

# 大都市名古屋における自動車工業の配置

宮川 泰夫\*

## 1. はじめに

大都市は、巨大な創造開発、中枢管理の「都」の機能と消費・流通・金融といった「市」の機能をもつ。この都市機能の集積は、都市化の進展にともなって変動する場末に大都市の工業地域を生み、さらにその都市圏における新・旧の工業地域の存在形態を規制してゆく(宮川 1977a)。大都市名古屋の「市」的機能を基幹に、その「都」の機能に依存しつつ形成された単一企業都市豊田は、この1つの典型といえる(宮川 1978)。こうした大都市圏における工業地域の確立は、大都市の工業配置に対しても種々の影響を及ぼすが、これまでこうした観点から大都市の工業配置を論じたものは少ない。そこで、本論では、今日、その大半が発生した大都市から分散し、その大都市圏における工業地域形成の中核となった自動車工業をとりあげ、こうした問題を論じてみよう。自動車工業については、これまで種々の観点から分析されており、筆者もその分散形態を企業の行動様式と工場配置の側面からまずとらえ、ついで大都市の機能と自動車工業の発展段階に留意して、全国的な自動車工業の重層的な地域構造を明確にした(宮川 1970, 1977b)。こうした地域構造は、自動車工業のもつ産業構造に規定される度合いが強いが、この点に関しては主体の性格を重視する工業配置論の分野でも、産業構造論自体においても、充分論究されていない(宮川 1977c, 外池 1960, 大田 1970)。したがって、本論においては、今日でも自動車工業が残存する大都

\*愛知教育大学助教授

市名古屋を対象に、その配置を産業間構造、産業内構造に留意しつつ、大都市機能と大都市圏の近代的自動車工業地域との関連に着目しながら説明してゆきたいと思う。

## 2. 大都市における自動車工業の存続形態

わが国最初の自動車は、首都東京に開かれたわが国初の販売店(1901年)を母体に、1902年に通信省の電気技師の力で輸入エンジンを用いて組立られており、その基には東京築地の馬車工業や芝白金の宮内省御用の馬車職だけでなく、麻布の車鍛冶の存在がある。1911年になると、小松鉄工所を背景に蔵前工高出身の橋本によって自動車組立メーカーの快進社が設立された。このように自動車工業は、首都東京の新しい「市」としての機能が本来的に「都」としてもつ創造開発機能と結合して、そこに誕生したといえる。第1次大戦を契機とした軍用自動車需要と軍用自動車補助法(1918年)による自動車の製造・購買・維持の補助金は、大森に新工場を建設した東京瓦斯電気工業のような新しい芽を育てた。これは、大阪砲兵工廠支給の原材料部品と名古屋の熱田兵器製造所の薄肉鑄造の技術を用い、1918年にわが国初の軍用保護自動車を試作している。ここに首都の中枢管理機能を基幹に、他の大都市の創造開発機能を結合して展開してゆく、巨大都市東京の自動車工業の動態をとらえることができる。

大阪は東京に比べると若干遅れ、1910年に大阪砲兵工廠においてわが国初の軍用自動車が生産され、1919

年にはこの8名の経験工を基に久保田鉄工所により  
 実用自動車が発立された。それ故巨大都市大阪では首  
 都東京と逆に、伝統的な「市」の機能が工廠に具現さ  
 れる新たな「都」の機能に触発されて自動車工業が誕  
 生したといえよう。

東西の巨大都市に発生した自動車工業は、関東大震  
 災を契機とした新規需要を誘因に既に量産体制を形成  
 し世界市場に進出していたフォード・GMの2大企業  
 が日本に進出することでその地位を確立した。フォ  
 ードは、その生産拠点を首都圏の国際貿易港である横  
 浜に1924年に求めた。ここには、1929年にクライスラー系輸  
 入商社4社によって設立された共立自動車製作所や快  
 進社と実用自動車が合併したダット自動車製造を傘下  
 に納めていた戸畑鑄物(1933年 現日産自動車)がその工  
 場を設け、新しい自動車工業地域の形成がみられた。  
 大阪は、1927年にGMを誘致し、1929年には15,745台  
 とフォード(10,674台)・共立自動車(1,251台)・国産車  
 (437台)の合計を上廻る生産台数をあげていたが、こ  
 こでもその機構こそ異なれ大都市からの自動車工業の  
 分散がみられた。すなわち、日本GMは、1932年の関  
 税改正に始まる国産化の圧力の下で1939年には日本フ  
 ォードともども生産中止に追いこまれ、1918年に大阪  
 砲兵工廠より民間自動車製作指導工場の指定を受けた  
 発動機製造(現ダイハツ自動車工業)は、四輪小型トラ  
 ック生産を開始した翌年の1939年に池田工場を建設し、  
 その生産拠点を大阪市内から郊外の池田に移している。

こうした動態は、1930年と巨大都市に遅れて自動車  
 工業の発生をみた大都市名古屋でも日本車両を中心と  
 した自動車生産が縮少する一方で、1938年に挙母にト  
 ヨタ自工が発立されることで生じている。第2次大戦下  
 の戦時体制の強化は、それ自体疎開工場の性格をも有  
 していた挙母のトヨタ自工の生産力を高め、1944年  
 には12,720台と首都圏の日産(7,083台)・いすゞ(3,8  
 46台)を上廻る生産をあげさせ、わが国の自動車生産  
 拠点形成の萌芽を生んだ。

第2次大戦後は、こうした動態が一段と強化されて

はあったが、1960年頃までは首都東京でもトヨタ自工  
 の試作用の芝浦工場(1939年～50年)・豊田理化学研究  
 所(1939～60年)の残存に象徴される「都」の創造開  
 発機能とダイハツ自動車工業の東京工場(1952～60年)  
 に代表される「市」の消費流通機能が自動車工業の配  
 置に直接関与していた。しかし、1960年以降は、各社  
 の本・支店機能の強化に示される中枢管理機能と販売  
 会社の本・支店機能、とくに輸出部門の拡充に象徴さ  
 れる「市」の機能が、自動車工業生産に間接的にかか  
 わっていった。そして、生産拠点は藤沢・上三川まで  
 拡散し、東京23区内に唯一残存する三菱自工の下丸子  
 工場も大型トラックと特殊車両生産にとどまる。こう  
 した存続形態は、大阪工場を分離し、西宮・京都・竜  
 王とダイハツ工業が新たな工場を建設していった大阪  
 では、組立メーカーの本・支店が存在しないだけに一  
 層顕著である(第1表)。これら巨大都市とは対照的に  
 大都市名古屋では、愛知機械工業と三菱自動車工業の  
 2社が戦後誕生し、巨大都市を上廻る従業員数、出荷  
 額を示している。

