

香川県高松市における地域社会構造の変動

小 松 秀 雄

Changes in Community Social Structure in Takamatsu City, Kagawa Prefecture

KOMATSU Hideo

要 旨

香川県高松市は瀬戸内海沿岸の四国の中核都市であり、1588年から1867年まで280年間、城下町として栄えた。1945年7月4日、空襲によって市街地は壊滅的な被害を受けた。このような状況に対処するために、市民と行政が協力して戦災復興の土地区画整理事業を行った。その結果、近代的な都市に生まれ変わった。また、昭和と平成の市町村合併を通じて人口と面積が大幅に増えた。しかし、現在、郊外への人口流出、市街地の人口減少、中山間地域の過疎化、少子高齢化の進行などの多くの課題に直面している。このような多くの難しい問題を前にして、高松市は「コンパクトで持続可能なまちづくり」を実現するためにコンパクトシティ計画を策定した。本論文では、社会学の視点に基づき、高松市の地域社会構造の変化とコンパクトシティ計画の特徴を考察してみる。

キーワード：高松市、地域社会構造、市街地、郊外、コンパクトシティ

Abstract

Takamatsu City in Kagawa Prefecture faces the Seto Inland Sea and is a core city in Shikoku, which prospered as a castle town for 280 years, from 1588 to 1867. On 4 July, 1945, downtown Takamatsu City suffered catastrophic damage from air raids. To manage such a situation, the inhabitants and city administration carried out land readjustment for restoration of the war-damaged area. As a result, Takamatsu City was reborn as a modern city. Subsequently, through a municipal merger with Showa and Heisei, the population and area expanded remarkably.

However, present-day Takamatsu City faces many challenges, such as population outflow to the suburbs, declining population in the downtown, depopulation in semi-mountainous areas, decreasing birthrate, and an aging population. To overcome such difficulties, Takamatsu City has formulated a compact city plan to realise 'sustainable city development through compactness'. This paper analyses and discusses the changes in community social structure in Takamatsu City and the 'Takamatsu Compact City Plan' from sociological perspective.

Keywords: Takamatsu City, community social structure, downtown, suburb, compact city

はじめに

1990年代初めにバブルが崩壊した後、日本の経済は長期にわたり低成長と停滞をくり返している。さらに2008年（平成20年）をピークに日本の人口は減少しつつあり、少子高齢化も進行している。それよりも10年ほど早く1999年から香川県の人口は減少し始め、県内の小さな市町の少子高齢化も急速に進んでいる。香川県の人口の約40%を占める高松市でも2017年前後から人口が横ばいから減少に変わりつつある。

「失われた30年」という言葉に象徴されるように日本の社会は1991年から2021年まで厳しい環境に直面しているが、2014年前後から国土づくり（国土形成計画）の理念として政府は「持続可能なコンパクトなまちづくり」を提唱している。それよりも少し早く高松市では2008年の高松市都市計画マスタープランと第5次総合計画に「コンパクトで持続可能なまちづくり」を基本理念に掲げた。高松市以外でも日本各地の都市では同様のコンパクトシティを基本方針としたまちづくりを打ち出しているが、それぞれの地域社会の歴史や環境に適合するコンパクトシティ実施計画を提案している¹⁾。

本論文では、社会学の視点に基づき、前半の1と2で戦後の高松市の空間構造と人口構造の変化を中心に地域社会構造の変動を論述し、後半の3で高松市独自のコンパクトシティ政策の特徴を考察する。なお、筆者は2017年11月から2021年10月まで高松市コンパクト・エコシティ推進懇談会の委員を務めたので、その時の経験や資料なども参考にしたい。年月日については西暦年を基準とするが、必要に応じて日本の元号年を適用する。

1 高松空襲と戦災復興

(1) 高松空襲と市街地の被害

太平洋戦争末期、1945年（昭和20年）7月4日未明、アメリカ軍の116機の大型戦略爆撃機B29によって高松市の市街地はくり返し爆弾を投下され、壊滅的な被害を受けた。爆撃後の街の様子は、『高松空襲写真集』（2000年）に掲載された数十枚の写真に映し出されている。高松市の中央商店街と隣接地域は文字通り焼け野原となっており、鉄筋コンクリート造の頑丈な建物を除くと、跡形もなく破壊されたり焼け焦げてしまい、「死の街」と化している。爆撃による破壊と火災の凄まじさが伝わってくる。

大部な『高松空襲戦災誌』（1983年）に詳しい被害の状況が記述されている。それによると、当時の市街地の約80%におよぶ3.85 km²（ほぼ近世高松藩の城下町の範囲）が焼失し、被害を受けた建物は1万8913戸、確認できた死者は1240人、罹災者8万6400人に上った²⁾。城下町の商人と職人の伝統的な街並みから発展した中心市街地全域が破壊されてしまったことになる。『高松空襲写真集』などを参考にして、後述する中央商店街の町と郊外の町の居住人口について、空襲前後の1944年末と1945年末の状況を調べてみた。表1と表2のように中央商店街地区では1万6919人から621人にまで激減して住めない町になってしまったのに対し、次の2の

表1 高松空襲（1945年7月4日）前後の中央商店街地区の町別居住人口

地区の町	1944年末	1945年末	地区の町	1944年末	1945年末
北西地区	2349	17	北東地区	4122	46
西内町	654	0	片原町	976	13
兵庫町	668	17	百間町	607	7
外磨屋町	413	0	大工町	446	6
古新町	614	0	今新町	799	9
中央地区	3464	193	御坊町	290	6
内町	1816	191	古馬場町	606	5
丸亀町	756	0	北古馬場町	398	0
南紺屋町	531	2	南部地区	3031	25
南鍛冶屋町	361	0	南新町	788	7
南部地区	3953	340	北亀井町	137	2
田町	1458	99	南亀井町	597	5
新瓦町	681	137	東瓦町	986	6
南瓦町	504	39	西瓦町	523	5
中新町	1310	65	全地区の人口	16919	621

