

立命館大学大学院 学生会員 ○青木 隆朗
立命館大学理工学部 正会員 村橋 正武

1. はじめに

近年、高速交通機関が発達し、住民の行動圏は行政区域を超えて広がる傾向にあり、これより地域構造も大きく変化してきた。これまで都市の成長過程に関する研究は多数あるが、大都市圏をテーマにした研究や宅地開発、交通基盤整備、産業構造の変化等の個別指標による分析が多く、それぞれの相関関係について総括的に論じられた研究は多くない。

そこで本研究では、後背圏域における人口等の立地動向と中心都市における都市機能整備が交通流動を通じて1つのサイクルで結ばれるものと考え、京都市を中心とした都市圏（ここでは京都都市圏という）を対象に、都市圏内の各地域と京都市との間の交通施設整備と交通流動の相互の関連性を示すことで、都市圏の形成プロセスの一部を明らかにすることを目的とする。

2. 京都都市圏の設定

はじめに、都市圏は中心市と従属市とで構成されるが、その従属市町の中にも従属関係の存在するいわゆる階層構造が存在している。通勤の優着トリップデータから各地域（市町）間の従属関係を分析し、京都市を中心とする階層構造に含まれる市町を対象とした。これらの市町から京都市への通勤トリップ数は京都市への全通勤トリップの約8割に相当する。次に、京都市への通勤依存率から具体的に都市圏を設定する。図-1に示す京都市への通勤トリップ構成比を見れば、通勤依存率が5%以上の市町からのトリップ数が近年増え、全体の90%以上に達している。これより各地域（市町）と京都市との結合状況は、概ね通勤依存率5%以上の地域によって規定できると考え、本研究では京都都市圏を通勤依存率5%以上の地域とする。

3. 都市圏の地域構造の変化

都市圏の地域構造を人口動態、特に社会増減（京都市からの県域内の各地域への転出と各地域から京都市への転入）を通して分析する。

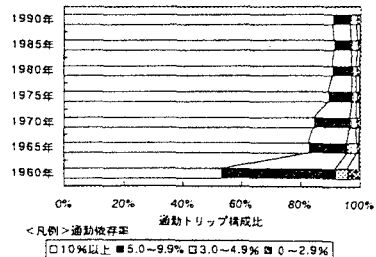


図-1 京都市への通勤依存率毎の通勤トリップ構成比の推移

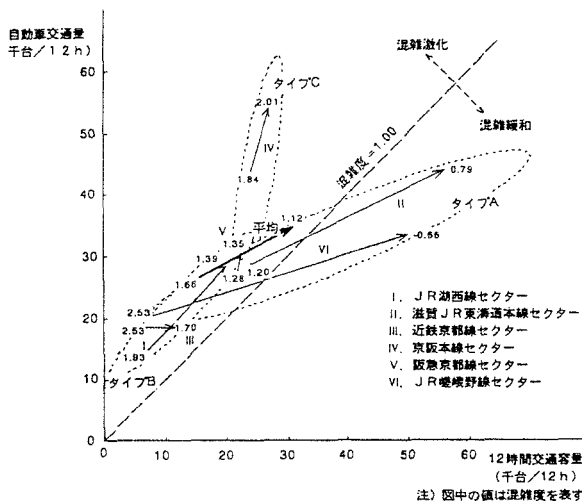
表-1 京都市の人口移動（1989年～1992年の3年間）

	世帯数		人口		平均世帯人数	
	転入	転出	転入	転出	転入	転出
京都市	3136	2876	6392	7013	2.04	2.44
乙訓地域	6826	6063	12806	15988	1.25	1.58
南山城地域	303	318	524	845	1.61	1.73
相模地域	2091	2229	3846	6092	1.58	1.84
津島地域	2776	4019	5265	10919	2.07	1.90
大津市	1393	1939	2595	5155	1.95	1.86
滋賀県	502	875	813	2312	2.84	1.62
甲賀地域	665	802	1163	1996	1.72	1.75
中郡地域	17692	19123	33404	50320	1.51	1.89
圏域合計	(18.6)	(22.4)	(22.4)	(29.8)	(9.5)	(9.5)
その他	77386	66297	115514	118610	1.03	1.49
総数	95078	85420	148918	168930	20012	1.13

注 表中の（ ）内は構成比を示す（出典：京都市の人口移動）

乙訓地域……向日市、長岡京市、大山崎町
南山城地域……宇治市、城陽市、八幡市、久御山町、宇治田原町、井手町、田辺町
相模地域……山崎町、精華町、木津町、加茂町、和泉町、笠置町、南山城村
津島地域……亀岡市、京北町、八木町、園部町、日吉町、丹波町、和知町、瑞穂町、美山町
湖高地域……高津市、守山市、志賀町、栗東町、野洲町、中主町
大津市……大津市
甲賀地域……甲賀市、信楽町、石部町、水口町、甲南町、甲賀町、土山町
中郡地域……近江八幡市、安土町、八日市市、竜王町、瀬生町、日野町、玉置庄村、龍登川町

