

スイッチバックかスルー運転か —アクターネットワーク理論を援用した駅舎移転の史的解読の試み—

Switching Back or Pulling out: Employing Actor Network Theory to Penetrate the Historical Implication of a Rail Station Displacement

鈴木晃志郎*・佐藤信彌*
Koshiro SUZUKI Shinya SATO

摘要

本研究は、科学社会学の概念モデルであるアクターネットワーク理論を地理学に応用し、鉄道の延伸に伴って生まれたある街の社会史を状況論的に読み解く試みである。

かつて太平洋側と日本海側から運ばれる塩の交易ルートにちなんで地名が定着した長野県塩尻市は、明治維新後、養蚕・生糸の生産・流通拠点の一角を担い、文明開化の黎明期を支えた。塩尻の市街化を促したのは、国家的事業として進められた鉄道建設であり、旧中山道に沿う形で延伸してきた中央本線と、北陸方面への大動脈である信越本線であった。鉄道が陸上交通の要として隆盛を極めた時代、二者の結節点に位置する塩尻もまた栄華をきわめ、結果的にそれは、半ば人工的に駅へと依存した中心市街地の形成に繋がった。しかし、そのことが却って、時代の変化に伴う幹線道路の拡張や、大都市近郊のベッドタウンとしての都市改変のいずれをも選択せぬまま、新駅移転とそれに伴う旧中心商店街地区の衰退傾向を座して眺める結果をもたらした。合併によって後年誕生した地元自治体は、旧中心商店街地区の縁辺部に事業所を構え、実質的に中心商店街地区に依存した自治体運営方針から抜けきれないまま、空洞化の進む旧駅前を中心商店街地区へのハコモノ的投資を続けて今日に至った。ここに、国策としての駅舎建設と、鉄道に二重に依存した都市構造が形作られたのである。輸送手段としての鉄道は、もはや地域コミュニティの核としての求心力を失いつつある。今後、自治体を含めた地域コミュニティには、鉄道を核として作り上げた既存の人的ネットワークの維持に留まらず、新規の居住者を増加させるための積極的な施策を提示していくことで、地域コミュニティの再定義をはかる工夫が求められる。

I. はじめに

本論文は、駅を核として発展を遂げ、駅の移転をめぐって停滞し、今また衰退への岐路に立たされているある町の社会史を、アクターネットワーク理論を援用して社会システム論的に読み解こうとする試みである。

対象地域である長野県塩尻市は、古くから製塩された海塩を内陸地へ運ぶ際の日本海側(糸魚川や直江津からの下塩)と、太平洋側(岡崎や岩淵からの上塩)との接点であり終着点であった。このことから、鎌倉時代末期(14世紀)には書籍に「塩尻郷」の名がみられるほど、歴史は古い(市川, 2004)。やがて明治維新时期には、製糸業における一大拠点の一角をなして日本の近代化

を支え、主要幹線(中央本線)の開通を契機に、急速な発展を遂げた。しかし、戦後の太平洋ベルト地帯の急成長と重化学工業化の波に押されてその後は停滞し、沿線は鉄道利用客の頭打ちと町の停滞をみた。1982年、鉄道幹線としては日本唯一の駅舎移転が行われた塩尻は、その象徴ともいべき舞台といえる。巨大な時代の流れの中で、町はどのようなインパクトを受け、どのように抗い、今に至るのか。鉄道を軸線としながら、塩尻の社会史的解読を試みるのが、本論文の目的である。

II. アクターネットワーク理論

2.1 アクターネットワークとは

本論文で援用を試みるアクターネットワーク理論(Actor Network Theory、以下 ANT と略す)は、もともと

* 首都大学東京大学院都市環境科学研究科観光科学域
〒192-0397 東京都八王子市南大沢 1-1
e-mail: mapping@tmu.ac.jp

1980年代、パリ国立高等鉱業学校パリ・イノベーション社会学センター教授のブルノ・ラトゥールが、同僚のミシェル・カロンらと1980年代に発展させた概念であり、一種の状況論的アプローチのフレームワークである。彼らの主な問題関心は、フィールドワークや資料分析などを通じて、科学技術が作りだされる過程を明らかにすることにあつた。先駆者の一人であるラトゥールは、パスツールによってもたらされる種痘の発明と、それを取り巻く当時の社会状況との関係を詳細な資料分析によって解き明かした。例えば、パスツールは農場での炭疽菌接種実験で、「ワクチン」を注射されなかった牛が死に絶えたのに対し、注射した牛は全て生き残ることを示してみせたが、この実験によって、目に見えることのなかった「細菌」が、どのような性質を持ち、どのような悪影響を社会にもたらすのかが、目に見える形で示されたことにラトゥールは注目する。つまり、パスツールは牛の種痘の実験を通じて、当時の医師や公衆衛生の専門家たちに使命感や細菌根絶の目標などを与え、「細菌」、「ワクチン」という新しいアクターを含めたアクターネットワークの中に組み込む効果をもたらしたのである (Latour, 1988)。

本来の意味でアクターネットワークの概念を理解するには、検査に必要な高額医療機器(UCG)を複数の病院で共同購入して、採算をとるための無意味な診療を無くそうと考えた群馬県のある病院医師が、自ら有限会社「メディカル・モバイル・サービス」を設立し、移動診療という革新的な医療行為を生み出していく過程を克明に捉えた入江(2006)の研究が参考になる。ここで簡単に紹介しておこう。

くだんの医師は、高額な UCG を購入するため地元信金で資金を借りる必要が生じ、有限会社を設立せざるを得なくなった。有限会社となる以上、複数の病院とは業務委託の形で契約を結ぶ必要が生じた。そのことが移動診療を事業として成立させる契機となり、その後続く様々な工夫の源になってゆく。つまり、「UCG はもの言わぬ機械だが(…)能動的に働きかけ、医師から社長に変化させた」ことになる(入江, 2006, p.134)。

このように、何かの変革(技術革新)が起きるとき、変革へ向かう行為に参加し働きかける(Act する)ものがアクターないしはアクタントである。アクターネットワークは広義の社会システム論のひとつなので、働きかけを行うという機能的特性が主に問題とされ、アクターはヒトであってもモノであっても構わない(これを「対称性(symmetry / generalized symmetry)」という)。実践を通じて、様々なアクター(個人や組織などヒト

と、道具や知識、お金、文脈、制度などのモノ)が相互作用し相互に定義しあつて新しい技術革新につながるとき、その目的達成のために関与し働きかけあつたヒトやモノの織りなす「異種混淆の集合体 (Hybrid Collectif)」が、アクターネットワークと呼ばれる。また、アクターたちがひとつの異種混淆の集合体をなしてある方向へ向かって動いているとき、それらの関係がエージェント性を帯びている、と考える(Callon, 2005; Callon and Law, 1997)。

2.2 地理学における ANT の援用

アクターネットワーク理論を地理学的な実証研究へ応用する試みは、1990年代に主として農村地理学において進められた。

地理学者によるアクターネットワークの研究は、地域を社会的に構造化されたローカルな行為空間として捉え、国家間あるいは一国家スケールのマクロな経済活動が、都市近郊農村の行為空間の変容にいかに関与しているのかを捉えるためのフレームワークとして用いられた。

地理学において最も早い時期に ANT を紹介したのはモントリオール大学のクリストファー・ブライアントである。Bryant (1995)の説明では、ANTは(マイクロ・メソ・国家・マクロの)4つの異なる空間スケールの間で起こるアクター間の動的な相互作用から、ローカルな人々の関心や価値観、意志決定の変化を捉えるモデルである。行為の領域(Sectors of Activities: 経済・文化・商業のどの分野に関係のある行為か)、テーマ(Themes: 何を目的にした行為か)、地理(Geography: どこでおきているか)によって地域やコミュニティを区分し、各々の相対的な力関係や相互干渉からアクターやネットワークは識別され、それらを指標に、区分ごとの成員のバラバラの興味関心が、いかに統合され組織化されていくかを動的に明らかにするセグメント・モデル(Segment model)が、ANTのフレームワークと位置づけられた(p.258)。平たく言えば「自己完結的な社会空間とみなすことが多かった地域スケールの共同体を、より広域的な空間スケールとの関係で考察することを可能にした」(北崎, 2002, p.163)ことが、地理学における ANT の新規性ということになる。

ただ、元々の ANT では、アクターの対称性(エージェント性を人間以外の制度や道具などにも認めること)に独自性があつた(青山, 2008; Van der Duim, 2007)はずであるが、Bryant(1995)においては、行為主体は旧来的な意味での主体(コミュニティや個人など)の行為を状況論的に説明するモデルへ再解釈されているよう

に読める。また Bryant 版の ANT モデルでは中核的な概念となっているセグメント・モデルも、ラトゥールやカロンの ANT にはない表現である。事実 Bryant の論文にはラトゥールもカロンも引用されなかった。

日本の地理学者が、ANT を明示的に援用して実証研究を行った例としては、茨城県南部の開拓地における農協を事例に、集落維持と発展のメカニズムを解き明かそうとした北崎(2002)が挙げられる。彼の論考でもアクターは「戦後開拓地の形成とその維持・発展に影響を及ぼす全ての『キーパーソン』」(p.163)であるとされ、Bryant のアプローチを踏襲しているといつてよい。しかし、対称性を軽視した ANT の援用は、構造化理論の枠組みを援用して茶業の製法転換による近代化の過程を検討した堤(1995)と大同小異といえなくもない。

これに対し、対称性を含めた地理学における ANT 概念の確立を模索するウェールズ大学のジョナサン・マードックは、地理学における ANT の意義について、関連分野のレビューを行った(Murdoch, 1998)。彼は「文献を精選した」その展望論文でラトゥールやカロンを引用する一方、一本も Bryant を引用していず、セグメント・モデルの創出や対称性の軽視など、ANT をやや拡大解釈したとも取れる Bryant のアプローチにはかなり否定的である。Murdoch(2000)では、農業がフードチェーンに統合されていく過程を論じる商品化連鎖分析(Commodity chain analysis)のように、農村地域を越えて一連の過程を形成している垂直的 (Vertical)なネットワーク (アグロフード部門のネットワーク) と、農村経済を都市と農村の両方にまたがる一連の過程へと融合させていく水平的 (Horizontal)なネットワークに分類し、後者のひとつとしての ANT の可能性について論じているが、ここでも Bryant の論文は全く引用されなかった。

ただし管見の限り、Murdoch 自身は、ANT の枠組みを用いた実証研究はほとんど行っていない。英国バッキンガムシャーにおける自治体の構造計画(Structure Plan Review)を通じて中流階級の都市からの移住と、それに対する地元自治体や住民、有力者たちの反応を論じた Abram *et al.*(1996)のように、彼自身の実証研究は対称性に基づく ANT 本来のアプローチというよりは、むしろ彼自身が従前に用いてきたアプローチに近い。その意味では、北崎や堤の研究と大きな差はないといえよう。

以上のことから、地理学における ANT の導入は、アクターのネットワークを空間スケールごとのアクターの動的な相互作用から考察することを可能にしたが、ANT の主要な構成概念のひとつであるエージェント

の対称性が抜け落ちている点に課題があると考えられる。

2.3 本研究における ANT の援用

日本の地理学界において、管見の限り ANT を明示的な分析枠組みとして用いた研究は、この後ほとんど途絶えてしまった。導入期における研究事例が農村地理学に集中したことや、彼らが範とした Bryant や Murdoch らによる効果的な実証研究の蓄積が進まなかったことが、ANT に対する興味関心の喪失を招いたのかも知れない。しかし、海外ではその後も、ANT のフレームワークを用いつつ対称性にも目を配った実証研究がいくつか出てきている(e.g. Kartelainen, 1999; Burgess *et al.*, 2000)。そこで本研究は、地理学における ANT の応用可能性を、以下の点に考慮しながら探る。

- (1) アクターネットワークのエージェント性を、異なる空間スケール間の相互関係から論じること。これは、社会や組織と個人との関係に主眼を置いて分析を進める科学社会学のアプローチからは明示的になされなかった論点であり、地理学において ANT を援用する重要な意義であると思われるからである。
- (2) アクターの対称性にも目を配った分析を行い、駅移転をめぐる諸問題を状況論的かつ社会史的に再解釈すること。これは、Bryant および北崎らによって、本来の ANT とは異なる「セグメント・モデル」に変形された ANT を、本来の概念に近い形に修正するということである。ANT の主要な構成概念のひとつである対称性は、部分と全体との機能的連関に着目しつつ社会事象に関して帰納的な解釈や説明を与える機能主義社会学に構造の概念を持ち込み、構造維持と構造変動という点から社会事象を演繹的に説明する構造機能主義の流れを汲んだ発想であると考えられる(横山, 1969)。であるならば、対称性を無視した ANT の応用は誤読と言わねばならず、ANT を用いることの必要性・妥当性そのものを喪失させてしまいかねない。
- (3) ANT を単なる技術革新の説明モデルに留まらず、より広い社会変動の説明に用いる試みを行うこと。ANT が機能構造主義の流れを汲む概念モデルであるとするれば、提唱者であるラトゥールやカロンが科学社会学者で、その興味関心が技術革新のプロセスを説明するためのモデルの構築にあったという事情は、ANT のモデルとしての本質とは必ずしも関わりがない。また ANT にとって対称性が

