

会長挨拶

林 上

名古屋大学大学院環境学研究科

2003年6月の名古屋地理学会総会で会長職を前任の山田正浩先生から引き継いでから、早くも一年余りが経過しました。本来ならば、もっと早くにご挨拶をすべきでしたが、学会誌発行のスケジュールなどのため、遅くなってしまいました。この点、どうぞご了承ください。

さて、名古屋地理学会の会長職をお引き受けするに際し、私はいくつかのことを考えました。本学会は、名古屋を中心として活動する地理学関係者によって結成され、研究発表会や巡検などの活動を通して地理学の研究や教育の発展に寄与してきた長い歴史をもっております。諸先輩方による永続的な努力によって積み重ねられてきました学会活動の歴史を継承し、これをさらに大きく伸ばしていくためにはどうすればよいか。まずそのことが、本学会の会長就任に際して考えたことであります。

名古屋地理学会では、これまで研究発表、シンポジウム、巡検を主な柱として活動が行われてきました。このうち研究発表は、会員が日頃研究している内容を学会の場で報告する機会ですが、報告希望者がそれほど多くないのが近年の状況であります。競合する他学会の存在、研究者の高齢化など、背景となる理由は多々ありますが、発表者探しに窮するといった状態が続いてきました。シンポジウムはこうした状況を鑑みて、単発的な研究発表ではなく、関連性のある複数の報告によって話題を生み出そうというアイデアから始められた側面がなくはありません。毎回、テーマを考えパネリストやオーガナイザーを揃えるのは楽ではありませんが、シンポジウムは名古屋地理学会の行事としてすっかり定着したと思われま

す。巡検は、他学会では研究発表会のスケジュールを利用して開催されることが多いように思われます。名古屋地理学会では単独の行事として毎年、行われてきました。出発地が名古屋であることから、日帰りを前提とした見学先は東海地方に限定されます。しかし、近年は高速道路の発達などによってかなり遠方にまで出掛けていくことができ、昔に比べると見学範囲は拡大したと思われま

す。巡検は役に立っているのではないかと思います。地形を見たり工場や施設を見て回ることが好きだという方にとっては、地図や資料を見ながらバスに乗ったり歩いたりするのは、たいそうおもしろいことだと思います。

このように半ばルーチン化した学会活動を、現代という時代の中でさらに意義深いものにするにはどうすればよいか。こうした点を巡って、新しく発足した学会の常任委員会では話し合いを進めてきました。この話し合いの場で私の方から日頃考えていることを述べ、委員諸氏のご意見をうかがいました。幸い共感していただける点が多々あり、一部は2003年度の行事の中にすでに組み込まれ、実施されております。たとえば、2003年夏に実施しましたセミナー(ミニ巡検)がそれです。私は、地域に根付いた学会の役割のひとつとして、「地域に学び、地域との交流をもっと深める機会」があってもよいのではないかと以前から考えてきました。セミナーを地域で働き学ぶ人びとと接触する場としてとらえると、さまざまなスタイルのセミナーが想定できます。2003年夏は、その第一弾として名古屋市内の大規模な冷凍冷蔵庫を見学しました。真夏に零下20の世界を経験することは印象深く、文句なしに忘れられない思い出になったと思われま

す。これまで夏休みあるいは5月の連休前の日曜日に実施してきました巡検を、思い切って3月の平日に行ったのも、新しい試みです。時期と曜日を変えたただけのように思われますが、これによって工場や役所など土日には休業している施設を見学することができます。生産や流通の現場で人びとがどのように働いているか、モノはいかに生み出されているかを自分の目で確かめることほど、印象的でありまた貴重な体験はないと思われま

す。学年末でスケジュールのやり繰りがつきにくいという気持ちはありますが、「案ずるより産むが易し」でまずは成功だったのではと思われま

また、先に述べましたセミナーの一形式として、「巡検事前セミナー」を新たに開催しました。巡検はそれ自体が貴重な体験だと思われま

前学習」を実施しました。当日は平日の夜間にもかかわらず、巡検に参加しない方も含めて多くの方が集まりました。できたら、今後も続けていただきたいと希望しております。

名古屋に本拠を置く学会として何か特色あることはできないか、ということも以前から考えておりました。研究発表会の報告者を間際になって探すというこれまでのやり方の反省に立ちながら、余裕をもって探す、あるいは事前に研究それ自体を依頼するという方式ではどうだろうかという考えのもとで実現したのが、「名古屋スタディ」というアイデアです。誤解のないように付け加えるならば、これはけっして自発的な学会発表の機会を排除するものではなく、むしろそれを応援するために設けた仕組みです。学会が研究を依頼する形式をとり、時間的余裕をもって発表のために研究をしていただくという考えです。2003年度は3件が対象になりました。このうち1件は、研究発表会の1年ほどまえに発表意向のあったもので、高校の先生のご指導のもとで高校生が地元の高齢者問題にアプローチするというユニークな研究でした。名古屋地理学会による依頼研究という形式が、研究遂行に際して効果があったと後日、お聞きしました。もとより研究は自発的に行われるものですが、報告者が現れにくい現状を直視しますと、研究を促進する目的で学会が応援するという形式があってもよいのではないかと思います。

地域の学会はどれも会員構成の高齢化や人材不足などのために、活動が低迷しがちなように思われます。名古屋地理学会と岐阜地理学会の共催シンポジウムは、そうした活動のレベルを力を合わせて引き上げるために導入されたという面がなくはありません。名古屋と岐阜の間でシンポジウムを交互に開催するという行事はすっかり定着し、いまでは単に「行事を埋める」という以上の効果を発揮しております。人的交流

の広がり、広域的問題の追究など、効果は多岐に及んでいます。歴史的な結びつきが深く、社会的あるいは経済的な関係でもつながっている愛知県と岐阜県の同じ地理学会として、これまでに積み重ねてきたシンポジウムの蓄積はけっして小さくないと思います。できればこうした蓄積を刊行物として世に問うなど、対外的な発信を考えてもよいのではないかと思います。

伝統はただそれを形式的に継承するだけでは、新たな伝統にはならないと言われます。たえず新しい息吹を伝統に吹き込んでこそ、伝統は真に継承されると思います。地理学や地理に対する定まったイメージにとらわれすぎて、新しい息吹や波の存在に気づいていないとしたら、それは不幸なことです。交通・通信技術の飛躍的發展にともなう時空間の短縮という月並みな表現を使わなくとも、現実世界は刻一刻と変化しています。こうした変化は遠い外国ばかりではなく、ごく身近な足元でも起こっています。身近ゆえに利害関係が大きく、学問的に受け止める意義も大きいと思います。ここ数年の個人的な体験からいえば、市町村合併問題、環境問題、ボランティア活動をはじめとして、総合性を特徴とする地理学が取り組み、また地理的発想のもとで社会的に発言できるテーマは数多いと思います。こうした問題や活動を地理学の立場から互いに考える交流の場として名古屋地理学会は存在していると考えます。縁あって名古屋という地で活動することになった諸先輩がその基礎を築かれ、今日まで連綿として受け継がれてきたこの学会に新しい風を吹き込み、時代にあった知的インフラとしてさらに発展させていきたいと考えております。もとより未熟者ではありますが、会員皆様のご指導ご鞭撻を仰ぎながら学会運営に努めてまいりたいと考えております。皆様方のご協力を切にお願い申し上げます。

名古屋地理学会事務局からのお知らせ

名古屋地理スタディ募集のお知らせ

名古屋地理学会では、会員が取り組んでいる研究を、年間数件程度「名古屋地理スタディ」として認定し、研究報告会における口頭発表と『名古屋地理』（ウェブ版とプリント版）における原稿執筆を学会として依頼しています。「名古屋地理スタディ」の認定を希望される会員は、研究題目・研究者（グループ）名・研究概要をA4用紙1枚程度にまとめ（様式自由）、郵便・ファックス・電子メールなどによって事務局までご提出ください。常任委員会でご審議し、名古屋地理スタディ依頼書をお送りします。

今年度の行事のご案内

2004年10月～2005年3月における行事予定は、シンポジウム「歴史都市・名古屋のまちづくり」（10月23日、名古屋都市センター）、岐阜地理学会との連携シンポジウム（12月11日、詳細検討中）、巡検（来年3月22日予定、詳細検討中）などとなっています。ふるってご参加ください。なお詳細については、つぎの学会ホームページに順次アップロードされます。

http://www.geog.lit.nagoya-u.ac.jp/nagoya_geo/index.html

【研究報告会発表要旨】

2003年7月5日(土) 於,名古屋大学文学部

大学の教養教育における地理学

山野明男(愛知学院大学短期大学部)

はじめに

今の大学では、教員は専門の研究とともに教育に多くの時間を割かねばならなくなった。学生の地理学への関心は薄く、いかなる授業展開をすれば、学生のニーズに満足させられるかを検討しながらの、試行錯誤の連続であったように思う。

筆者は、愛知学院大学短期大学部の所属であるが、愛知学院大学の教養教育(一般教育)において、「地理学」をこれまで5学部(文学部・商学部・法学部・経営学部・情報社会政策学部)、現在は文学部を除く4学部において、10年間授業を続けてきたので、その授業全般について「大学の教養教育における地理学」と題し、これまでを振り返った。

1. 大学の教養教育における地理学の位置付け

一般教養科目を受講する学生の意識をみると、大学では専門科目や情報処理に期待(したい度)や行動(取り組み度)が高く表れている。一般教養科目における期待度は、全般に少ない。

愛知学院大学では、年次を追って教養セミナーや総合、特定主題などの科目の新設が行われた。これは、大学自体が既存の科目だけでなく、より特殊なものを選択できるように拡大をしたものである。

本大学での教養科目の受講者は、一応1年に設定されているが、実際には1～4年生まで受講が可能である。

受講生に尋ねてみると、高校で地理を受講した学生は現在5%程度であり、この数値は年々減少している。高校で地理を履修した学生と、そうでない学生との差、いわゆる個々の地理的能力差が激しいので、どこに焦点を当てて、授業を進めていいか戸惑うことが多い。

本学で最初に担当した当時、地理学は4単位であった。しかし、すぐに前期と後期がそれぞれ独立した地理学と地理学の各2単位に分かれ、まとめてとるように指導されるが、別々に履修できる形となった。これは単位を取りやすくするため、異なった科目を選択できるようにしたためである。その為、前期と後期で1割位の学生が入れ替わり、これも問題である。講義内容に前期・後期での一貫性が無くなる。

履修の形態は学部で異なり、教養基礎科目として人文科学系、社会科学系、自然科学系に分けて、それぞれ2科目4単位を履修させるところが多い。しかし、情報社会政策学部は、語学も含めた教養教育科目一括選択で24単位と履修させるところもある。

2. 地理学の授業展開

授業開始に当たって、学生に授業の厳しさを最初に話しておく。そして、次のようなことを授業に際して実行している。まず、私語を防ぐ為に、3人掛けの机の真ん中を空けて、2人掛けとし座席指定とする。座席指定の際は名列表の順とし、目が不自由とかどうしても前で聞きたいという学生は、前列中央に集める。受講者名簿がわれわれの手に届くのは、5月の連休頃となる。それにより座席表を作成する。出欠席は、その座席表で毎回とる。それでも私語があれば、退室を促す。最初が肝心で、名前を挙げて脅すと以後注意しなくてすむ。途中退席もほとんど認めず、途中無断退室は欠席扱いにする。総授業数の1/3の欠席を超えると単位を与えないなどである。作業を伴う場合は、机間巡視を行う。

授業の展開は、2つの方法で行っている。それは、「トピックで話題提供(今年度は経営学部と法学部)と地形図の読図と作業(今年度は情報社会政策学部と商学部)である。この2つの方法を交互に入れ替えて、同じ学部で毎年同じものを実施しないようにしている。

このパターンに来るまでに、3年ぐらい要したと思う。これまでの経験で、地理学の一般概説を行っても、学生が授業についてこないことが明白になった。そこで、学生の興味関心のもてる地理学に関する話題を、項目ごとに提供してはと考え、の方法をまず採用した。この授業のテキストは、始めた数年間、大明堂発行の長谷川典夫編著『地理学トピック60題』を使用し、その後はこの本を参考文献とし、こちらが新しい資料をプリントやOHP、VTRなどで提示している。VTRは、そのまま視聴させるだけではなく、見終わった後で、内容と感想、質問を書かせ、次の時間に興味ある記述をした学生の文章を読み上げたり、質問に答えたりしている。

次に、学生が90分ただ聞くのみの授業もつまらないと思い、の地形図の作業帳をもちいた授業を展開した。このような作業帳での授業に、学生はついて来ると思ったが、これが意外と興味を持って取り組んでくれることが分かった。この授業のテキストは、始めた数年間、大明堂発行の田村勝正編著『地域の視点』を使用し、次は古今書院の籠瀬良明著『読図と作業』を使用していた。今年から自費出版で『コンターから見た日本の姿』を作成し、学生にもたせて授業を展開している。

受講者数は授業の展開から考えて、の場合多くて100人まで、の場合50人までが適切な人数のように思える。特に、は机間巡視まで実施し指導を行っているからである。しかし、ある程度の人数確保は行わなければならない、教

育効果と板ばさみの状態である。

3. 実践での成果

これまでの授業実践での具体的成果として、次の二つをあげることができる。

地理的見方・考え方の一試論

短期大学の紀要に発表したものである。この中では、まず地理の基礎的知識の必要性を述べ、それを基盤とする地理的見方・考え方の重要性を指摘した。そこで、地理的見方・考え方を、地域を単位とし、地図を使用して、地域的特色を環境(自然と社会)との関わり、差異と類似性、変容から捉えることと定義した。そして、地理的見方・考え方を日常生活や野外調査・観察から身に付けることの必要性を説き、その実践例を提示した。

コンターからみた日本の姿

この冊子では、地形図を通して特色ある地理的事象を取り上げながら、それぞれの地域を理解しようと解説を試みた。本文では、地理のテーマ・地域の姿・地理用語・設問と作業という順で統一し記述している。この冊子は、自分で作成した点から使い勝手が良い。

終わりに

これまで、10年間の教養教育における地理学の実践報告である。この実践の反省に立って、今後も精進努力して行こうと考えている。

今回の反省としては、定期テストを含む評価のこと、学生による授業アンケートのことなどを触れなかった。定期テストについては、持ち込み無しの論述形式をとっている。評価については、定期テストを中心に出席・授業中の態度・レポートなどを参考にしている。

授業アンケートは、愛知学院大学において兼任や非常勤に対して、今回初めて制度的実施することになったので、結果が出てからまとめたい。

参考文献

- 愛知学院大学 50年誌編集委員会(2002):愛知学院大学50年誌. 300頁
- 中山修一(1989):日米両国における国際化の進展と地理教育改革. 社会科教育研究 61: 日本社会科教育学会, 1-15頁
- 山野明男(2003):地理的見方・考え方についての一試論. 愛知学院大学短期大学部研究紀要 11, 116-135
- 山野明男(2003):コンターから見た日本の姿. あるむ, 61頁

日本の国内長距離人口移動の決定因について

伊藤 薫(岐阜聖徳学園大学)

日本の国内長距離人口移動について、決定因の研究上の留意点と所得格差による説明の研究成果について報告する。

国内人口移動研究の文献は、伊藤薫(2003)に紹介したが、決定因の研究上の留意点は、下記の諸点がある。留意点1:人口移動分人口移動分析は、総数(男女計、年齢)のほかに、男女別、年齢別分析を行うべきである。留意点2:人口移動分析における地域区分は、大都市圏と非大都市圏が混在しないように注意すべきである。留意点3:人口移動研究の分析結果は、地方単位あるいは県単位という地域区分の大小により、得られる結論が相違することがある。留意点4:人口移動率は、地域範囲の拡大により低下する。

経済学の伝統的な説明は、「人々は高い効用を求めて、賃金あるいは所得の高い地域へ移動する」である。第二次世界大戦後の日本において、分配所得格差は強力な説明力を有する。所得格差説が国内の長距離人口移動に対して強い説明力を持ったのは、(1)転入、転出という総移動ではなく、転入から転出を引いた純移動の場合であり、かつ(2)日本の地方間移動という地域

労働市場を完全に越える長距離移動の場合で、かつ(3)分配所得格差が大きい場合である(伊藤薫, 2001)。

筆者は近年、長距離人口移動の決定因として、気候などアメニティの作用を研究している。気候が作用しているファインディング例として、1990年国勢調査の人口移動集計結果(1985年~1990年の常住地変更)で、退職年齢後の人々の流入超過地域が3大都市圏と九州・四国・中国と温暖な地方であることが挙げられる。

筆者の最近の人口移動研究で、思いがけない事実に出会うことがしばしばあった。一層のファインディングが重要であると考える。

文 献

- 伊藤薫「戦後日本の人口移動に対する所得格差説の説明力と今後の課題」『地域と社会』(大阪商業大学比較地域研究所紀要) No.4, 2001, pp.9-38
- 伊藤薫「国内人口移動の分析方法と留意点 - 決定因の分析を中心として - 」『国際地域経済研究』(名古屋市立大学経済学部附属経済研究所年報) No.4, 2003, pp.45-62

編集者注記:編集の都合上、発表要旨の順番を変更しました。

シンポジウム 名古屋大都市圏の構造変化と交通網整備

2003年11月1日(土) 於,名古屋都市センター

コーディネーター・コメンテータ

林 上(名古屋大学)