(注) 戦災復興の過程で昭和30年代に「高松市町界町名」の変更が行われたため、上記の表の町名と町界は昭和40年以降と少し異なっているが、住宅地図等を参考にして後述の表7の町名と町界の対応を再確認した。なお、兵庫町、片原町、丸亀町、南新町、田町という近世高松藩の城下町から続く町を軸に区分した。『高松空襲写真集』の16～18ページの図表を基に作成した。

表2 高松空襲前後の太田第2土地区画整理事業地区の町別居住人口

地区の町	1944年末	1945年末
今里町	471	764
松縄町	389	744
太田下町	441	525
伏石町	853	1749
木太町	3241	4915
人口総数	5395	8697

(注) 昭和15年の市町村合併により太田村と木太村は高松市に編入され、村内の集落はそれぞれ表のような町名になった。なお、後述の表5の太田第2土地区画整理事業地区の多肥下町と林町は昭和31年の市町村合併により高松市に編入されたため、高松空襲前後の統計表には掲載されていない。表1と同様に『高松空襲写真集』の16～18ページの図表を基に作成した。

(1) で取り上げる郊外の太田第2土地区画整理事業の該当区域では5395人から8697人へと急増した。

近世から続く高松随一の繁華街が短時間のうちに廃墟と化して、近隣市町村の住民の都会的なショッピングと娯楽の欠かせない場所が失われてしまった。そのため、助かった多くの人びとは被害を免れた郊外の地域に移り住むことになったわけである。また、多種多様な文化財が焼失したなかで、不幸中の幸いというのか、中央商店街の北端にある玉藻公園と玉藻城（高松城）、ならびに南西の隣接地区にある栗林公園の貴重な建造物は破壊されずに残った。廃墟を前にして茫然自失の多くの市民にとって、近世高松藩以来の高松のシンボリック的存在であるお城と2つの公園が戦災復興の希望の光となる。

(2) 高松市の戦災復興と市街地の変貌

想像を絶する悲惨な被害に直面したにもかかわらず高松市の行政や経済の担当者、および市民たちは空襲直後から生活のための応急活動を開始した。平和な現代の日本で暮らしている筆者は高松空襲と戦災復興の数多くの資料に接した時に、彼らの活動の素早さとたくましさに驚きと感動を禁じ得なかった。1960年までに戦災復興の多種多様な事業はひと区切りついたが、その当時、高松市役所が刊行した『戦災復興誌』から復興計画の基本方針を掲げた文章を引用してみよう。

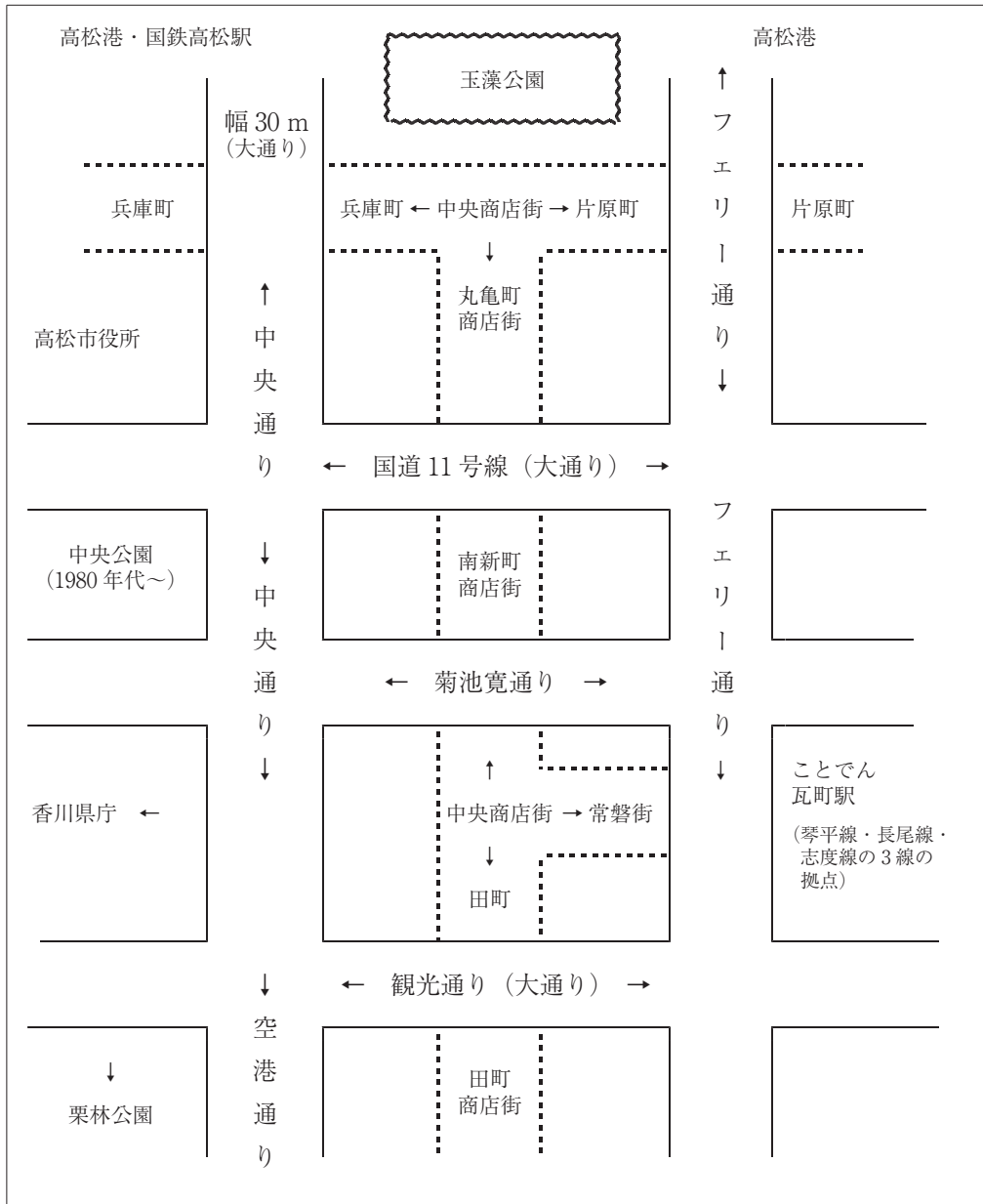
- ①松平藩の城下町として栄えて来た本市は、明治43年四国と本土を結ぶ国鉄宇高連絡船が就航して以来交通の要衝として発展を重ね、爾来四国の玄関と云われ、経済、文化、観光の中心地となって来たのであるが、戦災によりその大半を焼失したので、これを機会に旧来の城下町の市街地構成から脱皮した能率的近代都市の建設を目標に諸般の復興計画を立てた。
(高松市建設部整地課 1960：6-7)
- ②将来における理想的都市を構成する基幹となるべき都市計画街路については、従来の計画を廃棄して根本的に再検討を行い、また、用途地域指定を行って都市の系統的発展と土地の利用度増進を計り、罹災地の全域に亘って土地区画整理事業を施行することとし、以って都市発展の基礎完成を目指した。
(高松市建設部整地課 1960：7)

