

愛知県公文書館研究紀要 創刊号 (2023年3月発行)

# 農工調和への道：東三河地域の戦後行政史

山田 健

## 農工調和への道：東三河地域の戦後行政史

山田 健

### はじめに

東京と大阪に次ぐ大都市である名古屋を擁する愛知県は、両都市に対抗意識を燃やしながら、独自の発展を遂げてきた<sup>(1)</sup>。特に、複数の分野において、愛知は東京や大阪を超えて日本一を記録し、「王国」を築いてきたとされる。『愛知県史』は、その例として、「自動車王国」「ものづくり王国」「信金王国」「野球王国」「ハンドボール王国」を取り上げてい<sup>(2)</sup>る。これらの「王国」呼称は、トヨタ自動車に代表される工業発展の様子や、そのような社会経済状況を背景に文化的にも成熟した様子について、明瞭に表象している。

他方、愛知県が築いた「王国」は、工業関係に限られない。愛知県は、1962年から現在に至るまで花卉の産出量日本一を記録しており、最近では「花の王国あいち」を標榜して<sup>(3)</sup>いる。すなわち、工業分野のみならず、愛知県は農業分野においても「王国」を形成しており、その宣伝に努めている。

しかし、『愛知県史』では、「花の王国」という単語は登場しない。『愛知県史』は、「花卉と鶏卵は全国一位を誇り、県の農業発展の象徴的存在」と記述しているものの、その「王国」ぶりに積極的に論及するには至っていない<sup>(4)</sup>。「自動車王国」や「ものづくり王国」が繰り返し登場することに鑑みれば、「花の王国」をはじめとする農業系「王国」に関する筆致や、そのもととなる研究蓄積は、相対的に薄いものと考えられる。

工業開発と対照をなす第1次産業の振興は、戦後

の愛知県の歩みにとって重要な意味を有している。工業開発の在り方は、第1次産業の処遇と表裏一体であるため、第1次産業従事者による反発を惹起し、時に彼らの異議申し立てによって推進を制約される。また、自然環境を無視した工業開発が公害を生じさせれば、その事業は社会的批判を免れない。そのため、開発主体は、事業推進と並行して、第1次産業にも向き合うことを求められる。愛知県においても、積極的な重化学工業開発による県勢伸長の影に、第1次産業をめぐる社会活動や行政活動が存在していた。

そこで、本論文は、愛知県が工業開発を基軸に発展した反面、第1次産業振興にも取り組み、両者を調和的に進展させることを試みてきた過程に焦点を当てる<sup>(5)</sup>。そして、その作業を通じて、「開発の時代」における愛知県の動向により深く迫ることを目指す。

愛知県東部に位置する豊橋駅では、改札を出て左手に自動車が、右手にフラワーアレンジメントが、それぞれ展示されている。二つの展示物には、豊橋市が全国有数の自動車流通港湾を抱えるとともに、花卉生産の活発な「花のまち」であることを示す説明が付されている。対置される自動車と花は、豊橋市において、工業と第1次産業が調和的に発展し、「自動車王国」および「花の王国」としての愛知県を支えてきたことを示している。

豊橋を中心とする東三河地域は、戦後復興期に特定地域総合開発の対象となり、高度成長期には工業整備特別地域として指定された。すなわち、国政的な枠組みのもとで、東三河開発が模索されてきた。

他方、東三河は愛知県下の花卉生産を代表する地域の一つでもあった。たとえば、ある行政刊行物では、「電照菊および観葉植物を基幹作物とした渥美、豊橋を中心の東三河が生産の過半を占め」たことが記述されている<sup>(6)</sup>。

しかし、工業開発を取り上げる先行研究は、東三河開発を失敗事例とみなして軽視してきた。全国各地の工業地帯を網羅的に論じた山本正雄が「東三河の開発は重化学工業地帯化のバスに乗り遅れた」と切り捨てていることは、その好例である<sup>(7)</sup>。

工業開発に傾斜した観点から分析する限りでは、工業整備特別地域の中で「軽工業が重化学工業を上回っている地区は東三河地区のみ」<sup>(8)</sup>「太平洋ベルト地帯唯一の…農業専業地帯」<sup>(9)</sup>といった東三河開発の特徴は評価されない。そのため、愛知県および県下の東三河地域における工業開発と第1次産業振興が調和的に進められた結果としての発展の様子は、先行研究では明らかにされてこなかった。

そこで、本論文は高度成長期の東三河地域における工業開発および第1次産業振興を再評価し、その過程を記述することで、先行研究とは異なった視点から東三河地域ひいては愛知県の様子に迫ることを試みる。具体的には、東三河の中心都市であった豊橋市において、豊橋港（三河港）を軸とした工業開発の機運と第1次産業振興の要請という相容れない社会動向が存在したことに焦点を当て、この動向に直面した豊橋市政が国・県・地元財界などと関わりながら対応策を模索し、紆余曲折を経て農工調和への道筋が見出された過程を跡付ける。

この試みに際しては、当時豊橋市長を務めていた河合陸郎という人物が鍵となる。1960年代、工業開発と第1次産業振興という二つの潮流を背に受けて市長に当選した河合は、市政を取り巻く中央—地方関係や官民関係に影響されながら農工調和の施政方針を見出し、豊橋市や東三河地域の在り方を模索し

た。河合を導き手として分析することで、本論文は東三河地域をめぐる動向に同時代史的な接近を果たすものと考えられる<sup>(10)</sup>。

## 1 開発機運の高まりとそれへの反発

戦前の豊橋市では、養蚕や食料品加工を中心に軽工業が栄えていた。特に、養蚕については、「蚕都豊橋」と称されるほどに盛んであった<sup>(11)</sup>。

しかし、軽工業を中心とする豊橋市の発展は、貿易の拠点となる港を欠くがゆえに頭打ちの様相を呈していた。そのため、1932年、当時の市長・丸茂藤平は三河湾沿岸の町村を合併した上で、豊橋港設置計画を構想した<sup>(12)</sup>。ただし、その構想は戦況の悪化も相まって、実現するには至らなかった。

終戦直後、豊橋市政は戦前期の課題認識を継承し、豊橋港整備を志向したものの、事業を円滑に展開しえなかった。その直接的な理由は、神野新田の農業従事者を中心とする反対運動であった<sup>(13)</sup>。終戦直後の食糧難の中、農地開拓や製塩によって食いつないでいた地域住民が求めたものは、工業振興を視野に入れた港湾の整備ではなく第1次産業の振興であった。

その背景には、第1次産業を無視しえない構造があった。戦後の豊橋では、養蚕が衰退した反面、菓子製造・水産加工食品を中心に食料品加工が活況を呈した<sup>(14)</sup>。特に、ヤマサの蒲鉾や竹輪は、豊橋駅の開業・発展とともに豊橋市の名産品として定着するまでになった<sup>(15)</sup>。結果、1955年には、食料品加工業が市内で最も工場の立地する業種となるに至った<sup>(16)</sup>。食料品加工業は、第1次産業の農産品・海産物がなければ成り立たない。この業種を主要産業としていた豊橋市は、第1次産業抜きには市勢拡大を展望しがたい地域であった。

また、国土開発の一環として天竜東三河特定地域総合開発が展開されたことも、その構造を強化した。

この開発事業は、農業用水としての豊川用水整備を中心に、高師原・天伯原の開拓によって穀倉地帯を形成し、食糧増産を企図していた。<sup>(17)</sup>当時の豊橋市では、第1次産業の影響力が高まりつつあった。

