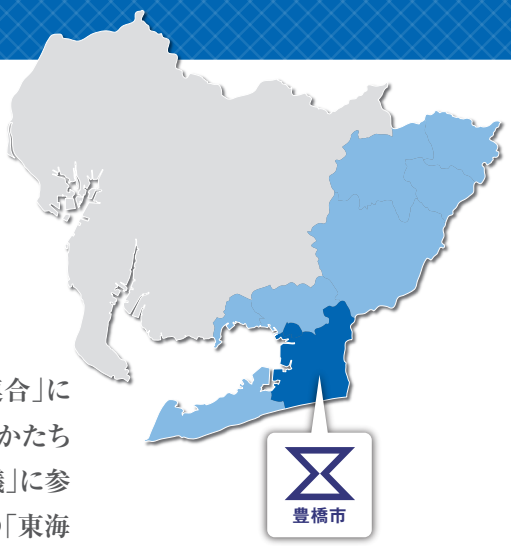
Research

知りたい！豊橋

東三河の高いポテンシャル



豊橋市を中心とする東三河では市町村合併の次段階として、「東三河広域連合」による行政の広域化を目指している。更には、道州制など国家レベルでの地方のかたちの組み換えまでを見据えて、県境を越える「三遠南信地域連携ビジョン推進会議」に参加するなど、少子高齢化社会における特色ある地域づくりを模索している。未来の「東海州」の東域で進む、連携への動きとポテンシャルを豊橋市に視点を据えてリサーチした。

目次

1. はじめに ―豊橋市の概要
2. 中核市としての豊橋市
（1）街の大きさ（人口・面積・財政規模等）
（2）産業の特徴
（3）住環境比較
3. 港湾都市としての豊橋市
（1）自動車の港「三河港」
（2）国際自動車コンプレックス計画
4. 広域化へのポテンシャルと期待
（1）「ほ（穂）の国」の中心都市として
（2）「ほの国」の長期的課題
（3）県境を越える「東三河・遠州・南信州」の絆
5. 終わりに ―東海州の夢

1. はじめに ―豊橋市の概要

豊橋市は愛知県の南東部に位置し、市の西部は三河港を擁する臨海工業地域、南部は渥美半島へと広がる農業地域、北部・東部は弓張山地を県境として静岡県と接している。市中心部にはかつての東海道吉田宿が、東部には二川宿が位置しており、現在でもJR東海道新幹線、JR東海道本線、東名高速道路、国道1号線など、わが国の東西を結ぶ動脈が走る“交通の要衝”となっている。

その歴史を見ると、明治2年の版籍奉還直後に伊予吉田（愛媛県宇和島市）との混同を避けるため、明治政府の命により「吉田」から「豊橋」に改名。明治39年に市制施行、その後、宝飯郡、八名郡、渥美郡の町村を編入して、昭和30年にはほぼ現在の市域が形成された。

平成11年に全国で22番目の中核市[注1]となり、平成18年には市制施行100周年を迎えている。

豊橋市がこの地域の中心都市であることは、鉄道網にも見て取れる。

中心駅となる豊橋駅は、先に述べた「JR東海道新幹線」、「JR東海道本線」の他、愛知県内のもう一つの大動脈「名鉄名古屋本線」、新城市を経て長野県飯田市方面を結ぶ「JR飯田線」、渥美半島田原市方面への「豊橋鉄道渥美線」の鉄道網の結節点となっている。

またエコや環境重視の流れの中で社会インフラ、観光資源として再びスポットライトが当りつつある“路面電車（豊橋鉄道東田本線）”が市民の足として残る、東海地区で唯一の街となっている。

2. 中核市としての豊橋市

地理的・歴史的に東三河地区の中心として発展してきた豊橋市。規模面で類似する都市として、近隣所在の中核市と比較して同市の特徴を探ってみた。

比較対象としたのは愛知県内の中核市である岡崎市と豊田市、岐阜県の岐阜市と滋賀県の大津市（この二市は県庁所在地）。また、三重県には中核市がないため、中核市入りを目指している四日市市（現在は特例市）を比較対象に加えた。

（1）街の大きさ（人口・面積・財政規模等）

豊橋市の人口・面積など地勢的な順位は、比較6市の中で、ほぼ中位に位置づけられる（図表1）。合併を通して中山間地の町村を加え広大な行政範囲を有する豊田市や、

県都として人口集中度や高齢化率が高く成熟化が伺える岐阜市など、特徴のある他の都市と比較すると「中肉中背」の中核市と言えそうだ。

財政規模は人口等に比例し、また歴史や伝統、各市の目指す所や抱える課題も異なるため、単純比較は難しいが、豊橋市は単年度の収支尻（実質収支比率）や支出の柔軟性（実質公債費比率）等も中位にある（図表2）。総体財政の自立度を示す財政力指数は、トヨタ自動車など世界屈指の企業体が所在し、突出する豊田市には及ばないものの、評価できる水準を維持している。

図表1 人口、面積の状況

項目 / 市名	人口（住民基本台帳登録人口） 順位	人口 人	豊橋を1とした場合	対前年伸び率 %	65歳以上人口割合 順位	%	世帯数 順位	世帯	豊橋を1とした場合	行政区域面積 順位	㎢	豊橋を1とした場合	人口密度 順位	人/㎢	豊橋を1とした場合
豊橋市	3	379,678	1.00	4.0	4	21.5	3	149,718	1.00	4	261.35	1.00	3	1,453	1.00
岡崎市	4	378,249	1.00	0.0	6	18.4	4	149,316	1.00	3	387.24	1.48	4	977	0.67
豊田市	1	422,357	1.11	3.2	5	18.5	2	167,886	1.12	1	918.47	3.51	6	459	0.32
岐阜市	2	416,750	1.10	1.7	1	25.1	1	172,111	1.15	6	202.89	0.78	1	2,054	1.41
大津市	5	341,489	0.90	1.6	3	22.0	5	140,751	0.94	2	464.10	1.78	5	729	0.50
四日市市	6	312,856	0.82	△0.3	2	22.6	6	130,012	0.87	5	205.58	0.79	2	1,522	1.05

出所：中核市市長会「都市要覧」2014年3月（平成25年度）より共立総合研究所にて作成

図表2 財政・職員の状況

項目 / 市名	歳入総額 a 百万円	歳出総額 b 百万円	翌年度へ繰り越すべき財源 c 百万円	実質収支 a-b-c 百万円	実質収支比率（※1） 順位	%	実質公債費比率（※2） 順位	%	財政力指数（※3） 順位	職員総数 人	一般行政職員数 人	市民千人当たり	ラスパイレス指数（※4）（平成25年4月1日現在）
豊橋市	119,026	114,957	262	3,807	4	5.2	4	8.1	4	0.936	3,463	1,124	3.0	1	100.8
岡崎市	122,191	115,509	1,303	5,380	2	7.8	1	△1.0	3	0.980	3,441	1,018	2.6	2	101.4
豊田市	168,419	159,428	2,979	6,011	3	6.3	2	3.2	1	1.113	3,195	1,415	3.4	4	101.8
岐阜市	154,097	144,292	757	9,048	1	10.6	3	4.5	5	0.805	3,811	1,338	3.3	3	101.5
大津市	104,295	102,644	317	1,333	6	2.0	5	9.4	6	0.793	3,006	1,019	3.0	5	102.1
四日市市	103,903	101,362	587	1,954	5	2.8	6	13.7	2	0.984	2,685	815	2.6	6	102.7

