

地域連携型都市構造に関する一考察*

A Study on the Interlinked Urban Structure

青木隆朗**, 村橋正武***

Takao AOKI, Masatake MURAHASI

1. はじめに

わが国大都市のニュータウン開発は、高度成長期の三大都市圏への人口集中に伴う住宅需要を背景に始まり、今日まで全国で十数地区での整備されているが、近年ここに居住する人々の行動パターンに変化の兆しが現れている。すなわち母都市での就業を前提とした通勤流動からニュータウン内や周辺地域への通勤流動が増えている。

また、近年人口の高齢化や女性の社会進出により就業人口の高齢化や女性の就業率の上昇がみられる。しかし高齢就業者や、女性就業者にとって長時間通勤、通勤混雑は深刻な問題であり、さらにこれら就業者の一層の増加が予測されることから、職住近接型の短距離通勤を可能とする都市開発のあり方が課題となっている。

さらに経済のサービス化、ソフト化の進行は、産業構造を転換し、企業立地を変えつつある。これまでの土地取得条件のウエイトが下がり、全般的にフットルースな立地パターンが多くなり、就業地が居住地に近接する可能性が高まっている。

このほか人々はこれまで就業地を前提として居住地を選択する傾向が強かったが、今後はライフスタイルにあった居住環境を重視し、居住地を先決する行動パターンが増えると予測される。

大都市圏の地域構造について通勤流動や事業所の立地分布からの研究^{1) 2) 3)}は多いが、いずれも実態把握に留まっており、またニュータウンを中心として都市圏構造を論じた高橋⁴⁾の研究があるが、多摩ニュータウンの事例に限られている。

そこで本研究では、大阪都市圏の千里ニュータウンとその周辺地域を対象に、居住地と就業地の空間分布と通勤状況を分析し、ニュータウンを中心とした新たな地域連携型の都市構造の萌芽を読み取り、今後の大都市圏の圏域構造のあり方を検討する視点を見出すことを目的とする。

2. 大阪都市圏ニュータウン居住者の通勤実態

大阪都市圏の大規模ニュータウンのうち、開発から一定期間経過し成熟化しつつある千里ニュータウン、泉北ニュータウン、南港ポートタウン及び北摂・北神ニュータウンの4つのニュータウン居住者を対象に、京阪神都市パーソントリップ調査(以下 P.T. 調査という)から、通勤状況を分析する。

図-1 にニュータウン居住者の出勤目的トリップ構成を示しているが、各ニュータウンに共通する現象として、年々大阪市への通勤率が低下し、反面その他地域への通勤率と内々率が増加している。これは、ニュータウンとその周辺地域に就業機会が生まれ、ここへの通勤者数が大阪市への通勤者数を上廻って増加していることを示している。特に千里、泉北のように初期に開発され、計画当初はベッタウンに特化していたニュータウンで顕著である。この中で、南港では大阪市への通勤率が圧倒的に高いが、これは南港が大阪市内の居住人口拡大の一環として整備され、かつ都心部に近接していることによる。

以上よりニュータウン居住者の通勤状況は年々周辺地域にシフトしており、徐々に職住近接型の地域構造が形成されつつあるといえる。

3. 地域連携型都市開発の必要性

千里ニュータウンの開発は、当初はベッタウンとしての性格からスタートした。その後大阪都市圏の新都心としての性格を具備する内容に変更され、

*キーワード:人口分布、住宅立地、都市開発

**正会員 京都府

***正会員 工博 立命館大学教授 土木工学科
〒525-8577 滋賀県草津市野路東1の1の1
TEL(077)561-2737

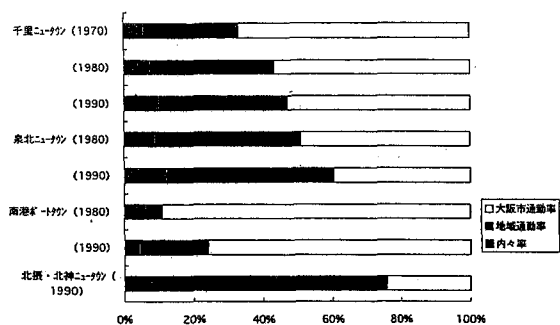


図-1 大阪都市圏ニュータウン居住者の出勤目的トリップ構成

今や千里中央センター地区に代表されるように北大阪の商業業務機能の集積拠点ともなっている。この実態は従来の居住機能に新たに就業機能が立地したに過ぎず、英国ニュータウンのようなニュータウン内での自己完結性の実現をめざして職住の近接を実現したのではない。千里ニュータウンの開発以降、大阪都市圏では南港ポートタウンや北摂・北神ニュータウンのように、居住機能と就業機能を合わせて整備する都市開発が進められたが、いずれも居住地に隣接して就業地が整備されたに過ぎず、機能的にみて連携一体化した自己完結的ニュータウンの実現をめざしたものではない。

