

## 浜松都市圏における郊外化の進展と通勤行動の社会的特徴

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2018-07-17 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 西原, 純, 鈴木, 康晴 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.14945/00025501">https://doi.org/10.14945/00025501</a>

# 浜松都市圏における郊外化の進展と 通勤行動の社会的特徴

## Development of Suburbanization and Social Characteristics of Commuting Behavior in the Hamamatsu Metropolitan Area

西原 純\* 鈴木康晴\*\*  
Jun Nishihara and Yasuharu Suzuki

### 1 はじめに

わが国の地方都市においてもいわゆる郊外化現象が進行し、新興の郊外住宅地が形成されるとともに、旧来の農村地域と住民の日常生活のレベルで密接な関連をもつようになり、有力な地方都市は広い都市圏を形成するようになった。静岡県西部に位置する浜松市は、明治期より近代的産業が発達し、三大都市圏外に位置する都市としては、わが国有数の産業都市である。浜松に発達した近代産業は、繊維から楽器、自動二輪車・四輪自動車、一般機械・エレクトロニクスへと業種転換を遂げながら（大塚 1986, 西原 2000）、その過程で生産組織が外方へと拡大し、地方圏では最大規模の核心型工業地域を形成した（小田 1992）。一方で、住宅地の外方への展開と商業施設の郊外立地も著しい（高野・鈴木 1991）。その結果、三大都市圏外に位置し、しかも地方中枢・地方中核都市ではない都市としては珍しく、浜松には比較的大規模な都市圏が形成されている<sup>1)</sup>。そして浜松は、静岡県全体と比較して、一世帯当たりの自動車保有台数が 1.48 台と高い（静岡県企画部生活統計室 1999）。またパーソントリップ調査結果によると、浜松都市圏における全目的行動のうち、自動車利用が 60% という高い割合を占めているという（西

遠都市圏総合都市交通計画調査会 1997）。したがって浜松都市圏における通勤行動には他の大都市圏や地方圏の都市圏とは異なった様相がみられることが期待される。

これまでの郊外化現象は、ほとんどが大都市圏を舞台に論じられてきた（藤井 1990）。従来の大都市圏の地帯構造は、中心都市を都市圏の唯一の核とし、郊外部に住宅地域・生産施設・流通施設が展開する一核型都市圏であった。しかしながら、1960 年代の頃から、アメリカ合衆国を始めとする先進資本主義国の都市において、生産施設や人口の郊外化につれて商業・サービス業施設が郊外に展開し、さらにオフィスなどの業務核が郊外に形成されて、次第に郊外の自立化が進行し多核型構造をなすようになっていく（田口 1984, 富田 1988, 藤井 1990, 林 1991）。わが国の大都市圏においても、多核化・郊外の自立化にかかわる現象・萌芽的現象が指摘されている。例えば 1980 年代の東京大都市圏において、山下（1993）はその郊外地帯に通勤・通学が集中し、物品販売機能・業務機能が集積するような周辺中核都市が形成されていること、川口（1992・1993）は東京大都市圏郊外に位置する川口市において、住民の日常生活圏が地元止まりであり、生活行動圏の面では郊外の地方都市化が進んでいることを指摘している。

ところで上述のように郊外化現象の研究はほ

とんどが大都市圏を対象として行われてきた。大都市圏と都市圏の違いとは、都市圏から大都市圏への発達という一つの発展過程における段階の違いで説明されるのか、また単なる規模の違いでなく本質的な地帯構造の違いが存在するのかという点については、あまり議論が進んでいない(藤井1990)。またいわゆる地方の都市圏でも、その中心都市が地方中枢・地方中核都市の場合と産業都市の場合では、就業者の産業別・職業別構成や、住民の日常生活行動様式が異なっている<sup>2)</sup>と思われる。今後、大都市圏と都市圏の違いを議論する場合には、この点も問題とされよう。

そして都市圏を形作る住民の日常生活行動のうち通勤行動については、単に通勤中心地群とそれらの階層的關係だけでなく、通勤者の性・職業・就業状態・世帯状況の違いによる通勤行動様式の違いも注目されている。例えば大阪大都市圏においては、女性は通勤距離・通勤時間が短く、通勤手段も自動車ではなく徒歩や自転車を利用する割合が大きいという(有留・小方1997)。さらにアメリカ合衆国では、ボルチモア都市圏において、男性と比較して女性の通勤距離・時間が短いこと、男性・女性それぞれのうちで、年収が低いグループほど、パートタイム職グループほど、サービス職グループほど、単身者グループほど、通勤距離・時間が短い(Hanson and Johnston 1985)。ウースター都市圏においても、女性の方が男性よりも通勤時間が短く、それは世帯内での子どもの存在に影響されていることが明らかにされている。また職業の観点から、男女別々に、職業グループ間で通勤行動を比較すると、女性では女性型職業(秘書、事務職、小学校教師)で自動車通勤の割合が高く、男性では男性型職業(経営者、管理職、ガードマン)で、自動車を通勤手段として多く用い、通勤距離も長いという(Johnston-Anumonwo 1988)。コロンバス市における通勤行動では、結婚している男性に比べて女性全体の通勤距離が短いこと、また女性のうちでは既婚女性の方が独身女性よりも

やや遠くまで通勤する傾向にあり<sup>3)</sup>、しかも既婚女性の通勤距離分布は近距離から遠距離まで非常に分散的であるという(England 1993)。

このように通勤者の性・職業(社会経済的地位)・就業状態・世帯状況と通勤行動様式との関係が次第に明らかにされている(Shen 2000)。従来、通勤距離の遠近の持つ意味は、都市圏の空間的広がりや生活時間に占める通勤時間の大きさという観点で分析されてきた。しかし遠距離通勤は通勤者にとって、長い通勤にみあう有利な仕事についていることを意味し、現実にホワイトカラー職は空間的に広く広がった労働市場をもっているという(スコット1996)。

