

東海圏経済・地域構造の変容と特質

柿 本 国 弘

はじめに

- 一 地域論の方法
 - 二 東海圏経済の特質
 - 三 臨海部重化学工業の変容と特質
 - 四 内陸部加工組立産業・企業都市の形成と矛盾
 - 五 東海圏地域構造の変容と課題
- まとめ

はじめに

東西の中間点にあって、「一割経済圏」とか「巨大な田舎」などと言われてきた東海圏は、古くから各種の地場産業、あるいは機械工業に立脚する自主技術開発的産業とでも言うべき独自の産業経済力によって発展し、それらが今日、トヨタ自動車に象徴される高度加工組立産業の一大拠点地形成に結びついていることは周知のとおりである。企業経営・生産方式においても、また企業都市形成という独特の地域特性においても、いわば日本資本主義の一シンボルとなっているトヨタ自動車と、それをとりまく広大な機械系工業、さらに各種の地場産業、これに加えて外来型石油化学コンビナート、製鉄業などの重化学工業を備えているのが東海圏経済であり、こうした総合的経済力において三大都市圏の一環となりえていることは確かであろう。東海経済圏の一翼を形成する岐阜県にとっても、主要な産業、経済と地域動向は、愛知県を中心とする東海圏の動向を無視しては語りえない。

反面において、三大都市圏の一環を担っているとはいえ、東京圏、大阪圏の圧倒的経済力の下にあり、歴史的に東西の「支店」的性格が強かった東海圏は、東西のような過度の経済、人口を集中してきたわけではなく、このことが同時に、空間的なゆとりを留める要因となっている

ことも確かである。本稿では、こうした東海圏の経済、地域構造上の変容と特質を検討することにしたい。

具体的に、第一は、現在の動向を決定することになった二度のオイルショック前後からの、臨海部中心の重化学工業の変容を、名古屋市と四日市市臨海部をとりあげてたどることにしたい。ここでみられたのは、高度経済成長期における太平洋ベルト地帯開発の特質であった、周知の「外発的開発」（外部大資本による特定地域開発）であった。第二は、同じく高度経済成長期に入ってから、次第に、かつ急速に発展を遂げ、オイルショック後は指導産業の地位と加工組立産業の中心の座を占めるに至った、トヨタ自動車の発展と矛盾を、地域経済、地方行財政面での特徴点にポイントを当てて概括しておきたい。自動車産業（全国的にはこれに加えてハイテク部品製造業）の発展は、同時に、岐阜県でもみられるように、内陸部に立地可能な高度加工組立産業が、臨海部あるいは大都市部から、その外縁部に拡散していく過程でもあった。

したがって加工組立製造業の発展は地域構造の変容、つまり中心都市をとりまく外郊地帯の都市化、の一因ともなる。トヨタ自動車は、戦前からの土着資本が、あくまで地元に着して巨大な発展を遂げた企業だったという点で、外発的開発とは区別される「内発型」のものであっ

た。しかし「企業都市豊田」の名が示すように、トヨタ自動車の発展は、地元地域と従業員の「丸ごと支配」にもとづく、「前近代的」ともいえる資本蓄積方式を特徴としており、これが1990年代初頭の現在、大きな転換を余儀なくされていることは周知のとおりである。「良き地元市民の一員」としての企業たりえているか否か、の点において、公害や「場所借りの」立地を特性としていた臨海型重化学コンビナートと、ある種の共通性を内包していたのである。異なった意味においてであるにせよ、以上のような「外発的開発」性を克服し、「内発的発展」（健全な地元化）へ切り換えていくことが、東海圏経済においても、根本的に問われているのである。

第二に、東西に比しての空間的「ゆとり」は、経済力の相対的弱さの結果という点では、デメリットであろうが、他面で、居住環境の面ではメリットたりえる要素であることも確かである。ここから、名古屋大都市近郊部の地域課題の一つとして、「ゆとりある居住環境」の整備が、来世紀に向けて設定されるべきだということについて触れたい。

一 地域論の方法

地域論の方法については、以前にも触れたところだが¹⁾、本稿での必要上、若干の点についてあらかじめ補足しておきたい。

(1) 大都市の定義と多極(核)分散型国土構造

地域、国土構造を見るうえでどうしても欠かしえないのが、都市と非都市(代表的には農村)を区分する方法である。(現代)大都市について、奥井復太郎はすでに戦前において、今日でもそのまま妥当する、およそ以外の諸点を理論化していた。第一は大都市の定義である。彼の「都市は社会生活の機能的中心地」、「都市とは社会生活の中心地、中枢だ」という結論、「都市又は都市的なるものは広い社会生活の中心機能の所在」、「現代の都市は、国民・世界経済社会を大きな社会として、その機構に基づいてきた支配的中心的機能及び活動の所在地であ

る」などの定義²⁾は、ごく平凡であろうが、それ故にきわめて普遍的たりうるものである。ここから彼はまた、都市と農村の関係について、「農村は都市に対する働蜂の役を努める」、「農村の働蜂の状態」、「従来の関係が政治的武力的支配であったとするならば、現在の形式は経済的支配の関係といえよう。かかる都市・農村の支配関係は……大きな社会の基本的関係である」、「都市経済の中核理論はこの経済力の分析でなければならぬ」などとも強調しているが³⁾、これは、現代に至るまで、都市の農村に対する「支配」関係(都市に対する農村の「働蜂の関係」)を表現しているものであり、いぜんとして、都市の本質論たりえているといえよう。

第二は、大都市圏の形成の仕方が、核都市を中心に、その周辺部に「分散的に集中する」仕方、その意味で「集中的分散」でもあるような仕方で行なわれる、という把え方である⁴⁾。いわゆる「ドーナツ化」のことであるが、これが大都市化の弊害にもなると述べている。大都市が近郊周辺へ拡散するさいは周囲の中小都市は、中心の母都市と緊密な連絡をもつ方式をとるだろうとし、そこにおいて周辺中小都市は、科学的体系にもとづいた都市づくりをすること、ことごとく中心都市に、日夜吸引されないでいどに全一体的体制を完成すべきだ、としている⁵⁾。これらの核都市、周辺都市などの生態的、景観的な中心現象を示すのは、まずは交通機関、交通脈の集中であり、都市を結節としての交通脈の放射である、とも述べている。

第三は、東京圏、大阪圏を半径50kmと設定し、とくに東京圏については、半径100km圏論さえ示唆している⁶⁾ことである。

奥井の大都市論は、東京都の実証的な「都市社会学」的分析を主内容としているものであるし、以上に尽きるものでなからうが、上述のような、いわば自明の大都市論の視点は、彼が今日に至るまで必ずしも十分に評価されていないうらみがあるので、ここで強調しておく意義があろう。ここでは奥井の以上の視点を、戦後に関連させて少し敷衍しておきたい。上述第三点目にかんし、例えば総理府統計局は、『事業所統

計調査報告』においていくつかの大都市圏を設定しているが、これは奥井が明示していた円環的大都市圏を、戦後において事実上具体化したものになっているということである。これによれば、1986（昭和61）年時点で、札幌、京浜、中京、京阪神、広島、北九州・福岡の六つが「大都市圏」とされ、それに仙台、岡山の二都市圏を加えた「八大都市圏」ということになっている。そのさい札幌、仙台、岡山、北九州・福岡は半径30km、京浜、京阪神は70km、中京は50kmの圏域が設定されている。この一例からしても、大都市中心部を起点として、大都市圏域を円環で把える方法は、それが多分に比喩的、近似的なものではあっても、十分な妥当性をもっていることが示されているのである⁷⁾。すでに1940（昭和15）年に、東京、大阪50km圏を設定し、東京圏については100km圏すら示唆していた奥井の先見性が確認されねばならないゆえである。

産業、人口の地域的、空間的配置・運動を、大都市を中心にして円環的に把えうということ、大都市の中心点を起点として、その外周部に分散（大都市から）する、あるいは遠隔地からの集中が生じる、ということと同義である。これはまた産業、人口は「地域的集中」と「外延的膨張」⁸⁾をくり返しながら、生産力、交通、通信手段などの発展によって、その活動圏域を拡大していくということでもある。その意味で奥井が述べた「集中的分散」、あるいは「分散的集中」は、「経済・人口の地域、空間運動の法則」と言ってよいであろう。「集中的分散」、「分散的集中」は、大都市圏からできるだけ遠いものとなった方が望ましいであろう。その圏域は海洋やら、グローバル化の下では海外にもなりうる。そのうえで、分散の対象地における自律性、自治性ができるだけ強固なものとなりながら、大都市部を中心に、全国的な有機的連関性が保持される、というのが望ましいことについては言うまでもないであろう。中核都市を起点とした、周辺部への分散と集中は、もちろん地方の中小都市とその周縁部においても生じうる。

ところで奥井の大都市論は、大都市の形成と

その内部構造（東京都）の検討が中心となっているため、高度経済成長期以後目標とされるようになった地方への産業、人口の分散、あるいは今日強調されている「地方分権」の視点は追求されてはいなかった。そこで次に、今日の現実的な必要性、重要性から考えて、現代日本の国土・地域構造における「分散・分権化」を考えるうえで参考になると思える祖田修氏の旧西独地域構造論を取りあげることにしよう。氏は、旧西独の国土、地域構造の特徴は、英仏日などの一核（首都）中心的なそれと異なった多極（核）都市配置型のものであることをまず重視する。そのうえで、その周辺部に主要都市がいくつもできるような仕方ですべて大都市集中を防ぐような分散（集中的分散、分散的集中、ドーナツ化、衛星都市化）は、「リボン状の分散」にほかならず、これは「偽の分散」にすぎないと、西独ではみなされていることを指摘される⁹⁾。いうまでもなく、「真の分散」は、旧西独が歴史的、理論的に追求してきた国土全体に、比較的小人数の主要都市（数十万人、多くても100万人を超えることのない10余りの）を配置したような、多核的な国土、地域形成でなければならない、とするものである¹⁰⁾。旧西独の、平野部の多きなどの地理要因があるにせよ、日本の「多極分散」の終極的姿が、列島全体を「多極化」することにあるとすれば、大都市近郊部拡散はやむをえない当面の策とみなして、理念的には、全国土への分散、分権化を追求すべきということになる。したがって祖田氏の強調される旧西独型多核分立（多極分散）論が、長期展望としての目標になるべきことを強調しておかなければならない。

（2）外発的開発論と内発的開発論

次の問題となるのは、上述の「産業・人口の地域運動」の展開において、資本と国家政策の性格がどのように貫ぬかれるか、である。これについては以前に言及しているので、結論的にのみ触れておきたい。政府（官僚）主導型を特質とする戦前、戦後の日本資本主義の発展方式として、民間資本の自主的、自発的開発という

より（もちろんじっさいは両者あいまってのことだが）、国策の一翼を担う形で上からの、また外からの開発方式をとるのが「外発的開発」の簡単な意味である。かつての太平洋ベルト地帯石油化学コンビナート立地がそうであったし、オイルショック以後の内陸型加工組立産業の誘導においても、本社の集中する東京圏を頭脳として、高速道路や工業用水などの開発、利用をも含めて地方がその手足となる、といった仕方での開発が、その代表例としてあげられている。青森県むつ小川原のように、戦前から現在に至るまで、その時々的重要国策の対象地として指定され、その開発のあり方をめぐって、地元で翻弄を重ねる、というのがその典型例であった¹¹⁾。

外発的開発とは、それ故場所貸し（借り）的資本立地が特徴となるから、公害や不況による雇用喪失などのマイナス効果は、直ちに地元におしつけられることになる。その企業あるいは開発全体が、真に地元化しえた時だけ、あるいは地元主導の開発方式たりえたばあい「内発的開発」ということになる。「地方の時代」や「地方分権化の時代」が、内発的開発の時代でなければならないとするのは、こうした意味においてであった。

(3) 広域化、社会化と分権論

地域経済、地方行財政においてたえず提起されるのが、生産力、交通、情報の発展によって圏域の広域化、社会化が拡大することの問題点、矛盾である。ここではしばしば県境や他市町村との行政界境を止揚することが要求されるが（例えば中京工業地帯に必要な工業水は、上流岐阜県から調達しなければならなくなる、あるいは東海三県の平野部が、一体となって環状高速道路の建設にとりくまなければならなくなるなど）、このことが他面で、歴史的、行財政的な制約と衝突し、利害対立を生み出すことになる。この広域化、社会化がもたらす矛盾は、最終的には道州制、連邦制に結びつくような地方分権化であろうが、もちろんそれは、基礎自治体をはじめとする自治の強化に支えられたものでな

ければならない。しかも経済、行財政の広域化、社会化は効率化の結果であるため、当該圏域の格差を新たに生み出すことにもなる。

そのことは、戦後の日本がかつての三大都市圏、そして近年での首都圏一極集中が、地域間格差の拡大という矛盾をたえず生み出してこざるをえなかったことをみればよくわかる。全国的規模で生ずることが、それぞれの特定圏域でも生ぜざるをえなくなるのである。

しかし、さし当りに生じうるそうした矛盾は、来るべき多極分散（多核分立）型国土、地域へ向けての一過程、すなわち十全な地方分権化、主権化、要するに地方自治確立強化の一過程の問題だと考えておくべきであろう。

二 東海圏経済の特質

特定の地域経済（行財政、文化なども含めて）の特質（他地域に無くて、その地域だけに固有にあるような、あるいは特に目立ったような特徴点）がどのようなものかということは、日本のような均質な国では特に判定がむづかしく、むしろ不可能というべきであろうが、あえて東海圏（ここでは愛知県、三重県、岐阜県の三県）のそれを、代表的な産業技術上の特質、あるいは地理的な特徴から指摘するとすれば、次の二点をあげることができよう。

一つは、伝統的な自主技術開発精神に裏づけられた、「地域密着的自主開発型機械工業地域」だということである。いま一つは、東西の中間点にあり、「支店」的性格の制約、あるいは三大都市圏にもかかわらず、全国の経済比重で一割程度しか占めない（「一割経済圏」）圏域であることの制約性を免れがたい、ということである。

まず第一の「地域密着的（地場的）自主開発型機械工業地域」についてみよう。東海圏は歴史的にみて、全国でも屈指といってよいほどの、先端的な産業技術とこれに支えられた製品開発が試みられてきた地域であった¹²⁾。

1) 名古屋市が全国一ともいえる木材集産地（木曾材など）であり、ここから「ハコ物」と

いわれる掛・置時計、楽器（イトピアノ、ギターなど）、貨車、発動機、プロペラを備えた飛行機、高級自動車ボディ（日本で初期のころの車である三菱A型高級自動車）、鉄道車輛などが開発されていることである。

