

弘前市の都市圏

－主に通勤・通学者の移動から見た場合－

玉川 雪彦

1. 序

高度経済成長の進行は都市への人口集中を引き起こし、文化的な都会の生活はやがて農村部に波及し、都市と農村の関係は一層緊密になってきた。

本研究はその関係を通勤通学という指標から捉え、弘前市を中心都市とする通勤通学圏を設定し、考察することを目的としたものである。

2. 研究方法

本研究は1970年、'75年、'80年の国勢調査報告を用い、通勤圏は中心調査法と周辺調査法を組み合わせ、また通学圏は周辺調査法を用いて行った。

まず通勤圏は土井（1973）の方法を用いた。それは以下の通りである。

通勤圏の画定には市町村間通勤者数マトリックスを作り、中心都市または中心都市とその周辺市町村へ過半数以上の通勤者を出す流出超過市町村までを一括した暫定通勤圏を定め、その圏内移動率（圏内総移動数×2）÷（圏内市町村の出通勤者総数＋入通勤者総数）を計算する。周辺部でこの暫定圏へ過半数弱の通勤者を出す流出超過市町村と過半数強を出すのが流入超過の市町村については、個々について暫定圏との関係率すなわち（その市町村から圏内市町村へ出る通勤者合計＋圏内市町村からその市町村へ入る通勤者合計）÷（その市町村から出る通勤者合計＋その市町村へ入る通勤者合計）を計算し、これが暫定圏内移動率より高い場合は暫定圏に追加加入させる、というものである。

しかし、この方法では2つの通勤圏に属する市町村が出てくるため、その場合は具体的な通勤移動の状況を判断してどちらかの圏に入れるようにした。

次に通学圏は弘前市通学率（周辺市町村に常住する15才以上の通学者に対する弘前市への通学者数の比）を求め、通学圏の画定及び考察を試みた。

3. 対象地域の概観

対象地域は弘前市を中心とする地域で主に農業を中心とする地域である。したがって高度経済成長による労働力供出地域となり、周辺町村は70年から75年にかけて軒並み人口が減少した。しかし逆に他市町村への通勤者は増加しており、第一次産業人口の割合は減少していることから、離農者が第二次・三次産業の業種に就き、他市町村へ通勤していることがうかがえる。

