用率が20%を超える。

その他の日常生活に関する施設では、若年層において美容院・理髪店を沿線上の他駅周辺で利用する割合が高い。また図書館は、主に利用駅周辺においてのみ10%以上の利用率を有する。なお趣味・習い事の教室は、総じて利用率が低い

ものの、普段利用する駅周辺における利用割合は3%にも満たないのに対し、沿線
 上の他駅周辺では世代を問わず10%弱となっており、比較的他の地域まで赴い
 ている。

表 4- 6 駅周辺施設の世代別利用比率

	利用駅周辺			沿線上の他駅			
	若年層	中間層	プレリタイア層	若年層	中間層	プレリタイア層	
購買	ケーキ屋・和菓子屋	21.4	21.5	23.1	14.3	14.6	11.2
	ベーカリー	33.3	39.2	35.1	19.0	8.5	16.4
	衣料品店	9.5	7.7	6.7	11.9	15.4	14.9
	文具・雑貨店	7.1	13.8	10.4	7.1	8.5	14.9
	書店	31.0	23.1	29.9	11.9	24.6	22.4
外食	レストラン	9.5	6.9	11.9	26.2	19.2	27.6
	カフェ	21.4	13.1	7.5	28.6	13.8	17.2
	居酒屋	16.7	13.1	10.4	31.0	16.9	24.6
その他の日常生活	美容院・理髪店	11.9	15.4	14.9	23.8	11.5	14.2
	病院・医院	7.1	14.6	15.7	14.3	19.2	14.9
	スポーツジム	4.8	2.3	4.5	0.0	3.1	2.2
	図書館	14.3	9.2	14.2	4.8	4.6	3.7
	趣味・習い事の教室	0.0	2.3	1.5	9.5	7.7	8.2
				>10.0	>20.0	>30.0	

4-4. 郊外部居住者の鉄道を用いた世代別生活行動特性（寝屋川市・枚方市）

4-4-1. アンケート概要

本節では、寝屋川市と枚方市に居住する e-kenet カード所有者を対象に 2017 年に実施したアンケート調査を用いる。沿線居住者を対象としたアンケートだが、回答者は、鉄道駅周辺のみではなく対象地域全体に居住しており（図 4-28）、郊外部居住者の生活行動特性を勘案するに適していると考えられる。なお世代別のサンプル数は表 4-7 の通りであり、対象地域の許容誤差は 95%水準で±5 以内に収まる。

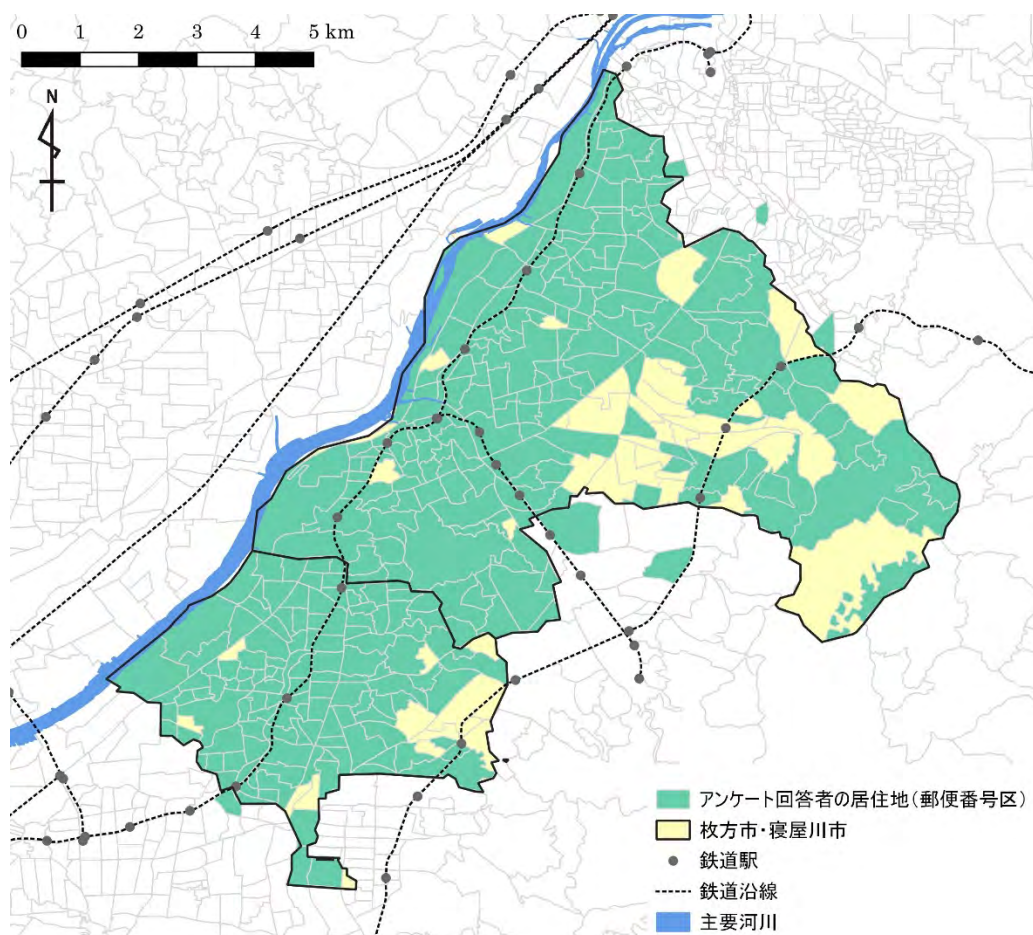


図 4- 28 アンケート対象地域と回答者の居住地（京阪本線）

表 4-7 世代別サンプル数と許容誤差（京阪本線）

	アンケート サンプル数	対象地域内人口 (H27年度国勢調査より)	回答者比率	許容誤差 (信頼水準95%)
若年層	364	89,935	0.40%	±5
中間層	1,200	137,034	0.88%	±3
プレリタイア層	1,344	117,596	1.14%	±3

4-4-2. 鉄道利用傾向

世代に関係なくアンケート回答者の内 20%ほどは鉄道駅をあまり利用しない。その為、前節と同様に以降の分析では、駅を日常的に利用すると回答した居住者を対象とする。なお“最寄り駅”と“普段よく利用する駅”が一致しない人もおり、プレリタイア層の方が若年層や中間層より多い（表 4-8）。

鉄道駅を利用する主な理由では、通勤・通学において有意差が確認され、若年層の割合が 70.05%と高く、世代が上がるに従い割合は低下する（図 4-29）。一方、普段利用する駅（以下、利用駅）周辺の店舗を活用することを目的とする利用者は、世代に関係なく 20%前後存在する。しかしながら利用駅周辺の施設を利用するよりも、各々の目的に基づいて鉄道に乗車し他の地域へ向かう割合の方が高い。

表 4-8 世代ごとの日常的な鉄道利用者数と最寄り駅と利用駅の一致率

		利用する		ほぼ利用 しない	総計	
		一致	不一致			
若年層	n	290	265	25	74	364
	%	79.7	91.4	8.6	20.3	100.0
中間層	n	928	850	78	272	1200
	%	77.3	91.6	8.4	22.7	100.0
プレリタイア層	n	1055	931	124	289	1344
	%	78.5	88.2	11.8	21.5	100.0

※一致/不一致の比率は「利用する」と回答した人数を100%として算出する。

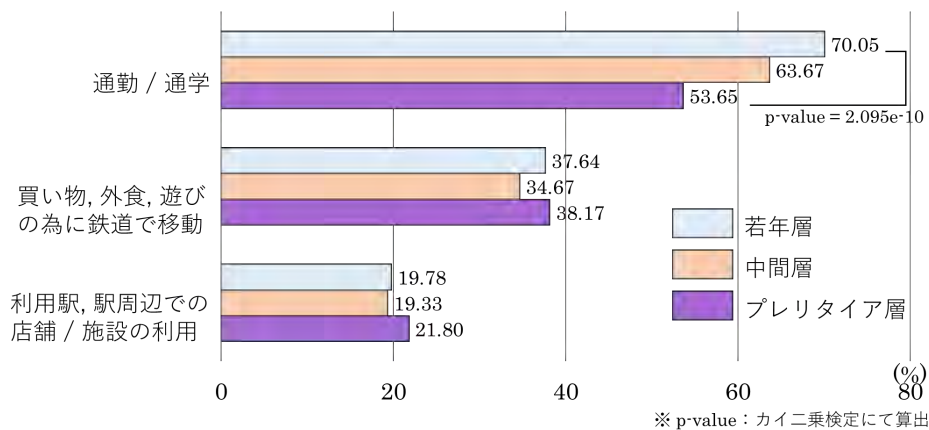


図 4-29 鉄道駅を利用する主な目的

4-4-3. 食料品の購買および特別な日の外食行動

世代に関係なく食料品の購買は,家の近くで済ませる傾向にあり,特に若年層は 82.4%と最も比率が高い(図 4-30)。また利用駅周辺の店舗を活用する割合は,世代を問わず 35%前後となる。その一方でロードサイドの店舗は中間層とプレリティア層が 30%前後と高い割合を有するのに対し,若年層は 18.1%と比較的低く,有意差が確認される。なお都心部や沿線上の他の駅周辺の店舗を利用する傾向はどの世代も 10%に満たない。

特別な日の外食では,世代に関係なくロードサイドの飲食店を利用する割合が最も高い(図 4-31)。しかしながらロードサイド利用では,世代間に有意差が確認され,若年層は他の世代と比べると利用しない傾向が伺えた。また都心部の飲食店を利用する割合においても世代間の有意差が確認され,ロードサイドと一転して若年層の方が他の世代より利用している。なお家の近くや利用駅周辺の飲食店利用率には世代差がなく,どの世代も 15%前後が利用する。

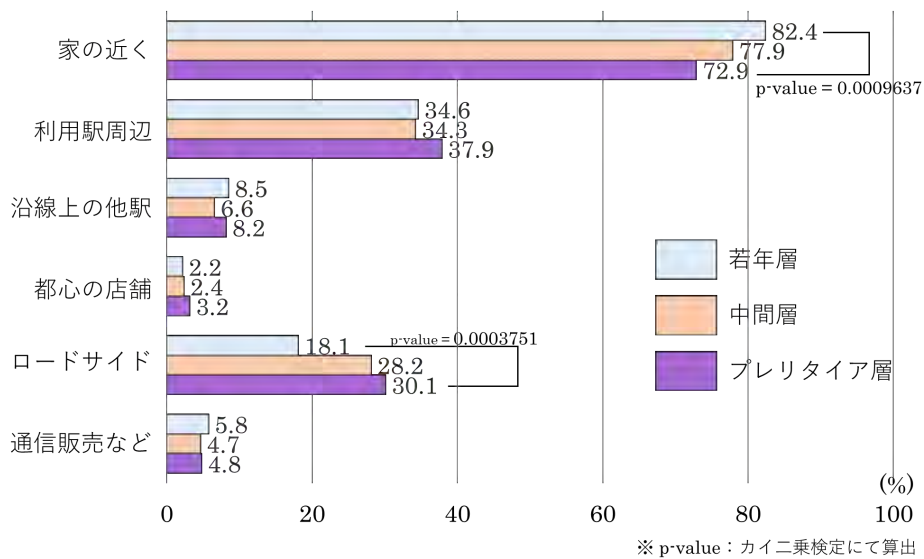


図 4- 30 食料品購入において主に利用する地域（京阪本線）

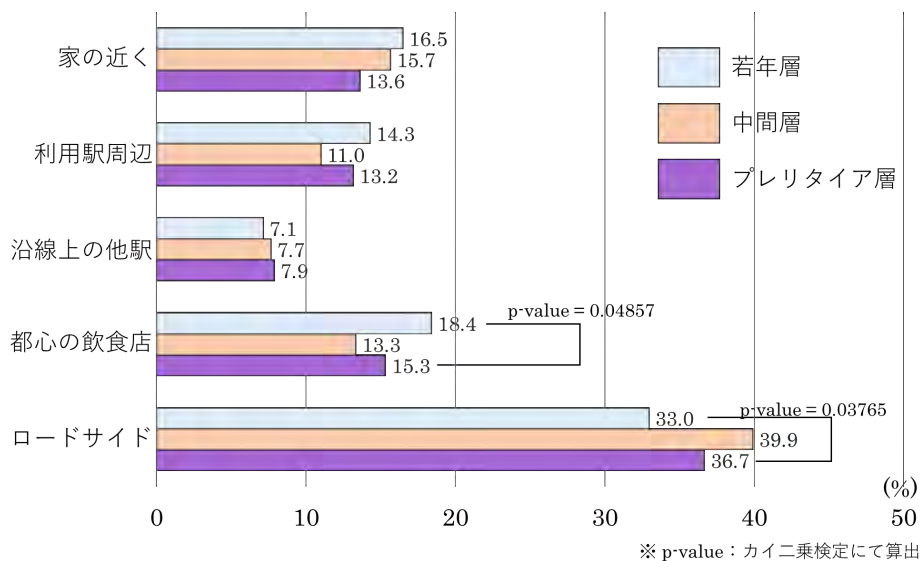


図 4- 31 特別な日の外食において主に利用する地域（京阪本線）

食料品の購買と特別な日の外食のどちらにおいても若年層がロードサイドを利用する傾向が他の世代と比べて低い。これは、前節3項における居住地近隣のトリップ円の分布傾向とも合致しており、若年層における車離れ・ロードサイド離

れが少なからず起きているとみられる。また食料品の購買において家の近くの店舗利用率が高い点、そして有意差はみられないものの特別な日の外食において家の近くの飲食店と利用駅の周辺における飲食店の利用率が他の世代より高い点を鑑みると若年層は居住地近隣のコンパクトな生活圏を有していると考えられる。一方、高齢世代の方が普段利用する駅と最寄り駅が一致せず、最寄り駅ではない駅までわざわざ赴く傾向にあり、必ずしも高齢世代の方が狭い生活行動範囲を有するとは言い難い。

4-4-4. 駅周辺における施設の利用傾向

世代別の駅周辺における購買・外食・その他の日常生活に関する施設の利用実態を分析する。本分析では、施設利用の有無に加えて主に利用する施設の場所を「利用駅周辺」と「都心部を除く沿線上の他駅周辺」もしくは「その両方」に区分する。この分析では各世代の回答者を特急停車駅利用者と各停駅利用者に区分^{xi}して集計する（表 4-9）。

表 4-9 特急停車駅利用者数と各停・各停駅利用者数

区分	年齢	回答数 (n=)	内) 特急駅 利用者	内) 各停・ 準急駅利用者	内) 鉄道駅を ほぼ利用しない
若年層	20-34	364	115	175	74
中間層	35-49	1200	322	606	272
プレリタイア層	50-64	1344	355	700	289

表 4-10～表 4-12 は、これら区分に基づき、各施設の利用者比率を示す。特急停車駅利用者は、世代に関係なく利用駅周辺において購買および外食に関する施設を利用する。しかしながら「衣料品店」においては、若年層と中間層において他駅

周辺の店舗利用比率が 10%強確認される。また若年層は他の世代と異なり、外食施設においてその種類に関係なく他駅周辺の店舗を活用する傾向が強い。なお「レストラン」は世代問わず利用駅と他の駅周辺とを使い分けている。その他の日常生活に関わる施設のうち「美容院・理髪店」と「病院・医院」は、利用駅周辺の施設が利用されており、若年層のみ「美容院・理髪店」をわざわざ他駅周辺まで赴き利用する割合が 10%強ある。

各停駅利用者は、購買と外食に関する施設は他の駅で利用する。特に外食に関する施設は他の駅周辺のみで利用される傾向が強い。一方で「ケーキ屋・和菓子屋」と「ベーカリー」は一部利用周辺の店舗を利用している。その他の日常生活に関する施設では、「美容院・理髪店」と「病院・医院」を各世代とも利用駅と他駅周辺で使い分けている。また特急停車駅利用者と比べて「居酒屋」、「図書館」の利用率の総計は、どの世代でも各停駅利用者の方が高い。

表 4- 10 購買関係施設の世代別利用比率

		特急停車駅利用者				各停駅利用者				特急(計) 各停(計)	
		A	B	C	計	A	B	C	計		
購買	若年層	ケーキ屋・和菓子屋	12.2	7.0	9.6	28.7	10.3	14.9	3.4	28.6	0.1
		ベーカリー	25.2	1.7	7.8	34.8	14.9	10.3	4.6	29.7	5.1
		衣料品店	24.3	12.2	11.3	47.8	1.1	18.9	0.6	20.6	27.3
		文具・雑貨店	28.7	2.6	7.0	38.3	3.4	12.0	0.6	16.0	22.3
		書店	44.3	2.6	12.2	59.1	10.9	23.4	4.0	38.3	20.8
	中間層	ケーキ屋・和菓子屋	20.5	5.3	6.5	32.3	9.2	13.9	2.6	25.7	6.6
		ベーカリー	33.2	2.8	8.7	44.7	12.7	16.3	2.8	31.8	12.9
		衣料品店	23.9	10.9	5.6	40.4	1.7	22.4	0.8	24.9	15.5
		文具・雑貨店	30.1	5.3	4.0	39.4	2.6	14.7	1.5	18.8	20.6
		書店	49.7	3.1	12.1	64.9	9.2	26.4	3.0	38.6	26.3
	フレタタア層	ケーキ屋・和菓子屋	31.8	3.1	6.5	41.4	12.1	12.9	4.1	29.1	12.3
		ベーカリー	38.0	2.3	8.7	49.0	14.6	12.1	5.0	31.7	17.3
		衣料品店	27.3	7.6	9.3	44.2	2.3	19.7	1.1	23.1	21.1
		文具・雑貨店	30.4	3.4	4.8	38.6	3.1	13.9	1.1	18.1	20.4
		書店	52.7	2.8	11.8	67.3	13.1	24.1	4.0	41.3	26.0
						>10.0	>20.0	>30.0		△ = 負数	

表 4- 11 外食関係施設の世代別利用比率

		特急停車駅利用者				各停車駅利用者				特急(計) 各停(計)	
		A	B	C	計	A	B	C	計		
		A: 利用駅周辺のみ									
		B: 他の駅周辺のみ									
		C: 両方利用する									
外食	若年層	レストラン	18.3	10.4	11.3	40.0	4.0	24.0	4.6	32.6	7.4
		カフェ	16.5	7.8	21.7	46.1	9.7	25.1	6.9	41.7	4.4
		居酒屋	11.3	12.2	11.3	34.8	8.0	21.7	6.3	36.0	1.2
	中間層	レストラン	18.6	12.4	12.7	43.8	1.8	27.1	2.8	31.7	12.1
		カフェ	14.6	4.7	8.7	28.0	5.1	18.0	3.5	26.6	1.4
		居酒屋	10.2	9.6	5.6	25.5	6.9	16.3	5.4	28.7	3.2
	フレ リタイア 層	レストラン	23.9	12.4	15.2	51.5	2.7	29.0	4.4	36.1	15.4
		カフェ	22.8	4.5	6.2	33.5	6.7	12.9	3.7	23.3	10.2
		居酒屋	9.9	6.5	9.6	25.9	5.3	17.6	7.4	30.3	4.4
						>10.0	>20.0	>30.0		△=負数	

表 4- 12 その他の日常生活に関わる施設の世代別利用比率

		特急停車駅利用者				各停車駅利用者				特急(計) 各停(計)	
		A	B	C	計	A	B	C	計		
		A: 利用駅周辺のみ									
		B: 他の駅周辺のみ									
		C: 両方利用する									
その他の日常生活	若年層	美容院・理髪店	20.0	16.5	1.7	38.3	12.6	26.9	1.1	40.6	2.3
		病院・医院	19.1	6.1	3.5	28.7	13.1	12.0	1.1	26.3	2.4
		スポーツジム	0.9	5.2	0.9	7.0	1.1	7.4	0.0	8.6	1.6
		図書館	7.0	0.9	0.9	8.7	12.0	2.3	1.1	15.4	6.7
		趣味・習い事の教室	0.9	8.7	0.9	10.4	0.6	6.3	0.0	6.9	3.6
	中間層	美容院・理髪店	21.1	8.1	0.6	29.8	11.4	16.7	0.7	28.7	1.1
		病院・医院	16.8	6.8	3.4	27.0	11.4	13.0	2.3	26.7	0.3
		スポーツジム	2.2	2.2	0.6	5.0	2.6	4.0	0.2	6.8	1.8
		図書館	9.0	0.6	0.6	10.2	12.5	4.8	0.8	18.2	7.9
		趣味・習い事の教室	3.7	5.6	0.0	9.3	1.0	9.4	0.0	10.4	1.1
	フレ リタイア 層	美容院・理髪店	20.3	6.8	0.8	27.9	15.9	13.6	0.6	30.0	2.1
		病院・医院	11.5	8.5	4.5	24.5	13.0	14.7	6.6	34.3	9.8
		スポーツジム	5.6	1.1	0.6	7.3	2.4	3.9	0.0	6.3	1.0
		図書館	9.3	0.8	0.3	10.4	12.9	3.0	1.0	16.9	6.4
		趣味・習い事の教室	2.3	6.5	1.1	9.9	0.6	6.4	0.6	7.6	2.3
						>10.0	>20.0	>30.0		△=負数	

施設の種類ごとに利用駅周辺のみで利用する人の割合とその他駅のみで利用する人のポイント差を算出し、わざわざ駅を移動してまで活用する傾向が見られる施設を確認する。特急停車駅利用者は、ほぼ全ての施設で利用駅周辺のみを利用する割合が他の駅周辺における割合を上回る(図 4-32)。しかしながら「趣味・習い事の教室」は世代問わず他駅周辺での利用率が利用駅周辺を上回っている。また「居酒屋」と「スポーツジム」においては、世代差があるものの、利用駅と他

の駅間での差が少なく、若年層では他の駅周辺を利用する割合の方が利用駅周辺の割合を超える傾向を示す。

各停駅利用者は、全体的に他の駅周辺で各施設を利用する（図 4-33）。しかしながら「ベーカリー」と「図書館」は利用駅周辺の施設を活用する比率の方が上回っている。なお「美容院・理髪店」と「カフェ」では世代差がみられ、プレティア層は若年層や中間層と比べて利用駅と他駅間での利用率の差が少ない。

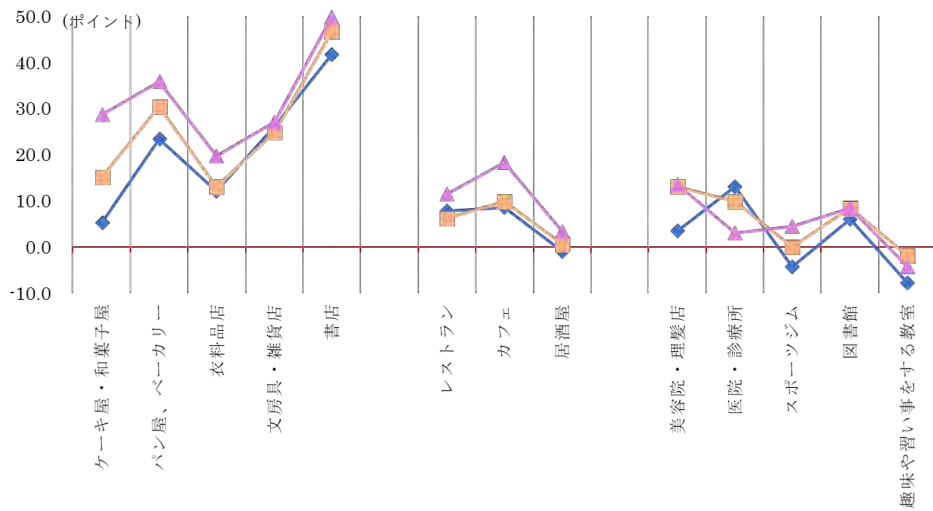


図 4-32 利用駅と他駅における施設利用率のポイント差（特急停車駅利用者）

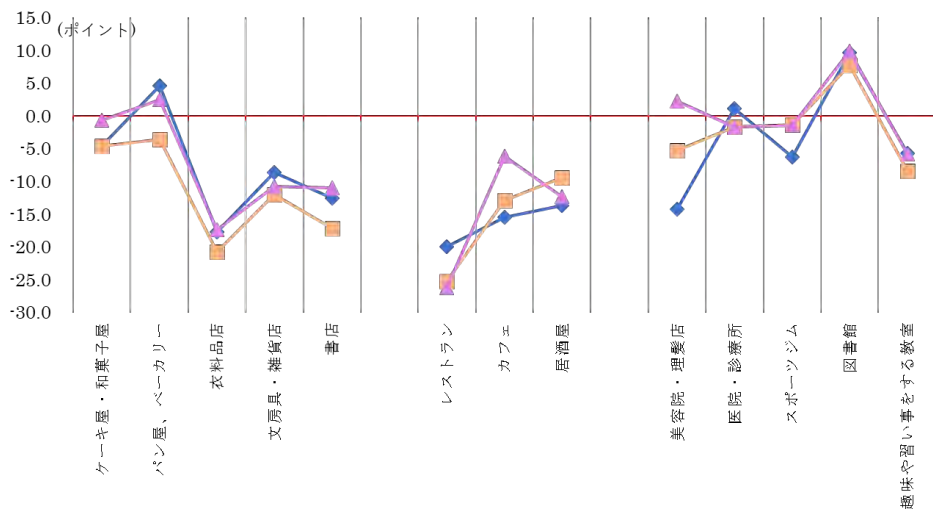


図 4-33 利用駅と他駅における施設利用率のポイント差（各停駅利用者）

4-4-5. 他の駅周辺で利用される施設間における相関分析

他の駅周辺で利用される施設間の相関性（すなわち「施設 A を他の駅周辺で利用する人は施設 B も利用する傾向にある」）をアソシエーション分析により抽出する。本分析では特にアソシエーション分析において抽出されたルールの関係性の強さを表すリフト値（Lift）に着目する。なお施設間に関連性が認められるとする閾値を表 4-13 の通りに設定する。

表 4-13 本項のアソシエーション分析における閾値

指標	閾値	
Support (支持度)	= 0.1	各世代の 10 人に 1 人が該当
Confidence (確信度)	= 0.5	各世代の施設 A 利用者の半数以上が施設 B を利用
Lift (リフト値)	= 1.0	関連性があると言える最低値

表 4-14～表 4-19 は、行が左辺（=施設 A）を、列が右辺（=施設 B）を表し、特急停車駅利用者と各停車駅利用者の世代別に算出されたリフト値を示している。

特急停車駅利用者、各停車駅利用者のどちらも若年層では、複数の施設と「カフェ」に相関性が見られ、特に「ベーカリー」や「ケーキ屋・和菓子屋」の店舗を利用した若年層は「カフェ」も利用する傾向が強い。一方、中間層とプレリタイア層では、「カフェ」ではなく各施設と「レストラン」に相関性が確認される。加えて「衣料品店」（若年層）、「文具・雑貨店」（中間層）、「カフェ」および「ベーカリー」（プレリタイア層）、「ケーキ屋・和菓子屋」（全世代）を他の駅周辺で利用する人は、比較的多様な施設も他の駅周辺で利用する傾向が伺える。

複数の施設ではなく,特定の施設間で高いリフト値を示す組み合わせも確認される.特急停車駅利用者では,若年層において【ケーキ屋・和菓子屋 ⇒ 衣料品店】や【ケーキ屋・和菓子屋 ⇒ レストラン】, 中間層では【カフェ ⇒ ベーカリー】や【ケーキ屋・和菓子屋 ⇒ カフェ】が確認された.一方,各停車駅利用者では,若年層において【文具・雑貨店 ⇒ 書店】, 中間層で【ベーカリー ⇒ カフェ】, プレリタイア層では【文具・雑貨店 ⇒ 書店】や【文具・雑貨店 ⇒ 衣料品店】で高い相関性が抽出される.なお【ベーカリー ⇒ ケーキ屋・和菓子屋】は,特急停車駅のプレリタイア層を除く全グループで高いリフト値を持つルールとなる.

表 4- 14 施設間のリフト値（特急停車駅利用者：若年層）

施設A\施設B 若年層 ：特急停車駅	ベーカリー	美容院・理髪店	書店	カフェ	衣料品店	居酒屋	レストラン	ケーキ屋・和菓子屋
ベーカリー				2.94				3.75
美容院・理髪店				1.83	1.69			
書店				1.35	1.90		1.84	
カフェ					1.61			
衣料品店				1.61				
居酒屋				1.42				
レストラン				1.54				
ケーキ屋・和菓子屋				2.21	2.36		2.15	

表 4- 15 施設間のリフト値（特急停車駅利用者：中間層）

施設A\施設B 中間層 ：特急停車駅	ベーカリー	書店	カフェ	衣料品店	居酒屋	レストラン	ケーキ屋・和菓子屋
ベーカリー			2.92			1.83	3.62
書店							
カフェ	2.92					1.76	2.97
衣料品店						1.62	
居酒屋						1.54	
レストラン							
ケーキ屋・和菓子屋	3.62		2.97	2.35		1.86	

表 4- 16 施設間のリフト値（特急停車駅利用者：プレティア層）

施設A\施設B プレティア層 ：特急停車駅	書店	カフェ	衣料品店	居酒屋	レストラン	ケーキ屋・和菓子屋
書店					1.19	
カフェ					1.70	
衣料品店					1.47	
居酒屋					1.26	
レストラン						
ケーキ屋・和菓子屋					1.76	

表 4- 17 施設間のリフト値（各停車駅利用者：若年層）

施設A\施設B 若年層 ：各停車駅	ベーカリー	美容院・理髪店	書店	カフェ	衣料品店	居酒屋	レストラン	文具・雑貨店	ケーキ屋・和菓子屋
ベーカリー				1.44					2.69
美容院・理髪店				1.33					
書店				1.35			1.52		
カフェ							1.55		
衣料品店		1.51	1.81	1.69		1.43	1.89		2.19
居酒屋				1.33			1.66		
レストラン			1.52	1.55		1.66			
文具・雑貨店			2.65	1.82					
ケーキ屋・和菓子屋	2.69		1.65	1.72	2.19		1.93		

表 4- 18 施設間のリフト値（各停車利用者：中間層）

施設A\施設B 中間層 ：各停車	ベーカリー	美容院・理髪店	書店	カフェ	衣料品店	レストラン	文具・雑貨店	ケーキ屋・和菓子屋
ベーカリー			1.62	2.32	1.96	1.59		2.84
美容院・理髪店			1.32			1.38		
書店								
カフェ	2.32		1.49		1.70	1.71		
衣料品店			1.60			1.67		
レストラン								
文具・雑貨店			2.19	1.96	2.28	1.78		2.44
ケーキ屋・和菓子屋	2.84		1.72	2.22	2.25	1.82	2.44	

表 4- 19 施設間のリフト値（各停車利用者：プレリタイア層）

施設A\施設B プレリタイア層 ：各停車	ベーカリー	美容院・理髪店	書店	カフェ	衣料品店	居酒屋	レストラン	文具・雑貨店	ケーキ屋・和菓子屋
ベーカリー			1.70	2.36	1.89		1.62		2.79
美容院・理髪店			1.58				1.29		
書店							1.32		
カフェ	2.36		1.55		2.15		1.68		2.38
衣料品店			1.61				1.68		
居酒屋							1.24		
レストラン									
文具・雑貨店			2.20		2.34		1.59		
ケーキ屋・和菓子屋	2.79		1.73	2.38	1.87		1.54		

4-5. 小結

本章では,対象 4 市におけるパーソントリップ調査とアンケート調査による分析から郊外部に居住する中・若年層の生活行動特性を整理した.その結果,ORD 目的のような比較的日常的に根付いた生活行動に加えて PUR 目的や REC 目的といった消費を伴う行動においても都心部に偏重するのではなく,居住地周辺を含め郊外部を活用していると言える^{xii}.こうした傾向は,世代を問わず見られるが,特に中間層とプレリタイア層において郊外部全域と居住地周辺のどちらにおいても多様な地点を利用する傾向にあることが伺えた.

一方で若年層は,中間層やプレリタイア層と比べて行動目的に関係なく利用する地域が限られており,比較的コンパクトな行動圏を形成している.本章3節の表4-2に示されるように,各世代のトリップ到着地点の総数は,若年層が PUR 目的と ORD 目的で 200 未満,REC 目的で 400 弱に留まるのに対し,中間層やプレリタイア層ではその 1.5~2 倍前後の到着地点数を有している.故に沿線に関係なく世代が高いほど自身の目的に合わせて多様な地域を使い分けていると推察される.

このような傾向は,各世代のニーズに対応した施設やサービスの配置のみならず,近年の若年層の消費行動の変化にも関係していると考えられる.松下らによると,スマートフォンや SNS,CGM^{xiii}の普及に伴う情報量の増加は,消費者の情報収集疲れと「ユーザー評価」の重要性の向上を引き起こしたとされる¹⁾.そして若い世代^{xiv}の消費意識は,多世代と比べて保守的であるとされ,流行や個性的なモノよりも周囲の情報や評価に基づき選択する傾向にあるとされる^{同前)}.こうし

た消費意識は、情報の集積度合いに影響され、高評価を得る地域が求心力を増すと考えられる。

実際、茨木市・高槻市・寝屋川市・枚方市の居住者に限定せず、京阪神従業員圏に該当する郵便番号区のいずれかをトリップ到着地点とする目的別の全トリップを抽出し、世代ごとに Global Moran's i 係数^{xv}を算出したところ、PUR 目的と REC 目的で若年層が他の世代よりも高い数値を示した（図 4-34）。また ORD 目的では、プレリタイア層が 0.166 と最も高い数値ではあったが、若年層も 0.159 と 0.007 ポイント差に留まり、PUR 目的や REC 目的ほど世代間の差が開いていない。その為、PUR 目的や REC 目的といった特に消費に関する生活行動では、若年層は中間層やプレリタイア層と比べてトリップ到着地点が集中する傾向にあり、比較的同じような地点を活用していることが示された。

また本章 4 節では、若年層は居住地を選択する際、他世代と比べて街のイメージや評価を重視し、反対に従来郊外居住の郊外居住の特徴に位置付けられていた良質な教育環境や自然環境や沿線ブランドに対する意識は低下する傾向が伺えた^{xvi}住宅や居住地選択も消費行動の一環として捉えた場合、これまでのような開発主体や鉄道会社など供給側が発信する住宅地のイメージではなく、実際にその地域に居住や通勤・通学などで関わりを持つ人々などの需給側による評価（レビュー）の影響力が強まっていると考えられる。そして一度高評価を得た住宅地には、その評価に誘引された人々の集中が起き得る。

加えて鉄道沿線とロードサイドが競合してきた郊外住宅地でも、若年層を中心

に車社会と距離を置く傾向が見られる。世代を問わず食料品の購買や特別な日の外食におけるロードサイドの店舗利用率は高いが、若年層は比較的ロードサイドを利用する傾向が低く、代わりに都心部まで出ている。また日常生活において自動車や自動二輪を用いたトリップの分布でも、居住地域内近隣における分散傾向が弱く、他世代と比べて特急停車駅利用者であっても沿線上の他駅周辺の施設を利用するために鉄道を用いて近隣移動をしている。

しかしながら車を用いた移動率そのものは依然として高い。その為、モータリゼーションが進行した郊外地域では、鉄道を軸とした生活圏を構築しつつ、車社会との共存を見越した施設やサービスの差別化が求められ得る。そのうえで実態に応じた“鉄道を用いた生活圏”の範囲を設定する必要がある。

若い世代の行動範囲は都心と居住地間に収まり、他の郊外地域を利用する傾向が乏しい。また世代を問わず鉄道を用いた近隣地域間の移動が確認でき、外食施設でもロードサイドでは“特別な日の外食”，鉄道駅周辺などでは居酒屋やカフェのような日常利用、といった住み分けが起きている。そして居酒屋と趣味・習い事の教室などは、世代に関係なくわざわざ他の駅まで移動し利用している。

従業地や購買・余暇の目的地が都心部から郊外へ移りつつある現在において、このような世代による違いを捉え、各駅で配置する施設をコントロールすることにより郊外鉄道駅間での多様な移動軸を構築していくことは車社会と共存する鉄道を軸とした生活圏の構築に重要となり得る。世代やライフスタイル別の目的地の混在化と区分化のバランスを保つことで、沿線利用を促進し、全ての郊外駅

周辺を高密度化/高層化することなく生活行動圏のコンパクト化を図る指針となり得る.そして各目的に応じてどのような地域への移動軸を想定し,それら移動における心理的・経済的ハードルを下げるのが求められる.

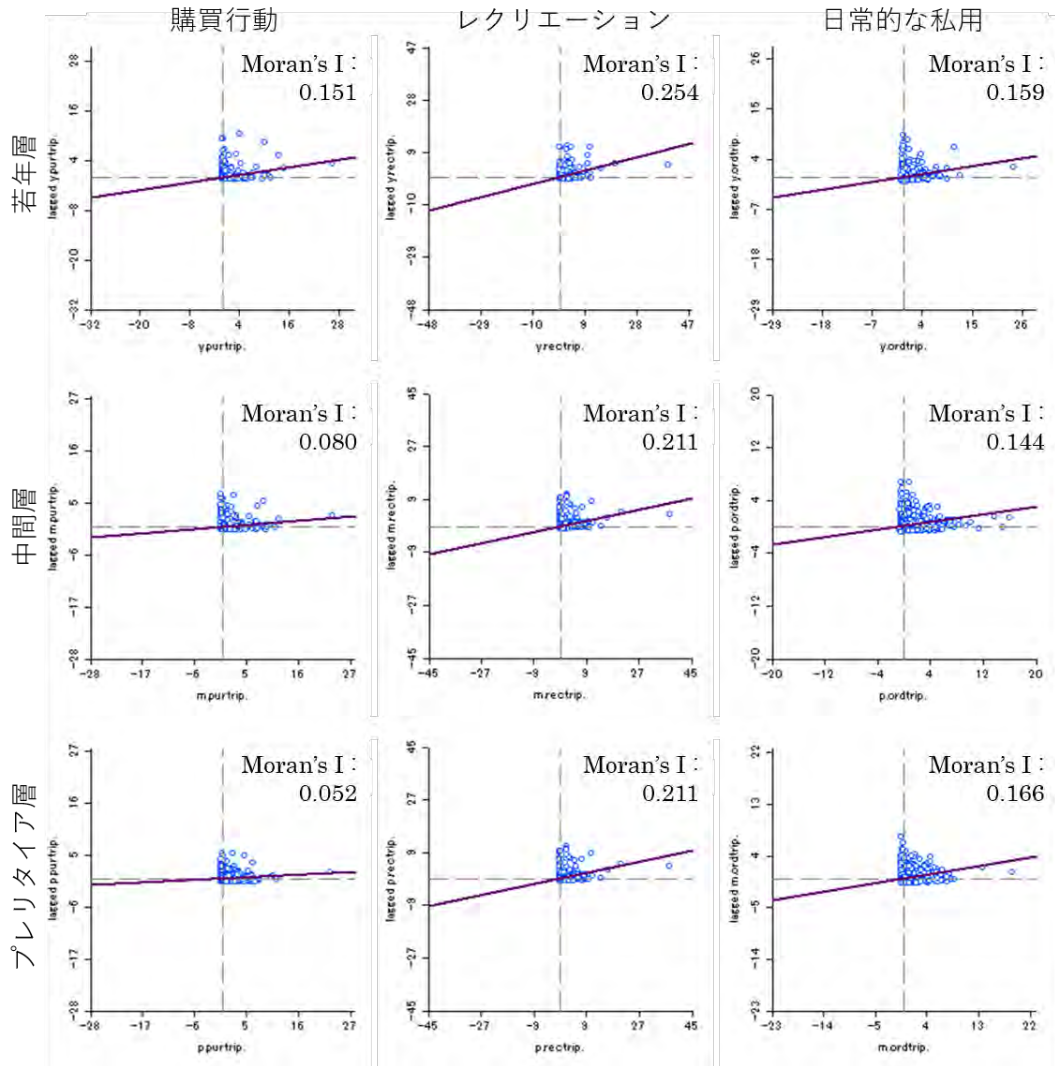


図 4- 34 各世代における行動目的別 Global Morna's i 係数 (京阪神従業員)

注釈

- i 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照
- ii 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照
- iii これら 4 市は次章以降に取り上げる計画的郊外住宅地と異なる。近鉄沿線・能勢電鉄・南海高野線・緑が丘において対象とした住宅地は 2010 年度 DID が都心部から地続きになっておらず、独立した住宅地として考えられる。
- iv Web アンケートは、研究会メンバーが設計し鉄道会社の指示のもとに提携先のカード会社が実施した。Web アンケート調査のエクセルデータの提供を受け、研究会メンバーが集計分析を行い、その際に研究会メンバーは回答者の個人情報には一切アクセスできないよう細心の注意を払った。調査対象は、以下の 2 集団とした。
- A) 阪急京都本線沿線の高槻市、茨木市に居住する STACIA カード正会員
- B) 京阪本線沿線の枚方市、寝屋川市に居住する e-kenet カード正会員
- 調査期間は、鉄道会社およびカード会社との調整から調査対象沿線で異なる。阪急沿線) 2016 年 12 月 12 日～19 日、京阪沿線) 2017 年 3 月 3 日～15 日
- なお、転居などの理由によって調査時点で調査対象地域外に居住する回答者のデータについては集計から除外した。
- v 阪急京都本線と京阪本線で別々にアンケート調査を実施した為、有効回答数に差が生じており、茨木市・高槻市と枚方市・寝屋川市の 2 市に分けて分析する。
- vi マーケティング分野から生まれた統計手法。顧客の購買傾向(どの商品とどの商品と一緒に買いやすいか)を算出するもの。結果は「左辺⇒右辺」の組み合わせ(=ルール)で表され、「左辺の特徴を持つ人(モノ)は、右辺を選択する傾向にある」とされる。この際、使用する尺度は次の 3 点となる（下記参照）

支持度(Support)	$\text{Supp}(A \Rightarrow B) = \frac{n(A \cap B)}{n(\Omega)}$	サンプル数全体の内、左辺および右辺の両方を選択する確率
確信度(Confidence)	$\text{Conf}(A \Rightarrow B) = \frac{\text{Supp}(A \Rightarrow B)}{\text{Supp}(A)}$	左辺を選択した人(モノ)全体の内、右辺を選択する人(モノ)の割合
リフト値(Lift)	$\text{Lift}(A \Rightarrow B) = \frac{\text{Conf}(A \Rightarrow B)}{\text{Supp}(B)}$	左辺と右辺の関連性(Lift < 1 のとき、右辺単体で選択される比率が左辺との組み合わせで選択される比率より高い為、左辺と右辺の関連性は乏しいと考える)

- vii 本分析において対象とする到着地点の郵便番号区は、京阪神従業員圏内に位置する郵便番号区に限定する。
- viii PT 調査において一回のトリップで複数の交通手段を利用する際に“交通手段の優先度”（下記参照）に基づき上位の交通手段が代表交通手段とされる。

PT調査における手段の優先順位(参照：第5回近畿圏PT調査データの取り扱いについて)		
1 航空機	10 貨物自動車	19 二輪車
2 フェリー・船舶(乗船は車等と人)	11 軽貨物車	20 その他
3 フェリー・船舶(乗船は人のみ)	12 自動車類	21 電動車いす、電動三輪車
4 新幹線	13 タクシー・ハイヤー	22 車いす(手動)
5 鉄道・地下鉄・新交通・モノレール	14 介護タクシー・福祉有償運送	23 徒歩
6 路線バス	15 自動二輪車(50cc超)	24 徒歩類
7 自家用バス・貸し切りバス	16 原動機付自転車(50cc以下)	25 端末不明
8 乗用車	17 電動アシスト付き自転車	26 不明
9 軽自動車	18 自転車	

※数値が優先順位を表す

ix 中・若年層のトリップ円が集中する快速急行以上停車駅周辺において,これらトリップ円が示す郵便番号区には主に複合商業施設が確認される.樟葉駅:くずはモール,枚方市駅:VIE.ORNER・枚方サンプラザ(T-siteは第5回パーソントリップ調査の実施年には開設されていない),香里園駅:ライフ香里園店・フレスト香里園店高槻市駅:松坂屋高槻店(高槻市駅よりJR高槻駅にトリップが集中している)など

x アンケートのサンプル数の都合上,カイ二乗検定ではコ克兰の定理に反するため,フィッシャーの正確性検定を用いる.ここでは,有意水準5%で検定をかける.

xi 本項の対象地域内において特急停車駅は”樟葉駅”と”枚方市駅”である.京阪本線における快速急行以下は,日中の運行が為されていないなど時間帯を限定した運行である為,各停と同様に扱うこととする.

xii 1990年代半ばにはすでに石川により,余暇などを含む消費生活の場が多核化しており,周辺消費核型や近隣消費活動型,都心消費核型など多様な形態が指摘されている²⁾.しかしながら石川の分析は世代別や目的別(石川は,自由トリップを対象としていた)の傾向を明らかにするには至っていなかった.

xiii コンシューマージェネレイテッドメディアのことであり,これらは消費者が投稿した情報により形成されるメディア

xiv 松下らは生活価値観・消費価値観の違いから1946~1950年生まれ:「団塊世代」,1951~1959年生まれ:「ポスト団塊世代」,1960~1970年生まれ:「バブル世代」,1971~1975年生まれ:「団塊ジュニア世代」,1976~1982年生まれ:「ポスト団塊ジュニア世代」,1983~1994年生まれ:「ゆとり世代」,1995~2003年生まれ:「デジタルネイティブ世代」とした.その内「ゆとり世代」と「デジタルネイティブ世代」を比較的若い世代としてまとめたうえで消費傾向を分析している.

xv Global Moran's i は,2章で用いた Local Moran's i と異なり,各地域(本分析では,郵便番号区)が持つ属性値(本分析では,トリップ数)の相関係数に空間重み付け行列の要素を考慮した指標となる.その為,Global Moran's i では統計量が-1.00~+1.00の値を取り,+1.00に近いほど全体的に周囲のゾーン間が持つ属性が類似し,反対に-1.00に近いほどばらついているとされる.なお本節では+1.00=集中,-1.00=分散と定義づけられる.なお2章同様,郵便番号区の境界線を共有する地域を隣接地域とみなす.

xvi 茨木市・高槻市におけるアンケートでは,若年層のみ許容誤差が他の世代より大きい傾向にあったが,同様の傾向は他の調査においても確認されており³⁾,沿線や居住地により多少の差は想定されるがこのような居住地選択における世代間の意識の差は存在すると推察される.

5. 京阪神従業圏の計画的郊外住宅地における中・若年層居住者の生活行動特性

5-1. はじめに

本章では、近鉄奈良線、能勢電鉄線、南海高野線の3路線沿線の計画的郊外住宅地を対象としたアンケート調査の結果を用いて異なる立地条件にある計画的郊外住宅地における中・若年層ⁱの生活行動特性の差異を捉える。

対象とする3路線は、大阪都心部より北・東・南の3方向に走っており、住宅地はそれぞれ20～30 km圏（能勢電鉄線・近鉄奈良線）と30 km以遠（南海高野線）に位置する（図5-1）。対象とする住宅地は総じて都心部からDIDが連担しておらず、前章の4市に比べると相対的に都心部との関係性が薄い地域と言える。

近鉄奈良線沿線の住宅地は、大阪や京都都心部への通勤圏にあるものの、地方都市（奈良市）に付随する計画的郊外住宅地でもあると言える。また能勢電鉄線は、支線沿線ではあるが比較的都心部との繋がりを維持しており、一方で南海高野線沿線は、都心部から乖離する傾向が伺える住宅地であるとみられる（詳しくは本章2節に記述する）。

こうした住宅地に住まう若年層・中間層・プレリタイア層の食料品購買行動・外食行動・その他日常的に利用する施設・施設ニーズによって生活行動特性を比較する。また本アンケート調査では、施設ニーズに加えてそれら必要とする施設やサービスが、駅周辺・ロードサイド・鉄道沿線の他駅のうち、どこに立地されるべきか伺っている。この点は、アソシエーション分析ⁱⁱを用いて施設と立地場所の相関性を分析する。

本章第 2 節は,対象とする住宅地とアンケートの概要をまとめる.

本章第 3 節は,近鉄奈良線沿線の住宅地における生活行動特性を整理する.

本章第 4 節は,能勢電鉄沿線の住宅地を対象に生活行動特性を整理する.

本章第 5 節は,南海高野線沿線の住宅地居における生活行動特性を整理する.

本章第 6 節は,本章第 3~5 節の分析より計画的郊外住宅地に居住する中・若年層の生活行動特性をまとめ,住宅地の地理的特性に基づく差異を整理する.

