

# 三都経済発展の歴史的背景

竹内正己

## 目次

まえがき

I 東海道メガロポリス論の背後にあるもの——序説にかえて

II 近世封建時代の三都——徳川時代にもあった過密と過疎

III 戦前の三都——政治の東京、経済の大阪

IV 戦後の三都——強まる東京への集権化

1. 都市化の新しい波

2. 巨大な集積をもたらすメカニズム

3. 大阪は何処へゆく——東京との関係において

4. 東西経済の交錯点としての名古屋——たかまる生産機能

## まえがき

本稿は去る1月25日名古屋中電健保会館で開かれた「三都経済研究会」における報告をまとめたものである。

「三都経済研究会」は東京、名古屋、大阪の調査機関の有志が集まってつくっている全くフリーな研究会であるが、折角定期的集まるのだから一つ「三都経済物語」でも書いてみようではないかということになって、それぞれ専門に従って分把執筆することになった。どんなものができあがるかわからないが、先ず発案者から報告せよということで「三都経済発展の歴史的背景」を中心に報告した。メンバーの知りたがった点は、将来東京、名古屋、大阪はそれぞれ独自の機能をもつメトロポリスとして発展していくのか、或はメガロポリス化することによって首都東京に対して他の二都は補完的機能を果たすという形で一体化されていくのかどうかということであった。しかしこの問題にこたえるためには三都が果たしてきた歴史的な役割とそれを規定してきた諸条件を知る必要があると思われたので、歴史的背景に重点をおいて報告し、後は各自の判断に委ねて、予側するなり、選択するなり、していただくこととして報告した。

このような主旨で行われた報告であるが、新全総の担当者やメガロポリタンを自称する未来学者には是非知っておいてもらいたい問題を含んでいるし、東京への一点集中化を気にやむ、関西人の行動決定にも必要な判断の材料が含まれていると思われる。またこのような問題解決について地域社会に客観的な判断の材料を提供するということが産貿の大きい任務であると思われるので、研究所報をかりて報告を整理した次第である。



# I 東海道メガロポリス論の背後にあるもの

## ~~~~~ 序説にかえて ~~~~~

アメリカの地理学者ゴットマンが、「メガロポリス」という本を1961年に書いてから、日本でも東海道メガロポリスとか、日本メガロポリスとかいう言葉が広く使用されるようになった。ゴットマンはこの用語に一定の定義を与えたわけではなく、アメリカ合衆国東部地区臨海部のボストンから、ワシントンに至る長さ600哩、巾20~100哩の地帯に発展している巨帯都市地帯の名称として固有名詞的にこの言葉を使用したわけである。ところが、彼の論文が、でると日本の東海道沿いの諸都市の連担状態や、この地帯の国民経済において果たしている役割が、アメリカのそれに似ているというので、この耳なれない言葉がそのまま、東海道を上に冠して使用され、さらには、東海道、瀬戸内を含めて日本メガロポリスというような用語の使用のされ方がしだした。従って従来国民所得倍増計画以来名じみとなっていた東海道ベルト地帯とか、太平洋ベルト地帯とかいう用語がメガロポリスという用語にかえられたようにもみえる。しかし、ベルト地帯の用語は工業地帯の連続化を想定して用いられたのに対してメガロポリスの用語はゴットマンの用語の内容からいえば、①いくつかのメトロポリス(巨大都市)を包摂する多核的都市地帯のなかで、大都市圏が、連接重複し、②郊外分散が進展し、都市部と農村部との境界が不明瞭であるような星雲状構造をもち、③居住、商工業、政治、文化等各種の機能のうえで、国民経済の中核としての役割をも果たしているような都市化地域とみることができる。従って、メガロポリスは少くとも大都市圏の連接地帯として把握されねばならないから工業地帯の連続化を前提として使用されてきたベルト地帯とはことなる。こういう意味では、「国土の2割で、人口の5割、工業生産、商業取引の7割を占め100万都市が6つ、30万以上でとれば、20に近い都市がつらなり、新幹線がその中央を貫いて日に12万人の人間を運ぶというマクロ的な統計数字からすれば、現在の東海道はメガロポリスと呼ぶことができる。」(岡崎小栗「東海道メガロポリスの現状と問題点」地域開発センター「地域開発」1968. 3)から東海道ベルト地帯をそのまま、東海道メガロポリスに置きかえても差支えないし、或は、太平洋ベルト地帯を日本メガロポリスという用語にかえても、あえて異議をとらえる必要はないかも知れない。しかし、物的な生産や流通に主眼をおいたベルト地帯の説定と都市機能、ことに情報系諸産業が核となって発展しているメトロポリスの連接地帯としてのメガロポリスの設定とは、明らかに問題意識がことなる筈である。さらに、メガロポリスは、単なる外観的な都市発展形態としての意味をもつだけのものが、或は、またメガロポリス化することによって、それを構成するそれぞれのメトロポリスの性格や、機能に変化

を生じメガロポリスとして新たな機能をもつようになるのかというところが問題となる。

ゴットマンがメガロポリスの形成過程をとりあげたのは、都市発展の将来予測と同時にそのような都市化の進展につれてそこに現われてくる諸障碍が何か、それを克服するためには都市化過程の管理をどうすべきかを究明するためであったと考えられる。東海道メガロポリスにもゴットマンが指摘しているような森林の荒廃や都市圏相互の水の確保、配分、食糧圏の競合などの問題も生じつつある。しかし、これらの問題はメトロポリスの拡大にともなって相隣接するメトロポリス間の相互調整を行えばよいわけである。メガロポリス化することによって有機的な統一体としての新たな機能が生れるようになるのか、またメトロポリス相互の機能分担においてどのような変化が生ずるかについては、ゴットマンは実は何も触れていないわけである。

ところが、ゴットマンに従って日本でメガロポリスの用語を使用した人々はメガロポリスを機能的にも一体性をもった地域に発展すべきものであるとの考え方をしているように思える。例えば東海道メガロポリスにおける都市間の関係はますます緊密化していくであろうから「このような状態のなかで、各都市、各地域が各々エゴイスタックな計画をたててはならない。各地域の計画をintegrateする方策を考えるべきである」ところが「マクロ的には東海道は世界で一番稠密なメガロポリス化した地帯であると認定できてもこのメガロポリスは“一体化した都市”あるいは少なくとも“一体的なConsensusの都市”とはいえないであろう。特に名古屋、大阪のメトロポリスにメガロポリスの現状に対する抵抗感、対抗感情が存在することは将来的なメガロポリス構想においても問題となるのではないかと感ぜられた」（岡崎小栗前掲論文）というようなことが、いわれていることによってわかる通り、東海道メガロポリス化は必然の方向だから名古屋や大阪が自主性をもって独自の計画を考えることはケシカランといわんばかりの主張がなされてきている。

各メトロポリスは中心市と周辺部が有機的に一体となっており、生活圏としても、産業関連地域としても或は、また自然の一体性という点からいっても一つの機能地域としてとりあげることができる。こういったメトロポリスの接続化にともなってメトロポリス相互の間で調整を要する問題がでてきていることはたしかである。またメトロポリスを中心とする発展は多くの場合、放射環状型による交通体系に支えられて、中心市への求心性が強まり、メトロポリスとメトロポリスの接続地域に関発政策上の盲点が生じやすいということも事実である。従ってメガロポリス型の都市圏構造を前提として、副軸の交通体系とそれを中間地帯で連絡するいくつかの道路網を追加し、梯状型の交通体系を設定し、各結節点を中心として地方都市を育成し、それを基点として奥地開発を図るという方法を考慮することも必要である。こういった都市形態的な意味のメガロポリス論であれば、名古屋も大阪も別に反発や低抗を感ずる筈はない。

