

# 港湾による地域開発問題について

田 中 文 信

(富山大学)

## 序 説

- I 港湾の経済的機能
- II 工業立地論的解明
- III 港湾による背後地開発
- IV 港湾による地域開発
- V 港湾による地域開発に絡む諸問題

## 序 説

従来の港湾研究を一言でおおうならば、商業港の経済的機能を明らかにすることであったといつて大過ないであろう。

しかしながら、第2次大戦終了後、港湾は、商業港としての機能のほか、重要な産業機能——具体的には工業的機能——を営むこととなった。その理由は2つある。1つは、巨大産業は、港湾機能をみずから直接に生産過程の中に入れてしまったことであり、他は後進国ないし後進地域開発問題が新たにクローズ・アップしてくるに伴い新たにそれに関する任務が添加されることとなったからである。前者は「工業港」ないしは「工場埠頭」として近時研究されつつあることは周知の通りであるが、後者は単純な港湾理論の展開をもってしてはならず、「地域科学」(regional science)、地方文化論、地方財政理論その他多数の補助科学を駆使して、立体的な動的発展理論を構成し、展開しなければならない。

本稿は新たな視角から、港湾の経済的機能、工業立地論的解明および港湾による背後地開発を概説するとともに、港湾による地域開発および港湾によ

る地域開発に絡む諸問題を検討したく思う。もっとも地域科学に関する文献が不足し、かつ紙面の制約関係もあって、最後の2点は、或は問題の所在を提起するに止まるかも知れない。切に読者の御寛容を乞う次第である。

## I 港湾の経済的機能

港湾 (port) または海港 (Seehäfen) は、海運の終端設備 (ocean terminals) であって、船舶旅客の取扱い業務をしばらく措くとすれ、移輸出される商品 (貨物) の積換地点として、また陸運される移輸入商品の陸揚地として、国民経済上重要な地歩を有する地点または地域であると概言することができる。

港湾は以上のような重要性をもつにもかかわらず、その研究は、港湾理論に隣接する陸運 (land transportation; Landverkehr) 理論および海運 (ocean transportation; Verschiffung) 理論の花々しい研究成果に比較するならば、甚しい遜色があるように見受けられる。

その理由の1つとして、前述のごとく従来の研究の核心が「商業港」研究に偏重したことにあることは大体に疑のないところであるが、ここでは重点をはずすおそれがあるので、細論の展開を差控えるであろう。重点は、むしろ、港湾の国民経済的重要性——とりわけそれが産業発展的機能——を把握することにありと思われる。

港湾の産業発展的機能の解明は、港湾理論上、極めてぞんざいに取扱われているように見受けられる。いまこの点を近時の本邦2～3の著述について確かめて見よう。

この点についてA学説は次のごとくいう。「輸送客体の流通、分配の便を増大することによって、経済圏の拡大を促すことが指摘される。……その結果、経済活動領域の拡大を推進することによって、社会的、経済的効果が一層増進されるに至るのである。」<sup>(1)</sup>と。われわれは、言々々々それに賛同を表明する者である。しかしわれわれは、そのような機能ないし効果がどうして

生ずるかを、改めて検討する必要に迫られる。というのは、それが論証されれば、その研究成果を他に広範に応用することができるからである。

B説は、A説のような迂遠な説明を用いず、卒直に港湾機能を輸送と見つつ「港湾は本質的に工業生産の延長」<sup>(2)</sup>とする。この説は、港湾を輸送と断ずることはまだしも、港湾を工業生産の延長と認めるためには、なお多くの論証を要すると思われる。ただし傾向としては、前記A説に近いようである。

C説は、前記2説とは本質を異にし、港湾において《交通用役》を生産し、それが国民経済に役立つとする見解をとる。曰く「港湾が国民経済の中に占める理論的地位は……生産に対して相対的な独特性をもつ準独立部門であり、社会的総生産物の運動過程からは、生産諸力の各生産部門への分配、現実には社会的生産物の場所的移動——交通労働によって生産されたその移動という利用効果——《交通用役》となってあらわれる。」<sup>(3)</sup>とする。

