

## 古河市における住民の居住地移動と通勤の地域特性

藤田和史・新藤多恵子・上江洲朝彦  
中村光貴・仁平尊明・安 在鶴

**キーワード：**通勤，居住，居住地移動，住宅開発，古河市

### 序論

都市部における居住の問題は、地価などの地域的な社会経済環境、そして居住者の生活様式と密接な関連を持つ。これらの諸要素は、地域住民の居住地選択や居住地移動に影響を及ぼしてきた。とくに、高度経済成長以降高騰し続けた東京大都市圏の地価・住宅価格によって、住宅取得を希望する住民は、それらのより安価な郊外部へと移動した。バブル経済の崩壊した1990年代以降においても、東京都心地区の地価が比較的早期に下落した一方で、郊外部の地価の下落は相対的に遅れた。これは、郊外部における土地需要がバブル経済崩壊後も高かったためであり、大都市圏郊外部での住宅需要の高さによるところが大きい。つまり、東京大都市圏では、90年代後半に至るまで、外縁部に相当する都心から50km圏以遠での住宅増加率が、10%を超える伸びを示したのである<sup>1)</sup>。

居住地の選択には、地価だけではなく、通勤行動が主要因として重視されることが指摘されてきた<sup>2)</sup>。渡辺（1982）によれば、通勤に関わる地域の居住条件の評価は、都心からの時空間距離によってのみ規定されるのではなく、地域が持つ諸条件や居住地移動の主体である世帯の行動様式・意志決定が評価に関与している。田中ほか（2002）は、郊外住民が居住地を選択する際、通勤

の利便性を考慮するとともに、周辺の商業施設や公共施設など生活環境をも考慮することを明らかにしている<sup>3)</sup>。このように、住民の居住地移動には、世帯の生活様式とライフサイクル、そして世帯主の通勤の両面が関与していると考えられる。

住民の居住地選択・移動の要因を探る研究は、地理学をはじめとする諸学において、ライフサイクルやライフパス分析によるアプローチが試みられてきた。川口（1997）は、埼玉県川越市を事例として、ライフサイクルの視点から郊外居住世帯の居住地移動を明らかにしている<sup>4)</sup>。この研究で明らかになったのは、30歳代後半、いわゆる世帯の拡大期において、持家取得行動が活発化し、その後急速に収束することから、持家取得が居住地移動の一つのゴールとなることである。また、移動の方向については、一定の傾向はみられないものの、距離は20km圏と40km圏付近での移動が卓越することであった。また、山田（1992）は、東京大都市圏東郊の千葉市を事例として、居住者の居住地移動を明らかにしている<sup>5)</sup>。この研究では、通勤距離が居住地移動における最大の制約条件であり、就業地の多様性が、移動距離と世帯属性に大きな差異をもたらすことである。

以上の研究は、1970年代から1980年代に開発が進展した、東京大都市圏の郊外部内帯を事例としたものであり、1990年以降を中心として開発が進行してきた郊外部外帯地域における近年の研究蓄

積は少ないといえる<sup>6)</sup>。居住地移動を引き起こす諸条件が変化した現在において、東京大都市圏住民の居住地移動の動向を知るには、郊外部外帯地域の実態を把握する必要があると考えられる。

このような、大都市圏内の居住地移動といった広域的な移動ばかりでなく、近距離移動を主体としたミクروسケールの居住地移動にも注目する必要がある。それは、居住地移動の多くが、地方中心都市などを核とする同一都市圏内での、近距離移動で構成されるためである。茨城県内におけるミクروسケールの居住地移動研究は、堤ほか(1994)や平井ほか(2000)などの実証研究が多数蓄積されてきた<sup>7)</sup>。これらの研究によれば、ひたちなか市、石岡市など、県中央部および常磐線沿線の中小規模都市の人口特性は、県庁所在都市である水戸市と、転出入など人口移動で関連を持つことが指摘されてきた。しかし、茨城県内においても、古河市は東北本線沿線という異なったセクターに属し、水戸市との直接の連絡道路などを持たないため、独特の人口移動特性を持つと考えられる。その一方、古河市は東京方面への交通が発達しており、東京や埼玉との関係が密であることなど、茨城県内の他の都市とは異なった特性を持つ都市と考えられる。

これらの点をふまえ、本稿は東京大都市圏の郊外部外帯に位置する茨城県古河市を対象として、居住地の拡大過程と現在の通勤行動の特性を、住民の居住地移動に注目して明らかにすることを目的とする。上述のように、古河市は、東京大都市圏外縁部に位置し、ベッドタウン的性格を有している。一方で、古河市は猿島郡を中心とする周辺市町村の中心都市として、小都市圏を形成している。すなわち、古河市は、縁辺と中心という二重の性格を持っている。このような性格を有する地方都市の就業構造や人口特性を、フィールドワークに基づいて、実証的に解明しようとする点に、本研究の意義がある。

古河市は、東京都心から約60km、茨城県の南西端に位置している(第1図、第2図)。市域の南部と西部を利根川、渡良瀬川が流下し、市域は

それぞれ栃木県、群馬県そして埼玉県と接する。交通網はJR東北本線と国道4号線が市域を縦貫し、古河市と東京方面とを結んでいる。また、市域を横断する国道125号線と354号線は、東西の隣接諸都市へと延びている。市域は、旧城下町であった北部と農村部であった南部に大別される。旧城下町を基礎として、早くから都市化が進展した北部に対し、南部は1970年代以降の住宅地開発などを契機として、都市化が進展してきた。近年の人口増加は、市域の南部が中心であり、新たに開発された住宅地への人口流入が著しい。

以下、本論文では、既存統計を利用して古河市の人口特性および都市域の形成過程(章)の実態を提示した上で、アンケート調査をもとに、古河市居住者の通勤行動の特性を明らかにする(章)。また、アンケート調査より、古河市居住者の移動経歴を詳細に分析し(章)、それらの結果をもとに古河市における都市域の形成、住民の居住地移動および通勤の地域特性を明らかにする(章)。

## 古河市の人口特性と都市域の形成過程

### - 1 古河市の人口特性

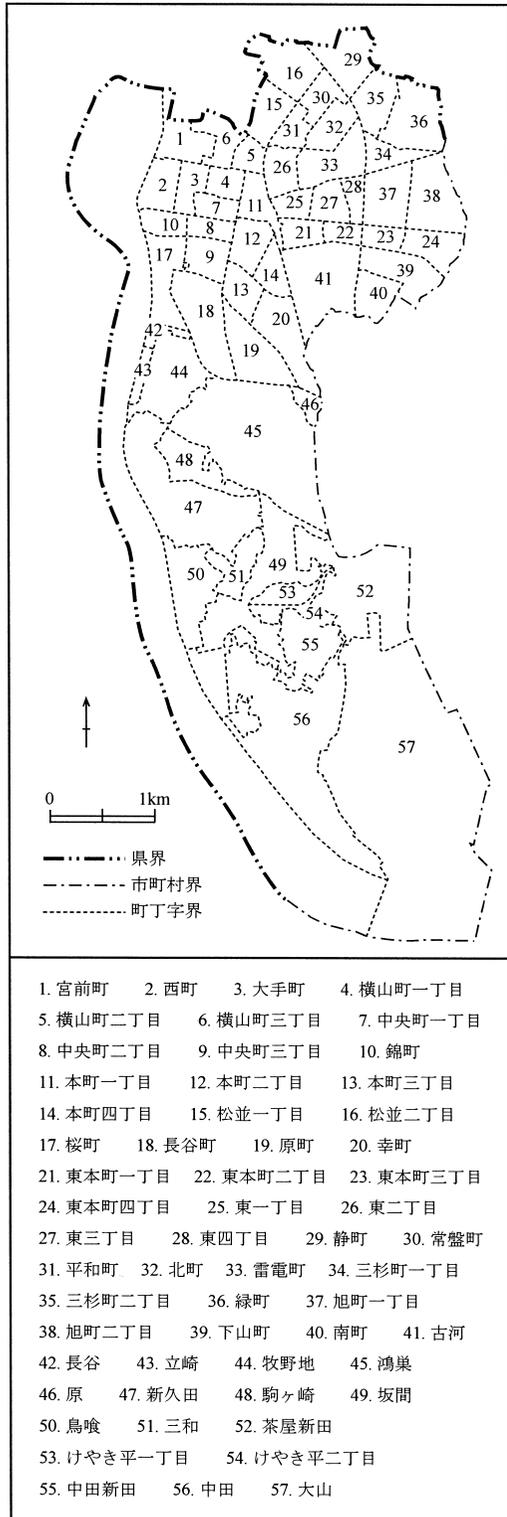
#### 1) 人口変化

本節では、古河市の人口全体の動向を検討する。第1表は、古河市が現在の市域となった1955年から2000年までの人口および世帯数の年次推移を示している。

古河市の総人口は、2000年は58,727で、茨城県内では第11位となっている。古河市の人口は、1955年から1995年にかけて増加してはいるものの、1970年までの増加率に比べ、それ以降の増加率は極めて低くなっている。また、1995年から2000年の人口は減少へと転じている。

世帯数は、2000年は2万世帯を越え、1955年の2.5倍以上となっている。一方、一世帯あたりの人員は減少しており、1955年には5.03人であったものが2000年には2.89人となっている。2000年の茨城県の平均では2.99人、茨城県西地域の平均は3.37人となっていることから、古河市に居住





第2図 古河市の町丁字の分布(2002年)

に2000年の町丁字別の人口規模および人口密度を示した。まず、国道354号線で市を北部と南部に区分することができる。この区分は1955年の旧古河市(北部)と旧新郷村(南部)の境界とほぼ一致する。2000年国勢調査によると、北部の人口は41,403、南部は18,036となっている。さらに、北部を、JR東北本線で東西に分けると、北西部の人口は20,484、北東部は20,919となっており、ほぼ同規模の居住がみられる。このことから、古河市における人口の重心は、国道354号線より北部にあるといえる。

次に、人口密度を検討する。北部の町丁の面積は、古河(0.789km<sup>2</sup>)・長谷町(0.361km<sup>2</sup>)・旭町二丁目(0.301km<sup>2</sup>)の順に広いが、その他の町丁の面積は狭く、平均0.17km<sup>2</sup>である。これは、北西部が城下町であったためである。旧古河市街は西部から発展し、第二次世界大戦中・後、徐々に東部へ拡大してきた。そのため、西部および中央部は人口が集中している。西部からの市街地の拡大が収束するのは、南北に縦断する国道4号線付近となっている。この国道4号線を境にそれより東部においては、一部の町丁を除いて、人口密度は低くなっている。北東部の静町は、1970年代前半に行われた宅地開発の結果、人口が増えた地域である。静町は古河市に近接する総和町、三和町などからの転入者が多いのも特徴的である。人口密度が10,000人/km<sup>2</sup>を越えるのは、東本町一丁目・平和町・東四丁目・本町四丁目であり、古河駅東部の人口過密が看取できる。

一方南部は、町丁別の面積は広く、平均0.74km<sup>2</sup>である。南部で人口密度が高い地域は三和である。これは行政主導により1970年代に宅地開発が行われた結果であり、人口密度は南部でもっとも高く、8,534.1人/km<sup>2</sup>となっている。また、近年ではけやき平の開発が民間業者により行われ、1995年以降順次入居が行われている。

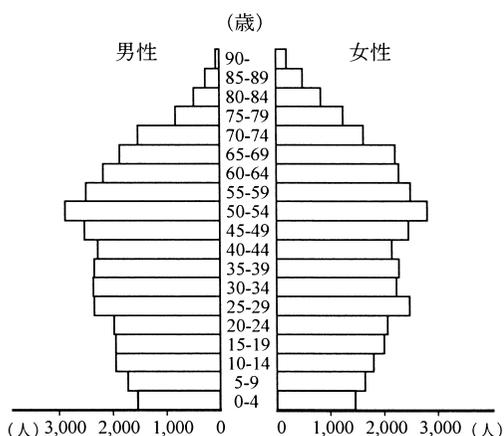
### 3) 市内居住者の通勤状況

本節ではまず、1955年から2000年までの国勢調査から、古河市居住者に占める就業者数に対する古河市外への就業者数の割合の変遷を説明し、そ

第1表 古河市における人口および世帯数の年次推移（1955-2000年）

年次	総人口	人口の増減比率	男（人）	女（人）	性比	世帯数	1世帯あたりの人数（人）
1955	40,206	-	18,763	21,443	87.5	7,990	5.03
1960	42,474	1.06	20,212	22,262	90.8	9,431	4.50
1965	50,202	1.18	24,337	25,865	94.1	12,301	4.08
1970	54,173	1.08	26,380	27,793	94.9	14,044	3.86
1975	55,973	1.03	27,508	28,465	96.6	15,144	3.70
1980	56,657	1.01	27,958	28,699	97.4	16,177	3.50
1985	57,541	1.02	28,438	29,103	97.7	16,776	3.43
1990	58,231	1.01	28,817	29,414	98.3	17,941	3.25
1995	59,093	1.01	29,269	29,824	98.1	19,194	3.08
2000	58,727	0.99	28,869	29,858	96.7	20,341	2.89

注) 性比 = 男性人口 ÷ 女性人口 × 100  
 人口の増減比率 = 当該年次の総人口 ÷ 5年前の総人口  
 (国勢調査による)



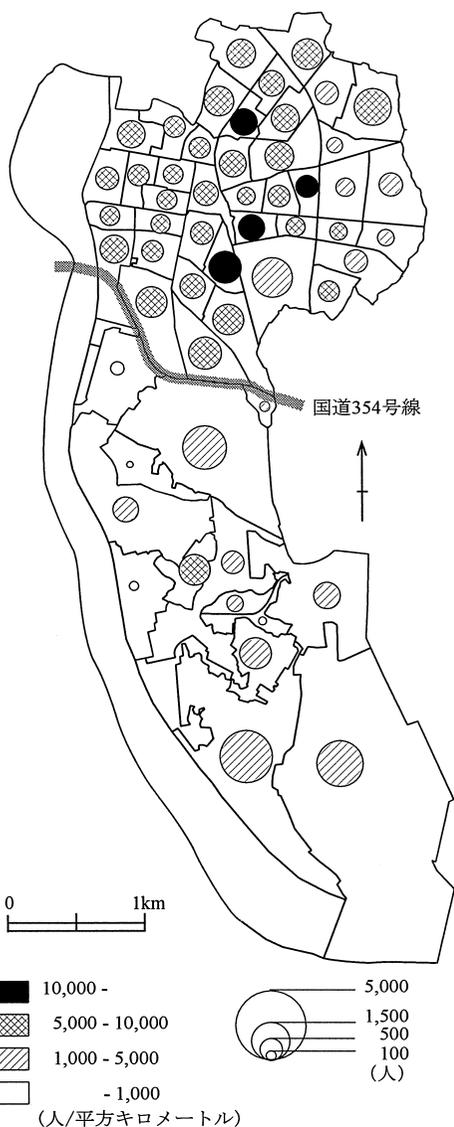
第3図 古河市の年齢別人口構成（2000年）  
 (国勢調査による)

その後2000年国勢調査を用いて、古河市内居住者の就業地別の通勤者数について検討する。

第5図には、古河市居住の就業者数に対する古河市内就業者数を除いた茨城県内への就業者数および隣接都県への就業者数を示した。古河市内就業者数を除いた茨城県内への就業者数の割合は、年々増えており、1985年には東京都への就業者数を上回っている。これは、近隣市町村への就業者が増えた結果であり、1960年代以降全国的にみられる工業の地方分散が要因としてあげられる。この増加には、総和町とその近接町村への工業団地

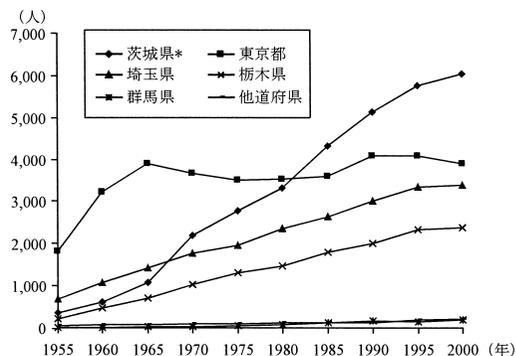
開設が影響を与えていると考えられる。また、栃木県、埼玉県への就業者数も年々増加し、埼玉県と東京都への就業者数は拮抗している。その一方で東京都への就業者数は、1965年以降横ばい傾向となっている。

2000年における、古河市居住の通勤者総数は29,007人である。そのうち12,908人(45%)は古河市内への通勤であり、それ以外は古河市外への通勤となっている。第6図および第2表には、古河市外就業者の就業地別通勤者数を示した。都県別では、茨城県への就業がもっとも多く、6049人である。県内では、東部に隣接する総和町への就業が最大で、3934人である。総和町には配電盤茨城・丘里・北利根の各工業団地が1960年代に造成されたが、それらへの通勤者が多いと予想される。また、総和町への公共交通機関はバスのみであり、その便も悪いことから、多くの通勤者が自家用車を利用していると考えられる。茨城県に次いで就業者が多い東京都へは3895人が通勤しており、大部分が区部への通勤者である。就業地別にみると、山手線の東部および、北部の区に就業が集中している。このことから、東京都への通勤においては、東北本線を利用した通勤行動が活発であり、都内停車駅である赤羽駅、上野駅において他線へ乗り換えて、就業地まで向かっていると考えられる。栃木県への通勤者数は2372人であり、



第4図 古河市における町丁字別人口および人口密度（2000年）  
（国勢調査による）

そのなかでも北部に隣接する野木町の1006人、小山市の785人が多くなっている。埼玉県への通勤者数は3391人であり、とくに大宮市（現さいたま市）への通勤が多く603人、以下隣接町である北川辺町の281人、栗橋町の269人となっている。このことから埼玉県への就業には、大宮を中心とする地域と古河隣接地域という2地域への就業に大別



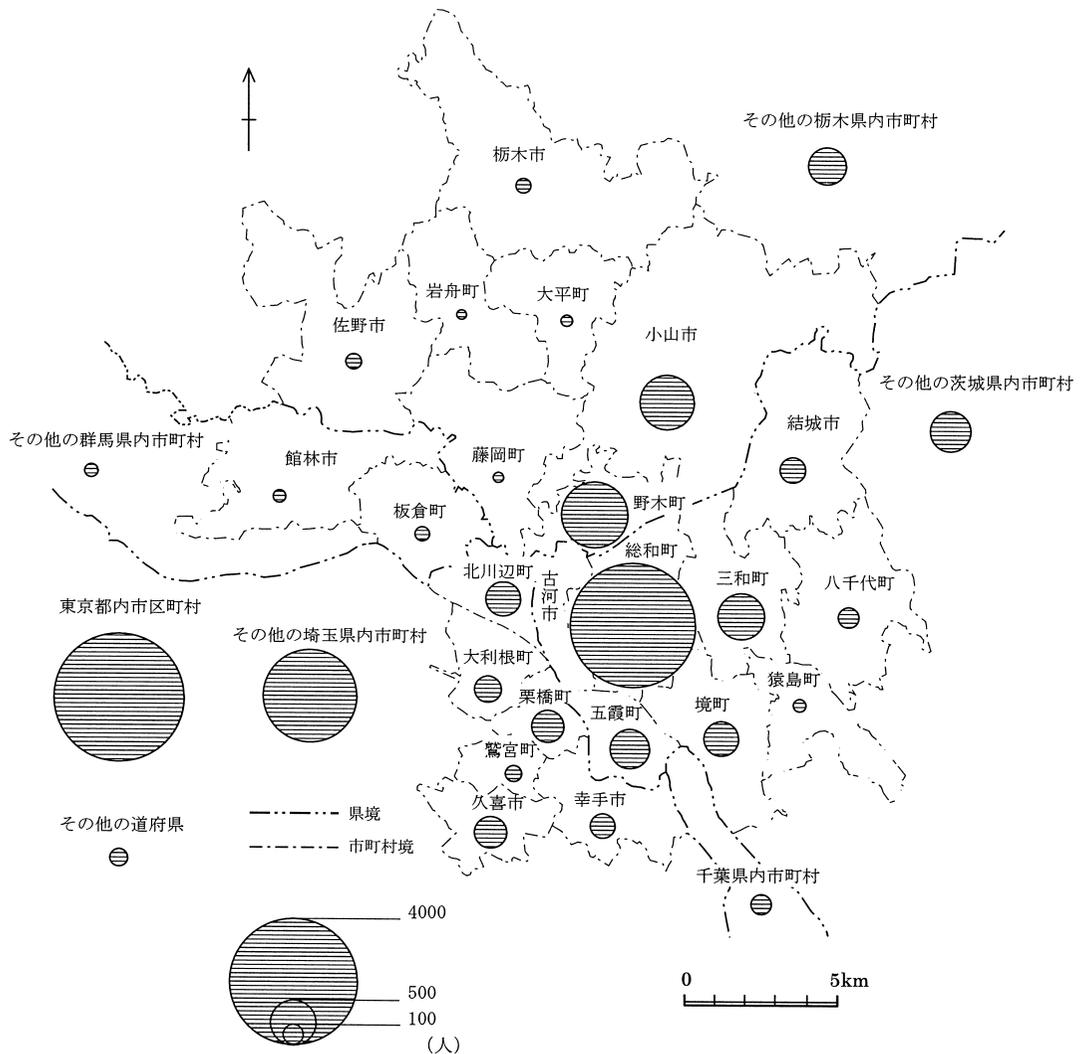
第5図 古河市居住就業者における他地区への就業者数の年次推移（1950-2000年）  
注）\* 古河市内での就業者数は除く（国勢調査による）