このような都市圏の外延的拡大・雇用の郊外化・職業による通勤距離の格差は、北アメリカの都市圏において「空間的ミスマッチ仮説(Spatial mismatch hypothesis)」に起因する特有の都市問題を引き起こしている(Shen 2000)。すなわちマイノリティーの人々や低所得者たちは、依然として中心都市に居住し、ブルーカラー系の職業に従事することが多い。しかし多くの工場は郊外に立地するようになり、彼らの雇用の場所と居住地との空間的ミスマッチが時代とともに大きくなっているという(Friskenら1997)。そしてマイノリティー・低所得の人々たちは、通勤のための利用交通手段として公共交通機関に頼る割合が大きく、郊外部に散在する工場へ通勤するために多くの時間と労力を強いられている。さらに彼らの多くが居住している公営アパートは、中心都市に建設されることが多く、郊外部の財政の豊かな自治体では低所得者の流入を避けるためほとんど建設されていないという。

このようなこれまでの研究成果を受けて、本研究は、浜松都市圏を対象として主として国勢調査の通勤データを利用して住民の通勤行動を把握し産業都市の郊外化の進展の特徴を明らかにする。また通勤者の職業と通勤距離の遠近の関係を把握し、さらには通勤手段についての分析から通勤者の行動の社会的特徴を明らかにすることにする。

## 2 都市圏の設定基準と用いた資料

一般に都市圏は、中心都市を核とする周辺地域の住民を含めた日常生活行動によって形成されている。そのため都市圏は、中心都市への買回り品の購買依存度の他、データが得られやすい就業依存度（通勤・通学者率、通勤者率）によって決定されることが多い（第1表）。通勤者率を用いたわが国の事例では、例えば富田（1975）は、わが国の大都市圏を決定する際には通勤者率10%<sup>4)</sup>を、田辺（1982）は「Daily Urban System（日常的都市システム）」を設定する際に、中心都市への通勤者率5%を基準値としている。また総務庁統計局によって定められた大都市圏・都市圏の基準値は通勤・通学者率1.5%であり、これらの設定基準には大きな開きがある。また富田（1984）・山下（1993）による

と、「中心都市との日常的結合の程度」という観点からみると郊外地帯には内圏（帯）と外圏（帯）という二つの地帯構造がみられ、その基準値はそれぞれ、30%・10%が適当であると指摘されている。

浜松都市圏については、小田（1992）は次のように指摘している。すわち浜松市への通勤者率5%以上の市町村が、浜松市に本社を有する企業の分工場の展開や浜松市からの工場移転による、機能的なまとまりをなす地域とほぼ一致しているという。また通勤者率10%を基準とすると、その圏域に含まれる市町村数は12となり（1995年時点）、浜松市のもつ第2次商圏<sup>5)</sup>（浜松商工会議所1998）と比較して狭い。そのため浜松都市圏の設定基準として、浜松市への通勤者率<sup>6)</sup>5%を基準値として採用した。また後述するように浜松都市圏の郊外部をなす市町村について、浜松市への通勤者率をみると、20%以

第1表 都市圏の設定基準の事例

	中心都市の基準		周辺地域の基準		
	人口規模	その他	中心都市への通勤者率	逆流入通勤者率	都市化の基準
アメリカ合衆国 MSA	5万人以上		15%以上	15%以上	非農業者人口が75%以上
カナダ CMA	10万人以上		40%以上	25%以上	
ヨーロッパ FUR (van den Bergら, 1982)		圏域人口で代替 20万人以上	15%以上		
イギリス SMLA (Hallら, 1980)	総雇用者数 2万人以上	圏域人口で代替 7万人以上	15%以上		
日本 総務庁統計局	50万人以上		1.5%以上		
日本 富田和暁 (1975)	30万人以上	昼間人口> 夜間人口	10%以上		
日本 Glickman (1979)・川島 (1981)	10万人以上	昼間人口> 夜間人口	5%以上		非農業就業者が75%以上
日本 山田浩之・徳岡一幸 (1983)	5万人以上 (圏域人口は 10万人以上)	昼間人口> 夜間人口	10%以上		鉱業を除く 非第1次産業 人口が75%以上

資料：1995年国勢調査、石川（1983）、山田・徳岡（1983a, 1983b）、長尾（1994）、富田（1995）ほかによる

上の値を示した市町村の構成は、時代による変化がなく、安定していることから、内圏と外圏とを分ける基準値を20%とした。

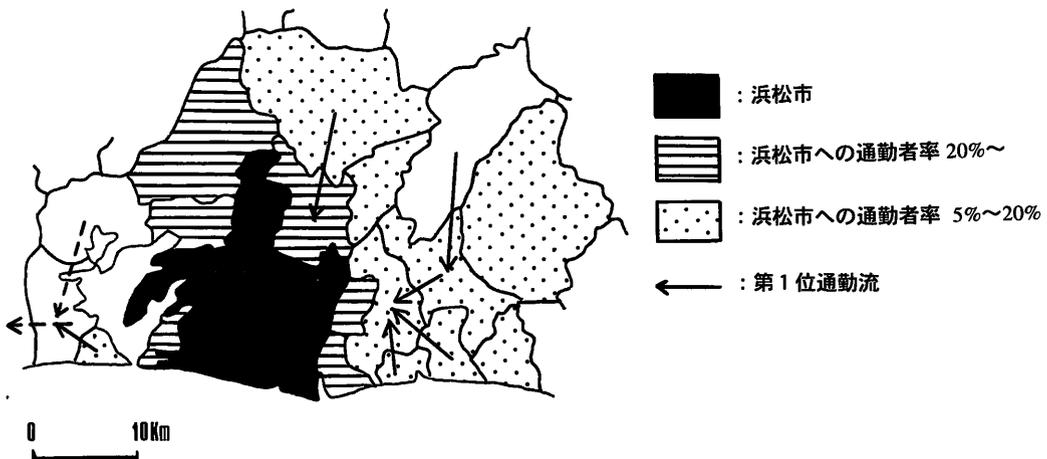
なおこの研究を進めるにあたって用いた資料は、国勢調査の通勤データである。国勢調査の通勤データは、居住地・通勤先地域とも市町村単位にしか把握できず、しかも通勤者の産業別・職業別・交通手段別の通勤先地域については、市町村ごとの詳細集計がなされていない。このような問題点はあるものの、本研究は浜松都市圏の拡大過程と通勤者の社会的属性の全体像を明らかにする研究であること、国勢調査は全住民に対する全数調査であり内容の信頼性も高いため、国勢調査を用いることにした。また本来ならば本研究では、地方都市において郊外化現象が進展した1970年代以降の時期を分析する必要があるが、著者らの資料の制約により、1980年代以降の郊外化の進展を把握するに止まった。1991年5月に浜松市と合併した可美村は、80年にさかのぼって浜松市と合算して集計した。