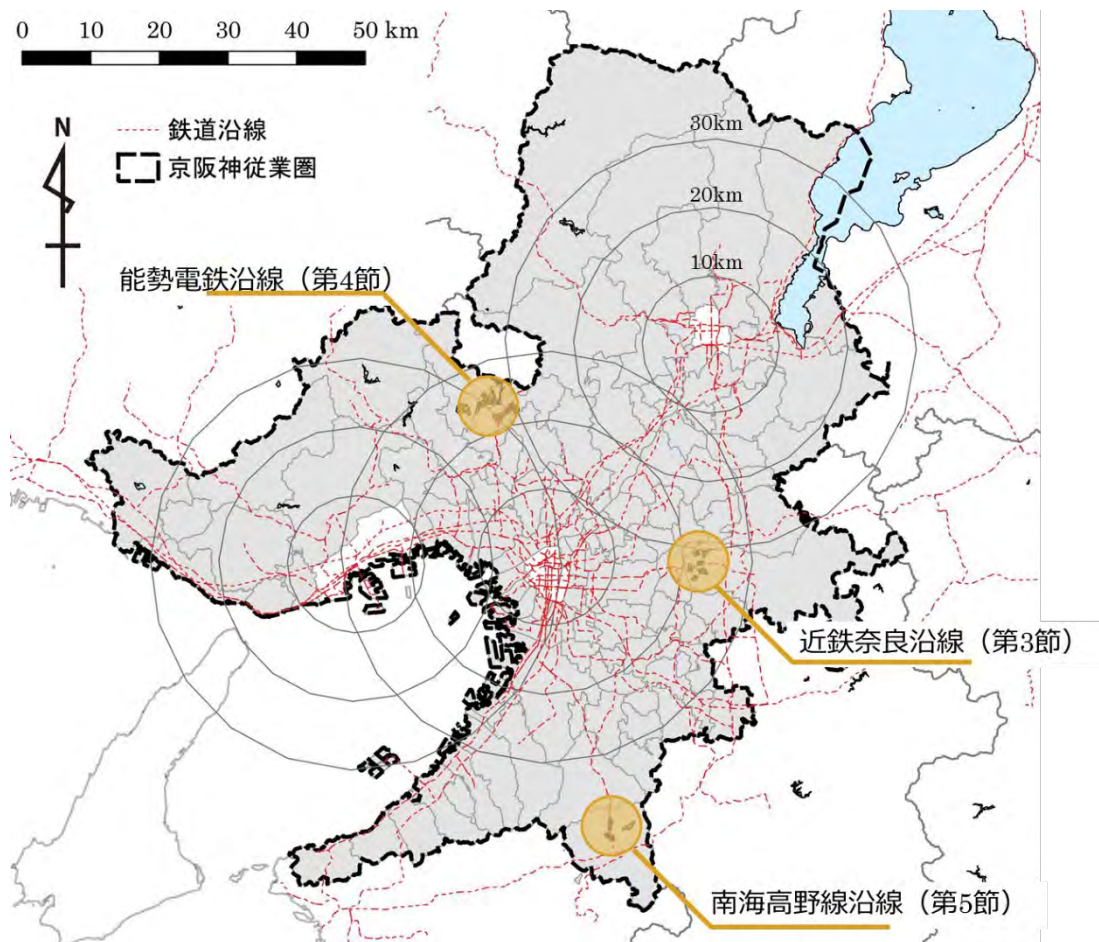


図 5- 1 分析対象住宅地の京阪神従業圏における立地

5-2. 対象地域およびアンケート概要

5-2-1. 対象地域の概要

本章では、3路線沿線に位置する14の計画的郊外住宅地を対象に分析する。

近鉄奈良線では、西登美ヶ丘・登美ヶ丘・学園大和町・帝塚山南・鳥見町・百楽園をとりあげる（図 5-2）。これら住宅地は、京阪神従業圏ⁱⁱⁱの東部に位置しており、大阪都心部と奈良市中心部との間に位置する住宅地である。その為、京阪神従業圏の郊外部に位置しつつ、地方都市に付随する計画的郊外住宅地であると言える。第2章の分析結果では、これら住宅地は自地域における従業比率が高く、都心部における従業比率が低下傾向にある地域に立地している。

これらの住宅地の最寄り駅は、近鉄奈良線学園前駅と富雄駅であり、1960年代から近鉄による住宅地開発が進められ、以降近鉄および民間デベロッパーにより開発が行われた。対象とする住宅地の内、百楽園と鳥見町が鉄道駅近郊に位置しており、そのほかの住宅地は鉄道駅からバス路線が運行している。また対象とする住宅地は、概ね第一種低層住居専用地域であり、住宅地内の中心部もしくは辺縁部に近隣商業地域がある（図 5-3）。なお最寄り駅である学園前駅と富雄駅周辺は、商業地域に指定されており、商業集積が確認される^{iv}。

能勢電鉄線では、猪名川パークタウン・ときわ台・日生ニュータウン・阪急北ネオポリスを対象とする（図 5-4）。これら住宅地は1970年頃より順次開発が進められてきた。日生中央駅までは、阪急大阪梅田駅より日生エクスプレスが運行しているが、通勤・帰宅時間帯のみに限られており、平時は阪急川西能勢口駅が発

着点となる^v。その為、能勢電鉄沿線の計画的郊外住宅地は、都心部と直結しない支線に付随する住宅地であると捉えられる。

猪名川パークタウンを除く各住宅地では、住宅地内あるいは辺縁部に鉄道駅が立地している。また一部に住居地域や第一種中高層住居専用地域が指定されているが、これら住宅地の大半は第一種低層住居専用地域である（図 5-5）。また近隣商業地域は各住宅地内にあり、特に日生ニュータウンと猪名川パークタウンでは複合型商業施設が立地するなど日用品以外の用途でも施設を利用することが可能となっている^{vi}。

南海高野線で対象とする住宅地は、三石台・御幸辻・柿の木坂・小峰台である（図 5-6）。これら住宅地は、和歌山県橋本市の丘陵地帯に開発された計画的郊外住宅地であり、1970 年代後半より開発が進められる。これら住宅地の最寄り駅である林間田園都市駅および御幸辻駅からは、都心部の南海なんば駅まで急行が走っている。しかしながら本論第 2 章において橋本市は、唯一「自地域依存型」+「自地域増加型」であり、都心部から乖離する傾向にある大阪以南一帯においても特に都心部との関係性が薄まっている地域である。

これら住宅地は、主に第一種低層住居専用地域と第一種中高層住居専用地域である（図 5-7）。林間田園都市駅前には商業地域に指定されているが、複合商業施設は立地していない^{vii}。また御幸辻駅前や小峰台の南側は近隣商業地域とされているものの、スーパーマーケット等の日用品を幅広く購入できる施設は確認されず、他の鉄道沿線と比べて商業集積が乏しい住宅地であると見られる。

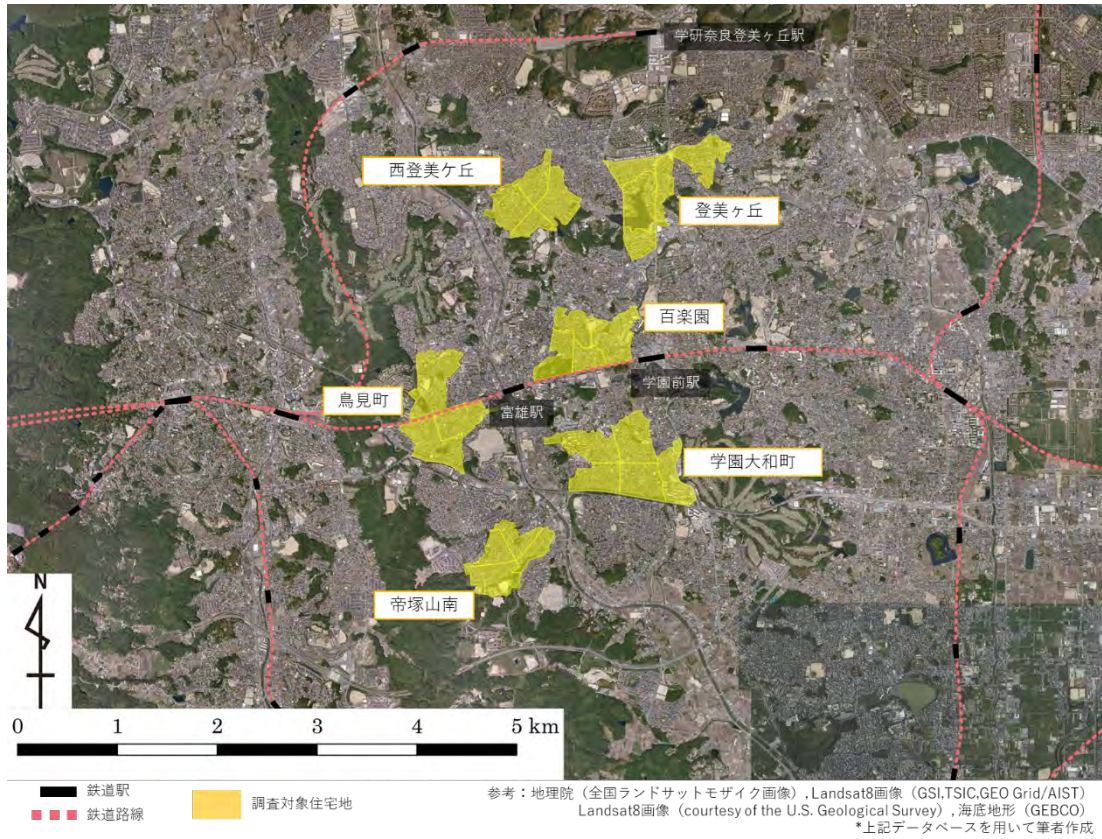


図 5-2 対象住宅地（近鉄奈良線）

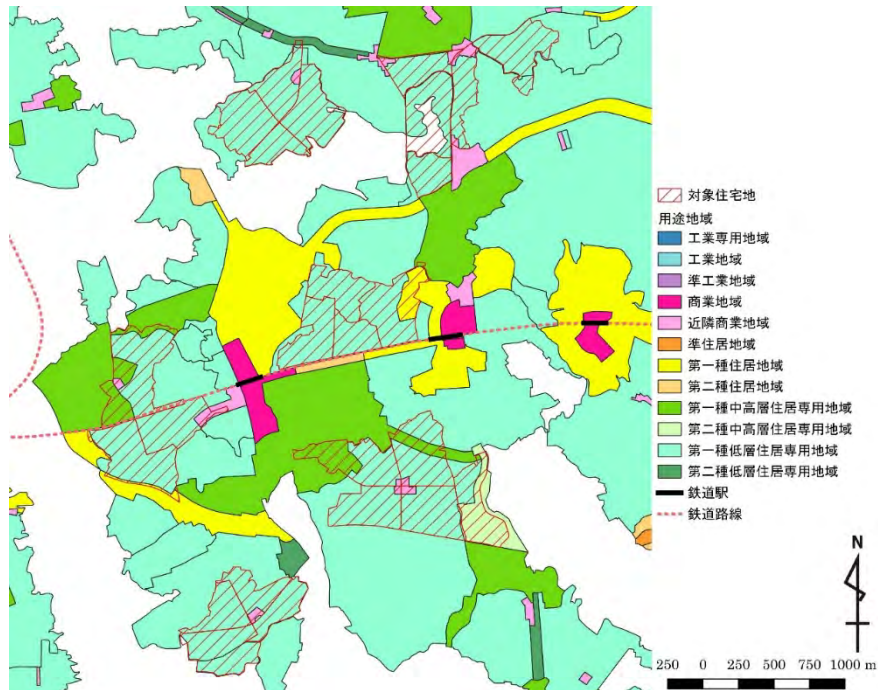


図 5-3 対象住宅地周辺の用途地域図（近鉄奈良線）

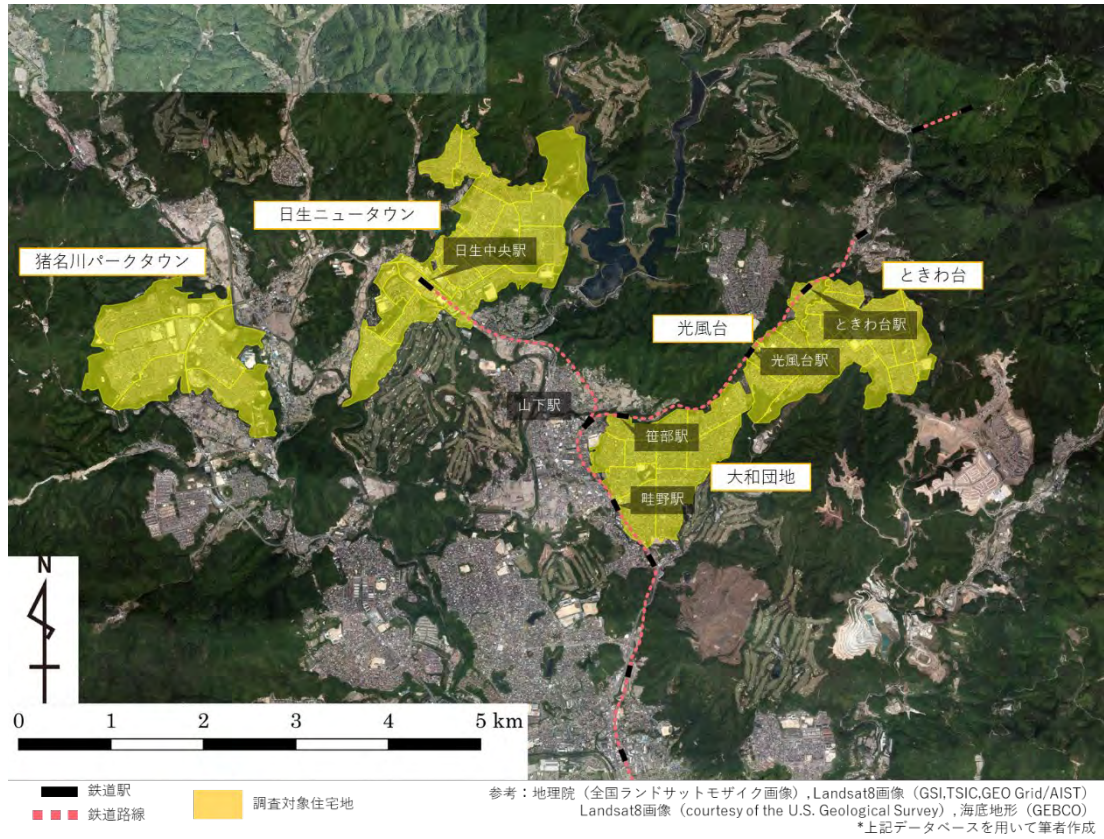


図 5-4 対象住宅地（能勢電鉄線）

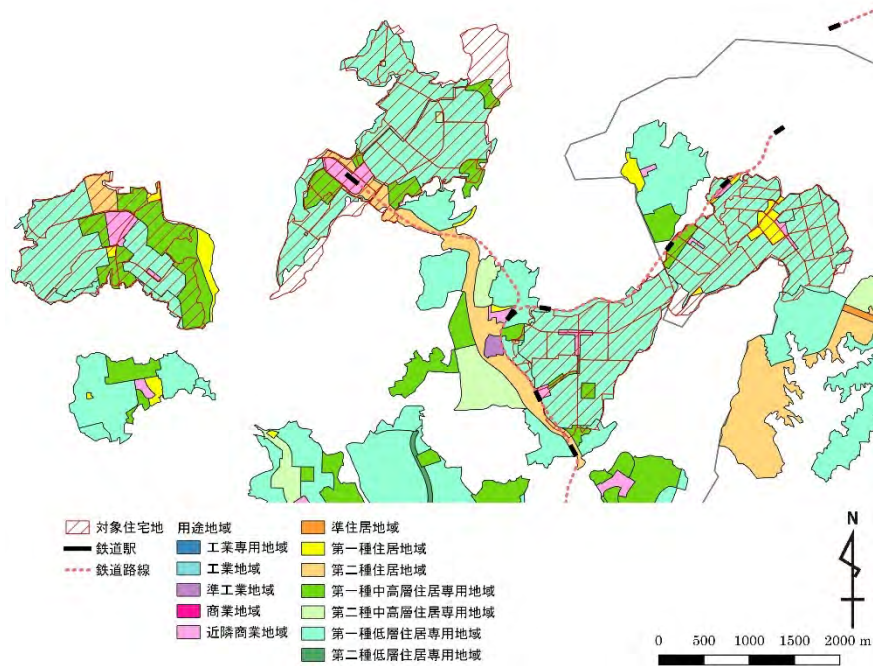


図 5-5 対象住宅地周辺の用途地域図（能勢電鉄線）

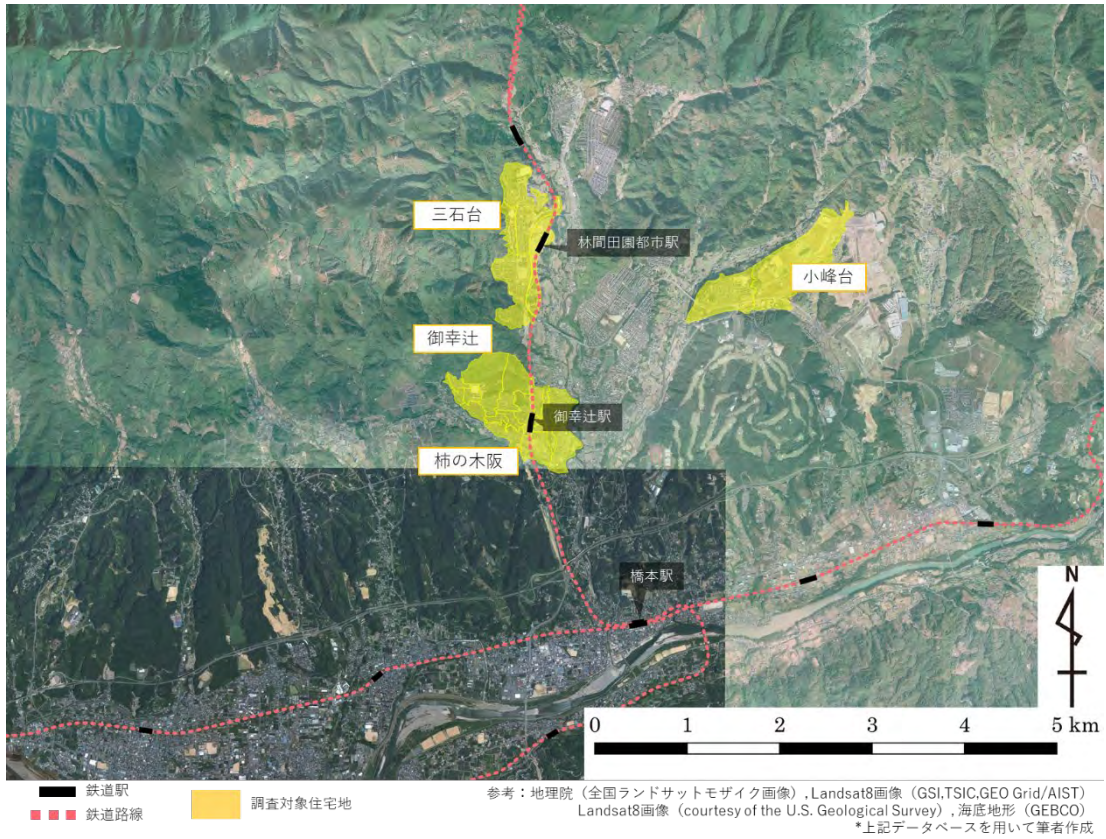


図 5- 6 対象住宅地（南海高野線）

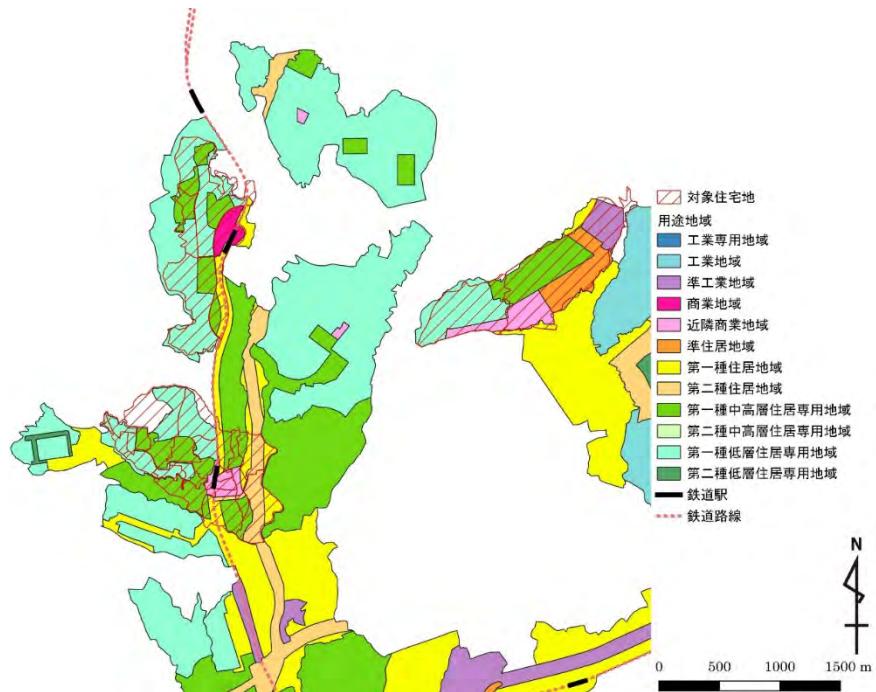


図 5- 7 対象住宅地周辺の用途地域図（南海高野線）

本章で対象とする住宅地の人口構造の変化を路線ごとにまとめる。各路線では、それぞれ 2000 年から 2015 年にかけて人口が減少している（表 5-1）。また能勢電鉄線および南海高野線の住宅地では世帯数が増加しているが、一方で近鉄奈良線沿線では、世帯数も減少しており空き地・空き家化が進行しているとみられる。加えて高齢化率は、沿線に関係なく 10 ポイント以上増加している（表 5-2）。近鉄奈良線および能勢電鉄沿線は、2000 年の時点ですでに高齢社会に達しており、2015 年には超高齢社会を大きく上回る高齢化率を有している^{viii}一方で南海高野線は 2015 年時点においても超高齢社会に達していないが、20.0%と決して高齢化率は低いとは言えない。なお 15 歳未満人口比率は、全ての路線で減少しており、特に南海高野線は -9.0 ポイントと他路線よりも大幅に減少している。

表 5-1 各鉄道沿線の対象住宅地における総人口および世帯数の推移

	総人口			世帯数		
	2000年	2015年	変化率	2000年	2015年	変化率
近鉄奈良線	18,065	15,776	-12.7	6,536	6,282	-3.9
能勢電鉄線	48,051	47,405	-1.3	15,535	18,079	16.4
南海高野線	8,913	8,412	-5.6	2,750	3,118	13.4

参照：各年国勢調査小地域データ

*赤字：負の値

表 5-2 各鉄道沿線の対象住宅地における高齢化率および 15 歳未満人口比率の推移

	高齢化率			15歳未満人口比率		
	2000年	2015年	ポイント差	2000年	2015年	ポイント差
近鉄奈良線	19.9	34.6	14.7	12.9	11.3	-1.6
能勢電鉄線	14.9	33.1	18.2	14.3	12.3	-2.0
南海高野線	8.5	20.0	11.5	21.9	12.8	-9.0

参照：各年国勢調査小地域データ

*赤字：負の値

またこれら住宅地における世代別人口の推移を整理する（表 5-3）。近鉄奈良線および能勢電鉄線では、全世代の人口が2000年と比較して2015年時点で減少しており、特に若年層とプレリタイア層の変化率が大きい。一方、南海高野線では、プレリタイア層が増加傾向にあり、かつ中間層の変化率が-35.9%と他路線の住宅地よりも大きい。しかしながらコーホート人口比率では、南海高野線においても若年層から中間層へ移行する際、107.6と少なからず社会増加が確認される。

このような世帯別人口における差異は、少なからず住宅地の開発時期に起因していると考えられる。人口ボリュームが、近鉄奈良線と能勢電鉄線では2000年時点ですでにプレリタイア層に集中しているのに対し、南海高野線は中間層にボリュームがある。前者2路線の住宅地と比べて南海高野線沿線の住宅地が開発された時期は新しく、必然的に人口ボリュームが若い世代に固まっていたと考えられる。いずれにせよ本論の目的は「世代別生活行動特性」を明らかにすることであり、これら沿線間の世代別人口の差異は以降の分析で差し支えないと判断する。

表 5-3 各鉄道沿線の対象住宅地における世代別人口の推移と人口コーホート比率

		若年層	中間層	プレリタイア層
近鉄奈良線	2000年	3,509	3,164	4,366
	2015年	1,880	2,904 (82.8)	2,887 (91.2)
	変化率	-46.4	-8.2	-33.9
能勢電鉄線	2000年	8,111	9,721	12,686
	2015年	5,078	8,784 (108.3)	9,795 (100.8)
	変化率	-37.4	-9.6	-22.8
南海高野線	2000年	1,491	2,504	1,437
	2015年	1,265	1,605 (107.6)	2,205 (88.1)
	変化率	-15.2	-35.9	53.4

参考：各年国勢調査小地域データ

*赤字：負の値

**（）内の値：2000年-2015年間のコーホート人口比率

5-2-2. アンケート概要

アンケートでは,2014年10月から11月にかけてポスティングでの配布を実施し,郵送によって回収を行った.なお対象とする路線ごとの配布・回収数は表5-4の通りである.

表 5- 4 沿線別アンケート配布数および回収率

調査対象	配布数	回収数	有効回答数	有効回答率 (%)	有効回収率 (%)
近鉄奈良線	2500	853	850	99.6	34.0
能勢電鉄線	4314	1323	1323	100.0	30.7
南海高野線	1800	460	460	100.0	25.6
合計	8614	2636	2633	99.9	30.6

本アンケートにおける質問項目において本章の目的である中・若年層の生活行動傾向に関連する項目を用いて分析する^{ix}.各年齢層におけるアンケートサンプル数は表5-5～表5-7の通りであり,どの沿線においても若年層の回答が少ない.事実,若年層における90%水準での許容誤差は,近鉄奈良線および能勢電鉄線で±19,南海高野線に至っては±31と幅が大きい.80%水準であっても近鉄奈良線および能勢電鉄線が±15,南海高野線は±24となる.その為,以降の分析では沿線ごとに各年齢層別の生活行動特性を考察するが,若年層はあくまで参考値として捉える.なお本論第5章における調査では,若年層のデータも一定数得られている為,本章で得られた若年層の生活行動特性における知見は,第5章で得られる結果と共に補完する.

表 5- 5 近鉄奈良線沿線におけるアンケートサンプル数と許容誤差

	アンケート サンプル数	対象地域内人口 (H27年度国勢調査より)	回答者比率	許容誤差 (信頼水準80%)	許容誤差 (信頼水準90%)
若年層	19	1,880	1.01%	±15	±19
中間層	141	2,904	4.86%	±5	±7
プレリタイア層	309	2,887	10.70%	±3	±4

表 5- 6 能勢電鉄沿線におけるアンケートサンプル数と許容誤差

	アンケート サンプル数	対象地域内人口 (H27年度国勢調査より)	回答者比率	許容誤差 (信頼水準80%)	許容誤差 (信頼水準90%)
若年層	18	5,078	0.35%	±15	±19
中間層	69	8,784	0.79%	±8	±10
プレリタイア層	218	9,795	2.23%	±4	±6

表 5- 7 南海高野線沿線におけるアンケートサンプル数と許容誤差

	アンケート サンプル数	対象地域内人口 (H27年度国勢調査より)	回答者比率	許容誤差 (信頼水準80%)	許容誤差 (信頼水準90%)
若年層	7	1,265	0.55%	±24	±31
中間層	53	1,605	3.30%	±9	±11
プレリタイア層	180	2,205	8.16%	±5	±6

5-3. 近鉄奈良沿線における計画的郊外住宅地を対象とした生活行動分析

5-3-1. 食料品の購買行動および外食行動

初めに近鉄奈良線における食料品の購買および外食行動において主に利用される地域を確認する。食料品の購買は、世代に関係なく実店舗を利用して購入する傾向が高く、特に住宅地外のロードサイドなどにおける店舗を活用している（表 5-8）。また若年層とプレリタイア層は、駅周辺の店舗で 20%強が食料品を購入している。加えて戸配サービスは、世代に関わらず 10%前後の居住者が利用する傾向にある。食料品の購買行動では、中間層が他の世代よりも住宅地外の店舗を利用する傾向が強いが、世代ごとの比率の分布の差は少ないと言える。

また実店舗で食料品を購入する場合に主に用いる交通手段では、世代を問わず住宅地外の店舗を利用する際に自動車が用いられる（図 5-8）。一方で住宅地内の店舗を利用する場合は主に徒歩・自転車が利用されるが、プレリタイア層の 3 人に 1 人は住宅地内であっても自動車を利用する。また駅周辺の店舗を利用する際は、徒歩・自転車あるいは自動車が主に用いられる傾向にあるが、若年層の半数は公共交通機関を活用している。

近鉄奈良線沿線の住宅地は、最寄り駅から離れた位置に開発された住宅地であっても路線バスが運行するなど鉄道駅へのアクセス手段は確保されている。しかしながら食料品の購買では、公共交通機関より自動車が用いられ易い。また若年層の購買行動では、この世代のサンプル数が少ないことを考慮する必要はあるが、近年の若い世代の車離れが少なからず反映された結果ではないかと考えられる。

表 5- 8 食料品を購入する際に主に利用する場所（近鉄奈良線）

		若年層 n=19	中間層 n=141	プレリティア層 n=309
店舗にて購入	住宅地内	5.3	2.1	3.9
	住宅地外（ロードサイド等）	57.9	61.7	53.7
	駅周辺	21.1	14.9	23.0
	その他	5.3	8.5	6.8
戸配サービス	共同購入・戸配	10.5	9.9	10.4
	配食・給食サービス	0.0	0.0	0.0
その他		0.0	2.1	1.9

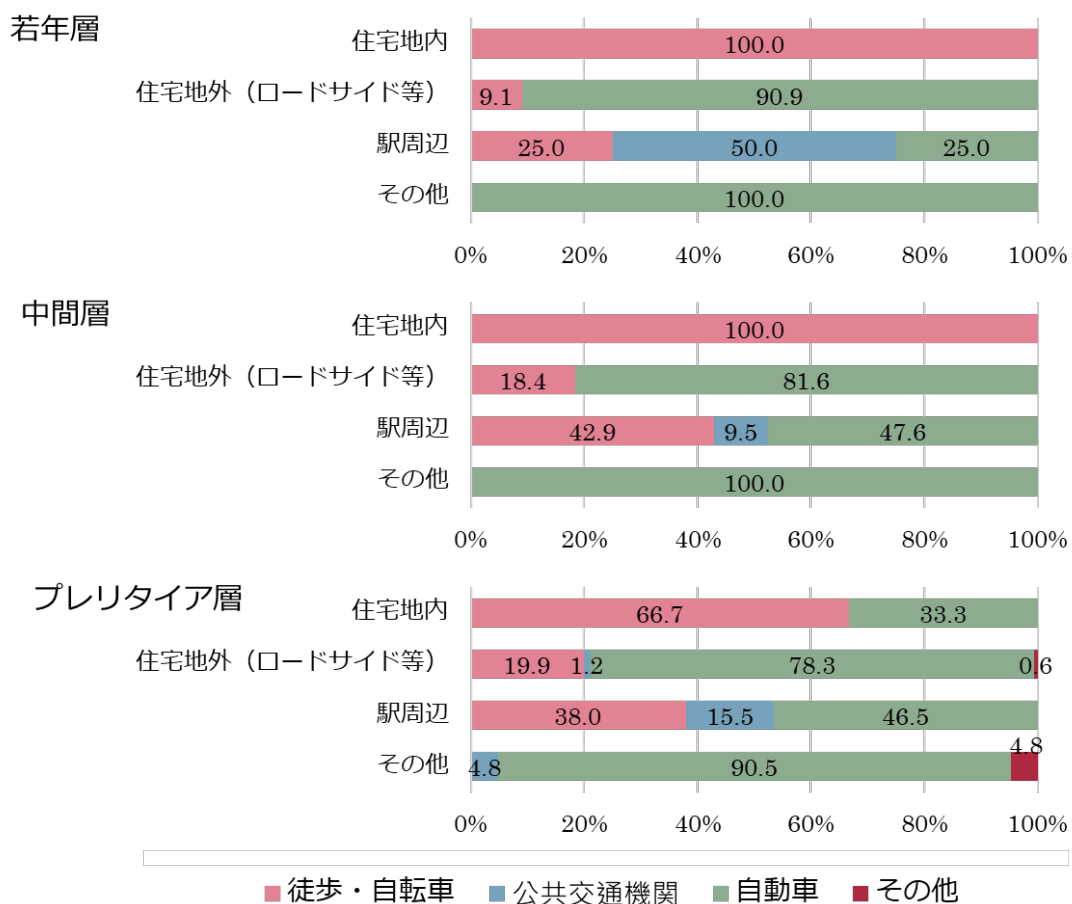


図 5- 8 主な購入場所への主要交通手段（近鉄奈良線）

一方で外食行動では、どの世代も住宅地外の飲食店を最も活用する傾向にある（図 5-9）。しかしながらその比率は高齢の世代ほど低下し、代わりに「ほとんど行かない」や「その他」の比率が増加する。なお駅周辺の飲食店を利用する比率は、世代に関係なく 15%前後ほどに留まる。

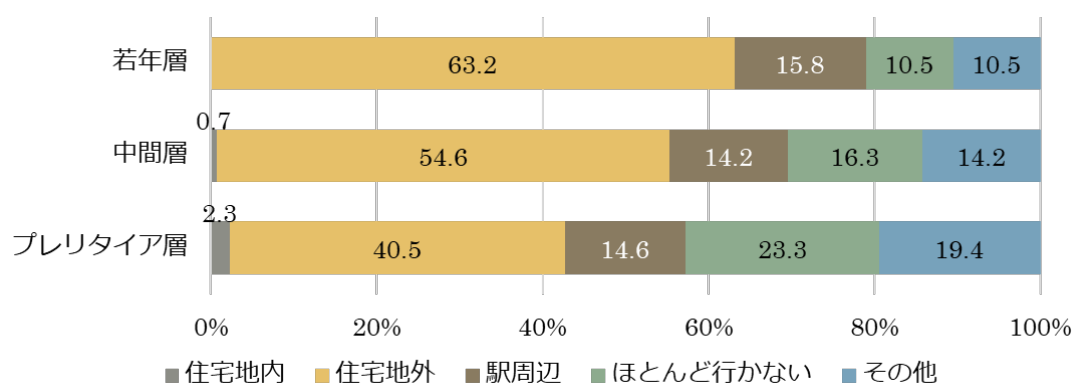
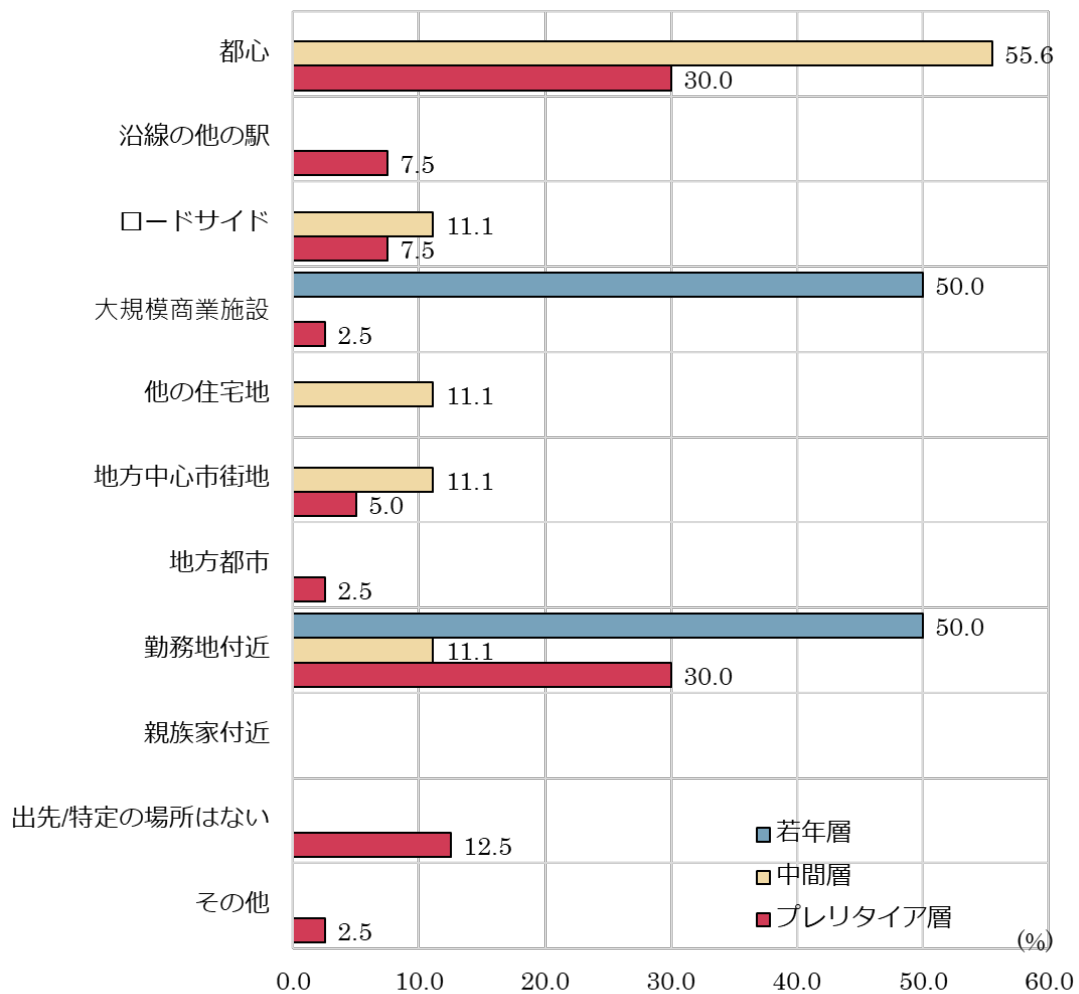


図 5-9 主な外食場所（近鉄奈良線）

「その他」の地域で外食する比率は、若年層で 10.5%、中間層で 14.2%、プレリタイア層で 19.4%ほど存在する。これら居住者が赴いている地域を自由記述で得られた名称に基づき「都心」、「沿線の他の駅」、「ロードサイド」^x、「大規模商業施設」、「他の住宅地」、「地方中心市街地」、「地方都市」^{xi}、「勤務地付近」、「親家族付近」、「出先/特定の場所はない」、「その他」に分類した^{xii}。

近鉄奈良線では、その他の地域で外食をする中間層の 55.6%が都心まで赴いている（図 5-10）。またプレリタイア層は主に都心と勤務地付近で外食をしており、両方とも 30.0%となる。一方で若年層は都心において外食すると回答した者はおらず、大規模商業施設や勤務地付近で外食する傾向が伺えた。



※主な外食場所を「その他」と回答した者のうち「不明・未回答」と回答した者を除いた人数を母数とする

図 5- 10 「その他」回答者の主な外食場所（近鉄奈良線）

5-3-2. 日常的に訪れる場所

前節の購買・外食場所の他に、よく訪れる/訪れたい場所の特徴を訪ねた。アンケートでは主に「購買・外食」関係で3種類（新鮮な野菜や地元の食材が買える場所・いろいろ好みのものを購入できる場所・美味しいものが食べられる場所）、「コミュニティ」関係で4種類（習い事や文化的な情報が得られる場所・

様々な人と出会える場所・予想できない楽しみに出会える場所・いつも何かイベントをやっている場所),そして「リラックス・リフレッシュ」関係で4種類(温泉やマッサージ等リラックスできる場所・自然が豊かな場所・一人で静かに過ごせる場所・健康的に体を動かすことができる場所)の特徴を対象とした。

「購買・外食」関係では,中間層やプレリタイア層は,「新鮮な野菜や地元の食材が買える場所」を訪れる割合が最も高い(図5-11)。一方で若年層は「いろいろ好みのものを購入できる場所」や「おいしいものが食べられる場所」における割合の方が高い傾向にある。なおプレリタイア層では,これらの場所に赴くとする比率は50%前後と半数まで減少しているが,中間層では60%強がこうした好みのものや美味しいものを購入できる場所に訪れると回答している。

「コミュニティ」関係では「習い事や文化的な情報が得られる場所」が,世代に関係なく利用される傾向にある(図5-12)。反対に「様々な人と出会える場所」の割合は総じて少ない。また「予想できない楽しみに出会える場所」や「いつも何かイベントをやっている場所」は,中間層とプレリタイア層の利用率が低い傾向にある。一方で若年層は楽しみに出会える場所で26.3%,イベントをやっている場所で42.1%と習い事等の場所よりも訪れる割合が高い。中間層やプレリタイア層にとって,習い事など特定のコミュニティは重要であっても,不特定あるいは偶発的な出会いが得られる場所の必要性は低いとみられる。

「リラックス・リフレッシュ」に関する場では,世代に関係なく「自然が豊かな場所」へ訪れる割合が最も高い(図5-13)。また「温泉やマッサージ等リラッ

クスできる場」ではどの世代も 30%前後の割合で訪れている。加えて「健康的に体を動かすことができる場所」では、若年層とプレリタイア層において 40%前後の割合で訪れており、中間層でも 29.1%が利用する傾向にある。しかしながら「一人で静かに過ごせる場」の割合は相対的に全世代とも低く、あまり利用される傾向にない。リラックスやリフレッシュの場では、世代に関係なく一人で静かに過ごすよりも複数人で利用できる活発な場所に日常的に訪れているとみられる。

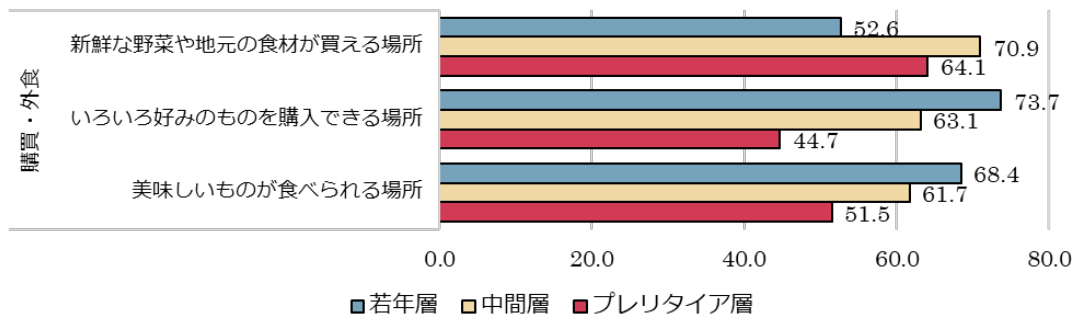


図 5- 11 日常的に訪れる場所の特徴（購買・外食：近鉄奈良線）

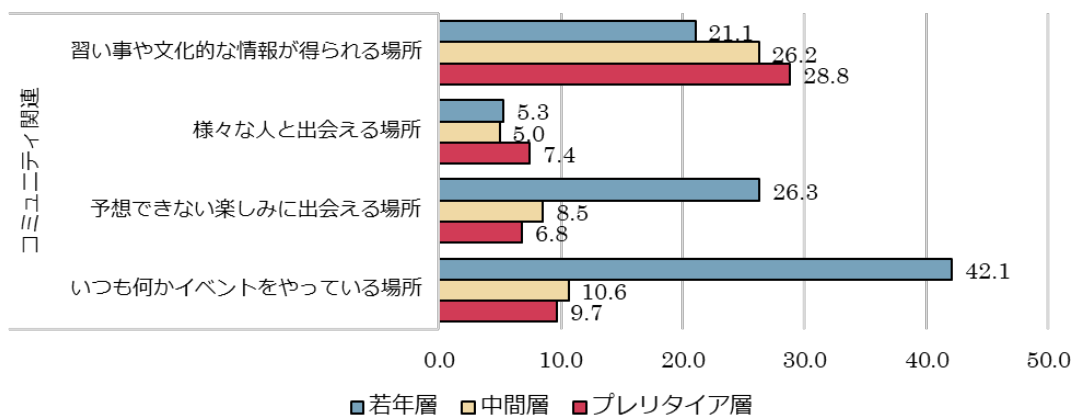


図 5- 12 日常的に訪れる場所の特徴（コミュニティ：近鉄奈良線）

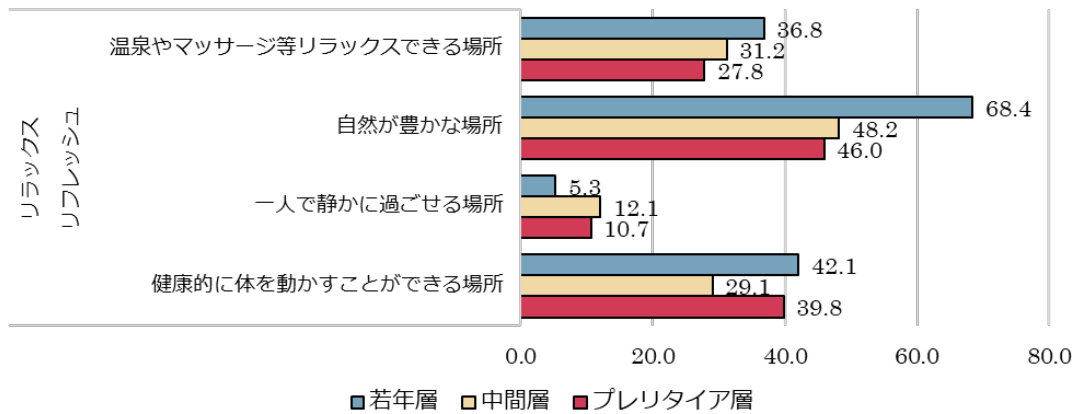


図 5- 13 日常的に訪れる場所の特徴（リラックス・リフレッシュ：近鉄奈良線）

5-3-3. 施設およびサービスニーズ

鉄道沿線の居住者の生活行動に加えて彼らが必要とする施設およびサービスを整理する。本調査で確認した施設・サービスは、表 5-9 の通りであり、4 類型 15 種となる。なお本項および次項以降の分析では、略称を用いる。

表 5- 9 施設・サービスニーズの類型と対象施設

類型（分類）	施設・サービス	略称
生活支援サービス関連	家事代行サービス	家事代行
	買物代行サービス	買物代行
	配食サービス	配食
	カーシェアリング	カーシェアリング
外食関連	カフェ・喫茶店	カフェ
	毎日でも気軽に昼食や夕食を取れる飲食店	飲食店（昼・夜食）
	気軽に朝食がとれる場所	飲食店（朝食）
コミュニティ関係	夜に気軽に集うことのできる場所	集う場所（夜）
	昼間に気軽に集うことのできる場所	集う場所（昼）
	銭湯・共同浴場	銭湯
その他余暇活動等	趣味や習い事をする教室	趣味や習い事の場
	託児施設	託児施設
	図書館	図書館
	美術館・博物館	美術館・博物館
	スポーツジム	ジム
その他	その他	その他

各施設・サービスを必要とする割合では、特に外食関連の施設やその他余暇活動におけるサービスが求められる傾向にある（図 5-14）。世代を問わず相対的に高いニーズを示しているのは、「カフェ」や「飲食店（昼・夕食）」、「趣味や習い事の場」、「図書館」そして「ジム」である。また若年層のサンプル数がもとより少ない為、あくまで参考程度に留まるが、コミュニティ関係の施設は中間層やプレリタイア層と比べて若年層が求める傾向にある。また中間層とプレリタイア層では、外食関連の施設や「趣味や習い事の場」、「図書館」は、中間層におけるニーズが高く、「ジム」はプレリタイア層がより求める傾向にある。

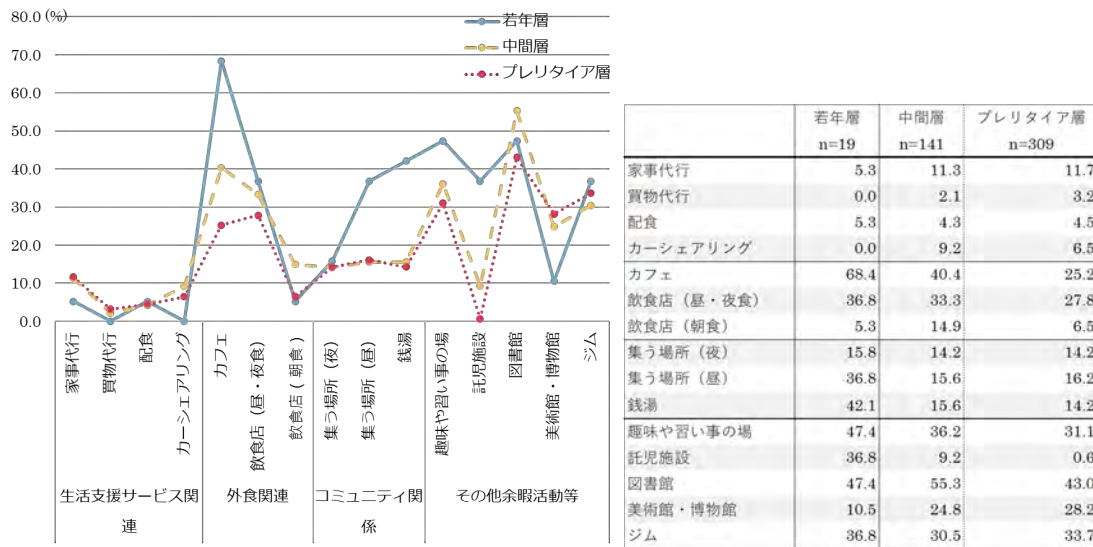


図 5- 14 世代別の施設・サービスニーズ（近鉄奈良線）

施設ニーズに加えて、各世代がこうした施設をどこに求めるのかも確認する。本アンケートでは、立地を求めると回答した施設を「最寄り駅周辺（以下、駅周辺）」、「鉄道沿線の周辺（以下、沿線周辺）」、「車が便利な幹線道路沿い（以下、ロードサイド）」の 3 箇所のどこに立地を希望するか尋ねている。なおこの際、施設

立地を求める場所（以下、立地希望場所）に関しては複数回答が可能である。その為、本章ではアソシエーション分析を用いることで世代ごとに各立地希望場所と一緒に想起され易い施設およびサービスの組み合わせを分析する^{xiii}。

アソシエーション分析における閾値を表 5-10 の通りに設定する。得られた施設・サービスと立地希望場所を世代ごとに図 5-15～図 5-17 に示す。これら図では、色付きの円が施設を表し、矢印の帰着点がそれら施設の立地が求められる立地希望場所となる。また灰色の円の大きさは支持度（Support 値）を表し、この円が大きいほど全ての施設＋立地希望場所の組み合わせの中における比率が高いことを示す。加えて施設と立地希望場所の間に表示されている数値は確信度（Confidence 値）を表しており、この数値が大きいほどその施設を求める人々の中において特にその立地希望場所との組み合わせが求められる傾向を示す。本分析では、この数値（確信度）を基準として考察を行う^{xiv}。

表 5- 10 本項のアソシエーション分析における閾値

指標	閾値	
Support (支持度)	= 0.05	各世代の 20 人に 1 人が該当
Confidence (確信度)	= 0.2	各世代でその施設を必要とする人の内、 5 人に 1 人以上がその立地希望場所に求めている
Lift (リフト値)	= 1.0	関連性があると言える最低値
Maxlen (最大ルール内 アイテム数)	= 2	ルール内に現れるアイテム（施設・立地希望場所） の上限を 2 つとする

若年層におけるロードサイド特有の施設ニーズは、「銭湯」、「集う場（昼）」、「託児施設」、「ジム」である。また駅周辺では、「配食」や「飲食店（朝食）」、「図書館」が独自に抽出された。ロードサイドと駅周辺の両方に求められる施設・サービスの確信度に差はなく、どちらの立地希望場所にも同程度の施設ニーズがあるとみられる。しかしながら各立地希望場所において抽出された特有の施設ニーズを踏まえると、ロードサイドは比較的コミュニティ関連の施設の立地が求められる一方で、駅周辺には外食関連や生活支援サービスが必要とされている。

中間層におけるロードサイド特有の施設ニーズは、「託児施設」と「集う場（昼）」である。また駅周辺では「カーシェア」と「家事代行」が特有の組み合わせとして抽出されている。なお「カフェ」は唯一全ての立地希望場所でニーズが確認される。一方で「趣味・習い事の間」や「図書館」など複数の立地希望場所においてニーズが確認された施設・サービスは、確信度の差より駅周辺への立地がより求められる傾向にある。そうした中、ロードサイドには「飲食店（昼・夕食）」や「集う場（昼）」が求められており、日中の時間帯に利用できる施設・サービスが特に必要とされている。

プレリタイア層では、唯一「家事代行」が駅周辺における特有の施設ニーズとして抽出される。一方、そのほかの施設は、全て複数の立地希望場所においてニーズが確認されており、特に駅周辺とロードサイドでは「家事代行」を除いて同じ施設やサービスと相関性がみられる。しかしながら確信度の違いから、全ての施設は、より駅周辺に必要とされる傾向が強く、最寄駅をはじめとする鉄道駅周辺

への施設集約が求められているとみられる。なお「集う場（昼）」も駅周辺に対する確信度がロードサイドよりも高く、中間層の傾向とは異なっている。

中・若年層は、ロードサイドと駅周辺に求める役割を区別する傾向が伺える。彼らはロードサイドにコミュニケーションの場を求める傾向にあり、特に中間層は日中に活用できる施設に重点を置いている。一方でプレリタイア層は、全ての施設を駅周辺に望む傾向が伺えた。なお世代を通じて沿線周辺に施設・サービスを求める傾向は乏しい。しかしながら抽出された組み合わせの中では、「飲食店（昼・夕食）」が世代を問わず沿線上の他の駅周辺などでもニーズがあるとみられる。