される。一方、渡良瀬遊水地の対岸に位置する群馬県への通勤者は極端に少なく、136人である。

以上から、古河市居住者の通勤は、東京都区部と総和町への流動に特徴があることがわかる。朝の限られた時間内での移動といった条件の下で、自家用車で都心部へ乗り入れることは慢性的な渋滞に悩まされる。そこで定時性を求めるために、東京都区部やさいたま市などの遠隔地への通勤は、鉄道を使用するが多い。一方、近距離移動である隣接市町村への通勤は、中小規模市町村への通勤であり、渋滞等の制約は少ない。そのため、自家用車による通勤が主体となっているといえる。これには、この地域の公共交通機関が未発達であることも影響として考えられる。これらをまとめると、移動は南北および東方向にみられるが、とくに、南・東方向への移動が顕著である。南北の移動は鉄道に依存することで、東京都区部、さいたま市への移動が多く、東への移動は自家用車により隣市町村への移動が多い。移動距離は、南方向に長く、東方向に短い。

## - 2 都市域の形成過程

本節では、古河市の都市域の形成過程を、市街地整備構想と都市基盤整備および大規模商業施設に注目して明らかにする。古河市は1950年に市制



第6図 古河市内在住者の古河市外就業地別通勤者数（2000年）  
（国勢調査による）

施行し、1955年には南に隣接する新郷村との合併を行い、現在の市域を確定している。

### 1) 古河市の市街地整備構想

まず、市街地整備構想における面整備事業および計画的開発地区の規模と位置を第3表と第7図に示した。市内17地区で計画的整備・開発が行われ、その内14地区は事業が完了している。17地区中16地区は住宅、1地区（坂間地区）は工業地区として整備された。整備地区は、北東部・中央部・中南部に集中している。

これらの整備事業は、第二次世界大戦中の市内最大規模整備である駅東地区に始まる（1942-1947年）。その後の整備事業は1960年代に開始され、北東部の緑町および中南部の坂間地区で行われた。緑町は住宅整備であったのに対し、坂間地区の整備は、市内で唯一の工業用の土地整備であった。

1970年代から1980年代にかけては、緑町周辺部の整備が拡大された。三杉地区・三杉第2地区を合わせたこの地域の総整備面積は58.7haであり、

住宅用に整備された地域としては、駅東地区に次いで古河市で2番目の面積となっている。中部では東北本線沿線東側の駅南第1地区、国道354号線付近の長谷地区・長谷第2地区において約10haの整備が行われた。中南部では、三和地区・中田新田地区で約20haの中規模整備が実施された。これらは中南部で初めての住宅用整備である。この地域の団地の一部は、1974年に行われた茨城国体選手村の払い下げである。これらの建物は現在

では建替えられたものも多い。また、南部の中田第1地区でも約10haの整備が行われている。

1990年代以降は中部の鴻巣地区で、古河市住宅公社により「まくらがの里」とよばれる高級木造建築による住宅地が整備された<sup>10)</sup>。中南部のかわす地区は、民間ディベロッパーにより沼沢地を改変して整備された。この中南部地区の総整備面積は45.7haであり、駅東地区・北東部に次いで広い。このように、整備は北東部および中南部の一部で始まり、北東部は総和町との境界付近の北東方面へ、中南部はスプロール状に、整備が進んでいる。大規模整備は、第二次世界大戦中・戦後の駅東地区(82.5ha)、三杉第2地区(32.6ha)と初期の開発のみであり、その他は20ha以下となっている。

現在計画中である北東部の古河・総和接点地区は、今後の隣接市町村合併の際の接点となるため、重要な整備地区となっている。また、中部の牧野地第1・第2地区はいずれも計画段階の開発地区である。

第2表 古河市居住者の主な都県別通勤先  
(2000年)

都県名	市区町村名		
	1位	2位	3位
茨城県 6,049	総和町 3,934	三和町 546	五霞町 370
東京都 3,895	千代田区 568	中央区 440	港区 385
埼玉県 3,391	大宮市 603	北川辺町 281	栗橋町 269
栃木県 2,372	野木町 1,006	小山市 785	宇都宮市 189
群馬県 177	館林市 69	板倉町 40	太田市 18

(2000年国勢調査による)

第3表 古河市市街地整備構想における面整備事業および計画的開発地区(1942-2003年)

図面 番号	地区名	種別	施工 開始年	事業 完了年	総面積 (ha)	計画 人口	計画 戸数	宅地化(1998年迄) 率戸数	宅地化(2005年迄) 累計率	宅地化(2005年迄) 率戸数	宅地化(2005年迄) 累計率
1-a	緑町地区	住宅	1964	1968	12.5	-	343	343	100.0%	343	100.0%
2-a	三和地区	住宅	1973	1977	17.7	1,056	410	410	100.0%	410	100.0%
3-a	中田新田地区	住宅	1970	1978	7.6	1,220	170	170	100.0%	170	100.0%
4-a	坂間地区	工業	1967	1967	15.1	-	-	-	-	-	-
5-a	中田第1地区	住宅	1977	1979	1.5	120	35	35	100.0%	35	100.0%
6-a	駅南第1地区	住宅	1980	1985	8.8	880	250	180	72.0%	250	100.0%
7-a	鴻巣地区(まくらがの里)	住宅	1990	1991	1.9	65	20	20	100.0%	20	100.0%
8-a	駅東地区	住宅	1942	1947	82.5	-	1,838	1,838	100.0%	1,838	100.0%
9-a	三杉地区	住宅	1970	1972	13.6	1,088	310	212	68.4%	230	74.2%
10-a	長谷地区	住宅	1975	1979	6.5	585	150	65	43.3%	70	46.7%
11-a	三杉第2地区	住宅	1977	1983	32.6	2,600	750	600	80.0%	650	86.0%
12-a	長谷第2地区	住宅	1979	1985	5.9	384	120	100	83.3%	110	91.6%
13-a	古河駅西口第1地区	住宅	1985	1999	0.7	740	230	230	100.0%	230	100.0%
14-a	古河・総和接点地区	住宅	-	2008	29.1	2,200	710	-	-	-	-
15-a	かわす地区	住宅	1988	1995	20.4	2,000	500	143	28.6%	160	32.0%
16-d	牧野地第1地区	住宅	-	2010	26.5	2,400	750	-	-	-	-
17-d	牧野地第2地区	住宅	-	2010	22.1	2,100	660	-	-	-	-

注) 1-a から15-a は面整備事業 16-d および17-d は計画的開発地区  
1-a から17-d は 第5図内の番号に一致  
(古河市市街地整備構想関係調書による)

## 2) 都市基盤整備と大規模商業施設の影響

古河市における都市基盤整備を第4表にまとめた。まず、交通網を検討すると、東北本線および国道4号線が縦断しており、南北の交通の便は良いと考えられる。しかし、市の西側を渡良瀬川が南流しているため、市域を越えての西へ向かう交通は脆弱である。西部の渡良瀬川に架かる橋は、国道354号線の三国橋と新三国橋のみである。これらの国道は大型トラックの交通量が多く、渋滞が慢性化していたが、2000年に新三国橋が完成したことによってこの状態は幾分緩和された。なお、これらのトラックのほとんどは通過交通

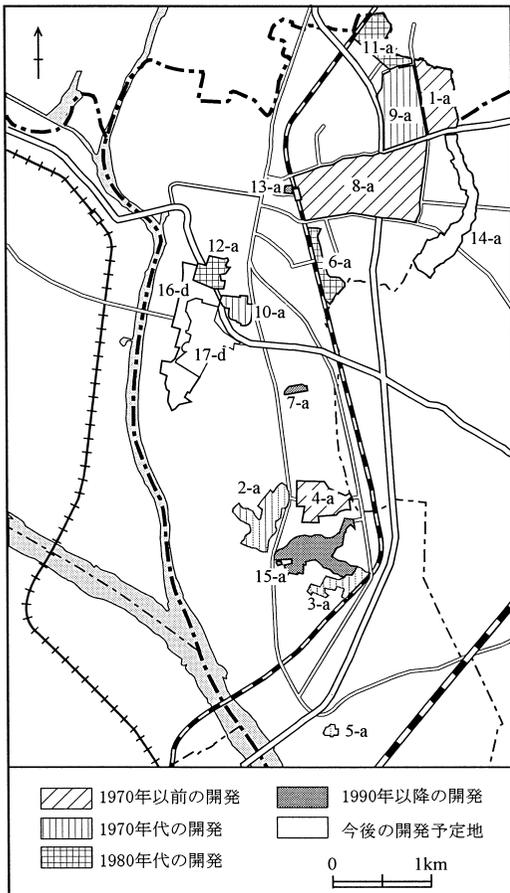
である。

次に、工業に関しては、市内では坂間地区に坂間企業団地（1967年開設）が立地するが、前述の通り総和町への就業も多い。総和町中部には、配電盤茨城工業団地が1963年に、北部には丘里工業団地、南部には北利根工業団地がいずれも1966年

第4表 茨城県古河市における都市基盤整備事業等の展開（1950-2003年）

年 月	主な出来事
1950 8	市制施行
1952 6	横山町より厩町への市内環状道路開通
1953 1	古河駅東口開通
1955 3	新郷村と合併
1958 3	東北本線上野～宇都宮間電化完成
12	新4号国道開通
1963 3	駅東道路（十間道路）舗装完成
7	古河総和地区首都圏市街地開発地域指定
1966 2	三国橋架橋工事開始
3	古河駅東広場舗装完成
	東北本線急行電車一部古河駅停車
7	新利根川橋開通
1968 11	新三国橋完成
1970 4	三国橋・大堤線一部開通
1971 1	市街化区域、市街化調整区域設定
1972 5	東北新幹線古河地区工事着工
1973 3	三杉土地区画整理事業完成
1974 3	三国橋・大堤線高架橋完成
5	市営城郭外住宅団地完成（桜町）
1975 2	市営城郭外住宅団地B棟完成
11	長谷土地区画整理事業認可
1976 7	横山・大山線事業、坂間まで完成
12	古河市総合計画策定
1977 3	新久田ククヤ台団地住宅45戸分譲
4	中部第1土地区画整理事業完了
	三杉第2土地区画整理事業認可
9	中田第1土地区画整理事業組合認可
12	利根住宅団地第1期57戸分譲
1978 3	利根住宅団地第2期63戸分譲
	ククヤ台市営住宅完成
5	東北本線古河駅付近連続立体高架事業起工式
1983 3	東北本線（上り線）高架事業一部完成
1984 3	東北本線高架事業完成
1985 3	古河駅東口広場整備完了
	駐輪場が高架下に完成
1992 10	都市計画道路三国橋大聖院線県事業認可
1993 11	古河駅西口第一地区市街地再開発組合設立認可
1995 4	古河総和土地区画整理一部事務組合発足
1998 6	市内循環バス「ぐるりん号」運行開始
11	古河駅西口再開発事業「アプリ KOGA」完成
2000 3	古河駅にエスカレーター設置
	新三国橋開通
9	市制50周年記念式典挙行
2003 3	古河市・総和町・三和町合併協議会設立

（統計こがによる）



第7図 古河市における都市計画面整備事業（1942-2003年）

注）番号・英文字は第3表に順ずる  
（古河市都市計画図による）

に開設されている（第5表）。1999年には、3工業団地合計で78の企業が進出し、丘里工業団地には42の企業が進出している。これら企業の業種は、食料品・建材・機械が多い<sup>11)</sup>。

最後に商業についてふれると、古河市には大規模商業施設が数店舗ある。イトーヨーカ堂（1976年開業）、トステム・ビバ（1995年開業）、サティ（1998年開業）の3店舗は、いずれも市北東部に位置し、車社会に対応した大型店として県西での広域な商圈を有する。これらの大型店は、この地区に立地していた製糸工場の跡地である、遊休地の有効利用として建設された経緯がある。また、古河駅にはテナントが出店する専門店街型の駅ビルVAL（1987年）が立地している。その一方で、市北西部は、北東部に比べて商業環境として停滞を招いていた。そこで、古河駅西口第1地区における再開発が行われ、1998年にアプリKOGAが完成した。アプリKOGAは、第8図に示すように28階建ての高層ビルである。低層階はショッピングセンターと専門店街、3階から28階まではマンションとして利用されており、古河市の新たなランドマークとなっている。また、市南部の幹線道路沿いにはファミレスやスーパーなど、ロードサイド型店舗の立地が近年みられるようになった。

以上をまとめると、古河市は都市形成として、整備・開発では主に住宅の建設を推し進めてきた。これは、北東部地域への人口流入に影響を与えた。その一方で、北西部は旧来の街並みが現在でも残る結果となった。また、北東部は国道4号線および国道125号線の交差する地域であり、南北と茨城県西地区からの人の流れの接点となる。整備・開発が進む1970年代半ばからは大規模商業

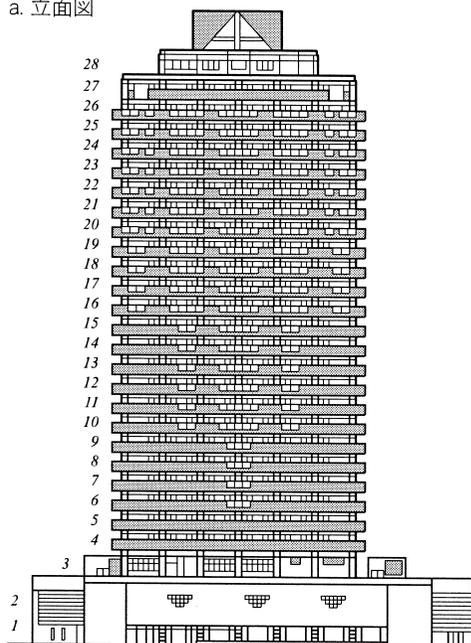
施設も進出し、駅西地区と比べ商業活動は優位となったといえる。

### - 3 住宅建設の地域変化

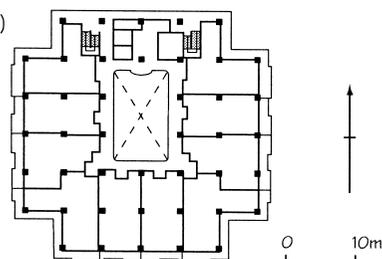
#### 1) 資料と方法

ここでは、古河市における住宅建設の地域変化を、1971年から2001年まで10年ごとに地図化することから検討する。資料は、市役所の住宅建築許可確認申請および建築計画概要書である。ここでいう住宅とは、個人または不動産会社などの業者によって申請された新築の「専用住宅」、「店舗兼用住宅」、「長屋」、「集合住宅」とする。

a. 立面図



b. 平面図  
(9~14階)



第8図 アプリ KOGA の立面・平面図  
(アプリ KOGA の資料より作成)

第5表 総和町における工業団地の概要  
(1999年)

工業団地名	丘里	配電盤茨城	北利根
企業数	42	18	18
従業員数	6,404	666	2,681
造成年	1966	1963	1966
面積 (ha)	117	15	122

(総和町資料による)

地図化の作業では、以下のような手順によって、建設が集中する市内の地区および市外からの建設を、正確かつわかりやすく表現することに努めた。まず、新築住宅を3段階の定量点（1, 10, 100軒）を用いることで、建設数の正確な数を地区ごとに示した。次に、市域外からの建設に限り、都県名を記した上で、1～4軒、5軒以上の矢印で示すことにした。特定の市町村や特別区から3軒以上の建設があった場合には、県名を記した枠の中にそれらの行政区の枠を設けて、そこから建設地区に向けて矢印を描くことにした。これらの定量点や矢印の描画に用いた値は、作図の過程で様々な値を試して得られた経験的なものである。

## 2) 住宅建設の変化

### a. 1971年：古河駅周辺部への集中

1971年には、他の年と比較してもっとも多い556軒の住宅建設があった（第9図a）。そのうち、個人による建設が536軒と大多数を占めた。住宅建設が集中する地区は、駅南西部の古河であり、239軒の新築があった。これ以外の駅周辺部で10軒以上の建設があった地区は、原町（古河の西部）、長谷町（原町の西部）、下山町（古河の北西部）、東、雷電町（東の東部）、横山町（東の西部）の6つであった。これら駅周辺部の7地区の総建設数は343件に上り、全体の62%を占めた。一方、古河市の南部において10軒以上の建設があったのは、中田、鴻巣、大山、新久田の4地区であった。これらの地区の住宅建築の合計は115件であり、全体の21%を占めた。

次に、建設申請者の住所を検討すると、古河市内からの建設が478軒と大多数を占めたことに特徴がある。古河市外の居住者・企業による建設を多い順に示すと、栃木県（31軒）、東京都（17）、茨城県（16）、埼玉県（12）、千葉県（1）、神奈川県（1）となる。これを自治体別にみると、今市市から鴻巣へ（14）、栃木県野木町から古河（13）、荒川区から中田（7）、茨城県総和町から古河（7）の建設が多いことがわかった。

