

21世紀を地方自治の時代に

住民と自治

発行 自治体研究社

〒162-8512 東京都新宿区矢来町123 矢来ビル4F
TEL03-3235-5941 (代)・FAX03-3235-5933

発行人 福島 譲 編集人 谷口郁子

通巻638 2016. 6 付録

東海版 NO.376号 2016. 5. 10

東海自治体問題研究所

〒462-0845 名古屋市北区柳原3-7-8

TEL・FAX 052-916-2540

<http://www.tokaijitiken.web.fc2.com/index.html>

E-mail:tjmken@f6.dion.ne.jp

理事長 市橋 克哉 (名古屋大学教授)

編集責任 長谷川洋二 (事務局長)



都市シリーズ

撮影場所 東京浅草にて

町のゴミ収集場所に何やら奇妙な置物。まさか、ゴミの前で記念写真を撮るって事はないでしょうが。見張りの代わりでしょうか？カラスも寄って来ないようです。こんな気の利いた置物なら皆さんきれいにするでしょう。

撮影 菅谷 秀昭 (日本リアリズム写真集団)

6月号の内容

大都市再生プラン研究会成果報告

世界経済危機・東日本大震災以降の地域経済の課題と

トヨタの動向(梅原浩次郎)……………2P

補論：トヨタの「全国化」・グローバル化と地域経済・社会

—その研究史総括—(遠藤宏一)……9P

都市再生・環境再生の課題(富樫幸一)……………13P

研究会報告……………17P

東海ローカルネットワーク……………18P

行事案内……………20P

第Ⅱ部：名古屋大都市圏の構造と経済・社会構造の変化

引き続き、『大都市制度と都市再生研究会』の研究成果を報告しています。今回は「第Ⅱ部：名古屋大都市圏の構造と経済・社会構造の変化」の中の「世界経済危機・東日本大震災以降の地域経済の課題とトヨタの動向」「補論：トヨタの「全国化」・グローバル化と地域経済・社会—その研究史総括—」と「第Ⅲ部：サステイナブル都市再生への選択と政策課題」の「2.都市再生・環境再生の課題」をお送りします。なお、今まで略称として研究会の名称を「大都市再生プラン研究会」としてい

2-1. 世界経済危機・東日本大震災以降の地域経済の課題とトヨタの動向

梅原 浩次郎

1 はじめに

筆者は、世界経済危機を契機とする愛知の自治体財政への影響¹⁾、及び世界経済危機と東日本大震災（以下、「二大危機」と称す）による自動車産業集積地の課題についてすでに報告してきた²⁾。その結論を要約すると、前者は、愛知県においては行政と地元財界・企業によって自動車産業特化構造が形成され、自治体財政が自動車産業依存と法人市民税依存構造のために、自動車産業の危機が自治体財政危機に直結したというものであった。後者は、二大危機により工場間をつなぐ社会的インフラが切断される時、極度に効率性を重視した生産システムは極めて脆弱な経済システムとなったことを指摘した。同時に地域の雇用情勢からみれば、生産工場の国内・海外移

転は雇用の喪失、空洞化という重大な事態に直面しているというのであった。

そこで、本稿は、2016年初頭の時点にたって、二大危機以降の愛知を中心とする地域経済の課題、並びに多国籍企業トヨタの世界戦略の転換と地元地域経済との関連、を解明するものである。

2 世界経済危機と東日本大震災以降の地域経済の課題

(1) 世界経済危機による自治体財政危機

マイナス傾向を示す産業と暮らしの指標

愛知の産業と暮らしの主要指標の特徴を、統計からみてみよう（表1）。農林水産業の産出額等は一様に減少傾向であり、2013年に至りやや回復している。また、鉱工業の事業

表1 愛知県の産業と暮らしに関わる主要指標

年次	農林水産業			鉱工業				勤労者世帯		社会保障	
	農業 産出額	林業 産出額	海面漁業 漁獲量	事業 所数	従業 者数	出荷 額等	付加 価値額	名古屋市1月当たり		国民年金 給付額	生活 保護費
								実収入	消費支出		
億円	億円	千トン	千ヶ所	千人	千億円	千億円	万円	万円	億円	億円	
2007	3,154	31.4	76.4	21.8	876.4	474.8	142.2	53.9	32.4	604	789
2009	2,976	28.7	70.2	19.7	801.5	344.3	87.9	52.7	30.8	506	1,011
2011	2,948	28.5	77.5	19.7	771.2	370.2	108.1	46.6	27.4	408	1,255
2013	3,084	※26.0	81.0	17.2	789.1	420.0	124.8	59.9	35.2	313	1,317

(出所)愛知県『平成27年度刊愛知県統計年鑑』より作成。(注)※は2012年値。

表2 愛知県・名古屋市の税収変化

(単位:億円,%)

区分	2007年度税収		07-08年度	07-09年度	07-10年度	07-11年度	07-12年度	07-13年度比較				
	決算	構成比	減収率	減収率	減収率	減収率	減収率	決算	構成比	減収額	減収率	
愛知県	一般会計歳入	22,073	100	4.5	5.4	△ 1.9	△ 2.1	△ 2.8	21,748	100	△ 325	△ 1.5
	県税合計	14,143	64.1	△ 5.1	△ 31.8	△ 34.5	△ 35.9	△ 33.6	9,976	45.9	△ 4,167	△ 29.5
	法人2税	6,304	28.6	△ 12.1	△ 67.1	△ 67.1	△ 67.8	△ 64.8	2,467	11.3	△ 3,837	△ 60.9
	法人県民税	1,071	4.9	△ 14.9	△ 63.6	△ 55.4	△ 53.4	△ 49.0	539	2.5	△ 532	△ 49.7
	法人事業税	5,233	23.7	△ 11.5	△ 67.8	△ 69.5	△ 70.7	△ 68.1	1,928	8.9	△ 3,305	△ 63.2
	地方債	2,484	11.3	△ 12.4	119.1	92.2	70.2	75.6	3,933	18.1	1,449	58.3
名古屋市	一般会計歳入	9,802	100	△ 0.8	5.6	5.6	4.3	3.4	10,330	100	529	5.4
	市税合計	5,165	52.7	△ 0.0	△ 4.4	△ 7.8	△ 5.9	△ 5.7	4,882	47.3	△ 283	△ 5.5
	法人2税	1,072	10.9	△ 6.6	△ 31.8	△ 30.1	△ 31.8	△ 21.6	765	7.4	△ 307	△ 28.6
	法人市民税	920	9.4	△ 8.0	△ 37.3	△ 35.4	△ 37.2	△ 25.7	612	5.9	△ 308	△ 33.5
	事業所税	152	1.5	1.8	1.7	2.0	0.9	3.2	153	1.5	2	1.2
	地方債	988	10.1	6.6	16.1	24.1	△ 4.8	△ 13.5	773	7.5	△ 215	△ 21.7

(出典)総務省決算カードより作成。

表3 輸送機械・機械関連特化度と税増減率

都市	2007年特化度(%)		2007年度税収					税増減率		
	輸送機械	機械関連	税収額(百万円)			法人市民税(%)		07-08年度比(%)		
	対製造品出荷額等		歳入	市税	法人市民税	対歳入	対市税	市税	法人市民税	
A群	田原市	98.1	98.1	37,875	22,414	10,187	26.9	45.5	△ 10.6	△ 25.7
	豊田市	90.7	92.8	185,921	129,359	49,137	26.4	38.0	△ 8.1	△ 22.3
B群	碧南市	47.9	50.9	32,424	22,429	5,197	16.0	23.2	△ 6.1	△ 20.3
	刈谷市	61.0	84.5	61,559	35,966	7,720	12.5	21.5	△ 1.2	△ 17.1
	安城市	58.7	79.8	61,581	39,217	6,212	10.1	15.8	△ 0.8	△ 16.1
	西尾市	82.7	88.7	36,985	21,943	3,044	8.2	13.9	1.6	△ 13.6

都市	税増減率									
	07-09年度比(%)		07-10年度比(%)		07-11年度比(%)		07-12年度比(%)		07-13年度比(%)	
	市税	法人市民税	市税	法人市民税	市税	法人市民税	市税	法人市民税	市税	法人市民税
田原市	△ 42.4	△ 95.5	△ 38.0	△ 90.5	△ 36.2	△ 93.2	△ 38.4	△ 91.3	△ 38.2	△ 91.5
豊田市	△ 34.9	△ 93.1	△ 33.0	△ 89.4	△ 33.6	△ 89.6	△ 33.8	△ 87.8	△ 32.8	△ 87.8
碧南市	△ 30.5	△ 87.4	△ 25.7	△ 82.6	△ 26.6	△ 81.5	△ 27.8	△ 80.6	△ 27.6	△ 82.4
刈谷市	△ 15.1	△ 81.2	△ 13.7	△ 72.3	△ 9.2	△ 54.6	△ 7.3	△ 44.1	△ 2.8	△ 30.7
安城市	△ 11.0	△ 77.6	△ 10.8	△ 44.5	△ 10.8	△ 50.9	△ 9.0	△ 40.6	△ 4.0	△ 23.3
西尾市	△ 7.9	△ 77.9	△ 11.5	△ 67.6	29.1	△ 46.6	28.2	△ 42.7	34.8	△ 7.4

