

東京大都市圏の多核化の可能性

——“郊外”概念の検討を通して——

福島 義和

はじめに

わが国において、郊外鉄道の高速化やモータリゼーションの浸透が都市構造を大きく変えつつあると、しばしば指摘されてきた。そして皮肉にもその都市構造は、職住分離型の都市社会の出現を経験している。その結果、大都市の周辺つまり都市でもなければ農村でもない場所に、産業資本家達が突然“住宅空間”と呼ばれる特異な地域を形成させてしまったのである。この地域こそがまさに日本の郊外の典型である。

従来この郊外地域の研究は、日本においては中心都市サイドからアーバンスプロールとの関連性のなかでアプローチされることが一般的であった。しかし、最近この郊外地域に対し、その自立化や成熟化の問題に多くの分野が関心を示すようになってきた。背景には、地方から大都市への流入が盛んになりだした1960年代に、特に三大都市圏の郊外地域に次々とニュータウンの建設（千里・高蔵寺・多摩）が着手されだし、現在それらのニュータウンが年月の経過とともに熟成化の段階にきていることがある。東京圏の西郊に立地する多摩ニュータウンにおいても、地域特性が徐々に変質しつつある。一方、既存の都市でもさまざまなインパクトによって地域構造の変容を余儀なくされているのが現実である。

1. 郊外からみた大都市圏構造の変容に関する研究の意義

先進資本主義社会においては、都市における工業化の進展が人口移動に強い影響を及ぼしてきた。わが国においても、1960年頃を起点に地方の農

村や小都市から、中央の大都市へ大量の人口流入がみられ、人口移動総数が84万人のピーク値を示した1973年までのおよそ13年間は、日本経済が高度経済成長を経験した時期とほぼ一致する。しかし、1973年以降、東京の経済が産業活動の低迷を続けるなか、日本経済全体が転換調整期¹⁾に入ると人口移動の勢いは鎮静化してきた。この背景には地方への公共投資の配分や工場分散政策それに国民の価値観の多様化など、さまざまな理由が三大都市圏への人口集中に歯止めをかけた、と解釈できる²⁾。1980年代に入ると、わずかではあるが三大都市圏への転入が漸次プラスに転じ、人口移動に新しい局面が生じた。三大都市圏の一つである東京への転入超過も、ほぼ同じ傾向を示している。もちろんこれらの転入超過傾向は1960年代から1970代前半までの動きとは内容が少し異なるものである。

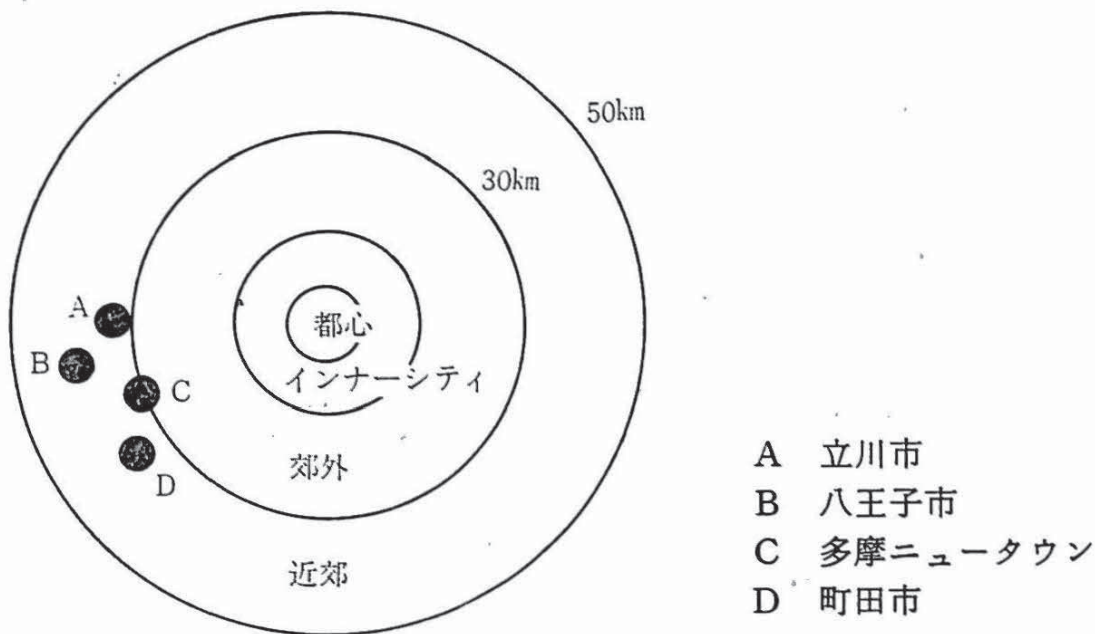
本稿では以上のような大きな流れのなか、つまり国土全体の中で展開される人口流動の結果、現在大都市圏の構造に大きな変容が起きているものとする。経済学や地理学の中でも、成田・田口・富田・森川・川口など³⁾が1970年代後半以降、この点を盛んに指摘してきたが、意外に実証的研究は遅れており、本格的な研究⁴⁾は1980年代後半に入ってからである。こうした一連の大都市圏構造の研究のなかで共通して指摘されてきたことは以下のようなものである。

欧米の大都市圏にみられるように、サバーバニゼーションが、大都市圏の中心都市の衰退化(インナーシティ問題)さらに大都市圏の衰退化(アーバンディクライン)を招くシナリオなのか、あるいは郊外の自立的な成長を通して都市圏の多核化に向かうシナリオなのか、ある意味では中心一周辺理論という地域開発理論⁵⁾とも強く関連してくる重要なテーマである。

ここでは、単純な中心一周辺理論の援用ではなく、中心でもなければ周辺でもない“郊外”概念といった20世紀の資本主義社会が生み出した特異な地域概念に注目しながら、大都市圏構造の抱えている問題に一つのアプローチを試みたい。

従来川口⁶⁾などによって大都市圏の分析に使用されてきた郊外概念は、東京圏を例にとればデータの制約上からであるが中心市 central cities (東京都特別区部・横浜市・川崎市) の周辺市町村 surrounding area, つまり通勤率 (当該市町村の常住人口に対する中心市への15歳以上の通勤・通学者数の割合) 1.5%以上の209の周辺市町村を含めており(1985年国勢調査), 石岡市や小田原市などが東京圏 (京浜圏) の郊外として処理されることになるが, 現実味に欠ける。具体的に郊外地域が何パーセントラインがベストかは難しい問題であるが, 本稿では図1のように大都市圏の地域構造の概念を中心 (都心+インナーシティ) - 郊外 - 近郊として把握する⁷⁾。

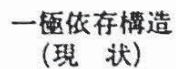
図1 大都市圏の地域構造の模式図



繰り返しになるが, ダイナミックに変容する大都市圏を把握するには単純な二項対立的な中心一周辺モデルより, 半周辺概念⁸⁾として“郊外”を設ける方法が重要な意味をもつ。

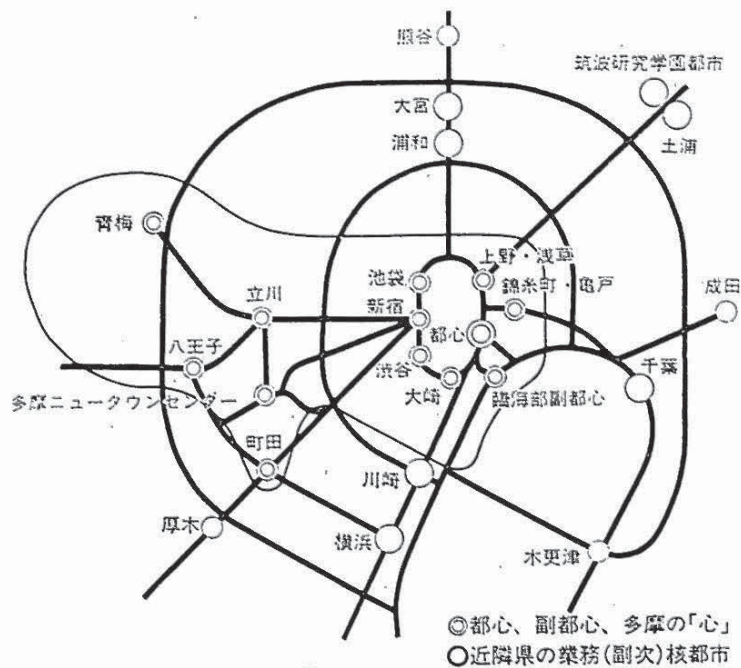
現在3,000万人を超える人口を有する東京圏への高次都市機能や経済機能の一極集中化が問題になっており, 「東京の世界都市化」という言葉すら使用されている⁹⁾。1980年以降東京圏への転入超過人口もわずかずつた