しからば、大阪や名古屋が東海道メガロポリスに対して抵抗を感じているものがあるとすればそれは何処にあるのであろうか。それは名古屋も大阪も都市形態的にいえば、メガロポリスの構成員ではあるが、それぞれ、中部圏なり、西日本に対する中枢管理機能地としての独自の機能をもっている。この機能が十分発揮できる機構の下でメガロポリス化が進展するというのであれば特に異議を申したる必要もないわけである。ところがメガロポリス論をとこなる未来学者といわれる一群の人々や、新全国総合開発計画の担当者は、東京中心にしか物を見ていないし、彼等は極めてエリート意識が強い。彼等は自らを称してメガロポリタンであるといっている。その意味は朝食は東京で、昼食は大阪で、夜は名古屋でとって東京に帰って寝るといった式の生活をしている人というわけである。彼等の言によれば、現在この瞬間に空中に住んでいる人間が世界中で1万人以上にのぼるが、将来はさらにそれが、数倍に達するであろう。そして超音速化時代、情報革命時代には、空間距離は最早問題ではなく、東京と大阪は2時間距離となる。そのような時代になれば、名古屋や大阪が独自性を主張しても意味はなくなるから中枢管理機能、情報処理機能は、東京へ一点集中して、そこからリモート・コントロールしながら国民経済の運営を行うことがより効率的な国土利用にも通ずるというわけである。だから東京を中心に考え、名古屋や、大阪は東京の補完機能を担当すればよいという。国の行財政機構における極度の集権制と各産業分野が2～3の巨大企業グループに総合化された寡占体制の進展並びに両者の密着を前提として問題を考えるとすれば、或はそのような議論もなりたったかも知れないし、エリート族や、巨大企業にとっては、東京に座っていて名古屋も、大阪も、地方もリモートコントロールできるから極めて好都合であるかも知れない。しかし、そのような集権機構や一握りの企業群に国民経済の運命が左右されることは民主的な経済にとっては、好ましくないし、国の安全のためにもさげられねばならない。また、地域社会と運命共同体的な性格をもつ地方の産業や、それぞれの地域に住み、そこで働いている人々の生活の実際からいってもそのような地域支配の機構ができあがることは好ましくない。体制上の問題を抜きにして、科学技術の進歩の延長線上にのみ未来を予想することは、極めて危険であり、経済の論理と住民の立場を忘れた現実遊離の論理であることのそしりをまぬがれないであろう。

われわれは都市形態としてのメガロポリス化については別に文句をいうつもりはないし、ゴットマンの問題提示の仕方は正しいと考えられる。メガロポリスは要するに都市形態の問題で、齊一地域的な概念であり、機能地域的な概念ではない。従ってメガロポリスを構成するメトロポリスの独自性を否定するメガロポリス論には反対しなければならないしゴットマンもそのようなメガロポリス論を展開したわけではない。東海道メガロポリスを構成する東京、名古屋、大阪の三都は、それぞれ長い伝統をもち、それぞれ独自の機能をもって発展してきているし、そ

れがおかれた国民経済的な位置づけによって将来の発展方向が構想されねばならないであろう。三都の歴史的な発展過程のなかから問題をさぐることにする。

## Ⅱ 近世封建時代の三都

### — 徳川時代にもあった過密と過疎 —

関東が関西に対して対立する意味をもつようになったのは正確には、中世以後であるといえる。それはながく政治の中心であった京都からみれば、辺境の地に過ぎなかった関東から武家が登場して鎌倉に幕府をひらいたことによって、京都の朝廷に対する鎌倉の幕府、即ち、関西に対する関東の対立を歴史的に決定づける契機がつくられたからである。そして政治的には関東の勝利が確立した後も経済的、文化的には、関西の優位が、その後も永く続いた。徳川幕府によってから政治の中心が江戸にうつり、江戸を中心として天下統一の政治が行われるようになり、それまで経済的にも文化的にも関西よりはるかに遅れていた関東が大きい発展をとげるようになったが、それでも政治の江戸（東京）経済の大阪という対応関係をもつ2つの中心が形成され、それが今次の大戦前まで続くこととなった。

徳川中期以後の江戸は、世界で最も大きい都市として人口130万をこえるにいたったが、大阪もまた40～50万の都市へと発展していった。両者の発展と繁栄は真に奇妙な仕組みのもとに行われ過密と過疎の徳川版が当時既にあったことは真に興味深い。即ち江戸の発展はそこが政治の中心であることによっておこったものであるが、それを支えたものは、三百諸侯の江戸での消費である。参勤交替という集権的な統治機構は、封建領主の経済をいや応なしに貨幣経済へと巻き込んでいったが、それが一方では大阪経済の発展をうながすと同時に、他方では、農民の窮乏化を促進して徳川幕府自ずからがたっている土台をほりくずし、その崩壊をうながすこととなった。参勤交替制は領主をして毎年、半年間の江戸居住を強制することとなったが、江戸半年間の生活は、衣食住のすべてにわたって貨幣を必要とした。だが領主の収入は現物であり米であった。領主は換金のため米を売りに出さねばならないが、現物の生産は消費経済の膨張に比例して増えない。ことにはるかに自然経済であった関東、東北では、年貢が四公六民から六公四民、七公三民へとかわり、土地の兼併と農村の分解をうながすことになったし、藩によっては殖産興業政策を商業高利貸資本に依拠して対応しようとしたものもあるが、そのことは、また農民をして藩主と豪商との二重の搾取のもとにおくこととなった。西日本においても領主経済が貨幣を要求するようになったのは同様であるが、西日本では米以外の商品

があったから農民も生活の困難をそれらの商品生産によって或る程度切り抜ける余地があった。そして領主は農村の商品生産の上に専売制度をしいて土地の生産物を藩の一手売買にうつすことによって収入増をはかった。そのことが後に専売反対の農民一揆をよびおこすこととなりそこから徳川封建制は土台をゆりうごかされることとなった。しかし何れにしろ封建領主は参勤交替と江戸での消費をまかなうために、いや応なしに貨幣経済に巻き込まれ、現物の換金や借金に依存しなければならなくなったが、交通の要衝である大阪が物資の集散地となり、（東北の米も、日本海敦賀或は下関を経て大阪に回漕されていた）そこが商業と金融の中心となり、大阪商人が太り、大阪経済の繁栄がもたらされることになった。その結果、東京と大阪とは、全く対照的な発展をとげることとなった。従って東京や、大阪の繁栄は直接、間接農民の犠牲において行われたわけであり、飢饉と疫病が東日本で猛威をふるい、農民の反抗が西日本で高まるなかで江戸と大阪が発展していったということは、現代はやりの言葉でいえば、当時既に過密と過密の対立が明確な形で在存していたといえる。例えばこれを江戸の繁昌という側からみれば、次の如くである。「諸侯は、全国の所得を繁め来って江戸に消散したり、而して、之が生活用品奢侈品の供給者として商工各種の業務に任ずるもの悉く聚居し、兼ねて學術の淵藪となり、社交の中心となり、教育の中心となり、娯樂の中心となれり、故に江戸は常に都府の繁昌さざるを憂へずして寧ろ繁昌の過ぐる憂へ都府の膨大ならざるを憂へずして却って其膨大の過ぐるを憂へ徳川五代常憲將軍の頃より第八代有徳將軍の頃は時の學者荻生徂來、大宰春臺、室鳩巢の徒、皆如何にして江戸の繁昌を制限すべきか。如何にして其の膨大を制限すべきかを論議したり、蓋し耕地に限りある農本主義の島帝國を以て時恰も鎖國時代に際す。都府の過度なる繁栄が地方の衰殘を至すべき恐れあるは必ずしも杞憂に止まらざるのみならず、都府の治安の爲にも亦決して、歡迎すべきものにあらざるなり。」（大隈重信編「開國五十年史」下巻 905頁）

