

鈴木榮太郎『都市社会学原理』結節機関説の導出と青森調査

——県内機関、弘前駅、西目屋村の五十年後

山下 祐介

目次

- 一、結節機関説の導出と青森調査——三つの研究
- 二、青森県内機関調査とその五十年後
 - (一)一九五五(昭和三十)年榮前後の青森県の都市
 - (二)事業体の本支関係からみた都市間関係(一九五五年調査)
 - (三)『東奥年鑑 昭和三十二(一九五七)年度版』による再現
 - (四)二十一世紀の青森県の都市間関係
 - 『東奥年鑑 平成二十二(二〇一〇)年度版』による再調査
- 三、弘前駅前調査の五十年後
 - (一)『都市社会学原理』における弘前駅前調査の意図
 - (二)弘前市の概要と変遷
 - (三)二〇〇九(平成二十一)年再調査の結果と比較①
 - どこから来て、弘前のどこに行くのか
 - (四)二〇〇九(平成二十一)年再調査の結果と比較②

——弘前から、どこに行くのか

(五)駅前空間を利用する人々

- 四、西目屋村の五十年後——消えた集落・砂子瀬と川原平
- 五、都市の機能とその変容——調査地の再検討から見えるもの

一、結節機関説の導出と青森調査——三つの研究

鈴木榮太郎の『都市社会学原理』(一九五七年、以下『原理』とも略す)で展開される都市の結節機関説は、鈴木がただ頭でものを考えたと言うのではなく、現実の社会を凝視し、実証的に検証を重ねて導き出されている。北海道大学で教鞭をとっていた鈴木榮太郎の調査対象地は、当然、その多くが北海道であった。ただし、北海道がもつ近代開拓地としての特殊性も考慮してか、本

土内での研究・調査も行われており、なかでも青森県で実施された調査は、結節機関説導出の重要な手がりとなっている。

鈴木榮太郎の都市の定義は、『原理』第二章で次のように結論づけられている。「都市とは、国民社会における社会的交流の結節機関をそのうちに蔵していることにより、村落と異なっているところの聚落社会である」(著作集七十九頁)。つづく「第三章 都市の機能」は、この定義を説明し、論証する内容となっており、冒頭に掲げられている北海道石狩郡新篠津村における「農民の依存する中心聚落社会の類型」調査の次に、青森県における三つの調査が並んでいる。すなわち、①西目屋村大秋(たいあき)調査、②弘前駅前調査、③青森県内の機関調査である。さらにその後、仙台市の機関調査、北海道十勝地区住民の学歴調査があつて、これらの一連の調査結果を通じた論証を経て、先ほどの都市の定義が結論として導かれているのである。

青森県がとくに調査地として選ばれたのは、北海道からもっとも近い本土であることとともに、病気のため調査に出られない鈴木榮太郎にかわつて、調査の実働にあつた当時の助手、笹森秀雄の出身地が青森県だつたことがある。ともあれ、青森県における三つの調査による論証は、弘前都市圏の最末端にある山村・西目屋村の大秋集落からはじまつて、弘前駅に集まる人々の交流の網の目を解き、青森県内の各都市に置かれた機関の本支関係を解説するという形で、山村から都市、そして都市間関係へと順に展開されており、この三つの調査で、鈴木理論における都市の定義を説得的なものとするのに十分なものとなつている。

ここでは、この青森県で行われたこの三つの調査について、そ

の半世紀後の二〇〇〇年代における現況を確認する。その中で鈴木榮太郎の都市理論を今日の視点から改めて再検証するとともに、また五十年間に生じた日本の都市・村落の大きな変貌の行く末をも読み解いていきたい。なお、西目屋村大秋調査については後藤範章の詳細な研究もあるので(後藤範章、一九九三)、ここでは、大秋と同様に都市村落関係の最末端にあつた西目屋村砂子瀬・川原平集落について現在の状況を紹介するかたちで検討したい。「あつた」というのは、砂子瀬集落は『都市社会学原理』の調査が実施されたまさにその時、建設が進んでいた目屋ダムの底に一度沈んだからである。『原理』の調査で、砂子瀬・川原平ではなく、大秋が調査地に選ばれたのはこのダム建設のこともあつたかもしれない。ただしこの時、砂子瀬・川原平は、ダム湖そばに新集落を再建し、新たなスタートを切つた。その後五十年を経、これらの集落は、目屋ダムを拡張するかたちで計画されている津軽ダムの建設によつて再びダム湖の底に沈むこととなり、二〇〇一(平成十三)年度中には住民のほとんどが移転して、今回は集落消滅という結果を迎えている。

本章では、『都市社会学原理』の順序とは逆に、青森県内機関調査の再検討から始め、弘前駅前調査へと進み、最後に、ダム湖に消えた西目屋村の山間集落の現状を紹介していくことにしたい。そしてこれらの再調査の検討から、二十一世紀日本の都市、日本社会について、その展望をあらためて問うてみることにしよう。

二、青森県内機関調査とその五十年後

(一) 昭和三十(一九五五)年前後の青森県の都市

『都市社会学原理』の二二四頁に掲げられた「事業体の本支(すぐ上の上部機関とその下の機関) 関係からみた都市相互間の関係」(表1)は、笹森秀雄の調査によるもので、「青森県内の六市にある事業体のうち、他の市に直属の上級支配機関即ち支店に対する本店の如き機関をもつ事業体を、支配機関所在地別に明らかにしたものである。」(二二四―五頁)¹⁾

この調査が実施されたのは、表中の都市(市制を布いている自治体)の数等から、一九五五(昭和三十)年と推察される²⁾。この調査実施の当時はまだ昭和の合併は終わっておらず、青森県内の

¹⁾この調査は、一九五五(昭和三十)年第二十八回日本社会学会で、笹森秀雄(北海道大学・当時)によって発表されている。ここでは、五つの表が報告されているが、その表題を示すと次のとおりである。

第一表 交通量よりみた都市相互間の関係

第二表 (A) 乗車客の行先別目的調査を通じてみた 弘前市と他聚

落相互間の社会的形態

第二表 註 原本では第三表と誤記されている。 (B) 乗車客の行先別目的調査を通じて

てみた 八戸市と他聚落相互間の社会的形態

補表 他市町村住民の弘前市来訪目的別調査

第三表 事業体の本支(すぐ上の上部機関) 関係よりみた都市相互

間の関係

このうち、第三表が、『都市社会学原理』(二二四頁)掲載の表(本稿の表1)。そして、第二表(A)および補表が弘前駅前調査の結果で、本稿の表8、表7にあたる。つまり、青森県機関調査と弘前駅前調査は——『都市社会学原理』がそのように示しているように——最初から一連の調査研究として企画され、報告されたものである。

自治体で市制をしいていたのは、青森市、弘前市、八戸市、五所川原市、十和田市、黒石市の六市しかなかった。その後、一九六〇(昭和三十五)年までに、三沢市、むつ市の二市が誕生し、昭和の合併終了時点では八市となった。さらに、平成合併で、平川市とつがる市の二市が誕生し、現在(二〇一〇年)では十市となっている。各都市の概略は表2の通りである。また昭和の合併から、平成合併後の、青森県内自治体の変遷については図1を参照されたい。

これら青森県の都市間の関係について、ざっと確認しておく。県庁所在地は青森市であり、人口約三十万人(数値は現在のもの。以下同じ)。次に、八戸市と弘前市が二十万人前後の中規模の中核都市となっている。本来、弘前藩(津軽)と南部藩の北部(八戸藩、および明治の斗南藩含む)であったものを、明治の廢藩置県に伴う県の設置で一つにしたもので、津軽と南部は言葉も違うし、文化も違う³⁾。弘前は弘前藩の城下町。八戸は、南部藩の支藩であった八戸藩の城下町で、近代には太平洋岸の港湾都市であり、また県内唯一の工業都市でもあって、一九六四(昭和三十一年)年の新産業都市に指定されている。

²⁾十和田市は、一九五五(昭和三十)年に成立した三本木市が一九五六(昭和三十一年)年に改称して誕生した。『都市社会学原理』では「十和田市」として示されているが、註1で紹介した、笹森秀雄の原表では「三本木市」になっている。三本木市が存在したのは一九五五(昭和三十一年)のみである。

³⁾青森県成立の経緯については、石崎宣雄(一九七九)を参照。また青森県各都市の一九七〇年代の分析として横山弘(一九八二)がある。

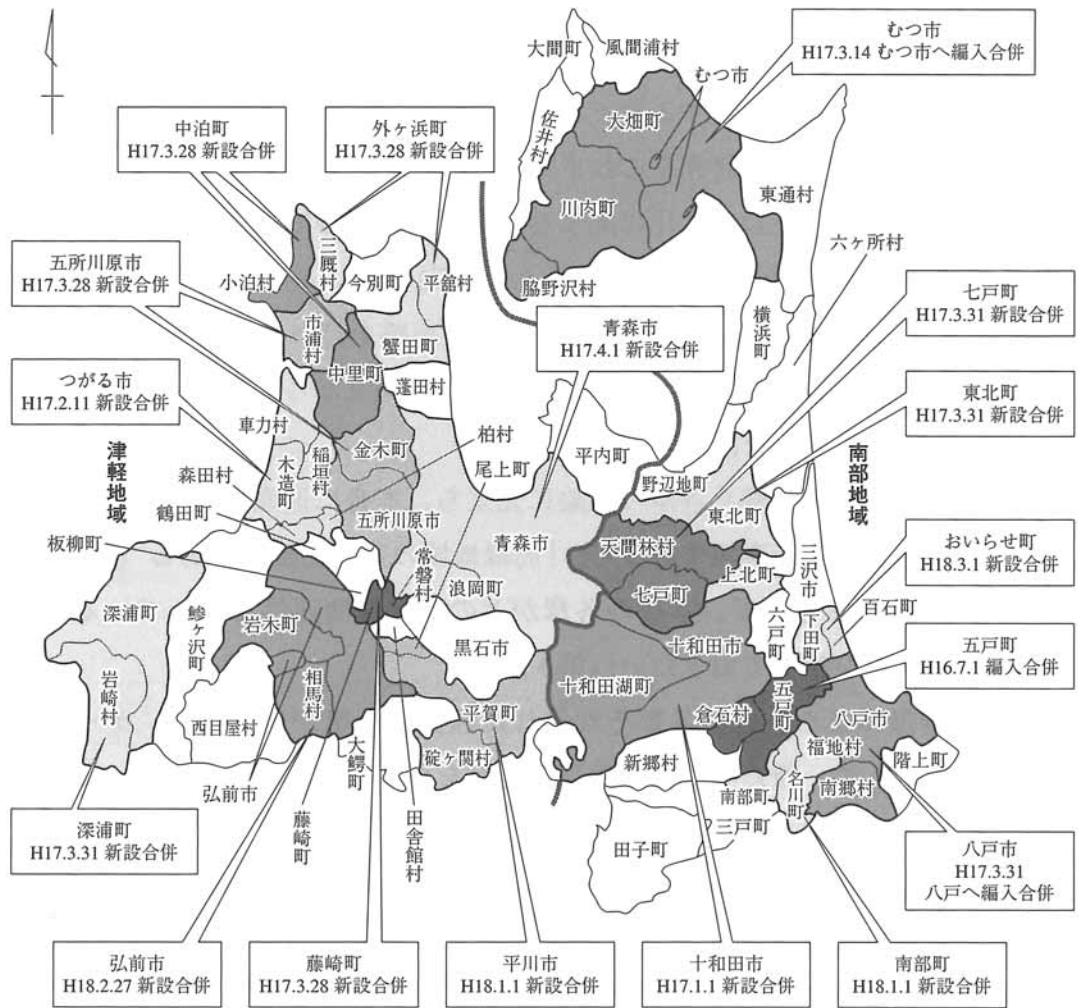
表1 事業体の本支関係からみた都市相互間の関係

上級機関 所在都市	大館	五所川原	八戸	弘前	青森	秋田	盛岡	仙台	新潟	和歌山	京都	名古屋	神戸	大阪	小樽	函館	札幌	塩釜	東京	その他	計
調査地																					
黒石市			10	29	1		3												1	3	47
五所川原		/	10	45	1		4												2	1	63
十和田市			5	1	42	3	1	7											3	11	73
八戸市			/	2	79	8	13	14											5	33	154
弘前市	1	1	1	/	80	13	1	15	1	1	1	1	1	1						27	144
青森市					1	/	5	1	32	1				2	2		3	3		52	102

出典)『都市社会学原理』(124頁)

表2 青森県内の都市

	都市名	市制施行	昭和の合併	1956年人口(県調べ、 <small>【東奥年鑑 昭和32年度版より】</small>)	平成の合併	2005年人口(国勢調査)
昭和合併前の市	弘前市	明治22(1889)年	昭和32(1957)年までに12ヵ村を合併	139千人(石川除く)	岩木町、相馬村と合併	189千人
	青森市	明治31(1898)年	1市1町12村	192千人(野内除く)	浪岡町と合併	311千人
	八戸市	昭和4(1929)年	昭和33(1958)年までに5村を合併	149千人(大館除く)	南郷村と合併	245千人
昭和合併による市	五所川原市	昭和29(1954)年、昭和の合併で市に	1町6村	43千人	金木町、市浦村と合併	62千人
	十和田市	昭和30(1955)年、昭和の合併で市に(三本木市として成立、31年に十和田市に改称)	1町3村	43千人	十和田湖町と合併	68千人
	黒石市	昭和29(1954)年、昭和の合併で市に	1町4村	39千人		38千人
	三沢市	大三沢町が、昭和33(1958)年三沢市に	なし	34千人(大三沢町)	なし	42千人
	むつ市	昭和35(1960)年、昭和の合併で市に	大湊町、田名部町が合併。大湊田名部市が改称	38千人(田名部・大湊の計)	川内町、大畑町、脇野沢村と合併	64千人
平成合併による市	つがる市	平成合併で市に	—	57千人(5町村の計)	木造町、森田村、柏村、稲垣村、車力村が合併	40千人
	平川市	平成合併で市に	—	47千人(3町村の計)	平賀町、尾上町、碓ヶ関村が合併	35千人



出典) 青森県資料より作成。山下他編 (2008、6頁) より

図1 青森県の市町村 (2006年：平成18年)

さらにその下に、人口十万人以下の都市として、この調査の当時、合併して成立したばかりの黒石市と五所川原市、そして十和田市がある。黒石市と五所川原市は津軽地方の小都市であり、うち黒石は、弘前藩の支藩・黒石藩の城下町であった。五所川原は、江戸時代の新田開発地帯の拠点の一つとなった場所⁴⁾で、都市と農村の物流の結節点に成立した。

南部地方にある十和田市は、三本木町を中心として形成された。三本木町は、新渡戸家による三本木開拓の拠点として拓かれた稲生町・稲生川を中心に、幕末から明治期にかけて成立した計画的な都市である。戦中は軍馬補充部がおかれ、軍馬生産の重要拠点であった。戦後に軍用地が開放されて現在の十和田の街が形成された。十和田の名称は、十和田湖観光への入口として命名されたもので――東北本線・三沢駅から十和田に接続する鉄道も十和田観光電鉄である――十和田市には十和田湖はなく、秋田県側の小坂町と十和田湖を折半している十和田湖町（もとは十和田町といった）と、名称の点で紛らわしい。平成合併で十和田市は十和田湖町と合併した。