2) 「鑄物王国」愛知県といわれた陶器産地だったことである。知多半島などの土砂に恵まれ、古くからの鉄砲、鋏、鍋など、また新しくは車のシリンダーブロック、カムシャフトに應用される陶器工場が愛知県、三重県を中心に（名古屋、岡崎、碧南、西尾、豊川、桑名、四日市、津、松坂などの諸都市）数多く存在し、これがまた今日、ニューセラミックスの礎をなしている。企業でもノリタケカンパニー（大正6年日本陶器株、昭和38年日本陶器、同56年より現名）、日本碍子株（大正8年）、日本特殊陶器株（昭和11年）などの代表的企業が発展し、これをもとに現在、トヨタ自動車や日本電装が、ニューセラミックスの新開発を試みるに至っている。輸出用の白色陶器（テナーセット）、高压碍子（送電用）、点火栓なども大きな輸出力を発揮したものであった。

3) 綿あるいは絹の織物業が東海地域において早くから発展し、全国でも屈指の織物産地を形成していたことである。岐阜県でも岐阜チリメン、美濃稿などの名で全国に知られていた。織物業をもとに、機械技術の発明を重ねて開発された豊田式自動織機が、トヨタ自動車の基礎をなしたことは周知のとおりである。

4) 飛行機産業にみられる全国一といってよい「航空生産基地」を形成していたことがあげられる。1910（明治43）年に日本で初めて飛行機が試行されたのも、また軍部による機体やエンジン工場が建造されたのも名古屋市であった。1920（大正9）年には、愛知時計が海軍水上機の機体製作にのり出し、浜松市の日本楽器や岐阜県各務原市の川崎航空機も飛行機生産を試みている。とくに1943年時点で三菱重工名古屋航空機製作所は、零式戦闘機生産のため4万6000人もの従業員を擁していた。

軍部が名古屋を航空機生産地として注目した理由として、東京、大阪、神戸に次ぐ都市型機

械工業の素地があったこと、港湾や木材に恵まれていたこと、日本の中央部であったことなどがあげられている。航空機生産については、軍が介入することから、この地域が国策性を強くもつようになったことも、地域特質の一つとして指摘されよう。この飛行機生産によって、無数の下請メーカーを育てる素地ができていたことが、戦後の自動車工業発展の要因でもあったことが注目される。

以上東海圏経済は、自立的な職人かたぎのともいうべき技術開発に支えられた木材、陶磁器、織物などの地場産業から、地域密着（土着）的組立機械工業（木材から時計、車輛など、陶器から自動車部品など、織物業から機械部品など）の発展の基礎がきづかれ、これに三菱重工や軍部主導の機械諸部品工業が加わって、都市型機械工業が発展する。そして、そのシンボルとして、1935（昭和10）年ごろからのトヨタ自動車発展の基礎がきづかれる、という経過をたどっているといえよう。

こうした流れと意味において、政府の四全総が、愛知県を中心とする東海圏を「産業技術首都」と表現しているのは、それなりの妥当性をもっているといえる。その技術開発が、戦前からの航空機や戦前・戦後のトヨタ自工育成にみられる国策性と結びついていることも、指摘しておくべきだろう。以上東海圏は、「地場、自力開発型機械工業地域」の特徴をもっていること、この点で三大都市圏・工業圏たりうる根拠をもっている、とまとめておこう。またその意味で、「内生的」あるいは「内発的」開発の伝統をもっている地域だともいえるであろう。

次に第二の、一割経済圏、東西の「支店」的性格についてみよう。全国の一割経済圏はともかく、東西の「支店」的性格は、東京圏、大阪圏という大経済圏に比べての、それを上回りえない、あるいはその「支配圏」とならざるをえない「宿命」を表現したものであるが、事実としてどのていどであるかを確かめておきたい。まず「支店」的性格ぶりを、愛知県、名古屋市をとって産業面でみることにしよう。

表1は、愛知県所在の事務所数に対して、東

表1 愛知県における東京・大阪の支所比重推移

	1969 (昭和44) 年		1975 (昭和50) 年		1986 (昭和61) 年	
	事業所数	従業者数(人)	事業所数	従業者数(人)	事業所数	従業者数(人)
全 産 業						
愛知県本社所在	21,467	807,883	33,091	952,890	48,841	1,185,770
東京都支所所在	3,873	199,431	5,442	225,129	7,954	243,349
大阪府支所所在	1,730	61,734	2,343	73,407	3,122	71,368
東京都+大阪府/愛知県全体%	20.7	24.4	19.0	23.9	18.5	21.0
製 造 業						
愛知県本社所在	6,621	449,530	9,314	474,104	11,310	542,636
東京都支所所在	1,339	120,551	1,728	125,345	1,869	104,262
大阪府支所所在	632	30,686	792	33,708	868	28,466
東京都+大阪府/愛知県全体%	22.9	25.2	21.3	25.1	19.5	19.7

総務庁統計局『事業所統計調査報告』(当該年度版)より

(1) 1986年度の全企業は公務員を除く。

表2 名古屋市における東京都・大阪府の支所比率推移

	1966 (昭和41) 年		1975 (昭和50) 年		1986 (昭和61) 年	
	事業所数	従業者数(人)	事業所数	従業者数(人)	事業所数	従業者数(人)
全 産 業						
名古屋市本社所在	3,243	76,203	6,652	609,208	8,296	128,427
東京都支所所在	2,604	126,796	4,038	142,914	5,655	153,349
大阪府支所所在	1,121	34,811	1,817	44,576	2,252	41,976
東京都+大阪府/名古屋市全体%	53.5	68.0	46.8	63.2	48.8	60.3
製 造 業						
名古屋市本社所在	675	28,306	1,197	31,446	1,177	26,939
東京都支所所在	876	63,701	1,281	65,812	1,373	53,001
大阪府支所所在	370	10,758	631	12,835	637	9,788
東京都+大阪府/名古屋市全体%	64.9	72.5	61.5	71.4	63.1	67.0
商 業						
名古屋市本社所在	1,475	17,860	3,343	35,390	4,854	56,222
東京都支所所在	743	16,423	1,313	23,106	2,108	31,965
大阪府支所所在	439	9,003	685	13,153	992	14,849
東京都+大阪府/名古屋市全体%	44.5	58.7	37.4	50.6	39.0	45.4

総務庁統計局『事務所統計調査報告』(当該年度版)より

(1) 昭和61年度の全産業は、公務員を除く。

(2) 昭和61年度の商業は、卸売・小売業、飲食店の計である。

京都と大阪府が置いている支所(営業所,出張所など)の数を,全産業を製造業の支所と従業者によって示したものである。これによると,1969(昭和44)年において,東京都と大阪府の愛知県全体の中に占める比率は,事務所支店数で20.7%,従業者数で24.4%であったが,これが少しずつ低下して,1986(昭和61)年にはそれぞれ18.5%,21.0%となっている。

製造業では,1969年に事務所支店数が22.9%,

従業者数が25.2%だったものが,1986年にはそれぞれ19.5%,19.7%とやはり次第に低下気味ではあることを示している。

しかし表1だけでは「支店」的性格が必ずしもよくわからない。そこで次に,名古屋市の場合を全産業と,そのうちの製造業,商業のみが表2である。これによると,東京都と大阪府が名古屋市に置く支店数の全体に対する比率は,1966(昭和41)年には53.5%であったが,

表3 東海三県の経済力指標推移

単位億円, () は対全国比率

	1963 (昭和38) 年	1975 (昭和50) 年	1985 (昭和60) 年	1989 (平成1) 年
愛知県	%	%	%	%
貸出	11,199 (6.1)	72,664 (5.3)	152,926 (4.8)	246,753 (4.6)
製造品出荷額等	21,403 (9.0)	101,871 (9.3)	279,957 (10.6)	331,079 (11.1)
商業販売額	32,100 (9.5)	222,171 (8.0)	438,757 (8.3)	500,391 (8.9)
岐阜県				
貸出	2,200 (1.2)	17,815 (1.3)	43,308 (1.2)	56,812 (1.1)
製造品出荷額等	3,634 (1.5)	15,256 (1.4)	43,048 (1.6)	51,450 (1.7)
商業販売額	2,910 (0.9)	24,167 (0.9)	47,432 (0.9)	53,770 (1.0)
三重県				
貸出	1,810 (1.0)	12,462 (0.9)	31,740 (0.8)	43,295 (0.8)
製造品出荷額等	4,462 (1.9)	23,363 (2.1)	57,481 (2.2)	68,681 (2.3)
商業販売額	2,010 (0.6)	17,761 (0.6)	34,335 (0.6)	38,986 (0.7)
三重合計				
貸出	15,209 (8.3)	102,941 (7.5)	227,974 (6.8)	346,860 (6.5)
製造品出荷額等	29,499 (12.4)	140,490 (12.8)	380,486 (14.4)	451,210 (15.1)
商業販売額	37,020 (11.0)	264,099 (9.5)	520,524 (9.8)	593,147 (10.6)

日本銀行調査統計局「都道府県別経済統計」各年版より

(1) 商業販売額のうち昭38年度表示は37年度の、50年度表示は51年度の、平成1年度表示は昭63年度のものである。

(2) 製造品出荷数等は従業員20人以上の事務所のものである。

(3) 貸出は民間銀行と政府関係、金融機関の計である。

1975 (昭和50) 年には46.8%, 1986 (昭和61) 年には48.8%とやや低下気味ではある。従業者数ではそれぞれ68.0%, 63.2%, 60.3%と20年間に8%ほど低下しているが、それでもこのかん、東京都、大阪府は60%台の大きさを占めている。

東京、大阪の比重は製造業になるとさらに大きく、事業所数では1966年に64.9%, 1975年に61.5%, 1989年に63.1%, 従業者数になるとそれぞれ72.5%, 71.4%, 67.0%というように、事業所数で60%台、従業者数で70%前後を占めていて、文字通り名古屋市の「支店」的性格が持続されていることがわかる。商業では、東京、大阪の比重は事業所数でそれぞれ44.5%, 37.4%, 39.0%, またその従業者数はそれぞれ58.7%, 50.6%, 45.4%と事業所で約4割、従業者数で約5割が「支店」となっていることがわかる。商社の欠如の結果であろう。

以上愛知県、名古屋市の事例は、少なくない有力な地元資本(名鉄、東邦ガス、中部電力、東海銀行など)の発展にもかかわらず、東海圏の支店的性格の脱却が少しづつは進んではいるものの、今後とも容易でないことを示している。

1980年代半ば以後の首都圏一極集中化の下で、名古屋圏は「東京300kmの端っこ」だとする議論さえ部分的に生じるようになった背景の一つに、この支店的性格があったと言うこともできよう。

次いで、東海圏が全国の「一割経済圏」であると言われることの中味を、具体的にみたものが表3である。これによれば、1963 (昭和38) 年における三県の銀行貸出額は全国の8.3%, 製造出荷額は12.4%, 商業販売額は11.0%だったものが、1989 (平成1) 年にはそれぞれ6.5%, 15.1%, 10.6%と銀行貸出ではかなり低下している反面、製造業では2.5%ほど増大していることがわかる。愛知県がトヨタ自動車によってここ十数年来、工業出荷額を全国一の座に高めていることが原因である。

「一割経済圏」に関連して、行政投資をブロック別にみた東海圏の比重を表4で確かめておこう。それによると1987 (昭和62) 年度における国と地方公共団体を合わせたブロック別行政投資額は、総投資額において、関東臨海(埼玉、東京、千葉、神奈川)が6兆7901億円で全国の22.3%, 近畿臨海(大阪、兵庫、和歌山)が3

表4 行政投資のブロック別構成費

単位 %

	大都市圏					地方圏
	関東		近畿		東海	
	内陸	臨海	内陸	臨海		
総投資	7.8	22.3	4.1	10.0	9.6	46.1
生活基盤投資	7.2	79.7	4.6	12.2	10.4	35.9
産業基盤投資	7.7	14.8	3.9	9.3	8.8	55.5
農林水産投資	9.1	4.2	3.1	3.9	8.6	71.1
国土保全投資	10.0	10.8	4.2	7.4	12.1	55.6
その他の投資	7.7	30.4	3.2	10.3	7.4	41.0

地方財務協会 【行政投資】(平成元年版)より

(1) 東海圏は愛知、三重、岐阜、静岡の4県である。

(2) 関東臨海は埼玉、千葉、東京、神奈川、内陸は茨城、栃木、群馬、山梨、長野の各県である

(3) 近畿臨海は大阪、兵庫、和歌山、内陸は滋賀、京都、奈良の各県である。

兆444億円で10.0%であったのに対し、東海(静岡を含めた4県)は2兆9227億円で9.6%であった¹³⁾。生活基盤、産業基盤などの内訳比率も表4のとうり10.4%であり、全体として東海圏は、上述のように全国の9.6%を占め(ただし静岡県を含む)「一割経済圏」となっている。

三 臨海部重化学工業の変容と特質

高度経済成長期へかけての東海圏、中部経済界の枢要課題は、三大都市圏として、伊勢湾臨海部を中心に、生産材生産部門を確立すること、すなわち重工業化を実現することであった¹⁴⁾。ここでは臨海部を中心に、またその周縁地域に立地される指導産業を化学、石油・石炭製品、鉄鋼、非鉄金属の「重化学工業素材型」四部門で代表させ¹⁵⁾、愛知県、三重県の代表的臨海部重化学工業地域におけるその従業者数、製造品出荷額、付加価値などの推移をたどることにする。愛知県では名古屋市の南区と港区を、それに埋立てで市となった東海市を、また三重県では四日市市をとりあげることにしたい。重化学工業素材型四部門が重要なのは、言うまでもなくこれが、高度経済成長期の主要産業であり、また以後においてもこれの比重が、同じく重化学工業の加工組立部門の比重との比較対象の材料となりうるからである¹⁶⁾。

表5によると、第一に、愛知県では名古屋市南区、港区の従業者数は、1973(昭和48)年に1万6418人だったものが、二度のオイルショック(1973, 1979年)を経た1980(昭和55)年には1万1582人へ、1985年には9635人へと減少している。1973年と1985年では41.3%もの激減ぶりであった(ただし1989年は9987人に少し上昇)。他方出荷額は、1973年に両区合わせて2700億円余だったものが、1989年には5400億円余と倍になっていて、減量経営、効率化進展のありさまがよく示されている。

次に東海市のばあいは、全国的な鉄鋼業合理化のなかで、従業者数がほぼ1万6000人台と保持されていることは、新興の企業都市でもあることを示しており、雇用力維持の点で注目されよう。

