

# 理想 未来 城市

2023 长三角城市跨城通勤年度报告

# 2023长三角城市跨城通勤年度报告

编者按：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。跨城通勤是都市圈的重要指标之一。自2018年长三角一体化上升为国家战略以来的5年间，跨城通勤演变趋势显现了长三角高质量一体化发展态势。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

自然资源部国土空间智能规划技术重点实验室

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 自然资源部国土空间智能规划技术重点实验室：

钮心毅 顾睿星 吴雪菲 桑田 王浆 张小可 孙潇 王垚

智慧足迹数据科技有限公司：

张岩 冯永恒 付景新 罗剑锋 王春兰 蔡丽

---

## 0 引言

2018年,习近平总书记在上海举办的首届中国国际进口博览会上宣布,支持长江三角洲区域一体化发展并上升为国家战略。2023年11月底,习近平总书记在视察上海时提出深入推进长三角一体化发展的更高要求。长三角一体化发展战略提出并实施5年来,规划政策体系形成并不断完善,强劲活跃的增长极功能不断巩固提升,区域协调发展取得重大突破。长三角三省一市紧扣“一体化”和“高质量”的关键着力点,建成了以高速铁路、城际轨道、高速公路等为主体的基础设施体系,努力打造“轨道上的长三角”,有效支撑了半小时生活圈、一小时通勤圈的形成,全面提升了“长三角居民”的生活幸福指数。上海市、江苏省、浙江省联合推动“上海大都市圈”协同发展,充分利用上海的辐射带动作用,统筹推动近沪地区协同发展,成为落实长三角更高质量一体化的重要载体。在长三角一体化发展战略提出并实施5周年的关键时刻,本报告聚焦当下着力推进的长三角更高质量一体化的要求,围绕上海对长三角区域发展的龙头与引领作用,重点评估上海大都市圈内人力要素流动状态,认识5年来长三角一体化发展状态,以此展现上海与周边地区的区域融合态势。

本报告聚焦于长三角一体化发展战略提出并实施以来的上海与周边城市之间跨城通勤的演变。2023年报告在历年年度研究报告的基础上,着重发掘自2018年以来5年间的长三角城市跨城通勤演变特征。报告聚焦5个议题:长三角跨城通勤总体演变特征;近沪城市与上海跨城通勤演变特征的比较;上海核心商务区跨城通勤演变特征;上海新城与近沪地区的跨城通勤演变特征;长三角生态绿色一体化发展示范区等临沪协作示范区的跨城通勤演变特征。由这5个方向作为切入点,总结5年来长三角城市跨城通勤演变规律,以上海大都市圈内人力要素流动状态认识长三角一体化发展状况。

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。本报告采用2018年—2023年间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。本报告正文中人数均为识别出稳定居住地和工作地的联通用户数按扩样后推算得出,图表中数字均为识别出稳定居住地和工作地的联通用户,未经扩样,不是实际数值。

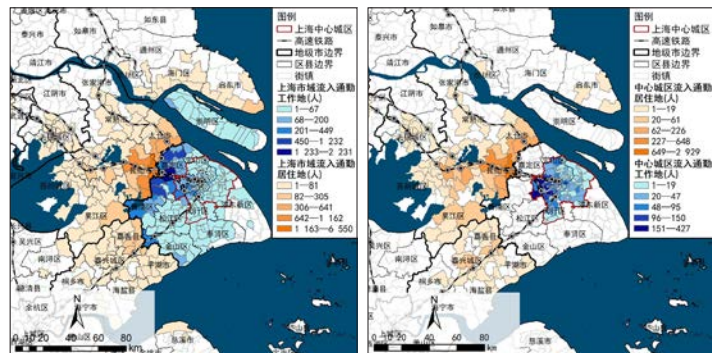
## 1 长三角跨城通勤总体演变特征

自2018年长三角一体化发展上升为国家战略5年来,长三角城市跨城通勤有显著增长。本章节从近年来近沪城市与上海之间的跨城通勤总量变化、上海中心城区和郊区的跨城通勤吸引力增长趋势和跨城通勤流向变化3个方面,深入分析5年来跨城通勤规模与方向的具体演变特征。

### 1.1 近沪城市跨城通勤总体规模逐年增长,都市圈同城化趋势显现

比较2018年以来5年数据,上海与周边近沪城市之间的跨城通勤规模逐年上升,跨城通勤的人数快速增长,证明上海与周边城市之间的融合度在持续提高(见图1-图2)。

2018—2023年,长三角跨城通勤总体规模逐年稳步上升,通勤规模总量由10.3万人上升至15.5万人以上,增长超过60%,流入上海市域



a 上海市域

b 上海中心城区

图1 2022年上海流入通勤者空间分布

Fig.1 Spatial distribution of incoming commuters into Shanghai in 2022

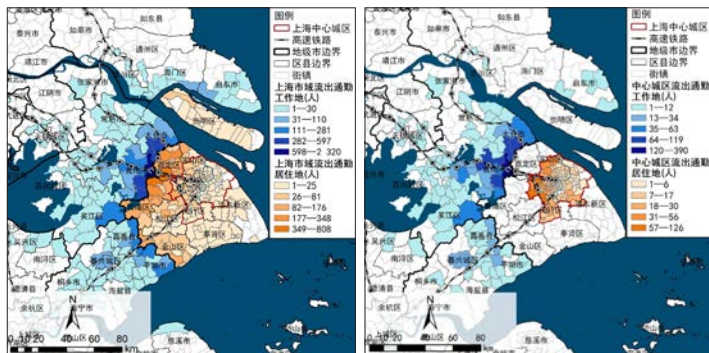
的通勤规模增长约为50%，流出上海市域的通勤规模增长约为30%。相较之下，流入上海市域的跨城通勤规模增长的速度更快，上海对长三角地区的就业吸引力依旧在逐年增强（见图3）。2019年开始，整体规模涨幅存在逐年扩大的趋势，跨城通勤群体正在逐渐壮大。此外，流入上海市域的跨城通勤规模与流出上海市域的跨城通勤规模之间的差值也呈现逐年扩大的趋势。5年间，借助越来越完善的交通网络，更多人选择从长三角其他地区进入上海市域工作。长三角跨城通勤规模的大量增长也意味着，长三角一体化发展战略的全面实施与上海大都市圈的发展对于促进长三角就业一体化已产生了较为显著的成效，上海大都市圈的同城化效应趋于显现。

## 1.2 上海中心城区跨城通勤规模显著上升，区域核心功能日益显著

进一步分析5年来上海中心城区和郊区的跨城通勤，可以发现无论是流入还是流出的跨城通勤总量都有较大幅度的增长（见图4），其中，上海中心城区的跨城通勤规模上升更为显著。从流入上海市域的角度来看，上海中心城区及郊区的跨城通勤总量呈现动态平衡的分布，上海中心城区及郊区对外吸引力占比在这5年间没有产生明显的变化，对长三角跨城就业的吸引力呈现齐头并进的态势。此外，还可以发现中心城区与郊区之间的跨城通勤数量的差值正在逐年缩小，由此证明除了在省级边界上的地理邻近区域之间存在跨城通勤，上海中心城区各类就业中心对长三角区域的影响力和影响范围也在逐年提升。长三角一体化发展战略提出并实施5年来，上海中心城区与周边城市之间的跨城通勤规模上升更为明显，上海中心城区的区域核心功能已经日益显著。

## 1.3 近沪城市跨城通勤单向流入愈发显著，上海就业磁吸效应凸显

比较2018年以来这5年上海与周边近沪城市之间跨城通勤流入与流出的规模总量（见图5-图6），可以发现长三角地区其



a 上海市域

b 上海中心城区

图2 2022年上海流出通勤者空间分布

Fig.2 Spatial distribution of outgoing commuters from Shanghai in 2022

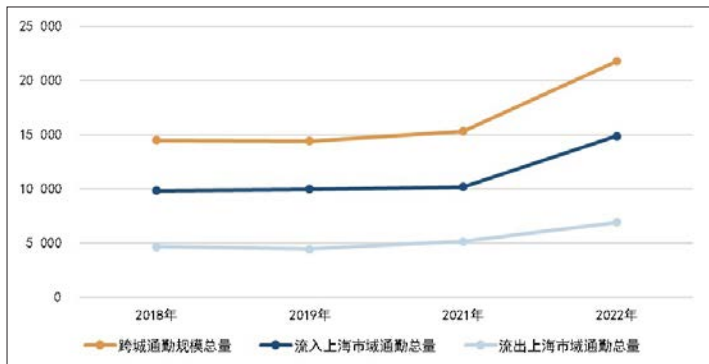
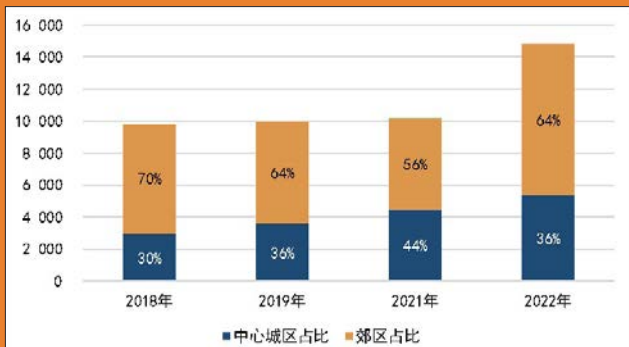


