

京浜工業地帯の現状 と問題点



清水嘉治

戦前の京浜工業地帯は軍需を中心に発展してきたのにたいして、戦後の京浜工業地帯は民需を中心に発展してきている。戦前と戦後の京浜工業地帯の市場構造は、日本資本主義の市場構造の変化に対応して大きく転換した。だがいずれも資本中心の経済開発であったことにはかわりはなかった。周知のように昭和30年代以降の高度成長政策は一貫して重化学工業中心主義であり、京浜工業地帯もその一環としてきわめて重要な役割を担った。重化学工業中心主義は、京浜、阪神、名古屋、北九州など既成4大工業地帯とその周辺部への資本と人口の集積・集中となってあらわれた。昭和44年10月刊の『工業統計表』〈通産省〉をみてもわかるように、4大既成工業地帯とその周辺部への工業集中は製品出荷額にみられるように、ますますその比重を高め、約8割近くにも達している。4大工業地帯の工業集中は、さまざまな社会問題をつくりだした。過密都市問題はその典型的な矛盾のあらわれであった。工業地帯への資本と人口の集中が、同時に交通難、住宅難、公害問題、物価問題などをよびおこしたことも、もはや周知の事実である。

4大工業地帯のなかでも、投資総額の4割近くを占める京浜工業地帯においても、昭和30年代以降今日まで、工業化にもとづく都市化が急速に定着し、同時に、先述のさまざまな都市問題をつくりだした。今日ではすでに京浜工業地帯への資本と人口の集中は、もはや限界に達したといわれている。つまりこれまでの資本中心の経済開発が限界に達し、京浜工業地帯は人間中心の経済開発に転換すべきときがきたのである。それはこの地帯における産業公害、都市公害がもはや住民の生活環境を日毎に悪化していることをみてもあきらかである。今日、公害対策はたんに東京都、川崎市、

横浜市といった個別地方自治体のバラバラの努力で解決できるものではない。今日では、各自治体が連合して公害追放にのりださなければ、住民の生活環境を改善することができない段階にきている。石油化学コンビナートや鉄鋼産業や電力工場などが発生源とされる公害問題も、住民の生活環境中心主義の視点にたつて、巨大資本自体の社会的責任を自覚させながら、産業公害を追放すべき段階にきている。

従来の京浜工業地帯論は、巨大資本中心の地域開発に対応した都市開発論にあった。この点はきびしく反省すべきであろう。

こんごの京浜工業地帯論は、住民福祉中心主義の経済開発に再編成する視点で展開していくべきであろう。その意味では従来の京浜地帯の巨大工業中心主義、巨大資本中心主義の経済開発の論調は「解体」すべきではなからうか。

こうした視点にたつて、まず本稿では京浜工業地帯が重化学工業の大工場群中心に発展している実態をあきらかにし、つぎに京浜工業地帯の基本問題は公害問題にあることを2・3の事例をしめしながらあきらかにしてみたい。

2———京浜工業地帯の現状

1・京浜工業地帯の範囲の問題と工業全体の動き

京浜工業地帯の対象地域をどう設定するかについてはさまざまな考え方があつた。行政区域でいうならば、東京都、神奈川県、埼玉県の1都2県をもって京浜地帯とみなすこともできるし、また、東京、横浜、川崎の3都市を中心とする巨大企業の工場群の存在形態を構造的に解明していくばあいの京浜工業地帯を考えることもできる。さらにまた臨海地域の工場群中心の京浜工業地帯を考えることもできるし、最近では千葉の工業地帯を含め

た大東京圏工業地帯論を考えることもできる。

ここでは、1都2県の行政区域にかぎって京浜工業地帯の現状をあきらかにしながら、川崎、横浜の集中工業地域の構造に限定して論じていくことにしたい。

京浜工業地帯は、『工業立地ハンドブック』〈昭和44年度〉によるとわが国総人口の約19%、就業人口で約20%を占め、製造事業所数では約12万、従業者数で約250万人、全国の2割5分を占め、製造業出荷額で約9兆5千800億円、その出荷額の対全国比は3割を占め、付加価値額で約4兆1千億円で、全国比の35%を占め、阪神と中京の各地帯をおさえて、この10年間首位の座を占めている。こうした京浜工業地帯への人口と資本の異常な集中度は、工業地帯間のさまざまな不均等発展をつくり、それは必然的に生活水準の地域差ばかりでなく、生活環境水準の地域差つまり労働、住宅、福祉施設、緑地公園、公害、交通、上下水道、教育施設、保健医療施設、文化・娯楽施設、防災施設などの生活環境の地域差を拡大再生産する。もちろん京浜工業地帯内部でも資本間、企業間の不均等発展が主導的になり、さらに人口、所得、住宅、交通問題をめぐる先進地域と後進地域の不均等発展が顕著になっている。もともと京浜工業地帯は他の工業地帯と比較して重化学工業部門の比重が高く、30年には約58%、40年には75%と飛躍的発展をつくりだし、同時に過密都市問題をつくりだしている。