次に大阪都市圏の代表的ニュータウンを対象に、計画理念や開発状況に基づき職住機能の結合状態を分類すると、Ⅰ住宅地特化型…当初の千里ニュータウン、泉北ニュータウン、Ⅱ空間的職住近接型…北摂・北神ニュータウン、南港ポートタウン、Ⅲ計画的職住近接型…関西文化学術研究都市、国際文化公園都市、Ⅳ地域連携型…現在の千里ニュータウン、の4タイプに区分できる。

タイプⅠはわが国ニュータウンの典型であって、既存大都市を母都市として都市圏内の適地に居住機能を中心に開発されたタイプである。良質の住宅・宅地の供給面からその意義は大きい、大都市圏への人口集中圧力の減退と社会経済構造の変化から、その役割は終えたといえる。

タイプⅡ、Ⅲは居住機能と就業機能が近接して立地している点は共通するが、両機能が政策的、計画的にみて一体化しているか否かの点で異なる。タイプⅡは空間的に居住地と就業地が近接するものの、図-1に示すように内々率が極めて低いことから両機能間に明確な結びつきはない。タイプⅢは現在事業中のニュータウンであって計画通りの職住近接は未だ実現していない。特に関西文化学術研究都市は

現状ではタイプⅠに近いが、今後区域内の既存市街地を含めて相当の就業機能を定着させることとしており、名実ともに職住近接が実現すると見込まれる。

タイプⅣは周辺地域と連携した新しいタイプであり、いわば「開かれたニュータウン」としての性格を持つ。これまでの閉鎖的なニュータウンではなく、ニュータウンと周辺地域が機能的に一体化することを目指して整備を図る。千里ニュータウン開発後、ニュータウンと大阪市を直結する新御堂筋沿いに都市軸が形成され、吹田市江坂等の都市拠点が形成された。これより、ニュータウン居住者が多数この地域に通勤し、反対に周辺地域からニュータウンに通勤する動きが見られるようになったのがその例である。しかしこれも結果的にそうだったのであり、今後は双方向の通勤流動を生み出すべく、計画的に周辺地域との連携を図る取組が必要である。

以上から、増加する高齢就業者・女性就業者の通勤対応、フットルース化する企業立地、居住地先決型の行動パターンを勘案すると、大都市圏の都市構造は職住近接型の都市開発を目指して、ニュータウンとニュータウンが存する都市圏の既成市街地と連携し、都市としての一体性を形成する地域連携型の開発に向かうことが望まれる。

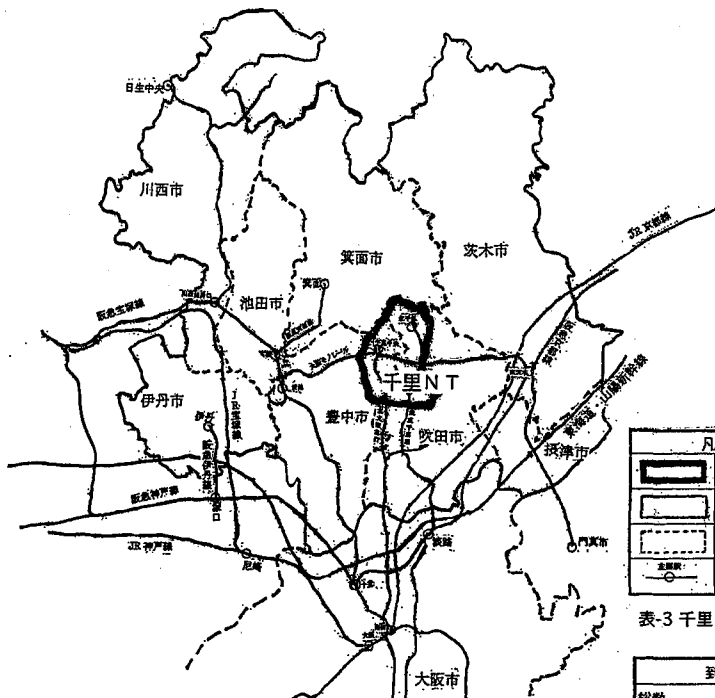
4. 地域連携型都市圏の圏域

ニュータウン居住者の行動範囲をP.T.調査より把握し、地域連携型都市圏域を設定する。

京阪神都市圏の全目的の平均所要時間は、表-1に示すように約29分であり、目的別には出勤で36分、自由で17分と約2倍の違いがある。一方、千里ニュータウン、北摂・北神ニュータウンの全目的所要時間は発ベース26分、28分、着ベース29分、29分であり、他のニュータウンを含めて25～29分となっている。これよりニュータウンを中心とする行動範囲は概ね30分以内と考えられる。