### b. 1981年：東京都からの建設

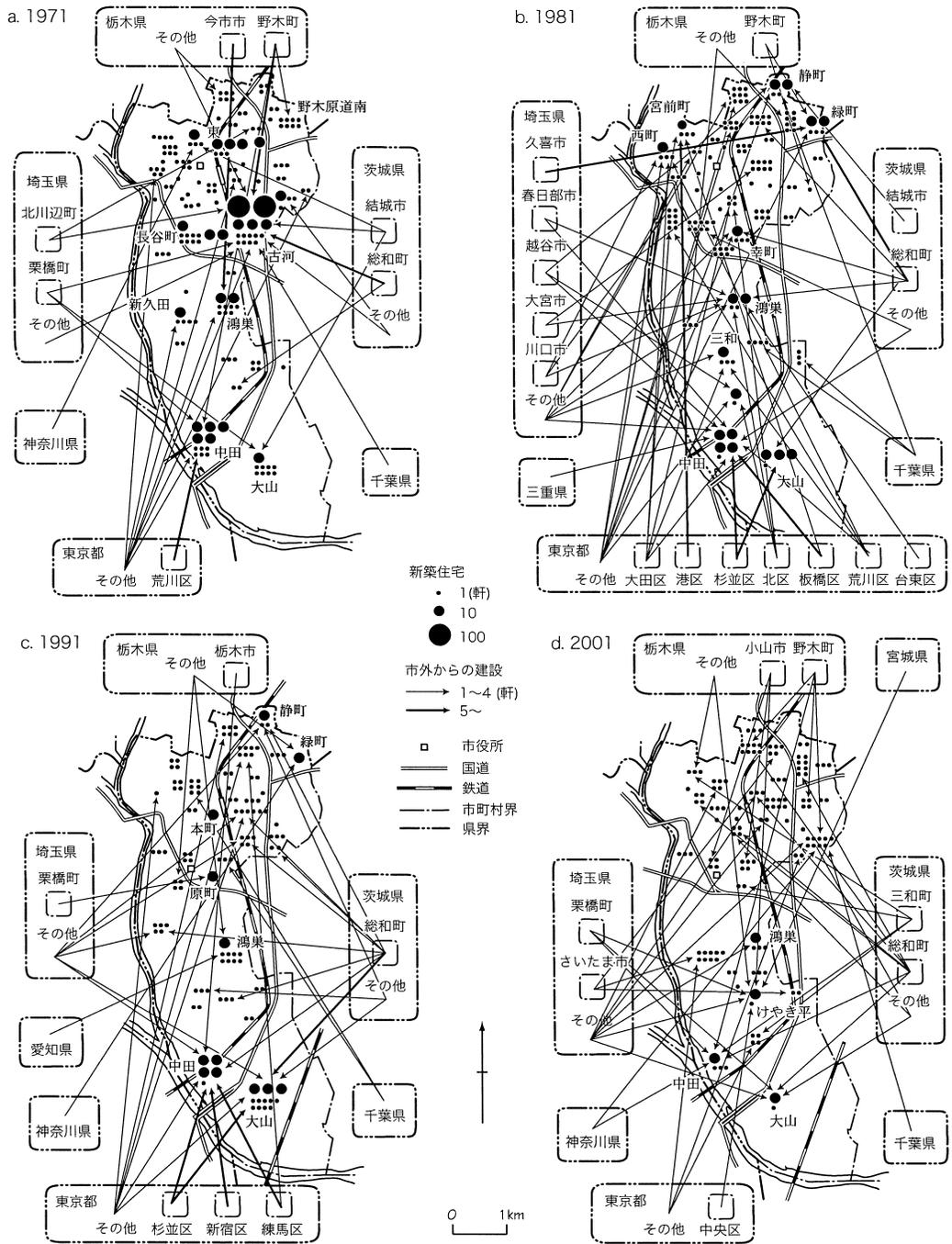
1981年の古河市における住宅建設数は、314軒であった（第9図b）。そのうち企業による建設は100軒であり、他の年と比較してもっとも多かった。古河市北部において、住宅が10軒以上建設されたのは、緑町、静町、宮前町、西町、幸町の5地区であり、合計84軒であった。古河市の南部では、中田、大山、鴻巣、三和、中田新田（中田の北部）の5地区であった。これらの地区における住宅建設の合計は118軒であり、全体に占める割合は38%に上った。1971年の結果と比較して、北部では、新築件数が激減し、駅よりも北東から北西に1～2km以上離れた地区での建設が多くなったこと、南部では、全体に占める建設の割合が高まったことに特徴がある。

古河市内の居住者・企業から申請された建設は166軒であった。全体に占める割合は53%であり、他の年と比べてもっとも少ない。古河市外からの建設は、東京都（78軒）、茨城県（32）、埼玉県（28）、栃木県（5）、千葉県（4）、三重県（1）であり、東京都からの建設がとくに多かった。自治体別の移動をみると、杉並区から大山（18）、茨城県総和町から緑町（10）、杉並区から中田（6）、板橋区から中田（6）、久喜市から緑町（6）、港区から宮前町（5）への建設が多い。このように、東京都の住民・企業による古河市南部への建設が目立つ。なお、東京都からの会社による建設は26軒とさほど多くない。

### c. 1991年：南部の建設

1991年には、240軒の住宅建設があり、そのうち会社による建設は83軒であった（第9図c）。10軒以上の住宅建設があったのは、古河市北部では、静町、緑町、本町、原町の4地区であり、合計建築数は42軒であった。古河市南部では、中田、大山、鴻巣において、合計90軒、全体の40%を占める住宅建設があった。1981年と比較して、北部では地区数・開発数ともに減少し、南部への住宅建設の割合が高まったことが指摘できる。

建築申請者の住所をみると、古河市内からの建設が134軒であった。古河市外では、東京都（65



第9図 古河市における住宅建設数の変化(1971・1981・1991・2001年)  
 (住宅確認申請および建築計画概要書より作成)

軒), 茨城県(17), 埼玉県(13), 栃木県(7), 千葉県(2), 神奈川県(1), 愛知県(1)の順となる。自治体別の移動は, 杉並区から大山(30), 新宿から中田(11), 練馬区から中田(8), 杉並区から中田(5), 茨城県総和町から大山(5)への移動が多かった。東京都からの建設は業者によるものが50軒と多く, そのすべてが大山と中田に集中していることに特徴がある。

#### d. 2001年: 開発の停滞

この年の住宅建設数は178軒であり, 他の年代と比較してもっとも少なかった(第9図d)。企業による建設も18軒にすぎない。住宅建設が10軒以上集中する地区は, 北部には無くなり, 南部では, 鴻巣, 中田), 大山, けやき平の4地区48軒であった。建築申請者の住所は, 古河市内が124軒であった。古河市外では, 茨城県(19軒), 埼玉県(19), 栃木県(5), 東京都(7), 神奈川県(2), 千葉県(1), 宮城県(1)である。東京都からの建設が少なくなったため, 茨城県や隣接県からの建設が目立つようになった。また, 南部の新興住宅団地であるけやき平では, 宮城県などの遠方の県を含めて, 県外からの建設が多いことに特徴がある。

### 3) 古河市における住宅建設の特徴

十年一昔というように, 住宅地建設の10年ごとの変化を示した地図は, 古河市における住宅地建設の動的な変化をよく示しているように思われる。換言すれば, 30年以上前に駅の近くで発生した住宅建設の波紋は, その後急速に南北へ広まり, 現在ではその波形が小さくなりつつあるといえよう。1971年は, 経済の高度成長が続いていた時代であり, 駅近隣の地区では, 古河市や近隣市町村に居住する住民によって, 爆発的な住宅開発が行われた。また, 駅から2~5km以上離れた北部と南部の地区でも, 県・市・企業などによる住宅団地の開発が進められた。この時期すでに, 古河市内における郊外化が始まっていたのである<sup>12)</sup>。

1980年代に入ると, 古河市の住宅開発は, 農村的な土地利用が残存する北東部や南部の地区を中

心に進んだ。東京の業者による住宅建設に特徴づけられる1981年の地図は, この時期に東京の住民が古河市に住宅を建設し, 同時に古河市近隣への転職が増加したことを裏付けるものである。バブル経済期に相当する1991年にも, 南部への住宅建設は, 東京都の建設業者によって続けられ, 経済不況となった2001年にもかろうじて継続している。このことは, 茨城県内を始めとして栃木県や埼玉県への通勤者が増加を続けていることを示唆するものである。

#### - 4 自治会の増加

自治会の設立など, 住民組織の消長は, 当該地域の人口増加を反映する。古河市の自治会は, 古い起源を持つものの, 住宅地の建設とともに分離・改名を頻繁に繰り返してきた。そのため, その正確な数と設立年を把握することは, 予想以上に困難であった。古河市には, 2003年6月時点で確認できたものだけで, 125の自治会がある(第6表)。ここでは, 古河市自治推進課での聞き取り調査, 古河市小学校区地図, 古河市自治会連合会(1976)<sup>3)</sup>, 古河市史編さん委員会(1983)<sup>4)</sup>などの資料を基に, 古河市における自治会の名称と設立年の実態を説明する。

江戸時代の町名と同じ名称で継続している自治会の数は25である。これらの自治会は, 例えば白壁町や江戸町など, 古河駅西部の旧城下町に多く残存し, 自治会の面積も狭い。明治時代から大正時代にかけて設立, 分離・改名されたものは17, 第2次世界大戦以前の昭和時代に分離・改名されたものは9である。1906(明治39)年に設立された松原町<sup>5)</sup>の起源は, 渡良瀬遊水池の建設計画とともに廃村となった谷中村の住民や, 旧野木村の住民が移住してできた集落である。また, 1938年に設立された三丁目・四丁目・五丁目は, 国道4号線の開通とともに, 二丁目から続くナンバー自治会に改名されたものである。

第2次世界大戦後に設立, 分離・改名された自治会は74に上る。これらのほとんどは, 住民と住宅の増加を契機とするが, とくに新しい住宅団地

第6表 古河市における自治会の設立年

自治会名	設立年	人口	世帯数	設立の経緯、起源など
石町	(江戸時代)	217	84	
一丁目(牡丹会)	(江戸時代)	301	128	
大山	(江戸時代)	1	1	
厩町	(江戸時代)	386	142	
江戸町	(江戸時代)	174	54	
鍛冶町	(江戸時代)	432	162	
観音寺町	(江戸時代)	608	224	
小砂町	(江戸時代)	163	59	自治会設立の契機は1953年の渡良瀬処理場の建設
紺屋町	(江戸時代)	170	74	
坂間町	(江戸時代)	284	90	
桜町	(江戸時代)	633	217	
白壁町	(江戸時代)	165	63	
新久田町	(江戸時代)	444	160	
大工町	(江戸時代)	149	60	
台町	(江戸時代)	639	252	
田町	(江戸時代)	141	66	
天神町	(江戸時代)	100	37	
鳥喰町	(江戸時代)	135	39	
鳥見町	(江戸時代)	192	85	
仲之町	(江戸時代)	368	139	
長谷町	(江戸時代)	357	133	
七軒町	(江戸時代)	1,080	459	
二丁目	(江戸時代)	271	96	
船渡町	(江戸時代)	?	?	
八幡町	(江戸時代)	1907	751	
北新町	(明治時代)	85	27	南北に分離した年は不明。起源は江戸時代の新町
駒ヶ崎	(明治時代)	39	10	改名の年は不明。起源は江戸時代の駒ヶ崎村
西片町	(明治時代)	335	118	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の片町
西代官町	(明治時代)	119	45	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の代官町
西鷹匠町	(明治時代)	173	69	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の鷹匠町
東代官町	(明治時代)	127	44	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の代官町
東鷹匠町	(明治時代)	89	39	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の鷹匠町
東片町	(明治時代)	99	36	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の片町
南新町	(明治時代)	189	71	東西分離の年は不明。起源は江戸時代の新町
三神町	(明治時代)	232	90	御茶屋口稲荷神社に由来。
牧野町	(明治時代)	301	98	改名の年は不明。起源は江戸時代の牧野地村
四丁町	(明治時代)	125	55	改名の年は不明。起源は江戸時代の四丁屋敷
裏新町	1869(明治2)	743	251	版籍奉還
表新町	1869(明治2)	236	99	版籍奉還
松原町	1906(明治39)	1989	790	谷中村や野木村からの移転者により設立
西杉並町	1916(大正5)	67	22	東西に分離。起源は江戸時代の杉並町
東杉並町	1916(大正5)	23	7	東西に分離。起源は江戸時代の杉並町
昭和町	1926	381	156	七軒町より分離
旭	1929	1756	670	古河町立商業学校の設立
中横	1931	277	98	横山町より分離
未広町	1933	358	139	雷電町より分離
五丁目	1938	603	226	国道開通。旧北横山町
三丁目	1938	107	45	国道開通。旧横山町東裏
四丁目	1938	395	160	国道開通。旧小梅町
中田一丁目	1941	1452	526	2町に分離。起源は江戸時代の中田町
中田町	1941	1927	637	2町に分離。起源は江戸時代の中田町
栄	1945	193	72	松原町より分離
下三	1947	2361	815	3町に分離。起源は明治時代の下山
下山一丁目	1947	760	282	3町に分離。起源は明治時代の下山
下山二丁目	1947	1840	670	3町に分離。起源は明治時代の下山
常盤台	1950	730	269	公営住宅建設。畑中より分離
雷前町	1950	971	375	市制施行で現在の名称。起源は明治時代の雷電前
雷電一丁目	1950	795	305	市制施行で現在の名称。起源は明治時代の雷電町
雷電二丁目	1950	1988	772	市制施行で現在の名称。起源は明治時代の雷電町
住吉町	1955	483	177	下山三丁目より分離
大山一丁目	1955	656	232	町村合併で4町に分離(旧新郷村)。起源は江戸時代の大山村
大山二丁目	1955	412	117	町村合併で4町に分離(旧新郷村)。起源は江戸時代の大山村
大山三丁目	1955	248	64	町村合併で4町に分離(旧新郷村)。起源は江戸時代の大山村
大山四丁目	1955	511	149	町村合併で4町に分離(旧新郷村)。起源は江戸時代の大山村
上町	1955	400	133	町村合併で現在の名称(旧新郷村)。起源は江戸時代の茶屋新田村
鴻巣一丁目	1955	1431	515	町村合併で2町に分離。起源は江戸時代の鴻巣村

第6表 続き

自治会名	設立年	人口	世帯数	設立の経緯、起源など
鴻巣二丁目	1955	907	300	町村合併で2町に分離。起源は江戸時代の鴻巣村
南長谷町	1955	725	267	町村合併により名称変更。起源は江戸時代の長谷村
赤松町	1957	597	210	県営・市営住宅の建設。坂間より分離
平和台	1958	1047	394	住宅開発。日本ビストンリング社(軍工場)の跡地。畑中より分離
(旭有機)	1964			旭有機材工業の社宅建設。1996年の会社移転により解散
上耕地	1965	221	91	市営住宅の建設。大山より分離
ひばりが丘	1965	225	73	茨城県労働者住宅生活協同組合(労住協)の住宅建設。新久田より分離
旭ヶ丘	1966	388	151	大宮航空工業(三桜工業)の社宅建設。鴻巣より分離
新久田三丁目	1966	294	100	茨城県労働者住宅生活協同組合(労住協)の住宅開発。新久田より分離
弥生	1966	227	78	南長谷より分離
静町	1967	1237	469	周辺地区の住宅開発。畑中・三本杉より分離
中谷町	1967	123	44	市営住宅団地の開発(県営古河競馬場の跡)。雷電二丁目より分離
緑町	1967	1240	434	住宅団地造成。三本杉より分離
富士見町	1970	156	59	宅地開発。鴻巣より分離
さつきが丘	1971	95	30	宅地開発。茶屋新田町より分離
南下山町	1971	441	170	下山二丁目より分離
茶屋町	1971(?)	795	256	起源は江戸時代の茶屋新田村
さくらが丘	1973	519	183	宅地開発。中田新田町より分離
中田新田一丁目	1973	152	49	5町に分離。起源は江戸時代の中田新田町
中田新田二丁目	1973	538	177	5町に分離。起源は江戸時代の中田新田町
中田新田三丁目	1973	82	29	5町に分離。起源は江戸時代の中田新田町
中田新田東	1973	759	247	5町に分離。起源は江戸時代の中田新田町
中田新町	1973	123	42	5町に分離。起源は江戸時代の中田新田町
新原	1973	407	143	5町に分離。起源は江戸時代の原町
原	1973	1045	366	5町に分離。起源は江戸時代の原町
原和	1973	164	57	5町に分離。起源は江戸時代の原町
東原	1973	518	235	5町に分離。起源は江戸時代の原町
元原	1973	412	147	5町に分離。起源は江戸時代の原町
横山町	1872	297	126	改名。起源は江戸時代の横町
三杉町	1973	1543	568	改名。起源は1881年の三本杉
青葉台	1974	337	105	国体選手村。中田新田町より分離
茶屋西町	1974	156	58	国体選手村。茶屋新田町より分離
神明町	1976	156	63	中田新田より分離
ククヤ台	1978	152	48	ミニ開発による宅地造成。新久田地区より分離
あけぼの台	1979	491	171	住宅開発。ククヤ台より分離
希望ヶ丘	1979	328	120	利根団地造成により中田地区より分離
光陽台	1979	430	151	第七小学校周辺。坂間・三和地区
新久田県営アパート	1979	190	64	県営住宅の建設による。坂間・新久田地区より分離
親和	1980	216	73	ミニ開発による宅地造成
西の台	1980	126	42	長谷町地区より分離
長谷町北の台	1980	15	8	住宅開発。南長谷自治会より分離。飛地状態
南長谷第一	1980	95	35	南長谷自治会より分離
坂間企業団地	1982	42	11	1967年の坂間企業団地の建設。企業組合
長谷本町	1982	153	61	長谷・牧野地区より分離
もみじが丘	1982	946	343	住宅開発。新規造成により静町より分離
桃ヶ里	1982	804	284	新規造成により緑町より分離
グリーンパーク第一	1989	74	29	マンション建設による。本町二丁目より分離
東谷	1989	173	53	坂間より分離
新大山	1991	298	83	住宅団地造成。大山より分離
新平和町	1992	420	131	平和台より分離
大山サンハイツ	1993	80	22	新規造成により大山一丁目から分離
ヴェルシティ古河	1995	758	294	1994年相鉄によるマンション建設
ルネ古河若葉	1996	355	134	若葉マンション建て替えに伴う自治会改組。起源は1970年の県住宅供給公社のマンション建設による若葉町
西赤松	1997	100	60	坂間・駒ヶ崎地区より分離
けやき平	1998	785	228	けやき平団地の建設
(長谷曙)	1998			長谷町より分離。2002年に解散
文殊	1998	19	5	長谷町自治会より分離。飛地状態
東長谷	1999	175	63	原町と長谷本町より分離
アプリ KOGA	2000	422	200	1998年11月:高層マンション・アプリ KOGAの建設
グリーンヒル998	2001	169	60	市営住宅の自治会。光陽台より分離
友愛コーポ	2001	244	101	マンション建設。七軒町自治会より分離

注) 便宜上もっとも古い起源は江戸時代とした。人口と世帯数は2003年の値。

(古河市自治推進課での聞き取り調査、古河市小学校区地図(1990年, 2000年), 古河市ごみカレンダー(1998年), 古河市自治会連合会(1976年), 古河市編さん委員会(1983年)より作成)

の造成によるものが約半数を占める。住宅団地の造成によって設立された自治会のなかで、市や県などの公的機関による開発は、確認できたものだけで10あった。最初の実開発は1950年の公営住宅建設の常盤台である。また、1967年に設立された中谷町は、県営の古河競馬場跡地に作られた市営住宅団地であり、1974年の青葉台と茶屋西町は、国体選手村の建物を利用した住宅団地を起源とする自治会である。

不動産業者などの企業による住宅団地の開発によって設立された自治会は、明言されているものだけで21に上る。最初の実開発は1958年の平和台であり、これは軍需工場であった日本ピストリング社の跡地を利用したものだ。それ以降に設立された自治会は、住宅団地と同じ名称であり、樹木の名前を冠したり、「台」や「丘」など、見晴らしのよい高台をイメージさせる文字を付けたりしたものが多い。近年では、とくに1980年代後半以降、マンションの建築にともなう自治会の設立が目立つ。前述の高層マンション・アプリ KOGA は、建設と同時に220世帯が入居することにより、0.7haの敷地に突如として大規模なマンション自治会が出現した例である。

その他、住宅地の開発とは明言されていないものの、1950年代以降に分離した自治会は住宅地と住民の増加によるところが大きい。このような自治会は、南部の農村的土地利用が残存する地区に多い。例えば中田や大山など、起源は江戸時代にさかのぼるものの、分離して名称が変わったものがあげられる。なお、工場などの給与住宅居住者によって設立された自治会は3件と少なく、そのうち1件はすでに解散された。

以上をまとめると、(1)古い名称を維持している自治会は、狭小で商業的な土地利用が卓越する北部に多い。一方、(2)農村的な土地利用が残存し、高度経済成長期以降に住宅開発が進んだ郊外や南部では、分離・改名した自治会が多い。さらに近年では、(3)駅周辺のマンション開発など、垂直的な空間利用の結果として、新たな自治会が設立されていることに特徴がある。

