

# トヨタ自動車の創立期に見る挙母工場の立地要因 (IV)

— 工業用水と河川水系を中心に —

Geographical and Social Conditions of Toyota Motor Co.,  
Koromo Plant (IV)

— From the Viewpoint of Industrial Water and Water System —

大 矢 佳 之\*

Yoshiyuki OHYA

キーワード：トヨタ自動車工業、挙母工場、立地条件、工業用水、地下水、水系

Key Words : Toyota Motor Company, Koromo Plant, Geographical and Social  
Conditions of Location, Industrial Water, Ground Water, Water System

## 要約

トヨタ自動車工業の挙母工場は、昭和13年（1938年）に、自動車の大量生産を目標とした、わが国最大規模の一貫生産工場として完成した。この挙母工場の決定的な立地要因は工業用水であり、豊かな良質の地下水が工業用水として利用された。しかし、戦後の経済成長期には、工業用水の需要が急速に増加し、地下水だけによることが不可能になり、地方自治体の工業用水道事業による工業用水への依存度を高めていくようになる。そして、今日の東海地域の自動車工場の集積は、国および地方自治体による工業用水の安定供給システムに支えられている。

## Abstract

The Koromo Plant of Toyota Motor Company was completed in 1938. Aiming at mass production of automobiles, it was one of the largest integrated production plants in Japan. The automobile industry needs a great deal of industrial water, and therefore, in those days, ground water of good quality was used as industrial water in the Koromo Plant. After World War II, ground water demand for industrial use was increasing in highly growing Japanese economy since the 1960's, but ground water had been insufficient. Recently, in place of self-pumped water, industrial water for automobile plants has been supplied by infrastructure of central and local governments in Tokai area.

---

\* 東海学園大学経営学部経営学科 非常勤講師

## 目次

- 1 はじめに
- 2 産業集積と工業用水
- 3 自動車製造事業への参入と工場用地の取得
- 4 工場用地の探索と立地条件
- 5 挙母町「論地ヶ原」の工場用水 [1~5 は、(I)]
  
- 6 台地に立地するトヨタ自動車工場
- 7 トヨタ自動車の関連企業にみる工場立地
- 8 豊田喜一郎の農業観
- 9 挙母工場の廃水問題 [6~9 は、(II)]
  
- 10 トヨタ自動車の量産体制と工業用水
- 11 量産体制の進展と豊田市の水道事業
- 12 元町工場の建設と「衣ヶ原」台地
- 13 豊田市の工業用水道事業 [10~13 は、(III)]
  
- 14 知多鍛造工場の建設と工業用水 [14、15 は、本号]
- 15 量産体制の推進と上郷工場の用地取得
  
- 16 月産 10 万台体制と高岡工場の建設 [16 以下は、次号以降の予定]
- 17 月産 20 万台体制と堤工場の建設
- 18 みよし市域とトヨタ自動車工場群
- 19 衣浦工場と西三河工業用水道事業
- 20 田原工場と東三河工業用水道事業
- 21 おわりに

## 14 知多鍛造工場の建設と工業用水

昭和30年代後半から40年代前半にかけて、わが国経済は高度経済成長期にあって、自動車産業の各企業は、近くに迫っている貿易自由化に向けて、生産設備の国際的増強競争にしのぎを削っていた。ところで、現代の資本主義的競争場裡にあっては、そのときどきにおいて、もはやそれ以下では競争不能になるという資本規模の最低限水準が存在する。したがって、それぞれの企業はこの競争場裡において存続するために、つねに最低現水準以上の資本規模を維持することが要請されるのである。そして、そのことが、企業に対して設備増強を中軸とする資本合理化運動を引き起こさせることになる。この時期のトヨタ自動車工業もまた、国内の高度経済成長過程のなかであって、同時に激化する国際競争運動に対抗して、量産体制計画を推し進めていくことになった。

トヨタ自動車工業は、昭和34年(1959)9月に元町工場を完成し、昭和35年(1960)7月に「昭和38年に月産3万台を達成する計画」および「昭和40年に月産5万台を達成する計画」をたて、長期生産計画と設備計画の推進によって量産体制の強化を図ることになった。そのために、本社工場や元町工場では、自動車一貫製造工場として機械加工、車体加工、総組立部門を充実するとともに、それに対応して、粗形材部門の拡充が進められた。まず鑄造関係では、昭和35年に、高丘工業株式会社(現 アイシン高丘株式会社)を設立して、近代的鑄造工場を建設した。また、鍛造関係では、昭和35年以降、愛知製鋼の刈谷工場からは鍛造部品の供給増加を進めるとともに、昭和36年(1961)8月には、本社工場の鍛造工場(第1鍛造)の北側に、さらに第2鍛造工場を増設して設備強化が行なわれた。これによって、月産3万台体制が昭和38年(1963)10月に達成された。

しかし、続いて月産5万台体制を確立するために必要な鍛造部品の生産能力について、本社工場の鍛造工場だけでは拡大の限界があり、昭和38年7月に、鍛造部門の設備増強計画が検討されるようになった。その結果、同年9月、トヨタ自動車工業は、本社工場の鍛造工場で製造している鍛造部品の一部と、愛知製鋼の刈谷工場で製造している鍛造部品をまとめて、新しい別工場で量産化することにし、この新しい鍛造工場を、愛知製鋼の知多工場の敷地内の知多臨海地区側に建設することを決定した。

すなわち、トヨタ自動車工業は、新しい鍛造工場の建設用地として、名古屋南部臨海工業地帯の第1区埋立造成地を選定したのである。そして、この新鍛造工場の建設用地が決定されたころ、この第1区では、すでに愛知製鋼の知多工場が新しく建設した中小形圧延工場が昭和38年10月の操業開始に向けて準備の最中であった。また、これに相前後して、その南側の第2区造成地では、東海製鐵(現 新日鐵住金株式会社名古屋製鐵所)が第1高炉を完成(昭和38年5月点火)し、大同特殊鋼知多工場が操業を開始(昭和38年10月)したのである。

さて、現在の愛知製鋼の知多工場の敷地をみると、東西に名古屋港を跨いで走る伊勢湾岸自動車道の東海インターチェンジ辺りより南側にあって、南北に走る西知多産業道路と名古屋臨海鉄道が並行して走っている。その産業道路と臨海鉄道とを挟んで、山寄り側と海寄り側の両方に愛知製鋼の工場用地が広がっている。そして、山寄り側は、聚楽園駅がある名古屋鉄道常滑線から西知多産業道路に向かったの工場敷地で、昭和12年（1937）に豊田製鋼株式会社（現愛知製鋼株式会社の前身）の知多工場が最初に建設されたところである。また、海寄り側が、名古屋南部臨海工業地帯の第1区で、その一画にさきの愛知製鋼の中小形圧延工場と鍛造工場が建つ敷地があり、さらにその地先には、3万台の自動車を収容し自動車専用船が接岸できるトヨタ自動車名港センターが広がっている。なお、東海市域の町名で言えば、山寄り側は荒尾町<sup>あら おまち</sup>であり、海寄り側は新宝町<sup>しんぼうまち</sup>と呼ばれる区域である。

そこで、愛知製鋼の知多工場の立地条件について、まず、山寄り側の工場用地からみることにしたい。なお、愛知製鋼（豊田製鋼）の創立と沿革からはじめることにする。

昭和9年（1934）1月29日、豊田自動織機製作所は、臨時株主総会で資本金を100万円から300万円に増資し、営業目的に「原動機および動力運搬機械の製作売買」と並んで「製鋼、製鉄その他精錬の業務」を追加した。そして、同時に、豊田自動織機製作所に製鋼所（製鋼部）を設置することを決定した。すなわち、トヨタ自動車の創立者である豊田喜一郎氏が本格的に自動車製造事業に乗り出すことになったとき、それは同時に自動車用特殊鋼の製鋼事業のはじまりでもあった。そして、同年7月に刈谷の豊田自動織機製作所の敷地のなかに製鋼所（約600坪）の建屋が完成し、9月30日には2トン電気炉の初出鋼を行ない、10月に4トン電気炉の初出鋼、11月には小形圧延機が完成した。<sup>1</sup> また、既設の3基のフリーハンマーに加えて新しく3基のスタンブハンマーが増設され、自動車部品の型鍛造も開始された。<sup>2</sup>

ところが、その後、昭和12年7月に日華事変が勃発し、戦時体制下の国家統制が強化されるなかで、国策上の重要産業の一つに指定された自動車製造については乗用車を除くトラック・バスの増産体制の確立が要請された。<sup>3</sup> そこで、「トヨタ自動車工業は、こうした要請のもとに従来の生産目標を大幅に上回る増産計画をたてたが、それに伴い特殊鋼に対する一段の需要増から、急な新工場の建設が要求されるに至ったのである。しかし、当時すでに刈谷では工場を増設したり、新設する敷地の余裕は全くなく、また電力の需給面からも不安があったことから、愛知県知多郡上野村（現 東海市）に、刈谷工場とは比較にならないほど大きな製鋼工場を新設することになった。」<sup>4</sup> のである。

すなわち、この愛知県知多郡上野村（上野村は昭和14年に上野町となる）に新設される製鋼工場が、現在の愛知製鋼の知多工場のはじまりである。つまり、豊田自動織機製作所は、昭和14年4月4日、知多工場の用地買収を完了し、翌5月には工場建設を決定して、7月3日に製鉄事業法による知多工場建設の認可申請を提出し、翌8月25日には認可された。<sup>5</sup>

その後、翌昭和15年3月に、刈谷の豊田自動織機製作所の製鋼部を分離独立して刈谷工場とし、建設中の知多工場をあわせて、豊田製鋼株式会社が創立された。そのとき、知多工場の建設用地となった愛知県知多郡上野村大字荒尾字ワノ割1番地に豊田製鋼株式会社の本社が置かれることになった。なお、豊田製鋼株式会社は、戦後、昭和20年11月に愛知製鋼株式会社に社名を改称した。

ところで、このように豊田自動織機製作所から製鋼部を分離独立させ、豊田製鋼の知多工場を建設したことにに関して、豊田喜一郎氏は次のように述べている。

「元来、刈谷は製鋼所を作るには適した土地ではない。若し材料の製造を初めから目的の一つに加えていたならば、もっと早く製鋼事業を拡大し、また場所ももっと適当な所を選んだ筈である。……」<sup>6</sup>

……吾々は今までの小さな実験的な製鋼部を独立させて、名古屋港附近に10万坪の土地を物色し、船着きと貨車引込みの都合の良い場所を選んで、本式の製鋼工場の建設にかかったわけである。」<sup>7</sup>

このように、豊田喜一郎氏は、刈谷は製鋼所としては不適地であり、本格的な製鋼事業を始めるために当時の知多郡上野村、現在の東海市荒尾町に新しい製鋼工場の建設用地を求めたということである。ただし、ここには刈谷が不適地である具体的な根拠は明言されていない。

