

人口移動と通勤流動から見た三大都市圏の変化

——大正期から現在まで——

Changes in Migration and Commuting Flows in Japan's Major Metropolitan Areas since the Taisho Era

谷 謙二

Kenji TANI

This paper shows the changes in the migration and commuting flows in the three major metropolitan areas in Japan, Tokyo Osaka and Nagoya since Taisho Era (1910s). Although process of suburbanization began at Taisho Era, the rapid expansion of the commuting zone happened between 1930 and 1955. The main causes of this phenomenon were the evacuation of the metropolitan area to avoid loss of life from air raids in the wartime. However, institutional factors such as changes in the housing market, restrictions on population movement and the increasing availability of commuting allowances paid by employers all contributed to the significant expansion of the commuting zone.

The most intense population growth in the suburbs was caused in 1960s and 70s by the residential careers of cohorts born in 1930s and 40s. They flowed into metropolitan centers from non-metropolitan area and after that they moved to metropolitan suburb due to their marriage or childbirth. After mid-1970s women who had flowed into metropolitan suburb before completed their child-rearing got employment again near their home. Therefore the numbers of the intra-suburban commuters increased rapidly.

It is a turning point of these three metropolises in 1990s. Since the outflow of population from metropolitan center decreased, migration between metropolitan center and the suburbs have been in equilibrium and the number of population of central city has increased. And the number of suburb-to-central city commuters has decreased.

1 はじめに

本稿では、通勤流動と人口移動を指標として、大正期から現在までの東京、大阪、名古屋の三大都市圏の変化を検討する。大都市圏の長期的な変化に関しては、中心都市と郊外の人口増減パターンに単純化されて議論される傾向があるが、人口移動と通勤流動の変化を見ることで、要因にまで踏み込んで大都市圏の変化を分析することが可能となる。

大都市圏を一体のものとしてとらえる指標として、中心都市の雇用機能の影響範囲を示す通勤圏は最も一般的な指標である。その理由としては、国勢調査によって長期的に通勤に関するデータが得られるという点もあるが、通勤行動が毎日繰り返される必需的な行動であり、それが日常的な行動圏という大都市圏の定義に適合するという点が重要である。

さらに通勤行動は他の日常生活にも影響する。通勤時間が短ければ、出勤前に子供を保育園や幼稚園に送り、あるいは帰宅後に地域の活動を行うことができる。しかし通勤時間が長くなるに従い、こうした活動に参加することは困難となるため、世帯内においては外で働く人と家庭と地域の活動に従事する人との分業が必要となり、具体的には性別役割分業となって現れるだろう。

通勤行動に影響を与える要因の一つが人口移動（居住地移動）である。長時間の通勤が必要となるのは、都市の拡大に伴う機能地域分化によって職場と居住地が分離するためである。都市の拡大には外部からの人口流入が不可欠であり、外部からの人口流入は都市での雇用機会に影響される。そのため地理学では工業、商業、オフィスなどの事業所の立地に関して長年にわたり研究が蓄積されてきた。しかし大都市圏内での人口移動に関しては、人口移動が逆に産業立地に影響する場合もある。たとえば、郊外に人口が流入することで、増加した人口を顧客とした商業やサービス業が立地し、流入者を雇用する工場が立地することもある。このように、人口移動と通勤流動、産業の立地、さらに人々の生活は相互に関連し合っている。

2 富裕層の郊外から「中流」の郊外へ—大正期から戦時期・復興期—

2-1 戦前と戦後の郊外の違い

大正期から昭和戦前期の大都市では、職住の分離が可能となる人々が増加し、郊外化が進行した。この時期には、従来の市街地と連続したスプロール的な市街化も進展したが、従来の市街地から離れた場所でも、私鉄による宅地開発や耕地整理、土地区画整理などによって新しい郊外住宅地が生み出された。東京では南部・西部の台地上に郊外住宅地が建設されるだけでなく、さらに外側の湘南地域でも関東大震災を契機に従前の別荘地に定住し、東京に通勤する人々も現れた。大阪では大阪市を取り囲む工業地帯の外側に芦屋を代表とする郊外住宅地が形成され、名古屋では人口圧力は弱かったものの官主導により郊外での土地区画整理が行われた。[片木ほか編, 2000]。この時期に形成された郊外住宅地では、職業では公務・自由業が多く、家庭では妻が主婦であることに加え女中を雇っている世帯も多かった[奥井, 1940; 牛島, 2001] ことからわかるように、当時としては社会階層の高い人々が居住していた。このことは、当時の大都市圏の内部構造が、外側ほど社会階層の高い者が居住するバージェスのモデル¹⁾に近いものであったことを意味している。

