

研究

地域社会構造と交通需要の類型分析

——愛知県を例として——

森田 優己

1. はじめに
2. 愛知県における地域社会構造の類型化
3. 地域社会類型と交通形態
4. おわりに——総合的交通システムの展望

1. はじめに

地域社会は、その社会的規模および産業構成からみて、大都市・地方都市・農山漁村に類型化される。これら地域社会の構造は、物質的な再生産システムをもつと同時に、相対的に独自の社会的諸関係によって規定されている。それゆえ、各地域社会はそれらに特有な交通需要をうみだし、この交通需要が、各地域内において、また、各地域社会を結びつける交通システムの必要性をつくりだすのである。とりわけ、後者における交通システムは、都市・農村関係の物質的基盤の一つをなす。さらに、この交通システムの導入が、新しい地域社会構造を形成していくことも周知のとおりである。

本稿は、このような交通形態を媒介とした地域社会間の展開過程を、愛知県を例として典型的に明らかにしようとするものである。言うまでもなく、愛知県は、世界に冠たるトヨタ自動車株式会社（以下トヨタと略す）を擁し、製造品出荷額等において昭和52年以来10年連続第1位を誇る全国屈指の工業県であるとともに、行政自らが「車社会¹⁾」と名付けるほどの特有な交通形態をもち、現代の地域社会構造と交通形態との象徴的な関係を示す好事例をなしている。なお、地域社会構造は、経済活動だけでなく社会活動をも含めた諸関係から成り立っているが、ここでは、その基底をなす生産・流通・消費構造を中心として分析をすすめていく。

2. 愛知県における地域社会構造の類型化

愛知県は、「工業生産機能の高い集積などにより、我が国の産業の発展の上で重要な役割を果たしてきた」²⁾中部地域の中核的工業県であり、「大きな自動車生産力を持っているだけでなく、数多くの部品メーカー、素材メーカーの供給体制をもっている」³⁾。通産省『工業統計調査報告書』(昭和61年)によれば、事業所数は、東京都、大阪府に次いで第3位、従業者数、製品出荷額等及び付加価値額はそれぞれ第1位となっており、製品出荷額等の対全国シェアは約1割を占めるに至っている。この愛知県内における地域構造を分析するにあたって、上記のような点を確認しつつ愛知県全体の特徴を概観しておこう。

第一に、愛知県は全国一の工業県として工業生産機能の高い集積を特徴とする地域社会を形成している。表1は、愛知県内30市47町11村の人口規模と従業者構成等を示している。これら市町村の従業者構成をみると、約55%（13市27町8村）において、第2次産業の従業者が第3次産業のそれを上回っている。さらに、製造業従業者だけを取り出しても、10市14町6村においては第3次産業従業者を越えている。産業構造の第3次産業化が進展しつつある今日において、愛知県は生産基地としての集積を強化してきているのである。この点は愛知県の産業別総生産から見た産業構造からも確認できる（表1）。昭和60年産業別総生産の構成比は愛知県では、第2次産業47.9%、第3次産業51.1%であり、第2次産業の比率は全国より11.7ポイント高いのに対して、第2次産業は9.7ポイント低い。また昭和55年からの10年間の推移をみても、全国では第2次産業は2.6ポ

表1 産業別総生産の構成比（愛知県）

（単位：%）

	愛 知			全 国		
	50年	55	60	50年	55	60
第1次産業	2.5	1.4	1.0	5.3	3.6	3.0
第2次産業	44.6	46.8	47.9	38.8	37.8	36.2
うち製造業	37.3	39.3	41.2	29.1	28.2	28.7
建設業	7.1	7.2	6.5	9.3	9.0	7.0
第3次産業	52.9	51.7	51.1	55.9	58.7	60.8
うち卸売・小売業	18.7	16.5	15.5	14.2	14.8	13.2
サービス業	8.9	9.0	10.1	10.5	11.3	13.7

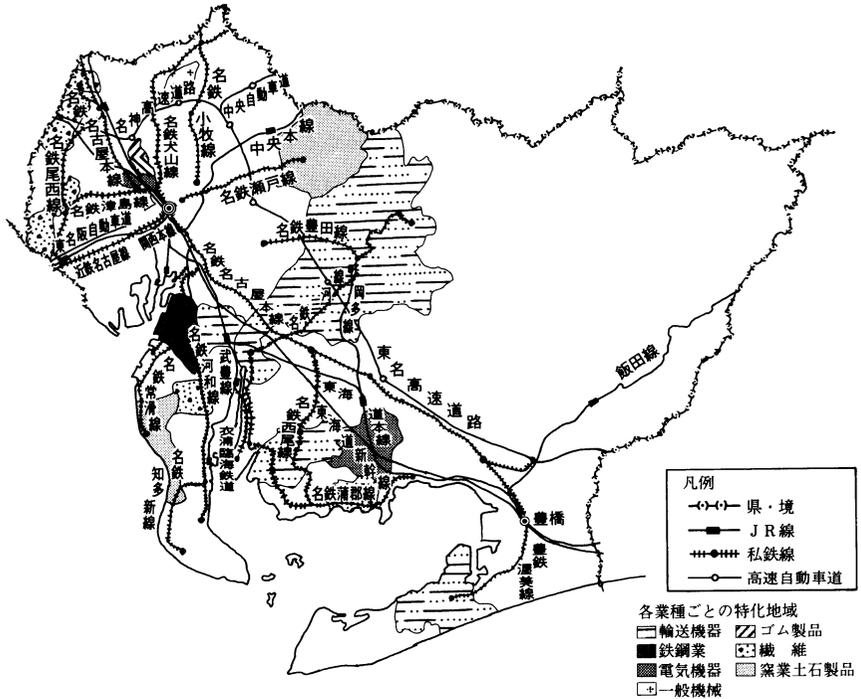
（出所）愛知県経済研究所「愛知県経済の成長と構造変化」『あいち経済時報』No. 159, 昭和63年10月, 82ページ

イントその比率を低め、第3次産業が2.6ポイント高めたのに対して、愛知県では逆に第2次産業は3.3ポイントその比率を上昇させ、第3次産業は1.8ポイント低下したのである。製造業についても、同じことが言える。

第二に、愛知県では、自動車を中心とした輸送用機器を中心に一般機械、電気機器などの主力産業および繊維工業や窯業などの伝統的な地場産業とがそれぞれ独自に生産を集積し、特定の地域に特化している。業種別の製品出荷額等をみると、昭和61年では、輸送用機器(39.3%)、一般機械(9.6%)、電気機器(7%)、鉄鋼業(6.5%)であり、これら4業種の重化学工業で62.3%を占めると同時に食料品(5.2%)、繊維工業(4.3%)、プラスチック(3.8%)、窯業土石工業(3.2%)であり、これら4業種の軽工業で16.5%を占めている。しかも、これら主要業種別の製品出荷額等の全国比をみると、輸送用機器、一般機械、鉄鋼業、繊維工業、プラスチック、窯業土石工業が全国一位であり、それぞれ、全国シェアの31.2%、11.3%、12.1%、15.1%、12.7%、9.8%と高い割合を示している。⁴⁾ 総じて、愛知県の工業は輸送用機器と地場産業を中心として特定業種に生産が集積しており、これを反映して、県内の諸都市においても、特定の業種に特化(その業種の従業者全体の2割を越える状態)している市町村が22ある。これら特化地域を業種ごとに分類して示したのが図1である。この図1をみると、かつての経済成長の推進役を担い昭和20年代～30年代の輸出産業であった繊維・窯業土石製品といった伝統的な地場産業が分布する尾張地域のうち、名古屋市と隣接し名古屋環状2号線と国道22号線とが交わる付近および名神高速道路と国道41号線とが交わる付近に一般機械・電気機器・ゴム製品の特化地域が、名古屋港沿いに鉄鋼業の特化地域が、西三河よりに輸送機器の特化地域が存在していることがわかる。また、輸送機器に特化した地域が従来の西三河地域の道路網の集中点である内陸部から、東三河地域の三河湾渥美半島にまで広がってきていることがわかる。

第三に、県内88市町村を人口規模によって分類すれば、人口100万以上の大都市——名古屋市、人口10万以上の地方都市——豊橋市・豊田市・岡崎市・春日井市・一宮市・安城市・瀬戸市・小牧市・刈谷市・豊川市の10市、人口10万以下の農山漁村——その他19市47町11村(うち、5万人以上は16市)となるが、名古屋市を中心に岡崎市、豊田市、春日井市、一宮、さらには岐阜市(岐阜県)、四日市(三重県)等の諸都市が環状に展開している。表1をみながら、大都市、地方都市、農山漁村の地域社会のそれぞれの特徴を、尾張、西三河、東三河の3地域別に見てみよう。この県内3地域は、愛知県が県下の「定住生活圏」区分を、3大河川流域に基づき分けたものである。⁵⁾

図1 愛知県における特定業種特化地域



- (注) 1) JR岡多線は昭和63年1月より愛知環状鉄道(株)に譲渡され、現在、同社、岡崎—高蔵寺線となっている。
- 2) ここでは $\frac{\text{特定業種従業者}}{\text{従業者}} = 20\%$ 以上を特化地域としている。

① 大都市

名古屋市は、国内のほぼ中央に位置し、江戸時代から徳川親藩の城下町として発展してきた。単に中京圏だけでなく中部圏の中心地でもあり、東京・大阪と並ぶわが国固有数の大都市である。人口は約210万人（愛知県全体の約33%）、愛知県内外から昼間人口が約40万人流入する生産・流通・商業・金融・情報・文化など都市機能の集積地である。その従業者構成をみると、第3次産業の従業者が全体の73.2%、そのうちの約半分が卸・小売業であり、約3割がサービス業である。このように、名古屋市は消費財の大量消費

