

奈良都市圏の変容に関する研究

稲垣 稜*

I はじめに

大都市圏構造の変容に関する研究を振り返ると、主たる関心は、郊外における大都市への依存から自立へのシフトにあった（田口・成田, 1986；藤井, 1990；富田, 1995；石川, 2008）。こうした郊外の自立化は、郊外における雇用や消費機能の集積、郊外核の成長によるものである。

郊外核の雇用成長は、そのさらに外側に広がる大都市圏外縁部にも影響を与えてきた（O'Connor and Maher, 1979）。大都市圏外縁部は、中心都市への通勤は時間的限界のために困難であるものの、近接する郊外就業地への通勤が可能な地域とみなすことができる。この大都市圏外縁部は、採用する大都市圏設定基準によって、大都市圏内にもなるし、大都市圏外にもなる。欧米では、定義上の大都市圏域を越えた地域での人口増加が顕著になり、こうした地域は超郊外地域と呼ばれた。

超郊外地域は、反都市化現象（Berry, 1970；Beale, 1977）に対する反論の焦点として取り上げられてきた。Roseman（1980）は、アメリカ合衆国の大都市圏に隣接する非大都市圏カウンティの中で、大都市圏と通勤によって結びついた超郊外地域を見出し反都市化現象を疑問視している。またO'Connor（1980）は、大都市圏から非大都市圏へという人口成長中心の逆転現象が非大都市圏から大都市圏郊外地域への通勤と関連していることを明らかにしている。

日本においても大都市圏外縁部に相当する地域を対象とした研究が存在する。藤井（1989）は、大阪大都市圏縁辺部の京都府加茂町を事

例に、通勤流動や商業施設等の利用状況を明らかにした。石川（1991）は、京阪神大都市圏周辺地帯における通勤流動の変化と社会・経済構造を考察した。橋本（1991）は、大都市圏郊外を3地帯に分け、最外縁地帯の通勤流動について内部の2地帯と比較しつつ考察を行った。山下（1993）は、東京大都市圏内の周辺中核都市に焦点をあて、周辺中核都市とその外側地域との間の通勤上の新たな関係を分析した。稲垣（2001）は、名古屋大都市圏外縁部に位置する岐阜県御嵩町を事例に、コーホートの観点から居住地・就業地関係の変化を考察した。香川（2006）は、京都府南部の山城町、木津町、加茂町の相違点を明らかにする中で、通勤特性に着目した。

これらの研究から、大都市圏外縁部における日常生活行動の変化は、郊外の中でもより内側の地域中心都市、すなわち郊外核の動向と深く関わっていることが明らかにされている。そこで本研究では、郊外の地域中心都市として奈良市を例にとり、その中心性や通勤圏の広がりを検討する。その上で、奈良市の影響下にある大都市圏外縁部においてアンケート調査を実施する。

II 居住と就業からみる奈良市の特性

奈良市は、人口360,310人（2015年国勢調査）を有する奈良県最大の都市である。大阪大都市圏における人口の郊外化は、初期のころは大阪府内に限定されていたが、1960年代に入ってからその波が奈良県内にも押し寄せた。特に、奈良県北部の生駒市から奈良市にかけての地域は

*奈良大学文学部地理学科

その格好の場となり、日本住宅公団や民間企業による大規模な住宅地開発がなされた。その結果、1960年代から1980年代にかけての時期に人口が急増した。1990年代以降は、それまでの人口急増は沈静化し、若干の人口減少がみられるようになっている。

このように、ベッドタウン的な成長は終わりを迎えたといつてよいが、一方で新たな性格がみられつつある。表1は、奈良市における夜間

人口と昼間人口の推移を示したものである。夜間人口（常住人口）については、先に述べたように近年は減少傾向にある。一方、昼間人口をみると、夜間人口よりも増加率が高い、あるいは減少率が低い傾向が続いている。その結果、昼夜間人口比は、1990年以降上昇し続けている。このように、奈良市は、大阪からの人口受け入れ地域としての性格から、徐々に就業の場としての性格へとシフトしてきている。

表1 奈良市における夜間人口と昼間人口

	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
夜間人口	356,388	367,538	374,178	369,860	366,591	360,310
夜間人口増加率		3.1	1.8	-1.2	-0.9	-1.7
昼間人口	320,635	334,076	345,157	342,766	346,965	341,656
昼間人口増加率		4.2	3.3	-0.7	1.2	-1.5
昼夜間人口比	90.0	90.9	92.2	92.7	94.6	94.8