(出典)経済産業省「工業統計表」、総務省「決算カード」、各市「決算書」より筆者作成。

(注)①A群, B群の分類は本文参照。②機械関連は、一般機械、電気機械、情報通信、電子部品、輸送機械、精密機械の業種。

所数、従業者数も激減し、出荷額等は2013年になりやや復調している。暮らしに関しては、勤労者世帯の実収入及び消費支出は激減しつつ、2013年に回復している。この回復の裏には、企業、階層間における格差を見ても必要があろう。社会保障支出は、国民年金給付額が大幅に減少し、この間の生活困難に伴い生活保護費は激増している。2008年のリーマン・ショックを契機とする世界経済危機による産業と暮らし向きが停滞し、指標のいくつかはマイナス傾向を余儀なくさせられていることを示している。

世界経済危機と自治体財政危機

2008年と2011年の2大危機は、愛知県下の製造業と地域社会にも大きな影響を与えた。住民の福祉の増進を任務とする地方自治体にとって、その財政危機は深刻であった(表2)。世界経済危機前のデータが2007年度決算であり、これに対する減収率を示している。愛知県税合計では、2013年度になっても30%もしくはそれを超える落ち込みであり、従前ほどに回復していない。2007年当時に、一般会計歳入に占める県税合計は64%であり、うち法

人2税はその2分の1に迫っていた。しかし、法人2税の減収率は2013年度で07年度比60%に落ち込んだままで、減収額も3千8百億円超となっている。一方、名古屋市税合計の落ち込みは2013年度の比較で△5.5%程度である。市税の中で法人2税の占める割合は10%強と低い割合であり、この点では県税と比べて大きな違いがある。それでも法人2税の落ち込みは3百億円であり、決して小さくはない。

ところでトヨタ関連自治体について、自治体財政が自動車産業に依存し、産業の危機が自治体財政に大きな影響を及ぼしている構図についても報告してきた。その際に、当該都市にとって自動車産業、もしくは自動車産業を含む機械関連産業の製造品出荷額等が製造業全体に占める割合を特化度として、愛知県内35市を類別した（当時は決算値での捕捉が時間的に遅れるため、予算データを使用）。

表3のA群、B群の分類基準は、概括的に言えばA群（田原市・豊田市の2市）は、2007年の輸送機械、機械関連の特化度が大（90%以上）、2007-09年度の減収率は大（法人市民税90%以上減、市税30%以上減）である。B群（碧南市・刈谷市・安城市・西尾市の4市）は、2007年の輸送機械、機械関連の特化度が中（90%未満）、2007-09年度の減収率は中（法人市民税90%未満減、市税30%未満減）である。2007-13年度比を見れば、一目瞭然であるが、A群の田原、豊田両市の法人市民税は依然として91.5%、87.8%に大きく低下したままである。B群の碧南市の法人市民税は82.4%とA群に近い落ち込み状況を示している。

2) 東日本大震災によるトヨタの産業活動と課題

東日本大震災とトヨタの産業活動

トヨタは、東日本大震災発生の直前に、新経営指針「トヨタグローバルビジョン」（2011年3月9日）を発表した。「リーマン・ショック後の大幅赤字や大規模リコール（無料の回収・修理）問題から『学んだ』と述べ、販売

台数を追わない発想の転換を強調した」と報じられた。それにも関わらず、同ビジョンは、2015年に1000万台の大台に乗せることをめざした。そのために、円高水準が続くなかでは「屈辱では日本での生産はあり得ない」として、「新興国が主戦場」と強調していた（「中日新聞」2011年3月10日）。その2日後に大震災が発生する。地震・津波・原発事故の影響は、トヨタの産業活動においても極めて深刻であった。大震災発生と同時に自動車・部品メーカーの生産拠点はすべて操業停止となった。工場損傷、計画停電、物流停滞は、生産の復元を困難にさせた。

第1に、東日本太平洋岸の広範な地域経済社会と住民生活を崩壊させる危機的状況を引き起こした。

①地震・津波・原発事故は、地域住民の生活を一変させた。原発事故は、広範囲に住民の避難を余儀なくさせ、周辺の農業、漁業、産業活動への放射能汚染の影響は計り知れない。②原発事故は、発電量の大幅低下となり、大戦期ないしは高度成長期初期以来の「計画停電」という事態を生み出した。

第2に、トヨタ系工場の全面操業停止を引き起こした。①大震災発生と同時に自動車・部品メーカーの生産拠点はすべて操業停止となった。②家屋・工場、道路、港湾、電気、ガソリン等に関するインフラが広範囲に崩壊した。工場損傷、計画停電、物流停滞は、生産の復元を困難にさせた。③部品供給ネットワークの広域化は自動車等の部品調達を困難にさせ、かつジャストインタイムによる手持ち部品の少なさは工場の生産停止・停滞をより深刻にさせた。トヨタが使う部品は1台当たり2~3万点あり、延べ80万点ほどを使用している。1点でも欠けると完成品はできない。同年3月末時点で、500部品が調達困難とされた。④2007年新潟中越沖地震の際に、自動車業界はエンジン部品製造会社リケンを応援再開させたが、「地域支援より工場復旧が先かと批判を受け」た。今回はそうした批判から学習したとされる側面と、不足する部品点数

の多さのため早期復旧はとてま適わなかったものと考えられる（「日本経済新聞」2011年3月19日、21日、30日）。

第3に、トヨタの生産停止による国内外への影響である。①愛知のトヨタ本体及び中部企業や中部経済にも打撃を及ぼし、生産機能はマヒ状態となる。トヨタは、「中部、九州、東北の3拠点体制に変わりはない」とするが、工場の全面再開は見えない。同年4月中下旬（18～27日）にかけて全工場生産再開となるが、通常生産の5割稼働に過ぎない。広い裾野を持つ下請け企業への打撃も大きい。②東南アジアの生産縮小、北米生産の7割減産、中国でも部品不足で3～5割の操業など、影響は世界に広がった³⁾。部品供給の広域ネットワークが切断されると、手の打ちようがない。リーマン・ショックを契機とするトヨタショックからの痛手から再出発するはずのその時期に、再度致命的な打撃を受けることになった。

トヨタ系工場の東北進出と部品供給の広域ネットワーク

問題は、大震災時の危機的事態である。広域的な産業活動の展開を、ジャストインタイムで長期持続させることのリスクを有していた。例えば「おのおのの企業が部品や材料の在庫を極力削減すべく、サプライチェーンマネジメントを基に効率性を追求してきた日本企業の姿勢は、残念ながら裏目に出た」、「極度に効率性を重視した日本全体の生産システムのもろさが露呈した」、と指摘された（藤田昌久「日本経済新聞」2011年3月30日）。災害リスク分散をねらったはずの広域的展開は、実は災害に対して極めて脆弱性を有していたのである。

それではトヨタ自身は、部品供給の広域ネットワークをどう考えているのかをみてみよう。豊田章男社長は、2011年4月1日「中部、九州、東北という3拠点体制に変わりはない」と述べる。4月22日には、正常化は2011年11月以降と今後の計画を発表し、同席した副社長

（新美篤志）は、「災害によって特定地域からの部品供給が断絶すると今回のような事態になるため『各地域での（部品調達などの）完結性を進める必要があるかもしれない』と述べる。また同じ日副社長（佐々木真一）は「海外現地調達比率を引き上げる」「現地で完結したモノづくりを進める必要があり、仕入先にも海外に進出してもらえるように検討したい」と述べ、リスクを分散する意向を示したとされる⁴⁾。

国内では3拠点体制の堅持と拠点毎の完結性を進める、海外においても現地での完結したモノづくりを進める、とのことである。これに対し、「日経」編集委員は、なお次の疑問を呈している。「部品の在庫を極限まで減らす『ジャストインタイム』。それは効率的な経営を約束してくれる手法である一方、大災害が来るとアキレス腱にもなりうる可能性を秘めていた。だが、自動車や電機メーカーが、このやり方を捨てることは恐らくない。『有事の際に費用がかかっても、平時から部品在庫をたくさん持つより効率がいい（トヨタ幹部）と、企業にはわかっているからだ』」（「日本経済新聞」2011年5月3日）。発言者の真偽はともかく、拠点毎の、あるいは海外現地での「完結性」のあるモノづくり、言いかえれば地域における自立的発展の方向を採用しない限り、問題解決は進まないことが明確になったといえる⁵⁾。