そこで、豊橋市長の大竹藤知は、第1次産業に配慮しつつ、豊橋港整備構想に着手した。まず、大竹市長は豊橋市の農業を評価しつつ、「商工業の素晴らしい発展」のための事業として豊橋港を整備する将来像を示した。<sup>(18)</sup>その後、大竹市長は旧海軍航空基地跡の無償提供を条件に、水面下で東都製鋼誘致を取り付けた。<sup>(19)</sup>そして、任期終盤の1952年2月に、豊橋港建設の合意調達の困難さを察知し、豊橋港の一部である柳生運河を整備することで建設の手がかりを求めた。<sup>(20)</sup>その事業は、柳生運河整備を漁港としての整備と位置づけたことから窺えるように、慎重に練り出したものであった。<sup>(21)</sup>

次代の豊橋市長となった大野佐長も、この路線を踏襲した。大野市長は、就任直後、日本港湾協会に工業港整備の計画方針を伝えてその調査を委嘱した。<sup>(22)</sup>調査によって得られた計画案は、「埋立は出来るだけ制限するのが賢明」でありながらも「旧軍用地商港施設の西北側に…臨海工業用地を造成する」ものであった。<sup>(23)</sup>すなわち、この計画案は、旧海軍航空基地跡に工場を誘致する市の方針を反映している。事実、大野市長は1953年に旧海軍航空基地跡への東都製鋼誘致を決定した。<sup>(24)</sup>

工業を中心に産業振興を図る大野市政の方針は、1956年に制定された市歌にも現われている。<sup>(25)</sup>市制施行50周年記念事業として企画された市歌は、市が全国的に募集をかけて集まった中から選んだ歌詞に、丸山薫の補詞と古関裕而の作曲を加える形で作られた。<sup>(26)</sup>歌詞募集にあたって市が提示した参照事項は、地勢や近世以来の歴史をふまえながらも、当時の豊橋市を「大都市」「昔日はるかにしのぐ近代的都市」「東海地方における枢要都市」と展望するものであっ

<sup>(27)</sup>た。参照事項の規定下で出来上がった市歌は、「太平洋の潮騒」「山並み青き三河野」「ゆたけき流豊川」と豊橋の自然を織り込みつつも、「躍進の産業都」「繁栄の商業都」「あこがれの観光都」を「見よ」と歌うものとなった。

市歌が「見よ」と誇示したい豊橋像は、農村でも漁村でもなく、「産業都」「商業都」「観光都」であった。すなわち、豊橋市は産業・商業・観光の都市としての自画像を展望し、市歌を通じてその自画像を打ち出したと考えられる。そこには、「花の王国」や「花のまち」の片鱗はなく、むしろ全国的趨勢と同様に工業開発の機運が第1次産業を圧倒する勢いであったことが見出せる。

ところが、このような大野市政の方針は、漁業従事者の反対に直面した。工業港整備によってアサリの種苗地かつ県下のノリ漁場が脅かされると考えた漁業従事者は、「港の設置には絶対反対」と主張した。<sup>(28)</sup>

これに対して、市は「豊橋港ができて漁場に対する影響は十分考えるはずで、大した影響はない」との見方であった。<sup>(29)</sup>この反応は、他人事という印象を与えかねないものであり、市が漁業従事者の異議申し立てを真摯に受け止めなかったと批判されても致し方ないものであろう。

開発の捉え方に温度差のあった漁業従事者と市が折り合うことは、困難であった。終戦後の神野新田などの農業従事者の反対に加え、漁業従事者の反対運動が盛り上がった結果、「デリケートな空気」が形成され、東都製鋼立地を「うやむや」にしてしまった。<sup>(30)</sup>焦った市は、大崎漁業協同組合との問題解決に奔走しつつ、日本港湾協会総会にて豊橋港早期建設を議題として提案するなど、事態の打開を試みた。<sup>(31)</sup>

結果的に、1959年に柳生運河整備が完工したにもかかわらず、<sup>(32)</sup>豊橋港整備事業は膠着状態を脱しえず、「暗礁に乗り上げている」と報じられた。<sup>(33)</sup>豊橋市は、

第1次産業従事者からの合意調達という障壁に直面し、豊橋港の一部である柳生運河こそ完工したものの、豊橋港を完成させるには至らなかった。

豊橋市における豊橋港整備と第1次産業振興の双方を推進し、いずれも成果をあげることは、河合陸郎の登場を待たねばならなかった。

## 2 河合市政および三河港整備の始動

膠着状態に一石を投じた動向が、1960年の河合陸郎の市長就任であった。<sup>(34)</sup>河合陸郎は、地元紙記者・食品会社社長・豊橋養魚販売購買利用組合専務理事・農業会代表といった役職を歴任した後、県議会議員を務めていた地元の名士である。しかも、河合は神野新田に居住していたこともあり、第1次産業界との関係が深い人物であった。県議会議員時代に、河合が県議会農地委員会委員長・豊橋果樹農業協同組合長・豊川用水営農促進協議会会長といった役職を務めていたことは、その証左であろう。したがって、第1次産業からの異議申し立てに対応し、豊橋港整備に伴う課題を解決する上で、河合陸郎は非常に適役であった。

実際に、河合は選挙期間中から第1次産業対策を視野に入れていた。当時の公約は、『工場誘致を積極的に進め、豊かな都市づくり』を図ることであり、

『農業関係の農地改善や農業振興施策』等々』と工業開発・農業振興の両立を掲げ、<sup>(35)</sup>「農漁民の不利益になるようなことはしない」と訴え、工業に傾斜した印象を与えることを回避したものであった。<sup>(36)</sup>結果、河合は85%の圧倒的な得票率で当選した。<sup>(37)</sup>

河合が市長就任直後に着手した事業は、道路舗装と清掃センター建設であった。<sup>(38)</sup>その狙いは、道路の防塵化とごみ処理体制の整備によって環境を改善し、地域住民の支持を調達することにあった。<sup>(39)</sup>すなわち、河合は大竹元市長や大野前市長とは対照的に、

豊橋市民に対して工業開発一辺倒ではない施政方針を早くから具現化・提示した。<sup>(40)</sup>

豊橋市政は、このような第1次産業対策を示した上で、豊橋港整備構想に再着手した。就任早々、河合市長は助役の青木茂に対して東三河開発の調査を命じた。<sup>(41)</sup>市長の命をうけた青木は、東三河開発についての情報を収集した上で、市役所内部に工業開発課および計画策定作業グループを編成し、開発計画の構想にあたった。<sup>(42)</sup>

その作業は、青木助役が自らの実践知をもとに、大規模な港湾整備を中心とする臨海工業地帯造成計画を描くものであった。具体的には、青木は「豊橋市役所唯一の工学士」である水道局職員を登用したものの、その職員の河川・放水路に関する発言を「技術屋だし…むつかしいことを言う」と捉え、「大計画を樹てるときには、地図は全部、無人地帯であると思ってしなさいと言って、彼を大いに説得した」。<sup>(43)</sup>青木は実現可能性や専門性をひとまず度外視した形で雄大な開発構想を描き、その方針を「25有余回」の会合を通じて市役所内部のグループに注入・指示することで、開発計画を取りまとめた。<sup>(44)</sup>

1960年11月、青木助役は開発構想を明らかにした。<sup>(45)</sup>その構想は、三河湾沿岸に臨海工業地帯を造成するとともに、海上にも「洋上埠頭」を造成し、沿岸部と湾内を海底トンネルで結びつけるという「夢の計画」であった。青木は取材に対して「専門家などの意見を聞き実現性のあるものは具体化させたい」と答え、計画が「刺激剤」であることを示唆した。<sup>(46)</sup>

一連の動向をふまえれば、青木助役は工学士1人という限られた市役所の人的資源から市単独の開発計画策定の限界を悟り、大規模な開発構想の浮上によって他主体の参入を招くことで地域開発の具体化を試みたと考えられる。実際、同年に地元政財界が設立した東三河産業開発連合会は、「開発の専門家

に東三河の現地を視察してもらい率直な意見を聞こうということ」で、「さっそく青木構想を持参し通産省工業立地課に出向き、現地調査をお願い」、その結果として工業立地課総括班長の大藪英夫が現地視察を行った。<sup>(47)</sup>

