

関西における工業地盤沈下の原因

板 倉 勝 高

昭和30年以後の経済高度成長期に際して、関西の経済は全国的シェアはかわらないが京浜地方の経済成長率に比べては大変遜色をみせた。殊に工業生産額については、戦前は全国の3割を占めて2割強の京浜の追随を許さなかったものが、今や京浜が3割弱、関西は2割強とまさに逆転してしまった。このため近頃関西の経済を論ずるもので、関西経済の相対的地盤沈下を取り上げないものはない⁽¹⁾。しかしこれらはいずれも事実を指摘するに止まって、その原因についての考察は充分ではない。かえって表面的な差異、たとえば重化学工業率の低位などに注目してその改善をさせたあまり、本来大都市を離れた所に立地すべき鉄鋼、石油のコンビナートを堺の地先に導入し、過集積の混乱と公害を助長することをムード的には是認した。これは病因を確かめずに劇薬を用いるに似ており、地域経済計画としては目先に拘泥して百年の計を失ったものである。

このような大規模な経済地域の変動が簡単に解決されるはずはないし、その原因をさぐることは言うにやすくして実際は不可能に近いであろうが、私はやはり各種工業の成因からはじめて経済地域構造を考え、京浜と比べて問題点を究明しなければならないと思う。今までこの方法がとられなかったのは対象が余りに大きく、錯雑しているために近づくにくかったのと、京浜についての経済地理的見解がまとまっていなかったために対比の手段がなかったためであろう。その点でこの小論をつくることは暴虎が河を渡るに似ているが、私は日本工業地域研究の一環として、この問題については大まかな素描でも必要だと考えざるをえない。

なおこの中で関西という範囲を京阪神の大都市域としたのは、従来日本における関西という語の慣用列にしたがったことと、たとえば日々の通勤通学者だけでも京都府から大阪府間に4.4万人もあって、三大都市が事実上一つの大都市域を形成しているのに、京都と阪神を別の都市域として扱うことは現状に合わないからである。ただ工業地域として考えるときは、もっと現密な地域区分の作業をしなければならないであろう。

(1) 日本済経の先進地域 京阪神の三大都市は異った地域的特色をもって認識されているが、京都は文化の町、大阪は商業の町、神戸は港町としてそれはそれぞれの経済的基礎が異っていることに相応じたものである。ここではごく簡単に経済的背景の成立をみておきたい。

京都を千年の都、伝統の町というのは全く当らない。古代の遺物を観光資源にして他に特別な生産的基礎を持たない奈良とは違って、京都は近代都市として年間生産額3431億円(昭和37年)の大工業を持ち、商工をかねた生産都市として、また学術を中心とする第3次産業の町でもある。京都の名所旧跡なるものは、郊外の醍醐寺や平等院を除けば桃山時代以前にさかのぼるものはほとんどないので、つまり応仁の乱で焦土になった後、新しくつくられた町である。この町づくりの原動力となったものは手工業者を主とする町衆で、織物、染色、陶器をはじめ高級日用消費財の生産中心地としての性格は、この時以来基礎づけられたとい

ってよい。徳川中期以後、流通経済の発達には多くの地方特産地を出現させたが、西陣織、友禅染、清水焼の中心的地位は少しもゆるがないのみならず、家具、漆器、人形、彫金なども最高級品になると今でも京都に求めないわけにはゆかない。ただおしむらくは高級品化するあまり消費財というよりは工芸品化し、生産や伝習の形式も近代工業というには余りにギルド的でありすぎるため生産力の拡大に自ら限界があり、数量的には大量生産、大量販売の他地域にゆずらなければならなくなり、日本全体の近代工業の推進力とはなりえなかった。しかし近代工業としては明治初年に電気機械、化学工業に進出し、水力発電所をつくり、はじめて電車を走らせた進取性は戦後もワコールなどの新産業を創造して少しもおとろえたとは考えられない。関西を考える時、京都の産業は再評価しなければならないであろう。