増加率は対5年前比。

旧月ヶ瀬村・旧都祁村のデータは合算してある。

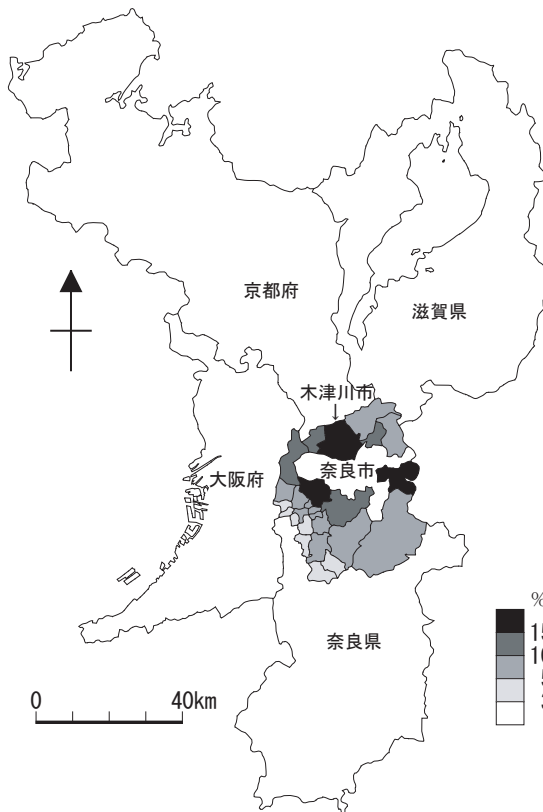


図1 奈良市の通勤圏（2015年）
国勢調査をもとに作成

以上の点をふまえ、奈良市へ通勤する人々の空間的範囲（奈良市への通勤圏）をみてみる。図1は、国勢調査をもとに、各市町村の常住就業者のうち、奈良市に通勤する就業者の割合（通勤率）を地図化したものである。これによると、奈良市に隣接する市町村の奈良市への通勤率はかなり高いことがわかる。一般に大都市圏郊外は、中心都市への通勤率によって定義されるため、郊外都市の通勤圏は看過されがちであるが、ここで明らかなように郊外都市の通勤圏もかなり広い。欧米では、郊外都市の雇用成長により、その通勤圏が大都市圏隣接地域にまで及ぶ現象が報告されているが（O'Connor and Maher, 1979）、奈良市においても同様の傾向がみられるといえるのか、詳細に検討する必要がある。

Ⅲ 奈良都市圏としての木津川市

郊外都市・奈良市の雇用成長をより正確に評価するためには、その外側に位置する地域と奈良市の関係を検討することが有効である。そこで以下では、奈良市への通勤率が高く、しかも人口増加が継続している京都府木津川市を事例に検討する。木津川市は、旧山城町、旧木津町、旧加茂町が合併して2007年に誕生した都市である¹⁾。行政上は京都府に位置するものの、日常生活行動では奈良市に依存する傾向が強いことで知られている（藤井, 1989；香川, 2006）。

図2は、木津川市が、各市町村との間にどの程度の転入超過数がみられたのかを示したものである。まず1990年をみると、隣接する奈良市からの転入超過数が多く、奈良市から大量の人口を受け入れてきたことがわかる。大都市圏の

