

四日市臨海工業都市の再生に向けて

～「地域ポジション」の視点から捉える地域活性化の戦略～

調査部 研究員 別府 孝文

2002年11月

三重銀総研 調査部 経済調査グループ

<目次>

はじめに

第1章 地域ポジションの重要性

1. なぜ地域ポジションが重要なのか
2. 地域ポジションを捉える二つの視点
～産業ポジションと都市ポジション～
3. 二つの視点の意味するもの

第2章 四日市臨海工業都市の地域ポジション

～産業および都市システムの視点からみたポジション～

1. 産業面からみる地域ポジション～臨海工業地帯のポジションの変遷～
 - (1) 臨海工業地帯の特徴と形成過程
 - (2) 臨海工業地帯の衰退と内陸工業地帯の形成
 - (3) 当地域に見る産業構造の変化と四日市臨海工業地帯のポジション
2. 都市システム面からみる地域ポジション～四日市の都市ポジション～
 - (1) わが国における都市システム
 - (2) 都市システムにみる四日市のポジション

第3章 臨海工業都市の変革に向けた動きと各地の取り組み

1. 競争力強化
2. 環境
3. 都市再生
4. 特区

第4章 四日市臨海工業都市の再生に向けた方向性

1. 地域ポジションの視点からみる今後の方向性
 - (1) 四日市臨海工業都市のポジション整理
 - (2) 地域ポジションからみる今後の方向性
2. 四日市臨海工業都市再生に向けた政策展開の方向性
 - (1) 名古屋大都市圏の一翼としての機能強化
～名古屋を補完する機能の必要性～
 - (2) 臨海と内陸を一体化した都市政策の必要性～内陸部との連携強化～
 - (3) グローバル化に伴う物流機能の重要性

おわりに

要 約

1. 臨海工業地帯は国内産業および国際的な経済構造の変革のもとで厳しい状況に直面している。これまで臨海部の生産・雇用吸収力に依存してきた各地の臨海工業都市は経済活力を失いつつある。こうしたなか地方の臨海工業都市には再生に向けた新たな戦略が必要とされており、四日市臨海工業都市もその例外ではない。そこで、本レポートではこれまで地域経済の中心的役割を担ってきた四日市臨海工業都市にスポットをあて、その再生に向けた方向性を探った。
2. 再生に向けた方向性を考察する切り口としては「地域ポジション」に着目した。なぜなら、地域の発展や衰退は自らの力だけではなく、都市機能の集積、産業構造、立地条件など、地域の置かれている位置付け（地域ポジション）に大きく影響される。そのため、地域政策を考えるにあたっては、内部環境や外部環境に加え地域ポジションの検討が重要となる。地域ポジションを把握するにあたっては、地域の産業面の特性に着目する『産業ポジション』および都市としての特性に着目する『都市ポジション』という二つの視点が重要となる。
3. まず、産業ポジションからみると次の通り。1950年代から60年代にかけて四大工業地帯以外の地方都市の臨海部においても工場化が浸透していった。しかし、オイルショック、円高を契機に産業構造は基礎素材型から加工組立型へと変化し、立地構造も臨海から内陸へとシフトした。こうした流れは四日市においても例外ではなく、石油化学産業中心に県内の産業を牽引してきた臨海部の工業地帯も、90年代に入り輸送機械や電気機械などが勢いを増す中で、近年ではその牽引力が低下している。四日市の臨海工業地帯としての位置付けを各地の臨海工業地帯と比較すると、石油化学産業は特化係数（集中度合い）が低下する中で、拡張係数（成長力）に至っては比較対象地域の中で最も低くなっている。

次に、都市ポジションからみると、まず、地帯構造面では四日市は三大都市圏である中部圏の一翼を構成し、その中心地である名古屋市に近接する人口30万人規模の都市圏である。他方、都市の階層構造で見ると、四日市は三大都市→地方中枢都市→三大都市圏政令市→地方中核都市に続く地方中心都市（県庁所在都市および人口20万人クラスの都市）に相当するポジションに位置している。
4. こうした一方で、各地の臨海工業都市では活性化に向けた新たな取り組みが進められている。すなわち、競争力強化（連携、高付加価値化）、環境、都市再生、特区、である。

(1)競争力強化

「生産性の向上」と「高付加価値化」といった二つの方向性がみられ、生産性の向上では、①同一資本グループにおける集約化、②資本系列を越えた提携・協力（石油と化学といった縦の連携、同業他社との横の連携）、③臨海工業都市間の連携、という動きがある。高付加価値化では、量産モデルから少量多品種モデルへの転換が進んでいる。高付加価値化のための戦略として、産官学連携による新たな技術開発の促進を進める地域もある。

(2)環境

公害対策から一步踏み込み環境負荷を低減する拠点への変革を目指した取組が各地で進められている。その象徴がエコタウン構想であり、千葉の京葉、川崎の京浜、福山の備後、徳山の周南、福岡の北九州、熊本の有明など6カ所の臨海部が承認されている

(3)都市再生

政府の都市再生本部が都市再生プロジェクトとして選定した事業の中にも臨海部の再生に向けたプロジェクトが多く含まれている。大都市圏の臨海工業地帯で立地規制や土地利用規制を緩和し、大都市臨海部のポテンシャルを活かす方向性となっている。

(4)特区

臨海工業地帯が形成されている各地の自治体から臨海部の再生を目的とした特区構想の提案が出されている。その中身は、①規制緩和により生産性を高める、②新産業の創出や研究機関の誘致などにより高付加価値化を目指す、③環境・リサイクル拠点としての活動を促進する、④国際的な物流の促進を図る、などに分類できる。

5. 地域ポジションをもとに四日市臨海工業都市の方向性を検討すると、『四日市の都市ポジションを単なる地方都市ではなく三大都市である名古屋大都市圏の一翼であることを明確に打ち出し、産業ポジションとしても単なる工業都市から商業やサービス業との有機的連携を含めた都市型産業構造への転換を進める。そのうえで、四日市臨海部の産業ストック（企業群、研究者、インフラ）を活かした戦略を打ち出し、臨海工業都市から総合産業都市への脱皮を目指す』というものである。このような地域ポジションの方向性を軸にすると考えた場合、今後の政策展開の方向性としては以下のものが挙げられる。

(1)名古屋大都市圏の一翼としての機能強化～名古屋を補完する機能の必要性～

三重県という都道府県の枠組みの中での役割、機能という考え方に縛られるのではなく、名古屋大都市圏の一翼としての地位付けや、その中で四日市の果たすべき役割や機能の分担という思考へと柔軟な対応を図る必要がある。名古屋圏との連携強化により四日市の大都市圏としての存在感を強固なものとするためには、交通軸の強化が必要となる。

(2)臨海と内陸を一体化した都市政策の必要性～内陸部との連携強化～

特定産業の集積に依存する「地域特化の経済」から多様な産業の集積による「都市化の経済」への地域モデルの転換が必要とされている。今後は一般市街地と臨海部の機能を分離した形で政策形成を進めるのではなく、その都市における様々な機能を臨海部に分担させ、都市政策の中で一体的な取り組みを進めていくことが必要である。また、産業活力の再生という観点からも臨海部と内陸部の一体的な連携は重要な意味を持っている。

(3)グローバル化に伴う物流機能の重要性

四日市が国際的な産業構造の変化、すなわち垂直分業から水平分業システムへの流れに対応していくためには、産業構造の高付加価値化だけでなく、商業港としての港湾機能の充実が必要となる。生産と消費を結ぶ物流の存在は第二次産業と第三次産業の融合を図る存在となり、四日市の物流機能の拡充は第三次産業の拡大に向けた一つの方策とも言える。

以上

はじめに

高度成長期におけるわが国の経済発展を生産面から支えてきた臨海工業地帯は、オイルショック、円高を契機とした国内産業構造の変化に加え、グローバル化という国際的な経済構造の変革のもとで厳しい状況に直面しており、未だ再生に向かっての有効な打開策を見出せていない。こうしたなか、これまで臨海部の生産・雇用吸収力に依存してきた各地の臨海工業都市（注 1）は経済活力を失いつつある。

さらに、近年ではグローバル化による国外への資本流出も加速しており、右肩上がりの経済成長を前提に中央の富を地方へ再分配する方法として工業化を進めてきた地域経済にとっては、もはやこれまでの成長シナリオは崩壊の危機に瀕している。

こうしたなか地方の臨海工業都市には再生に向けた新たな戦略が必要とされており、四日市臨海工業都市もその例外ではない。

そこで、本レポートではこれまで地域経済の中心的役割を担ってきた四日市臨海工業都市にスポットをあて、その再生に向けた方向性を探ることとした。

本レポートの構成は大きく次の4つのブロックからなる。

まず、第1章では地域活性化の戦略を考察する切り口として「地域ポジション」に着目し、その意義と有効性について解説を加えた。

次に第2章では四日市臨海工業都市の地域ポジションを把握するために、産業面および都市システム面という二つの視点による当地域の立体的な把握を試みた。

また第3章では、現在、全国で進められている臨海部の再生に向けた取組を、競争力強化、環境、都市再生、特区という4つのキーワードのもとに整理した。

そして最後に第4章では、第2章で把握した現状の四日市臨海工業都市の地域ポジションおよび第3章でみた各地の再生戦略を踏まえた上で、今後、四日市臨海工業都市が再生を果たすために、どのような地域ポジションを確立し、そのためにどのような政策展開の方向性が必要かという視点から検討を加えた。

（注 1）臨海工業都市という言葉についての正確な定義はないが、ここでは「主要な経済・産業活動が臨海部の工業地帯に立地する基礎素材型産業に依存している都市」を指すものとする。

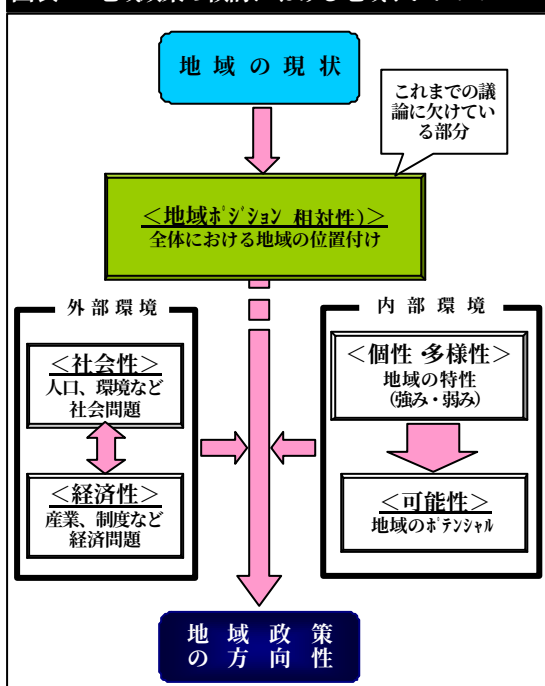
第1章 地域ポジションの重要性

1. なぜ地域ポジションが重要なのか

これまで地域政策を策定するにあたっては、地域の現状を起点として、①外部環境（その地域だけの要因にとどまらず広くわが国または世界の経済・社会環境がどのように変化するか）、②内部環境（その地域の個性や多様性、強み、弱みと地域の持っている可能性にどのようなものがあるか）、という二つの側面からの検討が一般的に行われてきた。

しかしながら、一つの地域は他の多くの地域との相互関係の中で成立しており、その地域の発展や衰退は自らの力だけではなく、都市機能の集積（大都市か中小都市か）、産業構造（主力産業の動向）、立地条件（周辺に大都市があるのか、自らが中心都市なのか）など、その地域が置かれている位置付け、すなわち「地域ポジション」に大きく影響される。そのため、地域政策を考えるにあたって

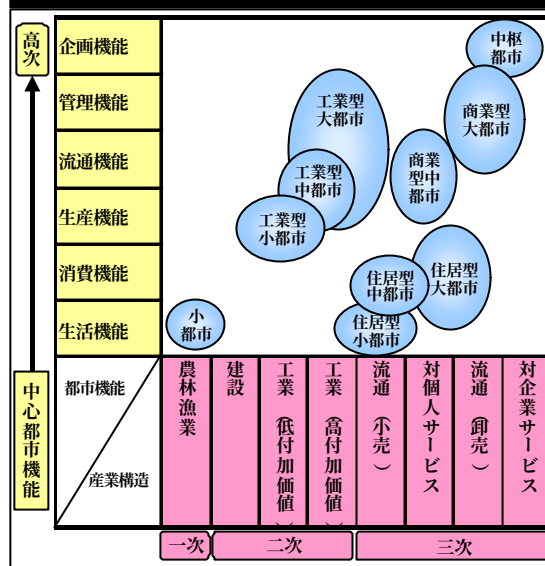
図表1 地域政策の検討における地域ポジション



（資料）三重銀総研作成

は、内部環境や外部環境といった環境把握の前提として、この地域ポジションの検討が重要なポイントとなる（図表1、2）（注2）。

図表2 地域ポジションの考え方



（資料）三重銀総研作成

（注2）地域政策を検討するにあたっては、「社会性」や「経済性」などの外部環境と「個性・多様性」や「可能性」などの内部環境の把握が重要となるが、これらの前提として当該地域が全体の中でどのようなポジション（位置付け）にあるかという「相対性」をしっかりと認識する作業が欠かせない。こうした地域のポジション把握の作業を地域の相対化と呼ぶこともある（図表1）。

2. 地域ポジションを捉える二つの視点 ～産業ポジションと都市ポジション～

こうした地域ポジションを捉える際には、主に次の二つの視点からのアプローチが有効となる。

一つは、地域の産業面の特性に着目し、その地域の中心となる産業がわが国の産業構造の変化および産業立地政策の変遷の中でどのような位置付けにあるかという「産業ポジション」の視点である。

もう一つは、地域の都市としての特性に着

目し、その地域がわが国の都市システム（注3）の中で、どのような位置付けにあるかという「都市ポジション」の視点である。

（注3）都市システムとは「わが国の都市はそれぞれに他の都市との依存関係で成立しており、その都市のつながりが一体となって階層型（ピラミッド型）または連携型（ネットワーク型）の都市構造を作り出している」ことを指す。

