

東三河の大規模開発に伴う豊橋市周辺地域の変容

池田 泰子

東三河は、名古屋とは独立した経済圏を形成する地域であるが、全国一の工業県である愛知県にありながら、尾張・西三河の工業化に対しての後進地域となっている。

この東三河経済圏の中心である豊橋市は、名古屋に次ぐ県下第二位の人口規模を持つ都市である。市の発展の歴史は古く、宿場町・城下町・港町・製糸の町・軍都というように多様な面からの繁栄を享受してきた。しかし、高度成長期の工業化に乗り遅れたために、市の産業構造は、農業・商業の比重が高く、工業が未発達という特徴を依然として持っている。これは、経済基盤の弱さにつながり、市の発展の上で大きな問題となっていた。この状況の中で、港湾整理を中心とする地域開発は、豊橋市のみならず、東三河全体の発展の鍵を握る大事業として取り組まれたのである。

本論文の目的は、まず、港湾整備との関係を中心にして豊橋市の発展の経緯に考察を加えること。そして、この考察を通して、今日の地域開発のあり方にどのような変化が起きているのかを知ることにある。

港湾整備は、海苔養殖をめぐる漁業補償の解決の遅れから、高度成長期という開発の好期を逃していた。頭初、石油化学コンビナートや木材産業基地を目指していた臨海工業用地は、社会経済情勢の変化の中で、その実現を見ないまま、高付加価値型先端技術産業の誘致への取り組みを始めている。こうした状況の下で、昭和54年に操業が開始されたトヨタ自動車工場は、地元の田原町のみでなく、豊橋市にも大きな影響を与えている。昭和57年に田原地区と三河大橋で結ばれた大崎地区には、自動車関連企業の進出が促されたのである。こうして、繊維、木材などの地場産業にかかわって、臨海部及び国道1号線沿いに展開する輸送機械を始めとした重化学工業が、新たな工業の柱として成長することになった。

一方、歴史的にも豊橋を支えてきた商業と農業にも変化があらわれている。

工業化に伴って形成されていく郊外の住宅団地は、郊外部に大きな購買力を産み出している。これは、自動車普及と共に商業機能の郊外分散を促し、更には、駐車機能を備えた大型店の進出を引き起こした。この傾向は、市内のみに限らず、周辺市町村の商圈の独立という形での進行が見られている。このため、鉄道に支えられてきた豊橋の商業も、今後は車社会への対応をせまられている状況にある。

さて、豊橋周辺地域は、豊川用水通水以来、高い土地生産性と高い農業所得を特徴に持つ優良農業地帯として発達してきた。この農業に対する工業化の直接の影響は少ないものの、都市化とともに第一種兼業農家層の二極分解が進んでいる。しかし、これは農業の衰退を意味するものではなく、専門化と規模拡大による積極的な取り組みを示すものである。

以上が豊橋市の開発の経緯であるが、開発の中心をなす工業化自体は今だに未熟なものでしかなく、今後の進展は港湾機能の一層の充実にかかわっていると見て良い。そこで、豊橋市が東三河だけでなく、西遠・南信地域との結びつきを深めることが大きな意義を持って来るのである。これは、トライアングル構想と呼ばれるものであり、その経済効果への期待は高まっている。

以上のような、三河港整備を中心とする開発の過程から言えることは、最近の地域開発のあり方が益々大規模に、そして複雑になってきたということだ。つまり、これからの地域開発は、交通網の整備が地域間の関係を深めていく中で、相互に補い合う関係にある地域を1つの大きな経済圏として統合することによって、その開発効果を高めていくという段階に進みつつあると考えて良いだろう。