

理想 未来 城市

2022长三角城市跨城通勤年度报告

2022长三角城市跨城通勤年度报告

编者按：自2020年以来，每年发布的长三角通勤报告持续关注长三角范围内每日跨城通勤的群体。2022年度报告不仅关注上海与周边城市的跨城通勤，亦重点关注了典型商务区、长三角一体化示范区的跨城通勤现象。2022年数据显示，2018年长三角一体化战略实施以来，上海市域与周边城市跨城通勤规模一直维持着逐年稳定上升的趋势。即便2020年以来的3年，这一上升趋势仍保持不变。上海的部分商务区已经朝着长三角区域性就业中心发展。其中，虹桥商务区是上海市内跨城通勤就业规模增长最快的就业中心，也是在长三角辐射范围扩大最显著的就业中心。在青浦、吴江、嘉善组成的长三角一体化示范区内，跨城通勤现象也显示出示范区正在走向融合。长三角的一体化进程会促进长三角城市关系向更紧密、高效的方向发展，我们希望通过《长三角城市跨城通勤年度系列报告》，为大家提供一种持续观测长三角城际关系动态变化的视角。

编制单位：同济大学建筑与城市规划学院 智慧足迹数据科技有限公司

课题负责人：钮心毅（同济大学建筑与城市规划学院 教授，博士生导师）

课题组成员：同济大学建筑与城市规划学院 钮心毅 邵彦羲 李昕卓 郭旭 孙潇 张小可 刘思涵
智慧足迹数据科技有限公司 张岩 冯永恒 付景新 罗剑锋 蔡丽 王春兰

0 引言

越织越密的城际高速交通网络,让上海、苏州、嘉兴等长三角城市之间的“双向奔赴”成为趋势。跨城通勤者们走出家门,是为了寻求更好的工作;回到归处,是为了家人的幸福和牵挂。每天或每周跨城往返的一来一回,成为他们连接未来和幸福的“高速列车”。长三角一体化和上海大都市圈为长三角人提供了更多的选择,也为长三角城市的发展带来了更多的机遇。

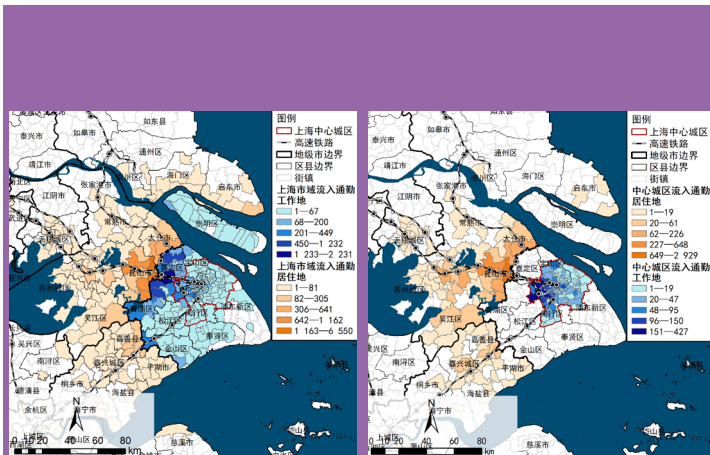
本报告聚焦于上海与周边城市之间的跨城通勤现象,2022年报告着重关注上海典型就业中心、热点地区与长三角近沪城市之间的跨城通勤。报告从地级市、区县、热点地区(包括部分就业中心)、不同频次的通勤现象4个层次展开,研究上海跨城通勤的流量、流向、空间分布特征,同时探讨热点地区、就业中心的演变特征,以及不同通勤频次下的跨城通勤特征差异,以此认识长三角一体化和上海大都市圈的发展状况。

本报告中的跨城通勤是指居住地和工作地跨越地级市边界、每个工作日往来于居住地和工作地的通勤现象。不同频次的跨城通勤是指在居住地、工作地两地均有固定居所,每月或每周以相对固定的频次往来于工作地和外地居住地的通勤现象。本报告采用2022年9月及过往年份的长三角三省一市范围内的中国联通匿名手机信令数据进行计算。报告中的人数均为识别出稳定居住地和工作地的联通用户,未经扩样,不是实际人数值。

1 地级市层面的上海跨城通勤特征

1.1 整体规模特征

2022年,上海周边的南通、苏州、嘉兴、无锡等地级市流入上海市域的跨城通勤总人数达到14 841人,其中流入上海中心城区的跨城通勤总人数达到5 364人,上海市域流出至周边地级市的跨城通勤总人数为6 919人,上海中心城区流出至周边地级市的跨城通勤总人数为1 507人(见图1-图2)。这说明周边地级市与上海市之间的跨城通勤还是以流入上海方向的通勤为主体,上海市是对周边地级市极具有吸引力的跨城通勤工作地。

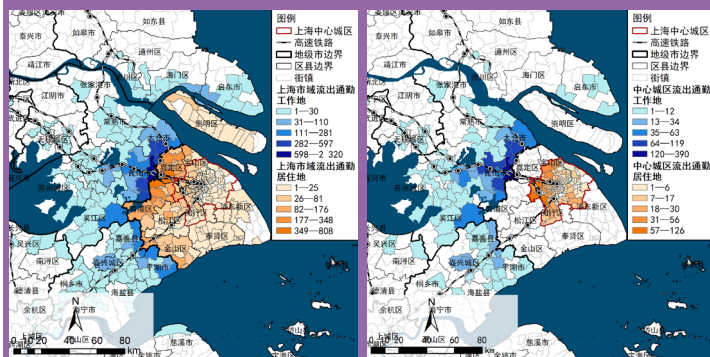


a 上海市域

b 上海中心城区

图1 上海流入通勤者空间分布

Fig.1 Spatial distribution of the incoming commuters into Shanghai



a 上海市域

b 上海中心城区

图2 上海流出通勤者空间分布

Fig.2 Spatial distribution of outgoing commuters from Shanghai

1.2 整体方向特征

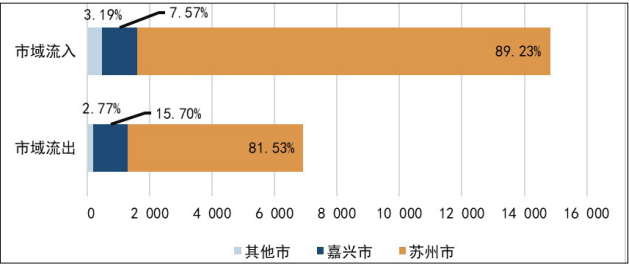
上海市域的总体流入、流出通勤比为2.14,上海中心城区的总体入出的比值达到3.56,相较而言,居住在周边城市、在上海就业的规模远超居住在上海、在周边城市就业的规模,体现了上海的就业吸引力。

在上海周边地级市中,苏州市与上海跨城通勤联系最为紧密。苏州市是流入上海市域及中心城区跨城通勤者的主要居住地,通勤规模分别占89.23%和95.44%。嘉兴市与上海跨城通勤联系数量处于第二位。嘉兴市与上海市域的入出比为1.03,与上海中心城区的入出比为0.96,与2021年相比,2022年嘉兴市的入出比有较大幅度的提升(见图3-图4)。