基地となっており、4大デパートの大規模店舗が集中する中区・中村区等を中心に商業機能やサービス業の集積が多い。これら商業機能集積地よりも北部の一带には、繊維や木材・家具などの中小規模の軽工業の集積がみられ、知多から四日市まで伊勢湾沿いに連なる重化学コンビナートの一角を含み国際貿易港である名古屋港に近い南部諸地区（港区・南区、さらに緑区・瑞穂区・中川区）においては、一般機械・輸送機器・金属工業等重化学工業の集積がみられる。これら地区を中心として名古屋市内には従業者300人以上の大規模層の事業所が62（愛知県全体の大規模層の事業所339事業所の18%）、そのうち1,000人以上の事業所は19（88事業所中の22%）ある（愛知県【62年版、愛知統計年鑑】「市町村区・規模別事業所数及び製造品出荷額等」の数字による。以下の事業所数に関しては出所同じ）。これは、県都名古屋市自体が大規模生産基地としての集積を持ち、生産財の大量消費地であることを示している。また、県内外および国外からの生産財・消費財の大集散基地である名古屋港、諸鉄道網が集中しているほか東海道新幹線が停車するJR名古屋駅をもち、県内外への人流の要所ともなっている。

② 地方都市

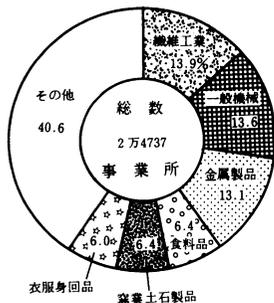
次に、地方都市を、名古屋市を中核にした尾張地域、豊田市を中心とした西三河地域、豊橋市を中心とした東三河地域の順に見てみよう。

尾張地域では、大都市である名古屋市を中核に、その周辺に春日井市（約26万人）・一宮市（約26万人）・瀬戸市（約13万人）・小牧市（約12万人）の地方都市が展開している。尾張地域は、昭和61年には、県内の事業所の70%、従業者の59%、製品出荷額の48%を占めている。図2に見られるように一般機械、電気機器、輸送機器および鉄鋼業とともに繊維、窯業等の地場産業の事業所も多く存在し、従業者数でも重要な位置を占める地域である。

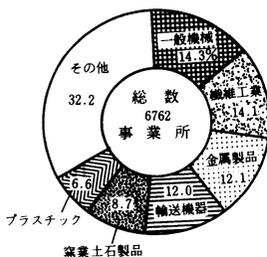
尾張北部に位置し、名古屋北部に接する春日井市・小牧市は、高度成長期における住宅開発（高蔵寺ニュータウンや桃花台ニュータウン建設等）や企業立地によって急速に都市化した地域である。両市ともに、名神高速道路沿いで名古屋空港に至近距離であることから、近年、電気機器・一般機械・金属製品など機械金属工業の進出がすすんでいる。特に、小牧市では、輸送機器のなかでもまだまだ大きな存在ではないとはいえ、三菱重工業など航空機製造など先端技術産業化が進められている。瀬戸市は、名古屋東方に位置する、良質の陶土を産し、窯業土石製品製造業の特化係数27%の陶磁器産地として有名であり、近年はファインセラミックス部門へも乗り出している。また、尾張北西部に位置する一宮市は、同市以西に広がる、わが国最大の男子・婦人毛織物服地産地（尾西市

図2 地域別業種別事業所数・従業者数・製造品出荷額等の構成比（昭和61年）

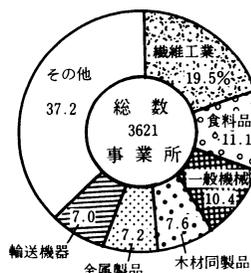
(事業所数) 尾張地域



西三河地域

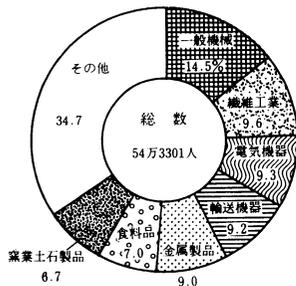


東三河地域

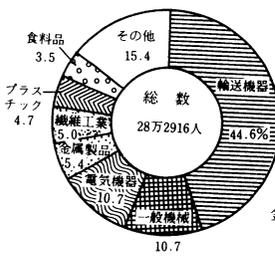


(従業者数)

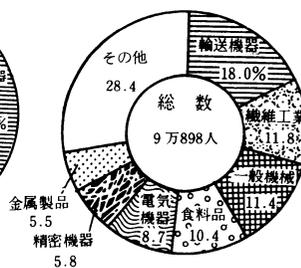
尾張地域



西三河地域

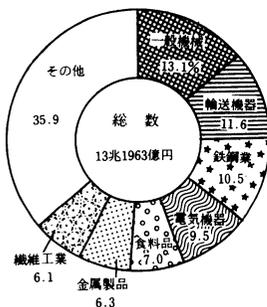


東三河地域

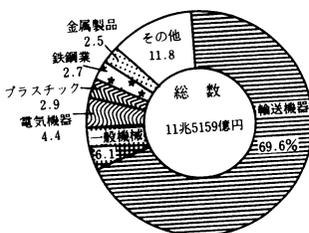


(製品出荷額等)

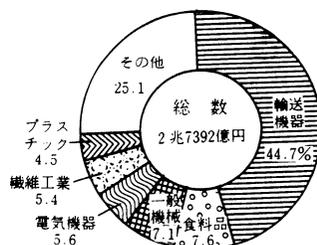
尾張地域



西三河地域

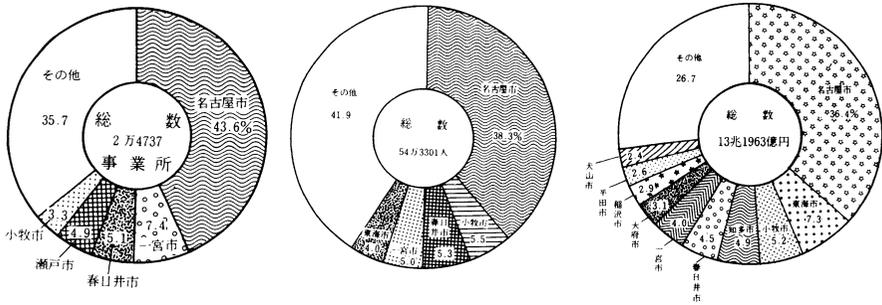


東三河地域



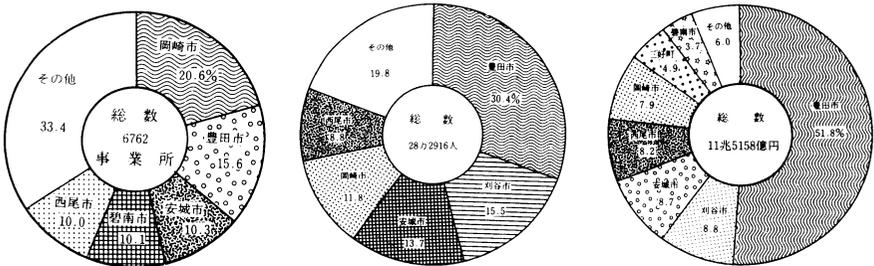
(出所) 愛知県企画部統計課『昭和61年愛知の工業』昭和63年3月より。

図3 尾張地域の市町村別事業所数，従業者数，製造品出荷額等の構成比（昭和61年）



（出所）愛知県企画部統計課『昭和61年愛知の工業』より。

図4 西三河地域の市町村別事業所数，従業者数，製造品出荷額等の構成比（昭和61年）

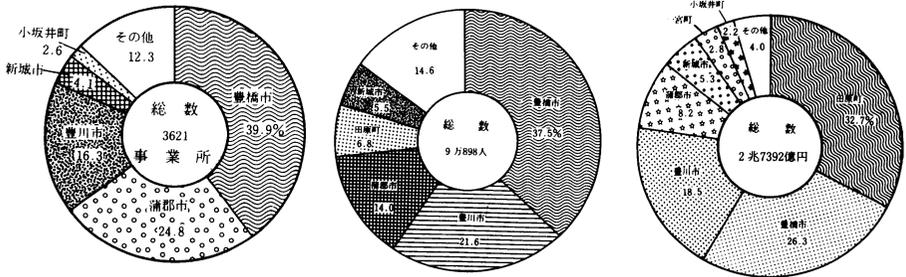


（出所）愛知県企画部統計課『昭和61年愛知の工業』より。

・稲沢市および三重県境の町村……ただし、稲沢市は現在、一般機械・電気機器等の集積が多い）の中心地であり、繊維工業に特化した繊維都市である。しかし、製造業従業者中の2人に1人は繊維工業に従事しているとはいえ、製造業そのものの比率が低下しているため、繊維工業への特化係数は19%と下がってきており、電気機器・一般機械等機械工業が進出してきている。中枢的機能を担う大都市である名古屋市を除けば、尾張地域では、春日井市・一宮市・瀬戸市・小牧市の地方都市が事業所数20.7%、従業者数15.8%、製造品出荷額等16.1%を占めている（図3）。

西三河地域では豊田市（約31万人）を中心に自動車関連の岡崎市（約29万人）、安城市（約13万人）、刈谷市（約12万人）の地方都市が存在する。西三河地域は、県内事業所の19.3%、従業者の30.8%、製造品出荷額等41.9%を占め、言うまでもなく、自動車を中心とした輸送機器の一大生産集積地である。輸送用機器の事業所の占める割合は、12%

図5 東三河地域の市町村別、事業所数、従業者数、製造品出荷額等の構比（昭和61年）



（出所）愛知県企画部統計課【昭和61年愛知の工業】より。

とそれほど多くないにもかかわらず、従業者では44.6%、製造品出荷額等では69.6%と圧倒的である（図2）。これは、事業所規模が大きいことによる。

トヨタで有名な豊田市は、西三河内陸部に位置し、生糸の町であった愛知県西加茂郡拳母町（現豊田市）に1938年11月トヨタの工場が進出して以来、トヨタの急成長とそれともなう人口増加や市域の拡大によって発展してきた工業都市である。もっと正確に言えば、従業者の40%が輸送機器製造業、つまりトヨタの組み立て工場部や下請け部品工場に勤務するトヨタの企業都市である。愛知県内の公共交通網は、名古屋と豊橋を拠点としているが、道路網は、この豊田を拠点に放射状に展開している。同じく輸送機器に特化している地方都市には、豊田自動織機とトヨタ発祥の地である刈谷市がある。刈谷市には、日本電装、アイシン精機、豊田工機、トヨタ車体等のいわゆるトヨタグループの本社・工場がひしめきあい、輸送機器への特化係数は24%であり、その他に電気機器・一般機械等の製造業が立地している。この刈谷市に隣接する人口13万の安城市も、製造業従業者の比率が高く、電気機器・輸送機器等の機械工業の集積が大きい。繊維工業の集積もみられる。これら工業都市に対して、隣接する岡崎市は、愛知県の中央に位置し、東海道の宿場町、交通の要衝として発展してきた人口約29万人の都市機能集積地である。製造業では、三菱自動車工業をはじめとする輸送機器・一般機械等の機械工業と繊維工業とが併存している。豊田市を中心とした西三河地域の地方都市が、同地域の工業に占める割合は、事業所の46.5%（刈谷市を除く3市）、従業者数の71.4%、製造品出荷額等の77.2%と圧倒的なものがある（図4）。