図2 職住近接の多核多圏型の地域構造



出所：国土庁（1985）『首都改造計画』首都圏整備協会

図3 首都圏および東京都の多心化構想



出所：東京都（1987）『第2次東京都長期計画 マイタウン東京—21世紀への新たな展開』28頁。

が再び目立ち始めている。これらの対策として、国土庁の「首都改造計画」(1985年)では東京大都市圏における都心部への一極依存構造に代えて、核都市を中心とした自立都市圏の形成を通じた多核多圏域型の地域構造へのシフト、つまりし、東京都市圏を連合都市圏として再構築する構想(図2)や東京都が展開する第二次長期計画(1987年)における東京圏の多心化構造(図3)の構想、つまりマイタウン東京構想が提唱されている。これらの構想の中核として位置づけられた大都市圏郊外の業務核都市や副次核都市がどのような役割を担えるか大いに関心がある。と同時に核都市の指定は受けていないが、現在東京西郊のベッドタウン的色彩の強い都市が今後どのように一つの都市として自立化していくのか、換言すれば分散都市 dispersed cities や近郊都市として、多核多圏域型の地域構造の核として機能する可能性はあるのか、あるいは単なるベッドタウン的な住宅都市のままなのか、同じ東京圏の郊外に属するが歴史の全く異なる二つの都市、多摩ニュータウンの多摩市と町田市(両市ともに東京都)を中心に提起して実証的に分析を行う。

2. サバーバニゼーションと大都市圏構造の変容

具体的な分析に入る前に、外国の郊外の状況を少し紹介しておく。

アメリカの大都市圏 metropolitan area ではすでに1970年を境に居住空間として、郊外地域が中心都市を凌駕する状態になり、1984年にはアメリカの全人口の半数近く(44.7%)を占める1億人余の住民が郊外地域に居住するようになった。その結果、相対的に大都市圏の中心都市の重要性が低下してきている(詳しくは表1参照)。

現在約500の郊外地域では貧困ライン以下の生活を送る者が950万人以上に達し、その貧困層の半数以上は白人であるが、黒人や中南米系住民がもっとも深刻な状況にある(ニューズウィーク 1989.6.29 日本版)。広い芝生の前庭の向こうに大きい家といったアメリカンドリームの特徴とも言える郊

表1 アメリカ合衆国における大都市圏人口の地域別割合の推移, 1900—1984年

年次	SMSA			SMSA 以外の地域
	計	中心都市	郊外地域	
1900	41.9	26.0	15.9	58.1
1910	45.7	29.5	16.2	54.3
1920	49.7	32.8	16.9	50.3
1930	54.3	35.1	19.2	45.7
1940	55.1	34.5	20.6	44.9
1950	59.0	34.6	24.4	41.0
1960	63.0	32.3	30.7	37.0
1970	69.0	31.4	37.6	31.0
1980	76.0	32.0	44.0	23.9
1984	76.2	31.5	44.7	23.8

資料: U.S. Bureau of the Census, Census of Population.
U.S. Bureau of the Census, State and Metropolitan
Area Data Book 1986.

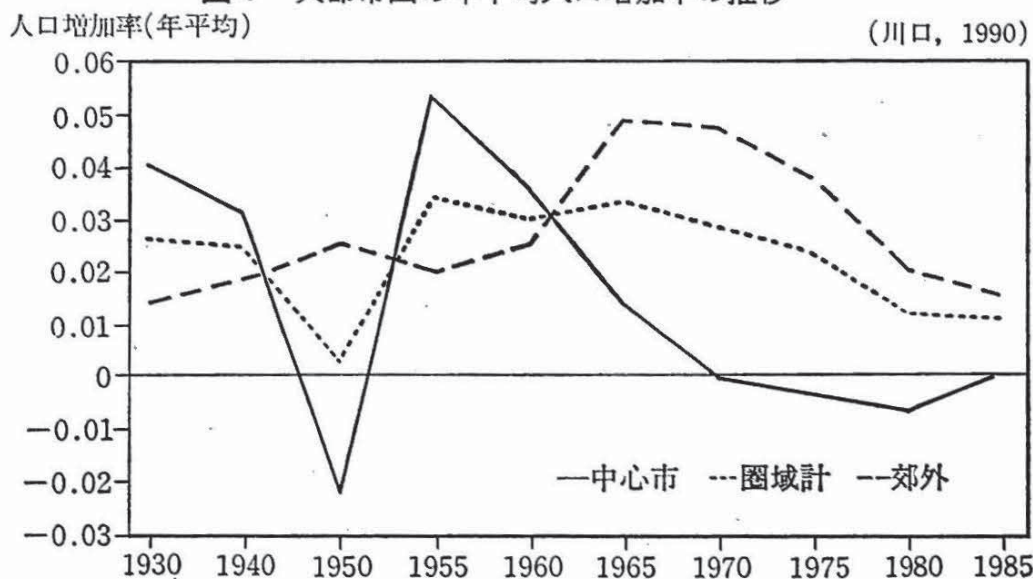
外生活はかなりの勢いで崩壊しつつあり, 19世紀初頭の富裕層のステイタスシンボルとしての住宅郊外 bedroom suburb は, もはや今日のアメリカの郊外イメージからは想起できない (Buder, 1976)。現実のアメリカでも, シカゴ・ロサンゼルス・セントルイスといったアメリカを代表する大都市圏の郊外において住民一人当りの年収が5,000から6,000ドルといった貧困層が着実に増加している。これらの貧困層と“豊かな郊外”の富裕層との間には大きな所得格差が生じている。かつて1945年から1970年代にかけての「郊外の都市化 the urbanization of the suburbs」時代に, 白人がマイノリティを排除し, 車依存の低密度な一戸建て空間として“郊外”を形成してきたため, 都市圏レベルでの社会的分極化が激化し, 中心都市の衰退が進んだ。その後郊外地域において不況や不動産価格の急騰などが原因で白人の中産階級が大量に脱出してしまうと, 大都市圏の中心都市などからやってきた黒人に代表されるノンホワイトや非世帯, 子なし世帯, 単身世

帯が郊外に居住するようになり、アパートや集合住宅の景観が現出するようになった¹⁰⁾。その結果多様な居住景観が現在のアメリカの“郊外”イメージの一つになりつつある。

これはわが国の郊外イメージにきわめて近いものかもしれない。中心都市のスプロールによってあふれた大量の人口を吸収する空間として、わが国の“郊外”が大規模に開発された。特に1960年代後半以降、画一的で人間不在感が強いホモジーニアスな大規模“団地”空間が、ニュータウンという名のもとに、大都市圏の郊外地域に次々と建設されていったのである。しかし、日本のニュータウンの居住者が特に首都圏のように通勤時間が長くなってくると、就寝のためだけに帰宅する都市、つまりベッドタウンになってくるのが現実である。このように皮肉にも郊外に奇妙な「住宅都市空間」の形成を可能にしたのは、通勤地獄を伴う郊外鉄道の急激な発達であった。その結果様々な都市問題も発生した。

川口¹¹⁾も指摘するように「……1950年代までは中心市の人口増加率が郊外の人口増加率を上回り、1960年を境に中心市と郊外の人口増加率が逆転するようになった。すなわち、Klaassen などの都市の発展段階説にしたがえば、1960年を境に都市化が郊外化の段階に移行したとみることができ

