

# 交通インパクトと都市・地域社会の構造変動 (1)

——交通インパクトの社会地区分析と埼京線沿線地域の事例分析——

○日本大学 後藤範章  
明治学院大学 浅川達人

## 1. 研究の目的と方法

同一のメインタイトルで行う5本の一連の報告は、2014～2017年度の科研費による基盤研究(B)「交通インパクトの社会的効果に関する研究—量と質とビジュアルの混合研究法—」プロジェクト(代表者:後藤/分担者:浅川・松橋・小山・松林・田代)の成果をとりまとめたものである。本プロジェクトは、大都市圏内の都心部と郊外を結ぶ通勤新線沿線(3路線)地域と大都市間を結ぶ整備新幹線(2路線)沿線地域を事例として、交通インパクトの社会的効果を継続調査に基礎を置く混合研究法(MRM; Mixed Research Methods)によって測定・解明することを主目的とする。

この間、後藤は埼京線沿線の埼玉県戸田市とつくばエクスプレス(TX)沿線の同県八潮市で、松橋は埼玉高速鉄道沿線の同県(旧)鳩ヶ谷市で、小山はTX沿線の同県三郷市で、松林は長野・北陸新幹線沿線の長野県長野市で、田代は九州新幹線沿線の福岡県筑後市と鹿児島県鹿児島市で、大量サンプルによる調査票調査(サンプルサイズは、1,000～1,500)を実施した。浅川は、鉄道交通と都市圏の社会・空間構造の変化との関連性を捉えるために、東京大都市圏を含む首都圏、長野都市圏を含む信越・北陸・東海地方、福岡大都市圏と鹿児島都市圏を含む九州地方を対象に、社会地区分析を行った(国勢調査データを用いて1kmメッシュを表章単位とする社会地図を作成)。また、後藤は埼玉県戸田市・八潮市・(旧)鳩ヶ谷市において、ビジュアル(写真)調査も行っている。

## 2. 結果と考察

社会地区分析の結果、東京大都市圏については、秋葉原からつくば市まで続くTX沿線において、流入人口比率の高い地域が連なっていること。中信越地域については、軽井沢駅周辺で流入人口比率と他県での従業・通学者比率がともに高く、北陸新幹線が開通することにより、軽井沢地域が東京大都市圏の通勤圏に飲み込まれたこと。九州地域については、筑後市で流入人口比率が高いものの他県での従業・通学者比率は高いとは言えず、九州新幹線開業直前のデータから、筑後市では日常的な長距離・高速鉄道の需要が大きいとは言えないことが、それぞれ示された。長距離・高速鉄道の敷設によって通勤・通学圏が変化し、沿線地域で暮らす人々の日常生活圏が拡大し、社会・空間構造に変化が生じていると言えるであろう。

他方、戸田市と八潮市での継続調査(本科研プロジェクト以前に実施したものを含む)の結果、交通ネットワークの変容が、①中心都市へのAccessibilityの高まり、②中心都市への通勤・通学者を抱える世帯を中心とする転入人口の増大(=Mobilityの高まり)、③住民の日常生活圏の拡大(=Regionalizationの進展)、④地域社会構造に関わるSolidarityの解体・再編、⑤生活環境整備を介してのHabitabilityの向上、を促進するという交通インパクトの影響波及のプロセスとメカニズムが明らかになった。本プロジェクトによる他の大都市圏内の通勤新線沿線地域での調査及び大都市間の整備新幹線沿線地域での調査結果との比較分析を積み重ねることで、交通インパクトの社会的効果に関する個々の知見を一般化する道が確実に拓かれる。

### 【文献】

後藤範章「都市・地域社会調査におけるマルチメソッド・アプローチの展開—数字と言葉と映像の“混合”をいかにはかるのか?—」『社会と調査』第11号, 2013

後藤範章「都市の物理的・社会的転換を可視化・可知化する写真調査の可能性—埼京線・つくばエクスプレス・埼玉高速鉄道沿線での第8次調査から—」『日本都市学会年報』Vol. 48, 2015

後藤範章・田代英美・浅川達人・小山雄一郎・松林秀樹・松橋達矢「新線開業の社会的効果に関する実証的研究(1)—埼京線・SR・TXと北陸新幹線・九州新幹線を事例として—」「同(2)」『日本都市学会年報』Vol. 49・50, 2016・2017