### 3 都市圏の郊外化と雇用の多核化

1980年における浜松市への通勤者率5%以上の16市町村からなる浜松都市圏を第1図に示し

た。20%以上の通勤者率を示す内圏市町村は7で、通勤者率が高い順に雄踏町・細江町・竜洋町・浜北市・豊田町・舞阪町・引佐町、5%～20%の通勤者率を示す外圏市町村は9で、通勤者率は磐田市・新居町・天竜市・豊岡村・福田町・袋井市・浅羽町・掛川市・大須賀町という順序となっている。そして浜松都市圏の市町村を通勤元もしくは通勤先とし、浜松市以外を指向する5%以上の通勤流に注目すると、全部で17あり、うち磐田市へ7、浜北市へ2、袋井市へ2、新居町へ2、掛川市へ1、天竜市へ1、湖西市へ1、細江町へ1という通勤流が存在していた。また各市町村の第1位通勤先のうち、浜松市以外を指向する通勤流をみると、磐田市へ3、浜北市へ1となっている。

1995年になると、浜松市への通勤者率が5%以上の割合を示す市町村から、掛川市・大須賀町がはずれ、三ヶ日町・湖西市・森町が新たに加わって17に増加し、都市圏の外圏部に、東部で縮小、西部で拡大、全体として拡大という変化が生じている(第2図)。そのうち内圏を構成する市町村は7、外圏を構成する市町村は10となり、内圏市町村数には変化がなかった。95年において浜松市以外を指向する5%以上の通勤流は全体で24あり、うち磐田市への通勤流が7、湖



第1図 1980年における浜松都市圏と第1位通勤流(浜松市以外)

資料：1980年国勢調査

西市へ3，袋井市へ3，掛川市へ2，浜北市へ2，新居町へ2，天竜市，豊田町，浅羽町，細江町，愛知県豊橋市へそれぞれ1あった。そして各市町村の第1位通勤流のうち浜松市以外を指向するものは，磐田市へ3，湖西市へ2，浜北市・袋井市・豊橋市へそれぞれ1となった。このように，浜松市以外を指向する5%以上の通勤流・第1位通勤流が増加したことは，おもに都市圏の外圏が拡大しその外圏において多核化がみられ通勤流が複雑になっていることを意味している。

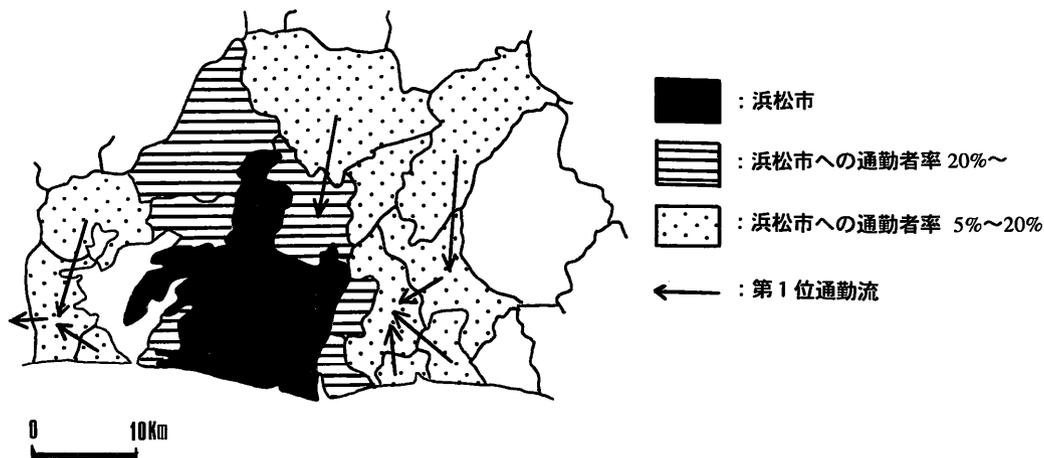
ところで第1図において，95年都市圏域で80年時点の第1位通勤流を破線で図示すると，第2図における95年第1位通勤流と同じ基本的構造を示している。すなわち，80年時点で既に，磐田市（80年時点で都市圏内）・湖西市（80年時点で都市圏外）という主たる郊外核が形成されていたのである。

成田（1985）によると，1970年時点では大阪大都市圏における中心都市大阪市への通勤者率が5%以上を示す地帯は，大阪市を第1位通勤先とする市町村とほぼ一致したと述べている。しかしながら浜松都市圏では80年・95年において，浜松市への通勤者率が5～20%を示す市町村（外圏）において，浜松市を第1位通勤先と

しない市町村が多く存在していた。この点から，顕著な都市圏の多核化現象が，わが国でも70年以降，時代とともに著しく進行していること，および大規模工場が郊外部を構成する市町村に多く立地している浜松都市圏の特徴と考えられる。そして成田の指摘する現象，すなわち圏域を構成する全ての市町村で第1位通勤先がその圏域の中心都市となる現象は，浜松都市圏の場合には通勤者率20%以上の圏域（内圏）であった。

