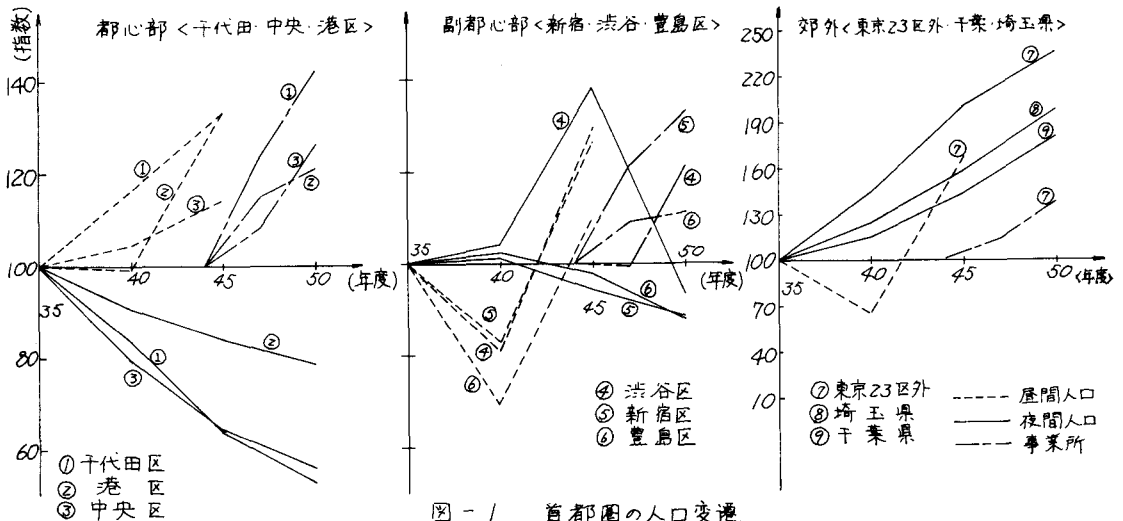


東京都立田無工業高校
千葉県立成原工業高校
日本大学生産工学部

正会員 小島 透
正会員 渡辺 文男
正会員 木田 哲量

1. はじめに 近年の巨大都市は諸々の要因からして、都市部における定住人口が漸減する傾向を示し、逆に都市圏外からの流入人口の収容とともに都市部からの転出人口の収容も都市周辺部が行ないつつある。定住人口の面からすると都市の中央部が次第に空洞化され外周部が増大するが、他方業務地域・文教地域などの都市部集中という現状からして昼間人口は、周辺部から都市部へ極度な集中化がみられる。この極度な業務地域への昼間人口の集中と定住人口の周辺部への定着は、交通機関、土地価格、衛生問題、防災問題など多様な利点と欠点、が混在している。都市部空洞化現象は業務地域のさらなる膨張と空洞化によって生ずる難点の解消策として複数副都心化が推進されている都市も現われている。このような都市部空洞化現象とその緩和策の1つである副都心形成がその都市圏の交通にどのような影響を与えつつあるかを検討し、空洞化現象により良く対応すべき諸問題の考察の一助としたい。そこで首都圏における地域別人口の変遷状況と交通機関の利用状況を電車と首都高速道路について検討した。

2. 首都圏都市部およびその周辺地域の人口推移 都市部(中央区、千代田区、港区)における昼間人口は昭和45年には10年前の27%の増加を示す。それと同じ傾向が事業所の増加にも見られ、昭和50年では6年前の42%増となっている。反面定住人口について千代田区をとってみると昭和45年には10年前と比較すると47%も他地域へ移住し、典型的な都市空洞地域となっている。次に、これら都市部に隣接し都市部の業務を分担するべき副都心形成する。新宿、池袋、渋谷地域のある各区についてみると、定住人口は昭和35年から50年までの間年平均10%の減少が続いている。それに反して昼間人口も収容すべき事業所と着実に伸び、昭和45年から50年の間で22%の増加があり、各副都心形成地域へのみ限定するならば都市3区よりもその傾向を大きく示すものと思われる。一方周辺部となるべき、東京23区外、千葉県、埼玉県各地域における定住人口は著しく増加している。昭和35年を100とすると昭和50年の各地域の指数は240, 180, 200, となり、その傾向は今後も続くものと思われる。



3. 交通輸送量の推移 都心部の定住人口の減少・昼間人口の増加は必然的に交通輸送量の増加を招き、昭和45年の首都圏輸送

量を100とすると4年後の昭和49年には、国鉄では112、私鉄では110、地下鉄では128となる。

また、乗降者数の多い新宿・池袋・渋谷・錦糸町は副都心化の傾向を顕著化し始めている。このことは、周辺部からこれらターミナル駅に入っている私鉄利用者は、昭和45年に比し49年には新宿（小田急線107、京王線112）、渋谷（東横線115、井の頭線113）、池袋（西武線110、東上線117）と増加している

