

名古屋圏開発と地域自治

山崎 丈夫

1 産業技術の中核圏域めざす開発の構図

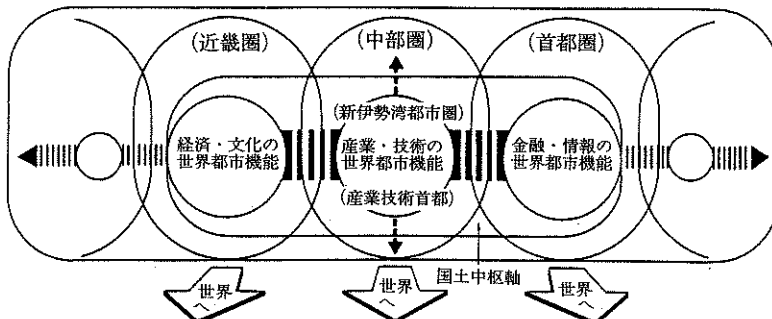
これまでこの地域は、輸送機械、工作機械、電気機械などの産業技術の集積のもとで産業技術の中核圏域を形成してきた。第四次全国総合開発計画では、名古屋圏域を東京圏、関西圏とともに世界都市機能を分担していく圏域であるとしたうえで、「工業生産機能の高い集積……を活用し、……航空宇宙、ファインセラミックスをはじめとする先導的産業分野に関する世界的水準の研究開発機能の集積、情報機能の拡充、国際交流機能等の充実を図り、産業技術の中核圏域を形成する」¹⁾と位置づけられている。

そこで、この地方では現在、このような産業技術の中核圏域、経済機能強化のインパクトとして、また、圏域の発展基盤の整備、国際化、地域活性化対応のためとして、中部新国際空港²⁾、リニア中央新幹線、第2東名・名神高速道の建設（これらは「3点セット」と称されている）と2005年の21世紀万国博覧会³⁾（仮称）の開催が構想されている。このうち、第2東名・名

神高速道は、1993年11月19日に建設大臣による日本道路公団への建設執行命令がだされている。さらに、1983年から中部圏開発整備計画の中心的事業として、東海環状都市帯構想が推進されている。これは、名古屋を中心に40～50キロ圏を環状道路でむすび、全体として一つの技術文化集積都市帯の形成をはかり、圏域内の都市の機能分担と連携による地域の一体的開発をはかるものである。この圏域の四日市市、大垣市、岐阜市、瀬戸市、豊田市などの都市は、窯業・繊維業などのすぐれて歴史的な伝統産業を基盤として展開してきており、通勤・通学や経済活動でも影響関係をもつ多核重層型都市圏を構成してきている。

このような中部新国際空港建設を中心核とする開発計画を推進していく背景は、日本の国際金融機能、情報機能などの高次な都市機能の多くが東京圏に集中しており、このような中枢機能の首都圏一極集中構造から多極分散型国土構造に転換していくために、首都圏、中部圏、近畿圏が一体化して、世界的、全国的な高次都市機能を担う国土中枢軸形成（図1）のインパク

図1 世界都市機能を分担する国土中枢軸形成のイメージ



(資料) 『愛知県21世紀計画』

トにしていくことにある。名古屋圏は、これまでは、首都圏、近畿圏につぐ第3位の都市として、その両圏域に比肩する中枢機能の集積をめざしてきた。しかし、中枢機能の首都圏一極集中のもとで、この圏域の相対的地盤沈下が著しく、実質的「地方中枢都市」化のもとで、これまでの3大都市圏の発想から、世界都市機能を分担する国土中枢軸形成の方向へ位置の転換がはかられてきたのである。

したがって、圏域では、このような方向にそった開発計画、大規模プロジェクトが組まれていくことになり、それらは愛知・岐阜・三重県の3位一体体制で推進されるのであるが、なかでもその中核としての愛知県の役割が強調されることになる。

ここで、名古屋圏の開発をリードしてきた愛知圏の総合計画（『地方計画』）をたどりながら、その特徴と今後の方向についてみておきたい。

2 愛知県地方計画と 地域開発政策の展開

(1) 大愛知主義と第1次地方計画の展開

愛知県の第1次地方計画（1958年～1965年）は、1950年の国土総合開発法にもとづく全国的な資源開発を軸とする地域開発の流れのなかで策定された。とくに、高度成長期、重化学工業化を中心に名古屋南部臨海部開発に重点がおかれ、工業用地の造成と製鉄所誘致をすすめる大愛知主義がかかげられた時期である。開発方式も全国的な拠点開発方式への転換にそって工業開発がすすめられ、工業出荷額日本1をつづける現在の愛知の経済力の基礎をつくる時期でもあった。

(2) 拠点開発をかかげた第2次計画

このような背景でつくられたのが第2次地方計画（1962年～1970年）である。それは、国の太平洋ベルト地帯形成構想（1958年）と国民所得倍增計画（1960年）にそって、大都市周辺部のコンビナート造成による重化学工業化をはかる高度成長計画であった。すでに、1959年6月