3. 二つの視点の意味するもの

では何故、産業および都市システムという二つの視点からのアプローチが意味を持つのであろうか。これは、わが国の地域政策に

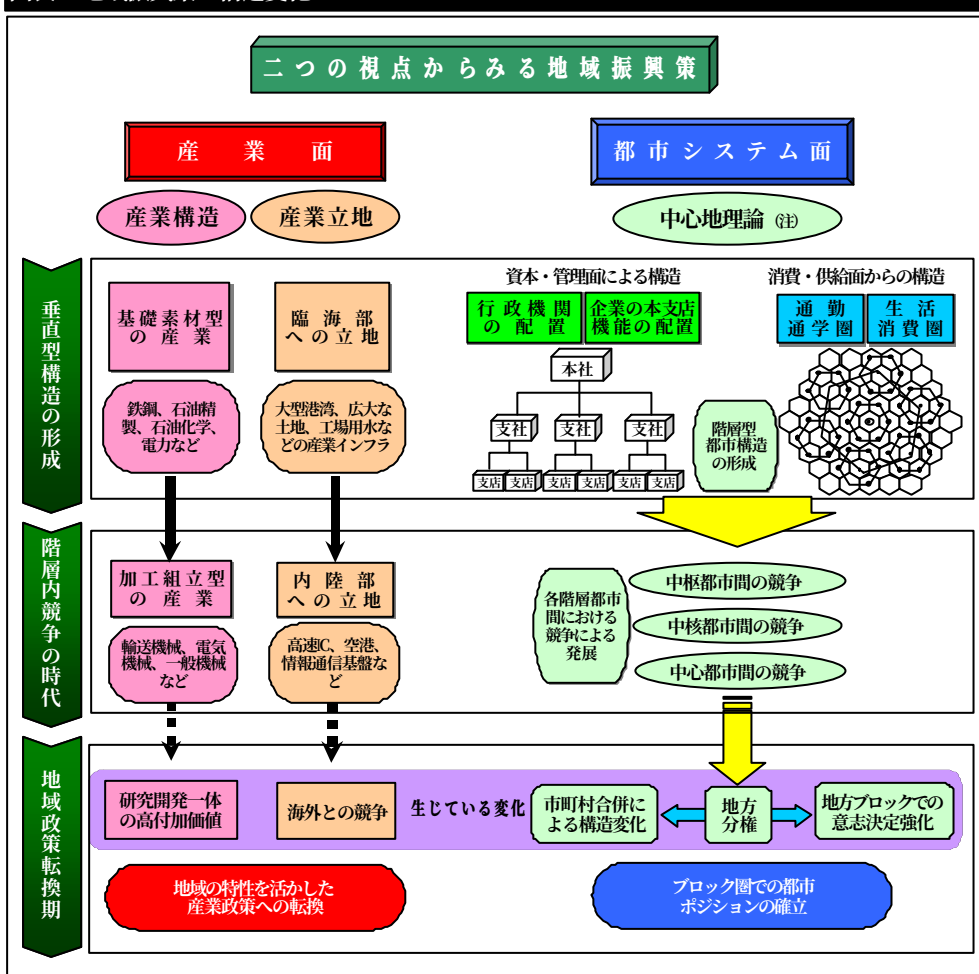
おいて、この両面を通じた所得の再配分が重要な役割を果たしてきたという事実と、今後もこの両面を通じた地域による所得創造が重要なポイントとなるためである（図表3）。

すなわち、これまでわが国の産業立地政策では、その時々々の産業構造の変化に合わせてながら、生産機能を地方へ分散することにより、地域への所得分配を進めてきた。

一方、都市システム面では、わが国企業の本支店機能の配置や行政の地方出先機関の設置を通じて、中央集権の富を地方に再配分するという都市システム構造が確立されてきたと言える。

しかしながら、アジア等海外生産拠点との

図表3 地域振興策の構造変化



（資料）各種資料をもとに三重県総研作成。

（注）都市システム構造の中心地理論は、ドイツの地理学者W. クリスターによって提案された考え方であり、「都市は正六角形の領域の中心とその各頂点に配置される」というもの。具体的には最下層にある各地点の都市が持つ機能以上のものは、各地点を六角形に結んだ中心地が持つ機能以上のものは、その上位階層の都市が持つという都市機能の階層性を示すものである。例えば、小学校→中学校→高等学校→大学などの地理的分布を考えると分かり易い。また、大企業の本社と支店、支店の関係、行政機関の本庁と支所との関係など組織の支配構造などの側面からも都市の階層性を説明できる。

競争や地方分権の進展の中で、地方はこれまでのように中央の富を地方へ再配分してきた形態から地域が自ら所得を創造する構造への変化が求められている。

これまでの中央集権体制のもとで進められてきた地域政策では、地域は受動的にその位置付けを決められ、所得を得てきた。しかしながら、アジア等との競争や地方分権という流れの中で、今後、地方が自らの所得を創造していくためには、これまでのような「どのポジションにあるか」という受け身の姿勢ではなく、「どのポジションを掴むか」という攻めの姿勢が重要となる。

例えば、産業面からみると、中央から地方への工場の分散をいたずらに期待するのではなく、地域の特性を活かし企業にとってワンオブゼムの地域からオンリーワンの地域になる必要がある。また、都市システム面からみても、ポスト中央集権、地方ブロック（道州制のような圏域構造）内における都市として如何に効果的なポジションを構築していくかが重要となる。

このような意味から、産業ポジション及び都市ポジションという視点から地域の位置付けを捉えることが重要な意味を持つようになる。

第2章 四日市臨海工業都市の地域 ポジション

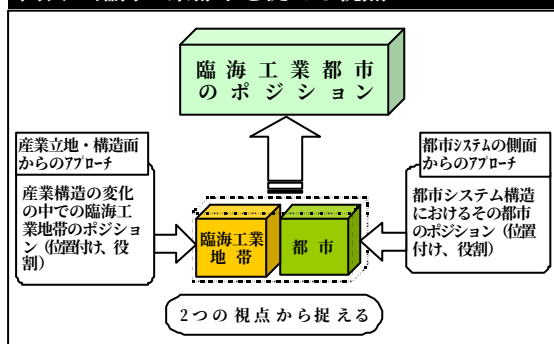
～産業および都市システムの視 点からみたポジション～

以下では四日市臨海工業都市の再生を展望するにあたって、これまでみてきたような地域ポジションの視点から捉えてみる。

まず、第1の視点は産業ポジション、すなわち、四日市臨海工業都市の臨海工業地帯としての特性に着目し、四日市臨海工業地帯が産業構造の変化の中でどのようなポジションを辿り、現在に至っているかということである（図表4）。

次に、第2の視点は都市ポジション、すなわち、四日市臨海工業都市の都市としての特性に着目し、四日市がわが国の都市システムの中で、どのようなポジションにあるかということである。

図表4 臨海工業都市を捉える視点



（資料）三重銀総研作成

1. 産業面からみる地域ポジション

～臨海工業地帯のポジションの変遷～

(1)臨海工業地帯の特徴と形成過程

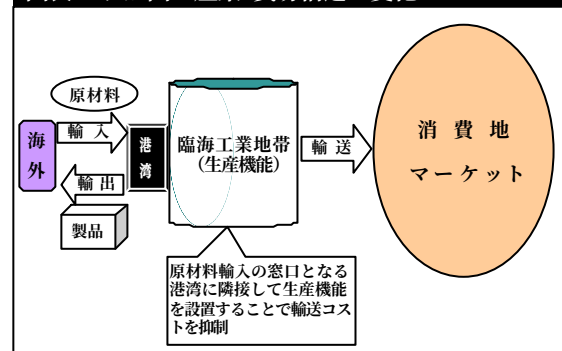
①臨海工業地帯の特徴

まず、臨海工業都市を考えるうえで重要な要素である臨海工業地帯について考えてみたい。

これまで全国には多数の臨海工業地帯が形成されてきた。ここでいう臨海工業地帯とは基礎素材型産業やエネルギー産業などが多数立地する臨海部周辺の地域を指す。とりわけ、製鉄所や石油化学メーカーは製油所や発電所といったエネルギー供給事業者および鋼材加工や合成ゴム、合成樹脂、合成繊維といった川下の各産業とコンビナートを形成することによって、臨海部の産業活動の中心的役割を果たしてきた。

こうした基礎素材型の重化学工業は、①その原材料の多くを海外に依存しており、港湾が併設可能な臨海部に立地することで原料の輸送コストが低く抑えられること、②原料を加工・製造した製品を海外に輸出する場合のコストも同様に低減できること、③国内に出荷する場合でも多くの臨海部が大消費地に隣接していること、などの輸送コスト面と、④コンビナート形成のための膨大な用地を備えていること（埋め立てなどが可能）、⑤原材料および製品の保管に優れていること、など臨海部の立地特性を活かす形で、臨海部への産業集積を進めてきた（図表5）。

図表5 わが国の産業・貿易構造の変化



（資料）三重銀総研作成

②重化学工業化と四大工業地帯の形成

こうした臨海工業地帯の位置付けも、度重なる産業構造の転換に伴う産業立地政策の変遷を受けて時代とともに変化してきた。ここでは、その変遷の過程について述べる。

わが国を代表する工業地帯としては四大工業地帯、すなわち、京浜工業地帯、中京工業地帯、阪神工業地帯、北九州工業地帯が挙げられる（注4）。その歴史は古く、第一次世界大戦を契機とした軍需と外需により民間工業における生産の拡大を背景に、大都市である四大工業地帯への産業集積が進んだことに端を発する（図表6）。その後、第二次大戦を経てわが国工業の主力が重化学工業へとシフトすると、これらの工業地帯でも特に臨海部に面した地域は鉄鋼や石油化学などのコンビナートが立地した。東京湾、伊勢湾、大阪湾、北九州湾に面した主力港湾を擁し、その背後圏には、それぞれ、東京圏、名古屋圏、大阪圏、北九州圏といった一大消費地を抱える典型的な臨海工業地帯となった。

図表6 四大工業地帯における生産集積（1928年）

		工場数 (件)	生産額 (百万円)
金額	京 浜	7,831	1,347
	中 京	5,606	561
	阪 神	10,713	1,969
	北 九 州	1,245	291
	四大工業地帯	25,395	4,168
全国		55,948	7,378
構成比 (%)	京 浜	14.0	18.3
	中 京	10.0	7.6
	阪 神	19.1	26.7
	北 九 州	2.2	3.9
	四大工業地帯	45.4	56.5
全国		100.0	100.0

(資料) 宮本憲一他編著『地域経済学』有斐閣 P201
 (原資料) 商工大臣官房統計課「昭和13年・工業統計表」
 (注) 京浜：東京、神奈川、中京：愛知、阪神：大阪、兵庫、北九州：福岡

しかし、こうした四大工業地帯への集積による大都市圏と地方圏の経済格差が深刻な問題となってきたため、産業立地政策の方向性としては中央から地方へと産業形成の分散を図ることに主眼が置かれ始めた。

政府は、都市の過大化の防止と地域格差の縮小を目標とする全国総合開発計画（全総）を1962年に策定し、重化学工業が集中的に立地する太平洋ベルト地帯から経済・産業の基盤を全国へと分散させるという拠点開発構想（注5）を打ち出した。

その構想を具体化するものとして新産業都市建設促進法（以下、新産：1962年）、工業整備特別地域整備促進法（以下、工特：1964年）を制定し（図表7）、各地で地域開発ブームが巻き起こり臨海部に重化学工業の立地を目的とした工場団地が形成された（注6）。

（注4）四大工業地帯の地域範囲には広義の見方と狭義の見方があるが、ここでは臨海部に限定した狭い範囲を想定している。

（注5）宮本ほか[2001]は拠点開発方式を「拠点都市に拠点産業たる素材供給型重化学工業（鉄鋼、石油精製、石油化学、アルミ精錬、電力）などを誘致し、その経済的波及効果で他産業を発展させ、周辺地域の開発を進め、住民の所得・財産価値の上昇を図り、財政支出の増大を待って住民福祉を向上させる方式」としている。

（注6）開発拠点としての指定を求める陳情が激化し、新産業都市としては15カ所（道央、八戸、仙台、秋田、常磐郡山、新潟、富山・高岡、松本・諏訪、中海、岡山県南、徳島、東予、不知火・有明・大牟田、大分、日向・延岡）、工業整備特別地域としては6カ所（鹿島、東駿河、東三河、播磨、備後、周南）が指定された。

③地方の臨海工業地帯の形成

この結果、1950年代から60年代にかけて四大工場地帯以外の地方都市の臨海部においても工場化が浸透していった。

これらは旧軍工廠（燃料廠）跡地の民間の払い下げを受けた資本グループが、グループ内の生産拠点と位置付けて開発したものや、前述の新産、工特によって形成されたものなどがある。

前者のグループには、山口県の岩国や四日市などが該当し、後者は茨城県の鹿島、千葉県京葉、大阪府の堺・泉北、岡山県の水島、広島県の備後、山口県の周南、大分県の鶴崎などがそれらに該当する（注7）。

図表7 わが国の産業立地政策の変遷

法 律 名	施行年月	目 的	背 景	指定地域数
低開発地域工業開発促進法	1961年11月	工業開発の促進 地域格差是正	全国総合開発計画を受けて、小規模な開発拠点となることが期待されていた	91
新産都市法 (新産業都市建設促進法)	1962年8月	地方拠点の産業等の基盤整備 均衡ある国土の発展	全国総合開発計画の拠点開発方式による工業開発地区構想	15
工特整備法 (工業整備特別地域整備促進法)	1964年7月	工業基盤の整備 均衡ある国土の発展	新産法同様に全総計画が背景になっているが、大都市に近い地域に工業開発地区を設けている	6
テクノポリス法 (高度技術工業集積地域開発促進法)	1983年6月	高度技術に立脚した工業開発の促進 地域住民の生活の向上と国民経済の均衡ある発展	昭和50年代以降の産業構造の高付加価値化、知識集約化への対応	26
頭脳立地法 (地域産業の高度化に寄与する特定事業の集積の促進に関する法律)	1988年6月	特定事業の地方集積による地域産業の高度化 地域住民の生活の向上と国民経済の均衡ある発展	工業における研究、情報処理部門や外部化したサービス産業等の産業高度機能の地方への分散	26
地方拠点都市法 (地方拠点都市地域の整備および産業業務施設の再配置の促進に関する法律)	1992年8月	都市機能の増進と居住環境向上の推進 産業業務施設の再配置の促進 地域の自立的成長と国土の均衡ある発展	生活大国構想と東京一極集中問題を受け、地方定住の核となる拠点都市を整備して良好な生活環境を提供することが期待されている	84

資料) 旧経済企画庁「地域経済レポート」

(注7) 新産・工特による産業立地政策の成否については議論が分かれているが日本政策投資銀行[2001]では、「鹿島、水島、備後、周南、大分などについては現在も工業都市として活発な生産が続けられているなど一定の成果を上げた地域も存在する一方で、太平洋ベルト沿い以外の地域においては成果は上らず、結局、太平洋ベルト地帯へさらに工業が集積することとなった」としている。

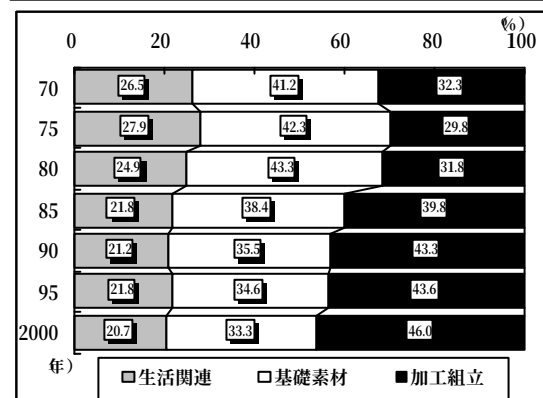
(2) 臨海工業地帯の衰退と内陸工業地帯の形成

① 内陸工業地帯の形成

こうした臨海型基礎素材型産業への依存に対して、大きな転換を迫ることになったのはオイルショックの発生である。原材料の海外依存・大量生産型のビジネスモデルは修正を余儀なくされ、80年代に入ると国内の主力産業は自動車や電気製品を中心とする加工組立型の機械産業へと変化した。わが国の製造品出荷額等の業種別構成比の変化をみる

と、80年から85年にかけて大きく変化している。すなわち、80年に43.3%であった基礎素材型の比率が85年には38.4%まで低下した一方で、同期間における加工組立型の比率は31.8%から39.8%へと大きく上昇している(図表8)。

図表8 製造品出荷額等の構成比推移



資料) 経済産業省「工業統計調査」

このように国内生産の重心が重化学工業から加工組立型工業へと移る中で、その生産拠点も臨海部から加工組立型工業の工場が立地する内陸部へと移っていった。加えて、85年のプラザ合意を契機とした急速な円高が進行すると、国内製造業の海外生産シフト