パネリスト

佐藤 健(名古屋鉄道株式会社):上飯田連絡線開業とその影響

小林壯行(愛知高速交通株式会社):リモノ開業!(日本初磁気浮上式リニアのインパクト)

三浦修一(名古屋臨海高速鉄道株式会社):都心と名古屋港を結ぶ西名古屋港線 - 平成16年10月開業を目指す -

伊藤健司(名城大学):大都市圏の構造変化と鉄道交通

総合司会

吉田章光(グリーンシティケーブルテレビ株式会社)

【抄録】

吉田章光(総合司会):ただいまから名古屋地理学会のシンポジウムを開催いたします。本日のシンポジウムの進め方ですが、前半は4人のパネリストの方からそれぞれご発表をしていただき、休憩を挟みまして後半の部に移りたいと思います。



最初にお願いですが、入口の方で質問票の入った資料をお渡ししておりますので、それにご記入をお願いいたします。休憩時間中に回収いたしますので、当方へお渡しください。

それでは、パネリストとコーディネーターの方を発表順にご紹介いたしますので、よろしくお願いいたします。名古屋鉄道株式会社鉄道事業本部企画管理部長・佐藤健(さとうたけし)様です。

佐藤 健(パネリスト):佐藤です。よろしくお願いいたします。

吉田:愛知高速交通株式会社総務部長兼総務課長の小林壯行(こばやしただけゆき)様です。

小林壯行(パネリスト):小林です。よろしくお願いいたします。

吉田:名古屋臨海高速鉄道株式会社技術部の施設建設課長・三浦修一(みうらしゅいち)様です。

三浦修一(パネリスト):三浦です。よろしくお願いいたします。

吉田:名城大学経済学部・伊藤健司(いとうけんじ)先生です。

伊藤健司(パネリスト):伊藤です。よろしくお願いいたします。

吉田:オーガナイザーは、名古屋大学環境学研究科の林上(はやしのぼる)先生です。

林 上(オーガナイザー):林です。よろしくお願いいたします。

吉田:以後はオーガナイザーの林先生、よろしくお願いいたします。



林:それでは早速ですが、パネラーの方のご発表を順次お願いしたいと思います。お一人20分前後でお願いいたします。最初は名古屋鉄道の佐藤さんからのご報告です。よろしくお願いいたします。

佐藤:名古屋鉄道の佐藤です。お手元のパンフレットをもとに、話しをしていきたいと思っております。わたしはあまり地理学とは縁がない人間ですが、学生時代には(元名古屋地理学会の会長であった)井関先生の講義を受けたことがあります。しかし、内容はよく覚えていません。

さて、本年の3月27日に上飯田連絡線が開通いたしました。この線の開業により、犬山から平安通まで直通で行けるようになり、都心の栄までのアクセスが向上いたしました。

利便性が向上した名鉄小牧線の生い立ちについて説明したいと思います。大正の終わりから昭和の初めにかけて、城北鉄道や尾北鉄道を建設する構想がありました。各鉄道会社が協力をしあって、犬山と名古屋の北部を結ぶ計画がたてられましたが、大恐慌に遭遇してうまくいきませんでした。

昭和4年にこれらの鉄道は名古屋鉄道に合併しまし

た。昭和 6 年 2 月 11 日に上飯田 - 小牧間の路線が完成し、さらに 4 月 29 日には犬山まで開通しました。ところが、開通当時、電化するだけの資金が不足していたので、ガソリンカーで運行をしたような次第です。

その後、太平洋戦争が勃発し、軍隊でガソリンが必要となり、その影響で昭和 17 年 7 月に上飯田 - 小牧間が電化されました。戦後の昭和 22 年 11 月に小牧 - 犬山間が電化されましたが、当時はこの路線を大曽根線といっていました。大曽根まで伸ばす予定があったからです。

昭和 6 年、上飯田 - 小牧間の完成直後に上飯田 - 大曽根間の軌道免許を取得しましたが、工事着手は容易ではありませんでした。昭和 14 年 2 月、この区間は名古屋市営電車として建設されました。しかし、ご承知のように、その後は市電が廃止される動きが一般化し、線路は撤去されていきました。昭和 46 年 2 月 1 日に大曽根から上飯田までの市電路線が撤去されました。

その年の 12 月に大曽根 - 市役所間は地下鉄が走るようになりましたが、上飯田と平安通の間はつながってはいません。平成 15 年 3 月 27 日、実に 32 年 2 ヶ月間ぶりにこの区間が鉄道でつながったこととなります。

上飯田連絡線の建設は、平成 4 年 1 月運輸政策審議会緊急に整備すべきであると決定したものです。平成 6 年 1 月に会社が設立され、11 月に事業免許が下りました。上飯田連絡線株式会社が施設をもつ会社（第三種鉄道事業者）であり、施設を借りて運行するのが第二種の鉄道事業者、すなわち名古屋鉄道と名古屋市交通局です。

建設工事は、平成 9 年 1 月に始まりました。上飯田連絡線は味鋸 - 平安通の間で、営業距離は 3.1 キロ、建設距離は 3.3 キロです。ほとんどがトンネルであり、名鉄小牧線がこれとつながっています。1,067 ミリのレール幅で 1,500 ボルトの電圧。パンタグラフから電気をとっています。車両は 20 メートルで、開業時は 40 両、4 両固定 10 両編成です。このうち名鉄が 8 編成 32 両で運行し、名古屋市交通局が 2 編成 8 両で運行します。

建設費は資料によれば 709 億円と 727 億円と 2 つの説がありますが、本当のところはよくわかりません。おおよそ 700 億円くらいとってください。

上飯田の駅は名鉄小牧線の以前の駅より 200 メートル南に移動して設けられました。名鉄区間である味鋸 - 上飯田間は 2.3 キロ、上飯田 - 平安通間は 800 メートルです。

名鉄は小牧線の近代化につとめました。連絡線に入るの、これまでのレベルではいけないということで、車両の向上を図りました。しかし、乗車人数が多くない路線でもあるため、省力化を進める必要がありました。その結果、最新鋭の路線に生まれ変わりました。サービスの向上、高い安全性、高い効率性などからいって、いわばモデル路線といっていると思います。乗車人数の少ない線は、小牧線と同じような対応が必要だと考えています。

小牧線の近代化にあたり、125 億円を支出しました。700 億円は連絡線の建設分であり、これとは別です。改善の内容は、きめ細やかなダイヤ、輸送力の増強、スピードアップ、駅舎の新築改良などです。

新車両の導入も大きな特徴であり、ATC という安全方式を名鉄の中では初めて採用しました。地下部分を長く走るため新しい列車運転方式を導入しました。その他として、省力化を推進したり、駅集中管理システムを導入しました。

列車運転はワンマン方式です。バスとの接続にも変化があり、味岡、味美ではバス路線の新設が行われました。



小牧 - 上飯田間は複線化になりました。小牧 - 犬山間は途中に 2 ヶ所、五郎丸と田原神社前に行き違い設備を設けました。これにより輸送力の増強が可能になりました。小牧 - 平安通間は、朝は、これまで 10 分間隔でしたが、7.5 分間隔になり、1 時間に 8 本運行されています。昼間は 20 分間隔から 15 分間隔へ。夕方は 20 分間隔を 10 分間隔、すなわち 1 時間に 6 本の運行です。犬山 - 小牧間は 20 分間隔から 15 分間隔に変わりました。また、犬山 - 上飯田間の運転時分は従来と比べると 3 分間短縮されましたし、犬山 - 平安通間は 32 分の運転です。

新車両としてステンレスカーを初めて導入しました。また、VVVF 制御を取り入れられましたので、省電力が可能となりました。座席がクロス転換シートとロングシートになったのも特徴です。名鉄と名古屋市交通局の車両の違いについていいますと、名鉄はヘッドライトが運転席の窓ガラスの上にあるのに対し、名古屋市は下についています。しかし外観はほとんど同じです。

駅集中管理についてご説明しますと、すべての駅に自動券売機、自動精算機、自動改札機が設置されました。これらは小牧駅で遠隔制御を行うことができます。小牧線には 14 駅がありますが、終日駅員がいるのは、犬山、小牧、上飯田のみです。早朝や夜間は駅員のいない特殊勤務駅は 6 駅から 1 駅になりました。無人駅は 5 駅から 10 駅へ増えました。インターホン、カメラを使用して乗客に対応いたします。これにより、有人駅と同じサービスを提供することができます。

カードを入れると料金が差し引かれるシステムも導入しました。名鉄と名古屋市交通局の共通チケット、トランパスが利用できます。関東にパスネット、関西にスルット KANSAI がありますが、名古屋ではトランパスはほとんど

知られていません。認知されるように努力をしたいと思いません。

上飯田連絡線の開通後の話ですが、名鉄の乗客数のピーク時は平成3年で年間4億人でした。平成14年度は3.3億人まで減少し、この間の減少率は17%です。同じ時期に、小牧線は30%減少しました。平成3年は1日当たり33,200人、14年は23,200人でした。

開通した4月以降、30,900人/日を記録していますが、これは対前年33%の増加です。定期外乗車は62%増加。通勤定期は18%の増加、通学定期は21%の増加です。上飯田駅の乗降客は80%の増加です。また味鋸駅は2倍以上の増加です。桃花台線は6月現在、対前年比46%の増加を示しています。この結果、名鉄全体に対して0.8ポイントの増加に貢献したといえます。

連絡鉄道は30年かけて借金を返済していく必要があります。18年度までは2社で使用料を年間14.5億円支払います。23年までは16億円、44年までは18億円それぞれ支払っていきます。これが基本スキームです。たとえば需要に見込み違いがあっても、最初の見込みにしたがって支払う必要があります。

やはり、償還型上下分離方式には限界があると思われる。味鋸 - 上飯田間の乗客数の当初見込みは1日当たり2.8万人でしたが、やや多いということで2.3万人に下方修正されました。しかし実際は1.8万人です。当初予測より1万人少ないのが実態です。小牧線沿線には市街化調整区域が多く、利用者増への足かせとなっています。今後、目標の4.8万人まで伸びれば全線複線化も見えてきます。おおいに利用していただきたいと思いません。

林: どうもありがとうございました。会場から簡単な質問があれば、受け付けたいと思いません。

とくにないようですので、つぎに愛知高速交通の小林さんにご報告をお願いしたいと思います。

小林: コーディネーターの林先生には東部丘陵線の駅名検討委員会の委員長をお願いしており、お世話になっています。

手元の資料をご参照ください。OHPを使用しながら説明をいたします。パンフレットの図をご覧ください。名古屋の都心部と東部丘陵が図示されています。ご覧になっておわかりのように、北側に名古屋瀬戸線があり、南側に鶴舞線があります。その中間に地下鉄東山線の藤が丘から東側に向けて人口が増えている地域があります。この地域に足となる公共交通を設ける必要がありました。

東部丘陵線リニモの建設には4つの目的があります。第一は、名古屋瀬戸道路等とともに、広域的なネットワークを構成すること。第二は、地下鉄藤が丘駅と愛知環状鉄道八草駅の間を結ぶ軌道を整備すること。第三は、自動

車交通との役割分担を図り、グリーンロードが込んでいるので、その解消を図ること。そして最後は、2005年の愛知万博輸送アクセスを確保することです。東部丘陵線の建設は、万博が主目的ではなく、この地域の足が必要であり、それに答えることです。本来は2008年を完成の時期としていました。万博誘致により、建設が少し早まったといえます。

東部丘陵線の橋脚部分は、名古屋市と愛知県が建設いたします。この費用が1,000億円と見込まれます。駅舎の建設費用と運営費用が400億円要します。



つぎに、ルートと整備状況について説明したいと思います。西の端は地下鉄の藤が丘駅、東の端は八草であり、この間の距離は8.9kmです。リニモの藤が丘駅は地下駅です。現在、この部分はトンネルを掘進中です。はなみずきまでは地下部分を通ります。ここも現在、シールド工法で採掘中です。

はなみずきから南へ向かって戸田谷まで行き、そこからは東へ向きます。長久手古戦場、芸大前と駅がありますが、このあたりはグリーンロードの上を走ります。さらに行くと、グリーンロードの南側にずれるコースを通ります。公園西駅があり、つぎの青少年公園駅が万博会場前に当たります。その東に車両基地があります。ここに当社の本社があり、運営機器、検修場が設けられます。完成は来年初めになる予定です。

東部丘陵線の現地はすでに橋脚部分は建設中で、進捗状況は良好という印象があると思います。先日、沖縄へ出掛け、ゆいレールを視察してきました。沖縄の方も、愛知高速が建設中であることをよくご存知でした。よくあんなに早くできてきましたね、という印象を聞きました。

東部丘陵線の工事は、14年3月から始まりました。1年半でここまで進んだのです。画期的なスピードといつてよいと思います。目に見えるところでは、橋桁もできています。藤が丘とはなみずきの間はトンネルを掘進中です。順調にいけば、来年の早い時期に完成し、夏頃には試験走行ができるのではないかと思います。全線の試験運行は、来年の遅い時期になるでしょう。2005年3月25日の万博開催の前に必ず開業いたします。

つぎに車両について説明したいと思います。リニモは磁力によって浮き上がり、リニアモーターで走行します。浮上と走行を磁力で行うのは、世界で2番目です。日本では、もちろん初めてです。リニアといいますが、山梨にあるJR

のリニアモーターが有名です。JR は超電導の反発式で、10 センチくらい浮上します。これは遠距離向きのリニアです。

東部丘陵線では、車体が 8 ミリ浮上します。都市間交通にふさわしいリニモといえます。8 ミリの間隔をもって浮き上がることが技術的に難しかったといわれています。推進方式は東京の大江戸線でも行われている通常のリニアです。これはすでに実用化されている方式です。

振動、騒音がほとんどなく、浮上式なのでレールが摩耗することはありません。このため、保守点検が軽減されたといえます。加速性も強い。東部丘陵はかなりの勾配があり、100 メートル行って 6 メートル上昇するという傾斜です。こうした傾斜が 3 ヶ所あります。

車両がレールを抱え込む形式なので安全性は高いといえます。開発した中部 HSST は、10 万キロの走行実績をもっています。リニモは世界にアピールできるシステムであり、販売も考えられています。HSST の販売会社が今月、設立されました。名鉄、中部 HSST、伊藤忠が共同出資した会社が行います。

東部丘陵線は 3 両固定方式で、全長は 43 メートルです。満員状態で 400 名が乗車できます。パールホワイトを基調に、ブルーを取り入れています。デザインは県立芸大の教官の協力を得て行いました。さわやか、シンプル、涼風をメインテーマにしています。

リニモという名称は愛称募集の結果、決めました。現在は愛知高速交通といっていますが、将来的にはリニモ株式会社に変更も考えています。しかし、まだ知名度がありません。

つぎに、車両基地の説明をしたいと思います。万博会場の東側に相当するところに建設中です。見たところ完成したように思われます。ここは長久手町にあり、県から 3.5ha の土地を購入したものです。中央制御棟、車両の検修場があり、上は車両整備、下は車両管理、事務室、運転指令所です。

東部丘陵線には 9 つの駅がありますが、このうち駅員がいるのは 3 駅のみです。今月終わりに車両が入ってくる予定です。リニモのインパクトは大きいと思います。世界にこの軌道システムを広めるチャンスといえます。万博で走れば、広く知られるでしょう。開業までのスケジュールは非常に厳しいといえます。

今後、学会などでフィールドワークが行われれば、歓迎いたします。路線の採算性を維持するために、1 日に 3 万人の乗客を確保したい。周辺には大学も多いので、未永く利用してほしいと思います。

林：小林さん、どうもありがとうございました。会場からご質問はありますか。

会場からの質問者(西沢)：東部丘陵線の駅名は現在、検討中でしょうか。

小林：現在の駅名は、都市計画上の名称です。今年から来年にかけて正式名称を決定するはずになっています。

西沢：日本の駅名はよくわからないものが多い。東岡崎があるのに、西岡崎はない。間違えのない名前を付けてほしいと思います。

小林：駅名は地名か公共の施設名などを利用することが多いと思います。地元の意見も聞いて決めたいと考えています。

林：では、つぎに名古屋臨海高速鉄道の三浦さんから報告をお願いしたいと思います。

三浦：名古屋臨海高速鉄道の三浦です。西名古屋港線は来年秋に開業を予定し建設を進めています。認知度がまだ低いので、この場を借りて宣伝をしたいと思います。資料を見ていただきながら説明しますが、都市センターの雑誌に投稿した記事を用意しましたのでご覧ください。これを読んでいただければ、昨年の 10 月時点での様子が分かると思います。

西名古屋港線の必要性の第一は、港と都心を鉄道で結ぶこと、第二は基幹的な公共交通網が手薄な名古屋市西南部における公共交通のサービスの向上、第三は沿線の街造りへの寄与であります。ITS の第 11 回世界会議が来年 10 月に金城埠頭のポートメッセで 10 月 18 日から開催されます。その会場への足として利用が期待されておりますので、それに間に合うように工事を進めております。また、名古屋駅のつぎの駅でありますささしまライブ駅は、万博開催中のサテライト会場への足として利用が期待されております。

社章は名古屋の N と 2 本のレール、それに海をイメージしたブルーを使用しデザインされています。西名古屋港線は名古屋駅から金城埠頭駅までの 15 キロの路線です。開業時は 12 駅でスタートすることになります。すでに駅名はお手元のパンフレットのように決定しています。