には、東海製鉄の名古屋南部臨海部への立地が決定し、同時に、同年8月には、トヨタ自工元町工場が稼働している。とくに、愛知県では、第2次地方計画によって、3内陸・3臨海（名古屋南部・西部と小牧・春日井、衣浦と豊田・刈谷、東三河と豊橋・豊川）という拠点工業開発がすすめられ、全国的には臨海部の拠点開発を中心にしていた時期に、内陸部の開発をセットしていた点でそれらとは際立った特徴を持っていた。これによって、3つの臨海工業地帯と3つの内陸工業地帯を組み合わせ、総合的な工業地帯の形成と小牧市、豊田市、豊橋市などの中核都市の整備がはかられたのである。また、開発の視野を東海3県に広げた総合開発協力体制をつくっていくための「中京都市圏構想」がうたがされた。とくに、東三河は、国の工業整備特別地区の指定を受け、1960年代後半からの工業開発が軌道にのっていくことになる。また、この第2次地方計画の計画期間中に愛知県に立地された大規模特定工場の累積土地件数は487件におよび、他県に比較して圧倒的な集積実績をみせた。これらのことは、愛知県経済の拡大にとって大きな意味を持つことになった。

(3) 自動車産業に本格的に傾斜する 第3次計画

第3次地方計画（1970年～1985年）は、第2次地方計画の拠点開発方式を基本的に引き継ぐものであるが、その重点戦略は、名古屋～豊橋を中心にした30分圏、1時間圏の拡大などの広域交通ネットワークの整備におかれた。とくにこの時期は、愛知県政による本格的なトヨタ自動車の育成がとりくまれた時期でもあった。地方計画は、それぞれの計画ごとに地域区分が行われるが、この第3次計画では、それまで分離して独立させていた西三河地域を名古屋大都市圏地域に編入させたことにより、以後の愛知県とトヨタ自動車との一極集中傾斜構造が深まることになった。それは、トヨタ自動車の県内10工場用地の約6割を愛知県企業局から取得していることに端的に表現されている。

しかし、1973年のオイルショックにはじまる

資源、エネルギーの制約とそれともなう経済不況と地方財政危機の深まりのもとで、愛知県の行財政運営は、これまでの開発一辺倒の路線を見直す必要にせまられた。そこで、第3次地

方計画は早めに切りあげられ、第4次地方計画（1976年～1985年）の策定にとりくまれることになった。

表1 愛知県地方計画の流れと特徴

知事	計画年度	POINT
桑原知事 1951年5月就任	第1次(1958～65) 第2次(1962～70) 第3次(1970～85)	大愛知主義（高度成長期、臨海開発で重化学工業化） 3内陸・3臨海開発、中京都市圏構想 臨海工業地帯、広域道路整備、地域区分で西三河地区を名古屋大都市圏地区に包含
仲谷知事 1975年2月	第4次(1976～85)	第4次計画で、これまでの路線修正 ・オイルショック(1973年) ・地方財政危機 ・地域生活圏形成（参加型社会）
	第5次(1982～90)	環伊勢湾都市圏構想 ・経済活力論 ・先端産業誘致計画 ・東海環状テクノベルト構想
鈴木知事 1983年2月 1987年2月 1991年2月	第6次(1989～2004)	新伊勢湾都市圏構想、産業技術首都形成 ・大規模開発プロジェクト——中部新国際空港、リニア中央新幹線、第2東名・名神高速道、万国博覧会 ・バブル経済波綻 ・円高構造不況

（4）地域生活圏づくりと第4次計画

第4次計画では、参加型社会づくりがうたわれ、地方財政の危機のもとで、県民の生活要求を地域に再吸収させるための地域生活圏形成が強調された。これは、国の第3次全国総合開発計画の定住圏構想の先取り実験ともいわれた。しかし、やがて地方計画は、当時の不況、財政危機という状況下、また、オリンピックの招致失敗のもとで、環伊勢湾都市圏構想などの広域地域開発を内容とする第5次地方計画（1982年～1990年）を1982年3月策定することになる。それは、経済活力論を全面にだすものとなった。

（5）先端産業への転換戦略と現実

——第5次地方計画の展開

第5次計画の内容は、経済活力論にそって国を上回る5.3%の成長率を想定したものとなり、先端産業の育成・強化、内陸工業用地の確保が重点基調となった。そのために、東海3県にまたがる高度の技術都市帯を形成する東海環状テクノベルト構想を推進するものであり、この方向は今日に引き継がれている。これらの構想は、