以後、トヨタは「海外現地調達比率を引き上げる」「現地で完結したモノづくりを進める」（「日本経済新聞」2011年4月）方向へ突き進む。国内では3拠点体制の堅持と拠点毎の完結性を進め、海外でも現地での完結したモノづくりを進める、というのである。愛知で雇用を確保してきた側からみれば、生産工場の国内・海外移転は雇用の喪失、空洞化の面からいっそう重大な事態を抱えることになる。

3. 多国籍企業トヨタの経営戦略転換と地元地域経済

(1) トヨタの経営戦略転換と経営組織の再編 —「トヨタグローバルビジョン」

トヨタの経営戦略の転換点を押さえておきたい。まずは、先にふれた「トヨタグローバルビジョン」(2011年3月9日)である。「リーマン・ショック後の大幅な販売の落ち込みなど、経営環境の悪化や一連のリコール問題を経験し、(略)企業のあるべき姿を明らかにしたもの」と、される⁶⁾。当時、会長(張富士夫)は、海外事業の展開を総括して、今後のグローバル経営戦略の推進について述べている。要約すれば、トヨタ設立からの50年間は国内での生産・販売を中心としてきたが、1986・87年以後の25年間はグローバルな事業展開を行ってきた。特に2000年代後半は海外生産台数が国内生産を上回る状況になり、欧米が主要なマーケットの時代から新興国へと大きな変化が起きている。しかし、経営戦略の原点は、昭和30～40年代の経営形態によって培われてきた。「豊田市及び近隣を中心とした範囲内に工場があり、市場ニーズに素早く対応できる体制で生産が行われていた。

(略) 現在、全世界に50の生産拠点があるが、どこでどのような車種をいかに効率的に生産するかについては、トヨタの原点に立ち戻って、常に考えている。」ここには海外生産が国内のそれを上回るグローバル展開への展開を迎えていること、その中でも本社とその近在に多くの工場が存在する意味を明確に述べている。

同時にもう一つ重要なことを指摘している。「これまで、会社は経営者と従業員が一体となって運営していくという認識があったが、米国において事業を行う中で、株主を第一義的に考えていることを理解した」としている。労使一体の思想から、「会社は株主のもの」への転換宣言である。そして2年後の2013年4月には、「トヨタグローバルビジョン」実現に向けた新体制がスタートする。自動車事業を、①Lexus International、②第1トヨタ(北米・欧州・日本を担当)、③第2トヨタ(中国・豪亜中近東・アフリカ・中南米を担

当)、④ユニットセンター(ユニット技術開発・生産企画・生産技術製造)の4つのビジネスユニットに分ける。「事業・収益責任を明確化し、より現場に近い事業責任者が現地現物で迅速に意思決定する」というのである⁷⁾。さらに3年後の2016年4月には、経営組織を4つのビジネスユニットから製品群ごとに7つのカンパニー体制へ再編したのである⁸⁾。その目的は、①開発から製造までの一体となったクルマづくり、人材育成の実践、②意思決定の迅速化・完結化、③将来を見据えた中長期ビジョン・経営戦略策定機能の強化をあげている。年間販売台数100万台前後の壁を超え、「商品力強化と組織を率いる人材育成に重点的に取り組む」とのことである。

「異次元金融緩和」以降のトヨタの動向

それではこうした中でのトヨタの動向をもう少し踏み込んでみてみよう。「トヨタグローバルビジョン」実現に向けた新体制がスタートした2013年4月には、異次元金融緩和が実施された。これとの関連である。この点では、吉田敬一の「日本型グローバル化と中小企業問題」が重要である⁹⁾。吉田は、円安・ドル高が急速に進行したが、日本車の「ドル表示価格は引き下げなかった」。「例えば、対米輸出台数が10台から9台へと1割減少しても、1台のドル表示価格が3万ドルのままであれば、12年の売上金額は30万ドルから27万ドルへと減額されるが、円に転換すると(筆者注:1ドルが80円から100円に円安が進むと)2400万円から2700万円へと逆に12.5%の増収効果が発生する。」「大企業の場合には、海外現地法人からの利益送金が大きく、円安の下ではドル送金される金額の円表示金額がさらに膨らみ、大幅な増益現象が加味される。その結果、企業内部に蓄積された内部留保は14年3月末には304兆円で過去最高を記録し、リーマン・ショック前の08年3月比で32兆円も増えた。」と指摘する。企業サイドから発信する「日経ビジネス」(2014.12.26)でも、「企業の内部留保をどうはき出させるか」との論

説が掲載される状況である。

(2) トヨタの世界戦略と国内工場の果たす役割

トヨタから見た国内工場の存在理由

東日本大震災後にトヨタが掲げた「国内300万台レベルの生産を維持」することについては、アニュアルレポートのなかでも、「『日本ならでは』の新技術・新工法を開発し、日本の生産現場で量産化する技術を確立して世界に展開することが、トヨタの中長期の成長ならびに日本の産業の高度化、世界経済の発展にも寄与できるものと考えています」と記されている。トヨタの豊田章男社長は、「約1000万台の世界生産の中で、海外で生産する700万台の生産の質を高めるために、国内の300万台の生産規模は欠かせない」と述べた¹⁰⁾。

この点について、先に紹介した吉田敬一は、以下の3点を指摘する。①海外生産拠点は年間20万台が基本ユニットであり、グローバルな需給調整機能を維持するために日本国内からの輸出能力を確保するため。②世界有数の市場である国内需要への対応。③母工場機能。それは新モデルの企画・開発・量産化に至る問題点の解消であり、少量多品種生産の高級品の生産機能であり、先端技術を駆使した新発想のモデルの開発拠点の役割、と指摘する¹¹⁾。以上は、いずれもグローバルな視点を踏まえたうえでのトヨタから見た日本の国内工場の存在理由である。

国内で雇用と生活を守ること

最近のニュースは、厳しい局面を写し出している。その1:「家庭の預貯金や株は最高…でも」「単身20代の6割 資産ゼロ」「『黒田緩和』3年 広がる格差」(中日新聞2016年4月4日)。カネとモノは国境を越えて自由に移動するが、労働者は自国に定住する。こうした点から言えば、雇用の国内確保の視点は不可欠である。グローバル企業と国民経済の利益は、この点において対立することになる。若者に希望の未来が見えなくなる

時、社会は不安定な事態を迎えることになろう。その2:「製造業、景況感が悪化」「大企業 新興国不安映す(日銀3月短観)」。新興国経済の減速と円高の進行、訪日客の需要の伸びが鈍り、6四半期ぶりに悪化した、との報道(日本経済新聞2016年4月1日夕刊)である。国民生活の実需に基づく産業が構築されることが必要である。「与党、財政出動求める声」が出ているとの報道があるが、それでは本質的な解決には進まない。

4. まとめ

以上から、重要と思われる2点を記してまとめたい。

第1に、2大危機が愛知の産業活動を通して、地域経済に及ぼした影響は甚大であった。その指標を愛知県下の自治体財政の税収入の面からみても減少額は大きく、2007年度から13年度の6年間を経てもなお落ち込みは大きいとみることができる。自動車産業に依存してきたことの負の遺産である。

第2に、トヨタの産業活動のあり方は、トヨタ自身の問題であると同時に、その及ぼす影響力の大きさからして、地域社会全体の問題でもある。つまり社会的存在としてのトヨタは、単に株主にのみその責を果たすのではなく、積極的に地域社会に対する社会的責任を果たすべきと考える。

補足 熊本地震により「トヨタ、全国で生産停止へ」(「中日新聞」2016年4月18日)

2016年4月14日、熊本地震が発生。「部品供給の広域ネットワーク」の項で指摘した部品供給の完結性を強めるとしていたトヨタは、まともや同じ過ちを繰り返した。トヨタ系部品メーカーが被災し、ドア部品(ドアチェック)が供給できなくなった。「手のひら大でかさばらないため輸送コストが安く、愛知県や東北地方のトヨタの車両工場にも遠隔地のアイシン九州から送っていた」とのこと。「集中生産によるコスト削減」が招いた結果である。

