

伊勢湾沿岸域における ウォーターフロント開発計画の現状と課題

——「伊勢湾沿岸域総合利用計画」策定に向けた予備的考察——

鈴木 誠

目次

はじめに

第1章 経済構造調整下のウォーターフロント

- 1-1 内需主導型経済構造への転換
- 1-2 地域経済の活性化とウォーターフロント開発

第2章 伊勢湾沿岸域の社会経済構造

- 2-1 沿岸域市町村の人口動向
- 2-2 沿岸域市町村における製造業の特性
- 2-3 沿岸域の農業・水産業の現状
- 2-4 沿岸域における観光・レクリエーション資源・施設の分布と利用状況

第3章 伊勢湾沿岸域ウォーターフロント開発の現段階

- 3-1 ウォーターフロント開発の類型
- 3-2 ウォーターフロント開発に関するアンケート調査

第4章 伊勢湾沿岸域プロジェクトの課題と総合管理システム

- 4-1 伊勢湾沿岸域プロジェクトの課題
- 4-2 「伊勢湾沿岸域総合利用計画」試論～ウォーターフロント開発計画の前提として～

むすび

はじめに

本稿の目的は、1980年代半ば以降、伊勢湾ベイエリアにおいて地方自治体により計画もしくは実施段階にあるウォーターフロント・プロジェクトの事業内容、進捗状況、課題等を明らかにし、その上で今後伊勢湾ウォーターフロントの利用に際して考えなければならない開発と保全をめぐる総合的な管理システム（Coastal Growth Management System）を試論することにある¹⁾。

戦後わが国臨海部の重化学工業開発に代表される地域開発政策に対し、出融資を通して多大な影響力を誇示してきた日本開発銀行が、1983年4月に画期的な調査レポートを報告した。それは、欧米諸都市の港湾再開発を事例にあげて、

日本の諸都市においても、港湾に代表される都市ウォーターフロントを、都市の市民生活型公共空間として見直すことが新たな都市政策課題になっていることを提起するものであった。それは、同時に工場や倉庫群が立ち並び、堤防でさえぎり市民の自由な接近を拒み続けた港湾計画や海岸整備事業のあり方、さらに、水辺環境を軽視した都市計画のあり方に大きな反省を促すものであった。

提起された内容は、次の通りである。(1)日本の都市のウォーターフロントは、戦後の利水・治水中心の人工的改変や重化学工業的土地利用の拡大により、その優れた市民生活の場、景観等の親水機能を急速に失いつつあること、(2)ところが、その親水的機能が、高度成長以後、市民意識の変化とともに次第に再評価されはじ

め、市民の共有財産として再生、保全しようとする動きが具体化しつつあること、(3)特に港湾区域内の遊休化した内港埠頭地区や臨海工業用地のウォーターフロントは、都市環境の再生を図る上で絶好のオープンスペースを有し、都市に「潤いとゆとり」を取り戻す絶好の機会を備えていること、(4)したがって、その実現にむけ、

第1表 大阪湾と東京湾及び伊勢湾との比較

陸 域		大阪圏 東京圏 名古屋圏		
A 総面積	(km ²)	14,850	13,500	10,910
B 可住地面積	(km ²)	5,840	8,750	4,800
B/A	(%)	39	65	44
海 域		大阪湾 東京湾 伊勢湾		
A 水面積	(km ²)	1,500	1,200	1,700
水容積	(km ³)	42	18	34
平均水深	(m)	28	15	20
B 15m以浅の水面積	(km ²)	390	560	1,000
B/A	(%)	26	47	59

(注) 大阪圏：大阪府、京都府、兵庫県
東京圏：東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県
名古屋圏：愛知県、三重県

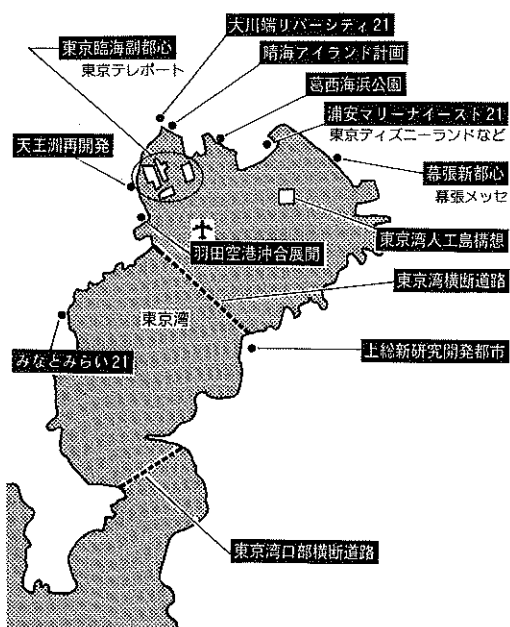
(出所) 運輸省第三港湾建設局「大阪湾一豊かな海洋空間の創造をめざして」1985年。

都市はウォーターフロントの公有化を図るための先行取得制度、再開発のための公的融資制度を創設し、ウォーターフロントの環境回復、創造を促す体制整備が急務であること、等の4点を主な内容としていた²⁾。

そこでは、今後日本のウォーターフロント開発に際しては、まず公共部門、特に市町村自治体が責任組織となり、市民参加を得つつ、港湾の水際線、沿岸海域(海浜)、河川等のもつ水辺環境を保全し、喪失した水辺空間を再生すること、そして、そのための社会的支援システムを確立すること、一言でいえば、親水権の公共的保障を図ることの重要性が指摘された³⁾。

しかし、現在の東京湾、大阪湾に繰り広げられている、あるいは計画中のウォーターフロント開発を目の当たりにしたとき、そこには83年開港が行った画期的な問題提起の具体化された姿を見ることはできない⁴⁾。では、伊勢湾の場合はどうであろうか。伊勢湾のウォーターフロント開発は、名古屋港の再開発、および新規埋立事業以外の大部分は計画中もしくは構想段階で

第1図 東京湾ウォーターフロント主要プロジェクト



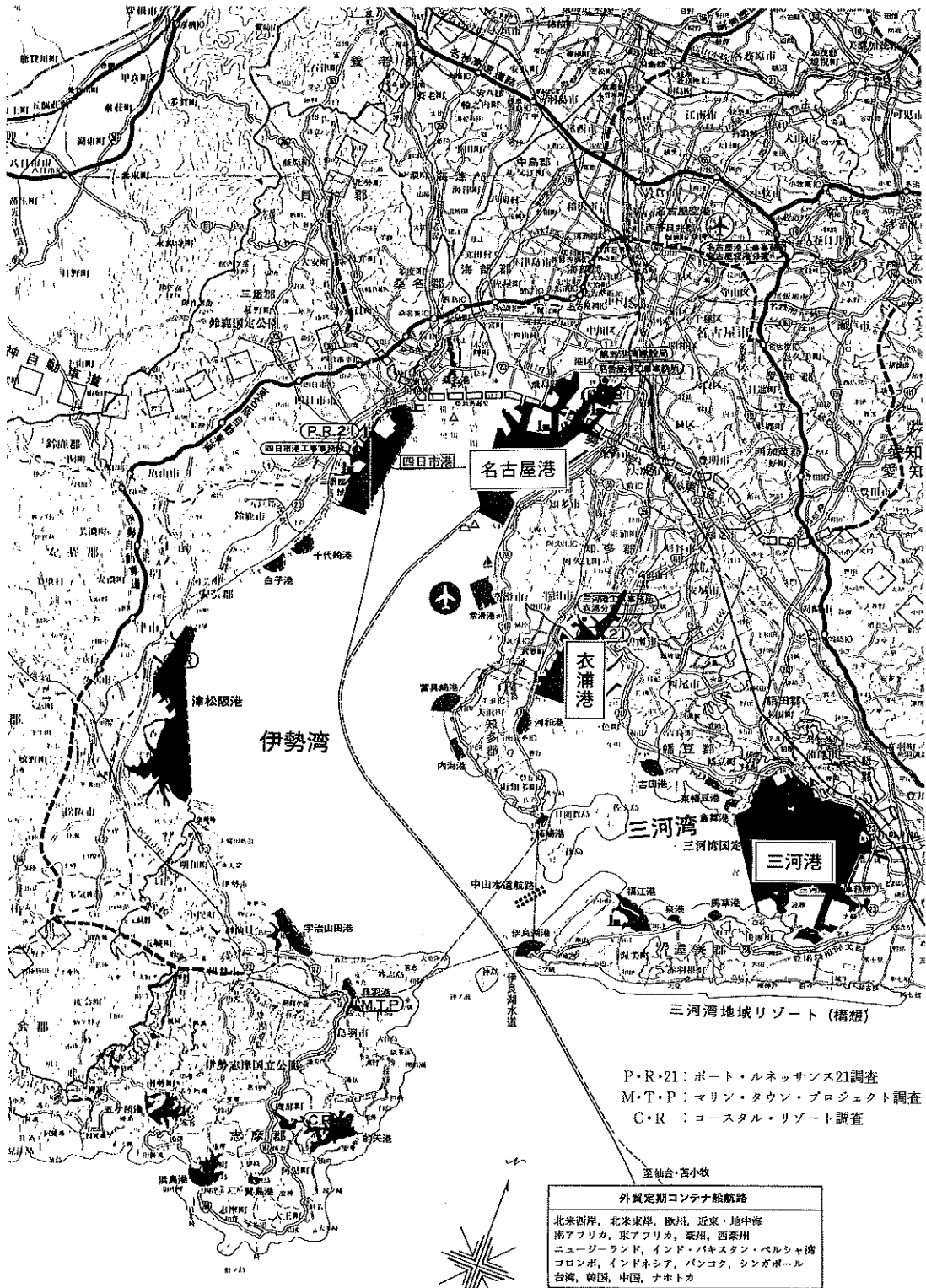
〔出典〕 「日本経済新聞」1991年10月31日付。

第2図 大阪湾ベイエリア主要プロジェクト



〔出典〕 「日本経済新聞」1991年10月31日付。

伊勢湾沿岸域におけるウォーターフロント開発計画の現状と課題(鈴木)



あるが、個々の事業内容を検討することにより、この疑問についての解答と問題提起はできるものと思われる。

そこで、第1章では、開銀の問題提起以後、社会経済環境の変化を押し進めた経済構造調整政策を顧み、その中で伊勢湾ウォーターフロント開発に如何なる期待が寄せられてきたかを見ておく。第2章では、伊勢湾沿岸域、特に愛知県側の地域産業を概観し、ウォーターフロント開発計画を取り巻く地域社会・経済環境を把握しておく。第3章では、伊勢湾沿岸域城市町村が描くウォーターフロント計画を概観し、各計画がもつ地域的課題等とその問題点を明らかにする。第4章では、各ウォーターフロント計画の実施に先立ち検討されるべき原則として伊勢湾沿岸域の総合的管理システムに関して試論することにした。

第1章 経済構造調整下のウォーターフロント

1-1 内需主導型経済構造への転換

開銀の問題提起以降、最大の社会経済環境の変化要因といえ、1985年から88年にかけて進んだ日本経済の円高基調であった。その発端となったのが、1985年のプラザ合意である。これ以降、円高・ドル安が進行し、85年9月の為替レート1ドル240円は、89年までに1ドル120円から140円台の範囲を推移するまでに至った。

この結果、まず、日本の企業は新たな対応を迫られることになった。つまり、日本企業が円高により国際競争力を低下させたのに対し、NIES 諸国が急速な追い上げを示したことから、それに対抗する方策として企業は内需開拓努力、つまり、効率的生産、新製品開発、新規事業分野の開拓を目指し積極的な設備投資を展開し始めたのである。他方、円高は、消費者行動にも変化を呼び起こした。円高以後、物価上昇率の低下により家計の実質所得が上昇し、消費の拡大を招くことになった。また、融資先のない金融機関は、その遊金を土地投資へ向け、地価の高騰を扇ぎ、消費者の住宅投資を刺激し

た。

このように、市場経済における内需拡大への期待が高まる中で、「ウォーターフロント・ブーム」がまきおこった。これには、所得水準の上昇、余暇時間の拡大による海洋レクリエーション需要の高まりを背景に、数兆円にのぼる巨大マーケット、経営多角化、余剰資金のはけ口、新たな資産形成等を求めて、民間資本がビジネスの機会をウォーターフロントに見いだしたことによる⁵⁾。

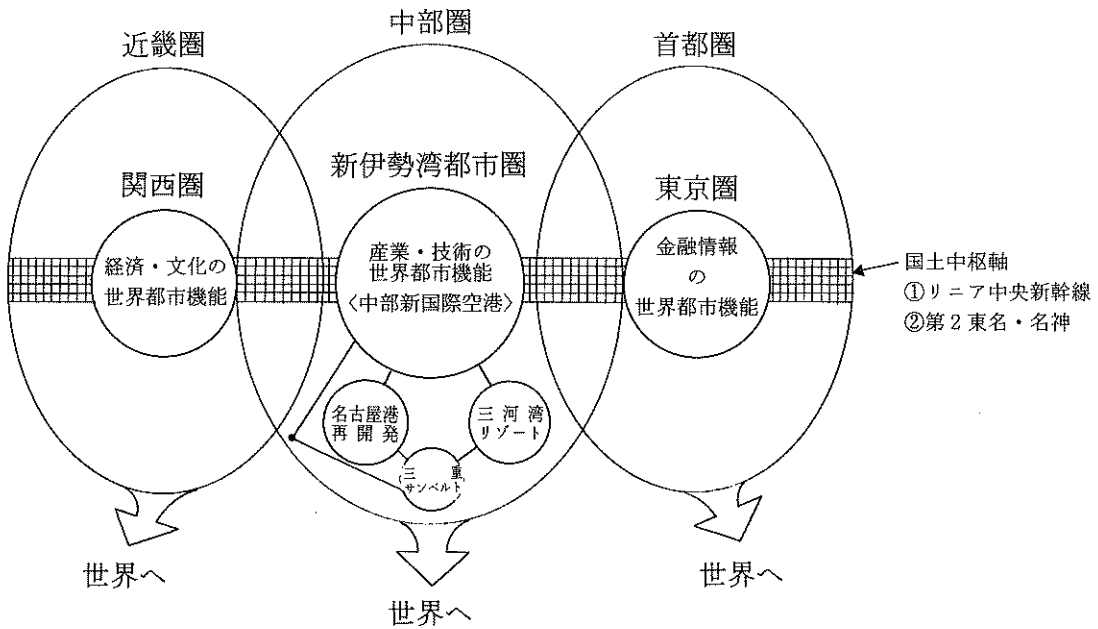
他方、公共部門の側にもブームの要因を見ることが出来る。東京一極集中下での地方経済力の低下に対する打開策、つまり、地域振興策、開発需要創造策として、各自治体がウォーターフロント開発に積極姿勢を示したことに求めることができる。この方向を加速したのが、1986年4月の前川リポートに端を発する内需主導型経済構造への転換政策であった。

この方針は、翌87年5月の政府審議会報告書「経済構造の指針」(新・前川リポート)に受け継がれ、ついで88年5月の同報告書「経済運営五か年計画」に盛り込まれ、さらに、1990年4月の経済審議会構造調整部会報告書「さらなる構造調整を目指して」において一層強力に推進していくことが確認された。この一連の過程において、ウォーターフロント開発は、地域経済の活性化を図りつつ内需主導型経済構造への転換を推進するための地域開発政策として、新たな位置づけを与えられることになったのである。

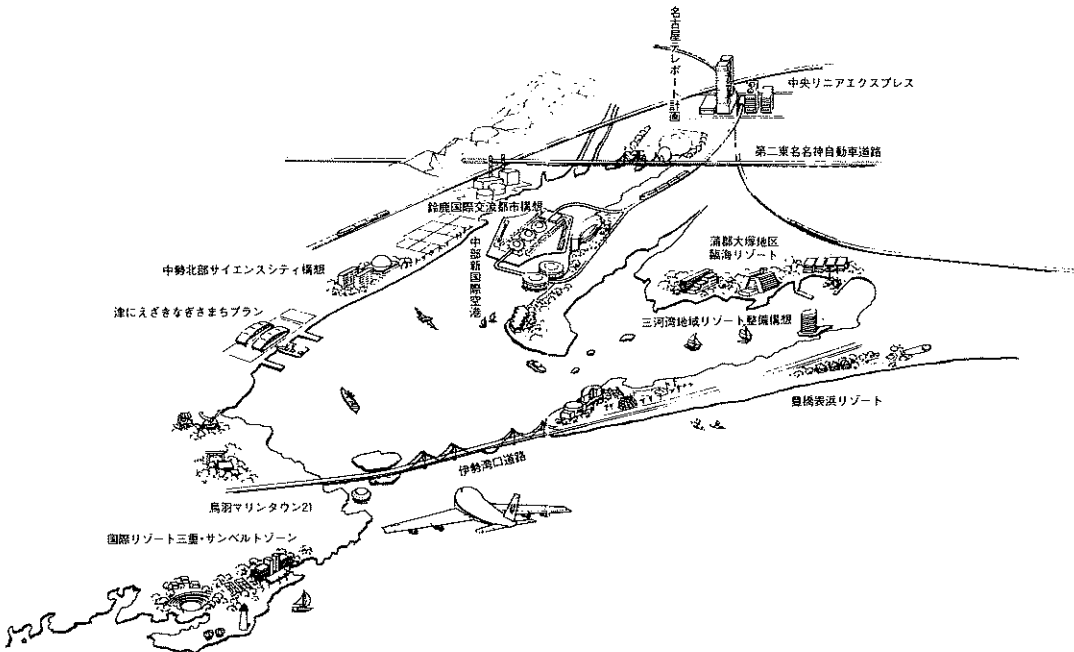
1-2 地域経済の活性化とウォーターフロント開発

90年の構造調整部会報告は、地域経済の活性化を図りつつ内需主導型経済構造への転換を図るには、(1)広域経済圏の戦略的育成、(2)豊かで活力ある地域経済社会の形成、という2つの方策を併せて推進していく必要があることを強調した。このうち、(1)の育成すべき広域経済圏とは、関西経済圏と中京経済圏をさし、いずれも東京経済圏と並び得る広域経済圏へと育成することが唱われ、そのためのウォーターフロント

第3図 世界都市機能を分担する国土中枢軸形成のイメージ



第4図 新伊勢湾都市圏構想 (イメージ)



〔備考〕 東海総合研究所編『伊勢湾21世紀のシナリオ』東洋経済新報社1991、P86-87。

開発方策として、「広域経済圏の中核となる国際的な空港（海上空港）と港湾の整備」および「国際的な空港（海上空港）と港湾への交通アクセスの整備、レクリエーション施設やコンベンションセンター等の整備、大規模なリゾート地域の新規開発」という2つの政策目標が掲げられた（カッコ内は筆者記す）⁶⁾。

こうして今日の伊勢湾ベイエリアにおけるウォーターフロント開発計画は、中京経済圏、とりわけ、その核となる名古屋経済圏の戦略的育成を担う「新伊勢湾都市圏構想」の中に位置づけられることになった。では、具体的には、どのような方策が示されたのか。1990年12月の伊勢湾港湾連絡協議会報告「21世紀の豊かな伊勢湾をめざして」は、湾内の各港湾を中心とする沿岸域の開発について、三重県側を含め、次のような方向性を提起した⁷⁾。

(1) 名古屋港、四日市港、衣浦港地域の利用高度化

この地域に関しては、今後、国土幹線軸の強化と並行して引き続き伊勢湾地域の物流、産業の拠点として、また、都市生活に潤いを与える親水空間として、既存空間の高度利用、土地利用の再編成に重点を置きつつ開発、利用を進めることが期待されている。そのための支援措置として、各港湾とも運輸省「ポートルネッサンス21」の指定を受け、民間資金の導入、企業誘致等が計画されている。

(2) 三河港、津松坂港、常滑地域の新規開発利用の促進

この地域に関しては、今後、独自の経済圏域の中核となる産業、物流拠点として、また、レクリエーションの場として、開発、利用を進めることが期待されている。特に、新国際空港建設が沖合いに計画されている常滑地域は空港を核として、物流、産業、レクリエーション等の機能が調和した高次利用空間として開発することが期待されている。その支援措置として、三河港内の蒲郡港は運輸省「ポートルネッサンス21」、蒲郡御津地区と田原地区はリゾート法、津松坂港は運輸省「コースタルリゾート計画」の各々指定を受け、規制緩和と民間資本への税制

上の優遇措置が図られることになっている。

(3) 伊勢志摩、渥美半島、知多半島および幡豆地域でのリゾート開発の促進

この地域は、リゾート法の指定を受けた三重サンベルトゾーンまたは三河湾地域リゾート構想の中核となり、マリンリゾート拠点の形成を目指す地域として開発することが期待されている。支援措置としては、リゾート法以外に、渥美半島の田原地区では建設省の「コースタル・コミュニティ・ゾーン計画」、伊勢志摩半島では運輸省の「マリン・タウン・プロジェクト」および「コースタル・リゾート計画」等の指定を受け、規制緩和と民間資本への税制上の優遇措置が図られることになっている。

伊勢湾沿岸域をめぐる各市町村ウォーターフロント開発計画は、以上のような位置づけと支援措置のもと、内需主導型経済構造への転換、多極分散型国土形成を担う中京経済圏の戦略的プロジェクトとして期待されている。ただし、計画の背景には、次節で述べる各市町村の地域経済、地域社会的事情があることにも留意しなくてはならない。

そこで、1991年7月から10月にかけて、中京経済圏の核となる名古屋経済圏のウォーターフロント開発の現状と課題を把握するため、名古屋港湾区域内の「弥富町、飛島村、名古屋市、名古屋港管理組合、東海市、知多市」、東海市、知多市、南知多町、美浜町以外の知多半島の「常滑市、半田市、大府市、武豊町、阿久比町、東浦町」、三河湾地域リゾート構想の重点整備地区の指定を受けた「南知多町、美浜町」「一色町、吉良町、幡豆町」「蒲郡市、御津町」「豊橋市」「田原町」「渥美町」の計22自治体のウォーターフロント開発の現状を調査した。次章以降で、その報告を行うことにする。

第2章 伊勢湾沿岸域の社会経済構造

沿岸域市町村のウォーターフロント開発計画を紹介、検討する前に、各計画の直接的、間接的背景をなしたと思われる沿岸域地域経済社会の置かれた状況について、人口、製造業、農水

かる。このことは人口増加地区にも2つの特性があることを示している。

名古屋南西部の弥富町や知多半島の知多市、半田市、大府市などでは名古屋市のベッドタウンとして家族世帯が流入し、14歳以下の年少人口が増加しているため地域全体の高齢化を緩和する傾向がみられる。この他、人口増加率は低いが高齢化指数はこれらの団体と変化なく性格の類似した市町村には、東海市、阿久比町、武豊町がある。

他方、田原町では大手進出企業への就業人口（多くは独身世帯、あるいは子供を持たない若い家族世帯）の増加には著しい傾向があるものの、14歳以下の年少人口の増加には至らず、そ

の結果、地域の高齢化傾向の歯止めとなるには至っていない。人口増加が著しい反面高齢化も進みつつあるといえる。

次に、人口増加率の低い下位5団体をあげると、南知多町（-3.1%）、常滑市（-2.2%）、渥美町（-1.2%）、飛島村（-1.1%）、蒲郡市（-0.9%）となる。同様に、この団体を老年化指数との関係でみると、県の指数を大幅に上回り77%から87%の間にあることがわかる。また、これ程人口増加率が低くないものの老年化指数が同様に高い市町村には美浜町、吉良町、御津町がある。尚、豊橋市は両者の中間におかれる。

以上、限られた指標を通して地域の活力の程度を考えた場合、名古屋南西部の一部と美浜町、

第2表 人口動向

(単位：人、%)

