

豊橋技術科学大学	学生会員	○温品 誠二
豊橋技術科学大学	正会員	青島 縮次郎
倉吉工業高等学校	正会員	小林 彰男

1. はじめに

三河地域における通勤流動の時系列マクロ分析の結果、その量的増加、圏域拡大が進行してきており、とりわけ山間域から都市域への通勤流動においてその傾向が顕著であることが明らかとなった。(昭和59年度中部支部研究発表会)そこで本報告では、この山間域から都市域への通勤流動に着目し、これと山間域人口動態との関係性を明らかにする目的で、いくつかの分析を試みた。

2. 通勤流動から見た町村の類型化

通勤流動は大別して自町村内通勤と他市町村への通勤に分けることができるが、ここでは後者をさらに都市域への通勤と山間域の他町村への通勤に分けて考えることとする。そして、それら三方向への通勤流動量をその町村の就業人口で割ったものを、それぞれ方向への通勤率とする。さて、三河山間地域/4町村について国調データより時系列に各通勤率を算出し、グラフ化したのが図-1である。(ここで、昭和40年以前のデータは通勤と通学を合わせた値となっているため、分析対象には入れていない。)この図において自町村内通勤率と都市域への通勤率との関係を見ると、14町村は三つのグループにまとめあげることができる。すなわち、一つは自町村内通勤率よりも都市域への通勤率が顕著に上昇しているグループ(I)、二つめは両通勤率が同様に上昇しているグループ(II)、そして三つめは自町村内通勤率の方が都市域への通勤率よりも顕著に上昇しているグループ(III)である。この三グループを地図上に描いたのが図-2である。この図から明らかなように、グループIおよびIIは都市域に隣接している地域であることから、これらを都市隣接地域IおよびIIとする。また、グループIIIはそれらより山間内部に入った地域であることから山間内部地域とする。次に、このような町村類型化に基づいてそれらと人口動態との関連を示したのが図-3である。この図より、都市域への通勤率の上昇があまり見られない山間内部地域においてなおも大幅な人口減少が進んでいることがわかる。そして都市域への通勤率が上昇するにしたがって、人口減少率も下がり、都市隣接地域Iの一部の町村ではすでに人口増加に転じているのである。なお、図-1に戻って他町村への通勤率を見ると、③、⑥の町村はそれぞれグループI、IIに属しながら、その上昇率も大きい。これは企業立地の進展が著しい②の町村(別稿の企業立地分析を参照)への通勤が増加しているためである。

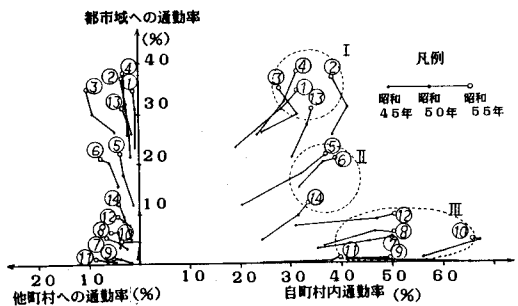


図-1 三河山間地域の通勤流動 (国調より)

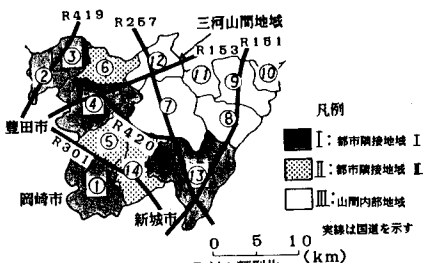


図-2 通勤流動から見た町村の類型化 (km)

見られない山間内部地域においてなおも大幅な人口減少が進んでいることがわかる。そして都市域への通勤率が上昇するにしたがって、人口減少率も下がり、都市隣接地域Iの一部の町村ではすでに人口増加に転じているのである。なお、図-1に戻って他町村への通勤率を見ると、③、⑥の町村はそれぞれグループI、IIに属しながら、その上昇率も大きい。これは企業立地の進展が著しい②の町村(別稿の企業立地分析を参照)への通勤が増加しているためである。

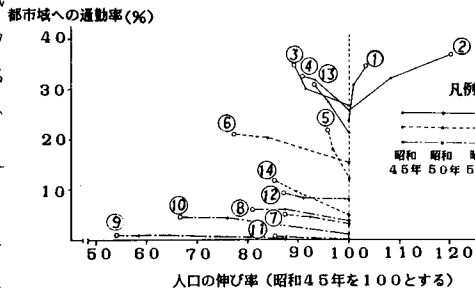


図-3 類型化町村の人口動態 (国調より)

