

伊勢湾を母体にした中部経済圏の胎動

中部経済連合会*

1. 中部地方は名古屋を核としてきわめて恵まれた産業地帯としての要素を備えながら住民の堅実というか、無気力というか、進取性の欠けからそれが全く生かされず、大戦中に国の要請によって発展した航空機工業にしても敗戦とともに完全に潰滅し、そこには陶磁器、繊維、その他の軽工業が残るのみであり、商業部門にあっては他地域に劣ること数段といった有様であり、しかもそれらも敗戦の創傷を回復することに忙殺されて、将来ををらんで地域産業の体質改善、近代産業地帯化に考慮を払うなどという余裕は全く残していなかった。この混迷状態の打開を考え、過去、癌といわれていた堅実性の長所を生かし、わが国産業界の中核への飛躍を期して中部経済連合会（略称中経連）が昭和26年4月に誕生した。

したがってその創立に当たっての発起者の努力はなみならないものがあつたことは何人もが想像できるだろう。すなわち、中経連設立の発頭人 佐伯卯四郎氏の提言を借りると、

「自分のことは自分で、中部のことは中部で生活するのが解決するのが本来である。それを他人に依頼し、懐手してことの成るのを待つなどは虫がよすぎる。それが過去当地域を東西両経済圏の谷間といわれ、自らもまたそれを認めざるをえなくしたのである。いまこそわれわれはわれわれの手で中部の産業振興をなしとげるべきである」。

この呼びかけは東海、北陸商工会議所の会頭会議において

「重要な財政経済問題に対し、自由な討議と中正なる判断とをもって検討を加え、経済復興の促進を指向し、産業経済界の創意と活発なる活動とを促進する総合研究機関として、また中部経済人の相互提携を基盤とした親睦団体として」

ということで全員の同意を得、その基盤を地理的、交通的關係を考慮して、まず東海の愛知・岐阜・三重の三県とし、ここにおいて一応の目的を達したとき、さらに地域を拡大するというで発足した。

2. 政府としての施策は広く国内をにらみ、財政との見

合において決定し、実施されねばならない。まして占領下における行政であれば一層国民が期待し、希望するところが満たされないことは当然というべきであろう。が、国民が嘗々と復興に努力するとき、その原動力である電力の供給不足が明白なまま占領政策との関係において放置されることは国民として、需要者として、これを独り電力会社の問題、責任として傍観することは許されない。したがって当然の措置として緊急開発資金の拠出問題は昭和26年後半における中部の重要問題として取り上げられ、三県当局ならびに市、町当局の決起をも促すに至って一応の見とおしがついた。しかしこのことの原因はただに政府の財政難だけにあるのではなく、政府が無計画なままに産業界が復興への活動を活発に展開したためであり、政府もさることながら産業界として、また地域として一つの計画を樹立し、その下に行動することの必要性が確認され、将来、愛知・岐阜・三重の三県を結んで、わが国産業界の中核体の一つになることの目標において地域の長期計画の研究が開始された。けれど混乱する当時の経済事情はついに全般の策定を完了せしめるに至らず、乗鞍観光計画と、中央線計画に見るべきものを残して28年秋未完成に終わった。しかし、この作業において今日わが国に中部地方の天恵的好産業地として、また将来に大いなる期待がかけられる地域として認識せしめる端緒は開かれた。

それは伊良湖水道を港口とする伊勢湾の基礎産業地としての開発の有望性、可能性の発見、そして具体的には四日市旧海軍燃料廠跡の、化学工業地帯への転用であった。

中経連は三重県、四日市市当局と手を結んでこれが具体策をねるとともに進出会社を選定し、これらの構想を統一し、政府に対して土地とともに旧施設の活用についての要望を行ない、ここにわが国唯一の石油化学センターを実現せしめるに至ったが、さらにこれと一連のものとして名古屋・知多方面の産業との結合をはかり、あわせて未開発地帯の発展を意図し、これを中部産業の基幹として、内陸山地を総合した新鋭産業圏建設への努力を決意せしめるに至ったのである。