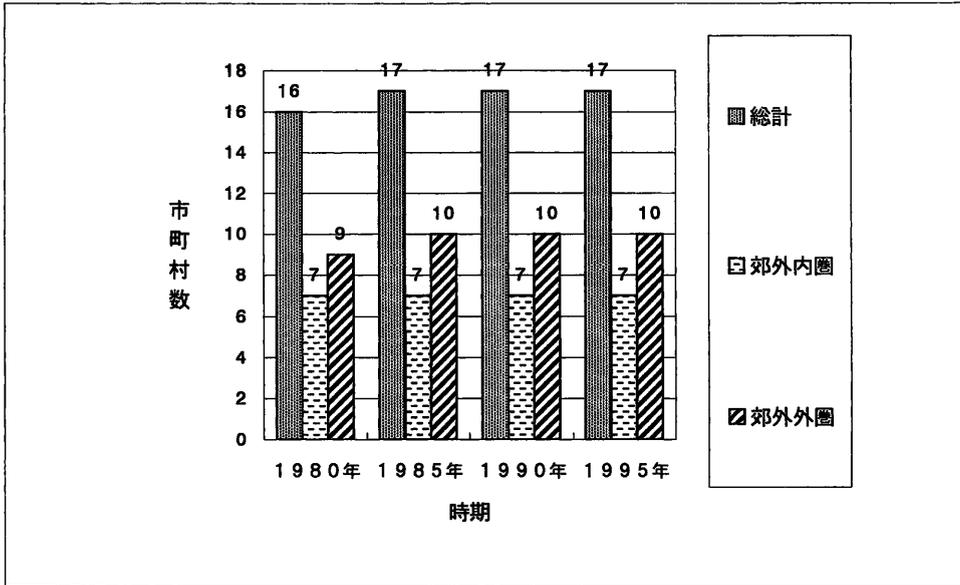
1980年から95年までの5年ごとについて，内圏・外圏を構成する市町村数を第3図に示した。前述のように内圏を構成する市町村と，外圏を構成する市町村が入れ替わることはなかった。また1980年～95年までの期間において，浜松市への通勤者率の変化を調べてみると，内圏を構成する市町村ではその通勤者率が増加傾向にある。逆に外圏を構成する市町村では，浜松市への通勤者率は，三ヶ日町を除いてあまり大きな増加はみられない。すなわち浜松都市圏においては，80年から95年の間で内圏と外圏は固定的であり，内圏は中心都市への一核化傾向が，外圏は多核化傾向が進展したといえよう。

次に浜松都市圏における中心都市の発達と都市圏の拡大を支えた産業を検討することにする。



第2図 1995年における浜松都市圏と第1位通勤流（浜松市以外）

資料：1995年国勢調査



第3図 浜松都市圏を構成する市町村数の変化（浜松市を除く）  
資料：1980年・85年・90年・95年国勢調査

国勢調査資料をもとに、従業地ベースの産業大分類別就業者数を、農・林・漁業，建設・鉱業，製造業，運輸・通信・電気・ガス・水道業，卸小売・サービス業，金融・保険・不動産業，公務（その他を含む）の7部門に再構成して，都市圏全体の構成比率をもとにした中心都市・内圏・外圏の立地係数<sup>7)</sup>を算出した。なお都市圏内における時代的变化を追跡するため，都市圏全体，内圏，外圏を1995年の境域に固定し，第2・3表にそれぞれ80年時点・95年時点で立地係数を示した。

これによると1980年時点で既に，浜松都市圏を構成する中心都市と郊外部（特に外圏）と間の産業立地の地域的差異が著しい（第2表）。浜松市には，中心性の高い都市機能にあたる金融・保険・不動産業の他，公務，卸小売・サービス業に加え，運輸・通信・電気が集積している。それに対して，内圏・外圏における製造業の立地係数がそれぞれ1.02，1.12で，特に外圏での製造業の集積が著しい。1.20以上の市町村に注目すると，内圏では竜洋町：1.36に対し，外圏では磐田市：1.21，湖西市：1.62，豊岡村：1.40，福

田町：1.43となっている。このように1980年時点の雇用の郊外化は，主に製造業によっていることが明らかである。1995年になると，浜松市において金融・保険・不動産業，卸小売・サービス業の立地係数がさらに高まった。また逆に，郊外部では製造業の集積が一段と進行し，立地係数は内圏で1.17，外圏で1.27に上昇している。市町村単位でみると，内圏でも竜洋町の立地係数が1.72に増加し，外圏では磐田市：1.25，湖西市：1.84，豊岡村：1.83，浅羽町：1.46，森町：1.21で，製造業の集積した市町村が増加している。また値は1.0を超えていないが，郊外部で運輸・通信・電気，公務の立地係数が上昇している。

このように，1980年から95年へと時代が進むと，浜松都市圏の郊外化につれて，従業地ベースによる産業集積状況からみた都市圏の地帯構造には中心都市と郊外部の違いが大きくなり<sup>8)</sup>，中心性の高い都市機能では浜松市への集積が，製造業，運輸・通信・電気，公務などの生産的・現業的機能では郊外部への集積が進んでいる。

この従業地ベースでの産業集積における中心都市と郊外部の差異の増大は，就業者の従業地

第2表 浜松都市圏における就業者の産業別構成比率と立地係数（従業地ベース）

従業地 1980年	就業者総数 (人)	農・林・ 漁業	建設・ 鉱業	製造業	運輸・通信 ・電気	卸小売・ サービス業	金融・保険・ 不動産	公務・ その他
浜松市	283,369	5.9%	7.8%	36.1%	6.1%	38.5%	3.1%	2.6%
(立地係数)		0.55	1.05	0.93	1.18	1.15	1.32	1.14
郊外内圏	66,644	19.6%	8.0%	39.4%	3.4%	26.8%	1.0%	1.8%
(立地係数)		1.85	1.07	1.02	0.65	0.80	0.42	0.79
郊外外圏	145,261	15.8%	6.5%	43.2%	4.2%	26.9%	1.5%	1.9%
(立地係数)		1.48	0.87	1.12	0.81	0.80	0.65	0.82
都市圏全体	495,274	10.6%	7.4%	38.6%	5.2%	33.5%	2.4%	2.3%
1995年								
浜松市	332,511	3.8%	9.0%	29.2%	6.0%	45.7%	3.7%	2.6%
(立地係数)		0.58	1.10	0.82	1.11	1.17	1.33	1.09
郊外内圏	84,713	11.6%	8.5%	41.8%	4.3%	30.2%	1.5%	2.1%
(立地係数)		1.78	1.03	1.17	0.80	0.77	0.54	0.88
郊外外圏	176,640	9.3%	6.5%	45.3%	4.8%	30.4%	1.7%	2.1%
(立地係数)		1.43	0.79	1.27	0.89	0.78	0.59	0.88
都市圏全体	593,864	6.5%	8.2%	35.8%	5.4%	38.9%	2.8%	2.4%