	住民基本台帳人口				
	1986. 3. 31	1991. 3. 31	人口増減数 (1991-1986)	人口増減率	老年化指数
1. 愛知県	6,401,486	6,455,172	53,686	0.8	57.0
2. 名古屋市	2,077,439	2,097,765	20,326	1.0	64.3
3. 弥富町	32,044	33,637	1,593	5.0	54.6
4. 飛島村	4,710	4,660	-50	-1.1	76.5
5. 東海市	94,505	96,691	2,186	2.3	44.3
6. 知多市	70,957	76,387	5,430	7.7	45.0
7. 大府市	65,980	69,002	3,022	4.6	48.4
8. 半田市	93,308	100,039	6,731	7.2	58.1
9. 常滑市	53,549	52,387	-1,162	-2.2	85.8
10. 阿久比町	23,522	24,022	500	2.1	56.5
11. 東浦町	38,886	40,686	1,800	4.6	47.9
12. 武豊町	36,152	37,435	1,283	3.5	47.5
13. 美浜町	22,516	23,264	748	3.3	73.7
14. 南知多町	26,770	25,937	-833	-3.1	87.4
15. 一色町	25,398	25,266	-132	-0.5	76.9
16. 吉良町	21,781	21,899	118	0.5	77.7
17. 幡豆町	13,730	13,737	7	0.1	80.7
18. 蒲郡市	86,165	85,416	-749	-0.9	73.2
19. 御津町	13,338	13,494	156	1.2	76.5
20. 豊橋市	320,899	335,022	14,123	4.4	60.1
21. 田原町	32,643	34,688	2,045	6.3	64.2
22. 渥美町	24,871	24,577	-294	-1.2	87.9

〔備考〕 愛知県企画部統計課「愛知県人口動向調査、あいちの人口一年速報～」平成3年(1991年)10月1日現在より作成。

南知多町を除く知多半島4市4町, それに渥美半島の田原町では, 高齢化の程度に違いはあるものの人口増加が見られ, 相対的に地域の活力, あるいは成長力が認められる。それに対して, 豊橋市を除くその他の沿岸域市町村では過疎化, 高齢化に直面しており, 地域の活力が相対的に伸び悩むか, あるいは弱体化しつつある地域に向かいつつあるといえることができる。

2-2 沿岸域市町村における製造業の特性
人口動向に続き, 次節以降では, 沿岸域市町村の地域経済動向について概観しておく。はじめに, 1985年プラザ合意以降の景気と製造業の反応(設備投資を指標として)について確認しておく。日本経済は, 1985年以降景気の循環要因に加え, 円高の進展によって, 急速に下降局面を迎えたが, 内需拡大政策や経済構造調整政策, さらに1986年初来の5回にわたる公定歩合の引き下げによって, 1987年11月をボトムとして回復に転じ, いわゆる内需拡大景気を迎えた。

以下で取り上げる1989年度は, 設備投資でみた場合, 内需拡大景気を背景にほとんどの業種で活発な投資活動が認められ, 前年度に対して14%の伸びを示した。このうち製造業では, 前年度の25%増に引続き22%もの伸びになった。業種別では鉄鋼・非鉄金属・化学など素材型産業が, 好調な内需を背景に前年度をさらに上回る24%もの高い伸びを記録した。また, 精密機器, 一般機械, 自動車などの輸送機器といった加工・組立型産業も, 88年度に大幅な増加に転じてから引き続いて高い伸びを継続した⁹⁾。

そこで, 以上の景気動向(1985年—1989年度間の景気動向)が沿岸域市町村内に立地する企業の生産活動に対して如何なる影響を及ぼし, 従来からの沿岸域市町村の地域経済構造等を一定程度左右したかを, 特に製造業を取り上げて見ておくことにする。「工業立県」といわれる愛知県内の地域経済分析では, 製造業の動向を無視することはできないからである。それとともに, この間の各市町村における製造業の特性に関しても記しておく。尚, 景気の動向を判断する地域指標としては「製造品出荷額等」を用

い, それが労働所得や租税等として地域経済や市町村財政にもたらす影響を判断する指標として「付加価値額」を用いることにした。グラフ1を参照されたい。

愛知県 = 「輸送機器—一般機械」型重化学工業地域

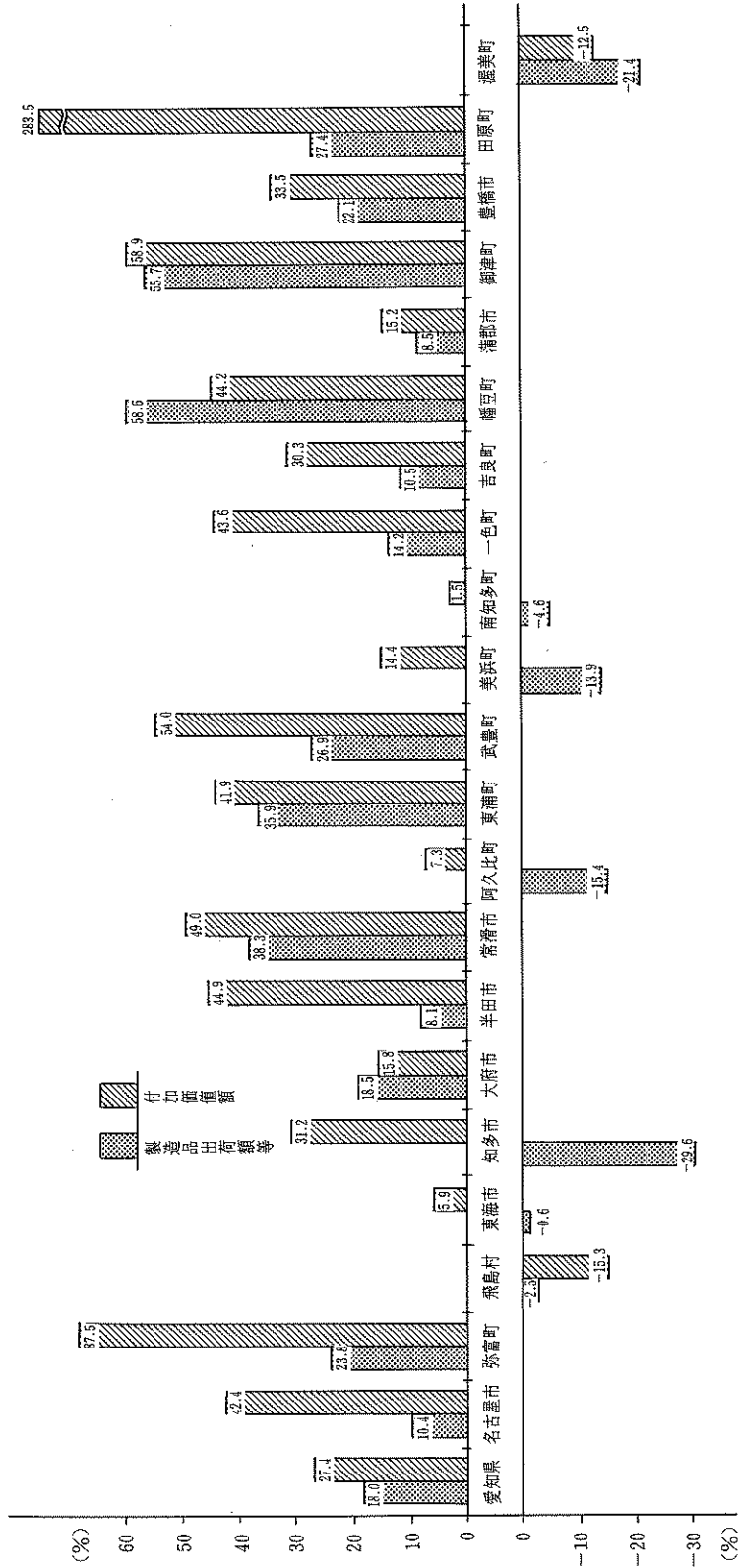
この間, 製造品出荷額の総数は18%の増加をみた。これは, 愛知県の主要産業である輸送機械を中心に一般機械, 電気機器など加工・組立産業が, 内需に支えられ高い伸びを示したことが大きく作用している。その一方で, 鉄鋼をはじめ非鉄金属, 化学といった素材供給型重化学工業が極めて低い伸びに終わっている。特に石油石炭製品の伸びはマイナス30.4に及んでいる。マイナス業種には他に繊維産業があげられる。

こうした製造業の出荷増も, 付加価値額の如何で地域経済や財政運営にもたらす影響を異にする。県の総事業所数は, この間マイナス3.6%である。しかし, 10人以上の事業所は4.3%の伸びを示し, この数値が, 特に零細事業所の減少を示していることがわかる。その結果, 従業者数は総数で3.7%の伸びを示し, 高い生産性に支えられ, 付加価値額は27.4%もの高い伸びを示している。特に, 加工・組立型産業の高い伸びが, この高い伸びを導いたものと言え, 内需拡大景気による愛知の工業生産力の向上が, 県全般でみて地域経済力の底上げに寄与した一面を見ることができる。この他, 素材型産業は, 従業員の削減による生産性の向上等合理化方策により付加価値額を増加させてはいるが, 総数の伸びには及んでいない。では, この日本経済, 県経済の好況という状況が沿岸域市町村について見た場合ではどうであろうか, 以下個別に概観する。

【1. 弥富町 = 「繊維特化」型軽工業地域】

この間の製造品出荷額等は, 総数で23.8%の高い伸びを示している。これは, 基幹産業である繊維産業をはじめ, 木材製品, 家具装備品, プラスチック, 窯業土石製品といった軽工業製

グラフ1
1985年～1989年度間の製造品出荷額等と付加価値額の市町村別増減率



〔備考〕 愛知県企画部統計課『愛知の工業～工業統計調査結果報告書』昭和60年（1985年）、平成元年（1989年）より作成。

第3表 産業別15歳以上就業者数の構成比と増減率(1980—1985)

	(1) 構成比			(2) 増減率		
	第一次産業	第二次産業	第三次産業	第一次産業	第二次産業	第三次産業
1. 愛知県	4.7	41.9	53.3	-9.0	4.8	8.3
2. 名古屋市	0.6	33.0	66.3	-7.3	-0.2	5.3
3. 弥富町	10.3	36.9	52.7	-13.0	3.7	9.6
4. 飛島村	20.1	36.9	43.0	-20.0	2.5	10.3
5. 東海市	4.8	49.6	45.4	-3.4	0.9	4.6
6. 知多市	6.3	47.7	45.8	-7.5	4.7	18.2
7. 大府市	5.0	53.0	41.9	-7.6	11.6	10.5
8. 半田市	2.9	45.7	51.3	-9.4	3.5	7.9
9. 常滑市	8.8	48.5	42.6	-6.1	-4.9	3.7
10. 阿久比町	6.9	51.5	41.5	-16.5	11.5	20.4
11. 東浦町	5.2	53.7	41.0	-7.7	6.3	20.0
12. 武豊町	3.5	53.6	42.9	-3.9	7.2	16.0
13. 美浜町	16.2	35.4	48.4	-11.3	15.2	19.4
14. 南知多町	26.7	29.1	44.2	-3.6	2.5	8.0
15. 一色町	23.4	41.9	34.6	-9.9	5.9	3.0
16. 吉良町	20.3	40.2	39.5	-12.5	8.9	6.9
17. 幡豆町	9.5	51.1	39.4	-10.1	6.3	1.8
18. 蒲郡市	6.3	46.6	47.0	-6.4	4.0	5.2
19. 御津町	17.3	41.4	41.3	-11.2	8.9	1.6
20. 豊橋市	9.8	38.3	51.7	-6.3	7.8	6.9
21. 田原町	26.8	37.8	35.4	-6.6	39.8	12.5
22. 渥美町	54.0	12.0	33.9	-0.6	-27.7	3.4

【備考】総務庁統計局『愛知の人口～昭和60年国勢調査解説シリーズNo.2～』より作成。

品の出荷が伸びたことを示している。その反面、金属製品を除き、一般機械や輸送機器といった加工・組立型産業や鉄鋼業の伸びは総数の伸びを下回っている。

この間、事業所数は3.4%の減少を示したが、従業員10人以上の事業所は逆に10.3%増加している。これら事業所では大方従業者数を削減し、生産性を高めることにより、付加価値額を67.5%も大幅に増加させている。特に、先の軽工業において付加価値額の増加率が高い。

【2. 飛島村＝「鉄鋼—輸送機器」型重化学工業地域】

この間の製造品出荷額等の総数の伸びは、2.5%の減少であった。その背景には主要産業で

あった輸送機器の44%減少と鉄鋼業の低い伸びがあった。主要産業が様に出荷を減らす中で著しく増加させたのは金属製品のみであり、また、微増したのは木材同製品のみであった。

この間、事業所数は7.4%減少するが10人以上のそれで見ると減少は1.4%にとどまっている。従業者数は逆に2.0%増加しており、主要産業のうち輸送機器22.9%、金属製品7.7%、鉄鋼業6.7%が目される。しかし、輸送機器の生産性の著しい低下が付加価値額を55.7%も低下させ、金属製品、鉄鋼業の高い生産性による付加価値額の増加を打ち消し、付加価値額総数で15.3%の減少を招くことになった。

【3. 東海市＝「鉄鋼特化」型重化学工業地

域】

この間の製造品出荷額等は、0.6%の減少を示している。これは、名古屋南部臨海工業地帯に立地し、出荷額の90%弱を占める基幹産業の鉄鋼業が、出荷額を4.5%減少させたことが影響したものである。

この間、鉄鋼業の不振によって従業者数は4.9%減少した。ただし、生産性が上昇したことをうけて付加価値額がわずかに2.2%ではあるが増加したこと、さらに、生産活動が活発であった加工・組立産業および飲料飼料と衣服身回品など軽工業で従業者が増え生産性も著しく高まったことにより付加価値額が増加し、付加価値額総数では5.9%の増加を生み出した。

【4. 知多市＝「輸送機器―食料品」型重軽工業混合地域】

この間、主要産業である食料品や飲料飼料など軽工業と輸送機器の大幅な出荷減が、金属製品、窯業土石業製品、電気機器の出荷増を相殺し、製造品出荷額等総数で29.6%の出荷減を招くことになった。

主要産業である食料品の従業員の減少率はわずかにマイナス1.8%であったが、生産性の低さから付加価値額は23.3%の減少となった。また、出荷の落ち込んだ輸送機器では従業者数が97%と大幅な減少を招き、付加価値額は96.7%も低下させた。しかし、金属製品や窯業土石業製品、電気機器の従業者数の増加と生産性の上昇により付加価値額が大幅に増加し、先の低下を打ち消し、総数で31.2%もの付加価値額の増加を生むことになった。

【5. 大府市＝「輸送機器―一般機械」型重化学工業地域】

この間、製造品出荷額等は、総数で18.5%の伸びをみせた。これは基幹業種である輸送機器が22.9%、それに次ぐ一般機械が27.5%の伸びをみせるなど、加工・組立型産業が好調な生産活動を維持したことが大きく影響している。他方、軽工業は全般的に低調ではあったが、なかでも主要業種の一つであった食料品、ゴム製品

が大幅に出荷額等を減らした。

このうち生産を伸ばした輸送機器、一般機械は、ともに事業所数、従業員数を増やしているが、特に一般機械は、高い生産性によって34.6%もの高い付加価値額の伸びをしめし、地域分配額の最も大きい業種となった。また、輸送機械は生産性が伸びず付加価値額で4.2%の伸びに終わったが、この両業種に支えられ付加価値額総数は15.8%の伸びを示した。

【6. 半田市＝「鉄鋼―金属―窯業―食料」重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は、総数で8.1%の伸びを示した。これは基幹業種である鉄鋼業が10.5%の大幅出荷減に終わったものの、それに次ぐ金属製品が36.5%、輸送機器が19.6%、化学工業が37%、軽工業でも食料品が10%の伸びをみせ、鉄鋼業の出荷減を補ったことによる。

しかし、鉄鋼業は、この間従業員を削減するなどの合理化を行い、付加価値額では146%もの高い伸びを示し、最大の地域分配額によって地域経済への影響力を維持した。この伸びには好調な生産を維持してきた金属製品、輸送機器、化学工業、食料品も及ばず、この結果、付加価値総額は主に鉄鋼業の影響を受け44%もの高い伸びを示した。

【7. 常滑市＝「窯業特化」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等の総数は38.3%もの高い伸びを記録している。これは、一つには基幹産業である窯業土石製品が37.4%と堅調な伸びを示したことによるが、もう一つは、輸送機器が36%、家具装備品が66.6%もの高い伸びを示し、主要産業へと台頭してきたことが大きく影響したものである。

だが、この3業種のうち、事業所数と従業者数を伸ばし、高い生産性によって付加価値額を伸ばしたのは家具装備品のみである。基幹産業の窯業土石業製品は全体に事業所数を減らしつつ、従業員数も0.5%の増加にとどめ、その上で労働生産性を高めるなどの合理化方策によっ

て、付加価値額47%の伸びを実現した。輸送機器は、全体に事業所数は一定であるが、従業員を201.8%と激増させ、また生産性を高めることによって、付加価値額318.1%もの伸びを実現した。この輸送機器と家具装備品の高い企業収益に導かれ、付加価値額総数は49%もの高い伸びを実現した。

【8. 阿久比町＝「繊維特化」型重軽工業混合地域】

この間の製造品出荷額等は総数で15.4%の減少である。これは、主要産業である繊維工業が62.8%も出荷を減少させたことが作用している。その一方で、繊維につぐ産業であるプラスチックが21.5%、一般機械が75.4%の増加を示し、新たに金属製品が320.8%もの増加を見せたものの、繊維産業の落込みを打ち消すことはできなかった。

この間、不調の繊維工業は事業所数、従業員数いずれも大幅に減らし、付加価値額を30.4%も減少させた。しかし、繊維につぐ主要産業のプラスチックが従業員数を若干減らしたものの高い生産性により付加価値額を99%伸ばし、一般機械は事業所数と従業員数をともに伸ばし生産性を高め付加価値額を62.4%伸ばしたことが影響し、総数では7.3%の付加価値額の伸びをもたらすことになった。この他、衣服身回品、家具装備品といった軽工業や金属製品の付加価値額も著しい付加価値額の伸びをみせ、繊維の落込みを補い、付加価値額総数の伸びに寄与したことは言うまでもない。

【9. 東浦町＝「家具特化」型重軽工業混合地域】

この間の製造品出荷額等は35.9%もの高い伸びを示した。これは、基幹産業である家具装備品が28.1%の堅調な伸びを示したことにもよるが、その一方で輸送機器が158%、プラスチックが76%の伸びを示し、家具装備品につぐ主要産業の地位にたったことが大きく作用している。この他にも鉄鋼業、非鉄金属といった素材型産業、金属製品、一般機械といった加工・組立型

産業、窯業土石製品も出荷額の比重を一樣に高め、出荷額総数の伸びに寄与したことは言うまでもない。逆に、主要産業の一つであった繊維産業は、この間に大きく落ち込んだ。

さて、基幹産業の家具装備品は、零細事業所数を減らすものの、従業員数の若干の増加と高い生産性によって付加価値額を23.7%増加させている。だが、ここで注目すべきは先に出荷額を大きく伸ばし主要産業の地位についたプラスチックと輸送機器である。プラスチックは事業所数、従業員数いずれも伸ばし、高い生産性によって付加価値額を166.8%も増加させている。輸送機器は零細事業所をわずかに減らしたものの従業員を逆に増加させ、付加価値額を141.1%増加させ、家具装備品につぐ額を生み出している。この他、鉄鋼、非鉄金属、金属製品、一般機械でも高い伸びに支えられて付加価値額を大幅に増加させ、その結果、付加価値額総数を41.9%も伸ばすことに成功した。

【10. 武豊町＝「窯業－化学」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は26.9%の伸びを示している。基幹業種は化学工業と窯業土石製品であるが、化学工業は1.7%減少したのに対して、窯業土石製品は66.7%と大幅な増加をみせ、この伸びが総数の伸びを導いたといえることができる。この他、この間に大幅な伸びをみせた業種には輸送機械の301.4%がある。

化学工業は事業所数に変化はなく、従業者数をわずかに増やし、生産性を高め、13.7%の付加価値額の伸びを示している。著しい出荷額の伸びを見せた窯業土石製品は事業所数をわずかに減らすものの従業者数を24.4%伸ばし、さらに高い生産性により89.6%の付加価値額の伸びをみせ、その結果、付加価値額総数を54%も増加させた。総数に占める割合は70%に及ぶ。

【11. 美浜町＝「食料品－繊維」型軽工業地域】

この間の製造品出荷額等は13.8%の減少を示した。これは基幹業種である軽工業の食料品が

16%, 繊維工業が9.8%減少したことが影響したものである。

しかし、食料品は、事業所数で変化しないものの、従業者数は9.5%の伸びをみせ、高い生産性によって、付加価値額を47.3%伸ばし、その結果、付加価値額総数を14.4%増加させることに寄与した。繊維工業は従業者数をわずかに増やすものの、生産性を下げ、付加価値額を31%減少させた。

【12. 南知多町＝「食料品—プラスチック」型軽工業地域】

この間の製造品出荷額等の伸びは4.6%のマイナスであった。これは、基幹業種である食料品の伸びがマイナス6.4%に終わったことによる。これに続く主要業種のプラスチックは、この間1.5%の伸びをみせたが、食料品の出荷額減少を打ち消すことはできなかった。

食料品は事業所数、従業者数ともにわずかながら減少し、生産性の向上も際だって見られないまま付加価値額もほとんど増加をみずに終わっている。ところが、プラスチックは事業所数こそ減少させているものの、逆に従業者数は増加させ、付加価値額を3.4%増加させている。その結果、付加価値額総数はわずか1.5%ではあるが増加を見ることになった。

【13. 一色町＝「食料品特化」型軽工業地域】

この間の製造品出荷額等は14.2%の増加をみせた。これは、基幹業種の食料品が24.2%もの増加を示したことによる。出荷額が食料品につぐ繊維工業は、21.1%の減少となり、出荷額等全体の増加にまったく寄与しなかった。尚、この間、一般機械、輸送機械、金属製品といった加工・組立型産業で高い伸び、ないし増加をみたことも、わずかではあるが総数の伸びに寄与したものと見ることができる。

この間、食料品は従業員数をほとんど変動させぬまま、10人以上の事業所数を増加させ、高い生産性によって、付加価値額を68.3%も増加させることに成功した。この他、繊維工業や先の加工・組立産業も従業員数を削減しつつ、生

産性を高め、付加価値額を増加させている。この結果、付加価値額総数は43.6%もの伸びをみせることになった。

【14. 吉良町＝「繊維—一般機械（—鉄鋼）」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は10.5%の増加を示した。これは基幹業種の繊維工業がほぼ現状維持であったことの上に、同じく基幹業種の一般機械が18.2%、それにつぐプラスチックが45.7%増加したことが影響している。

繊維工業は、事業所数、従業者数ともに減らし、付加価値額を5.7%減少させた。しかし、一般機械が同じく事業所数、従業員数を減らしつつも、生産性を高め、53.9%の付加価値額の増加をみせたこと、プラスチックが事業所数、従業員数を共に増やし、101.1%もの高い付加価値額の増加を生み出したこと等が作用し、付加価値額総数を30.3%増加させた。

【15. 幡豆町＝「繊維—一般機械」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は58.6%もの高い伸びをしめした。これは基幹業種である繊維工業がほぼ現状維持であったことの上に、もう一つの基幹業種である輸送機器の高い出荷額、それらにつぐ一般機械が54.2%、食料品が35.4%、さらに、それらにつぐプラスチックが153.1%もの高い増加率を示したことが作用したものと見える。

繊維工業は10人以下の事業所と従業員を減らすのが、逆に生産性を高め、7.3%の付加価値額の増加を生んだ。輸送機械も繊維工業につぐ高い付加価値額を生み、一般機械も従業員を増し、生産性を高め、26.8%の付加価値額の増加、さらにプラスチックは事業所数、従業員数とも大幅に増やし、143.6%にも及ぶ付加価値額の増加をもたらした。その結果、付加価値額総数は44.2%もの高い増加率を示した。

