

IV-69

山間過疎地域における人口動態と通勤流動に関する研究

豊橋技術科学大学 学生員 ○越野 実雄
 豊橋技術科学大学 正 員 青島 簡次郎
 豊橋技術科学大学 学生員 片田 敏孝

1. はじめに

我が国の山間過疎地域における近年の人口動態の特徴として、都市に隣接する地域での定住化、と山間内部地域での継続的な過疎化という2極化現象をあげることができる。そこで本研究では、このような現象を、人口移動としての転出入と通勤流動に着目して両地域の比較を行い、その分析・考察から、山間過疎地域における定住化現象を把握し、今後の定住化促進のための方策を探ろうとするものである。

2. 対象地域と調査・分析フレーム

筆者等は従来より、愛知県三河山間地域を取り上げ過疎地域研究を進めているところであるが、このうち東三河側の南設楽郡2町村は都市隣接地域、北設楽郡6町村は山間内部地域として設定できることを既に明らかにした¹⁾。以下、この地域分類を用いて分析を進める。

本研究では、従来の調査結果を踏まえて、昭和61年度に新たに7調査を実施した。その調査・分析フレームを図1に示す。

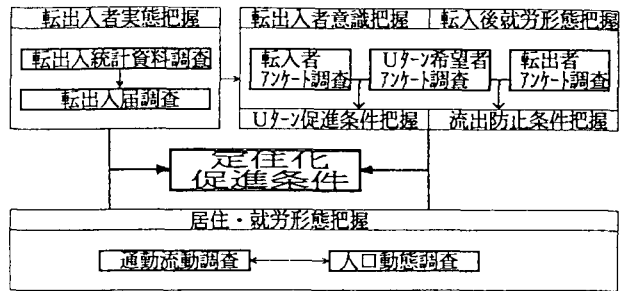


図1 本研究の調査・分析フレーム

3. 転出入状況と通勤流動状況

図2は過去5年間の転出入の状況を、都市域との関係で示したものである。都市隣接、山間内部の両地域とも県内都市域との密接な関係がみられる。

そこで、転出入超過数を年齢階層別に見たのが図3である。両地域とも15～29歳の若者の転出超過が極だて多く、この傾向はとりわけ山間内部地域において顕著である。この主な理由としては、新規就職にともなう転出が考えられる。

図4は、通勤流動状況を県内都市域との関係でみたものである。都市隣接地域では都市域への活発な通勤流動がみられる一方、山間内部地域ではあまりみられない。

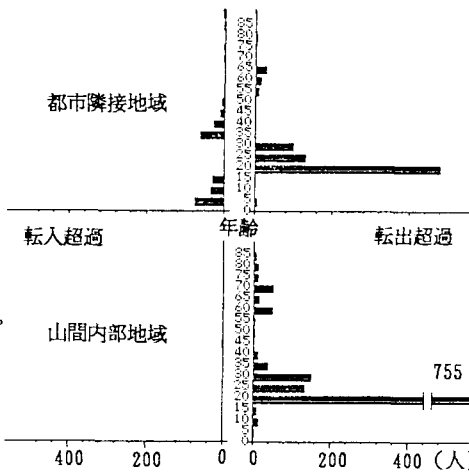


図3 転出・転入超過状況(昭和55年～59年)

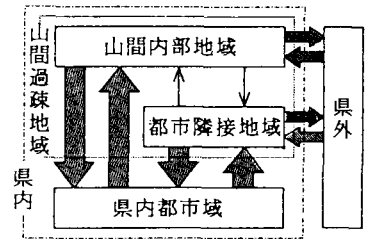


図2 転出入状況(昭和55～59年)

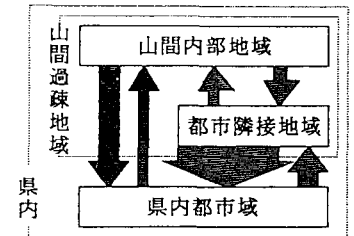


図4 通勤流動状況(昭和55年)

このように、山間過疎地域における転出入は、両地域とも県内都市域と密接な関係を持っているものの、通勤流動においては、その密接さが都市隣接地域においてのみ顕著に現れている。

4. Uターン後の就労状況

転入者アンケート調査から、転入者に占めるUターンの割合（Uターン率）は、都市隣接地域 74.7%，山間内部地域 67.0%であり、特に20、30歳代の比較的若い者が多いことがわかった。以下、このUターン行動に着目し、Uターン時における就労形態の変化について、既にUターンを行った者（既Uターン者）と現在Uターンを希望している者（Uターン希望者）の両者の立場から分析を展開する。

