

大阪府通勤通学交通の地域特性

愛媛大学大学院○学生員 細川 透
愛媛大学工学部 正会員 朝倉 康夫

愛媛大学工学部 フェロー 柏谷 増男
鹿島 牧野 利幸

1. はじめに

現在、大都市圏での通勤交通混雑は世界の至る所で問題となっており、我が国も例外ではない。しかし、混雑緩和策としての輸送力増強を取り巻く状況は年々厳しくなっている。すでに供給側での対応は限界に近づいており、交通需要の抑制が必要となっている。本研究では都心居住という居住側の対応を念頭に置き、これまでの大阪府の土地利用と通勤交通について分析を行う。

2. 大阪府の土地利用

2.1 使用データとゾーニング

本研究では1970年から1990年までの20年間の対象にその期間内5時点の国勢調査報告書を用いる。また、対象地域は大阪府全域である。ゾーニングは1990年の各市町村を基本単位とする。ただし対象期間中に分割が行われた市区町村については分割前の市区町村を1ゾーンとする。その結果大阪市内20ゾーン大阪市外43ゾーン合計63ゾーンとなっている。また、大阪市内のうち北区、中央区、西区の3区を中心区、その他の17区を周辺区と定義する。

2.2 地区人口

図1は1970年から5年ごとの地区人口の増加率を示したものである。大阪市内の人口は減少を続けているが減少の程度は年々低下している。中心区の人口は減少を続けていたが1975年から1980年にかけて下げ止まりの傾向が見られ、1980年から1985年には一転増加している。1985年から1990年にかけては再び減少している。この減少はバブル景気による地価高騰によるものである。このように都心居住の傾向は実際のデータからも見て取ることができる。

2.3 住宅と従業者

建て方別住宅戸数は1980年以後調査されている。長屋建てや共同住宅1・2階といった住宅の多くは老朽化が進んだもので、しかも借家である。これらの住宅は人々から好まれなくなり、すべてのゾーンで減少した。中心区ではこれらの住宅の跡地に土地の有効利用を考慮して6階以上の高層共同住宅が多く建てられた。

図2は中心区と周辺区の従業者数の増加率を示し

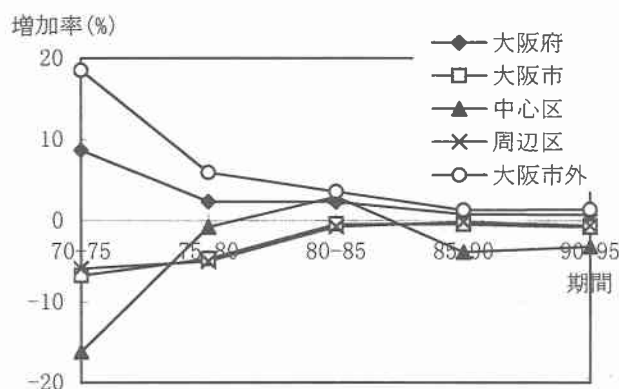


図1 地区人口の増加率

たものである。大阪市内の総従業者数は1970年から80年まで減少した後増加に転じている。都市圏が順調に成長していれば、その中心となる市の従業者が減少することはない。1970年から80年の間は大阪都市圏に勢いがなくなっていた時期であろう。その主な原因は製造業従事者の減少である。特に周辺区では70年から75年にかけて総従業者数は約10.5万人減少するのと同様にほぼ同数の10.5万人の製造業従事者が減少している。大阪市内の総従業者数は1980年以降増加に転じている。これは、前期間までの製造業の減少がもたらした空き地に高層住宅やオフィスビルが建ち、第3次産業が流入したものである。

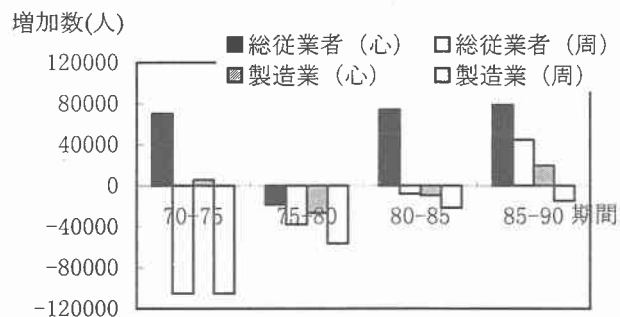


図2 従業者数の増加数

3. 通勤・通学交通量

大阪府内の発生交通量は1970年の326.3万人から順調に増加し1990年には445.6万人となった。

大阪市内の発生交通量は1970年では126.7万人で大

阪府全体の38.8%であった。その後75年にかけて約8万人減少した後増加に転じ、1990年には131.7万人となった。しかし、これは大阪府全体の29.6%であり20年間で約1割も比率を下げている。それは大阪市外が1970年の199.6万人から90年の313.8万人と大幅に増加していることによる。

