

## 序章 企業城下町へ

### 1 企業城下町とは

「企業城下町」と聞いてイメージされるのは、トヨタ自動車の豊田や、新日鉄の釜石、旭化成の延岡といった重化学工業の巨大企業が立地する都市である。あるいは、かつて鉱業で栄えた町を思い描く人もいるに違いない。「企業城下町」とは、あたかも近世城下町の領主のように大企業が都市に君臨している様からつくられた用語であり、「特定の大企業ないし同系列の企業グループが立地することによって発展し、そうした企業の存在なくては都市機能が維持されない都市」と定義することができる。

平成一九年末にトヨタ自動車の生産台数が世界第一位になったというニュースが駆け巡ったが、その税収もあって豊田市の財政力指数（総務省調査）は常に上位にランクされている。その一方で、かつて企業城下町として栄えた町のなかには、産業の衰退によって致命的なダメージを受けているところも少なくない。その最たる例が財政破綻した夕張市である。企業城下町は、良くも悪くも「企業」と「都市」が運命共同体なのである。それは「産業」というひとつの機能に特化した都市の宿命といつてよい。

それでは、ここで企業城下町の歴史について簡単に振り返っておこう。近代以降、明治新政府の殖産興業によって各地に官営工場が設立された。その代表例として軽工業では富岡製糸場、重工業では八幡製鉄所が知られて

いる。官営工場の多くは経営に行き詰まり、民間に払い下げられていったが、再建後には企業の主力工場として稼働した。明治二〇年前後には企業勃興期を迎え、紡績業を中心に民間資本の大工場が建設されるようになった。<sup>1</sup>このように惣然と近代的な工場が建設された町や村では、労働者の増加とともに都市化が進行し、企業城下町の先駆けともいえる都市空間が出現した。

一方、鉱業でも官営鉱山が設立された。その代表例として小坂鉱山、釜石鉄山、三池炭鉱、高島炭鉱が知られている。それらは明治中ごろまでに民間に払い下げられた。鉱山経営で財をなした政商や財閥は各地の鉱山を買収し、大規模な採鉱施設や製錬所を建設していった。鉱業の場合、人里離れた山間部や離島において採鉱されるため、大鉱山の周辺には数千人の鉱夫が暮らす住宅街が建設され、企業城下町の原型ともいえる鉱山町や炭鉱町が誕生した。企業城下町の歴史を振り返ったとき、鉱業は重工業の基礎を築いたという点でも見逃せない。釜石や日立、新居浜のように、鉱業から工業へ展開したことにより、鉱山町から工業都市へと成長したところも多い。

大正三（一九一四）年に欧州で勃発した第一次世界大戦は、日本経済に未曾有の好景気をもたらすとともに工業規模を拡大させた。そうしたなか急成長を遂げた企業の地方における事業展開は、ひとつは既存の主力工場に対する設備投資であり、もうひとつは大規模な工場用地を求めた農村進出であった。その結果、各地で企業城下町が誕生するようになった。さらに昭和恐慌後には、国直轄国道工事に代表される公共土木事業によって工場立地の地域格差が減少したこと、市町村によるインフラ整備を前提とした誘致活動が本格化したことなどから、大企業の地方進出に拍車が掛かった。<sup>2</sup>とりわけ重工業の巨大工場とその関連施設は、旧来の市町村域を超えて広範に立地し、地域社会の再編をとまなう企業城下町化を引き起こした。

戦時中<sup>4</sup>には、国防の観点から工業の地方分散化が政策として実行された。<sup>5</sup>その代表的な例が全国二三地区で行われた「新興工業都市計画」であり、国庫補助による大規模な土地区画整理事業が施行され、工場用地の造成やその周辺のインフラ整備が行われた。昭和一七（一九四二）年六月二日には「工業規制地域及工業建設地域二関

スル暫定措置要綱」が閣議決定し、四大工業地帯とその周辺地域における工場の新設が原則禁止されるとともに全国二九地域が「工業建設地域」に指定された。重工業の軍需工場が立地した都市では、工場用地の造成がすべてにおいて優先する都市計画が半ば強引に進められ、企業城下町化していった。

