

中国地方の都市通勤圏

水 田 昭 夫*

On Commuting Area of Major Cities in Chugoku District

Akio MIZUTA

はじめに

都市を中心として構成される圏域には、行政・社会・経済・文化などに関する指標ごとに、様々な種類のものがみられる。行政圏としての国・地方・都道府県・市区町村、社会圏としての通勤圏、通学圏や人口流動圏、経済圏としての卸売商圏、小売商圏、文化圏としての方言圏や新聞・ラジオ・テレビのサービス圏などがそれである。これらの圏域は、中心都市の規模、分布位置、周辺の地勢、行政界などによって複雑な変化や重複がみられる。これらのうち、全国的にみてその実態を示す統計的資料が最も整備されているものは、行政圏は別として、通勤圏や通学圏が筆頭にあげられよう。

同一の中心都市についての通勤圏と通学圏とを比較するとき、両者の間には明らかに著しい相違がみられる。通勤圏は行政圏域に影響されることが少なく、自然的なすがたを示すのに対し、通学圏は限られた大学・高校の立地と高校にあっては行政圏域の影響を強く受けているため、多分に人為的なすがたを示すことである。

そこで、今回は都市を中心とする社会圏域としての通勤圏を地理的視野からとりあげ、中国地方における圏域構成の実証を試みた。都市を中心とする通勤圏は、おもに時間的な制約から一定限度以内の範囲での空間的立地がみられることが最大の特徴である。

I. 中国地方の地域特性

中国地方が全国に占めるシェアは、最近年において面積で8.4%、人口は6.3%で、人口密度は全国平均の75%を占める。域内は日本海側の山陰と瀬戸内海側の山陽の2大地域に分れ、両者は共に山がちな地勢であるが、地域性には対照的な面が多い。山陰と山陽は海沿いに狭長であるため、国土の中央に近い東部と遠い西部での経済的発展の度合いにも差異を生じている。さらに、山陽北部には内陸盆地列があって、まとまった地域を構成する。

このように、中国地方は本州島の西端を占める半島状の地域であるが、南北と東西による地域性の相違によって、中心都市の分布も山陰、山陰西部、山陽、山陽西部、山陽内陸の5大地域に分けて考察するのが適当で、複雑な地勢に対応して多数の中小都市が群立するのがこの地

方の都市分布の特徴である。変化に富んだ、さながら日本の縮図ともいえる中国地方であり、経済的には概ね中進段階の地域といて差し支えなからう。なお、この地方はほぼ松江と福山、萩と宇部を結ぶ2本の線によって、大阪、広島、福岡の3大卸商圏に分割されるものとみられる。

II. 通勤圏中心地の選定

昭和45年から60年まで4回分の国勢調査報告を利用し、中国地方における通勤圏中心地を選定した。その方法は、①当該中心市町での通勤を伴う就業者数が多い、②周辺に中心地への通勤率の高い市町村を有する、③他の通勤中心地への通勤率が低く自立的、の3条件すべてを満足する市町を選定することで、具体的には上記①については、昭和45年では2,000人以上、昭和50～60年分については2,500人以上の市又は町で、②については、昭和45年では3%以上、50～60年については5%以上の通勤率の市町村を有し、③については、他の中心地への通勤率5%未満の市又は町であることで、その5%以上10%未満のものは準中心地とみなすが、10%以上に及ぶものは中心地から除外した。

なお、上記①の通勤による就業者数とは、当地で従業する者のうち、自市区町村に常住し自宅外で従業する者と他市区町村に常住する者との合計をいう。また、②、③の通勤率とは、当地に常住する就業者（自宅従業者をふくむ）のうち通勤中心地で従業する者の比率をいう。

このように選定した通勤中心地市町は表1のとおりで、昭和45年と50年が各48、昭和55年と60年が各50を数える。地域別にみると、津山・新見・三次などを含む山陽内陸の14が最多で、以下岡山・福山・広島などの山陽12、鳥取・米子・松江などの山陰、徳山・宇部・下関などの山陽西部が各9、浜田・益田・萩などの山陰西部6の順となる。

