

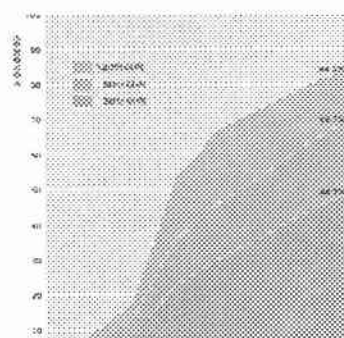
はじめに

人口移動の動向は、新たな局面を迎えている。高度成長期に見られたような、地方圏から、大都市圏への人口移動の大きな流れは見られなくなり、東京圏についていえば、他地方圏に対して転出超過となっている。また、地方圏に目を向けると、地方中枢・中核都市やその周辺に人口の集積が見られ、逆に、その都市機能が享受できない地域では、人口の転出が進み、高齢者人口比率も高い傾向が見られる。

日本全体

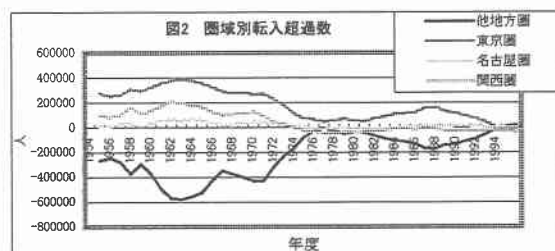
高速道路は、1963年に名神高速道路の栗東IC～尼崎IC間が開通して以来着実に建設が進み、平成10年度末の開通延長は6,453kmに達した。図1は、全市町村を最寄りのインターチェンジまでのアクセス時間で区分し、各区分に含まれる市町村数の比率の推移をみたものである。1970年過ぎ頃にインターチェンジまでのアクセス時間帯別市長村数割合が急激に増加し、1990年頃には、インターチェンジまでのアクセス時間が120分以内の市町村が80%を超えている。

図1 市町村アクセス時間別割合



大都市圏

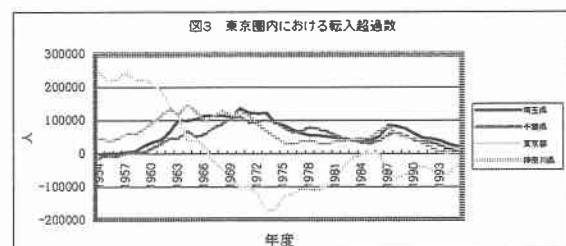
東京圏の転入超過数は、我が国の経済が高度成長期の前半である1955年以降から急速に増加し、1960年代後半まで高水準を保ち1973年から1980年頃まで停滞した。それ以降の、転入超過数は1980年東京一極集中により増え始め、1987年にピークとなった。その後は減少に転じ1994年には転出超過となった。名古屋圏の転入超過数は、1963年をピークに1974年まで転入超過が続いた。その後1975年から1984年まで小幅の転出超過となったが、1985年以降は再び転入超過となっているがこれも小幅にとどまり、最近になり減少している。関西圏の転入超過は1961年をピークに減少し、1966年から1969年まで10万人を超える水準でとどまったが、1970年代前半以降急速に減少し1974年には転出超過となった。その後は現在に至るまで転出超過が続いている。



地方圏の転出超過は3大都市圏とは異なる動きとなった。高度経済成長期前半の1961年に転出超過はピークとなり、その後は減少し1970年代前半に急速に減少しはじめ1976年には転入超過に転じた。その後1980年までは小幅な転出超過が続いたが、1980年以降再び転出超過となり1987年にピークを迎えた。その後転出超過は減少し1993年に再び転入超過となり、現在に至る。

東京圏

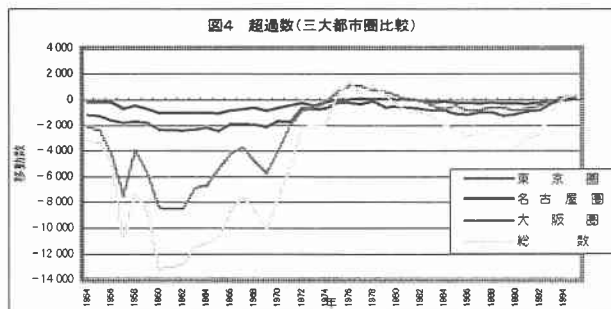
東京圏内の転入超過数を見てみると、東京のベッドタウンである3都市（埼玉、千葉、神奈川）で1985年から1988年に掛けて急速な転入超過となっている。逆に、東京では急速な転出超過が見られる。この年代に行われた交通網整備には総武快速線、京葉線等の東京都市圏を結ぶ路線の開通があり、それによる埼玉、千葉、神奈川への転入者数が増大したと推測される。