また、町内会の範囲と地区との関連を検討すると、例えば、常盤台は平和町と常葉町の一部、中谷町は北町の一部であるというように、自治会の境界は複雑に入り組んでいたり、飛び地になっていたりして、地図化が困難である。自治会が細分化される理由には、新しい住宅団地やマンションの建設ばかりでなく、住民の増加によって住民同士的意思疎通がうまく図れなくなったことによる分離や、通行量の多い幹線道路の建設による分断など、様々な実態がある。

## ・古河市住民の通勤パターン

### - 1 アンケート調査の方法

本研究では、古河市住民の通勤流動と居住地移動を考察するため、2003年の5月28日から6月4日にかけてアンケート調査を実施した。アンケートは世帯属性、結婚以前の居住経歴、結婚から現住地に居住するまでの居住経歴、世帯構成員の通勤・通学方法の4項目から構成されている。このアンケートを行うにあたり、古河市域を3地域に区分し<sup>16)</sup>、各地域内に立地する小学校を一つずつ選定した(第10図)。アンケートは小学校の協力を得て、3・4年生児童を有する世帯に対して、589部配布し、<sup>17)</sup>そのうち86.4%に相当する509部を回収した(第7表)。なお、アンケート調査の概要は、第8、9、10表に示した。次節以降はこのアンケート調査の結果に2003年5月に行った聞き取り調査の結果を加えて考察を行う。

### - 2 古河市住民の通勤特性

本節では、アンケート対象となった小学校区内に居住する世帯主の通勤手段とその就業地の分布に着目して、古河市住民の通勤特性を考察する。

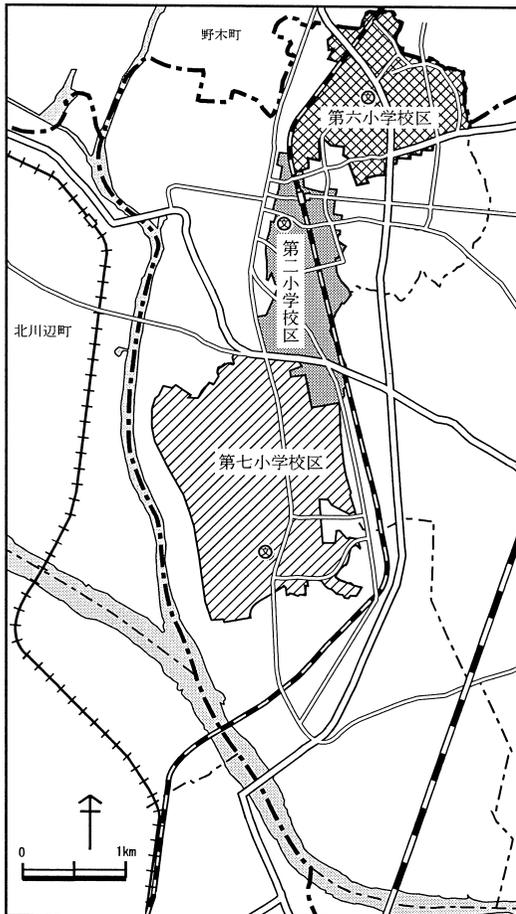
#### 1) 古河第二小学校区

古河第二小学校区(以下、第二小学校区)は、古河駅や古い商店街を含む中心市街地に相当し、小学校は駅から南西に約300m離れている。

この第二小学校区世帯主の通勤手段を示したのが第11図aである。この図では自家用車を自ら運転して就業地へ向かう世帯主が63人と最も多

い。次いで、62人の世帯主が、鉄道と他の交通手段を組み合わせて通勤している。

第12図は第二小学校区世帯主が自家用車で通勤する就業地の分布を示している。これによると、



第10図 アンケート対象校の学校区（2003年）  
（古河市教育委員会資料より作成）

古河市（16名）と総和町（15）に通勤している世帯主の数が多し。そして、総和町を除いた猿島郡や埼玉県の大利根町（3）、幸手市（2）、また群馬県の館林市（1）へも通勤者がみられる。

第13図 a は第二小学校区における自家用車で通勤する世帯主の通勤時間を示したものである。ここから、自家用車により就業地へと通勤している世帯主の就業地は、30分以内の近隣地域内に限られていることがわかる。

これは古河市内から古河市近隣の就業地へ向かうバス交通が発達していないため、近隣市町村への通勤者は、自家用車での通勤を余儀なくされているものと考えられる。また就業地が分布する市町村へは、古河市から国道4号線や国道354号線などの幹線道路が整備されている。加えて就業地に従業員用の駐車スペースが確保されているなど、自動車通勤を行いやすい環境が整っていることも要因としてあげられる。

第14図は、関東地方における第二小学校区世帯主の就業地の最寄JR駅を示したものである。これによると、大宮駅を最寄駅とする世帯主の数がもっとも多く（5）、次いで新宿駅（3）、池袋駅（2）、渋谷駅（2）、上野駅（2）、東京駅（2）など東京都区部のターミナル駅の利用者が多い。また、古河駅のある東北本線や武蔵野線沿線にも就業地が分布している。都区部以外では、八王子駅（1）や神奈川県川崎市の川崎駅（1）、鶴見駅（1）への通勤も確認できる。一方で、古河市以北の地域では宇都宮駅（2）や小山駅（1）の利用がみられる。

また第13図 a から鉄道を利用している世帯主の通勤時間を検討すると、60分を超える通勤のほと

第7表 アンケートの概要（2003年）

	配布数（部）	回収数（部）	回収率（%）	有効回答数（部）	有効回答率（%）
第二小学校	183	164	89.6	160	97.6
第六小学校	230	186	80.9	173	93.0
第七小学校	176	159	90.3	152	95.6
合計	589	509	86.4	485	95.3

（アンケート調査より作成）

らんに鉄道が利用されている。これは鉄道通勤者の就業地が、古河市から鉄道のアクセスが良い東北本線沿線地域や東京都区部に集中していることや、通勤時間短縮のために鉄道を利用しているためと考えられる。

## 2) 古河第六小学校区

古河第六小学校区（以下、第六小学校区）は市の北部に位置する。また栃木県野木町に隣接した住宅地を含んでおり、小学校は駅から北東に約1km離れている。

この第六小学校区世帯主の通勤手段を示したのが第11図bである。この図から、本人自ら家用車を運転して就業地へ向かう世帯主が83人と最も多い。そして、次に多いのが、第二小学校の事例と同じく、徒歩や自転車と鉄道を組み合わせた通勤手段で、54人の世帯主が利用している。

第15図は第六小学校区世帯主が自動車通勤している就業地の分布を示している。ここから古河市（35人）、総和町（23）、三和町（5）、結城市（1）、そして総和、三和町を除く猿島郡への通勤がみられる。また近隣の栃木県佐野市（1）や栃

第8表 事例小学校の世帯人員数（2003年）

人数	第二小学校	第六小学校	第七小学校	合計
2人	4	4	5	13
3人	20	13	13	46
4人	62	85	59	206
5人	38	42	38	118
6人	24	26	21	71
7人	7	5	10	22
8人	1	1	4	6
N.A.	4	8	3	15

（アンケート調査より作成）

第9表 世帯主の職業（2003年）

	第二小学校	第六小学校	第七小学校	合計
会社員	111	122	102	335
公務員・団体職員	17	25	14	56
その他の自営業	16	18	16	50
パート・アルバイト	2	3	5	10
商工業経営	5	2	2	9
年金生活者・定年退職者	0	2	5	7
農林漁業	0	0	1	1
家族従業者	0	1	0	1
その他	1	1	1	3

（アンケート調査より作成）

第10表 アンケート回答世帯の居住地移動回数（結婚後）（2003年）

移動回数	第二小学校		第六小学校		第七小学校		合計	
	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%
6回以上	3	1.8	1	0.5	0	0.0	4	0.8
5回	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
4回	5	3.0	11	6.0	3	2.0	19	3.8
3回	10	6.1	13	7.1	10	6.6	33	6.6
2回	26	15.8	37	20.1	34	22.4	97	19.4
1回	62	37.6	58	31.5	57	37.5	177	35.3
0回	55	33.3	57	31.0	46	30.3	158	31.5
無記入	4	2.4	7	3.8	2	1.3	13	2.6
合計	165	100.0	184	100.0	152	100.0	501	100.0

（アンケート調査より作成）

木市（１）への通勤も確認できる。

次に第13図bから第六小学校区世帯主の通勤時間を検討する。ここから通勤時間が30分以内の世帯主は、そのほとんどが自家用車で通勤していることがわかる。以上から先述の第二小学校区の世帯主と同様に、古河市近隣への通勤には自家用車が多く用いられており、その要因も、第二小学校区と同様であると考えられる。

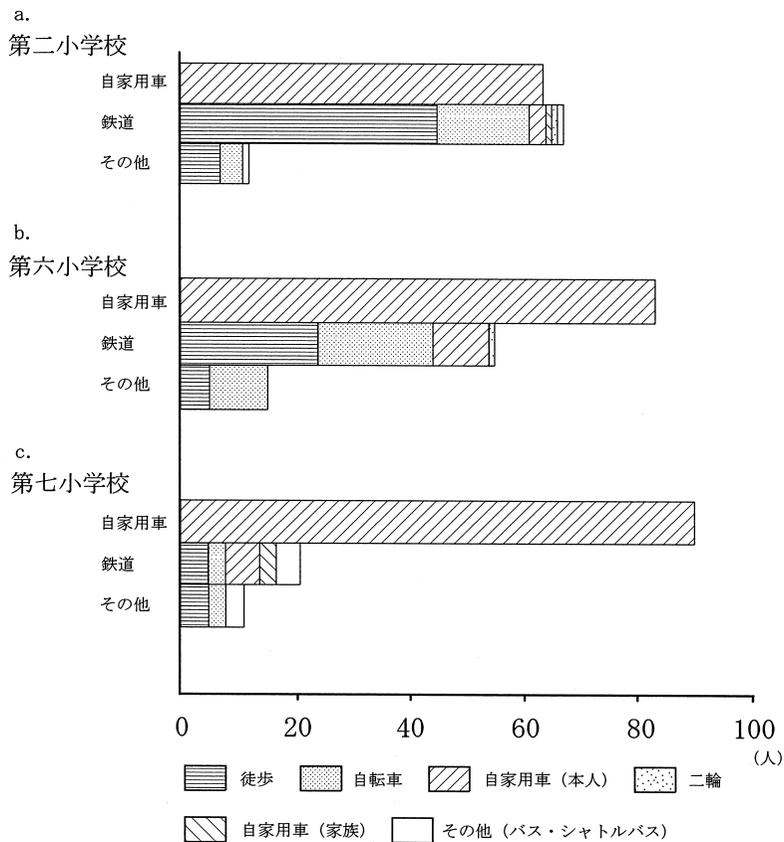
第16図は関東地方における第六小学校区世帯主の就業地の最寄JR駅を示したものである。これによるとターミナル駅である新宿駅（３）と東京駅（３）の近くに就業地がもっとも多く分布している。そして都内の他の駅では上野駅（２）、秋葉原駅（２）、板橋駅（２）の周辺に就業地がみら

れる。また東北本線沿線では大宮駅利用者（２）が、古河市以北では宇都宮駅（２）の利用者が確認される。これはさいたま市と宇都宮市が、ともに県の中心業務機能を有しているため、通勤者がいるものと考えられる。また古河市からそれらの都市への鉄道でのアクセスが容易であることもその要因と推察される。

また、第13図bから、鉄道通勤をしている世帯主の通勤時間は、80分以上の通勤でその値が高くなっている。この要因も第二小学校区と同様のものが考えられる。

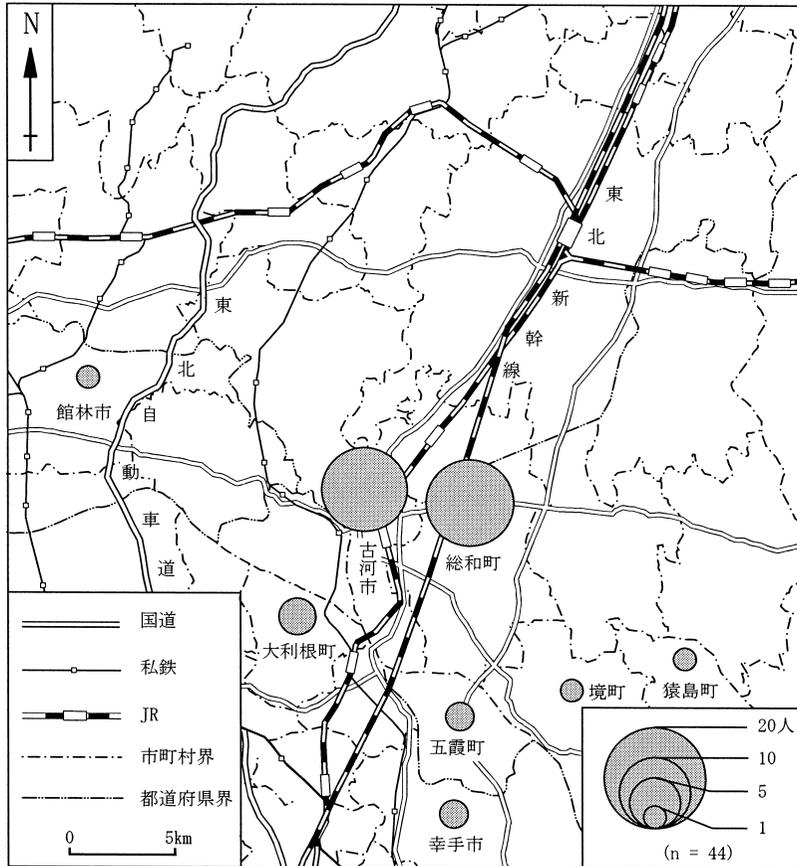
### 3）古河第七小学校区

古河第七小学校区（以下、第七小学校区）は市の南部に位置し、古くからの住宅地と、1990年代



第11図 事例小学校区世帯主の交通手段（2003年）

注）鉄道通勤者の凡例は、鉄道と組み合わせて利用している交通手段を示す。  
（アンケート調査より作成）



第12図 自動車通勤者の就業地分布(第二小学校区世帯主)(2003年)  
(アンケート調査より作成)

に開発が進められたけやき平地区を含んでおり、小学校は駅から南に約3km離れている。

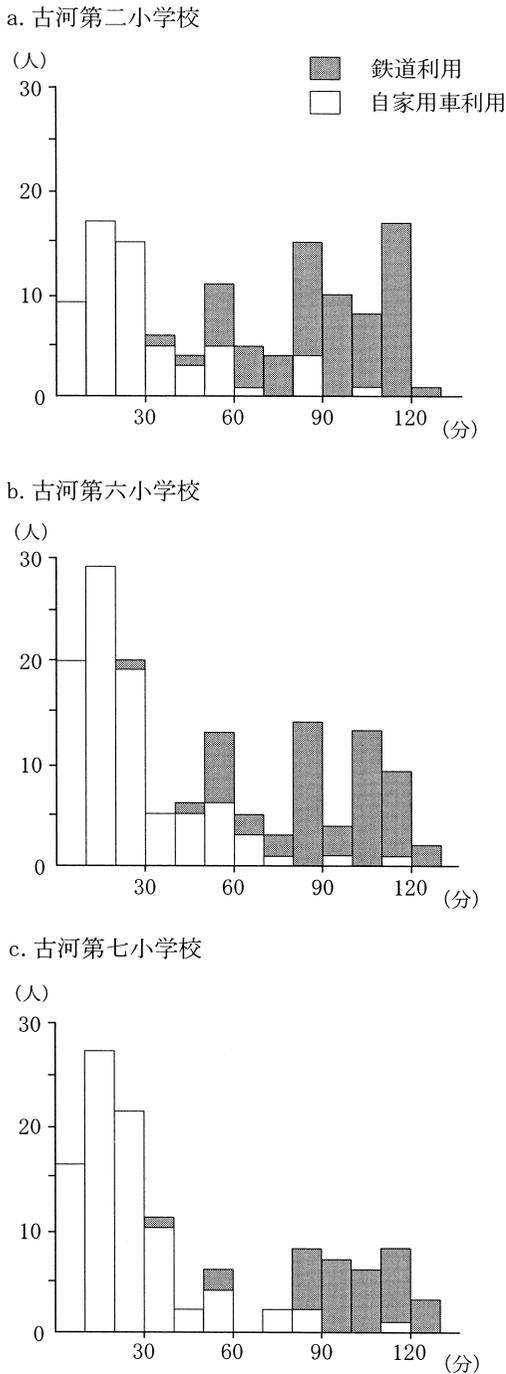
第七小学校区世帯主が利用している通勤手段を示したのが第11図cである。これをみると、世帯主本人が自家用車を運転し就業地へ向かうものが90人と極めて高い値を示す。

そして自家用車に次いで多いのが、先の2小学校区と同様に鉄道と他の交通手段を組み合わせた通勤手段である。しかし、第七小学校区の世界帯主の通勤手段に特徴的なのは、徒歩や自転車ではなく、家族の運転する自家用車やシャトルバスと鉄道を組み合わせて利用している点で、この方法で10人の世帯主が通勤している(写真1・写真2)。

第七小学校区は事例小学校区の中で、駅から

もっとも離れた地域である。そのため、鉄道を利用する場合は、家族の運転する自家用車で駅へ向かい、そこで鉄道に乗り換えるキスアンドライド方式(K&R方式)の通勤行動が顕著である。また、同様の理由で、けやき平地区から古河駅へ朝夕の時間帯にシャトルバスが運行されており、世帯主はそれを利用して駅へ向かい、鉄道により通勤している<sup>18)</sup>。

第17図は第七小学校区世帯主が自家用車で通勤する就業地の分布を示したものである。まず先述の2小学校区と同様に古河市(10人)と総和町(10)への通勤がそれぞれ高く、次いで五霞町(4)など総和町を除く猿島郡や八千代町(1)への通勤がみられる。また埼玉県の大利根町(1)



第13図 事例小学校区世帯主の通勤時間 (2003年)  
(アンケート調査より作成)

や久喜市(1)への通勤も確認できる。

第13図cから第七小学校区世帯主の通勤時間をみると、30分以内の時間帯で自動車通勤している世帯主が65人と極めて高い値を示す。ここから第七小学校区の自動車通勤をしている世帯主も、先の2小学校区と同様に、短時間で通勤できる近隣の市町村に就業地があり、要因も類似したものが考えられる。

また第七小学校区では住宅の駐車スペースが自動車通勤に大きく作用している。古河市内で1960年代に住宅開発が行われた地域では、駐車スペースが2台以上確保されている住宅は少ない。一方第七小学校区では、1980年代以降に開発された住宅地を中心に、各戸に2台の駐車スペースが設けられている(写真3)。そのため、第七小学校区では自家用車を2台以上所有している世帯が多くなっている<sup>19)</sup>。

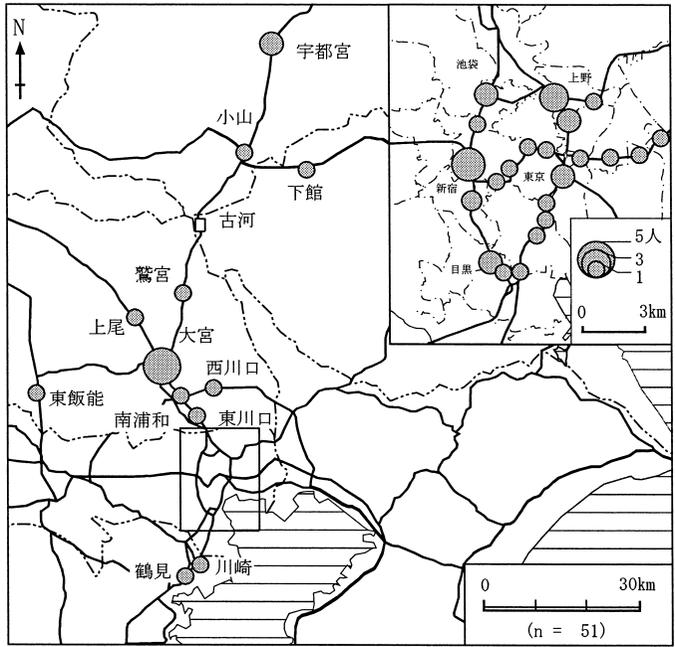
第18図は、関東地方における第七小学校区世帯主の就業地の最寄JR駅を示したものである。この図ではターミナル駅の新宿駅(5)周辺に就業地を持つ世帯主がもっとも多い。また都内では東京駅(2)や、目黒駅(2)などの都区部南部への通勤者が確認できる。都区部以外では、八王子市、さいたま市、そして古河市以北では友部駅(1)の利用者がみられる。

