

# 青森市と弘前市の通勤圏

## －高度経済成長期以降の通勤流動の広域化－

工 藤 将 範

### 1. はじめに

第2次世界大戦後の日本の高度経済成長は都市への人口集中を引き起こした。それと同時に、都市的な生活が農村部にも広がり、都市と農村の関係はいっそう緊密になった。

こうした流れを受け、自治省では、住民の日常生活や経済活動がますます広域化する一方で、多様化・高度化する住民ニーズに対応したより高度な行政サービスの提供が求められているとして、市町村の枠を越えた広域行政の推進に取り組んでいる。

本稿は、1965年、1980年、1995年における青森市と弘前市を中心とした通勤圏を設定して、通勤流動の面から、住民の日常生活や経済活動が広域化している実態を明らかにすることを目的とする。住民の日常生活や経済活動での行動範囲を的確にとらえることが、住民生活の実態に合った広域行政の圏域設定につながることになるであろう。

### 2. 研究方法

多くの通勤圏に関する研究では、市町村に常住する就業者のうち、他市町村へ通勤する者の割合が通勤比率や通勤流出率として使われている。通勤圏を設定する基準には、全国的な都市圏研究では5%、大都市圏の考察では10%が多く使われてきた（森川・1990）。

本稿では森川（1990）の方法で通勤圏を設定した。すなわち、中心都市（青森市、弘前市）への通勤流出率が5%以上の市町村の範囲をそれぞれの通勤圏とした。通勤流出率5%以上の通勤先市町村を2つ持つ市町村については、その通勤流出率の差が3ポイント以内の場合に両方の通勤先の通勤圏に含めた。また、通勤流出率5%以上の通勤先市町村が3つある市町村については、3市町村への通勤流出率の中で最も高い値と最も低い値の差が3ポイント以内の場合に、3つの通勤先の通勤圏いずれにも含めることとした。

就業者数は国勢調査の結果を用いた。その就業者数は常住地によるものである。

また、通勤圏を設定する調査年は、最新の1995年、青森市が野内村を編入して現在の市域となった直後の1965年、それに、その中間の1980年である。それぞれの時代背景を考えると、1965年は高度経済成長期の後半にあたる。また、1970年から減反政策が始まり、1973年に石油危機が起こるなど、社会の大きな変化の後に行われたのが1980年の調査である。そして、1995

度はバブル景気の崩壊後にあたる。

### 3. 中心都市の概観

青森県内の市は青森（29.4万）、八戸（24.2万）、弘前（17.7万）、十和田（6.2万）、むつ（4.88万）、五所川原（4.85万）、三沢（4.1万）、黒石（3.9万）の8市である（人口は1995年国勢調査による）。このうち青森、八戸、弘前の3市は「昭和の大合併」以前に市制を施行し「旧三市」と呼ばれており、残り5市に比べ格段に中心性が高い。

青森市と弘前市はともに旧弘前藩の領域にある。また、両市間の距離は約40 kmであるのに対し、両市と八戸市は100 km以上離れている。そのため、旧三市の中では青森市と弘前市がより密接な関係にある。そして、周辺には両市それぞれの勢力圏が広がっているが、青森と弘前の両市と関係が深い市町村もある。複数の都市が互いに影響し合いながら周辺市町村に勢力を広げている地域の事例として、この地域を取り上げた。

青森市は県のほぼ中央にあり、公務や商業などが産業の柱である。県庁所在地として県の行政、経済の中心的位置にある。一方の弘前市は県南西部にあり、主な産業は米やリンゴなどの農業である。市内に観光資源が多く、津軽地方の中心都市は観光都市でもある。

