

京都大学工学部 正員 中川 大
 京都大学工学部 正員 吉川耕司
 三菱総合研究所 正員 波床正敏
 京都大学工学部 学生員○西村嘉浩

1. はじめに

一般に、交通整備が地域の発展に何らかの貢献をしているものと考えられているが、“ストロー効果”と呼ばれるような逆流現象が存在するという指摘が交通整備に消極的な意見の論拠として用いられるなど、交通が地域に及ぼす重要性が正しく把握されているとはいえないのが現状である。この原因の一つに、従来の研究が特定地域に限定した分析であったり、あるいは短期的な視野に基づいたものがほとんどであることがあげられる。交通と地域の盛衰との関係が必ずしも直接的でない以上、短期的な視野や限定した地域のみを取り上げていたのでは交通と地域との関係を正確に把握することはできない。

本研究では、1920（大正9）年の国勢調査開始以降1990年までの全調査年度における、全国約3200の全市町村の人口データを用いて交通と人口の関連を探るものである。

2. 交通網整備が市町村人口の動向に与える影響

ここでは、交通網の整備時期と市町村の人口規模に着目して全国（沖縄県を除く）の全市町村を分類し、それらがそれぞれ市町村の人口の変遷にどのような影響を与えているのかを分析する。交通としては明治期以降中心的役割をはたしてきた鉄道を取り上げ、その市町村に鉄道駅が開設された時期によって分類する。人口規模については1920年の段階における市町村人口によって分類する。表1に示したような市町村の人口規模、鉄道の整備時期より全市町村を分類すると、各区分に分類される市町村の数は表2のようになっている。これからそれぞれの区分に分類される市町村群の人口が全国の総人口に占めるシェアの変化を調べてみる。市町村分割については1985年時点での市町村分割を全時点において採用している。図1（a）はそれぞれの人口規模に分類される市町村群の総人口に占める

表1 人口規模、整備時期による市町村の分類区分

市町村の人口規模	鉄道整備時期
①：10万人以上	I：～1910年
②：5万～10万人	II：1911～1920年
③：2万～5万人	III：1921～1935年
④：1万～2万人	IV：1936年～
⑤：1万人以下	V：鉄道の整備が行われていない

表2 人口規模及び鉄道整備時期により分類した市町村数

	人口規模①	人口規模②	人口規模③	人口規模④	人口規模⑤
整備時期I	57	70	218	238	346
整備時期II	2	10	68	117	155
整備時期III	0	2	91	176	359
整備時期IV	0	0	17	38	109
整備時期V	0	0	29	219	871

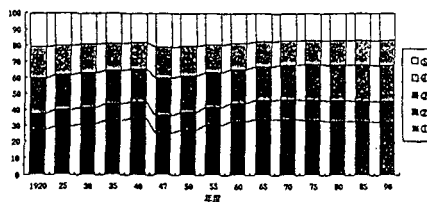


図1(a) 人口規模により分類した市町村の人口シェア

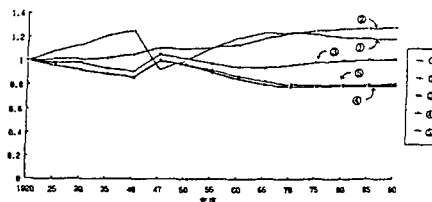


図1(b) 1920年の人口シェアを1としたときの各年度における人口シェア

シェアの変化を示したものである。また（b）は、それを1920年を1としたときの変化として示したものである。図2は同様にそれぞれの整備時期に分類される市町村群の総人口に占めるシェアの変化を示したものである。これによると人口規模が大きい市町村群ほど、また整備時期が早い市町村群ほど人口シェアの成長が大きいことがわかる。しかし、人口規模、整備時期の両方の条件を同時に考慮にいれて考えると図3に示されているように、人口規模の最も小さい人口規模⑤の市町村群においても、全体としては人口シェアを減らし続けているにもかかわらず、鉄道の整備時期の早い市町村群では人口シェアが成長している。このことから、市町村人口の変遷には、鉄道の整備時期が大きな影響を与えていることがわかる。

3. 交通整備時期と人口の変遷に関する考察

また、交通の整備時期については、整備が行われるとすぐに整備が行われていない市町村との人口の格差が広がるということではなく、多くの場合整備時期による格差が広がってきたのは全国的に人口移動が活発になった1950～1960年あたりのことである。交通整備は地域発展の一条件であり、早期に交通が整備された地域は早期に地域発展の一条件を備えたことになるが、その効果がすぐに現れるとは限らず、例えば戦後の復興期や高度成長期などの交通以外の発展の条件が揃った時に、発展の機会を得ることとなるのではないかと考えられる。すなわち、交通の整備時期が早かった地域はそれだけ発展の機会を得る確率が高くなり、長期のうちには交通の整備が行われていない地域との間に人口などの地域発展に差がつくものと考えられる。

また、早い時期に鉄道の整備が行われたにもかかわらず、人口シェアの減少が激しい市町村も存在しており、このような市町村については個別の分析も行ったが、これらの市町村のほとんどは、地理的条件などの他の要因によってその周辺部全体が人口減少している地域であり、その周辺部との比較においては、やはり整備時期の早い市町村の方が減少傾向が緩やかであった。

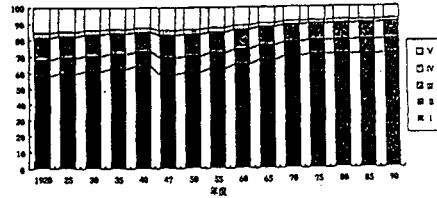


図2 (a) 鉄道網整備時期により分類した市町村の人口シェア

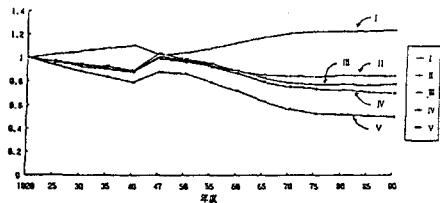


図2 (b) 1920年の人口シェアを1としたときの各年度における人口シェア

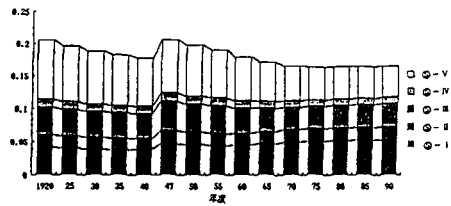


図3 (a) 人口規模⑤の市町村を鉄道整備時期で分類したときの人口シェア

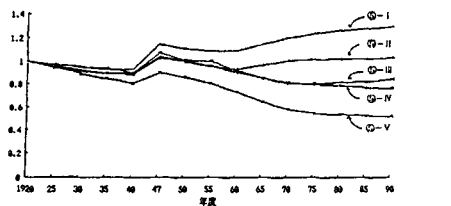


図3 (b) 1920年の人口シェアを1としたときの各年度における人口シェア