【引用・補注】

1) 梅原浩次郎(2010)「トヨタショックと自治体財政

- 一名古屋圏における自動車産業特化構造の帰結」、日本地域経済学会『「地域経済学研究」第20号所収。世界経済危機の直撃を受けたのが自動車産業で、トヨタとトヨタ依存の中部圏経済に及ぼした影響は大きい。論文では、この事態をさして、「トヨタショック」の用語を使用している。
- 2) 梅原浩次郎(2011)「経済のグローバル化と東海圏の産業構造変化」、東海自治体問題研究所編集『大都市圏の構造変化—東海からの発信』自治体研究社所収。
 - 3) 「日本経済新聞」2011年3月21日、3月24日、4月2日、4月21日、4月23日。「中日新聞」2011年4月12日付。
 - 4) 「日本経済新聞」2011年4月2日、4月23日付、RESPONSE 2011年4月22日(2011.5.9 閲覧)。
<http://response.jp/article/2011/04/22/155356.html>
 - 5) 2011年7月13日には、トヨタは東北地方に生産拠点を置く小型車生産の関東自動車工業、セントラル自動車、トヨタ自動車東北の3子会社が翌年7月めどに統合する体制一本化を発表。「中日新聞」2011年7月14日付。
 - 6) 張富士夫(2012年11月28日)「トヨタのグローバル経営戦略」、東洋学園大学第5期 第4回「現代経営研究会」の講演報告から。
 - 7) トヨタ自動車(2013年7月)「アニュアルレポート 2013年3月期」p.5-6参照。
 - 8) 日本経済新聞2016年1月18日夕刊。トヨタ自動車(2016年3月2日)「アニュアルレポート 2013年3月期」p.5-6参照。TOYOTA Global Newsroom 「トヨタ自動車、新体制を公表—仕事の進め方変革を通じて「もっといいクルマづくり」「人材育成」を促進—」参照。
 - 9) 吉田敬一(2014)「日本型グローバル化と中小企業問題」、『経済No.231 2014年1月』新日本出版社所収、pp16-17。
 - 10) 東日本大震災後にトヨタが掲げた「国内300台レベルの生産を維持」(Annual Report 2011、p.21)、日本経済新聞電子版速報2015年5月8日参照。
 - 11) 前掲論文 吉田敬一(2014)p19。

2-補論：トヨタの「全国化」・グローバル化と地域経済・社会

—その研究史総括—

遠藤 宏一(大阪市立大学名誉教授)

はじめに—トヨタ企業体・自動車産業集積と環伊勢湾大都市圏—

周知のように、数年前からアメリカに始まる金融危機は、2008年9月のリーマン・ブラザーズの経営破綻によって決定的な瞬間を迎え、瞬く間にグローバル経済を巻き込み世界同時不況に発展した。そしてこの事態は、日本有数の自動車産業の集積地域である愛知・東海圏経済にいわゆる「トヨタ・ショック」として跳ね返った。その理由の一つは、1990年代以降、トヨタ企業グループは驚くべきグローバル展開をしていたが、そのグローバル戦略もこの地域にグループ企業をも含めて分厚い中枢管理機能・研究開発機能等の集積を基礎に展開してきたということがある。いわばトヨタ企業体はこの地域を「根拠地」として堅持しながら発展してきたといつてよい。もう一つは、2007年以降、トヨタは国内生産より海外生産が上回ることになるが、ただ国内生産もその6割が輸出に向けられていて、輸出相手国も欧米が中心であったという。ちなみに名古屋港は、新世紀に入って日本最大の貿易取引港に発展するが、そのうちの3分の2は輸出（その3割が自動車）であり、それも中国・アジアへの伸びが大きくなっていた全国的な傾向とは異なった特徴を示しており、その輸出先もアメリカが中心で、この間、愛知・東海経済圏は北米経済に深くビルトインされてきたという（関下稔・有賀敏之編『東海経済と日本経済の再編成』同文館、2009、4-17頁参照）。こうした事情から、日本経済をも襲ったアメリカ発の世界不況の影響がとりわけ強くこの地域に現れたのであり、改めて新世紀の初頭には日本最大の「ものづくり」中心地を誇っていた愛知・東海経済圏が「＜自動車産業＞首都」化から脱却出来て

いなかったことを再認識させたのである。

ところでこの地域におけるトヨタ・自動車産業の分厚い集積は、愛知・東海圏経済や産業の動向に大きな影響を持つだけではなく、自治体行財政、地域社会・生活、地方政治、地域・都市（空間）構造の変化や、都市計画・地域公共政策等への計り知れない影響とインパクトを与えてきた。その意味で名古屋（ないし「環伊勢湾」）大都市圏研究において「トヨタ企業体と地域経済・地域社会」（調査）研究という視点を欠くことは出来ない。

補-1. 「トヨタ企業体・自動車産業集積と都市」調査研究の展開

トヨタが売上高で新日鉄を抜き、文字通り主要な経営指標で日本の製造業のトップメーカーにのし上がったのは1978年からであるが、以来、多少の紆余曲折はあるにせよ絶えず安定した経営基盤を誇り、GMなどに続く世界のビッグ・スリーに並ぶ自動車産業のトップ・グループにまでに発展してきた。このため「ジャスト・イン・タイム」や「カンバン方式」という用語で代表される「トヨタの生産方式」やその経営システム、労務管理、労使関係と労働意欲、労働生活等についての研究（いわゆる「日本の経営論」）は、企業経営研究や労務管理論・労働社会学等の領域では早くから展開されてきた。

その一方、トヨタ企業体が世界の有数企業として成長しながら、本社機能も含めて研究開発・国内工場や主要なグループ・関連企業のひとつが、愛知県、なかならず西三河地域への集中立地・集積を続けてきたことの意味を問う研究は必ずしも多くはなかった。しかし、1970年代から80年代を対象にして「トヨタの生産方式」を成り立たしている空間的

条件(=「トヨタと豊田」の関係)を、いわゆる「地域独占」形成のメカニズムと、それが地域自治体や地域社会にどのような諸帰結をもたらしているか、いわゆる「企業城下町」のバランス・シートをトータルに明らかにしようとする共同研究も生まれ、その代表的な成果として、都丸泰助・窪田暁子・遠藤宏一編『トヨタと地域社会—現代企業都市生活論—』大月書店(1987)が公刊されている。ここでの共通する問題意識として、「企業都市・企業城下町」論から「日本的経営」・「日本型企業社会」論を焦点に据え、地域経済、農業・農村の変貌、企業の「地域独占」の実相、都市構造の変貌、地域生活・福祉やコミュニティ、地方行財政や地方自治の変貌など、総合的な企業都市論が展開されていた。

さらにまた、80年代後半から「日米貿易摩擦」を背景に日本の製造業の海外現地生産が本格的になるとともに、90年代にはトヨタ的生産方式に代表される日本的生産方式についても「リーン生産方式」として国際的にも議論を呼び、それらが文化的環境の異なる欧米先進国への移植可能性についての調査研究も広範囲に展開され、様々な論争を呼んだ。

それらの代表的著作は、J.D. ウオマック他(沢田博訳)『リーン生産方式が世界の自動車産業をこう変える』経済界(1990)、安保哲夫その他『アメリカに生きる日本的生産方式』東洋経済新報社(1994)、小川英次編『トヨタ生産方式の研究』日本経済新報社(1994)、小川英次『アメリカ社会の中の日系企業』東洋経済新報社(1991)、愛知労働問題研究所編『変貌する世界企業トヨタ』新日本出版社(1994)等があるが、それらの論点は日本的経営・生産システムの特質は「人的要素を重視する現場主義的なヒトとモノの組織化と管理運営によって、格段に高い水準の作業効率と品質管理が実現」できた。このシステムの強みの人間がらみの諸側面は日本社会に特徴的な制度・慣習といった歴史的・文化的特性と結びついているから、市民社会が成立して歴史的・文化的環境の異なる欧米

の先進工業国でどこまで普遍化するかというものであったが、なかでも最も包括的な議論が安保哲夫ら(1994)の「適用」と「適応」のジレンマ・モデルであった。

こうした情勢を背景に、それまで「三河一極集中生産体制」にもとづく「輸出依存型」経営構造の中から世界的企業にまで成長を遂げたトヨタ企業体も、90年代に入ると「国際社会から信頼される良き企業市民」を掲げた「企業理念」を公表し(1992年1月)、「日・米・欧の三極構造」のグローバルな生産体制への再編成を加速させることになる。そしてこの段階のトヨタは「90年代戦略」として、国内・国外で各300万台の販売を掲げることになった。ところで、安保他(1994)ら日本の経営の移植可能性の議論のなかで欠けていたもう一つの重要な論点としては、「適用」・「適応」が展開される「場」の問題、つまり企業の海外進出と地域性との関係=日本型「企業社会」を移植する上で企業の「立地選択」がどのようになされているのかの問題であった。そこでこうした論点を具体的にトヨタの欧米進出に関して現地調査に基づいて明らかにしようとしたのが、遠藤宏一「グローバル化のもとでの企業と地域—トヨタ企業体のグローバル展開を事例に—」、『現代地域政策論—国際化・地方分権化と地域経営—』大月書店、1999所収(初出は大阪市立大学『経営研究』で1996-97年にかけて3回連載)である。特にそこでの問題意識と論点はく元来、資本主義企業には定住性はなく、局部的・地域的閉鎖性を克服して、国民経済さらにはそれをも越えた世界市場が問題であって、したがって(大)企業にとっては、「地域」はそれが必要とする限りでかわりをもつ「停泊地」としての意味をもつにすぎないものなのか>ということであり、海外進出をするトヨタ企業体にとっては豊田・西三河地域に「根拠地」を持つことの意義と強みを考察しようとしたものであった。

