

伊万里市の産業転換と市街地の形成過程

高阪 雄一¹

¹ 非会員 工学修士 伊万里市政策経営部（〒848-8501 佐賀県伊万里市立花町1355-1,
E-mail:kousaka-yuuichi@city.imari.lg.jp）

古伊万里の名で世界中に知られる焼物の積出港として栄えた地方都市である伊万里市は、物流の拠点として繁栄したのち、炭鉱や木材港、新たな工業団地の造成・新規企業誘致などによって、主要な産業の更新を繰り返しながら市街地を形成してきた。この間、市街と離れた臨海部の開発に力点を置くと同時に中心市街地の外縁に宅地開発が行われ、周辺の人口も増加している一方で、中心市街地は水害からの災害復旧や駅前再開発などいくつかの契機があったにもかかわらず、結果として中心市街地として発展したとは言い難い。本論ではその経緯を整理し、物流機能や産業の転換等と市街地の構造との関連性を考察した。

キーワード:伊万里市, 伊万里港, 産炭地振興, 伊万里湾総合開発

1. 伊万里市の概要

(1) 伊万里市の位置

伊万里市は佐賀県北西部、北松浦半島と西松浦半島に挟まれた伊万里湾の付け根に位置し、福岡、佐賀、長崎などの周辺の主要都市からはいずれも1時間～1時間半ほどの距離に位置している。（図-1）

(2) 伊万里市の人口・経済規模の推移

1954年（昭和29年）に周辺の2町7村が合併し、人口約85,000人、面積約255km²（東西25km、南北21km）の伊万里市として発足した。以降人口は急減に減少し、現在は約57,000人となっている。¹⁾（図-2）

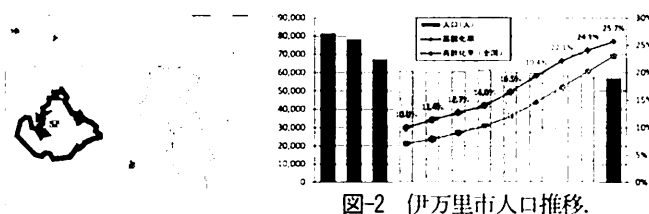


図-2 伊万里市人口推移。

図-1 伊万里市位置図。

(3) 伊万里市の産業・観光

伊万里市の現在の主要な産業は、臨海部では造船業、IT関連企業、木材関連企業及びこれらの関係企業、市内全域で農業、伝統的な地場産業である窯業が主要な産業となっている。

市内の観光は、特産の伊万里焼とその藩窯が置かれた大川内山の他、農村地区では梨、ぶどう、伊万里牛を中心とした観光農業を主要な観光資源としている。

2. 伊万里市の展開と経緯

(1) 佐賀藩政下の伊万里

伊万里の港町としての発展は、佐賀藩の軍港として始まり、寛永年間（1624～1643年）に有田など近隣で生産される磁器が伊万里川の河口に開けた伊万里津（現在の伊万里市伊万里町付近）から国内各地へ移出されたことから盛んになった。出島を経由しヨーロッパへ大量に輸出されるなど、国内外の市場に向けた積出港としての独占的な地位を占め、その磁器は港の名をとって「伊万里焼」と呼ばれた。²⁾

またこの頃、焼物商人が力をつけるとともに伊万里湾奥の浅瀬の干拓が民間資本を主として積極的に進められ、現在の市街地はほぼこの時期に形成されている。³⁾（図-3、図-4）

(2) 明治～昭和初期の伊万里

明治初期には「陶商変じて日需物資の商舗となり、漁場の利を占め郡政の中心として餘勢を保ちたり。」との記載¹⁾を裏付けるように、1890年（明治23年）発行の「佐賀縣獨案内」には、焼物商家の姿は少なくなっており、船舶代理店などの物流業や貸座敷などのサービス業の賑わいが描写されている²⁾。

伊万里市街地の原形は、伊万里川が形成する自然堤防に沿って左岸の南側に展開している。川沿い、本町通などに白壁土蔵造りの家屋、蔵が立ち並んでいたことが分かる。右岸河口部に存在していた御船屋と呼ばれる佐賀藩の軍港は埋め立てられ、魚市場や花街が展開した。

