

重化学工業化時代の大都市沿岸開発

— 桑原幹根愛知県政の名古屋南部
重化学工業化政策を素材として —

鈴木 誠

はじめに

- 第1章 朝鮮特需と臨海工業地帯分散構想
 - 1-1. 朝鮮特需と既存工業地帯の蘇生
 - 1-2. 重化学工業生産の隘路打開と臨海工業地帯分散構想
 - 第2章 名古屋南部臨海工業地帯の形成史
 - 2-1. 中部経済連合会の製鉄所誘致計画
— 佐伯卯四郎の製鉄所誘致運動 —
 - 2-2. 桑原愛知県政の重化学工業化計画
 - 第3章 名古屋南部臨海工業地帯の造成段階
 - 3-1. 戦後のエネルギー・建築資材需要と名古屋港の変貌
 - 3-2. 名古屋港港湾計画と南部臨海工業地帯
 - 3-3. 工業用地の造成・分譲と埋立事業会計
 - 3-4. 港湾機能の企業専有化
 - 3-5. 工業用水の整備
 - 第4章 南部臨海工業地帯での鉄鋼電力主導型コンビナート形成
 - 4-1. コンビナート形成への始動
 - 4-2. 東海製鉄と自動車産業
 - 4-3. 鉄鋼コンビナートの形成
 - 4-4. 鉄鋼コンビナートへの電力供給
 - 4-5. 化学・繊維コンビナートの萌芽
 - 第5章 南部臨海工業地帯形成下の地域社会
 - 5-1. 地域自治体の再編合理化
 - 5-2. 公害・環境破壊の深刻化と桑原県政
- おわりに

はじめに

戦後日本経済の復興と高度経済成長の原動力を担ったのが鉄鋼、電力、石油化学、自動車、造船に代表される重化学工業資本であったことは論を待たない。それを支えたのが各種優遇税制や政策金融による生産関連公共投資であったことも、いまや周知の通りである。ただ、戦前の重化学工業段階と異なる点は、いわゆる「戦後の民主化」にともない、政策主体に占める地方の比重が極めて大きくなった点にある。より正確に言えば、戦後の政府による重化学工業化政策は、中央政府や巨大資本の意思決定のみではなく、地方政治家、地方行政、地方財界が一体となって、中央政府の産業政策に関与しつつ推進されたものと言うことができる。冷戦構造へと世界政治が向かう混迷期、国力の回復は「地方発展の論理」を持ち込む地方政財界を巧みに生かしながら進められていくことになった。とくに都道府県を権力範囲とする知事（地方政治家）やその政治基盤を最も身近で支える地方企業家集団（地方財界）の政策能力が、重大な役割を果たしていくようになる。

そのうち三大都市圏の一つに数えられながら、繊維や陶磁器などの軽工業を基幹産業とし、その一方で自動車産業発展の萌芽を抱いていた愛知県にとって、重化学工業化による地域産業構造の高度化は、中京工業地帯と東京や大阪を軸とした京浜工業地帯や阪神工業地帯との経済力格差を縮小する上で、最も重要な課題であった。この点は名古屋に本社や営業拠点を置く資本家層にとっても同じで、重化学工業化による生産および消費市場の拡大は、貿易の自由化を間近に控え国際競争力の高い製品生産を進める上で緊急の課題であったのである。

まさに、このような官民共通の課題に根ざした「足下からの運動」が、中央政府の産業政策や資本の投資戦略を具体化へと導き、中京工業地帯の重化学工業化を推進する原動力となっていく。すなわち、戦前戦後の京浜や阪神

の臨海工業地帯の開発に貫かれた「国家の論理」を、中部の「地元の論理」が具体化する形で、重化学工業化を実現するための臨海部開発が地域内部から強力に押し進められることになる。

本稿では、この原動力をなした重化学工業化政策として、愛知県知事を6期24年努めた桑原幹根愛知県政による「名古屋南部重化学工業化」政策を取り上げ、「足下からの運動」の実態を明らかにし、その意味を産業構造と県民生活の二つの側面から問うことにしたい。

尚、本稿は、財団法人旭硝子財団の学術奨励研究「閉鎖性水域の沿岸域の持続的な開発および管理システムの形成をめぐる社会科学的研究——伊勢湾沿岸域の開発を素材として——」（共同研究代表、宇佐見大司・愛知学院大学教授、1992年および1993年）の成果の一部である。

第1章 朝鮮特需と臨海工業地帯分散構想

名古屋経済圏は工業地帯という分類上、四日市工業地域を含め、ほぼ中京工業地帯をさす。この中京工業地帯は、1950年代半ばまで、京浜工業地帯や阪神工業地帯とくらべ、重化学工業化のおくれた地域であり、むしろ工業出荷額で見た場合、軽工業を主要産業として発展してきた地域であった。京浜や阪神の工業地帯は、日露戦後期から第一次大戦にかけ、政府はもとより横浜市、神戸市、大阪市、財閥資本などにより、積極的な重化学工業の集積と集積に対処するため港湾や鉄道に代表される物流拠点整備を、外国資本家の信用を得て完了していた。東海地方の政財界にとって、軽工業中心の中京工業地帯のみの内需によってこの「格差」を是正することは、まったく不可能なことであった。

ところが、1950年に勃発した朝鮮戦争は、この格差を一気に縮める重大なきっかけを東海政財界にもたらした。ここに、朝鮮特需を契機とする臨海工業地帯の基盤整備が、地域経済の重化学工業化に向けて、1960年代に急

速に進むことになる。

1-1. 朝鮮特需と既存工業地帯の蘇生

1950年6月25日に勃発した朝鮮戦争は、傾斜生産方式や国土総合開発により戦後復興を目指していた日本経済に、飛躍的な発展の契機を与えた。

すでに工業製品出荷額で首位の座を阪神工業地帯にゆづっていた京浜工業地帯では、この動乱景気によって戦前を上回る工業生産を達成した。その原動力となったのが、臨海工業地帯における重化学工業資本の設備投資競争である。

ところで朝鮮特需は通常4期に分けることができる。第1期は、トラック、鉄道貨車、乾電池等の機械類と有刺鉄条網柱、有刺鉄線、レール、ドラム缶などの金属類に対する需要である。第2期は、綿布・毛布等の織物類・繊維、紙類、有刺鉄線、鋼製組立兵舎、鉄橋立脚などの金属類、鉄道貨車、機関車などの機械類というように多分野にわたる需要である。第3期は、防寒衣類や兵舎建設資材に対する需要である。そして、第4期は、トラック、貨車、小型船舶、自動車部品等の機械類と油、ペイントなどの容器類、セメント、ゴムなどの建設資材への重点的な需要である。このうち、特需全期間を通して最も恩恵を受けたのはトラックに象徴される自動車の生産であった。ドッジラインにより経営危機に瀕していた日産自動車やトヨタ自動車の生産を回復させ、さらに急成長させたのは、この朝鮮特需であったのである¹⁾。

この朝鮮特需を契機とする政府の産業復興・近代化政策による支援も受け、東京湾臨海部開発は、重化学工業資本の積極的な設備投資を原動力に急速に進むことになる。京浜工業地帯では、1959年川崎市の千鳥町地区に完成した194ヘクタールに及ぶ埋立地に日本石油化学（日本石油の全額出資）を中心に異業種大資本が進出、結合し、日本初の石油化学コンビナートを形成していた。

さらに、川崎市の浮島地区 379 ヘクタールには、東燃石油化学を中心とした東燃石油コンビナートが誕生し、二大石油コンビナートが臨海部を覆うことになった。

しかし、戦前からの埋立により過密状態にあった京浜では、もはや工業生産基盤の新たな整備は限界に達し、工業生産は隘路状態にあった。そこで、新たに臨海部の集積利益を求める重化学工業資本に対しては、千葉県沿岸の埋立地（五井・姉崎の約 434 ヘクタール）が千葉県によって整備提供されることになった。当時遊休化していた千葉市の日立航空機跡では 1953 年 6 月から川崎製鉄が操業を開始、川鉄の隣接埋立地には火力発電所を東京電力が建設操業し、いわばこれらが刺激となって千葉石油化学連合（日産石油化学、日曹油化、デンカ石油化学、チッソ石油化学、日曹化成など）と三井グループ（三井ポリケミカル、三井ゼラパック、日本合成ゴムなど）を軸とする二大石油コンビナートが形成された。さらに、木更津地区では君津に八幡製鉄の新鋭製鉄所が、袖ヶ浦地区では第 3 番目の石油化学コンビナートが形成されるといった事態を迎えていたのである²⁾。

阪神工業地帯でも、京浜と同様に急速な重化学工業化政策を展開していた。ほかならぬ鉄鋼・化学・石油精製関連工場の誘致を目指した堺・泉北臨海工業地帯の開発である。

神戸港や大阪港といった国際貿易港をかかえた阪神工業地帯では、戦前から繊維産業に代表される軽工業や重化学工業の集積を港湾区域内や港湾隣接の臨海地域に見ていた。戦前の政府にとって欧米との円滑な貿易と外貨獲得、そして中国大陸侵略政策を推進する上で、阪神工業地帯の形成は重要な国家目的をなしていたのである。

しかし、戦後は東京都との格差は正という政治的判断と鉄鋼・石油化学系資本の進出需要への早急な対応の必要性から、1958 年大阪府議会が決定した「堺臨海工業地の造成及び譲渡の基本計画」をもとに臨海部の埋立と産業基盤整備が開始され、大阪府と堺市が積極的な企業誘致運動を展開した結

果、八幡製鉄、関西電力、ゼネラル・関西・興亜3社の石油精製、大阪石油化学・三井東庄・宇部興産などの石油化学企業が進出を決定し、阪神工業地帯に石油化学コンビナートという新しい経営一体型の工業集積を実現したのである³⁾。

以上のように、関東や阪神の臨海部の重化学工業開発は、朝鮮特需を契機とする重化学工業資本の旺盛な設備投資意欲を背景に、道路、港湾、鉄道、工業用水など生産関連公共投資による産業基盤の拡充とその共同利用化・生産流通の一体化、すなわち重化学コンビナートを広大な臨海部に展開しながら押し進めていったのである。

1-2. 重化学工業生産の隘路打開と 臨海工業地帯分散構想

しかし、この急激な設備投資による企業成長は、既存の工業地帯での操業に、次の諸点で限界を露呈することになった。

一つには、内陸消費市場や海外消費市場と生産工場との連関を保障するためのトランジット機能＝近代的な港湾機能や高速産業道路網、さらに社会資本・経営・生産技術などの面で一体性＝コンビナート性を実現するための広大な工業用地と膨大な工業用水などといった産業基盤の整備が著しく不備な状態にあったことである。港湾での荷役作業ができず貨物船やタンカーが数珠つなぎとなる「滞船問題」「滞貨問題」が、臨海工業地帯に位置する工業港で見られるようになったことも、こうした状況を裏付けるものである⁴⁾。

二つ目には、産業公害が深刻な状態を迎えていたことである。石油精製工場や化学工場から出されるばい煙・廃水・悪臭、臨海工業地帯に出入りするトラックから排出される排気ガス、地下水の過剰くみ上げによる地盤沈下、さらに臨海工業地帯に出入する船舶の事故などによって、既存工業地帯が立地する都市部では大気汚染による光化学スモッグ、水質汚濁が生じ、都市市民の日常生活や漁業者の生産活動を脅かし始めていた。惨状は工場周辺ばかり

りでなく、工場内での事故による労働災害となってもあらわれ、国や自治体の対策が急がれていたのである。

1955年10月1日、東京都が戦後わが国では初めて「ばい煙防止条例」を制定し、1958年12月25日、国が「公共用水域の水質保全および工場廃水等の規制に関する法律」を公布したのも、こうした背景があつてのことであつた⁵⁾。

こうした状況に危機意識を抱いた政府は、1955年からわずか5年あまりの間に、3種類に及ぶ臨海工業地帯の地方分散造成政策を独自に策定し、国会に提出、審議に付した。その最初の構想が1958年の建設省の「新都市開発公団案」である。同省では1968年までの10年間に土地に対する新規需要が総計2億坪に達するとの推定から、産業関連施設と一般公共施設を一体的に整備する新都市地域開発計画の作成を提唱し、臨海工業都市の効率的形成を目指していた。

ほぼ時を同じくして、通産省と運輸省も共同で「臨海工業地帯造成公団案」を策定した。ここでは、1967年までの重化学工業関連の用地需要を1500万坪とふみ、①低廉な原材料の獲得、②工場廃材処理の有利性、③安価な工場用地の造成、④農地・住宅地の保全、という観点から海面埋立によつてまかなうべきこと、および、そこに港湾施設、工業用水道の整備を行うことを目指し、とくに国家的見地にたつて閣議決定を経た同公団が臨海工業地帯を開発していくことを強く求めた。

二つの新公団による強力な臨海部工業開発の推進構想は、1959年度の予算概算要求段階で一本に調整され、「工業地帯開発公団案」としてまとめられたものの、予算編成に間に合わず、実現するには至らなかつた。そこで、新たに同年、先に構想を発表した建設省、通産省、運輸省が共同で「臨海工業地帯開発公団案」という臨海部開発体制を新たに策定した。ここでの基本方針は、①地価高騰や適地減少による用地取得難の解消、②技術革新による巨大用地、大量用水、大型船接岸可能な港湾、自動車交通処理のための道路

等の要求、③ 産業の適正配置による地域格差の縮小と国民生活の地域的均衡の実現、などであり、東京湾関係（2000万坪）と地方公共団体造成分（1200万坪）を除き、新たに4800万坪を新公団で造成し、埋立と区画整理を同時に行い、合わせて工業用水道、道路等の関連施設の整備も行うなど、壮大な臨海部開発構想が打ち出されたのである。対象地域には、名古屋、常滑、桑名、四日市、津、豊橋、衣浦など中京工業地帯の臨海部都市を含め全国29地帯が含まれていた。

同案は、1960年度予算の編成に際し概算要求を求めたものの、またしても実現には至らず、結局、政府の統一体制による臨海部工業地帯造成案は出されずに終わった。かわって、地方との格差是正を目指し、地方の工業化に向けた産業基盤整備が、道路、港湾、工業用地、用水など個別事業ごとの長期整備計画（五カ年計画）に基づき、都道府県や市町村の行政と財政を統制しつつ進められていくようになる⁶⁾。

以上のような生産の隘路打開に向けた政府主導による構想が実現を見ず、また、それを待てない状況下で動き出したのが東海地方の自治体と財界による官民共同の重化学工業開発構想であった。

第2章 名古屋南部臨海工業地帯の形成史

2-1. 中部経済連合会の製鉄所誘致計画

——佐伯卯四郎の製鉄所誘致運動——

政府が生産の隘路打開に向けた重化学工業開発体制を明確に示し得ないなかで、いち早く自ら重化学工業開発の構想策定と実現に向け着手したのが中部経済連合会（中経連と略す）である。

中京工業地帯の重化学工業化は、中経連を主体とした大型プロジェクトとともに推進された。中経連が誕生したのは1951年である。朝鮮特需は生産

力の回復と向上を目指す日本財界を大いに刺激し、経済団体連合会や関西経済連合会の結成による日本経済の組織的な重化学工業体制推進の原動力になったことはすでに述べた通りである。東西の先進工業圏での飛躍的な重化学工業化設備投資と臨海部開発政策の展開に触発された中部財界でも、財界人の結束による組織体制の確立を急ぐ声があがり、そうした声を背景に、愛知、岐阜、三重、静岡の大中資本家が結束して誕生したのが中経連であった。

朝鮮特需を契機に重化学工業化に向けて中経連が推進した大型プロジェクトは三つある。第1は四日市海軍燃料工場の払い下げによる石油精製を基本とした総合化学工業の誘致、第2は名四国道（国道23号線）の開通による四日市と名古屋南部との接続、第3は東海製鉄（現在の新日本製鉄）の誘致による地元鉄鋼需要への即応である。中経連では、これら三大プロジェクトを伊勢湾一帯の臨海工業地帯開発構想の中軸と位置づけ、推進母体を集約化するため1953年に「伊勢湾工業地帯建設期成同盟会」を設けて、強力に事業実現に向け運動を展開した⁷⁾。

このうち、京浜・京葉や阪神工業地帯で深刻化していた生産の隘路打開方策として政府や重化学工業資本の関心呼び起こし、また、地元政財界の結束を促したプロジェクトとして最も重要な役割を演じたのが東海製鉄の誘致である。特需景気はとくに軍事トラックの生産を激増させたが、それを担っていたのがトヨタ自動車と日産自動車であった。トヨタ自動車では、はやくも1951年に「設備近代化五カ年計画」を策定し、生産能力の向上に努めていた。その後も自動車需要は着実に伸びたが、これら自動車産業などに安定的に鋼材などを提供できる製鉄所が中京工業地帯にはなかったのである。それゆえ、「トヨタ自動車工業株式会社という大量に鋼材を消費する自動車産業があり、したがって、県内に製鉄所が存在することは、最も好ましいこと」と一様に考えられていたのである⁸⁾。

そこで、以下、中経連主導による東海製鉄誘致運動を取り上げ、とくに京

表1 中部における製鉄所建設問題調査委員会

・中部経済連合会会長,	佐伯卯四郎
・大同製鋼社長,	里村伸二
・トヨタ自動車工業社長,	石田退三
・中部電力社長,	井上五郎
・大隈鉄工所会長,	岡村嘉六
・岡谷鋼機社長,	岡谷政男
・四日市倉庫社長,	榎 並夫 (途中参加)

〔備考〕 内藤垣中『あすの中部を——中経連30年の歩み——』より作成。

浜・京葉とは異なる後発型の「下から」の重化学工業化の展開過程を見ておく。

1955年、鳩山内閣は「経済自立五カ年計画」を樹立し、日本経済の重化学工業化による国際競争力の強化を唱った。中経連はすかさずこれに呼応し、中部の経済開発を長期的立場で見通すための「中部経済五カ年計画」を策定し、その推進機関として1956年1月中部開発促進委員会を設置した。

五カ年計画は、以後の中京工業地帯の産業高度化の基本目標となったが、しかし、実質的に重化学工業化を推進したのは中経連を牽引した佐伯卯四郎(当時日本陶器社長)を中心とする地元資本家であった⁹⁾。

1957年3月27日の五カ年計画発表に先立ち、同年1月24日、佐伯は当時の大同製鋼社長・里村伸二と懇談し、中部に製鉄所を建設する必要性について意見一致をみ、「少数の関係者」が集まりブラジル・ミナス製鉄所建設現地調査団長の進来要(元日本製鉄取締役建設局長、当時は太平工業社長)の意見を聞くことを申し合わせていた。佐伯はさっそく「少数の関係者」の賛同を得て、里村に対し「中部における製鉄所建設問題調査委員会」を組織し、内々に調査を始める意向を伝えていた。この委員会に加わる「少数の関係者」とは、その後名古屋南部の鉄鋼コンビナートを形成する主要な企業家ばかりであった。関係者は表1の通りである。

佐伯は、これら企業家とともに、五カ年計画発表に先立つ2カ月前から中

表 2 中部製鉄所建設促進委員会

(委 員)		(参 与)	
・中部日本放送社長,	佐々部晩穂	・名古屋中小産業局長,	石井由太郎
・大同製鋼社長,	里村伸二	・東海海運局長,	多田寿夫
・トヨタ自動車工業社長,	石田退三	・愛知県知事,	桑原幹根
・中部電力社長,	井上五郎	・三重県知事,	田中覚
・大隈鉄工所会長,	岡村嘉六	・名古屋市助役,	田淵寿郎
・岡谷鋼機社長,	岡谷正男	・名古屋港管理組合副管理者,	前田一三
・日本車輛製造社長,	天野春一	・桑名市長,	諏訪精一郎
・東邦瓦斯社長,	塚田実則	・四日市市長,	吉田勝太郎
・東陽倉庫社長,	白石勝彦	・鈴鹿市長,	杉本龍造
・名港海運社長,	高橋儀三郎		
・四日市港振興会会長,	榎並夫		

〔備考〕 表1に同じ。

部に製鉄所を建設する構想を、着々と進めていたのである。5月10日、進来との懇談を経て里村を中心に具体的な調査検討を開始することを申し合わせた。

1957年5月28日の中経連定例理事会で、初めて「少数の関係者」の枠を超えて「中部における製鉄所（高炉）建設問題について」が議題とされ、製鉄所建設問題が、中経連の最重要課題として位置づけられることになった。

同年12月11日、進来から中経連に対し中間報告が提出され、伊勢湾に面する候補6地点のうちでは、名古屋南部臨海地帯、桑名・四日市臨海地帯の二つが適地であり、千トン高炉2基の銑鋼一貫製鉄所建設が可能であることが報告された。

佐伯は、この報告を受け、地元の官民共同による「中部製鉄所建設促進委員会」を設置し、国の新長期経済計画の最終年度である1962年度までに実現することを確認した。この委員会は、表2の通り、中部財界側が委員、行政側が参与とし、あくまで中経連主導の色彩の強さをもつものであった。

1958年1月下旬、太平工業社長・進来要から提出された最終報告では製鉄所建設地は結局企業主で決めることが求められた。同年2月28日、第1回

建設促進委員会で大鉄鋼メーカーの進出を定めることを決め、さっそく佐伯と中経連・岩崎常任理事が上京し、八幡、富士、日本鋼管、川崎製鉄、住友金属、神戸製鋼など主要鉄鋼8社を訪れ、中部製鉄所建設調査報告書を提示し、「① 中部に工場を建設されたい。進出に際しては当方は全面的に協力する。② 要すれば地元財界との合弁会社とすることも宜しい。③ 以上の2点が不可能であれば技術者を供与されたい。地元だけでも建設する。」という何れかの方法で協力するよう要請した。この要請に対し、即時好回答を寄せたのが富士製鉄社長・永野重雄であった。永野からは、広畑と釜石の中間地に次なる工場を立地させる予定であり、合弁方式で設立させることを引き受ける旨の即答が出されたのである。後に八幡製鉄常務取締役・稲山嘉寛から「八幡本工場拡張計画の一部を移して、中部に一貫工場建設の意志がある」との非公式の申し入れも出されたが、建設促進委員会では「先着上、富士に頼むのが信義にかなうと思う」との佐伯の提案を受け入れ、富士製鉄との間で計画を推進していくことになったのである¹⁰⁾。