引用した①と②は、応急対策事業から始まった復興の本格的事業がほぼ終了した時に書かれたものであり、重要なポイントが過不足なく盛り込まれている。計画と事業の実施は高松市の地域社会と市民生活のあらゆる分野におよんでいるので詳細は省略する。ここでは「旧来の城下町的市街地構成」から「能率的近代都市」への変化を中心に取り上げてみたい。

復興計画と事業の実施は市民と各種団体の反対や要望に臨機応変に対応しながら進められた。まず、最も重要な土地区画整理事業の区域は最終的には約3.58 km²になり、概略の設計図に見られるような、ほぼ近世高松藩の城下町の範囲に縮小された。市街地の骨格を成す街路計画についても、将来の自動車交通の量を想定して幅50～100 mの基幹道路を建設する提案が出されたけれども、関係する地域の商店街の住民や各種団体の激しい反対運動によって幅20～30 m前後に変更されたうえで実施された。

全体の規模は全く異なるとはいえ、あたかも古代平安京のような碁盤目状の東西南北の基幹道路を軸にした街路が建設され、「能率的近代都市」へと変貌した。その裏には多くの住民たちの犠牲と協力があり、近世城下町建設以来、初めての大規模な換地や減歩をとめないながら精力的に多種多様な事業が進められた。新しい近代都市の高松市のメインストリートは大量の自動車交通が可能となる南北の中央通りとなり、国の出先機関や中央の大企業の支店が建ち並び、あたかも官庁街ようになった。それに対し、近世以来のメインストリートの丸亀町通りはアーケードのある中央商店街の歩行者と自転車の通りへと様変わりした。また、大正時代から戦時中まで港の高松駅と栗林公園を結ぶ路面電車の鉄道は空襲によって大きな被害を受けたために廃止され、新たに瓦町駅を中心にしたローカル鉄道（現在の高松琴平電気鉄道、通称、

図 高松市復興土地区画整理設計図（概略）



(注) 北端の真ん中に玉藻公園があり、その下に中央商店街の丸亀町、南新町、田町の南北の通り、丸亀町と交差する東西の兵庫町と片原町の通りがある。商店街の左側には新しい大きな中央通りがある。『戦災復興誌』(1960: 19)を基に作成した。市街地には、戦災復興後に命名された道路名が多い。

ことでん) が整備され、高松市の重要な公共交通機関になった³⁾。

2 現代における高松市の地域社会構造の変動

(1) 高松市の市町村合併と郊外の拡大

1で論述したとおり、復興計画の様々な事業が軌道修正されながら進行した結果、近代的な市街地へと変貌していった。その過程で、政府の市町村合併の推進という社会的動向のなかで高松市は1956年(昭和31年)9月30日に仏生山町をはじめとする、隣接する多肥村や林村などの15町村と合併した。いわゆる「昭和の大合併」であり、表3のように市域はそれ以前の約3倍の150km²に拡大し、人口も10万人余り増えて21万人台へと増大した。さらに、1966年(昭和41年)7月1日には東南部の山田町と合併し、195km²、26万人の県庁所在地らしい規模の都市になった。その後は、「平成の大合併」の時代になる2005年(平成17年)まで40年近く合併は行われなかった。

「昭和の大合併」の結果、近世の城下町の範囲を中心とする市街地(旧市、本庁)に対する郊外は、表3のように著しく拡大した。日本の高度経済成長の過程で農村から都市へと大量に人口が移動すると同時に、郊外に新しい住宅、すなわち団地やニュータウンが建設されたが、高松市でも類似した傾向が現れた。スプロール化と呼ばれる無秩序な郊外の拡大に対して高松市は表4のような土地地区画整理事業をくり返し実施して対処した。表4には、趣旨が異なる戦災復興、および平成以後の事業も含まれているが、1965年(昭和40年)以降の事業はスプロール化を防止したり是正したりするためのものである。

市街地の外部に整然とした区画を施し街路や住宅を造り、郊外の鉄道網とバス路線を整備する過程でモータリゼーションが進行すると、マイカーの普及にともなって郊外により多くの人