（図-5、図-6）

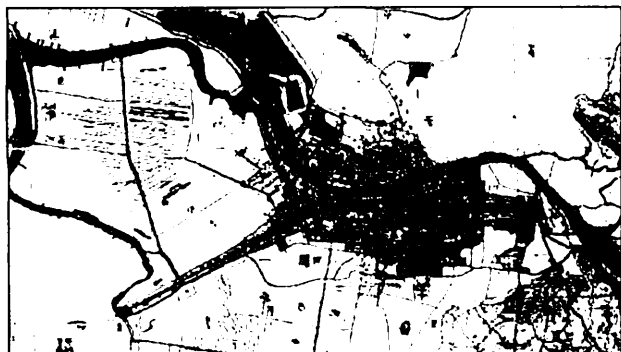


図-3 松浦郡伊万里郷伊万里津他（1860年）

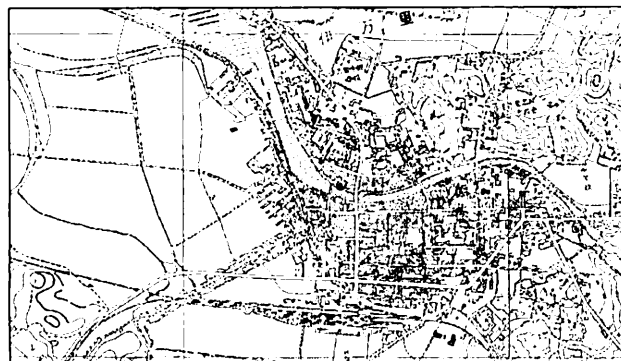


図-4 伊万里町都市計画図（1951年）

ところが、1898年（明治31年）に伊万里―有田間に鉄道が敷設され鉄道網が開通されたことから、海上輸送は次第に陸上輸送に切り替えられた。便船の寄港回数も減少し、不況や関東大震災が追い打ちとなって、陶磁器の物流拠点としての地位は大きく低下した。

一方で、伊万里から唐津にかけては産炭地であり、多くの炭鉱が明治期に開発され、炭坑周辺への人口流入とともに、中心市街地は活況を呈した。

(3) 戦後復興期の伊万里と伊万里湾総合開発

戦後の復興期に入ると、地域の商業中心地であった伊万里町には大規模に開発する余地がなく、伊万里町の周辺町村が合併し、伊万里湾の沿岸部を新たな産業立地のために開発を進めようとする機運が出てきており、周辺の町村議会で度々議論されている。

国の政策では、戦後復興のために石炭の増産と輸送に重きが置かれ、1948年（昭和23年）には運輸省の「伊万里港整備計画」が発表され、伊万里湾の西側中部にあたる久原に石炭の積出用の岸壁が整備された。⁵⁾

次いで、佐賀県においても、総合開発の一環として港湾整備や工場誘致を目的とした「伊万里湾臨海工業地帯造成計画」が1954年（昭和29年）に発表され、臨海部への展開が計画された。この計画は佐賀県の財政難によって頓挫したが、伊万里町には大規模に開発する余地がなく、伊万里湾の沿岸部を新たな産業立地のために開発を進めようとする機運を共有していた伊万里湾沿岸の町村の伊万里湾の総合開発に寄せる期待を大きくし、結果として周辺の2町7村が合併し、現在の伊万里市域を形成し



図-5 河岸の白壁土蔵（大正期） 図-6 船屋町遊郭街（明治期）

た。この合併申請には、「伊万里市建設計画書」が付され、その中で「伊万里湾の総合的開発の進展如何は、地方発展の根本的課題である。（中略）従って今般の大同団結により前述の障害を除去し、強化された政治と経済力をもって自力により開発を推進し、もって臨海工業地帯を目的とした埋め立て地の造成を図り、企業家の対象として価値のある域までに進め、工場誘致の実現を期せんとするものである。」とあり、⁶⁾ 合併の目的は伊万里湾を一体的に活用した臨海工業地帯の形成にあったが、具体的な企業誘致の目途はなかったことが伺える。伊万里市はその後、マスタープランを更新する度に、「伊万里湾総合開発計画」を手直しし続けることになった。