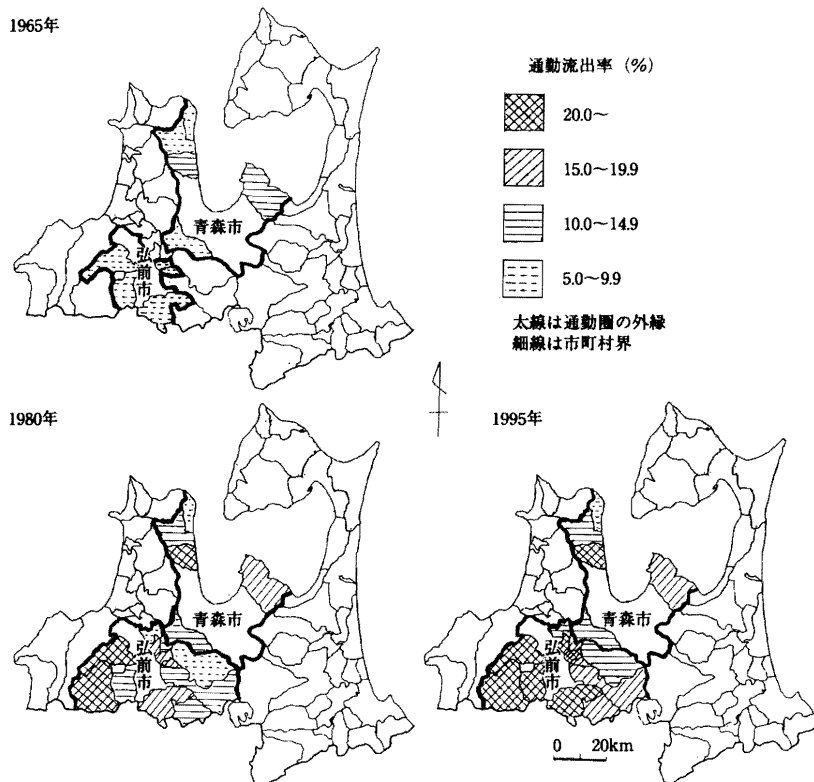


図1 通勤圏の範囲と通勤流出率

#### 4. 通勤圏の設定結果

1965年、1980年、1995年における青森市と弘前市の通勤圏を前述した方法で設定し、図1に示した。まず、青森市の通勤圏は各年次とも平内町、蟹田町、蓬田村、平館村、浪岡町である。次に、弘前市の通勤圏は1965年には岩木町、相馬村、大鰐町、尾上町、田舎館村であった。1980年と1995年には黒石市、岩木町、相馬村、西目屋村、藤崎町、大鰐町、尾上町、平賀町、常盤村、田舎館村、碓ヶ関村、板柳町となり、範囲が広がっている。

また、表3に示した通勤流出率5%以上の通勤先を複数持つ町村ではいずれも、通勤流出率が、最も高い通勤先とほかの通勤先とでは3ポイント以上の差があるため、それぞれの町村を通勤流出率が最も高い通勤先の通勤圏に含めた。

ここで、両中心都市の通勤圏に含まれた周辺市町村について概観する。

人口は、黒石市では1965～80年の間は増加したが、1980～95年の間は減少した。そのほかの町村では軒並み減少している。

両中心都市の周辺市町村の産業を見ると、第1次産業が中心となっている。大まかにとらえると、東津軽郡の町村では農業と漁業が柱である。一方、黒石市、南津軽郡、中津軽郡、北津軽郡板柳町では米とりんごの栽培といった農業が中心である。

第1次産業就業者の割合は全市町村で低くなってきた（表1）。1965～80年の間に値の低下が急だった市町村が多い。第2次産業就業者の割合はおおむね高くなってきている。第3次産

表1 常住地による各市町村の産業別就業者の割合

単位%

市 町 村	1965年			1980年			1995年		
	第1次 産 業	第2次 産 業	第3次 産 業	第1次 産 業	第2次 産 業	第3次 産 業	第1次 産 業	第2次 産 業	第3次 産 業
青 森 市	17.3	20.7	61.9	5.9	19.7	74.4	3.3	19.2	77.1
平 内 町	54.4	17.6	28.0	36.1	26.4	37.5	29.7	28.5	41.8
蟹 田 町	55.2	14.3	30.5	31.3	28.0	40.7	28.4	28.2	43.2
蓬 田 村	69.8	10.1	20.1	41.7	26.9	31.3	32.4	32.6	34.9
平 館 村	62.6	18.5	18.8	40.3	29.9	26.8	34.1	30.4	35.3
浪 岡 町	68.4	6.0	25.6	40.4	16.7	42.8	29.0	24.6	46.2
弘 前 市	38.9	14.0	47.0	23.5	17.7	58.7	17.3	19.3	63.3
黒 石 市	52.4	12.5	35.1	29.7	23.9	46.4	20.3	29.1	50.6
岩 木 町	74.8	9.9	15.2	53.3	17.7	28.9	44.2	20.5	35.3
相 馬 村	82.6	7.6	9.8	67.2	13.7	19.1	58.5	17.5	23.6
西目屋村	51.3	35.9	12.8	48.1	30.6	21.2	40.3	29.3	30.3
藤 崎 町	67.3	8.5	24.2	46.6	18.2	35.2	34.6	21.6	43.7
大 鰐 町	55.4	12.4	32.3	35.8	21.0	43.2	27.8	22.8	49.3
尾 上 町	59.8	13.0	27.1	35.0	21.0	43.8	26.2	28.0	45.7
平 賀 町	71.3	9.9	18.7	43.1	24.3	32.4	34.1	26.9	38.9
常 盤 村	74.3	6.7	18.9	39.5	23.2	37.3	28.2	27.2	44.6
田舎館村	71.2	9.5	19.3	36.5	26.0	37.5	28.7	28.4	42.9
碓ヶ関村	54.4	14.8	30.8	29.0	20.4	50.6	21.5	24.1	54.4
板 柳 町	69.6	6.1	24.2	55.7	11.6	32.6	44.5	17.5	37.9