表3 高松市の面積・世帯数・人口の変遷(合併による異動)

年月	事項	異動地域	累計面積	累計世帯数	累計人口
明治23年2月	市制施行	旧城下町	3 km ²	7706 (同25年)	34028 (同25年)
大正3年5月	第1次合併	宮脇村	6 km ²	9656	46633
大正10年1月 同10年11月	第2次合併 第3次合併	東浜村 栗林村	2村合併後 10 km ²	2村合併後 14303	2村合併後 63360
昭和15年2月	第4次合併	屋島町、他	53 km ²	23801	111207
昭和31年9月	第5次合併	仏生山町、他	150 km ²	51018	212020
昭和41年7月	第6次合併	山田町	195 km ²	70517	260172
平成17年9月 同18年1月	第7次合併 同	塩江町 香川町、他	274 km ² 375 km ²	137944 167397	337902 418196

(注) 『高松市統計書』と『高松市統計年報』を基に作成した。それらの統計書・年報では、すべて元号が使用されているため、西暦に改めずに元号の年月にした。また、面積は年度により微妙に変更されているため、小数点以下を省略した概数である。境界変更についても省略した。

表4 高松市における戦後の主な土地区画整理事業（概要）

名称	施行者	面積 (ha)	施行期間
戦災復興	市長	358.2	昭和21～51年
古高松、高松浜他	高松市、組合	10.0～18.9	昭和41～53年
弦打、生島、南部第1	高松市、組合	28.3～47.4	昭和41～62年
松島、屋島	高松市、組合	58.7～64.9	昭和29～56年
太田第1（太田上他）	高松市	78.2	昭和45～平成7年
太田第2（太田下他）	高松市	360.3	昭和61～平成25年
高松港頭（サンポート）	香川県	27.8	平成5～20年

(注) 戦災復興と太田第2地区が二大事業である。『区画整理 53巻1号』（2010：58）を基に作成したが、戦前の事業については省略した。
 なお、雑誌の趣旨を尊重して施行期間は、西暦に改めずに元号のままにした。

びとが移り住むことになる。代表的事例として太田第2土地区画整理事業地区の居住人口と世帯数の推移を10年単位の区切り方で表5にまとめてみた。表3の高松市の第3次合併までの範囲が本庁と呼ばれるが、その南東部に隣接する木太、太田、多肥、林という地名の区域が太田第2土地区画整理事業地区であり、合併以前はいずれも村であったが、ベッドタウンになるような便利な場所である。1960年代から現在に至るまで人口総数が増えており、60年ほどの間に1万3171人から7万368人へと約5.3倍にふくれあがった。注目したいのは世帯数の増加であり、2940世帯から3万1768世帯へと約10.8倍まで急増しており、1世帯当たり4.48人から2.21人へと半減している点である。地方の中核都市の高松市では大都市圏ほど郊外の鉄道網が整備されていないため、大都市圏以上にマイカーの普及、郊外への人口移動、核家族化または家族規模の縮小の密接な関係が現れている。『高松市立地適正化計画』（2018年）には「公共交通利用の促進とマイカー依存からの脱却」の立場から公共交通利用者と各種交通手段の利用の変遷の統計データが取り上げられており、ここでは細かい数字は省略するが、1980年代前半から2010年代前半までの30年間で通勤や買い物等の鉄道利用者数は3割以上、減少しているのに反し、マイカーの利用者は大幅に増えている⁴⁾。

今回は紙幅と統計データの都合で年齢構成と家族構成の推移の表を作成できなかったが、筆者はときおり自転車や路線バスで太田第2土地区画整理事業地区を回ることがあり、駐車場を備えた住宅と比較的若い世代の家族を見かけることが多い。そこには、レインボーロードやサンフラワー通りと名づけられたオシャレな名前の基幹道路があり、ロードサイドの多種多様な大型商業施設、ならびに医療・福祉・教育などの生活関連施設が林立している。通勤や通学を別とすれば、マイカーさえあれば市街地に出かけなくとも不便は感じないように思われる。さらに、瀬戸大橋完成後、1990年代から高松港頭地区の総合整備事業が実施され、会議場や飲食店などが入った高層タワー、官公庁やJR四国などの業務施設、ホテル、高層マンションがそろうサンポート高松が2004年にオープンした。従来の市街地から見れば海岸沿いに郊外が現れたかのような市域の構成になった。

表5 太田第2土地区画整理事業地区の町別人口と世帯数の推移

地区の町	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年	2010年	2020年
今里町 (世帯数)	1088 (250)	2147 (633)	2343 (772)	695 (267)	732 (323)	1036 (455)	1048 (512)
今里町1丁目 (世帯数)	(今里町)	(今里町)	(今里町)	1394 (491)	1468 (591)	1366 (595)	1314 (612)
今里町2丁目 (世帯数)	(今里町)	(今里町)	(今里町)	858 (306)	928 (380)	961 (425)	935 (441)
松縄町 (世帯数)	654 (130)	1543 (415)	2856 (857)	3456 (1165)	4137 (1636)	5077 (2119)	5724 (2516)
伏石町 (世帯数)	1806 (406)	4617 (1280)	5848 (1819)	6024 (2030)	6912 (2627)	8047 (3218)	8417 (3691)
太田下町 (世帯数)	709 (148)	2549 (764)	4730 (1463)	5765 (1926)	6284 (2404)	7169 (2899)	8151 (3483)
木太町 (世帯数)	6278 (1456)	13140 (3917)	23701 (7742)	27566 (9512)	30159 (11868)	31736 (13477)	31942 (14753)
多肥下町 (世帯数)	710 (147)	1187 (307)	1361 (407)	1366 (437)	2444 (942)	4053 (1664)	4469 (1950)
林町 (世帯数)	1926 (403)	2881 (761)	3457 (1001)	3285 (1016)	3988 (1570)	6265 (2710)	8368 (3810)
人口総数 (世帯数)	13171 (2940)	28064 (8077)	44296 (14061)	50409 (17150)	57052 (22341)	65710 (27562)	70368 (31768)

