HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	中部臨界工業地帯の立地条件
Author(s)	伊藤, 俊夫
Citation	北海道大學　經濟學研究, 14(4), 133-181
Issue Date	1965
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31132
Type	departmental bulletin paper
File Information	14(4)_P133-181.pdf

Hokkaido University Collection of Scholarly and Academic Papers : HUSCAP

《資　　料》

中部臨界工業地帯の立地条件

伊　藤　俊　夫

目　　次

はしがき…… 133
第1章　名古屋南部工業地帯の立地条件…… 134
第2章　東三河工業地帯の立地条件…… 149
第3章　四日市工業地帯の立地条件…… 161
むすび…… 174

はしがき

わが国工業の発展過程において，大工業地帯が常に主導的地位をしめてきたことは，疑うことのできない事実である。しかも，戦後工業の地方分散の風潮が高まってきたにもかかわらず，大局的には，分散を上廻って，集中化の傾向を辿ってきているといってよい。しかし，さらに立入って分析すれば，大工業地帯の近年の推移を見ると，京浜，中部の上昇と，阪神，北九州の停滞，これに伴う阪神と京浜との地位の逆転が見られる。これは，戦前の繊維中心あるいは金属・化学中心の工業構成が，繊維の停滞とともに機械を中心とした形での重化学工業の進行と正に照応しているものといえるであろう。

このような観点から見ると，中部地域は，既にわが国第3の工業地帯としての規模と構造とをもっており，かつ他の3大工業地帯が，多かれ少なかれ，自然的社会的立地条件の上で，飽和的な水準に達しているのに対して，周辺地域は勿論，地域の中核地区においてもまだ発展の余地を残しているばかりでなく，この地域がわが国工業の重心部にあたり，東西両経済圏は勿論，北陸経済圏を連結する地の利をしめていることを注目しなくてはならな

い。このことは，将来の工業開発が，重工業化といってもどちらかというと家庭用電器品とか合成繊維の如く消費財的なものを含んでいることを考えると，かなり重要な意味をもっているものである。

ここでとりあげた中部地域のなかの3つの工業地帯は，いずれも臨界工業地帯であって，現在でもこの地域の工業開発の拠点を形成しているものであるが，率直にいって，いずれも開発過程に入って日があさく，その将来性については，なお検討の余地が多く，今後工業の過度集中の弊害を防止しながら，積極的に工業開発を進めていくためには，いく多の困難があるものと考えられる。本稿は，このような視点から，これらの地帯の立地条件について調査した諸資料を，先に発表した「西日本工業地帯における立地条件」の続編のような形式でとりまとめたものである。西日本工業地帯の調査の場合と同じように，きわめて限られた時日の調査で，統計その他不備の点も尠くないとおもわれるが，いますぐ補正する余裕もないのでそのままこれを発表することにしたものである。

第1章　名古屋南部工業地帯の立地条件

第1節　概　　況

名古屋南部の臨海工業地帯の造成は，愛知県新地方計画の一環である地域開発計画の手始めとして行なわれているものであるが，この計画の実施にあたっては，中部経済圏の中核であり，大工業地帯の1つである中部工業地帯の工業構造の高度化，とくに名古屋を核とした周辺の工業化と太平洋ベルト地帯に広がる県下各地域の工業化を名古屋という大都市との関連において，どのように開発していくかが，愛知県新地方計画の根本問題の1つであるという認識が前提条件となっている。

このような観点から，愛知県新地方計画では，この名古屋および尾張地域が中心となって，西三河および衣浦地域，東三河臨海地域および三河山間地域の4大地域に区分されて地域開発が進められているわけである。このう

ち，名古屋および尾張地域というのは，さらに名古屋工業地帯，小牧春日井地区工業地帯および一宮瀬戸その他在来工業地帯の３地帯に区分されているが，この地帯の中心たる名古屋工業地帯は，既存の製造工業をできるだけ周辺内陸部（小牧春日井地区工業地帯，一宮瀬戸その他工業地帯）に移動せしめるとともに南部臨海工業地帯の重化学工業をあらたに開発して前述の中部工業地帯の工業構造の高度化の役割をはたさせようとするものである。したがって，これによって名古屋工業地帯では，既存の製造工業が重化学工業と一層密接な関連をもってますますその産業構造を高めていくことが予想されるわけである。

名古屋南部臨海工業地帯は，このような愛知県の地域開発計画の目標に即して，先ず東海製鉄を中心とする企業誘致によって，漸次石油化学，電力などの工場立地が計画され，全国有数の臨海工業地帯への発展が期待されているわけである。この名古屋工業地帯の生産所得は，昭和34年に260,410百万円であって，これは，愛知県生産所得の47.1％にあたり，またそのうち製造工業の生産所得は，93,045百万円であって，この地帯の生産所得の35％をしめている。この地帯をふくめたいわゆる名古屋・尾張地域の昭和34年の生産所得の構成比70.0％は，昭和45年には，さらに75.1％に大巾に引上げられるので（基準年次の４倍），名古屋工業地帯の生産所得もほぼそれに照応して引上げられていくものとおもわれる。このような名古屋南部臨海工業地帯の

第１表　名古屋・尾張地域の生産所得　　単位　百万円

	実数		構成比	
	名古屋・尾張	うち名古屋	名古屋・尾張	うち名古屋
総額	388,075	260,410	70.3%	47.1%
第１次産業	14,568	1,689	32.8	3.8
第２次産業	171,100	106,896	71.1	44.4
鉱業	665	42	60.0	4.2
建設業	20,577	13,809	71.7	48.1
製造工業	149,858	93,045	70.9	44.1
第３次産業	202,406	151,826	75.8	56.8

備考　本表は愛知県「愛知県新地方計画書」（昭37）による。

立地条件はどのような現状にあり，今後どのように整備されていくかが次の問題である。

第2節　気　　象

この地帯は，臨海気候の特徴の1つとして，降雨の大半は，夏季に集中する反面，冬季は一般に温暖で乾燥して晴天日数が多い。例えば，名古屋においては，1月の曇天日数はわずかに6日，2月のそれが7日となっている。平均気温，平均湿度，降水量などを見ると次表のごとくである。

第2表　名古屋市の気象

	平均気温	平均湿度	降水日数	降水量	日照時間
昭和31年	14.4℃	74	165	1662㎜	2003
32	14.3	73	147	1726	2168
33	14.9	73	150	1441	2023
34	15.5	73	160	1904	1945
35	15.3	71	133	1398	2007
平年値	14.2	77		1513	2312

備考　名古屋地方気象台「愛知気象台月報」による。

なお，この気象に関連しての災害をあげると，冬季間は北西風がある程度つよいが，それよりも問題なのは夏季の季節風とくに台風の影響である。最近における最も大きな台風の被害は，いうまでもなく，昭和34年9月26日のいわゆる伊勢湾台風のそれであって，名古屋市附近の最大風速は，37m，瞬間最大風速は，実に45.7mと記録され，名古屋港の潮位もT.P+3.9mに達したわけである。このような伊勢湾台風の被害は，単に名古屋工業地区のみならず，東海3県にまたがる大規模なものであって，愛知県のみで死者行方不明3,300人をこえ物的損害も3,000億円にのぼるものと見積られている。これに対して，政府および県が事業主体となって昭和34年度から5ケ年の予定で強力な高潮対策が実施されたので，今後伊勢湾台風程度の異常高潮に対しては，充分防災が可能であるといわれている。したがって，近代工業の立地条件は，これによって著しく整備されたことになる。

第3節　工　業　用　地

名古屋地区の工業用地としては，8号埋立地の南側，知多半島沿いに，南部臨海工業用地17,000千㎡，庄内川河口から鍋田干拓地にいたる一帯に16,600千㎡の西部臨海工業用地が，それぞれ造成されることになっている。いずれも海面の埋立である。名古屋市では，明治40年第1号埋立地（134,555坪）が造成されてから，昭和17年第12号埋立地（109,656坪）が完成するまでに，既に192万坪（第8，第9連絡地および第10号地埠頭を除く）を埋立造成した経験があるが，今日の技術水準の進歩によっても今後1.000万坪の用地の造成を行うことは，そう簡単ではないといえるであろう。しかし，わたくしが現地を視察したときには，景気調整期に当面していた関係もあって，南部地区の用地造成はやや進捗がおくれているということであった。なお，名古屋南部地区の用地は，4区にわかれており，そのうち，第1区には愛知製鋼，名古屋製鉄化学，東邦瓦斯，石原工業，日本セメントおよび三菱セメントの6社進出が予定されており，第2区には，東海製鉄を中心として，大同製鋼，播磨耐火煉瓦，久保田鉄工，富士三機鋼管の5社の進出が内定している。また第3地区および第4地区には，出光興産のほか20社が進出を希望しているといわれている。

この名古屋南部地区における工業用地の確保に先鞭をつけたのは東海製鉄であって，この会社は，昭和33年9月富士鉄が地元財界との共同出資で設立したものである。その意味では，完全な誘致企業ともいえないが，富士製鉄が，この地区に進出を決定した直接の動機の1つには，地耐力がよく，地質が第3紀層で丘陵地から海岸にかけてゆるやかな傾斜をなしていることが，鉄鋼業のように重量設備の多い企業にとって有利であるためといわれている。東海製鉄の工場誘致は，第1期（昭和38年11月）設備計画までに，105万坪，最終的には，185万坪程度が必要とされ，その外に工場隣接背後地7万坪が関連工場のために確保されているわけである。

ところで，昭和36年春から埋立を始めた東海製鉄は，同年11月には，工場

敷地の1部約75万坪（約250万㎡)—これは第2区230万坪の総面積の約3分の1に近い—の造成と月産能力3万トンの薄板冷延工場を完成して操業を開始し，昭和43年3月の第3期計画までには，年間粗鋼生産能力300万トン第5期の最終規模では，日産2,500トンの超大型高炉5基で年間粗鋼生産能力は500万トン（完成期日は昭和49年と推定される）となっている。このような東海製鉄の積極的な操業開始に伴って，先ず同社を中心とした鉄鋼—機械コンビナートの構想が計画され，特殊鋼メーカーの大同製鋼が東海製鉄の南隣り第3区よりに約35万坪（約116万㎡）の敷地を確保し，東海製鉄の高炉運転（昭和38年3月）とともに東海製鉄から溶銑を供給してもらうばかりでなく，別に電気炉および転炉を建設してスクラップの利用も計画し，かなり弾力的な原料対策を考えているようである。また三機工業が富士製鉄と合弁で設立した富士三機工業は，東海製鉄の工場敷地内に東海製鉄より鋼材の供給をうけて継ぎ目なし鋼管および電縫管の生産を行っている。久保田鉄工および播磨耐火煉瓦は，いずれも富士三機工業と同じく東海製鉄の敷地を借用して工場を建設し，前者は鋳型と定板を製造し，鋳型は東海製鉄の鋼塊ケース用資材として供給し，後者は東海製鉄の高炉用耐火煉瓦を供給するわけである。このほか第3区にそれぞれ単独で20万坪の用地を申請していた石川島播磨重工と名古屋造船とは，興銀その他の斡旋で共同出資による新会社名古屋重工を設立し，製鉄機械，化学機械など陸上機械を中心に船舶の建造修理などかなり広汎な事業計画をもって発足しており，同じく第3区に20万坪の用地を申請している小野田セメントは，東海製鉄から鉱滓をゆずりうけて高炉セメントを製造する計画である。