西名古屋港線の建設経緯についてお話しします。昭和 25 年、貨物専用の西名古屋港線が営業開始されました。国鉄の民営化後は JR 東海が西名古屋港線を承継、JR 貨物が貨物事業を承継しました。名古屋駅から小本駅の南までは、現在の貨物運行が当社線を使い開業後も JR 貨物により継続されます。平成 9 年 12 月には第三セクターとして名古屋臨海高速鉄道株式会社が設立され、自ら鉄道施設を建設し、運営する第一種鉄道事業者として事業を進めております。工事は平成 12 年から名古屋駅の工事から着手し、さらに平成 13 年 9 月から全線の工事に着手しました。それから 2 年経過し土木の工事はほぼ完了しました。電気工事も進み、駅配電室に通電をすることができ、来年 10 月開業に向け目処が立ってきました。

当社の職員は名古屋市、愛知県、名古屋港管理組合、JR 東海等からの出向者による連合部隊で、現在 52 名体制です。

開業時の列車運行は、JR 東海で現在使われている最新の車両と同様の車両を製造し、4 両組成でラッシュ時 10 分間隔、昼間時 15 分間隔で予定しています。



総事業費は 1,210 億円。名古屋駅から稲永駅の南の臨港地区との境まで 11km の区間は、JR 東海に土木工事を委託しており、幹線鉄道等活性化事業補助を利用しております。金城埠頭までの残り 4km 区間は、臨港鉄道として名古屋港管理組合が港湾の事業として位置付け土木工事をしております。全区間の軌道、建築、電気の各工事は当社が JR 東海に工事を委託して建設を進めております。

これまで貨物が運行していました名古屋駅から潮風車庫までの区間の内、中島駅までは既設の施設を改造して利用していきますが、中島駅から潮風車庫までの区間、及び新たに車庫から金城ふ頭駅までの区間は高架構造物となり道路との平面交差はなくなります。

西名古屋港線のデザインにつきましては、そのコンセプトで、トータルデザインを重視し機能に関わる要素の共通化、地域・環境との調和を図れるような個性化を目指しています。名古屋港まで 15km ありますが、駅設計では名古屋の都心に近い区間はメタリックな感じで都心の雰囲気、途中の住宅地域では緑豊かな地域にちなんだ色を使用し、港に近い区間では軽快な色を用いてデザインをしています。橋脚のデザインは柱、梁の角に丸みをもたせ、防音壁には会社のシンボルカラーを用いたカラーラインを設け軽快な感じを出しております。

バリアフリー対策については、新線でありエレベーターの設置など「移動円滑化基準」に基づいた配慮をしております。ホームからの転落を防止するため、可動式ホーム柵を設置します。ただし、港湾の地区内に位置する金城ふ頭駅には、港の風を防ぐためホームスクリーンを設けます。

乗り継ぎの利便性を確保することは旅客需要の増加にも有効であり、荒子駅、中島駅、野跡駅、金城ふ頭駅には駅前広場が整備されます。また、駐輪場も全駅計画されています。

共通カードの使用も検討しており、トランパスに参加を予定しております。

事業の採算性につきましても再検討を進めております。事業費は精査中ですが、かなりのコスト縮減ができたと思っておりますが、今後は需要の確保が大切となります。さ

しまライブの開発、金城ふ頭駅周辺の開発等の沿線開発を進めるため、駅前の用途地域の変更を順次進めていただくことや、沿線である名古屋駅、さしまライブ駅、港湾地域を都市再生緊急地域に指定されています。さらに金城埠頭にはポートメッセがあり、その利用者は平成 10 年に 250 万人であったものが現在 150 万人ほどに減少してきていますので、いっそう活用されることが必要と考えられます。

一方、運営費の削減も大切で、ホーム柵設置にあわせワンマン運転を実施していきます。また、駅の管理について、一部駅においては常時駅務員を置かず、隣接駅の駅務員が巡回・管理する方法で行ないます。この場合、駅での利用者への案内は、モニター、インターホンで対応していきます。

最後に主要駅の計画と工事の進捗状況を説明します。名古屋駅は在来線の南、新幹線よりの位置になります。新幹線改札口の南にある JR 東海の太閤通南口を改造し、それと併設する形で当社の改札口を設けます。現在、他の駅でも同様ですが、駅ホーム上に上家の骨格ができてきております。

金城ふ頭駅では、ポートメッセなごやで催しが開催されるときに最寄駅となります。駅南には交通広場が、また、その周囲でアミューズメント系の開発がそれぞれ名古屋港管理組合により計画されており、魅力ある金城埠頭となるよう需要拡大が図られていく予定です。

いよいよ開業が近づいてきましたので、皆様の期待に応えてまいりたいと思っております。開業の暁には是非利用していただくようお願いします。また、今後の協力をよろしくお願い申し上げます。

林：三浦さん、どうもありがとうございます。それでは最後に、伊藤さん、よろしく願いいたします。

伊藤：名城大学の伊藤です。よろしく申し上げます。鉄道建設を大都市圏との関係から考えてみたいと思います。主な対象は、名古屋大都市圏です。大都市圏は発展してきましたが、近年では鉄道乗降客は減少してきています。

第一の着目は鉄道と大都市圏の相互依存関係、第二は大都市圏郊外における変化です。大都市圏の形成過程を考えた場合、中心と郊外を結ぶ鉄道が発展の役割を担ったといえます。

鉄道企業の成長モデルを考える場合、キーワードは 2 つあります。一つはたとえば阪急電鉄に始まる沿線開発であり、小林一三のアイデアがそのもとになっています。郊外に住宅地をつくり、通勤客を都心に運ぶ。また郊外に娯楽施設を設けて、乗客を運ぶという商法です。第二のキーワードは需要の平準化です。これは、一般的にはトヨタの生産システムを意味します。鉄道の場合でも、施設、労働力を平準化して効率的な利用を促すという方法です。

沿線開発の事例について説明してみます。4つのポイントがあると思います。第一は、郊外住宅地の開発と、そこからの通勤移動があります。

第二は郊外の娯楽地であり、名古屋大都市圏の場合でいいますと、新舞子の別荘地は郊外の娯楽施設に相当します。休日の移動を目的に設けられたものです。阪急電車でいえば、宝塚の歌劇団、名古屋の場合は犬山のモンキーセンター、近鉄電車の志摩半島の施設などがあります。

三番目はターミナルデパートです。中心都市にあり、平日の昼間に郊外から主婦を引きつける役割を果たします。休日の購買もこれです。名古屋では名鉄百貨店、最近の高島屋などです。



第四は、郊外に大学のキャンパスが設けられることで、通勤とは逆方向の流れが生じます。名古屋の場合、日本福祉大学、中京大学豊田校舎などがあります。

しかし、発展はいつまでもつづかない。成長モデルには前提があったといえます。大都市圏は成長するという前提です。戸建て住宅を求めて郊外への移動が起こりました。郊外の方が住宅が取得しやすい。多くの人が一戸建ての住宅を求めてきました。

しかし、近年、変化の兆候があります。第一に、住宅開発と通勤輸送については、郊外住宅地からの通勤人口の減少です。その理由として考えられるのは、人口減少・高齢化の動きです。転入による郊外化は終了したともいわれます。自然増はあるが、社会増はない状態です。

都心回帰といわれますが、「都心」の意味を広くとって、大都市圏内での中心都市回帰が起こっているようです。名古屋市の区別人口の変化を見てみましょう。中村区は一貫して減少しています。名東区や緑区は人口増加がつづいています。中区は減少していましたが、90年代後半は人口増加している。千種区でも人口はわずかに増加しています。

つぎにマンションの供給状況です。名古屋市内より安城、四日市でバブルのころ多かった。バブル崩壊後は、千種区、春日井市などで増えています。名古屋市内でもマンション供給量が増えていることが注目されます。

郊外の自立化という現象もあります。工場、ショッピングセンターの設置です。郊外二世帯が地元で就職するようになりました。つまり、大都市への通勤が減少しています。

さらに、郊外に対する認識の変化についても考える必要があります。郊外二世帯は、郊外に住みつづけるだろうか。進学や就職で大都市に行った場合、はたして郊外に戻るだろうか。戻らないのではないかと思います。

大都市圏の拡大の事例について考えると、人口増加率では長久手、日進などで依然として高い。鉄道建設はこうした人口増加を反映しています。

第二に、郊外娯楽施設が低迷状態にあります。宝塚の娯楽施設は閉鎖されました。名古屋でも南知多ビーチランドを閉鎖しようという話がありました。その背景には、少子化、娯楽の多様性、モータリゼーションの進展があります。

やはり実際には自動車が便利ということでしょうか。もっと気になるのは、「電車に乗って郊外の娯楽地へ」という行動パターンの減少です。電車に乗ったことがないという学生がいます。電車を利用するということが、選択肢に入っていない。今回の発表をまえにして、犬山モンキーパークへ行きました。意外といったら恐縮ですが、けっこう人出がありました。小さな家族がいる家庭には、やはり必要なものだと思います。

第三に、名古屋のターミナルデパートの発展がつづいている一方で、地方都市では百貨店が閉鎖しています。岐阜の近鉄デパートの閉鎖などです。コンビニやショッピングセンターという日常と、名鉄や栄・大須は買い物に行くという消費行動の二極化が進んでいるのではないのでしょうか。

大都市圏構造と鉄道交通の関係について考えてみました。地方都市のコンパクト化が今後は進むのではないかと。駅直近に居住機能を設けてはどうか。コミュニティバスとの連携も必要ではないか。駅を地域の拠点にする必要があると思います。岐阜駅前の再開発では居住機能とスーパーが入るといった報道がありました。地方都市駅前でも名古屋への通勤を前提としている。まずは人がたくさん住むことから始めようということだと思います。

林:伊藤先生、どうもありがとうございました。ここで10分ほど休憩をし、3時40分から後半を始めたいと思います。

林:第一部では、現在、進行中の鉄道建設事業について3人のパネリストからそれぞれお話をいただきました。また、これを受けて鉄道建設と大都市圏との関係についても話をいただきました。これをふまえて、後半を進めてまいりたいと思います。

最初に、会場から質問をいただいておりますので、それにお答えをいただきたいと思っております。

お一人目は、名古屋大学環境学研究所の野田さんからです。名鉄の佐藤さんに対して、「利用客が減っているのはどうしてでしょうか。また、鉄道とその他の交通機関との連絡、シームレス化はどうなっているのか。異なる交通機関相互間の乗り継ぎをどう考えているか。お考えをお聞か

教えてください。同じ方から、伊藤先生に対して、「LRT とまちづくりとの関係はどうなっているのか。お話しください」というご質問が寄せられています。

佐藤：少子高齢化がやはり背景要因として大きいと思います。それに車との勝負ですが、やはり車の方が便利だと思う人が多い。車と鉄道で行く場合、どちらが安いのかという比較の問題があります。名鉄の場合は JR との勝負という側面もあります。やはり国鉄時代の競争とは違っており、新幹線の収益を在来線に投入すれば、やはり強い。その点で名鉄にはかなり厳しいといえます。

シームレス化についていいますと、ハード面での解決は可能だと思います。しかし、運賃のシームレス化は難しい。独立した事業体としてやっているの、簡単に割り引くことができないのです。

初乗り運賃についてみますと、たとえば名鉄の日進から名古屋へ向かう場合、運賃が高い感じがする。名鉄豊田新線と名古屋地下鉄の初乗り運賃が重なって高くなっています。それに新線ということで割高になる面もあります。今後はハード面でのシームレス化にとどまらず、運賃などソフト面でのシームレス化を進めていく必要があると思います。そのためには、地方自治体の補助ということも考えられると思います。

伊藤：LRT についてのご質問ですが、都市内の交通手段としては非常に便利だと思います。ウーン、メルボルンなどでは路面電車が残っているので驚きました。このあたりですと、岐阜、豊橋で残っている。有効利用を考えた場合、既存の路面電車をいかに LRT にするかが課題です。新設は難しいと思います。

路面電車の軌道内に自動車を入れない、あるいは歩行者優先にすれば、いい空間が生まれると思います。実現の可能性はあまりありませんが、名古屋の栄あたりに LRT の空間を設ければ、楽しい空間になると思います。

林：ただいま LRT について話が出ましたが、新交通システムについては、いろんなオプションがあると思います。東部丘陵線について、HSST を選ばれた理由を小林さんからご説明願いますか。

小林：機種選定の委員会を設けて、モノレール、HSST などいくつかの機種の間で検討をしました。東部丘陵には傾斜部分が 3 ヶ所もあり、普通のモノレールでは難しいのです。これは大きな要因です。それとは別に、新しい技術革新がかかわっていくという積極的理由があります。

林：名古屋産業大学の安積先生から、佐藤さんに対して上飯田連絡線の都心部への乗り入れは考えられるのか、という質問がありました。

佐藤：現状では運行方式から考えて無理です。というのも、東山線、名城線は第三軌条から集電しており、上飯田連絡線とは方式が違うからです。またレール幅も違っています。したがって、名城線に乗り入れるのは 100 % 不可能です。ただし、上飯田連絡線は、運輸政策審議会では将

来的には丸太町まで延伸することになっています。また、接続する東部線は金山まで延びてくることになっています。

林：西名古屋港線の場合は、都心の名古屋駅から周辺の名古屋港まで走ります。こうした長い区間を走行する西名古屋港線の地域戦略といったものはあるでしょうか。

三浦：西名古屋港線の都心乗り入れについての戦略ということですが、JR 名古屋駅の在来線の空間をうまく利用して当社の駅をつくりました。JR との連絡は問題ありませんが、地下鉄、名鉄、近鉄などとの連絡は、距離的にやや遠い気がします。これまで周辺からは、バスで都心へ行く、地下鉄東山線の高畑へアクセスして都心へ行く、あるいは名古屋港から地下鉄名城線で都心へ行っていました。今回、建設される新線を使えば、直接、都心へ行けるようになります。この地域の人びとにとっては、便利な足になると思います。当路線の需要は名古屋駅に極集中する傾向が強いです。むしろ港へ来てもらえる仕組みを考える必要がある。そうすれば、双方向の交通需要が発生する。しかしそのためには、まだ時間がかかる。レジャー系など通勤通学以外の需要が期待される。

林：ほかに会場から質問があれば、お願いいたします。

会場からの質問(杉野)：東部丘陵線は磁気浮上方式ということですが、乗車定員が決まっています、これ以上、乗れない場合どうされるのでしょうか。とくに無人駅ではどのように処理をされるのかお聞きしたいと思います。エレベーターなら、誰かが降りなければなりません。同じことが無人駅で起こるのではないのでしょうか。自動的にドアが開まらないという仕組みになっているのでしょうか。それをどのように行うのか。

ついでに質問ですが、実際には定員よりどれくらい多く乗せられるのでしょうか。定員オーバーで車体が下がってしまって動かなくなることはないのでしょうか。さらに、磁気浮上で 100km 速度で走行中に電気が落ちた場合、どうなるのでしょうか。無事止まるのでしょうか。

小林：定員を超える乗車があった場合、それに関するすべての情報は中央制御所に届く仕組みになっています。その状況を見て、車内放送で過剰乗車ですので降りてくださいとアナウンスをします。無人駅でない場合は、駅員が対応します。試算では、定員の 168 %、つまり 410 名までは乗れるはず。現実には 400 人が妥当だと思います。

100km で走行中に電気が止まった場合ですが、各車両はバッテリーをもっていますので、バッテリーが有効な 30 分間は問題ないと思います。その間になめらかに走行し、そして駅に止まり、そのまま浮上しています。

林：ほかに質問はありますか。

会場からの質問(野田)：さきほど質問しました野田と申します。名古屋へ来て 2 年もたっていないので、こんなに新しい路線が開通するということをよく知りませんでした。これで便利になるのだなと思いつつも、やはり郊外化が終息に

近づいている今日、課題も多いように思います。新しい路線ができて、たしかにイベントなどがあるときは必要かもしれないませんが、それを維持していくには多くの苦勞をとまなうと思います。車を利用している人をなんとか鉄道へ向けさせる、乗り換えてもらう必要があると思います。新路線建設の将来戦略、事業開発をどのように考えているのか、お教えてください。

林：地域開発との関係で秘策があれば、皆様方からお答えをいただきたいと思います。

三浦：西名古屋港線の場合、先ほど経営の話をしてきましたが、人口推計は最初の予測と大幅な変化はありません。しかし、事業を開始するにさいして予想した周辺の開発スピードが遅いのが現状です。世の中不況で難しい時代ではありますが、なんとか開発を進めていただくように期待したいと思います。都市再生緊急整備地域が、西名古屋港線沿線のいくつかの場所で指定されています。都市再生事業をする場合、国から一定の支援が期待できます。

さらに特定の事業として、たとえば名古屋駅前の場合、トヨタ系の新しいビルが JR のツインビルを超える規模で完成する予定です。こうした事業に対して、容積率や高さ制限など特別な緩和措置が期待できます。中部電力の火力発電所跡地も、再生事業の指定を受けています。再生事業が進展すれば、鉄道の需要が創出されていくのではないかと思います。

小林：需要を増加させる特別な秘策はありませんが、東部丘陵線は藤が丘から長久手を経て八草へ行くルートです。途中の長久手町では人口が数パーセント伸びています。沿線には県立芸大、県立大学、愛知学院大学、南山大学、愛知工業大学があります。潜在的需要はあると思います。これを確実にリモの乗車に結びつけていく必要があると考えています。具体的にいいますと、乗りやすい乗車運賃に設定する必要があります。潜在需要を掘り起こし、もともと車中心の社会からリモへ乗り換えてもらいたいと思います。