注：可美村の値（1980年）は浜松市に合算してある

資料：1980年・95年国勢調査

第3表 浜松都市圏における就業者の産業別構成比率と立地係数（常住地ベース）

常住地 1980年	就業者総数 (人)	農・林・ 漁業	建設・ 鉱業	製造業	運輸・通信 ・電気	卸小売・ サービス業	金融・保険・ 不動産	公務・ その他
浜松市	255,168	6.5%	7.5%	37.2%	5.4%	38.0%	2.9%	2.6%
(立地係数)		0.61	1.01	0.97	1.03	1.13	1.20	1.10
郊外内圏	85,722	15.4%	7.8%	38.6%	5.0%	29.1%	1.9%	2.2%
(立地係数)		1.43	1.05	1.01	0.96	0.86	0.79	0.94
郊外外圏	149,105	15.4%	7.0%	39.6%	5.1%	29.1%	1.9%	2.0%
(立地係数)		1.43	0.95	1.04	0.97	0.86	0.78	0.86
都市圏全体	489,995	10.8%	7.4%	38.1%	5.2%	33.7%	2.4%	2.3%
1995年								
浜松市	305,803	4.1%	8.6%	31.7%	5.5%	44.0%	3.4%	2.6%
(立地係数)		0.62	1.05	0.90	1.00	1.12	1.22	1.07
郊外内圏	106,000	9.3%	8.6%	37.6%	5.3%	34.6%	2.3%	2.2%
(立地係数)		1.40	1.05	1.07	0.97	0.88	0.83	0.91
郊外外圏	174,369	9.5%	7.3%	39.5%	5.6%	33.8%	2.0%	2.3%
(立地係数)		1.43	0.89	1.13	1.01	0.86	0.72	0.93
都市圏全体	586,172	6.6%	8.2%	35.1%	5.5%	39.3%	2.8%	2.4%

注：可美村の値（1980年）は浜松市に合算してある

資料：1980年・95年国勢調査

と常住地との関係をどのように変化させたのであろうか？同じ期間について、都市圏の圏域別に、常住地ベースの産業別就業者割合と立地係数を求め、第3表に示した。常住地ベースの立地係数の変化を、産業全体でみると、1980年に比較して95年では、浜松市と郊外部との違いが大きくなっている。特に製造業の立地係数をみると、1980年の浜松市：0.97、内圏：1.01、外圏：1.04から95年で浜松市：0.90、内圏：1.07、外圏：1.13と、常住地ベースでも、浜松市では製造業が相対的に減少し、郊外部、特に外圏では上昇していることがわかる。しかし立地係数における中心都市と郊外部との違いは、従業地ベースの場合ほど大きくない。したがって80年～95年において生じた従業地ベースの産業集積の地帯間のアンバランスさは、通勤流動の増大という形で補完されていると考えられる。

#### 4 通勤の距離・利用交通手段と職業グループによる通勤距離・時間の違い

都市圏内の住民の通勤の遠近を、国勢調査データによって検討するため、1990年<sup>9)</sup> 浜松都市圏における自市町村内通勤・通学者と他市町村への通勤・通学者の通勤・通学時間<sup>10)</sup> を、第

4表に示した。これによると都市圏全体で、自市町村内通勤<sup>11)</sup>・通学者と他市町村への通勤・通学者の間には、平均通勤・通学時間に大きな違いが存在している。このよう「自市町村内通勤」と、「他市町村への通勤」を手がかりにすれば、就業者の通勤の遠近を把握することができると考えられる。

そして都市圏のどの地帯に居住する通勤・通学者かによって、通勤・通学時間に違いがみられる。自市町村通勤・通学者をみると、平均の通勤・通学時間は浜松市で18.2分、郊外内圏で9.2分、外圏で10.7分と、郊外部で短い。その理由は、郊外部では自宅での従業者の割合が高いためである(第5表)。また浜松市居住者の通勤・通学者の平均時間が長いのは、他の市町村に比較して市域が広大であることを反映していると思われる。

他市町村への通勤・通学者の平均通勤・通学時間をみると、浜松市居住者で53.1分、郊外内圏で37.6分、外圏で42.0分である。郊外部の居住者は、主たる通勤先である浜松市との距離を反映して、外圏ほど通勤・通学時間が長い。また浜松市居住者は他市町村への通勤の場合には、静岡市などの別の都市圏<sup>12)</sup>への通勤者が多くいるために、その平均通勤・通学時間が浜松都市圏の郊外部居住者よりも長いのが特徴である。

第4表 浜松都市圏における通勤・通学者の平均通勤・通学時間

居住地 1990年	通勤・ 通学先	通勤・ 通学者数	平均通勤・ 通学時間(分)	通勤・通学時間の構成比率		
				0-29分	30-59分	1時間以上
浜松市	自市町村内	291,515	18.2	82.0%	16.4%	1.6%
	他市町村へ	38,063	53.1	35.7%	44.2%	20.1%
郊外内圏	自市町村内	57,016	9.2	98.0%	1.8%	0.2%
	他市町村へ	54,547	37.6	46.7%	43.7%	9.6%
郊外外圏	自市町村内	116,242	10.7	96.8%	3.0%	0.2%
	他市町村へ	68,756	42.0	42.2%	41.7%	16.1%
都市圏 全体	自市町村内	464,773	15.2	87.7%	11.3%	1.1%
	他市町村へ	161,366	39.0	42.3%	42.9%	14.8%

注：可美村は浜松市へ合算してあるため、浜松市の通勤・通学者数は推計値である  
自宅での従業は通勤時間を0分として取り扱った

資料：1990年国勢調査

次に、浜松都市圏における通勤・通学者が利用している交通手段を検討した（第5表）。まず浜松都市圏全体の特徴は、自家用車・自動二輪車の割合が高いことである。時間と距離の短い自市町村内通勤・通学者でも50%以上が、自家用車・自動二輪車を利用している。さらに時間と距離

が長い他市町村への通勤・通学者の60%以上が、自家用車・自動二輪車の利用者である。逆に、JR・鉄道利用者は、浜松都市圏における他市町村への通勤・通学者でも14.1%にしか達せず、非常に低い値となっている。これら浜松都市圏全体の値を静岡県全体と比較すると、浜松都市圏