3. 伊良湖水道を一步入ると西岸には伊勢・松坂・津・四日市・桑名それぞれ特異の条件を備えた海岸線を持ち、これがおおむね未開発の後背地を有している。東岸の知多半島は名古屋に直結した浅瀬の海岸線である。そして衣浦湾をめぐる西岸は愛知用水とともに矢作の水の利用も可能な工業地帯として有望さを具備し、さらに東する三河湾はかつては連合艦隊の集結のあった有力海域であるとともに豊橋を頂点に南下する海岸線また基幹産業地として効用大なる地帯である。今後これらの効用をはかることこそ、中部経済圏がわが国産業の中核となる基礎である。この意味において当面、愛知・三重両県は手を組んで、中部経済圏の基幹産業地帯の建設にあたるべきであるとして中経連首脳部は両県ならびに関係市を説得する一方、中央の出先関係官庁に対してもその協力を求めて隣県人一体化に努力するところがあった。この熱意は実って昭和28年6月、愛知・三重両県ならびに関係市町村、出先官庁を結集し、中経連を事務局として、まず伊勢湾内(半田をふくむ)臨海地帯の開発整備を重点として推進し、やがては岐阜県の参加を求め内陸、山地の開発におよぶことをふくみに、伊勢湾工業地帯建設期成同盟会の発足となった。

そして同盟会は、第一次に取り上げたのが国道一号線中、名古屋笠寺—四日市追分間の交通問題であった。もともとこの道路は一級国道であるが、両県の格差は同時に道路の幅員差となっており、四日市海燃跡の計画の進展と、名古屋地区産業の順調な復興で両地間の諸交流がいちじるしく困難を加えつつある。このまま放置されなくても数年後においては完全にまひ状態を招来することとなり、地域産業の発展を阻止するのみならず住民の福祉を害することはなほだしいものがあるであろう。したがって中部の将来を思考するとき、まず何をしておいてもこの打開を計るべきであるとするのが全員の見解であった。かくて同盟会は関係方面に要望、田淵元名古屋市助役(現在中経連名誉顧問)の発議によって「所期の目的を達成するまでは、相協力して最大の努力をつくす」ことを宣言、確認した。

以来両県官民は一体となって目的の貫徹に当り、各方面に権威を求めて教養をこい、また協力を求めて政府に当り、コンサルタントに託して経済効果を算出するなどあらゆる努力は積上げられて、運動展開以来十年にして昭和38年2月わが国最初の先行投資道路として四日市半袋町—名古屋市寛政町間の第1期工事が完成を見ることになった。この間においても中経連は将来に備える地域経済の発展施策について研究し推進することをやめず、繊維、石油、機械、化学、金融、貿易など中部の主産業となすべきもの、あるいは関係する諸事業について広く学識経験者を招いて研究し、特に金融についてはコ

ール市場調査委員会を設け、その設置を画作し、また愛知用水の建設については進んで世界銀行の調査団と接触して融資の進行を推進するなどの行動もあった。

4. このような活動によって強く必要を感じしめたのが地域の経済計画であった。時あたかも政府において経済5ヵ年計画の策定もあったので、昭和31年1月中部開発促進委員会を設け、「中部経済5ヵ年計画」の策定にあたり、1年有余にしてこれを完成した。この計画こそわが国において民間において、しかも一地域を画して策定された最初のものであり、また中部経済圏が後半奇蹟の発展地域として、広く内外から注目を浴びるに至った基礎をなしたものであった。

これを世に問うにあたって時の中部経済連合会会長佐伯卯四郎氏は「(中略)本会は今後この中部経済5ヵ年計画をもって、中部経済を総合的かつ計画的に発展せしめる基本指標として、毎年その実績との対比検討を行なうとともに、世界経済情勢の推移に対応せしめ、さらにこの計画を進展せしめるのに必要と考えられる諸問題、すなわち製鉄所建設、エネルギー源の合理的確保、農業の近代化、水および土地の総合的活用等についても、これを取り上げ調査研究を行なう所存である」とその自信と決意を述べられているが、表に示した計画数字は課目別に多少の違いがあったというものの総合的には完全に達成された。