佐藤：上飯田連絡線は完成しましたが、このあと中部国際空港が完成し、ここへ向かう鉄道も完成します。中部国際空港の場合、年間 1,200 万人の利用者があると見込まれており、空港へは毎日 8 万人が来るのではないかと予想されています。しかし、現在の名古屋空港で 1,000 万人程度です。中部国際空港に移って、本当に 1,200 万人の需要が生まれるのだろうかという気がしないでもありません。

SARS の影響で国際線の需要は減っています。成田が増えれば、その影響で中部、関空は利用客が減るでしょう。今週の水曜日に南海電鉄にお邪魔しました。そこで関空の開港前はどのような状況だったかと尋ねました。開港前は、1 日に 8,000 人から 13,000 人くらいの需要があるだろうと推計していた。そのため依頼を受けて運行をしました。開港後しばらくは順調に推移しましたが、現在では国内線利用客が伊丹の方へ移動してしまい、ものすごく減

っている。現状は厳しいという答えでした。

中部空港が三男坊にならないければよいかと心配しています。三男坊は割を食うのが一般的です。ここからは、名古屋鉄道ではなく個人的な考えですが、新しい路線を引くとき、はたして徹底的な議論がなされているのだろうかと思います。なんとではなく、必要だという雰囲気は支配しているように思われます。想定需要と実際の数字が大きく違った場合、社会環境が大きく変化したといわれるが、本当にそうでしょうか。最初に建設せねばと決めてしまっているのではないのでしょうか。新線の建設は公設民営でやるのがよいと思います。多くの場合、第一種事業者として始めたが、やはりできなくて第三セクター方式で補助金をもらってという形態になる。新線の必然性をよく議論し、必要であるなら公設民営方式で進めていただきたいと思っています。

林：佐藤さんから重要な問題提起がありました。伊藤先生からは少子高齢化をはじめ厳しい社会環境変化のご指摘がありました。東部丘陵線の場合、名古屋市郊外の東側に科学技術交流センターを設けるという構想があり、これは第四次全国総合開発でお墨付きをもらっています。しかし、これはバブル時の構想であり、現実にはなかなか進んでいないようにも思われます。小林さんそのあたりはいかがでしょう。

小林：科学技術交流センターそれ自体の需要は大きいとは思っていません。せいぜい 1 日 50 ~ 100 名くらいでしょうか。1 日 31,000 人の需要予測が妥当かどうかという議論になると、たしかにこの沿線に住んでいる人口は 5 万人程度ですが、そのかわり学生、たとえば愛知学院大学であれば 1 万人、愛知工業大学では 7,000 人、県立大学では 3,000 人あり、需要はあると思います。これらの需要を必ず取りきる必要があります。31,000 人は難しい数字ではありますが、経営努力をすれば、もう少し少ない数字でも可能ではないかと思います。

林：ほかにさらに会場から質問があれば。

会場からの質問者(大野)：コンサルにつとめております大野と申します。よろしくお願ひします。佐藤さんに対してご質問させていただきます。小牧線は上飯田連絡線の完成により完全な格好になりましたが、名鉄として、ある意味では並行している区間もある小牧線と犬山線の利用面での位置づけについてお話をいただきたいと思っています。

佐藤：犬山線の利用は多少減るだろうと思っていました。実際、たしかに減っていますが、想定範囲内であり、それほどではないと思います。一番減ったのは小牧と岩倉を結んでいるバスの方でして、こちらが減ってきています。すでに乗降人員については述べましたが、小牧駅が 45 % 増えました。味岡駅では 2 割くらい増加しました。名古屋経済大学が近くにある田島神社前駅では、2 % しか増えていません。楽田、羽黒が 5 % くらいの増加です。犬山駅の小牧線利用は 22 % 増えました。小牧から南側でとくに増え

ているわけで、味美、味鏡、上飯田ではバスからの乗り換えが多いと思います。運賃・運転間隔の点を、お客様は考えておられるのだと思います。

林: 12月に地下鉄が名古屋大学まで延伸されます。これができる、さらに伸びていけば、将来的に地下鉄が環状線になります。伊藤先生のご報告では、最近の学生はあまり電車に乗らないということですが、今後、地下鉄が延伸され便利になっていけば、都市構造との関係でどのような展開が予想されると思われますか。

伊藤: 先日、地下鉄の延伸を目指して、自由ヶ丘で名古屋市がマンションの売り出しを行うという広告が入っていました。まずは人が住み、そこから徒歩、自転車で移動できる範囲で生活施設をいかに充実できるかが重要だと思います。こういうことは、新線を建設した場合でもいえるのではないかと思います。現在、私は杖中の近くに住んでいます。今後、八事から南へ向けて地下鉄が延びていきますが、このあたりはかなり古い時代に耕地整理でつくられた住宅地です。しかし、あまり生活環境が充実しているとは思えません。もともと坂の多い地域ですが、食料品のスーパーもあまりない。車で少し行けば、ジャスコがあります。都市内部でも生活関連の施設を、徒歩あるいは自転車利用圏内でいかに確保するかが課題だと思います。

林: ナゴヤドームの成功で金城埠頭の利用客が減少する傾向にあるということでした。西名古屋港線は、名古屋港との関係でいかに事業を展開していけばよいのか。かつてはウォーターフロント開発という手法もありましたが、そのあたりはいかがでしょうか。

三浦: 西名古屋港線の金城埠頭から野跡までは工場しかない。このあたりの企業は当社の株主になってもらっている。通勤はある程度期待できるが、それ以外に金城埠頭周辺でどれほどの需要が生まれるか、これは未知数です。ポートメッセは平成10年の記録で250万人が利用しました。数年後の記録は140万人、現在はもっと減っているかもしれませんが、ナゴヤドームができてからは急激に数字が落ちていきます。このところ数字の落ち具合は弱くなっていますが、金城埠頭を大いに利用していただきたいと期待しています。

名古屋港では数カ所ですべて都市再生事業があり、金城埠頭周辺でも行われています。この区域は名古屋港管理組合の管理下にあり、自動車の搬出、コンテナ取り扱いなどが行われています。今後は用途の一部変える方向で検討中です。港湾の中核機能、娯楽系施設、流通系機能をもっていくことも考えられていますが、管理組合では当面は流通・娯楽系をもっていく考えだと伺っています。

やはり、船が見えるところでないとは港という感じがしません。今度、名古屋港水族館にシャチがきます。水族館は集客力があります。できたら、金城埠頭から水族館まで名古屋港を周遊できる航路があるといいと思います。9号地には名古屋港管理組合の施設があるので、周遊できるの

ではないかと思います。東京の場合、時間があれば、ゆりかもめに乗って臨海部を周遊するということが行われているように、名古屋でも金城埠頭まで来ていただいて、そのあとは西名古屋港線でなくてもいいですが、都心に帰ることが考えられないかと思います。これは私の思いです。名古屋港では花火を見ることが行われているので、今後はガーデン埠頭ではなく、海上で見ることができるようにもいいのではないかと。独り言のようですが、こんなことを考えています。

林: 東部丘陵線では、全国から名前を募集して1万人の中からリニモというかわいらしい名前をつけられました。世界で2番目、国内で初めての浮上式交通システムですが、まだ宣伝が足りないのではないかと気がします。車両も日本車輛という地元の会社、もともと日本航空が開発し、途中から名鉄が加わって、いわば地域ぐるみの開発ともいえます。そのあたりについて、小林さんと佐藤さんから一言あれば、お話しください。

小林: 知名度が不足しているということですが、いまのところは開業するのに精一杯で、宣伝・広告はまだまだの状況です。現実には乗っていただくのが一番良い宣伝だと思います。口でいくら言っても、訴求力がありません。実際に乗っていただければ、世界中の人びとの評価が得られる乗り物だと確信しています。

佐藤: 名鉄が愛知高速鉄道の宣伝をするのはしにくいのですが、日本経済新聞の紙上に6月初旬に、HSSTの宣伝を名鉄グループというかたちで出しました。4月は上飯田連絡線、5月は明治村を紹介しました。6月にはHSSTを紹介したわけですが、名鉄本線の金山駅から神宮前へ向けて行きますと、途中に大きな看板がありますので、注意して見てください。ひとつは新空港へ行く電車が、もうひとつはリニモが掲載されています。万博をテーマにして、中部国際空港とリニモを載せているのです。

小林: 広報がやや不足しているといいましたが、取材という意味ではけっこう多いと思います。今週の週刊ポストでは、メタルカラーの時代という読み物で、リニモが取り上げられています。先週と今週の2回にわたる掲載です。HSSTの藤野副社長と当社の専務が対談をしている記事が掲載されています。そうした意味では、宣伝は浸透しつつあるといえます。

佐藤: 今週が第一回で、来週が第二回の掲載になるはず。週刊ポストを買って読んでください。

林: 時間がおとされていますので、パネリストの皆様、最後にひとことずつ、発言をお願いします。

伊藤: これまでの質問で需要予測などの話が出ていますが、今回のシンポジウムのテーマについて名古屋地理学会で話し合いをもったさい、上飯田連絡線、西名古屋港線、あるいはリニモについて、どんな性格があるかが話題になりました。今回のシンポジウムでは、沿線開発との関係については、あまり深く入れませんでした。

名古屋大都市圏の中の不便な地域で鉄道が開通しようとしていることは間違いありません。日進方面には地下鉄鶴舞線、豊田新線があります。瀬戸の方には瀬戸線があり、高蔵寺方面には中央線がある。どういうわけが、名古屋の真東では人口が増えているが、公共交通がすっぱり抜けている。西名古屋港線も、公共交通が抜けている地域を走る。公共交通の不足を補うために鉄道が建設されている。その意味では妥当性があるといえますが、今後の需要予測を考えると楽観的にはなれないのが現状だと思います。

三浦：需要予測の話が再三、議論されました。私は名古屋市から名古屋臨海高速鉄道へ出向していますが、以前、上飯田連絡線あるいは東部丘陵線とかかわったことがあります。鉄道の整備は地球環境という点から見ても必要だと考えます。100年先で評価される、そういう姿勢で向かっていけばよいのではないかと考えています。当社は、電車の愛称を9月から10月にかけて1ヵ月ほどかけて募集していくつもりです。皆さん、よい名前がありましたら応募してください。都市は鉄道なくしてありえません。これからのまちづくりもコンパクトな形態になると思います。鉄道廃線の話もありますが、鉄道は地域の重要な骨格になるはずで。皆さんも、自動車も便利ですが、これと同じように鉄道も利用してください。

小林：需要だけでは厳しい面があります。東部丘陵線の建設目的として4つのことを挙げました。とくに重要なのは、東山線の藤ヶ丘駅と八草を連絡するという役割です。自動車が多いこの地域で、交通不便を少しでも鉄道で補う使命があると思います。長久手町での自動車渋滞を解消する、藤が丘周辺での混雑を解消する。東部丘陵線には、こうした使命もあります。リニモは昔で言えば、道路上を走る市

電のようなものです。名古屋市、愛知県の補助をいただいて600億円の軌道を建設し、その上を400億円かけて運行設備を整える。この路線建設には、こうした社会的使命のあることを訴えたい。

佐藤：公共交通とプライベート交通、鉄道系と道路系という相互間のバランスに配慮した交通体系を考えていく必要があるのではないかと。現在は、あれをつくれ、これをつくれというハード面ばかりの要求が表面にでやすいようです。運賃のシームレス化というソフトな面の解決も重要になります。新しい路線を敷くには、公設民営方式しか考えられません。「乗って残そう」を合い言葉に岐阜の路面電車の廃止反対の運動があります。しかし乗客数は全然増えていない。あのようにならないように、新線にはぜひ乗っていただきたい。

林：名古屋地理学会、毎年シンポジウムをやっていますが、今回は自動車王国の名古屋地域で新しい動きがある。それは何かということでシンポジウムを企画いたしました。今日は鉄道の現場でご活躍の皆様にごわざわざお越しいただき、貴重なお話をお聞きすることができました。鉄道関係者として熱いメッセージもいただき、3時間以上にわたる有意義なシンポジウムではなかったと思います。これをもちまして、シンポジウムを閉じたいと思います。皆様、どうもありがとうございました。

吉田：ありがとうございました。これをもちまして、名古屋地理学会シンポジウムを終了とさせていただきます。パネリストの皆様とコーディネーターの林先生には、もう一度拍手でお礼を申し上げたいと思います。ありがとうございました。長時間にわたり、本当に活発なご意見をいただきました。皆様のご協力を感謝いたしております。これをもちまして、終了とさせていただきます。皆様、どうもありがとうございました。

岐阜地理学会との共催シンポジウム 平成の市町村合併と地域問題

2003年12月6日(土) 於,大垣市サイトピアセンター

コーディネーター 伊藤安男(花園大学名誉教授)

基調講演 林 上(名古屋大学大学院環境学研究科):市町村合併による地域再編とその課題

パネラー 木村 稔(岐阜県立加納高等学校):地域教材と市町村合併

大塚俊幸(名古屋産業大学環境情報ビジネス学部):市町村合併とまちづくり

西村 貢(岐阜大学地域科学部):市町村合併と今後の地方自治

平松直巳(愛知県尾張事務所行政企画課):市町村合併の背景と現状

【名古屋地理学会関係発表要旨】

市町村合併による地域再編とその課題

林 上(名古屋大学大学院環境学研究科)

はじめに

現在,全国の各地で市町村合併をめぐって様々な動きが展開されている。よく言われるように,「明治の合併」「昭和の合併」に匹敵する規模の「平成の合併」が進められようとしているのである。その背景には行政改革の動きがあり,行き詰まった行政の仕組み,この場合は地方自治体の行政的枠組みを再編し,今後予想される新たな課題に対処していこうとする国の方針がある。行き詰まりのもっとも大きな原因は,財政の危機的状況である。高度経済成長時代に適していた行政システムが,それを可能にした財源の伸び悩みによってうまく機能しなくなった。このような事態を招いたのは国の政策が誤っていたからだと指摘するのはたやすい。しかし,高度経済成長の終焉,冷戦体制の崩壊,グローバル化の進展,そして少子高齢化など,国内外における大きな変化は,ある意味では避けて通ることのできない必然的な歴史的過程ともいえる。

社会や経済が大きく変化すれば,それに応じて制度や仕組みを変えていく必要がある。このこと自体はまったく正しく,異論を差し挟む余地はない。しかし,制度や仕組みを変えていくのは人間であり,多くの場合,体験的に分かっているのはこれまでの経験のみである。これから起こるであろうことを見通すのは容易ではなく,それゆえ,理屈では分かっているが,身体がついていけない状態に陥る。総論には賛成できても,いざ身近なことになると身構えてしまい,変えることにためらいを示す。市町村合併の問題にひきつけて考えれば,合併が変化に対応する手段のひとつとして理解はできるが,本当にそれが唯一の手段であるのか,あるいは合併後はたしてうまくいくのか,などの疑念を断ち切ることができない。多くの住民は主体的な判断ができず,ただ流れに身を任せている,そんな雰囲気は全国各地の合併問題地域をおおっている。

本報告は,筆者がかかわっている合併協議の事例を中心

に,市町村合併による地域再編の意味や,合併問題を通して浮かび上がってきた地域構成員の意識と構成員の相互関係について,筆者の考えをまとめたものである。合併問題はまちがいに地域問題であり,これは地理学のみならず,経済学,社会学,政治学など多くの社会科学の研究対象でもある。ここでは,地域や空間をめぐって研究を行っている地理学の視点から,市町村合併の問題を通して明らかになる地域とそこに暮らす人びとの関係,とりわけ住民の帰属意識について考えを述べたい。人間社会を前提とすれば,人間のいない地域というものはいない。地域は誰のものか。人間は地域とどのようにかわりながら生きていくのか,といった問題についても言及したい。

行政地域の特性と住民の帰属意識

1. 行政地域の特性

地域にはさまざまな種類があると地理学では教える。たとえば,経済地域は経済活動が行われている範囲をさすが,その場合の範囲とは,取引や交渉など何らかの関係によって区切られる空間と,いまひとつは同じ性質の経済活動が分布する空間のいずれかである場合が多い。こうした空間は,市場経済のもとでは経済的な原理によって,いわば自然に形成される。自然に形成されるということは,経済活動の条件が変化すれば自動的に変わることを意味する。商圈(購買圏),労働市場圏(通勤圏),繊維産業地域,酪農地域など,市場メカニズムが作用して意味のある空間が調整された結果,その時代に即応した経済地域が現れる。

経済地域が時代とともに変化していくのに対し,行政地域はそれが人為的に変更されないかぎり変わることはない。都道府県の範囲は明治以来,今日までまったく変わっていない。都道府県の下に位置づけられる市町村の場合も,合併などによって範囲を変えないかぎり不変である。では,経済地域や社会地域など放っておいても変わっていく地域と,制

度的手続きを経なければ変わらない地域の根本的な違いはどこにあるのだろうか。それは、空間的に定まった範囲に居住する人びとが納めた税金によって市町村が構成され、その限られた人びとに対して行政サービスが与えられる仕組みになっている点である。これは、地理学でいうところのテリトリーにもとづくサービスの需給関係であり、空間的に閉じているつまり限定されているところに特徴がある。