しかし、富士製鉄側の正式要請が到着した後の1958年6月9日の「関係者・公・財界人37名による仮称東海製鉄設立手続き」の席上に至っても、佐伯を軸とする中経連の製鉄所の建設誘致運動に対しては困難視する向きが強く出され、極秘に設立委員会を設けて協議することも拒否されるほど、地元の信頼もまだ低い状態であった¹¹⁾。そのため、東海製鉄設立の手続きは、あくまで中経連主導で進められていった。

1958年6月10日に佐伯の名前をもって中経連会員205社に出された出資紹介に対しては、先の地元有力者の思惑とは裏腹に、大変な地元の関心が示され、出資希望者が殺到する事態を招くことになった。結局、富士製鉄側の出資12億9300万円と同額を、株式総数500万株、縁故募集の形で整え、25億円を設立資本として、1958年8月28日東海製鉄設立総会を迎え、9月1日東海製鉄が発足、富士製鉄社長の永野重雄が会長となり、同副社長・伊藤隆吉が社長、その他幹部には中部財界人が参画して、中経連主導で進められ

てきた製鉄所建設誘致運動は、ここに第1段階の終了を迎えたのである。

また、最大の焦点となっていた建設地問題は、「1、地耐力が強い、2、土地造成が容易、3、豊富な工業用水が確保可能」であること、とくに「地盤が最も大きな問題だった。土地造成費で（三重県と）約100億円の差が出た」という永野富士製鉄社長の言葉が示す通り、地盤にすぐれ遠浅で造成費用を安く見積ることができ、しかも愛知県が税制上の優遇措置を保障していた名古屋南部が選ばれ、正式に名古屋南部への進出が富士製鉄側より伝えられた¹²⁾。

2-2. 桑原愛知県政の重化学工業化計画

佐伯を軸とした中経連による製鉄所誘致建設運動がいよいよ現実味を帯びるなかで、次の段階として重要な課題は、製鉄所をどこに建設するかであった。結局、先の理由で名古屋南部に決定したわけであるが、三重県との熾烈な誘致競争や工業用地、工業用水、海陸物流機能など産業基盤整備の推進は、この時期の愛知県政の最大の課題であった。その愛知県政を重化学工業開発に誘導したのは、愛知県の初代公選知事となった桑原幹根であった。桑原知事による愛知県地方計画の策定と運用は、実質的に中経連の運動の受け皿を準備するものとして重要な役割を演じたと言える。

(1) 愛知県地方計画の策定

桑原知事による本格的な地方計画の策定は、1955年2月知事として再任されると同時に始められた。同計画は、桑原知事自身の言葉を借りれば、「リージョナルプランという構想のもとで、総合的かつ長期的な視野に立ちつつ、当面の課題の解決を目指すマスタープランの実現は、これが日本で初めてのこと」であった。こうして1958年12月、「総合振興計画」と「行政合理化計画」からなる「愛知県地方計画」が策定され、公表された。

同計画は、総合的・長期的な視野で策定されたと言うだけあり、あらゆる

行政分野を含み、1958年度を初年度として1965年度までの長期計画と1960年度までの短期計画とからなった。諸事業に必要な資金は、国、地方公共団体の財政資金として、短期計画で約2500億円、長期計画で約6700億円が、また、民間資金としてそれぞれ6100億円、1兆1200億円が見込まれた。同計画の主要課題は、産業の振興、地域開発、名古屋市域を中心とした行政合理化（市町村合併）であったが、とくに重視したのは、名古屋南部地区の重化学工業化を推進して、産業構造の高度化を図ることと、そのために産業基盤重視の公共投資の実施であった。

前者に関しては、中経連を軸に地元の官民共同による「中部製鉄所建設促進委員会」が誕生し、参与として桑原知事がすでに参加していたことや、愛知県議会でも1958年8月に「愛知県東海製鉄所誘致委員会」を設置し、1000万円を出資、知事を東海製鉄設立発起人に加え、さらに「東海製鉄誘致についての決議」を全会一致で可決するなど、展望としては明確な姿勢をもってため、地方計画にもこの展望が反映されることとなった¹³⁾。

産業基盤としては、とくに名古屋港港湾区域内の工業用地の埋立造成と愛知用水、そして名四国道の開通が重視された¹⁴⁾。桑原知事が再任され、地方計画の策定中は、神武景気による好況時であり、愛知県の自主財源も50%を超えるなど、財政運営に大いにゆとりをもてる時期であったことも、こうした展望を抱かせる格好の条件をなした。

(2) 新地方計画の策定

東海製鉄誘致をめぐり、三重県との熾烈な誘致合戦を繰り広げるなか、1959年2月、愛知県知事選挙が行われた。桑原の県政方針は、先に策定された愛知県地方計画の実現に置かれていたが、すでに東海製鉄の進出が決まっていたときだけに、その方針も、表3から明らかなように、極めて重化学工業化を意識した内容であった。

桑原知事は、3選を果たすと、1958年12月、東海製鉄の依頼により作成

した「東海製鉄所工場立地調査報告書」に基づき、積極的な産業基盤整備に着手した。1959年6月、愛知県議会が東海製鉄の名古屋南部臨海工業地帯への誘致について承認したのを受けて、愛知県と東海製鉄は進出協定を取り交わし、愛知県として一企業に対し前例のない、産業基盤重点整備に向けた社会資本充用策と減免税措置、地元対策を約束した。しかし、この契約に至る前の原案の段階では、愛知県議会でも、様々な疑問なり反対の意見が出されていた。表4は、愛知県議会に提出された原案の主な点である。

その原案に対しては、協定内容に関する説明が不十分とする日本社会党が6月24日、自由民主党が6月26日にそれぞれ議員総会を開き、表5のような疑問を提出した。

協議の結果、愛知県当局もこれら指摘の一部に応じ、「用地無償提供は、会社側の用地取得に対する全額補助とする」、「名古屋港管理組合との共同責任の点は、県も協力推進するという表現に直す」、「免除措置は工場誘致条例か、免税条例か、特例議案か、何等かを9月定例県議会までに決める」等を議会に対し約束した。

そして、6月定例県議会に最終原案「東海製鉄株式会社製鉄所建設に関する協定案」が提出され、漁民の補償と工場廃液などに対する公害対策を中心に質問が集中するなか、「本協定書の内容を為す事項の実施に条例の制定を必要と認められるものについては、速やかにその整備を着せられたい」という条件を付した上で、満場一致で原案は可決された。協定による事業経費の一覧は表6の通りである。

以上のように、中経連による中京工業地帯への製鉄所誘致運動という「下からの運動」は、東海製鉄の誘致成功によって、桑原愛知県政による積極的な南部臨海工業地帯の造成と産業基盤の整備を引き起こし、さらに桑原県政による「① 地元産業の優先、② 企業効果の高い工場の優先、③ 東海製鉄と有機的結合をもつ企業の優先」という3原則を備えた企業誘致政策と融合しながら、経営上の一体性があり、産業基盤を共有した企業の集積＝コンビ

表3 桑原幹根の県政方針

- 1) 中部経済圏の確立。大愛知の建設のためには、ひろく中部経済圏全体の発展を図り、交通、水政、産業、文化等の問題について関係各県と協力し、将来は県の境界を超え、中部経済圏を区域とする広域行政の実現を目指す。
- 2) 交通運輸の整備。名古屋港の拡充整備を重点とし、衣浦港及び東三河諸港を総合的に整備する。道路の建設改良に特に力を注ぎ、名神高速道路、名四国道の建設をはじめ、全県下の道路の改良舗装を促進し、木橋は全部永久橋とする。
- 3) 治山、治水、利水。これらを一体として総合的に計画し、農業用水、工業用水、上下水道用水などの施設の合理化を実現し、水利用の高度化を図る。
- 4) 産業の振興。重化学工業の発展を図るため、名古屋港を中心に、臨海工業地帯を造成し、ここに東海製鉄をはじめ重化学工業を立地せしめ、内陸部においては繊維、機械、器具、窯業、木工等の工業の発達を図る。
- 5) 都市と農村の調査的発展。名古屋市を、中部経済圏の中心として、高度に整備された経済文化都市として発展させるために、市街の整備と臨海工業地帯の発達を図り、これに必要な市域の拡大を行う。

〔備考〕 桑原幹根『世紀を生きる』p. 286-287より作成。

表4 東海製鉄と愛知県の協定原案の骨子

- 1) 用地代金は水面からプラス4.8メートルの造成を原則として坪5千6百円
- 2) 不動産取得税を昭和38年(1963年)3月まで免除
- 3) 固定資産税を昭和41年(1966年)度まで免除
- 4) 道路敷設および臨港線の引き込みで負担をかけない
- 5) 10万坪の住宅用地を無償で提供する
- 6) 工業用水の施設を無償で確保する

〔備考〕 愛知県議会事務局『愛知県議会史』第10巻より作成。

表5 協定原案に対する疑問

- 1) 用地の無償提供は地方自治法違反である。用地は一定期間無償貸与とすべきである。
- 2) 土地造成が予定通りの費用で完成する保障はない。
- 3) 免税額が約23億円になるが、あまりに多すぎる。また、減免措置は別に条例を制定すべきである。
- 4) 愛知県と名古屋港管理組合との共同責任とする漁業補償及び臨港線の敷設幹旋については、組合は県と名古屋市の共同組織体だから、組合に十分責任を持たせるべきである。
- 5) 給水価格(1平方メートル当たり4円以下)は、物価変動に応じておくべきである。

〔備考〕 表4に同じ。

表 6 東海製鉄進出に際しての愛知県との協定骨子

- 1, 愛知県は、知多郡上野、横須賀両町地先の背後地に約 33 万平方メートルを確保し、東海製鉄に引き渡す。
- 2, 愛知県は、その負担において約 33 万平方メートルの土地を確保し、住宅施設用地として東海製鉄に引き渡す。
- 3, 愛知県は、名古屋港管理組合との共同責任において、東海製鉄が定める時期と設計に基づき、専用航路および専用泊地の浚渫、内航防波堤、防波護岸などの諸工事を施工する。また、工場予定地海面に約 330 万平方メートルの工場用地と、約 260 万平方メートルの鉱滓捨場用の池を造成する。工場用地は 3.3 平方メートル当り 5600 円、池は同 602 円で東海製鉄に譲渡する。
- 4, 愛知県は、名古屋港管理組合との共同責任において、漁業補償などについて一切の問題を解決する。
- 5, 愛知県は、工業用水の供給のために、愛知用水水路から工場入口までの給水設備と貯水池を、県営施設として建設する。工業用水の最終必要量は年間 9000 万立方メートル（日量 25 万立方メートル）である。給水価格は、工場入口渡しで 1 立方メートル当り 4 円以下とする。
- 6, 愛知県は、海岸沿いに幅 25 メートルの産業道路を、37 年度末までに建設する。
- 7, 愛知県と名古屋港管理組合は、東海製鉄の大重量製品などを輸送するため、東臨港線から工場用地に至る臨港線を、36 年末までに敷設するよう斡旋する。
- 8, 愛知県は、東海製鉄に対し、つぎの免税措置を講ずる。
 - ① 工場建設の第 1 期計画による銑鋼一貫作業開始年度の日までに、東海製鉄が取得した土地、工場建屋の不動産取得税を免除する。
 - ② 償却資産について、銑鋼一貫作業開始年度の翌年度から起算して第 3 年度までの固定資産税を免除する。なお、地元各町の東海製鉄に対する固定資産税についても、同様の措置を講ずるよう愛知県が斡旋する。
- 9, 工場建設にともない転業を余儀なくされた者、あるいはその子弟について、東海製鉄は従業員として優先的に雇用するよう努力する。
- 10, 工場の建設および操業にともない、必要となる原材料、資材、消耗品などの物資、労力、加工、修理および輸送などの役務について、東海製鉄はできる限り地元で調達するよう努力する。

〔備考〕 新日本製鉄社史編纂委員会『躍進（総合史）——新日本製鉄株式会社、名古屋製鉄所銑鋼一貫 20 年史——』1984 年、p. 43- 45 より作成。

ナートを、強固な地元官民共同で成し遂げていくのである¹⁵⁾。

中京工業地帯の産業構造は、ここに至って軽工業中心から製鉄、金属、化学、機械組立を軸に全国有数の工業出荷額を誇る重化学工業主導へと大きく転換し始めていくのである。

第3章 名古屋南部臨海工業地帯の造成段階

3-1. 戦後のエネルギー・建築資材需要と 名古屋港の変貌

朝鮮特需による名古屋港背後地の産業復興、軍需産業の平和産業への転換が進むにしたがい、エネルギー供給体制の抜本的強化が中京工業地帯でも大きな課題となる。とくに石炭から石油へとエネルギーの転換が進んで油類の需要が激増し、また大型タンカーの入港数が増加するにしたがい、1930年危険物取扱区域として埋立を完了していた名古屋港9号地の埋立拡張によるエネルギー基地化が緊急の課題とされるようになった。

このため、桑原愛知県政の名古屋港重点整備事業として、名古屋港管理組合では、1954年2月名古屋港長期整備計画の一環となる9号地大石油基地建設計画を立案した。これは翌55年の名古屋港港湾計画に組み込まれ実現の運びとなる。9号地埋立拡張工事は1955年2月に着手され、1961年3月にほぼ完成した。この事業によって、名古屋港は、復興途上の背後地産業のためのエネルギー基地という機能を備えるようになった。1958年には日本石油が大型石油タンク（3万2000トン）および新棧橋を建設し、59年には中部電力が新名古屋火力発電所1号機（出力15万6000キロワット）の運転を開始、さらに60年にはスタンダードパキューム石油会社の大型石油タンクが、61年には日本石油の大型石油タンク（3万トン）がそれぞれ完成するなど、エネルギー基地化していった。

埋立拡張工事がほぼ完成した1960年末には、9号地への進出企業は10社、タンク基地数は214基を数え、貯油能力は36万トンを超えた。その後も9号地には1962年東浜油脂の大型サイロ、三菱商事の原油・重油タンク6基、化学薬品タンク8基（3万トン）が完成し、同年には中部電力新名古屋

表7 1960年末の九号地の貯油能力

(単位：基, トン)

会 社 名	タンク数	貯油能力
中部電力新名古屋火力発電所	11	65,500
日 本 鋁 業	15	7,010
ゼネラル物産	27	29,492
三 菱 石 油	19	33,945
昭 和 石 油	26	7,353
日 本 石 油	27	22,102
〃 (新九号地)	4	47,000
出 光 興 産	28	19,685
〃 (新九号地)	8	21,950
スタンダードバキューム (新九号地)	21	68,709
丸 善 石 油 (新九号地)	11	8,900
三 井 物 産 (新九号地)	17	31,647
計	214	363,293

〔備考〕 名古屋港管理組合「名古屋港管理組合30年史」
p.222より。

火力発電所6号機（出力22万キロワット）が完成するなど、表7のように民間企業の進出が相次いで見られるようになった¹⁶⁾。とくに9号地には各企業の施設棧橋が相次いで建設され、海上エネルギー移送による名古屋港と四日市港の一体化を促す契機ともなった。

名古屋港の変貌を促したもう一つの要因として重要なのが、南部臨港地区の工業化である。戦後復興用の建築資材の需要が旺盛になったのにとともに、合板産業が代表的平和産業と位置づけられるようになっていった。名古屋港ではフィリピンなどからのラワン材の輸入が激増し、それを受けて産業立地面では中村合板をはじめ名古屋プライウッド、石川合板、三井木材工業、日本ハードボード工業が次々に大型工場を建設し、狭隘な都市空間へ集中的に大型設備投資が行われた。さらに日本有数の軍需産業地帯を象徴していた三菱重工業でも自動車生産が開始され、後にトヨタ自動車とならび名古屋港の自動車輸出機能を担うようになった。また、中京工業地帯の産業特性（=繊維産業特化）を生かして、1951年には名古屋市大江町に東洋レーヨン名

古屋事業所（現東レ）が進出し、臨港地区で最初の化学繊維原料の大型生産工場を誕生させた¹⁷⁾。

名古屋南部の臨港地区には、以上のように臨海性・臨港性の大型工場やエネルギー基地が盛んに誘致されることになった。また、海運と陸運との両面から次第に四日市港との一体性を強めるようになり、南部や背後地での石油化学製品の需要に対応するようになっていった。そこで、産業政策上最後に残された課題は、背後で成長しつつあった自動車産業から需要の高まりつつあった鉄鋼製品を大量生産する銑鋼一貫型の製鉄所の建設問題になっていったのである。

3-2. 名古屋港港湾計画と南部臨海工業地帯

(1) 港湾管理権の地方移譲と名古屋港管理組合の誕生

1951年愛知県知事に初当選した桑原幹根が知事就任直後の予算編成で最も重視した施策が二つある。一つは愛知用水の整備であり、もう一つは名古屋港の整備であった¹⁸⁾。

51年当時、名古屋港の荷役機能は、政府の輸出振興路線と産業復興にとまなう原材料輸入の増加が著しくなるなかで、すでに限界状態にあった。中京工業地帯の復興と発展には、内外貿易量の一層の伸長に向けた名古屋港の拡充強化が、県政にとっても名古屋市政にとっても、最も重要な課題とされていた。そこで、桑原が愛知県知事就任早々に行った事業が、愛知県と名古屋市の共同管理のもとで名古屋港の整備拡充を推進していく事業主体としての「名古屋港管理組合」の設立であった。これ以降、名古屋港管理組合は愛知県と名古屋市の一部事務組合（特別地方公共団体）として、生産と物流の両面にわたる機能整備を担っていくことになった。

地方自治体が港湾を管理できるようになったのは、1950年に港湾法が公布・施行されたことによる。それまでは、国家（官選知事を含む）の権力支配に委ねられていたのである。新憲法成立以後、行政の民主化を達成するため

一連の立法措置が講じられたが、港湾法もその一つとして誕生し、これによって、港湾を管理する権限は国から地方自治体へ移譲されることになったのである。ところが、この移譲には港湾を管理する上で必要な経済的基盤、すなわち財政権（課税権）は付与されなかった。その結果、港湾管理者となった地方自治体は、港湾整備を進めるために政府への財源依存を強めざるを得なくなっていったのである。

地方自治体による財源依存、財源難問題は、大規模な臨海工業地帯の造成とその中核施設としての工業港の整備が進むにしたがい甚だしい状況になっていった。こうした状況下で1959年公布・施行された特定港湾施設整備特別措置法は、重要港湾をもつ地方自治体の港湾整備負担の軽減と民間資金の導入を実現し、輸出の増強と臨海工業地帯造成を推進するための港湾機能の強化を地方自治体に義務づけた。さらに「特定港湾施設工事特別会計」が59年度から設置され、輸出専門埠頭、石油・石炭・鉄鋼港湾の整備が国の直轄事業として推進されることになったのである¹⁹⁾。

この方向を決定づけたのが、国民所得倍増計画を受けて61年に施行された港湾整備緊急措置法である。同法は港湾整備五カ年計画を立法化し、同法の方針として外貿易埠頭の強化、滞船問題の克服、臨海工業地帯の造成などを地方自治体による港湾整備の主要課題とし、国庫補助金、財政投融資資金、民間資金などを地方自治体に運用させ、その整備を促す役割を果たしたのである。

この結果、港湾管理の実質的主体は、ますます中央政府、運輸省の手に移っていくことになり、事実上、第二次大戦前の国家管理方式へと逆戻りしたも同然となっていったのである²⁰⁾。

つまり、地方自治体による港湾管理は、中央政府、運輸省の機関委任事務という性格をますます強めていくことになったのである²¹⁾。

(2) 名古屋港港湾計画の変遷

桑原知事が整備強化を県政の最重要課題と位置づけた名古屋港の港湾機能も、こうして中央政府の国土計画、五カ年計画が示した重点事業、関連諸法規および強力な行政指導のもとで整備強化されていくことになる。ここでは政府の港湾整備方針と照らし合わせつつ、名古屋港の港湾計画の重点課題を見ておくことにしよう。

1955年名古屋港港湾計画の策定

名古屋港管理組合は、名古屋市を中心とした背後地産業の発展に即応する必要から、1955年7月、長期的な整備構想をもつ「名古屋港港湾計画」(昭和30—40年)を樹立した。この計画は、1952年10月、政府が港湾の総合的発展を図るため港湾計画審議会を設置したのにそって、作成を進めてきたものである。同計画は、名古屋港が将来「工業港的商港」としての性格を一層強めるとの予測をもとに、知多半島の西側上野町地先から横須賀町地先に至る海面を埋立て、さらにエネルギー基地として民間企業の集積が見られる9号地を大幅に拡張することなどを特徴としていた。

このうち臨海工業地帯の開発計画については、「第1区から第4区に至る総面積825万平方メートルの工業用地を埋め立てる。そのうち40年までに第1区および第2区合計363万平方メートルの工業港をつくり、加工貿易による輸出の伸長を目指す」という基本方針が立てられた。

また、交通機能の整備に関しても「主として臨海鉄道および道路の整備により、背後地との連絡を強化する」ことが唱われ、広域にわたる社会的生産手段の一体的整備が最重要課題に挙げられた²²⁾。

1961年名古屋港港湾計画の改定(第1次改定計画)

1960年に始まった池田内閣の「国民所得倍增計画」下、主要大港湾では著しい滞船滞貨現象を生じるようになっていた。政府は、港湾整備事業の緊急かつ計画的な実施を促進するため港湾整備緊急措置法を制定し、それに基づき第一次港湾整備五カ年計画として、61年度から65年度に至る総額2500

億円（公共事業分 2330 億円，地方単独事業 170 億円）を閣議決定した。第一次計画の重点事業は、① 貨物量増大に対応する外国貿易港湾の整備（641 億円）、② 鉱工業の発展に対応する石油・石炭・鉱石・木材・その他工業原材料を取扱う港湾の整備（831 億円）、③ 地域間の所得格差の是正に貢献する地方産業開発のための港湾の整備（470 億円）とされた²³。