2・京浜工業地帯の内部構成

京浜工業地帯の事業所数をみると、11万8,436であり、そのうち300人以上の事業所が931で、30人以上の事業所数を合計すると、9,866事業所になっている。29人以下の事業所数は、なんと10万8,570である。事業所数では全国の約2割近くを占めている。300人以上の巨大大事業所数でみると、

全国の約3割近くを占め、いかに京浜工業地帯に巨大事業所が集中しているかがわかるであろう。規模別従業者数でみると、総数251万7,548人で全国の3割近くを占めている。9人以下の規模で働く従業者数は27万994人であり、20～299人の規模の事業所で働く従業者数は109万8,780人であり、300人以上の大規模事業所で働く従業員は87万4,636人である。ここであきらかなことは中規模事業所で働く従業員がきわめて大きい。300人以上の大規模事業所で働く従業員は、東京よりも神奈川が約5万人多いことも特徴的である。

<通産省『昭和42年工業統計表』昭和44年10月刊参照>
製造品出荷額では京浜工業地帯全体で約11兆円、300人以上の事業所では約5兆5千億円で、総額の半分を占めている。付加価値額でみると、総額で約4兆1千1億円で、そのうち300人以上の大規模事業所の付加価値額は、約2兆円で全体の半分近くを占めている。

こうして京浜工業地帯の事業所数、従業者数、製造品出荷額、付加価値額の動きをみると、中小規模企業が事業所数で圧倒的に多いが、出荷額、従業員数では、はるかに低い。ところが300人以上の事業所数は、全体の0.8%にすぎないが、従業員数では34%を占め、出荷額では5割、付加価値額でも5割近くを占めている。これを逆にみると、299人以下の中小企業が工場数で99.2%、従業員数で66%、出荷額で50%、付加価値額で50%を占めるということで、京浜工業地帯の工業構造は中小企業の比重が高いといえることができる。だが、全体としてみると、重化学工業の少数の巨大工場群が資本力の面で支配力を示していることがわかる。42年の統計では東京都の工業における重化学工業率<化学、石油・石炭製品、ゴム、鉄鋼業、非鉄金属、金属製品、機械製造業、電気機械器具、輸送用機械器具、精密機器の各工業の全産業

出荷額に対する割合>は、約69%、神奈川は約88%であり、これは37年の各67%、86%より高い。全国的にみた神奈川県重化学工業化率は、昭和40年で14.4%であり、昭和30年の11.6%よりかなり上昇していることがわかる。神奈川県のばあい機械部門、石油化学、電機、輸送用機器、ゴムなどの比重がきわめて高いのに対して、東京は、金属、精密機械部門の比重が依然として高い。また川崎、横浜の臨海地域には、重化学工業の巨大工場群が占め、工業地帯を主導している。

以上、京浜工業地帯を埼玉、東京、神奈川の1都2県の行政区域に限定して、工業構造の量的比重をみたわけである。だが、京浜工業地帯を、東京都、川崎市、横浜市の臨海地域の重化学工業の大工場群の集中構造を基盤としてみたばあいには、その性格はより明瞭になってくるであろう。東大の隅谷三喜男編の『京浜工業地帯』では、京浜の臨海工業地帯は機能的な意味では小さいと、つぎのようにいっている。

「従来京浜の工業がどれだけ海に依存し、また海に依存した工場が工業地帯全体にどのような影響をおよぼしているかという問題は考慮されたことはなかった。そこで『臨海性』ということばを臨海性すなわち、東京湾の海上輸送または、それにつらなる河川や運河によって、原料、製品の輸送を行なうことを立地の主要な要因とするものと定義し、それに該当する工業を臨海工場として一括してみると、臨海工場の京浜における地位は意外に低いことがわかる。

この場合、京浜の臨海工業としては統計上から江戸川区の化学、江東区の鉄鋼、川崎、鶴見、神奈川の石油化学、鉄鋼、造船などの重化学、それに海ぞいの製粉、製糖などの食品が含まれることになるが、その付加価値額の総計は全京浜の12%を占めるにすぎない。そのなかでは、鉄鋼業が3分の1の生産をあげ、もっとも高い地位を占めてい

るが、なかでも日本鋼管の占める割合は大きい。それについては昭和電工などの化学、日本、日清などの製粉、三菱、石川島などの造船、日石、三菱などの石油といった順序で、生産をあげている」と。

