

# 農山村定住の動向分析

青島 縮次郎・片田 敏孝

## はじめに

わが国における近年の人口動態の特徴の一つに、地方圏における人口の定着化をあげることができる。事実、大都市圏と地方圏との間の人口移動をみると、いくらかの変動はあるものの、その転出入はおおむね均衡状態を示しつつあり、その反面、地方圏の内部における自県内移動および近隣県間移動の比重が高まってきている（渡辺、1986）。さらに注目すべきは、その地方圏内の一部の地域において、農山村地域への人口移動がみられることである。最近の過疎白書によれば、昭和 55 年から 60 年にかけて、全国過疎市町村 1,151 のうち、200 市町村（17.4%）は人口が増加してきている。

この農山村地域の人口増加は、一般的には、都市から郊外へ、そして農山村へと人口が外延化したことよって生じたものといわれており、こうした現象を、地理学や社会学の一部では、rurbanization (rural と urbanization の合成語) とよんでいる。そしてこれについては、農山村の都市化の一過程としてとらえる考え方と、新しい地域概念としてとらえる考え方とのあいだで、多くの議論がなされている（青木、1985）。本研究ではこの現象を、環境整備と定住化との関係という視点から、とくにそのメカニズムに注目しながら、分析を試みてみようと思う。そのために、① まず、三河山間地域を事例として、そこにおけるモータリゼーションの進展と道路整備によるモビリティの高まりがどのように生活圏域の広域化につながり、人口増加にむすびついているのかを通勤流動の側面から明らかにする。② また、当該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 そしてさらに人口動態の分析から、将来人口の予測を行い、今後の定住化を展望する。④ 最後に、農山村地域の定住化のメカニズムを総括し、さらにそれを促進させるためにはどのような環境整備が必要なのかを考察する。そして、以上のような分析考察により、農山村地域における健全な地域環境の創造および管理のための方策

を探ることを究極の目的としている。

## 1. 通勤流動の活性化と人口動態

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（青島・小林、1985）。このことを逆にみれば、前述の生活圏域の広域化は都市域から山間域にかけて最も顕著に現われたということになる。そこで、ここではまず、山間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、人口動態との関係を考察する。

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、それぞれの方向への通勤率とする。さて、三河山間地域 14 町村について国勢調査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と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みると、14 町村は三つのグループにまとめることができる。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）、二つ目は両通勤率が同様に上昇しているグループ（Ⅱ）、そして三つ目は自町村内通勤率のほう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、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

