



東京学芸大学リポジトリ

Tokyo Gakugei University Repository

Characteristics of Long Distance Commuters and Local Problems in the Surrounding Area of Mishima Station

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2022-02-07 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 古田,歩, 牛垣,雄矢 メールアドレス: 所属:
URL	http://hdl.handle.net/2309/00173534

三島駅周辺地域における遠距離通勤者の特性と地域が抱える課題

古田 歩^{*1}・牛垣 雄矢^{*2}

地理学分野

(2021年9月15日受理)

要 旨

本研究では、新幹線による遠距離通勤の利点や移住の背景、遠距離通勤・通学に関わる地域への影響を明らかにした。東京大都市圏の郊外外縁部に位置する三島地域を事例に、中心都市である東京への通勤動向や移住者の前住地などの傾向を踏まえ、アンケートや聞き取り調査を基にした質的分析を手法として用いた。

従来の研究では、郊外外縁部は中心都市よりも両者の中間に位置する地域へと通勤する傾向が強いとされてきたが、三島地域においては、郊外外縁部と中心都市に直接の通勤行動がみられた。この要因は新幹線による通勤にあると考えられる。同様に新幹線通勤がみられる他都市でも中心都市への通勤傾向がみられ、それぞれが中心都市からみて同一セクター方向に通勤圏を形成している。

またアンケート調査より、新幹線通勤・通学をしている人々にとっては、都心での仕事と郊外外縁部ならではの生活の両立に加えて新幹線の車内空間の快適性が、遠距離通勤が行われている要因と考えられる。中心都市からの距離が遠くても、必ず座れる上に仕事や睡眠など自由に時間を活用できることに、新幹線での通勤・通学のメリットがある。

キーワード：居住地選択、ライフスタイル移住、新幹線通勤、通勤行動、階層変動

1. はじめに

1. 1 問題の所在と研究の目的

1990年代初頭にバブル経済が崩壊して以降、都心部の地価急落に伴い、大都市圏においては都心回帰と都市圏規模の縮小がみられるようになった。この点について、例えば山神（2013）は、通勤率と人口密度を用いて単回帰分析を行い、京阪神大都市圏が縮小したことを明らかにした。しかし東京大都市圏においては、ほかの国内の大都市圏とは異なる様相をみせている。東京一極集中が進む中、東京大都市圏全体の人口は増加している（図1）。山添・嘉名（2017）によれば、首都圏では交通利便性の高い地域を中心に、市街化区域は拡大していないものの人口が増える都市や、

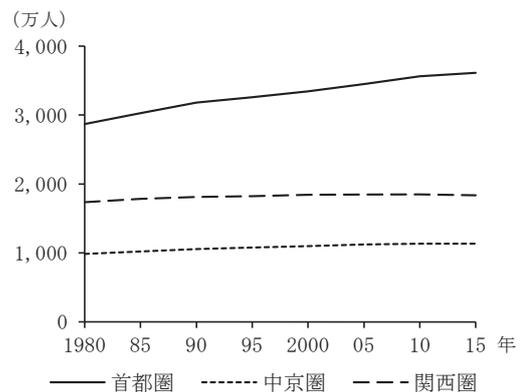


図1 大都市圏の人口推移

東京大都市圏は東京都、神奈川県、千葉県、埼玉県の、中京大都市圏は愛知県、岐阜県、三重県の、京阪神大都市圏は大阪府、兵庫県、京都府、奈良県の人口を合計したものである。（国勢調査により作成）

*1 神戸大学大学院 人文科学研究科 社会動態専攻

*2 東京学芸大学 人文科学講座 地理学分野 (184-8501 東京都小金井市貫井北町4-1-1)

緩やかな市街化区域拡大とともにそれに見合った人口増加がみられる都市が複数確認できる。

一方、都市圏の拡大・郊外化や中心部の再開発などにより、居住形態や通勤形態は多様化している。居住と通勤の相互関連を考察した研究として、稲垣(2016)は、京阪神都市圏の郊外に位置する大和西大寺を事例に、1970年以前に入居した一戸建て住宅の居住者に比べ、2000年以降に入居した分譲マンション居住者の方が、中心都市である大阪への通勤率が高いことを明らかにした。また、稲垣(2001)は、郊外を内部郊外と外部郊外に区分し、外部郊外では、郊外核への通勤者が中心都市への通勤者よりも多くなることを明らかにした。これらの研究により、居住地と通勤動向の関係は明らかにされてきたものの、通勤者や通勤行動の分析から郊外における居住地選択要因や遠距離通勤者の増加に伴う地域的課題を考察した研究は管見できない。

居住地選択については、近年、クオリティ・オブ・ライフの概念の広まりとともに、その背景や要因が多様化している。通勤の利便性や効率性だけでなく、余暇活動の充実や周辺的生活環境なども、居住地選択に大きく影響を与えるようになっており、ライフスタイル移住(lifestyle migration)と呼ばれる現象に注目した研究も増えている。ミカエラ・ベンソンはこれを「経済的理由や仕事や政治的理由など伝統的に主流であった移住理由以外の、より広範な意味での生活の質を求めての移住¹⁾」(Benson2009:213)と定義した。ライフスタイル移住に関する研究は、欧米を対象地域としたものや国境を越えた移住に関する議論が多いが、石川(2018)は日本国内の田園回帰傾向の原因も、この概念で説明できると指摘する。

しかし、ライフスタイル移住についての理論的研究は進んでいるものの、具体的な要因を地域と移住者の両面から分析した研究は管見できない。これには、地域の特性を踏まえた居住地選択や通勤行動に関する実証的研究が必要である。また、ライフスタイルを重視して居住地を選択した人々の通勤行動に着目した地理学的研究もみられないことから、通勤行動と居住地選択の関連については明らかにされていない。

そこで本研究では、居住地選択に影響を与える地域的特性や遠距離通勤の特徴が通勤者に与える影響、それを踏まえた居住地選択の要因、遠距離通勤者の増加が地域にもたらす影響について明らかにすることを目的とする。東京大都市圏の最外遠部に位置する静岡県三島市周辺地域を事例地とし、特徴的な遠距離通勤形態である新幹線通勤者を対象とする。