弘前市は商業機能や教育機能が充実し、交通機関の発達も加わって、周辺市町村との関係を一層

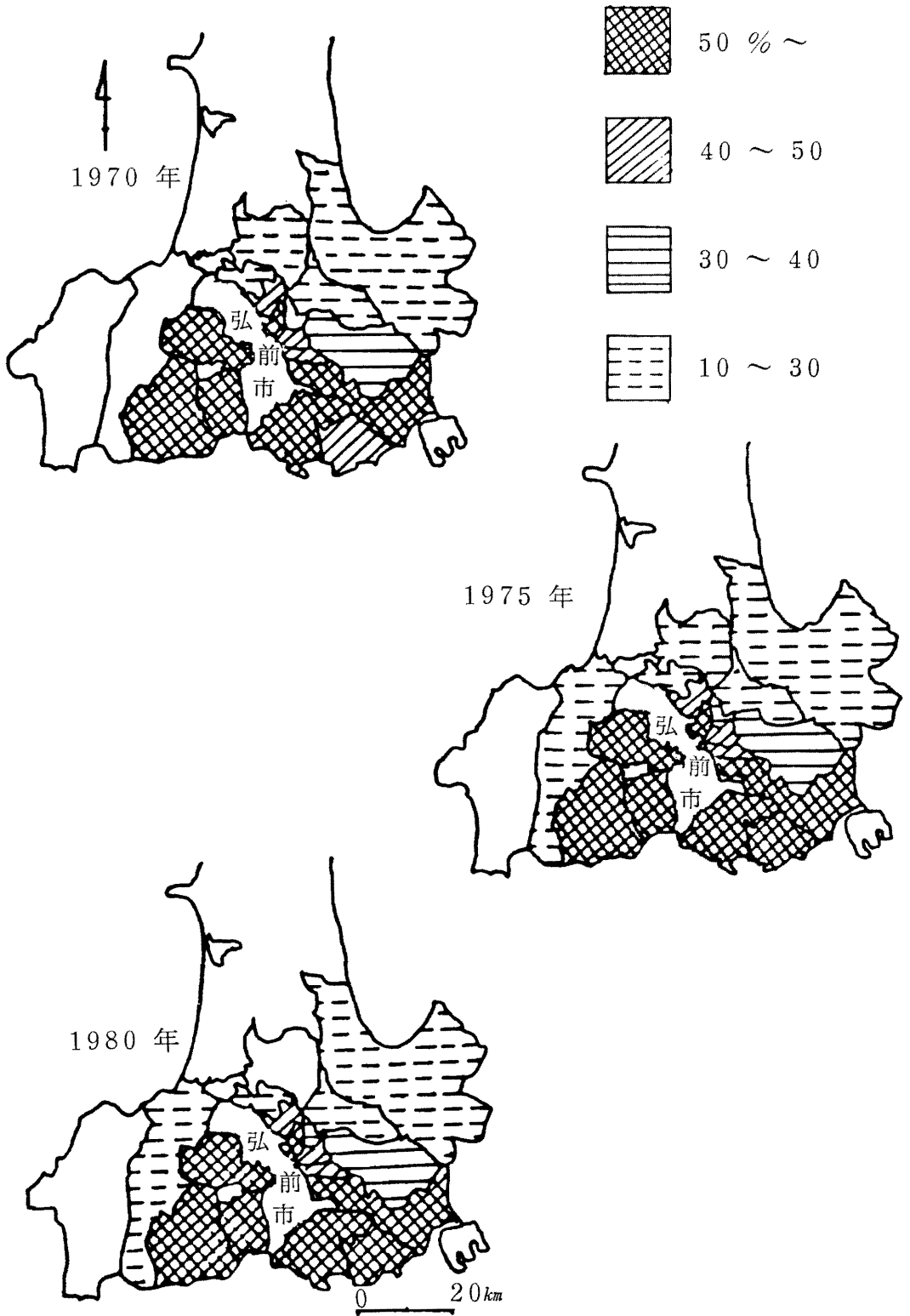


图1 弘前市關係率

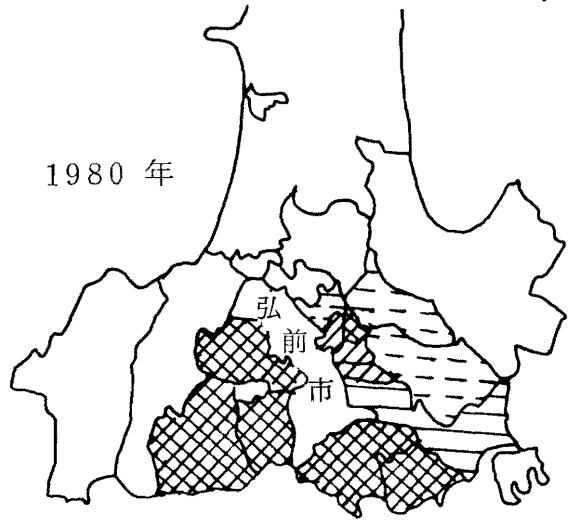
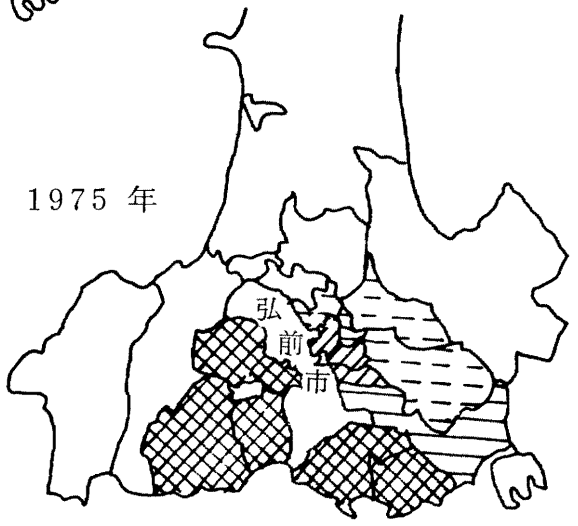
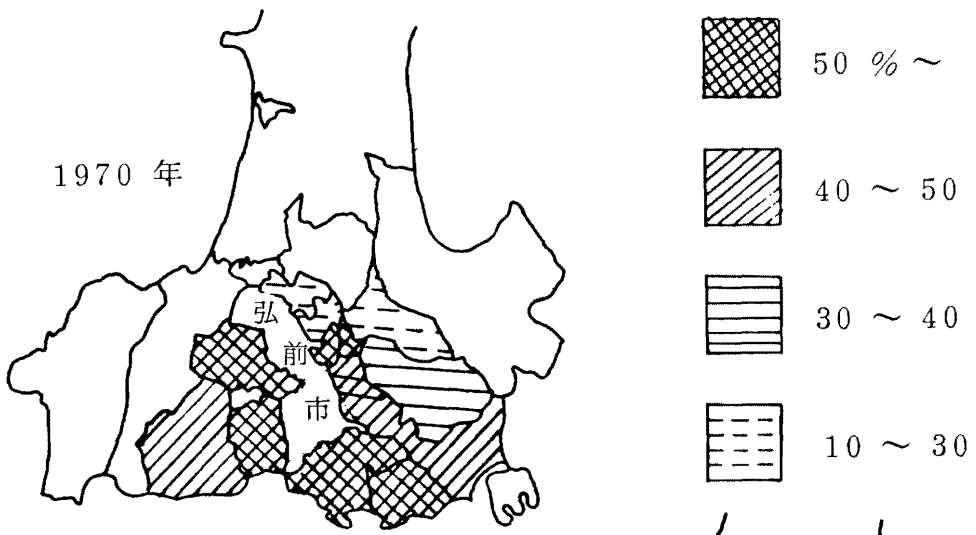