通勤中心地の数は、昭和45～50年は41から36へと減少をみたが、50年以降は安定している。一方、準中心地の数は昭和45～50年、50～55年は中心地の淘汰によって著しく増加したが、55年以降は安定に転じた。年次別の目立った変化として、昭和45年の中心地で50年に準中心地となった都市は呉など6市町に上り、45年の準中心地で50年に中心地への通勤率の増大によって除外されたものは境港、井原の2市であった。また、昭和50年の中心地で55年に準中心地となった都市は倉敷など4市町である。

このように昭和45～55年の10年間では中心都市間の淘汰現象が著しかったが、55年以降になると大きな変化は見られなくなり、中心地間の安定化が進行したことが判る。中心地の年次別、地域別変動を昭和45年と60年とを対比してみると、53の中心都市のうち1/3にあたる18都市において中心・準中心・非中心の間における変化がみられる。変化のみられた都市は、地域別には発展的な東側の3地域（山陰、山陽、山陽内陸）内に限られ、停滞的な西側2地域（山陰西部、山陽西部）の都市では全く変化がみられず、著しい対照を示すのである。

昭和60年現在の通勤中心50都市について常住就業者数と従業者数の各々を対比すると、42都市迄は従業者数の方が多く、平均で後者は前者の1.08倍となる。多くの中心都市では通勤のため流出する者より流入する者が多いからである。その1.15倍を超える都市は、山陰の鳥取、倉吉、米子、松江、山陽内陸の津山、三次、吉田、山陽の備前、府中、山陽西部の徳山の10を数える。反対に、従業者数の方が少ないのは落合、世羅、玉野、尾道、竹原、光、防府、山口の8都市である。

次に、昭和45年と60年の何れか又は両方での通勤中心地（含、準中心地）53都市について、全就業者数の伸び率を算出してみると、過半数30の都市で減少を示し、増加は23都市に過ぎない。増加都市を地域別にみると、山陰の鳥取、倉吉、東伯、米子、境港、安来、松江、出雲の

表1. 中国地方における通勤中心地とその変動

県名	通勤中心地	S.45	S.50	S.55	S.60	S.60従業地による通勤就業者数	県名	通勤中心地	S.45	S.50	S.55	S.60	S.60従業地による通勤就業者数
鳥取	鳥取市	○	○	○	○	69,124人	広島	福山市	○	○	○	○	155,949人
	米子市	○	○	○	○	61,515		呉市	○	△	△	△	90,769
	倉吉市	○	○	○	○	23,216		尾道市	△	△	△	△	36,001
	境港市	△	-	-	-	(16,485)		三原市	○	○	○	○	35,198
	東伯町	○	△	△	△	4,799		府中市	○	△	△	△	22,582
鳥取	松江市	○	○	○	○	66,359	三次市	○	○	○	○	18,092	
	出雲市	○	○	○	○	36,602	大竹市	△	△	△	-	(13,518)	
	浜田市	○	○	○	○	23,345	因島市	○	○	○	○	13,234	
	益田市	○	○	○	○	22,922	竹原市	-	-	-	△	11,604	
	大田市	○	○	○	○	13,170	庄原市	○	△	△	△	8,556	
	安来市	○	△	△	△	13,149	吉田町	△	△	△	△	5,181	
	西郷町	○	○	○	○	4,953	東城町	○	○	○	○	4,419	
	木次町	○	△	△	△	4,654	千代田町	-	-	△	△	3,448	
	川本町	○	○	○	○	2,640	世羅町	-	○	○	○	3,152	
	岡山	岡山市	○	○	○	○	250,950	上下町	○	○	△	○	2,781
倉敷市		○	○	△	△	174,999	下関市	○	○	○	○	110,410	
津山市		○	○	○	○	38,057	宇部市	○	○	○	○	69,377	
玉野市		○	○	△	△	28,634	徳山市	○	○	○	○	53,114	
備前市		△	△	△	△	15,301	山口市	○	○	○	○	46,722	
井原市		△	-	-	-	(12,820)	防府市	○	○	○	○	46,207	
新見市		○	○	○	○	11,373	岩国市	○	○	○	○	45,991	
高梁市		○	○	○	○	9,028	萩市	○	○	○	○	19,095	
美作町		○	○	△	△	6,810	光市	△	△	△	△	18,102	
落合町		-	-	○	○	5,265	柳井市	○	○	○	○	13,531	
久世町		-	△	○	○	4,777	長門市	○	○	○	○	11,444	
勝山町		○	○	○	○	3,988	美祿市	○	○	○	○	8,346	
広島市		○	○	○	○	464,856	合計	○41 △7	○36 △12	○34 △16	○35 △15	2,255,614	