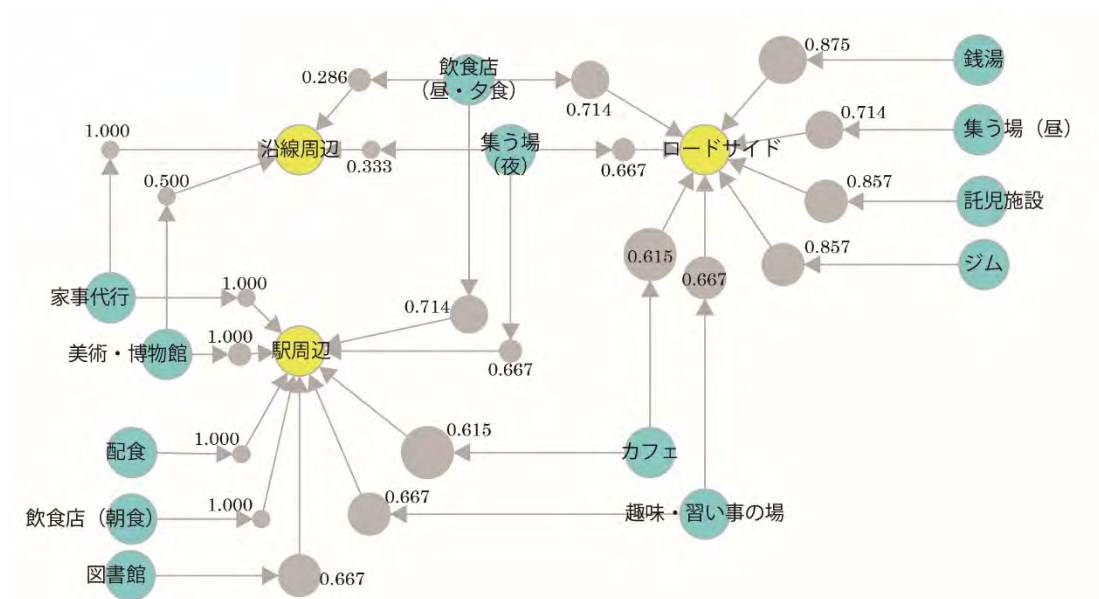


図 5- 15 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（若年層：近鉄奈良線）

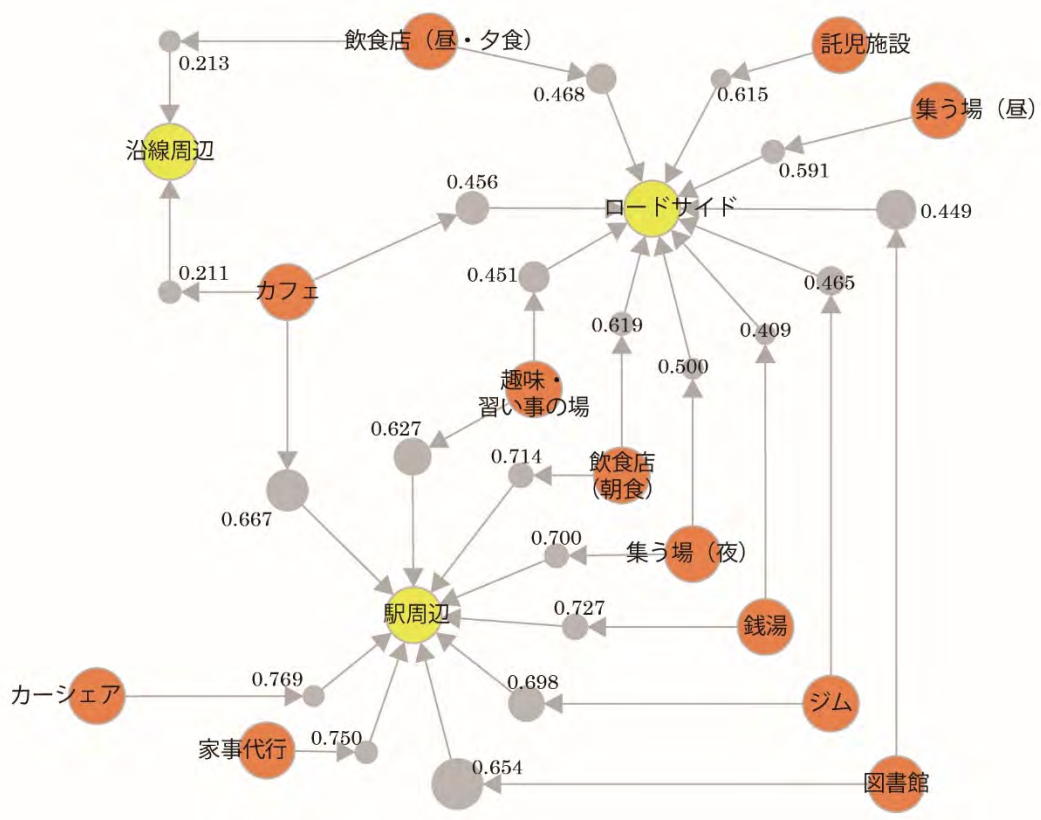


図 5- 16 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（中間層：近鉄奈良線）

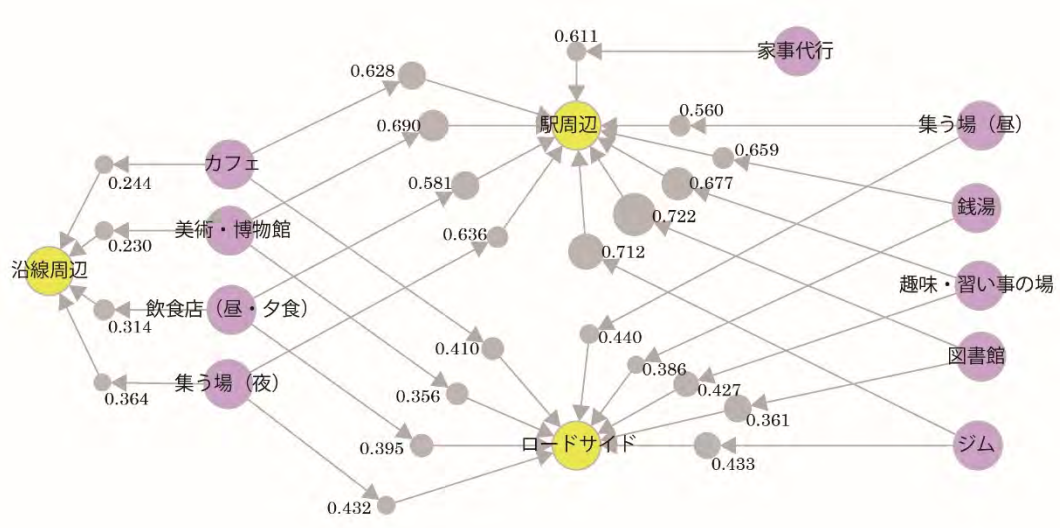


図 5- 17 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（プレティア層：近鉄奈良線）

5-4. 能勢電鉄沿線における計画的郊外住宅地を対象とした生活行動分析

5-4-1. 食料品の購買行動および外食行動

能勢電鉄沿線における生活行動特性を整理する。能勢電鉄沿線の住宅地では、世代に関係なくロードサイド等の住宅地外の店舗を利用する比率が30%強と最も高い（表5-11）。次いで中間層やプレリタイア層では住宅地内の利用率が高く、また若年層では駅周辺の店舗が利用される傾向にある。またプレリタイア層は主に実店舗で食料品を購入する傾向にあるが、中・若年層では戸配サービスを利用する居住者が10%強存在する。

こうした食料品を購入する場所への交通手段は、世代に関係なく主に公共交通機関が用いられている（図5-18）。これは住宅地内や駅周辺の店舗を利用する場合でも同様であり、徒歩・自転車より路線バスが用いられるとみられる。また地域外の店舗へ赴く場合においても、プレリタイア層の23.9%が自動車を利用しているが、全世代を通して公共交通機関が最も利用されている。計画的郊外住宅地であっても自動車利用のみに依存しているわけではない。

表5-11 食料品を購入する際に主に利用する場所（能勢電鉄線）

	若年層 n=18	中間層 n=69	プレリタイア層 n=218	
店舗にて購入	住宅地内	16.7	21.7	30.7
	住宅地外（ロードサイド等）	33.3	33.3	31.7
	駅周辺	22.2	18.8	26.1
	その他	16.7	10.1	4.6
戸配サービス	共同購入・戸配	11.1	14.5	5.5
	配食・給食サービス	0.0	0.0	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	

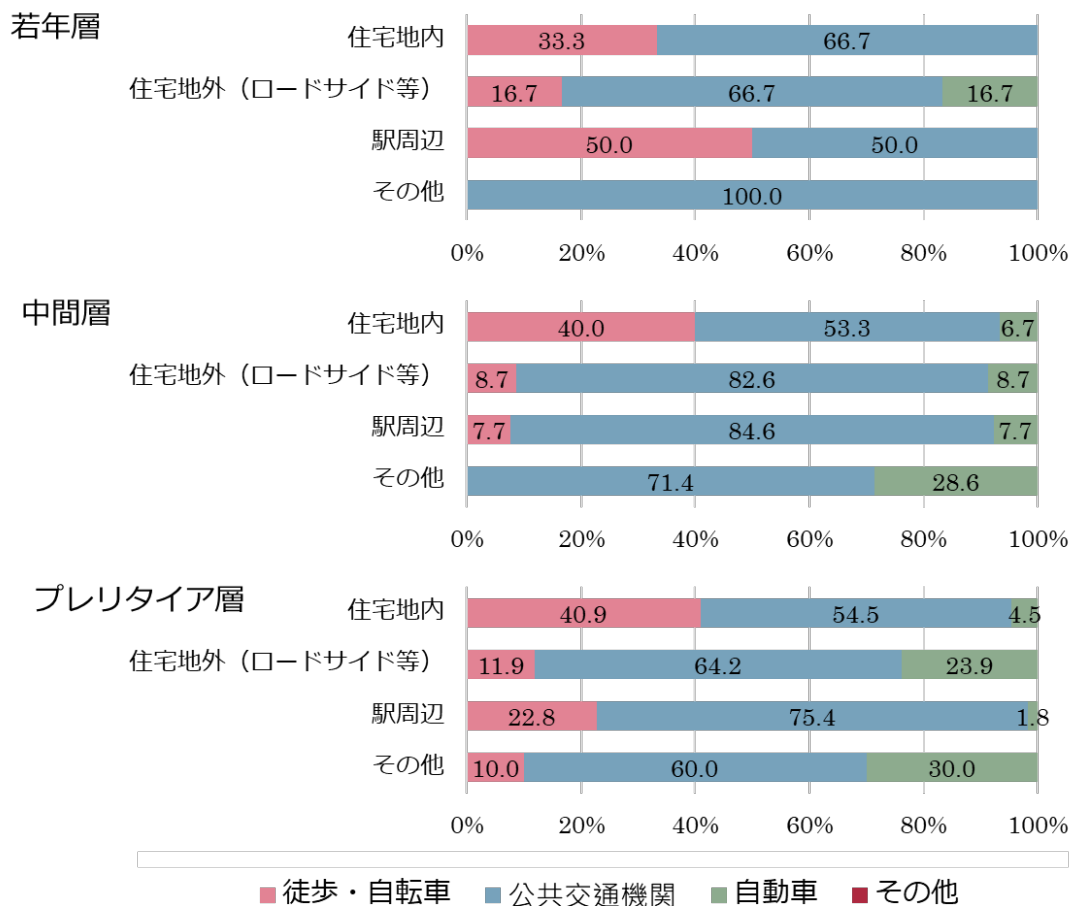


図 5- 18 主な購入場所への主要交通手段（近鉄奈良線）

一方、外食行動では、どの世代も住宅地外の飲食店を主に利用している（図 5-19）。一方で駅周辺の飲食店を利用する割合は低く、どの世代も 10%に満たない。また中間層とプレリティア層では約 4 人に 1 人が外食をほとんどしないと回答しており、若年層でも 10 人に 1 人ほどの割合で外食をしない居住者が存在する。そのうえで能勢電鉄線の住宅地では「その他」と回答する居住者の割合が総じて高い。特に若年層における割合が 38.9%と高く、中間層でも 17.4%、プレリティア層では 21.1%ほどに上る。

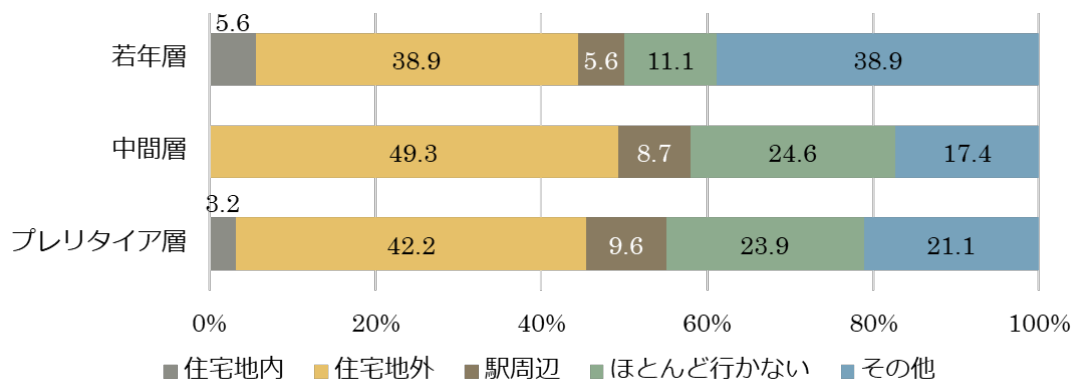
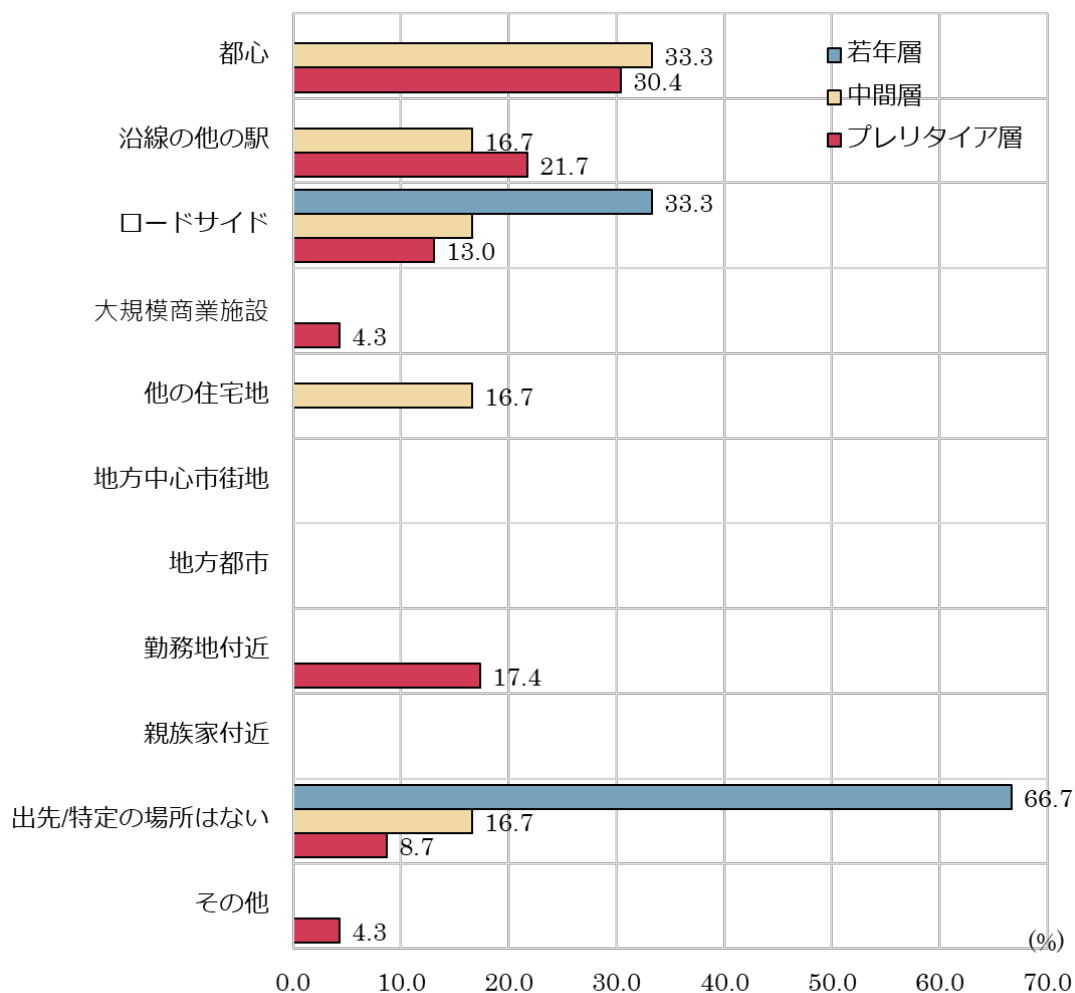


図 5-19 主な外食場所（能勢電鉄線）

その他の場所で外食する場合、「その他」と回答した居住者の内、中間層とプレリタイア層の30%強は都心まで赴いている（図 5-20）。また両世代とも沿線の他の駅における割合も20%前後あり、外食するために鉄道を利用する傾向が伺える。またプレリタイア層は勤務地付近における飲食店利用率が17.4%ほど存在する。一方で中間層では勤務地付近ではなく、他の住宅地の飲食店を利用する傾向が伺え、自らが居住する住宅地ではなくても気に入った飲食店が他の住宅地であれば活用しているとみられる。なお中間層は、このほかにもロードサイドや出先などで外食する割合も一定数存在しており、「その他」と回答した場合でも特定のエリアに偏っているわけではないとみられる。こうした中間層とは対照的に若年層で「その他」で外食すると回答した者は、「ロードサイド」と「出先/特定の場所はない」に限られており、特に出先などで外食する割合が最も高い。サンプル数は考慮する必要があるが、若年層は他の世代と比べて外食の為だけに外出することは少なく、何かしらの他の私用に合わせて外食しているのではないかと考えられる。



※主な外食場所を「その他」と回答した者のうち「不明・未回答」と回答した者を除いた人数を母数とする

図 5- 20 「その他」回答者の主な外食場所（能勢電鉄線）

5-4-2. 日常的に訪れる場所

続いて日常的に利用する場所の特徴を整理する.中・若年層では「いろいろ好みのものが購入できる場所」と「おいしいものが食べられる場所」に訪れる割合が60%強と高い(図 5-21).またプレリタイア層は好みのものを購入できる場所

に訪れる割合は相対的に低いものの、「新鮮な野菜や地元の食材が買える場所」と「美味しいものが食べられる場所」は半数以上が利用すると回答している。

「コミュニティ」関係では、世代を問わず「習い事や文化的な情報が得られる場所」に訪れる割合が最も高い（図 5-22）。また中・若年層は、「いつも何かイベントをやっている場所」にも 20%弱が訪れる傾向にある。一方で「様々な人と出会える場所」や「予想できない楽しみに出会える場所」に訪れる割合は総じて低く、若年層に至っては、これらの特徴を持つ場所に訪れるとする回答が 0 である。

「リラックス・リフレッシュ」関係の場所では、「温泉やマッサージ等リラックスできる場所」と「自然が豊かな場所」が総じて世代に関係なく利用される傾向にある（図 5-23）。また「健康的に体を動かすことができる場所」は、プレリタイア層の 39.0%、中間層の 29.0%が訪れると回答している。一方で「一人で静かに過ごせる場所」は、若年層の 22.2%が訪れると回答しているが、他の場所と比べると訪れる傾向が乏しいとみられる。近鉄奈良線の傾向と同じく、リラックスやリフレッシュの場では、一人で静かに過ごすよりも複数人で利用できる活力のある場所が好まれると考えられる。

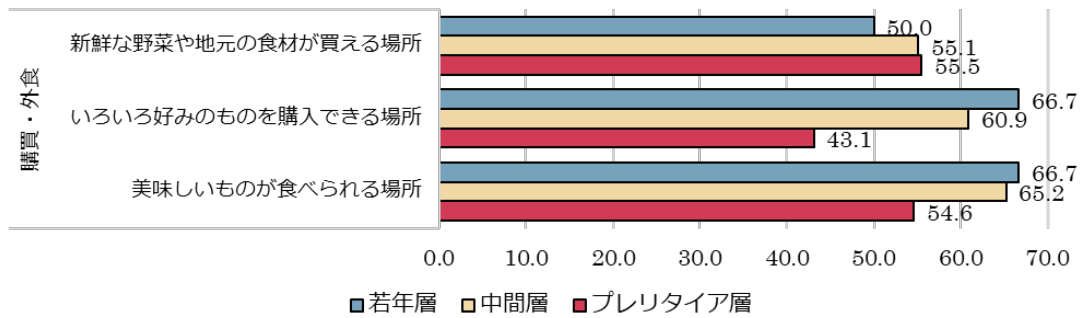


図 5- 21 日常的に訪れる場所の特徴（購買・外食：能勢電鉄線）

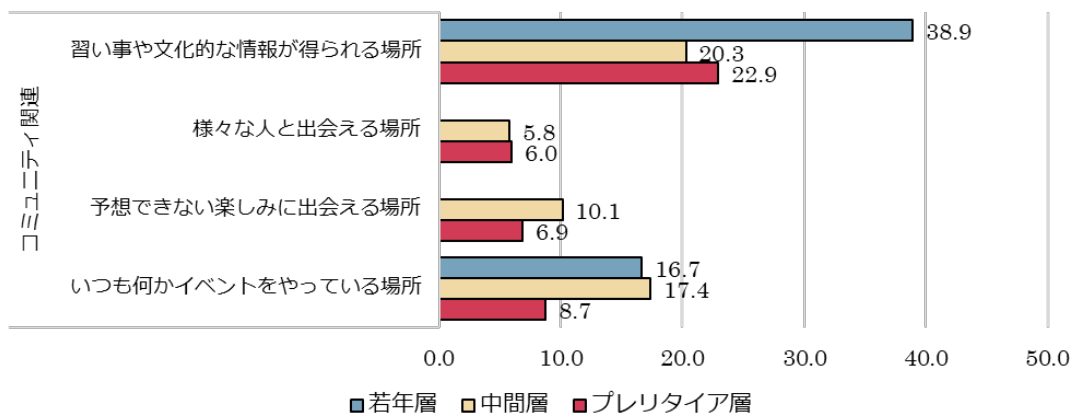


図 5- 22 日常的に訪れる場所の特徴（コミュニティ：能勢電鉄線）

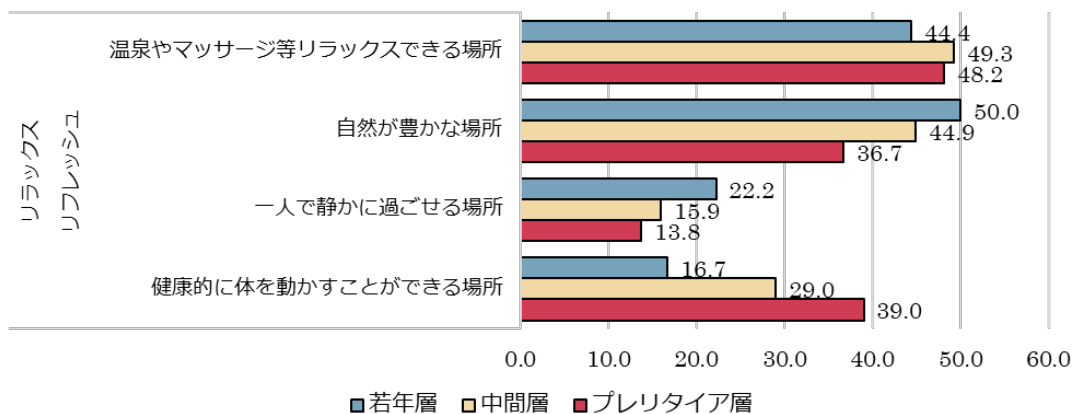


図 5- 23 日常的に訪れる場所の特徴（リラックス・リフレッシュ：能勢電鉄線）

5-4-3. 施設およびサービスニーズ

施設・サービスニーズは、生活支援サービス関係を除いて高い割合を示す傾向がみられる(図 5-24)。世代を問わず相対的にニーズが高い施設は、主に「カフェ」や「飲食店(昼・夕食)」,「趣味や習い事の間」,「図書館」,「ジム」である。また「集う場(夜)」や「集う場(昼)」などのコミュニティ関連施設におけるニーズは、中間層においても高く、この点においては、近鉄奈良線の傾向とやや異なる。

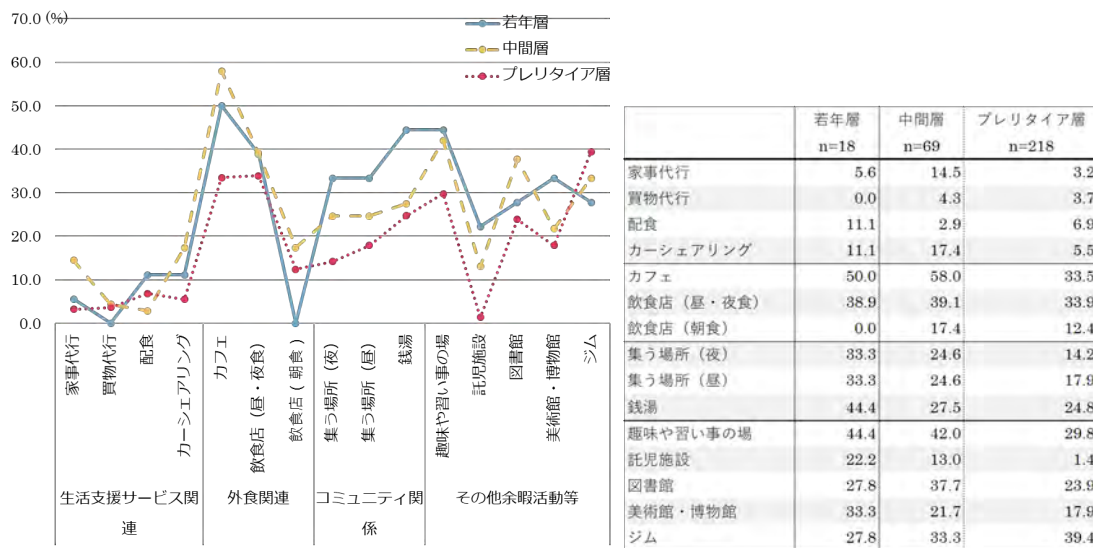


図 5- 24 世代別の施設・サービスニーズ (能勢電鉄線)

アソシエーション分析を用いて各立地希望場所と施設・サービスの相関性から各場所における施設ニーズを概観する。

若年層におけるロードサイド特有の施設ニーズは、「託児施設」,「ジム」,「美術・博物館」,「カーシェア」,「集う場(昼)」である(図 5-25)。また駅周辺では「図書館」と「飲食店(昼・夕食)」が特有のニーズとして抽出された。ロードサイドは、これら特有のニーズに加えて「銭湯」の確信度が沿線周辺よりも高く、

相対的に余暇の場として捉えられている傾向が伺える。一方で駅周辺には、「飲食店（昼・夕食）」や「カフェ」といった外食関連施設のニーズが高い。

中間層におけるロードサイド特有の施設ニーズは、「カーシェア」と「集う場（夜）」である（図 5-26）。また駅周辺では「銭湯」や「家事代行」、「託児施設」が抽出されており、各立地希望場所における特有の施設ニーズは若年層と異なる傾向が伺える。また複数の立地希望場所において抽出された施設・サービスは、確信度の差より、駅周辺への立地がより望まれている。しかしながら唯一「飲食店（昼・夕食）」は、駅周辺とロードサイドにおける確信度が等しい。加えて「集う場（夜）」がロードサイドのみで確認されていることから、ロードサイドは近鉄奈良線の傾向とは異なり、夜に活用できる場所として区別されているとみられる。

プレリタイア層では、駅周辺のみにおいて特有の施設ニーズが確認される（図 5-27）。それらは「ジム」、「集う場（昼）」、「集う場（夜）」、「飲食店（昼・夕食）」、「図書館」そして「飲食店（朝食）」である。ロードサイドと駅周辺の両方で抽出された施設・サービスも確認されるが、全て駅周辺に対する確信度がロードサイドよりも高く、駅周辺への施設集約が望まれる傾向にある。

近鉄奈良線と同じく能勢電鉄線においても中・若年層は、ロードサイドと駅周辺を区別し、プレリタイア層は全ての施設を駅周辺に求める傾向が伺える。しかしながらロードサイドに求める施設種は近鉄奈良線と異なり、コミュニケーション関連よりも余暇活動に関わる施設や夜に活用できる施設・サービスの立地が望まれている。

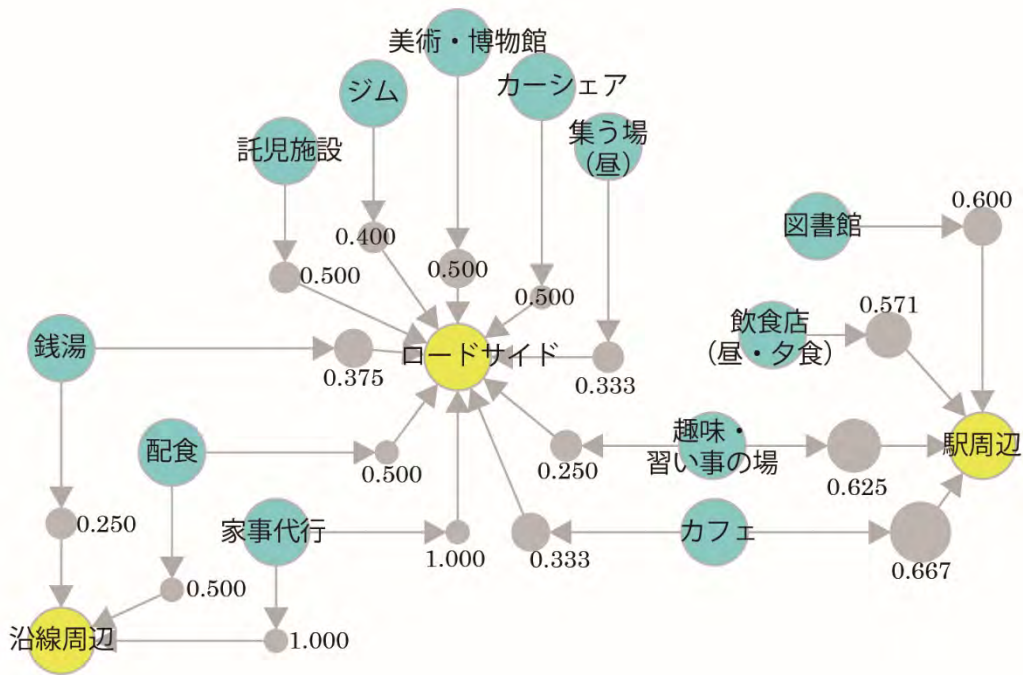


図 5- 25 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（若年層：能勢電鉄線）

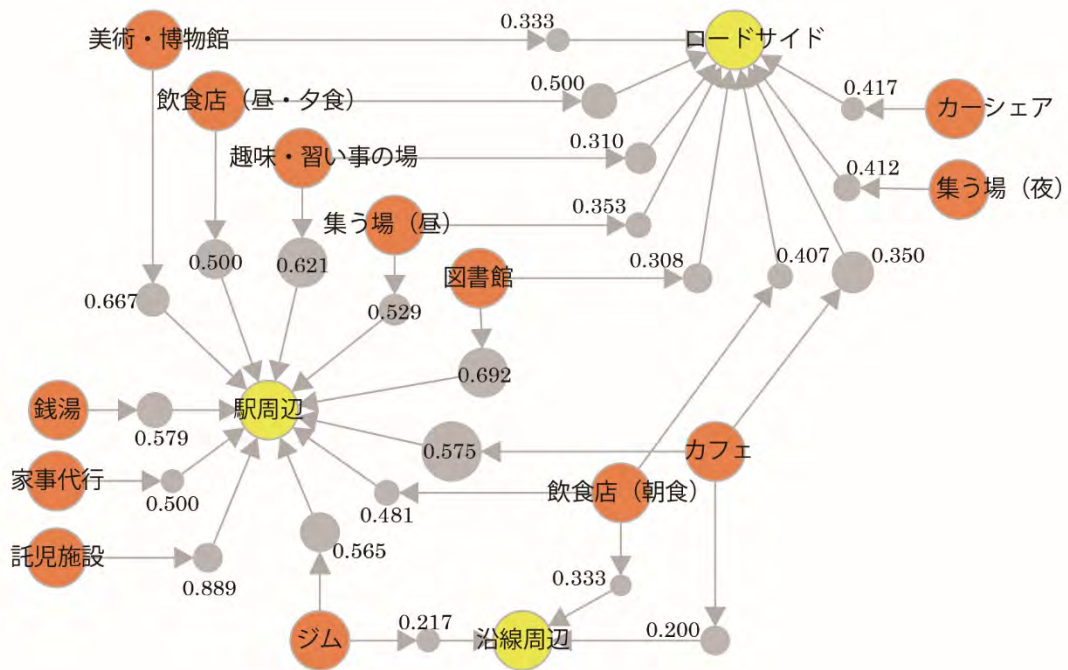


図 5- 26 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（中間層：能勢電鉄線）

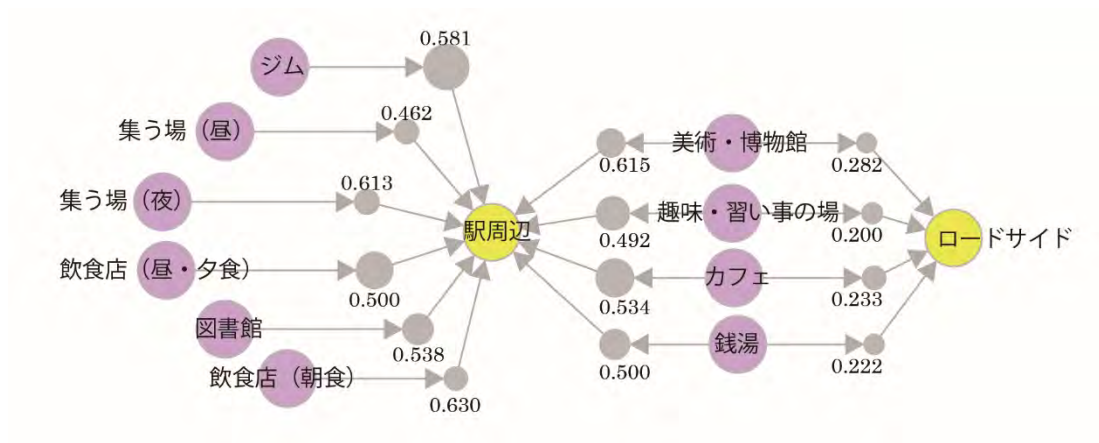


図 5-27 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（プレリティア層：能勢電鉄線）

5-5. 南海高野線沿線における計画的郊外住宅地を対象とした生活行動分析

5-5-1. 食料品の購買行動および外食行動

南海高野線沿線の住宅地における生活行動を整理する。食料品の購買行動では、これまでの2路線沿線の住宅地居住者と異なり、「その他」の店舗で購入する割合が全世代において60%前後と最も高い(表5-12)。これに次いでロードサイド等の住宅地外を利用する比率が高く、対照的に住宅地内の店舗を利用する比率は低い。また駅前の店舗を利用する傾向は乏しい。この点においては、林間田園都市駅前のオークワ橋本林間店が閉店した直後のタイミングでのアンケート配布になってしまった為、現状は駅前を利用する世帯も一定数存在すると考えられる。しかしながら調査対象とした住宅地は林間田園都市駅付近のみではなく、「その他」と回答する比率を考慮すると南海高野線沿線の住宅地に住む人々の一定数は住宅地内や最寄り駅周辺ではない地域まで赴いていると考えられる。

「その他」の店舗で食料品を購入する人々が主に利用する地域を整理する。外食行動と同様に自由記述にて得られた名称に基づき、「地方都市」、「近隣の他住宅地」、「鉄道沿線上の他駅」、「ロードサイド」、「勤務地の近く」、「その他」に分類する。その結果、どの世代も「地方都市」に訪れる割合が最も高く、特に中間層はその他の店舗で購入すると回答した者のうち75.0%が地方都市の店舗を利用している(図5-28)。また近隣に位置する他の住宅地に立地する店舗も中間層およびプレリタイア層の10人に1人ほどが利用している。なおこれら食料品の購買では世代を問わずほぼ自動車が用いられている(図5-29)。

表 5- 12 食料品を購入する際に主に利用する場所（南海高野線）

		若年層 n=7	中間層 n=53	プレリティア層 n=180
店舗にて購入	住宅地内	0.0	0.0	0.6
	住宅地外（ロードサイド等）	28.6	32.1	23.3
	駅周辺	14.3	1.9	1.7
	その他	57.1	56.6	61.1
戸配サービス	共同購入・戸配	0.0	5.7	11.1
	配食・給食サービス	0.0	0.0	0.0
その他		0.0	1.9	1.1

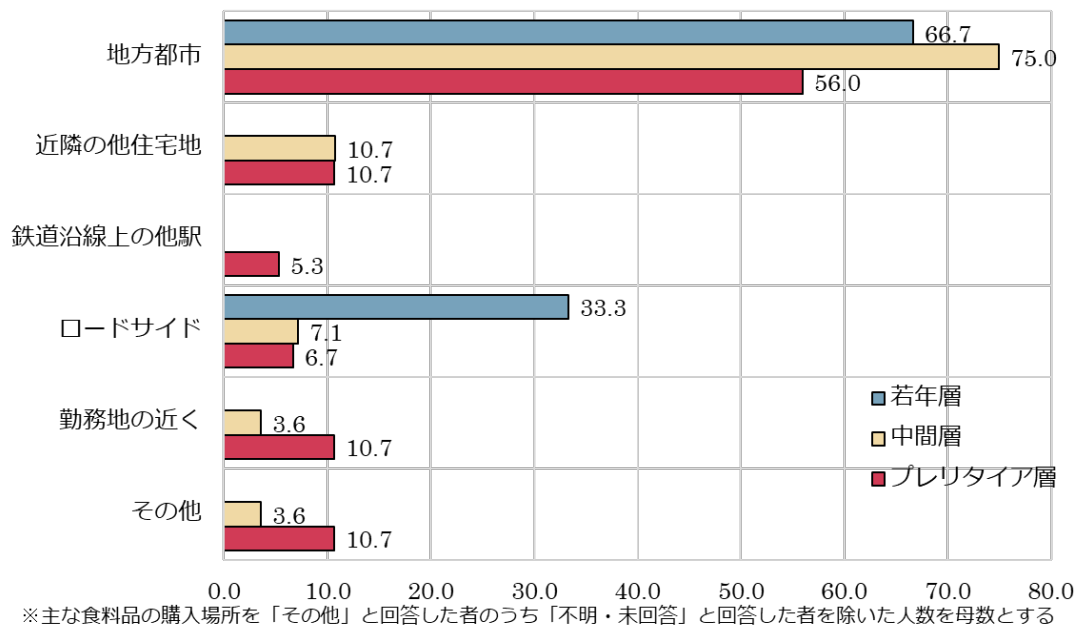


図 5- 28 「その他」回答者が食料品を購入する主な場所（南海高野線）

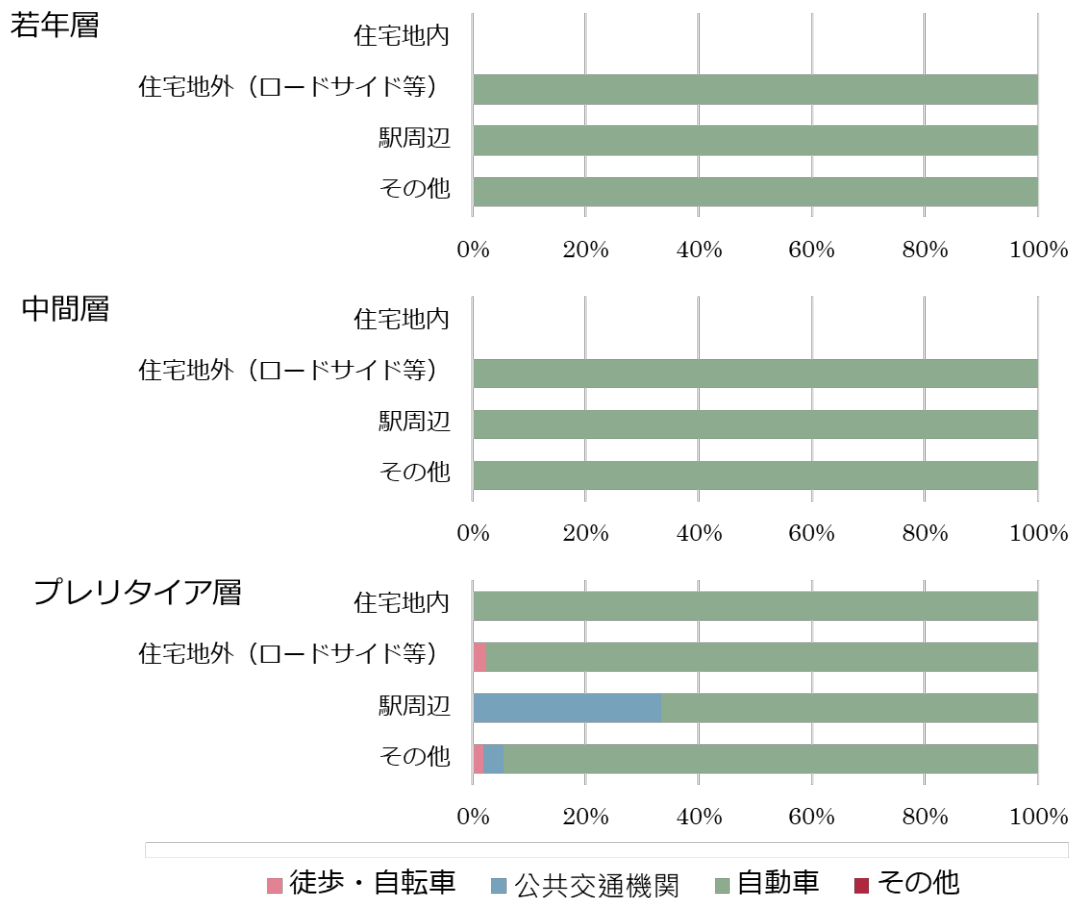


図 5- 29 主な購入場所への主要交通手段（南海高野線）

外食行動においても、他の路線と比べて南海高野線沿線の住宅地居住者は、「その他」地域における外食が多数を占める（図 5-30）。また「ほとんど行かない」とする割合も比較的高い。なお住宅地外の飲食店を利用する割合は若年層でも 28.6%であり、世代が上がるに従い比率は低下する。

「その他」の飲食店を利用する居住者のうち、中間層は「出先/特定の場所はない」とする割合が 41.2%と最も高い（図 5-31）。一方でプレリタイア層は「都心」を利用している。両世代ともその他に「地方中心市街地」の飲食店も利用する傾向にある。なお若年層はロードサイドと出先などに二分化されている。

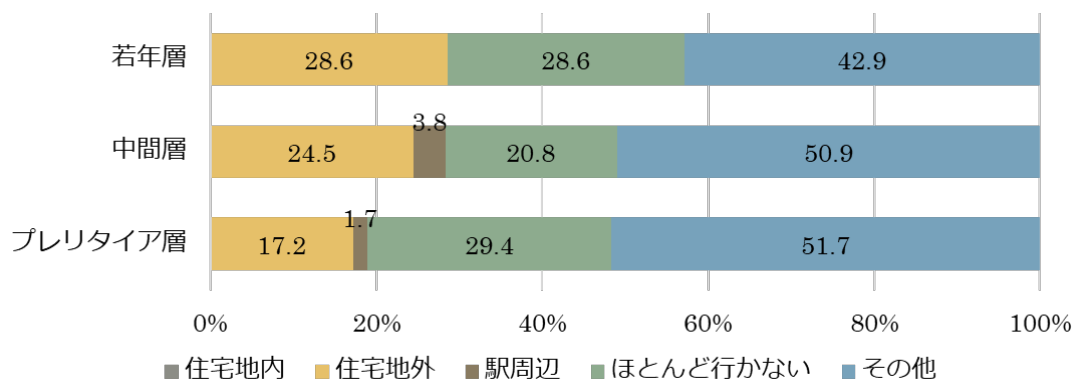
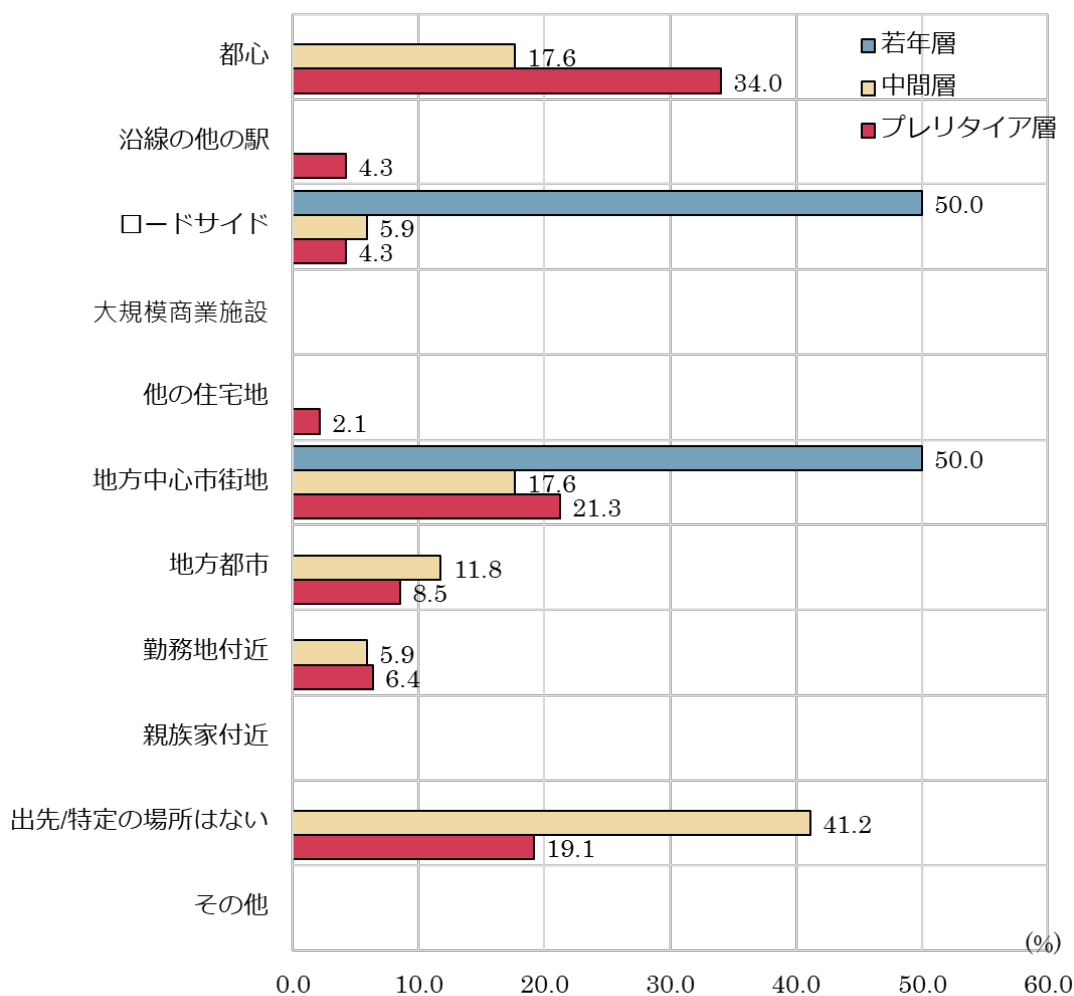


図 5- 30 主な外食場所（南海高野線）



※主な外食場所を「その他」と回答した者のうち「不明・未回答」と回答した者を除いた人数を母数とする

図 5- 31 「その他」回答者の主な外食場所（南海高野線）

5-5-2. 日常的に訪れる場所

各目的において日常的に訪れやすい場所の特徴を整理する。「購買・外食」関係では、「おいしいものが食べられる場所」は中間層・プレリティア層ともに60%前後の割合が訪れる傾向にある(図5-32)。またプレリティア層は、「新鮮な野菜や地元の食材が買える場所」を利用する割合が特に高く、反対に「いろいろ好みのおものを購入できる場所」に訪れる割合が最も低い。一方中間層では、好みのおものを購入できる場所が最も利用されており、反対に新鮮な野菜などを購入できる場所は半数以上が利用しつつも相対的に他の2箇所よりも訪れる傾向が乏しい。

「コミュニティ」関係の施設では、「習い事や文化的な情報が得られる場所」に訪れる割合が世代を問わず最も高く、プレリティア層は28.9%の回答者が訪れるとしている(図5-33)。また中間層の17.0%は「いつも何かイベントをやっている場所」を利用する傾向にあるが、プレリティア層は8.3%と10%を下回っている。「様々な人と出会える場所」と「予想できない楽しみに出会える場所」は、総じて訪れる傾向が低い。なお若年層は「様々な人と出会える場所」を除いて28.6%の割合で利用している。

「リラックス・リフレッシュ」関係の施設では、どの世代も「自然が豊かな場所」を利用する傾向にあり、中間層とプレリティア層の30%強は訪れると回答している(図5-34)。また「温泉やマッサージ等リラックスできる場所」は、中間層が43.4%と最も高い。加えて「健康的に体を動かせる場所」ではプレリティア層が37.8%と他世代以上に利用している。

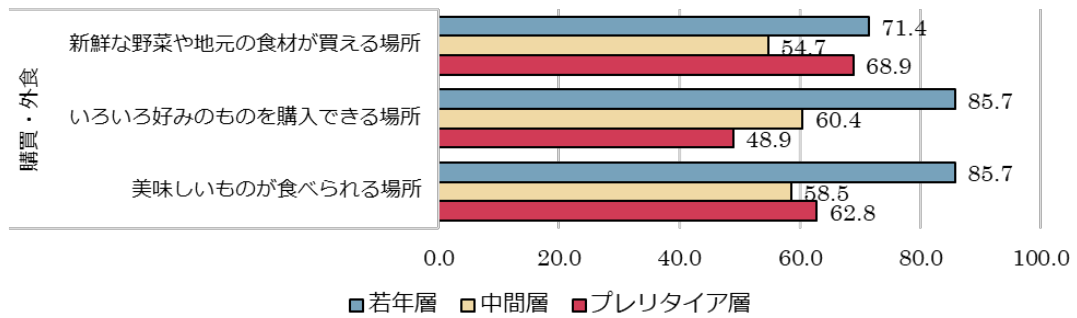


図 5- 32 日常的に訪れる場所の特徴（購買・外食：南海高野線）

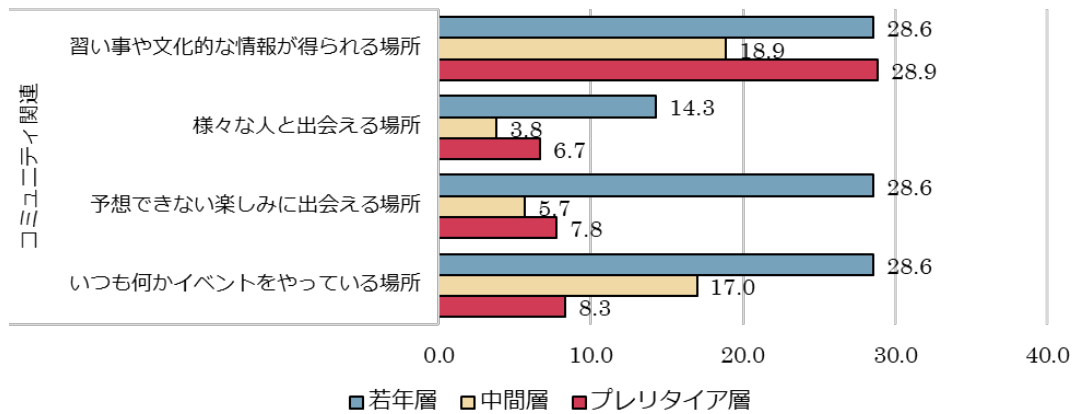


図 5- 33 日常的に訪れる場所の特徴（コミュニティ：南海高野線）

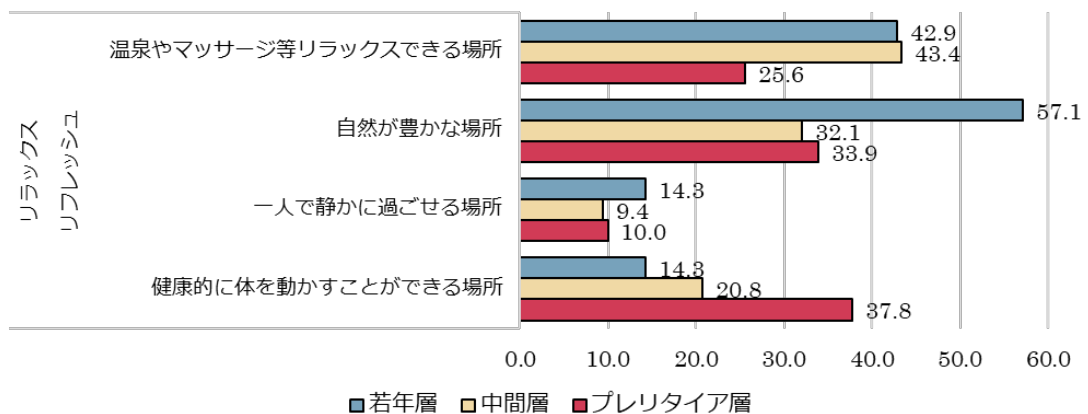


図 5- 34 日常的に訪れる場所の特徴（リラックス・リフレッシュ：南海高野線）

5-5-3. 施設およびサービスニーズ

各施設・サービスを必要とする割合では,主に「カフェ」,「飲食店(昼・夕食)」といった外食施設や「趣味や習い事の間」,「図書館」,「ジム」などのその他余暇活動に関わる施設が求められる傾向にある(図5-35)。若年層は,サンプル数の兼ね合いから許容誤差を考慮する必要があるが,それでも「カフェ」や「飲食店(昼・夕食)」,「図書館」を必要とする傾向は,他の世代よりも強いとみられる。

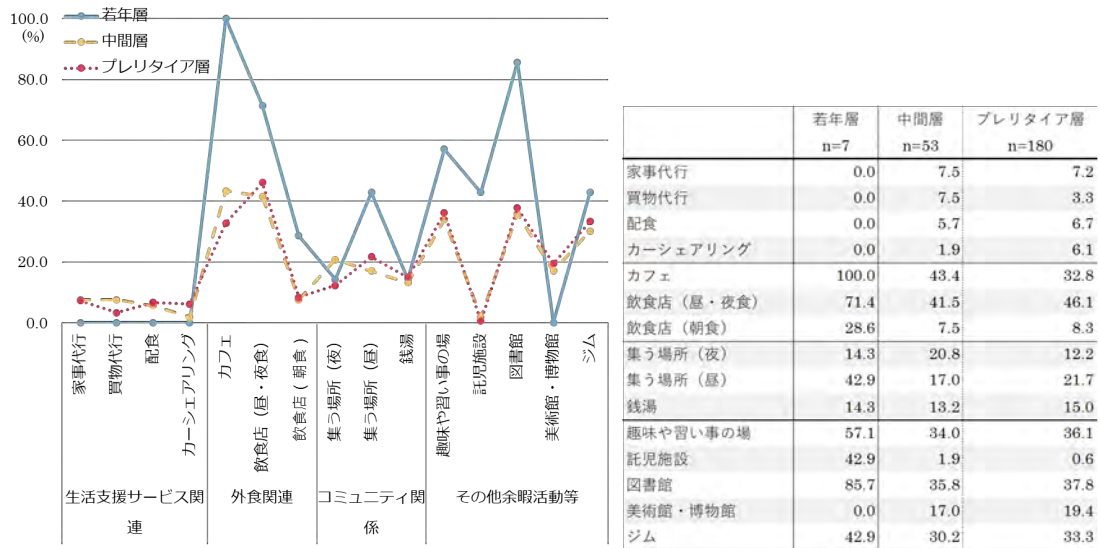


図5-35 世代別の施設・サービスニーズ(南海高野線)

アソシエーション分析を用いて各立地希望場所と施設・サービスの相関性から各場所における施設ニーズを概観する。

若年層におけるロードサイド特有の施設ニーズは,「趣味・習い事の間」と「託児施設」である(図5-36)。また駅周辺では「集う場(夜)」が,沿線周辺では「飲食店(朝食)」が特有のニーズとして抽出されている。複数の立地希望場所においてニーズが確認される施設は,全て駅周辺に対する確信度が他の場所と比べて同

等以上である.特にコミュニティ関連の施設は駅周辺に求める傾向が伺える.