大阪は秀吉が堺、伏見、石山本願寺門前町の3町の商人を集めて、全国の商品流通の核心として育成したことから大阪城はあっても、江戸における江戸城の役割とは違って、町人の町として定立し、“金は町人の氏系図。”という独特の倫理を中心として発展してきた。前近代的商業の場合は、諸国の台所として諸国の生産物の流通を仲介するだけで足りたために、不思議なことに工業生産そのものは大阪の町の中では余りおこなわれなかったようである。この点、手工業者を中心として展開した京都の場合とはなはだ状況が違っている。大阪の生産物と考えられている綿織物は、明らかに摂津、河内、和泉の農村地帯の生産物であったし、大阪近代産業の先駆であり日本工業近代化の原動点となった紡績業は、これらの綿織物地帯の上につくられたものであった。灘、西の宮の酒も、菜種油も同様である。現在でもこの農村地域の工業生産力は大きく、特に繊維工業のしめる比率が大きい。大まかにいって大阪の工業は商業が中心で農村工業を基礎にしていることは今日の大阪の経済を理解するために重要なことである。

神戸の成立は幕末の開港と共にあった。ただこの港の性格が横浜の場合と違う点が2つあった。一つは神戸がロンドン、スエズ、シンガポール、香港を結ぶ欧亚航路の終点に当たったために国際的な地位が高かった。その明らかな証拠は海運市場⁽²⁾の存在である。横浜は世界の裏街道でしかない太平洋航路に当り、しかもこの終点はマニラであった。横浜に海運市場が形成されなかったのは当然である。次に戦前の横浜の貿易は対米生糸輸出に傾斜していたのに、神戸は外国からの原料輸入、大陸東南アジアへの製品輸出という両面の性格を持っていた。それ故輸入雑貨⁽³⁾を利用した臨港、臨海工業は京浜よりも早く成立し、都市低辺労働に依存するマッチ、ゴム靴などの特産品も輸出工業としてこの地に根をおろした。こうして神戸の経済は港湾と不可分に結びつき、京都や大阪と違った異国情緒さを持つことになったのである。

(2) 関西大都市域の特色 三大都市を核として成立した関西大都市域は、日本の経済と文化にいろいろな意味での指導的役割を果たしてきたが、太平洋戦争後、関西経済の地盤沈下と呼ばれる現象を生じて、その主導性を減退したか失ったかのように説明されている。この事は後に述べることにして、ここでは京浜と対比して大都市域としての特色を見ておきたい。

この大都市域の場合には前に述べたように核になる主な機能の異った都市が分散していたために、最も中心的大阪市内の人口比率は3府県人口に対して26%と、東京区部が3府県人口に対して48.5%⁽⁴⁾をしめているのに対して集中率はそれほど高くない。そのかわり昼間流入人口率⁽⁵⁾は大阪市の方がはるかに高く、57.8万人19.2%を示すのに、東京区内は絶対

数こそ79.9万人と1.4倍多いが比率としては9.6%とほぼ半分である。この事は通勤時の混雑が、一部は東京以上といわれることを裏付けているが、他面では住民の居住地域が外延地区に拡散していることを示している。

よく言われるように京阪神における郊外電車路線の発達とベッドタウン都市の建設は、東京よりもはるかに早い時代から着手され、都市住民の分散が行われた。これは中心都市の大阪は地形的に住宅地に適する段丘、山麓部に乏しかったために、一次大戦後、船場などの大商店で居住と業務の分散が行われた時に、芦屋とか池田とかかなり遠くに移動し、その間をうめるように豊中や西宮などが住宅地として開発されたことにもよるであろう。

この傾向は戦後も持続され、2千戸をこえる大住宅団地として千里山団地、商店街を持つ団地として千里山を上まわる泉北団地の計画などはその一端であり、ニュータウンの建設には東京をリードしている。ところがこれらの団地は地元公共団体が学校、道路、下水道などの財政負担をまかないきれないため忌避する傾向があるのと、居住者はいずれも大阪都心を目ざして通勤するために、都市混雑、交通難を増しこそすれ少しも解決はしないという難点がある。また最近では洪水を受けやすいバックマーシュなどに住宅群が形成されているのも具合の悪いことである。

