

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號二第 卷四十四第

行發日一月二年二十和昭

論叢

新宮涼庭の經濟思想

經濟學博士 本庄榮治郎

相續税の高さ

法學博士 神戸正雄

固定資本の性質

文學博士 高田保馬

時論

税制整理案を論ず

經濟學博士 汐見三郎

研究

ルーテル經濟觀の基礎

經濟學士 澤崎堅造

投資を越ゆる貯蓄の過剩

經濟學士 飯田藤次

獨逸兼營主義銀行における交互計算業務

經濟學士 田杉競

獨逸財政學と租稅轉嫁論

經濟學士 島恭彦

說苑

英吉利の對蘇輸出信用保證について

經濟學博士 小島昌太郎

ナチスに於ける共同體の概念

經濟學士 中川與之助

晝間移動人口論

經濟學士 青盛和雄

附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

（禁轉載）

晝間移動人口論

青盛和雄

一 序 論

現代が大都市時代である¹⁾と稱せられる所以は、恐らく政治經濟社會文化等諸般に互つて大都市なるもの國民生活に於て占むる重要性に存するであらうし、二三の中心都市への人口集中といふ活動的なる現象にも顯著に認められるからであらう。

曾て國內移住の大都市人口構成に及ぼせる影響を論じた際にも述べた如く、所謂人口の都市集中とは移住關係に因る都市住民の農村生活者に對する比較的な増加を指すのであつて、自然現象とも稱すべき生死差額や、假令其は社會的移動ではあつても都鄙間の人口交換の限りは何れの都市への人口集中とも見做し難く移住結果としての來住超過が無ければ都市人口の成立及び其急激なる發展の姿も見得られない事となる。今

後も都鄙人口は移住の流れの儘に糾へる繩の如く相互に關聯しつゝ變轉を繰返すものと其人口構成の特異性から推論した。従つて都市人口の大なる移動性に就ては單に都市側のみの一方向的來住率で推計するは不可であり、國內移住は農村を出發點とし都會を終局點となす二面的作用²⁾を兩地點に及ぼす事を斷つて置いた。

茲に問題とする晝間移動は住居地と從業又は通學の場所との間を毎日往復する云はゞ「振子的移動」³⁾とも稱せらるべき現象で、この方が來住よりも寧ろ直接的に都市人口の移動性を物語るが如くであり、人口調査時現在に於ける大都市及び其近郊を範圍として一方には夜間に於ける住宅地、他方は晝間從業地といふ人口移動の二面的影響を把握せしむるの便宜がある。之に反して國勢調査に於ける來住調査は出生地項目に依つて推定される限り、既に幾度か移住せる過去の事實に屬し、出生地の偶然は兎も角として、到底其儘では移住の背景に内在する諸事情を直接に推定し得る由もないから、何の爲に人口は移動するかとの目的確認にも此

1) W. Roscher; Betrachtungen über die geographische Lage des grossen Städte. 1871, Leipzig. S. 1. "Das Zeitalter der grossen Städte"
關一遺稿集「都市政東の理論と實際」6頁「都市制度論」中 "an age of metropolitan communities"
中川與之助氏「大都市時代の出現とその可能原因の考察」經濟論叢、第44卷1號

晝間移動は有用である。

蓋し移住活動の核心は仕事を求めて住居を移轉するにあり、必ずしも仕事の轉換は意味せぬに反して、晝間移動なる現象は従業の場所と住居とが分離すれば必ず起るのであつて常に住居の變更ではない。斯の如き類別異同存するにも拘らず、猶この二つの現象を廣義の人口集中論⁵⁾又は移住統計⁶⁾の範圍に包含せしむる理由に對して一應は疑問の餘地も存するであらう。が併し翻つて移住又は人口集中なるもの原因若くは目的が一體奈邊に存すかに想到すれば初めて、仕事を追求せる人口移動として共通地盤に立つ現象である事を悟るであらう。我々は「都會へ」なる合言葉を一層有利なる營利場所を得んとする人口の叫びとこそ聞け、決して享樂隱遁の地を求むる人達の口ずさびとは考へないからである。斯くて大都市人口の晝間移動といふ事實を擧げて其解説を試み、更に其大産業社會の人口組成を檢討する事に依て、兼ねて人口集中の目的地點に於ける就業状態の一鳥瞰圖を描かんとして、再び大阪市人

