

神奈川県愛甲郡愛川町の人口構造と地域変動

——内陸工業団地と物流拠点の立地——

高木俊之*

1. はじめに

増田寛也ら日本創成会議のまとめた、いわゆる「増田レポート」は、若年女性の人口の減少率が5割を超える自治体を「消滅可能性都市」とし、日本全国で896の都市がそれに当たるといふ。さらに2040年に人口が1万人未満になることが予想される自治体は「消滅可能性が高い」として、523の自治体をあげている（増田編，2014：208）。こうした分類は過疎に悩む地方都市だけの問題ではなく、首都圏に属する神奈川県にも無縁なことではない。

特に、神奈川県西や県央には「平成の大合併」の時代に合併をしなかった小規模な町村が9町1村存在する。「平成の大合併」については、これまで全国総合開発計画（以下、全総とする）や自治体の総合計画を研究してきた北島滋が指摘するように、「合併特例債の償還期日が目前に迫り、合併自治体の財政悪化」（北島滋，2014a：4）が起こる可能性がある。それならば小規模でありながらも、合併しなかった自治体の実情を調べることでこそ、小規模自治体の活性化を探るために意義がある。

そのことを考察するために、表1は「増田レポート」から神奈川県西・県央の町村をリストアップしたものである。それによると温泉などの観光で有名な箱根町は「若年女性人口の減少率」が70%以上であり、2040年の人口も6,000人台に減ってしまうことが予想され、神奈川県の「消滅可能性都市」の筆頭になっている。しかし、「増田レポート」には触れられていないが、地方自治体の財政の健全度を示す指標の一つである財政力指数に注目してみる。2013年の箱根町の財政力指数は1.46である。周知のように財政力指数が1を超えるということは、財政収入が財政需要を上回っており、不交付団体であることを意味する。1.46という数値は表1の町村の中のトップを示すだけでなく、神奈川県内自治体のなかでトップであり、全国的にも優良な財政状態を意味する。ちなみに同じ神奈川県内で、同年の横浜市の財政力指数は0.96、川崎市のそれは1.00に過ぎない¹⁾。

いくら人口が減少しても、箱根町のような不交付団体の自治体が消滅するとは考えにくい。

受理日2015年11月25日

*教養学部人間環境学科社会環境課程准教授

表1 神奈川県西・県央町村の若年女性減少率、総人口、財政力指数

	町名	2010年～2040年にかけての若年女性人口の減少率	2010年総人口	2040年総人口	財政力指数
1	箱根町	-71.6%	13,853	6,203	1.46
2	真鶴町	-70.4%	8,212	4,109	0.52
3	松田町	-69.3%	11,676	6,377	0.64
4	山北町	-68.1%	11,764	6,182	0.66
5	清川村	-66.8%	3,459	2,040	1.06
6	大井町	-50.8%	17,972	13,329	0.87
7	湯河原町	-50.6%	26,848	18,279	0.72
8	愛川町	-48.1%	42,089	32,724	0.99
9	中井町	-47.2%	10,010	7,202	1.03
10	開成町	-13.4%	16,369	16,523	0.88

資料：若年女性減少率、総人口は増田寛也編（2014：221-222）から一部を抜粋
財政力指数は、総務省 HP「平成25年度 市町村別決算状況調査」²⁾ から

その他にも、表1に示された清川村、愛川町、中井町の人口は減少することが予想されるが、財政力は良好である。このことから、「増田レポート」は地方都市を人口の側面から論じているのに過ぎないのであって、個々の町村の実状をもっと詳しく調べないと、将来の展望は描けないと考える。

また2014年6月25日の総務省の発表によると、愛川町は前年より564人の人口が減少して、全国の町村の中で最も人口が減った自治体であることが報道された（『朝日新聞』2014年6月27日朝刊）。しかし、表1によると愛川町は町村の中では人口が40,000人以上と多く、2013年度の財政力指数は0.99であるが、2014年度には1.00になり不交付団体になる³⁾というから、その財政は良好である。本研究では、この愛川町の人口構造がどのように形成され変化しているのか以下に論じることとする。