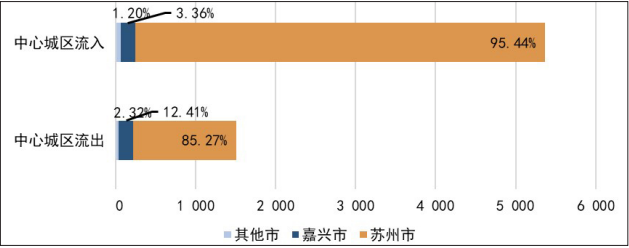
2 区县层面的上海跨城通勤特征

2.1 整体规模特征

以区县层面测算,昆山市、太仓市和苏州城区是流入上海



a 上海市域



b 上海中心城区

图3 各地级市流入流出通勤规模(单位:人)

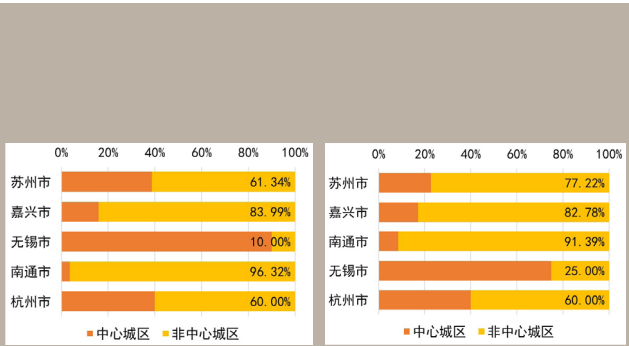
Fig.3 Commuting volumes between Shanghai and surrounding prefecture-level cities

市域通勤者的主要来源,分别占流入上海市域总量的68.78%、12.95%、4.76%。自2018年长三角一体化战略实施以来,昆山市、太仓市和苏州城区稳居流入上海市域的前三位。

昆山市、太仓市和平湖市为上海市域流出通勤者的主要目的地,其流出量分别占总量的56.21%、17.91%、8.06%。从上海市域流出的跨城通勤者,前往昆山市与太仓市的占比历年均稳居前二,而昆山市较2021年占比有所回落,太仓市的比例在逐年升高。

流入上海市域的通勤者的主要工作地为嘉定区、青浦区和闵行区,分别占流入总量的29.33%、24.45%、7.56%。上海市域流出的通勤者在上海的主要居住地为青浦区、嘉定区和金山区,分别占流出总量的33.81%、26.85%、8.11%。

昆山市、太仓市和苏州城区为上海中心城区流出通勤者的主要目的地。2022年其流出量分别占总量的50.0%、19.6%、10.3%。昆山市、苏州城区和太仓市为流入上海中心城区的主要来源地,2022年其流入量分别占总量的78.39%、8.99%、6.62%。



a 各地级市流入上海

b 上海流出至各地级市

图4 上海中心城区和非中心城区通勤者占比

Fig.4 Share of inter-city commuting of the central city and the suburbs of Shanghai

流入上海中心城区的通勤者在上海的主要工作地为闵行区、普陀区和长宁区,分别占流入总量的20.5%、11.5%、11.3%。上海中心城区流出的通勤者在上海的主要居住地为闵行区、宝山区和长宁区,分别占流出总量的24.95%、12.07%、10.02%。

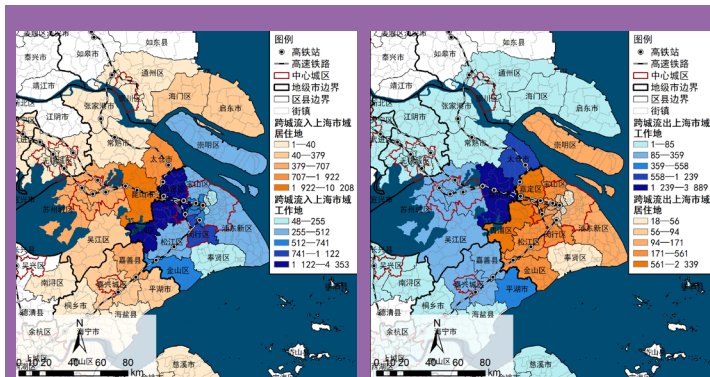
2.2 整体方向特征

上海市各区的跨城流入通勤者普遍多于跨城流出通勤者(见图5-图9,表1)。近沪城市区县中,流入上海市域的通勤量普遍高于上海市域流出通勤量。其中流入上海市域的通勤量排名前15名的近沪城市区县分别为昆山市、太仓市、苏州城区、嘉善县、吴江区、平湖市、启东市、海门区、嘉兴城区、无锡城区、常熟市、海盐县、杭州城区、南通城区和常州城区;流出上海市域的通勤量排名前15名的近沪城市区县分别为昆山市、太仓市、平湖市、嘉善县、苏州城区、吴江区、嘉兴城区、启东市、海门区、常熟市、海盐县、无锡城区、桐乡市、杭州城区和南通城区。

2.3 与苏州方向的联系

苏州与上海市域的跨城通勤在市域边界和中心城区呈现高值区。昆山市、太仓市和苏州城区与上海市域通勤联系最为紧密,规模分别占苏州与上海市域跨城通勤总量的76.9%、16.2%、5.3%。2018年以来,上海市域与昆山市、太仓市的通勤联系规模、占比均逐年上升。苏州与上海中心城区的通勤联系占苏州与上海市域全部通勤量的35.9%。昆山市、苏州城区和太仓市与上海中心城区通勤联系最为紧密,其规模分别占苏州与上海中心城区跨城通勤总量的79.4%、10.0%、8.9%(见图10-图12)。

苏州流入上海中心城区的跨城通勤者的工作地主要分布于浦西;在苏州的居住地主要集中在花桥、昆山城区以及苏州城区的高铁站点周边。上海中心城区流出至苏州的通勤者数量相对较少,在上海的居住地主要分布在浦西,工作地在花桥较为集中。

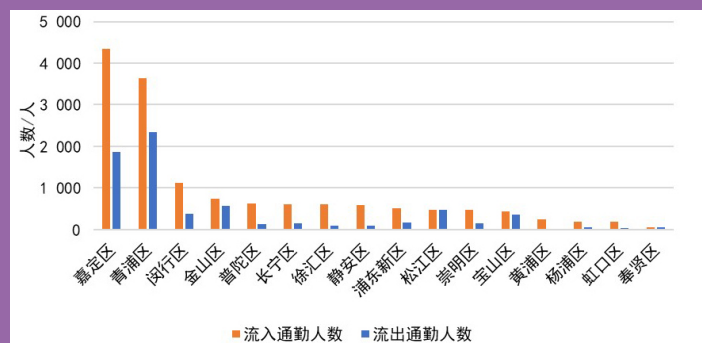


a 流入上海市域

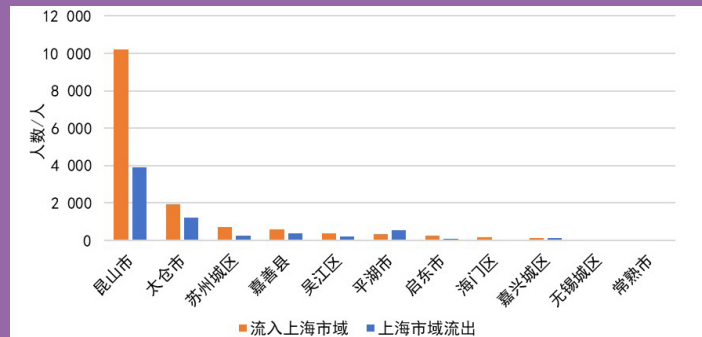
b 流出上海市域

图5 上海市域跨城通勤者空间分布(区县层面)