【16. 蒲郡市＝「繊維—精密機械」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は、8.5%の増加を示した。これは、基幹業種の中で最大の35%の出荷額等を占めた繊維工業が8.8%もの減少を見せる中で、それに次ぐ精密機械が24.8%、衣服身回品が43.4%、輸送機器が37.6%、一般機械が52.3%と増加した結果であった。また、化学工業も増加率は不明なものの、精密機械につぐ出荷額等をみせ、総数の伸びに寄与したものと考えられる。

従って、この間、繊維産業は事業所数、従業員数どちらも16%もの減少をみせ、付加価値額も1.0%の増加でほとんど変動ないものといえる。逆に精密機器は事業所数、従業員数どちらも伸ばし、9.2%の付加価値額の増加を示した。一般機械も同様に45.7%の増加、輸送機器は10以上の事業所数と従業員数の増加をうけ27.2%の増加、衣服身回品は従業員数を伸ばす一方、生産性も高め41.7%の増加をみせ、この結果、15.2%の付加価値額の伸びを見せた。また、これには精密機器につぐ高い利益を生んだ化学工業の生産活動も大きく寄与したといえることができる。

【17. 御津町＝「輸送機器－繊維」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は55.7%もの高い伸びを示した。これは、基幹業種である輸送機器が106.4%もの極めて高い伸びを示したことが大きく作用したことによる。この他では、同じ加工・組立型産業の一般機械が64.9%、繊維工業が42.3%、食料品が18.9%増加したことも総数の伸びに寄与した。

加工・組立型の輸送機器と一般機械は、ともに事業所数、従業員数を伸ばし、特に輸送機器は高い生産性のもとで、付加価値額を208.6%も増加させた。他方、軽工業の繊維工業と食料品はともに事業所数、従業員数を減らし、合理化のもとで、わずかではあるが付加価値額を伸ばした。この輸送機器の著しい伸びと軽工業の合理化による現状維持のもと、付加価値額は58.9%もの高い伸びを記録した。

【18. 豊橋市＝「輸送機器－食料品」型重軽工業混合地域】

この間、製造品出荷額等は総数で22.1%の伸びをみせた。しかし、基幹業種であった食料品は9.0%の伸びをみせたものの、プラスチックは62.9%の出荷減、それらに次ぐ鉄鋼業も2.5%の出荷減に終わった。これらの不調を補ったのが加工・組立型産業の高い出荷増で、輸送機器では97.7%、電気機器38%、一般機械25.8%というように、これらの好調さが総数の高い伸びを生んだものと言いうことができる。

この加工・組立型産業では、いずれもこの間に従業員数を大幅に増やし、生産性を高め、高い付加価値額の伸びを示し、付加価値額総数でも33.5%の高い伸びを支えた。

【19. 田原町＝「輸送機器特化」型重化学工業地域】

この間、製造品出荷額等は総数で27.4%の伸びを示した。これは出荷額等の95%を占める輸送機器が28.3%の増加をみせたことによる。

輸送機器は、事業所数において変化しないものの、従業員数を29%増し、高い生産性によって、この間392.5%という驚異的な付加価値額の伸びをみせた。ほか、これに次ぐ主要業種の食料品も従業員数14.3%の伸びをみせ、付加価値額で44.5%の伸びをみせた。

【20. 渥美町＝「食料品－繊維」型軽工業地域】

この間、製造品出荷額等は21.4%の減少となった。これは基幹業種である食料品が25.5%、それにつぐ繊維工業も19.7%減少したことが作用している。

食料品は、従業員10人以下の零細業者を除き、事業者数、従業員数ともに変動ないが、生産性を著しく低下させた結果、付加価値額は21.7%減少した。他方、繊維工業が31%の付加価値額の増加をみたが食料品の減少を打ち消すにははるかに及ばず、結局、付加価値額は12.5%減少した。

2-3 沿岸域の農業・水産業の現状

さて、次に「1990年世界農林業センサス結果報告書」と「第8次漁業センサス調査報告書」を用いて、沿岸域市町村の農業生産と伊勢湾、三河湾における漁業生産の現状を概観することにして。

1. 沿岸域市町村の農業

1988年の愛知県の農業粗生産額は、3,425億円で、全国第8位を占める。そこで、同年の全国シェア第1位の特産物と沿岸域市町村との関係を見ると次の通りである。

- (キャベツの主要生産地)：渥美郡、豊橋市、大府市、知多郡、名古屋市
- (ブロッコリー)：田原町、豊橋市
- (ふき)：東海市、知多市、南知多町
- (おおば=青じそ)：豊橋市
- (電照菊)：渥美郡、吉良町
- (洋らん)：東海市、豊橋市、一色町
- (採卵鶏)：豊橋市、田原町、常滑市

このように、土地利用型農業部門よりも、園芸や畜産などの施設利用型農業部門の比重が高い点に特徴がある。

2. 農家数の動向

1990年2月1日現在の総農家数は、11万9,573戸で、前回(1985年)にくらべ1万3,720戸(マイナス10.3%)減少した。前年に比べ300戸以上減少した10自治体のうち、沿岸域市町村としては豊橋市が含まれている。

従って、農家率(総世帯数に占める総農家の割合)は、前年に比べ1.2ポイント低下し、5.6%になった。沿岸域市町村の中で農家率が40-50%の自治体は、飛島村、渥美町のみである。10-30%の自治体は、弥富町、阿久比町、美浜町、南知多町、一色町、吉良町、幡豆町、御津町、田原町の9自治体で全て町である。残りは農家率が10%未満と極端に低い自治体であり、名古屋市の他、知多半島では東海市、知多市、常滑市、半田市、大府市、武豊町、東浦町の7自治体、三河湾沿岸では蒲郡市、豊橋市の2自治体である。県全体では44の市町村が10%未満であるが、そのうちの10自治体が知多半島と三河湾沿岸地域に集積している。

3. 専業農家数の動向

専業農家率(総農家数に占める専業農家数の割合)を見ると、30%以上の自治体は県内に3自治体あるが、そのうちの2自治体は沿岸域市町村の渥美町(58.3%)、田原町(37.5%)が占めている(他は赤羽根町)。20-30%には豊橋市(29.2%)がある。15-20%には東海市、大府市、南知多町、蒲郡市、御津町がある。10-15%には知多市、常滑市、半田市、武豊町、東浦町、一色町、吉良町がある。5-10%に過ぎない自治体は弥富町、飛島村、名古屋市、幡豆町である。

この構造に呼応するように、男子生産年齢人口のいる専業農家の総農家に占める割合を見ると、30%以上と高い自治体として、渥美町(55.5%)、田原町(34.6%)がある。20-30%には豊橋市がある。10-20%には東海市、大府市、南知多町、蒲郡市がある。他は全て10%未満と低い。

以上から、沿岸域市町村の中でも渥美町、田原町、豊橋市は、愛知県において農業依存度の高い地域であるといえることができる。

4. 販売金額の特徴

しかも、上記の農業依存度の高い地域では、農産物販売金額が300万円以上の農家の割合がきわめて高い。50%以上と高い自治体は県内には3自治体しかなく全て渥美郡である。そのうち渥美町が83.5%、田原町が63.4%である。愛知県の専業農家では、1,000-3,000万円未満の階層が30.2%と最も多いが、この地域の専業農家の多くがこの階層に含まれることも特徴である。

尚、30-50%には豊橋市、蒲郡市、御津町がある。30%以上の市町村が渥美郡と東三河に集中している。

20-30%には、弥富町、東海市、大府市、南知多町、吉良町、幡豆町がある。10-20%には知多市、常滑市、半田市、美浜町、武豊町、東浦町、阿久比町、一色町がある。10%未満には飛島村、名古屋市がある。0-30%と低い自治体、つまり農産物販売金額が低い自治体が、名古屋近郊と知多半島に集中している。

5. 水産業の動向

1988年の第8次漁業センサスによれば、愛知県の漁業経営体数は、海面漁業では、のり養殖が最も多く、次いで小型底引き網、採貝の順となっており、愛知県漁業の実に91.3%を、こうした沿岸漁業が占めるまでになっている。全国との比較では、愛知の漁業経営体総数は第20位であるが、のり養殖は第4位を占めている。

そこで、以下、愛知県の漁業の特徴となっている沿岸漁業、特に海面漁業について、経営体数と就業者数の特徴を明らかにする。

(5-1 漁業経営体数)

1) 経営体総数

愛知県の漁業経営体総数は、3,879で前回の

第3表 経営体階層別経営体数

区 分	昭53	58	63	構成比	63/58 増減率		
総 数	5,085	4,495	3,879	100.0%	△13.7%		
漁 船 非 使 用	337	155	101	2.6	△34.8		
漁 船 使 用	無 動 力 船	4	3	1	0.0	△66.7	
	動 力 船	1 トン未満	591	552	604	15.6	9.4
		1 ~ 3	573	545	518	13.4	△5.0
		3 ~ 5	497	463	472	12.2	1.9
		5 ~ 10	257	300	302	7.8	0.7
	使 用 船	10 ~ 20	176	188	192	4.9	2.1
		20 ~ 30	23	23	31	0.8	34.8
		30 ~ 50	63	77	80	2.1	3.9
	用 船	50 ~ 100	37	29	28	0.7	△3.4
		100トン以上	6	5	6	0.2	20.0
(小 計)	2,227	2,185	2,234	57.6	2.2		
小 型 定 置 網	72	82	95	2.4	15.9		
地 び き 網	23	22	21	0.5	△4.5		
(小 計)	95	104	116	3.0	11.5		
海 面 養 殖	の り 養 殖	2,387	2,027	1,409	36.3	△30.5	
	わ か め 養 殖	38	22	19	0.5	△13.6	
	そ の 他	1	2	-	-	-	
	(小 計)	2,426	2,051	1,428	36.8	△30.4	
沿 岸 漁 業 層 計	4,780	4,173	3,542	91.3	△15.1		
中 小 漁 業 層 計	305	322	337	8.7	4.7		

〔備考〕 愛知県企画部統計課「第8次漁業センサス、調査結果報告書」平成2年(1990年)3月

1983年調査に比べ616(マイナス13.7%)の減少となっている。これは、のり養殖が618(マイナス30.5%)減少したことが大きく影響している。これにより、のり養殖が海面漁業に占める割合は、前回の45.1%から36.3%へ大きく低下した。ただし、経営体総数の減少傾向は、1963年の第3次漁業センサスをピークに始まったものであることに注意する必要がある。

地区別では、減少率が最も高いのは東三河地区で、前回に比べ17.1%、次いで西三河地区で16.8%、尾張地区が9.4%となっている。

市町村別に経営体数を見ると、南知多町が最も多く1,132、次いで一色町728、常滑市393、渥美町366、豊橋市271等となっている。また、前回と比較して経営体数の減少傾向を見ると、最も多いのが渥美町で115、次いで一色町96、吉良町72の減少が目立っている。

2) 漁獲金別の経営体数

過去、1年間の漁獲金額(漁獲物の販売金額)別経営体数をみると、500-1,000万円が最も多く1,052(構成比27.1%)、次いで200-500万円が925(同23.8%)、1,000-2,000万円が865(同

第4表 市町村別経営体数

区 分	昭53	58	63	構成比	63/58 増減率
総 数	5,085	4,495	3,879	100.0%	△ 13.7%
豊 橋 市	251	283	271	7.0	△ 4.2
碧 南 市	81	81	82	2.1	1.2
西 尾 市	210	197	136	3.5	△ 31.0
蒲 郡 市	287	212	186	4.8	△ 12.3
常 滑 市	515	438	393	10.1	△ 10.3
東 海 市	32	22	18	0.5	△ 18.2
弥 富 町	11	9	4	0.1	△ 55.6
南 知 多 町	1,229	1,192	1,132	29.2	△ 5.0
美 浜 町	372	262	196	5.1	△ 25.2
武 豊 町	-	1	-	-	△100.0
一 色 町	955	824	728	18.8	△ 11.7
吉 良 町	241	228	156	4.0	△ 31.6
幡 豆 町	134	121	105	2.7	△ 13.2
御 津 町	91	59	40	1.0	△ 32.2
田 原 町	75	66	55	1.4	△ 16.7
赤 羽 根 町	13	19	11	0.3	△ 42.1
渥 美 町	588	481	366	9.4	△ 23.9

〔備考〕 ・表内の罫線は、今回の調査市町。
・出典は第3表と同じ。

22.3%)の順となっている。

これを、のり養殖について見ると、500—1,000万円が最も多く517(同36.7%)を占め、次いで1,000—2,000万円が494(同35.1%)、200—500万円(同23.3%)の順となっている。

(5-2 漁業就業者数と世帯数の動向)

愛知県の漁業就業者数は7,946人で、前回に比べ1,237人(マイナス13.5%)の減少となっている。このうち、男子が5,770人で、前回に比べ783人減少している。

若い漁業就業者の減少は、沿岸域漁業の高齢化を促している。男子の年齢別構成比を見ると、50—59歳が1,834人(男子全体の31.8%)、40—49歳が1,220人(同21.1%)、60歳以上が1,162人(同20.1%)、30—39歳が829人(同14.4%)、15—29歳が725人(同12.6%)となっている。これを前回と比較すると、60歳以上が27.8%も増加しており、その他の各年齢区分で減少していることから、益々就業者の高齢化を進める結果となっている。

また、漁業世帯数は4,672で、前回に比べ643(マイナス14.6%)の減少となっている。

伊勢湾・三河湾の沿岸漁業は、全国的にも有数の優良な漁場に恵まれながらも、若い漁業就業者の減少によって、沿岸漁業の永続的な発展に大きな不安をもたらしているといわざるをえない。

2-4 沿岸域における観光・レクリエーション資源・施設の分布と利用状況

沿岸域市町村の産業特性を見る4つ目の指標として、愛知県観光課「観光レクリエーション利用者統計資料(1989年度)」を参考に、伊勢湾沿岸域市町村の観光等の資源・施設の分布やその利用状況を概観する。

まず、沿岸域における利用者数上位5団体を見ると、蒲郡市(688万人)、南知多町(583万人)、渥美町(403万人)、豊橋市(688万人)、幡豆町(232万人)というように、集客効果の高い観光・レクリエーション資源、施設が、主として豊橋・三河湾地域に集中していることがわかる。伊勢湾の愛知県沿岸域のなかでも三河湾沿岸域

は有数の観光レクリエーション地域となっている。

そこで、以下、同様の利用者状況と共に資源、施設の特徴を、伊勢湾の愛知県沿岸域の地区ごとに見ていくことにする。

はじめに一宮・尾張西部地域。この地域のなかで、弥富町と飛鳥村は海部郡南部と木曾川河口地区の海拔ゼロメートル地帯にある。ここには、蓮田や川魚料理、釣り場のほか、温泉施設、野鳥公園等の資源がある。また、木曾川河口近くは、水郷生活の面影を残す歴史資源や国の木曾三川公園があり、優れた河川景観、山岳景観が展開している。近年ではウインドサーフィン、河川敷でのモトクロスなどスポーツ・レクリエーションの空間としても人気を集めている。

過去5年間の観光客の入込動向を見ると、他と比較して決して多くはないものの、温泉観光、野鳥公園を中心に、オープンスペース豊かな河川景観と河川敷を利用したレクリエーションの場を求めて、増加傾向にある。

次に知多・衣浦東部地域。知多半島5市5町のうち5市3町がこの地域に含まれる。このうち、常滑市は瀬戸市と並ぶ陶磁器の伝統産地であり、博物館等も整備されている。半田市や武豊町は醸造業の伝統産地であり、特に半田市にある大手食品企業では、自ら酢づくりの行程を観光資源化し、酢蔵を昔ながらに保存しながら運河との景観融合を成功させ、都市の歴史景観創造に寄与し、高い集客効果を生んでいる。また、大府市、東海市、知多市、東浦町の丘陵地帯ではブドウやミカン等の果樹園が広がり、観光農園化が進められている。知多半島で唯一内陸部にある阿久比町では「スポーツ村」の整備が進み、高い集客効果を生んでいる。観光施設以外に、豊かな自然環境が高い集客効果を生んでいる地区として、知多市、常滑市の海岸部があげられる。伝統的な海水浴場としてばかりでなく、近年ではウインドサーフィンや豊かな自然海浜と海洋景観を求めて若者や家族連れが訪れる。

過去5年間におけるこの地域への観光客の入込動向には二極分化傾向がうかがえる。東海市、

第6図 愛知県観光レクリエーション開発基本構想の地域区分図



- ①名古屋・尾張北部地域(21)
- ②一宮・尾張西部地域(19)
- ③知多・衣浦東部地域(13)
- ④岡崎・西三河内陸地域(10)
- ⑤新城・設楽地域(8)
- ⑥豊橋・三河湾地域(17)

※カッコ内の数字は、構成市町村数

半田市, 常滑市, 東浦町, 阿久比町, 武豊町では, 通年型観光・レクリエーション施設の充実により近年逡増傾向にある。それに対して知多市, 大府市では, 特定シーズンのみに観光客が集中する特定季節・単一資源型観光・レクリエーションのため, 減少傾向にある。

最後に, 集客効果が最も高い豊橋・三河湾地域について見ておく。この地域には2市8町が含まれる。この地域は, 東三河の物流拠点となす豊橋港と, トヨタ自動車の生産輸出基地のある田原地区をかかえ, 臨海工業地帯としての地域特性をもつ。その一方で, 蒲郡や知多半島南

第5表 市町村別観光レクリエーション資源・施設の利用状況

(単位:人、%)

	弥富町<92%>	飛島村<242%>	東海市<176.7%>	知多市<90.6%>	大府市<48%>
総数/単位:万人	69,754 100.0	77,845 100.0	1,419,787 100.0	198,483 100.0	21,664 100.0
行社・催事	9,000 12.9	0.0	188,000 13.2	6,000 3.0	0.0
神社・仏閣	0.0	0.0	0.0	31,000 15.6	0.0
名所・旧跡	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
温泉	0.0	77,845 100.0	0.0	0.0	0.0
公園	60,754 87.1	0.0	1,228,754 86.5	61,483 31.0	0.0
営公園等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
民営遊園地・博物館等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
公営博物館・資料館等	0.0	0.0	3,033 0.2	0.0	0.0
公営博物館・資料館等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ゴールフ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
観光農園等	0.0	0.0	0.0	0.0	21,664 100.0
観光漁業・釣り等	0.0	0.0	0.0	14,000 7.1	0.0
海水浴場・サーフィン	0.0	0.0	0.0	160,000 80.6	0.0
海岸遊覧	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
野営	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山・高原・渓谷・川・池等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
宿泊施設	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

	半田市<263.6%>	常滑市<106.5%>	阿久比町<590.1%>	東浦町<476.9%>	武豊町<134.2%>
総数/単位:万人	664,322 100.0	327,468 100.0	58,716 100.0	62,000 100.0	109,585 100.0
行社・催事	39,000 5.9	0.0	0.0	0.0	0.0
神社・仏閣	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
名所・旧跡	0.0	25,045 7.6	0.0	50,000 80.6	0.0
温泉	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
公園	448,050 67.4	82,598 25.2	0.0	0.0	11,700 10.7
営公園等	177,272 26.7	0.0	58,716 100.0	0.0	0.0
民営遊園地・博物館等	0.0	76,855 23.5	0.0	0.0	0.0
公営博物館・資料館等	0.0	0.0	0.0	0.0	97,885 89.3
公営博物館・資料館等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
ゴールフ	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
観光農園等	0.0	0.0	0.0	12,000 19.4	0.0
観光漁業・釣り等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
海水浴場・サーフィン	0.0	142,970 43.7	0.0	0.0	0.0
海岸遊覧	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
野営	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
山・高原・渓谷・川・池等	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
宿泊施設	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
その他	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

	美浜町<81.1%>	南知多町<100.3%>	一色町<35.2%>	吉良町<95.9%>	幡豆町<102.6%>
総数/単位:万人	1,206,759 100.0	5,827,800 100.0	54,161 100.0	747,909 100.0	2,321,861 100.0
行社・催事	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
神社・仏閣	266,700 22.1	85,400 1.5	0.0	207,380 27.7	0.0
名所・旧跡	0.0	467,200 8.0	0.0	0.0	0.0
温泉	0.0	0.0	0.0	411,580 55.0	0.0
公園	0.0	37,000 0.6	0.0	0.0	843,240 36.3
営公園等	522,267 43.3	249,200 4.3	0.0	0.0	226,204 9.7
民営遊園地・博物館等	69,306 5.7	9,700 0.2	0.0	0.0	0.0
公営博物館・資料館等	0.0	22,300 0.4	0.0	62,070 8.3	0.0
公営博物館・資料館等	12,549 1.0	32,500 0.6	0.0	0.0	6,834 0.3
観光農園等	126,187 10.5	1,827,300 31.4	0.0	36,131 4.8	21,497 0.9
観光漁業・釣り等	187,400 15.5	1,497,700 25.7	0.0	30,748 4.1	31,310 1.3
海水浴場・サーフィン	244,000 20.2	1,047,900 18.0	0.0	0.0	0.0
海岸遊覧	2,500 0.2	0.0	0.0	0.0	9,852 0.4
野営	5,000 0.4	0.0	0.0	0.0	0.0
山・高原・渓谷・川・池等	1,425 0.1	18,700 0.3	0.0	0.0	0.0
宿泊施設	359,125 29.8	486,000 8.3	54,161 100.0	0.0	1,065,035 45.9
その他					

	蒲郡市<97.6%>	御津町<83.2%>	豊橋市<63.1%>	田原町<118.6%>	瀬美町<105.2%>
総数/単位:万人	6,880,564 100.0	125,070 100.0	3,018,538 100.0	429,216 100.0	4,027,168 100.0
行社・催事	191,000 2.8	0.0	964,300 31.9	0.0	0.0
神社・仏閣	565,617 8.2	52,400 41.9	80,800 2.7	30,000 7.0	0.0
名所・旧跡	0.0	0.0	46,900 1.6	21,000 4.9	0.0
温泉	1,159,049 16.8	0.0	0.0	0.0	0.0
公園	7,352 0.1	0.0	1,262,413 41.8	110,385 25.7	0.0
営公園等	721,847 10.5	0.0	0.0	0.0	3,440,874 85.4
民営遊園地・博物館等	223,318 3.2	0.0	212,675 7.0	0.0	0.0
公営博物館・資料館等	0.0	0.0	0.0	0.0	89,139 2.2
公営博物館・資料館等	230 0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
観光農園等	50,700 0.7	0.0	0.0	1,200 0.3	8,528 0.2
観光漁業・釣り等	89,500 1.3	0.0	0.0	48,000 11.2	339,000 8.4
海水浴場・サーフィン	2,176,461 31.6	0.0	118,900 3.9	0.0	0.0
海岸遊覧	0.0	0.0	0.0	5,400 1.3	4,744 0.1
野営	0.0	72,670 58.1	332,550 11.0	180,000 41.9	0.0
山・高原・渓谷・川・池等	11,000 0.2	0.0	0.0	22,496 5.2	144,883 3.6
宿泊施設	1,330,197 19.3	0.0	0.0	10,720 2.5	0.0
その他					

〔備考〕・愛知県商工部観光課『愛知県観光レクリエーション利用者統計資料』昭和60年(1985年)平成元年(1989年)より作成。

・〈 〉内は、1985年度に対する1989年度観光入込客の増減率を示す。(89/85×100)

部を核に温泉や海浜レジャーの盛んな観光・レクリエーション地域としても長い歴史をもつ。

東三河の中核都市豊橋市は、既に三河湾沿岸域を埋立て自然景観を有しない。しかし、太平洋側の表浜地区は、雄大な眺望を楽しめると共に、伊良湖岬まで延びる自然海浜を散策でき、若者や家族連れの間関心が大変高い。蒲郡市と吉良町は歴史のある全国的な温泉観光地として高い集客効果をもつ。さらに、蒲郡市は吉良町や幡豆町とともに海水浴場、潮干狩、海浜散策を楽しめる地区でもある。また、蒲郡・幡豆・吉良・一色といった沿岸地区は、こうした自然環境資源ばかりでなく、ヨット、観光船、釣りなど海洋スポーツやレクリエーションが盛んな地区でもある。