限られた人びとに対してサービスを供給する仕組みは、必ずしも行政サービスに限定されない。会員制のゴルフクラブやスイミングプールなど、一般の経済活動でもみとめられる。しかし決定的に違っているのは、行政地域は空間的に連続した広がりの中に居住する人びとを対象としている点である。たとえその地域との間で日常的なかかわりをもっていても、居住していなければその構成員としては認知されない。いわば部外者扱いである。会員制クラブの場合は空間的連続性は問われないため、どこに住んでいても所定の契約を結んでいれば構成員の資格を得ることができる。もっとも非常に例外的ではあるが、行政地域の中には飛び地をもったものも存在する。このため、厳密に言えば連続性は絶対的条件ではないが、空間的に閉じているという点は保証されねばならない。

こうした閉じた空間性ゆえに、その範囲を変更する場合には地域構成員全体の意志を尊重しなければならない。市町村合併とはまさにそのような場合であり、当該自治体の行政地域の中で暮らしている生活者全員に対してその意志を確認する必要がある。ただし、市町村の行政にかかわる日常的な意志決定が首長と議員によって行われているように、市町村合併もまた最終的にはこれら住民の代表によってその方向が決められる仕組みになっている。それではあまりに形式的すぎるということで、住民自らの意志を問いたず方法、すなわち住民投票もしくはこれに近い方法によって方向を決めようという動きが主流になろうとしている。間接民主主義であるか直接民主主義であるかを問わず、市町村合併は地域住民の意思を尊重しなければ成り立たない。合併をめぐる住民の間に多様な意見があるように、議員の間にも多くの考え方があつた。結論は合併するかしないかの二者択一でも、結論に至る道筋は一樣ではない。この点に、市町村合併をめぐる問題の難しさがある。

2. 住民の帰属意識

地域に暮らす人びとはさまざまな帰属意識をもっている。大きくは土地に対する帰属意識と、それ以外の帰属意識に分けることができる。それ以外とは、たとえば職場や学校など何らかの組織に属していることに由来する意識である。ただし土地といっても、その広がりに応じて地区であったり、地元の行政地域であったり、あるいはもっと広い都道府県や地方であったりする。自らが所属する市町村に対する帰属意識は、ほかにも考えられる土地に対する帰属意識すなわち地縁のうちのひとつにすぎない。現在は市町村合併が議論の対象となつているが、道州制などが議論されるようになれば、

都道府県に対する帰属意識が問題になるであろう。

このように、市町村に対する住民の帰属意識は一種の地縁にもとづいているが、都道府県や地方に対する帰属意識に比べると非常に強固である。土地に対する帰属意識は、そこに存在する自然環境・人文環境と個人との相互関係を媒介として醸成される。とくに人間関係が重要であり、日々の暮らしの中で支え合っている人びととの人間関係が帰属意識の形成にとって重要な意味をもっている。支え合いの仕方は多様であり、経済的取引や社会的扶助に限定されない。行政サービスの需給を通じた支え合いはとくに大きな意味をもっており、住民は市町村から受ける行政サービスによって、自らが市町村の一員であることを確認する。所属する自治体のために税金を納めているという意識も帰属性を強める。たとえ税金は納めていなくても、市町村を通じて供給されるサービスが住民に帰属意識を植え付ける役割を果たす。

市町村に対する住民の帰属意識には地域性があり、またこれは変化していくと考えられる。さきにも述べたように、現代人は地縁のほかにも多くの人間関係にもとづく縁えにしすなわち帰属意識をもっている。居住地と就業地が違っていたり、あるいは転勤などによって居住地が定まりにくい人びとの場合は、現住している市町村は帰属意識の対象にはなりにくい。むしろ、職場や組織を通しての縁すなわち職場縁や組織縁が重要な意味をもっている。逆に、長年同じ土地に住み続けている人びと、あるいは他に帰属意識を感じない人びとの場合は、現住している市町村はもっとも親しみのもてる帰属意識の対象となる。

やや単純化していえば、都市化がより進んでいる地域、あるいは規模の大きな都市ほど、市町村に対する帰属意識は弱い。反対に、より農村的性格の強い地域、あるいは大都市から離れた地域ほど、市町村に対する帰属意識は強いといえる。農村や国土の周辺に位置する地域では、産業構造や財政補助の面から市町村が住民をサポートする窓口になる社会経済構造があり、おのずから市町村に対する帰属意識は強くなる。自らの身を守る、あるいは守ってくれる組織の一部として、市町村を位置づける意識が高いのである。帰属意識に対するこうした地域差は、市町村の枠組みを変えるさいの対応の違いとなつて現れる。現状に満足していたり、現状を変えたくないと思つている人びとにとって、市町村の枠組みを変えるという合併問題は迷惑な話であるかもしれない。

3. 時代の趨勢と住民の意識変化

経済地域や社会地域は、経済活動や社会活動が変化すれば、自らの範囲を空間的に調整する。経済活動や社会活動に対する人びとの意識も、それに応じて変わっていく。たとえば大規模小売店舗が立地すれば、そこへ遠方からも消費者が来訪するようになる。この善し悪しは別として、購買行動の範囲が広がることを消費者は受け入れざるを得ない。同じことは、社会的なつながりが空間的に広がっていく場合についてもいえる。活動範囲が広域化していくのは歴史的発展にともなう動き、いわば時代の趨勢である。では、人間のこ

うした活動はなぜ広域化していくのであろうか。この問いの本質はグローバル化という国際的現象にもつながっているが、要するに、取引や接触を広域化させることから得られるメリットを追求してやまないという人間の性さがのなせるわざである。活動が広域化することによって比較優位性が発揮しやすくなり、専門性が高まってより大きな効用が得られるようになる。

局地的な取引から長距離交易へ、さらに国際的な貿易へと発展してきたように、人間の歴史はより良いものを求めて取引の範囲を広げていく歴史でもある。われわれの身の回りを見ればわかるように、今日、あふれかえっている商品の多くは国内の他地域や海外で原料が調達されたり、あるいは生産されたりしたものである。かりに広域的な取引や接触が存在しなかったら、これほどまで恵まれた商品に取り囲まれて生活することはできない。かつては長距離交易や貿易が主流を占めてきたが、今日では企業や人びとが現地へでかけ、そこで生産や流通にかかわるという事例も加わるようになった。これが経済のグローバル化である。グローバル化にともなう問題がクローズアップされるにつれて、こうした動きを見直そうという機運があることはたしかである。その正否はおくとしても、人びとの意識が地元のみにとどまらず、広い地域にまで及んでいることは明らかである。

現代人はいくつもの帰属意識が錯綜する世界に生きている。伝統的な地縁に加えて職場や学校などをベースとした組織に対する意識があり、さらにコミュニティやボランティア活動とのかかわりから生まれる意識もある。こうした多様な帰属意識がひとりの個人の中で同居しているのが現代人の特徴でもある。しかも、こうした帰属意識は組織や活動の変化にもなって移り変わっていく。どの組織や活動に対する帰属意識がもっとも強いのか、それは各人によって違っている。個人のライフサイクルに応じて帰属意識の強弱にも変化が生じてくる。現役時代は企業への帰属意識が強かったが、退職後は地元のボランティア団体やコミュニティとのかかわりから、それらに対する帰属意識が高まったという人は少なくない。

市町村合併による地域再編の妥当性

1. 市町村合併の背景要因

周知のように、「明治の大合併」は軍籍管理の整備を目的に、また「昭和の大合併」は新制中学校制度や社会保険制度の実施を目的として行われた。目的はこれだけに限らないが、軍事国家や戦後の新国家を建設するための行政組織づくりの土台を固めるために実施された。それは、住民自らが希望して隣接市町村と合併するという下からの意志によるものではなかった。合併実施にあたって各地で論争や議論があったと思われるが、結果的に合併それ自体が大きく否定されることはなかった。いわば上からの意向で行われた市町村合併は、住民に受け入れられたといえる。もちろん、まったくの失敗ではなかったにしろ、合併から何十年を経た今日でも、依然として統一的な行政地域になりえていないケースも

ある。そうした事例はあるが、前回の大合併から半世紀ほど経過した今日、再び「平成の大合併」が実施されようとしている。

今回の市町村合併の背景には、バブル経済の崩壊、平成の大不況、低経済成長、少子高齢化、財政の危機的状態など、いくつかのことがらがある。これらは相互につながりを持っており、その根底には日本社会がこれまで依拠してきた右肩上がりの経済成長が神話となり、低経済成長のもとでいかにやりくりしていくべきかという課題が横たわっている。この課題を解決するには、たとえば企業では過剰気味であった生産設備や労働力を調整して適切な規模や組織に変えていく必要がある。規模や組織の変更、とくに今回の場合はダウンサイジングであるため、統合や廃止によるスリム化が要点となる。企業合併、事業所統合、雇用のリストラ、外注化などスリム化をめざした企業努力は今日ではあたりまえとなりつつある。

日本の社会経済がこのように変化していく中で、行政組織のあり方も問われるようになった。高度経済成長がつづき、財政状態が安定して時代とは異なり、いまや借金につぐ借金で財政をまかなおうとしている。とくにバブル経済崩壊以後、国や地方の政府が借り入れた金額は膨大であり、このままの状態がつづいたら大変なことになる。このような状態を招いた原因の多くは歴代の政府にある。国は地方分権の推進や地方交付税制度の見直しなどによって、中央政府が担う役割を軽くしようとしている。国がもっていた権限の一部を地方に委譲し、地方がその権限をもとに主体的に行動すること自体は歓迎すべきことといえよう。しかし、そのためには財源、人材、制度などの面で十分な条件を整備する必要がある。

2. 市町村合併による地域再編

行政組織は本来どうあるべきか、とりわけ住民の生活にもっとも身近な市町村レベルの行政組織はどうあるべきであろうか。その答えは、住民への行政サービスがもっとも望ましいかたちで供給されるような行政組織であることにほかならない。問題は、このような組織をどのようにして実現するかである。望ましいという評価や判断が求められる以上、ある種の基準がなければならない。経済活動でいえば、投資に対してどれくらいの利益がもたらされたかによって活動の善し悪しが評価され、また判断が下される。行政サービス供給の場合は利益の多寡ではなく、いかに効率的かつ公正にサービスが供給されたかが評価の基準になる。市民、国民から徴収した税金を財源として、いかに無駄なく良質なサービスが住民に提供されたかが決め手となる。現状は、サービスの質はともかく、財源のかなりの部分を借金でまかなっており、とても本来あるべき健全な姿とはいえない。

市町村合併を進めるということは、行政地域の範囲を広げ、行政サービスの総量を大きくするということである。サービスの総量が大きくなれば、規模の利益がはたらく供給単価は引き下げられる。重複していた施設が整理されたり人員の

削減が可能になったりするなど、効率性は高まるであろう。人員の削減には行政スタッフの削減はもちろん、首長や議員の数が減ることも含まれる。いわゆる合併効果を生かしたサービス供給体制の構築である。この規模の利益の追求は市町村合併の大きな目標のひとつになっており、とくに財政面でその効果が期待されている。

行政地域の範囲が広がることは、単にサービス供給の総量が増大すること以上の意味をもっている。市役所、町役場、公共施設が合併によって廃止されたり統合されたりするため、住民の意識や行動はこれにともなって変化する。当初は戸惑いもあり、違和感を感じる住民も多いであろう。まちづくりや都市計画のフレームワークそれ自体が合併によって変化するため、各地区の位置づけが変わる場合もある。これまで小都市の中心市街地とみなされていた地区が、拡大した都市の中では周辺部に位置づけられるといったこともある。そこに暮らす住民はもとより外部の人びとも、行政地域をひとつのまとまりとして認識するため、これまでセンターとみなされてきた場所がサブセンター扱いはされるようになる。

行政地域の内部にあるサービス供給圏も、合併によって再編されるであろう。これまで市町村界があるために不自然な供給圏であったところは改善される。旧市町村ごとに不揃いであった供給圏は、一定の基準にしたがって広がりが増えらる。狭い供給圏は統合され、より広い供給圏となる。広域的なサービスは、旧市町村域を越えた範囲で供給が行われるようになる。重複する施設や機関の見直しも行われ、より適切な施設・機関が生き残り、他は廃止の対象となるであろう。住民が出掛けて行って受けるサービス、たとえば図書館、体育館、デイケアセンターなどの利用圏は拡大し、住民はこれまでよりレベルの高い専門的なサービスを受ける可能性が高まる。

3. 地域再編の妥当性の検討

市町村合併にともなう地域再編とは、施設の整理・統合などにもなう行政サービス供給の変化や供給システムそれ自体の変化により、サービス供給圏が空間的に再編されることである。住民の分布そのものは変わらないため、再編の論理はもっぱら供給側の論理である。考え方の根底にサービス供給の効率性の追求があることは間違いない。さきにも述べたように、市町村合併の大きな目的が規模の利益を生かしたサービス供給の費用削減にあることを考えれば、これは当然である。供給側の論理はあくまで行政側の考え方であるが、税を負担している住民にとっても無駄な行政サービスの抑制は歓迎すべきことである。

このように、行政サービス供給の効率性が地域再編によって向上すれば、納税者としても別段問題ではない。しかし、行政地域全体としての効率性は高まっても、その恩恵がすべての住民に等しく共有されるという保証はない。市町村合併によって重複施設の統廃合が実施された場合、中心部に比べて周辺部は不利を被りやすいという危惧は一般的にある。周辺部の不効率な施設は廃止され、中心部の施設に統

合されるというケースが少なくないからである。場所の違いによる利便性の差異は、たとえどのような空間スケールであっても必ず生ずる。その意味では避けることのできない問題である。

一般の経済活動の場合、場所の違いによって利便性に差が生じて、それは問題とはされない。しかし社会的にみて放置できないと認識されれば、交通網を整備するなどして利便性を向上させるなどの方策がとられる。公平性をモットーとする行政サービス供給の場合は、利便性に大きな地域差が生ずることは許されない。そのような地域差が生じるおそれのある場合は、政治的見地から何らかの救済策が講じられるであろう。しかし、その範囲は無限定ではない。いたずらに救済策を講じれば、それにとまなう財政支出に歯止めがかからず、何のために市町村合併を行ったかがわからなくなる。

規模の利益や集積の利益といった行政サービスの総量とその供給地点にかかわる経済性は、むろん追求する必要がある。そのうえで利便性の地域差にも十分配慮し、不利益が大きくなるような措置を考えなければならない。アクセシビリティを高める交通・通信網の整備などは、その具体的対策である。合併効果が十二分に発揮され、利便性の最低基準それ自体が引き上げられるなら、行政地域全体として合併は成功であったといえよう。より大きなプラスを生み出すように努力をし、小さなマイナスは打ち消すようにつとめる必要がある。

・合併協議に見られる地域構成員の意識構造

1. 合併協議の参加者と地域住民

市町村合併の問題は、合併に至るまでの協議や手続きの問題と、合併後に解決すべき問題の2つから成り立っている。現在、各地で問題になっているのは前者であり、合併候補の自治体相互間で協議が行われている。合併の意志を表明する主体はまちまちであるが、いったん合併問題が浮上したら、新たに設けられた合併協議会の場で審議が進められる。協議会のメンバーは、首長、議員、住民代表、学識経験者などである。複数の首長の中のひとりが会長となり、協議会を主宰する。最終的に合意に至り結論が下されれば、それを各市町村の議会が承認して合併が成立する。その過程で住民の意思を問う必要があれば、住民投票などが実施される。

首長や議員は住民が選挙で選んだメンバーであり、住民の代表である。これらの代表のみで協議を行わず、住民代表を会に参加させているのは、合併が通常の議会で論議される以上に重要な課題であるからにほかならない。首長や議員は、選出母体であるそれぞれの自治体の利益を代弁する責務がある。しかし、合併が交渉ごとである以上、利益追求のために主張をする一方で、妥協することも場合によっては必要である。議員は、選出されてきた地元の自治体もさることながら、自らの支持基盤である地区の利益代弁者という立場にも立っている。同じ自治体でも、首長と議員の利害が一致

するとは限らない。市町村合併を全面的に推し進める考えもあれば、条件つきで認めようとする考え、あるいは合併に否定的な考え方もある。

一方の住民代表は、行政地域の中で生活する住民のひとりとして意見を述べるのが求められる。住民代表をどのように選出するかという方法の違いにもよるが、自治会、市民活動、各種団体など、何らかの住民組織を代表している場合もある。いずれにしても、行政のプロである首長や議員とは違う生活体験の現場からみて市町村合併をどのように考えるか、そのあたりの見解や意見が求められる。

最後に学識経験者は、直接、市町村合併と利害をもつことはなく、いわば外部の視点から、あるいは大所高所から意見を述べるのが期待されている。市町村合併では、地域間の利害が直接ぶつかり合うことが少なくない。そのようなとき、利害関係者ではないという立場から調整役を果たしたり、解決のためのアイデアを提供したりする。合併協議会ですべてを審議することは不可能なため、いくつかの下部委員会などが設けられる。そのような委員会の委員長をつとめることにより、合併に向けて必要な案件の処理を行う手助けを行う。

このように、市町村合併に向けて審議を行う協議会は、種々の地域構成員によって成り立っている。協議会で審議すべき案件を事務的に用意しているのが、行政スタッフからなる事務局である。合併の候補になっている自治体から派遣された事務職員がチームを編成し、審議会の規約にしたがって審議すべき案件を準備する。協議会では会長が司会を行うが、協議会の開催スケジュールの調整や住民説明会、住民投票など、協議会にかかわる一切の事務的業務は協議会事務局によって担われている。協議会といういわばオフィシャルな場では、首長や議員はそれぞれの行政地域を代表して意見を述べる。案件によっては、激しい地域対立が起こる場合もある。しかし、裏方的立場にある事務局にあっては、スタッフ間に対立があっては協議会それ自体が成り立たない。あくまで事務局に徹し、審議すべき案件作成に没頭する。