鉄道通勤をしている世帯主の通勤時間をみてみると、90分を超える通勤でその値が高くなっている(第13図c)。また先の2小学校区と同様に、鉄道通勤者の多くが、東京都区部方面に就業地があるものと考えられる。

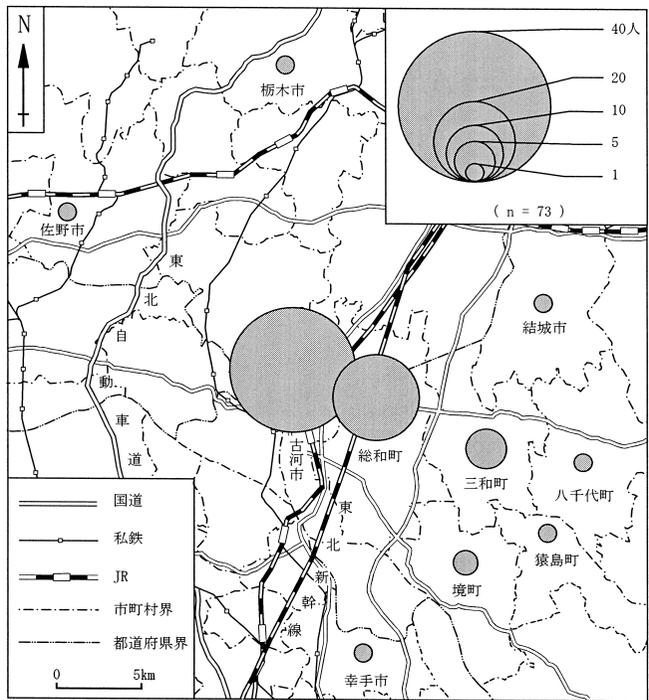
### - 3 古河市住民の通勤パターン

前節では古河市内に立地する3つの小学校で行ったアンケート調査の結果から、各小学校区における古河市住民の通勤特性を検討した。

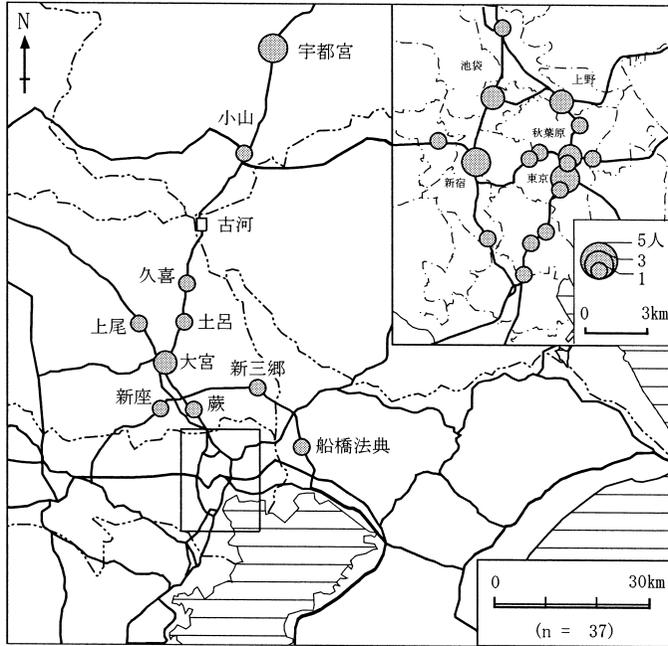
これまでの分析の結果、通勤時間は通勤手段と密接に関連しているといえる。通勤時間が60分未満の場合には、自家用車を用いるものが多いのに対し、60分以上の通勤では鉄道を利用する者が多いことがわかった。これに就業地の分布を加えて



第14図 関東地方における就業地最寄JR駅の分布（第二小学校区世帯主）(2003年)  
 (アンケート調査より作成)



第15図 自動車通勤者の就業地分布（第六小学校区世帯主）(2003年)  
 (アンケート調査より作成)



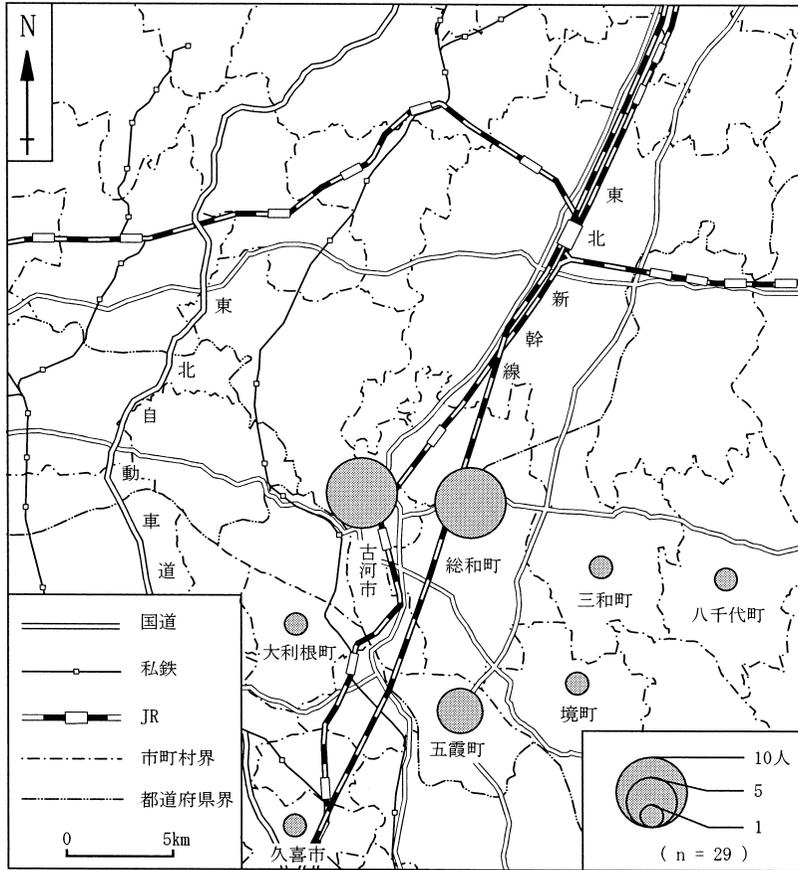
第16図 関東地方における就業地最寄JR駅の分布（第六小学校区世帯主）（2003年）  
（アンケート調査より作成）



写真1 古河駅西口における通勤風景（2003年5月撮影）  
自家用車などで駅に向かい、鉄道を利用して通勤するK&R方式による通勤がみられる。



写真2 シャトルバスによる通勤（2003年5月撮影）  
シャトルバスは、朝夕の通勤時間帯に古河駅西口とけやき平地区を結んでいる。



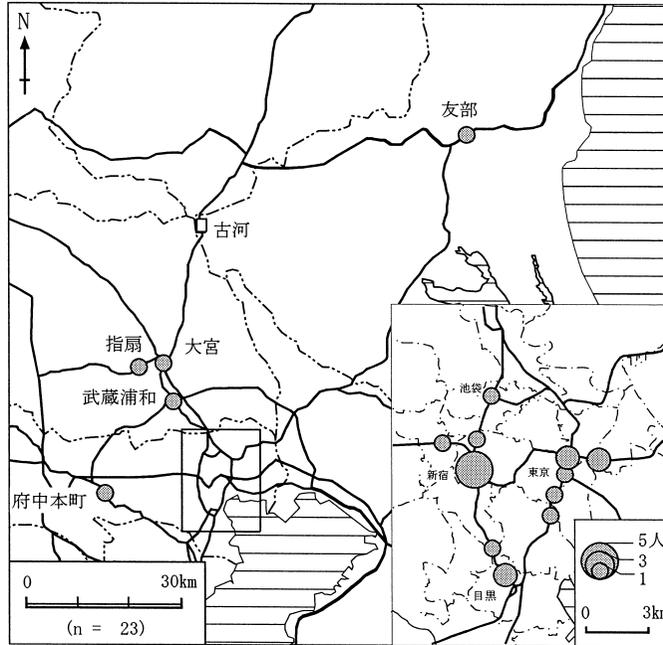
第17図 自動車通勤者の就業地分布（第七小学校区世帯主）(2003年)  
 （アンケート調査より作成）



写真3 新興住宅団地の駐車スペース（2003年5月撮影）  
 写真はけやき平団地であるが、各戸2台分の駐車スペースが設けられている。

考察すると、古河市住民の通勤パターンは、自家用車を用いて市の周辺部に通勤するもの（古河市近隣型）と、鉄道と他の交通手段を組み合わせ、東京・埼玉方面へ向かうもの（都心指向型）の、二類型に分けることができる。

古河市近隣型の就業地は、古河市、猿島郡そして古河市に隣接する栃木県、群馬県、埼玉県自治体に分布している。これらの自治体に自動車通勤が多い要因には、古河市と周辺部を結ぶ路線バスの運行本数が少なく、近隣の就業地へは、自家用車を利用せざるを得ない環境が形成されているためと考えられる<sup>20)</sup>。また古河市から近隣自治体へは国道4号線や国道354号線などの主要国道が通っているため、自家用車によるアクセスが容易である。さらに地価の安い郊外の就業地では、従



第18図 関東地方における就業地最寄JR駅の分布(第七小学校区世帯主)(2003年)  
(アンケート調査より作成)

業員用の駐車スペースが確保されていることなども自動車通勤が卓越する要因の一つと考えられる。加えて1980年代以降、開発が行われた古河市の住宅地には、一戸あたり2台程度の駐車スペースが確保されている点も世帯主の自動車通勤を促す要因と考えられる。

都心指向型の就業地は、東京都区部や神奈川県など南関東地域に分布している。これは都心部の就業地が古河市から約60km離れており、自家用車で直接職場へ向かうよりも、鉄道を利用したほうが、交通渋滞を回避できるなど、時間短縮効果が期待できるためと考えられる。また、1988年には東北本線の一部の列車が池袋駅に乗り入れを開始し、就業地の増加が著しい都区部西部へのアクセスが容易になった。このことも鉄道通勤の要因の一つと考えられる。なお、この通勤パターンは、東北本線のセクターとなっている宇都宮市へもみられる。

## 古河市住民の居住地移動パターン

### - 1 古河市居住世帯の居住地移動の特性

本節では、古河市住民の居住地移動を分析するにあたり、世帯として行動する結婚時の居住地から現住地までの移動に着目し、古河市住民の居住地移動の特性を検討する。

#### 1) 移動回数

アンケート回答世帯の結婚時の居住地から現住地までの移動回数を第10表に示した。3回以上の移動に着目すると、第六小学校区でその割合が高く、第七小学校区で低くなっている。また、移動経験がない世帯がアンケートに回答した全世帯の31.5%存在し、移動回数が1回、あるいは2回という世帯が半数以上の54.7%を占める。全世帯の平均移動回数は1.17回であり、結婚時に居住した住居に引き続き居住する世帯、あるいは1回、ないしは2回の移動を行い、現住地に転入した世帯が多いことを示している。

## 2) 居住地移動の発着地

次に、結婚後に居住地移動を経験した世帯の移動の発着地を検討する。第11表は各世帯において最近に行われた移動である前住地を示している。すべての小学校区において、もっとも高い割合を示す移動は、市内移動である。中でも第六小学校区居住世帯は第二、第七小学校区居住世帯に比べ、市内移動の割合が高く、66世帯(55.0%)にのぼる。第六小学校区はアンケートに添付した古河市の地域区分では駅東地域に分類されるが、前住地が古河市内であった第六小学校区居住66世帯のうち、57世帯は現住地と同じ駅東地域を前住地としており、比較的狭い範囲での移動が卓越している<sup>2)</sup>。一方、第二、第七小学校区居住世帯では、南関東からの転入が多い。とくに高い割合を示すのは埼玉県である。第二、第七小学校区居住で、前住地が埼玉県であった43世帯のうち、12世帯は旧大宮市を中心とするさいたま市からの転入であり、ついで久喜市(7)、蓮田市(4)が続く。大宮、久喜、蓮田はともに東北本線沿線に位

置し、東北本線が古河市居住世帯の居住地移動にとって大きな意味をもっているといえよう。

次に、2回以上の居住地移動を経験した世帯について、前住地までの居住地移動について検討する。第12表は前住地から現住地への移動を除いたすべての移動を示したものである。第六小学校区ではこれらの移動においても古河市内の移動が27件(28.4%)と卓越している。これらの移動においても駅東地域から駅東地域という近距離移動がもっとも多く、15件確認された。また、全小学校区に共通の特徴として、南関東内での移動が多いことが挙げられる。とくに第二、第七小学校区においてその割合が高く、それぞれ20件(26.3%)、15件(23.8%)であった。これら南関東内の移動の中でも、第二小学校区では8件が埼玉県内、7件が東京都内の移動であるのに対して、第七小学校区では7件が埼玉県内、都内移動は1件のみであり、第二小学校区居住世帯のほうがより東京都内での移動が多い。

これらのことから、第六小学校区居住世帯の結

第11表 アンケート回答世帯の前住地

	第二小学校		第六小学校		第七小学校	
	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%
古河市	42	39.6	66	55.0	39	37.5
駅西地域	9	(21.4)	7	(10.6)	8	(20.5)
駅東地域	22	(52.4)	57	(86.4)	9	(23.1)
南地域	11	(26.2)	2	(3.0)	22	(56.4)
古河市近隣*	18	17.0	14	11.7	16	15.4
茨城県**	2	1.9	5	4.2	3	2.9
栃木県***	5	4.7	3	2.5	1	1.0
群馬県	1	0.9	0	0.0	2	1.9
埼玉県***	21	19.8	9	7.5	22	21.2
千葉県	4	3.8	4	3.3	1	1.0
東京都	7	6.6	7	5.8	11	10.6
神奈川県	3	2.8	1	0.8	5	4.8
その他	3	2.8	11	9.2	4	3.8
合計	106	100.0	120	100.0	104	100.0

注) \* 茨城県(総和町・三和町・五霞町・猿島町・境町)、栃木県(野木町・小山市・藤岡町)埼玉県(北川辺町・栗橋町)

\*\* 古河市とその近隣市町村を除く。

\*\*\* 古河市近隣市町村を除く。

( )内の数値は各小学校区における前住地が古河市である世帯に対する割合。

(アンケート調査より作成)

婚時から現住地までの移動は、古河市内の移動が中心であり、さらに移動は駅東地域内に限定されている傾向がある。それに対して、第二、第七小学校区では、埼玉県や東京都という南関東内での移動や南関東からの転入が多いことが確認できる。第二小学校区と第七小学校区を比較すると、早くから市街地化が進展していた地域である第二小学校区には、東京大都市圏郊外の中でも郊外部内帯にあたる都心部からの転入者が多く、第七小学校区は郊外部外帯にあたる埼玉県からの転入が多くみられる。

### 3) 現住地への転入時期

第19図は現住地への転入世帯数を示したものである。これによると、全小学校区において転入世帯数は1988年以降増加傾向にあるが、転入時期のピークにはばらつきがある。第二、第七小学校区では1999年に転入世帯数をもっとも多い。それに対し、第六小学校区においてはピークが1993年であり、他の校区に比べて転入時期が早い。第二、第七小学校区において転入世帯がピークに達した1999年は、アンケートを配布した小学4年生児童が小学校に入学する前年であり、第六小学校区に

第12表 アンケート回答世帯の居住地移動の発着地（結婚後）

#### a. 第二小学校

移動前 移動後	古河市		古河市近隣*		北関東**		南関東***		その他		合計	
	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%
古河市	8	10.5	5	6.6	0	0.0	8	10.5	2	2.6	23	30.3
古河市近隣*	3	3.9	4	5.3	2	2.6	2	2.6	1	1.3	12	15.8
北関東**	1	1.3	0	0.0	5	6.6	4	5.3	1	1.3	11	14.5
南関東***	2	2.6	1	1.3	1	1.3	20	26.3	0	0.0	24	31.6
その他	2	2.6	0	0.0	1	1.3	2	2.6	1	1.3	6	7.9
合計	16	21.1	10	13.2	9	11.8	36	47.4	5	6.6	76	100.0

#### b. 第六小学校

移動前 移動後	古河市		古河市近隣*		北関東**		南関東***		その他		合計	
	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%
古河市	27	28.1	5	5.2	5	5.2	10	10.4	3	3.1	50	52.1
古河市近隣*	1	1.0	2	2.1	0	0.0	2	2.1	0	0.0	5	5.2
北関東**	3	3.1	0	0.0	6	6.3	3	3.1	0	0.0	12	12.5
南関東***	0	0.0	1	1.0	1	1.0	13	13.5	2	2.1	17	17.7
その他	3	3.1	0	0.0	0	0.0	3	3.1	6	6.3	12	12.5
合計	34	35.4	8	8.3	12	12.5	31	32.3	11	11.5	96	100.0

#### c. 第七小学校

移動前 移動後	古河市		古河市近隣*		北関東**		南関東***		その他		合計	
	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%	世帯数	%
古河市	5	7.9	3	4.8	2	3.2	2	3.2	1	1.6	13	20.6
古河市近隣*	4	6.3	3	4.8	0	0.0	3	4.8	2	3.2	12	19.0
北関東**	0	0.0	0	0.0	1	1.6	1	1.6	0	0.0	2	3.2
南関東***	0	0.0	2	3.2	4	6.3	15	23.8	5	7.9	26	41.3
その他	0	0.0	1	1.6	0	0.0	6	9.5	3	4.8	10	15.9
合計	9	14.3	9	14.3	7	11.1	27	42.9	11	17.5	63	100.0

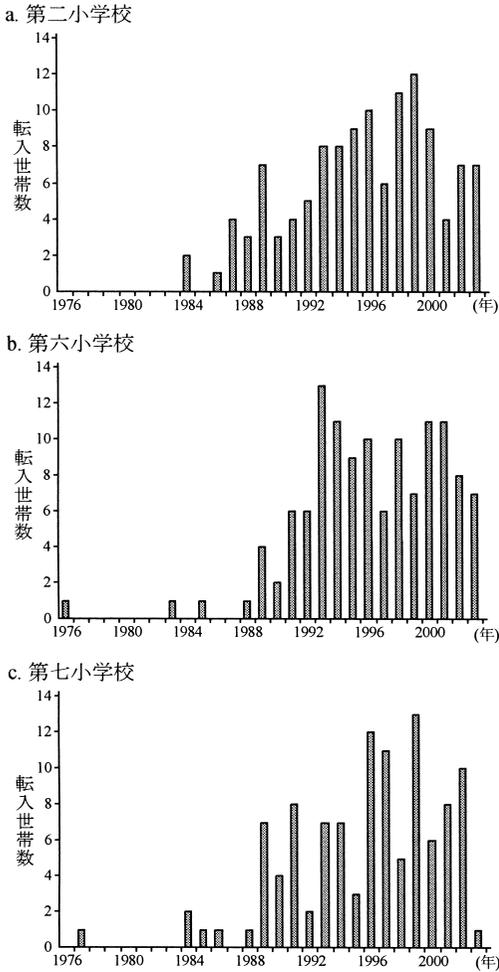
注) 現住地への移動は除いた。

\* 茨城県（総和町，三和町，五霞町，猿島町，境町，岩井市），栃木県（野木町，小山市，藤岡町），埼玉県（北川辺町，栗橋町）。

\*\* 古河市と古河市近隣を除く茨城県，栃木県，群馬県，埼玉県。

\*\*\* 千葉県，東京都，神奈川県。

（アンケート調査より作成）



第19図 現住地への転入世帯数（1940-2003年）  
（アンケート調査より作成）

において転入世帯数がピークに達した1993年はこれから児童の出生時期にあたる。

これら転入の多かった時期の自治会の設立をみると、第六小学校区において転入世帯数がピークに達した1993年前後は、平和台から分離して新平和台が設立されるとともに（1992年）、ルネ古河若葉が若葉マンションの建て替えにより改組されている（1996年）。また、第二小学校区において転入世帯数をもっとも多かった1999年前後には、ヴェルシティ古河（1995年）、アプリ古河（2000年）、友愛コーポ（2001年）がマンション建設に伴