2. 愛川町の概要と人口構造

神奈川県愛甲郡愛川町の概要について『愛川町勢要覧』にもとづき述べることにする。まず、愛川町は図1に見られるように神奈川県の県央北部に位置し、東京から50km圏内、横浜から30km圏内にある。町域の3割を山林が占めているが、相模川と町内を流れる中津川に挟まれた東南部は台地である（愛川町総務部総務課編，2003：2）。東京や横浜への通勤に関して、愛川町内に鉄道は通っておらず、小田急線の最寄り駅は本厚木駅か海老名駅となる。また中津川は宮ヶ瀬ダムから流れている。

次に、愛川町の町域の形成について述べる。現在の愛川町は、明治維新後の1875（明治8）年からは半原村、田代村、角田村、三増村、中津村、八菅山村、棚沢村下平の7村で構成されていた。それが、1889（明治22）年に愛川村、高峰村、中津村の3村に再編された。そして、昭和に入ると太平洋戦争前の1940年にまず愛川村が町制を施行して愛川町になった。その後、終戦後の1955年に愛川町と高峰村が合併し愛川町になり、翌年1956年に中津村も編入合併し、現在の愛川町の町域になって現在に至っている（愛川町教育委員会・愛川町郷土誌編集委員会



図1 神奈川県央地域の市町村

資料：神奈川県編（2015：12）から引用

編，1982：10）。なお旧愛川村を構成していた半原村は，明治期から大正末期にかけて水車を動力にした絹撚糸の代表的な生産地であった（小島茂平，2013：44）。そのことによる経済的繁栄が真っ先に町制を施行することを可能にした理由であると考えられる。

図2に見られる愛川，高峰，中津の旧3カ村が，今の愛川地区，高峰地区，中津地区という行政区として現在も残っている。図3は，その3地区ごとの40年間の人口増加を示したものである。これによると愛川地区の人口は増加しているが，それにも増して中津地区の人口増が著しいことが明らかである。それに対して高峰地区の人口は40年前とほとんど変わっていない。その理由は，高峰地区は「農振地域」と略されることもある「農業振興地域」に指定されている土地が多い⁴⁾ことから宅地の造成ができないからである。

図4は，それら3地区を総合した愛川町の住民基本台帳ベースの人口を時系列でまとめたものである。これによると，1955年の町制施行後1965年頃までの人口は14,000人程度の横ばいで推移したが，1960年代後半から急激に増加し始めた人口は，1998年の43,478人まで増え続けた。その後の1999年から徐々に人口は減少に転じ，2015年には40,271人まで減少していることがわかる。約30年間で人口が3倍になったわけである。そのかなりの部分が前述したように，愛川町の中でも中津地区の住民であると考えられる。このような人口増加の理由を探ることにする。

その理由は，愛川町と隣接する厚木市に跨る土地に，神奈川県によって内陸工業団地が造成されたことによる。この点について，愛川町の助役を長く務めた内野清司氏の記録に目を転じてみよう。