たしかに指摘するとおりであろう。だが問題はあ。臨海地域におけるこうした巨大工場群は、巨大資本グループが人、技術、資本、市場などで関連性をもちながら支配力をしめしている。さらに巨大工場群は関連中小工場と生産過程を通じて、さまざまな関連性をもっている。この点が重要なのである。

また一般的に巨大工場群は、政府や自治体に資本の基盤強化という名のもとに生産のための社会資本充実を要請する。そのことは、逆に住民の福祉のための社会資本への投資の軽視となってあらわれるというメカニズムもふくめて考えるべきであらう。

ともあれ、臨海部の巨大工場群は42年度の統計で付加価値額では全体の20%を占め、依然としてなかば支配的地位をしめしている。他方、巨大工場群が発生源とされている産業公害問題も、このまま放置できないのである。

京浜工業構造は質的にみるならば、臨海部を中心に工業集中構造を中心に動いているといってもよいであらう。たとえば、臨海地域における最近の日石コンビナートや東燃コンビナート、それに日本鋼管、三菱重工、昭和石油、昭和電工、石川島播磨造船所、新潟鉄鋼、東芝、東電などの巨大工場の地位は出荷額、付加価値額をみると、中小工場とくらべてはるかに高い。この点をみてもあきらかである。こうしてみると、臨海地域、城南地域の集中構造の比重は高い。

以下、京浜工業地帯における支配力をしめしている巨大工場群の主要な動態を中心にみることにしよう。

3・重化学工業の巨大工場群の動態

京浜工業地帯の中核はなんといっても、重化学工業である。重化学工業の巨大工場群の主要な動きをみることによって、この地帯の性格があきらかになる。公害問題、輸送力の限界、工業用地の隘路なども、巨大工場群の存在形態を知らないかぎり、あきらかにならないであらう。

まず石油化学についてみよう。昭和44年度の『工業立地ハンドブック』によれば、42年に、川崎地区の日本石油化学、東燃石油化学の両工場で、年産合わせて41万トンを生産している。43年9月現在で全国のエチレン生産実績は約220万トンであるから、両者で2割近くのエチレンを生産していることになる。39年の全国エチレン生産実績は約50万トンであるから、なんとこの5年間に5倍の生産増加である。石油精製においては、44年3月現在日本石油精製は横浜が日産7万バレル、根岸が22万バレル、東燃の川崎が日産6万バレル、アジア石油横浜工場が日産8万3,000バレル、三菱石油の川崎工場が日産7万4,000バレル、昭和石油の川崎工場が日産5万9,000バレル、ゼネラル石油精製の川崎工場が日産5万7,000バレル、日網石油精製が日産5万7,000バレル、東亜石油川崎が日産10万バレルである。石油精製において川崎、横浜の臨海地域の比重がいかに大きいかかわかるであらう。

前述の日石コンビナートの形成過程をみてもわかるように、日本ではじめての異種大資本間の結合であり、昭和30年当時、日石・川崎コンビナートは、国際競争力の強化と国内における石油化学の先端性を発揮するために、日本石油化学を中心に古河化学、昭和油化、日本触媒、鋼管化学、昭和電工、旭化成、旭電化、旭ダウ、日本ゼオン、日本曹達、三洋油脂など相ことなる資本系列の会社の集合体を形成した。日石コンビナートは、五井の丸善グループ、堺の三和グループ、徳山の出光

グループよりも時期的に早く形成され、石油化学コンビナートのパイオニア的性格をもつものであった。もちろん、昭和30年頃、三菱、住友の旧財閥関係グループも、石油化学に手をつけた。

財閥系企業の結束的動きに対処するために、非財閥系の大資本が独自に石油化学にふみきったのである。それが日本石油化学であり、それに第一銀行―古河電工、富士銀行―昭和電工のグループがバックアップし、強力な融資的連携のもとに石油化学の計画を実行した。当時古河化学は、古河電工、旭電化、横浜ゴム、日本ゼオン、富士電機、富士通信機、古河電池、日本軽金属などから総額3億円を出資された。他方、昭和油化は、昭和電工が中心になって、関連17社を結集し、32年6月授権資本28億円で設立した。主たる出資社は丸紅飯田、富士銀行、富国生命、日立、味の素、日本冶金、日清紡、日本鋼管、日本精工、日石、日本油脂、沖電気などであった。昭電が約半分の51%を出資し、親会社となったことはあまりにも有名であった。

こうして川崎の千鳥町の日石コンビナートが誕生し、36年にはエチレン生産能力年産4万トン、38年12月10万トン、40年12月20万トン、43年9月には20万5千トンと飛躍的に上昇した。本牧工場では年産10万トン以上の一貫生産を行なっている。こうして日石中心の石油化コンビナートは、京浜工業地帯における重化学工業化を飛躍的に高める基礎となった。