名古屋港でも、取扱貨物量は 1957 年には当初計画の 60 年目標 1000 万トンを超え、59 年には 1231 万トンに達し、滞船滞貨は極度に増加していった。1959 年 6 月には東海製鉄が知多郡上野町および横須賀町の地先に埋立計画中の南 2 区に進出を決定したのを契機に、製鉄関連重工業の臨海工業地帯への進出が一段と活発になった。そのため、名古屋港の取扱貨物量も 1970 年には 3965 万トンに増大することが推定された。

こうした貨物量の激増、船舶の大型化、臨海工業用地造成の需要増大、そして 59 年 9 月に来襲した伊勢湾台風による港湾防災対策の強化から、名古屋港管理組合では先の港湾計画を 1970 年目途に改定した。とくに南部臨海工業地帯の造成面積は大幅に修正され、「埋立予定面積を 1950 万平方メートルに拡張するとともに、各区割りも 300—500 メートルの水路をはさみ、南 1 区（330 万平方メートル）、2 区（760 万平方メートル）、3 区（530 万平方メートル）、4 区（330 万平方メートル）の 4 区割り」とし、1970 年度を完成目標年度とした。また、この改定計画では、名古屋と四日市を結び、伊勢湾臨海工業地帯として有機的連関を図ることを期待した名四国道の整備推進も唱われた²⁴。

1964 年名古屋港湾計画の改定（第 2 次改定計画）

1964 年、政府は第一次港湾整備五カ年計画を途中年次で打ち切り、第一次の予算規模の 2.5 倍に及ぶ総額 6500 億円の第二次港湾整備五カ年計画を閣議決定した。港湾取扱貨物量が増加の一途をたどり、船舶の大型化も手伝い、港湾の拡張が緊急の課題とされたためである。

名古屋港では、1961 年に名古屋港港湾計画が改定されて以後も、入港船舶と取扱貨物量はますます増加傾向にあった。1970 年には取扱貨物量は

6000万トンに達することが予測されたため、名古屋港管理組合では、第二次港湾整備五カ年計画の重点事業をもとに、1975年における取扱貨物量を9500万トンと想定し、これに対応した港湾機能へと整備充実することを緊急の課題とした。

計画内容のうち工業港としての機能強化に関しては、南部臨海工業地帯の整備強化とともに、新たに西部臨海工業地帯および木材港が、計画に追加明記されることになった。このうち、南部臨海工業地帯に関しては、「既定計画のうち、1区、2区および3区の土地造成はほとんど完了し、鉄鋼、石油、電力などの工場が進出し、一部工場は既に操業中であるが、4区については陸上および水域利用を勧案」するなど、残りの事業の完成を急ぐことを主な課題とした。

他方、西部臨海工業地帯の造成については、「日光川から鍋田干拓地に至る地先に西部臨海工業地帯1680万平方メートルを造成し、鉄鋼および石油の関連産業、木材、水産食品加工業など、臨海性産業の進出に備える」ことを目標として整備を推進し、同時に、道路整備に関しても「名四国道および愛知県新地方計画道路との連絡を図り、造成地内に幹線道路、その他を計画する。鉄道については西臨港線から分岐する幹線鉄道を計画する」ことなどを唱い、臨海工業地帯の整備による生産機能の強化と物流基盤の新規整備・充実を主要課題にすえた²⁵⁾。

名古屋港南部臨海工業地帯の主要な機能は、政府の経済計画や国土計画、関連諸立法、運輸省から名古屋港管理組合への行政指導のもと、とくに第1次から第3次の名古屋港港湾計画の策定を通して、整備主体として設立された名古屋港管理組合によって整備されていく。そこで、次にその過程を見ておくことにする。

3-3. 工業用地の造成・分譲と埋立事業会計

(1) 工業用地の造成と分譲

名古屋南部地域、すなわち上野町、横須賀町、知多町の地先海面への工業用地造成事業は、1959年より開始される。そのための体制整備は、名古屋港管理組合において1958年9月工業港企画室の設置をもって始まる。

企画室では重化学工業港の造成に向けて本格的な準備に入り、埋立地の利用計画を作成するとともに、漁業補償問題にも取り組み、1960年2月に埋立工事に着手した。その際、埋立規模は、1961年の名古屋港港湾計画改定に際し、1955年策定の名古屋港港湾計画段階の総面積825万平方メートルから1950万平方メートルへと大幅に拡大することになった。これは東海製鉄の進出契約による銑鋼一貫工場を軸に、桑原知事の企業誘致条件でも明らかなように東海製鉄と有機的関連をもつ地元企業を積極的に迎え入れることに対応するためのものであった²⁶⁾。

そこで、はじめに1964年段階での工業用地の埋立造成状況を見ておこう。まず、南1区と2区について見る。この地区の埋立に際しては、まず漁業者との漁業権放棄にともなう補償問題解決が緊急の課題となり、1960年1月28日の上野町漁業協同組合との交渉妥結を皮切りに、1961年度までに総額48億3393万3000円でこの地区の区画および共同漁業権放棄にともなう漁業補償が完了し、埋立事業が開始された。

1964年段階の埋立造成事業の概況は、事業費総額161億円、全体計画土量6113万立方メートルのうち1964年度施行分57万8000立方メートルを含め、5769万4000立方メートルの浚渫と埋立を完了し、埋立土量の進捗率では95%に及び、ほぼ事業を完了している状態にあった。また、公用地のうち道路（愛知県施行産業道路）についても供用を開始し、さらに、貨物輸送の合理化を図るための鉄道建設事業（名古屋臨海鉄道株式会社）に対しても64年度4億円を投資して、産業基盤の積極的な整備を促した²⁷⁾。

次に、南3区と4区の場合は、土地造成事業の前提となる漁業補償が1962年10月に80億9393万8000円で全面的に解決したことから直ちに着手し、64年度段階で総事業費271億円、全体計画土量7618万立方メートルのうち約38%に相当する2937万7000立方メートルを施行し、造成面積815万平方メートルのうち第3区については56%の用地を造成し、これに平行して施工中の護岸築造も64年度概算延長1180メートルに及び、とくに3区に進出決定を見た各企業の工場用地の造成は大部分を完了していた。

尚、南部の1区から4区までの漁業権補償総額は、249億3974万円であった。そのうち95億1774万円は現金によって、154億2200万円は名古屋港管理組合が特別交付公債を発行して補償した。とくに臨海工業用地造成のための漁業権補償に交付公債を発行する方式は、自治省の奨励によって1960年代の国土開発計画の先行投資財源調達の方法として各自治体で積極的に運用されていた。名古屋港管理組合では、この公債引受を地元唯一の都市銀行である東海銀行に求め、その縁故資金によって補償額の62%を工面するなど、民活（民間資金）導入による円滑な資金調達が試みられていた。こうして南部臨海工業用地の埋立造成と付帯施設の整備は、1971年にはほぼ完了していた。

以上の結果、南部臨海工業用地の分譲契約を済ませ、進出決定を見た企業の一覧が、表8である。この表でとくに目立つのは、東海製鉄への土地譲渡面積の規模と価格である。譲渡面積が、他の企業や自治体への譲渡面積と比べ、格段に大きいことがわかる。1964年度段階の1区・2区の造成面積のほぼ55%が東海製鉄への土地譲渡で占められている。その一方で、譲渡価格は1平方メートル当たり約1000円と相対的に最も安い価格で譲渡されている。この金額は、その他の進出企業の約3分の1から4分の1の価格であったことがわかる。

桑原知事は1958年2月の愛知県定例県議会での答弁において、最も重要な問題が埋立造成地の地価であり、それは漁業補償問題が落ちついた上でな

重化学工業化時代の大都市沿岸開発（鈴木）

表 8 名古屋臨海工業用地の売却の歴史（南部臨海工業地帯）

（単位：千平方メートル，千円，単価＝円/平方メートル）

企 業 名	契約年月	面 積	金 額	単 価
東海製鉄	1959. 7	5,951	6,081,600	1,022
愛知製鋼	61. 4	1,022	3,400,100	3,327
大同特殊鋼	61. 4	689	2,293,500	3,329
東レ、東亜合成	61. 5	1,098	3,652,000	3,326
日本セメント	61. 6	70	254,400	3,634
東邦ガス	61. 6	152	483,000	3,178
石原工業	61. 6	41	123,000	3,000
三菱セメント	61. 6	43	156,000	3,628
中部電力	62. 8	27	108,675	4,025
中部電力	63. 3	671	3,086,501	4,600
三井物産	63. 3	365	1,679,791	4,602
矢井製作	63. 3	198	912,248	4,607
石川島播磨	63. 3	715	3,285,910	4,596
日出興産	63. 3	1,317	6,053,830	4,597
清光製粉	64. 5	70	366,340	5,233
東亜石油	64. 6	991	4,800,000	4,844
愛知県（公共施設用地）	64. 11	2.7	7,647	2,832
愛知県（道路用地）	64. 11	2.7	9,658	3,577
愛知県（道路用地）	65. 2	6	14,398	2,400
愛知製鋼	65. 3	260	429,273	1,651
東海製鉄	65. 3	7	25,846	3,692
大同製鋼	66. 2	426	1,982,030	4,653
愛知県（道路用地）	66. 3	38	88,222	2,322
布袋食糧	66. 10	48	272,588	5,679
大洋漁業	66. 11	67	388,222	5,794
知多町	68. 5	33	150,465	4,560
大阪鋼材	68. 6	6	35,070	5,845
ワセ田実業、岡田運送	68. 6	16	91,075	5,692
太陽漁業	68. 11	24	182,658	7,611
（69.1に契約変更）		5	36,708	7,342
全国購買農協連合会	68. 11	137	1,044,384	7,623
全国購買農協連合会	69. 1	19	145,950	7,682
愛知製鋼	69. 3	0.8	3,092	3,865
知多町	69. 11	16	97,695	6,106
東亜石油	69. 11	686	4,982,567	7,263
出光興産	69. 11	331	2,518,982	7,610
知多市	70. 11	47	350,926	7,467
中部電力	71. 3	5.3	51,687	9,752
東海市	71. 3	6	45,480	7,580
東海市	71. 10	6.6	52,702	7,985
愛知県	71. 10	67	487,953	7,283
出光興産	72. 12	421	6,312,729	14,995
東亜石油	72. 12	343	5,157,545	15,037
知多市	72. 12	66	640,595	9,706

〔備考〕 単価は、金額を面積で除して、1平方メートル当たりの値として算出したものである。

名古屋港管理組合『埋立事業会計決算報告書』各年度版より作成。

いと決定し得ないと回答している。つまり、造成用地の分譲価格は市場価格で決めるのではなく、原価主義に基づき、埋立事業費、漁業補償費、その他支出などを価格要素に組み込んだ上で決定することを唱っている。そのなかには、愛知県の道路用地の造成整備費も含まれている。

しかし、漁業補償が決着する前の1959年7月には、1平方メートル当たり約1000円という価格が設定され、東海製鉄に対し譲渡契約がなされていた点は、一企業にすぎない東海製鉄を著しく優遇する措置であると批判する議会の声を裏付けるものでもある。いずれにせよ、進出契約が初期の企業と公共団体に対しては、低廉な価格で造成用地の分譲が行われていたことが明らかであろう。

こうした原価主義による造成地分譲は、分譲価格の適正化が強く叫ばれ時価方式に切り換えられる1968年度まで続けられた²⁸⁾。

(2) 埋立事業会計

1964年4月からは、南部臨海工業用地の造成に用いられてきた埋立事業会計に地方公営企業法の財務規定の一部が適用され、事業の会計処理が、従来の官庁会計方式から企業会計方式へと切り換えられることになった。これによって、埋立事業会計は収入と支出の大枠を決め、予算の執行に際しては資金の流用、弾力的裁量、繰越なども認められるなど、埋立事業の機動的執行を保障する体制が整えられたことは、南部臨海工業地帯の早期埋立整備と南部から西部へと新たに臨海工業用地を拡大していく上でも著しく効果的な役割を果たしたと言える。

こうした機動的な事業運営と1968年度からの造成用地評価方式の改善、さらに広大な用地を短期・低廉に造成するための埋立事業の民間請負化といった3条件が整うにしたがい、企業会計方式の導入による独立採算性が求められるようになった埋立事業の経営も、次第に赤字から黒字に転じていった。1962年より着手し1980年に造成用地をほぼ完売した西部臨海工業地帯を合

表9 利益剰余金の内訳

(単位：千円，%)

		構成比	伸び率
利益剰余金	9,819,919		128
積立金	6,727,359	100.0	114
利益積立金	1,563,113	23.2	120
減債積立金	0	0.0	0
建設改良積立金	5,164,246	76.8	112
当年度未処分利益剰余金	3,092,560	100.0	177
利益剰余金処分額	3,092,560	100.0	177
利益積立金	154,628	5.0	0
減債積立金	0	0.0	177
建設改良積立金	2,937,932	95.0	0
翌年度繰越利益剰余金	0	0.0	0
当年度未処理欠損金	0	0.0	0
欠損金処理額	0	0.0	0
利益積立金	0	0.0	0
翌年度繰越欠損金	0	0.0	0
資本剰余金	3,109	100.0	100
受贈財産評価額	3,109	100.0	100

〔備考〕名古屋港管理組合『埋立事業会計決算及び事業報告書』昭和60年度版より作成。

めて見ると、1980年度の中間清算によれば149億円の利益が計上された。このうち、南5区の埋立開始による剰余金取り崩しを受けても、表9の通り1985年段階で98億円の利益を計上した。ただし、このことは、都市生活空間としての港湾整備が求められる際の運用のあり方において後に課題を生み出すことになった点には留意しなくてはならない²⁹⁾。

3-4. 港湾機能の企業専有化

(1) 海上輸送の企業専有化

以上の結果、1981年度末現在、南部臨海工業用地のうち愛知県、地元自治体などが所有する公共用地と、進出決定を見た民間企業の所有する用地の割合は、表10の通りである。

表 10 南部臨海工業地帯の造成と分譲

(単位：千平方メートル)

区 別	造成計画面積	公共用地		処分済面積
		公共用地	売却予定地	
1	3,165	353	2,812	2,812
2	7,441	321	7,120	7,119
3	4,965	769	4,196	4,174
4	3,119	402	2,717	2,717
合 計	18,690 (100%)	1,845	16,845	16,822 (90%)

〔備考〕 処分面積は、1981年度末までに処分した面積を示す。
 【名古屋港管理組合 30 年史】 p. 336。

南 1 区から 4 区のうち、造成後企業に譲渡を決めた用地（処分済面積）は、南 1 区では 88.8%、2 区では 95.6%、3 区では 84.1%、4 区では 87.1% で、トータルでは 90% に及び、豊富な漁業生産活動の場であった海は、南部臨海工業用地の造成と分譲によって進出民間企業の専有物と化したのである。

その結果、名古屋港の港湾機能も、南部進出企業によって著しく専有化されることになった。表 11 は、名古屋港における公共・専用出入り貨物の状況を見たものである。公共埠頭等を利用した貨物の出入と専用埠頭を利用した貨物の出入を比較すると、1960 年度では公共対専用は、輸移出で 98：2、輸移入で 65：35、総トン数では 70：30 となり、公共埠頭の取扱が圧倒的部分を占めていた。しかも、専用部分はすべて 9 号地等の民間棧橋における取扱に限定されていた。

ところが、名古屋南部臨海工業用地が造成され、企業進出と操業が始まる 1967 年度の段階では、公共対専用の割合は、輸移出で 61：39、輸移入で 35：65、総トン数では 40：60 となり、名古屋港取扱貨物のうち輸移出では約 40%、輸移入では約 65%、トータルでは実に 60% が専用埠頭で取り扱われるようになり、専有化を強めていった。しかも、この傾向は 67 年以降一層強化されていくことになる。

専有化の傾向をさらに顕著に示しているのが名古屋港における貿易構造の推移である。表 12 は主要輸出品、表 13 は主要輸入品、表 14 は主要移出品、表 15 は主要移入品の動向を見たものである。はじめに外国貿易の動向を見ておく。

輸出品について見た場合、1960 年までは陶磁器—ベニヤ板が主要な輸出品であったが、1961 年から 66 年までの間に車輛（＝輸送機器）と鉄鋼の比重が急速に伸び、1969 年以降は輸送機器—鉄鋼が主要輸出品となっている。しかも、この 2 種目で総輸出トン数の 60% から 84% を占めるまでに至っている。これは、南部臨海工業地帯などからアメリカを中心に自動車および鉄鋼製品が大量に輸出され始めたことによる。

輸入品の場合は、1960 年までは原木—小麦が主要な輸入品であったが、1961 年から 67 年にかけて石油製品や鉄鉱石の輸入の比重が増加し始め、1967 年から 73 年までは鉄鉱石—石炭が主要輸入品となり、さらに 74 年以降は原油の輸入割合が急増し、原油—鉄鉱石を主要な輸入品としている。

これは、鉄鋼生産の原料となる鉄鉱石がオーストラリアから、名古屋都市圏の自動車燃料となる原油がサウジアラビアなどから伊勢湾移シーバースを経由して大量に輸入されるようになったことを示している。

次に国内貿易の動向を見ておこう。

移出品について見た場合、1961 年までは土石の比重が極めて高く、土石—石油製品が主要な移出品であったが、62 年以降には車輛（＝輸送機器）の比重が急増し、輸送機器を軸とした鉄鋼・重油が主要な移出品となっていく。これは、生産された自動車や鉄鋼製品が、苫小牧、横浜、北九州、四日市などを中心に移出された結果である。

最後に、移入品について見た場合、1960 年までは石炭—礦油が主要な移入品であったが、1961 年以降は石油製品の比重が急増し、さらに 1965 年以降は重油—石油製品が主要な移入品となっている。これは、1961 年以降最大の移出仕出港となった四日市港から四日市石油化学コンビナートで精製さ

表 11 名古屋港における公共・

	1960年					
	輸移出	構成比	輸移入	構成比	総トン数	構成比
合 計	2,102	100.00	10,428	100.00	12,530	100.00
1. 岸壁合計	1,336	63.56	2,572	24.66	3,908	31.19
<公共岸壁>	1,336	63.56	2,572	24.66	3,908	31.19
<専用岸壁>	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・名港海運埠頭	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・伊勢湾日通岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・藤木岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・鉄鋼埠頭	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・岡谷埠頭	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・11号地セメント埠頭	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・南1区セメント埠頭	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・愛知製鋼岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・豊藤岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・富士製鉄岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・東洋レーヨン岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・大同岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・日清岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・トヨタ岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・三井鋼材埠頭	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・石川島重工岸壁	0	0.00	0	0.00	0	0.00
2. 棧橋合計	43	2.05	3,670	35.19	3,713	29.63
<専用棧橋>	43	2.05	3,670	35.19	3,713	29.63
・中電棧橋(9号地)	41	1.95	806	7.73	847	6.76
・中電棧橋(6号地)	0	0.00	118	1.13	118	0.94
・中電棧橋(知多火力)	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・住化棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・東邦ガス棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・中電棧橋(一州町)	0	0.00	607	5.82	607	4.84
セメント棧橋	0	0.00	464	4.45	464	3.70
・リノール棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・9号地油類棧橋	41	1.95	1,664	15.96	1,705	13.61
・名造船棧橋	0	0.00	8	0.08	8	0.06
・8号地棧橋	2	0.10	4	0.04	6	0.05
・藤木棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・東浜棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・大同棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・知多三井物産棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
・知多出光興産棧橋	0	0.00	0	0.00	0	0.00
3. 物 揚 場	230	10.94	370	3.55	600	4.79
4. 浮 標	482	22.93	3,366	32.28	3,848	30.71
5. 錨 泊	11	0.52	450	4.32	461	3.68

〔備考〕 名古屋港管理組合『名古屋港統計年報』各年度版より作成。

重化学工業化時代の大都市沿岸開発（鈴木）

専用出入貨物の状況

（単位：千トン，％）

1967年					
輸移出	構成比	輸移入	構成比	総トン数	構成比
7,133	100.00	26,198	100.00	33,331	100.00
6,294	88.24	11,741	44.82	18,035	54.11
3,421	47.96	3,563	13.60	6,984	20.95
2,873	40.28	8,178	31.22	11,051	33.16
162	2.27	145	0.55	307	0.92
22	0.31	335	1.28	357	1.07
384	5.38	93	0.35	477	1.43
9	0.13	254	0.97	263	0.79
11	0.15	396	1.51	407	1.22
0	0.00	331	1.26	331	0.99
0	0.00	304	1.16	304	0.91
47	0.66	6	0.02	53	0.16
796	11.16	39	0.15	835	2.51
1,307	18.32	6,250	23.86	7,557	22.67
0	0.00	17	0.06	17	0.05
133	1.86	9	0.03	142	0.43
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	0	0.00	0	0.00
104	1.46	8,789	33.55	8,893	26.68
0	0.00	1,408	5.37	1,408	4.22
0	0.00	1	0.00	1	0.00
0	0.00	702	2.68	702	2.11
6	0.08	96	0.37	102	0.31
0	0.00	747	2.85	747	2.24
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	402	1.53	402	1.21
1	0.01	144	0.55	145	0.44
89	1.25	4,719	18.01	4,808	14.43
0.2	0.00	3	0.01	3.2	0.01
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	0	0.00	0	0.00
0	0.00	0	0.00	0	0.00
6	0.08	125	0.48	131	0.39
2	0.03	442	1.69	444	1.33
365	5.12	719	2.74	1,084	3.25
354	4.96	4,617	17.62	4,971	14.91
16	0.22	332	1.27	348	1.04

表 12 名古屋港の貿易構造の推移：主要輸出品

(単位：千トン，%)