(注) 1960年以降の『高松市統計書』と『高松市統計年報』、現在の高松市ホームページを基に作成した。今里町は1980年代後半に新たに今里町1丁目と2丁目とが分離し、1990年から統計データに掲載されている。10年単位で推移を作成したが、2020年については現在の高松市ホームページで調べた。

(2) 市街地の人口減少と丸亀町商店街の再開発の取り組み

本論文の「はじめに」で指摘したように人口については、2000年前後から香川県、日本全体、高松市の順に多少のタイムラグをともなって増加から減少に転換した。高松市全体と市街地の本庁の人口と世帯数の推移を表5と同じ方法で表6にまとめてみたが、市町村合併とは関係なく市全体では2018年まで増加しているのに対し、本庁では1960年以降、減少に歯止めがかからない⁵⁾。注意したいのは、人口と世帯数の増減の動きであり、高松市については組替の有無に関係なく1960年には1世帯当たり4.2人前後だったが、2018年には2.27人へと減少している。本庁については人口が減り続けているにもかかわらず世帯数は一貫して増え続け、1960年の1世帯当たり3.81人から2018年には1.91人へと半減している。市域全体で家族規模はかなり縮小しており、前述のように本論文では年齢構成と家族構成の推移の表を取り上げなかったが、少子化と高齢化が急速に進んでいると推測できるだろう。

表5と6に続いて同じ方法で表7を作成してみたが、本庁のなかでも中央商店街地区の居住人口は地区内の個々の町によって増減のバラツキはあるものの、地区全体では1960年から2020年までの60年間で7割も減ってしまった。その反面では世帯数の減少幅はかなり小さいため、1世帯当たりの人数は1960年の3.93人から2020年の1.67人へと半分以下になった。職住分離で郊外に移住する家族の増加、中心市街地に住み続ける規模の小さな家族と単身者世帯の増加な

表6 高松市の人口と世帯数の推移
(高松市単独、2010年高松市域への組替、高松市本庁の比較)

比較の範囲	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年	2010年	2018年
単独人口	228172	274367	316661	329684	332865	419429	420529
単独世帯数	54876	78565	101378	114809	131370	174278	185318
組替人口	295178	327169	386547	406853	416680	419429	420529
組替世帯数	68629	91716	120210	136920	158618	174278	185318
本庁人口	114314	102630	86945	88128	79526	74803	73037
本庁世帯数	30021	32933	33173	36868	37141	37421	38285

(注) 1960年以降の『高松市統計書』と『高松市統計年報』を基に作成した。組替の数値は、2010年(平成22年)10月1日時点の市域(約375km²)に組み替えたものである。高松市本庁は、1921年(大正10年)時点の市域(約10km²)であり、近世高松藩の城下町と隣接の村落(宮脇村・東浜村・栗林村)の範囲に相当する。なお、2020年の統計データは割愛した。

表7 高松市中央商店街地区の町別人口と世帯数の推移

地区の町	1960年	1970年	1980年	1990年	2000年	2010年	2020年
西内町	586 (130)	486 (139)	367 (133)	276 (110)	324 (137)	271 (141)	253 (152)
兵庫町	712 (155)	443 (122)	352 (116)	377 (141)	242 (107)	294 (153)	248 (140)
磨屋町	398 (116)	262 (90)	220 (89)	179 (67)	134 (57)	118 (54)	114 (61)
古新町	296 (81)	213 (77)	170 (74)	234 (115)	186 (113)	208 (139)	191 (121)
丸の内	713 (212)	588 (222)	448 (181)	595 (258)	466 (239)	526 (291)	563 (324)
内町	623 (151)	379 (143)	309 (132)	303 (131)	195 (103)	154 (88)	122 (85)
丸亀町	697 (127)	536 (136)	436 (132)	363 (128)	260 (111)	215 (108)	300 (176)
紺屋町	374 (95)	185 (62)	129 (50)	107 (47)	79 (34)	59 (30)	287 (137)
鍛冶屋町	472 (130)	285 (102)	237 (101)	161 (71)	122 (53)	81 (47)	75 (46)
片原町	842 (184)	548 (163)	533 (183)	411 (159)	354 (160)	376 (210)	308 (175)
百間町	464 (117)	354 (105)	320 (147)	275 (145)	225 (132)	258 (154)	276 (172)
大工町	525 (134)	454 (147)	391 (163)	308 (148)	266 (156)	223 (137)	169 (115)
今新町	544 (132)	430 (135)	367 (122)	268 (103)	201 (96)	152 (83)	134 (84)
御坊町	566 (152)	380 (121)	320 (125)	265 (107)	255 (136)	157 (72)	136 (69)
古馬場町	1300 (366)	916 (333)	679 (305)	511 (235)	364 (203)	255 (156)	167 (114)
南新町	935 (226)	423 (121)	398 (134)	279 (106)	210 (84)	155 (70)	95 (49)
亀井町	648 (179)	527 (181)	344 (138)	243 (108)	186 (95)	155 (89)	152 (93)
瓦町1	905 (237)	590 (205)	488 (197)	396 (188)	297 (156)	230 (141)	192 (130)
瓦町2	1280 (345)	961 (313)	719 (291)	598 (270)	429 (202)	350 (198)	291 (177)
田町	977 (248)	751 (237)	610 (235)	570 (258)	426 (217)	359 (203)	325 (213)
常磐町1	655 (141)	442 (147)	335 (131)	247 (109)	183 (84)	159 (85)	128 (70)
常磐町2	1119 (289)	749 (265)	460 (199)	356 (187)	297 (159)	277 (165)	260 (175)
中新町	1168 (331)	462 (180)	314 (136)	309 (153)	311 (189)	389 (203)	371 (212)
人口総数 (世帯数)	16799 (4278)	11364 (3746)	8946 (3514)	7631 (3344)	6012 (3023)	5421 (3017)	5157 (3090)