『都市社会学原理』ではまだ市制を布いていないので都市として取り上げられていないが、三沢市、むつ市がすぐ後に成立する。三沢市は一九五八（昭和三十三年）に成立。一九三二（昭和十六）年に設置された海軍航空隊基地とともに都市が形成され、戦後はアメリカ空軍三沢基地の街として発展してきた。

⁴⁾ 津軽地方の新田開発については、菊池利夫（一九八六）、『青森県土地改良史』（一九八九）等を参照。

むつ市は、下北半島の拠点都市である。これも昭和の合併都市であるが、二つの町が合併したツインシティである。一九五九（昭和三十四）年、田名部町と大湊町が合併して成立した。田名部町は、戊申戦争後の一八七〇（明治三）年に会津藩が移され、斗南藩が設置された際、一万七千人の藩庁が田名部におかれたことに始まる。大湊村（のち大湊町）も同じく斗南藩による入植で成立したのだが、明治期後半に軍港が設置されてからは海軍の町として発展することとなった。現在も、海上自衛隊大湊地方隊等がおかれ、日本の国防の重要拠点である。

以上十都市の間で、青森市は県庁所在地として、中央と青森県とを結ぶ、結節都市として発展することになる。青森市はまたさらに、北海道と本土を結ぶ、北方の国土軸の結節点でもあった。青森市は本来、弘前や八戸、黒石が江戸時代の城下町であるのに対して格下の、弘前藩の港町にすぎなかった。青森市が人口増大し発展していくのは、近代以降である。『都市社会学原理』にも「嘉永年間の青森町」が紹介されているが、当時は七、七七九人にすぎない⁵⁾。この港町が、県庁がおかれ、北海道開発が進むにつれて、急速に近代的な発展を遂げる。『原理』の調査が入った昭和三十年代は、その発展のまっただ中であつた。同様に、他の都市も過渡期にあつたといつてよい。

ここではまず、『都市社会学原理』に掲載されている一九五五（昭和三十）年の調査を、現在入手可能な資料（ここでは東奥日

⁵⁾ ただし、役人は除かれた数。『原理』では、その役人の数について、明治二（一八七九）年のものを掲載して補っている。いずれも資料は、『青森市沿革史』から採られたものである（『原理』八四―八九頁）。

報社刊の『東奥年鑑』を利用する)から追調査する。その上で、二〇一〇(平成二十二)年の現状についても、同じ資料を使って五十年後の姿について再調査を試みることにしよう。

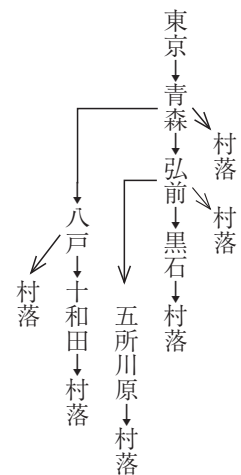
(二) 事業体の本支関係からみた都市間関係(一九五五年調査)

さて、では前掲の表1を見てみたい。

まず県庁所在地である青森市では、機関の五〇%が東京に、残りの五〇%も、うち六割が仙台に上位機関があり、他の都市とは全く異なる様相を呈していることがわかる。これに対し、津軽・南部の中核都市である八戸市・弘前市は、ともに青森に半分、残りは二割が東京、一割が仙台となっていて、しかもその割合がほぼ同一となっている。⁶⁾そして地方小都市の黒石・五所川原・十和田では東京はほとんどなく、仙台も十和田を除いて少なめ、六割から七割が青森の支店であり、そしてその次には中核都市の(すなわち、黒石・五所川原では弘前の、十和田では八戸の)支店が多くなっている。この他、他県に本店のある機関は、八戸に塩釜に本店のある機関が5あることを例外とすると、一から三件と少なく、しかも青森と弘前のみ存在する。

この結果をもって、本書では、

⁶⁾ 弘前でやや秋田が多く、八戸で盛岡が多いのは、その立地のためであるが、とくに国鉄(現JR)の関係が大きく反映されていると思われる。青森県の東半分は盛岡鉄道管理局、西半分は秋田鉄道管理局の管轄となっており、これは現在のJRも同じである。



という本支関係を見抜いている。この調査を再検討してみよう。まず、表1はたった一枚の表だが、実はかなり多くの情報を集約した表であることに注意しよう。

この表を作成するにあたっては、まず各都市に存在する機関の総数を知らねばならない。さらにその中から、支店や出張所、現地機関にあたるものを抽出し、その本支関係を集計することになる。

総計を見ると、中規模都市である八戸・弘前で多く、本来、機関の総数でいえば最も多いはずの青森市の数が少なくなっている。これは、青森市では、青森県庁をはじめ本店機能をもつ機関が多いから、それらが省かれているためである。要するにこの表で問題となっているのは、どこかの支店となっている機関のみである。

これら抽出した支店機関の各々に、当該機関の直接の上位機関がどこに存在するのかを確認する。名称を見ただけでわかるものもあるが、国の機関でも省庁によって地方拠点の置き方は違うか

ら、一つ一つ確かめる必要がある。たとえば東北では、一般に省庁の拠点は仙台が多いが、林野庁では青森と秋田に拠点があり（現在は秋田）、国鉄（現JR）は盛岡と秋田といった具合である。また東京に直接つながっているものもある。

いまこの調査を、市販の名簿（『東奥年鑑 昭和三十二年年度版』を使って再現してみたい。さらに同じ名簿の最新版（『同平成二十二年度版』）を利用してこの調査が行われた当時と現在とを比較し、青森県都市の半世紀の変化を見ていきたい。

(三) 『東奥年鑑 昭和三十二年（一九五七）年度版』による再現
機関調査のための名簿としては、電話帳を用いることも出来る。ただし、電話帳は、発行するNTT（旧日電公社）によって、電話番号編成の混乱を避けるため、毎年意図的に破棄されるので、何らかの偶然で図書館が保有することがなければ古いものは残っていない。また本支関係も把握できない。ここでは、青森県の県紙にあたる東奥日報が毎年正月に発行する『東奥年鑑』名簿編を利用することにした。

まず、『都市社会学原理』の調査が行われた当時に近いものとして、『東奥年鑑 昭和三十二年版』（一九五七年）の名簿を検討

7) こうした手続きをとるのは、当時の調査がどのように行われたのかつまびらかではなく、また、わかったとしても現在では状況が大きく変わっているので、同じ調査が出来ない。そのため同じ資料の異なる時点を比較しようと考えたためである。すなわち、表1を同時期の資料と比較し、その資料と、その資料の後継版である現在資料とを比較して、二時点の変化を考えてみようというものである。

して、当時の状況を再検討することにしよう。一九五七（昭和三十二年）年は『都市社会学原理』の発行された年、また昭和の市町村合併が一段落した年として選んだ。名簿は前年には作られるので、一九五六（昭和三十一年）年頃の現状であり、調査が一九五五（昭和三十）年に行われたと思われるのでほぼ同じ状況を捉えることができると思われる⁸⁾。

まずはこの名簿に記載された機関の総数を確認してみよう。ここでは、

- ① 県庁および、県の外部機関
 - ② 国の機関（郵便、国鉄を含む）
 - ③ 企業（県内企業、県外企業）
 - ④ 大学、高校、国立・県立病院
- を数えてみた。

8) 実は、『原理』に掲載されている表1では、十和田市が記載されていたため、昭和三十二年版を選んで調査を行ったのだが、笹森秀雄の資料によれば、この十和田市は、昭和三十年にのみ存在した三本木市の中で、『原理』の中で鈴木が十和田市に書き換えたものであった。比較にあたっては、本来は、調査年と同じ昭和三十年の現状を反映した昭和三十一年度版を使うべきであろうが、この一年の間に大きな異同はないようなので、昭和三十二年度版を用いた集計で議論することにする。

9) 郵便・国鉄はこの当時は国の機関だが、平成二十二年度現在では県外企業になるので別に集計し、対比できるようにした。ただし、電報電話局やたばこ公社については、昭和三十二年では国の機関で拾い、平成二十二年度では企業に集計している。この他に、市町村役場、小中学校、企業として掲載されていない自営業者（個人商店など）を加えていくと、都市的機関の総数となるが、これらは各町村にまんべんなく存在するので、とくに県内の主要機関のみ取り上げて集計することとした。

先の表1と、『東奥年鑑 昭和三十二年度版』とを比較してみたのが表3である。『東奥年鑑』からは情報の制約が大きいので、表1を一部集計し、また読者の理解しやすさも考え、順番も変更しておいた（上から人口規模の多い順とする）。

都市については、『都市社会学原理』で数えられている六市の他、のちに昭和の合併で市となったむつ市、三沢市についても検討しておいた。なお、自治体の範囲については、二時点の比較のために、昭和の合併が終わったときのものとし、平成合併で一緒になった自治体は別々に集計している。平成合併の詳細については図1を参照。また表の註も参照されたい。

結果を見ると、県内の機関については、『都市社会学原理』の三〇六機関に対し、『東奥年鑑』名簿からは二六六機関を、また県外からの支店機関については、『都市社会学原理』の二六二機関に対して、『東奥年鑑』名簿からは二六八機関と、おおよそ近い数字をえることができた。

数値の異動がそここに見られるのは、『東奥年鑑』名簿による情報が不十分なためである。県外からの進出企業も、どこから来ているのか、『東奥年鑑』からは十分に確かめることはできない。公共機関については再調査は可能かもしれないが、企業に關しては再調査はもはや不可能である。表1はいまとなっては貴重な資料といえることができる。

ともあれ、その内容を見る限り、中心との交流の結節機関の多い青森市に対し、中規模の地方拠点都市・八戸、弘前がその中間で県内における青森との交流拠点となっていること、さらに小規模・新興の数都市は、青森や中規模都市と周辺村落との交流拠点

であることが確認される点は一緒である。そしてその流れが、一方的に中心から周縁へと進んでおり、小規模都市から中規模都市へ、中規模都市から中核都市への機関の進出は少ない（というよりもほとんど見られない）という、本支の一方的関係がここでもはっきりと示されている。

では、五十年後の姿はどのように変化しただろうか。鈴木榮太郎の結節機関説は、この調査を、現在に追試したときにも確かめることができるだろうか。二〇一〇（平成二十二年）の現状を検討してみよう。

（四）二十一世紀の青森県の都市間関係

——『東奥年鑑 平成二十二（二〇一〇）年度版』による再調査

半世紀後の姿については、『東奥年鑑 平成二十二年度版』の名簿から検討する。この間、平成の市町村合併を経たが、先述したように、昭和の合併後の自治体の範囲に統一して集計し、比較することとする。

表3―②と同じ形式で、二〇一〇（平成二十二年）年の状況を集計したものが表4である。

まずは、数え上げられた機関数が、一九五七（昭和三十二年）の五三四に対し、二〇一〇（平成二十二年）年では一、一一六と倍にふくれあがっている。とはいえ、先の『都市社会学原理』で確かめられた、都市の結節機関説は、ここでも見事に立証されており、というよりも、半世紀たって、機関の数・交流の東が増えたことで、より明瞭に見て取ることができる。

青森市の拠点性はより明確になっており、また昭和三十二年時

表3 青森県にある機関の本支関係（昭和30年代）

①『都市社会学原理』124頁表（筆者によって順序を修正）

	青森	八戸	弘前	五所川原	十和田市	黒石市	(県内小計)	東京	仙台	塩釜	大阪	盛岡	秋田	大館	名古屋	札幌	函館	小樽	新潟	和歌山	京都	神戸	(県外小計)	その他	計		
青森市	/		1				1	52	32			2	1	5			3	3		1			2	101		102	
八戸市	79	/	2				81	33	14	5			13	8										73		154	
弘前市	80	1	/	1			82	27	15				1	13	1	1			1		1	1	1	62		144	
十和田市	42	5	1		/		48	3	7				1	3										14	11	73	
五所川原	45		10	/			55	2	4					1											7	1	63
黒石市	29		10			/	39	1	3					1										5	3	47	
総計	275	6	24	1	0	0	306	118	75	5	2	16	31	1	1	3	3	1	1	1	1	3	262	15	583		

②『東奥年鑑 昭和32年度版』による集計

	青森市	八戸市	弘前市	五所川原市	十和田市	むつ市	三沢市	黒石市	郡部	(県内小計)	県外	計
青森市	/	0	5	0	0	0	0	0	1	6	101	107
八戸市	56	/	2	0	0	0	0	0	3	61	44	105
弘前市	59	0	/	0	0	0	0	0	0	59	55	114
五所川原市	31	0	2	/	0	0	0	0	0	33	15	48
十和田市	27	0	1	0	/	0	0	0	0	28	11	39
むつ市	39	0	0	0	1	/	0	0	0	40	24	64
三沢市	12	1	1	0	2	0	/	0	0	16	11	27
黒石市	21	0	2	0	0	0	0	/	0	23	7	30
総計	245	1	13	0	3	0	0	0	4	266	268	534

※ 青森市は野内村、後潟村を含む。むつ市は田名部町、大湊町の合計。三沢市はこの当時の大三沢町。郡部はこれら以外の合計。

出典『東奥年鑑 昭和32年度版』名簿から、青森県の機関、国の機関の他、教育本庁、会社(中小の自営業的な企業は除かれている)、金融、交通公社、新聞社・通信社として記載のあったものを集計した。

表4 青森県にある機関の本支関係（平成22年：2010年）

	青森市	八戸市	弘前市	五所川原市	十和田市	むつ市	三沢市	黒石市	郡部	(県内小計)	県外	計
青森市	/	8	6	0	2	0	0	1	1	18	352	370
八戸市	151	/	3	1	1	0	0	0	5	161	127	288
弘前市	126	2	/	0	0	0	0	1	1	130	47	177
五所川原市	50	1	5	/	0	0	0	0	1	57	11	68
十和田市	53	7	0	0	/	1	1	0	0	62	14	76
むつ市	32	3	1	0	0	/	0	0	1	37	19	56
三沢市	20	4	0	1	1	0	/	0	0	26	22	48
黒石市	24	0	5	0	0	0	0	/	0	29	4	33
総計	456	25	20	2	4	1	1	2	9	520	596	1116

※ 青森市は旧浪岡町を、八戸市は旧南郷村を、弘前市は旧岩木町、相馬村を、五所川原市は旧金木町、市浦村を、十和田市は旧十和田湖町を、むつ市は旧川内町、大畑町、脇野沢村を、それぞれ除く。郡部はこれらの都市以外の合計。平成の新市、つがる市、平川市も郡部に含んだ。

出典『東奥年鑑 平成22年度版』名簿から、青森県の機関、国の機関(中央官庁)の他、県内会社(原則として資本金1,000万円以上)、県外会社(原則として資本金10億円以上)、金融、マスコミ・広告として記載のものを利用した。

点では不明確であった八戸市の中心性も弘前市並みに強化された。結節機関の集積により、都市はこの半世紀で大きく成長したといつてよい。

ただし違いもある。一九五七（昭和三十二）年に対し、二〇一〇（平成二十二）年では、県内の機関が県内に支店を出している数よりも、県外の機関が出している県内の支店の数の方が多くなっている（表中の県内小計と県外）。ただしこのあたり、『都市社会学原理』では都市間関係とそこにある機関のもつ本支関係にのみ注目していて、都市にある機関の集積（量）には議論が及んでいない。なかでも、県庁を代表として、青森県内に本店のある機関や、本店と同じ都市内にある支店の数などが勘定されていない。そこでこの都市ごとの機関の集積規模とその変化について、二時点の『東奥年鑑』を使って、もう少し詳細に検討を試みてみたい。また『原理』では市部のみが検討の対象となっているが、『東奥年鑑』ではさらに、郡部における事業体の本支関係も探ることが出来る。市部・郡部の比較もあわせて検討してみよう。