Fig.5 Spatial distribution of inter-city commuters of Shanghai (by districts)



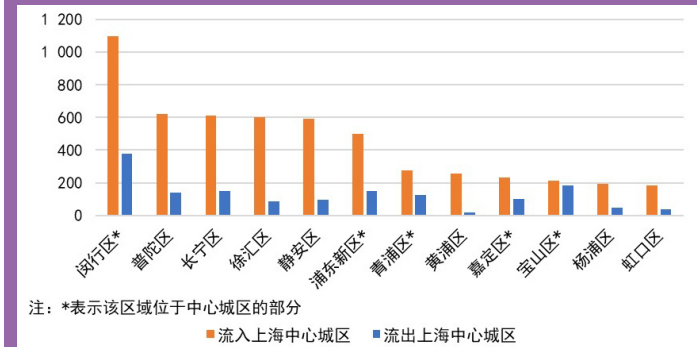
a 上海市域各区



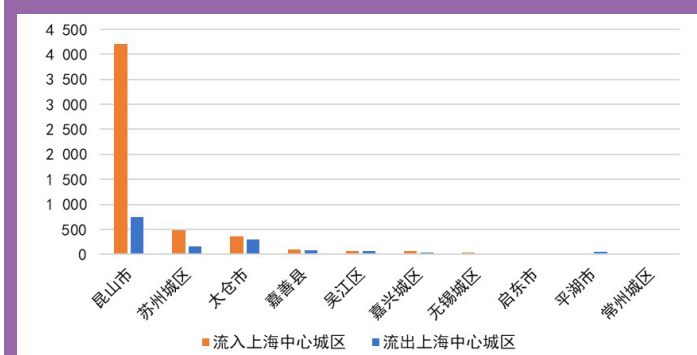
b 周边城市各区县

图6 各区县跨上海市域通勤规模

Fig.6 Inter-city commuting volumes of districts between Shanghai and surrounding cities



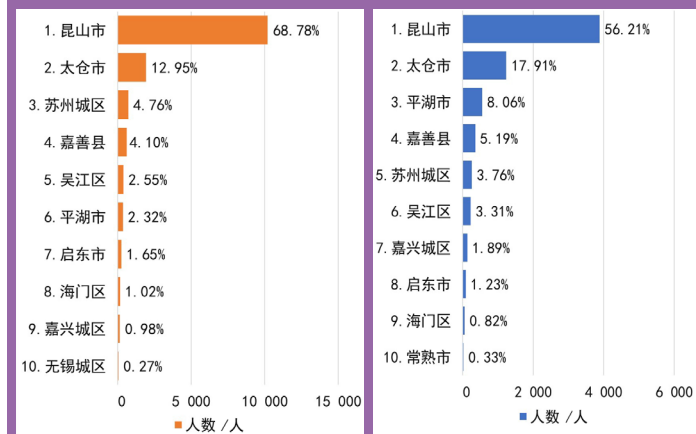
α 上海中心城区各区



β 周边城市各区县

图7 各区县跨上海中心城区通勤规模 (单位:人)

Fig.7 Inter-city commuting volumes of districts between central Shanghai and surrounding cities

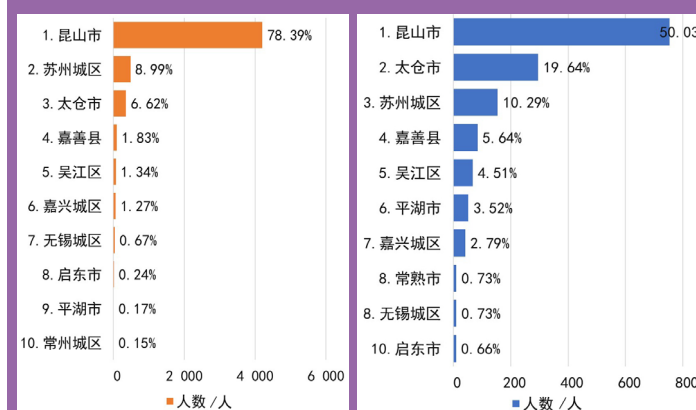


α 周边各区县流入上海市域排名

β 上海市域流出周边市域排名

图8 上海市域与周边各区县通勤量排名

Fig.8 Ranking of commuting volumes between Shanghai and surrounding cities



α 周边各区县流入上海中心城区排名

β 上海中心城区流出周边各区县排名

图9 上海中心城区与周边各区县通勤量排名

Fig.9 Ranking of commuting volumes between central Shanghai and surrounding cities

表1 上海市域与周边各区县通勤量排名表

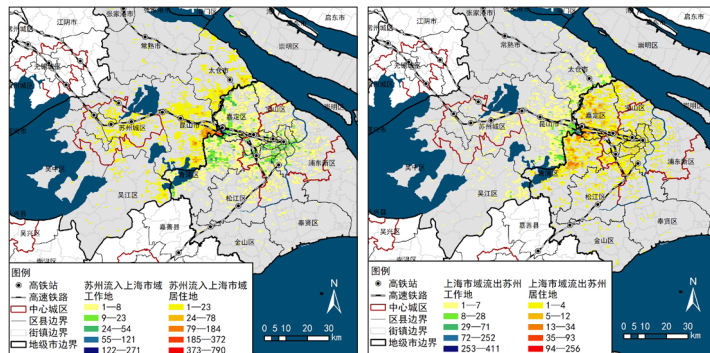
Tab.1 Ranking of commuting volumes between Shanghai and surrounding cities

a 周边各区县流入上海市域排名

排名	所属地级市	区县	流入上海市域人数 / 人	百分比 / %
1	苏州市	昆山市	10 208	68.78
2	苏州市	太仓市	1 922	12.95
3	苏州市	苏州城区	707	4.76
4	嘉兴市	嘉善县	608	4.10
5	苏州市	吴江区	379	2.55
6	嘉兴市	平湖市	345	2.32
7	南通市	启东市	245	1.65
8	南通市	海门区	152	1.02
9	嘉兴市	嘉兴城区	145	0.98
10	无锡市	无锡城区	40	0.27
11	苏州市	常熟市	26	0.18
12	嘉兴市	海盐县	16	0.11
13	杭州市	杭州城区	10	0.07
14	南通市	南通城区	9	0.06
15	常州市	常州城区	8	0.05

b 上海市域流出周边市域排名

排名	所属地级市	区县	流出上海市域人数 / 人	百分比 / %
1	苏州市	昆山市	3 889	56.21
2	苏州市	太仓市	1 239	17.91
3	嘉兴市	平湖市	558	8.06
4	嘉兴市	嘉善县	359	5.19
5	苏州市	苏州城区	260	3.76
6	苏州市	吴江区	229	3.31
7	嘉兴市	嘉兴城区	131	1.89
8	南通市	启东市	85	1.23
9	南通市	海门区	57	0.82
10	苏州市	常熟市	23	0.33
11	嘉兴市	海盐县	19	0.27
12	无锡市	无锡城区	15	0.22
13	嘉兴市	桐乡市	12	0.17
14	杭州市	杭州城区	10	0.14
15	南通市	南通城区	8	0.12