江戸の消費経済を支える現物の換金や金融を行った大阪は、「近世三百年は所謂鎖國の時代なるにより國民の産出したる米穀、其の他の物産は全く之を内國市場に売却さざるを得ず、而して大阪は更にこれが中央市場に充てられたるなり、其組織に名代なるものあり、表面の蔵屋敷所有者兼、代表者にして蔵屋敷の實際の所有者たる諸侯の選択に由りして土着の豪商之に任ず、蔵元なるものあり、諸侯の領土より輸送する物産の荷受をなし、売代金を保管し、及び、諸侯の藩地並に江戸屋敷に於て要する経費の調達に任ず。各代にして蔵元を兼ねるものあり、又、然らざるものあり。…蔵屋敷用達なるもの藩用の物品、金銀を調達す。蔵元若しくは、名代を以て之に充つるが常なり。…蔵屋敷は、南薩摩侯より北津輕侯に至るまで大小侯伯皆之を置き、延享四年（1747年）の調査に拠れば、総べて一百三侯あり、外に諸侯の大夫にして

蔵屋敷を置きたるもの六家用達をのみ置きたるもの一百二十三家あり、(安永6年—1777年—には、蔵屋敷11 用達42増)全国の物産は殆んど悉く大阪に聚まり、全国の金銭は殆ど悉く大阪において融通せられたりと謂うも不可なきなり、江戸にして日本の座敷ならば、大阪は即日本の台所興」(前掲書907~9頁)

このような、背景をもちながら政治の東京、経済の大阪が繁栄したわけであるから当然そこにおける市民性や文化面においても多くの相違がみられる。江戸文化も、文化、文政の頃になると新しい庶民文化が生れ、政治ばかりでなく、文化についても江戸が中心となっていくが林家の学問が敢然として存在する江戸とその周辺では学問の庶民的色彩がうすかったのに対して大阪の文化は町人文化であったと同時に、幕府が蘭学をおさえていたのと、大阪—長崎を結ぶ文化のルートがあったということから新しい学問、実用の学の導入が大阪からおこっているのも興味深い。

東京と大阪の2つの中心を結ぶ回廊地帯としての東海地区は鎌倉幕府成立以前は中央国家の勢力の更漸する道路として、また東方統治の道筋として重要な意味をもったが鎌倉に政治の実権がうつってからは、京都に対する山陽道的な意味をもつようになり、戦国時代は、この地区の西部を制圧することが天下に覇をとなえる必須条件となった。天下分け目の戦が、関ヶ原で戦われたのも真に意味深いものがある。従って徳川幕府は西方に備え、また西方に通ずる地域として、東海地区を重視し、この地区には、一名の外様もおかず親藩と譜代の大名をおいたわけであるが、名古屋には特に親藩屋州侯をおいて西のおさえとした。名古屋は濃尾平野をひかえ、東海、中仙道の通路として重要な地位にあったから元禄の頃には、人口10万をこえるにいたっており、外港宮(熱田)を加えると江戸、京都、大阪につぐ大都市へと発展している。さらに東海道は参勤交替の道路であったため、街道筋には20町以上の長さのびた駿府浜松岡崎、熱田の諸都市が形成されるにいたった。しかしこれらの発展は、江戸と上方間の文化経済交流の回廊的役割をもつことによっておこったものであり、名古屋は両方の文化を吸収し、その歩留りを増しつつ繁栄することとなったが、それだけに名古屋の独自の発展という点では、特色は見出し難いものもがあった。いわば、二大中心の接触地帯で、おおまかにいって経済的、文化的には、三河以西に京都、大阪的色彩が強く、遠江以東が江戸的であったといえる。名古屋の経済も、また大阪同様に商人資本によって支えられてきたといえるが、江戸と大阪が大きい市場をひかえていたのに対して名古屋の市場がそれほど大きくなかったためもあって、大阪東京に比して封鎖的、排他的な傾向が強かったといえる。(名古屋商人史)



### Ⅲ 戦前の三都——政治の東京、経済の大阪

明治以降戦前にかけての三都の発展はそれぞれ、旧時代の遺産を引継いで、特色ある発展を  
しめしているが、三都を比較して、そこにみられる特徴的な点は、東京の発展は強力な集権機  
構と、官公需ならびに、首都優先の都市づくりに支えられたものであるのに対して、大阪のそ  
れは、実利中心の街づくりに終始しながら民需を中心とする軽工業、攻勢的な商業資本活動に  
よる海外への発展によって支えられたものであった。これに対して名古屋は、両者からの経済  
的攻勢をうけ、時には排他的、封鎖的ともみられる経済をいとなみながら、地の利をえて、地  
道ではあるが、着実に地元資本ものびてきたといえる。

幕府がたおれ、武士階級が離散した跡の東京は一時、最盛時の人口の半以下となっている  
が、新政府が開かれ、政治の中心首都としての面目を保つための都市づくりに集中的な努力が  
払われるようになってからは、その街なみは、他の都市に比較して面目を一新していった。火  
事は江戸の華といわれるが例えば明治5年2月、築地、京橋、銀座一帯の大火のあと、政府の  
財政規模5,000万円であった当時180万円を投じての銀座の建設が「対外的には、国威発  
揚対内的には遷都の決意をしめす」ために行われた。政治的動機、東京中心主義で国の手によ  
り都市づくりが早くも明治のはじめから行われたといえる。国家政策として、ヨーロッパなみ  
の都市づくりを東京において試みようとする努力はその後も、たえず続けられてきたのは、東  
京市区改正条令が明治21年に制定されたにもかかわらず他の都市がこの条例の適用をうける  
ようになったのは、この条例が時代おくれとなり都市計画法が制定されるにいたった大正8年  
の直前の大正7年であったという一事からも判明する。一事が万事、その後も、帝都（首都）  
優先の都市づくり政策が一貫してとられてきているが、それは、東京が天皇の居住地であるか  
らであり、中央集権の政治、行財政機構とわかち難く結びついているところに日本の特色があ  
るわけである。

それは兎に角として幕府の崩壊によって明治初年に、人口の半減した東京も明治20年代に  
は旧に復し、日露戦後には196万に達しており、会社払込資本や、銀行払込資本では、東京  
は大阪を抜くにいたっている。しかし、明治37年末における東京の工場数は381であった  
のに対して大阪の工場数は4283であったことからいって、生産活動においては、はるかに  
大阪が東京を上廻っていたといえる。また同年の為替取組総額は、殆んど大阪と同額であるが、  
東京の受けとりには、多くの粗税を含んでいるから純然たる商業力は大阪が東京を上廻ってい  
たといえる。また為替取組の地域的分布からみて、当時の東京の圏域は静岡、甲州、信州以東

の大平洋岸及び東部北海道、大阪のそれは、静岡以西の日本と、越後の南部から北海道中央にいたる線、以西の日本海岸であったとみられる。(開国五十年史、下巻、924~925)

