

地方都市における産業リストラクチャ化と 都市整備

Urban Infrastructure Planning Supporting Industrial Restructuring
in a Small City.

新居田 大作^{*} 柏谷 増男^{**}

By Daisaku NIIDA and Masuo KASHIWADANI

Recently many small cities in local area have been suffering from stagnation or decline of industries and population. Bold industrial restructuring is needed for revitalization of those cities and well organized infrastructure planning can assist it.

Imabari city famous for towel industry has serious problems such as development of new products, introduction of high technology and improvement of their design in the industry and faces declining of customers in both wholesale and retail. The city wants to change itself to be more vital, attractive and fashionable by several energetic urban infrastructure projects. They are construction of new high-tech. industrial and trade zone, building of expressways including a series of long bridges over sea, inner harbor redevelopment and center city redevelopment.

1. はじめに

近年、県庁所在地を除く地方の中小都市では人口や産業の停滞ないしは減少に直面している市が少なくない。こうした都市の大部分は、小規模の後背地を持つ地域中心都市あるいは単機能的な工業都市として成立、発展してきたものである。モーターレーゼーションの進行や道路網の整備とともに大規模な都市との時間距離が短縮されると後背の町村さらにはその当該市の消費者までもが大規模都市へ流出し、商業機能の衰退が心配されている。一方、我が国の産業構造変化やNIEs, ASEAN諸国の工業化に伴ない、従来型の工業都市では立地企業の規模縮小や撤退等に見舞われるとともに、地場産業の面においても、消費の高度化や先端技術への対応の遅れにより、その将来が懸念される状態に至っている。地方中小都市をとりまくこのような環境の変化は、我が国がより高度の生産や消費、あるいは技術や文化を追求する過程で必然的に生じているものであり、たとえそのことが自らにとって不利な状況を招くものであったとしても、受け入れざるを得ない。地方の中小都市が将来の発展を目指そうとすれば思い切った産業構造のリストラクチャリング化が必要である。本研究では典型的な地方中小都市として今治市を取りあげ、このような観点から、都市整備事業がいかにリストラクチャリング化に貢献しうるのかについて考察するものである。

なお、当然のことながら、本論文は筆者のみが内容についての責を負うものであり、今治市当局の見解とは別個のものである。

* 法人会員 今治市都市整備部長 (〒794 今治市別宮町1丁目)

** 正会員 工博 愛媛大学教授 (〒790 松山市文京町3番)

2. 今治市の人口と産業

(1) 今治市は瀬戸内海のほぼ中央に位置し、来島海峡本航路に近い港湾都市である。明治以降綿業、タオル、縫製等の繊維産業が発展し、また高度成長期には地元海運界に支えられて造船業が飛躍的に成長するなど西日本有数の地場産業都市として繁栄してきた。商業面では島しょ部を含めた越智郡内を主たる後背地としているが、かつては愛媛県東部地方や広島県島しょ部をも含めたかなり広範な商圏を持っていた。

表－1は、今治市の人口、工業出荷額、商業販売額についての推移と愛媛県内でのシェアとを示したものである。

表－1 今治市の人口と商工業の推移

(1) 人口

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年
今 治 市	111,125	119,726	123,234	125,116
愛 媛 県	1,418,124	1,465,215	1,506,637	1,529,983
シェア(%)	7.84	8.17	8.18	8.18

(2) 商業販売額

(単位：億円)

		昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年
卸売	今 治 市	580	1,188	1,770	2,620
	愛 媛 県	3,277	6,042	12,347	22,070
	シェア(%)	17.7	19.7	14.3	11.9
小売	今 治 市	277	522	837	1,243
	愛 媛 県	2,259	4,327	8,120	11,403
	シェア(%)	12.25	12.06	10.31	10.90

(3) 工業出荷額

(単位：億円)

	昭和45年	昭和50年	昭和55年	昭和60年
今 治 市	880	1,933	2,136	2,693
愛 媛 県	8,415	17,035	27,321	31,536
シェア(%)	10.45	11.34	7.82	8.54

