

<ミニ・シンポジウム>

## 日本における企業城下町研究の到達点と課題 —都市形成史の視点から—

宇都宮 千穂

### 1.はじめに

企業城下町とは別名「企業都市」ともいわれ、単一企業が強い影響力を持つ都市のことを指す。その具体的な特徴として、一つの企業を中心に形成された産業集積、それを反映した空間構成、そして、いわゆる「城主企業」が自治体行政を左右するほどの影響力を持つこと、などが挙げられる。

現代日本における企業城下町は、トヨタ自動車の本社が立地していた豊田市が典型例であるが、それ以外にも、八幡製鉄所のあった八幡市や、三井鉱山を擁する大牟田市、財政破綻に追い込まれた夕張市など、数多く存在する。また、大都市に限らず、冷凍食品で有名な株式会社加ト吉（現テーブルマーク株式会社）が立地する観音寺市のような小都市や町村レベルでも、企業城下町の特徴を持つ地域は各地にみられる。つまり、企業城下町すなわち企業都市といわれる都市形態は、日本経済の歴史的発展や、日本の都市形成の特徴を知るうえで無視できない存在なのである。

企業都市に関する研究は、経済学だけでなく様々な分野で行われている。特に、経済地理学や地域経済学では、産業集積に着目し都市経済の分析が行われてきたし、都市社会学や地方財政論では、企業都市の特殊な地域社会の様相が分析対象となった。特に後者においては、「地域独占」という概念を用いて、地域の政治・経済が「城主企業」の資本蓄積に組み込まれていく実態を明らかにしたのが特徴的である<sup>1)</sup>。

以上のように、これまでの企業都市研究では、都市の社会・経済構造を明らかにすることが中心であったが、近年では、建築学分野からの研究が進められるなど興味深い動き見られるようになってきている。この分野では、工場や道路、社宅といった都市施設の分析と再評価、さらには都市施設を総括する都市計画

が検討されており、企業都市の新たな一面が明らかになりつつある。本稿でとりあげる中野茂夫『企業城下町の都市計画』は、このような建築分野の研究動向を背景にした著書であり、まとまった企業城下町研究としては最新の論考である<sup>2)</sup>。

同書は、都市施設の創出過程と都市計画を分析することで都市形成過程を明らかにしたものである。分析対象は、野田・倉敷・日立といった典型的な3つの企業城下町であり、詳細な資料を用いた豊富な分析内容を有している。したがって、企業都市を対象とした都市史分析の現時点での到達点を示しているともいえ、その批判的検討は、今後の企業都市研究の前進には欠かせない作業であろう。本稿では、まず、中野氏の論考を概観したうえで、そこで論じられている福利厚生施設に対するアプローチを批判的に検討しつつ、今後の企業都市研究に求められる課題について考えてみたい。

### 2.『企業城下町の都市計画』とは

#### 2-1 本書の目的と分析視角

『企業城下町の都市計画』は、300ページを超える大著であり、わずかに数ページで全てをまとめきることはできないが、おおまかな内容の把握に努めていこう。

同書の目的は、「工業立国・日本における近代都市計画の特質」を探ることである。その際、著者は、分析対象にふさわしいのは企業城下町であるとする。なぜなら、地方の工業都市化は「特定の大企業ないし企業グループが工業都市化を牽引する企業城下町タイプが意外に多く」、「地方都市の近代を解き明かす上でも欠かせない研究対象」であるからである<sup>3)</sup>。また、都市計画とのかかわりから見れば、企業都市は、都市計画法の適用をうける以前に都市が形作られており、都市計画法の適用

をうけた工業地帯とは形成過程が異なる。著者は、企業都市が、国家的なインフラ整備という点では工業地帯よりも、明らかに不利であったにもかかわらず、比較的規模の大きな工場が操業し全国的な企業が立地している点に着目したのである。