(4) 昭和中期の伊万里

石炭産業の斜陽化の後、伊万里市は沿岸部に合板企業を誘致し、「新建材工業都市」を掲げて久原地区を中心に木材港としての工業化を図り、1967年には伊万里港は開港指定を受けた。

また、佐賀県は1966年（昭和41年）に、石油備蓄基地と関連する産業の誘致や伊万里川・有田川河口を堰き止める河口湖等の構想を「伊万里湾開発構想」として示したが、⁷⁾ 備蓄基地の誘致失敗により頓挫している。

1971年（昭和46年）には造船会社の進出が決まり、黒川町地先のセツ島周辺を港湾・臨海工業地帯として埋め立てることとなるなど、中心市街からは大きく離れた伊万里湾の両岸に事業所が集中した。（図-7）

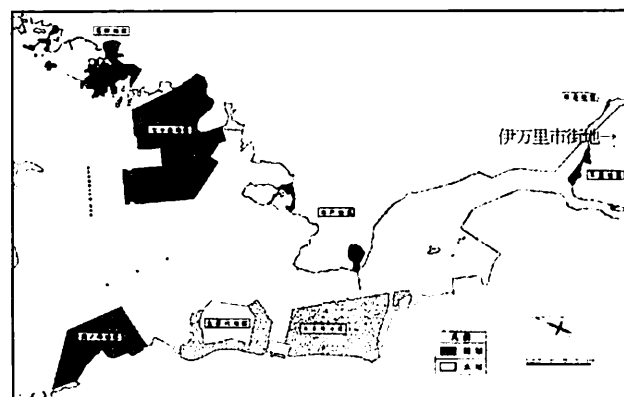


図-7 伊万里港計画資料「港湾計画の範囲」（2005）

(5) 水害からの復興と中心市街地の再開発

1948年（昭和23年）、1967年（昭和42年）に発生した水害を受け、大規模な河川改修が行われることとなり、1970年（昭和45年）には都市計画を変更している。拡幅により、川の兩岸で約150戸を移転し約50戸の地盤嵩上げを実施した。⁸⁾ なお、その際には「旧伊万里町を中心に昔から商業の町として栄えてきたが、一部には住居専用の建物等も混在しているので、今後における産業の進展および広範囲の中核としての役割を考慮し、商業業務および娯楽等以外の建物は、現在開発中の立花台地に誘導し、中心部約16.8haは特化させるものとする。」⁹⁾ との記載があり市役所の移転に併せて中心市街地の住居も移転させる方針が示されている。

なお、当時の写真からは、既に白壁土蔵は木造家屋に建て替えが進んでいたことがわかるが、この復興によって旧来の白壁土蔵の街並みはほとんど失われ、現在ではわずかに本町筋等に残るのみである。

また、度々断念されてきた駅前土地地区画整理事業であったが、1998年度に周辺の3.6haの再開発と併せて実施された。市街を南北に分断していた伊万里駅舎を解体し、JR九州・筑肥線と松浦鉄道・西九州線を分断することにより、中心市街から駅を抜けて国道202号線まで南北道路が通された。

(6) 近年の伊万里港の成長と企業立地

伊万里港では、1997年に七ツ島地区コンテナターミナルを開設し、現在では九州の港湾で4番目の取扱量を誇る国際海上コンテナ物流拠点港となっている。現在では伊万里湾岸への企業立地も進展し、伊万里湾の伊万里、七ツ島の工業団地は、それぞれ100%、約85%の用地を企業がリースしている状況にある。¹⁰⁾

なお、2013年度には3万t級のコンテナ船が接岸可能な岸壁の供用が開始されるとともに、2014年度には、福岡と結ぶ西九州自動車道が伊万里市域まで開通予定であり、伊万里港の物流拠点機能は更に強化される。

3. 政策による伊万里市街地の計画と形成

(1) 意図と異なる物流拠点機能の喪失

明治に入り、旧来の佐賀藩港としての地位が失われつつある中、1879年（明治12年）には大阪―博多間の定期貨物航路が伊万里港まで延伸され、その後、地場の運輸会社が設立されるとともに大阪航路の拡充が図られた。これにより、国内幹線物流網の拠点としての地位を確立し、前述のような商業の転換・発達が図られたと推察できる。ところが、1898年（明治31年）の伊万里―有田間の鉄道（伊万里鉄道）開通により、再び急速な地位低下に至った。伊万里鉄道は、有田方面から伊万里港への集