第二に、三重県では四日市市(桑名市も含める)従業者が、1973年で1万8377人であった。これが1980年には1万5229人へと17.1%の減少となっている。ただし以後1985年には1万5264人、1989年には1万5467人とほぼ1980年の水準を保っている。他面出荷額では、1973年の約3200億円から、1989年の1兆1580億円と3.6倍も上昇しており、ここでも減量経営、効率化の進展の具合がよく示されている。

第三に、愛知と三重両県の重化学素材型従業者数が、両県の全製造業に占める割合は、1973

東海圏経済・地域構造の変容と特質 (柿本)

表5 東海圏重化学工業素材部門の比重推移(出荷額、粗付加価値額等の単位は万円)

	1966 (昭和41) 年	1973 (昭和48) 年	1980 (昭和55) 年	1985 (昭和60) 年	1989 (平成1) 年
愛知県名古屋市南区 事業所数	76(3)	73(3)	51(2)	52(2)	45(2)
従業者数	6,212	5,622	3,926	3,394	3,184
製造品出荷額等	4,258,142	9,799,211	17,685,392	17,425,179	16,487,864
粗付加価値額等	1,656,373	3,319,733	7,226,487	6,125,263	4,584,654
名古屋市港区 事業所数	54(6)	83(6)	88(5)	102(4)	109(4)
従業者数	13,317	10,796	7,655	6,241	6,803
製造品出荷額等	10,683,017	17,445,362	32,526,744	37,008,350	37,307,775
粗付加価値額等	2,953,162	5,539,449	7,897,842	9,699,127	11,655,032
東海市 事業所数	—	41(6)	48(5)	57(6)	56(6)
従業者数	—	16,625	16,089	16,735	15,962
製造品出荷額等	—	43,112,725	97,700,810	100,474,053	96,651,830
粗付加価値額等	—	16,274,772	32,545,565	39,043,294	40,179,269
愛知県小計(A) 事業所数	127(9)	197(9)	187(12)	211(12)	210(12)
従業者数	19,529	33,043	27,670	26,370	25,949
製造品出荷額等	14,941,159	70,357,298	147,912,946	154,907,582	150,447,469
粗付加価値額等	5,906,324	25,133,954	47,669,894	54,867,684	56,418,955
愛知県合計(C) 事業所数	32,420(8)	34,926(8)	34,336(9)	35,379(8)	34,103(8)
従業者数	862,233	929,074	841,872	904,527	938,150
製造品出荷額等	299,942,300	965,155,780	2,038,195,491	2,799,572,523	3,310,789,975
粗付加価値額等	100,718,011	352,914,908	634,016,818	953,856,851	1,161,049,871
三重県四日市市 事業所数	70(9)	86(10)	81(11)	89(13)	89(13)
従業者数	11,819	13,017	11,591	12,005	12,953
製造品出荷額等	13,235,085	28,510,737	84,221,017	130,944,761	109,747,066
粗付加価値額等	6,655,783	13,294,711	22,744,029	45,044,556	49,154,969
桑名市 事業所数	102(12)	110(11)	96(11)	100(11)	74(11)
従業者数	5,811	5,360	3,638	3,259	2,514
製造品出荷額等	1,452,972	3,848,207	5,493,652	6,009,681	6,198,001
粗付加価値額等	562,495	1,318,067	2,529,308	2,978,868	2,963,566
三重県小計(B) 事業所数	172(11)	196(11)	177(12)	189(14)	163(14)
従業者数	17,630	18,377	15,229	15,264	15,467
製造品出荷額等	14,688,057	32,358,944	89,714,669	136,954,442	115,945,067
粗付加価値額等	7,218,278	14,612,778	25,273,337	48,023,424	52,118,535
三重県合計(D) 事業所数	5,882(11)	7,415(10)	7,107(11)	7,517(10)	7,295(10)
従業者数	168,984	213,949	192,250	213,283	222,693
製造品出荷額等	65,775,536	202,861,720	447,326,519	574,813,778	686,807,615
粗付加価値額等	24,068,751	76,576,708	123,501,784	211,740,740	248,281,943
岐阜県合計 事業所数	10,427(8)	12,343(8)	12,879(8)	12,925(10)	13,313(10)
従業者数	218,308	248,215	233,325	246,063	256,022
製造品出荷額等	51,528,749	171,477,740	320,447,734	430,480,029	514,499,735
粗付加価値額等	18,368,210	68,254,206	121,078,530	168,390,652	217,122,337
東海三県合計(E) 事業所数	48,729(10)	54,684(10)	54,322(10)	55,821(10)	54,711(10)
従業者数	1,248,525	1,391,238	1,267,447	1,363,873	1,416,865
製造品出荷額等	417,246,585	1,339,495,240	2,805,960,744	3,804,866,330	4,512,097,325
粗付加価値額等	143,154,972	497,745,822	878,597,142	1,333,988,243	1,626,454,151
A+B/C+D(%) 事業所数	0.8(1)	0.9(1)	0.9(1)	0.9(1)	0.9(1)
従業者数	3.6	4.0	4.1	3.7	3.6
製造品出荷額等	8.1	8.8	9.6	8.6	6.7
粗付加価値額等	10.5	9.3	9.6	8.8	7.7
A+B/E(%) 事業所数	0.6(1)	0.7(1)	0.7(1)	0.7(1)	0.7(1)
従業者数	3.0	3.7	3.4	3.1	2.9
製造品出荷額等	7.1	7.7	8.5	7.7	5.9
粗付加価値額等	9.2	8.0	8.3	7.7	6.7

【工業統計表】(市町村編) 各年版より算出

- (1) 臨海部型重化学工業とは化学工業、石油製品・石炭製品製造業、鉄鋼業、非鉄金属製造業のことである。
- (2) 事業所数の()は従業員300人以上のものを示す。
- (3) 東海市の合併による成立は1969(昭和44)年である。

年が4.0%, 1980年が4.1%, 1985年が3.7%, 1989年が3.6%というように減少しており、また出荷額でも1973年の8.8%, 1980年の9.6%をピークとして、以後1985年が8.6%, 1989年が6.7%と確実に低下していることがわかる。岐阜県をも含めた三県を一体としてみると、全製造業従業者に占める重化学素材型部門のそれは、1973年の3.7%をピークとして以後漸減、1989年には2.9%へと低下しており、また出荷額でも1980年の8.5%をピークとし、1989年には5.9%まで大きく低下している。

このように従業者数、出荷額とも第一次と第二次オイルショックのあった1973年と1979年がやはり大きな契機をなして、この1973-79年ごろをピークとして、重化学工業素材型産業が次第に低下していることが確認されるのである。

以下東海圏臨海部重化学工業開発において、その主力をなした四日市石油化学コンビナートと、愛知県東海市のケースの特徴点を概括しておこう。

I 四日市石油化学コンビナートの特質

四日市石油化学コンビナートのケースが重視されねばならないのは、すでに多く言及されているように、これが「外発的開発」の典型例だったとみなしうるからである。

すでに1965(昭和40)年において、福武直氏編著では、四日市コンビナートの問題点として、以下の諸点が指摘されていた¹⁷⁾。①その立地によって地域の産業構造がどのような影響を受けたか、他産業に連関的發展を与えるものか、②それによる社会構成の変動が、所得など住民生活に好ましいものとなるか、③石油化学工業という装置産業が、地域の行財政にどんな影響を与えるか、④公害など工業化のもたらす直接的な犠牲の問題、⑤「高所得化」が実現したとして、それをも含めた「住民の福祉」をどう増進させるか、⑥政治面、住民運動への影響、補償問題などが生じうるが、これらも含めた「所得率の高い企業」の誘致に関するバランスシートを作ることの必要性。

ここでは「外発的開発」であったことの若干の点だけをふり返っておきたい。まず四日市市においては、石油コンビナート立地以前も、その主たる開発史が一貫して「外発」的であった(「地元資本によるものでなく外来の、中央の巨大資本による開発立地」¹⁸⁾)ことが注目される。すなわち古くは1886(明治19)年の三重紡績(大正3年に大阪紡績と合同して東洋紡績となる)から始り、近年では1935(昭和10)年の日本板ガラス、1939年の第一工業製薬・東邦重工、1941年の石原産業・大協石油、第二海軍燃料廠、1944年の富士電機など。

こうした戦前からの経過のなかで、戦後において、とくに第二海軍燃料廠(敷坪60万坪の大規模石油精製所だった)の払下げをめぐって展開された石油関連諸資本のなかで、昭和石油とシェル石油による石油精製工場が、さらに石油化学工場が相続いで建設されることによって生まれたのが、三菱系石油化学コンビナートであった。

このコンビナートの主力をなすのが三菱油化四日市工場、昭和四日市石油、三菱油化、三菱化成、三菱モンサント化成、日本合成ゴム、四日市化成、東海ガス化成、大協石油、松下電工、味の素、江戸川化学、高分子化学、油化パデシエなどの相互に緊密な連携を保って生産を行っている諸企業である(以上四日市港南部の塩浜地区)。

さらに港北部の23万坪の新たな埋立地に、大協石油と協和発酵共同出資の大協和石油化学が建設され、大協石油、中部電力四日市火力発電所と結びついて石油化学コンビナートが誕生することになる(午起地区¹⁹⁾)。

以下、雇用、財政と全体のバランスシートの点では、すでに次のように結論されていた。

(1) 雇用問題

典型的な装置産業である石油化学コンビナートは、それ故に雇用力が少ない製造業である。このため四日市市は、石油化学系とともに雇用効果の大きい鉄鋼業の誘致を合わせて計画していたが、埋立予定地が軟弱との理由で断念せざ

るをえなかったといういきさつをもっていただほどである。石油化学コンビナートへの雇用にさいしては、その運転に中心的役割を担う技術者、職員などの大学出身者、また熟練工などは本社既設工場から配転するので、地元雇用は残りの一般工具、女子を中心とした下級職員とならざるをえず、その地元高校、中卒の募集（25才以下）は全従業者の6～8割でいどに当る2000名でいどだとされていた。2000人中約1700人が工具、約350人が女子職員で、うち四日市市内および周辺の農村出身者は約300人だろう、と想定されている²⁰⁾。地元雇用数は大きいとは言えないだろう。

塩浜コンビナート操業開始時の1959(昭和34)年当時の四日市市の工場従業者数は、3万2000人、1961年で4万1600人でいどであり、うち石油化学コンビナートの従業者は、1960年までに建設された7社で4000人をわずかに上回るでいどであったから、コンビナート誘致は、工業人口の当初比重を一割余おし上げたことになる²⁰⁾。

その後をも含めて別の指摘によれば、四日市石油製品・化学工業従業者の四日市市全従業者に占める割合は、1955年が4494人で全体の14.4%、1977年が1万3198人で全体の30.8%、北勢地区では同じく7.8%と12.4%、三重県全体では6.5%と13.5%とされていた²¹⁾。

(2) 財政と全体のバランスシート

巨大規模コンビナート立地の問題点の一つは、立地およびその維持に必要な社会的経費と立地による企業からの税収増のバランスがどうなるか、税収増などによってもたらされる市財政が、全体として市発展のために役立つのか、それとも公害対策などのしりぬぐいでマイナスになってしまうかである。しかし答えは、少なくとも1970年代半ばごろまでは否定的とみなさざるをえないものであった。

まず経費面で目立っていたのは、港湾費、諸支出（漁業補償）などである。港湾の修築では、1960年以後65年までの塩浜地区、四日市地区、午起地区の港湾修築の総事業費は180億円に達

していたが、その調達内訳は国費60億円、県費73億円、民間47億円の割合であり、民間資金のほとんどは市財政からであった。1954-58年までの港湾建設における市の負担は2億6000万円である。これらの費用負担によって修築された港湾は、9割近くまでもが大協石油、昭和四日市石油をはじめとする専用棧橋を通じて利用されるものであった。工業用水道では、その工事費の第一期から第三期までの合計は51億円となるが、うち国費は2億7500万円にすぎず、残金の48億円は地元にかかるものであり、利用は総給水量の87%が石油化学企業である。こうして港湾、工業用水の9割までがコンビナート企業に利用されるために、多額の国県費、市費が投入され、これが市財政膨脹と困難化の一大原因をなしたのであった。次に歳入面では、大規模法人からの税収は1961(昭和36)年度で4億8993万円であり、1962年度の支出とさし引きしても、市のプラスとして残る分はわずか2857万円にすぎないとされている²²⁾。これに公害対策費などを加えれば、全体として負担分の方が多かったと推定されよう。

結論的に、全体のバランスシートとして遠藤宏一氏が次のように算出されていた。すなわち氏の検討によれば、四日市コンビナート造成のための用地、用水、海港整備などの基盤整備に1959-75年において1000億円をこえる額が必要とされた。このうち開発投資の負担金は国217億円、県331億円、市176億円、税収(1960-77年)は、国462億円、県220億円、市331億円で全体として国はかなりのプラス（税収の中央集中）となっているが県と四日市はとくにプラスとなっていない。しかも同市の公害関係対策費は1960-77年累計で300億円、県のばあいは公害対策関係職員が1963年の9人から77年には152人に増大するというように、少なくとも四日市市政への貢献は虚像にすぎないことが判明した。次に所得効果の点では、コンビナート企業からの所得寄与額（現金給与額、電力使用額、委託生産費）は1977年度で670億円でいどであり、これは北勢地区分配所得の8.0%、三重県分配所得の3.3%にすぎず、コンビナート企業の利潤は圧

倒的に本社のある東京に漏出した²³⁾、以上である。

(3) 四日市市の経過と課題

外発的開発の結果の一つが、四日市市を「公害のまち」というイメージで全国的に広げたことであつたらう。四日市市は昭和30年代、40年代を通して「コンビナート効果」を中心に急速な人口増を遂げはしたが（昭和25年12万人、50年25万人）、市政の重点がコンビナート誘致に置かれすぎた反面、高度教育機関、文化施設、情報産業などが欠如する「文化不毛の地」とならざるをえなかった。「公害のまち」に対しては、以後公害対策が相当にとりくまれ、1967年に0.081ppm二酸化硫黄濃度だったものが、1980年度には0.008ppmに下り、また市民の公害苦情件数も1972（昭和47）年をピークとして下り、1980年には300件余でピーク時の三分の一に低下した、と言われている²⁴⁾。