(注) 1960年以降の『高松市統計書』と『高松市統計年報』、現在の高松市ホームページを基に作成した。
()内は世帯数である。表1と同様に兵庫町、丸亀町、片原町、南新町、田町を軸に地区に分けた。

どの結果が反映されている。

震災復興によって空襲直前の水準にまで増加した人口は、現代の都市化と郊外の拡大などのいろいろな要因が複合したために激減した。本論文では、都市社会学の立場から都市化と郊外化にかんする諸問題を理論的に考察することは割愛し、高松市の町別人口と世帯数の統計から推測できる、都市化と郊外への人口移動の要点だけを列挙しておく。他の小さな市町村から中核都市の高松市の郊外への転居に加えて、高松市内の職住分離による郊外への住民の移動、マイカーの普及、駐車場不足の商店街からの買い物客の流出、郊外のロードサイドの駐車場を完備した大型商業施設への買い物客の流入など⁶⁾。

郊外の拡大にともなう中央商店街の「地盤沈下」に積極的に立ち向かったのが丸亀町商店街であり、7つの商店街から構成される、日本有数のアーケードの長さを誇る中央商店街のなかでも「由緒正しい存在」である⁷⁾。1588年に戦国大名の生駒親正によって創設されたということで1988年に400年祭を開催した後、活性化のための再開発に乗り出した。10年余りの時間をかけて用意周到な計画を立て準備をしたうえで、2004年に商店街の北端から着工し、2012年に南端の丸亀町グリーンの完成をもって再開発の事業が終了した。丸亀町商店街振興組合のホームページに再開発のあゆみ、事業スキーム、基本のコンセプトなどが分かりやすく説明されているので詳細は省略する。そのスキームとコンセプトをはじめユニークなドーム型のアーケードの建設などが注目され、全国から多数の自治体関係者やまちづくりの専門家が見学を訪れ、まちづくりの本において高い評価を与えられた⁸⁾。

ただ、丸亀町商店街は「優等生」として高い評価を得たとはいえ、中央商店街全体としては「地盤沈下」から脱却できない状況が続いている。2007年に高松商工会議所と丸亀町まちづくり株式会社によって中心市街地活性化協議会が設立され、高松市役所と連携しながら活動に取り組んでおり、市のホームページには関連する中央商店街のデータが公表されている。それによると、1990年代後半から全体の空き店舗率が約6%から16%前後にまで急増し解消できないでいる。

南部の郊外に中四国最大規模のショッピングモールの高松ゆめタウンが1998年に開業したり、ロードサイドの多種多様な大型商業施設が次々と開店した時期であり、また、北部の海岸沿いには前述のようなサンポート高松が2000年代初めにオープンした。中心市街地活性化の当事者たちは南北の両側に強力な競争相手に取り囲まれている。もちろん、活性化の微かな光は見え始めており、2010年代後半から中央商店街地区では空き店舗や空き地になった場所に高層のタワーマンションの建設が進んでいる。高松市でも大都市圏のような「都心回帰」の現象が出てきて、商店街全体としては人口の減少に歯止めがかかるかもしれない。

3 高松市のコンパクトシティの取り組み

市町村合併にともない自治体の行政範囲が広がると、効率ないしは能率の面から考えると好ましくない問題が出てくる。高松市の場合は2005年から2006年にかけて隣接する6町と合併した後、市域は直前の195 km²から375 km²へと2倍近くにまでふくれあがり、前述の市街地の人口減少と郊外の拡大に加えて、広範な周辺部や山間部の過疎地域を抱え込むことになった。

市民生活のインフラ（電気・水道・道路など）の管理・維持の費用は周辺部や山間部になるほど相対的に高くつく。日本の人口減少に引き続き、高松市も近い将来の人口減少を見越して、2008年からスタートした都市計画マスタープランと第5次総合計画のなかで初めて「コンパクトで持続可能なまちづくり」の基本方針を打ち出した⁹⁾。そして、2013年には「多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画」を策定し、コンパクトなまちづくりのための多種多様な事業を実施することになった。

高松市がコンパクトシティ政策を推進することになった背景には、「コンパクトで持続可能な地域社会」という日本政府の地域政策の基本方針があった。すなわち、日本の社会は少子高齢化の進行に加えて2008年からは人口減少という難問に直面し、社会全体の持続可能性が問われることになった。コンパクトシティの考え方は日本の社会全体と高松市にとって重要な切り札のひとつといえるかもしれない。ここでコンパクトシティの理論的潮流と社会的動向を取り上げることは差し控えるが、1970年代に欧米からコンパクトシティの理論と政策が始まり、1990年代からは地球環境の問題も絡んで注目されるようになった¹⁰⁾。近年の温暖化や脱炭素社会の議論もコンパクトシティ政策の追い風となっている。

それはさて置き、高松市のコンパクトシティの取り組みについては、2018年4月に改定された『多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画』を基に作成した表8の「高松市のコンパクトで持続可能なまちの特徴」を参照しながら検討してみたい。表8のように低密度な拡散型の都市構造の問題点と集約型の都市構造のプラス面が例示されたうえで、低密度な拡散型から集約型の都市構造へと変えていくことが最も重要な課題とされている。そのためにレベルの異なる