その後、豊橋市は大藪英夫の視察を契機に、東都製鋼に加え、中部電力や名古屋鉄道などの地元企業の協力を仰ぎ、鈴木雅次・富樫凱一・高山英華・荻田保・下河辺淳といった中央省庁高官ないしそのOBを招聘し、開発計画を策定するための会議体として東三河工業開発中央専門委員会を設立した。<sup>(48)</sup>

青木助役の試みは成功した。専門委員会では、「豊橋市の青木構想が具体的に公表されていたので…これを素案として実に数十回の現地視察と懇談会、研究会がもたれ計画案に修正が加えられ」、実現可能性に乏しいことを理由に洋上埠頭案が削除されたものの、青木構想を基礎とする大規模な臨海工業地帯造成案であるマスタープランが策定された。<sup>(49)</sup> また、この過程では、三河湾に立地する蒲郡港・豊橋港・西浦港・田原港を「三河港」へと統合し、一体的に整備することも決定された。<sup>(50)</sup>

そして、豊橋市は中央官界と地元経済界の助力によって得られた開発計画の成案をたずさえて、新産業都市指定に向けた中央政界・官界・経済界への陳情に注力した。具体的には、青木助役が中部瓦斯社長の神野太郎とともに東京へ出かけ、大野伴睦や河野一郎などの有力な国政政治家に加え、通産産業省・建設省・経済企画庁といった中央省庁本省に陳情を繰り返した。<sup>(51)</sup> また、青木や神野のみならず東三河地方の政界・官界・経済界を総動員する場合もあり、その一人であった市議会議長の大須賀弥助は「中央の政界、官界はもちろん財界、それに報道機関、週刊誌の雑誌社までパンフレットをもって歩き回った」「えらい人の所へは“夜打ち朝がけ”で、ちくわもずい分配った」と回顧している。<sup>(52)</sup> 豊橋市は「中

央直結」を企図し、霞が関や永田町に対して精力的な陳情を行うことで、開発計画を軌道に乗せることを試みていた。

陳情活動は結実した。1963年に東三河地域が工業整備特別地域へと指定されたほか、翌1964年には東三河臨海工業地帯の中心となる三河港が重要港湾に指定された。その港湾計画は、マスタープランを踏襲し、「急速な工業開発」を前提とした大規模な工業港整備計画であった。<sup>(53)</sup>

ところで、一連の計画策定作業では、鹿島港など他の工業整備特別地域とは対照的に、運輸省出先機関の影響力行使を見出しがたい。<sup>(54)</sup> 具体的には、運輸省本省の技官が東三河地域を視察した上で、運輸省本省は愛知県に対して「伊勢湾港湾建設部と県が協力して具体的な計画を立てるように」としているにもかかわらず、<sup>(55)</sup> 計画策定作業において運輸省出先機関の伊勢湾港湾建設部（以下、伊勢建）の活動が顕在化するには至らなかった。

その背景には、伊勢建の行動様式がある。伊勢建は、所管する名古屋港の整備において、地方自治体の一部事務組合である名古屋港管理組合と協力関係を構築した上で、管理組合の意向を尊重しながら同港の高潮防波堤建設に従事した。<sup>(57)</sup> このような在り方は、「中央主導」ではなく「地方後方支援」と類型化される。<sup>(58)</sup>

伊勢建は、名古屋港のみならず三河港についても、管理組合を牽引する愛知県の意向を尊重し、その方針の「後方支援」を企図していたと見られる。当時の愛知県庁は名古屋港整備を第一に考えており、副知事を務めた松尾信資は三河港整備を「名古屋港の臨海工業地の開発事業が先行し…（筆者注：三河港の）着工について、私も大分迷った」と回顧している。<sup>(59)</sup> これに対して、伊勢建局長の幸野弘道は、1962年の愛知県新地方計画策定に際して、「名古屋の輸出入貨物を中心に考えればよいのであとの中小港湾

について一つ一つたんねんにつきあう態度でなくてよい」と、名古屋港整備への専心を説いた。<sup>(60)</sup>

また、運輸省本省の対応は、出先機関が「地方後方支援型」を動機付けられる地域では冷淡であった。1963年4月に東三河地域を視察した港湾局長の比田正は、東三河産業開発連合会に対して「沿岸補償が先決」と発言した。<sup>(61)</sup>補償の目処が立っていない状況の鹿島で運輸省が精力的な開発を展開する余地もありえたことに鑑みれば、開発に先んじた漁業補償を求める比田の発言は、運輸省本省の東三河地域に対する開発意欲が相対的に乏しかったことを示すと考えられる。<sup>(62)</sup>

ここで重要な点は、三河港をめぐる行政主体の資源配分の志向が一致していない点である。運輸省本省が重点的に行政資源を配分したい港は、京浜港を中心とする大港であった。愛知県が重点的に行政資源を配分したい港は、名古屋港であった。愛知県への「後方支援」を見せた伊勢建が重点的に行政資源を配分したい港もまた、名古屋港であった。ただただ豊橋市のみが、三河港への重点的な行政資源の配分を志向していた。第1次産業の異議申し立てに直面し港湾政策への重点的な資源配分を行いがたい豊橋市にとっては、他主体の行政資源を輸入しながら三河港を整備することが打開策として想起しえたものの、その選択肢は選びえなかった。

河合市長は、工業整備特別地域の指定後、この状況を認識して、豊橋市政による自主的な開発計画の構想・実現を志向した。具体的には、河合市長は、「政府の方で面倒をみてくれませんか」という状況認識のもと、「自前の着物」を着て、「自主的な、自ら選ぶことのできる開発計画」を展望した。<sup>(63)</sup>

したがって、当時の豊橋市にとっては、伊勢建との連携を強化するのではなく、地元経済界と歩調を合わせて中央の政界・官界・経済界を担ぎ出しつつ、市自らが中心となって、行政資源を欠きながらも何

とか港湾計画を策定・具現化すること、そして第1次産業の異議申し立てに何とか対応することが最も現実的な選択肢であった。

### 3 河合市政の第一次産業動向への対応

東三河が工業整備特別地域に指定され、三河港が重要港湾に指定されたものの、三河港を中心とする東三河開発は容易に進展しえなかった。これまでの市政と同様に、河合市政もまた第1次産業による異議申し立てという障壁に直面していた。

1962年、愛知県が漁業協同組合（以下、漁協）向けに三河港整備の説明会を開いた。前述の通り、豊橋市において構想されていた東三河開発の計画は、「急速な工業開発」を前提としたものである。そのため、県がそれを率直に伝えれば、漁協からの反対を惹起することは必然であった。案の定、大崎漁協が臨時総会を開いて「三河港整備計画は、吾等浅海漁民の生活を根本から破壊するものである」として、「吾等の生活保護のため絶対反対する」ことを決議し、他の漁協もそれに追従した。<sup>(64)</sup>

この事態を知って憂慮した河合市長は、漁協組合長らを公会堂貴賓室へと招致し、東三河開発とその新産業都市指定への陳情を説明した上で、指定に至るまでは反対運動を表面化させないように要請した。<sup>(65)</sup>その甲斐あってか、新産業都市指定までの漁協群は、個別に学習会を開いたほか、「会そのものの名称が反対同盟では対外的に好ましくないとの配慮から」、三河港整備計画対策協議会という当たり障りのない名前の漁協連合を形成した。<sup>(66)</sup>第1次産業と結びつきが強く、就任当初からその動向を気にかけていた河合市長の呼びかけは、一時的には奏功した。