图2 弘前市通学率

密にしている。

4. 通勤圏の画定結果並びに特徴

弘前市通勤圏の画定結果は1970年、'75年、'80年とも黒石市、岩木町、平賀町、尾上町、藤崎町、板柳町、大鰐町、相馬村、西目屋村、田舎館村、碓ヶ関村、常盤村の12市町村である。尚、浪岡町と常盤村が弘前市と青森市の両通勤圏に属したが、両都市への通勤者数と関係率から判断して常盤村は弘前市、浪岡町は青森市通勤圏に属すると見做した。

次に特徴であるが、まず弘前市関係率の高い地域は弘前市の南と西の地域である。一方、弘前市の東と北の地域は黒石市や更に圏外の青森市、五所川原市へも通勤者が多く、関係率は低くなっている。第二に通勤圏の拡大については図1を見れば75年に鱒ヶ沢町が関係率10%になり、また常盤村の弘前市関係率も年々上昇し、圏の拡大が見られる。第三は年毎に圏内移動率が上昇していることから、弘前市通勤圏は圏の拡大もしつつ内部的には圏内市町村の結合関係が強化されてきた点があげられる。

5. 通学圏の画定結果並びに特徴

弘前市通学圏の画定結果は、各年とも前述の通勤圏に属する市町村に浪岡町を加えた13市町村となっている。通学圏は通勤圏と比較してほとんど変わらないが、影響を及ぼす範囲は通勤圏より狭くなっている。特徴であるが、まず第一に自町村に高校等のない所、あるいは分校しかない所では弘前市通学率は高く、反対に地元で高校の存在する市町村のそれは低くなっている。第二に年毎に中心地指向から地元、あるいは周辺の近い市町村にある学校への通学が多くなってきたことがあげられる。第三には黒石市周辺町村の黒石市通学率が高まり、黒石市が年々通学圏を形成しつつあることがあげられる。

6. 弘前市通勤通学圏の形成要因

(1) 交通条件

弘前市周辺は国鉄、私鉄、バス路線が弘前市から放射状に発達しており、通勤通学者の大きな足となっている。特にバス交通は弘前市行きバス路線の通っていない町村は弘前市通勤通学圏に含まれないことから、重要な形成要因となっていると思われる。

また近年はマイカー通勤も増加しており、これにより通勤圏の拡大しつつある所もある。

(2) 学区制

県立高校には学区制があり、通学圏に影響を与えている。弘前市を中心とするのは中弘南黒学区であるが、板柳町を除く通学圏の市町村がそれにあたっている。学区制はその学区内に常住する中学生の学区内高校への進学を強制していないが、ほとんどは自学区へ進学しており、学区制は通学圏を形成する要因のひとつと言える。

(3) 産業構造の変化と進学率の向上

表1は市町村別産業別就業者数の割合を示している。これによると10年間ですべての市町村で第一次産業人口の割合が減少し、第二次・三次産業人口の割合が増加している。周辺市町村が農業中心のため高度経済成長の結果、農業就業者やそのあと継ぎ者が第二次・三次産業に就業し、それらは都市部へ通勤してくるようになったのである。特に弘前市は表2からもわかるように第三次産業通勤者が全通勤者の7割を占め、特に卸売業・小売業の割合がひじょうに高いのが特徴である。

次に進学率の向上であるが、70年から75年の5年間に高校進学率は66%から20%も上昇し、80年には90%台に達している。このことは産業構造の高度化に伴い、農村部の農家の働き手や大都市圏の労働力不足の補給源となっていたものが上級学校に進学し、通学圏の内部移動の変化を引き起こしたと考えられ、通学圏の形成に大きく係わっている。

