

# 近畿都市学会報

第187号

2014年5月20日  
近畿都市学会

## 近畿都市学会・連絡先

### ■ 近畿都市学会事務局

〒631-8502

奈良市山陵町1500

奈良大学文学部地理学教室内

近畿都市学会 事務局長（酒井高正）

> Eメール：[info@kintoshi.org](mailto:info@kintoshi.org)

> ホームページ：<http://www.kintoshi.org/>

> 電話：0742-41-9539

会費納入先：ゆうちょ銀行 振替口座

00990-7-86235 近畿都市学会

※ゆうちょ以外の金融機関からは下記で送金できます。

ゆうちょ銀行 ○九九店（ゼロキユウキユウ店）

当座 0086235 キンキトシカ`ツカイ

### ■ 近畿都市学会編集委員会 宛先

（原稿等はすべてこちらにお願いします）

〒530-0001

大阪市北区梅田1-2-2-600

大阪駅前第2ビル6階

大阪市立大学大学院 創造都市研究科内

近畿都市学会 編集委員会

（担当）副編集長：小長谷一之

> 電話：090-4649-2590

> ファックス：072-721-0064

> Eメール：[konagaya@zc4.sonet.ne.jp](mailto:konagaya@zc4.sonet.ne.jp)

## 1. 近畿都市学会55周年記念「都市構造と都市政策」出版大会（2014（平成26）年度春季大会）のお知らせ（確定版）

近畿都市学会は、会員のみなさまのご活躍により、設立後55周年を迎えることができました。本年度の2014年度春季大会は、55周年記念出版大会となります。ふるってご参加ください。

【日時】2014年6月21日（土） 【共催】奈良大学地理学教室

【会場】奈良大学 本部棟（〒631-8502 奈良市山陵町1500、近鉄京都線「高の原駅」より、バス、タクシー、ないし徒歩）=>（★地図、時刻表等案内は、11ページ）

【プログラム】（理事会に先立ち会計監査をおこないますので、監査の先生はよろしくご出席の程お願いいたします）

（1）一般研究報告《大会議室》10時～ =>（6ページより要旨掲載）

[1]「京阪神交通圏における鉄道需要と都市構造」小川雅司（羽衣国際大学 現代社会学部 准教授）

[2]「大阪大都市圏郊外住宅地の形成と変容」安田孝（大阪商業大学大学院非常勤講師）

[3]「東日本大震災前後の石巻市を中心とした人口動向」小島健太郎（奈良大学大学院 文学研究科・院生）

[4]「地方都市における復興博覧会の都市観光再生に果たした役割～震災と自然災害からの復興－観光高松大博覧会を事例として～」桑田政美（神戸国際大学教授）

(2) 理事会・評議員会《中会議室》 12時30分～

(3) 新会長挨拶・総会《大会議室》 13時15分～

(4) 近畿都市学会創立55周年記念出版大会

特別シンポジウム「都市構造と都市政策」《大会議室》14時～17時 => (3ページより要旨掲載)

コーディネータ：加藤恵正（近畿都市学会評議員・兵庫県立大学政策科学研究所所長）

《1》基調講演「都市のコンパクト化と交通」14時～

近藤勝直氏（流通科学大学名誉教授・関西鉄道協会都市交通研究所企画委員）

パネリスト 14時30分～

《2》松澤俊雄（近畿都市学会理事・大阪市立大学名誉教授）「都市構造の変容（交通）  
—通勤・通学流動と都市交通」

《3》碓井照子（近畿都市学会理事・奈良大学名誉教授）「市民参加とGIS」

《4》久隆浩（近畿都市学会理事・近畿大学総合社会学部教授）「ポスト近代社会に求められるまちづくりの新たなしくみ」

《5》パネルディスカッション 16時～

(5) 懇親会 17時30分～ 於「奈良大学 喫茶ならやま」

★【懇親会参加者は6月10日までに上記事務局へメールお願い致します】

---

---

## II. 近畿都市学会理事会のご報告

---

---

近畿都市学会2014年度第1回理事会は2014年5月13日（火）に大阪市立大学文化交流センター談話室（大阪駅前第2ビル6階）で開催され、2014年度春季大会（本号）、2014年度秋季大会（日本都市学会と合同、京都市）、総会議案を検討しました。

---

---

## III. 日本都市学会第61回大会＝近畿都市学会2014年度秋季合同大会（京都市で開催）、日本都市学会第62回大会（関東担当、上越市で開催予定）のお知らせ。

---

---

近畿都市学会2014年度秋季大会は、日本都市学会第61回大会（2014年度）と合同となり、2014年10月24日（金）・25日（土）・26日（日）に、「都市、文化、まちづくり—新しい都市学の成立をめざして—」をテーマに、京都市同志社大学キャンパスにて開催いたします。ふるってご参加ください。

また、日本都市学会第62回大会（2015年度）は、特別に関東都市学会と中部都市学会の順序のご調整により、2015年度は関東都市学会が担当し、2015年10月下旬に上越市で開催の予定です。詳細はホームページで追って連絡してまいります。学会員の皆様はスケジュールの調整をよろしくお願いいたします。くわしくは、日本都市学会ホームページ <http://www.toshigaku.org/> をご覧下さい。