图3 长三角地区与上海市域跨城通勤规模总量变化（单位：人）

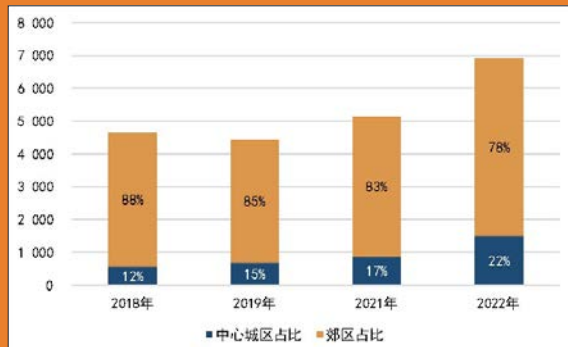
Fig.3 Changes in the total scale of inter-city commuting between Shanghai and the Yangtze River Delta

他省市与上海市之间的跨城通勤仍以流入上海方向的通勤为主体，居住在周边城市、前往上海就业的规模远超居住在上海、前往周边城市就业的规模，这体现了上海的就业吸引力。

比较自2018年以来流入上海市域的跨城通勤总量与占比，可以发现苏州市与上海市的跨城通勤联系最为紧密且稳定。5年来，苏州市始终占到流入上海市域跨城通勤总量近90%，嘉兴市与上海跨城通勤联系强度保持稳定，仅次于苏州市，但占比仅在6%—8%。2023年，流入上海市域通勤者的主要来源地仍然是苏州市和嘉兴市，分别占流入上



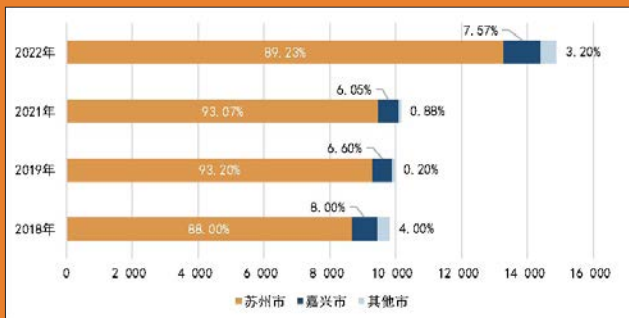
a 流入上海市域



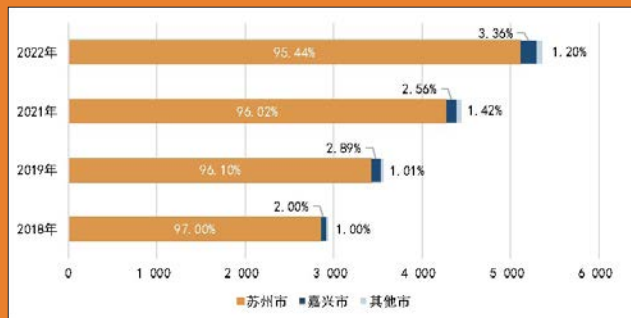
b 流出上海市域

图4 上海中心城区及郊区跨城通勤者规模及占比变化（单位：人）

Fig.4 The change of the scale and proportion of inter-city commuters in downtown and suburban areas of Shanghai



a 上海市域



b 上海中心城区

图5 各地级市流入上海通勤规模（单位：人）

Fig.5 Commuting volumes from surrounding prefecture-level cities into Shanghai

上海市域总量的88.8%与8.9%。与往年相比较,来源地没有发生结构性的变化,流入上海市域的跨城通勤分布较为稳定。

进一步比较5年来流入上海中心城区的跨城通勤总量与占比,可以发现苏州市与上海中心城区的跨城通勤占比更高。5年来,苏州市始终占到流入上海中心城区跨城通勤总量的95%以上,其他城市占比合计始终不到5%。另一方面,流入上海中心城区跨城通勤总量上升更快,至2022年上升了近80%。

比较2018年以来这5年流出上海市域的跨城通勤呈现了两个特征。第一,流出上海市域跨城通勤总量在稳定增长,但始终

明显少于流入上海市域跨城通勤总量。总体上流入通勤、流出通勤比值保持稳定态势。第二,流出上海市域跨城通勤的目的地中,苏州市占比一直占80%以上,嘉兴市占15%左右,两市占比合计95%以上。5年来,这个构成无明显变化。

总体来看,2018年长三角一体化战略提出并实施5年以来,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,选择在上海与周边城市之间跨城通勤的人数仍在稳步上升。近沪城市与上海之间的跨城通勤也呈现以单向流入上海增长为主体特征,上海就业的磁吸

效应在不断增强。这表明上海大都市圈同城化一体化趋势在稳步发展。

## 2 近沪城市与上海跨城通勤演变特征的比较

### 2.1 上海与近沪城市跨城通勤揭示了差异化一体化路径

以跨城通勤表示的上海与近沪城市一体化特征各不相同。选取与上海距离最近、地理接壤、跨城通勤联系最多的苏州、嘉兴为例，5年来两个近沪城市与上海的跨城通勤数量均在持续上升，但跨城通勤模式各有不同。

#### 2.1.1 苏州：一种全域多模式的跨城通勤现象

苏州是上海流入及流出跨城通勤占比均排第一的地区，并且与上海之间呈现高频、全域多模式的跨城通勤特征——既有省级边界上的密集流动，也有两市中心城区之间的人员往来，还有两地中心城区与郊区之间的互动等。苏州市全域存在多样的联系方式，使其成为上海近沪地区跨城通勤的典型。

比较2018年以来的5年，苏州市域各区、县级市与上海的跨城通勤总量均在持续上升。其中，昆山市、太仓市和苏州城区与上海市域通勤联系最为紧密，2023年通勤规模分别占苏州市与上海市域跨城通勤总量的69.0%、23.2%和4.3%，且5年来，上海市域与昆山市、太仓市的通勤联系规模增加最为显著。苏州市与上海中心城区的通勤联系占苏州市与上海市域

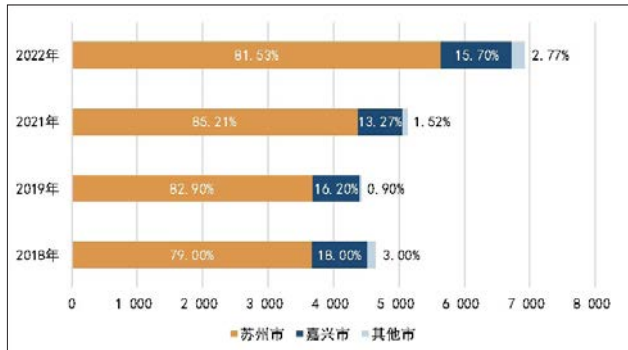


图6 上海流出至各地级市通勤规模 (单位:人)  
Fig.6 Commuting volumes from Shanghai into surrounding prefecture-level cities

全部通勤量的30%以上。其中，昆山市、太仓市和苏州城区与上海中心城区通勤联系最为紧密，2023年通勤规模分别占苏州市与上海中心城区跨城通勤总量的71.1%、15.0%、9.8%，且近5年来，上海中心城区与昆山市、苏州城区、太仓市的通勤联系规模增加最为显著 (见图7-图8)。

比较5年来流入上海的跨城通勤者工作地的空间分布，可以发现苏州市流入上海市域的跨城通勤在市域边界和上海中心城区均出现了工作地分布的高值区。苏州市流入上海郊区的

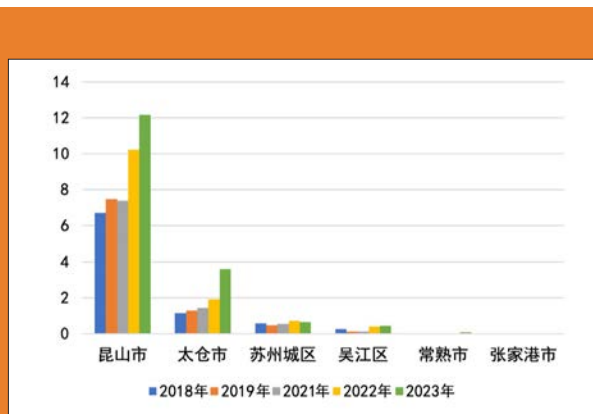


图7 苏州各区县流入上海跨城通勤规模 (单位:千人)  
Fig.7 Commuting volumes of Suzhou districts into Shanghai

