

地方生活圏構造に関するシステム分析

鳥取大学工学部 正員 岡田憲夫

1. はじめに

昨今は「地方の時代」のスロガンの下に、地方の役割の見直し議論が盛んである。また第三次全国総合開発計画をはじめとする国計画・地域計画では、「地方生活圏」や「地方定住圏」の整備充実が重点課題として出されている。しかし「地方生活圏」や「地方定住圏」の意味するところは、いまだに抽象的であり、これを実際の計画目標として取り上げるためにはその概念整理と意味内容の具体化・実体化が緊要である。またその計画が真に合理的かつ実行可能と取りえるためには対象とする地域において生活を営む主体である住民の相互意識・行動規範ならびに当該地域の固有性・特殊性を十分にふまえたものでなければならぬ。

このような視点から筆者らはこれまでの鳥取県を取り上げて一連の基礎的分析を試みてきた。¹⁾²⁾ 本研究ではこれらの研究成果をふまえるとともに、さらにいくつかの分析を加えることにより、鳥取県について表れる地方生活圏域の整備計画問題に関するシステム分析を展開する。すなわち多面的な視点から地方生活圏整備計画問題の内含する主要な計画課題の抽出を試みるとともに、これらをもとえて地域開発整備戦略を策定し選択していく上での基本的なアプローチの可能性についても言及することとする。

2. 地場相、価値・意識場相としての地域のとらえ方

1) 定義——本研究では「地方生活圏」を議論するに当たって以下のような計画論的概念構成を基底にしている。(図-1)

- ①従来の一般的に「地域特性」や「地域構造」と呼称されてきた概念と、最近にばかりに関心が高まってきた「地方生活圏」という概念を一体化・統合化する概念として「地方生活圏構造」という概念構成を考える。
- ②「生活圏構造」の議論に当たっては、生活する主体である人間(住民)の側からの視点と、その生活が展開される場・受け皿としての「地域場」からの視点から対軸的な視座となるべきである。
- ③人間の側からみて「生活圏構造」を「相互・意識場相」³⁾、また「地域場」から側面を「地場相」と呼ぶことにする。「相互・意識場相」はその大部分が形而上のものであり、それ自体を直接形而下のものとして記述すること困難であるが、それが現象として外部世界に投影された相を「行動相」と考える。一方「地場相」も形而下のもの形而上のものに分かれるが、それの外部に形而上をもつ現象として記述のうち、「行動相」と境界を重複しあう部分を「活動相」と呼ぶことにする。いわば「行動相」と「活動相」は表裏一体のものであり、これら一対となる「相互・意識場相」と「地場相」の境界相形成している。なお以降、「地場相」を簡単に「地場」、また「相互・意識場相」を「相互・意識場」と呼称する。

以下本研究では、地方都市の開発整備計画問題を検討していく上で、何故地場、相互・意識場の概念の導入が有効であるのかについて具体的な実証していくことにするが、その際これらの概念の次のような特長に注目している。

2) 地場、相互・意識場の特性

- ①「場の概念」……地域はそれ自体1つの空間的・時間的な「場」である。
- ②「境界」と「作用」の概念……地域の場において展開される行動・活動そしてその背後にある形而上の諸ものは全てその「場」が形成する「境界」(作用線)によって「作用」され、諸場または諸的を受ける。
- ③「相互作用性」と「双対性」の概念……「場」は相互・意識場と地場から形成されるが両者は互いに一文(双対)のものであり、境界相を通して常に相互作用を及ぼしあっている。
- ④「記録性」(履歴性)の概念……「場」には過去の諸々の形而上的かつ形而下的作用の履歴がその内部に埋め込まれ、「記録」されている。また③の相互作用性により過去の相互・意識場の作用が地場に、また過去の地

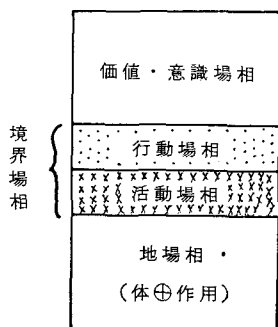


図-1 生活圏構造の概念構成

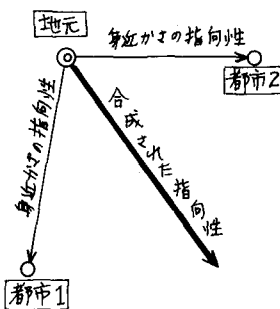


図-2 指向性のベクトル表示(1)

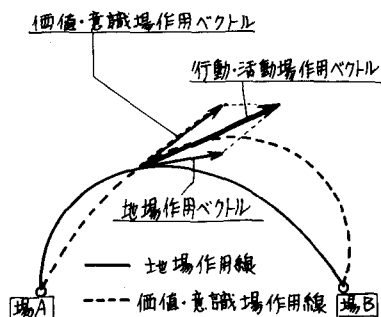


図-3 指向性のベクトル表示(2)