2. 地域構成員の意識構造

合併協議会に参加している構成員の背後には、多くの人びとがいる。それは、たんに首長や議員を選挙のときに支えて活動を行うという人びとというだけではない。合併協議会は公開制であるため、関心のある住民は傍聴席にすわって協議会のなりゆきを見守っている。こうした人びとを含めて地域構成員はそれぞれの立場から合併について意見や考えをもっている。こうした人びとの市町村合併に対する意識構造はどのようにして形成されていくのであろうか。合併に期待を寄せる人びとは、これまで隣り合っていた自治体が地理的に一体化し、同じ都市の住民として暮らしていくことを前向きにとらえようとしている。反対に合併に反対かあるいは消極的な人びとは、合併は地元何らメリットをもたらさず、暮らしは悪くなると考えているかもしれない。

地域構成員の意識は実に複雑であり、とらえどころがない。われわれ人間は、経験したことについてははっきりした意

識をもつことができるが、未体験のことがらについては、なかなか自信をもつことができない。そのようなとき、参考になるのは先行する事例に学ぶことである。すでに合併を実施して外部から客観的に評価できる事例があれば、それを参考にしようとする。実際、合併協議会では参加者の認識を深めるために、各地の先進事例を訪れ、見学や聞き取り調査などが行われている。先行する事例は、合併のメリットやデメリットを検討するさいに有効な情報を与えてくれる。ただし、これらの事例はあくまで特定の自治体の組み合わせによる結果であり、どこの市町村合併でも同じようにあてはまるというものではない。

市町村合併に関する情報の多寡は、意識の形成にとってきわめて重要である。合併に限らず何らかの判断を迫られた場合、頼りになる情報は不可欠である。偏った情報や誤った情報しかもちあわせていない場合、間違った認識をしている可能性を否定することができない。一般に首長や議員など多くの情報に接する可能性の高い人びとは、結論はどちらに向かうにせよ、客観的に判断できる立場にある。逆に、他地域の合併事例などについて情報をあまり持ち合わせていない人びとは、判断を下せる十分な環境にあるとはいえない。もっとも、インターネットなどの情報通信手段が非常に発達した現在では、その気になればウェブ上に掲載された市町村合併に関する多くの情報に接することができる。情報技術に長けた市民運動家や活動家の中には、こうした他地域の事例から多くのことを学び、首長や議員に対して自らの考えを述べる人も少なくない。

市町村合併に賛成か反対かは、つまるところは、自らが属する自治体あるいは行政地域の面積が大きくなり、人口が増えることを受け入れるか否かである。合併後、自治体や行政地域が具体的にどのようなかを事前に知ることは容易ではない。結婚前に新婚生活の夢を描くことはできても、結婚後の生活のすべてを予知することができないのと同じである。理屈ではわかっているつもりでも、実感がともなわないという人もいるであろう。市町村合併を推進したい政府や総務省などは、インターネットをつかって合併の効果を盛んに宣伝している。それを見た人びとは、その時点では合併にともなう利点を一般論として受け入れるかもしれない。しかし、現実自らが属する自治体が隣接自治体と一緒になるかどうかということになると、すんなりとはいかない。

結婚とは異なり、市町村合併の相手方は必ず隣の自治体や行政地域である。多くの相手の中から選ぶのではなく、限られたパートナーとの間の「結婚」である。これは企業間の合併とも異なる。地理的に連続する隣同士が一体化して新たな組織をつくるという点では、人間の結婚や企業合併とは違った側面がある。住民の中には、これまで隣人ではあったが他人と思っていた人とうまくやっていたか不安に思う人もいるであろう。一般に地理的に近いことは親しみを感じさせる効果をもつ。しかしその反面、あまりに近いためにその内情がよくわかっており、隣接性がむしろ一緒になどなりたくないとい

う気持ちを抱かせるように作用することもある。人間の結婚の場合は、主として生理的、遺伝的理由から、近親者間で結ばれるのは好ましくないというタブーがある。こうした点でも、市町村合併に対する住民の意識は容易には定まらない。

3. 地域構成員の相互関係

合併協議会に参加している首長、議員、住民代表、それにそれらを見守っている人びとは、それぞれの立場から市町村合併の問題を考えている。最終的な意思表示は、合併に賛成か反対かのいずれかである。こうした結論に到達する過程で、種々の力関係が作用する。合併に前向きな賛成派は、合併にともなうメリットを強調し、できるだけ多くの地域構成員が賛成に回るよう行動する。逆に合併に反対する人びとはデメリットを主張し、合併が地元利益をもたらさないことを喧伝する。合併に関する意志決定はさまざまなレベルで行われる。合併協議会での議論やそこでの決定、各自治体の議会における議論と決定、そして住民に対するアンケート調査や住民投票など、多くの段階で意志が表明される。

これらのどのレベルにおいても、結論は単純なものではないであろう。反対意見と賛成意見がぶつかりあい、延々と続く議論ののちによりやく多数決で何かが決まるということになる。しかし、これは民主主義が本来もっている利点であり、外からの権威や力によって行政の枠組みが一方向的に決められることを思えば、よしとしなければならない。多くの場合、合併に関する種々の協議や交渉は消耗戦の連続であり、実に多くのことがらを審議しなければ前進しない。結論は合併するか否かという単純なものかもしれないが、その過程では甲論乙駁が繰り返して展開される。

ひとつの行政地域の中には数多くの利益団体や活動組織が存在する。人びとは個人として、あるいは団体や組織の一員として合併問題とかがわっている。団体や組織はときによっては合併について自らの見解を表明し、できるだけ多くの賛同者を得ようとする。地場産業が盛んな地方などでは、経済団体や各種組合が合併にともなうメリット、デメリットについてよく研究をしている。政治に依存する割合が高い団体や組織などでは、合併にともなって受けるかもしれない行財政のメリット、デメリットにとくに敏感である。これらの中には、行政地域を越えた組織づくりをすでに終えている団体もある。そのような場合は、自らの組織に行政組織が適合するよう願っているかもしれない。いずれにしても、それぞれの団体や組織は合併にともなう損得を勘案しながら、この問題に取り組んでいる。

組織や団体の統一の見解といえども、そのもとになっているのは、諸個人の考えや意識である。場合によっては、個人とその個人が所属する団体・組織の意向が異なる場合もある。個人の意志は住民投票などの機会に表明することができる。一度決めた行政の枠組みは、そう簡単には変えられない。変更され新しくなった体制が自分がいなくなったあと引き継がれるという意味では、きわめて重要な決断を迫られているといえる。所属する団体や組織の一員という立場を離れ

て、これからの行政地域のあり方、あるいはまちづくりを推し進めていく単位としてどれを選ぶか、まさに個人、個人の内なる気持ちが問われている。

市町村合併後における地域の課題

1. 新市の地域構造の再編

合併の妥当性をめぐって熱の入った議論が各地で繰り広げられているが、合併後にどのような都市をつくるかという具体的な点については、ほとんど議論らしきものはなされていないのが現状である。これは、ある意味ではやむをえないことである。まず枠組みを変えるのか、変えないか、それを決めなければ話しは前へは進んでいかないと多くの人は考えているからである。いくら新しい都市の計画案を論じて、合併そのものが実現しなければ何の意味もない。そのように不確実性の大きなことがらをまえて真剣に議論することなど、どうしてできないであろう。

しかしとはいえ、合併後の新市の姿がある程度示せなければ、合併に賛成か否かその判断が下せないのも事実である。新市の都市像について情報不足のままでは、満足な意志決定はできない。そのため合併協議会は、新市の都市づくりや都市構造の姿について可能な限り作業を行い、それを提示しようとする。産業、福祉、教育、医療など多くの側面について、重視すべき項目を挙げ、その実現を図るための財政的裏付けを示す。あるいは、合併によってどれほどの経費削減が実現できるか、そのシミュレーション結果を提示する。いずれも、いくつかの仮定や前提にもとづく作業であるが、新市の姿の一端を住民に示すために不可欠な手続きである。

当然、これまでの都市構造とは異なり、中心や周辺の位置関係は変わってくる。施設の再配置までは議論できないため、かなり曖昧な表現や表示になるが、行政サービスの供給がこれまでとは異なることはある程度は予想がつく。具体的な配置図や計画図が示せない一方で、住民にとって関心の深い上下水道、保育園、都市計画税など負担率やサービスレベルなどについては多くの関心が集まる。サービス水準は高い自治体に合わせ、逆に負担は低い自治体に合わせてほしいというのが、住民の偽らざる本音であろう。これだけが市町村合併の決め手ではないと思われるが、わかりやすい面がどうしても押し出される。

市役所や支所、図書館、福祉センター、廃棄物処理場など住民の暮らしと密接に結びついている公共施設の配置は、行政地域の広がりや人口分布によって決まるところが大きい。小さな自治体なら、その範囲の中でもっとも望ましい配置を考える。ところが市町村合併によって行政地域が拡大すれば、これまでの見方は一変する。中心、周辺の関係が大きく変わり、地理的に見て周辺に位置する旧市町村は、新市において縁辺に位置するという感がぬぐえないであろう。ただし、これは都市構造を単純な中心 - 周辺の構造として考えているからであり、中心を複数にして、それぞれを専門特

化させるという空間戦略はあり得る。

2. 都市計画と都市整備

都市計画にはいくつかのレベルがある。広く考えれば、国土レベルがあり、その下に地方レベル、県レベル、そして市町村レベルがある。個別の市町村レベルを超えたところでは、理論的には県レベルあるいは複数の行政地域を束ねた地域レベルの空間計画が期待できる。しかし、それらは責任の所在が曖昧な中途半端な計画になりやすく、住民の真の幸福につながっているかわからない。やはり個々の行政地域を単位として立案される都市計画とその実施こそが、地域住民に密着したものといえよう。その意味で、合併によってこれまで容易でなかった広域的な地域づくりが新しい行政地域の中で整合的に実施されれば、歓迎すべきであろう。

新市全体を見渡して、どこに投資を集中すべきか、それを決めるのは新たに選出された議員によって構成される新市の議会である。新しい首長の大所高所からの判断も重要である。ここで危惧されるのは、合併前の旧自治体が単位となり、大きくなったパイをめぐって分捕り合戦を行うことである。個別地域の社会福祉の向上はもとより望ましいことであるが、それにばかり目がいってはいは、全体の発展はない。市町村合併のもっとも大きな目的は、合併効果によって個別市町村の体制ではできなかったことを実現することである。むろん合併効果はできるだけ新市全体の及ぶように注意して財源を振り向けるようにすべきである。政治力学ばかりが働いて、特定の地区にばかり投資が偏るのはよくない。そのような都市づくりは全市的な支持が得られず、前へ進まないであろう。

合併効果は徐々に浸透していき、地域格差も弱まっていくであろう。同じ自治体になった以上、これまでであったような格差を放置しておくことは市民感情として許されにくい。合併効果がこうした地域格差の解消に向けられれば、合併は当初の目的を達成したといえる。その上で、さらに新市全体の底上げを図る必要がある。旧来の市町村構造のままであったら無理であった広域的な地域整備が進められ、また無駄の多かった重複投資が解消の方向に向かえば、全体としての底上げの見通しも立つ。よく言われる強力な都市づくりとはまさしくこのようなことであり、人材能力や財政力を強めることによって都市としての社会基盤を強めていく。

今回の市町村合併問題が起こる以前から、すでに全国各地では種々のまちづくりが進められてきた。市町村の規模にはあまり関係なく、まちづくりに成功している小さな自治体も少なくない。しかし一般論として、都市の規模が大きくなって多様な人材が集まり、切磋琢磨で良いアイデアをめぐって競争が起これば、まちづくりに好ましい影響や効果が期待できる。都市規模が大きくなれば、理論的には特殊な才能やアイデアの持ち主が現れる可能性が高まる。異なる性質をもった人びとや集団が互いに融合することによって新しいものが生まれる可能性も高まる。こうした可能性が都市計画やまちづくりに生かされていけば、都市の質的レベルも向上する。

もちろんこうした見解には反論も予想される。たとえ規模は小さくとも、地域に密着した個性のあるまちづくりを行うことが、これからの地方分権時代にはむしろふさわしいという意見である。まちづくりは本来、個々の人間が集まって行うことであるため、それらの人びとが暮らしているローカルな視点を無視することはできない。むしろ、地域を愛する人びとの潜在的なまちづくりに対する意欲を引き出すことが重要である。たとえローカルな地域が連合して大きくなり、全体の枠組みが広がっても、ローカルな地域そのものはけっして消えることはない。消えないような仕組みを考えて新たな地域構造を構想すれば、一方的な中央集権にはならない。すでに市町村合併を終えてまちづくりに成果を挙げている事例はどう評価されたらよいのか。合併を促進するために地域審議会や地域協議会といった、旧市町村を単位とした組織を合併後も残すという考え方がある。こうした仕組みは合併に対するアレルギーを緩和するための単なる仕掛けでおわるのか、本当にローカルな視点に立ったまちづくりを行うためのエネルギーの蓄積の場になるかは、ひとえに住民の意識と決意にかかっている。

3. 新たな帰属意識の醸成

冒頭でも述べたように、人びとはさまざまな帰属意識を抱いて日々の暮らしを送っている。市町村合併が行われれば、旧来の行政地域に対する帰属意識は薄れ、新市に対する帰属意識が徐々に醸成されていくであろう。現在の行政地域に対する帰属意識にしがみつくなり、合併を絶対に認めないという人も少なくない。「なぜわざわざ合併しなければいけないのか」「現状のままがいい」「変わりたくない」という気持ちが強く、生理的に変化が受け入れられないという人は存在する。人間は意識するか否かの違いはあるが、自らの立つべき場所を絶えず確認している。郵便物に自宅の住所を書くたびに、自分がその市町村に住んでいるという確認をしている。その土台が覆され、とくに市町村名が変化するとしたら、そのことに対して違和感を抱くのは至極当然であろう。

しかし、それでもなお、市町村合併を実現し、行政地域の枠組みを変えて、名前も変えるという点にどのような意味があるのだろうか。もともと帰属意識というものは、最初からあるものではない。その集団や組織に属し、長年、その集団の中で関係をもちながら生活をする過程で自然に形成されるものである。そうであるなら、現在の帰属意識も相対的なものであり、けっして絶対的ではない。ただし、帰属意識にもとづくアイデンティティが精神的な拠り所になっており、その人の生活の安定に寄与しているということは十分考えられる。たとえば、京都、鎌倉、田園調布など全国的に知られた地名をもつところに住むことに一種の優越感を抱くことはありうる。そのような場所から転出したり、あるいはそのような都市が隣接する市町村と一緒になったりする場合、心穏やかでない人もいるかもしれない。自ら住んでいる行政地域に誇りを持っていることは好ましいことである。しかし、その誇りが偏狭な地域ナショナリズムに由来しているとしたら話は別である。

市町村合併が最終的に実現しない理由はさまざまである。その中に新市の名前をめぐって調整がつかずに、物別れになる場合がある。あるいは、合併には賛成であるが、その組み合わせに不満があり、合併が進まないというケースも少なくない。大都市近郊の場合、新住民は大都市への編入を希望するが、旧来からの住民は隣接する古くからの市町村との合併を希望する。このような事例に接すると、個々の人びとが自ら生活している行政地域と隣接する行政地域の関係をどのようにとらえているかによって、意向が大きく異なっていることに気づかされる。生活圏が重層的に広がっている今日、人びとの帰属意識と他地域に対する意識は実に多様である。そのような状況でひとつの結論を導いていくのは至難のわざともいえる。

・地理学研究の対象としての市町村合併

1. 研究対象としての市町村合併

市町村合併を地理学の立場から考えた場合、どのようなアプローチが可能であろうか。いうまでもなく、市町村合併はすぐれて現実的な地域の問題である。相当なエネルギーがこれに投入され、住民ひとりひとりに決断を迫るような重要な問題でもある。このような重要な問題に対しては、ただそれを傍観しているだけでは、学問的責任が問われかねない。すでに政治学、社会学、経済学などいくつかの学問分野ではこの問題は取り上げられ、議論が行われている。このことは、市町村合併が行政の枠組みを変えるという政治的な課題にとどまらず、もっと幅の広い課題を抱えていることを物語る。

直接的には、国による行財政改革の手段として進められようとしている市町村合併の妥当性を問う行政学や政治学からのアプローチがある。経済学の分野では、最適な行政組織の規模は経済学的手法で示せるのか、かりにそれが可能なら市町村合併に対して一定の理論的指針が提示できるのではないかという期待が込められる。社会学では、行政や住民組織の枠組みやそこでの活動をめぐって実態の把握と課題の抽出が考えられる。住民がいだく政治的あるいは社会的な意志が表明できる望ましい組織の大きさはどれくらいかという問題に対して、提言することはできるのであろうか。