表8 高松市のコンパクトで持続可能なまちの特徴（概要）

低密度な拡散型の都市構造		集約（コンパクト）型の都市構造
都心や郊外部の拠点の密度の低下により都市機能がうすく広がったまちの形成 都心からの人口流出とスプロール化 集積低下と活力減	コンパクト化	集約拠点への都市機能の集積と市街地の拡大抑制によるコンパクトで持続可能なまちの形成 都心・郊外・周辺部の拠点の形成 集積強化と活力増大
低密度で人口減少が進んだまちで想定される課題 空き地や空き家の増加 公共交通の利用者減とサービスの低下 マイカー依存と環境の悪化 商店街の利用者減と店舗の縮小・撤退 まちの活気の喪失 ↓ 市の税収の減少と財政の悪化	⇒ 変革 ⇒ 持続可能化	コンパクトで持続可能なまちの集約構造のイメージ 商店街の利用者の増加と賑わい 公共交通の利用者増とサービスの向上 マイカーの利用減と環境の改善 子育て世代や高齢者の元気な活動 まち全体の活力の増大 ↓ 都市行政・財政の効率化

（注）『多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画』（2018：13）などを基に作成した。

る集約拠点を設定し、それらの拠点を軸に地域連携のネットワークを形成しながら効率的な地域社会運営を図っていく。改定版の推進計画とセットで策定された『高松市立地適正化計画』において高松市独自の集約型の都市構造が多種多様なカラー刷りの図を使って説明されている。これまで1と2で論述してきた高松市の空間構造に適合する集約拠点の設定と地域連携のネットワークの形態が示されている¹¹⁾。ローカル鉄道のことと JR 四国の駅が集約拠点の中心となり、周辺の地域や山間部と路線バスを通じて連携することが地域連携のネットワークの具体的な形態になり、連携に際して鍵を握るのは公共交通機関である。

2で取り上げた中央商店街地区は、中央通り（道路）とことでん（鉄道）を両輪とする南北の中央連携軸の最も重要な広域交流拠点として位置づけられ、コンパクトなまちづくりの基軸となる。そのため、「地盤沈下」したままでは政策に支障をきたすから活性化しなければならない。また、太田第2土地区画整理事業地区には中央連携軸の重要な地域交流拠点があり、地区内のことでんの駅を集約拠点の中心として路線バスなどで周辺部や山間部と連携することが要請される。高松市のコンパクトシティ政策の特色は、次のように要約できるだろう。まず、異なるレベルの集約拠点という多数の核が公共交通機関の鉄道と路線バスを媒介にして連携し、地域社会が拡散しないように住宅・商業施設・生活関連施設を緩やかな方法で指定地区に誘導する。そして、時間をかけてマイカーの利用を減らし公共交通の利用を促進しながら、自然環境にやさしいコンパクト・エコシティという地域社会構造にまとめ上げていく。すなわち、これまでの市町村合併のような拡大型の地域社会づくりではなく、異なるレベルの拠点に住宅や多種多様な生活施設を集約しながら、自然環境と共存する田園都市を実現しようとするものである。

おわりに

空襲による廃墟をバネにして近世以来の城下町的都市構造から近代都市に生まれ変わった高松市は、日本の高度経済成長の時代から市町村合併を通じて面積と人口が3倍以上に増大した。また、国の出先機関や大企業の支店が立ち並ぶ四国の中核都市となった。市内の各地で土地区画整理事業に基づき立派な基幹道路が建設され、広々した郊外には整然とした街並みが造られた。それらのロードサイドには、モータリゼーションの時代に見合った駐車場を完備した大型商業施設や生活関連施設が次々と生まれた。

その反面では、郊外への人口流出、中央商店街の「地盤沈下」、周辺部や山間部の過疎地域の拡大、高松市全体における少子高齢化の進行などの難問に直面するようになった。このような状況に対して、高松市は2008年の都市計画マスタープランと第5次総合計画から「コンパクトで持続可能なまちづくり」へと舵を切り、『多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画』や『高松市立地適正化計画』を策定し多種多様な事業を実施しつつある。高松市の行政と全ての市民が一体となって空襲の惨劇にもめげずに復興を成し遂げた経験と記憶が、これからも試練に立ち向かう人びとに勇気を与え続けるだろう。

(補記)

高松市の街の変遷の記述については、近世高松藩の城下町の絵図や明治時代以後の住宅地図などを参考にした。筆者が所属していた地域社会学会と日本都市社会学会の学会誌も論述の際には役に立った。いずれも、長期間の多数の資料になるため、改めて逐一、末尾に参考文献として取り上げなかった。