渥美半島地域では、渥美町の伊良湖岬を拠点に、フェリーや高速観光艇など海上交通網によって南知多地域や三重県の伊勢志摩地域とネットワークされ、観光交流拠点をなしている。さらに貴重な動植物の繁殖地としても知られ、海洋景観や背後の山地景観とあわせて独特の豊かな自然を有す地区である。

一方、知多半島南端の南知多地域は、自動車と鉄道的高速交通網によって名古屋都市圏と結ばれ、内海を拠点に日間賀島や篠島とともに、海水浴場、釣り場として極めて高い集客効果をもっている。美浜町では、民間の海洋公園や博物館なども立地し、都市型レクリエーション施設によって高い集客効果を生んでいる。

この沿岸地域の特性をまとめるならば、第1に伊勢湾、三河湾、太平洋に面し、海洋資源、海浜資源に恵まれていること、第2に沿岸地区に神社・仏閣・公園などの歴史的文化的史跡が集積していること。第3に温泉資源に恵まれていること、第4に山地景観や海洋景観に恵まれていること、第5に沿岸地区に公立・民間をとわず数々の博物館、遊園地、マリーナ等が集積していること、第6に名古屋都市圏をはじめ全国からの利用が可能のように交通網の整備が進んでいること、等を指摘することができる。

しかし、過去5年間におけるこの沿岸地域への観光入込客の動向にも、二極化の傾向が認

められる。南知多町では、名古屋都市圏や三河経済圏と高速交通網で結ばれることによって、通年型に近い集客を果たし、入込客は通増傾向にある。しかし、特定季節・単一観光資源に依存する傾向が強く、誘客効果の飛躍的増加を生むまでには至っていない。吉良町、蒲郡市は温泉型の通年観光地であるにもかかわらず近年入込客の逡減を招いている。その背景には温泉という単一資源のみに依存し、若者や家族連れに新たな関心を引き起こす資源や施設の開発、創造による資源の複合化が遅れている点がある。かつては三河湾が温泉保養と融合し、資源の複合化を果たしてきたが、三河湾の富栄養化による汚染の深刻化とともに、この関係も断ち切れつつある。近年、ホテルをはじめ様々な施設の整備が進みつつあるが、施設間のネットワークが弱いこと、施設の個性が弱いことなども、通増へと転換しないマイナス要因としてあげることができよう。豊橋市でも入込客は大幅に減少傾向にある。

これに対し、田原町、渥美町では、眺望のすぐれた山地景観・海浜景観・フラワーセンターなど民営遊園地への通年型の誘客を中心に、夏場の海水浴場利用などを加え、主としてすぐれた自然資源を利用した観光・レクリエーションの充実を図ることによって、高い入込を生んでいる。

第3章 伊勢湾沿岸域ウォーターフロント開発の現段階

3-1 ウォーターフロント開発の類型

さて、第1章で述べた中京経済圏の戦略的育成への期待や第2章で概観した地域経済社会の現況等を直接的、間接的背景として、以下の沿岸域市町村ウォーターフロント計画が登場することになる。

ところで、現在、東京湾および大阪湾の沿岸域には、大小様々な開発プロジェクトが計画され、具体化されつつある。それらは、事業目的から新規開発型、再開発型、環境整備型、交通・物流体系整備型の4類型に分類される。この類型化は、現在伊勢湾、三河湾の沿岸海域で進み

つつあるウォーターフロント開発計画がもつ事業目的に照らしても、若干の重複等問題はあるものの適用可能である。これに河川、ため池整備計画を含めた上で、伊勢湾沿岸域における市町村ウォーターフロント開発計画を類型化すれば、以下の通りになる。

《伊勢湾および三河湾沿岸の海域、海浜開発プロジェクト》

A. 新規開発型プロジェクト

(伊勢湾、三河湾の公有水面を一定規模埋立て、その埋立地に生産機能、物流機能、都市生活機能、レクリエーション機能等を、民間活力を導入し単一的または複合的に整備する事業。)

(1) 港湾関連複合開発

1. 豊橋ウォーターフロント計画(豊橋市)
2. マリンメッセもろざき(南知多町)

(2) マリーナシティ・マリンリゾート開発

1. 田原海岸総合整備事業(田原町)
2. 大塚地区臨海リゾート構想(蒲郡市)
3. 佐久島アイランド・コミュニティ構想(一色町)

(3) 廃棄物埋立処分跡地整備

1. 南5区埋立事業(名古屋港管理組合)
2. 西1区埋立計画(名古屋市)

(4) 都市生活関連施設整備

1. 公有水面埋立事業(常滑市)

(5) 臨海工業用地整備

1. 工業用地埋立事業(御津町)

B. 再開発型プロジェクト

(既存の生活機能、生産機能、物流機能を解体もしくは再編成し、新たな都市生活・業務機能、近代的物流機能等を、民間活力を導入し再整備する事業)

(1) 港湾地域再開発

1. 2号地再開発(名古屋市、名古屋

港管理組合)

2. 衣浦ポートルネッサンス21計画(半田市)

3. 蒲郡ポートルネッサンス21計画(蒲郡市)

(3) 臨海工業地域再整備

1. 西4区、5区(名古屋港管理組合)

C. 環境整備型プロジェクト

(水際線を含め、陸域海域の自然的環境を保全し、新たに人工的整備を施し、オープンスペースを創造する事業)

- (1) 野間崎燈台周辺整備事業(美浜町)
- (2) 漕艇場整備事業(東浦町)
- (3) 白い砂浜のあるふるさとの海づくり事業(常滑市)
- (4) 宮崎漁港海岸環境整備事業(吉良町)
- (5) 新舞子地域開発計画(知多市)

D. 交通・物流体系整備型プロジェクト

(臨海部と後背地都市圏とをネットワークするための交通物流体系を整備する事業を含む)

- (1) 海上空港整備
 - ・中部新国際空港構想(中部空港調査会)
- (2) 物流機能整備
 - ・新規臨海開発ゾーン構想(武豊町)

《沿岸域市町村の河川開発プロジェクト》

- (1) 明徳川ウォーターフロント事業(東浦町)
- (2) 筏川桜緑地整備事業(弥富町)
- (3) 中川運河総合整備計画(名古屋市)
- (4) 堀川総合整備計画(名古屋市)
- (5) リバーフロント構想(阿久比町)
- (6) 親水護岸整備事業(半田市)
- (7) 衣浦港半田運河整備計画(半田市)

《沿岸域市町村のため池開発プロジェクト》

- (1) 総合公園整備
 1. 美浜町総合公園整備事業(美浜町)

- (2) ため池周辺環境整備
 - 1. 南部地域水景ゾーン整備事業(武豊町)
 - 2. 緑と池と花のまちをめざして—「東海市緑化推進計画」—(東海市)
 - 3. ため池整備事業(半田市)
- (3) 地域産業促進事業
 - 1. 農業水利施設高度利用事業(東浦町)

以上列記した各類型プロジェクトのなかには、沿岸域で操業する漁業者や広く市民の合意形成を無視した手続きのために、計画の具体化が全く進まないものもある。以下では、そうした事業や調査票による回答の示されなかった事業を除外し、近い将来主要な事業として具体化され、実現可能性の高いと考えられる開発計画の進捗状況、事業目的、事業内容等をアンケートと回収した調査票によってとりまとめることにする。次節では、その調査結果の報告と若干の問題提起を行うことにしたい。

3-2 ウォーターフロント開発に関するアンケート調査

この章では、伊勢湾、三河湾沿岸域市町村によるウォーターフロント開発、再開発の現状を、アンケート調査の結果に基づき報告することに

する。集計結果は単純集計で表したが、クロス集計の結果を交えつつ現状の把握に努めたい。

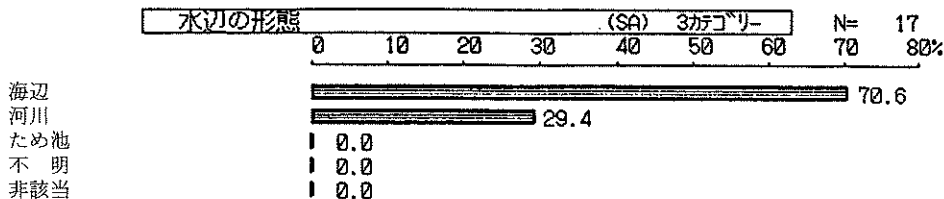
グラフ2は、対象となったウォーターフロントを分類したものである。各市町村が開発対象にすえているウォーターフロントの多くは海岸域に集中し、伊勢湾、三河湾沿岸域の海洋・海浜開発が主たる対象であることがわかる。

ただし、その進捗状況は、1991年7月現在で事業が完成しているものは海洋・海浜開発の僅か1件にすぎず、残りの海洋・海浜、河川開発はすべて実施段階以前の構想段階か計画完成後の準備段階である(グラフ3)。東京湾や大阪湾の主要なウォーターフロント開発が東京湾横断道路、横浜MM21、関西新国際空港等の巨大開発プロジェクトを中心にすでに実施段階にあるのとは大きな違いである。

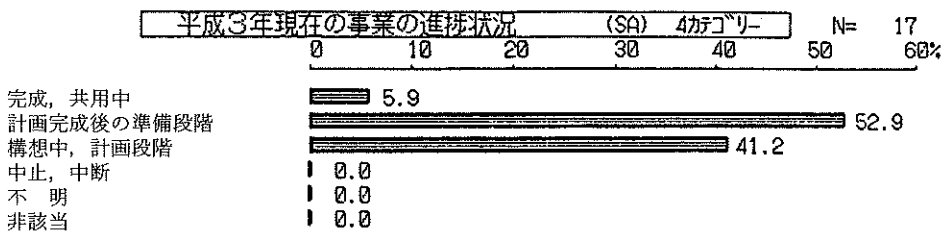
また、現在のウォーターフロント開発計画は、開発に対する財政支援措置等を契機に市町村長や役所による発案が80%近くを占め、公共部門の強力なイニシアティブによる開発投資需要創造型開発であることがわかる(グラフ4、6)。

ただし、次の具体化作業であるマスタープランづくりは、市町村独自で行ったものは少なく、多くは国や県の指導を受け、制度を利用し、民間コンサルタント、シンクタンクによって作成されている(グラフ7、8)。

グラフ2



グラフ3

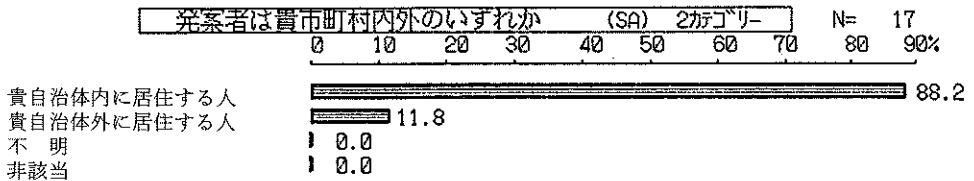


その背景には、ウォーターフロント開発という産業・生活・余暇の三機能を複合した従来でない沿岸域開発方式に関する知識、情報、開発に精通した人材などソフトの部面がまだ市町村では不足し、国・県や民間プランナーに依存せざるを得ないという事情がある(グラフ9)。その意味では、市町村にとってウォーターフロン

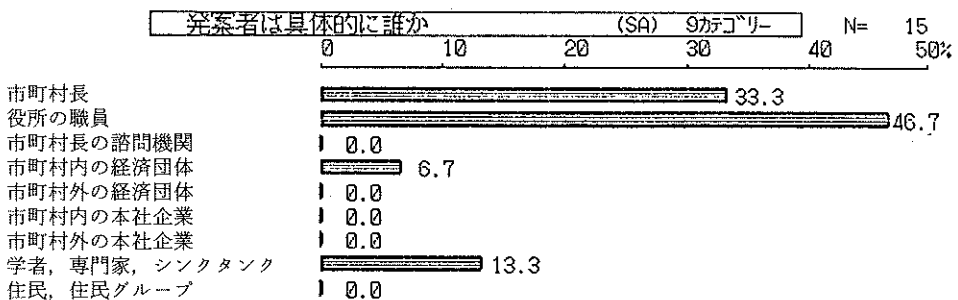
ト開発は、従来の国土開発では経験したことのない未知なる要素を多分に含んだ地域開発であるといえることができる。

それ故、今後の問題点として予測されるものも多岐に渡る。経験の乏しい事業であることに加え、名古屋都市圏においても様々な巨大開発プロジェクト計画が浮上するなど地価上昇や土

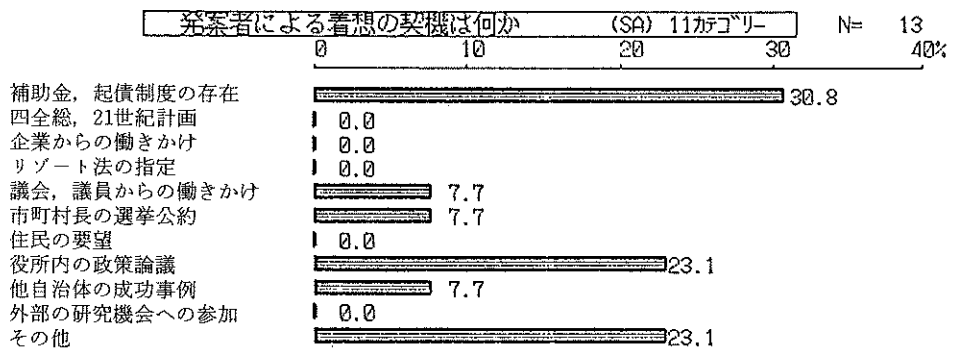
グラフ4



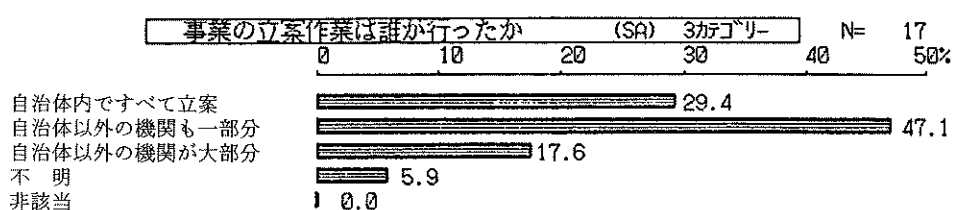
グラフ5



グラフ6

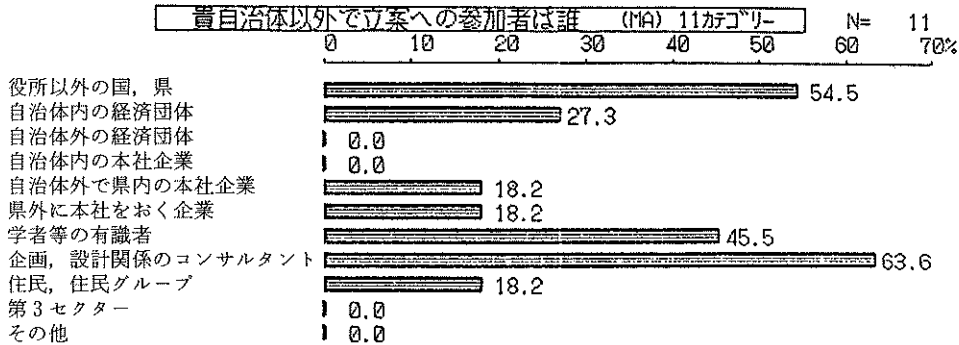


グラフ7

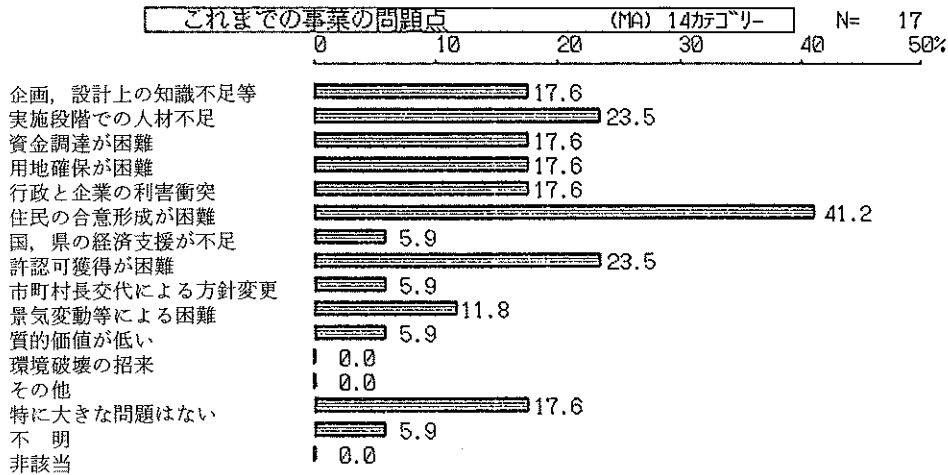


伊勢湾沿岸域におけるウォーターフロント開発計画の現状と課題(鈴木)

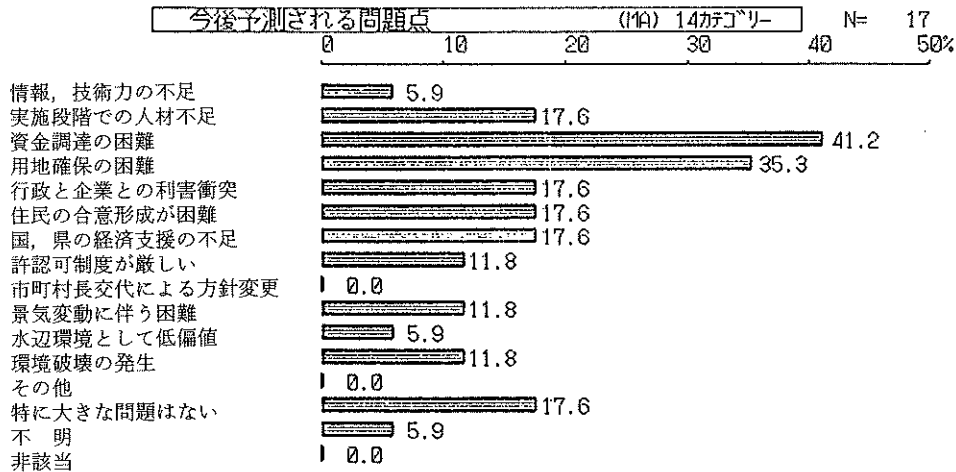
グラフ 8



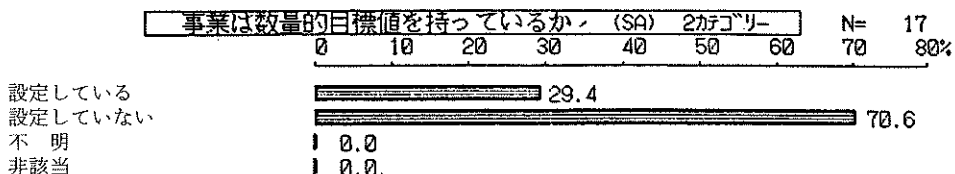
グラフ 9



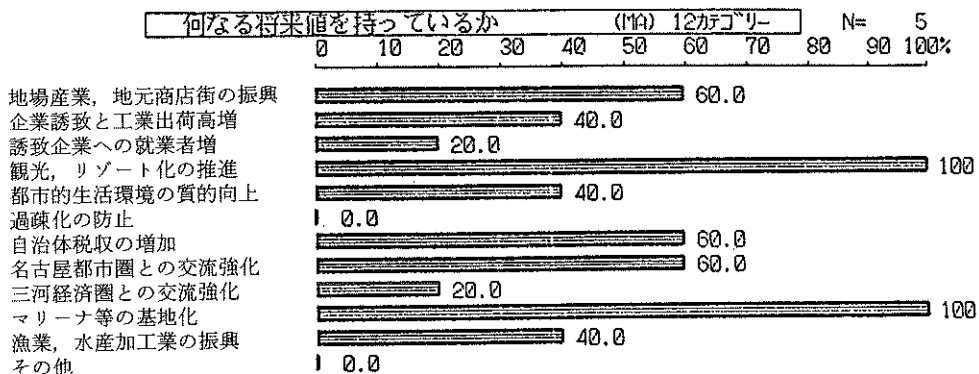
グラフ 10



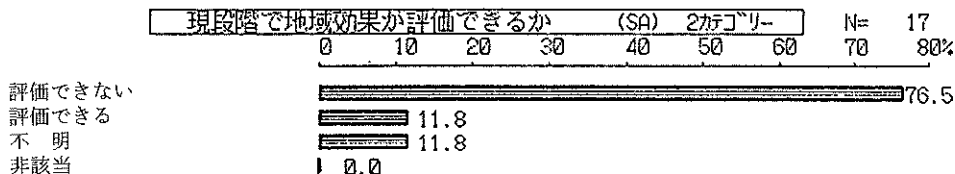
グラフ11



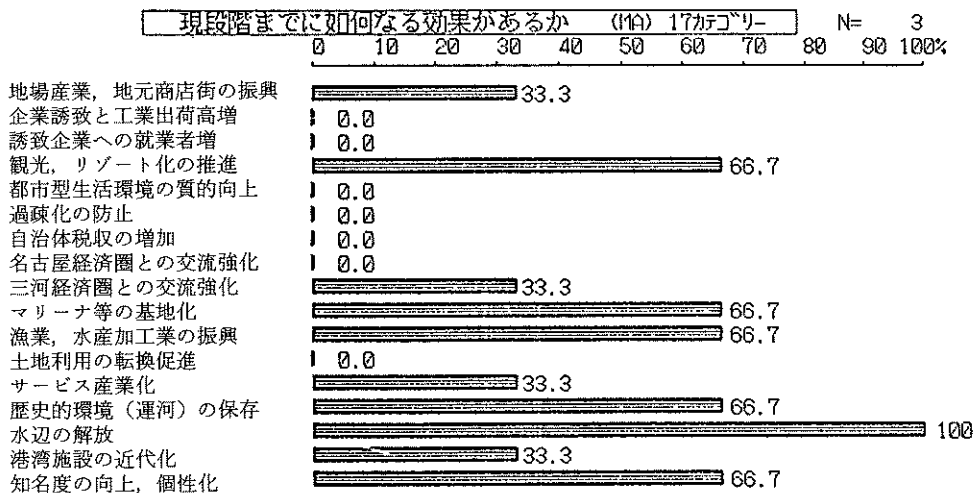
グラフ12



グラフ13



グラフ14

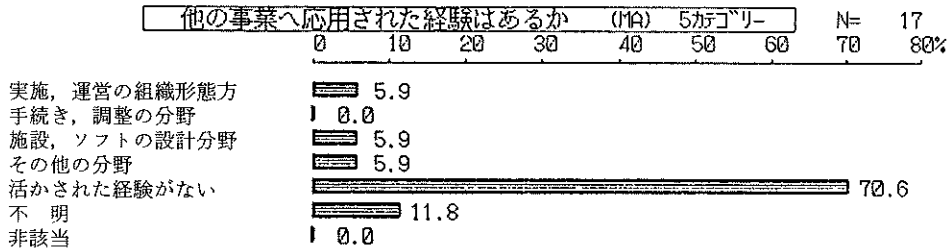


地の資産価値変化等の急速な地域経済社会の変化を受け、資金調達と用地確保問題を筆頭に、人材不足、利害衝突、住民の合意形成の困難、上位団体による経済支援措置の不足等の問題が指摘されている(グラフ10)。この傾向は、海浜・海浜開発で顕著に見られる。他方、河川開発の場合は、資金調達と用地確保の困難に集約される。