う新たな自治会として設立されている。同様に第七小学校区においては西赤松（1997年）、グリーンヒル998（2001年）が住宅の増加によって既存の自治会から分離し、新たに組織されている。また、1998年にはけやき平団地の建設により、けやき平自治会が設立された。新たな自治会の設立は、マンションや住宅団地の開発や住宅の増加を表していることから、アンケート回答世帯の現住地への転入は住宅の開発や増加の時期と、子どもの出生や小学校入学等のライフイベントを契機とする世帯の移動の意思とが合致して起こっていると考えられる。

#### 4) 居住地移動理由

次に、住民の居住地移動の理由について検討しよう。結婚後に行われた全移動の中から、現住地への移動理由を中心に分析することで、古河市への転入理由を明らかにする。

第13表は現住地への移動理由を表したものである。全小学校区において、「親との同居・近居」を移動理由としてあげる世帯が多くみられた。次いで多くあげられた理由は住宅に関するものであり、「住宅の新築」、「住宅の購入」の割合が高い。アンケート回答世帯の60.8%は、現住地で持ち家に居住していることから、住宅の新築・購入が現住地への移動の契機となっていると考えられる。さらに、「子どもの出生」、「子どもの学業」も移動理由として多くあげられている。前項において、現住地への転入時期が子どもの出生や小学校入学時期と重複していたことは、この理由からも説明される。

以上のことから、アンケート回答世帯は、子どもの出生や進学を機に住宅を新築・購入するが、古河市を選択するにあたっては、古河市やその近隣に世帯主あるいは配偶者の親類や縁者が居住していることが要因として働いていると考えられる。

#### - 2 古河市住民の居住地移動歴

ここではアンケート回答世帯の移動歴から事例地区を選定し、これらの事例地区における、居住

第13表 現住地への移動理由（2003年）

要因	移動理由	第二小学校		第六小学校		第七小学校		計	
		回答数	回答率	回答数	回答率	回答数	回答率	回答数	回答率
家族	子どもの出生	12	10.5	12	9.4	18	15.0	42	11.6
	子どもの学業	15	13.2	14	10.9	12	10.0	41	11.3
	夫婦の学業	1	0.9	0	0.0	0	0.0	1	0.3
	親との同居・近居	35	30.7	33	25.8	34	28.3	102	28.2
仕事	就職	0	0.0	1	0.8	1	0.8	2	0.6
	転勤・転職・退職	9	7.9	20	15.6	6	5.0	35	9.7
住宅	住宅の新築	31	27.2	42	32.8	32	26.7	105	29.0
	住宅の購入	15	13.2	15	11.7	32	26.7	62	17.1
	以前の住宅の老朽化	1	0.9	2	1.6	1	0.8	4	1.1
	以前の住宅が手狭になったため	14	12.3	18	14.1	13	10.8	45	12.4
	賃貸（寮・社宅）の契約切れ	5	4.4	5	3.9	3	2.5	13	3.6
	一戸建住宅に住みたかったため	12	10.5	13	10.2	9	7.5	34	9.4
環境	通勤・通学の便の向上	8	7.0	6	4.7	3	2.5	17	4.7
	日常生活の便の向上	2	1.8	1	0.8	3	2.5	6	1.7
	住環境全般の向上	7	6.1	12	9.4	10	8.3	29	8.0
その他	その他	6	5.3	9	7.0	14	11.7	29	8.0

注) 回答率(%) = 回答数 / 回答者数 \* 100。

回答者数 第二小学校 (n = 114), 第六小学校 (n = 128), 第七小学校 (n = 120), 合計 (n = 362)。  
(アンケート調査より作成)

者の初就職時の居住地から現住地にいたるまでの居住地移動歴と、その移動理由、住宅所有形態の変化について分析する。事例地区として、第六小学校区居住世帯を中心として構成される静町と東、第二小学校区から本町、第七小学校区居住世帯を中心として構成される鴻巣、けやき平を選定し、事例地区を世帯の移動歴から市内移動卓越型、市外転入卓越型、両者が混在する市内移動・市外転入混在型に分類した。分析にあたり、各事例地区居住世帯の世帯主のライフパスグラフを作成し、初就職と結婚というライフイベントのほか、居住地移動理由を住宅・家族・職業・環境・その他という5つに分けて表した。また、住宅所有形態の変化も合わせて示した。

### 1) 市内移動卓越型

#### a. 静町

静町は古河市北端に位置し、第六小学校区に含まれる地域である(写真4)。この地区の住宅地としての開発は1960年代後半に始まり、人口が増加した結果、1967年に静町の名前で自治会が組織されている。この静町自治会から、住宅の新規造

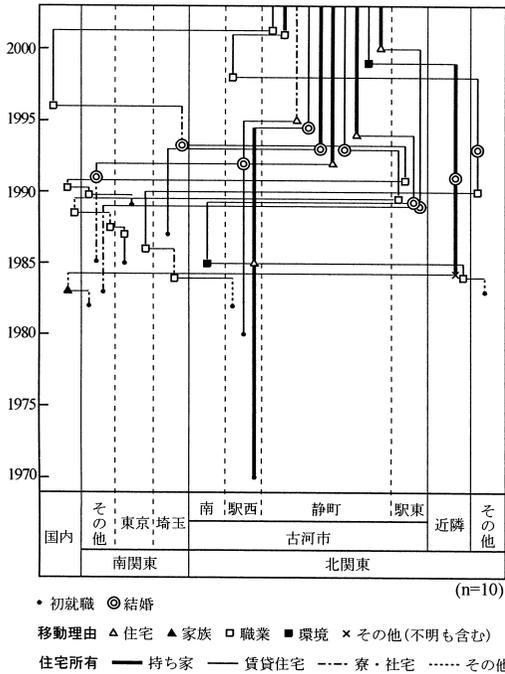
成に伴い、もみじが丘自治会が新たに分離・設立された(1982年)。

第20図は静町居住世帯の世帯主10名のライフパスを表したものである。初就職時の居住地は6名が南関東、3名が古河市内、1名が茨城県内(日立市)であった。初就職時には南関東居住者が多いが、前住地の分布をみると南関東2名、古河市6名、古河市近隣1名であり、現住地に転居する以前に古河市へと転入している者が多い。前住地が古河市内である世帯が多い静町居住者の移動は市内移動が多くみられ、市内移動経験者は7名にのぼる。これらの市内移動の中でも、駅西地域と駅東地域間(静町を含む)の移動が4件で、多数を占めた。

住宅所有形態の変化をみると、初就職時に居住者が多かった南関東において、持ち家に居住する者はみられない。一方、現住地において持ち家に居住する者は半数の5名である。全アンケート調査世帯の60.8%が現住地で持ち家に居住していることから考えると、静町居住者の持ち家居住率は低いといえる。



写真4 静町の景観（2003年5月撮影）  
1960年代に開発が進んだ静町は、一戸あたりの敷地面積が狭い。



第20図 静町居住者のライフパス（世帯主）  
（1970～2003年）  
（アンケート調査より作成）

このような持ち家居住率の低さは現住地への移動理由から説明される。彼らの現住地への移動理由は「結婚」(3件)、「住宅」(4件)、「職業」(2件)、「環境」(1件)で、住宅に関する理由をあげ

る者が最多であるが、半数に満たない。また、これらの住宅に関する理由の詳細を分析すると、「以前の住宅の契約切れ・老朽化」が「住宅の新築・購入」を上回っており、積極的な持ち家取得のための移動は行われていないと考えられる。また、移動時期が早く年齢も低いことから、収入などの点で積極的な持ち家取得行動が控えられたとも考えられる。

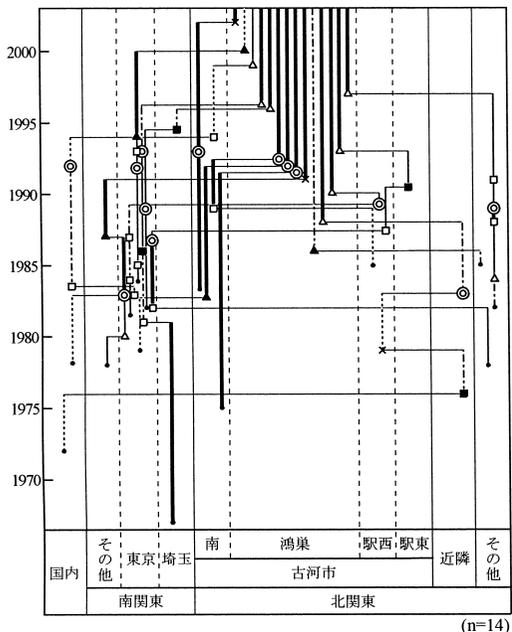
#### b. 鴻巣

鴻巣は国道354号以南に位置し、1955年の合併時に古河市へ編入された地区である。小学校区としては第二小学校区と第七小学校区の両方に含まれる。主な開発が行われたのは1960年代後半から1970年にかけてであり、この時期に従来の鴻巣一丁目、鴻巣二丁目という2つの自治会から新たに旭ヶ丘（1966年）、富士見町（1970年）が分離・設立された。その他、1991年には小規模な開発ではあるが、古河市による面整備事業として「まくらがの里」の建設が行われた。

第21図に鴻巣居住世帯の世帯主14名のライフパスを示した。鴻巣居住者の移動歴は、古河市内での移動と、東京都を発着地とする移動に特徴付けられる。現住地への移動を含め、市内移動を経験した者は14名中6名で、それらのうち5名は南地域内での移動を行っている。東京都内での移動を経験した者は6名であった。前住地についてみると、古河市内が6名、総和町2名、南関東が4名、北関東他地域が2名であり、現住地への転入以前に古河市や古河市近隣に移動している者は、静町と比較すると少ない。

住宅の所有形態は、現住地において持ち家に居住している者は14名中11名であり、うち6名が現住地への移動理由を「住宅の新築・購入」としている。また、現住地以前に古河市内に居住経験がある者は、本町の古河市居住経験者と比較すると持ち家に居住していた者が多い。これは本人の実家が古河市にあることを意味している。この傾向は南地域で顕著に表れている。

移動の理由について検討すると、東京都を発地、着地とする移動は転勤・転職など職業に関す



第21図 鴻巣居住者のライフパス（世帯主）  
（1967-2003年）  
（アンケート調査より作成）

るものが多い。また、現住地への移動は「結婚」（3名）の他、「住宅の新築・購入」（6名）を理由として行われている。

## 2) 市内移動・市外転入混在型

### a. 本町

本町は第二小学校区に位置し、おもに古河駅の西側地区一帯を含む地区である（写真5）。古河市は北西部の旧城下町から東部へと発展したため、早くから市街地化が進んでいた地区である。一方で、1980年代末から駅前を中心にマンション開発が行われ、ヴェルシティ古河、アプリKOGA等の大規模なマンションが建設された。現在、これらのマンションごとに自治会が組織されており、2003年現在の自治会の人口はヴェルシティ古河が758、アプリKOGAが224である。

本町居住世帯の世帯主12名のライフパスを第22図に表した。初就職時の居住地は7名が南関東、2名が古河市近隣、1名が古河市であった。これ



写真5 本町の景観（2003年5月撮影）  
旧日光街道沿道の景観である。商店や住宅の間に集合住宅が混在している。

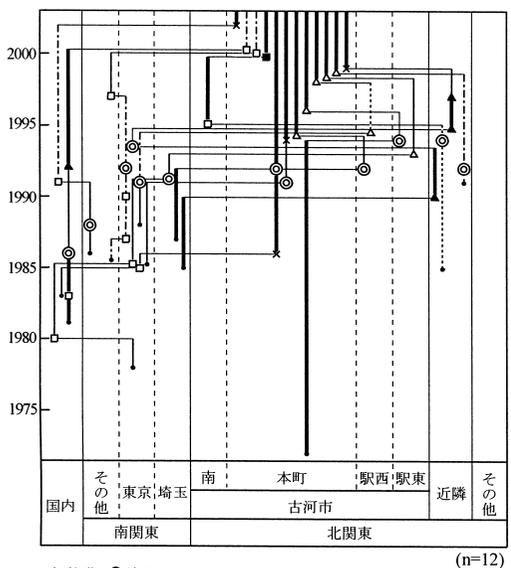
らの就職時に関東に居住していた7名のうち、前住地が南関東である者は1名、古河市が3名、古河市近隣が2名であり、現住地への転入以前に古河市や古河市近隣に移動していたことがわかる。本町居住者12名全ての前住地を検討しても、9名が古河市、あるいは古河市近隣であった。

住宅所有形態を検討すると、現住地以外で古河市居住時に持ち家に居住していた者は少なく、現住地では10名が持ち家に居住している。また、この地域の持ち家の特徴として、集合住宅居住者が多いことが挙げられる。持ち家居住者のうち集合住宅に居住している者は8名であった。これは、古河駅前を含み、市内でも集合住宅の多い本町の地域性を反映しているといえよう。

前住地から現住地への移動の理由についてみると、「住宅の新築・購入」を挙げる者が5名でもっとも多く、うち4名の前住地が古河市内、1名が古河市近隣からの転入であった。

### b. 東

東は本町と古河駅を挟んで東側に位置し、古河駅東口駅前から国道4号線までの一帯を指す（写真6）。小学校区としては第六小学校区と第二小学校区を含む地域である。1942年から1947年にかけて面整備事業が実施され、市内でもっとも早く整備事業が行われた地区の一つであるが、近年においても小規模なアパートやマンションが建設され



● 初就職 ◎ 結婚  
 移動理由 ▲ 住宅 ▲ 家族 □ 職業 ■ 環境 × その他(不明も含む)  
 住宅所有 — 持ち家 — 賃貸住宅 - - - 寮・社宅 ····· その他

第22図 本町居住者のライフパス(世帯主)  
 (1972-2003年)  
 (アンケート調査より作成)

るなど開発は進展している。東の人口をみると1977年に4544であったものが1988年には3565まで減少するものの、その後は微減傾向ではあるが、ほぼ横ばいの状態で、2000年の人口は3240となっている。これらのことから、東は人口の転入と共に転出も多い地区であると考えられる。

この地域に居住する世帯の世帯主9名のライフパスを第23図に示した。初就職時の居住地は南関東が5名でもっとも多く、次いで古河市近隣(2名)、古河市内(1名)、山形県(1名)であり、前住地は南関東が3名、古河市が3名、古河市近隣が2名であった。これらの分布は静町のそれと類似しているが、市内移動経験者が3名であり、その割合は低いといえる。

住宅所有形態について検討すると、南関東内の居住では賃貸住宅や寮・社宅が、古河市とその近隣地域では持ち家が多くみられる。現住地の所有形態をみると、7名が持ち家居住である。これら7名のうち、「住宅の新築・購入」を現住地への移動理由としてあげた者は2名であり、3名は「親



写真6 東の景観(2003年5月撮影)  
 古河駅東口の十間通り沿いの景観である。住宅や雑居ビルなどが混在している。

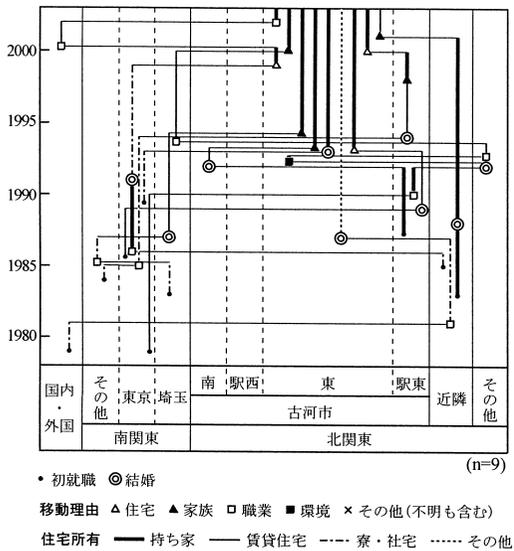
との同居・近居」であった。後者の3名はいずれも世帯主あるいは配偶者の親と同居していること、これら3名が全て古河市東出生者であることを考慮すると、彼らの居住する持ち家とは、父母のものであり、彼らの生家であると考えられる。

### 3) 市外転入卓越型：けやき平

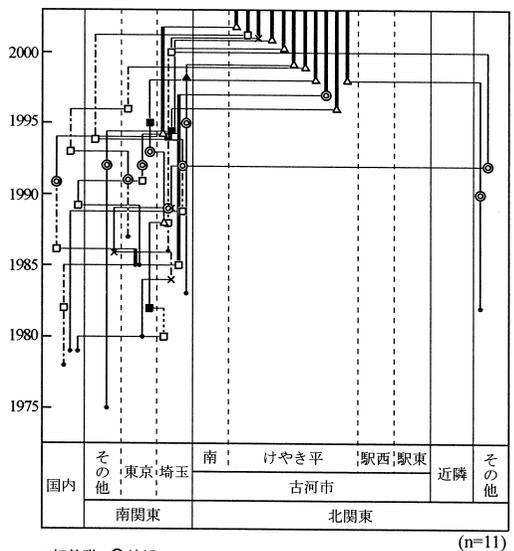
けやき平は民間企業により開発が進められ、1995年に分譲を開始し、現在も開発・分譲が継続する、古河市内において新興の住宅団地である(写真7)。住宅団地の建設に伴い新たな自治会が組織され(1998年)、2003年現在の人口は785、世帯数は228である。

けやき平居住世帯の世帯主11名のライフパスを第24図に示した。けやき平居住者の移動歴の特徴は、現住地転入以前に古河市や古河市近隣に居住したことがないことである。就職時の居住地は南関東7名(東京都4名、埼玉県2名、千葉県1名)、北関東1名(群馬県)、その他3名(福岡県、秋田県、奈良県)であった。また、前住地の分布は南関東10名(埼玉県7名、東京都2名、千葉県1名)である。このことからけやき平では南関東を発地とする移動が卓越しているが、前住地の分布からも示されるように埼玉県を発地とする移動が多くみられる。

居住者の現住地への移動理由を検討すると、8



第23図 東居住者のライフパス(世帯主)  
 (1979-2003年)  
 (アンケート調査より作成)



第24図 けやき平居住者のライフパス(世帯主)  
 (1975-2003年)  
 (アンケート調査より作成)



写真7 けやき平の景観(2003年5月撮影)  
 古河市内でもっとも新しい住宅団地であり、現在でも開発が継続している。

名が「住宅の新築・購入」を挙げている。また、所有形態は全員が持ち家であり、住宅の形態は全員が戸建てと回答している。けやき平は戸建て住宅地の開発によってできた団地であるため、移動理由として「住宅の新築・購入」と回答しない世帯であっても、現住地への移動に際しては住宅の購買行動が発生していると考えられる。