第1表 大都市の自動車工業の概況

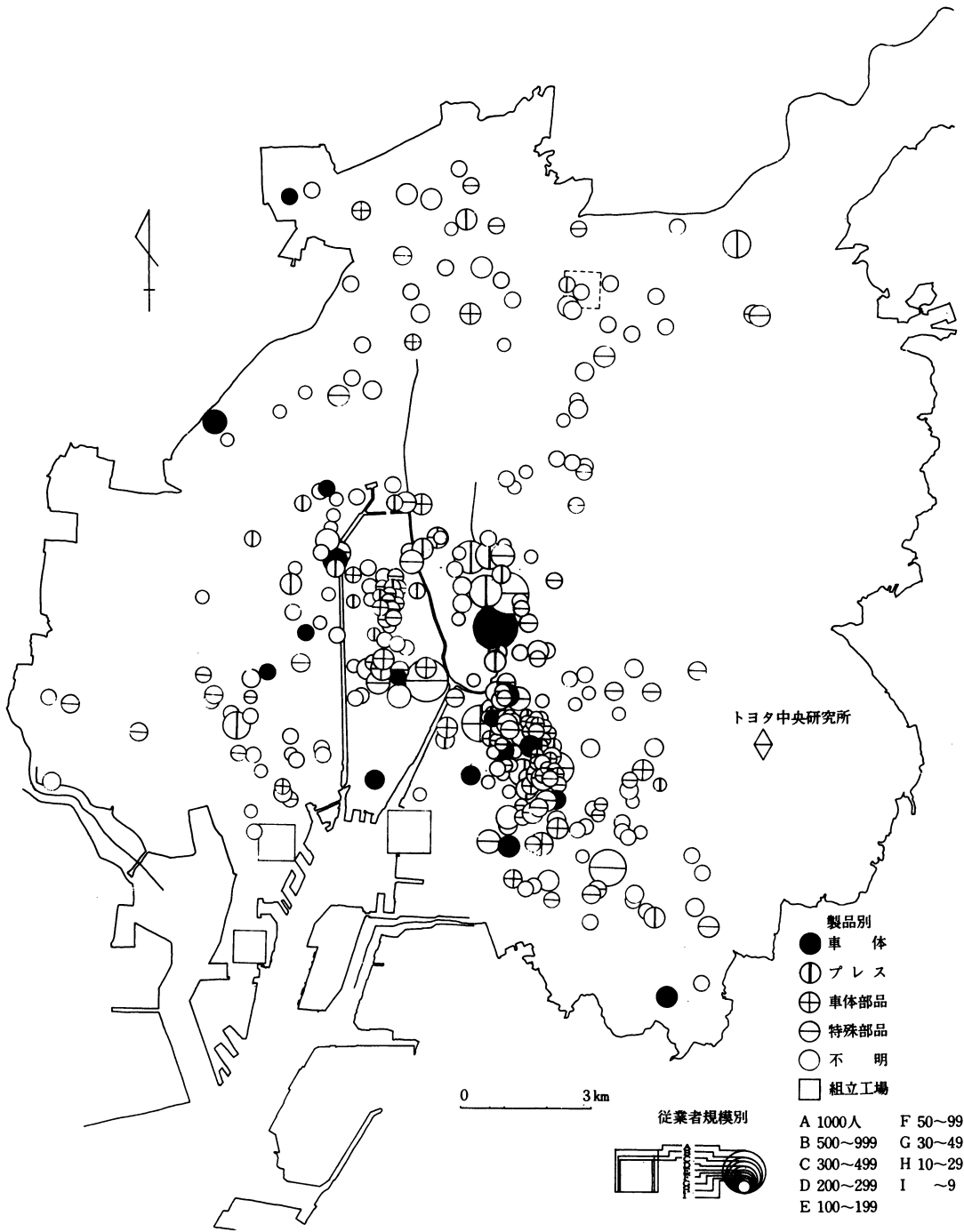
	A 工場数	B 従業者数	C 出荷額 千万円	B/A	C/B 千万円
東京23区	1,108	14,157	15,154	12.8	1.07
大阪市	284	3,586	2,793	12.7	0.78
名古屋市	706	18,165	29,288	25.7	1.61
自動車3611	6	4,670	13,931	778.3	2.98
車体3612	30	1,403	913	46.7	0.65
部品3613	670	12,092	14,444	18.0	1.19

都・市の統計課資料より作成(1975年)

### 3. 名古屋における自動車工業の展開形態

大都市名古屋の都心の一画の武平町には、その「市」  
 の機能を象徴するトヨタ自販の本社があるが、中枢管  
 理機能の末端に位する関連企業の支店・営業所の多く  
 は、トヨタ金融の後身である豊田通商が居を構える名  
 古屋駅前周辺に集中し、倉庫を兼ねた営業所が東名高

第1図 製品別従業員規模別工場分布



全国工場通覧，実態調査より作成

速道路の名古屋インターチェンジから都心に向う沿道に展開する。そして、名古屋の都心と豊田を結ぶ国道153号線のほぼ中間で、文教地区に近接した天白区野並には、「都」の機能を象徴する豊田中央研究所が立地する(第1, 8図)。

これらに対し組立工場は、大江(三菱自工)・永徳(愛知機械工業)と名古屋港の埋立地に展開し、その近くには三菱系の菱和車体工業や名古屋最古の名自車体が存在し、三菱自工を挟んでこれらと対峙する南区の国道1号線沿いには東洋工業系の南車体とトヨタ自工系の荒川車体工業(1945~1967年)が立地していた。これらの背後にあたる熱田には愛知機械工業の熱田工場と本社に加え、特装車メーカーの日本車両が展開する。このほかの車体工場は、都心を取り囲むように散開し、集中する部品工業とは異なった展開形態を示す。部品工業の集中地域は、日本車両と三菱自工の間であって、天白川、名四国道、国道1号線、名鉄常滑線で画された地域で、東洋ラジエターのような古くから存在する域外の中堅メーカーに加えて、中区に本社を置く林テンプのような域内の中堅メーカーや地域に拠点を置く富士高工業などを頂点とした種々の階層の関連部品工業が展開し、その底辺に零細な機械金属工業が存在する。この地域に次ぐ集中地域は、堀川・中川間の愛知機械工業の周辺地で、愛知機器のような、その系列部品工業だけでなく、豊田合成のようなトヨタ自工系の部品工業や前田螺子のような三菱自工系の部品工業も展開している。この2地域は、前論(宮川1977d)で明らかにしたように、いわゆる城南の機械金属工業地域でも中心的な地域をなしており、自動車関連工場は、その重要な構成要素をなす。こうした集中地域とは別に、堀江金属工業、日本特殊陶業、三五、日本碍子、尾張精機、愛知皮革工業、大同メタル工業、豊田合成、飯田ネーム、竹広木材工業、片山工業、高木製作所といった数多くの中堅部品メーカーが都心周辺地域に散開し、今日の大都市名古屋における自動車工業の展開形態を形成している。

#### 4. 日本車両の車体生産と自動車工業の発生

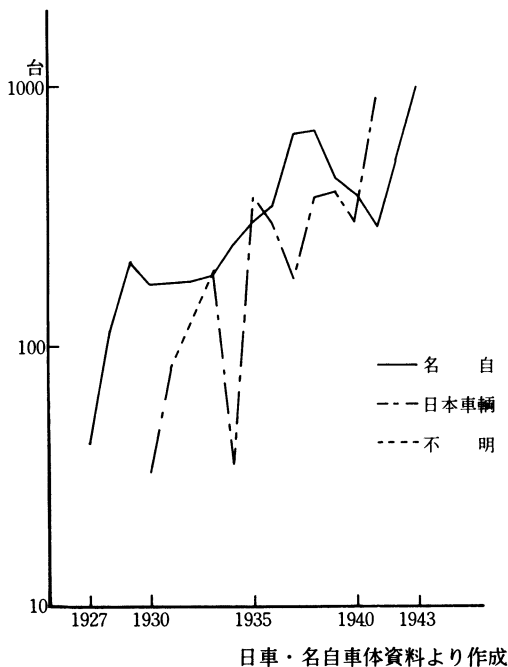
名古屋における自動車工業は、城下町名古屋の「市」の機能で集積した木材工業を基に、その「都」の機能で生み出した木製機械工業を母体に誕生した。これを担った日本車両は、この典型で、東海道本線の開通(1889年)、中央線の開通・鉄道敷設法の公布(1892年)、関西鉄道の開通・愛知馬車鉄道の設立(1894年)としだいに増大してくる車両需要と名古屋の木材を結びつけて1895年に東京、大阪に次ぐ鉄道車両生産の企業として発足し、1897年には笹島の仮工場から東海道本線熱田駅に近く精進川沿いに広がる低湿、安価な場末の土地に建設した熱田工場にその生産拠点を移設している。これは、1901年の金融恐慌を機に民間鉄道の新規開業が途絶すると豊田佐吉の井桁商会から木製動力織機の注文をとってその操業を維持する一方新分野開拓のためわが国初の自動車生産を行った東京のオートモービル商会より広島向けのバスボディ生産を受注し、1902年に半木製の12人乗りバスを完成させた。この不況は、日本車両に隣接して新設された鉄道車両(1897年)を僅か4年で倒産させ、その跡地に東京砲兵工廠熱田兵器製造所の設立(1907年)をよびおこした。

この工廠は、当初木材を多用する弾薬車などを生産していたが、しだいに本格的な兵器生産工場となり、周辺に信管・弾丸をつくりつつ新製品をなんでも修理する西洋鍛冶屋と呼ばれる技能工の集団を形成し、日本車両や大隈製機商会(1892年)・愛知時計(1892年)といった木製機械工業を工作機械や歯車生産の軍需工業へと変質させていった。そして、この西洋鍛冶屋の1つである堀川沿いの田中鉄工所から分離独立したのが岡本自転車(1895年)である。これは、都心により近い新堀川沿いの七本松に量産工場を建たが、ほぼ時を同じくして工廠を挟んでこれと対称的な場所の千年にも名古屋電車製作所(1902年)といった後に自動車生産にかかわる企業が生まれている。第1次大戦による戦時体制の強化は、1917年に熱田兵器製造所での航空