中部経済5ヵ年計画

項	目	単 位	昭和30年	昭和35年	比率(%)
鉱工業生産	鉱 業	億 円	37.3	51.1	137
	製造工業	〃	9773.5	16686.1	171
	鉱工業	〃	9810.8	16737.2	171
貿 易	輸 入	億 円	528.7	831.1	157
	輸 出	〃	1361.0	1953.1	144
	合 計	〃	1889.7	2784.4	147
エネルギー資源 (製造工業)	電 力	億 kWh	28.8	58.9	205
	炭 石	万 t	159.2	212.1	133
	油 重	万 kl	33.3	45.2	136
	そ の 他	万 t	49.2	70.3	143
	合 計	(6500 kcal/kg 石炭換算)	476.0	798.5	168
陸 上 輸 送	鉄 道	万 t	2537.0	3425.0	135
	ト ラ ッ ク	〃	5720.0	11440.0	200
	合 計	〃	8257.0	14865.0	180
海 上 輸 送	港 湾 取 扱 貨 物	万 t	1031.0	1715.0	166
産業設備資金供給額 (31~35年合計)		億 円	3968		

5. 5ヵ年計画に浮きぼりされた中部経済圏最大の欠陥は製鉄所を持たないことであり、これは戦時にあっても戦前においても一応問題となった事柄である。しかし石炭礫石などの原料産地に遠いことと、科学技術の面から当地に製鉄所を建設することが不可能とされて、希望の夢からすら除かれていたものである。しかしこの実現を

見ないかぎり、たとえ5ヵ年計画の目標は達成なし得ても、以後の成長はほとんど期待が置けないこととなる。かくて中経連首脳部有志はこの実現について協議を開始した。その席上で斯業の権威者太平工業社長 進木 要氏に意見を求めることの提案があり、これに対して氏は「今や国内の資材を求めることによって斯業の成長、発展を期しうる時代でない、原材料のほとんどすべては海外におおぐことになっている。したがって今日の適地は良港と接続する臨海地であり、背後に大消費地を控え、運輸交通の便を備える。これが理想の建設地である」との意見を表明された。この解明で力づいて33年5月10日再度進木氏の来名を求め、建設候補地、規模その他一切の計画策定方を委託した。その調書は翌34年2月に完成、これを機会に出先官庁、愛知県・三重県・名古屋市ならびに関係市を加えて中部製鉄所建設促進委員会を設置し、ここにはじめて製鉄設立の計画を社会に公表、公式に運動を展開、途中幾多の困難はあったが、同8月28日富士製鉄を母体として東海製鉄KKを創立した。

もとよりこのことは伊勢湾臨海地帯を基幹として中部三県全域に産業を配置し、東西両経済圏を併立することの願望から発している。したがって製鉄所の設置を企図すると同時に、その円滑な成長を促すにたる環境の造成が必要である。その第一は、名古屋港、四日市港の整備充実であり、臨海部にその発展を助ける諸施設が配置されるとともに、それらが必要とされる用水と、この臨海部産業と内陸産業あるいは東西その他の地域を結ぶ道路網についても間のびすることのないよう研究し、実現せしめねばならないので、その活動はいよいよ激しさを加えた。

6. 5ヵ年計画にもとづいた各種の活動はわが国産業の全般的上昇気運と合致して地域経済の伸長はいちじるしく、各方面から注目されはじめ、特に経済企画庁は新たに20ヵ年計画の策定を考慮するにあたり全国計画とともに各地域の計画をも策定して、これを総合してバランスの取れた発展をなさしめることを構想し、特に中部においても5ヵ年計画の発展としての長期計画の策定方を希望するところがあった。当時あたかも東海製鉄創立計画の進行中であり、これが発足後における諸計画、目標が要求される段階にあった。そのため33年1月中部経済総合計画委員会を設け、この研究に入ったが、作業中、東海製鉄の建設地の詮衡、ついで伊勢湾台風による災害など思わざる障害は相つぎ、作業の中断が数次にわたって起こり、完成に3ヵ年の長年月を費すに至った。