補-2. 産業のグローバル化のさらなる展開 と自動車産業-1990年代後半から新世紀へ

新世紀にはいつて、ヒト・モノ・カネが国境を越えて移動するグローバル化がさらに加速化した。浜矩子は、こうしたグローバル経済では、カネがヒト、モノを引っ張り回し、企業が成長しても、人々は幸せにならない。国民国家も機能不全に陥っているとし(浜矩子『新・国富論』岩波新書、2012)、また哲学者の内田樹は、グローバル企業は「無国籍企業」とし、企業の成長を優先するアベノミクスとナショナリズムを「『無国籍企業』のために国民に犠牲をしいるのは筋違い・・・」という批判も生まれる段階を迎えた。

こうした段階になってトヨタ企業体の生産等は何のような展開をみせてきたか。その輸出と海外生産の特徴をみると、海外生産を本格化した80年代後半から2000年代半ばにかけて欧米生産が大きく増加し、特に冒頭でも指摘したように90年代-2000年代初頭にかけて海外生産の過半は北米生産、その後欧州生産も大きく増大させ(20%ほどへ)、先述のように2007年には国内生産より海外生産が上回る。その後リーマン・ショック等などのもとでアジア生産を急増させている(石井真一「トヨタ自動車の輸出と海外生産の展開」大阪市立大学『経営研究』Vol. 64, NO. 1, May 2013より)。またこれと並行する形で、生産方式、労働過程、人事・賃金制度の幅広い一連の次元でトヨタ・システムに修正・変容が加えられ、新トヨタシステムへと転換したという研究もなされている(浅生卯一・猿田正機・野原光・藤田栄史・山下東彦『社会環境の変化と自動車生産システム-トヨタ・システムは変わったのか-』法律文化社、1999)。

このようにトヨタ企業体はさらなるグローバル展開をみせる一方で、90年代から2000年代にかけて生産の一極集中から愛知では東三河地域への拡張と国内での九州・東北地方への生産分散化(=「全国化」)、あるいは東海環状道路沿いでの関連産業立地集中(=「東海化」)なども進んでいる。また同時に、

第I部1章でも述べたように、トヨタ企業体は、地元の中部の財界活動の主役を占め、また新世紀に入ると日経連会長職(豊田章一郎、奥田碩)の財界活動にも責務を担うようになっていく。その意味で、ここで今日のトヨタ企業体の「全国化」・「東海化」という意味は、単なる工場の「全国的な立地展開」というだけでなくトータルな日本(そして中部等)の政治・経済・社会体制におけるトータルな位置と力という二重の意味づけで特徴づけている。このようにトヨタ企業体のグローバル化は、今日でもそれを単純に「無国籍企業」化とは言えないように思える。ともあれこの段階でトヨタの光と影を論じたものとして以下をあげておく。

- ・雑誌『経済』2005年9月、「特集 世界企業トヨタを解剖する」(特に、林正樹「世界企業トヨタの実力」)
- ・中日新聞社経済部編『トヨタの世界』中日新聞社、2007
- ・岡清彦『トヨタ 世界一の光と影』イソップ社、2007

補-3. 「トヨタ・ショック」以後

2008年秋に始まる東海・愛知経済を襲った「トヨタ・ショック」は大きな議論を呼んだ。トヨタは営業利益1兆円下方修正し戦後初めて営業赤字となった。加えて2009-10年の米国市場で大規模な品質・リコール問題もおき、その信頼は揺らいだ。こうした過程の2009年、トヨタでは14年ぶりに創業家への「大政奉還」によって豊田章男に社長が交代し、生産・経営体制の見直しがなされた(2009年「グローバル戦略の大幅な見直し方針」発表)。かくしてこうした事態が与える地域経済への影響は重大な危機感を与えた。ちなみに、『週刊ダイヤモンド』2009/2/14号の特集「トヨタと東海三県「共倒れ」の構図」で、共立総合研究所の試算が示され、そこでは愛知の輸送機械産業が10%減産すると愛知10万人、岐阜9,626人、三重3,003人の失業者の発生、経済成長率は愛知4.4%、岐阜1.2%、三重0.3%

の低下（尚、当時愛知県内生産に占める輸送機械比率は21.2%、東海三県内では16.5%）とされていた。

だがトヨタ企業体は、こうしたリーマン・ショックなどを受けて、アジア生産を急増させるなどの戦略もとり、その後はV字回復を遂げて行く。こうしてトヨタは新興国市場拡大に伴い、先進国市場対応と新興国市場対応とを同時並行して一つの企業内で行う組織体制が求められることから、2013年4月に4つのビジネスユニットへの組織再編を実施し、それぞれ組織が独立して迅速な意思決定を可能にする体制をとるとしている。こうした新体制・新組織とともに、さらには国内生産300万台維持の公約を掲げ、豊田・愛知を単なる生産拠点として位置づけるのではなく、生産機能と結びつけた「新技術・新工法の開発拠点」と位置づけ（＝過去30年間維持してきた「ものづくりの核心と伝承を伝えるベース」）、こうした生産革新がグローバル企業化してもその競争力を維持する必須の要素だとみている。

かくしてこうした現在のトヨタ企業体の方針について、あらためていま色々な評価と議論が起きている。ちなみに後掲<塩見・梅原2011>では、愛知県経済圏については（そのV字回復は）、単なる以前の地域の再現ではない（→「過去のようなではないトヨタ、過去のようなではない自動車産業特化構造」として、特に編者の塩見治人は、トヨタ・ショックは「トヨタのGM化の帰結（＝GM化の悲劇、すなわち「輸出型グローバル企業から、GM並みの現地生産型グローバル化）」であり、「トヨタのGM化」は愛知経済の「デトロイト化」（＝縮小均衡をめざす「スモール・トヨタ」の日本版）であると断じている。その一方、同書の執筆者の一人である井上泰夫は、「トヨタ・ショックとは・・・外的（＝米国経済のバブル崩壊）、内的（トヨタ内部の積極主義）という二面性」の結果であり「今回の危機はあくまでトヨタ・ショックであり、まだトヨタクライシスではない」とも

して、やや異なったニアンスでの評価をしている。

ともあれ、これまで「トヨタ企業体にとって<地域>は単なる停泊地なのではなく、<根拠地>を持つという強みのうえで、さらなるグローバル化や地方進出を可能にしている」（遠藤1999）という評価は今後も妥当性を持つのか、名古屋圏の大都市再生プランの構想でトヨタ・自動車産業の存在と展開をどう位置づけるかは大きな課題である。

なお、トヨタ・ショック後の論議としては以下を参照。

- ・関下稔・有賀敏之編著『東海地域と日本経済の再編成』同文館出版、2009
- ・『週刊ダイヤモンド』2009/2/14、「検証！トヨタ最強伝説」
- ・塩見治人・梅原浩次郎編『トヨタショックと愛知経済－トヨタ伝説と現実』晃洋書房2011
- ・丹部宣彦・岡村徹也・山口博史編著『豊田とトヨタ－産業グローバル化先進地域の現在－』東信堂、2014
- ・中日新聞社経済部篇『時流の先へ トヨタの系譜』中日新聞社、2015

第Ⅲ部：サステイナブル都市再生への選択と政策課題

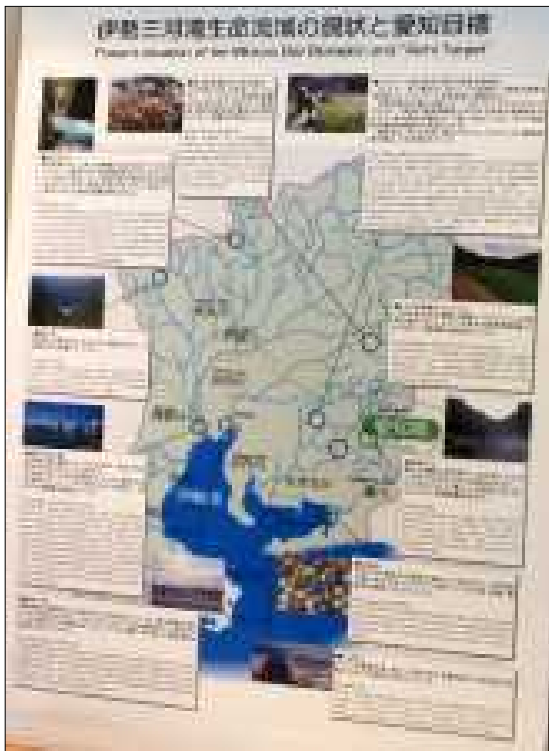
2. 都市再生・環境再生の課題

富樫 幸一（岐阜大学教授）

2-1. 健康で安全なまちづくり —環境保全と防災—

伊勢・三河湾と河川流域の連携

名古屋で2010年に開催された生物多様性条約COP10には、流域や海域をつなぐ「バイオ・リージョン」の再生を目指して多数のNPOや市民団体も参加した。その愛知ターゲットでは失われた生態系の回復があり、それに関わるものとして長良川河口堰の建設で失われた汽水域の回復があると考えられる。市民グループでは「よみがえれ長良川！ よみがえれ伊勢湾！」を掲げ、相互の活動の横の連携を図っている。環境を破壊するムダな公共事業のシ