機エンジン・機体生産を開始させただけでなく、大阪砲兵工廠名古屋兵器製造所の隣接地への誘導、中央線千種駅近くへの千種機器製作所（銃器・発動機部門）の分離独立を生み、工廠の生産力を拡充し、大隈の布池工場(1916年)、愛知時計の瑞穂(1919年)・船方(1922)工場などの設立に示される関連工業の集積をもたらした。この集積が、1920年に名古屋港の埋立地に航空機エンジンと乗用車生産を意図した三菱内燃機発動機の設立を呼んだ。しかし、当時は、わが国の自動車生産台数が49台、輸入が1,745台といった状況であったため、三菱は自動車部門を需要中心でもある東京の芝浦工場に集め、名古屋は航空機生産に特化させたため、自動車生産は行われなかった。

このように航空機を始めとする軍需工業の拡充がみられる一方で、自動車への関心も高まり、伝馬町の長谷川自転車商会(1914年)のような地場の流通業者に加え、梁瀬商会のごとき東京資本の進出(1916年)もみられ、1920年には無税車・バスを除いた保有台数も乗用車61台・貨物車23台を数えていた。1923年開業の名古屋タクシーはフォード25台を、バス会社の田代商会は10人乗りシボレー3台を有している。こうした需要が、1924年には、愛知機械工業の自動車生産の源となるフォード販売店のミカド商会(大津町)やトヨタ自工の販売を最初に担う愛知トヨタの前身であるカトウ屋(南大津町)を生み、都心縁辺の大池町附近にディーラーの集積をよんだ。この市場動向が、フォードトラック販売から自動車生産に復帰しようとしていた日本車両の生産意欲を刺激し、前述した名古屋電車製作所を1927年に系列下に納めさせ、29年にはバスボディー量産のため名古屋自動車製作所に改称させた。鉄道車両生産の低迷は、この動きに拍車をかけ、自動車生産構想を有していた岡本自転車自動車製作所の前の取締役であった大岩名古屋市長の提唱した中京アトロイト化計画の具体化をもたらした(第2図)。そして、1930年には、日本車両(鑄装・組立・販売)を中核に、大隈鉄工所(エンジン)・愛知時計電機(電装品・計器)

第2図 日本車両・名古屋自動車の生産台数推移



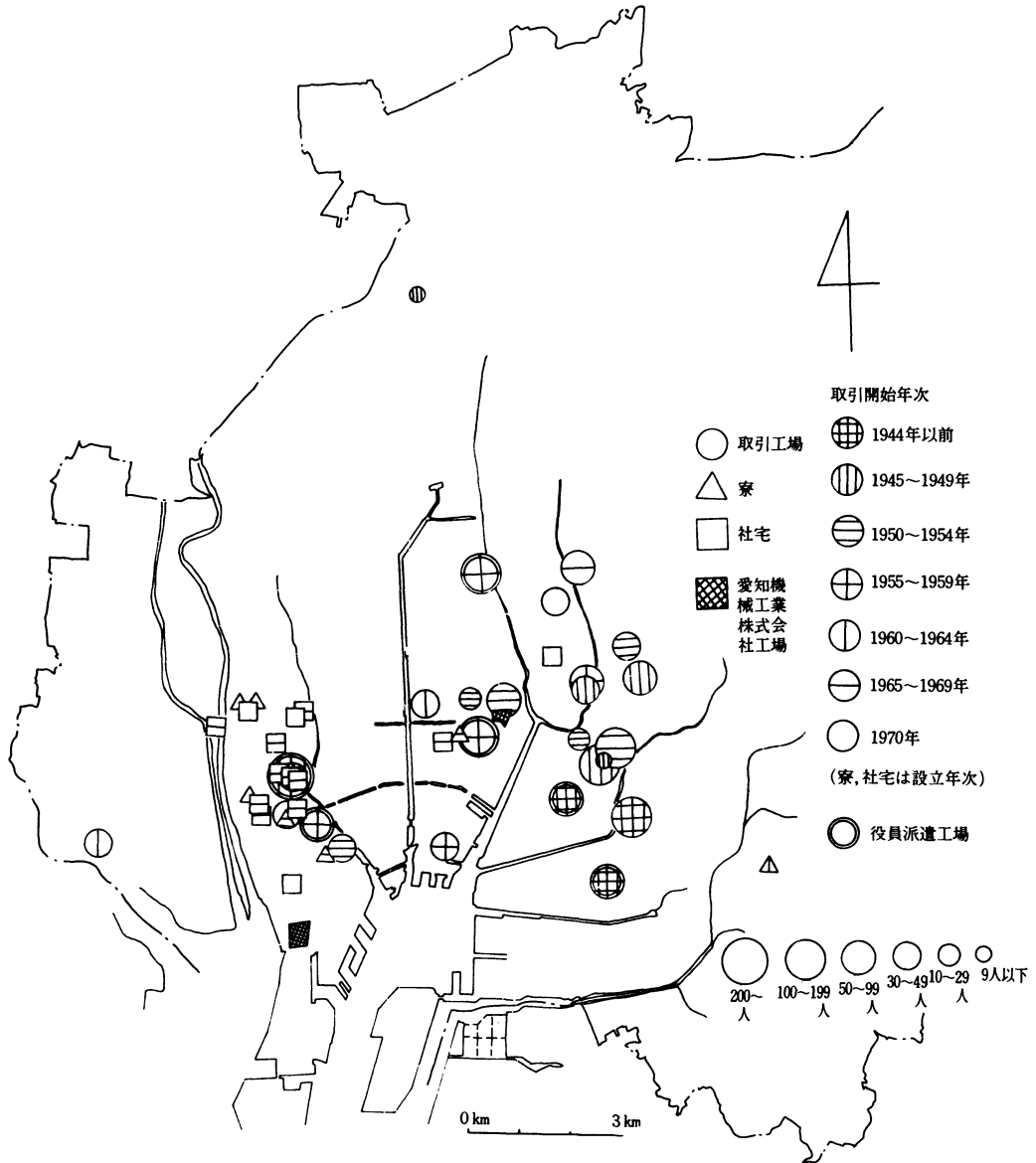
・岡本自転車自動車製作所(シャーシ・トランスミッション・ラジエーター)・豊田式織機(エンジン鑄物)によって、フォード、GMの大衆車との競合を避けたアメリカのナッシュ8気筒をまねたアツタ号生産が開始されている。当時、名古屋の自動車保有台数は1,290台(うち乗用車1,029台)で、成長しており国産振興委員会の答申もあって国産乗用車生産への期待も大きかったが、生産コスト(9,200円)が販売価格(6,500円)を上廻る状況であったため、20台を生産して宮内省・陸軍省・名古屋市などに納入しただけで1935年には共同開発を止めている。その後3年間は日本車両単独で生産を継続し、名古屋自動車製作所も1933年に豊田式織機が開発したわが国初の低床式バスのボディー生産を受託して、両者の間に部品工業を生み出していたが、ともに1938年には生産を中止し、豊田式織機の提唱した中京自動車工業(株)の設立計画にも他社同様に加わらず、他の4社と同じく兵器生産に重点を移していった。

### 5. 愛知機械工業の設立と自動車工業配置の形成

愛知機械工業の前身は、1892年に飾屋職の水野によって時計外箱用材地に近く、塗師など仏壇関係と共用の職人も集中していた東橋町に設立された水野時計である。これは、1912年には改修なった新堀川沿いに新

しい用地を求めて移転し、電機部を設け愛知時計電機製造と社名を改め、工場からの受注が増すと瑞穂（1919年）・船方（1922年）と工場を建設し、航空機生産にとりくんでいる。1930年には、この船方工場で自動車用電装品・計器生産を始め、1936年にはこれを南区宝生町に分離して愛知化学工業としている。しかし自動

第3図 愛知機械工業関連工場及び施設の展開



(愛知機械工業 要会所属会社の調査表及び実態調査より作成)