1920～30年代には郊外と中心都市を結ぶ私鉄が多数建設され、郊外からの通勤が可

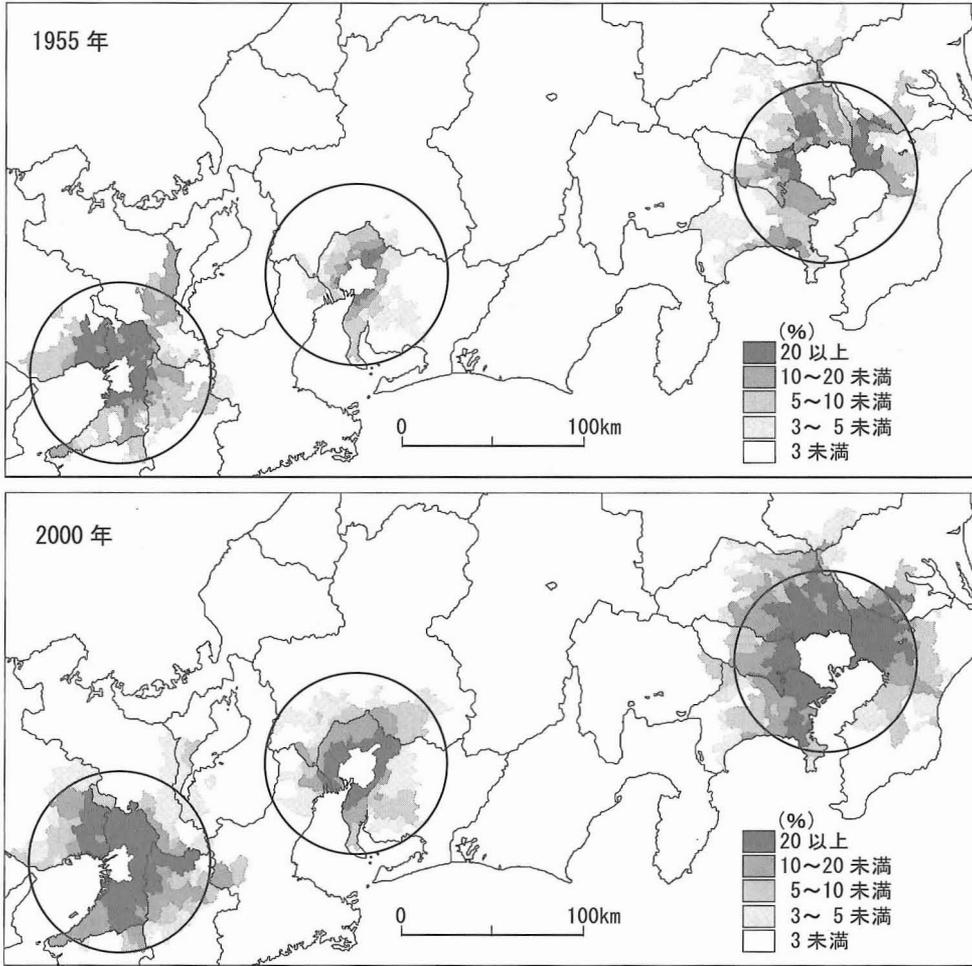


図1 1955年と2000年の東京都区部・大阪市・名古屋市への通勤圏

注：円は半径50kmを示す。

資料：国勢調査

能となった。しかし通勤時間が短縮されても、高速な移動手段には金銭的な移動コストがより多く必要となるため、郊外に居住して都心に通勤できる人々は、通勤費用を負担できる人々に限られていた。通勤費用を負担できない人々は、中心都市の職場近くの細分化されて狭小な住宅に居住せざるを得ない。

戦前までに開発された郊外住宅地の中には、現在でも良好な住環境を保って高級住宅地となっているものも多い。戦後の郊外はこうした住宅地のさらに外側に拡大し、概して「中流」の人々が居住する住宅地となっている。つまり現在の日本の大都市圏は、バージェスのモデルと様相が異なっている [倉沢・浅川, 2004, 24]。

このような戦前と戦後の郊外の差異は、戦時期から復興期にかけての様々な変化が影響

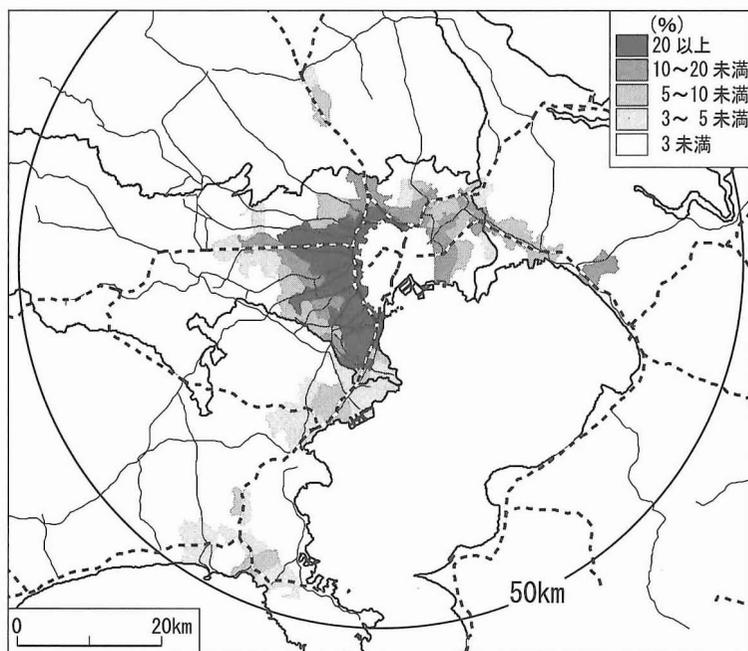


図2 東京市の通勤・通学圏 (1930年)

注：鉄道線は当時のもの
資料：国勢調査

している。図1は、1955年と2000年の東京都区部、大阪市、名古屋市それぞれの都市への通勤率（常住就業者に占める各都市への通勤者の割合）を示したものである。通勤圏で規定される大都市圏は、高度経済成長が始まったばかりの1955年の時点で既にかなり広域化していたことがわかる。しかし、1930年の東京市への通勤・通学率を見ると（図2）、ほぼ現在の23区内が通勤・通学圏の範囲であり、鎌倉・浦和などが飛び地的に組み込まれていたに過ぎず、1930年と55年の間に大都市の通勤圏は大きく拡大したことがわかる。