が、そこで乗換えて都心方向へ行く人員はそれ程の伸びを示さず、そこで下車する人員が年々増加している。この傾向は新宿において特に著しく、副都心化の進行がうかがえる。反面池袋は未だ再開発が進んでいない事が示されている。このような副都心化策は都市の空間化を点から面へと拡大し都市機能をより充実させるとともに通勤・通学所要時間の短縮に役立っているが、他の都市施設の整備とともに大量輸送機関としての電車輸送能力の整備と今のうちから行なう必要性を強く感ずる。このことは首都高速道路の年平均交通量の経年変化から見て、その容量以上の交通量で増加しようとする傾向が予測されることである。自家用自動車による輸送量について昭和45年を100とすると、50年の指数が首都圏で120、東京23区で86となっていることから、道路交通に関する再検討が必要であると思われる。

参考文献：都市交通年報（運輸経済研究センター）、東京都統計年鑑（東京都）

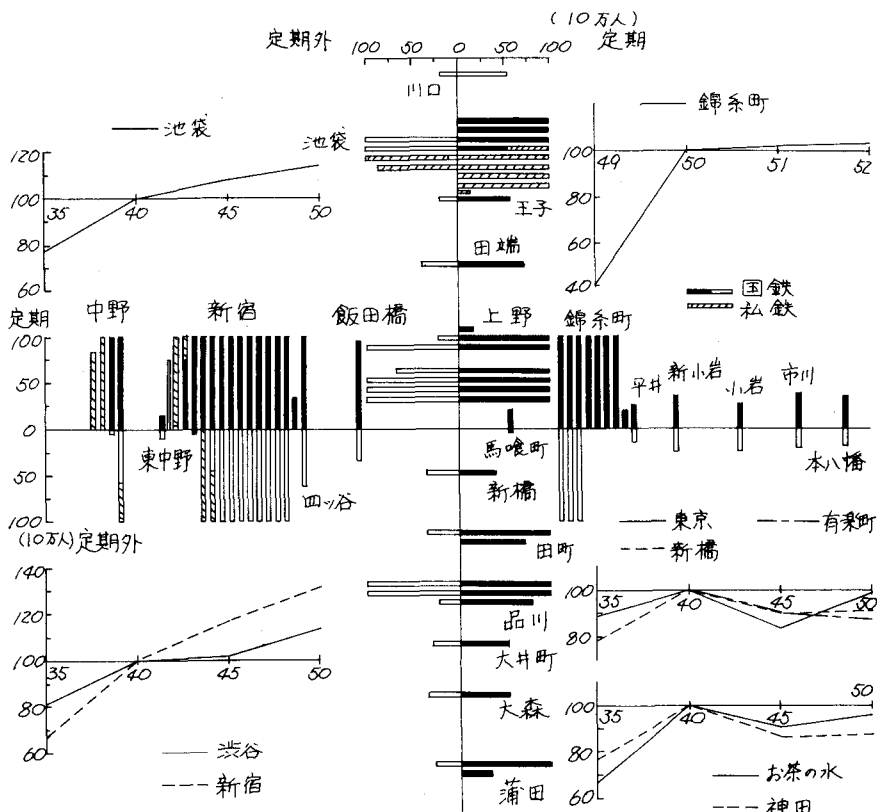


図-2 昭和50年の主要駅乗車と経年利用状況

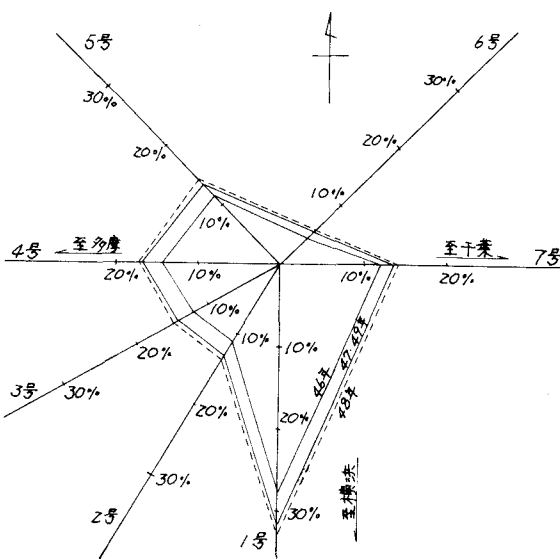


図-3 首都高速道路の交通量推移