（※1）歳入と歳出の差額から繰越必要金額を引いた「実質収支」が黒字の場合「黒字団体」、赤字の場合「赤字団体」。標準財政規模でこの実質収支を割ったものが「実質収支比率」で、マイナスが一定基準を下回ると財政再建を求められる。
（※2）「実質公債費比率」は地方公共団体の財政状況を客観的に表し、財政の早期健全化や再生の必要性を判断するために「健全化判断比率」として定めた指標の一つ。地方公共団体の借入金（地方債）の返済額（公債費）の大きさを、その地方公共団体の財政規模に対する割合で表したもの。通常、3年間の平均値を使用し、18%以上で新たな起債に国や都道府県の許可が必要。25%以上で起債の制限に入る。
（※3）「財政力指数」は地方公共団体の財政力を示す指標で基準財政収入額を基準財政需要額で除した数値の過去3カ年の平均値。財源の需要と供給バランスがとれた状態で1となり、この数値が高い程、自主財源割合が高く財政力が強い。
（※4）「ラスパイレス指数」は、地方公務員の給与額を、同等の職種、経歴に相当する国家公務員の給与額を100として比較し算出したもの。ただし、国家公務員の幹部、上級スタッフ職給与は計算から除外されており、あくまで比較用の参考値である。
出所：中核市市長会「都市要覧」2014年3月（平成25年度）より共立総合研究所にて作成

（2）産業の特徴

各都市の産業別の事業所・就業者数、産出額等をまとめたものが図表3である。

金額的な産業規模としては、第2次産業、第3次産業が豊橋市の両輪であることは間違いない。

図表3 産業構造と産業規模

項目 / 市名	産業別民営事業所数 第1次 所	第2次 所	第3次 所	15歳以上就業者数 人	産業別就業者数 第1次産業就業者数 人	割合 順位	%	第2次産業就業者数 人	割合 順位	%	第3次産業就業者数 人	割合 順位	%
豊橋市	106	3,325	12,526	161,813	1,145	1	0.7	48,672	4	30.1	111,996	3	69.2
岡崎市	30	3,183	11,271	155,239	421	3	0.3	52,605	2	33.9	102,213	5	65.8
豊田市	60	3,059	10,667	237,125	817	3	0.3	119,415	1	50.4	116,893	6	49.3
岐阜市	44	3,675	18,419	196,155	790	2	0.4	30,582	6	15.6	164,783	1	84.0
大津市	26	1,726	9,561	118,084	230	6	0.2	23,033	5	19.5	94,821	2	80.3
四日市市	29	2,850	10,540	149,208	407	3	0.3	47,122	3	31.6	101,679	4	68.1

項目 / 市名	農業 経営耕地面積 ha	農業経営体（※） 経営体数	農業産出額 順位	億円	工業 事業所数 所	製造品出荷額等 順位	億円	1事業所当たり出荷額等 百万円	卸売業 事業所数 所	商品販売額 順位	億円	1商店当たり販売額 百万円	小売業 事業所数 所	商品販売額 順位	億円	1商店当たり販売額 百万円
豊橋市	5,858	4,084	1	474	902	4	10,922	1,211	946	3	6,594	697	2,269	4	3,164	139
岡崎市	2,345	2,075	5	84	841	3	17,321	2,060	941	4	5,262	559	2,774	2	3,427	124
豊田市	3,968	3,380	3	110	990	1	96,907	9,789	439	1	10,496	2,091	1,806	5	3,086	171
岐阜市	3,158	3,878	2	115	805	6	2,579	320	1,663	2	9,596	577	3,019	1	3,737	124
大津市	1,635	2,004	6	23	269	5	3,324	1,236	340	6	1,774	522	1,542	6	2,273	148
四日市市	3,375	2,604	4	84	695	2	26,146	3,762	728	5	5,199	714	1,854	3	3,245	175

（※）農業経営体とは経営耕地面積30アール以上、露地野菜作付面積15アール以上、ブロイラー年間出荷羽数1000羽以上等、一定基準を超えた規模のものを指す。
出所：中核市市長会「都市要覧」2014年3月（平成25年度）、農林水産省 平成18年生産農業所得統計より共立総合研究所にて作成

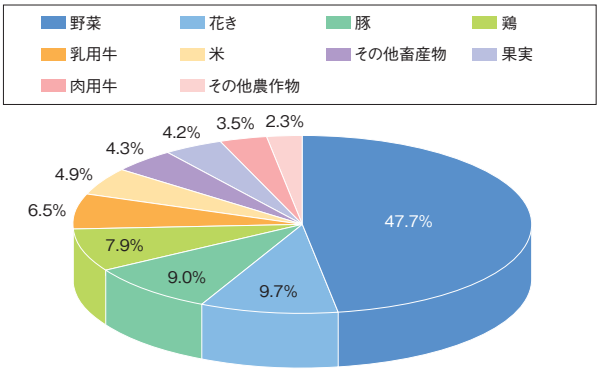
東海地方唯一の市電、豊橋鉄道東田本線「駅前大通ー新川間」（平成26年7月筆者撮影）

ただし、豊橋市の特徴は、第1次産業の比率の高さにある。第1次産業の民営事業所数は群を抜き、就業者の絶対数や割合も比較都市中で第1位となっている。行政区域面積は、6市中4位にも関わらず、経営耕地面積は第1位。農業産出額も他を大きく引き離して1位となっている。

生産物では、野菜・花き類が、過半を占め、米は5%程度にすぎない（図表4）。市南部から渥美半島へと広がる温暖な気候の農業地帯の存在と、大消費地としての名古屋都市圏、浜松市に近接するロケーションが近郊農業型の性格を生み出していると考えられよう。

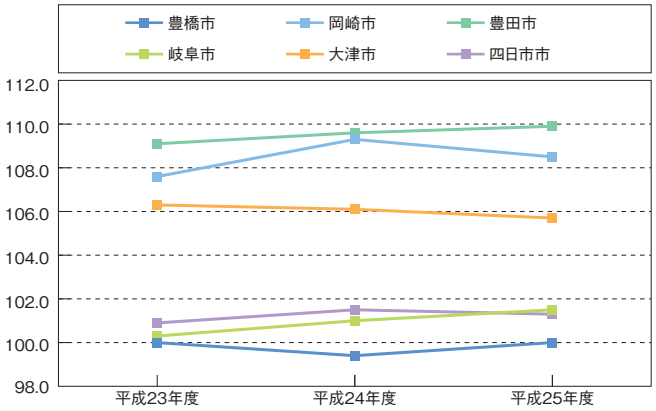
とはいえ、豊橋市においても第1次産業の生産性向上の問題は完全に解決されている訳ではなさそうだ。所得水準の推移比較は図表5の通りとなっており、豊橋市は下位グループでの推移となっている(注2)。