また鉄鋼部門では、川崎市と横浜市鶴見の日本鋼管京浜製鉄所は高炉基数7であり、粗鋼生産550万トンを生産するにいたった。ところが昭和45年になって、日本鋼管は、巨大鉄鋼資本の再編成の一環として拡張計画を実現せんとしている。新日本製鉄に対抗するためであろうか、旧式化した7基の高炉のうち6基など製鉄所の主要部分をスクラップ化し、4年がかりで埋立地に2基の大型高

炉をつくって、粗鋼年生産を600万トンにする計画をしめしている。そのため川崎の現在の京浜製鉄所沖にある扇島の前面550万平方メートル<現在の敷地面積79万8,000平方メートル>の埋立認可を川崎市と横浜市に要請している。<朝日新聞45.3.8>

だが神奈川県、横浜市、川崎市の三者協議会は住民の生活環境を守るため、公害防止措置などの条件がみたされないかぎり、許可できない方針をとっている。<同上>これは当然の措置であろう。京浜工業地帯の成長産業の「本命」とみられる自動車および自動車部品の主要工場も川崎、横浜、横須賀、藤沢の各市に存在している。三菱重工業の川崎工場、東京工場<大田区>で主としてシャシー、部品をつくり、両方合わせて敷地面積は51万5,000平方メートル、日産自動車の横浜工場<主要製品、部品、敷地面積56万9,000平方メートル、建築面積42万平方メートル>、追浜工場<シャシー、部品、敷地面積107万平方メートル、建築面積34万8,000平方メートル>、東急車輛の横浜本社<ボデー、敷地面積30万3,000平方メートル>、いすゞ自動車の川崎工場<シャシー、部品、敷地面積37万6,000平方メートル、建築面積17万平方メートル>および藤沢工場<シャシー、部品、敷地面積113万9,000平方メートル、建築面積24万1,000平方メートル>、小松製作所の川崎工場<シャシー、敷地面積10万平方メートル、建築面積7万6,000平方メートル>、その他、日野市の日野工場<部品、シャシー、敷地面積49万4,000平方メートル、建築面積22万7,000平方メートル>その他、部品メーカーのトキコ川崎本社、藤沢市の日本オイルシールなどが躍進をつづけ、京浜地帯でめだつた存在となっている。

日産といすゞの合併によって、トヨタとの対抗関係はより強化され、第3次資本の自由化をむかえて、自動車業界の再編成もより強化されるであろう

う。周知のように自動車工業は総合工業であり、組立工場を中心に、平均 200 社の部品工場をかかえ、部品工場はさらに 2 次下請メーカーをもってピラミッド的支配系列型を形成している。自動車工業における親工場と下請工場の関係は、生産工程を通じて密接な系列化傾向をしめし、ときには支配・従属関係をつくりだす。さらにタイヤ、塗料など関連産業まで含めると、その工業生産への影響力はきわめて高い。したがって重化学工業の付加価値生産性の高度化も、この点との関係でみる必要がある。京浜地帯における主要な自動車工場の分布は、神奈川内陸部への中小工場の進出となってあらわれ、そのかなりの部分が自動車関連業種である。

産業車輛については、小松製作所の川崎工場、富士自動車の東京工場、キャタピラー三菱の相模原工場、日本車輛製造の蕨工場なども成長産業として高度成長期にその威力を発揮した。

さらに成長産業の「花形」としてテレビ・ラジオを主力製品とする主要大工場は京浜工業地帯全体にひろく分布している。日立製作所の横浜工場<敷地面積33万 3,000 平方メートル、建築面積14万 2,000 平方メートル>、松下電器産業の藤沢工場、松下通信工業の横浜工場<敷地面積5万 5,000 平方メートル、建築面積4万 8,000 平方メートル>、東芝電気の川崎市小向工場<敷地面積13万 9,000 平方メートル、建築面積11万 2,000 平方メートル>、ゼネラルの川崎工場<敷地面積 6 万平方メートル、建築面積 7 万 2,000 平方メートル>、新日本電気の東京工場<川崎市>、その他クラウンの朝霧、板橋工場、トリオの東京工場<大田区>、日本ビクターの横浜工場<敷地面積 5 万 8,000 平方メートル>、大和工場<敷地面積 7 万 3,000 平方メートル、建築面積 3 万 7,000 平方メートル>などがある。