年	第1位	数量	構成比	第2位	数量	構成比	第3位	数量	構成比	輸出総量
1952	陶磁器類	328	61.08	機械類	65	12.10	車 輻	20	3.72	537
53	〃	307	59.96	〃	49	9.57	ベニヤ板	33	6.45	512
54	〃	364	52.60	〃	108	15.61	〃	85	12.28	692
55	〃	450	52.82	ベニヤ板	119	13.97	機 械 類	71	8.33	852
56	〃	553	53.69	〃	142	13.79	〃	84	8.16	1,030
57	〃	557	51.38	〃	147	13.56	〃	77	7.10	1,084
58	〃	531	48.05	〃	163	14.75	車 輻	77	6.97	1,105
59	〃	647	46.88	車 輻	173	12.54	ベニヤ板	173	12.54	1,380
60	〃	743	43.65	〃	393	23.09	〃	114	6.70	1,702
61	〃	644	36.26	〃	534	30.07	木 製 品	141	7.94	1,776
62	〃	702	35.60	〃	453	22.97	〃	148	7.51	1,972
63	〃	773	37.06	〃	374	17.93	鉄 類	225	10.79	2,086
64	〃	875	35.18	〃	483	19.42	〃	330	13.27	2,487
65	〃	977	30.60	鉄 類	689	21.58	輸送機械	672	21.05	3,193
66	〃	1,026	29.07	輸送機器	955	27.05	鉄 鋼	595	16.86	3,530
67	輸送機器	1,333	32.92	陶 磁 器	1,041	25.71	〃	568	14.03	4,049
68	〃	2,117	40.00	〃	1,091	20.61	〃	924	17.46	5,293
69	〃	2,911	44.58	鉄 鋼	1,167	17.87	陶 磁 器	1,071	16.40	6,530
70	〃	3,680	46.45	〃	1,645	20.76	〃	979	12.36	7,923
71	〃	6,379	56.14	〃	2,140	18.83	〃	939	8.26	11,363
72	〃	5,942	56.00	〃	1,900	17.91	〃	863	8.13	10,616
73	〃	6,231	58.83	〃	2,276	21.49	〃	648	6.12	10,592
74	〃	8,696	67.32	〃	2,254	17.45	〃	580	4.49	12,917
75	〃	8,565	69.28	〃	1,731	14.00	〃	557	4.51	12,363
76	〃	11,890	71.44	〃	2,143	12.88	〃	639	3.84	16,644

〔備考〕 1965年1月より、品種分類が改正された。

尚、単位は金額ではなく重量であることに注意。

名古屋港管理組合「名古屋港統計年報」各年度版より作成。

れた重油や石油製品が名古屋港へと運び込まれるようになったためである。

以上のように、1960年代半ばから76年までの間の名古屋港主要取扱貨物は、名古屋南部臨海工業地帯などに進出した企業群の民間専用埠頭などを經由して、名古屋など大消費地や背後地生産工場群および臨海工業地帯内へと搬入され、また、海外市場や四日市など隣接港湾へと搬出されていたのである³⁰⁾。

表 13 名古屋港の貿易構造の推移：主要輸入品

（単位：千トン、％）

年	第1位	数量	構成比	第2位	数量	構成比	第3位	数量	構成比	輸出総量
1952	小麦	230	21.48	小麦	148	13.82	材木	135	12.61	1,071
53	材木	353	21.07	小麦	256	15.28	石炭	243	14.51	1,675
54	〃	400	23.88	〃	318	18.99	米	178	10.63	1,675
55	〃	496	26.77	〃	358	19.32	綿花	163	8.80	1,853
56	〃	603	26.86	〃	350	15.59	〃	262	11.67	2,245
57	〃	578	21.76	石炭	361	13.59	小麦	345	12.99	2,656
58	〃	751	31.74	小麦	346	14.62	綿花	237	10.02	2,366
59	〃	790	27.98	〃	361	12.79	〃	294	10.41	2,823
60	原木	1,161	30.11	トウモロコシ	387	10.04	小麦	376	9.75	3,856
61	〃	1,376	26.89	石油製品	654	12.78	綿花	440	8.60	5,118
62	〃	1,638	29.91	〃	709	12.95	トウモロコシ	437	7.98	5,477
63	〃	1,940	29.70	雑穀	700	10.71	石油製品	653	10.00	6,533
64	〃	2,071	27.26	〃	797	10.49	〃	787	10.36	7,596
65	〃	2,378	25.13	鉄鉱石	1,814	19.17	石炭	996	10.53	9,462
66	〃	2,730	26.70	〃	2,308	22.58	〃	1,182	11.56	10,223
67	鉄鉱石	3,403	26.61	原木	2,904	22.71	〃	1,781	13.93	12,787
68	〃	5,335	32.51	〃	3,265	19.89	〃	2,817	17.16	16,412
69	〃	7,051	35.99	石炭	4,224	21.56	原木	3,374	17.22	19,591
70	〃	8,702	36.45	〃	5,282	22.13	〃	3,808	15.95	23,872
71	〃	9,437	42.39	〃	4,378	19.67	〃	3,129	14.06	22,260
72	〃	7,944	36.72	〃	4,149	19.18	〃	3,626	16.76	21,632
73	〃	9,677	36.07	〃	4,433	16.53	〃	3,865	14.41	26,826
74	〃	9,003	30.62	原油	5,544	18.85	石炭	4,277	14.54	29,407
75	〃	8,227	28.13	〃	7,828	26.77	〃	4,156	14.21	29,243
76	原油	11,867	33.28	鉄鉱石	8,944	25.08	〃	4,303	12.07	35,660

〔備考〕 表 12 に同じ。

(2) 陸上輸送の企業専有化——道路——

海上輸送機能が南部など臨海工業地帯への進出企業群によって専有化される傾向を見たが、当初から進出企業群のために投資して整備された産業基盤もある。道路と鉄道がそれに該当する。はじめに道路について見ておこう。

名古屋港では、取扱貨物が急増するなかで、陸上貨物は、名四国道（国道 23 号線）、国道 1 号線、国道 247 号線、名古屋環状線などを経て、名古屋市を中心に放射線状に延びている国道 19 号線、国道 22 号線、国道 41 号線な

表 14 名古屋港の貿易構造の推移：主要移出品

(単位：千トン，%)

年	第1位	数量	構成比	第2位	数量	構成比	第3位	数量	構成比	輸出総量
1952	石 炭	78	17.97	麦	70	16.13	土 石	64	14.75	434
53	土 石	104	21.49	礦 油	94	19.42	麦	48	9.92	484
54	〃	124	25.31	麦	46	9.39	肥 料	45	9.18	490
55	〃	172	29.25	〃	57	9.69	鉄	51	8.67	588
56	〃	239	33.10	〃	76	10.53	礦 油	57	7.89	722
57	〃	392	38.21	礦 油	115	11.21	石 炭	68	6.63	1,026
58	〃	384	42.81	〃	100	11.15	車 輛	78	8.70	897
59	〃	544	44.70	〃	142	11.67	鉄	65	5.34	1,217
60	〃	584	33.70	石油製品	159	9.17	トウモロコシ	75	4.33	1,733
61	〃	654	29.90	〃	236	10.79	く ず 鉄	122	5.58	2,187
62	〃	603	28.18	〃	254	11.87	車 輛	141	6.59	2,140
63	〃	640	24.79	〃	279	10.81	鉄	276	10.69	2,582
64	〃	820	24.56	車 輛	573	17.16	〃	389	11.65	3,339
65	他非金鉱	897	25.98	輸送機械	695	20.13	鉄 鋼	448	12.98	3,452
66	〃	940	23.94	〃	860	21.91	〃	731	18.62	3,926
67	鉄 鋼	1,455	27.37	他非金鉱	1,147	21.58	輸送機械	1,071	20.15	5,316
68	輸送機械	1,723	25.92	鉄 鋼	1,703	25.62	他非金鉱	1,426	21.45	6,648
69	〃	2,697	32.06	〃	2,023	24.05	〃	1,559	18.53	8,413
70	〃	2,790	30.42	〃	2,290	24.97	〃	1,595	17.39	9,171
71	〃	3,097	33.44	他非金鉱	1,847	19.95	鉄 鋼	1,690	18.25	9,260
72	〃	3,521	35.34	〃	1,830	18.37	〃	1,485	14.91	9,963
73	〃	5,273	41.04	〃	1,882	14.65	〃	1,650	12.84	12,847
74	〃	5,189	36.41	重 油	2,127	14.92	他非金鉱	1,739	12.20	14,252
75	〃	5,667	37.10	〃	3,129	20.49	〃	1,577	10.32	15,274
76	〃	4,828	28.88	〃	3,708	22.18	石油製品	2,436	14.57	16,715

〔備考〕 表 12 に同じ。

「他非金鉱」とは「その他非金属鉱物」の略称。

どに結ばれ、主要な消費市場や生産工場と名古屋港との間で運送された。

このうち 1960 年代に名古屋港での取扱貨物が急増し、四日市など隣接港湾と結ぶ交通網の整備が急務となり、中経連から緊急に整備の要請を受けていたのが名四国道であり、さらに名古屋など背後地とを結ぶため緊急に整備されたのが西知多産業道路であった。

名四国道は、飽和状態にあった国道 1 号線の交通渋滞を解消し、伊勢湾岸

表 15 名古屋港の貿易構造の推移：主要移入品

（単位：千トン，％）

年	第1位	数量	構成比	第2位	数量	構成比	第3位	数量	構成比	輸出総量
1952	石 炭	1,854	60.89	土 石	375	12.32	礦 油	250	8.21	3,045
53	〃	2,029	51.03	〃	554	13.93	〃	517	13.00	3,976
54	〃	1,761	44.67	礦 油	804	20.40	土 石	501	12.71	3,942
55	〃	2,061	46.29	〃	890	19.99	〃	617	13.86	4,452
56	〃	2,374	42.81	〃	1,043	18.81	〃	972	17.53	5,546
57	〃	2,691	41.84	〃	1,407	21.88	〃	397	6.17	6,431
58	〃	2,048	37.30	〃	1,383	25.19	〃	804	14.64	5,491
59	〃	2,096	30.42	〃	1,785	25.91	〃	1,191	17.29	6,890
60	〃	3,077	32.01	石油製品	2,630	27.36	〃	1,503	15.63	9,614
61	石油製品	3,245	29.96	石 炭	2,791	25.77	〃	1,624	15.00	10,830
62	〃	4,066	34.07	〃	2,657	22.26	〃	1,945	16.30	11,936
63	〃	4,795	33.58	〃	2,957	20.71	〃	2,865	20.06	14,281
64	〃	5,141	35.51	〃	3,070	21.20	〃	1,943	13.42	14,478
65	重 油	3,613	26.35	〃	3,006	21.92	石油製品	2,111	15.39	13,714
66	〃	4,601	28.27	〃	2,712	16.66	〃	2,433	14.95	16,277
67	〃	5,805	29.23	石油製品	2,977	14.99	石 炭	2,663	13.41	19,857
68	〃	7,013	29.10	砂利石材	3,836	15.92	石油製品	3,606	14.96	24,101
69	〃	7,551	28.40	石油製品	4,331	16.29	砂利石材	3,823	14.38	26,590
70	〃	8,812	32.42	〃	4,953	18.22	鉄 鋼	3,265	12.01	27,181
71	〃	9,962	37.21	〃	4,996	18.66	〃	2,681	10.01	26,775
72	〃	9,412	33.49	〃	5,110	18.19	〃	3,431	12.21	28,100
73	〃	8,614	25.54	〃	5,872	17.41	〃	4,447	13.18	33,734
74	〃	7,422	23.62	〃	5,348	17.02	〃	4,517	14.37	31,424
75	〃	5,945	19.96	〃	5,262	17.67	輸送機械	4,244	14.25	29,783
76	〃	5,909	19.75	〃	5,175	17.30	〃	4,199	14.04	29,916

〔備考〕 表 12 に同じ。

北部臨海工業地帯を横断する基幹産業道路として計画された大規模バイパスである³¹⁾。1953年6月に結成された「伊勢湾工業地帯建設期成同盟会」の第1次実施事業として、名四国道整備事業は正式に開始された。そして、佐伯卯四郎をはじめとする中経連の陳情運動に押される形で、1956年3月、国土総合開発法に基づく「木曾特定地域総合開発計画」のなかで「伊勢湾臨海道路建設事業」として閣議決定された。

愛知県豊明市を起点に、名古屋港臨港地区を横断して四日市までの総延長

53.9 キロに及ぶ工事が、1958 年道路整備五カ年計画に盛り込まれ、同年着工された。総工費 97 億円で四日市と名古屋港を結ぶ最も重要な第 1 期工事が 1963 年 2 月に完成し、1972 年には全線 59.9 キロが完成した。これによって、四日市港や臨海部工場から搬出された製品や半製品が名古屋南部や名古屋港背後地へ効率的に輸送されることになった。

もう一つの西知多産業道路は、表 6 から明らかなように、東海製鉄と愛知県との進出協定を通して求められた重要道路であり、一般国道 247 号線の交通混雑の緩和を図り、東海市名和町から知多町新舞子に至るバイパスとして建設された南部進出企業の自動車専用道路である³²⁾。南部進出企業にとって「名古屋、半田、豊橋線は狭隘であり、現海岸線に沿って予定されている産業道路（西知多産業道路）に接続する」ことこそ、最も効率的な陸送であると考えられていたのである³³⁾。

建設工事は、南部臨海工業用地に主要企業群の進出決定を見て間もない 1966 年 6 月から開始され、1969 年には全長 24.6 キロが完成・開通した。これによって、名古屋南部と背後地の生産・消費市場は陸上輸送によって効率的に結ばれ、鉄道輸送に代わる主要陸送機能を後に担うことになった。

(3) 陸上輸送の企業専有化——鉄道——

多量の貨物を一度に効率よく運搬するトランジット機能として重視されたのが鉄道機能の整備である。とくに 1959 年に東海製鉄進出が決定して以後、鉄道整備に対する緊急性は名古屋港管理組合などを中心に急速に高まっていた。とりわけ、1961 年に 9 号地の拡張埋立が完成し、さらに南 1 区および 2 区の工業用地造成も進展するなかで、南部地区における貨物輸送量が、1960 年度 350 万トン、70 年度には 450 万トンが見込まれるようになると、この要望は切実さを増すようになった。既存の輸送体系ではこうした需要を賄うことは不可能と考えられ、新たな鉄道線の建設、すなわち東海道線笠寺駅から分岐して南部へつなぐ国鉄東臨港線の建設が管理組合から強く望まれ

るようになった。

結局、名古屋陸運局、国鉄、名鉄の3者が名古屋港南部地域の鉄道輸送のあり方について検討を重ね、1960年2月には、①笠寺—東港間の臨港線の貨物輸送は国鉄が運営する。②名古屋鉄道と国鉄との熱田駅接続は東臨港線の東港駅に変更し、大江駅から連絡線を名古屋鉄道で建設する。③南港線（東港—南港）は、貨物を国鉄、旅客を名古屋鉄道が運営する、といった取決めがなされた。こうして国鉄は1961年2月に東臨港線の新設を決議し、3月運輸大臣の許可を得て笠寺分岐案も決定し、直ちに名古屋港管理組合との間で、総工費23億3000万円におよぶ笠寺—東港間の鉄道建設に関する協定書が締結された³⁴⁾。

このように南部臨海工業地帯と背後地との接続を円滑にするための東臨港線の建設には、様々な優遇措置が施されることになった。まず、線路の施行基面以下の構造物の建設費用は名古屋港管理組合が負担し、国鉄は施行基面以上の軌道の建設費用のみ負担することとし、さらに用地については名古屋港管理組合で取得の上、国鉄に無償提供する協定が締結されたのである。

さらに、1962年の日本国有鉄道法の一部改正により、国鉄は地方自治体や関連企業と協力して共同出資により臨海鉄道会社を設立できるようになった。その結果、①臨海鉄道の営業範囲は、国鉄の笠寺駅より分岐し東港線および東港ヤードを経て7、8、9号地地区、および南1、2、3区に至る範囲とする。②会社設立時の資本金は10億円とし、国鉄および名古屋港管理組合が各4億円、地元関連会社が2億円を出資する。③名古屋港管理組合が臨海鉄道のための必要な用地を貸与する。④南1、2、3区に至る軌道その他の付帯施設を早急に建設する、等も取り決められた³⁵⁾。

こうして、1962年の京葉臨海鉄道(株)、63年の神奈川臨海鉄道(株)に次ぐわが国第3番目の臨海鉄道として、名古屋臨海鉄道(株)が誕生し、南部進出企業が立地隣接性を生かし共有する新たな社会的生産手段としての役割を担うことになった。

3-5. 工業用水の整備

(1) 桑原幹根の愛知用水事業

名古屋南部臨海工業地帯への工業用水は、愛知用水から供給された。周知のように愛知用水事業は、当初農業用水の安定的確保を求める知多半島住民の強い要望を背景に構想された。しかし、その後、この構想はアメリカの TVA を範とした総合開発事業へと性格を変え、1950 年国土総合開発法で木曾地域が総合開発地域に指定されるや、木曾川流域の総合開発計画の中核事業として閣議決定を受け、工業用水にも道を開くことになった。この契機をなしたのが、世界銀行からの融資による愛知用水建設計画であった。

当初、農林省からは、愛知用水の建設には約 300 億円という莫大な資金が必要であるとの試算が出されていた。そこで、この資金の一部を世界銀行からの借款によって賄おうと密かに当時の首相・吉田茂への陳情に動いていたのが愛知県知事・桑原幹根である。桑原愛知県知事の要請を受けた吉田首相の根回しにより世界銀行から借款することは可能となるが、その条件として愛知用水事業は農業用水ばかりでなく、発電や都市用水を含んだ多目的事業にする必要が求められた³⁶⁾。

1958 年 7 月には、名古屋南部の既成工業地帯に工業用水（毎秒 1 立方メートル、日量 8 万 6400 立方メートル）を供給する愛知用水工業用水道第 1 期事業が開始された。にもかかわらず、1950 年代の工業用水は、大部分が地下水を利用しており、わざわざ莫大な投資をして用水を引いて利用することには企業、名古屋市などは消極的であった。

しかし、桑原や農林省の強力な説得と、名古屋港で顕著となり始めていた地下水の過度なくみ上げによる地盤沈下の結果、港内の物揚場や防潮堤が水没するといった事態に直面するに及んで、南部工業地帯に立地する企業も、水源を井戸から工業用水道に転換することへ関心をもち始めるようになった。

さらに、1956年工業用水道法の成立は、次第に工業井戸の規制と工業用水道への転換を義務づけるようになり、とりわけ1958年工業用水道事業法の成立によって、工業用水道は地盤沈下対策のみならず工業立地政策にとって不可欠な産業基盤と位置づけられるようになった。とくに、第1期工事に対して国庫補助金が支給されて低料金の工業用水供給が可能となったことは、この転換をさらに加速した。そして、1959年東海製鉄が南2区への進出契約を結ぶに及んで、大口工業用水需要者の水源は井戸から工業用水道へと転換し、さらに南部が工業用水道法の対象地区となり工業用水道へ依存する以外道がなくなったこともあり、工業用水の需要は1960年以降急増することになった³⁷⁾。

(2) 南部工業地帯の産業基盤としての愛知用水工業用水道

第1期工事は1961年9月に完成し、同年12月から通水を開始した。通水間もない工業用水は、表16から明らかなように、すべて南部臨海工業地帯進出企業と南部で事業を拡張した重化学工業資本の各工場へと供給された。

これらの工場が必要とする工業用水は、年々増加することが予測された。1960年日量6万9760立方メートルは、1972年には日量50万6470立方メートルへと7.3倍の増加が見込まれた。しかし、61年から給水を開始した第1期工事の給水量はわずか8万6400立方メートルであり、拡張工事として第2期工事の建設が急きょ必要とされ、同年より開始、66年に完成した。さらに、拡張工事は、上記工場の需要増加と工業用水道法の規制強化のもと、第3期工事として65年から八カ年計画で開始された。結局、桑原愛知県政と通産政策が一体となって繰り広げられた愛知用水の工業用水事業化は、第1期約14億7000万円、第2期約99億円、第3期84億2000万円に及び、1970年には第4期工事が着手されることになった³⁸⁾。

こうして、愛知県は、表17のような国庫補助支給による工業用水道整備を通して、重化学工業にとって最も重要な産業基盤の一つとして工業用水の

表 16 愛知用水工業用水道の給水一覧（平成3年3月31日現在）

会 社 名	給水開始 年 月	会 社 名	給水開始 年 月	会 社 名	給水開始 年 月
愛 知 製 鋼	S.36.12	東 邦 瓦 斯	S.42.11	太 田 油 脂	S.51.11
新 日 本 製 鉄	S.36.12	三 洋 化 成	S.43.2	中 部 液 酸	S.54.6
東 亜 合 成 化 学	S.36.12	東洋グリーンターミナル	S.43.2	協 材 興 業	S.55.3
三 井 東 庄 化 学	S.36.12	宮 崎 精 鋼	S.43.7	日 本 ア ク リ ル 化 学	S.55.4
東 レ	S.36.12	東海菱光コンクリート	S.43.7	愛 知 機 械	S.56.4
石 川 島 播 磨	S.36.12	中 京 コ カ コ ー ラ	S.44.3	知 多 エ ル エ ヌ ジ ー	S.57.2
矢 作 製 鉄	S.36.12	日 本 電 気 化 学	S.44.6	知 多 市 南 部 浄 化 セ ン タ ー	S.57.4
中 部 電 力	S.36.12	中 京 ア サ ノ コ ン ク リ ー ト	S.44.7	知 多 市 清 掃 セ ン タ ー	S.58.2
三 井 木 材	S.36.12	日 本 農 産 工 業	S.44.11	日 本 鋁 業	S.58.7
大 同 特 殊 鋼	S.36.12	ア ロ ン 化 成	S.44.12	大 有 建 設	S.59.7
三 菱 自 動 車	S.36.12	伊 藤 機 工	S.45.1	名 古 屋 市 下 水 道 局	S.62.4
リノール油脂	S.37.8	日 清 製 粉	S.45.2	東 陽 油 槽	S.63.12
料 理 の 素	S.37.9	日 研 化 成	S.45.7	竹 中 高 圧	H.1.9
ゼネラル石油	S.37.9	日 本 資 糧	S.46.4	昭 和 土 木	H.1.9
日 鉄 ド ラ ム	S.40.2	王 子 コ ン ス タ ー チ	S.46.4	I N A X	H.1.9
名 古 屋 油 化 学	S.40.9	出 光 興 産	S.48.1	日 本 電 装	H.2.2
日 清 紡 績	S.41.7	ダ イ セ キ	S.48.3	東 海 市 浄 化 セ ン タ ー	H.2.9
桜 井 興 産	S.42.4	サ ン グ レ イ ン	S.48.4		
新 家 工 業	S.42.4	サ ン エ イ 糖 化	S.49.4		