では、なぜ、都市計画法の適用が部分的であったにもかかわらず、企業都市は形成されたのか。そして、地方の弱小都市に立地する企業が、いわば恵まれた開発をうけた工業地帯に立地する企業と競争することができたのか。確かに、企業都市では、企業による都市施設の建設が行われ、それが大きな影響を与えたことが最大の要因である。企業都市をみると、中小都市ながら企業活動を支える都市施設が整備されおり、それは港湾や鉄道、発電所といった大規模な生産関連施設だけでなく、住宅や下水道、百貨店などもある。しかし、ここで著者が注目するのは、個別の都市施設ではなく、それら都市施設をつないでいる都市内部に構築された生産システムである。著者は、この点を、企業が行ったいわば「私的な都市計画」と都市計画法による「法定都市計画」との関連から明らかにしようとしているのである。

著者のこの視点は、同書の分析視角にも影響を与えている。著者は、「企業の生産基盤はいくつかの大事業だけではなく、都市全体にわたるさまざまな『計画』や『事業』、すなわち『都市計画』によって整備されてきた」ことに基づき<sup>4</sup>、「企業城下町の工業開発にともなう都市計画について『工場関連施設』『輸送施設』『福利厚生施設』の整備状況から具体的に明らかにする」としている<sup>5</sup>。それは、企業による戦略を物的に反映するものであり、いわば「私的な都市計画」ともいえるものである。そして、著者は、その結果をもとに、日本の近代都市計画の特徴と課題を示そうとしている。だが、それは、法定都市計画とは異なる都市計画の分析を重ねることで、「日本近代都市計画」が明らかになるという皮肉な現実を表しているともいえる。

具体的な都市分析に入る前に、野田・倉敷・日立の3都市が分析対象となった理由を確認しておこう。著者によれば、日本の工業化は、「在来産業の近代化」と「海外からの技術導入による近代化」という二つのプロセスが同時併行で進み、後者については紡績業から重

工業への展開を含んでいるとされる。こうした認識に基づけば、戦前期の日本における工業化を担った産業について、「在来産業」「近代産業(軽工業)」「近代産業(重工業)」というカテゴリーを設けることが可能となる。野田・倉敷・日立は、それぞれの産業を代表する都市として選ばれたのである。

## 2-2 「在来産業」の企業城下町～野田～

まず、第I部では、野田醤油株式会社(株)キッコーマン)の企業城下町とされる千葉県野田市の分析が行われている。野田では、もともと農閑余業であった醤油醸造業が、近代産業へと成長していく過程で企業都市化が進んだとされる。したがって、本書では「在来産業」の企業城下町としてとらえられている。

野田の醤油醸造業は、明治期には複数の有力醸造家が存在し、「野田醤油醸造組合」が結成されていた。この「野田醤油醸造組合」を中心に、工場近代化、トロッコ軌道、軽便鉄道、醤油試験場、金融機関、医療施設が整備された。なかでも、大消費地東京に隣接していたことから、計画的な輸送網の設置が重点的に取り組まれた。大正期に入ると、醤油醸造業は資本の集約化がはじまり、有力醸造家である茂木・高梨一族による野田醤油株式会社(以下、野田醤油)が設立された。この野田醤油は、小工場を合理化して近代工場を建設し、鉄道輸送への一本化をすすめた。その際、野田醤油の意向が反映するような「野田町道路整理規程」の導入や「指定寄付金制度」の利用による行政介入を行い、野田醤油の企業戦略に対応した工場配置や交通網の整備が実現した。また、学校など各種公共施設建設へも関与し、その結果、野田では「一般的な町村よりも高い水準の都市施設を享受することができた<sup>6</sup>」とされる。さらに、野田醤油の発展とともに人口が増え、商業が発達、住宅地も広がった。こうして、野田は、野田醤油の企業城下町として形成されたのである。

野田町における都市計画街路の決定は、昭和13年である。しかしながら、このうち事業化されたのは1路線のみであった。著者によれば、その理由は、この都市計画街路が、野田町の道路事情を反映したものでなかったこと、さらには事業化を前提としてはいなかったことが挙げられている。また、都市計画法

の適用により、それまで野田町の道路整備に重要な役割を果たしていた「野田町道路整理規程」が廃止された。これにより、野田町では、個別の道路事業を町議会で審議して事業化するようになり、町道路整理計画や都市計画街路ではない、すなわち「都市計画」とは無縁の道路事業が一般化してしまった。つまり、法定都市計画そのものは、野田の都市空間に対するインパクトを持たなかったが、法定都市計画の適用によって、現実には都市計画とは無縁の空間形成を助長することになったという皮肉な結果をもたらしたのである。

