

# 八戸市の通勤圏に関する地理学的考察

岩 岡 千 恵

## I. はじめに

近年、高度経済成長の影響により、都市への人口集中が激しくなり、郊外からの通勤・通学流動というものが注目を浴びている。都市の勢力圏をみるにあたっては、通勤・通学による結びつきも1つの指標となると思われる。

そこで本論では、八戸市を中心都市とし、昭和40年、45年、50年の3回の国勢調査報告を用い、八戸市が通勤・通学という移動を通して、どの程度周辺市町村と結びついているのか、考察することを目的とする。

## II. 通勤・通学圏の拡大

八戸市と他市町村がどの程度結びついているのかを判断するため、対総人口比つまりその市町村の総人口に対し、八戸市への通勤・通学者が、どの位の割合を持っているのかを算出した。この結果を示したのが第1図である。

通勤についてみれば、10年間を通して、百石町・福地村・階上町・種市町が高い割合を示し、さらに比率を高めながら、45年には下田町、50年には南郷村も5%以上の値を示すようになっていく。この5%以上の町村は、一応八戸市の明らかな通勤圏としてとらえることができる。1%以上5%未満の割合を持つ町村は、漸移地帯とも言えるところで、八戸市の力の及ぶところでもあり、一方他市町村の影響も強く受ける変化のみられる地域とみなした。また、五戸町は対総人口比4.6%と、ほぼ通勤圏に含めてよいと思われる。