2-2 戦時期から復興期にかけて通勤圏が拡大した要因

この時期に通勤圏が拡大した理由としては、①戦災による疎開、②転入抑制、③借家供給の激減、④通勤手当の普及、の4点があげられる [谷, 2004]。①については、戦災によって住宅が焼失し、やむをえず周辺に移動して中心都市に通勤するようになったものである。たとえば東京都区部の人口は1940年に678万人だったが、45年の終戦直後には278万人と400万人も減少し、一方で埼玉県・千葉県・東京都多摩地区では同期間に96万人の増加を示した。

②の転入抑制は、1943年に人員疎開と同時に開始されたもので、終戦後も勅令・法律として継続して戦災都市に適用され、東京都区部では48年末まで継続した。転入抑制に

より、指定された都市への転入に際して許可が必要となったため、許可の不要な周辺部で人口が増加した。

③の借家供給の激減は、主として戦時統制に起因するものである。インフレ防止の一環として、1939年に地代家賃統制令が施行されたが、これによって家賃が凍結されたために新規の借家が供給されなくなった。その上に戦災が重なって借家戸数自体が激減し、さらに戦後も統制が継続したために住宅不足にもかかわらず借家は増加しなかった。41年には都区部の住宅の7割が借家だったものが、51年には3割にまで低下した²⁾。こうして戦前期に借家に居住し、疎開していた多くの人々は、終戦後すぐ都区部に復帰することは困難となり、周辺部から中心都市への通勤者が増加した。戦後の郊外化に際して、人々のライフステージの変化に合わせた借家から持家へ、中心都市から郊外へと住み替える住宅・居住歴（いわゆる「住宅双六」）が形成されたのは、この時期の住宅市場の変化が大きく影響している。

④の通勤手当の支給は、大都市圏内の居住地域分化における戦前から戦後にかけての変化に重要な役割を果たしたと考えられる。前述したように、中心都市から離れて居住するほど通勤費の負担が増加し、周辺部ほど高所得者が居住するようになる。しかし通勤費が勤務先から支給されるなら、収入にかかわらず郊外に居住することが可能になる。

戦前の通勤手当は一部の企業で恩恵的に支給されていたに過ぎなかった。しかし1948年に行われた第1回職種別民間給与実態調査によると、東京都、川崎市、横浜市、川口市の391の事業所のうち50.2%で通勤手当が支給されている。戦時期には軍需工場が大都市に集中して多数の労働者が必要とされる一方で、前述のように借家の供給がとまって住宅難が発生し、工場労働者の遠距離通勤が問題化した。企業は従業員の住宅対策として、社宅を建設し、社宅に入れない場合は住宅手当を、遠距離から通勤する場合は通勤手当をそれぞれ支給するようになった。戦時期には賃金統制によって通常の給与支給額を自由に変更できなくなったため、給与以外の家族手当など諸手当の支給が広まったが、通勤手当もその中に含まれていた。戦後になると57年に国家公務員に通勤手当が支給されるようになり、これを契機に60年代半ばには9割以上の企業で通勤手当が普及して現在に至っている。