東京、大阪とも当時における人口増加率には、それほど、大きい開きはなく、むしろ大阪の増加率が、やや高かったと思われるし、日清、日露以後における東洋貿易の伸びに支えられて大阪はその後、急速に発展することとなったが、大阪経済がこのような立直りをみせるまでには可成り長い年月を要している。それは徳川時代大阪がさかえたのは蔵屋敷があり、手形流通と株仲間制度によってであったから幕府の崩壊によって大阪経済のうけた打撃は、極めて著しいものがあつたし、西南役のインフレも大阪に大きい打撃を与えた。従って明治16年大阪の商工業を視察した大蔵省権書記官河島淳氏の復命書には、大阪は商業都市から工業都市にならねばならないというようなことが書かれているし、維新の変革期に大阪町人はむしろ保守的で新しい時代の変革に対しては積極的に立ちむかうという気風がみえなかった。それが明治20年頃から眠っていた商業資本が呼びさまされ、産業資本への展開をしめしはじめたのは一方では、新たな学校教育をうけた新しい人が商人層からも出、また、それらの人々を導入したということもあるが、やはり日清日露の両役による日本の領土の拡大と東洋貿易の拡大が大阪の産業の発展に極めて有利に働くこととなったからであり、大阪は、たえず対外的な商業活動、海外にむけての発展の源泉地となってきた。

城下町、名古屋は濃尾の穀倉と木曾の山林をひかえ、東西交通の要衝にあつたことから、幕末には、10万近い人口をもつにいたつていたし、維新の直接の影響もそれ程著しくなく京都軍都としての諸機関も整備されたから明治20年には14万人の人口となつており21年には、18万、30年には、24万となり、日露戦後には、30万となり商工都市として大阪につぐ発展をしめしている。

名古屋の発展は、東海道線の全通(22年)による市場の拡大に刺戟されたといえるが、名古屋の発展は、どちらかといえば、地場産業と、国内市場を中心とする発展であつたといえるし、貿易そのものは、大阪の商業資本によって支配されてきたといえる。

わが国経済は、戦争の度に海外市場を拡大しながら工業化のテンポを早めていったが日清日露の両役による植民地市場の拡大、第一次大戦による世界市場ことに東洋市場の拡大は、大阪とその経済がたっている西日本経済の発展に好都合に作用したために、第一次世界大戦を通じて大阪市とその周辺部の工業化は著しく進展し、大阪の人口を急増せしめ、大正の後期には大阪の人口は200万をこえ、東京のそれに接近するほどであつた。明治36年に完成した築港と外国貿易港、神戸港を近くにもつていたことが大阪の発展、阪神工業地帯の急速な発展をうながす要因ともなつたといえるが、大阪が外への発展を求めざるをえなかつたのは、軽工業、

ことにその主力であった紡績がたえず過剰生産になやまされねばならない条件にあったことも考慮しなければならない。

大阪の発展がたえず海外への拡大を求めたのに対して東京の産業は官公需に結びついて安定した内需に支えられていたのと、そこで要求される製品が技術的にみて低賃金依存だけでやっていけない面があったから商業資本的支配から脱して産業資本への展開を早くとげることができるともなったといえる。しかし東京が急速にのび出したのは関東大震災後の西部への市街地の拡大と満州事変後の準戦時体制にはいつてからの政府の重化学工業化政策に負うところが大きい。それは、一方で京浜工業地帯の急速な発展をうながすこととなったが、他方では大正の初年東京新駅が新橋上野間の中間に開設され、三菱が丸の内に一丁、ロンドンを築き駅の前面が日本のビジネスセンターとしての体裁をととのえ、そこに重化学工業資本を担当する大企業の本社が集中して政治と経済の結びつきがますます密接となっていったこととなったことと無関係ではない。国民経済に占める国家財政の比重が軍事費の増大にともなってますます大きくなり昭和年代にはいつてからは、そこが経済の中枢管理機能地として一層威力を発揮するようになったからである。しかしそれでもなお、戦前においては、大阪の工業生産は総額においては東京を上廻っていたし、貿易にしめる地位も大阪が大であった。

従って、昭和年代の状況を記した地理大系（ ）

では「今東京を中心として我が版図内に同心円を描いた場合と、京都又は大阪を中心にして同様に同心円を描いた場合とを比較すると、関東と関西と何れに帝都のあった場合が我が国人口密度の重心に正しく帝都が位置するか、又我が国文化地帯において帝都を中心とした東と西或は、東北と西南方面における交通勢力圏の均衡をとるには何れの地が最も適度なりやということが問題である。重心としては、京阪よりも東京は東に偏し過ぎていることは否むことはできないし、将来東北日本の発展あらば、別として現在においては、東京は、西南重、東北軽型の帝都勢力圏をもっているといわねばならぬ。ロンドンかイギリス島の東南端に偏在型の帝都をなしているのは、大陸との関係が密接であるのが、1つの理由であって我が帝都もそれに比すると対支的にみれば東に偏しているが、対米的とすれば適当といわねばならぬ」ともいい、また「政治上に於いては全国に於て東京は、断然他の都市を抜いた地位を占めているが其の他の点においては、必ずしも大阪以上であるとはいえない。経済中心地として考える時は殊にこの感を深くし、東京と大阪との対立を認めねばならない。全国の人口密度の重心が大阪にあることは帝都にあらざるも優に日本の二大経済中心の一たる地位を与えている。経済地理的に考察すれば、我が国においては、隋円に二中心ある如く、東京大阪の東西二大中心が存在している」(全 28頁)

従ってこれを商圈的にみれば、名古屋の商圈が浜松、塩尻、岐阜、四日市にかけて存在していたが、東京と大阪とは、そこを交流地域としながら北陸では親不知を接触地点としていたし現在でも、この分担には大きい変化はない。しかしこれを商品別にみれば、特殊の高級品の商品は、「東京物」が、特殊の実用向商品では、「大阪物」が全国市場をもち、名古屋がその中間をねらって進出するという形をとった。

名古屋は、明治22年の市制施行当時は、市域もせまく、人口15.7万に過ぎなかったが、その後市域を拡大しながら人口増加率においては、東京、大阪と歩調を1つにして発展し、昭和5年の国調時には、90.7万人、昭和10年には、ほぼ100万人となった。(国調の直前に名古屋の人口100万の祝賀式が行われたが国調の結果、100万人にみたなかった。)名古屋は、豊じような濃尾平野をひかえ交通の要衝に位置していることから、物資の集散地商業の町としての発展が先行した。親藩尾州侯の城下町であり、東西文化の交流地であったことが、文化と工業技術の面での発展をうながし、瀬戸の陶磁器や、一閑張、七宝焼を早くから発達せしめ、明治中頃には綿紡績織布業の著しい発展をみることとなったが、これらはながく、問屋支配のもとにとどまらざるをえなかった。

東海道線の開通、中央線の開通によって名古屋の商圈は東と西ならびに信越方面にも伸び、また貿易においても名古屋開港以来従来神戸経由で出されていた綿織物、陶磁器、木板類で名古屋から輸出されるものが増大し、後には四日市輸入港名古屋輸出港という分担関係をもちながら中京の経済発展を大きく促進することとなるが、このような経済発展につれて外来業者の進出をみるようになり、地元業者とのはげしい抗争がくりひろげられることとなった。「名古屋商人が、封鎖的だ排地的だといわれるのをまったくの見当ちがいだと主張するわけではない。江戸の三井家、越後屋や、京都の大村家大丸屋などといった大呉服商がつぎつぎと名古屋に支店を設けようとしたとき、水口屋をはじめ地元同業者が団結しはげしい排斥運動を展開したため越後屋については計画を挫折させるに至った。こうした古い話でなくとも大正年間名古屋の土着的商人に近在出身者を加えて結成された九日会が福沢桃介ら外来資本の進攻をがっちり受けとめ商工会議所の掌握を不成就に終らせたことなどは、排他的、封鎖的だというこれまでの風評を裏づけるひとつの事実である。」(名古屋商業史 575頁) 東京と大阪の中間に位し、おくれて発展の波にのりだした名古屋を目標けて明治中期以後外来資本がこの地にのり出してきたことから起こったこれらの抗争は、何処にでもみられるところであり、やがては、新旧勢力の交替がそこにおこる。従って、「江戸時代いらいの名古屋商人の勢いは、まったく地におち、外来の人材によって指導され育成されているのが、さいきんの名古屋財界の状態といっても過言でなからう。」(名古屋商人史577頁)ともいわれる。このような洗礼を