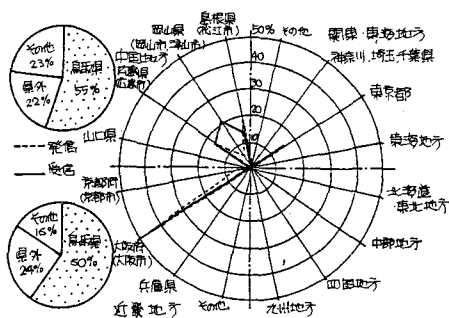


図-4 電話からみた情報指向性

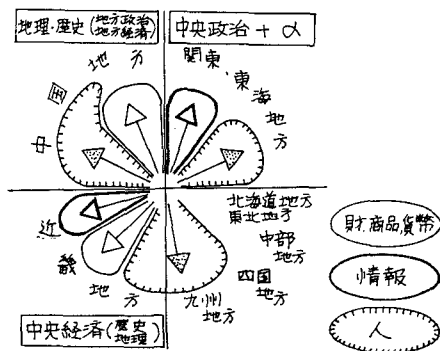


図-6 主要な指向性ベクトル

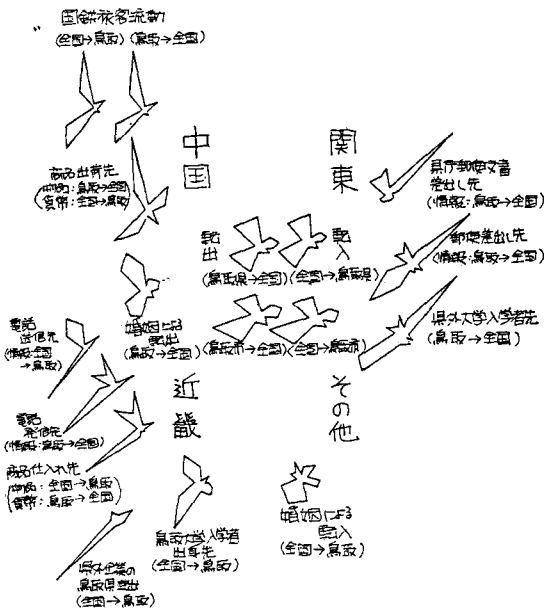


図-5 指向性ダイヤグラム

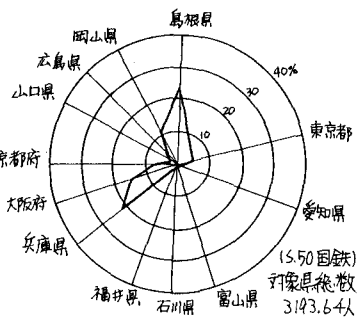


図-7 鳥取県から他所県への旅客流動

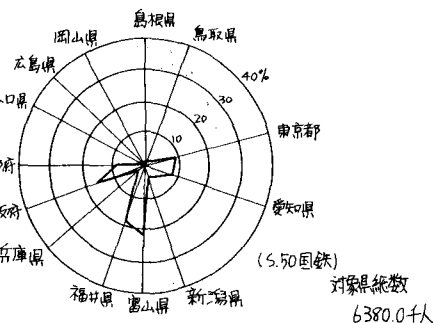


図-8 石川県から他所県への旅客流動

場の作用の両面意識最もそれでは埋め込まれ、いかにその履歴の一部が他方の相に必要とされているといえる。

⑤「場の作用のバクトル」の概念……「場」を形成する要素は複数あり、それら有機的・一体的な1つの作用素を形成する。その際この作用素は互に指向性・方向性を有する。このような方向性を持つ「場」(作用素)が2つ以上あるとき、全体としての作用はあたかも各作用素(場)がバクトル的に合成されたような機能性を呈すると考えられる。例えばある都市の住民が他都市に対する親近性は1つの場(作用素)と考えられるが、都市1に対する指向性とは都市2に対する指向性を全体としてとらえたとき、それは都市1への指向バクトルと都市2への指向バクトルが合成された作用素としてとらえることができるであろう。(図-2、図-3参照)

⑥「場の階層性」の概念……「場」を計画対象空間としてとらえたときには「場の首層性」の概念の導入が不可欠となる。すなわち計画者として「場」の広がり範囲をどの程度の計画レベルでとらえるかを明らかにするとともに、どの部分を内包し他と生動的に取り扱おうとするのか、さらにその計画レベルで計画目標の創成性は保たれているのかという視点から「場」の観察・記述には常に必要といえるのである。

3. 地場と価値意識場に関するマクロ分析(鳥取と全国との結びつきの分析)

以上述べてきた場の概念の具相的意味づけを目的として以下では鳥取県を全国的視野に置いて定量的分析を行う。本節ではひとまず場をマクロレベルでとらえ、その機能の概形をさきづかりすることとする。

図4は、鳥取市から全国のどの地域にどの位の頻度で電話がかけられたか(送信先)、逆にどの地域からの位の頻度で電話がかけられたか(受信先)を百分率で表わしたものである。これはいわば鳥取と他地域との関係と場の作用とをえ、その情報的・価値的側面をどのように現われているかを表わしたものである。これにより電話による情報流から見れば、大阪を中心とした近畿地方への指向性がさきづかり大きく、次いで広島・岡山・鳥取などの中国地方への指向性が強くあらわれる。もう1つ同年度に強力な指向性は関東指向性であり、中国指向性知各都市に対して同年度に分布していることに対し、関東指向性を完全・東京都市への1点集中指向性であることがわかる。

同様のことを郵便差出し先について調べたところ図5の右端に示すようなダイヤグラムを得た。このダイヤグラムの特徴は右上(東海・関東方向)と左下(近畿方向)に突出している点であり、特に東京都市方向に鋭角的に伸びている点から特徴的である。また同様のことを鳥取県庁の郵便文書差出し先でも調べたところ上のダイヤグラムである。これとその下の一般郵便物の場合のダイヤグラムとを比較すると、左端の近畿指向性の伸びが認められるが否かの相違はあらわに分かる。

以上のことを総合するならば次のようなことが言える。

①東京都市にいわばかなり強力な「場」があり、これと鳥取市の「場」との間で相対作用を起して強力な東京都市指向性バクトルを形成している。

②この東京都市の強力な場の存在は、もとよりそこが中央政治・行政の「場」であり、経済・文化の中心地的な「場」であり他にないであろう。すなわち東京都市指向性の情報指向性突出は、そこが特に中央政治・行政の「場」であることに大きく影響されているためと推定される。

③これに對して近畿指向性バクトルはそこが主として経済活動の重要な「場」であるという事実と鳥取市の地理的・社会的・歴史的・文化的な結合が、共通性を示しているという事実とで説明がつけられるであろう。

④中国指向性バクトルの存在は鳥取市の地理的・社会的・歴史的・文化的な位置づけを考えると当然のことであろう。ただその割合は近畿指向性や東京都市指向性に比べて必ずしも優勢ではないということは注目すべきである。

以上から類型・相定される場の性格・形態を多面的な観点から検証・検討することを目的として、さらにいくつかの場(作用素)に着目してダイヤグラム群を作成した。その結果を一言に前述の図5に掲げてある。この図を詳細に観察すると上記の情報流の他に、財・商品・貨幣の経済流と人の流れから概観的な指向性バクトルとしてさきづかりがとれた。このことを図式化したのが図6である。

これより人の流れの主要な指向性バクトルは中国・近畿にその他の西日本、ならびに関東・東海地方の3つであることが分る。また経済流として近畿指向バクトルと中国指向バクトルの2つがあることがわかる。これより東京を中心とした

関東・東海地方には中央政治とそれ以外の諸々の集積効果から醸成する力があると考えられる。また近畿には鳥取からみて「中央的な経済集積」の場があり、これに加えて地理的・歴史的・人的な結びつきから形成する力があると考えられる。また中部地方も鳥取にとって地方政治・経済の中心の場であり、その地理的・歴史的・人的・制度的な共通性を有する強力な場であると考えられる。

4. 地場と西直意識場に関するマクロ分析2 (鳥取・山陰地方と北陸との結びつきの分析)