東海製鉄を中心にしたいま1つのコンビナートとして想定されているのは，製鉄—化学コンビナートで，コークス炉から発生するC.O.Gの利用をめぐって各企業が進出しようとしているわけである。既に第1区には東海製鉄の親会社の富士製鉄，東亜合成，東洋レーヨン，東洋高圧の共同出資による名古屋製鉄化学が，昭和36年6月に設立され，その用地面積は約40万坪（132万㎡）で，東海製鉄の第1基高炉の完成（昭和38年3月）を俟って操

業が開始されるわけである。なお，東海製鉄の第３基高炉の完成後（昭和43年３月）のC.O.Gの利用は，未定であるが，いまのところ第３区に進出を申請しているゼネラル物産，三井化学，東洋高圧のグループが東海製鉄と交渉を希望しているといわれている。

名古屋南部臨海工業地区のうち，第１区および第２区は，以上の２つのコンビナートでしめられているといっても過言ではないが，第３区および第４区については，第１区からはみだした企業をふくめて上述のように21社がしのぎをけずっているわけであるが，第３区の中心は，前述したゼネラル物産―三井化学―東洋高圧の三井系石油化学のコンビナートで，第４区の中心は，出光興産―東洋レーヨン―東亜合成の石油化学コンビナートである。このほかに三井物産―アラビア石油も第３区に進出を希望しているらしいがコンビナートとしての規模は，前２者に比べると小さいわけである。ここで注目されるのは，ゼネラル物産―三井化学―東洋高圧グループが堺臨海工業地帯では，コンビナートの中心になりながらも一応のシートを三井石油化学に儀礼的に与えていたのに，本地区では，全く三井化学工業をしめだした形になっているということである。第３区および第４区に進出を予定されている以上のコンビナートの系列をしめすと次のごとくである。

三井系コンビナート
- ゼネラル物産（30万坪）
- 三井化学
- 東洋高圧（40万坪）
- → 日本インキ製造（15万坪）

出光系石油コンビナート
- 出光興産（100万坪）
- 東洋レーヨン
- 東亜合成（60万坪）
- → 信越化学
- → 日本瓦斯化学
- → 日本曹達
- → 東邦理化学
- → 東邦瓦斯

次にこれらの用地造成費がどの程度になっているかを見ると，第２区の東海製鉄の場合には坪当り5,600円となっている。この元地価格は，堺臨海工業地帯における八幡製鉄の坪当り4,800円に比べると高いけれども，同地帯の第３区の元地価格10,500円および第５区の元地価格２万円に比べるとはる

かに低廉である。しかし，第3区および第4区のように，これから完成を見る地区では，資材・労賃その他の工事費の増嵩から，おそらく東海製鉄と同じ元地価格が許されるかどうかは疑問である。この地区の用地造成上の問題点の1つは，他の臨海工業地帯と同じように，漁業補償が難航していることである。すなわち，第1区および第2区は，合計32億4,700万円の補償額で漁業権（区画権および共同漁業権）を放棄したが，昭和37年から5年計画で埋立て造成を目ざしている第3区および第4区については，次のような理由で交渉が難航しているといわれている。

(1) 補償額算定の基礎資料に食い違いがあり，県統計による漁獲高（名古屋周辺昭和34年度で14億円）に比べて，各漁業協同組合の推計は，約30～40%程度たかい。

(2) 第2区の東海製鉄の漁業補償問題のとり扱い方法がまづかったことからの反省，すなわち，漁民の感知せぬ間に企業誘致が促進されたことから当初坪当り1,000円と予定されていた東海製鉄用地の補償が，追加分をふくめて約3,000円近くなる見込みから，この追加分は，既に元地価格の決定している東海製鉄に転嫁せしめるわけにいかなくなっている。

以上のような事情から，名古屋南部地区の用地造成の直接の管理機関である「名古屋港管理組合」は，かなり窮地に陥いり補償の見通しがつくまでは，第3区および第4区の工場配置は決められないと見ているという。このように，漁業補償の見通しがつくまでは工場配置は決めないというものの，これ以上補償交渉の妥結がおくれると，誘致企業の事業計画はなりたたなくなる虞れもある。だからといって，前述した東海製鉄用地の補償追加分（2,000円）を爾余の埋立地の元地価格に転嫁していくといった安易な方法とはるべきでないことも明らかである。したがって，元地価格の決定にあたって，できるだけ公正な補償額を算定することは，いずれの用地造成にあたっても不可欠の条件であるといわなくてはならない。

第4節 工 業 用 水

伊勢湾の臨海工業地帯を中心として工業開発が進むにつれて，工業用水の需要は，急激に増大することが予想され，また名古屋市その他の都市人口の

増加と生活水準の向上に伴って，水道用水の需要増加が予想される。これらの用水需要に対して，さしあたり計画されているのは，県営の工業用水事業であって，それは水源の大半を木曾川にもとめ，愛知用水の幹線水路を最大限に利用するものである。すなわち，木曾川の流水の高度利用の観点から下流用水に支障をきたさない範囲内の余剰流水を取水して愛知用水の幹線水路の余剰通水断面を有効に利用しようとするものである。これらの工事は，次の3期にわけて行なわれるものである。各期の計画内容を一覧表でしめすと，次のごとくである。

第3表　名古屋工業地帯の工業用水

計画期別	計画地域	計画水量 m^3/日	事業費 千円	同上1日1m^3当り 円	工事期間
第1期	名古屋市，土野町，横須賀町	86,400	1,377,486	15,943	昭33.4～36.3
第2期	名古屋市，土野町，横須賀町，知多町	259,200	4,142,798	15,983	36.4～39.3
第3期		259,200	3,670,000	14,159	39.4～41.3
計		604,800	9,190,284	15,195	

備考　本表は愛知県「愛知県新地方計画」(昭37) による。

この地区に関連する工業用水としては，以上の県営工業用水道のほかに名古屋市工業用水道がある。この用水道は，名古屋南部地区の既成工業地帯とその西部に開発される荒子川運河地帯を対象として給水されるもので，第1期工事としては，7万トンを庄内川より取水し，既に工事は完了しているが，第2期の拡張工事として，昭和36年4月より昭和39年3月迄の予定で，給水目標13.3万トンの工事を計画している。これは下水を再浄化して給水するもので事業費は20億円の予定である。

ところで，名古屋商工会議所の調査によると，工業用水の需要量は，東海製鉄が銑鋼一貫作業を行なう昭和38年には，26万トン，昭和40年には52万トン，東海製鉄その他を中心としたコンビナートがほぼ完成する昭和45年には，62万トンと飛躍的に需要は増大し，県営工業用水道の給水能力にほぼマ

第5表　東海製鉄の電力使用量　　単位　KWH

		第1期（昭和38年度）	第2期（昭和40年度）	第3期（昭和42年度）
使用量	自電	14,400	28,800	43,200
	買電	20,600	40,200	62,800
	計	35,000	69,000	106,000
最大電力	自電	23,000	46,000	69,000
	買電	77,000	95,000	131,000
	計	100,000	141,000	210,000

備考　本表は「愛知県新地方計画書」による。

この表によると，東海製鉄のみで，昭和40年には，約14万KWの出力を要することになり，そのうち10万KW近いものを中部電力より供給されることになる。コンビナートのその他の関連企業の電力需要も漸増していくわけであるから，中部電力の電源開発は，今後の大きな課題であるといわなくてはならない。そればかりでなく，中部電力の電力料金が全国的に見ても割高であることを注目しなくてはならない。

第6節　交　　通

臨海工業の開発につれて，生産および出荷が増大するとすれば，原材料および製品の輸送の問題は大きな問題となってくることは明らかである。名古屋を中心とする交通網は，道路，鉄道，港湾とも一様に整備されなくてはならないことはいうまでもない。名古屋港の整備をはじめ臨海工業地帯への産業道路の建設は，とくに急を要するものである。

(1)　鉄　　道

この名古屋南部地帯への鉄道としては，名古屋鉄道常滑線があるが，これは電車が主体なので，仮令複線化しても貨物の輸送力を将来期待することは困難なので，国有鉄道では，昭和40年度完成を目標として，東海道線笠寺駅から南区滝春町までの約4kmの名古屋東港線を建設し，さらにこれを延長して，南部臨海工業地帯を結ぶ南部臨港線（5.5km）が計画されている。名古屋東港駅には，勿論操車場が設けられることになるが，またこの南部臨

港線の途中から分岐して東海道線共和駅乃至大府駅附近を結び，そこに二次操車場を設けることも考慮されている。なお，西部臨海工業地帯については，現在の国有鉄道西臨港線（笹島駅—西名古屋港駅1.2 km）を延長するのが最も便利であると考えられている。

(2) 道　　路

南部臨海工業地帯と名古屋市とを結ぶ幹線道路としては，2級国道名古屋・半田・豊橋線がある。しかし，この道路の両側に，延長21 km，幅員11～24 kmのバイパスを昭和35年度に着工，昭和45年度までに完成する計画が実施されている。2級国道名古屋・半田・豊橋線は，国道1号線に接続する重要な幹線道路であるにもかかわらず，名古屋市内においては，幅員は殆んど2車線だけというところもあり，市外の部分についても，平均車道幅員5.5～6.5mにすぎないところもあって，増大する交通量に対してかなり狭隘となっているので早急に拡幅工事が必要とされている。他方，名古屋西部の臨海工業地帯については，まだその開発が緒についていないが，昭和34年より本格的な工事に入っている名四国道（総延長38 km，幅員16～37m）に接続することが最も経済的であると考えられる。

この外に臨海工業地帯の開発に伴って考慮を要する道路計画としては，埋立地連絡路の建設と環状線の建設問題がある。前者について見ると，埋立地は，水路によって数ブロックに分断されているので，相互の連絡がきわめて不便な場合が尠くない。水路幅が小さく通航する船が小さい場合は問題はないが，この地帯の埋立地は，水路幅が相当長いもの（1km近い）も予定されているので，船舶も大型のものとなるので，埋立地間の連絡は，水中トンネルの建設に依存することにもなるであろう。また，臨海工業地帯は名古屋市の南部および西部に位置しているので，都心との距離がかなり遠くなっており，且つ名古屋市自身が内陸部へ延びて発展しているところから，これらの臨海工業地帯と内陸部とを結びつける環状線の設置がのぞましく，1つは，内側小環状線で，名古屋市域内で東部丘陵の中腹および矢田川，庄内川の内側に沿い下辺は名四国道をその1部とする環状線であり，いま1つは外

第8表　名古屋港貨物取扱実績及び計画　　単位　トン

	輸　出	輸　入	計	移　出	移　入	計
昭和12年	786	1,332	2,108	1,080	4,706	5,786
32	1,084	2,656	3,740	1,026	6,430	7,456
33	1,105	2,366	3,471	897	5,491	6,388
34	1,380	2,823	4,203	1,216	6,890	8,106
35	1,702	3,856	5,558	1,733	9,614	11,347
36	1,775	5,118	6,893	2,186	10,830	13,016
45	3,842	13,555	17,179	5,604	16,849	22,453