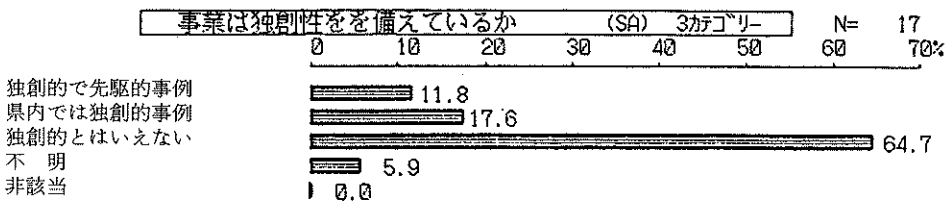
ウォーターフロント開発に伴う数量的目標値についてはグラフ11の通りである。目標値を設定している事業は29.4%に過ぎず、70.6%は設定していない。これをクロス集計すると、巨大開発プロジェクトの多い海洋・海浜開発では全

体傾向に反して42%の事業が数量的目標値をもっている。それに反し、河川開発は数量的目標をまったく設定していない。開発目標で多いものはグラフ12から明らかなように、観光リゾート化の推進とマリーナ整備である。つまり、海洋・海浜開発の目標値の多くは、観光リゾート化とマリーナ整備を通して達成することに期待を寄せて設定されているということが出来る。また、今回のウォーターフロント開発計画の経験が、市町村用の他のプロジェクトに応用されたという波及効果もまだ生まれていない(グラフ15)。

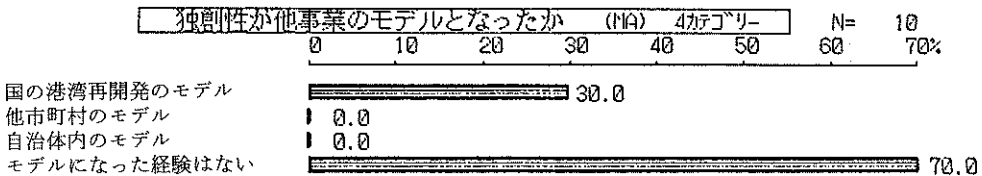
グラフ15



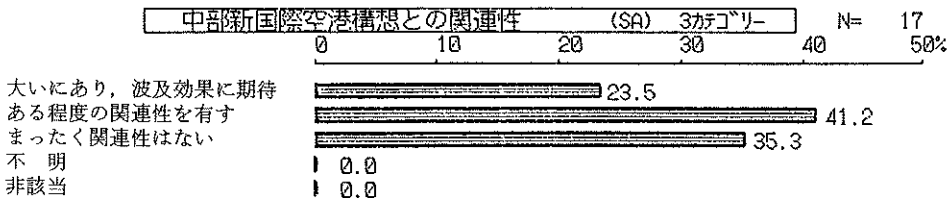
グラフ16



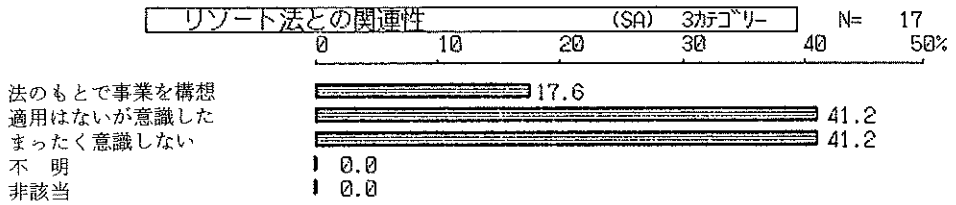
グラフ17



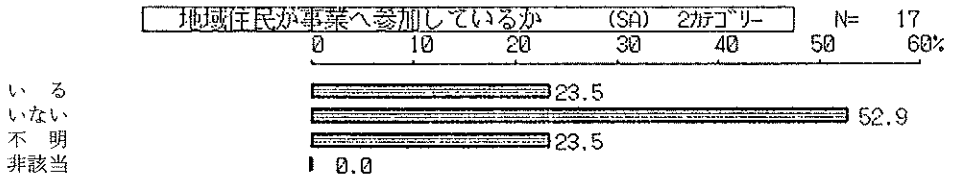
グラフ18



グラフ19



グラフ20



従って、全体として数量的目標値が低いのは、まだ開発計画の初期段階にあること、既に指摘したように様々な問題を抱えていることに加え、各市町村が独自に作り上げたオリジナル・プロジェクトでないことなどが一般的な要因としてあげることができる。グラフ16の独創性が低いという回答も、その点を裏付けている。ただし、そうした中で、海洋・海浜開発を中心に数量的目標値が高いのは、開発計画が民間資本の参入を前提に収益性を重視した観光・リゾートの推進とマリーナ整備に重点をおいているためである。

ついで、今回のウォーターフロント開発計画が中部新国際空港構想と係わりを持つものであるか否かについては、64.7%の開発計画が新空港実現を前提においている(グラフ18)。この傾向は、海浜開発で著しく、全体を上回る75%をしめ、逆に、河川開発は60%に留まっている。

さらに、同計画が三河湾リゾート開発構想に基づいたり、リゾート関連事業としての性格を有するものであるか否かについても、58.8%の開発計画が関連性を有しており(グラフ19)、特に海浜開発は66.7%と高く、河川開発40%を大きく上回っている。

すなわち、伊勢湾および三河湾の沿岸海域を対象とする市町村のウォーターフロント開発計画は、その大部分が直接的、間接的に中部新国際空港構想および三河湾リゾート開発構想を前

提として計画の具体化が図られようとしているといえる。

しかも、両開発構想と直接的、間接的にリンケージするウォーターフロント開発計画ほど、計画の具体化過程への住民参加の道が閉ざされる傾向が強い(グラフ20)。さらに、クロス集計によって新空港構想とリンケージした開発計画をみると、住民参加を保障していた事業は18.2%に過ぎず、54.5%は事業への住民参加を認めていない(この場合は海浜、河川の合算値)。逆に、リンケージしていない開発計画では、住民参加を保障するものは33%、保障しないものは50%となっている。

同様に、リゾート構想とリンケージした開発計画についてみると、住民参加を保障しているのは10%に過ぎず、60%は保障しておらず、前者と同様の結果が得られる(同上)。逆に、リンケージしていない開発計画では、住民参加を保障するものは、保障しないもの共に43%となっている。

3-3 各自治体のウォーターフロント開発計画の現状

そこで、次に各自治体のウォーターフロント開発計画の現状を、先の類型に従って明らかにする。尚、これは、筆者が各自治体の担当者に依頼した調査票とヒアリング調査結果および、関係資料をもとに、共通する5つの項目を設け

編集したものである。(尚, 調査結果は1991年9月~11月現在)

《伊勢湾および三河湾沿岸域の海上, 海浜開発プロジェクト》

A. 新規開発型プロジェクト

(1) 港湾関連複合開発

「豊橋市の豊橋ウォーターフロント計画(1991年~2010年, 事業費は未定)」

(1) 対象: 海岸線, 海上, 臨海内陸部

(2) 発案, 立案, 運営主体

: 豊橋市の職員が発案し, 市企画課が立案。

(3) 計画内容, 計画理由または独創性,

: 現在は, 臨海部の工業用地埋立事業以外で実施中の事業はない。

: 信州南部, 浜松地方を結んだ東三河地方の国際的拠点都市化を目指し, 漁業権が失われ, 沖合い展開が容易な豊橋港を中心とした臨海部を大規模に埋め立て, 人工島を建設し, 外資コンテナ整備, 海外企業の誘致, 航空宇宙産業拠点整備などの生産, 物流ゾーンを形成する。同時に中部新空港に対応した機能, 都市再開発機能, 親水レジャー機能など生活ゾーンも形成する。

: 特に, 人工島の生活ゾーンは, 以下の機能を備えた「シーブルー計画」に基づき造成し, 海水浄化, 自然環境の人工的復元を図ることを最大の売り物としている。

(A): 三河湾の環境改善機能(水質浄化, 底質改善, 親水性の向上)

(B): 浄化システム導入(超流堰による海水取水, 沈澱池による一次浄化, 潮位差利用による排水)

(C): 導入施設(人工海浜, 人工干潟, 傾斜堤防, 松並木, 浄化システム, 野鳥園)

(4) 地域効果

: 1. 元来集積度の低い第2次・第3次

産業の誘致が, 都市計画道路整備と広大な工業用地埋立造成に伴い図られる。2. 東三河地域の中心都市として生産・流通・生活拠点の形成が進み, 周辺町村に観光レジャー面などを通して波及効果をもたらすことが可能となる。

(5) 社会経済的環境と問題点, 課題

: 中部新空港開港に伴う波及効果に大きな期待を寄せて事業を進めている。人工島の生活ゾーンには, ヘリポート, 海上交通ターミナル, ホテル, 三河湾ACCT(エア・カーゴ・シティ・ターミナル), 流通関連企業などを整備誘致し, 新空港とリンケージする。

: リゾート法の指定は受けていないが, 親水レジャー機能を整備し, 臨海リゾートを目指す。

: 問題点としては「ウォーターフロント計画は, 市が独自に作成したものであるが, 三河港港湾計画に位置づけられることが前提であるため, 港湾計画改訂をめぐる基本調査が開始される来年度をめどに, 港湾管理者である愛知県との調整が今後の最大の焦点となる。」

* 尚, 三河港内の漁業権は, 東三河工特地域指定の際に失われている。

: 課題としては「臨海部にあたる新野新田町内における用地確保」があげられる。

(2) マリーナシティ・マリンリゾート開発

「田原町の田原海岸総合整備事業(1985年以降継続実施, 事業費は不明)」

(1) 対象: 白谷海岸を中心とする海岸線

(2) 発案, 立案, 運営主体

: 田原町土木課が発案立案し, 田原リゾート開発(第3セクター)が運営。田原リゾート開発株式会社の構成は, 田原町(50.5%), 小野田セメント, 東海銀行, 豊橋鉄道, 名古屋鉄道, 三菱

総合研究所, ヤマハ発動機, 渥美観光開発の各社が各々5%, 伊豆箱根観光が4.5%である。このうち, 白谷海岸地区は平成2年(1990)7月, 建設省のCCZの指定を受けている。

(3) 計画内容, 計画理由または独創性

: 「1. 田原港の工業化によって進められた臨海部工業用地造成によって, 田原町の自然海浜は失われつつある。また, 後背陸域の開発余地が極端に少なく, 高度利用を目的とする埋立と養浜を一体的に行い, 新たなリゾート空間を創造する。養浜による人工海浜には大規模海水浴場, 親水空間を計画。2. 21世紀の国際化に対応した文化誘導型のリゾート都市づくりを民間活力を導入しながら進める。」

(4) 地域効果

: 親水性の高い沿岸空間を埋立造成により創出し, 狭い内陸側から海側へ道路などの開発基盤整備を進め, 開発ポテンシャルを育て, 高める。

: 漁船のみでなくプレジャー・ボートの保管機能をも整備し, 漁港の活性化を図る。

: 開発を契機に人工海浜造成による海の浄化, アメニティ度を高める。

(5) 社会経済的環境の問題点, 課題

: 中部新空港にはある程度の期待を寄せつつ, 事業の具体化を図る。

: リゾート法の指定を受けており, それに沿った事業化を進めている。

: 問題点としては「1. 漁業者との調整の遅れ, 2. 事業地区にかかる住居の移転問題, 3. 民活導入」。

: 課題としては「1. 公有水面埋立法と自然公園法等との調整, 2. 漁業者および地域住民への理解」

(6) 国内外事例の調査

: 海外では, 昭和62年8月, コスタデルソル, コートダジュール, ラングドックシオン等スペイン, フランス方面

を視察。

: 国内では, 昭和61年2月, 沖縄, 静岡県清水市などを視察。

「蒲郡市の大塚地区臨海リゾート構想 (1986年—2004年, 事業費2,400億円)

(1) 対象: 海岸線, 海上

(2) 発案, 立案, 運営主体

: 議会, 市内商工業者代表からなる開発委員会が発案し, 愛知県, 蒲郡市が立案, 運営主体は第3セクターの「蒲郡海洋開発」である。

: 蒲郡海洋開発株式会社の構成は, 蒲郡市, 大林組, 国土計画, 東海銀行, 東海旅客鉄道, 日本電装, 野村不動産, ヤマハ発動機。

(3) 計画内容, 計画理由または独創性

: 大塚地区では, 1995年を目標とした愛知県の三河港埋立計画に従い, マリーナ施設を中心とした海洋性レクリエーション基地等の整備が予定されている。埋立面積は140.5haで, このうち, 現在では県が埋立により県ヨットハーバーと市がスポーツ予定地を16haにわたり造成中である。その東隣が, 今回の開発予定地である。

: リゾート関連事業には, 近年停滞傾向にある温泉観光に変わる新しいサービス産業としての期待がかかっている。

: 高級化と高度に複合化された臨海リゾート開発を目指し, 140.5haの埋立造成地に展開する計画。試案の段階であるが, リゾートホテル, フェスティバルマーケット, マリンリゾートクラブ, リゾートマンション分譲事業, 法人向会員制ゲストハウス, 別荘分譲事業, 人工海浜公園, 海辺公園等が上物として計画されている。

: 埋立地の水際線は, 全域にわたり人工海浜や公園化による親水空間を形成し, 海水浄化機能を果たすと共に, 市

民のアクセスを保障する。

(4) 地域効果

：高品質リゾート開発を追求することで、蒲郡市の知名度を高め、市内周辺地区の開発や都市基盤整備を促し、従来の地域産業とは切り放した新しい地域経済力の構築を目指している。リゾート開発計画に出資した7社が「一業種一企業」体制にもとづき埋立地に進出し、これら7社とマリン分野進出を打ち出したトヨタ自動車を含め8社が柱となる。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：中部新空港には集客機能、企業進出などの波及効果の面で期待を寄せつつ計画化し、また今後事業化する予定。
：計画策定後にリゾート法の指定を受けたため、今後は重点整備事業として具体化する予定。
：蒲郡市は、重点整備地区にあたる今計画予定海域が三河湾国定公園の第1種特別地域と重なったため、1990年環境庁に対し第1種から第2種へ格下げするよう申請し、大島地区6haが許可された。

：第一次計画にあるマリーナ整備は、民間の船舶エンジンの研究開発部門を誘致することを検討しており、漁船操作に詳しい若手漁民を中心に雇用機会の確保を優先する計画。競争の激しい観光開発は、そのつぎに位置づけられる。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：中部新空港との関連性はない。
：この計画は、既にリゾート法の重点整備指定以前に取り組んでおり、リゾート法の指定を受けたことを契機として策定した計画ではない。
：島の若者が中心となってつくる「増殖研究グループ」が、様々な漁法の開発を手掛けている。それを活かした島の振興策を検討することも重要な課題となっている。
：課題としては、島の若者が島の将来計画に積極的に参加するよう、町がイニシアティブをとることである。

(3) 廃棄物埋立処分跡地整備：今回は調査対象外

(4) 都市生活関連施設整備

「一色町の佐久島アイランド・コミュニティー構想(事業期間、事業費とも不明)」

(1) 対象：佐久島全域

(2) 発案、立案、運営主体

：町と住民が発案

(3) 計画内容、計画理由または独創性

：島の漁村の高齢化、若者の雇用機会の極端な不足による人口流出など「佐久島問題」が深刻化するなかで、島の貴重な自然を観光財産として守りながら、島民と役所が合同で島民の所得水準の向上、若者の就業機会の開拓による佐久島振興、一色町の観光資源の開拓を目指して打ち出した計画。

(4) 地域効果

「常滑市の公有水面埋立事業(1991年—2001年、事業費114億円)」

(1) 対象：海岸線

(2) 発案、立案、運営主体

：市長が発案し、市土木課から用地対策室にて立案、常滑市土地開発公社が運営主体。

(3) 計画内容、計画理由または独創性

：現在は漁業となっており、特に優良なノリ養殖海域を含んでいる。
：「公共下水道の終末処理場用地をはじめ、公共施設用地を陸域で確保することが困難なため、用地確保を図ることが発端となった。その際、沿岸域レクリエーション需要の増加に対応して、

親しまれる水際線を確保するため、親水性のある護岸整備に配慮」する予定。

(4) 地域効果

：「直接的効果はないが、生活排水対策が進み、都市基盤整備を推進することになり、伊勢湾汚染対策と間接的事業効果が期待される」。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：中部新空港、リゾート法および関連事業を全く意識していない。しかし、事業が時期的に重なるため、中部新空港の影響を受けると予測される。

：問題点としては「漁業者との調整があげられる。すなわち、1. 公有水面の埋立は、漁場の減少をもたらす。2. 周辺海域は優良なノリ養殖漁場なので、工事を進めるに際して海水汚濁防止などの環境保全が重要な課題となる。」

：従って、課題としては「1. 土地造成工事時における土砂の搬入経路や周辺水域の水質汚濁防止対策を確立し、造成工事を円滑に推進する必要がある。2. 全体計画約50haのうち、二期事業（施設整備）分は、中部新空港の計画が具体化する時期と重なることが予測され、新空港との関連性に配慮し、計画自体の見直しをする必要が想定される。」

(5) 臨海工業用地整備：今回は調査対象外

B. 再開発型プロジェクト

(1) 港湾地域再開発

「名古屋市『築地ポートタウン』（1991—2007年、事業費は不明）」

(1) 対象：築地口から名古屋港ガーデン埠頭に至る2号地地区（約110ha）

(2) 発案、立案、運営主体

：名古屋市、名古屋港管理組合、民間資本が整備主体で、運営は未定。

(3) 計画内容、計画理由または独創性

：近代的物流機能が沖合展開するなかでの市民開放型港湾再開発（港湾計画）と後背地の商店街活性化事業（都市計画）をドッキングさせた名古屋都市圏における初めての試み。

：土地利用計画上、（海洋文化レクリエーション、27.8ha）（文化交流、14.7ha）（中心商業、3.7ha）（商業業務、10.4ha）（住商複合、28.6ha）（商業アミューズメント、12.3ha）の計6ゾーンを計画中。

(4) 地域効果

：港湾の水際線に固有のレクリエーション機能、景観資源、歴史性・文化性を都市空間に求める市民の余暇需要を満たす。それとリンケージして既存の中小商業・業務機能を港町らしい形で活性化し、消費需要を創造するなかで集客能力を高め、域内への富の流入を促す。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：土地利用転換に際して築地地区住民の合意が何よりも不可欠な条件である。

：陸域から港湾沖合いに向けた景観形成に工夫が必要。あわせて、港湾内の水質汚濁防止、化学物質汚染・重金属汚染の徹底的防止など港湾環境の質的向上が不可欠。

：中長期的には交通・通信機能の一層の整備が進むなか、名古屋港全域に利害関係を有す公共団体・民間企業との調整を重ね、既存港湾区域内の土地の公共的利用の効率的推進と各都市計画との整合性を高めることが重要。

「蒲郡市の『蒲郡ポートルネッサンス21』（1987年—1999年、事業費246億8,400万円）」

(1) 対象：三河港蒲郡地区の竹島埠頭を中心とした東西沿岸域

(2) 発案, 立案, 運営主体

: (発案) 竹島地区の再開発計画は昭和53年頃より検討が始まり, 59年から蒲郡市が中心となって地元市民, 事業者の要望・要請をとりまとめつつ調整を行い, 構想をまとめてきた。

(立案) 三河港ポートルネッサンス21調査委員会が最終案(基本計画)をまとめた。尚, その際の委員とは, 運輸省, 愛知県, 蒲郡市, 大学教授, 地元商工会議所, 名鉄海上観光船, 中部運輸局, 日本開発銀行, 日本港湾協会である。

(実施) 同事業計画は昭和61年12月の三河港港湾計画の改訂において位置づけられ, 平成2年度から港湾緑地上の上物整備に着手している。尚, 海のマーケットプレス, 海の科学館等の建設は平成10年以後となる。

(3) 計画内容, 計画理由または独創性

: 蒲郡市の観光利用者数は市域全体で年間約700万人であり, そのうち竹島地区の入込客は約200万人である。市域全体では観光客はやや増加しているが, 観光の目玉である竹島など温泉観光地, 海水浴場等の入込客数は減少傾向にある。そこで, 観光ニーズの変化と共に新しい価値観に対応した観光形態, すなわち, 三河湾国定公園区域に含まれるという環境条件のもと, 広く既存の自然資源を活用した観光レクリエーション基地のなかで都市型機能を拠点として位置づけ, 多様な年齢層が滞在し楽しめる空間形成を目指している。三河湾では初めての観光開発の形態である。

(4) 地域効果

: 基本的には竹島観光のグレードアップを図り, 滞在型観光を拡大促進する。

その際, 港湾機能と都市機能の融合という従来にない沿岸域開発を実現し, 地元商業・業務機能の活性化, 都市文化機能の整備によるアメニティ空間形成等を通して, 地元市民の生活環境条件の向上を図る。

(5) 社会経済的環境と問題点, 課題

: この計画は, 海側の埋立事業と陸側の土地区画整備事業による基盤整備を前提としている。そこで, 基盤整備を愛知県と蒲郡市が行い, その上の建築物整備を第3セクターが行うことで計画が進んでいる。

その際, 基盤整備事業において地元地権者との交渉に不確定要素が多く, 第3セクターの設立を進める際の民間資本の導入に障害が起こることが心配される。計画の成否は, この問題の解決にかかっている。

: 課題としては, 1. 旅客ターミナルの実現に際しては, 関連船会社(名鉄)やアメリカンズ・カップ関連団体を含めた検討組織の準備が必要となること, 2. コンベンションセンターの実現のために, 市, 商工会議所, 旅館組合, 観光協会等を中心にコンベンションビューローを設立し, 建設に向けて準備委員会を設けていく必要があること, 3. 海洋センター実現のためには民間資本を導入し, 第3セクターを設立していくこと, 4. 海のマーケット実現にはグルメ時代にマッチした施設を港湾再開発のコアとし, 高収益が期待できるようにする。そのためにも地元の漁業組合, 民間の観光開発資本の参加を強く求めていく必要がある。

「半田市の『衣浦港ポートルネッサンス21』(1990年開始, 事業費未定)」

(1) 対象: 衣浦港の中央埠頭地区の総合的再開発

- (2) 発案, 立案, 運営主体
 : 立案は, 運輸省, 愛知県, 半田市, 運営主体は未定。
- (3) 計画内容, 計画理由または独創性
 : 公共埠頭の利用率向上と臨海部企業誘致を目指した生産・物流機能の整備を通過型来港者や市民へのアメニティ空間の整備と有機的連関のなかで実施し, 名古屋経済圏の「外郭核都市」として半田市が発展することを目指す。特に注目すべき点は, 碧南市との間を緑道で結び, 日常的な生活空間をネットワーク化する。
 : 半田市には「中埜酢店」の本社があるが, 同社は蔵が企業文化を象徴するものとして長く保存するとともに, その公開を通して半田市の観光レクリエーションに寄与してきた。従って, 半田市の歴史と今日の都市景観には, 運河沿岸域に広がる同社の事業展開と醸造蔵群の保存が著しく寄与してきたものと言うことができる。
- (4) 地域効果
 : 特に, 緑道整備計画は歴史都市としての魅力を高め, 現代的市民ニーズに対応しようとするものである。それには,
 1. 醸造蔵ボードウォーク(蔵の散歩道—黒蔵の道), 2. 落ストリート(運河の散歩道—カナルの小径), 3. 昼下がりの小径(木陰の散歩道—黄昏のレンガ道), 4. 船の出る公園(船出の広場), 5. ポート・インダストリアル・ストリート(海と産業の散歩道—海事回廊), 6. フィッシャーマンズパーク(らせん橋のある港公園—大浜しおかぜ公園)など6機能を複合的に整備し, 日帰り観光と日常的利用の両面から知多半島南部経済圏, 三河経済圏との交流拠点形成を目指す。
- (5) 社会経済的環境と問題点, 課題
 : 中部新国際空港構想を意識し, 名古屋都市圏の「外郭核都市」を目指す環境