しかも利水計画、幹線道路網計画、港湾計画においては経済の拡大化と反する行政区域の狭小や県の財政格差が障壁となりいちじるしく難行し、35年4月中経連創

立10周年の総会において「中部経済10ヵ年計画」、「中部三県主要都市連絡道路計画」、「中部地区工業配置計画」として、これを公表するに至った。

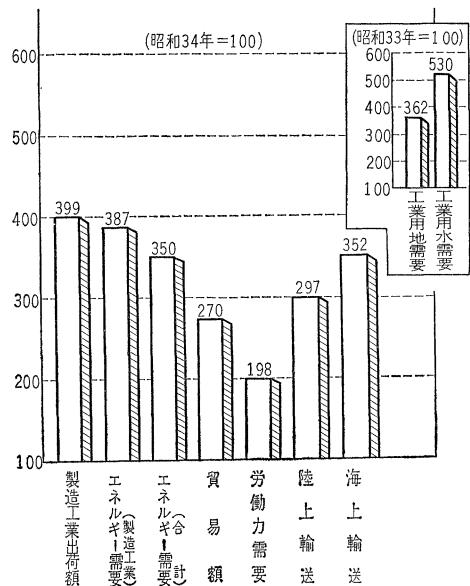
ここに、総括指標を図-1に示す。

しかしこれが主旨として5ヵ年計画の反省を行ない、同計画が製造工業の出荷額を1兆6686億円としていたのに対し実績が1兆8696億円を示したことを悟り、中部地域経済の意義としては、「地域にはそれぞれ特殊の事情があるから、地域経済計画は、国の経済計画の単なる画一的な縮小版であってはならないとして、その特殊性を生かした半独立的な地域経済圏を考え、その健全な発展を促し導くための指標を策定すること、それが5ヵ年計画の意図であった。ところが中央の経済施策の関心や東西業界の関心が、その後ますます当地域に向けられるようになったので、当地域としても、単に一地域経済圏としてではなくて、広く大局的に日本経済全体の視野にたち、国際経済的観点にもたって、当地域をふりかえり、その上で経済計画をたてねばならぬ必要にせまられている。

当地域は、東は京浜地域に連なり、そこから北海道に結びつき、西は阪神地域に連なり、そこから北九州に結びつき、いわゆる「既成太平洋工業ベルト地帯」の地理的中心をなすとともに、北は「開発地域」としての北陸地域とも連なる。まことに日本全体の中心地域とみなしてよい地域である。当地域の経済計画を策定するにあたっては、この地理的中心にあることを自覚する必要がある。

それはただちに経済の中心でなければならぬことを意

図-1 総括指標 (昭和45年)



味するものではない。またかならずしも東西両翼の経済活動に対して主導的勢力とならねばならないことを意味するものでもない。われわれの意図するところは、日本経済が世界経済を背景として、安定的に成長することを切に念願するにほかならない。そのためには、しばしば説かれるように、わが国全産業の二重構造を是正し、製造工業の構造を高度化しなければならないし、企業の系列を適正化し、各企業を近代化しなければならない。もちろん地域経済についても同様であるが、前にも述べたように、国の計画をそのまま画一的に縮小して、地域計画をたてることは適当ではない。地域経済計画はそれぞれ地域の特色を生かしてたてる必要があるであり、そしてそれが、国全体として調和していることが望ましい。そこで当地域が国の中心にあること、およびその経済の歴史的事情をあわせ考えると、国全体の経済を安定的に成長させるための均衡地域として発展するように計画しその役割を果たすことができるような経済的実力を養う努力をすることが、当地域のためにも、国のためにも望まれてよいことであると思われる。

また、5ヵ年計画をたてるころには、名古屋、四日市を中心とする伊勢湾臨海工業地帯に関心の焦点が向けられていた。しかし上のように考えるとき、もはや中部地域内の中心にのみ焦点を合わせるべきでなく、中部地域全体にこそ、日本経済の均衡的中心地域として脚光をあびせねばならないのである。たとえば、まず名古屋市中心都市とし、二次的にそれを衛星都市であるとは考えず、三県全体を日本の中心地域、そして名古屋をその中央都市であると考えねばならないのではなからうか。あるいは、たとえば、臨海工業地帯を中心とし、その他をその後背地として育成すべきではなく、むしろ臨海工業地帯は、当地域の海外への門戸地帯であるとし、岐阜は北陸への、東三河は浜松、静岡、京浜への、三重は阪神への玄関であると考え、その全体の発展をはからねばならない。いいかえると、当地域経済を都市、ことに大都市中心経済であると考え、これをあつちや、いわゆる集中的分散方式をとった経済として考えねばならない。

