

平成の市町村合併後における通勤流動の考察 —青森県を事例として—

A Study on Commuter Flows after the Municipal Merger of Heisei —A Case Study of Aomori Prefecture

後 藤 雄 二*
Yuji GOTO*

要 旨

平成の市町村合併が通勤圏の設定にどのような影響を及ぼしたのかについて、青森県をひとつの事例として検討した。

地理学においては地域差の認識が研究の出発点であるが、平成の市町村合併による影響としては市町村面積が増大したことにより単位地域（市町村）内の等質性が失われていることが問題として指摘できる。このことにより、地域差の把握が困難となっている。

青森県内の市町村合併の中で特徴的なのは、「飛び地合併」であるが、このことにより、見かけ上、通勤圏が拡大する現象が生じている。これにより、通勤流動の実態を認識することが難しくなっているのである。

キーワード：通勤流動、平成の大合併、青森県

I. はじめに

人口移動には、居住地の移動をともなう長距離の移動と居住地の移動をともなわない日々の移動、すなわち通勤流動などがある。このなかで、通勤流動は、日常生活圏の実態をあらわすものとして地域の性格を把握する目的で分析がおこなわれてきた。日本においてはこの通勤流動現象を把握する資料として、5年ごとに実施されている国勢調査の結果が利用されている。この国勢調査の資料は、日本に居住するすべての人に対して行われる全数調査となっており、標本調査によっておこなわれる調査とは異なり精確度が高いため利用されてきた。このため、地域の性格を理解するため、たとえば、後藤（1980）では非大都市圏における通勤流動の性格を把握するため岩手県をとりあげ、通勤圏、流出・流入率、通勤中心の性格、産業別に通勤流動に及ぼす影響などを考察している。また、高橋（1979）では各都道府県の機能地域としての性格について考察するため、通勤流動をとりあげて検討している。

通勤圏は日常生活圏の範囲を示すものであることから、平成の市町村合併に際しては、日常生活圏を示す通勤圏をもとにして合併の組み合わせが検討された。森川（2011）は市町村の人口規模や通勤圏（日常生活圏）との関係から平成の大合併の実態を考察している。また、青森県の合併について、栗澤（2006）では青森県における平成の大合併の特徴として、飛び地合併がみられたことと性格の異なるタイプの合併が見られたことを示している。

このような平成の大合併によって、通勤圏の設定にどのような影響を及ぼしたのかについて、青森県をひとつの事例として検討することが本稿の目的である。

資料としては合併前の2000年と合併後の2010年の国勢調査結果および市町村合併に関する総務省資料を利用することにする。

本稿でははじめに、平成の大合併について全国と青森県の状況を概観したあと、合併の前後で通勤圏設定にどのような影響が現れたのかについて分析し、最後にこれらについて考察することにする。

*弘前大学教育学部社会科教育講座
Department of Social Studies Education, Faculty of Education, Hirosaki University

Ⅱ. 全国における平成の市町村合併

平成の市町村合併は人口減少・少子高齢化等の社会経済情勢の変化や地方分権の担い手となる基礎自治体にふさわしい行財政基盤の確立を目的として、平成11（1999）年以来、全国的に積極的に推進されてきた（総務省ホームページ）。

市町村合併は日本においては、明治、昭和、平成の3回にわたっておこなわれてきた。

全国についてはいわゆる平成の市町村合併により平成11年3月31日の3,232市町村が平成22年3月31日には1,727市町村となり46.6%減少した。

1999～2014年における市町村数の減少率を都道府県単位でみたものが図1である。これによると減少率は地域差が大きく、新潟県（-73.20%）、広島県（-73.30%）、愛媛県（-71.40%）長崎県（-73.40%）のように減少率が大きい県がある一方で、東京都（-2.50%）、大阪府（-2.30%）、神奈川県（-10.80%）のようにそれが小さい都府県もある。