〔備考〕 太線でかこった範囲は第1期工事による給水先を示す。
愛知県企業庁『愛知県営水道・工業用水道三十年史』より。

確保を図り、低額な工業用水の給水を可能にした。例えば、東海製鉄の進出に際して、愛知県や名古屋港管理組合をはじめとする地元自治体と東海製鉄との間で結ばれた協定（59年7月）によれば、給水単価はトン当たり4円以下とし、年間9000万トン、日量25万トンを最終必要量と定めた。結局単価は第1期工業用水道料金として4円で給水された³⁹⁾。その後、第2期工業用水道料金は5円50銭に改定されたが、「工業用水道の給水区域内で中小企業者の多くが上水道を工業用水に使用して、比較的高額な上水道料金の負担に耐えているのに、工業用水道料金だけを抑制することは不合理といわなければならない」と批判されるほど、工業用水の供給は優遇されていたと言えることができる⁴⁰⁾。

表 17 補助制度と最大補助率の推移

(単位：%)

年度		31	32	33	36	37	39	40	42	45	47	50	53	56	60	61	62		
				35		38		41	44	46	49	52	55	59					
区分		地盤沈下対策事業																	
		基盤整備事業																	
	補助	水源開発事業																	
	対象事業	水源費補助事業																	
																改築事業費補助			
																小規模工業用水道補助			
四大工業地帯	地沈			25				30 (25)											
	基盤	X						20						0					
新産工特地域	地沈							45 (20)				44.8 (39.8)		43.3 (39.3)					
	基盤							35				34.8		34.3					
その他地域	地沈							35 (30)		40 (35)									
	基盤	X		25						30									
沖縄												75,100		75,95		75,90		75,87.5	
備考				妥当投資計算方式導入				産炭地域小水系開発事業補助				45							

〔備考〕 事業改築補助率＝建設費補助率×3/4
 ただし、四大工業地帯の基盤整備事業については20%×3/4
 カッコ内は富裕団体
 愛知県企業庁『愛知用水道・工業用水道三十年史』より。

第4章 南部臨海工業地帯での鉄鋼電力 主導型コンビナート形成

4-1. コンビナート形成への始動

名古屋南部臨海工業地帯は、中経連による東海製鉄誘致運動と桑原愛知県政による強力な産業基盤整備を軸に、1950年代から60年代にかけ、主要な基盤形成を果たしてきた。さらに、通産省名古屋通産局や愛知県商工部の企業誘致運動などによって、進出企業も、東海製鉄を軸にした鉄、化学、石油精製、電力、造船、機械、セメント、石油化学など広範に及び、しかも、これらの工場の有機的な結合によって、重化学コンビナートの装いを強めていった。

また、この時期は、表18に見られるように重化学工業資本の技術革新が急速に進展し、生産の合理化、さらに業界再編成を通して成長を遂げていった時期でもある。東海製鉄においても、1967年8月富士製鉄に合併され富士製鉄名古屋製鉄所となったのち、69年10月には八幡製鉄と富士製鉄との合併により、新日本製鉄名古屋製鉄所と組織を変え、生産の拡大を図った。64年に第1号高炉、67年に第2号高炉、そして69年に第3号高炉を完成させ、鉄鋼一貫の本格的な操業体制を確立した。それに合わせて、鉄鋼生産関連企業が相次ぎ南部臨海工業地帯を中心とする名古屋南部工業地帯に進出、操業を開始した。

62年10月には大同製鋼（現大同特殊鋼）知多工場が南2区にて操業を開始したのを皮切りに、66年2月には中部電力知多火力発電所、同年7月トヨタ自動車名古屋埠頭、67年12月東邦ガス上野工場、68年4月日清製粉名古屋第二工場、同年10月東海特殊鋼および愛知製鋼などが続々と操業を開始した。

さらに、70年以降には、73年5月石川島播磨重工業知多造船所（現愛知工場）、同年10月東亜共石名古屋精油所（現知多共石）、75年10月出光興産愛知精油所などが操業を開始した。こうした企業の進出・操業は、南部臨海工業地帯に固有の集積利益の獲得を求めた結果である。そして、集積利益の獲得を通して、生産行程、産業基盤および生活基盤、資本、運営などの共有による有機的結合、強固な一体性を形成していった。とくに名古屋南部では、図1のように、鉄鋼関連企業間およびそれらと電力企業間のコンビナート化が進められていくことになった。

4-2. 東海製鉄と自動車産業

1959年、東海製鉄が南2区に進出を決定した理由は明白であった。すなわち、中京工業地帯は、トヨタ自動車工業をはじめとする自動車関連や造船、家電、車輛などの諸産業が、特需景気やその後のモータリーゼーションの普及、生活様式の都市化による生活スタイルの変貌にともなって急速に発達する兆しのあるすぐれた消費市場であり、「冷延鋼板」や「亜鉛めっき鋼板」などの薄板類の需要が高く望めたためである。東海製鉄の“本体”であった富士製鉄では、これらの生産を主体とすることが本社内の「東海製鉄建設協力委員会」において、進出以前の1958年10月、すでに決定されていた⁴¹⁾。

東海製鉄の設備投資の過程は、設備構造の大きな変貌から5期に分けることができる。そのうち、中経連や桑原愛知県政が、とくに社会資本整備などを通して南部臨海工業地帯の造成と起動および操業・生産拡大を誘導した段階は、第3期頃までである。表19の生産設備構造変遷図をもとに、第1期から第3期までの特徴を見ておこう。

第1期は、進出決定から図2にあるような銑鋼一貫製鉄所が誕生するまでである（1958—64年）。1961年10月に操業を開始した最初の工場である冷延工場は、翌62年に入ると急速に生産を伸ばし、操業開始1年後の10月頃に

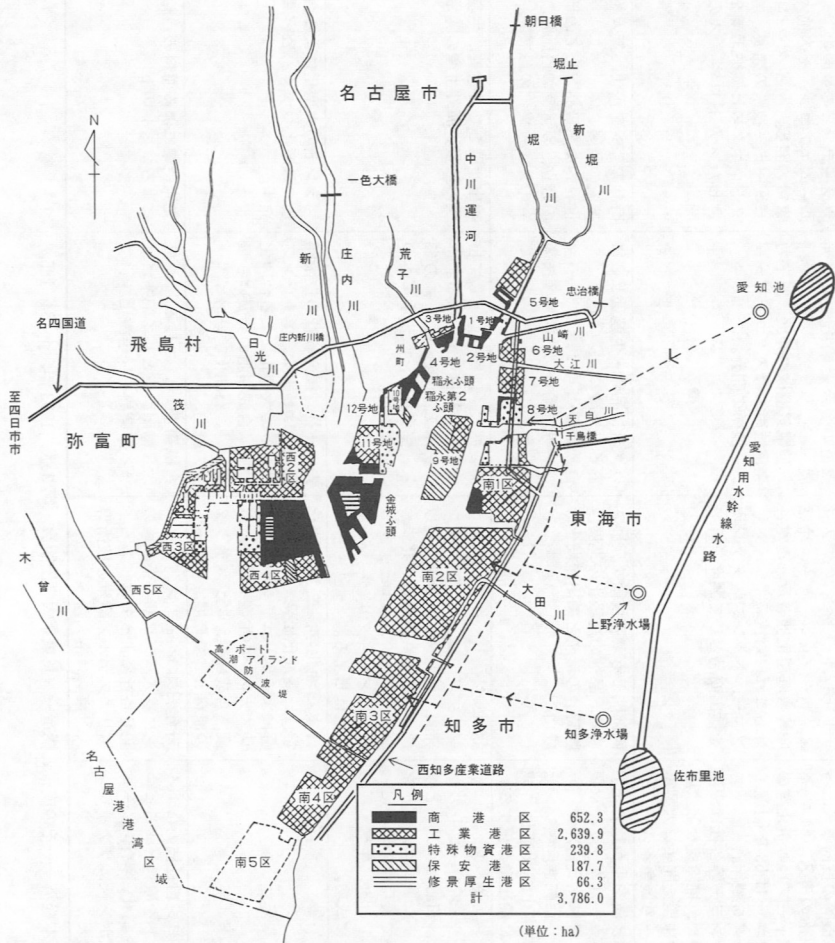
表18 戦後主要技術進歩一覽

	1950—54	1955—59	1960—65	1965 以降
鉄 鋼 業	50年6月「鉄鋼業・石炭業合理化施策要綱」(閣議決定), これにもとづく第一次合理化計画51年度から発足。 高炉の大型化, 焼結装置の改良等(コークス比20%低下)。 連続圧延装置(ストリップ・ミル)の導入。 川崎製鉄, 千葉に一貫工場新設, 住友金属, 神戸製鋼も一貫化を指向。	55—60年間, 「第二次合理化計画」推進。 高炉大型化(コークス比16%低下), 大型連続圧延装置新設相い次ぐ。 製鋼過程をLD転炉に切り替え, 新設。 大型一貫工場新設——八幡製鉄(戸畑), 神戸製鋼(灘浜), 日本鋼管(水江), 住友金属(和歌山)。	大型工場新設, 八幡(堺), 富士(名古屋), 川崎製鉄(水島)等。 世界最新鋭の工場群を保有。	大型一貫工場新設。八幡(君津), 日本鋼管(福山), 神戸製鋼(加古川), 住友金属(鹿島), 日本鋼管(扇島), 新日鉄(八幡・富士は1970年合併)(大分)等。 この時期, 戦後の技術進歩ほぼ一段落, 公害問題とその対策が課題となる。
電 力 業	大型ダム式水力発電所(佐久間), 大型土木機械を駆使して建設に成功して後, 奥只見, 田子倉, 黒部第四等, あいついで着手。 大型火力発電設備をアメリカから導入。これを技術提携によって国産化(熱効率の上昇, 重油使用, 自動化)。	前期に引きつづく大型発電所(火力, 水力とも)の完成。 需要の拡大にともない, かつての「水主火従」から「火主水従」への移行。	原子力発電の実験開始。 大型化によるコスト低下があらわれる。63年当時, 火力発電所につき1kW当りコストは世界最低となる。	公害問題がはげしくなり立地困難となる。
造 船 業	電気溶接, ブロック建造法, 自動ガス切断の採用による輸出船受注の増加(粗糖輸入のさいの特別利益によるプラント輸出の赤字を補填する制度による船価引下げの作用)。	船舶の大型化, 高速化に対応する新工場の出現によるコスト低下。	三菱長崎, 石川島横浜第二等大型船用ドックの装備。 溶接ブロック建造方式の進歩。先行艀装方式の採用。	20万トン以上タンカーの出現, コンビネーションキャリアー, カタログ船(標準船)の開発。 自動化船, 自動車専用船(カー・バルク), コンテナ船等新品種の開発。 三菱香焼造船所の30万トンタンカー用ドックと工場の新設。

電気機械工業	大型発電機等の技術導入, 各種電子技術の導入, ソニー, 早川(シャープ)等新企業の出発, ソニーは53年国産トランジスタを製作。松下, サンヨー等各社は洗濯機, テレビ, 掃除機など家庭用電機の生産を開始。大型電機メーカーも競争参入。	テレビ, トランジスタラジオ, テーブルレコーダー, 冷蔵庫等家庭用電機普及。重電各社もこれに対抗。ソニー, トランジスタラジオを輸出商品として開発。	家電の普及と輸出による発展。大型電気機械の発展, 原子力発電技術の導入, コンピューター技術の開発。	カラーテレビの量産化。ルームエアコン, その他大型家電の発展, マイクロコンピュータ技術の発展。エレクトロニクスと機械工業を結合したメカトロニクスの展開。
ミシン, 時計等	戦時中の技術を生かして光学機械メーカーはカメラ, 双眼鏡等に, 機械(兵器)メーカーはミシンに転進, ミシンは部品の規格化, 量産化に成功, ともに輸出産業化する。	両部門とも量産技術を発展させる。品種の高級化の進展, 腕時計の量産と輸出産業化の成功。	カメラは品質・生産量ともにドイツを凌ぐ。自動旋盤・トランスファー・マシン等労働力節約的の量産技術の開発。	時計のデジタル化, 無人組立技術の発展。世界的な高級品としての地位の確立。カメラの自動化, 時計のクォーツ化の急展開。
自動車	日産はオースチンと, いすゞは「ルーツ・グループ」のヒルマンと, 日野はルノーと技術提携, またトヨタ, プリンスは自力で乗用車の開発にとりくむ。トヨタ, 生産工程の半自動化に成功。	55年ごろ, トヨタ・クラウン, プリンス・スカイライン発表, 日産ダットサン開発以後, 各社とも乗用車を発表, プルーバード, コロナ, グロリアなどモータリゼーション時代はじまる。	需要拡大, 価格も低下して自由化への対抗可能となる。ホンダなど後発メーカーの参入。生産拡大, 欧米水準への急速な接近。	輸出産業として定着。生産規模の拡張。海外生産の開始。
石油化学		日本石油化学, 三井石油化学, 三菱油化出発, ナフサ分解によるポリエチレンと, ポリスチレンの生産を開発, 以後, 合成繊維, プラスチックの原料として発展。	先発4社, 後発5社の技術開発競争はじまる。エチレンプラントの大型化による合理化進展, 合成樹脂の発展いちじるしい。石油化学コンビナートの続出。	プラントの大型化による合理化, 量産化つづく。公害問題発生。
合成繊維	倉敷レーヨン自社技術によるカーバイドを原料とするビニロンの企業化, 東洋レーヨン, デュボン社よりナイロン技術を購入。	55年日本レーヨン, ナイロンに参入, アクリル系繊維の開発各社によってはじまる。ポリエステル系繊維の技術導入(東レ, 帝人)。	合繊需要がいちじるしく拡大, 輸出産業として綿糸にせまる。業界の競争激化。	先発企業による原料の自給化によるコスト切下げ。

〔備考〕 中村隆英『日本経済——その成長と構造——』東京大学出版会, 第3版, 1993年, p.184-185。

図1 名古屋港と



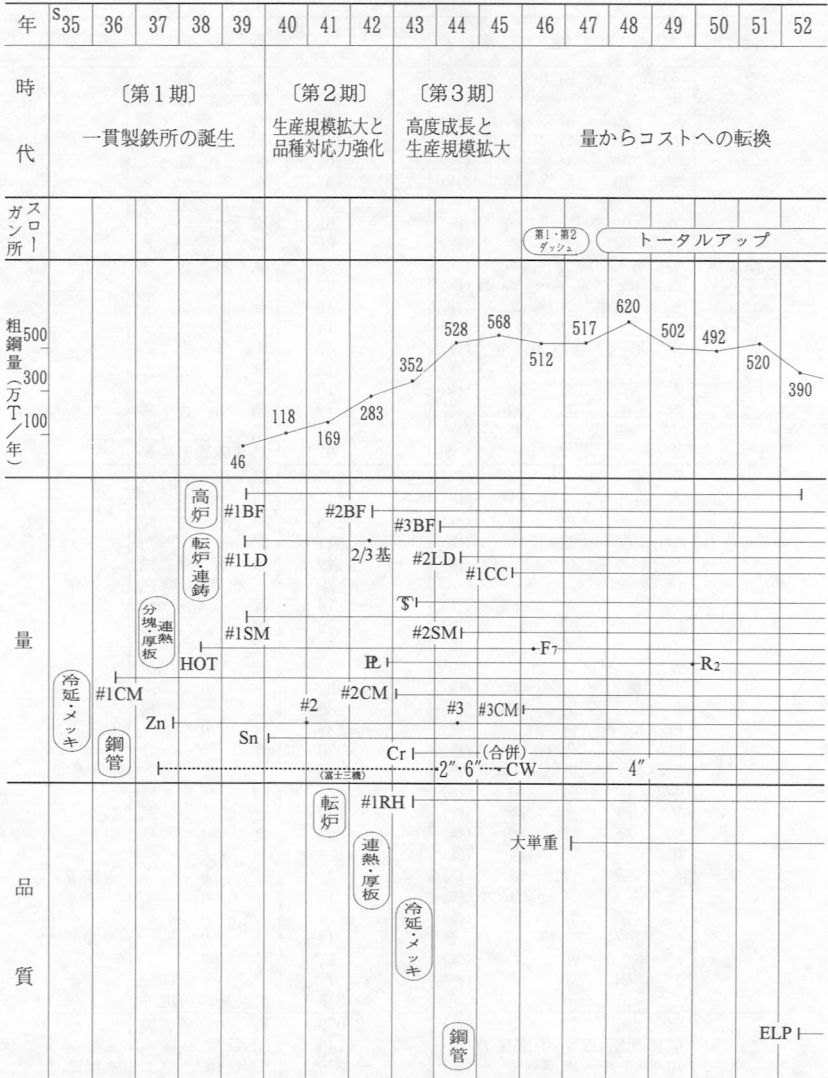
〔備考〕 南部臨海工業地帯への進出企業は、1981年度末現在のもの。
 名古屋港の概要図は、名古屋港管理組合『平成3年度事務概要』による。これに愛知用水と名四国道、西知多産業道路を記入した。

重化学工業化時代の大都市沿岸開発（鈴木）

進出企業概要図

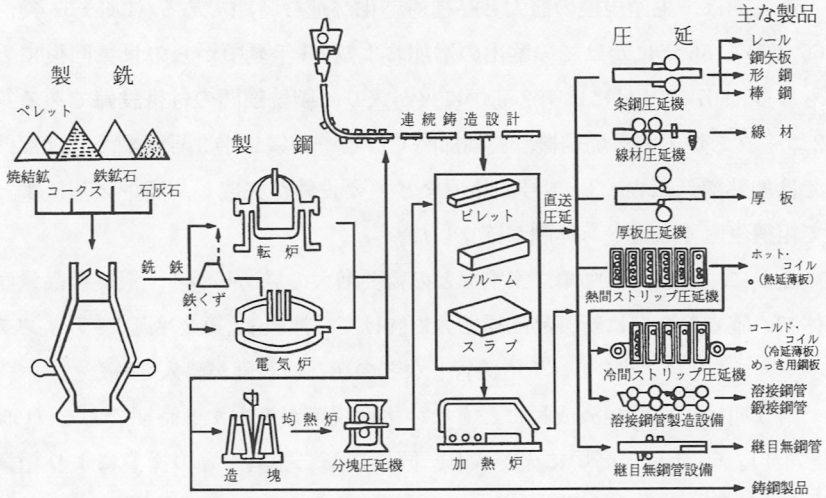
区別	会社名	敷地面積 (千平方メートル)	事業内容	摘要
南1区	トヨタ自動車販売(株)	707	車両輸出	
	レオ(株)	611	総合化学	
	愛知製鋼(株)	528	特殊鋼	
	トヨタ自動車工業(株)	142	鍛造	
	豊田スチールセンター(株)	166	鋼材加工	
	東邦瓦斯(株)	137	都市ガス	
	三洋化成工業(株)	99	総合化学	
	アロン化成(株)	65	塩化ビニール	
	矢作製鉄(株)	66	銑鉄	
	名古屋建材加工(株)	13	鋼材倉庫	
	日本鋼管名古屋埠頭(株)	47	〃	
	三菱鋁業セメント(株)	16	セメント	
	中京アサノコンクリート(株)	14	生コンクリート	
	東亜合成化学(株)	48	化学肥料	
日鉄ドラム(株)	12	鋼材加工		
大岡田運輸(株)	10	生コンクリート		
中電	22	鋼材倉庫		
その他	97	電力 公共施設用地等		
南2区	新日本製鉄(株)	6,003	銑鋼一貫	
	大同特殊鋼(株)	1,117	特殊鋼	
南3区	知多石油(株)	1,145	石油精製	未操業
	中部電力(株)	841	電力	
	石川島播磨重工業(株)	749	造船、機械	
	(株)愛知オイルターミナル	529	石油製品輸送	
	アイルトナー(株)	76	食品	
	日清製粉(株)	69	粉品	
	王子コンスターチ(株)	56	食品	
	サングレイン(株)	52	〃	
	全農サイロ(株)	52	〃	
	東海くみあい飼料(株)	38	飼料	
	日本配合飼料(株)	37	〃	
	日研化成(株)	36	食品	
	日本資糧工業(株)	35	〃	
	中部飼料(株)	35	飼料	
	名港海運(株)	30	港運	
	知多埠頭(株)	29	食糧	
	第一燃糧(株)	28	〃	
布袋食糧(株)	26	〃		
東洋グレンターミナル(株)	15	〃		
日東製粉(株)	14	〃		
全国農業協同組合	14	〃		
日本農産工業(株)	12	〃		
太田油脂(株)	12	〃		
その他	243	公共施設用地等		
南4区	出光興産(株)	2,070	石油精製	未操業 未操業
	東邦瓦斯(株)、中部電力(株)	149	LNG受入基地	
	知多エル・エヌ・ジー(株)	320	LNG保管加工	
	中部液酸(株)	23	液化酸素	
	中部電力(株)	22	電力	
その他	133	公共施設用地等		
合計		16,822		

表19 生産設備構造の変遷



〔備考〕 表6に同じ。

図2 鉄鋼の製造工程



〔備考〕 一柳正紀『鉄鋼業界』教育社新書，1994年，p.75。

は「冷延薄板」と「冷延コイル」を合わせて毎月1万4000トン前後の製品を生産した。12月には、冷延薄板が初出荷され、「45トンの製品が7台のトラックに分載され、名古屋市内の目抜き通りをパレードしながら、トヨタ自動車工業など名古屋市内の需要家をはじめ、日立製作所横浜工場、日産自動車横浜工場へ出荷されていった」という⁴²⁾。