重要な要件ならば、それは一種の動的均衡システムとして、いわゆる有機体論的アナロジーで現象の解釈が可能であるとも解釈できる(河本, 1995)。有機体の特質が成長や誕生だけでなく、老廃物の排出や用済みの器官の退化、死や世代の継承にも等しく含まれているように、ANTは技術革新の説明のみにとどまらず、より広く社会変動の説明に援用できる可能性がある。この部分では、むしろ積極的にANTの応用可能性を探るべきである。

- (4) ANTを援用しつつ、地誌学的なアプローチで事象を読み解く際の方法論を、最低限明確化すること。社会変動にせよ技術革新にせよ、ANTは現象の説明のための、一種の概念モデルと考えられる。ANTを地理学的な現象の説明に援用する場合、アクターの重要性やシステムのエージェント性の判断は観察者の判断に委ねられ、自然と人文に跨る、あらゆる地理的事象が観察対象となりうる。ゆえに、ANTを地理学において応用する場合は、必然的にアプローチが地誌的なものとならざるをえず、テーマの百科辞典的な拡散を防ぐ意味でも、ある程度の「説明手順」や「見せ方」が

固まっている必要が出てこよう。

本論文では以上4点に目を配りつつ、ANTの地理学的な実証研究への応用可能性を検討する。

III. 国家レベルからみた駅移転の歴史的経緯

地理学におけるANTでは、一般的に空間スケールを(国際スケール)、国家スケール、地域(メソ)スケール、ミクロなスケールの3つまたは4つに区分して論じている(Bryant, 1995; Timpka *et al.* 2007)。すでに述べたとおり、ANTを地理学に応用する最も重要な意義のひとつが、空間的視座の導入であるから、本論文でもこの手続きを踏襲する。本章ではまず、塩尻駅移転をめぐる歴史的経緯をいくつかの空間スケールと、時代ごとに区分・整理して記述する。また、ネットワークの経時変化の分析にもANTが応用可能であることは、先行研究でも示されている(e.g. Comber *et al.*, 2003)。そこで本論文でも、ANTのフレームワークに依拠しながら、アクター間の相互関係とその歴史的変化のメカニズムを読み解いていくことにする。



図1. 研究対象地を含む長野県の国鉄・JR路線図

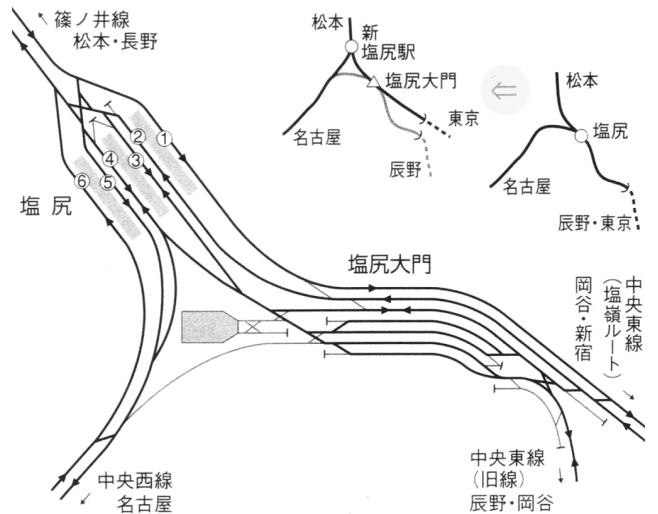


図2. 新旧塩尻駅の位置関係

(出典: 鶴・沖, 2003; p. 39)

3.1 国家政策と鉄道敷設

本研究が対象とする塩尻駅は、長野県塩尻市にある中央本線の特急停車駅であり、篠ノ井線の終着駅である(図1)。中央本線と篠ノ井線の結節点上に位置する地理的な重要性から、上諏訪機関区塩尻支区、塩尻客貨車区、松本運転所塩尻支所などが置かれ、明治時代から戦前にかけて発展を遂げた主要駅である。

その歴史は古く、1894(明治27)年の第6回帝国議会で、中央線本曾谷ルートが決まり、日清戦争を挟んだ1896(明治29)年3月に『八王子・名古屋間鉄道建設費』

(10年間：2040万円)と『篠ノ井・塩尻間鉄道建設費』(4年間：359万7470円)が計上され、帝国議会で承認されたところまで遡る(塩尻市誌編纂委員会, 1992, p.274)。鉄道が開通した当時、3つの路線は中央本線(甲府・塩尻・中津川を經由して東京と名古屋を結ぶ幹線)と、篠ノ井線(塩尻から松本を經由して長野を結ぶ路線)の2つの路線が交わる駅という位置づけであった。このため塩尻駅の駅舎は、幹線である中央本線が駅を東西に抜ける形で建設された。つまり、東京方面から塩尻へ向かって、左手に中央本線(名古屋方面)、右手に篠ノ井線(長野方面)に分岐する三叉路状の駅構造となったのである(図2)。

1886(明治19)年、東京と京都を結ぶ基幹鉄道網を整備するにあたって鉄道省は、東京から海沿いに静岡を經由して名古屋へと至る東海道回りを幹線鉄道に定めたが、このとき東海道回りにするか、山側の中山道回りにするかについては長期に渡る調査がなされ、いったんは中山道ルートが決まっていた。のちに碓氷峠の克服が予想外の難工事であることや、完成後の所要時間も東海道回りとは比較にならないほど長いことが分かり、同年7月これを諦めた経緯がある¹⁾。

1892(明治25)年6月21日、鉄道全国網の典拠となる鉄道敷設法が公布された。この法律では国が建設すべき鉄道路線として、北海道以外の予定線33線が規定された。中央本線沿線では、以前の中山道線、そして私鉄の甲信鉄道と重複するルートが盛り込まれ、これ以降、中山道回りのルートは中央本線として建設が進められていくことになった(姫野, 1997; 坂上ほか, 1999)。

この経緯について紹介した山口(1953)は、「古来東海道と並び重んぜられた中山道(東山道をその前身として)のわが国交通上における高き地位の伝統が窺われるであろう。(中略)既定プランの継続事業としての意味から、信濃は異常に早く国鉄開通の恩恵に浴することになった。これは地形的に鉄道建設の困難な山岳国としては特筆すべきことである」(p. 9)と指摘した。東海・北陸・関東を結ぶ陸上交通の結節点として、信濃(現在の長野県)は非常に恵まれた地勢を備えていたといえるだろう。

山口(1953)によれば、長野県の鉄道建設の過程はほぼ4期に区分できる。このうち、塩尻駅と関わりがあるのは第2期から3期にかけてである。

第1期は明治20年代に、直江津から南へ向けて始まった鉄路敷設(信越本線)に端を発している。直江津から信濃に入り、長野・上田を経て1888(明治21)年に軽井沢までの区間が全通した。5年後には碓氷峠の急勾

配をアプト式の採用で越え、既設の関東の鉄道と連絡することに成功し、長野県北東部一帯と首都圏とが、近代交通路によって結ばれた(山口, 1953)。

第2期は明治30年代で、1906(明治39)年7月には、長野で信越本線から分岐した篠ノ井線と塩尻以東の中央本線が全通した(塩尻市誌編纂委員会, 1992)。明治39年には、中央本線と1902(明治35)年に開通した篠ノ井線とが、塩尻において連絡することになった。

第3期は明治40年代で、ここに最後に残された中央線西部が全通し、それと共に名古屋はひとたび失った南信の商圈を再び東京や直江津から取りかえすことになった。

第4期は大正時代以降で、すでに明治時代に建設が終わった国鉄線から、短距離の民間鉄道が次第に周辺部へ延び、そのあるものは買収されて国鉄路線網に加えられていった。

以上、明治30年代から足かけ20年間、2期に渡って中央本線の延伸は進められ、その過程で沿線では、従前の馬車輸送との交替現象が起きた。当時の日本は生糸輸出が外貨獲得の必須の条件であり、のち岡谷・富岡の製糸工場を擁することになる長野県～北関東は古くから養蚕・生糸生産の拠点であったことから、重要な拠点とみなされた²⁾。信越本線が軽井沢まで通じた第1期には、難航をきわめた碓氷峠の工事が終わるまで沿線の土田や大屋が、馬車輸送の起点となって発展を遂げた。関東や福島県の繭が馬車輸送の中継で大量に移入されるようになり、諏訪や松本の製糸業を発展させることになったのもこれ以降である。

また第2期には、中央本線と篠ノ井線の開通により劇的に輸送時間が短縮され、運賃が低下した。繭の腐敗は解消され、南関東への直送が可能になったのみならず、製糸工を南関東一円から製糸工を募集することが可能になった。

第3期には、所要日数および運賃・損傷の少なさと木曾材の輸送における圧倒的優位性をもつ鉄道が川筋流送を駆逐した。中央線開通の前後で中央本線沿線の製材所数は22から48に急増し、林業・製材業も次第に近代的な大量生産の時代に入ったという(山口 1953)。

以上のように、中央本線は東京から塩尻までを結ぶ東線と名古屋から塩尻までを結ぶ西線からなり、塩尻はいわばその中継点であった。さらに、長野を經由して北陸と両大都市圏を結ぶ篠ノ井線・信越本線と、中央本線の結節点上にも位置していた。本論文において重要な意味をもつ塩尻駅の移転問題の元を辿れば、そこには鉄路敷設により長野県南東部の製糸業や材木業を発展させた、明治政府(旧工部省)の殖産興業の流れ

領役所に出訴したとある(pp. 31-32)。江戸時代末期から、塩尻は繭の生産拠点であり、少なからず繭の流通があったのである。

ただし、製糸工場の立地は、旧塩尻駅の周辺ではなかったようだ。桔梗ヶ原はもともと、大門を含む周辺9カ村の入会地であり、ただの原野であった(小林, 1965)。駅舎が建つ前の大門地区も、一面に林が広がり、ところどころ桑畑が点在するだけの原野にすぎず、駅の東側に若干の住民がおり、わずかに草刈り道が延びる程度であったという(大門八番町集落計画推進委員会, 1984)。江戸時代までは中山道の宿場町として栄えたものの、当時の宿場町は現在の塩尻駅から東へ4kmほど中山道を進んだ先にある仲町(現在の大字塩尻町)地区一帯であった(図3)。すなわち現在の塩尻は、町全体が駅とともに発展してきたとあってよい。図4は旧駅開業直後の駅前の様子であるが、駅前の僅かな旅館と、養蚕業に供する桑畑、駅の開業あるいは鉄道敷や駅舎の施工に伴って進出したと思しき若干の運送業者の立地がみられる他は、市街地もほぼ未形成であったようすが窺える。しかし、7年後の1909(明治42)年には、大門の中に旅館は11軒、料理屋5、飲食店7、雑貨店20、会社3、肥料2、繭買継ぎ5の商社・会社が生まれ、松本南部の中心的な商業地を形成し始めていた(塩尻市誌編纂委員会, 1995)。

塩尻駅の昇降客数および貨物量もまた、順調に伸びた。1911(明治44)年度には乗客89,267人、降客89,127人であったものが、大正15年にはそれぞれ235,813人、239,031人になる。また貨物量は、発量3,413t、着量6,563tであったものが、大正10年にはそれぞれ18,973t、14,956tにまでなっている(塩尻市誌編纂委員会, 1992, p.318)。

やがて、鉄道開通による輸送力の増大から製糸工業が発展すると、塩尻にも軽工業の近代化の波が訪れた。浅見(1984)によれば、1883(明治16)年の調査時点で、すでに9カ所の製糸工場が塩尻町内で確認されている。その中で、最も代表的存在となったのは組合製糸共栄社塩尻工場であった。組合製糸共栄社は、1917(大正6)年に、大資本による製糸業に対抗すべく筑摩地村(現在の塩尻市北小野地区)に設立され、昭和初期には、東筑摩郡田西筑摩郡(現在の木曾郡)画南安曇郡に本拠を構えた。塩尻工場は、1928(昭和3)年、大門地区に設立され、120釜と比較的大きい規模をもっていた。同工場は、1911(明治44)年に立地した諏訪電気工業(現・昭和電工塩尻工場)と並び、第2次大戦前まで塩尻の工業の中核となった(浅見, 1984)。