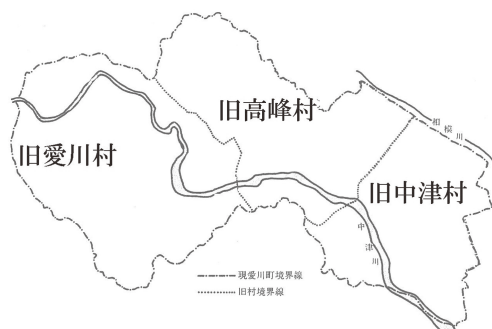


図2 愛川町を構成する旧三ヶ村

資料：愛川町教育委員会・愛川町郷土誌編纂委員会編（1982：105）から道路を削除して作成

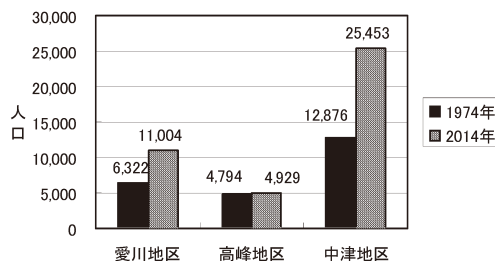


図3 愛川町の地区別人口

資料：愛川町（1974：8；2014：12）から作成

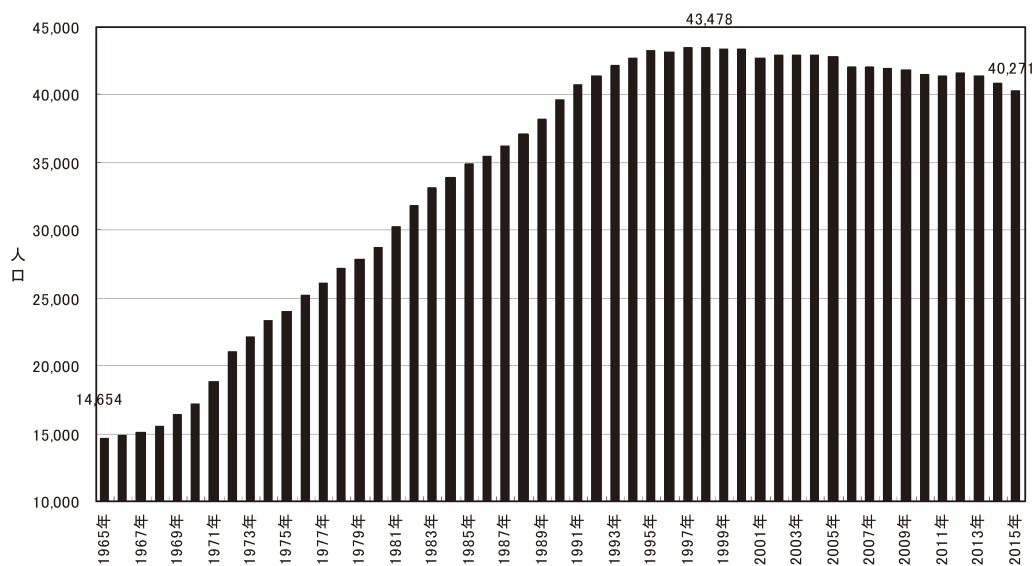


図4 愛川町における人口総数の推移

資料：愛川町商工課編（1975：5）、愛川町企画課編（1978：5）、愛川町企画課編（1984：8）、愛川町企画課編（1993：7）、愛川町総務部企画課編（1999：7）、愛川町総務部行政推進課編（2008：7）、愛川町総務部行政推進課編（2013：7）、愛川町総務部行政推進課編（2015：7）から作成

それによるとまず1961年に、中津原の飛行場跡地の農耕地全地域を神奈川県企業庁に売り渡して、公害のない内陸工業団地を造成・分譲し、県内の優良企業を誘致して新しいまちづくりを行うことになったという。そして、1966年末に中津原は街区割道路幅20～12mのうち、中央部の8mを舗装して完成し、進出企業の建築が開始されたという。当時の県会議員は甘利正で、神奈川県企業庁との交渉に熱心に取り組んだという（内野清司，2011：159－161）。上記の「公害のない」とは、企業への売却に際して、「煙突等のない無公害工場であること」（愛川町教育委員会・愛川町郷土誌編纂委員会編，1982：491）という条件が付けられていることか