(注). 表中の○印は中心地、△印は準中心地であることを示す。

8市町、山陰西部の浜田、益田、萩の3市、山陽内陸の津山、三次、吉田の3市町、山陽の岡山、倉敷、福山、広島、山陽西部の徳山、防府、山口、宇部、下関の5市で、とくに鳥取、米子、松江と岡山、広島、防府の伸び率が15%を上まわって高い。減少都市は玉野、尾道、三原、呉、岩国などの臨海工業地のはかほ小規模都市が多く、地域的には都市間競争の激しい岡山、広島両県下に集中する。

また、昭和45年と60年のそれぞれについて、通勤中心地での市(町)域外からの通勤者の比率を算出すると、昭和45年の17.8%が60年には20.3%へと上昇する。域外通勤率が35%を超える都市は45年は皆無であったが、60年には倉吉、東伯、木次と備前、美作、久世、吉田、徳山の8都市となった。この間、域外通勤率の低下したところは川本、宇部、岩国の3都市にすぎない。

当地での通勤就業者数に域外への通勤者数を加えた通勤流動数についてみると、昭和45年と60年の各通勤中心都市の合計分について、192万人から247万人へ29%の伸びとなり、とくに山陰の東伯、木次、出雲、大田、益田や山陽内陸の中国道に沿う美作、三次、吉田、山口では企業の進出に伴い50%以上の伸びをみた。一方、不況産業に依存する因島、呉、美祿では流動数の減少すら見られ、地域間の明暗が顕著なものとなった。

Ⅲ. 通勤圏域の設定とその変動

通勤の中心地・準中心地の選定に次いで、それらを中心とする一体的な圏域を設定する。ここでは各市町村に常住する就業者のうち10%以上が選定の市町(2つ以上有る場合は最多の1つ)で従業する場合、その市町村は選定市町の通勤圏域とみなし、5%以上10%未満の場合は通勤圏に準ずる圏域とみなすことにする。10%或は5%という数値の設定は、実証的に圏域設定を行なう場合、圏域間のダブリや空白部(山間僻地を除く)が最も少ないかたちで具合良く整合するための値として最も適当と考えられるためである。市町村単位で設定されたこれら通勤・準通勤圏域は、中国地方全体に対し、面積で84.3%、人口で97.3%(何れも平成2年現在)の高率を占める。

表2は昭和60年における各通勤圏の面積・人口規模・人口密度と構成市町村名を示す。また、図1は通勤圏界を行政界単位で通勤率の階級区分によって示した。圏域面積1,000㎢以上は広島、鳥取、岡山、津山の4圏、地方平均で1中心当り535㎢あり、地域別にはまとまった平野のみられる山陰、山陽でやや大きく、山陽内陸ではやや小さい傾向がみられるが、その地域差は小さい。人口規模は1圏平均15万人、最大は広島圏143万人、次いで岡山圏73万人が大きく、他に20万人を超える中規模圏域は山陰の鳥取、米子、松江と山陽の倉敷、福山、呉、山陽西部の徳山、宇部、下関の9圏がある。地域別では山陽が高く、大きな中心のない山陰西部や山陽内陸は著しく小さく、地域差がきわめて大きい。

通勤圏総人口のうち、昭和45年分の650万人と60年分の755万人との増加率は16%となるが、都市圏による増減率には大きな開きがみられる。この15年間で30%を超える伸びのあったものは、山陰の米子、出雲、山陽内陸の美作、庄原、三次、吉田、山陽の福山、広島、山陽西部の柳井の9圏であり、一方、人口の減少をみたものは、山陰西部の川本、萩、山陽内陸の勝山、新見、高梁、東城、上下、山陽の府中、尾道、三原、因島、呉、山陽西部の光の13圏であった。