また、1999～2014年における市町村の平均面積増加率を1999年の面積を100として都道府県単位でみたものが図2であり、結果として図3のように2014年にお

ける市町村の平均面積を都道府県単位でみると、北海道、岩手県、秋田県、新潟県では平成の市町村合併の影響もあって相対的に大きくなっている。一方で、三大都市圏である東京大都市圏（東京都、埼玉県、神奈川県）、大阪大都市圏（大阪府、奈良県）、名古屋大都市圏（愛知県）および福岡県では相対的に小さくなっている。

この現象の地理学研究への影響を考えてみる。地理学においては地域差の認識が研究の出発点であり、平成の市町村合併などによる影響としては単位地域（市町村）内の等質性が失われていることが問題となる。すなわち、市町村の中に都市的地域と農村的地域の双方が含まれる場合、また、主要産業が異なる地域が合併する場合、分析の基本となる地域内の等質性が失われることになるのである。

Ⅲ. 青森県における平成の市町村合併

青森県においては、平成16年7月1日、三戸郡倉石村が五戸町に編入合併されたことから始まり、平成18年3月1日に、上北郡百石町、同郡下田町の新設合併によるおいらせ町の誕生までおこなわれた。

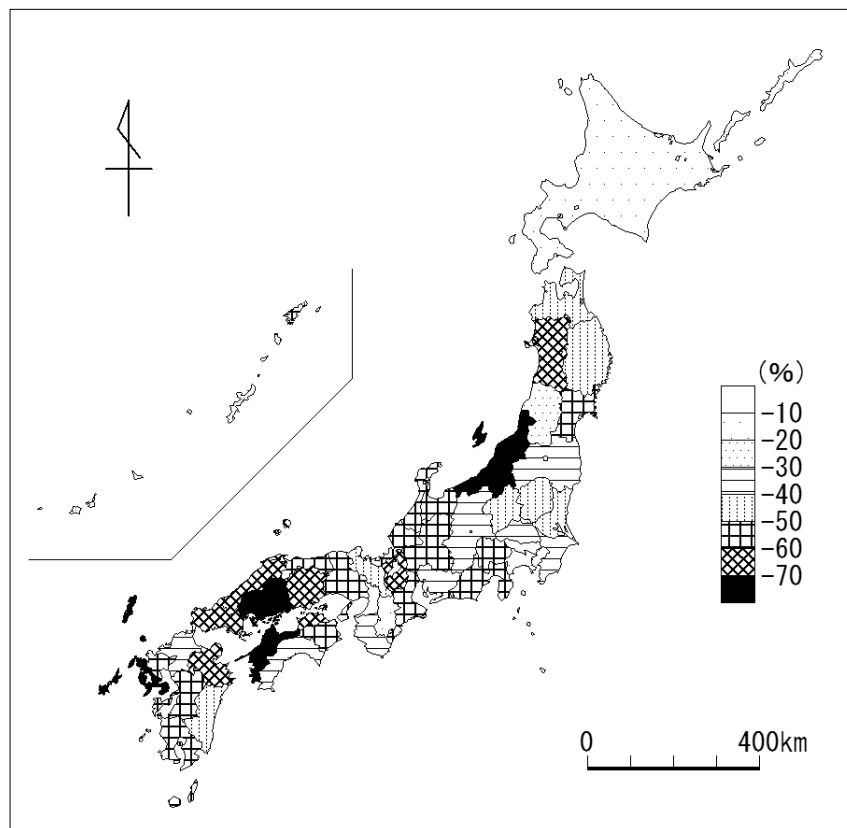


図1 都道府県別の市町村数増減率（1999～2014年）
資料：市町村合併資料集（総務省）

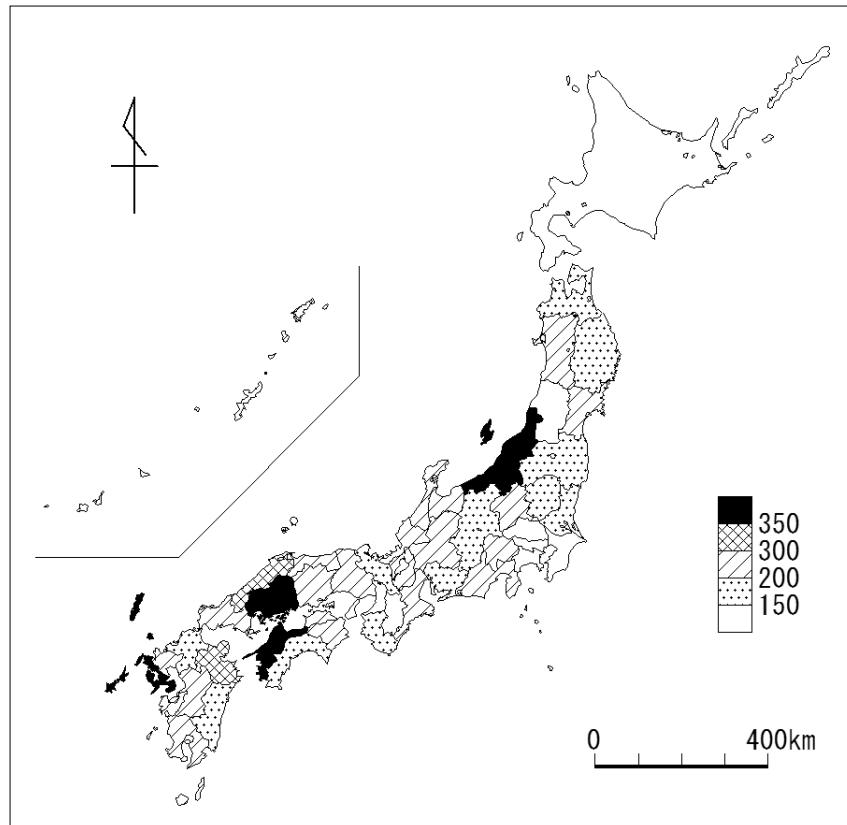


図2 都道府県別の市町村平均面積増減率（1999-2014年）
資料：市町村合併資料集（総務省），国勢調査報告

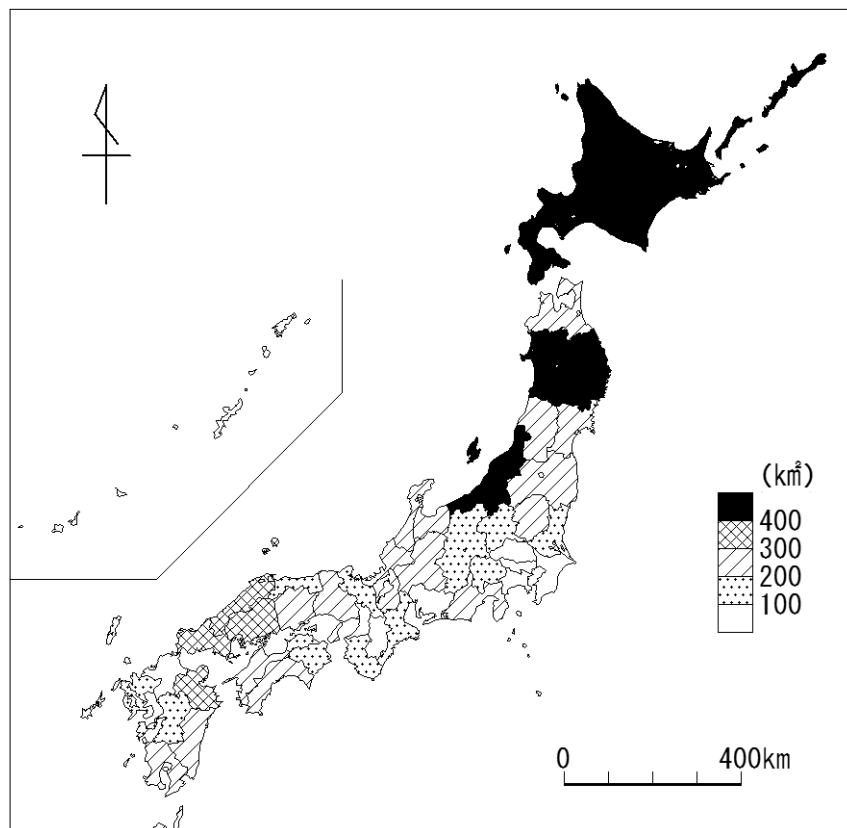


図3 都道府県別の市町村平均面積（2014年）
資料：市町村合併資料集（総務省），国勢調査報告

青森県においては上記期間において、67市町村（8市34町25村）から40市町村（10市22町8村）となり、市町村数の減少率は40.3%となっている（総務省ホームページ）。また、青森県における1999－2014年の市町村の平均面積増加率は168%であり、結果として市町村の平均面積は1999年の143.9km²から241.1km²へと拡大した。

