

豊川市の工業化と地域の変容

山田 早智子

愛知県豊川市は、私がかつて5年と半年あまり居住したことのある、人口10万余人の地方中都市である。東三河地方の中心的都市豊橋市(30万余人)に近接し、人口規模では、東三河で第2番めの都市である。しかし、人口の割に大規模工場の多く立地する町としての印象が強かった。私は豊川市のそうした工業都市としての性格に大変興味をもち、研究対象地域として豊川市を選んだ。今回の卒業論文では、今日の豊川市がどのような過程で工業化を遂げていったのか、またその工業化によって地域社会はどのように変化していったのかを調べることに主眼をおいている。

研究方法としては、参考文献、統計資料などを活用するとともに、きぎとり中心の現地調査を20日間ぐらい行いその実態を把握することに努めた。そのような方法により、豊川市の全貌を明らかにし、豊川市の工業化のもたらした意味を地理学的に私見を交えながら考察することにした。

本市は、東西の本坂街道・南北の伊那街道の交差する地点に位置し、古くから街道沿いに市場町、宿場町が発達していた。江戸末期には豊川稲荷の信仰園の拡大に伴い、また明治初期の豊川鉄道豊川駅の開設により、豊川町の門前町が形成された。昭和14年当時の我国海軍が兵器製造工廠を豊川市域に新設することを決定し、敷地面積約200万m²、従業員約6万人(最盛期)の大規模工場ができた。これを契機として当時の豊川町と周辺の牛久保町・八幡村・国府町が合併し、昭和18年6月1日市制施行し、一躍軍需都市として発足した。しかし、昭和20年8月7日に集中爆撃を受け工廠は壊滅し、終戦を迎えた。

戦後の数年間は、混乱のままいたずらに過ぎていった。しかし市勢復興のため、工廠跡地利用に手がけ、昭和30年の工場設置奨励条例の制定により昭和39年までに数個の大手企業の大規模工場が進出し操業を開始した。昭和40年代前半には県道

成による豊川工業団地の完成により工業化に拍車がかけられた。以来今日までに工場、人口も増加し、東三河地域の一大内陸工業地域を形成するまでになった。その過程において、昭和39年東三河工業整備特別地域の指定、昭和43年豊川用水市内通水、東名高速道路豊川IC開設など豊川市の工業化にとって重要な地域開発事業がなされた。そうして豊川市の工業は飛躍的に発展し、事業所数、従業者数、製造品出荷額等の伸び率は、周辺都市、愛知県平均をはるかに上回る結果となった。

しかし豊川市の最近の傾向をみてもみると、人口の伸びは増加の度合いが年々低くなってここ数年間微増を続けているものの、いつ減少傾向へ転じるか判らない状況にある。そして経済活動においては商業の不振、工業団地の適地の減少などにより停滞傾向があらわれつつある。また、豊川市よりも地価が安く広大な用地の存在する周辺市町に工業化が進みつつある。豊川市は元来、交通の便の良さ、東西大都市圏の中間地点としてその恵まれた立地条件により発展してきたが、その中心である豊川ICの物資流通基地としての機能が陸の玄関口=通過地となるおそれさえ生じつつある。つまり、今のところ豊川市は、東三河最大の都市である豊橋市の工業衛星都市としての性格にとどまっている。

これからの豊川市の進むべき方途としては工業労働者、いわゆるブルーカラーだけではなく、事務系職業者、いわゆるホワイトカラーの働く場をもっと提供するべきであると思う。また、残り少ない工業適地を最大限に効率よく活用し、内陸工業の拠点都市としての機能を保っていくべきである。そして、住工混在地区の再開発、商業の活性化を図り、内部充実にも力を注いでいくべきであろう。このようにして、戦後以来築いてきた工業都市としての性格を維持し、従来の立地条件の良さを十分に活用してさらなる発展を望みたい。