交通サービス (transportation service) または交通用役 (Verkehrsleistung) が交通理論ないし運輸理論の中核にあることは、較近における最も進歩した交通学説に照してほとんど疑のないところである。<sup>(4)</sup> その意味においてC説はすぐれている。しかし港湾交通用役は (C説では解明されていないところであるが)、陸上および海上運輸が比較的簡単な水平交通サービスを提供するに止まるに対して、垂直運輸サービス (vertical transportation service) のほか、手工業的な荷捌等を含んでいる点において、複合運輸サービス (compound transportation service) の性格がむしろ濃厚であると思われる。

それはそれとして、港湾が交通用役を創出するとしても、それが社会的総生産ないし国民経済に貢献するか否かは、改めて検討を要するところであると思われる。その理由は、港湾事業を一括して一事業と見るならば、交通用役の提供をもって社会的・経済的任務が一応完了したものとするべきであろう。他の企業ないし経営体が交通用役を購入して生産ないし販売を遂行し、それによって自ら (他種企業) が利潤を得、その結果として国民経済に貢献

することは、間接にはともかく、直接には交通用役理論とは関係がないように思われる。

このように観察するならば、上掲のA、B、C説によっては、いまだ港湾が国民経済、特にここでは産業活動——なかんづく工業生産——に寄与する理論が十分に展開されていないのである。それ故に本稿では、従来の説とは全く異なる見地から、この問題を攻究して見たいと思う。

#### 〔注〕

- (1) 矢野剛著『港湾経済の研究』（日本港湾協会、昭和39年）p. 48.
- (2) 高見玄一郎著『近代港湾の成立と発展』（東洋経済新報社、昭和37年）p. ii~iii.
- (3) 北見俊郎著『国民経済と港湾』（日本港湾協会刊、1958年）15頁。
- (4) 拙稿「交通サービス論序説」（『富山大学紀要・経済学部論集第4号』）、拙著『旅客運輸の近代的経営』（交通日本社刊、昭和40年）20頁以下。

## II 工業立地論的解明

商業港の検討をしばらく措き（のちに関連を生ずる機会もあろうが）、工業港（高見教授の立言にしたがえば工場埠頭）に限定してそれが地域開発ないし国民経済の振興する理論を追求するならば、われわれは工業立地理論に依存しなければならないことに気付くであろう。それ故に——甚だ迂遠な事ながら——少しく工業立地論の梗概を紹介しておくのを便とする。

工業立地論は、農政学者として著名なチューネンがものした「孤立国」の構想を基盤とし、A・ウェーバーによって創始された学問であって、戦後、その研究の中心はアメリカ合衆国に移動している。

ヨハン・ハインリッヒ・フオン・チューネン（Johan Heinrich von Thünen, 1783—1850）は、彼の名著『孤立国』第1巻（Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie, I. Bd., 1826）において、各環（同心円の各地域を指す）で生産される物品は、純粋な生産費に各環間の運賃を加えた額をもって取引されること、言葉をかえていえば、所与の地域に農産物が生産されるか否かは、地代および運賃の影響によって

決せられることを主張し、かつ論証した。彼のこの理論は「輸送費理論」(Transportkostentheorie) として周知のところのものであるが、これこそは立地論の<sup>・</sup><sup>・</sup>明を告げる最先行文献であるといえる。

アルフレート・ウェーバー (Alfred Weber, 1868~1958) は、チューネンの前記構想を基盤として、1909年『工業立地の純粹理論』(Ueber den Standort der Industrien, I. Teil ; reine Theorie des Standortes, Tübingen, 1909) を公刊した。その要旨は、工業立地を指向する要因として (1) 輸送費指向 (Transportkostenorientierung)、(2) 労働費指向 (Arbeitskostenorientierung) および (3) 集積 (Agglomeration) の3つを掲げている点である。