江戸時代末期から続く(養蚕や繭の取引業などを含

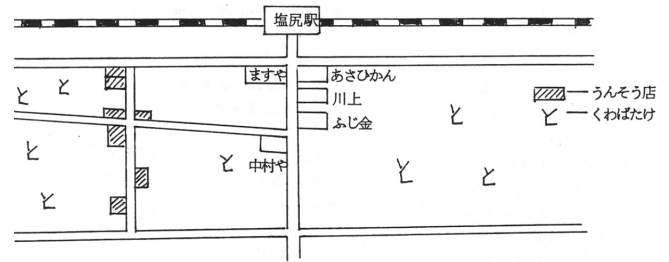


図4. 塩尻駅開設当初の様子

(出典)

上=大門八番町集落計画推進委員会1984, p.1

下=塩尻市誌編纂委員会1992, p.275)

む)製糸業は、鉄道網の充実にも後押しされ、その後も第2次大戦前まで、石灰工業とならんで塩尻町内の産業で主導的な役割を担うことになった。

こうした背景の下、塩尻は順調に発展し、1959(昭和34)年4月1日、塩尻町、片丘村、広丘村、宗賀村、筑摩地村の1町4カ村が合併する形で、県内で15番目の市として塩尻市が誕生した。1960(昭和35)年には、片丘北内田が松本市に分市合併、1961(昭和36)年にはさらに洗馬村が加わった(広報しおじり, 2009年1月1日付)。

1962(昭和37)年12月1日には、市が旧桔梗ヶ原高校校舎に移転開庁する形で市役所を大門6番町に置いた。それに伴って、組織の統合や新設が行われ、総合文化センター、文化会館、体育館、保険福祉センターなど、関連諸施設の建設が重点的に進められ、ほとんどの機能が市役所の周囲に集積する形となった。大門6番町を選んだ経緯は明らかでないが、当時を良く知る現市長らによる市の広報誌上の対談では、「高校時代に列車で松本に通っていたころは、鉄道の周りも畑やブドウ園ばかりで、建物はほとんどなかったです。大門中央通りが経済の中心で、暮れの時期など買い物に来ると、自由に歩けないほどの人込みだったことを覚えています」、「それこそにぎわっていましたね。アーケードもあり、向こうが見えないほどたくさんの人が商店街に集まっていました。にぎやかなのはそこだけで、そのほかの地区には、のどかな田園風景が広がっ

ていましたね」(広報しおじり, 2009年1月1日付)と述べられており、中心市街地の周囲にまとまった用地を取得できる高校跡地を、官庁の設置場所として選ぶことには、合理性があったといえるだろう。ここに至って、(1) 駅をコアに、(2) 北方向へ経済の中心である大門通り商店街が広がり、(3) その北の縁辺部に官庁街が広がる、現在の旧市街地の輪郭はほぼ形成された(図3)。後述する数々のマスタープランや中心市街地活性化計画などのほぼ全ては、この3つのエリアに着目したものになっている。

V. 停滞の要因

現在、塩尻市の人口動態は、自然増加率が2.8%で、長野県下12市中第2位であり、社会増加率2.9%は県下第4位である。僅かな増加とはいえ、上田や松本、長野など、長野県の中核的な都市が、軒並み社会増加率で200~300人程度マイナスであるのと比べると、塩尻の増加傾向は際だっている。また国勢調査によれば、1960(昭和35)年当時の塩尻市の人口38,571人から、平成17年には68,346人にまで増加している。しかし、人口自体は緩やかな増加傾向にありながら、かつては交通の結節点として栄えた塩尻は、近年その存在感を低下させつつある。

北村ほか(2006)によれば、近隣地域の塩尻の既知度(familiarity)は茅野市(39.5%)に次ぐ値(43.2%)で、松本市の67.3%や諏訪市の62.8%に比べるとかなり低かった。また塩尻駅では、年間利用者数(乗客数)が平成5年の1,677,640人をピークに減少傾向にある。また、塩尻から名古屋方面へ向かう中央西線の各駅は、山間地でもあり、利用者数の減少が著しい状況になってい

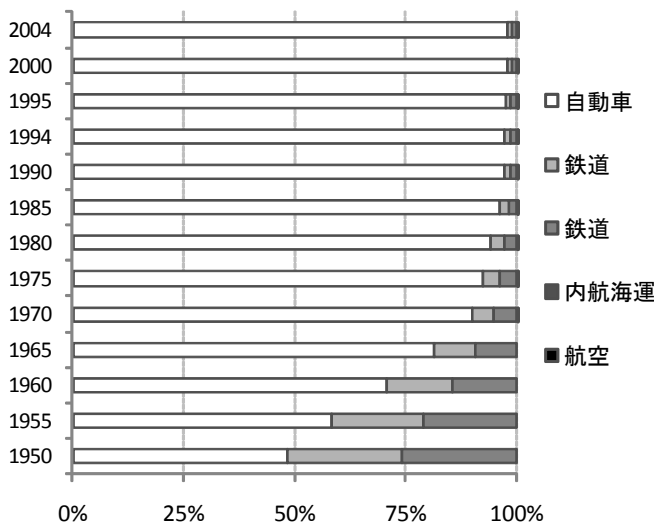


図5. 交通手段別、陸上輸送量の年次変化 (日本長期統計総覧に基づき作成)

る。

5.1 国道の拡幅とモータリゼーション

かつて長野の中心産業だった製糸業は、1929(昭和4)年の経済恐慌を機に、浮沈をくり返し、やがて太平洋戦争による打撃と、戦後の鉱工業や重化学工業の発展とともに衰退の道へと進むことになる(日本地誌研究所・青野・尾留川, 1972, p.11)。さらに高度成長期に入ると、輸送機能の中心も徐々に鉄道から自動車へと変化していった(図5)。

塩尻峠を通る主要国道・県道などはすでに、明治20年代には整備されていたが、1919(大正6)年の道路法施行に伴い、中山道は国道14号線となった。とはいえ、荷車や牛馬車が主な交通手段であった当時、道路幅は2間(3.63m)にすぎなかった(塩尻市誌編纂委員会, 1992)。

しかし、戦後1952(昭和27)年に新道路法が公布され、道路の種目が変わると、付随して道路の改修や拡幅工事が本格的に始められた。塩尻大門の東側の町外れを貫く国道20号線の工事は、まず1955(昭和30)年に大門~堀之内間で、翌年には大門~高出間でそれぞれ行われている。

道路の改修と拡幅により、塩尻の東側を南北に横切る国道20号の道路事情は好転し、モータリゼーションを促した。例えば、戦前から営業していながら、1951(昭和26)年までわずか2台しか車両を保有していなかった地場企業の塩尻タクシーは、1955(昭和30)年に5台、1960(昭和35)年には15台と、急速にその台数を増やしている。同様に、生糸などの輸送業から起業した地場企業が中心の陸運業界では、1930年代始めから大手運送会社の参入を見ることになった。例えば日本通運は戦後まもなく塩尻支店を開設し、1949年には路線輸送に参入している(塩尻市誌編纂委員会, 1992)。かくて、モータリゼーションの進展に伴い次第に鉄道の需要は低下していき、やがて民営化したJRは不採算部門の合理化に迫られ、貨物流通拠点の塩尻からの撤退に繋がっていく。

5.2 新たなコアの出現

大門地区のレベルでみると、アクターとしての駅舎移転がもたらした影響は大きいことがうかがえる。しかし、少しスケールを近隣地区にまで上げると、もうひとつ別な要因がはたらいっていたことが分かる。それは、かつては村はずれの荒野だった北隣の広丘駅周辺(広丘地区)が、近年のロードサイド型店舗の出店攻勢や、近接する松本市の影響で宅地需要を増大させてき

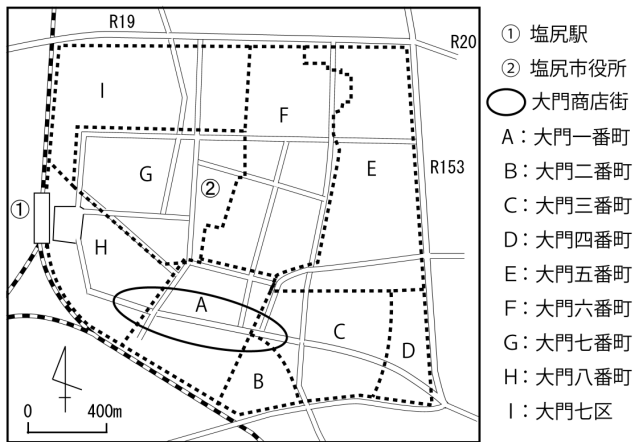


図6. 塩尻中心市街地の地区区分図(2009年)

塩尻郡計画市基本図(2008)より作成

たことである(青木ほか, 1980a, b, c)。

広丘地区の市街化の源流を辿ると、1962(昭和37)年の新産業都市建設促進法(昭和37年法律第117号, 新産法)に行き当たる。「産業の立地条件及び都市施設を整備することにより、その地方の開発発展の中核となるべき」(第1条)地域として、松本・諏訪地区が新産業都市指定を受けたのである(上江洲, 2005)。

塩尻市ではこれを受け、大きく2つの施策を行った。ひとつは、市土木課(その後、塩尻市土地開発公社へ移管)による市営住宅団地の造成であり、1956(昭和31)年~1958(昭和33)年にかけて建設された塩尻仲町団地を皮切りに、1978(昭和53)年まで、合計18の住宅団地が造成された。もうひとつは、塩尻と広丘の間を東西に横切る、国道19号線沿いに工場誘致を促進したことである(塩尻市誌編纂委員会, 1992)。特に前者の効果はめざましかった。塩尻の中心市街地が停滞しているのに対し、広丘地区は大きく人口を伸ばすことになったのである。

表1は、1970(昭和45)年を100とした場合の、1990(平成2)年時点の旧中心市街地の大門地区と、新興住宅地である広丘地区の人口の増減を指数化したものである。大門地区の停滞傾向と、広丘地区の急増傾向は明瞭なコントラストをなしている。塩尻における旧中心市街地の停滞は、それを取り囲む広丘や大門七区などの新興住宅地の成長とセットになった現象として考察していく必要がある(図6)。

VI. 駅舎移転をめぐる関連主体の動き

6.1 移転までの動き

既に述べてきたように、モータリゼーションや郊外化の進展に伴って、中心市街地の空洞化は確実に進行してきた。1970(昭和45)年から2000(平成2)年にか

での塩尻地区および広丘地区の世帯数推移を示した図7によれば、新駅周辺の大門七区が突出した伸びを示しているのに対し、他の大門地区の伸び率はまちまちで、特に旧駅のすぐ側で大門通商店街の核をなしていた1,7,8番町は空洞化傾向がみられることが分かる。広丘地区が一樣に急激な世帯数増を示しているのとは対照的である。

市街地の空洞化に対する、地元側の対応は大きく2つの時期に区分できる。ひとつは駅移転後から行われてきた行政による中心市街地活性化の営為である。

駅移転後に設置されたのは、1982(昭和57)年、塩尻駅東口脇に開業した「塩尻市市民公益活動センター(=こあしおじり)」である。こあしおじりは、市民公益活動団体の自立と成長を支え、各団体間のネットワーク拡大を援助することにより、市民公益活動を更に促進することを謳った施設である。具体的には、NPO法人、ボランティア団体、市民活動団体などが借りることができるが、その中には数店舗分の商業施設スペースがあり、旧駅周辺の店主を新駅へと誘導する目的もあったとされる(広報しおじり, 1980年12月15日)。聞き取りによれば、駅移転当初には大門通商店街からも4店舗ほどがここへ移ったという。

駅移転問題が顕在化するまで、地域振興に関する地元の組織的な活動は、ほとんどが商工会議所のイニシアチブの下で行われていた。町村合併研究特別委員会(1955年4月)、塩尻青年商工会設立(1955年5月21日)や、塩尻駅前都市計画促進期成同盟会の発足(1963年7月12日)などがそれである。商店街の住民が、商工会議所とは別個に活動していた記録として管見の限り最も古いのは、1981(昭和56)年に創設された、塩尻大門商店街振興組合(以下、振興組合)である。振興組合の

表1. 1970年を100とした場合の行政区別世帯数推移・指数換算
(塩尻市誌編纂委員会(1992), p.412 をもとに作成)