人口については県内第3の市として昭和50年までは順調に伸びて来たが、近年頭打ちの傾向にある。なお、表には示していないが昭和63年の住民登録人口は123,894人に低下している。商業部門では県内第2の都市であるが、卸売業では昭和50年に全県の20%近くのシェアを持っていたものが、昭和60年には約12%と大きく低下し、小売業でも県内シェアは低下傾向を示している。工業部門でも県内シェアは低下しており、長い間保って来た県内第3の位置が最近では第5位に落ちている。このように、市の経済状態は相対的に停滞ないしは低下しつつあり、産業構造の再構築が必要である。

工業の内容を見ると、昭和60年工業出荷額の約53%をタオルを中心とする繊維・衣服が占め、輸送機(造船)が約22%で続いている。なお、製造業のほとんどがいわゆる地場産業である。

(2) 長期計画と各種プロジェクト

今治市では、昭和62年に西暦2,000年を目標年次とする新長期総合計画¹⁾を策定している。計画の目標は「瀬戸内海にひらかれた活力と潤いのある人間都市“いまばり”」とされ、目標達成のために、①緑豊かな住みよい「定住都市」、②生きがいとふれあいのある「健康福祉都市」、③豊かな人間性を育む「教育文化都市」、④新しい時代に対応した活力ある「産業都市」、⑤西瀬戸経済圏を拓く「流通拠点都市」、⑥自然と親しみ余暇を楽しむ「観光レクリエーション都市」の6つの都市像を掲げている。

また、本四架橋「尾道・今治ルート」をはじめ、数多くの都市整備・産業支援プロジェクトを実施、計画あるいは構想している。表－2に主要プロジェクトの概要を、また、図－1に整備構想図を示す。

表-2 プロジェクトの概要

プロジェクト名	概 要
① 西瀬戸自動車道 来島大橋	19km(橋梁部4km, 陸上部15km) 建設費 2,800億円 昭和63年～平成10年
② 今治・小松自動車道	西瀬戸自動車道と四国縦貫道を連絡する 高規格幹線道路(23km), 西瀬戸自動車道全通までに完成
③ 国道317号 松山・玉川・今治線	3.9km(うちトンネル2.8km) 事業費 66.5億円 昭和63年度着工
④ 国道196号 今治バイパス	13.4km(平成元年まで7.89km供用) 事業費約350億円(昭和48年価格) 平成7年度完成要望
⑤ 今治港富田地区港湾整備事業	3万t, 1.5万t パース各1, 土地造成34ha 事業費 175億円 昭和62年～平成5年
⑥ 今治駅附近連続立体交差事業	L=2.6km, 事業費 91.5億円 昭和58年～平成3年
⑦ 新都市開発整備計画	計画面積250ha, 計画人口 6,000人 共同予備調査(昭和58～60), 事業計画調査(昭和61～63年)
⑧ 沖浦海岸コースタル コミュニティゾーン	海岸2km, 後背地100ha, 昭和62年建設省認定 クアハウス(17.9億), 海浜ふれあい広場(5.9億), 平成元年完成
⑨ 来島観光ゾーン整備	計画中(西瀬戸自動車道今治北ICサービスエリア整備など)
⑩ 今治ポートルネサンス	構想 昭和61年調査
⑪ 今治駅西地区区画整理事業	14.9ha, 昭和62年～平成8年
⑫ 今治駅東地区市街地再開発	計画中 昭和61年 A調査, 昭和63年 B調査
⑬ 今治テレトピア計画	平成元年指定
⑭ コンピュータ・カレッジ設置	平成元年開校(労働省施策) 東予情報処理技術振興財団 情報システム科(50名), コンピュータデザイン科(25名) 情報ビジネス科(25名)