ところが、1963年7月、東三河地域が新産業都市の指定から漏れ、その代わりに工業整備特別地域に指定され、状況は一変した。同年8月、三河港整備

計画対策協議会は三河港造成反対期成同盟会と名を改め、活動を本格化させた。また、その主張も「国内最大優秀なる関係ノリ漁場を永久に死守し…吾々の生活権の擁護と向上を期する」という、より強硬なものとなった<sup>(67)</sup>。漁協は工業整備特別地域指定を機に、なんとか封じ込めていた三河港整備計画への不満を顕在化させたと見られる<sup>(68)</sup>。

1964年、河合市長は漁業従事者の反対運動に理解を示した上で、第1次産業からの異議申し立てという課題を再認識し、工業一辺倒でも急進的でもない開発像を打ち出し始めた。1964年の施政方針演説では、河合は「産業の振興を図るため、農業面においては農業構造改革事業の推進を中心に展開」することを示し、農業政策を産業振興の一環として行うことを提示した<sup>(69)</sup>。また、同年の議会では、河合は「ただちに公共ふ頭と臨海工業地帯とを合わせてうんぬんということは、これはちょっとあり得ない」と答弁したほか、工業整備特別計画について「遠大な理想」と表現し、計画の前提であったはずの「急速な工業開発」について留保的な姿勢を示した<sup>(70)</sup>。河合の意向を反映してか、1964年6月に打ち出された愛知県新地方計画の東三河開発部分には、「急速な地区の工業化・都市化」という前提を維持しつつも、「工業と農業との均こう」が明記された<sup>(71)</sup><sup>(72)</sup>。

また、この頃、豊橋市政は都市緑化を積極的に推進するようになった。1963年、豊橋市は「心をあわせ美しい町をつくりましょう」という言葉を第一に掲げた豊橋市民愛市憲章を制定した<sup>(73)</sup>。この憲章について、河合市長は、駅前広場の花壇や駅前大通グリーンベルト整備など市民の「街を美しくする運動」によって実を結ぶと指摘している<sup>(74)</sup>。この観点からすれば、豊橋市政は都市環境をめぐる市民運動の存在を認識し、その存在を通じて都市緑化の需要を視野に入れたと考えられる。

1964年、豊橋市は管内の道路並木の植栽を目的と

する第1次五ヵ年緑地計画を策定した。この計画によって、市は1968年までの間、26路線に3,068本の樹木を植栽したほか、緑地では3万本の苗木を植栽した上で公共施設を建設したという<sup>(75)</sup>。この動向は、1970年以降に緑化が盛んになったという全国的趨勢をふまえれば、特徴的かつ先駆的なものと評価しうる<sup>(76)</sup>。

それでも、変化が微温的であったためか、事態は即座には好転しえなかった。同年の豊橋市は三河港着工どころか、基礎調査のためのボーリングすら難儀していた<sup>(77)</sup>。

そこで、翌1965年、河合市長は工業開発と第1次産業振興の両立方針をより鮮明なものへと改めた。施政方針演説では、河合は「農業の振興こそ本市将来の発展に欠くことのできない現下の急務と存ずる」ことを示した<sup>(78)</sup>。また、同年12月の市議会では、「工業整備特別地域といえば、豊橋中がいまにも工業とその工業従業員の住宅になるがごとき錯覚をおこしやすいのでございますが、そういうものではなくて…工業生産的な面と農業生産的な面とを合わせ考えましても、非常に将来に大きな夢をもたせてくれ…」と答弁し、農業・工業の併存と農業の可能性を主張した<sup>(79)</sup>。豊橋市役所もまた、温室や農業機械導入を予算化したほか、同年には資本効率の向上や養畜の品質向上などによる自律的な農業の在り方を模索し始めていた<sup>(80)</sup>。

この年には、豊橋市は農林省の農業経済圏に指定された<sup>(81)</sup>。工業整備特別地域に加えて、「新産農業版」と称される農業経済圏に指定されたこと<sup>(82)</sup>に、河合市長は「東三河が、工業と農業が両立し得るという観点」を見出している<sup>(83)</sup>。すなわち、河合市長は中央—地方関係の動向をふまえながら、工業開発と第1次産業の両立方針を固めていった。

また、この時期には、豊橋市が漁協への説得も繰り返すようになったため、牟呂漁協など複数の漁協



が着工を承認し、漁業従事者たちの態度は軟化して<sup>(84)</sup>いた。豊橋市の方針転換は、第1次産業による地域開発の制約を緩和させつつあった。1966年、河合市長は「三河港の造成では、漁業者の犠牲の上に立つということではなく、漁業者の将来の上からも最善の方途を見出すべき」として漁業対策を改めて明言した上で、「農業と工業とをいかに調和して、緑のある、太陽のある、空間のある地域社会をどうして作るか」検討していることを訴えた<sup>(85)</sup>。もともと就任当初から河合は市民環境の改善を掲げていたものの、ここでより明確に農業・工業の調和および緑・太陽・空間によって構成される豊橋像を提示した。河合市政は、「急速な工業発展・都市化」という前提をなかば放棄しつつあった。その結果、最後まで反対していた大崎漁協も「絶対反対」の姿勢を改め、漁業補償交渉を受け入れることとなった<sup>(86)</sup>。

1966年から1968年にかけて、河合市長は桑原幹根県知事と漁協の間に立って、漁業補償の交渉を展開し、その話をまとめた。具体的には、河合市長自らが前面に立って、県知事に対しては最大限の補償を求め、漁業に対しては条件の良い段階での補償受諾を求め、2年間にわたる交渉の末に全面補償の妥結を導いた<sup>(87)</sup>。

この過程では、河合市長は市役所職員に対して、漁業補償問題をめぐる一切の事柄について、青木助役すら通すことなく市長自身まで直接伝えるよう求めたという<sup>(88)</sup>。また、漁業補償妥結に伴う転業対策については、「ケースバイケース」として相談窓口を設置し、個々人に合った転業支援を打ち出すこととした<sup>(89)</sup>。

この時点までの豊橋市政史に鑑みれば、第1次産業界の不満を抑えて三河港整備を推進することは、河合市長でなければ困難であったと考えられる。第1次産業とのつながりを有する地元の名士である河合市長が一元的に補償問題を担当したことは、第1

次産業から噴出する異議申し立てに対応する上で、非常に有効であった。河合自身もその点を認識しており、1967年に行われた対談では「お百姓のご機嫌をとって選挙に勝たねばならない」と語っている<sup>(90)</sup>。

加えて、河合市長は単なる融和策にとどまらず、農業の時流を把握した上で、その時流に合った豊橋市下の農業を一定程度評価し、可能性を見出していた。具体的には、当時成長部門であった施設園芸について、河合は「太平洋ベルト地帯の農業<sup>(91)</sup>というのは、高度な経済農業」と位置づけた上で「うまくいけば工業に比べなんら遜色のない効果が得られる」と評価し、「農業に対するほくの考え<sup>(92)</sup>というのは、絶えず前向き」と語っていた。

その代表作目が観葉植物である。豊橋市で発祥した観葉植物は、1960年代前半の時点ですでに「愛知県<sup>(93)</sup>の右に出るものはない」と評されていた。1960年代後半に入ると、観葉植物は生活の洋風化や都市化に伴って流行が拡大するもの<sup>(94)</sup>の、河合は早くから観葉植物の可能性を認識しており、豊橋で進みつつあった特産化に期待を寄せていた<sup>(95)</sup>。

そのほか、地元紙に掲載された評論の中で、河合は東海漬物社の加工食品「きゅうりのキューちゃん」を取り上げ、地域の農産物加工・流通の好例として高く評価したこともある<sup>(96)</sup>。漁業補償問題が解決する1968年、新規農業従事者の増加を想定して営農指導センター設置を構想したことも、これらの延長線上に位置づけられるであろう<sup>(97)</sup>。

実際、東三河地域の農業は、客観的にも「高度な経済農業」と評しうる成長産業になっていた。愛知県の調査によれば、東三河地域では、経営規模を拡大するような「主業農業の専門化への意欲」を示す動きが散見されるほか、農業の機械化や施設園芸の普及に伴い、農業生産額は1966年時点で1960年<sup>(98)</sup>に比べて179%の「飛躍的に拡大」していた。また、全国的に交通網整備された時代状況を背景に、豊橋市