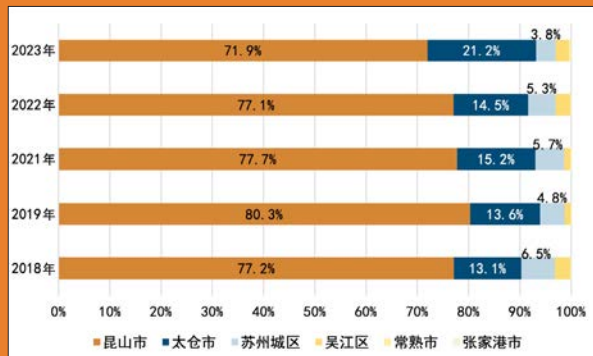


图8 苏州各区县流入上海跨城通勤占比  
Fig.8 Share of commuting volumes of Suzhou districts into Shanghai

跨城通勤者工作地较为集中分布在嘉定区安亭镇、嘉定新城、嘉定工业区、青浦新城等；苏州市流入上海中心城区的跨城通勤者的工作地较为集中于中心城区浦西部分（见图9）。

比较5年来流出上海的跨城通勤者工作地的空间分布，可以发现，上海市域流出至苏州的跨城通勤者工作地主要聚集在市域边界附近，花桥是最集中的热点地区。上海中心城区流出苏州的跨城通勤者的工作地最为集中位置是昆山市的花桥和太仓市的城区（见图10）。

### 2.1.2 嘉兴：一种临界单模式的跨城通勤现象

嘉兴市与上海之间跨城通勤模式与苏州明显不同。嘉兴市与上海之间的跨城通勤呈现了临界单模式特征，即以两市接壤区县之间的联系为主的模式。

比较2018年以来的5年，嘉兴市域各区、县级市、县与上海的跨城通勤总量均在上升。其中，平湖市、嘉善县和嘉兴城区与上海市域通勤联系最为紧密，2023年通勤规模分别占嘉兴与上海市域跨越通勤总量的57.9%、35.4%和4.9%。嘉兴市与上海郊区跨城通勤总量占嘉兴与上海市域全部通勤量的85%，嘉兴市与上海中心城区的通勤联系仅占15%左右。其

中，嘉善县、平湖市和嘉兴城区与上海中心城区通勤联系相对紧密，2023年通勤规模分别占嘉兴与上海中心城区跨城通勤总量的48.0%、24.2%、19.5%，且近5年来，上海中心城区与嘉善县、嘉兴城区、平湖市的通勤联系规模逐年增加（见图11-图12）。5年来，嘉兴市与上海市域跨城通勤主要发生在嘉兴市与直接相邻的上海郊区之间，呈现出两市临界跨城通勤为主体的稳定格局。

比较5年来，流入上海的跨城通勤者工作地的空间分布，可以发现，嘉兴市流入上海市域的跨城通勤工作地主要分布在金山区；其在嘉兴的居住地主要分布在嘉善县、平湖市和嘉兴城区，其中在嘉善城区分布最集聚。上海市域流出至嘉兴的跨城通勤者工作地主要分布在省界边界和平湖城区；其在上海的居住地主要分布在金山区（见图13-图14）。

比较5年来，苏州市、嘉兴市与上海的跨城通勤出入比可以发现苏州与上海保持单向联系的特征，而嘉兴与上海之间呈现双向联系特征。5年来，苏州与上海市域的出入比一直在2.3左右，与上海中心城区的出入比在4.0—6.3之间浮动。其中，昆山市、苏州城区与上海的出入比较高。嘉兴与上海市域、中心城区

表1 上海与苏州、嘉兴各区县的出入比

Tab.1 Inflow-outflow ratio between Suzhou, Jiaxing and Shanghai

区域		上海市域出入比				上海中心城区出入比			
地级市	区县	2018年	2019年	2021年	2022年	2018年	2019年	2021年	2022年
苏州市	昆山市	2.5	2.7	2.2	2.6	9.0	8.2	8.6	5.6
	太仓市	1.5	1.7	1.8	1.6	1.5	1.7	1.8	1.6
	苏州城区	4.9	2.9	2.9	2.7	8.1	3.4	4.6	2.3
	吴江区	2.5	1.7	1.3	1.7	0.6	1.5	1.0	1.1
	常熟市	0.7	0.4	1.2	1.1	0.6	0.2	1.6	0.4
	张家港市	—	0.3	0.6	1.0	—	0.5	1.0	1.0
	小计	2.4	2.5	2.2	2.3	6.3	5.8	6.1	4.0
嘉兴市	嘉善县	0.9	1.3	1.0	1.7	0.6	1.6	0.8	1.2
	平湖市	0.9	0.5	0.9	0.6	0.2	1.0	0.7	0.2
	嘉兴城区	0.8	1.4	0.6	1.1	1.3	1.6	1.0	1.6
	海盐县	0.3	0.2	0.7	0.8	0.5	0.0	0.2	0.8
	桐乡市	—	0.6	3.0	0.4	—	0.7	1.0	1.0
	海宁市	0.5	—	4.0	0.7	0.0	—	—	0.0
	小计	0.9	0.8	0.9	1.0	0.7	1.4	0.9	1.0

的出入比均保持在1.0左右,各区县的出入比数值比较接近(见表1)。

根据跨城通勤的流向,可以将苏州市、嘉兴市的各区县与上海之间跨城通勤模式总结为4个典型类型。苏州的太仓市、吴江区主要与上海郊区有单向的联系,属于单向边缘型;苏州城区主要与上海中心城区有单向的联系,属于单向中心型;昆山市则兼有上述两类联系特征,属于单向综合型。嘉兴市各区县与上海之间均呈现双向均衡的联系特征,属于双向均衡型(见表2)。

总体来看,2018年长三角一体化战略提出并实施5年以来,上海与周边各城市之间跨城通勤规模均在稳步上升。苏州市域内的昆山、太仓、苏州城区一直是上海跨城通勤主要来源地,上海与嘉兴市域内的嘉善县、平湖市、嘉兴城区之间的跨城通勤数量也在稳步上升。但是苏州方向、嘉兴方向的跨城通勤呈现了完全不同的模式,这揭示了上海大都市圈内近沪城市与上海的关系各有不同,也提示我们一体化政策需要分类制定。

## 2.2 长三角高速铁路网络支持了上海与周边城市跨城通勤

### 2.2.1 高速铁路形成的“一小时交通圈”成为跨城通勤的必要条件

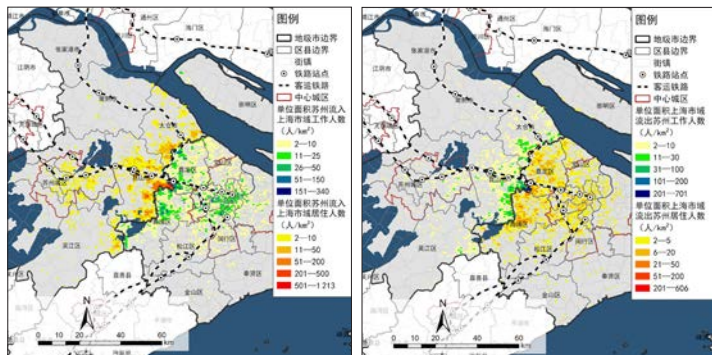
随着长三角高速铁路网络的建设,上海的交通圈沿铁路线向近沪地区延伸,为跨城通勤者带来便利。2010年以来,沪昆、沪宁等高铁的开通改善了上海与近沪地区的交通联系,形成一小时交通圈,带来不断增长的跨城通勤。上海与周边近沪城市之间跨城通勤大部分集中在一小时交通圈内。

值得一提的是,2020年南沿江城际铁路的太仓南站开通,使太仓与上海的跨城通勤规模显著增加。截至2023年,太仓至上海市域的跨城通勤规模增长超过70%,太仓至上海中心城区的跨城通勤规模增长超过150%。南沿江城际铁

表2 跨城通勤类型  
Tab.2 Inter-city commuting type

地级市	区县	类型	示意图	特点
太仓市、吴江区		单向边缘型		通勤距离短,流入显著大于流出
苏州市	苏州城区	单向中心型		通勤距离长,流入显著大于流出
昆山市		单向综合型		长短距离通勤兼而有之
嘉兴市	嘉兴城区、嘉善县、平湖市	双向均衡型		流入流出相对均衡