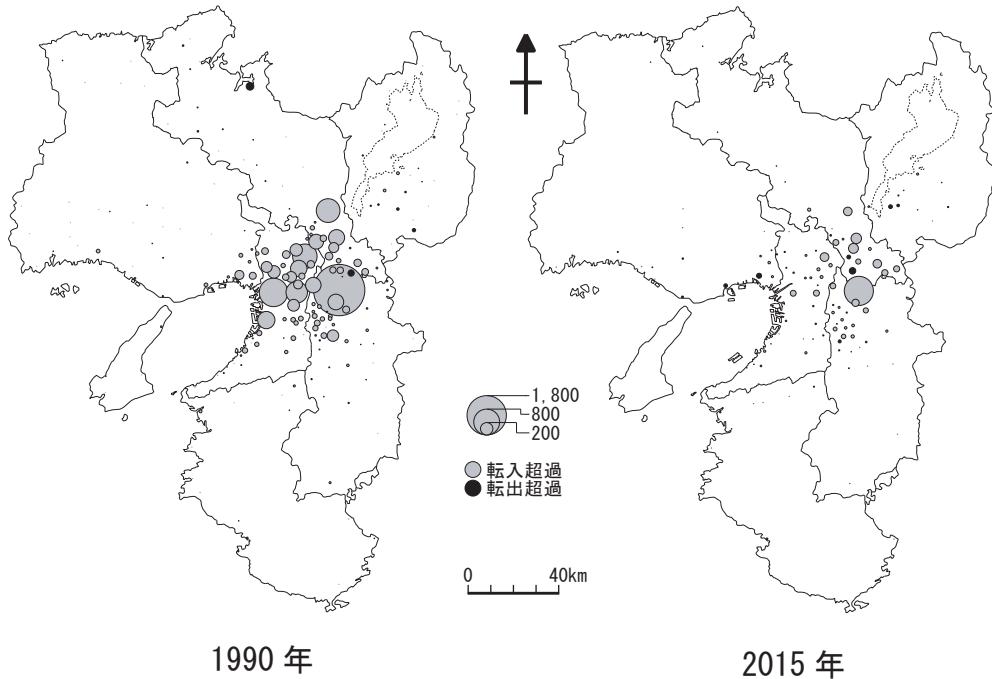


図2 木津川市における転入超過数の変化（1990年・2015年）
※1990年は旧3町の合計
国勢調査をもとに作成。

表2 木津川市における通勤先構成の変化

	1980年	1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	2015年
常住就業者	16,168	18,251	22,274	25,057	27,910	30,073	29,374	31,178
自市町村（自 宅）	4,620 (28.6)	4,229 (23.2)	4,074 (18.3)	3,598 (14.4)	3,217 (11.5)	3,212 (10.7)	2,682 (9.1)	2,710 (8.7)
自市町村（自宅外）	4,153 (25.7)	4,684 (25.7)	5,053 (22.7)	5,830 (23.3)	6,507 (23.3)	7,086 (23.6)	7,127 (24.3)	7,577 (24.3)
京都市	933 (5.8)	995 (5.5)	1,246 (5.6)	1,409 (5.6)	1,602 (5.7)	1,763 (5.9)	1,865 (6.3)	2,101 (6.7)
精華町	200 (1.2)	369 (2.0)	430 (1.9)	559 (2.2)	802 (2.9)	1,053 (3.5)	1,287 (4.4)	1,362 (4.4)
京都府その他	1,250 (7.7)	1,530 (8.4)	1,976 (8.9)	2,305 (9.2)	2,597 (9.3)	2,957 (9.8)	3,110 (10.6)	3,426 (11.0)
奈良市	1,996 (12.3)	2,347 (12.9)	3,232 (14.5)	3,954 (15.8)	4,757 (17.0)	5,456 (18.1)	5,380 (18.3)	5,832 (18.7)
奈良県その他	546 (3.4)	756 (4.1)	1,199 (5.4)	1,400 (5.6)	1,880 (6.7)	2,147 (7.1)	2,089 (7.1)	2,216 (7.1)
大阪市	1,512 (9.4)	2,066 (11.3)	3,273 (14.7)	3,806 (15.2)	3,986 (14.3)	3,778 (12.6)	3,365 (11.5)	3,236 (10.4)
大阪府その他	840 (5.2)	1,118 (6.1)	1,582 (7.1)	1,805 (7.2)	2,054 (7.4)	1,992 (6.6)	1,795 (6.1)	1,800 (5.8)
その他	118 (0.7)	157 (0.9)	209 (0.9)	391 (1.6)	508 (1.8)	629 (2.1)	674 (2.3)	918 (2.9)

従業地不詳は除く

※1980年～2005年は山城町、木津町、加茂町を合計した数値。

カッコ内は%。

国勢調査をもとに作成。

中心都市である大阪市からの転入超過数も多いものの、奈良市からのそれには及んでいない。つまり、木津川市は、大阪大都市圏の郊外という性格とともに、郊外都市である奈良市のベッドタウン的な性格も有していたと考えることもできる。

2015年をみると、1990年に比べ、各市町村からの転入超過数が大幅に縮小している。ただし、すべての市町村で一律に縮小しているわけではない。特に縮小が目立つのは大阪府の市町村である。大阪市を例にとると、1990年には大阪市から614人の転入超過がみられたのに対し、2015年にはわずか53人と大幅な縮小となった。一方、隣接する奈良市との間の転入超過数は、1990年の1,940人から2015年の1,006人へと縮小しているものの、縮小幅は大阪市に比べれば小さい。この結果、現在の木津川市は、奈良市居住者が住宅を求める場所としての性格を、以前にも増して相対的に強めてきたと解釈できる。

つぎに、通勤先構成の変化を検討する（表2）。大阪市への通勤率は、1995年にピークを迎えた後は低下し続けているが、2000年以降は、通勤率の低下だけでなく通勤者数自体も減少するようになった。対照的に2000年以降に通勤率が上昇している地域は、奈良市、精華町など近隣市町村である。特に奈良市への通勤率は、1995年に大阪市への通勤率を上回って以降、木津川市内を除き最大となっている。ちなみに、奈良市

への通勤圏をみると、最も高い通勤率を示すのが木津川市である（図1）。人口移動のところでみたように、最近の木津川市は大阪市からの転入超過数が大幅に縮小し、相対的に奈良市からの転入超過数が卓越する状況にある（図2）。このことから、木津川市が、郊外中心都市である奈良市の通勤圏に組み込まれるようになり、奈良市のベッドタウンとして人口増加を示しているとの解釈も可能である。

IV 木津川市を取り巻く小売環境

図3、4は、木津川市とその周辺地域における大型店（3000㎡以上、食料品・衣料品を扱う店舗）の立地状況を1995年と2017年について示したものである。1995年をみると（図3）、近鉄奈良駅、大和西大寺駅、JR奈良駅をはじめとする中心市街地に大型店の立地がほぼ限定されていたことがわかる。1995年は、すでに大店法の規制緩和がなされていた時期であるが、まだこの時点の木津川市およびその周辺の小売環境は、それ以前からの状況を維持していたと考えることができる。大和西大寺駅付近に立地する店舗（近鉄百貨店）を除けば、近鉄奈良駅やJR奈良駅付近など中心市街地に立地する店舗の面積はさほど大きなものではなかった。

2017年をみると（図4）、木津川市内や隣接する精華町において新たに大型店が立地したこ

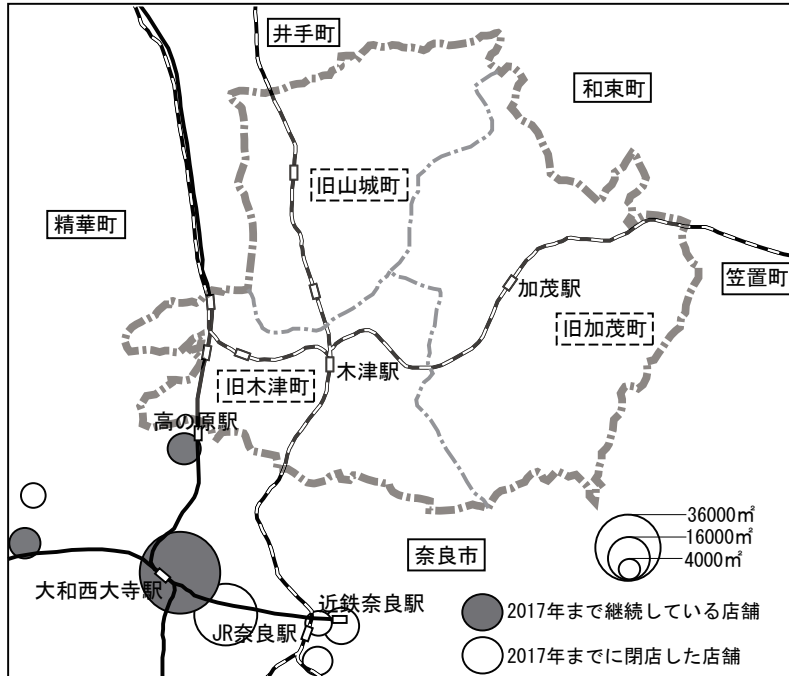


図3 木津川市とその周辺の大型小売店の立地（1995年）
 店舗面積が3000㎡以上で、食料品・衣料品を取り扱う店舗のみ表示
 出典：『全国大型小売店舗総覧1996年版』をもとに作成

