さいたま新都心移転企業従業者の居住地特性と通勤行動に関する研究

早稲田大学大学院　学生会員　○小俣　洋士
早稲田大学理工学総合研究センター　正会員　赤松　宏和
早稲田大学　フェロー　中川　義英

1．研究の背景及び目的

戦後の首都圏の人口は，1955 年からわずか 30 年の間に 2,722 万人へと倍増した．また，業務機能の東京一極集中は，長距離通勤や通勤混雑を引き起こした．このため，バランスのとれた都市圏を形成することが主要な政策となり，1956 年に第 1 次首都圏基本計画が策定された．特に 1999 年に策定された第 5 次基本計画では，分散型国土形成を目的とした広域ネットワーク構造の構築を政策目標としている．2003 年 4 月に政令指定都市となったさいたま市は，核都市として重要な位置づけにある．

さいたま市の業務機能集積地区として 2000 年に誕生したさいたま新都心は，東京の都心部から官庁機能の一部が移転するなど，埼玉県民にとっても新たな就業の場として期待されている．しかしながら，誕生から間もないこともあり，長距離通勤の是正や職住近接の実現が図られたか否かについては明らかでない．

よって，東京都区内からさいたま新都心に移転した企業の従業者に与えた影響を把握することで，今後のさいたま新都心整備への一助を得ることを本研究の目的とする．

2．対象地域概要

さいたま新都心は，旧浦和市・大宮市・与野市の合併に伴って，2000 年 5 月に誕生した．埼玉県は東京に隣接しているという事もあり，多くの従業者が東京に通勤している．2000 年の国勢調査によれば，東京都へ毎日約 110 万人が通勤・通学しており，都道府県ベースでみた昼夜間人口比は首都圏で最低となっている（表－1 参照）．こうした状況を解決する手段として，『彩の国ＹＯＵ＆Ｉプラン』において，高次の就業機能を集積した，中枢都市圏を形成する事が目標とされた．さいたま新都心は，このプランにおいて最重要プロジェクトに位置づけられている．

表－1　首都圏の昼夜間人口比

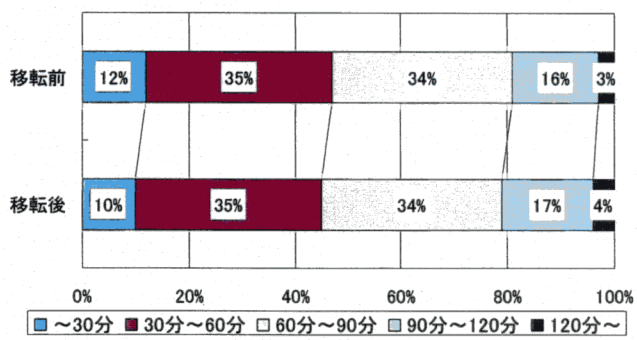
	1990年	1995年	2000年
茨　城	97.1	96.6	97
栃　木	99.9	99.7	99.4
群　馬	99.8	99.6	99.9
埼　玉	84.9	84.8	86.1
千　葉	86	86.3	87.6
東　京	123.1	124.2	122.3
神奈川	89.4	89.4	90

3．アンケート調査の概要

さいたま新都心に移転した企業の従業者の，通勤状況や居住地特性及び個人属性を把握するため，民間企業従業者に対し，アンケート調査を実施した（回収率 75.38%，配布枚数 325 枚，回収枚数 245 枚）．

移転企業従業者の影響を把握するため，まず以前の勤務地が東京都区部のサンプル（108 サンプル）を用いて，通勤時間の変化を明らかにする．次に，従業者の居住地特性を明らかにするために，以前の勤務地が大宮市のサンプル（93 サンプル）との比較を行う．

4．通勤時間の変化



図―1　通勤時間の変化

オフィスの移転に伴う，従業者の通勤時間の変化（以前の勤務地が東京都区部）を図－1 に示す．

オフィスがさいたま新都心に移転する前，通勤に要した時間が，1 時間以内の割合は 47%，1 時間以上の割合は 53%と，それほど差はなかった．

オフィスの移転により，30 分以内の人が減少し，90 分以上の人が増加している．つまり，わずかではあるが，通勤時間が 1 時間以上の人の割合と，1 時間以内の人の割合との差が若干広がっていることがわかる．

次に平均通勤時間の変化を表－2 に示す．移転前の平均通勤時間は約 70 分，移転後の通勤時間は約 71 分とほとんど変化していないことがわかる．

以上より，さいたま新都心への企業移転に伴う従業者の通勤時間は，若干増加しているものの，ほとんど変化していないことがわかる．

表―2　平均通勤時間の変化

居住地	人数	以前の勤務地までの平均通勤時間(分)	さいたま新都心までの平均通勤時間(分)	変化の割合
埼玉	31	79.67	44.35	0.56
東京	34	45.71	68.43	1.5
千葉	18	80.83	99.17	1.23
神奈川	7	70	108.57	1.55
北関東	8	111.25	88.13	0.79
全体	98	69.99	70.93	1.01