まず、県・国の公共機関について、その総数を都市ごと、郡部ごとに比較してみると、次のような結果（表5）を得ることが出来る。

この表からは、結節機関の配置の増大による交流の拡大とともに、それによる一方で政治行政的支配の変化と、他方で市場経済システムの末端までの浸透を読み取ることが出来る。

まず公的機関を見てみると、国の機関が、市部一五四から一六六へと微増に対し、郡部では一二二あったものが二二へと減少している。消滅した機関の多くは、農林漁畜産業の振興施設であり、

表5 県内機関・都市ごとの集積（2時点の比較）

所在地	昭和32(1957)年版			平成22(2010)年度版											
	公的機関		郵便・国鉄	県内企業			県外企業			公的機関		郵便・JR	県内企業		県外企業
	県の機関	国の機関		本社	支店	事業所数	県の機関	国の機関	本社	支店	事業所数				
青森市	18	51	47	94	19	46	64	69	57	964	157	279			
八戸市	16	24	24	49	17	13	32	30	43	653	114	105			
弘前市	16	20	34	40	13	1	14	18	43	422	108	35			
五所川原市	8	16	9	5	7		11	13	11	130	27	8			
十和田市	8	14	7	9	5		10	12	11	164	41	11			
むつ市	9	16	14	5	7			7	11	62	27	14			
三沢市	3	6	8	3	4		2	14	7	106	16	10			
黒石市	8	7	6	18	5		6	3	8	68	14	2			
市部計	86	154	149	223	77	60	139	166	191	2569	504	464			
浪岡町+東津軽郡	10	17	18	1	9		7	1	16	9	14	4			
中津軽郡+南津軽郡	6	23	25	8	10		19	5	16	34	24	6			
北津軽郡+西津軽郡	20	34	38	3	18		13	6	31	85	39	5			
三戸郡	9	18	23	8	9		7	0	19	41	23	1			
上北郡	12	21	35	9	13		13	9	21	157	46	10			
下北郡	4	9	15	4	7		2	1	15	23	21	7			
郡部計	61	122	154	33	66	0	61	22	118	349	167	33			

※市町村・郡の単位については、表2、3と同じ

出典)『東奥年鑑』昭和32年度版、平成22年度版より集計。

なかでも青森県は戦後開拓が盛んに行われたため、事業終了後のこうした施設の廃止が大きく数値に表れている。またかつては、各郡部の中心地には、郡の中心機能を担う公共の中核施設が配置されていたが、それらの廃止も大きい。これに対し、県の機関は郡部では横ばい、市部ではかなり増加している。なかでも二〇〇六（平成十八）年に各拠点都市に設置された地域県民局の存在が大きい。地域別に見ると、とくに青森市内にある機関が増大しており、県による行政機関の拡大とともに、支配の拡張、都市とくに青森への権限集中を読み取ることができる。

次に内外の企業について見てみよう。まず五十年の間に記載された企業は爆発的に増大しているが、このことはこの間の経済成長を物語る。なかでも八戸、三沢、十和田、そして五所川原での拡大が大きい。県内企業は、本社で見ると、市部二二三社が二五六九社と一〇倍以上にふくれあがっており、郡部でも三三三社が三四九社とやはり一〇倍となっている。しかしこの県内企業の爆発的増加以上に、より重要なのは、県外企業の増大のように思われる。

昭和三十年代の時点では県外企業の事業所は市部に六〇しかなく、郡部では、名簿に記載されているものはなかった。また市部でも、青森と八戸に限られ他の都市の記載はほとんど見られなかった。また企業の種類を見ても、保険やマスメディアがほとんどであり、単純に言って、この時点では経済は地方で独立していたと言つてよい。

半世紀後、県外企業が設置している県内事業所数は、この年鑑で見る限り、四八七にのぼる。内訳は、市部に四六四、郡部に三三となつている。言い忘れたが、使用した二〇一〇（平成二十

二）年の名簿では、県内企業は資本金一千万円以上のものを取り上げているのに対し、県外企業は資本金十億円以上を取り上げている。本表では県内企業が圧倒的多数を占めているように見えるが、この数値はそのまま比較できるものではない。そして実際、青森県に暮らしている筆者の生活実感から言っても、県内企業も多くの数がひしめいてはいるものの、しばしば下請的な立場にあることが多く、すでに経済の多くの部分は（とくにその中核部分については）県外資本が担っているという感覚がある。この点を少し別の手段で補つておこう。

いま二〇一〇（平成二十二）年の名簿で取り上げられている企業は、資本金が県内一千万円以上／県外十億円以上のものと述べたが、その末端の事業所についてもすべてが数えられているわけではない。たとえば、コンビニエンスストアなども大手の県外企業が多数進出しているが、この表ではまったく勘定に入っていない。しかし試みに、手元の電話帳（タウンページ'09年青森県津軽版）を開いてみると、コンビニエンスストアは、弘前市内（旧岩木町含む）に七〇店舗、五所川原市（金木町含む）二二店舗、黒石市一〇店舗となっており、また平川市を含む南津軽郡地域で一六店舗、つがる市を含む西北津軽地域全体で二八店舗、あわせて計一四四となつていて、これだけでもかなりの数にのぼる。そして現実の売り上げも、個人商店とは比較にならない数値となっているはずである。

表6は、二〇一〇（平成二十二）年度名簿に記載の県内に事業所を置く県外企業（金融・保険・マスコミを含む）とその事業所数を、本社の所在地別に示したものである。一企業で二ヶ所以上

支店を置くものもあり、また支店の支店もあるので、それらを考慮して、企業数も事業所数も延べ数で示しておいた。

先の『都市社会学原理』の表1と見比べると実に興味深い。企業の展開だけを見ても、もはや地域の境、県の境を越えて、経済は大きく広がっており、二十七都府県にのぼる（さらには海外の企業も韓国もある）。とはいえ、結局は東京の一極集中が顕著であり、近くの秋田や岩手、北海道、そして東北の拠点である仙台を含む宮城をあわせても、東京の資本には及びもつかない。かつて秋田や岩手との間にあった結びつきは、全体の交流の増大の中でその比率を薄めている。またここで秋田として示してあるものも、具体的にはそのほとんどが関東の企業の分社が秋田にあり、その出先機関（大型スーパーの店舗）となっているものである。東京・関東に成立している企業の展開の間を縫って、せいぜいそのニッチに他府県の企業が展開しているのが現実だといってよい。

なお、ここで、上北・下北への企業進出にも注意したい。これはたとえば日本原燃に代表されるように、原子力・エネルギー産業の展開が大きい。なかでも下北地域では、この他には自衛隊以外にはないといってよいほど、その経済は、原子力関係の企業や公共事業の占める割合が高くなっている。

この再調査の意義については、後でまた触れることにし、次に、弘前駅前での弘前市来訪目的調査の追試に移っていくことにしよう。

表6 青森県に事業所をおく県外企業の所在と立地場所（平成22年：2010年）

	東京	宮城	大阪	岩手	神奈川	秋田	千葉	愛知	北海道	山形	埼玉	高知	静岡	その他14県 +韓国	県外企業の支 店（総数）
企業数	204	28	24	8	8	4	4	4	3	2	1	1	2	19	312
青森市	180	29	24	4	6	7	2	4	2	2		2	1	16	279
八戸市	56	16	3	15		2	4	1	1	2		1	2	2	105
弘前市	21	4	1	0		4	1			1	1	1	1	0	35
五所川原市	2	3	0	0		1	1							1	8
十和田市	4	5	0	0		2								0	11
むつ市	7	3	1	0	1	2								0	14
三沢市	4	3	1	0		1			1					0	10
黒石市		1	0	0		1								0	2
市部計	274	64	30	19	7	20	8	5	4	5	1	4	4	19	464
浪岡町+東津軽郡	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	0	0	4
中津軽郡+南津軽郡	1	0	0	0	0	3	1	0	0	0	1	0	0	0	6
北津軽郡+西津軽郡	0	0	0	0	0	3	2	0	0	0	0	0	0	0	5
三戸郡	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
上北郡	5	1	0	0	1	1	2	0	0	0	0	0	0	0	10
下北郡	6	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
郡部計	13	2	0	0	1	10	5	0	0	0	2	0	0	0	33
不明															2
総計	287	66	30	19	8	30	13	5	4	5	3	4	4	19	499

※市町村・郡の単位については、表2、3と同じ

出典)『東奥年鑑』平成22年度版より集計。

三、弘前駅前調査の五十年後

(一) 『都市社会学原理』における弘前駅前調査の意図

ここでいう『都市社会学原理』の「弘前駅前調査」とは、著作集VI巻一八一頁以下にある、「笹森秀雄君の弘前市来訪調査（昭和三十年四月調査）」のことである。この調査は、第二十八回日本社会学会研究報告で「都市相互間の社会的連鎖的關係についての一研究」として報告されたものから引用されている。

『原理』では、表7、表8の二表が掲載され、都市の上位と下位との間の、機関と人を通じた交流關係が検討されている。都市を、大中小と三段階に分け、さらにその下に農村を配置すると、ここで検証されているのは次のような地域間の關係である。

大都市 Ⅱ 中都市 Ⅱ 小都市 Ⅱ 農村
(東京・青森) (弘前) (黒石・五所川原) (その他)

「人が人に対する關係」は、どこにもあまねく存在するが、当然、近い地域間ほど關係は濃くなる。ただし、人が全国にわたってその關係を広げている以上、都市に働きに出ていた青年が、大都市から山村へ、老父のお見舞いに行くというようなこともありうるわけである。表7に見える、東京から親戚・友人・知人訪問に訪れた人(12)~(14)がこれにあたる。

他方で、東京から弘前に、個人の欲求充足に訪れることはない。まして通勤通学はあり得ない。「人が機関に対する關係」は、より下級の地域から、より上級の地域に対して成立する。表

7では、弘前より下級の黒石、五所川原といった小都市や板柳、碓ヶ関、鱒ヶ沢といった町からは通学や買い物に来るが、より上級の青森からは来ないこと、またさらにもっと下級の農村からも、おそらくより近い町場や小都市で用事を済ますのだろう、弘前まで出てくることはないということが強調されている。

表8は、今度は、弘前駅の周りにいた人が、どこに行こうとしているのか、行き先を整理したものである。

相変わらず「人が人に対する關係」は親戚友人知人を問わずあるが、弘前から出て、外に買い物や通勤通学に向かう人はいない。弘前の人は、弘前で用が足りる。ここから欲求充足のため他市町村へ出かけることはない。「人が機関に対する關係」は一方的である。しかし、impersonalな關係、「機関が機関に対する關係」では別の動きが現れる。

まず、弘前よりも上位の都市、青森市に出かける人が多い。これは「支店から本店に向かう關係」である。東京や仙台にも向かっている。逆に、「本店から支店に向かう關係」もある。弘前からは、黒石、五所川原に向かうことになる。このような「機関が機関に対する關係」の相方向性は、表7でもたしかめることができる。

こうして「機関が機関に対する關係」の重要性にたどり着き、しかもこれが本支關係を含んでいることが示唆される。そこでこの本支を論証するために、前節で見た、青森県内の機関と機関の本支關係の論証に移るわけである。すでにその検討は行ったので、ここではこの弘前訪問者調査(弘前駅前調査)の半世紀後の検証に移ろう。

ここで括弧付きで「弘前駅前調査」と呼んでいるのは、この調査が、本来「弘前市来訪者調査」と銘打っているけれども、具体的に、東北本線・弘前駅前（正確には、弘前駅前の弘南バス待合室）にいた人々への突撃インタビューで集めたデータを元に検

討しているからである。まずは、この調査が行われたという一九五五（昭和三十）年四月頃の弘前駅前の様子を振り返り、駅前という空間がどう変わったかを解説しておこう。

表7 他市町村住民の弘前市来訪目的別調査（1955年4月）

弘前来訪者居住地	諸関係の社会的形態	impersonalな関係 (制度や機関)					personalな関係 (家族や個人の基礎的な欲求充足)													計
		(1)公用	(2)社用	(3)商用	(4)自由業用務	(5)その他	(6)通勤	(7)通学	(8)買い物	(9)映画その他の娯楽	(10)病院その他保健	(11)神仏詣	(12)親戚訪問	(13)友人訪問	(14)知人訪問	(15)病人見舞	(16)法要・墓参・婚葬	(17)海水浴・登山・慰安	(18)漂然と遊びに	
都市	青森	3	8											1	2	6	3			23
	石黒	2	1				1	4	6	1		3					1			19
	五川所原		2	1			1			2		1					1			8
	東京	1	2	3								7	1	2			1		1	18
小計		6	4	13			1	5	6	1	2	10	3	2	2	7	5		1	68
		23 (33.82%)					45 (66.18%)													
町村	板柳	1					1	2				1		1						6
	碓ヶ関			1			1	2	2											6
	鱒ヶ沢	1								1	1	1	1					1		6
小計		2	1				2	4	2	1	1	2	1	1				1		18
		3 (16.67%)					15 (83.33%)													
総計		8	4	14			3	9	8	2	3	12	4	3	2	7	5	1	1	86
		26 (30.23%)					60 (69.77%)													

出典『都市社会学原理』（著作集VI、119頁）

表8 乗客者の行先別目的調査を通じてみた弘前市と他聚落社会相互間の社会的形態 (1955年4月)

旅行先	関係の社会的諸形態	impersonal な関係 (制度や機関)		personal な 関 係 (家族や個人の基礎的な欲求不足)										計								
		公 用	社 用	商 用	自 由 業 用 務	その 他 の 団 体 用 務	通 勤	通 学	買 物	映 画	病 院	神 仏	訪 問			法 要・墓 参・冠 婚 葬 祭	海 水 浴・登 山・その 他 の 慰 安	帰 省	漠 然 と 遊 び に と 答 え た も の	そ の 他		
													親 戚		友 人						知 人	
都 市	青森	4	4	10	1								8	3	1	1	3		1	1	36	
	黒所	1	2	5									4	8	1		1		2		24	
	八戸		1	2									3								4	
	大田	1		1									1	1			1				5	
小 計	仙 台																				2	
	酒 田																				1	
	富 岡	1															1				1	
	東 京	1		2									1				1				1	
小 計		7	7	21	1								19	12	1	1	3	3		3	1	79
		36 (45.57%)				43 (54.43%)																
町 村	大 町	1	1														1		1		4	
	浅 川	1															3		2		6	
	陸 奥				1																1	
	陸 奥																				1	
	北 金																				1	
	木 造																				1	
	北 木																				1	
	浪 崎	1	1	1																	5	
	藤 柳	1	1	1																	3	
	板 橋																				1	
	川 部																				1	
	石 早																				1	
	大 鰐	1		5														1			2	
	二 前		1																		1	
新 館				1																1		
尾 上																				1		
平 賀	1	1		1	1															3		
十 湯																				3		
千 文																				1		
小 計		6	6	18	1								6	15	3	1	1	5	8	2	7	79
		31 (39.24%)				48 (60.76%)																
総 計		13	13	39	2								6	34	15	2	2	8	11	2	10	1
		67 (42.41%)				91 (57.59%)										158						

出典『都市社会学原理』(著作集VI、123頁)