戦後、大規模な旧軍施設の転用が図られ、その一部が重化学工業の企業に払い下げられた。<sup>(5)</sup> 昭和三〇年代後半には、全国総合開発計画に基づく拠点開発が行われ、新産業都市や工業整備特別地域では石油化学コンビナートに代表される大規模な工場施設が建設された。高度経済成長下、工業の規模はますます大きくなり、各地で重化学工業の巨大工場が建設され、多くの企業城下町が誕生した。また、市町村合併や後発の企業が立地したことによって現在では企業城下町とはいえないが、もともと企業城下町的な構造からスタートした都市も多い。

こうして振り返ってみると、地方において近代的な工業都市が誕生する際には、複数の大資本が投入されたあるいは内在していた都市のほうが実は限られていて、最初の一時点であっても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いことに気づかされる。企業城下町は、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といつてよい。<sup>(7)</sup>

すでに指摘されるように、日本の工業化は、在来産業が近代化するプロセスと、欧米から新技術を移植することによって近代産業が誕生するプロセスとが同時併行で進展することによって達成された。<sup>(8)</sup> 近代産業の工業化は、紡績業にはじまり重工業へと展開していった。したがって本書では、在来産業、近代産業（軽工業／重工業）のなかから、それぞれ代表的な企業城下町を形成した野田（野田醤油株式会社）、倉敷（倉敷紡績株式会社）、日立（日立製作所）を取り上げる。これらの都市は、近世城下町の系譜を引く都市のように強固な都市構造をもっていないという点で一致しており、都市計画上の課題も多くの点で共通していたと考えられる。<sup>(9)</sup> わずか三つの事例にすぎないが、各産業部門を代表する企業が同じような条件のもとでどのように事業を展開していったのかについて比較検討することにより、それぞれの特徴を見いだすことができよう。

## 2 企業戦略の都市計画

企業城下町を訪れたとき、よく耳にするのは「この町は、どこそこの企業がつくった」といった話である。もう少し詳しく聞いてみると、企業が鉄道を敷設したことや、幹線道路を新設したこと、あるいは発電所を建設して電気を通したことなど、地域社会にも貢献した大企業の話が続いて出てくる。たしかに、そうした企業活動は地域の一大事業であり、都市形成に大きな意味をもっていた。だが、はたしてそうした大企業だけが、企業城下町をかたちづくっていく行為だったのだろうか。

近代産業の最大の特徴は「大量生産」といってよい。工場では機械が設置され、均質な製品が大量に製造された。それは一般に工場制機械工業とよばれるが、大資本化とともに生産施設は増強され、さらに大きなスケールの大量生産が繰り広げられた。企業城下町では、近代的な大工場はもちろんのこと、発電所や給水施設、あるいは機械修理工場といったさまざまな関連施設も建設された。その一方で施設間を相互に連絡する道路網の整備や、工場労働者向けの住宅開発も進められていった。そして都市全体があたかも製品を生み出すひとつの大きな「機械装置」のように機能したのである。

このように都市全体にわたって生産活動が展開された企業城下町では、都市そのものが大企業の生産システムに組み込まれていた。とすれば、企業の産業基盤はいくつかの大企業だけではなく、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とみてよい。

現在、「都市計画」というと都市計画法に基づく「計画」や「事業」のことを指すのが一般的で、土地区画整理事業や市街地再開発事業、土地利用規制などをイメージされるかもしれないが、戦前の都市計画は制度の面でも、運用の面でも不十分なものであった。

日本に都市計画法が公布されたのは大正八（一九一九）年四月五日のことであり、翌年一月一日から施行された。このとき都市計画法が適用されたのは六大都市（東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸）に限られていた。その後、適用範囲は、県庁所在都市や工業地帯を形成した都市へと順次広げられていった。そして昭和八（一九三三）年三月二十九日（法律第二二号）の法改正後、すべての「市」と内務大臣が指定する「町村」に都市計画法が適用されることになった。

昭和一七年六月三〇日時点で都市計画法が適用されていたのは一九四市、四二七町村であった。そのうち、都市計画が計画決定されたのが一六五市、一五四町村であり、事業決定されたのが一三市、五四町村であった。<sup>①</sup>表1は、この時点において都市計画決定および事業決定された都市の数を種目別に集計したものである。