	1970 (昭和45)	1975 (昭和50)	1980 (昭和55)	1985 (昭和60)	1990 (平成2)	
大門地区	大門1番町	100	89.5	203	186	157
	大門2番町	100	97.4	230	238	253
	大門3番町	100	101.3	314	311	291
	大門4番町	100	87.3	100	164	163
	大門5番町	100	104.2	470	451	468
	大門6番町	100	94.5	240	239	304
	大門7番町	100	102.4	105.7	103.8	87.7
	大門8番町	100	91.8	69.4	54.8	49
大門七区	100	125.2	153.5	195.1	241.5	
広丘	原新田	100	146.2	186.5	223.1	231.8
	堅石	100	131	182.8	217.7	222.8
	郷原	100	149.8	180.3	165.3	166.4
	高出	100	173.5	270.4	299.4	333.5
	野村	100	125.5	152.2	168.4	193.5
	吉田	100	187.8	258.2	345.7	418.3

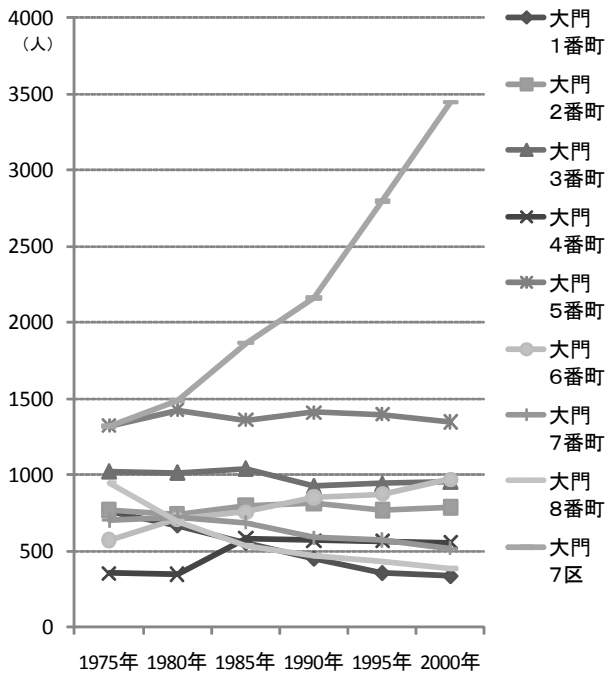


図7. 大門地区内各町の人口動態

(出典：塩尻市, 2005)

創設は、奇しくも新駅ができる前年のことであり、大門通商店街の先行きが不透明さを増す中での、相互扶助や地元自治体・国営企業(国鉄)への陳情などを目的に設立されたことは想像に難くない。

国鉄が塩尻駅の移転計画を発表したのは1970(昭和45)年6月16日であった。それからわずか5日後の6月22日、大門区長会、商工会議所、地元都市計画委員会が主催して「短絡線計画、塩尻駅移転反対総決起集会」が開催されたことが記録されている(塩尻商工会議所, 1989; 塩尻商工会議所創立50周年記念事業特別委員会, 2000)。駅を中心に街を発展させてきた個人商店主たちにとって、街の命運を左右しかねない緊急事態であったろう。翌月に刊行された広報しおじり(1970年7月1日付)には、その顛末が詳しく紹介されている。それによれば、市側でこの問題を取り扱っていた駅舎・短絡線小委員会も、当初は「現地改築」を主張する方向で動いており、商店街側とごく近い立場であったことが分かる。

しかしこれ以降、駅が移転開業するまでの約12年間、地元紙や広報誌を検索しても、大規模な反対運動を住民側が行った痕跡はほとんど発見できなかった。聞き取りによれば、その後も水面下では国鉄や市側との話し合いはもたれた模様である。

当時を良く知る関係者の述懐によれば、国営企業だった国鉄側には、地元の左派大物議員も後ろ盾になっており、駅移転そのものを覆すことは不可能な情勢であったという。また、駅移転には、それに伴ってスルー運転が可能になる中央西線と篠ノ井線の全面電化

(1972年完了予定)や複線化、短絡線の工事がセットになっていた。中央西線沿線住民にとっては利便性の向上につながる事業である。この工事が、地元の合意形成に微妙な影を落とした可能性も否定できないであろう。

当時の資料は多くが散逸しているが、1977(昭和52)年4月30日付(提出日は1月12日)で、「先般発表された昭和五十三年十月を目途に開業する新駅移転計画」に対し、大門地域振興研究委員会が塩尻市側に行った陳情書が残っている。駅移転を契機に、大門商店街の商店主たちが自ら結束して、市や国鉄と交渉するようになっていたことがうかがえる。この陳情書によれば、(1)区画整理事業の完成と新駅舎移転は、表裏一体のものであり、切りはなして考えるべきではない、(2)当初計画された区画整理事業の見通しが立たないならば、新駅移転を英断を持って断念し、現駅中心の新しい町造りを考えるべき、(4)大型店及び中型店の大門地域進出計画は、商業地域及び近隣商業地域以外には出店出来ない法的措置を速やかに立案し、行政指導すべき、など7項目に渡る要求事項が記されていた。当時既に、国鉄側から駅舎移転を打診された大門商店街の個人商店主の総意は駅移転そのものの拒否にはなく、「新駅移転はやむを得ないが、駅舎を移転する場合は、地元自治体が新駅周辺の土地の用途変更を進めるべきである」であったことを示している。

当初、1977年10月頃の竣工(広報しおじり, 1974年1月1日)を見込んでいた新駅への駅移転事業は1982年に完了するが、完了から2年後の1984年の都市計画図によれば、新塩尻駅の周囲はその後土地利用用途が「住宅地域」に指定されたままであり、旧駅周辺の商業地区(大門商店街)と新駅の間を、商店街が結ぶことは制度的に困難であったことが分かる⁴⁾(図8)。広報しおじり(1976年1月1日)によれば、市は1975年11月時点で、新駅周辺の住民や地権者からなる「塩尻新駅前都市計画連絡協議会」を発足させた。市側は土地区画整形式と用地買収方式の試案を示した上で、財政上の理由から区画整理での実施以外には、用途変更や道路幅員の拡張は難しいと指摘した(広報しおじり, 1976年8月1日)。この場合、道路の拡張に伴い、周辺住民は家屋移転や宅地の一部提供の必要があった。その後、1984年の時点でも新駅周辺の土地用途変更がなされなかったことや、新駅竣工が予定よりも5年遅れていること、さらには聞き取りの結果を総合すると、市側と新駅周辺住民との話し合いは長期化し、不調に終わったものと思われる。

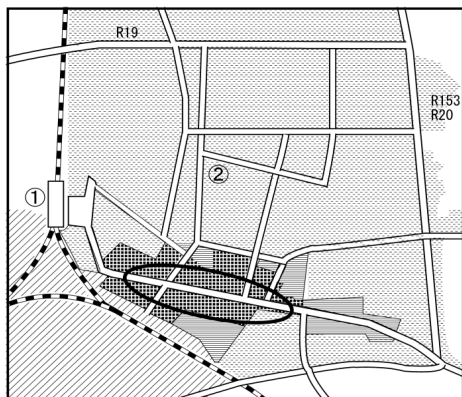


図8(1). 1984年の塩尻駅周辺の土地利用用途

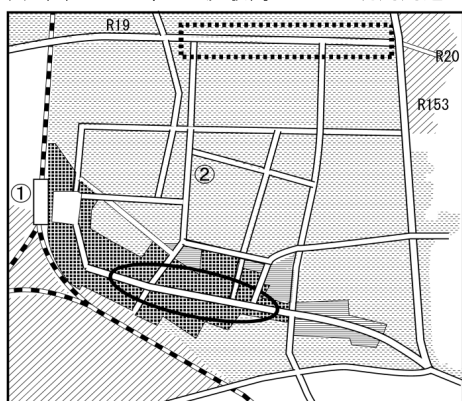


図8(2). 2008年の塩尻駅周辺の土地利用用途

塩尻都市計画基本図 (1984) (2008) より作成



6.2 移転後の動き：行政の政策

国鉄の駅舎移転が決まるまで、市役所と官公庁関係の施設移転(1962年)を除いて、市が駅前商店街の活性化を目途に施設建設や誘致を行った例はほとんどなかった。ところが、移転後になると、その頻度は急速に増加する。

1982(昭和57)年に塩尻駅が移転したのち、旧駅跡地の再利用から、市の再活性化策は始められた。最初に行われたのは1984(昭和59)年、モデル指定された地域に対して商店街活性化の計画案を作成するため、中小企業庁が補助金を出す「コミュニティ・マート構想」によるものだった(松田, 2004)。計画がまとまれば、店舗の改装や施設の建設に対する融資が受けられる制度である。商工会議所では「塩尻市商業近代化計画」を策定し、大門商店街振興組合が1985年に指定を受けている。

1986年に旧塩尻駅跡地開発事業計画の一環として建設されたヘルスパ塩尻は、市が駅舎移転後、最初に取り組んだ大規模な事業である。塩尻市並びに周辺地域の人たちの健康増進、体力の増強等を図るべく、日本宝くじ協会から建築資金(1.90億円)の助成を受け、総額4.67億円の室内運動・健康増進施設として設置された運動・休養施設であった(翌1987年に国鉄は民営化され、JRになった)。

さらに市は、1993(平成5)年に、売場総面積10,000m²

のテナントビルを竣工し、イトーヨーカドー塩尻店と生鮮食品店のアップルランドが入居した。また1996年には、かつて市役所移転と同時に建設された塩尻市市民会館を改築し、レザンホール(塩尻市文化会館)を竣工させた。

塩尻市はさらに、1999年3月「塩尻市中心市街地活性化基本計画」を打ち出し、中心市街地の賑わいを取り戻すことを明確な目標に設定し、商店街活性化をめざした各種事業を展開しはじめた。2006年には、電子制御を要する電化製品にコンピュータを内蔵することで機能変更を容易にする「組み込みシステム」の産業振興・人材育成をはかるための施設「塩尻インキュベーションプラザ」を、塩尻市大門8番町の旧塩尻駅跡にオープンさせた。この間、広丘地区の世帯数は急増し、塩尻大門地区の世帯数は停滞していたが、市はさらに、2008年に「塩尻市中心市街地活性化基本計画」を発表。中央東線から新旧駅舎を挟んで篠ノ井線に至る南西の軸と、国道19号～20号によって区切られる北東の軸で挟まれたエリアを実質的に「中心市街地」と位置づけた。そして、商店街地区を「コミュニティゾーン」、官庁街を「行政文化ゾーン」、塩尻駅周辺を「であいゾーン」と各々命名し、これら3つのコアを連携させることで再活性化に結びつける構想を打ち出している(図9)。

現在、市はこの基本計画の目玉事業として、2009年度中の竣工を目指し、「知恵の交流を通じた人づくりの場」である市民交流センター「えんぱーく」の建設も進めている。駅前商店街が発展し、順調に世帯数や商港客数が伸びていた旧駅時代よりも、むしろ現在のほうが、塩尻大門地区へ市が傾注するエネルギーと投資額はよほど大きくなっているといえるだろう。

2009年8月、流通大手のセブン&アイ・ホールディングスが、販売不振を理由に、総合スーパーのイトーヨーカドーのうち塩尻店を含む4店舗を2010年2月末までに閉店する方針を固めたことが報じられた。「えんぱーく」は、建設中の再開発ビルの約9割を市が買い取り、塩尻市の市民交流センターとして、市立図書館、子育て支援センター、市商工課、塩尻商工会議所をビル内に移転する計画であった。市民交流センターは、ヨーカドーとほぼ一体になった市営立体駐車場と空中通路で繋がる設計になっており、施設利用と買い物客との相乗効果を当て込んでいた。閉店がセンターの運営に影響を及ぼすことは避けられないであろう。

6.3 移転後の動き：地元住民の活動

地元住民たちは駅移転の前にも、幾つかの団体を通

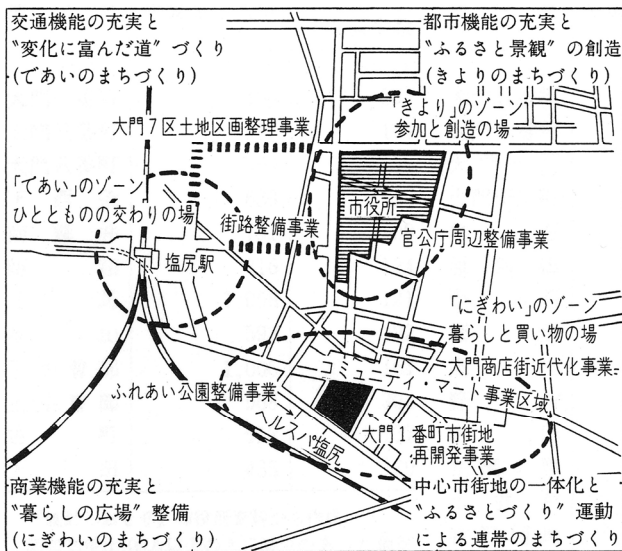


図9. 中心市街地を構成する「3つのゾーン」

塩尻市中心市街地活性化基本計画(2008)より

じて組織的な活動は行っていた。しかし、明確に地元商店街の再活性化を志向して活動を始めたのは、1996年にスタートした「ハッピーハロウィン in しおじり」イベントの企画・運営あたりからであろう。イトーヨーカドーを始めとする大型店の出店、拡大する松本との商圈競合によって地元商店街は機能低下しつつある。商業活性化による賑わい創出には、理想通りには結びついていないのが実情である(塩尻市経済事業部中心市街地活性化推進室, 2009)。