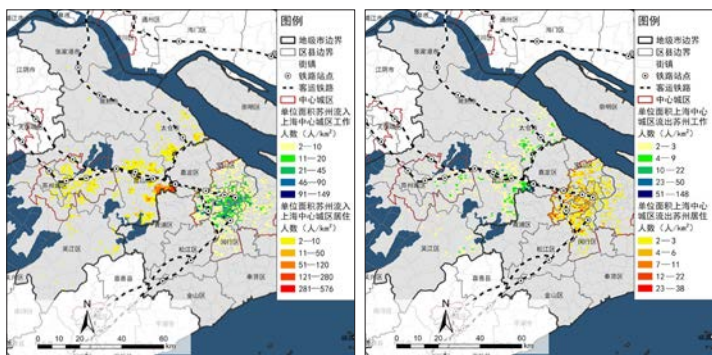


a 苏州流入上海市域

b 上海市域流出至苏州

图9 2022年苏州和上海市域跨城通勤者的空间分布

Fig.9 Spatial distribution of inter-city commuters between Suzhou and Shanghai in 2022



a 苏州流入上海中心城区

b 上海中心城区流出至苏州

图10 2022年苏州和上海中心城区跨城通勤者的空间分布

Fig.10 Spatial distribution of inter-city commuters between Suzhou and Shanghai central city in 2022

路开通前,太仓流入上海的居住地、上海流出至太仓的工作地主要分布于两市交界处。南沿江城际铁路开通后,太仓城区、浏河镇的通勤规模增长迅速,太仓市内部各镇也出现了跨城通勤的热点(见图15)。

### 2.2.2 交通设施支撑的“一小时交通圈”并不等于“一小时通勤圈”

沪宁、沪杭两个方向上,交通圈内形成的跨城通勤特征截然不同(见图16)。前文已经表示了苏州方向一直是上海跨城通勤的主要来源地,占比一直约九成;嘉兴方向是上海跨城通勤的第二位,但是与苏州差距明显。苏州、嘉兴两市与上海的铁路通行时间较为接近,两市的市



图11 嘉兴各区县流入上海的跨城通勤规模(单位:千人)

Fig.11 Commuting volumes of Jiaxing districts into Shanghai

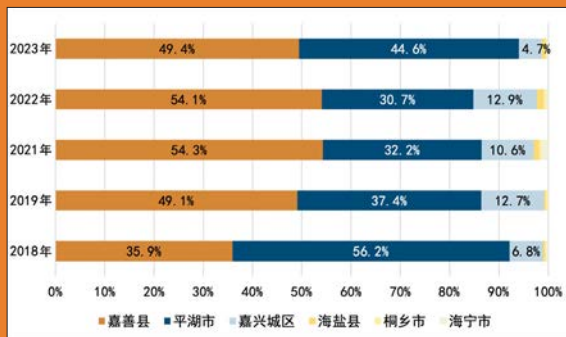


图12 嘉兴各区县流入上海的跨城通勤占比

Fig.12 Share of commuting volumes of Jiaxing districts into Shanghai

域大部分均处于高速铁路的“一小时交通圈”内。

这表明高速城际交通是长距离通勤的必备条件,但还不是决定性因素,近沪城市自身因素决定了与上海的通勤联系。产业分工、经济水平、居住环境和地方政策都可能会影响跨城通勤。“一小时交通圈”不完全等于“一小时通勤圈”。

### 3 上海核心商务区跨城通勤演变特征

2018年以来,上海主要商务区跨城通勤的规模持续上升,上海部分商务区已朝着长三角区域性就业中心发展。通过对5年数据的比较,可以发现部分区域型商务区存在跨城通勤人数规模扩大、跨城通勤居住地的覆盖范围变广的现象。由此,本章节的内容将深入分析上海核心商务区的跨城通勤演变特征。

#### 3.1 上海主要商务区跨城通勤规模持续上升,区域就业功能呈现差异化特征

通过对长三角地区跨城通勤者在上海的工作热点区梳理(见图17),本节选取具有代表性的虹桥商务区、漕河泾开发区、陆家嘴金融城、市北高新技术园区、张江高科技园区5个位于上海的核心商务区(见图18)。一方面,这5个商务区分布在上海中心城区的不同位置,既有浦东也有浦西,与长三角其他城市可达性各不相同;另一方面,它们是上海市内就业岗位最集聚的商务区。因此选取这些区域更能体现上海市内就业中心与长三角城市的跨城通勤特征。

2018—2023年,5个典型核心商务区的跨城通勤规模总量都呈现逐年上升趋势,浦西的商务区的跨城通勤规模更大、上升幅度更为显著(见图19)。其中虹桥商务区跨城通勤总量上升最快,增长幅度最大,而陆家嘴通勤总量的增幅相对缓慢。

虹桥商务区是上海市跨城通勤就业规模最大的商务区,也是5年来跨城通勤就业规模增长最快的商务区。虹桥商务区服务长三角的枢纽功能持续增强,正逐步成为长三角更高质量一

体化发展的“动力核”。作为虹桥国际开放枢纽的核心承载区,虹桥商务区本身就具有较高的规模能级,虹桥商务区还毗邻虹桥交通枢纽,对外联系便捷,辐射能力也最强,为跨城通勤者前往提供了极大的便利条件。

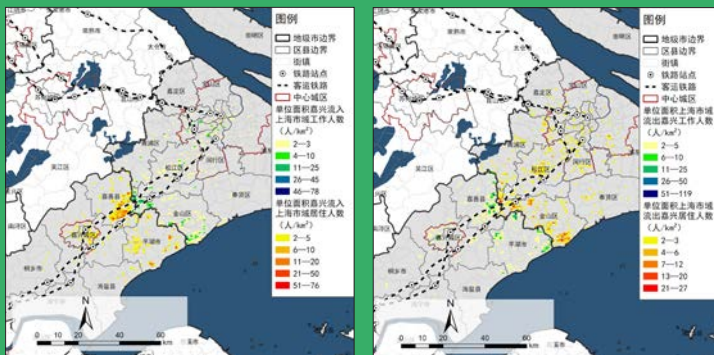
漕河泾开发区通勤总量位列第二,是上海市同时具备国家级经济技术开发区、国家级高新技术产业开发区、国家级出口加工区三重功能的开发区。5年来漕河泾开发区跨城通勤规模整体呈现上升趋势,跨城就业辐射能力逐步提升。漕河泾开发区正在稳步提升其在长三角的科技创新影响力。

陆家嘴金融城作为国内金融要素市场最完备、金融机构最集聚、金融交易最活跃、金融人才最丰富的区域,是上海市内长期活跃的核心商务区。5年来陆家嘴的跨城通勤总量持续小幅上涨,跨城就业辐射能力也在提升。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。

市北高新技术园区是上海中心城区距离市中心直线距离最近的国家级高新技术产业开发区,也是近年来上海市域范围内人才集聚增长速度最快的区域之一。在新政策的推动下,正在茁壮成长,已吸引3 000多家科技型企业、6万多名各类人才在此工作创业。5年来在5个典型核心商务区中,市北高新技术园区的跨城通勤规模相对最小,但其总量也在稳步提升。

张江高科技园区是国家级经济技术开发区,是上海创新型国家战略的核心基地,也是上海市域范围内发展最为成熟、规模最大的高科技园区之一。由于张江高科技园区位于上海最东侧的浦东新区,与长三角城市陆域联系相对不够便捷,由此跨城通勤总量也相对较少。但5年来张江高科技园区的跨城通勤规模整体仍呈上升趋势。在与长三角城市空间距离较远的情况下,反映了张江高科技园区的科创中心地位在长三角区域的影响力持续提升。

比较2018年以来的5年,典型核心商务区跨城通勤整体规模持续上升,跨城通勤服务特征各有不同。区位因素对商务区跨城通勤规模有较大影响。一方面,相较于浦东,位于浦西

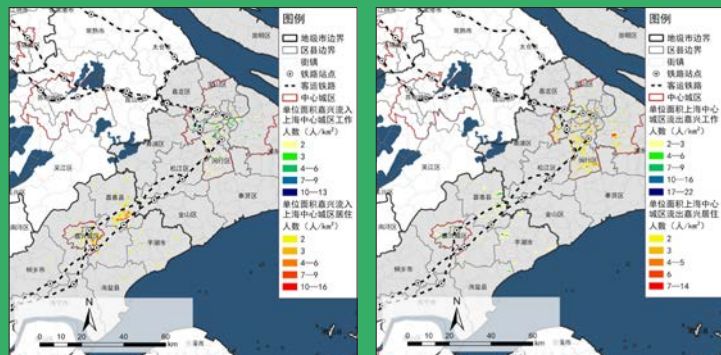


a 嘉兴流入上海市域

b 上海市域流出至嘉兴

图13 2022年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 Jiading and Shanghai in 2022

