

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 29 年 6 月 9 日現在

機関番号：13601

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2012～2016

課題番号：24720374

研究課題名(和文) 整備新幹線建設にともなう都市空間形成の政治プロセスに関する研究

研究課題名(英文) Study on the political process of urban development with the construction of high-speed transportation networks

研究代表者

武者 忠彦 (MUSHA, Tadahiko)

信州大学・学術研究院社会科学系・准教授

研究者番号：70432177

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,600,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は、戦後日本の都市計画の本質としての「近代化」が地方都市をいかにして変えたのか、北陸新幹線佐久平駅周辺を事例に分析したものである。地方都市では新幹線建設がもたらす近代化の幻想を背景に、産業振興と計画技術の両面で中央主導の近代都市モデルがまず受容された。このモデルをめぐって、土地の供給側である地権者は、産業構造の転換や農家の高齢化が顕在化した1990年前後を境に、農地保全から開発志向へドミノ的に転換し、需要側である商業資本は、90年代の自由主義的な都市政策によって地方都市郊外へと進出した。こうした両者の戦略と新幹線建設が空間的かつ歴史的に一致した点に誕生したのが近代都市「佐久平」であった。

研究成果の概要(英文)：In post-war Japan, many cityscapes have greatly changed, along with the development of a high-speed transportation network. In the target area of our study, JR Sakudaira Station, served by Shinkansen, a nationalist paradigm took hold due to developmental politics on the economic sector and the model of a modern city on the technological sector, and planning was relegated to the national government leadership. From around 1990, the change in industrial structure and the aging farming population strengthened the development paradigm to promote a shift toward urban land use. Around Sakudaira Station, the agricultural cooperative promoted land readjustment projects. On the other hand, due to a lack of concrete planning ideas to counteract market principles, there was a push to change to a liberal paradigm that emphasizes the free market. Thus, the region's leading commercial cluster was formed with a focus on large-scale stores, contrary to the original plan.

研究分野：人文地理学

キーワード：都市計画 近代化 地方都市 都市政策 新幹線

1. 研究開始当初の背景

本研究は、戦後日本の都市計画の主題としての「近代化」が、地方都市をいかにして変えたのかという問題意識が出发点となっている。具体的には、次のような3つの仮説的論点があった。

1) 都市計画の中央集権的な手法が地方の政治、経済、行政に対してどのような影響を与えていたのか。

2) 都市化にともない農政と都市計画行政の関係性が揺らぐなかで、土地所有者である農家の経営戦略にはどのような変化がみられたのか。

3) 都市政策の市場主義的な性格が強まるなかで、商業資本はどのような戦略と行動をみせたのか。

新幹線に着目した理由は、それが都市の近代化を象徴するものであると同時に、伝統的な都市構造を基盤とする多くの地方都市にとっては「異物」であり、時間距離の短縮は企業や人々の行動様式も変化させるため、新幹線の建設は必然的に新しい近代都市計画を必要とするからである。

2. 研究の目的

本研究は、戦後日本の都市計画の主題としての「近代化」が地方都市をいかにして変えたのか、その論理を北陸新幹線佐久平駅周辺を事例に分析することが目的である。具体的には、次の3つが研究課題となる。

都市計画の視点から地方都市の空間形成を明らかにするため、仮説にもとづいて「中央と地方」「都市と農業」「計画と市場」という分析枠組みを整理する。

新幹線駅が立地した都市において、どのような都市空間の形成がみられたのかについて比較分析し、事例とする佐久平駅周辺の位置づけを明確にする。

分析枠組みにもとづいて、佐久平駅周辺の空間形成プロセスを分析する。

3. 研究の方法

上記の3つの研究課題を明らかにするために、については、行政学や都市計画学などの文献研究を進めた。については、各種統計資料にもとづく分析や現地調査により、新幹線駅立地都市(計92都市)の人口や地域経済の動態、駅周辺の開発動向などを明らかにした。については、開発当時の地方政治家、都市計画担当者、地域住民などへのインタビュー調査を中心に、郷土資料などの調査も実施した。