が起こり、技術革新と高付加価値な産業拠点として研究開発拠点と一体化した地域が求められるようになった。政府はテクノポリス法（1983 年）、頭脳立地法（1988 年）をそれぞれ制定し（前掲図表 7）、高速道路の IC や空港などに近い内陸部において、研究開発型の工業拠点を整備する方向性を打ち出した（図表 9）。

図表9 産業立地にかかる外部環境変化				
項目	時代	1960～70年代	80年代	90年代半ば～
産業立地政策		新産・工特	テクノポリス 頭脳立地	地方拠点都市
立地特性		地方臨海	地方内陸	地方圏
主要産業		基礎素材 重化学工業	加工組立 ハイテク	オフィス・業務
原材料依存		海外	国内	国内 海外
製品出荷		国内	海外	国内 海外
物流		大量輸送	多頻度少量	多頻度高速
交通インフラ		工業港湾	高速道路 空港	幹線道路 空港 コンテナ港湾
産業インフラ		工場団地 工業用水	研究施設	情報通信基盤
人材		大量労働力	高学歴	技術取得者
競争相手		他の臨海部	高速IC周辺 工場団地	国内・アジア

（資料）各種文献をもとに三重県総研作成

②臨海工業地帯の衰退

1990 年代半ばの急激な円高進行にあたっては、再び製造業の海外生産シフトが加速し、1999 年以降はアジア、とりわけ中国への進出が加速するなど、国内製造業はグローバルな視点で最適立地を模索する傾向が強まったと言える。

このように、産業構造や産業立地政策の変化を背景に、製造業の供給モデルが少量多種で高付加価値なモノの生産にシフトしており、大量生産型のビジネスモデル（①広大で安価な地価、②豊富な水、③原材料の供給拠点となる港湾の存在、④低賃金・大量労働力、などを背景にした大量生産型モデル）を担う

臨海工業地帯は後発に形成された内陸部の工場に生産拠点の座を奪われつつある。

臨海工業地帯はこうした産業構造、産業立地政策の変化に取り残される形でその勢いを失っていった。

（3）当地域に見る産業構造の変化と四日市臨海工業地帯のポジション

①当地域の産業構造の変化

こうした基礎素材型産業から加工組立型産業、臨海部から内陸部へという産業構造および産業立地の流れは四日市においても例外ではなかった。

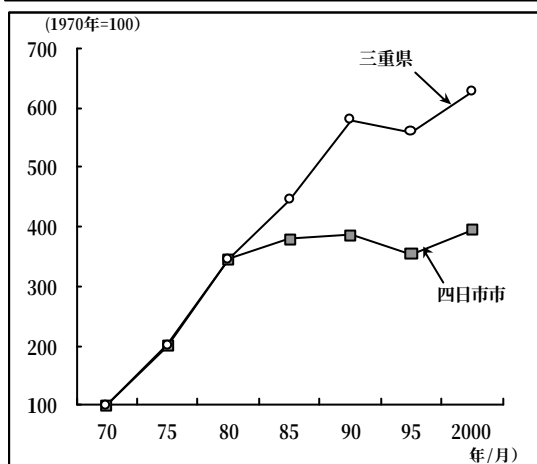
もともと、四日市臨海工業地帯は 1956 年に旧第二海軍燃料廠跡地が昭和四日市石油に払い下げられ、三井グループの岩国、住友グループの新居浜、日石グループの川崎と並びわが国で最先発の石油化学コンビナートとして形成されたことに端を発している（注 8）。これらのコンビナートは後の新産・工特時代に形成される地方の臨海工業地帯の先駆けとなる立場にあった。

四日市の臨海工業地帯はこうして全国的な重化学工業化の流れを三重県において示す代表的なものとなり、四日市に立地する石油化学産業は三重県製造業の生産活動を牽引する役割を果たしてきた。

しかしながら、1980 年代に入ると、こうした状況にも変化が生じてきた。すなわち、四日市市と三重県全体の製造品出荷額等の推移をみると、1980 年にかけて両者が歩調を合わせる形で増加しているが、1985 年以降は三重県が引き続き増加基調で推移しているのに対し、四日市市ではその伸びが著しく鈍化

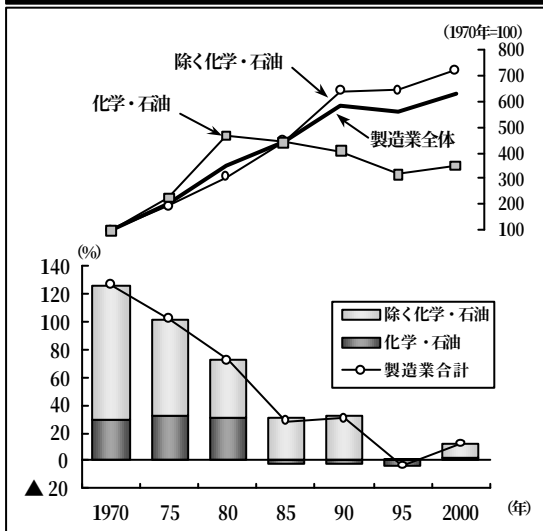
している（図表 10）。これを業種の面からみると、1980 年までは製造品出荷額等の伸びの多くを化学・石油が寄与していたが、1985 年以降は逆に県内の製造品出荷額を下押しする要因に転じている（図表 11）。

図表10 三重県と四日市市の製造品出荷額等の推移



(資料) 経済産業省「工業統計調査」

図表11 三重県の製造品出荷額等の伸び率推移と化学・石油の寄与度

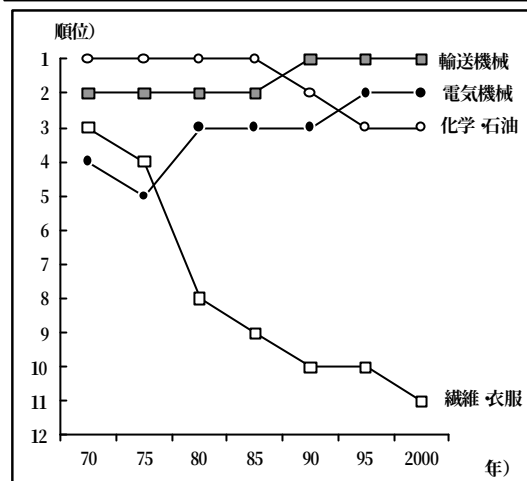


資料) 経済産業省「工業統計調査」

90 年代に入ると、産業構造の転換は明確に現れ始め、県内の製造業の牽引役は輸送機械や電気機械などが中心となった。すなわち、製造品出荷額等における県内ウェートの順位をみると、1985 年までは化学・石油がトップを守っていたが、90 年には輸送機械に抜か

れて 2 位に、そして 95 年には電気機械に抜かれて 3 位にまで転落している（図表 12）。

図表12 三重県における製造業の主要業種の変遷



(資料) 経済産業省「工業統計調査」

四日市地域においても半導体工場の進出により電気機械など加工組立型産業のウェートが高まっていった。

こうした産業構造の変化は産業立地の動向にも現れており、四日市地域においても臨海部への工場立地が低迷する中で、立地の中心が内陸部へ変化している。それに伴い成長産業の基盤が臨海部から内陸部へと移る傾向にあり、臨海工業地帯はその牽引力が低下している。

(注 8) 政府が進める石油化学第一期計画によってこの 4 つのコンビナートが誕生した。

②各臨海工業都市との比較による四日市のポジション

(1)各地の臨海工業地帯の特徴

ここでは、四日市臨海工業地帯の相対的な位置付けをみるため、全国の主要な工業都市とその動向を比較してみる。比較対象としたのは、鹿島（鹿嶋市、神栖町、波崎町）、京葉（千葉市、市原市、袖ヶ浦市）、京浜（横浜市、川崎市）中京（名古屋市、東海市、知

多市)、阪神(大阪市、尼崎市、神戸市)、堺・泉北(堺市、高石市)、水島(倉敷市)、備後(福山市)、周南(徳山市、新南陽市、下松市)、東予(新居浜市、西条市、東予市)、北九州(北九州市)、大分(大分市)、という12の臨海工業地帯である(図表13)。

これらの臨海工業地帯は立地や規模、または集積業種の動向などがそれぞれ異なり、一

口に臨海工業地帯というカテゴリー分けができないほど多様性を持っている(図表14)。

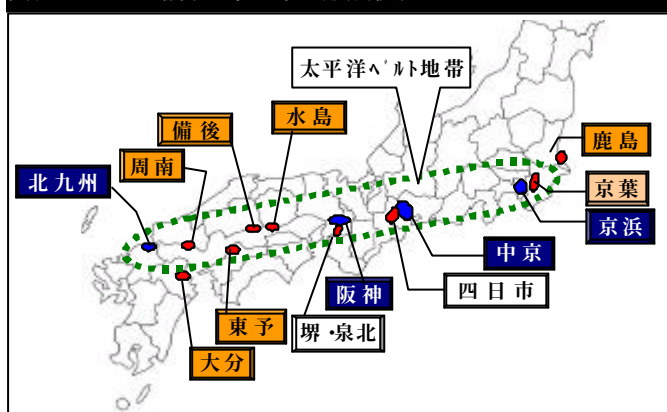
ここでは業種別の集積を中心にみると、鹿島、京葉、京浜、堺・泉北、水島、大分などは製鉄所と石油化学コンビナートと一緒に立地している複合型臨海工業地帯であり、その生産規模は極めて大きい。また、鉄鉱石の輸入や鉄鋼の移輸出などが発生するため、港湾における海上貨物取扱量も多い。

中京、阪神、備後、北九州は製鉄所を中心とした企業群の集積が特徴となっている。

四日市、周南、東予は石油化学コンビナートを中心に形成されている。

このように各臨海工業地帯はそれぞれの特徴を背景に地域産業のなかで重要な役割を果たしている。しかし、臨海工業地帯としての方向性をみるとそれぞれに異なっていることが分

図表13 主な臨海工業地帯の形成状況



資料) 三重銀総研作成

注) 白抜き文字は四大工業地帯、グレーが新産・工特の指定地域。

図表14 主な臨海工業地帯の比較表

臨海工業地帯	鹿島	京葉	京浜	中京	四日市	阪神	堺・泉北	水島	備後	東予	周南	北九州	大分
母都市	鹿嶋市 神栖町 波崎町	千葉市 市原市 袖ヶ浦市	横浜市 川崎市	名古屋市 東海市 知多市	四日市市	大阪市 尼崎市 神戸市	堺市 高石市	倉敷市	福山市	新居浜市 西条市 東予市	徳山市 新南陽市 下松市	北九州市	大分市
人口 (千人)	150	1,224	4,676	2,352	291	4,558	854	430	379	217	190	1,011	436
主要産業	鉄鋼 石油精製 石油化学	鉄鋼 石油精製 石油化学	鉄鋼 石油精製 石油化学	鉄鋼 石油精製	石油精製 石油化学	鉄鋼 石油精製	鉄鋼 石油精製 石油化学	鉄鋼 石油精製 石油化学	鉄鋼	非鉄 石油化学 造船	鉄鋼 石油精製 石油化学	鉄鋼	鉄鋼 石油精製 石油化学
主要企業	住友金属、鹿島石油、三菱化学	川崎製鉄、コスモ石油、出光興産、井化学、友化学、善石化、光石化	NKK、新日鉄精製、東燃ゼネラル、クダス石油精製、東亜石油、東燃化学、新日本石化	新日鉄、川崎製鉄、ジャパコエナジー	三菱化学、東チ、昭和、四日市石油、コスモ石油	神戸製鉄、住友金属工業、日新製鉄	新日鉄、日新製鉄、コスモ石油、興亜石油、東燃ゼネラル、三井化学、宇部興産	川崎製鉄、新日鉄精製、ジャパコエナジー、三菱化学、旭化成	NKK 日本化学	住友金属、鉄山、住友化学	日新製鉄、出光興産、トヤマ、出光石化、東チ	新日鉄、住友金属、三菱化学、	新日鉄、九州石油、昭和電工
主要港	鹿島港	千葉港	横浜港 川崎港	名古屋港	四日市港	神戸港 大阪港	堺港 泉北港	水島港	福山港	新居浜港 東予港	徳山下松港	北九州港	大分港
海上貨物取扱量 (千トン)	52,765	164,741	212,193	133,038	61,667	168,168	72,309	89,595	45,441	21,455	56,797	86,332	61,782
コンテナ貨物取扱量 (千トン)	274	643	35,103	31,417	1,801	54,329	-	1,142	82	-	469	5,621	93
製造品出荷額等 (億円)	17,537	42,254	93,079	60,548	17,527	96,407	26,192	30,294	12,218	9,053	12,712	19,416	12,696
小売販売額 (億円)	1,786	13,731	50,898	36,699	3,855	73,243	8,230	4,753	4,814	2,146	2,559	12,453	5,395

資料) 総務省「国勢調査報告」、アルプス社「プロアトラス2001」、日本港湾協会「港湾統計年報」、経済産業省「工業統計調査」「商業販売統計」

注) 人口、コンテナ貨物取扱量は2000年、海上貨物取扱量、製造品出荷額等、小売販売額は1999年の数値。

かる。

例えば、同一の資本グループ内（三菱、三井、住友など）において、複数の地域に事業拠点を持っている場合には、設備の縮小や廃棄が進む地域がある一方で、反対にグループ内の生産拠点として事業規模が拡大している地域もある。

後ほど第3章で各地の具体的な動きについて触れることになるが、大きな方向でみると、初期の頃に形成され、かつ地方都市にある事業拠点において規模縮小の動きがみられる一方、後期に形成され関東や関西の大消費地に近い都市型立地の事業拠点では生産の集約化が進む傾向にある。

もっとも、生産の集約化が進んでいるところとはいえ、アジアを相手に厳しい価格競争が行われているため、徹底した合理化によるコスト削減の努力が進められている。一方、生産規模が縮小している拠点でも大量生産型の工場から形を変え、少量でも高付加価値な製品の製造に構造転換が進められている。こうした事情もあるため、一概に集約化また

は高付加価値化のどちらが地域レベルで期待される方向性かは不透明である。

(ロ)石油化学コンビナートの動向

以下では、四日市に関係のある石油化学コンビナートを中心にコンビナート毎の方向性について話を進める。

既に述べたように四日市は岩国、新居浜、川崎と並ぶ歴史ある石油化学コンビナートである。しかし、既に三井グループでは岩国におけるエチレン設備を廃棄し、グループの生産拠点を大阪、千葉に集約化している。同様に住友グループでも新居浜におけるエチレン設備を廃棄し、グループの生産拠点を千葉にシフトしている（図表15）。このように古いエチレンセンターから新しいエチレンセンターへと生産シフトの動きが明確となっている（注9）。四日市についても2001年1月には三菱グループのエチレンプラントが停止され、鹿島および水島への集約化が進んでいる。