図4は青森県における市町村の人口と面積の関係（2000年、2010年）を示したものである。これを見ると合併により面積が増加し、見かけ上の人口増加も明らかである。しかし、合併をしなかった町村もあり、面積および人口数において分散が大きくなったことがわかる。

青森県内の合併の中で特徴的なのは、平成17年3月28日に新設合併がおこなわれた五所川原市、中泊町、外ヶ浜町の「飛び地合併」である。すなわち、五所川原市は五所川原市、北津軽郡金木町、同郡市浦村が、中泊町は北津軽郡中里町、同郡小泊村が、外ヶ浜町は東津軽郡蟹田町、同郡平館村、同郡三厩村で合併がおこなわれた。

上記合併のうち、五所川原市と中泊町については、栗澤（2006）が五所川原市は人口規模、人口増加率、主要産業において、また、中泊町は主要産業が異なる合併であることなどを示している。このことは国勢調査結果にあらわれる通勤流動現象にも大きな影響を及ぼすことが予想される。

次章ではこの点について検討をおこなうことにする。

IV．青森県における市町村合併前後の通勤圏

上述したように青森県においては、平成16（2004）年から平成18（2006）年の期間に市町村合併がおこなわれた。そこで、この期間の前後に実施された2000年と2010年の国勢調査資料を基にして、通勤圏設定に市町村合併がどのように影響したかについて検討することにした。

通勤圏の設定方法であるが、各市町村常住就業者数の5%以上の流出先で最大の市町村を基にした。

図5は2000年における青森県の通勤圏を示している。平成の市町村合併にあたっては、この通勤圏も合併の組み合わせとして考慮された。

青森県内の当時の8市のうち、黒石市を除く7市が通勤圏を形成している。このほかに4町（野辺地町、鰺ヶ沢町、大間町、今別町）と1村（六ヶ所村）が通勤中心となっている。また、五所川原通勤圏の北西にある、図5で白くなっている2つの村、市浦村および車力村は通勤現象上、孤立している村とみなされる。これはふたつの村の主産業が漁業となっており、就業上の流動性が低いことが原因と考えられる。