うけつつも他方では、日本陶器、豊田自動車機械、大隈鉄工等の外来者の出資によって名古屋の近代工業の発展がうながされることとなる。そして昭和の準戦時体制にはいり時計工場が航空機生産をトヨタが自動車部門をもつようになったことが戦後の名古屋の飛躍的な発展をうながす要因ともなったことは注目されねばならない。

## Ⅳ 戦後一強まる東京への集権化

### 1. 都市化の新しい波

戦災による影響という点では、三都は何れも決定的な打撃をうけたが、その被害の最も大きかったのは東京であるかも知れない。しかし東京は、首都であることによって、その復興は、急速であり、また東京オリンピックを契機として、空前の都市改造の試みがなされた。名古屋は、戦災復興と再開発を併せ行って近代都市づくりの基礎をひらいた。これに対して大阪の復興は、最もおくれた。万国博誘致を契機として漸く新しい都市づくりが急ピッチに行われた。この意味では、三都の間に、都市復興再建のテンポには可成りの差があるが、もし、近代都市の象徴が高層建築群にあるとすれば何れの都市も、たしかに、経済の高度成長と、歩調をあわせて外観は、すざましいテンポで変貌しつつある。しかし、その外観の変貌にもかかわらず、此等都市に住む人々の生活環境や、住宅という点では旧態依然たるものがあるばかりか、むしろ環境は、日々悪化していきつつある。その原因は日本の都市づくりが政治優先的に考えられ、住民のための都市づくりということが、考慮の外におかれていたというところにあるとよくいわれる。しかし住宅不足、騒音振動、大気汚染、水質汚濁、地盤沈下におびやかされ、通勤地獄や水不足に悩まされるのを承知の上で人々は、此等三都をはじめ大都市に集まっていく。現代の大都市は、もはや単一の都市ではなく、一大都市圏として把握されねばならないであろうから、大都市圏別に人口増化をとってみると次の如くである。

三大都市圏の人口増加

	東京大都市圏	中京大都市圏	大阪大都市圏	合計	対全国比
	万人	万人	万人	万人	%
昭 15	1,129 (38.1)	720 (24.3)	1,111 (37.6)	2,960 (100.0)	43.1
昭 25	1,306 (39.0)	886 (26.4)	1,160 (34.6)	3,352 (100.0)	40.3
昭 30	1,543 (40.9)	949 (25.1)	1,282 (34.0)	3,774 (100.0)	42.3
昭 35	1,786 (42.5)	1,010 (24.1)	1,402 (34.4)	4,198 (100.0)	44.9
昭 40	2,102 (44.0)	1,093 (22.9)	1,578 (33.1)	4,773 (100.0)	48.6

(備考) 国調による。

敗戦直後における結婚ブームと、それに引続くベビーブーム時の出生者が生産年齢人口に達しだしたが高度成長時である。さらに戦後農村にたまり込んでいた数百万に及ぶ復員軍人や、海外引上者が都市に復帰しだしたのが、昭和25年頃からであるが、30年代の高度成長時になると、これらを含めて農村人口の地すべりの流出が都市にむかって行われだした。技術革新時代をむかえての産業構造の変化は、第1次産業から第2次、第3次産業へのおびたしい労働力の移動をうながすこととなったが、それが地域的に、反映して新しい都市化の波が広汎に進展しだした。人口流出先の最大のものは、東京、大阪、名古屋を中心とする大都市地域であり、これを各都心からの距離別人口増加についてみれば、東京は30~40万圏、大阪は10~20万圏、名古屋は10万圏内外とに人口前進地帯がある。また、これを東海道メガロポリス地帯についてみれば次の通りである。

#### 東海道メガロポリスの人口規模と変動

年次	人口 千人	比		年平均増加率
		全国人口に対する	太平洋側人口に対する	
昭15	24,181	37.8	65.2	—
昭35	38,772	41.5	68.9	1.59
昭40	44,313	45.1	71.4	2.71

太平洋岸の14都府県のうち岐阜、滋賀は、人口の半分、奈良、京都は3分の2を計上(黒田「日本の人口分布」129頁)

これらの数字でみる限り、人口増の圧倒的部分は、三都を含む、東海道メガロポリス地区で、おこっており、ことに東京、大阪、名古屋の周辺部での増大が著しく、ドーナツ現象を伴いながら大都市圏は、外延的に拡大していつている。それは、いうまでもなく、都心地区は業務地化し、居住の場所ではなくなってきているからであり、それだけ遠距離通勤が増大しながらおびたしい流動人口の流れが周辺部から都心部にむかって求心的に窟間流れ込んでくることとなる。

このような急速な都市化はおそらく世界の歴史はじまって、かつてないことであり、それは驚異的な高度成長の反映でもあるが、環境悪化にもかかわらず、過密、過大化が、累積化していく姿は、あたかもそこに、万有引力の法則が働いているかの如くである。即ち、都市の人口吸引力は都市の大きさに正比例し、距離の2乗に反比例するといったグラビテイモデルによる計量化予測の方法が使用されるほどである。

人口が都市に集中する、原因のなかには、社会的、文化的、心理的な諸要因も数多くあるであろうが、最も基本的なものは経済的な原因であり、そこで働き、そこで就職せんがためでありその機会が多いからこそ、そして農村お地方でその機会がなく、定めてはいけなからこそ、都市に人が集まり、人々が集まることによって、さらに新たな職業や活動の場が生れ、累積的に都市は拡大していく。このような現象からいえば、たしかに万有引力の法則にも似た力がそこに働いているといえるが、現代の経済が企業を中心に運営されているということからいえば、人口の都市集中をうながしているのは、就職の機会を与える企業が都市のもつ経済的利益にひかれて、集積の累積的拡大をともなうような形で立地選択するからである。人間が先に動くのではなく、企業の立地に人間が従っているわけである。如何に環境が悪くとも、人々は、そこで働かねばならない。宮殿で餓死するよりも、ろう苞で働くという道を選ばねばならないのが、人間である。企業にとっては集積の利益、接触の利益を享受することによって実現できる外部経済の利益が大都市になるほど大きいという現実がある限り都市の累積的な拡大は、さけ難いし、人口もそれにともなって都市集中をつづけざるをえない。そして、また、人々が悪い環境にあえて我慢している限りにおいて、大都市ほど外部経済の利益が大きいから環境整備を後廻しにしても、企業は都市に集中することとなる。このような悪循環を繰り返しながら、一方における過密、過大化と他方における過疎地域の出現という現象を生み出した。人口1億の日本で、世界一の大都市東京を生み、大平洋メガロポリスへの極度の企業の立地集積と人口集中がおこりつつあるということについては、このような一般的な要因のほかには何か、日本特有の条件がなければならぬように思える。それは何か？