写真2



写真1



写真3

写真1は弘前駅2代目駅舎。山口寿『弘前の町並み88景』（1992年、北方新社）より。1955年撮影。

写真2は弘前駅3代目駅舎。奥が駅ビルのアブリーズ。企画集団ぷりずむ提供。平成初期頃。

写真3が今回調査を行なった当時の弘前駅4代目駅舎。手前がバスプール

(二) 弘前市の概要と変遷

この調査が、『原理』の結節機関説を無理なく論証している理由には、この弘前の特殊な位置関係も関係しているように思う。

弘前という都市は、慶長十五（一六一〇）年に、津軽信枚によって築城を開始した弘前城の城下町として誕生した。いま青森県となっている地域は戦国時代の終わりまで、様々な武家勢力によって群雄割拠されており、とくに東北の最果ての地故にであろうか、南北朝時代には南朝方の有力な拠り所とさえなっていた。

いま青森市浪岡（旧浪岡町）にある浪岡城は、南朝の忠臣・北畠氏の末裔によって開かれたと伝えられる。足利氏による南北朝統一後も、青森県内には南朝の勢力が残されたと言われており、青森県東半分と岩手県北半分を江戸時代に領有した南部氏は、南朝型の有力勢力であった。蝦夷から安倍氏の系統を引くという安東氏もこの地に勢力を張っていたのであり、これらの勢力の中で、南部氏の中から独立し、津軽平野を制したのが津軽氏だった。

津軽氏の制圧後、各所にあった館（城館）が整理され、一国一城令に従って、高岡がその城下町として新たに縄張りされた。この過程で、これまでの津軽の有力な勢力拠点であった、浅瀬石城（黒石市）、大光寺城（平川市）、田舎館城（田舎館村）、石川城（弘前市石川）、大浦城（弘前市岩木）などが解消され、政治・軍事支配の一団は、高岡を開城した弘前城に入った。以後、江戸時代の弘前藩の中心都市として発展することになる。

明治維新後、弘前藩は、当初はほぼそのまま弘前県となる。弘前は当然、その中心であった。しかし、南部藩北部と合体した青

森県の創設によって事態は大きく変わる。南部藩北部と弘前藩とが合併し、南部藩北部の中心地・八戸と、津軽藩の中心地・弘前との間で、港町・物流拠点として江戸時代初期に成立した青森が、県庁所在地として選ばれた。これを転機として、この後、近代化の中で、青森市は、近世の城下町であった弘前・八戸・黒石を抜いて、青森県内では最も大きく拡大する都市となるのである。

さて弘前の方は、廃藩によって政治・軍事施設が解消されて、衰退の一途をたどっていた。それが大きくかわるのが、一八九四（明治二十七年）年開通の奥羽北線（奥羽本線）・弘前駅開業と、ほぼ時を同じくして行われた一八九七（同三十）年の第八師団の設置である。以後、北海道への物流の拠点として、そして北方への軍体制の拠点として、弘前は日本社会の中で大きな位置を占めることになる。¹⁰⁾

一九四五（昭和二十年）年、大空襲を受けた青森に対して、弘前は戦災を受けなかったため、町の姿はそのまま残った。ただし戦後は、第八師団が撤収し、代わりに軍用地は文教施設に置き換わる。「軍都」から、弘前大学を中心とした「学都」に生まれ変わるのである。他方で、北海道開発の拠点の意味は残っていた。それどころか、青森県内の各地で戦後引き揚げ者による開拓が行われ、また北海道へも多くの人が開拓へ旅立っていった。弘前・青森はその物資調達の重要拠点であった。「原理」の調査が行わ

れた一九五五（昭和三十）年頃は、その雰囲気はまだ残っておりながら、その後急速に事態が転換する直前の時期といつてよい。さて調査は、具体的には、先にも述べたように、突撃インタビューのように行われたらしい。

調査地は弘前駅前である。現在と同じく、当時は駅前にバスの停留所が存在し（バスターミナルそのものは、駅からは少し離れたところにあった。これも現在は同じである）、駅とバス停留所との間にある待合室等で、バスや鉄道を待つ人々を相手に調査は行われたという。

弘前駅は、この後二度、駅舎の改修が行われている。弘前駅開業が一八九四（明治二十七年）年十二月一日でこの際の駅舎を一代目とすると、一九二九（昭和四）年十二月建て替えの二代目駅舎が、『原理』調査の際の駅舎ということになる。その後、一九八一（昭和五十六）年四月には駅ビルを併設した駅舎（三代目）に建て替わったが、この時期までは駅の入口は線路の西側・旧市街地側のみ存在した。二〇〇四（平成十六）年十二月に行われた駅舎の建て替え（四代目）では、駅の東西を二階部分で二十四時間往復できる橋上駅が採用された。あとで紹介するように、弘前という都市の市街地が、もともとは市街地の周縁部に作られたこの駅舎を通り越して、東側に大きく広がってしまったからである。バス停もこの間、大きく事情が変化した。昭和三十年代当時、駅舎を出ると目の前にバスの停留所があり、バスを待つ待合室もあった。昭和五十年代の三代目駅舎は、改札口とバス停との間に、鉄道やバスを待つ人々の滞留する空間を作っていた。現在の四代目の橋上駅は、駅の改札とバス停が離れてしまい、鉄道の

¹⁰⁾ 新田次郎の小説『八甲田山死の彷徨』に取り上げられた八甲田山雪中行軍遭難事件は、この第八師団のなかで生じた出来事である。現在のように、弘前、青森、十和田の各都市を結ぶ冬期間の交通網の確保を目的にした演習でこの悲劇は起きた。

待合室はあるが、バスを待つ待合室的な空間が喪失してしまっている状況にある。バス停そのものも、西側のみであったものが、東側にも広がっている。

また昭和五十年代から平成にかけては、駅前に広がっていた空間の区画整理も行われた。昭和三十年当時の駅前空間は、戦後の人々の雑踏の中にひしめいていた、小さな商店や卸店からなる複雑な空間だった。区画整理は長い年月をかけて実施された。並行して駅前商店街の再整備も進められ、一九九四（平成六）年には駅前再開発ビルも完成した。しかしその後、このビルに進出していた大手スーパーが倒産し、二〇〇五（平成十七）年に撤退したため、現在、駅前都市空間の再活性化が大きな課題となっている。昭和三十年代から、二十一世紀の現在までの半世紀をへて、弘前という都市は大きく変動した。そして、鉄道の駅も、公共交通としてのバスも、その機能を大きく変えつつあるようである。このことを検証すべく、『原理』から五十年後の弘前駅前調査を敢行してみた。

（三）二〇〇九（平成二十一）年再調査の結果と比較①

——どこから来て、弘前のどこに行くのか

弘前駅前調査の検証は、次のような三つの手順で行った。

二〇〇九年再調査を通じての『原理』の調査結果は、先の二つの表に集約して示されている。第一の表は、弘前という都市に、どこからどのような目的で来訪しているのかの検証であった（表7）。まず第一にこの点を、二〇〇九年調査と比較してみる。

同様に、第二の表は、弘前から、人々がどこに向かうのかを集

計したものである（表8）。第二に、同じくこの表を二〇〇九年調査と比較しよう。

これら『原理』調査の検証を踏まえた上で、二〇〇九年調査では、現在の状況に即した形で、別の集計も行ってみた。そこから見えてくる、この追試の現代的意義を問うていこう。これが第三である。

調査は、二〇〇九年（平成二十一年）十月二十二日（木曜日）に実施した¹¹⁾。朝夕のラッシュ時は避け、調査員は午前八時半に集合して、九時前から調査を始め、調査終了を午後五時とした。この時間帯を選んだ結果、高校生の通学は調査できたが、一般の通勤者は調査できていない。とはいえ、一部通勤はあったので、データとしてはこれで満足することとした。調査は、この時間中、弘前駅から駅前のバスターミナルの間で、バスないし鉄道を待っていると思われる人に次々に声をかけていく方法をとっている。一九五五（昭和三十）年調査では、バスの待合室が存在し、そこに集まっている人に対して行ったということが、先述の通り、駅の二度の改修でバスの待合室がなくなり、乗客は数ヶ所に分かれた停留所でバスを待つ構造となっている。また停留所も弘前の都市域の変化に合わせて、本来は駅の西側のみであったものが、現在は駅の西側と東側（城東口）の二つに分かれている。そ

¹¹⁾ 本来はその二週間前の十月八日を予定していたが、台風接近により延期した。実は二十二日も新型インフルエンザ流行のため、一部の高校が休業しているという状況に直面したが、この日は調査を実施した。結果として、多くの高校生が調査に協力しているのでインフルエンザによる休業の影響は少ないと考えられる。

ここで、バス停でバスを待つ人、駅に降り立った人、J R弘前駅の待合室の他、併設されている弘南鉄道弘前駅の待合室でも調査を行った。

一九五五年調査と同様に、二〇〇九年調査でも、調査対象者は基本的には鉄道・バスの利用者であったが、二〇〇九年の調査では一九五五年にはなかった駅ビルを訪れただけの人もいる。また一九五五年には、弘前という都市の周縁にあった弘前駅が、当時から都市域が拡大して現在までに駅の東側にも市街地が広がっており（後述参照）、その新しい市街地と旧市街地とを徒歩で往復していた人もいくつか拾っている。

筆者を含め、調査員九名で、三一五名から話を聞いた。ただし、バスが途中でやってきて途中で聞き取りが終わったなど、完全でないデータもある。適宜、利用できるデータを用いて話を進める。調査対象者の属性についても、あとで述べたい。

まずは調査データを整理して、『都市社会学原理』一一九頁に掲載されていた表7の五十年後を検証してみよう。

表9を見ていただきたい。まず、総計（弘前市民を含まない）から見ていくと、一九五五年調査（表7）でpersonalな関係三〇・二三％に対し、二〇〇九年調査では二〇・三％となっていて、personalな関係が占める割合が小さくなっている。とはいえ、それでも、personalな関係も三九ケースをえられたので、比較可能なサンプル数と考えられる。

調査対象者の内訳の中で最も大きく違うのは、県内居住者よりも、県外居住者が圧倒的に多いことである。一九五五年の調査では、八六名中、一八名（二〇・九％）が東京からの来訪者であ

り、これがおそらく、県外からの来訪者のすべてであったが、二〇〇九年調査では、弘前市外からの来訪者一九二名中一〇八名（五六・三％）が県外からであった。都道府県別に見ると、東京都に在住者が二四名とやはり圧倒的に多い。また、現在では弘前市の商圏に含まれてしまう隣県・秋田県の大館市からも一七名が数えられており（うち一〇名が⑩映画その他の娯楽となっている。ことにも注意。調査中、弘前の中心商店街に食事に来た大館在住の女性の集団に遭遇した）、近隣の秋田市、岩手県盛岡市、北海道函館市からもそれなりの来訪者があることが分かる。しかしやはり印象的なことは、北は北海道から南は鹿児島まで、様々な場所から弘前を訪れるようになってきていることである。なかでも目立つのは、県外から訪れている三六名にもおぼろげな観光客である。一九五五年調査ではその項目すらないので、⑰海水浴・登山・慰安に入れてある。

さて、肝心の、personal／personalな関係の対比について確認してみよう。結果は、この半世紀の変化を象徴するものとなった。

上に述べたように、県外からの来訪者が非常に多いので、表7の都市／町村の二区分を、表9では都市・県外・町村の三区分に変えて計算してみた。なお県外については、都市居住者（各県の市や東京都の区部居住者）九二名に対し、町村居住者は四名と少なく、不明の一二名も状況から見て都市居住者として扱ってかわらないように思われる。

さて、一九五五年の調査では、上にも述べたように、都市からの来訪者にpersonalな関係が多く、町村からの来訪者に

表9 他市町村住民の弘前市来訪目的別調査（2009年10月）

来訪目的→	impersonalな関係					personalな関係										不明	計					
	① 公用	② 社用	③ 商用	④ 自由業用務	⑤ その他の団体用務	⑥ 通勤	⑦ 通学	⑧ 買い物	⑨ 映画その他の娯楽	⑩ 病院その他保健	⑪ 神仏詣	⑫ 親戚訪問	⑬ 友人訪問	⑭ 知人訪問	⑮ 病人見舞			⑯ 法要・墓参・婚葬	⑰ 海水浴・登山・慰安	⑱ 飄然と遊びに	⑲ 帰省	その他
居住地↓																						
都市	青森市				1	1									2					1		7
	黒石市					1		3	1	3	1											9
	五所川原市							1				3										5
	八戸市																			1		2
	都市小計 (弘前市を除く)				1	2	1	5	1	3	4			2			2			2		23
弘前市	3	13.0%										20	87.0%								100%	
弘前市	4	4	4	4	4	9	17	27	12	14				2	2	4	3	4	2	3	7	122
弘前市	16	11.8%											96	88.2%								100%
県外	北海道札幌市																	1				2
	北海道函館市																2		1			3
	北海道旭川市																			1		1
	秋田県秋田市									1			1					2	2		1	7
	秋田県大館市							1	1	10										1		17
	岩手県盛岡市			1		1														1		4
	岩手県北上市																					1
	宮城県仙台市		3																1			3
	群馬県																			1		1
	茨城県																			2		2
	千葉県		2																6			8
	埼玉県																					2
	東京都	1	8		1										3	1	7				3	24
	神奈川県										1									8		10
	静岡県					1																1
	愛知県																		3			4
	岐阜県												1									1
	京都府		1																			1
	大阪府		3																			3
	兵庫県		2		1																	4
	岡山県	1	1																1			3
	香川県		1																			1
	高知県					1																1
福岡県					1													2			3	
鹿児島市																		1			1	
市区	1	19	1	3	2		1	2	12				1	7	4	27		4	1	7	92	
町村	1												1			2					4	
不明		3		1														7			1	12
県外小計	2	22	1	4	2		1	2	12				1	1	7	4	36		4	1	8	108
県外小計	31	28.7%											69	63.9%							7.4%	100%
町村	弘前市岩木							1	2		1											4
	西目屋村								2													2
	藤崎町(藤崎・常盤)					2			5													7
	青森市浪岡					1		3	1		1										1	7
	平川市(平賀・尾上・碓ヶ関)					1	3	4	1	2	4				5				1			22
	大鰐町					1	1	1	2		1											6
	金木町										1											1
	鶴田町														1							1
	板柳町							2	4													9
	鯉ヶ沢町																					2
町村小計					5	6	20	6	2	13				6				1		2	61	
町村小計	5	8.2%											54	88.5%							3.3%	100%
不明	1																					1
総計(弘前市民、不明含まない)	2	22	1	5	9	7	26	9	17	17	0	2	1	1	13	6	36	1	6	1	10	192
総計(弘前市民、不明含まない)	39	20.3%											143	74.5%							5.2%	100%
総計(弘前市民、不明含む)	6	27	1	9	13	16	43	36	29	31	0	2	3	3	17	9	40	3	6	4	17	315
総計(弘前市民、不明含む)	56	17.8%											242	76.8%							5.4%	100%

personalな関係が多い、ということを立て証していた。これに対し、二〇〇九年の結果は次のようなものとなった。すなわち、県内の居住者については、バスや鉄道などの公共交通機関を利用して都市に訪れる人は、都市・町村いずれからくる場合でもpersonalな関係が多い（いずれも約九割弱）。これに対し、県外からの来訪者には、観光客などpersonalな関係も多く含まれるが、全体の約三割は依然としてimpersonalな関係、すなわち機関に対する関係である。

おそらく、県内での都市と都市の関係までpersonalなものに偏ったのには、交通機関についてのこの半世紀の変化が反映していると考えられる。このことはあとで、調査対象者の属性を検討することから考えていきたい。県外からの訪問者のうち、依然として三割がimpersonalであったというのも興味深い事実である。この点についてもあとで検討してみたい。