東三河地域は、愛知県第2の都市である豊橋市（約33万人）を核に豊川市（人口約11万）など、古くから豊川を軸に比較的独立した圏域を形成してきた。同地域の県内工業に占

める割合は、事業所の10.3%、従業員の9.9%、製造品出荷額等10.0%である。同地域では、これまでの繊維工業、食料品、木材加工に加え輸送用機器の進出もめざましく、製造品出荷額等では、同地域の約半分近く（44.7%）を占めるに至っている（図2）。

県第2の人口規模を誇る豊橋市は、東海道53次の吉田の宿で知られた宿場町を前身とする海上・陸上交通の要衝として、また、三河地方養蚕業の中心地・製糸の町として発展してきたところである。現在も東海道新幹線の停車駅であり（昭和63年に三河安城駅ができるまでは、名古屋・豊橋のみが新幹線の停車駅であった）、三河地域の鉄道網の要である。名古屋が尾張の中心であるのに対して、豊橋は三河の中心として独自の文化圏を形成してきたと言われている。豊橋市の第3次産業従業者は63.5%を示し、名古屋市につぐ愛知県第2の生産・流通・商業・金融等都市機能の集積地であり、生産財・消費財の大量消費地である。しかし、製造業の業種構成をみると、単一業種への特化傾向の強い愛知県には珍しく食料品工業、繊維工業から電気機器、金属製品、輸送機器等バラエティに富んだものとなっている。この東三河地域の中心都市・豊橋市の北部に位置する豊川市は、東名高速道路・国線1号線・国道151号線に囲まれた東三河地域の内陸工業都市である。業種的には、一般機械・輸送機器等の機械工業を中心とした重工業の集積地である。東三河における豊橋市、豊川市の占める位置は、事業所数では56.2%、従業員数では59.6%、製造品出荷額等では44.8%を占めるものの、製造品出荷額等では同地域での首位の座をトヨタが進出した田原町に明け渡しているのである（図5）。

最後に、これら10地方都市における事業所規模の特徴について見ておこう。従業者300人以上の大規模層の事業所は、豊田市が37事業所と飛び抜けて多く、安城市19、刈谷市17、岡崎市18、小牧市13、豊橋市12、春日井市11、豊川市9、一宮市4、瀬戸は数字秘匿により不明である。とりわけ、1,000人以上の大規模事業所は、豊田9、刈谷7、安城6、岡崎市5、豊橋市・小牧市3、春日井市・豊川市2、一宮市4となっている。その半数以上が豊田市を中心とした西三河地域の内陸部に位置しており、これらの地域は、名古屋市と並ぶ生産財・消費財の大量消費地である。特に、豊田市近接地域においては、生産財も自動車関連部品を中心としたものに特化されることになる。

③ 農山漁村

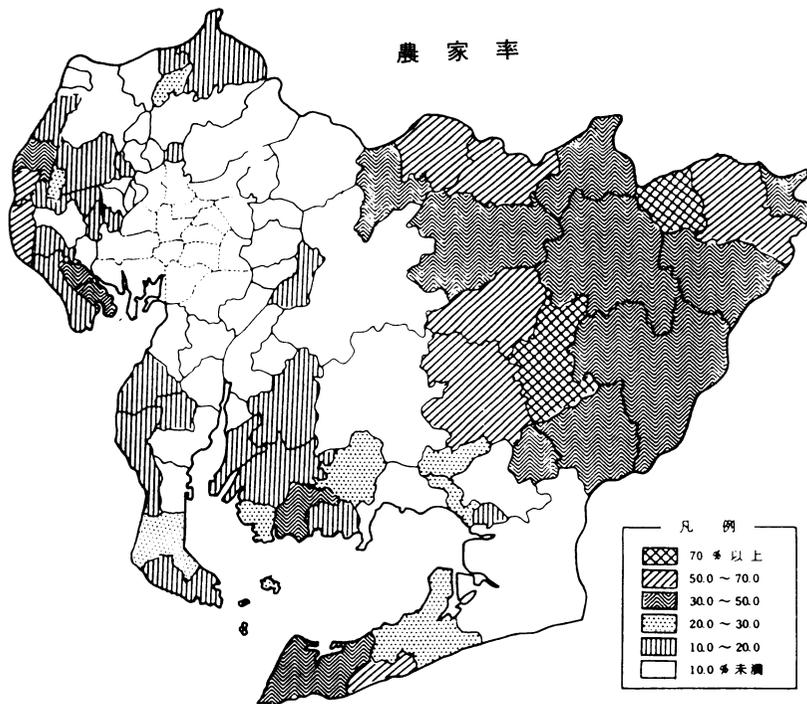
次に、上記の大都市・地方都市を拠点として経済圏・生活圏を形成し、これら都市に労働力と生活物資そして土地を供給するとされる農山漁村の分析に移ろう。まず、地域の小拠点をなす表1の人口5万以上の16市を地図の上で確認すると、ほとんどが尾張地域に（西尾市は西三河の臨海部、蒲郡市は東三河の臨海部）位置している。ここは、木曾川水

系の水を背景とし農村工業として発達してきた繊維工業や特殊な陶土の産出による陶磁器工業など伝統産業の集積地であるとともに、臨海型装置型産業の集積地でもあり、早くから交通条件が整った地域である。北西部の尾西市および周辺町村は今でも繊維に特化した毛織物産地であるが、近年は、産業構造の転換をはかり、一般機械・電気機器・輸送機器といった機械工業の集積をすすめてきている地域である。この地域の中央部・名神高速道路沿いの各市町村には、一般機械・電気機器・輸送機器やゴム製品の大規模層の事業所が集中的に立地している。ちなみに、300人以上の大規模層の事業所は30、そのうち1,000人以上は12事業所ある。また、尾張南部の臨海コンビナートの一角をなす東海市は新日本製鉄を中心とした鉄鋼業に特化（3人に1人が鉄鋼業に従事）し、大府市は自動車部品を中心とした輸送機器に特化（4人に1人が輸送機器に従事）している。この両市にも、大規模層の事業所が集積している。300人以上が16、そのうち1,000人以上は5事業所ある。それに続く衣浦港両側、半田市・武豊町・高浜市・碧南市からなる衣浦工業地帯は、鉄鋼業・窯業・輸送機器など重化学工業の集積地である。

また、西三河の臨海部に位置する西尾市は、「日本のデンマーク」といわれた安城へ広がる優良な農業地帯を形成し漁業もさかんであったが、昭和40年代後半以降に自動車部品の下請け関連工場が進出して以来、輸送機器に特化（33.9%）している。同市には、300人以上の大規模層の事業所が5、そのうち1,000人以上が2事業所ある。そして、東三河の蒲郡市は、綿スフ織物産地である。

ところで、愛知県における農業・林業・漁業の実態を市町村別に分析したような資料は数少ない。そこで、愛知県農業共同組合中央会がまとめた『愛知県における農業の変化と農協の動向』（第26回年次報告・昭和63年3月）から農山漁村の概観をつかんでいきたい。愛知県は、花き、野菜、畜産等を中心に全国8位の生産規模にあるが、昭和61年の県内総生産量は野菜約83万t、そのうち県外出荷は32.7%、県内（名古屋中央市場、地方市場）出荷は45.1%（24.9, 20.2）、果物約19万t、県外出荷33.2%、県内（名古屋中央市場、地方市場）出荷が54.5%（35.8, 18.7）というように、生産量の半分は県内向けである。この他に野菜では8.8%自給用となっている。さらに、各地域の農業の特徴を次のようにまとめている。尾張地域「大消費地の名古屋と周辺諸都市の市街地域を背景に近郊農業が農家の努力で確保され、園芸・稲作農業が営まれている」。西三河地域「この地域は内陸工業、衣浦臨海工業の発展した地帯で、農業も兼業化が急速に進み、経営や農作業の受委託など新しい農業経営が進行している。農家戸数は42,555戸、うち専業農家は2,748戸（6.4%）で、兼業農家が90%以上を占めている」。東三河地域「豊川用水を

図6 地域別農家状態



（出所）愛知県農業協同組合中央会『愛知県における農業の変化と農協の動向』（第26回年次報告），昭和63年3月，130ページ。

（注）農家率 = $\frac{\text{農家世帯(戸)}}{\text{全世帯(戸)}} = \%$ 。

活用した園芸・畜産など高度な農業が営まれ、本県随一の農業地帯である。東三河地域の農家戸数は29,694戸で県全体の比率は21%にすぎないが、農業粗生産額は1,496億5百万円で全使の42.8%を占める。農家の内訳は、専業農家が6,826戸（23%）、兼業農家22,868戸（77%）となっている⁷⁾。

このことを念頭におきながら、図1・図6・表2を照らし合わせてみると、次のことに気がつく。まず、当然のことながら、大都市・地方都市は農家率10%以下であること（ただし、安城は例外）、次に、繊維への特化地域周辺は近郊農業にしては、農家率が10%

表2 市町村別産業構成(愛知県)