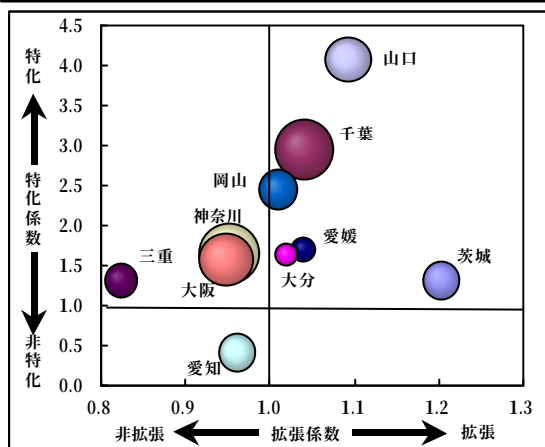
図表15 石油化学コンビナート（エチレンセンター）の立地状況の変遷

	先発 コンビナート (4)	後発 コンビナート (5)	先発の 第2コンビナート (3)	後々発 コンビナート (3)	最後発 コンビナート (1)	現 在
三井グループ	岩国（三井石化） <旧陸軍燃料廠>		市原（浮島石化）	堺（大阪石化）		廃棄 市原（三井化学） 堺（三井化学）
住友グループ	新居浜（住友化学）		千葉・袖ヶ浦（住友化学）			廃棄 千葉（住友化学）
三菱グループ	四日市（三菱油化） <旧海軍燃料廠>	水島（三菱化成）	鹿島（三菱油化）			停止 鹿島（三菱化学） 水島（三菱化学）
日石（古河）グループ	川崎（日本石化）					川崎（新日本石化）
東燃グループ		川崎（東燃石化）				川崎（東燃化学）
東ソーグループ		四日市（大協和石化）				四日市（東ソー）
丸善グループ		千葉・五井（丸善石化）				千葉（丸善石化）
出光グループ		徳山（出光石化） <旧海軍燃料廠>			千葉（出光化学）	徳山（出光石化） 千葉（出光石化）
昭電グループ				大分（鶴崎油化）		大分（昭和電工）
旭化成グループ				水島（山陽エチレン）		水島（旭化成）

資料)石油化学工業協会『石油化学ガイドブック』、野口雄一郎『日本のコンビナート』をもとに三重県経済部作成

ここで、各石油化学コンビナートの動向について、製造品出荷額等を用いた特化係数と拡張係数のマトリクスをみると、地域における化学石油への集中度合い（特化係数）が高いほど、そのコンビナートの成長力（拡張係数）が高い傾向にある（図表16）。

図表16 都道府県（コンビナート所在地）の石油化学製品出荷額等の特化・拡張のマトリクス



資料) 経済産業省「工業統計調査」
 注1) 特化係数=当該府県の化学・石油製品の出荷額構成比/全国の化学・石油製品の出荷額構成比
 注2) 拡張係数=当該府県の化学・石油製品の成長倍率/全国の化学・石油製品の成長倍率
 注) 特化係数は2000年の数値、拡張係数は1990年と2000年の変化数値。

例えば、山口（周南）、千葉（京葉）、岡山（水島）など特化係数が2を超える地域では拡張係数が1を上回っている（拡張係数が1を上回るということは、同一期間において化学・石油の出荷額の伸びが全国平均を上回っている）。もっとも、茨城（鹿島）などは特化係数は低いが、拡張係数はもっとも高くなっている。これは、茨城には三菱化学の主力事業所が立地しているが、その他グループの立地がないことと、同一県内に日立の家電工場などが多く集積しているため、化学・石油産業の特化係数が低く出てしまうためとみられる。

このなかで、愛媛（東予）、大分（大分）などでは規模や特化係数に比べて拡張係数が1を超えているのは、1980年代のはじめに生産設備の合理化を行い、早い時期から高付

加価値事業所への転換を進めてきた効果が始めているものとみられる。

こうしたなかで、三重（四日市）をみると、特化係数も低く、拡張係数に至っては比較対象地域の中で最も低くなっている。これは、県内において自動車や電気機械など他の有力産業の生産力が高まる中で相対的に化学・石油産業の特化係数が低下していることに加え、生産設備の合理化が進む一方で高付加価値化への転換は遅れていることが大きく影響している。

（注9）1980年代の石油化学業界の構造改善と企業の合理化戦略の中で、エチレンセンターの中心拠点は初期の地方工業都市から関東、近畿の大都市圏へとシフトしていった。

2. 都市システム面からみる地域ポジション

～四日市の都市ポジション～

(1) わが国における都市システム

これまでは産業面における四日市臨海工業都市の地域ポジションをみてきたが、一方、もう一つの重要要素である都市システムの側面からそのポジション把握を試みる。

その前に、わが国における都市システムの骨格について試みる。わが国の都市システムは大きく「地帯構造」と「階層構造」という二つの見方をすることが可能となる（注10）。

（注10）地帯構造、階層構造の考え方については矢田俊文[1996]に詳しい。

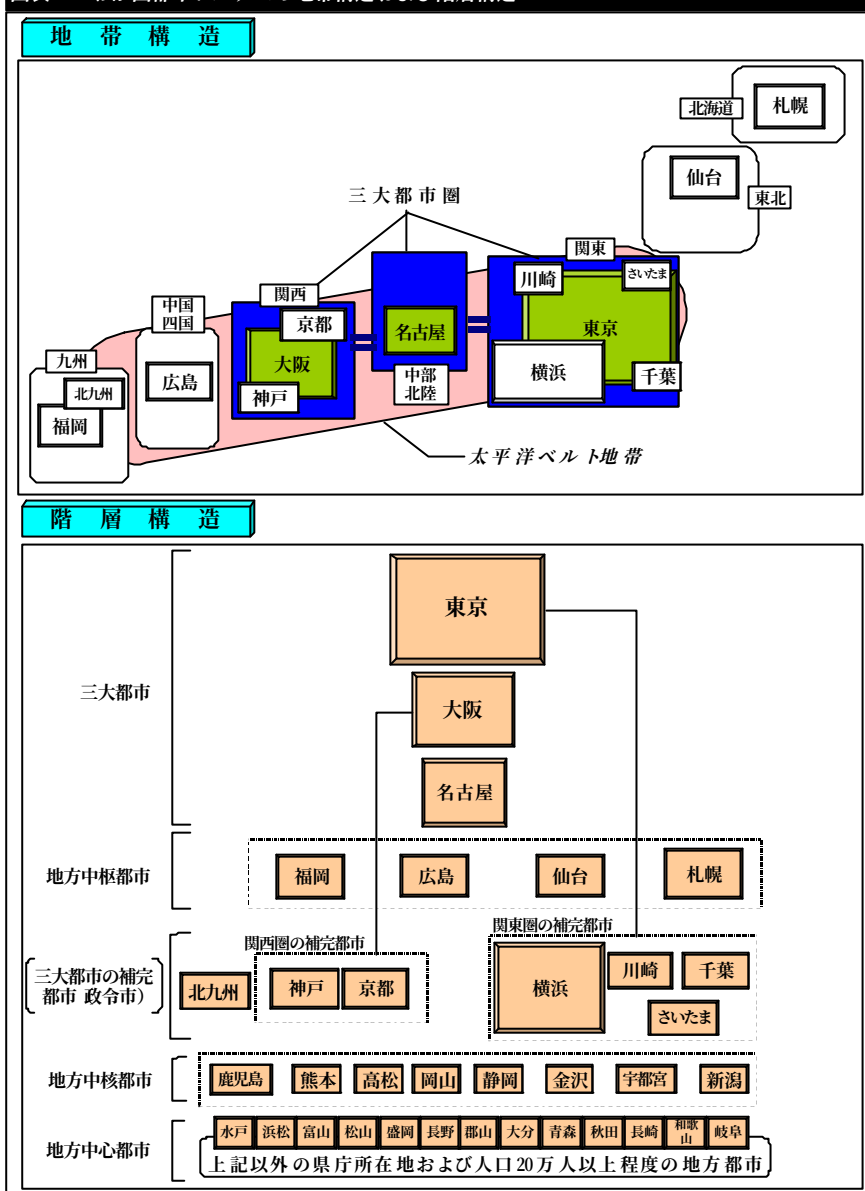
① 都市の地帯構造

地帯構造とは国土を面としてみた場合の構造を指す。すなわち、東北圏、関東圏、中部圏、関西圏、九州圏といった地域の面的な

形態に着目する捉え方である。また、地帯構造では、日本海側、太平洋ベルト地帯といった大きなくくりでの捉え方も可能である（図表17）。

こうした面的な捉え方でわが国の都市機能の分布をみると、経済・産業の中核管理機能、生産機能、流通機能、販売機能、さらに労働者、居住者といった人口の集積地は太平洋ベルト地帯に集中する構造となっており、地域格差を考える場合は、太平洋ベルト地帯とその他の地域という図式で語られることとなる。

図表17 わが国都市システムの地帯構造および階層構造



（資料）三重県総合作成

②都市の階層構造

(1)階層性が生じるシステム

一方、国土の階層構造とは都市機能の集積を基準とした都市間の序列により都市の階層的な構造を捉える見方であり、「三大都市→地方中枢都市→三大都市の補完都市（政令市）→地方中核都市→地方中心都市→地方都市」といった都市間の縦の構造を示すものである（図表17）。

一般に下位に位置する都市は自らが持つ

都市機能だけでは日常生活を充足させることができないため、より上位の都市に依存する形となる（注11）。

都市の機能には消費や生産といった経済的なものや行政、政治、さらには社会、文化などがある。例えば消費機能をみると、日常の生活必需品であれば下位の都市で充足することができるが、嗜好品やブランド品、稀少品を求めるためにはより上位の都市でなければ購入できないケースが多い。こうした場合に下位の都市は消費機能を上位の都市

に依存していることになり、上位都市になればなるほどより広い範囲の機能をカバーする必要があるため、上位都市を中心に据えると下位の都市はその周辺に広がることになる。

(注 11) こうした都市の階層構造はクラスターやレッシュ等によって中心地理論として検証されてきた (P3 図表 3 参照)。

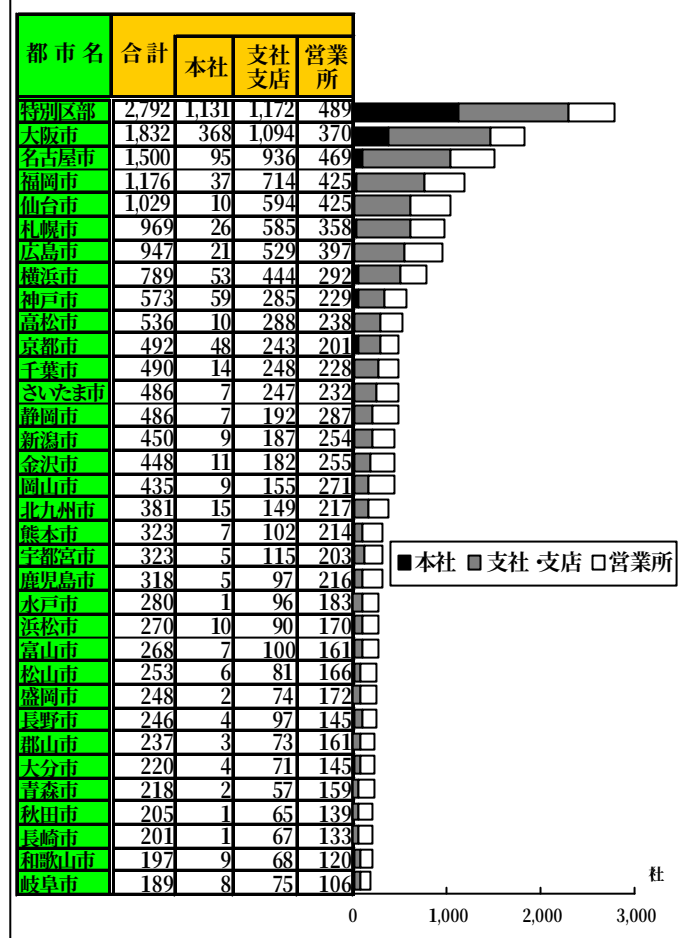
(ロ)都市の階層性の検証

こうした都市の階層構造は企業の本社と支社・支店の配置や行政機能の配置など組織の地理的な配置状況を見ると明確に現れている。

まず、企業組織の面から検証するために、上場企業の本社、支社・支店、営業所の全国的な配置状況 (1997 年) をみると、首都である東京 (特別区部) が最大の集積地となり、その下に大阪、名古屋が続く、いわゆる三大都市への集中的な配置がみられる (図表 18)。

次に、札幌、仙台、広島、福岡 (これらを総称して「札幌仙広福」と呼ぶ場合が多い) といった広域経済圏の中心都市、いわゆる地方中枢都市が続いている。その下には三大都市を補完する形で三大都市圏を形成する都市 (横浜、川崎、千葉、さいたま、京都、神戸) が続いている。その下には、新潟、金沢、静岡、岡山、高松、熊本などの人口 50 万クラスのブロックの中心都市が地方中核都市として、さらにその下に一般の県庁所在都市や人口 20 万人クラスの地方中心都市が連なる縦型の構造が確認できる (前掲図表 17)。こうした傾向は本社機能を除いた支社・支店・営業所機能の配置状況についても同様の結果が出ている (図表

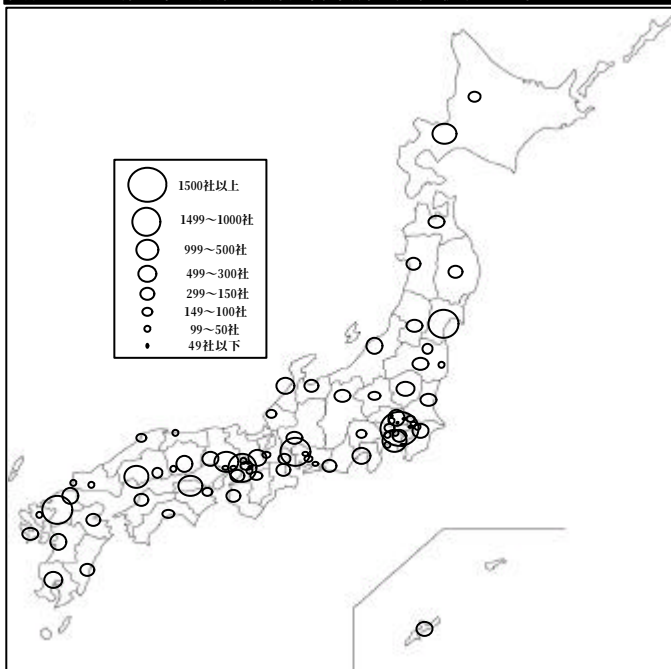
図表18 上場企業の本社・支社・支店、営業所機能の配置状況 (97年)



資料) ダイヤモンド「全上場企業事業所要覧97」

注) 静岡市については2003年4月に清水市との合併が決まっているため、清水市を合わせた数値を示した。

図表19 上場企業の支社・支店・営業所の配置状況 (97年)



(資料) ダイヤモンド「全上場企業事業所要覧97」

19)。

一方、行政機能の配置状況をみると、やはり首都東京には官庁の本省庁が配置され、三大都市および地方中枢都市には各地方局が概ね配置されるなど、企業の本支店の配置状況と相似した形となっている（図表20）。

三大都市圏政令市、地方中核都市、地方中心都市と都市階層が下がるにつれて、地方局の配置が限定的なものとなってくる。とりわけ、企業組織の配置と大きく異なるのは、三大都市圏政令市にはさいたま市（注12）を除いてはほとんど地方局が配置されていない。これは、行政組織の場合、企業組織とは異なり、市場性よりも地理的な距離や行政の管轄が優先するため、三大都市にある機能については、その補完都市には設置する必要はないとの考えとみられる。

このように企業組織及び行政組織の配置の視点からみると、中央集権的なわが国の都市階層を確認することができる。

(ハ)都市階層にみる商工業機能

次に都市階層別の特徴をみるため、これらの都市階層毎の特徴を拠点性（都道府県内の人口集中比率）、工業機能（人口一人当たり製造品出荷額等）、商業機能（人口一人当たり商業販売額）の別にみる（図表21）。