整備事業として, この事業を位置づけている。

- : 半田市には, 同事業を支援する中小ウォーターフロント計画が多数検討されている。市内には県管理の二級河川が5箇所, 市管理の準用河川が6箇所ある。この何れに対しても県と市による水辺, 緑道を考慮した河川改修事業「親水護岸設置事業」「緑道整備事業」が計画されている。
 : 半田市には, 53箇所の主要なため池があり, 危険箇所を排した池については市民の憩いの場を整備する「ため池整備事業」が計画されている。
 : 河川, ため池等身近なウォーターフロント開発の大部分は, 住民で構成する「地域将来計画策定協議会」の提案に沿うものであり, 市民自らのまちづくりの一環を意味する。

(2) 臨海工業地域再整備: 今回は調査対象外

C. 環境整備型プロジェクト

- (1) 「美浜町の野間崎燈台周辺整備事業(1991年度, 事業費2,168万円)」
- (1) 対象: 海岸線
 (2) 発案, 立案, 運営主体
 : 企画課企画調査係が発案し, 産業課商工観光係が立案し, 町が運営。
 (3) 計画内容, 計画理由または独創性
 : 「美浜町の観光のシンボルである野間燈台の周辺に南国イメージをつくるため, ヤシの木を植栽し, 小公園化をはかる。」
 (4) 地域効果
 : かつて海水浴場として栄えた野間海岸も, 名古屋方面から南知多町・内海へ向かう通過地点になりつつある。美浜町商工会としても野間海岸の観光地化への復権を図っており, それに寄与するもの。

(5) 社会経済的環境と問題点, 課題

- : リゾート法の重点整備地区に指定されたものの, 具体的計画はなにもない。ただ, 指定をうける以前, 町独自の判断で, マリンリゾート計画の可能性を検討した経験はあるものの, 現在に至るまで具体化されていない。
- : 中部新空港との関連もない。
- : 「ウォーターフロント利用は, 海面利用の場合, 当町では漁業権との絡みがあり, 漁業者との協議が不可欠である。現在まで, 沿岸域のウォーターフロント開発が進んでいないのは漁業者との調整がつかなかったことによる。漁業者, 公共団体, 民間企業, 地域住民が共存できるプロジェクト」を模索することが, 今後の地域振興上の課題である。

(2) 「東浦町の漕艇場整備事業(事業期間, 事業費とも不明)」

- (1) 対象: 海岸線
- (2) 発案, 立案, 運営主体
 - : 町長が発案, 町が立案し, 補助金等を利用して実施予定。
- (3) 計画内容, 計画理由または独創性
 - : 不明
- (4) 社会経済的環境と問題点, 課題
 - : 中部新空港開港による波及効果を期待している。また, リゾート法の指定は受けていないものの, リゾート・レクリエーション機能を多分にもたせ, 町のイメージ・アップを図る。

(3) 「常滑市の『白い砂浜のあるふるさとの海づくり事業』(1990年開始)」

- (1) 対象: 海岸線
- (2) 発案, 立案, 運営主体
 - : 市職員が市民にアイデアを募り, 職員が計画会議を開催して同事業を発案。

立案作業は, 市が市民中心の実行委員会を組織し, 事業についての調査研究を行い立案し, 企画調整課地域振興係が担当。市が単年度毎に運営。

(3) 計画内容, 計画理由または独創性

- : 中部新空港を意識しながらの長期計画。名古屋都市圏から最も近い自然海浜をもち, 南知多町の内海海岸とを結ぶ一大マリン・レジャー・ゾーンになりえる。

(4) 地域効果

- : 新空港構想が出されて初めて海と市民生活の係わりについて考え始めた市民が, この事業を契機に, 今度は自主的に海との係わりの中で町づくりを考えに行くような意識効果が期待できる。
- : 事業効果という点では, 「1. 漁業者や地元のマリンスポーツ事業者に新しいビジネス・チャンスが期待できる。2. 伝統ある常滑焼きなど地場産業や農業振興に結び付く。3. 名古屋方面から観光客を誘導し, それに併せて都市整備を図れる。」

(5) 社会経済的環境と問題点, 課題

- : リゾート法やリゾート開発的性格はもたず, 従来の観光地の活性化を目指している。
- : 中部新空港への期待はある程度持ち合わせながら, 事業を実施している。
- : 問題点としては「1. 市民をはじめ関係者の合意形成がむずかしい。2. 漁業関係者との利害調整がむずかしい。3. 民間企業の事業参加の調整がむずかしい。4. 市にとって財産負担が増大する。」
- : 今後の課題としては「1. 市, 市民, 企業間での役割分担のあり方, 2. 漁業者の協力体制の確立, 3. 民間企業への働きかけ」などが重要である。

(4) 「吉良町の宮崎漁港海岸環境整備事業
(1980年—1991年, 事業費9億820万6千円)」

- (1) 対象：海岸線（第1種宮崎漁港区域内海岸保全区域）
- (2) 発案, 立案, 運営主体

：愛知県の補助事業として吉良町が発案, 同町土木課が立案。事業費の負担割合は, 国庫補助が15分の5, 県費が15分の8, 町費が15分の2（うち起債が40%程度）

- (3) 計画内容, 計画理由または独創性

：従来愛知県の建設海岸が水際線を閉ざし, また海浜もほとんど浸食されていた一帯に, 人工の海浜を造成し, 海水浴場として利用し, 隣接する宮崎海岸海水浴場と一体的な観光地とする。人工海浜は, 今回の新海水浴場とつながる。建設海岸下の水面にも造成される準備が進んでおり, 住民が堤防を超えて水際線にまで歩み寄れる空間形成が果たされる。

観光客とともに住民が日常生活の中で海に接し, 海との係わりの中で, 海の浄化の重要性や地域の将来を考える契機とすることが1つのねらいである。それと関連して, 建設海岸100メートルに地元の中学生在が壁画を描き, 町が三河湾と一体であることをアピールする住民参加の町づくり, 海づくり, 環境教育が実践されている。

- (4) 地域効果

：人工の海水浴場を造成することで, 地元のホテルや民宿への集客効果を高め, 観光地のもう1つの目玉とできる。

- (5) 社会経済的環境と問題点, 課題

：リゾート法に関連する事業はない。
：中部新空港とも関連性はない。
：問題点としては, 海岸線に面した地区にリゾート・マンションが建設され, 町が町づくり事業の一環として重点整備している歴史的公園から海を見おろ

す良好な景観が完全に失われた。

：当事業地区に隣接して第1種宮崎漁港の港口があり, 突堤の沖出しが限定されたため, 遊泳水域が部分的に限定された。

(5) 「知多市の新舞子地域開発計画（事業年度, 事業費とも未定）」

- (1) 対象：新舞子駅一帯から観光資源としての新舞子海岸まで。

- (2) 発案, 立案, 運営主体

：地域住民が主体となった「新舞子まちづくり活性化懇談会」を基本に, 住民, 知多市が一体となり検討立案中。

- (3) 計画内容, 計画理由または独創性

：中部新空港を中部圏拠点, 将来市域となる南5区埋立地を広域拠点と位置づけた上で, 新舞子地区を知多市域南部拠点と位置づけ, 商業, マリンレジャー, 居住機能を包括した総合臨海都市空間として開発し, 知多市の産業活性化を促す計画。

- (4) 地域効果

：新舞子海岸は海水浴に利用されている。沖合いに造成中の南5区に人工海浜ができた場合, 両者が機能上接続し, 南知多町の内海海岸に対抗可能となることを期待している。

- (5) 社会経済的環境と問題点, 課題

：新舞子沖に造成中の南5区埋立地は, 尾張地区の産業廃棄物の処分場として位置づけられている。問題は, 造成中の今以上に造成後の海水汚濁が深刻になることが予測される。それが新舞子海岸のマリンレジャー機能や景観にマイナス影響を及ぼしかねない。
：上位計画の中部新国際空港計画が具体化されていないため, その影響をうける中位計画の南5区土地利用が定まらない。そのため下位計画の新舞子まちづくり計画が確定できない。

- : 運営主体が期待される第3セクターについてのノウハウがない。
- : 地価高騰により用地確保が困難になりつつある。
- : 投資的財源が不足することが予測される。
- : 課題としては、現段階においても、この事業が市にとって如何に重要であるかを独自の開発計画を作成する中で唱い、広域的な意思表示をしていく必要がある。その一環として、新都心関係で千葉県幕張、神奈川県横浜MM21を、マリンレジャー・リゾート関係で神奈川県の金沢地区、江の島、大阪港の南港、須磨、西宮等を調査してきた。

営する。コンベンション機能を誘致する。ヨットハーバーを拡張する。

- (4) 地域効果
 - : 中部新空港開港にともない先端産業を誘致し、物流拠点を形成し、既存の立地産業との産業連関を期待する。そのために、一層三河経済圏との交流を深めることが重要。
- (5) 社会経済的環境と問題点、課題
 - : 中部新空港を見据えた工業開発の一環として位置づけている。
 - : 三河湾地域リゾート計画に組み込まれてはいるが、南部臨海地区へのマリーナ整備を始めとするリゾート創造を目指す。

D. 交通・物流体系整備型プロジェクト

- (1) 海上空港整備：今回は調査対象外
- (2) 「武豊町の新規臨海開発ゾーン構想(事業年度と事業費は不明)」

- (1) 対象：武豊町沖合いの海上
- (2) 発案、立案、運営主体
 - : 愛知県企業庁が造成し、県所有の工業用地が多くを占める。一部を武豊町が利用計画を発案、立案、施設運営は第3セクターを予定。
- (3) 計画内容、計画理由または独創性
 - : 臨海工業地帯の操業により所得水準は上昇したが、公災害も発生。さらに臨海部を有しながら自然海浜はない。そのため、転入者はもとより、旧来からの住民の多くも町に明るいイメージを見いだし得なくなっている。
 - : 町のイメージ・アップを図るため、工業用地の沖合いへ人工島造成と人工島一部へ「海浜レジャー・ヨットハーバー」を計画している。
 - : 武豊町の利用計画部分には、人工海浜、イベント広場等を整備し、海と市民生活の接点を創造する。第3セクターによる海のレジャー施設、娯楽施設を運

《沿岸域市町村の河川開発プロジェクト》

- (1) 「東浦町の明德川ウォーターフロント事業」
 - (1) 対象：明德川
 - (2) 発案、立案、運営主体
 - : 町が発案、立案し、国の「ふるさと創成」事業と愛知県の「ふるさと事業」の補助を受け、町が実施。
 - (3) 計画内容、計画理由または独創性
 - : 明德川沿いにヤエザクラの並木を植え、隣接して造成した「於大(ゴダイ)公園」からの景観観賞、散策はもとより、川沿いに建設した子供利用を重視し設計した図書館、保健センターとの間に文化レクリエーション空間を形成している。
 - (4) 地域効果
 - : 町のシンボルエリアとなって、町民にとって貴重な親水空間を提供している。特に、図書館、歴史公園とのネットワークが図られ、有機的な文化空間を創出している。

(2) 「弥富町の筏川桜緑地整備事業(1991年—1993年, 9,300万円)」

- (1) 対象：筏川
- (2) 発案, 立案, 運営主体
 : 護岸整備により生じた土地の有効利用を目指し, 町農地部と都市部が発案し, 都市部が立案し, 町が運営主体。
- (3) 計画内容, 計画理由または独創性
 : 名古屋西部臨海工業地帯造成により伊勢湾への市民アクセスは閉ざされている。そうしたなかで, 水辺空間の創造は, アメニティ度の高い名古屋通勤圏の都市として発展する上で欠かせない方策である。木曾川の支流で町を貫流する筏川の土手にサクラ並木やサイクリング・ロードをつくり, 景観整備をはかり, 町の文化・レクリエーション拠点とする。
- (4) 地域効果
 : アメニティ度を高めることで, 「河川を汚さない」という気持ちが普及することを望むと同時に, 海拔0メートル地帯で「水と共存」するあり方の一例を市民と共に考えるきっかけとする。
 : これを契機に, 下流周辺まで総合的な大型プロジェクトとして検討していきたい。
- (5) 社会経済的環境と問題点, 課題
 : 中部新空港やリゾート開発事業との関連性はなく, 一切意識していない。

(3) 「名古屋市の『中川運河総合整備計画』(整備期間及び事業費未定)」

- (1) 対象：名古屋駅南の笹島貨物駅から名古屋港までの約8.2kmの運河水域。
- (2) 発案, 立案, 運営主体
 : 名古屋市, 但し, 「中川運河地区快適環境づくり」は環境庁のモデル指定を受けた補助事業。
- (3) 独創性

: 住民アンケート及び環境調査により, 中川運河地区のアメニティ・タウン像を次のように描いている。1. 公園緑地整備, 2. 水質浄化, 親水施設等環境整備, 3. 生態系の回復, 4. 安全, 快適な散策路形成, 5. 運河周辺の歴史的資源の保全, 6. 公害の防止, 7. 住民参加による運河環境保全, 8. コミュニティ活動の奨励

(4) 地域効果

: 港湾機能に特化された運河に, あらたに親水機能を付加し, 運河のもつ自然環境面, 歴史的文化的性, イベント性(レガッタ), レクリエーション面, 地域住民生活との係わり等を見直し, 沿岸流域社会の活性化を促す。

(5) 社会経済的環境と問題点, 課題

: 中部新国際空港構想やリゾート開発を大いに意識した事業である。
 : 港湾機能(保管)は名古屋港管理組合の管理化にあり, 貴重な財源でもある。都市計画と港湾計画の融合がなくては実現し得ないこの事業にとって, 市と管理組合との調整が課題となる。

(4) 「名古屋市の『堀川総合整備計画』

(1986年—2010年, 河川改修費だけで2,300億円)」

- (1) 対象：堀川(河川防潮水門から黒川樋門までの14.6km)及び沿岸市街地
- (2) 発案, 立案, 運営主体
 : 昭和61年, 市が都市小河川改修事業に新規採択したのち, 63年から建設省のマイタウン・マイリバー河川の第1号指定を受ける。現在, 同計画を策定中。
 : 従って, 発案は名古屋市, 立案は同市と愛知県, 尚, 実施状況は都市小河川改修事業としては実施中であるが, マイタウン・マイリバー事業としては未着手の状態。
- (3) 独創性

：従来であれば単独で行う河川改修事業とまちづくりを、計画的・統一的に実施する点。それにより、1) 治水機能の向上(30年に1度の豪雨に対処可能な施設整備)、2) 水辺環境改善による都市魅力の向上(ヘドロしゅんせつ、公共下水道機能の改善、木曾川導水事業による導水、散策路整備)、3) 沿岸市街地の活性化(市街地再開発、景観整備、道路・公園整備)、を一体的に図ることを目指している。

(4) 地域効果

：堀川沿いの散策路、水辺空間を活かした民間サイドによる建物・機能更新、さらに拠点商業地区形成によるアメニティ・商業機能強化と、沿岸市街地の賑わいの復活を期待している。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：(問題点)

土地利用の高度化が進み、建物も古いため、いかに更新サイクルに歩調を合わせ、民間資本の導入を図って行くかがポイント。最大の問題は、水質汚濁が改善されないこと。

(課題)

1. 河川改修に合わせて形成される水辺空間だけでなく、民間サイドで展開される再開発事業へのインセンティブとなりえる複合的支援策の工夫と実施が課題である。

2. 事業の段階的实施による全体事業の早期開始。

：中部新国際空港構想やリゾート開発を大いに意識した事業である。

：「アメニティ・コア構想」「コミュニティ・シルバ構想」「フレッシュ・スポーツランド構想」「ハイテク・ポリス構想」と連携した事業戦略である。

(4) 地域効果

：阿久比川の親水機能を回復し、アメニティ空間として充実させる中で、住民のアイデンティティを高めると共に、中部新国際空港が開港した際には、名古屋を訪問する海外旅行者を引き込むための良好な「やすらぎ環境」の整備を目指し、自然環境の一環として、その保全、回復を進める。

：具体的施策として、1. 阿久比川水系の河川堤防の散策路の整備、河川堤防を活用した低木植栽、花壇の設置を通じた景観整備によって、河川環境とアクセス回復を進める。2. 河川内の公園化、ヘドロ除去、コイの放流により、河川生態系の回復を図る。3. 河川周辺での休憩場、運動公園を整備し、「ゆとり」空間を人為的に形成する。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：河川内とともに河川周辺の土地を必要とするため、土地区画整備事業との一体的な開発が必要であり、用地の確保が最大の課題となる。

《沿岸域市町村のため池開発プロジェクト》

(1) 総合公園整備

1 「美浜町の美浜町総合公園整備事業(1989年—1997年、事業費39億7千万円)」

(1) 対象：吉田(キッタ)池

(2) 発案、立案、運営主体

：職員が発案し、都市計画課が立案、町が運営。

(3) 計画内容、計画理由または独創性

：「美浜町における公園緑地体系の核として町民の多種多様なレクリエーション

(5) 「阿久比町の『リバー・フロント構想(川岸環境の整備構想)』」

(1) 対象：阿久比川

(2) 発案、立案、運営主体

：阿久比町

(3) 計画内容、計画理由または独創性

ン需要に対応するとともに、水面、水辺地及び良好な樹木で覆われた緑豊かな自然を活用した静的レクリエーション空間と、スポーツ・イベント等の動的レクリエーション空間とを一体としたシンボルの公園」とする計画。

(4) 地域効果

：施設が貧困なため、従来他の自治体で行っていたスポーツを町で行えるようにし、同時に水辺においてイベントや講演会など文化活動の開催、普及を図る。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：新空港やリゾート法とは関係なし。
：問題点としては「1. 開発周辺地域における他法令が厳しく、公園計画、形状が良くない。2. 財政規模からして、事業費の増大の著しい年度は、一般財源を圧迫する。3. 用地取得が容易でない。」

課題として「1. 用地取得困難な所は、計画変更措置が必要。2. 事業計画で予定する補助金が見つからない。3. 資金計画、予定通りの進捗が図れない。」

：「1. ウォーターフロント開発は、自己資金の少ない市町村にとって、一般財源を脅かすだけで、将来収益を見込める事業とは思えない。2. それ故、事業費の7、8割の国庫補助がなければ、町にとって厳しい資金繰りを強いられる。3. ハード面はできて、それを地域振興に活かす上で必要なソフト面の整備ができない」という疑問もある。

(2) ため池周辺環境整備

1. 「武豊町の南部地域水景ゾーン整備事業（1990年—1992年、事業費2億円）」

(1) 対象：「別曾（ベッソ）池」を中心とする「自然型ため池（他に、長成池、高代池等）」

(2) 発案、立案、運営主体

：町職員が「自然保護と住民への親水空間提供」を目的に発案し、町企画課が中心となり、コンサルタントと協同で立案した。武豊町が運営主体。

(3) 計画内容、計画理由または独創性

：「知多半島全体に昔から水に苦しんだ歴史があり、数多くの農業用ため池が点在している。しかし、その機能も次第に薄れつつある現在、臨海工業地帯造成により海岸へのアクセスが閉ざされた市民のために、ため池を利用し、水辺や周辺自然環境と触れ合える場とすること、および、それにより、名古屋の単なるベットタウンではなく、個性的な町づくりとそれに向けた住民参加を期待。」

：将来的には、町内の全ため池のネットワーク化を図る計画である。

(4) 地域効果

：産業などへの事業効果はないし、当初から考えていない。むしろ、工業地帯ゆえに、住民が自然と触れ合える機会が増え、アイデンティティが高まり、町づくりへの住民参加が期待できるようになればよい。

：参加を通して、転入世帯と旧来の住民との間の相互理解が深まる。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：中部新空港やリゾート開発などの波及効果などはまったく意識していない。

：問題点としては「1. 単独事業のため財政的困難もある、2. 農振（農業振興地域の整備に関する法律）の農用地区域との調整に時間をとられた。」

：課題としては「地区所有（名義は神社所有）地なので、地区との調整に時間を要し、現在も交渉しながら事業を進めている。」

2. 「東海市『緑と池と花のまちをめざして東海市緑化推進計画』(1986年—1995年, 事業費不明)」

- (1) 対象：ため池周辺を中心に河川と臨海部の一部。
- (2) 発案, 立案, 運営主体
：東海市のマスタープランである第3次東海市総合計画(昭和61年度—平成7年度)の目指す将来像を, 「緑」の部門で展開するにあたっての基本的方向づけを行うもの。
- (3) 計画内容, 計画理由および独創性
：ため池周辺には散策路, 休憩所等をつけて公園化を図り, 親水空間の面的広がり形成する。河川には植栽やフラワーポットの設置による緑化や親水護岸整備を施し, 臨海部のグリーンベルト形成とあわせて, 親水空間の線の結び付きをつくる。こうして失われた水辺と緑を生活環境の中に再現し, 都市的生活のゆとりを形成し, 重化学工業都市につきまとう暗いイメージを一掃する狙いがある。
- (4) 地域効果
：(ため池の場合)

東海市には古くから農業用水の確保のため, 多くのため池が存在し, 都市化の著しい現在でも, 市域東部よりの丘陵地にかけて36箇所の主要なため池が残されている。しかし, かんがい用水の必要性が低下するに伴い消失しているものも多いため, 緑豊かな内陸親水環境として積極的な見直しを行い, 散策路や休憩所等の整備を図り, 「水と緑のネットワーク」の拠点として利用する。

(河川の場合)

東海市には大田川, 渡内川が主要河川として流れるが, 河川区域が狭く, 護岸改修が終わっているもののコンクリートで固められた掘割式になっており, 水質の悪化や常時の水量不足もあ

り, 親水性からみると好ましくない状況にある。そこで, 植栽やフラワーポットの設置と緑化や親水護岸整備により親水性を創造する。

(臨海部の場合)

臨海部に接した新宝緑地公園や元浜公園を北と南の拠点として, 海沿いにふさわしいグリーンベルトによって結び, 周辺に集積する工場景観をやわらげる効果を狙う。同時に, 市民が海と触れ合う機会を得るため, 臨海部工業用地で遊休化している用地の総合的利用を立地企業に対して要請, 検討中。

(5) 社会経済的環境と問題点, 課題

：河川環境の整備は, 土地区画整理事業との一体性を重視し, 景観の修復を図る必要がある。同時に, 生活排水による汚濁規制を強化する必要がある。臨海部では, 名古屋港管理組合や鉄鋼関連企業との間で親水空間を意識的に創造していくための土地利用をめぐる協力関係が重視される。

C. 地域産業促進事業

1. 「東浦町の農業水利施設高度利用事業(1990年—1993年, 事業費4億8,700万円)」

- (1) 対象：申ヶ池
- (2) 発案, 立案, 運営主体
：東浦町が発案し, 町土木課及び愛知県半田農地開発事務所建設課が立案し, 農水省の補助事業で県が事業主体となり, 運営主体は東浦町。
- (3) 計画内容, 計画理由または独創性
：「1. 完成すれば県内2ヶ所目の施設。
2. 今まで, その一次的意義を除き, 顧みられることのなかったため池を, 景観及び憩いの場として整備することにより, 河川を有しない内陸部にあっても親水の機会を得ることが出来る。
3. 事業箇所周辺は町特産のブドウ(巨峰)の産地であり, ブドウと水辺を融

合するという他にないユニークな事業となる。」

(4) 地域効果

：(農業への理解向上)＝非農業者を含めた地域の人々に、用水の生産的機能、水辺の生態、水を利用した農業施設への認識を求め、農業への理解を高める。
(憩いの場の創設)＝近年、住民要求として高まりつつある親水空間を創造し、住民が積極的、多目的に利用する機会を提供する。