備考　本表は「愛知県新地方計画書」による。

昭和36年の統計によると，これらの貿易のうち，輸出品の主なるものは，陶磁器（36.3%），および車輌（30.0%）で，次いで機械（6.5%）がある。これら3つをあわせると72.8%になる。これに対して，輸入品の主なるものは，原木（26.8%），石油製品（12.8%），綿花（8.6%），雑穀（8.5%）などの原材料である。また移出品の主なるものは，陶磁器原料の土石（29.9%），貯油場よりの再移出である石油製品（10.8%），同じく再移出の屑鉄（5.6%），移入品の主なるものは，石油製品（30.0%），石炭（25.8%），土石（15.0%）および鉄（9.20%）などである。

将来の名古屋港の貨物取扱目標を見ると，内国貿易に比べて外国貿易の伸展率が大きく，しかも輸出入のアンバランスが大きくなっていることを注意しなくてはならない。既に昭和36年7月において，名古屋港の滞船は，343隻にのぼり，従来の8倍を上廻るといわれている程名古屋港の港湾施設は立ちおくれているので，前に述べたような劃期的な港湾施設の拡充を一刻も早く必要としているが，その場合，単に公共埠頭に依存するだけでは不充分であって，民間企業における専用埠頭の整備による輸送力の増強が望ましいことになる。またこの昭和36年の滞船の主なるものは，木材輸入船であるが，名古屋港木材貯木場はかなり以前からその能力限度に達しているので，木材については，名古屋港以外に別途木材港を建設することが，望ましいともいえるであろう。

第2章　東三河工業地帯の立地条件

第1節　概　　況

この地帯は，愛知県の東部にあって，形原町以東の渥美湾一体の豊橋，豊川，蒲郡および新城の4市と宝飯および渥美の2郡を擁する地域で，その面積は，759 ㎢である。後方に三河山間部が迫り，東は静岡県に接し，西は西三河および衣浦地域に接している。県下三川の1つといわれる豊川がこの地域の中央部を渥美湾に注ぎ，豊川流域にわずかの平野部があるほかは，大部分は丘陵ないし台地で，400 m内外の山となっている。この平野部の沖積地は，新旧三段の段丘からなり，左岸では上位二段の段丘は一宮町北部までのび，南は下段の木野ケ原が広がって豊川市がそこに位置している。一方右岸では，豊橋市街地につづき高師ケ原，天泊ケ原の上位二段の段丘面が広がって渥美半島につづいている。渥美半島は，西に向ってのびているが，半島の基部は弓張山脈の延長で，大部分は，秩父系のチャートからなって，大山をはじめ，標高 200 ～ 300 mの山が点在している。半島の先端は，有名な伊良湖岬で遠く西方に志摩をのぞみ，伊勢湾および渥美湾の要衝をなしている。この地帯の中心の豊橋市は，名古屋市より60 km の距離にあり，また東京からも 300 km の距離にありながらあまり開発は進んでいない。すなわち，戦前は，繊維工業，窯業，食品工業のような軽工業が中心であって，戦時中一時軍需工業が建設されたが，戦後はめぼしいものとしては，東都製鋼，神鋼電気，三菱レーヨンが誘致されている程度である。豊川市にも海軍工廠あとに，新東京イソライト工業，旭可鍛鉄などが誘致されているにすぎない。この地域は，さる昭和38年，新産業都市には指定されなかったが，工業整備地域に指定されることによって，にわかに脚光をあびることになったもので，今後の工業開発が大いに期待されているわけである。以下この地帯の立地条件の特質を述べることにしよう。

第2節　気　　象

東三河地帯は，典型的ないわゆる東海型気候であらゆる気象条件にめぐまれているといってよい。年平均気温は，平坦部で14～15℃，山間部で10～12℃，臨海部および半島部は15℃以上の温和な気候であるといわれている。ことに半島部は，冬期間も氷点を下らないといわれている。主要地区の月別気温および降水量をしめすと次表のごとくである。

第9表　東三河地方の気象

		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
月別平均気温		℃											
	伊良湖	5.1	8.5	10.3	14.3	18.9	21.7	26.7	27.2	25.3	19.5	14.5	9.1
	豊橋	4.6	8.1	9.7	14.0	18.3	21.2	26.3	26.7	24.5	18.7	13.4	8.3
	富岡	3.5	8.1	9.3	13.8	18.3	21.2	26.5	27.1	24.5	18.0	13.1	7.3
	田口	1.8	6.8	7.5	11.5	16.1	18.7	24.0	24.7	21.6	15.9	10.9	5.6
月別降水量		mm											
	伊良湖	94.0	160.5	70.3	216.3	183.9	149.7	290.9	377.0	234.1	266.0	140.1	98.1
	豊橋	86.4	158.7	63.6	275.0	212.5	97.0	157.3	341.3	319.3	292.5	147.3	125.3
	富岡	80.5	209.1	84.2	328.3	167.6	93.7	335.9	452.9	248.0	264.3	162.3	159.7
	田口	103.0	292.5	160.0	403.2	246.6	139.0	373.6	708.3	526.1	249.3	153.8	160.5

備考　本表は東三河工業開発中央専門委員会，「東三河工業開発計画の概要」(昭37)による。

この表によると，降水量は，年間2,000 mm程度で，山間部ではやや高く2,600 mm以上となっているが，平坦部および臨海地域は，1,500 mmないし1,700 mmとむしろ寡雨型をなしている。

気象に関連する災害について見ると，地震については，昭和19年の三河地震および昭和20年の南海地震によって臨海部の1部に家屋倒壊等の被害が多少あったほかは，今日まで地震による災害はないといわれている。風水害とくに台風の被害については，これまで，昭和28年13号台風による臨海部の被害と昭和34年の伊勢湾台風による被害が大きなものである。すなわち，前者は，昭和28年9月25日三河湾に上陸して愛知県中央部を縦断して長野県飯田地方に抜けたもので，台風の通過した渥美湾沿岸地域では，955～970 mb，瞬間最大風速39.9 m/secに達し，そのために田原，福江，伊良湖では，潮位

が標準より1.20～2.00mも高くなり，これらの沿岸では，延長2,558 mにわたって決壊し，死者25人，負傷者233人，家屋流失全半壊3,643戸の被害をうけたものである。したがって，海岸堤防の復旧に重点をおいて復旧工事が実施されたので，伊勢湾台風の被害をある程度緩和することができたといわれている。昭和34年の伊勢湾台風の被害は，死者30名，重軽傷885名，全壊戸数2,035，半壊戸数6,292で，13号台風に比べてかなり大きな被害となっている。これに対する高潮対策については，昭和34年度より昭和38年度にわたり，恒久的な対策が樹立され，宝飯，豊橋，田原および福江海岸については，堤防波返しの高さは，台風期平均満潮位に偏差及び波高を加えた高さを基準とし，堤防の表護岸，天端，裏法ともにコンクリート被覆を行ない波返しを設置するとともに，とくに重要な地区については，鉄筋を捜入し，また全壊堤防には海底元地盤にとどく長さの鉄矢板またはコンクリート矢板を打込んで堤防の強化をはかったわけである。これらの護岸工事の延長は，32,700mに達する計画で，工事費は，1,287,258千円である。このほかに，蒲郡，豊橋，福江，倉舞および西浦の各港，その他の漁港についても，かなり大規模な高潮対策が実施されたわけである。

第3節　工　業　用　地

この地帯の工業出荷額は，昭和35年には，911億円であったが，昭和45年には，既存工業分1,496億円，新規工業分2,686億円あわせて4,182億円と推定され，昭和35年に比して約4.6倍となる。このような工業生産を達成するために必要な工業用地面積は，次表に示すように，臨海部埋立1,166.7ヘクタール，内陸部1,425.6ヘクタールあわせて2,592.3ヘクタールであって，このうち海面埋立面積は，昭和39年度着工昭和43年度までに造成完了の見込みであり，内陸部増分425.6ヘクタールのうち367.3ヘクタールは農地転用による見込みである。

さらに上記の工業用地の内容を見ると，臨海部の用地造成は，4地区に分れているが，規模からすれば，神野地区が最も大きく既存の東都製鋼の鉄鋼

第10表　東三河工業地帯の工業用地　　単位 *ha*

工業用地	昭35和年	昭45和年	増分
臨海部（海面埋立地）	−	1,166.7	1,166.7
内陸部	1,000	1,425.6	425.6
計	1,000	2,592.3	1,592.3

備考　本表は愛知県「東三河工業整備特別地域主要計画概要」（昭38）による。

一貫作業，製鉄化学，火力発電などの用地に利用される見込みである。その次の塩津地区は，主として木材工業用地と予定されている。大津地区は，東都製鋼の高炉建設による拡張用地であり，田原地区は，鉄鋼関連産業，重機械，窯業などが予定されている。内陸部は6地区にわかれており，そのなかで比較的大きな100ヘクタール以上の用地は，梅田川周辺地区で，これは東都製鋼の拡張用地および日本鉄塔用地と予定されている。それに次いでは，豊川地区が大きいが，ここはもと豊川工廠跡の工場地帯との関連で比較的早く工業地帯化されるものと見られている。その他の地区は，いずれも小規模のものである。

第11表　東三河工業地帯の地区別用地計画

	地区名	面積	業種想定
臨海部	田原	20.0 *ha*	鉄鋼関連，重機械，窯業
	神野	940.0	高炉製鉄，製鉄化学，火力発電
	大津島	75.0	高炉製鉄
	塩津	13.1	木材
	計		
内陸部	新城	26.2	ゴム製品製造，鉛筆製造
	豊川	105.8	一般機械，輸送用機械
	小井	61.1	輸送用機械
	音羽	10.0	弱電機械
	梅田川周辺	203.4	鉄鋼，非鉄，一般機械，重機械
	二川	19.1	重電，弱電，一般機械
	計	425.6	

備考　本表は前表と同じ資料による。

以上のような工業用地の現状であるが，臨海工業地は，愛知県が事業主体となって昭和39年より工事に着工しているわけである。その元地価格がどの程度になるかが問題である。内陸部の工場適地は，殆んどが豊川下流の段丘または扇場地帯にあるので，1部を除いて地耐力も20～30 t/㎡ 以上で，元地価格も坪1,000～5,000円程度（昭和37年）といわれている。一般的には，内陸部産業の場合には，地価が最終的な立地決定因子となるので，坪3,000円以上の土地は，企業誘致が困難ではないかと見られている。

第4節　工　業　用　水

この地帯の工業は，これまでは次表に見られる通り，軽工業が多かったので，地下水に依存するところが多く，そのため，用水型の工業の立地が見られなかったが，今後はこの地帯の工業開発が進展するにつれて，今までのような地下水に依存するものは困難であって，当然工業用水の供給を仰ぐことが必要となってくる。そこで愛知県が事業主体となって策定されたのが豊川工業用水道である。

第12表　水種別工業用水使用量　（昭和33年）

種別	使用量	種別	使用料
総使用量	111,890,569㎥/Y	河川池沼水	643,899㎥/Y
上水道	71,775,644	海水	736,800
地下水	38,734,216	不足水量	6,838,599

備考　本表は東三河工業開発中央専門調査委員会「東三河工業開発の概要」による。

この豊川工水道計画は，農業用水および上水道をふくめた豊川用水事業の一環として計画されているもので，その第1期計画は昭和38年4月より昭和43年3月までの5ケ年計画で，給水能力は227,000トンを予定している。取水については，大崎地区は，東部幹線より淡水湖を経由して1日平均63,838トンの工業用水の供給をうけ，御崎地区および蒲郡区地は，西部幹線よりそれぞれ64,515トン，28,767トンの工業用水の供給をうけ，神野地区は，牟呂