鳥取県をとりあてると山陰地方と北陸地方の兵庫界中部・京都府中部を介して同じ日本海に隣接して位置しており、気候的・文化的・社会的にもマクロに見てかなりの共通性があるものと推定される。図15～図20は文化的・社会的共通性を測る尺度の一つとして方言分布³⁾に着目しているものである。図15は気候に関連して言葉の分布であり、その気候的共通性を反映して西地方が同一の方言分布圏に入っていることがわかる。図16も同様に気候に関連したものであり両方の地方に共通性が見出される。前者の例は日本海型共通性、後者は西日本型共通性を表しているものと判断される。しかし気候以外に関する言葉を取り上げたと西地方には必ずしも共通性が認められないことも図17～図20より明らかである。

さて鳥取県と北陸三県の結びつきを旅客流動から見ても図17～図18である。これは鳥取県と北陸三県との結びつきはこれらの県近畿圏と東京都との結びつきと比較してきわめて弱いものであることがわかる。この事実を別の角度から眺めると、鳥取県内で代表地点として鳥取市を選び、そこから鳥取以西の山陰諸都市、山陽諸都市、鳥取以东の近畿北陸、東海・関東方面の諸都市への鉄道路線と鉄道旅行時間距離(最短路線)を比較した。(図19～図20)本図では鳥取市からの鉄道路線が同じ地点を同心円状で、また鉄道旅行時間距離が同じ地点を等価線として表わしてある。従って図中において等価線に比して旅行時間が長く掛かることを意味している。山陰全線方向及び北陸全線方向の等価線が大幅に歪みあっているのに対して山陽、東海・道線方向は間隔が大きいことからみて、日本海沿いの移動はその距離の近さの割りに移動時間抵抗が大きいといえる。なお日本海沿いの移動は、鳥取―豊田(宮津川・美濃線経由)―敦賀―日本海ルートと鳥取―豊田(山陰線・山越え)―京都(湖西線・再び日本海側に山越え)―敦賀の迂回ルートがあるが、前者よりも後者の方が1～2時間以上の差を生ずる(列車の便を考慮し、実際にはこれよりもさらにキヤッパは広かろう)ため、この後者のルートを經由した場合の旅行時間が図19に示されているのである。なお参考のため日本海ルートの場合の旅行時間による等価線図を図20に示す。

以上のことを総合すると、①同じ日本海側に位置しながら鳥取県と北陸地方との結びつきは弱く、旅行時間抵抗も相当大きいこと、②移動に当っては京都(または大阪)を經由して迂回ルートをとる方がはるかに便利であること、③鳥取県以东の山陰地方と北陸地方は互いに日本海沿いに隣接しているにもかかわらず相互に密に結合しあう場を共通していないばかりか、両者の間にはいわゆる京都府中部を南に置いた「島の断層」(「島のフロッグマウチ構造」)が存在していると言え、④従って両者の地方の結びつきは、いわゆる京都(大阪)を母都市として間接的にのみ接合されていること、などが結論づけられる。上述の双方の地方の非親和性・非結合性を「相互に背反しよう」という意味で「相斥性」が認められると形容することにしよう。また④の事実を場の「母都市介在結合性」と呼ぶ。これらの母都市が太平洋岸にあることから、これを「太平洋系結合性」と呼ぶこともできよう。この特別に日本海側地方都市の整齊・開張を考慮していくと、きわめて重大な結果がもたらされること(留意する必要がある)。

5. 地場と西直意識場に関するミクロ分析 (鳥取県域内および隣接域との結びつきの分析)

1) 流域圏の模式化

鳥取県は行政上、東部(中心都市鳥取)、中部(中心都市倉吉)、西部(中心都市米子)に分けられ、この地域分割・採集的に3大流域圏に相当している。すなわち東部は丹波川水系、中部は天神川水系、そして西部は日野川水系流域をひとまとめとして生活圏とみなすことができる。

いま流域圏の基本型を模式化する(図13のよう)に述べよう。このモデルは流域圏の基本型で、三方を山に一方を海に囲まれた地域であるとし、「山」(山の中で一番高く、河川の首肯を形成するもの)と「海」を結ぶ「線」(谷筋あるいは河川本筋)に、またこれと直交するように「山」と「山」を結んだ「線」(谷筋)と谷筋または河川交点を表す。谷筋はかつての街道

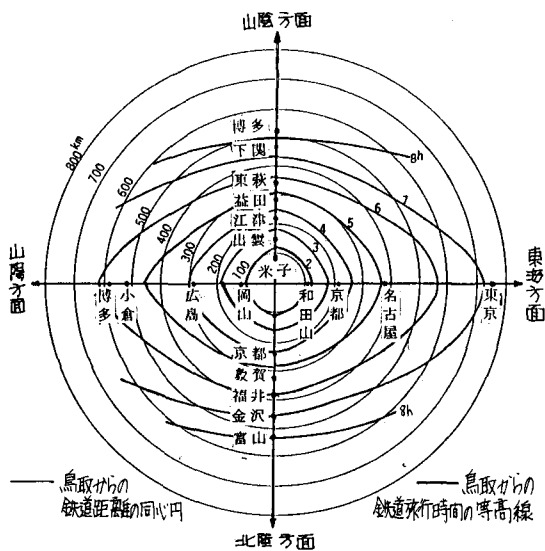


図-9 鉄道による鳥取市一他都市間の距離と所要時間の関係
(但し鳥取-北陸は京都経由)

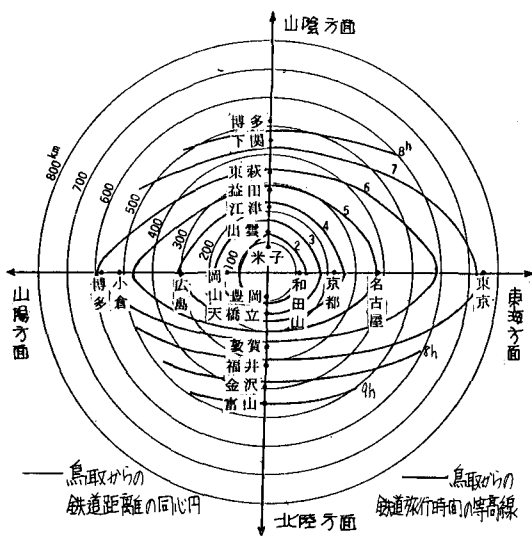


図-10 鉄道による鳥取市一他都市間の距離と所要時間の関係
(但し鳥取-北陸は徳津小浜線経由)