このような足踏み状態から一歩前進を図るべく、「塩尻の「顔」である中心市街地を、どこにもない、ひとつしかない「顔」としてつくりあげる」ことを謳って、2003(平成15)年4月に公募市民27名による「中心市街地の活性化ワーキンググループ」が立ち上がった。彼らは「協働のまちづくり」を基本理念に、ほぼ週に1回のペースで活動を行い、中心市街地地域の住民の皆様との意見交換会や、中心市街地活性化における先進地の視察などを実施し、中心市街地の活性化に向けた市民意識の向上と活性化のための玉手箱を42種類提案した「中心市街地活性化の玉手箱」と称する手作りの報告書を作成している(中心市街地の活性化ワーキンググループ, 2004)。また、既存施設が狭隘であるといった課題を抱えている図書館を鑑みて、「図書館の在り方ワーキンググループ」が「図書館の在り方ワーキンググループ提言書」を策定し、提言を行っている。やがてこのワーキンググループの提言は、前述の「えんぱく」事業へと昇華することになる。

2004(平成16)年度には、これらの提言を参考に、市議会議員や区長、商工会議所、商業者、識見者等23名で構成された「中心市街地活性化まちづくり協議会」

と協議しながら、「市街地総合再生計画」及び「市街地再開発事業基本計画」を策定した。

2005(平成17)年度は、4月から7月にかけて、市内67区での「飛び込み市民会議」において、「市街地総合再生計画」、特に「(仮称)市民交流センター整備計画」について説明し、意見交換を行った。また、議会においても、「中心市街地活性化対策特別委員会」で協議いただき、8月に「(仮称)市民交流センター整備の基本方針」が了承された。一方、「図書館基本計画策定懇話会」が検討を行い、市教育委員会が平成18年4月に「塩尻市立図書館基本計画」を策定した。平成18年2月には、「大門中央通り地区市街地再開発準備組合」を設立した。

2006(平成18)年度は、4月に市街地再開発事業に関する都市計画決定を実施し、5月に「市民交流センター創造会議」を設置した。同年7月5日～8月25日には、大門中央通り地区市街地再開発ビル設計者選定競技を開始し、全国より333の応募があった。9月13日に第一次審査が行われ、5案が選出され、10月7日に第二次公開審査(最終)が行われたのち、最優秀作品が決定した。

2007(平成19)年5月に「大門中央通り地区市街地再開発組合」が設立され、以降は市と共同で「えんぱく」の企画が練られていった。同年に実施設計、権利変換計画を策定、2008(平成20)年3月には権利変換計画が認可され、7月には既存建物除却が終了し、2009年度中の竣工を目指して建築工事が進められている(塩尻市中心市街地活性化基本計画2008)。

Ⅶ. 考察

塩尻は、国土を形成する幹線の主要駅としては珍しく、駅舎の移転を余儀なくされた。最も大きな空間スケール(国家レベル)からみれば、鉄道からクルマへと陸上輸送の中心が移っていく時代の流れを象徴する都市といえよう。結果的に、鉄道と駅舎を核に町を形成し、かつて街道沿いの宿場町から移ってきた人々が作りだしたコミュニティは、駅舎移転に伴って再び曲がり角を迎えている。

7.1 駅舎出現までのアクターネットワーク

近代以降の塩尻の都市発達史を簡単に整理すると、明治時代に(1)中央政府の国策のもと、まず国鉄が駅を設置して(いわば人工的に)コアを設置し、(2)それが、戦前にかけて旧中山道沿いの宿場町であった仲町(現塩尻町)から人や物の流れを吸い上げ、大門地区への商

表2. アクター対照表

分類	番号	アクター名
地理	①	山
	②	松本市
	③	隣接する郊外住宅地(広丘など)
交通	④	人・馬
	⑤	鉄道
	⑥	自動車
	⑦	旧中山道
	⑧	国道19・20号線
	⑨	旧塩尻駅
	⑩	新(現)塩尻駅
法制度	⑪	鉄道敷設法
生産・消費	⑫	昭和電工
	⑬	イトーヨーカドー塩尻店
	⑭	ロードサイド店・転用可能な農地
地域の ステーキ ホルダー	⑮	大門七区・国道沿線の人口急増地区
	⑯	中心商店街
	⑰	塩尻市役所
	⑱	塩尻商工会議所

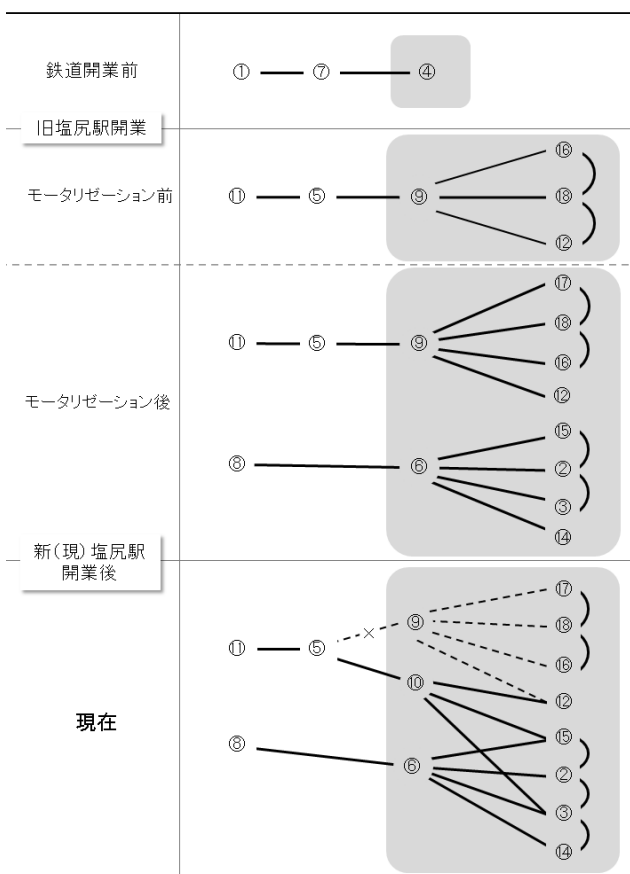


図 10. 時代別のアクターネットワーク模式図

業の集積をもたらし、(3)戦後に、それを後追いする形で、地元自治体の政治機能が集積してできあがった町と要約できる。

中山道が通る以前から、松本盆地には、三州街道(三河国に至る)と千国街道(糸魚川に至る街道)が盆地を南北に抜けるルートとして存在し、これが海から山へ

と塩を運び込む「塩の道」であった。塩尻はその松本盆地内の基点であり、最南端の宿場町として機能していた。

のちに整備された中山道は、江戸日本橋と京の三条大橋を東西に結ぶ五街道のひとつとしてのエージェント性を帯びている。ゆえに、この中山道をなぞる形で後代に整備された中央本線と同じく、松本盆地の最も南寄り(最短コース)を回って名古屋方面へと抜けていく形で経路が選択された。中央政府(幕府)からの一元的かつ上意下達的な国策が集落形成に強く影響をもたらす時代、本来の塩尻(現在の仲町=塩尻町)は、塩の道と中山道を結ぶ結節点として、東西南北の3街道を結節する宿場町としてのエージェント性を帯びていたといえる。このとき、塩尻大門を含む現在の中心市街地はいわば、宿場町であった塩尻(現・大字塩尻町)の陸の後背地にすぎぬただの原野であり、アクターとしてとりあげるべき機能性は乏しいといってよい。

やがて、明治政府の国策として中央本線が敷設されることになるが、このときも中央本線に期待されたのは、東西の大都市圏を内陸側で結ぶ主要幹線であった。北から降りてきた篠ノ井線はいわば中央本線からの支線扱いであり、2線の交差する現在の塩尻大門に旧駅が建設される時、名古屋から篠ノ井線に向かう側だけがスイッチバックする形になったことに、塩尻駅と塩尻大門地区へ国家や国鉄が与えたエージェント性が象徴されていよう。同時に、松本盆地から海へと向かう数少ない谷筋と、大芝山や鳴雷山などの盆地南端の山々に背後を固められたその地勢は、塩尻を形成するうえでのアクターとして機能した。主要街道沿いの宿場町としての塩尻町も、中央本線の結節点としての塩尻大門も、松本盆地最南端の(ゆえに盆地を最短距離で経由し、両大都市圏を結ぶ)山裾に位置しているからである(図10)。

この時期に、生糸や蚕の流通網などの例外を除き、松本を核に内側から松本盆地の南端に塩尻を位置づける特徴的な要素はほとんどない。塩尻に与えられた最も主要な機能は、江戸(中央政府)から西へと向かう交通の結節点であり、有機体論的なアナロジーを借りるなら、いわば心臓部としての国家から手足としての地方への流通を結ぶ、ひとつのハブ的な器官であった。それゆえに、鉄道開通の時期までは、国家レベルのアクターネットワークのエージェント性が、初期の塩尻の集落形成や発達の大半を説明する。

7.2 駅舎出現から移転までのアクターネットワーク

駅舎出現から移転にいたるまでの時期は、いわば塩

尻の集落形成～最盛期であると要約でき、大きく2つの時代に区分できる。

1つめの区分は、塩尻駅と昭和電工という、2つの強力なアクターによってもたらされた、町の中心市街地形成期である(図10)。中央本線の開通は、塩尻大門駅を東京・名古屋大都市圏への大量輸送の玄関口とし、宿場町(仲町)外れの原野に新たな街を形成させるアクターとなった。先に述べたように、当時は(国家政策や国鉄などに代表される)国家レベルの諸アクターの影響力が支配的であったため、近代的大量輸送を可能にした鉄道駅は、現地において国家レベルの部分(ないしは器官)として機能し、人馬輸送の時代の中継地(宿場町)だった仲町から大門地区へと、たちどころに住民を移住させる強力な働きかけの効果をもたらした。駅前の一等地にまず出現したのが町外との人や物流のハブとなる旅館業と運送業だったことは、塩尻が国家レベルのアクターによってエージェント性を獲得し、それによって集落形成が始まったことを物語っている。地域レベルのアクターとしては、盆地の最南端としての塩尻の地に、鉄道駅を設置するよう促す効果をもたらした盆地南端の地勢(=山々)も挙げられるだろう(図10)。

1902(明治35)年に開業した国鉄塩尻駅と、1911(明治44)年に創業した昭和電工の塩尻工場。この2つの強力なアクターが、その後塩尻大門の集落形成をうながし、地域経済を牽引し、塩尻はそれによって順調に発展を遂げた。ここで注目すべきなのは、あくまでもこの時代の集落の発展は、国鉄の昇降客や貨物運輸、工場労働者や製品の流通などによってもたらされていたことである。集落の内側で生産と消費を自立的に行うというよりは、国家レベルのアクターネットワークによって集落の外からもたらされる資源を消費・加工し、業務に対応する中で、外からもたらされるエージェント性に依存する形の集落形成がなされてきたということである。やがて1949(昭和24)年には塩尻商工会議所が設立され、ここに、現在の塩尻を特徴づける1つめの要素、最古参の中心商店街の人々が、駅前に塩尻のコアを作り上げた。

2つめの区分は、ある程度、中心商店街の形が定まった高度成長期以降の集落形成期である。これは、端的にいえば塩尻における行政機能の形成期といえる。1959(昭和34)年の市制施行によって誕生した塩尻市は、1962(昭和37)年に、市役所と官公庁関係の施設を、駅前から見て大門商店街のさらに奥側にあたる大門6番町に、集落の外を固めるような格好で建設した。ここに至って、塩尻の集落構造を特徴づける3つの要素のう