人口 (万人)	市町村名	従業者構成比(%)			製造業の業種構成(%)	備考	農家率
		第1次産業	第2次産業 (製造業)	第3次産業			
213.1	(名古屋市)	0.0	26.9(19.5)	73.2	一般機械, 輸送機器, 金属製品の重化学工業と出版印刷など	都市機能の集積地	1.07
26.0	春日井市	0.3	45.7(36.7)	54.0	電気機器, 金属製品, 一般機械, 窯業製品等, 重化学工業	機械・金属工業の進出	5.0
25.9	一宮市	0.1	42.5(37.2)	57.4	繊維に特化(52.3)	毛織物産地	9.0
12.4	瀬戸市	0.0	48.2(43.1)	52.8	窯業製品に特化(62.7)	陶磁器産地	3.5
11.5	(小牧市)	0.1	50.7(46.5)	49.2	一般機械, 窯業製品等, 重化学工業と食料品	機械金属工業の進出	9.3
9.6	(東海市)	0.1	52.4(41.7)	47.5	鉄鋼業に特化(75.6)	機械金属工業の進出	4.5
9.5	稲沢市	0.4	47.9(43.2)	51.7	一般機械, 電気機器等	機械金属工業の進出	14.8
9.4	(半田市)	0.1	42.4(35.7)	57.5	鉄鋼業, 窯業土石製品と繊維との混在	地場産業と重化学工業	4.7
9.2	江南市	0.0	46.0(37.8)	54.0	繊維に特化(32.8), その他一般機械	織物(インテリア中心)	7.6
7.1	知多市	0.1	43.6(33.1)	56.3	輸送機器(30.7)と食料品		9.4
6.9	大山市	0.1	52.4(47.6)	47.5	一般機械, 電気機器等, 重化学工業と食料品		11.7
6.7	大府市	—	61.1(55.3)	38.9	輸送機器(39.1)に特化, その他, 一般機械	自動車関連産業の進出	6.5
5.8	津島市	0.1	39.7(33.3)	60.2	繊維に特化(33.6)	毛織物産地	9.7
5.0	豊明市	—	40.1(33.2)	39.9	一般機械等	分工場進出	6.1
5.8	尾張旭市	0.1	51.6(44.2)	48.3	電気機器と窯業土石製品等重化学工業	陶磁器産地, 機械金属工業地	3.9
5.6	尾西市	0.1	60.8(56.6)	39.1	繊維に特化(67.0)	毛織物産地	12.2
5.8	常滑市	0.2	54.4(48.2)	45.4	窯業土石製品に特化(61.0)	陶磁器産地	11.5
4.7	(日進町)	0.4	39.4(31.1)	61.2	一般機械, 電気機器等	分工場進出	8.1
4.3	岩倉市	0.1	40.8(34.1)	59.2	窯業土石製品, 一般機械	機械金属工業の進出	6.3
4.0	師勝町	—	47.0(37.6)	53.0	プラスチック, 一般機械, 繊維等の混在	機械金属工業の進出	6.2
3.9	東浦町	0.2	59.1(53.3)	40.7	繊維と家具装備品	機械金属工業の進出	8.9
3.7	武豊町	0.1	53.2(43.8)	46.7	窯業土石製品に特化(38.0), 化学工業		8.1

3.3	蟹江町	0.0	43.1(34.1)	56.9	金属製品, 一般機械等	8.0	
3.2	西春町	—	47.0(41.3)	53.0	一般機械, 輸送機器, 食料品等の混在	8.3	機械・金属工業の進出
3.2	弥富町	0.4	38.0(29.3)	61.6	繊維, 一般機械等混在	15.2	毛織物産地, 鉄鋼
2.9	東郷町	0.6	50.7(43.1)	48.7	金属製品に特化(35.5)	8.0	分工場進出
2.9	甚目寺町	—	51.8(43.5)	48.2	電気機器, 金属製品, 輸送機器等と繊維等の混在	8.5	
2.8	扶桑町	0.1	52.5(47.1)	47.4	繊維と一般機械等の混在	11.0	織物(インテリア)産地
2.8	佐屋町	0.1	53.7(44.1)	46.2	繊維, 金属製品, 輸送機器	15.4	毛織物産地
2.8	(長久手町)	0.2	26.6(17.7)	73.2	電気機器等	6.6	分工場進出
2.7	木曾川町	—	63.4(56.9)	36.6	繊維に特化(73.2)	9.0	毛織物産地
2.7	南知多町	1.0	34.3(26.3)	64.7	食料品に特化(64.2)	13.6	
2.4	美浜町	0.6	37.8(27.5)	61.6	繊維, 食料品	17.5	食品工業, 農漁業, 観光
2.3	祖父江町	—	55.1(49.5)	44.9	繊維と輸送機器等の混在	30.9	毛織物産地
2.3	阿久比町	0.3	52.9(38.9)	53.2	繊維に特化(64.9)	16.7	
2.2	七宝町	—	45.8(35.5)	54.2	電気機器, 一般機械等	13.4	
2.2	美和町	—	52.8(43.9)	47.2	金属製品(32.1), 電気機器等	14.0	
2.1	大治町	—	55.0(45.3)	45.0	金属, プラスチック	9.9	
2.1	佐織町	0.4	53.5(47.0)	46.1	繊維に特化(54.6)	14.8	毛織物産地
1.9	(新川町)	0.1	64.6(61.2)	35.3	一般機械に特化(48.8), 輸送機器	5.3	
1.8	(西枇杷島町)	—	56.6(51.6)	43.4	電気機器, 一般機械	2.5	
1.8	清洲町	—	55.4(49.8)	44.6	電気機器に特化(57.8)	7.3	
1.7	(大口町)	0.2	78.6(74.4)	21.2	一般機械(36.3), 金属製品(20.9)	20.6	機械金属工業の進出
1.4	(豊山町)	—	29.5(24.8)	70.5	輸送機器(65.4)	11.7	機械金属工業の進出, 商業地
1.4	平和町	—	58.9(51.6)	41.1	繊維に特化(57.7)	22.6	毛織物産地
0.8	立田村	0.7	70.2(56.0)	29.1	繊維に特化(42.3)	56.8	毛織物産地, 鉄鋼
0.7	(春日村)	—	56.1(50.6)	43.9	ゴム製品に特化(67.1)	15.5	機械金属工業の進出
0.6	(飛島村)	0.2	54.3(50.5)	45.5	木材同製品, 金属製品, 輸送機器, 鉄鋼業	49.3	
0.6	八開村	—	49.8(36.7)	50.2	繊維(22.7), 食料品	68.5	毛織物産地, 鉄鋼
0.6	(十四山村)	0.2	65.3(56.0)	34.5	一般機械, 金属, 電気等	41.5	

西	31.4	(豊田市)	0.1	61.7(55.7)	38.2	輸送機器に特化 (72.4)	トヨタ工場群 自動車関連工業	7.5
	28.9	岡崎市	0.2	38.7(31.3)	61.1	繊維と一般機械、輸送機器等との混在		7.3
	13.0	(安城市)	0.2	61.1(56.0)	38.9	電気機器、輸送機器等、重工業と繊維		14.1
	11.5	(刈谷市)	0.0	64.5(59.8)	35.5	輸送機器に特化 (40.3)、その他電気機器、一般機		7.3
	9.2	(西尾市)	0.1	61.0(54.3)	38.9	輸送機器に特化 (62.5)		18.5
	6.4	碧南市	—	56.3(49.1)	43.7	輸送機器 (33.8) に特化		10.4
	5.1	知立市	0.2	42.3(37.1)	57.5	一般機械、輸送機器等		6.8
	3.1	三好町	0.2	71.3(65.9)	28.5	輸送機器に特化 (49.8)		14.6
	2.8	幸田町	0.1	65.7(57.5)	34.2	電気機器に特化 (36.7)、その他輸送機器、繊維		23.7
	2.5	一色町	0.1	44.9(31.7)	55.0	食料品と繊維		22.7
河	2.2	吉良町	0.4	51.2(35.0)	48.4	鉄鋼、一般機械、繊維	35.8	
	2.2	高浜市	0.7	63.9(57.6)	35.4	窯業土石製品に特化 (33.6) と輸送機器	9.0	
	1.4	禰豆町	0.9	53.1(41.5)	46.0	繊維に特化 (53.1)	17.5	
	1.1	足助町	2.5	29.1(16.7)	68.4	輸送機器 (39.0)	49.4	
	0.9	額田町	1.6	61.8(52.9)	36.6	輸送機器	53.9	
	0.9	藤岡町	0.3	57.7(47.2)	42.0	輸送機器に特化 (46.6)、窯業製品 (21.9)	32.4	
	0.6	小原村	0.1	59.6(42.0)	40.3	輸送機器 (39.1)	67.3	
	0.4	下山村	0.5	49.5(33.5)	50.0	輸送機器	70.8	
	0.4	旭町	0.7	38.7(17.4)	60.6	衣服身回り品 (75.5)	69.2	
	0.4	稲武町	2.8	58.1(37.5)	39.1	電気機器、木材同製品	49.5	
東	32.5	(豊橋市)	0.3	36.2(27.9)	63.5	軽雑貨重化学工業の混在	8.5	
	10.8	豊川市	0.1	49.2(42.8)	50.7	一般機械、輸送機器等重工業	8.3	
	8.6	蒲郡市	—	45.2(38.8)	54.8	繊維に特化 (41.0)	7.9	
	3.5	新城市	0.4	47.2(38.8)	52.4	一般機械、輸送機器等、重化学工業	32.4	
	3.3	田原町	0.3	54.6(46.0)	45.1	輸送機器に特化 (79.1)	23.8	
	2.5	渚美町	0.5	24.4(9.8)	75.1	食料品	45.9	
	2.0	小坂井町	—	57.4(45.3)	42.6	金属、食料品	11.1	
	32.5	(豊橋市)	0.3	36.2(27.9)	63.5	軽雑貨重化学工業の混在	8.5	
	10.8	豊川市	0.1	49.2(42.8)	50.7	一般機械、輸送機器等重工業	8.3	
	8.6	蒲郡市	—	45.2(38.8)	54.8	繊維に特化 (41.0)	7.9	
3.5	新城市	0.4	47.2(38.8)	52.4	一般機械、輸送機器等、重化学工業	32.4		
3.3	田原町	0.3	54.6(46.0)	45.1	輸送機器に特化 (79.1)	23.8		
2.5	渚美町	0.5	24.4(9.8)	75.1	食料品	45.9		
2.0	小坂井町	—	57.4(45.3)	42.6	金属、食料品	11.1		