民間用電気機械器具の京浜地帯における主要工場

は東芝精機の藤沢工場、日立熱器具の亀戸工場、中川電機の鎌倉工場、日本電気精器の浅草工場などは家庭用耐久消費材の代表的工場である。

電子部品の分野では、東芝の川崎市堀川工場<敷地面積 14 万 8,000 平方メートル、建築面積 14 万 7,000 平方メートル>と江東区の砂町工場、富士通の川崎工場<敷地面積22万 1,000 平方メートル、建築面積19万 3,000 平方メートル>、日本電気の川崎市玉川工場<敷地面積28万 9,000 平方メートル、建築面積20万 6,000 平方メートル>その他日本コロンビアの川崎工場、ミツミ電機の厚木工場などがめだつた生産性をあげている。

ここでわが国の電機工業の生産額の全体をみると、43年で 3 兆 4,000 億に達した。過去10年間に 6 倍の伸びをしめしている。部門別にみると、ラジオ・テレビの民生用電子機器が 8.7 倍<43年構成比 25 %、以下同じ>と最も高く、ついで通信機、電子計算機等の産業電子機器が 8.6 倍<15%> 家庭電器が 6 倍<13%>、重電機が 4.5 倍<13%>ところが電子工業の成長性はきわめて高く、すでに電機工業全体の 53%を占めている。京浜地帯の電機部門もすべてこの数字以上の伸び率を収めたと推定することができる。

電機部門ではなんといっても日立と東芝の二巨大電機メーカーが支配力を保持している。とくに日立のばあい、東芝以上に電機部門をこえてあらゆる分野に進出し、複合企業<コングロマリット>化している。最近では自動車部品部門への進出を開始した。日立では、日立電線、日立化成、日立金属、トキコその他多数の子会社、系列・下請企業を動員して、電装品、気化品、カー・ヒーターなど自動車部品生産の増大をはかり、一手に独占体制を企図している。最近では日本コロンビアを系列化し、レコード部門、放送設備などの特機部門も手に入れ、芝電気を系列化し、工業用テレビ・ビデオ・テープ・レコーダーなど産業用エレクトロ

ニクス部門への強化となってあらわれ、「機電一体化」「防衛産業」にも本格的にのりだしはじめるという。それは東芝—石川島播磨の結合方式にみられる。これに対して三菱重工—三菱電機の結合方式は対象的である。京浜地帯をふまえて「独占体制」は強化されるであろう。

通信・無線機械の分野では、日立の戸塚工場<敷地面積36万1,000平方メートル、建築面積16万6,000平方メートル>、神奈川工場<敷地面積33万3,000平方メートル、建築面積14万2,000平方メートル>、三菱電気の鎌倉工場<敷地面積32万2,000平方メートル、建築面積6万4,000平方メートル>が代表的であり、それぞれ主要製品として電話機、交換機、無線通信、インターホン、トランシーバー、搬送、無線通信をもち、かなりの伸びをしめしている。その他沖電気の品川、芝浦各工場、東芝の日野と、小向工場、東洋通信機の川崎、相模工場、日本通信機の川崎工場、日本ビクターの横浜工場、松下通信の横浜工場をあげることができる。計測機器では、日立を筆頭に日本光学、東京光学、東京螺子製作所の藤沢工場、オリンパス光学や測機舎の東京工場などがめだっている。この分野では、最大の広島東洋工業、大津の不二越、西宮の川鉄をのぞいて、おもな工場はすべて京浜地区に密集している。

建設機械部門では、石川島コーリングの横浜工場<敷地面積15万4,000平方メートル>、キャタピラ三菱、三井造船の横浜日開工場、新日本鍛工の川崎工場、石川島播磨工業東京第1工場<敷地面積10万2,000平方メートル、建築面積5万1,000平方メートル>、川崎重工の東京工場などが代表的である。

金属工作機械では、日立精工の川崎工場、東芝機械の鶴見工場、三井精機の東京工場、その他日平産業の横浜工場、岡本工作の横浜工場がめだっている。軸受分野では、日本精工の多摩川工場、藤

沢工場<敷地面積22万7,000平方メートル、建築面積9万6,000平方メートル>、東京ベアリング東京工場、埼玉工場、多摩川精工川崎工場などがある。

京浜地帯の造船部門では、石川島播磨重工の横浜・磯子工場<造船最大能力11万7,500トン>、および東京・江東区の東京工場<4万5,600トン>、浦賀重工の横須賀工場<6万9,500トン>、日本鋼管の鶴見工場<6万トン>、三菱重工業横浜工場<5万8,000トン>が代表的である。京浜工業地帯の造船所の能力は、全国の5分の1を占める。周知のように造船工業は総合工業であり、これに使用する資材は、各種の鋼材をはじめとして陸上建造物に使用するすべての材料を含んでいる。本来の造船技術のほか、建築、機械、電気、冶金から美術工芸に及ぶ広範囲のものを必要とする。こうした点から港湾、航路、他の関連部門との結びつきやすい場がえらばれる。