中間層におけるロードサイド特有の施設ニーズは、「集う場（夜）」のみである（図 5-37）.また駅周辺では,特有のニーズとして「集う場（昼）」や「買物代行」,「飲食店（朝食）」そして「カフェ」が確認される.複数の立地希望場所でニーズが確認された施設は,総じて駅周辺に対する確信度が他の場所よりも高い.しかしながらロードサイドにのみ「集う場（夜）」が抽出されている点や反対に「集う場（昼）」および「飲食店（朝食）」が駅周辺でのみ確認されている点から,比較的ロードサイドには夜に活用できる施設・サービスの立地が望まれているとみられる.一方で駅周辺には比較的中日に利用できる施設が求められている.

プレリタイア層では,駅周辺のみにおいて特有のニーズが確認され,「飲食店（朝食）」と「図書館」が必要とされる（図 5-38）.また「集う場（夜）」を除く全ての施設・サービスの駅周辺の確信度が他の場所よりも高く,駅周辺への施設集約が求められている.しかしながらロードサイドに対する「集う場（夜）」の確信度が駅周辺と等しく,また他の施設と比べて「飲食店（昼・夕食）」の確信度の差が少ないことから,比較的ロードサイドは夜に利用する傾向にあるとみられる.

南海高野線においても近鉄奈良線や能勢電鉄線と同じく,中・若年層の方がプレリタイア層よりもロードサイドと駅周辺に求める施設・サービスを区別している傾向が確認された.そうした中で中・若年層がロードサイドに求める施設ニーズは能勢電鉄線と類似しており,余暇活動の場や夜に活用できる場所を求めている.またプレリタイア層が駅周辺に施設集約を望む傾向も他沿線同様に伺えた.

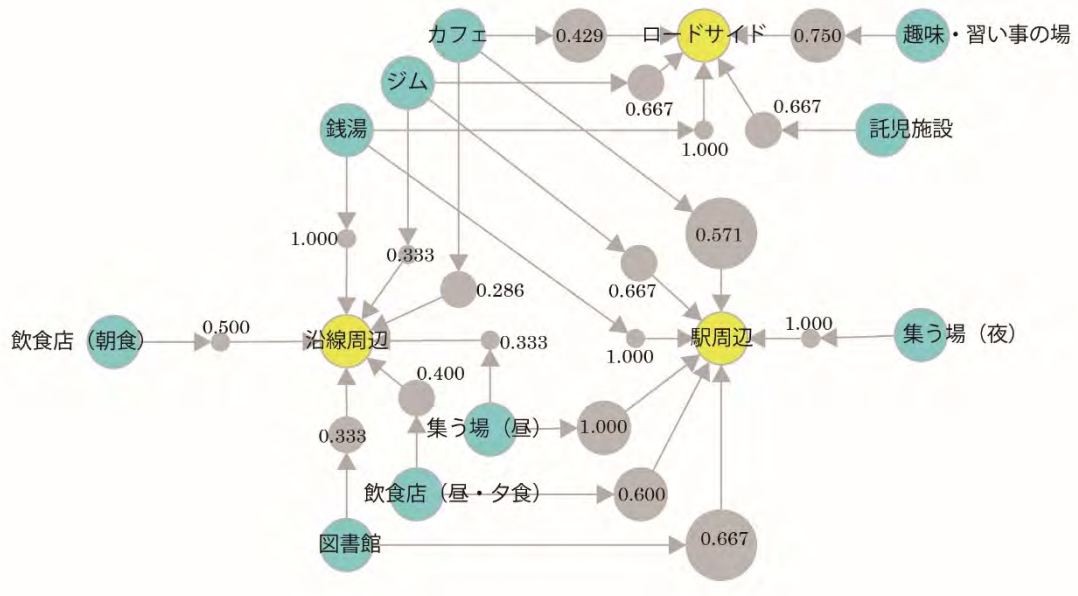


図 5- 36 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（若年層：南海高野線）

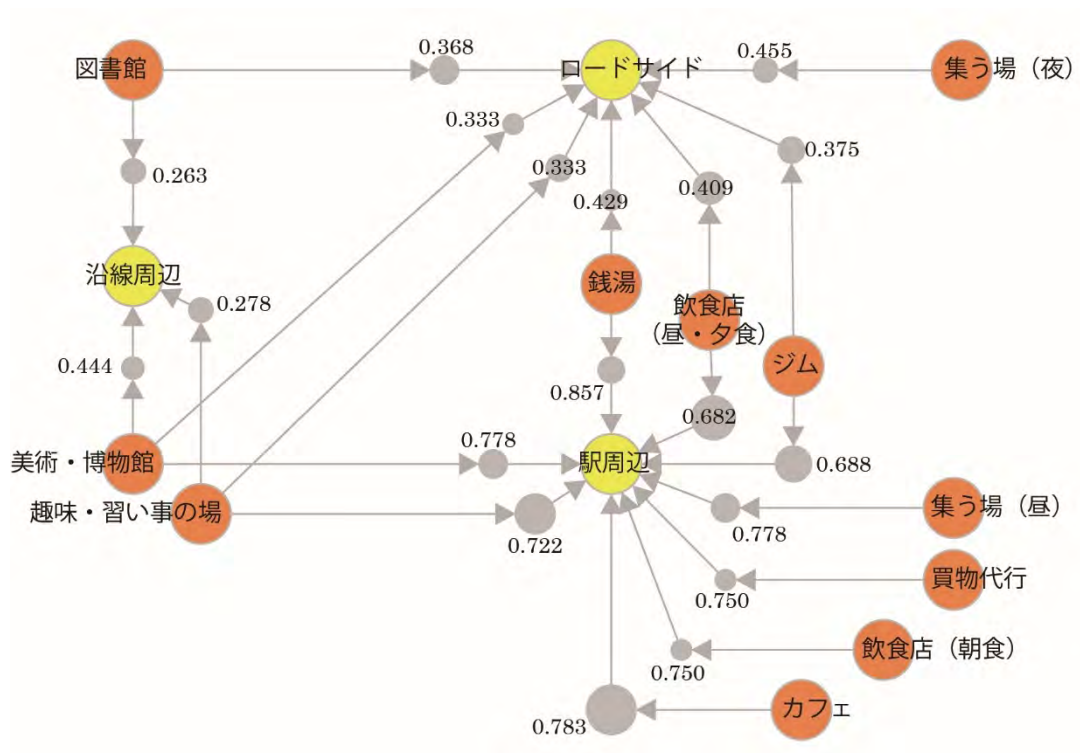


図 5- 37 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（中間層：南海高野線）

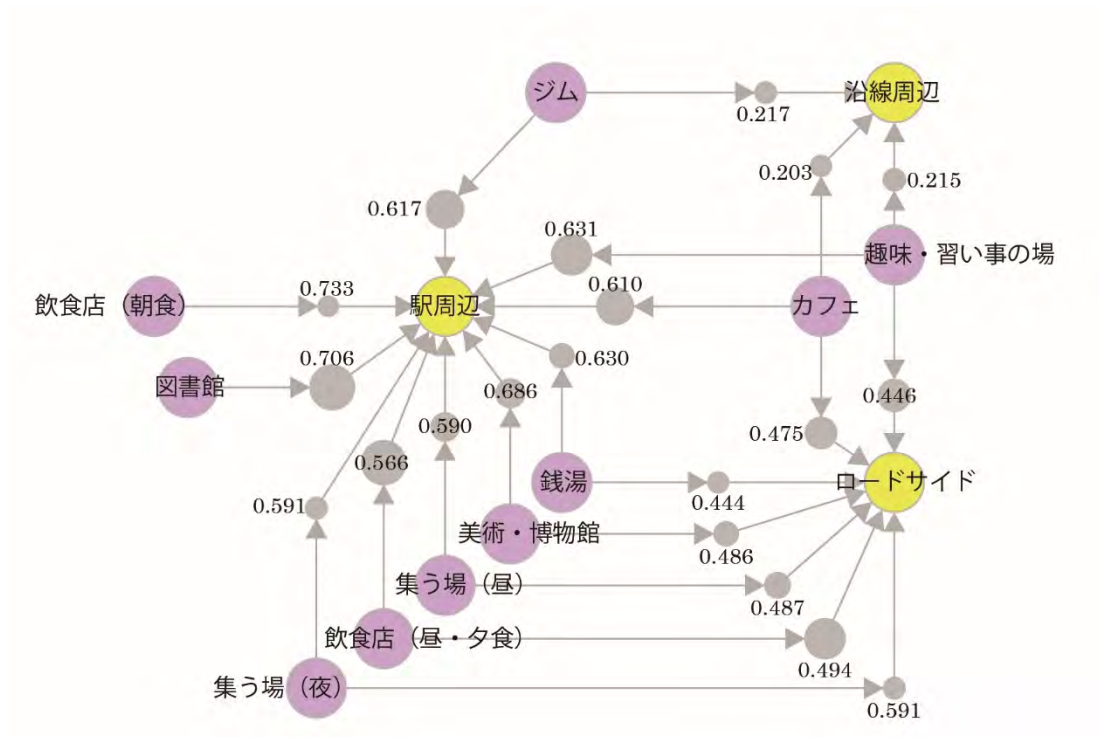


図 5- 38 施設・サービスと立地希望場所間の確信度（プレリティア層：南海高野線）

5-6. 小結

本章では、立地特性が異なる複数の鉄道沿線の計画的郊外住宅地を対象に、中・若年層居住者の生活行動特性を整理してきた。そして食料品の購買や外食行動から主に利用する地域の傾向を考察し、日常的に訪れる場所からは日常で必要とされやすい施設や場所の特性を得た。また施設やサービスのニーズとそれらの立地を希望する場所の関係性から、駅周辺やロードサイドといった場所の捉え方の違いを分析し、かつ今後の計画的郊外住宅地に必要とされる機能を世代ごとに整理するに至った。これらの分析結果を表 5-13 にまとめる。

表 5-13 沿線ごとの生活行動特性とその共通点・差異

	近鉄奈良線沿線 ：地方都市に付随する郊外住宅地	能勢電鉄線沿線 ：支線に張り付く郊外住宅地	南海高野線沿線 ：都心部から乖離する郊外住宅地
食料品の購買	住宅地外（ロードサイド等）で利用する	駅周辺・住宅地内 ⁺	地方都市・近隣の住宅地 ⁺
	主な移動手段：自家用車等の車	主な移動手段：公共交通機関	
外食行動	住宅地外（ロードサイド等）で外食する ⁺		出先・地方中心市街地 ⁺
	都心部の飲食店を利用		
	若い世代ほど住宅地外（ロードサイド等）を利用する		
	高齢世代ほど外食をあまりしなくなる		
日常的に訪れる場所	中間層：「好みのものを購入できる場所」を利用		
	プレリタイア層：「新鮮な野菜や地元の食材が買える場所」を利用		
	若年層：「予想外の楽しみに出会える場所」を利用		
	全世代：「習い事や文化的な情報が得られる場所」を利用		
	全世代：「様々な人と出会える場所」は利用しない傾向にある		
	若い世代ほど「いつも何かイベントをやっている場所」を訪れる		
	全世代：「自然が豊かな場所」 + 「温泉やマッサージ等リラックスできる場所」を利用		
	プレリタイア層：「健康的に体を動かせる場所」を利用		
	若年層 ⁺		
	ひとりで静かに過ごす場所よりも複数人で利用できるなど活力がある場所が好まれる		
施設・サービス ニーズ	中・若年層：駅周辺とロードサイドに求める役割を区別している		
	ロードサイド：日中に活用できる場 + コミュニケーションの場	ロードサイド：夕方～夜にかけて利用できる場 + 余暇活動の場	
	プレリタイア層：全ての施設を駅周辺に求める（駅への施設・サービス集約）		

食料品を購入する際は、どこの住宅地でも主に住宅地外のロードサイド等に位置する店舗を活用する傾向が強い。そのうえで、地方都市や住宅地内など各住宅地周辺の地域構造に即した店舗が併用されている。こうした中には、南海高野線沿線の住宅地など、自身の居住地付近における施設集積が乏しい場合、近隣の他の住宅地に立地する店舗を日常的に利用するケースも確認される。

外食行動では、都心部の飲食店が活用される傾向が世代を問わずに確認された。これは従業地比率に基づいた場合に都心部との関係性が希薄化しているとみられる南海高野線沿線においても同様であり、特に住宅地外などにおける外食比率が他路線よりも低いことから都心部に赴く割合が強いとみられる。なお外食頻度は高齢世代ほど低くなる傾向や都心部以外に住宅地外や地方中心市街地における飲食店なども併用される傾向も一貫して伺えた。

食料品の購買行動や外食行動からは、住宅地の立地とその周辺の地域構造による差はみられるが、世代間の差は大きく表れていない。また各路線における利用率が特定の購買（外食）場所に偏重しておらず、同じ世代の中でも異なる行動をとるグループが複数形成されていると考えられる。

中・若年層は、比較的自らの好みに適した商品やサービスを求める傾向にある。一方でプレリタイア層は、地元の食材や新鮮な野菜などを購入しやすい場を必要とする。また若い世代ほどイベントや予想外の楽しみに出会うことを好ましく思う傾向にある反面、全世代を通して不特定多数の人と知り合える場にはあまり訪れないとしている。また世代を問わず趣味や習い事の場を求める傾向は強く、加

えてそうした文化的な情報が得られる場には赴く傾向が強い。相対的に若い世代ほど新しい出会いに対するハードルは低いが、完全な偶発性による出会いを求めているのではなく、自らの好みのモノ（コト）を介した出会いの方が望まれる傾向にあるとみられる。そしてそうした人やモノに出会える場所が計画的郊外住宅地においても重要となり得る。なおリラックスやリフレッシュする際もひとりで静かに過ごすよりは複数人で活用できるような場所が好まれる傾向にある。

最後に施設・サービスのニーズからは、若年層や中間層の居住者ほどロードサイドと駅周辺の役割を区別して捉えている傾向が伺えた。近鉄奈良線の住宅地居住者は、ロードサイドに気軽に集うことができる場所などコミュニティ（コミュニケーション）に関連する施設を望んでおり、特に日中利用できるような場所として捉える傾向にある。一方で能勢電鉄沿線や南海高野線沿線の居住者は、夜に気軽に集える場や余暇活動に関連する施設をロードサイドに求めている。こうした違いは、各沿線の地理的特性に少なからず影響を受けていると考えられる。近鉄奈良線は、地方都市（奈良市中心部）に付随する郊外部であり、都市部までのアクセス性が高い^{xv}。また富雄駅前には商店街があるなど比較的夜間利用の施設集積が見込まれる。一方で能勢電鉄沿線では、日生中央駅前やイオンモール猪名川など日中に利用し易いレストランなどが立地しているなど、ロードサイドには、現在不足している施設機能を求める傾向が強いとみられる。なおプレリタイア層では、沿線を問わずにロードサイドや鉄道沿線周辺ではなく、最寄り駅の近くに施設およびサービスの集約を望む傾向にある。

注釈

- i 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照
- ii アソシエーション分析については,4 章注釈 vi を参照
- iii 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照
- iv 学園前駅では,駅北側に PARADIS 学園前北館・南館をはじめ,複合商業施設が立地している.一方で富雄駅では駅北側に商店街が延びており,駅南側においても中層商業ビルの 1 階部分にテナントが入っており,商業集積が形成されている.なお富雄駅より 300m ほど南下した地点に立地していたイオン富雄店（調査当時はダイエー富雄店）は,2019 年 10 月末に閉鎖されている.
- v 妙見口駅からは日生エクスプレスは運行しておらず,山下駅あるいは川西能勢口駅での乗り換えとなる.
- vi 日生ニュータウンの駅前には,日生中央サピエ（阪急オアシスと各種専門店）,猪名川パークタウンには,住宅地中心部の近隣商業地域にイオンモール猪名川が立地している.
- vii 林間田園都市駅前には,オークワ橋本林間店が立地していたが 2014 年 8 月中旬に閉店し,現在ではマツゲン橋本林間店（スーパーマーケット）およびセリア橋本林間店（100 円均一）が立地している.
- viii 本論における高齢化社会の区分は WHO の基準に基づく.7%以上：高齢化社会,14%以上：高齢社会,21%以上：超高齢社会
- ix アンケート項目については,資料編を参照
- x 居住地周辺ではない具体的な道路名を明記していたものをロードサイドとした.
- xi 地方中心市街地は,特定の地方都市の中心部と記載されていたものとする.一方で地方都市は,自由記述欄に地方市区町村の名前（ex.橋本市）など地方中心市街地とは判断し兼ねる記述を行ったものとする.
- xii 本章で対象とする 3 路線における分類を統一する為,これら類型は近鉄奈良線・能勢電鉄線・南海高野線の全ての回答に基づき類型化している.その為,路線によっては一部の類型の該当者がゼロのケースも確認され得る.
- xiii 次項以降の能勢電鉄線および南海高野線における分析も同様の手法を用いる.
- xiv 本分析では,特定の施設を必要とする居住者は,特にどの場所への立地を求めるか把握するのが目的である.その為,支持度に着目した場合,ルールの強さが施設ニーズの大小（立地希望場所に関係なく,どの施設をより必要とするか）に影響されてしまいます.また Lift 値に着目した場合には,立地希望場所の強弱（施設に関係なくどの場所がより選ばれる傾向にあるか）に影響されてしまう.その為,本分析では確信度に着目した.またルール内に内包されるアイテム数を 2（Maxlen=2）に限定したのは,単一の施設と単一の場所の組み合わせを分析対象とする為である.仮に Maxlen \geq 2 とした場合,施設 α と施設 β 間の相関性や立地希望場所 Σ と立地希望場所 Ω 間の関係性まで算出してしまう.
- xv 富雄駅から近鉄奈良駅まで約 15 分,大阪難波駅までは約 30 分でアクセスできる.一方,能勢電鉄沿線では,日生中央駅から大阪梅田駅まで 50 分弱,南海高野線でも林間田園都市駅から難波駅までは急行で 40 分強かかる（ナビタイム・各線のダイヤより）

6. 計画的郊外住宅地における生活行動類型と居住者属性間の関連性分析

6-1. はじめに

本章では、兵庫県三木市緑が丘町(以下、緑が丘)を対象に、2017年に実施した“緑が丘町・志染町青山地区のまちづくりに関するアンケート”の結果を用いて郊外戸建住宅地に住まう中・若年世帯ⁱの生活行動特性を明らかにする。そして特に購買行動と外食行動を類型化し、どのような世帯構成や就業形態の居住者が各類型に属し得るか分析する。加えて共働き世帯や親と同居する居住者などの特定の世帯層における生活行動特性を整理し、今後変化し得る計画的郊外住宅地を再編する際の一助とする。これは、2014年度(第4章)および2016年度(第3章)の調査により世代ごとに生活行動特性の差はみられるものの、それら世代の中でも生活行動の分化が起きていると想定された為である。また郊外部における中・若年層居住者の変容傾向(第2章)から共働き世帯等の特定の世帯層にも着目する必要があると判断し、まとまったサンプル数の獲得が見込まれる住宅地を対象に調査を行った。

同地域は、神戸市のベッドタウンとして戸建を中心に開発され、かつ都心部(神戸電鉄-新開地駅)とは鉄道で直結するものの三宮(各線-三宮駅)へは、時間と料金面で勝るバス路線がある等、車への依存度が大きい計画的郊外住宅地である。加えて国勢調査および三木市住民基本台帳によると、近年は高齢化が著しい一方で、2000年以降も15歳未満人口比率が10%台で推移しており、新しい世代が一定数居住している住宅地でもある。こうした住宅地の特徴に加えて地域の自治会

および行政からの調査協力を得られ、同地域に居住する全世帯にアンケート配布が行えたことから計画的郊外住宅地における中・若年層居住者の生活行動特性をより詳細に分析する調査対象地とした。

本章 2 節では、対象地域である緑が丘およびアンケートの概要をまとめる。なおその際緑が丘と連担して開発された青山の概要も含める。

本章 3 節と 4 節では、アンケートに基づき、購買(3 節)と外食(4 節)行動における特徴を抽出する。その際、施設と活動場所の関係から階層型クラスター分析を用いて各年齢層の行動実態の類型化を行う。また第 3 節では、インターネットを用いた購買行動についても言及し、第 4 節では、個人・家族での外食と友人・知人との外食による違いを整理する。

本章 5 節では、行動類型と回答者の属性(世帯構成や就業形態など)に関係があることが推察されるため、各行動類型と関連性の高い居住者属性をアソシエーション分析ⁱⁱ⁾により明らかにする。

本章 6 節では、購買や外食、その他日常生活において利用し得る施設の内、居住地周辺への設置を希望する施設を明らかにする。そのうえで、駅前や地域内の商業集積など、それら施設の立地が望まれる場所を世代ごとに整理する。

上記分析を踏まえて本章 7 節は、小結として本章において得られた知見や議論をまとめる。

6-2. 対象地域および調査概要

6-2-1. 緑が丘の地域特性

緑が丘は、三木市と神戸市の境界に位置し、民間企業が中心となって開発され、1971年に分譲が開始する（図 6-1）。その約 20 年後の 1989 年には、同企業により緑が丘と連担する住宅地として志染町青山（以下、青山）の分譲が始まる。

緑が丘と青山は、どちらも第一種低層住居専用地域が中心の戸建住宅地であり、両地域で唯一の鉄道駅である緑が丘駅前から幹線道路が通っている（図 6-2）。そして幹線に沿う形で緑が丘ではリニア型(商店街およびコープ三木)、青山では街区型(イオン三木青山周辺)の商業集積があり、どちらのエリアも第二種住居地域として指定されている。

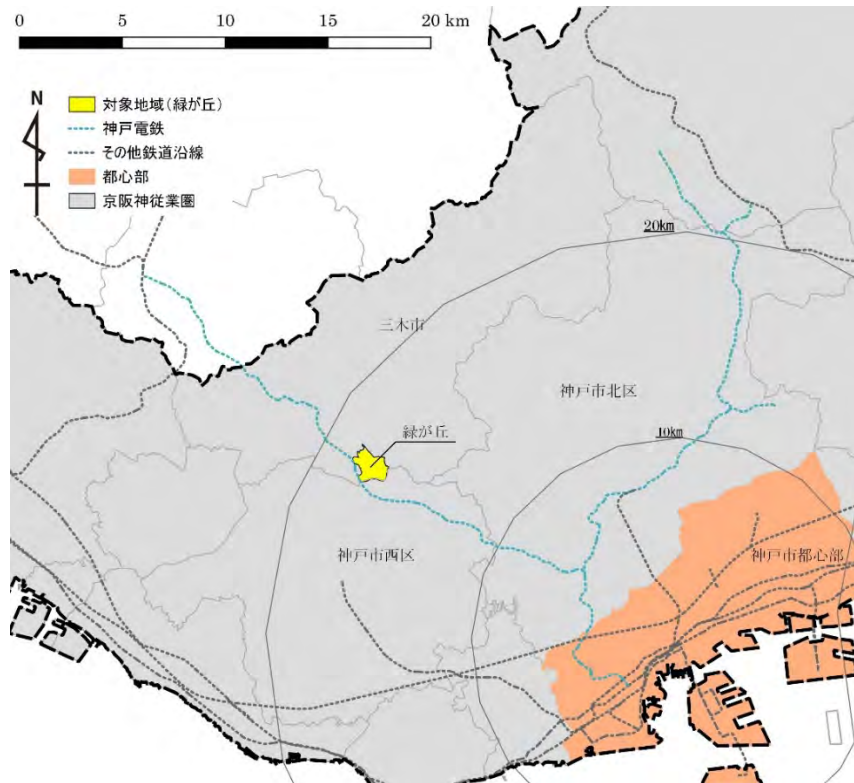


図 6-1 対象地域（広域図）

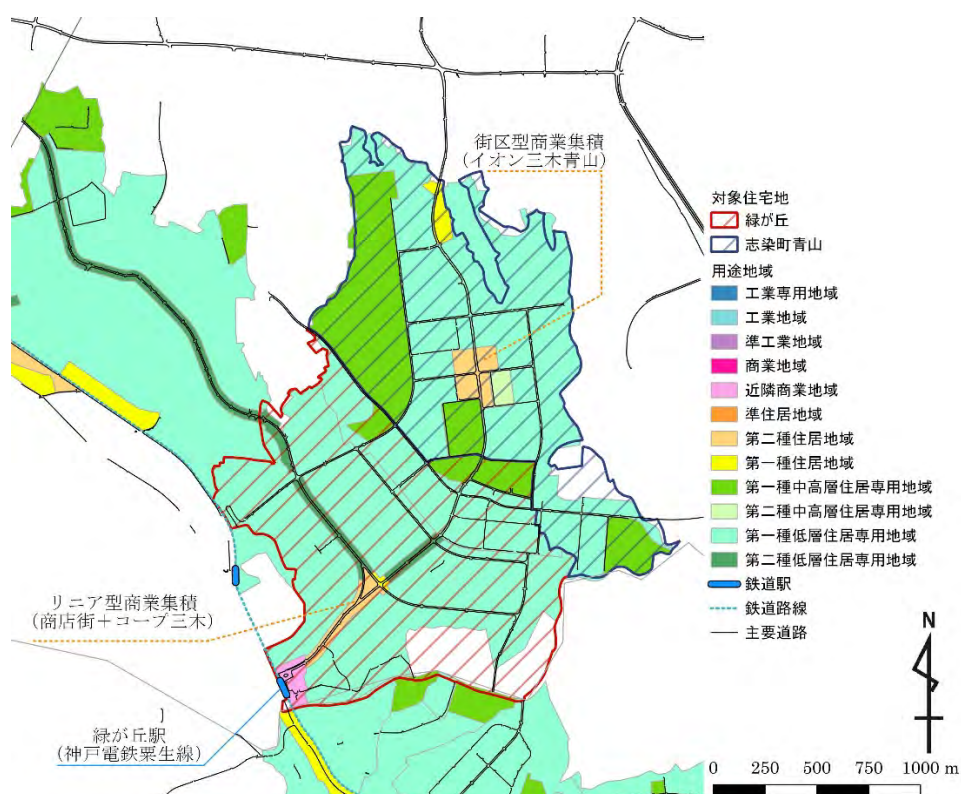


図 6-2 緑が丘および青山の用途地域と主要な商業集積

緑が丘は、分譲開始と同時に人口が急増したものの、1985 年には人口減少に転じ、2018 年に高齢化率が 40.5%に達する（図 6-3）。また青山は 2005 年から、両地域全体としては 1995 年から人口減少が始まる。そうした中、1995 年以降に緑が丘では高齢化に伴って本論が対象とする若年層とプレリタイア層の比率が減少し、2015 年時点でどちらも 10%強に留まる（表 6-1）。一方で中間層においては大きな変動がなく、1995 年の 19.5%から 2015 年の 18.9%へと推移している。なお各年の国勢調査によると、緑が丘の 15 歳以上就業者の従業地は、この 20 年でも県内他市の比率が減少し、代わりに自市内での従業率が増加しており、現在の居住者は、比較的居住地に近い場所に通勤する傾向にある（表 6-2）。この点においては第 2 章で見られた神戸以西の従業地変動傾向と合致しているとみられる。

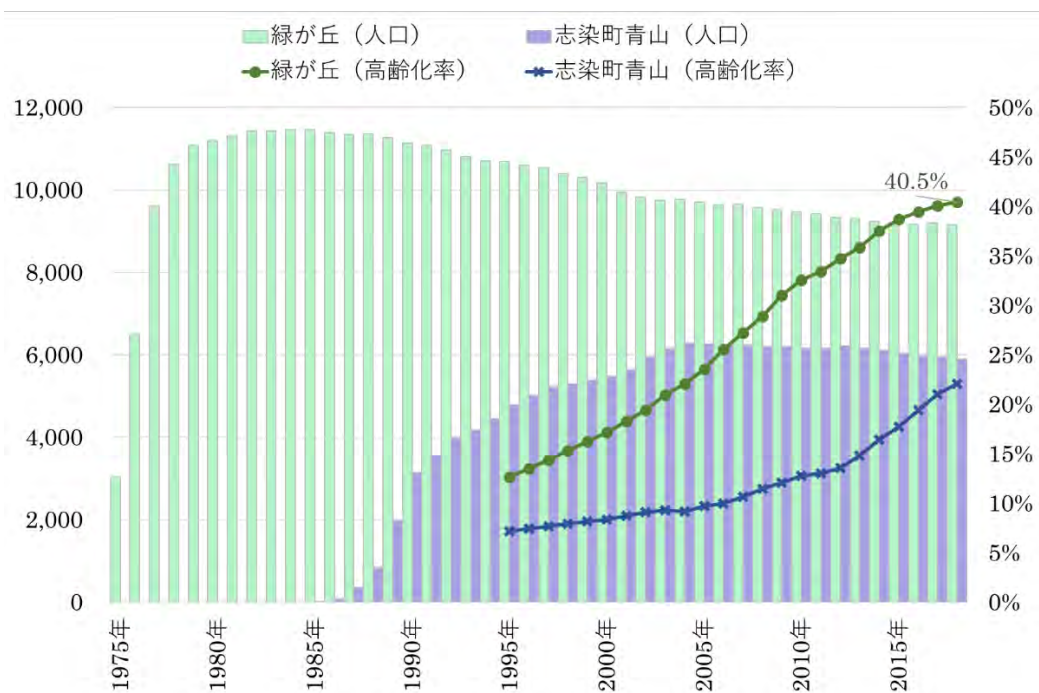


図 6-3 緑が丘および青山の人口と高齢化率の推移

表 6-1 緑が丘における世代別人口推移

	20歳未満	20～34歳 若年層	35～49歳 中間層	50～64歳 プレ リタイア層	65歳以上	Total
1995年	2283	2064	2154	3127	1394	11022
	20.7%	18.7%	19.5%	28.4%	12.6%	100.0%
2005年	1489	1711	1410	2899	2390	9899
	15.0%	17.3%	14.2%	29.3%	24.1%	100.0%
2015年	1278	982	1732	1551	3643	9186
	13.9%	10.7%	18.9%	16.9%	39.7%	100.0%

表 6-2 緑が丘常住の15歳以上従業者の主な従業地

	自宅	自市内	県内他市	他県	Total
1995年	417	1542	3065	208	5232
	8.0%	29.5%	58.6%	4.0%	100.0%
2005年	357	1544	2132	155	4188
	8.5%	36.9%	50.9%	3.7%	100.0%
2015年	243	1529	1671	110	3553
	6.8%	43.0%	47.0%	3.1%	100.0%

6-2-2. 地域内の施設変遷

ゼンリン住宅地図ⁱⁱⁱから緑が丘の分譲開始以降の地域内における施設を抽出し、各施設分類の増減傾向をみる^{iv}。本項における対象施設は表 6-3 にまとめる。

飲食施設は 1995 年を境に減少に転じ、また小売関係施設は 2005 年に微増するが、2015 年には大幅に施設数を減らした。一方で生活サービス施設や福祉・医療・保険施設、事務所、学習関係施設などは増加し続け、2015 年には過去最大数となる（図 6-4）。本章の分析と主に関連する購買および外食行動に関する施設の総数は他の施設種より比較的多いが、減少傾向が続いている。

細分類で見ると、1995 年から 2015 年の間に大衆向けの食堂やカフェが減少していきファミリーレストランおよびファストフード店が新しく進出している。小売施設では、衣料品店や生活用品店、食料品専門店が施設数を減らし、コンビニエンスストアが地域内に新しく立地する。生活施設のうちコインランドリーは減少したが、家事代行サービスやマッサージサロンが新しく表れている。また学習施設では、そろばん教室は減少したが、英会話をはじめとする各種語学教室は増加している。なお福祉医療施設では、大きく減少・消失した施設はないが、障害者支援施設と高齢者支援施設が新しく設立されている。

表 6-3 集計対象施設および施設分類表

施設の分類 ()内=ID		調査対象施設
飲食 (A)	食堂、レストラン	飲食店/大衆食堂/ファミリーレストラン/ファストフード
	専門店	すし/うどん/そば/焼き肉/各国料理店
	喫茶店、カフェ	喫茶/甘味/カフェ
	居酒屋、スナックなど	居酒屋/スナック等
小売関係 (B)	各種商品	スーパーマーケット
	織物・衣類・身の回り品	呉服、洋服、紳士服、婦人服、子供服/靴、鞆類/雑貨小物類/裁縫材料/手芸関連
	飲食料品	食料品/酒/肉/青果物/和洋菓子/パン/米/コンビニエンスストア/乳製品/弁当
	電化製品	電器/情報通信関係等
生活サービス (C)	洗濯・利用・美容関係	ランドリー/クリーニング/理容/美容/ネイルサロン等
	娯楽関係	麻雀クラブ/囲碁クラブ/レンタルビデオ
	家事代行サービス	各種代行関係
	その他サービス	交流支援/宿泊/銀行、ATM/ガソリンスタンド
学習関係 (D)	支援施設、養護学校	特別支援学校/障害者支援施設/養護学校
	初等前教育機関	保育所/幼稚園
	初等、中等、高等教育機関	小学校/中学校/高等学校/大学、短大
	学習塾	学習塾
	語学教室	英会話教室/その他各国語学教室
	文系系教室、クラス	音楽教室/そろばん/書道/生け花等
福祉・医療・保険 (E)	運動系教室、クラス	各種武道場
	薬局など	薬局/ドラッグストア
	総合病院	総合病院
	医院、診療所関係	各科専門医院
	動物病院	動物病院
公共施設 (F)	老人支援施設	老人支援施設
	保険窓口	保険窓口
事務所 (G)	公民館、町内施設	公民館/集会所/自治会館
	その他	郵便局/派出所、交番/インフラ関係
		税理士/弁護士/土木、建設業/研究所等

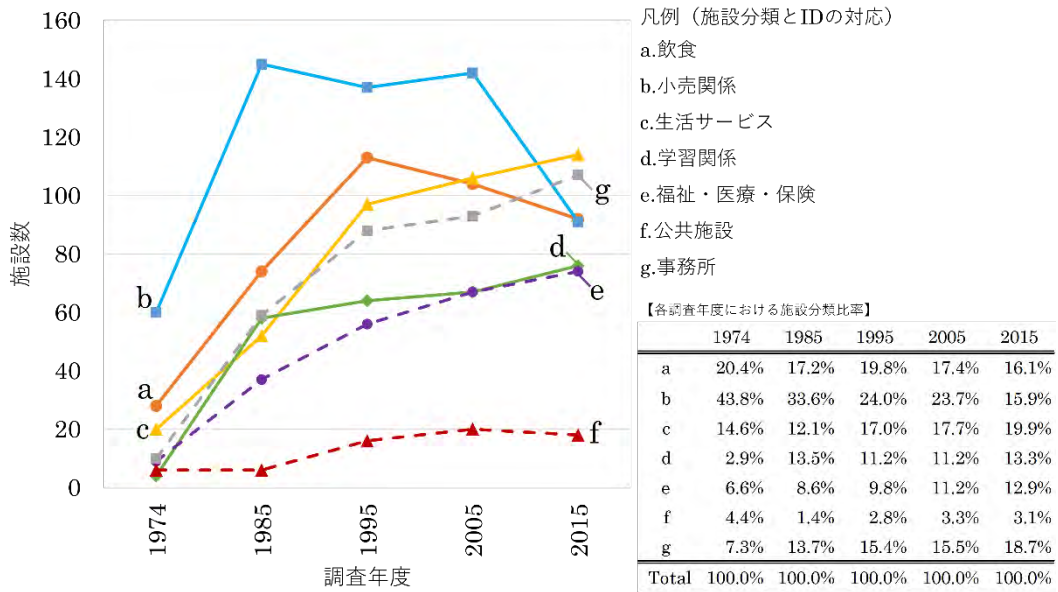


図 6-4 緑が丘・青山地域内における施設変遷

このような緑が丘と青山における施設の変容と消失を踏まえて、商業集積における施設変遷を確認する。ここでは①リニア型と②街区型に加え、両住宅地を通して唯一の近隣商業地域に指定されている③駅前空間を対象とする。①～③のエリアに立地する施設の変遷を集計し、エリア毎の施設数と集積率の傾向を確認する（図 6-5）。その結果、各エリアにおいて下記のような特徴が確認された。

① リニア型

1995 年には小売施設が最も多いが、2015 年には飲食施設と生活施設が上回る。また事務所を除く他の施設にあまり変動が見られず、リニア型の商業集積では小売施設から飲食施設や生活施設が集積する拠点への変容が起きている。施設別集積率でも 2005 年までは小売施設が突出していたが、2015 年には飲食施設、小売施設、生活施設の 3 区分が 20%強で同率となる。

② 街区型

2005 年に一度小売施設が急増し、その後の 10 年間で減少した。これはイオン三木内の小型テナントが大型商業テナントへと移行したことが主な要因と思われる。それでも街区型では、他の施設区分と比べて小売施設が最も多く、占める割合でも飲食施設と合わせて 56.4%を維持している。飲食施設や生活施設は 2005 年以降増加しておらず、商店街とは異なり小売施設が中心の地域であると言える。また福祉医療施設が 2005 年以降に施設数と比率の両方で増加している点も商店街や駅前と異なる特徴である。

③ 駅前空間

小売施設,福祉医療施設,事務所は 2015 年の時点で施設数を減らしている.
特に小売施設は 1995 年からその傾向が始まる.一方で飲食施設や生活施設は 2005 年以降も施設数を維持しており,学習施設にいたっては 2015 年に増加している.しかしながらどの施設区分も 15 店舗未満であり,唯一の近隣商業地域にもかかわらず,施設が集積している様子は伺えない.

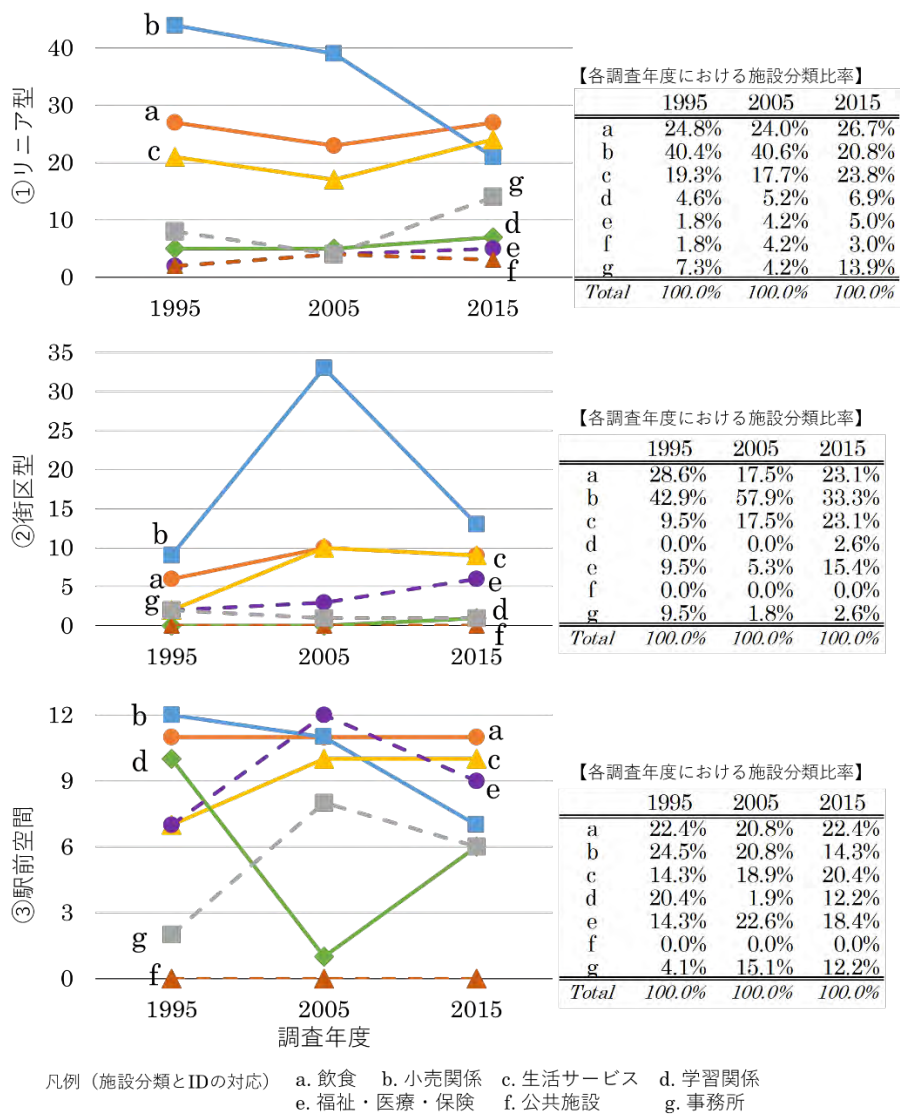


図 6- 5 住宅地内の商業集積エリア別施設変遷

6-2-3. アンケート概要

本アンケートは緑が丘の3162世帯に全戸配布し、1120世帯から回答を得た^{vi}。本調査では居住者の行動実態をより正確に把握するため、世帯主に加えて同居家族1名に自由意志での回答をお願いした。その結果、世帯主からの回答を得られた1120世帯中809世帯で同居人の回答を獲得し、総計1929サンプルとなる。本章では、主に居住者全体（n=1929）の回答結果に基づき分析・考察する。

本アンケートにおける質問項目のうち本章の目的である中・若年層の生活行動傾向に関連する項目を用いて分析する^{vii}。1929サンプルのうち、若年層は59、中間層は216、プレリタイア層は315サンプルとなる^{viii}。

本アンケートで得られた回答では、各年齢層の回答率が異なっており、若年層は5.7%に留まる（表6-4）。しかしながら許容誤差（信頼水準90%）は、若年層±10%、中間層±5%、プレリタイア層±4%であり、若年層における許容誤差がやや大きいことに留意する必要があるが、本章で検証していく生活行動の特徴は概ね対象地域の傾向を表していると言える^{ix}。

表6-4 アンケートサンプル数と許容誤差

	アンケート サンプル数	対象地域内人口*	回答者比率	許容誤差 (信頼水準90%)
若年層	59	1,038	5.7	±10%
中間層	216	1,740	12.4	±5%
プレリタイア層	315	1,406	22.4	±4%

* 緑が丘内人口は、本アンケートを実施した期間に最も近い「三木市住民基本台帳平成29年9月末日時点」を参照とする

なお本アンケートにおいて青山における街区型商業集積の店舗・サービスを日常的に利用する世帯が56.0%と過半数に達することが確認されている。そして両地域間を行き交うバス路線が整備されており、かつ前項で示したようにリニア型と街区型の商業集積で立地する施設の傾向が異なることを踏まえ、本章3節および4節における生活行動特性の類型化分析では、緑が丘居住者にとって緑が丘と青山は単一の行動圏内と判断し、便宜上“地域内”とする。

6-3. 購買行動における特徴

6-3-1. 購買行動時の施設選択に基づく類型化

購買に利用する施設とその主な利用場所の組み合わせから、各年齢層における購買行動を類型化する。アンケートにおける“主な施設の利用場所”の回答[※]から、ユークリッド距離とワード法を用いて階層型クラスター分析を行う。購買行動では、日常的に利用されやすい店舗と特定の目的に応じて使い分けがされ得る店舗に分類し、表 6-5 の施設をとりあげる。

表 6-5 分析対象とする施設

日常的な利用が見込まれる施設	目的に応じた使い分けが見込まれる施設
- コンビニエンスストア	- ケーキ屋・和菓子屋
- スーパーマーケット	- 普段着を買う衣料品店
- パン屋・ベーカリー	- 文具・雑貨屋
- 日用品を購入する店	- 書店

階層型クラスター分析の結果、各年齢層において 5 類型ずつに区分することができた。そして各類型における施設ごとの利用率および主な利用場所の比率から、世代を跨いで類似した行動傾向にあるグループも確認されており、全体では図 6-6 に示す 8 類型の行動特性が得られた。各類型の特徴は以下の通りである。

- A) 「消極的地域内型」地域内の施設を利用する比率が高いが、目的に応じた使い分けが見込まれる一部の施設はそもそも利用しない傾向にある
- B) 「積極的地域内型」施設の種類に関係なく、地域内においてほぼ全ての施設を利用する比率が高い
- C) 「地域外型（買回り品）」目的に応じた使い分けが見込まれる施設は、地域外

において利用率が高く,その他の日常利用が見込まれる施設は主に地域内の
店舗を利用する傾向にある

- D) 「地域外準日常利用型」食料品以外の日用品も含めてロードサイド等の地域
外の施設において購入する比率が高い
- E) 「地域外型」ほぼ全ての施設を地域外で利用する傾向にある
- F) 「地域外・都市併用型」主に目的に応じた使い分けが見込まれる施設を地域
外と都心部で利用する傾向が強い
- G) 「都市型」都心部において目的に応じた使い分けが見込まれる施設を利用す
る傾向が強い
- H) 「都市優先型」日常的な食料品の一部も含めて都心部の施設を利用する

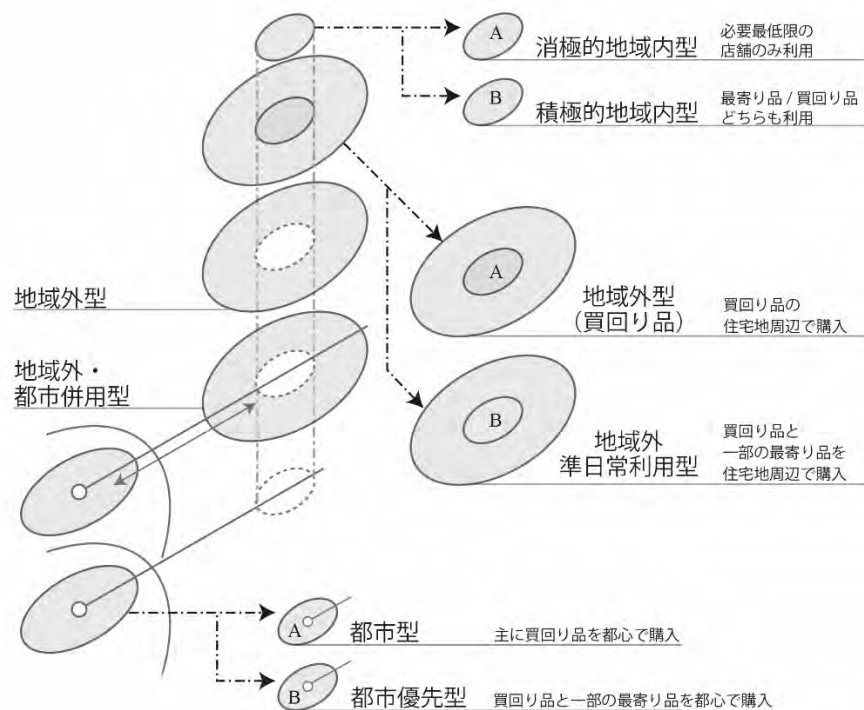


図 6- 6 購買行動における生活パターン類型

各年齢層における類型別の該当者比率をバブルチャートで示す（図 6-7）。なお縦軸が年齢層、横軸が行動類型、円の大きさが比率を表す。若年層は、25.4%が都市型に属しているが、全体的に他の年齢層と比べて地域内や地域外に偏っており、消極的地域内利用型も抽出される。一方で中間層は、主に地域外型（買回り品）や地域外型、地域外・都市併用型に比重があり、地域外を利用する類型に属する傾向が強い。プレリタイア層は、地域外型以外に地域外を利用する類型がなく、地域内で主に行動するグループ（消極的地域内型および積極的地域内型）と都心部によく赴くグループ（都市型および都市優先型）に二分される傾向が見られる。