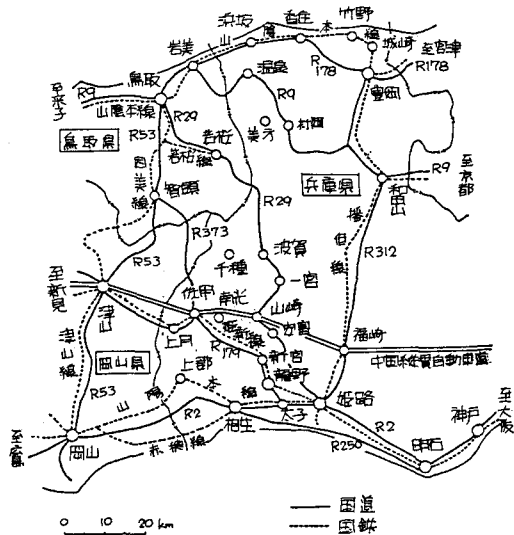


図-11 対象域の交通網

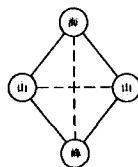


図-13 流域圏の基本モデル

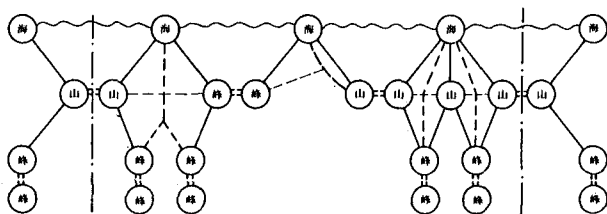


図-14 流域圏の統合として見た鳥取県

因子名	得点			因子名	得点		
	西	中	東		西	中	東
地域中心性	高	低	高	第三次産業集積性	高	低	高
	海	山	山		海	山	山
人口成長性	高	低	高	農業漁業集積性	高	低	高
	海	山	山		海	山	山

図-12 鳥取県の構造特性の因子分析結果



図-15 しもやなぎ方言分布図 (日本海特性)
出典:「日本の方言地図」, 藤川原 著, 1979

から発展して主要道に原則的¹⁾一致する。国鉄の主要ローカル線のルートもこれと一致する場合が多い。このように谷筋に沿ったルートは谷線に等しい。もうひとつの自然な交通ルートは海岸線に近い経路(海線)であり、これもまた主要道や国鉄のローカル線のルートと合致することが多い。

さてこの基本型をもとに島取県とその隣県或はその地理的関係を図式化すれば図-14のようになるであろう。このように島取県およびその近隣県或の流域圏は先に示した基本型をそのまままたは少し変形したものと考えよう。島取県は上記の3大流域圏の結合本と考えられ、その相互の結びつきは海岸線沿いのもの(これを「海・海結合」と呼ぶ)、あるいは、山と山とを尾根づいて、また山を越える形で結ぶもの(これを「山・山結合」と呼ぶ)のいずれかである。一方近隣県或との結びつきを考えると東部圏と兵庫県西北部の海・海結合や、西部圏と島根県東部(松江市・安芸市等)との海・海結合が考えられる。次にこれらの圏域と中国山脈を越えて南側の隣県或である兵庫県東部・英田郡地方、岡山県北部および広島県北部或との結びつきも考えられる。これを山・山結合と呼ぶ。以下流域圏の結合形態について分析する。

2) 県内結合

島取県の東・中・西部の生活圏の特性とその結びつきについては筆者ら¹⁾²⁾の詳細な研究があり、ここでは要点的に述べる。

①歴史的にみると東部は国幡の国、中・西部は伯耆の国にそれぞれ相当している。延喜式によれば「国幡は「近国」(畿内)、伯耆は「中」(中国)とそれぞれ異なる行政区に属していた。この二は方言の差異にも明瞭に現われており(図-11・図-20参照)、ミクロにみれば文化的・社会的差異が歴史的なものであることを窺われる。

②岡田・風生³⁾の分析によれば東・中・西部の生活圏の特性の相違は国を分析要素を用いることにより、(i)地域中心性因子、(ii)人口成長性因子、(iii)第3次産業集積性因子、(iv)農業・漁業集積性因子、の4つの因子でパターン化できることを示している。(図-12参照)

③東・中・西部の相互の結びつきに圖-22・図-24、図-27・図-32の人口流動・ODなどのデータから密接な結びつきがあることが知られる。これらの圏域の結びつきは概ね海岸線沿いの国道9号および山陰線による海・海結合であり、古来この結びつきは基本的に変化していない。

④他都市に対する身近さ意識を調査した結果、米子市民と島取市民は地理的距離の近さと同一県に属するという事実にもかかわらず、身近さを感じていないことが判明した(図-33、図-34参照)。米子市は隣県の松江や東側の京都市・大阪市および南側の岡山市への指向性の方が強いことがわかる。島取市は東側の大田市を強く指向し、京都市への指向度と米子市への指向度はほぼ拮抗している。このように西部と東部は互いの社会・経済・文化および地理的結びつきにもかかわらず、反面では相互に背反しあう傾向が認められる。このような「端」の特性を「相引・相背性」と呼ぶことにする。

3) 県外結合1 (海・海結合)

(1) 東部圏と兵庫県西六甲との関係

東部圏の中心である島取市と兵庫県の西六甲の淡路町および香住町との生活圏の結びつきを分析することを目的として現地(図-11参照)を訪れて住民へのアンケート調査及び関係機関での情報収集を行った。(図-35・図-44参照)これらの調査結果を統合すると概ね次のようなことが言えるであろう。

①島取市と淡路町との結びつきは相当密であると考へられる。これは人口流動・買い物・親戚関係・身近さの度合いのいずれの場合にもあてはまることである。

②島取市と香住町との結びつきは淡路町との関係と比べて弱まっているが、伊豆地方の中心都市である豊岡市との結びつきと比べると場合によって逆色のない程度の結びつきを島取市との間に有していると言える。

③以上明らかにように東部圏と兵庫県西六甲とは生活圏域、行政界を越えて相互にかなりの密な交流がなされていることがわかる。石原⁴⁾に海・海結合の場合、かつては経路としては沿岸道路を利用してかなり容易に交流が可能であったことは歴史的事実である。このことを旁証するデータとして図-20の方言分布をあげることができる。(国幡但其特性が認められる。)つまり海・海結合は互いに行政界を越えて結びつきを示すことが多いが、その根拠は歴史的に相当古くまで遡るのである。こ