通学とは、主に高校生の移動であり、通勤者に比べ、人数がかなり少なくなるので、対総人口比は低くなる。通学の場合、比率1%以上の地域を通学圏と考えてよいと思われる。

第1図を見る限りでは、10年間のうちに確実に通勤・通学の面で、八戸市は勢力を徐々に伸ばしてきていることが判断できる。

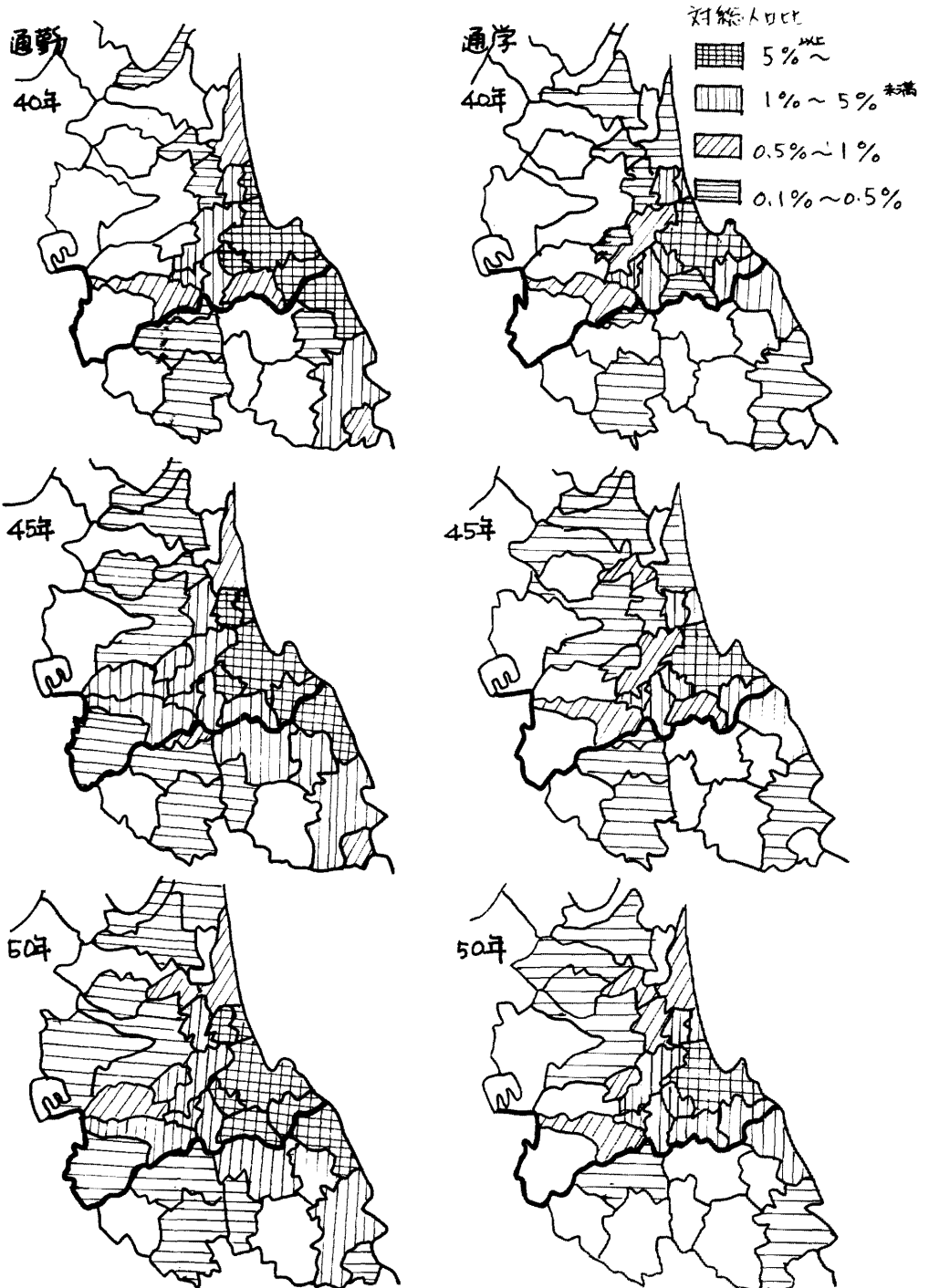
## III. 通勤・通学者数増加の要因

通勤・通学者数が増加した要因を考えるにあたり、交通条件、八戸市側の要因、周辺市町村側の要因という3つの立場から考察することにした。

### (1) 交通条件に関する要因

これは、通勤・通学圏を拡大させる最も重要な要因である。交通手段としては、マイカー・鉄道・バス等が考えられるが、マイカーは数値を把握するのが困難なため、今回は除外した。

第 1 図 八戸市の通勤・通学圏



## ①鉄 道

八戸市は、東北本線・八戸線の接点にあり、バスに比較して費用の面でも安く、沿線市町村の人々の足として、大いに利用されていると思われる。国鉄の調べによる定期券使用者の八戸駅・本八戸駅・陸奥湊駅・鮫駅への入込人員を、市町村ごとにまとめた結果、第1図によって通勤圏としてとらえた階上村・種市町・福地村などの町村、あるいは名川町・南部町などで通勤・通学者が多いことがわかる。

## ②バス交通

バス交通については、八戸市の周辺は、市営バス・南部バス・十和田電鉄バスの3社による路線で覆われている。中でも南部バスは、130以上の路線を持ち、三戸郡一帯から岩手県北部まで広く路線を伸ばしている。これらのバス路線は、鉄道沿線にはない町村、特に五戸町・軽米町・南郷村、または鉄道から離れた部落に住む人々に利用されていると考えられる。中でも五戸―八戸間、三戸―八戸間が黒字路線となっており、盛んに利用されている。

### (2) 八戸市側の要因

第1表は、八戸市への通勤者を産業別にみたものである。第1次産業では減少し、第2次、第3次産業に集中するようになってきたことがわかる。八戸市の就業者数・事業所数からみても、明らかに第2次・第3次産業の伸びがみられ、八戸市の都市機能の集中が高まっていくに従い、通勤者が増加したといえる。特に第2次産業の建設業・製造業への集中がみられ、第1図の漸移地帯が大きく変化していているのは、八戸市の第2次産業の事業所数、従業者数などの伸びと大きく関連するものであろう。

第1表 八戸市の産業別通勤者数 (昭和40年・50年)

