

山村定住化のメカニズムに関する研究<sup>\*</sup>

Mechanism of Population-increasing  
in Rural Areas

青島縮次郎<sup>\*\*</sup>，上田実<sup>\*\*\*</sup>，温品誠二<sup>\*\*\*\*</sup>

By Naojiro AOSHIMA, Minoru UETA, Seiji NUKUSHINA

After the World War II by the rapid tide of economic growth and urbanization, Japanese traditional rural community has been changed remarkably in both its physical structure and special function. Then population of those areas has been decreased rapidly.

The aim of this study is to understand the mechanism of the social phenomenon and to measure effects of the road improvement for the development of those areas.

1. はじめに

我が国における近年の人口動態の特徴のひとつに、地方圏の人口定着が進んでいることを挙げることができる。事実、大都市圏と地方圏との間の人口移動を見ると、いくらかの変動はあるものの、その総出入は概ね均衡状態になっており、基本的には、この傾向が今後しばらくは続くものと思われる。こうした地方圏への人口定着は、人間をとりまく総合的な環境という意味において、大都市圏との格差が縮小してきていることを表しているが、とくに経済的側面から見れば、就業機会の格差の縮小、所得格差の縮小、等がその要因を構成していると言えよう。また

社会的側面からは、長男長女化によって我が国社会の人口移動性向が低下してきていること、価値観の多様化によって居住地選好が変化してきていること、等がその要因になっていると言える。

さらに、地方圏の内部においても一部の地域において、農山村地域の人口増加が進んでいる。これは、モータリゼーションの進展と道路整備とによってモビリティが高まり、その結果、生活圏域が広域化したためであると言われている。つまり、都市から郊外部へ、そして農山村部へと都市化あるいは混住化が進展したことによってもたらされたものであると言われる。

本研究が対象としている三河山間地域においても、都市域に隣接する一部の町村の人口が増加に転じつつあり、過疎解消の方向に動いているように思われる。これも現象的には上述のような理由、すなわち、モビリティの高まりによる生活圏域の広域化によってもたらされたものであるということになるであらう

\* キーワーズ：地域構造、地域計画

\*\* 正会員 工博 豊橋技術科学大学助教授

\*\*\* 学生会員 豊橋技術科学大学大学院

\*\*\*\* 学生会員 豊橋技術科学大学大学院

(〒440 豊橋市天伯町豊雀ヶ丘1-1)

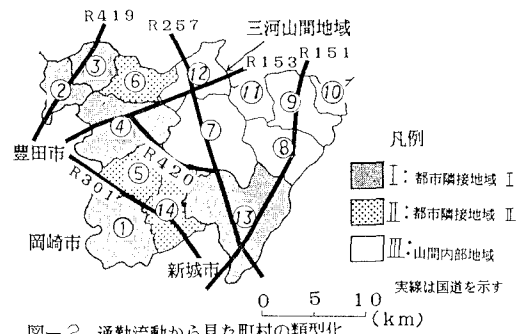
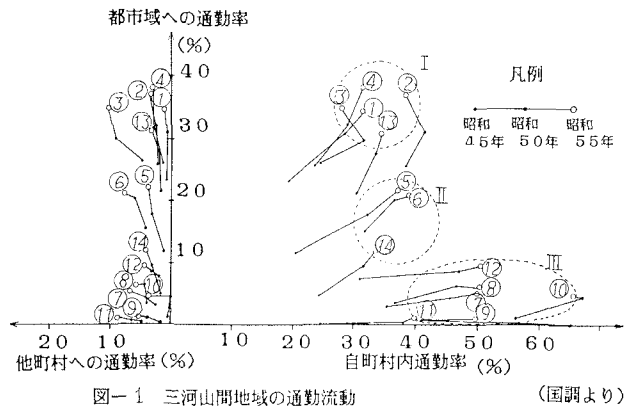
う。本研究は、これを山間地域の定住化という視点から、あらためて注目してみたい。つまり、①生活圏域の広域化と人口増加とはどのような関係にあるのか、そしてその広域化によって、どのような人がどのように動いているのかを通勤流動の側面から明らかにする。②山間地域への企業立地の進展と定住化との関係、とりわけ人口増加に転じている地域での企業立地の意味を検討する。③山間地域の人口動態の分析から、将来人口の予測を行い、山間地域の今後の定住化を展望する。④最後に、都市域に隣接する地域の定住化のメカニズムを総括し、それを山間内部地域に波及させるためには何が必要かを考察する。