まず事業に関する種目についてみると、都市計画街路が一五九市、一一五町村で計画決定されており、戦前の都市計画は道路事業に主眼を置いたものであったことがわかる。それ以外には土地区画整理と都市計画公園が一部の市町村で計画されたにすぎなかった。その事業決定についてみると、道府県庁所在都市と一般的な市町村では明らかに差があった。戦前の都市計画事業に対する国庫補助はきわめて限定的であり、道府県の補助金も十分ではなかったことから、税収の少ない一般的な市町村では都市計画税や受益者負担等の限られた財源によって一部が事業化されるにとどまっていた。

一方、都市計画のもうひとつの柱である土地利用規制のために設けられたのが地域地区制である。だが、その根幹をなす用途地域は、住居地域、商業地域、工業地域のわずか三つの区分しかなく、制度として不十分なものであった。<sup>②</sup>それでも道府県庁所在都市では八割近い三七都市で導入されたのだが、一般の市町村ではなかなか計画決定されなかった。<sup>③</sup>用途地区については自然景観の保全を目的とした風致地区が比較的多く指定されていたものの、それ以外の地区指定はごく限られていた。

こうした状況のなか、企業城下町で行われた都市計画にはいったいどのような特徴があったのだろうか。第一

表 1 都市計画及同事業決定一覧（昭和 17 年 6 月 30 日現在）

種 目	計画決定			事業決定			
	市	道府県庁 所在都市	町 村	市	道府県庁 所在都市	町 村	
事 業 種 目	街路(路面改良を含む)	159	46	115	108	41	35
	河川、運河、水路埋立	13	7	—	12	6	—
	水源涵養	1	—	—	1	0	—
	下水道	14	9	—	12	7	—
	上水道	2	1	—	2	1	—
	区画整理	46	20	31	29	14	21
	飛行場	3	2	—	3	2	—
	軌道	1	1	—	1	1	—
	高速鉄道	2	2	—	1	1	—
	防火水利施設	6	3	—	2	1	—
	防火施設	1	1	—	1	1	—
	防潮堤	4	1	1	4	1	1
	高潮防禦	1	1	—	1	1	—
	一段地の住宅経営	1	—	—	1	—	—
	公園	49	18	17	32	14	3
	緑地	9	5	1	7	4	—
	運動場	4	3	—	4	3	—
	市場、屠場	4	3	—	2	1	—
	墓地、火葬場	12	5	3	5	3	2
	塵芥焼却場	4	2	—	2	1	—
屎尿処理場	1	1	—	—	—	—	
規 制 種 目	用途地域	93	37	5			
	風致地区	86	32	39			
	防火地区	7	6	—			
	美観地区	3	2	—			
	高度地区	4	2	—			
	空地地区	4	2	2			
	住居専用地区	2	2	1			
	工業専用地区	3	1	—			

東京市政調査会『日本都市年鑑』（第 12 巻、昭和 18 年度版）139～142 頁、より作成。  
道府県庁所在都市は内数。

は、法定都市計画以外の「計画」や「事業」によってさまざまな都市施設が整備されたという点である。特に都市計画法の適用以前には、市町村が独自に条例や規定を制定し、道路や橋梁といった都市施設を整備することが一般的であった。したがって本書で取り扱う「都市計画」とは、「法定都市計画に限らず、都市施設の整備に関する「計画」や「事業」の全般」と定義する。なお、都市計画法に依拠する計画や事業について特に記述する必要がある場合には「法定都市計画」と記述している。第二は、企業と行政との密接な関係である。会社関係者が議員や道路委員等に就任することによって行政の施策に直接関与する権限を有していた。とりわけ社主ないし経営陣が地域の有力者である場合、地方行政そのものを動かす立場にあった。第三は、地方財政が逼迫するなか、企業からの寄附金や用地提供が大きな意味をもっていたという点である。なかでも特定の事業に対して使途を限定した指定寄附金の申請は、企業が都市施設の整備を進める上で有効な手段であった。そうした寄附申請書を丹念にみていくことで、企業の産業基盤整備に対する意図を読み取ることができるのである。