こうした戦時期における総力戦体制がもたらした制度的変化と戦災が、戦前と戦後の郊外の差異を引き起こした。

3 多産少死世代のライフコースと郊外化—高度経済成長期から80年代—

3-1 多産少死世代の居住歴と郊外化

復興期までには、三大都市への通勤圏は広域化していたが、人口分布や景観面でのいわゆる「郊外化」が進むのは高度成長期以降である。図3は1959年以降の三大都市圏の

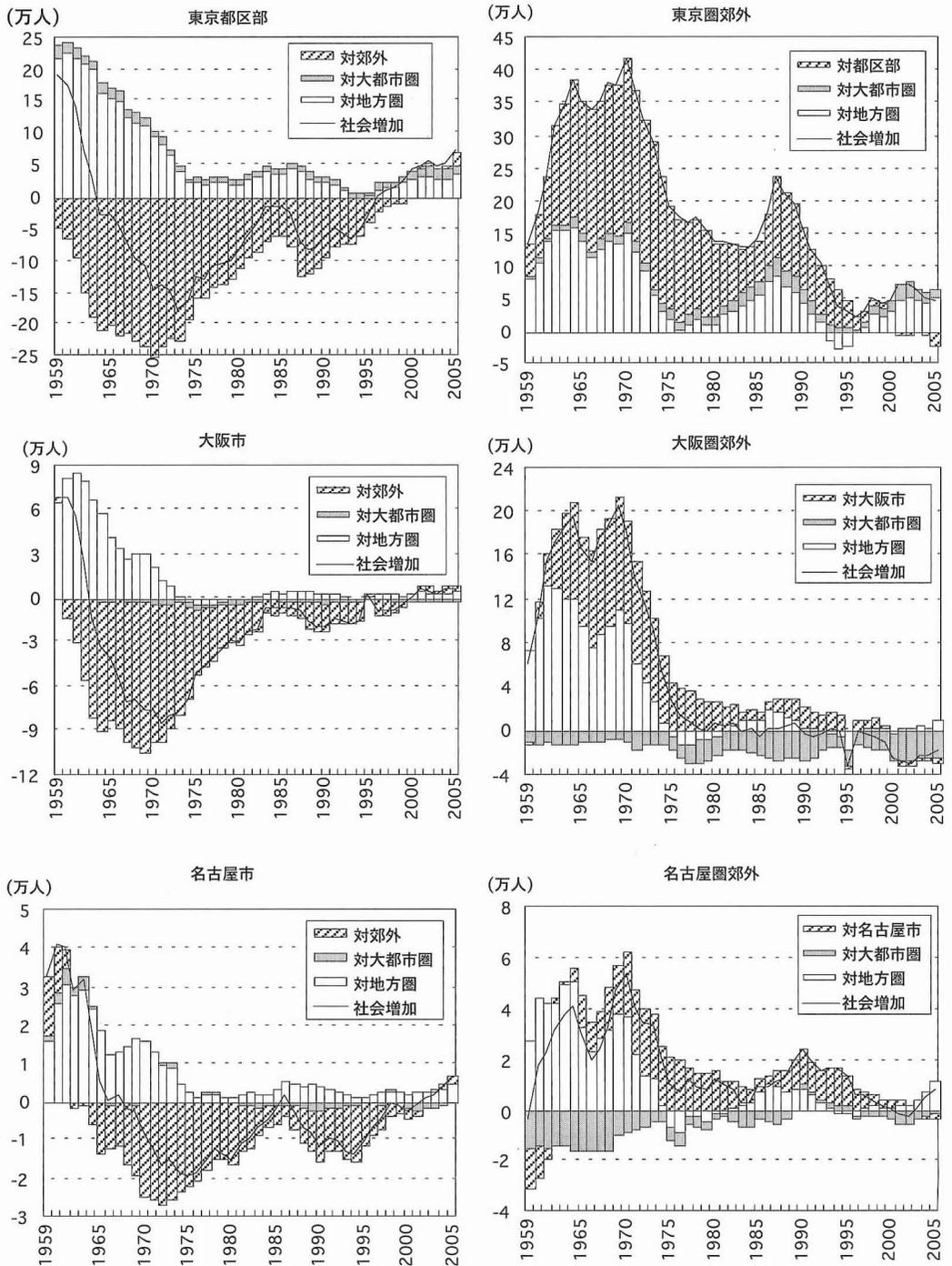


図3 中心都市と郊外における社会増加の内訳の変化

注：東京大都市圏は東京都，埼玉県，千葉県，神奈川県，名古屋大都市圏は愛知県，岐阜県，三重県，大阪大都市圏は大阪府，京都府，兵庫県，滋賀県，奈良県である，地方圏とはこれらの都府県を除いた道県である。
資料：住民基本台帳人口移動報告

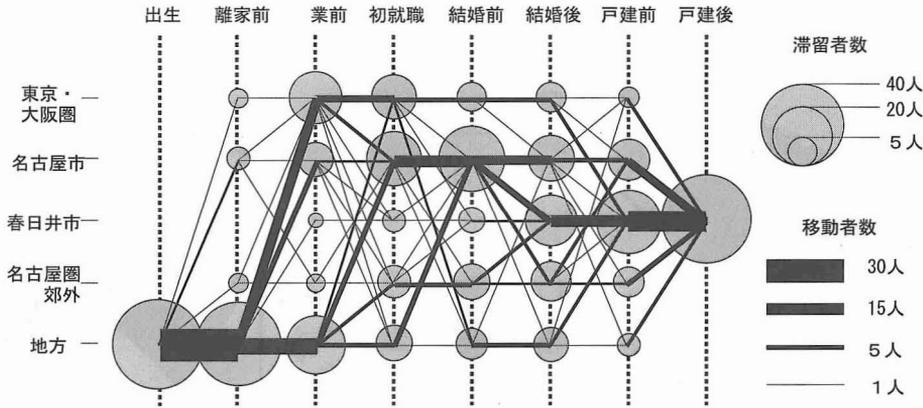


図4 名古屋大都市圏春日井市の高蔵寺ニュータウン戸建住宅居住者の居住歴

注：地方出生者の男性 49 人分を示した。

出典：[谷, 1997, 278] を一部改変。

中心都市と郊外の社会増減の内訳を示したものである。50年代末から60年代にかけて、各中心都市は地方圏に対して顕著な転入超過を示しているが、70年代以降は若干の転入超過を示す程度になった。また60年代から70年代にかけては郊外に対する大幅な転出超過を示している。

中心都市での地方圏に対する転入超過と、その後の郊外に対する転出超過というパターンは、1930年代から40年代出生のコーホートの居住歴によって形成された [谷, 1997]。図4は名古屋市の北東、春日井市に位置する高蔵寺ニュータウンの戸建住宅居住者に対して1995年にアンケート調査を行って居住歴をたずね、そのうち地方出生者の居住歴を示したものである。地方出生者は進学や就職を契機に大都市圏に移動し、結婚前には多くが名古屋市に居住、結婚や結婚後の子供の誕生を契機に春日井市など郊外に移動し、最終的に戸建住宅に至る居住歴を形成している。30～40年代コーホートは、人口学的には出生率が高い一方で乳幼児死亡率が顕著に低下した時期に出生した多産少死世代に属しており [伊藤, 1984]、人口規模がきわめて大きい。地方圏で出生した当該コーホートのうち、跡継ぎでない者が図4のような居住歴をたどって大量に大都市圏に移動した。そのため短期間のうちに日本の大都市圏では大都市への人口集中段階から郊外化の段階へと変化したのである。

前章で述べた戦時期から復興期にかけての制度的変化の上に、多産少死世代の居住歴が重なることで、戦前までの比較的社会階層の高い人々が住む郊外住宅地の外側に、「中流」の人々が住む郊外、という日本の大都市圏の現在の特徴が形成された。