産のキャベツ・レタス・トマトといった野菜が「ワールドチェーン」で出荷されるなど、東三河地域の農業は先駆的な実験にも挑戦していた。<sup>(99)</sup>このような動向の中で、電照菊・カーネーション・ポットマムといった作目の好調が報じられたほか、観葉植物は大阪万博への出品が決まるなど、三河湾に面した地域の花卉栽培を中心に、「花の王国」の歩みは軌道に乗り始めていた。<sup>(100)</sup>

他方、1960年代後半には各地で経済成長と都市化のひずみが顕在化し、工業化に偏った地域開発政策を見直す機運が高まりつつあり、豊橋市と愛知県もその点を検討し始めていた。河合市長は、1968年の地元誌で、「漁業補償を遅らせた漁民を功労者にたとえるほどの勇氣はほくにはないが…じっくり腰を落ち着けて、四日市の二の舞を演じるようなことは避けたい」として、拙速な工業開発の回避を訴えた。<sup>(101)</sup>また、河合市長は同年の別媒体でも、東三河開発について「どれだけかかったっていい…五年や十年早くなろうが、おそくなろうが問題ではない」という認識を示していた。<sup>(102)</sup>愛知県も、三河港整備について「内陸部の工業立地の適正化をはかり、東三河地域における内陸部の経済力を高めることを当面の目標とする」ほか、「次の工業革新時期に備え、工業用地を確保する」方針を示した。<sup>(103)</sup>したがって、愛知県・豊橋市は、臨海部の重化学コンビナート形成による急進的な地域開発像を捨て、新たな地域開発の在り方を漸進的に模索しつつあったと考えられる。

伊勢建の後継組織である運輸省第五港湾建設局（以下、五建）も、この対応に親和的であった。五建局長の尾崎重雄は、1967年の会合において、「工業開発は国家的に見れば経済成長であって喜ぶべきですが、その地域にとってほんとに喜ぶべき事であるかどうかは、よく考えねばならぬ」として、工業開発としての東三河開発に慎重な姿勢を示すように地元<sup>(104)</sup>に求めていた。また、その後任の伊藤甫局長の

もとで作られた伊勢湾港構想の計画も、三河港をそのように位置づけている。具体的には、当該計画は形原・大塚・御津の三地区にて「将来の用地を確保する」とした上で、神野・田原地区の工業用地についても「進出企業を装置型とする必要があるかどうか検討する」とした。<sup>(105)</sup>すなわち、五建は重化学コンビナートの立地ありきの三河港整備を構想せず、県・市と同様に新たな地域開発のもとの三河港整備を検討したと考えられる。

このような状況で浮上した方向性が自動車流通港湾化であった。1966年にスズキ自動車が東三河進出の準備を始めると、豊橋市も同社を訪れて進出を要請した。<sup>(106)</sup>

こうして豊橋市政は、第1次産業からの異議申し立てに対応し、中央—地方関係の制約に直面しながら、工業港としての三河港整備と第1次産業振興を両立させる方向性を見出した。その方向性とは、急進的な重化学工業開発を回避した漸進的な工業開発であり、「高度な経済農業」となりつつあった農業を育成するものであった。このような高度成長期の豊橋市の歩みは、三河港整備および花卉や野菜の栽培伸長による農業と工業の調和を準備し、高度成長期終焉後に結実することとなる。

#### 4 高度成長期の終焉と東三河開発

1960年後半に顕在化した豊橋市の開発観の変化は、1970年代に入り、より顕著なものとなった。1970年、河合市長は「農工商一体となった産業の発展に努めたい」とした上で、それと「市民の福祉対策」を市政の二大目標と位置づけた。<sup>(107)</sup>また、青木助役は三河港整備について「拙速でなくて慎重にやりたい…今後の日本経済、あるいは世界経済の動向を検討してから決めてゆきたい」として、経済情勢の変化を見定めた上での開発を展望した。<sup>(108)</sup>さらには、

豊橋市役所は、社会環境の激変に対応するための自立経営農家育成を掲げ、園芸団地の育成や複合経営・機械化の奨励などの新たな農業政策を提示した。<sup>(109)</sup>

1970年12月に策定された豊橋市初の総合計画「豊橋市基本構想」も、このような開発観の変化を反映している。この「構想」は、「農工商の調和のとれた産業振興により市民の生活水準の向上と安定を図ること、心豊かな香り高い文化と教育を充実すること、住みよい生活環境を整備し温みのある福祉施設を充実させることを目標とした」<sup>(110)</sup>。

愛知県もまた、この変化を辿った。1970年1月、愛知県は第三次地方計画を決定した。この計画は、桑原知事の「県政の新しい段階」認識のもと、「人間尊重」と「住民福祉優先」を基本理念とするものであった。<sup>(111)</sup> 同年3月、桑原知事は、東三河開発について「長期的な視点に立つ慎重な開発姿勢が必要…単なる工業開発だけではすまない、複雑で高度な開発システムが必要」という認識を示した。<sup>(112)</sup>

地方自治体の動向に対して、五建も親和的であった。五建局長の伊藤甫は、新しい時代の要請として工業開発・流通対策・環境保全をあげ、三河港整備を「社会的要請に応える大規模な港づくり」と位置づけ、「美しい環境に恵まれた天然の宝庫を立派に活用して地域開発の範と致したい」と述べている。<sup>(113)</sup> また、伊藤の後任局長の橋高俊二は、三河港について重化学工業港ではなく「流通拠点港として発展する可能性」を見出し、そのために「大規模な開発余地を確保」する方針を示した。<sup>(114)</sup> 加えて、五建企画課は、「東三河、中南勢地区等、湾の東西両翼部に大規模に展開される予定であった重化学工業基地の造成は、社会情勢の変化および『四日市の二の舞はもうゴメンだ』とする住民パワーの前に瀬ぶみの状態」との認識を示した。<sup>(115)</sup>

ここで重要な点は、1970年前後に豊橋市と五建の行政資源配分の志向が接近した点である。五建は、

1960年代後半に伊勢湾港構想の推進に着手し、1970年代に入ってから伊勢湾水理模型の計画・実施などで伊勢湾の環境対策事業に取り組み、名古屋港に限られない伊勢湾各港への関心を高めていた。<sup>(116)</sup> この点をふまえれば、1970年前後の五建は、1960年代前半に比して、三河港に割く資源の比重を上方修正していたと考えられる。その資源配分志向は、大規模工業開発ありきではない形での三河港整備を模索する豊橋市の資源配分志向と少なからず重なったであろう。ここに来て、豊橋市政の三河港整備戦略は、五建の「地方後方支援」と噛み合うに至った。

加えて、東三河開発に向けて孤軍奮闘を続けた豊橋市政を支えてきた地元経済界の認識も、行政の認識と同一化していた。1969年12月、中部経済連合会において、中部瓦斯の神野太郎は「東三河をとりまく情勢が大きく変わり…位置づけは三重県中南部の重化学工業であるのに対し、三河湾は流通基地としての機能を分担すべきであると私も考えており…」<sup>(117)</sup> としていた。1970年1月、名古屋鉄道社長の竹田弘太郎は、「第二次産業偏重の地域開発は、今日では時代おくれ」で、「社会的な生活環境水準の向上を第一に考える地域開発でなければならない」という認識を示した。<sup>(118)</sup> 同年9月、豊橋商工会議所専務理事の井上正則は「たとえ重化学工業化が世界の潮流であり、国策であっても、押しつけはいけません」「何らかの形の大幅規制処置を打っておかないと、三河港も田子の浦みたいにならないともかぎらない」という認識を示した。<sup>(119)</sup>