図5 内陸工業団地の一角

資料：著者撮影（2014年12月8日）



図6 春日台団地の一棟

資料：著者撮影（2014年12月8日）

らわかる。このことは、昭和40年代に造成された工業団地としては慧眼である。

その造成の期間は1961年10月から1966年3月までかかり、総事業費は35億余円で、分譲用地には道路、排水路、公園だけでなく電力、上水道、電話、ガス、住宅も整備された（内野清司，2011：163-165）。1979年には三菱自動車工業、日本フルハーフ、日本ラジエーター（後のカルソニックカンセイ）といった自動車関連の工場、また牧野フライス、旭硝子といった製造業の大手企業、あるいは昭和石油やシェル石油の研究所を中心に117社が立地していた（愛川町教育委員会・愛川町郷土誌編纂委員会編，1982：491-493）。内陸工業団地は、図5に見られるように、そこは整然と区画整理され、広々とした道路が通っており、当時から余裕を持った計画であったことが推察される。また内陸工業団地には、所々に公園があり、工業団地の端には郵便局と交番まで設置されており、いわば行政がまちそのものを建設したということが理解できる。

このように進出企業が操業を始めれば、従業員の住宅が必要である。そこで前出の内野によると、住宅団地の造成も1966年暮れから、用地買収が開始されたという（内野清司，2011：161-165）。それが現在も愛川町にある桜台住宅団地と春日台住宅団地である。図6に見えるのが、春日台団地の一棟である。

内陸工業団地の企業に勤めるために、こうした住宅団地に他都市からの転入者が増えれば、そこに家族や子供たちも住むことが想定される。そうしたことから、内野は、さらに小学校増設や分区、中学校増築といった行政需要に追われたという（内野清司，2011：163）。

さらに1990年に入国管理法が改正されると、製造業には日系ペルー人や日系ブラジル人の外国人労働者が雇用され易くなった。図7に示すように、愛川町においても1990年から急激にその人口は増加し始め、2009年に至るまで外国人登録者数が2,788人まで増加している。愛川町の外国人比率は2011年は5.7%であり、神奈川県内でも外国人の多い町である。その外国人登録者が多い地区は、中津地区の中でも内陸工業団地に隣接する熊坂、上熊坂、桜台である（愛川町総務部企画政策課企画政策班編，2012：10）。こうした外国人の増加によって、愛川町役場では住民課に相談窓口を作って、スペイン語やポルトガル語で橋渡ししてくれる外国人を雇

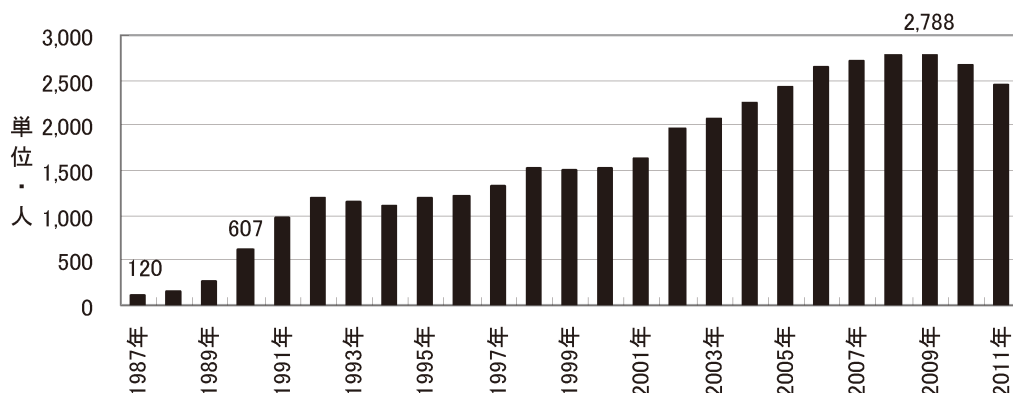


図7 愛川町の外国人登録数の推移

資料：愛川町総務部企画政策課企画政策班編（2012：2）から作成

用するようになった⁵⁾。しかし、2008年のリーマンショックの影響によって、日本経済が低迷すると同時に2010年から外国人の人口は減少し始めている。

ここまで述べてきたように、愛川町の内陸工業団地は、①行政による工業団地の造成、道路整備、企業誘致、②企業立地、③行政による住宅団地の整備、④雇用が生まれ従業員が社会増加として転入、それに伴い家族の人数も増加する。場合によっては外国人労働者も増加する。⑤さらに、行政による学校やインフラの整備が行われるといった、行政主導→民間企業の立地→行政対応といったサイクルとともに地域社会も発展してきたと考えることができる。このように考えると内陸工業団地は昭和時代における地方都市の工業化の格好の事例ではあるまいか。