このような学問的状况の中で、地理学はいかなる立場や視点からこの問題に接近できるのであろうか。かりにできるとしたら、その方法はいかなるものであろうか。想像するに、合併特例法の期限である 2005 年 3 月が過ぎれば、市町村合併の話題はしだいに消えていくのではないだろうか。もしそうであるなら、市町村合併はつねに学問的に議論の対象となる問題ではないのかもしれない。しかし、それとは関係なく、どのような行政地域においていかなる行政サービスが提供されるのがよいか、学問的に追究することは十分に価値がある。残念ながら、地理学ではこうした問題を本格的に取り上げることはあまりない。この種の問題は政治学や行政学の問題であり、地理学が向かうべき対象はまだほかにもあるという考え方が大勢を占めている。

そうした中であえて地理学がその学問的特性を生かしてアプローチを試みるとすれば、それは地域構成員が行政地域の枠組みのあり方をめぐって空間的にどのような意識をもち、また行動しているかを明らかにすることであろう。単純化して考えれば、テリトリーという地理的に限られた空間(行政地域)の組み合わせをどのように考えているかという問題である。この問題を解決するには、地域構成員の政治的、社会的あるいは経済的な活動と意識にメスを入れる必要がある。さらに歴史的背景や文化的差異といった側面にも触れる必要がある。つまり、地域に関するあらゆる知識を動員して取り組む必要がある。政治、社会、経済などにかかわる個々の現象については、それぞれの学問分野からのアプローチが可能である。地理学は、それらの枠にとらわれず、むしろそれらを総合的に取り扱うことによって、新しい空間的知見を見出すようにする。

空間あるいは地域、場所については、地理学的接近に優位性がある。市町村合併で最大の争点は、隣接する自治体が一緒になって行政地域を広げることが本当に良いか否かという点である。それを最終的に決めるのは住民であるとただ単に言うことは、きわめて簡単である。しかし、決めるための判断材料がどれくらい用意されているかが問われねばならない。地域のあり方に関する判断材料は多岐にわたっており、個別の学問領域を超えているかもしれない。元来、地域を構成する人びとの属性は多様である。それぞれが日々の生活体験を通して地域に対して何らかの意識をもっている。基礎自治体としてもっとも重要な行政地域は地域構成員の間でどのように認識されているのか、またその範囲を変えたとしたらどのようなことが予測されるか、とくに地域再編がどのようになされるかという点について検討する必要がある。

市町村合併を行政サービス供給の空間的再編としてとらえるなら、サービスが新市の中でどのように空間的に供給されるかを検討する必要がある。具体的には、社会基盤整備の空間的パターンや施設の再配置などのあり方である。なかでも機能配置をめぐって起こる中心 - 周辺関係の変化と影響、あるいは基盤整備や再配置が行われる過程での政治的調整や社会的交渉などが、明らかにする対象となる。社会基盤整備は住民の生活ばかりでなく、企業や団体による経済活動のあり方にも影響を与える。経済活動が変化すれば、これは産業構造の変化にも結びつく。新市として重視すべき産業部門は何か、あるいは産業振興のためにどのような空間的整備を行えばよいか、こうした問題についても考える必要がある。

2. 市町村合併のとらえ方

市町村合併の議論は、本来ならば、基礎自治体の枠組みとしてどれくらいの規模が適切なのか論じてから行われるべきである。周知のように、欧米の主要国では基礎自治体の空間的範囲は狭く、したがって全国における自治体数は日本より多い。わが国では、市町村合併をいっそう進め、最終的には 1,000 あるいは 300 程度の数にするという方向で進ん

でいる。かりに 300 程度になれば都道府県の役割はなくなり、最終的には道州制が導入されるというシナリオに近づいていく。欧米とはかなり異なった方向に向かっているわが国の地方行政制度は、はたして正しいのか。正しいとすれば、これは欧米とは異なる地方行政モデルを世界に示そうということなのであろうか。

いくら基礎自治体の範囲が拡大しても、日々暮らしている生活圏の範囲にはおのずと限界がある。経済活動の論理で自然に決まる広がりもある。社会的活動が展開される結果として空間的に結ばれる広がりにも限度がある。市町村合併が実施されれば、行政組織の面で、その最終責任者である首長と住民との距離は間違いなく広がる。情報通信システムをつかって距離を縮めようと試みられるであろうが、直接的接触の機会は減少する。より問題にすべきは、住民の声が行政側の窓口にいかに適切に届けられるか否かである。議員数が減少すれば、理論的には届きにくくなるのは明白である。ただし、こうした予測は従来からの行政制度の延長線上での議論であり、電子政府などがより身近なものになれば、状況は変わってくる。

近世から近代になり、さらに現代へと社会が変化していく過程で、基礎自治体に相当する行政組織の空間的広がりも飛躍的に広がってきた。住民の空間的モビリティの拡大がこれを可能にした面は確かにある。行政地域がいくら広がっても、それに耐えうる移動性をわれわれは獲得してきた。現実にはむしろその逆であり、生活圏が広がったがゆえに、旧来の行政地域の範囲では対応できないという側面が強い。とりわけ、大都市圏ではそのようにいうことができる。市町村合併によって行政地域内部における地域間格差は縮まり、合併は効果を上げた。

行政地域がこのように拡大し行政サービスの供給圏が広がっていく一方で、旧来の行政地域はその意義を失っていった。地名も消え、かつてそこに行政地域があったことさえ忘れられてしまった。しかし場所そのものが物理的に消えたのではなく、そこを指し示す地名や範囲を明示する境界が消滅したのである。こうした喪失感を嘆かわしいと思う気持ちは十分に理解できる。理解したうえで、新たに獲得した空間の意味を考えてみたい。以前は隣の市町村と思っていた場所がわが市町村の一部となる。身内の数が増えたことを喜ばない人は多くはないであろう。新たに加わった空間と消えていった空間、そのいずれもが住民にとってはかけがえのない空間である。とくに消えていく運命にある空間に対しては、特別な配慮を払う必要がある。新市が今日あるのは、旧来の市町村がかつて存在したという前提があつてのことである。歴史的記録として残すだけでなく、現在の生活圏の一部として生かしていくよう工夫を凝らすことが望まれる。

現在、市町村合併をめぐる協議会レベルで議論が行われているのは、東日本より西日本がやや多い。東北以遠の東日本では行政地域の面積が元来大きいという地理的条件があるため、このようになっているのかもしれない。行政地域

の面積が相対的に小さな西日本で合併の必然性が高いともいえる。こうした全般的傾向はあるが、市町村合併をめぐる個々の事情はそれぞれ違っており、一般性を見出すことはむづかしい。主として経済活動によって形成された地域構造には、ある種の普遍性がある。たとえば、大都市圏や地方中核都市圏、あるいは中山間地域など、経済活動が地帯的あるいは圏域的な地域構造を生み出してきた。行政地域もこうした動きに合うように空間的に調整されてきたが、必ずしも即応してはいない。市町村合併は、こうした空間的不整合を調整しようという試みでもある。しかし、両者の関係がどれくらい理解されているかは明確ではない。

市町村合併に対する考え方を単純化して整理すれば、行政の原理を経済の原理に近づけるのをよしとするか、あるいは地域性に根ざした行政の原理を死守すべきであると考えるか、そのいずれかである。もっとも、経済の論理それ自体の中にも、グローバリゼーションを目指すものもあれば、内発的営力や地域的循環を重視する考え方もある。しかし少なくとも、地域間の経済競争によって行政地域も発展していくと考えるなら、経済と行政の論理は齟齬を来さないほうがよい。逆に、競争よりも共生や連携を指向すべきであるとするなら、経済発展はそこそこにして、伝統や地域の個性を守るべしとなる。今後、厳しさを増していく可能性が大きい社会経済環境のもとで、活力を維持しながら地域を成り立たせていくためには、経済振興は欠かせない。地域維持のための行政コストが高くなっていく中で、旧来のままの行政体制で持ちこたえられるのか、不安は消えない。すでに現れつつある経済活動分野での競争とその結果が、市町村合併によって行政体制を再構築する道へと誘う役割を果たしている。

3. 地域と地域構成員の再検討

市町村合併という今日的な地域問題を通して、あらためて地域とは何か、そこで生活する地域構成員とはどのような存在であるかについて検討してみる必要があるのではないか。地域は明らかに人間がつくりあげていくものである。自然状態では存在せず、人間が介在して意味のある空間として認識されていく。なかでも行政地域は人為的に定められたテリトリーであり、経済地域や社会地域とは異なる性格をもつ。財やサービスの需給関係で成立する経済地域は、行政サービスの供給という面では類似した性質をもっている。帰属意識という社会的関係がからんでいるという点では、社会地域との類似性もある。経済立地や人口分布の変化とともに移り変わっていく経済地域や社会地域とは異なり、行政地域は半ば永続的存在である。地球上の特定の場所に固定された土着的な性格をおびた空間でもある。そうした意味では、人間にとっては忘れがたい母なる空間といってもよいであろう。

いざというとき、もっとも頼りになる信頼できる空間こそが基礎自治体、すなわち地元の行政地域である。基礎や土台はその上に建てられる建造物を支える役割を果たすため、市町村の広がりがどのように決められているかは、きわめて重要である。市町村の主人公が市民や町民などの住民である

ことは自明としても、住民本位の政治や行政は本当に行われているのであろうか。官僚主導の国政と同様、市町村の行政職員によってすべてが取り仕切られている構造になっているのではないだろうか。もしそうであるなら、住民による参加や監視を強めるなど主体性を取り戻す必要がある。

行政地域の構成員は、首長、議員、住民という一種の階層構造をなしている。市町村職員は、議決された方針にしたがって業務を遂行するプロフェッショナル集団である。しかし現実には、行政のプロであるがゆえに、陰に日向に主導権を握りやすく、地方行政をリードしていく傾向があることは否定できない。議員は地域住民の意向を汲み取り、それを行政事業に結びつけていく橋渡し役を果たすことが期待されている。しかし、そうした機能を十分果たさず、名誉職的立場に安住しているケースも少なくない。むしろ、市民グループが直接、首長に対して意見を言い、あるいは行政窓口で意見・要望をぶつけることもまれではない。

市町村の行政職員は公僕として十全に職務を果たすことが求められているが、住民が持ち込む依頼ごとにすべて応ずることはできない。需要は多様化しており、専門的な能力がなければ解決できないことも多い。市民運動やボランティア活動が登場し、こうした草の根的需要に耳を傾けようとしているのは、こうした背景からである。もはや、行政的あるいは社会的なサービスをすべて市町村の行政的枠組みの中で行うことは不可能に近い。手の空いた地域住民の自発的な好意にもとづく活動を通して実践するのが適しているというのが少なからずある。地域を対象に行政サービスや社会サービスの提供に従事しているのは、市町村の行政だけではない。その意味で、「行政地域」をつくりあげていくのは旧来からの地域構成員に限定されないことを、よく認識する必要がある。

おわりに

市町村合併をめぐる、わが国は現在、百家争鳴とでもいうべき状態にある。甲論乙駁、激しい議論が繰り広げられている。学問的議論もさることながら、当該住民が自らの意見をインターネットや協議会主催の住民説明会などで述べている。何が正しくて、何が正しくないのか、誰もが確たることは言えない。たしかに議論のきっかけとその土俵は、政府が打ち出した行財政改革の一大方針によって与えられた。これは明らかに、全国的規模で市町村合併を促進するのが好ましいという立場である。そのために用意されたアメとムチもある。これらにもっとも敏感な首長、議員、行政職員が合併の旗を振り、住民をリードしていこうとしている。

大半の住民は自らがおかれた状況を十分把握することができず、こうした動きを傍観している。合併推進派の団体や組織は協議会での審議の成り行きを見守っている。一部の関心のある住民は協議会や住民説明会に足を運び、状況把握や意見表明を行っている。住民アンケートや説明会で重い腰を上げさせられた住民は、三々五々議論はしてみる

ものの、確たるイメージを抱くまでには至っていない。「バスに乗り遅れるな」「合併締め切り期限に間に合わせる」と先を急ぐ行政当局と住民との間の距離はこのほか大きい。おそらくこうした状況は、昭和の大合併のときにもあったであらうと想像される。住民は現状を知らない、あるいは知ろうともしない単なるお客さんなのであろうか。これでは、とても住民主体の地方自治とはいえない。

古いバスではうまく走れなくなったので、大きなバスに代えよう。新しい大型バスにはこれまでのお客以外に、隣りを走っていた古いバスの乗客も乗り込んできた。お客が増えた大型バスに乗って21世紀という新しい目的地に向かおうとしている。たとえてみれば、現在の市町村合併はそんな状態ではないだろうか。古いバスのままだいいのか、このさい隣近所に声をかけて大型バスに乗り換えるか、その相談をあちらこちらでしている。運転手は行政トップの首長である。一緒に乗り合わせるようになった隣近所の住民と道中仲良くやっっていけるか、不安は隠せない。大型バスになれば、車掌や整備士の数も合理化で減らされる。しかし案外、最新の大型バスはスピードも速く、快適な旅を保証してくれるかもしれない。

この大型バスがどこへたどり着くのか、現時点では誰も予測がつかない。これまでも籠から馬車、人力車、自転車へとわれわれは移動手段を取り替えてきた。これらの乗り物は、その時代、時代の制約条件の中で立派に役割を果たしてきた。歴史的役割を終えた乗り物は博物館にいくか、あるいは形を変えてしぶとく生き抜くかのいずれかである。各時代に適切な移動手段があるように、基礎的自治体や行政地域にも適切な広がりや枠組みがあるのではないか。こうした広がりや枠組みを決める基準は、残念ながら現時点ではあつてなきがごとくである。それほどまでに状況は地域によって異なっており、一律には決まりそうにない。現状は、籠、馬車、バスが混在状態を呈している、それがわが国における地方行政組織の実態である。

こうした混在状態がなぜ存在しているのか、そのこと自体、学問的に追究してみる価値はある。経済の論理などでは説明できない、政治、社会の地域的差異、あるいは歴史的背景がこうした状態の根底にある。いってみれば矛盾に満ちあふれた地域、政治的調整や社会的交渉によってどうにか秩序を保っているかに見えるのが、地方の行政地域である。そのような地域の枠組みを変えようというのであるから、蜂の巣をつついたような状態になるのはむしろ当然である。市町村合併の問題に決着をつけるためにどれほどのエネルギーが費やされるのか。これほど本音をむき出しにした地域をめぐる議論はそう多くはない。さぞかし合併が実現した暁には希望に満ちた明日が用意されていることであらう。そのような見込みや希望なくして、これほどのエネルギーを消耗する交渉は割が合わない。このような歴史的節目に身を置いたことを天命と考え、子々孫々のことを思いながら今はじっと消耗戦に耐えるしか道はない。

市町村合併とまちづくり

大塚俊幸(名古屋産業大学環境情報ビジネス学部)

1. はじめに

全国の自治体で合併に対する議論が活発に行われている。自治体経営の将来を考えると、市町村合併は避けられない道かもしれない。しかし、最近の市町村合併の動きをみると、「手段」であるはずの市町村合併が「目的」となってしまう、理想と現実との狭間で妥協の産物として、とりあえず市町村合併を進めてしまっているようにみえる。

行政当局(首長)の意向に合わせた「住民投票」も目に付く。市町村合併は行政の組織上の問題であり、行政が責任をもって判断すべきである。住民総意というが、住民が判断できる、わかりやすい客観的な情報提供がなされた適正な状況のもとで、住民投票が行われているのだろうか。住民投票の結果、土壇場になって合併の枠組みから外れる自治体もあり、行政と住民とのギャップによる破綻がみられる。

人々の生活圏が拡大している今日、生活圏と行政区画との一致は、住民への行政サービスの提供という点からは望ましい姿である。市町村合併は、行政区画と生活圏との不一致を解消し、行政サービスの空間的再編を行うものである。市町村合併を行財政の効率化だけの問題として捉えるのではなく、住民生活の空間的利便性の問題としても捉える必要がある。

2. 地域レベルでの「まちづくり」の重要性

従来の上からの行政サービスの提供体制では、広域化した市域の隅々からは住民の声は聞こえてこないし、行政サービスもいきとどかない。そうすると、声を大にして自己主張をすることが必要となる。財源配分の方法も、地域の「やる気」を評価し、「均等配分」から「集中投資」へと変えざるをえない。つまり、行政区画が広域化するほど「地域」という日常生活の基礎単位が主体性を持つことが重要となり、地域が主導権を握らなければ、そこは取り残されてしまうことになる。

これまででは、何かにつけ行政に頼りすぎていた。その結果、行政の肥大化と地域の主体性の欠如を招いた。これからは、市町村合併の有無にかかわらず地域自治が重要な時代となり、自己決定、自己責任に基づいた地域づくりが求められる。

高度経済成長期は、「大きいことが良いこと」とされた時代であった。しかし今は違う。合併による自治体の大規模化は、時代の流れの中での必然的なものとして受け入れざるをえな

いと思うが、その中でいかに「小さいこと(コンパクト)」を大事にしていくかが重要である。「効率化追求の影には、人間性の喪失がある」という過去の教訓を忘れないで、今後のまちづくりに活かしてほしい。

3. 市町村合併が都市構造に与える影響

市町村合併は行政界の再編というだけではない。新都市建設に向けて都市計画上の規制・誘導がなされ、都市構造に大きく影響をもたらす。たとえば、公平性の原則に基づき、複数の都市核の中間に新たな都市核を建設すると、低密度の分散型市街地形成を一層促進させることになりかねない。

また、単核構造から多核型都市構造への変化は、都心の中心性の低下を招くことにもなる。都市の発展にとって都心の成長は重要である。新都市建設を進めるにあたり、将来都市構造の中にいかに都心を位置づけていくかが重要となる。多核高密度市街地のネットワークによる都市形成は、理想的な都市構造のひとつではある。しかし、それを実現するためには、日本人の土地利用規制に対する考え方が大きく変わる必要がある。