まず拠点性として都道府県内人口集中比率をみると、三大都市の拠点性が非常に高く人口集中率が40%を超えている。また、地方中枢都市、三大都市圏政令市、地方中核都市など集中率も高く、25%を超えている。参考までに地方臨海工業都市の代表として選んだ6都市の平均をみると10%をやや上回る程度となっている（注13）。

次に商業機能と工業機能について特徴的な状況を挙げると、三大都市の商業機能が圧倒的に高い一方で、三大都市圏政令市は低くなっている。これは、商業ではより求心力のある三大都市が近接するため、それらの都市が下位都市から吸い上げる吸引力より三大都市に吸い上げられる吸引力が大きい

図表20 行政（司法）機能の主要地方局（部・室）の配置状況

階層別都市 機能名	三大都市		地方中核都市					三大都市圏政令市					地方中核都市					その他都市																	
	東京 都区	大阪	名古屋	札幌	仙台	広島	福岡	北九州	横浜	川崎	千葉	さいたま	京都	神戸	新潟	金沢	宇都宮	静岡	岡山	高松	熊本	鹿児島	帯広	小樽	青森	秋田	前橋	長野	松江	松山	下関	高知	宮崎	那覇	
人事院	地方事務局	◎	○	○	○	○	○	○				○								○															△
法務省	法務局	◎	○	○	○	○	○	○												○															
財務省	高等検察庁	◎	○	○	○	○	○	○								△			△								△						△		
	財務局	◎	○	○	○	○	○	△												○	○													△	△
	国税局	◎	○	○	○	○	○	○													○	○												△	
総務省	郵政事業庁（郵政局）	◎	○	○	○	○	○														○									○				△	
	地方総合通信局	◎	○	○	○	○	○	○					○							○									○					△	
	管区行政評価局				○	○	○	○					○								○														△
農水省	地方農政局	◎												○					○		○														
経産省	森林管理局		△	△																	○						△	○	○				○		
	経済産業局	◎		○	○	○	○	○													○														△
国交省	地方整備局	◎		○	○	□	○	○		△			○	△	○					○												△			
厚労省	運輸局							○						△	○						○				○										
	厚生局	◎			○	○	○	○					○								△														△
防衛庁	防衛施設局	◎		○	△	○	○	○		○			○			○					△		△												○
警察庁	管区警察局	◎	△	○	△	○	○	○					○								○														
裁判所	高等裁判所	◎	○	○	○	○	○	○								△				△							△							△	

資料)各省庁ホームページ、東洋経済新報社 2002年版 政界 官庁人事録

注1) さいたま市については15年4月に政令指定都市に移行する予定。

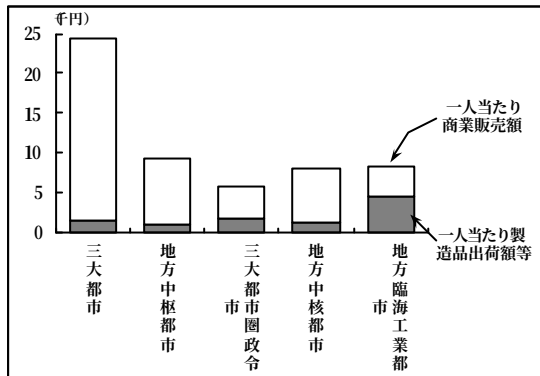
注2) 東京の○は本省庁の立地を示す。また、東京都の○は本省以外に関東地方局が設置されていることを意味する。

注3) △は支局等を示す。人事院地方事務局の那覇は沖縄事務所。高等検察庁の金沢、岡山、秋田、松江、宮崎、那覇は支部。財務局の福岡は財務支局、沖縄は沖縄総合事務局財務部。国税局の沖縄は沖縄国税事務所。地方総合通信局の那覇は沖縄総合通信事務所。管区行政評価局の那覇は行政評価事務所。森林管理局の青森、東京、名古屋は分局。経済産業局の沖縄は沖縄総合事務局経済産業部。地方整備局の横浜、神戸、下関はそれぞれ関東・近畿・九州地方整備局の港湾空港担当の整備局。運輸局の神戸は神戸海運監理部。厚生局の高松は支局、那覇は分室。防衛施設局の名古屋、熊本、帯広は支局。管区警察局の東京は東京警察通信部、北海道は北海道警察通信部。高等裁判所の金沢、岡山、秋田、松江、宮崎、那覇は支部。

注4) 地方整備局の札幌は北海道開発局として他の地方整備局と分けられているため□とした。

図表21 都市階層別の商工業の状況

項目	平均人口 千人	都道府県内 人口集中比率 %	一人当たり	
			製造品 出荷額等	商業 販売額
			千円	千円
単位	2000年	2000年	1999年	1999年
三大都市	4,300	46.2	1,574	22,829
地方中枢都市	1,262	30.1	983	8,248
三大都市圏政令市	1,591	25.1	1,695	4,011
地方中核都市	509	25.4	1,311	6,653
地方臨海工業都市	256	12.7	4,627	3,567



(資料) 総務省「国勢調査報告」、経済産業省「工業統計調査」「商業統計調査」

とみられる。しかし、補完都市においては川崎、京都、神戸など工業機能が強く自らの生産力を持っている都市もみられている。

また、地方中枢都市、地方中核都市、地方臨海工業都市は商業および工業機能の合計は同程度であるが、その内訳をみると、地方中枢都市、地方中核都市は商業機能が中心となっているのに対して、地方臨海工業都市は予想通り工業機能が大きくなっている。

(注 12) さいたま市に関東圏の地方局が集中しているのは、業務各都市構想や新都心構想など国策として行政機能の誘導を進めてきたため。

(注 13) 鹿嶋市、倉敷市、福山市、徳山市、新居浜市。大分市の6都市。

(2) 都市システムにみる四日市のポジション

① 四日市の都市ポジション

こうした地帯および階層構造により四日市のポジションをみると、まず、地帯構造面では四日市は三大都市圏である中部圏の一翼を構成し、その中心地である名古屋市に近

接する人口 30 万人規模の都市である。第一国土軸上にあり、東京、名古屋、大阪を結ぶ東海道メガロポリスを構成する一部でもある。

他方、都市の階層構造でみると、四日市は三大都市（東京、大阪、名古屋）、→地方中枢都市（札幌、仙台、広島、福岡など広域経済圏の中心となる政令指定都市）→三大都市圏政令市（横浜、川崎、千葉、さいたま、京都、神戸）→地方中核都市（新潟、金沢、静岡、岡山、高松、熊本などの人口 50 万人クラスの都市）に続く地方中心都市（県庁所在都市および人口 20 万人クラスの都市）に相当するポジションにある。

しかしながら、一般に都道府県下における人口最大規模の都市が担う都市機能としては都道府県レベルの経済圏における行政、商業、産業の中心機能であるが、地方圏における多くの最大都市が県庁所在都市であるのに対し、四日市の場合は県庁所在都市でないため、行政機能面においてはやや狭域的なものとなっている（注 14）。

この点は経済面における中枢管理機能の集積にも影響している。四日市は三重県内において津よりも人口が多いものの、上場企業の本社、支社・支店、営業所の立地状況を見ると、県庁所在地である津が 156 社であるのに対し、四日市は 106 社と少なくなっている（図表 22）。

図表22 四日市市と津市の本支店機能の比較

(単位:社)

	合計	本社	支社・支店	営業所
四日市市	106	7	48	51
津市	156	3	53	100

資料) ダイヤモンド「全上場企業事業所要覧97」

このように現在の地理上の位置、行政上の枠組みからみると、例え、今後、四日市の人口が増加した場合でも経済ブロックの中心

である地方中枢都市や地方中核都市となるのは難しいとみられる（注15）。

（注14）県庁所在地が県下最大都市（人口）ではない例は、山口県山口市（下関市、宇部市に次いで県下3番目）、福島県福島市（いわき市、郡山市に次いで県下3番目）、静岡県静岡市（浜松市に次いで2番目）がある。但し、静岡市は2003年4月に清水市と合併するため県下最大の都市となる予定。三重県も津市が四日市市、鈴鹿市に次いで3番目となっている。

（注15）大手スーパーのイオングループは東海北陸地区の8県を管轄する事務所を創業地である四日市市に置いていたが、5月末に四日市市から名古屋市へ移転している。

わが国の臨海工業地帯を牽引してきた四大工業地帯はそれぞれ母都市の階層もより高次であると言える。

一方、1950年代から60年代に形成された旧軍燃料廠の払い下げ地や新産・工特によって整備された臨海工業地帯、すなわち、水島、備後、大分、鹿島、周南、東予は地方中心城市および地方都市である。

四日市は周南の徳山などと同様に旧軍燃料廠の払い下げを受けたグループではあるが、母都市の都市階層レベルからみると、京葉、堺・泉北などと同様に三大都市圏近接型の臨海工業都市という位置付けと言える。

②臨海工業都市における都市ポジション

ここでは四日市を含め全国の主要な臨海工業都市の母都市が都市システム上、どのようなポジションにあるかをみる。

まず、地帯構造面では鹿島、大分を除き全て太平洋ベルト地帯に属しており、三大都市圏からの距離こそ異なるものの地帯構造という面からは同様のグループに属している。

一方、階層構造面で見たものが図表23である。

図表23 臨海工業都市の都市システム上の位置付け

都 市 階 層	該 当 す る 臨 海 工 業 都 市
三大都市型	京浜（横浜、川崎）、中京（名古屋）、阪神（大阪、神戸）
地方中枢都市型	北九州（北九州）
三大都市圏の補完型	京葉（千葉、市原）、堺・泉北（堺、高石）、四日市（四日市）
地方中核都市型	該当なし
地方中心都市型	水島（倉敷）、備後（福山）、大分（大分）
地方都市型	鹿島（鹿嶋）、周南（徳山）、東予（新居浜）

（資料）三重県総研作成

地帯構造と異なり、階層構造ではそれぞれの地域の都市システム上の位置付けが分かれている。すなわち、京浜、中京、阪神は三大都市型、北九州は地方中枢都市型となり、

第3章 臨海工業都市の変革に向けた動きと各地の取り組み

これまでみたように各地の臨海工業地帯は産業構造の変化やアジア経済の発展に伴う製造業の海外シフトなどの影響を受けて厳しい現状に直面している。しかしながら、臨海工業地帯は各地の経済産業の基盤であることには変わりなく、産業構造の変化やグローバル化の波を受けながらも地域としての競争力を高めていかなければならない。

こうしたなか、各地の臨海工業都市では新たな活性化に向けた取り組みが進められているところもみられ始めた。それらの取り組みは日本の経済社会が今後、どのように変革していくかという時代の潮流を見通しつつ進められており、いくつかの共通した方向性を見出すことができる。

これらをキーワード的に挙げると、1. 競争力強化（①連携、②高付加価値化）、2. 環境、3. 都市再生、4. 特区、である。以下では、これらのキーワードをもとに各地で進められている臨海工業都市変革の具体例を概観する。

1. 競争力強化

国内の臨海工業地帯が生産拠点として生き残るためには競争力の強化が重要なテーマとなる。そのために臨海工業地帯に事業所を置く国内メーカーは各地の特性に応じて、①生産性の向上、②高付加価値化、といった二つの大きな方向性を打ち出している。

①生産性の向上

石油化学産業ではアジア地域において大規模プラントが立ち上がり始めるなど汎用

品の供給体制が世界的に確立されつつある。こうした動きはわが国を直撃し、世界貿易機関（WTO）の合意に基づく2004年の関税引き下げを契機に安価な輸入品の大量流入の可能性も指摘されている。今後、国内メーカーがエチレンなどの汎用品生産を継続していくためには設備の集約化などによる生産性の向上は不可欠とみられる。

複数の事業所を抱える国内メーカーなどでは既に事業所間におけるプラントの休止や集約化の動きを進めるなど生産性向上に向けた動きを進めている（図表24）。

図表24 臨海工業地帯における再編・連携の動き

同一グループ内での集約化】

三菱化学	2001年1月に四日市のエチレンプラントを停止。鹿島へエチレン生産を集約し、国内では鹿島と水島でのエチレン生産体制を確立する。
三井化学	岩国大竹のエチレン設備を97年に廃棄し、市原と大阪に東西2主力体制を構築。99年には岩国へのエチレン輸送を市原から大阪に切り替え。
住友化学	新居浜のエチレン設備を84年に廃棄し、千葉への石化集約を進めると共に、新居浜における高付加価値化を進める。

資本グループを越えた連携】

水島臨海工業地帯	石油精製会社であるジャバソナジー、新日本石油精製と石油化学会社である三菱化学、旭化成工業が「水島コンビナート・ナレッジ」と称し、パイプライン構築により原材料の相互融通を行うことを取り決めており、現在工事が進められている。さらに、三菱化学と旭化成工業の間におけるエチレンセンターの一元運営を期待する声も上がる。
周南臨海工業地帯	コンビナート・ナレッジの一環として、ヤマ、東ソー、日本ゼン、帝人など化学・石油8社が工場の操業情報の一元管理（情報ハブ）や基礎原料の相互融通システムの構築を進めている。
京葉臨海工業地帯	千葉地区に近接するコンビナート・住友化学、三井化学、丸善石化、出光興産、富士石油）をハブでつなぎ、原燃料や製品のやり取りを行う。長期の安定的な購入先確保にも寄与。

臨海工業地帯を越えた連携】

水島と備後京葉と京浜	NKKと川崎製鉄はJFEグループとして経営統合。同グループの製鉄部門は東日本製鉄所として川鉄・千葉とNKK・京浜（川崎）が、西日本製鉄所として川鉄・水島とNKK・福山が一体運営される。
------------	--

（資料）各種新聞・雑誌記事およびヒアリングをもとに三重銀総研作成

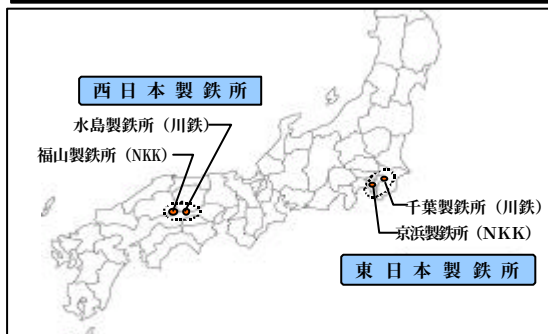
さらに国際競争下における勝ち残り戦略として、同一臨海工業地帯内における資本系列を越えた提携・協力（例えば石油化学業界にとっては製油所との縦の連携、同業他社との横の連携）の動きも進みつつある。これらは、資本の枠組みを越えて地域全体の競争力

を向上させることで企業の生き残りを図る戦略として注目される。

また、鉄鋼業界では、経営統合により近隣の臨海工業都市間の製鉄所を一体運営するなどさらに進んだ動きも出ている。すなわち、NKKと川崎製鉄は2002年9月7日に持株会社JFEホールディングスを発足させ経営統合に踏み切った。なかでも、西の拠点となるNKKの福山製鉄所と川崎製鉄の水島製鉄所は共に統合前でもわが国トップクラスの生産能力を誇る製鉄所であり、大型製鉄所同士の経営統合による生産体制の大幅な効率化が期待されている(図表25)(注16)。

また、経営統合に伴い両社の技術面の連携により、さらなる技術開発力の高まりが期待されている。当面は物流、保全、購買を中心に連携を行い、今後さらに統合の分野を拡大する予定となっている。