図6は2010年における青森県の通勤圏を示している。

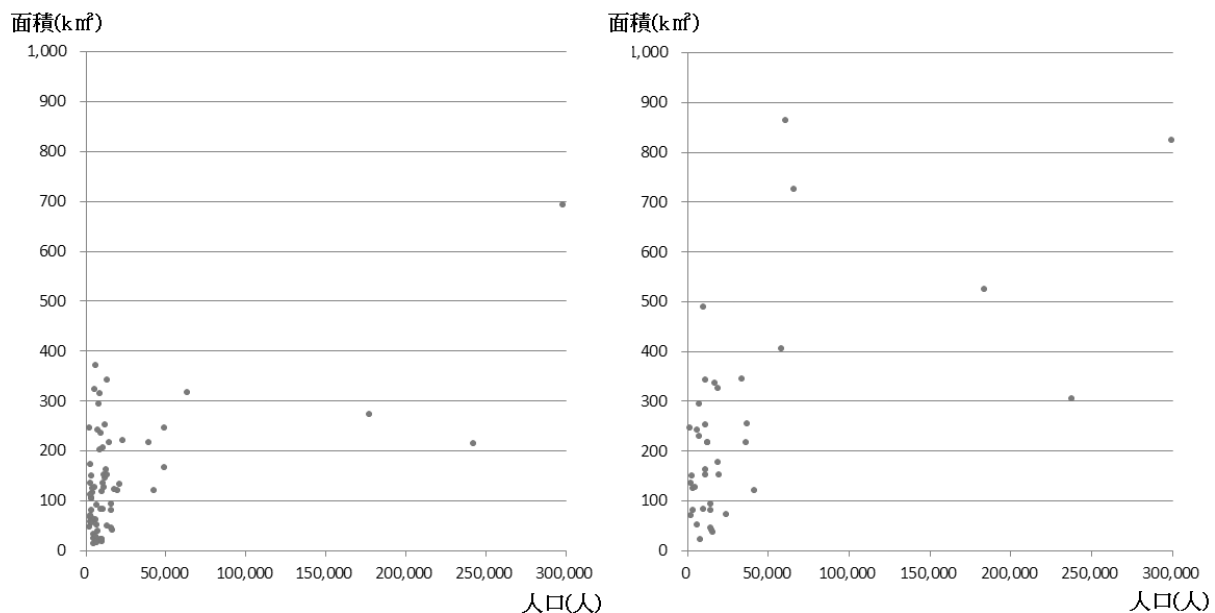


図4 青森県における市町村の人口と面積の関係（左：2000年，右：2010年）
資料：国勢調査報告

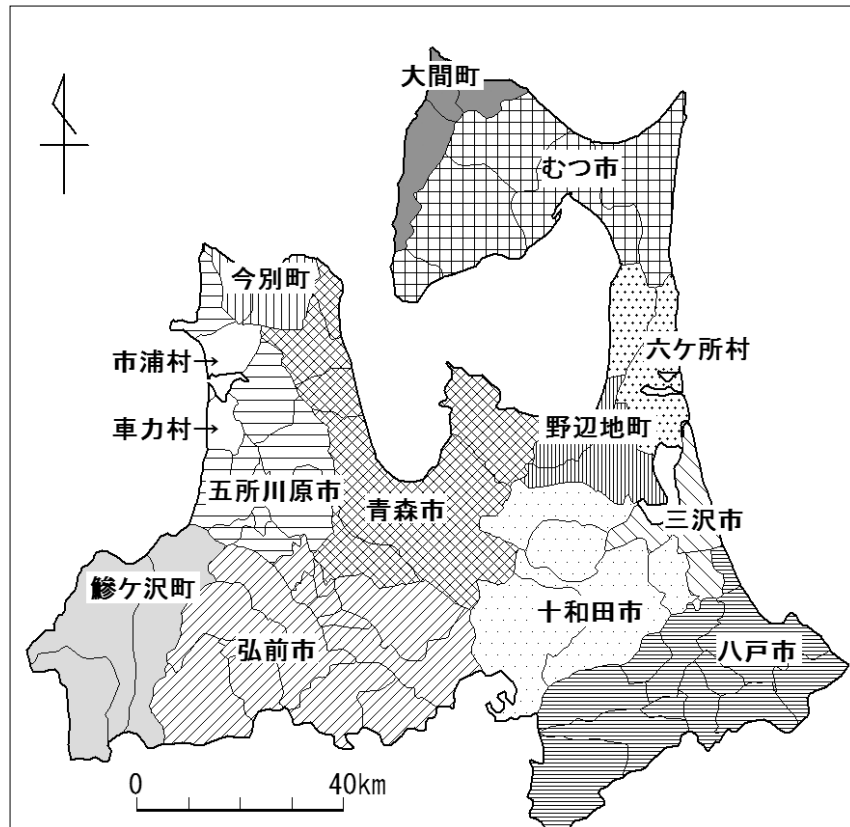


図5 青森県における2000年の通勤圏
資料：国勢調査報告

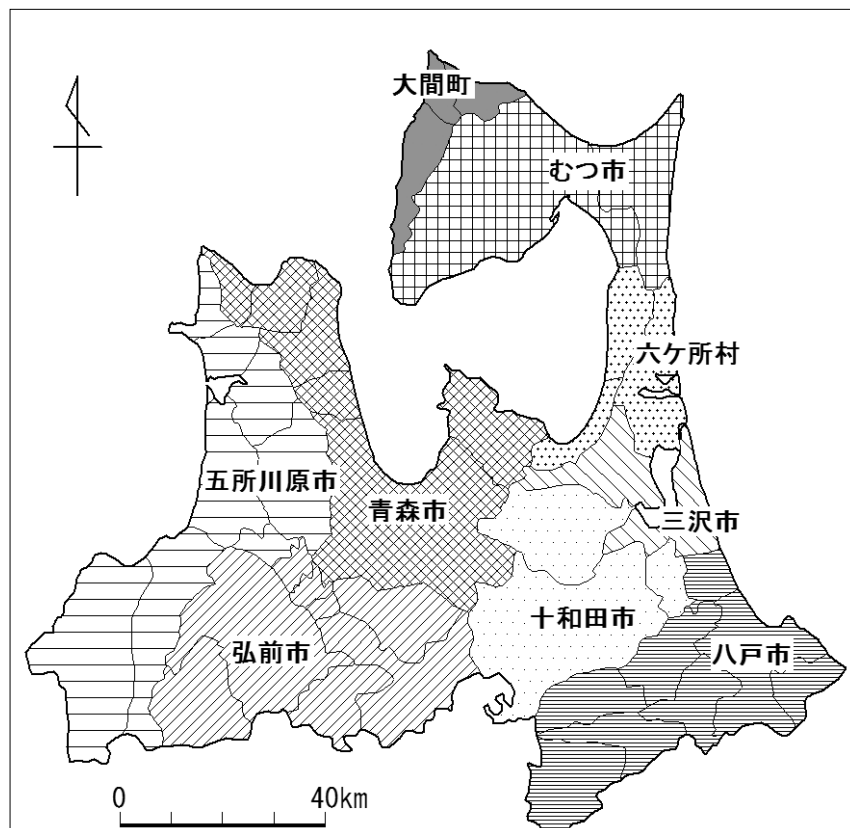


図6 青森県における2010年の通勤圏
資料：国勢調査報告

2010年時点では上述したように青森県では、つがる市（3.7万人）平川市（3.4万人）を加えて10市となっていた。しかし、2000年の通勤圏を示した図5と比較してみると、2010年においても、2000年に市であった7市が通勤圏を形成していることがわかる。また、2000年に通勤中心であった4町1村のうち鯉ヶ沢町が通勤中心ではなくなったことが10年間での変化としてあげられる。

図6を図5と比較してすると、五所川原の通勤圏が拡大していることがわかる。この理由として五所川原が通勤中心（就業の中心）として相対的に成長したことがいえるかもしれない。しかし、筆者は平成の市町村合併による見かけ上の拡大を考慮する必要があるのではないかと考えた。