口を登場させた。

近時交通機關の發達と資本の増殖とは相俟ちて益々人口及び國富の都市集中を招來し、之と對照的なる農民離村に人口過剩又は餘剩勞働力といふ人口驅逐の原因が認められるとすれば、⁸⁾之等の來住者を許容する都市には人口過小若くは其不足せる勞働力を新らしく需要する人口吸引の理由が存在しなくてはならぬ。田舎から都會への變遷過渡期にあり或は大都市の影響下に置かれてゐる郊外地域の人口經濟事情も亦、此間の推移を説明するに頗る興味深きものではあるが、今は昭和五年度國勢調査「従業の場所」の意義を解説する爲に現在の大阪市境を限界として取扱ひ、將來の大都市計畫區域に就ては郊外人口の大阪市域との間に晝間移出入が行はれる限りに於て幾分見透しが與へられるに過ぎぬ譯とならう。

二 晝間移動の事實

我國に於て昭和四年初めて一部地域に晝間人口調査

- 2) 拙稿「來住と大阪市人口構成」經濟論叢、第42卷、5號
- 3) K. Bücher; die Entstehung der Volkswirtschaft, S. 430, die innere Wandlungen und das Städtewesen.
- 4) Fr. Zizek; Grundriss der St. zweite Aufl. S. 262. "Pendelwanderer".
- 5) A. C. Pigou; Essays in Applied Economics pp. 103-111. "The Concentration of Population".

が試みられて以來、斯事實への社會的關心が漸次に喚起され、翌年の國勢調査には全國的に從業の場所なる一項目が追加され、昭和十一年に至つて遂に頗る彪大なる集計の結果が公刊された。¹⁰⁾ 誠に近代センサスの華々しさの他面に於て其勞苦の多大を偲ばしむるの秋、些か之が統計的利用を敢て爲す所以は傍らに人口統計方法の吟味を意圖すると共に、他面に於て斯る調査結果が如何に都市問題として採擇され以て善政の基礎たり得べきかに就いて疑念と望蜀とを懷かせられるからであらう。

さて我が産業都市大阪に於ける晝間人口移動の事實を確かめるに當つて、先づ昭和五年度の各區の境界が如何なる歴史的變遷を辿つて來たかを市境と共に溯及して見る事は、人口集中又は定住の核心を突止める爲にも決して無駄ではない。

周知の如く大阪地域の膨張と其人口の躍進的增加とは數次の郊外地域の合併を伴つて來たし、將來の大阪は更に廣範圍の大都市計畫區域を包含するであら

う。¹¹⁾ 昭和十年現在の十五區は大正、旭、の兩區を夫々港區東成區の範圍に含む十三區として昭和五年及び大正十四年の國勢調査が施行せられ、其以前に於ては今の大正、港、此花、天王寺、浪速の境域をも含める所の東西南北の四大區に過ぎなかつた。更に明治三十年以前に於ては殆んど現在の東西南北の四區が舊大阪市であつたと云はれてゐる。¹²⁾ 故に地域的に見ても大凡中央部に當る舊市部の四區と浪速天王寺二區とを相加へた六區を假に内域と名付じ、残る舊西成東成兩郡であつた新市域七區を象形的に中環と呼べば、市外地域を指して外郊と稱しても差支ないであらう。¹³⁾ (大阪市地圖各區劃別参照)

上述の大阪市區劃に基いて昭和五年十月一日現在の夜間より晝間への人口移動を一覽の下に見易く纏めたのが第一表である。但し區内移動は各區人口の晝間に於ける増減従つて人口集中と關係なき故に省略した。猶此晝間移動とは職業あり従つて産業に従事する者又は晝間の學校に通學する者に付き、從業所又は學校の