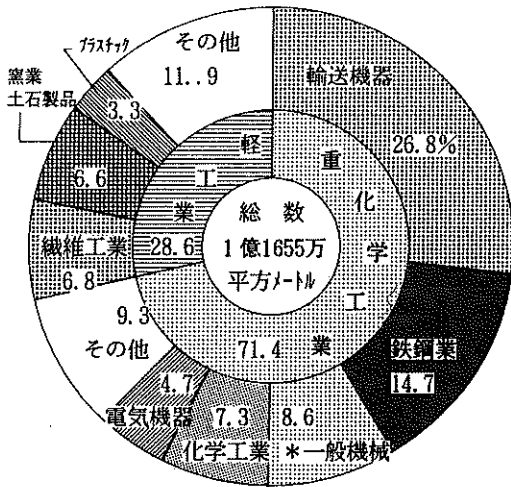
その中心県としての愛知県を一層物づくりの拠点として再整備し、トヨタ自動車の中軸にした自動車産業に特化した産業構造からの脱却をめざして、先端産業の育成・誘致の方向を強くうちだしたものである。たとえば、自動車産業とエレクトロニクスを結合して、メカトロニクスの拠点をつくっていくという方針であった。そこで、1982年からそれまで中止していた内陸工業用地の造成が再開されることになった。しかし、新たな先端産業誘致をめざして造成された工業用地ではあったが、そこに進出した企業の大部分は、結局トヨタ系列の企業を中心とする輸送機器産業で占められている（1982年～87年の開発面積397.2haにおける工業用地221.3haのうち、1986年1月末までの立地決定面積121haのなかの約97haがトヨタ系企業⁴⁾）。これらを含めた工業の敷地面積を最近の統計（図2、表2参照）から業種別にみると、輸送機器が3119万2000㎡（構成比26.8%）で最も多く、次いで鉄鋼業1718万4000㎡（同14.7%）、一般機械1006万9000㎡（同8.6%）、化学工業846万2000㎡（同7.3%）、繊維工業788万3000㎡（同6.8%）の順になって

表2 主要業種別敷地面積及び敷地生産性（平成3年）

業種	事業所数	敷地面積			1事業所当たりの		1平方メートル当たりの		1平方メートル当たりの	
		敷地面積	対前年比	構成比	敷地面積	対前年比	製造品 出荷額等	対前年比	付加価値額	対前年比
		千㎡	%	%	㎡	%	円	%	円	%
総数	4,211	116,553	102.0	100.0	27,678	100.8	289,626	103.7	88,863	103.0
重化学工業	2,266	83,165	102.3	71.4	36,701	99.9	324,356	103.3	93,243	101.9
化学工業	112	8,462	102.0	7.3	75,550	102.0	110,501	104.2	44,890	105.2
鉄鋼業	153	17,184	100.4	14.7	112,314	99.7	118,059	102.4	39,987	108.5
*一般機械	581	10,069	103.0	8.6	17,330	99.2	354,520	103.8	136,487	101.6
電気機器	347	5,508	99.0	4.7	15,872	101.2	488,572	106.6	171,233	110.9
輸送機器	589	31,192	107.7	26.8	52,957	100.7	493,245	98.2	117,626	93.8
軽工業	1,945	33,388	101.3	28.6	17,166	101.5	203,120	105.3	77,952	106.3
食料工業	379	3,720	97.6	3.2	9,816	97.9	338,907	111.3	126,871	116.3
繊維工業	311	7,883	95.9	6.8	25,346	101.4	100,221	105.3	32,238	101.1
プラスチック	306	3,800	120.6	3.3	12,420	115.9	324,910	102.7	117,876	106.9
窯業土石製品	252	7,650	97.7	6.6	30,357	103.9	97,386	101.7	49,114	100.6

資料 平成3年「愛知の工業」

図2 業種別部門別敷地面積構成比（平成3年）



存を強めていくことになる。したがって、先端産業への転換計画も結果としてカーエレクトロニクスなどの自動車産業の先端化が先行するにとどまった。

(6) 広域で大規模なプロジェクト戦略

——第6次地方計画（愛知県21世紀計画）の構図

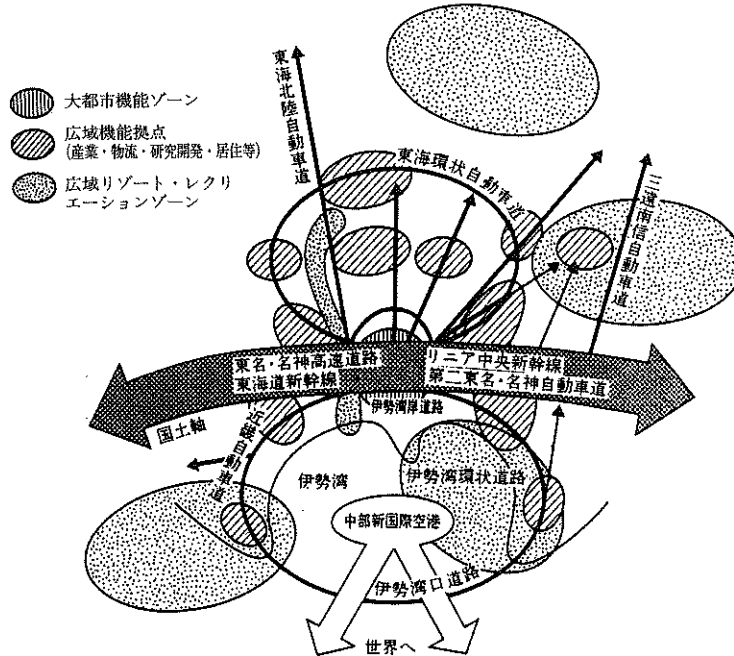
地方計画は、1987年2月の第2期鈴木県政がスタートした直後から第6次地方計画（1989年～2004年）策定の作業が開始されることになった。この間、国の第4次全国総合開発計画も策定され、中枢機能の東京圏一極集中が加速するなかで、名古屋圏の位置づけも弱まり、首都圏への従属性が強まるとともに、一方で地域再生の戦略手段として大規模プロジェクトに傾斜していく構図がすすむことになった。