そこで、2010年の市町村合併後の境域について、2000年の資料をもとにして通勤圏を設定してみた。すなわち、合併した市町村の通勤者数を基にして計算しなおしてみたのである。

これを示したのが図7である。この図で五所川原通勤圏に注目すると、図5で孤立市町村とされた市浦村と車力村がこの通勤圏に含まれていることがわかる。

このなかで合併後の中泊町（中里町、市浦村）について原資料を検討してみた。

中里町の2000年の通勤率は第1位が五所川原市で7.9%（399人）、第2位が金木町で6.1%（309人）、第3位が車力村で1.3%（64人）となり五所川原の通勤圏に含まれる。一方、市浦村の2000年の通勤圏は第1位が中里町で4.3%（60人）、第2位が小泊村で3.5%（48人）、第3位が五所川原市で2.5%（35人）となり第1位の通勤先が4.3%（5%未満）なので孤立市町村とみなされた。

中里町の就業者は5,065人で市浦村の就業者1,387人の3.65倍であり、かつ五所川原市により近い。このように、市浦村は中里町との飛び地合併（中泊町の成立）により見かけ上、五所川原市の通勤圏となってしまうのである。2010年の通勤圏については以上のような分析はできないが、同様の現象が生じている可能性を否定することはできないのではないだろうか。

このような現象は平成の市町村合併以後、全国的にも多く生じていると推測され、国勢調査における通勤圏の設定は通勤現象の実態をあらわさなくなっているのではないかと考えられる。また、図2・図3で示し

