

立命館大学理工学部 学生会員 ○田中 良隆

立命館大学理工学部 正会員 村橋 正武

1. はじめに

我が国の大都市圏では、高度経済成長期を通して、人口及び産業の集中が見られ、この結果高密度な人口及び産業が集積する地域が形成された。しかし、この反面、通勤ラッシュに象徴される交通問題や、都市ならではの騒音・振動等の公害、住宅環境の悪化等のさまざまな都市問題を引き起こしている。しかも、これに対応した、都市整備は急激な都市域の拡大に追いつかず、良好な市街地の整備が相対的に遅れている。さらに近年では、都市圏の中心部での人口の減少が顕著となり、一方で、交通体系の整備等により周辺部での人口の急増が見られる等、都市圏全体で「人口のドーナツ化現象」が起きている。

これまで都市圏の構造に関しては、様々な研究が行われており、例えば地域間の人口移動に関する研究¹⁾、都市交通に関する研究^{2) 3)}等がある。しかし、これらは、一次的分析にとどまり、それぞれについての相関関係について論じられた研究は多くない。そこで本研究では、大阪府下を対象に、道路整備と住宅地の整備に着目し、これらの相互関係を捉えることにより都市圏の地域構造の変化を明らかにすることを目的とする。

2. 大阪都市圏の設定

大阪都市圏の各地域と中心都市である大阪市との社会経済的な結合状況に着目し、大阪都市圏の範囲を設定する。

ここでは大阪市との結びつきをより詳しく見るため、都市圏の範囲の設定に当たっては、大阪府下に限定した。大阪府下の地域について大阪市から10km毎の距離帯で、人口及び大阪市への通勤者数の推移について分析した結果、地域全体の総人口は、昭和40年代までは急増したが、近年では社会減及び自然増加の伸び悩みにより、若干減少傾向にある。これを距離帯別に見ると、大阪市に近い距離帯ほど人口構成比は大きい。大阪市では、人口が減少し郊外で急激な増加が起こったため距離による格差は縮小する傾向にある。すなわち大阪府下の人口は、外延化していると言える。

次に大阪市への通勤者数は、0～10km圏を除いてどの距離帯においても増加している。とくに30km圏内の通勤者が府下全体の約9割を占め、また、これを通勤依存率でみると30km圏を境に歴然とした差異が生じており、30km以遠では通勤依存率が極めて低い。

以上により大阪府下の各地域を、大阪市との結合状況から見た場合、概ね30km圏内の地域で大阪市との結びつきが強いことから、ここでは大阪市を中心とする府下の30km圏の範囲を大阪都市圏とする。