## 2. 通勤流動の活性化と人口動態<sup>1)</sup>

三河地域における通勤流動の時系列マクロ分析の結果によれば、都市域を含めたいずれの地域においても、その量的増加、圏域拡大が進行してきているが、とりわけ山間地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った。このことを逆に見れば、前述の生活圏域の広域化は都市域から山間地域にかけて最も顕著に現れたということになる。そこで、ここではまず、山間地域の通勤流動の活性化の状況を町村間で比較することにより、町村の類型化を行うとともに、人口動態の関係を考察する。

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地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、それぞれの方角への通勤率とする。さて、三河山間地域14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)、二つのは両通勤率が同様に上昇しているグループ(II)、そして三つの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。この図から明らかのように、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続いていることがわかる。そして都市域への通勤率が上昇するに連れて、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。以上をまとめると、都市域への通勤率の高さと人口定住の度合とは、概



ね直接的な関係を示しているということである。換言すれば、都市域から山間地域への生活圏域の拡大によって、都市隣接地域を中心に、その圏域強度に応じて定住化が進んできているということになる。なお、図-1に戻って他町村への通勤率を見ると、③、④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の著しい②の町村（後述）への通勤が増加しているためである。

さて、次にはその都市域への通勤流動の特性を概観しておく。分析の基となったデータは、筆者らが昭和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たものである<sup>3)</sup>。手段別分担率では自家用車が87%を占めていることから、やはりモータリゼーションの進展が、山間地域から都市域への通勤流動の活性化の一因を成しているということがうかがわれる。このほか、性別では約8割が男性、年齢では30歳代の前半が中心となっている。また、通勤所要時間については、いずれの都市への通勤も、ほぼ1時間以内でおわっている。

### 3. 企業立地の進展と定住化<sup>4)</sup>

山間過疎地域の定住化を考えるとときはまた、そこにおける就業機会をいかに創出するかということが極めて重要である。ここでは従来の三河山間地域への企業立地がどのような就業の場をその地域に与えたのか、そして今後の動向はどうかということ、前節の通勤流動分析の結果を踏えながら、とくに企業側の雇用特性に着目して検討していく。ここでとりあげた雇用特性指標は、平均雇用人数、若青年者雇用率（若青年者とは30歳未満を指す）、高齢者雇用率（高齢者とは50歳以上を指す）、パートタイマー雇用率、女性雇用率である。またこの分析には、昭和58年9月に行った、当地域に既に立地した企業に対するアンケートおよび町村へのヒアリング結果、および昭和59年9月に行った、三河地域の都市域に立地している企業に対するアンケート結果を用いる。

都市域への通勤率(%)

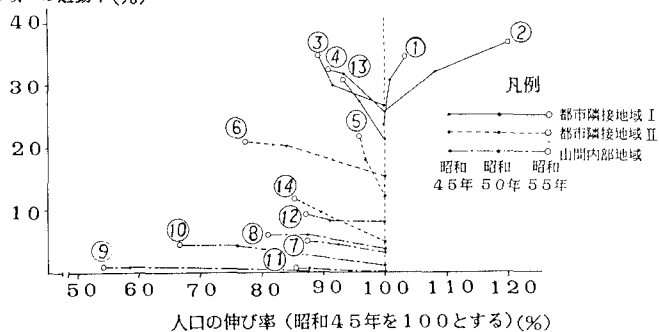


図-3 類型化町村の人口動態 (国調より)