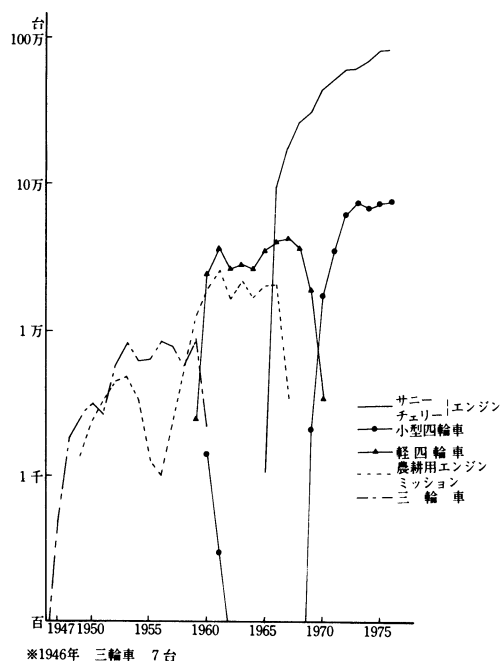
車部品生産はこの年まででその後は航空機用部品生産に代っており、1938年には北部の鐘紡跡地にエンジン部門を分離した三菱になって愛知時計電機製造も熱田にエンジン工場を設け、1941年には名古屋港の11号埋立地に航空機組立の永徳工場を設立し、1943年の愛知航空機の分離独立に象徴されるように航空機生産へと邁進していった。この過程で、中央発条・荒川工業・津村機械製作所（現愛知機工）など今日、自動車部品に転身したメーカーとの関連もできているが、自動車生産の母体となったのは同じ城南の機械金属工業地域に立地していた帝国精機である（第3図）。これは、前述した

資材割当がトヨタ自工に集中してゆくなかで生産中止におこまれていった。

この生産は、第2次大戦後航空機用資材の有効活用を考えていた愛知航空機（1946年愛知起業、1952年愛知機械工業）によって、その製造・販売権が購入されたことで再開されている。組立は、当初、東南海地震で崩壊した永徳に代って設立された知多の榎戸工場で行われ、熱田・堀田の両工場はその部品生産に用いられた。生産規模は、1947年の480台、48年の1,798台から、熱田に生産工場を集約し、そのオイルブレーキ生産のために愛知機器を周辺に設立した1953年には7961台に増大している。こうした生産規模の増大は、後述する三菱やトヨタとともに戦前の軍需工業によって育成されていた機械金属工業をその下請部品メーカーに転身させ、その中心地であった南区や熱田区に自動車工業地域を形成し、その増産の基盤を強化していった（第4図）。

この反面、戦後の動乱期に野口（トヨタ自工専務）・神岡（トヨタ自販専務）・堤（トヨタ車体社長）・魚住（愛三工業専務）のような人材が、愛知航空機からトヨタ自工に流れ、その発展を抑制した。また、1956年に8,284台と最高の生産台数を示した三輪車も、発売2年後のこの年に量販量産体制確立のため一挙に、72,000円値下げされたトヨタ自工の小型四輪トラックに市場を奪われ、60年には生産中止に追いこまれている。さらに、59年に開発し、64年にはコニーグッピ組立のために62年に再建されていた永徳工場に集中された軽四輪車の市場もまた1961年に発売し63年にデラックス化したトヨタ自工のパブリカに奪われていった。しかし、愛知機械工業には小型四輪車生産に参入する資本力はなく、同じ日本興業銀行系の日産自動車と提携することでその生産を継続している。すなわち、愛知機械工業は、技術提携した2年後の1964年には機能部品の試作を行ない、株式取得の2年後の66年になると熱田工場でサニー用エンジン・トランスミッションの生産を行ない、65年に愛知機械工業より分離した愛知

第4図 愛知機械製品別生産台数推移



ミカド商会の中野が大阪より購入した自動三輪車を模して生産したジャイアントの製造・販売の権利をもっていた企業であって、1931年より生産を始めている。これは、松坂屋をはじめとした自家用トラック市場を基に成長し、1935年には月産2,000台の規模に達し、東京・大阪に営業所を設けて全国市場に進出し、さらに満州・朝鮮市場も開拓していったが、戦時統制下で

機械販売でダットサンキャブスターの販売を手がけた2年後には永徳工場ですニートラック生産を開始した。その生産能力は、サニー36,845台・チェリー37,482台(1976年)と主力の日産座間工場の20%以下と小さく、サニーセダン・バンの日産車体京都工場の1/2にも満たず、サニークーペの群馬県太田市の富士重工よりも小さい。また愛知機械工業の下請協力会要会の構成員も日産自動車の宝会には加入できず、日産の量産体制強化の影響も直接的に受けることなく、トヨタ自工への納入の拡大も行ないがたく愛知機械工業自体の量産規模の小ささとあいまって、名古屋の自動車工業の配置にまだ直接的作用を及ぼしてはいない。しかしながら愛知機械工業それ自体が、生産量の増大と熱田での公害規制の強化から1977年に松阪で鋳物生産を開始したことは、日産自動車の量産体制の下で、愛知機械工業を中核とした2次的な工場配置体系にも変動の兆しが顕われてきたことを意味している。

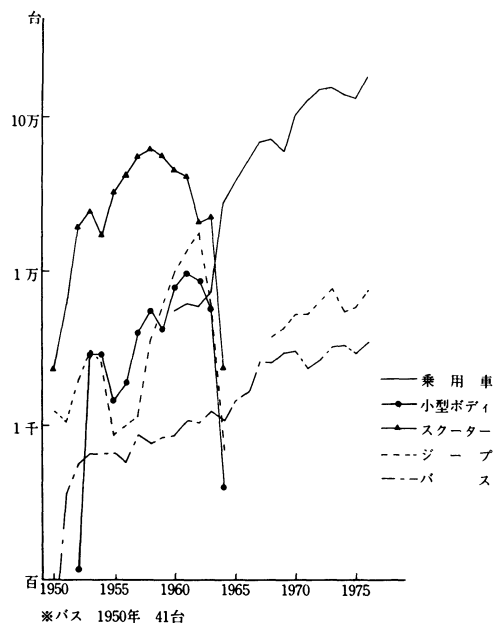
### 6. 三菱自動車工業の拡充と自動車工業配置の変容

三菱は、愛知機械工業と同様に第2次大戦後航空機から自動車生産に転換した企業で、1965年の日産、プリンス合併に始まる業界再編成の嵐と完成車輸入の自由化に象徴される外圧の下で、1969年にピックスリーの最下位のクライスラーと提携し、量販量産体制の再建に乗り出している。そして、これが軌道に乗った1977年に以前より所有していた岡崎に乘用车組立専門工場を建設し、大都市名古屋における自動車工業の配置に具体的変容をよびおこしつつある。

三菱の自動車生産は、蕨に生産拠点を置いた日本車両同様、東京にその拠点がおかれ、名古屋は、愛知時計と同じく航空機生産に邁進していった。したがって三菱重工名古屋製作所の自動車生産は、終戦後、トラックの修理から始められ、バスボディ・スクーター・エンジン生産に拡大され、1948年の日産自動車からの小型乘用车車体の生産委託、49年の米軍向けPDバス、52年からの米国ウィルス社との組立契約によるジープ

生産、トヨタ自工からの乘用车車体生産委託、57年のいすゞヒルマンの車体・部品生産委託を通してその技術蓄積がなされた(第5図)。この結果が1959年の軽四輪三菱500で、岩塚工場でエンジン生産が、大江で総組立が行われている。これにともない、バスは、三基工業はじめ大江工場周辺に主に展開していた有力下請14社を中小企業協同組合法に基づく名古屋金属技研協同

第5図 三菱自工製品別生産台数推移



三菱自工資料より作成

組合に組織し、その組立・塗装工場を港区空見町に建設して、そこで部分委託生産を行う体制に変えている。これが、今日の菱和車体工業(1964年)である(第6図)。これに合せて、前述した名古屋自動車製作所の後身である名自車体もバスの試作特装メーカーに育成し、大江工場での乘用车生産拡大余地の増大に努めている。さらにこの年には、航空機部品生産から転じジープボディ生産を行ってきた岐阜の東洋工業(現東洋工機)を名古屋市北区の東洋紡跡地に移転させている。