3. 産業リストラクチャ化の要請と対応

(1) タオル製造業

今治市は我が国タオル総生産量の約50%を占める日本一の産地である。織る前に糸を染める先晒製法が取られており、相対的に附加価値が高い。湯上、タオルケット、浴巾等が主要製品である。ほとんどの業者が製造のみを行っており、域外の間屋に支配された貸加工を余儀なくされている。自社ブランドを持ち、製造と販売を一体化することはこれまでも強く望まれて来たことであるが、それを実現している企業は少数である。

四国タオル工業組合では、以下の点を今後の課題として挙げている。²⁾

- (イ) 従来の生産のみの状態を脱し、第二次産業と第三次産業との機能を兼ね備えた産地に変貌すべきであり、産地ぐるみの一大流通センターが必要
- (ロ) ファッション性と機能性を兼ね備えた衣料用タオル、室内装飾用パイル織物、寝具用タオル織物、各種小物類等の二次製品の開発

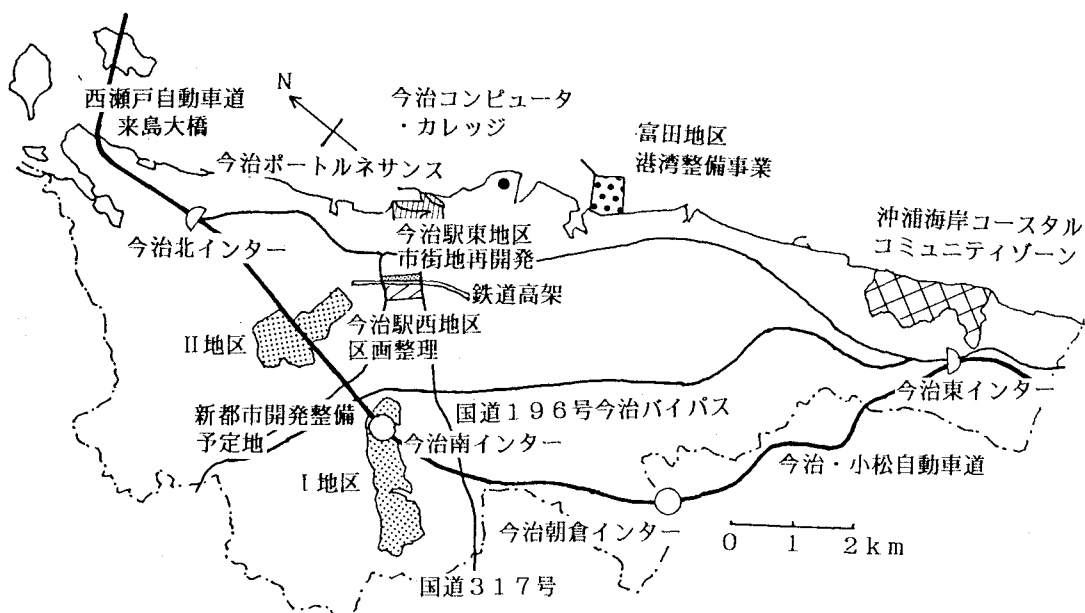


図-1 今治市の将来整備構想図

(ハ) 多品種、小ロット、短サイクル化に対応した生産加工技術の開発、先端技術を導入した紡織技術（CGの利用）。汎用化、高能率、高級化に対応できる製織および加工技術の開発

また、このような課題達成のためには、(i) 商品情報、技術情報、市場情報等の情報・収集分析。特に海外情報の収集強化と海外展示会への参加、(ii) 研究機関と連携して、CG、エレクトロニクス等先端技術の開発や導入、(iii) 企画、デザイン、織物設計、生産、営業にわたって人材を育成し、優秀な労働力を確保すること、(iv) 産地PR、産地ブランドの確立、等が必要とされている。

これらに対する都市整備サイドの対応としては、以下の点が考えられる。

- (a) 新技術導入や流通部門設置に伴う工場新設用地、流通センター建設用地等工場・流通団地の確保
- (b) デザイン開発や商品企画販売部門等ソフト部門のためのオフィス用地を域外交通アクセスに便利な場所に確保
- (c) 高度な研究・教育機関との交通・情報面でのアクセス確保
- (d) 市内の工場、流通センター、オフィス、研究機関等相互の交通・情報ネットワークの確立
- (e) 美しく、住みよい街づくりによる地域イメージの向上と優秀な人材の確保