### 2-3 「近代産業（軽工業）」の企業城下町 ～倉敷～

続いて、第Ⅱ部で検討されているのは、「近代産業（軽工業）」の企業城下町とされる岡山県倉敷である。倉敷には、倉敷紡績株式会社が立地し、都市形成を牽引したとされるが、当初の倉敷の都市形成は、鉄道敷設に伴って市街地が形成される、「近代都市形成の典型的なプロセス」にすぎなかった。したがって、「倉紡は倉敷の市街化を牽引したものの、都市構造を改変するほどの影響は及ぼしていなかった<sup>7)</sup>。このような状況が大きく転換していく契機となったのは、第一次大戦の好況期に建設された近代的な工場（万寿工場）と倉敷絹織株式会社設立による事業の急拡大である。

この時期には、労働者が急増し、寄宿舎の増設をはじめとする様々な都市施設の充実が図られた。そして、これら施設と工場を結ぶ道路整備が重要課題となり、倉紡2代目社長の大原孫三郎は、道路行政への政治的介入や「指定寄付金制度」の利用を通じて、自社の発展に適合的な「都市全体を視野に入れた工業都市計画<sup>8)</sup>」を推進していったのである。その際、注目すべきは、大原孫三郎の経営理念である。著者によれば、「社会貢献的な事業が、回り回って倉紡の利益につながる」というその理念は、倉紡の都市に対する戦略にもなったという。そして、それは、「単に生産という機能に特化した工業都市ではなく、企業を中心とした文化的な都市」を目指したものであり、それこそが「工場の社会化」とされる<sup>9)</sup>。倉敷は、倉紡の先進的な経営理念により、文化度の高い都市として形成されたのである。

では、倉敷での法定都市計画の影響は、い

かなるものであったのか。倉敷市には、昭和3年に都市計画法と市街地建築物法が適用された。倉敷市都市計画街路は、昭和12年に計画決定されたが、行われた事業は、国道2号線建設に伴う駅周辺の土地区画整理のみであった。これは、「戦時下には国道2号線の敷設が国家的な政策として急ピッチで進められており、それに関係する事業だったことから、優先的に国庫補助が交付されたとみられる<sup>10)</sup>」ものである。ここでも、野田と同様に、法定都市計画による都市空間の変容はほとんどみられなかったといえる。

また、倉敷市における都市計画街路の扱いは、倉紡の経営合理化の影響も大きい。この時期、倉紡は、人員整理を図る一方、本社を大阪に移転させた。倉紡にとって倉敷は、単なる一生産拠点となったのである。そのためか、倉紡の都市計画への積極的な介入はみられなくなり、公共施設の運営からも手を引き始める。倉敷市では、倉紡の転出とともに都市計画の実施は、下火となっていくのである。

### 2-3 「近代産業（重工業）」の企業城下町 ～日立～

最後に分析されるのは、「近代産業（重工業）」によって形成された茨城県日立市である（第Ⅲ部）。茨城県日立市は、日立製作所の企業城下町である。日立製作所は、日立鉱山の機械修理部門から派生した機械工業である。当初、日立鉱山のある旧日立町が鉱山町として栄えたが、1930年に旧助川町に建設された日立製作所の海岸工場が都市形成への一大転機となる。

この海岸工場は、8万4,640坪の用地に建設された巨大工場であった。それまでの日立製作所は日立鉱山との関係が深く、鉄道をはじめとする生産関連施設や社宅などの福利厚生施設を共同利用するなどしていた。そのため、従業員の増加に伴い社宅の増設は行われたが、大規模な都市施設を必要とはしていなかったのである。しかし、輸送や用地の都合から、日立鉱山のある山側ではなく、海沿いに大規模工場を建設したことによって、状況は変化する。工場周辺で増加する従業員や交通量に、企業も町も対応を迫られた。