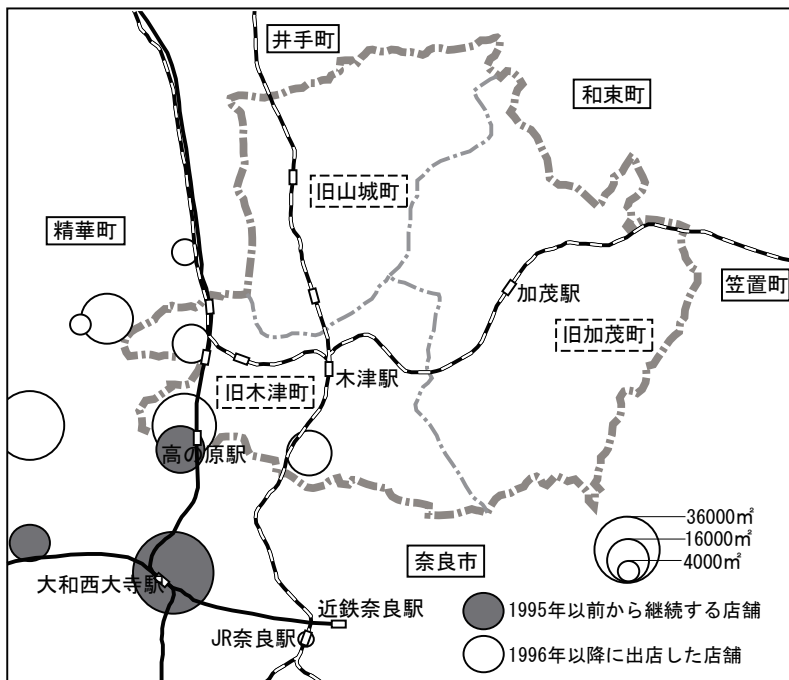


図4 木津川市とその周辺の大型小売店の立地（2017年）
 店舗面積が3000㎡以上で、食料品・衣料品を取り扱う店舗のみ表示
 出典：『全国大型小売店舗総覧2018年版』及び現地確認をもとに作成

とがわかる。これら新規立地店舗の多くは、中心市街地に立地するものではなく、モータリゼーションに対応して大規模駐車場を兼ね備えた郊外型である。一方、近鉄奈良駅やJR奈良駅付近にあった店舗は2017年までに撤退しており(図3)、中心市街地型の店舗が大幅に減少したことがみてとれる。

V アンケートをもとにした 旧集落と新興住宅地の比較

1. 店舗の種類

ここからは、アンケート調査にもとづいて木津川市居住者の買い物行動を分析する。アンケートでは、旧来からの集落と新興住宅地を比

較する。旧来からの集落の事例として旧山城町調査、新興住宅地の事例として梅美台調査が対象となる。表3は、高級服を購入する店舗の種類を示したものである。性別にみると、男性よりも女性において百貨店利用割合が高いことがわかる。男性においては衣料品専門店の利用割合が高い。両地区における差異は女性にみられる。旧山城町の女性では、50歳代以下のほうが百貨店利用割合が高く、梅美台の女性では60歳代以上のほうが同割合が高かった。

普段着をみると(表4)、いずれの地区、性別ともに百貨店の利用はほとんどない。地区、性別による差異は高級服ほどは大きくないが、唯一目立つのが、男性における衣料品専門店の利用割合の年齢間の差異である。両地区ともに、

表3 高級服の購入店舗の種類

旧山城町調査

	百貨店	総合スーパー	衣料品専門店	その他
男 50歳代以下	57 (44.9)	41 (32.3)	24 (18.9)	5 (3.9)
性 60歳代以上	100 (37.3)	97 (36.2)	62 (23.1)	9 (3.4)
女 50歳代以下	103 (60.6)	51 (30.0)	9 (5.3)	7 (4.1)
性 60歳代以上	149 (51.2)	90 (30.9)	39 (13.4)	13 (4.5)

梅美台調査

	百貨店	総合スーパー	衣料品専門店	その他
男 50歳代以下	89 (39.2)	64 (28.2)	56 (24.7)	18 (7.9)
性 60歳代以上	21 (41.2)	17 (33.3)	12 (23.5)	1 (2.0)
女 50歳代以下	119 (50.2)	81 (34.2)	20 (8.4)	17 (7.2)
性 60歳代以上	36 (63.2)	15 (26.3)	4 (7.0)	2 (3.5)

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

表4 普段着の購入店舗の種類

旧山城町調査

	百貨店	総合スーパー	衣料品専門店	その他
男 50歳代以下	2 (1.5)	87 (64.0)	38 (27.9)	9 (6.6)
性 60歳代以上	7 (2.3)	223 (72.9)	64 (20.9)	12 (3.9)
女 50歳代以下	4 (2.3)	126 (71.2)	35 (19.8)	12 (6.8)
性 60歳代以上	14 (4.2)	231 (69.6)	66 (19.9)	21 (6.3)

梅美台調査

	百貨店	総合スーパー	衣料品専門店	その他
男 50歳代以下	4 (1.7)	160 (66.7)	68 (28.3)	8 (3.3)
性 60歳代以上	1 (1.6)	44 (72.1)	14 (23.0)	2 (3.3)
女 50歳代以下	2 (0.8)	181 (72.7)	50 (20.1)	16 (6.4)
性 60歳代以上	2 (3.2)	45 (72.6)	10 (16.1)	5 (8.1)