図表4 農業産出額の内訳



出所:平成18年生産農業所得総計より共立総合研究所にて作成

図表5 6市の所得水準の推移(※)



(※)豊橋市の平成23年度水準を100として算出
出所:総務省「市町村税課税状況等の調」平成23年度～平成25年度(市町村民税ベース)より共立総合研究所にて作成

(3)住環境比較

上下水道普及率・一人当たりの公園面積等の状況を見ると、豊橋市は中位にあるが、上水道の1人当たり年間使用量が少ないのが特徴（図表6）。宇連ダムの貯水率の低下や渇水の話題がしばしば新聞記事になるが、この豊川水系の水源量が「節水」の街の背景にあるようだ。

医療環境については病床数、医師数等は上位グループに属しており、県都である岐阜市や大津市にも引けを取らない（図表7）。

主な文化・スポーツ施設については、市が主体となり運営するもののみカウントしているため県営施設等が含まれていない点に留意を要するが、豊橋市は自前の施設を相当数保有している（図表8）。

以上、統計数字から豊橋市の特徴を示してきたが、地域圏の中心都市として県都2市にも迫る充実を見せている。

更に、次項では豊橋市がすでに手に入れている、特色あるアドバンテージを考えてみる。

図表6 上下水道・公園

項目 / 市名	上水道 人口普及率 順位	上水道 人口普及率 %	上水道 1人当たり年間使用量 ㎥	下水道 人口普及率 順位	下水道 人口普及率 %	都市公園数 ヵ所	都市公園数 市民1人当たり面積 順位	都市公園数 市民1人当たり面積 ㎡	住宅数 公共賃貸住宅数 戸	住宅数 新設住宅着工戸数（平成24年度） 戸	住宅数 新設住宅着工戸数 1住宅当たり延床面積 ㎡
豊橋市	4	99.6	110.9	4	79.3	390	4	9.9	7,314	2,639	102.4
岡崎市	5	98.8	112.7	3	86.0	233	2	10.7	4,838	2,915	103.9
豊田市	3	99.9	120.5	6	67.2	179	1	10.9	9,575	3,155	106.9
岐阜市	6	85.6	148.7	2	90.9	377	6	8.7	5,489	2,457	158.7
大津市	1	100.0	128.3	1	97.8	208	5	9.2	6,241	2,441	99.3
四日市市	1	100.0	131.4	5	72.2	446	3	10.0	6,101	2,153	99.5

出所:中核市市長会「都市要覧」2014年3月(平成25年度)より共立総合研究所にて作成

図表7 医療環境

項目 / 市名	病院数 ヵ所	病床数 床	人口10万人当たり病床数 順位	人口10万人当たり病床数 床	一般診療所数 ヵ所	医師数（平成24年12月31日現在） 人	医師数 人口10万人当たり 順位	医師数 人口10万人当たり 人	歯科診療所数 ヵ所	歯科医師数（平成24年12月31日現在） 人	歯科医師数 人口10万人当たり 順位	歯科医師数 人口10万人当たり 人
豊橋市	20	5,251	2	1,381	255	756	4	198.4	184	272	2	71.4
岡崎市	16	2,674	6	707	231	551	6	145.7	159	256	3	67.7
豊田市	16	2,916	5	713	213	648	5	158.5	159	250	6	61.2
岐阜市	33	6,753	1	1,654	411	1,572	1	375.2	257	389	1	92.8
大津市	15	4,148	3	1,214	275	1,123	2	329.3	139	214	5	62.8
四日市市	13	3,171	4	1,014	267	647	3	206.8	152	201	4	64.2

出所:中核市市長会「都市要覧」2014年3月(平成25年度)より共立総合研究所にて作成

図表8 文化・スポーツ施設の状況

項目 / 市名	文化施設											スポーツ施設									
	図書館数			博物館等数						公会堂・市民会館		体育館		陸上競技場		野球場		プール		テニスコート	
		蔵書冊数	市民100人当たり		総合	科学	歴史	美術	動植物園	施設数	大ホール収容定員	施設数	延床面積	施設数	敷地面積	施設数	敷地面積	施設数	水面面積	施設数	コート数
	館	千冊	冊	ヵ所	ヵ所	ヵ所	ヵ所	ヵ所	ヵ所	ヵ所	人	館	㎡	ヵ所	㎡	ヵ所	㎡	ヵ所	㎡	ヵ所	面
豊橋市	2	917	242	5	−	2	1	1	1	6	4,320	12	27,326	1	27,438	3	67,483	2	2,480	7	28
岡崎市	2	720	190	1	−	−	−	1	−	5	2,564	6	40,397	−	−	1	30,703	2	1,107	3	22
豊田市	1	1,692	401	1	−	−	−	1	−	3	3,846	14	55,138	1	14,129	2	33,870	7	3,476	23	63
岐阜市	7	548	134	4	−	1	2	1	−	4	5,790	10	24,811	−	−	3	34,800	3	2,008	7	36
大津市	3	845	248	5	1	−	3	1	−	9	3,739	8	8,022	1	31,852	1	21,446	12	5,879	6	41
四日市市	1	435	139	1	1	−	−	−	−	4	2,473	4	15,585	1	18,880	6	66,132	3	4,622	4	24

出所:中核市市長会「都市要覧」2014年3月(平成25年度)より共立総合研究所にて作成

3. 港湾都市としての豊橋市

(1)自動車の港「三河港」

三河港は豊橋・田原・蒲郡・豊川4市にわたる港湾で、昭和37年から愛知県の管理港となり、昭和39年に港湾法上の「重要港湾」に指定、平成9年に田原・豊橋・蒲郡港が併合され、港則法上の「特定港」に指定されている。

豊橋市には神野(じんの)地区と明海(あけみ)地区が位置し、隣接する田原地区(田原市)と併せて、その大きな特色は「自動車の輸出入関連機能の集積」にある(図表9～図表12)。

特に自動車輸入に関しては、多くの有力海外メーカーが輸入基地(図表13)を置いており、図表にはないが金額・台数共に国内1位の実績が続いている。輸出については名古屋港に国内1位の座を譲るが、我が国のみならず世界を代表する自動車港の一つとなっている。