- 6) G. v. Mayr. St. u. Gesellschaftslehre. Band II. (Bev. st.) zweite Auflage, 1926. S. 629.
- 7) Roscher, a. a. O. S. 2. 若き Seneca の母に送りし手紙の一節
楠田保之助氏譯「經濟的文明史論」528頁參照
- 8) 拙稿「海外移住民考」經濟論叢、第41卷、1號
- 9) 金谷重義氏「東京市中心地晝人間口に就て」經濟論叢、第31卷、1號

所在する市區名を記入せしめた結果を、各人の現在せる市區町村を基準に製表せるものだから、所謂現在人口主義の靜態調査であつて、昭和十年度の如く常住人口

口に關しては、來客並びに一時的宿泊人等に因る多少の偶然計數を含み、又買物散步等の爲にする不時の交通量をも一齊に調査せる交通統計とも此晝間移動を區別して考へる事は當然乍ら必要でもある。

斯くして各區の人口は晝間に於て何處から何處へと移動するか、即ち移出と其逆流である移入との關係を絶對數のみでなく各區夜間人口を百とせる指數に直し、更に晝間人口増減の割合に因て、晝間人口の最も増加せる東區より最も減少を示せる西

成區迄の順位を附し、之を既述の内域中圏外郊の三區劃に於ても検討したる結果は、悉述する迄もなく明瞭に諒解さるゝが如く内域での集中點は東區か南區であらう。

第一表 大阪市に於ける夜間より晝間への人口移動 (昭和五年十月一日現在)

No. 地區名	内 域		中 圏		外 郊	
	移 出	移 入	移 出	移 入	移 出	移 入
1 東	5,897	15,293	3,108	32,563	1,230	17,910
2 北	9,706	6,322	7,228	47,857	2,313	20,602
3 西	4,469	5,674	2,850	20,885	,806	5,936
4 南	5,665	8,514	1,681	13,375	,960	5,110
5 浪 速	7,369	3,550	4,373	14,800	,694	3,204
6 天王寺	10,728	4,481	3,931	9,758	1,303	4,588
1—6 内域	43,884	43,824	23,171	129,237	7,306	57,350
7 此 花	12,551	2,733	8,096	13,449	1,526	3,463
8 港	22,449	5,953	8,250	11,709	1,520	4,206
9 東淀川	16,463	3,404	4,667	4,980	2,647	3,576
10 西淀川	6,724	1,427	9,376	5,253	1,653	2,084
11 住 吉	19,131	3,484	5,273	6,033	3,046	3,803
12 東 成	31,109	4,513	6,138	3,170	3,071	3,782
13 西 成	17,210	1,657	6,654	2,851	1,333	1,305
7—13 中圏	129,237	32,171	48,451	48,451	14,846	22,219
外 郊	7,306	57,350	14,846	22,219		

10) 内閣統計局、昭和五年國勢調査報告、第三卷、上下二冊、1500頁
 11) 大阪都市協會編纂、大阪市都市計畫圖並びに附録參照
 12) 關一氏前掲書398頁「大阪市の交通機關」中
 13) 年代別都市境域人口を分類せる好き範例として次書を見る。
 Sigmond Schott, die grossstädtischen Agglomerationen des deutschen Reichs, 1871-1910.