そのさい、米国の製鉄、煤煙の町ピッツバーグが市条令による強い規制でよみ返えったことを参照にしたと言われている。四日市の「立ち直り」には、二度のオイルショックで痛手を受け、人口停滞の原因となったコンビナート依存の市経済を、「文化都市」へ転換させることによって再生を目ざさざるをえなくなった、石油化学依存型産業構造ゆえの苦難が横たわっていた。昇氏の言われるように、「環境モデル都市」、「公害対策の模範生」に転じたとするなら²⁵⁾、それはもちろん望ましいが、今も苦しむ公害病患者²⁶⁾や公害裁判のコスト、さらには「死の海」とすら言われた海洋汚染などのマイナスコストは余りに大きかったと言わねばならない。四日市石油化学コンビナートの事例は、場所貸し（借り）あるいは「植民地的」開発の一つであったが、これこそマクロ（東京もしくは全国、国益）とミクロ（四日市市）の利益分裂のありさまが色こく示された一典型例だった点で、今なお重要な意味をもっているのである。

II 企業都市としての東海市の問題点

東海市は東海製鉄の立地により、1969（昭和

44年）に合併で成立した企業都市である²⁷⁾。1958（昭和33）年に中部経済連合会が、上野町、横須賀町に立地を決定し、1960年に名古屋港管理組合によって東海製鉄用の南部臨海工業地帯二区として建設され、1961年に操業開始となっている。1967（昭和42）年に富士製鉄と合併、1970年に新日鉄名古屋製鉄所となって今日に至っている。市面積の25%にも当る上述埋立二区の立地企業では、他に大同特殊鋼（1962年）があり、それに戦前からの愛知製鋼（1940年）も加えて「鉄の町」となっている。その他東レ東海工場（1971年）、三洋化成名古屋工場（1968年）などがある。二区埋立にさいして、県は東海製鉄のため約10万坪の埋立地を用意し（会社は一部のみ負担）、また住宅用地10万坪も無償で譲渡した。漁業補償は県と名古屋管理組合が負担、愛知用水、西三河用水などを利用した工業用水施設も県が一切負担、固定資産税も当初免除であった。これら合わせて県と名古屋市の負担は漁業補償を除いて1960年当時約95億円、他方東海製鉄の側は埋立代金5.6億円のみと言われていた。

このことが愛知県財政の地域開発費を大きく増大させ、教育費などを圧迫したのであった²⁸⁾。しかしその誘致効果があつて、同市の人口は1960年に3万2416人から70年には8万3837人へと大きく増大している。

新日鉄名古屋の社員は1985年に7414人、市の全従業者の35.4%、関連企業を合わせると1万5000人、全体の70%にも達するほどである。市内居住者は3973人、市外3441人（1985年）、市内に擁する社宅は4271戸、寮2933戸（1986年）とされている。他に大同特殊鋼1800人、愛知製鋼1000人（1985年）となっている²⁹⁾。

オイルショックの影響で1973-86年のかんに、名古屋製鉄所関連従業員は1万4604人から1万2745人へ1859人の減（12.7%）となっている。1975年以後東海市の人口が停滞したのは、この経営合理化によるところが大きかった。

東海市の税収面をみると、1985年度の上述主要鉄鋼3社からの税収は、個人住民税（従業員）、法人住民税、固定資産税、都市計画税、電気税

は73億9800万円で市税収の45.3%にも達するほどであった。とくに固定資産税（償却資産が中心）の比重が大きく、1970-85年において上述市税収額の44-61%と半分ていどを占めている。

歳出面では、一つには教育費と保育所費が、二つに土木費が大きくなっている。土木費では公共下水道事業と大田川駅周辺整備（鉄道高架事業、土地区画整理事業、市街地再開発事業など）に数百億円を要すると指摘されている³⁰⁾。

さて企業都市東海の問題点として、一つに鉄鋼業への過大依存性があげられる。たとえば新日鉄堺のばあい、従業員は協力会社も含めて1891年時点で3700人であり、市の事業所従業者約28万人の1.3%にすぎない。こうしたケースなら鉄鋼業不振や不況による従業者の減少も、市にとってほとんど打撃にならない。しかし釜石製鉄所のように、人口5.4万人ていどの小都市で2300人の製鉄従業者をもつようなケースでは、高炉が休止して製鉄、製鋼工場が完全に止まれば、残る線材生産で1000人以下に減少してしまう、ということが生じる³¹⁾。

「企業、地域協調主義」を市建設のモットーとしている東海市のケースは、釜石型に近いために、この業界全体の落ち込みが生じた時に生ずる不安は大変に大きいであろう。そのさいは「外発的開発」の限界がもろに出ざるをえない。いま一つは公害である。二酸化窒素、二酸化硫黄による大気汚染がその原因で、公害病認定患者は1974年が749人、80年780人、85年897人と増大気味であり、住民の1%の割合となっている³²⁾。

四 内陸部加工組立産業・企業都市の発展と矛盾

臨海部重化学素材型工業の低下と前後して、加工組立産業が、愛知県においてはトヨタ自動車を中心に、1960年代から急速に発展しつつあったが、立地地域も、このクルマや電気機器を中心に岐阜県などの内陸部へと変動しつつあった。「重化学工業加工型」の新たな立地動向である。ここで「重化学工業加工（組立）型」

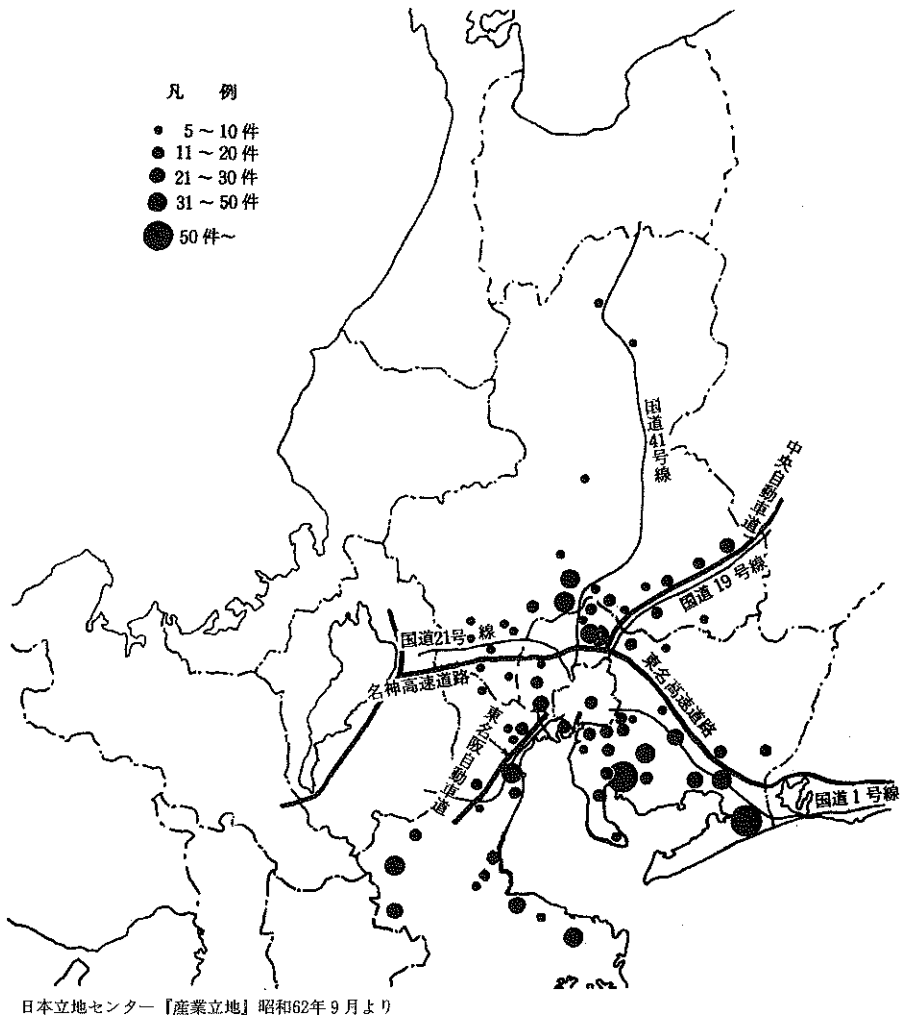
とは金属製品、一般機械器具、電気機械器具、輸送機械器具、精密機械器具の5業種のことであり、臨海部、大都市内部でなくても立地が十分可能な業種である。昭和50年代以後において、名古屋市周辺地域では、図1のように、非臨海部の豊橋、安城、岡崎、豊田、各務原、関、小牧などに大部分が立地された（臨海部の四日市市や愛知県渥美郡田原町のトヨタ自動車関連の立地を除外しない）。そのさい、図のように国道1号線、東名高速道、中央自動車道、国道19号線などの沿線地域に集中していることが示すように、高速道路の役割が決定的となる。重化学工業加工組立型をみるばあい、東海圏においては、トヨタ自動車の地域経済に及ぼす決定的影響（1992年度で、愛知県工業出荷額の約4割、従業員の約2割を占める）が指摘されねばならない。岐阜県にとっての影響では、名古屋30~40km圏に位置する中濃地域や可茂地域が代表的立地地域となる。

次に表6によって、東海三県における加工組立工業の発展の具合をみておこう。同表から次の二点を確認しうる。

第一に、東海圏の中心としての愛知県における加工組立型工業の発展、「成熟」ぶりである。すでに1973（昭和48）年には、県内全出荷額に対する加工組立型産業の出荷額の割合は43.5%、付加価値は40.4%だったものが、漸次上昇し1989（平成1）年にはそれぞれ52.7%、51.4%へと増大している。同表のように名古屋市をとっても、また愛知県の市部をとっても、その成熟度は三重、岐阜両県の市部に比べて段ちがいの高さである。ただし愛知県は、全国の大都市地域と比べて特定産業つまり輸送用機械器具（クルマ）に依存する割合が、きわ立って高いことは上述のとおりである。

第二に、残る三重県と岐阜県を比べると、三重県の高さが明らかに上回っている。というよりも、岐阜県の高度化の低さが目立つということだろう。すなわち岐阜県は、1973年の全県出荷額に対する加工型の割合は12.3%であり、1989年には28.8%までに高度化しているが、それでも三重県の1989年度の40.6%に比べれば、

図1 昭和50年代の名古屋周辺の工場立地の動向



なお大きな開きがある。付加価値についても同様である。

平野部が少なく、かつその狭い部分がすでに「過密」的といつてよいような岐阜県の大工業の弱さと、地場産業への依存度が大きいことに帰因することをよく示している。この点で岐阜県のばあいは、限られた平野部を有効活用することの必要性が大きいと言うべきである。以下、重化学加工組立型産業の発展を、愛知県におけるトヨタ自動車の動向をみることによって検討することにしよう。岐阜県内陸部立地の動向も検討課題に入るが、これは別稿で検討した³³⁾。

地域経済、地方行政の面からトヨタ自動車を見るさい次の二点が重要であろう。

第一は、「世界のトヨタ」としてのトヨタ自動車は、豊田市を中心に周辺市町に数え切れない系列企業を重層的に形成している。この「下請的重層」構造は、あたかも戦国時代の徳川軍団を想起させるような、そして今日の日本経済でも類例をみないような企業都市郡の形成によって示されている。この系列で結びついた企業都市郡は、多くの部品工場が周辺市町から豊田市へ集中的に立地したことによって、また逆に、豊田市から周辺市町へ分散的に立地したことに

表6 東海圏重化学加工組立型工業の比重推移（万円，％）

	1973（昭和48）年		1980（昭和55）年		1985（昭和60）年		1989（平成1）年	
	金額（万円）	比率	金額（万円）	比率	金額（万円）	比率	金額（万円）	比率
愛知県（市部）		％		％		％		％
製造品出荷額等	965,155,780		2,038,195,491		2,799,572,523		3,310,789,975	
粗付加価値額	352,914,908		634,016,818		953,856,851		1,161,049,871	
うち重化学加工組立型工業出荷額等	419,838,537	43.5	913,173,243	44.8	1,428,165,158	51.0	1,743,682,178	52.7
うち重化学加工組立型工業粗付加価値額	142,594,443	40.4	300,067,673	47.3	481,449,649	50.5	597,342,328	51.4
岐阜県（市部）								
製造品出荷額等	171,477,740		320,447,734		430,480,029		514,499,735	
粗付加価値額	68,254,206		121,078,530		168,390,652		217,122,337	
うち重化学加工組立型工業出荷額等	21,035,699	12.3	58,037,824	18.1	115,585,106	26.9	148,105,475	28.8
うち重化学加工組立型工業粗付加価値額	13,422,417	19.7	21,172,003	17.5	22,731,389	13.5	37,865,574	17.4
三重県（市部）								
製造品出荷額等	202,861,720		447,326,519		574,813,778		686,807,615	
粗付加価値額	76,576,708		123,501,794		211,740,740		248,281,943	
うち重化学加工組立型工業出荷額等	56,174,146	27.7	98,714,580	22.1	178,332,748	31.0	278,953,583	40.6
うち重化学加工組立型工業粗付加価値額	19,829,144	25.9	25,372,581	20.5	65,469,908	30.9	81,383,598	32.8

【工業統計表】（市町村編）各年版より算出

- (1) 重化学加工組立型工業とは、金属製品、一般機械器具、電気機械器具、輸送機械器具、精密機械器具製造業のことである。
 (2) 町村は入っていない。

よって実現されたものであった。この実態と原因の検討である。

第二は、企業都市の問題点、すなわち企業による行財政面での決定的な影響力や従業員の市民生活にまで及ぶ影響力の大きさ、その多くが全国他地域から移住した人々から成る豊田市の住民・就業構成などがもたらす問題点あるいは矛盾である。「前近代的」というべき地域社会での企業の過度な影響力は、「トヨタ式生産方式」とともに、地域社会からも国際的にも批判を招かざるをえないし、げんに1980年代の半ばごろから、その矛盾はいやがうえにも目立たざるをえなくなっている。豊田市の町づくりに新たに参加したり、労働力確保の困難さから九州や北海道に企業進出せざるをえなくなったことが、そのことを示している。