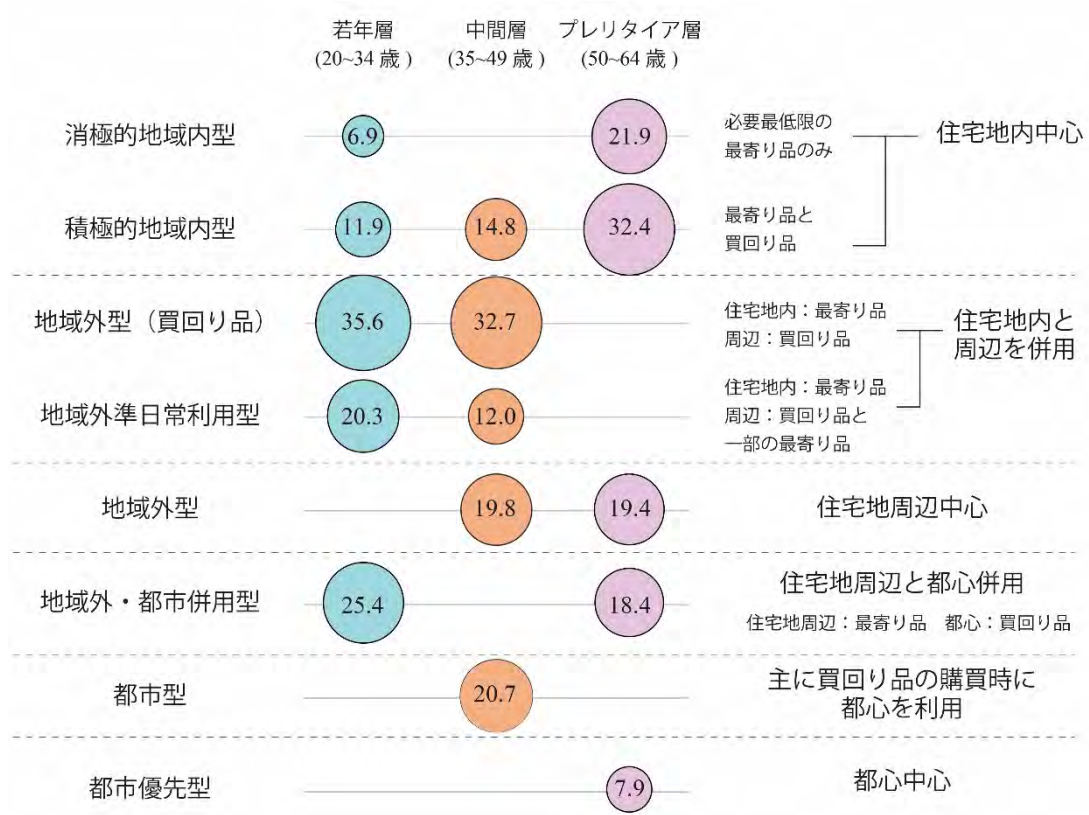


図 6-7 世代ごとの購買行動類型比率

6-3-2. インターネットを利用した購買傾向

各年齢層におけるインターネットを用いた食料品および雑貨・衣類・電化製品等の購買頻度を見る。インターネットによる食料品以外の購入傾向では、年齢層間で違いが出ており、プレリタイア層は若年層や中間層と比べてインターネットを介して商品を購入していない（図 6-8）。

また購買行動類型間における差異にも注目する（図 6-9）。

若年層のうち、地域外型（買回り）や都市型といった買回り品を地域内以外の場所で購入する人々は、食料品の購買にインターネットを利用しない傾向が強い。一方で食料品以外の購入傾向はどの購買行動類型も利用しない比率が 20%前後に留まる。しかしながら都市型は、他の購買行動類型と比べて月に 1 回以上利用する比率が 26.7%と低い。

中間層は、若年層と比べて購買行動類型間のインターネットを介した購買頻度に差がなく、食料品では 50%前後、それ以外では 10~20%強が利用しないとしている。しかしながら積極的地域内型のみ他の購買行動類型よりもインターネットを介して買い物をしない傾向が強い。

一方でプレリタイア層は、都市優先型を除いて中間層と同様に、購買行動類型間で大きな差異は確認されなかった。主に食料品は 60%前後、その他は 40%前後の比率で利用しない傾向にある。なお都市優先型はどちらのケースにおいてもインターネットを利用しない傾向が強い。

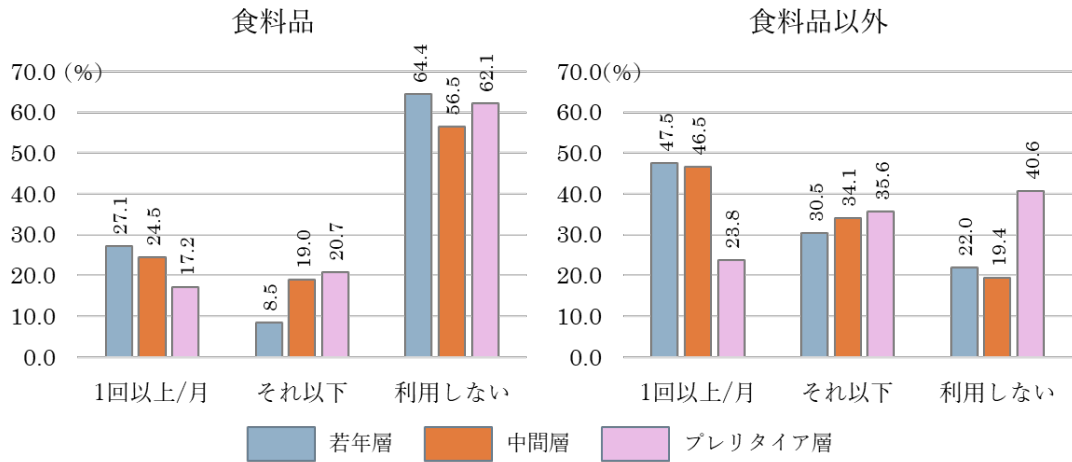


図 6- 8 世代別のインターネットを用いた購買傾向

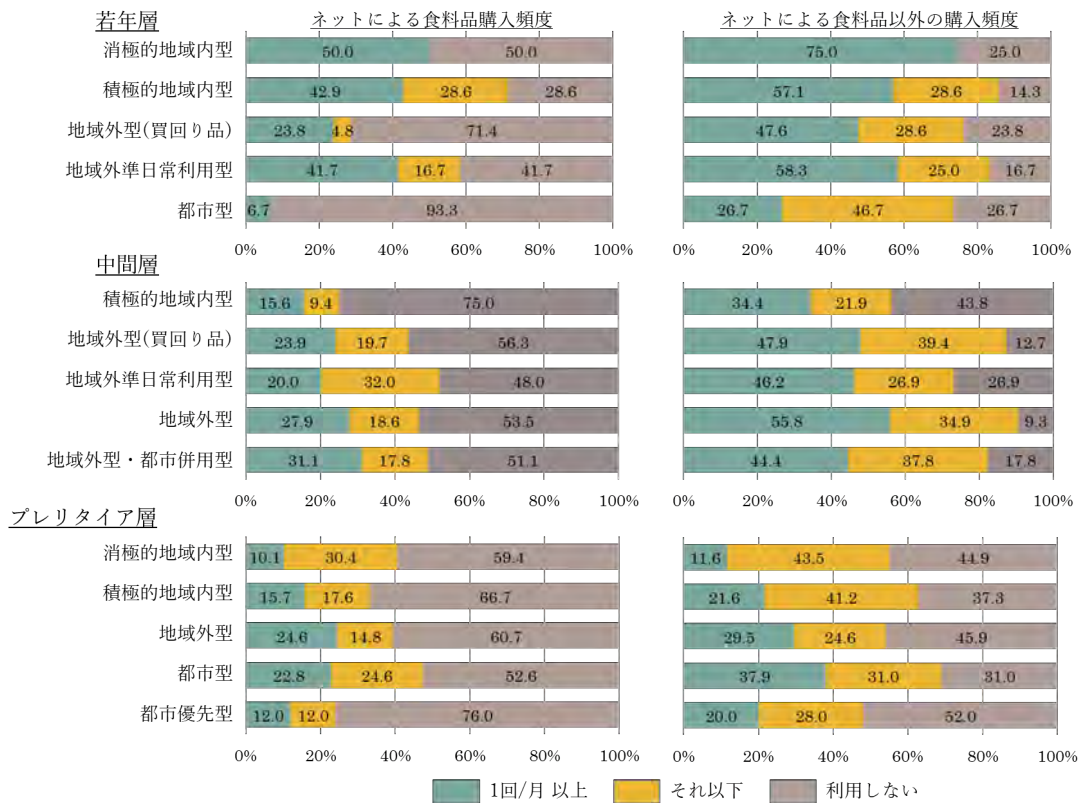


図 6- 9 世代別購買行動類型別のインターネットを用いた購買傾向

6-4. 外食行動における特徴

6-4-1. 外食行動時の施設選択に基づく類型化

前節における購買行動の類型化と同じく“主な施設の利用場所”の回答に基づいて、外食時に利用する施設とその主な利用場所との組み合わせから、階層型クラスター分析を行う。外食行動の類型化では、「カフェ」、「レストラン・食堂（以下、レストラン）」、「居酒屋・バー（以下、居酒屋）」の3施設を対象とした。これら施設の利用率は、表 6-6 の通りでありカフェや居酒屋の利用率において年齢層間の差異はあるが、本節では施設単体の利用率ではなく、施設同士および各施設とその利用場所の組み合わせから類型化しており、分析には支障をきたさないと判断する。結果、どの年齢層も 4 類型ずつ抽出される。そして各類型における施設ごとの利用傾向から世代を跨いで類似した行動傾向にあるグループも確認され、全体で全 5 類型が得られた（図 6-10）。各類型の特徴は以下の通りである。

- a) 「低利用傾向型」外食関係の施設の種類に関係なく利用率が低い
- b) 「地域内型」地域内の飲食店を利用する傾向が強い
- c) 「レストラン特化型」レストランのみを利用する傾向にあり、主に地域外における利用率が高い
- d) 「地域外型」ロードサイド等の地域外の店舗で外食する傾向が強いが、居酒屋・バーの利用率は低い。
- e) 「地域外・都市併用型」地域外と都心部の飲食店を使い分けており、地域外ではカフェとレストランを、都心では居酒屋を主に利用する

表 6- 6 世代別飲食店利用率

	カフェ	レストラン・食堂	居酒屋・バー
若年層	76.3%	93.2%	64.4%
中間層	63.9%	88.0%	52.3%
プレリタイア層	58.4%	82.5%	34.3%

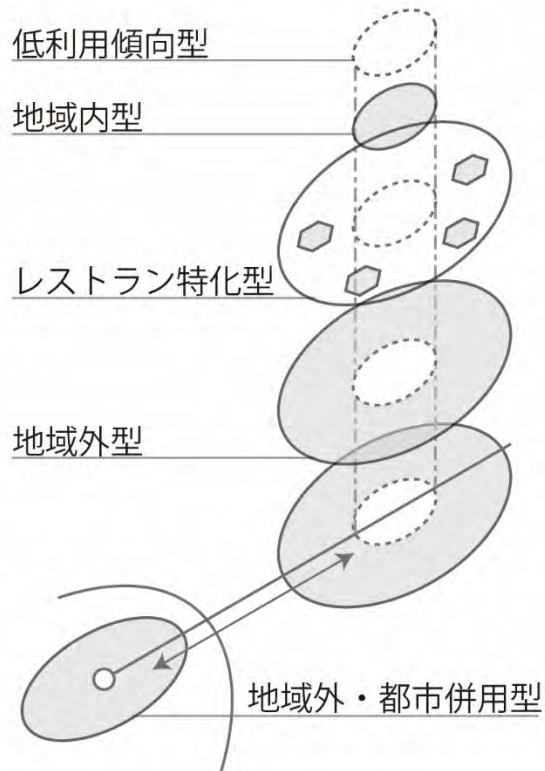


図 6- 10 外食行動における生活パターン類型

各年齢層における類型別の該当者比率をバブルチャートで示す（図 6-11）。11.9%と低い比率ながら地域内型は若年層でのみ確認される。一方で中間層とプレリタイア層では、低利用傾向型は確認されるが地域内型は抽出されず、地域内で外食する傾向が弱いとみられる。なお若年層と中間層では、地域外・都市併用型に該当する比率が最も高いが、プレリタイア層では低利用傾向型の居住者が最も多く、購買行動とは反対に相対的に若い世代の方が都心部を利用する傾向にある。

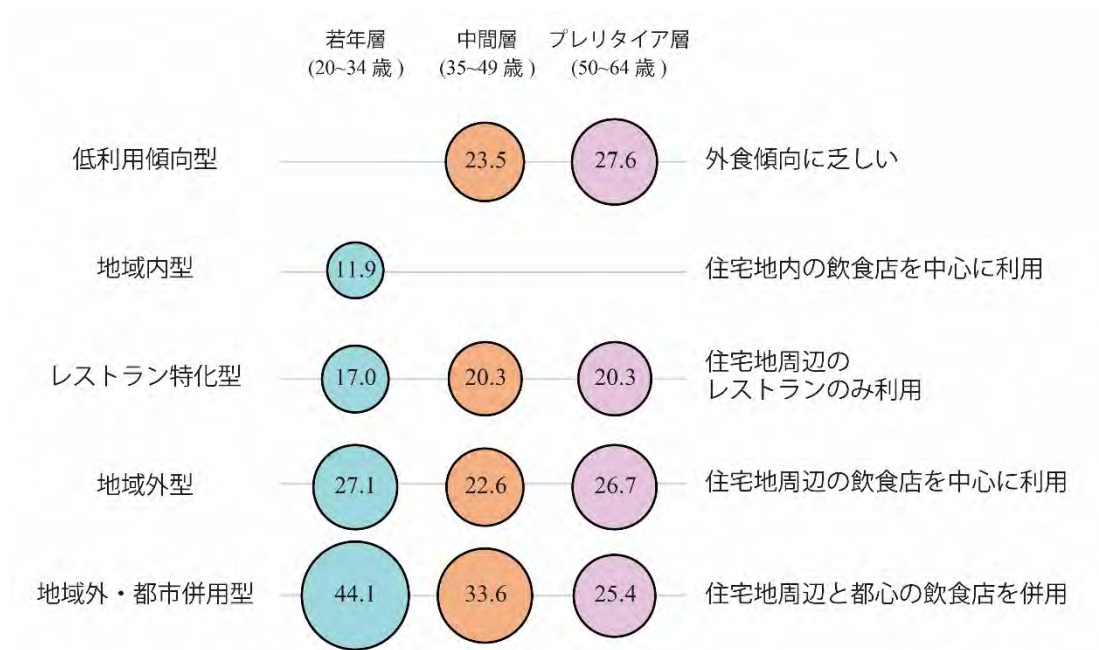


図 6- 11 世代ごとの外食行動類型比率

6-4-2. 「個人・家族」および「友人・知人」との外食傾向

「個人・家族」や「友人・知人」と外食する際に主に用いられる場所の違いを世代別および外食行動類型別に見る（図 6-12 および表 6-7）。

世代に関係なく、個人・家族との外食時には、住宅地周辺の飲食店を利用する傾向にある。特に中間層は、67.3%と他の世代より 10 ポイント前後ほど高い。一方、友人や知人と外食する際に主に利用する地域は、世代ごとに異なっている。プレリタイア層は、地域外を活用する比率が高く、反対に若年層は都市部の飲食店で外食をする傾向にある。そして中間層は、都市部と地域外における差が少ない。また都市部の飲食店を利用する比率は、若年層が最も高く、この傾向は個人・家族での外食における都市部飲食店の利用と反対の傾向を示している。

地域内型以外の若年層は,半数以上が個人・家族での外食時に地域外の飲食店を利用する.また都心部飲食店の利用率は,レストラン特化型 40.0%,地域外・都市併用型 26.9%と 4人に1人以上が利用しているが,地域内型と地域外型はほぼ利用していない.一方で友人・知人との外食時は,地域外型を除き,都心部を利用する比率が最も高く,特にレストラン特化型は70%に上る.

中間層では,どの外食行動類型においても個人・家族での外食時は地域外の飲食店を利用する傾向が非常に高い.また若年層と違い,中間層のレストラン特化型が都心部の飲食店を利用する比率は9.1%に留まる.一方で友人・知人との外食時は,地域外・都市併用型を除いて地域内もしくは地域外の飲食店を最も利用する傾向にある.地域外・都市併用型のみ都心部飲食店の利用率が50%を超える.

プレリティア層の低利用傾向型は,中間層と異なり,個人・家族での外食時に地域内の飲食店を最も利用する.他の外食行動類型は,どれも地域外を最も利用しており,70%を超える.一方で友人・知人との外食時は,若年層や中間層と違い,全ての外食行動類型において地域外が最も選択される.

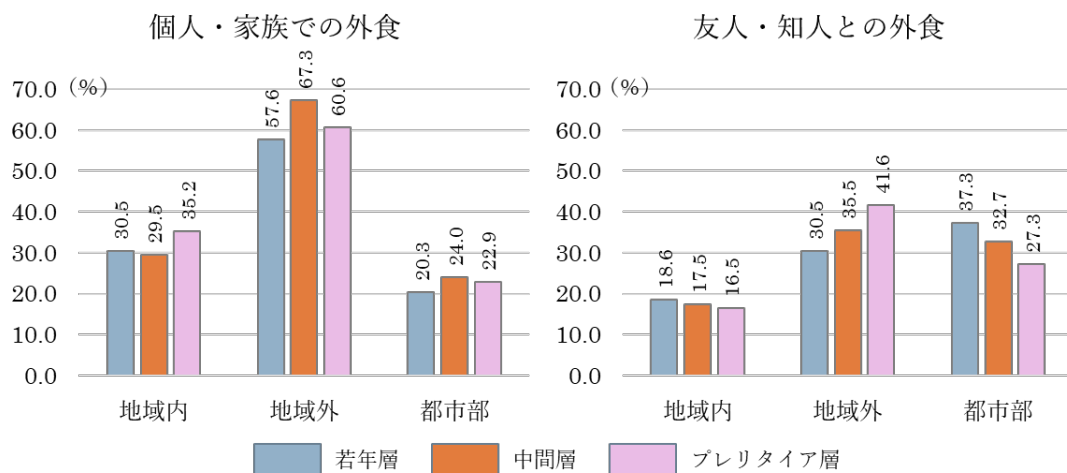


図 6- 12 個人・家族および友人・知人との外食時に利用する地域の世代別比率

表 6- 7 個人・家族および友人・知人との外食場所（世代別外食行動類型別）

主に外食する場所 (複数選択：%)		個人・家族			友人・知人		
		地域内	地域外	都市部	地域内	地域外	都市部
若年層	レストラン特化型	20.0	60.0	40.0	20.0	40.0	70.0
	地域内型	57.1	28.6	0.0	14.3	14.3	28.6
	地域外型	37.5	75.0	6.3	18.8	25.0	12.5
	地域外・都市併用型	23.1	53.8	26.9	19.2	34.6	42.3
中間層	低利用傾向型	39.2	60.8	11.8	23.5	21.6	13.7
	レストラン特化型	36.4	75.0	9.1	27.3	31.8	22.7
	地域外型	28.6	71.4	30.6	22.4	49.0	34.7
	地域外・都市併用型	19.2	64.4	37.0	4.1	38.4	50.7
プレリタイア層	低利用傾向型	41.4	27.6	10.3	19.5	25.3	16.1
	レストラン特化型	25.0	78.1	21.9	9.4	37.5	15.6
	地域外型	32.1	70.2	28.6	16.7	52.4	31.0
	地域外・都市併用型	40.0	72.5	31.3	18.8	51.3	45.0
凡例					>25.0	>50.0	

6-5. 各行動類型と居住者属性間の相関性分析

6-5-1. 購買行動類型と居住者属性の相関性

本章 3 節で類型化した各年齢層の購買行動類型と相関性の高い居住者属性を、アソシエーション分析を用いて抽出した。本分析では 5 つの属性を抽出対象とし、各行動類型と居住者属性との間に相関性が認められるとする閾値を設定する（表 6-8）。ここでは、特に確信度（Confidence 値）に着目し、得られた属性と確信度を図 6-13 に示す。なお幾つかの購買行動類型では相関性のある居住者属性が確認されなかった。

表 6-8 アソシエーション分析に用いる属性と閾値

抽出対象の 居住者属性	①世帯構成	単身 / 夫婦のみ / 2世代家族 / 3世代家族
	②就業形態	正規雇用 / 非正規雇用 / 家事専業 / 学生 / 無職(退職含む)
	③居住年数	5年未満 / 5～9年 / 10～19年 / 20～29年 / 30～39年 / 40年以上
	④就業場所	地域内 / 地域外 / 通勤・通学していない
	⑤通勤手段	徒歩・自転車 / 自家用車 / 公共交通 / 通勤・通学していない
閾値	支持度	=0.05 (各年齢層全体の50人に1人以上が該当)
	確信度	=0.25 (特定の属性に該当する人のうち、4人に1人以上が同行動類型に該当)
	リフト値	=1.00

若年層では、消極的地域内型と地域外準日常利用型の 2 類型において特定の居住者属性との相関性が示された。「夫婦のみ－正規雇用」の組み合わせは消極的地域内型になりやすい。また“2 世代家族”世帯の居住者は、両類型で相関性が示されているが、確信度の差から「2 世代家族－5 年未満」の組み合わせでは、より消極的地域内型と相関性が高いと言える。しかしながらそこに“自家用車”での通勤という要素が加わると、両類型の確信度が 0.357 と同率になる。また通勤時の“公共交通”利用者が消極的地域内型のみで確認される。

中間層では、積極的地域内型と地域外型、地域外・都心併用型の3類型に居住者属性との関係性が確認された。“2世代家族”は正規・非正規に関係なく積極的地域内型になりやすく、特に“非正規雇用”者は他の類型では抽出されていないため、より地域内の施設を利用する傾向が強いと見られる。地域外型では、「正規雇用ー地域外ー自家用車」の組み合わせのみ抽出されるが、地域内型にもより高い確信度で同じ組み合わせが抽出されている。なお地域外・都市併用型では、唯一「正規雇用ー10～19年」の組み合わせに相関性が示されている。比較的長く緑が丘に居住している正規雇用従事者は、2世代家族のように子どもを有していないケースにおいて地域外と都心部を主に利用していると推察される。

プレリティア層では、消極的地域内型と地域外型、都市優先型の3類型において特定の居住者属性との相関性が示唆された。消極的地域内型には“夫婦のみ”世帯の者が該当しやすい。一方で地域外型は“2世代家族”世帯と相関がある。なお“正規雇用”者の中でも通勤に“自家用車”を利用する人は、そのどちらでもなく都市優先型と相関性が高いことが示されている。

“夫婦のみ”世帯は地域内に留まりやすいが、若年層とプレリティア層で理由が異なり得る。前者は、購買でのインターネット利用率からも、買回り品等の購買行動がインターネットへ移行していることが推察され、一方でプレリティア層は日常的な購買自体がそれほど必要ではなくなっていると考えられる。また通勤での“自家用車”利用者が主に地域外や都心部を利用するのに対し、“公共交通”利用者は地域内を選択し易い傾向にある。これは免許保持の問題もあり得るが、“自

“自家用車”利用者は通勤の往復時に買い物をする反面、“公共交通”利用者は購買と通勤が分離しているものと思われる。

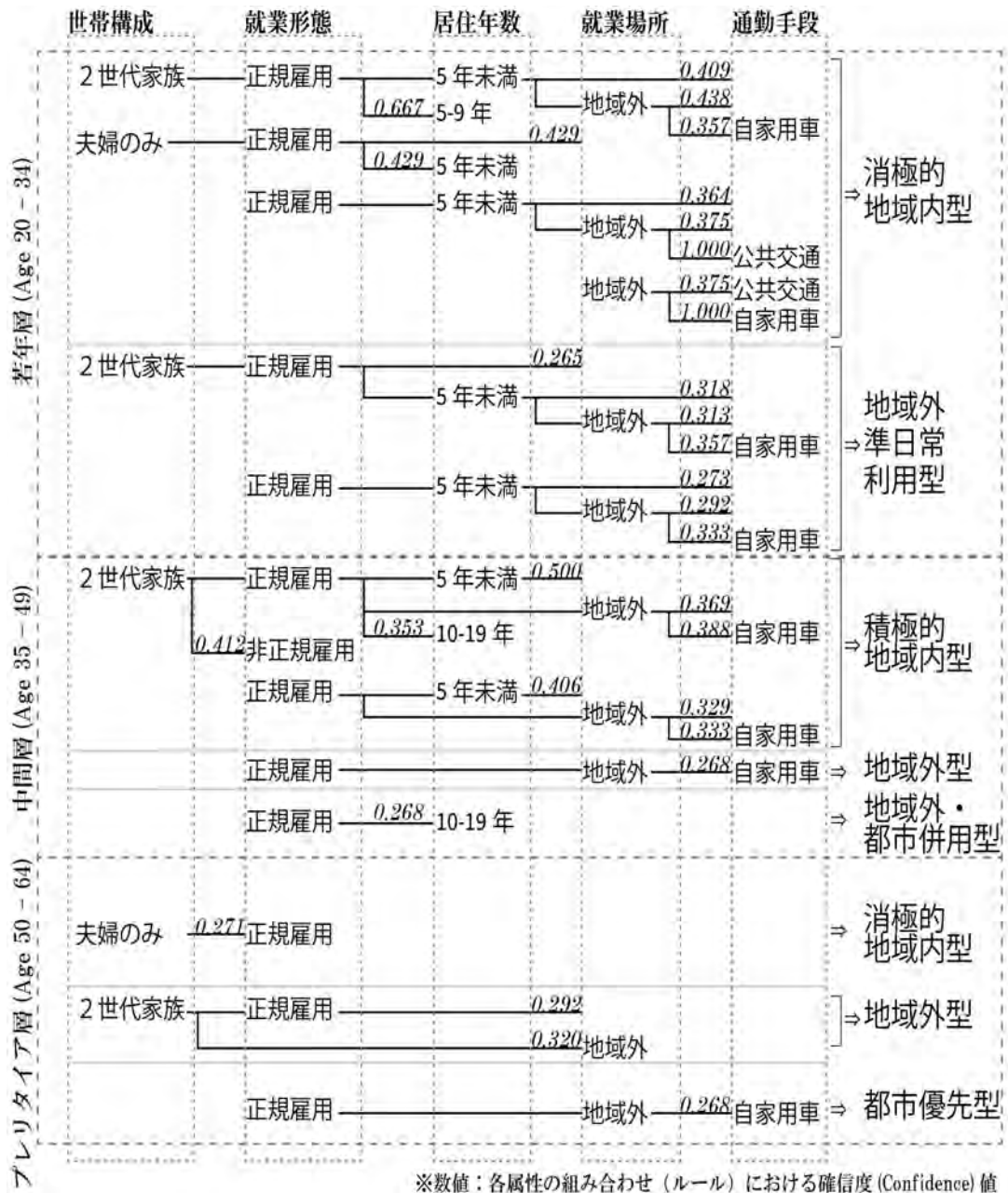


図 6-13 各購買行動類型に関連する居住者属性（確信度）

6-5-2. 外食行動類型と居住者属性の相関性

本章 4 節で得られた外食行動類型と居住者属性との相関性を算出する（図 6-14）。若年層では、地域内型とレストラン特化型、都市型の 3 類型において特定の居住者属性との相関性が示された。“家事専業”者は地域内型に限り相関があり、一方で“夫婦のみ”世帯の人は、レストラン特化型になりやすい。またレストラン特化型には「正規雇用－30～39 年」の組み合わせが抽出されており、若年層の中でも幼少期より緑が丘に居住している人が該当しやすいことが示唆される。なお都市型では、“5～9 年”との関係性が示された。

中間層でも低利用傾向型とレストラン特化型、地域外型の 3 類型で居住者属性との相関が確認された。“夫婦のみ”世帯は地域外型でのみ抽出される。一方で幼少期から緑が丘に住んでいるとみられる居住歴“40 年以上”は地域外型のみと相関性がある。加えて確信度の差異から、「2 世代家族－正規雇用－地域外」の組み合わせは低利用傾向型よりも地域外型と相関性が高い。また地域外型において通勤時に“公共交通”を利用する者は、“自家用車”利用者よりも相関性が高い。

プレリタイア層では、全ての類型において居住者属性との相関が示される。「夫婦のみ－正規雇用」の組み合わせは、低利用傾向型、レストラン特化型および地域外・都市併用型の 3 類型と相関があるが、地域外・都市併用型における確信度が最も高い。一方で「2 世代家族－正規雇用」の組み合わせは、地域外型および地域外・都市併用型の両方で確認され、僅かながら前者において相関性が高い。

中間層と比べてプレリタイア層の低利用傾向型では“2 世代家族”世帯が出て

こない,これは子供の成長に伴い行動の自由度が上がり,外食を行うようになったと言える.“夫婦のみ”世帯は行動の自由度が高い分,地域内に留まらず行動範囲が地域外,都心部と広い傾向にある.また外食には飲酒を伴うこともある為,地域内以外での外食における確信度は,通勤での“自家用車”利用者より“公共交通”利用者において高く,後者の方が通勤に合わせて外食をしていると推察される.

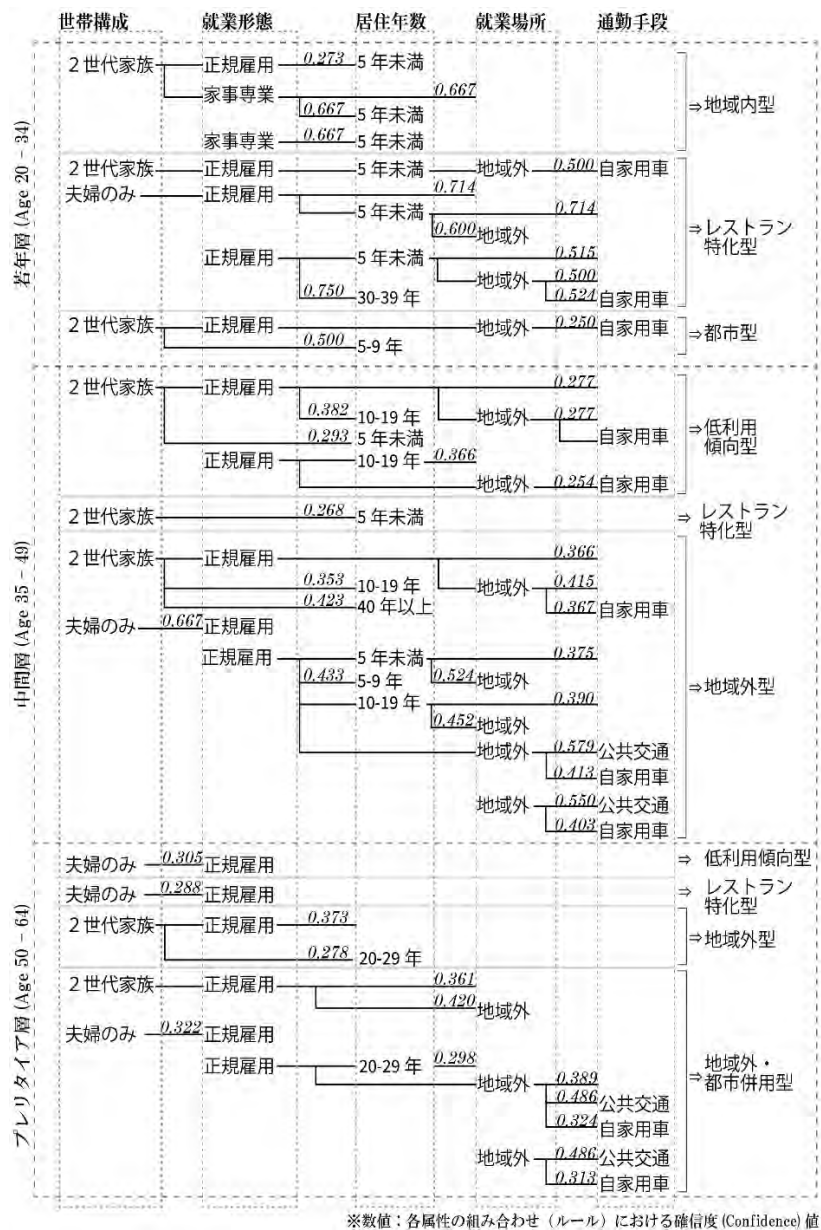


図 6- 14 各外食行動類型に関連する居住者属性（確信度）

6-6. 特定の居住者属性における購買・外食行動特性

6-6-1. DINKs および DEWKs 世帯

本論第 2 章で示した通り,共働き世帯は郊外部においても片働き世帯を上回る状況にあり,幼い子供を持つ世帯においてもこうした傾向が強まりを見せている.その為,中・若年層の共働き世帯における生活行動特性を鑑みるにあたり,共働き世帯は特筆すべき居住者属性のひとつであると言える.故に本項では,共働き世帯,特に DEWKs (Double Employed With Kids) と DINKs (Double Income No Kids) の購買および外食行動特性を整理する.

本章における DEWKs 世帯は,世帯主およびその配偶者が従業しており,家族構成が 2 世代(親+子)世帯かつ 15 歳未満の子どもを有する世帯とする.また DINKs 世帯は,世帯主と配偶者が従業しており,家族構成が夫婦のみ世帯とする.なおどちらにおいても対象とする世代は若年層~プレリタイア層に限る.

計画的郊外住宅地における共働き世帯では,サラリーマンの夫と子供が育った後にパートタイムに従事する妻が想定され易い.しかしながら緑が丘の DEWKs および DINKs 世帯における世帯主と配偶者の従業形態の組み合わせを見ると,夫婦ともに正規雇用の世帯と世帯主が正規雇用かつ配偶者が非正規雇用である世帯間に大きな差は見られない(表 6-9).緑が丘の共働き世帯の約半数は夫婦ともに正規雇用で従事していることが伺える.

表 6-9 共働き世帯における世帯主・配偶者の従業形態

		世帯主				総世帯数
		正規雇用		非正規雇用		
		配偶者 正規雇用	配偶者 非正規雇用	配偶者 正規雇用	配偶者 非正規雇用	
DEWks	n=	29	27	0	0	56
	%	51.8	48.2	0.0	0.0	
DINKs	n=	20	21	0	1	42
	%	47.6	50.0	0.0	2.4	

DINKs および DEWks 世帯における世帯主と配偶者の購買行動類型および外食行動特性の比率を確認する。なおここでは、DEWks 世帯あるいは DINKs 世帯と想定される世帯主の回答と紐づけられた同居人の回答のうち、回答者の年齢が15歳以上であるものを DEWks あるいは DINKs 世帯の配偶者であると仮定する。その結果、表 6-10 の通りのサンプル数が得られた。

表 6-10 共働き世帯のサンプル数

	DEWks世帯	DINKs世帯
世帯主	56	42
配偶者	44	28

共働き世帯における世帯主の購買行動類型では、DEWks が地域外型（買回り品）に該当する割合が 39.3% と高い。一方で、DINKs では、特定の種類の割合が突出する傾向にはなく分散しており、DEWks では見られなかった消極的地域内型に該当する居住者も存在している。なおどちらにおいても世帯主は、地域外準日常利用型や都市優先型に該当する割合は低い（図 6-15）。

配偶者の傾向では、DEWks において世帯主と類似する傾向が伺える反面、DINKs では、積極的地域内型が突出するなど、世帯主の購買行動類型における割合とは異なる傾向が伺える。DINKs 配偶者では、世帯主と比べて特に消極的地

域内型と地域外型（買回り品）の割合が少なく、主に積極的域内型、地域外型、都市型に分かれている（図 6-16）。

DEWKs 世帯では世帯主と配偶者間で購買行動に大きな差が見られない。対して DINKs 世帯では、世帯主において消極的域内型が見られた点や配偶者の積極的域内型の割合が突出している点を鑑みると、日用品の購買などで役割分担が為されており、比較的配偶者が日用品の購買を行っている可能性が伺える。

共働き世帯では、子供の有無に関係なく、世帯主の方が月に 1 回以上インターネットを用いて購買する傾向にある（図 6-17 および図 6-18）。また DEWKs 世帯では食料品の購買においてインターネットを利用しない割合も配偶者の方が高い。一方で DINKs 世帯では、インターネットを利用しない割合は食料品およびその他の商品のどちらにおいても世帯主の方が高く、購買行動類型と同様に、購買は配偶者が担っている可能性が見られる。なお DEWKs 世帯は、若年層や中間層全体の平均と比べてインターネットを日常的に活用している傾向にある^{xi}。

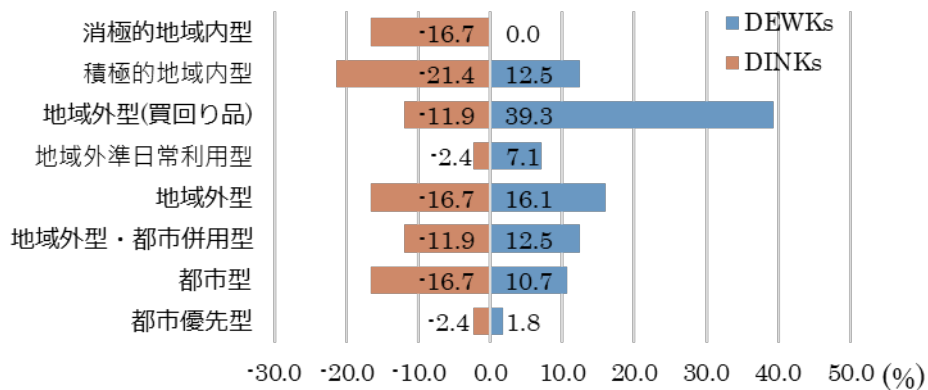


図 6- 15 共働き世帯の世帯主における購買行動類型比率

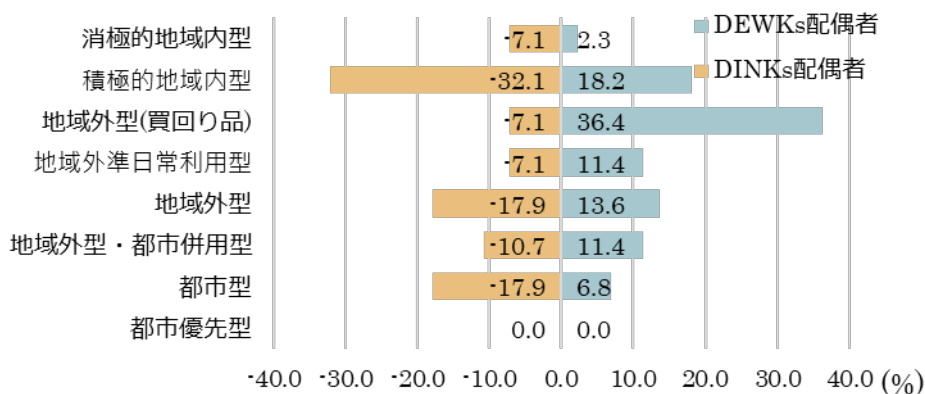


図 6- 16 共働き世帯の配偶者における購買行動類型比率

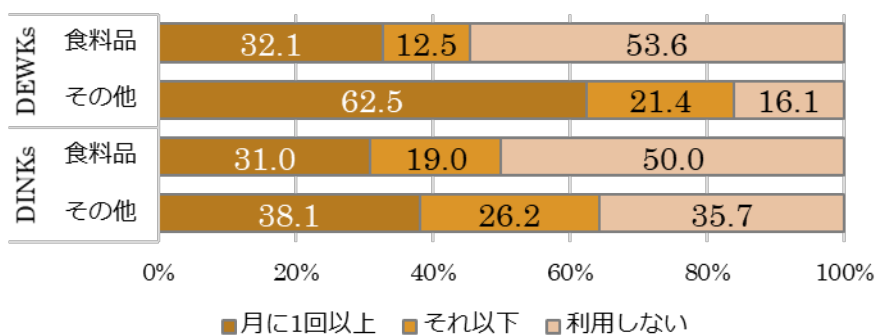


図 6- 17 共働き世帯の世帯主におけるインターネットを用いた購買傾向

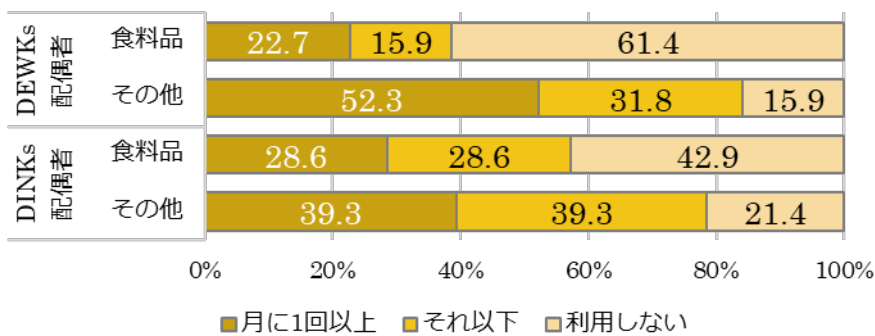


図 6- 18 共働き世帯の配偶者におけるインターネットを用いた購買傾向

世帯主の外食行動類型では、DEWKS が低利用傾向型に属する割合が DINKs よりも高い。一方で DINKs は地域外・都市併用型に半数強が属しており、DEWKS よりも積極的に居住地以外の飲食店を活用していることが伺える（図 6-19）。

配偶者の外食行動類型では,DEWKs と DINKs の両方で世帯主よりもレストラン特化型や地域外型における割合が高い傾向にある(図 6-20)。特に DEWKs では,世帯主において地域外・都市併用型の方がレストラン特化型より高い割合を有していたのに対し,配偶者ではレストラン特化型の割合が低利用傾向型と同率で最も高く,主に利用する飲食店の場所が世帯主と異なることが伺える。

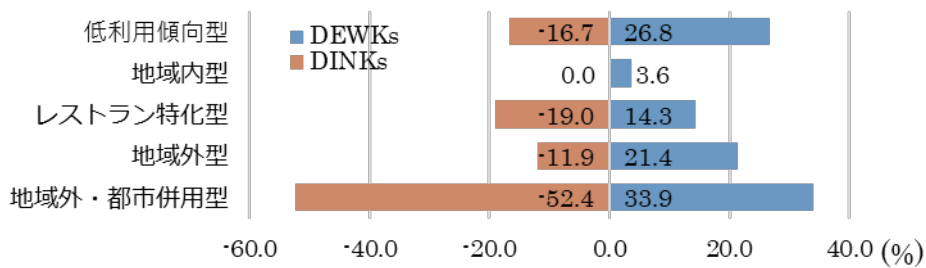


図 6- 19 共働き世帯の世帯主における外食行動類型比率

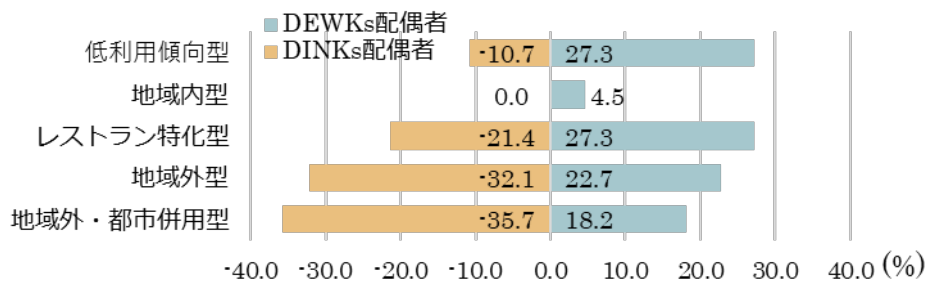


図 6- 20 共働き世帯の配偶者における外食行動類型比率

個人・家族や友人・知人との外食傾向では,DINKs 世帯の方が DEWKs 世帯よりも都心部の飲食店を利用している(表 6-11)。また友人・知人との外食では,世帯主が地域内の飲食店を利用するケースを除いて,DINKs 世帯の方がする比率が高い。なお世帯主と配偶者間の差異では,都心部の利用傾向に差が見られる。世帯主と配偶者のどちらにおいても都心部より地域内や地域外の飲食店を利用する傾向にある。しかしながら配偶者の地域内・地域外飲食店の利用率が高い点

や,DEWKs 世帯の配偶者が都心部を利用する比率が 20%以下である点を踏まえ
ると,世帯主と比べて配偶者の方が居住地付近で外食する傾向にあるとみられる.

表 6- 11 共働き世帯における個人・家族および友人・知人との主な外食場所

		DEWKs		DINKs	
		世帯主	配偶者	世帯主	配偶者
個人 家族	地域内	42.9	47.7	35.7	50.0
	地域外	73.2	70.5	61.9	64.3
	都心部	23.2	13.6	23.8	25.0
友人 知人	地域内	21.4	25.0	14.3	32.1
	地域外	32.1	40.9	38.1	50.0
	都心部	28.6	18.2	31.0	39.3
凡例		20.0	30.0	40.0	50.0

夫婦ともに正規雇用である傾向が強まっているが,本項で扱う共働き世帯の配
偶者の約半数は,非正規雇用である.その為,購買行動類型と外食行動類型におい
て,従業形態別により各類型の該当比率に差異がみられるか確認した.

その結果,購買行動類型では,DEWKs 世帯の非正規雇用者が地域外型(買回り
品)に属する傾向にあり,一方で正規雇用者は,積極的地域内型の比率が高い(図
6-21).一方で DINKs 世帯では,積極的地域内型を除き,各類型における正規雇用
者と非正規雇用者の該当比率に大きな差は見られない.

外食行動類型では,DEWKs 世帯の正規雇用者は低利用傾向型に,非正規雇用者
はレストラン特化型の比率が相対的に高いが,どちらも特定の類型に偏る傾向は
見られない(図 6-22).しかしながら DINKs 世帯において正規雇用者は地域外・
都市併用型に 63.6%が属しており,比率の偏りが見られる.また非正規雇用者は
地域外型の比率が高く,購買行動類型とは異なり DINKs 世帯の正規雇用者と非
正規雇用者間において主な外食場所に差異が確認された.

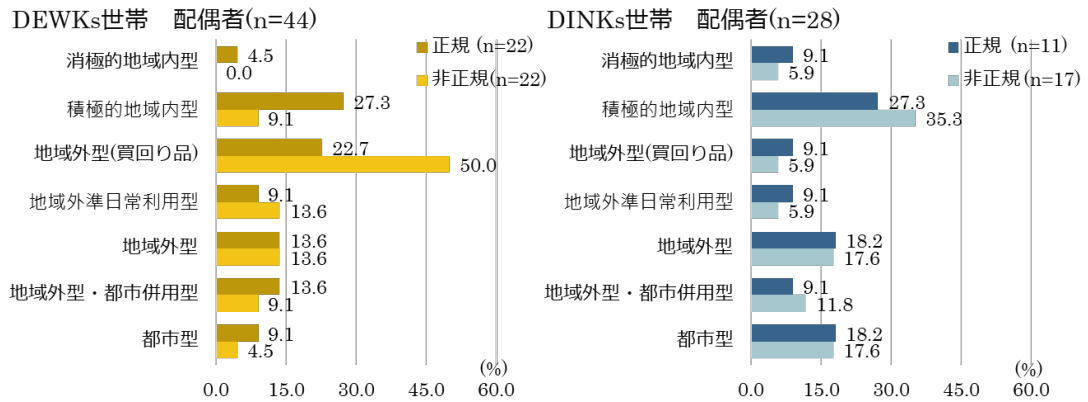


図 6- 21 共働き世帯の配偶者における従業形態別購買行動類型比率

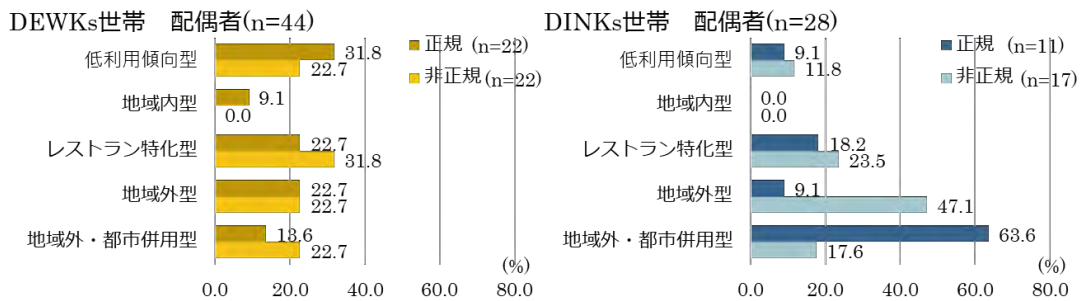


図 6- 22 共働き世帯の配偶者における従業形態別外食行動類型比率

6-6-2. 親世帯と同居する中・若年層

中・若年層の中には、親世帯と同居する者も存在する^{xii}。故に緑が丘におけるアンケートからも親世帯と同居する中・若年層を抽出し、彼らの生活行動特性を整理する。ここでは同居人の回答者の内若年層あるいは中間層であり、連動する世帯主との年齢差が20歳以上かつ世帯構成が親子世帯を“親と同居する中・若年層”とする^{xiii}。結果、42のサンプル数を得られた。

親と同居する中・若年層の購買行動類型では、都市型と消極的地域型の割合が少なく、都市優先型に該当する人が存在しない（図 6-23）。その反面、積極的地域

内型から地域外・都市併用型の割合に大きな差異はなく、特定の購買行動類型に集中していない。親と同居する中・若年層は、比較的居住地周辺の地域を活用しつつも特定の場所のみを利用する傾向にない。また食料品やその他商品に関係なく親と同居する中・若年層は、月に1回以上インターネットを利用する割合が若年層および中間層の平均値よりも少ない（図6-24）^{xiv}。反対にその他商品の購買にインターネットを利用しないとする割合は、中・若年層世代の平均より高く、親と同居する中・若年層は、同年代の人々と比べて相対的にインターネットを用いて自分たちで商品を購入しない傾向にある。

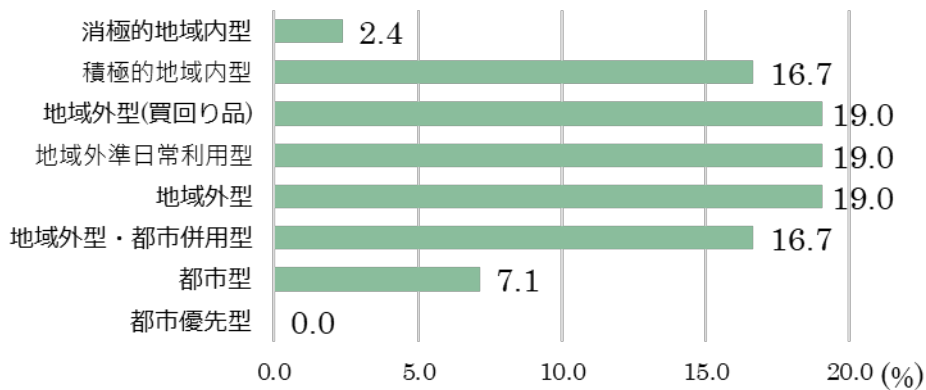


図 6- 23 親世帯と同居する中・若年層の購買行動類型比率

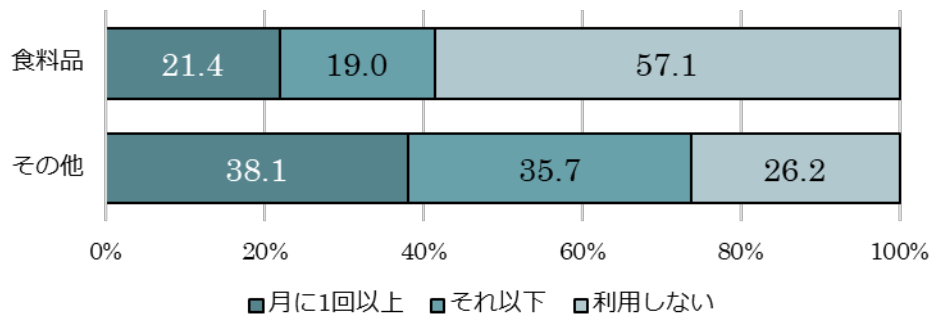


図 6- 24 親世帯と同居する中・若年層のインターネットを用いた購買傾向

外食行動類型では、半数が地域外・都市併用型に属している（図 6-25）。一方で低利用傾向型や地域内型の割合は 4.8%に留まる。またレストラン特化型よりも地域外型の割合が高いことから都心部や地域外を特に利用する傾向が伺える。また親と同居する中・若年層は、主に個人・家族との外食時に地域外の飲食店を利用している（図 6-26）。一方、友人・知人と食事する際には、57.1%が都心部の飲食店を行っている。外食行動類型が示すのと同じく、彼らは地域外や都心部の店舗を利用する傾向が強く、食事する相手により場所を使い分けていると推察される。

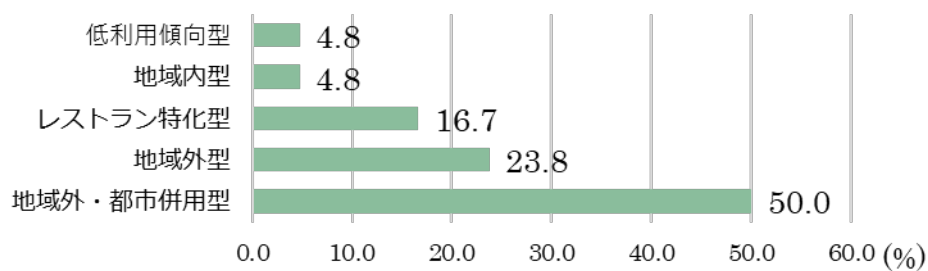


図 6- 25 親世帯と同居する中・若年層の外食行動類型比率

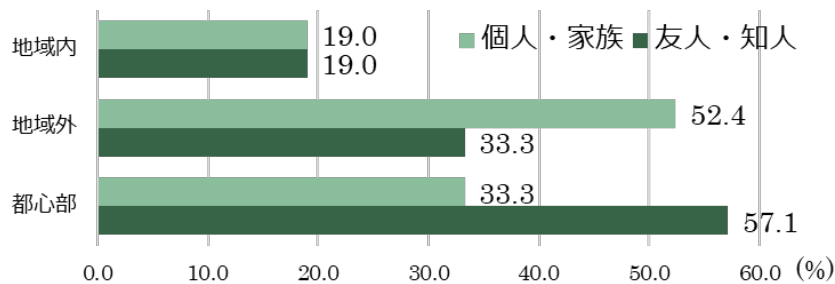


図 6- 26 親世帯と同居する中・若年層の

個人・家族および友人・知人との主な外食場所

6-6-3. 単身世帯

本章 2 節で示したように,近年では郊外部でも中・若年層の単身世帯比率が増加している.本項では,単身世帯の購買・外食行動類型を整理する.なおここでの単身世帯は,若年層,中間層,プレリタイア層の内,世帯構成が単身世帯の回答者とする.その結果,サンプル数は 15 となる.