次に、これに関連して、『愛知製鋼30年史』には、新しい製鋼工場の用地選定の経緯について次のよう記述がある。

「新工場の候補地には、知多郡上野村（現 東海市）のほか武豊、矢作川河口の碧南地区、静岡県と県境の新所原などがあった。

しかし、新工場の立地条件としては、①海に面しているところ、②地盤の堅いところ、③将来拡張できるところ、④名古屋市に近いところ、⑤さしあたり埋立用の土砂の採取ができるところ、⑥鋼滓の捨て場に困らないところ、が求められた。……

以上のような条件をみたまものとして、上野村が選ばれた……

当時、上野村聚楽園地区は、現在の知多工場のある北新田、その北側に浅山新田、南側に中新田とあったが、このうち北新田約10万坪が新工場の敷地として最も手ごろな広さであった。

北新田地区は、満潮時には稲田が海水をかぶり、塩害などにより稲の育成が悪く、稲作には不十分な荒地で、地元の農家にとってもさほど執着のある土地ではなかった。したがって用地買収も予想外に円滑に進んだ。」<sup>8</sup>

ここにあげられた立地条件のうち、④の名古屋に近く、①の臨海部であることからみれば、地図

上で、候補地のうちの知多郡上野村が最も有力となることは容易に見出せる。もちろん、他の条件も調査された結果、この上野村の北新田が工場用地に選定された。この北新田は、当時の上野村と横須賀町の海岸沿いに江戸時代に築かれ、それ以来、幾多の自然災害のたびに修復を重ねて維持されてきた13の干拓新田のうちの一つであり、その中で最も広い500反の地積を有する稲作水田で、文化10年（1813）に築かれた新田であった。<sup>9</sup>

ところで、このような臨海部の干拓地であるならば、確かに、埋め立てを進めることで将来の拡張性も広がり、また埋め立てに鋼滓を用いればそこが捨て場にもなるであろう。しかし、重量のある機械設備を数多く据え付けなければならない製鋼工場の建設用地であるためには、たとえ干拓地であるとしても、何よりもその地下地盤が堅固であることが必要である。そして、堅固な地盤であればこそ、土砂を埋め立てて工場建設の地盤造りができるのである。

そこで、次に、昭和14年8月25日に知多工場の建設認可がおりると、ただちに開始された北新田の埋立て工事の模様を、『愛知製鋼30年史』は次のように描いている。

「聚楽園地区の地盤が堅いということは、かねて地元の人々の間では周知のことであったが、工業用水汲上げのための井戸掘鑿を請負った日本鑿泉探鉱のボーリング作業によってこのことは実証された。かくて径12インチ、深さ850尺（257m）の井戸の掘鑿をはじめとして、主要設備の基礎工事は完全に終了したのであった。

工事用地となった北新田地区は、道路より約1m低い田地や堀割があったので、土盛り、埋立については常滑街道東側（山手側）にすぐ近い荒尾地区内の山を崩した土砂が運ばれた。ガソリンエンジン車が引っ張るトロッコ10数台に載せて、常滑街道と名鉄常滑線の下をくぐったトンネルを通して運ばれた」<sup>10</sup>。

この北新田の埋立工事にみられることは、(1)この工場建設用地の地盤は堅固であること、(2)埋立ての用の土砂が工場用地と同じ荒尾地区内の山砂を用いることができたこと、(3)工業用水としては深井戸から汲み上げた地下水を利用することができることである。

なかでも、この臨海地帯の干拓新田の地盤状況について、上記の『30年史』からの引用中にあるように、地盤の堅固さは、この辺りの海岸が遠浅であることから地元住民が知るところであったが、工業用水のための深井戸掘鑿作業によって、それが実際に確認されることになった。また、東海製鐵の建設に際して行なわれた昭和33年の地耐力調査のデータによっても、知多臨海地帯の地盤の堅固さが示されている。『東海市史』には、次のように臨海地盤の地耐力データを記している。

「臨海地帯は、遠浅の広い海食台の上にあり、海面下2.5<sup>1</sup>尺<sup>1</sup>辺りに<sup>こうせき</sup>洪積層、さらに4<sup>1</sup>尺<sup>1</sup>下には堅

い新第三紀層がそれぞれ重なっている。このため、強い地耐力が必要条件となる大工場の装置の構築に適しているばかりでなく、造成費も割安である。調査結果によれば、その地耐力は、1坪(3.3平方 $\text{m}$ )当たり100 $\text{t}$ から150 $\text{t}$ も<sup>11</sup>ある。

このように知多臨海地帯の地耐力が100~150トン(1坪当たり)であることは、木曾三川河口の桑名地区の城南干拓地での地耐力が30~80トン(1坪当たり)<sup>12</sup>であるのに比べると、製鉄業のような重量装置の構築においては非常に有利な数値であると言える。このようみてくると、豊田自動織機製作所が、東海製鐵の建設と相前後した時期に、知多製鋼工場の建設を決めたとき、すでに知多臨海地帯の地盤地耐力の高さを認識していたであろうことが十分に考えられる。なお、この東海製鐵の誘致については、トヨタ自動車工業は地元企業として最も関与していたのである。

次に、もう一つの工場立地の要件が工業用水である。すでに引用した『30年史』の記述にみられるように、豊田製鋼の知多工場では、深井戸から地下水を汲み上げて、それを工業用水に利用することになる。その深井戸の深さは257 $\text{m}$ に達するものである。なお、この東海市の知多臨海地帯は、地盤が堅いこともあり、地下水の吸い上げによる地盤沈下の現象がみられない。なお、このような工場立地の様相から、トヨタ自動車工業の本社工場(挙母工場)が三河内陸部であることと、豊田製鋼の知多工場が臨海部であることの違いがあるけれども、堅い地下地盤であること、および深井戸による地下水を工業用水とすることができることについては、共通の立地要素であるとみることができる。

以上にみてきたことが、豊田自動織機製作所が、知多の臨海干拓地帯に新しい製鋼工場の用地を求め、そこに知多工場を建設して、豊田製鋼(現 愛知製鋼)を設立した経緯である。そして、豊田製鋼は、この名古屋港に面した知多の臨海地帯に、遠浅で堅固な地盤の上に埋立造成を行ない、深井戸による地下水を工業用水として確保することができたのである。

さて、その後、知多工場は工場の拡張を続け、戦後の昭和20年(1945)11月に豊田製鋼から社名を改称した愛知製鋼は、昭和30年代後半の高度経済成長期に、さらに西知多産業道路を越えて海寄り側に広がった埋立造成地である名古屋南部臨海工業地帯の第1区に工場用地を求めることになった。その背景には、この昭和30年代後半期が、わが国の特殊鋼メーカーに対して、特殊鋼の貿易自由化に向けて、国際競争力の強化が一段強く要請されていた時期であったのである。

そこで、愛知製鋼は、昭和35年(1960)に、新たな設備合理化計画をたてることになり、その計画は「第3次合理化計画」といわれ、また「臨海工場建設計画」とも呼ばれた。『愛知製鋼50年史』は、この合理化計画の国際競争力構築の意義を強調して、次のように述べている。

「当社は、特殊鋼専門メーカーとして業界での確固たる地位を確保するため、企業規模を拡大して抜本的な合理化体制を確立し、良質・高精度の特殊鋼を量産し、自動車工業をはじめ需要産業

の要請にこたえる必要があった。それには大型電気炉を建設し、あるいは平炉を増容して大型鋼塊を生産し、分塊圧延機で鋼片をつくり、高性能中小形圧延機で良質、高精度の鋼材を圧延することであり、そのためには新技術を織り込んで、品質・原価で国際競争力をつけることが必要であった。

当社の第3次合理化計画は、新工場の建設と現有設備の拡充をはかり月産2万5,000トンの国際的規模の特殊鋼メーカーをめざすもの<sup>13</sup>である。

すなわち、この設備合理化計画は、国際競争場裡で存続する特殊鋼メーカーとしての愛知製鋼を確立するために必須条件となる中軸プランであった。そして、「これらの計画のうち、とりあえず大型電気炉2基と新鋭中小形圧延機は当時の知多工場では土地の余裕がないため、どうしても新埋立地に建設しなければならなかった。」<sup>14</sup>そこで、愛知製鋼は「トヨタ自動車工業と連名で第1区に埋立地42万坪（第1回契約30万9,100坪、のち11万3,000坪を追加）の譲り受けについて、35年11月5日付で名古屋港管理組合へ申請、東海製鐵、大同製鋼などとともに名古屋南部臨海工業地帯への進出を決めたのである。」<sup>15</sup>

そして、愛知製鋼では、その当時、「圧延設備としては知多工場に大、中、小形圧延機各1基、刈谷工場に中小形圧延機1基をもっていたが、これらの設備をフルに稼動させても、その能力は月産1万5,000台程度であった。」<sup>16</sup>したがって、この時期、自動車工業や機械工業の特殊鋼需要が急増しており、このような生産能力では対応することができず、また将来に向けての需要増加も見込まれた。まず、何よりも圧延設備の建設が急がれたのである。

そこで、愛知製鋼は、昭和36年（1961）4月に臨海工場建設委員会を設け、名古屋港管理組合との間に埋立地造成契約を行ない、名古屋南部臨海工業地帯の埋立地第1区の一画に、193万㎡の工場用地の購入を決定した。さっそく、同年6月には、第1期分約33万㎡の埋立工事を開始した。その敷地の高さは、伊勢湾台風の経験を生かして海面から4.8mとし、工場の床の高さは、高潮災害防止のために、さらにこれより0.7~1.2mが嵩上げされた。

そして、次は、この第1期の埋立工事がほぼ終了した37年（1962）1月23日、中小形圧延工場の起工式が行われた。やがて総面積3万2,000㎡の圧延工場の建屋ができあがり、総重量3,000トンにもおよぶ圧延設備の組み立て、据え付け、調整が急ピッチで進められ、起工式からわずか1年後の昭和38年（1963）1月31日には、ジグザグ列圧延機の試運転が行われた。続いて4月には連続列圧延機も完成して、ここに全設備の稼動準備が整ったのである。

ここで、次に、この愛知製鋼の中小形圧延工場が本格的な操業を開始するために必要な工業用水は、どのように確保されているのかをみることにする。なぜなら、この圧延工場が操業を始めた昭和38年には、工業用水法によって臨海地帯の工業用水用井戸の掘削は制限され、工業用水を井戸から汲み上げる地下水によって得ることができなくなっていたのである。



すなわち、この工場が操業をはじめ昭和38年より以前、すでに昭和31年（1956）5月に工業用水法が制定され、地下水の過剰汲み上げによる地盤沈下を防ぐために、工業用井戸の新設が制限され、このような臨海工業地帯の新設工場では、工業用水を工業用水道によって受水する方法によらなければならなくなっていた。また、昭和37年（1962）には、工業用水法の一部改正が行なわれ、井戸の使用規制が強化されて許可基準に適合しない場合は、既存井戸といえども廃止され、工業用水道に転換しなければならなくなった。そのため、名古屋港臨海工業地帯をかかえる名古屋市および愛知県は工業用水道の設置を急ぐことになった。