過当競争のなか、企業にとって工場用地の造成や輸送網の整備、あるいは労働者への住宅供給などは生産に直結する大きな課題であったから、工業開発の一環として企業がかかわった都市計画には明確な戦略があったに違いない。本書では、そうした企業戦略を読み解きながら、企業城下町の都市計画について明らかにすることを目的としている。それは、取りも直さず企業城下町における都市形成の歴史を繙いていくことにほかならない。

### 3 工業地帯と企業城下町

ここでは、「工業地帯」と「企業城下町」を対置させながら地方都市における都市計画行政の課題を明らかにし、本書の分析視角を提示しておく。

明治政府は「富国強兵」をスローガンに掲げ、官営工場の建設をはじめとする殖産興業政策や、金融制度の確

立、鉄道・道路・通信網の整備などによって工業化を推進した。工業化は工場労働者の大量移動を引き起こし、これまでにない速度と規模で都市化が進行した。そしてそれは工業地帯を形成した大都市の過大化と、地方における産業都市の誕生という二つの現象に現れた。<sup>15</sup> 戦前の地方都市に多数の大企業が立地することは少ないから、企業城下町は地方における工業化の典型例を示している。工業地帯と企業城下町の対置は、「中央」対「地方」という構図でもあった。工業地帯に立地する企業と地方で事業を展開する企業では、当然、企業戦略も異なっていたし、都市計画へのかかわり方も異なっていた。

表2は、工業地帯と企業城下町を形成した主要都市の法定都市計画についてまとめたものである。工業地帯の核となった都市では、都市計画法が制定される以前から、富国強兵政策のもと大規模な埋立事業や築港等が実施され、当然のことながら鉄道や国道も優先的に建設された。また市区改正事業に代表されるように、東京や大阪、名古屋などの大都市では道路拡幅や上下水道の敷設が一通り行われた。大正八年に都市計画法が制定されてからは、表2に示すように、都市計画街路だけでなく、土地区画整理、都市計画公園、運河、緑地等が計画決定され、事業化への道筋がつけられた。また土地利用についても、用途地域（住居、商業、工業）だけでなく、風致地区や工業専用地区などが指定された。このように工業地帯の核となった都市では、部分的であつたにせよ、法定都市計画によって少なからずのインフラが整備された。

その一方で民間の動きも見逃すことができない。私鉄会社が経営する鉄道沿線上で郊外住宅地を開発したことは周知の通りだが、それだけでなく工業地帯への電力供給や運河の開削などを同時に計画した会社もあつた。また浅野総一郎の東京湾埋立株式会社や尼崎築港株式会社<sup>16</sup>に代表されるように、民間資本によって埋め立て事業が実施され、大規模な工場用地も造成された。川崎や尼崎などでは地元の地主たちが耕地整理や土地区画整理を施行し、住宅地も造成された。このように工業地帯では、大規模な工場施設さえあれば、生産活動を展開することが可能だったのである。



3 工業地帯と企業城下町

表2 工業地帯・企業城下町を形成した主要都市の都市計画(昭和17年6月30日現在)