図-16 フクオカ方言分布図(西日本特許)
出典:「日本の方言地図」徳川京賢著,1979

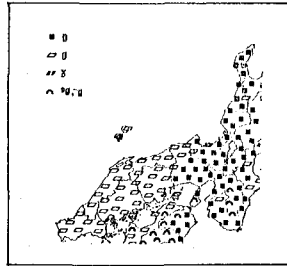


図-17 中国方言分布図(東海特許)
出典:「日本の方言地図」徳川京賢著,1979

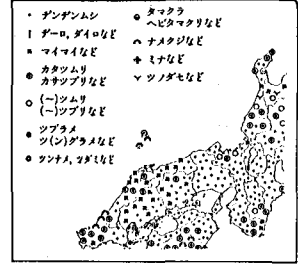


図-18 近畿方言分布図(東海特許)
出典:「日本の方言地図」徳川京賢著,1979

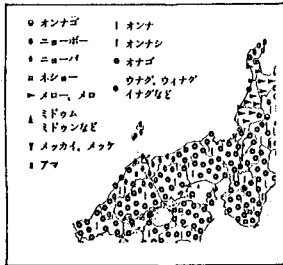


図-19 関西方言分布図(徳川京賢著,1979)
出典:「日本の方言地図」徳川京賢著,1979

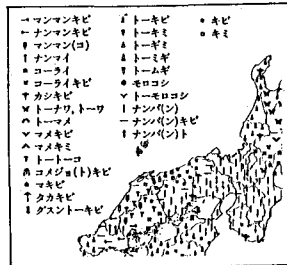


図-20 中国方言分布図(徳川京賢著,1979)
出典:「日本の方言地図」徳川京賢著,1979

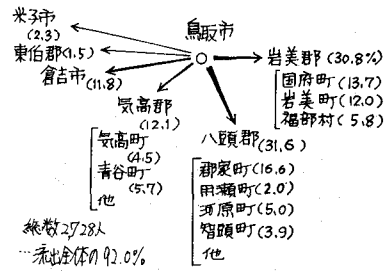


図-21 近畿方言分布図(徳川京賢著,1979)
出典:「日本の方言地図」徳川京賢著,1979

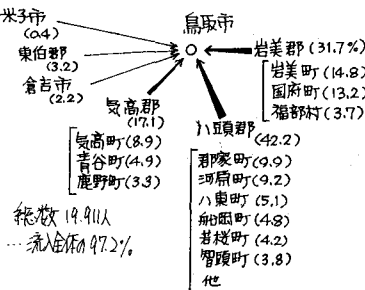


図-22 鳥取市10県外流入(就業通学)

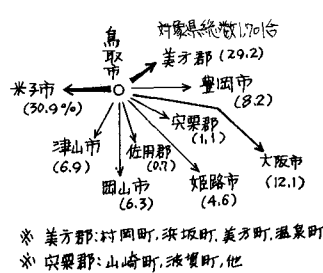


図-23 鳥取市発の乗用車OD

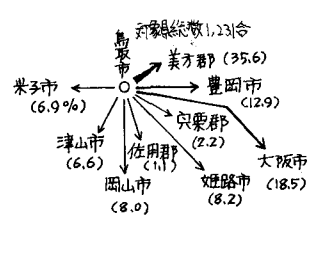


図-24 鳥取市発の貨物車OD

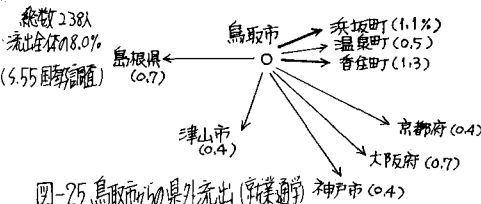


図-25 鳥取市10県外流出(就業通学)

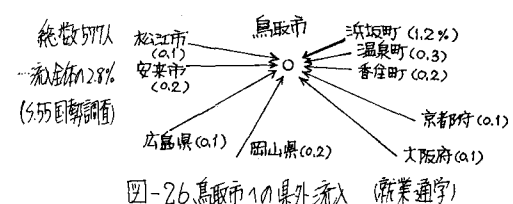


図-26 鳥取市10県外流入(就業通学)

表-1 国道29号53号線投資整備度(km別53号平均投資額)

費目	鳥取県側(国)	兵庫県側(国)	岡山県側(国)
R29			
改良	13.2	7.2	-
維持	6.2	7.9	-
合計	24.6	17.4	-
R53			
改良	48.9	-	12.0
維持	7.2	-	7.7
合計	59.2	-	22.1

単位:百万円/km/年
合計は雪害費を含む

表-2 国道373号線投資整備度(km別53号平均投資額)

費目	鳥取県側	岡山県側	兵庫県側	兵庫県側
R 373				
改良	97.4	1.1	259.0	0
維持	-	1.2	-	0.015
合計	97.4	2.3	259.0	0.018

単位:百万円/km/年 但し、岡山県(県)は円/km/年
合計は雪害費を含む

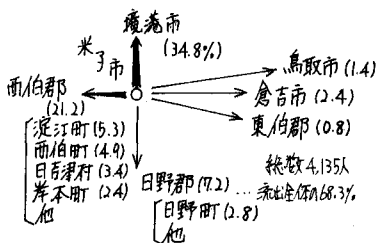


図-27 米子市からの県内流入 (就業通学): (555国勢調査刊)

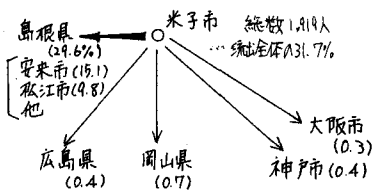


図-29 米子市からの県外流出 (就業通学): (555国勢調査刊)

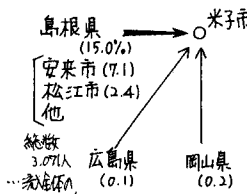


図-30 米子市からの県外流入 (就業通学): (555国勢調査刊)

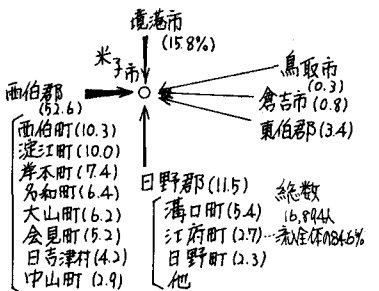


図-28 米子市からの県内流入 (常業通学): (555国勢調査刊)

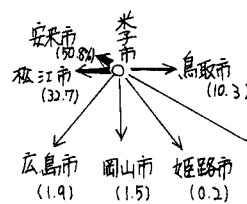


図-31 米子市発の乗用車OD
対象県総数 5102台

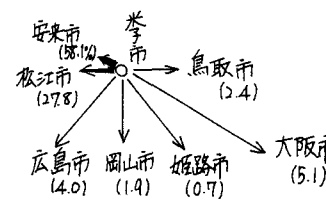


図-32 米子市発の貨物車OD
対象県総数 3531台

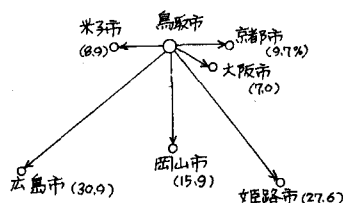


図-33 鳥取市民の各都市に対する身近さの度合い

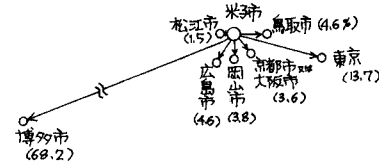


図-34 米子市民の各都市に対する身近さの度合い

注) (1)内の数字は回答数の逆数の百分率表示 (図-33, 34)