先にみたように、6次計画では、これまでの東京・大阪・名古屋という3大都市圏の一翼を担う名古屋大都市圏の整備という構想から、より広域的な東京圏や大阪圏との一体的な大都市圏づくりをめざす国土中枢軸形成を担う方向がうたがされた。6次計画では、新伊勢湾都市圏構想（図3）の実現が中心課題になっている。これまでの名古屋大都市圏構想は、名古屋を中心に約50キロ圏を対象にしていたが、それを一挙に100キロ圏に拡大するものになった。それ

いる。

こうして、愛知県は、1983年の「愛知県産業ビジョン」や第5次地方計画で、トヨタ自動車一極構造からの脱却をめざして先端産業の育成の方向をめざしたのであるが、新造成内陸工業用地へのトヨタ自動車系企業の圧倒的立地の現実や、県の税収に占めるトヨタ系企業の位置（トヨタ関連上位10社で、法人事業税収の約20%を占める）や下請け企業も含めた地域経済への影響の大きさから、ますますトヨタ自動車への依

図3 新伊勢湾都市圏のイメージ



(資料)「愛知県21世紀計画」

は、おおよそ東海3県と長野および静岡県の一部を加えた区域であり、とくに、中部新国際空港構想の需要対策を念頭にいたものと思われる。計画では、これらを新伊勢湾時代の幕開けと位置づけた。

(7) 新しい開発プロジェクトとトヨタ自動車の位置

第6次地方計画で描かれている21世紀にむけた地域づくりの方向は、みたように①国土中枢軸 ②新伊勢湾都市圏構想とさらに、③産業技術首都 ④万国博覧会の達成である。とくに、

表3 主要業種別製造品出荷額等の推移

単位：億円

年次 業種	昭和61年		62	63	平成元年	2	3	対前年比	
	構成比	%						%	%
総数	274,514	100.0	274,258	300,757	330,023	366,039	387,660	105.9	100.0
重化学工業	202,380	73.7	201,217	222,793	248,995	279,242	295,383	105.8	76.2
鉄鋼業	17,901	6.5	17,171	19,389	21,049	22,311	22,920	102.7	5.9
金属製品	11,947	4.4	12,102	13,658	15,123	16,598	17,501	105.4	4.5
一般機械	26,298	9.6	25,447	29,817	*33,913	*41,389	*44,321	107.1	11.4
電気機器	19,106	7.0	19,584	22,601	25,413	27,518	29,156	106.0	7.5
輸送機器	107,684	39.2	108,396	117,894	132,748	148,339	156,923	105.8	40.5
軽工業	72,135	26.3	73,041	77,963	81,028	86,797	92,277	106.3	23.8
食料品	14,149	5.2	14,162	14,391	14,447	14,727	15,854	107.7	4.1
繊維工業	11,725	4.3	11,603	11,906	11,593	11,779	12,000	101.9	3.1
プラスチック	10,445	3.8	9,684	11,324	11,853	13,053	15,690	120.2	4.0
窯業土石製品	8,689	3.2	8,575	9,297	9,834	10,537	10,723	101.8	2.8

資料 平成3年「愛知の工業」

産業技術首都づくりの成否は、これまで、この地域の物づくりの拠点を支え、工業出荷額の約40%を占めてきた輸送機器産業(表3参照)が、今日の円高不況による落ち込み予測のもとでも従来の軌道上の展開を保つとともに、かつ、一般機械や軽工業などの他産業の発展度合にかかっている。したがって、全体として、これらの地域づくりの課題のなかで、トヨタ自動車は今後どのような位置づけと役割を持っていくことになるかという比重はこれまで以上に大きい。それは、トヨタ自動車の世界進出戦略と企業内国内分業体制のもとで、現在の円高不況下、国内の自動車生産と海外での競争力の落ちこみという状況がすすんでおり、地域産業の「空洞化」も進行しつつある。したがって、これからの展開は、自動車産業の地域経済を視野においた活動のあり方と先端化の開拓の可能性によるところが大きいといえよう。

ところで、とくに、愛知県への航空3大企業(三菱重工業、富士重工業、川崎重工業)の進出は、トヨタ自動車の航空宇宙産業への進出を含めて、愛知県の新たな基幹産業として航空宇宙産業にシフトしていこうとする方向が着実にすすんでいることをしめしている。これらの構想を可能にしようとするためのプロジェクトが中部新国際空港建設構想である。しかし、中部新国際空港建設構想は、今日の構造不況のもとで、請願空港として、地元の巨額の財政負担を前提とする建設プランや環境問題、新空港と地場産業の発展との連関など大きな未解決の問題も少なくない。新空港建設の必要性についての論議もほとんど深められていないように思われる。したがって、以上のような、愛知県の地域開発を先行させた地域づくり政策のもとで、いっそうのグローバル企業化、多国籍企業化をすすめるトヨタ自動車がこの先どのような展開をみせていくかを見極めるにはしばらくの刮目を必要とするといえよう。こうして、これまでみてきたように、地方計画に位置づけ、トヨタ自動車を中心とする輸送機器産業の育成をベースにして発展してきた愛知の産業も、輸送機器産業の全体的下降傾向がつつき、また、経済の