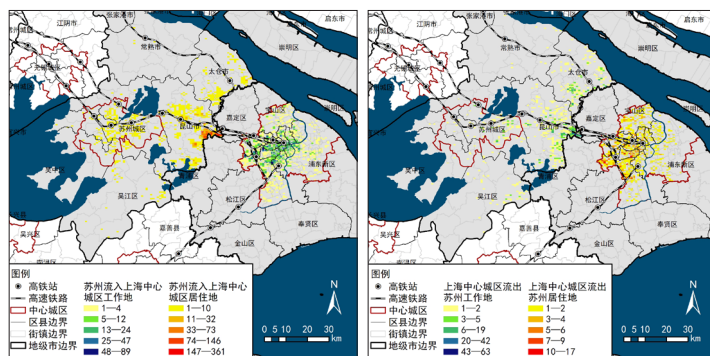


a 苏州流入上海市域

b 上海市域流入苏州

图10 苏州和上海市域跨城通勤者的空间分布

Fig.10 Spatial distribution of inter-city commuters between Suzhou and Shanghai

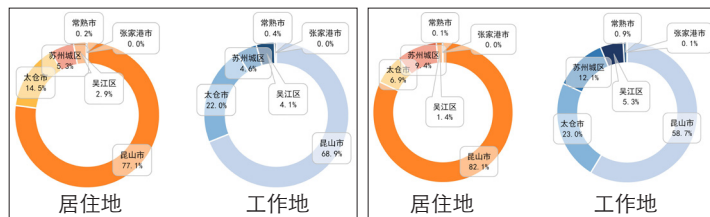


a 苏州流入上海中心城区

b 上海中心城区流入苏州

图11 苏州和上海中心城区跨城通勤者的空间分布

Fig.11 Spatial distribution of inter-city commuters between Suzhou and Shanghai central city



a 苏州与上海市域

b 苏州与上海中心城区

图12 苏州与上海跨城通勤者的居住地/工作地分布

Fig.12 Residences and workplaces of inter-city commuters between Suzhou and Shanghai

2.4 嘉兴方向的联系

嘉兴与上海的跨城通勤总量在长三角各城市中位列第二。嘉兴各区县中,嘉善县、平湖市和嘉兴城区与上海市域通勤联系最为紧密,其通勤规模分别约占嘉兴市与上海市域跨城通勤总量的51.7%、33.0%、12.9%。综合流入与流出方向,嘉兴与上海跨城通勤主要位于上海郊区,与中心城区的通勤量仅占总量的19.0% (见图13-图15)。嘉兴各区县与上海市域的跨城通勤主要集中于两市交界处。嘉兴流入上海通勤者的居住地在嘉兴城区、嘉善县分布较为集中。上海流出至嘉兴通勤者的居住地则更多集中在金山新城和金山区枫泾镇。

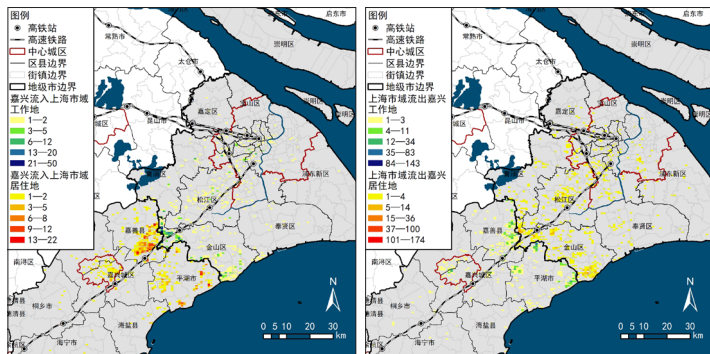
3 热点地区的跨城通勤特征

根据跨城通勤规模,选取上海市域外的苏州方向的花桥、昆山城区、苏州工业园区、太仓城区和嘉兴方向的嘉善作为上海跨城通勤热点居住地区。其中,花桥是流入上海市域和上海中心城区跨城通勤规模最大的地区,分别达到5 519人和2 784人。总体来说,在热点地区中,居住地与上海市域距离越远的跨城通勤群体在上海中心城区就业的比例越高,居住在苏州工业园区的跨城通勤群体在上海中心城区就业的比例最高,达到72.82%。

3.1 苏州方向至上海跨城通勤就业地

苏州方向有花桥、昆山城区、苏州工业园区和太仓4个与上海存在紧密通勤联系的热点地区。居住在花桥的通勤者在上海中心城区的工作地主要分布在浦西,其中漕河泾、曹杨路、临空经济园区、虹桥商务区和上海火车站周边等是工作地的热点地区,平均直线通勤距离为30.93 km (见图16a)。居住在花桥的通勤者在上海郊区的工作地主要在嘉定区和青浦区,其中位于苏沪边界的安亭镇是主要的热点地区,平均直线通勤距离为8.31 km (见图16b)。

居住在昆山城区的通勤者在上海中心城区的热点工作地为

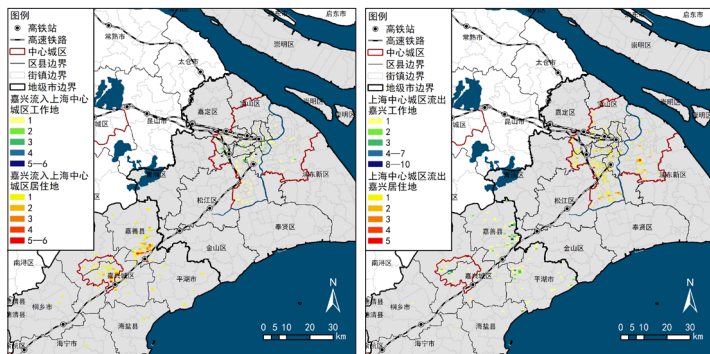


a 嘉兴流入上海市域

b 上海市域流入嘉兴

图13 嘉兴和上海市域跨城通勤者的空间分布

Fig.13 Spatial distribution of inter-city commuters between Jiaxing and Shanghai

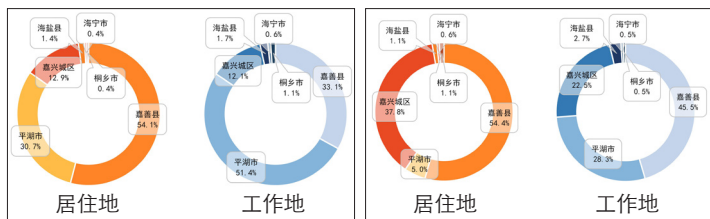


a 嘉兴流入上海中心城区

b 上海中心城区流入嘉兴

图14 嘉兴与上海中心城区跨城通勤者空间分布

Fig.14 Spatial distribution of inter-city commuters between Jiaxing and Shanghai central city