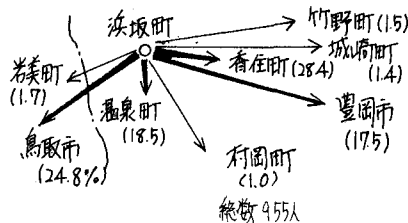


図-35 米坂町の近隣市町村からの流入 (就業通学)
(555国勢調査刊)

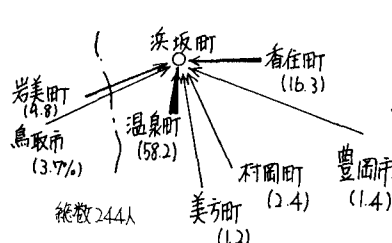


図-36 近隣市町村から米坂町への流入 (就業通学)
(555国勢調査刊)

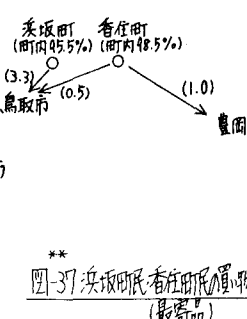


図-37 米坂町民の香住町民への買物先 (数値品)

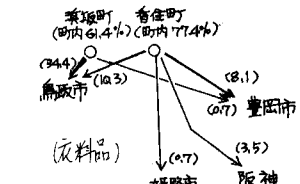


図-38 米坂町民の香住町民への買物先

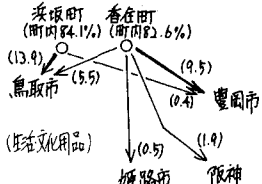


図-39 米坂町民の香住町民への買物先

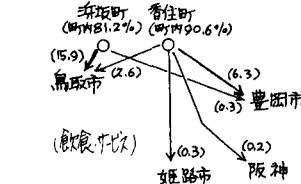


図-40 米坂町民の香住町民への買物先

注) 図37~40 1町米坂町・香住町による買物先・計調査刊)

のように場的作用の歴史的履歴をとらえているという事実は地方整備問題のフレームを決定していく上で極めて重要である。また場の作用の往々にして行政界を越えて及ぶことを「越行政界特性」と称することにする。またこのように又双方の場が交流しよう関係をもつ場の「相対性」と称する。

(2) 西部圏と島根県東部との関係

翻って西部に目を移すとこの圏域は島根県東部と生活圏の交り合っていることが予想される。このことを裏付けるために米子市において住民の行動意識の調査に関するアンケート調査を行なった。また人口流動、車出入入などに関する基礎的データを収集した。その結果の一部を整理して図-27～図-34に示す。これより概ね次のような事柄がわかる。

- ① 米子市と島根県の松江市、安来市との結びつきは相当密であると考えられる。特に安来市諸市の機能の補充を米子市に求める傾向が強い。これら地域間の結びつきは歴史的なものであり、それ以上に方言の共通性も現われている。(図-19)
- ② 米子市民の身近な意識では松江市は島根県よりさらに近くに感じられていることがわかる。(図-34参照)
- ③ 米子市と島根県東部の連がうは海・海路結合であり、これもまた場の作用の歴史的履歴等から越行政界特性が確認された。また両者の相互往來の存在も明らかである。特にその結果としての都市機能集積効果は山陰で例外的である。

4) 県外結合2(山・山・山結合)

(1) 東部圏と兵庫県淡路郡・英田郡との結びつきの分析

東部圏と兵庫県の太平洋側には戸倉峠を結ぶ国道29号が結ばれている。この峠の島根県側にあり山がある若菜町からは反対側の町である淡路県の淡路町に若菜町人口流動があるからその逆は見えない。(図-11、図-45～図-46、さらに図-47～図-48参照) 山崎町の場合には両者の間の流動が全くないと言ってよい。このように又双方の側の結びつきは互に島根県側からはあっても、その逆方向の相対性はなく、あくまで日常生活行動圏域としての交わりは一方通行的であり結果として片方向性であると考えられる。このように山脈(山)を境にして行政界の定められている場合には、行政界の即日常生活行動圏域の境界と合致している場合が多い。

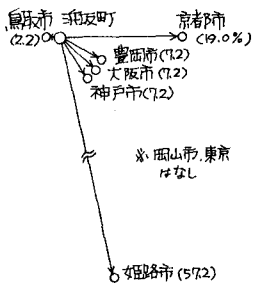
しかしマクロ分析でも明らかになったように島根県と近畿圏、山陽地方との経済的・社会的・人的・情報的結びつきは極めて重要である。これは山陽方面(山陽方面)と、近畿方面(東部方面)あるいはそれら合成された方面(山陽方面)とも相対するべき場の存在を意味する。(図-51参照) この場合、29号線はその一つの軸的な交通路となっていることを考えると、戸倉峠を結ぶこの山・山・山結合は生活圏交差圏域との結合を密にしていく上で極めて重要な生命線であると言わねばならない。

このように島根県側のみにとらえてはこのルート的重要性は疑うべくもないが、逆に兵庫県側から見ると事情は異なる。このことをkm当りの道路整備費(昭和53～57年平均、平成57年計画)で比較すると表-1のようになる。本表より島根県側のこの道路への関心度と兵庫県側の関心度とはかなりの開きがあることがわかる。本国道4国の直轄管理下にあるため、この双方の県の関心度の潜在的ギャップはなかなか解消されるべく調整機能も働いているであろうことを勘案するならば、このギャップは潜在的にはあると大いに推定される。図4は29号の代替ルートとして最近その利用が島根県側にとって便利になった373号線は(図-11参照)一部の区、事実上の大部分が兵庫県に属する山陰に島根県の管理下にある。島根県と世界とのギャップは2行の開きがあるという事実は極めて象徴的である。(表-2)

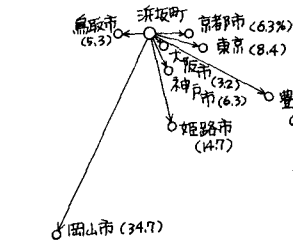
以上援言する山・山・山結合に関する(3)生活圏の結びつきを求める方面性には一方通行性を認められることが多かった。この事実を場の「片引・片性」と称することにする。

