

# 学研都市線と東西線の連結からみえる変化—他の沿線との比較—

安井 浩子（統計情報研究開発センター）・草薙 信照（大阪経済大学）

## 1 研究の目的

1997（平成9）年3月、JRの東西線が開業し、学研都市線（片町線）と連結したことによる産業・人口動向への影響について、昨年は分析を行った。今回は、他の近郊沿線と比較することで、連結に関する産業・人口の変化を明らかにする。データは、前回同様、『国勢調査』、『事業所・企業統計調査』のセンサスの小地域別統計（主に地域メッシュ統計データ）を用いる他に、駅ごとの乗車人員や沿線の地価公示価格も利用する。

## 2 研究の方法

今回は、対象エリアを大阪府に限定し、大阪府の中でもデータの増減が大きいと考えられる大阪市域を除いた。学研都市線・東西線の近郊沿線である京阪本線を主に対象とし、他に近鉄東大阪線、近鉄奈良線も参考として比較した。また、今回も、小地域を詳細に確認しやすい500mメッシュデータを利用する。このとき、駅から徒歩で通える沿線1キロ圏、バスや自転車で通える沿線3キロ圏をメッシュデータでの対象エリア範囲とする。ただし、乗車人員データは1キロ圏、3キロ圏に分かれていないため、同じデータを2つの圏域に当てはめて利用する。

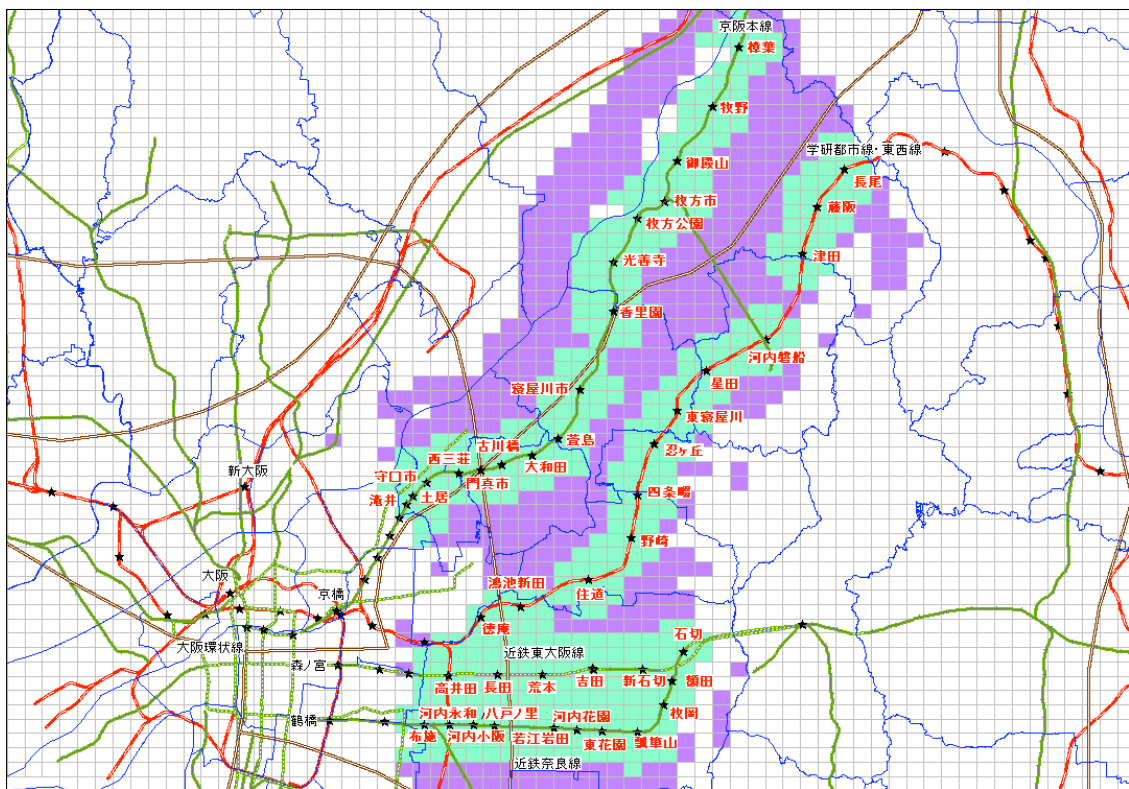


図1 沿線エリアの地図

具体的な分析の手順は、①「沿線1キロ圏」、「沿線3キロ圏内」の変化率を求める。②「沿線3キロ圏」の変化率を求める。③「大阪府合計（大阪市を除く）」の変化率を求める。④「沿線1キロ圏における変化」、「沿線3キロ圏における変化」を求め、4沿線について比較する。変化の単位は、ポイント（point）を省略した「pt」で表す。⑤すべての項目から26項目を選択して、居住・通勤通学、産業立地の2つの部門に分類し、部門別分析を行う。部門別分析における選択項目は表1に示したとおりである。