### - 3 古河市住民の居住地移動パターン

本節ではこれまで述べてきた古河市住民の居住地移動歴とその特性から、居住地移動パターンについて考察する。

#### 1) 市内移動卓越型

市内移動卓越型は前住地までに古河市あるいは近隣地域へと移動し、そこから市内移動あるいは近距離の移動によって現住地へ転入・移動するパターンである。

事例地域である静町と鴻巣は駅周辺の開発から遅れて、1960年代に住宅地としての開発が始まった。とくに、古河市において開発の遅れた南部に位置する鴻巣は、古河市における住宅開発が停滞する2000年に入ってもなお住宅の建設が継続する地区である。そのため、静町居住者の現住地への転入年あるいは古河市への転入年が1990年から1995年の間に集中するのに対して、鴻巣居住者のそれは現在に至るまで分散する傾向にある。

また、世帯主の就業地について検討すると、両地区ともに古河市あるいはその近隣地域を就業地

とする者がもっとも多く、24名中15名がこれにあたる。ついで多くみられるのが東京都を就業地とする者であった(6名)。また、前住地から現住地へ居住地を移動した際に就業地が変化した者は8名存在する。そのうち5名は古河市とその近隣地域という、比較的狭い地域内での変化であった。東京を就業地とする者で、現住地への移動に伴って就業地を変化させた者は確認できなかった。つまり、この地区の居住者は就業地を大きく変化させずに居住地移動を行う傾向が強いといえる。

これらのことから、市内移動が卓越する背景として次のことが考えられる。一つは住宅地としての開発が1960年代から継続したために、鴻巣の事例において顕著にみられるように、すでに世帯主あるいは配偶者の実家が古河市内にあり、そこから近距離の移動を行うことができたという点である。もう一つは、この地区の居住者が、就業地を大きく変化させることなく居住地を移動するために、必然的に移動の範囲として市内あるいは近隣地域での移動を選択したという点である。

## 2) 市内移動・市外転入混在型

市内移動・市外転入混在型は前住地が南関東や古河市・古河市近隣地域に分散しているパターンである。

事例地域である本町と東は、北西部の城下町から東部へと発展した古河市において、古くからの市街地であると同時に、古河駅前という利便性から、近年においてもマンション建設により住宅開発が進展している地区である。

これらの地区における世帯主の就業地は、南関東諸県が21名中11名(東京都7名、埼玉県4名)、古河市とその隣接地域が7名であった。また、通勤手段については40.7%にあたる11名が鉄道を利用している。この鉄道通勤者のうち8名は南関東通勤者である。さらに現住地への移動と就業地の変化について検討すると、居住地の移動に伴って就業地が変化した者は11名確認できたが、そのうち南関東に就業する者は6名であった。この6名のうち就業地を南関東内で変化させている者は4

名であり、市内移動卓越型では古河とその近隣地域内で就業地を変化させる者が多かった。それに対して、混在型では南関東内での変化が多く確認できた。

住民の居住地移動歴における市内移動と市外転入の混在は、古い住宅開発によって、もともと古河市に居住していた住民が市内で移動を行ったことと、新しい開発によって住民が東京や埼玉を中心とする南関東から転入してきた結果であるといえよう。また、南関東への鉄道通勤者が多いことや、それらの鉄道通勤者の就業地が現住地への移動に伴って大きく変化していないことから、この地区の居住者はこれまでの就業地を大きく変えることなく都心へと通勤するため、駅へのアクセスがよい駅前地区を居住地として選択したと考えられる。

## 3) 市外転入卓越型

市外転入卓越型は南関東からの転入が卓越するパターンである。

事例地区であるけやき平においては、とくに埼玉県からの転入が多くみられた。このことはけやき平が1990年代後半に建設された新興の戸建て住宅団地であったために、転入者が東京大都市圏の郊外化の第二波ともいえる、郊外部外帯への移動を行ったことを表している。

この地区に居住する世帯の世帯主の就業地を検討すると、11名中6名が東京都で、古河市に就業する者は確認できなかった。古河市隣接地域に就業する者もほとんどおらず、総和町就業者がわずか1名いるのみであった。東京都就業者のうち、現住地への転入の際に就業地が変わった者が3名みられるが、うち2名は都内での変化であり、就業地が大きく変化したのはわずか1名である。しかし、けやき平団地における聞き取り調査では、南関東から転入する際に世帯主が就業地を都心から古河市近隣へと変化させる事例も確認された。

これらのことから市外からの転入が卓越する要因として、都心部や郊外部内帯では取得が困難な戸建て住宅団地の建設が行われたことが第一に挙げられよう。また、都心方向への通勤を継続する

という点で、現住地への移動と就業地の変化は、混在型のそれと類似する。しかし、居住者の転入時期と住宅形態、あるいは住宅の所有形態を比較すると差異がみられる。つまり、混在型は転入時期にばらつきがみられるのに対して、市外転入卓越型では住宅の販売を開始した1995年以降となっている。また、住宅の形態をみると、混在型の事例では集合住宅が多く、市外転入卓越型においては全ての事例世帯が戸建て住宅に居住していると回答している。さらに、住宅購入のために就業地を変化させる世帯も存在し、このような戸建て住宅の建設が世帯を引きつける大きな誘引となっていると考えることができる。

### 古河市における居住地移動と通勤の地域特性

前章までの分析で明らかなように、古河市の市街地形成と、住民の居住地移動・通勤パターンは相互に関係している。ここでは、それらの諸行為から、古河市における居住地移動と通勤の地域特性を考察する（第25図）。

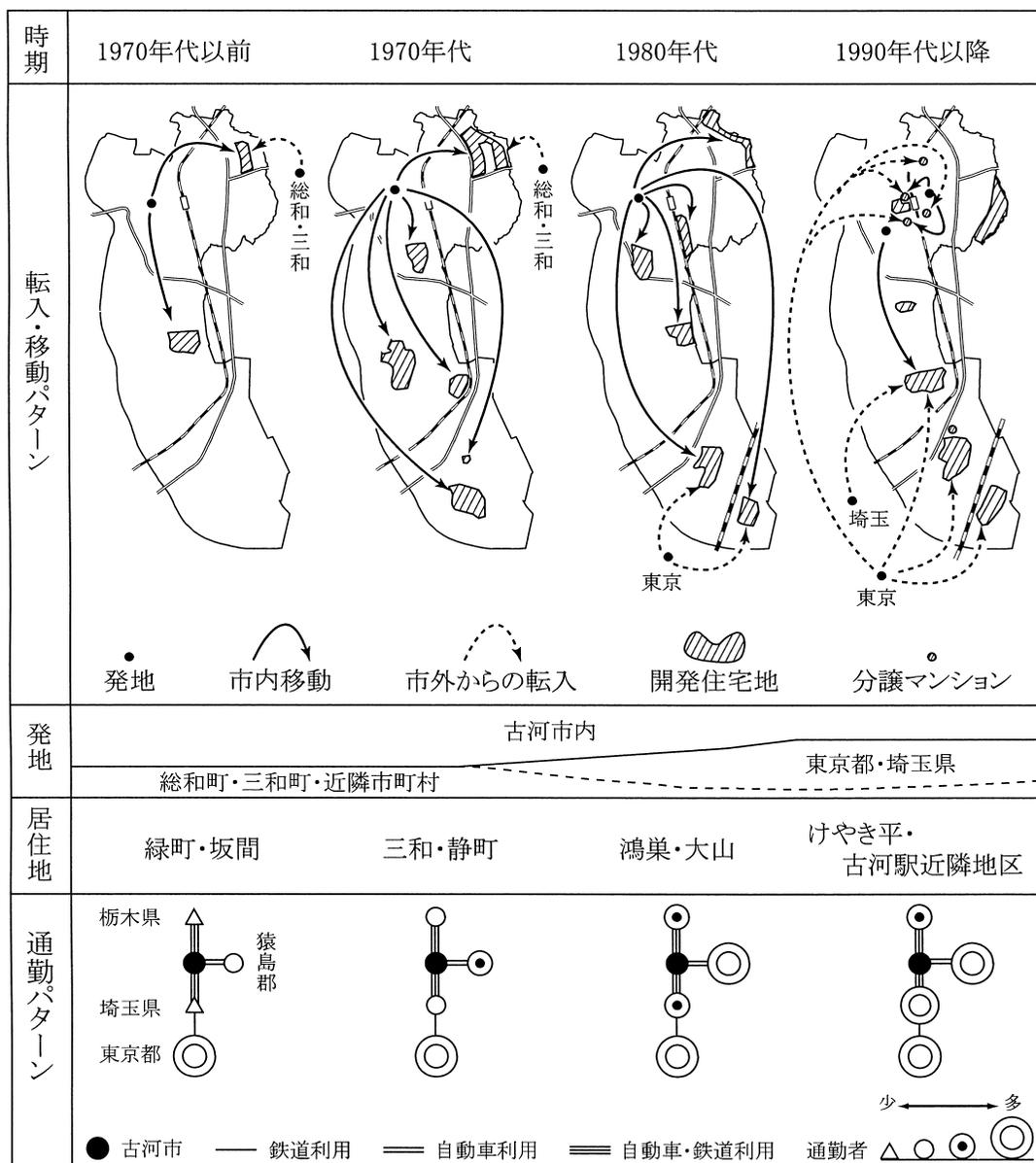
古河市の市街地の拡大は、第二次世界大戦中の駅東地区から始まった。この地区は、その後都市化が進行し、都市域拡大の先鞭をつけた。東地区の開発により、市街地は北東へと拡大した。これらの地域は、総和町や三和町など近隣の町村からの転入者が卓越するとともに、駅西地区からの転入者もみられた。その一方で、古河市は早期から東京都への就業者がみられ、旧新郷村と合併した1955年時点においても、1840人の就業者を有していた。しかし、1950年代における古河市就業者の就業地は、古河市内での就業が中心であり、東京都就業者は総就業者の1割程度にすぎなかった。

1960年代においても、古河市の就業者は、古河市内での就業が中心であったが、総就業者に占める古河市内就業者の割合は低下した。その一方で、東京都への就業者は、1960から1970年にかけて増大した。これには、1958年の東北本線宇都宮以南の電化が影響を与えており、古河市が東京大都市圏の通勤圏へと組み込まれたことを示している。しかし、この東京都就業者の増加は、東京方

面からの人口転入によるものではなく、古河市就業者が東京都に就業先を得たものであると考えられる。この時期の転入先は、三和など市域の南部が中心であった。1960年代の転入者は、総和町・三和町を中心とする近隣町村からのものが多い。とくに、1960年代に開発が進行した市域北東部の緑町・静町は総和町・三和町からの転入が多くみられた。

1970年代は、住宅地開発、居住地移動とも、分散によって特徴づけられる。住宅地開発は市域の外縁部へと拡大した。これらの住宅地へは、旧城下町である駅西地区や近隣町村からの移動者が多い。戸建て住宅への移動を希望する転入者は、郊外に相当する市域の南部に建設された戸建て住宅への移動を活発に行う。また、通勤時の鉄道交通へのアクセスを意図した移動では、駅に近い市域の北部へ移動する傾向を持つ。古河市就業者の就業地は、1960年代同様、古河市内、もしくは東京都が中心となっていた。しかし、総和町・三和町など茨城県内の近隣町村が、1970年代に就業地としての地位を向上させ始めた。これは、近隣の町村に就業地が確保されたことを意味しており、工業の地方分散により、企業が立地したためと考えられる。

1980年代における、古河市の住宅開発は市域の最外縁部へと拡大した。それらの開発と並行して、市域の南部を中心に、既存の開発を縫うようにスプロール状のミニ開発が民間企業により実施された<sup>22)</sup>。これらの開発により、市域南部の市街地化が進展した。1980年代においても、これらの住宅地への市内移動が活発に行われ、駅西地区人口の分散傾向は継続した。その一方で、東京など市外からの転入移動が顕著となり、1980年代を通じて転入人口は増加している。これらの転入者の発地は、南関東地域が中心であり、とりわけ東京を発地とする移動が多い。これらの移動を反映するように、東京都への就業者は、1970年代末から1990年まで再び増加している。また、他の南関東諸県においても就業者数は増加し、とくに埼玉県就業者の増加が著しい。南関東地域での就業者が



第25図 古河市の都市形成と居住者の居住地移動・通勤パターン

増加する一方で、茨城県内他市町村への就業者が大幅に増加している。1985年以降では、古河市をのぞく茨城県内就業者は、市内就業者に次ぐまでに増加している。このように、古河市就業者の就業地は、1980年代を通じて、東京都を含む複数の地域へと分散した。

1990年代以降の古河市の住宅地開発は、ミニ開

発による既存宅地の拡大と市街地再開発を中心に進められ、それまで行われていた大規模な開発は、経済不況などにより減少した。1990年代に進められた大規模開発は、けやき平地区の開発のみである。駅西地区では1990年代に、市街地再開発が進められ、マンションなど集合住宅が相次いで建設された。この傾向は、駅東地区にもみられ、

集合住宅の建設が進められた。これらの住宅へは、古河市内からの移動も行われたが、南関東地域からの転入が卓越した。また、南関東地域からの流入では、埼玉県からの転入者が顕著にみられた。

1990年代の古河市居住者の就業地は、1980年代と同様、分散する傾向がある。茨城県内他市町村での就業者が、1990年代を通じて増加した。就業者数の首位は総和町であり、その周辺部に相当する猿島郡内の町村への通勤も多い。その影響は、北隣の栃木県にも及び、隣接する野木町・小山市への就業者の増加がみられる。一方、南関東地域での就業の動向をみると、1990年以降、東京都での就業者が減少へ転じている一方で、埼玉県での就業者が増加し続けている。その他の県は、ほぼ横ばいの傾向を示す。埼玉県での就業は、鉄道通勤を中心とする県南部（さいたま地区）での就業と、自動車通勤を主体とする近隣市町村（大里・北葛飾地区）に大別されるが、近年においては県南部での就業者が増加している。

## 結論

本稿は、古河市住民の居住と通勤の地域的特性について、古河市の都市形成の過程とともに考察してきた。その結果は、以下のように要約される。

- 1) 古河市の住宅地開発は、市域の中心部から開始され、外縁部へ展開された。住宅地開発は、大規模開発のほか、小規模の開発も頻繁に行われ、市街地化が進んだ。近年では、市域中心部において再開発が進行し、古河駅周辺の町丁に集合住宅が建設されている。これらの住宅へは、開発時期に応じて、市内中心部、周辺町村や東京方面から人口が移動した。
- 2) アンケート対象世帯の多くは、1990年代に古河市へ転入しており、対象校ごとに時期に多少の差違が認められた。これらの世帯を形成する世帯主、もしくは配偶者は古河市出身者（近隣町村を含む）が多数を占め、初就職時に南関東地域へと転居している。アンケート対象世帯の

居住地移動は、基本的に各世帯のライフイベントに応じて行われる傾向がある。現住地への移動は、住宅の新築・購入や子供の出生・就学など、世帯として比較的重要なイベントに応じてなされている。また、これらの出身者が、古河市に再転入する理由には、上記に加え、親との近居・同居を挙げるケースがみられる。これらは相互に関連し、子供の出生や就学を機に、親族がいる古河市への住宅新築・購入が行われ、これらの出来事が転入・移動を行わせる契機となっている。

- 3) 古河市居住者の就業は、市域形成初期においては、市内での就業が中心であったが、1970年代以降、県内他市町村や東京都・埼玉県方面など、就業地は時期に応じて分散してきた。しかし、1970年代までの就業地の分散は、古河市居住者の就業地の分散であった。居住地移動を伴った古河市就業者の増加がみられるようになるのは、1980年代以降である。この時期に東京方面から転入した世帯の世帯主は、転入以前と同様に東京方面へ通勤するものもみられたが、一部は古河市の近隣町村に立地する企業へと転職したものもみられた。1980年代中葉以降における、県内他市町村就業者の増大はこのことで説明されよう。
  - 4) アンケート対象世帯の世帯主の通勤先は、古河市およびその近隣市町村と東京・埼玉地区とに大別される。市内・近隣市町村の就業者は、就業地まで自ら自動車により通勤している。一方、東京・埼玉地区の就業者は、鉄道交通を主体としており、その他の交通手段と組み合わせて通勤している。これには、古河市および就業地周辺の交通環境が影響を及ぼしている。
- 以上の点より、古河市の東京大都市圏への編入は、1980年代を中心に行われたものと考えられる。1970年代を通じて外縁へと拡大した東京大都市圏は、同年代末に古河市周辺へと到達し、市域を都市化しつつ、さらなる拡大を続けている。都市化された地域へは、東京都心から流出した人口が流入し、新たな住宅地を形成した。これらの流

入人口は、生活の基盤を郊外の住宅地に築く一方で、就業基盤は従来通り東京都心に求めた。その結果、人口と東京方面就業者の増加が並行して発生し、郊外住宅地への人口の移動を伴った東京大都市圏の拡大が継続するのである。

このような住宅地開発と就業構造は、古河市居住者の居住地移動と不可分な関係にある。近年増加してきた埼玉県からの転入者を事例にすれば、転入人口の増加と、東京方面就業者の増加は、ほぼ同じ時期に始まり、同様の増加傾向を示す。このうち、東京方面への通勤者を含む世帯は、駅近隣のマンションに、近隣市町村への通勤者や戸建て住宅の取得を希望する世帯は、市域南部の新興住宅地に居住する傾向をもつ。これらの世帯は、世帯主の通勤やその他の要因を考慮し、居住地を選択しており、就業地へのアクセスが居住地選択の要因として、大きく作用することを示している。一方、居住地移動は就業地へのアクセスに加えて、世帯の居住様式やライフステージを考慮したもとなっている。すなわち、住居の立地は就業地とのアクセスにより、住居の性質は世帯の持つ属性により決定されるということがいえる。

本研究の意義は、同一の都市を事例として、市域の開発、人口転入と就業の変容および関係を、時系列的に分析した点にある。城下町に端を発生し、地域の中心都市としての性格を有している古河市は、東京大都市圏の拡大に伴い、その性格を変化させてきた。都市化の初期においては、古

河市は周辺町村からの転入人口を吸収し、中心都市としての地位を有していた。都市化の中期においては、東京都心地域からの人口転入が卓越し、古河市の中心性は後退した。都市化の後期において、古河市は東京大都市圏の一部に組み込まれ、郊外住宅地としての機能を有する郊外核の一つへと性格を変化させた。しかし、その中心性を後退させたとはいえ、古河市は茨城県西部の中心として、周辺の町村へとサービスを提供している。また、古河市はベッドタウンから脱却し、過去の歴史的遺産を活用した、文化・芸術都市へと変化を遂げるべく、新たな都市作りを模索している。このような試みは、東京大都市圏内の小規模中心都市においては、共通の課題になると考えられる。

最後に、本研究は、住宅取得が顕著にみられる30-40歳代を中心に分析を進めてきたことを、念頭に置かねばならない。30-40歳代を世帯主とする世帯の居住地移動は、1990年代以降が中心であり、古河市の東京大都市圏編入以降の分析が中心となっている。それゆえ、古河市が東京大都市圏へと編入される前後の詳細な変化については、他の世代を含めた調査が必要となろう。また、人口の転入と地域の変化について言及するのであれば、住民組織など地域に存続する諸組織の変化や、新・旧住民の対応など、人的側面についても分析が必要であろう。これらの点は、今後の課題である。

現地調査の際には、古河市総合政策課課長の鈴木博志氏、古河市教育長の落合道雄氏（現・助役）をはじめとする古河市役所、古河市教育委員会の皆様、三井住友建設株式会社の野口健二氏に大変お世話になりました。古河市立古河第二小学校、古河第六小学校および古河第七小学校の教職員、保護者の皆様には、煩雑なアンケート調査にご協力を賜りました。また、古河市にお住まいの方々には、聞き取り調査に快くご協力頂きました。本報告の作成に際しては、田林 明先生をはじめとする筑波大学地球科学系の先生方にお世話になりました。末筆ながら、以上記して厚く御礼申し上げます。