このような問題はあるにもせよ、京阪神それぞれニュアンスを異にしたながらも独特の経済的合理性にささえられて、生活感覚としては京浜より気取らないだけは気楽であるというのは共通の見解であろう。これは生駒山、六甲山、東山などの緑地帯が都市の周辺部において人の心をやわらげること、酷暑、底冷えの京都は別にしても、一般に瀬戸内海の影響で気候は温和であることなども原因の一つであろう。その上生活様式の変革には京都について述べたような斬新性があるから、戦前にははじめて本格的な地下鉄をつくり、戦後は名神高速道路や神戸港再開発など一見奇をてらうような発想があるが、必ず経済的合理性に裏付けされているのはテレビ塔を幾本もたてた東京と比べて興味深い。

ただ中心都市の規模として、東京区部と大阪市域を比較した時に、面積ばかりでなく人口においても約 $\frac{1}{3}$ 程度のものであり、通勤交通をのぞけば路面交通ですら東京の混雑度と比べると7、8年間の差が認められる。だから大阪市内に集積した工場群の拡散も、東京と同じスケールではかるのは誤りで、布施市、河内市、門真市、守口市、吹田市、豊中市、尼崎市などの衛星工業都市を含む密集地域は梅田を中心とした半径10キロの中において、生駒山麓までにはまだ農村部分がある。そして工業の相当部分が農村工業として存在しているので、その点で農村工業を持たない東京と質的に異っている。また東京都の場合10キロ圏では区内の領域すら掩いきれない。この周辺に拡散した人口と、農村部分に展開する工業地帯とが京阪神の地域経済を解明するよりどころとなるであろう。

(3) 経済的地盤沈下 関西の経済的地盤の沈下が問題にされるようになったのは昭和30年代後半になってからで、大阪に本社を構えていた商社などが東京に移転をし、また法律上の籍を動かさないまでも本社機能の主力を東京に進出させるのが目立つようになったなどが人々の注目をひいた。その他人口、工業生産額、手形交換高、銀行預金残高、大学卒業者数、最高経営者数などで、いつの間にか関西（主として大阪）が関東（主として東京）に水をあけられている事実が指摘され、折から万国博覧会の誘致などから盛んに取沙汰されたのである。現金なもので万国博覧会が千里山に決定してから、地盤沈下の事はやや言われることが少なくなったが、京阪神の経済地理の上からは重要な問題なので取り上げてみた

い。

経済的地盤沈下といってもあくまで相対的なものにすぎないが、戦後、ことに昭和30年以後の京阪神の経済生長が京浜に及ばず、その差が年々開いていることは確かなことである。地盤沈下の内容とされているものは2種類あって、1つは大都市の中樞管理機能の表現で、本社の移転、手形交換高、銀行預金残高、大学卒業者数、最高経営者数などがこれに属する。1つは京阪神の生産構造全体の表現で、工業生産額や人口の対全国シェアの京浜との格差増大である⁵⁾。前者についてあまり細かい数字を上げることはさけるが、中樞管理機能問題の集中的な表現として本社移転問題をみておく。かって大阪が綿花や大陸貿易の中心であった時には、鐘紡などの東京に本拠のある大会社が大阪に本社を移したのだから、今昔の感がある。それは経済的自由主義の時代であった。時代は移って国家独占資本主義の時代になり大企業が国家を手段として経済を動かしているのが現実である。なぜ東京に本社を移したのかというアンケート⁽⁶⁾には諸官庁への連絡ということがいつも上げられるが、諸官庁と連

表1 京阪神の経済的地盤沈下

A 中 樞 管 理 機 能	東 京	大 阪
銀 行 預 金 残 高	29%	13%
手 形 交 換 高 1)	52%	21%
大 学 卒 業 者 数	49%	8%
最 高 経 営 者 数	59%	8%