そもそも集中的分散方式は、人口および事業所の過度集中の実情にかんがみ、それを合理的に分散配置しようとするものであり、その分散の方向がばらばらなものであってはならないところから、自然的立地条件をも考慮すると同時に、人為的な有機的連絡を確保するための建設計画をもたせて実施するところに特徴がある。たとえば交通、通信、道路、住宅などの合理的計画が、集中的分散方式実現の重要な内容をなすものでなければならない。

当地域の経済を集中的分散方式の構想を採用して計画するにあたっては、国全体の中で上に述べたような役割

を自覚し、とくに他地域の経済動向をも察知して、それとの有機的連絡を考えた建設計画をたてることに深い関心を向ける必要がある。」と、5ヵ年計画が全く中部地域の繁栄を願いとしていたのに対して、10ヵ年計画では、わが国経済をささえる三本の柱のその一本となる気概を示すに至った。しかしながらこの計画また5ヵ年計画に等しい成果をあげ得たとしても、それは関西経済圏が35年に示している実績を越えるものではない。したがって、わが国経済全体の発展を考える上においては是が非でも本計画を現実としなければならず、そのためにまた、その後の躍進のために、この行手の障害を取り払わんとするその意欲は後述する東海三県の合併という政治問題にまで進展した。

7. 地域開発にあたってただちに突き当るのは道路問題であるが伊勢湾の活用を考えてただちに名四国道の建設に主力が注がれたことは卑近な例として取り上げられるだろう。したがって道路問題については5ヵ年計画においても、また、10ヵ年計画においてもその成否を決するものとして深く研究されたのは自然である。しかし、わが国の現状は必要であつてもただちに実現を期待することはできない。そこには国・県・市の財政事情や各県、各市が持つ計画があるとともに財政の格差、地方財政法の拘束、その他幾多の障壁が控えている。また41号線と中部横断高速道路の例のように北陸—東海両地を結ぶには後者を採ることがきわめて合理的であり、両地域を益することも大きい。しかし後者に対する一般の認識は、歴史的、常識的理由から前者と比較することのできないほどに低い。したがって後者の実現を期するためには、まず前者を優先させ、その工事のある段階において後者の推進に移るのでもなければ両者とも容易に日の目を見ないだろうとの政治的観測から後者の実現を希望するがゆえに、前者から推進が行なわれたというような事例もかなり多い。

このように現実はいきびしく困難なものであることを知って、諸種の裏づけのもとに策定、その実現を期すべく、中京道路網計画がもたれているが、その計画については、別に田淵寿郎氏が執筆されているので、それを参照されたい。

8. 中部地方が、わが国中核産業地帯として期待される重要要素の一つは、自然に備わる伊勢湾の存在である。しかし、港そのものの施設は京浜、阪神に劣ることはなほだしい。また一港、一港としての価値も決して京浜、阪神を越えるとはいいがたいが、これを総合し、一体として考慮するとき、それは正しくわが国随一の良港であり、世界的にも優位を保ちうるものであることは、すで