この背景には、以下の要因があげられよう(図表14・図表15)。

①日本の中央部に位置し東西の大消費地への輸送コストが低廉である立地

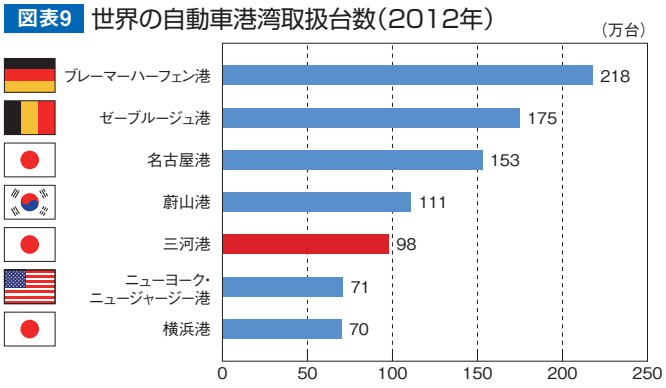
②大都市圏に比し、自動車置き場を含む広大な土地が安価に確保可能

③後背地である西三河から浜松に至る分厚い自動車産業と物流機能の集積

④内海型で静穏な海面

⑤自動車保管に適した温暖で降雪が少ない気候

図表9 世界の自動車港湾取扱台数(2012年)



出所:国土交通省 中部地方整備局 三河港湾事務所資料より共立総合研究所にて作成

図表10 平成25年全国港別貿易額順位

(百万円、%)

順位	港・税関名	都道府県	輸出入額	全国比
1	成田空港	千葉	18,844,159	12.5
2	名古屋	愛知	16,310,327	10.8
3	東京	東京	15,512,947	10.3
4	横浜	神奈川	10,921,656	7.2
5	神戸	兵庫	8,163,984	5.4
6	大阪	大阪	7,865,589	5.2
7	関西空港	大阪	7,737,402	5.1
8	千葉	千葉	5,885,924	3.9
9	川崎	神奈川	4,806,856	3.2
10	四日市	三重	3,207,747	2.1
11	博多	福岡	2,893,958	1.9
12	堺泉北	大阪	2,789,366	1.8
13	水島	岡山	2,764,749	1.8
14	大分	大分	2,603,009	1.7
15	三河	愛知	2,593,777	1.7
16	清水	静岡	2,566,696	1.7
17	鹿島	茨城	2,244,210	1.5
18	木更津	千葉	1,637,809	1.1
19	中部空港	愛知	1,592,248	1.1
20	鹿児島	鹿児島	1,542,964	1.0

出所:名古屋税関資料より共立総合研究所にて作成(確定値、上位20港)

Research

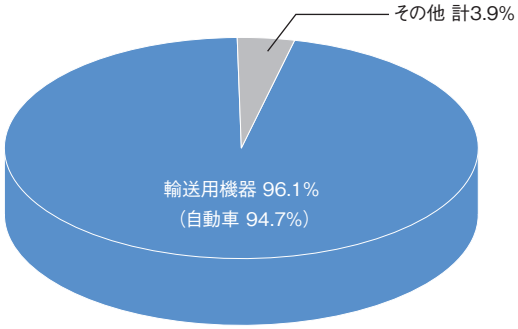
知りたい！豊橋

東三河の高いポテンシャル

図表11 平成25年 三河港【輸出】品別表

（百万円、%）

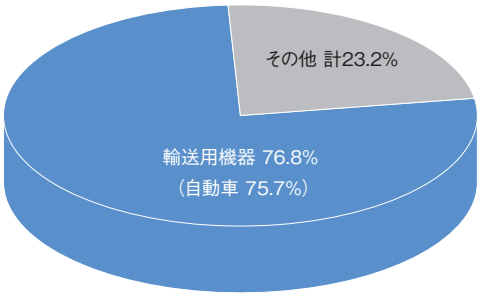
輸出品名	金額	前年同期比	構成比
総額	2,067,364	123.5	100.0
1.食料品	562	118.0	0.0
2.原料品	18,938	135.8	0.9
3.鉱物性燃料	10,830	130.4	0.5
4.化学製品	21,311	128.1	1.0
5.原料別製品	13,887	82.6	0.7
6.一般機械	10,948	155.7	0.5
7.電気機器	2,986	82.8	0.1
8.輸送用機器	1,986,663	123.7	96.1
うち 自動車	1,957,026	125.4	94.7
うち 自動車の部分品	4,780	105.7	0.2
9.その他	1,239	97.7	0.1



図表12 平成25年 三河港【輸入】品別表

（百万円、%）

輸入品名	金額	前年同期比	構成比
総額	526,590	107.1	100.0
1.食料品	21,279	119.8	4.0
2.原料品	4,366	74.1	0.8
3.鉱物性燃料	16,252	30.0	3.1
4.化学製品	13,272	85.8	2.5
5.原料別製品	39,543	91.7	7.5
6.一般機械	4,162	157.5	0.8
7.電気機器	19,689	180.6	3.7
8.輸送用機器	404,489	119.3	76.8
うち 自動車	398,582	119.6	75.7
うち 自動車の部分品	3,933	97.6	0.7
9.その他	3,539	140.0	0.7



図表11・12　出所:名古屋税関豊橋税関支署「平成25年分　豊橋税関支署管内　貿易概況（速報）」より共立総合研究所にて作成

三河港 自動車の積み降ろし（平成26年7月筆者撮影）

図表13

豊橋市に輸入拠点を置く主な海外メーカー

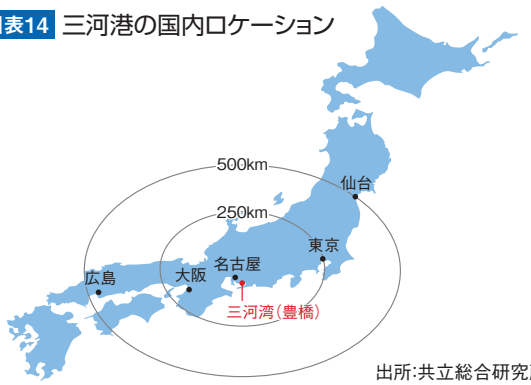
神野地区	ボルボ・カー・ジャパン、 フィアットクライスラージャパン、 メルセデス・ベンツ日本、 プジョー・シトロエン・ジャポン 等
明海地区	フォルクスワーゲングループジャパン

国内メーカーによる主な三河港利用

神野地区	スズキ（輸出）
田原地区（田原市）	トヨタ自動車（製造・輸出）
蒲郡地区（蒲郡市）	三菱自動車（輸出）

出所:愛知県三河港務所資料より共立総合研究所にて作成

図表14 三河港の国内ロケーション



出所:共立総合研究所にて作成

図表15 三河港への自動車アクセス

東名高速道路 豊川IC	約17キロ	約30分
豊橋駅（JR・名鉄）	約6キロ	約15分
豊田市（市役所から）	約57キロ	約70分
岡崎市（市役所から）	約36キロ	約50分
浜松市（市役所から）	約44キロ	約60分
中部国際空港	約95キロ	約90分