ともかくも、こうして、『都市社会学原理』で行われた調査を五十年後に再現してみると、現在では、人の流れを単純に都市と町村に区分するのではその内実を十分に検討できないということがわかる。とはいえ、それでもなお、結節機関説は有効であり、この視点を、今一度、現代都市の現状に当てはめなおして再考していくことが必要と思われる。

とはいえ、ここではもう一枚の一九五五年調査の表、表8について、二〇〇九年調査による再検討を先に進めてしまおう。

(四) 二〇〇九(平成二十一)年再調査の結果と比較②

——弘前から、どこに行くのか

さて、今度は、弘前から弘前の外へと出かける方について見ていこう。ここには弘前市民のみならず、弘前駅・バスプールを利用して、つまり、弘前の交通機関を利用して、どこかに出かけるケースも含まれることになる。

まず全体の数を確認してみると、弘前への訪問者が数多く拾えたのに対し、弘前の外へ出て行く者はごく限られた数しかえられなかった。都市(弘前以外)に出かけたもの一三名、県外に出かけたもの三名(以上は、表8ではいずれも都市への旅行先としてまとめて数えられている)、弘前市外の観光地に出かけたもの七名、町村に出かけたもの二名という結果である。基本的に——筆者自身の生活を考えてみれば当たり前なのだが——通勤・通学を除けば、県内の移動は、多くの弘前市民は自家用車を利用する。また盛岡、仙台、さらには東京まで、鉄道の他に高速バスも利用されており、そのバスターミナルは、駅から少し離れた場所にあつて、そうした数も拾うことができていない。空港行きのバスもバスターミナル始発であり、そうした弘前の事情をよく知らない県外からの訪問者のみが弘前駅前のバス停を利用することになつている。

ともあれ、できあがつた表を見てみよう。

表10 乗客者の行先別目的調査を通じてみた弘前市と他聚落社会相互間の社会的形態（2009年10月）

来訪目的→	impersonalな関係					personalな関係														不明	計									
	① 公用	② 社用	③ 商用	④ 自由業用務	⑤ その他の団体用務	⑥ 通勤	⑦ 通学	⑧ 買い物	⑨ 映画その他の娯楽	⑩ 病院その他保健	⑪ 神仏詣	⑫ 親戚訪問	⑬ 友人訪問	⑭ 知人訪問	⑮ 病人見舞	⑯ 法要・墓参・婚葬	⑰ 海水浴・登山・慰安	⑱ 飄然と遊びに	⑲ 帰省			その他								
都市	行き先↓																													
	青森市	1							2			1	1	1			1												7	
	黒石市							2										1											4	
	十和田市																		1										1	
	むつ市			1																									1	
都市小計	1	1			1		3	2				1	1				3										0	13		
		3		23.1%								10	76.9%														0%	100%		
弘前市	4	24	1	7	12	16	39	36	27	30		1	2	1	15	9	18	2	6	4						12	266			
		48		18.0%								206	77.4%													4.5%	100%			
県外	秋田県能代市		1																										1	
	宮城県仙台市		1																										1	
	東京都				1																								1	
	県外小計		2		1																						0	3		
		3		100.0%								0	0.0%													0%	100%			
市外観光地	岩木山																	1											1	
	白神山地				1													3											4	
	八甲田山																	2											2	
	市外観光地計				1													6									0	7		
		1		14.3%								6	85.7%													0%	100%			
町村	弘前市岩木												1					6											7	
	平川市(平賀・尾上・碓ヶ関)	1					1								1											1		4		
	大鰐町													1															1	
	金木町																	4											4	
	板柳町																								1				1	
	深浦町																	2											2	
	青森市浪岡																												1	
	藤崎町									1						1														1
	町村小計	1					1			1		1	1	2			12									2		21		
		1		4.8%							18	85.7%														9.5%	100%			
不明																	1	1								3	5			
総計(弘前、不明含まない)		2	3	0	2	1	0	4	0	2	1	0	1	1	2	2	0	21	0	0	0					2		44		
			8		18.2%							34	77.3%														4.5%	100%		
総計(弘前、不明含む)		6	27	1	9	13	16	43	36	29	31	0	2	3	3	17	9	40	3	6	4				17		315			
			56		17.8%							242	76.8%													5.4%	100%			

まず行き先が都市の場合。一九五五年調査よりは割合は少なくなっているが、町村を行き先にする場合に比べれば、やはり、impersonalな関係の割合が多い。

県外についてはサンプルは少ないが、すべてimpersonalな関係となっており、都市の結節機関説は、このデータからも一応、論証はできそうである。

町村に関しては、市外の観光地に向かう人も多かったが、これはほとんどが県外からの観光客で、弘前に宿泊などして観光に出かけているものである。なかには観光ガイドや、知人の案内などで市内の居住者もこうした観光地にでかけている。もちろん、実際にはもっと多くの人の動きがあるはずだが、県内の居住者が観光で動くとすれば自家用車利用が多いはずなので、駅前では拾えないだろう。

以上、『原理』に示されていた表7、表8の半世紀後の再検証を行ってみたが、まずは基本的に、『原理』で主張する都市の結節機関説をあらためて確認できる結果となっている。

ただし、この二時点の間には当然ながら大きな変化が横たわっている。ここでは二点を指摘しておきたい。まず第一に、弘前という都市がこの間に組み込まれてしまった、全国的な地域間関係を考えなければならない。これが第一点である。

このことともに、第二点目として、駅という場所の変化、公共交通機関という機関のもつ意味合いの変化がある。弘前は青森県の県庁所在地ではない地方中核都市である。こうした地方都市ならばどこでも抱えている都市の中心性の問題について、この駅前という場の変化と絡めて、後で少し詳しく考えてみるつもりであ

る。そのためにも、もう少し、二〇〇九年駅前調査に、『原理』とは違う形で検討を加えて、このデータが持っている意味について考えておきたい。

(五) 駅前空間を利用する人々

そもそも、駅前で鉄道を待ったり、バスを待ったりする人とはいかなる人々なのだろうか。

『原理』の調査・研究は、都市の結節機関説の論証にあったから、impersonal／personalな関係を分けた上で、とくにimpersonalな関係に注意を集中して論証を行っている。その上で、駅を訪れる弘前外の居住者や、また駅に集まった人々が弘前の外のどこに出かけるのかに興味を注いでいた。

とはいえ、ここで見たように、駅の周りには、impersonalなもののよりも、personalな関係がよりいっそう堆積している。半世紀たって、その傾向はより強まっている。このことは実は、公共交通の利用者の属性にも関係する。

そして、ここでは全く検証されていない、次のデータが大量に残る。つまり、弘前市民が、弘前のどこかに移動する、そういうケースである(表9、表10の表中にはすでに記載しておいた)。一九五五年調査では、このデータの検討は行われていない。この時点では、駅は、都市と都市・都市と農村を結ぶ人の行き交う場であった。今はその意味合いを大きく変えているようである。

弘前駅の周りに集まっている人々はいったいどのような人々なのか。そして彼・彼女らは、駅を通過してどこに行こうとしているのか。このことを、二〇〇九年調査から、今一度、『原理』の課

題を離れてあらためて考えてみることにしたい。

①誰がどこへ？

まず、一九五五年調査の結果表（表7、表8）は、弘前駅に集まった人々の行動をすべて網羅するものではない。この点を今一度確認しておこう。

弘前駅前で、そこにいた人々に調査をするなら、本来、次の四つのカテゴリーを想定しなければならないはずである。

- ① 弘前市民が、弘前のどこかに行くケース
- ② 弘前市民が、弘前以外のどこかに行くケース
- ③ 弘前以外の住民が、弘前のどこかに行くケース
- ④ 弘前以外の住民が、弘前以外のどこかに行くケース

表7はこのうち、③④を集計したものであり、表8は、②と④を集計したものである。要するに、これに①が加わって、駅に集まる人々の全体となるはずである（表9・表10には記載）。

二〇〇九年調査では、対象者三二五名中、不明を除いて、弘前に居住している人は一二二名（三八・七％）であった。これに対して、弘前以外の県内都市住民が二三名、町村部住民が六一名、県外から来ていた人が一〇八名である。弘前市民が弘前駅をもっとも多く使っているのである。また、表10・弘前駅から外への行き先は四四ケースしかないが、三一五名の行き先のうち、二六六名（八四・四％）は弘前市内に用事があった。要するに、弘前駅に集まる人々は、その多くが弘前を何かに使う目的で来ているのである。

このことを念頭に置いた上で、そもそも駅前にいる人はどういう人々で、そして何のためにここに来ているのか、考えていこう。

②属性について

表11は、二〇〇九年調査の対象者の属性のうち、性別と年齢を、居住地別に見たものである。弘前駅前に集まっている人の属性は、実は、居住地別にはつきりと違いが見られる。全体の年齢を見れば、一〇歳代と六〇、七〇歳代の二ヶ所にピークがあるが、その居住地を県内と県外で分けてみると、年齢のピークには大きなズレが見られた。

県内に居住する人では、一〇歳代と七〇歳代が多い。他方、県外から来ている人に一〇歳代はなく、かわりに四〇歳代と六〇歳代にピークがある。これらの人々の職業を示したものが表12である。表11・表12をあわせて解釈してみると、単純に言って次のようなことがおこっているようである。

県内市町村からは、高校生の子供たちと七〇歳代を中心としたお年寄り、無職や主婦が多く、駅前に集まっている。他方、県外からは、四〇歳代の会社員と専門職（ここではとくに医療関係が多い）、そして六〇歳代の退職直後の無職層が多いようである。

こうした年齢分布の背景として、県内に関しては、自家用車利用のできる層が、駅前にほとんど現れていない点を強調すべきと思われる。表11を男女別に見ると、女性では五〇歳代や二〇歳代もそれなりの数が来ているのだが、男性ではこの年齢層はとくに少ない。仕事でもプライベートでも、今や自家用車が主に使われるので、長距離移動する場合でも、駅は自家用車を利用する層にはほとんど使われることはない。それ以外の子供やお年寄り、そして女性が多いのはそのためである。

もっとも、表11に見られる男Ⅱ少、女Ⅱ多の構図は、男女の社

表11 調査対象者の属性 性別・年齢・居住地

男	県外	県内				計	
		弘前市	市	町村	不明		
19歳まで		5	2	11		18	18.2%
20歳代	2	1				3	3.0%
30歳代	5	2	1			8	8.1%
40歳代	11	3				14	14.1%
50歳代	8	3	2	1		14	14.1%
60歳代	15	3		2		20	20.2%
70歳代	3	6	1	3		13	13.1%
80歳代以上	4	3		1		8	8.1%
不明				1		1	1.0%
計	48	26	6	19	0	99	100.0%

女	県外	県内				計	
		弘前市	市	町村	不明		
19歳まで		17	5	14		36	16.9%
20歳代	7	4	3	2		16	7.5%
30歳代	4	6		1	1	12	5.6%
40歳代	9	4		1		14	6.6%
50歳代	4	12	4	6		26	12.2%
60歳代	24	19	4	5		52	24.4%
70歳代	10	24	2	9		45	21.1%
80歳代以上		8	1	2		11	5.2%
不明				1		1	0.5%
計	58	94	19	41	1	213	100.0%

男女計	県外	県内				計	
		弘前市	市	町村	不明		
19歳まで	0	22	7	25	0	54	17.1%
20歳代	9	5	3	2	0	19	6.0%
30歳代	10	8	1	1	1	21	6.7%
40歳代	20	8	0	1	0	29	9.2%
50歳代	12	15	6	7	0	40	12.7%
60歳代	39	22	4	7	0	72	22.9%
70歳代	13	31	3	12	0	59	18.7%
80歳代以上	4	11	1	3	0	19	6.0%
不明	0	0	0	2	0	2	0.6%
計	107	122	25	60	1	315	100.0%

表12 調査対象者の属性 職業

	県外	県内				計				
		弘前市	市	町村	不明					
会社員	32	会社員	8	会社員	3	会社員	1	会社員	44	14.0%
会社役員	1					会社役員		会社役員	1	0.3%
公務員	3	公務員	1	公務員	1	公務員		公務員	5	1.6%
事務職員	1	事務職員	2	事務職員	2	事務職員		事務職員	5	1.6%
団体職員	1					団体職員		団体職員	1	0.3%
		団体役員	1			団体役員		団体役員	1	0.3%
		派遣社員	1			派遣社員		派遣社員	1	0.3%
医師	5	医師	2			医師		医師	7	2.2%
教員	2					教員		教員	2	0.6%
通訳	1					通訳		通訳	1	0.3%
調理師	1			調理師	1	調理師		調理師	2	0.6%
		看護師	1	看護師	1	看護師		看護師	2	0.6%
福祉関係	1	福祉関係	1			福祉関係		福祉関係	2	0.6%
保育士	1			保育士	1	保育士		保育士	2	0.6%
美容師	2					美容師		美容師	2	0.6%
		自営業	2	自営業	1	自営業	1	自営業	4	1.3%
自由業	1					自由業		自由業	1	0.3%
飲食業	1	飲食業	1			飲食業		飲食業	2	0.6%
販売	2	販売	1			販売		販売	3	1.0%
		清掃	1	清掃	1	清掃		清掃	2	0.6%
		病院付添	1			病院付添		病院付添	1	0.3%
		農業	2	農業	3	農業		農業	5	1.6%
パート	1	パート	5			パート		パート	6	1.9%
		アルバイト	1	アルバイト	1	アルバイト		アルバイト	2	0.6%
		フリーター	1	フリーター	1	フリーター		フリーター	2	0.6%
主婦	7	主婦	10	主婦	4	主婦		主婦	22	7.0%
学生	1	学生	1	学生	2	学生		学生	5	1.6%
				短大生	1	短大生		短大生	1	0.3%
大学生	3	大学生	3	大学生	4	大学生		大学生	11	3.5%
		高校生	12	高校生	5	高校生		高校生	39	12.4%
		中学生	4			中学生		中学生	4	1.3%
		小学生	5			小学生		小学生	5	1.6%
無職	35	無職	47	無職	10	無職	12	無職	104	33.0%
不明	5	不明	9	不明	4	不明		不明	18	5.7%
計	107	122	25	60	1	315	100.0%			

交性の違いから考えておくべきかもしれない。先にも触れたが、高齢女性には、グループで行動したり、あるいは都市でのクラブ活動参加のために駅前に現れたりといったことが目立つ。す

なわち高齢女性の多くが趣味や交友に絡めて駅前に現れていたうなので、こうした高齢男女の行動パターンの違いも現れているのかもしれないのである。

表13 弘前駅前に集まった人々の行き先

①弘前での行き先

	県外から	町村から	市部から	弘前内から	計	
病院	9	21	5	19	54	20.3%
学校	7	17	7	15	46	17.3%
文化施設(スポーツ含む)	1	5	2	14	22	8.3%
中心市街地	12	2	1	10	25	9.4%
大型店	2	3	1	16	22	8.3%
駅ビル				1	1	0.4%
美容院			1		1	0.4%
公共機関		1		2	3	1.1%
会社	1	1		4	6	2.3%
団体	1		1		2	0.8%
ホテル	9	1		1	11	4.1%
寺社	1			3	4	1.5%
駅(切符を買いに)		2		8	10	3.8%
宝石の展示会	1				1	0.4%
観光地(市内)	18		1		19	7.1%
個人宅(カミサマ含む)	8		4	2	14	5.3%
不明	12	1	1	11	25	9.4%
計	82	54	24	106	266	100.0%