a 嘉兴与上海市域

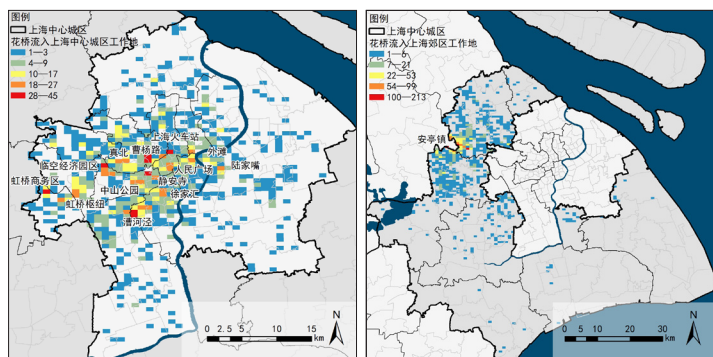
b 嘉兴与上海中心城区

图15 嘉兴与上海跨城通勤者的居住地/工作地分布

Fig.15 Residences and workplaces of inter-city commuters between Jiaxing and Shanghai

上海火车站周边、临空经济园区、虹桥枢纽附近,平均直线通勤距离为45.98 km (见图17a)。在上海郊区的就业热点地区是安亭镇和嘉定工业区,平均直线通勤距离为22.17 km (见图17b)。

居住在苏州工业园区的通勤者数量相对较少,在上海中心城区的热点工作地为虹桥枢纽附近、临空经济园区、漕河泾,平均直线通勤距离为67.38 km (见图18a)。在上海郊区的工作地分布较为分散,主要分布在嘉定区和青浦区,其中上海汽车城和嘉定工业区是相对热点地区,平均直线通勤距离为46.53 km (见图18b)。



3.2 嘉兴方向至上海跨城通勤就业地

嘉兴方向上,嘉善与上海有相对较为紧密的跨城通勤。居住于嘉善的跨城通勤者在上海中心城区的热点工作地主要为徐家汇和虹桥枢纽,平均直线通勤距离为61.04 km (见图20a)。在上海郊区的热点工作地为枫泾镇工业园区,平均直线通勤距离为11.66 km (见图20b)。

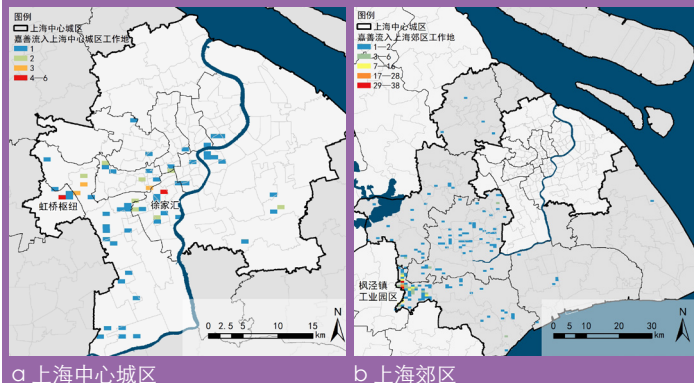
4 就业中心的跨城通勤特征

2017年至2022年,上海部分区域型的就业中心在长三角范围的辐射强度不断提升,具体体现为跨城通勤人数规模扩大、跨城通勤居住地的覆盖范围扩大 (见图21)。本节选择具有代表性的虹桥商务区、漕河泾开发区和陆家嘴3个位于上海的就业中心,分析其跨城通勤特征。

4.1 至虹桥商务区的跨城通勤者的居住地演变

根据《长江三角洲区域一体化发展规划纲要》和《关于加快虹桥商务区建设打造国际开放枢纽的实施方案》的要求,虹桥商务区是上海贯彻落实长三角一体化国家战略、推进长三角更高质量一体化发展的重点区域,该片区需承担起“动力核”的重要功能,并增强辐射长三角、服务全国、联通国际的枢纽功能。2017—2022年,虹桥商务区是上海中心城区内跨城通勤就业规模增长最快的地区之一,也是跨城通勤就业辐射范围扩大最明显的就业中心之一。虹桥商务区正逐步成为长三角更高质量一体化发展的“动力核”,其服务长三角的枢纽功能持续增强。

2017—2022年,虹桥商务区跨城通勤的人数规模和居住地覆盖范围共同反映了该地区对长三角的辐射能力有显著增强。通勤规模上,虹桥商务区是近年跨城通勤规模增长最明显的片区之一,5年间跨城通勤规模增长约168%。空间范围上,该片区跨城通勤就业者的居住地范围越来越广。其中,虹桥商务区跨城通勤群体的居住地的主要分布没有发生结构性变化,主要分布在花桥、苏州城区、昆山城区、太仓城区等 (其中花桥



α 上海中心城区

b 上海郊区

图20 嘉善通勤者在上海的工作地分布

Fig.20 Workplaces of inter-city commuters into Shanghai from Jiashan

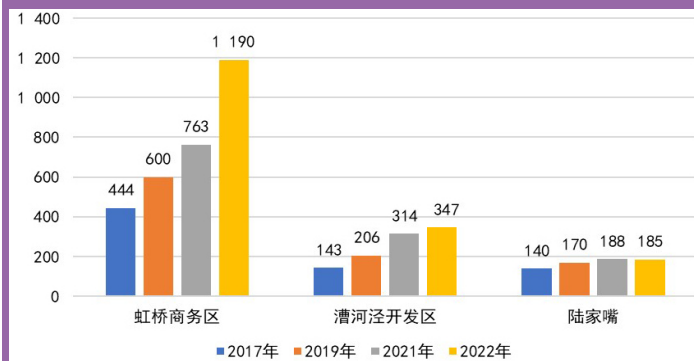


图21 2017—2022年典型就业中心跨城通勤规模

Fig.21 Inter-city commuting volumes of typical employment centers from 2017 to 2022