名古屋商工会議所発行の『愛知県工業立地と工場適地 1963年版』の「名古屋地区の概要」の工業用水の項には、次のように記述されている。

「地区内工場の工業用淡水源は主に地下水が利用されている。しかし名古屋市東南部の臨海地では井戸集中が激しく大巾な揚水低下をきたし、工業用水法による井戸規制地域となっている。このため同地区には、愛知県営工業用水道（8.6万 $\text{m}^3$ /日）名古屋市営工業用水道（7万 $\text{m}^3$ /日）が南部地域に給水しており、また現在、増設工事（愛知県26万 $\text{m}^3$ /日、名古屋市13.3万 $\text{m}^3$ /日）が進められている。」<sup>17</sup>

このように、臨海工業地帯における工業用水の水源は、従来のように深井戸から汲み上げられる地下水に求めることができなくなり、ここでは名古屋市や愛知県による工業用水道に代わったのである。そして、名古屋南部臨海工業地帯の第1区の一画に建設され愛知製鋼の中小形庄延工場には、昭和38年の操業開始時から、愛知県営の愛知用水工業用水道によって工業用水が供給されたのである。それだけではなく、すでに愛知用水工業用水道の第1期事業による給水がはじまった昭和36年12月から、愛知製鋼の知多工場の既存の工場の各所にも、この工業用水が給水されたのである。

なお、愛知用水工業用水道の第1期事業は、愛知用水の幹線水路から、これに隣接した上工共用（上水道と工場用水道の共用）の上野浄水場（知多郡上野町、現 東海市）に導水し、そこから1日当たり86,400 $\text{m}^3$ を各事業所に給水するものである。その給水先は、愛知製鋼と東海製鐵（現 新日鐵住金）のほかに、名古屋市港区および南区で堀川以東で天白川以北に立地する東亜合成化学（現東亜合成）、三井化学、大同製鋼（現 大同特殊鋼）、東洋レーヨン（現 東レ）、三菱重工、名古屋造船（現 IHI）、中部電力名古屋火力発電所および新名古屋火力発電所などの12事業所であった。そして、その給水開始日は、昭和36年12月1日であった。<sup>18</sup>

次に、愛知製鋼の知多工場側では、この愛知用水工業用水道からの給水をどのように準備したのかをみることにしよう。そして、愛知製鋼の工業用水の受水準備の状況について、『愛知製鋼50年史』と『愛知製鋼30年史』は、それぞれ次のように述べている。

「工業用水については、知多半島は、夏季高温で降雨に恵まれず干害に悩まされることが多く、知多工場もかねてから工業用淡水の確保が頭痛の種であった。しかし、木曾川の水を知多半島へ引くという遠大な構想の愛知用水が、5年の歳月をかけて36年9月に完成し、工業用水としても利用できるようになった。当社は同年10月、構内受け入れ設備を完成させ、ボイラー、浴場をはじめ、作業用として工場各所へ給水した。」<sup>19</sup>

つまり、「知多工場はかねてから淡水問題に悩まされてきたが、愛知用水が利用できることになり、36年10月構内受入設備の完成とともに、待望の木曾川の水が新設貯水池に流れ込み、ただちに飲料水、ボイラー、浴場をはじめ、作業用（高圧水、酸洗、造塊など）として工場の各所へ給水した。」<sup>20</sup>

この愛知製鋼の「社史」からの引用には、用水の用途として、上水道用と工業用水用が混ざっているように見える。すなわち、飲料水、ボイラー、浴場は上水道であり、各工場に給水された高圧水、酸洗、造塊など作業用ものは工業用水であろう。

次に、上の引用に見られる「昭和36年10月」という受水日については、さらに詳しく『愛知製鋼30年史』の年表では「昭和36年10月9日、愛知用水受水開始」<sup>21</sup>と記されている。

ところが、愛知用水工業用水道の上野浄水場（工水）の給水開始日は昭和36年12月1日であり、愛知用水水道の上野浄水場（上水）からの給水開始日は昭和37年3月13日であって、この限りでは、愛知製鋼がいう受水日とは明らかに異なっている。では、昭和36年10月9日はいったい何の日であるのか。それは、愛知用水水道および愛知用水工業用水道とともに、本格的な給水を開始する前に、昭和36年10月、通水テストを実施しているのである。<sup>22</sup>したがって、愛知製鋼はこの通水テストの実施日にあわせて受水設備の準備をし、愛知用水水道と工業用水道からの通水を受けたのである。そして、この通水テストの日をもって受水日としたのではあろう。また、この通水テスト以降も引き続いて受水し続けたまま、12月の正規の受水開始へと移行していったというように十分に推測できるのである。

さて、さきにもみたように、従来からの知多工場では、深井戸を掘って地下水を汲み上げ、それを工業用水として用いてきた。工業用水となる地下水があることは、知多工場の立地条件の重要な要素であった。しかし、この知多工場は、海岸の干拓地に築かれた新田を埋め立てて建設されたものであり、その深井戸から汲み上げられる地下水は塩水化しやすいものである。

確かに、たとえば「火力発電所や製鋼所などで多量に要する冷却用水は海水を利用することもできる」<sup>23</sup>ともいわれている。しかし、愛知製鋼は、海水を用いるのではなく、わざわざ深井戸を掘って地下水を工業用水に利用することにしたのである。それにもかかわらず、その地下水の塩水化が進めば、それだけ淡水を求める意識が強まることになり、愛知用水からの工業用水の供給は、愛知製鋼にとっては強く待ち望まれたことであろう。

このようにして、愛知製鋼は、昭和36年10月に愛知用水からの工業用水を受け入れるための設備を完成し、同年12月から愛知県営の愛知用水工業用水道によって工業用水を供給されるようになった。そして、これによって、工業用水の淡水問題も解決されたのである。

以上にみてきたように、愛知製鋼は、昭和35年にたてられた設備合理化計画の一環として、知多工場の臨海工場建設計画をすすめ、とくに特殊鋼の生産増強のために中小形圧延工場を建設し、昭和38年にその計画が完了した。そして、知多工場におけるこのような設備合理化計画を推進してきた愛知製鋼の視界のなかには、自らが抱える工業用水問題の意識を通して、つねに愛知用水工業用水道事業の進捗の様子が映し出されているに違いないのである。つまり、この愛知用水工業用水道は、名古屋臨海工業地帯の文字どおりの生命線となっているのである。

さて、ここまできて、ようやく、本章の最初にふれた、トヨタ自動車工業の知多鍛造工場の建設計画に辿りつくことになる。

それは、トヨタ自動車が月産5万台体制を確立するために、昭和38年(1963)7月に鍛造部門の設備増強計画がたてられ、同年9月に、本社工場の鍛造工場で製造している鍛造部品の一部と愛知製鋼の刈谷工場で製造している鍛造部品をまとめ、新しい別工場で量産化を図るというものであり、この新しい鍛造工場を愛知製鋼知多工場の臨海敷地部に建設することが決定されたのである。つまり、トヨタ自動車工業が新しい鍛造工場の用地として選定したのは、愛知製鋼がさきに新しく建設した中小圧延工場に隣接する、名古屋南部臨海工業地帯の同じ第1区の埋立造成地である。そして、この時期、愛知製鋼の新しい中小形圧延工場では、同年10月の本格操業に向けて準備が進められていた。

ところで、このとき、いままでにみてきた愛知製鋼の従来の知多工場および新しく臨海部に建てられた中小形圧延工場の建設経緯を踏まえるならば、この名古屋南部臨海工業地帯の第1区の工場用地は、第1に、臨海埋立地であるけれども重量機械設備の設置に十分に耐えるだけの地耐力を有した堅固な地盤であること、第2に、愛知県営の愛知用水工業用水道からの給水によって工業用水を確保することができることが、明確な事実となっているのである。この2つの要素は、工場建設の立地条件として重要なものである。しかも、工業用水の確保は極めて重大な要素である。

そして、この点について、『愛知県営水道・工業用水道30年史』に、次のような記述を見ることができる。それは、同じ名古屋南部臨海工業地帯にあって、愛知製鋼の用地がある第1区の南側に位置して、第2区に建設された東海製鐵(現 新日鐵住金株式会社名古屋製鐵所)に関するものである。

「地盤、地耐力、工業用水、交通等の工場立地条件について科学的な調査が推し進められた結果、昭和34年6月12日に、名古屋南部臨海工業地帯の埋立第2工区の約623万㎡の土地に製鐵所が建

設されることが決まった。この立地条件の一大要素として工業用水が取り上げられた。この工業用水の確保について愛知県は、『東海製鐵株式会社製鐵所建設に関する協定』に基づき、県営工業用水道により供給することを約束した。」<sup>24</sup>

このように、名古屋南部臨海工業地帯では、工業用水法によって工業用水用の深井戸を掘ることが制限されている臨海地区であり、愛知県営の工業用水道によって必要な工業用水が供給されることになっている。そして、ここに、トヨタ自動車工業は、新しい鍛造工場として、知多鍛造工場を建設することにしたのである。

しかしながら、この建設用地は、たとえ海面下数メートルには洪積層や新第三紀層があって、堅い地盤をなしているとしても、地表には海から浚渫したヘドロやサンドポンプ船で噴き上げた海砂土が厚く敷き詰められていて、軟弱な地面になっている。したがって、その地表のヘドロを取り除き、地面を固める必要がある。そこで、知多鍛造工場の建設用地では、ヘドロを山砂土に入れ替えるという地盤改良工事が行なわれ、そこに2200本のパイルが打ち込まれ、さらにコンクリートを打つという基礎工事が行なわれた。そのときの地盤工事の様を、当時の工事担当者であった小浜幸之助氏（陣内工業所・取締役）は、次のように語っている。

「そのころ私は、トヨタ自工で工場建設に携わっていた。ある日、知多鍛造工場の用地を一回りしようと歩き始めた時、今まで内陸の用地しか経験のなかった私をある種の驚きが襲った。果てしなく水平に広がっている灰色の土地。それは、臨海のヘドロ埋め立て地であり、歩いてみると、長靴にかかる土圧が強く、なかなか抜けてこない。地面に竹ざおを差し込んだら、なんの抵抗もなくどこまでも入っていく。何メートルもヘドロばかりである。少しでも固そうなところを探しながら、一步一步進まなければならなかった。

こうしたヘドロ軟弱地盤では、そのまま建設工事をやることができず、地盤改良工事が先行する。知多鍛造では地表下4メートルのヘドロを山土に入れ替える方法をとった。

しかし、この軟弱地盤というものは、改良をしても沈下と振動という大きな問題があり、特に知多の場合、鍛造であり振動が心配された。現地で人工地震を起こし振動性状を調べたほか、本社鍛造工場、愛知製鋼刈谷工場の鍛造・コンプレッサーの振動測定も行って対処した。」<sup>25</sup>