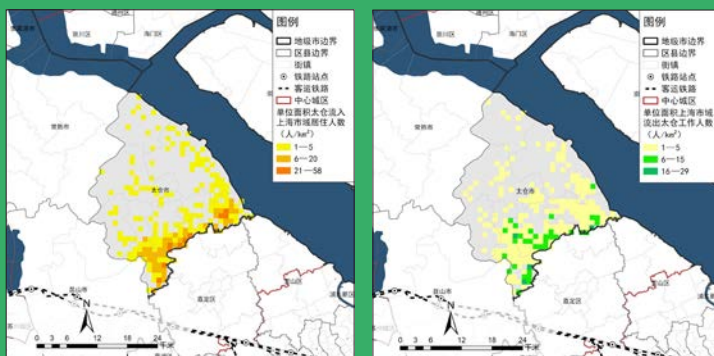


a 嘉兴流入上海中心城区

b 上海中心城区流出至嘉兴

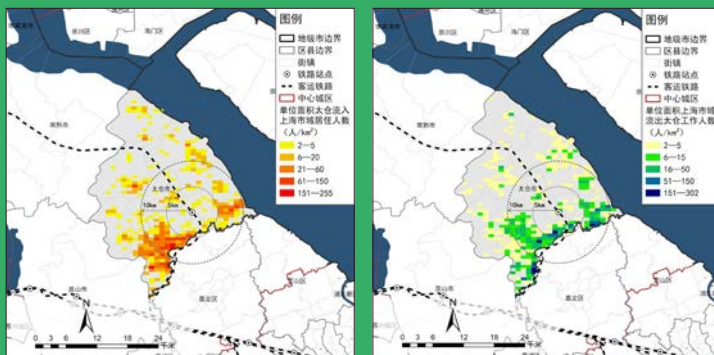
图14 2022年嘉兴和上海中心城区跨城通勤者的空间分布

Fig.14 Spatial distribution of inter-city commuters between Jiading and Shanghai central city in 2022



a 2018年太仓流入上海市域居住地

b 2018年上海市域流出至太仓工作地

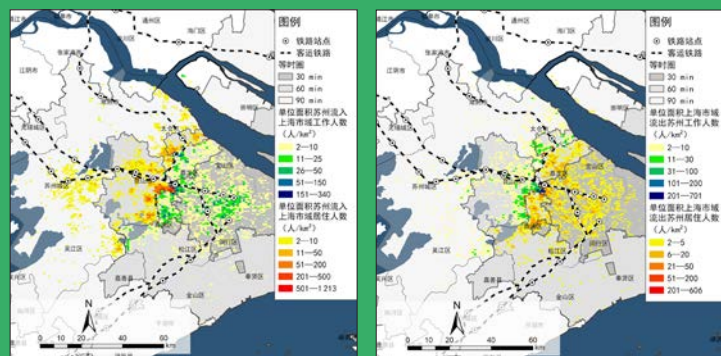


c 2023年太仓流入上海市域居住地

d 2023年上海市域流出至太仓工作地

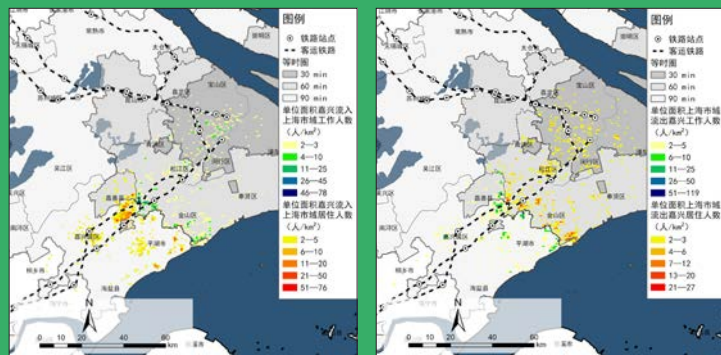
图15 2018年与2023年太仓流入上海市域及上海市域流出至太仓跨城通勤者的空间分布

Fig.15 Spatial distribution of inter-city commuters between Taicang and Shanghai in 2018 and 2023



a 苏州流入上海市域

b 上海市域流出至苏州



c 嘉兴流入上海市域

d 上海市域流出至嘉兴

图16 2022年苏州、嘉兴与上海市域跨城通勤者再等时圈内的空间分布

Fig.16 Spatial distribution of inter-city commuters in Suzhou, Jiading and Shanghai in the time circle in 2022

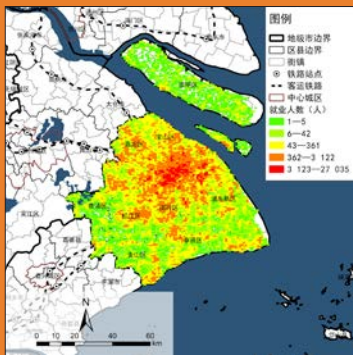


图17 长三角地区跨城通勤者在上海的工作热点区域分布  
Fig.17 Workplaces of inter-city commuters of the Yangtze River Delta in Shanghai

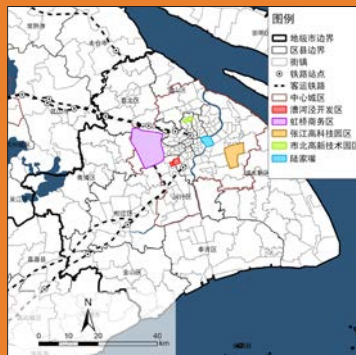


图18 上海典型核心商务区地理范围  
Fig.18 Distribution of central business districts in Shanghai

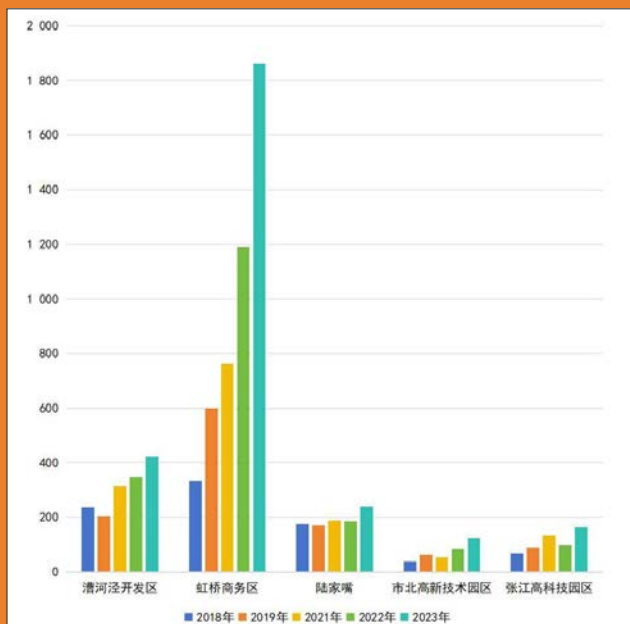


图19 上海典型核心商务区跨城通勤规模（单位：人）  
Fig.19 Inter-city commuting volumes of Shanghai central business districts

的商务区的跨城通勤规模更大、上升幅度更为显著。另一方面，即使与长三角城市距离较远，位于浦东的陆家嘴金融城、张江高科技园区也有不少跨城通勤者，且规模也在小幅度稳步增长。

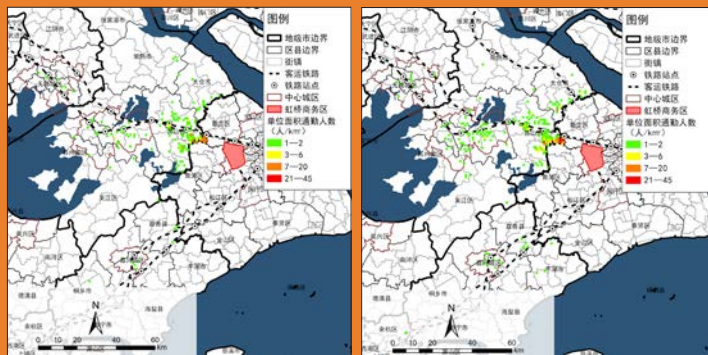
### 3.2 上海虹桥商务区跨城通勤规模增长最快，成为长三角区域性就业新中心

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。因此本节选取跨城通勤规模最大增长最快的虹桥商务区，进一步分析2018—2023年间其跨城通勤者的居住地演变（见图20）。