最近の需給動向からみると、建造能力については前記の数字をはるかに上回っている。

いずれも昭和40年代に入って15万トン以上の超大型ドックの建設に重点をおき、積極的設備投資をすすめてきており、これを設備投資の伸び率でみると、42年度92.6%、43年度38%と全業種平均を上回る伸びをつづけ、44年度についても25%という高い伸びをしめしている。今日15万トン以上の建造設備をもつ造船所のなかに、三菱・横浜の18万重量トン、石川島播磨・横浜の20万重量トン建造ドックが入っている。その他の造船業も、各船台拡張計画をしている。とにかく44年末のわが国造船業の総建造能力は、約900万重量トンに達した。ここ14年間、世界で連続トップを記録したのである。

アルミ精錬・圧延部門では、昭和電工の横浜工場の生産能力48万トン<45年拡充生産>をトップに不二サッシの川崎工場、東海金属の横浜工場、平

和アルミの東京・荒川工場，日軽アルミの東京・葛飾工場をあげることができる。

化学肥料部門では，京浜地帯のトップは昭和電工の川崎工場で，44年度年生産能力<硫安>が11万6,000トン，日本鋼管の横浜・子安工場の6万5,000トン，日東化学横浜工場の6万5,000トン，日産化学の東京・王子工場の6万トンが代表的である。苛性ソーダ部門では，昭和43年の通産省・化学局の統計によると，セントラル化学川崎工場の日産能力<以下同じ>6,569トン，昭和電工の川崎工場の6,142トン，旭電化の東京・尾久工場の5,392トン，鶴見曹達の3,088トン，味の素の川崎工場の2,850トン，日産化学の東京・王子工場の1,480トン，昭和電工の横浜工場の1,179トン，保土ヶ谷化学の703トンの順になっている。

4・京浜工業地帯の特色

以上，京浜工業地帯は，重化学の大工場群が支配力をもっていることがわかるであろう。1970年代が超工業化時代の幕あけといわれ，その主力をになっている石油化学，鉄鋼，自動車，重工業，電機，造船部門など重化学工業部門中心に発展してきている。

上記の大企業の工場は，軒並みに設備の近代化，合理化をすすめ，技術革新のなかで国内，国際市場での激しい競争戦にかちぬこうとしている。京浜工業地帯の重化学工業の大工場群も，こうした市場競争のなかで，財閥系資本グループと非財閥系資本グループのなかに再編成されるであろうと同時に第3次資本自由化のなかで，石油化学，自動車，電機，鉄鋼部門における巨大独占体の形成が活発化するであろう。同時に外国企業への系列化か，または独占形成を通じて競争力をより強化するかにせまられるであろう。大工場群の周囲には，系列中小企業群と京浜地帯の特有の地場中小零細企業群が存在している。

横浜・川崎の臨海部には石油化学，鉄鋼，造船，肥料，苛性ソーダ，電力の諸部門における大工場群が連続性をしめし，その周辺部に自動車<最近では内陸地域を核とした立地>，電機，部品，建設，薬品などがつらなり，それは精密機械部門を中心とする内陸部へとつらなる。そして大工場群の周囲に系列中小工場が群生している。

臨海部を中心とする工業の集中地域と連続性をもって大・中小零細企業群が生産活動を展開している。重化学工業の大工場群の生産財，耐久消費財工業の中心は臨海部，その周辺部，さらに内陸部<城南との連続性をもった>に連続性を持ち，城東地域は日用消費財工業を中心に発展している。これが京浜工業地帯の特色の現状である。

あらためて整理してみよう。京浜工業地帯の中核は重化学工業部門の大工場群である。都心機能と結びついた中央地域<文京，落合谷，千代田，新宿の各地区>に印刷・出版工業の80%以上を占める日用消費財などの中小工場が，城東地域<墨東，浅草，荒川，北，江戸川，葛飾，足立の各区域>に皮革工業，メリヤス，文房具，運動具，雑貨品工場などの日用消費財工業が存在している。川崎・横浜の臨海部を中心に城南地区には，京浜地帯を主導する重化学工業の大工場群を中心とする関連中小工場が生産財，耐久消費財生産を展開しているといつてよいであろう。

3-----京浜工業地帯の主要問題点と課題

京浜工業地帯の問題点としてあげられるものは，大工場と中小工場のさまざまな格差の問題や設備の高効率のための合理化の矛盾などさまざまな問題があるが，今日なんといっても重要な問題は，住民の生活環境を破壊している産業公害を中心とするさまざまな公害問題であろう。『日本の地理