荷を強化することを目的に当時の伊万里経済界を中心とした熱心な要望活動を経て、民間資本によって設立されるも、その後1907年（明治40年）には国鉄へ譲渡されている。¹¹⁾ 当初鉄道の開通こそ、地域経済浮揚の契機と捉えていたものの、結果としては伊万里港を経ずに陸路で運ばれる貨物が増加するなど物流網が大きく変化し、その拠点性が失われることとなり、意図せず地域経済の停滞につながったと考えられる。

その後、伊万里―佐世保間の伊佐鉄道、伊万里―唐津間の北九州鉄道が昭和に入って開通し、伊万里鉄道とともに産炭地の物流や市民の生活を支えた。

(2) 産業転換と伊万里湾岸への経済活動の伸展

伊万里は、佐賀藩窯である大河内山が高級な焼物の産地ではあったものの、生産量はごく少なく、主要な産業は近隣で生産された焼物の流通業と関連商業の発展にあった。藩政の終焉によって焼物の流通に関する独占性が失われるとともに、物流網の変化による拠点性の低下によって、明治初期には焼物のような特定品目を扱う産業から、地域における中心都市として主にサービス業の集積地へと変化した。

その後、石炭需要の増大に応じ、伊万里市周辺において民間資本による炭坑開発が進められたことから、伊万里市の主要な産業は石炭産業にシフトし、急激な人口流入により炭坑周辺を中心に職住近接型の市街地形成が進んだが、その後1950年代後半には、石炭から石油へのエネルギー転換や伊万里地域の炭坑の採掘条件悪化によって急激な産業の縮小と人口の減少が発生した。

1962年（昭和37年度）には、通産省産炭地域振興委託調査等が実施され、調査結果に沿って合板等木材関連工業の導入が図られた。続いてエネルギー基地、海洋開発基地、流通加工基地等を念頭に置いた「伊万里湾総合開発構想」が策定され、久原地区への工業団地形成に関し、国や県による調査が進められたが、エネルギー関連産業の誘致はならず、海洋開発関連団体や水産加工企業の集積が進んだ。¹²⁾ また、1971年（昭和46年）には造船企業の立地が決まり、新たに七ツ島地区の工業団地整備が進められ、造船関連産業が参入するなど、伊万里市の新たな産業は、石炭産業に取って替わるとともに、伊万里湾に沿って北へと展開した。

(3) 宅地開発と市街地の活性化

上述の通り、伊万里の旧市街地は伊万里川の左岸を中心に形成されたが、産業の転換を経るにつれ、産業・経済の活動拠点は伊万里湾に沿って離れていった。

炭坑の盛期には人口の流入とともに炭坑周辺に集落が形成され、伊万里市域に広く市街地が展開した。

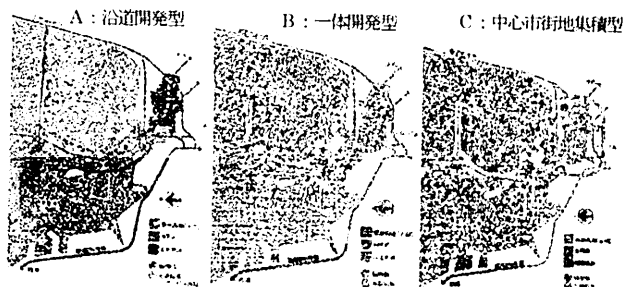


図-8 工業団地関連開発計画パターン（黒川町付近）

企業の参入では、七ツ島工業団地へ造船企業が立地に併せ、進出企業による周辺地区への企業住宅団地の造成も行われた。その際、市の調査によって企業住宅団地の造成が検討されている。¹³⁾同調査では、旧市街地と工業団地を結ぶ国道に沿って市街地を形成するパターンや、住宅等の生活関連施設は既存の旧市街地に収容するパターンなども検討されているが、職住近接の利点や地域開発の必要性の観点から、工業団地背後に集約するパターンBに絞って構想がまとめられている。（図-8）