このような変化の中で、同年5月、三河港港湾計画が改訂された。その内容は、用地増加・20万トン級の船舶の入港を可能にする航路浚渫によって大規模化を図るものであった。<sup>(120)</sup> しかし、それは「将来の流通施設、都市型工業などの発展の余地として…確保する」ものであった。<sup>(121)</sup> 三河港港湾計画は、各界の開発観の変化に合った「新しい時代」の漸進的な開

発を志向するものへと改められた。言うなれば、それは「後手の先手」の開発であった。<sup>(122)</sup>すなわち、着手の遅れた東三河開発は、先行する他地域に比べて後手に回ったものの、その一方で後発開発地域の中では一早く時代の変化に対応した開発構想を打ち出すことに成功した。

1970年に見られた上記の市政の動向は、1971年から1972年にかけて、さらに加速した。河合市長は、1971年に農業公害を視野に入れた公害対策に言及<sup>(123)</sup>し、1972年には農業の経済効率向上を継続的に進めるほか、農業振興が「緑の保全として重要な作用をもつ」ことを指摘した。<sup>(124)</sup>河合市長の発言は、市の農業振興強化と農業の環境政策への位置づけを示唆している。また、市は1971年には第2次緑化計画を策定し、市の主要道路を網羅した植栽を打ち出したほか、<sup>(125)</sup>岩田緑地に総合球技公園を建設する構想も提示した。<sup>(126)</sup>このような市の都市緑化に対する積極的な施策は、公害問題に関心の深い左派の市議でさえ、評価せざるをえない取り組みであった。<sup>(127)</sup>加えて、市は、1971年1月に従来の工業振興奨励条例を廃止する方針を固め、同年10月に三菱レイヨンと初の公害防止協定を結び、同年12月には公害防止条例を制定するなど、工業に対する規制を強化したほか、翌1972年には公害課の拡充を試みた。<sup>(128)</sup>

愛知県や地元経済界も、この動向に追従した。県は「自然環境を残しておく配慮」として蒲郡港臨海公園の建設を決定したほか、三河港の工業用地について「緑地にするのが基本的」「緑地の中に無公害工場がポツポツとあるような形にしたい」と展望した。<sup>(130)</sup>加えて、地元経済界では、東三河開発連合会の中心人物である中部瓦斯の神野太郎も、より鮮明に重化学工業開発を疑問視するようになっていた。<sup>(131)</sup>神野も時代の変化に鑑み、東三河開発の行く末を「鹿島や四日市の二の舞をふまぬよう、乱開発に陥らぬように」案じていた。<sup>(132)</sup>

特に、豊橋市において、農業は市役所の振興策もあり、存在感をより大きなものとしていた。豊橋市を中心とする東三河地域は、農業所得に依存する農家が圧倒的に多い「太平洋ベルト地帯唯一の…農業専業地帯」を形成し、活発な営農活動を展開していた。<sup>(133)</sup>1972年、豊橋市南部農協が、食生活の洋風化に伴う「有色野菜時代」の到来を予見してサニーレタスを全国に先駆けて栽培・出荷したことは、その好例であった。<sup>(134)</sup>軌道に乗った豊橋市の農業は、東三河開発によって転業を余儀なくされた漁業従事者の受け皿になった。<sup>(135)</sup>県企業局によれば、漁業転業者のうち31%が農業へと転業した。<sup>(136)</sup>

そのような中で、1972年5月20日、豊橋市政の悲願であった豊橋港が開港した。盛大に行われた開港式において、青木助役が「先生、これで本望でしょう」と河合市長に語りかけると、市長は涙を流しながら「うん、うん」と頷いたという。<sup>(137)</sup>

1973年、三河港港湾計画は一部変更となった。変更内容は、工業用地の縮減と緑地の設定であった。<sup>(138)</sup>豊橋市を中心とする高度成長期の三河港港湾計画策定は、工業化・都市化のひずみの顕在化と社会経済情勢の変化への対応を反映する形で結実した。

重化学工業開発志向からの脱却は、流通港湾としての三河港の歩みを促した。1973年以降、トヨタ自動車の三河港田原地区への進出が取り沙汰されると、青木茂助役はその動向について、自動車部品を扱う事業者には好影響をもたらすことを期待するとともに、「公害対策につきましては…自動車産業ですから、工場内の問題の方はあまりないじゃないか」という観点から評価した。<sup>(139)</sup>

その方向付けは、「自動車の港」としての三河港を形作った。1981年にトヨタ自動車が、1983年にスズキ自動車が、それぞれ乗用車の本格的な輸出を開始し、三河港の輸出額は飛躍的に増大した。<sup>(140)</sup>その後、トヨタやスズキに追従する形で、フォルクスワーゲ

ン・アウディなど外資系企業も進出し、三河港は全  
国一の自動車輸入港にもなった。<sup>(141)</sup>

さらには、三河湾に面した地域での公害が相対的に少なく済み、市政の農業振興がなされた結果、豊橋市は「自動車の港」に加え「花のまち」となることにも成功した。具体的には、伝統的に盛んであった電照菊の栽培に加え、時流に即した観葉植物の栽培によって幅を広げた豊橋市の花卉栽培が、開発に阻害されずに維持された。

かくして、豊橋市は高度成長期の市政の動向を通じて、農業と工業を高度に調和させることに成功した。そして、それは愛知県において「自動車王国」などの工業系王国と「花の王国」などの農業系王国を安定的に併存させることに貢献した。

## おわりに

いかにして、愛知県は工業系王国のみならず「花の王国」を形成しえたのか。本論文は、高度成長期の愛知県において、本来的には相容れがたいはずの工業と農業が高度に両立した様子を問い、豊橋市長・河合陸郎を導き手としながら東三河地域における工業開発と第1次産業振興の動向を跡付け、豊橋市政が第1次産業従事者や国との接触を通じて農工調和による漸進的な地域開発へと行き着いた結果、豊橋市において港湾整備と第1次産業振興が並行して展開されることとなり、愛知県下に工業系王国とともに「花の王国」が形成されたことを提示した。

その成果は、重化学工業に傾斜した時代把握を相対化する点で、意義があったと考えられる。高度成長期の日本では、重化学工業化を中心とする国土開発・地域開発による功罪が顕在化した。そのため、重化学工業化に焦点を当てた先行研究が分厚く蓄積されてきた。他方、重化学工業化を前提としているためか、工業と対偶をなす第一次産業については、

客体的に取り扱われる傾向にあった。対して、本論文が描出したのは、単なる第一次産業従事者の工業開発に対する反発でも地域住民の反発に対する政府の形式的な対応でもない形で、官民関係と中央—地方関係を背景に工業開発と第一次産業振興が両立するに至った様相であった。その様相は、高度成長期の愛知県の全容に迫る意味でも、全国的な高度成長期の時代性をより深く理解する意味でも、視野を広げる手がかりになると考えられる。

東三河開発の在り方は、開発官僚の決定が集権的に政策帰結を決定するという視点や、国政政治家を活用した地方利益の突き上げが地方自治体の競争のもとで為されることが政策帰結を決定するという視点だけではなく、地域社会の動向に直面した現場レベルの行政活動が政策帰結に作用するという視点から捉えることで、より豊かに「開発の時代」を理解しうる可能性を示唆しているのである。