まず三河山間地域に既に立地している企業に関する分析であるが、当地域には左記調査時点において、従業員10人以上の工場が128立地しており、総従業員数6626人となっている。この従業員数の地域別内訳は、都市隣接地域Ⅰが4024人、Ⅱが949人、山間内部地域が1653人である。さらに、これを立地型別に立地年度に振り分けて、その推移を見たのが図-4である。ここで立地型とは、誘致（行政側からの何らかの援助を受けて都市域から立地したもの。電気機械器具製造業のほか衣服その他繊維製品製造業が目立つ）、進出（行政側からの援

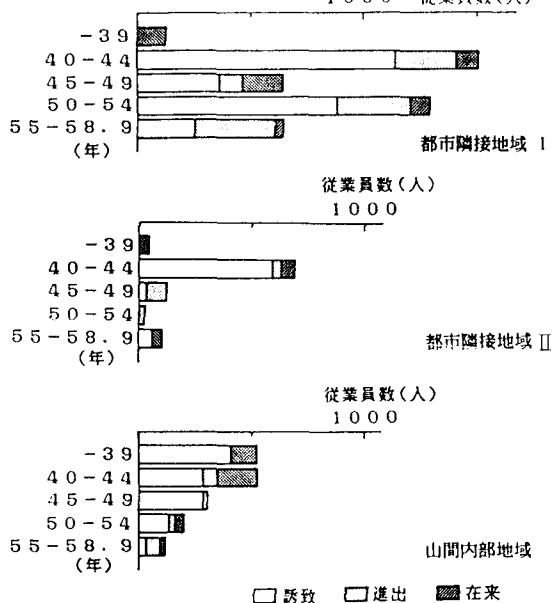


図-4 地域別立地型別従業員数の推移

助を受けることなく都市域から立地したもの。

電気機械器具製造業のほか輸送用機械器具製造業も多い）、在来（山間地域で興じたもの、木材・製品製造業、窯業・土石製品製造業等地場産業的色彩が強い）に分けたものである。この図より、まず、山間内部地域の就業機会の創出が著しく停滞してきているのがわかる。

これは、就業機会の創出の主役であった誘致型の立地が減少したためであることが読みとれる。また、都市隣接地域Ⅱもこれと同様の傾向を示している。これに対して、都市隣接地域Ⅰにおいては、就業機会の増加が続いており、最近3年間ですでに昭和45年から49年にかけての水準に達している。この理由としては、誘致型がなお継続して立地しているとともに、進出型が増加してきていることが挙げられる。

さて、この三つの型の企業立地がどのような就業の場を地域に与えているのかを、その雇用特性から見たのが表-1である。それぞれの特徴を挙げるとまず在来型は若青年者雇用率が極端に低く、高齢者雇用率が高いことである。また、パートタイマー雇用率、女性雇用率が低いことから、中高齢者の男性を中心に比較的安定した就業の場を与えているといえることができる。これに対して、進出型は若青年者雇用率が高く、高齢者雇用率も三者のなかでは最も低くなっていることから、比較的優良な企業であることがうかがわれる。ただし、平均雇用人数は小さい。そして誘致型は若青年者雇用率、高齢者雇用率ともに前二者の中間的な特性を示している。ただしこの型は平均雇用人数が大きく、パートタイマー雇用率、女性雇用率も三者のなかでは最も高いことから、女性を中心として幅広く、かつ大きな就業の場を与えているといえることができる。

次に、都市域に立地している企業に関する分析であるが、三河山間地域に隣接する都市域には前述の調査時点において従業員10人以上の工場が2,770立地している。これらの特徴を挙げると、輸送用機械器具製造業が18.1%（全国では5.6%）、窯業・土石製品製造業が7.8%（全国では4.6%）と特化しており、また工場規模も従業員500人以上が3.1%（全国では1.3%）と大規模工場の占める割