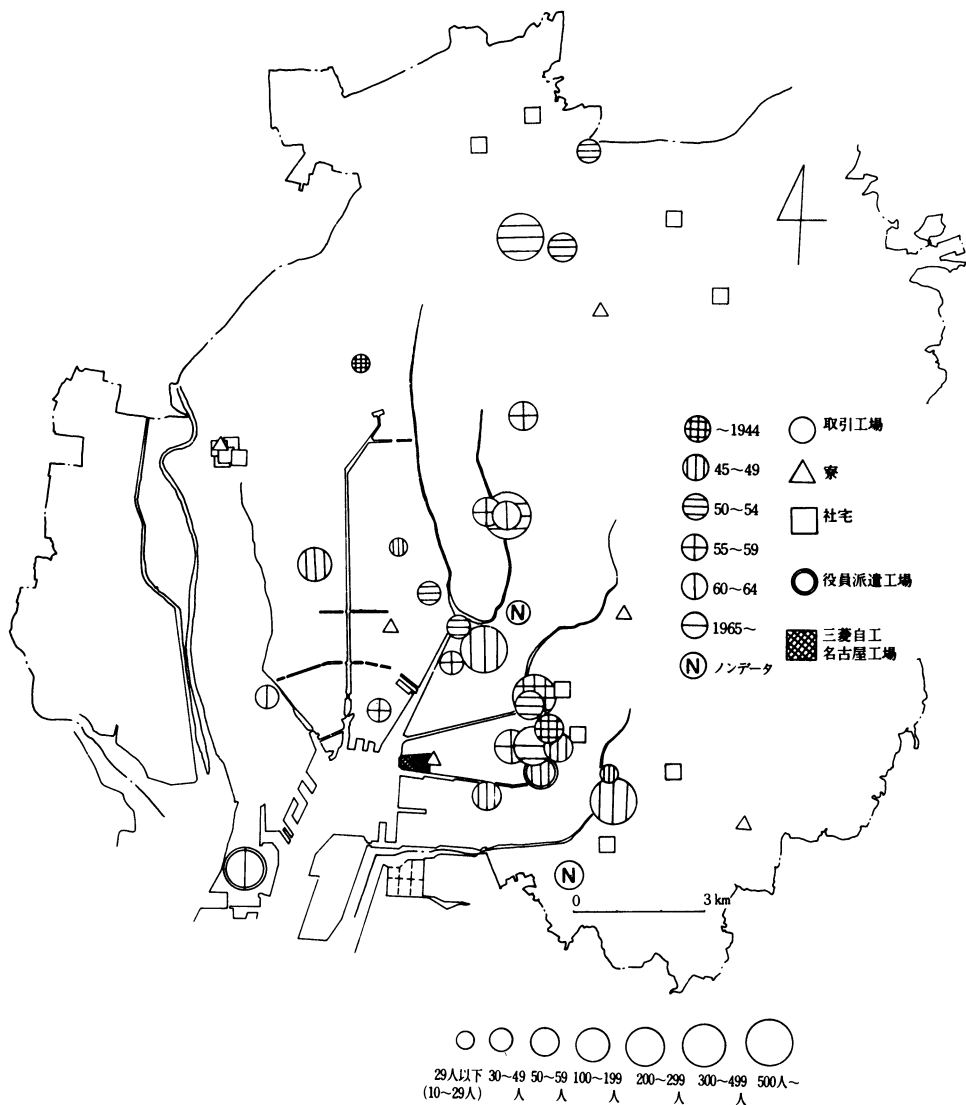
東洋工機は、1967年には三菱のジープの一貫生産委託企業となり、三菱(10.0%)は東洋紡(84.6%)に



次ぐ株主となったが、その生産は三菱のジープ(34%)に加えトヨタ車体のトラックボディー(51%), 日本車両のトレーラー(5.0%), 三菱電機のエスカレーター(3.0%)にも及んでおり、専属で部分生産の菱和車体などと異なり、1976年には工場用地を名古屋市に売却して

東洋紡所有の岐阜県坂祝町へと工場を移転させている。このほか三菱自工出資の有力系列企業としてはデボネアを発表して量産体制を形成していった1964年に設立した知立の菱和金属工業がある。これは、三菱自工の100%出資会社であるが、その製品は三菱自工(64.7%)

第6図 三菱自工関連工場施設の展開



(三菱自動車工業株式会社 取引先調査表及び実態調査より作成)

以外にトヨタ車体(8.8%)や日本電装にも納入している。またこの年には、市内の系列プレスメーカー4社の合併とその大府工場の建設が図られた。大府は、三菱自工納入率の高い安成工業(99.3%)などと納入率は低く(15.5%)荒川車体工業(64.4%)への納入率の高い千代田工業などにとっても、輸送の便に恵まれた中間地である。この場所的条件が合併失敗後もその4社を隣接して立地させている。こうした動態は、激的な市場占有競争を行う三菱自工の量産体制を反映したものであるが、それ以上に熾烈な競争を行うトヨタ・日産の量販量産体制は、その系列部品メーカーの生産規模を増大させ、他の組立メーカーに高品質低価格のこの2社の系列部品メーカーへの依存度を高めさせていった。刈谷の日本電装(トヨタ系)、名古屋の日本特殊陶業(日産系)、姫路の三菱電機(三菱系)より京都の三菱自工のエンジン工場に集められている電装品はこの典型といえる。このほかにもトヨタ自工と三菱自工の間には、34の共用部品企業が展開しており、名古屋にある東洋ラジエター(三菱15.5%、トヨタ20.0%)や刈谷のアイシン精機(トヨタ62.9%、三菱3.1%)もこの1つである。こうした体制は、しだいにトヨタ自工を頂点とした西三河の自動車工業地域への三菱自工の依存度を高めさせてきている。フタバ産業もこの1つで、岡崎に本社を置き、名古屋、岡崎の両工場より三菱(9.9%)だけでなくトヨタ自工(41.7%)や本田技研工業(11.3%)にマフラーを納入している。この岡崎には、戦前(1938年)より取引を開始し、三菱自工の名古屋(28%)だけでなく水島(21%)・京都(3%)にも納入し、三菱重工(44%)も古くからの取引先であるクラタ産業が立地する。三菱自工の岡崎への進出は、こうした乗用車量産体制形成過程で生まれた新しい生産流通の地域的体系の上で他の豊橋、四日市といった候補地に比べずぐれた位置を岡崎が占め、岡崎市の誘致条例に基づく積極的な誘致運動の結果、名古屋・豊田・岡崎を結ぶ整備された産業道路的性格をもつ県道名古屋・岡崎線沿いに3.3m<sup>2</sup>当り1,100円という安値で、

59.4haのまとまった用地が用意されたことによる。岡崎は、当初コルト1000にはじまる小型車開発のための高速周回テストコース、乗用車技術センター用地として用いられたが、量産体制を指向した1967年にさらに42.9haが3.3m<sup>2</sup>当り3,300円で買いたされ、クライスラーとの提携関係が安定した1977年に入って月産1万台の規模の工場が建設され、三菱自工の生産拠点として育成されてゆくことが明確となった。

岡崎工場の建設によって、大都市名古屋における部品工業の分散は再び顕在化しようとしているが、こうした状況においても残存しているものの大半は大都市の多種多様な需要と交錯した結合関係を形成しているものが多い。その1つは、旭機械(自工39.4%、重工15.5%、その他45.1%)といった古くから他の三菱系企業とも結合したものがあげられる。第2の類型は瑞浪精機(プラザー60.1%、自工31.8%)のごとく大都市の機械金属工業との結合を基幹とするものである。このほか第3の類型として、愛知機械工業と結合している形態が存在する。これには、協和塗装のように三菱(84.5%)との結合度の高いものから荒川工業のごとく愛知機械工業(70.0%)と強く結びついたものまで種々の形態が存在し、両社の協力会に重複して参画しているもので、市内だけで10社を数える。こうした交錯結合関係と大都市の有する原材料供給機能とを基本とした産業地域集団と公害問題の解決や内職労働力の調達に適した産業地域社会とが、上述したように中堅部品メーカーが分散して大都市の自動車工業配置を変容させてゆくなかで、中小の自動車部品工業の存続を助け、その下に零細な部品工業を蝟集させている。このことは、前論(宮川1977d)で詳述しているので、そこに譲り、最後に大都市名古屋の自動車工業の発生・発展・分散に大きな影響を与えたトヨタ自工との関連を分析しておこう。