---

---

## IV. 特別シンポジウム『都市構造と都市政策』

### 発表要旨

---

---

#### 《1》基調講演

##### 「都市のコンパクト化と交通」

近藤勝直（流通科学大学名誉教授・関西鉄道協会都市交通研究所企画委員）

関西鉄道協会・都市交通研究所の2年半の自主研究「都市のコンパクト化と交通」という委員会を終え、このたび報告書の印刷にこぎつけたことから、本日ここにその概要を紹介すると同時に、若干の私のオリジナルを加味して報告するものである。もちろん委員会メンバーは学校側・鉄道事業者側の全員が「コンパクトシティ」については素人であるので、筑波大の谷口守氏からアドバイスを受けながら進めた。洋書講読・和書講読・研究発表・事例報告のパートから構成される。洋書講読では英国の近代都市計画の萌芽期から現代にいたる過程を復習し、貴重な勉強の機会となった。とくに、ハワードを代表選手とする「低密度開発派（英米アングロサクソン系）」と、コルビジェを代表選手とする「高密度開発派（大陸欧州系）」の系譜には大いに興味を持った。いずれの手法によってもコンパクト化は可能であるからである。（前者には「近隣住区」が含まれる）

コンパクトシティの理念や考え方には多様なものがあり、ここでは深く踏み込まない。言葉・用語よりもその狙いとするところのほうの方が大事であるからであり、とくにその狙いを「何で計測するか」の“ものさし”には大いに興味がある。欧州ではサステイナブル＝低炭素が、日本では財政縮減や少子高齢対応など、基礎自治体ごとに狙いも異なる。筆者は交通工学がメジャーであるので、1日の交通行動やactivityへの影響（変容）に関心があり、それについては、講演時に1つのアプローチ（時間空間プリズムの変容）を紹介したい（地理学の方々はすでにご承知かもしれないが…）。

最近の政府（国土交通省）の政策動向についても簡単に紹介する（①低炭素まちづくり法、②交通政策基本法、③都市再生特別措置法の一部改正）。

しかし政府に言われなくても、大阪を中心とする関西はもともと「集約型都市構造」である。すなわち、「小林一三モデル」により、鉄道新線敷設と同時に沿線の都市開発を進めてきた。これから鉄道建設を推進する諸外国が小林一三モデルに関心を持つ所以である（ターミナル開発も含めて）。

事業者側委員には、各社沿線の「一押しコンパクトシティ」を紹介するよう要請した。意外な事例がいくつか出てきたので講演時に紹介したい。（上記報告書はPDFで公開しますので、研究所HPからダウンロードしてください）

#### 《2》「都市構造の変容（交通）—通勤・通学流動と都市交通」

松澤俊雄（近畿都市学会理事・大阪市立大学名誉教授）

20世紀後半からのわが国の都市・都市圏における通勤・通学流動の変容を「国勢調査」等を中心に概観・分析することにより、都市構造の形成や交通・運輸インフラの整備・運営上の若干の示唆について考えたい。1. 就業者の居住・従業の動向について、2. 都市規模別にみた居住・従業パターンの動向について、3. 大都市圏の空間構造と居住・従業パターンの動向について、4. 就業者の域内従業可能性について地域・都市のコンパクト

性との関連を、そして最後に以上にみた流動と交通手段の変容について考えたい。

わが国の 20 世紀後半の経済発展の過程に於いては、人口・生産年齢人口の急速な増加であり、都市構造ならびに都市圏構造の観点からは中心都市の従業者の郊外居住という通勤流動の構造的変化（いわゆる郊外化）を伴うとともに、郊外への事業所の立地にとともに、郊外相互間での流動も調査年ごとに大きくなってゆく。しかし生産年齢人口も 20 世紀末から減少に転じるとともに、生産機能の海外流出による影響もあり、わが国の従業者数そのものも減少するとともに少子化が重なり通勤・通学の流動人口も相当に減少してゆく。

つぎにわが国の都市を従業者の規模別に、(1) 15 万未満；(2) 15～25 万；(3) 25～50 万；(4) 政令（中枢）都市；(5) 3 大都市に分類して、従業者ならびにその市外からの流入者の変化とそれらに対応する交通手段についてみると、市外からの流入者比率（郊外化）の進展は都市規模にしたがい大きくなるがその差異は比較的小さいことが示される。一方、交通手段に関しては都市規模別に〔(1) (2) (3)〕と (4)、(5) の間に画然たる差異が見られる。

大都市圏の成長・発展過程は、中心都市と郊外の間における人口・経済活動の再配置過程でもあった。中心都市と都府県境界によって東京・名古屋・大阪の大都市圏を 3 つの地域区分にわけるとともに、通勤・通学流動を方向別に①～⑧にわけてその動向について考えてみたい。居住人口は中心区での減少、中心都市での停滞（初期の増加はあるものの）、郊外地域での増加が共通に見られるとともに、従業・通学人口の発生は 3 つの地域区分の何れでも増加し、かつて中心都市に集中していた経済活動が全域的に外延化・多様化していったことがわかる。また、都市の内部構造での流動比較もおこなう。