## 2. 巨大な集積をもたらすメカニズム

都市は生産の場であると共に消費の場である。そして外部経済の利益の享受は、そこに関連産業があり、大きい購買力があるということによって一層よく発揮できるから企業の立地集積が累積的に拡大していくメカニズムがそこに働くことは、たしかである。しかし、この意味での外部経済の利益には、物理的限界がある。従って歴大な社会的分業によって支えられている現代の社会的生産組織においては既集積地への接触の利益を享受するという形で都市は、外延的に拡大するという方向をとるか、或は、新たな立地集積の形成を目指して企業は分散化せざるをえなくなるものがあるであろう。集積のもつ求心的なメカニズムそのもののうちに遠心力が働くというメカニズムを同時にもっているといえる。しかし、集積の利益、外部経済の利益のうちには、こういった物理的限界による制約がそれほど働かないものがある。いわゆる第3次産業部門に属する情報系諸産業、すべての産業を通じて必要とされる中枢管理機能がそれで

ある。これを具体的にいえば、政府行政機関、企業の本社、本店、マス・コミュニケーション、教育研究機関、金融機関、証券市場、卸取引等がそれであり、これらの活動を支える交通、通信や、各種のサービス諸機関がそれである。物的な流通生産等を仮りに商品系産業と呼び、後者のそれを情報系産業と呼ぶとすれば前者における、集積の利益はその累積的拡大にともなっていて外部不経済化を生じ、接触の利益を求めての外延的拡大乃至は、新たな、立地集積の創出を必要とする。しかも、この場合でも単独立地が可能な業種で用地、用水等の特殊な立地上の諸要因が重要な意味をもつ場合は別として殆んどの業種はできるだけ市場への近接を考慮した立地を考えるのであろうから東京、大阪の2大集積地の周辺とその中間が、最も、有利な、立地地点となるのはいうまでもない。それは、東京、大阪の外延的拡大と、名古屋を中心とする東海地区に新たな立地集積が急速に進み、東海道メガロポリスへの巨大な集積が実施しつつあること説明する重要な要因となるであろう。

しかし、これだけでは、十分な説明とはいえない。ことに東京の巨大な集積は何によっておこるであろうか。この点を理解するためには、外延的拡大が進みつつある大都市圏のもつ機能を事業所の分布或は、就業者数の分布によって中心市とその周辺との対応関係でみると、東京、大阪、名古屋は、それぞれ可成りの強弱の差はあるにしても、概ね次の如くなる。

グループⅠ 特に中心市において特化度の高い業種——金融、保険、不動産、卸、  
公務、娯楽

グループⅡ 中心市での特化度もやや高いが周辺都市に可成り特化度の高い地域をもつ業種——製造業、小売業、対個人サービス

グループⅢ 中心市での特化度が低く周辺で特化度の高い地域をもつ業種——運輸、  
通信、電気、ガス、水道、対事業所サービス、修理業、医療保健

各グループの業種をみると、第Ⅰのグループは、その地域の生産や、住民の日常生活にサービスするというよりも、はるかに広域を対象とする活動を行っている業種である。これに第Ⅱ、第Ⅲグループに属する業種の本社従業者を含めて全国或は広域経済圏に対する管理機能、取引経済機能を代表する業種とすることができるであろう。娯楽は流動する人々へのサービスを提供しているという意味で中心市で特化度が高いといえるが、前者が、都心地区を中心とする機能であるのに対して後者は、副都心のもつ、アッシュメントセンター的機能を代表しているといえる。第Ⅲのグループに属する業種は、生活圏を対象として比較的、広域的サービスを行っているが、立地上の制約から都心から周辺に分散しつつある業種であるのに対して、第Ⅲのグループは、それぞれの地域の生産、取引や、地域住民の生活と密接に結びついて比較的狭域のサービス需要に応ずる業種であるといえる。



ところで、これを東京、大阪、名古屋についてみれば、東京は行政、金融、教育において特化度が高く、大阪は卸商業において特化度が高く、名古屋は、工業部門において特化度が高いという相違がみられる。これらは、一応都市の性格を現わすものではあるが、もし、これを中枢管理機能という点から三都のもつ機能を比較してみると東京のそれは、圧倒的に大きいこととなる。

#### 中 枢 管 理 機 能 の 分 布

	東 京	大 阪	(京阪神)	名 古 屋
集中地区人口 (千人)	8,109 (100.0)	2,974 (36.7)	5,148 (68.5)	1,465 (18.0)
行政機関	217 (100.0)	65 (30.0)	112 (51.7)	64 (29.5)
本社、本店	3,199 (100.0)	1,350 (42.2)	1,976 (58.7)	803 (25.1)
政府関係機関	31 (100.0)	12 (38.7)	19 (56.3)	17 (54.8)
報道関係機関	86 (100.0)	36 (41.9)	44 (51.3)	14 (16.3)
(教員)(千人)	15,363	4,115	9,459	3,436
大学 (学職員)(千人)	49,431 (100.0)	4,584 (26.8)	11,422 (61.5)	2,971 (22.4)
調査研究機関	186 (100.0)	14 (7.5)	26 (11.8)	9 (4.8)

(備考) 国土協会調べによる。

東京が首都であることによって政治と行財政面における諸機関がそこに集中するのは当然であるが、それが極度の集権機構のもとに運営され、またそれに結びついて巨大化する企業の運営もまた、ますます東京中心に行われる。中枢管理機能、情報系諸産業の集積には物理的な限界はないし、集中することによって、技術や、市場の動向に関する情報の入手、金融上の便宜等多くの利益がある。その意味ではピラミッド型の構造をもつ管理機能の都市集中の頂点に東京がたつということは、けだし、当然のことといわねばならないが、日本の場合それが、余りにも、集権的な機構と結びついて東京への一点集中傾向を強め、広域的な中枢都市をば出先機関の町、支店の町、出張の町と化してしまい、本来多様性をもつべき地方の文化活動の根までをたやすこととなる。だから昭和38年来日したハーバード大学の著名な社会学者デヴィッド・リースマンは「われわれのアメリカ的感覚からすれば、東京というのは全く理解に絶した都市である。」(中央公論 40 10月号)

とさえいっているわけである。しかしこのような集中現象は江戸時代にもあったし、明治以来の伝統的な中央集権制の所産でもあるが、それが戦後一層強化されるようになったことにつ

いては、さらに数多くの要因がある。そしてそれが、大阪の地盤沈下につながるし、東西大都市圏の中間の名古屋の新たな発展方向を生産現場的なものたらしめる原因ともなっているといえる。

### 3. 大阪は何処へいく

—東京との関係において

#### (1) 二眼レフから一眼レフへ

東京と大阪は日本経済の二つの目で各地域の経済は求心的にそこを結びついて運営されている。だがこの目は、戦前には東西相拮抗して「政治の東京」「経済の大阪」という関係にあったが戦後は「経済の目」も次第に東京にうつり、二眼レフから一眼レフの傾向が強くなってきた。大阪経済の東京経済に対する大きさを指標的にひろってみると卸取引と貿易で接近した力をもっているほかは人口や、社会資本では、大体半分、産業活動の諸指標では3分の2から2分の1金融的機能では、2分の1であるが、会社資本金では3分の1で、大企業ほど東京本社の比重がたかい。そして最高経営者や、ハイタレントでは、5分の1から8分の1で経済の管理機能地としての東京の力は圧倒的に大きい。

東京が首都であることによってもっている政治と行財政面の集権的な機構と密接に結びついて企業活動がそこで行なわれ、情報マスコミは勿論のこと、科学技術、文化におけるハイタレント等、いわば人間における頭脳活動や経済の心臓部がますます東京に集中することになっている。国民経済内部のことであるから地域的な社会的分業がそれによって正常に行なわれるならば、一眼レフ化の方向もそれほど気にやむ必要はない筈である。だが人口1億の日本で世界最大の都市、東京ができあがり、しかもそこが野放図に膨れあがりあるつつ姿には何か、アブノーマルなものが感ぜられるし、頭でっかちの行財政、心臓の肥大症の経済は均衡ある国民経済の発展にとっても決して好ましいものとはいえない。現に東京自身が自からの図体をもてあますという現象があらわれて、その対策が常に後手に迫っているのは周知の通りである。一体、何故このような姿となったか、もう一つの経済の目である大阪はどうあらねばならないのだろうか。

