

交通インパクトと都市・地域社会の構造変動 (3)

——埼玉高速鉄道沿線地域の事例分析——

日本大学 松橋達矢

1 目的

開業後 16 年が経過する埼玉高速鉄道(以降 SR)を取り巻く環境は、近年大きな変容を見せている。経営再建に向けた事業再生 ADR 成立に伴い開業以来初の黒字を記録した同路線をめぐっては、関連自治体からの継続的な財政支援からの自立と、本年 4 月に国土交通省の交通政策審議会の答申案にて示された地下鉄 7 号線延伸に向けた取り組み、その両立のためのロジックが経済的評価に重きを置く形で語られている向きがある。しかしながら、こうした鉄道敷設や延伸の意味と意義を、経済的側面の「効果」からのみ語ることは「交通」が地域社会にもたらす諸影響を見落とす危険性を孕んでいることもまた事実である。こうした問題意識のもと、本報告では、当該地域にもたらされた交通インパクトの社会的側面、わけても「東京」へのアクセシビリティ向上がもたらす諸帰結について、主にモビリティの高まりと生活圏の拡大という観点に着目し検討を試みたい。

2 方法

データとしては、a.国勢統計をはじめとする官庁統計、b. 2015 年に川口市鳩ヶ谷地域の在住者を対象に実施した調査票調査の結果（以下「鳩ヶ谷調査」と表記：選挙人名簿抄本を用いて全有権者より 1,000 名を系統抽出し、配票・回収共に郵送法にて実施した。有効回収票数／率は、361 票／36.1%であった）、を用いる。各種統計をもとに当該地域社会の内部構造ならびに周辺市区町村との関係性を確認の後、「鳩ヶ谷調査」の調査項目のうち利用交通手段や使用駅などの交通行動、通勤・通学や 23 区内のレジャーなど生活圏を問う項目などを用い、旧鳩ヶ谷市域における構造変動を促した人々（とりわけ「東京」との関係を組み替えていると思しき層）の意識と行動についての検討を試みる。

3 結果と結論

SR の開通という交通ネットワークの変容が地域社会へもたらしたインパクトは、多岐にわたる。例えば官庁統計の分析から明らかとなるのは、SR 開通を挟んで観察される 23 区への通勤・通学者比率の急増がもたらす流出入比のトレンドの転換であり、それに伴う旧市域を構成する地域間での人口流動の相違である。しかしながら、「鳩ヶ谷調査」の結果等を併せて確認する限り、料金等の問題もあり SR の日常的利用頻度はそれほど高くない。通勤手当の支給がある層、あるいは週末のレジャーを中心とする層など、限定的な影響に留まっているという理解が妥当である。それでも SR の開通が SR 開通後居住者層を中心とした通勤・通学行動に限らない、駅まで 10 分前後の居住者による 23 区内での消費行動やレジャー割合、地域間移動のパターンに基づく通勤・通学の利便性を理由とした居住地選択や地域環境環境評価の向上などに与える影響は無視できず、多様な意識や行動とを媒介としながら、当該地域と「東京」との結びつきを強める役割を担っている点はひとまず指摘できよう。

今後は、SR 利用者層を媒介として「東京」へと生活圏を拡大した一方で起こったであろう「埼玉」内の地域間関係の結び直しを踏まえ、地域活動や生活問題処理の在り方を含めた地域社会構造の再編がいかに進められたかについて、他の調査結果との比較を念頭に置きつつ検討を進めていきたい。

文献

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, 2016, 「新線開業の社会学的効果に関する実証的研究 (1) ——埼京線・埼玉高速鉄道・TX と北陸新幹線・九州新幹線を事例とする第一次報告」『日本都市学会年報』vol.49.