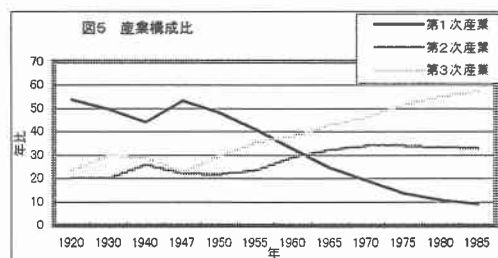
高知県

図4は、高知県における全国と三大都市圏の超過数比較の時系列データである。これを見ると、1972年を境として大きくグラフが変化しているのが分かる。また、高知県からの超過数は大阪圏に左右されていることが分かる。ここで注目すべきは1957、65、69年の急激な転出者数の増加、1975～80年前後の転入超過、1985～90年前後の転出超過、さらに近年の転入超過の傾向、以上四点（図7）である。

1972 年までに見られる転出超過は、全国的な人口増加の影響が推測されるのではないかと推測される。ここで留意すべきことは、出生して間も無い子供は一人で移動することが出来ない点である。これを考慮すると増加傾向が見え始める 1958 年は、第一次ベビーブームの傾向を見せはじめた 1943 年以降に出生した世代の人が就職できるようになる年、すなわち 15 歳以上の就業者の増加数と一致することになる。また、この時代の 1957 年日本は高度経済成長前期であり産業構造の変化(図 5)で京浜、中京、阪神工業地帯への雇用数が急激に高まったことが転出者数増加の要因であり特に、高知では阪神工業地帯に依存していることが分かる。さらに、この年以降の大都市圏への公共投資の重点的な投下による大都市圏の社会基盤整備の促進という背景から、転出者数の増加が進んだ。



この傾向の中で、1965、69 年の転出者数の増加が特出している理由を推測する。1965 年の人口移動の特徴は、東京圏、名古屋圏への転出率が増加していることである。これは、高度経済成長後期を背景とした産業構造の変化による三大都市圏への転出者数から推測される。さらに、1964 年には東京圏への交通網整備による東海道新幹線の開業、1965 年には名神自動車道の開通によって東京圏—大阪圏間の移動性が向上(東海道が「ボリス」の形成)した。この二点から、これまで大阪圏に集中していた転出者数は東京圏、名古屋圏へ流入し、この二圏への転出率が増加することとなった。1969 年も同様に、東名自動車道の開通、さらに大阪万博開催による大阪圏への人口流入が転出者数の増加に関与していると推測できる。この年以降、地方圏の社会基盤整備が見直され転出者数の減少が始まった。



1975 年前後には、各大都市圏への転出者数が高知県への転入者数を下回り、全国的にも高知県は転入超過となった。この理由として、1972 年からの第二次ベビーブーム期における女性の就業者数の減少と産業構造の新たな変化が挙げられる。前者は特に 1975 年まで大阪圏への転出者数の減少が目立つ。後者は 1973 年の第一次石油ショックによる安定経済成長期に入ったことで、第一次産業の就業者数が著しく低下し、第三次産業の構成比が更に増加した。ここで以前との相違点は、産業構造が変化しても高知県の転入超過が継続されることである。これは、地方圏への公共投資の配分増加によって高知県の産業基盤が確立されたことが要因である。しかし、1981 年以降再び転出超過になる。これは新経済社会 7 年計画において公共投資が再び大都市圏とその近郊に比重が向けられたからである。更に、1983 年には 1980 年代経済社会の展望と指針において財政再建が進められたため、公共投資が抑制されることになり大都市圏への転出が促される結果となった。特に 1979 年からは東京圏への人口移動の依存が高まった。これより 1985 年にはバブル形成期に入り生活基盤投資の割合が増加し、大都市圏、地方圏とも社会基盤整備が進められたが、特に東京圏の整備はめまぐるしくこれが東京圏への転出率増加の要因となったと思われる。しかし、全国に交通網整備が広まったため大都市圏への依存率は低くなったといえる。

近年 1990 年から三大都市圏への転出者数の減少傾向が見られ、1994 年には転入超過となっている。

考察

これまで人口移動の理由として産業構造の変化や交通網整備を挙げてきた。しかしこの理由も、日本の経済成長期の動きによって左右されてきたといえる。そして、この動きは公共投資によって支えられてきた。このような背景から人口移動の最大の要因は、公共投資による社会基盤整備の充実化であると推測できる。図 4、6 を比較すると、公共投資の比重の推移と人口移動の推移のグラフは一致しており、前述の推測の証明となる。