ウェーバーによれば「工業は輸送費が最低の地に牽引されることは明らかである。……輸送費を決定する基礎的要因は輸送される貨物の重量と距離とである」<sup>(1)</sup> とする。問題は輸送費用の最低を示すトン・キロをどんな方法で求めるかにある。<sup>(2)</sup> 「生産場所の立地は、若干、消費場所と原料貯蔵地……との或る関係によって決定されるに違いない。こうして「立地図形」(Standortsfigur) が生ずる。<sup>(2)</sup>

この立地図形によって人々が最低費用の理論的地点を求めるためには、まず原料に著目しなければならない。原料には局地原料 (Lokalmaterial) と普遍原料 (Ubiquität) とがあり、また純粹原料 (Reinmaterial) ——生産過程で少しも重量を減ずることなく、そのまま製品に転化する原料——と、重量減損原料 (Gewichtverlustmaterial) ——生産の過程において重量を減損するもの、例、石炭——とがある。工業立地を指向するものは、局地原料のうち重量減損原料と普遍原料との比なのである。<sup>(3)</sup> すなわち重量減損重量はトン・キロを減ずるので、工業立地点は数学的に決定されるのである。<sup>(4)</sup>

以上の概説によって、読者は、工業立地が輸送費が最低の地に牽引されるの理を理解されたであろう。<sup>(5)</sup> この理論がのちに示すように港湾が生産振興ひいて国民経済の発展の基盤を提供するところのものである。その詳論に入

るに先だち、われわれはA. ウェーバーの学説について2点を注意しなければならない。1はウェーバー理論の欠点およびその後の行く方であり、他はのちに彼の門下生から海港の立地問題を取扱った者を生じたので、その文献の吟味をなす必要があることである。

A. ウェーバーの純粹理論の欠点は、それを国民経済との関連において考察するときほとんど破滅に瀕することである。しかしこの新興科学の勢力は侮り難く、ドイツ国内において多数の工業立地論学者を生ずるに至った。のちに指摘するE. A. カウツの如きも、彼の門下生の1人である。しかし第2次大戦後ウェーバーは第1線から退き、またドイツが東・西に分割される非運に遭遇するに及んで立地論の中心地がアメリカ合衆国に移転したかの観があり、そこに著名な多数学者の輩出するを見た。

前述のごとくE. A. カウツ (Erich A. Kautz) は、ウェーバー門下生の逸才である。彼が1934年に発表した『海港の立地問題』(Das Standortproblem der Seefäfen, 1934) は、本論文のテーマとの関係で、特にわれわれの注意をひく。そこで彼の主張の概要をとらえて、短評を加えて見たいと思う。

彼は、まず、海港の立地の因子として(1)輸送指向、(2)資本指向および(3)労働指向の3点を取り上げ、そして市場、取引所、商社、人口集中などにかかる因子を不可量のものとして捨象している。言葉をかえていえば、背後地の商品発着地、海外の海港の位置、労働供給地などが一定の地点であると仮定し、したがって運賃率は運送量に無関係に一定であり、さらに商品取扱量も一定であると仮定している。

要するにカウツは港湾そのものの立地を論じたまでであって、決して港湾が諸企業を誘引し、それによって工業発展に寄与する理論を展開したわけではないと思われる。

われわれは、工業立地論に即しながらも、カウツとは全く異なる見地から港湾が各種企業を牽引し、それによって産業発展、特に工業発展に寄与する



理由を探究しなければならない。

われわれは、港湾が諸企業を牽引して工業発展を促進する理由として、次にかかげる諸項を指摘したいと思う。

(1) 港湾は、前述の重量減損原料を多量に貯蔵しており、さらに将来それを多量に供給することができる。

(2) そこには、重量減損原料のほか、多種類の原料を豊蔵し、またはそれを供給することができる。

(3) 港湾は移送費 (transfer cost)<sup>(6)</sup>の節約について、次の諸利益をもつ。

(ア) いわゆる港湾地域に企業を立地せしめるときは、ほとんど陸上の移送費を要しない。したがって、他の事情にして等しいとするならば、港湾地域こそ移送費が最も少い地域であるといえることができる。すなわち港湾地域こそは、工業立地に最適の地点であるといえることができる。