第5表 浜松都市圏における通勤・通学者の利用交通手段

居住地 1990年	通勤・ 通学先	通勤・ 通学者数 (人)	自宅で従業 (対通勤・ 通学者数)	通勤・通学者の交通手段割合（自宅従業者を除く）				
				徒歩・ 自転車	JR・ 鉄道	バス	自家用車・ 自動二輪車	その他
浜松市	自市町村内	291,515	18.8%	28.6%	2.2%	11.1%	56.8%	1.3%
	他市町村へ	38,063		9.8%	15.4%	9.4%	64.1%	1.4%
郊外内圏	自市町村内	57,016	41.2%	41.2%	0.8%	1.8%	55.3%	0.9%
	他市町村へ	54,547		11.9%	10.3%	9.8%	67.0%	1.0%
郊外外圏	自市町村内	116,242	34.1%	38.3%	0.7%	4.4%	55.6%	0.9%
	他市町村へ	68,756		9.8%	16.3%	10.4%	62.5%	1.1%
都市圏 全体	自市町村内	464,773	25.4%	31.9%	1.7%	8.8%	56.4%	1.2%
	他市町村へ	161,366		10.5%	14.1%	9.9%	64.4%	1.1%
静岡県 全体	自市町村内	1,633,309	25.1%	35.0%	1.9%	8.4%	53.2%	1.4%
	他市町村へ	572,585		10.5%	21.1%	10.8%	56.1%	1.4%

注：可美村は浜松市へ合算してあるため、浜松市の通勤・通学者数は推計値である  
通勤・通学者の交通手段は複数回答のものを合計100%になるように算出した

資料：1990年国勢調査

第6表 浜松都市圏における就業者の通勤先別の職業グループ構成比率

居住地 1980年	通勤先	都市的職業 就業者数	専門的・ 管理的職業	事務・販売・ サービス職	技能工・ 運輸・保安職
浜松市	自市町村内	217,565	12.5%	39.1%	48.4%
	他市町村へ	20,967	16.3%	28.2%	55.4%
郊外内圏	自市町村内	37,866	8.5%	31.3%	60.2%
	他市町村へ	34,756	11.8%	32.7%	55.4%
郊外外圏	自市町村内	82,370	9.3%	32.8%	57.9%
	他市町村へ	43,769	13.0%	32.2%	54.8%
1995年					
浜松市	自市町村内	257,274	15.2%	42.2%	42.5%
	他市町村へ	34,440	20.2%	29.9%	49.9%
郊外内圏	自市町村内	43,924	11.2%	33.3%	55.5%
	他市町村へ	52,187	16.0%	37.1%	46.9%
郊外外圏	自市町村内	85,091	12.2%	32.9%	54.9%
	他市町村へ	67,898	15.5%	34.2%	50.3%

注：可美村は浜松市へ合算してあるため、1980年浜松市のデータは推計値である  
資料：1980年・1995年国勢調査

では自家用車・自動二輪車の利用が高く、JR・鉄道利用者が少ないという特徴が明確である。

そして自家用車・自動二輪車利用者の割合は、浜松市・郊外内圏・外圏へと、都市圏の外方ほど高い割合を示すと予想されたが、ほとんど同じレベルの値であった。中心都市においても、自家用車・自動二輪車利用者の割合が非常に高いのである。

ところで前述のとおり、従来の研究では職業グループの違いによって、通勤の遠近に大きな違いが存在していた。この点について、浜松都市圏での事例を検討するため、1980年と1995年の2時点での、自市町村内通勤者・他市町村への通勤者ごとに居住地ベースの職業グループの割合を算出した(第6表)。また各職業グループを2時点で比較すると、いずれも95年時点で、他市町村への通勤者の実数と割合が大幅に増加している(表省略)。すなわち全体の傾向として、通勤が15年間のうちに長時間化・遠距離化したことを物語っていると言えよう。

さて前章で検討したように、浜松都市圏における従業地ベースでの産業集積は、圏域によって違いが明確であった。そのため浜松市と郊外部に分けて、職業別通勤行動の遠近の特色について述べることにする。

1980年において、郊外内圏・外圏とも、ホワイトカラー系職業<sup>13)</sup>である専門的・管理的職業就業者の割合は、自市町村内通勤者に比較して他市町村への通勤者で高い割合を示している。この点から、郊外部に居住する専門的・管理的職業就業者は、他市町村従業者での割合が相対的に大きく、彼らが遠くまで通勤していることを示している。そしていわゆるグレイカラー系職業である事務・販売・サービス職では、自市町村内通勤者と他市町村への通勤者において、ほぼ同じ割合を示している。一方ブルーカラー系職業である技能工・運輸・保安職は、自市町村通勤者での割合が大きく、通勤距離が他の職種に比較して短いと考えられる。

1995年においても、専門的・管理的職業では、

80年に見いだされた傾向に変化がなく、郊外内圏・外圏とも、他市町村への通勤者での割合が自市町村内通勤者での割合を上回っている。事務・販売・サービス職においても、80年と比較すると他市町村への通勤者での割合が高くなり、通勤が相対的に遠距離化した。一方、技能工・運輸・保安職では、自市町村内通勤者での割合が、他市町村への通勤者での割合よりも高く、他の職業に比べて通勤が短いことが伺える。

このように郊外部においては職業グループ別の通勤距離には、遠距離から近距離へ、ホワイトカラー系職業→グレイカラー系職業→ブルーカラー系職業という序列が存在している。また、事務・販売・サービス職といういわゆるグレイカラー系職業従業者では、特に郊外内圏に居住する他市町村への通勤者での割合が、80年に比較して相対的に高くなり、次第に遠距離通勤職業となりつつあることも判明した。

次に中心都市浜松市における常住就業者の通勤距離の遠近を検討すると、1980年では他市町村への通勤者での割合は、専門的・管理的職業、および技能工・運輸・保安職が高い値を示している。このことは、1)浜松市からの他市町村への通勤者には、県庁所在地都市静岡市を始め、東京都や名古屋市まで通勤している人が少なからずおり、これらの人々の職業の中心はホワイトカラー系の専門的・管理的職業であると推察できること、2)生産施設や運輸施設が浜松都市圏の郊外化に伴って郊外部に多く立地するようになったため、と考えられる。また事務・販売・サービス職は、浜松市内通勤者での割合が高く、最も通勤距離が短い職業グループであると考えられる。したがって浜松市居住の就業者の職業グループ別通勤距離には、ホワイトカラー系職業→ブルーカラー系職業→グレイカラー系職業という序列を見いだすことができる。そしてこれらの傾向は、95年になってもほとんど変化はみられず、通勤者の実数の増加から考えると浜松市ではブルーカラー系職業従業者の通勤も遠距離化していると思われる。