第二表 各區夜間人口の晝間移動と其増減 (△減少)

No. 地區名	夜間人口	夜間人口を100とせる晝間移動及び増減率%			
		移出 ~ 移入 = 増減	内 域	中 圏	外 郊
1 東	166,241	6.2 ~ 39.6 = 33.4	5.6	17.8	10.0
2 北	217,070	8.9 ~ 29.8 = 21.0	△ 1.5	15.1	8.4
3 西	126,076	6.4 ~ 25.8 = 19.3	0.9	14.3	4.1
4 南	119,793	6.9 ~ 22.5 = 15.6	2.4	9.7	3.5
5 浪 速	144,672	8.6 ~ 14.9 = 5.3	△ 2.7	7.3	1.7
6 天王寺	116,741	13.7 ~ 15.1 = 2.5	△ 6.4	5.0	2.9
1—6 内城	890,593	8.4 ~ 25.9 = 17.5		11.9	5.6
7 此 花	182,761	12.1 ~ 10.7 = △ 1.4	△ 5.4	2.9	1.1
8 港	362,582	8.9 ~ 6.0 = △ 2.9	△ 4.5	0.9	0.7
9 東淀川	176,952	13.4 ~ 6.8 = △ 6.7	△ 7.5	0.2	0.5
10 西淀川	146,652	14.2 ~ 6.9 = △ 7.5	△ 5.6	△ 2.2	0.3
11 住 吉	195,278	14.4 ~ 6.8 = △ 7.6	△ 8.4	0.4	0.4
12 東 成	330,876	12.2 ~ 3.5 = △ 8.7	△ 8.0	△ 0.9	0.2
13 西 成	167,278	15.0 ~ 3.5 = △ 11.6	△ 9.2	△ 2.3	△ 0.1
7—13 中圏	1,562,980	12.3 ~ 6.0 = △ 6.3	△ 6.8		0.5
1—13 全市	2,453,573	10.9 ~ 13.2 = 2.3	△ 4.3	4.3	2.3

晝間移動人口論

第四十四卷 三三三 第二號 一五三

併し乍ら第二表を見る上に於て注意すべきは、單に晝間人口の増減結果よりも寧ろ其を生ぜしめたる第一表の移出入實數と其背景を成す各區の産業事情を考察する必要と、等しく晝間移動として集計された通勤と通學とを俊別すべき事とである。即ち一般に通勤者は通學者よりも多くて而も移動の距離も遠いばかりでなく、晝間移動の性質は全く相異り、無業者の中で學生及び生徒は悉く通學するに拘らず、有業者は其所屬産業部門別に因つて通勤又は自宅營業の割合に變化あり、殊に各區人口移動の地域的特徴は通勤に存し、通學に就ては特に問題とするに足らないであらう。(第四表参照)

斯る推論の折柄幸にして六大都市産業別晝間人口なる好資料が發表せられたから、以下之を利用して産業部門別に晝間

14) 内閣統計局「六大都市産業別晝間人口」昭和十一年三月非賣品

人口の増減を第三表に提示した。但し晝間人口の算出に際して第一第二表に於ては晝間移入の範圍を隣接府縣に求めるに對して、之は當該都市區への流入に就て

第三表 夜間より晝間への人口増減數 (△減少)

産業部門別	内 域	中 圏	全 市	東 區	此花區	住吉區
1 農 業	37 △	110 △	78 △	107	17 △	10
2 水 産 業	18 △	45 △	27 △	3 △	15 △	3 △
3 鑛 業	393 △	233 △	160	271	186 △	62 △
4 工 業	34,870 △	22,952 △	11,918	12,848	3,148	2,933 △
5 商 業	56,211 △	36,015 △	20,196	26,660	2,416 △	7,688 △
6 交 通 業	21,705 △	11,837 △	9,868	2,270	632 △	2,309 △
7 公務自由業	28,005 △	18,612 △	9,393	7,388	1,502 △	3,205 △
8 家 事	337 △	291 △	46	104	11 △	19
9 其他の産業	400 △	318 △	82	129	0	7 △
1-9 従 業	140,999 △	89,434 △	51,565	49,774	1,661 △	19,178 △
10 通 學	12,129 △	11,084 △	1,045	5,004	1,033 △	1,144
1-10晝間移動者	153,128 △	100,518 △	52,610	54,778	2,744 △	15,034 △