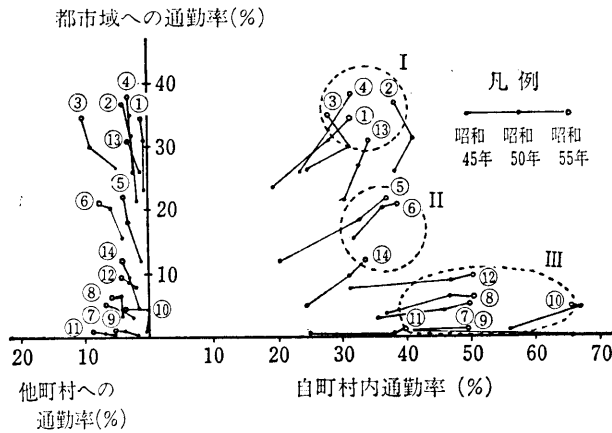


図1 三河山間地域の通勤流動（国勢調査）  
（○の番号は町村を表わす）

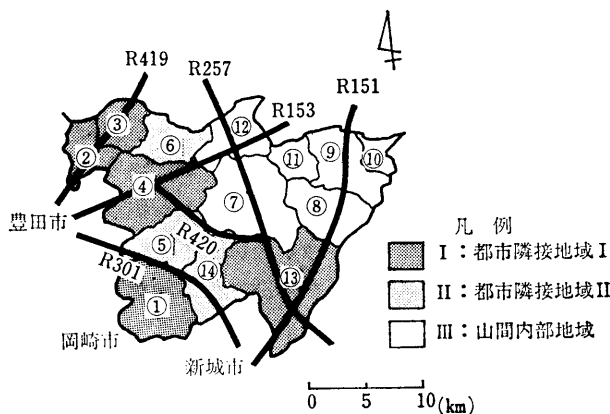


図2 通勤流動からみた町村の類型化

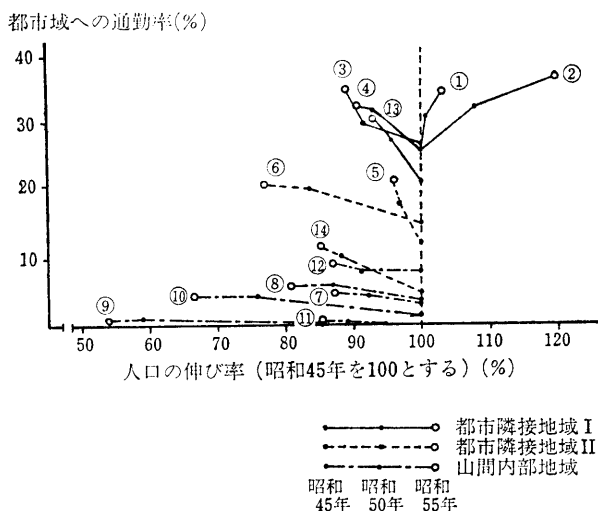


図3 類型化町村の人口動態（国勢調査）

る。この図より、都市域への通勤率の上昇があまりみ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したがって、人口減少率もさがり、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、おおむ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、都市域から山間域への生活圈域の拡大によって、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に戻って山間域内の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（青島・太尾，1985）。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時間以内である。

## 2. 企業立地の進展と定住化

山間過疎地域の定住化を考えるときはまた、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きわめて重要である（石島，1981）。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ふまえながら、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、女性雇用率の五つである。またこの分析には、昭和58年9月に行った、当地域にすで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（片田ほか，1984）および昭和59年9月に行った、三河地域のうち都市域に立地している企業に対するアンケート結果（青島ほか，1985）を用いる。

まず、三河山間地域にすでに立地している企業に関する分析であるが、当地域には上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6,626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4,024人、Ⅱが949人、山間内部地域が1,653人である。さらに、これを立地型別（青島ほか，1984）に立地年度に振り分けて、その推移をみたのが図4である。この図より、まず、山間内部地域の就業

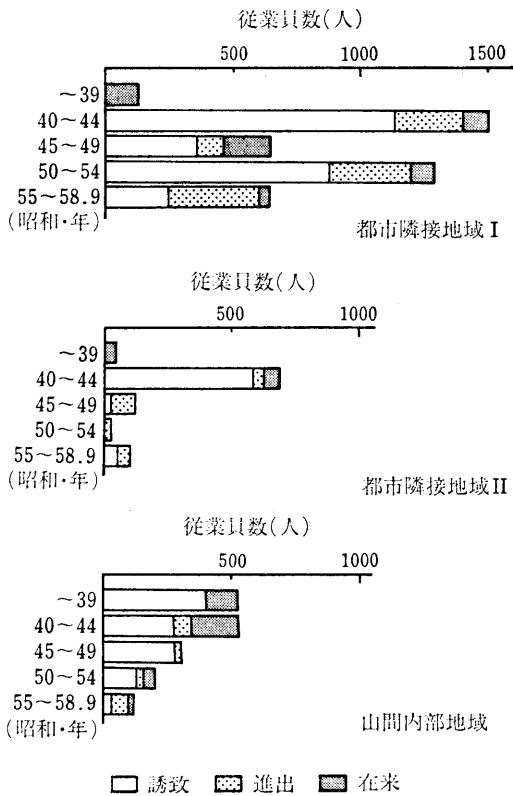


図4 地域別立地型別就業機会創出の推移

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をあげることができる。

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、その雇用特性からみたのが表1である。それぞれの特徴をあげると、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。これに対して、進出型は若青年者雇用率が高くなっていることから、山間過疎地域にとって歓迎すべき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。