本研究では、まず2において、JR三島駅が位置す

る三島市と長泉町の2自治体(以下、三島地域とする)の役所でのヒアリング調査に基づき、人口動態に対する自治体の取り組みや課題に対する認識を把握する。それにより、通勤・通学や移住に関する政策と課題について、県外移動や新幹線に関わる点を中心に整理する。次に3では、三島地域に居住する人々の通勤や移住について、遠距離通勤・通学者数、通勤・通学先の市区町村、直近5年間における移住者とその前住地に関する統計データを用いて、東京都心部から同距離に位置する他地域と比較しながら分析する。そして4では、以上より明らかにした遠距離通勤・通学者の特性を踏まえて、当事者視点からの分析を加えるため、遠距離通勤又は通学を行っている人々を対象にアンケート調査を実施し、三島地域に居住する要因や新幹線通勤という行動を選択した背景を明らかにする。

1. 2 研究対象地域の概要

本研究では、静岡県東部に位置し、東京都心部から南西約100kmに位置する三島市と長泉町を研究対象地域とする。2020年10月現在、三島市は面積が約62km²で人口が107,851人、長泉町は面積が約27km²で人口が43,365人である。1954年に三島市と中郷村が併合して以来、60年以上にわたり両自治体は分割及び合併を経験していない。

三島市と長泉町のほぼ境界線上に位置する三島駅は、1934年に東海道本線の丹那トンネル開通に伴い現在地に移転した。伊豆箱根鉄道駿豆線への乗換駅であり、1969年には東海道新幹線の三島駅が開設されたことによって、静岡県東部における一大交通結節点となった。朝の通勤・通学時間帯では、新幹線を利用することで東京駅へは平均55分、品川駅へは47分でアクセスできる。2020年3月のダイヤ改正時点で、朝の9:30までに東京駅に到着する新幹線は12本あり、うち6本は三島駅が始発である。このことから、東京都心部への通勤・通学は十分可能である。駅の南側は三島大社や楽寿園などの歴史的文化施設があり、古くから宿場町として栄えたため、今でも商店街が維持されている。駅の北側には日本陸軍の軍用地跡に日本大学や東レの工場が立地しているほか、北西部の長泉町には住宅地が広がっている。

このほか周辺は伊豆半島、富士山、駿河湾に囲まれた自然豊かな地域であり、海産物や農産物など豊かな食材の供給地であるほか、澄んだ空気やレジャー施設が充実している。また、子育てに関する制度の整備が進んでおり、高校生までの医療費無償化、児童手当の給付、子育て支援サークルの活動など、制度的支援も

充実している。

2. 遠距離通勤・通学者に対する自治体の認識と施策

2.1 移住者及び遠距離通勤・通学者に対する施策

三島市では2000年以降、人口が減少に転じたことが課題となっている。そこで移住による人口の社会増加を図るべく、三島市は政策企画課に「住むなら三島戦略室」を設置し、移住促進事業を展開している。静岡県による意識調査結果(表1)によると、静岡県出身者が県外へ転出する要因として、やりがいや給与など仕事面での不満が多い。それに対し、Uターンで静岡県を居住地として選択する際には、転出時の回答にはなかった内容として子育て環境の充実や住宅費用の負担が軽いことなどがあげられている。こうしたことから、三島市であれば東京での仕事を継続しつつ、住環境の向上のために転居することが可能である。そういった移住ニーズのある20～40代をこの事業の主たるターゲットとしている。

移住促進事業の具体的な内容として、東京交通会館などにて移住セミナーや移住相談会を実施している。2018年度は計5回実施され、延べ128人が参加した。ほかにもフェイスブックなどによる情報発信、動画「エクストリーム通勤」によるライフスタイルの宣伝などの広報活動を行っている。実際に三島市での生活を体験する移住体験ツアーも実施されており、これらの事業によって県外からの移住者数は増加している。

一方、長泉町では子育てへの制度的支援を早くから進めていたこともあり、人口は増加し続けている。しかし、大学進学や就職に伴い、子育て世代よりも若い年齢層の流出が進んでいることから、「長泉未来人事業」と銘打った定住促進事業を行っている。その一つに、大学進学による流出を防ぐために2018年度に設けられた新幹線通学者への助成制度がある。長泉町内への居住を継続しながら、100km以上の距離を新幹線

で通学する大学生に1か月あたり2万円を、新横浜駅利用の場合は1万7千円を支給するものであり、東京～三島の3か月通学定期券が187,830円であることから、約3割の負担軽減となる。この制度の利用者数は2018年度前期86人、同後期78人、2019年度前期78人である。このほか、大学卒業後の就職に伴う流出への対策として、大学卒業から5年以上継続して居住した場合に総額30万円を交付する制度を設けている。

このように、両自治体において直面する人口問題の様相は異なるが、その打開手段として新幹線を活用していることが共通している。

2.2 遠距離通勤・通学に関わる行政の地域的課題へ認識

両自治体が課題と捉えている遠距離通勤・通学に関連した地域的課題として、三島駅までの公共交通の整備と駅前の土地活用がある。具体的には、長泉町の中心部である中土狩から三島駅へ向かうバスが7時台に2本のみであるなど、バスの本数が少ない。また、東京において公共交通の利便性に馴染んだ移住者と、地方では車を中心とした生活が当たり前とする従来からの住民との間に意識の差があるため、バス路線を必要と考えている住民が限定されている。そのため、乗客の大半を移住者に依存する状況では、民間のバス会社としては採算面に課題がある。バス会社は人手不足も



写真1 三島駅北口の駐車場の看板 (2019年6月撮影)

表1 若年層の静岡県外転出者の意識

対象	東京圏の居住する18～39歳の男女 静岡県出身者389人が回答
調査期間	2019年7月22日～25日
転出のきっかけ	大学進学(58.1%)、就職(34.2%)、結婚(15.9%)
静岡県へ戻らなかった理由	1位 やってみたい仕事なかった(41.6%)
	2位 給与の水準の高い仕事なかった(27.2%)
	3位 交通アクセスが十分でない(19.0%)
Uターン時の注意点	1位 求めている給与水準の仕事がある(41.9%)
	2位 やってみたい仕事がある(37.0%)
	3位 子育て環境がいい(33.2%)
	4位 住宅費用(家賃・土地)の負担が軽い(32.6%)

(2019年 静岡県ふじのくに・まち・人・しごと創生県民会議資料により作成)

課題であり、その点でも路線拡充は厳しい。

以上のようにバスの本数が少ないことから、三島駅への主たる交通手段は徒歩、自転車、自家用車である。三島駅北口には写真1のような新幹線利用者を想定した駐輪場や駐車場が多く立地し、駅北口の土地利用のかなりの割合を占めている。そのため、三島駅は交通結節点であるだけでなく、日本大学や三島北高校などの学校が集積するなど、多くの人が集まる条件が揃っているにもかかわらず、駅北口には商業施設がなく、賑わいが創出できない点も課題である。