表-1に示すように、1989年～1992年の3年間に於ける京都市から各地域への転出状況を見ると、転出人口全体のうち圏域内の各地域への転出人口は約22%である。この中で南山城地域（約1.6万人）、大津市（約1.1万人）等への転出が大きい。京都市への転入についてもこれらの地域からの転入が多いが、転出入比に示すように、全ての地域で京都市からの大幅な転出超過となっている。特に、滋賀県下の各地域での転出入比が全て京都府下の各地域を上回っており、さらに近年、滋賀県下への転出が伸びていることが分かる。さらに大津市は、圏域全体の京都市への通勤依存率が低下するなかで、唯一通勤依存率が上昇した都市であり、京都市内在住者が大津市に転居したものの就業地を変えず通勤している実態を表している。転出入した世帯人口の構成をみると、



図一 2 道路交通容量と自動車交通量の関係 (1980年～1990年)

全ての地域について、転入より転出の場合の平均世帯人数が多くなっている。転入については単身者が比較的多いのに対し、転出については家族が多いためと考えられる。以上より、都市圏の全ての地域について京都市からの転出超過がみられ、さらに転出した人々の多くは京都市内に就業地を持っていると考えられることから、通勤・通学等のための交通施設整備の必要性が高まっているといえる。

4. 交通施設整備と交通流動の関係

都市圏内での人口動態を裏付ける指標として、京都市と各地域間の交通施設整備と交通流動の関係を示す。このため、図一 2 に示すように京都市を中心に放射状に整備されている主要幹線道路と鉄道を中心に各地域を6つのセクターに分類する。対象とする交通施設には道路と鉄道があるが、今回は道路に着目し道路整備と自動車交通量に限定して分析を行う。

図一 2 には1980年～1990年の10年間の主要幹線道路の交通容量と自動車交通量の推移を示している。これによると、バイパスが整備されたことと常住人口が増加したことにより、圏域のいずれのセクターも容量が増加するとともに、交通量も増加する傾向にあることを示している。また、図中に示すように、全般的に混雑度も改善される傾向にある。さらに各セクターの変化過程をみると、①容量が改善し、著しい混雑緩和が見られる地域(タイプA)、②容量は改善したが、未だ混雑度が高い地域(タイプB)

表一 2 セクター別の常住人口と混雑度の推移

セクター	タイプ	常住人口の増加率*	混雑度の増加率*	主な特徴
I JR湖西線	B	1.43	-0.54	西大津バイパスの開通
II 滋賀JR東海道本線	A	1.17	-0.41	京滋バイパスの開通
III 近鉄京都線	B	1.15	-0.83	大久保バイパスの開通
IV 京阪本線	C	1.16	0.17	自動車交通量が相対的に多い
V 京阪京都線	C	1.06	0.07	常住人口の停滞
VI JR嵯峨野線	A	1.13	-1.87	京阪経實自動車道の開通

(出典：国勢調査報告、道路交通センサス)

常住人口の増加率*：1990年の常住人口/1980年の常住人口

混雑度の増加率*：1990年の混雑度-1980年の混雑度

タイプ	特徴	変化の主な要因	
		交通面	人口面
A	容量が改善し、混雑緩和がみられる地域	開通したバイパスが4車線で、区間も比較的長い	京都市からの転出超過人口が多い
B	容量は改善したが、未だ混雑度が高い地域	開通したバイパスが2車線で、区間は比較的短い	京都市からの転出超過人口が多い
C	局部改良はされたが、それ以上に交通量が増加した地域	京都市圏を通過する交通量の増大	京都市からの転出超過人口が少ない

及び③局部改良はされたが、それ以上に交通量が増え混雑度が上昇した地域(タイプC)の大きく3タイプに分類できる。表一 2 に示すように、タイプA及びBではいずれもバイパスが整備され混雑は緩和されたが、混雑度の低下には差がある。これは同じバイパスの整備でも、4車線と2車線の違い、バイパス整備区間の長さの違いにより、交通容量の増加が違うことによる。一方、交通量の増加には、当該セクターへの京都市からの転出超過人口の増加を中心とした常住人口の増加によるものと考えられ、IV・京阪本線セクターを除くと、概ね常住人口の増加している地域ほど混雑度の減少が少ない関係にあることが明らかである。IV・京阪本線セクターで混雑度が高く、かつ混雑度が上昇しているのは、当該セクターに属する主要幹線道路が隣のIII・近鉄京都線セクターに接近しており、多くの流入交通量がみられるためである。

5. おわりに

本研究では、京都都市圏を対象として、都市圏の地域構造の変化と、道路整備と自動車交通量の関係について分析した。今後は、鉄道整備と輸送人員の関係について分析するとともに、京都市内での都市整備が圏域内の交通に及ぼす影響を分析することによって、都市圏の形成プロセスをより明確にしていきたいと考える。

【参考文献】1) 依田和夫：都市整備からみた都心機能の競合と成長に関する研究、1987年