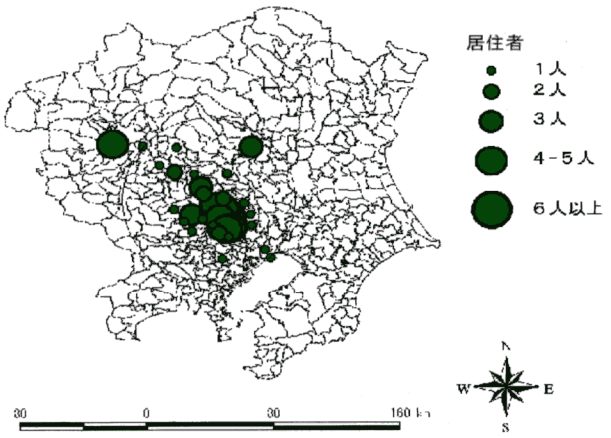
キーワード：従業者，さいたま新都心，通勤行動
連絡先：〒169-8555　東京都新宿区大久保 3-4-1　51 号館 15-11A

5．以前の勤務地別にみた居住地分布

ア）以前の勤務地が大宮市の居住地分布

まず，以前の勤務地が大宮のサンプルの居住地分布を図－2に示す．さいたま新都心周辺や浦和区・大宮区，川口市など，埼玉県内に居住地が集中している．

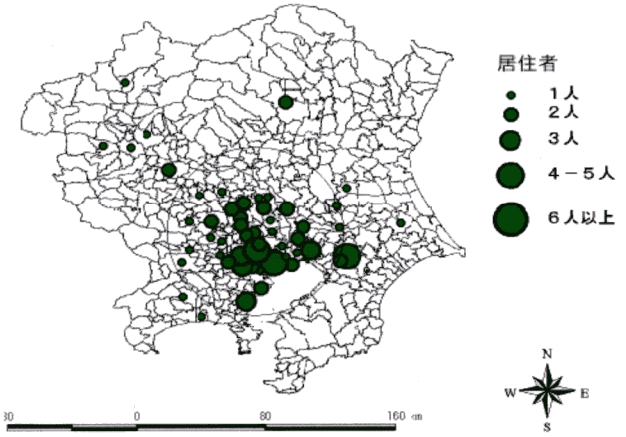
また着目すべき点として，JR宇都宮線及びJR高崎線沿線の小山市及び高崎市など，北関東の都市にも居住者が分散していることが挙げられる．



図－2　移転前の勤務地が大宮の居住地分布

イ）以前の勤務地が東京都区部の居住地分布

次に，以前の勤務地が東京都区部のサンプルの居住地分布を図－3に示す．東京都心部を中心に円状に拡がっていることがわかる．これは，転居者が若干名（6人）に限られているからであり，そのため千葉県や神奈川県などにも居住者が多数存在する．また，以前の勤務地が大宮の場合と比較して，居住地分布が大きい事が分かる．



図—3　移転前の勤務地が東京の人の居住地分布

ウ）移転前後の空間距離比較

さらにGISを用いて，アンケート対象者の居住地から移転前の勤務地までの空間距離（市区町村の面積重心間の直線距離）を計測し，その平均値をとった．勤務地をさいたま新都心とした場合も，同様の手順を行い，平均値をとった（表－3）．

表－3　空間距離の変化の割合

居住地	人数	以前の勤務地までの平均距離(km)	さいたま新都心までの平均距離(km)	変化の割合
埼玉	31	31.04	13.09	0.42
東京	34	10.72	24.09	2.25
千葉	18	31.37	41.07	1.31
神奈川	7	25.99	44.82	1.72
北関東	8	91.94	76.69	0.83
全体	98	28.66	29.5	1.03

変化の割合は1.03とほとんど変化していない．つまり，従業者の居住地から東京都心部までの距離とさいたま新都心までの距離がほぼ同じであると言える．

最後に，表－2における平均通勤時間の変化の割合と，表－3における空間距離の変化の割合を比較する．なお，空間距離が市区町村の面積重心間の距離に対し，通勤時間は自宅から勤務地までの時間であるため，若干の考察に留めておく．

居住地が東京の人は空間距離の変化の割合と通勤時間の変化の割合との差が大きく生じている．空間距離の変化の割合は2.25と大きな増加を示しているものの，通勤時間の変化の割合は1.50とさほど変化していない事が分かる．

6．まとめ及び今後の課題

既存研究においては，業務機能の郊外移転が通勤時間の短縮に繋がるとされてきた．しかし，さいたま新都心においては，ほとんど変化しない事がわかった．

さらに，居住地分布をみても，東京都心を中心に拡がっているのが分かる．これは勤務地が東京都区部までの場合とさいたま新都心までの場合で，空間距離にほとんど差がない事や，居住者が多い東京の場合，空間距離の増加の割合程，通勤時間は増加せず，その為通勤時間も約70分とそこまで長距離通勤ではなく，転居する人が少ない事が要因として考えられる．つまり，さいたま新都心誕生に伴い，従業者数・昼夜間人口比の増加等がもたらせられたものの，それは東京都及び他県からの通勤者が多数いることに留意しなければならないといえる．

この様に東京からさいたま新都心へ通勤する人や，埼玉県内から東京都区部へ通勤する人が多数いるという現状は，通勤エネルギーの効率等を考慮すると好ましいとは言い難い．そのため，今後も継続的に調査を行い，従業者の転居の意志，また，どういった条件が揃えば転居するのか，さらに，それに伴う居住地分布変化を追っていくことが，今後の課題としてあげられる．

参考文献

高橋　賢一：(1998)　連合都市圏の計画学　鹿島出版会
依田　和夫：(1999)　都心改創の構図　鹿島出版会