新駅前整備計画素案図

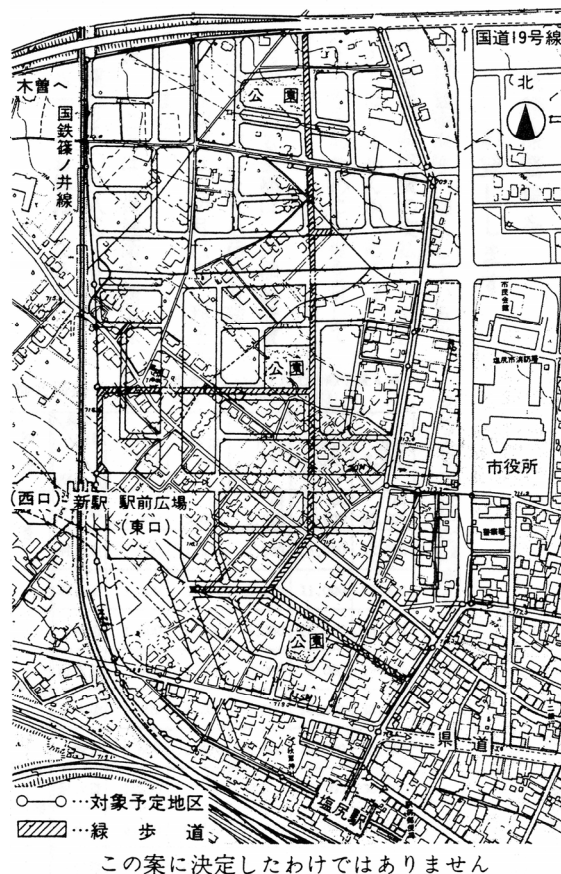


図11. 新駅前整備計画の素案図

広報しおじり(1976. 8. 1)より引用

ち、2つまでが出そろおう。1つめは旧駅(とその裏手にある昭和電工の工場)に依存する形で発達してきた駅前商店街の個人商店群であり、これが塩尻大門の集落のコアを形作っている。そして、その外縁部を、後から合併で誕生した地元の自治体が、さらに取り巻く格好で集落景観を形づくったのである(図10)。

7.3 駅舎移転後から現在のアクターネットワーク

1974年に試行された大店法(大規模小売店舗法)は、地元小売業の保護を目的とし、大規模小売店舗の面積や営業時間を規制する内容であった。塩尻の商店街も、長くこの大店法に守られる格好だった。

ところが、1990年4月の日米構造協議の結果、大型店の出店調整期間は1年半に短縮されるなど規制緩和がなされ、それまで出店を凍結していた大型小売店は全国的に続々と出店を開始するようになった。大店法は1992年1月にも再度改定され、ロードサイド型の大型店舗の出店が一気に加速したとされる(信濃史学会, 2008)。かつて国策としての鉄道事業によって塩尻の集落を形成させた国家レベルのアクターが、今度は大店法の改定と、それに伴う全国規模の大型店舗の進出を

うながす格好になった。実はこの時代の変化が、塩尻の集落構造を特徴づける3つめの要素と密接に関わってくる。つまり、松本市を核とする郊外型のロードサイド店舗や大規模小売施設群が、旧中心市街地外側の、拡幅された国道沿いに形成した新たなコアである。同じように新駅周辺にも、唯一の人口急増地区である大門七区という新たなコアが生まれつつある。

実は、新駅の駅前開発が進まない理由のひとつとして、当該地区住民の反対があったとの声を、現地ではしばしば耳にした。広報しおじり(1976年1月1日)によれば、前年の11月に大門七区および地区外地権者と大門7、8番町の代表からなる「塩尻新駅前都市計画連絡協議会」の発足で、ようやく都市計画事業が軌道に乗った旨の、市長の述懐が記録されている。この時点では1977(昭和52)年の4月が竣工予定であったが、市長はすでに「その目標に向かって進んでいます、あるいは延びるかも知れません」としていた。ここからさらに5年先まで竣工が延びることを、半年前まで市長もはっきりとは予見できていなかったことになる。当時のようすを窺える資料は乏しく、聞き取りと若干の傍証しか入手できなかったものの、原因のひとつが市長の対談直後に国鉄岐阜工事が提示した新駅前整備計画の素案であり、市が新駅の駅前地区で始めた現況把握のための一筆測量だったことは疑いがあるまい。当時駅前に土地を所有していた住民たちは、整備計画の中で提示された駅前の道路拡張に強硬に反対した。図11をみればその理由は明らかで、自らの宅地の一部を提供することが求められていたからである(広報しおじり1976年8月1日)。

すでに述べたように、国策で作られた駅を核にして半ば人工的に形成された塩尻の塩尻大門地区は、伝統的に自営業が多かった。コミュニティのレベルで塩尻を捉えると、町外(輸送・通勤・通学者)の需要に依存した業態の個人商店主たちと、そこへ後から入ってきた行政機能が街を構成している。このため、塩尻で出てくる再活性化策は、どうしても既存の商店街を空洞化から守ることに念頭に置いたものになりがちである。

例えば、前述した大門中央通り地区市街地再開発組合の所在地は塩尻大門商店街振興組合と同じ「塩尻商業振興会館」の中であった。また、先に述べた中心市街地の活性化ワーキンググループは一般公募であったが、そのメンバー27人中、17人は大門地区の住民であった(中心市街地の活性化ワーキンググループ, 2004)。つまり中心市街地の再開発には常に、中心商店街のリーダーたちと市当局の存在がある。塩尻の3要素のうち2つを司る彼らが、現在の塩尻における中心市街地

再活性化政策のイニシアチブを執っているのである。

市役所や商工会議所、そして大門商店街のリーダー的存在である個人商店主や地権者たちは、一種の職住近接的な関係にあり、再開発に伴う利害の直接当事者である。商業機能を司る塩尻大門地区の住民と、行政機能を司る市が、徒歩圏内に凝集している空間構造から再開発は自ずと眼前の商店街の空洞化対策に向くことになる。象徴的なのが、現在市が中心地区に建設中であるテナントビル『えんぱーく』であろう。同館は「図書館を核とした市民交流センターの整備により、地域コミュニティの拠点としての商店会形成を進める」(塩尻市経済事業部中心市街地活性化推進室, 2009, p. 87)ことを謳ったコミュニティ施設である。かつて外からの需要によって市街地を発展させてきたはずの中心地区で行われている『えんぱーく』事業は、市民図書館という、現居住者を事実上の対象に限定した公共施設の建造なのである。停滞しつつある人口規模を支えるのに、その人口規模以上の需要をもたらすことが想定できない施設を建設するという思想は、まさに内向きの再活性化政策そのものである。

以上をまとめると、現在の塩尻におけるアクターネットワーク構造は、大きく分けて2層からなっている。ひとつは、塩尻大門駅の開業後に移り住んだ個人自営業主たちのおりなすコア層と、その後開設された行政機能を司る市によって形作られたアクターネットワークであり、内向きのエージェント性を帯びている。これに対し、駅舎移転後に新たに現れてくるもうひとつのアクターネットワークは、大門七区や国道沿いの人口・商業集積地のそれであり、ベッドタウンとして発展し始めた北隣の広丘地区のように、松本盆地の中心部から拡がってきた地域スケールのアクターネットワークの外縁部として性格づけられる。

7.4 ANTを通してみる塩尻中心市街地の課題

塩尻の中心市街地が開発されたのは、鉄道と人馬が輸送手段の中心だった明治から大正時代に掛けてのことであった。このため、大門通商店街の大通りを除く通りのほとんどは車の通行が前提になっておらず、住宅が区画を埋め尽くした戦前期以降は、道路幅員の拡張も困難な状況になっていた。これに対し、近年までほとんど開発が進んでいなかった塩尻の中心市街地の外縁部は、モータリゼーションに対応した道路の幅員拡張が容易なうえ、ロードサイド型や郊外型の大規模小売店の出店可能な空き地が農地の形で多く残されていた。

すでに図7で明らかのように、中心市街地である大

門地区も、人口そのものは横這いから微増しており、空洞化は当たらないように見える(塩尻市経済事業部 中心市街地活性化推進室, 2009)。しかし、地区別の比較では、かつての駅前通りであった大門一番町、新駅の駅前地区にあたる7番町と8番町の人口減少傾向が特に著しい一方、新駅北側の大門七区は急激な人口の伸びを示しており、鮮明なコントラストが現れている。その大門七区の区画整理が始められたのは、1988年11月28日からであった。つまり、中心地区において人口の増加に成功しているのは、旧駅の建設に伴ってできた古くからの商店街(商業地域・近隣商業地域)ではなく、新駅の北の外れに造成された新しい住宅地(第一種・二種住宅地域)ということになる。自営業が停滞し、ロードサイド側に拠点が移るいっぽう、住宅地域のほうには生活空間として別のコアが生まれつつある。皮肉にも、コミュニティ活性化の方策を精力的に講じ、構成員が危機感と使命感をもって問題と向き合っている旧中心商店街地区ほど人口減少の傾向が強く現れるという結果である。

駅舎移転計画を提示した国鉄や、モータリゼーションなどの、国家スケールの強力なアクターに対し、塩尻の人々は、塩尻町から塩尻大門への集落移動の際、ほとんど国家レベルのアクターに従属し、なされるがままに住処を変えたかに見える。これに対し、僅かの期間であれ駅移転計画に対して行われた反対運動と、計画が具体化していく課程で新駅周辺住民との間で持たれた折衝、そして駅舎移転後に現れた一連の再活性化の動きは、いずれも商工会議所、中心商店街のリーダーたちと市役所の関係者が中心的なアクターとなって起こしていた。皮肉にも、国家スケールの外圧がアクターとして作用し、集落の維持に危機が訪れて初めて、塩尻のコミュニティ・レベルで、集落維持を目的

とするエージェント性が獲得され、コミュニティ内のアクターが有機的に連携できたといえる。

しかしながら、彼らが獲得したエージェント性は、国家スケールの外圧に対して反発する形で生まれてきたゆえに、その性質は内向きのものとならざるを得なかった。つまり、一連の住民運動は、いずれもコミュニティ内部の人々による、中心市街地内部の開発や維持を目的とする活性化だった。周囲と隔絶する形で、中心商業地区と行政機能を司る市とが連携して新たなアクターネットワークを創出することにより、塩尻の中心市街地は、2つの国道と鉄道敷によって挟まれた狭いエリアの中で、いわば中心市街地の外側の世界と機能的に断絶する格好になったといえる。

広報しおじり(2009年1月1日付)によれば、近年の人口増加は旧中心市街地の大門地区周辺ではなく、北へ数kmほど離れた広丘駅周辺の人口増加によるところが大きい。つまりもうひとつのアクターは、塩尻の北方、松本盆地の中心都市である松本市の成長であった。松本市の成長に伴い、塩尻は新たに、地域スケールのアクターネットワークの一部に組み込まれつつある。それまで国家スケールのアクターネットワークを構成するいちアクターにとっては都合の良かった盆地南端の地勢は、松本市を核とするアクターネットワークにおいては、盆地の最も南の外れに位置する地理的僻地になってしまった。

駅舎移転により、すでに塩尻大門地区は、かつてのように外部からの来客や物流によって自らを活性化させることは困難である。残酷なようだが、国家スケールのアクターネットワークと連携することによって成り立っていた駅前通商店街としてのエージェント性は、駅舎移転とともに地理的に切り離され、すでに大半が喪失している。



写真1 国道19・20号線の交差点付近(左)と大門商店街(右)の様子

※2009年10月29日筆者撮影

市側は、都市計画上の土地用途指定により、期せずしてこのアクターネットワークに働きかけを行うことになった。新駅移転直後(1985年当時)の都市利用計画図と、最新の都市利用計画図とを比較した図8をみると、住民の反対により新駅周辺は用途変更が進まず、住居地域の用途変更がなされたのはようやく2004年の都市計画段階になってからだということが分かる。つまり、市は一方では都市計画によって、一方ではハコモノ建設による公共投資によって、すでにエージェント性を喪失した中心商店街に多くの資金を注いでいる。これはいわば、機能を喪失した臓器に、他に割くべき血液の多くを送り込んでいるようなものである。市は大門七区を中心とする新駅周辺地区を「人とモノのであいの場」と位置づけ、かつての塩尻大門のような場所の創出をイメージしている(図9)。しかし現実には、他ならぬその市が作った土地用途指定がアクターとして働き、大門七区は新住民の居住区という、別の機能性をもちつつある。

大門地区の再開発に多くの資金を投入する傍ら、市は近年まで、周辺住民の反対により、新駅周辺の土地用途変更ができなかった。現在も、駅の北側は土地利用指定が住宅地域のみであり、実質的に商業施設の立地は困難な情勢である。しかし、このことで却って、新駅周辺には(恐らくは町外への通勤によって生計を立てる)新住民が集住するようになったと考えられる。

同じく、市の提示した「3つのゾーン」計画では、完全に無視されているのが、中心市街地の東と北の外れに位置する国道沿いのエリアである(写真左)。ここも、かつては農業用地であったため道路の拡幅やまとまった土地利用が可能で、モータリゼーションへの対応も容易であった。図8を比較すると、2つの国道が交差するエリアに、新たな土地用途変更によって工業地域の指定がなされている。これにより、市が特に財政上の措置を講じなくても、国道周辺の新興住宅地は急速に人口を増加させることができた。農地がアクターとして、新たな商業集積地の形成に寄与したのである。これこそ、松本市を核とする地域スケールの商圈に、塩尻が組み込まれつつあることの証であり、国家スケールのアクターネットワークが求心力を失いつつある現在、塩尻に新たな方向性をもたらしつつある別のアクターネットワークであると位置づけられよう。

