

土地・住宅問題と長時間通勤

坂庭 国晴

1. バブル地価による土地・住宅問題の現況

1992年1月1日現在の地価を示す地価公示（国土庁）が4月1日付で発表されている。土地取引価格の指標となるこの公示地価は、大都市圏を中心に17年ぶりに下落を示し、東京圏の住宅地価は東京、神奈川、埼玉、茨城の全域で下がり、9.1%のマイナス（年間変動率）となっている。

しかし、これはバブル地価がはじけた一現象というものであり、高騰地価は本質的に変わってはいない。バブル地価以前の1983年を100とした指数で92年公示地価（住宅地）を見ると、東京都-237.5、神奈川県-201.4、埼玉県-209.9、千葉県-263.5であり、10%程度下がっても2～3倍となった東京圏の地価はそのままである。

公示地価による東京圏の住宅地価の平均価格は1㎡あたり約50万円、1戸建て住宅の敷地面積を200㎡（約60坪）とすれば、土地だけで1億円ということになる。

最近の住宅市場動向（不動産経済研究所・92年3月調査）による東京圏の住宅価格はつぎのようなものである。

＜1戸建て新築住宅＞

	価格	敷地面積	建物面積
東京都	7,828万円	138㎡	108㎡

神奈川県	8,705万円	185㎡	110㎡
埼玉県	5,181万円	181㎡	125㎡
千葉県	5,441万円	192㎡	120㎡
茨城県	5,189万円	172㎡	116㎡

持ち家取得層の年収を東京圏で730万円（総務庁・91年度）とすれば、住宅価格の年収倍率は平均8倍、東京、神奈川では10倍をこえている。持ち家取得の限界額といわれる年収の5倍（適正取得額は年収の3～4倍）をはるかに超えており、サラリーマンにとって東京圏で良好な家を持つことはいうまでもなく不可能である。

東京圏における土地・住宅問題の共通の特徴点

バブル地価によって、どのような土地・住宅問題が引き起こされているのかは、事実が示す通りであるが、その特徴点をあげれば以下の通りである。

- ① 東京圏を中心に大都市部では持ち家取得が殆ど不可能となったこと。——これまでの住宅政策の柱であった持家主義の破綻が地価暴騰で一気に表面化したもので、今日の住宅問題の様変わり象徴している。政策の中心の破綻は、政治・社会問題化を引き起こしている。
- ② 持ち家を持っている層も居住不安に陥れられている。——高額ローンの長期の負担をはじめ、固定資産税、相続税の負担、持ち家の維持・修繕、さらに住環境の悪化などによって安心して住み続ける保障がくずされてきてい

特集・東京一極集中と労働者・住民生活

る。

- ③ 民間借家と公団住宅など公共住宅家賃の高家賃化がすすみ、住居費負担は家計を大きく圧迫している。——“借りても地獄”の状況は大都市部では一段と加速されてきている。
 - ④ 住宅の一層の遠隔地化と既存住宅地の環境悪化がすすんでいること。——地価高騰は必然的に住宅地の一層の遠隔地化をもたらし、心身をむしばむ遠距離通勤をはげしくしている。また高地価のもとで大都市部の宅地の細分化、高密度化、マンション化がすすみ、住環境の悪化がひろがっている。都心部では周知のように、地域社会そのものが破壊されるまでに至っている。
 - ⑤ 低所得者層の住宅難が激化し、ホームレスが顕在化し拡大していくこと。——急増する失業者、低所得者、高齢者などを中心に住宅難の状況は、一段と激しくなろうとしている。また、路上生活者、簡易宿泊所での生活者などホームレス人口が顕在化し、拡大しつつある¹⁾。
- これは4年ほど前の分析であるが、東京圏の事態は連続してこのように進行し、かつ悪化している。本稿では、住宅の遠隔地化と長時間遠距離通勤問題を取りあげる。