今日あるいは 21 世紀のわが国社会の課題として、人々の移動や生活に費やされる資源が可能な限り抑制されるようなコンパクトな地域・都市構造の形成が挙げられている。コンパクトな地域・都市構造はこれまでも幾度となく議論されてきたが、これまでのわが国の通勤・通学流動をみるとコンパクトとはむしろ逆方向の拡散的地域・都市構造の社会が形成されてきたといえる。本報告では、生産年齢人口の減少と経済・雇用の停滞・減少さらには高齢化傾向の昂進という状況下で、地域内通勤・通学流動と従業可能性（自立的）の観点から若干の考察を行ってみたい。

社会経済の総てにおいて右肩上がりで拡大基調にあった 20 世紀後半に対して、わが国は人口減・生産年齢人口減・高齢者比率の上昇にとともに、近年経験していない相対的に縮小的な社会に入ってしまったと考えられる。そのような社会経済的状况を反映して、地域・都市における空間的流動も変化する一方、それに対応した輸送需要も大きく代わりつつある。つまり交通システムをハード・ソフト両面から「通勤・通学」目的だけでなく高齢者・休日利用者も多い「私事・自由」目的流動の＜両者に＞適うように整備する必要がある。

### 《 3 》「市民参加と GIS」

碓井照子（近畿都市学会理事・奈良大学名誉教授）

#### 1. はじめに

GIS と都市計画、まちづくりとの関係は深い。元々、GIS は都市計画業務の効率化や土地利用計画や都市計画の地域区分などに利用されてきた。GIS には、1960 年代より都市計画における行政の意思決定支援システムとして発展してきた歴史がある。しかし、1990 年代に入り、インターネットの普及や NSDI (National Spatial Data Infrastructure) 政策が、米国から世界中に波及し PPP-GIS が登場した。2000 年代に入ると Google

Earth や Google Map に代表されるボランティア地理情報システムが登場し、最近ではスマートフォンの爆発的な普及により、GIS は、身近なアプリとして利活用されるようになってきた。政府や地方自治体の行政情報を国民に無償でインターネットから提供するオープンデータ戦略が始まったばかりでもある。本発表では、GIS の技術的な発展を踏まえ、市民参加型GIS によりまちづくりが如何に変化してきたかについて考えてみる。

## 2. PP-GIS とボランティアGIS

1990 年代以降、インターネットを利用した「PP-GIS (Public Participatory Geographic Information System 市民参加型GIS)」の登場により、都市計画におけるGIS の利活用が、市民参加型のまちづくりへと質的变化するようになる。さらに 2000 年代中期になると、ネオジオグラフィー (Neo Geography)、ボランティア地理情報システム (Volunteered Geographic Information System : VGI) などと称される Web2.0 やクラウドコンピューティングなどの新しい情報技術を取り入れたGIS が登場し、グーグルアース (google Earth) やグーグルマップ (google Map)、オープンストリートマップ (Open Street Map) などの地球プラットフォーム型のGIS が市民参加型のコミュニケーションツールとして発展してくる。GIS は、市民と行政のコミュニケーションツールとして利用され、民主主義のツールとも称されるようになる。背景にあるのは、IT により行政改革を実現しようとする NPM (New Public Management : 新公共経営理論) である。

## 3. オープンガバメントとオープンデータ

そして、この流れは、米国で始まるオープンガバメント政策のもとでの行政データのオープン化によりさらに加速される。市民が自ら居住する地域の行政データを自由に利活用することにより、様々な地域的課題を発見することは、まちづくりに如何なる変化をあたえようとしているのか。

2009 年、Web2.0 の提唱者として有名なティム・オライリー (Tim O' Reilly) は、「政府がプラットフォームになり、参加型行政を IT で実現させよう」という考え方をガバメント 2.0 と称して発表した。

政府が政策を宣伝し住民参加型行政推進のためにソーシャル・メディアを利活用すること、オープンな行政、透明性のある行政運営、政府による公共クラウドサービスなどすべてガバメント 2.0 であり、政府が Web サイトを公開するだけでなく、市民が積極的に利用できる Web Kit の国民への提供をも意味している。

国民は、オープンデータを活用して行政サービスのアプリを作り、住民参加型行政を推進させる。これがオープンデータ政策である。行政データの大半がGIS データ形式であるところからGIS による市民参加型行政がより推進されるといえる。

## 《4》「ポスト近代社会に求められるまちづくりの新たなしくみ」

久 隆浩 (近畿都市学会理事・近畿大学総合社会学部教授)

近代からポスト近代へ、時代の大きな転換期を迎えている。その中でまちづくりのあり方も大きく変化を迫られている。ハーバード・ロー・スクール教授ヨハイ・ベンクラーは『協力がつくる社会-ペンギンとリヴァイアサン』という著書を著した。タイトルにあるペンギンとはパソコンの基本ソフト (OS) Linux のシンボルのことである。世界中の技術者が協力し合いながら開発を進める Linux を、新しい社会システムの典型と捉えている。一方