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。これらの特徴をあげると、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、積極的進出意向有が5.7%、条件付進出意向有が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が表2である。これより積極的進出意向企業は他の企業にくらべて、若青年者雇用率が低く高齢者雇用率が高くなっており、すでに三河山間地域に立地した企業の雇用特性に比較的近くなっていることがわかる。これに対して条件付進出意向企業は若青年者雇用率が高いなど、山間過疎地域にとって望ましい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すでに予定している企業（新設4、移転1、

表1 立地型別雇用特性

立地型	特 性				
	平均雇用人数 (人/工場)	若青年者 雇用率 (%)	高齢者 雇用率 (%)	パートタイ マー雇用率 (%)	女性雇用 率 (%)
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 三河山間地域への工場進出意向別雇用特性

意 向	特 性				
	平均雇用人数 (人/工場)	若青年者 雇用率 (%)	高齢者 雇用率 (%)	パートタイ マー雇用率 (%)	女性雇用 率 (%)
積極的進出 意向有	57.5	25.3	28.3	13.4	26.5
条件付進出 意向有	105.7	36.5	14.3	6.9	25.8
進出意向無	65.1	34.4	16.1	12.7	39.4
全 体	83.4	33.7	15.2	12.1	35.5

表3 三河山間地域への進出予定企業の雇用特性

特 性	特 性				
	平均雇用人数 (人/工場)	若青年者 雇用率 (%)	高齢者 雇用率 (%)	パートタイ マー雇用率 (%)	女性雇用 率 (%)
進出予定企 業	292.5	42.8	12.6	6.5	19.8

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みたのが表 3 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、当該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おおむ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もみたように、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前二者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、企業立地の兆がみえるものの、なおも都市域通勤型農山村に留まっているといえることができる。

### 3. 年齢別人口動態と将来予測

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、とりわけ最近の社会移動がどのように展開されているのかを各地域別にみることにし、さらにそのような状況が今後どのように推移するのかについて考察を加える。

図 5 は各地域における 5 歳階級別社会移動の最近の状況をみたものである。これより、いずれの地域も共通しているのは、15 歳から 29 歳の転出超過が最近にいたっても続いているということである。これに対して、地域ごとに明確に異なるのは、14 歳未満と 30 歳以上の社会移動状況である。つまり、都市隣接地域 I においては、それらの年齢階級人口の転入超過がみられ、都市隣接地域 II ではそれがやや少なくなり、山間内部地域ではそれらの年齢階級人口もなお転出超過になっているということである。

これに関連して、筆者らは昭和 60 年 10 月に、東三河山間地域を対象に、最近 5 年間の転出入届に対する調査等を行ったが、詳細については別稿に譲るとして、ここでは上記の社会移動状況を追加的に説明する事項について簡単に触れておく。まず、転出者については、そのうち 80.5% は山間町村に本籍を有する者であり、さらにその 77.5% は単身転出である。また、転入者のうち、66.5% が山間町村に本籍を有する者、つまり U ターン者であり、さらにその 33.5% は家族連れ転入である。すなわち、これらのことと、図 5 でみたこととを合