- (1) 中日新聞経済部『時流の先へ 中部財界ものがたり』中日新聞社、2014年。
- (2) 愛知県史編さん委員会『愛知県史 通史編9 現代』愛知県、2020年、9-10頁および327-328頁。
- (3) 少なくとも、1990年代以降、「花の王国」と銘打った行政刊行物が作成されていることを確認しうる（たとえば、愛知県農業水産部『「花の王国」愛知県』愛知県、1998年（国立国会図書館所蔵））。
- (4) 愛知県史編さん委員会前掲書（注2）721頁。
- (5) 山崎幹根『国土開発の時代』東京大学出版会、2006年。
- (6) 愛知県花き温室園芸組合連合会「あいちの花き園芸」愛知県、1970年（国立国会図書館所蔵）。
- (7) 山本正雄『日本の工業地帯 変貌する地域構造（第3版）』岩波書店、1976年、140頁。
- (8) 愛知県企画部「東三河工業整備特別地域における開発整備の実績と課題」愛知県、1972年（豊橋市図書館所蔵）。
- (9) 愛知大学中部地方産業研究所『統計から見た豊橋の農業 その現状と振興計画』愛知大学中部地方産業研究所、1974年、まえがき。なお、本論文における引用文中の…は、いずれも筆者によるものである。

- (10) 安田常雄「現代史と同時代史のあいだ 方法的イメージの試み」(『同時代史研究』1号、2008年12月)。
- (11) 豊橋市百年史編集委員会『豊橋市百年史』豊橋市、2008年、59頁。
- (12) 豊橋市政八十年史編さん委員会『豊橋市政八十年史』豊橋市、1986年、428頁。
- (13) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、429頁。
- (14) 豊橋市百年史編集委員会前掲書(注11)、249頁。
- (15) ヤマサちくわ株式会社『ヤマサちくわ味がたり』ヤマサちくわ株式会社、2008年。
- (16) 豊橋市百年史編集委員会前掲書(注11)、332頁。
- (17) 「天竜東三河特定地域総合開発計画資料」(愛知県公文書館所蔵)。
- (18) 大竹藤知「豊橋市の将来」(『新都市』5巻10号、1951年10月)。
- (19) 近藤正典『大崎島』大崎島変遷史編纂委員会、1977年、267頁。
- (20) 藤正典前掲書(注19)、305頁。
- (21) 『中日新聞』(1952年4月8日)。
- (22) 日本港湾協会「豊橋港修築計画調査概要」(『港湾』30巻6号、1953年6月)、26頁。
- (23) 日本港湾協会前掲論文(注22)、28-29頁。『中日新聞』(1953年4月18日)。
- (24) 『中日新聞』(1953年5月1日)。
- (25) 地方自治体の公式的な歌に施政方針を見出した先行研究として、天川晃『占領下の神奈川県政』(現代史料出版、2012年、123頁)。また、最近では、行政組織が自らの方針や理想像を歌い込める様子に関して、須田珠生が学校の校歌制定を題材に解明した(須田珠生『校歌の誕生』人文書院、2020年)。
- (26) 「豊橋市歌」(豊橋市ウェブサイト、最終閲覧日2022年11月19日、<https://www.city.toyohashi.lg.jp/26267.htm>)、豊橋市百年史編集委員会前掲書(注11)、215頁。
- (27) 『不二タイムス』(1956年4月5日)。
- (28) 『中日新聞』(1953年7月9日)。
- (29) 『中日新聞』(1953年7月10日)。
- (30) 『中日新聞』(1953年8月5日)。
- (31) 『不二タイムス』(1956年9月12日)。
- (32) 『中日新聞』(1959年9月11日)。
- (33) 『中日新聞』(1960年4月15日)。
- (34) 河合陸郎伝編纂委員会『河合陸郎伝』河合陸郎伝編纂委員会、1982年。
- (35) 河合陸郎伝編纂委員会前掲書(注34)、273頁。
- (36) 豊橋市百年史編集委員会前掲書(注11)、419頁。
- (37) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、439頁。
- (38) 河合陸郎伝編纂委員会前掲書(注34)、273-274頁。
- (39) 青木茂『未来への視角』豊橋文化協会、1970年、230頁。
- (40) ただし、長雨でタール舗装が溶け「化けの皮がはがされる始末」と報じられていることから、道路防塵化による支持調達はあくまでも短期的なものであったと考えられる(『不二タイムス』1962年6月15日)。
- (41) 青木茂前掲書(注39)、217頁。
- (42) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、442頁。
- (43) 青木茂前掲書(注39)、248頁。
- (44) 西野善一「縁の下の一一人として」(連合会略史編集委員会『連合会略史 東三河産業開発連合会のあゆみ』東三河開発懇話会、1973年)。
- (45) 『中日新聞』(1960年11月23日)。
- (46) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、444頁。
- (47) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、446頁。また、大藪の視察については、東三河産業開発連合会会報に記録されている(「連合会のあゆみ(2)」(『東三河産業開発連合会会報』2号、1962年2月))。なお、当該会報については、以下『連合会会報』と略記する。
- (48) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、447頁。『中日新聞』(1961年1月7日)。
- (49) 豊橋市政八十年史編さん委員会前掲書(注12)、448-449頁。『中日新聞』(1962年8月27日)。
- (50) 『中日新聞』(1961年5月19日)。
- (51) 連合会略史編集委員会前掲書(注44)、66-67頁。東三河産業開発連合会の会報では、1960年7月から1964年1月にかけての陳情先が具体的に記録されている(「連合会のあゆみ(1)~(26)」(『連合会会報』1~37号、1962年1月~1965年1月))。
- (52) 大須賀弥助「『新産』運動の頃」(連合会略史編集委員会前掲書(注44)、67-68頁)。
- (53) 「三河港港湾計画書 昭和39年7月」(愛知県公文書館所蔵)。
- (54) ただし、伊勢建技官の杉本悟が青木助役らと打ち合わせた後に視察したことは記録に残っており、没交渉ではなかったと考えられる(『不二タイムス』1962年5月22日)。
- (55) 1960年11月、運輸省の港湾局計画課補佐官である竹