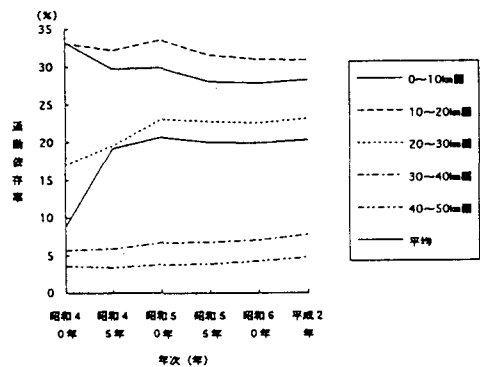


図-1 距離帯別大阪市への通勤依存率

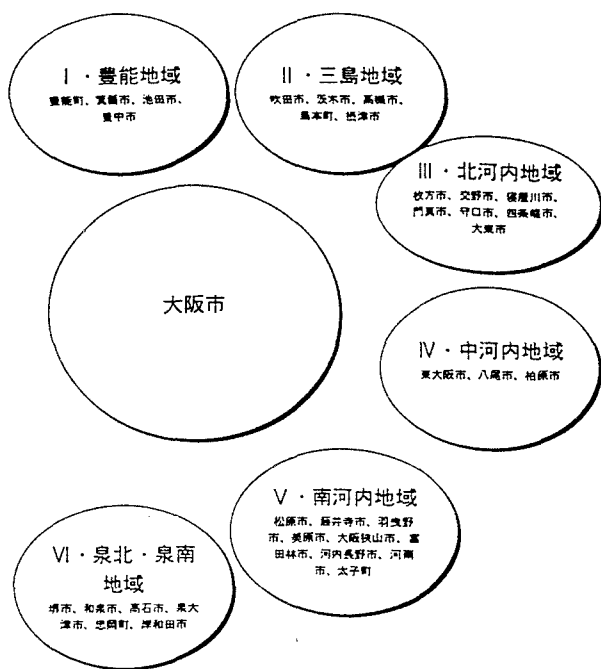


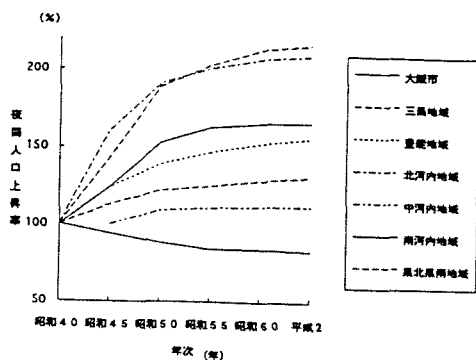
図-2 大阪都市圏地域分類図

3. 都市圏の人口動向

次に、都市圏内の人口動向についてみるが、このための地域分類は、図-2に示すように大阪府の統計分類方針に基づき、6地域とする。図-3に示すように、夜間人口は、大阪市を除く全ての地域で増加しているが、特にⅡ、三島・Ⅲ、北河内及びⅤ、南河内地域の主として北大阪と南大阪地域において急激な人口増加が見られる。

また、昼夜間人口比率をみると、図-4に示すように昼夜間人口比率が1.0を上回る地域は無いが、昭和40年と平成2年の25年間に、Ⅰ、豊能地域とⅣ、中河内地域で大きく上昇している。また夜間人口が急増した地域でも昼夜間人口比率は増加していることから、府下の地域は、Ⅵ、泉北・泉南地域を除いて夜間人口の増加以上に就業の場の整備等により、昼間時の都市活動が盛んになっていることを示している。

さらに距離帯別の昼夜間人口を見ると、図-5に示すようにどの距離帯についても一様に分散しているが、距



注：中河内地域は昭和40年の東大阪市の夜間人口が不明のため昭和45年を100とした。

図-3 地域別夜間人口上昇率

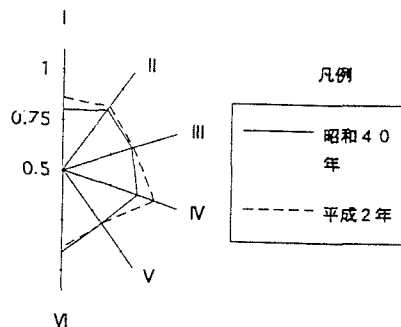


図-4 大阪府下の地域別昼夜間人口比率

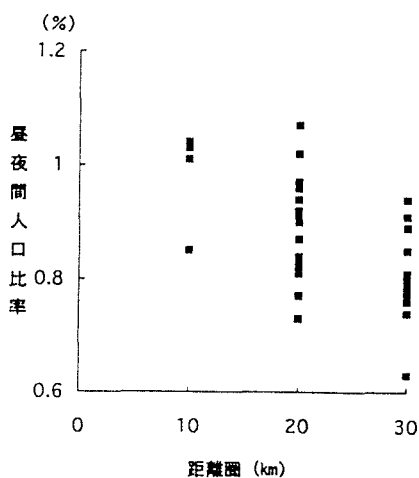


図-5 距離帯別昼夜間人口比率

離帯別に見ると、同じ様な昼夜間人口比率を示す都市がまとまっている。したがって中心部から距離が遠くなるほど昼夜間人口比率が低下し、相対的に住居系の土地利用が多いことを示している。

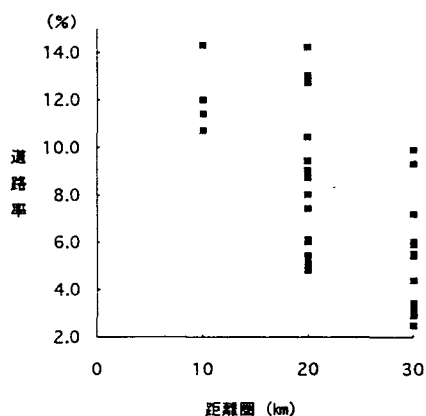


図-6 距離帯別道路率 (平成4年)