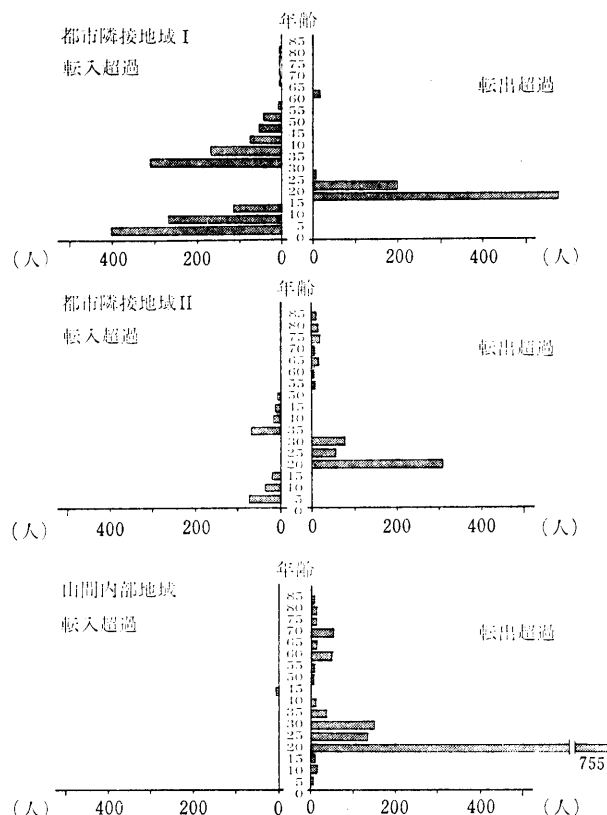


図 5 地域別 5 歳階級別社会移動状況

(注 1. 昭和 55 年 10 月～昭和 59 年 9 月。2. 「あいち人口」より)

わせて考えてみると、全般的には若青年者の流出はあるものの、都市隣接地域 I を中心に子どもを含めた家族連れの U ターンが増えてきているといえることができる。

そこで、このような 5 歳階級別人口推移を考慮しながら、コーホート移動モデル(天野, 1982)を用いて、地域別 5 歳階級別将来人口を予測し、それを 5 区分の年齢階級に整理しなおして示したのが図 6 である。なお、年齢 5 区分は企業立地分析にならって、子ども(0~14)、若青年(15~29)、中年(30~49)とし、50 歳以上を実年(50~64)、老年(65~)に分けた。この図より、定住問題に密接に関連する中年以下の年齢階級についてみると、都市隣接地域 I で子どもと中年とがペアとなって、すでに昭和 55 年から増加に転じており、この傾向が今後も続くものと予測された。また、都市隣接地域 II も、これらのペアが横這いとなるのに対して、山間内部地域では継続して減少するという結果となった。また若青年では、もともと減少率の低い都市隣接地域 I で今後増加に転じ、都市隣接地域 II も横這いに推移すると予測されたのに対して、山間内部地域では今後も減少するという結果となった。つまり従来の傾向がそのまま将来にわたって継続するとした場合、都市隣接地域 I では今後定住化が進み、都市隣接地域 II もおおむね横這いに推移

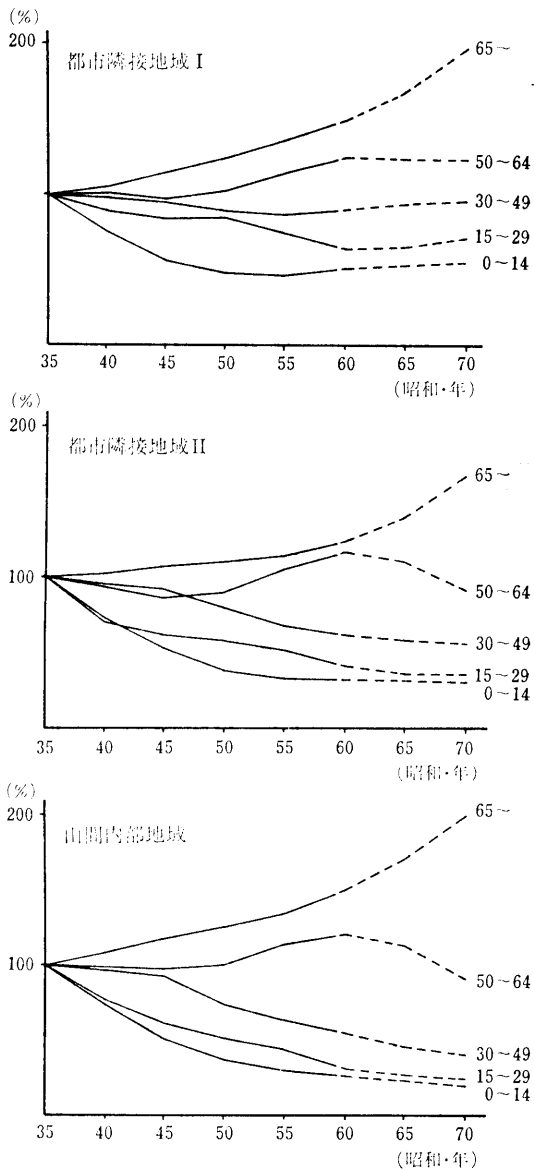


図 6 地域別年齢 5 区別人口推移

(注 1. 昭和 35 年を 100 としている。2. 実線は実績値を、破線は予測値を表わしている)