図4 大都市圏の年平均人口増加率の推移



る。……」(図4参照), 1960年以降サバーバニゼーションが進むにつれて確実に大都市圏の構造に変化が現れたと判断できる。

大都市圏の構造についてはすでに別稿¹²⁾で一つの仮説を提示したように, 1965年以降ニュータウン建設などにより, 都心-郊外が大都市圏内で密接な関係を持っていた時代から, 近郊地域の人口急増やサバーバニゼーション, さらに1985年以降郊外居住者の日常生活圏の変化などによる郊外の自立化への動きとめまぐるしく, 都心-郊外-近郊という大都市圏の構造そのものが変容している。アーバニゼーションからサバーバニゼーションへの動きの中で, 郊外地域が大都市圏の把握には極めて重要な地域となっている。

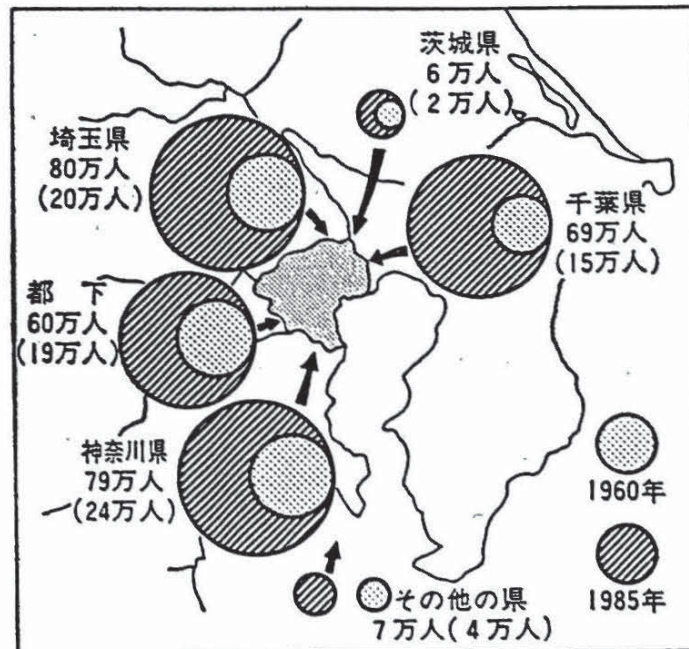
地理学において既に20年近くも前に, 大都市圏の構造に関する初期的研究が山鹿ら¹³⁾によって高度成長期の大都市圏内の周辺都市(秦野・厚木・町田・昭島・所沢・川越・野田・柏)を対象に行われている。

それによると「大都市圏内の既存都市は, まず元からの地方中心小都市としての要素があり, そこに大都市圏の拡大後, 母市から疎散してきた住宅, 工場などの要素, すなわち大都市の一部としての要素が加わり, そこに地方都市と大都市付属地との中間にあたる, 二面な性格を持ち, 半独立性をおびている。」とした上で, 次のように周辺都市を分類している。

- (A) 独立型(一般の地方都市に対していえば半独立型)……地方都市的要素が多く独立性の強いもの。秦野・厚木・川越・野田
- (B) 従属型……大都市付属地的要素が多く従属性の強いもの。柏
- (C) 複合型……両者の中間にあたるもの。昭島・町田・所沢

これらの「都市化の時代」を経験した八つの周辺都市も25年の年月が経過し, 例えば本稿で扱う町田市は高度成長以降23区への通勤人口が増加し続け, 1985年にはすでに4万人を大きく上回り, 1965年当時の3倍強の伸びを依然として示している。そして23区への流入状況は県レベルのデータをみても(図5参照), 高度成長期以降(1960年～)現在まで3～4倍の

図5 東京23区への常住地別流入者数の推移



出所：「1990年版日本国勢図会」国勢社

流入増加を示している。

以上のように高度成長期以降東京圏の中心市（特別区）への通勤が飛躍的に伸びた背景には、特別区特に都心への業務機能の集中化、そして巨大都市の集積メリットを効率的かつ最大限に生かす一極依存構造が存在している。一方では東京大都市圏の人口増減率をみると1975年から80年においては中心都市 central cities(東京都特別区部・横浜市・川崎市)が1%減に比べ、郊外地域を含む周辺地域 surrounding area(郊外プラス近郊地域)では13.6%の値を示し、明らかに1970年代後半以降大都市圏内の郊外地域をとりまく環境は大きく変容しつつある。しかし東京圏への転入超過数が1960年以降1970年代後半まで減少し続けたが、1980年代になって再び増加し始めたことから判断して、欧米の大都市で起こっている反都市化 counter-urbanization 現象は現在の東京大都市圏に限っていえば起こっていない。

3. 東京大都市圏の郊外地域における多核化の問題

一章で少し触れたが、1985年に国土庁から職住が近接したバランスのと

図6 第四次首都圏基本計画（1986年）

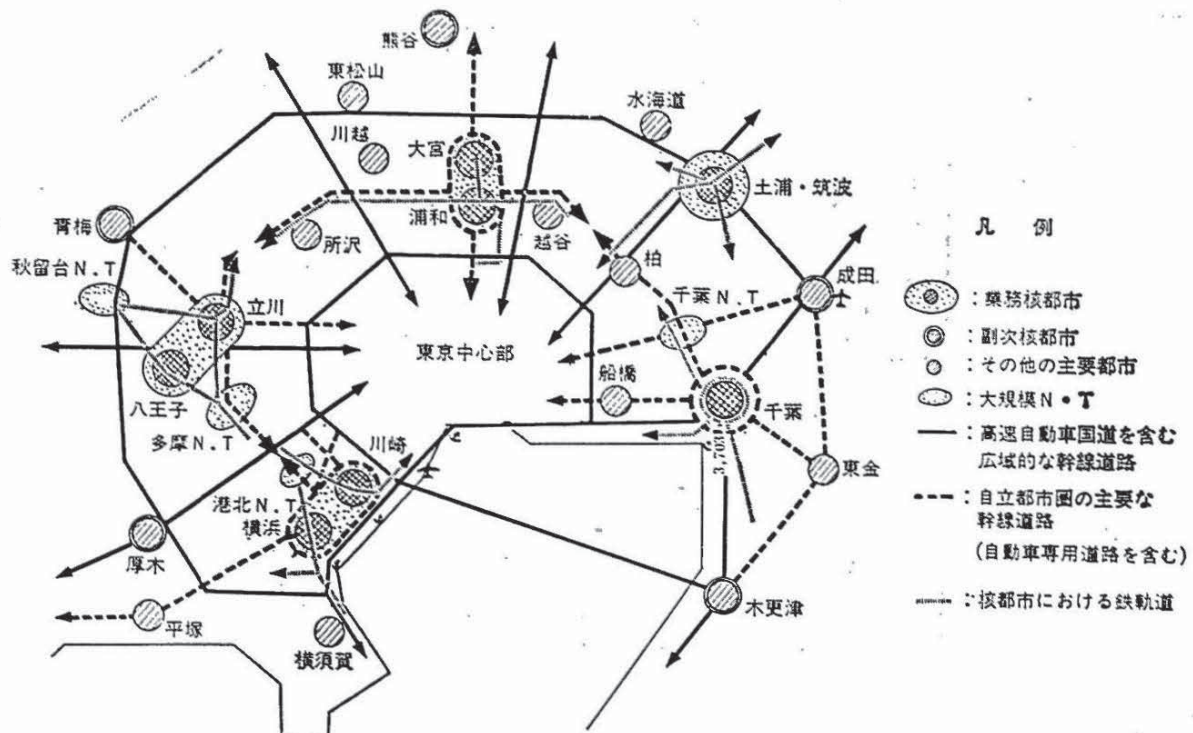


表2 首都改造計画における業務核と副次核

	業務核都市と独自性ある機能	副次核都市
東京中心部	区部 政治・行政の国際的、国内的中枢機能と金融・情報系の経済的、文化的中枢機能	
多摩自立都市圏	八王子市・立川市（40～50） 商業集積、大学立地	青梅市（50）
神奈川自立都市圏	横浜市・川崎市（30） 国際港湾機能、工業集積	厚木市（50）
埼玉自立都市圏	大宮市・浦和市（30） 内陸の広域交通条件	熊谷市（70）
千葉自立都市圏	千葉市（40） 国際空港・港湾機能、工業集積	成田市・木更津市（40～50）
茨城南部自立都市圏	土浦市・筑波研究学園都市（60） 学術研究機能	