(観光ブドウ産業の活性化)＝ブドウ狩りという単一の観光資源に、親水イメージを加えることにより、観光ブドウ狩り事業のイメージ向上と、事業者の活力を高める。

(5) 社会経済的環境と問題点、課題

：中部新空港開港後の観光化に期待を寄せている。

第4章 伊勢湾沿岸域プロジェクトの課題と総合管理システム

以上の調査結果を通して、各開発計画が現在抱える課題、あるいは問題点を開発類型ごとにまとめておこう。

4-1 伊勢湾沿岸域プロジェクトの課題

4-1-1 伊勢湾および三河湾沿岸の 海域、海浜開発プロジェクト

A. 新規開発型プロジェクト

(1) 港湾関連複合開発

この開発様式による事業のうち、既に着手されているものに「名古屋港金城埠頭開発」がある。業務ビルおよびテレポートの建設、物流機能の強化、国際展示場の拡充等を通して、名古屋都市圏の中核港湾として拠点形成を図ろうというものである。構想段階ではあるが、今回調査対象とした豊橋ウォーターフロント計画の場合も東三河地方の中核管理拠点強化を目指す

という点では計画の類似性がある¹⁰⁾。

拠点強化を目指す背景の一つには県境をはさんで隣接する浜松市の地方中核都市への急成長と、東三河地域における自動車生産輸出基地として成長著しい隣接する渥美郡田原町の存在が、同市の都市間競争を高揚させたものと見ることもできよう。既述の通り、内需に支えられ、豊橋市は加工・組立型産業を軸に一層工業生産力を高め、近年では外資系企業の臨海部立地を進めるなど、地方工業生産拠点としての地位を確立しつつある。さらに、農業面でも付加価値の高い生産構造を有し、人口も30万を超え県内第2位の規模を誇るなど、これまで堅実な成長を遂げてきた。

しかし、既述の通り、過去5年間でみた田原町の工業生産力の伸びは豊橋市のそれをはるかに上回り、農業生産力とあわせて強力な地域経済基盤、安定した財政基盤を確立しつつある。さらに、浜松市はテクノポリス構想により先端技術産業の順調な集積、50万を超える人口集中と小売商圈の広がりに見られる生活圏の求心的拡大、清水港の後背地物流都市としての性格強化等によって、かつての地場産業都市として蓄積した経済力をさらに強力なものとし、経済圏域の拡大を続ける地方中核都市として急成長しつつある。

豊橋市にとって、この2極型求心構造の確立とその外延的拡大は大きな脅威であるにちがいない。この現状を打開するため、既存産業の強化に加え、先端産業を誘致し、従来の「農工生産基地」から「国際流通加工基地」への転換を促すための「起爆剤」として位置づけた開発計画が豊橋ウォーターフロント計画であったと思われる。

ところで、都市間競争の原理が生み出す臨海部地域開発は、第二次大戦前の大都市港湾の築港や再開¹¹⁾、戦後では全国総合開発計画に基づく新産業都市や工業整備特別地域における開発、近年では東京湾や大阪湾内のウォーターフロント開発で明らかのように、沿岸域と海上の大規模な埋立事業を伴っている。豊橋ウォーターフロント計画の場合も、沿岸部と人工島を

合わせて1,400haに及ぶ広大な埋立事業を沖合いへ展開する予定である。ただし、従来の臨海部工業用地造成や港湾開発と異なる点は、新たに沖合いに造成する人工島の一部に人工海浜、人工干潟や海水浄化システムを設け、人工的な環境創造を図る「ミティゲーション」方式を導入している点にある。

この方式は、近年急速に失われる閉鎖性海域内での海浜を復元し、生活様式に海とのかかわりを回復させる点で大きな成果を期待できる。ただし、欧米先進諸国の沿岸域管理行政で導入している「ミティゲーション」方式とは、埋立事業を原則として禁止し、やむなく埋め立てることが市民の合意を得た段階で埋立事業が開始され、埋立により失われる海浜・干潟・湿原をもとの面積と同規模で復元し、周辺生活環境の再生を行い、閉鎖性沿岸海域のもつ自然生産力と生活環境を保全するための法的拘束力（アメリカでは連邦の沿岸域法、州では沿岸域計画）の支援を待て実施していく方式である¹²⁾。

このように埋立の規制と既存もしくは新規埋立地の市民生活型利用を最優先し、都市アメニティの向上を図るのが本来の「ミティゲーション」である。それに対して、豊橋港に限らず日本版「ミティゲーション」は、一定の人為的な環境の復元を前提に埋立開発事業を推進する論理として用いられている。しかし、悪化の一途をたどる三河湾の環境を回復しながら永続的な地方中核都市として発展の可能性を探るという観点に立つならば、都市間競争の原理で大規模に沖合いに展開する開発の道を選択するばかりでなく、いま一度、本来の「ミティゲーション」の理論に立ちかえり、その保全型開発原則に許容される地域産業振興の方法を検討し、質の高い居住環境を目指して、都市の成長管理を意図的に行い、すぐれたアメニティを備えた地方中核都市への復権を促すことこそ重要ではないかと考えられる。(この観点からの産業振興方法は別稿にて言及する。)

(2) マリーナシティ・マリンリゾート開発

この開発プロジェクトの場合も、その背景を

地域経済社会との関連のなかで捉えておく必要がある。田原町は、工業生産面ではトヨタ自動車の生産輸出工場の進出以後、輸送機器特化型の重化学工業地域となり安定的、弾力的な財政基盤を確立した。91年度財政力指数は1.44、經常収支比率は36.6%を誇る。他方、農業生産面でも農産物販売金額が3,000万円に及ぶ専業農家が集積し、県内有数の農業地域を形成している。さらに、生態学的にも貴重な動植物の生息・繁殖地区を有し、山地景観や海浜景観など観光資源にも恵まれ第5表のとおり観光地としても発展している。しかし、第2表から明らかのように、人口集積がありながら第6表のとおり小売商圏は豊橋市に依存し、またレクリエーションの機会も少なく、生活環境面から見て非自立型生活圏となっている。

蒲郡市は、工業生産面では地場産業の繊維と精密機器を基幹業種とする重軽混合地域である。しかし、繊維工業の不振から出荷額を大巾に低下させており、工業面から安定した地域経済を回復するには、もう一方の基幹業種である加工・組立型産業の育成等か、関連業種もしくは異業種の誘致が課題になってくる。さらに、全国的知名度をもつ温泉や観光レクリエーション資源・施設にも最も恵まれながら、単一資源に依存した地域分散型の観光レクリエーション形態では、もはや新たな集客効果を望めなくなっている。

一色町は、工業生産面では食品産業特化型の軽工業地域である。だが、同町にとって最大の問題は、同町唯一の観光資源として主産業の漁業とともに地域経済を担ってきた三河湾佐久島の人口流出である。若者の就業機会は漁業以外には少なく、近年若者の流出が著しく、高齢化も進んでいる。

従って、各自治体プロジェクトの背景には、田原町の場合、集積人口のための自立型生活圏の形成とそれを促す既存観光資源や産業の再生が、蒲郡市の場合は単一型観光資源の複合化やリゾート・コンセプトの導入、さらに基幹工業の育成等による人口流入の促進・地域経済の振興が、そして一色町の場合には過疎対策として

若者の就業機会の確保等が、当面の行政課題として存在した。各自治体のウォーターフロント計画には、少なくともこうした課題への対処が含まれていたといえよう。

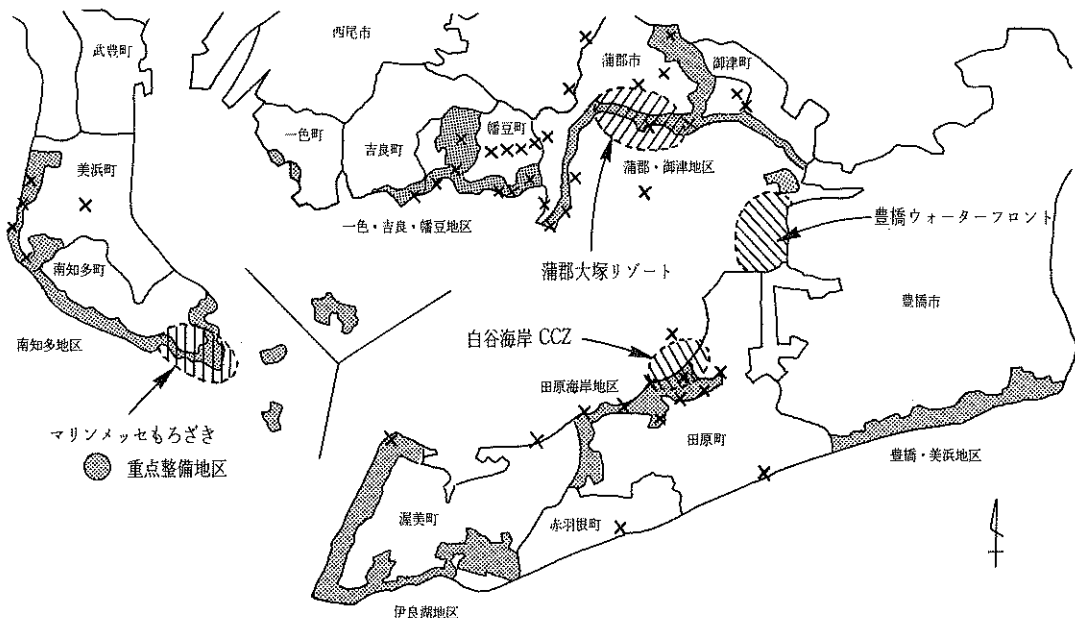
課題は異なるにしても、この開発方式には規模の大小はあれ共通した機能整備が進められていく。まず、海岸線を埋立て、マリーナ整備を核に、ホテル、商業施設、レジャー施設、コンドミニアム(分譲マンション)、駐車場が整備され、後背地のゴルフ場開発と融合させ、広域型の複合開発を展開する形態がとられることが多い。そのためには開発主体を第3セクター化し、投資資金と開発運営ノウハウを求め民活企業の事業算入を図ることが最も現実的となっている。そこで、田原町の田原海岸総合整備事業では建設省のCCZ(コースタル・コミュニティ・ゾーン)、蒲郡市の大塚地区臨海リゾート構想で

はリゾート法を支援制度におき、民活企業の資本、技術、運営ノウハウ等を積極的に導入し、大型の複合型リゾート開発を計画している¹³⁾。

いずれも一業種一企業を原則とし、業界最大手の企業参加と地元都市銀行の信用保証のもとで、民間企業と自治体の共同出資による第3セクター方式で運営することを予定している。各事業分野を一企業が独占開発運営するため、全体計画は極めて大規模化しやすい点に特色がある。また、機能整備は初期投下資金を円滑に回収しやすいマリーナ、リゾートマンション、ゴルフ場など資金回収率の高い収益事業を優先的に整備していくことになるとと思われる。

問題は、今後計画の具体化の過程で、事業主体である公共部門の役割が民間の受け皿整備などに限定された場合や、地域住民の合意が得られない場合である。つまり、3セク参加企業の

第7図 三河湾リゾート地域内の重点整備地区と規制緩和



〔備考〕 ×印は、1990年、三河湾国立公園内の保護地区の中で、開発可能となった箇所または開発規制が緩和された箇所。全部で64カ所に及び、リゾート法の重点整備地区と重なる箇所が多く見られる。

収益的開発が優先する場合、自治体先行投資の膨張による長期財政負担、沿岸域土地利用の私的独占化、周辺自然環境や住民生活環境の大規模な改変、労働資源をめぐる既存地元産業との競合や地価高騰等に対する地域住民の合意不成立を招来することが、既に各地の経験からも予測され、それにより各自治体が計画の背景として抱いた課題への対処が困難になることも予測される。

さらに、今日急速に進む内需主導型景気の下方修正を契機に、事業途中での個別計画の見直しや中止、そして全体計画の見直し・凍結等による計画期間の長期化・企業撤退等も全くないと言い切れるものでないことも各地の例から明かである。

運営段階を考えても、今日ですら自治体の処理能力を上回るといわれる交通量、ゴミ処理量、浄水使用量の漸増に対して、既在の地域住民、地元産業、地域環境とのバランスを考慮し、どのように対処するのか等、当面する問題でありながら計画上不透明な点のみうけられる¹⁴⁾。また、今回の調査でも、計画策定に際して、「1) 県の調整がなく、自治体間で事業計画の競合、優劣関係を生じ、地域振興上計画の再検討を迫られている、2) 県の指導(重点整備地区指定)に従ったことにより町独自に計画中であった土地利用計画や自然環境保全措置の見直しを行なわざるを得なくなっている」等の諸問題が市町村自治体より出されている。県と市町村との調整も、必ずしも円滑でないことを表わしている。

今後、地域経済社会の振興をめぐり、三河湾沿岸域の開発計画の具体化を図るのであれば、既存の多様な観光資源の個性化を支え続け、内湾漁業の場を提供してきた三河湾の浄化や海浜と後背地の都市・山地との連続的景観の保全等を進展させる具体的施策に着手することが、まず何より必要である。それとともに製造業者、サービス業者、地域住民の参画を待つて公共主導により、付加価値の地元還元割合の高い既存工業の育成や地元企業との生産過程、技術開発過程で連関の強い企業の誘致、沿岸域に広く展開する伝統的観光産業のネットワーク化、新規

資源・施設の開発、鉄道交通アクセスの質的改善等を進める方向が、地域に無理のない規模で、地域主導によって検討されるべきである。「地域のスクラップ・アンド・ビルド」ではなく、「既存地域全体の底上げ」の道を沿岸域の保全と活用を通して進める方策が慎重に検討されなくてはならない。

(3) 廃棄物埋立処分跡地整備

今回の調査では取り上げなかったが、現在名古屋港の港湾区域内では、廃棄物の種類、あるいは発生源別に区分した場合、2種類の開発計画が進行中である。1つは、知多市沖合いで事業が進行中の南5区埋立事業である。この事業では後背地で発生した産業廃棄物を埋め立て、跡地をエネルギー施設整備や海浜公園等として整備する計画である。埋立が完了すれば、埋立地の知多半島側一部が人工海浜として開放される予定で、その際には対岸の海水浴場である新舞子海岸とあわせて大規模な海浜レクリエーション空間を形成することになる。

このように埋立地に人工海浜を整備し市民に解放する事業方式は、先の港湾関連複合開発事業で言及した「ミティゲーション」方式にはかならず、ここにも従来の臨海工業用地造成とは異なった「水際線の市民解放」という事業ポリシーを認めることができる¹⁵⁾。しかし、人工海浜が完成しても、半島と南5区の間潮流停滞を生じ、両側海浜の沖合の水質は汚濁が避けられないという見方があり、その場合には壮大な海浜レクリエーション構想自体はもとより、それと一体化した知多市の都市計画や将来に向けた自然海浜の利用計画が見直しを求められることも予測される。また、産廃からのガスや排水の海洋流出が生じた場合には、南接する伊勢湾最大の海苔養殖場(常滑市)を汚染することも心配されている。また、産廃埋立地は生活ゴミと異なり、すでに内陸部で重金属等による地下水や河川などの水質汚染を招いていることにも留意しなくてはならない。

構想段階であれば、第7表のOECDによる沿岸域管理の国際原則とリサイクル制度の実

態, 社会アセスメントに基づき, 事業の適否が慎重に検討されなければならない。しかし, 事業が進行中の現段階では, 埋立事業過程および事業完成後の環境管理が厳重に行われなければならない。そのためには, 狭域的には周辺地域産業や都市計画への影響を考慮し, 広域的には伊勢湾環境への影響を考慮して, 適切なモニタリング調査と, 調査情報の公開による官民共同の監視が常に行われなくてはならないであろう。

もう1つは, 西1区に見られるように, 名古屋市の生活ゴミの埋立場として名古屋港内に広がる干潟を埋立整備する計画である。しかし, この計画が実施されるには, 欧米諸国の都市計画や港湾計画, OECDが勧告した大都市港湾や都市沿岸域利用の国際原則ともなっている諸点, すなわち, 1) 自然のウォーターフロントとして干潟を保護していく政策方針, 2) 水質汚濁防止等による水際線の質的改善と水際線の市民解放を重視した港湾計画の策定, 3) 臨海部遊休地の代替的活用や埋立案撤回も含めた環境アセスメントの実施等が遵守され, 従前に市民参加を得つつ行われている必要がある。特に当面の行政課題に対処することを重視する事業者の名古屋市としては, ゴミ処理という単一課題に捕らわれることなく, 一方で広く市民協力を図りながら, ゴミ排出の抑制とリサイクル制度を導入し, 他方で国際的合意に沿った政策選択を進め, 名古屋都市圏の環境管理を進展させながら, ゴミ問題に左右されないウォーターフロント利用を進めていく必要がある¹⁶⁾。

B. 再開発型プロジェクト

伊勢湾, 三河湾における港湾再開発は, 物流のコンテナ化や海上貨物輸送の増大, 船舶の大型化に伴う港湾機能の近代化・大型化を進めるために沖合い展開を図る必要上から, その一方で, それに伴い陳腐化し, 活況を失った内港埠頭地区を都市計画の観点から再生する必要上から着手され始めた。後者については, 従来は公園整備にとどまる場合が多かったが, 近年では大都市港湾を中心に, 業務機能, 情報機能, 文

化施設, 多目的レクリエーション機能を複合的に整備配置したり, 倉庫など遊休化した保管施設をレストランやマーケット等へと商業的に再利用する事例が増えている。これは, 港湾を都市のオープンスペースや総合的アメニティ空間として再生することを目指している。そのため支援制度として設けられたのが運輸省のポートルネッサンス21計画であり, 名古屋港, 蒲郡港, 衣浦港がこの指定を受けている。

同計画は, 従来の内港部に見られた物流機能特化型の港湾整備ではなく, 内港部に新たに商業・業務・文化・居住等の都市機能を複合的に配置し, 港湾の水際線と都市市街地との連続性, 融合を目指している。そこで, 名古屋港は名古屋港管理組合と名古屋市を中心に, 蒲郡港と衣浦港は愛知県と蒲郡市, 半田市(半田市側)を中心に民間資本の参加を得ながら実施していくことになっている。各港湾ともその方向で事業の具体化が進んでおり, 親水性を回復もしくは増幅した複合都市空間が, これまで閉ざされてきた港湾内の水際線に形成されようとしている。

尚, 3都市での港湾再開発計画は, 決して同じ成熟段階にあるわけではない。港湾内のウォーターフロント再開発の基本は公園整備にあると言われるように, 名古屋港, 蒲郡港には既に観光資源として集客効果をもつ公園整備が進んでいる。他方, 衣浦港半田市側には公園はない。この違いは, 水辺と接することで, 都市計画や港湾計画による水際線やオープンスペース整備の重要性を認識できる市民意識の差となって表れて来る。公園整備に始まり, 先の多様な機能の複合的整備を進め, さらに個性ある港づくりにまで進めていく上で, この差は市民的支援の差, さらに市民参加による港づくりの可能性の差となって表れて来る。

今後の課題としては, 港湾計画においては港湾機能の再配置, 再開発に対する港湾内立地企業(倉庫業等)の協力, 「最小の埋立で, 最大の水際線」の実現とその市民解放などを図ることが求められるであろう¹⁷⁾。他方, 陸側では土地区画整備事業における地権者の理解が不可欠であ

る。いずれが難航しても、参画する民間企業の事業運営方針が見直されることも予測される。連担する市街地再開発と併せて実施されなくては意味の無いこの種の港湾再開発そのものも、アメニティ効果、商業効果等の弱い事業となりかねない。

C. 環境整備型プロジェクト

この計画をもつ各自治体は、生産活動の面から比較した場合、各々異なった産業特性をもっている。美浜町は「食料品一繊維型」軽工業地域、常滑市は「窯業特化型」重軽工業混合地域、吉良町は「鉄鋼—一般機械—繊維型」重軽工業混合地域ということが出来る。しかし、同時に、いずれにも共通する特性をも有している。それは豊かな自然海浜や優れた海岸景観に恵まれ、生活環境の一部をなし、また、海水浴場や潮干狩の場等の観光資源として地域経済を支えている点である。

伊勢湾、三河湾沿岸域の自然海浜は、高度成長期の臨海部への重化学工業立地、その後のコンテナ物流化時代の到来に伴う機械組立工業、エネルギー産業の臨海部進出、そして1980年代後半からのマリナー・リゾートブームや都市機能の海上展開が進むなかで、急速に失われつつある。これに、生活排水、工場排水、農業排水の流入、化学物質、船底塗料などの蓄積を原因とする水質汚染の進行が加わり、海浜と接した内湾環境は確実に、しかも急速に悪化しつつある¹⁸⁾。

こうした現状を改善し、自然環境の回復、積極的な環境創造を図っていくことは、水質面から親水権の公共的保障を図る上で重要な課題である。常滑市の「白い砂浜のあるふるさとの海づくり事業」は、イベントを通して住民と行政が海と生活との関わりを見つめ直す機会にしている。吉良町の「宮崎漁港海岸環境整備事業」は、漁港を人工海浜として整備し直した後に海水浴場として活用し、さらに堤防海側を水辺までアクセスできる人工海浜につくりかえ、住民参加で管理していこうという事業である。いずれも親水性の回復や水質保全、さらにパブリッ

ク・アクセスの確保を図り、その取り組みを地域振興策の一環として発展させていくことを目指しており、高く評価される事業である。

今後の課題としては、こうしたプロジェクトが、沿岸特定地区に限定されることなく広域的・連続的に取り組まれること、また、こうした取り組みがリゾート企業の土地私有化やマンション建設等によって阻害されることのないようにすることであろう。そのためには、国や県の財政支援措置の強化、事業が円滑に行なわれるための国や県の許認可の優先化、沿岸自治体間での相互協力、リゾート法に優先する景観保全条例等の制定による土地利用管理の環境保全的側面の強化策が検討されるべきである¹⁹⁾。

4-1-2 沿岸域市町村の河川開発プロジェクト

河川を軸に自然環境や地域文化施設、都市公園との共存を目指すウォーターフロント開発が、近年注目を集めている。近年の傾向としては、河川敷ゴルフ場や野球場整備といった従来型開発に加え、親水広場、自然観察ゾーン、水上公園、低水護岸・階段護岸等の開発整備が新たな傾向として計画、実施されている²⁰⁾。

今回調査した伊勢湾、三河湾沿岸域の自治体が河川開発プロジェクト、いわゆる「リバーフロント」開発を計画し、着手している背景には共通点がある。その共通点とは、海に面した水際線を有していないという点である。有しない理由は2つある。1つには、臨海工業地帯の造成や港湾整備によって、かつて海水浴等で賑わった自然海浜を失い、またアクセスができた港湾内の水際線を閉ざされ、親水性回復の機会を河川に求めた事業の場合である。弥富町、名古屋市、半田市のプロジェクトがこれに該当する。2つ目には、元々内陸部にあって海との接点を有しないなかで、親水性の機会を河川に求めた事業の場合である。阿久比町のプロジェクトがこれに該当しよう。

ただし、こうしたリバーフロント開発の現状は、まだ河川水質の総合的改善を目指す段階には至っていない。むしろ親水性という「感覚的

水質」の回復により、個性的でアメニティ豊かな都市景観形成を目標におく場合が大部分である。とはいえ、注目すべき事業が取り組まれている。東浦町の事業では、河川改修だけでなく、川沿いの環境整備、河川環境と図書館・歴史公園とのネットワークが図られ、有機的な生活文化空間を創出している。名古屋市の場合は、さらに都市再開発事業としての性格が加えられ、親水・治水・水質浄化などの機能をそなえた総合的なアメニータウン形成が進められようとしている。

阿久比町では、町内を流れる阿久比川を町民の財産として町政に位置づけ、家庭排水対策の徹底化を図り、生態的水質の向上にも町民参加で努力している。尚、今回調査対象にははしなかったが、半田市では、国・県・地元企業との共同で、半田運河の親水性を高め、運河沿いに伝統ある醸造蔵のイメージを特化させ、歴史的環境を再現する計画を策定している。