②弘前駅前を經由して他地域へ、その行き先

	県外から	町村から	市部から	弘前から	計		
学校		黒石市	1	黒石市	1	2 4.5%	
		平川市尾上	1	青森市	1	2 4.5%	
病院	平川市平賀	1	青森市浪岡	1	藤崎町	1 3 6.8%	
						0.0%	
会社				秋田県能代市	1	1 2.3%	
				青森市	1	1 2.3%	
ライブを見に行く		青森市	1		1	2.3%	
観光地(市外)	岩木町	6				6 13.6%	
	岩木山	1				1 2.3%	
	白神山地	3		白神山地	1	4 9.1%	
	八甲田山	2				2 4.5%	
	黒石市	1				1 2.3%	
	五所川原市金木	4				4 9.1%	
	深浦町	2				2 4.5%	
	平川市碓ヶ関	1				1 2.3%	
					十和田市	1	1 2.3%
					青森市	1	1 2.3%
個人宅	黒石市	1				1 2.3%	
			弘前市岩木	1		1 2.3%	
				青森市	1	1 2.3%	
				大鰐町	1	1 2.3%	
不明(県内)				平川市尾上	1	1 2.3%	
				青森市	2	2 4.5%	
	板柳町	1				1 2.3%	
不明(県外)						1 2.3%	
				宮城県仙台市	1	1 2.3%	
				東京都	1	1 2.3%	
計	24	4	1	15	44	100.0%	

③行き先について
 さて、これらの人々の行き先にも特徴ははっきりと現れている。表13は、人々がどの何を目当てに移動しているのかを検討したものである。弘前での行き先と、弘前を經由して別の地域に行く場合の行き先とを、それぞれわけて表示してみた。

まず弘前での行き先はおもに五つ。なかでも次の二つが群を抜いて多い。第一は病院、第二は学校である。弘前は、最初に述べたように、戦前は軍都であったが、戦後は学都となった。筆者も所属する弘前大学は、戦前の旧制弘前高校であり、医学部もあり、大学付属病院が青森県の高度医療を担う中心的な病院となっている。また戦中の軍病院を引き継いだ国立病院も弘前にある。高等学校も、青森、八戸と並んで弘前に集中しており、こうして、一〇代後半の子供たちと、病院通いのお年寄りという、いずれも自家用車の使えない立場の人々が、弘前駅に集まり、そこから自分の目的の場所へと散っていく構図が見えてくる。一九五五年と比べると、高校進学率ははや一〇〇%近くまで上昇している。また高齢化および医療化社会の確立によって、多くの人が病院に通う。このことが、この二時点の調査の結果を大きく変えた要因であると考えられる。

こうした病院と学校に次いで、第三に文化施設があげられる。カルチャーセンターなどである。これも学校教育機関が集中する学都の性格を表している。そしてさらに第四に商業施設の集まる中心市街地、第五に郊外に展開する大型店があげられる。商都としての側面である。

こうして弘前駅前は、弘前市民を中心として、その周辺農村や周辺の小都市の住民たちのうち、高校生やお年寄り、さらには女性、学校・病院・文化施設・商業施設を利用する際の交通の結節点として利用されている場であるということが出来る。逆に言えば、先にも指摘したように、県内在住の人々のうち、二〇歳代から五〇歳代の、とくに男性の姿が見えないのは、自家用車など

他の交通機関を利用してからのであろう¹²⁾。

これに対し、県外から来ていた人の行き先には別の特徴が見られる。県外からの来訪者には、今や大きく分けて二つがある。一つは旅行に来た人々で、平日の昼間であることを反映して、退職後の夫婦が旅をしているケースが多かった。弘前市内でも、弘前城やりんご公園などを訪れており、たいいてい、弘前を見た上で、白神山や八甲田山に向かったり、黒石温泉郷や金木の斜陽館(太宰治記念館)・津軽三味線会館を訪ねるなどしている。ちなみに、調査を行った二〇〇九年は太宰治生誕一〇〇年で様々なイベントもあり、弘前大学の前身・旧制弘前高校は太宰の母校であった、そうした意味もふくめて観光客の多かつた年でもある。また、青森では二〇一〇年末に新幹線新青森駅開業が迫っており、旅行者の動向は、全国規模の動きの中でさらに変化を余儀なくされるものと思われる。

もう一つは、会社員や専門職の人々が弘前を訪れる場合で、弘前には、観光都市としてホテルや、またとくに病院の集積もあって病院や医療機関を訊ねる人が多かつた。調査のこの日も、市内のホテルを利用して医学系の学会が開催されており、そこに集まった関係者が多数見られた。また関係者についてきた知人(た

¹²⁾ もちろん、先に述べたように、朝のラッシュを避け、夕方五時で調査を終えているため、本調査では通勤の利用者、とくにサラリーマンが拾えていない(「原理」の調査も同様かもしれない)。もっとも、ここで見たような平日朝から夕方までの利用者は、駅での滞在時間が長いから我々の調査にも応じてくれるが、通勤ユーザーは、駅を利用して長居はしない。本調査でも数名のサラリーマン通勤者はいたのだが、ほとんどインタビューには答えてもらえなかつた。

たとえば医者である夫についてきた妻)が、弘前観光をしている途中
で駅に立ち寄ったというケースも多かった。学会には県内の関係者
も出席していたはずだが、県内在住者はデータには表れていな
い。多くは鉄道・バスではなく、自家用車を利用していたのだろう。

こうしてみると、地方中都市で駅・鉄道やバスといった公共交
通機関を利用する人々には、次のような大きな特徴が認められる
と言つてよい。すなわち、自家用車に乗れないが、中心都市の機
能を利用せざるをえない人々——子供・高齢者・女性・県外遠方
からの旅行者——である。中心都市の機能としては、とくに病
院・学校・文化施設・商業施設・観光施設が活用されている。他
方で、経済・政治的な都市機能の利用に関しては、県内の移動は
自動車などでまかなわれていると考えられ、遠方から訪れた人の
みが駅を利用して¹³⁾いる。

とはいえ、そもそも『原理』の調査当時から、都市の姿そのも
のも大きく変わっている。そしてそれにあわせて、周辺都市・農
村部の様子も大きく変化した。これらのことがもつ、結節機関説
の半世紀後の意味は別に詳しく論じてみたいと考えているが、こ
こでは『原理』のもう一つの青森県内調査、山村である西目屋村
の研究についても、調査地のその後を報告しておきたい。

¹³⁾ これらの特徴は、他の地方都市でも同じように見られるものと思われ
る。ただし青森県津軽地方は工業化がほとんど展開しなかった土地柄
で、弘前には工業集積はほとんどない。産業化の進展という観点で見
ると、近代都市としての特徴をほとんど持たない都市である。にもか
かわらず、鈴木榮太郎のように機能集積で見る都市論からすれば、弘前は有
数の文化教育・医療・商業施設の集積地帯であり、地方中核都市とし
ての資格をはっきりと持っている。弘前という都市は、結節的機関説導出
の舞台として、もつともびつたりくる都市であったと言えそうである。

四、西目屋村の五十年後——消えた集落・砂子瀬と川原平

青森県で行われたもう一つの調査、西目屋村大秋調査もまた、
病床の鈴木榮太郎が直接手がけたものではなく、北海道大学の教
員・学生のスタッフが鈴木¹⁴⁾の助言を聞きながら実施したものだとい
う。ごく簡単に紹介すれば、次のような内容の研究が行われていた。

青森県中津軽郡西目屋村大秋集落は、「弘前市からバスで西目
屋村の役所所在地の田代という部落まで行って、そこから徒歩で
百四五十米の高度の峠を越したところにある。」(『原理』一〇四
頁)いま、地図を示せば、図2のとおりである。この大秋とい
う集落に、当時七三戸の暮らしがあり、その全戸調査の結果から通
婚圏、姻戚関係が、さらに大秋の人々の商品購入先が、さらには
大秋の人々にとって一番近い町・田代にある機関と、大秋の人々
との関係が分析されている。また、田代発弘前行きバスの乗客
への調査も実施されている。

筆者は、図2にもある、西目屋村の別の集落、砂子瀬・川原平
について、一九九八年から調査を続けてきた。大秋が、田代から
北にのぼった都市からの最終集落であるとする、川原平は西側
にある最終集落である。大秋と違い、田代から川原平までは、村
市、藤川、居森平、砂子瀬と連なっている。

川原平と砂子瀬は、先述のように二〇〇一(平成十三)年度中
に、現在建設が進められている津軽ダムによる水没移転によつて
その歴史を閉じた。いまその約半分の戸数が田代に転居している
が、村としての歴史はすでに終わってしまったといつてよい。大
秋はもちろん現在も続いている。

このうち砂子瀬は、一九六〇（昭和三十五）年に建設された目屋ダムによって一度移転を経験しており、今回が二度目の移転であった。この昭和三十年代の移転の直前に、津軽民俗の会（代表・松木明）による大規模な民俗調査が実施されており、さらにその調査の貴重な記録として、森山泰太郎『砂子瀬物語』（一九六八年）も編まれている。大秋での調査とほぼ同時期に行われた調査であり、筆者はこの時の記録と現在までの変化を、かつてかなり丹念に追ったことがある。詳しくは、拙稿（西目屋地域生活文化調査委員会、二〇〇五所収など）を参照いただくとして、大秋のその後と関係ある限りで紹介しておきたい。¹⁴⁾

まず、『原理』に登場する大秋の主産業は炭焼きとよっており、隣の白沢集落二九世帯のうち、二五戸が農業兼薪炭業となっている。大秋・白沢調査は一九五五（昭和三十）年の前後に行われたと考えられるが、薪炭業という面から見れば、実に微妙な時期に行われた調査と言える。いま、中弘地区（弘前市および中津軽郡）の薪の生産実績を確認すると、一九五二（昭和二十七）年一つのピークがあり七万六千立米、さらに一九五八（昭和三十三年）年が八万立米を越えて、最大生産量となっている。しかしその直後、一九五九（昭和三十四）年には生産量は一気に二万四千立米まで落ち、一九六〇（昭和三十五）、一九六一（同三六）年

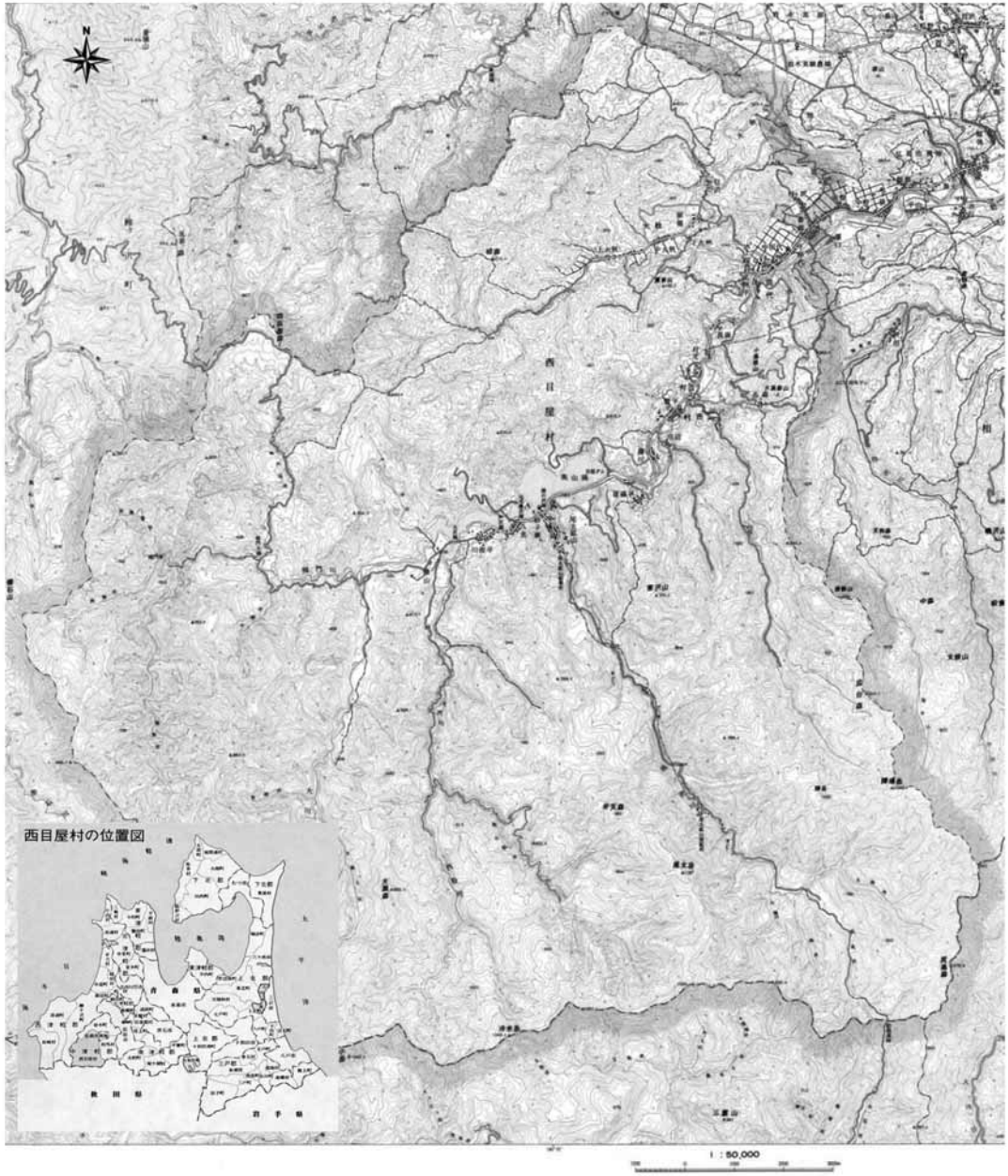
には、薪はほとんど生産されなくなるのである。

炭も同様であって、一九四六（昭和二十一年）年の二一万俵をピークに、一五万俵を上回る生産が続くが、一九五八（昭和三十三年）年には九万俵と一気に下がり、その後生産は急速に縮小する。原因は、もちろんエネルギー革命である。

要するに、『原理』の大秋調査が行われた時期というのは、山村が山村としてもっともその機能を十二分に果たした時期であり、しかもその産業構造が崩壊する直前の時期なのであった。砂子瀬・川原平の場合は、その後、鉾山が開山し、就業がこちらの方へと流れるが、大秋ではその後は都市への出稼ぎ、土木建設業、そしてリングの導入へと移行する。また戦後生まれの世代は、学校修了後、都市部へと働きに出るようになり、過疎高齢化が進行する。図3は、この間の西目屋村全体の人口推移を示したものである。今示した産業構造の転換を背景に、一九六〇（昭和三十三年）年をピークとして人口減少が進んでいる。二〇〇一（平成十三年）年の砂子瀬・川原平のダム移転によって、西目屋村の人口は二千人を切り、すでに明治の頃の人口よりも縮小してしまっていた。またここで生活している人々も、高齢者による農業を除くと、多くは弘前市への就業となっている。図4はその変化を確認したものである。