表1 各市町村における産業別就業者数の割合(常住地) 単位:% 上段:1970年
下段:1980年

市 町 村 名	第一次産業	第二次産業	第三次産業
弘 前 市	32.5	15.4	52.1
	23.5	17.7	58.8
黒 石 市	45.8	15.8	38.4
	29.7	23.9	46.4
五 所 川 原 市	48.6	11.2	30.2
	30.3	17.0	52.7
青 森 市	12.5	20.2	67.3
	5.9	19.7	74.4
岩 木 町	68.7	11.2	20.1
	53.3	17.7	29.0
相 馬 村	78.7	9.4	11.9
	67.2	13.7	19.1
西 目 屋 村	49.2	35.9	14.9
	48.1	30.6	21.3
藤 崎 町	62.5	11.8	25.7
	46.6	18.2	35.2
大 鰐 町	49.7	14.1	36.2
	35.8	21.0	43.2
尾 上 町	52.9	15.8	31.7
	35.0	21.0	44.0
浪 岡 町	58.7	9.9	31.4
	40.4	16.7	42.9
平 賀 町	62.5	15.3	22.2
	43.1	24.3	32.6
常 盤 村	66.3	10.6	23.1
	39.5	23.2	37.3
田 舎 館 村	60.2	16.5	23.3
	36.5	26.0	37.5
碓 ヶ 関 村	41.7	21.5	36.8
	29.0	20.4	50.6
板 柳 町	65.9	7.7	26.4
	55.7	11.6	32.7

1970年, 1980年国勢調査報告より筆者作成

表2 他市町村から弘前市へ通勤する産業別就業者数

		1970年		1975年		1980年	
通勤者総数		6,454		7,876		11,891	
第一次産業	農業	} 56	70	29	54 (0.7%)	82	132 (1.1%)
	林業・狩猟業		(1.1%)	24		46	
	漁業・水産養殖業		14	1		4	
第二次産業	鉱業	8		12		17	
	建設業	1,075	1,881 (29.1)	1,211	2,087 (26.5)	1,962	3,292 (27.7)
	製造業	798		864		1,313	
第三次産業	卸売業・小売業	1,819		2,390		3,747	
	金融・保険業	} 214		323		459	
	不動産業			14		58	
	運輸・通信業		860	4,501 (69.7)	961	5,723 (72.7)	1,227
	電気・ガス・水道・熱供給業	47		48		61	
	サービス業	1,345		1,733		2,581	
公務	216		254		327		
分類不能の産業		2		12		7	

7. ま と め

今まで弘前市通勤通学圏を考察してきたがまとめると以下ようになる。

まず高度経済成長により周辺市町村の農業人口は割合・実数とも減少し、かわって第二次・三次産業人口が増加してきた。それによって中心地や周辺町村への通勤通学者が増加してきた。高度経済成長下の横山・水野（1965）による弘前市都市圏と筆者による通勤通学圏を比較すると圏の範囲に大きな変動は見られないが、圏の内部結合は一層強化されてきた。弘前市周辺は農業中心地域のため、通勤者の7割は第三次産業従事者であるが、産業構造の高度化は中心地への通勤通学者を増加させ、低成長時代に移行した現在は周辺市町村相互の通勤通学者の増加をみるに至っている。

次に圏の内部を見ると、弘前市南部と西部の町村は結合関係が強く、黒石市周辺の町村は弘前市と黒石市の両市の影響を受けている。そして板柳町と浪岡町もそれぞれ五所川原市、青森市の影響を受けている。このように結合関係を密にしているのは、障害のない平野地形とそれに係わる交通の発達による所が大きいと言える。

最後に本論を作製するにあたって終始御指導、御助言を頂きました水野裕先生、後藤雄二先生に深く感謝致します。

【参 考 資 料】

- 総理府統計局：昭和45年，50年，55年国勢調査報告
- 日本交通公社：1970年1月，1980年3月大型時刻表
- 東奥日報社：昭和47年，52年，57年東奥年鑑
- 原書房：昭和56年版全国学校総覧

【参 考 文 献】

- 土井喜久一（1973）：通勤圏と其の変化 西村嘉助編，地域変化257～284 大明堂
- 笠島 明（1971）：青森県の通勤通学圏について 弘前大学教育学部1971年卒業論文50頁
- 横山 弘（1982）：青森県の都市 一機能と構造一 82～83 津軽書房
- 横山弘・水野裕（1965）：青森県内の主要都市圏について 弘前大学教育学部紀要第15号
85～94