日立製作所は、様々な都市施設を建設し、職員用の社宅や寮、供給所のほか、病院や体育施設・文化施設などを海岸工場を中心に設置した。また、住宅不足解消のため、日立土

地株式会社を設立し、住宅開発も開始している。

一方、日立製作所関連施設が立地する旧助川町と旧日立町は、それぞれに道路事業を実施し、海岸工場を中心とした幹線道路を整備した。そして、各町が都市計画街路を策定し、事業化は「日立特殊土木事業」として行われた。この「日立特殊土木事業」とは、日立市の誕生(1939年)に伴い日立製作所から送られた寄付金100万円をもとにしたものであり、主要幹線道路の整備に大きな効果を発揮した。著者は、この事業について「計画路線の多くが、法定都市計画街路と共通していた点<sup>11)</sup>」に注目し、「日立市の都市計画事業が昭和17年まで決定されなかったことを踏まえると、日立特殊土木事業こそ実質的な都市計画事業だったといつてよい<sup>12)</sup>」としている。

こうして日立市は、日立製作所の企業城下町となり、「都市全体が日立製作所の産業基盤として機能するようになった<sup>13)</sup>」のである。しかし、その一方で日立市では、急激な労働者人口の増加に伴い、慢性的な住宅不足をひきおこし、その影響から家賃の高騰や質の悪化といった問題が発生した。市内では、工場労働者向けの大量の低廉な借家が増え、その影響から道路事情も悪く、市街化は無秩序に進展した。著者は、「『産業化』が『都市問題への対処』よりも圧倒的に優先されるアンバランスな日本近代都市計画の特質がひそんでいるのではないか<sup>14)</sup>」と指摘し、日立市はそれが最も顕著であったとしている。

以上で、日立製作所と日立市の企業城下町形成が明らかとなったが、分析はまだ続く。その後、日立製作所はさらなる拡大を続け、隣町の多賀町に工場進出を果たす。この工場進出は日立市の場合とは異なり、住環境悪化対策として「新興工業都市計画」の指定を受けたのもので、この都市計画には企業も住民も意欲的であった。そのため著者は、「官・民・企業が三位一体となって推進した<sup>15)</sup>」新都市建設であったと評価しつつも、実際には、日立製作所の生産活動に関わる幹線道路建設が優先されるという、限界も指摘している。

#### 2-4 まとめ ～分析の特徴～

以上の分析をもって終章では、企業城下町の都市計画についてまとめられている。企業

城下町では、企業の成長に伴って様々な施設が建設され、各施設をつなぐ道路整備によって企業城下町の都市空間が形成されていった。これら整備事業は、寄付行為から政治介入まで様々な手法を駆使した企業が主導したもので、いわば私的な都市計画であった。だが、この私的な都市計画には限界があった。それは、長期的な見通しがなかったうえに、企業優先の基盤整備であった点である。また、法定都市計画も私的な都市計画に追随したようなもので、企業優先か、ほとんど事業化されなかったかであった。戦時下の「新興工業都市計画」でも、全体計画よりも産業基盤に関わる特定「事業」が優先される現実は変わらなかった。著者は、これが工業立国・日本の都市形成の特徴であり、日本近代都市計画に内在する特質としている。

以上、本書の概略をみてきた。ここからわかるように、本書は、3つの企業城下町の都市形成過程の詳細が明らかにされており、特に、都市計画分析に関しては他の追随を許さないものがある。本書には、数多くの注目すべき指摘があるが、なかでも、企業都市が「私的な都市計画」と「法定都市計画」といった2つの都市計画のうち、前者の影響が強く、その背景には企業がかかわっていた、というのは重要である<sup>16)</sup>。それは、企業都市で整備された一つ一つの都市施設が、明らかに単一企業の「生産システム」を前提にして都市空間に配置されたことを示唆しているからである。そして、そこには、いわゆる生産関連施設だけでなく、労働者の生活にかかわるような「福利厚生施設」をも含んでいる。著者の分析視角によって、都市空間における、企業の生産活動と労働者の生活の双方がとらえられたのである。

しかしながら、この「福利厚生施設」については、企業が設置しても公共施設としての性格が含まれている。したがって、著者も「従業員向けの施設なのか一般住民に対する施設なのか線引きすることが難しい<sup>17)</sup>」としているように、企業都市においては、その位置づけが難しい。以下では、従来の研究を参考にしながら、企業都市における都市施設のとりえ方について考えてみたい。