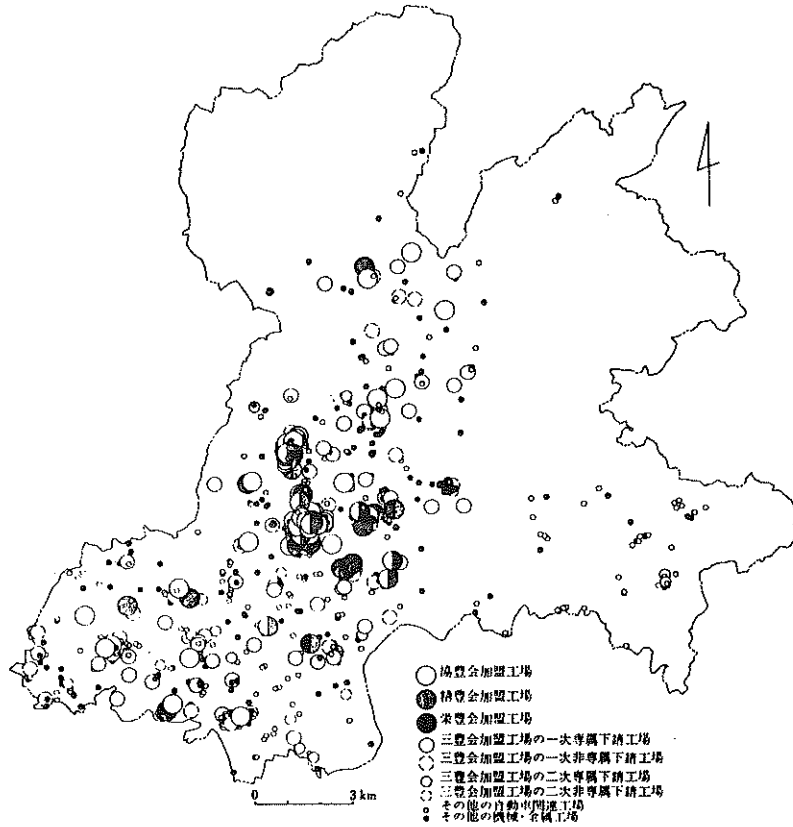
トヨタ自動車にとって問題なのは、その時々においてはそれなりに「合理性」をもっていたことも、自己改革をとまなぬままその方式を維持してきたこと、つまり「不合理」に転じたまま、従来型の大量生産方式が持続、強化され、そのために内外で矛盾に出会わざるをえなくなった、ということである。自己改革をなしえぬ企業に発展の保障はない、ということである。

あろう。いずれの問題点もすでに多く研究されているので、ポイントを絞ってとりまとめておくことにしたい。

I 企業都市の形成と要因

トヨタ自動車は、その前身が豊田織機であったことからわかるように、綿・絹織物の産地であり、また機械工業の一定の集積の実績をもっていた名古屋市周辺地域に発展の基盤をもっていた。1923（大正12）年に豊田織機が刈谷（現JR刈谷駅の西側）に進出（本社は名古屋市栄生）し、1933（昭和8）年に当地で自動車生産の研究を開始している。1936年には自動車部品を駅北に分立させ、1937年に挙母町に本社を設立、操業を開始したのは1938年であった。戦前、戦中に果しえなかった乗用車の大量生産を可能とする組立て部品などの製造会社を、本格的に集中立地しえるようになるのは、戦後の昭和30年代に入ってからである。すなわち1959（昭和34）年には、クラウン、コロナマークIIの組立用の元町工場、1965（昭和40）年にはエンジン専門の上郷工場、66年には組立専門の高岡工場、68年には部品のための三好工場、70年には組立用の堤工場、73年には鋳物部品の

図2 豊田市自動車部品工場の集積状況



【豊田市史 四】(昭和52年) 245ページより

三好工場、明和工場、75年には排ガス対策部品の三好下山工場などが豊田市の中心部、南部を中心に次々設立されている。企業名では、トヨタ車体、日本電装、アイシン精機、トヨタ工機、愛知精鋼などのいわゆるトヨタグループを頂点としていた。このような工場の豊田市への集積は、同時にその周縁都市である名古屋、刈谷、岡崎、安城、幡豆町などからの工場移転によって集積されたものでもある。岡崎市のフタバ産業、安城市の中央精機、幡豆町の竹田工業などが、豊田市挙母、高岡、上郷、高橋などの地域へ移転した³⁴⁾ことである(以上「地域的集中」図2参照)。

他方で、トヨタ自動車の巨大な発展は、以下のように豊田市から周辺市町へ分散されることによって可能となったものである。

第一タイプ。三河山間地に新工場を分散立地

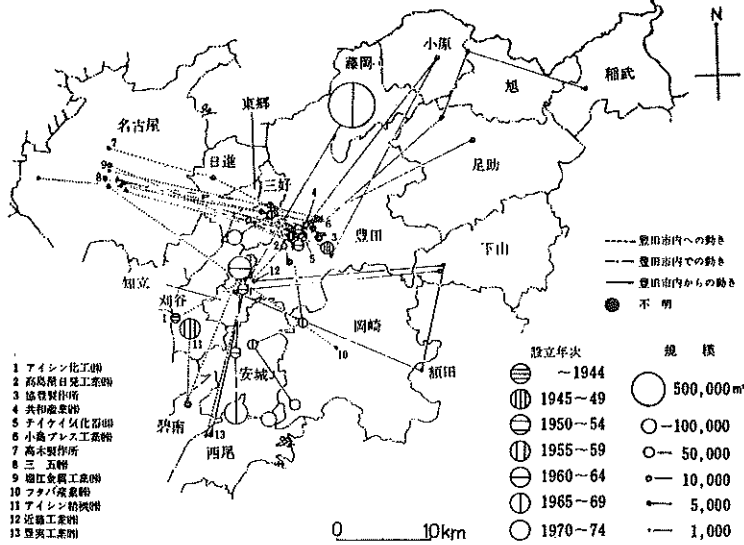
するもの。豊田市高岡地区の碧南工業(現アイシン化工)が藤岡村に新工場を設立(1967年)、下山村へはシート製造工場を高島屋日発(68年)が、小原村へはバンパー研磨工場を協豊製作所(69年)が、足助町へはサンバイザー専門工場を協和産業(70年)が、旭町へは燃料コック組立専門工場をテイケイ気化器(69年)が、稲武町には気化器専門工場を同じくテイケイ気化器(74年)が設立した、などである。

第二タイプ。豊田市と名古屋市の中間地に総合的機械金属工業を分散するもの。三五、堀江金属(1960年)、高木製作(68年)など。

第三タイプ。三河平野部へ工場建設するもの。東海理化が音羽町(66年)へ、高浜工業が吉良町(70年)へ、など。

その他のタイプ。豊田市を拠点としているが、豊田市からの工場分散というよりも、他の生産

図3 工業化の進展に伴う豊田市市外への工場分散



【豊田市史 四】523ページより

拠点を中心に次々と工場を配置していくもの。例えばフタバ産業は、1954（昭和34）年に豊田市の緑ヶ丘工場を設立しているが、1966年には拠点の岡崎工場を中町から橋目町に移し、69年に安城工場（安城市上条町）を、71年に六ツ美工場（岡崎市在町）を建設した。またアイシン精機は新豊工場（1960年）建設以降は安城（安城市箕輪、61年）、西尾（西尾市中根、67年）、城山工場（西尾市小島、73年）と、生産拠点の刈谷工場と副次拠点の新川工場とに近い西三河へ工場を集中的に配置する方式をとっている。豊田市への工場進出はその一貫とみなしうる³⁵⁾

（以上「外延の膨張」あるいは「集中的分散」、図3参照）。

このようにトヨタグループを中核にして、一次、二次、三次下請を含む何千単位、1万数千点といわれる部品を生産する企業郡を、豊田市を頂点にピラミッド的に形成することによってトヨタ自工は、自動車のような典型的アセンブリ工業の発展に、必要かつ有利な「集積の利益」を実現しうる地域構造を作り上げたのである。その三次下請までの事業所数は、1975年時点で、重複を整理しても3万7000をこえる。そしてその7割が愛知県内にあると仮定すると、

愛知県内製造業事業所数6万4000の三分の一をこえ、さらに四次以下の製造業の関連事業所、自動車修理・販売部門を含めると地域経済への影響の大きさのほどがわかる、と強調されていると通りである³⁶⁾。

本田や三菱自動車とちがって、トヨタ自動車がこのような都市郡を形成したいきさつには、具体的には、以下の要因が作用していた。

第一に、前述のように、豊田市周辺地域、とくに戦時下の軍需工業で培われていた名古屋市を中心に、広汎な機械金属工業を裾野としてもっていたことである。

第二に、この地域に集積されていた伝統的な地場産業郡も、部品工業への転換に役立ったことである。豊田市中心部から次第に拡散する部品工場の拡大は、豊田市内とその近郊部の既存産業の再編をともしつつおこなわれたものでもある。とくに豊田市北部は、自動車工業化によって工業地域の拡充と多様化がおし進められてきた地域である。たとえば、地場産業地であった猿投地区は、伝統的な窯業を擁していたが、その御船町では、零細なドア部品工場が新設され、これが自動車部品工場へと転換、発展することになったし、またガラ紡の伝統をもってい

た松平地区では、1962（昭和37）年ごろから自動車ゴム製品工業が活発化し、ガラ紡が合成樹脂加工業へ転業する、といった変化をたどっている³⁷⁾。独自の新立地をべつとすれば、豊田市全域に広がる一次、二次、三次の下請けは、このようにして伝統産業が再編成されていったものが多い。

第三は、土地売却における地元（拳母町、現豊田市）の誘致努力、立地政策である。トヨタ自動車が初めて拳母町論地ヶ池に立地した背景に、全国でも有数のマユ産地であった当地が、世界不況の下で不振に陥っていたことが、トヨタ誘致の原因になったこと、そのさい、58万坪にも及ぶ土地の売買価格差5万円を負担してまで、誘致に走ったことはよく知られているところである（1坪当たり20銭の地主からの買取り価格が、じっさいは30銭となり、その分が町の負担となった）。

また1959（昭和34）年建設の元町工場用地は、拳母町の工場誘致条例にもとづき、東海飛行機拳母工場跡の国有地と、隣接する国有農地の払下げによるものであったし、上郷工場用地、高岡工場用地の買収は、上郷町、高岡町の豊田市への吸収合併と併行して行なわれ、いずれも市が地主から買収した価格よりも安く譲渡されたものである。すなわち上郷用地は、町の買収価格が坪2000円だったものを1800円で、また高岡用地は町が3000円で買収したものを2000円でそれぞれ譲渡したものである。また用地整備、取付道路、水路整備などの付帯工事を町が負担していた。

そればかりか、1960年代になると工場用地の斡旋は地元市町村の枠をこえて、しだいに県当局によって行なわれている。1965年から79年までに愛知県企業局が買収、造成した内陸団地（工業用地と住宅団地）1062haの36%が、トヨタ自工と数社の一次下請グループに譲渡されたものであった。土地買収以外では、1969（昭和44）年に開通した東名高速道路のインターチェンジが、トヨタ自動車元町工場の至近距離に作られたほか、トヨタ自動車衣浦港の移転基地を結ぶトヨタ専用道路（豊田衣浦線）が作られるなど、

「トヨタ道路網」が県の総合計画の一環として建設されているのである³⁸⁾。

このような地元自治体あげての特定企業奉仕政策、企業・利益至上主義を生み出す後発・キヤッチアップ志向の、したがって「外発的開発」方式との共通性をもたざるをえない、典型的な土地買収、立地政策がとられたことである。

以上のようにして形成された企業城下町（カンパニータウン）こそが、効率、大量生産、シェア拡大を世界的規模で可能にしたトヨタ自動車の地域的基盤であった。それは、米国コンピュータ企業の代表であるIBMが、どのような立地地域においても、カンパニータウンの形成を一切排したばかりか、進出先で必ず社会施設を建て、企業みずからが良き市民として地域ボランティアを重視していたことと、まったく対照的であった³⁹⁾。

II 企業都市の矛盾と課題

世界的に影響を及ぼす大量生産方式を確立したトヨタ自動車と豊田市は、生産工程と地域政策において、以下のような「前近代的」、あるいは特定企業偏重型産業政策を貫いてきた。以下、地域にそくして、「前近代的」もしくは特定企業偏重の実態をまとめておこう。昭和40年代を通し、乗用車の生産量が5倍近く拡大することになって、関連下請企業の拡大も合わせて、市税納入額は大きく増大するが、他面で急速な人口増、都市施設整備で大きな費用を要することになる。『豊田市史』は、経済変動の影響の大きさを説明するため、1972（昭和42）年と74年をとりあげ、またこの両年をそれぞれ、1962年と64年と比較している。それによれば、トヨタ自動車の市税納入額は、1962年が6億5648万円だったが、1972年には61億2798万円で9.3倍に達していた。1972年のトヨタ自動車からの61億円余の税収が、豊田市にとってきわめて大きな意義をもつことは、これが全市民税の71.7%、都市計画税の42.1%、固定資産税の56.0%、電気ガス税の49.8%に当り、また昭和30年代に比べて低下しているものの、歳入全体の33.8%を占めていたことに示されている。次に1973年のオイル

表7 法人税の市別比重

市名	1975 (昭和50) 年			1989 (平成1) 年		
	市税総額 (A)	市民税 法人分 (B)	B/A (%)	市税総額 (A)	市民税 法人分 (B)	B/A (%)
名古屋市	119,936,760	24,489,084	20.4	441,237,564	115,856,627	26.3
豊橋市	10,864,706	1,289,743	11.9	46,654,919	6,715,415	14.4
岡崎市	9,498,806	1,217,234	12.8	41,884,919	6,469,987	15.4
一宮市	6,717,674	851,749	12.7	26,720,300	4,166,838	15.6
瀬戸市	3,769,507	374,792	9.9	14,622,232	1,954,026	13.4
半田市	3,786,190	471,495	12.5	15,891,107	3,101,277	20.1
春日井市	7,120,136	814,841	11.4	33,444,687	5,573,831	16.7
豊川市	3,064,474	444,556	14.5	12,738,945	2,048,705	16.1
津島市	1,628,304	170,541	10.5	6,939,179	999,616	14.4
碧南市	3,066,363	285,342	9.3	13,337,097	2,650,974	19.9
刈谷市	5,803,722	1,338,147	23.1	24,160,955	6,039,016	25.0
豊田市	17,966,957	7,203,720	40.1	74,676,698	25,188,539	33.7
安城市	5,155,566	1,018,062	19.7	24,916,549	5,716,042	22.9
西尾市	3,571,621	616,711	17.3	14,429,350	2,724,732	18.9
蒲郡市	3,059,604	346,665	11.3	10,830,212	1,601,381	14.8
犬山市	2,131,515	263,309	12.4	9,483,300	1,866,613	19.7
常滑市	1,788,039	178,781	10.0	6,543,270	1,241,174	19.0
江南市	2,237,309	160,630	7.2	9,088,917	1,171,150	12.9
尾西市	1,431,398	167,520	11.7	5,761,386	976,513	16.9
小牧市	4,341,622	594,614	13.7	21,469,890	5,509,741	25.7
稲沢市	3,237,280	318,200	9.8	11,852,191	2,258,143	19.0
新城市	924,894	83,941	9.1	3,782,140	663,112	17.5
東海市	6,922,812	763,907	11.0	18,850,925	2,823,690	15.0
大府市	2,592,301	385,309	14.9	10,482,449	2,823,690	15.0
知多市	3,743,849	158,932	4.2	12,720,918	1,812,543	14.2
知立市	1,539,393	135,658	8.8	7,037,833	1,133,473	16.1
尾張旭市	1,635,015	175,307	10.7	8,292,599	1,054,694	12.7
高浜市	1,651,596	322,075	19.5	5,433,185	831,932	15.3
岩倉市	1,086,789	121,388	11.2	4,368,297	646,738	14.8
豊明市	1,439,102	133,110	9.2	7,322,456	787,432	10.7