(2) その他の製造業

造船業については、長期的な船舶需要の低迷、NIES等の追い上げがあり、現在はやや持ち直しているものの今後の情勢は厳しいといわざるを得ない。プレジャーボート、クルーザー、小型高速船さらには海洋構造物の建造などへの進出も期待されているが、そのためには、かなり大幅な技術基盤の強化が必要である。今後も引き続き造船業本来部門での合理化と高品質化をはかることが望まれる。一部の企業についてはリゾート支援産業への転換あるいはさらに進んでリゾート施設への用途転換も考えられる。

従って、都市整備サイドの対応としては、上述のタオルの場合と同様な対応、特に(c)、(d)が重視されよう。タオル・造船以外の製造業についても技術の高度化への対応、住みよい街づくりが重要であるといえる。また、製造業全般について、原料や製品の輸送のため、広域的交通施設の充実が必要である。

(3) 卸売業

四国の卸売業の中心は高松であり、愛媛県の卸売業界は全般的に見て低水準である。愛媛県経済はこれま

でどちらかと言えば分断的であり、県都松山の地位はさほど大きくはなかった。しかしながら、松山市の人口増加、行政域に対応させた流通業界の再編成等の進行により、松山への集中、いいかえれば今治の地位低下が生じている。今後、積極的な基盤整備をはからねば、架橋及び関連道路の整備により、松山あるいは広島県内の業者に侵食される可能性がある。これに対する都市整備サイドの対策には以下のものがあげられる。

- (a) 高速道路、コンテナ埠頭等交通基盤施設の強化
- (b) 共同化、協業化等の合理化と受け皿となる流通団地の整備
- (c) 卸売業者に情報機能をもたせて高度化をはかる

(4) 小売業

今治市の小売業は県内第2の販売額を示しているものの、その伸びは県内平均値をも下まわっており、厳しい事態に直面している。特に、スポーツ文化施設が整い、イベント等も多い県都松山市に近い（JR特急40分、自動車70～80分）、近年では若者を中心として松山への流出が多く見られる。また、市内内部の問題としては、旧来の商店街が港を中心に発展して来たのに対して、モータリゼーションの進行とともに商業中心地が移動したため、港周辺の再活性化を望む声が強い。さらに、瀬戸内海大橋の全通によって、これまで今治商業界の金城湯地であった越智郡島しょ部住民が松山あるいは広島県方面へ流出することが大いに懸念されており、港周辺の商店街の危機感強い。

松山市との関係については交通網整備を今後も進めて行くこと、また市内の商業拠点の移動についてはモータリゼーションの進行という不可避の現象に起因していること等のため、基本的にはそれらを食い止めることは出来ない。従って、小売り業界の大幅な再編成が必要となる。

次に、都市整備サイドの対応について考えるが、対策は容易ではない。あえて言うならば、松山とは異なった魅力を持たせ、その部分については逆に松山の消費者を引っ張り込むことを考えるべきであろう。この観点に立って考えた場合、都市整備サイドの対応は以下のようになる。

- (a) 港湾をクルージングポートとして再開発し、地元民と観光客とのふれあい、いこいの場を作る。
新鮮な魚介類の販売・飲食等を含め、港の楽しさと街の賑わいの一体化をはかる
- (b) 港から、市内中心部を通る広小路通(楠の並木が美しい36m幅の道)の緑道公園化をはかり、商店街と組み合わせて緑の多い伸びやかな回遊路形成する
- (c) 駐車場の整備を充実し、自動車のアクセスが容易な中心市街地形成を行なう