4. 市町村合併時代のまちづくり

市町村合併による行政区画の拡大に伴い、地域が自ら考え、主体的に活動できる仕組みづくりが重要となる。そのためには、まず「自分たちのまちは、自分たちでよくする」という、地域住民のまちづくり意識を高めることが必要である。ここでは、地域を理解し、地域に愛着を持てるような地域教育が重要な役割を担う。また、多様かつ豊富な公共サービスの担い手を地域に育てるとともに、それら相互の調整を図る先導者、調整者としての行政の役割も重要である。住民の自治意識を高め、これまでの受動的なまちづくりから能動的なまちづくりに転換し、広域的な視点に立ちつつも実践はあくまでも地域が主体となって行うことが求められる。

さらに、合併によって生まれた新しいまちをわが町として愛着と誇りがもてるよう、将来都市像の共有化を図るとともに、都心を育成し、都市のアイデンティティを確立することが必要である。合併の有無にかかわらず、住民と行政が一緒になって今後のまちづくりについて考える時期がきている。今回の市町村合併の議論が、各地域でのまちづくりのきっかけになることを期待したい。

市町村合併の背景と現状

平松直巳(愛知県尾張事務所行政企画課課長補佐,現在は愛知県国際博推進局参加出展課主幹)

明治以降,全国においても愛知県においても,その時々の政治・経済・社会の情勢によって,何回か大規模な市町村の合併が行われた(表1)。1889(明治22)年に市制町村制が施行されたことにともない,戸籍や小学校の事務を処理することができるよう,全国的に市町村合併が行われた(明治の大合併)。これによって,江戸時代以来の「自然村」が新しい「行政村」に再編された。その後,愛知県においては,1906(明治39)年に県主導による大合併が行われ,これによって現在の市町村の原型が形作られた。そして第2次世界大戦後に新制中学校が義務教育になり,それを市町村が担当することになったことにより,市町村を一定規模以上とすることが必要となったため,1953(昭和28)年10月に町村合併促進法,1956(昭和31)年6月には新市町村建設促進法が制定された。この前後に愛知県の市町村の数はおよそ半減した(昭和の大合併)が,その後はわずかな合併が行われたにとどまり,そのまま現在に至っている。

ところで,地方分権の推進,少子・高齢化の進展,国・地方を通じる財政の著しい悪化など,市町村を取り巻く情勢が大きく変化している今日の状況から,基礎的地方公共団体である市町村の行政サービスを維持・向上させることを目的として,合併によって市町村の数を減らすことが必要になってきた。そこで,各地で法定協議会が設置され,紆余曲折はあるものの,市町村合併が進みつつある。2003(平成15)年11月7日現在,全国で45道府県1725市町村で444の法定協議会が設置されている(図1)。法定協議会に参加していない市町村は約1,200になり,これと444協議会を合わせると約1,600市町村になるが,国は前述の市町村合併の目的を達成するため,約1,000市町村を政治的目標として掲げている。また2003(平成15)年11月20日現在,愛知県内では15の地域で法定協議会が設置されている(図2)。

表1 愛知県および全国の市町村数の推移

| 年次 | 愛知県の状況 | 年次 | 全国の状況 |
|----------------|-------------|----------------|------------------|
| 1875 | 2,972 町村 | 1888 | 71,314 町村 |
| 1890 | 649 市町村 | 1889 | 15,859 市町村 |
| 1907 | 267 市町村 | 1908 | 12,448 市町村 |
| 1953 | 217 市町村 | 1953 | 9,868 市町村 |
| 1957 | 110 市町村 | 1957 | 3,866 市町村 |
| 1970 | 88 市町村 | 1970 | 3,280 市町村 |
| 2002 | 88 市町村 | 2002 | 3,218 市町村 |
| 2003 (8/20) | 87 市町村 | 2003 (8/20) | 3,183 市町村 |
| 2003 (12/1) | 32市 45町 10村 | 2003 (12/1) | 679市 1,947町 550村 |

今日の市町村合併の議論においては,行政は住民に対する説明に正面から取り組んでいる。「住民投票」という手法も一つの選択であるが,その安易な実施は住民の代表たる首長や議会の責任逃れとなる懸念もある。前述したような理由から市町村合併の検討はぜひとも必要である。市町村合併の議論には地理学的見地からのアプローチも有益と思う。本日のシンポジウムを機会に,地理学会においても市町村合併をテーマにした議論をしていただきたいと思います。

(文責 溝口晃之)

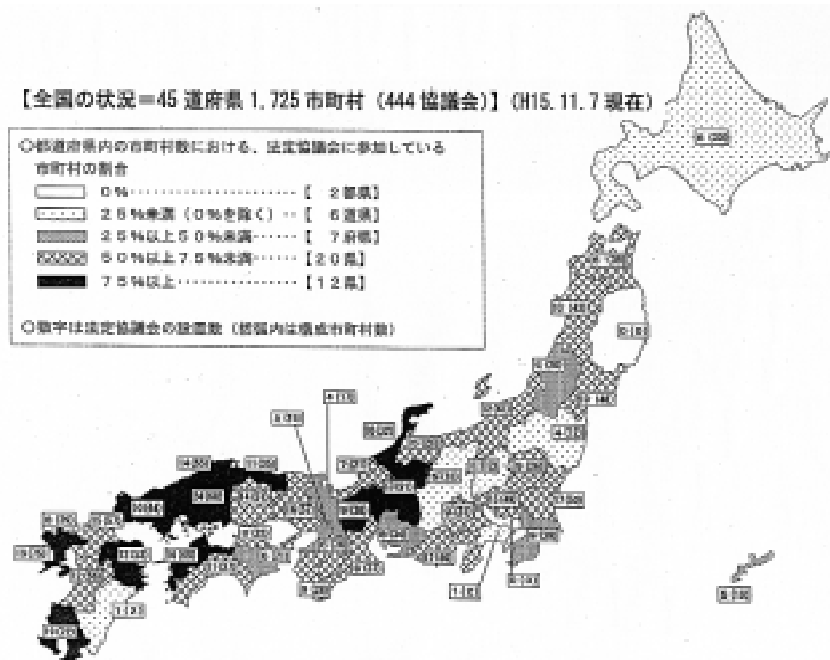


図1 全国の法定協議会への参加状況

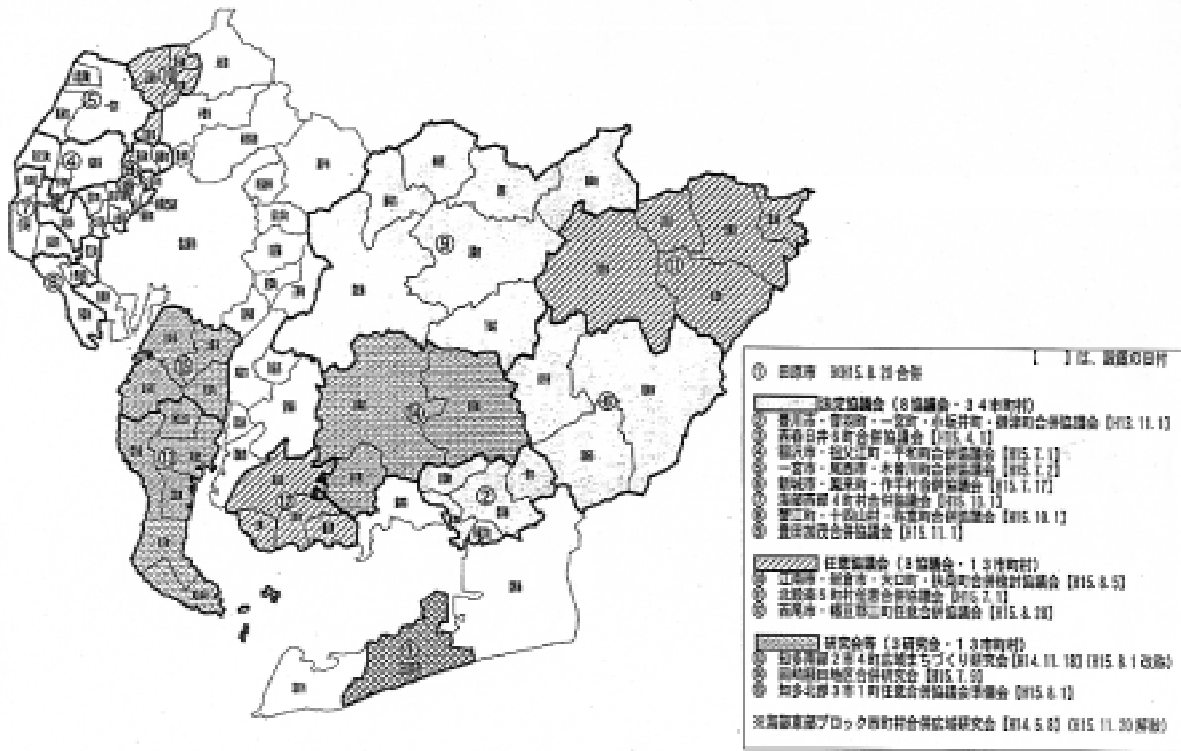


図2 愛知県内の市町村合併をめぐる動き(平成15年11月20日現在)

【巡検報告】

東三河沿岸地域の車両産業と海浜リゾート

1. はじめに

本年度巡検地域を、近年開発の進む「三河港」を中心に車両産業および、2年前開園したテーマパークを含む海浜リゾート地域とした。また、今回の巡検については、次の諸点に留意した。巡検内容をより深化するための「事前セミナー」の実施。平日実施による工場見学。見学地を絞り込み、より深い見学内容とする。当日の資料はA4に統一、さらに資料の精選を図りハンディなものとする。昼食は各自持参可とし、参加費用を抑える(参加費用3,000円)。

2. 見学地と当日の巡検案内者

- (1)日本車両豊川製作所(林上)
- (2)ラグーナ蒲郡(中村豊)
- (3)三河港概要*(安積紀雄)
- (4)フォルクスワーゲングループジャパン(高木巖)
- (5)豊川稲荷と豊川市*(白井正文)

*車窓展望

3. 「事前セミナー」の概要

巡検1週間前の3月15日(月)午後6時30分より、新装なった「名古屋大学環境総合館」6階616号室で実施した(出席者:約20名)。

林上 鉄道車両工業の概況と発達史

高木巖 道路輸送車両と各国の保安基準

中村豊 海浜リゾートの問題点

多くの資料を用いた「巡検」予備知識と話題提供があり、予定時間を超えた発表と質疑応答となった。本日のセミナーのみの出席者もあり、一応の評価を得た(参加費用:無料)。

4. 巡検日程の概要

実施日:平成16年3月22日(月)

集合:地下鉄東山線「本郷駅」(8:30)

日本車両豊川製作所:説明・工場見学等(10:00-11:40)

ラグーナ蒲郡:昼食・自由見学・説明等(12:10-14:40)

フォルクスワーゲングループジャパン:説明・工場見学等(15:30-16:50)

解散:地下鉄東山線「本郷駅」(18:25)

5. 当日の日程概要など

早朝から小雨、時に止むこともあったが、ほぼ1日中雨、加えてやや肌寒い天気であった。定時に出発、名古屋インターで本線への進入時予想以上の渋滞。その後の日程進行が心配されたが、予定通りに進んだ。

〔巡検報告〕

東三河沿岸地域の車両産業と海浜リゾート

1. はじめに

本年度巡検地域を、近年開発が進む「三河港」を中心に車両産業および、2年前開園したテーマパークを含む海浜リゾート地域とした。また、今回の巡検については、次の諸点に留意した。巡検内容をより深化するための「事前セミナー」の実施。平日実施による工場見学。見学地を絞り込み、より深い見学内容とする。当日の資料はA4に統一、さらに資料の精選を図りハンディなものとする。昼食は各自持参可とし、参加費用を抑える(参加費用3,000円)。

2. 見学地と当日の巡検案内者

- (1)日本車両豊川製作所(林上)
 - (2)ラグーナ蒲郡(中村豊)
 - (3)三河港概要*(安積紀雄)
 - (4)フォルクスワーゲングループジャパン(高木巖)
 - (5)豊川稲荷と豊川市*(白井正文)
- *車窓展望

3. 「事前セミナー」の概要

巡検1週間前の3月15日(月)午後6時30分より、新装なった「名古屋大学環境総合館」6階616号室で実施した(出席者:約20名)。

林上 鉄道車両工業の概況と発達史
高木巖 道路輸送車両と各国の保安基準
中村豊 海浜リゾートの問題点

多くの資料を用いた「巡検」予備知識と話題提供があり、予定時間を越えた発表と質疑応答となった。本日のセミナーのみの出席者もあり、一応の評価を得た(参加費用:無料)。

4. 巡検日程の概要

実施日:平成16年3月22日(月)
集合:地下鉄東山線「本郷駅」(8:30)
日本車両豊川製作所:説明・工場見学等(10:00-11:40)
ラグーナ蒲郡:昼食・自由見学・説明等(12:10-14:40)
フォルクスワーゲングループジャパン:説明・工場見学等(15:30-16:50)
解散:地下鉄東山線「本郷駅」(18:25)

5. 当日の日程概要など

早朝から小雨、時に止むこともあったが、ほぼ1日中雨、加えてやや肌寒い天気であった。定時に出発、名古屋インターで本線への進入時予想以上の渋滞。その後の日程進行が心配されたが、予定通りに進んだ。

〔日本車両豊川製作所〕

説明を受けた後、質疑応答。こうした鉄道車両工場は全国的にも少なく、今回が発見学の参加者がほとんどであった。このため、多くの質問があり時間不足を痛感した。その後2班に分かれて工場内の見学に移った。

鉄道車両は各企業/公共団体/国などの受注生産で、工場内の写真撮影は一切禁止であった。自動車等の生産と異なり、ベルトコンベアーによる大量生産方式でなく1両ごとの手作りである。広い工場内には、アメリカ向けの2階建て車両、台湾向けの新幹線車両、「愛・地球博」用の「リニモ」、さらには某私鉄新線用の新車両が製作されていた。昨今多用されるアルミ車体のブロックが溶接される現場では、接合面の鋭い端部に気を付けるよう注意もあった。工場の外には巨大な車両を移動させる台車も注目を引いた。

見学中も参加者から多くの質問があり、普段あまり見学機会のない鉄道車両生産の特殊性など学んだ。

〔ラグーナ蒲郡〕

ほぼ予定通りに到着、さっそく各自レストラン・食堂へと向かった。ここでも、小雨混じりでやや寒い天候であった。しかし、人気のある「寿司店」には列ができており、平日のこうした天候での人での様子を確認することができた。

会議室での当りリゾート地(テーマパークを含む)についての立地要因、経営の現況、今後の問題点などの説明後、質問がなされた。とくに、このリゾートの核をなす高級なヨット/大型ボートなどの維持管理などにも話が及んだ。さらに、建設中のマンション、この地にまもなく開校予定?の企業主体による全寮制高等学校にも話題が及んだ。

バスで地域内を回り、辞して次の目的地へ向かった。

〔フォルクスワーゲングループジャパン〕

日本に輸入される外国車(外車)は、自動車の保安基準等が各国で異なるため「仕様」の変更が輸入国で行われる。近年の国際化の動きに合わせて、生産国でその大部分が輸出仕様に変更されている。しかし、輸送中の「傷」を含め、ディーラーに輸送する前に再度保守点検整備を行う。

このため、外車輸入会社・外車の日本支社はこうした整備工場を港湾地域に持つ。三河港の一部である「豊橋港」は、日本の中央部に位置し全国配送に便利なところから、輸入会社の約50%弱を占めている。この量は日本一である。

一般に、最大消費地を控える東京に外車輸入会社の本社機能が置かれる。しかし、フォルクスワーゲングループジャパン(VW社)は、1992年以降本社機能を東京から本豊橋明海町に移した。その経緯について、豊橋立地の要因・問題点・今後の課題など伺った。VW社の担当者からの説明後、参加者から種々の質問がなされた。話の中で、顧客動

向のリサーチや情報収集はやはり東京に利点があるとのことだった。また、保安基準の審査は現地ドイツでも行われるとのことであるが、各省庁の存在する東京での連絡・交渉・書類提出など依然東京の利便性は高いようだ。

説明・質疑後、整備工場内の見学、そして埠頭のモータープールに荷揚げされた白ビニル梱包状態の新車群をバスから見学した。

すべての見学を終え、帰路豊川稲荷の説明を白井会員から受けながら、豊川インターから一路名古屋へ、「本郷駅」に無事到着した。

6. あとがき

本年度の巡検が3月末の平日(月)であったため、参加人数が心配された。しかし、1～2名、途中出入りのあったものの32名の参加者があった。先述のように、終日ほぼ小雨であったが、心配された道路渋滞もなく、予定時間を若干超えたものの新しい企画の「巡検」を終えた。

参加されたみなさんのご協力、係りの委員のご尽力に、ここに感謝いたします。

(文責 高木巖)

名古屋地理 第17号

2004年9月発行

編集・発行 名古屋地理学会

〒464-8601 名古屋市千種区不老町
名古屋大学大学院環境学研究科地理学教室内
Tel. & Fax: 052-789-4743
Email: makoto-t@info.human.nagoya-u.ac.jp
http://www.geog.lit.nagoya-u.ac.jp/nagoya_geo/