次に、昭和45年と60年について通勤圏域の変動を考察しよう。この短期間における圏域の変動は可成大きい。最も目につくのは、中心都市への通勤率の上昇に伴う圏域の拡大で、山陰西部や山陽内陸の2地域を中心に中小規模の通勤圏域の拡大化が進行している。また、平田市が松江圏から出雲圏へ、総社市が岡山圏から倉敷圏へ移るなど、通勤率の最高を示す都市が一方

から他方へと変わったために通勤圏を異にした例も各地で見られる。他に、新たに通勤中心地が生れたり、除かれたりしたことによる圏域の移動もみられる。

図1の白部で示されるとおり、中国地方において都市の通勤圏域から除かれる町村は50で、面積では16%を占めるが人口では3%にも満たない。その分布をみると、うち29町村が中国山地、10町村が吉備高原、8町が瀬戸内西部の島嶼の大崎上・下島、豊島、屋代島、3町村が隠岐島前に位する。瀬戸内海の島嶼を除いては、何れも人口密度の低い過疎地域である。

表2. 中国地方の都市通勤圏 (S.60現在)

通勤圏名	S.62面積	S.60人口	人口密度	構成市町村名 (括弧内は中心地への通勤率5~10%のもの)
鳥取	1,518	246	162	鳥取市・国府町・岩美町・智那村・郡家町・船岡町・河原町・八東町・若桜町・用瀬町・佐治村・智頭町・気高町・鹿野町・青谷町
米子	856	239	279	米子市・境港市・西伯町・金見町・岸本町・日香津村・淡江町・大山町・名和町・中山町・日野町・江府町・溝口町
倉吉	637	101	158	倉吉市・羽合町・泊村・東郷町・三朝町・関金町・北条町・大栄町
東伯	139	22	161	東伯町・赤碕町
松江	638	225	352	松江市・鹿島町・鳥根町・美保関町・東出雲町・八雲村・玉湯町・矢道町・八東町・大東町・加茂町
浜田	850	101	119	浜田市・江津市・金城町・(旭町)・弥栄村・三隅町
出雲	603	171	283	出雲市・平田市・斐川町・佐田町・多伎町・湖陵町・大社町
益田	681	68	100	益田市・美郷町・日原町・(田万川町)
大田	436	49	113	大田市・(温泉津町)
安来	396	50	125	安来市・広瀬町・伯太町
木次	263	23	87	木次町・三刀墨町・(吉田村)
川本	291	12	41	川本町・(邑智町)
西郷	245	20	80	西郷町・布施村・五箇村・都万村
岡山	1,464	729	498	岡山市・御津町・彦部町・(加茂川町)・瀬戸町・山陽町・赤坂町・熊山町・(吉井町)・(佐伯町)・和氣町・牛窓町・邑久町・長船町・早島町・久米南町
倉敷	734	571	778	倉敷市・総社市・山手村・清音村・船穂町・金光町・鴨方町・寄島町・星庄町・矢張町・真備町
津山	1,117	165	148	津山市・加茂町・真津町・阿波村・鏡野町・勝央町・(新郷町)・勝北町・中央町・(旭町)・久米町・備原町
玉野	148	95	643	玉野市・灘崎町・(直島町)
高梁	357	37	103	高梁市・有漢町・成羽町
新見	718	40	56	新見市・大佐町・神郷町・哲多町
備前	257	48	187	備前市・日生町・吉永町
勝山	347	17	50	勝山町・(湯原町)・(美甘村)
落合	219	24	111	落合町・(北房町)
久世	151	13	85	久世町・宮村
美作	349	31	90	美作町・(勝田町)・(作東町)・(美田町)