【愛知県統計年鑑】より

ショックの影響を、72年と74年を比較することによってみると、トヨタ自動車による市税納入額は2億5313万円(4.1%)減じたにすぎなかった。しかし同社の納税額の過半を占める法人市民税は8億1125万円(26.6%)減、固定資産税が5億4583万円(40.3%)減と両者合せて市税総額61億円の22.1%分も減少した。ただその減少分をトヨタ自動車従業員の個人市民税、土地家屋固定資産税、電気ガス税などの増税分で補いえたので、全体として約2.5億分の減少ですんだのであった。幸いなことに不況期が短くて良

かったが、長びけば「悲劇的影響」を受けざるをえなかったはずで、「企業都市」の性格はまぎれもないことである⁴⁰⁾。

以下愛知県下各市の市民税に占める法人税収の比率を比べてみると、表7のように、1989(平成1)年でただ一つの豊田市が33.7%と30%台をこえている。1970(昭和45)年では豊田市は40%の高さであった。愛知県市部全体としては、法人税依存比率は1975年に13.4%、1989年に17.2%と3.8%分の増となっているなかで、さすがに豊田市は比率を低下させているものの、その

絶対値の大きさは群を抜いている。豊田市法人の多くはトヨタ自動車系であるから、市財政の多くが同社に依存していることは明らかである。全国的にも、その財政力指数は武蔵野市に次いで第二位と言われている。

(2) 生活基盤、街づくりの遅れ

大きな税収増にもかかわらず、豊田市は急速な都市化に起りがちな生活基盤不足が目立つ市であった。

第一に、トヨタ自工従業者偏重の都市就業者構造という偏りを抱えることになった。「都市本来の機能が商業やサービスを生産し、文化を育てる職業にあるとするなら、豊田市の、いわゆるブルーカラー部門のこの比率の高さは、豊田市がまさに工業基地であることを示すものであって、真に都市といえるかどうかには疑問のあるところといわざるを得ない」⁴¹⁾と指摘されていた。

第二に、住宅、下水道、幼児・義務教育施設、医療施設、交通網などの生活基盤の遅れが大きかったことである。「こうした激しい工業化の展開と都市化の波にさらされた結果、豊田市は成長のひずみに悩むところとなった。スプロールのかつ爆発的に進む工場立地と住宅用地開発に対して、道路や各種都市施設の整備拡充あるいは福祉行政の立ち遅れがみられた。」⁴²⁾「豊田市は25万都市に成長したが、市民病院がない。農協組織の経営する加茂病院、企業内病院ではあるが一般にも開放されているトヨタ病院が、古くから市民病院に替わるとしても、医療施設の不足はかくすべきもない」⁴³⁾と言われていた。

トヨタ自動車が街づくりにも注目しはじめたのはようやく近年になってからである。しかし企業と従業員が良き一市民として存在することが大切であり、行政に大きな影響力を行使することでないこと、言うまでもない。

(3) 企業による市民生活「丸抱え」

企業都市の大きな問題点は職場だけでなく、市民生活までが企業の影響（支配）下におかれてしまうことである。一つにトヨタ自動車の社

宅、病院、生協などの影響がある。これらはいずれも戦時あるいは戦後混乱期において余儀なくされた、従業員保護のための温情主義、あるいは企業一家主義にもとづいて発足、拡大したものである。企業一家主義では、他の多くの大企業と変わりなからうが、トヨタ自動車のばあいは、その社是（「トヨタ綱領」）の第一に「会社報国」が掲げられている）からも推定されるように、きわめて徹底していたことと、生協（市の四分の一の売上げを占める）や病院、図書館など地域社会にまで大きく関与してきたことが目立つ点であった。この点で経済力、社会安定度に比較にならない余裕のあった、前述の米国IBMが、企業城下町方式を排したことのあいだには、背景上のちがいがあつたことは指摘されておかねばならない。したがって問題は、会社側、また労組が、自身の発展とともに、生産工程そして地域生活において、従業員一人一人の自立自尊性を不断に高めるよう努力してきたか否かということになる。ところがトヨタの姿勢はその反対であり、それ故にマンモス的な企業発展を遂げたのであつた。

いま一つは、地域住民組織として、給与者連盟「ゆたか会」と称される、トヨタ労組を核にした市民組織が1970年代から活発化していることである。この「ゆたか会」は、豊田市をはじめ刈谷、安城、岡崎、知立、西尾、三好、天白、碧南、高浜などの西三河一帯で約20万人を組織化し、地域問題解決のために活動しようというもののだが、じっさいは住民運動を、トヨタ自動車系出身議員への陳情に止どめる役を果していると言われている。企業内、地域行政サービスだけでなく、住民運動においてまで特定政党、運動をおしつけることになれば、従業員あるいは個々の市民の自主性を経済権力のもとに圧迫するものとなる⁴⁴⁾。トヨタ自動車の社宅や寮は部外者の立入りを禁じる「一つの租界」を形成している⁴⁵⁾、豊田市は「悲しみの市」だ、などとルポラタージュで言われるのは⁴⁶⁾、トヨタ自動車、その関連地域の「前近代性」を示すものと言わねばならない。

(4) 企業都市の課題

しかし1980年代半ば、また1990年代に入ってトヨタ自動車はその生産方式とともに、地域社会でのあり方についても、大きな転換を余儀なくされていることは周知のとうりである。海外進出による現地での苦闘ぶりはともかく、地域づくりに参加したり、また地元で「挙母祭り」が復活していること、さらに労働力確保の困難化から、九州や北海道に新たに進出せざるをえなくなったことなどである。ここでは、労働力確保のための地方進出について一言しておきたい。これまでのトヨタ自動車の雇用、労働対策上のきわだった問題点は、毎年約二割にも達するような退職者が出ることであった。単純労働、過酷労働条件（ジャストインタイム、看板方式）とともに、「絶望工場」とさえ評価されてきたゆえんである。これでも順調に新規従業者を採用しえたのは、まじめ、従順な労働力を供給する周辺農村部、あるいは九州や北海道などの比較的貧困な地域が存在していたからである。しかしトヨタ自動車は、毎年2割もの新入従業者が1年後に退職していったことの意味を、ずっと以前から真剣に考えるべきであったろう。それは、初代豊田喜一郎社長の「従業員との一体」精神にも反することではなかったか。

そのツケが、ようやく1980年代の本格的な労働力不足のなかで顕在化しはじめたということである。自動車組立工業が、「3K労働」だと若者にみなされるようになり、西三河地域での労働力確保が不可能になってきたのである。その打開策としてとられたのが、1989年から九州、東北、北海道での分工場設立を凶ることであった。余儀ない「三河モノロー主義」の放棄に他ならない。九州工場（福岡県鞍手郡宮田町）は1992年12月に稼働開始、従業員は当面1300人、93年秋ごろには2300人、年産20万台の予定と言われている⁴⁷⁾。現地出身者の転居希望者が数倍と高かったことや、地元の期待をみると、遅きに失したとはいえ、余儀なくされての転換だったことは、企業の本性を示すものとして教訓的であろう。

五 東海圏地域構造の変容と課題

臨海部重化学工業の誘導立地は、臨海部と名古屋都市圏の中枢部における産業構造の高度化、あるいは伝来的地域産業との二重構造化をおし進めるとともに、社会構造全体の大都市化をも促進するものであった。すなわち、「巨大な資本と合理的経営を特徴とする重化学工業化は、地場資源型工業中心の産業基盤を再編した。再編の様相は、それまでの産業基盤がどのように重化学工業化と対抗関係をもち、受け入れたかにより異なったが、多くは重化学工業化の経済論理に従属したのである。都市化は、この工業化の二重構造に対抗して進展したとみることができる。家内工業的労働者に加え、さまざまな事業所規模・業種のブルーカラー、ホワイトカラー層が増大し、都市は労働者諸階層が、それぞれの利害関心にもとづいて生活する、葛藤の場となった」⁴⁸⁾とされていた。

しかし、このような名古屋都市部の重化学工業化あるいは都市化は、高度経済成長期も半ばごろに達すると、次第に都市問題（住宅、土地、公害などの生活基盤・環境の悪化）を累積させることになり、これが中心部の人口、産業の空洞化、いわゆるインナーシティ問題をひき起こすことになる。名古屋市のインナーシティ現象は、ほぼ1965（昭和40）年から1970（昭和45）年において、東区、中区、熱田区などにおいて生じはじめ、1975（昭和50）年ごろには名古屋市の多くの区部（千種、東、西、中村、中、昭和、瑞穂、熱田、南区など）でも見られるようになり、以後もその傾向が続いている（表8参照）。第一次オイルショック（1973年）前後から、あるいは高度経済成長による都市過密化とともに、インナーシティ問題が生じていることは偶然ではないであろう。

産業経済の高度化、伝来産業との二重化、それへの圧迫、サービス経済化、それに加えて都市問題の累積などによる都心部の空洞化は、都心部地域から周辺部への人口、工場などの分散が生ずることでもある。このようにして、産業、人口の大都市部から周縁近郊部への分散、それ

表8 名古屋市におけるインナーシティの状況

	1965 (昭和40) 年	1975 (昭和50) 年	1985 (昭和60) 年	1989 (平成1) 年
千種区	189,673人	166,837 (△) 人	163,762 (△) 人	162,795 (△) 人
東区	90,131	70,046 (△)	71,506	68,617 (△)
北区	176,650	179,266	175,827 (△)	169,412 (△)
西区	162,621	151,348 (△)	144,032 (△)	140,439 (△)
中村区	199,685	163,978 (△)	153,126 (△)	144,767 (△)
中区	103,099	66,562 (△)	67,278	67,292
昭和区	164,486	112,912 (△)	108,434 (△)	101,798 (△)
瑞穂区	135,308	120,679 (△)	115,122 (△)	109,995 (△)
熱田区	89,574	65,553 (△)	65,021 (△)	63,873 (△)
中川区	171,287	191,450	193,004	192,951 (△)
港区	113,575	132,148	140,956	143,621
南区	186,755	163,768 (△)	162,968 (△)	156,065 (△)
守山区	79,469	133,953	139,824	140,022
緑区	73,117	145,872	159,555	171,915
名東区	—	—	142,146	145,139
天白区	—	—	113,820	122,590
名古屋市計	1,935,430	2,087,902	2,116,381	2,101,291 (△)

【愛知県統計書】より、△は対前期減少を示す。

表9 名古屋市産業（中分類）別従業者数推移（人、%）

	1966 (昭和41) 年	1975 (昭和50) 年	1986 (昭和61) 年
農業	378(0.4)	1,308(0.1)	511(0.0)
鉱業	218(0.2)	93(0.0)	46(0.0)
建設業	74,358(7.5)	96,733(8.6)	100,998(7.6)
製造業	356,414(35.7)	299,917(26.7)	267,753(20.0)
卸売業、小売業	326,173(32.7)	430,403(38.4)	502,627(37.6)
金融、保険業	43,213(4.3)	47,756(4.3)	54,174(4.1)
不動産業	10,670(1.1)	15,952(1.4)	21,309(1.6)
運輸通信業	63,231(6.3)	67,546(6.0)	99,916(7.5)
電気、ガス、水道費	5,905(0.6)	7,528(0.7)	11,285(0.8)
サービス業	116,909(11.7)	154,537(13.8)	277,541(20.8)
全産業	997,516(100.0)	1,121,812(100.0)	1,336,200(100.0)

総理府統計局【事業所統計調査報告】（該当年版特）より算出

- (1) 従業者数は事業所従業者である。
- (2) 昭和61年度では、公務が独自に抽出されているが、ここでは省いている。
- (3) 数値は民営部門のみである。

に遠隔地からの、この大都市周縁部への集中が合わさって、いわゆる大都市のドーナツ化（分散的集中、外延的膨脹）が生ずるのである。

以下、東海圏の地域（都市、農村）構造の変化の様子をとりあげる。まず産業、人口の集中的分散のありさまとを、主にその原因の面から、すなわち第一に、名古屋市、愛知県の産業構造の変化、第二に、東海圏内での地価の相違の面

からみる。次に地域開発・インフラ整備の特徴をとり上げることにする。この東海圏インフラ整備にかんしては、今後重視されるべき課題について触れることにしたい。

I 地域構造変容の原因

- (1) 名古屋市、愛知県の産業・就業構造の変化

表10 名古屋市製造業事業所数と従業者数推移

	1966 (昭和41) 年		1975 (昭和50) 年		1986 (昭和61) 年	
	事務所数	従業者数	事務所数	従業者数	事務所数	従業者数
全 体	19,220	357,339	20,861	300,615	10,780	223,666
食 料 品 ・ た ば こ 製 造 業	1,937	29,030	1,663	23,893	905	21,902
繊維工業 (衣服・その他の繊維製品を除く)	1,138	27,310	1,009	17,542	493	7,842
衣服・その他の繊維製品製造業	1,263	12,625	1,530	13,451	621	9,253
木材・木製品製造業 (家具を除く)	1,599	22,685	1,201	12,893	468	5,503
家具・装備品製造業	1,760	11,657	1,691	10,517	556	6,717
パルプ・紙・紙加工品製造業	740	9,342	747	6,860	355	5,374
出版・印刷・同関連産業	1,118	18,189	1,655	19,682	1,273	21,696
化 学 工 業	238	17,721	246	10,773	164	8,123
石油製品・石炭製品製造業	25	955	17	261	16	492
ゴ ム 製 品 製 造 業	141	3,442	223	3,248	142	2,736
なめしかわ・同製品・毛皮製造業	385	1,969	250	2,357	86	1,254
窯業・土石製品製造業	494	21,664	437	14,898	233	8,460
鉄 鋼 業	313	15,302	374	12,070	262	7,741
非鉄金属製造業	157	7,261	170	7,262	99	3,647
金属製品製造業	2,628	34,318	3,179	28,741	1,597	23,415
一般機械器具製造業	2,200	48,240	2,724	40,059	1,839	32,263
電気機械器具製造業	455	16,496	624	19,976	553	18,946
輸送用機械器具製造業	926	36,932	1,193	36,567	560	29,374
精密機械器具製造業	221	7,295	232	5,569	143	4,142
武 器 製 造 業	—	—	—	—	—	—
そ の 他 の 製 造 業	1,481	14,152	1,696	13,996	415	4,786