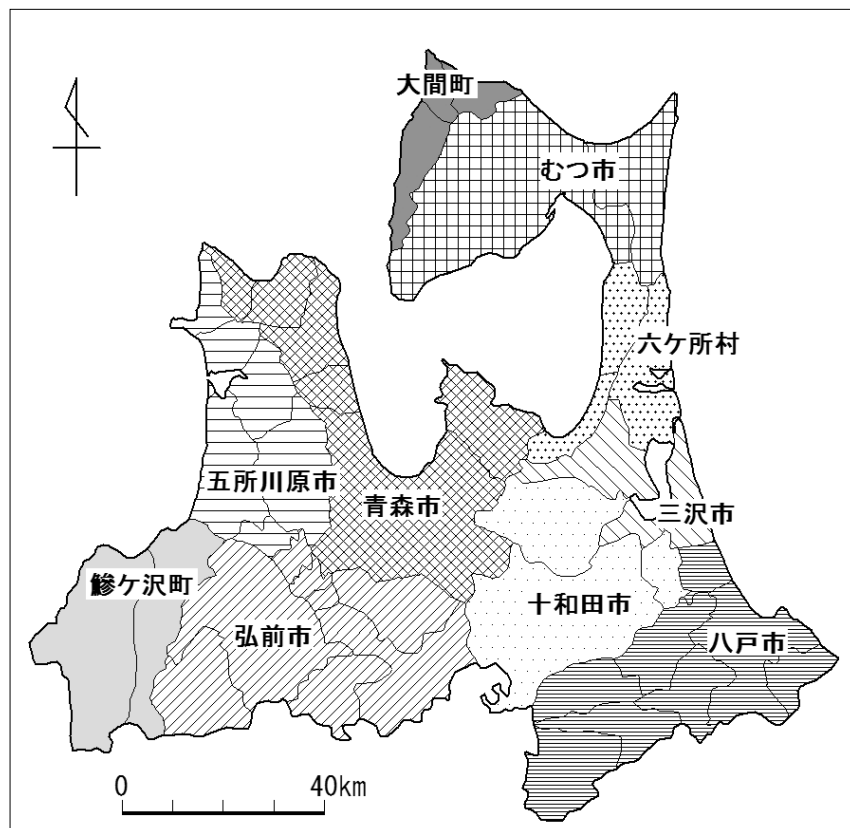


図7 青森県における2010年境域による2000年の通勤圏
資料：国勢調査報告

たように市町村合併によって面積が拡大した地域ではこれと類似した現象が生じているのではないかと思われる。

V. おわりに

本稿では青森県を事例として平成の市町村合併による通勤圏の変化について地域的等質性の観点から検討した。結果は以下のとおりである。

平成の市町村合併は全国的に市町村面積の増大をもたらしたが、それには地域差が大きい。大都市圏では小さく、非大都市圏では大きいのである。このため、非大都市圏では統計上の単位地域の面積が増大し等質性が失われているのである。

青森県の通勤圏の設定においては、平成の市町村合併による「飛び地合併」などによって通勤中心への通勤流動がほとんど見られない地域が通勤圏に含まれることになったことが推測される。

今後の課題としては、青森県での現象が全国的にもみられたのかについて検討する必要性を指摘したい。

また、通勤圏設定に関するこれらの問題を解決する

ためには、国勢調査の方法を再検討する必要があると考える。

参考文献

- 栗澤美裕紀 (2006) : 青森県における市町村合併に関する考察. 弘大地理40, 8-17.
- 後藤雄二 (1980) : 岩手県における通勤流動の変化—1965～1975年東北地理32, 194-202.
- 後藤雄二 (2000) : 非大都市圏における通勤流動に対するメッシュマップの適用—青森県津軽地域を例として—. 弘前大学教育学部紀要83, 13-20.
- 高橋宏一 (1979) : 通勤流動からみた行政域の機能地域としての性格. 東北地理31, 15-22.
- 森川 洋 (2011) : 通勤圏との関係からみた「平成の大合併」. 地理学評論84, 421-441.

資 料

広域行政・市町村合併 (総務省)

<http://www.soumu.go.jp/kouiki/kouiki.html>

市町村合併資料集 (総務省)

<http://www.soumu.go.jp/gapei/gapei.html>

(2015. 8. 3 受理)