(2) 東部圏と岡山県北部との結びつきの分析

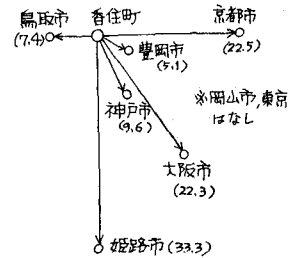
これは53号線沿いの山・山・山結合の場合である。(図-11、図-49、図-50および表-1、表-2参照) (1)の29号線ルートの場合と基本的には同一のことが言えるので重複を避ける。ここでは注目すべきことは津山町(岡山県)と島根県との人口流動の存在である。岡山市の結びつきと比較すると島根県の結びつきは1行以下(またはそれ以下)であるが無視はしえない事実である。これは地理的・歴史的・文化的かつ経済的な結びつきが若干あることを暗示している。従って基本的にはこの山・山・山結合にも片引・片性存在するが微弱的な相対性があるといえよう。



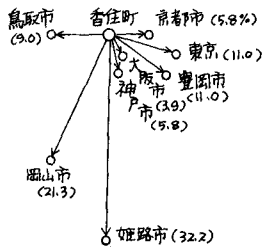
* 図-41 京阪神間の各都市に対する近接の度合い



* 図-42 親戚関係が見える浜坂町と各都市のつながり



* 図-43 香住町民の各都市に対する近接の度合い



* 図-44 親戚関係が見える香住町と各都市のつながり

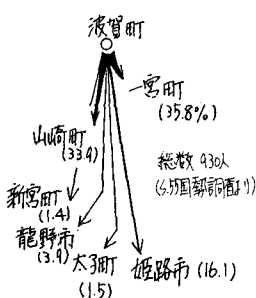


図-45 波賀町が近隣市町村への流出 (職業通学)

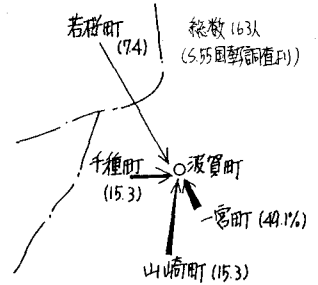


図-46 近隣市町村から波賀町への流入 (職業通学)

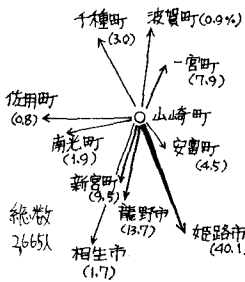


図-47 山崎町が近隣市町村への流出 (職業通学) (555国勢調査)

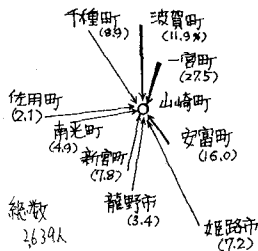


図-48 近隣市町村から山崎町への流入 (職業通学) (555国勢調査)

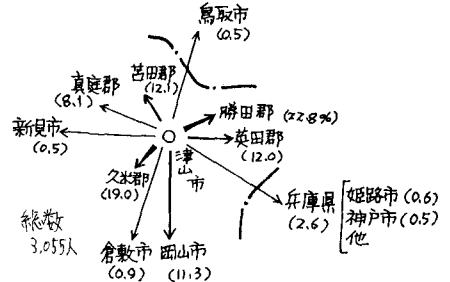


図-49 津山市から周辺市町村への流出 (職業通学) (555国勢調査)

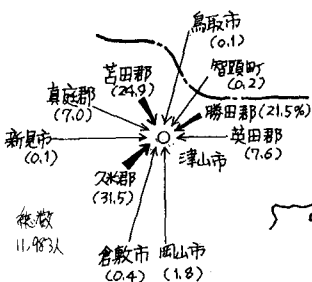


図-50 周辺市町村から津山市への流入 (職業通学) (555国勢調査)



図-51 三方指向性のベクトル表示

表-3 鳥取市米市の定住志向性に関する意識調査結果(1)

	L N B					
	鳥取市		米子市		住む	
	住む	出る	住む	出る	住む	出る
10 (A)	56	44	50	38	12	12
20	30	30	40	55	20	25
30	30	-	70	57	-	43
40	70	-	30	67	-	33
50	50	-	50	76	-	24
60	63	-	37	71	-	29

◆ L: 現在居住 B: 現在居住せず B: 地元出身 B: 地元以外出身

注: 鳥取市: 556, 米子市: 557 (89) 調査

表-4 鳥取市米市の定住志向性に関する意識調査結果(2)

	L N B			I N B		
	住む	出る	戻る	住む	出る	住む
鳥取市	20	80	62	38	24	76
米子市	66	33	63	37	13	87

* 町会単位による集計: 米子市はなし, 鳥取市は高田町を除く。住む: 79.11。

5) 横断指向性の歴史的事実

以上明らかなように、鳥取県においては強い横断指向性が認められるが、実はこの指向性は1000年近い長い間基本的に不変であったことが考察できる。図-52は平安時代の出雲の国および因幡の国の国司の赴任・離任ルートならびに江戸時代の松江藩および鳥取藩の藩主の参勤交代ルートを示したものである。これより平安から江戸時代にかけても京や江戸方面への旅はまず南に山を越えてから東進したのであって決して山陰道を利用して東進したのでないことがわかる。この意味で昔から山陰道は最寄りの町同士を珠玉つなぎに結ぶローカル路的な色彩が強かったことが窺える。このように場の構造する大部分が歴史的にも不変であることが考察できるのである。

6) 同一地域における異なる価値意識場の存在

鳥取市および米子市において帰省客や観光客の多いお盆の時期を選んで定住志向に関する人々の意識調査を行った。その結果の一部を表-3と表-4に掲げてある。これより次のことが明らかになった。

- ① 現在同じ市民(L)であっても、当人が地元出身者(B)か否か(B)によって定住志向がかなり異なる。またその年齢構成によっても反応パターンに相違が見られる。
- ② 両方の市に共通して言えることは、現在市民でかつ地元出身者の場合に30代以上では今後地元を離れた意志のある者はいないが、その反面Uターンを経験した者の30代割は高い点である。また10代の場合、その4割近くが地元を離れた意志がある。20代の場合には鳥取市の人の方が「定住を希望」と答え、米子市の人の割合が低い。その反面Uターンにより既に戻っている人の割合も多い。このことは鳥取市の方が20代の人々の出入りが多いことを暗示している。
- ③ 現在市民でかつ非地元出身者の場合、鳥取市と米子市では人々の反応が全く異なっている。すなわち前者では「住み続けたい」とする人の2割近くしかいないのに対して後者ではそれより割増をも占めている。これより非地元出身者の場合、米子市民になった人の方がかなりそのままだ定着を示すのに対し、鳥取市民になった人々にはその傾向が見い出されないことがわかる。しかしもう少し詳細に観察すると米子市の非地元出身者が「定着する」と答え、米子の7割弱が隣県の鳥取県出身者であることを考えれば、これはむしろ米子市と鳥取県(東部)との相引性を裏書きするものと言えよう。
- ④ 両市とも地元出身者で現在市民でない人の6割近くがUターンを希望している。
- ⑤ 非地元出身者で現在市民でない人は大半(8割)が当該都市に移住する意志がない。これは鳥取市の場合も米子市の場合もほぼ共通して見えることである。