### 3. 「福利厚生施設」をどうとらえるか

日本における都市研究には、戦後になって深刻化した都市問題を対象にしたものがある。その代表的な論者は、宮本憲一である。

宮本は、資本主義化とともに進展する都市化に着目し、都市での生活は、農村で営まれている自給自足による消費生活とは異なる生活様式であることを指摘した。それが、宮本の指摘する都市の特徴の一つ、「共同消費」である。共同消費は、労働者の個人消費の一部であり、そのために「商品としての、かつ生産資本としての労働力再生産の一般的条件<sup>18)</sup>」である。具体的には、エネルギー施設や上下水道、清掃設備、病院や保健所、職業訓練事業、教育、交通・通信手段、大衆文化・娯楽施設などである<sup>19)</sup>。そして、これらの共同消費は、社会化される傾向にある。宮本によれば、それは共同消費が、消費対象と消費手段が一体となりやすく、5つの性格を有していることにあるとされる。

この5つの性格とは、①場所的に固定している、②非分割性、ゆえに大規模な建設費を要する、③利用者の多くが低所得者、④生産との連続性、⑤政治的・軍事的・イデオロギー的な性格が強い、である。そのため共同消費手段は、その「所有と管理が個人の手にかかされず、社会的な所有（大部分は公共機関）にかかされたのであろう」とされる。しかしながら、この社会的な所有は、「資本主義の発展段階や、それぞれの国の労働力の商品化の歴史的相違によりことなっている」ことには注意しなければならない。つまり、共同消費手段の内容や所有のありかたは、常に定まっているわけではないのである。そしてこの点は、都市において「誰が共同消費手段を整備するのか」という問題へとつながる。戦後、大きく問題となった都市問題の発生要因の一つとして、生産手段の整備が進む一方で共同消費手段の整備が遅れたことがある。それは、都市的生活様式の破綻につながり、都市住民の生活を危機的な状況に陥れたが<sup>20)</sup>、それは、当時の企業にとって、共同消費手段整備や公害対策にかかる費用は、節減すべき費用であり、これが節減できればできるほど、資本蓄積が促進されたからである。

企業都市では、この共同消費手段を「福利厚生施設」として企業が整備している。確か

に、共同消費手段が労働力再生産の一般的条件ならば、宮本も指摘しているように、本来は企業が整備すべきであり<sup>21)</sup>、企業都市は理想的な都市形成が進んだといえる。では、実際の企業都市形成は、いかなるものであったのか。企業都市では、企業による都市施設の整備が進んでいたが、はたしてそれは「共同消費手段」だったのだろうか。これを明らかにするには、以下の視点が必要であろう。

まず、企業によって何が整備されたのか、という点である。『企業城下町の都市計画』でも指摘されているが、企業都市では企業の生産活動に関わるものから整備される傾向が強い。例えば、道路や鉄道の整備は、生産活動に不可欠であるから整備されたのであって、住民生活のために整備されることはまれである。また、社宅も整備されるが、多くは高級な社宅である。

第二に、利用者は誰か、という点である。企業都市に出現する都市施設は、企業の「福利厚生施設」にすぎないのか、それとも「社会的共同消費手段」として公有化されているのか。設置者が企業である以上、これを明らかにするには、都市施設の利用者をとらえる必要がある。

第三に、当時の社会では、何が「共同消費手段」であったのか、という点である。それは、時代や地域によっても異なるが、最も重要なのは、その時代や地域に必要な「共同消費手段」が供給されたかということである。そのためには、都市施設が、都市内部でどのように機能しているのかを明らかにし、企業による都市形成と住民生活が、適合しているかどうかを見る必要がある。

『企業城下町の都市計画』には、以上に関して、多くの興味深い指摘がある。例えば、住宅に関してみれば、「在来産業」の野田では、前近代的な労働者宿舎（ヒロシキ）から近代的な宿舎へと変化し、「近代産業（紡績）」の倉敷では、労働理想主義を背景にした近代的な宿舎が職工管理に効率的な寄宿舎となった。「近代産業（重工業）」の日立では、社宅の整備は管理職を中心に行われたため、工員の住宅整備が遅れ、住宅問題という都市問題が発生している。これらを見ると、住宅の設置者は企業であり、利用者は従業員であるが、時代や地域、産業によって住宅のありかたが大きく変わっている。それは企業の意図（本書