3-2 郊外中高年女性のパート化

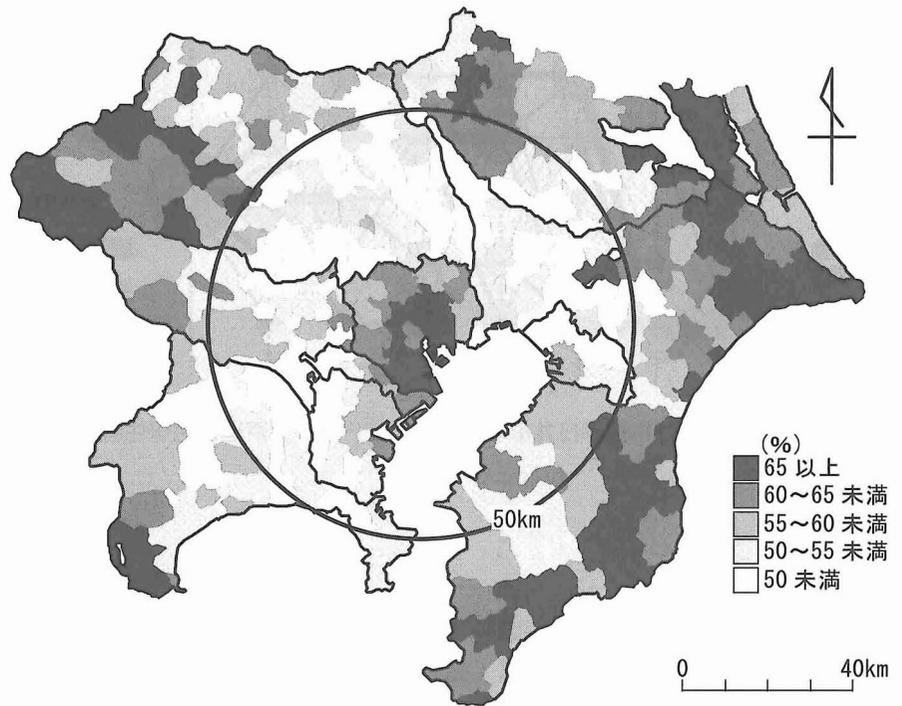


図5 東京大都市圏における女性常用雇用者に占める正規雇用者の割合 (1996年)
資料：事業所・企業統計調査

1960年代から70年代にかけて中心都市から郊外への移動した世帯では、夫の職場は中心都市のままであり、郊外では中心都市への通勤率が顕著に高まって、20%を超える地域が拡大した(図1)。一方女性の場合は、以下に述べるように郊外化の時期とタイムラグを置いて通勤流動に影響した[谷, 1998]。

戦前の東京・大阪などの大都市では、既婚女性は働かないのが一般的で、戦後も結婚後郊外に居住するようになると女性は家庭に入って主婦となった。しかし戦前の郊外化の時期とは異なり、1970年代以降の郊外には、新しく工業団地などに工場が立地し、また人口増加に対応してスーパーマーケットなど商業・サービス業が立地するようになった。これらの職場で必要とされたのがパートタイマーであるが、それに対応して労働力の供給側に現れたのが、郊外に移動し、育児期を過ぎた中高年女性である。いわゆる「M字型」の年齢別労働力率が日本で形成されたのはこの時期だが、それは特に大都市圏郊外で顕著であった。

郊外に住む子供を持つ世帯では、夫・妻ともに中心都市に通勤することは子供の世話などの問題から時間的に困難で、共働きの場合にはどちらか一方は自宅近くで就業する必要性が高い。さらにフルタイムで働くよりもパートタイムで働いた方が世帯内での時間の調整

が容易である。こうして70年代後半から80年代にかけては、郊外内部での中高年女性による短距離の通勤流動が増加した³⁾。

未婚時は中心都市で正社員の事務職として働き、結婚・出産後はいったん退職し、子供が大きくなると郊外の自宅周辺でパートとして働くという女性の就業パターンは、70年代以降形成されたが、大都市圏ではこのパターンに対応した労働市場の空間構造が形成された。図5は東京大都市圏における女性の正規雇用者の割合を従業地ベースで示したもので、中心都市では正規雇用の職場、郊外では非正規雇用の職場と明瞭に分かれていることが読み取れる。80年代後半からは、郊外生まれの「郊外第2世代」が就業するようになったが、郊外に住む新卒女性が正社員として働くには、中心都市へ通勤せざるを得ない。その場合結婚すると夫・妻双方が中心都市で就業している確率が高いので、結婚・出産後そうした通勤パターンを続けることが困難となり、結局妻は退職することになってしまう[谷, 2002a]。このように、大都市圏内の中心都市と郊外での雇用機会の性質の差異は、ジェンダー関係を組み込んで調整されるようになった。

4 人口移動と通勤流動のトレンドの転換－90年代以降－

4-1 大都市圏内部の人口移動転換

1990年代になると、複数の要因が関連して、大都市圏内の人口移動および通勤流動は大きな転換点を迎えた。図3に見られるように、三大都市圏それぞれにおいて90年代半ばには中心都市と郊外との人口移動がほぼ均衡し、2000年以降には中心都市側がわずかではあるが転入超過を示すに至った。このような人口移動のトレンドの変化は、1950年