ンボルとなった長良川河口堰や、名古屋市の

ゴミ問題に端を発して干潟の保全とゴミ減量への取り組みに繋がった藤前干潟の運動などから、さらに河川流域全体、そして伊勢湾・三河湾へと繋がっている（左下図）。

(1) コンビナート開発、公害、臨海部の再編

高度経済成長が始まり、1959年に四日市コンビナートが本格操業を開始するとすぐに、伊勢湾では「異臭魚」の問題が発生し、漁民は対策と補償を求めた運動を始めた。さらに、高濃度の硫黄酸化物などの大気汚染のために「四日市ぜんそく」が深刻となり、津地裁では被告のコンビナート企業の加害責任を認める原告側の勝訴となった（1972年）。「四日市公害と環境未来館」（四日市市博物館内）では、明治からの築港と繊維や化学工場の立地、公害の発生とその後の対策までを学習できる展示が見られる。

名古屋港側でも、戦前以来の臨海部埋立と重化学工業の立地、東海市から知多市へと伸びる現・新日鉄住金の名古屋製鉄所や、石油精製・化学などと工場群が並ぶ。名古屋南部では道路公害と併せた大気汚染訴訟が行われ、これも2001年に和解した。

伊勢湾だけでなく、京浜から京葉へと拡大した東京湾岸や大阪湾岸、さらに瀬戸内海にかけては、世界的にも他に例をみないのだが、基礎素材型の工場群が過密な大都市圏臨海部に林立するという状態が今でも存在している。

1980年代以降は基礎素材産業の過剰設備化のために、縮小再編が進行しており、伊勢湾岸でも三菱化学のエチレン停止、JXエネルギー知多の常圧蒸留装置の停止（ともに2001年）が行われた。他方、この地域のトヨタをはじ

めとした自動車産業集積を背景として、鉄鋼の薄板や鋼管、プラスチック素材などの供給拠点としての役割は維持されている。衣浦港や豊橋港は自動車の輸出拠点となっており、本田鈴鹿工場と四日市港の関係も同様である。また、フォルクスワーゲングループなどの豊橋進出により、三河港は外車の輸入港としても全国一となっている。

東京湾、大阪湾でも基礎素材部門のリストラや中小工場の減少が見られる。伊勢湾岸でも四日市での工場跡地や未利用地、セントレア周辺の開発地の遊休化が起こっている。また、ここで特徴的なのは内陸の小牧や各務原から、三菱重工、川崎重工のボーイング向けの航空機部品や宇宙機器の工場が名古屋西部臨海に進出していることである。航空機関連の部品輸出額は大きく伸びている。今後、MRJ（三菱リージョナルジェット）の生産拠点の一部となることも期待されている。

京葉の最も東京よりには東京ディズニー・リゾート、大阪港にはUSJといったテーマパークがあるが、蒲郡のラグーナテンボス（旧・ラグーナ蒲郡）が見劣りすることはいなめない。それに代わって、知多半島南部や渥美半島、さらには伊勢志摩までいけば、水産基地や海洋リゾートは魅力を発揮している。しかし、伊勢湾北部や三河湾では過去の開発によって自然の海岸線は大きく失われてきた。

伊勢湾の一番奥の庄内川などの河口に残されていた藤前干潟は、渡り鳥にとっては貴重な生息地であった。名古屋市は一般ゴミの処分場として多治見がいっぱいとなることから、この干潟を埋め立ての候補地とした。しかし、地元の保全運動の盛り上がりと環境庁の要請を受けて計画は中止され、さらにラムサール条約の登録（2002年）を受けて、環境学習の場として活用されている。名古屋市はその後、徹底したゴミの分別と減量に取り組み、環境自治体としての道を選び始めた。

（2）木曾三川、矢作川、豊川

2万年前の最終氷河期に海面が100m以上、

低下していた時は、渥美半島と志摩半島を結ぶ線より南側まで陸地化しており、現在、伊勢湾や三河湾に注いでいる河川は一つとなって太平洋に注いでいた。逆に6千年前の縄文海進では、濃尾平野の一宮近くまで海岸線が後退している。100万年以上前から始まった濃尾傾動地塊西部の断層による沈降に対して、258万年前からの第四期を通じた周氷河作用により、陸地の沈降と海水準の変動の相互作用と、木曾三川による堆積により、濃尾平野の地下には砂礫と粘土がサンドイッチ状に交互に層をなしている。養老-伊勢湾断層は天正地震（1586年）を起しており、南海トラフで想定される大地震とともに、防災対策の中心的な課題となっている。

江戸時代以来の輪中集落などの新田開発は、豊富な木曾三川の水を用いて行われてきたが、近代になっての工業化は農業の慣行水利から制約を受け、戦中から戦後にかけて大量の地下水の取水に走った結果、粘土層の収縮を引き起こし、濃尾平野の下部では急激に地盤沈下が生じた。

1959年にこの地盤沈下の代替水源、及び新規のコンビナート開発のための工業用水の供給を目的として計画されたのが「長良川河口堰」の端緒である。木曾川では発電や多目的ダムの計画が飽和しており、新たな水源は長良川、揖斐川（徳山ダム）に求められた。高度成長が終焉してコンビナートへの投資も一段落し、名古屋などへの人口の集中にともなう水道需要の伸びも落ち着きをみせる。それにも関わらず、1985年からの円高不況への対策として、大規模な公共事業建設が再開され、1988年に長良川河口堰は本体着工される。

この河口堰によって、河川が分断されてアユの仔魚の降下が妨げられ、河口部の汽水域も破壊されてヤマトシジミも上流部では絶滅した。環境破壊と利水の不要性から、河口堰への反対運動は全国的な環境保全と公共事業の見直しのシンボルとなった。95年ようやく完成し、それ以来20年を経過したが、愛知県知多への長良導水と、三重県の中勢への

水道事業にしか用いられてしかいない。

2011年の愛知県知事選挙と名古屋市市長選挙の共同マニフェストとして、「長良川河口堰の開門調査」が掲げられ、大村知事の当選以降、長良川河口堰検証プロジェクトチームと、同専門委員会が報告書を提出する。その後を受けて長良川河口堰最適運用委員会では、開門調査に必要とされる条件の検討を進めるとともに、中部地方建設局に合同委員会の設置を求めて、質問と回答、再質問というやり取りでまずは進めている（2016年3月時点）。中部地建も夏期には底層でD0（溶存酸素）の低下が起こっていることから、アンダーフローの回数を増やすなど長良川河口堰の弾力的運用に係る委員会で検討を続けている。

木曾川の中流では、岐阜県御嵩町の産業廃棄物最終処分場問題があった。予定地は下流の名古屋市などの水源となる木曾川のすぐ側であったし、岐阜県の行政手続きにも問題があり、御嵩町では住民投票（1997年）の結果、この計画への反対が表明されて、最終的に中止にされた（2008年）。

東三河でも、豊川の上流に設楽ダムを建設する計画が進められている。治水上の効果やダム地点の地質的な安全性、利水上での不要性、渇水時の対策などをめぐって、反対運動が続けられている。木曾三川と伊勢湾以上に、豊川流域と三河湾は近い関係にあることが問われており、三河湾の干拓にとまなう自然の海岸線（藻場）の喪失が、湾内の水質の悪化や漁獲高の減少をもたらしていることが問題となっている。

一方、西三河の矢作川水系では、1970年代から水質保全をめぐる動きが明治用水や矢作川漁協が中心となって取り組まれてきた。渇水時でも、農業用水と水道水の優先順位を明確にした調整がすでに行われている。また、現在は合併して豊田市に入った奥三河の中山間地域、さらには岐阜県の恵那市南部や長野県の阿智村まで流域は繋がっている。

（3）源流から伊勢湾頭までをつなぐ



市民による「豊かな海づくり大会」
2010年6月5日 岐阜市

こうした流域の住民団体が一同に会したのがCOP10でのCBD市民ネット（生命流域作業部会）だった。環境省中部地方環境事務所と共同で100日前イベントの「生命流域シンポジウムin王滝村」（2010年7月）が開催された。王滝村には愛知用水の水源の牧尾ダムがあり、ここから補給される水は、中流の岐阜県兼山で取水されて、尾張東部から知多半島、さらには日間賀島まで導水される。この最上流部の村では過疎化が進み、スキー場のリゾート開発にも失敗して、合併にも至らなかった。村長からは財政再建や地域活性化の取り組みが報告された一方、河村名古屋市長は同市が王滝村に持つ保養所を維持していくことや、上下流での交流の推進が語られた。