透視可能性が極めて低いもとの、新たな転換期に入ったことを示しているといえる。

以上みたように、この地方の発展方向は、これまでその発展基盤を担ってきた輸送機械・電気機械に代表される基幹産業の将来展開に大きくかかっている。各種の開発計画は、名古屋圏に産業技術中枢圏域を形成するための手段なのであり、それによってこれまでの技術集積を活かして名古屋圏の発展をめざすことにある。したがって、目的は開発計画を事業としてこなしていくことのみにあるのではなく、結果としてこの地方のこれまでの蓄積と整合性ある発展でなければならない。

3 一極集中構造のもとでの画一的地域活性化手法

現実の首都圏一極集中構造のもとで、地域が生き残り、活性化していこうとするためにとられてきた手法は、全国的にほとんど同様である。それは、つぎの2項目に集約されよう。第1は、都市の効率的再編成としての都市再開発である。そのために高次都市機能の集積をめざしたインテリジェントビルの建設や交通通信網の整備がすすめられている。第2は、山間部や臨海部の開発である。山間部では、人口の社会減・自然減がすすみ地域経済の衰退によるこれらの開発への期待も少なくない。ゴルフ場やマリン開発を中心としたリゾート開発は、その自然環境や地域のそれまでのあり方との整合性のない開発についての問題点が多く地域で噴出している。そこに存在する問題の構図と苦悩は、第1次産業の衰退—若者流失—過疎化の進行—リゾート振興—問題の噴出というものである。一方で、地域の持続的発展をめざすとりくみもこのところ多く見られるようになっている。たとえば、後述の中津川市阿木地区の農村リゾート構想や長野県阿智村のむらおこし、岩倉市の生協を中心とした活動などを見ても、地域づくりの基本に生産と労働をすえて、その場の確保と人的育成がはかられている。そして、そのいずれもが地域の条件をいかし、地域への視点を育

ていることが共通している。

その他、関連する地域活性化手法として、遷都論や伊勢湾ペリエリア開発法の制定案が地元経済界（中部経済連合会）からだされている。これらは、地方分権化の徹底や今より一層の海岸部開発がもたらす意味などの分析を前提として必要としていると思われる。

4 大規模プロジェクトと自治体再編構想

これまでみてきたような大規模開発を手段にした地域活性化をめざす経済活動の広域展開への期待は、それにそった行政区画の広域再編要望と一体的に連動している。この地方では、経済界から道州制にそう「1700万人の中部州」案⁵⁾が提言されている。地域では、各地の自治体再編＝合併構想として表れている。

たとえば、岐阜県では、岐阜経済同友会が先導して、「百万都市構想」推進のもとに、岐阜市、各務原市、羽島市と羽島郡4町（川島町、岐南町、笠松町、柳津町）の合併構想や、「東濃研究学園都市構想」のもとに、多治見市、瑞浪市、笠原町の合併構想がでており、関係首長などによる会議もひらかれている。研究学園都市構想⁶⁾は、核融合科学研究所を中核とする超高温・超高压・超伝導などの極限環境関連の研究・産業拠点都市（リサーチ・コンプレックス）の建設をめざすものである。

一方、愛知県では、知事の提唱を契機にして、「中部新国際空港構想」の地元である知多半島5市5町（東海市、大府市、知多市、常滑市、半田市、東浦町、阿久比町、武豊町、美浜町、南知多町）の合併構想も自治体間の重点の違いがありながらも共通議題にのぼっている。これらの合併構想が、どのように展開していくかはプロジェクトの進展状況や各自治体間の利害もからんでいる。これらの合併構想は、大規模プロジェクトの実現とその後の運営を保障していくための行財政能力の拡大が目的となっていると思われる。

ところで、これらの自治体再編のうごきとか

かわって課題となるのは、地方自治体が自らの権限で行政を執行し、経営していくための行財政能力をつけていく分権化の方向である。そのためには、国と地方の行財政関係の改革が基本的に必要である。約7対3という財源の中央集権化状況、約11000件にのぼる国が持つ許認可権、約3000件・14兆円にのぼる補助金行政などの基本関係の是正が必要である。このことは、公共事業の10年間重点配分などの地方分権の拡大を標榜してすすめられた「地方拠点都市整備地域」指定をめぐっても、国が基本的権限を握っているために指定を受けようとする地域による陳情合戦になったことをみても、現実の国と地方の関係が明らかであろう。

また、先に愛知県の地方計画にみたごとく、このところの県市町村の総合計画は、大規模プロジェクトを軸にすえたビジョン型の枠組みに変化してきているのが特徴である。それは、各地の地域再生の方向が、常に有効需要の創出をめざしているために大規模プロジェクト取れん型であり、地域が歴史的に蓄積してきた固有の特質を十分にいかすことができていることの反映ともいえよう。