対全国比
 伊藤，坂本，日本経済の新天地 昭39 による
 1) は，大阪手形交換所資料 昭37

	人口比率の変化		工業生産額比率の変化		
	京 浜	京 阪 神		京 浜	京 阪 神
大正 9	11.3%	11.0%	昭和 4	20.3%	30.1%
大正14	12.2%	11.7%	昭和10	20.7%	27.8%
昭和 5	13.1%	12.0%	昭和25	20.2%	22.0%
昭和15	15.3%	13.3%	昭和30	23.4%	22.5%
昭和25	13.2%	10.8%	昭和35	27.2%	22.2%
昭和35	14.8%	11.4%	昭和38	28.2%	22.2%
昭和40	18.6%	13.4%			

対全国比は日本統計年鑑，日本国勢図会より作製
 京浜は東京都，埼玉県，神奈川県
 京阪神は京都府，大阪府，兵庫県

絡するだけなら百人も千人も東京に常駐する必要はなく、分室をもうけるだけで足りるし、現にそうしている会社もある。しかし諸官庁への連絡というのは物事の逆な表現で、鉄鋼や石油業界の2、3の問題を見ればわかるように、大企業は諸官庁から指示や統制をうけるのではなくて、事実上諸官庁へ指示や利約を与えるのだから、本社や最高経営者が関西に居てよいわけがない。それにともなって金融と、その反面である手形交換高は東京中心となり、本社の人的要素である大学卒業者も東京に集るのは当然である。もっともこれは大企業だけの問題で、中小企業の本社は動くことすらできないのが実状である。しかしここで注意すべき事は、いくつかの本社、人員、巨額の手形交換が東京に移ったからといって、それが京阪神の市民生活に何等かの不利をもたらすものであろうか。それは若干の地方税の損失にとどまるだけで、それ以上は多少ともセンセーショナルな表現にすぎない。しかし工業生産額の相対的な低下は直接に雇用人口の減少を生じ、有効資金の巡環を少なくし、市民生活に直接の影響をもたらすものである。そこで工業については特別に考慮しなければならない。

(4) 京阪神工業の構成 京阪神の工業生産額の対全国比は、戦前は30.1%を占めていたが、戦後は22%台の横ばいを続けているのに、京浜は戦前20%トビ台で昭和25年も同様だったのが38年には28.2%になり、その地位は逆転し、しかも阪神は対全国比が横ばいなのに京浜はますます増大しているのである。これは普通、大陸市場を失ったからだと説明されており、対米市場を開拓した京浜と量的な差ができたのは当然のようであるが、昔横浜港の最重要輸出品は生糸で、これは京浜の産物ではなかった。しかし現在輸出されているのは京浜製品であるから大陸貿易を失ったというだけではこの事の説明にならず、なぜ京浜のような製品をつくることができなかつたかが論じられなければならない。

京阪神の工業は京浜に比べて重化学工業率は低いが^{表2}、61.8%までがいわゆる重化学製品であり、その増加率は京浜よりも大きい。もっともこの数字には広畑製鉄所を含む播州や和歌山が含まれているので、実際にはこれほど高くはないはずである。しかし京浜に対する立ち遅れはたしかだから、その遅れを取り戻すために堺の臨海部に製鉄所と石油化学工業というスモッグの2大元凶を誘致する愚挙さえあえてした。それほどこの重化学工業比率を重視したのである⁽⁷⁾。

表2 全産業に占める重化学工業構成比の推移

	昭和26年	昭和36年	増加率
浜 阪	45.9%	67.5%	147.0%
阪 神	41.3%	61.8%	149.6%
京浜は首都圏、阪神は近畿圏の数字			

ところが別の機会に述べたように⁽⁸⁾京浜の重化学というものは、多分に語感と実物に相違があって、化学工業では石けんと化粧品、薬品が主であり、重工業が女子工員の手作業によるラジオやテレビの組立工業であった。これを組立、素材的重化学、日用消費財の3つに区分すると表3の如くなる。これで見ると、やや日用消費財工業と素材的重化学工業が多いが、大勢としては京浜とかわらない。やはり日用、耐久の消費財を中心とした工業地帯で、大企業工場や商社が中小零細の下請工場集団を組織して組立、販売を行っているのである。