購買行動類型では,積極的地域内型と都市優先型が 26.7%と最も高い(図 6-27).次いで地域外準日常利用型や地域外型,都市型の 13.3%となる.地域外型(買回り品)と地域外・都市併用型に該当する人はおらず,複数の地域を併用して利用する傾向が低いと考えられる.そのうえで,特に地域内と都心部を利用する傾向の割合が総じて高く,購買を行う場所の二極化が見られる.インターネットを用いた購買行動では,月に 1 回以上利用する割合が食料品で 6.7%,その他商品で 13.3%に留まる(図 6-28).しかしながら利用しない割合は,食料品において中・若年層の平均よりも低い^{xv}.単身世帯である為,購買頻度は低いが,食料品の購買においてインターネットを用いる傾向が見られる.

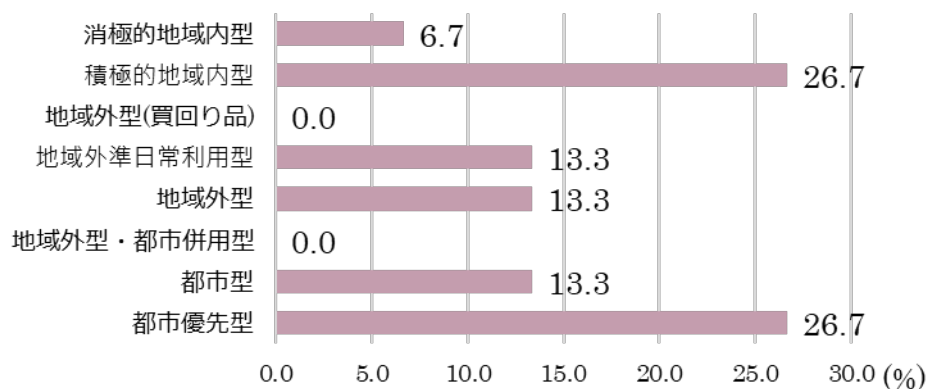


図 6-27 単身世帯の購買行動類型比率

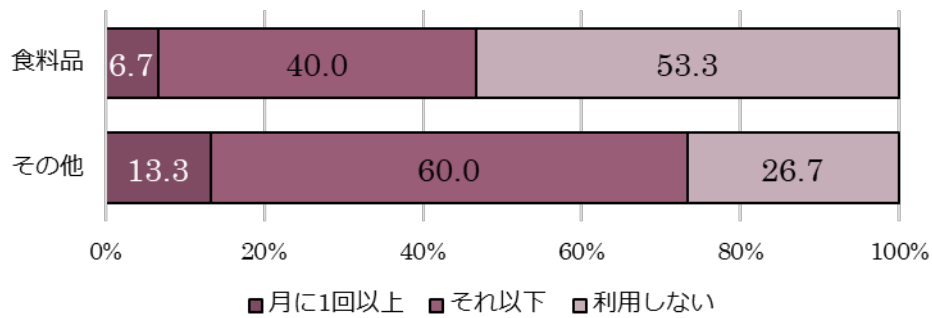


図 6- 28 単身世帯のインターネットを用いた購買傾向

外食行動類型において単身世帯の 46.7%は,主に地域外型に属している(図 6-29) .その一方で地域内型に該当する比率は 0.0%であり,主に地域外や都心を利用してしているとみられる.そして外食する相手に関わらず,都心部を利用する比率が最も高い(図 6-30) .また友人・知人との外食時には,個人や家族との外食に比べて地域外も利用する傾向にある.

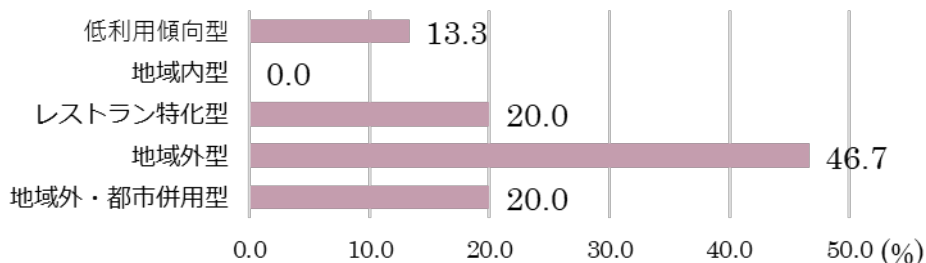


図 6- 29 単身世帯の外食行動類型比率

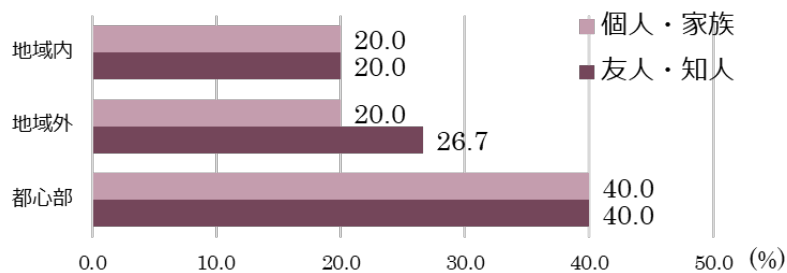


図 6- 30 単身世帯の個人・家族および友人・知人との主な外食場所

6-7. その他の生活行動特性

6-7-1. 購買・外食以外の生活行動特性における世代差

購買および外食行動以外における生活行動特性の世代差を整理する。ここでは、購買や外食以外の日常生活で用いられ易い施設・サービスとして「美容院・理髪店」、「医院・診療所」、「趣味や習い事の場」、「気分転換をする場所や店」を取りあげる。美容院・理髪店や医院・診療所、気分転換をする場所や店を利用すると回答した割合は、世代に関係なく、大半を占める（表 6-12）。また趣味や習い事の場の利用比率は相対的に低いものの、2～3人に1人は利用する傾向にある。

これら施設・サービスを主に利用する地域を世代別に表す。図 6-31 の三角グラフの頂点は、地域内・地域外・都心部であり、地域ごとにおける各施設の利用比率に基づき点をプロットする。なお各点の色は世代を示す。医院・診療所および気分転換をする場所や店は、他の施設と比べ世代ごとの差が少ない。前者は主に地域内で利用される傾向にあり、後者は都心部における利用比率が最も高い。しかしながら気分転換をする場所や店では、相対的に高齢の世帯においてより都心部に引き寄せられており、反対に若年層は、都心部と地域外の両方に比重を置いている。

一方で美容院・理髪店および趣味や習い事の場を利用する地域は、世代ごとに異なる傾向を示す。美容院・理髪店では、プレリタイア層が地域内に偏る傾向にある反面、中・若年層は地域内のみならず地域外も利用している。また趣味や習い事の場では、中間層とプレリタイア層が地域内で習い事をする一方、若年層は、やや

地域外に比重を置きつつ地域内や都心部も利用していることが示唆される。

総じてこうした購買・外食以外の生活行動では、若年層が地域外を主に活用している傾向が伺える。また中間層やプレリタイア層は、日常生活を地域内で行いつつ、都心部にて気分転換をしているとみられる。

表 6- 12 その他の生活に関わる施設の世代別利用率

	若年層 n = 59	中間層 n = 216	プレリタイア層 n = 315
美容院・理髪店	100.0	92.6	91.4
医院・診療所	96.6	95.9	94.6
趣味や習い事の場	30.5	51.6	41.9
気分転換をする場所や店	81.4	82.5	77.8

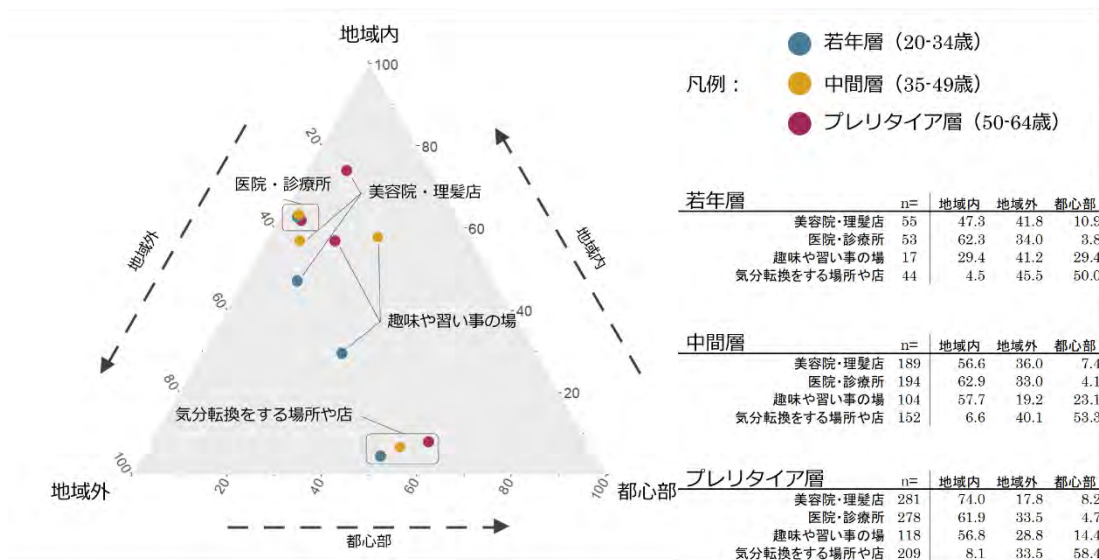


図 6- 31 その他の生活に関わる施設の主な利用場所（世代別）

6-7-2. 特定の世帯層における購買・外食以外の生活行動特性

特定の世帯層における購買・外食以外の生活行動特性をまとめる。前項と同じく 4 種類の施設・サービスを対象に、利用する割合と主に利用する場所の傾向を概観する。

表 6-13 は、各世帯層の施設利用率を示す。世帯層に関係なく、美容院・理髪店や
医院・診療所は、90%以上、気分転換をする場所は 80%以上が利用する傾向にあ
る。一方で趣味や習い事の場合は、主に共働き世帯の配偶者と DINKs 世帯の世帯主
が 60%前後の利用率を有しており、一方で DEWKs 世帯の世帯主と単身世帯およ
び親と同居する中・若年層は、40%代の利用率に留まる。

これら施設を主に利用する場所を図 6-32 に示す。その結果、DEWKs 世帯では、
世帯主と配偶者の間に各施設の利用場所に大きな差異が見られず、趣味や習い事
の場や医院・診療所は主に地域内、美容院・理髪店は地域内もしくは地域外を利
用しており、気分転換をする場所や店は地域外か都心部の比率が高い傾向にある。

DINKs 世帯は、DEWKs 世帯と異なり、世帯主と配偶者の間で各施設の利用場
所に差が見られる。特に美容院・理髪店、医院・診療所、気分転換をする場所や店に
おいて世帯主が地域外を利用する傾向にある。一方で配偶者は、美容院・理髪店お
よび医院・診療所は地域内を主に利用しており、気分転換をする場所や店は世帯
主よりも都心部を用いている。また趣味や習い事の場合は世帯主と配偶者の違いが
少ないものの、DEWKs 世帯と異なり地域内のみならず地域外や都心部も用いら
れていることが推察される。

単身世帯と親と同居する中・若年層では、医院・診療所を除き、共働き世帯と比
べて地域外の施設を利用する傾向が乏しい。特に趣味や習い事の場や気分転換を
する場所や店は、地域内か都心部を活用する比率が高い。また親と同居する中・若
年層ほどどの施設利用においても都心部の比率が高い傾向が伺える。

表 6- 13 その他の生活に関わる施設における特定の世帯層別利用率

	DEWKs		DINKs		単身世帯 n = 15	親と同居する 中・若年層 n = 42
	世帯主 n = 66	配偶者 n = 44	世帯主 n = 42	配偶者 n = 28		
美容院・理髪店	96.4	90.9	95.2	100.0	80.0	92.9
医院・診療所	100.0	93.2	97.6	96.4	100.0	95.2
趣味や習い事の場	41.1	56.8	57.1	60.7	40.0	47.6
気分転換をする場所や店	82.1	81.8	85.7	85.7	86.7	81.0

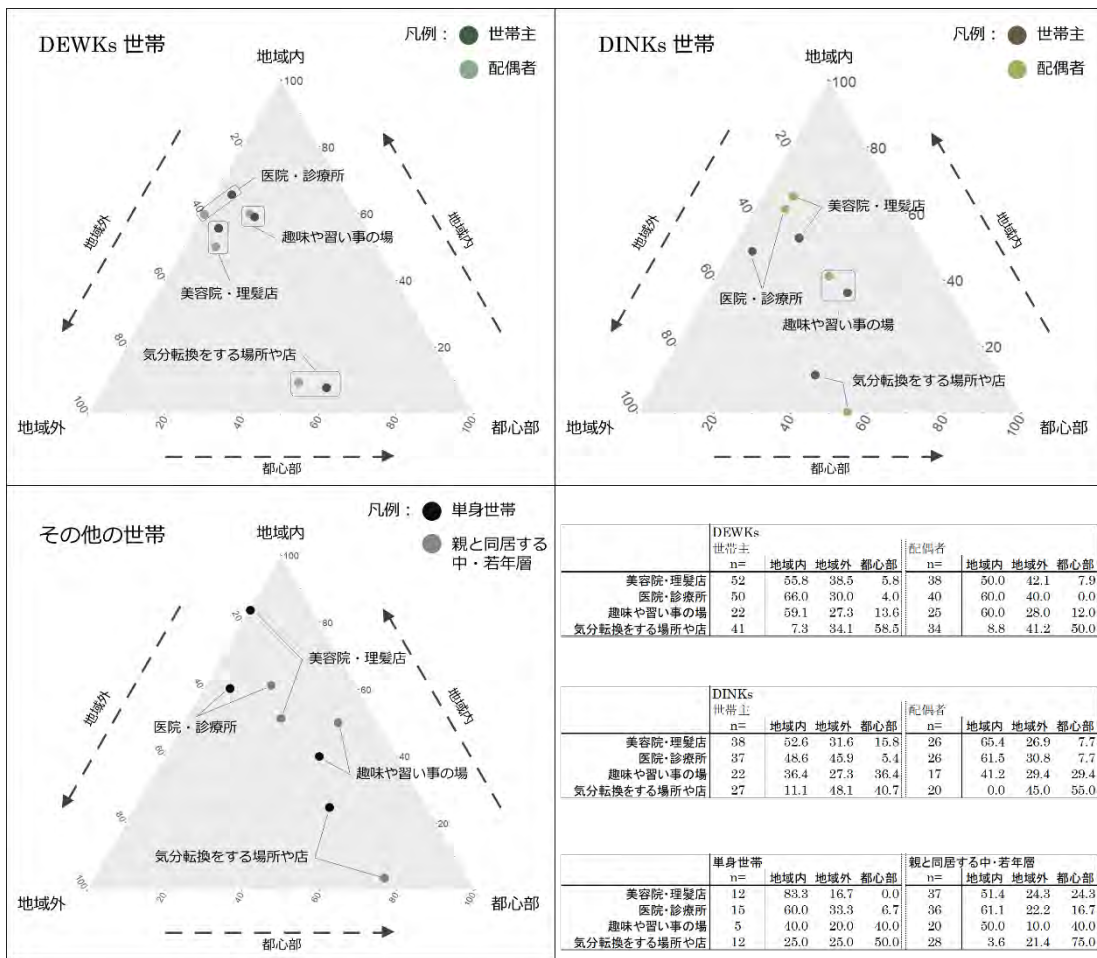


図 6- 32 その他の生活に関わる施設の主な利用場所（特定の世帯層）

6-8. 小結

前章から引き続き計画的郊外住宅地の中・若年層居住者の生活行動特性を明らかにしてきた。そして本章では、各世代の中に介在する異なる生活行動類型の抽出を試みた。また関連性の高い居住者属性をアソシエーション分析により居住者属性ごとの生活行動特性の差異を整理した。そして前章では得られなかった特定の世帯構造の居住者を対象に、彼らの生活行動特性を分析した。

その結果、若年層からプレリタイア層の購買行動特性において 8 類型、外食行動特性において 5 類型が抽出された。こうした類型には、地域内の店舗を主に利用する居住者が消極的地域内型と積極的地域内型に分けられるなど、同じような場所を中心に活動する居住者間でも購買傾向に違いがみられる。また地域外型や都市優先型など、一部の居住者は地域外や都心部で全ての買い物を済ませている傾向も確認できる。

こうした類型では、外食行動類型において地域内型が確認されたのは若年層のみであるなど、若年層は購買および外食行動において地域内に比重が寄る傾向にある。これは従業地が近年自市内の割合が高くなっていることから若年層の居住者は仕事等における都心部との繋がりが希薄化していると推察される。

一方で中間層とプレリタイア層では、従来の郊外住宅地居住者の外食行動に等しい低利用傾向型が見られるが、4人に1人ほどの割合に留まる。しかしながら若年層と違い、地域内型に該当する人はおらず、主に地域外や都心部で外食をしている。また購買行動特性では、中間層とプレリタイア層は地域内を活用しつつも

地域外や都心部に比重が置かれる傾向にある。比較的高齢の世帯や子育て期間に入る年齢層の方が、生活圏がコンパクトに収まると推察されるが、実際は、若年層ほど地域内の店舗を活用する傾向にある。

なお購買や外食以外の日常生活行動では、中間層やプレリタイア層は地域内の施設を利用する傾向が若年層よりも強い。しかしながら気分転換をする際には都心部を訪れる割合が高く、若年層よりも都心部を活用しているとみられる。一方で若年層は気分転換や趣味や習い事をする際にも地域外を活用しており、この点においても都心部との関係性の希薄化が進行していると考えられる。

インターネットを用いた購買行動では、中間層やプレリタイア層の方が購買行動類型間の食料品購入時の利用傾向の差異が少ない。しかしながら世代間におけるその他商品購入時のインターネット利用は、年齢層間で違いが見られ 50 歳が一つの境目となる。なお都心部や地域外を主に利用する類型ほど食料品やその他の商品の購買におけるインターネット利用率が低い傾向にあり、普段の買い物において価格帯や種類に幅があり複数の選択肢が得られる場合にはあまり利用されないと推察される。インターネットを用いた購買は、利便性に加えて普段は目にしない珍しいものを購入する役割を担っているとみられる。

地域内型と低利用傾向型を除く外食行動類型に属する居住者は、個人・家族との外食に比べて友人・知人との外食時に都心部の店舗を利用する傾向が強まる。特に若年層は、都心部の飲食店を利用する傾向にあり、一方で中間層とプレリタイア層は、友人・知人とであっても比較的地域外の飲食店を利用している。

アソシエーション分析により,各行動類型と関連性の高い居住者属性が抽出され,主に地域内で購買行動が完結する居住者像は,若年層とプレリタイア層の夫婦のみ世帯や公共交通機関を利用して通勤する若年層,そして2世代家族の中間層の非正規雇用者であることがわかった.一方で年齢層に関係なく,自家用車で通勤する人は地域外や都心部を利用している.また外食行動では,主に地域外が利用されるものの,若年層の家事専門家は地域内の飲食店を活用しておりコンパクトな行動範囲を有しているとみられる.しかしながら若年層や中間層のうち,幼少期から緑が丘で過ごしてきたとみられる居住歴が長い居住者は,地域内よりも地域外へ赴いており,必ずしもその地域に馴染みが深いからといって地域内の飲食店を活用しているとは限らない.

共働き世帯は子どもの有無により,生活行動が異なってくる.DEWKs 世帯はDINKs 世帯と比べて地域内と地域外の店舗を併用して買物をしており,その他の生活行動も含めて世帯主と配偶者の活動場所が類似する傾向にある.対してDINKs 世帯は,日常生活で主に利用する地域に夫婦間で差が生まれており,世帯主が都心部や地域外を活用する一方で配偶者の生活圏は地域内に収束する傾向が見られる.なお外食行動においては子供の有無に関わらず世帯主の方が都心部を利用する類型に属し易く,配偶者は地域内や地域外を中心に活動している.

また親と同居する中・若年層は,自分たちで食料品やその他商品を購入する傾向は低い,外食や趣味・習い事,気分転換などを目的に都心部に赴いている.一方で単身世帯は,外食は主に地域外で行われているが,購買行動やその他の日常生

活では、地域内および都心部を併用する傾向にある。またインターネットを用いた購買も、同じ世代と比べて利便性を目的に利用される傾向にある。

小売店や飲食店は減少傾向にあるが、中・若年層は比較的コンパクトな生活圏を有しており、今後こうした施設のニーズは一定数あると言える。また夫婦のみ世帯や共働き世帯（特に配偶者）、単身世帯が地域内を活用しており、郊外部における世帯構成の多様化が確認される現状では、こうした世帯構成やライフスタイルの多様性に対応できる地域構造へと転換する必要がある。

しかしながら世帯構成や居住年数、従業形態などにより日常生活の類型が異なり得る点、およびインターネットを用いた購買行動の比重が高まる可能性を鑑みると、単純に用途混在を促すのではなく、居住者属性に従い施設を検討して設置していく必要がある^{xvi}。特にインターネットによる購買が50歳以下で活用されていることを踏まえると、今後世代交代によりデジタルネイティブ世代などが台頭した際、計画的郊外住宅地の購買行動が変容する可能性が懸念される。

こうした若い世代は、情報の偏りと他者の評価に基づき消費意識の形成^{xvii}が為され易いことから食料品や日用品以外を取り扱う実店舗では、商品の選択肢に幅を持たせない限り情報を得やすいインターネットに購買場所が移行する可能性が高い。また DEWKs 世帯など日常生活の時間が相対的に限定される世帯が増加した場合、利便性の観点からもインターネットが用いられ易くなる。いずれにしても地域内での受取機能を備えた施設・設備など、郊外戸建住宅地ではネット販売や個配サービス等と共存していく必要がある。

注釈

- i 序論 4 節（研究手法と本論の構成）参照
- ii アソシエーション分析については,4 章注釈 vi を参照
- iii 3~5 カ年では施設数や立地の変化が視うけられなかったため,本稿では 10 年間隔 (1974 年,1985 年,1995 年,2005 年,2015 年)で施設変遷をまとめた
- iv 「日本標準産業分類」による施設区分を参考にし,本対象地では確認できない施設もあることから筆者によって図-5 に示す通り 7 区分とする.
- v 本論では,各ゾーン内に立地する全ての施設のうち,各施設区分が占める割合を集積率として定義する
- vi 本調査は,倫理的配慮に基づき,回答者個人の特定ができないよう無記名での回答及び郵送にて回収した.また得られたデータは個人が特定され兼ねない回答は削り,かつ統計的に処理を行うことで匿名性を保持する.
- vii 本アンケートの質問項目に関しては資料編を参照
- viii 本アンケートで得られた回答は,対象地域の生活環境改善および地域活性化に関わる複数の観点から分析を行う.本稿ではそれらの中でも中・若年層の生活行動に着目している為,対象となる 590 サンプルを扱う.残る 1339 サンプルは,主に高齢者の居住継続意向や生活施設ニーズなどの分析に用いる.なおこれら分析結果は,都度研究報告/論文等で発表していく.
- ix 回答者全体と各年齢層の購買/外食傾向の差異を一標本の t 検定を用いて確認する.(下記表).日常食料品の購入では,若年層とプレリタイア層に有意差が確認された.プレリタイア層は全体比率と比べ地域内の利用率が低く,反対に都心部とロードサイドを利用する傾向にある.なおロードサイドにおいては若年層も同様の傾向を示す.個人・家族との外食では,中間層とプレリタイア層に有意差が現れた.両年齢層ともロードサイドの利用率が全体比率より高い.またプレリタイア層は地域内の飲食店の利用傾向も強い.友人・知人との外食では,全ての年齢層において全体比率との有意差がみられる.特に都心部の利用率はどの年齢層も全体比率より高く,より利用する傾向にある.またプレリタイア層のみロードサイドの利用率も全体比率より高い傾向がみられた.このように購買/外食行動においてアンケート結果全体と各年齢層の間で違いがみられる.

*: p値 < 0.05		日常食料品の購入			個人・家族との外食			友人・知人との外食		
		地域内	都市部	ロードサイド	地域内	都市部	ロードサイド	地域内	都市部	ロードサイド
全体	利用率(%)	89.42	4.35	17.42	28.67	19.34	47.17	20.11	21.72	30.95
若年層	利用率(%)	83.05	3.39	37.29	33.90	20.34	54.24	20.34	37.29	32.20
	p値	0.201	0.686	0.003 *	0.404	0.850	0.285	0.966	0.017 *	0.839
中間層	利用率(%)	90.78	4.61	18.89	29.49	23.96	61.75	17.51	32.72	33.18
	p値	0.491	0.859	0.580	0.790	0.113	2.E-05 *	0.315	0.001 *	0.487
プレリタイア層	利用率(%)	82.22	7.62	22.22	35.24	22.86	54.29	16.51	27.30	38.41
	p値	0.001 *	0.030 *	0.041 *	0.015 *	0.138	0.012 *	0.086	0.027 *	0.007 *

x 本アンケートでは,A)地域内(緑が丘もしくは青山地区内)B)地域外(三木市内外のロードサイドや大型商業施設)C)都心部(三宮や大阪などの都心),D)利用しない,E)その他から尋ねた.

xi 本章 3 節 2 項参照

xii 国民生活基礎調査によると日本全国における配偶者のいない子と同居する 65 歳以上の世帯（夫婦およびひとり親世帯も含む）は、2000 年の 2268 千世帯に対し 2018 年時点には 5122 千世帯と約 2.3 倍となっている。また、また伊東ら（2008）によると郊外住宅地においても子どもが二人以上の世帯や女子を中心に親世帯と同居する傾向にあるとされる¹⁾。

xiii 高齢親世代との同居では、介護を目的とした同居が多いため中・若年層で親世帯と同居するケースが異なる。またプレリタイア層の同居人であり、世帯主との年齢差が 20 以上の回答者が存在していない為、実質若年層と中間層のみを対象とする。

xiv 本章 3 節 2 項参照

xv 本章 3 節 2 項参照

xvi NRI「生活者 1 万人アンケート調査」の結果から、2000 年にはインターネットショッピングを利用する割合が全体で 5%ほどであり、最も比率が高い 30 代でも 9%に留まる。また 20 代や 30 代の利用率が 50%を超えたのは 2012 年度調査であり、インターネットを活用して商品を購入する傾向が強まったのはここ数年の流れである。なお 2018 年度では、20 代（78%）、30 代（79%）、40 代（69%）、50 代（53%）、60 代（29%）、70 代（14%）とあり、この結果からも概ね 50 代が一つの境目であるとみられる。

xvii 4 章 5 節（小結）参照

7. 結章

7-1. はじめに

本論では、「居住者の世代交代からみた計画的郊外住宅地の持続可能性に関する研究」と題し、はじめに京阪神従業員圏の郊外部における中・若年層居住者の特徴を整理し、そのうえで計画的郊外住宅に居住する彼らの生活行動実態を考察してきた。なお各章の分析により得られた個々の知見は、章ごとの小結に記している。そこで結章では一連の調査・分析を通して得られた知見をまとめたうえで、今後の計画的郊外住宅地を持続させていく際に重要となる観点を提案し、最後に今後の更なる研究課題を述べる。一連の研究を通して得られた知見は主に下記の6点となる。

- ① 中・若年層の“郊外像”の変化
- ② 都心が担う役割の変容
- ③ 生活拠点の多核化と多様な生活パターンの混在（生活の均質性の瓦解）
- ④ 居住者遷移の活性化と住宅地間（駅勢圏間）住み替えサイクルの促進
- ⑤ 住宅地に求められる機能と用途混在
- ⑥ 個人の嗜好と他者評価に基づく消費行動に根差した郊外間連携

7-2. 知見と課題

① 中・若年層の“郊外像”の変化

京阪神従業圏の郊外部では、中・若年層も含めて単身世帯が増加傾向にある。また緑が丘の事例などでも得られたように、親世帯と同居する中・若年層や共働き世帯が一定数存在するなど、若い世代においても世帯構成の多様化が進行している。加えて共働き世帯は、従来見られたような、子供の成長後にパートタイムなどの非正規雇用で片方が従事する共働き形態ではなく、幼い子供を育てながらDEWks世帯となるケースや、夫婦ともに正規雇用であるケースが混在している。

さらには郊外部居住者における所得の低下や不安定化が確認されており、従業地の都心部から郊外部への移行や従事する職種の相対的低所得化などによる都心部との所得格差が生じている。こうした世帯構造の変化や所得階層の低層化、そして都心部との関係性の希薄化は、郊外がこれまで有していたような都心のベッドタウンとしての住宅地や中流階級以上の居住地としてのイメージと乖離する傾向にあるとみられる。

また若い世代では、今まで郊外居住の魅力とされていた自然環境や教育環境、鉄道沿線イメージなどよりも、住まい・周辺環境の利便性や親世帯との近居（同居）といった要素の優先順位が、高くなる傾向にある。加えて現在も人口流入が見られる計画的郊外住宅地は、戸建住宅と集合住宅の選択肢があり、かつ民間賃貸が充足している地域である点から、永住地として特定の郊外住宅地を選択する傾向が薄れ、計画的郊外住宅地をも仮住まいと意識する層が一定数存在すると考

えられる。その為、中・若年層の中では、従来形成されてきた住宅地イメージや沿線イメージのみならず専用庭や自然・教育環境など、これまで郊外住宅地の価値として語られてきたものの重要性が低下していると考えられる。

すなわち、郊外部に居住する世帯の実情や郊外居住に対する考え方の変容から、これまで形成されてきた理想の住宅地像としての郊外のイメージⁱが薄れていくとみられる。また世帯構造の多様化により、親世代と同居する単身の中・若年層や、あるいは離婚などを機に親元に戻るシングルマザー・ファザー世帯が混在する可能性が考えられる。こうした世代の増加傾向を直接裏付けられる統計データは得られておらず、引き続き精細な調査を行っていく必要はある。しかしながらこれまでの郊外像における理想が変容し、さらにこのような世帯が今後増加していった場合、「郊外のデグレード」ⁱⁱとも言えるような理想と実態の両面における郊外像の変化が顕在化する可能性が高い。

② 都心が担う役割の変容

これまで都心部と郊外部の関係性は、主に従業地と居住地であった。特に計画的郊外住宅地は、主に都心部へ通勤する人々の受け皿でありベッドタウンとして形成されてきた。しかしながら本論では、都心部近郊や都心間における市区町村も含め、従業地が都心部から分散する傾向が伺えた。こうした様相は、特に神戸以西と大阪以南において強くみられ、中には郊外部においても従業地クラスターが形成されていることも確認された。

また購買行動も都心部以外の地域で完結する傾向にある。食料品や日用品のみならず、その他買回り品においても地域外や地域内の店舗を活用する傾向がみられ、中・若年層はそうした行動パターンの居住者が多い。またこうした若い世代は、インターネットを利用し商品を購入する傾向があり、特に DEWKs 層など子どもを育てながら共働きしている世帯は利用率が高い。中・若年層は、インターネットを介した商品の購入に対する抵抗感が薄いと見られ、こうした世帯が郊外部の主要な居住者となった際には、都心部に求められる小売商業機能がさらに限られてくる。

一方で外食行動では、依然として都心部が選択肢の一つとなっている。こうした傾向は、都心部の近郊に位置する計画的郊外住宅地のみならず、鉄道支線沿線や地方中心市街地に隣接する住宅地でも確認された。また南海高野線沿線や神戸電鉄沿線など従業地比率では都心部への依存度が著しく低下傾向にある地域では、より都心部で外食をする傾向が確認されている。加えてハレの日や友人・知人と外食する際に都心部の飲食店を利用するケースが確認されており、こうした傾向は若年層全般や、近年増加傾向にある単身あるいは親世帯と同居する中・若年層において強く表れている。

都心部における従業地比率が増加している市区町村が一定数存在する点や商業や事務所の集積を鑑みると、従来同様の働く場としての役割を都心部は今後も担うことは想定される。しかしながら京阪神従業圏の中・若年層は、それ以上に外食あるいは交流の場としての役割を都心部に求めているとみられる（図 7-1）。

特に郊外住宅地居住者の多くは、別の地域から転入しているケースが多く、別の地域のコミュニティに属していたり、親しい友人や知人が必ずしも居住地周辺に住んでいたりするとは限らない。また緑が丘の若い世代が示したように気分転換の場所として都心部を選択する傾向があり、ハレの日のような非日常的な利用を求める傾向もある。故に都心部の飲食施設は、血縁や地縁のみならず、離れた場所に住まう友人知人間のつながりを維持するコミュニケーションの接点としても捉えられていると考えられる（図 7-2）。

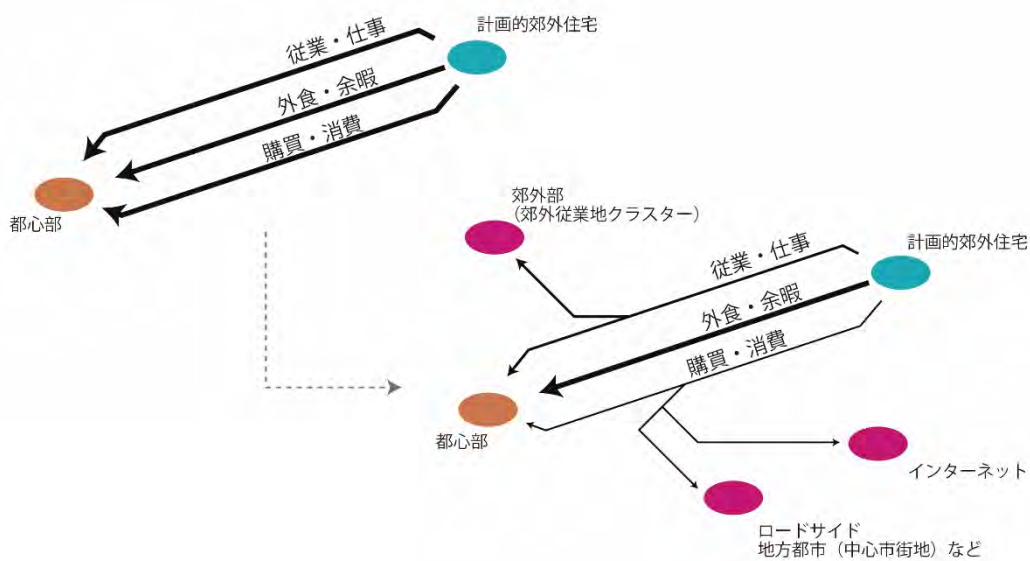


図 7-1 計画的郊外住宅地に対する都心部が担う役割の変容に関する概念図

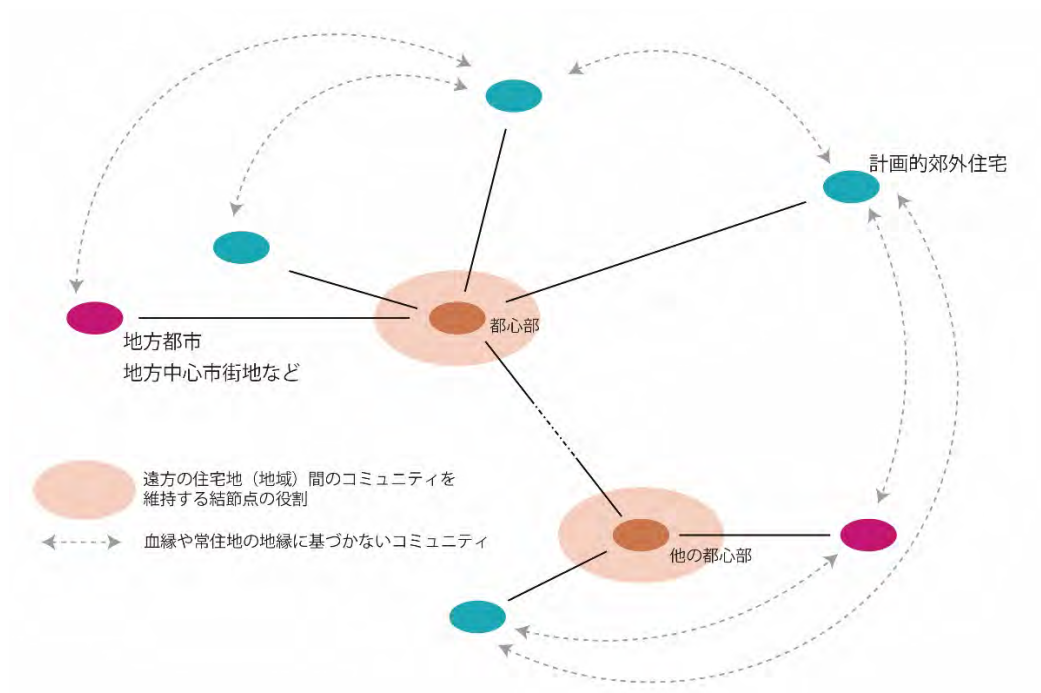


図 7-2 地域間の結節点としての都心部の概念図

③ 生活拠点の多核化と多様な生活パターンの混在（生活の均質性の瓦解）

計画的郊外住宅地は、これまで都心部かロードサイドを中心とした生活圏を形成してきたとされる。しかしながら一連の調査からは、京阪神従業員圏郊外部における中・若年層居住者の生活圏が多様化している傾向が伺えた。それらは、都心部やロードサイドのみ（あるいはその両方）で完結しているわけではなく、地方都市や地方中心市街地、近隣の住宅地、沿線上の他の郊外駅など複数の生活拠点が利用されている。また全ての住宅地が類似した生活圏を形成しているわけではなく、地域により主な生活パターンが異なっている。

図7-3は、本論で得られた複数の生活パターンのイメージ図である。従来のような都心部とロードサイドを利用するパターン（図内 A）も確認されるが、一方で

都心部ではなく地方都市や地方中心市街地と密接になる住宅地（図内 B）も確認された。加えて地方都市やロードサイドのみならず近隣の住宅地内に存在する施設を生活拠点として利用しているケースもある（図内 C）。また都心部や地方都市など鉄道沿線に紐づく地域とは密接にかかわらず、ロードサイドと近隣の住宅地を中心としている生活パターンもある（図内 D）。一方、鉄道を利用する傾向にあるものの、都心部のみならず沿線上の他の駅にも生活拠点を有している住宅地もある（図内 E）。さらにこうした沿線上の他の駅は利用するが、都心部までは生活圏が及んでいないパターンも確認される（図内 F）。

本論では、京阪神従業下の全ての計画的郊外住宅地を対象とした調査は行えておらず、上記以外の生活パターンを形成している地域も存在し得る。しかしながら同一都市圏内においても生活拠点は多核化しており、異なる生活パターンがそれぞれの地域で形成されていることは確かであり、都心とロードサイドとの関係性のみで郊外の生活圏を捉え、これをすべての郊外住宅地にあてはめることは難しい。加えて緑が丘の調査でも得られたように、同じ世代の中でも生活パターンが分化しており、世帯構造や従業形態などに影響を受ける。

その為、①個々の住宅地がその立地から主流となる生活パターンを把握すること、そして②居住者の混在を許容しながらも主要な居住者像を個々の住宅地が把握しつつ、複数の生活拠点との連携を強化していくことが必要となる。

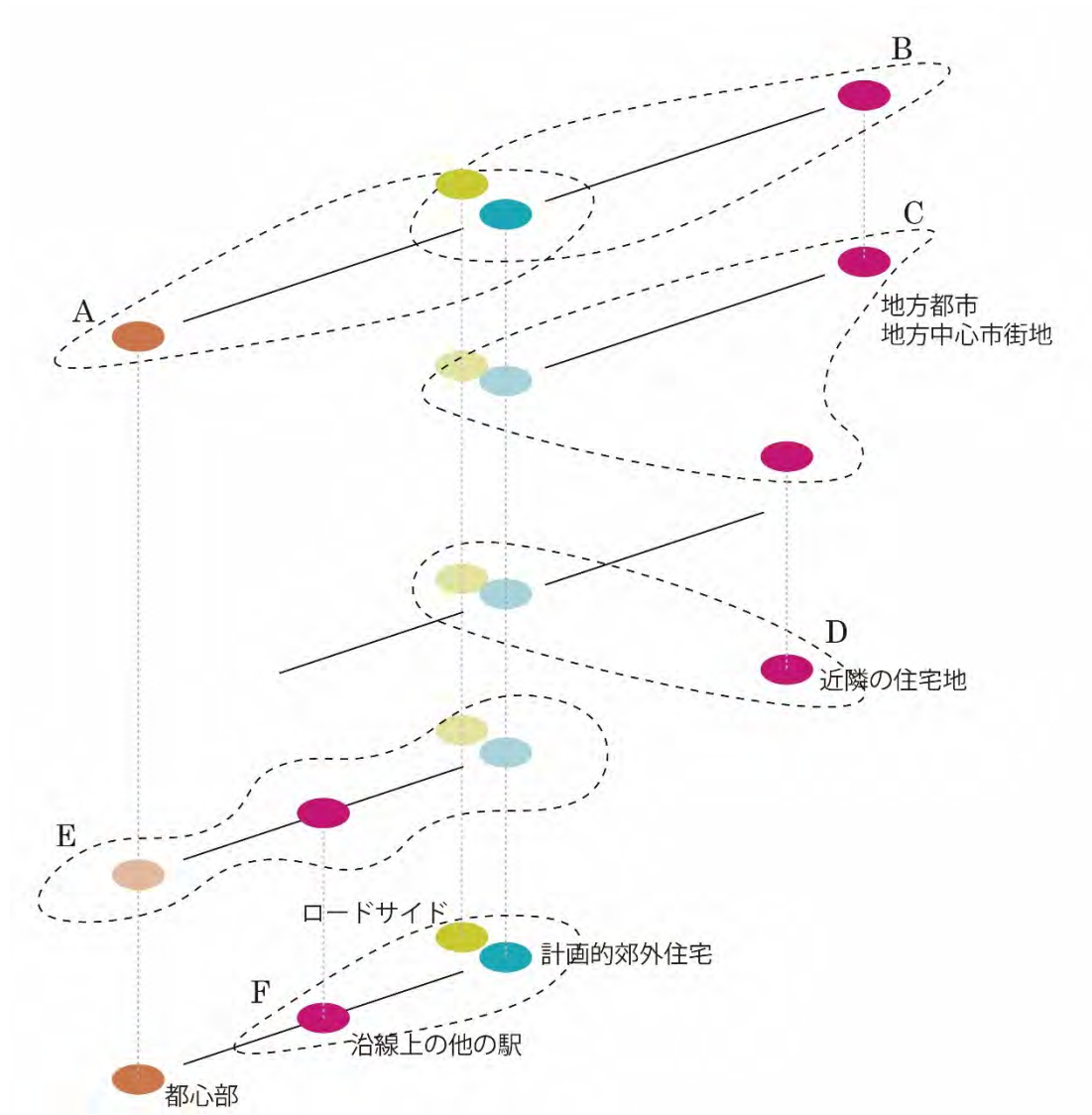


図 7- 3 京阪神従業圏における計画的郊外住宅地の主要な生活パターンの概念図

④ 居住者遷移の活性化と住宅地間（駅勢圏間）住み替えサイクルの促進

京阪神従業圏においても都市のスポンジ化現象は起きており、必ずしも外縁部から一様に人口減少や地域機能の空洞化が起きているわけではない。こうした状況は、計画的郊外住宅地においても同様であり、人口が新しく流入している住宅

地や世代交代が進行しているとみられる住宅地は、都心部近郊や特定の地点のみに集中しているわけではない。また開発時期や規模、主体とは関係なく人口流入が起きており、隣接（近接）する住宅地間でも人口変容のフェーズが異なり得る。

こうした傾向は、鉄道沿線上において隣接（近接）する駅間においても発生している。複数の世代が定着するような駅勢圏も存在するが、多くの駅勢圏では、その周辺に定着・転入する人々は特定の世代に偏在する傾向にある。また一部の鉄道沿線では隣接（近接）する駅周辺ごとに定着・転入する世代が異なっており、沿線を通して個々の駅で特色を持った世代定着が確認されるケースがみられた。

近年では、郊外住宅地においても高齢者と中・若年層の混住の必要性が唱えられているⁱⁱⁱ。しかしながら実際は、住宅地や駅ごとに定着している世代は異なる傾向にある。また個々の住宅地や単一の駅勢圏では、流通する住宅ストック数や配置できる施設・サービス量は限りがあり、全ての世代に対応した住宅地（駅勢圏）として完結するには限界があると考えられる。加えて郊外像の変化でも見られたように、現代の中・若年層の中には郊外を永住地よりも一時的な居住地として捉えている人々が一定数存在しており、民間賃貸率が高い住宅地ほど新規居住者の流入が見込まれる。

その為、それぞれの計画的郊外住宅地や駅勢圏における世代混住の可能性は残したうえで、隣接（近接）する複数の住宅地（駅勢圏）間での連動的な世帯混住を想定する必要があると考えられる。そして個々の住宅地あるいは駅勢圏が対象とする主な世代を区別し、その世代に即した住居・施設・サービス機能を誘致す

ること,および集合住宅のみでなく戸建住宅も視野に入れた賃貸運営を想定し,居住者遷移を活性化させることによる郊外の隣接(近接)する住宅地(駅勢圏)間での住替え施策が重要となり得る.