このように昭和40年代から平成初期にかけて中津地区を中心に発展してきた愛川町であるが、近年その人口は緩やか減少してきている。そうした事情について次節で述べることにする。

3. 愛川町の地域構造の変動

本研究の「はじめに」で、愛川町の人口減少について述べたが、その理由は「規模の大きな社員寮が町外に移転した」（『朝日新聞』2014年6月27日朝刊）からであるという。しかし、その理由は単純なことではなく、遠因がある。愛川町役場A氏によると、1995年に同じ神奈川県央に立地する日産自動車座間工場が閉鎖されたことに端を発しているという。それにより、日産系自動車の排気製品やモジュールなどを製造しているカルソニックカンセイが内陸工業団地から2010年に撤退してしまうことにつながった⁶⁾。その他にも内陸工業団地から撤退している企業があると考えられる。このように製造業は、グローバル化の流れによって工場の移転や閉鎖を余儀なくされるのである。

そこで、内陸工業団地を訪れると、カルソニックカンセイの跡地の一部は図8にみられるようにGLP厚木Ⅱの物流拠点が建設中で、2016年6月の竣工を目指して、入居企業を募集中だった。GLPとは『週刊東洋経済』の特集「物流大激突」によると、シンガポールの物流大手



図8 内陸工業団地内に建設中の GLP 厚木Ⅱ

資料：著者撮影（2014年12月8日）



図9 愛川町春日通りのキャリアカー

資料：著者撮影（2014年12月8日）

施設のグローバル・ロジスティック・プロパティーズのことで、マルチテナント型と呼ばれる複数の企業が賃貸で入居する物流拠点を建設している（東洋経済編集部編，2015：50）。またカルソニックカンセイの跡地の他の部分には、花王の物流会社が立地していた。

さらに、内陸工業団地には、かつて三菱自動車販売だったところに、宅急便大手のヤマトホールディングスの厚木ゲートウェイが立地している。厚木ゲートウェイという名称であるが、実際には愛川町に立地している。厚木ゲートウェイについて、『朝日新聞』によると、それは地上8階建て、延べ床面積9万500平方メートルの巨大な建物で、2013年8月に完成した。それは関東・中部・関西の3大都市圏の間で当日配達を行うための施設であり、荷物が最新のベルトコンベアーに載せられると、赤外線で瞬時に送り先を読み取り、あつという間に仕分けされていくという。また店舗を持たないネット通販業者の商品を保管して梱包したり、部品を組み立てて配送したりするサービスも提供するという（『朝日新聞』2013年10月16日朝刊，神奈川県版）。現在のところ首都圏におけるヤマトホールディングスの同様の拠点は、「羽田クロノゲート」（齊藤実，2015：83）だけであるということから、愛川町に立地する厚木ゲートウェイの首都圏における重要性は大きいことがわかる。また厚木ゲートウェイは、地元では厚木ベースと呼ばれることもあるが、時給950円～1250円で、無料送迎バスを運行させて、宅急便を行き先ごとに仕分けてBOXに積み込む「仕分けスタッフ」を募集している。そのことが、厚木、海老名、秦野、町田で配布されている求人情報誌に掲載されている。

こうして愛川町には物流拠点がいくつも立地したこともあり、図9に見られるように現在、愛川町の中心を通る神奈川県道65号線に連なる春日通りには、新車を満載したキャリアカーを見かけることも珍しくない。