するのに対して、山間内部地域ではなおも過疎化が進むということである。このほか老年については、いずれの地域も急速に増加する傾向を示しており、高齢化社会への対応が迫られていることを物語っている。また、実年が将来減少すると予測されたのは、中年からの持ち上り人口の減少ということがおもな理由となっている。

#### 4. 定住化のメカニズム

都市隣接地域 I における定住化は、まず、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とが相まって、都市域への通勤圏が山間域に拡大されたことにより、都市域に就労しながらの U ターン（これには近隣都市域への転勤、転職、新規就職による U ターンも含む）、都市域へ通勤しながらの若青年者の定住、都

市域に就労する新住民の安価な住宅を求めての流入等の現象が進んだ結果、生起しているものと考えることができる。なお、都市域に就労しながらの U ターンの場合、都市域での U ターン条件の熟成（都市域における住宅取得の困難化、親の老齢化による新旧交代の必要性等）という状況に対する U ターン政策（親との同居という条件での家の新增改築に対する貸付・利子補給等）が有効に作用しているといえる。また若青年者の定住については、長男長女化という状況に対する若青年者定住政策（一時期、親と別居するための公営住宅建設等）が一定の効果を取め、さらに新住民の流入については、都市域での住宅取得条件の悪化という状況に対する新住民誘致政策（子どもを含む家族連れという条件での安価な宅地分譲等）がその現象を加速させている。そして、このようなことにより、山間域から都市域への通勤流動が急激に増加してきているのである。

これに加えて都市隣接地域 I においては、産業構造の軽薄短小化と道路整備の両者による物資輸送制約の軽減という条件に、都市域通勤型定住化による労働力の存在という条件が加わって企業立地が進んでおり、このことが定住化をより着実なものとしている。そして、この山間域への企業立地の進展については、都市域における操業条件の悪化あるいは用地難という状況に対する、都市域の側での工業再配置促進政策、および山間域の側での工業導入促進政策等の政策要因も効いているといえる。

以上、都市隣接地域 I における定住化のメカニズムをまとめたのが図 7 である。ここで、この定住化のメカニズムが、とりわけ三河山間のこの地域において有効に働いたことを述べておこう。すなわち、すでに明らかにしたように（青島ほか、1984）、三河山間地域の過疎化の基本的特徴は、県内の隣接した平野域に工業集積の著しい都市群が散在し、そこからの強力な吸引力を受けて、全国的にみてもけっして軽微とはいえない人口流出現象が現出したということであるが、これを換言すれば、三河山間地域から流出した人口の大半が、近隣都市域に就業機会を得て、留まっているということである。都市域に就労しながらの都市隣接地域 I への U ターンの進展はこのことを背景として起きているということが出来る。また、近隣都市域における継続的な工業発展もこの地域に対しては定住化の好条件を与えたのである。

さて都市隣接地域 II は、先にみたように、子どもを含めた家族連れの U ターンが現われており、都市域への通勤流動も活性化してきている。しかし、企業立地の進展については、その兆候がみえるものの、大きな流れとしては現われていない。つまり、図 7 でみた定住化のメカニズムが働き出す初期の段階にあるということができ