用水から71,406トンの工業用水の供給をうけることになる。これらの工業用水計画に要する経費は，概ね24億3,000万円にのぼる見込みである。なお，豊川の表流水を利用する上水道整備計画は，第1期計画としては，豊橋市および蒲郡市に給水の目的を以て昭和38年から5ヶ年計画で給水能力101,000トンを目途として工事が進められている。

豊川の工業用水計画については，さらに第2期として，昭和43年から5ヶ年計画を以って，日量514,000トンの給水を行なうこととなっている。この場合には，給水区班も第1期計画の場合より拡張されて，豊橋市，豊川市，新城市，宝飯郡および渥美郡にも及ぶことになる。この第2期計画の工業用水の水源は主として豊川の支流寒狭川流域の開発に俟つことになっているが，寒狭川総合開発計画の一環としてそれは寒狭川の南設楽郡風来町地内に多目的堰堤を建設し，洪水調整（700 ㎥/sec），発電，観光をかねて工業用水の供給を試みようとするものである。この堰堤の築設に要する事業費は凡そ75億といわれている。また上水道についても，第2期計画として，昭和42年から50年にわたる相当長期の計画が策定され給水能力もあらたに157,000トンが増大されることになり給水区域も工業用水と同じ区域に拡大されることになっている。

第5節 電　　力

前章で述べたように，愛知県工業用電力の需給は，昭和40年にはバランスがとれるが，中間年次の昭和40年あたりに大きな隘路があることが指摘されている。中部電力では，それに照応して地域毎の長期計画たてているということで，この地帯についても，さしあたり既存の玉川変電所（1次変電所150/70 KV，2φ6万KVA×2 豊橋市牛川町所在）を昭和37年末までに12万KVA の増設を行なうほか，同市三工地区内に70/6 KV，3,000 KVA×3の変電所を新設し，将来はさらに10,000 KVA×3を増設する計画である。また送電線も豊橋市内で7万KV 計6回線を昭和38年中に増強するほか昭和45年までに稼働が予定されている臨海工業地帯については，大規模（100万

KW以上）火力発電所建設の構想をもっているといわれている。たしかにこのような臨海工業地帯にエネルギー基地を設定することは効果的であって，大規模な火力発電のみならず，石油精製，都市ガスなどのエネルギー産業の集中的配置を行ない，これを基盤として，電力，石油，各種ガスなどの液体燃料やプロセスチームなどの円滑な供給を行なうことが可能となる。

なお資料的にはこの地帯の1部にしか該当しないが豊橋市の電力施設を示すと次のごとくで上述せる玉川変電所をのぞき，他の変電所は現在余裕電力をもっていることが明らかである。また昭和35年の電力需要は85,004 KWとなっている。

第13表　豊橋市の電力施設

変電所名	種別	施設容量	余裕電力
玉川	1	121,500KVA	—(KW)
豊橋	2	35,400	1,800
植田	2	33,000	2,100
白山	3	10,000	7,260
牟呂	3	9,000	3,220
野田	3	6,000	1,400

備考　本表は「豊橋市勢要覧」（昭和36年版）による。

第6節　交　　通

(1) 鉄　　道

この地帯には，国有鉄道東海道本線が臨海部を東西に貫通し，豊橋駅から分れて国鉄飯田線が北へ，国鉄二俣線が東北へ，私鉄豊橋鉄道の渥美線が南へのびている。また東海道本線と平行して名古屋鉄道名古屋本線が西上している。このため豊橋駅は，東三河交通の中心をなしていることになる。このほか国鉄蒲郡駅には，西三河臨海部を走行する名鉄三河線が連絡し，飯田線は本長篠駅からは豊橋鉄道の田口線が分岐している。また飯田線豊川駅と名鉄国府駅も名鉄豊川線が連絡している。これら各線の輸送状況は次表に示す通りである。

第14表　東三河工業地帯鉄道の現況　（昭和34年度）

営業主体	区間	旅客 人員	旅客 収入	貨物 発送	貨物 到着	貨物 収入
				トン	トン	
国鉄　東海道本線	二川—蒲郡	36,668	601,683	203,788	375,198	307,176
〃　飯田線	船町—東栄	17,809	199,020	160,855	103,375	119,028
名鉄　名古屋本線	新名古屋—豊橋	129,771	1,726,444	354,334	437,125	157,312
〃　豊川線	国府—豊川稲荷	3,302	30,335	−	−	−
豊鉄　渥美線	新豊橋—三河田原	11,032	73,134	249,897	126,271	45,588
田口線	本長篠—三河田口	2,460	33,001	32,300	5,557	4,937
豊橋市内線		16,240	59,622	−	−	−

備考　本表は「東三河工業開発計画の概要」による。

ところで，この地帯の臨海工業地帯に対する原材料および製品の輸送ならびに労働力輸送の円滑化をはかるため，さしあたり計画されているのは次の2つの臨港線である。

1)　三河港東部臨海線　これは，東海道本線小坂井駅隣接地区に操車場を設けて，これより東部神野地区および田原地区にいたる約20kmの臨海鉄道を設け，年間約600万トンの貨物を取扱うものとする。完成の目途は昭和45年に神野地区公共埠頭まで開通させることにする。これに要する事業費は凡そ約30億円の見込みである。

2)　三河港西部臨港線　これは，西部地区への臨港線で，今のところ昭和45年度以降に建設するものとしているだけでまだ具体的な計画はない。

(2)　道　　路

本地帯の道路については，国道1号線ならびに東海道高速道路との関連から，本地帯の工業開発に主導的な役割をはたすよう考慮することが必要である。国道1号線は，豊橋市内と豊川市内とを結ぶバイパス線の全面舗装によって改良されるが，豊橋市内の交通量の増加によって，さらに例えば二川地区から吉田大橋までのバイパスも考慮の余地があるようである。2級国道247号線は，豊橋蒲郡を結んで名古屋市に達する路線であるが，御津町地内の幅員が最大の隘路となっているばかりでなく，舗装も不充分である。蒲郡市内については，将来バイパスの必要も起ってくるものとおもわれる。本地

帯の工業開発に伴って緊急を要するとおもわれる主なる道路計画をあげると次のごとくである。

(イ)　2級国道飯田豊橋線

本線は，東三河の奥地から南部を縦断する主要路線であるが，山間部において梅雨，台風その他の災害のため道路としての機能を充分はたしていないので，新城市以南については，昭和40年までに整備をいそぐとともに，さらに市内については，昭和45年度までは延長5km，幅員16mのバイパスを建設し，新城以北については，同じく昭和45年度までに全線整備を完了して2車線確保を促進することとなっている。因に新城以北の舗装はわずかに全線の11%にすぎない。

(ロ)　主要地方道豊橋伊良湖岬線

本線は，渥美半島田原から鳥羽を結ぶ観光道路であって，伊良湖岬からは，フェリボートで鳥羽と連絡するわけである。そのため昭和45年までに延長42.5 km の改良を行なうものである。事業費は約5億円。

(ハ)　臨海産業道路

東三河工業地帯の各地区を結ぶ産業道路として，昭和45年までに事業費約36億円を以って延長19 km，幅員50mの道路を新設する。

(ニ)　豊川前変線

これは，東三河臨海工業地帯と東海道高速道路豊川インターチェンジとを結ぶ幹線道路となるもので，昭和45年までに，延長8.3 km，幅員18m の改良舗装を行なうものである。事業費は約4億円。

(ホ)　豊橋環状線

臨海工業地帯と東海道高速道路，国道1号線などの動脈幹線とを連絡する道路として考慮されているもので，豊橋市を中心に，御津上佐脇線，豊川二川大崎線などで環状線を構成し，昭和45年までに，延長32 km，幅員30mの道路を新設する。事業費は約30～40億円の見込みである。

(3)　港　　湾

三河港は，渥美港奥部の豊橋港蒲郡港等を総合する新港湾であって，いわ

ゆる太平洋ベルト地帯の中央部をしめる絶好点に位置し，衣浦港とならんで，名古屋港を中心とする伊勢湾臨海工業地帯発展の一環をなすものである。

三河港のうち，豊橋港の潮位は，伊勢湾台風のときＴＰ＋3.04m，昭和28年の13号台風のとき，＋2.82mであったといわれているが，平均水面その他はよく分らない。最多風向は，名古屋および伊良湖と同じく北々西である。しかし，季節的に見ると，夏季は東方向が多く，冬季は西または西北西方向から吹き初めて北々西に移り，ついで北方向に変る傾向がつよい。冬の風速は，20m/secをこえることは殆んどないが継続時間は長く，40時間程度が最も多いといわれている。夏の風は，その反対に継続時間は短くなっている。したがって，三河港にとっても関係のふかい風位は，西北西―北々西であると考えられる。

また三河湾の潮流は，福江および田原附近での観測結果によると，恒流はいずれも北東に向い，それぞれ0.1～0.06節/時程度，大潮時の最強流速は，田原附近で高潮後２～３時間後および低潮後２～３時間後に最高となり，0.3～0.4節となっている。なお三河湾南岸の福江港外の最大有意義波高1.7m，周期5.2secで，この波の方向は，附近海岸の地形から推定されるようにほぼ東北東～東方向からのものと考えられる。しかも，この波は，高潮の最高時よりも４時間程早く発生しているので海岸での災害は見られない。三河湾北岸でもこれと同じ現象が起っているものと推定されるが，南岸のものよりは規模が大きいが，知多湾東岸のものに比べると甚だして小さい。おそらく吉田海岸附近で1.0～1.5m程度の波高であると見られている。また漂砂現象は，福江港附近をのぞいては認められないようである。

三河港の現況を述べると，その主力港をなす豊橋港は，運河沿いに小型緊船岸をもって，年間貨物取扱量は，昭和35年に約32万トンである。その主なるものは，東都製鋼豊橋工場の鉄鋼原材料や名古屋港仲継による屑鉄の搬入，鉄鋼製品の積出しが，全貨物の約30％をしめており，いずれも東都製鋼専用物揚場（水深－４m，延長200m）において取扱われている。蒲郡港は

豊橋港と異り，どちらかというと純然たる商業港であって，この地方で消費される石炭，米穀類，土石，木材などを取扱っており，米穀類は名古屋港より移入し，石炭は山口，九州炭のほか北海道炭も取扱っている。港湾施設も比較的よく整備されている。蒲郡港の貨物取扱量は，昭和35年には約24万トンである。

これら両港の入港船舶は，港湾施設および取扱貨物の性質などを反映して，蒲郡港は，その殆んど90%は，500G/T未満の機帆船で，豊橋港は，全部が500G/T未満の機帆船である。次に昭和34年の両港の入港船舶隻数は，3,618（うち汽船194隻）で，その取扱貨物の内訳をしめすと第15表のごとくである。

第15表　豊橋・蒲郡港取扱貨物量

	移出	移入
	トン	トン
穀類	6	34,870
油類	2,517	7,901
石炭・コークス	36,593	204,678
土石・鉱石	96,001	63,511
セメント	0	782
金属・同製品	51,258	46,131
肥料	0	1,495
木材類	5,619	22,248
漁獲物	0	16,752
その他	5,122	16,779
計	197,116	415,147