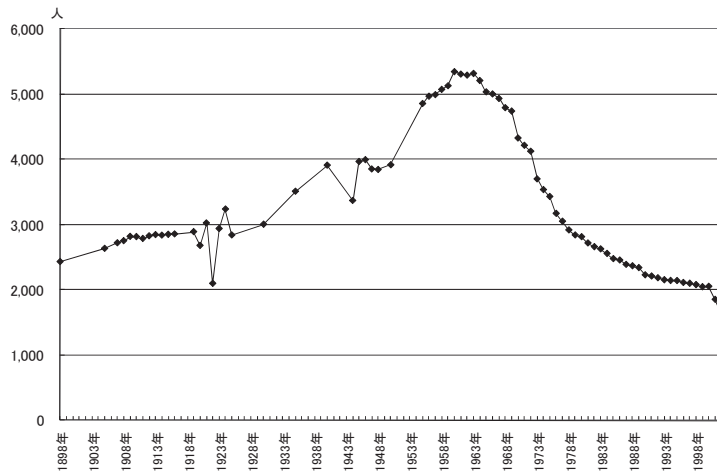
こうした産業構造の空洞化に対して、村では様々な産業おこしを行った。しかも一九九三（平成五年）年には村の山間部の多くをしめる白神山地区がユネスコの世界自然遺産に指定され、世界的にも有名な観光地となった。しかし、過疎高齢化の進行は着実に進行し、いまだは限界集落が取りざたされている。表14は、筆者ら

¹⁴⁾ なお、西目屋村の隣村・相馬村（現弘前市相馬地区）にある村で、婚姻圏について、戦後から平成期までの変化を検討したことがある。山下他（二〇〇八）の第三章を参照。なおこの調査では、ここでは十分に検証できなかった昭和三十年代から平成期にかけての山間集落の人口移動と人口構成の変化についても、詳しく検討している。



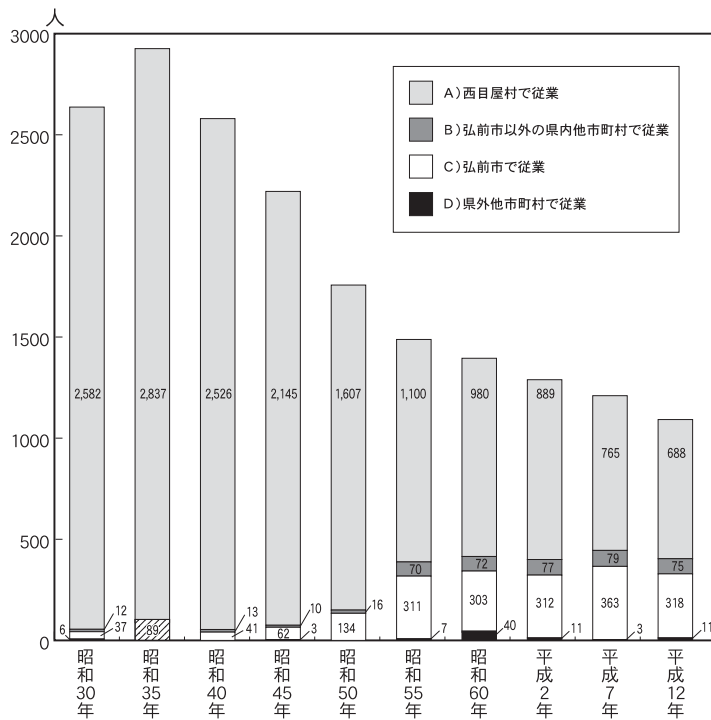
出典) 西目屋村資料
西目屋地域生活文化調査委員会 (2005) より。

図2 西目屋村管内図より



出典『青森県統計書』『青森県統計年鑑』（青森県企画部統計課）より作成。
西目屋地域生活文化調査委員会（2005，145頁）。

図3 西目屋村の人口推移



注) 昭和35年のみB)～D)の合計のみ示してある

出典) 国勢調査より作成。西目屋地域生活文化調査委員会（2005，194頁）より。

図4 西目屋村民の就業地の変遷

表14 西目屋村各集落の人口と高齢化率（平成18年度）

集落名	限界度	総計(人)	65歳以上人口(人)	高齢化率	55歳以上人口(人)	準限界 高齢化率
田代		725	261	36.0%	351	48.4%
杉ヶ沢		92	26	28.3%	43	46.7%
白沢	準限界	99	37	37.4%	56	56.6%
大秋	準限界	202	75	37.1%	110	54.5%
村市	準限界	311	111	35.7%	157	50.5%
藤川	準限界	61	27	44.3%	42	68.9%
居森平	準限界	103	44	42.7%	62	60.2%
砂子瀬	限界	2	2	100.0%	2	100.0%
川原平	準限界	6	2	33.3%	3	50.0%

出典) 弘前大学人文学部社会学研究室 (2008, 97頁)

が二〇〇六（平成十八）年度に実施した集落調査の結果である。すでにダムによって二集落が移転したが、これをダム移転による集落消滅ととるだけでは事態は十分に理解できない。

図5を見ていた
だきたい。これは
移転した砂子瀬集
落の人口ピラミッ
ドを明治、昭和、
平成の三時点で示
したものである。
明治初頭にはきれ
いな三角形を描い
ていた砂子瀬の人
口ピラミッドは、
昭和三十年代には
大きくふくれあ
がっていた。しか

しその形は変わらず、三角形であったが、すでに変化の兆しは現れている。一九五七（昭和三十二）年のピラミッドでは、〇から四歳の子供の数がこれ以前に比べて激減している。少子化が始まっているわけである。そしてここから、産業の空洞化によって、若い世代から順に都市部へ出て行くようになり、当時の働き盛りである二十歳代から四十歳代が減少しながらも、農業や出稼ぎ、公共事業などの土木作業に出ることで古くから続いてきた家を守り、この地域の歴史は守られてきた。しかしその結果、二〇〇〇（平成十二）年のグラフのように、六十歳代・七十歳代を中心とした高齢者集落に転換し、若い人が残るための雇用の場がない中、砂子瀬および川原平では、ダム移転を機に、これを「いい機会」として、町へ出て行った子供たちのところへとバラバラに転居したのである。

大秋もまた、現在、同様の立場に立たされているといつてよい。こうしたことの背景として生活圏がかわってきたことが大きい。筆者は、この原稿を書いている二〇〇九（平成二十一）年の年末に、弘前市郊外にあるホームセンターに出かけたが、そこである人に「先生、先生」と呼び止められた。大秋にすむ、もと西目屋村の総務課長M氏である。一緒に奥さんと、孫二人を連れ、贈答用のリングの段ボールなどを買い求めに来ていたのであった。孫を連れて食事などして帰るのだろうか。

すでに最周縁の山間部集落にすんでいても、生活圏は広域化し、集落にある店などは、自動車に乗れないお年寄りのたまり場にしかつけない。多くの人は自家用車を使って、広域・高速度移動をしながら、その日その日の暮らしをつないでいる。しか

図8 砂子瀬・山神平の人口ピラミッド 明治5年(1872年)

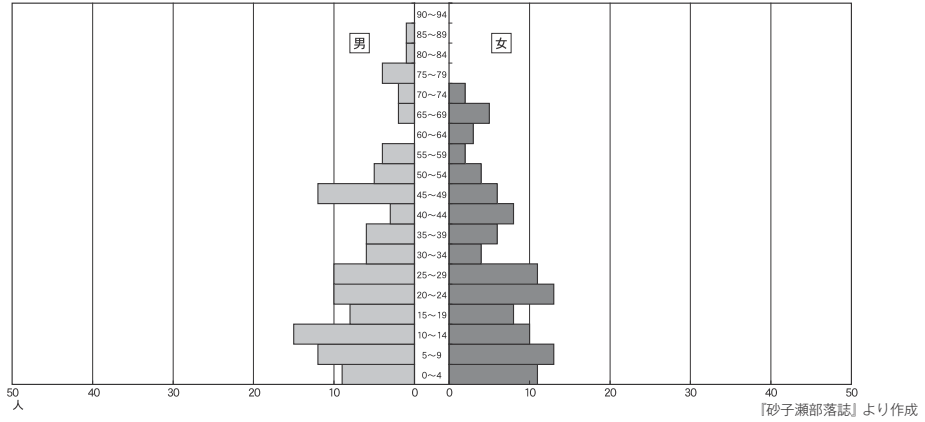


図9 砂子瀬の人口ピラミッド 昭和32年(1957年)

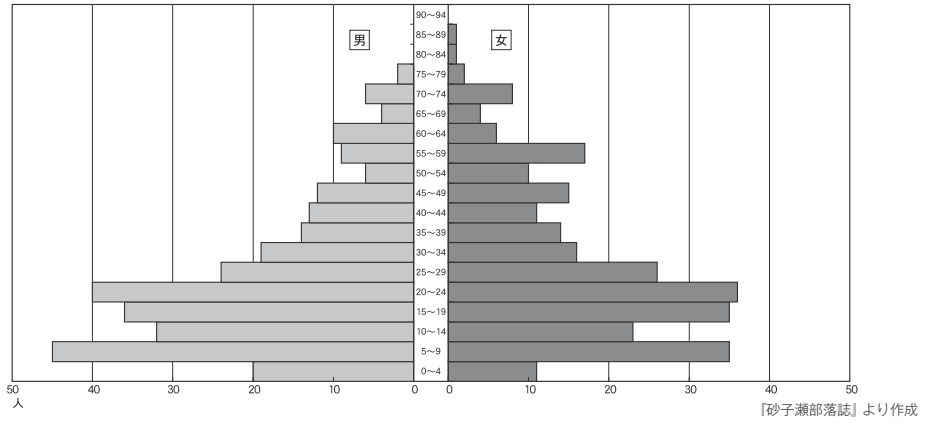
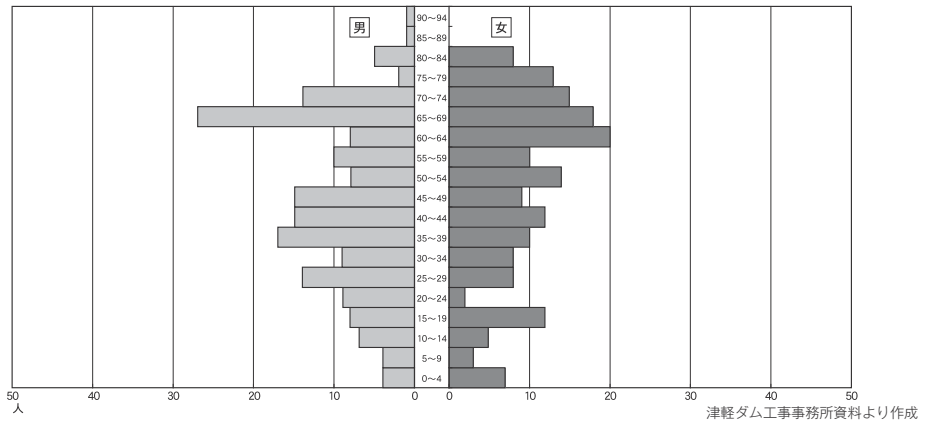


図10 平成12年(2000年)4月1日現在の砂子瀬の人口ピラミッド



出典) 西目屋地域生活文化調査委員会 (2005, 168頁) より

図5 砂子瀬集落の性別年齢別人口構成

も、その都市の場合は、しばしば郊外である。先ほどの弘前駅前調査では、公共交通を使う人がターゲットであったので、多くの人が公共交通では便利のいい中心市街地の商業・サービス業を利用していった。なかには、大館から来て弘前の中心市街地で食事をしにきていた女性の集団がいたことも記した。とはいえ、こうした駅前が集まる人々の中にも、郊外にある大型店利用者は多かった。自家用車による移動者は、よりいっそう、郊外の大型店を好んで利用している。大型店のみならず、郊外には様々な商業・サービス業が展開していて、しかもその多くが県外からの進出企業の支店である。そして実は、商業施設だけでなく県や国の公共機関ですらもはや郊外に集中的に展開している状況である。

都市とは何か。鈴木榮太郎は『都市社会学原理』の中で、結節的機関をより多く集積する場所であると、そしてその機関は本支関係で結ばれており、より大きな都市・中心性の強い都市にはより上位の機関が存在し、小さな都市にはより下位の機関が存在するとした。それから半世紀を経て、都市の形そのものが大きく変化し、さらにその本支関係は、鈴木榮太郎が考えていたときよりもより高度に、広域的に、密度濃く張り巡らされてきた。最後にこのことを、もう一度、青森県内の都市に展開する機関調査のデータを検討することから考えてみたい。五十年前の結節的機関説から、さらに二十一世紀都市を展望していくことができそうである。

五、都市の機能とその変容——調査地の再検討から見えるもの

ここでは、青森県の県庁所在都市・青森市と、津軽地方の中心都市・弘前市の二つの都市について考えてみたい。まず、二つの都市について、いくつかの地図を見比べることから、これらの都市の変化と行く末を考える手がかりとしよう。

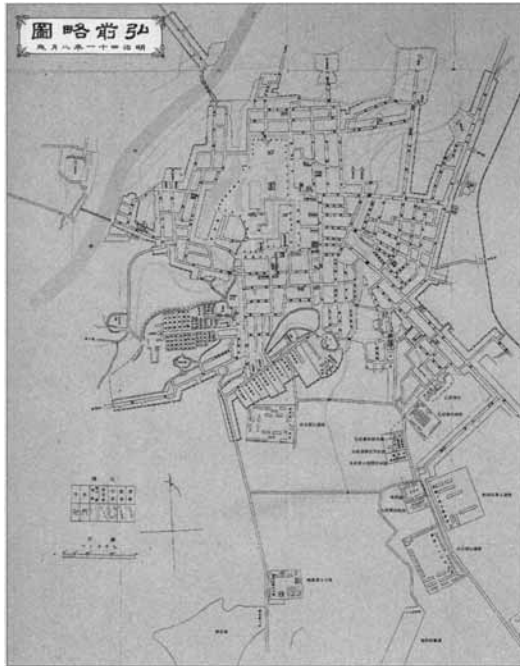
弘前市街地は、昭和三十年代・一九六〇年代以降に一気に広がった。先述のように、弘前という都市の始まりは弘前藩時代の城下町に遡るが、廃藩置県で一時衰退した後、明治中期・一八九〇年代の鉄道の開通（奥羽本線・弘前駅の開業）と、第八師団の設置によって、軍都としての成長を始める。弘前藩時代の町割りをもそのまま継承しながら、市街地から適度に離して設置された停車場・鉄道施設（図6①の東側）と、同じく郊外に設置された軍施設（同南側）とを結ぶ形で一部市街地が新しく形成される。ここでは、これらを①旧市街地と②明治発展地と区分しておきたい。¹⁵⁾

昭和三十年代までは、弘前藩時代の城下町に、明治期に形成された新市街地（その一部には、江戸から引き上げてきた藩士たちの住宅街もあった）が加わっただけの構造だった。これが『原理』が前提にしている、地方中規模都市の姿である。しかし、その後、昭和四十年代までには、この弘前でも郊外住宅団地が形成され始める。都市の拡大はその後加速度的に展開し、二〇〇三（平成十五）年に策定された『弘前市都市計画マスタープラン』

¹⁵⁾ここで紹介する弘前市の都市変遷は、以前、この都市の住民について、居住地の移動、家族の変化について調査した際に構成したものである。山下他（二〇〇八）の第六章を参照。

図6 弘前都市域の変遷 (山下他編, 2008, 272-273頁)

①明治41年(1908年)



出典) 弘前市立博物館編集・発行『絵図に見る 弘前の町のうつりかわり』(1984) 35頁より。

②昭和34年(1959年)