また愛川町には、広大な用地を必要とする物流の拠点が立地したこともあり、その固定資産税の収入は増加したことが財政力指数の上昇につながったという⁷⁾。表2をみると、もちろん企業からの固定資産税を抽出したデータではないが、愛川町は町税約74億円の中に占める固定資産税の額が38億円である。その割合は52%となるから、その比率が高い自治体であるということが出来る。次に、物流業界の動向について次に検討することにする。

表2 愛川町の町税の内訳（2014年度）

税目	予算額(千円)	比率
町民税(個人)	2,026,959	27.2%
町民税(法人)	700,048	9.4%
固定資産税	3,880,835	52.0%
軽自動車税	81,388	1.1%
町たばこ税	351,671	4.7%
都市計画税	421,958	5.7%
合計	7,462,859	100.0%

資料：愛川町提供資料による

4. まとめ

2015年は物流業界で巨大物流センターの空前の建設ラッシュであるという。『週刊東洋経済』の特集「物流大激突」によると特に消費者の多い首都圏では都心に近い湾岸エリアと、開発コストが安く首都圏へのアクセスも向上している圏央道路沿いに続々と施設が誕生している。例えば、日本生命初の大規模物流施設である「日本生命厚木物流センター」、前出のグローバル・ロジスティック・プロパティーズは、「GLP 厚木Ⅱ」だけでなく「GLP 座間」も、さらに三井不動産の「MFLP」も圏央道沿いに建設されている（東洋経済編集部編，2015：50－55）。

こうした巨大な物流拠点が厚木市内や愛川町に次々と立地した理由は、首都圏中央連絡自動車道（以下、圏央道とする）が建設され、相模原愛川 IC（インターチェンジ）が竣工することを見越してのことである。そして実際に相模原愛川 IC と八王子市の高尾山 IC が2014年6月28日に開通したばかりである。

その圏央道とは、図10に見られるように、都心から40km～60kmの位置に計画された環状の道路のことで、横浜市金沢区から木更津市の総延長300kmで、事業費は3.5兆円である（『朝日新聞』2014年6月28日夕刊）。この相模原愛川～高尾山 IC が開通したことで、圏央道を経由して東名高速や中央道、また関越道がつながることになったわけである。当日配達を目指す物流企業の拠点が愛川町の内陸工業団地に立地する理由はここにある。このことから敷衍できることは、企業立地は企業経営にとって合理的な土地に行われるのであって、行政がインフラを整備しただけでは成功しないということである。逆に経済が成長しないのならば、今後、行政と企業の思惑が一致することが珍しくなるかもしれない。

その点について前出の北島滋の研究を引用する。北島によると、全総は「地域間の比較優位の平準化」を目指したものであるが、結果としてわが国の企業立地、労働市場の形成は太平洋岸に集中するという歪な国土構造を作り出した（北島滋，2014b：3）。その理由は、企業行動の分析を十分に行わず、ひたすら全総で産業インフラを整備しても、東京圏からの遠隔地には企業立地が進まなかったからであるという（北島滋，2014b：5）。その観点からすると、内陸工業団地の製造業から物流拠点への転換は、わが国の工業団地のあり方を考える上で重要

