

大阪市立大学工学部 学生員 ○篠原 晴美

大阪市立大学工学部 正会員 西村 昂

1. はじめに

近年の地球温暖化問題を背景に自動車からの二酸化炭素排出量削減のための対応が急がれている。そのような施策の域で、交通負荷を小さくする方策として通勤距離の短縮を図り通勤交通を減量化させる「職住近接」が挙げられる。

本報告は、社会統計等のマクロ面とアンケートデータのミクロ面から大阪における職住近接の動向と、職住近接の自動車通勤交通削減効果について考察する事を目的としている。

2. 人口流動の動向

国勢調査の統計を用いて大阪府における通勤人口流動を経年的に見てみる。なお指標として下記の式で表される「大阪市流入人口重心」を用いた。

$$\begin{aligned} & (\text{大阪市流入人口重心}) = \\ & \frac{\sum (\text{大阪市への通勤流入人口}) \times (\text{市役所間距離})}{(\text{大阪市への通勤流入人口の合計})} \end{aligned}$$

総流入人口は増加しているにも拘わらず、人口重心の変化は増加の傾向にあるが近年落ち着きを見せていることから、以前のような急激な都市拡大は抑えられ、都心から人が離れていく傾向は落ち着いたと言える。

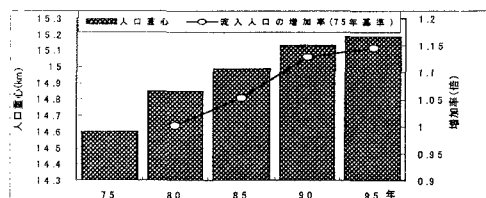


図-1 大阪府在住者の大阪市通勤流入人口重心

3. 住宅立地の動向

図-2は、分譲マンションに関する文献「CRI」を用いて、近畿圏の民間新規分譲マンション戸数を地域別に見たものである。92年を境に近畿2府4県の凡例以外にあたる外周地域のシェアが減少の一途をたどっているのに対し、都心地域ではシェア・戸数とも増加傾向にある。よって郊外化が進んできたマンションも都心へと向きを変えてきていると言える。

注) ここでは民間のみ考慮しているが、公社・公団のマンションは全体の1割程度であり、民間マンションで全体の傾向は掴めると言える。

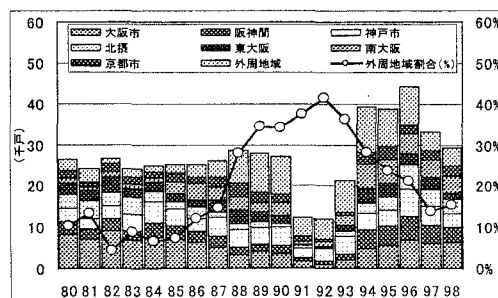


図-2 民間マンション新規分譲戸数の経年変化

4. 住み替えによる職住近接の動向

ここでは、アンケートデータを用いて平均通勤所要時間、平均通勤距離の変化について動向をみた。使用データは、①住宅・都市整備公団提供の大阪市内の「公団住宅入居者調査」の2期分(S60, H7年, 369世帯)と95年当研究室で行った「職場と住居の立地に関する調査」(199世帯)である。

4.1 通勤所要時間の変化

①のデータより公団新規マンションへの住み替えによって、全体の平均通勤所要時間は41.8分から40.0分へと1.8分の時間短縮が見られた。年別に見るとS60年とH7年では平均短縮時間は3.9分から-0.3分となり、最近においては住み替えによって時間短縮がほとんど見られない。前住地としては年的な違いは見られないが、勤務地としては大阪市の割合が減少し、外周地域が増加しているので時間短縮に結びつかなかったものと考えられる。ここから勤務地に関わらず都心に住まう嗜好を持つ人が増えたと考えられる。

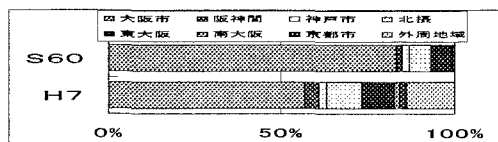


図-3 勤務地域構成の経年的変化（公団調査より）

4.2 通勤距離の変化

②のデータからは全体として平均3.3kmの距離短縮が見られた。地域内移動の場合はほとんど距離短縮が見られないが、地域間移動の場合には大きな距離短縮が見られる。地域内の場合その地域への愛着やそこに留まる必要性を持つ