(5) 新産業の創出

今治市は愛媛県内としては進取の気性に富み、かつ、競争原理にも比較的なじみやすい街である。こうした風土のもとでいろいろな分野の地場産業が生まれてきた。今後も新しい産業の創出を促すべきである。特に、ソフトウェア等情報関連産業については今後の成長力が大きいので積極的に援助して行くべきであろう。このための都市整備側の対応としては、(1)で述べたことと同様に域外、特に空港アクセスの良い地点に情報面でも優れたオフィス用地を確保することや、高等教育及び研究機関との連携等が重要である。

また、レクリエーションの他に、リハビリ等の軽度医療、高齢者をも含む福祉産業等広義のリゾート産業も新しい産業として注目すべきである。しかしながら、当地域のリゾート産業の将来像については未だ不確定な点が多いため、ここでは特に詳しくは述べないこととする。

注) HITプラン³⁾でも港を中心にした松山と一味違う特徴を持つ商業開発が提案されている

4. 都市開発プロジェクトの再編

ここでは、3に述べた産業リストラクチャ化への都市整備事業の対応を都市開発プロジェクトの側から整理して考察する。

(1) 今治市の都市開発目標

今治市の都市開発目標を大きく以下の4点に整理する。

(イ) 開かれた産業都市

(ロ) 広域都市圏を考慮した産業基盤施設及び技術情報環境の整備

(ハ) 美しく個性ある中心市街地開発

(ニ) 観光・リゾートを活用したまちづくり

(イ) 開かれた産業都市

今治市の将来像は瀬戸内海大橋開通をばねに大きく飛躍する点にある。従ってハード面では交通施設の整備が重要である。西瀬戸自動車道から四国各地への道路、また市内各地への道路網の充実が必要である。空港アクセスについては、JR利用を中心に考えて松山市内三津浜駅から松山空港へのリムジンバス運行により今治駅のシティエターミナル化をはかり、松山市内とそんな色のない60分以内のアクセスを目標とするべきである。また、これに関連して港から駅を経由して新都市地区(西瀬戸自動車道今治南IC)に至るシャトルバス運行を行なう。今後も東京の重要性はますます大きくなると考えられるので、良好な空港アクセスは都市整備上の最大の要件である。また、新幹線福山駅、新尾道駅や新広島空港との連絡をはかり、交通の多用性や利便性を高める必要がある。

また、ソフト面では他地域との交流を積極的に行ない、他地域からの人や企業を心よく受け入れるべきである。そのことは今治市の一部の企業にとっては脅威かも知れないが、長期的に見れば今治市の産業を活性化し、今治市のポテンシャルを上げることに寄与するものと考えられる。また、交通網の整備により隣接商圏との競争激化が予想されるが、閉鎖的な商圏を維持することは不可能であり、開放体制の中での体質強化に努めるべきであろう。

(ロ) 広域都市圏を考慮した産業基盤施設及び技術情報環境の整備

高速道路やバイパス等の整備により、松山、今治、西条の各市はIC(もしくは郊外側主要道路結節点)間で40分程度で結ばれることになる。鉄道では、現在でも松山-今治間が約40分、今治-西条間が約30分である。今後これら3市を含む地域は一体化を強め、人口約100万の広域都市が形成されると予想される。新しい工場団地や流通団地、また、デザイン開発や商品企画販売部門のためのオフィス等はむしろ広域都市圏の共通施設として位置づけるべきである。工場・流通団地を新都市で整備し、上記のオフィスを区画整理や再開発が進む駅周辺に設けることにより、広域都市圏としても利便性の高い産業用地が確保されることになる。エレクトロニクスやコンピュータに関する高度技術や高等教育・研究機関については広域圏内での他都市、例えばエレクトロニクス関係では西条市、高等教育・研究機関では松山市での機能と連携して、産業活性化に役立つユニークな施設を設置すべきであろう。この点では広域都市圏内の他都市との情報網整備が重要であり、松山市を拠点とし、今治市や西条市、新居浜市等をサブセンターとした技術・情報ネットワークを充実することが望まれる。