今後の内陸部河川開発の課題としては、河川に生息する多様な生物の環境を復元する狙いを中心に、リバーフロント開発の方策が見いだされていくべきである。そのためには、親水護岸整備に際しても、川底や川壁に藻が付着し河川のアルカリ化をすすめ生態系破壊を招くコンクリート整備をやめ、自然環境に近い条件を整備し、生物の生態的環境回復を通して親水性を高めていく工夫が必要になってこよう²¹⁾。

4-1-3 沿岸域市町村のため池開発プロジェクト

ため池及びその周辺を親水空間へと再生するプロジェクトは、知多半島の各自治体に共通して確認される。愛知用水が通水する1962年以降は、知多半島ではため池が農業用水を供給し、半島全域の住民生活を支える重要な役割を果たしていた。現在でも、愛知用水の補助水源、調整池として農業用に供している池も多く、また、他にも降雨時の洪水調整用としての役割を持つ池も多数存在している。

ところが、名古屋都市圏の拡大に伴い、多くのため池が(1)「容量縮小」、(2)「粗放利用」とい

た2つの問題に直面している。(1)の「容量縮小」の理由は、直接的には都市化により地価が高騰し、ため池敷地の財産的意義が大きくなったことにある。特に谷頭部にある、ため池周辺の地価は、平坦地の幹線交通道路周辺と比較して安価であるため、徐々に工場や住宅が進入し、水質汚濁によって、ため池を利用不能に陥れている。(2)の「粗放利用」の理由は、一方で愛知用水という安定した主水源が出現し、他方で都市化によって厳しい水利慣行を支えてきた管理労働担当者が流出し、水利共同体の基盤が失われ、従来のようなため池の有効利用が困難になっている点にある²²⁾。

こうした状況下にあって、各自治体がため池を内陸部の親水空間として位置づけ、親水公園などへ復元しようとする試みは大いに評価されなければならない。しかも、親水性の回復という単一目的に終わるプロジェクトばかりではなく、文化、スポーツ機能等を備え総合公園化を図る複合整備を目的とする事業(美浜町)、住民参加の機会としながら町づくりへの発展を目指すアイデンティティ形成目的の事業(武豊町)、都市化のなかで地域農業への理解を深め、併せて特産品の観光ブドウ栽培のイメージ向上を目指した観光農業振興目的の事業(東浦町)等を新たに加えた「ため池環境整備事業」もある。その意味で、ため池整備は地域計画への住民参加、親水公園の整備による生活基盤の充実、地場産業振興といった多様な課題にリンケージできる内発型ウォーターフロント事業の可能性をもっている。

しかしながら、ため池環境整備を取り巻く地域環境が、近年厳しさを増す傾向にあることに変わりはない。円滑に事業を進めるためには、県の経済的支援やため池および周辺土地利用の転換推進に向けた自治体支援、水質改善に対する住民意識の向上と浄化作業への参加、ため池周辺私有地の地権者の協力、特に用地の借地化、土地受託化等によって整備を進展させていくことが必要となっている。

4-2 「伊勢湾沿岸域総合利用計画」試論

一ウォーターフロント開発計画の前提として一

4-2-1 課題多い沿岸海域ウォーターフロント計画

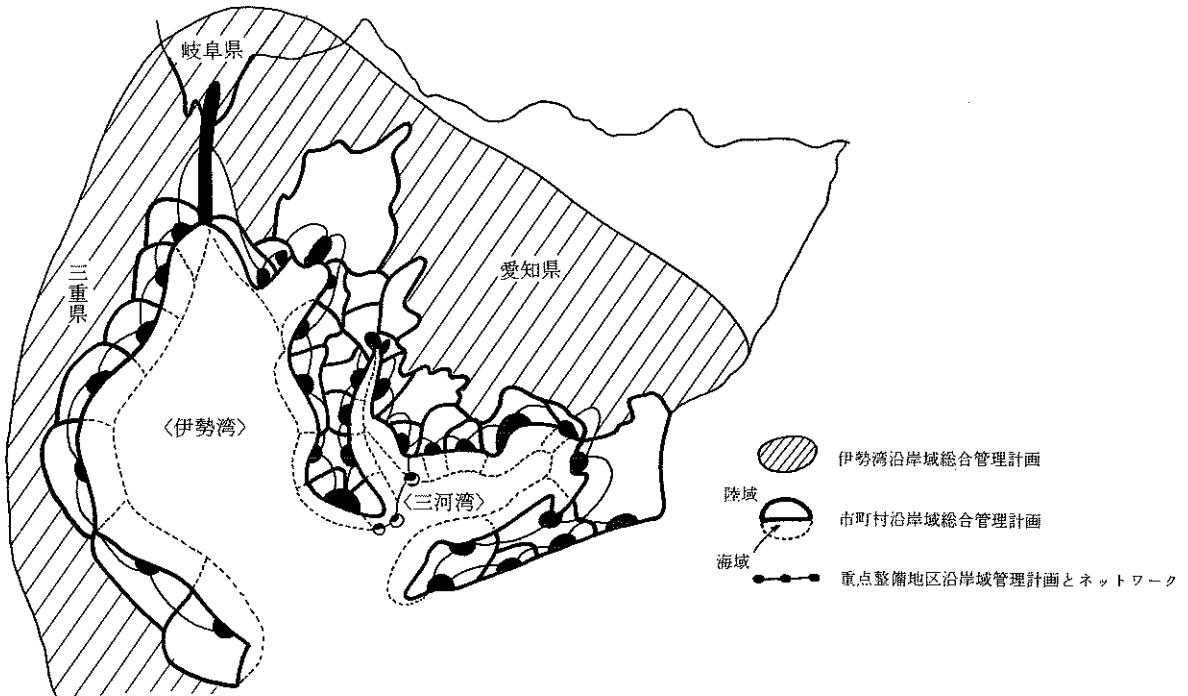
以上、各章で検討してきたウォーターフロント計画は、決して伊勢湾沿岸都市町村で計画し、実施中の全プロジェクトではない。特に、中小規模の河川やため池を利用した親水環境回復事業は他にも無数にあると見てよい。その意味で、今回取り上げた事業は、各自治体の内陸部ウォーターフロント計画の中核事業であるといえる。注意を要することは、いずれも都市化に伴う宅地需要の増加、生活排水による水質汚濁等が進展するなかで、その回復や維持管理が困難を増していることである。今後、都市内陸部の貴重な親水空間として保護、または人工的に復元を図っていくためには、水質改善や周辺環境整備に向けて住民の積極的参加と周辺地権者の理解、協力が必要不可欠である。他方、維持管理に際しては、河川やため池を親

水空間として高く位置づけた都市計画の策定が必要であるし、さらに景観保全条例や要綱の策定が検討されるべきである。

河川、ため池事業は、ある程度成果を生みつつあるか、今後優れた成果を期待できる事業が多い一方で、沿岸海域開発を目的とする各自治体のウォーターフロント計画は、中断を余儀なくされている事業を除き、計画構想段階にあるものが多く、その大部分の事業について現段階での評価は困難である。ただし、計画構想段階ではあっても、過去の地域開発の経験、既に同様な開発によって国内外で問題の指摘された事例等をもとに、いくつかの問題提起は可能であり、前節にて若干の言及を試みた。

そこで、この節では、既に優れた沿岸域管理の提言を行っている東京湾、大阪湾のうち、特に大阪湾の沿岸域管理計画構想を参考にしながら、伊勢湾、三河湾沿岸海域での適切なウォーターフロント利用を目指し、適正な沿岸域環境

第8図 伊勢湾沿岸域総合利用計画（案）の構成



第7表 OECD 沿岸管理に関する原則 (1976年)

<p>1 沿岸域の開発、再開発、再整備は制御されるべきである。若干の沿岸域においては、産業集中と都市化から起る特別の問題について配慮されるべきである。計画は、総合的かつ、国家や地方の優先に従って沿岸に立地可能な諸活動の相互補完的な自然の性質を適正に配慮すべきである。この目的のために、ゾーニング、すなわち、許容しうる土地利用の分類化のような技術を使用することが望ましい。</p> <p>2 規制からなる防衛計画は、環境保護に対して十分配慮された立地可能な諸活動を指示する実証的な計画によって補充されるべきである。</p> <p>3 重要な公私のプロジェクトの沿岸線における潜在的影響は、それらの開発に先立って評価されるべきである。</p> <p>4 公衆は、沿岸開発に関する諸計画と諸事実についての情報を与えられ、かつ、可能な限り早い段階において計画手続に参加できるようにすべきである。</p> <p>5 最も美的で、文化的地域もしくは環境的に傷つきやすい地域の保護は、これらの地域の特質の保護と両立するような種類と規模の活動のために維持され、かつ特別の注意が払われるべきである。</p> <p>6 沿岸域に立地しなければならぬ産業活動の場所は、環境保護のマキシムを保障するようなものでなければならない。</p> <p>7 一定の沿岸域では、提案された計画の環境影響を明らかにする途は、環境上にとり返しのつかない悪影響を与える可能性を持つ開発の一定のタイプを一時停止する保全のステップが必要である。この凍結はその計画が環境保全と調和して開発することが証拠に照して明らかにされた時は解除できる。</p> <p>8 可能な限りどこでも、近隣の内陸部は沿岸線を適切に助けるべく発展されるべきであり、特に内陸交通組織はむしろ沿岸線にそって開発すべきではない。</p>	<p>A 国家レベルの手段</p> <p>9 沿岸域においては、公共交通機関と公共交通システムは、可能な限りどこでも環境保護のマキシムを保障するような方法で、組織され利用されなければならない。</p> <p>10 切迫した活動については、例えば高度さと密度において、景観をスポイルし、環境悪化を導き、海陸相互作用の自然のプロセスを妨げる開発を形成するのを防止するよう沿岸域における、環境上悪影響をさける措置をとらねばならない。</p> <p>11 旅行者が利益を受ける地域においては、海に面して公衆による自由なアクセスが確保されなければならない。</p> <p>12 適切な財源は、国家規制の枠組の範囲内で、沿岸環境の保全と保護のために計画された手段の改善に関係する問題の緩和のための利用されるべきである。</p> <p>13 沿岸開発プロジェクトは、漁場、かき、貝、魚類の生産を保護するための必要性について適正な考慮を払うべきである。</p> <p>14 沿岸開発プロジェクトは、入江、湿地、リーフ壁、群島、そして動植物群保護のための地域のような沿岸生態系を危くすべきでない。</p> <p>15 産業・都市廃棄物は、海への排出の制限、禁止、事前処理の要求等によって、管理のための努力がなされなければならない。下水処理と廃棄物処理政策は、処理水と下水スラッジの再利用と有益な利用の様々な手段によって増強されなければならない。</p> <p>16 沿岸域における混雑については、公共・私企業部門において休日をずらすというような手段によって救うというような配慮がされるべきである。</p> <p>17 陸、海、大気、各汚染問題を各別に対処する政策を立てたものでは、その一つでの汚染が他に移動するだけの結果に終る可能性があるため、環境保護を総合的に達成するための生態学的・技術的・経済学的の研究をすることが必要である。</p>
---	---

(出典) ・山村恒年『自然保護の法と戦略』有斐閣選書, 1990年, P243-244。
 ・OECD は、既に1976年に、上記の原則に従って沿岸管理を行なうよう沿岸各国に対して勧告している。
 ・欧米先進諸国では、同様な原則を法制化する作業が70年代より開始され、国、地方レベルでの沿岸域管理法のもとで多くの成果を生んでいる。

の保護・保全を前提に、利用しつつ沿岸域の成長を模索していく管理制度 (Coastal Growth Management System) について試論し、まとめにかえることにしたい²³⁾。尚、ウォーターフロントの利用に際しては、(1)自然環境の回復をはかる観点から「ミティゲーションの原則」、(2)生活文化の向上をすすめる観点から「パブリック・アクセスおよびオープンスペース拡大の原則」、(3)沿岸地域全般の地域経済力向上を促す観点から「付加価値還元率の高い地域工業、漁業の育成と観光資源・施設の地域間・地域内ネットワー

ク化の原則」等が反映されなくてはならない²⁴⁾。それらをバランスよく反映した環境管理計画として「伊勢湾沿岸域利用計画」を試論していくことにしたい。尚、このような個々の原則の分析、言及は稿を改めて行うことにしたい。

4-2-2 「伊勢湾沿岸域総合利用計画」試論

さて、伊勢湾の沿岸域が、沿岸域に住み働く住民、沿岸域で生業を営む漁業者、レクリエーションを楽しむ若者等にとって、量的質的に豊

かなウォーターフロントとして保全、再生されていくには、沿岸域を総合的に管理する自治的組織と計画制度、法的保障が必要不可欠である。理想としては、サンフランシスコ湾のBCDCとその湾計画(Bay Plan)、沿岸域管理法などに即した管理システムが望まれる²⁵⁾。しかし、当面の諸プロジェクトに対応するために、以下では3層からなる地域管理組織と管理計画を試論してみたいと思う。

《伊勢湾沿岸域管理委員会》と《伊勢湾沿岸域総合管理計画》

この計画は、伊勢湾沿岸域の保全と利用をめぐる将来ビジョンの策定を主な目的としている。愛知県、岐阜県、三重県にまたがる広域圏計画であるため、国、3県と名古屋市との調整が最大の課題となる。また、市町村への情報提供と市町村間の計画調整なども支援し、過度な地域間競争を未然防止する役割をも担う。管理主体は、愛知県、岐阜県、三重県、名古屋市と名古屋港管理組合を中心に、国土庁、通産省、運輸省、建設省、中部経済連合会、および3県1市のいずれかに住み、教育、農林漁業、商工業、伝統的地場産業、観光業などを職業としながら、地域づくりのビジョンを掲げ行動している市民や自然保護団体の代表等を加えた委員会を設け、沿岸域利用をめぐる総合管理計画と、その下での多面的な利害調整を進める。特定重要港湾や重要港湾の港湾計画も、この計画との調整を義務づけ、この計画の理念に沿うものとする。

計画理念としては、(1)海洋生態系、海洋資源の保全と回復、(2)永続的な漁業環境の保障、巨大化を求めず、資源複合化とネットワーク化による付加価値の域内還元度の高い観光産業の育成、沿岸域立地に適した水産加工・水関連商工業の生産活動の保障、(3)水際線と海上の市民の利用の優先化、等を設定し、概ね30年におよぶ将来計画の策定を検討する。また、大規模な人工島や埋立地の建設計画に対しては、総量規制の立場から環境および社会アセスメントを実施し、環境破壊、地域経済衰退、住民生活の混乱等を招来しないか否かの公正な判断を下し、事

業の適否を示す責任をもつ。

《市町村沿岸管理委員会》と《市町村沿岸域総合管理計画》

この計画では、市町村を単位とし、伊勢湾沿岸の全市町村が総合計画のなかに必ず位置づけるものとする。管理主体は、市町村を中心に、民間委員として上位計画と同様な市民代表を加えて委員会を設ける。基本構想は10年から15年、基本計画は10年前後を目標年次とする。また、伊勢湾沿岸域総合管理計画の下位計画に位置づけ、陸域、海域整備の基本方針、ゾーニング、整備方向、施策の体系等を定め、上位計画との調整を図る。特に、ゾーニングに際しては、(1)現存の自然海浜、景観を保全すべき区域、(2)土地利用計画に沿って環境を人工的に回復すべき区域、(3)現状のまま利用を続ける区域、(4)環境管理の枠内で観光レクリエーション化、リゾート化を促す区域、等を明確にすることが必要となる。

他計画との関係でみれば、隣接市町村計画との間の整合性を確立する必要がある。その際、陸域利用に際しては、都市計画、港湾計画、農業振興計画等とも整合性を保ち、他方、海域利用に際しては、港湾計画、漁業振興計画、海上交通計画等の整合性をもつよう設定し、縦割的、虫食いの相殺的な開発を防止する。さらに、広大な遊休地を臨海部埋立造成地にもつ企業にも土地利用協力を要請し、行政、住民、企業の三味一体による親水空間の再構築を進める。

《重点整備地区沿岸域管理計画》

リゾート法の重点整備地区指定の条件を満たすような優れた利用条件をもつ沿岸域の一定の広がりをもつ地区とする。したがって、行政区域に必ずしもとらわれる必要はない。すぐれた自然環境を有した地区だけに、民間資本による「土地利用の大幅な転換」が予想されると同時に、その一方で「自然公園法の指定を受け環境保全への強い要請」の生じることが予想される。また、住民生活と融合する地区も多くなる。そこで、市町村が独自に計画区域を策定する一方、事業計画の立案に際しては二つの上位計画と同様な地区住民の参加を得ながら進めること

とする。尚、計画期間は5年から10年の短期計画とする。事業内容も、生活環境関連事業が主体で、吉良町のような海岸堤防下への人工海浜造成による「市民開放型海岸」の実現、海水浴場の開設による観光資源の確保、優れた景観の回復保全等が中心となる。

以上、三層からなる沿岸域管理計画が策定された後には、それに法的根拠を与える沿岸域管理法または沿岸域管理条例、各自自治体の保全措置、規制等を策定することが必要となる²⁶⁾。この点は別稿にて言及する。

む す び

今回の調査は、伊勢湾沿岸域諸都市のうち、愛知県内の市町村、一部事務組合のウォーターフロント計画に限定して行ったものである。そのうち、沿岸海域を開発対象とする大型事業の多くが中部新国際空港やリゾート法と関連性をもちながら具体化されつつあることが明らかとなった。市町村は、生産・物流・情報・通信・コンベンションなどの各機能を各々の計画に従って複合化し、既存の地域社会を再編成しつつ、新しいウォーターフロント都市の形成を目指す傾向が見られる。それらは、今後10年前後をめぐりに具体化されていくことが予想されるが、すでに述べたように、すぐれた独創性、環境への配慮など、従来の地域開発には見られなかった側面が新たに備わりつつあるものの、同時に市町村間の計画に整合性がなく、各々の計画もあらたな課題や問題点、不透明な部分を抱えている。

伊勢湾・三河湾沿岸域におけるウォーターフロント計画が、親水権の公共的保障を政策公準とし、湾および沿岸域の自然環境の回復を図りつつ、アメニティ豊かなウォーターフロント都市の形成に寄与していくためには、伊勢湾全体の成長を総合的に管理し、保全と利用を適正に行なっていくための伊勢湾沿岸域の総合利用計画の策定、住民参加を保障した管理主体の設定、それに沿岸域管理を支援するための法整備が何にも増して急がれていると言わなくてはならな

い。そして、各市町村のウォーターフロント計画は、この総合管理システムに基づいて伊勢湾・三河湾全域に与える影響や市町村間での整合性、差位性等を考慮しつつ策定されていくべきである。

(注)

- 1) 伊勢湾とは、愛知県伊良湖岬と三重県大王崎を結んだ線の北側の海域(三河湾を含む)とする。
- 2) 寺西俊一「世界都市化と東京湾開発」『第2回日米沿岸域セミナー資料集』1991年、P117-118。
- 3) 親水権とは、市民、地域住民が「水と共存するふるさとを求める権利」を意味する。この概念が初めて提起されたのは1985年5月の第1回水郷水都全国会議(島根県松江市)においてであった。
- 4) 田尻宗昭編『提言、東京湾の保全と再生』日本評論社、1988年。都市環境研究会編『都市とウォーターフロント』都市文化社、1988年。
- 5) 日本開発銀行、環瀬戸内海振興計画研究会『瀬戸内のリゾート開発と地域振興』1991年3月、P16。
- 6) 経済企画庁「さらなる構造調整をめざして一経済審議会構造調整部会報告一」1990年4月、P143。
- 7) 伊勢湾港湾連絡協議会『21世紀の豊かな伊勢湾をめざして一伊勢湾の港湾の開発、利用及び保全の基本方針一』1990年12月、P6-8。
- 8) 愛知県『普通会計等のあらまし』1986年度、1991年度。同『愛知県人口動向調査一年速報一』1991年10月1日。
- 9) 日本開発銀行「調査」1991年3月、P29-30。
- 10) 豊橋市『豊橋ウォーターフロント開発策定調査報告書』1991年3月。
- 11) 拙稿「第一次大戦前における大規模臨海部開発と都市財政政策一港湾開発事業を素材として一」日本財政学会報告集、1990年。
- 12) 松岡俊二「沿岸都市オープンスペース論」都市環境研究会『沿岸都市とオープンスペース』都市文化社、1991年、P44。長尾義三「ミケイデーション概念とわが国への適用」『日本沿岸域会議論文集』1989年、No.1、P57-65。
- 13) CCZ整備計画による街づくり事例では、沖縄県北谷町の事例が参考になる。『JACIC情報一特集・海洋開発一』日本建設情報総合センター、1991年、No.23、P44-46。
- 14) 教訓とすべきリゾート開発例として、関西新国際空港建設とともに全島を開発対象に据えた「兵庫県・淡路レクリエーションリゾート構想」をあげることができる。
- 15) 「日本経済新聞」1991年11月9日付。
- 16) 住民に親しまれる名古屋港を考える会『西1区(藤前干潟)の埋立をめぐる』1991年。

- 17) 川端直志『ウォーターフロントの時代』法律文化社, 1987年, P172。
- 18) 環境庁保健部保健調査室「有機スズ化合物による環境汚染状況について」1991年10月21日。同「平成2年度ダイオキシン類調査結果について」同上。
- 19) 景観保全には住民の参加と協力が不可欠である。その意味で、住民自らが景観保全のための条例制定を目指し直接請求した事例として「宍道湖・中海景観保全条例」(案)がある。また、この直接請求の契機となり、本稿でも参考にしたイタリア景観保全行政に関する研究に、宗田好史「イタリア・ガラッソ法と景観計画」がある。いずれも『公害研究』1988年, Vol18, No1。
- 20) 日本経済新聞社「日経地域情報」1991年, No131, P10-17。
- 21) この分野の実証研究としては、日比野雅俊「愛知県五条川上流域における水質の経時変化ならびに縦断変化にみる特異性」『地域社会』名古屋経済大学地域社会研究会, 1991年3月, P14-25を参照のこと。
- 22) 白井義彦「水利開発と地域対応」大明堂, 1987年, P193-195。日比野雅俊「犬山市におけるため池群の規模と水質に関する予察的研究」『地域社会』名古屋経済大学地域社会研究会, 1991年, 3月, P26-39。
- 23) 杉原五郎「沿岸域と計画・管理システム」都市環境研究会『沿岸都市とオープンスペース』都市文化社, 1991年, P240-246。また、成長管理の考え方、政策化については、矢作・大野『日本の都市は救えるか〜アメリカの「成長管理」政策に学ぶ』開文社出版, 1990を参照されたい。
- 24) 重森暁「大阪ベイエリア開発計画と沿岸域保全の課題」『第7回水郷水都全国会議報告集』1991年, P20-21。
- 25) San Francisco Bay Conservation and Development Commission, *San Francisco Bay Plan*, 1979。鷲見一夫「沿岸管理をめぐる法律構造」『公害研究』1985年, Vol14, No4, P1-6。
- 26) 成田頼明『土地政策と法』弘文堂, 1989年, P27-30。

【後記】

本稿の資料作成に当たっては、運輸省、環境庁、愛知県、弥富町、飛島村、名古屋市、名古屋港管理組合、東海市、知多市、常滑市、半田市、大府市、武豊町、阿久比町、東浦町、南知多町、美浜町、一色町、吉良町、幡豆町、蒲郡市、御津町、豊橋市、田原町、渥美町の各自治体の担当者及び関係者の方々より多大なご協力を賜りました。特に、ご多用中にもかかわらず、

ヒアリング調査へのご協力とともに、アンケート調査票、プロジェクト別調査票へ丁寧なご回答を賜りました。また、調査の準備に際しては、名古屋港管理組合の鈴木忠男氏(情報センター)、川勝俊徳氏、西川清氏(振興課)にご協力賜りました。厚くお礼申し上げます。

尚、本文の作成にあたっては、名古屋大学教授の林上先生に貴重なコメントを賜りました。文末ながら、記して謝意を申し上げます。