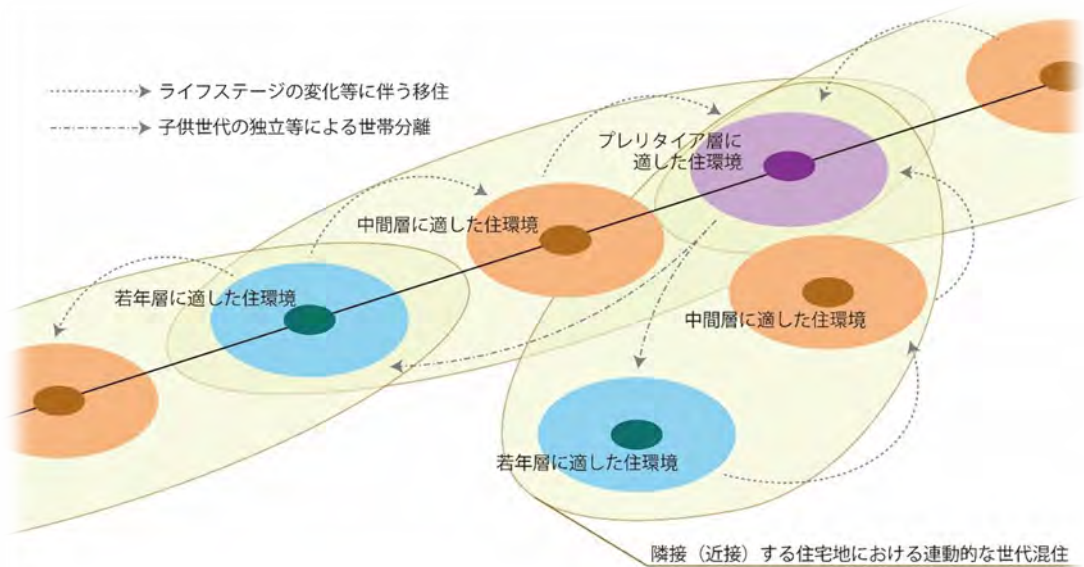


図 7-4 郊外の住宅地間における連動的な住替えサイクルに関する概念図

⑤住宅地に求められる機能と用途混在

購買行動では,若い世代の方が居住地域内やその周辺を利用する傾向が強く,比較的コンパクトな生活圏を形成しているとみられ,インターネットを利用する比率も高い.その為,今後こうした世帯が中心となりつつある住宅地では,多種多様な購買関係の施設を地域内に拡充するよりも,必要最低限の食料品や日用品を購入できる店舗と商品の受取サービスや宅配ボックスの併設が望まれる.特に幼い子供を持つ共働き世帯や単身世帯が増加傾向にあり,かつこれら世帯がコンパ

クトな生活圏を有しインターネットを用いた購買傾向も強いことから戸配やネット通販と共存する地域構造を目指す必要があると考えられる。そしてこれら世帯は、家事専業者やパートタイムの配偶者を有する従来の世帯とは異なり、自由な時間が相対的に少ないと考えられる。その為、宅配ボックス等の設備は、鉄道駅をはじめとする公共交通機関や個々の住宅、もしくは街区の一角など、日常の移動に伴い受け取れる場所への設置が望ましいと考えられる。しかしながらこの点においては、サービスに求める機能や設置場所等について追加調査が必要である。

また従業地や雇用規模の増加（増大）が見られる計画的郊外住宅地内のみで人口流入が起きるわけではないことがわかっている。一方で都心部における従業比率は減少傾向にあるものの、郊外従業地クラスターが複数形成されていることが確認された。その為、住宅地の立地と郊外従業地クラスターへのアクセス性により左右され得るが、必ずしも住宅地内に働く場所が設けられるべきとは言い難い。それよりも若い世代ほどネット環境が整った作業スペースを住居近隣に求める傾向が報告されており¹⁾。昨今の COVID-19 に関わる社会状況の変化からも、「従業地」ではなく「作業場所」が重要となり得る。

こうした購買場所や従業地とは異なり、飲食店を含む交流を促す場は、住宅地やその周辺に求められる傾向にある。近鉄奈良線や南海高野線沿線など、路線を問わずコミュニケーションや余暇活動、交流の場は必要とされる傾向にある。また緑が丘でも全世代を通して約 3 人に 2 人が「友人・知人と気軽に集まれる場所や店」が必要であると回答していることが明らかになっている²⁾。

計画的郊外住宅地内の用途混在は近年議論されているが、上記のような点から住宅地内に最も必要とされ得る機能は、交流や余暇など他人とのコミュニケーションを促進させる場であるとみられる。ただし見ず知らずの人々との交流を求めているわけではなく、地縁や血縁に関わるコミュニティでの会合や、個々人の嗜好を介した交流が重視される傾向にある。また中・若年層は、必ずしも鉄道駅周辺への施設集約を求めておらず、駅周辺とロードサイド等を区別している。その為、駅周辺とロードサイド店舗の共存の観点からも設置される施設やサービス・機能の差別化を図る必要がある。

⑥個人の嗜好と他者評価に基づく消費行動に根差した郊外間連携

世代を問わず個人の趣味や嗜好に関わる場所は、よく利用される傾向にある。実際にどの沿線や住宅地においても趣味や習い事の場合は活用されており、住宅地内や都心部などに限らず、近隣の他の住宅地やロードサイドなど、様々な場所に訪れている。また好みのものに関わる場所を日常的に利用する傾向は中・若年層で強く確認された。

こうした傾向から日常的に利用できる場所において個人の嗜好に関する施設やサービス機能の重要性が高いとみられる。しかしながら多様な趣味・嗜好に対し、特定の地域のみで対応するには限界があると考えられる。実際に茨木市や枚方市などの居住者は、食事や社交、娯楽などを行う際に都心部のみならず郊外部の様々な地域を利用する傾向にある。

また若年層など特にデジタルネイティブの世代は、他者の評価に基づき消費行動が既定され易い傾向にあるとされる³⁾。そのため同じような趣味・嗜好に関係する場所でもより高い評価を得る地域にトリップの集中が起きると想定される（図 7-5）。事実、消費活動を伴う移動では、若年層は他の世代よりも特定の地域に集約する傾向が確認されている。

これらの点から、趣味や嗜好に関わる施設機能は住宅地もしくはその周辺などに成立し得るが、個々の地域では全てに対応することは難しいとみられる。また中・若年層を対象とした際には、同じような施設機能を設置した住宅地間での競争や淘汰が起きると想定される。その為、郊外部でも地域ごとに親和性のある趣味や嗜好あるいはライフスタイルを定め、地域間の差別化を図る必要があると考える（図 7-6）。そしてこれまで重視されてきたような郊外－都心や郊外－中心市街地、郊外－地方農村部などの連携に加え、郊外－郊外の連携を高めていくことが求められる。

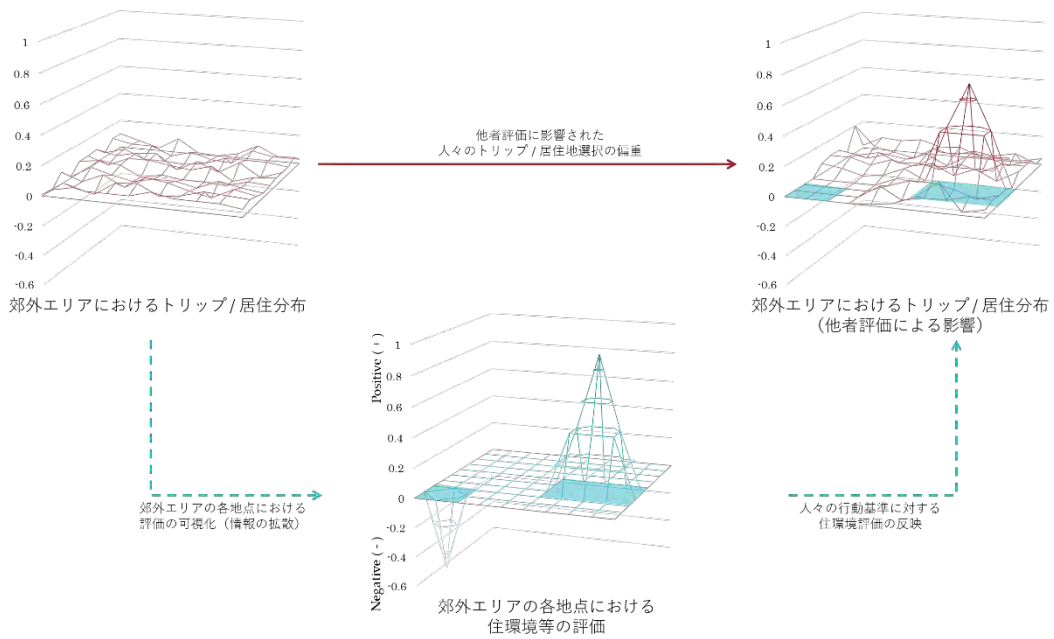


図 7-5 他者評価がもたらす生活行動・居住地選択への影響に関する概念図

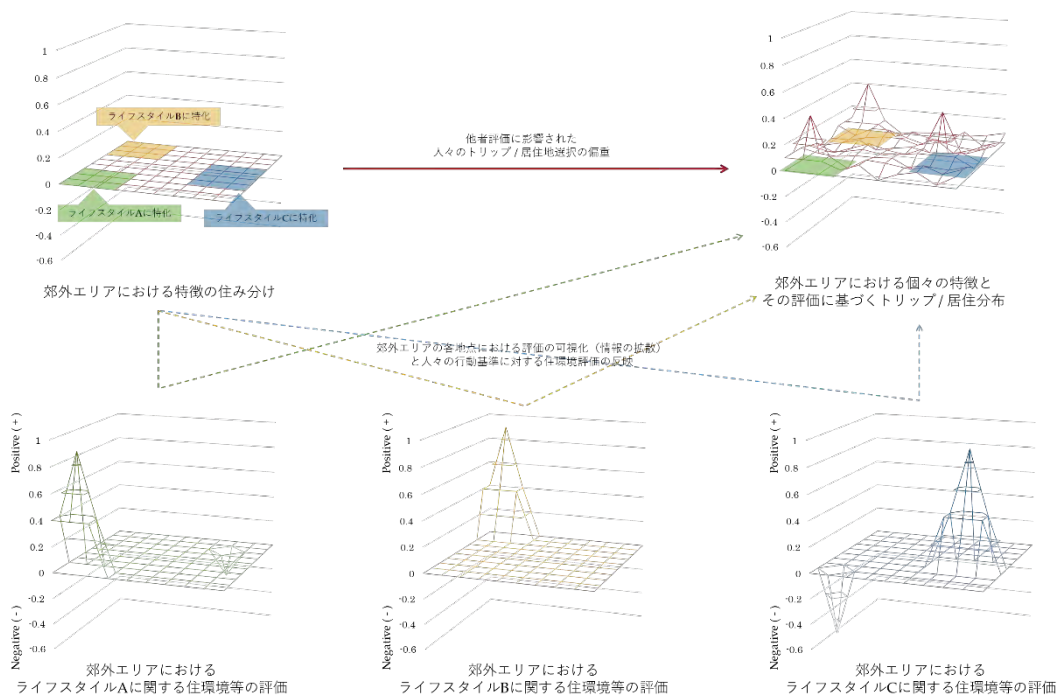


図 7-6 郊外エリアの住み分けに伴う評価の多様化と

生活行動・居住地選択の分散化に関するイメージ

上記知見に基づき計画的郊外住宅地は、今後そこに住まう中・若年層に即した地域構造へと再編するにあたり、何よりも彼らのライフスタイルおよび経済状況、世帯構造が従来の郊外住宅地において対象とされていた居住者像とは変容していることを理解する必要がある。そして都心部との関係性のみを勘案するのではなく、個々の住宅地の居住者が日常的に利用し得る主な生活拠点や従業地を改めて考慮し、郊外間や他の地域へのアクセシビリティを高めていく必要がある。

また郊外を「郊外」として一括りにするのではなく、各住宅地もしくは近接する複数の住宅地をまとめた一定のエリアごとに個性を付加していく必要がある。それは、そのエリアと親和性の高いライフスタイルを採り上げ、同エリアにおいて重視する住環境の要素を取捨選択し、他のエリアと住み分けを図る為である。郊外間の連携は、必ずしも両地域間のアクセシビリティを改善したりするのみでなく、こうしたエリアの個性の住み分けを行っていくことも含まれると考える。

そして住宅地内における居住者遷移を高めると共に、隣接する住宅地間で連携して世代混住に対応していくことが求められる。京阪神従業圏では、複数の市区町村に跨って居住者属性や主な従業地が類似するケースが見られた。その為、こうした郊外間および住宅地間の連携では、住宅地の立地により他市区町村との連携が必要となるケースが考えられる。こうした行政区などの壁に阻まれず、地域間連携を実践していくことも計画的郊外住宅地を再編していく大きな課題であると言える。

7-3. 今後の研究課題

我が国における計画的郊外住宅地は、人口減少や高齢化に加えて居住者構造の多様化が進行している。そうした状況においては、これまでのような高齢世代を対象とした地域構造の適正化に関する議論のみならず、人口変動および世代交代を見据えて、若い世代のライフスタイルに即した地域構造の形成も含めて論じていく必要がある。そのような中、本一連の研究で得られた知見は、中・若年層の生活行動特性を把握し、彼らの視点から計画的郊外住宅地の持続性を勘案する際の一座になり得たと考える。

しかしながら本研究において把握し得た京阪神従業員圏郊外部の居住者構造の変容と中・若年層世帯の特徴は、あくまで市区町村単位での分析に留まる。また分析時期の都合上、2015年を中心に若干古いデータを用いる必要があった。その為、新規統計資料が公開された際には、今回の分析で得られた知見を踏まえて、最新の動向分析を行う。その際、独立行政法人統計センターによるオーダーメイド集計を用いるなどしてより微細な分析も実施していく。

また本論では、計画的郊外住宅地における居住者の生活行動特性の全様を把握するべく、都心部からの距離や付随する鉄道沿線などを基に極力異なる立地条件を持つ住宅地を分析対象として据えた。しかしながら京阪神従業員圏の他の住宅地や他都市圏の郊外部などから本論で得られた以外の生活パターンや居住者の属性と生活行動パターンとの関係性が得られる可能性は考えられる。その為、これら生活パターンについても引き続き研究を重ねていく必要がある。

加えて住宅地内やその周辺に必要とされる施設・サービス機能については、本論 5 章において沿線ごとの類似点と差異が確認できたが、さらに詳細な分析は今後の研究課題である。そしてどのような趣味や嗜好・ライフスタイルが郊外の各地域と親和性が高いのか、また行政区を超えた郊外間連携の可能性と立地適正化計画等の政策との整合性についても引き続き調査していく。

注釈

ⁱ イーファー・トゥアンは、彼の著書で郊外（ニュータウン）を“環境の探求におけるひとつの理想”と述べている⁴⁾。また我が国における戦前の郊外住宅地は、ブルジョアユートピアと称され、一種の理想郷であった⁵⁾。そして見田宗介が戦後から高度経済成長期までを理想の時代・夢の時代とつないだように⁶⁾、高度経済成長期下の計画的郊外住宅地は、中流～上流階級のステータスを得るという一種の夢に駆られた人々により形成された住宅地といえる。

ⁱⁱ 似た表現として「郊外のダウングレード」や「郊外の大衆化」がある。しかしながら前者は、経年変化による郊外の農村化などの文脈で用いられており、また後者は、ホームセンターやショッピングセンター、チェーンの大規模店舗の台頭などに基づく大衆消費文化の定着や生活のイメージも含めた郊外居住の消費に関する文脈で用いられる。一方で、本論において提唱した「郊外のデグレート」は、郊外的生活水準および郊外生活のイメージの劣化を意味している。ダウングレードとデグレートは、どちらも本来 IT 用語である。そしてダウングレードは、意図して水準（品質）を下げるのに対し、デグレートは意図しない結果として水準（品質）低下がもたらされた場合に使われる用語である。その為、今回のような社会情勢・経済状況の低迷などに伴う郊外居住の変化はデグレートと表す方が文脈に沿うと考えられる。

ⁱⁱⁱ 例えば、北原 2012⁷⁾

参考文献

1章 序論

- 1) Dunham-Jones, E., Williamson, J., 2011. Retrofitting Suburbia -Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs, Wiley, Hoboken, NJ
- 2) Keil, R., 2011. Global suburbanization: the challenge of researching cities in the 21st century. Public 43, p.54-61
- 3) 饗庭伸,2015,『都市をたたく 人口減少時代をデザインする都市計画』花伝社
- 4) Kühn, M., Weck, S., 2012. Peripherisierung – Prozesse, Probleme und Strategien in Mittelstädten, disPlan. Rev. 48, p. 14-26
- 5) Polivka, J., 2016, Maturity, Resilience and Lifecycles in Suburban Residential Areas, Faculty of Spatial Planning at TU Dortmund University
- 6) 門脇耕三, 2013, 論点としての「郊外」地図, 『現在知 Vol.1 郊外 その危機と再生』, 三浦展・藤村龍至 編, NHK 出版, p.57-76
- 7) 三浦展, 2004, 『ファスト風土化する日本－郊外とその病理』, 洋泉社
- 8) 鳴海 邦碩, 山本 茂, 2005, 人口減少社会のニュータウンの抱える問題と今後の方向性, 都市住宅学, 2005 巻, 49 号, p. 3-8
- 9) 老川慶喜, 2016, 『日本鉄道史大正・昭和前線期－日露戦争後から敗戦まで』, 中央公論新社
- 10) 藤森照信, 1987, 田園調布誕生記, 『郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア』, 山口廣 編, 鹿島出版, p.191-206
- 11) 山口廣, 1987, 東京の郊外住宅地, 『郊外住宅地の系譜 東京の田園ユートピア』, 山口廣 編, 鹿島出版, p.5-42
- 12) 西斗志夫, 2011, 人口減少社会とニュータウン事業, 『JUDI 関西 仕事の軌跡と展望』, 都市環境デザイン会議関西ブロック 編, 都市環境デザイン会議関西ブロック, p.62-65
- 13) 小田光雄, 1997, 『〈郊外〉の誕生と死』, 青弓社
- 14) 三浦展, 1995, 『「第四山の手」型ライフスタイルの研究「家族と郊外」の社会学』, PHP 研究所
- 15) 若林幹夫, 2001, 郊外論の地平, 日本都市社会学年報, 2001 巻, 19 号, p.39-54
- 16) 角野幸博, 2012, 【概説】郊外住宅地の成立と変容, まちなみ塾 講義録 2012, 住宅再生振興財団, p.5-28
- 17) 藤井多希子, 大江守之, 2005, 世代間バランスからみた東京大都市圏の人口構造分析, 日本建築学会計画系論文集, 70 巻, 593 号, p.123-130
- 18) 鈴木佐代, 沖田富美子, 2005, “郊外戸建て住宅地の居住者変化と住宅継承に関する研究”, 日本建築学会計画系論文集, 第 70 巻, 第 597 号, p.161-166
- 19) 松村博文, 瀬戸口剛, 2014, ニュータウンにおける住み替えと戸建住宅流通による世代交代に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 79 巻, 697 号, p.711-719
- 20) 消費者庁, 2017, 『平成 29 年版消費者白書』, 消費者庁
- 21) みずほ情報総研株式会社, 2017, 『少子高齢社会等調査検討事業 家計所得の分析に関する報告書』, 厚生労働省
- 22) 男女共同参画局, 2017, 『平成 29 年版男女共同参画白書』, 内閣府
- 23) 松下東子, 林裕之, 日戸浩之, 2009, 『日本の消費者は何を考えているのか?:二極化時代のマーケティング』, 東洋経済新報社

- 24) 青木嵩, 2020, 居住者の世代交代からみた計画的郊外戸建住宅地の持続可能性に関する研究 - 京阪神地域における中・若年層居住者の居住実態に着目して - サーベイ論文, 関西学院大学大学院総合政策研究科博士論文中間報告論文 (未公開)
- 25) 鈴木佐代, 石渡瑞枝, 沖田富美子, 2011, 世代交代期の郊外戸建住宅地における敷地の変容と居住者移動, 日本建築学会計画系論文集, 76 巻, 660 号, p.431-437

2章 京阪神従業圏郊外部における中・若年層居住者の特性

- 1) 男女共同参画局, 2018, 『平成 30 年版男女共同参画白書』, 内閣府
- 2) 角野幸博, 2000, 『郊外の 20 世紀-テーマを追い求めた住宅地』, 学芸出版社
- 3) 豊田哲也, 2012, 所得の地域核さと都市圏の空間構造 - 世帯規模と年齢階級を考慮した市区町村別世帯所得の分析, 徳島大学総合科学部人間社会文化研究, 第 20 巻, pp.51-62
- 4) 老川慶喜, 2016, 『日本鉄道史大正・昭和前線期 - 日露戦争後から敗戦まで』, 中央公論新社
- 5) 青木嵩, 角野幸博, 2019, 鉄道沿線上の郊外地域における中・若年層居住者の生活行動実態-枚方市・寝屋川市を対象に-, 日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集, 17 巻, p.73-76
- 6) 松川尚子, 2019, 『〈近居〉の社会学:関西都市圏における親と子の居住実態』, ミネルヴァ書房
- 7) 松木洋人, 2017, 日本社会の家族変動, 『入門 家族社会学』, 永田夏来・松木洋人編, 新泉社, p.13-29
- 8) 落合恵美子, 1989, 『近代家族とフェミニズム』, 勁草書房
- 9) 西川祐子, 2000, 『近代国家と家族モデル』, 吉川弘文館
- 10) 国土交通省, 2018, 全国のニュータウンリスト, 国土交通省, https://www.mlit.go.jp/totikensangyo/totikensangyo_tk2_000065.html (2021.03.31 最終閲覧)
- 11) Hanson, S. and Johnston, I., 1985, GENDER DIFFERENCES IN WORK-TRIP LENGTH: EXPLANATIONS AND IMPLICATIONS, *Urban Geography*, Vol.6, Issue 3, p.193-219
- 12) Hanson, S. and Pratt, G., 1991, Job Search and the Occupational Segregation of Women, *Annals of the Association of American Geographers*, Vol.81, No.2, p.229-253
- 13) England, K.V.L, 1993, Suburban Pink Collar Ghettos: The Spatial Entrapment of Women?, *Annals of the Association of American Geographers*, Vol.83, No.2, p.225-242
- 14) England, K.V.L, 1995, Girls in the Office: Recruiting and Job Search in a Local Clerical Labor Market, *Environment and Planning A*, Vol.27, Issue 12, p.1995-2018
- 15) 暮らしノベーシヨン研究所共働き家族研究所, 2014, 『いまどき 30 代夫の家事参加の実態と意識~25 年間の調査を踏まえて~調査報告書』, 旭化成ホームズ

3章 人口動態および人口構造に基づく計画的郊外住宅地の類型化

- 1) 高取千佳, 2018, 人口社会増減と空間指標の関連分析, 都市計画論文集, 53 巻, 3 号, p.392-399

- 2) 清水陽子, 中山徹, 2014, 都市計画区域外で開発された郊外住宅地の生活環境の現状と住民の居留意向, 日本家政学会誌, 65 巻, 2 号, p.82-92
- 3) 李燕, 2009, 空間分析におけるクラスター分析と自己組織化マップ手法の比較, 土木計画学研究・論文集, Vol.26, no.1, p.77-84
- 4) De'ath G., & Fabricius K., "Classification and Regression Trees", *Journal of Ecology*, 2000, Vol.81, Issue 11, pp.3178-3192
- 5) Tehrany M., Pradhan B., Jebur M., "Spatial prediction of flood susceptible areas using rule-based decision tree (DT) and a novel ensemble bivariate and multivariate statistical models in GIS", *Journal of Hydrology*, 2013, Vol.594, pp.69-79
- 6) 鈴木佐代, 石渡瑞枝, 沖田富美子, 2008, 中高年世帯の住み替えによる郊外戸建住宅地のストック活用に関する研究, 日本建築学会計画系論文集, 73 巻, 634 号, p.2725-2732

4章 京阪神従業圏の郊外市町村における中・若年層居住者の生活行動特性

- 1) 松下東子, 林裕之, 日戸浩之, 2019, 『日本の消費者は何を考えているのか?:二極化時代のマーケティング』, 東洋経済新報社
- 2) 石川雄一, 1996, 京阪神大都市圏における多核化の動向と郊外核の特性, 地理学評論, 69A-6, p.387-414
- 3) 青木嵩, 角野幸博, 2019, 鉄道沿線上の郊外地域における中・若年層居住者の生活行動実態-枚方市・寝屋川市を対象に-, 日本都市計画学会関西支部研究発表会講演概要集, 17 巻, p.73-76

5章 京阪神従業圏の計画的郊外住宅地における中・若年層居住者の生活行動特性

6章 計画的郊外住宅地における生活行動類型と居住者属性間の関連性分析

- 1) 伊東理恵, 今井範子, 2008, 親子の居住形態の現況とその動向—郊外住宅地・奈良市学園前における—, 日本家政学会誌, 59 巻, 3 号, p.165-179

7章 結章

- 1) 青木嵩, 2018, 生活拠点機能の再編による郊外住宅地再生の可能性: 三木市緑が丘町・志染町青山地区を対象に, 関西学院大学大学院総合政策研究科修士論文(未公開)
- 2) 青木嵩, 角野幸博, 2019, 高齢化・人口減少過程にある郊外戸建住宅地の施設変遷と立地傾向に関する考察-兵庫県三木市緑が丘・志染町青山地区を対象に, 日本建築学会計画系論文集, 84 巻 765 号, pp.2323-2333
- 3) 松下東子, 林裕之, 日戸浩之, 2009, 『日本の消費者は何を考えているのか?:二極化時代のマーケティング』, 東洋経済新報社
- 4) イーファー・トゥアン, 1992, 『トポフィリア-人間と環境』, 小野有五・阿部一 訳, せりか書房
- 5) 角野幸博, 2000, 『郊外の 20 世紀-テーマを追い求めた住宅地』, 学芸出版社
- 6) 見田宗介, 1995, 『現代日本の感覚と思想』, 講談社
- 7) 北原啓司, 2011, コンパクトシティにおける郊外居住の持続可能性とは, 住総研研究論文集, 38 巻, p. 23-34

謝辞

本論文は筆者が関西学院大学大学院総合政策研究科博士後期課程に在籍中の研究成果をまとめたものである。同研究科教授 角野幸博先生には指導教官として本研究の実施の機会を与えて戴き、その遂行にあたって終始ご指導を戴いた。ここに深謝の意を表す。

同じく関西学院大学大学院総合政策研究科教授 北原鉄也先生ならびに同研究科教授 客野尚志先生には副査としてご助言を戴くとともに将来的な研究の発展性についてもご意見・ご指導戴いた。ここに深謝の意を表す。

本研究の4章および5章の調査では、都市住宅学会関西支部“郊外・住まいと鉄道研究委員会”の一員として活動し、関西大学環境都市工学部教授 岡絵理子先生、同学部准教授 井ノ口弘明先生、武庫川女子大学生生活環境学部准教授 伊丹康二先生、同学部准教授 水野優子先生、公益財団法人都市活力研究所 三本松道明氏、ソリオ宝塚都市開発株式会社 松根辰一氏、そして坂田清三氏にご助言を戴くとともに調査・分析の細部にわたりご指導戴いた。ここに感謝の意を表す。

京阪ホールディングス株式会社、阪急電鉄株式会社、三木市緑が丘町自治会、そして郊外ライフスタイル研究会の各位には、アンケートの実施において多大な協力を賜った。また京阪神都市圏交通計画協議会には資料を提供して戴いた。ここに感謝の意を表す。

そして各住宅地におけるアンケート調査の回答は、本研究を遂行するにあたり重要な資料となった。アンケートに回答戴いた居住者各位に謝意を表す。

居住者の世代交代からみた計画的郊外住宅地の持続可能性に関する研究

：京阪神従業圏域における中・若年層居住者の居住実態に着目して

資料編

関西学院大学大学院総合政策研究科 博士課程後期課程

青木嵩

資料編目次

1.阪急京都線沿線アンケート	p.2
2.京阪本線沿線アンケート	p.17
3. 近鉄奈良線アンケート	p.31
4 能勢電鉄線沿線アンケート	p.35
5.南海高野線沿線アンケート	p.39
6.緑が丘地域アンケート（世帯主用）	p.43
7.緑が丘地域アンケート（同居人用）	p.49

居住者の世代交代からみた計画的郊外住宅地の持続可能性に関する研究

：京阪神従業圏域における中・若年層居住者の居住実態に着目して

資料編

関西学院大学大学院総合政策研究科 博士課程後期課程

青木嵩

資料編目次

1.阪急京都線沿線アンケート	p.2
2.京阪本線沿線アンケート	p.17
3. 近鉄奈良線アンケート	p.31
4 能勢電鉄線沿線アンケート	p.35
5.南海高野線沿線アンケート	p.39
6.緑が丘地域アンケート（世帯主用）	p.43
7.緑が丘地域アンケート（同居人用）	p.49

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたのお住まいについてうかがいます。

1-1 あなたのお住まいのある「まち」は次のうちどれに当てはまりますか？ (必須)

- 戦前からある古い市街地や集落
- 戦前に開発された住宅地
- 戦後に開発された住宅地
- それ以外の市街地
- わからない

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

1-1で、「戦後に開発された住宅地」を選択された方にうかがいます。

1-2 およそ何年代に開発されましたか？ (必須)

- 1970年以前
- 1970年代
- 1980年代
- 1990年代
- 2000年以降

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

1-3 あなたのお住まいの形式はどれにあてはまりますか？ (必須)

- 戸建て住宅(持家)
- 戸建て住宅(賃貸)
- 集合住宅(持家)
- 集合住宅(民間賃貸)
- 集合住宅(UR、公社の賃貸)
- 集合住宅(公営)

集合住宅(公寓)

社宅・社員寮

その他

1-4 あなたが今の住まいに住み始めて、何年になりますか？

※移り住んだ方は、選択肢右側の入力欄に何年くらい前に移り住んだか、年数を必ず半角数字で入力ください。(必須)

生まれてからずっと

移り住んだ

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

2-1 現在のお住まいに住み始めたいきさつ・きっかけはなんですか？<いくつでも> (必須)

親の代から住み続けている

配偶者が住んでいた

親との同居・近居のため

親、親戚が所有していた家が空いた

前の住宅が手狭になったため

仕事場が変わったため

独立・結婚・出産など、家族構成が変わったため

家族から独立したため

退職したため

その他

2-2 今のお住まいは、どのようにして入手されましたか？ (必須)

購入した

賃貸住宅を借りた

会社から提供された

親・親戚・配偶者の家に入居した

その他

3 現在のお住まいを選んだ理由はなんですか？<いくつでも> (必須)

住宅の価格、賃料が手頃だったから

家の間取りや設備が気に入ったから

家が駅から歩いて近いから

最寄りの駅が気に入ったから

徒歩圏での買い物等日常生活に便利だから

教育環境が良いから

- 緑地など自然環境に恵まれているから
- 町並みが美しいから
- 愛着のあるまちだから
- まちのイメージや評判が良いから
- 近くに親や親戚などが住んでいるから
- 周りに同じ世代の家族がたくさんいるから
- なじみのある鉄道沿線だから
- その他
- 自分では、住まいを選んでいない

戻る

次へ

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたやあなたのご家庭の日常的な暮らしについてうかがいます。

4-1 あなたのご家庭では、日常の食料品などの買い物は主にどうしていますか？ (必須)

- ほぼ毎日、買い物のために出かける
- 週に2、3回買い物のために出かける
- 通勤等のついでに買い物をする
- 休日に、まとめ買いをする
- 共同購入や食料品の宅配を利用している
- その他

4-2 あなたのご家族は、日常の食料品などの買い物は主にどこでしますか？ <いくつでも> (必須)

- 家の近くの店舗
- 最もよく使う駅の周辺の店舗
- 最もよく使う駅以外の沿線駅周辺の店舗
- 都心のデパートの地下などの店舗
- 車で行きやすいロードサイドの店舗
- 買い物には行かず、通信販売、宅配を利用している
- その他

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたやあなたのご家庭の日常的な暮らしについてうかがいます。

4-1 あなたのご家庭では、日常の食料品などの買い物は主にどうしていますか？ (必須)

- ほぼ毎日、買い物のために出かける
- 週に2、3回買い物のために出かける

- 週に2、3回買い物のためにでかける
- 通勤等のついでに買い物をする
- 休日に、まとめ買いをする
- 共同購入や食料品の宅配を利用している
- その他

4-2 あなたのご家族は、日常の食料品などの買い物は主にどこでしますか？ <いくつでも> (必須)

- 家の近くの店舗
- 最もよく使う駅の周辺の店舗
- 最もよく使う駅以外の沿線駅周辺の店舗
- 都心のデパートの地下などの店舗
- 車で行きやすいロードサイドの店舗
- 買い物には行かず、通信販売、宅配を利用している
- その他

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

5-1 あなたのご家庭では、ご家族での外食の頻度はどれくらいですか？ (必須)

- ほぼ毎日、外食するために出かける
- 週に2、3回は、外食のためにでかける
- 通勤等のついでによく外食する
- 土日など休日に、外食する
- その他
- ほとんど外食しない

5-2 特別な日の外食は主にどこでしますか？ (必須)

- 家の近くの飲食店
- 最もよく使う駅周辺の飲食店
- 最もよく使う駅以外の沿線駅周辺の飲食店
- 都心の飲食店
- 車で行きやすいロードサイドの飲食店
- ケータリングや出前を利用している
- その他
- ほとんど外食しない

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたのよく使う鉄道駅についてうかがいます。

6-1 あなたの「**お住まいから一番近い駅**」はどこですか？沿線と駅名をそれぞれ入力ください。
【沿線】(必須)

---お選びください--- ▼

6-2 [一番近い駅名](必須)

駅

6-3 ご自宅から一番近い駅まで歩いていく場合、何分ぐらいかかりますか？(必須)

分くらい
(半角数字)

6-4 あなたはふだん鉄道の駅をよく使いますか？(必須)

- 使う
 ほとんど使わない

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

6-4で、「使う」を選択された方にかがいます。

6-5 あなたが「**最もよく使う駅**」はどこですか？沿線と駅名をそれぞれ入力ください。
【沿線】(必須)

---お選びください--- ▼

6-6 [最もよく使う駅名](必須)

駅

6-7 あなたは、前問で答えた「最もよく使う駅」に、どのようにして行きますか？(必須)

- 歩いていく
 自転車で行く
 バスで行く
 原付やバイクで行く
 自分で車を運転して行く

- 家族の運転する車で行く

6-8 6-7で選択した手段の場合、どのくらいの時間がかかりますか？ (必須)

分くらい
(半角数字)

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

7-1 あなたは、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」には主にどのような目的で行きますか？ <いくつでも> (必須)

- 通勤・通学で電車に乗るため
- 買い物、外食や遊びのために電車に乗るため
- 駅や駅周辺にある店舗や施設を利用するため
- 電車を利用する家族の送迎のため
- 駅や駅周辺にある店舗や施設を利用する家族の送迎のため
- その他

7-2 あなたは、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」には、どれくらいの頻度で行きますか？ (必須)

- 1日数回
- 土曜、日曜も含め、1週間ほとんど毎日
- 平日はほとんど毎日
- 1週間に数回
- 週に1回
- 月に数回
- 月に1回以下

7-3 あなたは、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」で、満足しているところはどこですか？ <いくつでも> (必須)

- 駅に急行や特急等が停まること
- バスへの乗り換えがスムーズなこと
- 駅前に車を駐停車させやすいこと
- 駅に駐輪場があること
- タクシーを利用しやすいこと
- 駅に駐車場があること
- 駅に飲食店や商業施設が充実していること
- 駅にATM、クリーニング店などのサービス施設が充実していること
- その他
- 特になし

7-4 あなたが、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」で、不満なところがあればお書きください。

↑
↓

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたの、**駅周辺の利用状況**についてうかがいます。

8-1 あなたが、「最もよく使う駅」の周辺エリアについて次のように思われますか？ **(必須)**

	そう思う	どちらとも 言えない	そう 思わない
必要な商業施設や飲食店が揃っている	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
銀行や公共サービス施設が揃っている	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
にぎわいのある商店街や飲食店街がある	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
歩いて楽しむことができる	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
街並みや、道が美しい	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
夜も明るく、安全である	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
地域のコミュニティ拠点である	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
災害時に地域の拠点になる	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8-2 あなたが、「最もよく使う駅」の周辺で、よく利用している施設を選んでください。<いくつでも> **(必須)**

- コンビニエンスストア
- スーパーマーケット
- カフェ
- ケーキ屋・和菓子屋
- パン屋、ベーカリー
- レストラン
- 居酒屋
- バーやパブ

- 花屋
- 衣料品店
- 文房具・雑貨店
- 書店
- クリーニング店
- 家事や住まいの相談窓口
- 駅で宅配便を受け取れる窓口・宅配ロッカー
- 美容院・理髪店
- 医院・診療所
- 温浴施設
- スポーツジム
- 図書館
- 介護施設(通所)
- 介護施設(訪問)
- 託児施設
- ギャラリー
- 趣味や習い事をする教室
- 駐輪場
- 駐車場
- レンタサイクル
- レンタカー(カーシェア)
- その他
- 特になし

8-3 あなたが、「最もよく使う駅」の周辺には、次のような場所がありますか？ (必須)

	ある	どちらとも言えない	ない
いろいろなイベントを行っている場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
人と待ち合わせができる店や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
一人でまたは友達などどくつろげる店や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
特別な日に食事をしたくなる店	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
休日に出かけたくなる施設や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
特にお気に入りの店や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9-1 あなたが、**数駅電車に乗って**(都心の駅を除く)、利用する施設を選んでください。<いくつでも> **(必須)**

- コンビニエンスストア
- スーパーマーケット
- 大型ショッピングセンター
- 映画館
- カフェ
- ケーキ屋・和菓子屋
- パン屋、ベーカリー
- レストラン
- 居酒屋
- バーやパブ
- 花屋
- 衣料品店
- 文房具・雑貨店
- 書店
- クリーニング店
- 家事や住まいの相談窓口
- 駅で宅配便を受け取れる窓口・宅配ロッカー
- 美容院・理髪店
- 医院・診療所・病院
- 温浴施設
- スポーツジム
- 図書館
- 介護施設(通所)
- 介護施設(訪問)
- 託児施設
- ギャラリー
- 趣味や習い事をする教室
- 駐輪場
- 駐車場
- レンタサイクル
- レンタカー(カーシェア)
- その他
- 持っていない

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

9-2 あなたは、数駅電車に乗ってもこだわりの施設に行くことがありますか？(必須)

- ある
 特になし

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

9-3 あなたが、数駅電車に乗ってでも行くことがある(都心の駅を除く)、特にこだわりの施設を教えてください。その駅名と、その具体的な理由をご入力ください。<最大5つまで>

<回答例(以下の組み合わせで入力ください)>

こだわりの施設:ケーキ屋

沿線:阪急

最寄り駅:高槻市駅

理由:美味しいケーキを買いに行く

こだわりの施設(1) (必須)

沿線(1) (必須)

最寄り駅(1) (必須)

駅

理由(1) (必須)

こだわりの施設(2)

沿線(2)

最寄り駅(2)

駅

理由(2)

こだわりの施設(3)

沿線(3)

 ▼

こだわりの施設(4)

沿線(4)

 ▼

最寄り駅(4)

 駅

理由(4)

こだわりの施設(5)

沿線(5)

 ▼

最寄り駅(5)

 駅

理由(5)

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

10-1 あなたが、特に駅や駅周辺にあるとよいなあと思う施設を選んでください。<5つまで> **(必須)**

コンビニエンスストア

- カフェ
- 居酒屋
- ケーキ屋・和菓子屋
- デリカ(惣菜屋)
- パン屋、ベーカリー
- 花屋
- 書店
- クリーニング店
- 靴修理・靴磨き
- 映画館
- 家事や住まいの相談窓口
- 駅で宅配便を受け取れる窓口・宅配ロッカー
- 美容院・理髪店
- 医院・診療所・病院
- 温浴施設
- スポーツジム
- 介護施設(通所)
- 介護施設(訪問)
- 図書館
- 行政窓口
- 託児施設
- 学童保育施設
- ギャラリー
- 集会施設
- サテライトオフィス
- シェアオフィス
- 学習スペース
- 趣味や習い事をする教室
- 塾や予備校
- レンタサイクル
- レンタカー(カーシェア)
- 特になし

10-2 上記以外に、あなたがぜひ駅や駅周辺にこんな施設があると良いなと思う施設があれば、具体的にご記入ください。

戻る

次へ

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■「お住まいの沿線」での生活についてうかがいます。

11-1 総じて、あなたは今「お住まいの沿線」での生活に満足していますか？ (必須)

- 将来も含めて満足している
- 今は満足しているが将来には不安がある
- どちらかという満足している
- どちらかという満足していない
- 満足していない

11-2 あなたが、あなたのお住まいの沿線で、満足していることはなんですか？ <いくつでも> (必須)

- 仕事から遊びまで、日常生活が沿線でしやすい
- 沿線駅が个性的で、いろいろと楽しめる場所がある
- ターミナル駅が便利
- 沿線ブランドイメージや評判が良い
- 電車の車体や内装のデザインが良い
- 沿線に住んでいる人が上品
- 沿線が庶民的で、物価が安い
- 良好な住宅街が多くある
- 沿線の公共施設(市民ホールや公営プールなど)が充実している
- 小さい時からなじみがあり、思い出が多い
- 電鉄会社の信頼度が高い
- その他
- 特になし

12-1 あなたは、今後も今のお住まいに住み続けますか？ (必須)

- 住み続けるつもり
- 住み続けたいが、難しい
- できれば、住み替えたいと思う
- 住み替えることが決まっている

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

13-1 あなたは次のような住宅や住宅地に住んでみたいと思いますか？ (必須)

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
----------------------	----------------------	----------------------	----------------------

	そう思う	うとも言えない	う思わない
太陽光発電などを用いたゼロエネルギーの住宅	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
都心のタワーマンション	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
お住まいの地域のタワーマンション	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
菜園付きの住宅	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
戸建て住宅が立ち並ぶ住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
店や飲食店もある住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
スポーツ施設やゲストルームなど様々な共用施設の整った住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
居住者同士のコミュニティ活動が活発で、安心できる住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■最後に、あなたご自身やご家族についてうかがいます。

14-1 あなたの年齢をお答えください。(必須)

才
(半角数字)

14-2 あなたの性別をお答えください。(必須)

- 男
 女

14-3 あなたのご職業をお答えください。(必須)

- 会社員・公務員(給与所得者)
 自由業・自営業
 会社経営者・役員
 専門職(司法書士など)
 アルバイト・パート・派遣社員
 学生
 家事専業
 無職
 その他

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

15-1 あなたのご家族(現在の住まいにともに暮らす人)は、あなたを含め何人ですか？(必須)

人
(半角数字)

15-2 ご家族のうち次に該当する人はおられますか？また、選択した該当する人の後ろの各入力欄に、人数を必ず半角数字で入力ください。(必須)

- 電車の定期を持っている人
- 65歳以上の人
- 15歳未満の人
- 該当する人はいない

15-3 同居する家族構成は次のうちどれにあたりますか？(必須)

- 単身家族
- 夫婦のみ
- 2世代家族(親+子)
- 3世代家族(親+子+孫)
- その他

阪急沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

16-1 あなたの家庭で、現在所有している乗り物についてお答えください。また、選択した乗り物の後ろの各入力欄に、持っている台数を必ず半角数字で入力ください。(必須)

- 自家用車を持っている
- 原付・バイクを持っている
- 自転車を持っている
- 持っていない

16-2 あなたのお住まいの地域の郵便番号をご記入ください。(必須)

-
(半角数字)

16-3 あなたがお住まいの住宅地、鉄道駅や鉄道について、ご意見があれば自由にお書きください。

* 質問は以上です。ご協力、ありがとうございました。

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたのお住まいについてうかがいます。

1-1 あなたのお住まいのある「まち」は次のうちどれに当てはまりますか？ (必須)

- 戦前からある古い市街地や集落
- 戦前に開発された住宅地
- 戦後に開発された住宅地
- それ以外の市街地
- わからない

[戻る](#) [次へ](#)

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

1-1で、「戦後に開発された住宅地」を選択された方にうかがいます。

1-2 およそ何年代に開発されましたか？ (必須)

- 1970年以前
- 1970年代
- 1980年代
- 1990年代
- 2000年以降

[戻る](#) [次へ](#)

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

1-3 あなたのお住まいの形式はどれにあてはまりますか？ (必須)

- 戸建て住宅(持家)
- 戸建て住宅(賃貸)
- 集合住宅(持家)
- 集合住宅(民間賃貸)
- 集合住宅(UR、公社の賃貸)
- 集合住宅(公営)
- 社宅・社員寮
- その他

1-4 あなたが今の住まいに住み始めて、何年になりますか？

※移り住んだ方は、選択肢右側の入力欄に何年くらい前に移り住んだか、年数を必ず半角数字で入力ください。(必須)

- 生まれてからずっと
- 移り住んだ

戻る

次へ

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

2-1 現在のお住まいに住み始めたいきさつ・きっかけはなんですか？ <いくつでも> (必須)

- 親の代から住み続けている
- 配偶者が住んでいた
- 親との同居・近居のため
- 親、親戚が所有していた家が空いた
- 前の住宅が手狭になったため
- 仕事場が変わったため
- 独立・結婚・出産など、家族構成が変わったため
- 家族から独立したため
- 退職したため
- その他

2-2 今のお住まいは、どのようにして入手されましたか？ (必須)

- 購入した
- 賃貸住宅を借りた
- 会社から提供された
- 親・親戚・配偶者の家に入居した
- その他

3 現在のお住まいを選んだ理由はなんですか？ <いくつでも> (必須)

- 住宅の価格、賃料が手頃だったから
- 家の間取りや設備が気に入ったから
- 家が駅から歩いて近いから
- 最寄りの駅が気に入ったから
- 徒歩圏での買い物等日常生活に便利だから
- 教育環境が良いから
- 緑地など自然環境に恵まれているから
- 町並みが美しいから
- 愛着のあるまちだから
- まちのイメージや評判が良いから
- 近所に親や祖父母などが住んでいるから

- 近くに税や税関などが仕立しているから
- 周りに同じ世代の家族がたくさんいるから
- なじみのある鉄道沿線だから
- その他
- 自分では、住まいを選んでいない

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたやあなたのご家庭の日常的な暮らしについてうかがいます。

4-1 あなたのご家庭では、日常の食料品などの買い物は主にどうしていますか？ (必須)

- ほぼ毎日、買い物のために出かける
- 週に2、3回買い物のために出かける
- 通勤等のついでに買い物をする
- 休日に、まとめ買いをする
- 共同購入や食料品の宅配を利用している
- その他

4-2 あなたのご家族は、日常の食料品などの買い物は主にどこでしますか？ <いくつでも> (必須)

- 家の近くの店舗
- 最もよく使う駅の周辺の店舗
- 最もよく使う駅以外の沿線駅周辺の店舗
- 都心のデパートの地下などの店舗
- 車で行きやすいロードサイドの店舗
- 買い物には行かず、通信販売、宅配を利用している
- その他

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

5-1 あなたのご家庭では、ご家族での外食の頻度はどれくらいですか？ (必須)

- ほぼ毎日、外食するために出かける
- 週に2、3回は、外食のために出かける
- 通勤等のついでによく外食する
- 土日など休日に、外食する
- その他

ほとんど外食しない

5-2 特別な日の外食は主にどこでしますか？ (必須)

- 家の近くの飲食店
- 最もよく使う駅周辺の飲食店
- 最もよく使う駅以外の沿線駅周辺の飲食店
- 都心の飲食店
- 車で行きやすいロードサイドの飲食店
- ケータリングや出前を利用している
- その他
- ほとんど外食しない

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたがよく使う鉄道駅についてうかがいます。

6-1 あなたの「お住まいから一番近い駅」はどこですか？沿線と駅名をそれぞれ入力ください。
[沿線] (必須)

▼

6-2 [一番近い駅名] (必須)

駅

6-3 ご自宅から一番近い駅まで歩いていく場合、何分ぐらいかかりますか？ (必須)

分くらい
(半角数字)

6-4 あなたはふだん鉄道の駅をよく使いますか？ (必須)

- 使う
- ほとんど使わない

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

6-4で、「使う」を選択された方にうかがいます。

6-5 あなたが「最もよく使う駅」はどこですか？沿線と駅名をそれぞれ入力ください。
[沿線] (必須)

---お選びください--- ▼

6-6 [最もよく使う駅名] (必須)

駅

6-7 あなたは、前問で答えた「最もよく使う駅」に、どのようにして行きますか？ (必須)

- 歩いていく
- 自転車で行く
- バスで行く
- 原付やバイクで行く
- 自分で車を運転して行く
- 家族の運転する車で行く

6-8 6-7で選択した手段の場合、どのくらいの時間がかかりますか？ (必須)

分くらい
(半角数字)

[戻る](#) [次へ](#)

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

7-1 あなたは、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」には主にどのような目的で行きますか？ <いくつでも> (必須)

- 通勤・通学で電車に乗るため
- 買い物、外食や遊びのために電車に乗るため
- 駅や駅周辺にある店舗や施設を利用するため
- 電車を利用する家族の送迎のため
- 駅や駅周辺にある店舗や施設を利用する家族の送迎のため
- その他

7-2 あなたは、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」には、どれくらいの頻度で行きますか？ (必須)

- 1日数回
- 土曜、日曜も含め、1週間ほとんど毎日
- 平日はほとんど毎日
- 1週間に数回
- 週に1回
- 月に数回
- 月に1回以下

7-3 あなたは、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」で、満足しているところはどこですか？ <いくつでも> (必須)

- 駅に急行や特急等が停まること
- バックホの垂れ替えがスムーズなこと

- ハスハのホリ検入がスムーズなこと
- 駅前に車を駐停車させやすいこと
- 駅に駐輪場があること
- タクシーを利用しやすいこと
- 駅に駐車場があること
- 駅に飲食店や商業施設が充実していること
- 駅にATM、クリーニング店などのサービス施設が充実していること
- その他
- 特になし

7-4 あなたが、6-5～6-6で答えた「最もよく使う駅」で、不満なところがあればお書きください。

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■あなたの、**駅周辺の利用状況**についてうかがいます。

8-1 あなたが、「最もよく使う駅」の周辺エリアについて次のように思われますか？ (必須)

	そう思う	どちらとも言えない	そう思わない
必要な商業施設や飲食店が揃っている	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
銀行や公共サービス施設が揃っている	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
にぎわいのある商店街や飲食店街がある	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
歩いて楽しむことができる	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
街並みや、道が美しい	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
夜も明るく、安全である	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
地域のコミュニティ拠点である	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
災害時に地域の拠点になる	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

8-2 あなたが、「最もよく使う駅」の周辺で、よく利用している施設を選んでください。<いくつでも> (必須)

- コンビニエンスストア

- スーパーマーケット
- カフェ
- ケーキ屋・和菓子屋
- パン屋、ベーカリー
- レストラン
- 居酒屋
- バーやパブ
- 花屋
- 衣料品店
- 文房具・雑貨店
- 書店
- クリーニング店
- 家事や住まいの相談窓口
- 駅で宅配便を受け取れる窓口・宅配ロッカー
- 美容院・理髪店
- 医院・診療所
- 温浴施設
- スポーツジム
- 図書館
- 介護施設(通所)
- 介護施設(訪問)
- 託児施設
- ギャラリー
- 趣味や習い事をする教室
- 駐輪場
- 駐車場
- レンタサイクル
- レンタカー(カーシェア)
- その他
- 特になし

8-3 あなたが、「最もよく使う駅」の周辺には、次のような場所がありますか？ (必須)

	ある	どちらとも言えない	ない
いろいろなイベントを行っている場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
人と待ち合わせができる店や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
一人でまたは友達などとおつろげる店や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
特別な日に食事をしたくなる店	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
休日に出かけたくなる施設や場所	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

特別に目にしたことや施設や場所

特にお気に入りの店や場所

戻る

次へ

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

9-1 あなたが、**数駅電車に乗って**(都心の駅を除く)、利用する施設を選んでください。<いくつでも> (必須)

- コンビニエンスストア
- スーパーマーケット
- 大型ショッピングセンター
- 映画館
- カフェ
- ケーキ屋・和菓子屋
- パン屋、ベーカリー
- レストラン
- 居酒屋
- バーやパブ
- 花屋
- 衣料品店
- 文房具・雑貨店
- 書店
- クリーニング店
- 家事や住まいの相談窓口
- 駅で宅配便を受け取れる窓口・宅配ロッカー
- 美容院・理髪店
- 医院・診療所・病院
- 温浴施設
- スポーツジム
- 図書館

- 介護施設(通所)
- 介護施設(訪問)
- 託児施設
- ギャラリー
- 趣味や習い事をする教室
- 駐輪場
- 駐車場
- レンタサイクル
- レンタカー(カーシェア)
- その他
- 特にない

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

9-2 あなたは、数駅電車に乗ってもこだわりの施設に行くことがありますか？(必須)

- ある
 特にない

[戻る](#) [次へ](#)

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

9-3 あなたが、数駅電車に乗ってでも行くことがある(都心の駅を除く)、特にこだわりの施設を教えてください。その駅名と、その具体的な理由をご入力ください。<最大5つまで>

<回答例(以下の組み合わせで入力ください)>

こだわりの施設: ケーキ屋

沿線: 京阪

最寄り駅: 枚方市駅

理由: 美味しいケーキを買いに行く

こだわりの施設(1) (必須)

沿線(1) (必須)

最寄り駅(1) (必須)

 駅

理由(1) (必須)

こだわりの施設(2)

沿線(2)

最寄り駅(2)

 駅

理由(2)

こだわりの施設(3)

沿線(3)

---お選びください--- ▼

最寄り駅(3)

 駅

理由(3)

こだわりの施設(4)

沿線(4)

---お選びください--- ▼

最寄り駅(4)

 駅

理由(4)

こだわりの施設(5)

沿線(5)

---お選びください--- ▼

最寄り駅(5)

 駅

理由(5)

戻る

次へ

以下のアンケートにご回答ください。

10-1 あなたが、特に駅や駅周辺にあるとよいなあとと思う施設を選んでください。<5つまで> (必須)

- コンビニエンスストア
- スーパーマーケット
- 大型ショッピングセンター
- カフェ
- 居酒屋
- ケーキ屋・和菓子屋
- デリカ(惣菜屋)
- パン屋、ベーカリー
- 花屋
- 書店
- クリーニング店
- 靴修理・靴磨き
- 映画館
- 家事や住まいの相談窓口
- 駅で宅配便を受け取れる窓口・宅配ロッカー
- 美容院・理髪店
- 医院・診療所・病院
- 温浴施設
- スポーツジム
- 介護施設(通所)
- 介護施設(訪問)
- 図書館
- 行政窓口
- 託児施設
- 学童保育施設
- ギャラリー
- 集会施設
- サテライトオフィス
- シェアオフィス
- 学習スペース
- 趣味や習い事をする教室
- 塾や予備校
- レンタサイクル
- レンタカー(カーシェア)
- 特になし

10-2 上記以外に、あなたがぜひ駅や駅周辺にこんな施設があると良いなあとと思う施設があれば、具体的にご記入ください。

戻る 次へ

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■「お住まいの沿線」での生活についてうかがいます。

11-1 総じて、あなたは今「お住まいの沿線」での生活に満足していますか？ (必須)