河	1.6	鳳来町	1.4	48.2(31.8)	50.4	電気機器(51.8)	重化学工業の分工場	45.7
	1.4	一宮町	0.4	67.5(60.1)	32.1	輸送機器(31.8)	機械、金属工業の進出	35.0
	1.3	御津町	1.1	48.1(36.3)	50.8	繊維、輸送機器	綿スフ織物産地	28.1
地	0.8	音羽町	—	76.1(73.5)	23.9	不明	重化学工業の分工場	27.3
	0.7	設楽町	3.2	37.7(22.1)	59.1	電気機器、木材同製品	下請・分工場の進出	44.7
	0.6	東栄町	3.7	46.7(31.9)	49.6	軽雑貨、重化学工業の現在	下請・分工場の進出	47.4
	0.6	赤羽根町	4.1	29.0(14.9)	66.9	食品	下請・分工場の進出	67.2
域	0.4	作手村	9.9	48.7(35.7)	41.4	輸送機器(23.9)	重化学工業の分工場	69.0
	0.4	豊根村	2.0	49.7(22.7)	48.3	不明	下請・分工場の進出	51.8
	0.4	津具村	0.5	51.3(31.3)	48.2	電気機器	下請・分工場の進出	72.7
	0.4	富山村	—	20.9(14.5)	79.1	不明	下請・分工場の進出	44.3

- (注) (1) 愛知県企画部統計課「昭和62年刊 愛知県統計年鑑」, 24-25ページ, 76-79ページ, 148-151ページより作成した。
 (2) 備考欄記入にあたっては、愛知県経済研究所【地域経済圏形成とその主要要因に関する調査】、【あいち経済時報】、83. 3, No.140, 11ページ, 第1-2表、経済圏別の区分の1(産業連関構造区分)を参照した。
 (3) 市町村名に()のついていたものは、屋間人口指数が100を超えるもの。
 (4) 「一」は該当数字なしであり、また統計上、数字が把握されているものもあり、数字の上からは地域の実態を正確に表わしていない場合もありうる。
 (5) 農家率= 農家世帯(戸) / 全世帯(戸)

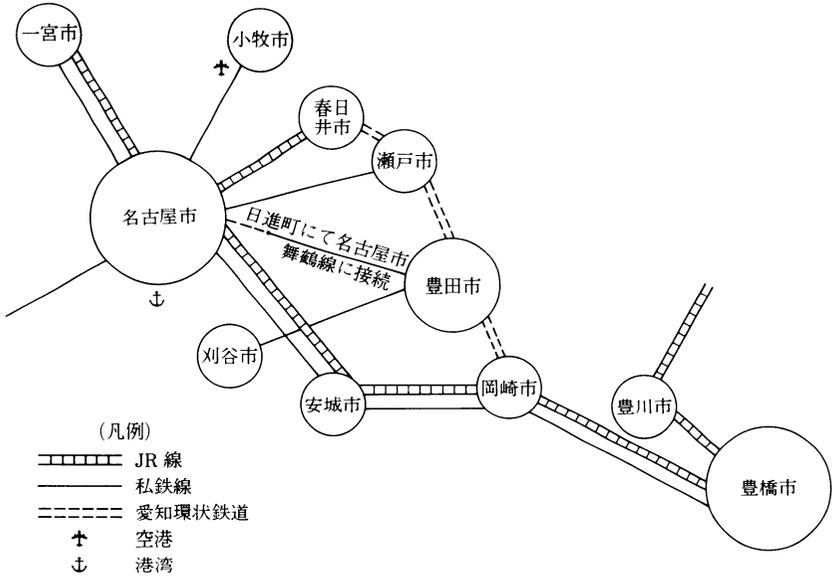
～70%と比較的に高いこと。これは、繊維製造業が一部大手メーカー以外は、農家の副業となっていることによる。第3に、輸送機器をはじめとする自動車関連の電気機器・一般機械の分布が南部農漁業地域・東三河にまでひろがってきていること（藤岡町での特化状態は、輸送機器の工場の進出よりも、豊田市への通勤増によるものと思われる）。メロンの産地である渥美半島の田原町にトヨタが輸出用の自動車組み立て工場（従業者4,900人）を設立した（昭和54年）ことは、典型的な事例である。およそ5,000種類30,000点の部品からなる自動車を組み立てる工場は広大な土地を要するが、内陸部にはそれだけの土地余力がなくなってきたこと、行政側の立地基盤整備によるものである⁸⁾。これによって、繊維、陶磁器、一般機械のなかでも工作機械、電気機器においても民生用機器を中心として独自の工業集積を持つ尾張地域の一部と農家率の非常に高い奥三河一帯以外の地域は、素材供給地（鉄鋼業）・部品供給地（輸送機器・電気機器・一般機械・ガラス製品・プラスチック製品・ゴム製品等）・組み立て工場地として豊田市を頂点とする自動車工業の関連産業地域網に組み込まれ、そこでの農林漁業の在り方も立地する工場の規模・種類によって規定されていきつつあるように思える。

3. 地域社会類型と交通形態

まず、愛知県の「車社会」の全体像をつかむことから始めよう。輸送量の輸送機関別分担率をみると、旅客輸送に関しては、昭和60年で鉄道27.6%：自動車72.3%（のうち自家用乗用車55.1%）：その他0.1%、となっている。この数字を10年前と比べると、自家用車の分担率が12.2%増大し、その分、乗合バスや鉄道などの公共交通機関の分担率が減少している。また、貨物輸送に関しては、愛知県に三重県・岐阜県の一部を加えた数字であるが、重量ベースでは、鉄道1.3%：自動車76.4%（うち自家用貨物43.6%）：船舶20.5%：その他1.8%、荷動き件数では、鉄道・船舶0.4%：自動車96.1%（うち自家用貨物54.2%）：その他3.5%となっている⁹⁾。人の移動の7割、物の移動のほとんどを自動車が担っていることがわかる。さらに、人・物双方の移動件数の約半分が自家用車という個別的な輸送手段に依存していることは、愛知県が驚異的な「車社会」であることを示している。

一般に、このような状況を引き起こした原因は、全国的に進行するモータリゼーションと愛知県における交通条件・公共交通機関の未整備にあるのではないかとされている。そこでまず、地域社会の各類型ごとに、域外公共交通網・域内公共交通網について

図7 都市間交通網の現状



その整備状況をみていくことにしよう。

① 大都市（名古屋市）

大都市では管理中枢機能をはじめ、工業・商業・サービスなど社会経済的諸機能はもちろん、文化・スポーツ・教育・医療など多面的な諸機能が集中・集積しているのが特徴である。こうした諸機能の地域的集中・集積に対応した交通システムが必要となる。

以下、名古屋市を中心にして分析をしてみることにする。

〔域外公共交通網〕

〈空港〉 名古屋空港（但し、所在地は、愛知県西春日井郡豊山町大字豊場字林先）

〈港湾〉 名古屋港

〈幹線鉄道網〉 東海道新幹線

〈愛知県内の都市間鉄道網〉 名古屋市を通過しているJR・私鉄の路線網は、昭和10年頃までに完成している。しかし、それらはすべて図7から明らかなように、名古屋市を中心として個々に結びつく傾向があり、各地方都市間を結ぶネットワークを形成しては来なかった。昭和50年以降になって建設された岡崎・豊田を結ぶ国鉄・岡多線が、

図8 名古屋の地下鉄路線図



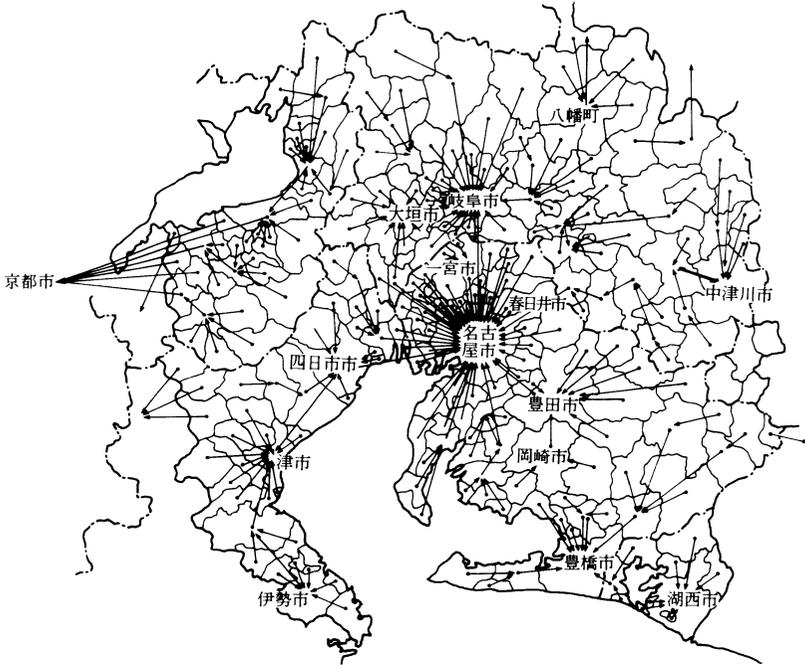
〔出所〕 名古屋市交通局【ナゴヤの地下鉄】昭和62年11月より。

昭和63年1月をもって現在の愛知環状鉄道にひきつがれてようやく内陸部の環状鉄道網が形成されはじめたところである。それゆえ、公共交通網を前提にすれば名古屋市と県内他市町村との結接点は主として名古屋駅であり、愛知県と国内外をむすぶ名古屋空港や名古屋港への交通量も一度名古屋市内に流れ込むようになっている。

〔域内公共交通網〕

〈地下鉄〉 運輸政策審議会答申（昭和56年7月）によれば、地下鉄は、ラッシュ時において1時間あたり2万人以上の輸送力を持つ、高速・確実な大量公共交通機関である。この地下鉄は、他の大都市におけると同様に名古屋市においても、市内の旅客輸送の基幹的交通手段である。名古屋市営地下鉄は、昭和32年の名古屋・栄町間2.4キロの開業