## 7. トヨタ自動車工業の発展と自動車工業配置の変化

トヨタ自工は、豊田佐吉が名古屋市武平町に1897年

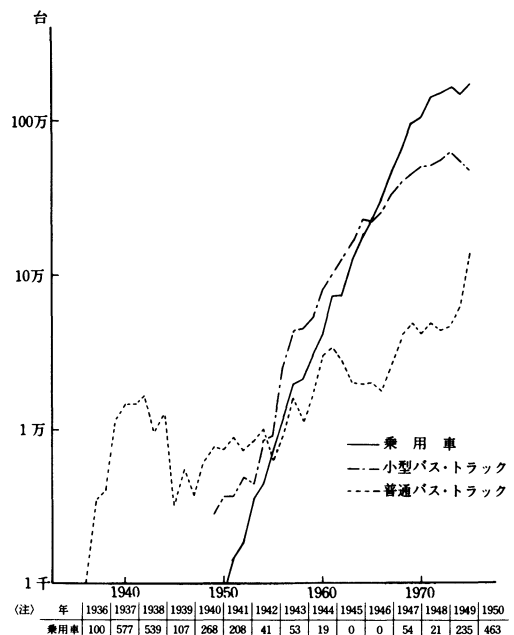
に開いた木製動力織機製造卸の豊田商店を起源としており、この点で大都市名古屋の機械開発と木材集散といった「都」「市」機能によって自動車工業発生の母体はつくられているといえよう。そして前述したように佐吉が1906年に西区島崎町で開いた豊田式織機は中京デトロイト化計画の中核となり、1909年に設立した豊田織布菊井工場は今日の豊田合成の母体をなした。佐吉は、こうした自動車関連工場の母体をつくっただけでなく、1914年には自から自動車生産に強い関心を抱いて名古屋で環状単流原動機を発明し、1930年の豊田・プラット協定でえた100万円を資金として息子喜一郎に自動車生産を勧めている。

1923年に、栄生にあった豊田紡織の試織工場が大都市名古屋の郊外で、半田の石川商店と共同で試織工場の乙川織布を設立以来深い関連をもった知多木綿産地との接点に建設されたことで、自動車生産は大都市名古屋を離れて、その郊外で行われることとなった。すなわち、この試織工場が1926年に豊田自動織機製作所として独立し、喜一郎がその一画で1931年に自動車用エンジンの試作を行い、1933年にそこに自動車部を発足させている。そして、その組立工場は、この部品生産基地の刈谷とは三河線で、地方中心都市岡崎とは挙母線で結ばれ、喜一郎が最も望んだ純朴な労働力の集約に適した加茂地方の中心集落の挙母に近接した広大且つ安価な陸軍演習地の論地ヶ原に設けられ、1938年の創業にあたってはここに本店も置かれた。しかしながら、その販売部の拠点は創業に先立つ販売開始（1935年）以来その名古屋事務所に置かれ、第2次大戦後はトヨタ自販として分離独立され、トヨタ自工の生産を支えつづけてきている。また、月賦金融のトヨタ金融（現豊田通商）も1936年に名古屋に設立され、これらを通して大都市名古屋のもつ消費流通・金融の「市的」機能が駆使されることによって、トヨタ自工の単一企業都市形成ははじめて可能となったといえる（宮川1977e, 1978）。これに加え、家庭金物工場からトヨタの自動車生産開始と同時に自動車部品工場に変わり、工

場も新たに城南の機械金属工業地域の核心地に移転した小島プレスのように、大都市の先行する機械金属工業がその生産を支える部品供給者となっている。こうした大都市名古屋における部品工業の発生は、戦時体制下でトヨタ自工がその調達先を東京・大阪から名古屋に集約することによって加速され、第2次大戦後は三五のような軍需工業からの転換、高津製作所のごとき航空機部品からの転換、荒川鋳金工業所のようにトヨタ自工やその関連企業からの退職者による創設が加わって、一層その集積を顕著なものとしている。

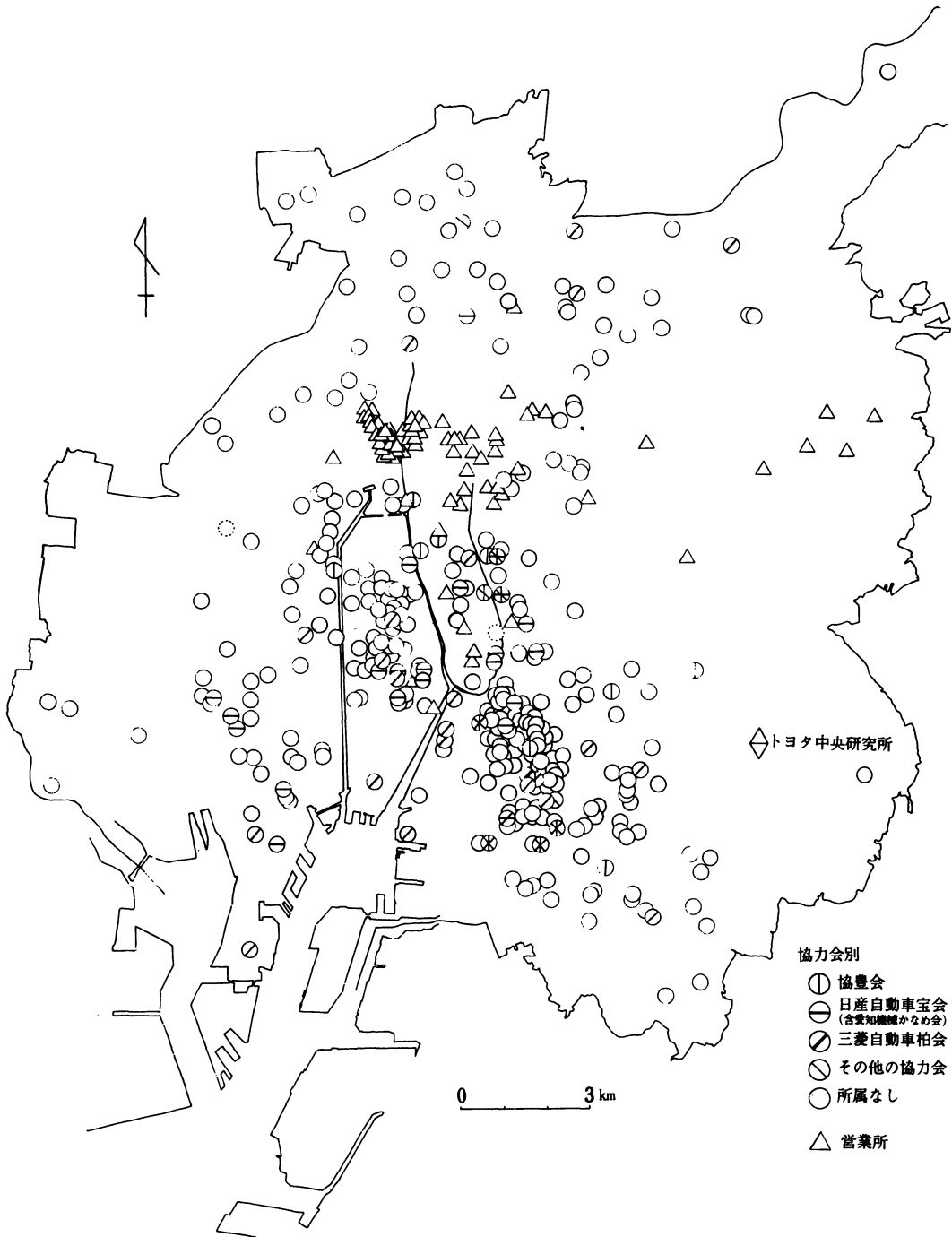
しかしながら、こうした大都市名古屋における自動車工業の配置も、1955年にクラウンを発売してトヨタ自工が本格的な量販産体制をとり生産の同期化を強めてくると変化しはじめていった（第7図）。この変化を象徴するのが上述した荒川鋳金工業所（現荒川車体工業）である。これは、1946年にトヨタ自工を退職した荒川を中心にかけての部下が加わり南区に創設され、トヨタ自工中川工場の中古トラックのフェンダー再生