5 名古屋圏開発と地域自治

これまで、名古屋圏は、歴史的に水資源や裾野の広い中小工業群（軽工業）などの諸条件を自立的に管理し、内生的に発展させてきたところに基本的性格がもとめられる。そして、表4にみるように、名古屋圏は、人口集積や交通、各種機能の配置の面でも、30～40キロ圏が実質圏域（30キロ圏で、人口約485万人、約70%、40キロ圏で、人口約654万人、約90%）である。このもとで、地域の発展に必要な産業配置や中枢機能の整備がはかられてきた。

したがって、この地域の自立的な発展をめざすためには、本来の特質にそった質的再検討が必要であり、地域の諸条件をいかすための行政投資の集中を必要としているのである。

地域の再生と自立的発展の担い手は、すぐれて住民である。地域の再生をはかるためには、

表4 名古屋50キロ圏内諸都市の経済指標

指標	人		就業者				製造品出荷額等			卸売販売額		小売販売額		左の増加率			
	(2年10月)	増減(60/2年)	(2年10月)	第1次産業	第2次産業	第3次産業	(2年)	第1位業績	第1位業績の構成比	(3年)	(3年)	1人当たり	小売吸引力	(元/2年)	(63/3年)	(63/3年)	
都市	千人	%	千人	%	%	%	十億円		%	十億円	十億円	万円		%	%	%	
名古屋圏	10,550	3.1	5,489	4.6	42.0	53.4	49,743	輸送機械	34.8	63.376	12.322	117	1.33	10.2	28.4	23.6	
名古屋	2,155	1.8	1,123	0.4	32.9	66.2	5,988	輸送機械	18.8	47,453	3,433	159	1.36	10.0	28.3	24.6	
20キロ圏	東海	97	2.2	51	4.1	48.0	47.8	1,178	鉄鋼	78.2	207	112	115	0.98	7.6	42.6	16.5
	大府	70	4.5	37	3.9	52.1	43.8	593	輸送機械	47.4	72	68	98	0.84	15.9	111.5	31.3
	尾張	62	7.2	31	1.4	45.0	53.0	142	一般機械	24.4	57	60	96	0.82	14.4	29.1	26.8
	瀬戸	66	14.4	33	0.7	37.6	61.5	304	電気機械	58.0	32	51	78	0.67	16.0	69.4	38.8
	春日井	126	1.4	66	0.6	46.2	52.9	334	窯業・土石	33.0	168	109	86	0.74	14.7	18.6	14.4
	小牧	267	3.7	135	1.2	40.7	57.9	824	電気機械	25.1	219	284	106	0.91	9.0	73.9	27.7
	岩手	124	9.8	66	2.3	46.5	51.1	1,149	一般機械	38.1	519	129	104	0.89	26.1	43.9	18.6
	江川	44	3.1	23	2.5	39.1	58.1	93	窯業・土石	39.7	47	31	71	0.61	10.2	51.0	11.4
	一宮	94	1.9	49	2.2	46.7	50.8	205	一般機械	22.4	47	87	92	0.79	8.1	27.3	17.3
	稲沢	262	2.0	138	2.6	44.7	52.4	653	織維	38.3	835	297	113	0.97	9.5	5.9	23.2
30キロ圏	知多	96	1.9	50	8.4	39.6	51.8	535	一般機械	28.2	67	79	82	0.70	9.0	70.9	9.4
	刈谷	59	1.0	31	3.5	40.7	55.6	131	織維	27.2	60	77	130	1.12	12.9	2.4	31.0
	高安	56	0.6	31	2.6	54.3	43.0	190	織維	48.5	90	48	85	0.73	10.7	29.2	22.3
	立浜	75	7.7	37	4.8	46.2	48.9	629	金属製品	20.9	12	44	59	0.50	6.9	19.4	16.7
	安城	120	6.9	65	2.1	58.1	39.4	1,444	輸送機械	51.4	390	168	140	1.20	21.3	83.3	28.1
	豊田	54	7.0	29	1.9	50.2	47.6	174	輸送機械	33.9	106	54	100	0.85	2.3	48.8	19.7
	大田	33	7.1	18	2.6	61.2	36.1	324	輸送機械	55.3	26	32	96	0.82	11.0	6.4	23.7
	山崎	142	6.9	77	5.1	53.2	41.6	1,374	輸送機械	41.9	463	160	112	0.96	14.8	64.1	27.0
	各務原	332	7.9	175	2.5	58.5	38.6	8,276	輸送機械	88.5	1,234	385	116	0.99	8.5	60.9	26.9
	羽島	70	1.6	36	2.6	47.5	49.7	441	一般機械	33.6	42	65	93	0.80	10.1	4.3	29.8
40キロ圏	瑞浪	94	10.9	49	0.6	42.0	57.3	126	窯業・土石	67.9	200	106	112	0.96	6.1	24.4	22.8
	美濃	130	4.2	65	2.8	43.6	53.6	523	輸送機械	52.9	105	138	106	0.91	8.1	46.1	27.9
	四日市	61	2.8	32	4.1	51.0	44.9	465	織維	43.9	86	50	81	0.70	18.8	62.2	25.0
	常滑	80	14.9	40	2.8	48.8	48.2	388	輸送機械	35.4	53	88	111	0.95	17.0	20.6	34.1
	半田	98	3.4	49	2.9	42.6	54.3	274	一般機械	42.8	129	128	130	1.12	4.3	37.2	25.1
	碧南	52	△2.4	28	7.4	47.3	45.3	180	窯業・土石	51.7	28	41	80	0.69	8.9	16.4	15.3
	西尾	100	7.2	51	2.3	44.9	52.7	446	鉄鋼	26.9	160	148	149	1.27	8.3	△7.3	37.2
	岡崎	66	3.3	37	6.6	55.0	38.4	597	輸送機械	45.8	93	71	107	0.92	10.8	24.3	23.8
	土岐	95	3.6	52	7.2	51.9	40.8	1,060	輸送機械	83.3	115	123	129	1.11	△4.0	△4.5	33.9
	大垣	307	7.7	158	2.5	47.5	49.9	1,192	輸送機械	37.4	713	397	130	1.11	10.1	34.0	33.8
50キロ圏	岐阜	65	△0.6	37	0.5	51.9	47.6	157	窯業・土石	74.2	126	64	98	0.84	6.9	37.1	24.8
	関	148	1.6	77	2.1	44.5	53.3	551	織維	18.0	307	222	150	1.28	7.6	19.2	30.8
	美濃	410	△0.3	214	2.4	35.1	62.4	489	衣服	24.7	2,240	550	134	1.15	6.8	21.9	18.5
	瑞浪	68	6.6	36	3.6	52.4	43.9	239	金属製品	35.0	118	70	102	0.88	9.1	△4.7	22.6
	四日市	43	3.1	22	6.2	43.7	50.0	272	電気機械	54.5	68	53	122	1.05	15.8	10.8	9.7
	蒲郡	41	2.3	21	3.9	45.0	51.1	104	窯業・土石	45.6	36	38	92	0.79	9.5	27.4	10.7
	美濃	274	4.3	141	2.6	43.0	51.1	1,869	化学	48.1	834	388	141	1.21	7.2	29.2	30.6
	濃	85	△0.9	48	5.6	47.0	47.3	267	織維	27.2	194	90	106	0.91	9.0	23.7	15.8
	鈴鹿	26	△3.4	14	3.1	58.9	37.9	85	一般機械	45.4	10	16	63	0.54	8.4	0.5	9.2
	外	174	5.6	89	5.6	47.6	46.3	1,609	輸送機械	76.5	181	198	114	0.97	2.8	61.7	33.0
豊川	112	4.0	61	6.2	45.2	48.5	641	輸送機械	37.9	126	140	125	1.07	11.5	37.0	36.1	
	338	4.9	179	8.3	39.7	51.7	988	輸送機械	20.4	1,088	448	133	1.14	13.5	21.1	23.8	