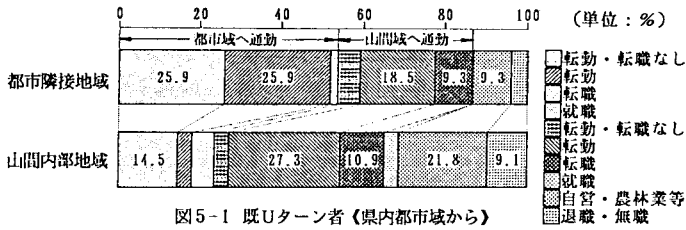


図5-1 既Uターン者《県内都市域から》

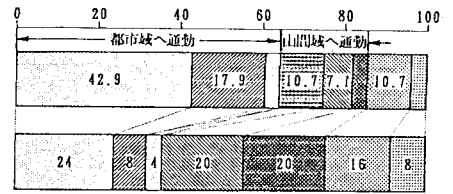


図5-2 既Uターン者《東三河都市域から》

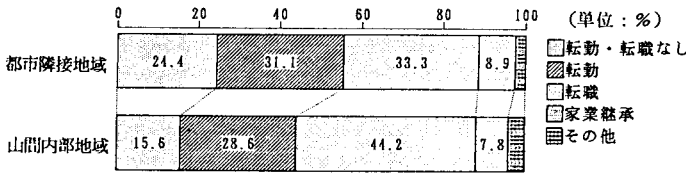


図5-3 Uターン希望者《県内都市域から》

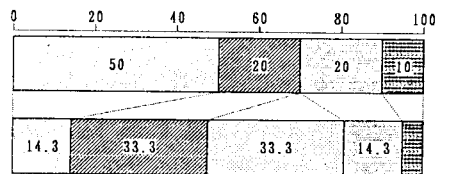


図5-4 Uターン希望者《東三河都市域から》

図5 Uターンによる就労形態の変化

図5は既Uターン者がとった就労形態の変化、及びUターン希望者が考えている将来の就労形態の変化を示したものである。既Uターン者について県内都市域からのUターンをみると（図5-1）、都市隣接地域において都市域へ通勤しながらのUターンが多くなっている。さらに、とりわけ直下流の東三河都市域からのUターンに限定してみると（図5-2）、都市域へ通勤しながらのUターンが6割を超え、なかでも「通勤・転職なし」が4割も占めている。同様にUターン希望者についてみると、県内都市域からは、両地域ともUターン時に通勤又は転職という就労形態の変化を考えている者が大部分を占めているが（図5-3）、東三河都市域からに限定してみると（図5-4）、都市隣接地域において「通勤・転職なし」が半数を占めている。これは都市隣接地域におけるUターン希望者が、Uターン後も現在の職場への通勤が可能であると認識していることを意味している。また別の調査項目からは、都市域通勤可能率について、都市隣接地域で60%、山間内部地域では20%であることが別途判明している。

以上のことから都市隣接地域においては、現在の就労形態を維持しつつUターンするという現象が比較的多くみられ、またUターン希望者アンケートの結果から、今後もこのような現象が続くものと考えられる。一方、山間内部地域ではこのような現象が十分に現れておらず、Uターン希望者アンケートの結果をみても、この傾向は今後も変わらないであろうと考えられる。これは、前節で述べた通勤流動の分析結果とも一致している。

5. 通勤流動と人口動態

図6は東三河側に加え西三河側も含めた愛知県三河山間過疎地域14町村の、昭和45年から昭和55年にかけての人口増加率と都市域通勤率増加量との関係を示したものである。これをみると、都市域への通勤率の増加量が大いほど人口減少率が小さくなり、一部の町村では人口増加に転じている。つまり、都市域への通勤条件の向上にともない、人口の定住化が進んでいるのである。

6. まとめ

都市隣接地域における定住化は、都市域に就労しながらのUターン、そして都市域へ通勤しながらの若者の定住化が進んだ結果生起しているものと考えられる。このことを可能にしたのが、都市域から山間域への漸次的道路整備とモータリゼーションの進展による都市域への通勤圏の拡大であった。

一方、山間内部地域では通勤・転職によるUターンは起こっているものの、都市域への通勤流動の活性化があまりみられない。このことが、山間内部地域の定住化が進まない主要な理由の1つとなっている。

以上のことから、山間内部地域の定住化を促進するためには、まず何よりも山間内部への幹線道路の整備を推進することであり、これと並行して、それらの地域の通勤圏内に新たな就業機会を創出するということであろう。

【参考文献】1) 青島, 片田; 山村定住の動向分析, 環境情報科学, 第15巻4号, pp. 44-50, 1986

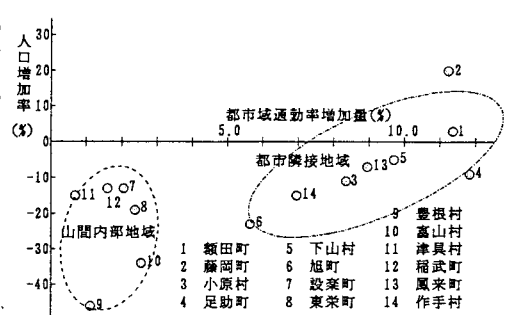


図6 人口動態と都市域通勤率の関係

(昭和45年～55年)