比较2018年以来的5年，虹桥商务区跨城通勤就业者越来越多，其居住地的分布也越来越广。居住地分布位置没有发生结构性变化，主要位于昆山花桥、苏州城区、昆山城区、太仓城区等，其中花桥占比最高；也有少量分布于无锡城区、嘉兴城区和嘉善县。随着时间的推移，居住地在这些区域的分布范围均不断扩大，其中花桥、苏州城区、昆山城区和嘉兴城区的增长显著。

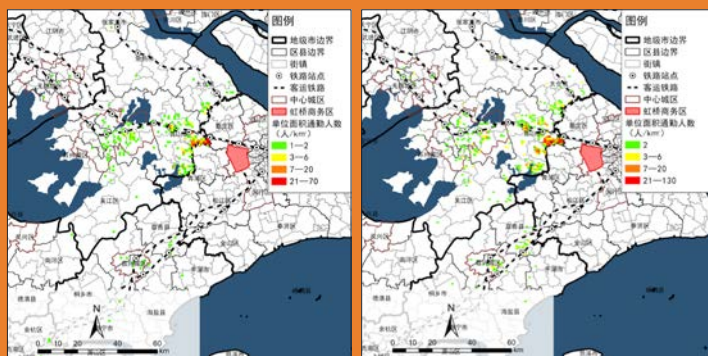
5年来，跨城通勤者的分布规律特征表示其居住地主要有沿城际铁路站点分布和邻近上海市边界分布两种形式。进一步分析两种形式的跨城通勤总量变化（见图21），可以看到，邻近上海市边界的跨城通勤总量大于城际铁路站点周边跨城通勤总量，且前者是后者的近两倍。两者均持续上升。

总体来看，2018年长三角一体化战略提出并实施5年以来，虹桥商务区作为世界级商务区，其跨



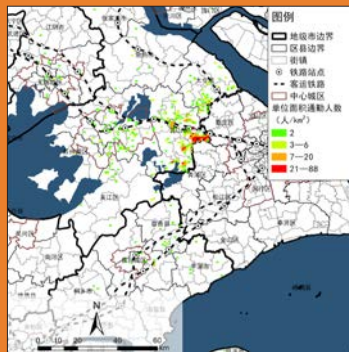
a 2018年

b 2019年



c 2021年

d 2022年



e 2023年

图20 2018—2023年虹桥商务区跨城通勤居住地

Fig.20 Residence of inter-city commuters into Hongqiao Business District from 2018 to 2023



图21 2018—2023年虹桥商务区两种跨城通勤总量的变化(单位:人)

Fig.21 Changes in the total amount of two types of inter-city commuters in Hongqiao Business District from 2018 to 2023



图22 2018—2022年临界3个新城与近沪地区的通勤者总量(单位:千人)

Fig.22 Total number of commuters between critical three New Cities and nearby Shanghai from 2018 to 2023



图23 2018—2022年嘉定新城与近沪地区的通勤联系 (单位:千人)

Fig.23 Commuter connections between Jiading New City and nearby Shanghai in 2018-2022



图24 2018—2022年青浦新城与近沪地区的通勤联系 (单位:千人)

Fig.24 Commuter connections between Qingpu New City and nearby Shanghai in 2018-2022

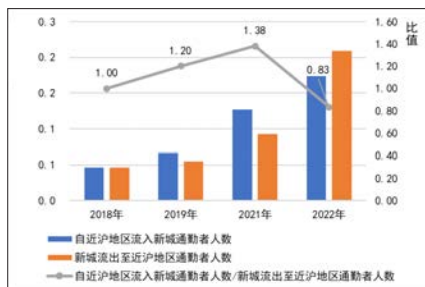


图25 2018—2022年松江新城与近沪地区的通勤联系 (单位:千人)

Fig.25 Commuter connections between Songjiang New City and nearby Shanghai in 2018-2022

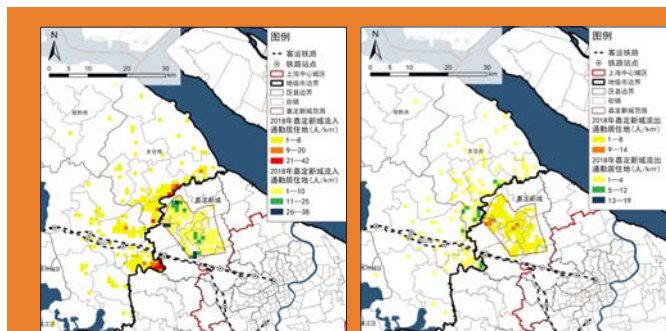
城通勤规模迅速增长,正逐步整合长三角乃至全国的商务要素资源,不断扩大其区域影响力,已经朝着长三角区域性就业中心发展。

#### 4 上海新城与近沪地区的跨城通勤演变特征

上海“十四五”规划明确提出将嘉定新城、青浦新城、松江新城、奉贤新城、南汇新城5个新城建设为长三角城市群中具有辐射带动作用的综合性节点城市。5个新城与长三角近沪地区存在着密切的跨城通勤联系且联系强度显著加强,流入流出通勤总量从2018年的1.3万人上升至2023年的3万余人。其中,嘉定新城、青浦新城、松江新城在地理上靠近上海市市域西侧边界,在通勤规模上与近沪地区的联系更为紧密,3个新城与近沪地区间的流入流出通勤总人数约占5个新城流入流出通勤总量的99%。因此,本章节选取嘉定新城、青浦新城、松江新城进行进一步讨论。

##### 4.1 临界3个新城跨城通勤规模快速上升,节点城市功能初现

比较2018年以来的5年,嘉定新城、青浦新城、松江新城的跨城通勤规模持续上升,临界3个新城的节点城市

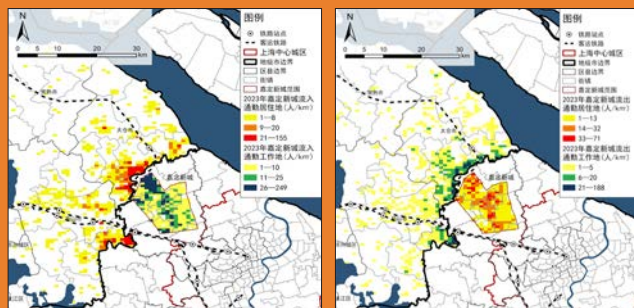


a 流入嘉定新城

b 流出嘉定新城

图26 2018年嘉定新城跨城通勤者空间分布

Fig.26 Spatial distribution of inter-city commuters in Jiading New City in 2018



a 流入嘉定新城

b 流出嘉定新城

图27 2023年嘉定新城跨城通勤者空间分布

Fig.27 Spatial distribution of inter-city commuters in Jiading New City in 2023

功能正在逐步显现。其中,嘉定新城、青浦新城与近沪地区联系最紧密,青浦新城与近沪地区间的通勤者总量在2022年首次超过了嘉定新城。2023年嘉定新城、青浦新城与近沪地区之间的通勤总量均超过1.4万人,松江新城与近沪地区之间的通勤总量超过3 000人,相较2018年的增长量分别超过80%、170%和300% (见图22)。

#### 4.2 临界3个新城跨城通勤趋于双向均衡,门户枢纽作用彰显

比较2018年以来的5年,从近沪地区流入3个新城跨城通

勤人数与从3个新城流出至近沪地区方向的通勤人数趋于双向均衡,临界3个新城的门户枢纽作用正逐步显现。总体上,近沪地区流入嘉定新城、青浦新城的通勤人数略多于从新城流出至近沪地区的人数。通勤联系方向以新城吸引近沪地区通勤者为主,但入出比总体呈下降趋势,逐渐接近均衡 (见图23-图25)。