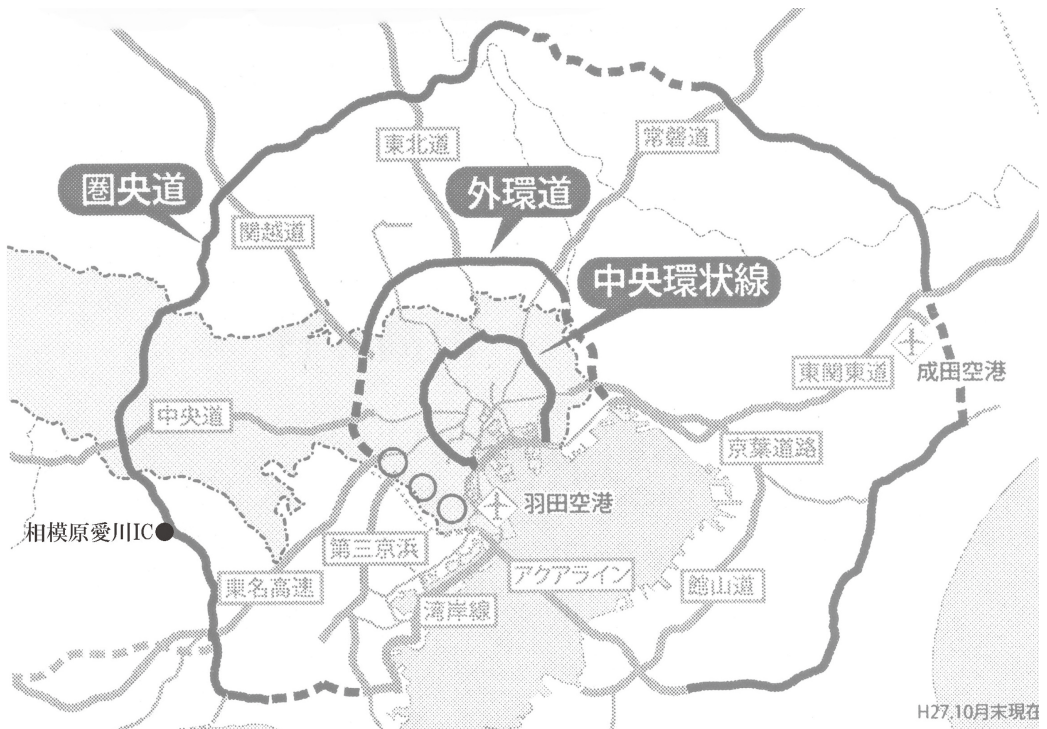


図10 三環状道路ネットワーク図

資料：東京都建設局 HP⁸⁾ から引用し、相模原愛川 IC を加筆

な例である。

以上のことから、愛川町は「物流のまち」として発展しつつあることがわかる。しかし、物流拠点は立地しても、物流に従事するトラックドライバーが愛川町に居住するとは限らない。それが製造業の従業員と異なる点である。しかし、物流センターは、地元で非正規ではあるが雇用を生む。そして、物流は広大な用地を必要とするために、立地する自治体に納める固定資産税は多額である。これらのことから、「物流と地域構造」というテーマをたてるならば、愛川町は調査地として最適である。

最後に指摘したいことは、本研究で述べたような国家プロジェクトによって再編される地域構造を調査研究するという視点の有効性を確認したことである⁹⁾。特に本研究で述べた圏央道という高速道路の開通は、神奈川県央を対象として1980年代に行われた「業務核都市」「テレトピア構想」「インテリジェント・シティ」「テレコムタウン」といった情報系のプロジェクトより、直接地域に影響を及ぼしている。しかし、それが冒頭で述べた「消滅可能性都市」の議論と軌を一にして、地域再編を目しているかという点、そうとは限らない。神奈川県だけでなく、埼玉県、茨城県、千葉県の圏央道沿いの小規模都市にとって愛川町の例は参考になる。今後の発展は、立地企業がその地に根付き自治体と住民の意見をいかに盛り込んでいくかによっている。

付記

本研究をまとめるに当たって、まず愛川町の事情についてご教示いただき、資料を提供していただいた愛川町役場A氏に感謝を申し上げる。

筆者も参加して、これまで神奈川県央を調査してきた北川隆吉らの科研費研究では、相模原市と厚木市を対象にしたが、愛川町については外国人労働者の増加を指摘しただけで、首都圏における地域構造の変動を分析する対象にしてこなかった（北川隆吉編，1989；1999）。本研究は、上記の科研費研究終了後の動向を踏まえ、神奈川県央分析の視角に圏央道と愛川町を加えることで若干の発展を試みたものである。