注：（ ）内は東京中心部からのキロメートル距離圏を示す。

出所：国土庁大都市圏整備局（1985年）による。

れた多核多圏域型の地域構造を目指す首都改造のプランが提案され、1987年には多極分散型国土を目標とする四全総（第四次全国総合開発計画）が閣議決定された。翌年の6月に「多極分散型国土形成促進法」が公布され、さらに1989年3月にその促進法に基づく業務核都市基本方針が策定され

た。

第四次首都圏基本計画の中の図6は図2をさらに具体化したものだが、東京中心部（特別区）の周囲に業務核都市、その周辺にニュータウン、そしてこれらの背後地に副次核都市を配置し、これらを核に自立都市圏を育成していく。そして自立都市圏と中心部とを幹線道路でリンクする。この計画をみると確かに多摩市を中心とした多摩ニュータウンは大規模ニュータウンとして位置づけられているが、町田市は首都圏において特別な機能分担がなされていない。むしろ多摩自立都市圏では立川市や八王子市が業務核都市として機能分担され、多摩自立都市圏の商業集積や大学立地の空間として高く位置づけられている（表2参照）。

そこで具体的に多摩自立都市圏の代表的な4都市を簡単に比較するために、表3と図7を作成した。

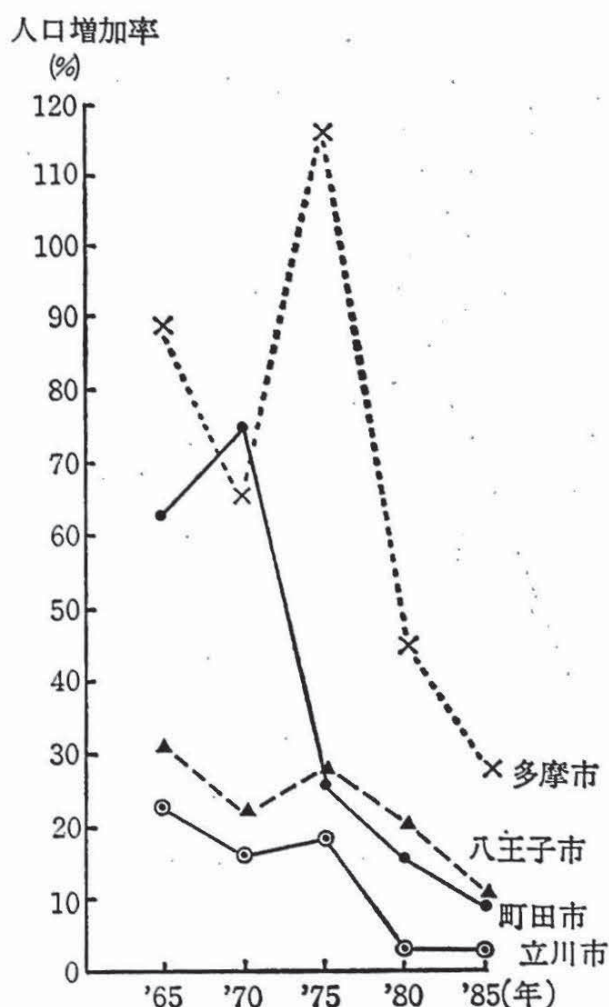
表3 多摩自立都市圏の中核的都市の比較

	東京から 距離 (km)	人口規模 1989年	特別区への通勤・通 学者数（比率％） 1985年	構想上の位 置づけ	歴史的背景
郊外都市 町 田	35	339,648	50,582 (36.0)	多摩の「心」	周辺農村の商業中心として 在町的性格
多摩ニュー タウン	25～35	138,284	24,198 (38.3)	多摩の「心」	
近郊都市 立 川	35	152,098	16,393 (23.2)	業務核都市 多摩の「心」	旧軍事都市、第二次大戦中 航空機生産の中心
八王子	40	440,031	39,020 (19.6)	業務核都市 多摩の「心」	江戸時代には宿場町で、機 業地（生糸集散地）

注：多摩ニュータウンの人口規模は、多摩市・八王子市・稲城市の3市のニュータウン地域を合計した数字である。多摩ニュータウンの特別区への通勤・通学者数は、多摩市の数字で代表する。

4市とも東京圏30キロから40キロに位置し、多摩ニュータウンの計画都市を除けば他の3都市は東京大都市圏の歴史ある周辺都市である。人口規模でみると、多摩ニュータウンと立川市は同規模の都市で、町田市と八王

図7 夜間人口の増加率の推移



子市はほぼ同規模の都市である。夜間人口の増加率の推移をみると、近郊都市の立川市や八王子市は1965年以降増加率をほぼ同じパターンで低下させているが、郊外都市の場合は町田市が1970年をピーク（厳密には1969年がピーク）に、多摩市は1975年をピークに人口増加率を急激に低下させている。1985年の時点で考えれば多摩市の28.3%を除けば他の3都市は10%前後の夜間人口の増加率にとどまり、少し安定的状態に入りつつある。しかし東京中心部との結び付き（依存度）を表す通勤・通学率をみると、前者の郊外都市の2都市は40%近くの値を示すが、後者の近郊都市の2都市は20%前後と低い値を示すことから、大都市圏における中心部と周辺部

(郊外と近郊)との関係には微妙な違いがみられる。特に町田市は東京都の第二次長期計画(1987年)では他の三都市および青梅市と同様、多摩の“心(しん)”と位置づけられているが、これらの郊外および近郊に位置する周辺都市が東京大都市圏の中でどのような機能を担いつつ、発展したり自立化したりしながら大都市圏の構造を変容させていくかは研究上重要な視点である。この視点は首都改造計画の上では都心部への一極集中した諸機能を分散する受け皿として整備されるべく構想、つまり展都構想の可能性のチェックということになる。この研究は今後大都市圏の発展に関し新しい理論構築に向かう可能性もでてくるだろう。

そこで多摩地域の4都市の詳細な基礎データ(1965~85年)として、主に国勢調査の結果に基づき集計し直したのが表4~表7である。表中の13の項目は大都市圏における各都市の自立化の可能性を分析するデータ項目である。特に7、8の特別区への通勤数や通勤率の項目、12の就従比率や13の従業地のホワイトカラー率の項目などはすでに成田¹⁴⁾が指摘しているように、大都市圏の多核化の可能性を調べる重要な指標である。本稿では、さらにこれら重要な指標を4都市の時系列データ(1965~85)ごとにそれぞれクロスさせることによって、各都市の地域性と多核化の可能性を検討することにした。図8~図10が作成されたものである。

図8は人口増加率と特別区への通勤率との関係を表したものである。大きな特徴は、郊外都市である多摩市は1975年以降特別区への通勤率は40%とほぼ一定しており、東京への強い依存関係を持つ住宅都市的性格が反映されている。一方町田市は1967年頃から公団公社や大手不動産業者による大規模団地の建設で、急激に田園地区を宅地開発したため、1965~1970年の5年間の人口増加率をみると、ニュータウンの多摩市を上回る値(75.0%)を示している。この人口急増を経験した郊外都市は多様な都市問題を内包するようになった。

これら郊外の2都市に比べると、近郊の2都市(立川市、八王子市)は

表4 町田市の基礎データ (1965~1985)

	1965	1970	1975	1980	1985
1. 夜間人口 (増加率)	115,918 (62.6%)	202,801 (75.0)	255,305 (25.9)	294,956 (15.5)	320,989 (8.8)
2. 昼間人口	96,858	166,453	220,899	260,327	279,624
3. 昼間人口指数 (夜間人口=100)	83.5	82.0	86.5	88.2	87.1
4. 流出超過人口	19,060	36,348	34,406	34,629	413,655
5. 常住の就業者	50,408	86,131	98,988	119,316	140,385
6. 就業者の流出口(町田市から市外へ)	26,160	51,210	59,091	71,006	84,890
7. 就業者の流出口(町田市から特別区へ)	13,561	30,390	33,882	37,904	42,114
8. 特別区への通勤率	26.9%	35.3	34.2	31.8	30.0
9. 就業者の流入人口(市外から町田市へ)	6,561	11,923	18,227	27,008	35,015
10. 就業者の流入人口(特別区から町田市へ)	1,099	1,677	2,018	2,909	3,376
11. 当市で常住かつ就業する者	24,248	34,921	39,897	48,310	55,495
12. 就従比率	61.1%	54.4	58.7	63.1	64.5
13. 従業地のホワイトカラー率	25.5%	30.0	36.6	36.1	38.0