表3 京浜、京阪神工業構成（昭和37年付加価値額による）

	組立工業	素材的重化学工業	日用消費財工業
京 浜	48%	15%	36%
京 阪 神	43%	19%	38%

（京阪神は庄谷邦幸：大都市の工業集積とその利益 1965による）

京阪神では臨港部の鉄鋼などの素材的重化学工業も歴史が古い。藤永田造船の元禄2年は別格としても、幕末には住友が丁銅を生産して、金属化学工業の発端となったし、川崎重工業は加賀藩の設立、日立造船も明治14年につくられ、明治末年までには今日の有名会社は一応出そろうのである⁽⁹⁾。しかしこれが大規模化するのには第1次大戦の最中で、大太平洋戦争中に分化発展したが、港湾の関係で兵庫県に多かった。大太平洋戦争中、姫路市を中心とした播州工業地帯の重化学工業化が推進されたが、これは阪神とは別の工業地帯である。京浜の重化学工業が実験的な端緒を別にすると、造船以外は事実上大震災以後につくられ太平洋戦争で発展するのに比べて、阪神の方が1世代早かったし、この分野については京浜の15%を上まわって19%をしめている。京阪神は日用消費財部門ばかりでなく素材的重化学でも京浜より比率が多いことを知らなければならない。

耐久消費財工業の核心の1つは古く大阪市港区、福島区などにつくられ、中小零細の下請部品工場が密集し、十三や塚本の方へのびさらに淀川をさかのぼって吹田市、茨木市へひろがった。もう1つは大阪造兵廠の下請部門で、城東区、東成区周辺で零細なものが多かった。工員の独立したものが多かったからである。この生産体系を利用したのが門真に進出した松下電器であるという。大まかにいえば港区を起点として時計の針の方向に大阪城をとりまいて東進、南進し、今では東成区、生野区、布施市などの東部まで京浜でいえば墨田区や大田区のような中小工場集団になってしまった。この地域でつくられる部品を組立てる大工場はこの外周部分、つまり淀川左側から兵庫県に分布する。

しかし京阪神の組立機械工業はテレビ、ラジオ、電気冷蔵庫、アイロンなどの耐久消費財が多く、自動車、カメラ、時計などに欠け、電機などでも通信機、発信装置、電機計算機、複写機など高度の技術を必要とするものは全くない。不思議なことは繊維工業の中心であるのに紡績機械や織機は少なく、しかもその部品の生産は全国第1位である。同じことは家庭用ミシンにもあり、知名度の高いミシンメーカーは京浜か中京にあり、完成品では東京の半分にすぎないが、ミシン頭部と部品は大阪が群をぬいて1位にある。つまり完成品でも小工場で組立てる無銘品が多いのである。これは大阪の工業があくまで商業的感覚で営まれていることを示しており、1世代も2世代も莫大な研究投資を必要とした自動車や精密機械などは、利潤と資本の回転を尊ぶ大阪では考えてはならない悪であったろう。むしろ京都や兵庫にはそのようなものが存在しているが、規模は大きいとはいえない。このために最も大都市的であるこれらの下請工業集団は、東京のそれが城南から川崎、横浜の内陸、城北から埼玉南部にのびているのに対して全体にスケールが小さいのである。

日用消費財部門はこの地域の特色の一面をよく表わしたもので、農村工業として成立したものが多いために、東京のそれが台東区を要にして求心的に分布しているのに、大阪では分散的である。大阪周辺の摂津、河内、和泉の農村地帯が木棉作地帯、綿織物地帯だったこと

はよく知られている。発生の順位も技術の水準もこの順序であったから、和泉の方が簡単な製品の量産体制をもっていたので、近代工業の波にのりやすかった。これらの織物地帯の上に紡績業が根をおろしたが、今でも大阪府南部に繊維工場が多いのはこの理由による。南部は一带の織物地帯で、堺はだん通、泉大津は毛布、岸和田、貝塚は広幅織物、泉佐野はタオルとそれぞれ特産地を形成しており、産額の少ないだん通以外は現在でも農村部分に広くゆきわたっている。