類型	都市名	工業地帯/主要企業名	都市計画法 適用年月日	都市計画決定							その他		
				街路 路面改良	区画 整理	運河	高 速 度 鉄 道	公 園	緑 地	風 致 地 区		用 途 地 域	工 業 専 用 地 区
工業地帯	東京	京浜工業地帯	大正9年1月1日	■	■			■	■		□	■飛行場、■上水、■下水、■河川、 ■墓地、■火葬場、■鹿芥焼却場、■ 防火施設、■高潮防禦、□市場、□ 防火用水利、□防火地区、□美観地 区、□高度地区、□住居専用地区、 □空地地区	
	川崎		昭和3年1月1日	■	■	■		■	■	□	□	□防火用水利、■墓地	
	横浜		大正9年1月1日	■	□			■		□	□	□防火地区、□火葬場、□市場、□防 火用水利	
	名古屋	中京工業地帯	大正9年1月1日	■	■	■		■	■	□	□	□防火地区、□住居専用地区、□空 地地区	
	四日市		昭和2年4月1日	■	■						□	(新興工業都市計画)	
	大阪	阪神工業地帯	大正9年1月1日	■	■	■	■	■	■	□	□	■河川、■墓地、□美観地区、□防火 地区、□下水	
	尼崎		大正12年7月1日	■	■	■		■	■		□	□	
	西宮		大正15年4月1日	■	■			■		□	□	■防潮、■下水	
	神戸		大正9年1月1日	■									■防潮、□墓地、□防火地区、□高度 地区
	八幡		北九州工業地帯	大正12年7月1日	■				■	□	□	□	
門司	大正12年7月1日	■					■		□	□			
小倉	大正12年7月1日	■		□			■		□	□			
戸畑	大正15年4月1日	■		■			■		□	□			
若松	大正12年7月1日	■					■		□	□			
企業城下町	室蘭	日本製鉄輪西製鉄所	昭和3年9月10日	■				■			□		
	苫小牧	王子製紙株式会社	昭和17年6月18日										
	釜石	日本製鉄釜石製鉄所	昭和8年7月28日										
	日立	日立製作所	昭和8年10月31日	□									
	多賀	日立製作所	昭和14年5月20日	□	■					□		(新興工業都市計画)	
	勝田	日立製作所	昭和16年5月24日										
	太田	中島飛行機	昭和10年5月22日	■	■			■		□		(新興工業都市計画)	
	野田	野田醤油株式会社	昭和9年11月24日	■									
	府中	東京芝浦製作所	昭和14年2月18日										
	柏崎	日本石油株式会社	昭和14年10月27日										
	小松	小松製作所	昭和8年8月21日	□									
	諏訪	精工舎	昭和10年7月13日										
	荻原	豊田自動車	昭和10年7月12日		■							(新興工業都市計画)	
	刈谷	豊田自動織機	昭和9年5月15日						□	□			
	池田	発動機製造株式会社	昭和8年12月28日	■	■						□		
	広畑	日本製鉄広畑製鉄所	昭和12年10月14日	■	■							(新興工業都市計画)	
	相生	播磨造船所	昭和10年7月18日										
	倉敷	倉敷紡績株式会社	昭和3年9月1日	■	■								
	連島	三菱重工業水島航空機製作所	昭和15年6月23日	□	□								
	玉野	三井造船	昭和12年1月20日										
	府中	東洋工業株式会社	昭和14年8月16日										
	宇部	宇部興産	昭和3年9月10日						□	□	□		
	小野田	小野田セメント	昭和10年3月14日	■	□								
	新居浜	住友グループ	昭和8年12月9日	■						□		■墓地	
	大牟田	三井グループ	大正12年7月1日					■		□	□		
	水俣	日本窒素肥料株式会社	昭和9年6月15日	■						□	□		
	延岡	旭ベンベルグ組糸	昭和8年5月10日	■						□			

東京市政調査会『日本都市年鑑』(第12巻、昭和18年度版)139~142頁より作成。一部国立公文書館所蔵「公文雑纂」より補足。

□は都市計画決定、■は都市計画事業決定を示す。ゴシック体は本書で取り上げる都市。

それに対し、企業城下町ではどうだったのだろうか。戦前の地方行政は、教育費に対する多額の財政負担を強いられており、道路をはじめとする都市施設の建設は明らかに遅れていた。戦前の企業城下町は大きくてもせいぜい人口数万人の都市であり、そうした状況は一般的な地方都市と同様であった。

企業城下町クラスの地方都市に都市計画法が適用されるのは、多くの場合、昭和八年の法改正後であった。ところが、都市計画法が適用されたとしても、表2に示すようにすぐに都市計画が策定されたわけではなかった。当然、計画決定から事業決定までには時間がかかるし、事業費の不足もあって都市計画事業が大きな成果を上げることは少なかった。戦前の企業城下町では、都市計画街路事業と土地区画整理事業が一部の都市で部分的に実施されたにすぎなかったのである。