しかし、これ以降、企業立地に併せて住居も一体的に検討された経緯はなく、市や民間による、中心市街地の外縁に位置する台地の宅地化や道路網の整備が促進されてきた（表-1）ほか、大企業の立地に際しては市内への定住促進を図る制度が導入されたが、実績としては4年間で26世帯と低迷した。

中心市街地の開発に関しては、1991年の第3次総合計画では、「多様化する消費者ニーズに応え、伊万里駅周辺の開発にあわせた商店街区の再編や、商店街と連なる親水空間の創出など商業環境の整備を図り、積極的な経営と体質の改善による商業の活性化を図る」¹⁴⁾となっていたものの、1999年の第4次総合計画では、道路事業、区画整理事業、都市景観が別々に記載され、内容も一般的なものとなっており¹⁵⁾、結果として、道路事業、区画整理事業と河川空間の活用が一体的になされた記録はなく、事実、これらを一連の空間として捉えて整備されたと思われる状況にはない。（図-9、図-10）

表-1 伊万里市内の宅地開発開発一覧。

竣工年	面積(ha)	事業主体	面積(ha)
～1970	0.0	市	53.8
1971～1980	21.7	組合等	28.0
1981～1990	37.1	民間	100.9
1991～2000	111.9	計	182.7
2001～	12.0		
計	182.7		

4. まとめ

(1) 伊万里の形成過程にかかる分析

伊万里は、焼物の物流拠点都市として発展したのち、数々の産業を受け入れることにより、地域の雇用を確保し続けている。このシームレスな産業転換を果たすと同時に行った交通インフラ、居住インフラの整備は、バイパス道路や産業道路、中心市街地近傍での宅地開発に力



図-9 伊万里駅前広場。

図-10 伊万里川河畔。

が入れられた。

その影響としては、1970年中ごろまでは産業の立地に併せて市街地も周辺へ展開することが望まれたが、以降の企業進出では、宅地開発や道路網の整備と相まって中心市街地近傍の人口増につながっている。

その一方で、中心市街地自体は、このような市街地構造の変化に対応しておらず、中心性を失う結果となっていると考えられる。

(2) 今後の課題

近世以降、物流やエネルギーのパラダイムシフトに際し、伊万里は産業転換などにより都市の形態を大きく変えつつも、比較的地域の活力維持に成功した事例と考えられる。その一方で、都市の空間としては、旧来の都市の中心性を少しずつ失いながら、より機能に沿うよう更新されたとも考えられる。

その評価にあたっては、近世の物流拠点都市や、過去の産炭地など、伊万里のこれまで経験と類似した環境をもつ都市の変容の過程との比較を行い、伊万里の位置づけを確認するとともに、今後想定される西九州自動車道の延伸や臨海部工業用地の造成等の影響を予測する必要がある。

参考文献

- 1) 伊万里市：統計伊万里，平成23年(2011年)，pp.9，2012
- 2) 伊万里市市史編纂室：絵図・地図に見る伊万里，pp.54-79，伊万里市，2007
- 3) 伊万里市市史編纂室：絵図・地図に見る伊万里，pp.150-162，伊万里市，2007
- 4) 伊万里商工会：伊万里案内，pp.3-4，1927
- 5) 佐賀県：伊万里港港湾計画資料(その1)，pp.1-2，1991
- 6) 伊万里市史編纂室：伊万里市史現代編Ⅰ，pp.245-269，伊万里市，2006
- 7) 佐賀県：伊万里湾開発調査報告書，pp.1,260-261，1969
- 8) 伊万里市史編纂室：伊万里市史現代編Ⅱ，pp.445-456，伊万里市，2006
- 9) 伊万里市：都市計画/土地利用計画書，伊万里市，1974
- 10) 佐賀県：企業立地のご案内，pp.37-44，2012
- 11) 伊万里市市史編纂室：絵図・地図に見る伊万里，pp.106-117，伊万里市，2007
- 12) 佐賀県：伊万里湾開発調査報告書，pp.1,260-261，1969
- 13) 伊万里市：七ツ島工業団地関連開発計画調査，pp53-93，開発計画研究所，1973
- 14) 伊万里市：伊万里市総合計画，pp.86-87，伊万里市，1991
- 15) 伊万里市：伊万里市総合計画，pp.69-70，伊万里市，1999