第7図 トヨタ自工製品別生産台数推移



トヨタ自工資料より作成

第8図 所属協力会別・自動車関連工場及営業所分布



各社 協力工場名簿・全国工場通覧・実態調査より作成

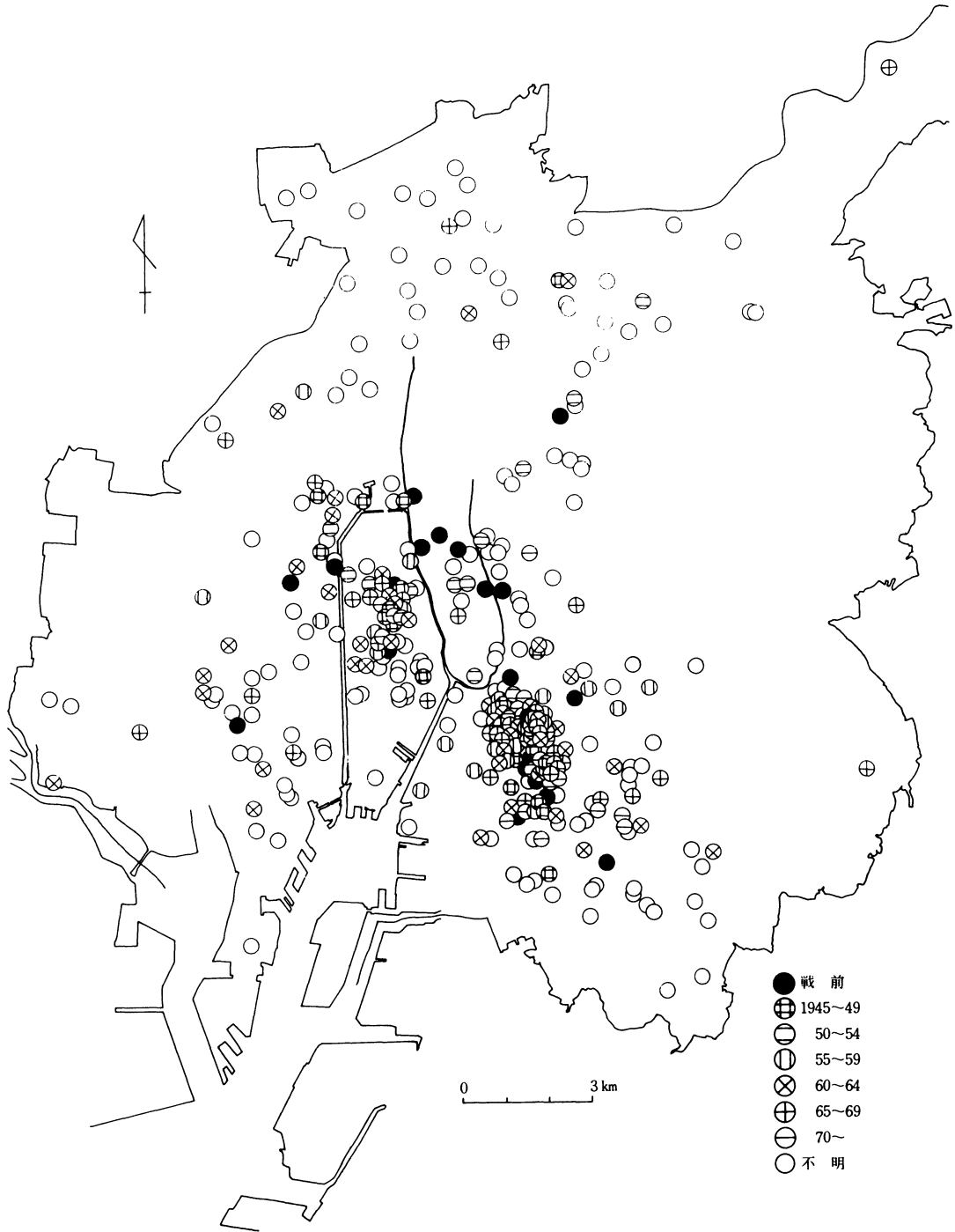
修理から出発し、車体製作をてがげ、1953年には輸出主力製品のランドクルザー生産を行ない、それを豊田自動織機製作所の共和工場に納入するまでになっている。そして、1956年にはトヨタ自工より外山の土地を貸与されて下市場工場を、わが国初の乗用車専門工場・元町工場の完成した59年には本社・元町間の土地をトヨタ自工より提供されて寿工場を建設した。さらに1962年には吉原、66年には猿投と豊田での生産力を拡充し、下請工業団地を猿投工場の隣接地に造成して鳴海鋸金・秋田塗装などの系列2次下請メーカーを名古屋から移転させ、67年になると自らの名古屋工場も閉鎖し、本社を豊田市の吉原に移している。こうした動態は、1957年に名古屋の三菱自工と挙母のトヨタ自工の双方への納入に便利な大府に移転・拡大した愛三工業においても認められる。これは、名古屋市昭和区にあって豊田自動織機製作所と平田紡績の部品生産を行っていた藤田製作所が1938年に両社の出資をえて名古屋工廠向け擲弾筒生産のために熱田東町に創設したものである。そして、1944年には三菱重工の協力工場となり、第2次大戦後に自動車部品生産に転換し、トヨタ自工の生産の同期化に対応しつつ量産体制を確立してゆくために1957年に大府に全面移転した。

1959年におきた伊勢湾台風は、日本電装に吸収される形で閉鎖した愛知電装にみられるようにこれを契機とした分散を大都市名古屋におこしたが、その一方豊田でわが国初の乗用車専門工場が完成し量産規模が拡大すると豊田へ向けての吸引力は大きくなり、この分散を豊田への集積に変えていった。この集積はコロナの立上り期での品質問題から、1961年に入って総合品質管理制度を強化し、クレームの早期処理と時間コスト観念の強化が計られると一段と強まり、量産体制確立のため1957年に部品購買を主に設けた名古屋分館を62年に閉鎖することで決定的なものとなった。高津製作所や三井屋工業の移転は、この具体的事例である。高津製作所は、1927年に名古屋市東区高岳町で各種プレス用金型の製作所として創業され、1938年には三菱

航空機の下請工場となって、戦後は49年にトヨタ自工の下請となると急速に拡大していった。しかし、その工場は、機械金属工業の底辺部門が集積する名古屋市港区七番丁にありながらもその敷地は3,100m<sup>2</sup>と狭いため、1960年12月には工場を豊田に移している。大都市名古屋の創造開発機能の生み出した高津製作所に対し、三井屋工業は、1947年に旧三井物産の解散を機に繊維原料及び二次製品の販売会社として名古屋に創設されており、その「市」的機能の所産といえる。当時は断熱用フェルトの加工販売を行っていたが、1951年から自動車用内装材フェルトをトヨタ自工に納入し、54年に協豊会に加盟してその地位を確立し、その取引先もトヨタ車体をはじめとするトヨタグループに拡大した。そして、1962年には豊田市の三軒町に用地を取得し、工場を建設し、本社もここに移している。こうした動きは、トヨタ自工の高岡(1966年)・堤(1970年)の両組立工場が完成すると一層強まり、前述した林テンプの大都市名古屋の笠寺工場(1958年)に次ぐ豊田市緑ヶ丘(1964年)進出や1969年の豊田市亀首での拡大にみられる動きを生み出していった。

上述してきた一連の動きによって大都市名古屋の自動車工業配置は確実に変化してきている。そして、大都市名古屋に残存するものも徐々にその姿を変えてきている。例えばトヨタ自販は、創業の翌年に宣伝部を東京事務所に移し、量販体制確立期には東京トヨペット(1953年)・トヨペット整備(1954年)・トヨタ中古自動車販売(1955年)を次々と創設して東京市場の掌握と全国市場情報の分析に勤めてきたが、完成乗用車輸入自由化の行われた1965年には九段にトヨタ自販ビルを建設し、輸出関連部門や企画調査部門を移し、75年には支社(1,002人、名古屋本社3,252人)に昇格させてこれを名実ともにトヨタ自販の中枢に据えている。こうした新たな配置体制の形成の下で、工場を存続させている点では、大都市名古屋に残存する関連の主要自動車部品工業の場合も同様である(第8図)。例えば、1947年に中区上前津に創業されトヨタ自工(1950年協豊

第9図 設立年次別・自動車関連工場分布



実態調査(1977年)より作成

会加盟)だけでなく、大都市の他の機械金属工業である三菱電機や豊田合成・三五等の1次下請企業にも納入している愛知皮革工業はこの典型である。これは、本社を北区黒川に置き、1963年に豊田の緑ヶ丘(自動車部品)、64年に兵庫県の竜野(皮手袋)、68年に名古屋市南区(プラスチック)、71年に福井県的美浜町(縫製組付工程)に工場を配置することで、名古屋での生産を継続している。中庸スプリング(1946年創業、1951年熱田、66年碧南)、尾張精機(1896年創業、1938年矢田、73年尾張旭)もこうした類型に属する。これに対して、尾張車体(1934年創業、53年稲上、68年滋賀県浅井)のような非量産性の車体メーカーの場合は、大都市の原材料供給機能と特装車の需要、高度の技能工の集積が、新たな工場配置以上にその存続に対して大きな意味を有しており、ディーラーや販売会社と結合して、需要中心の都心の周辺に展開しつづけている。