それに加え、企業城下町の場合、企業の立地によってはじめて都市化が進行するのが一般的であり、民間資本によって発電所や鉄道といった都市施設が建設されたり、住宅開発が行われたりすることはほとんどなかった。したがって地方の企業が大都市の企業と競うためには、工場だけでなく生産にかかわるさまざまな施設を建設する必要があった。それでは、地方で事業を展開する企業はいったいどのような施設を必要としていたのだろうか。第一は、もちろん製造に直接かわる工場とその関連施設である。企業城下町の場合、行政によって大規模な工場用地の造成が見込まれないため、企業は用地買収を行うだけでなく、工場周辺のインフラ整備にも取り組まなければならなかった。さらにこうした企業はただ工場を建設すればよいというわけではなかった。一般に、近代的な工場運営には大量の電気や工業用水が必要とされるが、その供給が見込まれない場合には、発電所や給水施設といった関連施設も自前で設置しなければならなかった。

第二は、製品や原料の運搬にかかわる輸送施設である。とりわけ地方に立地する企業の場合、輸送距離に比例して大きなハンディキャップがあった。明治末期には国有鉄道法が制定されるとともに全国的な規模で鉄道ネットワークが形成されており、それとの接続は企業の経営を左右した。また大正末期には地域内の輸送にトラック

が導入されるようになり、都市全体にわたる道路網の整備が大きな課題となった。

第三は、従業員の生活を支える福利厚生施設である。企業城下町の場合、膨大な数の工場労働者に対する住宅供給は民間資本では到底追いつかなかったから、社宅や寮、寄宿舎といった住宅建設に取り組みが必要があった。一方、地方で有能な職員<sup>18)</sup>を雇用するためには、大都市周辺の郊外住宅地に代わる良好な住宅地を造成する必要があった。住宅以外にも、医療、保健、衛生、慰安、娯楽、文化、体育、教育など、従業員の生活にかかわる施設が不足しており、労働効率という点からもそれらを全般的に整備する必要があった。企業が建設にかかわった公立小学校や水道といった公共施設は、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が、地域社会への貢献も企業の運営にとって大きな要素を占めていたので、本書ではそれらも含めて扱うことにする。

以上から、本書では、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。もちろん道路や橋梁、学校、上下水道といった都市施設は、行政の施策として整備されるのが一般的であり、企業がそれらの計画策定や事業の推進にどのようなかかわっていたのかについて詳しくみていく必要がある。こうした作業を通して冒頭で述べた工業立国・日本における近代都市計画の特質を探ることができよう。その上で、企業の生産にかかわる施設が都市空間のなかでもち得た意味について、市街地形成に及ぼした影響から考察する。

なお、本書の構成は、第一部「在来産業の企業城下町——野田醤油株式会社と野田——」、第二部「近代産業（軽工業）の企業城下町——倉敷紡績株式会社と倉敷——」、第三部「近代産業（重工業）の企業城下町——日立製作所と日立——」となっており、各部の章構成および分析視角についてはそれぞれの冒頭に記述している。

本論にはいる前に、産業部門ごとに異なっていると想定される点についてあらかじめ提示しておく。まず在来産業の場合には、小資本の個人経営の工場が複数立地しているのが一般的であり、生産にかかわる大規模な都市

施設の建設費をどのように調達するのが大きな課題であった。また前近代的な運営方法や慣習が多く残されており、近代化するプロセスでそれらをどのように解消するのかという課題もあった。一方、綿糸紡績業に代表される軽工業の場合、労働者のほとんどが女工だったので、その雇用と管理にあたって寄宿舎をはじめとする福利厚生施設の充足が大きな課題であった。また戦時下の経済統制は、企業の事業展開にとつて大きな障害となった。重工業の場合、在来産業や軽工業に比べて工場規模が格段に大きく、労働者の数も多かった。したがって工場用地の買収や労働者への住宅供給が大きな課題となった。戦時下には、軍需拡大とともに増産体制にはいっており、国や県レベルの政策とも密接な関係にあった。

