

日本大学生産工学部
東京都立田無工業高校
日本大学大学院

正会員 木田 哲 量
正会員 ○ 小 島 透
学生員 関 口 隆 久

1. はじめに 今日、大都市は各種交通機関が集中する都心中心部に業務地域が形成される。このため一般住宅は人口過密に伴う地価、地代の高騰等の経済的原因や居住環境の悪化などと相まって都心周辺部への移転を余儀なくされ、新たに土地や住宅を購入する場合も、今や都心部付近に土地を求めるとは困難な状況となっている。したがって地域全体を見れば都心部の常住人口は暫時減少傾向となり、他方都市外周部の人口は増加傾向を示している。すなわち都心部が次第に空洞化現象を呈し、都市外周部がふくらむスプロール現象により人口形成はドーナツ型を構成する結果となる。このため都心部の昼間人口は種々の業務により夜間人口に比べ非常に多く、この昼間人口の多くは、朝都市外周部より流入し、夕方帰還するにせう両者の間に朝夕激しい交通流が生じ大きな交通問題となる。したがって今後の都市計画に於て、人間中心の都市有効利用が図られるよう都市空洞化現象の要因を調べ、その一例として東京周辺・東部地域にとり、土地細格、夜間人口通勤者数との関係を求め考察を進めることとする。

2. 時間的距離による東京東部の夜間人口と土地細格の関係 夜間人口密度は市川、船橋、習志野(津田沼)千葉の各市とも年々増加傾向を示し、昭和47年から50年までの4年間に500~700/km²の増加が見られ、都市周辺部へスプロール化が著実に進んでいることを示している。ただ各市とも急激な人口増加はみられず、ほぼ直線に変化していることが特徴である。一般的に人口密度は職場への時間的距離、日常生活や交通の利便性、自然環境等によって変化するを見られる。そのうち最も時間的距離が主な原因と思われる一般には遠距離になるほど人口密度も低くなり、逆くようである。

ところが習志野市は、比較的土地面積が他市に比べ狭いが、そこに国鉄、私鉄の放射線や私鉄の環状線が密達していることから交通の利便性により、こゝから各駅の周りに大規模団地が形成されているため、人口密度が高くなる、といえるものと思われる(図-1)

次に住居地域の地価についてみてみると昭和49年までの人口増加に伴う増加傾向を示しているが、昭和50年は前年度に比べ各市とも地価の値下がりが見られる。これは経済不況により土地購入を見合わせる傾向が出たため、値下げにより購入人口を増したため、地価は低下したけれども人口増加率はほぼ前年度までにおける一一致した結果がでている。

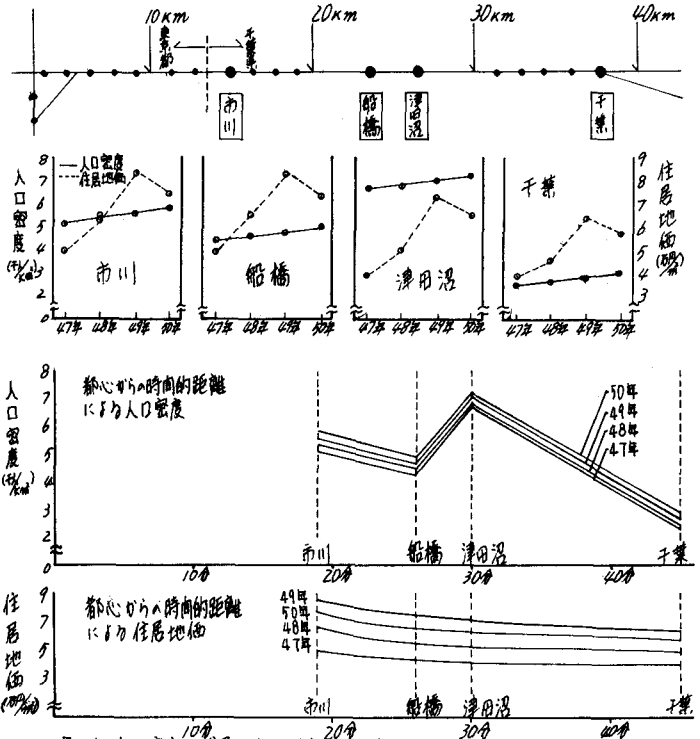


図-1 人口密度、住居地価、時間的距離表示

また、地価はほぼ時間的距離に比例し、都心からの距離が30分を過ぎる地域からほぼ直線的に低下し、それ以前の時間的距離に対しては放物線状に地価の上昇が見られることから、この30分という時間的距離が通勤に対する地価の基準ということが言えるであろう。