資料・1965年、1980年、1995年国勢調査報告

業就業者の割合は全市町村で高くなってきた。1965～80年の間に大幅に高くなり、1980～95年の間はやや高くなった市町村が多い。

## 5. 通勤流動の分析

### (1) 通勤流動の性格

青森市と弘前市の両中心都市で従業する就業者は増加し、他市町村からの通勤者も増加してきている（表2、表3）。

通勤者の産業を見ると、第1次産業就業者はわずかである。通勤者のうち、第2次産業就業者の割合は30%前後、第3次産業就業者の割合は70%前後で、年を経てもあまり変化していない。通勤者に第1次産業就業者が少ないことから、ほとんどの第1次産業就業者は、居住する市町村内で働いていることがわかる。

**表2 青森市で従業する産業別就業者数**

単位 人，（ ）内は%

年	青森市で従業する就業者総数			うち他市町村からの通勤者		
	1965年	1980年	1995年	1965年	1980年	1995年
総数	98,783	137,745	145,223	3,725	7,804	9,168
第1次産業	16,677 (16.9)	7,864 (5.7)	4,541 (3.1)	195 (5.2)	239 (3.1)	51 (0.6)
第2次産業	20,575 (20.8)	28,051 (20.4)	28,319 (19.5)	920 (24.7)	2,506 (32.1)	2,496 (27.2)
第3次産業	61,451 (62.2)	101,759 (73.9)	111,762 (77.0)	2,610 (70.1)	5,055 (64.8)	6,611 (72.1)
分類不能の産業	80	71	541	0	4	10

資料・1965年，1980年，1995年国勢調査報告

**表3 弘前市で従業する産業別就業者数**

単位 人，（ ）内は%

年	弘前市で従業する就業者総数			うち他市町村からの通勤者		
	1965年	1980年	1995年	1965年	1980年	1995年
総数	71,519	88,875	94,682	4,301	12,016	17,289
第1次産業	27,205 (38.0)	19,363 (21.8)	14,956 (15.8)	29 (0.7)	139 (1.2)	129 (0.7)
第2次産業	10,626 (14.9)	16,826 (18.9)	18,761 (19.8)	1,289 (30.0)	3,325 (27.7)	4,739 (27.4)
第3次産業	33,643 (47.0)	52,669 (59.3)	60,794 (64.2)	2,983 (69.4)	8,545 (71.1)	12,405 (71.8)
分類不能の産業	45	17	171	0	7	16

資料・1965年，1980年，1995年国勢調査報告

### (2) 青森市と弘前市の間の通勤流動

青森市と弘前市の間の通勤流動は両方向ともに増大している。弘前市から青森市への通勤者

数の方が、青森市から弘前市への通勤者数よりも多い。1995年には弘前市が、青森市への通勤者数が最も多い市町村となった。

青森県の行政、経済の中心という機能を持つ。企業の支店の立地を見ると、支店数は青森市の方が弘前市よりも圧倒的に多い。また、青森市では上位機関が仙台にある支店が多いのに対して、弘前市では上位機関が青森市にある支店が多い（中島・1989）。こうしたことから都市の階層性を考えると、青森市は弘前市より上位にあると言える。それが、弘前市から青森市への通勤者が非常に多いことにつながっていると考えられる。

### （3）通勤流動の広域化の背景

通勤流動が増大し広域化してきた背景には、まず、交通条件の改善があると思われる。青森県内では道路の整備が進み、自動車が普及してきた。こうして中心都市と周辺市町村との間の自動車による行き来がしやすくなり、通勤流動の増大や広域化につながったと考えられる。交通条件の改善には鉄道の整備も挙げられるが、青森県内では鉄道や路線バスなど公共交通機関の利用者は減少が続いているため、鉄道の整備が進んだことが通勤流動増大の背景にあるとは言えない。

次に、表4を見ると農家は全体的に減少し兼業化が進んだことがわかる。表1に示したように第1次産業就業者の割合は低くなり、第2次・第3次産業就業者の割合は高くなってきた。前述のように第1次産業就業者はほとんど、居住する市町村内で働いている。市町村間の通勤