このように、新しい鍛造工場を建設するために、まず埋立地の4mの厚さに盛られたヘドロが取り除かれて、山土に入れ替えられた。ところで、このヘドロの正体は何であろう。それは、山から河川によって運ばれてきた栄養分のある土壌が遠浅の海底に積もり、それに育まれてきた海の生き物の残骸物である。すなわち、知多半島西海岸、とくに北部に位置する上野、横須賀、八幡浜、新知などの地先の海面では、大正末期から始まった海苔養殖がようやく昭和27・8年頃か

ら最盛期をむかえ、全国でも屈指の海苔養殖場になっていた。しかし、昭和33年に臨海工業地帯の造成計画が持ち上がり、また昭和34年の伊勢湾台風に追い討ちをかけられるようにして、昭和35・36年と続いての大豊作を最後に、臨海工業地帯埋立造成による漁業補償と引き換えに、この海苔養殖場は消滅したのである。そして、その結末を『東海市史』は、次のように語っている。

「……昭和37年10月、漁業補償問題は全面解決した。名古屋港周辺における臨海工業地帯の造成と名古屋港高潮防波堤の建設に伴い、15の組合の水産業は、大きな転機を迎え、本市の水産業は、姿を消すこととなったのである。」<sup>26</sup>

さて、ともあれ、さきの引用にみられるように、トヨタ自動車工業の知多鍛造工場の建設は、頑丈な地盤改良工事からはじまり、昭和39年(1964)5月に鍛造工場と調質工場の建物が完成し、機械の据え付けが始まった。そして、同年7月23日、知多鍛造工場は稼働を開始した。なお、この知多鍛造工場はトヨタ自動車工業が所有するものであるけれども、工場の運営はすべて愛知製鋼の従業員によって行なわれ、「場内外注加工」と呼ばれる方式がとられている。

その後、次々と新しい設備が増設され、鍛造部品の量産化が進められていった。したがって、生産高は、昭和39年8月に1,000トン弱であったものが、40年7月に1,180トン、11月に1,450トンへと順調に増加した。

また、やがて「昭和42年6月には2,000トンを超え、負荷としては満杯の状態になった。一方、トヨタ自動車工業では42年春、当時月産7万台程度あった自動車生産台数を、44年には13万台にする計画が打ち出された。そしてこの増産計画を受けて、さらに鍛造品のコストダウンをはかるため、第2鍛造工場の建設計画が決定された。」<sup>27</sup>のである。そして、さきに建設された鍛造工場と調質工場の北側に、昭和45年5月に第2鍛造工場が完成し、また引き続いて昭和46年3月には第3鍛造工場、同年11月には第2調質工場というように次々と増築されていった。

このようにして、知多鍛造工場は、トヨタ自動車工業の量産体制の推進に歩調をあわせて、次々に工場を増設しながら、設備増強されていったのである。そして、このような知多鍛造工場の設置とそれによる自動車鍛造部品の量産化体制の構築を可能にしたのが、愛知用水工業用水道から給水される工業用水であったのである。

以上のように、トヨタ自動車工業の知多鍛造工場の立地条件を観察するために、第二次大戦前の愛知製鋼の前身である豊田製鋼の知多工場の建設事情にまで遡り、また戦後の愛知製鋼の知多臨海工場の建設経緯を辿ることによって、工場立地における重要な要素として、工業用水を確保することであることをみてきたのである。そして、今日の臨海工業地帯の工場立地においては、工場向け専用の工業用水道の設置は不可欠であり、その工業用水道の給水開始日が工場の操業開始日を決定するほどまでに、工業用水の確保は重要になっているのである。

すなわち、ずっと後のことになるが、トヨタ自動車工業は、月産30万体制のための工場として、昭和53年8月には衣浦工場、54年1月には田原工場の操業を開始した。この衣浦工場は西三河の衣浦臨海工業地帯の埋立地（碧南市）にあり、また田原工場は東三河臨海工業地帯の埋立地（田原市）に立地している。この2つの臨海工業地帯は、ともに愛知県企業局によって造成された臨海埋立地であり、衣浦臨海工業地帯においては西三河工業用水道が、また東三河臨海工業地帯においては東三河工業用水道が、その立地工場に向けて工業用水の給水パイプラインを敷設しているのである。そこには、名古屋南部臨海工業地帯の一面に建設された愛知製鋼の知多工場やトヨタ自動車工業の知多鍛造工場に工業用水を給水する愛知用水工業用水道と同様の工業用水道システムが構築されているのである。

また、名古屋港に面した臨海地帯において、愛知製鋼が工業用水の水源を深井戸の地下水に求めて立地した知多工場が、その後、愛知県営工業用水道からの工業用水の給水へと移っていく経緯は、すでに前稿にみてきたように、三河内陸部の豊田市（旧 挙母市）で、深井戸の地下水を工業用水の水源として台地に立地したトヨタ自動車工業の本社工場（挙母工場）や元町工場が豊田市営の工業用水道からの給水を受けるようになる道筋と重なり合うものがあるのである。

さて、ここで、名古屋南部臨海工業地帯の知多鍛造工場から、再び、豊田市およびその周辺の三河内陸工業地域に視線を移すことにしよう。そして、トヨタ自動車工業の工場建設の時系列に沿って、次に、エンジン専門工場である上郷工場の建設経緯をみることにする。

## 15 量産体制の推進と上郷工場の用地取得

トヨタ自動車工業では、昭和36年（1961）には、5年後の41年（1965）に月産5万台達成を目標とする量産体制が計画されるとともに、次の新たな新しいエンジン専門工場を建設する構想が動き出していた。それは、本社工場と元町工場に次ぐ、第3工場建設の構想である。すなわち、「それは、将来、月産5万台あるいはそれ以上の生産を行なう場合には、たとえ本社工場をトラック、元町工場を乗用車と、それぞれ専門化して拡大をはかっても、遠からず両工場のみではほとんど能力いっぱいになってしまうので、両工場とは別に、新エンジン専門工場を建設する必要があるという見通しから生まれたものであった。」<sup>28</sup>

ところで、いうまでもなく、この第3工場であるエンジン専門工場を建設するためには、まず工場用地の取得が必要である。しかしながら、すでにこの時期、トヨタ自動車工業の本社工場や元町工場が立地する豊田市内には、第3工場の建設に必要な広い面積をもった工場適地を見出すことが難しくなっていた。すなわち、豊田市域の台地には、すでにトヨタ自動車工業の2つの工場を中心に多くの自動車関連企業の工場が立地し、工場集積が急激に進行している状態であった。

いま、ここで、昭和30年代中頃における豊田市の市域をみると、それは、矢作川を挟んで右岸が挙母地区、左岸が高橋地区という2つの地区だけからなっていて、上郷地区(旧上郷町)や高岡地区(旧高岡町)はまだ豊田市域には含まれていないのである。<sup>29</sup>そして、挙母地区には、中心市街地を取り囲むように西部から南部にかけて台地が連なり、その台地の上には、豊田市鉄工団地、衣ヶ原の元町工場、緑ヶ丘の工場群、論地ヶ原の本社工場が立地し、トヨタ自動車関連企業の主要な工場が、トヨタ自動車工業の本社工場および元町工場を中心したこの地域に集積している。また、矢作川左岸の高橋地区には、約20haの山林を造成して東海電子工業工場団地がつけられていた。

このような状況からみると、昭和30年代中頃には、豊田市域の台地や丘陵地では、工場立地に適した用地にはすでに工場が建ち並び、工場適地を見つけることが困難になっていたといえる。つまるところ、これまでトヨタ自動車工業が本社工場(挙母工場)や元町工場の立地条件として求めてきた、台地上にあって、しかも工業用水となる良質で豊富な地下水を得ることができる広大な面積の工場用地を、当時の豊田市域にはもはや見出すことができないのである。

したがって、月産5万台ないし月産10万台という量産体制を推進するためには、トヨタ自動車工業は、豊田市域を越えて広域的に工場用地を探索しなければならないことになる。しかし、豊田系の主要工場が集中立地する刈谷市でも、すでに大工場を建設することができるほどの広い面積をもった台地上の用地はなくなっていた。『刈谷市史』には次のような記述をみることができる。

「我が国の経済が高度成長期に突入した昭和35年以降、刈谷市においても工場や教育施設をはじめ会社社宅・公営住宅などの、大規模な建設事業が相次いでみられた。それらの建設用地の大部分は農地を買収することによって賄われた。……商工会議所は37年1月に、内陸工業用地は既に限界にきているから、従来のように台地上の土地に限定しないで沖積低地にも目を向けるべきだとして、たとえば、市内の流作新田・中市新田・小垣江新田・浜新田・衣浦干拓および知多郡東浦町を含む地域に、大規模な工場用地を造成することを研究するよう提案した。」<sup>30</sup>

このように、刈谷商工会議所は、すでに刈谷市域には工場用地となるべき台地上の土地は見当たらないことを指摘し、これからの工場用地は衣浦湾に面した臨海の干拓新田の埋立てにあることを提案しているのである。しかし、まだこの時期には、衣浦臨海地帯には工業用水道が敷設されていないのである。したがって、トヨタ自動車工業の工場用地探しは、従来どおりの内陸部に向けられたのであろう。そして、まず、豊田市の南に隣接する上郷町の用地が、その候補地となったのである。

そこで、以下、トヨタ自動車工業が上郷工場の建設用地を取得するまでに至る経緯を辿ること

にしよう。

さて、上郷村は、昭和35年（1960）、隣接する豊田市や高岡町の工場誘致条例にならって、工場誘致の促進によって町の発展をはかる目的で、工場誘致条例を制定した。いま、周辺の市や町の工場誘致条例の制定開始の時期をみると、岡崎市が昭和28年（1953）4月、刈谷市が昭和29年（1954）2月、豊田市が昭和29年（1954）7月、高岡町が昭和33年（1958）であり、上郷村と同じ昭和35年（1960）には安城市と三好町が工場誘致条例を制定している。なお、岡崎市、刈谷市、豊田市などでは工場誘致条例を制定する以前から、すでに盛んに工場誘致運動が展開されてきた。

このように周囲の各市が工場誘致合戦によって工業都市化を進めていく中において、上郷村は、工場誘致条例の制定とともに、昭和36年（1961）4月1日には町制を施行して上郷町となった。また、その誘致条例の制定にあわせて、昭和35年には、愛知県によって、上郷村の「上野地区10.9万坪が県内陸工業用地に指定され、県の手によって整地が進められ、工場誘致の第一歩をふみ出し」<sup>31</sup> ていたのである。

そして、「昭和30年代後半は、元町工場の拡大によって、自動車量産体制の基礎が確立した時期であり、昭和36年には、上郷地区にも5つの小規模下請工場の立地がみられ、拡大の萌芽があらわれていた。」<sup>32</sup> しかしながら、その現実には、上郷町全域での工場立地の実態からみれば、昭和37年（1962）では、「わずかに豊田市との隣接にトヨタ自動車KKの関連工場が数社とその他の工場が数社町内に散在するにすぎず、三栄工業以外は従業員100名未満の小企業に属するものであった。」<sup>33</sup>