## 5 おわりに

本研究では、地方都市浜松市を中心とする都市圏の郊外化（外延的拡大）と雇用の多核化、および通勤時間・距離や利用交通手段からみた通勤者の行動の社会的特色を明らかにした。

わが国の非大都市圏の非都市部においては、基盤となる主たる産業が農業から製造業・建設業・サービス業などへ重点が移ったこと、製造業施設が散在して立地すること、小売業・サービス業施設が主要道路沿いに立地しているため、自家用車・自動二輪車による通勤者が多い。その結果、通勤流動は従来の地方生活圏中心都市への一核型パターンから、周辺の町村でも雇用の核が形成されて著しく多核化している地域が存在している（西原1997）。この点、浜松都市圏は製造業就業者の割合が35.8%<sup>14)</sup>と非常に高く、特に外圏では磐田市・湖西市を始めとして雇用の郊外核が形成されていて、通勤流が複雑な空間的パターンをなし、地方圏における非都市部に類似した通勤行動様式を示していた。そして、この複雑な通勤行動の空間的パターンは、浜松都市圏がわが国屈指の自動二輪車・四輪自動車の生産地域であることと相まって、自家用車・自動二輪車による通勤者の割合が非常に高く、静岡県では特異な地域であった。

また職業別の通勤距離・時間をみると、都市圏郊外部に居住する人々ではホワイトカラー系職業就業者で長く、グレイカラー系職業、ブルーカラー系職業となるにしたがって、距離・時間が短かった。この結果は、これまで欧米やわが国の都市圏を対象に行われた従来の研究知見とほぼ一致するものであった。しかし浜松市居住者においては、ブルーカラー系職業就業者は他市町村への通勤者での割合が相対的に高く、生産施設や物流施設の郊外移転によっていわゆる居住地と従業地の「空間的ミスマッチ」が生じていると思われる。

本研究は、国勢調査の通勤者データを用いた

ため、都市圏の中心都市・郊外内圏・郊外外圏という三圏構造を市町村単位に区分せざるを得なかった。その結果、特に浜松市には多くの郊外部の性格を色濃く持った地域が含まれているため、通勤行動の特性を正確に捉える点では問題を残した。またアメリカ合衆国の都市を対象にした研究で指摘されているような、通勤者の職業と通勤手段の関係については、国勢調査データによる本研究では明確にできなかった。この点については、浜松都市圏パーソントリップ調査データの特別集計を得ることなどによって、今後明らかにしていきたい。特に生産施設が郊外部に移転した場合に、正規社員とともにパート社員、夜間労働社員の居住地の選好、および通勤行動についての解明も、残されている重要な課題である。また本研究で得られた浜松都市圏での知見を、わが国の三大都市圏や地方圏の都市圏と比較し、わが国の都市圏研究に位置づけることができなかった。たいへん大きい課題であるが今後の課題としたい。

本稿は、静岡大学情報学部へ提出された鈴木康晴：「浜松都市圏における雇用の多核化と通勤行動の変貌」（静岡大学情報学部情報社会学科1999年度卒業研究論文）が骨子となっている。この研究を進めるにあたっては、文部省科学研究費補助金基盤研究（A）「情報化社会における地域産業・社会の階層構造変容と地域住民の生活変容—広域圏内での静岡県浜松市の比較調査研究」（代表：鎌田哲宏静岡大学情報学部教授、課題番号：10301007）の一部を用いた。記して感謝の意を表したい。

### （注）

所属\*：静岡大学情報学部、

\*\*：財団法人建設物価調査会

1) 総務庁統計局（1999）が設定している全国の13大都市圏・都市圏に浜松都市圏も含まれているが、地方圏に位置する（大）都市圏の

- うち、中心都市が県庁所在地でないのは浜松市だけである。
- 2) 産業都市では、購買施設として会社施設がよく利用されたり、勤務時間帯が夜間になることもあるため、住民の日常生活行動に多くの特色がみられる(西村 1998)。
  - 3) その理由として、Englandは「独身女性のうちでも単身で居住している女性は、家事負担が少なく地元地域でのしがらみが少ないため、住居を仕事場の近くに移す傾向にある」と指摘している。
  - 4) ただし富田は、他の研究では大都市圏の設定基準として5%を採用している。
  - 5) 衣料品の購買において浜松市への依存率が20%以上の周辺市町村の範囲を指す。
  - 6) 都市圏の設定にあたっては、通勤者率を採用している研究と通勤・通学者率を採用している研究が混在している。非三大都市圏においては通勤者よりも通学者がやや遠方まで移動する傾向にある。本研究では、通勤行動と職業・移手段との関係を論じるため、都市圏設定の基準値として通勤者率を用いた。
  - 7) 富田(1995)は、産業の観点から大都市圏の構造変容を捉える場合に、立地係数を用いている。
  - 8) 1980年に比べて95年では、全ての地帯のほとんどの産業において、立地係数が1(当該地帯のある産業の構成比率が都市圏全体のそれと等しい場合)から大きくずれている。
  - 9) 国勢調査では、通勤・通学者の通勤・通学時間および利用交通手段は、1980年・90年という10年ごとの本調査年にしか調査されず、簡易調査年にあたる95年には調査されていない。
  - 10) 前述の注6)にあるように、本研究では通勤者を対象としている。ただし1990年国勢調査では通勤・通学時間、および利用交通手段に係わるデータのうち従業地別に集計されている表では、通勤者と通学者(15歳以上)が合算されている。したがって通勤者のみの通勤時間と利用交通手段を知ることができなかった。
  - 11) 自宅での就業者を含む。自宅での就業者の通勤時間を0分として、平均通勤・通学時間を算出した。
  - 12) 東京都区部への通勤者:314人、名古屋市への通勤者:496人、静岡市への通勤者:1,234人などである。これらの都市への通勤者の割合は、他の浜松都市圏市町村と比較して格段に高い。
  - 13) わが国における従来の研究では、同一人物が年齢が進むに連れて事務職→専門的・管理的職業へと進むことが多いため、事務職を専門的・管理的職業と同じカテゴリーに入れていることが多い。本研究では、Hanson and Johnston(1985)、Bourne and Olvet(1995)などを参考にして、事務職をホワイトカラー系職業から除いて集計した。そのため、専門的・管理的職業グループで、他市町村への通勤者の割合がいっそう高まった結果が得られた。
  - 14) 従業地ベースの値(1995年)。