織物のほか灘、西宮の酒も農村工業であったし、もっと規模の小さい眼鏡レンズ（田島）眼鏡枠（巽）スダレ、クリスマスボール（富田林）鉄線、工具（枚岡）金網製品（布施）摸造真珠（和泉）ブラシ（河内）などがあり、中にはかなり遠く滋賀県（バルブ・彦根）奈良県（靴下・大和高田）や香川県（手袋・白鳥町）にまで及んでいるものもある。これらは流通機構としては大阪の間屋と直結して生産がはじめられ、いずれも明治30年代には発足しているので、外国綿花の輸入による棉作の壊滅と照応させる人もあるが⁽¹⁰⁾、10年から15年位のズレがあるようである。もっともこの間周辺農村の女子労働力は紡績に向っていた。日用消費財の全部が農村起源なのではなく、ケミカル・シューズ（神戸）、男子既製服、マホー瓶（城東）、だん通、自転車部品（堺）などは都市工業であった。もっとも京都の日用消費財は大部分都市工業であるが、工業的で量産化にすぎない。しかし一般的に農村工業の比率が圧倒的である。そして常に新たな製品への転換が企てられ、摸造真珠からネックレスへ、もち焼網からシヨール・ケースや扇風機のカバーなどに進出し、産地集団の生産額は判断しにくい、年々生産額が増加していることは疑いない。

（5）農村工業の得失 ここで都市工業の典型である東京の日用消費財工業と大阪のそれとを比較しよう。発生的には間屋の下職が独立して家族全員で作業の一部を行う東京と、間屋で技術を身につけたものが農村に帰って農家副業として広める大阪と全く違うようではあるが、低賃金労働、多就業構造という面では全く同じである。製品については大阪のものは価格が低いことが最大の利点で、同種のを多量に生産し、工程を多くの単純作業に分割して、農村労働力にでも扱えるまでに単純化する。そのため同じ既製服でも男子物はよいが、多種類が必要な婦人物は東京の方がよく、もっと量産のきく学生服になるともっと農村の岡山県児島市に奪われている。東京製品は1単位2、3ダース位の単位であるのに、大阪ではグロス以上でなければ問題にならない。このような性質から或時期、おそらく戦前までは安価な大阪製品が全国を席捲し、以上に列挙したもののようにそれまでに産地集団として、全国的な独占的地位をきざってしまったものも少なくない。

しかし戦後20年間の経済変動は、大阪の日用消費財工業に3つの問題をなげかけた。1つは技術の進歩によって、手作業に頼っていたものが機械化され、零細企業の存在を許さなくなったものがあり、中には大手がこれに進出の気配を示すものまで現われた。マホー瓶などがこの例である。2つには全国的な生活水準の向上によって日用消費財の需要が多様化し、高級化してきた。これに対応するためには東京製品のように多種少量生産にしなければならぬが、農村の兼業労働力では単種多量生産の線をくずすことが出来ない。しかもこれらは徐々に脱農の傾向にはあるが農業に対する執着は強い。生野区田島町の眼鏡レンズなどは急激な都市化の進行によって農地を失ったが、周辺部分ではたとえ少しでも農地を残すものが多く、貝塚周辺の専業織布業の場合をみると54%が田畑をもち、経営規模が小さいほど所有率が高く、その耕地は零細である（表4）。

表 4 貝塚市附近専業綿布業者の田畑所有状況

	所有する 業者数	所有しない 業者数	不明 業者数	1業者当り 平均面積
A 301台以上	4	2	0	8.0反
B 101~300台	10	4	1	6.8
C 51~100台	8	3	0	7.3
D 31~50台	8	5	3	3.3
E 11~30台	19	11	8	4.7
F 10~台以下	5	5	4	2.6
計	54	30	16	5.3

大阪府立商工経済研究所：「輸出中小工業の実態」より

3つにはすでに特産地として成立している地域を除くと、新しく農村工業を起すべき余地が全くないので、この面から新しい発展に限界がある。これらの難点が集って日用消費財の生産地域としては、在来の伝統にかかわらず京浜に首位を奪われてゆくのである。