注: 8. 特別区への通勤率 = $\frac{7}{5}$ 12. 就従比率 = $\frac{9+11}{5}$ 13. 従業地のホワイトカラー率とは、専門的技術的職業、管理的職業、事務の各従事者数の職業別割合である。
出所: 主として総理府統計局「通勤・通学人口及び昼間人口」より作成。

表5 多摩市の基礎データ (1965~1985)

	1965	1970	1975	1980	1985
1. 夜間人口 (増加率)	18,376 (88.5)	30,370 (65.3)	65,466 (115.6)	95,205 (45.4)	12,211 (28.3)
2. 昼間人口	13,780	22,756	50,983	72,591	88,725
3. 昼間人口指数 (夜間人口=100)	75.0	75.0	77.9	76.2	72.7
4. 流出超過人口	4,596	7,614	14,483	22,614	33,376
5. 常住の就業者	8,056	12,689	24,873	37,187	51,820
6. 就業者の流出口(多摩市から市外へ)	4,514	8,387	17,706	27,109	38,123
7. 就業者の流出口(多摩市から特別区へ)	2,348	4,820	10,113	15,238	21,177
8. 特別区への通勤率	29.1	38.0	40.7	41.0	40.9
9. 就業者の流入人口(市外から多摩市へ)	962	2,464	4,822	7,709	11,326
10. 就業者の流入人口(特別区から多摩市へ)	198	474	715	987	1,280
11. 当市で常住かつ就業する者	3,542	4,302	7,167	10,078	13,697
12. 就従比率	55.9	53.3	48.2	47.8	48.2
13. 従業地のホワイトカラー率	30.3	34.8	44.7	45.8	47.0

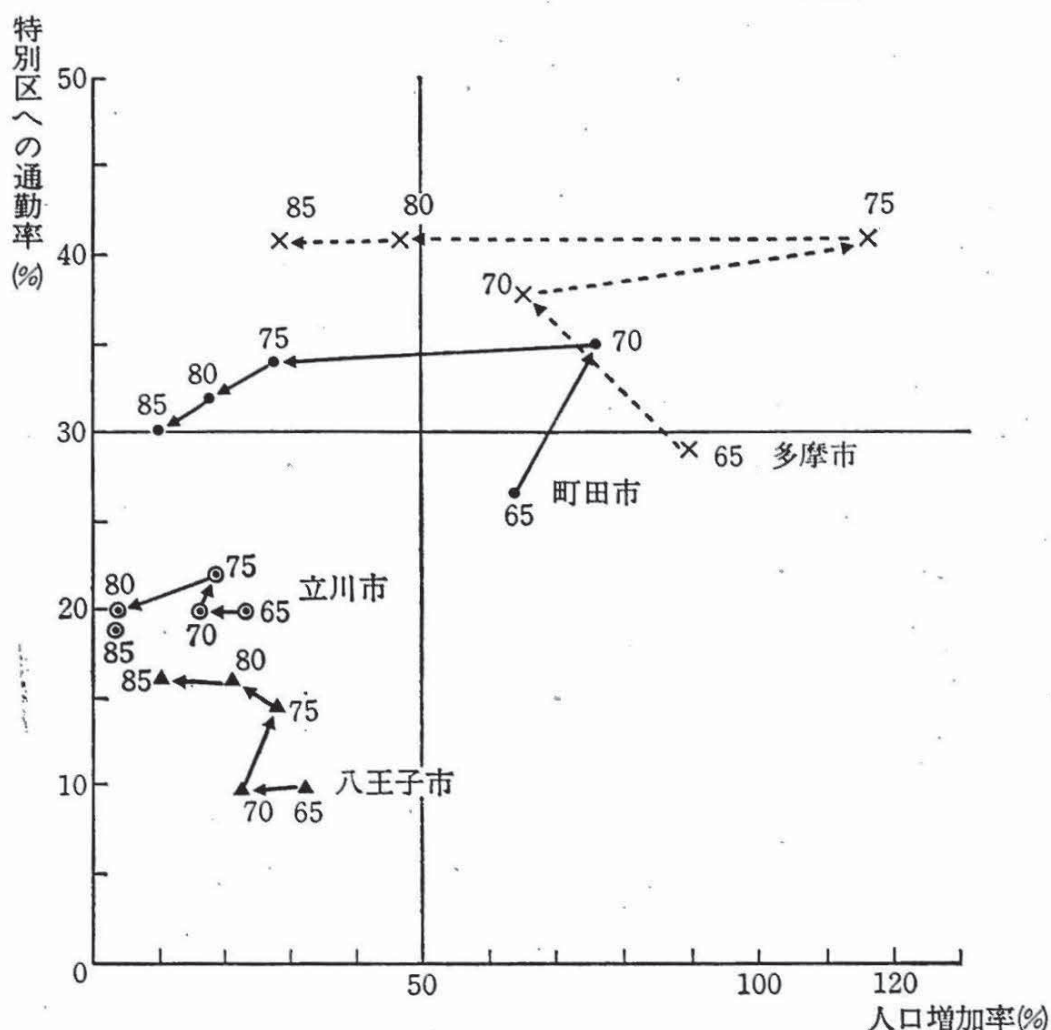
表6 立川市の基礎データ (1965~1985)

	1965	1970	1975	1980	1985
1. 夜間人口 (増加率)	100,719 (22.9)	117,057 (16.2)	138,129 (18.0)	142,407 (3.1)	146,454 (2.8)
2. 昼間人口	107,726	125,142	141,312	147,166	152,834
3. 昼間人口指数 (夜間人口=100)	107.0	106.9	102.3	103.3	104.4
4. 流入超過人口	7,007	7,929	3,183	4,759	6,380
5. 常住の就業者	48,573	57,118	61,417	65,089	70,769
6. 就業者の流出入口 (立川市 から市外へ)	21,085	27,209	32,144	34,925	38,967
7. 就業者の流出入口 (立川市 から特別区へ)	9,564	11,360	13,665	13,214	13,818
8. 特別区への通勤率	19.7	19.9	22.2	20.3	19.5
9. 就業者の流入人口 (市外から 立川へ)	26,238	31,996	32,943	38,398	44,827
10. 就業者の流入人口 (特別区 から立川市へ)	2,837	3,303	2,790	3,215	3,558
11. 当市で常住かつ就業する者	27,488	29,909	29,273	30,164	31,802
12. 就従比率	110.6	108.4	101.3	105.3	108.3
13. 従業地のホワイトカラー率	29.4	31.9	36.3	36.7	37.5

表7 八王子市の基礎データ (1965~1985)

	1965	1970	1975	1980	1985
1. 夜間人口 (増加率)	207,753 (31.1)	253,527 (22.0)	322,580 (27.2)	387,013 (20.0)	426,563 (10.2)
2. 昼間人口	197,214	241,941	305,942	385,771	418,428
3. 昼間人口指数 (夜間人口=100)	94.9	95.4	94.8	99.7	98.1
4. 流出超過人口	10,539	11,586	16,638	1,242	8,135
5. 常住の就業者	97,926	120,133	138,531	166,390	192,633
6. 就業者の流出入口 (八王子 市から市外へ)	28,511	36,843	51,552	67,190	80,293
7. 就業者の流出入口 (八王子 市から特別区へ)	9,676	11,360	20,217	26,696	31,798
8. 特別区への通勤率	9.9	9.5	14.6	16.0	16.5
9. 就業者の流入人口 (市外から 八王子市へ)	17,405	25,000	30,839	38,777	47,384
10. 就業者の流入人口 (特別区 から八王子市へ)	2,187	3,303	3,256	4,078	4,607
11. 当市で常住かつ就業する者	69,415	83,290	86,979	99,200	112,340
12. 就従比率	88.7	90.1	85.0	82.9	82.9
13. 従業地のホワイトカラー率	23.4	27.2	32.4	34.4	37.3