(イ) 港湾地域ないしその隣の地域に、上・下系統を同じくする工業が既に存在する場合には、新設工業は、(ア)のほかに集積 (localization, Agglomeration) の利益を受ける。

(ウ) それ故に港湾はコンビナート (Kombinat) 造成に最適地であるといえることができる。

以上が港湾をして各種企業を勃興せしめ、工業発展を通じて国民経済に寄与する理由である。

〔注〕

(1) Weber, A., a. a. O. S. 40.

(2) Ibid., S. 49.

(3) Ibid., S. 49~54.

(4) Ibid., S. 53~54.

(5) 労務賃銀についても同様のことがいわれる。集積が輸送費最低地点であることはいうまでもない。

(6) Edgar M. Hoover, The Location of Economic Activity, New York, 1948, p. 148.

### III 港湾による背後地開発

近代港湾は大規模化するとともに地域拡大をとげている。例えばニューヨーク港は附近の都市の分まで含めると752キロメートルの沿岸に800の繋船岸をもち、サンフランシスコは64キロメートルの湾内に40の埠頭をもっている。<sup>(1)</sup> また港湾内に人造島を構築し、また海面埋立事業によって工場設置の増大をはかりつつあるものもある。それはそれとして、港湾は港湾地域に産業を立地するにとどまらず、さらにどれほどまで奥地開発ないし背後地(Hinterland)開発を促進することができるかを検討しなければならない。

港湾がどれほど奥地開発に資し、背後地開発に寄与するかは、港湾の管理方式、港湾荷役作業機械設備、倉庫、水陸連絡設備、背後地に連絡する交通・運輸設備(鉄道・道路・運河)およびその賃率政策のいかんによって定まると見てよいだろう。ここでそれらのすべてを取上げてこれを詳論することは紙幅の許さないところであるので、背後地に至る鉄道の賃率政策および道路運輸について略説するに止める。

鉄道賃率は、少くとも貨物賃率に関する限り、初期的発達段階においては、距離比例制(distance scale rate; Entfernungstarifsystem)であったことは周知の通りである。ただしドイツにおいて、1877年2月12日の「一般ドイツ改訂貨物賃率」によって若干の例外が与えられたほかは、1920年12月1日の運賃改訂前まで距離比例制をとっていたことは、むしろ例外であるだろう。

経済規模が拡大し、および鉄道の延長が増大するにつれて、鉄道はその賃率を遠距離通減制(tapering scale rate system)化し、ないし距離階梯(Staffeltarifsystem)化されることを要請される。その理由として、一般には、それが私企業の方面からは、必然的に市場を拡大しおよび大規模生産の利益をもたらすからとされ、鉄道企業の側からは、必然的に運輸量の増大、したがって賃率を低下する——それは相互依存的に拡大発展する——と説明



されているが、工業立地論的には、自然的距離を経済的に短縮するものと見るべきだろう。その限りにおいて、鉄道は比較的遠距離の地域に工業を牽引するのである。それ故に遠距離通減の割引率が高度化すればするほど遠隔の地に工業を立地することとなる。特別賃率 (exceptional rate, commodity rate) ないし例外賃率 (Ausnahmetarif) は、むしろ、この目的を達成するために制定されるところのものである。

鉄道賃率のほか、工業立地に影響を与えるものとしては、貨物等級 (freight classification ; Güterklassifikation) である。そのうち一そう工業立地に影響を与えるものは、価格主義等級 (classification of value principle)、ないし従価階梯制 (Wertklassentarifsystem) である。