のリヴァイアサンはトマス・ホブズが 1651 年に著した著書である。近代の市民社会を考えると、ホブズは、市民一人ひとは身勝手な存在であり、お互いがぶつかりあっていわゆる「万人の万人に対する闘争」が起きると考えた。それを回避するために、主権者（国家）に権利を預け、保障してもらう契約（社会契約）を結ばばいいと構想した。これが現在の「国家・行政システム」の基礎となった。同じ時期、アダム・スミスは別の考え方を提起した。スミスは 1776 年に『国富論』を著し、このなかで、個々人が自己の利益を追求しても、市場による調整の結果、社会全体において適切な資源配分が達成されると考えた。これが現在の「経済システム」の基礎となった。

「国家・行政システム」と「経済システム」、ユルゲン・ハーバーマスも指摘する近代の特徴は、この 2 つのシステムで社会秩序を形成していることである。法律と市場、使う媒体は違っても、両者に共通しているのは、当事者が自ら調整を図らなくてもシステムが自動的に調整を図ってくれるという点である。これがコミュニケーションの欠如、自律性の低下につながっている。そろそろこうしたシステム依存から脱却し、一人ひとりが当事者となって社会問題に関わっていく必要がある。住民主体のまちづくりはこうした点から求められているのである。自発性・自律性を高め、自らが社会を動かしていく、こうした社会をつくりだすことが必要である。ベンクラーが指摘しているように、その萌芽はいろいろなところで見られる。シンポジウムでは以上のような点を指摘したい。そして、共感からつながるネットワーク活動を基盤としたまちづくりのあり方について展望してみたい。

---

---

## V. 55周年記念出版大会（2014年度春季大会）一般研究報告要旨

---

---

### [1] 「京阪神交通圏における鉄道需要と都市構造」

小川雅司（羽衣国際大学現代社会学部准教授）

現在、京阪神都市圏の鉄道需要は減少の一途にある。ここで『都市交通年報』が定める「京阪神交通圏」の鉄道需要（鉄軌道輸送人員）を確認すると、1994 年の 53 億 8000 万人をピークに減少を続け、2009 年は 1980 年の水準に相当する 44 億 9000 人まで落ち込んでいる。今後もこの傾向が続くと、鉄道事業者は今以上に運営が苦しくなり、サービス水準の低下が起りかねない。鉄道は誰もが利用できる平等な移動手段であり、また、鉄道が自動車利用と代替関係にあると考えると、鉄道需要の低下は自動車交通によるエネルギー・環境問題を助長することにも繋がる。したがって、鉄道を中心とした現在の交通体系を持続することは極めて大きな課題であろう。

このような問題意識から、京阪神交通圏における鉄軌道輸送人員に影響するであろう要因を明らかにし、鉄道需要の喚起策について考察するが、本報告では、都市構造の持つ影響に着目する。Thomson (1978) は、都心部の経済活動が大きい都市を「強都心型」と位置づけ、求心力のある都心部によって鉄道中心の交通体系が成立していると述べている。そして、都心部を核とした鉄道サービスの水準が低下し、鉄道離れが起ると、自動車での都心部流入で混雑が生じるため、長期的には都市機能が郊外へ分散することを指摘している。このような都市は“full motorization”と呼ばれ、上記の課題を抱えた、自動車依存型の都市構造である。

以上の先行研究を考慮し、鉄軌道輸送人員を被説明変数とした回帰分析（1980～2009

年の時系列分析) によって、ファクト・ファインディングを行なう。説明変数には、経済分析に欠かせない所得（景気）と価格（運賃）に加え、交通需要を生成する人口数、鉄道と競合関係にあると考えられる自動車需要、そして、都市構造の変数である「強都心度」を用いる。その結果、以上の要因は概ね統計学的に有意となり、「強都心型」の都市構造が鉄道需要の増加要因であることを確認することができた。

さらに、通勤・通学目的の交通需要が減少するなか、松澤（2002）が強調するように、今後は昼間時の鉄道需要の喚起がより重要である。定義が必ずしも一致するわけではないが、鉄道需要を定期と定期外に区分し、後者から昼間時の鉄道需要について主に都市構造の観点から考えたい。ただし、都市機能が都心部へ過度に集中すると、外部不経済である混雑を発生させることになり、また、人口減少社会である今日では、郊外の都市経営をより困難なものにするであろう。したがって、都市機能を都心部へさらに集中させるのではなく、現状を維持することで、現在の鉄道中心の交通体系を持続するという考え方が不可欠である。

#### 【参考文献】

Thomson, J. M. (1978) *Great Cities and Their Traffic*, Penguin Books.