本報告の執筆は、藤田が、および を、新藤が を、上江洲が を、中村が -1・2を、仁平が -3・4を担当した。また、全体の調整は、藤田・仁平・安が行った。

#### [注および参考文献]

1) 総務省統計局(2000):『日本の住宅・土地 平成10年住宅・土地統計調査の解説 解説編』

<http://www.stat.go.jp/data/jyutaku/1998/10.htm>

- 2) 渡辺良雄(1982): 東京大都市地域における職住分離の地域構成と大都市居住問題. 総合都市研究, 15, 3-19.
- 3) それと同時に, 田中ほかでは人口の流入が新たな環境の変化を発生させるとともに, 環境の変化が, さらなる人口流入の要因として浮上することも指摘している.  
田中耕市・藤田和史・佐藤 淳・姜 桂和・渡部宏輝・村山祐司(2002): 人口流入地域における生活環境変容と住民の生活行動 水戸市けやき台地区を事例として . 地域調査報告, 24, 121-152.
- 4) 川口太郎(1997): 郊外世帯の住居移動に関する分析 埼玉県川越市における事例 . 地理学評論, 70A, 108-118.
- 5) 山田浩久(1992): 東京大都市圏周辺地域における居住地移動の特性 千葉市を事例として . 地理学評論, 65A, 847-859.
- 6) 従来の研究は都心から約40km 圏内を, 東京大都市圏郊外部として扱っているが, 本研究では以上の研究以降のより拡大した東京大都市圏を扱うため, 40km 圏内を東京大都市圏郊外部内帯, 40km 圏以遠を東京大都市圏郊外部外帯と区別して呼ぶこととする.
- 7) 堤ほか(1994)は石岡市, 篠原(1996)は結城市, 平井ほか(1998)は常陸太田市, 平井ほか(2000)はひたちなか市, 田中ほか(2002)は水戸市における都市化・人口移動に関して報告している.  
堤 純・山口泰宏・川瀬正樹・橋本雄一・村山祐司(1994): 石岡市における都市化の進展 新旧住宅団地の居住者の特性を中心に . 地域調査報告, 16, 25-48.  
篠原秀一(1996): 結城市における人口移動の地域的特性. 地域調査報告, 18, 115-126.  
平井 誠・草原 輝・滝野規子・星加泰子(1998): 茨城県常陸太田市居住者の移動歴の特性. 地域調査報告, 20, 83-114.  
平井 誠・鄭 美愛・村山祐司(2000): ひたちなか市における住宅団地居住者の持ち家取得行動 - 企業内デベロッパーが開発した柏野団地とさわ野社団地を事例として - . 地域調査報告, 22, 111-131.  
田中耕市・藤田和史・佐藤 淳・姜 桂和・渡部宏輝・村山祐司(2002): 人口流入地域における生活環境変容と住民の生活行動 水戸市けやき台地区を事例として . 地域調査報告, 24, 121-152.
- 8) 2000(平成12)年国勢調査による. 茨城県内でもっとも一世帯あたりの人員が少ないのは, 水戸市で2.54人である.
- 9) 矢野桂司(1991): 空間的相互作用モデルの精緻化に関する研究 - 日本の国内人口移動を例として - . 都市計画論文集, 26, 517-522.
- 10) バブル経済期に着工したため, 価格は1軒8000万円から1億円となっていた。「まくらが」とは「古河」にかかる枕詞であり, 万葉集に詠まれている.
- 11) 須山 聡・篠原秀一・三橋浩志(1990): 茨城県西部における大規模工場の立地基盤. 地域調査報告, 12, 237-262.
- 12) ある住民によると, 30年ほど前までは, 古河駅から2kmほど北東にある野木原道南(後の住宅団地・緑町)から, 古河駅のプラットフォームがみえたという.
- 13) 古河市自治会連合会(1976)『自治会の歩み』古河市自治会連合会, 206p.
- 14) 古河市史編さん委員会(1983)『古河市史 民俗編』古河市, 1204+33p.
- 15) 地区名では, 市北東部の松並1丁目と松並2丁目に相当する.
- 16) まず市内を国道354号線で南地域と北地域に分け, 次いで北地域をJR東北本線で駅西地域と駅東地域の3地域に区分した.
- 17) 対象学年は, 既存の研究から, 持ち家取得行動が顕著である30歳代から40歳代の年齢層を親に持つと推定される小学校3・4年生とした.
- 18) けやき平地区は, 東北本線の新駅建設を意図して, 計画・建設された住宅団地である. しかし, 新駅の設置は現在もなお計画中の段階である. そこでデベロッパーがけやき平地区の住民の通勤利便性を考慮して, シャトルバスを朝夕の時間帯に一日8往復運行している.

- 19) 1990年代に開発が進んだやき平団地は、各戸に自動車2台分の駐車スペースが設けられている。しかし、後述の静町は開発年代が古いため、1台分の駐車スペースしか設置されていない。
- 20) 古河市と近隣町村を結ぶバス路線は、1日あたり14路線113便ある。しかし、朝夕の通勤時間帯においては、交通渋滞などによりバス交通は遅延する場合がある。
- 21) 本論末尾のアンケート参照。
- 22) ミニ開発とは、開発面積が1000m<sup>2</sup>以下の開発を指し、茨城県の基準では開発行為としての取扱いを受けない。また、既成市街地における住宅一戸あたりの敷地面積は、165m<sup>2</sup>以上に限定される。

## Regional Characteristics of Residential Movement and Commuting in Koga City

Kazufumi FUJITA, Taeko SHINTO, Tomohiko UEZU, Mitsutaka NAKAMURA,  
Takaaki NIHEI and Jae-Hack AHN

Keywords: commuting, housing, residential movement, housing land development, Koga city

This study examines the regional characteristics of housing and commuting in Koga city, which is located in the west end of Ibaraki prefecture. The summary is remarked as follows.

(1) The main workplaces outside of the city were located in Tokyo metropolitan area from the 1950s to the early 1970s. The destinations changed to Tokyo, Ibaraki, Saitama and Tochigi prefectures in the late 1970s and 1980s. In those days, many houses were built in the southern part of the city by the residents moved from Tokyo. Some of them changed from former workplace to those of located in the western part of Ibaraki prefecture.

(2) According to decentralization and localization were progressed after the 1990s in the Kanto region, the western part of Ibaraki prefecture became the main workplaces for the residents. Consequently commuting flow to outside of the city changed from “southward” to “eastward and southward.”

(3) Some people who work in Ibaraki prefecture want to have a detached house, and the others who regard the accessibility to large cities tend to stay near to Koga station. The tendency is symbolized by impressive landscapes of housing, i. e., the new housing developments in the southern part of the city and the high-rise apartment buildings in the old built-up area.

(4) A considerable number of the transfers were born in Koga city, and got their first job in the southern part of the Kanto region. They came back to the city at the occasion of life-events such as job-changes, construction of houses, birth of children, and began to live near to their parents.

平成 15 年 5 月 28 日

古河市立第二小学校 第三学年保護者の皆様

筑波大学地球科学系	人文地理学研究グループ
教授	田林 明
講師	仁平尊明
外国人教師	安 在鶴
大学院生	藤田和史・上江洲朝彦
同	新藤多恵子・中村光貴

「古河市住民の居住地移動に関するアンケート調査」  
ご協力をお願い

謹啓

時下、ご清祥のこととお慶び申し上げます。

さて、私ども筑波大学人文地理学研究グループでは、歴史的都市であると同時に首都圏のベッドタウンとしての性格を持つ古河市の地理的特性を解明することを目的として、古河市民の居住地移動経歴に関する調査を行っております。本研究は古河市教育委員会の協力を得て実施するものであり、その結果は、古河市の都市計画や行政施策など、古河市民の生活充実に資するものと考えられます。回答結果は、すべての調査票をひとまとめにして統計処理しますので、**個人のお名前や経歴など個人情報**が外部に出ることはありません。また、本調査を目的以外に使用したり調査票を転用することはありません。

多忙のところ恐縮でございますが、ご協力いただきますようお願い申し上げます。

敬具

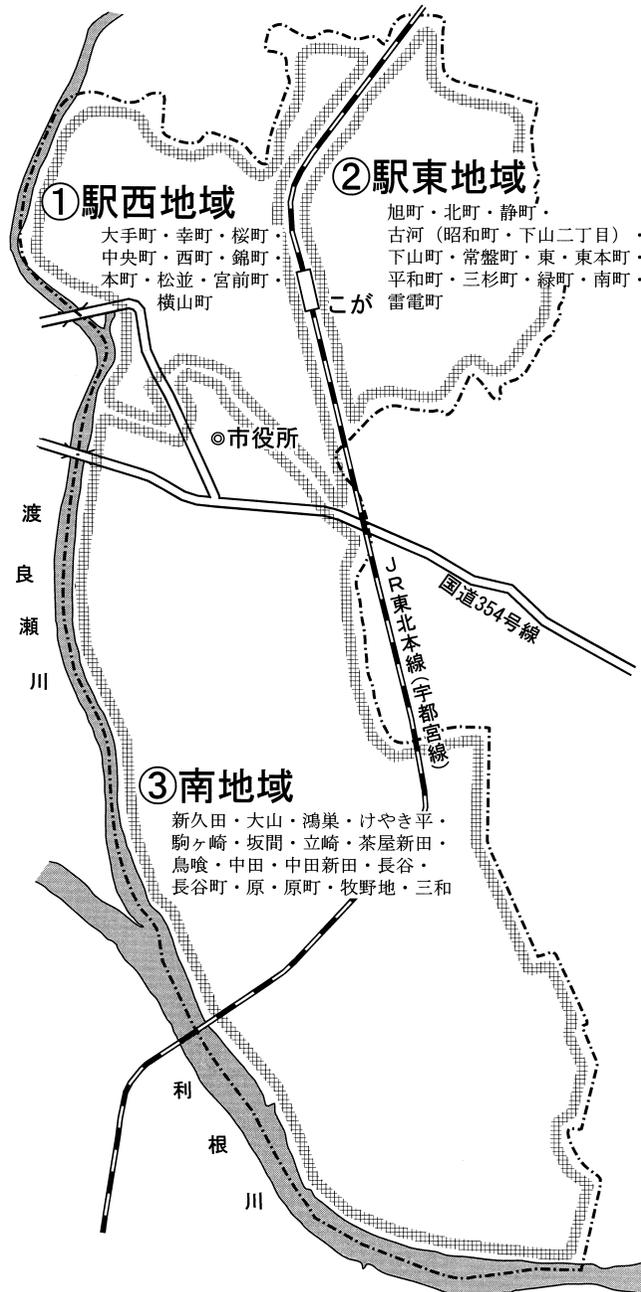
●ご記入についての注意

1. ご記入は保護者の方をお願いします。
2. 回答は、数字で記入していただくものと、記述式のものがございます。詳しくは記入例を参考にしてお書きください。記入後は封筒に入れ、密封してください。
3. ご記入いただいたアンケートは、お子様が学校に持参の上、**担任の先生に6月4日までにお渡しいただくようお願いいたします。**

●この調査についてのお問い合わせがございましたら、下記までお願いいたします。

〒305-0821 つくば市天王台1-1-1 筑波大学地球科学系 地球環境科学事務室気付  
担当者 藤田和史 Tel 029-853-6880 (研究室・呼び出し)  
E-mail: kazu23@atm.geo.tsukuba.ac.jp

# 古河市の地域区分



**アンケート調査票**

問1 ご家族全体についておたずねします。

(1) お住まいの地域をお答えください。

古河市 \_\_\_\_\_

(2) 現在の家族構成をお答えください。

下の選択肢から番号を記入

続柄	性別	年齢	出身市町村 (国外で生まれた方は都道府県の欄に 国名をお答えください。)			職業				
			都道府県	市町村	地域 (古河市内のみ)	職種	就業 形態	従業地または通学地		
								都道府県	市町村	
(例)	父	男	41	茨城県	古河市	1	6	1	東京都	中央区
(例)	母	女	40	東京都	世田谷区	-	7	2	茨城県	古河市
(例)	本人	女	10	茨城県	古河市	3	13	-	茨城県	古河市

- 地域**
1. 駅西地域
  2. 駅東地域
  3. 南地域
- 2ページの図を参考に  
お選びください

- 職種**
- |              |                  |
|--------------|------------------|
| 1. 農林漁業      | 9. 年金生活者・定年退職者   |
| 2. 商工業経営者    | 10. 学生           |
| 3. その他自営業    | (専門学校・短大・大学・大学院) |
| 4. 家族従業者     | 11. 高校生          |
| 5. 公務員・団体職員等 | 12. 中学生          |
| 6. 会社員       | 13. 小学生          |
| 7. パート・アルバイト | 14. その他          |
| 8. 専業主婦      |                  |

- 就業形態**
1. フルタイム
  2. パートタイム
  3. その他

問2 保護者の方のご結婚前の居住地についておたずねします。

(1) お父様が最初に古河市に転居されたのはいつですか。

年

(2) お父様の最終学歴卒業時からご結婚以前の  
引っ越し経験についてお答えください。

下の選択肢から  
番号を記入

転居回数	転入 時期	居住地（移動先の住所）			転居理由 (複数回答)	住宅		職種	就業地	
		都道府県	市町村	地域 (古河市内のみ)		住宅 形態	住宅 所有		都道府県	市区町村
最終学歴 卒業時の 居住地	年									
回目	年									
回目	年									
回目	年									
回目	年									

地域

1. 駅西地域 2. 駅東地域 3. 南地域

2ページの図を参考にお選びください

転居理由（複数回答）

家族

1. ご本人の学業のため  
2. 親と同居・近居するため

仕事

3. 就職のため  
4. 転勤・転職・退職のため

住宅

5. 住宅を新築したため  
6. 建て売り住宅を購入したため  
7. 以前の住宅が古くなったため  
8. 以前の住宅が手狭になったため  
9. 賃貸（寮・社宅）の契約が切れたため  
10. 一戸建住宅に住みたかったため

環境

11. 通勤・通学が不便だったため  
12. 日常生活に不便だったため  
13. 住環境全般を良くしたかったため

その他

14. その他（上の枠内にお書きください）

住宅所有

1. 持ち家  
2. 賃貸住宅  
3. 寮  
4. 社宅  
5. その他

住宅形態

1. 一戸建て  
2. 集合住宅  
3. その他

職種

1. 農林漁業 8. 学生  
2. 商工業経営者 (専門学校・短大・大学・大学院)  
3. その他自営業 9. 高校生  
4. 家族従業者 10. 中学生  
5. 公務員・団体職員等 11. その他  
6. 会社員  
7. パート・アルバイト

注) 主な理由から順に、左からお書きください。

(3) お母様が最初に古河市に転居されたのはいつですか。

年

(4) お母様の最終学歴卒業時からご結婚以前の引越し経験についてお答えください。

下の選択肢から  
番号を記入

転居回数	転入時期	居住地 (移動先の住所)			転居理由 (複数回答)	住宅			就業地	
		都道府県	市町村	地域 (古河市内のみ)		住宅 形態	住宅 所有	職種	都道府県	市区町村
最終学歴 卒業時の 居住地	年									
回目	年									
回目	年									
回目	年									
回目	年									

地域

1. 駅西地域 2. 駅東地域 3. 南地域

2ページの図を参考にお選びください

住宅形態

1. 一戸建て  
2. 集合住宅  
3. その他

住宅所有

1. 持ち家  
2. 賃貸住宅  
3. 寮  
4. 社宅  
5. その他

職種

1. 農林漁業 8. 家事手伝い  
2. 商工業経営者 9. 学生  
3. その他自営業 (専門学校・短大・大学・大学院)  
4. 家族従業者 10. 高校生  
5. 公務員・団体職員等 11. 中学生  
6. 会社員 12. その他  
7. パート・アルバイト

転居理由 (複数回答)

家族

1. ご本人の学業のため  
2. 親と同居・近居するため

仕事

3. 就職のため  
4. 転勤・転職・退職のため

住宅

5. 住宅を新築したため  
6. 建て売り住宅を購入したため  
7. 以前の住宅が古くなったため  
8. 以前の住宅が手狭になったため  
9. 賃貸(寮・社宅)の契約が切れたため  
10. 一戸建住宅に住みたかったため

環境

11. 通勤・通学が不便だったため  
12. 日常生活に不便だったため  
13. 住環境全般を良くしたかったため

その他

14. その他 (上の枠内にお書きください)

注) 主な理由から順に、左からお書きください。

問3 ご父母のご結婚後の居住地についておたずねします。

下の選択肢から  
番号を記入

(1) ご結婚後の引っ越し経験についてお答えください。

転居回数	転入 時期	居住地 (移動先の住所)			転居理由 (複数回答)	住宅		職種		就業地(都道府県・ 市区町村)	
		都道府県	市町村	町名 (古河市内のみ)		住宅 形態	住宅 所有	父	母	父	母
ご結婚時の 居住地	年										
回目	年										
回目	年										
回目	年										
回目	年										
回目	年										
回目	年	現住地									

転居理由 (複数回答)

家族

1. 子供が生まれたため
2. 子供の学業のため
3. 夫婦の学業のため
4. 親と同居・近居するため

仕事

5. 就職のため
6. 転勤・転職・退職のため

住宅

7. 住宅を新築したため
8. 建て売り住宅を購入したため
9. 以前の住宅が古くなったため
10. 以前の住宅が手狭になったため
11. 賃貸(寮・社宅)の契約が切れたため
12. 一戸建住宅に住みたかったため

環境

13. 通勤・通学が不便だったため
14. 日常生活に不便だったため
15. 住環境全般をよくしたかったため

その他

16. その他 (上の枠内にお書きください)

住宅形態

1. 一戸建て
2. 集合住宅
3. その他

住宅所有

1. 持ち家
2. 賃貸住宅
3. 寮
4. 社宅
5. その他

職種

1. 農林漁業
2. 商工業経営者
3. その他自営業
4. 家族従業者
5. 公務員・団体職員等
6. 会社員
7. パート・アルバイト
8. 専業主婦
9. 年金生活者・定年退職者
10. 学生
11. その他

注) 主な理由から順に、左からお書きください。

問4 現在の通勤・通学方法についてお答えください。

通勤時間		通勤・通学方法 □内にはバス停・駅名を、( )内には下の選択肢から利用交通手段を記入
(例)	1 時間 50 分	自宅 ( 1 ) → 体育館前 ( 3 ) → 古河駅 ( 4 ) → 上野駅 ( 4 ) ↓ 東京駅 ( 1 ) → □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) → 職場・学校
父	時間 分	自宅 ( ) → □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) ↓ □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) → 職場・学校
母	時間 分	自宅 ( ) → □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) ↓ □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) → 職場・学校
本人	時間 分	自宅 ( ) → □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) ↓ □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) → 職場・学校
	時間 分	自宅 ( ) → □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) ↓ □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) → 職場・学校
	時間 分	自宅 ( ) → □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) ↓ □ ( ) → □ ( ) → □ ( ) → 職場・学校

- 利用交通手段 (括弧内に番号を記入)
- |         |                  |
|---------|------------------|
| 1. 徒歩   | 5. 自動車 (本人が運転)   |
| 2. 自転車  | 6. 自動車 (家族が運転)   |
| 3. 路線バス | 7. オートバイ・スクーター   |
| 4. 電車   | 8. その他 (ご記入ください) |

◎アンケートは以上です。ご協力誠にありがとうございました。

本アンケートについて、ご質問・ご不明な点がある場合は下記までご連絡ください。  
 皆様のご厚意を無駄にすることの無いよう、分析および報告書の作成に全力を尽くしたいと思  
 います。なお、報告書は来年3月に完成の予定です。ご関心をお持ちの方は、  
 ご遠慮なく下記までお問い合わせください。

→お問い合わせ先  
 〒305-8571  
 つくば市天王台1-1-1 筑波大学地球科学系  
 地球環境科学専攻事務室気付  
 藤田和史 宛  
 電話番号 029-853-6880(呼び出し)  
 Fax 029-853-6880  
 E-mail kazu23@atm.geo.tsukuba.ac.jp