図8 人口増加率と特別区への通勤率との関係

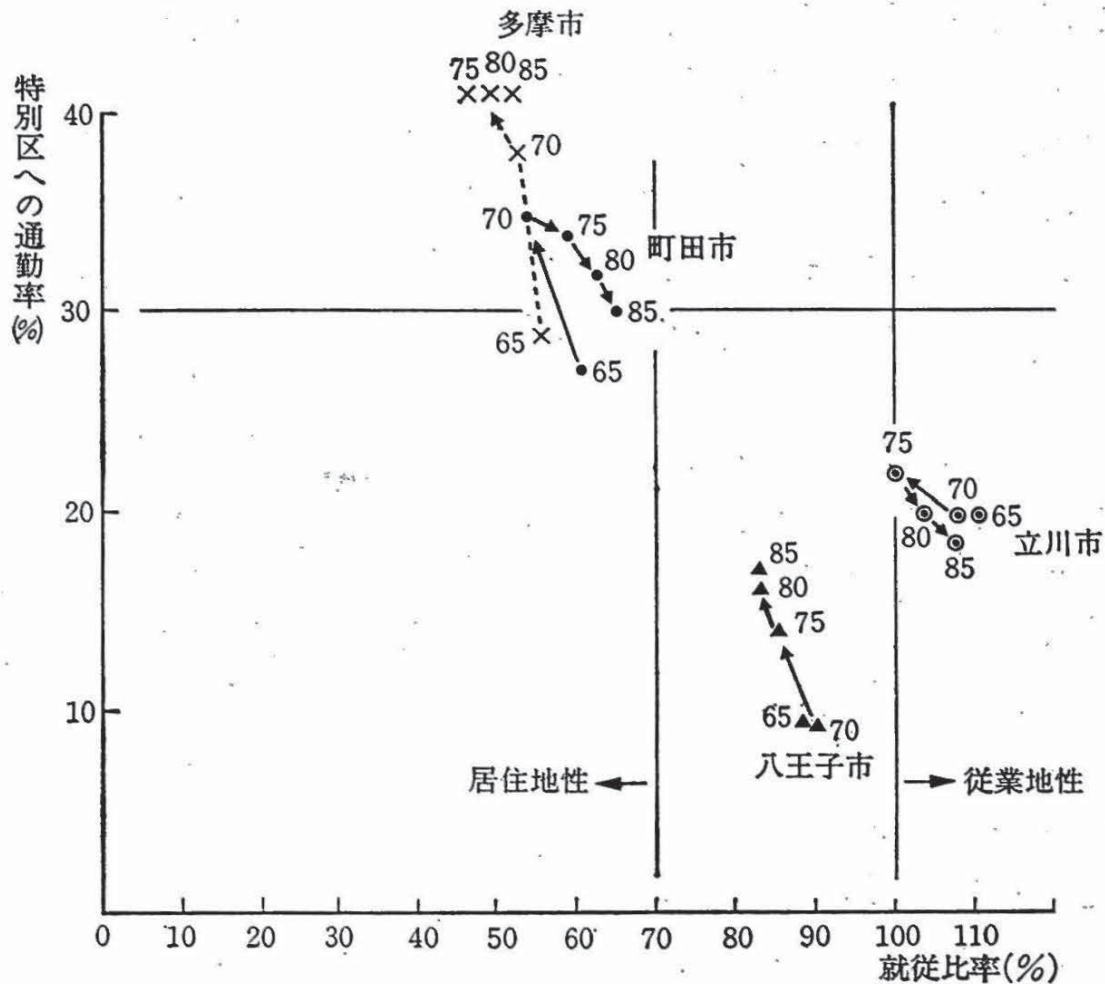


出所：表4～表7より作成

人口増加率も特別区への通勤率も低く、人口流動をみるかぎり、比較的安定しており東京中心部との結び付きも弱い。しかし詳細にみると立川市は20年間で20%前後の通勤率を維持しており、八王子市も1975年以降は15%前後と低い値ながらも安定している。このことから両近郊都市は郊外都市ほど強くはないが衛星都市的性格を内在化していると考えられる。

次に、就従比率と特別区への通勤率との関係をみよう（図9参照）。この二つの指標は、ともに大都市圏の周辺都市の自立化を測定するのに、極めて重要なものである。就従比率は、都市圏郊外の就業の場としての大きさを、量的側面から表す指標であり、特別区への通勤率は東京中心部との

図9 就従比率と特別区への通勤率との関係



出所：表4～表7より作成

つながり（依存関係）を表す指標である。

図中の4都市の中で、一番大都市圏多核化の“核”あるいは“心”として可能性があるのは立川市である。就従比率が100%を越え（就業者の流入人口が流出人口を上回ることを意味する）、かつ特別区への通勤率が低い。そのうえ両者の指標が共に自立化に向けての方向性を示している。すなわち、前者の就従比率は高まる傾向に、一方後者の通勤率は低下する傾向にある。立川市は大都市圏内において従業地的性格を強化しながら、東京への依存関係を弱めつつある。

郊外都市の多摩市や町田市は特別区への通勤率が30%ラインを越えてお

り、また就従比率が70%ラインに達していないので、就業の場としての性格は弱い。その結果必然的に東京中心部への依存関係は非常に強くなり、ベッドタウン的性格が強い都市になる。

これら3都市に比べ八王子市は特別区への通勤率は一番低くて、就従比率も80%強と安定している。通勤率の傾向をみると、わずかではあるが確実に上昇し続けていることが読みとれ、東京への依存関係は立川市と同レベル近くまで強化されつつある。しかし、現在地域的特色が乏しい近郊都市の八王子市が独自の地域性を有しつつ、自立的な都市へ向かうには今後多くのステップが必要である。

図10は就従比率とホワイトカラー率との関係を表現したものである。両者の指標を採用したのは、大都市圏の周辺都市の自立化をそれぞれ量的並びに質的な側面から検討する目的からである。特に後者の従業地のホワイトカラー率は都市の発達プロセスに極めて重要な指標であり、自立化に向かう都市はこの比率の上昇が大都市圏多核化構造の「業務核」の可能性を示すことにもなる。

4都市をみるとホワイトカラー率はすべて上昇傾向であり、特に多摩市と八王子市は直線的に伸びている。確かにこのことは両市が業務的機能を急速に備えつつあることを意味するが、図9の説明でも指摘したように、これらの都市はベッドタウン的性格が強いが、強まる方向にあり、かつ就従比率もあまり高くないためホワイトカラー率の上昇イコール業務核都市とはいえない。この両市に共通して言えることは、首都改造計画の中で大規模ニュータウン（図6参照）の指定を受けており、具体的には両市とも多摩ニュータウンの一部（表8参照）であり、また八王子市自身は1989年から八王子ニュータウンの建設にも着手しており、その際住環境との調和を重要視しながら業務機能の集積を積極的に図っている。