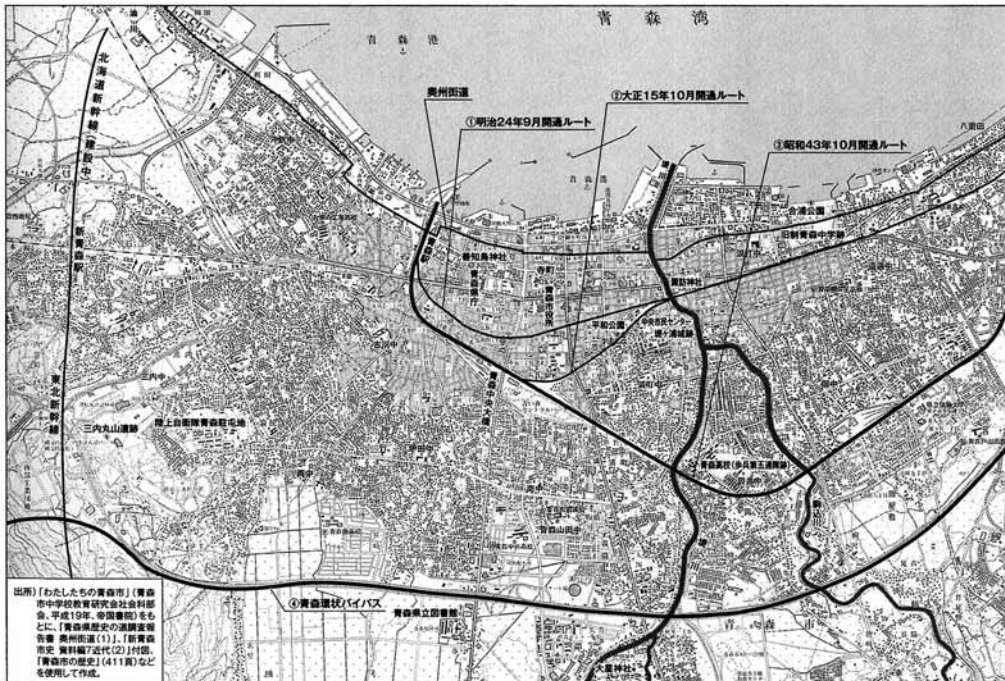
出典) 地理調査所『弘前』(1959)、
『黒石』(1957)より作成。

③平成7年(1995年)



出典) 国土地理院『弘前』(1995)、
『黒石』(1996)より作成。

図7 青森市の変遷(山下, 2009, 134頁より)



で、「市街地拡大への対応」がうたわれ、コンパクトシティが課題とされるまで、郊外の市街地の拡大が進んだ。この間に人口も十八万人弱まで伸びている。結果として、周辺の農村地帯を飲み込む形で新興住宅地が拡大した。もちろん、昭和の合併・平成合併でいっしょになった旧町村部には現在でも農村地帯が広がっている。これらを含めて、都市に組み込まれずに残っている農村部を、③農村部、新しく昭和期後半から平成期にかけて形成された住宅団地を④新興住宅地としておきたい。

いま、弘前が「コンパクトシティ」を都市計画にうたったと述べた。本来、このコンパクトシティを最初に日本で主張したのは、青森市である。青森市についても簡単にその市街地の展開を確認しておこう。

先述の通り、青森という町は、江戸時代の港町であって、都市の規模・格で言えば、弘前の方が上であった。立場が逆転するのは、青森県が成立し、青森がその県庁所在地になってからである。それでも、廃藩置県当初から、市であった弘前に対し、青森の都市形成は遅く、明治以降に発展した近代都市としての性格を強く有するものとなった。

図7は青森の都市形成を現在の地図上に示したものである。図中には、都市の拡大を確認するための線を入れているが、要するに鉄道の軌道と、国道バイパスを強調しておいたものである。E・R・バージェスの「都市の発展」(一九二五)に出てくるループとその同心円発展を地दैいつているような都市発展である。

一八九一(明治二十四)年、最初の東北本線開通時の軌道のかなに、青森という町はすっぽりと入っていた(①)。一九二六

(大正十五)年、操車場の形成でループは拡大されるが、それでもこの程度である(②)。青森は米軍による空襲で、一九四五(昭和二十)年七月に焼け野原となった。その後、戦後復興を経て、昭和四〇年代までには、一九六九(昭和四三)年ルートに拡大しなければならぬほど、都市域が広がった。それでも、いま地図を見れば、まだまだ小さな範囲であったと言える(③)。平成二〇年代の現在までには、都市域は国道四号・七号線青森環状バイパスまで広がっている(④)。青森市のコンパクトシティは、この環状バイパスを越えないようにというのが目標であるが、産業上の圧力は青森市の意図を超えて都市の拡大をさらに進める方向に働いている。

こうした都市拡大は、資本の展開が、安くて広い土地をもとめて、都市の外へ外へとあふれ出して行く形で実現したものである。郊外住宅地の形成、大型店の展開、また各種商業・サービスのフランチャイズや流通部門が道路沿いにあふれる形で進展した。こうした都市の外にあふれ出した都市機能は、町村の側から見れば、都市の中まで入らなくても、自家用車を使って気軽に利用できるものもあって、都市住民のみならず、周辺のかなり広域の町村住民も含めた市場のなかで、郊外という場所が展開しているのである。

重要なことは、こうした資本の多くが県外のものであり、進出する商店もそのほとんどが全国規模で展開するフランチャイズであって、こうして郊外の発展を通じて、生活の多くの領域が、日本社会全体の中心と周辺の間で結ばれる本支関係の中に組み込まれることになっている点である。青森はむろん、こうした本支関

係の最周縁に位置している。先に表4、表5で見た、都市の機関の展開は、このような都市自身の変化をもふまえて読み込まなければならぬ。

ところで、今の説明は経済中心に行ったが、実はこのことは、国や県の公共機関に同じであって、多くの国・県の公共機関が、町村部を撤退し、都市部に集積をはかるが、その都市部も、地価や自動車交通の利便のために、郊外が選ばれてきた。先の青森市のコンパクトシティの最大範囲・青森環状バイパスを越えて展開するのも、実は国や県の機関が多い。すでに表5から、この半世紀で、町村から公共機関が撤退しているのを確認した。

中には、かつて国の機関が集積していた小さな町が、機関の撤退によって過疎化が進み、少子高齢化が進んでいる例もある。林業関係で国有林施行機関が撤退した町などは、その代表例となる。

青森と弘前については、その変化を地図でも確認したので、ここではこうした空間展開の中で、県の機関が都市のどこに位置してきたのかを、一九五七（昭和三十二年）と二〇一〇（平成二十二年）の『東奥年鑑』から再度確認しておきたい。

表15は、青森市と東津軽郡、弘前市と中津軽郡・南津軽郡にある（あった）、県の機関を、一九五七年のものとして二〇一〇年のものとで比較したものである。ここから、次のようなことが読み取れる。

一九五七年時点で、本庁の他、青森市には一七の支店機関が存在したが、そのうち一一は旧市街地にあった。県庁組織はその後拡大を続け、県庁庁舎を越えて支店を広げるが、二〇〇〇（平成十二）年の北棟の建設完成で各地に展開した機関の多くを中心市

街地である新町にまとめることができた。しかしそれでも、市街地にはさらに一三の機関が存在するほか、それ以外の機関は中心市街地を越えて展開している。うち、一三の機関・施設は先ほどの環状バイパスを越境してしまっている（中には、青森地域の拡大の中で吸収された農村部に設置された機関もある）。そのなかでも典型的な施設が、青森県立図書館である。環状道路の外側に位置するだけでなく、かつて青森の都市から最も遠く離れて作つたはずの青森刑務所に隣接した立地となっている。刑務所の隣が図書館なのである。また青森県立美術館は、二〇〇六（平成十八）年に、全国で最後に設置された県立美術館であるが、縄文時代の遺跡・三内丸山遺跡に隣接して建てられており、これも本来は青森市街地からもっとも離れた場所であった。すぐそばに陸上自衛隊や三内霊園があつて、本来の都市設計者が意図していた都市の範囲を越えた場所であることは容易に見て取れる。

弘前市の県機関は、青森市に比べると、まだ旧市街地からそれほど外に出ていない。それでも三機関が新興住宅地に設置されている。また中南地域県民局が二〇〇六（平成十八）年より開設され、中南津軽地域の中核機能性が高められつつある。

こうした市部の機能展開と中心集積の発展に対して、周辺の町村部での機能展開はほとんどなく、場合によっては縮小さえられている。また青森と弘前を比較した場合の、中心性の高まり方の違いも、やはり強調すべきかもしれない。そして先ほどの西目屋村の過疎・高齢化の現状と照らし合わせてみると、この日本の最北端に展開する、最末端の村（大秋・白沢や砂子瀬・川原平）から、弘前、青森、そして日本の中心である東京までの地域間関

表15 青森市および弘前市にある県の機関

青森市にある県の機関

1957年度版		2010年度版	
本庁	1	本庁 長島	1
		北棟 新町	12
1旧市街地	11	1旧市街地	13
2東北本線内	2	2東北本線内	10
3青森環状道路内	2	3青森環状道路内	15
4環状道路外	2	4環状道路外	13(黒石1)
(小計)	18)		
県外	4	県外	9
東京、札幌、大阪、門司		東京2、札幌、大阪、名古屋、福岡	
浪岡町+東津軽郡	10	浪岡町+東津軽郡	7
浪岡町	1	浪岡町	2
蟹田町	1	蟹田町	1
野辺地町	6	野辺地町	2
平内町	2	平内町	2

弘前市にある県の機関

1957年度版		2010年度版	
		県民局 蔵主町	5
		分室 下銀町	1
1旧市街地	12	その他旧市街地	2
2明治開発地	3	明治開発地	2
3農村部	1	農村部	1
4新興住宅地	0	新興住宅地	3
(小計)	16)		
黒石市	8(鱒ヶ沢町1)	黒石市	6(1弘前)
中津軽郡+南津軽郡	6	中津軽郡+南津軽郡	5(弘前3)
岩木町	1	岩木町	2(1弘前)
田舎館村	1	田舎館村	1
大鱒町	2		
藤崎町	1		
平賀町	1		
		西目屋村	1(1弘前)
		平川市碓ヶ関	1(1弘前)

出典)『東奥年鑑』昭和32年度版、平成22年度版より作成。

係は、機関の本支関係という視点から見れば、次のように展開してきたと理解すべきように思われるのである。

すなわち、最末端は徐々に解消に向かいはじめ、地方小中都市へと、生活の場を移しつつ、場合によっては地域社会を放棄する可能性まで見え始めている。地方小中都市はしかし、日本全体の経済発展・行政機構の発展の恩恵をそれほど受けているわけではなく、むしろ、中心市街地は空洞化しつつ、その周りを取り囲むようにして展開する郊外に、中央資本の進出をみている。県庁所在地のような地方中核都市でも同様の状況は起こっているが、中心市街地内での行政・政治機構の集積も大きいので、町村部や地方中小都市ほど中心性は失われてはいない。しかしそれでも、国の末端機関や、県外大企業のフランチャイズの展開によって、統治における都市機能の集積は保たれているのであって、自らの力で生み出したものはごく一部に限られている。そしてこれら町村部から中小都市、地方中核都市に至るまで、広く県内に展開された機関のネットワークは、県庁都市・青森市でその結束が収まるものはごく一部に限られ、すべては青森を通して、関東圏・東京の中心へと接続されている。そしてその接続は、鈴木榮太郎が見通していたように、対等な関係性では決してなく、あくまで一方が上位で一方が下位の、支配従属関係・搾取の関係であるといえそうである。

こうして、見ていくと、『都市社会学原理』から半世紀をへて、二十一世紀の日本都市のあり方を考える際に、鈴木自身が晩年に試みようとしていた「国民社会学」（鈴木榮太郎 一九七五）の中での都市の考察が何より不可欠であるという結論に行き着

く。しかもこの国民社会学は、もはや鈴木理論を越えて、より広くグローバル社会にも結びついてしまつてさえている。さらにはそこで広がる人と人、機関との結びつきも、観光やツーリズム、携帯電話やインターネットのように、地域的制約を越えて展開しつつある。ここからさらに何を展望しうるのか。我々は鈴木理論に学びつつ、さらにその先に二十一世紀の都市理論を新たに構想していかなければならない。筆者の見解は別に論じる予定である。本稿では、ここで論を閉じることとしたい。

以上、鈴木榮太郎が『都市社会学原理』で紹介した三つのフィールドワークを追試することによって、我々は、その半世紀後の日本の都市が迎へつつある新たな姿の一端に触れることができたと思う。他にも様々な調査研究が可能であるし、なされねばならない。ここで試みたことはほんの一例にすぎない。ともあれ、古典は過去の業績だが、つねに未来に向かつて、現在の我々の目を大きく開かせてくれるものである。鈴木榮太郎の『都市社会学原理』は、そうした古典としての力を十二分に持つものであることを、こうした追試からもあらためて感じる事ができたと思われる。

〔参考文献〕

- 青森県土地改良史編纂委員会 一九八九 『青森県土地改良史』
青森市役所市史編纂係 一九〇九 『青森市沿革史』
石崎宣雄 一九七九 『近代化の中の青森県』津軽書房
菊池利夫 一九八六 『続・新田開発／事例編』古今書院
後藤範章 一九九三 「山間集落における局地的小宇宙性と村落結合——
山梨県旧桐原村大垣外と青森県西目屋村大秋の五十年」、日本村落研究
学会『村落社会研究』第二九集、一〇三—一三五頁。
笹森秀雄 一九五五 「都市相互間の社会的連鎖的関係についての一研
究」(第二八回日本社会学会研究報告)。
鈴木榮太郎 一九六九 『都市社会学原理』(著作集Ⅵ) 未來社、(『都市社
会学原理』は原著一九五七年)
—— 一九七五 『国民社会学原理ノート』(著作集Ⅷ) 未來社。
西目屋地域生活文化調査委員会 二〇〇五 『砂子瀬・川原平の記憶』西
目屋村・津軽ダム工事事務所
弘前市立博物館編 一九八四 『絵図に見る 弘前の町のうつりかわり』
弘前大学人文学部社会学研究室 二〇〇八 『青森県内過疎地域の限界集
落化の検証と政策課題』平成十九年度あおもり県民政策研究
森山泰太郎 一九六八 『砂子瀬物語』津軽書房
山下祐介 二〇〇九 「都市の発展と青森 三内丸山からコンパクトシ
ティ、そして新幹線開通まで」、『津軽学』第五号、津軽に学ぶ会、
一三〇—一三九頁。
山下祐介・作道信介・杉山祐子編 二〇〇八 『津軽、近代化のダイナミ
ズム』御茶の水書房
横山弘 一九八二 『青森県の都市——機能と構造』津軽書房。

E. W. パージェス 一九二五 「都市の発展・調査計画序論」、R. E.
パーク他『都市 人間生態学とコミュニティ論』大道安次郎・倉田和四
生訳、鹿島出版会、一九七二所収。

その他、『新青森市史』『弘前市史』『八戸市史』『十和田市史』『五所川
原市史』『黒石市史』『三沢市史』『むつ市史』など。

本稿のうち、第三節の弘前駅前調査は弘前大学社会学研究室によるも
のである。調査の設計・実施・集計・分析に関しては、学部学生、北川
俊英、元井慧弥、戸部雅弘各君の協力をえた。その他、調査参加の学生
は以下の通りである。成田隼輝、工藤恭平、佐々木牧恵、村松裕希子。
また調査にご協力いただいたJR弘前駅、および弘南バスには感謝したい。