出所:共立総合研究所調べ（三河港務所まで。高速道路利用時）

(2)国際自動車コンプレックス計画

これらの条件面の有利さに加え、行政も三河港の性格付けと興隆に向けて、強力な後押しを行ってきた。

豊橋市では平成7年に国内外の自動車企業に国際的なビジネス連携の場を整備提供する「国際自動車コンプレックス計画」を策定している(図表16)。

その骨子は、下記の取り組みによって日本一の自動車貿易港にふさわしい玄関口(ゲートウェイ)の実現を目指すものだ。

①港湾(三河港)、高速道路(東名・第二東名)、空港(セントレア)の一体的整備で地理的優位性を高める。

②国内企業と外資系企業が交流できるビジネスポイントを整備。

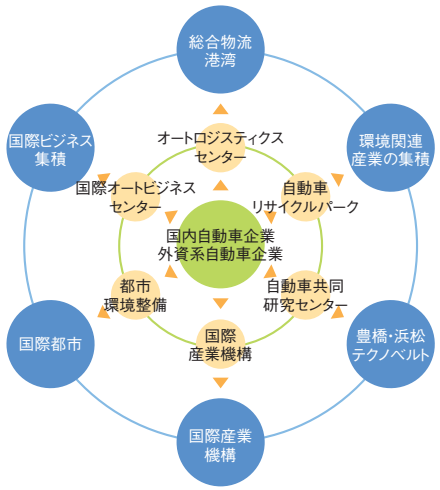
③環境負荷を低減するための物流システムや自動車リサイクルへの対応を進める。

この具体的な動きとして「国際自動車特区」と「リサイクルポート」について見てみよう。

A.国際自動車特区

平成15年には「国際自動車特区」認定を取得し、外国人研究者受け入れの促進、外国人の入国・在留申請の優先処理、国の試験研究施設の使用手続きの迅速化、自動車の回送運行時における仮ナンバー表示の柔軟化など、内外自動車企業の運営を円滑化し立地誘因となる施策をいち早く実現した(なお、三河湾での先進的な施策は水平的に全国へ展開され、特区の認定は平成19年に終了となっている)。

図表16 国際自動車コンプレックス概念図



出所:豊橋市ホームページより共立総合研究所にて作成

B.リサイクルポート

一般的に港湾は、安価で環境負荷の小さい海上輸送による物流拠点としての機能だけでなく、沿岸部に製品やエネルギーの製造拠点を、場合によっては海面処分場などの廃棄機能までも備えることが多い。すなわち国内広域を相手とする物流のもとで、生産から廃棄に至るプロセスを完結しうるポテンシャルを持っているのだ。

平成15年に閣議決定された循環型社会形成推進基本計画のもと、国交省港湾局が推進する「港湾を核とした総合的な静脈物流(注3)システムの構築」の拠点として、三河港も「リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)」全国22港の一つに指定されている。

ここにおいても、日本最大級の自動車シュレッディング設備の存在や、臨海部に広大な用地があり自動車関連企業が集積している点が評価され、現在計画されているリサイクル事業は、自動車の港としての機能と魅力を更に高める、全国的に見ても独自色の高い内容となっている(図表17)。

図表17 計画されているリサイクル事業と取り扱う循環資源

主なリサイクル事業計画	原料(循環資源)
中古車オークション	中古自動車
再生自動車部品	使用済自動車
再生資源化	シュレッダーダスト
タイヤリサイクル	廃タイヤ
プラスチックリサイクル	自動車廃プラスチック

出所:リサイクルポート推進協議会資料より共立総合研究所にて作成

自動車産業は、愛知県にとどまらず東海圏全体の強い地域力を支える、言うなれば圏域の「心臓」である。

三河港は、これを海外・国内各地へとつなぐ「動脈」としての役割りを担いつつ、更に環境重視の時代の中で「静脈」として、自動車部品や資材のリサイクル機能まで備えることを目指している。

国内外への自動車関連物流全般の玄関口として、三河港の機能を複合化していくことは、豊橋市の未来の形を考えるとき、他の都市や他地域を圧する個性的かつ絶対的なアドバンテージとなるだろう。

コラム　明海（あけみ）地区の歴史

三河港豊橋エリアの核の一つである明海地区は、三河湾の干潟地帯にあった大津島周辺を埋め立てた659haの区画である。その3分の2を占める明海地区産業基地には製鉄、木材住宅関連、自動車関連、化学関連など多数の産業集積が形成されており、大都市圏を離れた当地にフォルクスワーゲングループジャパンの本社が位置していることでも有名だ。

さて、国道23号線の豊橋港インターから港大橋南詰めへ向かい、更に明海地区内へと車を進めていくと、カーナビから「海軍橋」交差点を西に進むようアナウンスが流れた。「なぜ海軍橋?」、その理由はこの広大な明海地区に、文字通りに「埋もれて」いた。

実は、かつてここには西方沖合に浮かぶ八角形の人工島、その上に建設された海上飛行場へとつながる橋があった。

この飛行場は大型機の訓練基地として昭和14年に着工。長さ千五百メートル・幅百メートルの主滑走路三本が幾何学的に配置された海軍が誇る最新鋭の航空基地だった。その基地と東対岸の大崎町は、長さ六百メートル程の橋で結ばれ、故に「海軍橋」と呼ばれる。

「海軍橋」交差点より見た明海地区
（平成26年7月筆者撮影）

この海上飛行場には、昭和18年の完成と同時に豊橋海軍航空隊が開隊した。その後、対潜哨戒やB-29迎撃任務、更には特攻と短期間でいくつかの部隊の変遷を重ねつつ終戦を迎え、僅か2年4ヵ月の短い稼働を終えた。

昭和36年5月1日撮影の航空写真（右）には、まだ当時の姿が見て取れると思う。

※この航空写真は、国土地理院発行のものを使用した。

終戦後は一時、製塩工場が設けられたが、島の大部分は農地と荒地となった。高度経済成長期に入って拡張埋め立てが行われ、企業誘致が進むにつれて、人工島はその原型を失うとともに、急速に戦時の島から産業の島へと姿を変えていくことになる。

以降の変遷を国土地理院発行の2万5千分の1の地形図「老津」に見てみよう。

昭和48年4月30日地形図（図表1）では、旧飛行場と書かれた八角形の島が洲に囲まれながら独立してあり、対岸の大崎町と一本の長い橋で結ばれている。これが「海軍橋」。依然として滑走路らしき区画が見えるが、島は「田」と「荒地」の地図記号で埋まっている。

図表1

昭和51年3月30日発行の地形図（図表2）では、明海地区の埋め立てが進み現在の形に。飛行場の姿は水路や建物の一部に名残が残るが、「海軍橋」も埋立地の中の道路となっている。水路を挟んだ西側には、田原地区がその姿を現した。

図表2

平成15年5月1日発行の地形図（図表3）では、明海地区はほぼ現在の姿となり、西側の田原地区には、すでにトヨタ自動車田原工場が立地している。埋もれた飛行場をこの地図の中にイメージすることは困難だ。