備考 {各區別の増減數字を掲げるべきを紙幅節約の爲割愛して商業區工業區住宅區の各一例として三區を示したに過ぎない}

其外周より大體四十軒の圏内に全區域を包含せられ又は一部區域の所在する市郡に於て調査せられたる者に限定せる點に、前後の集計に於ける移入超過人口の差異を認め得る。蓋し本論の大阪市を晝間従業地とする者にして猶和歌山縣下に住居を有するの可能性を過看し得ないのは、單に交通機關の高速度化を意味するのみではなく、人口移動の統計は國勢調査の一項目出生地又は従業の場所に依る限り、常住人口に就いて初めて完全に施行せられ得る事を示す。

以上統計方法への若干の考察を経て、所與の晝間移動の事實を判断した結果、晝夜間に於ける人口の懸隔は主として有業人口に由來し、就中商工業及び公務自由業並びに交通業等の如き都市的産業部門に顯著であつて、内域では商業中心的色彩を益々濃厚にし、中圏は工業都市的紛圍氣を呈してゐる。

三 晝間移動の解説

國內人口移動の種類も亦海外移住と共に場所的、

時間的標識に従ひ多様に考へ得るが、就中最も經濟的意義に富むのは住居の移轉に過ぎぬ場合もある永續的移住のみではなくて、寧ろ必ず營利目的に伴へる季節的又は周期的移住であるか、若くは茲に問題とせる住居地と勞働地との間に於ける毎日の往復移動であらう。斯る晝間移動の問題は地域的には大都市及び其近郊に限定され、歴史的には現代を特徴付けてゐるだけに、既住の一般人口統計論も餘り解説を試みてはゐない¹⁵⁾。其故に我々は先づ之を大都市への人口集中の意義と聯繫せしめて考へるであらう。

既に晝間移動の事實に於て來た如く、住居と從業の場所との分離は仕事の集中の爲に必ずしも勞働者の住居従つて生活の集中を必要とせざるに至つては居るが、他面に於て住居と從業の場所との分離せざる大多數の有業者に採つては仕事の集中が住居の集中を伴つてゐるのであるから、人口移動の方向を明瞭にすれば次の如くなる。即ち同一通勤現象の二面性を假に分けて住居より從業の場所へを朝方移動とし、其逆の流

れを夕方移動とすれば、都心に於ける仕事の集中は益々都市來住若くは朝方移動に因る勞働人口の集中を招來し、其結果は逆に從業の場所より住居を分離して郊外往住及び夕方移動となつて住居人口の分散を計る事とならう。實に晝間移動は朝夕二回人口の集中と分散とを繰返してゐる譯である。

さて大阪市各區の有業者の多少を通じて仕事の集中振りを窺ふ爲に、夜間に對する晝間の増減率のみでなく、各區總人口に對する有業者の割合を算出すれば、(他面に於て無業率も知り得るのであるが)晝夜に於ける有業率の順位には殆んど變化なく、内域では有業多く中圏では少く、地域的に見て有業率の懸隔は夜間より晝間の方が激烈であり、例へば仕事の集中は東區に於て最も甚しく住吉區に仕事少きを知るであらう。次いで住居地より從業地の分離せる有様を見る爲に、各區夜間睡眠人口の中で有業者を基準として晝間勞働移動の爲に幾何の通勤者存するかを調査すれば、内域では通勤率低く中圏外郊よりの移入通勤者を迎へ、中圏は通

15) Zizek; a. a. O. S. 261.

16) G. v. Magr; a. a. O. S. 627.