3. 東京東部の都心への通勤者数の変化について 東京東部の国鉄総武線入市川、船橋、千葉各駅に於ける年度別乗客数は各駅とも人口密度の増加に比例して乗客数も増加している。市川、千葉は年々同率の伸び率を示しているのに対し船橋は総武線快速が開通した昭和47年より急激に伸びるの後は横ばいとなり、この船橋市は人口41万人でこの沿線でも通勤者が多く、東京の衛星都市を形成しているのに対し、人口66万人の千葉市は船橋市の人口より1.6倍も多いのに対し通勤者数は及ばずに20%低下している。これは時間的距離と共に千葉市自体が業務地域を形成しているためであり、市川市は人口32万人と千葉市の48%であるが、東京に近いので通勤者数は千葉市の58%と通勤率が高くなっている。

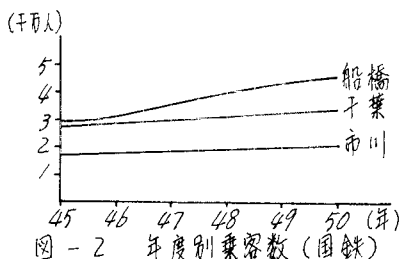


図-2 年度別乗客数(国鉄)

4. 東京周辺部全体より都区内への通勤者数と都心3区へ夜間人口に対する昼間人口の増加率

昭和49年東京23区内への流入人口は160万人との内訳は都下35万人、千葉県28万人、神奈川県37万人、埼玉県41万人、その他の地域19万人となっている(図-3)。

一方都心3区の業務地域における昼間人口/夜間人口は表-1に見るごとく年々上昇を続け、昭和50年には千代田区では11.4倍となっている。他方東京23区の人口変動率(表-2)を見るに年々微少ではあるが人口は減少方向を示しており、これから判断しても通勤人口の増加と定住人口の減少という空洞化現象が見られる。

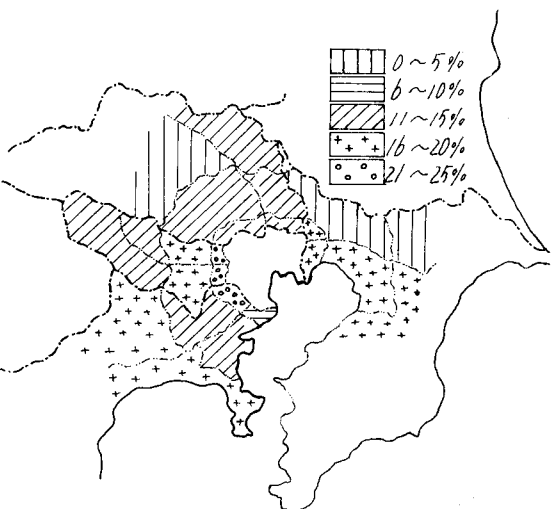


図-3 流出口/夜間人口

5. 考察 東京周辺部の東側、国鉄総武線の

夜間人口数、通勤者数、地価の上昇の一例を示すことにより、これから地域では市街化が進みスプロール現象が進んでいることが把握でき、さらに周辺部全体でも同様の現象が進んでいることがうかがえる。さらに都心3区の昼間人口の増加率は、東京23区の人人口変動率に及ばず例として、年々空洞化現象が進み、機能一点集中都市としての東京に、交通、公害問題を初めとした種々の問題を提している。これから交通、公害問題に付新路線の建設による通勤交通の便を、与える方法もあろうが、それによりさらに新にスプロール化が進み、増々都市を無制限に拡大してしまう結果になる恐れがある。その後にも都市機能の分散、あるいは通勤トリップの短縮を計ることが適切な方策であると思われる。そのためには、まず都心部およびその周辺部都心部の再整備を業務地域としての発展のみでなく定住人口の高収容化の方向に進めねばならない。本考察は東京東部についてのみであるが、他の方角についても同様の現象があるものと考えられる。最後に貴重な資料を提供下さいました国鉄各駅に感謝します。

表-1 都心3区 昼間人口/夜間人口 比

	昭和30年	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年
千代田区	4.0	5.5	8.3	11.4	11.4
中央区	2.6	3.4	4.8	6.1	6.1
港区	1.5	1.7	2.2	2.7	2.7

単位:倍

表-2 東京23区 人口変動率

	23区総人口	人口 増加	率
昭和50年	8642800	-35842	-0.42%
昭和49年	8678642	-62355	-0.70%
昭和48年	8738997	-57296	-0.66%
昭和47年	8796293	-33491	-0.38%
昭和46年	8829783	-11158	-0.13%