図表3

現在のトピー工業豊橋工場の正門に向かう道路こそ、かつての人工島へと繋がっていた「海軍橋」の跡であり、道路の脇に残る縁石の列も当時の遺構とのことだった。

“埋もれ行く歴史”という言葉があるが、まだ70年と少し前の話である。

※掲載した地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図（老津）を使用した。

4. 広域化へのポテンシャルと期待

地域社会における急速な高齢化の進展や、経済のグローバル化、国家財政の逼迫は、これまでの伝統的な市町村単位での行政維持に大きなインパクトを与えている。いわゆる“平成の大合併”もこうした社会変化への対応施策であったが、現在、安倍政権は市町村合併や定住自立圏構想に次ぐ施策として、地方圏域の核となる都市を「地方中枢拠点都市」に位置づけ、同時に自治体間が「約束＝協約」によって柔軟に連携する新たな連携協約の制度の導入により、少子高齢化・人口減少下での地域再生を通じた活性化を目指そうとしている。

“平成の大合併”においては、ここ東三河地区でも19の市町村が8市町村（平成26年7月1日現在）まで統合され、地域行政の効率化が進んでいる。

そうした時代の流れの中で、豊橋市は広域行政の核を担いつつ、更に大きな変化を遂げる可能性を持っており、以下ではその現状と将来性を見ていく。

（1）「ほ（穂）の国」の中心都市として

豊かな実りを意味する「ほの国」は、豊橋市を中心とする東三河の8市町村連合の愛称だ。

大化の改新以前、古墳時代のこの地区は宝飯郡に置かれた穂国造（ほのくにのみやつこ）の支配領域であったという説もあり、共通した独特の風土や文化を保っている。この歴史的な連帯感の中で、東三河地域が「地方拠点都市地域の整備及び産業業務の再配置の促進に関する法律」（いわゆる地方拠点法）に基づいて地方拠点都市地域に指定されたことを受けて、平成5年に地域内の全自治体が参加する「東三河地方拠点都市地域整備推進協議会」が設立され、地域の一体感を更に高める交流・連携活動を行ってきた。

その後、交流活動から広域課題の研究活動へとステップを進め、平成19年に「東三河広域協議会」が誕生し、行政機能面で広域連合結成を目指すこととなる。

もちろん広域連合の設立のためには、組織の内容、処理業務、経費分担の方法など参加市町村間の様々な調整を行ったうえで、許認可庁である愛知県をはじめとした関係諸機関との協議が必要になる。

平成25年に域内5市（豊橋、豊川、蒲郡、新城、田原）の職員を参集して「広域連合設立準備室」を設けたほか、東三河8市町村の実務者で構成する「検討部会」を置き、事務の詳細な検討と準備を進める具体化段階へと至っている。

こうした中で、国による今回の新しい連携協約の制度化に向けての動きは、1対1の約束を柔軟に組み合わせることによって、これまで参加自治体全体での調整を必要とした枠組みの硬直性に風穴を開け、多方面で迅速に地域住民へ広域連携の果実をもたらす可能性を秘めており、「ほの国づくり」の合言葉のもと着々と準備を整えてきた当地域にとっても、強い追い風となる可能性が大きい。

ただし、問題もある。政府は同時に「地方中枢拠点都市」制度を創設し、手厚い財政支援により地方圏域の中心都市を創設しようとしている。その役割は①人材が集まって地方経済のエンジンとなり、②都市機能の集積を図り周辺部まで高度で専門的サービスを提供し、③圏域全体、周辺部まで医療・福祉・子育て等の生活関連機能サービスを提供すること、であるが、「人口20万人以上」かつ「昼夜間人口比率が1以上（＝周辺部から通勤・通学で人が流入する）」であることがその要件となるため、人口条件を大きくクリアしながらも昼夜間人口比率が0.98に止まる豊橋市は、制度が目指す実質的な圏央都市であるにも関わらず、対象に該当しない問題が見込まれるのだ。（なお、近隣では豊田市・浜松市がこの制度に該当する一方、岡崎市も昼間人口比率が1に満たないため対象から外れる。）

地域の中心都市として制度上の優遇を確保するためにも、昼間人口をどのように増加させるかが当面の大きなハードルとなりそうだ。

吉田城の隅櫓（平成26年7月筆者撮影）

さて、ここで視点を変えて、愛知県に占める割合から「ほの国」の実力を見ておこう（図表18）。

土地面積では新城市・北設楽郡が占める北部の中山間地や渥美半島の田原市が加わり、愛知県の約3分の1を占める。一方、人口は県内の約1割、製造品出荷額等金額でみる工業生産力も1割となっている。

ただしトヨタ自動車をはじめとする分厚い工業集積を誇る愛知県の工業生産力は全国1位であり、「ほの国」の実力は、福島県（43,209億円、平成24年経済センサス活動調査以下同）、大分県（41,994億円）、富山県（33,653億円）など中位の県に比肩しうる規模なのである。

一方、農業分野では、耕地面積は県内3割程度であるにも関わらず農業産出額では5割を占めており、生産性の高さが目につく。生産品目別では米生産が少なく、田原市の花き、豊橋市の野菜や畜産など、商品作物等の生産地となっていることが、この数字に反映されたものと思われる。残念ながら商業については、県内での人口割合である1割に満たない水準に止まっており、隣接する浜松市や名古屋市など、県内外の巨大商圏の吸引力に圧迫されている姿が想像される。

総括すれば、「ほの国」は、工業と農業を両輪とするモノづくりの国と言えそうだ。

（2）「ほの国」の長期的課題

強い産業力を基盤に持つ「ほの国」東三河地域だが、一方で、楽観視できない長期的な課題もある。

これは当地域に限った問題ではないが、少子高齢化による人口減少への対応は、当地においても永続的で安定した地域社会構造を維持するためのキーファクターとなるだろう。

生産年齢人口の減少を主因とした人口規模の縮小と、75歳以上の老年人口の増加をどのように克服して地域活力を維持し続けていくのか。「ほの国」全体としての人口減少と高齢化予想は図表19の通りとなっている。

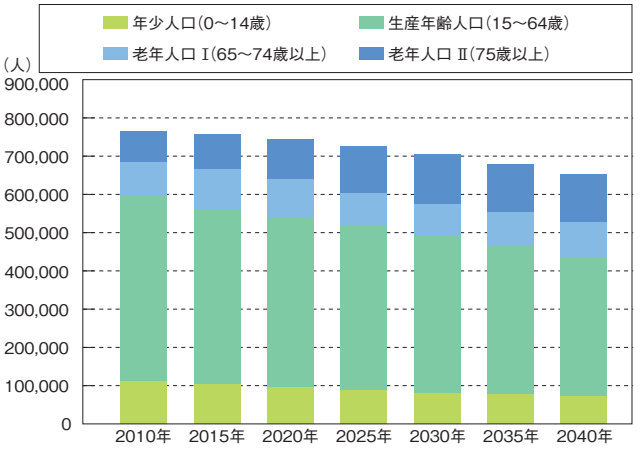
2040年、これから25年後までに総人口は15%、11万人程度減少する。更に15歳から64歳の生産年齢人口では実に25%、13万人近くの減少が予想されている。