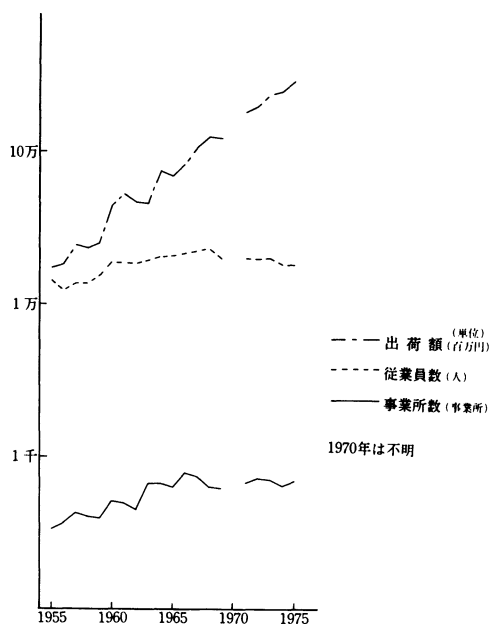
## 8. ま と め

大都市名古屋における自動車工業は、城下町名古屋がその「市」の機能によって集積した木材工業を基に、古くからの「カラクリ」生産や柱時計の飾職の技能を用いて明治維新以降その「都」の機能によって生み出された木製機械工業を母体とする。これは、木製機械生産から始まった5社によって1930年にアツタ号が生産されたことに象徴される。しかし、これを担った日本車両や豊田式織機といった中心的企業も、同じ木製機械工業を基に拡大していった工廠を中核とし、航空機工業によって主導された軍需工業に併呑されてしまい、自動車生産はその大都市圏に分散した豊田自動織機を母体とする挙母のトヨタ自工に担われていった。そして大都市名古屋では、戦時体制下で東京・大阪から名古屋への部品生産の集約を決意したトヨタ自工によって軍需品生産と兼業した部品企業の創設が助成されていたにとどまる。

こうして発生した名古屋の自動車工業は、第2次大

戦後、荒川鋳金工業所に象徴されるようなトヨタ自工からの退職者や愛三工業に代表されるような軍需工業からの転換によって、その配置を拡充していった。これに加え、かつて中京デトロイト化計画に加わっていた愛知航空機(現愛知機械工業)が、戦前にフォード販売店を母体に名古屋の「市」的機能を活用して三輪車生産を行っていた、近接する帝国精機から製造・販売権を取得して自動車生産に参入することで、その配置形成に新しい動きがみられた(第9図)。しかし、愛知機械工業は、わが国の自動車工業の復興期(1945~54年)におけるトヨタ自工への人材の流出、発展期(1955~64年)におけるトヨタの小型四輪トラック発売、確立期(1965~74年)でのトヨタパブリカ発売による市場の喪失で、その発展が抑止され、確立期に入って日産自動車の系列に組みこまれることで成熟期(1975~)に入ってもトヨタ自工による集積の利益を活用することが十分にできず細々と残存している状況である。

第10図 名古屋市における自動車工業の推移



(名古屋市統計課資料より作成)

これに対して、同じく航空機生産から転換し、その生産拠点を東京から名古屋にもどした三菱自動車工業では、トヨタ自工からの小型車体の生産委託、東洋工場にみられるような部品・車体企業の共用によって復興期に拡大し、発展期には知立や大府などにトヨタ自工と共用の関連企業を展開させ、確立期にはクライスラーと提携して量販量産体制を整備再建しつつ名古屋から分散し豊田・刈谷を頂点とした西三河に集積していたトヨタ自工系の部品企業への依存を積極的に強め、成熟期(1975～)に入るとそれを基に岡崎に組立工場を建設して、大都市名古屋の自動車工業の配置を変容させている(第10図)。そして、トヨタ自工が激しい市場占有競争の下で発展期・確立期と生産の同期化・総合品質管理体制を強化しつつ量産規模を急激に増大し、豊田への自動車部品工業の集積をつよめていったことで、大都市名古屋における自動車工業の配置は発展期以降本質的に変化させられていった。この変化は、前論(宮川 1977d)で述べた大都市名古屋における公害規制の強化、産業地域社会の弱体化の下で産業地域集団のもつ便益も相対的に低下したことで、愛知機械工業の松阪への部分移転に示されるように、しだいに強まりつつある。

## 謝 辞

本論は、1977年に名古屋市自動車部品工業の配置を「主導的機械金属工業の底辺構造の拡充」(名古屋市)として産業地域集団と産業地域社会の側面から機械金属工業地域の内に位置づけて都市機能と関連づけつつ地域的に分析したものと対をなすものである。本論とあわせて御批判いただければ幸といえる。調査にあたっては、各企業、県、市、通産局から多くの協力をいただいた。また実態調査の作図については、林(茂)、中村(隆)、中村(光)の諸氏に御協力をいただいた。ここに記して謝意を表したい。拙論であり、歴史地理学的分析が必ずして充分ではないが、これをもって本学に

奉職以来公私にわたって温い御指導をいただき、具体的調査事例の積み重ねによって時間と空間のかかわりを土地に投影して把握してゆく配置論の基本を御教示いただいた水野先生の学恩への感謝の念を示したいと思う。

(愛知教育大学助教授)

## 註

- 愛三工業(1973):愛三工業35年史4～23, 50～60  
 荒川車体(1972):荒川車体25年史 5～135  
 石井 泉(1977):名古屋市における自動車整備業の地域的性格 地理学報告46 42～48  
 岡戸武平(1974):自転車万歳 中部経済新聞社 8～107 177～181  
 大田進一(1970):戦後自動車工業における下請制・企業系列の展開 社会科学 4～1 77～109  
 北村嘉行(1961):日本四輪自動車工業の地域的展開 地理評 34-6 326～341  
 栗原光政(1968):工業地域の形成と構造に関する研究 地理学報告 29 1～51  
 杉村幸彦(1976):愛知県における自動車部品工業の地域的展開 地理学報告45 57～62  
 竹内淳彦(1971):日本における自動車工業の地域的構造 地理評 44-7 479～496  
 通商産業省商工政策史刊行会(1976):商工政策史 第18巻 機械工業(上) 321～340 406～426  
 トヨタ自動車工業(1967):トヨタ自動車工業30年史 19～624  
 トヨタ自動車販売(1970):モータリゼーションとともに 1～295  
 名古屋ゴム(1970):名古屋ゴム20年の歩み 25～35, 46～54, 95～99, 107～118  
 名古屋市(1954):大正・昭和名古屋市史 工業編 177～258, 522～523 金融交通編 424～454  
 名古屋南部史刊行会(1951):名古屋南部史 573～637



- 日本車両製造(1977): 鷲進 15~24, 103~118
- 日本特殊陶業(1957): 日本特殊陶業株式会社社史  
1~10
- 日産自動車(1975): 日産自動車社史 30~31
- 水野時二(1964): 名古屋城下町の方格式町割  
人文地理 16-2 139~159
- 宮川泰夫(1970): 自動車工業の導入と配置  
東北開発研究 9-13 39~49
- 宮川泰夫(1977a): 名古屋大都市圏における工業配置  
の変動と工業配置計画 中部圏開発 39 9~32
- 宮川泰夫(1977b): 自動車 北村・矢田編『日本工業  
の地域構造』大明堂 119~132
- 宮川泰夫(1977c): 『工業配置論』大明堂 605~767
- 宮川泰夫(1977d): 名古屋市製造業実態調査報告書  
第8章「主導的機械全属工業の底辺構造の拡充」  
名古屋市経済局 91~140
- 宮川泰夫(1977e): 単一企業都市の形成 豊田市  
1~431
- 宮川泰夫(1978): 単一企業都市豊田の工業配置—独占  
資本の地域的運動形態— 経済地理学年報 23-3  
17~43
- 三菱重工(1967): 三菱日本重工株式会社史 12~45,  
87~113, 154~183, 220~273
- 三菱重工(1967): 新三菱重工株式会社社史 540~624
- 外地正治(1964): 自動車工業における下請組織の最近  
の変化 一橋論叢 52-5 30~46
- 豊和工業(1967): 豊和工業60年史 114~117
- 渡辺利得(1962): 下請工業の配置構造に関する諸問題  
人文地理 14-6 38~59