図表25 JFEグループの主要製鉄所



(資料) 三重県産研作成

(注16) 岡山県の水島臨海工業地帯と広島県の備後臨海工業地帯は県こそ違うものの、お互いに県の西端と東端にあるため距離にして40km程度であり、十分に一体運営が可能な距離とみられている。

②高付加価値化

競争力強化のもう一つの戦略としては高付加価値製品の製造拠点への特化である。

これまで国内の臨海工業地帯は、廉価で広

大な土地、豊富な水、賃金水準を武器に供給モデル展開してきたが、今後、中国などアジア地域とのグローバル競争の時代の中で、国内で生産拠点が存続していくためには、量産の理論を背景にしたビジネスモデルから少量多品種で高付加価値性を持ったビジネスモデルへと早期に転換していく必要がある。メーカー各社は国内需要向けの技術力を必要とする高付加価値製品をどれだけ生み出せるかが生き残りの鍵を握るとみられる。

前述の国内の石油化学メーカーにおけるエチレンプラント集約化の動きの裏を返せば、被集約地域(他地域へ生産設備を移転される地域)にとっては今後の生き残り戦略としては高付加価値化しかないとの見方でもできる。例えば、1980年代の前半に石油化学業界が構造不況に直面した際、特定産業構造改善臨時措置法(産構法)によっていち早くエチレン設備を廃棄した新居浜では、高付加価値品の生産へと産業構造の転換を図った。一時は非常に厳しい状況に直面したが、現在では半導体向けの電子材料の生産が進むなど産業のハイテク化が進行している。また、高付加価値化のための戦略として、産官学の連携による新たな技術開発の促進を進める地域もある。

例えば、水島臨海工業地帯では、2001年3月に岡山県知事の呼びかけで「水島工業地帯産学官懇談会」が結成された。産は川鉄水島事業所長など主要9社のトップ、学は岡山大学学長など4大学のトップ、官は岡山県知事、倉敷市長というメンバーである。企業が自社だけで解決できない問題を学官の連携により解決策を検討している。

2. 環境

これまで臨海工業地帯という公害というイメージが強いが、最近ではこうした公害対策への取組を積極的に進め、さらには、一歩踏み込んでより環境負荷を低減する拠点への変革を目指した取組が各地で進められている。こうした各地の取組を政策的にバックアップしているのが経済産業省と環境省が中心となって進めているエコタウン構想である。

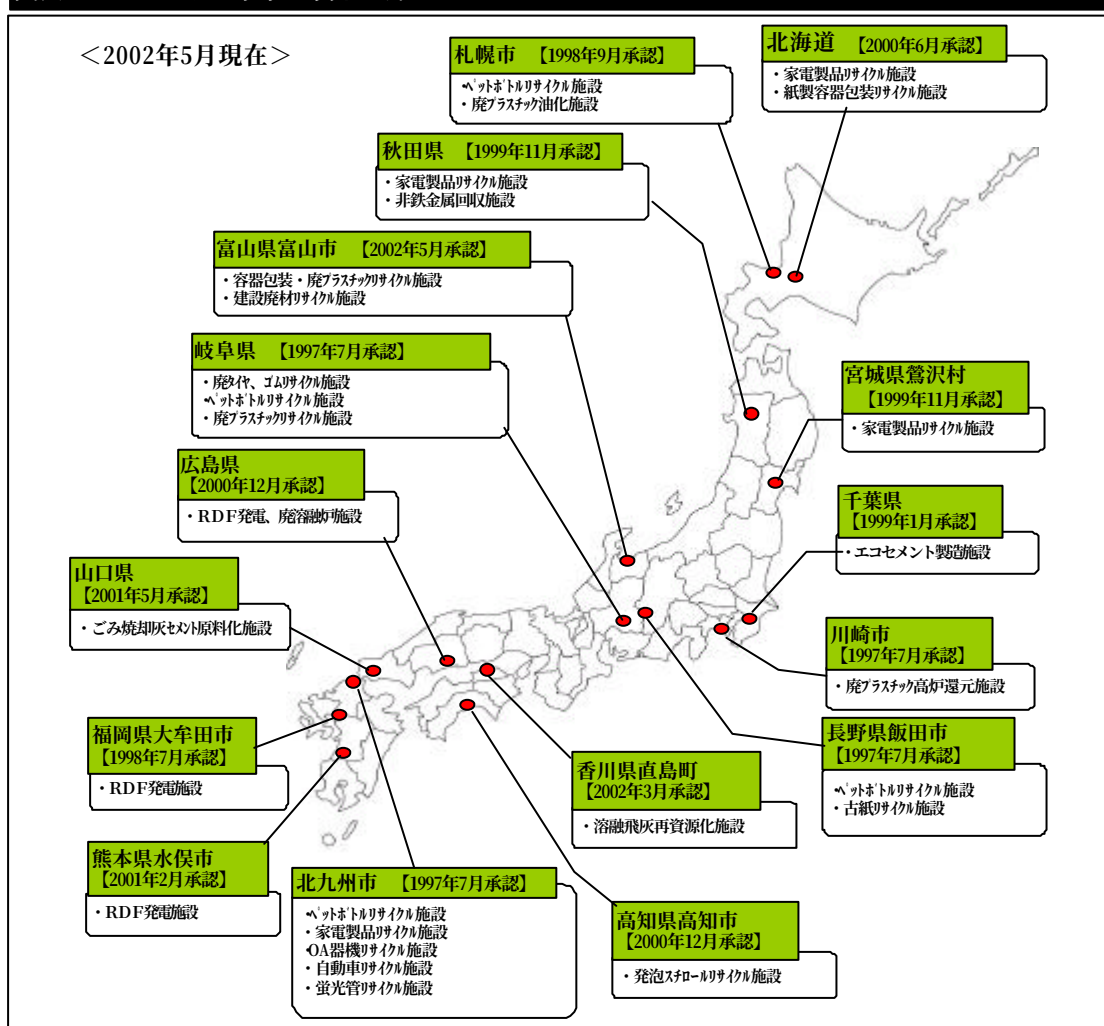
既に2002年5月現在で承認を受けている地域は16カ所となっている。その内訳をみると5カ所が臨海部の工業地帯であり、千葉

の京葉、川崎の京浜、福山の備後、徳山の周南、福岡の北九州、などが承認されている（図表26）。

こうした地域に共通するのは、①立地企業の多くが既に環境問題への対応として独自にリサイクル技術を活用した事業活動を行ってきたこと、②臨海部に隣接する港湾の活用により静脈物流のシステムが比較的構築し易いこと、といった臨海工業地帯の持つ特性と新しい産業としての環境産業の振興を上手く適合させた取組を進めていることである。

このようにかつては公害の元凶的存在にみられていた臨海部の重化学工業群である

図表26 エコタウン事業の承認地域マップ



（資料）経済産業省ホームページをもとに三重銀総研作成。

が、今後は先進的な環境調和型の企業群として環境問題と地域という新たな関係構築への先導役が期待されている。

3. 都市再生

これまで大都市圏の臨海工業地帯においては特に工場等制限法などの立地規制や港湾区域および臨港地区などの土地利用規制の面から大きな制約を受けていたため、大胆な方向転換を打ち出しにくい面があった。

しかしながら、こうした規制によって大都市臨海部のポテンシャルを活かし切れないことは、経済活性化の上で大きなマイナスとなるとの指摘がなされていた。

こうしたなか、現政権下で進められている都市再生戦略の大きなテーマとして臨海部の再生がクローズアップされている。都市再生本部が都市再生プロジェクトとして選定した事業の中にも臨海部の再生に向けたプロジェクトが多く含まれている（図表27）。

図表27 都市再生本部の選定したプロジェクト (臨海部に関連するもののみ掲載)		
決定時期	プロジェクト名	内 容
第一次	東京湾臨海部での基幹的広域防災拠点の整備	災害対策活動の核となる現地对策本部機能を確保するため、水上輸送と連携した防災拠点を整備。
第二次	大都市圏でのライフサイエンスの国際拠点形成	神戸地域を再生医療などの基礎・臨床研究と先端産業の集積として拠点形成。
第三次	大都市圏での都市環境インフラの再生	東京都中央防波堤内側、大阪湾臨海部（大阪府堺市、兵庫県尼崎市）に大規模な森林緑の拠点を整備。
第四次	東京圏におけるゲノム科学の国際拠点形成	ライフサイエンス（ゲノム科学）に関する研究機能や関連産業の相互連携・補完による国際的集積拠点の形成。 ・東京圏に広く展開する拠点間の相互連携の促進と国における推進体制の整備。
	北九州圏におけるアジア産業交流拠点形成	人・モノ・情報のゲートウェイ機能を活用しつつ、アジアにおける新しい産業交流拠点を形成。

資料)国土交通省ホームページを基に三重銀総研作成

例えば、京浜臨海部には再編整備事業の一部として総合研究ゾーン、産学交流ゾーンが設けられ文部科学省の特殊法人である「理化学研究所 横浜研究所」や「横浜市立大学大学院」を中心に多数の研究機関が集積している。京浜臨海部という三大都市圏内に位置していることを背景に国家レベルの研究機能が集まっている。

さらに、京浜臨海部と東京にある東大医科学研究所や千葉県木更津市の「かずさDNA研究センター」など近隣地域の機能と連携させることで、世界最大規模のゲノムネットワークである「東京ゲノム・ベイ計画」を進めている。

また、神戸ポートアイランドには神戸医療産業都市構想が計画されており、先端医療センターや発生・再生科学総合研究センターなどが集積する。京浜臨海部と同様に三大都市圏という中枢拠点という特性を生かし高次の研究機能が集積している。

4. 特区

地域経済の活性化手段の一つとして、検討が進んでいるものに「特区」制度がある。特区とは、「ある一定のエリアを限定して、その地域内における税制の優遇、規制の緩和・撤廃などの措置を講じることで、企業立地の推進、起業の支援、産業の振興を通じて経済の活性化を図ることを主な目的とした制度」である（図表28）。

財政の悪化に伴い財政面での経済政策が打ち出せない状況にある政府にとって、規制緩和など法制度の改正で地域の活性化を目指す特区構想への期待は大きい。

特区構想については、政府の経済財政運営を司る経済財政諮問会議と首相の諮問機関である総合規制改革会議でそれぞれ構造改

図表28 特区に期待される効果

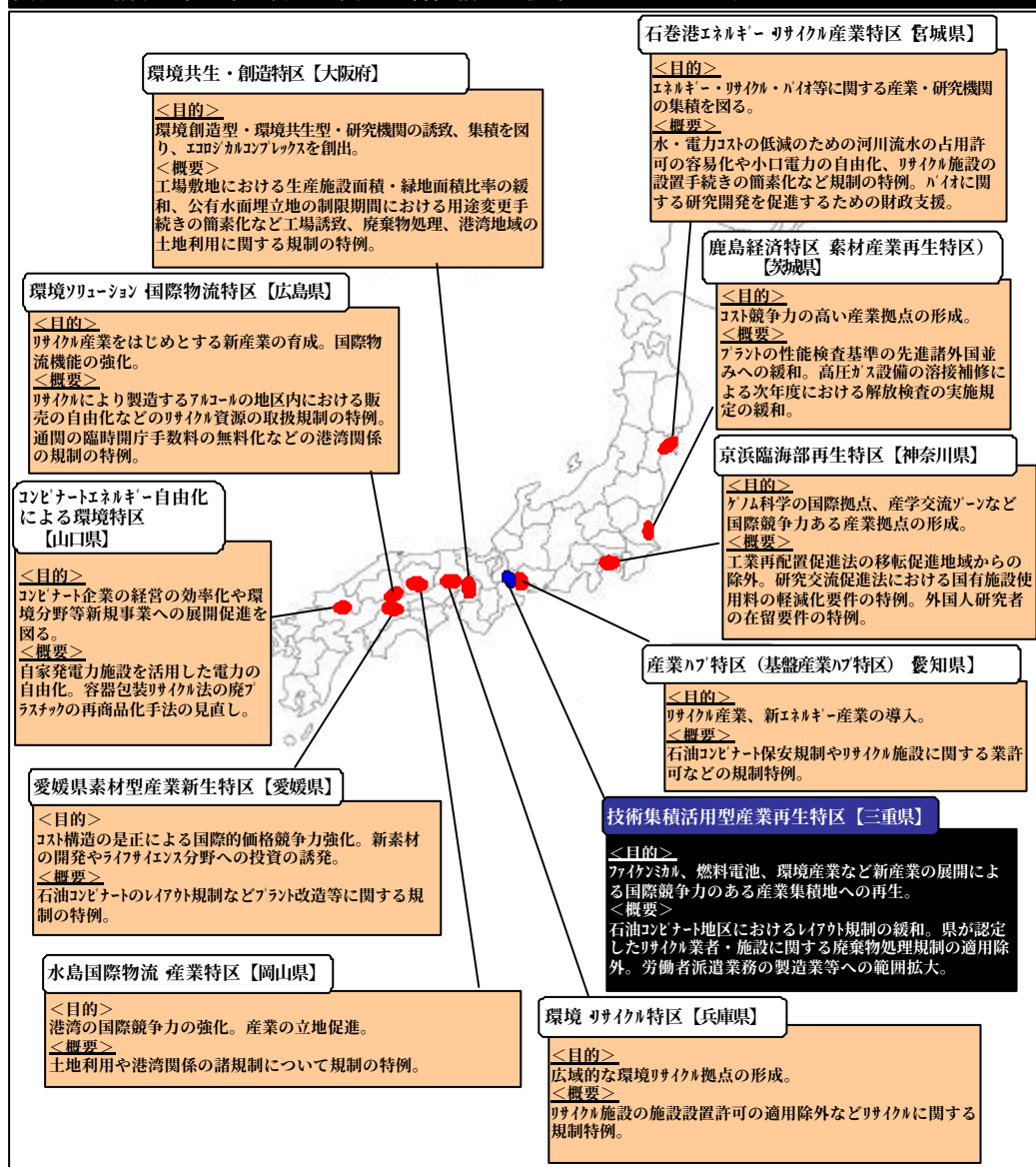
構造改革や規制緩和の早期実施	構造改革の実現には関係部門の調整などで時間を要する 경우가多いが、改革の実施を特定の地域に限定することで関係者の理解が得られ易くなる可能性がある。また、地域や項目を限定するため改革の効果や問題点が把握し易く、特区を各種改革の実験の場とすることもできる。
生産・投資の活性化（空洞化防止・海外資本の呼び込み）	特定地域内における規制緩和や優遇税制を実施により企業の海外シフトに歯止めをかけるだけでなく、海外企業を誘致する際のアピール材料になる。また、特区導入に際しては各地域や民間企業からの意見が積極的に吸い上げられるため、民間の活力がより発揮されるような環境が整うことが期待できる。
地域活性化戦略	地域の特性を活かした特区を創設することで戦略的な地域開発が可能となる。特区という形で他地域との差異を明確にし、その地域に特有の条件を提示することで、特区が域内活性化の呼び水となる可能性がある。

資料）三重銀総研作成

革特区、規制改革特区として検討が進められていたが、首相を本部長とする構造改革特区推進本部と内閣官房には構造改革特区推進室が設置され、政府はまず構造改革特区の指定に向けた作業を進めることで特区構想の実現を目指す方向性を打ち出している。

特区推進室は8月末を期限に全国から特区構想に対するプランを募り、その結果、全国から426件の提案がなされている。そのなかで産業再生分野についてみると、臨海工業地帯が形成されている各地の自治体から臨海部の再生を目的とした特区構想の提案が出されている（図表29）。