冷延薄板等の生産は、不況下にもかかわらず、比較的堅調であった乗用車、家庭電機製品などの需要にこたえるため、通産省との合意に基づき、63年には月産3万トンの生産体制を整えた。さらに、同年7月には、冷延工場にホットコイルを供給するため最新鋭の連続熱延工場が稼働を開始し、熱延製品の出荷も急増し、中京工業地帯を中心とした自動車、車輛、造船、機械、化学工業などの需要家に素材を供給する体制が確立していった。

1964年9月5日、第1高炉に火が入れられ、製鉄部門の付帯設備であるコークス炉、焼結、粒鉄設備、製鋼部門では転炉2基、圧延部門では分塊な

ど主要設備が完成し、粗鋼生産 170 万トンの「銑鋼一貫体制」が確立した。

第 2 期は、生産規模の拡大と品種対応化が進む時期である (1965—67 年)。65 年から 66 年にかけての輸出の増加および 66 年夏頃からの景気回復にともなって 67 年 6 月には第 2 高炉に火が入り、製銑部門の付帯設備である第 2 コークス炉、第 2 焼結機、製鋼部門では第一製鋼工場 3 号転炉、圧延部門では加熱熱延工場、3・4 号加熱炉など主要設備が完成し、高炉 2 基によって粗鋼生産 400 万トン体制が確立した。

さらに、造船、自動車、家電などの需要増大の見通しから、最終製品量産体制の確立ならびに新製品品種拡大に向けて「厚板」「第 2 冷延」「ティンブリースチール」「2.4 インチ電縫管」などの新たな設備が導入された。

第 3 期は、高度経済成長にともない生産規模が拡大する時期である (1968—70 年)。69 年第 3 高炉に火が入り、同年に第二製鋼工場の操業により粗鋼生産 700 万トン体制が確立した。これに対応するため、圧延工程および熱延工場で相次ぎ設備投資が行われ、第 2 期に引き続き最終製品の量産拡大が進められていった⁴³⁾。

この間、東海製鉄は、すでに述べた通り、富士製鉄から新日本製鉄へと変貌を遂げていった。そして、多品種大量生産体制に向けた積極的な設備投資を展開した。それらを可能にした最大の要因は、自動車や家庭電機製品の普及にともなう薄板需要の急増にあったことは言うまでもない。薄板以外にも自動車や家電製品の諸部品の生産が需要とともに拡大した。とくに、東海地区での自動車産業の需要が大きく影響した。

表 20 によれば、1965 年から 70 年にかけての工業出荷額に占める重化学工業の割合は 50.1% から 60.9% にまで高まっている。この原動力となったのが自動車を中心とする輸送用機械であった。名古屋通産局管内の乗用車生産台数を見ると、65 年には 26 万 3000 台で、すでに全国の 37.8% を占めていたが、70 年には 122 万 3000 台と 4.65 倍に膨張し、全国シェアも 38.5% にまで達していた。東海地区自動車産業の中核となっているトヨタ自動車工

表 20 東海地区工業出荷額構成の変化

（単位：億円，％）

品 目	昭 40 年		昭 45 年		40～45 の増加	
	金 額	構 成 比	金 額	構 成 比	東 海	全 国
重 化 学 工 業	17,215	50.1	50,093	60.9	2.91倍	2.59倍
金 属 製 品	1,117	3.2	3,532	4.3	3.16	2.67
一 般 機 械	2,551	7.4	8,071	9.8	3.16	2.91
電 気 機 械	1,475	4.3	4,924	6.0	3.34	3.18
輸 送 用 機 械	5,860	17.0	18,183	22.1	3.10	2.61
精 密 機 械	229	0.7	436	0.5	1.90	2.37
化 学 工 業	2,593	7.5	5,291	6.4	2.04	1.97
石 油 ・ 石 炭 製 品	530	1.5	1,092	1.3	2.06	2.59
鉄 鋼	2,121	6.2	6,669	8.1	3.14	2.47
非 鉄 金 属	739	2.1	1,895	2.3	2.56	2.60
軽 工 業	17,174	49.9	32,203	39.1	1.88	2.00
食 料 品	3,417	9.9	6,231	7.6	1.82	1.93
織 維 工 業	6,744	19.6	7,547	11.6	1.42	1.64
衣服・その他繊維製品	447	1.3	993	1.2	2.22	2.02
木材・木製品（除家具）	1,277	3.7	2,734	3.3	2.14	2.12
パルプ・紙・紙加工品	1,001	2.9	2,068	2.5	2.07	2.02
窯業・土石製品	2,107	6.1	4,889	5.9	2.32	2.39
合 計	(12.3) 34,389	100.0	(12.6) 82,296	100.0	2.39	2.34

〔備考〕 カッコ内は全国比。

通産省『工業統計表（品目編）』より（『続・東海銀行史』p.187 から再録）。

業は、60年の乗用車を含む全生産台数が160万9000台で全国の30.4%を占め、日本のトップ、世界第4位にランクされる生産を誇っていたのである⁴⁴⁾。

名古屋製鉄所で生産された最終製品の実に50%前後が、このトヨタ自動車をはじめとする自動車産業に供給され、銑鋼一貫体制の確立された1964年以降今日に至るまで、そのウエイトをほぼ変えることなく推移している⁴⁵⁾。

4-3. 鉄鋼コンビナートの形成

富士製鉄名古屋製鉄所時代の第2期拡張工事期には、粗鋼生産の大幅拡大

をめざして、南部に進出していた他企業と富士製鉄との間で、経営面・技術面・産業基盤面での一体化＝コンビナート化が進んだ。第1に名古屋サンソセンターの設立、第2に東海特殊鋼の設立がその典型である。

名古屋サンソセンターは、1967年6月1日、東海製鉄と日本酸素、東亜合成化学、大同酸素など地元酸素メーカー3社との共同で設立された企業である。コンビナート形成に際し、同センターには、東海製鉄、大同製鋼、愛知製鋼など主要鉄鋼企業に、大量生産方式により安価に気体酸素、気体窒素を供給することが期待された。その結果として、鉄鋼各社の設備投資の合理化が急速に進展することになった。

東海特殊鋼は、1966年5月、東海製鉄、富士製鉄、大同製鋼の3社によって設立された。また、6月には愛知製鋼も資本参加を果たした。鉄源コストの低減が目的であり、東海製鉄内に特殊鋼用70トン転炉2基を設置し、高炉銑から特殊鋼を生産し、この低コストの鋼塊、鋼片を特殊鋼メーカーに供給しようという狙いを含んでいた。68年操業を開始し、粗鋼生産700万吨体制の確立に貢献した⁴⁶⁾。

さらに、コンビナート化は、以上のような関連企業を設立する以外の方法でも進められた。顕著な例としては、第1に東海製鉄と大同製鋼、第2に東海製鉄と東邦瓦斯との間の生産の共同化を挙げることができる。

(1) 東海製鉄と大同製鋼

大同製鋼は、自動車を中心とする輸送用機械の諸部品を製造する地元資本で最大手の特殊鋼メーカーである。特殊鋼分野でも、1950年の朝鮮特需、その後の乗用車の急速な普及にともなってその需要は急増し、原料の鉄源確保は重大な課題となっていた。そこへ生じた1959年東海製鉄の進出決定は、原料対策に苦心する大同製鋼に東海製鉄との生産提携を迫る絶好の機会を与えたのである。

前年の1958年、富士製鉄の永野社長から中経連に対し、東海製鉄の建設

協力の回答が寄せられるや、大同製鋼社長・石井健一郎は中経連に対し、東海製鉄の誘致に関連して、特殊鋼分野の生産では全面的に大同製鋼を活用することを、すなわち、東海製鉄に隣接して銑鋼一貫の新鋭特殊鋼工場の建設を可能にするよう要望していた点は注目される。これは、鉄鋼企業が1951年からスタートした第1次鉄鋼設備合理化計画によって体質の改善を図り、それにとまなう生産余力を特殊鋼生産に求め、自動車産業へ売り込みを図る傾向が、1958年頃から顕著になっていたことへの危機意識からであった。

その上で、石井は、東海製鉄の銑鋼一貫作業の工程で生じる溶銑、発生スクラップ、ピレットなどの供給を受け、特殊鋼の原料対策を図りたい旨を要望していた。しかし、石井は単なる要望を述べるにとどまることなく、翌59年、東海製鉄の建設候補地選定に当たって愛知県と三重県が誘致競争を演じている間に、永野富士製鉄社長との間で、東海製鉄の溶銑と結びついた特殊鋼工場の建設合意を得ることに成功していたのである。その結果、同年8月、石井が富士製鉄、東海製鉄に出した新工場建設に際しての富士・東海からの設備・作業面での支援要請も受け入れられ、協定締結後、富士・東海から役員3名を迎え入れて、経営の一体化を図り、南部臨海工業地帯の東海製鉄隣接地への新鋭特殊鋼工場（年産36万トン）＝知多工場の進出を可能にしたのである⁴⁷⁾。

また、1966年5月には富士グループの主要特殊鋼企業として東海特殊鋼の設立に参加し、経営一体化による生産の拡大に邁進したことは、すでに述べた通りである。

さらに、大同製鋼に次ぐ生産高を誇っていた愛知製鋼も、トヨタ自動車の系列企業として、急速に伸びるトヨタ自動車の生産に主に対応する必要から、新規工場の建設を急いでいた。

新規工場は、社長に豊田自動織機製作所社長でありトヨタ自動車工業社長の石田退三、専務取締役には八幡製鉄前社長の間端夫を迎えて、主にトヨタ自動車の素材供給メーカー新鋭工場として、南部臨海工業地帯へ建設される

ことになった。1963年4月には、南1区で稼働体制を整えたが、大同製鋼同様、1965年不況下、普通鋼一貫メーカーの特殊鋼分野進出が顕著となるなかで、熾烈な生き残りをかけなくてはならなかった。

政府は、特殊鋼業界の建て直しが何よりも急務であるとの見地に立って、通産省産業構造審議会重工業部会の特殊鋼政策小委員会で検討を続け、その結果、1963年11月、「① 業界の体制を整備すること、② 企業の合同と生産の集中化を1~2年のうちに実現すること」という事実上の指導方針を発表した⁴⁸⁾。

政府の方針に基づき、64年9月には同じ八幡グループの系列企業である三菱製鋼・日本特殊鋼・特殊製鋼の3社が生産・技術・販売面で業務提携を結び、さらに、普通鋼一貫メーカーの進出著しい量産鋼種との競合を避け、工具鋼・軸受鋼・ステンレス鋼などの高級量産鋼分野へ生産の重点を移すなどして、製鋼能力を高めていった。

66年5月、先の富士グループによる東海特殊鋼設立への参加によって、グループ化とは異なる形での生き残りをかけた選択を行った。すでに述べた通り、これは鉄源コストの低減が目的であり、低コストの鋼塊、鋼片の供給を受けることを狙いとしたものである。

しかし、67年以降、モーターゼーションの進展を軸に、ステンレス鋼や高抗張力鋼など耐久消費財や建築資材部門の需要増も手伝い、特殊鋼の生産は普通鋼以上の伸びで拡大していくことになった。

(2) 東海製鉄と東邦瓦斯

第2期拡張工事を契機に、富士製鉄名古屋製鉄所は、都市ガスの大手地元企業であり、南1区に進出した東邦瓦斯の生産体制との間にも大きな関連性をもつようになった。1960年代半ば以降、東邦瓦斯の生産体制を特徴づけるものは、① 原料面における石油系の比重増大、② 購入ガスの受け入れ、③ コークス生産における鋳物用と製鉄用の比率増大、④ タールの処理量増

大などが挙げられる⁴⁹⁾。

1960年代、全般的なエネルギーの流体化（石炭から石油へ）が進むなかで、東邦瓦斯でも技術革新や税制上の優遇措置を生かして原油、ナフサ、ブタンなどの石油系原料へ転換を進め、それに合わせて石油系ガス化プラントの建設と、それによるガス製造量も急増した。その規模は、72年段階で一日当たり189万立方メートル（総製造量の58.5%）に及んだ。尚、これら原料は69年までは四日市や名古屋港9号地から海送され、四日市石油化学コンビナートとの一体性を強くもっていた。しかし、富士製鉄が急速に設備投資を拡大するにしたいが、新たに製鉄工程の一部をガス生産体系に組み込むようになっていった。

東海製鉄の設立に際しては、東邦瓦斯から当時の塚田実則社長が東海製鉄の取締役役に就任していた。その際、塚田は永野富士製鉄社長との間で、東海製鉄から放出される余剰コークス炉ガスを東邦瓦斯が購入するという合意を得ることに成功した。この合意を受け、東邦瓦斯では1965年11月、南1区に新たにコークス炉ガスの購入と処理に備えて、新規工場用地を取得し、上野工場として購入コークス炉ガス受入（精製）装置を新設し、72年段階で一日当たり35万3000立方メートル（総製造量の11%）の生産を可能にした⁵⁰⁾。

同社では都市ガスの増産に向けて、上記のような油ガス発生プラントへの設備投資を強化していったが、同時に鉄鋼需要に合わせてコークス需要も急増傾向にあった点に着目し、コークス炉への設備投資も強化していった。港明工場では62年にコークス炉1連26室（D炉）を増設し、年間を通じてのベースガス需要量の増加に対応した。その製造量は、港明工場だけで72年段階で一日当たり98万8000立方メートル（総製造量の30.6%）に及んだ。それとともに、さらに良質のコークスが副産物として生産された。とくにトヨタ自動車を中心とする自動車関連産業の急成長によって鋳物用コークスの需要も増加が期待され、上野工場と同じ南1区には鋳物用銑鉄メーカーの矢作製鉄の進出も見られるなど、生産・販売を拡大する環境はますます良好とな

り、1959年から67年にかけて販売量は10万トンから21万トンへと2倍に成長した⁵¹⁾。

また、化成品関係の副産物生産も増加した。とくに60年5月、港明工場の石炭原料のガス製造過程にタール連続蒸留装置を設置したことによって、コールタールの生産が急増し、さらに東海製鉄から購入するタールの蒸留も含め、設備の増強が図られた。増産されたコールタールも後背地の消費市場へ搬出されていった。また、オイルタールを原料とする舗装タール（アスタールなど）は、67年にはタール系舗装材としては全国一のシェアを占めた。このように、タールやタール製品は、コークス生産とともに、東邦瓦斯の戦略製品となり、東海製鉄や鋳物用銑鉄生産企業などと密接な関連を有しながら、産業構造の重化学工業化と消費市場の拡大を促していったのである。

4-4. 鉄鋼コンビナートへの電力供給

ところで、すでに述べた鉄鋼生産にとって当初重要な課題の一つは、豊富で低廉な電力を獲得することにあつた。中部電力は、こうした要請に対応するため、安定的・低廉な電力を供給し、急増する鉄鋼需要を支える役割を果たしていった。

1960年前後から9号地（新名古屋火力）、1965年以降は南3区（知多火力）、西4区（西名古屋火力）などで次々と運転を開始した中電の火力発電所は、従来の水力に代わり、急速に需要の高まりつつあつた名古屋南部臨海工業地帯に電力を安定的・経済的に供給する役割を果たしていった。

表21によれば、化学・鉄鋼・非鉄金属・機械などの重化学工業が占める割合は、60年度は54.0%であつたが、70年度には62.3%へと大幅に増大していった。このうちで、とくに鉄鋼は17.3%から20.4%へ、機械は7.4%から15.7%へと著しい伸びを示した。

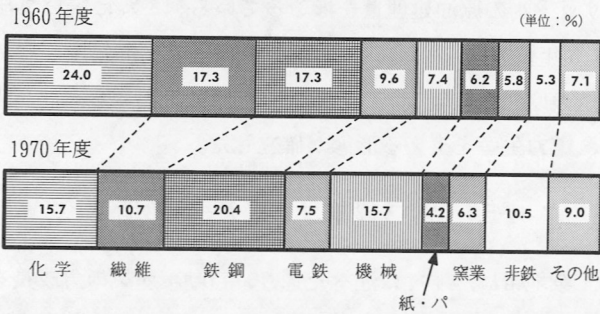
その結果、鉄鋼や機械産業からの料金収入は、大口電力料金収入において極めて大きな比重を占めることになった。1972年の中部電力産業別（大口電

表 21 産業別電力量増加推移

(単位：百万キロワット/時，%)

年 度	1960 年	1970 年	年平均増加率
織 維	1,206	2,484	7.5
化 学	1,672	3,623	8.0
鉄 鋼	1,208	4,725	14.6
非 鉄 金 属	371	2,429	20.7
機 械	516	3,639	21.6
そ の 他	1,995	6,235	12.1

大口電力産業別需要構成



〔備考〕 表・図とも、中部電力社史編集委員会「中部電力20年史」
1971年より。

力) 料金収入によれば、製造業料金収入に占める鉄鋼の比重は22.5%、機械は22.0%、また全産業収入に占める鉄鋼の比重は20.2%、機械は19.8%に及び、鉄鋼や自動車に代表される機械産業が、中電の電力需要急増の一因をなしていた⁵²⁾。

とりわけ南部臨海工業地帯に進出した東海製鉄、大同製鋼、愛知製鋼、矢作製鉄などの大手鉄鋼メーカーや、南部の臨港地区に進出した住友化学(61年度アルミ工場新設)、中部鋼板(62年度250トン電気炉増設)などの大型電力消費工場の新增設が、内陸部自動車関連産業とともに電力需要急増の主因となった⁵³⁾。

ただし、電力を供給するには、膨大な燃料の確保が前提条件である。それには、石油精製業者とのコンビナートを組むことが不可欠となる。名古屋南部の場合、主に1960年代は、石油化学コンビナートとして先行する四日市臨海部から、石油を精製して得られた重油を主に船送によって9号地や南部の製油所または油槽所に運んで備蓄し、ここから新名古屋や知多の火力発電所にパイプラインで送油する方法がとられた。1970年以降は、火力発電所に隣接して製油所が相次ぎ操業を開始し、円滑な電力生産を可能にした。

すなわち、1973年には東亜石油が南3区で石油精製を開始し、79年に知多石油、83年に日本鉱業に譲渡されて知多製油所と改称し、86年度現在356万キロリットルの原油処理量をほこっている。これに続いて出光興産も南4区に1975年製油所を完成し、操業を開始して、86年度現在では548万キロリットルの原油を処理し、この二大石油精製工場から重油が火力発電所へ送油され、電力生産を支える形態が確立した。

4-5. 化学・繊維コンビナートの萌芽

南部臨海工業地帯は、すでに述べた通り、自動車産業の急成長を背景とする、鉄鋼・電力・石油精製を中核としたコンビナート形成を特徴としていた。他方、それほどダイナミックではないが、臨海工業地帯に隣接した臨港地域には、戦後復興期から高度成長初期にかけて化学、化学繊維、合板などが原料搬入と加工の場を求めて集積し、名古屋南部地域の主要な工業地帯を形成していた。名古屋港は、化学工業にとってはナフサ、重油、原油等の供給を受け、電力を利用して背後地の軽工業・農業市場に製品供給を行う上で、また、合板企業にとっては原木を輸入・貯木し、電力を利用して加工・搬出する上で大きな集積利益を備えていたのである。

そうした集積企業のなかで、合成繊維原料を生産する化学・繊維産業が、特需景気以後急成長する自動車産業やタイヤ産業に合わせて合成繊維原料の生産拡大・中京工業地帯に展開する製品製造工場へ供給を図るため、南部臨

海工業地帯へも進出した。東洋レーヨン（現東レ）や東亜合成化学が、その一例である。

東洋レーヨンでは、図3の工程によりナイロン糸やテトロン糸を製造し、「タイヤコード」や「自動車用シートベルト」、プラスチック事業のABS樹脂「トヨラック」の需要急増に対応した。

同社では、ナイロン原料の増産に備え、1964年5月、南1区に新工場を開設し、その後65年不況下で一時中止の後、同地区に名古屋事業所東海工場を建設して、ナイロン原料の生産を開始した⁵⁴⁾。

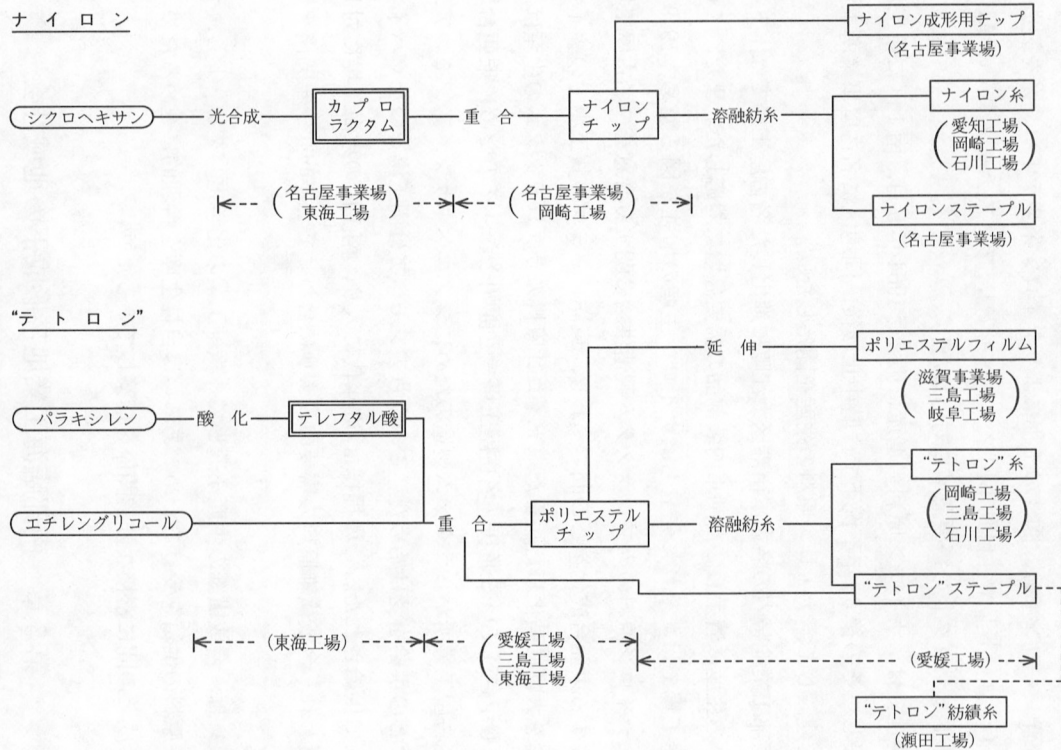
南部工業地帯内の名古屋市港区大江町に進出した名古屋工場では、トヨラックの生産に着手し、自動車内装部品の需要急増に対応した。また、この名古屋工場では、それに先立ち、ナイロン生産の増強を図るため、1949年5月、ナイロン原料のカプロラクタム製造供給に関する合意を、名古屋工場に隣接する東亜合成化学との間で交わし、東洋レーヨン滋賀工場でのナイロン生産を大幅に強化した。また、ナイロン原料のカプロラクタムの生産は、図3でも示されている通り、名古屋工場でも開始され、そのために東亜合成化学名古屋工業所からラクタム製造のためにシクロヘキサン、アンモニア、硫酸などの供給を受け始めた。このうちアンモニアは両工場をつなぐパイプラインで供給された。この提携は60年代に入り、南1区の東海工場に対しても行われ、合成繊維原料の需要の高まりに合わせて一体的な生産関係を構築した⁵⁵⁾。