第四表 晝夜間に於ける諸人口比例 (100%)

	晝夜無業者比較増減	夜間人口			晝夜有業者比較増減	晝間人口			晝夜總人口比較増減
		無業通學	有業通勤	有業率		有業率	人口密度	絕對數	
1 東	6.60	24.5	35.8	54.4	55.03	63.4	34,195	221,019	32.95
2 北	3.04	25.4	26.4	47.1	40.26	54.2	29,711	261,677	20.55
3 西	△ 1.65	24.0	21.2	53.1	37.40	62.2	35,240	150,090	19.05
4 南	△ 1.92	23.8	20.2	52.8	30.56	59.2	50,569	133,053	15.24
5 浪速	0.37	23.3	36.0	46.2	12.91	49.1	40,481	154,584	6.16
6 天王寺	8.09	23.2	43.4	42.7	△ 5.71	39.6	27,136	119,298	2.19
1—6 内域	2.69	24.0	31.0	49.3	32.10	55.6	34,574	1,043,721	17.19
7 此花	△ 1.05	23.1	42.5	43.7	△ 2.17	43.5	16,408	180,017	△ 1.50
8 港	△ 0.80	21.7	81.1	43.1	△ 5.91	41.5	19,165	351,750	△ 2.99
9 東淀川	0.10	24.3	44.7	43.9	△ 15.64	39.7	5,684	164,901	△ 6.81
10 西淀川	△ 1.90	22.7	69.8	42.5	△ 15.27	39.0	6,377	135,533	△ 7.58
11 住吉	0.96	24.4	48.0	43.1	△ 21.19	33.4	4,728	180,244	△ 7.70
12 東成	△ 2.21	21.5	49.8	49.4	△ 18.53	36.1	10,195	301,747	△ 8.80
13 西成	△ 3.68	20.8	44.9	41.1	△ 23.14	35.5	20,959	148,270	△ 11.68
7—13 中圏	△ 1.22	22.5	51.8	41.8	△ 13.66	38.5	9,456	1,462,462	△ 6.44
1—13 全市	0.08	23.2	43.4	44.5	4.71	45.7	13,537	2,560,183	2.14

晝間移動人口論

第四十四卷 二三六 第二號 一五六

勤率高く内域へ進出移動してゐる事が推定される。

然らば第四表にも見られる如く、有業通勤の割合は大體に於て有業率に逆比例し、仕事多き處は住居地と従業地との分離少きを示すであらう。(第四表夜間人口比例参照) 猶悉細に互れば産業の種類經營規模の大小に従つて通勤率の多少にも差異を生ずるであらうから、其は次の問題として述べるであらう。

唯これまで人口集中の意義を國內人口に於ける都市人口部分の割合若くは人口密度の概念とは完全に區別し來つた¹⁷⁾のであるが、茲では人口密度が當該地域への土着の古さ並びに住宅地としての土地賃貸價格¹⁹⁾或は産業經營形態²⁰⁾とも照應するの事實に鑑み、之を掲げたに過ぎない。併し晝間人口密度は各區域別に見る

17) A. C. Pigou; op. cit., p. 103.

18) 財部博士「人口粗密の原因觀」經濟論叢、第三十八卷、1號、328頁

19) 汐見博士「人口密度と經濟生活」經濟論叢、第三十三卷、5號、27頁

20) 菊田太郎氏「チエーホンの人口論」經濟論叢、第四十三卷、1號、129頁

も、順位に於て夜間と殆んど變らず、従つて内域と中圏との區劃にも異動を生ぜず、人口密度高き中心地程傳統的に根強く大なる人口集積を呈し、郊外に近い新開地程人口密度は低くなつてゐる。

晝間移動は概して人口密度の高低に逆なる流れを示し、比較的農耕者多き近郊より商工業者の集中せる都市²¹⁾への地域的推移を知る發端とも見做し得よう。

四 晝間人口の産業構成

大都市人口の經濟的活動を最も如實に顯はす爲には、既に國勢調査が職業と所屬産業との區別を認め、更に從業の場所と住居との分離を問題として來た以上²²⁾、夜間人口職業別よりも此晝間人口産業構成を採る方が一層適切だ誰でも考へ得る所であらう。

既述の晝間移動の結果、大都市内に於ける各區の晝間有業者は夜間に比して増減あり、且總人口に於ける有業者の割合に變化あるも、地域的比較の爲各區有業者總數を同一として各産業者の割合を千分率にして第