表-1 立地種類別従業員特性

| 特性<br>種類 | 平均雇用人数<br>(人/工場) | 若青年者<br>雇用率(%) | 高齢者<br>雇用率(%) | パートタイマー<br>雇用率<br>(%) | 女性雇用率<br>(%) |
|----------|------------------|----------------|---------------|-----------------------|--------------|
| 誘 致      | 112.9            | 17.2           | 24.0          | 17.3                  | 54.0         |
| 進 出      | 40.0             | 34.8           | 19.1          | 12.5                  | 46.6         |
| 在 来      | 33.7             | 6.6            | 34.2          | 10.8                  | 41.9         |
| 全 体      | 69.9             | 17.5           | 25.1          | 15.6                  | 51.1         |

表-2 三河山間地域へ進出予定企業の従業員特性

| 特性<br>進出 | 平均雇用人数<br>(人/工場) | 若青年者<br>雇用率(%) | 高齢者<br>雇用率(%) | パートタイマー<br>雇用率<br>(%) | 女性雇用率<br>(%) |
|----------|------------------|----------------|---------------|-----------------------|--------------|
| 進出予定企業   | 292.5            | 42.8           | 12.6          | 6.5                   | 19.8         |

合が高くなっている。

さて、これら工場へのアンケートのうち本社工場に対しては、三河山間地域への工場進出意向の有無を質問した。アンケートが回収された企業のうち、積極的進出意向有り5.7%、条件付進出意向有り17.0%であった。これら進出意向の有無別の現時点における雇用特性を分析した結果、積極的進出意向企業は他の企業に比べて、若青年者雇用率が低く高齢者雇用率が高くなっており、既に山間地域に立地した企業の雇用特性に近くなっていることがわかった。これに対して条件付進出意向企業はいずれの指標をとっても優良企業の雇用特性を示している。そこでその条件を整理してみると道路の整備、労働力の確保、用地の確保の順となっていて、これら三つが主要な条件となっていた。また、三河山間地域への進出を既に予定している企業（新設4、移転1、これはアンケートが回収された本社工場の2.3%にあたる。進出先はすべて都市隣接地域Ⅰである）の現時点における雇用特性を見たのが表-2である。これと表-1とを比較すると、なかでは進出型に最も近いことがわかる。

以上をまとめると、三河山間地域への企業立地は当初、中高年の男性中心の就業の場としての在来型、同じく女性中心の大きな就業の場としての誘致型の立地が進み、それらの階層の定住に大きく貢献してきたが、山間内部地域を中心にそれらは概ね一巡してきている。これに対して、都市隣接地域Ⅰを中心に近年、若青年者の就業の場としての進出型の立地が増えており、これにあわせて誘致型が継続的に立地している。この理由としては、前述の通勤流動分

析のところで見たように、道路整備による定住の進展によって、山間進出の三大条件のうち二つをすでに満足しつつあることによるものと思われる。なお都市隣接地域Ⅱについては最近、企業立地の兆が見えるものの、なおも都市通勤型山村に留まっているということが言える。

#### 4. 年齢別人口動態と将来人口予測

ここでは、前述の通勤流動の活性化および企業立地の進展のなかで、各々の地域の年齢別人口がどのように推移したのか、その特徴を考察するとともに、三河山間地域の今後の定住化を展望する意味で、コーホート移動モデルを用いて将来人口の予測を行った。なお、年齢の分け方は企業立地分析にならって、子供(0-14)、若青年(15-29)、中年(30-49)、高年(50-)とした。

さて、地域別年齢別人口の推移を、昭和35年を100として見たのが図-5である。これより、年齢別指数の順位はいずれの地域も同じ、つまり子供<若青年<中年<高年となっていることがわかる。これは、基本的にはほぼ同質の過疎化の姿を受けたことを物語っているものと思われる。年齢層別に見ると、高年齢層はすべての地域が同様の傾向を示しながら、一貫して増加している。この年齢層は過疎化とは概ね無関係であった。次に、中年層であるが、その指数の値は、都市隣接地域Ⅰ>都市隣接地域Ⅱ>山間内部地域となっており、そしていずれも子供と同様の動きをしているのが読みとれる。例えば、都市隣接地域Ⅰでは、昭和55年以降、平行をなす形で増加に転じており、この両年齢層がこの地域の人口増加に貢献していることがわかる。若青年層はすべての地域で一貫して減少してはいるが、その地域間の差が最も大きい年齢層でもある。つまり、この年齢層の地域間差が地域の人口動態の違いを最も強く決定づけているとも言える。