3. 三島地域の人口動態

3. 1 三島地域常住者の静岡県外への通勤・通学先

三島地域に常住し東京や横浜方面へ遠距離通勤・通学する人の数は、一貫して増加している(図2)。都心部の地価高騰などにより人口や都市機能の郊外移転が進む1985年からの約10年間に於いて特に増加が著しく、この時期は三島地域の人口も増加している。しかし、一般には都心回帰傾向が指摘され、三島地域でも人口の増加が鈍化した1995年以降においても遠距離通勤者は増加を続け、2000年と2015年を比較すると約3割の増加がみられる。

三島地域常住者の静岡県外の通勤・通学先を示した図3をみると、三島地域に常住する通勤・通学者が30人以上通勤・通学する静岡県外の市区町村は、愛知県豊田市を除いてすべて東京都又は神奈川県に属している。近隣に位置する小田原市のほかは東京の都心3区や品川区、川崎市や横浜市の中心部や臨海部に多い。稲垣(2001)では、郊外外縁部は中心都市との直接的なつながりが弱く、より中心都市へ近い場所に位置す

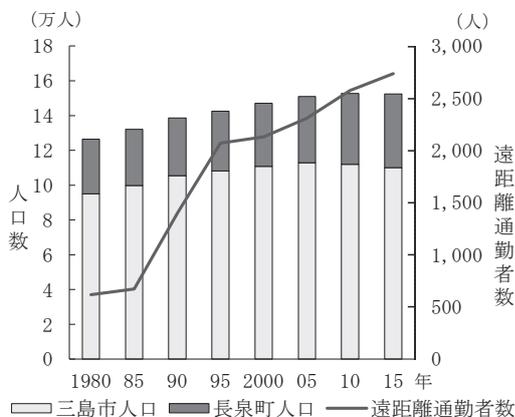


図2 三島地域からの遠距離通勤・通学者数の推移
遠距離通勤・通学者数は、三島市及び長泉町に常住し、東京23区、川崎市、横浜市へ通勤・通学する人数を合計したものである。
(国勢調査により作成)

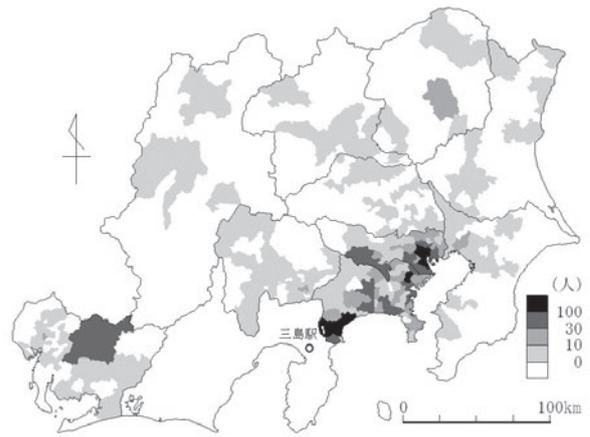


図3 三島地域常住者の県外通勤・通学先 (2015年)
(国勢調査により作成)

る郊外核都市との結びつきが強いと指摘するが、三島地域においては直接東京の都心部へ通勤する傾向もみられる。これらのことから、途中駅が少ないうえに距離の長さの割には所要時間がかからない新幹線通勤・通学は、郊外外縁部と中心都市の都心部との結びつきを強める側面をもつと考えられる。

また、新幹線の発着駅が位置するなど東海道新幹線からのアクセスが良い港区や品川区、横浜市港北区への通勤・通学者が多い傾向もみられる。その一方で、三島地域から東京都心部とは逆方向に位置する埼玉県や千葉県方面への遠距離通勤者はかなり少ないことが読み取れ、遠距離通勤圏は東京都心部を起点としてセクター状に広がっているようにみえる。

この傾向を確かめるため、同様に新幹線通勤・通学者が多い群馬県高崎市(図4)及び栃木県那須塩原市(図5)と比較する。三島地域では東京23区北部からさいたま市にかけての地域への通勤・通学者は少ないが、高崎市及び那須塩原市ではこれらの地域への通勤・通学者が多くなっている。その一方、品川区、大

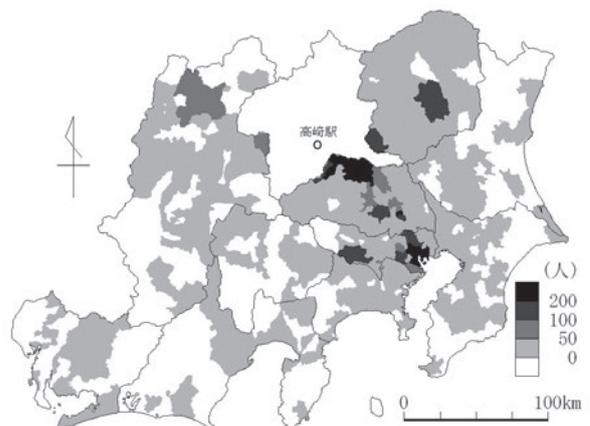


図4 高崎市常住者の県外通勤・通学先 (2015年)
(国勢調査により作成)

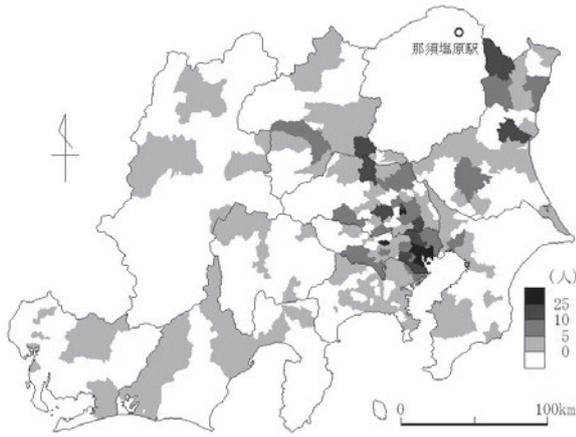


図5 那須塩原市常住者の県外通勤・通学先 (2015年)
(国勢調査により作成)

田区、川崎市、横浜市は少ない傾向にある。三島地域では東海道新幹線からのアクセスが良い地域において通勤・通学者が多いが、特に高崎市では上越新幹線の沿線が多い。このことから、遠距離通勤圏は東京都心部から新幹線が伸びるセクター方向へ広がる事が指摘できる。