		昭 和 40 年		昭 和 50 年	
通 勤 者 総 数		5,488人		9,246人	
第 一 次 産 業	農 業	3 ( 0.0 )%	2,814 ( 51.3 )	73 ( 0.8 )%	1,877 ( 20.3 )
	林 業・狩 猟 業	1 ( 0.0 )		9 ( 0.1 )	
	漁業・水産養殖業	2,810 ( 51.2 )		1,795 ( 19.4 )	
第 二 次 産 業	鉱 業	64 ( 1.2 )	1,240 ( 22.6 )	68 ( 0.7 )	3,739 ( 40.4 )
	建 設 業	548 ( 10.0 )		1,839 ( 19.9 )	
	製 造 業	628 ( 11.4 )		1,832 ( 19.8 )	
第 三 次 産 業	卸売業・小売業	470 ( 8.5 )	1,434 ( 26.1 )	1,219 ( 13.2 )	3,605 ( 39.0 )
	金融・保険・不動産	35 ( 0.6 )		110 ( 1.2 )	
	運 輸 ・ 通 信 業	469 ( 8.5 )		1,121 ( 12.1 )	
	電気・ガス・水道業	8 ( 0.1 )		29 ( 0.3 )	
	サービス業	310 ( 5.6 )		876 ( 9.5 )	
	公 務	142 ( 2.6 )		250 ( 2.7 )	
分類不能の産業		—		25 ( 0.3 )	

第2表 兼業農家率

上北郡・三戸郡 (%)

	昭和40年		昭和45年		昭和50年	
	第1種	第2種	第1種	第2種	第1種	第2種
野辺地町	18.2	72.3	11.8	79.9	7.7	84.8
七戸町	33.2	47.0	37.0	42.3	31.4	54.2
百石町	39.5	55.0	40.6	54.7	23.3	69.2
十和田湖町	53.2	21.2	53.1	35.0	45.4	45.0
六戸町	52.3	18.0	48.7	22.2	45.2	30.7
上北町	27.6	30.3	39.6	35.0	38.2	40.0
東北町	40.9	28.3	47.6	30.2	40.0	36.0
下田町	53.0	18.3	42.1	49.1	32.7	53.1
天間林村	43.6	32.3	57.5	29.9	52.5	30.7
三戸町	32.2	26.1	37.2	32.1	35.2	32.6
五戸町	36.7	34.8	45.1	41.9	29.6	58.4
田子町	51.5	28.1	45.7	37.6	34.0	45.4
名川町	34.7	24.7	34.7	43.5	30.6	45.2
南部町	27.6	28.6	36.6	27.9	27.2	30.0
階上町	54.0	38.1	28.0	67.4	19.3	76.6
福地村	37.4	28.3	39.1	44.0	24.3	67.3
南郷村	40.6	21.1	43.5	36.2	39.9	37.7
倉石村	38.6	18.2	51.0	25.7	43.0	37.0
新郷村	51.8	16.9	59.5	23.8	49.2	35.9

## (3) 周辺市町村側の要因

ここで特に取り上げた要因は、農業の兼業化ということである。近年、農業の兼業化が進むにつれて、農外収入を都市に求める人が多くなるという傾向がみられるようになった。そこで、第2表で各市町村の兼業化率、特に第二種兼業農家の割合を調べたところ、八戸市の通勤圏となっている町村ほど兼業化率が、年々高まってきたことがわかる。中でも百石町92.5%のうち、第二種は69.2%、福地村は91.6%のうち67.3%となっている。

通学に関していえば、周辺市町村の高校進学率の向上があげられる。実際、各市町村の高校進学率は、ほとんど90%台で、10年前は70%前後であったのに比べ、確実に通学者が増加するようになったと言える。

## IV. 他市町村の競合関係

八戸市の近隣には、十和田市・三沢市という2市が存在し、これらと八戸市の3市間にある町村が、それぞれの市に少しずつ関連を持っていると考えられる。そこで各町村がどの市町村に一番多くの通勤・通学者を流出させているかにより、どことのつながりが最も強いのかを調べる。

か判断できると思う。

百石町は、八戸市への流出が圧倒的であり、八戸市とのつながりが、かなり強いといえる。下田町は、通勤面で八戸市、通学面では三沢市となる。六戸町は、十和田市、三沢市、八戸市の順で結びつきを持っていることがわかった。八戸市と同様、十和田市、三沢市も通勤・通学圏を形成しているが、八戸市ほど広域にわたって、八戸市は両市の影響を受けながらも、勢力を大きく伸ばしていると言える。その他、五戸町は八戸市との結びつきが強い一方、倉石村・新郷村から通勤・通学者を吸収し、この町自体大きな力を持っていると考えられる。