2. 土地、住宅、通勤時間の相関関係

土地（地価）、住宅、通勤距離（時間）の相関関係はどのようなものかを考えてみる。

国土庁の地価公示では、「沿線駅周辺住宅地の公示価格例」が発表される。東京圏では60km（東京駅からの直線距離）圏までのものが示されている。例えば「東武東上線方面」の公示価格例（92年1月1日の1㎡当たりの価格・千円）では、ときわ台（10キロ圏）－604、志木（20キロ圏）－445、上福岡（30キロ圏）－401、川越（40

キロ圏）－395、坂戸（50キロ圏）－232、東松山（60キロ圏）－193となっている。

10キロ圏のときわ台を100とした価格指数は、志木－73、上福岡－66、川越－65、坂戸－38、東松山－32、という整数列となっている。都心すなわち職域への距離によって住宅地価は基本的に規定されていることがわかる。

もともと住宅（地）は、「職住近接」の原理にしたがって、近接の順序に位置し、また配置され、拡大されていく法則性を示す。これは、労働力再生産の場としての住宅は、生産の場に近接している必要性があるからであり、また勤労者も通勤の利便性を住宅の選択の重要な要素にしていることに起因している。住宅地の地価はこれらの需要と供給の関係によって基本的に形成されている。

都市がまだ小規模の場合は、「職住近接」型の住宅がごく一般的であり、その取得は容易であるが、都市集中がすすみ都市が大規模になればなるほど、この「職住近接」は必然的に困難になり、流動化していくことになる。

大企業をはじめとした各種事業所の集中は、労働力人口の絶え間ない増加を生み出し、同時に地価を絶え間なく押し上げ、職域に近接した土地の居住利用を限界にし、また駆逐して、つぎつぎに大都市近郊部に勤労者の住宅を追いやることになる。これは、資本主義における都市の土地利用の運動法則である²⁾。

東京一極集中による都心の膨大なオフィスビルの進出と既存居住地の破壊、そして前例のない地価高騰と高家賃化は、この運動法則を一举に全面的に加速させた。住宅の取得にあたって、通勤の利便性を選択する余地は決定的に失われ、長時間遠距離通勤を覚悟のうで50キロ圏、60キロ圏にマイホームをもとめざるを得ない状況が生まれたのである。

つまり、土地、住宅、通勤時間の相関関係を貫いている基軸は、都市集中＝東京一極集中にはからず、長時間遠距離通勤問題は、東京一極集中の一つの典型的表れであり、勤労者の生活に重大な影響をもたらしているのである。

一極集中と住生活の貧困化

都市の大規模化と居住状態の悪化の問題について、早川和男神戸大学教授はつぎのように説明している。

「都市機能が集積し、都市規模が大きくなると、企業の利潤は増大する。そこで地代負担能力が高くなり、地価が上がる。しかし、住宅地を買う勤労者の賃金は、都市の大規模化による超過利潤ほどはふえない。その結果が、宅地取得難などの現象となって現れる。また過密居住、宅地零細化、遠距離通勤化がひきおこされる³⁾。」

「資本主義の高度化が進むほど、名目賃金の上昇にもかかわらず労働力再生産のための生活資料の多様化による必要費用——子弟の教育費、耐久消費財、交通・通勤費、労働の過酷さを癒すための娯楽・レジャー費、疲労回復のための飲酒代など——の増大をもたらす。それはいずれも支出弾力性の大きい要素であり、その結果、地代・家賃負担能力はさらに押し下げられる。

しかも一方、都市の巨大化は限界地地代の先端を都心からいよいよ遠くへと追いやっている。住宅を郊外にもち、地代負担を圧縮するという方向にも限界を生じる。その結果、地代・家賃の負担は他の支出とのバランスをこわしてまで行われる。その支出弾力性はきわめて小さく、所得が少々ふえても圧迫されている他の品目の支出にまわされる。それでも必要な地代・家賃をまかなうことはできず、住居の質はさらに落とされざるをえないのである。都市の大規模化こそは住居の貧困化の一大要因である⁴⁾。」