#### 4.3 临界3个新城跨城通勤来源范围扩大,区域整合效应显现

比较2018年以来的5年,临界3个新城跨城通勤来源范围扩大,新城与近沪地区的区域整合效应逐步显现。其中,流入嘉

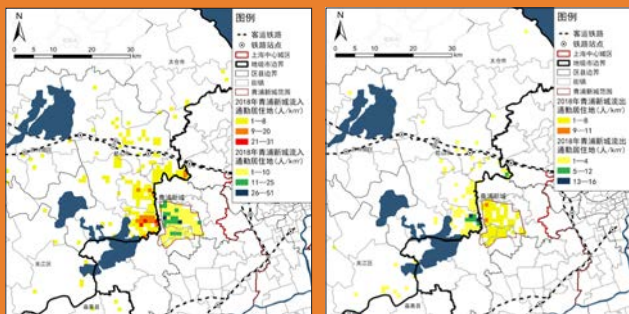


图28 2018年青浦新城跨城通勤者空间分布

Fig.28 Spatial distribution of inter-city commuters in Qingpu New City in 2018

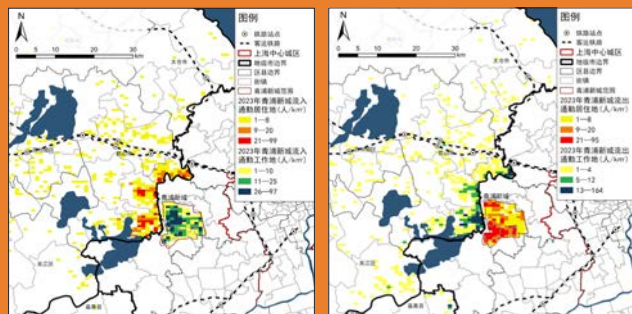


图29 2023年青浦新城跨城通勤者空间分布

Fig.29 Spatial distribution of inter-city commuters in Qingpu New City in 2023

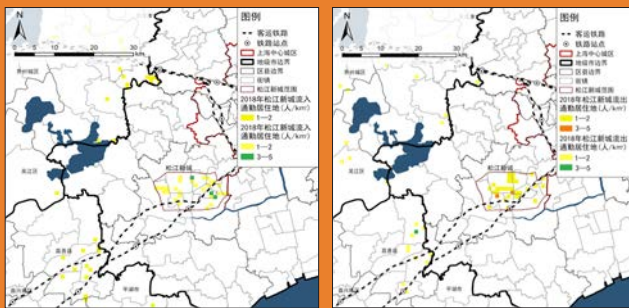


图30 2018年松江新城跨城通勤者空间分布

Fig.30 Spatial distribution of inter-city commuters in Songjiang New City in 2018

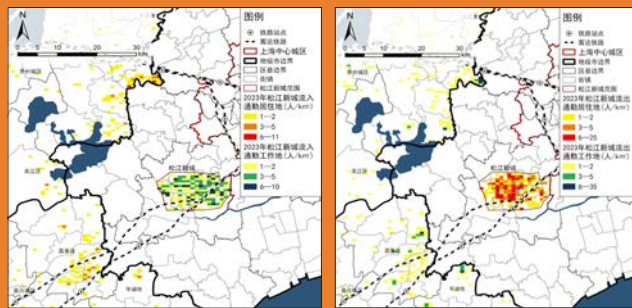


图31 2023年松江新城跨城通勤者空间分布

Fig.31 Spatial distribution of inter-city commuters in Songjiang New City in 2023

定新城通勤者的居住地上海市域边界附近是高值区,主要来源于昆山市淀山湖镇、花桥镇及太仓市陆渡街道、新城区。5年来,通勤来源范围整体扩大,且整体分布更趋于远离沪昆边界,新增了昆山市千灯镇、昆山经济技术开发区为主要来源地。流入嘉定新城通勤者的工作地多集中于嘉定区的徐行镇、安亭镇、嘉定工业区,也在嘉定新城中部出现高值区。嘉定新城流出通勤者工作地多沿市域边界分布(见图26-图27)。

5年来,流入青浦新城通勤者的居住地主要分布于昆山市,包括昆山市淀山湖镇、千灯镇和花桥镇,主要来源地逐渐远离市域边界,向近沪各镇扩散。流入青浦新城通勤者的工作地集中于新城西北部,并逐渐向青浦新城中心集聚。青浦新城流出通勤者的工作地范围整体扩大,高值区主要集中在市域边界,并有向近沪各镇扩散的趋势(见图28-图29)。

5年来,松江新城与近沪地区的通勤联系量相对较小,整体分布较为分散。流入松江新城通勤者的居住地主要位于昆山市、嘉善县,在松江新城工作地分布格局无显著变化。松江新城流出通勤者工作地范围在近沪地区较为分散(见图30-图31)。

总体来看,2018年长三角一体化战略提出并实施5年以来,临界3个新城跨城通勤者的来源范围整体扩大,3个新城对近沪地区的吸引作用面较往年更为广泛,近沪地区的区域整合效应进一步显现。

## 5 临沪协作示范区的跨城通勤演变特征

长三角生态绿色一体化发展示范区、嘉昆太地区是两个典型的临沪协作示范区。长三角绿色生态一体化发展示范区是长三角一体化发展国家战略突破口,是打破行政壁垒、聚焦一体化制度创新的示范区。嘉昆太地区是近沪地区空间发展最为连绵,也是区域交通廊道连接最为便利的区域。关注上述两个地区的通勤联系网络变化将会有助于更好地认识各自的一体化进程。

### 5.1 长三角一体化示范发展区通勤网络趋于融合

2019年国家发展改革委发布《长三角生态绿色一体化发

展示范区总体方案》。一体化示范区范围包括上海市青浦区、江苏省苏州市吴江区、浙江省嘉兴市嘉善县(以下简称“两区一县”),面积约2 300 km<sup>2</sup>(含水域面积约350 km<sup>2</sup>)。将长三角生态绿色一体化发展示范区建设成为更高质量一体化发展的标杆,有利于集中彰显长三角地区践行新发展理念、引领长江经济带发展,对全国的高质量发展也能发挥示范引领作用。

比较2018年以来的5年,长三角生态绿色一体化发展示范区的三地通勤联系趋于紧密,跨城通勤总量呈现波动上升的态势(见图32)。不同跨城通勤方向上,吴江—青浦方向的通勤人数最多,嘉善—青浦方向的通勤人数最少。从通勤网络上,5年来青浦、嘉善、吴江三地跨城通勤网络趋于融合,但是未形成明显跨越省级行政边界的通勤网络,但吴江区黎里镇—青浦区金泽镇的方向已经呈现了较为明显的跨城通勤联系,嘉善—青浦、嘉善—吴江方向的跨城通勤联系也正在显现。长三角生态绿色一体化发展示范区通勤网络正在趋于融合。

### 5.2 嘉昆太地区初步形成了紧密通勤联系网络

2018年5月,江苏省苏州市与上海市嘉定区共同签订战略合作协议,共同构建嘉昆太协同创新核心圈,范围包括上海市嘉定区、苏州市昆山市、苏州市太仓市。嘉昆太协同创新核心圈重点以科技创新领域的合作共赢为突破口,着力打造长三角更高质量一体化协同创新发展的示范区。2018年以来的5年,嘉昆太协同创新核心圈建设和交通部门不断加强对接,在道路交通网络上加强合作。首先,加快高层级道路项目在区域上的对接,如嘉定城北路对接太仓岳鹿公路等项目;其次,沪苏通铁路建设如期进行,2020年7月正式开通运营;上海市的城市轨交线路与昆山市、太仓市的对接实施也在以更快的速度协调推进,2023年6月苏州轨交11号线正式开通运营,实现了与上海轨交11号线在花桥站的无缝连接。