その少し前になるが、海のない岐阜県で2010年6月に開催された「第30回豊かな海づくり大会」の一週間前には、岐阜市で「市民による豊かな海づくり大会」を「よみがえれ長良川実行委員会」で開催した。上流の水源で森林を守る活動や、アユの釣り師、川魚佃煮の店主、鵜飼で使う籠の作り手、そして伊勢・三河湾流域ネットワーク共同代表の高山進先生が並んで登壇した。長良川を身近に感じて暮らしている住民の視点から、川の自然と文化がはぐくんできた大切なものと、人工林の荒廃や天然アユの減少といった環境の劣化、鵜飼の道具を作る文化の継承の難しさなどが、危機感をもって発言された。これは2011年12



2011年12月10日，名古屋市

月の「シンポジウム「よみがえれ長良川！よみがえれ伊勢湾！～長良川河口堰開門と生物多様性～」に継承されて大村知事，河村市長からもメッセージを受けている。

長良川河口堰や徳山ダム，木曾川水系連絡道水路，内ヶ谷ダムなどの問題は，水源地の岐阜県と利水と財政負担の中心となる愛知県では話題となるが，河口堰現地の桑名市はともかく，三重県側の市民活動との連携が取りにくかった。そこで呼びかけあって2016年1月31日に行われたのが冒頭の「よみがえれ伊勢湾！」シンポジウムである。

上流の河川から流れ出したゴミは，伊勢湾の流れにそって，最南部の答志島（鳥羽市）に漂着する。「22世紀奈佐の浜プロジェクト」は，このゴミ回収から，今度はその原因である川の上流に目を向けた交流とが図られる。コンビナートの人工海岸に支配されている四日市でも，「ウミガメ保存会」がわずかに残された砂浜海岸でのゴミ拾い散歩から，ウミガメの産卵を観察する元気な活動が紹介され

た。交流会では，若手や学生も大勢参加して盛り上がった。

愛知県の「あいちビジョン2020」でも「伊勢湾再生」は掲げられているし，国土交通省中部地方整備局も「伊勢湾再生推進会議」が行われている。しかし，同じ国土交通省でありながら河川行政と港湾・海域行政の縦割りに阻まれて，連携が取れているとは言い難い。

（4）自然，人，文化でサステイナブルな河川と内湾をめざして

2015年12月にFAOは「清流長良川の鮎～里川における人と鮎のつながり」を世界農業遺産として認定した。しかし，岐阜市より上流しか対象としておらず，水質が悪化する下流部や問題の河口堰は含まれていない。岐阜市は「天然アユ」を自然の状態では再生産できない「準絶滅危惧種」として認定しており，漁協は河口堰を流下できないアユの卵を河口堰の側から放流する事業を行なっている。さらにいえば，漁師も高齢化が進んで若手は数えるほどもいない。

「よみがえれ長良川実行委員会」の2015年7月5日のトーク&シンポジウム「よみがえれ長良川～河口堰20年・開門調査実現を！」では，川漁師の大ベテランの大橋亮一さんから，鵜飼の船頭であり，漁師，そして「結の舟」のエコツアーを担っている若手の平工頭太郎さんにエールが送られた。四日市のシンポもそうだったが，公害裁判や環境運動をこれからの世代にも受け継いで行くことが期待される。

【参考文献】

宮本憲一編（2007）環境再生とまちづくり，ミネルヴァ書房

伊勢湾研究会（1995）伊勢・三河湾 再生のシナリオ，八千代出版

よみがえれ長良川実行委員会（2016）「よみがえれ長良川」報告書

第42回**「大都市制度と都市再生研究会」報告**

4月9日（土）に名古屋市教育館で開催しました。参加者は6名でした。

研究発表：**①世界経済危機・東日本大震災以降の地域経済の課題とトヨタの動向【梅原浩次郎】**

▼梅原先生から上記の研究について報告がありました。その内容は、今月号に掲載されていますので参照してください。

▼宮入先生から前回報告の「大都市臨海コンビナートと都市防災の課題」について、量的に修正された原稿の提示がありました。

▼長谷川さんから届いた『3. 愛知における「農工両全」モデルの変貌と課題』の原稿を確認しました。

▼研究会の名称と冊子のタイトルについて議論しました。当初、「大都市制度と都市再生研究会」（通称：大都市再生プラン研究会）として出発し、多くは、通称である「大都市再生プラン研究会」を名称として使用してきました。しかし、ここにきて実際の研究会活動に則したものにしたいとの意向が強まり、その結果として、名称を「大都市制度と都市再生研究会」にすることになりました。研究会の到達点として、まだまだ再生プランを提示できるまでには至っていないということです。そして、今回出版する冊子のタイトルは『「グローバル産業都市への夢と現実—「環伊勢湾大都市圏」開発の過去・現在・未来』に決まりました。

▼「大都市制度と都市再生研究会」は今回をもって終了します。かねてより東海自治体学校での報告会を希望しておりましたが、5月15日開催の東海自治体学校で特別報告会が実現しました。研究会に参加の皆さんにはぜひ、この特別報告会におこしいただきますようお願いいたします。今後、新たな研究会の立ち上げも計画（行財政研究、縮小都市の研究等々）しています。ぜひその折にはご参加いただきますようお願いいたします。また、今までの研究

会活動にご協力いただいたみなさま方には心からお礼を申し上げます。

◎第42回東海自治体学校の特別報告会終了後には、近くの居酒屋で「ごくろうさん会」を行います。ぜひ、それにもご出席ください。

★東海ローカルネットワーク

【愛知】

○東山動植物園の15年度入園者

19年ぶり250万人超／名古屋

2015年度の東山動植物園（名古屋市千種区）の入園者数は、前年度比31万人増の258万3900人（速報値）で、19年ぶりに250万人を超えたことが動植物園への取材で分かった。年度末までほぼ1カ月を残した3月初旬、14年度全体の227万1200人に到達。21日に園内の遊園地で扉を開けたまま観覧車が一周するなどの事故が発生し、遊園地は現在も閉鎖されたままだが、全体の入園者数に大きな影響はなかった。イケメンゴリラ「シャバーニ」や暖冬のほか、グッズ売り場やフードコートの新設などハード面での整備も奏功したとみられる。250万人を超えたのは、1996年度の251万2100人以来で過去20年でも最多の入込み。14年度の入園者数は、日本動物園水族館協会加盟の動物園88園（14年度当時）の中で上野動物園（369万3700人）に次ぎ全国2位。（2016年4月2日中日新聞愛知版）

○木曾川左岸に「ワンド」再生

イタセンパラ保護へ／一宮市

国の天然記念物で絶滅危惧種1A類に指定されている淡水魚イタセンパラ。一宮市起の木曾川左岸では、川の水が滞留する地形「ワンド」を人工的に造って多様な生態系が保たれるようになり、2007年に初めて生息が確認された。だが、密漁が横行した上に再び生息環境が悪化。国は13年度から保全工事を進め、3月末に「ワンド」を再生した。イタセンパラは濃尾平野と富山平野、琵琶湖淀川水系のみにすむタナゴ類の魚で体長10センチほど。インガイなどの二枚貝に産卵して繁殖するため、多様な生態系が保たれた場所にしか生息できない。▽「地域の宝」を守るには、その地域の人々の力が欠かせない。（2016年4月4日中日新聞愛知版）

○サッカー「J1名古屋」

株主総会でトヨタ自の子会社化承認

J1名古屋は13日、名古屋市内で株主総会を開き、トヨタ自動車の子会社になることを承認した。トヨタ自動車の支援により、財務基盤を強化することが狙い。名古屋は資本金4億円を取り崩して約3億3000万円の累積赤字を解消。筆頭株主のトヨタ自動車が増資して資本金は約1億円となる。トヨタ自動車の出資比率を現在の22.5%から50.1%に引き上げる。名古屋は近年、新規スポンサーや入場料収入が伸び悩み、累積赤字が膨らんでいた。累積赤字が資本金を上回るとリーグの参加資格を剥奪されるため、選手補強にも影響が出ていた。（2016年4月13日中日新聞）

○木くず原料の消臭剤販売

東栄森林組合が5種類

東栄町森林組合（同町本郷）が、消臭剤を発売した。製材過程で大量に出る木くずを原料に「100%自然素材」がうたい文句。「木の効用を多くの人に知ってもらい、木材消費拡大のきっかけになれば」と期待している。同町三輪にある組合の加工場では毎日、おびたしい木くずが排出される。「何とか活用できないか」と町経済課も交えて検討し、豊川市穂ノ原の自動車部品メーカー「中日精工」が木材のチップで消臭剤を作っていることを知った。同社は10年ほど前、木質プラスチックを開発する過程で、高温高圧処理した木材に悪臭成分を吸収する効果があることを発見した。特にアンモニア臭の除去に効果があるといい「消臭木（しょうしゅうもく）」の名前で商品化している。（2016年4月15日中日新聞愛知版）