3. 2 静岡県外から三島地域への移住者の前住地

図6は、2010年からの5年間に於ける三島地域への転入者のうち、前住地が静岡県外である人の数を示しており、東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、愛知県で多いことがわかる。これを市区町村別に示したのが図7で、東京都大田区、世田谷区、杉並区、練馬区、横浜市港北区など、東京都心部に近い郊外住宅地からの転入者が多い。このことにより、東京の郊外地域の

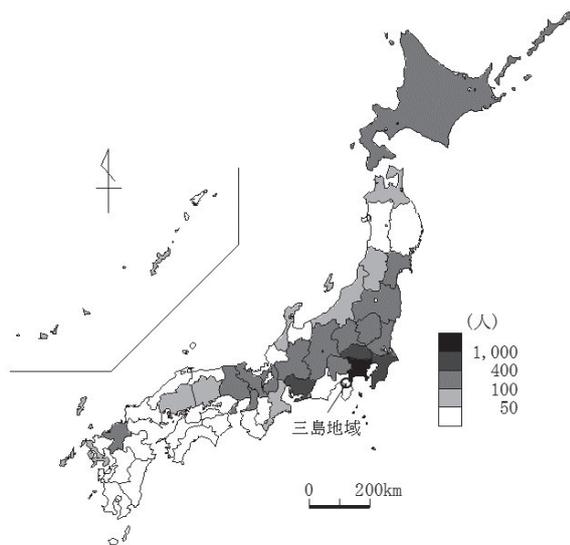


図6 都道府県別にみた三島地域への転入者の5年前常住地 (2015年)
三島地域は、三島市と長泉町を意味する。
(国勢調査により作成)

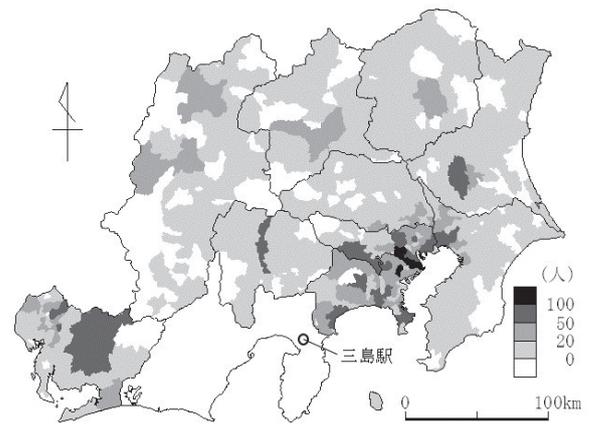


図7 市区町村別にみた三島地域への転入者の5年前常住地 (2015年)
三島地域は、三島市と長泉町を意味する。
(国勢調査により作成)

中で転居する動きがみとれる。つまり、三島地域も東京の郊外地域の中の一地域として選択されたと考えられる。その一方、同じ東京近郊の住宅地の中でも、東京都北区、板橋区やさいたま市の各区などからの移住は少ない。これは、転居する際に就業先を変えない場合、東京都心部を起点として、就業地や前住地と同一セクター上にある住宅地の中から、新たな居住地を選択していることによると考えられる。森 (2016) は、国勢調査の移動人口統計を基に、東京60km圏内では移動元と移動先が公共交通に基づくセクター状のエリアに収まり、都心部を越えた移動は少ないと指摘する。三島地域においても同様の人口移動の傾向がみられることから、新幹線通勤・通学によって、郊外外縁部である三島地域は、東京60km圏の延長線上に位置づけられるようになったと考えられる。

4. 三島地域における遠距離通勤・通学者の特徴と認識

本章では、新幹線通勤・通学をしている人々を対象にアンケート調査を実施し、遠距離通勤・通学の質的な実態を把握する。アンケートの実施日は2019年11月4日で、三島駅北口ロータリーで配布をした。また、会員数60人のフェイスブックグループ「三島から新幹線通勤★」にも、アンケートフォームのリンクを掲載し²⁾、合わせて20人から回答を得た。なお、紙を受け取った人と既読がついた人に重複がある可能性があるため、回答率は算出できない。

本研究の調査手法に関連して、張 (2020) は、多くの在日中国人が使用する電子掲示板を用いて、22人を対象に分析をした。本研究においても、三島駅からの遠距離通勤者が利用するSNSとして上記のフェイ

スブックグループを用いる。回答人数については、張による研究と同様に限定的にならざるを得ないが、裏を返せば収集したデータには入手し難い貴重な内容を含んでおり、本章ではこれを用いて分析をする。

4. 1 遠距離通勤者の属性

本調査の回答者20人のうち、学生を除いた17人（以下、通勤者とする）の年齢は、全員が30代以上、10人が50代以上である。通勤先は千代田区が5人、港区・品川区・新宿区がそれぞれ2人、中央区が1人と、都心部の5区で合計12人を占める。ほかにも大田区や川崎市、厚木市と東京都南部から神奈川県にかけてはみられるが、文京区や板橋区といった都心3区より北部の地域及び埼玉県方面への通勤はみられない。

回答した通勤者の職業をみると、管理職従事者が6人、専門・技術職従事者が6人、事務職従事者が1人で、以上で合計13人となり、76.5%を占める。国勢調査から三島地域の居住者全体をみても、従業者全体に対して県外へ通勤する人々はホワイトカラー³⁾率が高いことが読み取れる（表2）。三島地域の住宅地の動向をみても、東レ三島工場の中土狩社宅を再開発した新築高層マンションAが、2017年より販売価格3,000～4,750万円で分譲を開始している（写真2）。ほかにも2016年竣工で販売価格3,826～3,897万円の新築高層マンションBなど、近年は長泉町内に多くのマンションが建設されており、中間層以上の入居を見込んだ居住者の入れ替えを伴う再開発が行われている。まだ規模としては小さいものの、遠距離通勤者や

それを前提とした移住者は、居住者階層の上方変動をもたらしたという点から、三島地域ではジェントリフィケーションともとれる兆候がみえはじめており⁴⁾、Lützel (2008) や藤塚 (2017) が言及する新築のジェントリフィケーションにも類似する。なお、高崎市を対象とした鈴木 (2005) も、遠距離通勤者や移住者が物価水準の上昇をもたらしたと指摘している。