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

表5 生鮮食料品の購入店舗の種類

旧山城町調査

	百貨店	総合スーパー	食品スーパー	その他
男 50歳代以下	2 (1.5)	36 (26.3)	90 (65.7)	9 (6.6)
性 60歳代以上	2 (0.7)	103 (34.2)	180 (59.8)	16 (5.3)
女 50歳代以下	1 (0.6)	53 (29.8)	117 (65.7)	7 (3.9)
性 60歳代以上	4 (1.2)	110 (32.4)	201 (59.3)	24 (7.1)

梅美台調査

	百貨店	総合スーパー	食品スーパー	その他
男 50歳代以下	0 (0.0)	45 (18.7)	176 (73.0)	20 (8.3)
性 60歳代以上	0 (0.0)	10 (15.9)	51 (81.0)	2 (3.2)
女 50歳代以下	0 (0.0)	53 (21.2)	192 (76.8)	5 (2.0)
性 60歳代以上	0 (0.0)	16 (24.6)	44 (66.7)	6 (9.1)

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

表6 高級服の買い物場所

旧山城町調査

	自宅付近	高の原駅周辺	木津川市その他	精華町・京田辺市
男 50歳代以下	0 (0.0)	26 (20.5)	5 (3.9)	4 (3.1)
性 60歳代以上	0 (0.0)	44 (16.7)	36 (13.7)	27 (10.3)
女 50歳代以下	0 (0.0)	34 (20.0)	6 (3.5)	1 (0.6)
性 60歳代以上	1 (0.4)	44 (15.7)	33 (11.7)	17 (6.0)

	京都市	奈良市	大阪市	その他
男 50歳代以下	17 (13.4)	43 (33.9)	18 (14.2)	14 (11.0)
性 60歳代以上	44 (16.7)	78 (29.7)	20 (7.6)	14 (5.3)
女 50歳代以下	42 (24.7)	59 (34.7)	13 (7.6)	15 (8.8)
性 60歳代以上	47 (16.7)	102 (36.3)	19 (6.8)	18 (6.4)

梅美台調査

	自宅付近	高の原駅周辺	木津川市その他	精華町・京田辺市
男 50歳代以下	3 (1.3)	33 (14.7)	0 (0.0)	2 (0.9)
性 60歳代以上	0 (0.0)	12 (24.0)	1 (2.0)	1 (2.0)
女 50歳代以下	1 (0.4)	48 (20.6)	0 (0.0)	0 (0.0)
性 60歳代以上	1 (1.9)	11 (20.8)	2 (3.8)	0 (0.0)

	京都市	奈良市	大阪市	その他
男 50歳代以下	19 (8.5)	87 (38.8)	40 (17.9)	40 (17.9)
性 60歳代以上	0 (0.0)	24 (48.0)	9 (18.0)	3 (6.0)
女 50歳代以下	20 (8.6)	83 (35.6)	46 (19.7)	35 (15.0)
性 60歳代以上	1 (1.9)	25 (47.2)	11 (20.8)	2 (3.8)

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

50歳代以下の衣料品専門店の利用割合が高くなっている。概して男性における衣料品専門店の利用割合は高いが、高級服では年齢による差異はさほどみられなかった。

生鮮食料品をみると（表5）、食品スーパー

の割合が大幅に高まる。特に梅美台において同割合が高くなっている。これは、後述するように梅美台には地区内に食品スーパーが存在する一方、旧山城町には近隣にそうした店舗が存在しないためである。

2. 買い物場所

表6は、高級服の買い物場所を示したものである。梅美台では、木津川市その他や精華町・京田辺市を利用する人がほとんど存在しないが、旧山城町には同地区を利用する人が一定数存在する。特に、60歳代以上の旧山城町回答者においてこの割合が高くなっている。奈良市の利用をみると、全般的に梅美台回答者において割合が高いが、特に梅美台の60歳代以上において同割合の高さが顕著である。店舗の種類（表3）でみたように、梅美台の60歳以上女性では高級服の百貨店利用割合が高かったが、ここでの結果をふまえると、奈良市の百貨店を積極的に利用しているものと考えられる。ちなみに、奈良市で高級服を購入している人に占める百貨店利用割合は、50歳代以下女性が75.9%（83人中63人）であるのに対し、60歳以上女性では84%（25人中21人）と高い。このように、高級

服を購入する60歳以上女性においては、奈良市の百貨店というのは非常に指向性の高いものとなっている。

中心都市の利用をみると、京都市指向の旧山城町と大阪市指向の梅美台という差異が明瞭にみられる。後述するように、大阪市や京都市へ高級服を買いに出かける際には鉄道を利用することが多いが、旧山城町では、JR奈良線によって京都駅方面へアクセスしやすく、梅美台では、路線バス等によって近鉄奈良駅や高の原駅と結ばれ、そこから大阪難波方面へアクセスしやすい。こうした交通体系の違いが両地区における大阪市指向、京都市指向として反映されていると考えることができる。

以上から、高級服の購入において、新興住宅地である梅美台では、大阪大都市圏の中心方面や郊外中心都市である奈良市を指向するが、旧来の地域である旧山城町では、近隣である大都