松澤俊雄 (2002) 「都市空間の活性化と交通機能」、大阪市立大学経済研究所・小玉徹編『大都市圏再編への構想』V章、東京大学出版会。

## 〔2〕「大阪大都市圏郊外住宅地の形成と変容」

安田孝（大阪商業大学大学院非常勤講師）

### 1. はじめに

近代郊外住宅地の形成は鉄道網の整備と私鉄資本の開発の視点から述べられることが多い（安田孝「郊外住宅の形成」INAX出版など）。そこで本報告では、当時の伝統的地域社会での土地基盤整備の動向を加えて、より広範な市街地形成と、その最近の変容について考察してみたい。近代の都市空間形成への多元的主体の関与を概観することになる。

### 2. 20世紀初期の都市拡大と地域社会

大阪を始めとする関西の都市拡大は19世紀末から本格化し、大阪や神戸での大規模工場の立地に続き、尼崎を中心とする阪神間東部臨海部でも、大資本による工場の進出をみることになる。さらに1910年代には第一次世界大戦の勃発にともない武庫川以東、大阪湾デルタ地帯での重化学工業の集積が進展し、三菱、古河、住友、三井などの財閥資本による開発が進行し、また紡績工場や製紙工場、製塩会社などによる資本の集中独占化の方向での市街地形成が展開されていた。

一方、住宅地形成は伝統的空間システムの変動により、その隙間を縫うように近代的 방식が進展し、住宅地形成と耕地整理や区画整理の制度化が進行しつつあった。

### 3. 郊外住宅地開発と土地基盤整備

都市部の基盤整備は東京市区改正条例の準用により開始されたが、農村部では19世紀末年（1899）旧耕地整理法と、その10年後の耕地整理法により土地区画の改良が制度化され、市街地基盤形成の近代化にも影響することになる。その頃には阪神間住吉の観音林の開発や大阪南部での郊外住宅地の形成が進行していたが、池田室町などの電鉄資本の開発も開始されており、大阪南部の今宮村や住吉、北郊池田町の耕地整理組合も設立されていた。北大阪では豊中の岡町住宅や川西の鶴之荘、池田満壽美町などの住宅地開発も注目されるものである。阪神間の精道村での耕地整理の展開もこの頃であった。

その後、1919年の都市計画法と市街地建築物法、道路法の公布があるが、西宮町や尼崎

の竹谷新田などの耕地整理と、大阪近郊阪南などの区画整理が混在する状況であった。近郊住宅地の形成と考えてよいであろう。

#### 4. 郊外市街地形成の展開

1920年代からは、阪神間と北大阪の箕面や豊中、吹田の千里山、南大阪の堺や東大阪などでの郊外住宅地開発が本格化し、関連する競技設計や展覧会も活発化して、都市圏としての広大な市街地整備が進行した。各地に都市計画としての建築線指定や道路整備計画が展開されるのもこの頃である。

#### 5. 都市圏の拡大と近郊住宅地の変容

第二次世界大戦後は郊外住宅地の遠距離化と、マンション市街地の形成が進展し、最近ではさらに多くの住宅地の変容が著しい。戦前の耕地整理地区と区画整理地区の分布、大阪府池田市の事例を主として近郊住宅地の変容について考えてみたい。

### [3] 「東日本大震災前後の石巻市を中心とした人口動向」

小島健太郎（奈良大学大学院文学研究科）

#### はじめに

東日本大震災による被害については、原発事故による被害を除いた、地震、津波による直接的な被害さえ、その甚大さから、全貌の把握が容易ではない。宮城県警は被災地域のうち石巻市で犠牲者が最も多かったと発表している。いくつかの調査、分析では、石巻市は津波遡上の面積や遡上域内の人口が最大であったと報告され、このことが死者・行方不明者を最も多く発生させた大きな要因として推測されている。復興計画の策定には、石巻市を中心とした津波被災市町村の人口動向を、地域的条件との関係で考察することから得られる知見を欠かすことはできない。報告者は、震災の前後にまたがる2010-2013年の石巻市の人口動向について、町丁目や字レベルという小地域単位で、津波遡上域と関連付けた分析を行い、人口動向とその地域条件との関係を考察してきている。本報告では、石巻市が集計している住民基本台帳の人口データを主な資料としてジオコーディング・メッシュ・バッファなどのGISの諸機能を用いて行った分析と検討を紹介する。

#### 1. 転出・転入について

石巻市を起点に2010-2012年の転出・転入データ（1年間ごと）を転出入先ごとに整理した。2010-2012年の転出数、転入数ともに仙台市-石巻市間が最も大きな数字を示していたが、これは人口の規模の効果によるところが大きい。一方で石巻市よりも死亡率が高い市町村（死亡数では石巻市が最も多い）からは石巻市への転入数が上昇している。また、震災後に内陸部の市町村では転入超過が転出超過に転じており、被災者の受け入れが推測される。

#### 2. 町丁目・字レベルの人口分析

石巻市の住民基本台帳データを用いて人口分析を行った。この統計の信頼性は、住民異動届の提出率次第ということになる。石巻市集計の町丁目人口の集計は国勢調査が定めている小地域データの区画とは異なり、石巻市独自の区画で集計を行っている。この区画は法務省の公図を基に作成しているので、一般には公開していない。よって、市が集計している基本台帳の1,457箇所を点で表示することにした。全町丁目数1,457という数は2013年1月のものであり、地図上の表示数も2013年の数を用いている。

#### 3. 遡上域からの距離と人口増加率-仮設住宅との関係-

2011年の人口増減数と津波遡上域（ポリゴン）から多重リングバッファを作成し、遡上域からの距離を算出し、人口増加数との関係を示した。遡上域内で20%以上の減少を示す

