

秋田大学 正 員 清水 浩志郎

秋田大学 学生員 門口 和彦

秋田大学 学生員○渡部 聡

1・はじめに

地域社会において都市は、政治・経済・文化・教育等の面で中心的役割を有し、また周辺の地域に対して日常的なサービスを提供している。したがって、都市とその周辺地域は、互いに密接な結び付きを有し、都市そして地域社会を考えるうえでは、これらをひとつのシステムとして考える都市圏なるものの概念が必要である。

しかしながら、高度経済成長期を境として、高速道路の整備など、交通施設の整備充実により、それまでの都市と周辺地域の関係が、より広域的な連がり広まって来たといえる。また、東京・大阪などの大都市圏においては、もはや中心都市と周辺地域との相互依存関係においてみられた κ 単層構造 κ ではなく、都市圏の中に他の都市圏が包含されるなど、都市圏間での結合状態がみられる、いわゆる κ 重層構造 κ が、形成され、地域計画・交通計画などを立案するうえで、ひとつの問題点として提起されたといえる。

本報告では、上述のような問題認識をふまえ、都市圏を設定し、これらの広域的な結合状態および階層構造について調査、分析することを目的とする。なお対象地域は、98都市で、昭和55年の国勢調査の資料に基づいて分析を行なった。

2・都市圏間結合の設定

まず、個々の都市圏を設定するにあたり中心都市の条件として次のような条件を与えた。

- 1) 昭和50年次において、人口10万人以上を擁すること。
- 2) 昼夜間人口比が、1.0以上であること。
- 3) 各都道府県行政中心地であること。

次に、通勤通学交通量を指標としたP/M曲線を求めその曲率半径の最小となる地点の時間距離の範囲をもって中心都市の都市圏域を算出した。

さて、このようにして求めた都市圏間の結合を次のような条件のもとに設定した。

- ① 隣接する3または、それ以上の都市圏をもって

結合状態を分析する地域とし、これを κ 都市圏群 κ と定義する。

- ② 都市圏群に含まれる各中心都市間の時間距離を求め、最も短くなる中心都市間を鎖状に結合させてこれらの流出人口比が、どちらか一方でも1%以上であるとき結合状態にあるとし他は、棄却する。(例えば、A中心都市とB中心都市が、時間距離の条件で結合したとすれば、A都市からB都市へのまたその逆の流出人口比が、両方もしくは片方が、1%を越える場合に結合状態にあるとする。)
- ③ 以上の条件で棄却された中心都市の中で、流出人口比が、3%以上ある場合、これも結合状態にあるとみなす。

以上の①～③の条件によって結合された都市圏を、 κ 都市集積圏 κ と定義する。

3・分析結果

これらの条件によって、東京・名古屋・大阪・広島・福岡の5つの都市集積圏が、得られた。このうち東京・名古屋・大阪の3つを大都市集積圏、広島・福岡の2つを地方都市集積圏と名づける。対象98都市圏で、他の中心都市を包含する都市圏は、東京・前橋・静岡・名古屋・岐阜・津・京都・大阪・岡山・広島・福岡の10都市圏であり、このうち前橋・静岡・岡山の各都市圏は、独立して存在し、他は、上記5都市集積圏に包含されている。

以下においては、都市集積圏について分析したい。

これら5都市集積圏には、わが国全人口の約53.9%が居住しており、とくに3大都市集積圏には、49.5%も集積していることになる。そして2地方都市集積圏では、4.4%を占めている。5都市集積圏での産業構造では、第一次産業が、16.2%と低く、第二次産業で、56.1%、第三次産業で、56.9%と、第二次・第三次産業で高いことがわかる。一方、職業別人口では、管理的、事務別人口が、それぞれ60.7%、58.9%と高く、逆に農林漁業、採鉱・採石別人口は、それぞれ19.6%、16.9%と低いことがわかる。

これらの都市集積圏の中心都市間の時間的・人口的結合状態を示したのが、図-1より図-5である。

これから、結合状態は、相互的な結合でなく一方的な結合であること、また、より中心性の高い都市への結合がみられ、しかも時間的關係だけでは、判断できない複雑な重層構造を示していることが、わかる。

これは、東京・名古屋・大阪・福岡の各都市集積圏において顕著である。例えば、東京都市集積圏では、平塚・小田原、名古屋都市集積圏では、大垣・津、大阪都市集積圏では、大津・奈良、福岡都市集積圏では、大牟田の各中心都市が、その例である。広島都市集積圏においては、中心都市広島市を中心とする結合である。また、名古屋都市集積圏においては、名古屋より伊勢にかけて鎖状の結合が、みられる。

このように、中心都市間の結合は、複雑な重層構造・鎖状の結合と、多様な形態で存在している。またこれらの中心都市は、鉄道・高速道路といった広域的交通施設の路線とはほぼ一致した地点に存在している。

4・おわりに

本報告では、通勤通学交通からみた都市圏のより広域的な結合を分析し、その地域構造を明らかにすることを目的に分析した。それは、最近の交通施設の整備の方向がより広域性、多面性を要求しているからである。今後は、時系列的にその変容過程を含め分析したいと考えている。