(6) 工業の相対的低下の原因 京阪神の工業の発展率が全国水準は維持しながら京浜の発展率に及ばない原因は、大局的には新しい組立工業について技術と生産体系の蓄積に乏しかったことが上げられるが、誘因としては大陸市場を失ったこと、精神面では資本の回転の早い商業中心であったこと、構造面では農村工業の部分が長く、都市工業である組立工業の部分が小さいこと、素材的臨海工業の比重は京濱より高いが、これが組立工業や日用消費財工業とあまり有効に結びつかず、その関連部門も大きい京浜地区に別な集団をなしているなどを認めなければならない。今組立工業の弱体性は世代を重ねることによって増強できるが、神戸などの臨海工業は別に述べた⁽¹¹⁾ように臨海工業自体の性格から発展に限界があり、すでに川崎製鉄、川崎重工、神戸製鋼などは新鋭工場を地方に進出させて、この地域に生産が集中することをさせている。堺地区の新しい臨海工業地帯も在来の阪神工業群と生産体系上の結合があまりよくは考えられていないらしく、新な公害と混雑とを付加することになり、ある規模以上になると発展に限界がでてくるであろう。

農村工業の問題は、農村依存からの脱却は住宅化の進向や生活環境の変化から時間の問題と考えられるが、これが完全に都市的工業に変化するまでには価格、品質、労働力の面から少なからぬ障害を見込まねばならない。これらが京浜とは違った新しい工業体系をつくるまでには若干の時間をかけなければならない。

以上3種の工業を通じて、いずれもその発展に限界や制約があることが知られるが、その結果として起った生産力の相対的沈下は、短期的な現象ではなく、これら工業の成立そのものに根ざしていることが知られる。それ故、この解決、回復は小手先の対策などで済むことではないが、それより前に京阪神大都市域がなぜ京浜と同じ工業膨脹率を目標に持たねばならないのか、果してそれが京浜のような過密と混乱をよびおこすことが地域住民の生活にプラスになるのかということから検討しなおさなければならないであろう。

(昭和41年9月30日 受理)

- 註 1 伊藤, 坂本: 日本経済の新天地 日本放送出版協会
山本政雄: 日本の工業地帯 (第 2 版) 岩波書店
大阪市総合計画局: 大阪市総合計画の経済的背景
- 註 2 海運市場 外航船の傭船貸船の引合いの場所。東亜では神戸, 香港, マニラとされる。
- 註 3 輸入雑貨 海運上では石油, 鉱石など専用船以外で運ぶ混載貨物を雑貨という。
- 註 4 昭和40年
- 註 5 昭和35年
- 註 6 山鹿誠次他: 大都市圏に於ける既存諸都市の発展とその周辺地域の都市化に関する調査研究
1965
伊藤, 山鹿他: 東京都区部への人口及び産業の集中要因に関する調査研究
- 註 7 工業構成の重化学化が産業の高度化を示す指標になりにくいことについてはクズネックの批判がある。
- 註 8 隅谷三喜男編: 京浜工業地帯: 東洋経済
- 註 9 神戸製鋼 明治38年設立 (同年設立の小林製鋼所を買収)
- 註10 大阪府立商工経済研究所: 泉州地区の産業経済の実態 昭和41年
- 註11 拙著: 日本工業地帯の形成第Ⅱ章 5 節 大明堂 昭和41年

Summary

ON THE STRUCTURAL FACTOR OF THE DECLINE OF THE INDUSTRIAL STANDING OF THE KANSAI DISTRICT

Katsutaka ITAKURA

The decline of the economic position of the Kansai district is consisted both of that which lies in the central contror function of C. B. D. (Central Business District), and of what has relation to production such as an output. A category of the industrial business in Kansai, with the ratio of daily necessaries a little higher is alike in its composition to the Keihin area. And the industry in Kansai shows a characteristic fact that it is based on the rural industry. One of the causes for which the rate of growth in Kansai is unequal to that in the Keihin area lies, as we might say, in the fact that it has not yet shaken itself free from the rural industry.