図表18 「ほの国」の概要

自治体名＼項目		土地面積	人口	昼夜間人口比率	耕地面積	農業産出額	製造品出荷額等	年間商品販売額
		㎢	人		ha	億円	億円	億円
豊橋市		261	376,665	0.98	7,790	474	10,922	12,923
豊川市		161	181,928	0.95	3,360	193	7,039	4,067
蒲郡市		57	82,249	0.93	897	75	2,261	1,796
新城市		499	49,864	0.96	2,880	64	2,525	738
田原市		189	64,119	1.07	6,340	724	14,502	1,853
北設楽郡	設楽町	274	5,769	1.04	806	32	45	23
	東栄町	123	3,757	0.96	241	5	15	27
	豊根村	156	1,336	1.06	121	1	1	3
「ほの国」計		1,720	765,687		22,435	1,568	37,310	21,430
愛知県		5,165	7,410,719	1.02	77,900	3,108	370,156	421,144
「ほの国」の占める割合		33.3%	10.3%		28.8%	50.5%	10.1%	5.1%

出所：土地面積（全国都道府県市町村別面積調べ：平成25年10月1日現在）
人口（平成22年国勢調査）、
昼夜間人口比率（平成22年国勢調査：昼間人口/夜間人口）、
耕地面積（平成25年面積調査）、農業産出額（平成18年農業所得統計）、
製造品出荷額等、年間商品販売額（平成24年経済センサス活動調査）
より共立総合研究所にて作成

図表19 「ほの国」の人口減少と高齢化予想



（人）

	2010年	2015年	2020年	2025年	2030年	2035年	2040年	30年の変化
年少人口（0～14歳）	110,076	102,878	94,901	86,993	80,083	75,983	72,995	▲37,081
生産年齢人口（15～64歳）	487,306	460,020	443,326	429,424	412,324	389,762	358,340	▲128,966
老年人口Ⅰ（65～74歳以上）	87,936	102,884	100,755	85,861	83,246	86,860	95,670	7,734
老年人口Ⅱ（75歳以上）	80,371	91,947	105,470	123,917	128,958	127,829	126,893	46,522
合計	765,689	757,729	744,452	726,195	704,611	680,434	653,898	▲111,791

出所：国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口』（平成25年3月推計、男女・年齢（5歳）階級別データ）より共立総合研究所にて作成

まずは産業育成等を通じて他地域からの流入人口を確保すると共に、増加するシルバー層労働力の受け皿作りで、生産年齢人口の縮小をカバーする活動が考えられるが、単にこうした産業面での政策展開にとどまらず「ほの国」が住まうべき場所に選ばれるために地域内の機能の再編を大胆に並行することが必要となるだろう。

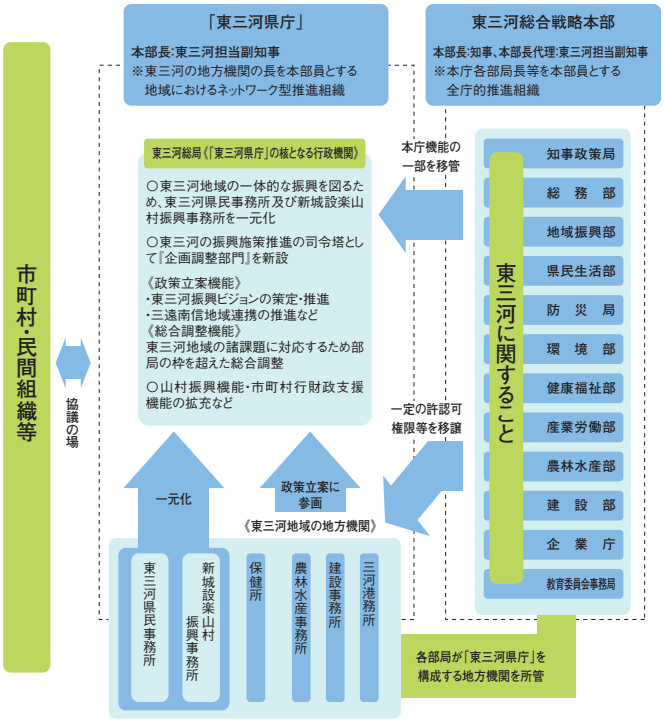
本年5月に「日本創成会議」の人口減少問題検討分科会（座長・増田寛也元総務相）が発表した、「2040年までに若年女性が半減し、消滅可能性のある自治体」のレポートは、全国に衝撃を与えた。愛知県内の該当自治体は7市町村とされたが、「ほの国」の4市町村（新城市・設楽町・東栄町・豊根村）の名前がこの中に挙がった。前提として、現在の地域間人口移動が将来も収束しないケースで推計されていることから、「いかに若年女性の流出に歯止めをかけるかが、今後の地域の人口減少スピードを決定する分岐点となる」との問題提起として捉えられるべきだろう。

孤立した1市町村だけで見れば、若年女性の労働の場や、子育て・教育等の場を大都市圏との競合に耐えうる水準まで向上させていくことは至難と見える。しかし、「ほの国」としての括りで考えた場合、対策の方向性は違った局面を見せてくる。「ほの国」を構成する8市町村が、分担すべき特色を磨き込む施策を歩調を合わせて進められれば、地域としての魅力は「掛け算」されていく可能性があるのではないだろうか。

例えば豊橋市中心市街地の整備によるコンパクトシティー化で生産年齢人口の集中化を図り、弱点と見られる商業へのテコ入れを行いつつ、職住機能（＝住みよさ）を高める。一方で豊橋市から延びる鉄道網を利用した半島部や中山間地域の役割（教育利用や余暇利用、農業の6次産業化によるシルバー労働力の受け皿作り等）の再構築を進めるなど、現在の市町村の縛りを超えた広域的な視点と協調で、大きな地域デザイン（＝ほの国の国土の形づくり）を実現する事が考えられよう。こうした課題対応のためにも、先に述べた「地方中枢拠点都市」制度の対象に豊橋市が入るか否かがひとつの鍵になると思われる。

なお、愛知県としてもこの「ほの国」の振興が、県全体の飛躍のための大きな柱になるものと位置付け、平成24年4月に地域資源を活かした振興施策推進の仕組みとして、担当副知事を本部長とし地方機関の長を本部員とする「東三河県庁」をスタートさせた（図表20）。今後の地域づくりの羅針盤として、東三河振興ビジョンを策定するとともに、地域の振興をスピーディーに進める体制を整えることで、積極的に「ほの国づくり」の支援を行っていく構えだ。

図表20 「東三河県庁」の骨格



出所：東三河県庁のポータルサイト「穂っとネット東三河」より共立総合研究所にて作成

（3）県境を越える「東三河・遠州・南信州」の絆

更に巨視的に、東三河地域を捉えてみよう。

この地域は、遠くは戦国時代に今川家や武田家の領土に加わった歴史的な背景を持ち、また近世に至るまで、天竜川の水運、秋葉街道や東海道等を通じた交易活動により影響を及ぼし合ってきた。