通勤圏名	S.62面積	S.60人口	人口密度	構成市町村名 (圏内は中心地への通勤率5~10%のもの)
広島	2,201	1,435	652	広島市・大竹市・府中市・滝田町・鶴野町・坂町・江田島町・廿日市町・大野町・湯来町・佐伯町・宮島町・柏原町・神楽町・加計町・豊平町・八千代町・尚原町・東広島市・(河内町)
呉	418	314	750	呉市・宮戸町・倉橋町・下瀬川町・瀬川町・大柿町・黒瀬町・安浦町・川尻町
竹原	183	50	273	竹原市・(安芸津町)
三原	349	103	294	三原市・本郷町・久井町
尾道	129	120	927	尾道市・向島町
因島	100	61	612	因島市・(瀬戸田町)・弓削町・生名村・岩城村
福山	886	528	596	福山市・笠岡市・井原市・(芳井町)・(内海町)・沼隈町・神辺町・(三和町)
府中	248	80	323	府中市・御調町・新市町
三次	947	68	72	三次市・(高宮町)・君田村・布野村・作木村・吉舎町・三良坂町・(三和町)・口和町
庄原	673	34	50	庄原市・(総領町)・西城町・比和町
千代田	262	14	54	千代田町・(大朝町)
吉田	281	22	79	吉田町・美土里町・(甲田町)
世羅	279	22	80	世羅町・甲山町・(世羅西町)
上下	149	11	73	上下町・甲奴町
東城	382	16	42	東城町・香西町
下関	808	348	431	下関市・山陽町・菊川町・豊田町・豊浦町・豊北町
宇部	352	237	674	宇部市・小野田市・阿知須町・楠町
山口	948	165	174	山口市・小郡町・(美東町)・阿東町・旭村
萩	515	66	129	萩市・川上村・阿武町・(むつみ村)・福栄村
徳山	747	222	297	徳山市・下松市・新南陽市・熊毛町・鹿野町
防府	499	138	276	防府市・徳地町・秋穂町
岩国	881	169	192	岩国市・和木町・由宇町・致珂町・(本郷村)・周東町・(錦町)・美川町・(美和町)
光	96	58	616	光市・大和町
長門	359	50	140	長門市・三隅町・日置町・(袖谷町)
柳井	307	89	290	柳井市・(大島町)・大島町・(上関町)・田布施町・平生町
美祿	340	29	85	美祿市・(秋芳町)
合計	26,748	7,545	282	