## 文 献

- 有留順子・小方 登(1997):性差からみた大都市圏における通勤パターン—大阪大都市圏を事例として—,人文地理, Vol. 49, pp. 47-63
- 石川義孝(1983):日英米における都市圏研究の動向,京都大学文学部地理学教室編『空間・景観・イメージ』,地人書房, pp. 57-73
- 大塚昌利(1986):『地方都市工業の地域構造—浜松テクノポリスの形成と展望』,古今書院, 197ps.
- 小田宏信(1992):浜松都市圏における機械金属工業の立地動態,地理学評論, Vol. 65, pp. 824-845
- 川口太郎(1992):郊外地域における生活行動圏に関する考察,地域学研究(駒沢大学), No. 5, pp. 83-99

- 川口太郎 (1993): 東京大都市圏の地域構造変化と郊外の生活空間, 高橋伸夫・谷内 達編『日本の三大都市圏—その変容と将来像—』, 古今書院, pp. 73-92
- 川嶋辰彦 (1981): 都市化現象と都市圏分析, 新都市, Vol. 35, No. 8, pp. 10-21
- 静岡県企画部生活統計室 (1999): 平成 11 年静岡県の自動車保有台数, pp. 3-48
- スコット, A. J., 水岡不二雄監訳 (1996): 『メトロポリス—分業から都市形態へ—』, 古今書院, 322ps. (Scott, A. J. (1988): *Metropolis from the Division of Labor to Urban Form*, The University of California Press)
- 西遠都市圏総合都市交通計画調査会 (1997): 『平成 8 年度西遠都市圏パーソントリップ調査報告書 3. 現況分析編』, pp. 44-45
- 高野岳彦・鈴木文彦 (1991): 都市内小売商業地域の類型分析の再検討—浜松市を事例に一, 東北地理, Vol. 43, pp. 139-154
- 田口芳明 (1984): 都市の『拡散』現象と通勤流動, 運輸と経済, Vol. 44, No.11, pp. 27-34
- 田辺健一 (1982): 十大 DUS における都市の階層とシステム, 田辺健一・渡辺良雄編: 『日本の都市システム—地理学的研究』, 大明堂, pp. 221-243
- 坪本裕之 (1996): 東京大都市圏におけるオフィス供給と業務地域の成長, 人文地理, Vol. 48, pp.341-363
- 富田和暁 (1975): わが国大都市圏における人口・産業の動向とそのパターン, 地理学評論, Vol. 48, pp. 331-350
- 富田和暁 (1982): 京阪神大都市圏の分析—小売業・サービス業の立地動向, 田辺健一・渡辺良雄編: 『日本の都市システム—地理学的研究』, 大明堂, pp. 271-284
- 富田和暁 (1984): 東京大都市圏における職業別就業者の空間的動向, 横浜国立大学人文紀要, 第一類, No. 30, pp.1-31
- 富田和暁 (1988): わが国大都市圏の構造変容研究の現段階と諸段階, 人文地理, Vol. 40, pp. 40-63
- 富田和暁 (1992): 『大都市圏の構造的変容』, 古今書院, 321ps.
- 成田孝三 (1985): 都市システム—都市機能と地域空間, 田辺健一・渡辺良雄編: 『総観地理学講座 16 都市地理学』, 朝倉書店, pp. 29-54
- 西原 純 (1997): かつての海外交流の拠点「平戸市」・「松浦市」, 山田安彦・山崎謹哉編『歴史の古い都市群—11—北九州地方の都市—』, 大明堂, pp.248-260
- 西原 純 (2000): 産業構造の転換と工業都市の発展—浜松市, 平岡昭利・野間晴雄編『中部 I 地図で読む百年』, 古今書院, pp. 89-96
- 西村雄一郎 (1998): 自動車製造従事者の生活の時空間変化—生産プロジェクト・家族プロジェクト概念による分析—, 人文地理, Vol. 50, pp. 232-255
- 浜松商工会議所 (1998): 『浜松市内の買物動向』, 浜松商工会議所, 41ps.
- 林 上 (1991): 『都市地域構造の形成と変化』, 大明堂, 202ps.
- 藤井 正 (1990): 大都市圏における地域構造研究の展望, 人文地理, Vol. 42, pp. 522-544
- 山下博樹 (1993): 東京大都市圏における周辺中核都市の成長, 地理科学, Vol. 48, pp.1-19
- 山田浩之 (1983): 欧州の経験から—都市文明を脅かす新しい危機, エコノミスト, '83.3.29号, pp. 11-18
- 山田浩之・徳岡一幸 (1983a): 都市分析と大都市圏の概念—戦後の日本における大都市圏の分析 (1), 経済論叢 (京都大学経済学部), Vol. 131, pp. 195-216
- 山田浩之・徳岡一幸 (1983b): わが国における標準大都市雇用圏: 定義と適用—戦後の日本における大都市圏の分析 (2), 経済論叢 (京都大学経済学部), Vol. 132, pp. 145-173
- 渡辺良雄 (1982): 東京大都市圏における都市システム, 田辺健一・渡辺良雄編: 『日本の都市システム—地理学的研究』, 大明堂, pp. 252-271

- Bourne, L. S. and Olvet, A. E. (1995) : *New Urban and Regional Geographies in Canada : 1986-91 Beyond*, Major Report 33, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto, 74ps.
- England, K. (1993) : *Suburban Pink Collar Ghetto : The Spatial Entrapment of Women ?*, *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 83, pp. 225-242
- Frisken, F., Bourne, L. S., Gad, G. and Murdie, R. A. (1997) : *Governance and Social Well-being in the Toronto Area : Past Achievements and Future Challenges*, Research Paper 193, Centre for Urban and Community Studies, University of Toronto, 69ps.
- Hanson, S. and Johnston, I. (1985) : *Gender Differences in Work-Trip Length : Explanations and Implications*, *Urban Geography*, Vol. 6, pp. 193-219
- Johnston-Anumonwo, I. (1988) : *The Journey to Work and Occupational Segregation*, *Urban Geography*, Vol. 9, pp. 138-154
- Shen, Q. (2000) : *Spatial and Social Dimensions of Commuting*, *Journal of the American Planning Association*, Vol. 66, No. 1, pp. 68-82