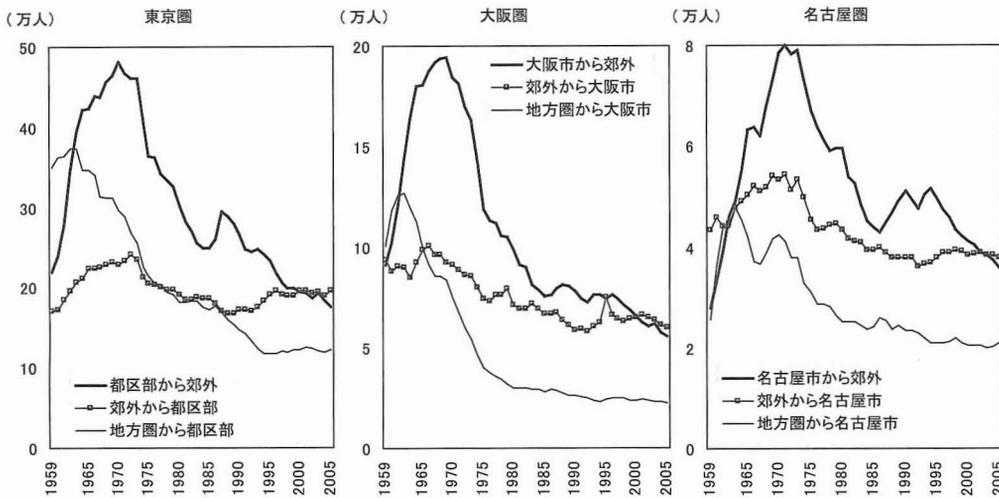


図6 中心都市と郊外に関する人口移動の推移

注：郊外は図3注における当該大都市圏の範囲から当該中心都市を除いた範囲。

資料：住民基本台帳人口移動報告

代以来のことであり、大都市圏内の人口移動転換⁴⁾と呼ぶこともできるだろう。図6は中心都市と郊外間の人口移動の推移を示したものであるが、郊外に対する中心都市の転入超過は、中心都市から郊外への転出者が減少することによって生じたことがわかる⁵⁾。

中心都市から郊外への転出者の減少は、それに先立つ地方圏から中心都市への転入者の減少によってかなりの程度は説明できるだろう。90年代の地方圏からそれぞれの中心都市への転入者数は、60年代の2割から5割程度に過ぎない。さらに晩婚化・未婚化の影響も見られる。たとえば東京都区部の30～34歳男性人口に占める未婚者の割合は、90年の45.8%から2000年には55.8%にまで上昇した。未婚の状態であれば、郊外に転出する主要な動機である居住スペースの拡大の必要性を生じない。こうした長期的なトレンドの上に、90年代以降には都心とその周辺での分譲マンションや公共住宅の大量供給により、結婚後も都心に居住することが可能となった。これらの要因が重なったことで、中心都市と郊外間の人口移動は逆転した [谷, 2002b]。

中心都市からの人口供給が途絶えた90年代以降の郊外においては、地方圏に対する転入超過が社会増加の中心となった(図3)。ただし、これは郊外だけでなく中心都市も同様であり、中心都市での人口増加は「都心回帰」と呼ばれているものの、人口移動から見る限り増加の大部分は地方圏からの移動者である。大都市圏間の関係では、東京大都市圏が都区部・郊外とも他の大都市圏に対して常に転入超過を示しており、大都市圏間の格差を如実に示している。特に大阪圏郊外では、東京圏への人口流出によって大阪市からの転入超過が相殺されてしまい、さらに2000年以降には大阪市からの転入超過もなくなったため社会減少が顕著となっている。

4-2 中心都市への通勤者数の減少

中心都市への通勤者数は、戦後継続的に増加してきたが、1990年代後半以降には減少を示すようになり、通勤流動に関しても大きな変化が起こった。95年から2005年まで、5年ごとの国勢調査から各中心都市への通勤流入者数の変化を見ると、東京都区部へは325万人から309万人、302万人へ、大阪市へは136万人から123万人、114万人へ、名古屋市へは48万人から47万人、44万人へとそれぞれ減少を続けている。

谷 [2002b] では90年代後半の男性通勤者の減少の要因を検討し、①高度成長期に就職し、中心都市に通勤していた世代が退職する年齢層に到達し始めた、②中心都市から郊外への転出者が減少したために、30～40歳代での人口流入に伴う中心都市通勤者の増加がなくなった、③新卒者の郊外内部での就業率が上昇した、といった点を指摘した。

①に関しては、多産少死世代のライフコースと日本の大都市圏の変化がかなりの程度同期していることを示すものであり、②は前述した大都市圏内部の人口移動転換に関わるものである。