表-1 人口・産業人口比 (下段：全国に対する割合 %)		人口・産業人口比 (%)			
都市集積圏	構成する都市圏	人口(万人)	第一次	第二次	第三次
東京都市集積圏	東京 土浦 熊谷 千葉 横浜	3192.7	2.9	34.9	62.2
名古屋都市集積圏	平塚 小田原	27.3	7.1	27.5	29.7
名古屋都市集積圏	名古屋 豊橋 豊田 岐阜 大垣	882.5	5.2	41.9	52.9
大阪都市集積圏	津 四日市 松阪 伊勢	7.5	3.7	9.7	7.4
大阪都市集積圏	大阪 大津 京都 神戸 姫路	1723.1	2.2	37.1	60.6
大阪都市集積圏	奈良 和歌山	14.7	2.8	15.2	15.0
広島都市集積圏	広島 呉 岩国	207.3	5.1	33.8	61.1
福岡都市集積圏	福岡 久留米 大牟田	301.8	8.2	26.2	65.6
3大都市圏	東京都市集積圏 大阪都市集積圏	5798.3	3.1	36.7	60.2
2大都市圏	名古屋都市集積圏	49.5	13.6	52.5	52.1
2大都市圏	広島都市集積圏 福岡都市集積圏	509.2	6.9	29.3	63.8
市集積圏		4.4	2.6	3.6	4.8
全体		6307.4	3.4	36.1	60.5
		53.9	16.2	56.1	56.9

表-2 職業別人口 (全国に対する割合 %)		職業別人口 (%)							
都市集積圏	専門・管理的事務販売業林・採鉱・運輸・技能工保安サービス	専門・管理的	事務販売業	林・採鉱	運輸・技能工	保安サービス	専門・管理的	事務販売業	林・採鉱
東京	28.9	32.4	30.9	26.7	10.4	4.0	22.6	22.7	24.6
名古屋	7.4	7.6	7.7	7.7	3.8	2.2	7.0	9.5	7.4
大阪	14.9	16.3	15.7	16.7	2.8	2.2	12.8	14.8	14.7
広島	1.9	1.9	1.9	1.8	0.8	0.7	1.9	1.7	2.0
福岡	2.7	2.5	2.6	3.0	1.8	7.8	2.5	2.0	2.7
3大都市圏	51.2	56.3	54.3	51.1	17.0	8.4	42.5	47.0	46.7
2大都市圏	4.6	4.4	4.5	4.8	2.6	8.5	4.4	3.7	4.7
全体	55.8	60.7	58.8	55.9	19.6	16.9	46.9	50.7	51.4

凡 例
 円の大きさ
 : 人口規模
 矢印の長さ
 : 時間距離
 矢印の太さ
 : 流出人口比
 矢印の向き
 : 結合方向

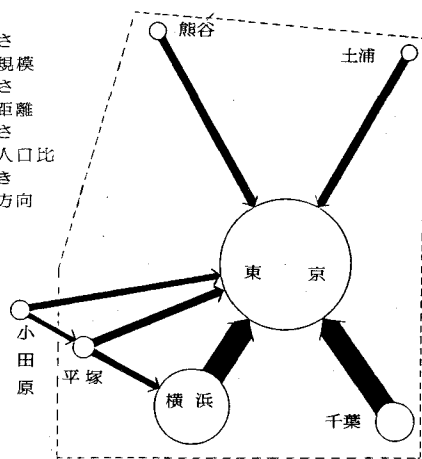


図-1 東京都市集積圏

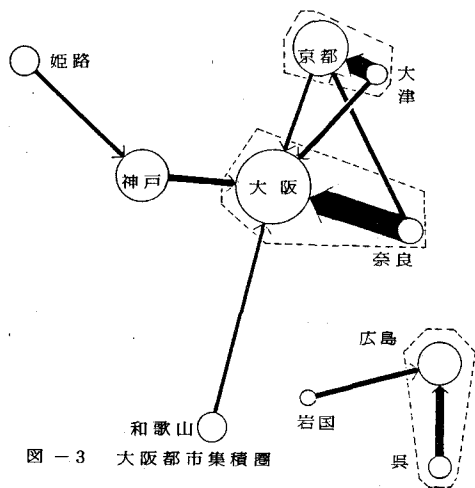


図-3 大阪都市集積圏

図-4 広島都市集積圏

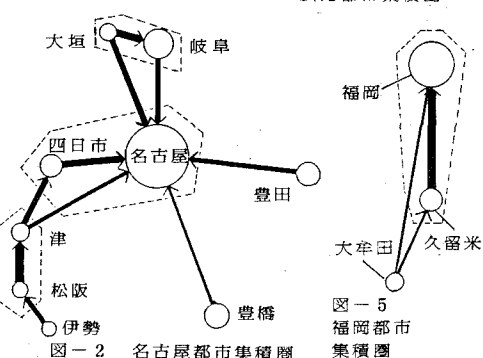


図-2 名古屋都市集積圏

図-5 福岡都市集積圏

一参考文献一

(1) 清水 浩志郎：わが国諸都市圏の成長発展形態について、日本地域学会 昭和56年

(2) 山田 浩之：都市化の経済分析・序説、季刊 現代経済 SPRING 1981