表1 部門と項目

部門	選掲目
居住・通勤通学	人総数(年齢別0-1歳世帯数)就業他(内勤)従業(従業、通勤)就業他(内勤)通学(通勤)乗車(乗車)外(期)地(価)格(格)
産業立地	全産業(業)数(業)数) 第1産業(業)数(業)数)、第2産業(業)数(業)数)電気(業)熱(業)水(業)道(業)事(業)業)、運輸(業)業(業)所(業)卸(業)売(業)業(業)所(業)金融(業)業(業)所(業)、不(業)動(業)産(業)所(業)サ(業)ビ(業)業(業)事(業)業)、務(業)事(業)業(業)数(業)数)、資(業)産(業)億(業)上(業)事(業)業)、価(業)格(業)商(業)業)

### 3 項目別にみた分析

『国勢調査』から人口・世帯数、『事業所・企業統計調査』から事業所数、従業者数、『都市交通年報』から乗車人員、『地価公示』から地価公示価格について、変化を求めた。

その結果、人口・世帯数では、全体的にみると、学研都市線・東西線沿線の四条畷～長尾駅1キロ圏において変化が大きく、項目別にみても変化の大きい項目が多い。なお、近鉄線を考慮に入れると、近鉄東大阪線沿線1キロ圏において変化が大きく、項目別にみても変化の大きい項目が多い。事業所数の場合、全産業、第2次産業、第3次産業では、学研都市線・東西線沿線の四条畷～長尾駅1キロ圏の変化が大きく、項目別にみても変化の大きい項目が多い。従業者数の場合、全産業、第2次産業では、京阪本線沿線の滝井～萱島駅1キロ圏の変化が大きく、第3次産業では、学研都市線・東西線沿線の四条畷～長尾駅1キロ圏の変化が大きい。項目別にみると、両沿線において変化の大きい項目が多い。乗車人員の場合、「定期」でも「定期外」でも、学研都市線・東西線沿線の四条畷～長尾駅で変化が大きい。住宅の地価公示価格では、学研都市線・東西線沿線の四条畷～長尾駅3キロ圏で変化が大きく、商業・工業の地価公示価格では、学研都市線・東西線沿線の徳庵～野崎駅3キロ圏で変化が大きい。

### 4 部門別にみた分析

これまでに求めた変化の項目を利用して、居住・通勤通学と産業立地の2部門に分類し、学研都市線・東西線沿線ではどの圏域のどの部門において変化が大きく、連結と関係していると考えられるのかを明らかにする。表2は、部門別分類項目において、変化を求めた結果である。

その結果、居住・通勤通学部門では、学研都市線・東西線沿線の四条畷～長尾駅1キロ圏で変化が大きく、産業立地部門では、京阪本線沿線の3キロ圏で大きい。なお、近鉄線を考慮に入れると、産業立地部門では、近鉄奈良線3キロ圏で変化が大きい。

表2 部門別にみた学研都市線・東西線、京阪本線、近鉄奈良線、近鉄東大阪線の変化

	単位p			
	居住通勤		産業地	
	沿線キ 口圏	沿線キ 口圏	沿線キ 口圏	沿線キ 口圏
学研都市線	6.0	5.8	-0.3	2.3
徳庵崎駅	2.7	2.6	-0.6	2.1
四畷長尾	8.5	8.1	1.4	2.6
京阪線	-1.2	-1.0	0.6	3.1
滝井萱島	-1.8	-3.7	1.3	-0.9
寝屋橋	-0.9	-0.2	-0.5	2.6
近鉄阪線	4.9	1.5	-1.8	-1.9
近鉄線	-4.2	-4.0	-3.1	3.7

### 5 連結による影響についての結論

学研都市線・東西線沿線では、大きな変化のみられた項目が多く、部門別で分析した結果、居住・通勤通学部門において四条畷～長尾駅1キロ圏で大きな変化がみられたことから、連結による影響が出ているものと推測できる。すなわち、学研都市線の東西線との連結は、沿線の人口・産業等に大きな影響を及ぼし、特に、四条畷～長尾駅1キロ圏の居住・通勤通学人口を大幅に増加させる効果があったと考えられる。