4. 2 遠距離通勤者による居住地選択の地域的背景

アンケートに回答した17人の通勤者について、移住前後の居住地と通勤先を示した表3をみると、三島地域へその域外から移住し、かつ移住前後ともに東京23区へと通勤したのは8人で、うち沼津市から移住した2人を除く6人は東京都心部またはそれに近い郊外から移住している。このように、一定数の人が23区内への通勤を継続しながら三島地域へと移住してい



写真2 ジェントリフィケーションがみられる長泉町の高層マンション（2019年10月撮影）

表2 三島地域に居住する従業者の職業分類

	県内での 従業者総数 (人)	県内従業者総数に 占める割合 (%)	他県での 従業者総数 (人)	他県従業者総数に 占める割合 (%)
総数	71,677		3,705	
管理的職業従事者	1,996	2.8	181	4.9
専門的・技術的職業従事者	13,645	19.0	983	26.5
事務従事者	13,213	18.4	963	26.0
販売従事者	8,269	11.5	533	14.4
サービス職業従事者	8,213	11.4	257	6.9
保安職業従事者	1,140	1.6	19	0.5
農林漁業従事者	1,704	2.4	17	0.5
生産工程従事者	11,096	15.5	252	6.80
輸送・機械運転従事者	2,173	3.0	101	2.7
建設・採掘従事者	3,060	4.3	154	4.2
運搬・清掃・包装等従事者	4,613	6.4	208	5.6
分類不能の職業	2,555	3.6	37	1.0

三島地域は三島市と長泉町を合わせた値を意味する。
(国勢調査により作成)

表3 アンケート対象者の移住前後の通勤先

現住地	現在の通勤先	前住地	移住前の通勤先
三島市	千代田区	三島市	三島市
長泉町	千代田区	海外	大学(通学)
三島市	千代田区	世田谷区	港区 ○
三島市	東京	三島市	東京
伊豆の国市	東京	函南町	静岡市
三島市	港区	江戸川区	港区 ○
三島市	港区	沼津市	港区 △
清水町	中央区	品川区	中央区 ○
長泉町	品川区	三島市	三島市
沼津市	品川区	沼津市	沼津市
長泉町	新宿区	千葉県市川市	港区 ○
三島市	新宿区	三島市	御殿場市
長泉町	大田区	沼津市	江東区 △
三島市	杉並区	杉並区	杉並区 ○
沼津市	台東区	川崎市宮前区	港区 ○
三島市	川崎市幸区	三島市	裾野市
三島市	厚木市	兵庫県尼崎市	大阪市

記号は、移住の前後ともに東京23区へ通勤している人を意味し、そのうち○は都心またはそれに近い郊外から移住した人を、△は三島市に近い地域から移住した人をそれぞれ意味する。
(アンケート調査により作成)

ることがわかる。

前住地については、兵庫県から移住してきた親子と推察される2人を除き、三島地域内や沼津市などの近隣の地域、または東京南部から千葉県、神奈川県でみられる。同じ東京近郊の住宅地の中でも、北区や板橋区、さいたま市など東京北部から埼玉県にかけての回答はみられない。三島地域を居住地として選択する際に、東京の都心部を起点として通勤先や前住地と同一のセクターである場合が多いことは、3.1や3.2にお

表4 三島地域への移住理由

回答(複数回答可)	(人)
持ち家の取得	7
子育て	6
交通アクセスの良さ	4
転勤	3
自分または配偶者の出身地	3
結婚	2
親の転勤	2
その他	5

三島地域は三島市と長泉町を意味する。
(アンケート調査により作成)

る統計分析の傾向と同様である。このことから、このアンケート調査が三島地域における新幹線通勤者の全体的な傾向をある程度示していると考えられる。

住居形態については、学生2人と前住地が海外である1人の計3人以外は17人全てが持ち家であり、うち14人が一戸建てに居住している。移住理由も7人が「持ち家の取得」をあげている(表4)。間取りに着目すると、6LDKが1人、5LDKが4人、4LDKが6人、3LDKが7人、2LDKが1人である。20人中19人が3LDK以上であり、半数以上の11人が4LDK以上、中には6LDKと東京区部ではあまりみられない間取りもある。これより、三島地域を居住地とする要因の一つに、東京の都心部やそれに近い郊外エリアでは実現しづらい広い間取りを志向した住居選びができる地域であることがあげられる。この背景を考察するために、東京都心部への時間距離が三島地域と近い東京近郊の郊外地域の住宅地地価についてみる(表5)。高崎、蘇我、取手といった東京都心部を起点として三島地域とは別

表5 主な東京郊外地域から東京駅までの所要時間と地価公示(2019年)

駅名	朝の東京駅までの所要時間(分)	都道府県	自治体名	丁目	駅までの距離(m)	住宅地地価(円/㎡)
三島	55	静岡県	三島市	大宮町下土狩	850	158,000
			長泉町		870	138,000
高崎	58	群馬県	高崎市	竜見町	750	87,900
蘇我	56	千葉県	千葉市中央区	白旗	1,000	118,000
立川	55	東京都	立川市	錦町	1,100	328,000
平塚	64	神奈川県	平塚市	高浜台	1,300	173,000
取手	52	茨城県	取手市	台宿	550	86,900
磯子	55	神奈川県	横浜市磯子区	磯子台	900	226,000
日吉	38	神奈川県	横浜市港北区	日吉	1,600	282,000
長津田	62	神奈川県	横浜市緑区	長津田みなみ台	1,100	242,000
向ヶ丘遊園	53	神奈川県	川崎市多摩区	登戸字丁耕地	700	311,000
西高島平	38	東京都	板橋区	三園	550	310,000

三島駅と高崎駅は新幹線を利用した所要時間、日吉・長津田・向ヶ丘遊園・西高島平の各駅は大手町までの所要時間を意味する。
(国土交通省土地情報総合システムにより作成)

セクターに位置する地域ではその価格が安いものの、三島地域と同セクターに位置する他の地域と比較すると、三島地域は時間距離に対して住宅地地価が安いことがわかる。

また、2019年12月に個々の調査対象者に対して行った聞き取り調査では、「上場企業の開発・研究拠点が静岡県東部には集中している。生産拠点だけでなく、知識集約的な企業拠点多く存在する。」「東京で採用された高い教育を習得した人材が、駿東地区に多く配属されている。知識集約的な企業拠点の就労者は、基本的に転勤が少ない傾向にある。」「配属されて、かなり長期間、同一職場での就業がほとんどと言える。当然駿東地域で家庭を築き、住宅も取得する人が多い。」「就労期間内で東京本社等への転勤も生じる場合でも、自宅所在地からの通勤をほとんどの人が選ぶことになる。」という話を聞くことが出来た。