関東編』〈岩波、1961年〉は、当時こうのべている。「京浜工業地帯は、さまざまな条件にめぐまれて工場が工場をよび、日本の工業の中心地になるとともにみずからも大消費地に成長し、そうなることによってますます工場を集中させてきた。しかし一貫した長期的な計画もなしに、利潤のみを追求する資本の動きのままに無秩序に工場が集中しすぎた結果、いろいろな問題をひき起こすことになった。そうした問題の中で、最近とくに工場の操業が周辺の住民に及ぼす被害つまり公害問題が重要視され、またこんご工業発展をはばむ隘路になっている用地や用水の不足や輸送難等の問題が大きくなりあげられるようになってきた」と。この指摘は今日でも京浜工業地帯の問題点をよくあらわしたことばである。

昭和30年以降、重化学工業の高度化は、同時にさまざまな産業公害をよびおこした。京浜工業地帯も30年以降、降下ばいじん量の増大、亜硫酸ガスの許容度以上の発生、水質汚濁、悪臭、騒音、振動、地下水くみ上げによる地盤沈下などが増大した。

たとえば、普通1平方キロメートルに降下するばい塵量は1月13~20トンであるのに、京浜においては、平均23トンに達し、川崎ではある時期には80トンを超え、最近では50トンとされている。とくに横浜・川崎の大気汚染濃度をみると、42年1年間8,760時間の平均値は、川崎大師地区で0.11ppm、鶴見汐田地区で0.07ppm、厚生省の環境基準を大幅にこえており、川崎市は年平均値としては日本最高の汚染地区である。臨海地域の649工場のうち、重油消費量が1日当たり10キロリットル以上のものが85工場あり、この85工場<鉄鋼15石油11、石油化11、窯素肥料11、電気ガス8、その他29工場>の重油消費量は、横浜・川崎両市の法規制対象工場の全消費量の95%である。

横浜市は、昭和47年の京浜地区の重油推定消費量

は年間580万キロリットル<42年は420万キロリットル>となり約30%の増となるといっている。ところが国<通産省>はこれに対して平均30~40%の着地濃度の改善を指導しているだけで、抜本的規制はしないようである。だから生活環境はますます悪化する可能性がある。また日本鋼管の扇島埋立にあたって自治体が公害防止完備まで移転に待ったをかけた措置は、住民の生活環境の破壊を防止するためにも当然であった。そうでなくても、すでに横浜・川崎の臨海部の大工場群からの亜硫酸ガス汚染は異常な状態にあり、公害の累積悪循環を断つためにも注意をうながすことは当然であり、それは住民のためだけでなく、企業自体のためにも当然の措置である。

こんご京浜工業地帯の公害対策は、東京都、川崎市、横浜市が一体化して、国や一般住民に積極的に訴えてゆくべきであろう。

また最近、京浜臨海工業地帯の地盤沈下がかなりめだってきた。この根本原因は、工業用地下水の汲みあげからおこったものである。重化学工業は多量の水を必要とし、鉄鋼業について製品1トンにつき413トンの水が冷却用、洗浄用、ボイラー用として使用される。また石油化学工業も他の工業に比較して多量の用水を必要とする。工業地帯で使用される工業用水は、その約4%が川の水、約8%が地下水、12%などが公共水道、約4%が回収水、残りが海水とされている」京浜全体での工業用水は、1日約900万トンであるとされている。こんご重化学工業化がさらにすすむと水不足は深刻になろう。

京浜地帯地盤沈下調査委員会の39~43年度までの第2次調査結果によると、「川崎市の浮島地区、横浜市の綱島地区、横浜駅前では毎年4~5センチも沈んでいく」といっている。その調査結果のおもな点は、①川崎・横浜両市とも埋立地の背後にはゼロメートル地帯が多く、高潮の際には浸水

の危険にさらされている。②横浜港北区は工場、住宅の進出で地下水がどんどんくみあげられ、地盤沈下の恐れがでてきている。③横浜・伊勢佐木町は地盤がきわめて弱いなどの点があきらかにされた。さらに地盤沈下の原因としては、①地殻変動、②自重による圧密沈下、③地下水のくみ上げの3点をあげているが、なかでも大きいのが地下水のくみあげである。横浜市には工場など事業所の使っている深井戸〈深さ10メートル以上〉が183本、毎日1万300～2万9,200立方メートルの水がくみあげられ、鶴見川流域には深井戸72本で毎年増加しているという。川崎では深井戸が75本で1日に3万6,600立方メートルも水がくみあげられている。〈毎日新聞、昭.45.2.23〉こうして重化学工業化がすすむにつれて、工業地帯の周辺の地盤沈下が表面化していることがわかる。東京都の江東地区の一部大工場、中小工場も地下水利用が多く、地盤沈下ははげしい。したがってこんご、工業経営者などに対して「乱掘」の防止措置をとるだけでなく、住民の福祉を大前提にした工業用水道の建設・整備、東京都・神奈川県と国が一体化して、多摩川、相模川、利根川の総合開発計画を抜本的にすすめ、工場経営者への社会的責任を要請すべきであろう。