グループの増加が顕著になっており、人口増減の絶対値の小さいグループは減少を示している。土地利用や地形といった地理的な条件を勘案し平野部と牡鹿半島部で分けて関係を検討するほうが望ましいと思われる。

### おわりに

2010-2011年と2011-2012年の人口増加率の昇降では増加、減少ともに顕著になっている。予察では仮設住宅が建設された多くの地域で人口増加が見られ、震災後の人口には仮設住宅の有無が大きく関与していることが分かった。しかし、仮設住宅が新設されていない津波遡上域内のいくつかの地域において増加が顕著であり、その背景は考察しきれていない。この遡上域内の人口増加については復興に携わる作業員が仮設の作業所に寝泊まりし、住民票をもその場所に移したという1つの仮説を立ており、更なる考察が必要である。

## **[4]「地方都市における復興博覧会の都市観光再生に果たした役割～戦災と自然災害からの復興－観光高松大博覧会を事例として～」**

**桑田政美（神戸国際大学教授）**

### 1. 高松市の戦災と南海大地震の被害状況

1945（昭和20）年7月4日未明、アメリカ空軍の焼夷弾攻撃を受け、市街地の約80%が廃墟と化した。被害建築物は1万8913戸（内住宅1万6418戸）、内訳は全焼1万8505戸（内住宅1万6108戸）、半焼408戸（内住宅310戸）となっている。罹災者は8万6400人、死亡者927人、負傷者1034人、行方不明者186人と文字通り壊滅的な打撃を被った。翌1946年南海大地震の被害により経済の復興発展に甚大な影響をもたらした。高松市では震度5を観測している（高松市内で死者24名、全壊家屋174戸、半壊家屋514戸）。

### 2. 観光高松大博覧会の概要

戦災から立ち直り、住民の誇りを取り戻し、産業を活性化させるために各都市で復興博覧会が開催された。この博覧会には「復興」の文字はないが、焦土の裡から立ち上がった民主日本の新しい郷土を“産業と観光、そして貿易讃岐”として普く全国に、かつまた海外に宣伝紹介し、将来の高松発展に寄与することを目的に開催された復興博覧会である。企画主旨の中には、「新生日本の生きる道は、国内産業の振興による海外貿易と世界の観光地として立ち上がることである」と明記されている。

会期：1949（昭和24）年3月20日～5月20日

会場：高松市中央グランド付近（第1会場）、栗林公園（第2会場）

主催：香川県、高松市共催

総入場者数：57万3980人

### 3. 観光高松大博覧会後の観光振興

観光高松大博覧会の成功で、低迷を余儀なくされていた高松市の経済活動や市民生活に活気がよみがえり、その後の観光都市づくりへの大きな推進力となった。博覧会の前年（昭和23年）には高松観光協会が再発足し、市と共同で観光宣伝事業をスタートさせている。

また現在の観光スタイルの一つとして定着しているロケ地巡りの先駆けとしての効果も目立つものであった。映画全盛の昭和20年代後半から30年代にかけて多くの映画のロケが高松市でも行われている。昭和29年の「二十四の瞳」、昭和31年の「新平家物語」、昭和32年の「喜びも悲しみも幾歳月」などは大ヒットし、ロケ地である瀬戸内海や高松市の観光宣伝効果は非常に大きかった。

昭和40年代後半には観光客数1000万人台という第1期黄金時代を築き、その後減少傾向に陥るも大鳴門橋（1985）、瀬戸大橋（1988）の架橋により再び急増し第2期黄金時代

を迎えることとなった。1988（昭和 63）年には香川県坂出で四国瀬戸大橋架橋記念博覧会、岡山県児島で岡山瀬戸大橋架橋記念博覧会が同時に開催され、それぞれ 350 万人、296 万人の入場者で賑わい、高松市の観光にも大いに寄与した。

---

---

## VI. 事務局より

---

---

### ■新入会員

尾崎 雅彦（おざき まさひこ）

所属：大阪大学大学院経済学研究科 会員種別：普通会員

専門分野等：日本経済論、イノベーション・システム特性と地域活性化に関する研究  
奥貫 麻紀（おくぬき まき）

所属：神戸親和女子大学文学部 会員種別：普通会員

専門分野等：地域経済学、社会学

高橋 愛典（たかはし よしのり）

所属：近畿大学経営学部 会員種別：普通会員

専門分野等：交通経済学、ロジスティクス論

小島 健太郎（こじま けんたろう）

所属：奈良大学大学院文学研究科（院生） 会員種別：普通会員

専門分野等：人口地理学、震災復興地域研究

■前号で退会会員のお名前に誤字がありました。お詫びいたします。（正）西村多嘉子

---

---

## VII. 【55周年記念出版大会に向けて】

---

---

きたる**2014年6月21日**、奈良大学で行われる近畿都市学会の大会では、近畿都市学会創立**55周年記念出版「都市構造と都市政策」**をテーマといたします。