総理府統計局『事業所統計調査報告』(当該年度版)より

名古屋市のばあいを、表9でみよう。それによれば、何といても製造業の激減ぶりが目立つ。1966 (昭和41)年と1989 (平成1)年を比べると、就業者構成比重は、35.7%から20.0%へと約16%も低下しているのである。それとは対象的に、サービス業が11.7%から20.8%へとほぼ9%、また卸・小売業が32.7%から37.6%へとほぼ5%増大し、この二部門が、製造業の低下にとって替わっていることがわかる。

そこで表10により名古屋市製造業従業者数の推移をみると、まず伝統的中心産業であった繊維は、1966 (昭和41)年に2万7310人だったものが、1986 (昭和61)年には7842人と三分の一から四分の一への大激減となっている。同じく伝統産業である木材・木製品 (家具を除く)も、それぞれ2万2685人から5503人へと四分の一への大激減である。窯業・土石も大きな減少である。次に重化学素材型では、鉄鋼が1966年に1万5302人だったものが、1986年には7741人とおよ

そ半減、また非鉄金属でも1966年に7261人だったものが1986年には3649人とこれまた半減となっていて、第三節で述べたことを裏づけている。

重化学加工型のばあいはやや複雑で、金属製品、一般機械器具、精密機械器具が確実に低下している。たとえば一般機械器具では、1966年に4万8240人だったものが、1975年には4万59人へと20.0%の減、1986年には3万2263人へと1966年に比べて33.1%の減少である。輸送用機械器具は1966年の3万6932人から1986年の3万2263人へと12.6%の減少となっている。ただ電気機械器具は、1966年には1万6496人だったものが、1986年には1万8946人へと14.9%の増大となっていることがわかる。

以上第一に、衣服、木材、窯業・土石などの地場産業従業者が大激減していること、第二に、鉄鋼、非鉄などの重化学素材型もやはり大きく激減していること、第三に、重化学加工型では

表11 愛知県産業大分類別事業所数、従業者数推移

	1966 (昭和41) 年		1975 (昭和50) 年		1986 (昭和61) 年	
	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数	事業所数	従業者数
農林水産業	295(0.0)	2,803(1.3)	520(0.2)	5,120(0.2)	379(0.1)	2,534(0.1)
鉱業	423(0.2)	4,188(0.2)	289(0.9)	2,309(1.0)	193(0.1)	1,436(0.7)
建設業	11,236(4.8)	137,382(6.4)	18,388(6.1)	193,577(7.2)	26,999(7.3)	195,462(9.7)
製造業	54,091(23.0)	963,010(45.1)	64,069(21.1)	1,007,786(37.6)	70,501(18.9)	721,169(35.6)
卸売業、小売業	109,130(46.3)	516,650(24.2)	139,932(46.2)	719,144(26.8)	166,687(44.8)	488,204(24.1)
金融、保険業	2,716(1.2)	69,934(3.0)	3,190(1.1)	74,837(2.8)	4,683(1.3)	42,661(2.1)
不動産業	5,698(2.4)	14,708(1.0)	9,439(3.1)	25,069(0.9)	12,614(3.4)	22,133(1.1)
運輸通信業	5,228(2.2)	146,334(7.0)	6,194(2.0)	166,041(6.2)	8,268(2.2)	165,363(8.2)
電気、ガス、水道業	503(0.2)	14,261(1.0)	426(0.1)	18,487(0.7)	380(0.1)	17,681(0.9)
サービス業	464,999(20.0)	275,702(12.9)	59,198(19.5)	400,354(14.9)	80,229(21.5)	306,714(15.2)
公務	—	—	1,326(0.4)	6,640(2.5)	1,360(0.4)	60,221(3.0)
全産業	2,357,228(100.0)	213,997(100.0)	302,967(100.0)	2,679,132(100.0)	372,293(100.0)	202,357(100.0)

総理府統計局「事業所統計調査報告」(当該年度特)より算出

電気機械器具を除いて、低下傾向であることが確認された。

こうした名古屋市内の多くの中心的な製造業部門就業者の大幅低下は、二度のオイルショックを契機として統廃合、技術革新(合理化による大量生産方式の徹底)、大量の人べらしをくり返しなが実現されたものである。その結果は、第一に、産業・就業構造的にみて、ここから排出された労働力がサービス(販売など)部内や流通部内に転用され、名古屋市のサービス化、ソフト化、ホワイトカラー化が拡大したということである。その激変の過程は、過剰労働力の買いたたき、パート化、労働分配率の低下、長労働時間化、労働強化など一体化のものだと想定されよう。言うまでもなく、この「都市経済の高度化」では、東京圏、大阪圏などを中心とした全国動向と変わることはない。

第二は、地域的にみて、これらの過剰労働力の排出が、名古屋市周縁部の内陸部の人口を拡散させる一契機となった、ということである。そのさい、たとえば、岐阜県の名古屋市30~40 km圏での加工型産業の新立地・発展が、名古屋市内からの労働力移転を容易にしたということである。このような産業・就業構造、地域的要因が名古屋市の人口空洞化(インナーシティ問題、周縁部への人口・産業の外延的膨

張、集中的分散)の重要な一契機となったのである。

次に愛知県の産業別就業者数の維持を表11でみよう。それによると、製造業は1961(昭和41)年に45.1%だったものが、1975(昭和50)年には37.6%へ、1986(昭和60)年には35.6%へと20年間で約10%低下している。しかし低下のていどは、名古屋市にくらべると5%ほど緩慢なことがわかる。緩慢だった原因には、名古屋市内から県内周辺地域への工場拡散もあるし、また新たな県内内陸部加工組立型企業の立地ということもあったであろう。それにとって替るサービス業は、1966年に12.9%、1975年に14.9%、1986年には15.2%と名古屋市のばあいに比べてずっと緩慢な増大でしかない。卸・小売業の増大ぶりについても、同様に緩慢である。むしろ建設業の6.4%から7.2%へ、さらに9.7%への増大が目立つぐらいである。

いずれにせよ大都市圏である愛知県といえども、郡部を考慮に入れると、核都市名古屋より産業構造変化のていどは、はるかに緩やかであることがわかる。製造業のばあい、その比重低下を緩和する要因として、内陸部加工組立産業立地の増大傾向が注目されよう。

前節のトヨタ自動車の個所で指摘したように、同社の拡大は、地域的には周辺市町への部

表12 1985（昭和60）年 都道府県別、用途別地価平均価格

（単位：円／㎡）

	準工業地		工業地		商業地		住宅地		全地域	
	地点数	平均価格	地点数	平均価格	地点数	平均価格	地点数	平均価格	地点数	平均価格
愛知県	84	90,800	28	57,900	194	307,700	585	97,200	1,049	125,400
岐阜県	31	67,500	17	19,200	65	184,300	212	49,700	514	55,100
三重県	15	64,200	8	26,500	74	105,600	258	475	44,200	

国土庁『昭和61年度国土利用白書』（152-153ページ）より

品工場の分散的立地化、あるいは第一次産業就業者の通勤者化への変動にほかならず、こうした動向が中京経済圏の拡大、都市化の拡大に役立ってきたことは確かなことである。

（2）東海圏の地価水準の相違

名古屋市、愛知県から周辺の岐阜県、三重県への産業、人口の分散が生ずる一原因として、地価の相違があることも確かである。そこで、バブル経済の契機を作ったG5の年である1985（昭和60）年における東海三県における工業地、住宅地などの土地価格をみておこう。

表11のように、工業地において愛知県は、5万7900円／㎡、岐阜県1万8200円／㎡で、約3倍、三重県は2万6500円／㎡で約2.2倍であり、住宅地では愛知県が9万7200円／㎡で、岐阜県の4万9700円／㎡の約2倍、三重県の3万8400円／㎡の約2.5倍である。岐阜県の主要工業（平野）地域は、名古屋市中心部からおよそ30～40km地点にあるから、工業地で約3倍、準工業地で約1.3倍の地価の相違は、名古屋市ないし愛知県の既存工場の分散かもしくは、新たな内陸型企業が立地するばあいは地価の安い岐阜県を選定することの有力な根拠をなすにちがいない。住宅地でも岐阜県は、愛知県のおよそ半分程度だから、仮に通勤可能な条件が交通面などで整えば、岐阜県側へ転居することが可能となる。高度経済成長期以来、愛知県春日井市、尾張旭日市、岐阜県各務原市、可児市などの団地に大量の人口分散が生じたことの主な理由が、宅地地価のちがいによるものであったことは明らかである。岐阜県各務原市、可児市などの例については、別にとり上げた。

II 東海圏地域開発・インフラ整備の問題点と課題

（1）東海圏地域開発の問題点

東海圏、中部圏の開発についての政財官の主流的な考えは、およそ次のようなものであったといえよう⁴⁹⁾。

第一は、三大都市圏の一角としての座を保たねばならないとする志向である。そのことは、戦後の復興期から高度経済成長期にかけて実現された伊勢湾開発、重化学工業化や今日の産業首都論、中部新空港建設構想などをみればよくわかる。この志向性は、東西の余りの強さという戦前からの事情にもよるが、首都圏一極集中化のなかで、名古屋圏が東京の「300kmの端っこ」に転化しかねなくなってきた今日では、いっそう強いものがあるろう。

第二は、名古屋市、愛知県を中心とした広域開発論である。このために、半径40～50km圏が広域行政圏として設定されることになる。1981年に提起された東海環状テクノベルト論がそのシンボリックな開発論であり、現在続行中の東海環状道路がその主要開発項目である。

国際化ともからんだ中部国際新空港もこの文脈上にある。これは、第六次愛知県地方計画（愛知県21世紀計画、平成元年策定）において、東海地域開発プランの目玉である名古屋中心80～100km圏の「新伊勢湾都市圏」構想として展開されている。がいしてこうした大規模プロジェクトが、中心事業として設定されることになる。

第三に、こうした三大都市圏論、三県一体的広域開発論の基底に「産業首都」論がおかれていることである。日本を代表するトヨタ自動車、伝統的な地場産業があずかっていることは言う

までもないが、ただこの「産業首都」には、ハイテク関連産業が大変に脆弱なことが問題点としてある。

以上のような東海開発論に対して、遠藤宏一氏は、次のように批判されている。①これまでの決算書ぬきのバラ色の構想のくり返し（桃花台地開発の失敗や、第二次総合開発計画での中京広域都市圏構想以来の諸計画との異同をはっきりさせないこと）、②東京、大阪圏に比べての「開発余力」論に立つ旧態いぜんたる都市経済の量的成長、外延的拡大「願望」構想、そのリアリティの欠如、③高速道路、新空港などの財政難軽視に立つ採算性楽観論、名古屋圏はせいぜい30kmまでである、④画一的イベント主義（1988年の岐阜中部未来博、89年名古屋のデザイン博、各市のコンベンション都市化構想など）、⑤中心企業の首都圏移転（ヤマザキマザック、リンナイ、天野製薬など）とハイテク産業の弱さ、など8点である⁵⁰⁾。

そのうえで遠藤氏は、「第三位都市圏」のたんなる主観的、他力依存的復権願望でもなく、また「東京300キロの端っこ」論に立つ名古屋イコール東京圏論でもなく、「オリジナルな内発的発展」論の必要性を指摘されている。私自身もこの「オリジナル的発展」論に立ち、中京大都市圏はせいぜい30kmまでだという遠藤氏の③、それに④を重視したい。④の画一的イベント論批判は、とくに東海環状道路の完成が、もともと多核的、多層的な都市帯を形成してきた中京地域⁵¹⁾が、これによって没個性的、画一的な都市帯に転化してはならないこと、そうでなくいっそう個性的（歴史的、文化的）な都市づくりが必要だとの意味でもあろう。

そこで③にかんして考えてみよう。それはすなわち、「巨大な田舎」として、このことこそが東京、大阪に比べての名古屋都市圏のメリットをなしうる（デメリットの方が多いと受けとられているのが現状であろうが）と考えるからである。換言すれば、中京都市圏に「ゆとりと美観の備わった居住空間」を新設するか再構築する余地が十分にあり、これが来世紀に向けての、東海地域の重要な課題にならねばならない、す

なわちたんなる巨大プロジェクトだけでなく、生活環境の基礎をなす住宅と居住環境にもっと注目すること、換言すれば地方自治体の住宅政策を今後特に重視すべきだと思うのである。

(2) 自治体住宅政策の重要性

現代日本の大都市圏の大きな課題の一つが、ゆとりと美観を備えた街づくりにあり、その基本をなすのが居住環境の整備であることについては、疑いを入れなくてであろう。そこで、本稿のしめくりとして、ゆとりある居住環境整備の中心を担うものとして、公共住宅供給政策、あるいは公営住宅の建設の重要性を指摘しておきたい。

今日「自治体住宅政策」がとくに重要視されるようになったのは、1980年代半ばからの首都圏一極集中による地価騰貴のため、巨大都市東京とその周辺地域において、国家によるこれまでの公共住宅政策が作動しえなくなったことによる⁵²⁾。しかし、もっとさかのぼって、大都市化、スプロール化が無計画におし進められ、ゆとりと美観にうらづけられた住宅政策がきわめて貧弱なままに現在に至った、という背景がある。首都圏とは比較にならないにせよ、名古屋市内とそのごく周辺部でも人口密度がたかく、名古屋市内ではすでに昭和40年代後半から、インナーシティ問題が生じていたことは先に触れたところである。分散地は愛知県内の春日井市や尾張旭市であったり、岐阜県の各務原市や可児市であったが、ほとんどは民間デベロッパーにまかされ、公共住宅（公営、公団、公社住宅、とくにその中心となるべき公営住宅）はとるに足りなかったというのが実態であったらう。

東海圏は、名古屋30kmまでだというのは確かなことであるから、30～40km圏の中山間地、平野部にゆとりある居住空間をきつめる可能性が大きい、ということである（30km以内の可能性を排除しない）。「受け皿」となるべき名古屋大都市周辺部の愛知県内、あるいは岐阜県、三重県の公共住宅に対する姿勢としては、本間義人氏によって紹介されている埼玉県のような方針が参考となりうる。