占比最高),但以上地区均出现了覆盖范围的扩大。除以上主要居住地外,秀洲区、南湖区、嘉善县的居住地范围也不断扩大(见图22)。

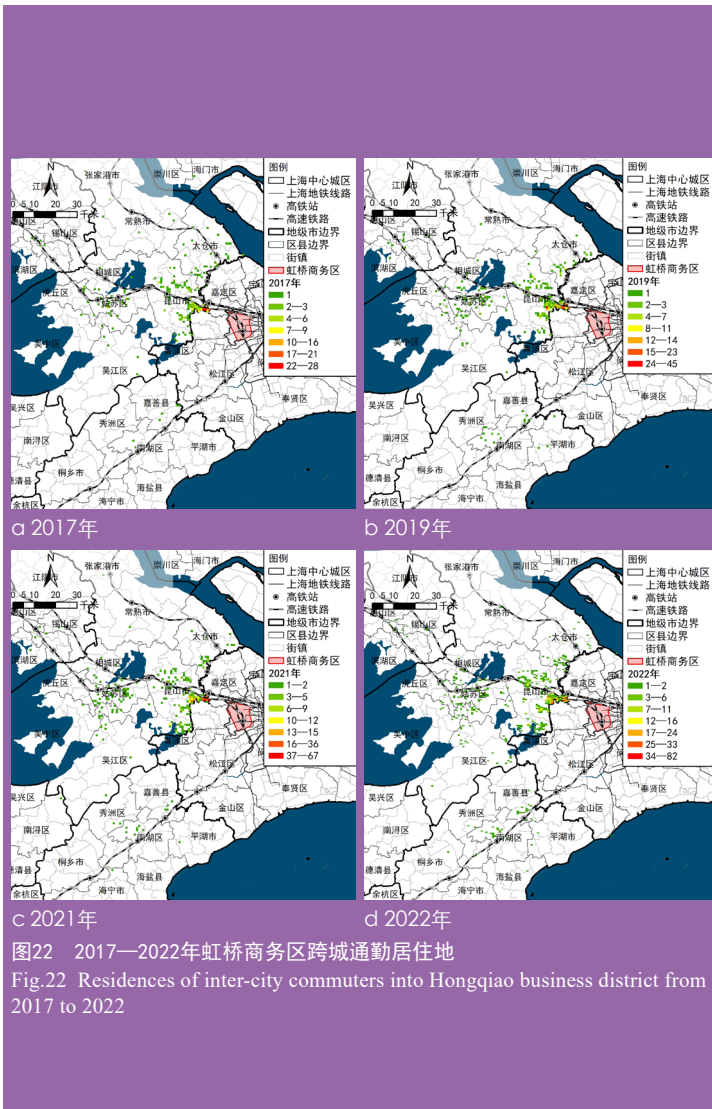
此外,2022年近一年,虹桥商务区的总部型经济加快集聚,累计引进总部类企业超过400家;创新型经济持续增强,重点产业新增企业数占比超70%,科学研究和技术服务类企业占比是全市平均水平的2.4倍;国内国际贸易实现两位数增长^①。虹桥商务区作为高水平对外开放门户,已将其服务范围扩大至全国乃至全球;作为世界级商务区,正逐步加强整合长三角乃至全国的商务要素资源,人才流动逐步拓展到长三角更大的范围。在促进长三角产业联动的导向下,虹桥商务区在不断推动长三角企业互动、促进长三角资源和人才的流动。

4.2 至漕河泾开发区的跨城通勤者的居住地演变

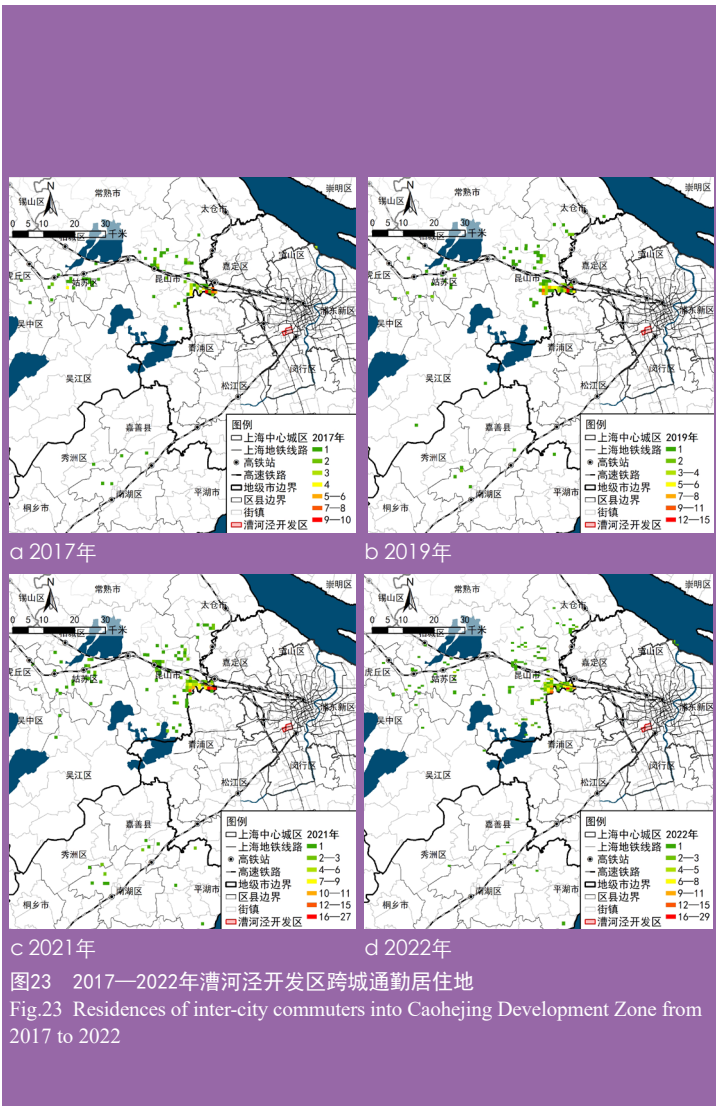
漕河泾开发区是上海市同时具备国家级经济技术开发区、国家级高新技术产业开发区、国家级出口加工区三重功能的开发区。2017—2022年,漕河泾开发区的跨城通勤就业规模稳步增长,跨城就业辐射能力逐步提升。漕河泾开发区正在稳步提升其在长三角的科技创新影响力。

2017—2022年,跨城通勤的人数规模和居住地覆盖范围共同反映了该地区对长三角的辐射能力有明显增强。通勤规模上,漕河泾开发区的跨城通勤就业者的规模越来越大,5年间跨城通勤规模增长了143%。空间范围上,漕河泾跨城通勤群体的居住地范围越来越广,居住地分布保持着沿高铁沿线的结构,成片居住地的范围基本稳定,在部分城市的居住地覆盖范围持续变大,尤其是近沪的太仓市、昆山市和嘉善县(见图23)。

目前,漕河泾开发区入驻企业超过4 900家,世界500强投资



注释: ①数据来源为上海市市政府新闻发布会问答实录(2022年3月2日上午)。



项目超141个,营业收入超5 423亿元,且地区就业人数超过了30万人。其中,拥有中外高科技企业及研发、服务机构3 600多家,其中81家世界500强跨国公司设立136家高科技企业,电子信息已成为支柱产业,该产业的吸引力能支撑漕河泾开发区继续提升长三角辐射能力^②。近年来,漕河泾开发区作为上海建设具有全球影响力科技创新中心依托的重要承载区之一,其在长三角的辐射能力实现了提升,在原有的辐射范围上,跨城通勤规模显著增加。

4.3 至陆家嘴的跨城通勤者的居住地演变

2021年8月12日发布的《自贸试验区陆家嘴片区发展“十四五”规划》显示,陆家嘴将进一步强化国际化水平最高、生态功能最完整、营商服务最优3大优势,加快建设全球人民币金融资产配置中心、世界级总部功能集聚高地和国际化一流营商环境示范区,将陆家嘴金融城建设成为上海国际金融中心核心区和与中国国际地位相匹配的国际一流金融城。2017—2022年,陆家嘴的跨城通勤就业规模小幅增长,跨城就业辐射能力略有提升。陆家嘴作为上海、长三角区域乃至国际金融中心的作用稳健。