近畿都市学会は、創設以来、当学会の生みの母体である「日本都市学会」の組織として、また同時に自治体とも連携して意欲的に地域貢献も行ってきました。

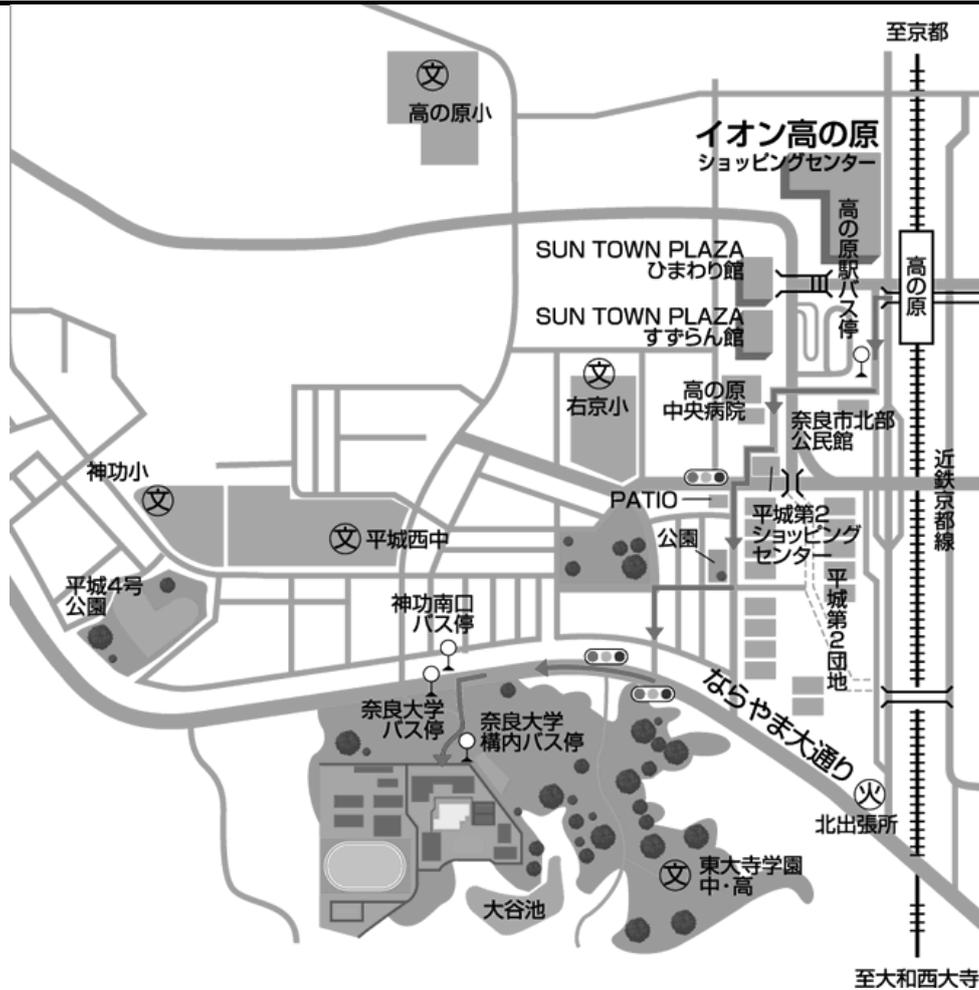
すでに本学会では、**2007年**の創立**50周年**にあたり、「**21世紀の都市像**」プロジェクトを計画、**2008年**に古今書院より**50周年記念出版「都市構造と都市政策」**を刊行しておりますが、関連機関、学会でも、同じような趣旨の企画がその後現れてきました。

そして、今回**2012年**の創立**55周年**にあたり、都市政策や都市構造研究の課題や時代の必要性を踏まえ、**21世紀の都市づくり**を見据えた都市研究成果を学会の総力を挙げて世に送り出そうと「都市構造と都市政策」の出版を計画することとなり、会報等で、その計画の全容を内外に**2011年**より何回か公開し、**2012年**に編集委員会を組織し作業に入りました。編集委員会・執筆メンバーの分野も経済・経営、都市計画、地理と多岐にわたり、職場も多彩です。このように関係諸氏のご努力により、**2012年**より約**2年**を費やして、その成果が結実しました（最終頁）。広い意味での都市構造（空間、経済、社会等）をふまえて都市政策・都市づくりを論ずるものです。

今回は**55周年**を記念したテーマ「都市構造と都市政策」を追求するために、基調講演「都市のコンパクト化と交通」を、流通科学大学名誉教授・関西鉄道協会都市交通研究所コンパクト化研究会委員長の近藤勝直氏に、そしてパネルディスカッションでは、パネリストとして、松澤俊雄、碓井照子、久隆浩の各氏に、都市交通と都市構造、市民参加型GIS、まちづくり等についてお話いただきます。**21世紀**の新しい都市論の創造に向けて活発な討論を期待しています。

近畿都市学会会長 山田浩之

## Ⅶ. 【55周年記念出版大会 会場（奈良大学）案内地図】



（出典：詳しくは奈良大学HP <http://www.nara-u.ac.jp/info/access.html>）

近鉄京都線「高の原駅」より（1）奈良交通バスにて約5分、（2）徒歩約20分、（3）タクシー約5分のいずれかです。★バスは「駅前バスターミナル1番のりば」から下記をご利用ください。1）「奈良大学構内」ゆきにて終点で下車（玄関前に停車）。2）「11系統・学園前駅」ゆきにて、「奈良大学」下車、玄関まで徒歩2分。