注

- 1) 日本における学術的なコンパクトシティ論は海道清信(2001)から始まるが、その後、しばらく余り注目されなかった。2010年代になってから脚光を浴びるようになった。コンパクトシティをめぐる近年の社会的動向の詳細は、都市計画法制研究会(2014)と山口幹幸(2019)を参照してもらいたい。
- 2) 高松空襲の被災状況は、高松空襲戦災誌編集室(1983)の「空襲後の高松市の人口」(443-460)において詳しく説明されている。
- 3) 高松市内の国鉄、JR、民間鉄道の変遷については、高松百年史編集室(1989)と高松商工会議所百年史編集委員会(1991)を参照のこと。
- 4) 『高松市立地適正化計画』の「公共交通の現状と見直し」(21-22)等を参照のこと。
- 5) 『高松市統計書』と『高松市統計年報』にかぎらず、人口統計の数値には、国勢調査の結果や住民基本台帳の登録人口などのいずれの統計データに基づくかによって微妙な差が出てくる。現実の姿を正確に反映した「確定値」ではなく「推計値」になるだろう。
- 6) 本論文では、高松市の県外転入者と県外転出者、県内転入者と県内転出者、さらに転入者と転出者の前住地などのデータは煩雑になるため取り上げないことにした。また、本論文で割愛した都市社会学における都市化や郊外化の議論については、末尾に参考文献として挙げた若林幹夫(2007)、鯉坂学・小松秀雄(2008)、若林幹夫(2013)、中筋直哉他(2013)、松本康(2021)を参照してもらいたい。
- 7) 日本のアーケードにかんする研究は、辻原万規彦他(1999)をはじめとして、『日本建築学会計画系論文集』に継続的に掲載されている。また、パリのパッサージュと世界各地のアーケードについては、鹿島茂(1996)、同(2008)、アフロ(写真)・水野久美(テキスト)(2017)を参照のこと。
- 8) 丸亀町商店街の再開発事業を高く評価している本は、衣川恵(2011)や長瀬川市・縮小都市研究会(2015)の他にも数多くある。他方、日本の商店街の歴史の変遷あるいは浮き沈みについては、新雅史(2012)と満園勇(2015)が若い世代の研究者の力作であり、貴重な参考文献となった。
- 9) 1973年に高松市第1次総合計画が策定されてから、約9年前後の間隔で新しい総合計画が策定され、現在の第6次まで続いている。それぞれ日本と世界の動向を反映した内容になっている。
- 10) 筆者の専門分野の都市社会学においても中筋直哉他(2013)のなかでコンパクトシティ論の系譜が簡潔に説明されている。
- 11) 『高松市立地適正化計画』は100ページ余りの分量があり、手短かに要約することは難しい。「1. 計画策定の目的と位置付け」(1-5)、「3. 立地の適正化に関する基本的方針」(32-36)、「8. 公共交通に関する事項」(89-91)などの箇所でも基本的枠組が示されている。

参考文献

- アフロ(写真)・水野久美(テキスト), 2017, 『世界のアーケード』青幻舎。
鯉坂学・小松秀雄編, 2008, 『京都の「まち」の社会学』世界思想社。
新雅史, 2012, 『商店街はなぜ減びるのか』光文社。
海道清信, 2001, 『コンパクトシティ～持続可能な社会の都市像を求めて～』学芸出版社。
香川県土木部高松港頭地区開発局・高松市都市開発部都市再開発課編集・発行, 1996, 『サンポート高松』。
香川県土木部都市計画課編, 2006, 『香川県の土地区画整理事業と市街地再開発事業』香川県。
香川県歴史博物館編集・発行, 2007, 『特別展 海に開かれた都市～高松—港湾都市900年のあゆみ～』。

- 「角川日本地名大辞典」編纂委員会，1985，『角川日本地名大辞典 37 香川県』角川書店。
- 鹿島茂，1996，『『パサージュ論』熟読玩味』青土社。
- ，2008，『パリのパサージュ 過ぎ去った夢の痕跡』平凡社。
- 木原溥幸，2008，『讃岐・江戸時代の町、村、島』文芸社。
- 衣川恵，2011，『地方都市中心市街地の再生』日本評論社。
- 区画整理協会編集・発行，2010，『区画整理 53巻1号』。
- 松本康，2021，『「シカゴ学派」の社会学—都市研究と社会理論』有斐閣。
- 満菌勇，2015，『商店街はいま必要なのか 「日本型流動」の近現代史』講談社。
- 森岡清志編，2008，『地域の社会学』有斐閣。
- 長瀬光市・縮小都市研究会編，2015，『地域創生への挑戦～住み続ける地域づくりの処方箋～』公人の友社。
- 中筋直哉他編，2013，『よくわかる都市社会学』ミネルヴァ書房。
- リッツア，G./山本徹夫・坂田恵美訳，2009，『消費社会の魔術的体系—ディズニワールドからサイバーモールまで』明石書店。
- 斉藤徹，2017，『ショッピングモールの社会史』彩流社。
- 高松空襲戦災誌編集室編，1983，『高松空襲戦災誌』高松市。
- 高松百年史編集室編，1989，『高松百年史 下巻』高松市。
- 高松市建設部整地課編，1960，『戦災復興誌』高松市。
- 高松市民文化センター平和記念堂編集・発行，2000，『高松空襲写真集』。
- 高松市民政策局コンパクト・エコシティ推進部，2018，『高松市立地適正化計画～コンパクト・プラス・ネットワークで繋がる ひと 地域 未来～』高松市。
- ，2018，『多核連携型コンパクト・エコシティ推進計画～人と環境にやさしい真の田園都市高松を目指して～』高松市。
- 高松商工会議所百十年史編集委員会編，1991，『高松商工会議所百十年史』高松商工会議所。
- 高松市都市整備部太田第二土地区画整理事務所編，2009，『高松広域都市計画事業 太田第2土地区画整理事業 竣工記念誌』高松市。
- 高松市都市整備部都市計画課編集・発行，2008，『高松市都市計画マスタープラン～多核連携型コンパクト・エコシティをめざして～』。
- 高松地域商業近代化委員会編集・発行，1988，『中小企業補助事業 高松地域商業近代化地域計画報告書』。
- 近森高明，2007，『ベンヤミンの迷宮都市—都市のモダニティと陶醉経験—』世界思想社。
- 辻原万規彦他，1999，「西日本における都市のアーケードの成立および発展過程」『日本建築学会計画系論文集』日本建築学会，524：215-222。
- 都市計画法制研究会編，2014，『コンパクトシティ実現のための都市計画制度—平成26年改正都市再生法・都市計画法の解説—』ぎょうせい。
- 若林幹夫，2007，『郊外の社会学』筑摩書房。
- 若林幹夫編，2013，『モール化する都市と社会 巨大施設論』NTT出版。
- 山口幹幸編，2019，『コンパクトシティを問う』(株)プロGRESS。

(原稿受理日 2022年3月4日)