このように見てくると同一の地域場であってもその人の過去の履歴・立場・年齢・思想などの価値意識場の異なっているそれぞれ独特の反応パターンを呈することからわかる。

7) 緩和的傾向

最後にもう1つ鳥取県に代表される地方生活圏に見られる典型的な地域特性について言及する。鳥取県の場合、人口成長・流動・雇用機会の増大・財政規模の拡大などの点で着目して成長性の低い、いわば(短期的に見ると)静態構造であると言つてよいであろう。加えて昨今の非成長型の経済条件・財政事情にあっては今後ますますこの構造は顕著になってくるであろう。このような場合、例えばある特定地点での人口集積・近道策をとればその歪みで他の地域の人口が減少を余儀なくされるといういわば(緩和的セレンガ)制約が存在する。すなわちXの活動が高めればYの活動の度合いが低下し、結果的に変動が総和は近似的にゼロとなる構造であり、 $\Delta X + \Delta Y = 0$ として表わされる。これはいわばXとYの間で常にコンフリクトが生じる場合であり、その調整が極めて重要な問題となってくる。

6. 計画課題の整理

以上の分析を総合するならば概ね次のような計画課題に整理できよう。

- ① 地方都市における地域場や価値意識場の容易に変化しない。また両者は相互に作用しあっている。これを認識し、かつ制約的であろう。従って計画論の第1の役目はこの種の場から価値規範と制約的規範とを抽出・整理することである。
- ② 生活圏の整備計画を考えるに当たっては、場の階層性に着目するとともに計画目標との関わりからどの程度のレベルを選択すべきかを見極めなければならない。

③市場と価値意識場の「複主本性」、「複眼性」の導入は、場の相互作用をより細かく把握する上で不可欠である。これを計画論的に見ると多層構造、トレードオフの取り扱いか、不可避性であることを意味する。

④生活圏の基本単位を流域圏としてとらえたとき、それは「海」、「山」、「山」、「山」をノードとするグラフとして表示できる。この概念と②の「場の階層性」の概念とをあわせて考えたとき、問題はその生活圏をどの程度結合あるいは分解して取り扱うべきかということになる。

⑤場と場の相互作用的形態には、(i)片利性、(ii)相互性、(iii)相互・片利性、(iv)片利性の4種類がある。計画論的には、文脈域とその周辺域との場の相互作用がこのどれに属するかを見定めなければならない。それと同時に①で述べたようにこの種の多層構造から両面規範と片利規範を抽出・整理すること、要請される。それらから多様な複合化しているのでそのフレイオリティの仕方、トレードオフの評価面など、不可避となる。

⑥鳥取県で表される静態構造型の地方生活圏において未知制約を無視することはできない。これにより直ちに複主主空間のコンフリクト問題を引起す。計画論的にはコンフリクトを調整するためのトレードオフ評価問題として位置づけられる。

7. 計画課題から言価戦略へ

以上の計画課題もまたこれとどのような形で計画戦略の中に組み込んでいけばよいかという問題に対する一つの試みとして以下では具体的な2つの計画問題を例として取り上げて議論する。

1) 現状維持型戦略か、現状打破型戦略か、

一般に地方都市整備問題は現状打破型戦略を当然視している。しかし戦略としてはそのアンチテーゼとしての現状維持型戦略も考えないことはなく、非成長下の経済・社会状況ではこれも一つの可能性をあるう、以下次のような思考実験をしてみる。

〈現状維持型〉：現状の人口規模レベル・雇用機会レベル維持(立場A)

〈現状打破型〉：

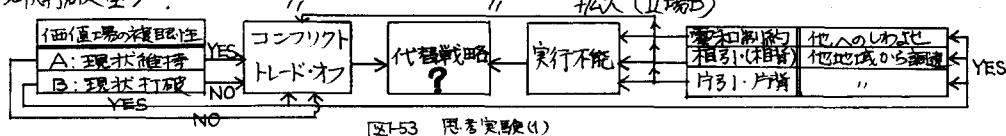


図-53 思考実験(1)

すなわちA、Bのいずれの戦略を採っても結局別代替戦略が必要となるため、現実的な解決はその間をとって折衷的な、その際関連する各種の計画課題のいずれをどの程度重視するかという評価問題となってくる。あるいは実行可能性を踏まえて新たに強力な場を導入する方法であり、それの例えは制度的改革であったりする。しかし場の変遷・対立・融合のい。

2) 海・海結合型戦略か山・山結合型戦略か、

生活圏の整備問題の基本的課題の一つは、取り上げるべき対象域をどの程度まで広げてその有機的結合を図っていくかということであろう。その場合考えられる2つの基本的戦略を考え、先の場合と同じような思考実験をしてみる。

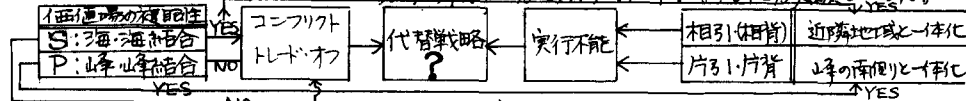


図-54 思考実験(2)

やはり先の場合と同様にして何らかの別代替戦略を見出す問題となることが分かる。

8. おわりに

以上本研究では地方生活圏整備問題の計画論的アプローチのうちの1つの試みとしてシステム分析を試みた。その際生活圏構造と場の概念より説明がつけられる有効性に着目するとともにその異質な意味づけを行った。そこで得られた各種の知見を計画課題として再整理するとともにこれらをもとに計画戦略制作のための思考実験を試みた。今後さらには実証的研究を進めることにより、本アプローチの適用可能性について検証を望むこと。

【参考文献】

1) 岡田基夫、池田昭子：地方生活圏の構造と計画に関する研究、第4回国土計画学会研究発表会、昭和70年。

2) 岡田基夫、池田昭子：地方生活圏の構造と計画に関する研究、第4回国土計画学会研究発表会、昭和70年。
3) 池田昭子：地方生活圏の構造と計画に関する研究、第4回国土計画学会研究発表会、昭和70年。