注

- 1) 総務省 HP「平成 25 年度 市町村別決算状況調」
(http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h25_shichouson.html)。
- 2) 総務省 HP「平成 25 年度 市町村別決算状況調」
(http://www.soumu.go.jp/iken/zaisei/h25_shichouson.html)。
- 3) 愛川町役場A氏の教示による（2014 年 8 月 6 日）。
- 4) 愛川町役場A氏による（2014 年 8 月 6 日）。また「農業振興地域」とは、農業振興地域の整備に関する法律に基づき、総合的に農業の振興を図ることが必要な地域として、都道府県知事が市町村と協議して指定する地域のことである。農業の健全な発展を図るとともに、国土資源の合理的利用に寄与することを目的としている（新自治用語辞典編纂会編，2012：758）。
- 5) 愛川町役場A氏の教示による（2014 年 8 月 6 日）。
- 6) 愛川町役場A氏の教示による（2014 年 8 月 6 日）。
- 7) 愛川町役場A氏の教示による（2014 年 8 月 6 日）。
- 8) 東京都建設局 HP (<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/douro/sankanjyo/>) から引用。
- 9) しかし、研究のまとめ方はまず愛川町の構造と変化をモノグラフ的に分析し、次にその変動の原因を圏央道という国家プロジェクトに求めた。地域からの発想に基づいた「構造分析」のあり方と考えたい。この方法論の有効性は今後さらに検討したい。

引用文献

- 愛川町教育委員会・愛川町郷土誌編纂委員会編，1982，『愛川町郷土誌』愛川町
愛川町商工課編，1975，『統計あいかわ（昭和 49 年版）』愛川町商工課
愛川町企画課編，1978，『統計あいかわ（昭和 52 年版）』愛川町企画課
愛川町企画課編，1984，『統計あいかわ（昭和 58 年版）』愛川町企画課
愛川町企画課編，1993，『統計あいかわ（平成 4 年版）』愛川町
愛川町総務部企画課編，1999，『統計あいかわ（平成 10 年版）』愛川町
愛川町総務部行政推進課編，2008，『統計あいかわ（平成 19 年版）』愛川町
愛川町総務部行政推進課編，2013，『統計あいかわ（平成 24 年版）』愛川町
愛川町総務部行政推進課編，2015，『統計あいかわ（平成 26 年版）』愛川町
愛川町総務部総務課編，2003，『愛川町勢要覧（2003 年）』愛川町
愛川町総務部企画政策課企画政策班編，2012，『愛川町の外国人登録の状況（平成 23 年度版）』愛川町
内野清司，2011，『八十八歳夢の如し一戦地からの帰還のち愛川町行政にかかわる』神奈川ふだん

記

- 神奈川県編, 2015, 『わたしたちの神奈川県』 神奈川県
- 北川隆吉編, 1989, 『ハイテク化と東京圏—変貌する現代都市』 青木書店
- 北川隆吉編, 1999, 『現代日本の社会変動と地域社会の変容・再編—グローバリゼーション, イノベーション, インフォメーション・システム, コミュニティ・ストラクチャー』 (平成 8 - 10 年度文部省科学研究費 (基盤研究 A1) 研究成果報告書)
- 北島滋, 2014a, 「日本創成会議報告と地域再生の可能性 (その 1)」『とちぎの地域と自治』 第 142 号
- 北島滋, 2014b, 「日本創成会議報告と地域再生の可能性 (その 2)」『とちぎの地域と自治』 第 143 号
- 小島茂平, 2013, 『糸の町半原に生きて—小島茂平遺稿集』 私家版
- 齊藤実, 2015, 「当日配送をめぐる熾烈な争い 進化するネット通販物流の現場」『エコノミスト』 第 93 巻第 45 号通巻 4422 号 (2015 年 11 月 10 日号)
- 新自治用語辞典編纂会編, 2012, 『新自治用語辞典 (改訂版)』 ぎょうせい
- 東洋経済編集部編, 2015, 「物流大激突」『週刊東洋経済』 第 6597 号 (2015 年 6 月 6 日)
- 増田寛也編著, 2014, 『地方消滅—東京一極集中が招く人口急減』 中央公論社