2017—2022年,陆家嘴跨城通勤的人数规模反映了该地区对长三角的辐射能力有一定增强。通勤规模上,陆家嘴的跨城通勤就业者的规模越来越大,5年间跨城通勤规模增长了32%。空间范围上,其跨城通勤群体的居住地基本分布在苏州方向,在昆山与上海交界处呈现热点区域,成片居住地的范围基本稳定(见图24)。

陆家嘴跨国公司地区总部占市、区比重正在持续上升。目前集聚了120家跨国公司地区总部、12家国家级要素市场和金融

注释: ② 数据来源为上海漕河泾新兴技术开发区官方网站。

基础设施、6 000多家中外金融机构,还包括全国40%的外资法人银行,36%的中外合资公募基金管理公司以及23%的保险资管机构^③。近年来,陆家嘴各类要素吸引力持续增长,但人才这一特殊要素的通勤流动还受限于通勤时长,因此陆家嘴跨城通勤规模及范围没有浦西的区域型就业中心提升明显。但其作为国际金融城和上海国际金融中心核心区,仍实现了在长三角范围内的辐射能力提升。

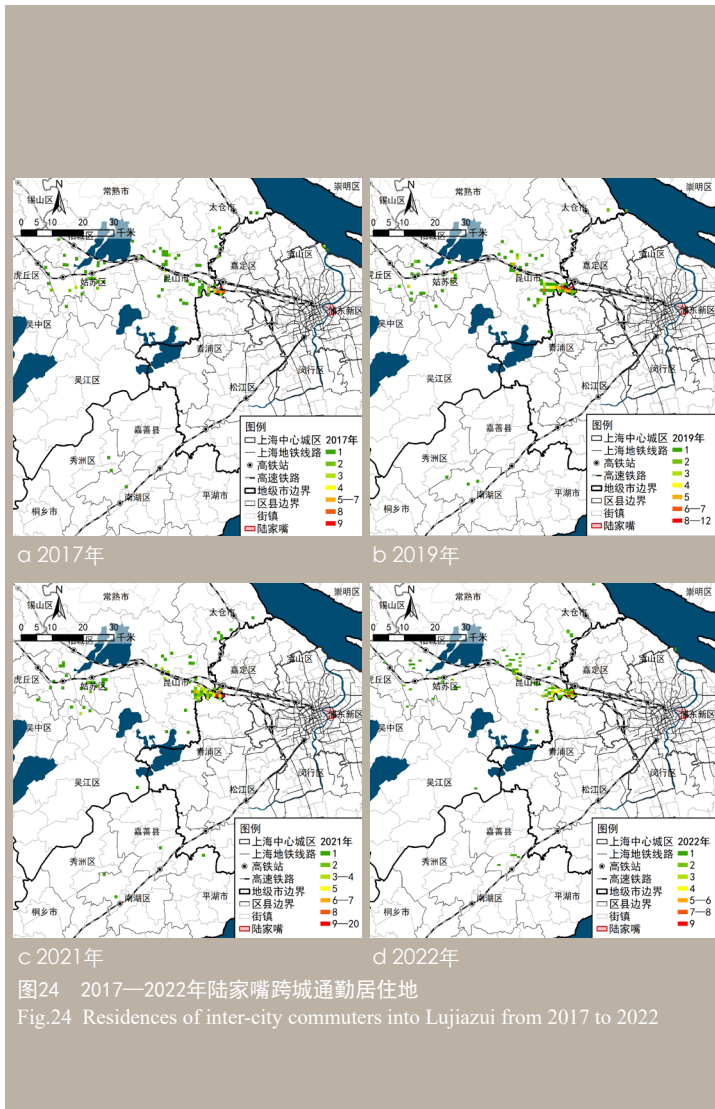
5 不同频次的通勤联系

历次长三角跨城通勤报告关注的是每日在居住地—工作地之间往返的人群,但现实中还存在许多每周来回于两个城市间的人群。为更全面地描述现实情况,2022年度报告增加关注了城际不同频次通勤人群,将城际往来居住地、工作地通勤的人群分为3类:Ⅰ类人群平均每周往来居住地、工作地通勤1次;Ⅱ类人群平均每周往来居住地、工作地通勤2—3次。这两类人群可能是平日常住在居住地城市,但每周若干次(非每日)回到另一个城市的家中休息。Ⅲ类人群则是工作日每日均往来于两个城市之间的通勤群体,也是一般跨城通勤研究中指代的群体。Ⅲ类人群就是本报告1—4节中的跨城通勤群体。

本次报告追加关注了Ⅰ类人群、Ⅱ类人群,将这两类归入“周通勤人群”。Ⅰ类人群、Ⅱ类人群在两座城市都有固定的居住地点,且在其中一座城市有工作地,每周以不同频次来往于两地。“周通勤人群”没有计入本报告的1—4节。

5.1 上海周边地区与上海中心城区的不同频次跨城通勤

2022年,以上3类不同频次跨城通勤的群体在空间上呈现出显著不同的分布特征。从通勤规模看,各个频次流入上海的通



注释: ③ 数据来源为第一财经《陆家嘴“十四五”:加快建设全球人民币金融资产配置中心》。

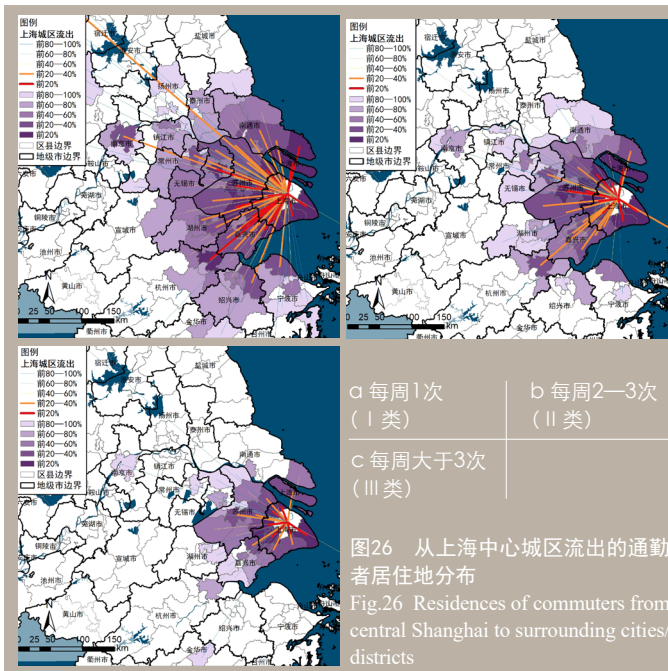
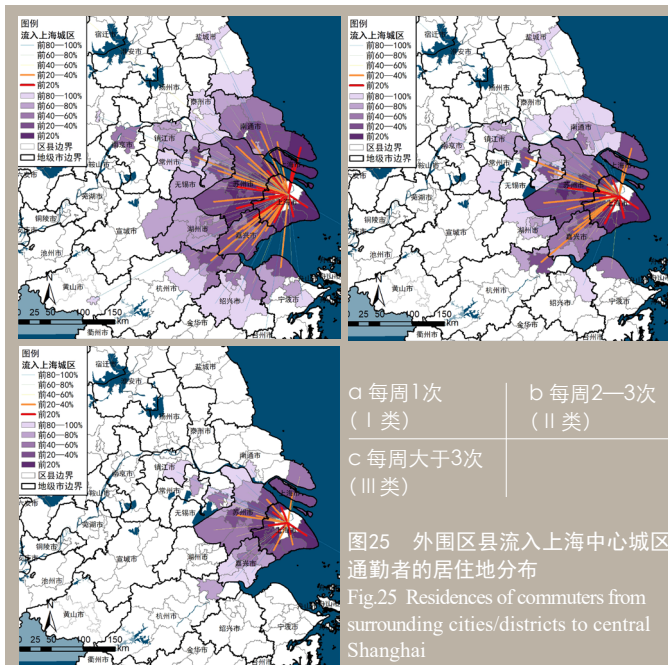
勤者数量都比上海流出的通勤者数量更大。无论是流入上海还是从上海流出,3类通勤者中,第Ⅲ类稳定的跨城通勤者规模最大,第Ⅱ类周通勤者相对较少,第Ⅰ类周通勤者数量最少。