五表に示した。

即ち内域では南、西、東の三區は有業者の過半を商業人口で占められ、中圏では西淀川、東成、東淀川、此花の四區は工業人口が支配的に多數働いてゐる。次に北區港區では比較的に交通業者が多く商工業者の割合は大差なく相似てゐるが、猶内域なる北區は商業超過、中圏なる港區は工業超過であるのは夫々の交通業が陸上と海上とに分たれる事實と共に誠に好對照を示して興味深いものがある。併し斯の如く内域と中圏とに分割せられても、地域的に夫々近接せる所の、浪速、西成の西區は中小工業者の夥多を偲ばせる點で共通であり、天王寺、住吉の兩區は商工業者の割合も少く、公務自由業者や家事産業に従事する者が他區に比して多く所謂住宅區域の特徴を示してゐる。

以上の如く都市に於ける主たる産業即ち商工業に勞働力の集中があれば、其事が更に其他の大勢を吸引して、我々の豫想以上に巨大なる都市人口が出現する譯である。之等大都市産業人が凡そ如何なる場所に住居

21) 佐藤弘氏「商工業と人口都市の相關々係」聚落地理論文集(四)
22) 高田太一著「統計調査」119頁
内閣統計局編「大正九年及昭和五年國勢調査産業別人口の比較」

第五表 晝間人口有業者の産業構成 (0/000)

産業部門別	内 域	中 園	全 市	南 區	西淀川區	住吉區
有業者總數	580,413	565,161	1,145,574	82,567	52,806	60,172
1 農 業	19	252	134	10	383	756
2 水 産 業	2	14	7	0	56	8
3 鑛 業	11	19	15	1	33	29
4 工 業	3,019	4,923	3,959	2,342	5,999	3,189
5 商 業	4,624	2,939	3,794	5,819	2,366	3,681
5 交 通 業	653	734	694	438	332	365
7 公務自由業	1,075	678	871	627	551	965
8 家 事	554	359	458	739	222	905
9 其他の産業	43	92	68	31	57	103
1-9 總比例	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000	10,000

適要 「六大都市産業別晝間人口」より引用又は算出した。
 注意 三區のみを抽出せるは第三表備考に準じたのである。

を營もうとも一應は自由であるから、自然發生的なる行政區劃に固執すれば、純粹なる經濟區域の設定は困難であり、假令區境を離れて大都市計畫を樹立するに

しても、商業、工業、住宅の三區域以外に未指定區も存する如く、現實の各區域は猶此外に綠地農耕地をも含む混淆地帯である。併し其間に地價の相違と配給過程を通じて各産業の立地が決定され、²³⁾之が勞働者の住居に如何に反映するかを次の如き抽象的理想で貫く事が出来よう。

恰も中央なる太陽にも比せらるべき商業中心は若早や何等の生産もせず、²⁴⁾之を巡る幾多の遊星に譬へられる工業町を牽引しつゝ、更に周圍には衛星とも稱すべき住宅村を折出して郊外なる農村と相接してゐる。云はゞ小宇宙に過ぎぬ大都市への流星の如き農民離村は主として都心への向日性に由來し、工業遊星への勞働指向は日光の反映を憧憬れる故であり、晝間移動は朝夕の潮の漲落にも似てゐるであらう。

²⁵⁾蓋し斯の如き人口集中の牽引力が過渡に及ぶ結果は、仕事の集中を超過する勞働力の提供となり、畢竟實質賃銀の低下は免れ難く、所謂る土一升金一升の高地代の裏面には、低級勞働の過剰は遂には異常なる低

23) 菊田太郎氏著「生産立地論」一七八頁以下「中心都市に於ける工業集積」經濟論叢、第三十六卷、5號參照
 24) Pigou; op. cit., 109.
 25) Pigou; op. cit., p. 110.