- 将来も含めて満足している
- 今は満足しているが将来には不安がある
- どちらかという満足している
- どちらかという満足していない
- 満足していない

11-2 あなたが、あなたのお住まいの沿線で、満足していることはなんですか？ <いくつでも> (必須)

- 仕事から遊びまで、日常生活が沿線でしやすい
- 沿線駅が個性的で、いろいろと楽しめる場所がある
- ターミナル駅が便利
- 沿線ブランドイメージや評判が良い
- 電車の車体や内装のデザインが良い
- 沿線に住んでいる人が上品
- 沿線が庶民的で、物価が安い
- 良好な住宅街が多くある
- 沿線の公共施設(市民ホールや公営プールなど)が充実している
- 小さい時からなじみがあり、思い出が多い
- 電鉄会社の信頼度が高い
- その他
- 特になし

12-1 あなたは、今後も今のお住まいに住み続けますか？ (必須)

- 住み続けるつもり
- 住み続けたいが、難しい
- できれば、住み替えたいと思う
- 住み替えることが決まっている

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

13-1 あなたは次のような住宅や住宅地に住んでみたいと思いますか？(必須)

	そう思う	どちらとも言えない	そう思わない
太陽光発電などを用いたゼロエネルギーの住宅	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
都心のタワーマンション	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
お住まいの地域のタワーマンション	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
菜園付きの住宅	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
戸建て住宅が立ち並ぶ住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
店や飲食店もある住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
スポーツ施設やゲストルームなど様々な共用施設の整った住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
居住者同士のコミュニティ活動が活発で、安心できる住宅地	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

■最後に、あなたご自身やご家族についてうかがいます。

14-1 あなたの年齢をお答えください。(必須)

才
(半角数字)

14-2 あなたの性別をお答えください。(必須)

- 男
- 女

14-3 あなたのご職業をお答えください。(必須)

- 会社員・公務員(給与所得者)
- 自由業・自営業
- 会社経営者・役員
- 専門職(司法書士など)
- アルバイト・パート・派遣社員
- 学生
- 家事専業
- 無職
- その他

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

15-1 あなたのご家族(現在の住まい(ともに暮らす人)は、あなたを含め何人ですか？ (必須)

人
(半角数字)

15-2 ご家族のうち次に該当する人はおられますか？また、選択した該当する人の後ろの各入力欄に、人数を必ず半角数字で入力ください。(必須)

- 電車の定期を持っている人
- 65歳以上の人
- 15歳未満の人
- 該当する人はいない

15-3 同居する家族構成は次のうちどれにあたりますか？ (必須)

- 単身家族
- 夫婦のみ
- 2世代家族(親+子)
- 3世代家族(親+子+孫)
- その他

京阪沿線の暮らしと駅についてのアンケート

以下のアンケートにご回答ください。

16-1 あなたの家庭で、現在所有している乗り物についてお答えください。また、選択した乗り物の後ろの各入力欄に、持っている台数を必ず半角数字で入力ください。(必須)

- 自家用車を持っている
- 原付・バイクを持っている
- 自転車を持っている
- 持っていない

16-2 あなたのお住まいの地域の郵便番号をご記入ください。(必須)

-
(半角数字)

16-3 あなたがお住まいの住宅地、鉄道駅や鉄道について、ご意見があれば自由にお書きください。

*質問は以上です。ご協力、ありがとうございました。

駅とつながる郊外住宅地の暮らしアンケート

■あなたご自身のふだんの暮らしについてうかがいます。

説明に従って、あてはまる数字に○をつけてください。

問1. お住まいの最寄り駅はどちらですか？また電車をよく利用しますか？

<カッコ内に駅名を記入のうえ○は1つ>

●駅名 () 駅

- 1 電車をよく利用する
- 2 ある程度利用する
- 3 ほとんど利用しない

問2. その駅までの主な交通手段は何ですか。

<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 自家用車
- 5 タクシー
- 6 その他 ()

問3. その駅や駅周辺によく行きますか？<○は1つ>

- 1 1日数回
- 2 ほぼ毎日1回
- 3 週に数回
- 4 週に1回
- 5 月に数回
- 6 ほとんど行かない

問4. その駅や駅周辺には何をしに行きますか？

<○はいくつでも>

- 1 電車に乗るため
- 2 駅前にある店や施設を利用するため
- 3 電車を利用する家族の送迎のため
- 4 ほとんど行かない
- 5 その他 ()

問5. あなたはよく外出しますか？ <○は1つ>

- 1 1日数回
- 2 ほぼ毎日1回
- 3 週に数回
- 4 週に1回
- 5 月に数回
- 6 ほとんど外出しない

問6. あなたやご家族が、通勤通学以外の目的で学園前駅周辺へ行く時の主な交通手段は何ですか？

<○は1つ>

- 1 電車
- 2 バス
- 3 バスと電車
- 4 自家用車
- 5 その他 ()

問7. 日常の食料品はどこで入手しますか？<○は1つ>

- 1 ほぼ毎日、店で買う
- 2 週に数回、店で買う
- 3 休日に、店でまとめ買いをする
- 4 共同購入や宅配を利用している
- 5 主に配食や給食等のサービスを利用している
- 6 その他 ()

問8. 日常の食料品等の買い物で、最もよく利用する店はどこにありますか？ <○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地のなか
- 2 お住まいの住宅地の周辺
- 3 駅の近く
- 4 その他 ()

問9. その店のタイプはどれですか？ <○は1つ>

- 1 大型ショッピングセンター
- 2 スーパーマーケット
- 3 コンビニ
- 4 商店街、市場のなか
- 5 個別の店舗
- 6 その他 ()

問10. その店への主な交通手段は何ですか？<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他 ()

問11. 飲食店（レストラン、カフェ、居酒屋等）によく
行きますか？ <○は1つ>

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回
- 3 月に数回
- 4 ほとんど行かない

問12. よく行く飲食店はどこにありますか？

<○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地のなか
- 2 お住まいの住宅地の周辺
- 3 駅、駅周辺
- 4 ほとんど行かない
- 5 その他（ ）

問13. その飲食店に行く主な交通手段は何ですか？

<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他（ ）

問14. 病院など医療施設にはよく行きますか？

<○は1つ>

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回
- 3 月に数回
- 4 ほとんど行かない

問15. 最もよく行く医療施設はどこにありますか？

<○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地のなか
- 2 お住まいの住宅地の周辺
- 3 最寄りの駅、駅周辺
- 4 その他（ ）

問16. その施設のタイプはどれですか？ <○は1つ>

- 1 病院（総合病院、公立病院等）
- 2 医院（個人経営の小規模な診療所等）
- 3 複数の医院を集めたクリニックモール
- 4 その他（ ）

問17. そこへの主な交通手段は何ですか？ <○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他（ ）

問18. 安価で身近にあれば利用したいと思うサービスや
場所がありますか？ <○はいくつでも>

- 1 家事代行サービス
- 2 買物代行サービス
- 3 配食サービス
- 4 カーシェアリング
- 5 カフェ・喫茶店
- 6 毎日でも気軽に昼食や夕食を取れる飲食店
- 7 気軽に朝食がとれる場所
- 8 夜に気軽に集うことのできる場所
- 9 昼間に気軽に集うことのできる場所
- 10 銭湯・共同浴場
- 11 趣味や習い事をする教室
- 12 託児施設
- 13 図書館
- 14 美術館・博物館
- 15 スポーツジム
- 16 その他（ ）

問19. 前問で回答されたサービスや施設はどのあたりに
あれば、利用したいですか？ <○はいくつでも>

- 1 最寄り駅周辺にあれば利用したい
- 2 お住まいの沿線にあれば利用したい
- 3 車が便利な幹線道路沿いにあれば利用したい
- 4 どこにあってもあまり利用しないと思う

問20. あなたが出かけたくなる場所やよく出かける場所
は、どのような場所ですか？ <○はいくつでも>

- 1 新鮮な野菜や地元の食材が買える場所
- 2 いろいろ好みのものを購入できる場所
- 3 美味しいものが食べられる場所
- 4 温泉やマッサージ等リラックスできる場所
- 5 習い事や文化的な情報が得られる場所
- 6 様々な人と出会える場所
- 7 健康的に体を動かすことのできる場所
- 8 医療・福祉施設がある場所
- 9 自然が豊かな場所
- 10 予想できない楽しみに出会える場所
- 11 いつも何かイベントをやっている場所
- 12 一人で静かに過ごせる場所
- 13 その他（ ）

■あなたのお住まいについてうかがいます。

あてはまる番号に○をつけ、その番号の該当する口印1ヶ所に✓(チェック)を入れてください。

問21. お住まいの住宅についてお答え下さい。

- ・敷地の面積 <数字を記入>
およそ () m²
- ・住宅の延床面積(すべての階の合計) <数字を記入>
およそ () m²
- ・建てられた年 <西暦年を記入>
西暦 () 年
- ・住み始めた年 <西暦年を記入>
西暦 () 年

問22. 住宅の所有関係についてお答え下さい。

<1~5のいずれかに○のうえ口印に✓>

- 1 あなたまたは同居する家族等が所有している →
 新築住宅を購入した
 土地を購入して家を新築した
 中古住宅を購入した
- 2 同居していない親や親戚が所有している →
 賃料を払っている
 賃料を払っていない
- 3 賃貸住宅である →
 不動産業者を通じ借りている
 所有者から直接借りている
- 4 社宅である
- 5 その他 ()

問23. 現在の住宅に住み始めたいきさつをお答え下さい。

<○はいくつでも>

- 1 親の代から住みつづけている
- 2 配偶者が住んでいた
- 3 親との同居のため
- 4 親、親戚が近くに住んでいる
- 5 親、親戚が所有していた家が空いた
- 6 通勤・通学等に便利だから
- 7 住宅地や街路樹等、町並みがよいから
- 8 緑地等、自然環境に恵まれているから
- 9 買い物等に便利だから
- 10 同じ世代の家族がたくさんいるから
- 11 子育ての環境がよいから
- 12 住宅の価格または賃料が手頃だったから
- 13 愛着のあるまちだから
- 14 なじみのある鉄道沿線だから
- 15 その他 ()

問24. 今後も現在の住宅に住み続ける予定ですか?

<1~5のいずれかに○のうえ口印1ヶ所に✓>

- 1 住み続けるつもり
 - 2 いつかは、引っ越すつもり
 - 3 数年以内に引っ越すつもり
- ※2または3に回答された場合、下記A~Cにもご回答下さい

A. どのようなところに引っ越したいですか?

- 実家や親戚が住むまち
- 子ども家族が住むまち
- サービス施設が集積する都心
- サービス施設が集積する駅周辺
- その他 ()

B. どのような住宅に引っ越したいですか?

- 戸建て住宅
- 二世帯住宅
- 分譲マンション
- 賃貸マンション
- ケア付きマンション
- 有料老人ホーム
- その他 ()

C. 今の住宅はどのようにしたいですか?

- 当面このまま
- 子ども家族に住んでほしい
- 親戚や知人に貸したい
- 一般向きの賃貸住宅にしたい
- 売却したい
- 建て替えて、賃貸住宅にしたい
- 更地にして貸したい
- その他 ()

4 転居したいが難しい →

なぜ難しいのですか? <☑はいくつでも>

- 転居先に適当な住宅がない
- 資金がない
- 今の住宅が売れない
- 今の住宅が貸せない
- 家族の合意が得られない
- 引っ越しが面倒
- その他 ()

5 わからない

■住まいやまちの満足度についてうかがいます。

問 25. 今の生活で満足している項目に○、不満な項目には×をご記入下さい。〈○、×はいくつでも〉

- 1 家の広さや間取り
- 2 庭の広さや造園
- 3 家の外観や外構
- 4 家の防犯性
- 5 住宅地の景観や雰囲気
- 6 近所の方々やコミュニティ
- 7 日常生活の利便性
- 8 子どもや親戚との距離感
- 9 周辺の自然環境
- 10 公民館等地域の公的なサービス施設
- 11 託児施設
- 12 介護施設
- 13 市の公共サービス
- 14 駅までの距離
- 15 買い物施設までの距離

問 26. 総じて、あなたは今の生活に満足していますか？
〈○は1つ〉

- 1 将来も含めて満足している
- 2 今は満足しているが将来には不安がある
- 3 どちらかという満足している
- 4 どちらかという満足していない
- 5 満足していない

問 27. 今の生活で不安だと思うことは何ですか？
〈○はいくつでも〉

- 1 家が地震で大きな被害を受けないか不安
- 2 家が古くなり間取りや動線が使いにくい
- 3 敷地内の階段や段差の上がり下りが負担
- 4 地域に子どもが少ない
- 5 住宅地のなかでの階段の上がり下りが負担
- 6 歩いて行ける店等が減っている
- 7 周りに空き家が増えてきた
- 8 自家用車を運転することができなくなる
- 9 高齢となり、医療や福祉面で不安
- 10 その他 ()

問 34. あなたがお住まいの住宅地、鉄道駅や鉄道について、ご意見があれば自由にご記入下さい。

■最後に、あなたやご家族についてうかがいます。

問 28. あなたの年齢と性別をお答え下さい。

()才、(男・女)

問 29. あなたの職業をお答えください 〈○は1つ〉

- 1 会社員・公務員(給与所得者)
- 2 自由業・自営業
- 3 アルバイト・パート
- 4 学生
- 5 家事専業
- 6 無職
- 7 その他 ()

問 30. あなたを含めて合計何人で住んでおられますか？
()人

問 31. そのうち次にあてはまる人の数をお答え下さい。

- ・ほぼ毎日通勤通学をしている人 ()人
- ・65歳以上の人 ()人
- ・15歳未満の人 ()人
- ・自動車を運転できる人 ()人
- ・介護認定を受けている人 ()人
- ・デイサービス等を利用している人 ()人

問 32. 同居する家族構成は次のうちどれにあたりますか？〈○は1つ〉

- 1 単身
- 2 夫婦のみ
- 3 2世代家族(親+子)
- 4 3世代家族(親+子+孫)
- 5 その他 ()

問 33. 現在、お住まいでお使いの乗り物は何台ですか？

- ・自家用車 ()台
- ・原付・バイク ()台
- ・自転車 ()台

*質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

駅とつながる郊外住宅地の暮らしアンケート

■あなたご自身のふだんの暮らしについてうかがいます。

問1. お住まいの「最寄り駅」はどちらですか？
また電車をよく利用しますか？

<カッコ内に駅名を記入のうえ○は1つ>

●最寄り駅名 () 駅

- 1 最寄り駅から電車をよく利用する
- 2 最寄り駅以外の駅から電車を利用する
() 駅
- 3 電車はほとんど利用しない

問2. 最寄り駅までの主な交通手段は何ですか。

<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 自分が運転する車
- 5 家族が運転する車
- 6 タクシー
- 7 その他 ()

問3. 最寄り駅や駅周辺によく行きますか？

<○は1つ>

- 1 1日数回
- 2 ほぼ毎日1回
- 3 週に数回
- 4 週に1回
- 5 月に数回
- 6 ほとんど行かない

問4. 最寄り駅や駅周辺には何をしに行きますか？

<○はいくつでも>

- 1 電車に乗るため
- 2 駅前にある店や施設を利用するため
- 3 電車を利用する家族の送迎のため
- 4 ほとんど行かない
- 5 その他 ()

問5. あなたはよく外出しますか？ <○は1つ>

- 1 1日数回
- 2 ほぼ毎日1回
- 3 週に数回
- 4 週に1回
- 5 月に数回
- 6 ほとんど外出しない

問6. あなたやご家族が、通勤通学以外の目的で日生中央駅周辺へ行く時の主な交通手段は何ですか

<○は1つ>

- 1 電車
- 2 バス
- 3 バスと電車
- 4 自家用車
- 5 その他 ()

問7. 日常の食料品はどこで買いますか？ <○は1つ>

- 1 ほぼ毎日、店で買う
- 2 週に数回、店で買う
- 3 休日に、店でまとめ買いをする
- 4 共同購入や宅配を利用している
- 5 主に配食や給食等のサービスを利用している
- 6 その他 ()

問8. 日常の食料品等の買い物で、最もよく利用する店はどこにありますか？ <○は1つ>

- 1 住んでいる住宅地のなか
- 2 住んでいる住宅地の周辺
- 3 最寄り駅周辺
- 4 その他 ()

問9. その店のタイプはどれですか？ <○は1つ>

- 1 大型ショッピングセンター
- 2 スーパーマーケット
- 3 コンビニエンスストア
- 4 商店街、市場のなか
- 5 個別の店舗
- 6 道の駅・直販店
- 7 その他 ()

問10. その店への主な交通手段は何ですか？ <○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他 ()

問 11. 飲食店（レストラン、カフェ、居酒屋等）によく行きますか？ <○は1つ>

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回
- 3 月に数回
- 4 ほとんど行かない

問 12. よく行く飲食店はどこにありますか？ <○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地のなか
- 2 お住まいの住宅地の周辺
- 3 最寄り駅、駅周辺
- 4 ほとんど行かない
- 5 その他（ ）

問 13. その飲食店に行く主な交通手段は何ですか？ <○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 バスと電車
- 6 自分が運転する車
- 7 家族が運転する車
- 8 タクシー
- 9 その他（ ）

問 14. 病院など医療施設にはよく行きますか？ <○は1つ>

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回
- 3 月に数回
- 4 ほとんど行かない

問 15. 最もよく行く医療施設はどこにありますか？ <○は1つ>

- 1 住んでいる住宅地のなか
- 2 住んでいる住宅地の周辺
- 3 最寄りの駅、駅周辺
- 4 その他（ ）

問 16. その施設のタイプはどれですか？ <○は1つ>

- 1 病院（総合病院、公立病院等）
- 2 医院（個人経営の小規模な診療所等）
- 3 複数の医院を集めたクリニックモール
- 4 その他（ ）

問 17. そこへの主な交通手段は何ですか？ <○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 バスと電車
- 6 自分が運転する車
- 7 家族が運転する車
- 8 タクシー
- 9 その他（ ）

問 18. 安価で身近にあれば利用したいと思うサービスや場所がありますか？ <○はいくつでも>

- 1 家事代行サービス
- 2 買物代行サービス
- 3 配食サービス
- 4 カーシェアリング
- 5 カフェ・喫茶店
- 6 毎日でも気軽に昼食や夕食を取れる飲食店
- 7 気軽に朝食がとれる場所
- 8 夜に気軽に集うことのできる場所
- 9 昼間に気軽に集うことのできる場所
- 10 銭湯・共同浴場
- 11 趣味や習い事をする教室
- 12 託児施設
- 13 図書館
- 14 美術館・博物館
- 15 スポーツジム
- 16 その他（ ）
- 17 特にない

問 19. 前問で回答されたサービスや施設はどのあたりにあれば、利用したいですか？ <○はいくつでも>

- 1 住宅地の中にあれば利用したい
- 2 最寄り駅周辺にあれば利用したい
- 3 能勢電沿線にあれば利用したい
- 4 近くの幹線道路沿いにあれば利用したい
- 5 どこにあってもあまり利用しない

問 20. あなたが出かけたくなる場所やよく出かける場所は、どのような場所ですか？ <○はいくつでも>

- 1 新鮮な野菜や地元の食材が買える場所
- 2 いろいろ好みのものを購入できる場所
- 3 美味しいものが食べられる場所
- 4 温泉やマッサージ等リラックスできる場所
- 5 習い事や文化的な情報が得られる場所
- 6 様々な人と出会える場所
- 7 健康的に体を動かすことができる場所
- 8 医療・福祉施設がある場所
- 9 自然が豊かな場所
- 10 予想できない楽しみに出会える場所
- 11 いつも何かイベントをやっている場所
- 12 一人で静かに過ごせる場所
- 13 その他（ ）

■あなたのお住まいについてうかがいます。

問 21. お住まいの住宅についてお答え下さい。

- ・敷地の面積 <数字を記入>
おおよそ () m²
- ・住宅の延床面積 (すべての階の合計) <数字を記入>
おおよそ () m²
- ・建てられた年 <西暦年を記入>
西暦 () 年
- ・住み始めた年 <西暦年を記入>
西暦 () 年

問 22. 住宅の所有関係についてお答え下さい。

<1~5のいずれかに○のうえ□印に✓>

- 1 あなたまたは同居する家族等が所有している →
 新築住宅を購入した
 土地を購入して家を新築した
 中古住宅を購入した
- 2 同居していない親や親戚が所有している →
 賃料を払っている
 賃料を払っていない
- 3 賃貸住宅である →
 不動産業者を通じ借りている
 所有者から直接借りている
- 4 社宅である
- 5 その他 ()

問 23. 現在の住宅に住み始めたいきさつをお答え下さい。

<○はいくつでも>

- 1 親の代から住みつづけている
- 2 配偶者が住んでいた
- 3 親との同居のため
- 4 親、親戚が近くに住んでいる
- 5 親、親戚が所有していた家が空いた
- 6 通勤・通学等に便利だから
- 7 住宅地や街路樹等、町並みがよいから
- 8 緑地等、自然環境に恵まれているから
- 9 買い物等に便利だから
- 10 同じ世代の家族がたくさんいるから
- 11 子育ての環境がよいから
- 12 住宅の価格または賃料が手頃だったから
- 13 愛着のあるまちだから
- 14 なじみのある鉄道沿線だから
- 15 その他 ()

問 24. 今後も現在の住宅に住み続ける予定ですか？

<1~5のいずれかに○のうえ□印1ヶ所に✓>

- 1 住み続けるつもり
- 2 いつかは、引っ越すつもり
- 3 数年以内に引っ越すつもり

※2または3に回答された場合、下記A~Cにもご回答下さい

A. どのようなところに引っ越すつもりですか？

- 実家や親戚が住むまち
- 子ども家族が住むまち
- サービス施設が集積する都心
- サービス施設が集積する駅周辺
- その他 ()

B. どのような住宅に引っ越すつもりですか？

- 戸建て住宅
- 二世帯住宅
- 分譲マンション
- 賃貸マンション
- ケア付きマンション
- 有料老人ホーム
- その他 ()

C. 今の住宅はどのようにしたいですか？

- 当面このまま
- 子ども家族に住んでほしい
- 親戚や知人に貸したい
- 一般向きの賃貸住宅にしたい
- 売却したい
- 建て替えて、賃貸住宅にしたい
- 更地にして貸したい
- その他 ()

4 転居したいが難しい →

なぜ難しいのですか？ <□はいくつでも>

- 適当な転居先がない
- 資金がない
- 今の住宅が売れない
- 今の住宅が貸せない
- 家族の合意が得られない
- 引っ越しが面倒
- その他 ()

5 わからない

■住まいやまちの満足度についてうかがいます。

問 25. 今の生活で満足している項目に○、不満な項目には×をご記入下さい。〈○・×はいくつでも〉

- 1 家の広さや間取り
- 2 庭の広さや造園
- 3 家の外観や外構
- 4 家の防犯性
- 5 住宅地の景観や雰囲気
- 6 近所の方々やコミュニティ
- 7 日常生活の利便性
- 8 子どもや親戚との距離感
- 9 周辺の自然環境
- 10 公民館等地域の公的なサービス施設
- 11 託児施設
- 12 介護施設
- 13 市の公共サービス
- 14 駅までの距離
- 15 買い物施設までの距離

問 26. 総じて、あなたは今の生活に満足していますか？
〈○は1つ〉

- 1 将来も含めて満足している
- 2 今は満足しているが将来には不安がある
- 3 どちらかという満足している
- 4 どちらかという満足していない
- 5 満足していない

問 27. 今の生活で不安だと思うことは何ですか？
〈○はいくつでも〉

- 1 家が地震で大きな被害を受けないか不安
- 2 家が古くなり間取りや動線が使いにくい
- 3 敷地内の階段や段差の上がり下りが負担
- 4 地域に子どもが少ない
- 5 住宅地のなかでの階段の上がり下りが負担
- 6 歩いて行ける店等が減っている
- 7 周りに空き家が増えてきた
- 8 自家用車を運転することができなくなる
- 9 高齢となり、医療や福祉面で不安
- 10 その他 ()

■最後に、あなたやご家族についてうかがいます。

問 28. あなたの年齢と性別をお答え下さい。
()才、(男・女)

問 29. あなたの職業をお答えください。〈○は1つ〉

- 1 会社員・公務員(給与所得者)
- 2 自由業・自営業
- 3 アルバイト・パート
- 4 学生
- 5 家事専業
- 6 無職
- 7 その他 ()

問 30. あなたを含めて合計何人で住んでおられますか？
〈数字を記入〉
()人

問 31. そのうち次にあてはまる人の数をお答え下さい。
〈数字を記入〉

- ・ほぼ毎日通勤通学をしている人 ()人
- ・65歳以上の人 ()人
- ・15歳未満の人 ()人
- ・自動車を運転できる人 ()人
- ・介護認定を受けている人 ()人
- ・デイサービス等を利用している人 ()人

問 32. 同居する家族構成は、次のうちどれにあたりますか？
〈○は1つ〉

- 1 単身
- 2 夫婦のみ
- 3 2世代家族(親+子)
- 4 3世代家族(親+子+孫)
- 5 その他 ()

問 33. 現在、お住まいでお使いの下記の乗り物はそれぞれ何台ですか？
〈数字を記入〉

- ・自家用車 ()台
- ・原付・バイク ()台
- ・自転車 ()台

■あなたがお住まいの住宅地、鉄道駅や鉄道について、ご意見があれば自由にご記入下さい。

・質問は以上です。ご協力ありがとうございました。

駅とつながる郊外住宅地の暮らしアンケート

■あなたご自身のふだんの暮らしについてうかがいます。

説明に従って、あてはまる数字に○をつけてください。

問1. お住まいの最寄り駅はどちらですか？また電車をよく利用しますか？

<カッコ内に駅名を記入のうえ○は1つ>

●駅名 () 駅

- 1 電車をよく利用する
- 2 ある程度利用する
- 3 ほとんど利用しない

問2. その駅までの主な交通手段は何ですか？

<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 自家用車
- 5 タクシー
- 6 その他 ()

問3. その駅や駅周辺によく行きますか？<○は1つ>

- 1 1日数回
- 2 ほぼ毎日1回
- 3 週に数回
- 4 週に1回
- 5 月に数回
- 6 ほとんど行かない

問4. その駅や駅周辺には、何をしに行きますか？

<○はいくつでも>

- 1 電車に乗るため
- 2 駅前にある店や施設を利用するため
- 3 電車を利用する家族の送迎のため
- 4 ほとんど行かない
- 5 その他 ()

問5. あなたはよく外出しますか？ <○は1つ>

- 1 1日数回
- 2 ほぼ毎日1回
- 3 週に数回
- 4 週に1回
- 5 月に数回
- 6 ほとんど外出しない

問6. あなたやご家族が、通勤通学以外の目的で橋本駅周辺へ行く時の主な交通手段は何ですか？

<○は1つ>

- 1 電車
- 2 バス
- 3 バスと電車
- 4 自家用車
- 5 その他 ()

問7. 日常の食料品はどこで入手しますか？<○は1つ>

- 1 ほぼ毎日、店で買う
- 2 週に数回、店で買う
- 3 休日に、店でまとめ買いをする
- 4 共同購入や宅配を利用している
- 5 主に配食や給食等のサービスを利用している
- 6 その他 ()

問8. 日常の食料品等の買い物で、最もよく利用する店はどこにありますか？ <○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地（三石台）のなか
- 2 お住まいの住宅地（三石台）の周辺
- 3 駅の近く
- 4 その他 ()

問9. その店のタイプはどれですか？ <○は1つ>

- 1 大型ショッピングセンター
- 2 スーパーマーケット
- 3 コンビニ
- 4 商店街、市場のなか
- 5 個別の店舗
- 6 その他 ()

問10. その店への主な交通手段は何ですか？<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他 ()

問11. 飲食店（レストラン、カフェ、居酒屋等）によく
行きますか？ <○は1つ>

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回
- 3 月に数回
- 4 ほとんど行かない

問12. よく行く飲食店はどこにありますか？

<○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地（三石台）のなか
- 2 お住まいの住宅地（三石台）の周辺
- 3 駅、駅周辺
- 4 ほとんど行かない
- 5 その他（ ）

問13. その飲食店に行く主な交通手段は何ですか？

<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他（ ）

問14. 病院など医療施設にはよく行きますか？

<○は1つ>

- 1 ほぼ毎日
- 2 週に数回
- 3 月に数回
- 4 ほとんど行かない

問15. 最もよく行く医療施設はどこにありますか？

<○は1つ>

- 1 お住まいの住宅地（三石台）のなか
- 2 お住まいの住宅地（三石台）の周辺
- 3 最寄りの駅、駅周辺
- 4 その他（ ）

問16. その医療施設のタイプはどれですか？

<○は1つ>

- 1 病院（総合病院、公立病院等）
- 2 医院（個人経営の小規模な診療所等）
- 3 複数の医院を集めたクリニックモール
- 4 その他（ ）

問17. その医療施設への主な交通手段は何ですか？

<○は1つ>

- 1 徒歩
- 2 自転車、原付またはバイク
- 3 バス
- 4 電車
- 5 自分が運転する車
- 6 家族が運転する車
- 7 タクシー
- 8 その他（ ）

問18. 安価で身近にあれば利用したいと思うサービスや
場所はありますか？ <○はいくつでも>

- 1 家事代行サービス
- 2 買物代行サービス
- 3 配食サービス
- 4 カーシェアリング
- 5 カフェ・喫茶店
- 6 毎日でも気軽に昼食や夕食を取れる飲食店
- 7 気軽に朝食がとれる場所
- 8 夜に気軽に集うことのできる場所
- 9 昼間に気軽に集うことのできる場所
- 10 銭湯・共同浴場
- 11 趣味や習い事をする教室
- 12 託児施設
- 13 図書館
- 14 美術館・博物館
- 15 スポーツジム
- 16 その他（ ）

問19. 前問で回答されたサービスや施設はどのあたりに
あれば、利用したいですか？<○はいくつでも>

- 1 最寄り駅周辺にあれば利用したい
- 2 お住まいの沿線にあれば利用したい
- 3 車が便利な幹線道路沿いにあれば利用したい
- 4 どこにあってもあまり利用しないと思う

問20. あなたが出かけたくなる場所やよく出かける場所
は、どのような場所ですか？<○はいくつでも>

- 1 新鮮な野菜や地元の食材が買える場所
- 2 いろいろ好みのものを購入できる場所
- 3 美味しいものが食べられる場所
- 4 温泉やマッサージ等リラックスできる場所
- 5 習い事や文化的な情報が得られる場所
- 6 様々な人と出会える場所
- 7 健康的に体を動かすことのできる場所
- 8 医療・福祉施設がある場所
- 9 自然が豊かな場所
- 10 予想できない楽しみに出会える場所
- 11 いつも何かイベントをやっている場所
- 12 一人で静かに過ごせる場所
- 13 その他（ ）

■あなたのお住まいについてうかがいます。

あてはまる番号に○をつけ、その番号の該当する口印1ヶ所に✓（チェック）を入れてください。

問21. お住まいの住宅についてお答え下さい。

- ・敷地の面積 <数字を記入>
およそ () m²
- ・住宅の延床面積 (すべての階の合計) <数字を記入>
およそ () m²
- ・建てられた年 <西暦年を記入>
西暦 () 年
- ・住み始めた年 <西暦年を記入>
西暦 () 年

問22. 住宅の所有関係についてお答え下さい。

<1～5のいずれかに○のうえ口印に✓>

- 1 あなたまたは同居する家族等が所有している →
 新築住宅を購入した
 土地を購入して家を新築した
 中古住宅を購入した
- 2 同居していない親や親戚が所有している →
 賃料を払っている
 賃料を払っていない
- 3 賃貸住宅である →
 不動産業者を通じ借りている
 所有者から直接借りている
- 4 社宅である
- 5 その他 ()

問23. 現在の住宅に住み始めたいきさつをお答え下さい。

<○はいくつでも>

- 1 親の代から住みつづけている
- 2 配偶者が住んでいた
- 3 親との同居のため
- 4 親、親戚が近くに住んでいる
- 5 親、親戚が所有していた家が空いた
- 6 通勤・通学等に便利だから
- 7 住宅地や街路樹等、町並みがよいから
- 8 緑地等、自然環境に恵まれているから
- 9 買い物等に便利だから
- 10 同じ世代の家族がたくさんいるから
- 11 子育ての環境がよいから
- 12 住宅の価格または賃料が手頃だったから
- 13 愛着のあるまちだから
- 14 なじみのある鉄道沿線だから
- 15 その他 ()

問24. 今後も現在の住宅に住み続ける予定ですか？

<1～5のいずれかに○のうえ口印1ヶ所に✓>

- 1 住み続けるつもり
 - 2 いつかは、引っ越すつもり
 - 3 数年以内に引っ越すつもり
- ※2または3に回答された場合、下記A～Cにもご回答下さい

A. どのようなところに引っ越したいですか？

- 実家や親戚が住むまち
- 子ども家族が住むまち
- サービス施設が集積する都心
- サービス施設が集積する駅周辺
- その他 ()

B. どのような住宅に引っ越したいですか？

- 戸建て住宅
- 二世帯住宅
- 分譲マンション
- 賃貸マンション
- ケア付きマンション
- 有料老人ホーム
- その他 ()

C. 今の住宅はどのようにしたいですか？

- 当面このまま
- 子ども家族に住んでほしい
- 親戚や知人に貸したい
- 一般向きの賃貸住宅にしたい
- 売却したい
- 建て替えて、賃貸住宅にしたい
- 更地にして貸したい
- その他 ()

4 転居したいが難しい →

なぜ難しいのですか？ <☑はいくつでも>

- 転居先に適当な住宅がない
- 資金がない
- 今の住宅が売れない
- 今の住宅が貸せない
- 家族の合意が得られない
- 引っ越しが面倒
- その他 ()

5 わからない

■住まいやまちの満足度についてうかがいます。

問 25. 今の生活で満足している項目に○、不満な項目には×をご記入下さい。〈○、×はいくつでも〉

- 1 家の広さや間取り
- 2 庭の広さや造園
- 3 家の外観や外構
- 4 家の防犯性
- 5 住宅地の景観や雰囲気
- 6 近所の方々やコミュニティ
- 7 日常生活の利便性
- 8 子どもや親戚との距離感
- 9 周辺の自然環境
- 10 公民館等地域の公的なサービス施設
- 11 託児施設
- 12 介護施設
- 13 市の公共サービス
- 14 駅までの距離
- 15 買い物施設までの距離

問 26. 総じて、あなたは今の生活に満足していますか？
〈○は1つ〉

- 1 将来も含めて満足している
- 2 今は満足しているが将来には不安がある
- 3 どちらかという満足している
- 4 どちらかという満足していない
- 5 満足していない

問 27. 今の生活で不安だと思うことは何ですか？
〈○はいくつでも〉

- 1 家が地震で大きな被害を受けないか不安
- 2 家が古くなり間取りや動線が使いにくい
- 3 敷地内の階段や段差の上がり下りが負担
- 4 地域に子どもが少ない
- 5 住宅地のなかでの階段の上がり下りが負担
- 6 歩いて行ける店等が減っている
- 7 周りに空き家が増えてきた
- 8 自家用車を運転することができなくなる
- 9 高齢となり、医療や福祉面で不安
- 10 その他 ()

問 34. あなたがお住まいの住宅地、鉄道駅や鉄道について、ご意見があれば自由にご記入下さい。

■最後に、あなたやご家族についてうかがいます。

問 28. あなたの年齢と性別をお答え下さい。
()才、(男・女)

問 29. あなたの職業をお答えください 〈○は1つ〉

- 1 会社員・公務員(給与所得者)
- 2 自由業・自営業
- 3 アルバイト・パート
- 4 学生
- 5 家事専業
- 6 無職
- 7 その他 ()

問 30. あなたを含めて合計何人で住んでおられますか？
()人

問 31. そのうち次にあてはまる人の数をお答え下さい。

- ・ほぼ毎日通勤通学をしている人 ()人
- ・65歳以上の人 ()人
- ・15歳未満の人 ()人
- ・自動車を運転できる人 ()人
- ・介護認定を受けている人 ()人
- ・デイサービス等を利用している人 ()人

問 32. 同居する家族構成は次のうちどれにあたりますか？〈○は1つ〉

- 1 単身
- 2 夫婦のみ
- 3 2世代家族(親+子)
- 4 3世代家族(親+子+孫)
- 5 その他 ()

問 33. 現在、お住まいでお使いの乗り物は何台ですか？

- ・自家用車 ()台
- ・原付・バイク ()台
- ・自転車 ()台

* 質問は以上です。同封の返信用封筒に入れて、10/24(金)までに投函いただきますようお願いいたします。
ご協力ありがとうございました。

緑が丘町・志染町青山地区のまちづくりに関するアンケート [世帯主様向け]

問1 回答者ご自身のことについてうかがいます。

1-1 あなたの性別をお答えください。(ひとつに○) ①男性 ②女性 ③その他

1-2 あなたの年齢をお答えください。()歳

1-3 次の家族構成のうち、あてはまるものをお答えください。(ひとつに○)

- ①単身家族 ②夫婦のみ ③2世代家族(親+子) ④3世代家族(親+子+孫)
 ⑤その他 ()



1-3で③もしくは④と答えられた方にお伺い致します。

1-3-1 同居ご家族に「15歳未満のお子様」はおられますか? はい・いいえ

1-3-2 同居ご家族に(自分を除いて)「65歳以上の方」はおられますか? はい・いいえ

1-3-3 同居ご家族に「就業しているお子様」はおられますか? はい・いいえ

1-4 親、またはお子様のご家族との関係をお答えください。(ひとつに○)

- ①該当する家族はいない ②同居 ③近居(緑が丘町または志染町青山地区内) ④別居

1-5 あなた(世帯主)のご職業をお答えください。(ひとつに○)

- ①会社員、公務員 ②会社経営者、役員 ③自営業 ④専門職
 ⑤アルバイト、パート、派遣社員 ⑥学生 ⑦家事専業 ⑧無職(退職者含む)
 ⑨その他 ()

1-6 あなた(世帯主)の配偶者のご職業をお答えください。(ひとつに○)

- ①いない ②正規雇用・自営業など(1-5の①~④まで含む) ③アルバイト、パート、派遣社員
 ⑥学生 ⑦家事専業 ⑧無職(退職者含む) ⑨その他 ()

1-7 あなたのお住まいの地域はどこですか? 該当する項目に○のうえ、()内に丁目までお答えください。

- ①緑が丘町中 ()丁目 ②緑が丘本町 ()丁目 ③緑が丘町東 ()丁目
 ④緑が丘町西 ()丁目 ⑤志染町青山 ()丁目 ⑥その他 ()

1-8 今のお住まいの居住開始年をお答えください。(昭和・平成)()年

問2 あなたの日常生活に関してうかがいます。

2-1 あなたの勤務先・通学先はどこですか？（ひとつに○）

- ①なし ②緑が丘町または志染町青山地区 ③三木市内 ④三木市外

2-2 あなたが通勤・通学で最もよく利用する交通手段は何ですか？（ひとつに○）

- ①通勤・通学していない ②電車 ③路線バス ④自家用車、バイク・原付 ⑤自転車
⑥徒歩（自営業含む） ⑦その他（ ）

2-3 普段、食料品の買い物は主にどうされていますか？（最もあてはまるものひとつに○）

- ①ほぼ毎日買い物の為に出かける ②週に2~3回、買い物の為に出かける
③通勤などのついでに買い物をする ④休日にまとめて買いする
⑤共同購入や宅配サービスを利用する ⑥ほとんど買い物しない ⑦その他（ ）

2-4 普段、食料品の買い物で、よく利用する店舗はどこですか？（○はいくつでも）

- ①なし ②家の近くの店舗 ③サンロード商店街 ④イオン青山店および周辺
⑤コープこうべ ⑥神戸電鉄粟生線の他駅周辺の店舗 ⑦神戸・大阪などの都心の店舗
⑧車で行きやすいロードサイドの店舗[※] ⑨その他（ ）

※ロードサイド：幹線道路などの交通量が多い道路沿いに立地した商業施設

2-5 普段、食料品の買い物で、最もよく利用する交通手段は何ですか？（ひとつに○）

- ①ほとんど買い物をしない ②電車 ③路線バス ④自家用車、バイク・原付 ⑤自転車
⑥徒歩 ⑦その他（ ）

2-6 個人で、またはご家族とは、どの程度外食されますか？（ひとつに○）

- ①ほぼ毎日外食する ②週に2~3回、外食する ③通勤などのついでに外食する
④休日に外食をする ⑤ほとんど外食をしない ⑥その他（ ）

2-7 個人で、またはご家族での外食でよく利用する店舗はどこですか？（○はいくつでも）

- ①家の近くの店舗 ②サンロード商店街 ③イオン青山店および周辺 ④緑が丘駅前
⑤神戸電鉄粟生線の他駅周辺の店舗 ⑥神戸・大阪などの都心の店舗
⑦車で行きやすいロードサイドの店舗[※] ⑧外食しない ⑨その他（ ）

※ロードサイド：幹線道路などの交通量が多い道路沿いに立地した商業施設

2-8 友人・知人とは、どの程度外食されますか？（ひとつに○）

- ①ほぼ毎日外食する ②週に2~3回、外食する ③通勤などのついでに外食する
④休日に外食をする ⑤ほとんど外食をしない ⑥その他（ ）

問5 三木市内の次の場所や施設を訪れたことはありますか？(○はいくつでも)

- | | | |
|--|--|----------------------|
| ①三木城跡 | ②秀吉本陣跡 | ③伽耶院 ^{がやいん} |
| ④湯の山街道 | ⑤三木市内のいずれかのゴルフ場 | ⑥三木ホースランドパーク |
| ⑦ネスタリゾート | ⑧三木総合防災公園 | ⑨三木山林公園 |
| ⑩美 ^み 囊 ^の 川 ^{かわ} リバーサイドパーク | ⑪御 ^み 坂 ^{さか} サイフォン橋 | ⑫黒滝 |
| ⑬吉川温泉よかたん | ⑭山田錦の館 | ⑮ハーブ工房みきヴェルデ |
| ⑯道の駅みき | ⑰緑が丘公民館 | ⑱志染町青山公民館 |
| ⑲コープこうべ協同学苑 | ⑳三木市中央図書館 | ㉑関西国際大学 |

その他に、三木市内にお気に入りの場所や施設があれば教えてください。
()

問6 次の三木市の特産品で購入または利用したことがあるものをお答えください。(○はいくつでも)

- | | | | | | |
|-------------|-----------|------------|--------|---------|----------|
| ①三木金物 | ②酒米「山田錦」 | ③ぶどう | ④いちご | ⑤三木産ハーブ | ⑥長治せんべい |
| ⑦美吉かご | ⑧黒大豆枝豆 | ⑨肥後守 | ⑩神戸マロン | ⑪半兵衛みそ | ⑫三木合戦ラスク |
| ⑬どら焼き「三木合戦」 | ⑭三木歴史物語煎餅 | ⑮官兵衛・半兵衛饅頭 | | | |

上記の特産品の他に、他人に薦めたいおすすめの商品・特産品があれば教えてください。
()

問7 次のイベントについて、参加したことがあるものをお答えください。(○はいくつでも)

- | | | | |
|----------|----------------|--------|----------|
| ①三木金物まつり | ②みっきいふれあいマラソン | ③三木鬼迫式 | ④さんさんまつり |
| ⑤緑が丘文化祭 | ⑥みっきい夏祭り(防災公園) | | |

問8 緑が丘駅はどれぐらい利用されますか？(最もあてはまるものひとつに○)

- | | | | |
|--------------------|-----------|-------------|-----------|
| ①利用しない | ②毎日利用する | ③平日は、ほぼ利用する | ④休日のみ利用する |
| ⑤平日休日問わず週に1～3回利用する | ⑥月に数回利用する | ⑦それ以下 | |

問8で①～⑦と答えられた方にお伺い致します。

8-1 緑が丘駅からは、主にどちらへ向かわれますか？(ひとつに○)

- | | | | |
|------------|--------|---------|------------|
| ①三木市中心街 | ②小野市方面 | ③鈴蘭台駅周辺 | ④三田または有馬方面 |
| ⑤三宮または元町方面 | ⑥隣接駅周辺 | ⑦その他() | |

問9 その他ご意見やご感想がございましたら教えてください。

質問項目は、以上です。頂きましたご意見は、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
アンケートにご協力くださりありがとうございました。

問い合わせ先 mail: fzo60098@kwansei.ac.jp tel: 080-6128-4540
(関西学院大学大学院 青木)

緑が丘町・志染町青山地区のまちづくりに関するアンケート[ご家族様向け]

問1 回答者ご自身のことについてうかがいます。

1-1 あなたの性別をお答えください。(ひとつに○) ①男性 ②女性 ③その他

1-2 あなたの年齢をお答えください。()歳

1-3 あなた(世帯主)のご職業をお答えください。(ひとつに○)

- ①会社員、公務員 ②会社経営者、役員 ③自営業 ④専門職
⑤アルバイト、パート、派遣社員 ⑥学生 ⑦家事専業 ⑧無職(退職者含む)
⑨その他()

問2 あなたの日常生活についてうかがいます。

2-1 個人で、またはご家族とは、どの程度外食されますか？(ひとつに○)

- ①ほぼ毎日外食する ②週に2~3回、外食する ③通勤などのついでに外食する
④休日に外食をする ⑤ほとんど外食をしない ⑥その他()

2-2 個人で、またはご家族での外食でよく利用する店舗はどこですか？(○はいくつでも)

- ①家の近くの店舗 ②サンロード商店街 ③イオン青山店および周辺 ④緑が丘駅前
⑤神戸電鉄粟生線の他駅周辺の店舗 ⑥神戸・大阪などの都心の店舗
⑦車で行きやすいロードサイドの店舗 ⑧外食しない ⑨その他()

2-3 友人・知人とは、どの程度外食されますか？(ひとつに○)

- ①ほぼ毎日外食する ②週に2~3回、外食する ③通勤などのついでに外食する
④休日に外食をする ⑤ほとんど外食をしない ⑥その他()

2-4 友人・知人との外食でよく利用する店舗はどこですか？(○はいくつでも)

- ①家の近くの店舗 ②サンロード商店街 ③イオン青山店および周辺 ④緑が丘駅前
⑤神戸電鉄粟生線の他駅周辺の店舗 ⑥神戸・大阪などの都心の店舗
⑦車で行きやすいロードサイドの店舗 ⑧外食しない ⑨その他()

2-5 ネット通販で普段どれくらいの頻度で食料品を購入していますか？(最もあてはまるものひとつに○)

- ①利用しない ②週に1回以上利用する ③月に2~3回利用する ④月に1回程度利用する
⑤それ以下 ⑥その他()

2-9 あなたが所属している地域内の組織をお答えください。(〇はいくつでも)

- ①特になし ②自治会 ③老人クラブ ④子ども会
 ⑤NGO・NPO 団体 ⑥商店会 ⑦PTA ⑧ボランティア団体
 ⑨サンロード商店街遂行会 ⑩その他の地域内の行事などの運営委員会 ⑪その他 ()

2-10 次の施設の設置を希望する場所であてはまるものに〇をしてください。(各施設につき、ひとつに〇)

	必要ない	家の近く (徒歩圏内)	緑が丘駅前	サンロード 商店街	イオン青山 周辺	県道 22 号線の ロードサイド
(例) ガソリンスタンド		①				
コンビニエンスストア						
スーパーマーケット						
衣料品店						
文房具・雑貨店						
書店						
託児施設(保育所・学童保育など)						
カフェ						
レストラン・食堂						
居酒屋・バー						
行政相談窓口						
スポーツジム						
趣味や習い事の場						
レンタサイクル						
レンタカー(カーシェア)						
宅配受取ロッカー						
子供をつれて入れる飲食店						
ペットをつれて入れる飲食店						
ネット環境のある作業スペース						
一人でゆっくり過ごせる場所や店						
友人・知人と気軽に 集まれる場所や店						
その他 ()						

2-11 緑が丘駅はどれぐらい利用されますか？(最もあてはまるものひとつに〇)

- ①利用しない ②毎日利用する ③平日は、ほぼ利用する ④休日のみ利用する
 ⑤平日休日問わず週に1~3回利用する ⑥月に数回利用する ⑦それ以下

問 2-11 で ② ~ ⑦ と答えられた方にお伺い致します。

2-11-1 緑が丘駅からは、主にどちらへ向かわれますか？(ひとつに〇)

- ①三木市中心街 ②小野市方面 ③鈴蘭台駅周辺 ④三田または有馬方面
 ⑤三宮または元町方面 ⑥隣接駅周辺 ⑦その他 ()

問3 あなた自身の「三木市」に対する気持ちを答えてください。

(各項目につき、ひとつに○)

強く
思う

思う

少し
思う

あまり
思わない

思わない

全く
思わない

①三木市に、今後も住み続けたいと思う					
②三木市の風土やまちなみはいつまでも変わって欲しくない					
③三木市の人々は、自分にとって大切な存在である					
④自分は、三木市の一員だと思う					
⑤三木市をもっと良くする活動に、自分も関わりたい					
⑥三木市に愛着を感じている					

問4 あなた自身の「お住まいのエリア（緑が丘町または志染町青山）」に対する気持ちを答えてください。

(各項目につき、ひとつに○)

強く
思う

思う

少し
思う

あまり
思わない

思わない

全く
思わない

①この地域に、今後も住み続けたいと思う					
②この地域の風土やまちなみはいつまでも変わって欲しくない					
③この地域の人々は、自分にとって大切な存在である					
④自分は、この地域社会の一員だと思う					
⑤この地域をもっと良くする活動に、自分も関わりたい					
⑥この地域に愛着を感じている					

問5 三木市内の次の場所や施設を訪れたことはありますか？(○はいくつでも)

- | | | |
|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| ①三木城跡 | ②秀吉本陣跡 | ③ <small>がやいん</small> 加耶院 |
| ④湯の山街道 | ⑤三木市内のいずれかのゴルフ場 | ⑥三木ホースランドパーク |
| ⑦ネスタリゾート
<small>みのかわ</small> | ⑧三木総合防災公園 | ⑨三木山林公園 |
| ⑩美囊川リバーサイドパーク | ⑪ <small>みさか</small> 御坂サイフォン橋 | ⑫黒滝 |
| ⑬吉川温泉よかたん | ⑭山田錦の館 | ⑮ハーブ工房みきヴェルデ |
| ⑯道の駅みき | ⑰緑が丘公民館 | ⑱志染町青山公民館 |
| ⑲コープこうべ協同学苑 | ⑳三木市中央図書館 | ㉑関西国際大学 |

その他に、三木市内にお気に入りの場所や施設があれば教えてください。

()

問6 次の三木市の特産品で購入または利用したことがあるものをお答えください。(○はいくつでも)

- | | | | | | |
|-------------|-----------|------------|--------|---------|----------|
| ①三木金物 | ②酒米「山田錦」 | ③ぶどう | ④いちご | ⑤三木産ハーブ | ⑥長治せんべい |
| ⑦美吉かご | ⑧黒大豆枝豆 | ⑨肥後守 | ⑩神戸マロン | ⑪半兵衛みそ | ⑫三木合戦ラスク |
| ⑬どら焼き「三木合戦」 | ⑭三木歴史物語煎餅 | ⑮官兵衛・半兵衛饅頭 | | | |

上記の特産品の他に、他人に薦めたいおすすめの商品・特産品があれば教えてください。

()

問7 次のイベントについて、参加したことがあるものをお答えください。(○はいくつでも)

- | | | | |
|----------|----------------|--------|----------|
| ①三木金物まつり | ②みっきいふれあいマラソン | ③三木鬼追式 | ④さんさんまつり |
| ⑤緑が丘文化祭 | ⑥みっきい夏祭り(防災公園) | | |

質問項目は、以上です。頂きましたご意見は、今後のまちづくりの参考にさせていただきます。
アンケートにご協力くださりありがとうございました。