1985年時点で多摩市を除く3都市においてホワイトカラー率が37～38%の範囲に全て入っており、大都市圏における自立化の可能性を質的な側面

図10 就従比率とホワイトカラー率との関係

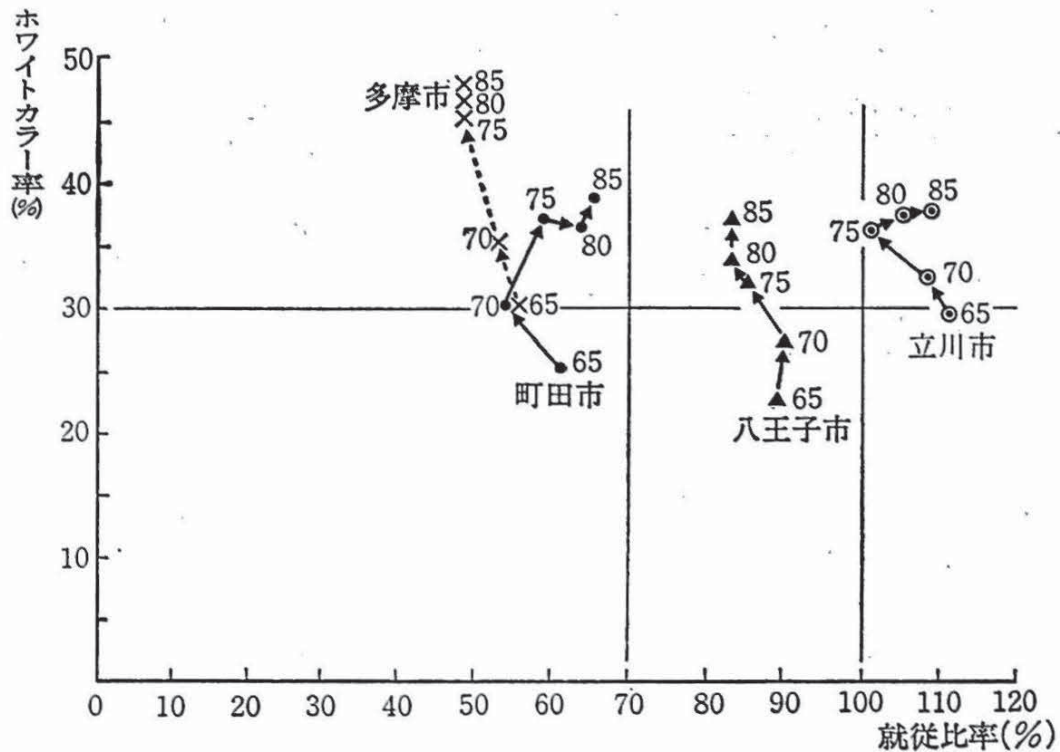


表8 多摩ニュータウンの人口と世帯数 (1989.10.1)

新住宅市街地開発事業区域				土地区画整理事業			
	人口	世帯数	戸数		人口	世帯数	戸数
多摩市	86,478	25,744	24,589	多摩市	18,327	7,424	?
八王子市	24,416	7,024	7,149	八王子市	4,671	2,299	?
稲城市	4,392	1,303	1,277				
小計		34,071	33,015	小計	22,998	9,723	?
総計	138,284	43,794	?				

注：多摩市の人口の76.5%が、多摩ニュータウン内に居住している (1989年度)。

八王子市の人口の6.6%が、多摩ニュータウン内に居住している (1989年度)。

からみればほぼ同程度と判断してよく、むしろ周辺都市・多摩市のホワイトカラー率の高さ（47.0%）が目立つ。

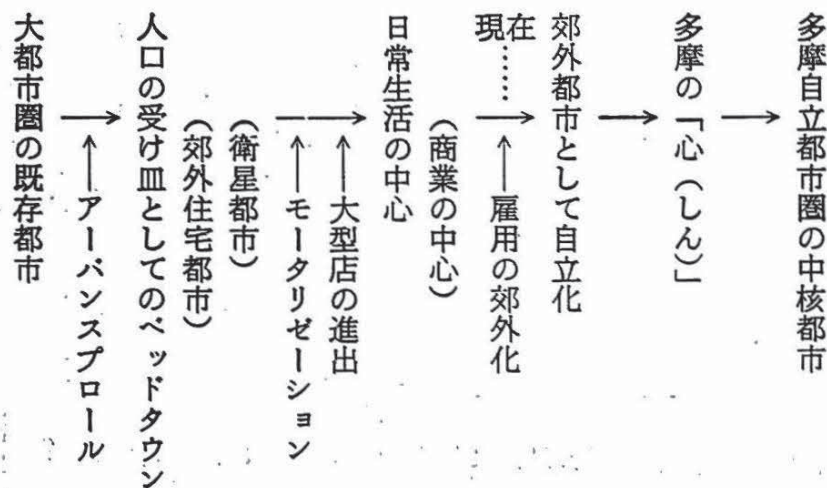
4. まとめにかえて——シナリオの提示——

本稿を終えるにあたって、大都市圏の周辺都市の進化プロセスに関する一つのシナリオを提示したい。

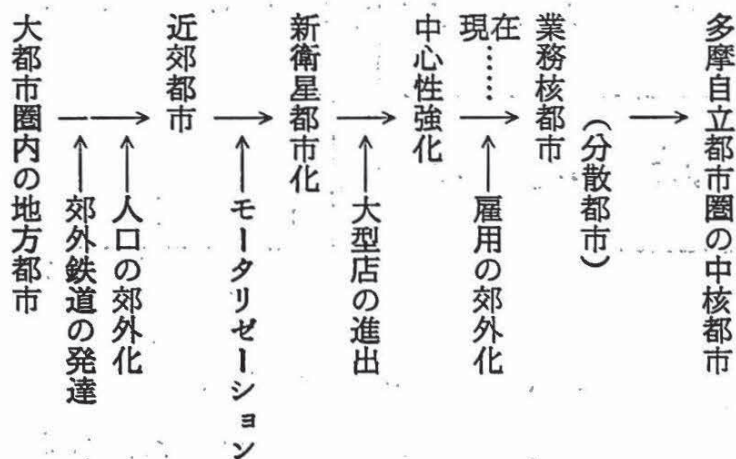
サバーバニゼーションに伴う大都市圏周辺の変容現象解明へのアプロー

図11 大都市圏の周辺都市の進化プロセス（シナリオ）

I. 郊外都市（町田市・多摩市）



II. 近郊都市（立川市・八王子市）



チは既に富田¹⁵⁾によってまとめられているが、本稿では首都圏の西郊に位置する多摩地域の中核都市が、今後首都圏の核として育成整備され、職住近接型の自立都市圏を形成していくシナリオ（図11参照）を描いてみた¹⁶⁾。その際、多摩地域の中核的な4都市を表3にならって郊外型と近郊型の2つのタイプに分類し、それぞれのケースを描いてみた。

〔郊外都市〕

特徴的な点を述べると、東京大都市圏内の約35kmに位置する郊外都市の町田市や多摩市（多摩ニュータウンの一部）はアーバンスプロールによって、1960年代末から1970年代初頭にかけて、東京中心部から急激に膨張する人口の受け皿地域として、ベッドタウン的性格、つまり郊外住宅都市としての性格を強めたと判断できる。

次の段階に入ると、モータリゼーションの普及を背景に大型店に代表される郊外型立地の諸機能の進出が目立ち始め、商業機能を一つの核に、まとまった日常生活圏が出来上がってくる。特に高次の財の購入に大きな変化がみられるのが特徴である。

しかし現在多摩ニュータウンでは進出した大型店の中に高級品の販売額が予想に反して伸び悩んでいるといった情報も聞く。自立化した郊外都市への道は、都心への高い通勤率は言うに及ばず、購買行動からみても難しく、現状では未成熟の感が否めない。今後多摩都市圏の“心”として自立化へ向かうには、伸びつつあるホワイトカラー層を中心に質的にも量的にも雇用の郊外化が急務となろう。多摩ニュータウンでは、1969年以降職住近接の都市づくりへ方針を転換し、1982年には企業誘致の公募も始まり無公害の業務施設を中心にしたサービス・インダストリー地区が動きだしている。ニュータウン区域と現行政区域との整合の問題やニュータウン地域と周辺の既存地区との調和のとれた町づくりなど、いろいろとニュータウンは問題を抱えているが、大都市圏の郊外地域における多核化の候補地として有望な地域であることには違いない。

もう一方の郊外都市である町田市はスピードは緩やかだが確実に1970年以降特別区への通勤率を低めると同時に、就従比率を64.5%（1985年）まで高めている（通常70%がベッドタウン的性格からの脱出ライン）。このことは町田市がホワイトカラー率の着実な伸び（1985年に38.0%）や大型店の充実により郊外地域における中心性の高さを示すものでもある。しかし東京中心部（特別区）へ4万人（1985年）を上回る通勤流入を持つ郊外都市・町田市にとっては、1960年後半に急激に東京中心部から拡散した人口を受け入れた後遺症が現在も残っている。例えば市内の道路の狭さは定評があり、交通渋滞の緩和が市民からの重点施策要望の第一位を常に占めている。それ以外の要望としては、高齢者福祉の充実、市民病院の充実、救急医療体制の充実など、医療福祉の充実が全面に出ている。ここにも大都市圏の郊外都市が抱える「高齢化社会」という新しい問題が生まれており、郊外住宅都市から抜け出し自立した郊外都市 suburbia へ到達する道のりは長くて厳しい。