京浜地帯の地盤沈下の対策もまだ十分ではない。だがさらに大問題はコンビナートの防災体制である。ここで本年3月12日の毎日新聞の記事をみよう。「黒煙、大蛇の舌のような火炎を吹上げて燃さかる鉄塔、必死の消火作業を続ける消防隊——。2月26日、昭和石油の第4トッピング〈常圧蒸溜装置〉爆発事故現場。炎を見あげながら会社幹部が何度もくり返した。『考えられない事故です』——その困惑した表情は、現代産業の最先端をゆく石油産業の〈ひずみ〉を象徴しているかのようだ。『もし飛行機が墜落したら、どんな消火力を

もってしてもお手上げ』という川崎消防局の話」これはまさに本音であろう。

本年2月26日事故を起した昭和石油川崎製油所は日産9万9,000バレルの常圧蒸溜能力をもち、年間400万キロリットルの原油をのみこんでいる川崎で2番目の製油所である。前日、日石化学の浮島工場で爆発事故があったばかりなのに、26日朝、昭石川崎製油所で火の手があがったのである。85世帯は逃げ場もなくおののいた。周囲の住民はいつ事故がおこるか恐怖におののいているという。

川崎地区には合計6社の石油精製会社があり、日産45万キロリットルの常圧蒸溜能力をもち、43年12月末には全国の15.2%を占めた。横浜が鶴見地区にも前述したように「基幹産業がメジロ押しにあり、中でも製油所など危険工場が多く、たとえば東京ガス鶴見工場、日本石油横浜製油所、日本鋼管鶴見製鉄所、アジア石油横浜工場、日東化学、味の素などの工場が集中している。扇町には石油精製会社の昭和石油と三菱石油の2社があり、タンク類は5百数十基、日産17万3,000バレル余の常圧蒸溜能力をもち、年間900万キロリットル近い原油が陸揚げされている」〈毎日新聞横浜版、45.2.27〉

こうした危険地区をめぐる防災体制は——もちろん各企業とも消防法などの基準にそった防火体制をしているものの——いざ爆発事故がおこれば、それを防災する完全な保証はないのである。「もし飛行機が墜落したらお手上げ」なのである。だから自治体当局は、住民の福祉の立場から危険な工場に社会的責任をたえずうながし、公害規制、防災体制に万全を期すべきなのである。

京浜工業地帯は、公害問題だけでなく、工業用地問題、輸送難の問題、交通問題、水問題、環境衛生、緑地の拡大、防災問題など多面的問題をかかえている。こうした問題を小手先の仕事としてで

はなく抜本的に解決する方向に努力することであろう。東京都、神奈川県、川崎市、横浜市が、住民と一体となって、公害規制に積極的にのりだすべきなのである。そうすることによって、はじめて資本中心の経済開発から人間中心の経済開発へ転換することができるのである。公害問題については、国際シンポジウム東京宣言でもいうように公害対策費は企業が当然投下すべき生産費の一種であり、公害発生源の企業に責任をもたせるべき

であろう。もし公害発生源とされている一部巨大工場が社会的責任を自覚しなければ、世論を喚起すべきであろう。そうでないかぎり、京浜地帯の住民の生活環境はよくなるまいであろう。

京浜地帯の住民は、この地帯を住民福祉第一主義の原則にたった経済開発に転換するよう政府や自治体にはたらきかけることが重要ではないであろうか。

<注>

- (1) 日本鋼管の扇島埋立てをめぐる公害対策については、朝日新聞<45.3.8>、日本経済新聞<45.3.8, 4.5>、神奈川新聞<45.3.10>がくわしい。県・川崎市・横浜市は住民の生活環境第一主義の原則にたつて公害問題に対処されたい。
- (2) 拙稿「横浜市の公害対策について」本季報、15号を参照されたい。

<主要参考文献>

通産省編『工業統計表.42年』<44年10月刊>、経企庁編『経済白書・44年度』、『エコノミスト』<毎日新聞社43.6.8>、日本工業立地センター『工業立地ハンドブック』<44年度>、独占分析研究会『日本の独占企業』、『住民の公害白書』<社会新報社,44年>、県立川崎図書館『京浜工業地帯』<昭.39>『日本の地理・関東編』<岩波,昭41>、山本正雄編『日本の工業地帯』<岩波,昭40>、隅谷三喜男編『京浜工業地帯』<東洋経済,昭39>、清水嘉治「日石コンビナート論」,「地域開発における生産力主義批判」<『経済系』56集,昭.38.4,同,71集,昭.42.12>

<関東学院大学教授>