図表29 臨海工業地帯の再生に関する特区構想が提案された主な地域



（資料）内閣官房構造改革特区推進室の資料をもとに三重銀総研作成

これらの臨海部の再生に向けた特区構想をみると、①臨海工業地帯にかかる規制緩和により生産性を高める、②新産業の創出や研究機関の誘致などにより臨海部産業の高付加価値化を目指す、③環境・リサイクル拠点としての活動を促進する、④空港や港湾を活用した国際的な物流の促進を図る、などに分類できる。

こうしてみると、この章でみてきた1. 環境、2. 競争力強化、3. 都市再生、などの方向性を具体化するための手段として特区の活用が期待されていると言える。すなわち、特区制度の導入で各種規制の緩和・撤廃を進め、操業コストを最小限に抑えることができれば、企業にとってより使いやすい地域環境が整うこととなり、環境、競争力強化、都市再生を目指す産業空間としての臨海部の魅力が高まるとみられる。確かに、それぞれの提案をみると、広島の備後、山口の周南などはエコタウン事業も進められている。また、京浜臨海部や大阪臨海部などは都市再生プロジェクトの推進を後押しするような形で特区の提案が出されている。また、鹿島、中京、四日市、東予、水島などでは臨海部の競争力強化を促進するためのプランが特区として提案されている（注17）。

今後の特区推進に向けた動きとしては、2002年の臨時国会に関係法改正案を提出する予定となっている。特区指定を目指す地域は法案が成立した後、その法律に列挙された法規制の特例（特区に関して規制緩和が認められる法令のメニュー）に該当の項目がある場合には、正式に特区指定に向けた申請を行うことになる。これらの作業が順調に推移した場合、早ければ2003年4月にも特区指定の第1号が誕生することになる。

目指すため、7月9日に特区推進プロジェクトグループが立ち上げられた。三重県、四日市港管理組合、四日市市という行政の人員に加え、民間企業からも人員を集めて作業を進めている。8月末には内閣官房構造改革特区推進室に対して四日市臨海部の産業再生を目的とした「技術集積活用型産業再生特区」を提案している。10月1日からは民間企業からのメンバーを増員すると共に、グループの名称を「地域再生特区協働プロジェクト」へと変更している。

（注 17） 三重県では四日市臨海部において特区指定を

第4章 四日市臨海工業都市の再生 に向けた方向性

1. 地域ポジションの視点からみる今後の方向性

(1)四日市臨海工業都市のポジション整理

これまでみてきたように、各地の臨海工業都市では経済再生・活性化に向けた様々な取り組みが進められている。しかし、こうした事例の成否はともかくとして、同様の政策をそのまま四日市に適用することの有用性については、十分に検討する必要がある。

なぜなら、既にみてきたように各地域はそれぞれに産業構造の変化の段階や産業立地政策の方向性、または都市システム上における地帯、階層など地域ポジションが異なっており、目指すべき方向性は一つではない。

今後、四日市の臨海工業都市としてのあり方を考える場合には、これまでみてきたような当地域のポジションに基づき、地域の持つ特性を最も活かせる形で発展の方向性を検討していく必要がある。

そこで、まず第2章で検討してきた四日市臨海工業都市の地域ポジションを整理すると以下の通りとなる。

まず、産業ポジションからみると、産業構造面では主力の石油化学コンビナートは事業規模が縮小される方向にあり、高付加価値化への転換が喫緊の課題となっている。また、産業立地の面では内陸部における自動車、電気機械のウェートが高まる中で、臨海部への新規事業所の立地は進んでいない。

一方、都市ポジションからみると、地帯面としては東京、名古屋、大阪を中心軸とする東海道メガロポリス上にあり、太平洋ベルト地帯の中心部に属している。また、階層面か

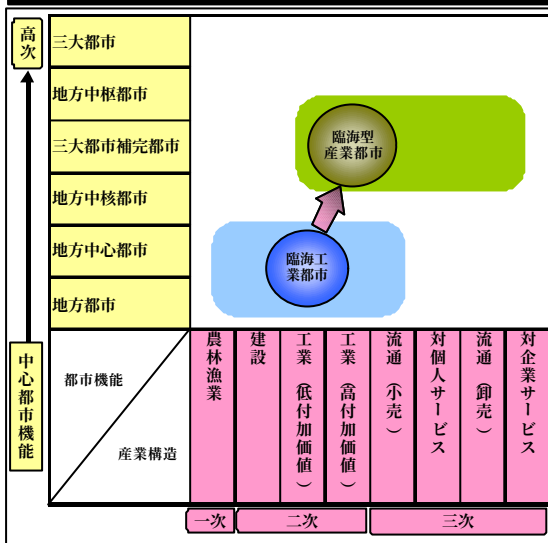
らみると、三大都市→地方中枢都市→三大都市圏政令市→地方中核都市に続く地方中心都市に相当するポジションにある。県庁や政府の地方出先機関といった行政管理機能こそないが、三重県内では最大の人口を誇り商工業の中心としての存在により、県内においては県庁所在地レベルの位置付けを得ている。また、地理的側面からみると四日市の場合は名古屋圏という三大都市に隣接する、いわば名古屋圏の補完型都市構造の一翼を担っている。

(2)地域ポジションからみる今後の方向性

こうした地域ポジションをもとに四日市臨海工業都市の今後の方向性を検討するならば、『四日市の都市ポジションを単なる地方都市としての位置付けから三大都市圏である名古屋大都市圏の一翼であることをより明確に打ち出し（都市ポジションの格上げ）、産業ポジションとしても単なる工業都市から商業やサービス業との有機的連携を含めた都市型産業構造への転換を進める。そのうえで、四日市臨海部がこれまで培ってきた産業ストック（企業群、研究者、インフラ）を活かした戦略を打ち出すことで、臨海工業都市から総合産業都市への脱皮を目指す』というものである（図表30）。

すなわち、産業面からみると、四日市は石油化学コンビナートとしての歴史が古く、それ故に設備や土地利用関係上の問題もあり、各メーカーは四日市の事業所を自社における生産性向上のための集約拠点として位置付けていない。しかしながら、四日市は名古屋圏という巨大なマーケットおよび基礎素材型メーカーにとってはユーザーでもある加工組立型メーカーの集積に近接しているという特徴を持っており、ユーザーと一体と

図表30 地域ポジションの方向性



（資料）三重銀総研作成

なった研究開発、製品開発を進めることが可能な地域特性を持っていると言える（注18）。

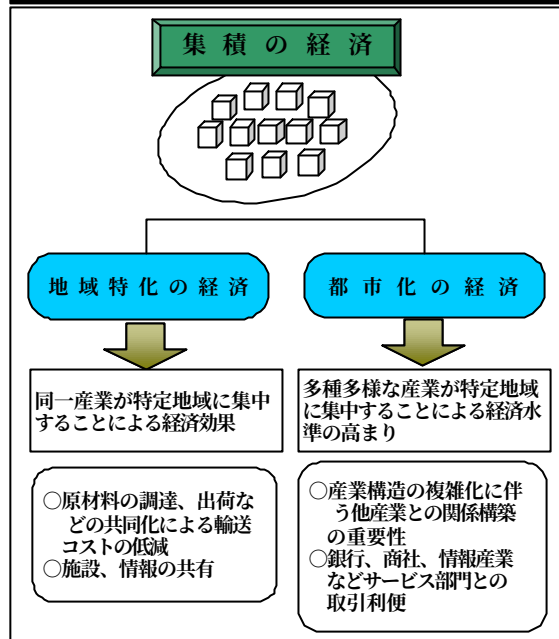
また、都市システム上の位置付けを考える場合、四日市は県内における最大の都市ではあるが、県庁所在都市ではないため行政面の機能集積が進んでいない。さらに、三大都市である名古屋とも地理的に近接しているため、人口30万人という都市規模にもかかわらず、都市の中核管理機能が弱い。

もっとも、名古屋との地理的近接性をメリットとして捉えるならば、三大都市である名古屋市の補完的役割を明確にして適切な機能分担を果たすことで、名古屋圏の巨大な市場の恩恵を享受できる可能性は高い。

このように工業地帯としての産業ポジション、都市システム面からみる都市ポジションを併せて考えた場合、四日市臨海工業都市は名古屋圏という都市型マーケットの取り入れを積極的に図ると共に、都市型産業構造への転換を図ることで研究開発や専門サービス機能などを強化することが重要となる。

これまで四日市の臨海部では石油化学という特定の産業が集積することによる効果、いわゆる「地域特化の経済性」によって、地域としての経済性を高めてきた（図表31）。

図表31 集積の経済における都市化の経済的位置付け



（資料）中村良平、田淵隆俊「都市と地域の経済学」有斐閣をもとに三重銀総研作成

しかし、こうした経済モデルが行き詰まるなかで四日市の発展の方向性を探るには多種多様な産業の集積によって経済水準を高める「都市化の経済性」を活かしたモデルへの変革が必要とされている。四日市がこれまで蓄積してきた工業ストックを有効に活用しながら、研究やサービスなど知的拠点として産業のサービス化を進め、さらに工業に付随する物流機能を強化することで、付加価値の高い都市型の産業構造への脱皮を図ることも可能である。

（注18）化学メーカーへのヒアリングによると、工場立地拠点としての四日市の優位性は「マーケット（最終製品製造部門）に近接しているため、開発段階からユーザーのニーズに合わせた製品を試作し、随時協力しながらオーダーメード的な要素を持った付加価値の高い製品製造が可能なこと」の意見があった。

2. 四日市臨海工業都市再生に向けた政策展開の方向性

最後に、上記のような地域ポジションの方向性を軸にすると考えた場合、今後の政策展開の方向性としては以下のものが挙げられる。

(1) 名古屋大都市圏の一翼としての機能強化 ～名古屋を補完する機能の必要性～

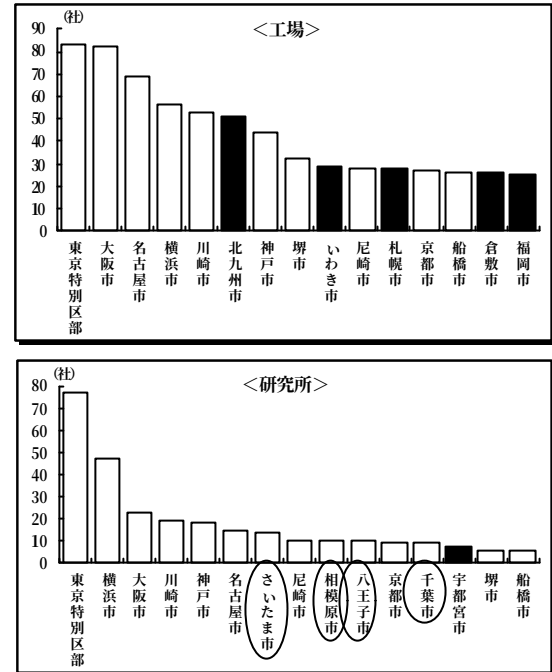
まず、四日市の目指す都市政策の方向性としては、三重県という都道府県の枠組みの中での役割、機能という考え方に縛られるのではなく、名古屋大都市圏の一翼としての地位を確立し、その中で四日市の果たすべき役割や機能分担を探るなど柔軟な対応を図る必要がある。

臨海工業地帯が企業に対して生産拠点としての空間を提供してきた時代には、広大かつ廉価な土地、生産の担い手としての豊富な労働力、原材料や製品の搬入出に優れた交通インフラが地域のセールスポイントであったが、今後、研究開発または試作拠点として高付加価値型の生産空間を目指すためには、研究施設・大学・人材といった研究ストックの集積や中枢管理部門へのアクセス性、市場への近接性が必要とされるようになる。

こうした研究機能と都市機能との関連性は、上場企業の研究所が工場以上に三大都市圏に集中していることから示される（図表32）。すなわち、上場企業の工場と研究所について、それぞれ立地の多い都市を比較すると、工場では上位15都市に三大都市圏以外の都市が5都市入っている一方で、研究所については宇都宮市のみが入っているに過ぎない。とりわけ、工場立地では上位15都市に入っていない、さいたま市、相模原市、八

王子市などが研究所立地では上位15都市に入っていることなどは、研究所立地の大都市圏志向を推察させる（注19）。

図表32 上場企業の工場・研究所の立地状況（'97年）



（資料）ダイヤモンド「上場企業事業所要覧'97」
（注）黒色棒グラフが三大都市圏外にある都市。

このように、現状では企業の研究開発部門が大都市志向であることを考慮すると、四日市への研究開発部門の強化を目指すには名古屋圏との交通軸、すなわち交通インフラの強化によるアクセス性の強化、情報軸、すなわち情報発信機能の強化による相互情報性の構築などを進めることで産業軸として名古屋中心部との一体化を図ることが必要となる。

とりわけ、名古屋圏との連携強化により四日市の大都市圏としての存在感をさらに強固なものとするためには、現在、建設が進められている第二名神高速道路（伊勢湾岸自動車道）だけでなく、一般国道など基幹道路や中部国際空港との海上アクセス機能などの強化を含めて、四日市と名古屋中心部とのさらなる交通軸の強化が求められる。

また、臨海部に対して産業政策や社会資本

による側面支援を打ち出していくには、背後圏となる都市の行財政基盤が強固なものではないとまらない。また、中部圏における連携といった場合には、四日市だけしか持ち得ないような機能を保持していることも有用である。

こうした意味では、現在、検討されている市町村合併により行政基盤が拡充された場合には、都市インフラ整備、産業政策の高度化・専門化、産業基盤への重点投資が期待され、名古屋大都市圏の一翼としての四日市の存在感が高まる可能性もある。

(注 19) ある電機メーカーでは四日市に半導体部門の研究部門を集約する提案があったが、現在の都市型立地の研究所からの移転に対して研究員の間から反対の声が上がったとの報道もある。

(2) 臨海と内陸を一体化した都市政策の必要性～内陸部との連携強化～

これまで、わが国の都市では工場は工場地帯に隔離され、オフィスは官庁周辺または中心駅周辺部に立地し、住居はそれらの生産機能とは別に住宅団地が形成されるという都市機能の分業がなされてきた。

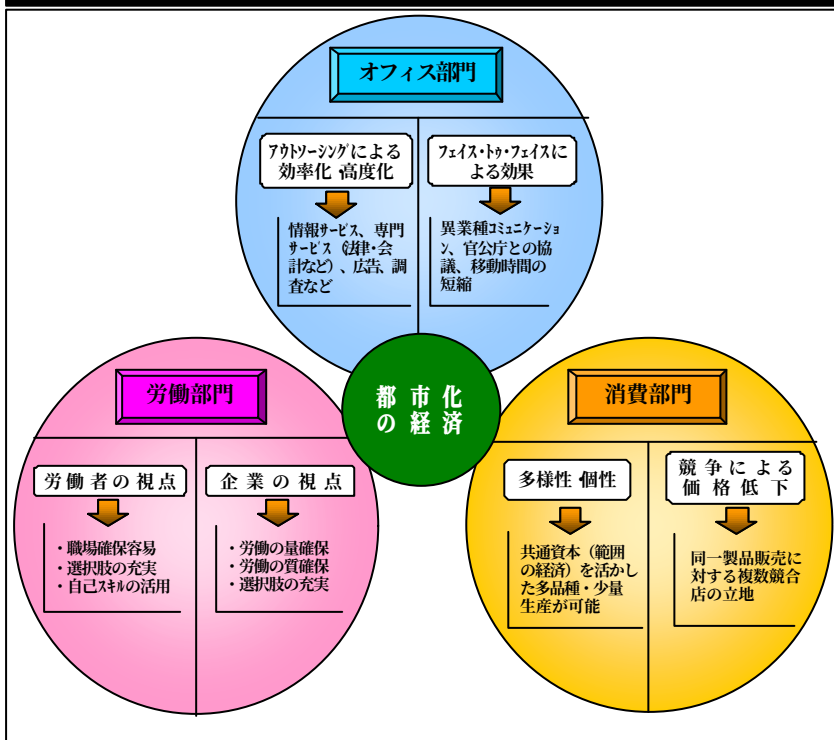
確かにこれまでの高度成長時代にはそうした都市政策が有効に機能し、都市としての生産性向上に寄与したことは否定できない。しかし、製造業の生産拠点がアジアへシフトする中で、産業構造の多様化が求められており、分業型の都市機能よりも多様な機能が混在する都市構造の中でこそ、新たな産業が展開される可能性が高い。