次に、上記年齢別人口推移の考察を意識しながら、町村別の将来人口の予測を行った結果が図-6である。ここで、図中の番号は図-2のそれに対応しており、どの地域に属しているかは線の種類分けで示した。まず、都市隣接地域の②については、急激な増加となっており、事

実、最近の人口の増加率は愛知県でトップである。

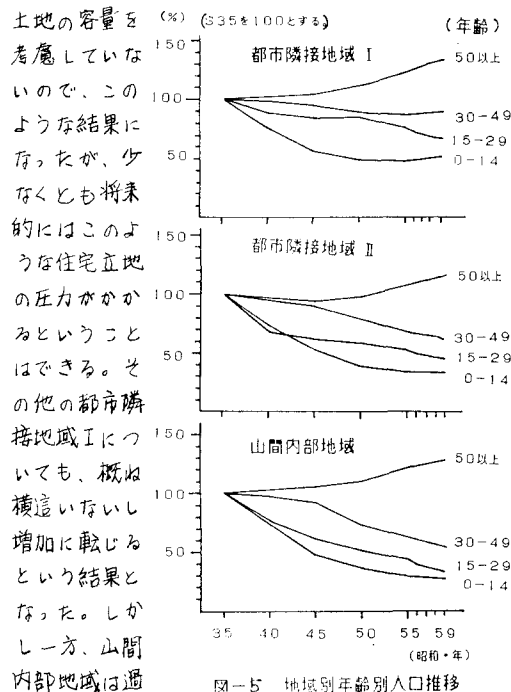


図-5 地域別年齢別人口推移

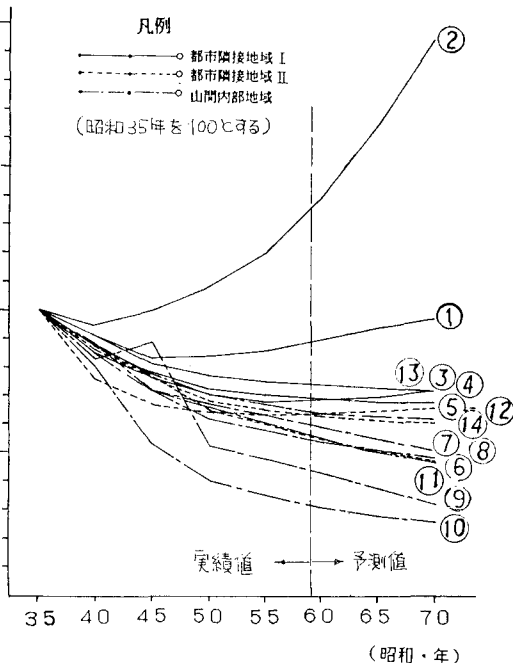


図-6 三河山間地域14町村の人口推移

疎化がさらに継続するという結果となった。

#### 5. 山村定住のメカニズム

従来の推移にしたがって将来人口を予測すると、山間地域の人口動態は二極化する。つまり定住問題はとりわけ山間内部地域にある。そこでここでは、今までの分析結果を総合しながら、まず都市隣接地域の定住化のメカニズムを考察する。図-7が

それである。モビリティの高まりによる山間地域への通勤圏の拡大は、まず都市域で就労しながらの多くのUターンを発生させた。昭和30年代後半から始まった三河山間地域の人口流出の、その行き先は9割方が直近の都市であったためである。また通勤圏の拡大は若青年者の定住にもつながっている。さらに、②、①の町村では今や新住民の流入が主体となっている。こうして道路整備および定住化が進むと、企業立地の条件が整ってくるため、立地も進む。このような動きの相乗作用によって都市隣接地域の定住化が進展してきていると言える。