従価階梯賃率が一般私企業の市場拡大および大規模生産経済の利益をもたらすことは、遠距離通減制の場合と同様である。一般私企業が石炭、鉱石、銑鉄、坑木、木材、塩、粘土などの粗雑、嵩高、重量かつ廉価な原料品および半製品を得てこれに加工することができることとなったのは、従価階梯賃率の恩恵にほかならないのであるが、これを工業立地論的に表現すれば、この恩恵によって私企業は港湾から比較的遠隔な地点に立地して、それらを原料として、工業生産を営むことができるからである。<sup>(2)</sup>

運輸市場は鉄道に加えて新たに自動車運輸を迎えることとなった。道路が近代化されている限り、自動車運輸は、鉄道と並んで背後地開発の機能を持つ。殊に近距離運輸においては、自動車が終端取扱費 (terminal charge) が鉄道に比較して少い結果として、港湾から比較的近距离の地点に工業立地を促進する機能をもつ。(逆に鉄道運輸は、自動車運輸に比較してやや大きな終端取扱を要するが、遠距離輸送のコスト中に融解し、遠隔な地方の開発に資する。)

しかし問題は道路整備の状況いかによるのである。道路は周知の通り、1級国道、2級国道、地方主要道、府県道、市町村道によって整備の基準を異にするのであるが、ここでは近時唱道されつつある産業道路を港湾から奥

地に建設する必要があるであろう。

なお産業道路については、後にふれる通りその建設費負担について問題がある。

〔注〕

- (1) 高見玄一郎著、前掲40頁。
- (2) 詳細は拙稿「貨物運賃政策と工業立地、特にその分散について」（富大経済論集 第6巻第3・4号、昭和36年3月号）参照。

#### IV 港湾による地域開発

上掲の諸節で説明したように、港湾が各種工業を牽引するのは、そこに各種原料を十分に提供するとともに、移輸送費を極力削減するからであり、また背後地に産業が開発されるのは、それと、背後地に敷設される鉄道賃率政策および道路政策の賜である。しかるに拙説のように工業立地論および運輸理論を、そのまま導入することについては、或いは異論があるかも知れない。その理由を仮に推測するならば、恐らく最近における「地域科学」（regional science）の急激な発展の結果であると思われる。例えば、わが国の全国総合開発計画の策定のため、「新産業都市建設促進法」によって開発拠点として指定された（1963年7月12日）13地域のうち、松本・諏訪地区を除くならば、他はいずれも港湾と密接不可分の関係に立たされるが如きである。それ故に、本稿は少しく地域科学との関連において、港湾の地域開発機能を考察して見たい。

第2次大戦前までに流布されていた経済理論は主として国民経済理論であり、そして各種の拓殖計画も国防的意義をもつ物動計画にほかならなかったのである。

すなわち国民経済理論を基調とする限り、一国として経済発展が期待される限り、たとえ一部の地域ないし大部分の地域が文化が前進せず、貧困であり、財政力が劣るとも、それは止むを得ないとする論結を当然に容認するのである。また各所で拓殖計画が早くから策定されていたが、その何れもが、

国防ないし軍事計画的意義をもつ物動計画が中心で、国民ないし個人の人格が尊重されることがほとんどなく、文化、経済、財政等の充実もほとんど顧慮されるに至らなかったのである。

しかるに第2次大戦後、世界主要国は、未開、貧困、財政力が貧弱な地域の開発を念頭に置きつつ、文化、経済、財政、観光等の開発を目的とする総合的地域開発政策を推進した。物動計画を中心とせず、人を計画の首位に置いたことはもちろんである。イギリスの1945年の「工業配置法」、スウェーデンの労働力適正配置策、オランダの開発地域の工業化、フランスの工業分散政策、西ドイツの困窮地域の開発、イタリアの南部開発などは、いずれもこの新思潮にもとづく施策であるといつてよい。地域科学とは、このように「さまざまな活動の軌跡の間における人間、文化、財貨、資金等の流れの性質、大きさ、方向を決定的に結び付けている対象を研究する科学である」ということができる。