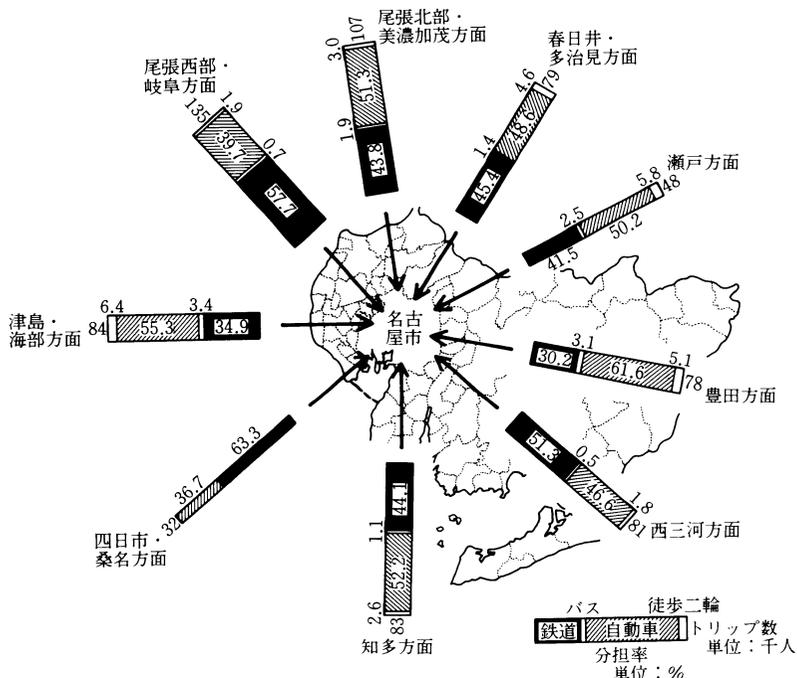
図9 通勤・通学流動



（出所）新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会『新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会報告参考資料』平成元年1月12日，4ページ。

以来、路線延長をすすめ、今日、全線60.2キロで1日93万人を輸送するまでになった。その路線網は、図8のように、都心付近の栄・伏見・上前津を中心として東西・南北に形成されている。これら路線にJ R線や私鉄線が接続するのが名古屋駅である。その他、栄・金山・鶴舞・千種・大曽根などで接続するが、名古屋一点集中型ともいべき構造となっている。路線構造も栄・伏見の都心部に人が集中するようになっており、そのため、朝・夕のラッシュ時には、都心に向かわない人も都心部に集中したのち分散するため、乗り換え客で非常に混雑する。ちなみに、最も混雑度の高いのは、地下鉄東山線の名古屋一伏見間である。このような都心部集中型路線網の欠陥をおぎなうべく6号線の建設がすすめられている。しかし、地下鉄1 kmあたりの建設コストは270億円を越えるといわれている。現状では、その建設費のほとんどを企業債でまかなうため、建設が

図10 方面別の名古屋市への流入の分担率（終日）

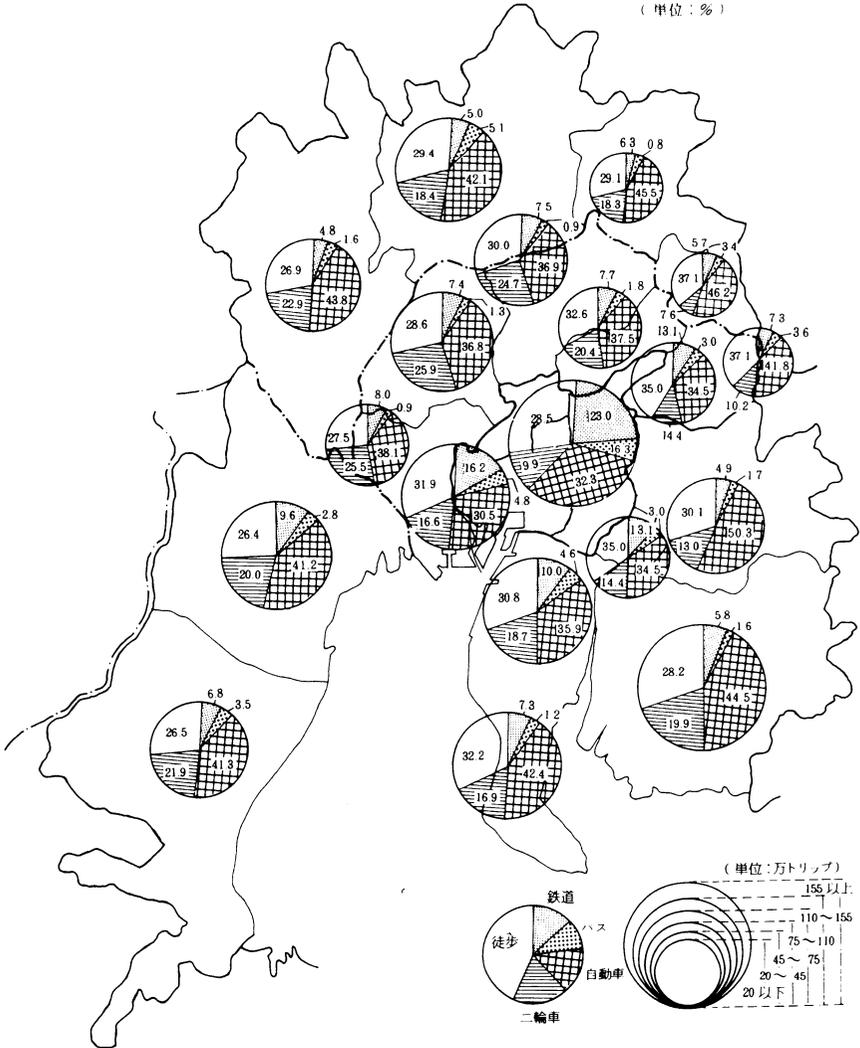


（出所） 新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会『新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会報告参考資料』平成元年1月12日、13ページ。

進めば進むほど企業債発行が増え、これに伴う支払い利息が増大して地下鉄事業の財政状態を圧迫することになっている。例えば、昭和61年度の決算では、単年度189億円、累積1,104億円の赤字となっている。事業者による巨額な建設費負担と需要が伸び悩んでいるため、今後の整備にあたっては、「社会全体からみた費用と便益を比較して整備の基準を明確にしておくことが大切である」という具合に、¹⁰⁾開発利益の還元などの方策が検討されている。

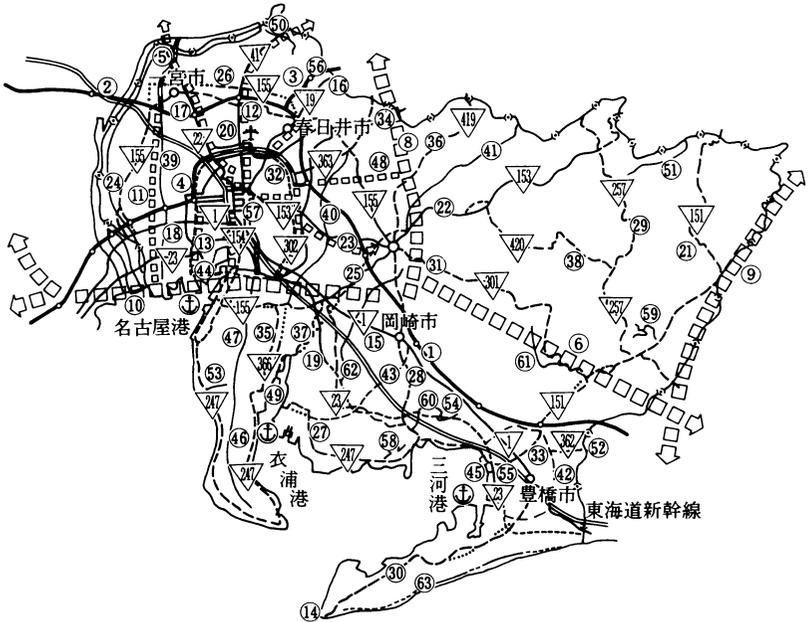
〈バス〉 バス事業の状況はさらに厳しい。名古屋市営バスの乗車人員は、昭和39年度の89万人をピークに減少してきており、昭和60年度には60万人となっている。これは、定時性のみだれ、運行間隔の長さ、始発時間の遅さ・終発時間の早さ、その他名古屋都心部以外での利用しにくさによって、バス離れがおこったことによる。市当局は、定時

図11 ゾーン別集中トリップの代表交通手段構成比



（出所）中京都市圏総合都市交通計画協議会『交通実態編』、『第2回中京都市圏パーソントリップ調査報告書2』昭和58年3月，68ページ。

図12 幹線道路網の現状と将来計画



凡		例	
高規格幹線道路 供用済 整備中 計画・構想中		一般国道	—— (計画)
		指定区間	--- (計画)
		指定区間外	—— (計画)
名古屋圏自動車専用道路		一般国道以外の道路	—— (計画)
		有料道路	——

(出所) 愛知県「土木部概要」(昭和63年度)より。

- 高速規格幹線道路：①東名高速道路 ②名神高速道路 ③中央自動車道 ④東名阪自動車道 ⑤東海北陸自動車道 ⑥第2東名自動車道 ⑦第2名神自動車道 ⑧東海環状自動車道 ⑨三遠南信自動車道
 その他幹線道路：⑩伊勢湾岸道路 ⑪一宮西港道路 ⑫名濃道路 ⑬名古屋環状2号線 ⑭伊勢湾口道路
 一般国道：⑮1号 ⑯19号 ⑰22号 ⑱23号 ⑲23号バイパス(名豊道路) ⑳41号 ㉑151号 ㉒153号 ㉓153号バイパス(豊田西バイパス) ㉔155号 ㉕155号バイパス(豊田南バイパス) ㉖155号バイパス(北尾張中央道) ㉗247号 ㉘248号 ㉙257号 ㉚259号 ㉛301号 ㉜302号 ㉝362号 ㉞363号 ㉟366号 ㊱419号 ㊲419号バイパス(衣浦豊田線) ㊳420号
 主要県道：㊴西尾張中央道 ㊵瀬戸大府東海線 ㊶豊田明智線 ㊷東三河環状線 ㊸衣浦岡崎線
 有料道路(日本道路公団)：㊹名港西大橋 ㊺豊川橋
 有料道路(愛知県道路公社)：㊻南知多道路 ㊼知多半島道路 ㊽猿投グリーンロード ㊾衣浦トンネル
 ①尾張パークウェイ ②茶臼山高原道路 ③本坂トンネル ④知多半島横断道路 ⑤音羽蒲郡有料道路
 ⑥小坂井バイパス ⑦小牧東インター有料道路
 有料道路(名古屋高速道路公社)：⑧名古屋高速道路
 有料道路(一般自動車道)：⑨三ヶ根山スカイライン ⑩鳳来寺山スカイライン ⑪三河湾スカイライン
 ⑫本宮山スカイライン
 大規模自転車道：⑬豊田安城自転車道 ⑭渥美豊橋自転車道