注

- (1) 高村直助『企業勃興―日本資本主義の形成―』（ミネルヴァ書房、一九九二年）に詳しい。
- (2) とりわけ産炭地を抱える北海道（夕張、美唄、芦別等）と北九州（田方、飯塚等）では多くの炭鉱町が誕生した。
- (3) 岡田知弘「重化学工業化と都市の膨張」（成田龍一編『近代日本の軌跡9 都市と民衆』吉川弘文館、一九九三年、一九六―二一四頁）において指摘されている。
- (4) 本書で「戦時中」という場合、特にことわりがない限り、昭和一二（一九三七）年七月七日の盧溝橋事件に端を発した日中戦争から太平洋洋が終結する昭和二〇（一九四五）年八月一日までの一連の戦争の期間を示す。
- (5) この点については石田頼房『日本近代都市計画の百年』（自治体研究社、一九八七年）一九一―一九二頁に詳しい。昭和一四年の商工省による「工業ノ地方分散ニ関スル件」以降、工業の地方分散化が本格化する。それは国土計画、地方計画といった具体的な計画に基づくものではなかったが、工業の分散立地、国土の総軍事基地は事実として進化したことが指摘されている。
- (6) 旧軍施設の転用については、今村洋一「戦後日本の都市づくりにおいて旧軍用地が果たした役割に関する研究」（東京大学学位請求論文、二〇〇八年）に詳しい。例えば、岩国陸軍燃料廠が三井石油化学工業に、佐世保海軍工廠が佐世保重工業に払い下げられた事例が知られている。
- (7) 企業城下町に関しては建築学・都市計画分野に限ってみてもさまざまな論考が公刊されている。以下では、本書で参考にした代表的な論考のみを挙げる。日本建築学会都市計画委員会編「九州の企業都市」（昭和五十六年度日本建築学会大会都市計画協議

会資料、一九八一年)、笹谷康之ほか「戦中期における多賀町の都市計画」(『日本都市計画学会学術研究論文集』二〇、一九八五年、三七〜四二頁)、篠部裕・瀬口哲夫「企業都市における企業の都市施設整備に関する研究」(『新居浜市を研究対象として』)「日本都市計画学会学術研究論文集」二七、一九九二年、二二三〜二二八頁)ほか一連の研究、斎藤義則「企業城下町日立の都市形成」(『帯刀治編『企業城下町日立の「リストラ」』東信堂、一九九三年、三九〜七〇頁)、砂本文彦「鷺尾勘解治と新居浜・住友山田団地について」(『日本建築学会計画系論文集』五一九、一九九九年五月、二七一〜二七八頁)、鈴木栄基「戦時下における石狩工業都市計画」(『都市計画論文集』三七、二〇〇二年、四八一〜四八六頁)、角哲「近代日本における工業系企業住宅街の形成」(北海道大学博士學位請求論文、二〇〇四年)。これらの研究では、それぞれ個別都市の工業開発や都市形成についてさまざまな角度から分析しているが、法定都市計画以外の計画や事業も含めて都市全体の計画史について言及したものはなく、本書の特徴はこの点にある。

(8) 例えば、鈴木淳「機械と技術者」(高村直助編『近代日本の軌跡 8 産業革命』吉川弘文館、一九九四年、一三四〜一五三頁)等で指摘されている。

(9) 野田醤油株式会社は醤油醸造業のなかで最大手、倉敷紡績株式会社は十大紡のうちの一家、日立製作所は四重電のうちの一家であり、当該部門の代表的な企業であった。昭和五年時点の資産額ランキングでは倉敷紡績株式会社が第四二位、野田醤油株式会社が第四六位、日立製作所が第五八位になっており、それぞれ国内有数の大企業であり、かつ企業規模も同レベルにあったことから比較分析が容易である。なお、資産額ランキングは由井常彦・大東英裕編『日本経営史―大企業時代の到来』(第三巻、岩波書店、一九九五年)による。

(10) 各都市の人口推移は市町村合併の状況や年代によって大きく異なっているが、昭和五年の時点では野田が一万九二九一人、倉敷が三万一一二人、日立が二万七八一人とそれほど大きな差はなく、都市規模の点からも都市計画上の課題は共通していたと考えられる。

(11) 東京市政調査会「日本都市年鑑」(第一二巻、昭和一八年度版)一四三頁の「都市計画及同事業決定一覽」の巻末集計値による。ただし同書に掲載された「都市計画法及市街地建築物法適用市町村一覽」(二二四〜二二九頁)、「都市計画及同事業決定一覽」(一四〇〜一四三頁)を集計してみると都市計画法が適用されたのは一九五市、四二五町村、そのうち、都市計画決定されたのが一六五市、一五三町村、事業決定されたのが一一三市、五二町村となっており、数値にちがいがあがるが、大まかな傾向はつかめる。