国は地方分権を唱え、国鉄は民営化されてJRとなった。駅を中心に発達してきた中心商店街は、国家スケールのアクターネットワークの喪失によってエージェント性を失い、核となる駅の移転によって衰退の岐路に立っている(写真右)。国家スケールのアクターネ

ットワークに代わり、地域レベルおよびコミュニティ・レベルでのアクターネットワークを創出ないし依拠せざるをえない。大門地区の住民や市が、駅舎移転後から模索し続けてきた中心市街地裁活性化策は、こうした時代的背景から生まれてきたものと解釈できる。

ただ、外部に向かって機能的に閉じたアクターネットワークによってなされてきた市街地活性化政策は、少なくとも人口規模の維持という側面においては目立った効果を挙げていない。図7からも明らかなおと、結果的に住宅地域としての用途を守った大門七区は人口を急増させ、特に人口の減少が著しい大門1番町および8番町との鮮やかなコントラストをなしている。行政側からの積極的なマスタープランや住民たちによる再活性化策を施されることなしに、大門七区が急速な人口増を記録している。期せずして、駅前でありながら市側の再開発案を拒んだ大門七区の見込みは、人口規模を保つという、町にとって最低限度の大目的の前提に立てば、理にかなっていたことになる。

町外を相手に人や貨物を流通させることで収益をあげ、街の活性化に貢献する。中心商店街のエージェント性は、国家スケールの外部との連携によって初めて成立していた。ゆえにこそ、モータリゼーションに伴う鉄道輸送の需要減と、それに伴う貨物駅としての役割の喪失などに代表される、国家スケールでのアクターネットワーク構造の変容が、駅舎移転のイベントには象徴的に現れたといえる。商業施設が中心の大門商店街に、居住のための機能が十分に備わっていないのは不可抗力である。機能を失いつつある商業機能と、もともと外部からの人口流入が困難な中心市街地で、結果的に人口規模の維持が困難になるのも道理であろう。

以上のように考えると、市の都市計画は些かピントが外れているといわねばならない。失われつつある商業機能の無理な回復を期待し、中心市街地を過去へとスイッチバックさせようとするのではなく、地域スケールのアクターネットワークの中に塩尻を位置づけ、商業機能以外の魅力でいかに周辺からの移住者を増やすかを考えることが必要である。かつてのように外へ向かって開かれた、スルー運転式の政策を考えるべきであろう。

7.5 抄活：ANTで塩尻を読み解く

ここまで、塩尻の中心市街地の社会史を、国家スケールのアクターネットワークと、地域ないしコミュニティ・スケールのアクターネットワークの相互関係から読み解いてきた。ここまでの議論をまとめよう。

現在、塩尻の中心市街地には、2つの新たなアクターが出現し、ネットワークを形作りつつあった。ひとつは、塩尻大門からは最も遠い、国道19号と国道20号線に沿った人口増加地区である。いずれも、駅舎移転の恩恵に預かるか、モータリゼーションへの対処に成功することにより、松本市を核とする地域スケールのアクターネットワークの中で塩尻を再定義することに成功している。東側および北側の幹線道路網(国道19・20号)の拡幅に伴って、これらの地区にはロードサイド型店舗群が進出し、中心市街地の機能は、むしろ大門商店街からみれば町外れに位置していたはずの国道沿いへと移りつつある。

もうひとつは、中心地区北西側の大門七区周辺にみられるように、住居機能への特化による生活空間の創出に成功している地区である。同じように新駅の恩恵に預かっていながら、駅の南側は商業地域に指定され、人口が停滞しているのに対し、再開発に抵抗した駅北側の新興住宅地は、人口規模の維持という観点からは成功している。同地区の住民は1988年以降に流入した、比較的居住歴の浅い人々であると考えられるため、恐らくは松本市を核とする通勤圏に組み込まれた人々であろうが、今後同地区の就業構造を調査する必要があるだろう。

モータリゼーションの進歩や、それに伴うロードサイド店の増加と、松本通勤圏の拡大に伴う通勤客増(大門七区)とは、地域スケールで新たなアクターネットワークを形作り、松本側からみた陸のヒンターランドとして、塩尻の中心市街地の再定義を迫っている。

市役所と大門商店街のアクターたちは現在も、旧駅を中心とした過去の集落景観を重視し、その再活性化を目指している。しかし、国家スケールからみると、鉄道はモータリゼーションによってその役割を縮小させ、かつての求心力を失っている。また松本市の成長に伴って、塩尻は郊外化の波に組み込まれつつある。その最前線が国道19・20号周辺のロードサイド店舗群であり、大門七区周辺に急増している新住民(大門地区の自営業者のように、塩尻市内に独立した収入基盤を持たない層)である。新旧の住民と市役所が形作る2つの塩尻の境界線が、国道によって仕切られた郊外化地域と旧中心市街地なのである。

今後、塩尻中心市街地の活性化を考えていくにあたっては、松本通勤圏の郊外としての塩尻と、駅舎移転前に盆地南部で中心的な商業地区を形成していた塩尻の1対を、どのようにして連携させるか考え、臆せず外からの活力を取り込みながら発展する道を探ることが必要であろう。

VIII. 課題と展望

本論文は、長野県塩尻市の駅舎移転をめぐる社会史を状況論的に解釈することを通じて、ANTを地理学的な実証研究に応用することがどこまで可能なのかを検討した。ここでは、分析を通じて明らかになってきたことを大きく3点に分けて紹介し、後学の参考に供したい。

まず、そもそも実証研究の成果を解読するためのモデルとして、果たしてANTがどれほど適当であるのかについて、再検討する必要があると思われる。ANTは、個別の事象を一般論として概念化するためのフレームワークとしてはきわめて有用である反面、個別具体的な事例研究において何らかの客観的指標のもと定量的な分析を加えるための分析モデルとして想定されていない。

これはANTが理論として脆弱ということを意味しない。ANTは技術革新を構造機能主義的に読み解くための概念モデルであった。各々の形態や性質ではなく、それがシステムの中で果たしている機能や役割で各アクターを評価し、そのネットワークのありようと、それを統合している全体のエージェント性から、社会システムの姿を捉えようとする。しかし実証研究では、まず目標物を特定してはじめてそれを研究対象とすることができる。結果として実証研究におけるANTは、実証研究の説明方法をANT風の表現に置き換えただけに終わってしまいかねない。

「駅が移転したおかげで寂れた」という表現と、「アクターとしての駅舎の移転が、当該地域にあったアクターネットワークのエージェント性を喪失させた」は、結局言い方が異なるだけで、同じ現象を説明しているに過ぎない。もともと誇大理論的な特質をもつANTを、敢えて個別具体的な事例の分析へ活用することに、どれほどの必然性があるのかについては、検討の余地があるだろう。

ANTを実証的な分析に応用する際の第二の課題は、ANTが今のところ、実証研究に不可欠な、定量的な分析の枠組みないし方法論をもたないことである。地理学においてその後も実証研究が進まない原因のひとつは、実際の地理的事象を客観的に説明するための明確な方法論が不十分なことにありと思われる。

ANTでは、アクターの選択やアクターネットワーク自体の解釈について、明確な基準が示されているわけではなく、基本的に観察者の裁量へ多くが委ねられている。また、意味あるアクターかそうでないかを選別し、どのアクターを分析対象に含めるかの判断も恣意

的である。また、システムとしてのエージェント性を客観的に評価する指標にも乏しいため、実際の事象を解釈するには、しばしば場当たりのとも受け取られかねない描写的(記述的)なアプローチをとらざるをえなかった。

そこで本論文では、塩尻の社会システムを大きく4つの時期に区分し、それぞれのアクターネットワークの結びつきを図式化することによって一定の客観性を担保し、この課題を克服することを試みた(図10)。しかし、この図が正しく Comprehensive なものとなるには、アクターネットワークの(1)経時変化、(2)空間スケール毎の相互作用、(3)各作用の量的指標(どの程度システムにとって影響力が大きい)、(4)作用の質的指標(システムを成長/維持/衰退のいずれに向かわせる働きをもつか)が全て表現されている必要があり、現段階では表現上の限界から、(1)と(2)を描写するために(3)と(4)を犠牲にせざるを得なかった。また、ある程度アクターネットワークの可視化に成功した図10も、解釈の段になればある程度描写的なアプローチに頼らざるを得ない事情は同じである。今後、ANTを地理学的な実証研究に応用していく道を探るにあたっては、本研究を叩き台として、分析のための枠組みや方法論を精緻化していく地道な試みが、前提として必要になってくるだろう。

3点めは、上記2点を踏まえて、ANTが現代において地誌学の復権に繋がる可能性を含んでいないかを、検討してみても良いかも知れないという提言である。ANTは対称性を要件とするゆえに、人や社会、組織のみならず、制度や慣習、気候や地形など、およそあらゆる要因をアクターに含めうる。それらネットワークを構成する諸アクターが、ひとつのエージェント性を帯びたシステムをなしていれば、どのアクターもANTの考察対象となる。この発想は期せずして地誌学(特に動態地誌学 *Dynamische länderkunde*)のそれと接近している(Spethmann 1928; 米田 1997)。事実、これまで系統地理学的なアプローチで研究をしてきた筆者には、地形や制度まで視野に含めてエージェント性の判断を下さねばならないANTの視野の広さに難渋し、本稿の構想の具体化にはかつてないほど時間を要したことを認めなければならない。

既に述べてきたように、実証研究へ援用する場合、ANTは方法論的な面で、多くの課題を抱えていることが明らかになった。しかし系統地理学が、精緻化と引き替えに地誌学本来の視野の広さと扱う事象の幅の広さを矮小化してしまったとすれば、ANTは古くて新しい地誌学のあり方を探るうえで、ひとつの手がかりに

なり得るのではないと思われる。

あとがき

本研究では、「自然ツーリズム分野」の所属教員と「文化ツーリズム分野」の所属学生とが、自然と文化の2つのツーリズムを実践的に止揚し、新たな観光科学の創出をめざす学域初の試みの一環として実施した⁵⁾。今後、当学域の最大のセールスポイントである学際性が最大限に生かされ、“ツーリズムの2つの柱”の有機的連携が進むことを心より願ってやまない。その時こそ、「観光科学」が単なる異分野の寄せ集めに留まらず、冠に恥じない新たな学問体系を構築できた時であろう。本論文がその輝かしい次代の礎石のひとつとなる日が来るのなら、これに過ぎる喜びはない。

補注

- 1) この見解は、日本国有鉄道百年史第二巻(1997)に詳しく紹介されている。東海道回りと中山道回りの両案比較調査は明治3年6月になされ、すでに船便があり、街道の輸送も発達している東海道は鉄道の需要が少なく、中山道に建設することが望ましいと報告された。その後、明治7~8年の再度に渡り中山道を調査したイギリス人建築師長リチャード・ポイルも同様の結論に達し、明治16年に中山道幹線建設が着手された。しかし、中山道の難工事を予測した井上勝鉄道局長らによる調査測量の結果、中山道は平坦地が少なく、完成までの年数や建設費の面で不利であることが明らかにされた。これを受けて、明治19年7月19日、中山道から東海道への変更が決められた。この点については鶴・沖(2003)も、山口とは別に、「中央山岳地帯の鉄道はもともと、東京と京都を結ぶ幹線の第一候補として、高崎・田中・松本経由の中山道線として考えられた。国防上万一のことがあっては...と、海沿いの東海道線を明治政府が忌避したためである。しかし、峻険な山に早くも工事は難航し、先を思うにつけ、東海道の方が安く敷設出来ると計画が変更された。そのため、製糸の工業化とともに中山道線を待望した諏訪・松本の事業者は、独自に甲府を経由して御殿場で東海道線につなぐ私設鉄道の敷設を呼びかけた」(p. 39)との解釈を加えている。
- 2) 諏訪地方は、高冷地のため気温が低く小雨で、農業生産力も低かった。このため農家は副業のひとつとして、明和年間(1764-1771)には生糸の商品生産を始め、天保年間(1830-1843)には養蚕や糸とりが広く普及していたという(三沢, 1926; 浦山, 2007)。
- 3) 駅位置移転後、塩尻駅をまたいで中央東線と中央西線を直通運転したのは急行「たてしな」(1986年7月19、20日に名古屋一小淵沢駅間を運転)と、特急「あずさ木曾