これをさらに山間内部地域へどのように波及させるのか。図-8にはその展望を示した。基本的には道路整備による通勤圏の拡大をさらに山間内部に押し進めることであろう。そのことによって、都市域のみならず、それが不可能な場合でも都市隣接地域立地企業への通勤が可能となる。事実、③、④から②への通勤流動が活性化しており、とりわけ③の定

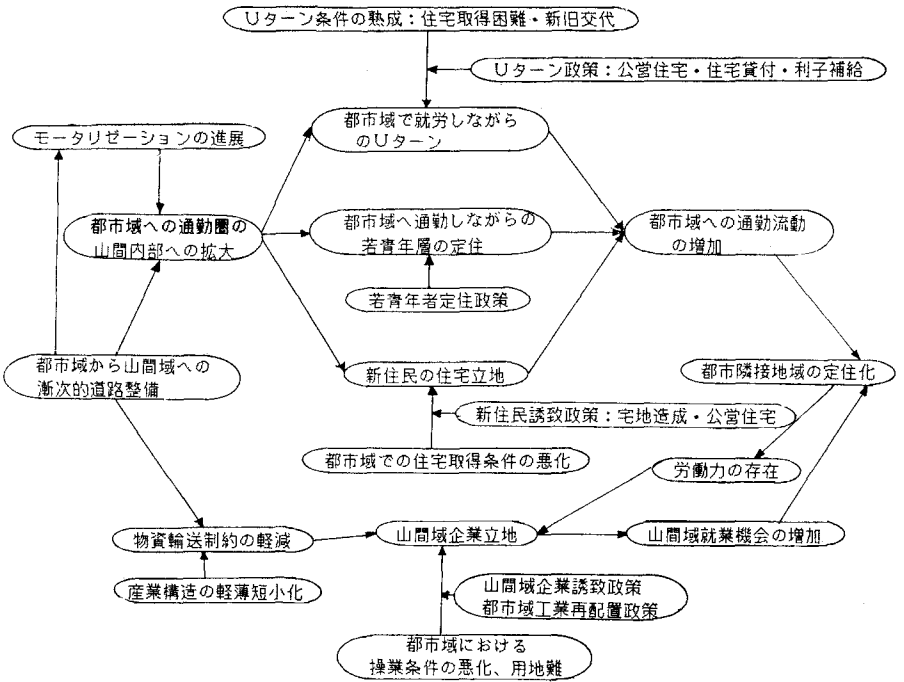


図-7 都市隣接地域定住化のメカニズム

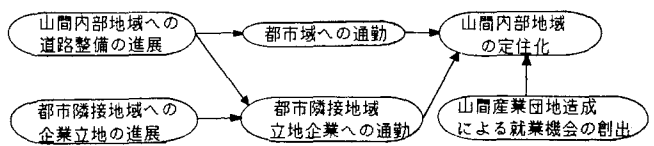


図-8 山間内部地域定住化への展望

住化が進んできているのである。しかし、山間奥地にまで波及させるには多くの費用と時間を要するだろう。この場合には産業団地造成による企業誘致が考えられてよい。山間奥地に対しても同様のUターン圧力があるはずだからである。

#### 参考文献

- 1) 三河地域における山間部から都市域への通勤流動について、40回年鑑、昭60.9
- 2) 地域間流動の変化に着目した地域構造分析、中部経済論叢、昭60.3
- 3) 地方におけるバス交通の役割と課題、季刊MOBILITY、No. 58、昭60.1
- 4) 三河地域における都市域から山間部への企業立地について、40回年鑑、昭和60.9
- 5) 山間部と隣接地域への企業立地に関する実証分析、39回年鑑、昭和59.10
- 6) 都市域から山間部への企業立地に関する研究、中部経済論叢、昭60.3
- 7) 山村定住のための環境整備、環境情報科学、13巻3号、昭59.8