わが国の国土総合開発の構想は、昭和25年5月29日公布の国土総合開発法（同年法律第205号）によって打ち出された。同法第1条は「この法律は、国土の自然的条件を考慮して経済、社会、文化等に関する施策の総合的見地から国土を総合的に利用し開発し、および保全し、ならびに産業立地の適正化を図り、あわせて社会福祉の向上に資することを目的とする」と規定し、(1)全国総合開発、(2)都府県総合開発、(3)地方総合開発計画および(4)特定地域総合開発計画の4開発計画から構成されるものとする。

以上のうち最も早く着手されたものが、(4)の特定地域開発計画であろう。つぎが(2)の府県総合開発であり、(3)の地方総合開発は、それよりもやや遅れた。そして最も問題をかもしたものは、ほかならない、(1)の全国総合開発計画であったのである。

全国総合開発計画が具体的に政府内部で策定されはじめたのは、本法制定後、約10年後のことである。その先頭を切ったものが36年7月5日経済企画庁から発表を見た「全国総合開発計画政府原案」である。これに対して自治

省から「地方開発基幹都市建設促進法案」、通商産業省から「工場地帯促進法案」、建設省から「広域都市建設促進法案」、運輸省港湾局から「工業港開発促進法案」などが提示され、人々は改めて各省間の権限争を根幹とする乱脈ぶりにがく然としたのである。ここにおいて自民党が法案1本化運動に乗り出し、経済企画庁が中心となって法案を作成し、制定を見たのが「新産業都市建設促進法」（昭和37年5月公布）である。

新法の重要課題は「拠点開発方式」を遂行することにある。この方式は、既成工業地帯以外に開発効果の最も高い地帯をえらび、その地帯を発展させることにより、それに随伴して当該地帯と依存関係の強い地帯ないし地域の発展を促進させることである。別言すれば(1)全国を数個の経済圏に分けて、そのおのおのに自律的發展が可能となるような経済規模と構造をもたせ、(2)各経済圏にはその経済圏の発展の中核となるべき工業地帯を育成し、これを拠点として、順次、中規模または小規模地帯を形成させ、これらをズズ玉のように連結させ、相互に影響し合って連鎖反应的に発展させる。(3)拠点相互間および拠点とその周辺地域間にすぐれた輸送施設を設け、経済的、時間的な距離を短縮し、接触の効果を促進させることなど想定している。<sup>(1)</sup>

前述の如く総合開発計画は、全国的視野から合理的に——国民経済的にみて地域的にも均衡のとれた——適正産業を配置しなければならない。また経済のほか社会・文化等とも重視しなければならない。しかし経済発展の原理のみは本稿Ⅱ・Ⅲと異なるところがないのである。

#### 〔注〕

- (1) 経済企画庁総合計画局編『総合的交通体系』——《所得倍增計画および全国総合開発計画草案から》』（昭和36年・東京）141頁参照。

## V 港湾と地域開発に絡む諸問題

わたくしは、港湾による産業、殊に工業開発および地域開発問題を概説し終った。それらの問題は、上述のごとく理論的に明りようであっても、実施

の段階において坦々たる大道をばく進するわけには行かない。すなわち極めて抵抗の多い場面の展開を見る。わたくしは昭和40年11月5日の第4回日本港湾経済学会研究報告会（名古屋）において、新産業都市に指定された富山・高岡地区を例にとりてそれらの事情を解析したのであるが、ここではその再録をやめ、一般的問題として取扱って見たいと思う。

港湾と地域開発に絡む問題としては、次のごときものがある。

- (1) 全国総合開発計画、なかんづく新産業都市建設と産業基盤整備、特に工業立地条件の整備
- (2) 産業基盤整備による地方団体の財政負担
- (3) 産業基盤によって真に利益を受ける者

第1に総合開発計画と産業基盤整備との関係を考察するに、元来、総合開発計画なるものは、従来、産業に不適応な地の基盤整備——立地条件の改善——をなし、そこに新たに基幹産業を中心として各種工業を累積せしめることにある。新港湾の建設ないし既設港湾の改修・整備もまたこの目的に副うための施策である。