備考　本表は中部経済総合開発調査会「中部地域産業基盤整備計画　1961—1970」による。

三河港の現況は，以上述べたように，自然的社会的諸条件に恵まれているにもかかわらず，今日まで工業開発のおくれている最大の現由は，港湾施設の不備にあったといっても過言ではない。幸いに渥美湾沿岸は水深があさいので大規模な臨海工業地帯の造成が比較的容易であり，三河湾整備計画の1つとして，用地造成計画が策定されていることは前にも述べた通りである。そのほかに重要な整備計画としては，工業港計画，商業港計画および航

路泊地計画の3つがある。

(イ) 工業港計画

約1,166ヘクタールに及ぶ臨海工業地帯の開発とあいまって，鉄鋼，石油，電力などのコンビナート形成が予想され，とくにタンカー，オアキャリーアの大型化の趨勢に鑑みて，後述の航路泊地計画が策定されたものである。

(ロ) 商業港計画

この計画としのは，地区別に次のような施設が考慮されている。

1) 神野埠頭 神野地区埋立地南部に，15,000 D/W 級，水深－10m，岸壁5バース，延長975 mを建設し，200万トンの外貿貨物を取扱うほか，10m岸壁に接続して，5,000 D/W 級，水深－7.5m岸壁4バース，400m，500 D/W 級，水深－4.5m岸壁9バース，540mを建設して，内貿貨物（原材料，建設資材）200万トンを取扱うことにする。しかし，さしあたり，昭和39年より補助事業として認められているのは，水深－4.5m 岸壁9バース540mと水深－5.5m岸壁5バース500mにすぎない。

2) 御津埠頭 御津地区埋立北端に，5,000 D/W 級，水深－4.5m岸壁5バース 300 mを建設し，内貿工業原材料400トンおよび建設資材30万トンを取扱うことにする。この計画は，塩津埠頭と同じく昭和39年には着手の見込みはなかったようである。

3) 塩津埠頭 蒲郡港塩津地区埋立地帯側面に15,000 D/W 級，水深－10m岸壁2バース延長360 mを計画し，輸入穀類26万トンおよび輸出雑貨28万トン，計54万トンを取扱うものとする。またこれに接続して5,000D/W級，水深－7.5 m岸壁3バース390 mを計画し，内貿公共貨物60万トンを取扱うことにする。塩津地区には，このほか50万㎡の木材貯留施設を建設する予定である。

(ハ) 航路および泊地計画

豊橋港は，現在の航路水深 －0.8～－12 m，幅員15m延長4,150 m，蒲郡港は，水深 －5.0 m幅員80m延長800 mにすぎないので，将来は相当大型な船舶（100,000 D/W～45,000 D/W）級の入港を可能にするため，東部航路

は，幅員 400 m，水深－16 m，西部航路は，幅員 300～350 m水深－12 mの航路の改良が必要である。そこでとりあえず昭和39年には蒲郡地区で水深－7.5 m60万㎡の中央埠頭航路の建設が行なわれる。また港内泊地としては，豊橋港は，現在水深0～－4.0m，面積26,620㎡，蒲郡港は水深0～－4.0 m，面積 339,800 ㎡，水深－4.0～－7.5m，面積91,700㎡であるが，昭和39年より，前者については，水深 －4.5 m，面積 100,000 ㎡，水深 －5.5 m，面積 2,000,000 ㎡で現在の約10倍以上の拡張計画が実施され，後者については，現在既に43万㎡余の面積があるので，水深 －7.5 m，面積70,000㎡の拡張が行なわれる程度である。

以上のほか港内航路，泊地の静穏維持ならびに臨海工業地帯防波のため，西浦半島と姫島を結ぶ防波堤 7,200 mを築設することになっており，さらに三河港に入港するための伊良湖水道および中山水道の抜本的な改良が必要と考えられている。というのは，両水道とも可航幅員が狭く，とくに中山水道は，50,000 D/W 級までの船舶しか安全運航ができない現状だからである。したがって，両水道は少なくとも幅員 800 m，水深－16mに改良し，海上保安庁の掃海航路と同一にすることが望ましいといわれている。ともかく以上のような三河港の整備計画は，まだようやくその緒についたばかりであり，それが本格的な軌道にのっていくのは今後の課題といってよい。

第３章　四日市工業地帯の立地条件

第１節　概　　況

四日市市は，鈴鹿山脈に発する５つの河川，朝明，海蔵，三滝，内部，鈴鹿の河口に形成されたデルタ地帯に位置し，気候は温暖，近畿，中部の２大経済圏には，いずれも陸路２時間前後の近距離にあり，前面には，伊勢湾にのぞむ良港をかかえている。四日市市のもつすぐれた立地条件が，日本最初の三菱グループ・コンビナートの成立をもたらすまでは紡績業を中心とする軽工業ならびに万古焼などの地方特産物を中心とする家内工業地帯にすぎな

かったものである。勿論，戦前でも日本板硝子，大協石油，石原産業，東芝電気，富士電機，海軍燃料廠などの工業もあるにはあったが，それが支配的でなかったことはいうまでもない。石油化学工業が今日脚光をあびるようになった直接の動機は，旧海軍燃料廠の払い下げ競争によるもので，昭和四日市石油（シエル石油75%，三菱系25%），三菱油化の工場が建設されてから全く面目を一新し近代化学の1大工業地帯に発展してきたものである。

ところで，四日市市を中心とする工業地帯の造成は，もともとは三重県における長期経済計画のうちの北伊勢臨海工業地帯の整備計画の一環としてとりあげられているものである。すなわち，昭和45年の北伊勢臨海工業地帯の工業生産高は，7,095億円で，このうちわけは，四日市・桑名地区で5,781億円，鈴鹿・亀山地区で1,314億円となっている。四日市・桑名地区の工業生産高の目標は，三重県全体の46.2%で，基準年次昭和34年の構成比64.9%に比べると相対的には減少することになるが，ほかの地区が今後新規企業誘致を前提としているのに比べると，はるかに有利な条件を備えていることは間違いがない。このような四日市市を中心とする臨海工業地帯の立地条件は，どのような現状にあり，今後どのように整備されていくかが重要な課題であるといわなくてはならない。

第16表　四日市工業地帯における工業地区別生産額の将来

単位　百万円

別地区	昭和34年		昭和45年	
	実数	構成比%	実数	構成比%
四日市・桑名地区	135,188	64.9	578,124	46.2
鈴鹿・亀山地区	12,994	6.2	131,358	10.5
津地区	19,141	9.2	165,500	13.2
松阪・伊勢地区	31,738	15.2	281,500	22.5
東紀州地区	4,913	2.5	47,385	3.8
伊賀地位	4,223	2.0	46,915	3.8
	208,207	100.0	1,250,782	100.0

備考　本表は三重県「三重県長期経済計画」（昭和37年）による。

第2節　気　　象

昭和36年の統計によると，四日市市の年平均気温は15.8℃で，名古屋市よりはやや高いことがわかる。平均湿度も72.89で名古屋市と大差はない。降水量は1,824mmで名古屋市よりやや多い程度である。年間の快晴および晴日数は217日である。

第17表　四日市市の気象

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	年平均
平均気温	℃ 3.02	3.65	8.07	13.59	190.5	21.94	27.28	27.70	25.49	19.50	12.98	7.31	15.80
降水量	mm 46.1	19.8	73.2	168.7	83.7	50.36	161.3	18.4	389.4	170.1	74.0	25.8	1,824.1
快晴晴日数	21	20	20	15	16	13	14	21	18	16	20	23	177

備考　本表は四日市市『市勢ハンドブック』(1962年版）による。

この気象に関連する災害の発生を見ると，名古屋工業地帯と同じく，最近における最大の被害は，いうまでもなく昭和34年の伊勢湾台風のそれで，この附近の平均風速35m，瞬間最大風速は53.0mで，四日市港の潮位も+4.55mと昭和28年の13号台風のときの潮位+3.75mをかなり上廻ったわけである。このときの伊勢湾台風の被害は，既に述べたように，東海3県にまたがるもので，三重県全体についても死傷者5,909人，罹災世帯73,283，罹災人員345,336人，物的損害も約400億円にのぼるものと見られている。なお，四日市港の基準面は，東京湾中等潮位より1.26m低く，平均満潮面より2.315m低くなっているので，将来の災害を防止するために，名古屋工業地帯と同じように，高潮対策が計画されている。すなわち，東防波堤の2,300mの延長，旭防波堤450m延長および710mの嵩上がいずれも昭和36年度から同42年までの6ケ年の予定で実施されているので，異常高潮に対する災害を充分防止することができるものと考えられる。

(2) 大協和系コンビナート

三菱系コンビナートの北方通称午起地区という埋立地にあるこのコンビナートは，大協和系石油，中部電力，大協和石油化学の3社からなる四日市市の第2のコンビナートといわれている。この地区は，三重県が20億円の資金を以て，4年間の工期で去る昭和36年10月に埋立を完成したものである。各社別の面積を見ると，大協和石油が16万坪，大協和石油化学が4万坪，中部電力が7万坪，合計27万坪である。このコンビナートが形成されるいとぐちは，協和醱酵の努力によるところが大きい。すなわち，協和醱酵と大協和石油の共同出資によってできた大協和石油化学は，協和醱酵が従来宇部工場で醱酵法で生産していたアセトン，ブタノールをナフサ分解にもとめようとして要請されたわけである。大協和石油の第2製油所の第1期工事分（5万バーレル）は，昭和37年10月に完成予定であったので，それに照応して他の2社も建設を急いでおり，中部電力の発電機4基（出力88万KW）も工事中であって，太協石油化学は，大協和石油からナフサを蒸気・電力を中部電力から供給をうけるわけである。ここで注目されるのは，SW法でナフサ分解してえられるエチレンを全部ヘキスト法でアセトアルデヒドに変え，これからブタノールとオクタノールをつくることと，PP溜分も，同じく全部アセトンの製造に向けられることである。これまで糖蜜の醱酵でブタノールやアセトンを製造していたのに比べると，はるかに生産費が安くすむことになる。また三菱系コンビナートがプロピレンからアセトンの生産を行なわない限り，大協和系コンビナートと三菱系コンビナートが同じ四日市市で競合しないてすむことにもなる。

第4節 工 業 用 水

三重県の工業用水の特質は，全国平均に比べて回収水と公共水道を利用するものの割合が高く，反対に表流水と地下水に依存することが低いということである。とりわけ回収水率は，東海4県のなかでもすぐれており，このことは，工業用水の合理的利用を現わすものである。

第19表　回収水率の比較　(昭和33年)

全国	20.1%
愛知県	23.3
岐阜県	5.3
静岡県	4.6
三重県	37.8

備考　三重県「三重県長期経済計画」による。

ところで，四日市・桑名および鈴鹿・亀山両地区を包含する工業用水計画を見ると，昭和45年の水源別工業用水需要量を見ると，次表に示すように，総需要量の93%（245万トン）は四日市・桑名地区であり，また工業用水道のウエイトは62%と高いが，それに次いでは回収水のウエイトが30%となっている。

第20表　昭和45年の地域別水源別工業用水需要量　(単位　トン)