次に全目的の平均距離は、表-2に示すように千里ニュータウン、泉北ニュータウンで発ベース9.6km、9.0km、着ベース9.6km、8.0kmであり、少し遠隔地に立地する北摂・北神ニュータウンは発ベース12.4km、着ベース11.4kmである。これよりニュータウンを中心とする行動範囲は概ね10km圏内と考えられる。

以上よりニュータウンを中心とする行動パターンから、連携地域はニュータウンの位置と規模、交通



凡 例	
	千里ニュータウン
	千里ニュータウンを中心とする10km圏
	行政界
	駅
	鉄道

表-3 千里10km圏で発生する通勤トリップの到着地別構成
(単位: 千人)

到着地	S45	S55	H2	H7
総数	575	679	788	820
千里10km圏 の8都市(自都市内々)	301	355	419	440
大阪市	213	236	262	260
10km圏/総数(%)	52.3	52.3	53.2	53.7
大阪市/総数(%)	37.0	34.8	33.2	31.7

(注) 千里10km圏の8都市: 豊中市、吹田市、池田市、箕面市、
茨木市、摂津市、川西市及び伊丹市

に含まれる範囲を示したのが図-2である。

図-2 千里ニュータウンを中心とする10km圏
表-1 京阪神都市圏の目的別平均所要時間 (単位: 分)

	目的計	出勤	登校	自由	業務	帰宅
千里ニュータウン						
出発	26	28	23	22	40	25
到着	29	40	29	19	32	32
泉北ニュータウン						
出発	25	49	25	17	29	19
到着	25	25	20	14	30	31
北摂・北神ニュータウン						
出発	28	60	26	16	40	20
到着	29	42	17	11	49	34
西神						
出発	27	47	23	18	33	24
到着	27	37	15	17	38	29
京阪神都市圏全域						
出発	29	36	26	17	25	26
到着	29	36	26	17	25	26

表-2 京阪神都市圏の目的別平均移動距離 (単位: km)

	目的計	出勤	登校	自由	業務	帰宅
千里ニュータウン						
出発	9.6	11.3	7.1	6.5	9.9	7.2
到着	9.6	10.3	7.7	6.2	9.0	8.6
泉北ニュータウン						
出発	9.0	14.6	7.6	6.5	9.9	6.2
到着	8.0	7.7	6.0	5.9	10.8	9.8
北摂・北神ニュータウン						
出発	12.4	21.8	8.0	7.2	17.4	7.7
到着	11.4	13.9	5.4	5.9	19.5	12.4

体系、隣接都市の都市機能によって異なるものの、概ね30分圏、10km圏と設定することができる。これをベースに千里ニュータウンの中心から10km圏内

5. 地域連携型都市圏の構造

(1) 通勤流動

表-3に千里10km圏で発生する通勤トリップの到着地別構成を示す。10km圏内への通勤率は、S45の52.3%からH7の53.7%と年々増加する一方、大阪市への通勤率はS45の37.0%からH7の31.7%と逆に減少している。つまり圏域内での通勤流動が増えたとともに大阪市への通勤を減らし、若干ながら10km圏の自立化傾向を示している。

次に自都市と大阪市の相対関係をみるため、10km圏内各都市の大阪市通勤率と自市内通勤率の関係を図-3に示す。これより以下の点が明らかになった。

- ①各都市では自市内通勤率、大阪市通勤率のいずれも低下させ、周辺都市への通勤を増加させている、
- ②茨木、摂津、箕面の各市では自市内率は比較的一定であるが、大阪市通勤率は低下させている、
- ③千里ニュータウンを持つ豊中は徐々に両指標ともに低

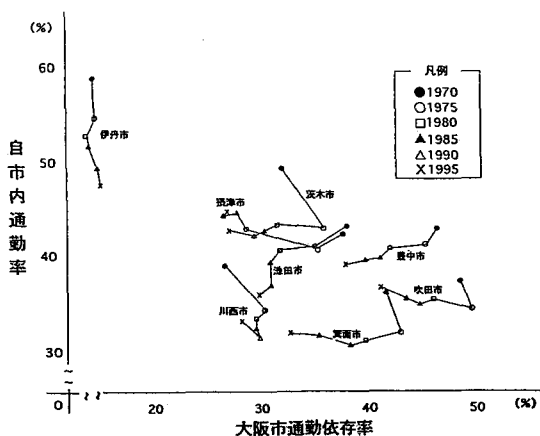


図-3 10km圏内各都市の大阪市通勤率と自市内通勤率

表-4 千里10キロ圏に居住する就業者の職業別通勤先構成 (H2)