号」(2001年9月8、9、15、16日に東京ー上松駅間を運転)の2本だけであり、いずれも臨時列車であった(日本国有鉄道, 1986)。

- 4) この状況が変わるのは、ようやく2008年の都市計画図の時点であり、これは2006年に公表された「中心市街地活性化ワーキンググループ」の提案(同, 2004, p. 7)を下敷きにしたものと解釈できる。ただ、2008年に公表された塩尻市の「中心市街地活性化基本計画」ではまた1984年版の都市計画図と同じ土地利用用途が用いられるなど、その後も現場では混乱が続いているようである(p. 38)。
- 5) いずれも当時、自然ツーリズム分野に所属していたが、植物生態学者と社会地理学者のコラボレーションによる新領域創出の試みは、問題意識を共有する所属教員により、前年度にもいくつか実施された(e.g. 鈴木・鈴木, 2009; 鈴木・鈴木, 2009)。

謝 辞

本研究を進めるにあたり、塩尻商工会議所事務局長の百瀬左千男様、塩尻管業の清水明様には、貴重な資料をお見せいただき、多くの助言を賜りました。また、浜行雄様を始めとする塩尻大門商店街振興組合の皆様、信毎販売取締役の林勇様、同管理部参事の柴田修様、塩尻市振興公社統括マネージャの藤井正美様には、聞き取り調査にあたって快くご協力いただき、特に柴田修様には、過去の掲載記事索引をご送付いただきました。厚く御礼申し上げます。このほか、伊藤修一、新井智一、林琢也の各氏には、ANT概念の整理に際してメールでの議論に加わっていただきました。以上の皆様に記して感謝申し上げます。

参考文献

- 青山征彦 2008. アクターネットワーク理論が可視/不可視にするもの: エージェンシーをめぐって. 駿河台大学論叢 35: 175-185.
- 青木志郎・山森芳郎・和田幸信・天谷恭一郎・野沢周永・中村 浩 1980a. 地方都市近郊(長野県塩尻市広丘地区)における住宅宅地の需給構造に関する研究:(その1)変動指標による集落分級と建築状況による住宅宅地需給関係. 日本建築学会学術講演梗概集・計画系 55: 1255-1256.
- 青木志郎・山森芳郎・和田幸信・天谷恭一郎・野沢周永・中村 浩 1980b. 地方都市近郊(長野県塩尻市広丘地区)における住宅宅地の需給構造に関する研究:(その2)農地転用からみた土地利用の動態. 日本建築学会学術講演梗概集・計画系 55: 1257-1258.
- 青木志郎・山森芳郎・和田幸信・天谷恭一郎・野沢周永・中

- 村 浩 1980c. 地方都市近郊(長野県塩尻市広丘地区)における住宅宅地の需給構造に関する研究:(その3)農家調査に基づく住宅宅地供給の状況と意向. 日本建築学会学術講演梗概集・計画系 55: 1259-1260.
- 浅見良露 1984. 塩尻市における工業の発展過程. 地域調査報告 6: 139-147.
- 市川健夫 2004. 「信州学大全」信濃毎日新聞社.
- 入江信一郎 2006. アクターネットワーク論に基づいたイノベーションの記述. 上野直樹・土橋臣吾「科学技術実践のフィールドワーク」, せりか書房: 128-151.
- 浦山佳恵 2007. 霧ヶ峰高原の山麓集落による高原資源の利用と生業の変遷—近世から近代を対象に—. 長野県環境保全研究所研究報告 3: 71-78.
- 上江洲朝彦 2005. 長野県諏訪地域における工場労働者の居住地移動. 地域研究年報 27: 113-125.
- 河本英夫 1995. 「オートポイエシス 第三世代システム」青土社.
- 北村大治・林 靖人・高砂進一郎・金田茂裕・中嶋聞多 2006. 地域ブランド構築の実践的事例～塩尻地域のブランド化への取り組み～. 地域ブランド研究 2: 75-96.
- 小林孝一 1965. 加工資本と原料ブドウ生産地の発展構造: 塩尻市の実態把握を中心に. 経済地理学年報 10: 45-55.
- 坂上茂樹・中村尚史・原田勝正 1999. わが国幹線鉄道網の形成—鉄道史研究の視点から. 運輸と経済 59(5): 4-13.
- 塩尻市 2008. 「塩尻市中心市街地活性化基本計画」.
- 塩尻市郷土資料編纂会 1962. 「東筑摩郡・松本市・塩尻市誌 第三巻上」. 塩尻市郷土史料編纂会.
- 塩尻市経済事業部中心市街地活性化推進室 2009. 塩尻市中心市街地活性化基本計画について: 中心市街地の再生に向けて～認定基本計画の取り組み～. 新都市 63(5): 86-88.
- 塩尻市建設事業部都市づくり課 2009. 「塩尻市都市計画マスタープラン—塩尻市の都市計画に関する基本的な方針—」. 塩尻市.
- 塩尻市誌編纂委員会 1992. 「塩尻市誌第三巻 近代・現代 抜刷 塩尻市の産業経済」塩尻市.
- 塩尻市誌編纂委員会 1992. 「塩尻市誌第三巻 近代・現代 抜刷 塩尻市の社会・生活」塩尻市.
- 塩尻市誌編纂委員会 1995. 「塩尻市誌別冊・塩尻市の年表 集落の歴史・索引」塩尻市.
- 塩尻商工会議所編 1989. 「塩尻商工名鑑」渋谷文泉閣, 157p.
- 塩尻商工会議所創立50周年記念事業特別委員会編 2000. 「塩尻商工会議所創立50周年記念誌・2000年会員名簿」塩尻商工会議所.
- 塩尻青年商工会十周年記念誌編集委員会編 1965. 「塩尻青年商工会創立十周年記念誌」塩尻青年商工会.

- 信濃史学会 2008. 「長野県民の戦後 60 年史」信濃史学会.
首都大学東京都市環境科学研究科観光科学域;
<http://www.ues.tmu.ac.jp/tourism/course.html> (アクセス日:
2009. 11. 16)
- 鈴木晃志郎・鈴木 亮 2009. 世界遺産登録に向けた小笠原の
自然環境の現状. 小笠原研究年報 32: 27-47.
- 鈴木 亮・鈴木晃志郎 2009. 竹林の拡大状況からみた大学緑
地の環境保全と適正利用. 観光科学研究 2: 95-102.
- 総務庁統計局(監)・日本統計協会(編)1988. 「日本長期統計総
覧」総務庁統計局.
- 大門八番町集落計画推進委員会 1984. 「大門八番町区集落計
画」.
- 中心市街地の活性化ワーキンググループ 2004. 「中心市街地
活性化の玉手箱～協働のまちづくりをめざして～」塩
尻市経済事業部商工観光課.
- 鶴 通孝・沖 勝則 2003. 中央本線のまん中を歩く：諏訪・松
本平・伊那の駅と町. 鉄道ジャーナル 37(5): 30-42.
- 中川治雄(監)1999. 「松本・塩尻の昭和史」郷土出版社.
日本国有鉄道(監)1986. 「時刻表 1986 年 7 月号」. 日本交通
公社.
- 日本国有鉄道 1997. 「日本国有鉄道百年史 第二巻」成山堂書
店.
- 日本地誌研究所・青野壽郎・尾留川正平 1972. 日本地誌第 11
巻 長野県・山梨県・静岡県. 二宮書店.
- 野沢周永・和田幸信・山森芳郎・青木志郎 1981. 中核都市近
郊(長野県塩尻市)における宅地化動態に関する研究.
日本建築学会学術講演梗概集・計画系 56: 1409-1410.
- 浜 剛舟・浜 淳水・高砂 茂・伊藤秀文・友野良夫・小幡七
蔵・浜 洋子・高砂 淳・滝沢俊光・中山美枝・小野君
江・古谷康子・備前昌信・浜 行雄・鷹野美智江・阿部
和夫・伊藤勝人・武居君江・野田かほる・浜 正道・青
木良親・滝沢 進・横山との江・清水桃江・百瀬 肇・
横山光樹・向井 明・山下 成・有賀善雄・赤津林子・
本木八代子・石川麻子・古屋幸枝・橋詰初枝・桑沢英
晴・石川洋英・松尾喜司・小沢利信・中島弥平・味沢 武・
黒須俊男・高木正孝・村上若江共編. 1997. 「大門一番町
三十周年記念誌」(自家出版).
- 浜 剛舟・浜 淳水・高砂 茂・伊藤秀文・友野良夫・小幡七
蔵・浜 洋子・高砂 淳・滝沢俊光・中山美枝・小野君
江・古谷康子・備前昌信・浜 行雄・鷹野美智江・阿部
和夫・伊藤勝人・武居君江・野田かほる・浜 正道・青
木良親・滝沢 進・横山との江・清水桃江・百瀬 肇・
横山光樹・向井 明・山下 成・有賀善雄・赤津林子・
本木八代子・石川麻子・古屋幸枝・橋詰初枝・桑沢英
晴・石川洋英・松尾喜司・小沢利信・中島弥平・味沢 武・
黒須俊男・高木正孝・村上若江共編. 1997. 「大門一番町
30 周年記念誌・別冊」(自家出版).
- 林 靖人・北村大治・高砂進一郎・金田茂裕・中嶋開多 2007.
ブランド価値評価の方法論に対する検討—ブランドス
テレオタイプと購買の関係性—. 地域ブランド研究 3:
69-107.
- 姫野 侑 1997. 我が国の鉄道建設政策の展開(1)明治 25 年鉄
道敷設法を中心として. 東京経大会誌(経営学)204:
79-98.
- 平野村役場編 1932. 「平野村誌 下巻」平野村.
- 福屋粧子 2008. 大きな部屋のあつまりとしての都市複合施
設: 長野県塩尻市大門中央通り地区市街地再開発ビル
設計案. 建築デザイン発表梗概集 2008: 4-5.
- 藤田和史・小田宏信 2001. 塩尻市における中小機械工業の構
造変容と振興政策. 地域調査報告 23: 123-134.
- 松田隆典 2004. 共同店舗と街づくり—富山県の特定商業集
積の 2 事例—. 滋賀大学教育学部紀要: 人文科学・社会
科学 54: 57-71.
- 三重野 卓 1982. 社会学における理論と測定—指標化をめぐ
る諸問題—. 科学基礎論研究 15(4): 199-205.
- 三沢勝衛 1926. 諏訪製糸業発達の地理学的意義. 地理学評論
2(10/11): 41-42.
- 山口平四郎 1953. 信濃の交通地理. 人文地理 5(4): 1-17.
- 横山知玄 1969. T・パーソンズの構造機能分析に関する若干
の検討: 社会変動論への序説. 駒澤大學文學部研究紀
要 27: 84-103.
- 米田 巖 1997. 比較動態地誌学研究におけるパラダイムとエ
ートス. 地誌研年報 6: 1-13.
- Abraham, S., Murdoch, J. and Marsden, T. 1996. The Social
construction of 'Middle England': the politics of
participation in forward planning. *Journal of Rural Studies*
12(4): 353-364.
- Burgess, J., Clark, J., and Harrison, C.M. 2000. Knowledge in
action: an actor network analysis of a wetland
agri-environment scheme. *Ecological Economics* 25:
119-132.
- Bryant, C. R. 1995. The role of local actors in transforming the
urban fringe. *Journal of Rural Studies* 11(3): 255-267.
- Callon, M. 2005. Why virtualism paves the way to political
impotence – a reply to Daniel Miller's critique of *The Laws
of The Markets*. *Economic Sociology European Electronic
Newsletter* 6(2): 3-20.
- Callon, M. and Law, J. 1997. Agency and the hybrid collectif. B.H.
Smith and A. Plotnitsky (eds.) *Mathematics, Science and
Postclassical Theory*. Duke University Press: 95-117.
- Comber, A., Fisher, P., and Wadsworth, R. 2003. Actor-network
theory: a suitable framework to understand how land cover

- mapping projects develop? *Land Use Policy* 20: 299-309.
- Kartelainen, J. 1999. The river as an actor-network: the Finnish forest industry utilization of lake and river systems. *Geoforum* 30: 235-247.
- Latour, B. 1988. *The Pasteurization of France*. Harvard University Press.
- Murdoch, J. 1998. The spaces of Actor-network theory. *Geoforum* 29(4): 357-374.
- Murdoch, J. 2000. Networks – a new paradigm of rural development. *Journal of Rural Studies* 16: 407-419.
- Spethmann, H. 1928. *Dynamische Länderkunde*. Breslau.
- Timpka, T., Bång, M., Delbanco, T., and Walker, J. 2007. Information infrastructure for inter-organizational mental health services: an actor network theory analysis of psychiatric rehabilitation. *Journal of Biomedical Informatic* 40: 429-437.
- Van Der Duim, R. 2007. Tourismscapes – an actor-network perspective. *Annals of Tourism Research* 34(4): 961-976.

(投稿 : 2009 年 12 月 14 日)

(受理 : 2010 年 2 月 1 日)