地区名	需要量	工業用水道	地表水	伏流水	地下水	その他	回収水
四日市・桑名	2,458,390	1,550,552	43,059	15,839	67,407	241	781,292
鈴鹿・亀山	173,502	100,000	31,045	−	11,351	−	31,106
計	2,631,892	1,650,552	74,104	15,839	78,758	241	812,398

備考　本表は三重県総合開発本部「北伊勢臨河工業地帯の整備方針」(昭37)による。

このように需要量のうち，165万トンは，工業用水道に依存しなければならないばかりでなく，工業用水法の改正に伴う深井戸規制が，北伊勢では一段と工業用水への依存度を高めているといわれている。したがって，工業用水道の建設については，水利権の調整ならびに施設に対する国庫補助金の増額などその建設を促進する施策が要望されているわけである。これらの工業用水を供給する北伊勢工業用水道の第1期工事は，水源を堀木水源三滝川伏流水2万トン，塩浜水源鈴鹿川伏流水3万トン，併せて5万トンの工業用水を供給し，第2期工事は，水源を川越水源町屋川伏流水4.5万トンにもとめるもので，両工事とも既に完了を見ており，建設中のものは，水源を長良川

表流水25万トンにもとめる第3期工事があるが，これだけではなお不充分なので，県は「工業用水10ケ年計画」（通産省了解ずみ）の1部として，同じく長良川河口ダムを水源とする第4期工業用水道を早急に建設することが要請されている。

第21表　四日市工業地帯における工業用水計画

事業主体	期別	給水区域	給水能力	事業費	施行年度	国庫補助	供給料金
			トン	千円	昭和	千円	円
三重県	1	桑名市 四日市市	50,000	263,000	29～34		3.5
〃	2	〃	45,000	782,730	31～32	175,000	3.5
〃	3	四日市市 桑名市	25,000	536,000	38～40		4.0
〃	4	四日市市 鈴鹿市	100,000	11,954,000	38～48		4.0(予)

備考　本表は三重県総合開発本部「北伊勢臨海工業地帯の整備方針」および「わが国の工業用水道整備10年計画」による。

なお以上のほかこの地方の農業用水として，牧田川および田布川を水源として中里貯水池（有効貯水量1,800万トン）から地域内に給水する三重用水は，このうち15万トンを工業用水として分水する計画がある。給水地域は主として鈴鹿，南四日市工業地帯であって，トン当り単価は4円の見込みである。工場別の1日当り工業用水の使用量を示すと次のごとくである。

第22表　四日市工業地帯の工場別工学用水使用量　（単位　トン）

	工業用水				
	第1期	第2期	第3期	自家用水	海水
大協石油	8,500	6,000	23,000	13,500	30,000
日本板硝子	4,000	500	1,000	1,035	1,243
モンサント化成	11,000	−	15,000	4,000	−
三菱化成	11,000	−	15,000	3,600	−
東海瓦斯化学	10,000	3,500	−	5,084	2,189
三重火力	1,000	300	1,000	−	240,000
石原産業	3,000	3,000	21,700	6,850	11,520
鐘紡	1,500	−	−	1,773	−
三菱油化	−	6,500	23,600	6,300	95,500
小野田セメント	−	200	−	−	−

	工業用水				
	第1期	第2期	第3期	自家用水	海水
昭和四日市石油	−	25,000	6,000	−	−
日本合成ゴム	−	−	56,100	−	−
味の素	−	−	52,400	−	−
高分子化学	−	−	700	−	−
江戸川化学	−	−	13,900	−	−
松下電工	−	−	3,600	−	−
第一工業	−	−	700	−	−
大昭和石油化学	−	−	9,000	−	−
四日市火力	−	−	2,300	−	−
日産化学	−	−	4,500	−	−
平田紡	−	−	−	8,060	−
東洋紡	−	−	−	9,019	−
三幸毛糸	−	−	−	1,100	−

備考　本表は北伊勢臨海工業地帯開発協会「三重県の工業用水道」(昭36) による。

第5節　電　　力

四日市市の工業電力は，現在中部電力三重発電所によってその大部分が供給されているが，コンビナート形成による飛躍的な工業発展に順応して午起埋立地に四日市発電所の建設が進捗中である。その規模は，22万KW4基計88万KWの大型のものであって，1号機は昭和38年11月，2号機は同年12月，3号機は昭和39年2月完成を見，4号機は目下建設中である。三重火力は1～4号機あわせて出力は341,000KWであるから，現在の電力供給力は，100万KWということになる。昭和36年の四日市市の電力需要量は，既に供給量を上廻り105万KWであるから，今後の需要量の増大を考慮すると，四日市火力の4号機1基（22万KW）のみでは不充分のおそれがある。現在三重県自体電力不足のため供給量の22.5%を県外の電力に依存しているので，中部では，尾鷲火力発電所に375,000KW4基計150万KWの超大型発電所を計画しているので，四日市工業地帯のみならず，県内需要を充たした上で，却って余乗電力を県外へ送電する可能性もあって，一般的には，明るい見通しがあるといわれている。

第6節　交　　通

(1) 鉄　　道

国鉄関西本線が四日市市を縦断して，中京と阪神を結ぶ貨物輸送を行なっているが，市内には，宮田，四日市，四日市港，塩浜の4駅があり，昭和36年の貨物の輸送実績は，発送1,205,989トン，到着1,065,560トン，計2,271,549トンで，これを昭和32年の1,096,160トンに比べると2倍に増加していることがわかる。このほか旅客輸送のためには，近鉄名古屋線，三重交通八王寺線，湯ノ山線，三岐鉄道の各線があって，昭和36年の私鉄利用者は，30,445,919人にのぼり，これに国鉄分2,255,494人を加えると32,701,413人にのぼり，これは，昭和32年の24,342,832人に比べると，34%の増加となっている。しかし，四日市臨海工業地帯の開発に伴って，貨物の取扱量が増加してきているので，塩浜地区などの埋立地などの埋立地への引込線や操車場の増強が問題となってきているわけである。なお，国鉄としては，四日市—津間の伊勢線28 kmの新設線（2,640百万円予定）が計画されており，また四日市より岐埠県関ケ原をへて滋賀県木ノ下へいたる線が調査中である。

(2) 道　　路

四日市市の貨物の陸上輸送の中心は，鉄道よりも道路に依存することが今後漸増することは確実である。したがって，この観点から見ると，名古屋工業地帯とこの地帯とを結ぶ名四国道は，いわばこの地帯の輸送動脈となるものと考えられる。この名四国道は，桑名県境から鈴鹿峠をへて大阪へ通ずる国道1号線のバイパスとして，昭和33年度から総事業費111億5,000万円を投じて，前期5年，後期2年，計7ケ年計画で，昭和39年度には完成の見込みである。1級国道1号線は，本市を縦断しているが，通過交通量も相当に増加しているので将来市街地の山沿いにバイパスを設けることも考慮されている。

また現在国道1号線とは別に，大阪—四日市間を最短距離で結ぶ2級国道163号線（四日市—関町—上野市—木津町—大阪）を整備して1級に昇格さ

せた大四国道（国道25号線）は，昭和40年には，全線の拡幅舗装が，「新道路５ヶ年計画」で予定されているわけである。この道路が完成すると，現在の国道１号線より30 km 短縮され，中部経済圏と阪神経済圏との結びつきが一層強化されることは明らかである。

このほかに，四日市工業地帯と北陸経済圏とを結ぶ産業幹線として，四敦国道が重要視されている。この路線は，関ケ原町で名神高速道路とインターチエンジされるので，阪神経済圏との接続も可能となるわけである。さらに，名古屋―四日市―上野―奈良―大阪を結ぶ大名高速道路も計画されているが，これは，前述した大四国道とも競合するおそれもありうるとおもわれる。しかし，20年，30年のかなり長期を前提にすると，この高速道路の建設によって，中部経済圏の西南半分と大阪経済圏の南半分とが名神高速道路をすてて，この路線へきりかえる可能性もないわけではない。

１級国道23号線は，四日市を起点として，伊勢市を結ぶ幹線であるが，産業上というよりは伊勢志摩国立公園などの観光道路としての発展が顕著である。なお，昭和34年に１級国道に昇格した42号線は，津市から紀伊半島に沿うて和歌山市にいたる道路であるが，四日市市とは，１級国道23号線により連絡しているわけである。

(3) 港　　湾

四日市港は，古くから近海の物資の集散港として，伊勢湾随一の港湾として発達し，その後昭和の初め名古屋港にその席をゆずるまで，京浜，京阪への仲継港として貿易上重要な地位をしめていたものである。すなわち，四日市港は，明治７年稲葉三右エ門氏により，旧港の修築工事が完成されて以来明治34年には，第３種重要港湾に指定されて貿易港として国家的性格をもつようになり，明治43年から本格的な第１期修築工事にかかり，さらに昭和４年よりは第２期工事にうつり昭和11年にその完成を見て近代的港湾としての形態を整えたわけである。このような港湾施設の充実とともに，京浜，京阪への仲継貿易としての地位をかためたが，その地位を名古屋港にゆずってからは，主として中部地域の工業生産の原材料の輸入港としての性格をつよめ

るようになったものである。この当時の主要工業となっていた綿紡績や羊毛紡績は，三重県を中心として発達したもので，四日市港は，その原料である綿花，羊毛の代表的な輸入港として知られるようになったものである。

その後，第2次世界大戦以前にも，日本板硝子，石原産業などの近代的工業が誘致されたが，戦後は，旧海軍燃料廠跡の約165万㎡の土地を中心として，いわゆる三菱系コンビナートが形成されるようになると，各企業は，専用の港湾施設をもつようになり，現在なおこれらの近代工業の発展に即応して，航路および泊地の浚渫，埠頭の増設など港湾の整備をいそいでいるが，昭和27年特定重要港湾の指定をうけ，三重県が正式に港湾の管理者になったことが，四日市港発展の1つの重要な契機となったわけである。

次に四日市港の港湾施設の概況を述べると，先ず四日市航路は，水深－9mで幅員136.2m，延長654.5mであるが，マンモスタンカーなどに備えて，四日市航路は，水深－16m，幅員300m，午起航路は，水深－12m，幅員200mに拡張することが予定されている。また泊地面積は，1,965,384㎡で，そのうち，水深－4.0m未満の913,544㎡は，小型船舶用で，のこりは全部大型船舶用で，その内訳は，水深－4.0～－7.5mが436,75㎡，－7.5～－9mが363,960㎡，－9m以上が1,164,672㎡である。しかし，今後の臨海工業地帯の開発に伴う船舶の利用に備えて泊地の浚渫が必要なっており，21,824,000㎥の泊地の浚渫計画が立案されている。その外に旧港浚渫として82,000㎥が計画対象となっている。四日市港の防波堤は本格的のものは，旭防波堤（956.4m）しかないので，これを450m延長するとともに，塩浜航路をはさんで東防波堤2,300mを建設する計画がなされている。その他の主なる港湾整備の利用状況を見ると次のごとくである。

(イ) 第1埠頭（県営）これには，A岸壁延長161m，バース能力1万5千トン3隻，BC桟橋延長246.8m，バース能力1万トン級1隻，DE桟橋延長236.2m，バース能力1万トン級1隻がある。
(ロ) 第2埠頭（県営）これには，南側桟橋延長190.0mバース能力1万5千トン級1隻がある。
(ハ) 第3埠頭（県営）これは小型船100トン6隻のバースで延長182.4mである。