③に関して、図7は東京都心から40km圏に位置する埼玉県上尾市に居住する男性の

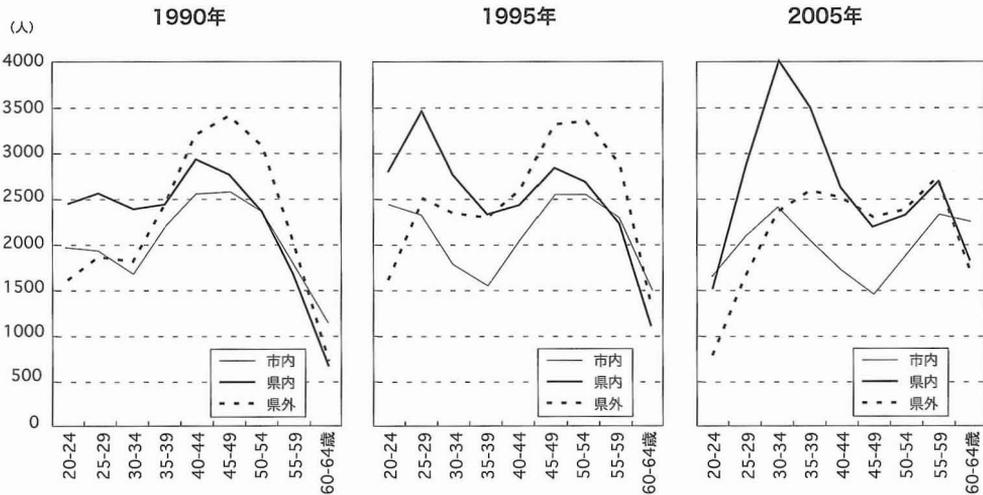


図7 埼玉県上尾市における男性常住就業者の年齢階級別就業先の変化

資料：国勢調査

年齢階級別就業地構成の変化を示したものである。この図から、1990年においては、40～50歳代にかけて県外（多くが東京都区部）通勤者の顕著なピークが見られるが、95年には若年層に県内通勤者のピークが現れ、2005年にはそれがさらに顕著となり、中高年層の県外通勤者のピークが小さくなっていることがわかる。このような傾向を示す地域は、東京の30～50km圏にかけて広範に分布している。谷 [2005] では、上尾市に住む1970年代生まれの男性に対してアンケート調査を行い、学歴・コーホートごとに就職の際の情報源と就業地の関係を分析した。その結果、前半と比べて後半のコーホートでは、高卒・大卒者ともに、学校を通じた就職者の割合が低下していた。しかし大卒者の場合はインターネットの利用が急増したのに対し、高卒者の場合は友人・親族といったインフォーマルな情報の活用が増加した。従来の学校を経由した就職や、インターネットは情報の伝達範囲が広く、就業先も埼玉県内だけでなく東京都区部などに広がっているのに対し、インフォーマルな情報は伝達範囲が狭いために就業地は自宅周辺に偏ってしまう。このように90年代の郊外から東京へ通勤する若年男性就業者の減少には、特に高卒者の就職行動の変化が影響していると考えられ、これはバブル崩壊以降の不況が背景となっている。

4-3 女性通勤者の動向

女性通勤者の場合は、男性と比べて変化の内容がかなり異なっている。まず、1995年から2005年にかけての中心都市への通勤者数の減少は、主に男性によるものであり、女性の減少幅は小さい。東京の場合、この間の男性通勤者の減少が22万6千人 (-9.4%)

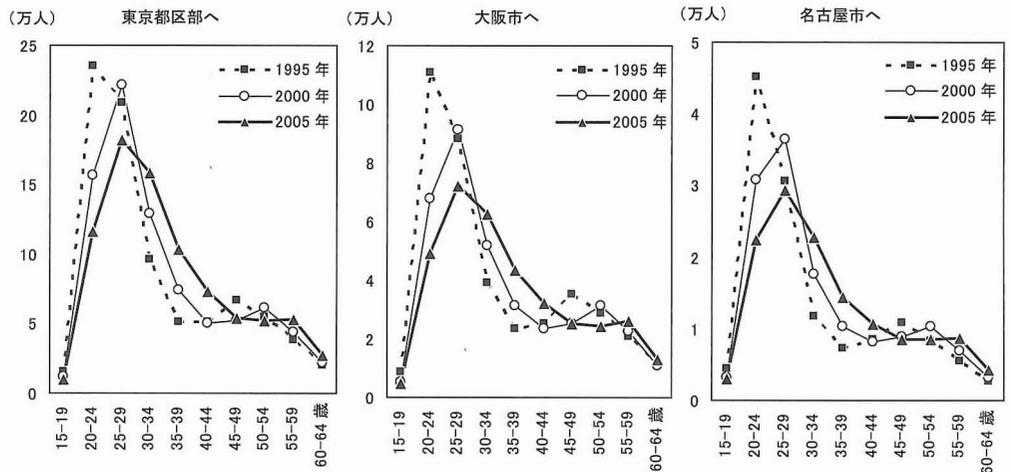


図8 1995年～2005年にかけての中心都市に通勤する女性の年齢構成の変化
資料：国勢調査

なのに対し、女性通勤者の減少は5千人(-0.6%)に過ぎない。各中心都市への女性の通勤流入者の年齢構成の変化を示した図8を見ると、どの都市でも30歳代の通勤流入者が大幅に増加しているのに対し、20歳代前半では逆に半減している。相殺した結果、全体としての変化は小さいものの、通勤者の年齢構成が上昇している。

この中心都市へ通勤する女性の年齢構成の変化に関しては、三つの要因が考えられる。1つ目は、コーホート規模の差異であり、大都市圏では70年代前半出生コーホート(2005年の30歳代前半)の人口規模が大きいためである。2つ目は晩婚化・未婚化であり、未婚期間が延びれば、親と同居しながら中心都市に通勤し続けることが可能である。

3つ目は派遣社員など非正規雇用の増加である。80年代までは、非正規雇用の中心は中高年女性だったが、90年代の不況下では若年層にも及んだ。図5は1996年時点のデータだが、それ以降、空間的パターンは維持したまま、全般的に正規雇用の割合は低下した。たとえば東京都中央区における女性正規雇用者の割合は、96年に75.8%であったが、2001年には65.5%、2004年には63.9%と年々低下している。90年代初めまでに正社員として就職した女性は、前述した二つの理由により就業を継続している者も少なくない上に、こうした正規雇用の減少により、新卒女性は都心の職場においても正規雇用につくことは困難となっている。同じ非正規雇用であれば自宅から近い郊外でも仕事は見つけることもできると考えられる。また若年女性に多い雇用形態である派遣社員について、2001年に厚生労働省が行った「労働者派遣事業実態調査」の結果によると、調査対象の派遣社員のうち通勤手当が支給されている者は71.2%と、通勤費自己負担の者も少なくない。このように、正規雇用が非正規雇用に置き換えられることで、郊外から都区部へ通