高の原駅発			奈良大学構内発	
のりば	1番	1番	のりば	文 高の原駅
系統番号	11 文		行先(経由)	
行先(経由)	学園前駅(北) (奈良大学)	奈良大学構内		
5			5	
6	29		6	
7	3 33		7	
8	1 31	奈40	8	奈48
9	1 31	奈12 奈51	9	奈32
10		44 奈24	10	奈2 奈43
11	44		11	
12	44	奈7 奈30 奈51	12	奈17 奈40
13	44		13	奈17
14	44	奈24	14	奈39
15	44	奈7	15	奈17
16	30	奈8 奈49	16	奈23
17	10 40		17	奈2
18	10 40		18	
19	10 50		19	
20		27	20	
21		24	21	
22		9	22	

# 【資料】近畿都市学会創立55周年記念出版

刊行『都市構造と都市政策』  
都市政策の具体化、  
構造化、総合化をめざして  
—いま、都市構造からみる  
都市政策

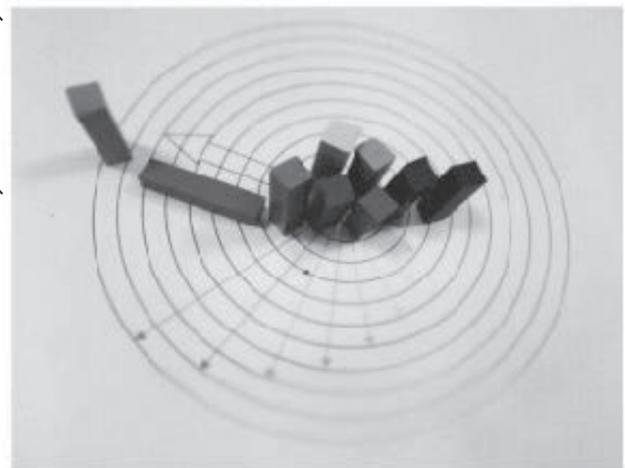
■21世紀は人類の過半が都市民となる「都市の時代」！  
すぐれて空間的な存在で、都市問題、都市経済、都市経営、  
都市計画、都市地理の一大転換期にある「都市」の課題を  
構造的に整理し、都市政策を具体的に検討

■都市政策は一大転換期（モダンからポストモダンへ）！  
急速な都市化の影で、先進国の都市は、都市間競争の激化、  
人口減少社会への突入、産業空洞化など、  
近代都市の発展の前提条件が崩れ、近代以来はじめて  
直面する（ポストモダ的な）環境変化に、  
都市環境や経済基盤の構造的再編が否応なく求めら  
れています！新たな課題の出現によって  
「都市政策・地域づくり」はかつてない転換期に！

■いま、新たな視点で【21世紀の都市政策の課題を  
構造的・総合的に整理】！

# 都市構造 と 都市政策

Urban Policy Study based on Urban Structure Viewpoint



近畿都市学会 編 288ページ

**近畿都市学会会員に限り2割引の会員価格となります。**

以下の担当に会員であることを明記しメールでご注文ください。会場でも販売します。  
古今書院：担当 原氏 [hara@kokon.co.jp](mailto:hara@kokon.co.jp) 03-3291-2757

## 第Ⅰ部 21世紀の 都市構造の諸問題

「都市構造の変容（交通）」  
「都市構造の変容（歴史と展望）」  
「コンパクトシティ」  
「都市構造と公共交通政策」  
「人口変動と都市圏構造」  
「高齢化と都市交通」  
「郊外論1－居住と通勤」  
「郊外論2－郊外の空洞化」  
「都市発達史的にみた日本の  
ニュータウンの特徴と  
再生に向けた都市政策」  
「中心市街地の衰退と再生」  
「人口の都心回帰」

## 第Ⅱ部 セクター別 の構造と政策

「住宅市場の構造と特性」  
「商業と都市構造の変化」  
「都市における物流施策」  
「工業と都市構造／政策」  
「都市型新産業と都市構造  
／政策－大阪湾ベイエリアは  
BPE（Branch Plant Economy）  
の罫から逃れることは  
できるのか？」  
「都市型新産業と都市構造  
／政策－IT・  
クリエイティブ系オフィス」

## 第Ⅲ部 都市構造と まちづくり

「GISとまちづくり（市民参加）」  
「都市の発展と文化政策」  
「都市と観光」  
「医療・福祉とまちづくり」  
「新たな社会システムとしての  
住民主体のまちづくり」  
「歴史資産を活かしたまちづくり」

## 第Ⅳ部 都市構造と 都市経営

「行財政論」  
「都市経営の手法  
（PPP・PFI事業：NPM）と  
都市構造／政策」  
「都市構造と防災政策」  
「海外の都市政策の動向1  
－イギリス」  
「海外の都市政策の動向2  
－欧州を中心に」  
「海外の都市政策の動向3  
－創造階級論と都市の創造性」