(12) 用途地域は住居地域、商業地域、工業地域の三区分があり、いずれにも指定されない「未指定地域」が事実上四つ目の地域区

分になっていた。一九一九年に市街地建築物法が制定された当時の住居地域は建蔽率一〇分の六、高さ六五尺以下、商業地域は建蔽率一〇分の八以下、高さ一〇〇尺以下、工業地域は建蔽率一〇分の七、高さ一〇〇尺以下となっており、きわめて緩やかな規制内容となっていた。

- (13) 都市計画法が適用された一九四市のうち、用途地域が指定されたのは九三市であったが、道府県庁所在都市を除く一般の市では一四七市のうち、用途地域が指定されたのは五六市にとどまっており、四〇パーセントに満たなかった。また町村の場合、都市計画法が適用された四二七町村のうち、用途地域が指定されたのはわずかに五町村にすぎなかった。

- (14) 東京をはじめとする大都市の都市計画史については多くの研究成果が公表されており、代表的な著作として前掲『日本近代都市計画の百年』、石田頼房『日本近代都市計画史研究』（柏書房、一九八七年）、越沢明『東京の都市計画』（岩波書店、一九八八年）等が挙げられる。都市計画全体の潮流や制度等についてはこれらの著作を参照した。

ところで、近代の都市化が工業化とともに展開されたにもかかわらず工業開発と都市計画との関係について分析を行った都市計画史研究は意外に少ない。最初の都市計画通史である前掲『日本近代都市計画の百年』（三七二頁）では「せまい都市計画（技術・制度）の枠の中にとどまっていた、都市の形成、都市の経済・産業活動、都市住民の生活・文化などとの関連は極めて不十分」という課題が述べられているが、これは当時の都市計画史研究の到達点を反映したものであった。その後、都市計画史研究はさまざまな展開をみせ、また深化したが、都市の経済・産業活動との関連という点では、当時の研究状況とあまり変わらない。本書は、企業の工業開発と都市計画との関係に分析視角を定めたものであり、従来の都市計画史研究にはない新たな知見を提示することができよう。

歴史学の分野では、沼尻晃伸『工場立地と都市計画―日本都市形成の特質1905～1954―』（東京大学出版会、二〇〇二年）が公刊された。同書は東京、川崎、名古屋を中心として、工場立地に関する諸政策について網羅的に分析した力作である。本書が地方の企業城下町を研究対象としているため、どうしてもおろそかになりがちな全国的な工業開発に関する動向や諸政策については多くの部分で同書に参考にしていく。

一方、地方都市を対象とした都市計画史研究は史料の制約もあって明らかに遅れていたが、近年になって県庁所在都市を中心に個別研究が積み重ねられつつある。戦前の地方都市における都市計画について本書が特に参考にした論考として、佐藤滋編『城下町の近代都市づくり』（鹿島出版会、一九九五年）、越澤明『復興計画』（中央公論新社、二〇〇二年）を挙げておく。

- (15) 前掲『重化学工業化と都市の膨張』一九六頁。

- (16) 郊外住宅地については、山口廣編『郊外住宅地の系譜―東京の田園ユートピア―』（鹿島出版会、一九八七年）、片木篤・藤谷

陽悦・角野幸博編『近代日本の郊外住宅地』（鹿島出版会、二〇〇〇年）など多くの研究成果が公表されている。

(17) 前掲『近代日本の軌跡 都市と民衆』（四一頁）によれば、昭和一五年に人口一〇万人以上の都市は四五都市であり、六大都市（東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸）はすべて人口一〇〇万人以上と突出していた。それ以外の三九都市について同年の国勢調査をみると、多くが県庁所在都市もしくは工業地帯を形成した都市であり、人口は一〇〜三五万であった。つまり一般的な地方都市の大多数は人口一〇万人以下の都市であり、企業城下町を形成した都市の場合、ほとんどがその範疇に含まれていた。

(18) なお、本書では、管理的知的作業に従事するいわゆるホワイトカラーを指す語を「職員」に統一し、一般の工場労働者と分けて記述している。職員と労働者を一緒に記述する場合には「従業員」を用いている。