この聞き取り調査では、ファルマバレープロジェクト⁵⁾に関わる医療系企業など、三島地域内に拠点の一つを置く大企業が多く存在する中で、三島に住んでいれば都心勤務か三島勤務かに関わらず通勤が可能であり、持ち家取得におけるハードルが低いことも、居住地選択の一要因という意見がある。逆に都区内在住の場合は、朝時間帯は下り新幹線こだま号の本数が少ない⁶⁾ことから通勤はしづらい。これは新幹線通勤が可能な高崎市や那須塩原市とは異なる地理的条件といえる。

また、鈴木(2005)において、高崎では住宅価格や自然豊かな生活と並んで、夫婦いずれかの実家が群馬県内にあり、介護に行きやすいなどの要因が高崎に居住する理由としてあげている。本調査では、移住理由として「自分または配偶者の出身地」は3人いるが、「親の介護」をあげた人は1人であり、本調査の限りでは三島地域において親の介護を理由とした移住者は相対的に少ない。

移住理由については、4人が「交通アクセスの良さ」をあげているため、通勤形態のメリットについて、自由記述方式による回答(以下、メリット欄とする)からみる(表6)。これより、仕事環境や娯楽の充実といった東京の良さと、住環境や趣味活動といった地方暮らしの良さとともに記述がある。三島市が意図した通り、実際に遠距離通勤や通学を行っている人も、地方暮らしをしながら東京で仕事ができる点はメリットとしてとらえていることが読み取れる。

さらに、三島を居住地として選んだ理由について、個別に行った聞き取り調査では「三島は気候が温暖であり、高崎や那須塩原などの冬季の冷え込みが厳しい地域に比べて移住に対するハードルが低い。」「昔から

関東では観光地として知られており、温泉などはその観光の性質上から滞在経験を持つ人も多くいる。」といった意見を聞くことができた。

これらの要素は、ほかの新幹線通勤が想定されうる地域である群馬県高崎市や栃木県那須塩原市と比べて、三島地域が優れている点ととらえられる。また、移住後の生活がしやすい、三島特有の事情として「遠方地域への移住は、現地社会への適合に不安がある。しかし三島では、江戸時代には公領で自治が行われており、宿場町として外部の人々との交流も多かったために、今でも外から移住してきた際に地域に溶け込みやすい気質がある。」という意見もある。

こうした三島の様々な地域性が、遠距離通勤をしてまで三島地域を居住地として選択する要因になっていると考えられる。

4. 3 遠距離通勤・通学の行動特性

前節では、三島を居住地として選択する地域的要因について考察をした。本節ではそれとは別の観点として、新幹線通勤・通学という行動についての時間的及び空間的な視点から考察する。

まず着目するのは新幹線乗車中の過ごし方である。「睡眠」「食事」が多く、「仕事」は4人と少ない(表6)。「勉強」「読書」「映画」といった、ひとりで落ち着いて静かに過ごせることを活かした時間の活用が多くみられる。メリット欄においても、「気持ちの切り替え」や「もう一つの部屋感覚」、「新幹線の中でリラックスした時間を過ごせる」といった回答が散見される。これより、新幹線の車内という空間が、職場や自宅とは異なる、日常におけるもう一つの空間としての役割を果たしているとも考えられる⁷⁾。

また、メリット欄の回答には「快適に座れて通勤できる」や「通勤ラッシュがない」といった回答もみられる。東京の都心部に近い郊外から満員の在来線で通勤することと比べると、普通車だけでも1列車当たり1,123席ある新幹線では確実に座れるほか、進行方向向きの座席で、リクライニングやテーブルが使えるなど、快適に通勤できる。

その一方で、デメリットについては、「費用が高額」、「時間がかかる」、「(東京の通勤電車に比べて)本数が少ない」、「終電が(東京22:47発と)早い」、「災害時の不安」といったことがあげられる。これらは新幹線という交通機関のハード面に由来するものであるが、長期的にみると改善しているものもある。朝通勤時間帯の本数は一貫して増加しており、所要時間も短縮している(図8)。しかし、費用面での負担は重く

表6 新幹線通勤・通学者の車内での過ごし方と通勤通学形態のメリット・デメリット

	年齢	職種	通勤時間中の行動	メリット	デメリット
A	50代	輸送・機械運転	睡眠	睡眠不足の解消	通勤時間の長さ
B	40代	事務職	食事, 睡眠, 手紙	座れる, トイレある, 自分の時間の有効利用	終電が早い
C	40代	管理職	仕事, 読書, 食事	読書・勉強時間を定期的に確保できる, 長距離移動により気持ちの切り替えがしやすい	移動時間が長い 年に数回新幹線が止まり帰れない
D	50代	専門・技術職	インターネット閲覧		
E	50代	管理職	仕事, 勉強, 読書, 睡眠, 食事	オンオフの切り替え, 通勤25年もう一つの部屋感覚	なし
F	30代	管理職	仕事, 読書	オンとオフがしっかり別れること	終電が早い
G	50代	専門・技術職	仕事, 勉強, 読書		
H	30代	専門・技術職	勉強	新幹線内でパソコンを広げて研究時間に当てられる, 座って通勤できる	通勤定期代の自己負担分が大きい
I	40代	専門・技術職	睡眠, 映画	楽, 自由時間の確保	災害時の不安
J	40代	販売	勉強, 食事, スマホでSNSやゲーム	新幹線の中でリラックスした時間を過ごせる, 東京勤務で実家にも気軽に帰れる	新幹線が運休になった時の交通手段がないこと
K	50代	専門・技術職	読書, 睡眠, ニュース	東京の高賃金と趣味の充実	通勤時間と自己負担費用
L	50代	管理職	仕事, 海外ドラマ鑑賞	快適に座れて通勤できる	新幹線の本数が少ない
M	50代	専門・技術職	睡眠, 録画したドラマ・TV視聴	新幹線の中で, 自分の好きな事ができる	費用が高額
N	20未満	学生	勉強, 食事	定期券圏内で降りられる駅が非常に多いので時間さえあれば色々な街を楽しめる	長期休暇中に大学やその周辺に1度だけ, 1週間だけ行くことが費用面でしづらい
O	20未満	学生	勉強, 読書, 食事, 睡眠	帰ったら家事がやってある	待ち時間など無駄と感じる時がある
P	50代	輸送・機械運転	睡眠	ない	時間がかかる
Q	50代	管理職	睡眠	フレックス, 自宅と勤務先が最寄駅に近い	
R	20代	学生	勉強, 食事, 睡眠, レポート, スマホ	実家だと早く起きれる, そのためレポートも終わらせられる, 友人の誘いを断る口実になる, 遅刻の言い訳になる, 学校帰りに遊べる	スマホは月半ばには通信制限かかる, 強い意志無いと有効活用できない, 1限ある日は地獄, 1日1コマの時は虚しい, 新幹線定期は磁気券のみで不便
S	30代	サービス職	読書, 食事, 睡眠	必ず座れる	
T	70以上	管理職	睡眠	東京都では実現できない住宅に居住できる, 通勤ラッシュがない	最終帰宅時間が10時半と早い