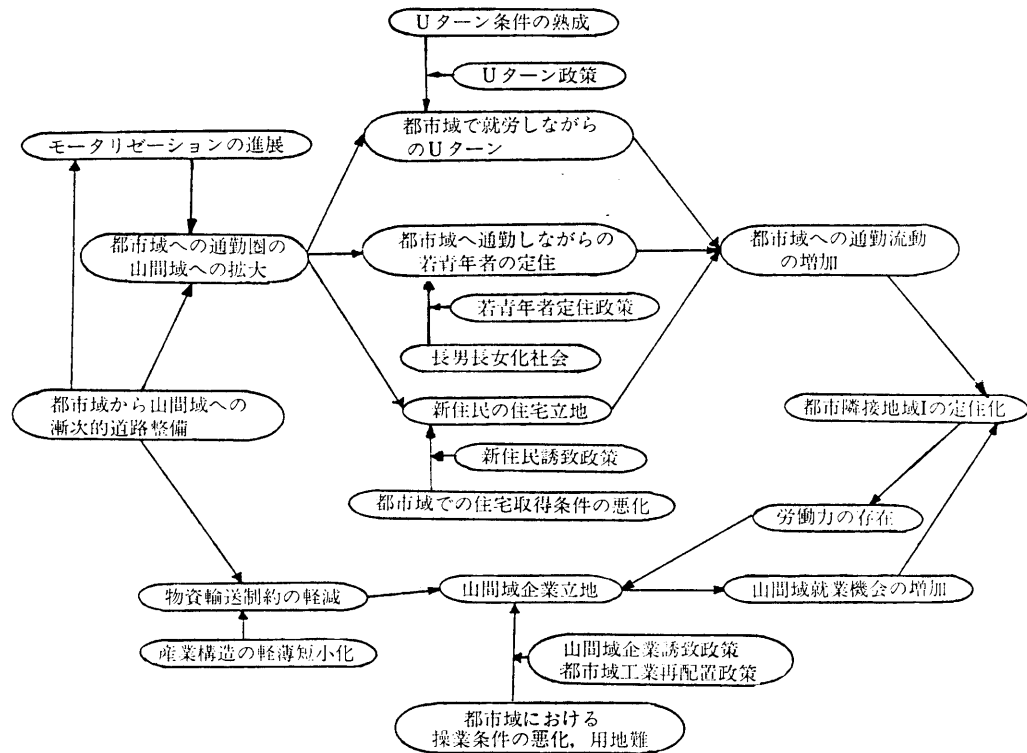


図7 都市隣接地域Iにおける定住化のメカニズム

る。

一方、山間内部地域ではUターンはそれほど顕在化しておらず、都市域への通勤流動の活性化もみられない。企業立地は在来型、誘致型を中心にほぼ一巡し、新たな就業機会の創出もほとんどない。つまり、定住化のメカニズムが働くことなく、引き続き過疎化が進行している地域であるといえる。

最後に、この山間内部地域の定住化をいかに図っていくべきかを考えてみよう。まず、何よりも山間内部への幹線道路の整備を押し進めることである。このことにより、都市域のみならず都市隣接地域Iに立地する企業への通勤が可能になり、定住化のメカニズムが始動することとなる。ただし、道路整備は長期間を要する事業でもある。したがって、これと並行して、新たな就業機会の創出を図る意味で、企業誘致に努めるべきであろう。この企業誘致においては、従来のような中高年あるいは女性を中心とする就業の場を考えるべきではない。なぜなら、そのような階層の余剰労働力は最早ないからであり、そうであるがゆえに、この地域への企業立地が停滞したのである。つまり、期待すべき労働力は主要には、現在都市域において就労あるいは就学してUターンを考えている人びと、そして高校新卒者である。誘致すべき企業は、Uターン希望者を多く雇用している企業であり、その分工場の進出を期待するのが最も現実的であろう。また、高校新卒者については、一定期間、都市域

の親工場で技術習得したのち、その分工場にUターンできるようなシステム作りがなされるべきである。こうすることによって、一過的でない就業の場の拡大が期待できるのである。ただし、これを実現していくためには、行政側とりわけ地元町村の格段の努力が必要であることはいうまでもない。

#### おわりに

以上、三河山間地域を事例に、通勤流動の活性化、企業立地の進展、そして人口動態を考察するなかから、定住化のメカニズムの構築を試み、それに基づいて、さらに定住化を押し進めるための方策について検討を加えた。

今後の主要な研究課題としては、定住化のメカニズムの定式化と、それをを用いた将来の地域動向の定量的分析である。とりわけ種々の政策変数の定量的因果関係の把握と、その運用による効果計測が重要となるであろう。