なお、ここに記された上郷町域の三栄工業は、さきの工場誘致条例によって誘致された企業ではない。それは、すでに刈谷において豊田系企業の関連企業であった三栄組が、「豊田自動織機製作所の挙母工場建設にともない、その整地・土木建築・運搬にたずさわるため、当社挙母出張所を昭和10年12月に開設した」<sup>34</sup> ことに始まっている。その後、昭和21年（1946）6月、三栄組はこの挙母出張所を分離独立して、三栄木工工業株式会社を設立し、さらに同年12月に三栄工業株式会社と改称した。<sup>35</sup> そして、当時の三栄工業は、トヨタ自動車工業のある豊田市に接する上郷町北部の藤藪地区（現在の豊田市豊栄町）に工場を設置していた。なお、さきの引用にあるように、昭和37年（1962）の工場調査では、上郷町には、従業員10名以上の企業が15社あって、そのうち100名以上の従業員を有するのは三栄工業の1社だけだったのである。<sup>36</sup>

そこで、上郷町は、積極的に工場誘致を進めるために、昭和38年（1963）に「上郷町の工場適地のしおり」をつくり、広く企業に配布した。そこには、次のような宣伝文が記述されている。

「……上郷町は比較的安い豊富な工場適地を持っておるので、之が開さくのため町内主要道の改修整備を準備中であり、とくに最近高速道路および岡多線の新設計画が進捗し遅くとも年内には実現のはこびとなっている。



なお気候も温暖で町の東部に矢作川水系の豊かな水庫を擁し、町内一帯の地下水源脈々として縦横に流れ工業用水はもちろんのこと、化繊工場用水にもその水温質共に適し、こんこんとして湧出する水量は工業家の意を十二分に充し得るものと確信している。また当町出身の労務者は周辺都市の各工場主より勤勉と純朴で賞賛を受けている。……」<sup>37</sup>

ここにみるように、上郷町は、町域内には地下水を水源とする豊富な工業用水があることを強調し、当地はすぐれた工業適地であるとして、工場誘致のセールスポイントにしているのである。そして、このことに前後して、さきに触れた、愛知県内陸用地対策部によって造成された上郷工業団地の約11万坪（約379,000㎡）を、昭和38年（1963）9月に、トヨタ自動車販売株式会社が取得することになったのである。これを、『豊田市史』は次のように記している。

「愛知県は、この地37.7畝の上郷工業団地を造成し、地域の工業の拡大を助成するため、昭和35年11月より用地買収を始め、38年9月にこれを完了し、同月3.3平方畝当たり、3,800円でトヨタ自販に売却している。」<sup>38</sup>

その後、トヨタ自動車販売は、まず昭和40年（1965）10月に、トヨタ自動車工業の増産体制に対応して、輸送体制を增強するために、元町モータープール（昭和34年5月、取扱い台数1万5,200台／月）に次いで、上郷工業団地の取得用地に上郷モータープール（取扱い台数7,000台／月）を建設した。続いて、昭和43年（1968）には、部品倉庫を建設して、トヨタ自動車販売の部品供給体制の強化を行ない、45年には、大規模な鉄骨高層ラックビルを完成する。あわせて、この昭和45年（1970）10月1日に、国鉄岡多線の岡崎から北野榊塚までの区間が開通したことで、北野榊塚駅より上郷モータープールへの引込線が敷設され、自動車の貨車輸送が開始された。なお、この貨車輸送は、昭和52年（1977）まで行なわれている。ちなみに、『豊田市史』には、この国鉄岡多線による自動車の貨車輸送について、次のような記述がみられる。

「積載貨車は1台でカラーラ10台、クラウン8台の積載が可能である。第2次大戦前から計画されていたが、建設がのびていた岡多線がトヨタ自工による豊田市内最後の組立工場である堤工場の完成にあわせるかのように開業した。これにともない、貨車輸送は急激に増大しはじめ、上郷のモータープールは、その輸送基地化していった。しかし、こうした貨車輸送の増大も昭和46～48年のわずか3年間にすぎないことは、国鉄の貨車輸送の混乱にも一因があるとはいえ、その投資の膨大であったことを考えるとおしまれる。」<sup>39</sup>

さて、このトヨタ自動車販売の上郷モータープールに近接して、その北方面には、『トヨタ自

『自動車30年史』では、「上郷町が推せんする上郷町大字永覚、<sup>えかく</sup>和会、<sup>かづえ</sup>上野にわたる約76万㎡の土地は、通産省から工場適地と指定されていたところで、給排水、地盤とも申し分なく、また、工場立地も本社工場の南西約4.5km、元町工場の南方約5.5kmの距離にあるので、運搬、連絡の便もよく、その上、新設予定の国鉄岡多線がすぐそばを通り、東名高速道路の豊田インターチェンジと産業道路で結ばれるなど、すぐれた立地条件を備えていた。」<sup>40</sup>と評されている、新工場の建設用地として打って付けの台地が広がっていたのである。そして、この台地が上郷工場の建設用地となったのである。

ところで、上郷町は、すでにみてきたように、全域的には矢作川の伏流水に恵まれて、豊富な水源を擁しているといわれている。しかし、町の東を流れる矢作川沿岸の畝部地区では、かつて伊豫田と八郎翁が排水の悪い低湿地の悪水対策に苦慮し、<sup>41</sup> しかもその水質は不良であった。したがって、従来から、上郷地域には、排水用の悪水路が掘られ、農業用の用水路と排水路を併用した用悪水路といわれる水路が多くみられるのである。

それに対して、上郷町の北部から西部にかけては碧海台地の北端にあたる場所である。そして、その台地上には、かつて矢作川の水難を逃れて低地の集落から移り住み、そこで田畑を開墾して暮らしを立ててきた集落が点在している。その一つである永覚新郷は「慶安4年(1651)頃より寛文7年(1667)頃迄の間に広漠たる今の台地に移住した」<sup>42</sup>集落である。そこに移住した人たちは、さっそく「猿渡水系である大風池の水利権を譲り受け、延長300余間、巾20余間、深さ3丈の開墾工事を完工し、美田を作りたる」<sup>43</sup>のであった。それは、明治用水も枝下用水もいまだ通っていない、はるか過去の時代である。

なお、明治以降、水源であった大風池は埋め立てられて開田化され、また今日では、造成地になっているところもある。そして、大風池のわずかな名残りとして、東名高速上郷サービスエリア沿いの北西側にこぢんまりとした巖島社の鳥居と社が建っている。その社には、大風池の水神である弁天が祀られているといわれている。

そして、いまは、大風池に代わって水源の役を担うのが、明治23年(1890)ごろに開墾された枝下用水である。その枝下用水の東用水路が、東名高速道路の上郷サービスエリアの下を北側から南側に潜り抜けて、上郷工場の北側に沿って北西に向かい、台地の上に拓かれた水田のなかへと流れ込んでいて、この辺りが枝下東用水の末端地域である。

また、この枝下用水東用水路の先では、さらに落ち水を拾い集めて、西には和会補助用水、東には大風補助用水が開墾されている。その大風補助用水路は、トヨタ自動車上郷工場の敷地の東側に接するように付け替えられ、暗渠水路になって永覚地域の水田を灌漑している。ちなみに、東名高速上郷サービスエリア沿いの南東側にある一光寺の境内には、枝下用水の創設者である西澤眞藏氏の顕彰碑が建てられている。

いま、実際に、上郷地区の永覚や和会の台地辺りを歩いてみると、そこには棚田状に拓かれた

幾枚もの水田を見渡すことができる。それは、畑ではなく、水田なのである。そして、このように台地の上に水田を拓くために、灌漑用水路が台地の稜線に辿って開削されているのである。今日では、トヨタ自動車の上郷工場周辺は相当な広さの田圃が従業員用の駐車場に埋め立てられてしまっているが、それでもまだまだ水田が残っていて、かつての水田の広さを想像することができる。このような水田一面に水が張られると、そこは大きな貯水池となるのである。工場用地の周辺に水田が広がっていることは、その水田から浸み込んだ伏流水が、やがて工場用地の地中深く地下水として貯めこまれることになる。かつて、トヨタ自動車工業の挙母工場を建設するにあたって、豊田喜一郎氏が「工場用地のために、水田を潰してはならない」といった言葉の真意は、ここにあったのではないだろうか。

また、この上野町の和会、上野、永覚は、江戸時代の寛永12年(1635)に三河五箇所湊の一つとして大浜港が指定されて以来から栄えてきた大浜街道の道筋にあっている。すなわち、その街道は、碧海台地の南端にあたる衣浦湾の大浜港(碧南市)から、碧海台地の北端にあたる当地を越えて、挙母(豊田市)に至る道であり、海からの海産物と内陸からの木綿が行き交った道である。そして、この大浜街道は、碧海台地の尾根を辿って通っているのである。その台地の尾根にあたるところに上郷町の永覚新郷がある。

また、この上郷町の永覚新郷地区は、そのように台地に位置しながら、そこは豊かな地下水の水源地域でもある。そして、そのことは、上郷町(村)の簡易水道の水源である深井戸が、この永覚新郷地区に掘られていることによって検証することができる。

まず、昭和32年(1957)9月に認可され、昭和34年(1959)4月に完成した上郷村簡易水道の水源になる深井戸が2箇所掘られた。その第1水源は上郷町大字上野字御所名残に掘られた深さ40mの深井戸による地下水で、1日当たりの取水量は752 $\text{m}^3$ である。そして、第2水源が、上郷町大字永覚新郷字下山畑の深さ82mの深井戸から汲み上げられる地下水であり、1日当たりの取水量は588 $\text{m}^3$ である。<sup>44</sup>

また、昭和38年(1963)8月に認可され、その後の上郷町と豊田市との合併(昭和39年)によって、豊田市に事業が引き継がれ、昭和39年(1964)12月に完成した上郷広域簡易水道の水源は、永覚新郷に掘られた深さ80mの深井戸の地下水であった。そして、この水源からは、最大給水量1日当たり1,000 $\text{m}^3$ が計画されていた。<sup>45</sup>

以上のようにみえてくると、上郷町の永覚新郷地区の台地一帯は、まさに「給排水、地盤とも申し分なく」、通産省が工場適地として指定した内陸工業用地ということなのである。そして、トヨタ自動車工業は、新しいエンジン専門工場建設のための用地買収を上郷町に申し出ることになるのである。

ところで、上郷町内では、以前からの豊田市との合併問題が未だ結論が纏まらないまま、住民の意見は賛否対立の状態であった。まさにそのようなときに、上郷町を縦断して東名高速道路