(ハ) 美しく個性ある中心市街地開発

美しく個性ある街づくりは、全国のどの都市の目標でもあるが、今治市の場合、タオルやアパレルを産業基盤とするためファッション的な産地イメージを確立する必要があること、県都松山市にはない新しい魅力を創出することにより小売業の活性化をはかる必要があるために、特にこの点は重要である。

幸い、図-2に示すように、今治南ICから今治駅を経て今治港を結ぶ都市軸に沿って、近年集中的に都市整備事業がなされ、また計画されている。ここでは、この都市軸をメインラインと呼ぶこととする。まずこのメインラインに沿って緑があふれ、広い歩行者空間を持つ街路を整備する。特に、結節点となるIC附近の市民の森、鉄道高架と区画整理・市街地再開発が進む駅周辺地区、市役所周辺、ポートルネサンス構想の港湾地区等では、都市の魅力を演出するステージとしての役割を持たせて、他の四国の都市には見られな

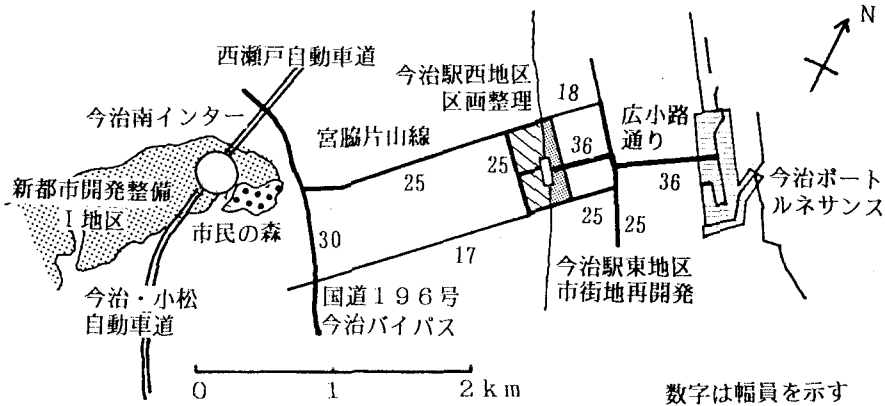


図-2 今治市の将来都市軸（メインライン）

い新しい拠点作りを行なう。また、港湾地区では、フェリー埠頭や貨物埠頭を再配置し、クルージングシップのための整備を行なうとともに、港と街の一体化をはかり、ウォーターフロントの魅力を括かし、雰囲気性のある賑わいの場づくりを行なう。

こうした整備により、明るく、開放的で広々とした空間、緑と街の一体化を得ることが出来る。また、メインラインに沿った各種の都市開発事業によって街を新しく若がえらせ、さらに、この地域に固有な色あいやデザイン等をモチーフとした景観形成を行なうことにより、瀬戸内海に開かれたファッショナブルシティの形成をはかる。

（二）観光・リゾートを活用したまちづくり

今治市は瀬戸内海随一の多島美を誇る芸予諸島に面し、瀬戸内海屈指の長い砂浜海岸を持つなど、自然的な観光資源の面では、瀬戸内海でももっとも優れた地域のひとつである。

先にも述べたように、本論文では観光やリゾートそのものを産業として扱うことは避けるが、観光・リゾートとしての都市整備は、以下の点で今治市の産業リストラクチャリングに寄与しうる。

- （a）外来の人々に快適な空間を与え、楽しい時を過ごしてもらうことにより、産業構造高度化のための経営・技術交流を促進する
- （b）観光・レクリエーション地区と商業地区とを一体化することにより、一日回遊圏を形成し、商業活性化に寄与する。特に港湾地区では、クルージングが街に賑わいを与え、また来街者にとっての魅力にもなり得る
- （c）休日を楽しく過ごすことが出来、人材確保に寄与し得る
- （d）美しい景観、快適なリゾート施設等は、産地あるいは都市のイメージアップに寄与する
- （e）市内外の観光リゾート開発が進むことにより、支援サービス産業展開の可能性を与える

