

大阪市立大学工学部 学生員 ○裏 祥嗣
大阪市立大学工学部 フェロー 西村 昂

1. はじめに

豊かな都市生活の実現には「職」と「住」を近接させ、生活のゆとりの増大、自動車交通の削減による環境保全を進めることが重要である。本研究は、現代社会における職住近接の程度を調査し、今後これを進めるために求められる住居立地や交通条件について考察する事を目的とした。なお、本研究では住み替えに伴う世帯主代表者の通勤時間の短縮を職住近接を表す評価指標とした。

2. 公団住宅における職住近接の動向

都市基盤整備公団で実施された居住者への調査データのうち、昭和54年度、昭和61年度、平成5年度、平成7年度に新規供給された公団住宅分の入居者調査の分析から、職住近接の動向を調べた。

2.1 都市圏別公団住宅供給戸数の推移

まず、都市圏別の住宅供給戸数を見ると表-1のようであり、福岡・北九州都市圏と中京都市圏では中心市における住宅供給の割合が高いが、東京都市圏、京阪神都市圏では中心市の割合が低い。

しかし、これらの都市圏でも近年その割合が増加する傾向にあるが、これは土地価格の動向と対応しているといえよう。

表-1 住宅供給戸数と中心地における供給割合

	S54	S61	H5	H7	合計
東京都市圏	16979	14854	8221	6830	46884
うち東京都区部	11.6%	14.8%	10.1%	25.3%	14.4%
中京都市圏	3381	899	874	640	5794
うち名古屋市	58.4%	41.0%	50.2%	52.7%	53.8%
京阪神都市圏	11472	6083	2099	2230	21884
うち大阪市	14.4%	15.8%	10.8%	39.1%	16.9%
福岡・北九州都市圏	1850	936	938	629	4353
うち福岡市	55.6%	49.6%	64.4%	63.0%	57.2%
合計	33682	22772	12132	10329	78915
	19.7%	17.6%	17.3%	32.3%	20.4%

注 上段：戸数 下段：中心地の戸数の割合

2.2 都市圏別通勤時間の変化

次に住み替えによる通勤時間の変化(図-1)を見ると、福岡・北九州都市圏を除いていずれもむしろ若干の増加となっている。これは大都市圏ほど都心近くでの用地確保が難しいためと考えられる。このことは、中心市での住宅供給が進んだ平成7年度には、東京都市圏で短縮に転じ、京阪神都市圏でも増加幅がかなり小さくなっていることからもうかがわれる。

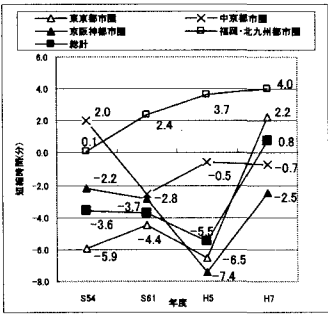


図-1 都市圏別の住み替えによる通勤時間の短縮時間 (公団住宅入居者データ)

3. 南海高野線沿線住宅における職住近接の動向

職住近接を進めるために求められる交通条件を考察するために、集合住宅居住者に対してアンケート調査をおこなった。通勤手段や通勤時間を比較するため南海高野線に沿って都市部から郊外に分布するよう対象ゾーンを選択した。質問項目は通勤手段や居住ニーズに関するものであり、配布数1500に対して274の回答(回収率18.3%)を得たが、ここではそのうち分析可能な262票を使用した。

3.1 住み替えによる通勤時間の短縮時間

居住地域別に住み替えによる通勤時間の短縮時間(図-2)を見ると、大阪市に住み替えた場合、通勤時間が増加している人の割合は25%である。一方橋本市・河内長野市に住み替えた場合は58%の人が増加しており郊外へ住み替えた場合通勤時間の増加が顕著である。

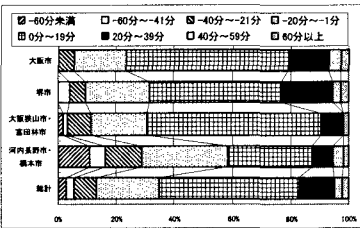


図-2 居住地別住み替えによる通勤時間の短縮時間

3.2 勤務先の分布

図-3に居住地域別の勤務先割合を示す。これより大阪市内に勤務する割合が高いが、その割合は都心から離れるにつれて低くなり、大阪市内に近い沿線地域への勤務が多くなっている。また居住地域での勤務割合を

地区別
 別
 先

① 北海道・中央区・西区・港区・墨田区
 ② 青森市
 ③ 河内長野市・橿本市
 ④ その他大都市
 ⑤ 大蔵松山市・喜田林市
 ⑥ その他の地域

地区別	① 北海道・中央区・西区・港区・墨田区	② 青森市	③ 河内長野市・橿本市	④ その他大都市	⑤ 大蔵松山市・喜田林市	⑥ その他の地域
大都市	85%	10%	5%	0%	0%	0%
堺市	80%	15%	5%	0%	0%	0%
大蔵松山市・喜田林市	40%	40%	10%	10%	0%	0%
河内長野市・橿本市	75%	15%	10%	0%	0%	0%

現在の居住地を選んだ要因を居住地別にみると(図-4)、都心から離れると「通勤に便利」が低く、「自然環境(公園など)がよい」の割合が高くなっていることがわかる。この傾向は特に都心から最も遠い地域で顕著であることから、自然環境や教育環境を求めるためには、都心からかなり離れる必要があり、都心居住型の職住近接との二極化の動向がうかがわれる。

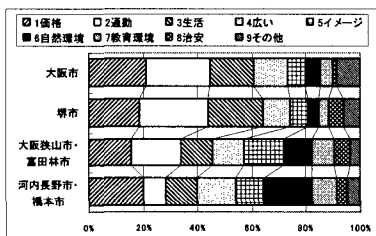
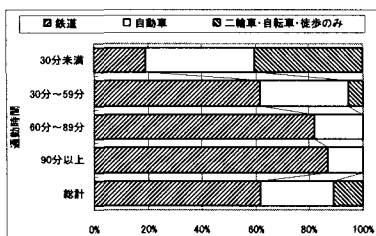


図-5 をみると、通勤時間が短い場合、「自動車」を利用する割合が高く、通勤時間が増加するにつれて鉄道利用の割合が増えていることがわかる。



	鉄道		自動車		二輪車・自転車・徒歩のみ	
	人数	割合	人数	割合	人数	割合
5分未満	36	72%	10	20%	4	8%
5～9分	57	58%	27	27%	13	13%
10～14分	57	61%	25	27%	9	10%
15分以上	8	40%	9	45%	2	10%
合計	158	60%	71	27%	28	11%

端末交通手段	人数	平均通勤時間(分)	短縮時間(分)
バス	16	70.0	-16.6
二輪車・自転車	26	59.4	-6.3
徒歩	112	55.8	-0.4

所要時間	人数	平均通勤時間(分)	短縮時間(分)
5分未満	27	53.7	0.0
5分～9分	62	52.2	-0.1
10分～14分	53	65.0	-6.0
15分以上	14	71.1	-12.1

IV-51-2