では「企業戦略」との関係が深く、そこが企業都市的であるが、残された課題は、この住宅の利用者を確定し、それぞれの時代の都市における社宅の位置づけを明らかにすることである。それによって、企業の設置した住宅は、都市において「福利厚生施設」なのか「共同消費手段」なのかが明らかとなろう。それは、公共性の高い都市計画を分析する際にも、重要な視点となるであろう。

#### 4. おわりに ～今後の企業都市形成分析の課題～

以上、『企業城下町の都市計画』をてがかりに、企業都市形成と「福利厚生施設」について考えてきたが、ここからは、今後の企業都市形成分析に残された課題が浮かび上がってきたようである。それは、企業都市全体における「福利厚生施設」「(社会的)共同消費手段」の位置づけを明らかにすることである。では、その際にどのような分析視角が求められるのだろうか。

第一に、歴史的視点である。企業都市で整備されてきた都市施設は、企業からみれば「福利厚生施設」であるが、当該都市からみれば「(社会的)共同消費手段」にもなりうる。現実の都市では、「社会的共同消費手段」は、地域や産業によって異なるが、時代によっても異なる。つまり、常に都市の中でその位置づけは揺らいでおり、それが企業都市の生活空間のあやうさでもある。これを明らかにするには、歴史的視点を加えた企業都市の形成史を分析することが必要である。

第二に、都市全体における労働力再生産の視点である。同書では、「福利厚生施設」に着目することによって、都市形成分析に企業の生産と再生産の双方を取り入れることに成功した。今後の企業都市形成分析では、そこから一歩進んで「(社会的)共同消費手段」の分析をもとに、都市全体における労働力再生産をとらえる必要があるだろう。企業城下町とはいえ、企業と疎遠な住民がいるはずであり、こうした住民を含めたうえでの分析が求められているのである。また、その分析のなかで「(社会的)共同消費手段」の設置者や運営者、利用者を明らかにすることは、都市住民の生活を支える主体は誰なのかをとらえる作業にもつながる。それは、宮本が、現代都市問題を

を「現代的貧困」としてとらえ、解決のためには都市政策が必要不可欠であるとしたが、その主体となる住民の発見のためにも必要である。

#### 【注】

- 1 都丸泰助・遠藤宏一・窪田暁子編著『トヨタと地域社会』大月書店、1987年。
- 2 中野茂夫『企業城下町の都市計画 野田・倉敷・日立の企業戦略』筑波大学出版会、2009年。
- 3 同上、3ページ。
- 4 同上、4ページ。
- 5 同上、11ページ。
- 6 同上、76ページ。
- 7 同上、112ページ。
- 8 同上、154ページ。
- 9 同上、156ページ。
- 10 同上、178ページ。
- 11 同上、217ページ。
- 12 同上、217ページ。
- 13 同上、257ページ。
- 14 同上、257ページ。
- 15 同上、283ページ。
- 16 本書についての総括的な評については、『歴史と経済』を参照。
- 17 中野茂夫、前掲書2、11ページ。
- 18 宮本憲一『社会資本論(改訂版)』有斐閣、2001年、32ページ。
- 19 宮本は、これらをその機能や性質によって5つのグループに分類している(同上、33~36ページ)。
- 20 宮本は、都市問題について、広義の政治経済学的規定をすれば(1)集積不利益(2)都市的生活様式の破綻(とくに社会的共同消費の不足)に集約できるとしている。これに、資本主義固有の都市問題があり、a 貧困者のスラムへの累積、b 土地問題があるとされている。(宮本憲一『都市経済論-共同生活条件の政治経済学-(第二版)』筑摩書房、1990年、47ページ)。
- 21 「もともと、社会的一般的労働手段と社会的共同消費手段は、ともに資本制社会の再生産の一般的条件である。したがって、少なくともその最低限の創設費用は資本制社会のない手たる法人企業や資本家の所得によって、主としてまかなわれるべきである」(前掲書18、46ページ)。

(愛媛大学法文学部総合政策学科)