ところがこの基盤整備は港湾の建設・整備をもって足るか否かということである。いうまでもなく港湾の建設・整備は、工業立地因子の最大要因に位するけれども、そこには広範、廉価な工場適地、良質・多量の工業用水、背後に高輸送能力をもつ輸送機関が整備されているなど、良好・妥当な立地条件を具備していなければ、現実に基幹産業はもとより、関連産業を誘致することができないであろう。それゆえに、港湾の地域開発機能を高く認めるとしても、それだけで万全の施策となすことはできない。港湾施策に相呼応して、有力な他の立地条件改善施策を促進せしめなければならない。言葉をかえていえば、総合開発計画は総合施策によって、はじめて所期の目的を達成することができるのである。

第2点は総合開発計画の遂行に要する財政負担の問題である。

いま地域開発を促進するために、新港を建設し、工場適地および工業用水

道を整備し、鉄道・道路を連絡し、住宅を構築する等にくばくの費用を要すかは場所によって異なるであろう。いま富山・高岡地区新産業都市の場合、国費負担を別としても、地元負担額は実に 770 億円の巨額に達するものと報ぜられている。富山・高岡地区と同様、他の新産業都市も、若干の例外を除いて、産業が充分に発達せず、むしろ赤字地方団体であるがゆえに新産業都市建設を志しているものと思われるので、このような巨額を地元負担せしむべきではないが、すでに府県総合開発計画の中に挿入し、手がけてきた関係もあるので惰性的に進行中のものが多いのである。

元来このような国策的重要性をもつ施策は政府で全額支出して事業を行うべきであるにもかかわらず、政府は産業基盤整備に名をかりて地方団体を——その財政面までも——動員することが特に多くなってきた。道路、港湾、工業用水等の整備はその典型的なものであるといえる。ここでは地方財政理論にわたるので、その詳論ははぶくことにする。

第 3 点は産業の基盤整備によって真に利益を受ける者は誰であるかを追求しなければならない。誘致する工場が工場作業員をその地域で求める場合には若干地域社会の住民にも恩恵を与えるであろう。また誘致工場が膨大な物的施設をもつ場合には、当然の結果として相当な固定資産税を収受すべく、その限りにおいて地方団体の財政的利益がある。そのほか地方団体にとっては、税外上の収益（主として寄附金）もあるだろう。（なお公害のごとき地域社会に害悪を与えるものを見逃してはならない。）しかしそれによって最も利益を受けるものは中央の大資本（産業資本）であるだろう。それというのは、産業資本は下記の諸要因に依存するからである。

(1) 産業資本の選好による立地

(2) 基盤整備による利益は、終局的に産業資本に帰着する。

第一に自由主義ないし資本主義における産業資本は、計算上、自己の選好によって自ら立地を決定するものである。A、B、C……地点におのの基盤が整備せられているとして、計算上最も有利な A 地点に立地するか、或は



他の事情で他の地点を選好するかは、当の産業資本が自ら決定するところである。B、C……が基盤施備をなすも工場立地がなされない場合が理論上あり得る。

またA地点を地域社会民の納税その他の負担によって基盤整備をなした場合においても、労働賃銀、固定資産税等の名目をもって僅かに地元に還元した以外の利益は、すべて産業資本側の利益に帰着する。

上述のところは、地域社会および地方税を中心とした議論であるが、港湾、鉄道、道路、水道等が国費によって支弁された場合においても、新たに基盤整備がなされた場合、それによる利益は大部分、産業資本に帰着するだろう。もっとも上述のところは、工業立地が中央の産業資本に依存しなければならない場合を想定しての議論であって、当該地域社会に十分な土着資本がある場合にはその地域社会を潤おすであろう。

(備考)

政府が昭和40年5月20日「新産業都市及び工業整備特別地域整備のための国の財政上の特別措置に関する法律」を公布して関係地方公共団体の財政負担を軽減したことが充分とはいえない。詳細については拙稿「地域開発政策と地方公共団体の財政負担について」（公営評論41年10月号）参照。（追記）