3. 長時間遠距離通勤の実態とその性格

東京一極集中は長時間遠距離通勤をいかにもたらしめたのか、そして勤労者にいかに重大な犠牲と被害をおよぼしているのかを検証する。

91年度版「国民生活白書」（経済企画庁）は「東京一極集中と国民の暮らし」を特集しているが、その中で「通勤コストの過大な負担」を上げざるをえないほどである。その内容を概観すればつぎのようになる。

1965年の東京の通勤圏は、西は東京都小平市、国立市、北が埼玉県浦和市、富士見市、東が千葉県船橋市、習志野市といった都心から30キロ圏までが、通勤率（東京23区に通勤する割合）30%以上であり、40キロ圏までが通勤率20%であった。

それが、1985年になると、通勤率30%以上の地域が西は川崎市、横浜市北部、東京都町田市、北が埼玉県春日部市、東が茨城県利根町、千葉県八千代市といった都心から40キロ圏までに拡大し、通勤率20%以上の地域も西は神奈川県鎌倉市、北は埼玉県栗栗橋町、東は千葉市といった40キロ圏、50キロ圏まで拡大している。

通勤時間の拡大では、東京圏の通勤・通学時間1時間（片道）以内の人の割合は、1975年の49.2%から85年には43.7%に低下、逆に1時間30分以上必要な人の割合は15.8%から19.4%に高まっている。

東京圏における通勤問題は、その時間の長さもさることながらその混雑のひどさも問題となっている。最混雑時1時間における混雑度が200%をこえる路線は20本近くで、東京圏のほとんどの路線におよび、まさにどの電車も「痛勤電車」となっている。

「国民生活白書」は「以上のような劣悪な通勤環境にあって、近年の企業の東京一極集中にと

特集・東京一極集中と労働者・住民生活

もなう通勤時間の長期化は、自由時間の喪失と考えることもできる」としている。

東京一極集中が引き起こした勤労者の「長時間遠距離通勤」の実態は、「自由時間の喪失」などという生やさしいものでなく、肉体的・精神的・経済的・時間的犠牲を余儀なくされる「通勤労働」というべきものであって、資本による実質的な拘束時間の拡大と考えなくてはならない。

東京圏－100万人を超える長時間通勤者

90年（平成2年）の国勢調査では、初めて通勤・通学の「所要時間」が調査された。これは「人口の地域間移動の実態を把握するため」と説明されている。この国勢調査の集計結果から、東京一極集中化の長時間通勤問題を把握・分析する。

まず、東京都への流入人口は90年10月現在で318万人である。85年からの5年間で60万人、23%も増加している。その前の5年間（80年から85年）では33万人、15%であったから、最近5年間でいかに集中が強まったのかが判明する。

流入人口の内訳は、埼玉県からの流入が110万人、神奈川県から108万人、千葉県から86万人となっていて、この3県で東京への流入人口の96%を占める。なお茨城県からの流入は7万4千人で、85年比で1万2千人、20%の高い伸びを示している。

東京都の「15歳以上自宅外就業者・通学者数」（従業地・通学地）の総数は915万人であるから、流入人口がそのうちの3分の1以上を占めている。

流入人口318万人の通勤・通学時間を示したのが（表1）である。1時間30分以上の通勤・通学者は35%で100万人を超えるもの（1,114,300人）となっている（ここでは片道1時間30分以上を長時間通勤者としている）。

欧米諸国の場合、1時間未満の通勤時間がほとんど（83%）であり、1時間以上の通勤は例外的である。東京圏の場合は、その例外の方がほとんどという異常な長時間通勤を強いられている。

表1 東京流入人口の通勤・通学時間

通勤・通学時間	通勤・通学者数	割合(%)
総数	3,177,200	100.0
1時間未満	544,000	17.1
1時間0～29分	1,517,500	47.8
" 30～59分	844,400	26.6
2時間以上	269,900	8.5