(ニ) 物揚場（県営及び市営）これには県営（3202.12 m）と市営（960.9 m）の2つがある。

(ホ) 専用桟橋　これには，大型船用に，日本板硝子（53.3 m），小野田セメント（49.2 m），石原産業（111.6 m），大協石油（51.0 m）中部電力（123.3 m），三菱化成（27.7 m），昭和四日市石油（522 m），小型船用に，日本板硝子（36.4 m），大協石油（2.6 m），東海精糖（33.0 m）の各社専用のものがある。

以上のような四日市港の施設によって，現在まで貨物の取扱量は逐年増加を見ており，これを戦前に比較して見ると全く一驚に値することは，次表によっても明らかである。

第23表　四日市港の貨物取扱実績　（単位トン）

	輸移出	輸移入	計
昭和12年	223,601	1,382,479	1,606,080
31	856,516	2,156,096	3,012,612
32	906,694	2,672,043	3,578,737
33	1,444,265	2,907,045	4,351,310
34	2,192,102	3,855,223	5,047,325
35	2,769,397	5,292,316	8,061,713
36	3,034,353	5,984,530	9,018,883

備考　本表は四日市市役所，四日市港案内図（昭和37年版）による。

コンビナートの完成によって，今後の輸移出入貨物は飛躍的に伸びていくものと考えられるが，昭和37年に策定した資料によると，昭和45年の貨物の取扱量の推計は次のごとく昭和36年の実績に比べると，実に2倍以上の増加であって，既存の港湾施設をよほど強化しなくてはならないとおもわれる。すなわち，さしあたり県では，第2埠頭の整備を中心に計画をすすめているが，そのほかにも，東町地区の公共用石炭埠頭水深 −7.5 m，延長 125 mの建設，富田富州原地区の遠洋漁業基地の整備を考慮しているようである。尤も，商業港に比べると，工業港は，殆んど全部専用バースに依存しており，今後の取扱貨物量の増加も大部分が後者に依存するものとすれば，工業港の整備は1にコンビナート形成の大企業の資金力に依存するものといってよいであろう。

第24表　四日市港貿易の将来計画　　単位　万トン

	昭和36年	昭和40年	昭和45年
総量	896	1,467	2,150
内貿	302	557	8,370
外貿	594	910	13,130
能力	900	1,400	2,100

備考　本表は三重県総合開発本部「北伊勢臨海工業地帯の整備方針」による。

むすび

以上の立地条件についての調査から今後の問題点を指摘することにしたい。

1．ここにとりあげた3つの臨海工業地帯は，中京経済圏とかあるいは中部経済圏とかいわれている地域にあって，地理的にも相互に密接な関連をもっている。とりわけ，名古屋南部工業地帯と東三河工業地帯とは，ともに愛知県に属し，愛知県の長期経済計画に即応して工業開発が行なわれしたがってまたほぼ同一の方針のもとに立地条件が整備されつつあるものといえよう。これに対して，四日市工業地帯は，名古屋南部工業地帯に近接しているけれども，三重県に所属しているために，三重県の長期経済計画に即応して工業開発が行なわれているわけである。この2県の長期経済計画は，もとより政府の「所得倍増計画」にマッチしたものであるが，倍増計画のアフターケーアが行なわれると，愛知県はいち早く，昭和37年に策定した「新地方計画」のアフターケーアを行なっているのに対して，三重県は，まだアフターケーアを行っていないようにおもわれる。それはともかく，これら3つの工業地帯は，たしかに上述の経済圏に属しているとは考えられるが，愛知・岐埠・三重の三県をうって1つにした経済圏ができ上っているわけではない。まして北陸経済圏をも包含したこれらの中部経済圏は，通産行政圏とは一致するとしても，厳密な意味で統一化された経済圏ではない。ただ今後の問題としては，東海3県の経済関係がどのように相互に関連しあっていくかによって，

工業開発の構想が変化し，したがって立地条件の整備にも変化が起ってくるものと考えられる。既に実証的な裏づけは，産業連関表の試算によって行なわれたことがあるが，今後は一層精緻なその分析がのぞまれるであろう。

2．工業用地の造成については，名古屋南部および東三河は，さしあたり，いずれも海面の埋立が主体であるのに対して，四日市では，海面の埋立と平行して内陸部の用地造成が計画されている。これらの用地造成については，愛知県の場合は，県と市を母体とした名古屋港管者組合のような組織が中心となって，県，市および隣接町村と有機的な連繋をとって事業を推進しているのが特徴的である。ただ隣接町村のなかには，財政能力の低いところもあるので，そういう町村との協力態勢をつくるのに支障がないとはいえないようである。四日市の場合は，用地造成の主体は，県となっているため，四日市市との協力態勢は，ほかの2地帯ほど緊密ではなさそうである。勿論これは，調査当時の印象によることが多いので，筆者の杞憂に終ることをのぞみたいものである。

3．各地帯のうち，四日市工業地帯は，一応コンビナート形成が確立しているのに対して,ほかの2地帯は，進行中ないしは全然未着手といってよい。名古屋南部工業地帯では，東海製鉄を中心にした鉄鋼―製鉄化学―石油―石油化学―電力―造船のようなコンビナートの構想があるが，住友系の競合が行なわれてまだはっきりした形態にはならない。東三河工業地帯は，将来はコンビナート形成も可能であろうが，現在はその段階ではない。いずれにしても，四日市工業地帯に発生したような公害問題を未然に防止しうるようなコンビナートが形成されるよう指導すべきは当然のことである。

4．各地帯とも，用地の造成費に相違がある。これは，誘致される企業の有無とも関連するわけで，誘致する企業が不確定の場合には，財政投資とくに起債に依存する場合には，利子の増加をきたすことになる。また漁業補償費の程度如何が元地価格に影響するところも尠くない。とくに四日市および名古屋南部では，補償費の影響が大きいようである。

5．工業用水については，各地帯ともそれ程不利ではないが，その割に

は，用水価格が安くないのが問題である。

6．電力については，将来計画はバランスがとれているであろうが，短期的にはかなり疑問がある。中部電力は，現行平均4.24円を昭和40年2月より4.81円に引上げるよう当局に申請していることから考えると，やはり電力料金は，立地条件にとって大きな問題といわなくてはならない。

7．交通については，陸上ならびに海上とも整備の必要が痛感される。港湾の場合は前にも指摘したように，名古屋南部工業地帯が最も整備を要する段階である。その他の生産関連施設の整備や住宅の整備は，西日本工業地帯の場合と同様に今後の問題点の1つである。

8．要するに，他の3大工業地帯に比べると，この地帯は，立地条件に恵まれている点が多いといえるが，そういう有利性の格差は次第に失なわれる可能性もあるようである。したがって，そういう立地条件維持のためには，あらためて東海3県の広域行政的視点からの工業開発の検討も強ち無意味ではないであろう。

附記　本調査を行うにあたり，愛知県企画課長村田敬次郎氏，同次長山本晋氏，同部鳥山忠一氏，河内弘明氏，安井俊夫氏，豊橋市都市計画課長村田泰司氏，東三河産業開発連合会事務局次長河合彦一氏，三重県総合開発本部長中西申一氏，同次長金子憲五氏，同部竹内源一氏，名古屋港湾管理組合計画課井田義敬氏，四日市市役所阿南輝彦氏その他の方々に多大の御配慮にあずかったことを深謝したい。また現地との連絡の労をとられた北海道企画部の方々にも感謝の意を表しておきたい。

参　考　文　献

I　全般にわたるもの

「西日本工業地帯における立地条件」に引用したものと重複しているものは省略することにした。（順序不同）

「日本の臨海工業地帯」飯島真一・宇都宮綱之（昭38.11）。

「産業立地論と地域分析」江沢譲爾（昭37．4）。

「立地と地域経済」西岡久雄（昭38．2）。

「日本の工業立地政策」佐藤元重（昭38．5）。

「わが国における工業立地の現状」長崎県（昭37．6）。

「工業立地白書」―わが国の工業立地―通産省企業局編（昭37）。

「工業用地確保対策に関する答申」産業合理化審議会立地部会（昭39．3)。
「産業立地部会関係資料」通産省企業局立地指導課（昭39．2)。
「地域開発便覧」(1964）日本工業立地センター（昭38.11)。
「工業分散の実態と立地条件」日本商工会議所（昭38.10)。
「工業用地対策の基本的視点」坂本　弘（工業立地　昭39．6)。
「臨海工業用地造成の長期構想と臨海工業地帯開発計画（試案）および起債関係臨海工業用地造成５ヶ年計画」高山兼寿（工業立地　昭39.11)。
「日本工業の地域的構成―とくにその局地的集積・集中問題を中心に」川島哲郎（経済学雑誌　昭38．4)。

Ⅱ　名古屋南部工業地帯

「愛知県地方計画書　第１巻」愛知県（昭34)。
「愛知県総合開発の展望」愛知県（昭36．7)。
「愛知県新地方計画書　Ⅰ，Ⅱ」愛知県新地方計画委員会（昭37)。
「愛知県新地方計画短期計画実施要綱」愛知県新地方計画推進協議会（昭39．6)。
「愛知県工業の概況」愛知県（昭34．6)。
「躍進愛知の未来図」愛知県（昭37．8)。
「東海製鉄の建設および稼働の経済効果」愛知県（昭36．6)。
「愛知県における財政資金の循環分析」愛知県（昭37．3)。
「濃尾平野の地下水」愛知県工場誘致委員会（昭36.11)。
「新工場建設状況並に立地誘因調査概要」愛知県工場誘致委員会（昭38．5)。
「中部三県（岐阜，愛知，三重）主要都市連絡道路計画に関する調査報告」中部経済連合会（昭36．4)。
「中部地域における機械工業配置計画」中部経済連合会（昭36．4)。
「中部経済10計画　昭和36～45年」中部経連合会（昭36．4)。
「中部産業対後10年史」中部産業連盟（昭34.11)。
「東海の百年」中部経済の現在と展望　中部経済新聞社（昭36.11)。
「中部地域産業基盤整備計画　1961―1970」中部経済総合開発調査会（昭37．5)。
「資源調査会報告中京地域の工業開発方式の要領と問題点」中部経済総合開発調査会（昭34.10)。
「愛知県新地方計画の問題点」中部経済総合開発調査会（昭34.10)。
「中部地方主要企業の最近における成長率」中部経済総合開発調査会（昭34.11)。
「中部経済圏の構想」中部経済総合開発調査会（昭35．3)。
「わが国の総固定投資部門配分と東海３県経済の地位」中部経済総合開発調査会（昭35．1)。
「昭和32年度地域別固定投資推定―中部経済圏を中心として」中部経済総合開発調査会（昭35．9)。
「中部地域によせる期待と勧告」国民経済研究協会（昭37．2)。
「中京工業圏確立に関する勧告」科学技術庁資源調査会（昭34．9)。
「当社の概要」東海製鉄株式会社（昭37．6)。
「名古屋港と背後地間における流動貨物」名古屋港管理組合（昭31．9)。
「東海地方の繊維産業と名古屋港輸出入に関する調査」名古屋港管理組合（昭32.12)。
「外国貿易のための港湾運営の現況」名古屋港管理組合（昭33．9)。
「東海製鉄を中心とする関連産業の構造模型に関する研究」井上謙二（中京商学