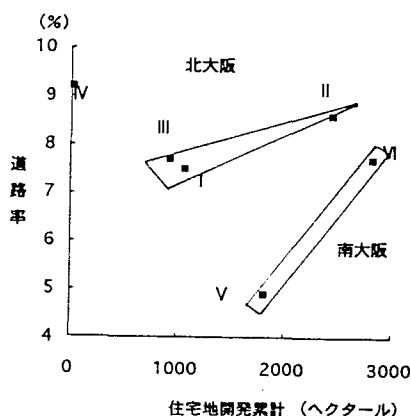


図-7 道路率と大規模住宅地面積の相互関係

4. 道路整備と住宅地開発の関連分析

さらに都市圏内での人口動向を裏づける指標として、各地域での道路整備と住宅地開発に着目し、これらの相関性を明らかにする。すなわち、代表的な都市基盤施設である道路整備の状況と住宅地開発の動向の関連性を明らかにすることにより、地域の夜間人口の定着動向との因果性を推測する。

4-1 道路整備の状況

道路整備の指標として地域別の道路率を取り上げる。対象とする道路は、一般国道、府道及び市町村道である。昭和47年と平成4年の道路率の変化を見ると、IV.中河内地域の道路率が最も高く、反対に、V.南河内地域が最も低い。また、この間に最も道路整備が進められた結果、道路率が上昇した地域は、II.三島地域であった。図-6に示すように距離帯別の道路率を見ると、10 km圏内の地域では全て10%を越え比較的高い値を示しているが、距離が遠くなるに従い道路率が下がっている。これは人口の増加や市街化の進展に対応して道路整備が進められているものの、未だ十分でないことを示している。

4-2 大規模住宅地の開発動向

10ヘクタール以上の住宅系宅地開発を大規模な開発と定義した上で、昭和35年以降の大規模住宅地の開発動向を見ると、いずれの時期においてもIV.中河内地域では、ほとんど開発がされておらず、III.三島・VI.泉北、泉南地域において突出している。これは、我が国を代表する千里及び泉北ニュータウン開発が進められているためである。しかしながら両ニュータウンの建設時期を除いても、これらの地域はいずれの時期でも住宅地開発が進められており、住宅地の開発は、都市圏内の立地条件の違いによるものと考えられる。しかしこれらを除く他の地域では、近年単発的に進められている大規模住宅地開発を除き、規模、件数ともに縮小する傾向にある。

4-3 道路整備と大規模住宅地開発の相互関係

図-7に示すように地域別に見た道路率と大規模住宅地開発規模（累計）との関係は、大きく二つの

傾向が見られる。すなわち大阪市を中心として都市圏を南北に分けると、相対的に、北大阪地域（Ⅰ、Ⅱ、Ⅲ）では、道路率が高く、かつこの中で道路率の高い地域ほど大規模住宅地開発が進められている。一方、南大阪地域（Ⅴ、Ⅵ）では、道路率は低いものの、その中で道路率の高い地域で大規模住宅地開発が行われている。以上から、道路率の高い地域ほど住宅地の開発が進められていることが明らかであり、今後とも宅地開発を進め人口増加を目指すためには、その前提として道路整備を先行しておくことが必要であると言える。

5. おわりに

大阪都市圏は、高度経済成長期以降、外延的に拡大・発展してしてきたが、この中で発展の初期にあつては、ベッドタウンとしての住居系の開発が進み昼夜間人口比率も低かったが、近年になり夜間人口の定着以上に就業機会等の立地により昼間人口が延び、一部の地域を除いて昼夜間人口比率が上昇している。また、これらの人口を受け入れる住宅地の開発と道路整備の状況を見れば、地域別に跛行性は見られるものの、総じて道路整備が進んでいる地域での住宅地の開発が進む関係が明らかになった。今後は、人口の動向と道路をはじめとする都市基盤施設整備、商業系・住居系の宅地開発の関係をさらに分析する必要がある。

（参考文献） 1）山田 浩之：都市化の動向と都市・地域政策、都市問題研究・406号

2）鹿筈 雅純：都市交通問題の現状と対策、都市問題研究・360号

3）下田、浅野、中野：都市交通からみた都市特性の比較、第26回日本都市計画学会学術研究論文集、1991年