勞賃従つて生活程度の引下を餘儀なくし、都會に於ける仕事の轉換の容易さも貧民窟の發生を妨げる譯ではないが、他面に於て從業の場所を離れて住居を郊外に求むる可能性は日々の通勤費用が安價なるか若くは遠近の距離にも拘らず均一なる交通料金に依つて益々強められるであらう。晝間移動の可能性は各産業者に採つて一様ではないけれども、通勤し得るだけは都心への仕事の集中に伴ふ住居の過密の度合を緩和する一安全辦ともならう。

五 餘 論

以上要之、晝間移動の事實を通じて夜間より晝間への人口推移の跡を辿り、大都市人口の大なる移動性を産業勞働の従業場所と往居との間に於ける集散狀況に依て解説し、次に都市境域の内外に於ける土地利用の目的が商工業及び純住宅等の如き地域的分化を遂げたるの事實を各區域晝間人口の特異なる産業構成から推定した。斯る方法に依り従來は漠然と商工業都市とし

て併稱されたる大都市の産業を地域的に分割して商業中心地域と其を圍繞せる工業地帯となし、更に各産業人の住宅の地域的分布をも考察する事は、内容的に云へば晝間移動を爲さざる都市人口分子をも含んで晝間産業人口全體の成立過程を説明する試みとも關聯し、従つて都市人口の淵源を農村に求むる徹底的なる人口集中理論を探究する事ともなり、斯くして初めて人口移動の原因をより明瞭に解し得るのである。即ち晝間移動の結果に於ても人口集中度の最大であるのは商業都市としてであつて工業都市としてではない。斯る斷定は恐らく夜間人口にも共通してゐる筈ではあるが、茲では晝間に於て通勤通學の爲に移動せざる人口は一應之を論外と見做し、唯晝夜間夫々の靜態人口と本論に所謂の特定なる晝間移動人口との關係を述べたに過ぎないのである。

蓋し晝間移動の方向と範圍とは既に幾度か行政區劃を超越して、云はゞ都市發展の必然の道を歩み示してゐる。其故に假令近郊地域に獨立別個の工業都市或は

- 26) 商業者の通勤距離は大であるが、工場勞働者に於ける住居と従業所との分離は比較的近距离に限られるであらう。
27) 大阪市に對する工業都尼ヶ崎市の小田村合併(昭和十一年四月一日)と住宅都豊中市の誕生(昭和十一年十月十五日)の例に徴して云ふ。

住宅都市が出現せるかに見えても、畢竟其は擴大し行く大都市人口の晝間移動圏内に包容され、廣義の人口集中といふ結果を僅かに修飾せるに過ぎないと見做すべきである。

斯くて晝間移動人口が大都市全般に於て占むる社會問題の認識と其對策とは別論に讓るべきにしても、少くとも普通に稱せられて居る如くラツシニアワールなる顯著事象に眩惑さるゝの餘り、之を單なる交通問題や交通機關の統制にのみ限るべきではなくて、問題の重要性は寧ろ晝間移動の兩極點に存する住居と産業との調和を如何にして都市計畫的に實施すべきかの方面にも認められよう。

顧みて晝間人口の結果を鵜呑みに記述するのみに止り得なかつた餘論の意義は、偶然的なる夜間現在人口から出發してより確定的なる常住人口とも對照さるべき晝間従業地に於ける産業労働人口³⁰⁾を把握するに至る過程に於て、缺くべからざる連鎖點を此晝間移動人口に認むるにあり、惹いては斯る産業經濟活動と人口移動

との關係を研究するといふ新らしき方向へも人口統計分野の開拓を他日に期し得る足固めともなるにあらう。

(一九三六年十月稿)

- 28) 統計時報、自第六十號至第六十三號「晝間人口に就いて見たる六大都市の産業構成(一)(二)(三)(四)人口問題第一卷四號三好豐太郎氏「大都市に於ける晝夜間人口移動」
- 29) Friedrich Kaestner; Probleme und Begriff der nächsten Reichswohnungszählung Allg. St. Archiv, 26. Band. erstes Heft, 1936, S. 21.
- 30) 労働統計實地調査及び商工業調査と國勢調査との連鎖を指して云ふ。