表7 普段着の買い物場所

旧山城町調査

	自宅付近	高の原駅周辺	木津川市その他	精華町・京田辺市
男 50歳代以下	0 (0.0)	58 (43.3)	15 (11.2)	16 (11.9)
性 60歳代以上	2 (0.7)	70 (23.2)	85 (28.1)	76 (25.2)
女 50歳代以下	0 (0.0)	76 (42.9)	19 (10.7)	26 (14.7)
性 60歳代以上	3 (0.9)	88 (27.4)	97 (30.2)	64 (19.9)

	京都市	奈良市	大阪市	その他
男 50歳代以下	7 (5.2)	19 (14.2)	4 (3.0)	15 (11.2)
性 60歳代以上	3 (1.0)	39 (12.9)	4 (1.3)	23 (7.6)
女 50歳代以下	6 (3.4)	23 (13.0)	4 (2.3)	23 (13.0)
性 60歳代以上	4 (1.2)	34 (10.6)	3 (0.9)	28 (8.7)

梅美台調査

	自宅付近	高の原駅周辺	木津川市その他	精華町・京田辺市
男 50歳代以下	13 (5.4)	116 (48.5)	7 (2.9)	1 (0.4)
性 60歳代以上	7 (11.7)	34 (56.7)	2 (3.3)	1 (1.7)
女 50歳代以下	16 (6.4)	127 (51.0)	5 (2.0)	0 (0.0)
性 60歳代以上	8 (13.6)	26 (44.1)	4 (6.8)	1 (1.7)

	京都市	奈良市	大阪市	その他
男 50歳代以下	4 (1.7)	47 (19.7)	13 (5.4)	38 (15.9)
性 60歳代以上	0 (0.0)	12 (20.0)	2 (3.3)	2 (3.3)
女 50歳代以下	7 (2.8)	56 (22.5)	5 (2.0)	33 (13.3)
性 60歳代以上	0 (0.0)	16 (27.1)	1 (1.7)	3 (5.1)

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

市圏外縁部を指向することが明らかになった。

次に普段着についてみる（表7）。旧山城町では、高級服以上に、木津川市その他や精華町・京田辺市の利用割合が高い。特に、60歳以上ではその傾向が顕著である。これら木津川市その他や精華町・京田辺市に立地する主な店舗として、アルプラザ木津店（木津川市）やアピタ精華台店（精華町）がある。これらの店舗は、中心市街地型ではなく、自家用車での来客を想定した郊外型の店舗である²⁾。

一方、梅美台は、高級服と同様に木津川市その他や精華町・京田辺市の利用はほとんどなく、その代わりに高の原駅周辺の割合が高い。高の原駅周辺の大型店として、1981年に開業したサントウン高の原と2007年に開業したイオン高の原があるが、売り場面積や品揃えからみてイオン高の原の利用者が中心であると考えられる³⁾。このように、普段着の指向先にも両地区

の間に差異がみられる。なお、旧山城町の中でも、50歳代以下においては男女ともに高の原駅周辺の割合は高くなっている。裏を返せば、旧山城町の60歳以上における木津川市その他や精華町・京田辺市の利用割合の突出した状況が顕著であるといえる。また梅美台では、旧山城町と比べ、奈良市の利用割合も高い。これは高級服と同様であり、普段着においても梅美台と奈良市の結びつきの強さがわかる。

最後に生鮮食料品をみる（表8）。最寄品の典型である生鮮食料品は、基本的に自宅から近いところで購入する傾向が強い商品である。梅美台では、自宅付近の割合が非常に高い。これは、梅美台や隣接する住宅地である州見台に立地する食品スーパーの影響と考えられる。また、奈良市の割合も比較的高く、梅美台居住者にとっては、高級服、普段着とともに生鮮食料品においても奈良市が主要な買い物先の一つに

表8 生鮮食料品の買い物場所

旧山城町調査

	自宅付近	高の原駅周辺	木津川市その他	精華町・京田辺市
男 50歳代以下	5 (3.6)	15 (10.9)	45 (32.8)	55 (40.1)
性 60歳代以上	13 (4.3)	38 (12.6)	116 (38.5)	104 (34.6)
女 50歳代以下	8 (4.5)	20 (11.2)	63 (35.4)	70 (39.3)
性 60歳代以上	17 (5.2)	39 (11.9)	122 (37.1)	112 (34.0)

	京都市	奈良市	大阪市	その他
男 50歳代以下	0 (0.0)	11 (8.0)	0 (0.0)	6 (4.4)
性 60歳代以上	3 (1.0)	11 (3.7)	1 (0.3)	15 (5.0)
女 50歳代以下	0 (0.0)	8 (4.5)	0 (0.0)	9 (5.1)
性 60歳代以上	3 (0.9)	17 (5.2)	0 (0.0)	19 (5.8)

梅美台調査

	自宅付近	高の原駅周辺	木津川市その他	精華町・京田辺市
男 50歳代以下	147 (61.0)	19 (7.9)	18 (7.5)	6 (2.5)
性 60歳代以上	34 (54.0)	8 (12.7)	17 (27.0)	0 (0.0)
女 50歳代以下	160 (64.0)	24 (9.6)	14 (5.6)	2 (0.8)
性 60歳代以上	40 (62.5)	8 (12.5)	7 (10.9)	0 (0.0)

	京都市	奈良市	大阪市	その他
男 50歳代以下	1 (0.4)	41 (17.0)	0 (0.0)	9 (3.7)
性 60歳代以上	0 (0.0)	4 (6.3)	0 (0.0)	0 (0.0)
女 50歳代以下	0 (0.0)	47 (18.8)	0 (0.0)	3 (1.2)
性 60歳代以上	0 (0.0)	9 (14.1)	0 (0.0)	0 (0.0)