東レは、合成繊維の生産を通して「繊維工業の化学化」をリードし、ナイロン原料の供給を受けるため、あるいは自社生産を合理的に進めるため、東亜合成との間に密接な分業関係を構築していった⁵⁶⁾。

第5章 南部臨海工業地帯形成下の地域社会

南部臨海工業地帯の造成や企業進出が進むにしたがい、これらの計画具体

図3 東レのナイロン，“テトロン”製造工程図



〔備考〕 大蔵省印刷局『平成5年，東レ株式会社有価証券報告書総覧』p.17より。

化以前から企業集積の見られた名古屋市南部地区（南区や港区）や、これら工業地帯を受け入れることになった知多郡上野町、横須賀町、知多町などでは、住民生活、自然環境、地場産業、自治体行財政に著しい変貌が見られるようになった。著しい変化のいくつかは、臨海部開発計画の具体化以前から愛知県当局などでは予測されていたものもあったが、計画と実態の乖離に、地域社会は著しく翻弄されていった。その最も顕著な例の一つに南部臨海工業地帯の造成にともなう漁業補償問題があるが、以下では、これを除く主要な二つの問題を見ておきたい⁵⁷⁾。

5-1. 地域自治体の再編合理化

南部臨海工業地帯が造成された地域は、知多半島の付け根部分で名古屋市に近接する知多郡上野町、横須賀町、知多町の沿岸海域であった。このうち上野町と横須賀町の地先に南1区と2区が造成され、知多町の地先には南3区と4区が造成され、それぞれ企業進出を始めていた。このうち、地域社会の最も著しい変容を見たのは東海製鉄が進出決定した南2区を抱える上野町と横須賀町であった。東海製鉄の進出や関連企業の操業にともなう労働者とその家族の流入が、それまでの“のどかな町”を劇的に変えていった。

上野町、横須賀町の人口は、1960年当時1万7000人程度であったが、流入人口は東海製鉄の銑鋼一貫工程が稼働する64年にかけて急増し、68年には上野町4万2000人、横須賀町3万3000人へと膨張した。年齢別・性別人口で見た場合、この膨張は、男女とも15歳から29歳の若年労働者を形成する層の占める割合の顕著な高まり（全人口の約35%）と、0歳から9歳までの人口急増に基づくものであった。

こうした人口増大は、消費人口の拡大をもたらし、例えば、両町の商業に未曾有の活況を及ぼした。1960年から70年までの10年間に、商店数は1.5倍、従業員数は2.1倍、年間販売額は8.2倍に増加し、このうち増加の著しい販売額は、60年から62年にかけて90%、62年から64年にかけても60%

と顕著な伸びを記録するほどであった⁵⁸⁾。

他方、大企業の誘致は、地元自治体に膨大な先行投資を求めることになった。しかも、両町の行政需要は、企業が南1区、2区やそれらに隣接する内陸地域に進出決定をするにつれ急増した。1959年7月17日、東海製鉄と愛知県、名古屋市、名古屋港管理組合、上野町、横須賀町、知多町との間で取り交わされた協定で、両町は愛知県とともに約33万平方メートルに及ぶ住宅用地の確保とその無償提供を約束したことは表6で述べた通りである。その用地に企業の社宅や寮が建ち始め、それを追う形で両町の住宅団地建設が開始された。

1960年以降、東海製鉄、大同製鋼、愛知製鋼が社宅、社員寮、大規模住宅団地などを次々と建設し、さらに広畑海運、播磨耐火、太平工業、東急鯨バス、伊勢湾海運、上組など関連企業が住宅団地を建設していった。それとともに公営、分譲の住宅団地などが続々建設されていったのである。それらの多くは、南部臨海工業地帯から離れた内陸部寄りの良好な環境下に整備されていった⁵⁹⁾。

住宅とともに保育園や小中学校の拡充・新設、愛知用水による浄化施設の完成による上水道整備、下水道の整備など流入労働者の社会的共同消費手段の充用が、自治体財政支出の膨張を招いていった。

ところで、1953年10月に町村合併促進法が公布されて以来、愛知県は市町村合併を奨励し、知多郡でも54年、55年に相次ぎ町村合併が行われ、合併問題は当時の町村運営上重大な関心事に挙げられていた。上野町、横須賀町でも合併の可能性を探る専門委員会が組織され、名古屋港の港勢変化に高度成長突入を感じとった両町当局でも「社会情勢の変化と経済、文化の発達 はめまぐるしく、弱体な町村規模では将来の自治運営に必ず破綻がくるであろう」との意識をもって上野町、横須賀町、知多町の3町合併論が提唱されていた⁶⁰⁾。

そうした土壤の上に起きた臨海工業地帯造成にともなう財政支出の急増

は、合併論を大いに再燃させる絶好の機会となったのである。ただし、合併問題は知多町を除く上野町と横須賀町の間で実現の運びとなった。その契機となったのが、東海製鉄からの固定資産税徴収第1年を前にしての「東海製鉄敷地内の両町境界線問題」であった。東海製鉄からの固定資産税は、62年3月、両町で制定された「操業後3年間の課税免除に関する条例」によって、67年度まで課税することができないことになっていた。それが解ける68年を目前にして両町間で固定資産税の帰属配分に食い違いが生じたのである。ちなみに、67年度上野町の固定資産税収入は2億4533万円、横須賀町では1億9156万円であったが、東海製鉄から両町に納税される初の固定資産税は推定で実に5億円に達する見込みであり、その境界線いかんによっては、逼迫する財政運営に重大な影響をもたらすことが明白となっていたのである⁶¹⁾。

結局、この紛争は両町間で自主的解決を図ることができないほど深刻な問題となり、愛知県の調停に基づき合併という形で收拾されることになり、1969年両町は合併し、新たに東海市が誕生する運びとなったのである⁶²⁾。

また、69年頃より流入人口の急増によって生活基盤整備に苦慮していた知多町は、将来の行財政需要の拡大に対処するためには合併でなく市制施行を最良の方法とし、とりわけ、① 公共事業認定の拡大、② 補助金の拡大、③ 起債の増大、④ 地方交付税の増額などの財政面で政府への依存に期待がもてるものとして、70年知多市へと移行を遂げることになった⁶³⁾。

合併と市制施行によって誕生した東海市と知多市の行財政は、その後歳出入両面にわたって一層臨海部進出企業関連色の濃い運営を展開していくことになる。歳入面では法人市民税、固定資産税、都市計画税、電気税、ガス税など臨海部進出企業からの税収入が市税総額の60%から70%を占めるような依存型構造を形成するようになった。歳出面では土木事業や教育施設整備を中心とする普通建設事業への支出が飛び抜けて高くなった。その結果、両市の財政は、重化学工業製品の消費市場に著しく左右される構造を形成し、

60年代から70年代初頭までは健全な運営を続けるものの、第一次オイルショック以降は日本経済の構造転換による重化学工業化の見直しが進むなかで、財政硬直化と不安定化という課題に直面する事態を招いている⁶⁴。

5-2. 公害・環境破壊の深刻化と桑原県政

先の合併や市制施行は、重化学工業化への円滑な対応を進める側から求められたものであった。それに対し、地元住民生活の置かれた状況を早急に改善する必要性からも、合併の早期実現を求める声があげられていた。1968年10月9日の『毎日新聞』は、当時の交通安全協会上野地区会長・早川忠雄の東海市誕生に対する期待文を掲載している。

ここには、南部臨海工業地帯ができたことにより深刻な社会問題が発生し、その解決には、もはや行財政力の弱い上野町や横須賀町による単独の対応では困難であるという指摘がされている。そのなかで早川会長が新市当局に期待するとしたものは「交通事故の防止と公害防止」であった。

すなわち、「今のままでは交通事故は益々増えるばかりである。全市ぐるみでこの問題に取りくまねばならない」とし、さらに「公害は生活権の問題。上野・横須賀両町とも行政の重点施策として積極的に公害問題を取り上げることが必要である」と述べている⁶⁵。この当時、工業開発にともなう負の効果として交通事故も含め、公害問題は名古屋南部臨海工業地帯一帯の住民にとって最大の関心事になっていたのである。

そこで、南部臨海工業地帯造成と企業誘致など一連の地域開発政策の最大の推進者である愛知県が、この開発と公害問題との関連をどのように取り扱ってきたかを愛知県議会での質疑ならびに答弁をもとに見ておこう。

愛知県議会において南部と公害との関連が初めて言及されたのは、1959年6月定例県議会においてであった。そこでは東海製鉄の建設に際して、ばい煙、汚水、汚濁等の問題が起きないように、十分善後対策を徹底することが求められていた。それに対して、県総務部長より排ガス、ばい煙等の対策、

公害問題が注目されている状況下でもあり、十分留意することが確約されていた。

すでに、愛知県下では、1950年代公害問題は深刻な状況にあり、1955年県議会でも東京、大阪、神奈川などに続いて公害防止条例を制定し、県民の不安を除去することが桑原県政に強く求められていた。また、県当局も57年12月の定例県議会で国に対し「公害、水質汚濁等の防止についての意見書」を提出するなど、工業化にともなう公害問題の深刻さが徐々に認識され始めていたと言える。東海製鉄操業を前に、すなわち南部臨海工業地帯造成を前にして県議会で交わされた公約は、こうした状況を受けてのものであったと言うことができよう⁶⁶⁾。

その後、愛知県議会では、南部臨海工業地帯の造成および企業の操業にともない、頻繁に公害問題との関連事項を討議している。その背景には、工業化と自動車の普及などにともない、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、地盤沈下などの公害が名古屋南部地域をはじめ県下の工業地帯はもとより、隣の四日市でも次第に深刻さを増す傾向にあったことが、住民に危機感を抱かせ、それを受けての議会質疑であったものと思われる。そこで、南部開発と公害問題に関する主要な質疑と答弁を、少々長くなるが表22に抽出しておこう。南部臨海工業地帯の開発が進むなかで、次第に桑原県政における公害対策の位置づけが明確となろう。

表22 愛知県の公害対策の経緯

(1963年度9月定例県議会)

後藤議員〔社会〕：南部臨海工業地帯の発展にともない知多ぜんそくが予想される。

県として、公害対策専門の独立課が必要ではないか。

桑原知事：県庁各課の連絡を密にし対処する。

(同年2月定例県議会)

塚本議員〔民社〕：今日公害とは大気汚染がその中心である。東海製鉄が本格的操業に入れば、ばいじんが降下し、地域住民の健康をむしばむのではないか。

桑原知事：様々な問題を含め、審議会で十分検討したい。

(1965年2月定例県議会)

桑原知事の提案説明

：次年度予算編成に際し、名古屋南部臨海工業地帯などに総合的な公害事前調査を国と協力して行い、公害防止対策の推進を図った。

網岡議員〔社会〕：本年9月1日より名古屋市、上野町、横須賀町、知多町の4地区で「ばい煙規制法」が指定されるが、施設改善を要する施設はいくつあるか。

山口参事：ばい煙発生施設は916施設あり、法の基準に合致しないものは約1割程度ある。通産局、名古屋市と協力して対処する。

(1966年9月定例県議会)

北条議員〔社会〕：公害は四日市の特異現象ではない。産業の発展や自動車の増加により排出ガスが増加し、警報が発せられる日が必ず来る。当面どう考えているか。ばい煙防止法の基準に合致しない施設の実態はどうなっているか。公害防止条例の基準が守られてなおかつ公害が発生した場合の責任はどこにあるのか。

山口参事：0.2 ppmを超えた地区はわずかであり、スモッグ警報の心配は当面ない。ばい煙規制法の基準は39施設が基準を満たしていない。本年中に設置は完了する。

桑原知事：公害は国や自治体が最も力を入れる必要がある。名古屋南部地区での公害総合事前調査の結果を見て県の意向を固めたい。

(1967年9月定例県議会)

牧巖議員〔社会〕：北の王子製紙は多硫化物、南の中電火力発電所は亜硫酸ガス、三井化学と東亜合成は塩素ガスを発生する公害の四横綱である。この公害対策を踏み切らせるつもりはあるか。

県当局：回答なし。

(同年2月定例県議会)

水平議員〔自民〕：66年10月1日と7日、厚生省は名古屋南部地域の大气汚染の事前調査をし、その亜硫酸ガス濃度測定は、一時間測定値の最高が0.14 ppmから0.15 ppmであった。ばい煙基準の0.2 ppmに近い数値で、注意信号を発している。ことに南4区の出光石油が稼働すれば危険信号を発することになる。また、知多保健所では、67年4月までは0.2 ppmを超えた日はなかったが、それ以後は何と26日もあったという。愛知県の工業地帯における土地利用計画や工場誘致計画は再検討すべきである。

山口参事：名古屋南部臨海工業地帯、衣浦臨海工業地帯、東三河工業地帯は公害の要注意地帯である。よって、名古屋南部の事前調査を行ったが、まだ恐れる必

要もない。ただし、0.2 ppm を超える傾向にあることは重要である。

(1968年6月定例県議会)

吉富議員〔民社〕：中部開発センターの中部圏開発整備に際しての公害対策調査の報告（中部圏開発整備本部からの委託）によれば、名古屋の大気は異常なほど汚染されており、人体に有害な亜硫酸ガス濃度は南部地区では全国の最高値で、河川の汚濁も救いがたい状態であるという。工場廃水による海水汚濁は、知多半島西海岸の海苔養殖を全滅させると予測している。これらの対策はどうなっているのか。

山口参事：66年度からの通産省、厚生省の事前調査で、名古屋南部臨海工業地帯など3地域は、よい燃料を使うこと、テレメーターによる緊急観測態勢をつくる、煙突の高さを変える等の指導を受けている。硫黄酸化物の一日の量は、名古屋全体（平均）で1.8ミリグラム、南区では3ミリグラムを超えている。しかし、川崎の平均は2.9ミリグラムで、名古屋の方がずっとよい。

(1968年12月定例県議会)

立松議員〔民社〕：名古屋南部方面は時に四日市以上に大気汚染が甚だしくなってきたと指摘されている。公害課は11月26日と12月9日の2回大気汚染注意報を発令した。昨年の厚生省の発表で、亜硫酸ガスなどによる大気汚染による被害地域の子どもの健康が急速に悪化し、急性呼吸器疾患、のど、目の痛み、肺機能障害などが明らかにされている。従来からの本県の公害対策は、常に国の施策に期待し、後からついていくという印象である。県独自の自主的構想を打ち立て、積極的に取り組む意思があるのか。

桑原知事：指摘の主旨に従い、自主性ある対策を講じていきたい。

木村議員〔公明〕：名古屋市衛生局公害対策本部は、名古屋大学医学部衛生教室と協力して大気汚染が市民の健康に及ぼす影響調査を明らかにした。とくに市南部の工業地帯では呼吸器系の死亡率が高く、70歳以上の高齢者層に目立っている。本年5月の通産省の企業調査でも、72年までこのまま工場が新增設されると、0.54 ppm という非常に高い濃度になると警告している。本県の公害対策はどうなっているのか。

桑原知事：工場誘致は東三河臨海部や山間部以外は、総じて進めるべきでないと考えている。現存企業は自らの自主性と責任で公害防止に取り組みねばならない。

(同年2月定例県議会)

石川議員〔自民〕：県は名古屋南部臨海工業地帯と知多郡北部一帯の大気汚染対策に、69年から監視体制を強化充実させて取り組むという。知事が発表した公害審査会の構想、公害調査監視センター建設の考えを伺いたい。

桑原知事：大気汚染、水質汚濁、騒音などは公害調査会を設け、意見を聞き、対策を講じたい。公害調査センターの設置も検討していきたい。

水平議員〔自民〕：亜硫酸ガスは各地区とも年々増加傾向にある。とくに厚生省との名古屋南部の合同調査結果でも67年度には前年比倍増という状況にあり、関係当局は公害に対する総点検をすべきである。公害防止協定については、第一に新規立地企業には基準数値を科学的に作成する。第二に既存企業に対して良質燃料への転換、公害防除施設の設置等を協定に盛り込む。第三に協定の実施には公害審査会を活用し、設備の適否をチェックし、立入検査など常時監視も行い、内容を公開する。以上を提案する。

桑原知事：公害防止協定は県の許可等を要する企業や県有地を売却した企業には可能であるが、一般の工場は助言以外に権限はない。

山口参事：公害は総点検的考え方で対応していく方針で調査費を計上しており、できるだけ資料を公表したい。今度決定した環境基準は行政施策で実現することが望ましい基準である。県としては1年0.05 ppmを割ることを目標に置き、指示、指導をしたい。

松川議員〔自民〕：名古屋南部地区で検討中のグリーンベルトによる公害予防の具体的プログラムを伺いたい。

山口参事：緩衝緑地では南部臨海工業地帯につき、1区から4区に、幅50メートルから最大300メートルのグリーンベルト造成を名古屋港管理組合が中心となり実施している。ほかに都市計画上の遮断緑地を上野、横須賀、知多町にも計画中である。

桑原知事：公害対策の一環として新しい企業が立地する場合、企業には緑化地帯を設けさせ、付近道路には公共の側でも緑化地帯を造成したい。

(1969年12月定例県議会)

山原議員〔民社〕：名古屋南部地区の公害の現状と今後の見通しはどうか。名古屋港管理組合が同造成地へ進出する出光興産と結んだ公害防止協定のうち、硫黄分1.7%という高率の重油使用を認めたのはどうしてか。協定にある水質汚濁の防止対策も、名古屋港の水質基準が定められた場合にそれを遵守するとしているが、それまでは野放しということか。

桑原知事：大気汚染対策として低硫黄分化を図っていきたい。水質基準も基準の有無を別にして、一層浄化に努力する必要がある。

山口企画部長：出光等との協定上の使用燃料の硫酸化物は、現行法上許されている基準の約4分の1に置いている。名古屋港の水質汚濁は、局地的に非常に高く、排出企業に対し最高の技術を採用して対処するよう指導したい。

(同年2月定例県議会)

網岡議員〔社会〕：硫黄酸化物の排出基準の強化に伴い名古屋市、東海市などのばい煙発生施設約130カ所が不適格となると言うが、その改善の見通しはどうか。名古屋南部および西部の大気汚染はますます進んでいるが、これに対応するため電力、鉄鋼などの煙突に常時自動観測システムを採用してはどうか。名古屋西部の火力発電所に対しては、低硫黄の重油の使用を指導する必要がある。

桑原知事：公害は名古屋市、特に港付近が非常に憂慮すべき状態にあり今後名古屋市ともども対処していきたい。この中で、用地を売却した工場とは一層厳重な協定を結び、企業の反省と責任の上に立って、最善の努力をするよう指導したい。

山口参事：硫黄酸化物は移出基準の不合格工場に対しては、6月に提出された計画書の総点検をし、10月頃までにクリアできるよう指導したい。大気汚染問題は名古屋港全体について現在風洞実験を実施中のため、結果を待って煙突や使用燃料に対する規制や指導をしたい。

（1970年6月定例県議会）

立松議員〔社会〕：名古屋南部の大気汚染が進み「柴田ぜんそく」などの患者が発生しており、早く疫学調査を行う必要が指摘されている。その対策はどうか。木曾川、名古屋港海域などの水質悪化に対する防止及び除去の施策を具体的に示してほしい。県は通産省と行った名古屋南部地区産業公害事前調査に基づき、亜硫酸ガスの濃度を0.2ppm以下に抑える、及び高煙突化を図るなどの指導方針を立てられたが、その具体化措置を伺いたい。

桑原知事：公害行政としては、企業の責任と自覚ある努力、それに相応の財政的負担を辞すべきでないと考えている。今後知事に権限を移すという国の施策を見て積極的に取り組んでいきたい。

篠塚企画部長：柴田地区の問題は名古屋市が今年度も健康調査をしている。県では実態調査、測定網の整備、発生源対策をしていきたい。名古屋港海域の水銀問題は通産局と協力して、工場に対し廃水処理施設の改善を指導する。大気汚染対策では、事前調査に基づき厳しい環境基準を設け、使用重油の硫黄分を引き下げ、白灯油ガスへの切替、原料の硫黄分の引き下げ、排煙脱硫装置を設置する。足らないところは煙突の集合化、高煙突化で補う。

吉富議員〔民社〕：参議院公害特別国会で、内田厚生大臣は名古屋南部の汚染問題について、県、市の公害行政が怠慢であるとの見解を述べている。知事はこれを肯定するか。「柴田ぜんそく」は公害白書によれば一概に公害に関係ないとは言えないと思うが、今後実態調査をする用意があるか。

桑原知事：厚生大臣の発言は名古屋市、愛知県が厚生省と一体であるとの考え方によ

る好意的発言であると推察する。

北条議員〔社会〕：名古屋南部の現状からして、環境基準を守ろうとすれば早い時期に排出源の規制が必要になってくるのではないか。火力発電が主力になった今日、南部地区産業公害事前調査も触れた通り、温排水公害の検討も急ぐ必要がある。