4. 研究成果

新幹線駅立地都市について、駅立地後の人口や製造品出荷額の変化、駅周辺施設数などの都市間比較を試みた結果、新幹線駅の立地は、都市の人口増加に対する影響は限定的である一方、産業振興への影響は小さくないことが示唆された(表1)。都市規模別では小都市ほど、路線別では東北や上越新幹線沿線の地方都市において、新幹線駅の立地後の製造品出荷額の増加が顕著にみられた。また、新幹線駅が郊外に立地した場合、周辺に商業集積が進む都市と、最小限のインフラ整備のみにとどまる都市とに二極化する傾向がみられた(図1)。以上のことから、事例とする佐久市は、新幹線駅立地都市のなかでも、都市空間が大きく変容したパターンに位置づけられる。

表1 新幹線駅立地後の人口および製造品出荷額等の変化

| | 人口 | | |
|--------|---------|-------|-------|
| | 10年後 | 20年後 | 30年後 |
| 東海道 | 100.0 | 98.4 | 95.6 |
| 山陽 | 99.6 | 98.0 | 96.0 |
| 東北 | 100.1 | 104.4 | 106.4 |
| 上越 | 98.0 | 95.2 | 90.6 |
| 北陸 | 100.4 | | |
| 九州 | 93.8 | | |
| 50万以上 | 100.5 | 100.2 | 101.5 |
| 10～50万 | 100.1 | 100.6 | 97.6 |
| 10万未満 | 96.8 | 96.5 | 95.4 |
| 立地都市計 | 99.3 | 99.6 | 98.3 |
| | 製造品出荷額等 | | |
| | 10年後 | 20年後 | 30年後 |
| 東海道 | 99.3 | 97.7 | 81.6 |
| 山陽 | 89.6 | 93.9 | 79.4 |
| 東北 | 129.7 | 151.0 | 170.4 |
| 上越 | 119.7 | 129.2 | 116.7 |
| 北陸 | 88.9 | | |
| 九州 | | | |
| 50万以上 | 79.7 | 70.5 | 64.9 |
| 10～50万 | 116.4 | 133.7 | 114.3 |
| 10万未満 | 115.5 | 135.0 | 159.5 |
| 立地都市計 | 107.4 | 116.6 | 110.2 |