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

表9 高級服の買い物場所別にみた交通手段

旧山城町調査

			徒歩・自転車	鉄道	自家用車	その他
50歳代以下	男性	京都府南部	0 (0.0)	0 (0.0)	35 (100.0)	0 (0.0)
		京都市	0 (0.0)	8 (47.1)	9 (52.9)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	1 (2.3)	42 (97.7)	0 (0.0)
		大阪市	0 (0.0)	7 (38.9)	11 (61.1)	0 (0.0)
		その他	0 (0.0)	1 (7.1)	10 (71.4)	3 (21.4)
	女性	京都府南部	2 (5.0)	1 (2.5)	35 (87.5)	2 (5.0)
		京都市	0 (0.0)	27 (64.3)	14 (33.3)	1 (2.4)
		奈良市	1 (1.7)	4 (6.8)	54 (91.5)	0 (0.0)
		大阪市	0 (0.0)	10 (76.9)	3 (23.1)	0 (0.0)
		その他	0 (0.0)	2 (13.3)	8 (53.3)	5 (33.3)
60歳代以上	男性	京都府南部	0 (0.0)	3 (2.9)	98 (96.1)	1 (1.0)
		京都市	0 (0.0)	29 (67.4)	14 (32.6)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	5 (6.5)	70 (90.9)	2 (2.6)
		大阪市	0 (0.0)	14 (70.0)	5 (25.0)	1 (5.0)
		その他	0 (0.0)	3 (23.1)	10 (76.9)	0 (0.0)
	女性	京都府南部	1 (1.2)	6 (7.0)	70 (81.4)	9 (10.5)
		京都市	0 (0.0)	40 (85.1)	7 (14.9)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	20 (19.8)	73 (72.3)	8 (7.9)
		大阪市	0 (0.0)	15 (83.3)	3 (16.7)	0 (0.0)
		その他	0 (0.0)	5 (33.3)	7 (46.7)	3 (20.0)

梅美台調査

			徒歩・自転車	鉄道	自家用車	その他
50歳代以下	男性	京都府南部	0 (0.0)	1 (2.7)	35 (94.6)	1 (2.7)
		京都市	0 (0.0)	4 (21.1)	15 (78.9)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	1 (1.1)	84 (96.6)	2 (2.3)
		大阪市	0 (0.0)	14 (35.0)	26 (65.0)	0 (0.0)
		その他	0 (0.0)	1 (2.5)	33 (82.5)	6 (15.0)
	女性	京都府南部	0 (0.0)	0 (0.0)	46 (93.9)	3 (6.1)
		京都市	0 (0.0)	5 (25.0)	15 (75.0)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	2 (2.4)	81 (97.6)	0 (0.0)
		大阪市	0 (0.0)	27 (58.7)	19 (41.3)	0 (0.0)
		その他	0 (0.0)	2 (6.1)	23 (69.7)	8 (24.2)
60歳代以上	男性	京都府南部	0 (0.0)	0 (0.0)	14 (100.0)	0 (0.0)
		京都市	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	1 (4.3)	22 (95.7)	0 (0.0)
		大阪市	0 (0.0)	7 (77.8)	2 (22.2)	0 (0.0)
		その他	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (50.0)	1 (50.0)
	女性	京都府南部	0 (0.0)	0 (0.0)	12 (92.3)	1 (7.7)
		京都市	0 (0.0)	1 (100.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
		奈良市	0 (0.0)	1 (4.2)	22 (91.7)	1 (4.2)
		大阪市	0 (0.0)	6 (60.0)	3 (30.0)	1 (10.0)
		その他	0 (0.0)	0 (0.0)	2 (100.0)	0 (0.0)

京都府南部には木津川市を含む。

カッコ内は%。

木津川市アンケート調査をもとに作成。

なっている。一方、旧山城町では、自宅付近に生鮮食料品を供給する店舗が存在しないため、自宅付近で購入するとの回答はほとんど存在しない。したがって周辺の地域に買いに行かざるを得ないが、両年齢、男女ともに木津川市その他と精華町・京田辺市の利用割合が非常に高く、両者を合計すると7割を超える。ここにも、旧山城町における大都市圏外縁部指向の強さがうかがえる。

3. 買い物場所と交通手段（高級服）

ここでは、買い物における交通手段について検討する、特に、買い物場所と交通手段の關係に着目する。なお、普段着や生鮮食料品の買い物は、大半が自家用車によるものであり⁴⁾、買い物場所と交通手段の明確な關係は明らかにしにくい。そのため以下では高級服に絞って検討する。

表9は、買い物場所ごとに交通手段を示したものである。基本的には、大阪市、京都市といった大都市において鉄道の割合が高く、木津川市周辺（京都府南部）や奈良市において自家用車の割合が高くなる。なお、サンプルが少ないところ⁵⁾もあり即断はできないが、大阪市や京都市での買い物に際して、梅美台においては、旧山城町よりも鉄道の割合が低く、自家用車の割合が高い。

旧山城町の60歳代以上女性では、奈良市への買い物に鉄道を利用する割合が約2割存在するが、そのほかの属性では9割以上が自家用車を利用して奈良市で高級服を購入している。表6でもみたように、新興住宅地の梅美台居住者は、買い物行動において、近隣の郊外中心都市である奈良市を指向する傾向が強かった。ただし、表9で示されたように、大阪市や京都市のような大都市とは違い、自家用車による買い物行動が主流である。

以上のように、買い物行動においては、鉄道利用による中心都市への移動、自家用車による郊外都市への移動という明確な対応關係がみられた。アメリカ合衆国と比較した際に、鉄道に