3. 山間域から都市域への通勤特性

ここでは昭和58年9月に行った三河山間地域交通実態調査において得られたデータを基に、種々の通勤特性分析を行うが、前節で得られた知見にしたがって地域を都市隣接地域（Ⅰ+Ⅱ）と山間内部地域に分け、また特に都市域への通勤に重点を置くこととする。

(1) 都市域への通勤手段分担率

図-4は三河山間地域全域および都市域への通勤の手段分担率を示したものであるが、自家用車（自ら運転）の分担率がそれぞれ68.4%、84.7%となっており、とりわけ都市域への通勤において圧倒的な割合を占めていることがわかる。そこで以下では、この自家用車通勤に絞って分析を進めることとする。

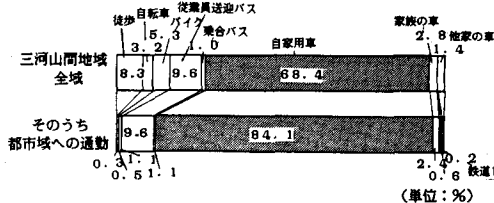


図-4 通勤者の利用交通手段分担率

(2) 通勤者の性別特性

図-5を見ると、いずれの地域ともに男性が3/4を占め、そして都市域への通勤の主体も男性となっている。この都市域への通勤の男女比をとると、都市隣接地域よりも山間内部地域の方がやや大きく、後者の方がより男性主体になっていることがわかる。

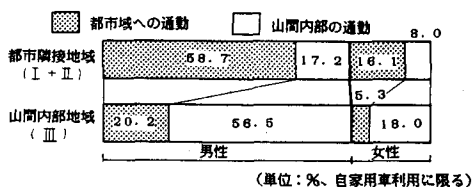


図-5 通勤者の地域性別特性

(3) 通勤者の年齢別特性

図-6において50パーセント値をとると、都市隣接地域全体で概ね35才、山間内部地域全体で概ね40才となり、前者の方が若青年層の厚いことがわかる。このことは、都市域への通勤者についても同様である。

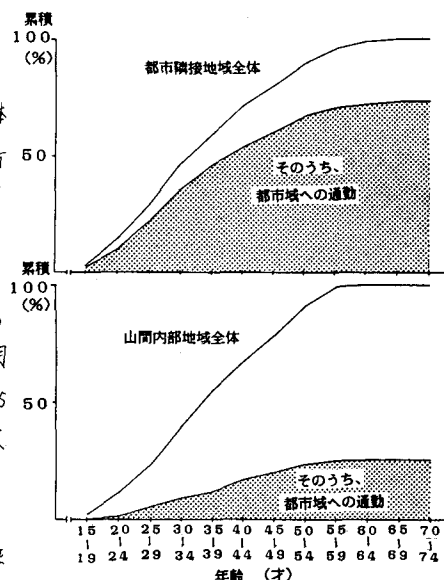


図-6 通勤者の地域別年齢別特性

(4) 通勤所要時間分布

図-7は着地点である都市別に通勤所要時間分布を累積したものである。これより、いずれの都市への通勤もその所要時間は1時間以内となっている。また、50パーセント値をとると新城方面15分から豊田方面35分と大きくなり、都市によって通勤圏の大きさが異なることがうかがわれる。

4. まとめ

山間域から都市域への通勤流動の量的増加は、とりわけ都市隣接地域において顕著であり、そうした地域において人口減少の鈍化、あるいは既に人口の増加が進んできている。都市域への通勤手段は自家用車（自ら運転）がほとんどであり、通勤者の特性としては男性主体で年齢的にも若青年層が中心となっているのである。また、この山間域から都市域への通勤流動は徐々に山間内部へと拡大しつつあり、その程度に応じて人口減少も鈍化傾向を示している。このように見てくると、都市域への通勤圏の拡大要因とは何か、また量的な増加要因とは何かを明らかにすることが重要となってくる。本研究では現在、前者については時間距離の短縮、定時性の保証をもたらす道路整備効果に着目し、後者については都市ごとの雇用強度および個人・世帯条件に着目して分析を進めている。

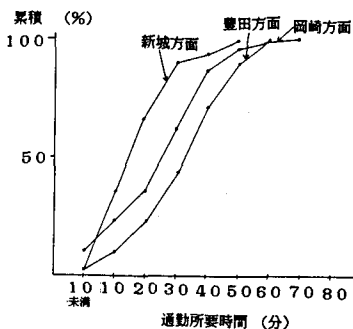


図-7 都市別の通勤所要時間