从通勤范围上来看,随着通勤频率的降低,流入上海主城区的跨城通勤者的居住地、流出上海主城区的跨城通勤者的就业地分布范围均逐渐扩大。第Ⅰ类周通勤者的分布范围最广,流出上海中心城区的Ⅰ类周通勤者的工作地广泛地分布在长三角96个区县,最远可到达安徽省的滁州市;流入上海中心城区的Ⅰ类周通勤者的居住地则分布在75个长三角的区县内。而第Ⅲ类跨城通勤者的居住地分布集中在苏州市域和嘉兴市域。在上海市域外,苏州的昆山、太仓、苏州中心城区与上海中心城区之间往来的第Ⅲ类通勤者人数最多,其规模数量同上海市域的金山区、奉贤区与上海中心城区之间的通勤人数相当。而在相对低频发生的第Ⅰ类、第Ⅱ类周通勤行为中,上海中心城区与较远城市如南京、杭州中心城区之间的周通勤联系人数相比于其他区县明显更多(见图25-图26)。

5.2 长三角一体化示范区的不同频次通勤联系

2019年11月长三角一体化发展示范区成立,范围包括上海市青浦区、苏州市吴江区、嘉兴市嘉善县,面积约2 300 km²。其中,青浦区金泽镇、朱家角镇,苏州市吴江区黎里镇,嘉兴市嘉善县姚庄镇、西塘镇成为“先行启动区”,面积约660 km²。一体化示范区是长三角一体化战略的先行试点,探索在没有行政隶属关系、涉及多个平行行政主体的框架下,如何朝向一体化推进,实现要素的自由流动。对当前示范区内人流联系的认知有利于探索如何更好推进一体化政策。

在3个区县交界处(即先行启动区范围)有相当数量的第Ⅰ、Ⅱ类周通勤者往来跨越了省界,特别是苏州的吴江区黎里镇与上海青浦区金泽镇之间,表明在这个周通勤联系维度上,一体化示范区已经逐步融为一体。而最高频发生的第Ⅲ类通勤联系多数还没有跨过省界,在青浦区、吴江区、嘉善县内就近发生(见



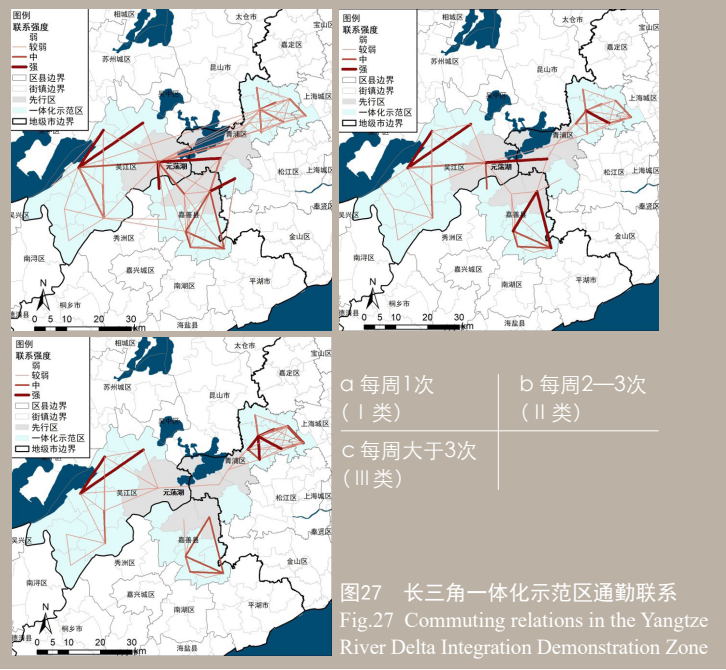


图27 长三角一体化示范区通勤联系
Fig.27 Commuting relations in the Yangtze River Delta Integration Demonstration Zone

图27)。关注一体化示范区分频次通勤联系将会有助于更好认识一体化进程。

6 结语

2022年数据显示,上海与周边城市的跨城通勤联系变得更加紧密,与周边城市形成的跨城通勤联系继续保持双向特征且强度提升。在通勤规模上,以识别出的联通用户计算,上海的跨城通勤总规模约为21 800人,其中与中心城区的联系量为6 871人。在通勤方向上,上海市域吸引的跨城通勤人数是从上海市域流出的跨城通勤人数的2.25倍;上海中心城区吸引的跨城通勤人数是从上海中心城区流出的跨城通勤人数的3.56倍。根据就业中心的跨城通勤人数规模及居住地的演变,可以发现虹桥商务区、漕河泾开发区、陆家嘴等就业中心的跨城通勤就业规模均

呈现逐年增加的趋势,来源地范围也逐年扩大,其在长三角一体化中的作用已经日益显著。同时,我们发现不同联系频次下的特征有明显差异,反映了不同类型跨城联系差异。针对跨城通勤规模较大的热点地区、不同通勤频次的联系特征,已经有必要探讨空间规划的应对策略。

都市圈是城市群内部以超大、特大城市为中心,辐射带动周边城市形成的城镇化空间形态。跨城通勤是都市圈形成的重要指标。长三角的一体化进程会促进长三角城市关系向更紧密、高效的方向发展,我们希望通过《长三角城市跨城通勤年度系列报告》,为大家提供一种持续观测长三角城际关系动态变化的视角。

附录 指标设计与衡量方法

指标名称	指标衡量方法
跨城通勤	指每个工作日当天跨越地级市行政边界往返居住地与工作地的行为
流入通勤	指工作地在上海、居住地不在上海的跨城通勤行为
流出通勤	指居住地在上海、工作地不在上海的跨城通勤行为
入出比	流入通勤者数量与流出通勤者数量的比值
直线通勤距离	手机信令数据测算的居住地、工作地之间的直线距离