た世帯のライフステージに合わせた移動であり、地域間の場合都心部への移動ほど距離短縮が大きいことから職住近接を重点的に考えての移動と言える。

表-1 地域別にみた移動別平均通勤距離の変化

現住地域	地域内移動		地域間移動	
	件数(%)	距離短縮(km)	件数(%)	距離短縮(km)
大阪市	46	-0.03	22	18.4
東大阪	11	-0.2	11	13.6
阪神	10	1.3	13	-5.5
北大阪	11	1.8	13	16
泉北	8	-1.7	14	5.3
泉南	4	2.6	10	-3.7
南河内	11	-2	17	17.5
全体	(133件)	0.05	(63件)	10.4

注 1) 地域内移動は前住地と現住地の地域が同じ場合、地域間移動は前住地・現住地で地域が異なる場合。

注 2) 距離短縮が見られた場合プラスで表示している。

5. 立地条件と通勤交通手段

4 節で使った①、②のデータを使って現住地の立地条件と通勤交通手段との関係について調べる。

①のデータより

現住地での通勤交通手段はどのマンションでもほぼ電車 6 割、自動車 2 割となっている。大阪市中心部からの距離と自動車分担率には相関が見られなかった。

②のデータより

勤務地を「大阪市」とそれ以外を「郊外」と区分すると、自動車分担率はそれぞれ 2 割、4 割と都心部への通勤の方が自動車通勤が少ない。公共交通の発達している事や道路の渋滞、駐車場問題等で自動車通勤のメリットが少ないためと思われる。

また、同一市内で居住・勤務している事を職住近接と考えて大阪市と郊外との違いを見ると、双方で徒歩・自転車が主だが、郊外職住近接では 4 割近くが自動車通勤している。公共交通の整備が大阪市への放射状方向を中心にしており、他の方面は不便であるため郊外での自動車分担率が高いものと思われる。よって郊外職住近接は自動車通勤交通削減に大きな効果を持つとは一概に言えない。

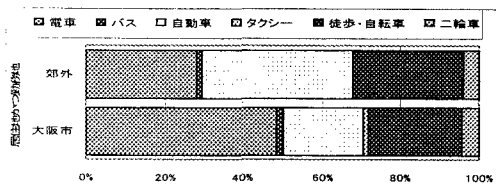


図-4 地域別職住近接と通勤交通手段

通勤距離帯別に代表交通手段を見てみると 10km までの短距離帯で自動車通勤が多く、距離が長くなるほど自動車

通勤が減少する傾向にある。短距離において自動車通勤が多い理由として距離が短い分運転の負担が少ない事等が言える。

勤務地区分・電車種別では、大阪市に勤務し居住地の最寄り駅に急行電車が停車する場合（大阪市・急行）、自動車率がかかなり低い。中心部へは公共交通が発達しており長距離の運転は負担が大きい為と言える。勤務地が郊外の場合、公共交通の整備が不十分なので自動車率が高いと思われる。

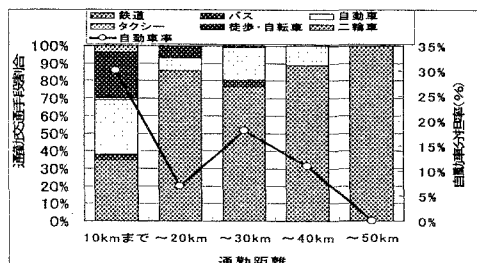


図-5 通勤距離帯別代表通勤交通手段

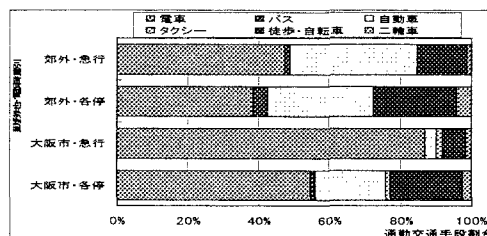


図-6 勤務地・電車種別通勤交通手段

注) 電車種別とは、現住地の最寄り駅に停車する電車を各駅停車とそれ以外を急行で分けたもの。

6. まとめ

①マクロ面から、人口・住宅とも都心へと向きを変えつつあることが読みとれた。

②ミクロ面から、最近の都心部への住み替えによってより職場へ近づく傾向が見られた。

よって近年大阪において職住近接へと歩みつつあると言える。

職住近接の自動車通勤交通削減効果については、

③大阪市より郊外勤務の自動車分担率が高い。

④郊外職住近接は現状においては自動車分担率低下に効果は低いものと考えられる。

以上より、これから都心部でのさらなる住宅整備が望まれると言える。

なお本研究の遂行にあたり住宅・都市整備公団の方に貴重なデータを提供していただいたことに深く感謝します。

参考文献 「CRI」長谷工コーポレーション 1991~1998