(アンケート調査により作成)

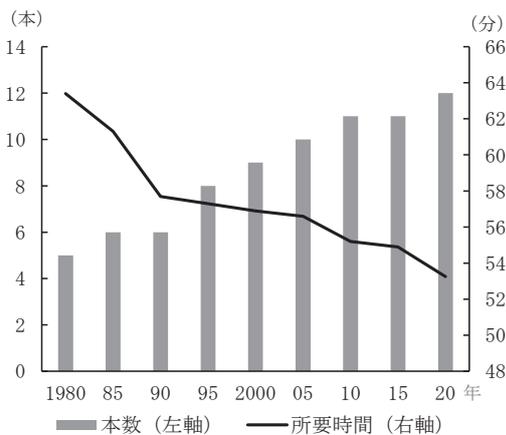


図8 朝通勤時間帯における三島駅の新幹線の本数と東京駅までの平均所要時間の推移

平日ダイヤで三島駅に停車し東京駅へ9時30分までに到着する新幹線を対象とする。
(JR時刻表及びJTB時刻表により作成)

なっており、就業先や自治体などによる補助が、さらなる移住・定住者や新幹線通勤・通学の増加には不可欠と考えられる⁸⁾。

5. おわりに

本研究では、東京大都市圏の郊外外縁部に位置する三島地域を事例に、中心都市である東京への通勤動向や移住者の前住地などの傾向を踏まえ、アンケートや聞き取り調査を基にした質的分析を行った。これにより、新幹線による遠距離通勤の利点や移住の背景、遠距離通勤・通学に関わる地域への影響や地域的課題を明らかにした。

従来、大都市圏の郊外外縁部はより都心に近い郊外との結びつきが強いとされてきたが、三島地域では、新幹線を利用した通勤・通学によって、直接中心都市

である東京の都心部と結びつくようになった。移住傾向においては、東京大都市圏の郊外住宅地から多くの人が流入しており、都心に近い郊外を含めた広範な郊外の中の一地域として三島地域が選択されている。居住地として三島地域を選択する人々の通勤先や前住地は、東京の都心部を起点として三島地域と同じセクターに位置する傾向にあり、言い換えれば、居住地選択の際には、通勤先や前住地の都市内部におけるセクター状の位置の影響を受けている。牛垣 (2020) によると、東京の都心部から東海道メガロポリス方向のセクターは、東京大都市圏の中でもより広範囲で市街地化が進んでいる。東京との時間距離を縮める新幹線通勤・通学によって、三島地域が東京大都市圏における一郊外地域に組み込まれたとも考えられる⁹⁾。

新幹線による遠距離通勤者は、三島地域居住者の社会階層を上方変動させるジェントリファイヤーとしての性格をもつと考えられる。このことは、移住者向けの比較的価格が高い分譲住宅の建設によって顕在化している。一方で地域内の公共交通が不十分であるため、駅前には彼らが通勤のために使用する駐車場として利用されており、商業施設を立地させることができず、賑わいを創出できていない。駐車場に用地を割かずとも新幹線通勤・通学が出来るような交通環境の整備が、地域のさらなる活性化に向けた課題の一つといえるであろう。

三島地域居住者の遠距離通勤・通学の背景としては、ハイキングや釣りといった趣味や子育てなどの環境が充実した地域に居住しながら、賃金やキャリア面で有利な東京での就業・修学を継続できることが大きな要因となっている。積極的な広報活動で移住者による子育て世代の増加を目指す三島市と、若年層の流出を阻止して定住を図りたい長泉町は、人口的課題に対して異なる認識をもちながら、双方とも新幹線通勤・通学に活路を見出している。東京大都市圏の郊外外縁部に位置し新幹線停車駅を有する高崎市や那須塩原市と比べても、三島地域への移住の背景にはインフラ面など物的環境だけでなく、過ごしやすい気候や、移住以前からの地域との関わり、既存住民の受け入れの態度など、「実際に生活するうえでの環境」が一つの要因となっている。

新幹線通勤・通学という行動そのものにも、これを持続させるだけの要素がある。新幹線の中という空間が、ひとりで落ち着ける固有の空間として生活の中に確立されており、都市生活における「ひとり空間」として機能している。また、ストレスのかかる満員電車ではなく、必ず座れる快適な通勤スタイルが魅力と

なっている。利用者は、新幹線の本数や緊急時の対応などのハード面で課題を感じているが、本数や通勤時間などは改善傾向にあり、今後は遠距離通勤の費用面が課題の中心となるであろう。

本研究により、居住地選択には仕事と生活の双方の視点が関係しており、郊外外縁部での生活と中心都市での就業・修学を結びつける新幹線通勤は、それらを両立させる一つの手段であることが分かった。また遠距離通勤・通学者たちにとって、満員電車となる在来線と比べて快適な新幹線車内の空間で過ごす時間は、一日の生活の中で貴重な時間と位置づけている。

この新幹線による遠距離通勤・通学行動は、地方における若年層の流出などの人口問題解決の糸口になる可能性もあるが、費用面など課題も多い。地域全体をみると、居住者の社会層の階層変動を伴う可能性も考慮したまちづくりが必要になるかもしれない。

本研究の課題としては、遠距離通勤の家庭的な要因の分析があげられる。今回の調査では、遠距離通勤・通学者へアンケートや聞き取りを実施したが、通勤・通学行動には妻子の意向も影響すると考えられる。家族の構成や志向、ライフステージなど様々な視点から、居住地選択の要因や背景となる因子を分析する必要があり、これらについては今後の課題としたい。