勤する新卒女性が減少したと考えられる。

5 おわりに

本稿では、東京、大阪、名古屋の三大都市圏について人口移動と通勤流動の変化を長期的に検討した。そこからまとめとして以下の6点を指摘しておきたい。

まず、各大都市圏は人口移動・通勤流動とも比較的類似した変動を示しているが、これはそれぞれの大都市圏の変化が、地方圏を含む日本全体の変化と連動していることを示している。特に戦後に関しては多産少死世代という人口学的な世代が大都市圏の変化の主体となった。

二つ目に、高度成長期以降、サービス経済化、バブル景気、バブル崩壊後の不況、晩婚化、非正規雇用化など、さまざまな社会的変化が発生しているが、これらの変化は、性別・年齢別に分けられた特定の人口集団、一たとえば新卒の男女、育児期を終えた女性一に強く作用する。社会事象が人口移動や通勤流動に対して与える影響を見るためには、人口集団ごとの分析が必要である。

三つ目に、そうした社会事象の中でも、総力戦体制と戦災は日本のほとんどの大都市と人口集団に多大な影響を与え、疎開による人口分散および通勤手当の普及、借家から持家への転換は、戦前と戦後の郊外の特徴の違いをもたらしした。

四つ目に、高度経済成長期以降の大都市圏は、性別役割分業をそのシステムの中に組み込み、中心都市と郊外間の雇用機会・職種の差異の問題を、いわゆる女性の「M字型」の年齢別就業率を使って解消してきた。

五つ目として、90年代後半以降の中心都市の変化を、郊外化から再都市化の段階への変化と見ることは可能かもしれないが、一面的である。人口移動・通勤流動ともに中心都市と郊外の結びつきは弱まり、郊外の自立化も進行している。逆に言えば、郊外はその成長の源泉を中心都市に求めることはできなくなっており、自立を必要としている。

六つ目として、人口移動や通勤流動を検討する際には、雇用機会や居住地の立地という地理的条件と同時に、ライフコースやジェンダーといった、個人や家族に作用する社会的な条件の検討が不可欠である。地理学でのGIS技術、社会学での社会調査法など、それぞれの分野で得意とする手法をいかにしながら協力することで、大都市圏の変化に関する理解がより深まるだろう。

注

- 1) 日本の都市地理学者の間でもバージェスの同心円モデルは広く知られているが、実際に日本の都市に適用して実証しようとした研究は少ない。これは日本の地理学者が、土地利用や地域区分に関心が強い一方で、相対的に社会階層に関する関心が弱く、また日本の都市ではCBDとその周囲の遷移地帯が明確に見られない

- ことなどが理由として指摘されている [阿部, 2003]。
- 2) 1941年は厚生省生活局「大都市住宅調査」、48年は総理府統計局「住宅調査」による。
 - 3) この動きは、中心都市への依存度の低下と郊外の自立性の高まりを示すものとも考えられ、大都市圏の多核化に関する議論を引き起こした [富田, 1995]。
 - 4) 日本での「人口移動転換」という言葉は、1970年代初めに大都市圏と地方圏の間の人口移動が均衡した際に使われた [石川, 2001]。
 - 5) 東京に関しては松本 [2004, 17-52] でも指摘されている。

文献リスト

- 阿部和俊, 2003, 『20世紀の日本の都市地理学』古今書院。
- 石川義孝編著, 2001, 『人口移動転換の研究』京都大学学術出版会。
- 伊藤達也, 1984, 「年齢構造の変化と家族制度からみた戦後の人口移動の推移」『人口問題研究』172, 24-38。
- 牛島千尋, 2001, 「戦間期の東京における新中間層と「女中」—もう一つの郊外化—」『社会学評論』52(2), 266-282。
- 奥井復太郎, 1940, 『現代大都市論』有斐閣。
- 片木 篤・藤谷陽悦・角野幸博編, 2000, 『近代日本の郊外住宅地』鹿島出版会。
- 倉沢 進・浅川達人編, 2004, 『新編 東京圏の社会地図 1975-90』東京大学出版会。
- 谷 謙二, 1997, 「大都市圏郊外住民の居住経歴に関する分析—高蔵寺ニュータウン戸建住宅居住者の事例—」『地理学評論』70(A), 263-286。
- , 1998, 「コーホート規模と女性就業から見た日本の大都市圏における通勤流動の変化」『人文地理』50, 211-231。
- , 2002a, 「東京大都市圏郊外居住者の結婚に伴う職住関係の変化」『地理学評論』75, 623-643。
- , 2002b, 「1990年代の東京大都市圏における通勤流動の変化に関するコーホート分析」『埼玉大学教育学部地理学研究報告』22, 1-21。
- , 2004, 「戦時期から復興期にかけての東京の通勤圏の拡大に関する制度論的考察—住宅市場の変化・転入抑制および通勤手当の普及の観点から—」『埼玉大学教育学部地理学研究報告』24, 1-26。
- , 2005, 「東京大都市圏における1990年代の通勤流動の変化と若年男性の就業行動—埼玉県上尾市居住者の事例—」『埼玉大学教育学部地理学研究報告』25, 20-30。
- 富田和暁, 1995, 『大都市圏の構造的変容』古今書院。
- 松本 康編著, 2004, 『東京で暮らす—都市社会構造と社会意識—』東京都立大学出版会。