#### (2) 集中化を加速化せしめるもの

今日の政府はアダムスミス時代とちがって行政面だけでなく、一大事業機関、一大金融機関としての機能を果たしている。ケインズ政策の定着以来国家財政の国民経済において果たす役割は、極めて大きいものがあり、それがますます大きくなっていく傾向のあるのは何も日本だけのことではない。しかし日本の場合には、伝統的に、政府の指導的役割が

大きく東京のもつ集権的な機構が強い国柄であったが、それでも戦前は、「経済の大阪」が通用し、大阪財界の意向を打診せずには軍も大陸に兵を進めえないものがあった。ところが戦後は大阪財界は、いわばつんぼ棧敷におかれ、東京に出掛けて政府の意向や、方針をたしかめねば自由に商売も行ないえなくなってきた。それは戦時、戦後を通じての統制経済、為替貿易管理のもとで行なわれた経済復興の特殊な仕組みとそのもとで形成された経済の官僚化が大阪資本の自由な活動を制約することとなったからである。為替貿易管理は国内産業を保護しながら政府が経済を直接コントロールするうえで好都合な仕組みであるが、海外依存度のたかい日本の経済が封鎖体制のもとで国家資金に支えられながら内需に依存して高度成長をとげた背景には海外からの援助（特需を含めて）によって外から購買力を追加されたということもみのがしてはならない。従って財閥解体を含む一連の経済民主化政策が後退し、財政投融资と間接金融方式によって急速な独占復活が対米依存経済のもとで進行していく過程で、東京のもつ集権性が急速に強まり、商業資本、大陸植民地市場に依拠して発展してきた大阪経済の中央への従属が不可避的なものとなってきた。さらに政府の経済への介入が強まるにつれて法令と機構運営に精通した官僚の能力が要求され、財政補助金、許認可事務と結びついて官僚自体が経営にもはいるという形で企業経営の官僚組織への従属が目立ってきた。さらに戦後与えられた地方自治も集権的な行財政の仕組みから実質的には中央への依存度をますますたかめる結果となってしまった。

これらの事情は、戦後東京の地位を著しくたかめ、大阪の東京への従属性を著しくする要因となったといえる。封鎖体制から開放体制への移行にともなうこれらの仕組みもおのずから、かわらざるをえなくなってくる筈であるが現実にはむしろ一層東京への従属性が強まる傾向にあるのは、昭和42年3月発表の「経済社会発展計画」によっても明らかである。そこでは国際時代への即応体制やそのための産業構造の再編が政府の介入と国家資金の強力な支えのもとに推し進められようとしており、外に対する自由化を内に対する不自由化政策でカバーしている面が強い。そして資本の集中集積が進展し、企業が巨大化するにつれて、企業運営における集権性も一層強まり、巨大化した本社機構を東京にもち整備された情報伝達機構を駆使して全国的に張りめぐられた事業網をコントロールしようとするようになった。またそれを可能とする交通、通信の急速な発展があったわけである。それを意識的に押し進めようとしているのが、新全国総合開発計画でもある。現実の経済発展方向からみれば、そこでは明らかに東京本社、大阪現場という関係が明確化される傾向にある。そこで関西財界や、地方自治体は重化学工業化を軸とする産業高度化や万国博に大きいのぞみをかけ、その経済的地盤沈下も一気にとりもどそうとしている。しかしこ

れらのもたらすものと政治や行財政ならびに経済の機構上おこってくる現業化の方向の救済とは、性質をこととするものがある。極度の集権的な機構、政治（権力）と経済の密着や、経済の官僚化にともなう諸弊害に本質的な問題があり、打破さるべきは極度の集権制であり、自由公正なる経済活動を阻害している諸機構制度である。

### (3) 大阪は何処へ行く

日本列島の未来像からいえば既述のように、太平洋ベルト地帯にそう巨帯都市の形成が予想されるが、東京が首都としてもつべき諸機能を別にすれば、両者は、東西両経済圏の中枢地として、広域化された地域経済に対する中枢管理諸機能と頂点部門、高度加工部門において特化していくことが要求される。それは東西両経済圏の各地域は、地域を細分すれば産業特化傾向が強まるが、地域を拡大して両中枢地域を含む両経済圏にまで拡大していけば、両者の産業構造は特異の度合いを年と共に強めており、産業の地域的な分担関係からみれば、中枢地域から中間地域、外側地域にむかうに従って高次加工から低次加工部門、即ち完成材、中間材、素材部門への移行がみられ、両経済圏が一応まとまった経済圏域を形成して発展するという傾向をしめしている。そのなかにおける経済の中枢管理機能取引決済の機能地としての東京と大阪とは、本質的には、その性格は相違しないものをもっている。しかも大阪にとって重要なことは、そこが日本交通の大動脈の中央部に位置しており、大阪のもつ集散地中継地としての役割はむしろ東京を凌ぐものがあるということである。

このような大阪経済の特質からいえば、その経済の地盤沈下対策は、一眼レフ化を再び二眼レフ化へもたらすような行財政、金融の仕組みになおしていくということにあらねばならない。ところが現実には、大阪は重化学工業基地建設に血道をあげて過密化の上塗りや招来したり、折角誘致がきまった万国博についても、それのもつ本来的使命を忘れて公共投資の増額や企業展示の商魂の発揮に心をくだくということしか考えない有様で自から東京一眼レフ化をたすけてさえいる。

### (4) 大阪都市圏の特色をどう生かすか。

一眼レフ化から二眼レフへの復帰は、歴史の逆転による復古を意味するものではない。日本の地帯構造と将来の科学技術の進歩、超高速、超大型化の方向と地域間の社会的分業の合理化の方向からみて、国民経済的、中枢都市としての東西二つの目が絶対に必要だからである。それは同時に中京経済圏の自律性ある発展にもつながるが、さらに広域中心市としての札幌、仙台、広島、福岡等の拡大された市場圏をもつ都市発展と結びついて東京と大阪が東西両日本の中枢管理機能地としての役割を効率的に発揮するうえにおいても不

可欠の条件となるであろう。

予想される太平洋ベルト地帯にそって巨帯都市の中央部にある大阪は、京都、神戸を副核としながら和歌山、奈良、琵琶湖東南部および、播磨の諸都市を包摂する半径70~80kmの大都市圏へと発展することとなるが、この都市圏は東京の単心放射環状の都市間構造に比してはるかに多彩なものをもっている。つまり大阪都市圏は、大阪を中核として京神を副核とする多心型放射環状と帯状の都市構造をもち、しかも天然の緑地を距ててクラスター状に前記諸都市をもっている。三部の機能分担を合理的にし、大都市の整備再開発と周辺での分散受け入れとを有機的に結びつけて実施しうる条件にもめぐまれている。さらに大阪は東京のターミナル的色彩の強いのに対して既述のような仲継集散地として流通機能においてすぐれたものをもっている。しかも自由化以後の国際環境を考慮すれば、大阪がアジアとの経済文化における結節点として果たさねばならない役割も極めて大きいものがある。