謝辞

本研究は、古田が2020年1月に東京学芸大学へ提出した進級論文を基に、古田・牛垣により加筆修正したものであり、その骨子は2020年度日本地理教育学会第70回大会において発表をした。

本研究を行うにあたり、貴重なご意見や資料をいただいた三島市政企画課、長泉町こども未来課、同企画財政課、及びアンケートや聞き取り調査に協力してくださった遠距離通勤・通学者の皆様には厚くお礼申し上げます。

また、加賀美雅弘先生、椿真智子先生をはじめとした東京学芸大学地理学教室の先生方からは貴重なご指摘やご指導をいただきました。記してお礼申し上げます。

注

- 1) 長友 (2015) による訳である。
- 2) 2019年12月19日時点で既読は41となっている。
- 3) 本稿では中澤 (2016) に基づき、ホワイトカラーは管理的職業従事者、専門・技術的職業従事者、事務従事者を、

- ブルーカラーは農林漁業従事者、生産工程従事者、建設・採掘従事者、運搬・清掃・放送等従事者を指す。
- 4) 藤塚 (1994) は、ジェントリフィケーションを「労働者階級から中間階級への居住者の上方変動とそれに伴う居住空間の改善」と定義しており、本研究の事例も該当すると考えられる。
 - 5) 富士山麓地域を中心に、医療からウェルネスまで世界レベルの研究開発を図る事業を意味する。
 - 6) 東京発の下りの東海道新幹線で9:00までに三島に到着する列車が4本のみである。
 - 7) 南後 (2018) は、デュルクムやジンメルなどの都市社会学の理論を用いて、都市空間と「ひとり」という状態の親和性について実証的に論じている。
 - 8) 日本経済新聞2019年12月14日夕刊では、新幹線通勤には企業や自治体の補助が必要であることを、通勤者への取材から論じている。同記事には緊急時の対応についても言及があり、鳴門教育大学地域連携センターの坂根健二所長によると、事前に対応を決めておくことが重要としている。
 - 9) 国勢調査より、対象地域とする三島地域における2000年から2015年にかけての東京23区への通勤・通学率の変化をみると、三島市と長泉町を合わせて2000年は1.92%、2015年は2.39%と上昇している。
- ### 文献
- 石川菜央：ライフスタイル移住の観点から見た日本の田園回帰，広島大学総合博物館研究報告，10，pp.1-11，2018
- 稲垣 稜：名古屋大都市圏外部郊外における通勤流動の変化：岐阜県御嵩町を事例に，人文地理，53，pp.55-72，2001
- 稲垣 稜：大都市圏郊外の鉄道駅周辺における居住と通勤の特性—近鉄大和西大寺駅を事例に一，都市地理学，11，pp.11-22，2016
- 牛垣雄矢：都市圏と都市構造，上野和彦・小俣利夫編，東京を学ぶ，pp.24-29，古今書院，2020
- 鈴木 智：東京100km中核都市における中心市街地の居住形態，関東都市学会年報，7，pp.69-76，2005
- 張 耀丹：東京大都市圏における中国人ホワイトカラー層の住宅の購入動機と選好パターン，地理学評論，93，pp.1-16，2020
- 中澤高志：職業別純移動にみる東京圏の居住地域構造，経済地理学年報，62，pp.39-56，2016
- 長友 淳：ライフスタイル移住の概念と先行研究の動向—移住研究における理論的動向および日本人移民研究の文脈を通して—，国際学研究，4（1），pp.23-32，2015
- 南後由和：ひとり空間の都市論，筑摩書房，2018
- 藤塚吉浩：ジェントリフィケーション—海外諸国の研究動向と日本における研究の可能性—，人文地理，44，pp.495-506，1994
- 藤塚吉浩：ジェントリフィケーション，古今書院，2017
- 森 博美：移動選好度から見た東京60キロ圏から都区部への移動者の移動圏の地域特性について—東京23区における移動先選択パターンによる移動元のクラスターリング—，経済志林，85，pp.1-25，2016
- 山神達也：京阪神大都市圏の空間的縮小に関する一試論—通勤流動と人口密度の分析をもとに一，都市地理学，8，pp.40-51，2013
- 山添光訓・嘉名光市：三大都市圏における市街化区域と人口推移から見た都市の類型化とその市街地特性に関する研究，都市計画論文集，52（3），pp.336-342，2017
- Benson, M.: A Desire for Difference-British Lifestyle Migration to Southwest France-. In Lifestyle Migration Expectations, Aspirations and Experiences, pp.121-135, 2009
- Lützel, R.: Population increase and “new-build gentrification” in central Tokyo. Erdkunde, 62(4), pp. 287-299, 2008

Characteristics of Long Distance Commuters and Local Problems in the Surrounding Area of Mishima Station

FURUTA Ayumu*¹ and USHIGAKI Yuya*²

Geography

(Received for Publication; September 15, 2021)

Abstract

This study aimed to examine the advantages of long-distance commuting by the Shinkansen (bullet train), the background of this migration, and the impact on the area related to long-distance commuting and school. Taking the Mishima region located on the outer edge of the suburbs of the Tokyo metropolitan area as an example, we conducted a qualitative analysis using questionnaires and interview surveys based on trends such as those on commuting to the city center of Tokyo and the place of residence of migrants.

Previous studies have shown that people living at the outer edge of the suburbs, rather than commuting to the city center, are more likely to commute to an area between the two. However, a close examination of the statistical data in the Mishima area showed that direct commuting behavior was observed between the outer edge of the suburbs and the city center. This is thought to be due to commuting by the Shinkansen, and there is also a tendency to commute right to the city center in other cities where Shinkansen commuting is also seen, and each forms a commuting zone in the direction of the same sector when viewed from the city center.

In addition, according to the questionnaire survey, for people who commute to work or school on the Shinkansen, not only the balance between working in the city center while living at the outer edge of the suburbs, but also the comfort of the space inside the Shinkansen are factors that make long-distance commuting convenient. Even if one lives far from the city center, they can always sit and use their time freely, for example, working or sleeping, which is an advantage of commuting to work or school on the Shinkansen.

Keywords: Choosing the Living Area, Lifestyle Migration, Commute by SHINKANSEN, Commuters' Action, Class Changing

* Kobe University (1-1 Rokkodai-machi, Nada-ku, Kobe-shi, Hyogo, 657-0013, Japan)

* Tokyo Gakugei University (4-1-1 Nukuikita-machi, Koganei-shi, Tokyo, 184-8501, Japan)