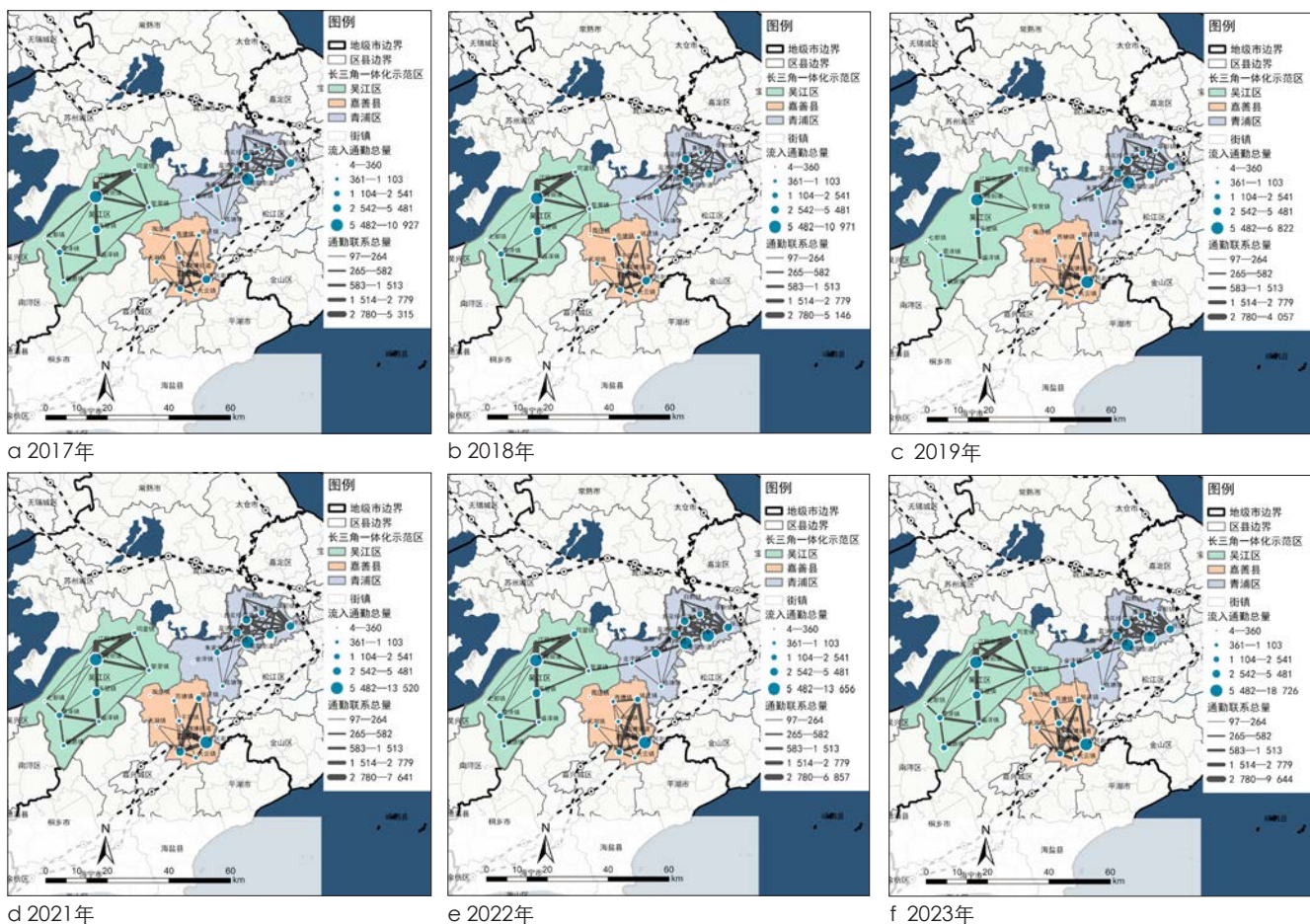


图32 2017—2023年长三角一体化示范区跨城通勤联系网络演变

Fig.32 Evolution of inter-city commuting link network in Yangtze River Delta Integrated Demonstration Zone from 2017 to 2023

比较2018年以来的5年,嘉昆太协同创新核心圈三地通勤联系趋于紧密,跨城通勤总量呈现波动上升的态势。从通勤联系网络上(见图33),5年来,三地通勤联系网络逐渐增强,初步形成了紧密通勤联系网络。其中,嘉定区与昆山市的跨省界通勤联系明显加强,尤其是昆山市花桥镇—嘉定区安亭镇廊道,跨城联系趋于紧密。嘉定区与太仓市之间的跨城通

勤联系变化不明显,但太仓市浏河镇—嘉定区华亭镇方向的通勤联系已在增加。嘉昆太地区已经显现紧密的一体化通勤联系网络。

## 6 结语

通过对长三角跨城通勤群体的多年持续观测,本报告总结

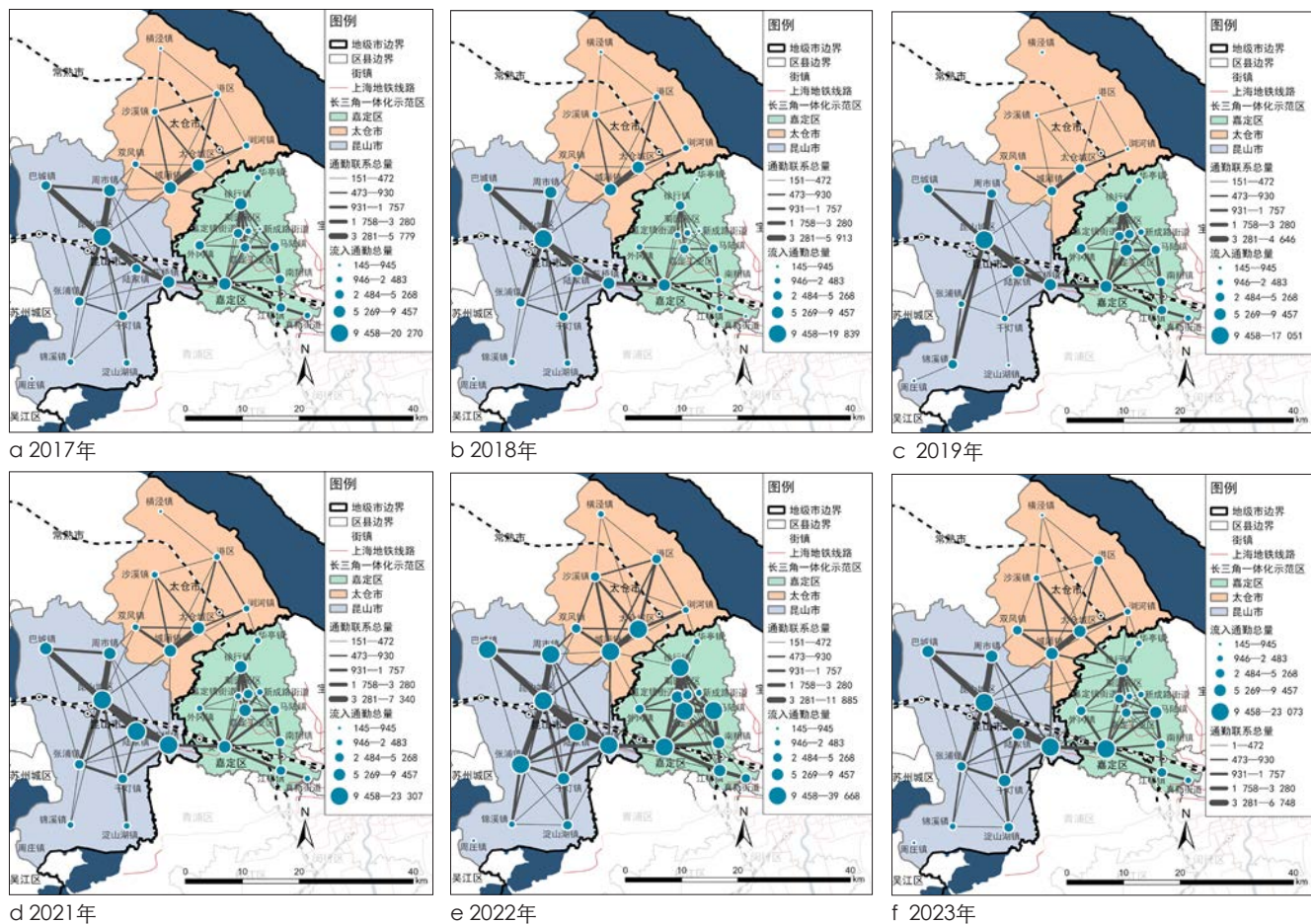


图33 2017—2023年嘉昆太地区三地通勤联系网络演变

Fig.33 The commuting network of the core circle of Jia-Kun-Tai District from 2017 to 2023

自2018年长三角一体化上升为国家战略以来5年间的跨城通勤演变,从5个方面深入剖析上海与近沪城市之间城际关系的动态变化。演变特征如下:

第一,跨城通勤总体演变特征方面,近沪城市与上海的跨城通勤总体规模逐年增长,都市圈同城化趋势显现;上海核心区跨城通勤规模显著上升,区域核心功能逐步形成;近沪城市跨

城通勤单向流入愈发显著,上海就业磁吸效应凸显。

第二,近沪城市跨城通勤演变特征方面,各近沪城市与上海的跨城通勤显示了差异化的一体化路径:苏州是一种全域多模式的跨城通勤现象,嘉兴则是一种临界单模式跨城通勤现象;长三角高速铁路网络支持了上海与周边城市的跨城通勤,但交通设施支撑的“一小时交通圈”并不等于“一小时通勤圈”。

第三,上海核心商务区跨城通勤演变特征方面,上海主要商务区跨城通勤规模持续上升,区域就业功能呈现差异化特征;虹桥商务区跨城通勤规模增长最快,已呈现长三角区域性就业新中心趋势。

第四,上海新城与近沪地区跨城通勤演变特征方面,嘉定新城、青浦新城、松江新城3个临界新城跨城通勤规模快速上升,节点城市功能初现;临界3个新城跨城通勤趋于双向均衡,门户枢纽作用彰显;临界3个新城跨城通勤来源范围扩大,区域整合效应显现。

第五,临沪协作示范区的跨城通勤演变特征方面,长三角生态绿色一体化发展示范区的通勤网络趋于融合;嘉昆太地区已经显现紧密的一体化通勤联系网络。

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,居住地在上海之外的跨城通勤行为
流出通勤	指居住地在上海、工作地在上海之外的跨城通勤行为
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