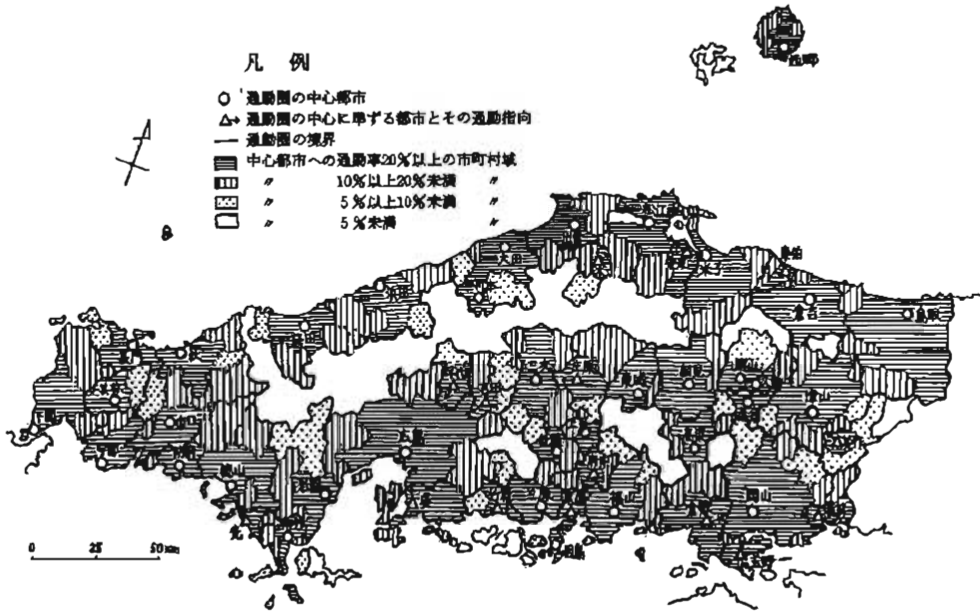


図1 中国地方の都市通勤圏 (S.60現在) —市町村域による—

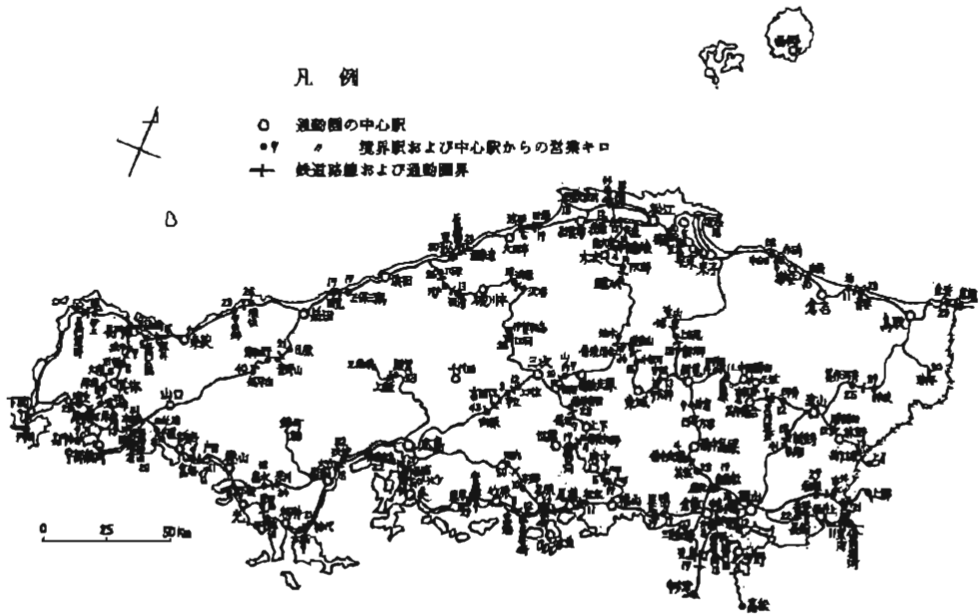


図2 中国地方の都市通勤圏 (S.60現在) —鉄道による—

図2は各都市通勤圏の境界を鉄道路線（山陽新幹線を除く）上に示したもので、図1の行政区界による通勤圏を参考に、別途1/20万地勢図上に界周辺の地勢や駅の位置などを配慮して想定した。

この図では、境界直前の駅の位置は中心駅下関から55kmの山陰本線長門栗野が最遠で、他に広島から53kmの可部線殿賀、50kmの山陽本線河内、米子から48kmの伯備線生山などが遠い。境界駅の位置は、中心駅の分布密度や中心都市の規模、周辺の地勢などによって決定されるが、この実証的な図から云えることは、甲・乙2つの中心駅を結ぶ鉄道路線における理論上の通勤圏界は、甲・乙2都市における各通勤者総数の平方根の割合によって切り分けられた地点であるといつてよい。この地点は、つまり甲・乙両駅を中心として画かれた両中心地の通勤者総数に比例する面積をもつ円弧の相接する直線状の鉄道路線上の地点と一致する。例えば、2都市での通勤者数の割合が4：1である場合、圏界位置は2：1の分界点付近となる。実際、原因の上に実証的に想定される圏界と、この理論上の圏界とを表示してみると、両者は驚くほどよく一致することが判った。一致しない場合でも、この分界点を挟んだ両都市のうち一方の側からみた理論界点に対する実証界点の遠近の割合は、中国地方全体では、全くの同数であった。中国地方で実証と理論相互の圏界位置が中間に駅を挟んで1km以上もくいちがう事例は20例ほどみられたが、それが生ずる理由としては、一方の市街地内に占める中心駅の位置的な片寄り、行政区の影響、途中の乗り換え駅の存在などが多く、他に峠など地勢上の影響、通勤圏に含まれる中間都市の存在によるそれ以遠の地域への中心地の直接的影響の減衰なども理由としてあげられる。

IV. 通勤率とその変動

通勤圏市町村から中心地への通勤率について考察を進めよう。通勤率が40%を超える場合、当該市町村と中心地とは一体不可分の密接な関係にあるといつて過言ではない。中国地方では、鳥取圏の国府町、米子圏の日吉津村、松江圏の八雲村、岡山圏の山陽町、福山圏の神辺町、因島圏の生名村（愛媛県）、呉圏の音戸町、広島圏の府中町、廿日市町（現在は市）、坂町の10町村がそれである。20～40%のランクは完全な通勤圏といつてよく、その数は80市町村に及ぶ。10～20%は概ね通勤圏と呼んで差支えない。そして、5～10%は通勤圏に準ずる地域、5%未満は圏域外といふことができよう。