「それ（公営住宅政策）は公営住宅の新規供給が行き詰まっているのを踏まえて、新規供給促進の方策を検討すると同時に、現存する公営住宅のストックを活用する観点から、空家を含めて入居者の選考方法を合理化することにより、緊急に住宅援助を必要としている住宅困窮者に対して順次、的確に入居を保障する施策などである。その眼目は（イ）コミュニティづくりの一環として、都市計画と整合した住宅政策、（ロ）社会福祉政策の一環としての、社会的にハンディを負った世帯のための対策としての住宅政策、（ハ）大都市問題としての住宅政策、にあった。ここでとくに福祉と環境に着目した住宅政策が展開されようとしていたことは、90年代における住宅政策の目標が先取りされている点において注目していいだろう。そうした展望に立って、公営住宅に関しては、

(1) 公営住宅の供給対象を的確に把握するための方策として、市町村ごとに入居希望者の申告登録制度を実施する。

(2) 公営住宅の入居者選考方法を改善するための方策として、その申告登録簿を活用し、社会的ハンディを負っている人などを優先入居させる方法に切り替える。

(3) 公営住宅の新規供給を促進する具体的方策を検討する。

の3つの施策を重点的に実施することになる。この中の申告登録制度は、それまで一般的であった一括抽選方式からの大転換である。⁵³⁾

本間氏は、上述のような公共住宅が国家、自治体の住宅政策のシビルミニマムとして、「自宅および敷地の規模、質、環境条件、コミュニティ施設、家賃など」を踏まえた建設であるべきこと、また「公共住宅政策として望まれるのは、住宅困窮の世帯構成に見合った入居、公正な市場家賃ベースとした応能応益家賃、世帯構成の変化に伴う住み替え」などが必要であり、これらのために「住宅政策における地方分権」が必要であることを強調されている⁵⁴⁾。

本間氏の議論は、一極集中下の東京都世田谷区、杉並区、それに首都圏の一環としての埼玉県などを具体的対象にしてのことであるから、

同列に論ずることはできないまでも、長期的には、どの大都市圏にも妥当するものである。そうした視点から中京大都市圏に該当する岐阜県平野部の公営住宅についてみておこう。1988(昭和63)年において、岐阜県には55万6000の住宅がある(55万8000世帯、世帯人員200万640人)が、そのうち公営(公営の借家)はわずか1万8100戸で、3.3%にすぎない。公共がかかわるものでは、他に公団、公社住宅が6100戸(1.1%)であとはすべて民間住宅である⁵⁵⁾。県下で1万8100戸といえば、県下99市町村平均でわずか180戸でいどにすぎない。このうち中京大都市圏に属する(政府統計では名古屋市から半径50km圏)全市町の公営住宅数をもう少し具体的にみておこう⁵⁶⁾。所有関係別世帯数(1986年度)において、県下14全市部では、公営借家は1万5329戸で全戸数の4.3%、郡部では7618戸で4.0%、県全体で2万2947戸で4.2%となっている。このうち県都の岐阜市では表13のように4513戸で3.7%、大垣市は1929戸で4.6%であるが、県下でもっとも人口増の激しかった可見市はわずか282戸で1.6%、美濃加茂市は281戸で2.6%にすぎない。各務原市は2080戸、6.2%と高い方である。名古屋大都市圏にありながら、市、町営住宅が数パーセントにもならないのは、じっさいにはほとんどそれが無きにひとしかったことを示している。しかもわずかな市営住宅が老朽化したり、面積も民間持家に比べてずっと狭い。例えば美濃加茂市営住宅は、1975年には246戸あったが、1世帯当り畳数は持家のばあい40.7畳であったのに対し、公営住宅はわずかに12.4畳と三分の一にも満たないでいどであった⁵⁷⁾。

表12に示されている中京大都市圏に属する県下各町のなかには、これが大都市圏かと思えるほどの人口密度の少ないところがあり(別稿で触れたことがあるが、例えば安八郡墨俣町は実際は過疎の町である⁵⁸⁾)、県、国の補助もえて名古屋通勤圏としての居住条件を整えることが望ましい。大垣市などの都市部となるとさすがに地価も高いが、それでも東京圏はもとより、関西圏に比べても比較にならないほど「過疎」的であることを日常生活を通して実感している。

表13 中京大都市圏における岐阜圏域の公営住宅比率

市 町	公営住宅数	全住宅に 対する率	市 町	公営住宅数	全住宅に 対する率
岐 阜 市	4,513	3.7%	安 八 郡		
大 垣 市	1,929	4.6	神 戸 町	233	4.6%
多 治 見 市	621	3.3	輪之内町	—	—
瑞 浪 市	709	7.1	安 八 町	24	0.7
羽 島 市	138	0.9	墨 俣 町	98	7.2
恵 那 市	528	5.6	揖 斐 郡		
美濃加茂市	281	2.6	池 田 町	239	4.6
土 岐 市	845	4.9	本 巢 郡		
各務原市	2,080	6.2	北 方 町	1,012	23.6
可 児 市	282	1.6	穂 積 町	90	4.8
羽 島 郡			巢 南 町	192	9.2
川 島 町	—	—	真 正 町	81	3.5
岐 南 町	63	1.2	加 茂 郡		
笠 松 町	102	1.7	坂 祝 町	16	0.7
柳 津 町	—	—	川 辺 町	142	5.4
海 津 郡			八 百 津 町	263	6.7
海 津 町	37	1.2	可 児 郡		
平 田 町	108	5.5	御 嵩 町	280	6.1
南 濃 町	124	2.9	兼 山 町	139	24.3
養 老 郡			土 岐 郡		
養 老 町	271	3.5	笠 原 町	366	10.5
不 破 郡					
垂 井 町	519	7.4			
関ヶ原町	192	7.5			

岐阜県市町村振興協会『市町村の現況』（平成元年）より

なお岐阜県第三次総合開発計画（三次総、1978年策定、1977-1985の9ヵ年計画）では、公営住宅は7000戸と予定されていた。1年平均でわずか700戸である。四次総（1984年策定、1984年-1995年の12ヵ年計画）では、「低廉な家賃による良質な公的賃貸住宅を建設するため、公営住宅の建設を進めるとともに、公団等の賃貸住宅の建設を促進する」⁵⁹⁾、「ゆとりある居住空間を確保するため宅地水準の向上、庭付き住宅の供給とともに、住宅緑地等住宅環境の向上などを促進する」⁶⁰⁾とされていた。しかし公営住宅建設計画は2500戸（うち県営660戸、市町村営1840戸）で、1ヵ年平均わずか208戸と三次総を下回っている。また四次総によれば、民間、公営合わせた平均居住水準は、例えば4人家族で3LDK、57.0㎡（34.5畳）、住宅面積100㎡と想定されて

いる⁶¹⁾。これだけの経済大国でも、土地などの条件に恵まれた地方圏ですら、わずか100㎡でいどの想定しかできない状況だということである。公営住宅を先導役として面積を広げることが求められている。それを一つの突破口とすべきである。

ま と め

高度経済成長期以来の開発政策上の特質をなしていた、外発的開発方式が典型的にみられた伊勢湾臨海部重化学工業立地と、それとは異なった内容であるが、特定地域・企業至上主義によって巨大化した愛知県トヨタ自動車の例をとって、その発展、変容、矛盾のありさまを検討した。特定地域にマイナスコストを押しつけ

たり、特定企業に支配される地域づくりでなく、地元の良き一市民として共存する方向へ転換することが、今日強く求められている。この地元化、内発的開発化によって、全国的にも、またグローバル的にも共存的な発展が期待されるであろう。東海地域の今後については、「産業首都」としてだけでなく、その空間的メリットを生かした、個性（歴史、文化）に裏づけられた、公共・公営住宅政策を基礎にしたゆとりある居住環境の整備を、地道に促進していくことが望まれるであろう。

- 1) 拙稿「先端的産業立地下の地域経済・地方財政の視点」(岐経大『地域経済』第7集, 1987年)
- 2) 奥井復太郎『現代大都市論』(有斐閣, 昭和15年), 緒論より。
- 3) 奥井, 同上書, 緒論より。
- 4) 奥井, 同上書, 646, 660ページ。
- 5) 奥井, 同上書, 660ページ。
- 6) 奥井, 同上書, 645ページ。
- 7) 以上のように「事業所統計調査報告」では、名古屋圏を半径50kmと設定しているが、自治体問題研究所編『都市圏の構造と課題(名古屋都市圏)』では、その第1章で、通勤通学圏を基本指標として半径30kmが妥当だとの立場をとっている。
- 8) 島恭彦著作集第四巻『地域論』(有斐閣, 昭和58年)所収の「地域開発の現代的意義」参照。
- 9) (9) 祖田修『西ドイツの地域計画』(大明堂, 昭和59年), 87ページ。
- 10) 祖田, 同上書のとくに1, 4, 8, 10章を参照。
- 11) 安藤誠一『地方の経済学』(日本経済新聞社, 昭和61年)50-53ページ, 鎌田慧『六ヶ所村の記録 上下』(岩波書店, 1991年)参照。
- 12) 以下の東海圏における産業技術的特性については、主に鶴田忠生『自動車王国前史』(中部経済新聞社, 昭和57年)を参照した。
- 13) 地方財務協会『行政投資』(平成元年)35ページ。
- 14) 山本正雄編『日本の工業地帯』(岩波書店, 昭和34年)99-102ページ参照。
- 15) 経企庁調査局編『地域経済構造の新展開』(昭和59年)における分類方法にもとづいた(同書87ページ)。「重化学工業加工型」の分類も同様である。
- 16) 重化学工業素材型と加工組立型の二極分化については柿本国弘, 福島利夫他編『現代日本経済論』(青木書店, 1988年)第1, 5章を参照。
- 17) 福武直編『地域開発の構想と現実』(東京大学出版会, 1965年)第1章。
- 18) 福武, 同上編著, 8ページ。
- 19) 以上, 福武, 同上, 11-14ページ。
- 20) 以上, 福武, 同上, 39-40ページ。
- 21) 以上, 福武, 同上, 第2章の39-40ページ。
- 22) 以上, 福武, 同上, 第3章の75-83ページ。
- 23) 遠藤宏一『地域開発の経済学』(大月書店, 1985年)第2章より。
- 24) 昇秀樹「転機に立つ四日市」(『新しい地域社会づくり』ぎょうせい, 昭和57年所収)283ページより。
- 25) 同上, 昇論文, 282-284ページより。
- 26) 四日市公害裁判(判決)からちょうど20年目の1992年7月現在, 同市の公害認定病患者は777人で, 3割弱の217人が塩浜地区に在住している。平均年齢が54才と高齢化するなかで、「かけ込み寺」であった県立塩浜病院が老朽化のため, 2年後に5km離れた山手に移転予定で, 患者は困る一方と報ぜられている(『岐阜新聞』1992年7月24日付)。
- 27) 製鉄企業都市東海市については, 大坂健『都市財政構造の変容』(東京市政調査会, 1991年)に詳しい。以下同書を主に参照。
- 28) 以上は山本正雄編『日本の工業地帯』(第二版)(岩波書店, 1965年)101-103ページより。
- 29) 30) 以上大坂, 前掲書第一部IIより。
- 31) 『日本経済新聞』(1991年2月18日付)より。
- 32) 前掲, 大坂著, 104-105ページ。なお名古屋臨海地域は, オイルショック, バブル経済後においてその役割を大きく変化させつつある。伊勢湾地域各市町村の様相の変化については, 鈴木誠「伊勢湾沿岸地域におけるウォーターフロント開発計画の現状と課題」(岐経大『地域経済』第12集, 1992年)参照。
- 33) 拙稿「内陸部加工組立産業および土地開発と地方行政(1)(2)」(『岐阜経済大学論集』1992年12月, 3月)
- 34) 詳しくは『豊田市史 四』(昭和52年)244-249ページ参照。
- 35) 同上『豊田市史 四』522-524ページ。
- 36) 牧野由郎他編著『東海社会論』(東信堂, 1986年)80ページ。
- 37) 前掲『豊田市史 四』223-224ページ。
- 38) 以上, 都丸泰助他編『トヨタと地域社会』(大月書店, 1987年)122-127ページ, 社史編集委員会『トヨタ自動車20年史』(昭和33年)599-604ページなどを参照。関連して鎌田慧氏は, 元町, 上郷, 高岡, 三好, 堤, 明知などの諸工場の1220平方メートル(370万坪)に達する用地の買収にさいして, トヨタ自工の担当者が, 「われわれは常に土地を安く買って来た, と自負している」そのための手法として, 虎の威型, 市長, 町長, 議員など, 地元の有力者から説得してもらったり方」をあげていることを紹介している。またトヨタ自動車の国策性にかんして, 1947年に復興金融公庫が設立されたさい, 自動車工業への融資がその第一号とされたが, トヨタ自動車は翌年11月現在の借入金のうち63.7%が復金によって占められたことを指摘している(以上同氏『自動車絶望工場』講談社文庫, 279-280ページ)。

- 39) 内橋克人『尊敬おく能わざる企業』（光文社、1991年）94-101ページ参照。なおトヨタ自動車の「前近代性」批判については、都丸他編、前掲『トヨタと地域社会』の終章をも参照。
- 40) 以上、前掲『豊田市史 四』715-1718ページ参照。
- 41) 42) 43) 前掲『豊田市史 四』289, 613, 726ページ。
- 44) トヨタには地域版の「ゆたか会」の他に、下請企業対象の精豊会、栄豊会、養成工対象の豊養会、高校卒業生対象の豊生会、自衛隊出身者対象の豊栄会、臨時工対象の豊隆会、大卒対象の豊進会、その他豊泉会、豊輝会などがあると言われている。鎌田、前掲『自動車絶望工場』259ページ。
- 45) 鎌田慧『トヨタ日と日産』（講談社文庫、1992年）68ページ。
- 46) 鎌田、前掲『自動車絶望工場』281ページ。
- 47) 『岐阜新聞』1992年12月19日、20日、23日付より。
- 48) 牧野他編、前掲『東海社会論』115ページ。
- 49) 以下は前掲自治体問題研究所編『都市圏の構造と課題』8章参照。
- 50) 同上著、158-166ページ。
- 51) 同上著、133ページ。
- 52) 本間義人『自治体住宅政策の検討』（日本経済評論社、1992年）5ページ。
- 53) 本間、同上著、44ページ。
- 54) 以上、本間、同上書の終章参照。
- 55) 『岐阜県統計書（平成2年度）』より。
- 56) 岐阜県市町村振興協会『市町村の現況』（平成元年）より。
- 57) 『美濃加茂市第二次総合計画』（昭和56年）89ページ。
- 58) 拙稿『「ふるさと創生」と地域総合整備事業』（岐阜県経済大論集、1991年3月）。
- 59) 60) 『岐阜県第四次総合計画』135, 136ページ。
- 61) 同上『岐阜県第四次総合計画』136ページ。