（90年国勢調査・抽出速報集計から作成、表2も同じ）

住宅の所有形態と長時間通勤

東京への通勤圏の筆頭である埼玉県在住者の住宅所有別の通勤時間を見たものが（表2）である。全国的な平均では、持ち家世帯は通勤時間が1時間を超える者は約2割となっているが、埼玉では約5割が1時間以上の通勤である。また公団・公社の借家居住者は全国的に通勤時間が長い（1時間以上33.6%）のが特徴であるが、埼玉では約6割が1時間以上となっている。1時間30分以上の長時間通勤者は、持ち家と公団・公社の借家で20%を超えている。なお公団・公社の借家で通勤時間が長いのは、遠隔地で広域的な新規開発を行っているからである。

表2 埼玉県の住宅所有別の通勤時間（世帯主）

住宅の 所有関係	割合 (%)				
	総数	1時間未満	1時間～29分	30分～59分	2時間以上
持ち家	100	51.6	28.1	16.1	4.2
公営の借家	100	71.4	16.7	10.5	1.4
公団・公社の借家	100	41.1	34.4	19.5	5.0
民営の借家	100	66.7	23.9	7.5	1.9
給与住宅	100	58.8	30.0	9.8	1.4

勤労者の犠牲と政治の責任

90年の国勢調査の前年の89年、労働省は「大都市圏勤労者の通勤問題に関するアンケート調査」を行っている。その結果では、がまんできる通勤時間は30分～1時間未満と答える人が多数であり、1時間30分以上の通勤者では「疲れる」(76%)、「自分の時間が持てない」(56%)、「睡眠時間が足りない」(52%)、「家族という時間が少ない」(46%)、という痛切な訴えが寄せられている。長時間通勤がいかに勤労者の心身と生活に重大な影響を与えているのかは、こうした調査結果にも明確に示されている。

91年10月の「都市通勤の現状と勤労者生活への影響に関する研究報告」(労働省)を見ると、1時間30分以上の通勤者の8割が「不満」を訴えている結果が出ている。

そしてこの調査の自由記入欄には「1日4～5時間を通勤に充てるということは、人生の5分の1を無駄にしている」(35歳)、「通勤時間を少しでも有効に過ごすため、本を読んだりしているが、やはりこれは全く無駄、エネルギーの浪費と思う」(42歳)「長距離電車で60分乗っているが、10年前から乗車人口が毎年増加し、ここ6～7年全然座れなくなった。」(47歳)、「身体のことを考えて最近是新幹線通勤をしているが、新幹線通勤・通学が多く、座れないことが多い」(38歳)、などの声が記載されている。(なお、新幹線通勤者は近年増加しており1985年2,714人であったものが、90年度には約3倍の7,821人となっている。～「91年国民生活白書」)

さきの労働省の研究報告書でも「通勤時間の延長は時短効果を実質的に相殺し、ゆとりある豊かな勤労者生活を阻害する」と述べざるを得ない。勤労者に犠牲と負担を強いる長時間遠距離通勤は、明らかに今日の政治と政策の帰結と

してもたらされたものであるといえる。

ここでは、解決の政策にまでふれることはできないが、すでに述べた根本原因に抜本的なメスを入れ、政治の変革を含むたかいた運動が必要である。

注

- 1) 坂庭 国晴 「国際居住年と日本の住宅問題」P.59 (消費者問題調査季法・No.52 1987年12月-財団法人消費生活研究所)
- 2) 坂庭 国晴 「どうする住宅難時代」P.90～91 (学習の友社)
- 3) 早川 和男 「空間価値論」P.113 (勤草書房)
- 4) 同上 P.115～116

(住宅・都市整備公団労働組合〈団体会員〉中央執行委員長)

報告集

『日本的労使関係』と労働組合の権利

日本語版・A5判136頁 頒価1,000円

英語版・A5判128頁 頒価1,500円

昨年11月に全労連が主催した国際シンポジウムの報告・記録集

- 「企業中心社会」「効率第一主義」にたいする国際的な批判
- 「人間らしく働き、人間らしく生きるために」は独占の横暴にたいする反撃のよびかけであるとともに、各国の労働者、労働組合の共同の課題を追求するものである

申し込みは全労連国際局(☎03-5472-5841)

・労働総研(☎03-3940-0523)まで