全国計の値で標準化している。集計単位は現在の行政区域。

資料: 国勢調査, 工業統計

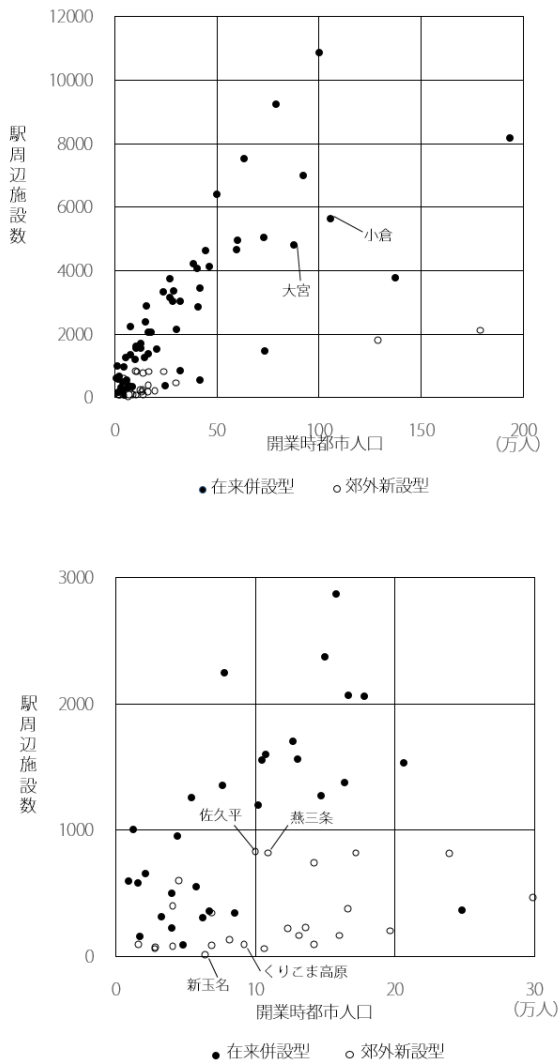


図1 駅類型別の駅周辺施設数と開業時都市人口の関係
 下図は上図を部分拡大したもの。
 駅周辺施設数は、各駅から2km圏内にあるNTT「iタウンページ」掲載（2016年2月末時点）の施設数。
 東京、上野、品川、新大阪の各駅は掲載の範囲外にある。
 資料：国勢調査、タウンページ

その上で、近代的都市計画にともなう新幹線佐久平駅周辺エリアの空間形成の論理は、最初にのべた仮説に対応して以下のようにまとめられる。

- 1) 地方都市では新幹線建設がもたらす近代化の幻想を背景に、産業振興と計画技術の両面で中央主導の近代都市モデルがまず受容された。
- 2) このモデルをめぐって、土地の供給側である地権者は、産業構造の転換や農家の高齢化が顕在化した1990年前後を境に、農地保全から開発志向へドミノ的に転換した(図2)。
- 3) 土地の需要側である商業資本は、90年代の自由主義的な都市政策によって地方都市郊外へと進出した。

こうした両者の戦略と新幹線建設が空間的かつ歴史的に一致した点に誕生したのが、近代都市「佐久平」であった。
 今後は、従来の都市地理学ではほとんど研究蓄積のないアプローチとして、都市計画(をめぐる政治や社会)から都市の構造や空間形成の論理を説明すること、あるいは近代都市計画を批判的に検討し、都市政策のオルタナティブを提示することなどを、本研究を布石に進めてみたい。

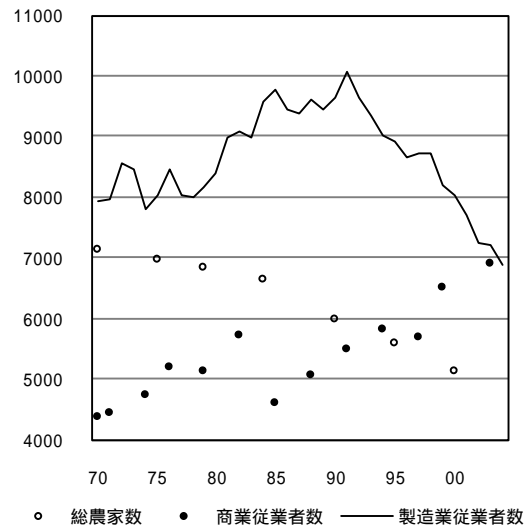


図2 佐久市における総農家数および製造業・商業従業者数の推移。
 資料：農林業センサス、工業統計、商業統計

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕(計3件)

武者 忠彦, 新幹線建設と近代都市「佐久平」の形成 都市計画をめぐる3つの分析軸, 地学雑誌, 査読有, 125巻, 2016, 545-566, <http://doi.org/10.5026/jgeography.125.545>

武者 忠彦, 北陸新幹線は都市をどのように変えるのか, 地理・地図資料, 査読無, 211巻, 2015, 3-6

武者 忠彦, 近代都市計画と新幹線の都市デザイン 近代都市「岐阜羽島」の形成, 地理, 査読無, 59(10)巻, 2014, 56-65

〔学会発表〕(計1件)

武者 忠彦, 整備新幹線建設にともなう都市空間の編成とその論理 佐久平駅の事例分析, 経済地理学会(中部支部), 2012.12.22, 金城学院大学(愛知県)

6 . 研究組織

(1)研究代表者

武者 忠彦 (MUSHA, Tadahiko)
信州大学・学術研究院社会科学系・准教授
研究者番号：70432177