表4 各市町村の総農家数と兼業農家率

市 町 村	1965年			1980年			1995年		
	総農家数 (戸)	兼業農家率%		総農家数 (戸)	兼業農家率%		総農家数 (戸)	兼業農家率%	
		第一種	第二種		第一種	第二種		第一種	第二種
青 森 市	7,375	39.1	45.1	5,765	18.1	75.8	3,960	19.6	71.6
平 内 町	2,031	31.2	60.5	1,858	10.7	85.7	1,158	11.1	81.8
蟹 田 町	686	33.4	55.1	424	24.1	72.4	237	30.4	60.3
蓬 田 村	699	48.6	34.0	635	33.5	57.5	431	21.6	68.4
平 館 村	691	7.7	89.6	449	4.2	93.5	195	10.8	75.9
浪 岡 町	2,898	38.5	26.8	2,670	33.9	47.3	2,011	35.9	46.0
弘 前 市	10,246	40.8	26.3	9,516	39.9	41.3	7,800	38.4	41.8
黒 石 市	3,966	50.6	29.9	3,436	40.3	50.5	2,740	29.3	59.1
岩 木 町	2,101	39.6	32.7	2,016	43.7	39.0	1,625	41.3	39.4
相 馬 村	769	53.3	22.9	715	46.7	32.0	623	50.7	27.9
西目屋村	497	36.0	54.9	440	23.4	72.5	361	25.8	64.8
藤 崎 町	1,497	44.6	18.7	1,469	37.5	37.5	1,134	39.1	40.7
大 鰐 町	1,882	40.4	44.0	1,577	34.1	58.5	1,172	36.3	55.2
尾 上 町	1,377	51.1	36.4	1,343	32.8	59.5	1,118	22.7	65.9
平 賀 町	3,359	34.6	32.2	3,261	38.0	53.7	2,747	29.6	58.8
常 盤 村	959	50.2	17.5	924	32.8	57.8	802	23.1	66.5
田舎館村	1,600	48.3	28.8	1,513	29.7	60.3	1,250	21.1	66.0
碓ヶ関村	550	28.4	61.5	360	29.7	63.6	255	33.3	54.9
板 柳 町	2,546	40.7	14.4	2,460	43.5	29.5	2,070	37.2	37.9

資料・青森県企画部統計課

者のほとんどが第2次・第3次産業就業者である。産業構造が大きく変化し、第2次・第3次産業就業者が増加したことにより、通勤流動も増大したと考えられる。

また、通勤流動の増大の背景には、市町村ごとに特有の事情があることも考えられる。例えば西目屋村では、弘前市への通勤流出率が1965年の1.6%から、1980年には20.9%、さらに1995年には30.0%と急激に上昇した。この急激な変化には尾太鉾山の閉山が影響したと考えられる。807年に発見された尾太鉾山は1952年から本格的に開発され、最盛期の1971年ごろには日本有数の鉾山に発展した。石油危機以降、市況の悪化や資源の枯渇などで1978年に休山、後に閉山した。西目屋村は村内の大きな就業の場を失い、人口は激減し、弘前市への通勤者が急増したと考えられる。

## 6. おわりに

青森市と弘前市の通勤圏を設定し、通勤流動について考察した結果をまとめると、次の通りである。

青森市の通勤圏には各年次とも5町村、弘前市の通勤圏には1965年は5町村、1980年と1995年は12市町村が含まれた。中心都市への通勤流出率は両圏内の全市町村で上昇した。

通勤流動が増大し広域化してきた背景には、①道路整備や自動車の普及で、周辺市町村から中心都市へのマイカー通勤が容易になったこと、②産業構造が大きく変化し、第1次産業就業者は減少し、第2次・第3次産業就業者が増加したこと、などが考えられる。

このように、青森市や弘前市と、周辺市町村との間の通勤流動は増大してきた。このことは、都市と農村の関係が緊密になり、住民の日常生活や経済活動が広域化していることを示していると考えられる。こうした傾向を踏まえて、広域行政の推進をはじめ、広域的に活動する住民にとって住みよい環境づくりをより一層進める必要があろう。

最後に、本稿を作製するにあたって、終始ご指導、ご助言いただきました水野裕先生、後藤雄二先生に深く感謝いたします。

### 【参考文献】

岩間千恵（1981）：八戸市の通勤圏に関する地理学的考察 弘大地理，17，23～28

金坂清則（1979）：通勤・通学による移動 伊藤達也・内藤博夫・山口不二雄編

「人口流動の地域構造」大明堂，231～245

後藤雄二（1980）：岩手県における通勤流動の変化 東北地理，32－4，194～201

玉川雪彦（1984）：弘前市の都市圏 ―主に通勤・通学者の移動から見た場合―

弘大地理, 20, 30~36

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, 257~284

中嶋 裕明(1989): 支店の立地に見る青森県の都市の階層性 弘大地理, 25, 52~58

森川 洋(1990): わが国の地域的都市システム 人文地理, 42-2, 97~117

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, 257~284

中嶋裕明(1989): 支店の立地に見る青森県の都市の階層性 弘大地理, 25, 52~58

森川 洋(1990): わが国の地域的都市システム 人文地理, 42-2, 97~117