分業型の都市構造の典型が前述（P25 図表31）した「地域特化の経済」、すなわち、特定産業の集積に依存する形態であるとするならば、多様な産業構造の集積による発展と

は、まさに「都市化の経済」と言える。都市化の経済の進展は多様な産業の集積によるイノベーションの創出と共に、労働部門、消費部門、オフィス部門などに様々な効果を及ぼすことが期待されている（図表33）。

四日市臨海部はこれまで工業生産機能のみに特化し、都市における生産拠点としての機能を果たしてきた。しかしながら、地域のさらなる発展を展望する上で、今後は一般市街

図表33 都市化の経済（多様な産業の集積）の各部門への効果



(資料) 中村良平、田淵隆俊「都市と地域の経済学」有斐閣をもとに三重県総研作成

地と臨海部の機能を分離した形で政策形成を進めるのではなく、その都市における様々な機能を臨海部に分担させ、都市政策の中で一体的な取り組みを進めていくことが必要である。例えば、海外や国内の有力な港湾をみると、港湾地区と都市機能が一体化していることが多いが、四日市港に関して言えば単なる工業、物流の場所として都市機能と分断されている。

また、産業活力の再生という観点からも臨海部と内陸部の一体的な連携は重要な意味を持っている。臨海部の産業振興を臨海部の中の視点だけにとどめず、内陸部を含めた地域内の主力産業や研究開発部門との連携を進める視点を持つことが、臨海部のさらなる発展には必要となる。

例えば、地域産業の発展にあたっては移出型産業すなわち、地域内の需要だけでなく広く全国からの需要が期待できる産業の存在が重要であるが、四日市のある三重県北勢地域は、内陸部に大手自動車メーカーの拠点工場とその関連工場が集積しているほか、電気機械の工場なども多数立地しており、これらは移出型産業として地域の産業を牽引している（注 20）。最近では亀山に液晶ディスプレイ工場の立地が決まるなど、新たな主力産業として期待が高まっている。

四日市臨海工業地帯では、これまで移出型産業の代表として石油化学が産業を牽引してきたが、現在では新たな次世代産業へのバトンタッチが課題となっている。地域内における新産業の振興は外部から誘致するケースのほかに、地域内で創出するケースも考えられる。四日市地域をみると、臨海部および内陸部に多様な産業が立地しており、連携により新産業の苗床となるような素地は十分にある。

これまでの産業が供給者側の新たな技術

やシーズの提供から生まれてきていたのに対し、最近では需要者（消費者）や時代潮流によるニーズが産業を生み出すパターンへと変化を遂げつつある（注 21）。すなわち、地域における新産業の創出は、既にある基幹産業同士の連携と時代のニーズとのマッチングによってなされる可能性が高い。

また、生産機能だけでなく公設研究施設や民間研究施設なども地域内に点在しており、生産部門と研究開発部門の連携も次世代の産業創出にあたっては重要な課題となろう。

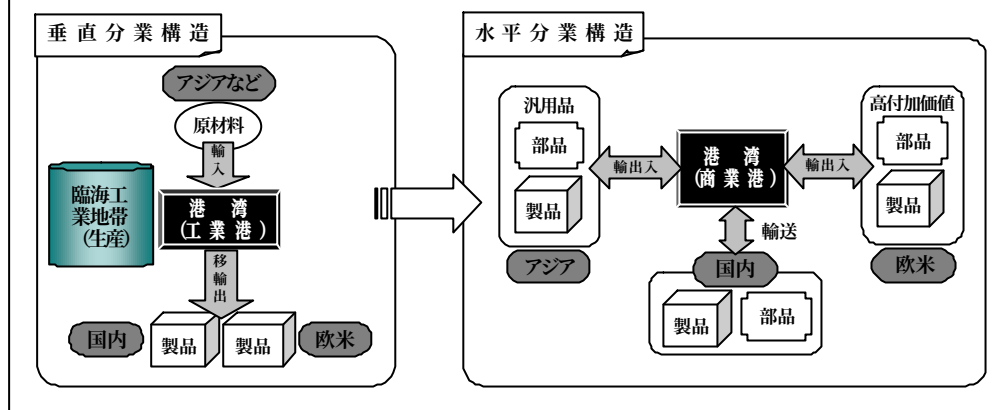
（注 20）米都市学者のジェーン・ジェイコブスの唱える移出産業論。地域内だけでなく地域外からの需要が高い産業を地域内に抱えることで、その地域の生産力は地域内の需要にとどまらず、地域外（国内の他地域及び海外）の需要によって大きく影響される。また、産業構造が変化する中で、常に新しい移出型の産業を保持する永続性が地域発展のカギを握っている。これは、基幹産業は永遠に続くものではないので、産業構造の変化に合わせて基幹産業の育成または誘致を図ることも重要であるということを意味している。

（注 21）日本経済新聞（2002.8.14）経済教室「産業『20世紀型』超えるか」今井賢一（スタンフォード日本センター理事長）

(3) グローバル化に伴う物流機能の重要性

戦後の産業構造において臨海部への企業立地が進んだ大きな要因としては港湾を中心とした物流機能の充実が挙げられる。第2章でみたように、海外から原材料を輸入し、国内外へ製品として移輸出するという垂直分業方式の経済発展モデルにおいて、原材料の輸入基地であり、製品の輸送基地である港湾の存在はなくてはならないものであった。

図表34 わが国の産業・貿易構造の変化と港湾の機能変化



資料) 三重銀総研作成

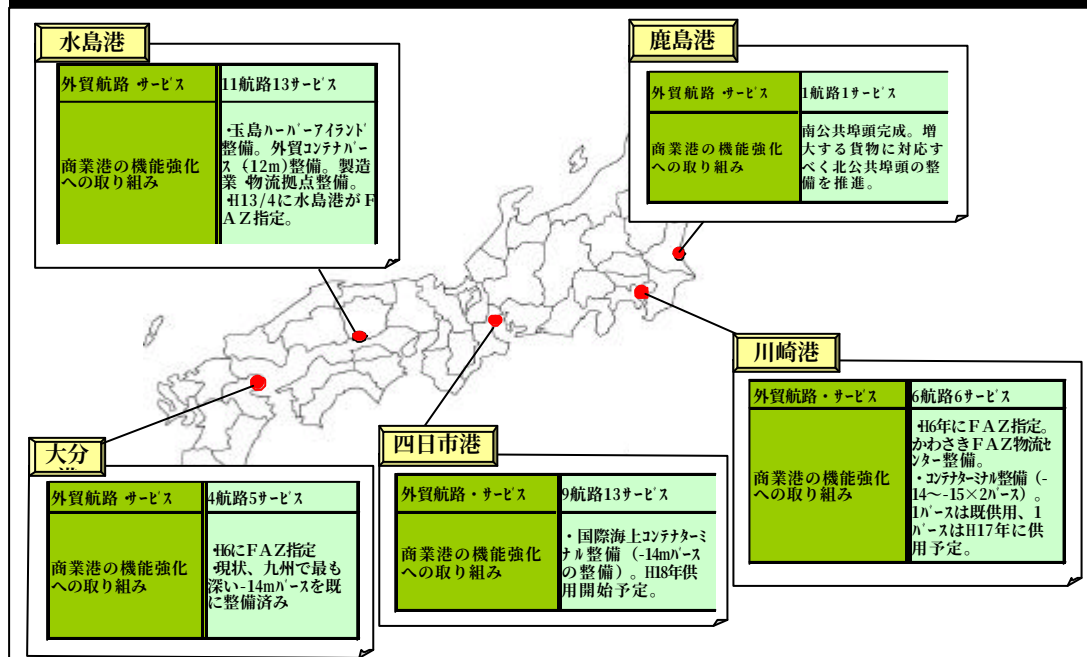
しかし、グローバル化に伴う国際的な産業構造の再編により、港湾に求められる機能も変化している。すなわち、付加価値や技術力に応じて世界各国で生産地の最適化が行われ、その生産地間で製品・部品のやり取りがスムーズに行われるような体制が港湾にも求められるようになった。コンテナを活用した、いわゆる商業港としての機能が重視されるようになったのである（図表34）。

四日市がこうした国際的な産業構造の変化、すなわち垂直分業から水平分業システムへの流れに対応していくためには、産業構造

の高付加価値化だけでなく、商業港としての港湾機能の充実が必要となる。実際、これまで臨海工業地帯に付随する工業港とみられていた港湾においても、工業港から商業港への転換を目指した動きが進められている（図表35）。

四日市臨海工業地帯は四日市港という特定重要港湾を持ちながらも、これまでその機能を十分に発揮できるようなインフラ整備がなされてこなかった。現在、2005年の供用を目指して、-14mの大水深コンテナターミナルとそれを有効に機能させるための臨港道

図表35 臨海工業地帯に隣接する港湾（工業港）の概要と商業港化に向けた取り組み 2001年12月現在



（資料）三重銀総研作成

路の整備が進められている。こうしたハード整備にあわせる形で物流情報化によるスピード化への対応を促進することで、工業港から商業港への転換を支援する必要がある。

県内には大手製造業の主力工場があり、港湾に限らず移出、輸出の貨物が多く発生している。このため、これまでは生産力の拡大が物流規模の拡大を生んできた面がある。しかし、近年の四日市港におけるコンテナ貨物取扱量に示されるように輸入貨物が大幅に増加し、今後の輸入社会の進展を表すなか、生産財だけでなく消費財の取扱は物流機能を強化するためには重要となっている。

加えて、2005年に中部国際空港が開港した場合には、四日市臨海部は陸海空の結節点としての機能を持つ可能性が高く、物流を核とした戦略を進めることで、新たな事業展開を目指す産業が集積する可能性もある。

もっとも、四日市港の近接港湾には名古屋港という商業港としての機能および実績では四日市港を大きく上回る港湾が存在する。四日市港にとって望ましいのは、名古屋港に対抗する形で同種の機能を強化するのではなく、名古屋港と機能連携する形で中部圏の物流のパイを拡大し、圏域としての実力を高めていく方向性とみられる。(1)でも述べたように名古屋大都市圏の一翼としての位置付けを目指すうえでも、四日市港の機能の強化を図り、名古屋圏の西の玄関口の役割を担うことは重要である。

また、こうした背後圏への輸入貨物の供給拠点の一つと位置づけることは、四日市でやや弱い感のある商業機能の拡大に向けたステップともなる。すなわち、生産と消費を結ぶ物流の存在は第二次産業と第三次産業の融合を図る存在となり、四日市の物流機能の拡充は第三次産業の拡大に向けた一つの方策とも言える。

おわりに

全国の臨海工業地帯をみると、既に多くの地域で再生に向けた取組が進められている。

四日市臨海部においても、三重県、四日市市、四日市港管理組合、そして民間企業からの人員も加え、政府の進める構造改革特区の指定に向けた取組を積極的に進めている。特区構想の中身は、四日市臨海部の企業群の潜在活力を引き出すために有効な施策が盛り込まれる見通しであり、四日市臨海部がこの特区の指定を受けることができれば、地域活性化に向けた取組が一步前進する。

本レポートでは、特区のような具体的な取組とは別に、中長期的な視点から四日市臨海部再生への道を産業面（構造・立地）と都市システム面という二つの視点から捉えてきた。それは、産業構造や都市システムが大きな変革期を迎えている今、こうした大きな視点から地域の再生に向けた方向性を検討する必要があるとの思いからである。

当然ながら臨海部再生への道筋は決して一つではない。今後も地域を挙げて再生に向けた検討を進めていかなければならない。

【 参考文献 】

- ・ 日本政策投資銀行地域企画チーム[2001]『自立する地域』ぎょうせい
- ・ 宮本憲一、横田茂、中村剛治郎[2001]『地域経済学』有斐閣ブックス
- ・ 矢田俊文[1996]『国土政策と地域政策』大明堂
- ・ 戸所隆[2000]『地域政策学入門』古今書院
- ・ 鯉坂学、高原一隆[1999]『地方都市の比較研究』法律文化社
- ・ (財) 常陽地域研究センター[2001]「JOYO ARC Vol.33 No.383」
- ・ 山本正三、千歳壽一、溝尾良隆[1997]『現代日本の地域変化』古今書院
- ・ 関満博、西沢正樹[1995]『地域産業時代の政策』新評論
- ・ 黒田彰三[1996]『地域・都市分析と経済立地論』大明堂
- ・ 四日市商工会議所[1993]「四日市の工業活性化に関する調査報告書」
- ・ 伊藤正昭[1997]『地域産業論』学文社
- ・ 川端基夫、宮永昌男[1998]『大競争時代の「モノづくり」拠点』新評論
- ・ 野口雄一郎、青野壽彦、水口和寿、賀村進一編[1997]『コンビナートと現代産業・地域』御茶の水書房
- ・ 野口雄一郎[1998]『日本のコンビナート』御茶の水書房
- ・ 菊池家達[2002]『新社会科学習事典④～工業と資源を調べよう～』国土社
- ・ 北勢開発協会[1972]「四日市地域における工業影響調査」
- ・ (財) 日本システム開発研究所[1984]「石油コンビナート地域経済影響調査」
- ・ 坂本光司[1996]『地域づくりの経済学～魅力的就業・生活空間形成の視点～』ぎょうせい
- ・ 岡田知弘、川瀬光義、鈴木誠、富樫幸一[2002]『国際化時代の地域経済学』有斐閣
- ・ 三重県北勢県民局[2000]「北勢県民局政策調査研究会報告書」
- ・ 四日市市[2002]「四日市市及び周辺地域における将来構想の策定に係る調査報告書」
- ・ 大友篤[2001]『地域分析入門』東洋経済新報社
- ・ ダイヤモンド社『経』2002/8月号連載 伊藤元重「グローバル化とローカルな国際都市」
- ・ 山田浩之[2002]『地域経済学入門』有斐閣
- ・ 旧通商産業省 工業立地及び工業用水審議会 工場立地調査部中間報告
- ・ 別府孝文[2002]「港湾の活性化と地域戦略～商業港への機能転換が求められる四日市港～」三重銀行『三重トピックス 2002/1』
- ・ 先浦宏紀[2002]「スピードアップする都市再生～都市再生の現状と今後の方向性について～」三重銀総研『調査研究レポート』
- ・ 重化学工業通信社[2001]「日本の石油化学工業 2002 年版」
- ・ 石油化学工業協会[2002]「石油化学ガイドブック」
- ・ 関幸子「21 世紀は都市から新たな産業が生まれる」[2002]日本地域開発センター『地域開発』
- ・ 中村良平、田淵隆俊[2000]『都市と地域の経済学』有斐閣
- ・ 牛島正[1999]『現代の都市経営』有斐閣