西日本に対しては勿論のこと広く内外に対してはたさねばならない経済、文化における結節点としての大阪の役割は、大阪大都市圏における各都市の機能の分担、有機的な結びつきの強化によってはじめて可能となる。ところが現実にはむしろ反対に、多心型なるが故に利害の対立や、計画の重複が著しい。商業資本支配の原理による古い生産機構の故に技術の進歩がさまたげられている面も多い。文化、科学、技術の面においても広域的に分担しあいながらその開発をはかるならば、ハイタレント確保の良好な環境に事欠かないのが大阪大都市圏である。多心型都市圏が機能的に一体として活動しうることによってはじめて東京の集権制の打破も可能となる。企業はまた自からの活動の地域的基盤を強固なものとすることによって本社機能をそこに止めることができる。地域社会と運命共同体的性格をもつ地域産業は自からの基盤を固めることなしには、発展を期待することはできない。大阪はもう一度自からのたっている地域的基盤の整備開発の在り方について反省してみる必要があるように思える。そしてもしそのような反省が行なわれるならば、アジアにおいて始めて開かれる万国博の意味も文化の伝統と系譜においてアジアの明日をえがきだすというところに見出されねばならないものがあると思われる。

#### 4. 東西経済の交錯点としての名古屋

##### — たかまる生産機能 —

戦災復興と再開発を併せて行った名古屋はすぐれた都市街路計画、専用地計画をもつことによって東京や大阪が苦しんでいる集積と分散の移行過程におけるなやみから或程度のがれ

えているといえるが、その戦後における急速な発展はスペースに物理的限界をもつ東京や大阪の物的生産を名古屋の周辺部に受け入れながら急速な工業発展をみる余地が残されていたことにある。しかし、この地区はもともと東西経済、文化の交流接触地として長い歴史をもち、金融面においては東京、商業面においては大阪の支配をうけており、中枢管理機能においては、ローカルのものしかもちえなかった。東京が全日本と東日本に対し、大阪が西日本に対してもつ中枢管理機能地としての役割と比較して、名古屋のそれは、地域的に限定されざるをえない。卸機能そのものとしても名古屋が支配的地位をもつのは、東海地区とその周辺であるうに、東京等への販売比率の高い、陶磁器等を除けば、鉄鋼、化学、繊維等の何れにおいても、地域外資本系列の商社のもつ比重がたかく、ことに繊維、医薬品においては、大阪資本が支配的地位を占めている。また、繊維の生産地としての地位は、戦後中京が大阪を抜くようになったが流通部門では、大阪系商社の支配力が、圧倒的で、取扱いの60%以上を占めているものと推定される。ことに輸出において大阪系商社のもつ比重が圧倒的にたかいのは、その取引が大阪系商社、輸出港神戸という関係がガッチリできあがっているからであるといえる。従って生産においても当然、これら商社の支配が及んでいるとみねばならないが、この地域の生産という点からいえば、四大工業地帯のうち、中京地区は最もはなばなしい発展をとげているといえる。

#### 四大工業地帯のシェア（全国出費額に対する%）

	京浜葉(東京)	東海三県(愛知)	阪神(大阪)	福岡	計	三大都市圏(東京,愛知,大阪)	
昭10	21.4(14.1)	10.6(7.7)	26.3(17.1)	8.2	66.5	58.3	(38.9)
昭25	19.8(12.6)	11.1(7.0)	20.5(12.2)	5.6	57.0	51.4	(31.2)
昭30	22.8(14.5)	12.4(8.7)	20.1(12.5)	4.9	60.2	55.3	(36.0)
昭35	26.1(15.7)	12.3(9.1)	20.9(13.5)	4.2	63.5	59.3	(38.3)
昭40	26.7(14.1)	12.4(8.9)	18.9(12.2)	3.3	61.3	58.0	(35.2)
昭41	26.5(16.1)	12.3(8.9)	18.8(14.1)	3.1	60.7	57.6	(38.1)

通産省工業統計による。

中京工業地帯は、京浜、阪神に比較すれば、その発展の歴史は浅いが、それでも伝統的な諸産業を早くからもっていたが、この地域の工業発展が顕著となったのは、むしろ戦後、ことに日本経済が高度成長をとげるようになってからであるといえる。その要因として教えられるものは、東西両工業地帯の中間にあって、用地用水の面で発展の余地をのこしていたの

と労働力が豊富であり、老朽化してきた京浜、阪神の旧工業地帯の生産を肩替りしうる地位にあったということがあげられる。とくに臨海地帯の埋立は、重工業化にとって重要な役割をもつこととなった。さらに、紡績においても十大紡の有力工場が戦後きそってこの地区に進出し、それがまた、新紡、新々紡の発展をうながし、中京をして阪神を抜いて全国一の繊維工業地帯たらしめるにいたったが、これまたこの地区が開発の余地を多くのこしていたからであるといえる。第2の要因としては、この地区が戦時中わが国航空機生産の中心地帯であった関係もあって戦後遊木工場や、軍関係工場の転用が可能であり、またそこに、それだけの技術集積があったということがあげられる。四日市地区の旧海軍燃料殿や鈴鹿の軍用地の跡地が石油コンビナート基地や、紡績、その他機械工業用地と転向されたもの等を加えれば、軍の遺産が中京地区の工業化促進にはたした役割は大きい。第3の要因としてはトヨタ自動車の発展に関連して、関連工業が急速にのびていったことをあげねばならない。この地区の機械工業としては、繊維機械とミシン等で、古くから発展をみているものがあるが、機械工業における著しい発展は頂点にたつトヨタ自動車の発展におうところが多く、それがまた他の機械工業の技術引上げにも大きい役割をはたすこととなった。日産の場合は地元である京浜に関連工業が数多く存在していたため、そのうちから優秀な工場を選定して系列化し、協力工場化していけばよかった。トヨタの場合は、そのような企業が少なかったことから長い間、関連部門の育成に努力しており、それを協力工場化することによって系列化を押し進めた。第4の要因としては、この地区の主要工業の市場開拓が対米輸出を中心として効果的に行われえたことをあげねばならない。戦後の主要輸出品は陶磁器、合板繊維機械、ミシン、毛織物、玩具等であるが、繊維機械を除いて他はすべてアメリカ向輸出が主体となっている。中京地区は西日本に比して戦前から大陸貿易の比重が低く、アメリカ市場の比重がたかかったわけであるが、それだけ大陸貿易喪失による打撃が小さかった。しかも、戦後の貿易が対米貿易を中心としてのびていったということは、この地区の工業発展に有利に作用することとなったといえる。少くとも大阪の地位の相対的低下の要因の一つが大陸貿易の喪失にあり、しかも大阪はながくそのことにこだわっていたわけであるが、名古屋は何等の迷いもなく、対米輸出に重点をおいて工業の発展をはかりうるという条件があったといえる。

これらの要因のうちには、現在では、制約条件が強まってきつつあるものもあるが、四日市、名古屋を中心とする東海地区の臨海地帯の工業はなお東漸して、三河、駿河の新産都市の工業との結びつきをつよめる傾向にあるし、自動車部門は、勿論のこと関連諸部門を中心とする高次加工部門の展開と紡績で代表される軽工業部門の一層の発展を充分支えうるだけ

の基礎をもっていることはうたがいない。臨海部を中心とする重化学工業と内陸部の機械部門、或は消費財部門との有機的な関連も強まっていくこととなろう。しかし、それと同時に中京の関連諸部門は、西においては滋賀或は福井にのびつつあり、そこでは、阪神と共通の地盤や市場をももつこととなろうから、中京と阪神との相互補充関係をもつと同時に競合関係にもたつものが多くなって来るであろう。中京の市場圏が拡大すれば、おそらくそこでも或る程度のワンセット型の工業構造をもつようになるであろうということについては既にのべたところであるが、そのような状態を想定すれば、中京圏自体の自律性ある発展をも期待しうるようになるであろう。