性の確保をはかるためバスレーンの設定をしたり、基幹バスを導入している。この基幹バスは、東郊線と新出来町線である。前者は、昭和57年3月に全国で初めて導入された基幹バスであり、都心の栄から名古屋南部の住宅地・星崎間までの10.7キロを37分で結ぶ急行バスである。利用者数は、開業当時の1日10,100人が16,200人に増大した。後者は、中央走行方式を全国で初めて取り入れ昭和60年4月にスタートした。栄・引山間10.4キロを30分で走行し、バス路線総合管理システムを取り入れたり、運行間隔や始終発時刻を地下鉄なみの早朝・深夜にするなどサービス向上をはかっている。この路線の利用者は、ほぼ2倍に増加している。今後、基幹バス路線の増強が計画されている。

② 地方都市

地方都市は、巨大都市との地理的な関連があるかどうかによって、その存立構造は大きく異なる。高度に発達した資本主義社会では多少の差はあれ、大都市との社会経済的関連を有しているのが一般的である。また近郊農山漁村との関連もあり、かかる意味で、地方都市は大都市および農山漁村との二重の交通システムが必要となる。

〔域外公共交通網〕

〈愛知県内の都市間輸送鉄道網〉 一宮・名古屋・安城・岡崎・豊橋間には、東海道本線と名鉄名古屋本線が平行して走っているが、名鉄の方が運転間隔・運転本数の点で優位にたっている。小牧は、名鉄小牧線一本で名古屋に結ばれているが、運転本数も心なく運転間隔も比較的ながい。同じく名鉄線の瀬戸線は、名古屋本線に近い運行条件をもっている。春日井は、JR中央線一本であるが、運行条件はよい。また、豊田は名鉄豊田線と名古屋地下鉄・鶴舞の結合により、名古屋へと結ばれたが、運転本数も少なく運転間隔も比較的長い。さきにも述べたように、地方都市全体をつなぐネットワークは形成されていないが、図7からもわかるようにこの豊田を通る愛知環状鉄道の開通によって、名古屋東部丘陵地域を取り囲む鉄道ネットワークが形成された（高蔵寺～小牧の桃花台新交通システムが完成すれば、このネットワークは拡大することになる）。のみならず、豊田は名古屋に次ぐ都市間公共交通網の中心地となる。ただし、今のところ、愛知環状鉄道の運行条件はきわめて悪い。刈谷市は、名鉄三河線で地方都市の中では豊田にのみつながっている。また、豊川も運行条件の悪いJR飯田線で豊橋のみにつながっている。

〔域内公共交通網〕

〈路線バス〉 市当局による公営バス事業は行われておらず、その地区に鉄道路線をもつ私鉄の経営になっている。ここでは地方都市ごとの詳しい検討をおこなう余裕はないが、各地とも乗車人員の減少・経営悪化など名古屋市営バスと同様の傾向にある。

③ 農山漁村

農山漁村では、その生産形態に規定されて相対的に域内交通需要は少ないが、それでも地域的分業に対応して、地方都市、場合によっては大都市との地域間交通システムが必要となる。

〔域外公共交通網〕

〈地方交通線〉 JR線・私鉄線で三河山間部を除く地域で運行されている。その多くは、単線で複線化が望まれており、知多半島を走る武豊線はいまだディーゼルであり、電化は沿線住民の悲願である。これら地域の運行条件は極めて劣悪であり、通勤通学時の運転本数の増加等が課題である。

・路線バス……これら地域の大部分の路線バスは収益悪化のため、地方バス路線維持費補助や過疎バス路線維持費補助をうけている。とりわけ、過疎化の進展している三河山間地域においては、路線存続自体が極めて困難で、バス会社による運行路線廃止をうけて町村営バス¹¹⁾を運行している町村もある。

④ 県内貨物路線網

これまで、人の動きを中心とした交通網の整備状況をみてきたが、ここでは物の動きに関する公共交通網の整備状況をみる。貨物輸送はJR貨物取り扱い駅と、一部の私鉄駅で貨物が取り扱われている。国鉄、昭和62年以降JRは、貨物輸送の自動車化が進むにつれて、貨物量の減少と自動車に対抗しうる輸送力をつけるために、貨物取り扱い駅数をダイヤ改正ごとに減少させてきている（コンテナ輸送の競争力をつけるため、直行コンテナ列車のスピードアップとビギーバック輸送の運行を開始した）。その結果、先に見たように、鉄道の輸送分担率は著しく小さいものとなっている。

以上みてきたように、愛知県内諸地域の結合をはかるような公共交通ネットワーク形成は遅れており、その限りでは交通条件が未整備だといわれてもしかたがなからう。さて、このような交通条件にたいして、愛知県ではどのような交通需要が発生し、どのような交通形態が形成されているのであろうか。まずは、人に関する交通需要からみていく。その最大のもの、通勤・通学にかかわる交通需要である。図9は、この通勤・通学にかかわる需要の発生・集中地を示している。これによれば、通勤・通学交通需要が集中するのは、名古屋市であり、その発生地域は愛知県内では尾張全域と西三河の豊田市および岡崎市までぐらいに及ぶ。その結果、朝・夕の通勤・通学時間帯には、流入・流出の大量な交通需要が集中的に発生することになる。名古屋市に流入してくる交通需要の輸送手段別分担率は、図10によれば、鉄道網が充実している東海道本線沿いの諸地

域では、鉄道の分担率が自動車のそれよりも高くなっている。その他交通需要の集中地域は、人口10万以上の一宮市・豊田市・刈谷市・安城市・岡崎市・豊川市・豊橋市とその他半田市・西尾市・新城市等である。これら地域に関しても発生方面別にみていけば、同様に、鉄道やバスの整備が進んでいるところでは、鉄道やバスの分担率が高くなることもあるかもしれないが、せいぜい豊橋市ぐらいのもので他の地域にはのぞめないだろう。図11は、各地域へ流入してくる交通量の輸送手段別分担率をみたものである。これによれば、どこの地域でも自動車の割合は30%以上と多く、特に豊田では50.3%をしめており、自動車への依存度が高い特殊的な地域であることがわかる。早くから鉄道網の整備されていた地域においては、自動車への依存度は若干低く、整備の遅れた地域においては、自動車への依存率が高くなる傾向がある。

次に、物に関する交通需要についてみていこう。愛知県が生産基地であり生産財の大量消費地であること、さらに各々の地域が特定の業種に特化される傾向が強いことにより、交通需要の質も規定されることになる。図12にあらわされた品目別の地域間流動をみることによって、交通需要の質を確かめ、どのような交通形態が要求されてくるかをみてみよう。物資流動調査¹²⁾にもとづいて、愛知県における品目別地域間流動をみると、次のようになっている。

〔農林水産品〕……愛知県では、1千トンを超える地域間流動はみられず、500トンを超える流動もわずかである。せいぜい、津島市・海部郡あたりや知多半島から名古屋市内への流動等であり、地域間の流動はきわめて少ない。これは、農林水産品が圧倒的に圏外からの流入であり、そのうちの約4割が輸入であるためであろう。

〔鉱産品〕……鉱産品には、そのほとんどが輸入でまかなわれる原油や鉄鉱石の他に窯業原料や建設資材も含まれるため（愛知県内では春日井市が供給地）、全域にわたって大きな流動がみられる。特に、重化学工業の集積する知多半島や名古屋市の南部周辺には県内外から2千トン以上の流動がある。

〔金属工業品〕……国内他地域からの流入超過であるが、県内では、尾張中央部・津島市周辺の諸町村や装置型臨海産業の集積地である知多半島が供給地であり、主として名古屋南西部や豊田市を中心とした西三河の機械工業集積地が需要地である。金属工業品の流動はこれら地域間に集中しており、5千トン以上の流動をしめている。

〔機械工業品〕……名古屋南西部から知多半島・西三河地域への流動や西三河地域から東三河地域への流動もみられるが、西三河地域内部での流動、つまり、豊田市を中心としてその周辺の自動車産業の集積する地域の相互間での流動（3千トン以上）を軸として

いる。部品工場間や部品工場と組み立て工場との間の流動である。

〔窯業品〕……小規模の流動が多く、各地域間で交錯した流動を示している。

〔化学工業品〕……臨海工業地帯を形成する名古屋南西部を供給地として、県内各地へ、特に、豊田を中心とする西三河地域への3千トンを超える流動が目立っている。

〔軽雑工業品〕……流動の発生地域は各地に散らばっており、流動量は小規模である。

愛知県内におけるこれら品目別の地域間流動によれば、大量の交通需要は、名古屋南西部の臨海工業地帯やその西・津島市周辺部と豊田市周辺を結ぶ軸、知多半島の付け根部分と豊田市周辺を結ぶ軸、及び西三河内の自動車工場集積地内を中心に発生していることになる。言い換えれば、鉄鋼・ゴム・自動車といわれる自動車関連産業の素材供給地・部品供給地をその組み立て工場に結びつける線が、愛知県内の交通需要の軸を形成しているわけである。したがって、需要の質も、自動車工業をはじめ大量生産加工型の機械工業にみられる生産方式——ジャスト・イン・タイムによって強く規定され、時刻指定の高頻度輸送が増大している。これら交通需要に対応する最適な交通形態が自動車輸送であることは、いうまでもないが、県外・国外からの移入や移出に関しては、自動車による陸上輸送の他に、名古屋港・衣浦港・三河港から般舶も使用されている。特に、自動車工業の完成品は、自動車航送船で輸送されている（主として輸出）。