(注) 1 人口は平成2年10月1日現在。
 2 就業者数には「分類不能の産業」を含む。
 3 製造品出荷額は、従業員4人以上の事業所が対象。
 4 小売吸引力=小売販売額の圏内構成比/人口の圏内構成比。ただし、名古屋圏については全国構成比。
 資料：総務庁「国勢調査」、各県公表の「工業統計」、「商業統計」 「産業の名古屋'92

それぞれの地域において、生活に基礎をおいた住民の地道なとりくみをしっかり位置づけていくことが必要である。住民に力をつけていくをぬきにしては地域の再生はなしえないのである。住民の地域づくりのとりくみを基礎に、地域づくりのシステムの形成をとおして、地域再生を担う主体者を拡大していくことが重要である。そこでは、行政が果たす役割も大きく、そのあり方が、地域づくりの発展を規定するといってもよい。どのような行政水準をもって住民の地域づくりのとりくみに応えていくのかは重要な意味をもっている。

地域における住民の各種の地域づくり活動は、ひっきょうするに、そのとりくみをとおして行政の内容と価値を規定していくものであると思われる。したがって、住民と行政は、相互の目的意識的な努力が必要である。住民の地域づくり活動でみられることは、担い手の高齢化や住民の地域離れという状況である。地域には、解決すべき課題や発展させるべき地域の蓄積をもちながら、その担い手がいないとして、放置されている状況を見ることも少なくない。こうした状況の多くは、たとえば高齢化による担い手の後継者難というような地域状況を固定的にとらえて、地域にある条件をいかしきる努力が弱いということもみられるのである。

この点で、筆者が、最近調査を行った中津川市阿木地区のとりくみ⁷⁾は、その地域の条件をいかしている点で、そして、地域のなにを伸ばしていくべきかをみずえる視点をもっているという点ですぐれている事例といえる。それは、シルバー生きがい農園「豊楽園」のとりくみである。阿木地区は、農村地帯であるが、このところ後継者難や転作問題も手伝って旧耕地が増えてきている。また、この地区は、高齢化率も高い（市平均16%、阿木地区21.87%）ところである。このようななかで、過疎対策や農村高齢者のいきがい対策および農村活性化をめざして開始したのが、休耕地を活用してのりんごと梨づくりであった。山間部の農地は、段差も多く、用排水の問題もあるので、果樹が一番適しているのである。りんごは、収穫できるようになる