〔近郊都市〕

次に大都市圏の近郊都市のシナリオを説明してみよう。

本稿では立川市と八王子市をその該当する都市として選定したが、両都市が東京都のマイタウン構想の多摩の“心”であると同時に、国土庁の首都改造計画における「業務核都市」であることを再確認したうえで、両都市の大都市圏における多核化の可能性をシナリオに従って説明する。後者の計画の骨子は、東京中心部（東京都区部）に立地する必要性の乏しい中枢管理機能に対する分散政策である。分散先は、大都市圏の周辺部の近郊地帯とし、積極的に立地・誘導を行い、独自の自立都市圏を形成しようとするものである。ある意味では、バックオフィス機能を核都市に張り付けようとする計画である。問題はこの構想がどれだけ実効性があるかである。

業務核都市の対象である立川市や八王子市はその地域性からも明らかなように、比較的歴史的基盤が強く産業的基盤もある程度形成されているた

め（表3参照）、郊外鉄道の発達によって大都市圏内の地方都市は近郊都市へと大きく変貌することになる。そして近郊都市は郊外都市ほど東京への依存関係は強くないが、大都市圏内において新しく衛星都市的性格を持った都市として成長する。特に立川市は他の3都市と異なり流入人口が流出人口を6,000人弱（1985年）上回り、就従比率が100%を越えていることから判断しても都市の中心性は高く、現時点では4都市の中で一番業務核都市の概念に近い。しかしホワイトカラー率が町田市や八王子市と同じ30%代の後半を示すように、近郊都市の自立化・多核化を就業の場の質的側面からみると未成熟の段階である。

八王子市は立川市と比較すると一般に特別区への通勤率も就従比率も低く、特別区への通勤率の上昇傾向や夜間人口二桁代の増加率をみるかぎり、自立化への道よりむしろ方向としては新しい衛星都市的性格を強めつつあると言える。現実には南北交通網の発達¹⁷⁾によって多摩ニュータウンや八王子ニュータウンの建設は加速化するだろう。

『八王子21プラン 基本構想・基本計画』（八王子市企画部企画課、平成元年4月）の中で幾度も繰り返し指摘しているように、八王子市が東京中心部への強い依存関係を改め、業務機能や都市的サービス機能の導入を図りながら市内に就業の場を確保し都市構造そのものを積極的に改造しなければ、多摩都市圏の“核”あるいは“心”としての自立化は非常に難しい。

大都市圏内の周辺都市の進化プロセスに関する説明は以上である。

最後に残された課題と今後の展望について一言触れておく。

多摩都市圏の自立化の可能性を探るため、東京大都市圏の周辺地域を郊外と近郊に分類し、それぞれに該当する二つずつの都市を採用して具体的に検討してきたが、まだまだ不十分である。今後、郊外や近郊地域における企業立地や消費者行動の分析、さらに大都市圏行政といった広域行政の問題なども同時に検討する必要がある。

1960年、70年代に中産階級がロンドンから100km離れた郊外の田園地帯

に移り住み、その後企業が郊外へ立地移動を開始したイギリスとは単純には比較できないが、大都市圏の周辺地域である多摩地域の四つの都市において、いままで検討してきたように多核化現象の兆候が全くないわけではない。

町田市は1970年以降、それ以外の3都市では1975年以降現在まで人口増加率が急速に低下してきている状況下、大都市圏内において周辺都市が自立化への道を着実に歩み始める絶好の機会である。大都市圏構造の再編成のなか、周辺都市が長期にわたって東京中心部から人口や機能の拡散の受け皿として、他律的に地域を形成してきたため、その付けが回ってきている。東京大都市圏全体の発展のなかで周辺都市は独自の役割を果たすべきであろう。そのことが都市圏の多核化の第一歩である。西山¹⁸⁾も指摘するように単純に業務施設だけ集めた「業務核」都市の形成ではなく、「核都市」の基本である職住バランスのとれた「業務核都市」の育成こそ、大都市圏全体の発展につながる重要なコンセプトである。

以上のようにみてくると、大都市圏の再編成が進むなか、本稿で特に重点を置いて検討してきた大都市圏の周辺地域に位置する郊外都市の進化プロセスのシナリオこそが注目されるし、より厳密に検討される必要がある。大都市圏の中心部と近郊地域に挟まれた郊外地域こそが、大都市圏の多核化さらには大都市圏発展の変容のメカニズムを解明するのに重要な役割を果たすものと考ええる。

〈注・文献〉

- 1) 転換調整期の時期については、日本全体では1970～1990年、東京では1960～1980年と両者には10年のずれが生じている。(東京都産業振興政策懇談会(1983)『提言／東京の産業振興政策——21世紀の活力ある産業社会をめざして』)
- 2) その他の理由として、「サービス経済化の進展によって、生産性格差が縮小するとともに、地域に発生した所得の域内波及効果が高まったこと」。(国土庁計画・調整局編(1984)『日本21世紀への展望——国土空間の新しい未来像を求めて——』)

- 3) 詳細な研究動向は富田の文献に譲るが、大都市圏の構造変容に早期に注目したのは成田孝三であろう。
- 成田孝三(1977)「郊外化と中心市」, 経済学雑誌76—1, 29—69頁。
- 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問題」, 人文地理40—1, 40—63頁。
- 4) 大阪都市圏を対象に郊外の自立化・多核化を実証的に分析した次の文献が秀れている。
- 田口芳明・成田孝三(1986)『都市圏多核化の展開』, 東京大学出版会, 253頁。
- 5) 地理学において地域を中心一周辺理論で研究した論文は少ない。大都市圏研究としては次のものがあるだけである。
- 高阪宏行(1978)「名古屋大都市圏内における経済発展・衰退のパターン」, 人文地理学研究2, 17—41頁。
- 6) 川口太郎(1990)「大都市圏の構造変化と郊外」, 日本地理学会予稿集37, 114—115頁。
- 7) 福島義和(1990)「郊外概念の再評価—大都市圏構造の理解に向けて—」, 地理月報No.380, 11—13頁。
- 8) 半周辺概念とは中心に対しては周辺として, 周辺に対しては中心として活動する概念である。
- 9) 東京の世界都市化について次の文献が参考となる。
- 経済企画庁総合計画局編(1989)『東京の世界都市化と地域の活性化—豊かで活力ある地域経済社会を目指して—』, 189頁。
- 井上純一他(1990)『東京—世界都市化の構図—』, 青木書店, 270頁。
- 10) アメリカにおけるサバーバニゼーションの諸段階の記述は次の論文を参考にしている。
- 成田孝三(1986)「都市圏多核化と大阪都市圏の位置づけ」(出所は前掲4), 3—38頁。
- 11) 前掲6)
- 12) 前掲7)
- 13) 山鹿誠次・伊藤善市共編(1972)『東京周辺都市の研究—8都市の類型的な実態分析による〔増補版〕』, 大明堂, 198頁。
- 14) 成田孝三(1988)「再都市化と圏域構造」, 季刊経済研究 vol. 11 No. 1, 19—49頁。
- 15) 前掲3)
- 16) シナリオを描くのに参考にした文献は主に次のものである。

前掲4)

大原光憲(1988)「首都改造計画と多摩の都市自治体」, 都市科学No. 4, 1—11頁。

帯刀治(1989)「首都改造と東京圏問題—神奈川県史の位置—」(北川隆吉編『ハイテク化と東京圏—変貌する現代都市—』青木書店), 13—44頁。

東京都多摩振興構想懇談会(1990)『中間のまとめ』, 3—75頁。

国土庁(1990)『首都圏白書(平成2年版)』, 164頁。

【17】 多摩地域の“心”を南北につなぐ新しい交通網として, 多摩都市モノレールが昨秋(1990年), 1992年度完成を目指して立川市と東大和市間で着工された。

18) 西山卯三(1990)「国土を「田園都市」で埋めよう!—「業務核都市」構想を批判する—」, 科学朝日2月号, 42—45頁。

*本稿は専修大学社会科学研究所の個人研究費助成(平成元年度)によるものである。