参考として、第3表は十和田市・三沢市への産業別通勤者をみたものである。十和田市では、卸売業・小売業・建設業、三沢市では、サービス業と八戸市と同様の傾向がみられる。

第3表 十和田市・三沢市の産業別通勤者数 (昭和50年)

		十 和 田 市		三 沢 市	
通 勤 者 総 数		1,865人		1,601人	
第 一 次 産 業	農 業	14 ( 0.8 )%	39 ( 2.1 )	2 ( 0.7 )%	14 ( 0.9 )
	林 業 ・ 狩 猟 業	25 ( 1.3 )		— (     )	
	漁 業 ・ 水 産 養 殖 業	— (     )		2 ( 0.1 )	
第 二 次 産 業	鉱 業	4 ( 0.2 )	703 ( 37.7 )	5 ( 0.3 )	348 ( 21.7 )
	建 設 業	430 ( 23.1 )		195 ( 12.2 )	
	製 造 業	269 ( 14.4 )		148 ( 9.2 )	
第 三 次 産 業	卸 売 業 ・ 小 売 業	466 ( 25.0 )	1,118 ( 59.9 )	266 ( 16.6 )	1,236 ( 77.2 )
	金融・保険・不動産	70 ( 3.8 )		64 ( 4.0 )	
	運 輸 ・ 通 信 業	159 ( 8.5 )		213 ( 13.3 )	
	電気・ガス・水道業	14 ( 0.8 )		7 ( 0.4 )	
	サービス業	352 ( 18.9 )		516 ( 32.2 )	
	公 務	57 ( 3.1 )		170 ( 10.6 )	
分 類 不 能 の 産 業		5 ( 0.2 )		3 ( 0.2 )	

最後に、八戸市からの通勤・通学流出者についてみると、通勤者総数1,726人、三沢市・五戸町など比較的中心性の高い市町村への流出があり、サービス業従事者が多い。通学の面では、県立志望の傾向が強まる中、周辺市町村の競争率の比較的低い高校へと流出する傾向があり、三沢市・百石町・南郷村へ、それぞれ150人以上の通学者がみとめられる。

## V. おわりに

以上、八戸市の通勤・通学圏について考察を行った結果をまとめると、次の通りである。

①通勤・通学圏は、八戸市に隣接する福地村・南郷村・階上町・下田町・百石町・五戸町・

種市町である。

②通勤・通学者数増加の要因は、交通機関の充実、八戸市の第2次・第3次産業発展による雇用量の増大、周辺市町村の農業兼業化率の上昇、高校進学率の上昇が、主なものと考えられる。

③他市町村との競合関係では、十和田市、三沢市との競合がみられるが、八戸市の勢力がかなり優勢である。

今回行われた国勢調査の結果、あるいはそれ以降に行われる調査の結果により、八戸市の通勤・通学圏が、どのように変化していくのか注目するとともに、今後の課題としたいと思う。

本論文作成にあたり、御指導、御助言頂きました横山先生、水野先生、ならびに、資料作成に御協力下さいました八戸市役所、各バス会社の方々に、深く感謝いたします。

#### <参考資料・参考文献>

総理府統計局：昭和40、45、50年国勢調査報告

青森県企画部：青森県統計年鑑

青森県企画部：経済開発要覧

八戸市企画調整室：八戸市統計書

金坂清則（1979）：通勤・通学による移動

伊藤・内藤・山口編：人口流動の地域構造 大明堂

岸本 実（1978）：人口の日々流動：人口移動論 二宮書店

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—4

土井喜久一（1973）：通勤圏とその変化 西村嘉助編：地域変化 大明堂

森脇良二（1965）：仙台市を中心とする通勤・通学圏の拡大 東北地理 17—2

Dickinson, R. E. (1957): The Geography of Commuting

— The Netherlands and Belgium Geographical Review