ところで、自動車輸送がその能力を最大に発揮するためには、道路網の整備が前提となる。ここで、愛知県における道路網とその整備の特徴を見ておこう。図12から次のことがわかる。まず、名神高速道路と東名高速道路という東西をむすぶ国土幹線交通網と名古屋市を中心として各地方都市をむすぶ放射状の地域幹線道路網と、名古屋市を取り囲んで各地方都市を結びつける環状の地域幹線道路網とが形成され、鉄道網に比べて道路網が著しく発達していることである。次に気がつくのは、これら地域幹線道路網には名古屋市・知立市・豊田市の3つの核があることである。大都市名古屋には、四方から交通が流れ込むようになっており、渋滞がひどい。現在、市内に流れ込む通過交通量を減少させるために、放射状道路の強化と名古屋環状2号線の整備がすすめられつつある。また、名古屋市の中央部と豊田市は国道153号線で結ばれ、東海市の臨海部と知立市・豊田市は国道155号線（名古屋市をぐるりと囲む東海市の臨海部から知立市・豊田市を経て、瀬戸市・春日井市・小牧市を通して名古屋港の西・弥富町へと続く）で結ばれている。国道153号線も国道155号線も混雑がひどく、その解消のためにバイパスづくりが進められている。これら3つの核都市と新たに工業立地を展開している東三河臨海部を結ぶ道路の整備もすすめられつつある。これら道路は、自動車関連工業の素材および部品供給を中心とし

たものである。その他県道・地方道を含めると、三河山間地域を除く愛知県全域に道路網がはりめぐらされており、幹線道路周辺を中心として工業集積が展開している。

このように、道路ができれば、工業の集積がおこり、工業の集積がおこれば、その需要に応じて自動車交通量が増大する。そして、この増大した自動車交通量に対処するために、道路がつくられるというわけである。愛知県における交通関係整備投資額の推移をみると、鉄道は7百億円前後と伸び悩んでいるが、道路は1975年以降急速な伸びを示し、1984年度の投資額は2千3百億円にも達している¹³⁾。ここには、自動車交通量の増大に対して、道路容量の増大で対処しようとする考えかたが表れている。自動車関連工業を中心とした愛知県内各地の物質の再生産構造が、それに規定された交通需要を生み出し、それが、自動車交通を中心としたシステムを形成してきたのである。

4. おわりに——総合的交通システムの展望

現在、愛知県は、名古屋圏を「産業技術の中核圏」と位置づけた「第4次全国総合開発計画」とその下部計画である「第3次中部圏基本開発整備計画」を受けて、「第6次愛知県地方計画 愛知県21世紀計画」を策定中である。その素案の基本は、愛知県が「世界的な産業技術首都の形成」において、中心的役割をはたすことにある。そのために、名古屋市を中心とする80～100kmの範囲に「新伊勢湾都市圏」を設定し、陸・海・空の総合交通体系「臨空総合交通圏の整備」を軸に、産業技術分野をはじめ各種の高次機能の拡充や都市機能の分担と適性配置、居住空間や環境整備をすすめるというものである。

この「臨空総合交通圏の整備」とは、新中部国際空港を軸として、国土幹線道路軸との連携をはかりながら、圏域内の中核的な都市をおおむね1時間で結びつける「一時間交通圏」を形成しようというものである。具体的には、以下の通りである。

〔国際交通・広域交通〕

- ・立地場所選定中の中部新国際空港の早期建設および名古屋港・衣浦港・三河港におけるコンテナ化に対応した施設の高度化を含め、それらへのアクセスの充実。
- ・近年輸送力が限界に近づいている東海道新幹線の発展的代替輸送機関として、リニア中央新幹線の早期建設をはかる。
- ・第二東名・名神自動車道（一部、伊勢湾岸道路）、東海北陸自動車道、東海環状自動車道、三遠南信自動車道など高規格幹線道路網計画の推進。

〔地域交通〕

- ・名古屋高速道路や名濃道路，名岐道路，一宮西港道路，名古屋環状2号線の名古屋圏の自動車専用道路網計画の推進とこれらと結ぶ高規格道路の整備や，知多半島に続く南知多道路の4車線化，伊勢湾口道路構想の具体化，知多半島縦貫道路の整備など，湾をとりまく沿岸地域の広域環状幹線道路網構想の検討。
- ・東西国道軸と一体的に機能する南北軸の強化，中核都市における環状道路の強化を重点的に整備。
- ・山間地域での既存の幹線道路の整備充実と猿投グリーンロード延伸構想を検討する。
- ・JR瀬戸線の建設を促進し，愛知環状鉄道等とともに環状線の形成をはかる。
- ・新交通システム桃花台線の供用をはかるとともにその延伸を検討。
- ・名鉄名古屋本線の複々線化，JR関西本線の複線化，JR武豊線の電化および，地下鉄線の新線建設の推進，名古屋域外への延伸を検討。
- ・路線バスは，鉄道と連携して面的な公共サービスとして利用促進に努める。特に，山間地域においては，必要な公的支援による維持をはかるとともに，将来的には，町村営バス，スクールバス，タクシー，マイカーなどの効果的利用を含めた総合的な交通対策を推進する。

以上をみると，愛知県の交通システムづくりが道路網を中心としたものであることがよくわかる。ちなみに，鉄道網を中心に整備計画を検討している新中京圏陸上交通整備調査会議は，「名古屋圏における全交通量に占める鉄道の分担率を，概ね35%に拡大する¹⁴⁾」と述べている。現状と比べて5%ほどの増加にすぎないが，担当者によれば，「実行できる計画を，という考えかた¹⁵⁾」にそった整備目標となっている。道路網整備に支えられた個別的輸送手段を中心とする自動車交通が総合的交通システムの核であり，それといかに有機的に連携し，その補完機能をはたすかが公共交通機関の役目となっている。これではたして，地域住民の交通ニーズを満した効率的な総合的交通システムといえるのかどうか，きわめて疑問である。地域社会における交通需要に見合った域内交通供給システムの構築とあわせて，地域社会相互間の交通システムについても，地域間における社会的諸関連をふまえることが重要である。なお，その際には，基幹バスで実験されているような利用し易い公共交通機関の整備を軸とした行政の対応が必要だと思われる。

1) 愛知県では，昭和45年以来毎年，『車社会—その現状・推移・比較—』（愛知県企画部交通対策室）と題する冊子を発行している。

- 2) 国土庁編『第4次全国総合開発計画』, 昭和62年, 10ページ。
- 3) 愛知県企画部統計課『統計からみた愛知の工業のあゆみ』, 昭和62年3月, 38ページ。
- 4) 愛知県企画部統計課『昭和61年 愛知の工業 工業統計調査結果報告書』, 25ページ。
- 5) 愛知県地方計画委員会『第5次愛知県地方計画』, 昭和57年, 205～210ページの地域区分に基づく。

ここでは、県内を3大河川流域に基づき、尾張—木曾川地域、西三河—矢作川流域、東三河—豊川・天竜川流域の3地域に区分し、これらの地域をさらに、14地区に区分している。地域区分、以下のような市町村に分けられる。

尾張地域

名古屋地区	名古屋市
海部・津島地区	津島市, 七宝町, 美和町, 甚目寺町, 大治町, 蟹江町, 十四山村, 飛鳥村, 弥富町, 佐屋町, 立田村, 八開村, 佐織町
尾張西部地区	一宮市, 尾西市, 稲沢市, 木曾川町, 祖父江町, 平和町
尾張中部地区	西枇杷島町, 豊山町, 師勝町, 西春町, 春日村, 清州町, 新川町
尾張北部地区	春日井市, 犬山市, 江南市, 小牧市, 岩倉市, 大口町, 扶桑町
尾張東部地区	瀬戸市, 尾張旭市, 豊明市, 東郷町, 日進町, 長久手町
知多地区	半田市, 常滑市, 東海市, 大府市, 知多市, 阿久比町, 東浦町, 南知多町, 美浜町, 武豊町

西三河地域

豊田・加茂地区	豊田市, 三好町, 藤岡町, 小原村, 足助町, 下山村, 旭町, 稲武町
岡崎・額田地区	岡崎市, 幸田町, 額田町
衣浦東部地区	碧南市, 刈谷市, 安城市, 知立市, 高浜市
西尾・幡豆地区	西尾市, 一色町, 吉良町, 幡豆町

東三河地域

新城・南北設楽地区	新城市, 設楽町, 東栄町, 豊根村, 富山村, 津具村, 鳳来町, 作手村
宝飯地区	豊川市, 蒲郡市, 音羽町, 一宮町, 小坂井町, 御津町
豊橋・渥美地区	豊橋市, 田原町, 赤羽根町, 渥美町

- 6) トヨタによる地域の独占という視点から、豊田市の自動車工業基地化とそれに伴う地域経済問題を分析したものに、野原敏雄「自動車産業と地域経済」『日本資本主義と地域経済』第9章, 大月書店, 1977年がある。
- 7) 愛知県農業共同組合中央会『愛知県における農業の変化と農協の動向』（第26回年次報告）, 昭和63年3月, 20～22ページ。
- 8) 愛知県地方計画委員会『第5次愛知県地方計画』では豊橋・渥美地区の計画について、次のように述べている。
「今後は、臨海造成の本格的稼働に応じた産業基盤の整備を進める一方、急速な都市化の進展に対応した生活環境整備を推進していくことが大きな課題である」（愛知県地方計画委員会『同書』241ページ）。
- 9) 愛知県企画部交通対策室『車社会—その現状・推移・比較—』（昭和62年版）, 8ページ。

- 中京都市圏総合都市交通計画協議会『物流実態』[(第2回中京都市圏物資流動調査報告書2)], 昭和63年3月, 9ページ。
- 10) 名古屋市幹線公共交通網調査委員会 交通計画・整備方策専門部会『専門部会報告』, 昭和63年1月, 37ページ。
 - 11) これら地域の交通実態および交通にかかわる住民意識を調査したものに, 愛知県企画部土地利用調整課『三河山間地域交通実態調査』がある。
 - 12) 中京都市圏総合都市交通計画協議会『物流実態』, 132~140ページ。
 - 13) 新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会『新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会報告参考資料』, 平成元年1月12日, 28ページ。
 - 14) 同委員会『新中京圏陸上交通整備調査会議小委員会報告』, 同年同月, 22ページ。
 - 15) 愛知県企画部交通対策室。