(昭和44年全面開通)と国鉄岡多線(昭和45年10月、岡崎～北野柵塚)が通るという見通しがつくなかで、さらに、トヨタ自動車工業から工場用地の買収が申し込まれたのである。しかしながら、トヨタ自動車工業からのこの申入れには、上郷町と豊田市との合併が前提条件として付けられていたのである。トヨタ自動車工業が提示した買収条件について、『豊田市史』には、次のように記述されている。

「トヨタ自工は進出に関して、工場誘致条例等により、町に対して土地買収については坪3,000円以上の差額金の町負担、水道・ガス等の敷設、固定資産税等に相当する額を5年間交付金として給付すること、浄化槽設備への補助などを求めた(昭和38年5月20日申入れ)。これらの条件は、年間予算7,000万円程度の町で負担しきれものではないことは明白で、トヨタ自工も進出の条件の最初に上郷町の豊田市への合併を要求していた。」<sup>46</sup>

すなわち、トヨタ自動車工業は、上郷町の工場誘致条例の適用を受けることを条件にして、新しい工場の建設用地の買収を求めたのである。一方、誘致しようとする上郷町は、トヨタ自動車工業からの条件を果たしきるには町財政状態が余りにも貧弱であった。昭和38年(1963)下期のトヨタ自動車工業の売上高は約930億円で、税引前利益が90.5億円、当期利益45.5億円であり、これに比べると、確かに、上郷町の財政予算7,000万円(0.7億円)はあまりにも小さすぎる額である。したがって、上郷町がトヨタ自動車工業の工場誘致を行うためには、実際には、約20億(昭和38年度)の財政収入のある豊田市との合併を受け入れること以外に実現の道がないことになったのである。そこで、「このトヨタ自工からの正式申込書に対して、(上郷)町長は承諾の回答を与えた」<sup>47</sup>のである。すなわち、上郷町は豊田市との合併を前提として、トヨタ自動車工業の上郷工場の誘致を受け入れることを承諾したのである。

そして、昭和38年8月5日に、上郷町(町長 藪押庫衛氏)と豊田市(市長 長坂貞一氏)との間で、上郷町の豊田市への合併を前提とした上での「トヨタ自動車工場誘致に関する覚書」<sup>48</sup>が取り交わされた。その覚書では、上郷町は、豊田市への合併後においても、すでに進めてきたトヨタ自動車工業の工場誘致に伴う工場敷地の買収についての基本方針を引き続いて実施することが確認されている。

その後、昭和38年8月20日に至って、上郷町と豊田市は臨時議会を開催し、両議会とも全議員の賛成をもって、上郷町を廃止して豊田市に合併する議案が可決し、上郷町は豊田市に合併することになった。なお、その施行は翌昭和39年3月1日である。

続いて、昭和38年12月6日、上郷町(町長 藪押庫衛氏)とトヨタ自動車工業(代表取締役社長 中川不器男氏)との間で、上郷工場の土地売買についての「仮契約書」<sup>49</sup>が取り交わされた。そこには、上郷町は昭和38年12月末までに売買面積を確定し、本契約が締結できるようにするこ

とが約束されている。すなわち、トヨタ自動車工業は、昭和38年末を工場用地買収の完了期限としたのである。

そして、その後の経緯について、『トヨタ自動車30年史』は次のように語っている。

(トヨタ自動車工業は)「翌39年1月には、工場用地の測量、地質調査を開始し、3月には、農地転用申請、電力使用申込みなどの準備が行なわれ、また、具体的な工場計画もたてられるなど、新エンジン工場建設の準備は着々と進められた。また、かねてから豊田市と上郷町の間で進められていた合併交渉も実を結び、同年3月1日から上郷町は豊田市に合併した。」<sup>50</sup>

このようにして上郷工場建設計画が進んでいくなかで、昭和39年2月、トヨタ自動車工業総務部次長であった佐藤保氏が、新しく豊田市長に就任し、同月29日に、上郷町(町長 簀押庫衛)と豊田市(市長 佐藤 保)との間で「トヨタ自動車工業株式会社の覚書に関する協定書」<sup>51</sup>が交わされた。それは、豊田市が、さきにトヨタ自動車工業が上郷町に申し出ている上郷工場建設による固定資産税免除の項目を支障なく実施するということを確約するものであった。

さらに、重ねて、合併後の昭和39年5月23日には、かつての上郷町長簀押庫衛氏から豊田市長佐藤保氏に、すでに上郷町工場誘致条例の適用を受けて誘致されたトヨタ自動車工業を含む9社についても、合併後も継続して適用されることが申請される。<sup>52</sup>

他方、昭和39年5月10日には、豊田市(市長 佐藤 保氏)とトヨタ自動車工業(代表取締役社長 中川不器男氏)の間で、上郷工場の用地買収および工場建設について、旧上郷町とトヨタ自動車工業との間で取り決められた諸事項を確認するための「確認証」<sup>53</sup>が交わされる。この「確認証」には、「1. 甲(豊田市)は、乙(トヨタ自動車工業株式会社)のため上郷工場の建設用地として上郷町大字永覚・上野・和会地区内に約24万坪(本物件)を一括して買収する。」に始まる12項目が示されている。そのなかの第4項目には、工業用水の確保について、次のような記述がある。

「4. 本物件の導水路の付替および敷地外への工場排水路の整備については、甲がいっさいの費用と責任をもって実施する。また、乙に対する工業用水についても、甲は責任をもってこれを確保する。」

すなわち、これは、トヨタ自動車工業の上郷工場の建設にあたって、豊田市が、工場の導水路と工場排水路の敷設を行ない、さらに工業用水を確保しなければならないことを確認したものである。そして、まさにこのことによって、トヨタ自動車工業の上郷工場は、さきにみた「給排水に申し分のない」用地を実質的に取得することができるようになったのである。

そして、この「確認証」を得たうえで、トヨタ自動車工業は、昭和39年6月に上郷工場建設委員会（委員長 取締役堤頼雄）を設置して、8月1日には上郷工場建設室を置いて、工場建設計画の基本構想をまとめあげた。その基本構想は、「上郷工場は10万台計画の一環として、エンジン、ミッション工場を、鋳物、機械加工、組付けまで一貫した生産形態をとり、経済性のある量産工場とする。」<sup>54</sup> という記述で始まっている。すなわち、このエンジン専門工場の建設は、昭和36年には月産5万台計画のなかで検討が始められていたのであるが、その3年後、工場建設が実際に進められるようになった昭和39年になると、この上郷工場は月産10万台体制の生産基盤の一環として構想されるようになっていったのである。

続いて、昭和39年（1964）10月20日に整地地鎮祭が行なわれ、翌年の昭和40年（1965）1月に機械工場、続いて2月には鋳物工場の建設が始まった。

ところが、上郷工場の用地周辺では、地下水位の低下や井戸水の枯渇が生じるようになった。つまり、上郷工場の建設段階で、周辺地域の井戸水不足が発生し出したのである。すなわち、上郷工場の北西側に隣接する高岡町の「西田地区はトヨタ自動車上郷工場の建設にともない、地下水の枯渇をきたし飲料水の不足に地域住民は困っていた。そのため時々、給水車による応急の給水を受けていた。」<sup>55</sup> という事態が起きたのである。

また、これに関連する資料として、『目で見える豊田・加茂の100年』のなかに掲載された一枚の写真「建設中のトヨタ上郷工場（豊田市大成町・昭和40年）」がある。その写真は、上郷工場の建設中の様子を写したもので、整地された広い敷地、建設中の工場建屋の骨組み、高圧電線の2本の鉄塔、そして揚水用掘削井戸の櫓とその上に載った大きな貯水槽が記録されている。<sup>56</sup> すなわち、工場を建設するとき、まず工場建設工事用の水の水源として地下水を得るための深井戸を掘削される。その井戸櫓と貯水槽が写真に写されているのである。

そして、上郷工場の建設工事現場は、通常なら水に不便な台地の上であるため、一層大量の地下水の汲み上げが必要になったと考えられる。そのことが周辺地域の地下水にも影響し、民家の井戸の水位を下げ、井戸水を枯渇させてしまったのであろう。

ところで、さきに見た豊田市とトヨタ自動車工業との工場建設に関する協約内容から推測すると、豊田市に隣接した高岡町住民の飲料水不足の事態を解決する責任は、豊田市が負うことになり、トヨタ自動車工業は一切関知しないということになるのであろうか。そして、実際、高岡町は、豊田市上水道から分水を受けて西田簡易水道を設け、その事態の解決を図っている。<sup>57</sup> したがって、そこにはトヨタ自動車工業の姿は一つとしてみることはないのである。

また、上郷町の北端にあって、豊田市に接して本社工場に近い藤藪地域（現 豊田市豊栄町）でも、「トヨタ系工場群の進出と膨大な工業用水の取水により」、ついに「昭和36年ごろから藤藪地区の水不足が著しく、翌37年2月にいたっては井戸が枯渇するようになり、住民の日常生活に支障をきたしたので町においては県の衛生部の給水車を借り入れて連日給水をした。」<sup>58</sup> という

事態が生じていたのである。このような事態についても、上郷町は、「豊田市の上水道から取水する藤藪簡易水道を計画し、組合を設立して水道布設を実施し、昭和38年4月これを完成し」<sup>59</sup>て、解決策をとったのである。

そして、高岡町や上郷町のいずれの簡易水道事業についても、トヨタ自動車工業は一切関与することはなかった。それに代わって、豊田市の上水道事業が、市域を越えて、両町への給水体制を整えて対応したのである。しかし、一方、さきほどの飲料水不足が発生した高岡町西田地区の北側の台地上に位置する大林地区には、トヨタ自動車工業が建設した従業員用の社宅が建ち並び、この「大林社宅にはトヨタ自動車 KK 経営の専用水道が布設され」<sup>60</sup>ているのである。そこは、高岡町域であっても、それ以前に、やはりトヨタ自動車工業の敷地内なのである。そして、そのような企業意識が、同時に、大林社員寮のし尿浄化槽の放流をひき起こすことにもなっているであろう。

さて、上郷工場は、月産10万台体制の確立をめざし、鑄造から、機械加工、組付けまでの一貫生産を行なうエンジン専門工場として、特に工場配置には将来への余裕を持たせる工夫が加えられた。すなわち、昭和39年(1964)8月1日に作成された「上郷工場建設計画の基本構想」の「工場配置計画」の9項目は、次のとおりである。<sup>61</sup>

#### 工場配置計画

- (1) 鑄物と機械工場との関係位置は、風向き、増設スペースなどを考えて、機械工場は西側、鑄物工場は東側とする。
- (2) エンジン工場とミッション工場は別工場とし、エンジン工場と鑄鉄鑄物工場、ミッション工場とアルミ鑄物工場とをそれぞれ向かい合わせにする。
- (3) 動力関係は、工場中央部に近く、三角地に設ける。
- (4) 産業道路沿いの低地は、モータープール、事務部、廃砂捨場に充当する。
- (5) 敷地の南端は廃砂捨場として、約20年分(本社、上郷鑄物工場分)を予定する。
- (6) 敷地北側高地は、未整地の部分を残す。
- (7) 第1期第1次の工場は、整地の元山部分に建てる。
- (8) 第1期整地は北半分とする。
- (9) 産業道路に面して工場の正門を作る。