よる都心と郊外の結びつきの強さが日本の大都市圏の特徴とされるが、モータリゼーションは確実にすすんでいる。大都市圏外縁部の居住者は、近隣地域や郊外中心都市などへの移動においてこうしたモータリゼーションの影響を大いに受けている。

VI おわりに

本研究では、奈良市の通勤圏に含まれる京都府木津川市を事例に、郊外都市の奈良市との關係や大都市圏中心都市である大阪市との關係を考察した。特に買い物行動に着目し、アンケート調査により木津川市居住者のデータを収集、分析した。

旧来からの集落に居住する人々は、大都市圏外縁部に新規に立地した大型店を指向している。一方、2000年代以降の新興住宅地に居住する人々は、郊外中心都市指向が強く、大都市圏外縁部の新規立地店を利用することは少なかった。つまり、大都市圏外縁部と一口に言っても、旧住民と新住民とはその買い物行動には大きな差異が存在している。

また、中心都市との關係をみると、大都市圏外縁部ということもあり、中心都市までの時間距離はかなり大きい。そのため、高級服であっても中心都市を利用する割合はさほど高くない。とはいえ、大阪市と京都市を合計すると2～3割にのぼり、日常生活行動において中心都市とはほぼ無關係な「地方圏」とは一線を画すことは間違いない。なお、交通体系の違いにより、大阪市を指向する地区（梅美台）と京都市を指向する地区（旧山城町）が明瞭に分かれていたが、単核型ではなく3極（大阪市、京都市、神戸市）をもつ当該地域ならではの特徴といえる。

大都市圏外縁部の居住者が近隣地域で買い物する際に利用しているのは、圧倒的な割合で自家用車である。大都市圏外縁部における大型店の立地は自家用車の利用を前提としているし、住民の側にも自家用車の利用を前提とした生活スタイルが定着している。そのため、今後高齢

化がさらに進行することになると、車を利用できない交通弱者、買い物困難者の出現が予測される。車の利用の有無は買い物の困難さに直結するし、現在は車を利用できていても、加齢にともない将来的には車を手放さなくてはならない不安がつきまとう。こうした大都市圏外縁部における課題の解決は今後の課題である。

[追記]

本稿には、2018年度奈良大学研究助成を使用した。

- 1) これら旧3町の人口や通勤については、稲垣(2018)を参照。
- 2) 1999年に開業したアルプラザ木津(売り場面積13,130㎡)は、近鉄山田川駅に近接して立地しているが、754台が収容できる大規模駐車場が併設されており、郊外型の店舗とみなせる。2005年に開業したアピタ精華台店(売り場面積21,762㎡)は、関西文化学術研究都市(けいはんな学研都市)の中核地区である精華・西木津地区に位置する。近隣に鉄道駅はなく、2000台が収容可能な大規模駐車場を併設した郊外型店舗の典型である。
- 3) 売り場面積においてイオン高の原(売り場面積39,950㎡)とサントウン高の原(売り場面積9,509㎡)では大きく異なっており、衣料品の品揃えにも大きな差異がある。
- 4) 自家用車を利用する割合は、普段着においては、旧山城町の男性92.5%、女性81.0%、梅美町の男性94.7%、女性91.2%であり、生鮮食料品においては、旧山城町の男性92.8%、女性81.5%、梅美町の男性93.4%、女性92.7%である。
- 5) 特に、サンプルが非常に少ない梅美町の60歳代以上をみる際には注意が必要である。

参考文献

石川雄一(1991). 京阪神大都市圏周辺地帯における通勤流動の変化と社会・経済的地域

構造. 経済地理学年報, 37, 277-292.

石川雄一(2008). 『郊外からみた都市圏空間－郊外化・多核化のゆくえ』海青社.

稲垣 稜(2001). 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, 55-72.

稲垣 稜(2018). 大都市圏外縁部における人口動向と通勤流動の変化. 奈良大地理, 24.

香川貴志(2006). 従業地からみた郊外地域の特性－京都府相楽郡山城町・木津町・加茂町の比較研究－. 京都教育大学紀要(108), 133-142.

田口芳明・成田孝三編(1986). 『都市圏多核化の展開』東京大学出版会.

富田和暁(1995). 『大都市圏の構造的変容』古今書院.

橋本征治(1991). 周辺地域からみた大阪大都市圏. 大阪問題研究班編『国際経済化の下における大阪大都市圏経済の現状と課題』関西大学経済・政治研究所, 32-79.

藤井 正(1989). 大都市圏縁辺部農村における日常生活圏－京都府相楽郡加茂町の事例－. 浮田典良編『日本の農山漁村とその変容』大明堂, 413-425.

藤井 正(1990). 大都市圏における地域構造研究の展望. 人文地理, 42(6), 522-544.

山下博樹(1993). 東京大都市圏における周辺中核都市の成長. 地理科学, 48(1), 1-19.

Beale, C. L. (1977). The recent shift of United States population to nonmetropolitan areas: 1970-75. International Regional Science Review, 2(2), 113-122.

Berry, B. J. L. (1976). The counterurbanization process: urban America since 1970. In Berry, B. J. L., ed. Urbanization & counterurbanization. Sage Publications, 17-30.

O'Connor, K. (1980). The analysis of journey

to work patterns in human geography.

Progress in Human Geography, 4, 475-499.

O'Connor, K. and Maher, C. A. (1979).

Change in the spatial structure of a
metropolitan region: work-residence
relationships in Melbourne, 1961-1971.

Regional Studies, 13, 361-380.

Roseman, C. C. (1980). Exurban areas

and exurban migration. In Brunn, S. D.
and Wheeler, J. O., eds. The American
metropolitan system: present and future,
Edward Arnold, 51-58.