篠塚企画部長：環境基準を守るため、国に対し排出基準の強化を求め、それでも達成困難な場合は、特別排出基準の適用も考えたい。温排水公害は水産物等への影響について確固とした研究がない。

（同年9月定例県議会）

横江議員〔社会〕：大気汚染に侵される恐れのある子どもたちを、空気のきれいな場所に収容させる緑の学園について伺いたい。大気汚染地区の児童が気管支炎、ぜんそく等でどのような状態かを教育長は視察されたが、その体験を今後どう生かすのか。南部地区産業公害事前調査の第二次風洞実験の結果はどうか。名古屋港は62年と68年に行ったCOD、透明度調査いずれも悪化している。この浄化対策をどう考えているのか。名古屋港の環境基準はいつ決まるのか。

桑原知事：水質汚濁の原因は企業にあるので監督指導し、防除施設の設置等を命令することが必要である。

篠塚企画部長：二回目の風洞実験による改善計画書でも、環境基準は守れないと見通している。名古屋港海域の水質基準は今年度中に指定されるよう国に強く要望していきたい。

仲谷教育長：大気汚染と児童生徒への影響は、大変難しく答えが出ない。東海市での調査も、基礎となるデータが確定しておらず、比較検討ができない。

（同年2月定例県議会）

加藤議員〔社会〕：公害に係る健康被害の救済に関する特別措置法に基づく公害病の認定は、どういう機関が行うのか。東海市では、専門医の認定があれば治療費を全額市で負担すると言うが、企業責任が等閑視されることにはならないか。

篠塚企画部長：医療救済法の名古屋南部への適用は、厚生省に対し早急に働きかけたいと考えている。これに関連し、公害病患者は、原則的には知事が公害被害者認定審査会の意見を聞いて認定する。

加藤議員〔社会〕：「柴田ぜんそく」で死亡された鏡味さんに対して、どのような措置を講じておられるか。

篠塚企画部長：現在名古屋市で原因を究明しており、その上で対処する。

網岡議員〔社会〕：昨年、工場排水の一斉総点検が行われ、184件中62件が不適格と

された。名古屋港海域でも多くの違反が明らかにされたが、こうした事実を知っていたか。大気汚染では、名古屋南部地域を特別排出基準の指定地域にして、中央に働きかけてはどうか。住民の公害健康調査を、県費で一律に実施する体制を取り、公害企業の言い逃れの口実を封じてはどうか。

篠塚企画部長：名古屋南部地区を特別排出基準の適用地区に指定する件は、国に働きかけていきたい。健康調査は、調査基準の作成に関し衛生部とも相談し検討したい。

今枝議員〔自民〕：過日「柴田ぜんそく」による老人の死が伝えられたが、こうした実情をどの程度把握しているのか。

北野衛生部長：「柴田ぜんそく」は指定都市である名古屋市の衛生行政に属し、同市が67年に南区、港区で調査した結果では、高齢者の死亡率が高い、たん、せき等を訴える者が多いとなっている。その後、70年に再び再調査が行われているので、その結果を適用して、健康被害の救済、地域指定などが行われることが望ましい。しかし、その結果が出るのは相当先である。

〔備考〕〔 〕内は議員の所属政党を指す。

『愛知県議会史』第11巻、1986年、より作成。

以上の県議会における愛知県当局の答弁から明らかなように、桑原県政は、事態が極めて深刻な状況になった段階においても、公害対策と南部臨海工業開発の調和論を常に追求する姿勢を崩さなかった。すなわち、南部臨海工業地帯の開発は、究極的には地元はもちろん広く県民福祉の向上に寄与するはずであり、それ故、開発にブレーキをかけることは許されない。開発を進めつつ、可能な箇所から公害対策に取り組んでいく。それも、国の公害対策の方針が示された上で、それに従う形での対処であり、対策の中身も企業が公害設備投資を促すよう指導することに重点を置く。桑原県政の公害対策の基本的スタンスは、このようなものであったことが読みとれよう。このスタンスは、1962年の全国総合開発計画が提唱した「拠点開発の論理」そのものであったとすることができる。

したがって、事態が深刻さを増すなかにあって、その対策は遅れ、対症療法的で、しかも極めて不十分なものであったと言える。とくに、名古屋南部工業地域、南部臨海工業地帯に進出した重化学工業は、地理的には同一地区

で操業し、工場生産、流通システム（港湾機能や道路利用）も共有し、周囲から見れば汚染源も同一であり、愛知県による広域的対策が強く求められていたにもかかわらず、愛知県の対策は統一性に欠き、個別企業の自主性に任せるといった総合性・主体性・広域性に欠ける内容に終始し、事態を悪化させていった。

被害は、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、地盤沈下など広範囲に及んだが、とりわけ桑原県政の地域開発政策に、総括の一材料を提供する役割を果たした大気汚染問題を、ここでは扱うことにする⁶⁷⁾。

南部地域の大気汚染被害は、1960年代初頭には自然環境の喪失や暮らし難さといったアメニティー問題として現れ、次第に「風邪をひきやすい体質」など人体への影響へと進み、60年代半ばから70年代にかけては名古屋市南区、港区、東海市などに住む高齢者、子ども、主婦などを中心に肺気腫、気管支喘息などの呼吸器系疾患を急増させるなどの事態へと至った。1970年事業所別硫酸化合物排出量でも、66事業所中排出量の多い上位10事業所、すなわち「① 中電新名古屋火力発電所、② 東レ名古屋事業所、③ 三井東圧化学名古屋工業所、④ 矢作製鉄、⑤ 中電名港火力発電所、⑥ 住友軽金属工場、⑦ 東亜合成化学名古屋工場、⑧ 大同製鋼星崎工場、⑨ 東邦瓦斯港明工場、⑩ 三菱自動車名古屋自動車製作所」の大部分が南部地域に集中していた。しかも、このうち上位5事業所だけで70年総排出量の約80%を占めていたのである⁶⁸⁾。

71年8月16日名古屋医師会による外来患者1万7000人を対象とした調査報告書によれば、名古屋市では南区と港区で慢性気管支炎症状を訴える患者が16%と他地区（全体で12.6%）より圧倒的に多く、亜硫酸ガス汚染濃度とのつながりが実証されたと報告している⁶⁹⁾。

また、東海市や知多市の医師会が行った閉そく性呼吸器疾患の調査でも、発生率が急増・広域化し、東海市に隣接した知多市でも被害が生じる事態を迎えた。山本知多市長による「企業の公害対策、広域的な対処、患者救済の

ための国の地域指定（公害にかかる健康被害の救済に関する特別措置法）、住民検診など最善を尽くしたい」という言葉が事態の深刻さを物語っている^{70）}。

事態が深刻さを増すなかで生じた南部一帯の市民運動を契機に、まず東海市は1969年12月、南1区に東海工場を建設する東洋レーヨンと初の公害防止協定を結び、さらに71年6月21日東海市特定呼吸器疾患患者医療制度条例を公布し、独自の救済措置を導入した。同年患者の死亡を契機とした市民運動による患者救済と固定および移動発生源対策要求が盛り上がりを見せるなかで、72年2月1日名古屋市も特定呼吸器疾患患者医療救済条例を施行した。

自治体と企業間の公害防止協定の締結も急がれ、東海市では、新規進出企業との協定（伊藤機工知多工場と70年5月30日）は当然のこと、既設の工場とも協定を締結した。東洋レーヨンに続き、1970年6月以降「新日鉄、大同製鋼知多工場、愛知製鋼知多工場、宮崎精機知多工場、三洋化成名古屋工場、東海舗道上野合板プラント、名鉄運輸東海支店、丸太自動車オートプラザ東海、東名港トラック事業協同組合、丸太運輸元浜物流管理センター、矢作製鉄東海用地、愛知県営住宅汚水処理場」（締結順）との間で協定を締結した。

東海市の対策は少なくとも次の点で注目すべきものであった。それは、第1に、愛知県が企業の自主努力を損なうという理由で躊躇していた既存工場との協定を締結したこと、第2に、大気汚染、騒音、振動の移動発生源である産業用自動車（トラック）企業とも協定を結び、市民の健康的生活を脅かす公害施設と位置づけて、未然防止や損害救済措置などを義務づけた点である^{71）}。

また、名古屋市も住民と企業間の公害防止協定が進むなど市民運動の盛り上がりを受けて、1970年11月21日南部の既設企業を中心に29工場に対して公害防止協定締結を申し入れ、72年までに新規・既設を合わせ47事業所との間に公害防止協定を締結した^{72）}。

こうした市民運動、それを受けた東海市、名古屋市の救済措置や発生源対策が始動し始めるに及んで、愛知県でも1971年4月には64年公布の旧条例を改めた公害防止条例を公布し、70年設置の公害対策局（公害対策課、大気騒音課、水質課、環境整備課）を改め環境部を発足させ、後れをとった環境行政の体制整備の強化を図り始めた。

しかし、大気汚染患者は増え続け、74年9月1日国が設けた「公害健康被害補償法」による認定患者数は、89年1月現在、名古屋市および東海市で6956名、総認定患者数は1万2270名に及び、うち死亡者は総数1153名に達する事態を招いたのである。

おわりに

1971年2月、桑原幹根愛知県知事は6選をかけ、愛知県知事選挙に望んだ。選挙の結果は桑原103万7290票に対し、革新候補として擁立された新村猛が91万5477票を得票し、桑原を追い込む結果となった。これは、1961年、3選を目指して革新陣営の磯部巖と競った知事選の再現であった。重要なことは、この共通点が、高度経済成長の矛盾としての公害問題を県政の最大の争点に置いていたことである。とくに6選をかけた71年の知事選は、桑原県政に大きな転換を迫るものであった。桑原知事は、後に回顧録で6選に臨んだ理由として、地方計画や中部圏開発を推進する責任を痛感してのこと、と述べている⁷³⁾。その地方計画とは、すでに高度成長も斜陽期に入りながら依然として高度成長路線（工業出荷額を70年から85年までに5.5倍にする）を求める「第三次地方計画」であった。

しかし、このときの選挙結果は、明らかに桑原県政の高度成長志向、拠点開発の論理に基づく重化学工業化政策、産業基盤優先の社会資本政策に反省と見直しを求めることになったのである。1967年4月東京都知事に美濃部亮吉が当選して以降、高度経済成長の矛盾の打開を求めて、革新の波が全国

の自治体を覆うなかで、桑原知事も1974年8月29日引退を表明し、1951年から6期24年に及ぶ桑原幹根愛知県政も終焉をつげた。

中部経済連合会が求めた中京工業地帯の重化学工業化は、政府の高度成長政策を忠実に体現した桑原愛知県政の南部重化学工業地帯を中心とした地域開発計画、社会資本政策のもとで実現に向かっていくこととなった。四日市海軍燃料工廠の払下げ運動を牽引し、石油化学工業地帯の形成により愛知県下の工業原料供給基地化を実現した中経連は、これも中経連の悲願であった名四国道の建設と政府や桑原県政の重点施策であった名古屋港の重化学工業港化の実現を通して、広い裾野をもつ自動車産業を軸とした県下内陸部の重化学工業との広域連携化の基礎を構築し、愛知県の産業構造の高度化を始動させた。

桑原県政下の臨海部工業開発は、このように政府の産業政策および産業基盤優先の公共投資政策を背景に工業用地・産業道路・鉄道・工業用水・港湾など産業基盤をワンセット整えた南部臨海工業地帯の造成および鉄鋼・電力・石油関連の企業誘致と、さらに四日市石油化学工業地帯との一体化によって、事実上、伊勢湾臨海工業地帯という広域臨海工業圏、広域工業港湾の形成という中部政財界の念願を実現に導いたとすることができる。しかも、それは内陸部に展開する自動車産業界の需要に応える製品生産力の発展によって、中京工業地帯の産業構造の高度化に向けた始動を一層加速する役割を果たしたのである。しかし、その過程は、多大な自然のおよび人的被害の損失、アメニティーの悪化という今日に至っても改善の見られない犠牲の上で進められてきたものであったことも事実である。そうした問題が地方自治体はもとより、地域開発政策や設備投資を誘導・指導した国、そして進出企業群の責任のもとで全面的解決に向かわない限り、桑原県政は真に終わりを告げたことにはならないとすることができる。

〔注〕

- 1) 川名英之『総合開発』緑風出版、1991年、p.21。通商産業省、通商産業政策史

- 編纂委員会『通商産業政策史，第2巻，——第I期 戦後復興期(1)——』1991年，p. 486-489。
- 2) 山本政雄編『日本の工業地帯』岩波書店，1976年，p. 89。
 - 3) 河野通博・加藤邦興編著『阪神工業地帯』法律文化社，1988年，p. 81。
 - 4) 北見俊郎『港湾総論』成山堂書店，1975年，p. 63。
 - 5) 飯島信子『改訂，公害・災害・職業病年表』公害対策技術同友会，1979年，に詳しい。
 - 6) 佐藤笠『日本の地域開発』未来社，1965年，p. 174-175。
 - 7) 1955年8月の閣議決定により四日市海軍燃料工廠の土地と地上施設が三菱グループや中部電力などに払い下げられ，以後一大石油化学コンビナートが形成されたことは，四日市港から名古屋港への原料移出を通して愛知県下に集積していた繊維工業の化学化，すなわち合成繊維の生産と増強および石油化学工業の系列支配化を推進する上で重要な役割をもっていた。
 - 8) 桑原幹根『世紀を生きる』政経社，1974年，p. 298。
 - 9) 内藤垣中『あすの中部を——中経連30年の歩み——』中部経済新聞社，1982年，p. 94，桑原幹根『桑原幹根回顧録，知事30年』毎日新聞社，1979年，p. 151。
 - 10) 内藤垣中，前掲書，p. 20。
 - 11) 同上，p. 108。
 - 12) 前掲『桑原幹根回顧録，知事30年』p. 154。
 - 13) 愛知県議会事務局『愛知県議会史』第10巻，1983年，p. 37-38。
 - 14) 桑原幹根，前掲『世紀を生きる』p. 281-284。
 - 15) 前掲『愛知県議会史』第10巻，p. 1005-1006。
 - 16) 名古屋港管理組合『名古屋港管理組合30年史』1984年，p. 222。
 - 17) 名古屋港史編纂委員会『名古屋港史，港勢編』名古屋港管理組合，1990年，p. 681。
 - 18) 桑原幹根，前掲『世紀を生きる』p. 212。
 - 19) 通商産業省，通商産業政策史編纂委員会『通商産業政策史，第9巻，——第III期 高度成長期(2)——』1991年，p. 75-83，および，経済企画庁『経済白書』1959年度，p. 184。尚，重要港湾には室蘭，苫小牧，塩釜，小名浜，鹿島，千葉，木更津，川崎，横浜，新潟，直江津，衣浦，名古屋，四日市，堺，大阪，尼崎，神戸，東播磨，姫路，和歌山下津，宇野，水島，福山，広島，岩国，下関，小松島，松山，北九州，博多，苅田，唐津，伊万里，佐伯の35港湾が指定され，港湾施設は水際施設(航路，岸壁又は埠頭附属泊地)，係留施設(岸壁と物揚場)，外郭施設(防波堤のみ)に限定された。
 - 20) 和泉雄三『港湾行政』成山堂書店，1973年，p. 176-178。

- 21) 地方自治体の港湾管理権が事実上政府の諸権限によって著しく制約されている点に関しては、先の和泉雄三の文献の他、柴田悦子『港湾経済』成山堂書店、1972年、p. 135-164を参照のこと。
- 22) 前掲『名古屋港管理組合 30年史』p. 173-174。
- 23) 通産省、前掲『通商産業政策史、第9巻』p. 77-78
- 24) 同上、p. 176、p. 231。
- 25) 同上、p. 177-178。
- 26) 同上、p. 176。
- 27) 名古屋港管理組合『昭和39年度、名古屋港管理組合理立事業会計決算報告書』p. 11。
- 28) 拙稿「現代港湾経営における企業性と公共性」『都市問題』東京市政調査会、1988年、p. 79。
- 29) 同上、p. 81。
- 30) この点を貨物量の流動状況（名古屋港を經由した輸出・移出貨物および輸入・移入貨物の取扱量）の面から実証した調査には、名古屋港管理組合が1956年を第1回調査として、以後63年（第2回）、68年（第3回）、77年（第4回）、82年（第5回）、87年（第6回）、92年（第7回）と7回行っている名古屋に関する「陸上出入貨物調査」があるので参照されたい。
- 31) 前掲『名古屋港管理組合 30年史』p. 317。
- 32) 同上、p. 318。
- 33) 大同製鋼株式会社『大同製鋼50年史』1967年、p. 274。
- 34) 前掲『名古屋港史、港勢編』p. 475。
- 35) 同上、p. 475。
- 36) 桑原幹根、前掲『世紀を生きる』p. 222。
- 37) 工業用水道に対する国庫補助制度は、1956年度に、工業用水法の制定とあいまって、地盤沈下など地下水障害の著しい尼崎、四日市、川崎における地下水転換のための代替水源としての工業用水道事業に対する補助として出発した。これが産業基盤整備推進という安定的制度として確立するのが1958年以降であるという。尚、愛知県の工業用水道事業は、1958年の愛知用水工業用水道第1期事業以来、全事業が国庫補助対象事業となっている。愛知県企業庁『愛知県営水道・工業用水道三十年史』1993年、p. 587-588。
- 38) 同上、p. 456-465。
- 39) 工業用水を上水道より相当低額に抑える計画は、すでに1954年10月の農林省の「愛知用水事業計画概要」で提案されている。その時の料金は、上水道1立方メートル当たり23円に対し、工業用水は6.50円とされた。尚、上水道料金は、その後

1961年3月28日交付の愛知県営水道給水条例により21円とされている。愛知用水公団『愛知用水史』1968年、p.113、前掲『愛知県営水道・工業用水道三十年史』p.416。

- 40) 愛知県議会議事事務局『愛知県議会史』第11巻、1986年、p.957。
- 41) 新日本製鉄社史編纂委員会『躍進（総合史）——新日本製鉄株式会社、名古屋製鉄所銑鋼一貫20年史——』1984年、p.32。
- 42) 同上、p.52。
- 43) 同上『躍進（部門史）』p.160-170。
- 44) 東海銀行株式会社『続、東海銀行史』1982年、p.185。
- 45) 前掲『躍進（総合史）』p.6。
- 46) 富士製鉄株式会社社史編纂委員会『炎とともに』1981年、p.129-131。
- 47) 前掲『大同製鋼50年史』1967年、p.271-272。
- 48) 愛知製鋼株式会社社史編集委員会『愛知製鋼30年史』1970年、p.204。尚、1961年当初より、特殊鋼専業メーカーの合理化対策は検討され始めたが、その詳細に関しては、通商産業省、通商産業政策史編纂委員会『通商産業政策史、第10巻、——第三期 高度成長期(3)——』1991年、p.157-161を参照のこと。
- 49) 東邦瓦斯株式会社社史編集委員会『東邦瓦斯50年史』1972年、p.222。
- 50) 同上、p.256、p.492-493。尚、余剰コークスガスの購入先は東海製鉄以外には東邦理化学工業からも購入された。「東邦ガス有価証券報告書」昭和47年、p.11。
- 51) 前掲『東邦瓦斯50年史』p.257。
- 52) 大蔵省印刷局『昭和47年、中部電力株式会社有価証券報告書総覧』上期・下期産業別需要表より算出。
- 53) 中部電力社史編集委員会『中部電力20年史』1971年、p.50。
- 54) 東レ株式会社社史編纂委員会『東レ50年史』1977年、p.175。
- 55) 東洋レーヨン株式会社『東洋レーヨン35年の歩み』1962年、前掲『東レ50年史』1977年、p.57-58。
- 56) 東レの原料調達は、ナイロン原料では東亜合成と自社生産、ポリエステル原料で三井石油化学、川崎化成、三菱化成の3社に依存し、アクリル原料では三井石油化学、東洋高圧、ポリプロ原料では三井化学に調達関係をもつに至った。林雄二郎・渡辺徳二編著『日本の化学工業』岩波書店、第3版、1971年、p.134。
- 57) この点に関しては、福島達夫「愛知県における海苔の生産地域の形成」日本福祉大学『研究紀要』第83巻、1990年10月、において詳細な分析が行われている。
- 58) 東海市史編纂委員会『東海市史、通史編』1990年、p.927。
- 59) 同上、p.848。
- 60) 東海市『東海市——上野町、横須賀町2町合併の記録——』1970年9月1日、

p. 10。

- 61) 同上, p. 176。
- 62) 上野町議会合併調査研究特別委員会『合併調査報告書』1967年, 前掲『東海市——上野・横須賀2町合併の記録』。
- 63) 知多町会行政機構研究特別委員会『市制への歩み』1970年。
- 64) 拙稿「大都市港湾経営の近代化と地域行財政の再編成に関する一考察」日本港湾経済学会中部部会『港湾研究』第10号, 1988年。
- 65) 『毎日新聞』1968年10月9日付。
- 66) 愛知県議会議務局『愛知県議会史』第10巻, 1983年, p. 458-874。
- 67) 伊勢湾研究会主催「伊勢湾シンポジウム」1993年11月での筆者の報告書「伊勢湾の環境悪化と市民運動」を参照のこと。
- 68) 名古屋市による事業所別硫酸化物排出量調査より試算。
- 69) 『中日新聞』1971年8月17日付。
- 70) 『中日新聞』1971年9月29日付。
- 71) 前掲『東海市史, 通史編』p. 757-760。
- 72) 名古屋市「公害防止協定一覧」1988年3月末現在。
- 73) 前掲『桑原幹根回顧録, 知事30年』p. 460。

(結びに際して)

本年3月, 丹羽弘先生が退職されました。先生には, 筆者が本学に赴任して以来, 岐阜県を対象とした近現代史研究をはじめ, 様々な研究の機会を通してご指導いただいて参りました。ここに深く感謝申し上げます。

今後も益々ご健康で, ご活躍されますことを心よりお祈り申し上げます。