昭和60年での通勤率10%以上の中心地を2つ以上有する市町村もある。この場合、何れが多い方の圏域に含めたが、その例は、平田市（出雲・松江）、総社市（倉敷・岡山）、吉永町（備前・岡山）、和気町・長船町（岡山・備前）、灘崎町（玉野・岡山・倉敷）、早島町（岡山・倉敷）、山手村・清音村（倉敷・岡山）、里庄町（倉敷・福山）、哲西町（東城・新見）、熊野町（広島・呉）、新市町（府中・福山）、田布施町（柳井・光）、秋穂町（防府・山口）があり、平野の広い岡山・倉敷付近に集中する。

通勤圏内市町村から中心地への通勤率の変動について、昭和45年と60年を例にとり、該当市町村の数をみよう。比較のため、昭和45年の市町村域については60年分に組替えてある。20%以上については45年の46が60年では89と約2倍に増え、10～20%のものは45年の79が60年には95と20%増えたが、5～10%は63から38へと40%減少した。5%以上の市町村数は全域で188から222に増えている。この数字は殆どの市町村の通勤率が逐年いずれも大巾に上昇してきたことを裏付けている。それは、地域交通の利便化、とりわけモータリゼーションの進展や企業の地方進出などによってもたらされたものである。ただ、一部だが例外的に通勤率の下降した市町村がある。玉野、因島、呉、大竹、岩国、下関といった瀬戸内海沿いの工業が伸びなやん

でいる中心地の近郊町村や、広島圏のように近郊地域の都市基盤整備の充実しつつある圏域外縁部において、或は浜田の副次中心江津市が川本圏の一部を争奪したことにより通勤率の低下した町もみられる。

中心地への通勤率の上昇は、中国地方の大半の地域においてみられる顕著な現象であるが、中国山地や吉備高原の大半、隠岐島前や瀬戸内の一部の島々など、都市通勤圏を外れた地域では過疎化が益々進行し、両圏域間の経済的格差はさらに拡大しつつあるとみられる。

次に、中心都市相互間の通勤率とその動向を記そう。通勤率はすべて10%未満であるが、昭和45年において5%を超える境港→米子、備前→岡山、井原・尾道→福山、大竹→広島・岩国、吉田→広島、光→徳山の8区間が、60年では東伯→倉吉、安来→米子・松江、木次→松江、倉敷・玉野・備前→岡山、玉野→倉敷、勝山・落合→久世、久世→落合・勝山、美作→津山、呉・千代田・吉田→広島、竹原→三原、尾道・府中→福山、庄原→三次、光→徳山の21区間へと増加した。2～5%の通勤率は昭和45年の28区間が60年には25区間へと減少した。

中心地間での通勤率は一般に低率ではあるが、相互の通勤率は大半の区間で上昇している。ただ、高梁→倉敷、防府→徳山、山口→宇部など地元の相対的な地位の向上のみられた一部の区間に限り低下がみられる。

V 通勤中心地および通勤圏域の規模からみた中国地方の都市ランク

昭和60年における中国地方の通勤中心50都市を対象として、その行政区人口、通勤就業者数、通勤圏域人口、卸売・小売販売額などを指標にとり、総合的な都市規模の階級区分を試みた。この地方には巨大都市又はそれに準ずる都市は存在しないが、大都市である広島市以下をA～Hの8階級に区分することが可能である。結果は図3に示すとおりであるが、中心都市相互間の通勤率を算出して相互の結合の度合いを併せて図示した。

この図によると、中国地方には広島と岡山を2大中心として、それに次ぐ規模の3中心（米子・松江、福山、徳山）、合せて5大都市圏が存在することや、山陰西部の中心地は孤立性が強いこと、また、一般的に下位の都市から近接する上位の都市への指向がみられることなどが判る。