ここにみるように、工場敷地は、北から南に長い長方形の台地で、西側が高く、産業道沿いの東側が低くなっている。そして、第1期分の工場建設は整地された台地の北側半分があてられ、西側から機械工場、その東側に鑄物工場が配置され、さらに東側の低い方の用地には事務館、駐車場、使用済みの鑄物砂の捨場が設けられることになっている。この工場配置には、「風向き、増設スペースなど」が考慮されているというのである。また、北端は未整地にし、南端は将来の鑄物砂捨場として残すようになっている。

このような工場配置のもとで第1期分の工場建設が進み、昭和40年（1965）8月30日には鋳物工場の火入れ式、9月11日には機械工場の完成式が行なわれた。そして、同年11月6日、エンジン一貫生産の上郷工場は操業を開始した。この時点での生産能力は月産3,000台でのスタートであった。そして、その後、昭和40年代前半だけでも、機械工場、鋳物工場、熱処理工場などが次々に増設された。すなわち、昭和45年までには、9棟の機械工場と5棟の鋳物工場が建設され、はやくも工場敷地はほぼ一杯になって余地がなくなっていた。

一方、それにあわせて、まず昭和41年（1966）5月には、月産10万台体制の新しい生産基盤となる乗用車専門工場である高岡工場が完成し、続いて昭和43年（1968）には足回り部品専門工場の三次工場が完成し、さらに昭和45年（1970）には、ついに月産20万台量産体制の基幹工場として建設された乗用車専門工場の堤工場の操業が始まったのである。この3つの工場は、本社工場、元町工場、上郷工場を含めて、すべて半径約4～5kmほどの円の中に収まる近距離間に立地している。

ところで、さきの「上郷工場配置計画」に見られるように、この上郷工場が「風向き」を考慮した工場配置になっているとしても、それはあくまでも工場側の都合からみた「風向き」の机上計算として考えられた程度のものであって、決して地域住民の現地に立って自らの人体で計測した風向きではなかったようである。そのために、上郷工場が操業を開始すると、生産増強のための相づく工場増設もともなって、工場から出る煤塵や悪臭、振動や騒音などが周辺住民の生活環境をたちまち悪化し続け、それを拡大していたのである。

一方、昭和40年代にはいと、豊田市においても、公害防止や環境保全の住民運動が徐々に生まれてきていた。すなわち、この時期、トヨタ自動車関連のものとして、トヨタ自動車工業の工場廃液による大谷川・猿渡川・逢妻男川の汚染、トヨタ自動車販売の上郷モータープールの照明に伴うウンカ・害虫の集中による被害、トヨタ自動車工業の従業員用の聖心・大林各寮のし尿浄化槽の放流などに対して、住民からの公害追求や改善要求の声が出はじめていたのである。<sup>62</sup> しかし、このような住民からの苦情や改善要求に対して、豊田市では、昭和40年（1965）に産業経済部商工課に職員数わずか2名の公害係を設置し、その後、昭和45年（1970）になっても総合企画部に公害課（職員数4名）を設けて応じる程度であった。

ところで、トヨタ自動車工業は、月産20万台体制に向けて堤工場が昭和45年に操業を開始するのに相前後して、昭和44年（1969）9月、豊田市の西に隣接する三好町の「西山地区内陸工業団地」に新しい鋳物工場を生産基盤とする部品専門工場の建設用地を取得し、その交渉過程のなかで三好町との間での最初の公害防止協定を締結するところになったのである。<sup>63</sup> この公害防止協定の締結は昭和46年（1971）6月29日に行なわれ、三好町の地元住民にとっては、上郷工場と同様に鋳物工場を主要生産設備とする明知工場みょうちの建設を受け入れるにあたって、まず自分たちの生活環境を保持するための基本的な前提条件であった。他方、豊田市では、三好町よりも遅れてでは



あるが、昭和47年3月に公害防止条例を制定した。ところが、トヨタ自動車工業との間に最初の公害防止協定は結ばれるのは、さらに昭和48年7月2日まで引き延ばされているのである。

そして、地元紙の「愛知新聞」は、豊田市とトヨタ自動車工業の間に公害防止協定の結ばれた日の翌日、昭和48年7月3日の第1面トップに、次のような書き出しで記事を掲載している。

「自動車関連企業を中心とした工業都市でありながら、これまでどこも公害防止協定を結ばず、住民を不安の中に追いやっていた豊田市が、やっと自動車産業界のリーダーであるトヨタ自工（豊田英二社長）と公害防止協定を結ぶことになり、2日午後2時から同市長公室で調印式が行なわれた。……」<sup>64</sup>

また、「愛知新聞」の記事の続きに、このように公害防止協定の締結が遅延してきた経緯について、次のように書いている。

「……この（公害防止）条例の趣旨にそって、市は自動車産業界のリーダーであるトヨタ自工に協定締結を持ちかけたが、トヨタ自工は『国や県の基準はもとより、自発的にきびしい自己規制をしいて、公害防止に取り組んでいる』と協定締結をしぶり、同条例（豊田市公害防止条例）施行以来、1年近くもタナ上げされたままになっていた。」<sup>65</sup>

そして、豊田市がトヨタ自動車工業と締結した公害防止協定は、国や県の規定を超える厳しいものであり、その「厳しさ」は、「現行の公害関係法には認められていない企業に対する操業短縮、一時停止の指示、工場立入り調査、社会的な責任を問う協力工場への指導義務、工場の環境美化を柱とした全9条」<sup>66</sup> からなっているというものである。しかし、肝心の具体的な規制数値の設定については先送りになっており、残された課題であるとされている。したがって、ここでは、トヨタ自動車工業の「厳しい自主規制」の内容は見えてこない。

さて、いままで、上郷工場が操業して以来、毎日、鋳物工場や機械工場から出てくる煤塵、悪臭、振動、騒音に悩まされてきた上郷工場周辺の住民にとっては、この公害防止協定の締結は、自分たちの健全な生活環境を取り戻すための大きな手掛かりに思えたであろう。

そこで、このときを機に、さっそく、上郷工場周辺地域の住民生活状況の調査が始められた。それは、上郷工場が立地するのは豊田市大成町たいせいちょうを中心に、その周辺地域にあたる永覚町えかくちょう、上郷町かみごうちょう、西田町にしだちょう、和会町かずえちょうの5地区の住民への聞き取り調査によって行なわれた。<sup>67</sup> そこには、上郷工場の建設で田畑を売却し、この上郷工場あるいはトヨタ自動車の下請け企業に従業員として雇用されている地元住民が幾人もいて、その人たちの上郷工場への苦情の口は重く、いままで現状があまり知られないままであった。しかし、この調査によって、これまでの8年間にわたる工場周辺の生活環境の実態が、少しずつ把握されてきたのである。そこには、次のような現実をみることが

できる。

まず、煤塵被害について、地域によって多少の程度の差はあるが、かなり多くの家で訴えている。鉄粉が降って来る。家の屋根が赤茶色に変色し、トタンやテレビのアンテナはすぐに腐食する。自動車やアルミサッシ戸に鉄粉がこびり付く。もちろん、洗濯物は外に干せない。とくに東風が吹く6月から夏にかけては、工場の西側地域にあたる大成町や西田町では自動車は野外に置くと表面はザラザラになる。また、工場の東側にある永覚町東地区では、北西の風が強い冬には家の奥にも鉄粉が入り込んでくる。さらに、上郷工場の正門近くの従業員駐車場で、煤煙による自動車の大きな被害が発生し、駐車場を移転するために工場西側の農地を買収する計画が立てられた。しかし、そのとき、住民は、余りに会社が身勝手すぎると、農地の売却を拒絶したために、この計画は実現しなかった。

また、悪臭の被害は、広範に、ほとんどすべての家が訴えている。それは、鉄くずの臭い、油の臭い、エボナイトの臭い等々であり、さらにトヨタ自販のごみ焼却場の臭いまでも混ざってくる。この悪臭もやはり風向きに左右され、1時間も嗅がされると涙がでて、頭痛が起きる。工場が夜中に煙を出すため、夜間に悪臭がひどいという家が多くある。

次に、振動の被害を訴える家は、工場に近いところに集中している。障子やガラス戸がビリビリ振動する。家の建て付けが歪む。場所によって、一日中のところと、夜間に激しいところがある。この夜間の振動は、昼夜交替制による夜間操業にものである。

また、騒音による被害は、ほとんどが夜間のもが多く、コンプレッサーのピーと鳴り響く連続音、ガチャン・ガチャンとか、ガーガーというような機械音などさまざまである。それは、夜間の騒音は、昼夜交替制による夜間操業にものである。もちろん、安眠できない。それにひきかえ、工場が休日の日には、やっと静まったという安息の思いで「なんと静かなことだ」と住民は口をそろえて言う。

そして、このような、煤塵、悪臭、振動、騒音が住民の健康に悪影響をあたえ、身体的疾患を及ぼすことになる。たとえば、煤塵による眼病、悪臭による頭痛、振動や騒音による不眠などである。また、夏季になると、はきけが多くなる。さらに、調査全地域で、呼吸器異常の訴えが聴かれる。その多くは、風邪をひきやすくなったとか、のどが弱くなったということであるけれども、喘息を訴える人もいる。

以上のような調査結果が報告書となってまとめられてきたころ、昭和48年12月9日、調査対象地域になった5つの町の住民によって、「永覚、上郷、西田、大成、和会、環境保全対策連絡協議会」が結成され、その規約が定められた。すなわち、この協議会の区域は、トヨタ自動車工業の上郷工場およびその周辺地域の永覚町、上郷町、西田町、大成町、和会町であり、「区域内の環境保全を図るため、区域内にある工場住宅等各種公害源から発生する公害を防止し、緑化の推進をはかり区域内住民の生活環境の保全に努めることを目的とする。」<sup>68</sup> ものである。

そして、この協議会結成の経緯とその後について、『豊田市史』は次のように記している。

「トヨタ自工上郷工場附近における鋳物工場とアルミ溶解工場の悪臭・煤塵、プレス工場の振動と騒音について……、区長からの公害課への陳情も実効をみななかったために、48年もおしつまった12月に、トヨタ自工上郷工場の5つの自治区によって『五町環境保全対策連絡協議会』がつけられ、地道な被害調査を行ない、49年に実質的には補償金的色彩をもった協力費1,000万円をトヨタ自工からひき出している。この段階にはいって、ようやく補償獲得を行なうまでに住民運動が成長してきてはいるが、まだまだ問題は多いといえる。」<sup>69</sup>