（2）既存都市開発プロジェクトの再編成

4.（1）で述べた都市整備事業を2（2）に示した今治市の主要プロジェクトとを対応させると、産業リストラクチャリングのために必要な都市整備事業の大半は事業実施ないしは計画段階に入っていることがわかる。

特に、西瀬戸自動車道今治南IC附近に計画されている今治新都市I地区は、中核的な都市開発プロジェクトである。この地区では、産業用地12ha、流通用地6ha、高次都市機能用地10haが設けられる予定である。市街地中心部からも2kmと近く、市街地中心部と新都市を結ぶ街路（4車線）も整備が進行している。地場産業の高度化あるいは流通の近代化のための用地の確保は既に進められている。本事業について今後望まれる点は、市内の他拠点との情報網の整備、高次都市機能用地の高度情報化等、いわゆるインテリジェント化の推進、今治駅・今治港との高密度公共交通サービスの確保、市中心部との連絡道路沿線での景観形成

等である。

次に、駅周辺のオフィス拠点については、区画整理事業の実施や再開発計画が進められており、ハードの面では事業は進行しつつある。一方、ソフトの面では、再開発用地の機能等がまだ未定であり、産業構造高度化との結びつきをはかめるための摸索がまだまだ必要である。

港湾地区については、ポータルネサンス調査が行なわれたものの、施設整備に関してはほとんど手がつけられていない。また、この調査は港湾サイドのものであり、本論文で述べているように、商業地との一体化により賑わいの場づくりを行なう場合には、都市サイドからも港湾周辺地区の再開発計画が必要となる。

また、市内中心部では、駐車場整備計画が調査中であるが、本論文で述べている広小路通沿道整備については、まったく白紙の状態である。近年、今治市では都市景観形成モデル事業の実施や景観建築賞制定、都市景観形成誘導要領策定等、景観形成への取り組みが進みつつあり、こうした観点をもふまえて、ファッショナブルな街を作るための具体的な事業化と整合性の取れた編成とが望まれる。

5. おわりに

本研究では、今治市を例にとりあげ、地方都市の産業リストラクチャ化と都市整備事業とについて考察した。その結果産業構造高度化のためには、新しい工場や流通施設を受け入れる団地づくり、高度な技術や情報に対するアクセスの確保、個性的で魅力的なまちづくり等が必要であることがわかった。また、今治市の場合には、そうした要請に対してかなりの程度まで都市整備事業面での取り組みがなされていると評価された。

しかしながら、産業の高度化や近代化、あるいはファッショナブル化を目指すためには、従来の都市整備事業のみによる対応には限界があると思われる。さらに制度的あるいは機能的な工夫やしかけが必要であり、こうしたよりソフトな領域での対応を著つめた後に再び都市整備事業の検討を行なう必要があるかも知れない。また、個性的なまちづくりの点では市全体としてのイメージの統一が求められ、公共的な都市整備事業の枠を越えて、幅広い市民運動へ展開してゆくことも必要であろう。次に、産業構造のリストラクチャ化への対応は必然的に都市のリストラクチャ化につながることを注目したい。リストラクチャ化はいいかえればスクラップアンドビルドである。新しく開発される地区の陰には、市内のどこかで多少なりとも施設の機能低下ないしは取り壊しが行なわれることとなる。行政的にはそうした地区への特別な配慮が必要となるかも知れないが、それを恐れて地域の閉鎖性を保とうとすることは許されない。開かれた産業都市づくりは基本目標ではあるが、時代の流れそのものを表わしているとも言える。最後に進取の気性に富み、競争原理になじむ町と言われる今治市が見事にリストラクチャ化に成功して21世紀を切り拓く若々しい産業都市になることを願いたい。

参考文献

- 1) 今治市総務調整部企画調整課, 今治市新長期総合計画, 今治市, 昭和62年3月
- 2) 四国タール工業組合, 産地構造調整ビジョン, 昭和62年6月
- 3) 今治市地域開発ビジョン策定委員会, “HIT21” いまばりプラン, 平成元年3月