大阪府内の集中交通量は1970年の360.6万人から順調に増加し90年には498.6万人となった。大阪市内の集中交通量は1970年では213.7万人で大阪府全体の59.3%であった。その後都心部で雇用の増加が見られたが、周辺区での製造業の減少から1990年では集中交通量の割合は低下しほぼ50%になっている。中心区の集中交通量は75年から80年の期間のみ減少した。これは、この期間に製造業を中心とした中心区の産業が落ち込んだことが原因だろう。一方、周辺区では75年から増加に転じている。これは、製造業の減少が頭打ちになったことやサービス業などの第3次産業の伸びによるものだろう。

図3は中心区、周辺区発生のOD交通量の増加率を示したものである。ODパターンでは70年から75年にかけて、周辺区では周辺区に対するOD交通量のみが大きく減少している。これは周辺区での雇用減少がこの地域の発生交通量減少の主な原因であることを示している。80年から85年にかけては、中心区を着地とする交通量の発地別増加率に着目すると、中心区が18.7%増と最も大きく次いで他県の12%増となっている。周辺区を着地とする交通量についても中心区発が8.9%増、周辺区発が6.2%増となっており、都心居住の傾向が明らかに見て取れる。85年から90年では、周辺区から中心区への交通量は8.9%増加しているのに対して周辺区への交通量は1.1%減少している。

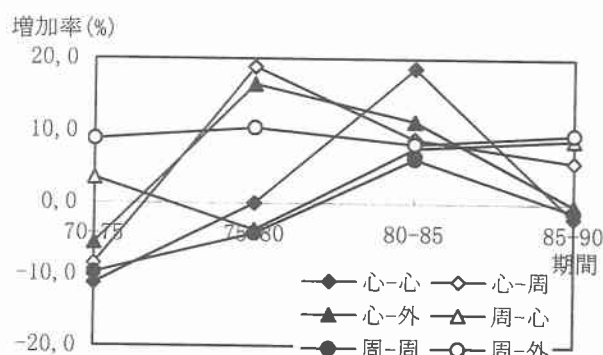


図3 OD交通量の増加率

これは、人は中心区に通うためならば距離の近い周辺区に居住するが、周辺区に通うのならば比較的地価の安い大阪市外に居住することを好むという傾向を示している。

3.2 手段別通勤・通学交通量

大阪府発生の鉄道利用通勤通学交通量は1970年から80年の間に13.5%、80年から90年の間に22.9%増加している。これは全手段交通量に比べて1970年から80年の間は増加が小さく、逆に80年から90年の間は増加が大きかったことを示している。また大阪府集中の鉄道利用通勤通学交通量についても同様の傾向がみられている。これは鉄道利用者が多いと思われる都心への通勤者が1970年から80年より80年から90年にかけて大きく増加したためであると考えられる。図1は中心区、大阪市外発生ODペア間の手段別交通量の増加率である。ODペア単位でみると、中心区発生の交通では鉄道利用交通量の増加率は全交通手段交通量の増加率を中心区到着の交通で大きく上回り、大阪市外到着で大きく下回っている。都心に居住するものは都心へは鉄道で、郊外へは自動車通勤するようになったことがうかがえる。また、同様に大阪市外発生の交通をみても到着地が都心に近づくほど鉄道利用者の増加が大きいことがわかる。

表1 手段別交通量の増加率

手段・期間	中心区発			大阪市外発		
	中心区	周辺区	大阪市外	中心区	周辺区	大阪市外
全手段70-80	-11.2	8.7	9.9	14.4	14.6	35.6
鉄道70-80	7.1	9.1	6.4	16.7	13.5	27.9
全手段80-90	16.3	15.2	11.1	17.7	13.3	24.4
鉄道80-90	23.7	17.9	2.6	18.1	10.8	50.7

(単位 %)

4. おわりに

本研究では大都市圏の都心居住を念頭に置きながら土地利用と発生・集中交通量の分析を行った。そこで、土地利用の中核となる人口、住宅、産業と通勤・通学交通量の地域的な特性とその変化を明らかにし、都心居住の存在を示した。しかし、本研究は交通の根本である人口、住宅、産業と通勤・通学交通量のデータの分析と相互関係の解明にとどまっている。今後は各地域が鉄道ネットワークに与える影響を分析しその評価方法についても研究を進める必要があるだろう。