論叢　昭37．3)。
「地域港についての一考察―特に伊勢湾港の輸出構造を中心として」大畑弥七（愛知学院大商学研究　昭37．7)。
「地域開発問題―愛知県を中心として」中込武雄（金融ジセーナル　昭38．3)。
「中部臨海工業地帯の開発計画」井上謙二（国土産業経済　昭38．4)。
「東海3県の統合と開発問題」沖田哲也（国土産業経済　昭39．1)。
「名古屋臨海工業地帯の造成計画と問題点」栗田亀造（国土産業経済 昭39．1)。

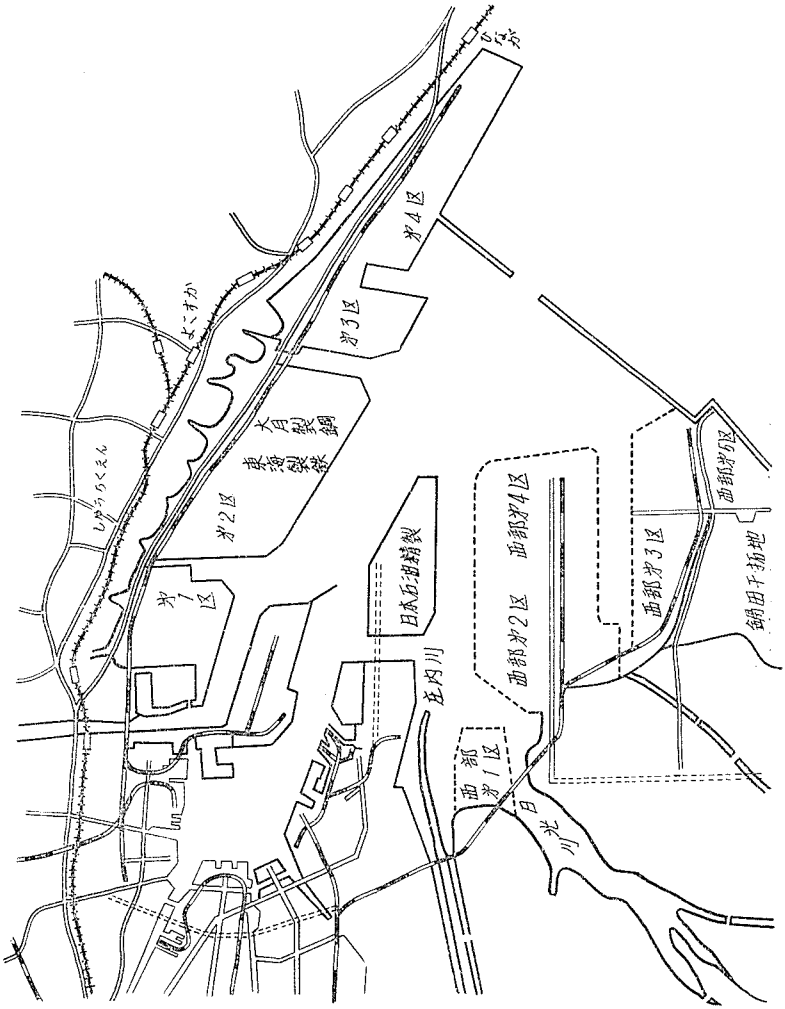
Ⅲ　東三河工業地帯

「東三河新産業都市建設計画案要綱」愛知県（昭37.10)。
「東三河工業整備特別地域主要計画概要」愛知県（昭38．8)。
「東三河工業開発計画の概要」東三河工業開発中央専門調査委員会（昭37．4)。
「愛知県東三河地域工業開発計画と推進機関の概要」東三河産業開発連合会（昭37．8)。
「市勢要覧」豊橋市（昭37．3)。
「繊維産業における事例調査と問題点」一条雄司（昭36.11)。
「蒲郡地区の用水とその問題点」安藤万寿男（愛知大研究報告 9　昭37．7)。
「東三河地域の地域開発」沖田哲也（国土産業経済　昭38．2)。

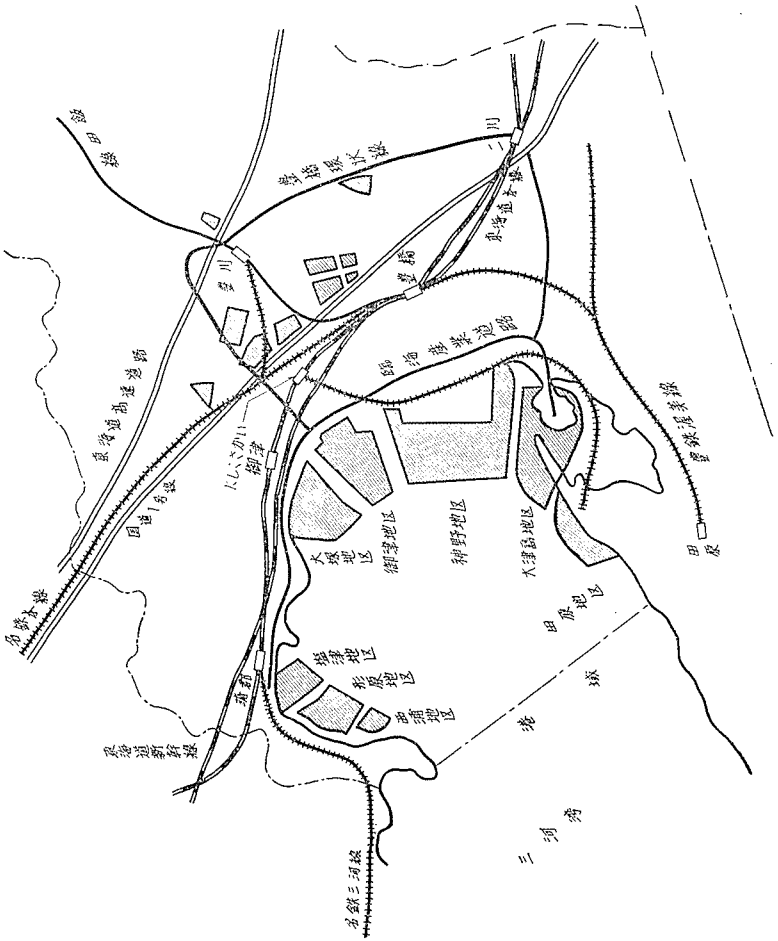
Ⅳ　四日市工業地帯

「三重県長期経過計画」三重県（昭37．2)。
「北勢における工業の発展と農業」三重県総合開発本部（昭36．5)。
「三重県工場配置構想」三重県総合開発本部（昭36.10)。
「わが国の工業用水道整備10年計画」三重県総合開発本部（昭37．1)。
「鈴鹿市の中小企業団地」三重県総合開発本部（昭37．2)。
「新設製油所の立地条件について」三重県総合開発本部（昭37．3)。
「四日市の中小機械工業団地」三重県総合開発本部（昭37．8)。
「コンビナート」三重県総合開発本部（昭37．9)。
「北伊勢臨海工業地帯の整備基本方針」三重県総合開発本部（昭37．9)。
「大阪―奈良―四日市高速道路計画経済調査報告書」北伊勢臨海工業地帯開発協会（昭37．4)。
「最近における北勢地帯の漁業補償の概要」三重県（昭35．9)。
「近代工業の発展が地域経済に及ぼす影響―四日市地帯における実態」大阪府立商工経済研究所（昭37．4)。
「地域開発と住民意識」松原治郎他5氏（昭38.12)。
「四日市港案内図」四日市市（昭37)。
「四日市市勢要覧」四日市市（昭37)。
「市勢ハンドブック」四日市市（昭37)。
「四日市総合開発計画の構造」四日市総合開発計画委員会（昭35．3)。
「四日市港湾計画資料」四日市市港湾管理者（昭36．3)。
「日本のコンビナート（四日市地区)」野口雄一郎（エコノミスト，9月26日号，昭36)。
「近代工業の発展と地域中小企業―三重県北勢地区」中込武雄（中小企業調査会編「中小企業研究」Ⅸ巻　昭37)。
「四日市―コンビナートと都市」中込武雄（経済評論　昭37.11)。

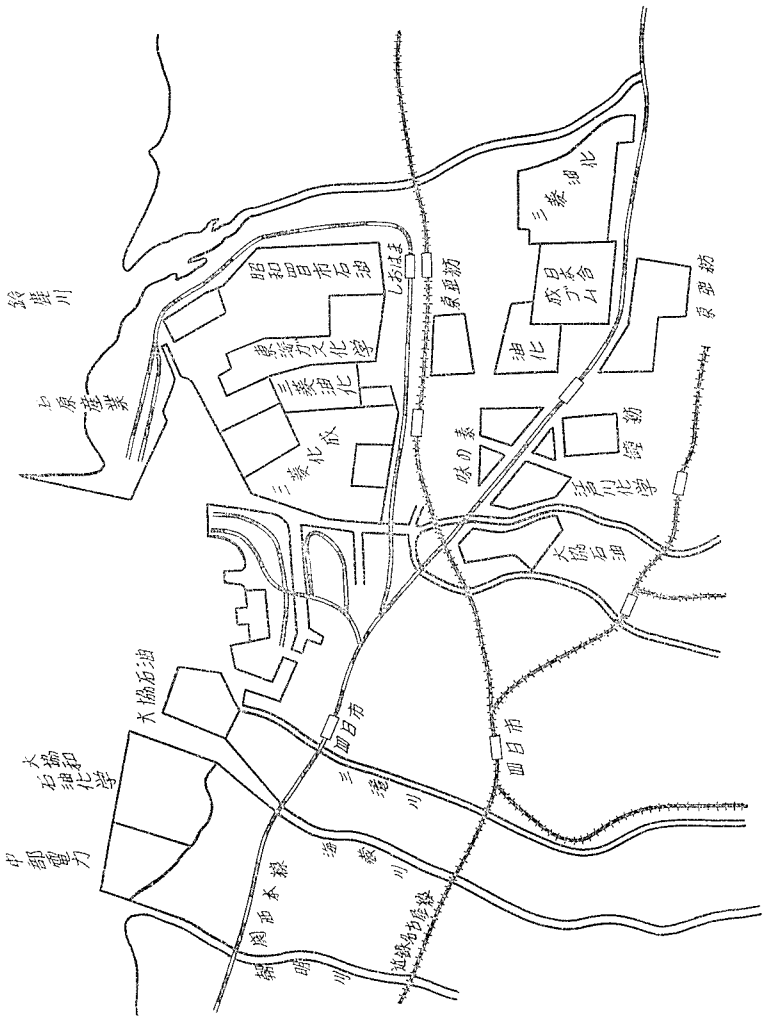
名古屋南部工業地帯概況図



東三河工業地帯概況図


名鉄本線
東海道新幹線
東海道本線
国道1号線
豊川
豊川放水路
豊橋
豊橋港
二川
御津
大規地区
御津地区
神野地区
大津島地区
田原地区
港湾地区
船原地区
西浦地区
名鉄三河線
三河湾
田原
豊橋渥美線

四日市工業地帯概況図


鈴鹿川
三菱油化
昭和四日市石油
しおはま
東亜紡
三菱油化
三菱化水
味の素
油化
成分会合
三菱油化
東亜紡
塩浜工場
塩浜倉庫
大協石油
大協石油化学
中部電力
三重川
四日市
四日市本線
海蔵川
朝明川
近鉄名古屋線