- 内良夫が東三河を視察した（『連合会のあゆみ(2)』（『連合会会報』2号、1962年2月、6頁）。また、1962年9月、吉沢・水島両運輸省港湾局計画課技官が来豊したとされている（『各省、東三河視察頻り』（『連合会会報』10号、1962年10月、3頁）。
- (56) 『中日新聞』（1963年2月10日）。
- (57) 山田健「出先機関と地方自治体の中央—地方関係高度成長期の名古屋港整備を事例として」（『北大法学論集』69巻2号、2018年7月）。
- (58) 山田健「中央—地方関係における出先機関の行動様式 運輸省港湾建設局に着目して」（『年報政治学』2020-1号、2020年6月）。
- (59) 松尾信資「河合陸郎さんとの思い出」（河合陸郎伝編纂委員会前掲書（注34）、470-471頁）。
- (60) 「愛知県新地方計画委員会委員および専門委員への委嘱について」（『愛知県新地方計画委員会関係資料推進協議会（第2回資料）』索引番号28、愛知県公文書館所蔵）。
- (61) 「比田港湾局長も東三河視察」（『連合会会報』17号、1963年5月、2頁）。
- (62) 山田健「鹿島開発史・再考 「国家的事業」と茨城県政」（『公共政策研究』20号、2020年12月）。
- (63) 「新・随想録 豊橋市長河合陸郎氏との一時間」（『三河評論』4巻7号、1963年7月）、16頁。
- (64) 『不二タイムス』（1962年9月9日）。近藤正典前掲書（注19）、348-349頁。
- (65) 『不二タイムス』（1963年8月6日）。近藤正典前掲書（注19）、350頁。
- (66) 近藤正典前掲書（注19）、351-352頁。
- (67) 『不二タイムス』（1963年8月2日）。近藤正典前掲書（注19）、353-354頁。
- (68) 『不二タイムス』（1963年8月6日）。
- (69) 河合市長は、反対について「漁業を営む方として、それぞれもっともな言い分もあり…」としていたという（河合陸郎伝編纂委員会前掲書（注34）、333頁）。
- (70) 「豊橋市議会議録」（1964年3月7日）。
- (71) 「豊橋市議会議録」（1964年3月13日）。
- (72) 「愛知県新地方計画 地区開発基本計画 東三河臨海地域」（愛知県公文書館所蔵）。
- (73) 「豊橋市民愛市憲章」（豊橋市ウェブサイト、<https://www.city.toyohashi.lg.jp/8056.htm>）。
- (74) 河合陸郎『潮潜居だより』三河輿論新聞社、1969年、73頁。
- (75) 青木茂『続 未来への視角』豊橋文化協会、1974年、109-110頁。
- (76) 花卉園芸新聞社編集部『花と緑の三十年 花卉園芸新聞創刊30周年』花卉園芸新聞社、1990年、197頁。
- (77) 近藤正典前掲書（注19）、359頁。
- (78) 「豊橋市議会議録」（1965年3月3日）。
- (79) 「豊橋市議会議録」（1965年12月14日）。
- (80) 「とよはし—1965年中間農業センサスから—」（豊橋市図書館所蔵）。ちなみに、河合市長は、養畜の中でも養豚業を「農業経営の危機打開のホープ」と見ていた（河合陸郎前掲書（注74）、126頁）。
- (81) 農林省の出先機関である東海農政局が本省に対して強くはたらきかけた結果、指定の運びとなったという（『東海日日新聞』1965年12月16日）。農政局の動向については、別稿を期したい。
- (82) 『日本農業新聞』（1965年7月16日）。
- (83) 河合陸郎『豊橋よもやま話 河合陸郎座談集』東海日日新聞社、1976年、91頁。「豊橋市議会議録」（1965年12月14日）。
- (84) 近藤正典前掲書（注19）、364頁。
- (85) 「豊橋市議会議録」（1966年3月5日および同11日）。
- (86) 近藤正典前掲書（注19）、367-368頁。
- (87) 近藤正典前掲書（注19）、378-428頁。
- (88) 河合陸郎伝編纂委員会前掲書（注34）、335頁。青木茂「河合市長と私」（河合陸郎伝編纂委員会前掲書（注34）、499頁）。
- (89) 「豊橋市議会議録」（1968年3月12日）。
- (90) 河合陸郎前掲書（注83）、99頁。
- (91) 『日本農業新聞』（1965年1月3日）。
- (92) 「炉辺閑談 人間と夢と政治と（第20回）」（『豊橋評論』昭和43年5月号、1968年5月、6頁）。
- (93) 花卉園芸新聞社編集部前掲書（注76）、32頁。
- (94) 『日本農業新聞』（1966年5月4日・1968年5月10日）。
- (95) 河合陸郎『仕事場の窓から』三河輿論新聞社、1962年、49-50頁。
- (96) 河合陸郎前掲書（注74）、266頁。
- (97) 「豊橋市議会議録」（1968年7月22日）。
- (98) 「東三河地域農業の動き」（豊橋市図書館所蔵）。
- (99) 『日本農業新聞』（1967年3月10日・4月7日）。特に、トマトは高級野菜として注目され、この時期に神野新田一帯で盛んに栽培されるようになった（『東海日日新聞』1966年12月7日・同19日）。
- (100) 『日本農業新聞』（1966年3月7日・1966年11月9日・1967年4月3日）。『東海日日新聞』（1969年9月12日）。花卉園芸新聞社編集部前掲書（注76）、486頁。

- (101) 「炉辺閑談 人間と夢と政治と (第21回)」(『豊橋評論』昭和43年6月号、1968年6月、9頁)。
- (102) 河合陸郎前掲書(注83)、127-128頁。
- (103) 林正「地域開発と新しい臨海工業地帯整備 その4 三河港」(『工業立地』7巻10号、1968年10月)。
- (104) 尾崎重雄『人生の句読点』未公刊(下関市立図書館所蔵)、1971年、147頁。
- (105) 「伊勢湾開発の方向(第1次試案)」(「昭和44年度伊勢湾開発調査協議会 2冊の2」岐阜県歴史資料館所蔵)。
- (106) 『東海日日新聞』(1966年5月4日、同6月4日)。
- (107) 「豊橋市議会会議録」(1970年3月9日)。
- (108) 「豊橋市議会会議録」(1970年12月16日)。
- (109) 「豊橋農業の進むべき方向示す 市が農業基本施策策定」(『豊橋評論』昭和45年2月号、1970年2月、4-5頁)。
- (110) 豊橋市百年史編集委員会前掲書(注11)、397頁。
- (111) 桑原幹根『世紀を生きる 歴史とは未来のこと』政経社、1974年、440-444頁。
- (112) 桑原幹根「東三河産業開発連合会『略史』発刊によせて」(連合会略史編集委員会前掲書(注44)、2頁)。
- (113) 伊藤甫「新しい時代の三河港」(連合会略史編集委員会前掲書(注44)、102頁)。
- (114) 橋高俊二「伊勢湾開発のあゆみと今後の課題」(『港湾』48巻10号、1971年10月)、48頁。
- (115) 運輸省第五港湾建設局企画課「伊勢湾の開発にいかに対処すべきか」(『港湾』49巻9号、1972年)、20頁。
- (116) 山田健前掲論文(注57)。
- (117) 「中経連・地域懇談会」(『東三河開発懇話会会報』13号、1970年1月)。
- (118) 竹田弘太郎「東三河の開発について」(連合会略史編集委員会前掲書(注44)、112頁)。
- (119) 「三河湾はだれのもの」(『豊橋評論』緑陰号、1970年9月、7・10頁)。
- (120) 『中日新聞』(1970年4月4日)。
- (121) 「三河港港湾計画 改訂」(愛知県公文書館所蔵)。
- (122) 前掲注117。
- (123) 「豊橋市議会会議録」(1971年3月16日)。
- (124) 「豊橋市議会会議録」(1972年7月11日)。
- (125) 桑原幹根前掲書(注111)、440-444頁。
- (126) 「豊橋市議会会議録」(1971年3月16日)。
- (127) 鈴木豊三郎議員の質問(「豊橋市議会会議録」1972年3月15日)。地元誌によれば、鈴木議員は「①住民福祉につながる地域開発②住みよい環境づくり③公害、交通禍の絶滅」を抱負とし、「野党イコール鈴木豊三郎」と評されるほどの左派の大物議員であった(「豊橋市議員の横顔」『豊橋評論』昭和42年6月号、1967年6月、22頁)。
- (128) 『東海日日新聞』(1971年1月19日、10月1日、12月11日、1972年2月14日)。
- (129) 『中日新聞』(1971年10月12日)。
- (130) 『中日新聞』(1972年5月20日)。
- (131) 『東海日日新聞』(1998年10月16日)。
- (132) 『東三河開発懇話会会報』26号、1971年2月、1頁。
- (133) 愛知大学中部地方産業研究所前掲書(注9)。
- (134) 朝倉昭吉「サニーレタスの思い出」(豊橋市南部農協二十年史編集委員会『豊橋市南部農協二十年史』豊橋市南部農業協同組合、1986年、273頁)。
- (135) 近藤正典前掲書(注19)、482-483頁。
- (136) 豊橋市百年史編集委員会前掲書(注11)、431頁。
- (137) 河合陸郎伝編纂委員会前掲書(注34)、355頁。
- (138) 「三河港港湾計画書(案)一部変更 昭和48年12月」(愛知県公文書館所蔵)。豊橋市百年史編集委員会前掲書(注12)、445頁。
- (139) 「豊橋市議会会議録」(1974年6月6日)。なお、トヨタ自動車の田原地区進出については、藤田佳久「自動車工場進出下の愛知県田原町における土地利用の変化：農地転用と農家の対応を中心に」(『愛大中産研研究報告』36号、1985年3月)。
- (140) 豊橋市百年史編集委員会前掲書(注12)、520-521頁。
- (141) 戸田敏行「環境改善型臨海開発への展開：三河港の事例」(『産業立地』33巻4号、1994年4月)。

[追記]

本論文は、神野教育財団 教育・文化活動助成の成果である。

(獨協大学法学部法律学科)