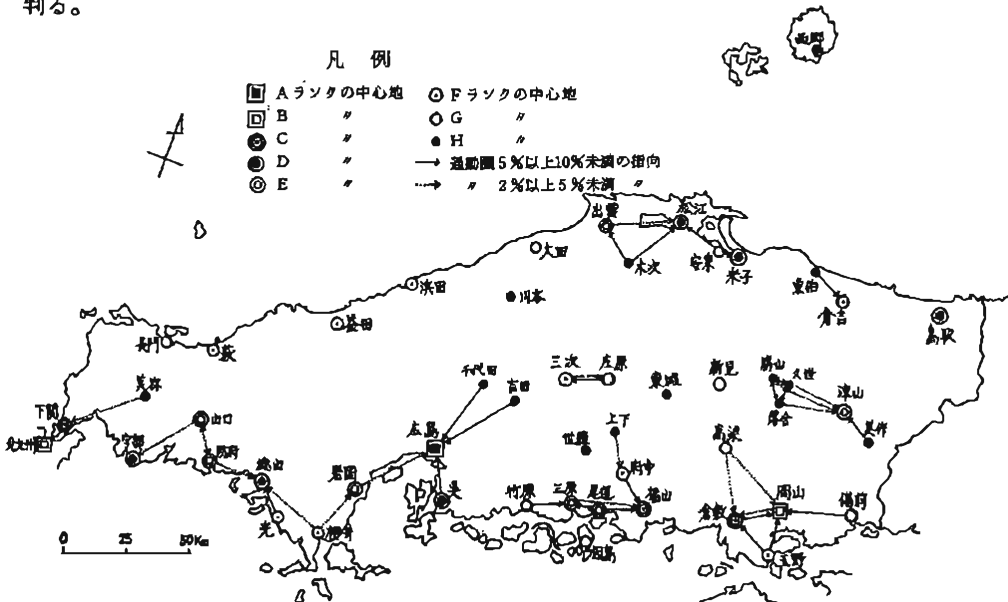


図3 通勤中心地の規模と相互の結合度 (S.60現在)

おわりに

中央部北寄りを東西に走る背梁山地の存在と、それ以外の全域に亘り細分される複雑で山がちな地形とを反映して普遍的に分布するこの地方の都市通勤圏は、大小併せて50もの多数に及ぶ。

通勤中心地は、その都市規模の大小と事業所の保有する総合性の度合いによって、域間交通の便利な岡山～広島地域においてとりわけ淘汰現象が進行しつつある。

通勤圏域は、通勤の利便化に伴う周辺部での通勤率の上昇によって一般に拡大されつつあるが、すでに空間的限界に近付きつつある様に見られる。また、小規模ながら通勤圏の一部の争奪現象も各地で露見される。

特定の中心地への通勤率は、年を逐って急速に上昇して来たが、斜陽をかこつ一部の瀬戸内産業都市についてはそれが停滞的である。

国際化、情報化を中軸として、国土全体としてみられる東京圏一極集中化の現象は、かつて先進的な地域であったがそれに遠い中国地方にとっては、対局の位置にあるが東京に近い東北地方などと比べ、当然有利に作用しているとは云い難い。しかし、山陽新幹線や中国・山陽高速自動車道の沿線を中心に、とりわけ東方からの力がこの地方のすがたを次第に変えつつある。

岡山や広島のように強い陽光の当たる場所もあるが、静かな日陰で眠った様な地域も未だ未だ広く残されている。短かい期間についてはあるが、中国地方の通勤圏とその動向を調査して得たこの地域についての率直な感想の一端である。

資 料

総務庁統計局編：国勢調査報告第6巻

従業地・通学地集計結果

その1 従業地・通学地による人口

(28,31～35,37,40) S.45.50.55.60各年分

東洋経済新報社刊：1992地域経済総覧

朝日新聞社編：1992民力

建設省国土地理院刊：1/20万地勢図（中国地方分16面）

Summary

Commuting areas of major cities in Chugoku district are consist of 50 central cities and its neighbor cities, towns and villages where the commuting ratio against those central cities exceeds 5 percent in 1985. Geographical distributions of these commuting areas are not only in coastal plain but also in mountainous inland reflected to its complicated topographies. But, the Chugoku Mountains, a part of the Kibi Plateau, some remote islands in the Japan Sea and the Inland Sea are excluded from these commuting areas.

Hiroshima and Okayama are two big central cities in Chugoku district. In recent years, so called survival-of-the-fittest phenomenon among these two wide city areas are in progress.

The ratio of commuting against those central cities are increasing gradually, but inactive in some industrial city areas along the Inland Sea.

San-in and San-yo are two big contrary areas in Chugoku district. Also there are much differences in grade of economic growth between active eastern part of the district and unchangeable west.