このように、上郷工場の周辺住民がようやく公害補償を獲得するまでにいたったことは、これからの工場建設の前提条件として公害防止が社会的に要請される段階にやっとたどり着いたことを意味するものである。すなわち、さきにふれたとおり、上郷工場の公害被害の実情を教訓にするかのように、三好町の地元住民は、明知工場建設の受入れに際して、まず公害防止協定を締結し、それにもとづいて、トヨタ自動車工業に対して公害防止に万全を期した工場の建設を要求したのである。それに対して、トヨタ自動車工業は、明知工場の建設については、新しい公害防止設計を行なうことになった。トヨタ自動車50年史の『創造限りなく』は、明知工場に施された公害対策を次のように語っている。

「工場周辺地域と調和した無公害工場を目指して検討を開始した。一般的に鋳物工場は、内部の熱やほこりをできるだけ外部に放出する構造であったが、明知工場はあえて無窓式の建物を採用した。密閉工場でありながら内部の環境を保全するため、……音について屋根や内壁に吸音処理をほどこし、熱とほこりについては建物内外に集塵機を設置することで解決した。こうして公害防止に万全を期した明知工場は、47年4月に建屋の建設に着工し、48年6月、第1期工事の第1鋳物工場を完成した。同工場は、設備投資額の20%を公害対策費にあてた無公害工場である……」<sup>70</sup>

このように、無公害工場としての明知工場は、上郷工場の周辺住民の数々の苦情が踏まえられたと見られる公害対策型の工場形態である。しかし、この明知工場のような新しい無公害工場の建設といえども、それは、かつてのように公害軽視で建設された上郷工場がそうであったのと同様に、あくまでも国際的競争場裡のなかで企業維持条件としての量産体制を確立しようとするトヨタ自動車工業の社会経済的地位において、企業公害に対する社会的責任が問われる段階での経営採算の許容範囲のなかで行われたものなのである。

したがって、このことが、トヨタ自動車工業をして、一方では、三好町と公害防止協定の締結に積極的姿勢を呈しながら、他方では、豊田市との公害防止協定については、トヨタ自動車工業

の「厳しい自主規制」を持ち出して、その締結を引き伸ばすという消極的姿勢をとるという二面性を備えた行動となってあらわれるのである。そして、この二面性は、その時々における企業の経営採算の合理化の「表と裏」なのである。「裏」のない「表」がないように、表裏は一体ではないのである。

## 注

- 1 愛知製鋼株式会社社史編集委員会編『愛知製鋼30年史』、昭和45年（1970）12月、11頁を参照する。
- 2 同書、12頁を参照する。
- 3 株式会社豊田自動織機製作所社史編集委員会編『四十年史』、昭和42年（1990）11月、238頁。
- 4 『愛知製鋼30年史』、15頁。
- 5 同書、36頁を参照する。
- 6 同書、18頁。
- 7 同書、22頁。
- 8 同書、16頁。
- 9 東海市史編さん委員会編『東海市史 通史編』、平成2年（1990）3月、愛知県東海市、298頁の表3-35「市域の干拓新田」を参照する。
- 10 『愛知製鋼30年史』、36-37頁。
- 11 『東海市史 通史編』、855頁。
- 12 同書、857頁を参照する。
- 13 愛知製鋼社史編集委員会編『愛知製鋼50年史』、平成2年（1990）12月、69-70頁。
- 14 『愛知製鋼30年史』、137-38頁。
- 15 同書、138頁。
- 16 同書、143頁。
- 17 名古屋商工会議所編『愛知県 工場立地と工場適地図』1963年版、昭和38年5月、「地区の概要」。
- 18 愛知県営水道・工業用水道三十年史編さん委員会編『愛知県営水道・工業用水道30年史』愛知県企業庁、平成5年（1993）1月、460頁を参照する。
- 19 『愛知製鋼50年史』、73頁。
- 20 『愛知製鋼30年史』、148頁。
- 21 同書、年表の8頁。
- 22 『愛知県営水道・工業用水道30年史』、614頁を参照する。
- 23 東海市史編さん委員会編『東海市史 資料編 第5巻』、平成5年（1993）3月、愛知県東海市、438-9頁。
- 24 『愛知県営水道・工業用水道30年史』、465頁
- 25 トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編『トヨタのあゆみ』（創立40周年記念）昭和53年（1978）3月、246-7頁。

- 26 『東海市史 通史編』、923頁。
- 27 『愛知製鋼50年史』、129頁。
- 28 トヨタ自動車工業株式会社社史編集委員会編『トヨタ自動車30年史』、昭和42年(1967)12月、590頁。
- 29 豊田市が周辺町村と合併してきた年次は、次のようになっている。  
昭和31年(1956)高橋村、昭和39年(1964)上郷町、昭和40年(1965)高岡町、  
昭和42年(1967)猿投町、昭和45年(1970)松平町、  
平成17年(2005)藤岡町、小原村、旭町、稲武町、足助町、下山村
- 30 刈谷市史編さん編集委員会編『刈谷市史 第4巻(現代)』、平成2年3月、380-2頁。
- 31 上郷町誌編纂委員会編『上郷町誌』、豊田市立図書館郷土研究室、昭和41年(1966)4月、132頁。
- 32 豊田市教育委員会・豊田市史編さん専門委員会編『豊田市史 4巻(現代)』、昭和52年(1977)3月、516頁。
- 33 『上郷町誌』、131-2頁。
- 34 株式会社三栄組社史編集委員会編『60年のあゆみ』、昭和55年(1980)5月、77頁。
- 35 同書、116-7頁を参照する。
- 36 『上郷町誌』、132頁の表「上郷町の工場(従業員10名以上のもの)昭和37年8月現在を参照する。
- 37 同書、132頁。
- 38 『豊田市史 4巻(現代)』、516頁。
- 39 豊田市教育委員会・豊田市史編さん専門委員会編『豊田市史 9巻 資料(現代)』、昭和56年(1981)3月、422頁。
- 40 『トヨタ自動車30年史』、590頁。
- 41 毎日新聞編『地域にひらいて一世紀 明治用水』、55年4月、37-9頁を参照する。
- 42 (豊田市)下和会史誌編纂委員会編『豊田市 下和会沿革史』(昭和61年度愛知県地方振興補助事業)、昭和61年(1986)、11-12頁。
- 43 同書、12頁。
- 44 『上郷町誌』、348-50頁を参照する。
- 45 同書、350-3頁を参照する。
- 46 『豊田市史 4巻(現代)』、333頁。
- 47 同書、333頁。
- 48 公明党豊田支部 豊田市政研究会編『トヨタ自動車工業 上郷工場の公害』昭和49年1月、37頁の資料 I 「トヨタ自動車工場誘致に関する覚書」を参照する。
- 49 『トヨタ自動車工業 上郷工場の公害』、37-38頁の資料 II 「仮契約書」を参照する。
- 50 『トヨタ自動車30年史』、590頁。
- 51 『トヨタ自動車工業 上郷工場の公害』、38頁の資料 III 「トヨタ自動車工業株式会社の覚書に関する協定書」を参照する。
- 52 『豊田市史 4巻(現代)』、258頁の図2-20「合併と誘致条例・上郷の上申書」を参照する。
- 53 『トヨタ自動車工業 上郷工場の公害』、39頁の資料 IV 「確認証」を参照する。  
なお、ここに、『トヨタ自動車工業 上郷工場の公害』の40-41頁の資料 VI 「上郷工場建設に関する契

約書」を借りて下に示しておく。その第7項には「乙の工場操業に伴う工業用水について、甲は便宜を供与する。」という定めが入っている。乙はトヨタ自動車工業であり、甲は豊田市を指している。

〔上郷工場建設に関する契約書〕

昭和40年3月20日

豊田市長 佐藤 保

トヨタ自動車工業株式会社 代表取締役 中川不器男

《全文》

トヨタ自動車工業株式会社上郷工場の用地買収ならびに工場建設について、豊田市（以下、甲という）とトヨタ自動車工業株式会社（以下、乙という）とは、共栄の理念にのっとり地元産業の発展と住民の福祉を期するため相互の理解と誠意をもってこれが早期完成につとめることを確約した旧上郷町長との間にとりきめられた事項を工場誘致の精神にのっとり、次の通り契約する。

記

1. 甲は、乙の委任をうけ上郷工場建設用地として上郷町大字永覚、新郷、上野、和会地区に232,476坪3勺（以下、本物件という）を一括買収する。
2. 前項に要した費用について、買収完了後、甲は坪当たり450円を超過する額を豊田市工場誘致奨励条例第3条第3項による奨励金として乙に交付する。
3. 甲は、関係諸官庁と折返し、本物件周辺の産業道路の建設、県町道の拡幅、その他工場立地条件の整備については、工場建設の着工または操業に支障をきたさないようにする。  
 なお、本物件内の導水路および簡易水道の付替および敷地外への工場排水路の整備に関しては、甲がいっさいの費用と責任をもって実施する。
4. 乙は、工場用地の所有者およびその他新工場建設に特に協力した者ならびに甲の地域内在住者の採用については、共栄の理念にのっとり十分に考慮する。
5. 乙の工場建設および操業に伴って、甲および甲周辺地の地域社会との間に公害問題その他係争事実が発生した場合は、乙において解決することを原則とするが、甲も円満解決のため積極的に協力する。
6. 甲は、本物件に係る農地転用許可申請、国有財産払下申請、登記申請その他諸申請事務を全面的に援助する。
7. 乙の工場操業に伴う工業用水について、甲は便宜を供与する。
8. 本契約書について、甲は工場誘致奨励条例第3条に該当するものであるむね市議会の承認を受けるものとする。
9. 本契約に定めのない事項および協定事項について疑義の生じた場合は、甲・乙協議のうえ誠意をもってこれを解決する。

54 『トヨタ自動車30年史』、591頁を参照する。

55 豊田市水道史編さん委員会『豊田市水道史』豊田市水道局、平成5年（1993）4月、120頁。

56 神谷力監修『目で見る豊田・加茂の100年』郷土出版社、1992年10月、147頁の写真を参照する。

57 『豊田市水道史』、120頁を参照する。

58 『上郷町誌』、347頁。

- 59 同書、347頁。
- 60 『豊田市水道史』、120頁。
- 61 『トヨタ自動車30年史』、591頁。
- 62 『豊田市史 4巻(現代)』、422頁を参照する。
- 63 三好町誌編纂委員会『三好町誌 第2巻』、昭和53年4月、168頁の「表3-58 町内工場公害防止協定締結状況」を参照する。
- 64 「愛知新聞」昭和48年(1973)7月3日版の第1面。
- 65 同新聞の同紙面。
- 66 同新聞の同紙面。
- 67 この調査結果は、公明党豊田支部 豊田市政研究会編『トヨタ自動車工業 上郷工場の公害』(昭和49年1月)にまとめられている。
- 68 前掲書、45頁。
- 69 『豊田市史 4巻(現代)』、424頁。
- 70 トヨタ自動車株式会社編『創造限りなく』(トヨタ自動車50年史)、昭和62年(1987)11月、544頁。