まで5年ぐらいかかる。現在、ようやく収穫をし出荷できるところまできた。若者の多くが都市部に移った地域で、高年者一人ひとりが農業の後継者なのである。就業先の定年をむかえても、まだまだ先に長い人生があり、しかも元気のある人々はたくさんいるのである。このとりくみは、これらの人々を地域づくりの主役としていくことに視点を置いた地元の農協理事で教育者でもあった方のよびかけではじまったのである。現在、この事業には、定年前に退職して加わった人も含めて地域の高年者の多くが参加してきている。この事例にみる、いかしていくべき地域の条件とは、休耕地であり、元気な高年層であった。

このようなとりくみをとおして、行政への要望も具体的にまとめている。耕地は、山地や谷地などで標高差もあり、耕地条件によって降雨量や温度差も違う。これらの耕地条件を行政が調査して適地適作を考えていけば、より多様な収穫物を得られる可能性が拡大していくというものである。さらに、これからの構想としては、行政の援助も得て農村リゾート構想が描かれている。都会の人々と農家との連携による体験農場や休養型の農村基地をつくろうというものである。現在の過疎地の活性化策の多くは、工場誘致やゴルフ場開発ということに目をむけがちなのであるが、全国的にも、このところ大規模リゾート開発が経済や環境条件などによって見直しがすすめられ、農村リゾートに重点が移ってきているなかで、この構想はすぐれて先端的である。このようなとりくみは、それぞれの地域の条件をいかした地域づくりの視点の大切さを教えている。

こうして、みたような地域における住民主体の地道なとりくみが地域づくりを確実にすすめていくのである。今日の、地域活性化を標榜したあれこれのプロジェクトも、地域の持続的発展と整合的にむすびついてこそ有効にいかされていくのである。自治体の開発計画は、本来そのようなものでなければならず、それらが大規模であるがゆえに住民の透視可能性が低く、結果として住民の関心を引き起こさないままに事

業先行型ですすめられるとしたら、本来の地域開発の理念とは大きくかけ離れてしまうのである。名古屋圏の開発も、そのような位置づけのもとにすすめられるべきであろう。

- 1) 国土庁編『第四次全国総合開発計画』1987年、10ページ。
- 2) 財団法人中部空港調査会は、1991年5月に、中部新国際空港基本構想を公表。岐阜県、愛知県、三重県および名古屋市は、同構想を地元地域の構想として国へ提出。1991年11月の第6次空港整備5ヵ年計画では、「名古屋圏については、国際空港の新設に関し、将来における同圏域の航空需要を勘案しつつ、……諸問題について、地域の創意工夫を反映させつつ、関係者が連携して総合的な調査を進めることとする」と記述され、「調査空港」としての位置づけになった。その後、この総合調査実施の方向にそって、地元案の建設予定地である伊勢湾常滑沖の海底地盤の地象調査(1993年9月7日公表)、航空機騒音に関する実機テスト(同12月5日実施)などが同調査会によって行われ、建設条件の確認がすすめられた。3県1市と経済界では、これらの調査結果をもとに、第7次空港整備5ヵ年計画(1996年—2000年)期間中での着工をめざしている。
- 3) 愛知県を主体に、名古屋圏の一体的な事業規模として、愛知県瀬戸市南東部の丘陵地域(約650ha)を会場に開催が構想されている。テーマは、「技術・文化・交流——新しい地域創造——」。21世紀への時代の変化を認識して「地球市民の知恵を集め、メッセージを発信する万博」を開催コンセプトにしている。これらの万博開催構想については、1994年の最終報告における、目的位置づけ、博覧会像、会場の整備方向、開催効果などについての『中間報告』がまとめられている(21世紀万国博覧会基本構想策定委員会『21世紀万国博覧会基本構想・中間報告』1993年6月)。
- 4) 「愛知県内陸工業団地への立地状況」(愛知県企業庁調べ)。
- 5) 中部経済連合会『21世紀中部の構図』1991年。
- 6) 現在、名古屋圏の研究学園都市構想は、東濃研究学園都市の他、21世紀万博開催構想予定地を活用しての名古屋東部丘陵研究学園都市および三重県の鈴鹿山ろく研究学園都市の3構想がある。これによって新たな先端産業型開発をめざす愛知・岐阜・三重県と名古屋市は、1994年1月、それぞれの研究学園都市構想を一体的に推進させるための「東海地域研究学園都市構想推進連絡会議」の設置を決めている。
- 7) 中津川地域の状況について、詳しくは、拙著『現代の住民組織と地域自治』(自治体研究社刊、1994年)94ページ以下を参照されたい。

本稿は1993年6月29日に、地域経済研究所研究会で行った報告をもとにして論文にまとめたものである。