おわりに、本調査を進めるに当たって、三河地域に立地する企業、三河山間地域14町村、そして愛知県企画部土地利用調整課の方がたには多くのご協力をいただいた。ここに記して、感謝の意を表する。

## 参考文献

- 天野光三 (1982) 計量都市計画—都市計画システムの手法と応用. 丸善, 502 pp.
- 青木伸好 (1985) 地域概念—都市と農村の関係において. 大明堂, 342 pp.
- 青島縮次郎・伊縫憲幸・片田敏孝 (1984) 山村定住のための環境整備—三河山間地域を事例に. 環境情報科学, 13 (3), 59~67.
- 青島縮次郎・片田敏孝・熊谷慎二 (1985) 都市域から山間域への企業立地に関する研究. 土木学会中部支部研究発表会講演概要集, 318~319.
- 青島縮次郎・小林彰男 (1985) 地域間流動の変化に着目した地域構造分析. 土木学会中部支部研究発表会講演概要集, 308~309.
- 青島縮次郎・太尾 斉 (1985) 地方におけるバス交通の役割と課題. 季刊 MOBILITY 冬期号, No.58, 32~38.
- 石島治四郎 (1981) 農村工業導入と地域形成. 環境情報科学, 10 (2), 19~26.
- 片田敏孝・青島縮次郎・伊縫憲幸 (1984) 山間部過疎地域への企業立地に関する実態分析. 土木学会第 39 回年次学術講演会講演概要集第 4 部, 15~16.
- 渡辺真知子 (1986) 国内人口移動の最近の動向 (1)・(2). 運輸と経済, 2月号, 85~93; 3月号, 69~81.
- (あおしま なおじろう・豊橋技術科学大学工学部建設工学系)  
(かただ としたか・三井情報開発)

## 書 評

## 上田 篤・世界都市研究会：水辺と都市

学芸出版社, 220 pp., 1,200 円 (1986)

本書は、世界の人びとに愛される世界都市のあり方を日本において具体的に研究・開発するために、1985年1月に設立された世界都市研究会の新進気鋭の若手研究者が中心となり、近畿各地の都市における水辺と人間のかかわりやその魅力を種々の角度から調査、検討し、その結果をまとめたものである。

「水網都市へ」と題するプロローグでは、大阪大学の上田 篤教授が、大阪を水網都市にもどそうと提言し、それが、混迷を深める現代都市を蘇らせる「新しい光」になるのではないかと、以下の三つの理由をあげて、その重要性を強調している。第一は、流れゆく水は自然そのものであり、人びとに安らぎを与える。第二は、水および水辺は、「無主」あるいは「無住」の地であり、開かれた水辺は、広場としての効用をもつ。第三は、水の上は、通常「カラッポの空間」で、水路は都市の水平な展望台となり、人はそこに立つて、都市の断面を見、鼓動をきくことができる。

プロローグに続いて、子どもの詩、堤防の青空、名もなき道、生きている橋、緑の演出力、建物の表情、

水辺の住まい、舟と星と、盛り場の風、祭りと宴、河原の顔、カラッポの復権という表題で、都市生活のそれぞれの場での水辺の役割と魅力を 60 枚の写真入りでわかりやすく解説している。

読んでいるうちに、私自身 2 年余り前まで住んでいた大阪のこと、淀川河川敷の太間公園や木津川で子どもたちとよくボール遊びや水遊びをし、私どもも水辺を都市のアジール（避難所）として利用していたことなどが懐かしく思い起こされた。筑波研究学園都市に移った当初、2 歳だった次女は、姉を幼稚園に送ってゆき、そのまま幼稚園の近くの手入れの行き届いた公園で、毎日、昼近くまで遊ぶ日課が続いた。しかし、1 カ月近く経つとよく整備された公園の施設を使った遊びよりは、官舎の周辺でのドロッコ遊びのほうを好むようになった体験をもっている。本書で強調されている、だれもが、なんにでも利用できる水辺の「カラッポの空間」を今後とも大切に保存していただきたいものである。

(尾崎 保夫)