○新城市の観光客、昨年300万人超

道の駅開業効果

新城市を訪れた2015年の年間観光客数が300万人を突破した。1998年以来で、14年から100万人以上増えた。新東名高速道路開通は今年2月13日のこと。その前ながら大台を超えた背景に、市は道の駅「もっくる新城」（同市八東穂）の開業効果を挙げる。もっくる新城は15年3月にオープンし、同年末までに113万人が訪れた。市の14年の年間観光客数は193万人だったのに対し、15年は307万人まで急増。差し引きすれば114万人で、市観光課の担当者は「もっくるの来場者数がそのまま上積みになった」とみる。新城市を訪れる年間観光客数は92年の381万人（旧新城市、鳳来町、作手村の合算分）をピークに右肩下がりの傾向が続き、近年は200万人を割り込んでいた。（2016年4月16日中日新聞愛知版）

○二重行政解消へ初会合／愛知県・名古屋市

大型展示場など議論せず

県と名古屋市は19日、県と政令市の二重行政の解消を進めるための「調整会議」の初会合を県庁で開き、大村秀章知事と河村たかし名古屋市長が出席した。県市の間では、大型展示場の新設や県体育館（名古屋市）の改修を巡り、双方の意見が対立。両案件を議題として容認する河村市長に対し、大村知事は会議後、「個別事案はこの場で話すことにならない」と述べ、両者の考え方の違いが露呈した。調整会議は、改正地方自治法に基づき、道府県と政令市による類似した施設の建設や事業の重複などを防ぐため、双方が協議する場として今年4月に設置が義務付けられた。初会合では、県議2人、市議2人と副知事、副市長をメンバーに加えるなどの要領を決定。続いて、県と市が今年度取り組む伊勢志摩サミットの歓迎レ

セブションや、リニア中央新幹線の整備促進などの連携・共同事業について意見交換が行われた。(2016年4月20日読売新聞愛知版)

○最短で2021年度開業 半田病院検討委が構想答申

半田市立半田病院の建て替えを議論してきた同病院のあり方検討委員会(会長・石黒直樹名古屋大病院長)は26日、現病院北側の市職員駐車場(東洋町)を新病院の建設候補地とする構想を榊原純夫市長に答申した。答申では、新病院の病床規模を四百程度と想定。建設候補地は、建設スケジュールの効率化や建設費の抑制が期待できることなどから、現病院の北100メートルの市職員駐車場(約2万2000平方メートル)とした。▽現病院は、雁宿町から現在地に移転した1982年に建設された8階建て本館と2階建てエネルギー棟、86年に建てられた新外来診療棟、91年建築の管理棟からなる。外科など26診療科があり、一般病床は499床。知多半島で唯一、救命救急センターを備え、知多半島医療圏の中核を担う。(2016年4月27日中日新聞愛知版)

【岐 阜】

○農業用水路活用し小水力発電／中津川

中津川市落合の落合川上流部で12日、落合平石小水力発電所が開所した。明治期から大正期にかけて造られた農業用水路を活用し、地元の落合土地水路管理組合が発電所の設置者に提供した。組合は売電収入の一部を受け取り、設備の維持管理を請け負う。岐阜県は水力発電に利用できる水資源量が全国1位とされる。(2016年4月13日朝日新聞岐阜版)

○木質バイオマスに補助 県の組織、候補10カ所／岐阜県

県や林業関係者などでつくる組織「県森林技術開発・普及コンソーシアム」は、木材由来のエネルギー資源「木質バイオマス」を熱源に使うことを計画している温泉や発電施設など10カ所を候補に、建設費などを補助する検討を始めた。こうした施設の普及を後押しすることで、使い道がなかった間伐材などを有効活用する狙いがある。県内では、年間に伐採される木材のうち、建材などとして利用されるのは3～4割。残りの間伐材などは搬出費用の高さなどから、山に放置されている。県森林技術開発・普及コンソーシアムは、県内林業の発展を目的に、2014年9月に発足。未利用材を木質バイオマスとして活用し、地産地消を進めようと15年度、熱源に活用する意向があるかどうか、県内の官民の施設を対象に調査した。導入を考えたいと回答した約60施設のうち、費用対効果などから実現性が高いとみられる発電施設3カ所、温泉3カ所、工場、農場、公共施設、体育館を各1カ所選んだ。いずれも木材由来の燃料をボイラーなど

に使い、発電したり、暖房を確保したりする。十施設の場所は、森林の多い飛騨地域が4カ所、中濃地域が3カ所となった。(2016年4月20日中日新聞岐阜版)

○「活断層の巣」 岐阜県内は最多地域の一つ

熊本地震を引き起こした活断層。中部地方は「活断層の巣」とも呼ばれ、県内は全国で最も多い地域の一つだ。熊本では長期的な発生確率は極めて低いとされていたが、甚大な被害をもたらした。県内の家屋の耐震化率は8割に届かず、専門家は防災対策の見直しを訴えている。最大で震度7を観測する地震を起こすと予測される断層帯は県内に複数あり、県は主な4つの被害想定をしている。なかでも養老山脈の東側を沿うように走る「養老—桑名—四日市断層帯」は最悪の場合、西濃地域を中心に7万棟近くが全壊し、約3千人が死亡すると想定。他の3つの断層帯でも死者は900人前後と予測される。政府の地震調査研究推進本部がまとめた全国の主な活断層帯の長期評価によると、四つの断層帯の30年以内の地震発生確率で、最も高いのは阿寺(あてら)断層帯(主部・北部)の「6～11%」。(2016年4月27日朝日新聞岐阜版)

【三 重】

○「パートナー証明書」／伊賀市 同性カップルに初交付

伊賀市は15日、20代の女性カップルを公的に「パートナー」として認める「パートナーシップ宣誓書受領証」を初めて交付した。同性カップルを行政が認めるのは県内初。性的少数者の人権を尊重し、市民の差別意識を改善する狙いがある。岡本栄市長がこの日、市役所で2人に受領証を手渡し「勇気ある二人の行動に感動した。▽市は4月1日から、「パートナーシップ宣誓書」に署名した市内の20歳以上の同性カップルに「受領証」を交付する制度を開始。同性カップルを行政が認めるのは、全国で東京都渋谷区、世田谷区に次いで3番目。行政サービスの一部で夫婦と同様に扱う。(2016年4月16日伊勢新聞)

○「テロ発生不安」過半数 理由は「サミット」9割／三重県

県は、安全で安心な街づくりに向けた総合計画の策定のために実施した県民意識調査の結果を発表した。テロに関する質問では、県内でのテロ発生に「不安を感じる」と答えた人のうち、9割が不安の理由として「伊勢志摩サミット」の開催を挙げた。調査は1～2月、無作為抽出した20歳以上の県民3千人に調査票を郵送して実施し、1530人から回答があった。県内のテロ発生について「不安を感じる」と答えた人が22.9%、「どちらかといえば不安を感じる」は28.2%で、両方を合わせると過半数だった。(2016年4月19日朝日新聞三重版)

●行事案内

◆第42回東海自治体学校

日時：5月15日（土）午前10時～午後4時

場所 愛知学院大学

名城公園キャンパス(予定)

全体会(10時開会)

分科会・講座(午後1時15分開始)

◆第58回 自治体学校in神戸

日時：7月30（土）から8月1日（月）

会場：神戸芸術センター・神戸市立外国
語大学

地方自治のしくみと政策を学ぶ自治体研究社の書籍

★申込みはTEL又はFAXで東海自治体問題研究所へ（当会員は1割引き、郵送料は無料）

Q&A 辺野古から問う日本の地方自治

辺野古新基地建設をめぐる沖縄県と日本政府の“争点”

本多 滝夫, 白藤 博行, 亀山 統一, 前田 定孝, 徳田 博人(著)

1,200円（税込）

発行年月日：2016/05/10

書籍の内容

辺野古新基地建設をめぐる沖縄県民の民意は建設反対です。日本政府は、工事を進めるために、翁長知事の行った埋立承認取消しを躍起になって取り消そうとしています。これは、憲法が保障する地方自治の原則に反していないのでしょうか？



災害の時代に立ち向かう中小企業家と自治体の役割

岡田 知弘, 秋山 いつき

2,484円（税込）

発行年月日：2016/04/25

書籍の内容

日本列島は活動期に入り、今後、首都直下型地震、南海トラフ地震の発生確率も高いといわれ、さらに、水害や雪害、風害などの自然災害の発生頻度も高まっている。この「災害の時代」、地域の防災力を高め、災害時に即座に住民の命と暮らしを守る自治体づくりが注目されている。本書は、東日本大震災被災地での具体的事例を紹介し、「災害の時代」における地域中小企業の存在意義及び、防災・減災の視点を入れた自治体の中小企業振興施策がいかに必要であるかを伝える。また、取材によって再現された中小企業家の具体的な行動は「人間の復興」の担い手としての中小企業家像を明らかにする。