職業	通勤先 大阪市			10km圏内8都市		
	実数 (千人)	構成比 (%)	特化係数	実数 (千人)	構成比 (%)	特化係数
合計	219	100	1.00	270	100	1.00
専門的・技術的職業従事者	46	20.9	0.94	63	23.4	1.05
管理的職業従事者	40	18.4	1.48	21	7.6	0.61
事務従事者	65	29.6	1.18	58	21.4	0.85
販売従事者	27	12.5	0.99	35	12.8	1.01
サービス職業従事者	22	10.3	0.79	41	15.3	1.17
運輸・通信従事者	8	3.4	0.78	14	5.2	1.18
技職工・師範・師範・建設作業員	11	4.8	0.48	38	14.2	1.42

表-5 千里10キロ圏に居住する就業者の産業別通勤先構成 (H2)

産業	通勤先 大阪市			10km圏内8都市		
	実数 (千人)	構成比 (%)	特化係数	実数 (千人)	構成比 (%)	特化係数
合計	224	100	1.00	276	100	1.00
製造業、鉱業	17	7.6	1.13	16	6	0.89
卸売業	53	23.7	0.95	71	25.9	1.04
卸売業、小売業	44	19.8	1.06	49	17.7	0.95
金融・保険・不動産業	26	11.4	1.35	17	6.1	0.72
運輸・通信業	14	6.1	0.92	20	7.1	1.07
電気・ガス・水道業	5	2.3	0.99	7	2.4	1.01
サービス業	55	24.6	0.99	69	25.2	1.01
公営	10	4.5	0.61	27	9.7	1.32

下させ、周辺都市への通勤を増加傾向させている、

④同様に千里ニュータウンを持つ吹田市では自市内率を増加させ、大阪市通勤率を低下させている。豊中市、吹田市の傾向は、千里ニュータウンを中心とした住宅都市としての性格を依然として強く持つ一方で、新御堂筋沿いの都市拠点(江坂等)に就業機会が生まれ、これへの通勤が増えていることによる。

以上より、千里ニュータウンを中心とする10km圏内の8都市は、居住と就業の面で相互の結びつきを強めており連携型都市圏を形成しつつあるといえる。

(2)就業構造

次に表-4より千里10km圏に居住する就業者の職業別通勤先構成をみる。この地域から大阪市への通勤者のうち絶対数でも特化係数でも業務系就業者の比率が高く、中でも管理的職業従事者の構成比が高い。したがって10km圏内に居住する業務系就業者は、大阪市内で勤務する比率が高く、反対に他の職業

に従事する者は10km圏内で就業し、その職業構成は相対的にバランスしているといえる。

また表-5より産業別通勤先構成をみると、大阪市内への通勤者のうち絶対数では製造業、卸売・小売業、サービス業が多く、特化係数からは金融・保険・不動産業が高い。一方千里10km圏の就業構造は、ある程度多様でバランスしているといえる。

以上より10km圏と大阪市の関係をみると、絶対数では未だ大阪市内に通勤する就業者が多い上、特に業務系職業や金融・保険・不動産業に就業する者が多い。この地域の職業、産業構成をみると、これらの職業、産業を除くと相対的にバランスしているものの、自立化を図るには今後商業業務の就業機会を強化すべきことを示している。

6. おわりに

本研究では千里ニュータウンを中心とする10km圏の都市活動の変遷を分析し、これまで母都市大阪に依存しつつ発展してきた地域が、大阪市との結びつきを持ちつつも、徐々に職住近接型の都市構造にシフトし、自地域内相互の連携を強化しはじめていることを明らかにした。しかもわが国の社会経済構造の変化を想定すると、この傾向が加速され、今後より一層明確になるものと考えられる。

しかしここでの研究は緒についた段階であり、通勤流動、就業構造分析を深化させるとともに、他のニュータウンについても分析を進め、この傾向をより構造的に把握するとともに、これを都市政策として推進する計画論や整備論まで発展させる必要があると考える。

参考文献

- 1) 田口芳明、成田孝三編 (1986), 『都市圏多核化の展開』, 東京大学出版会
- 2) 成田孝三編 (1995), 『転換期の都市と都市圏』
- 3) 富田和暁 (1995), 『大都市圏の構造的変容』, 古今書院
- 4) 高橋賢一 (1996), 『連携補完型新都心圏の萌芽過程とその要因に関する研究 (法政大学学位申請論文)』