に欧米専門家の間においても認めるところである。

したがって発足とともに貿易立国の思想に立って、中部の貿易条件の検討を行っていた。中経連は 27 年春より、玄関口である港の整備問題の研究に移り「大伊勢湾港」構想へと進展しつつあった。それが伊勢湾工業地帯建設構想となり、製鉄所設置研究と進んでいよいよ港の整備に対する関心は深まり、難問題に突きあたり研究が中断することはあっても、常に伊勢湾各港個々についてか、また総合して考えるか問題として思索は続けられた。そして、33 年里村理事を行政審議会委員として送り、港の管理問題担当となし得て法の改正がはかられた。しかし安保騒動により流産するなどの事件もあって、これがかえって火に油を注いだ姿となり伊勢湾港建設意欲を湧きたたせ、中央ならびに地方出先官庁当局者との懇談、接渉の回数を増加せしめ、ついに税の一本化から名古屋、四日市両港の統合を進める構想が生まれ、35 年 9 月 16 日四日市で開かれた三県知事財界人協議会に税関長の出席を求めて懇談、港を理想的に整備し、大発展を期するため取りあえずトン税の一本化、港域の拡大、港則の改正により名古屋港、四日市港を一港、すなわち伊勢湾港とすることに決定、その具体的研究推進は税関長に一任することとした。この委嘱を受けた税関長は税関懇談会に提起し協議をゆだねること数年、ついに伊勢湾港として法的に改正を求める段階に到達した。この間政府ならびに三党においてもその国としての利益の大きいことを了解しきわめて積極的であったが、最終的にその提議担当者決定の誤まりは、低流する諸難問題や行政区の異なることによって想像される小利害問題から法案の議会提出期に間にあわず、関係者の熱情を傾けた努力も実ることなく終り、以後提議担当者に握りつぶされてむなしく才月を経過している。しかしその残り火は最近また本火となりつつあり、やがて別途に構想は進められるものと考えられる。

いずれにしても中部経済圏が目標とするわが国を背負う三大産業地帯実現には港湾の合理的整備は絶対必須の条件であり識者の活動、研究は絶えるときがないものと考えられる。

9. 木曾三川を代表に多くの河川を有し、水利に恵まれ

ることわが国随一であるが、同時に充足に悩むこともわが国で代表の部に属するのが中部であろう。産業の発展度のもっとも高いということからいってこれは当然ともいえるが、事実は財政、技術を越えたところに原因を持っており今や河川法が改正され、管理権が地方公共団体の手から中央に移されようとしているのも原因はここにある。

河川の水は古くから農業に占められ、現実利用される以上のものが慣行用水として権利化されている。これが地域経済の体質改善を企て、飛躍の発展をはかる上に第一の障害である。つぎには上流県の感情問題である。いずれも話して解決のできる事からであって話し合いがつかない点、これは後進国の貧乏国民の特徴といわれる。伊勢湾を母体に開発発展を推進しようとして、その緒について中経連が悩みを大きくしたのもこのことであろう。四日市海燃跡を化学センターとし、さらに製鉄所を設ける決意をして以来、利水問題は最も短い年数において、もっとも多くの日時を費し、もっとも深く研究が行なわれたことがらであろう。

5 ヵ年計画、10 ヵ年計画にある用水策定は実はこうしたことを検討しつつして供給の面から割り出されている。しかしなおこの策定利水は危機を感じさせること時々であり、35 年木曾三川を対象に三川協議会が関係官民によって設けられたのもこのためであり、中京地区道路網会議が同年度に生れて 37 年に成案を発表して、いまや成果を見ようとしているのに対比して真に不可解とされるが、要するに関係地方全体が格差なく栄え、国の世界的位置を正視し、後代の幸福を願って進歩的な思想を抱くことにならねば解決は困難なのかも知れない。

10. 以上見て来たとおり、中経連は三県の備える諸条件を総合することによって東西両経済圏との格差の解消をはかるため、まず、三県住民の緊密化、協調体制を推進し、この一心同体的な様相の下に伊勢湾を中核して強力なる中部経済圏を出現せしめるため、他地域に見られない官民の融合をはかり、この下にわが国の重要産業地域として自他ともに許す発展を遂げ、同時に住民の将来への希望をより大きくしようと努めて今日を迎えている次第である。 (文責：中経連常務理事 西村 義雄)

トンネルと掘削工法頒布

本書は今まで施工された長大トンネルの施工法を解説した技術者必備の書です。ぜひお求め下さい。

体 裁：B 5 判 342 ページ 図・写真多数 定 価：600 円(〒 120 円) 会員特価：500 円(〒 120 円)

トンネル工学シリーズ 1・第 1 回トンネル工学シンポジウム テキスト

体 裁：B 5 判 106 ページ 図・写真多数 定 価：400 円(〒 50 円) 会員特価：300 円(〒 50 円)