一例として「塩の道」を介しての文化交流が、神楽や田楽等を中心とした貴重で特徴的な民俗芸能を育み、愛知・静岡・長野の三県にまたがる域内各地に現在まで伝承されている。また方言や食文化など習俗面でも、同県内の尾張地方や西三河地方とは大きな違いが見られるなど、東三河地方は遠江国（静岡県西部）や信濃国南部（長野県伊那

Research

知りたい！豊橋

東三河の高いポテンシャル

地方）との繋がりが色濃いと言われており、この歴史的な繋がりを揺り籠（ゆりかご）として、三・遠・南信は、県境を越えた広域連合の母体となる素地を有している。

三遠南信地域では、昭和62年に第四次全国総合開発計画に三遠南信自動車道[注4]が位置づけられたことを契機として、平成5年度から「三遠南信サミット」を開催し、県境を越えた連携による地域振興を進めてきた。先行する行政、経済団体の連絡会議メンバーに有識者を加えて平成20年に「三遠南信地域連携ビジョン」を策定、この推進母体として「三遠南信地域連携ビジョン推進協議会（SENA）」が設立され、構成メンバーとして関係3県に対象地域の市町村（図表21）、ならびに商工会議所等の経済団体を包含するものとなっている[注5]。

連携ビジョンでは目標期間を「概ね10年間」とし、テーマは「三遠南信250万流域都市圏の創造」。目的として「①道州制や国土形成計画など県境を越える地域づくり制度へのアピール、②経済活動のグローバル化に対応した県境を越える産業競争力の強化、③市町村合併による地域構造の変化に対応した広域行政の推進、④地域連携活動の相乗効果の発揮、⑤県境を越えた社会基盤を活かした地域づくり」を掲げており、道州制導入等による行政の広域化を強く意識したものとなっている。

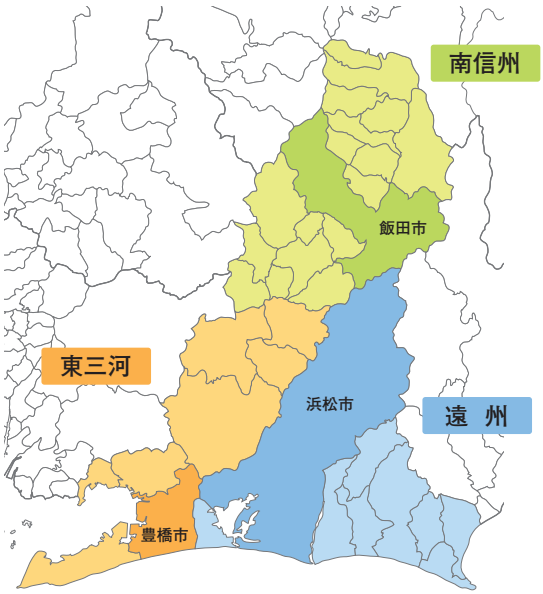
もちろん現行の法制度の元では、県域を超える広域自治組織はまだ夢の域にあるが、この「三遠南信」のポテンシャルを測ってみると地勢面と商業では中位ながら、工業・農業については上位の県に匹敵する地域経済力が浮かび上がる。先に見た「ほの国」にも増して核となる可能性を秘めた連合だ。

ただし豊橋市の立ち位置から、この三遠南信の構成メンバーを眺めると、各係数面で政令指定都市である浜松市が抜きん出た存在感を示している（ちなみに三遠南信地域連携ビジョン推進協議会（SENA）の会長も浜松市長に固定する規約となっている）（図表22）。

将来、豊橋市が占める役割や位置付けが明確にできぬまま県境が消滅した場合には、浜松市による強いストロー現象に悩むことになる可能性も高い。

もちろん、その中で相互の補完関係が進展していった結果、静岡市と旧清水市のような合併による一体化もひとつの選択肢ではあろうが、現実的には、例えば横浜と東京、神戸と大阪のような「中心都市と共存しつつ、港湾都市として補完する」関係の構築がまずは視野に置かれるべきだろう。

図表21「三遠南信」地域の範囲（SENA 加盟市町村）



出所：共立総合研究所にて作成

図表22「三遠南信」のポテンシャルと豊橋市の占める割合

面積（㎢）		人口（千人）		農業産出額（10億円）		製造品出荷額等（10億円）		年間商品販売額（10億円）	
17位	宮崎 6,795	12位	広島 2,861	2位	鹿児島 408	4位	大阪 15,713	14位	新潟 7,185
18位	島根 6,708	13位	京都 2,636	3位	千葉 401	5位	兵庫 14,184	15位	茨城 6,870
19位	山形 6,652	14位	新潟 2,374	4位	茨城 399	6位	埼玉 12,853	16位	群馬 6,830
三遠南信									
20位	栃木 6,408	15位	宮城 2,348	5位	宮崎 321	7位	千葉 12,381	17位	長野 5,832
21位	群馬 6,362	16位	長野 2,152	6位	愛知 311	8位	茨城 10,846	18位	栃木 5,650
22位	山口 6,114	17位	岐阜 2,081	7位	熊本 298	9位	三重 9,765	19位	岡山 5,182

	面積（㎢）		人口（千人）		農業産出額（10億円）		製造品出荷額等（10億円）		年間商品販売額（10億円）	
三遠南信	6,575	100.0%	2,374	100.0%	332	100.0%	12,845	100.0%	6,212	100.0%
豊橋市	261	4.0%	377	15.9%	47	14.3%	1,150	9.0%	1,242	20.0%
浜松市	1,511	23.0%	801	33.7%	54	16.3%	2,015	15.7%	2,904	46.8%
飯田市	659	10.0%	105	4.4%	9	2.8%	267	2.1%	256	4.1%

出所：三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）資料より共立総合研究所にて作成

浜松にない豊橋の存在感維持のポイントは、前項で見てきた「三河港の特殊な港湾機能」とともに、もう一つ「尾張・西三河との結節点」にあると思われる。このアドバンテージの例を交通と観光の視点から挙げてみよう。

三遠南信地域としては、飯田市にリニア駅が予定されているが、地域中心となる浜松市との連絡交通網は脆弱だ。三遠南信自動車道も、飯田市側、浜松市側の部分開通は行われたが、山岳部は工事の難しさもあって採算性が取りにくく、全線整備にはなお時間が必要な見通しとなっている。

とすれば、現在の東海道新幹線がローカル型運用を強めるリニア時代には、この地区と首都圏との交通は、名古屋駅を経由するルートが中心となり、「西側＝豊橋市側」に玄関口が移っていく可能性がある。東京からの時間距離は、豊橋市が浜松市より近くなるのだ(図表23)。

更に、名古屋－豊橋－飯田の「リニアを介した鉄道路線でのトライアングル」の形成が、東海圏だけでなく首都圏からも、日帰り可能で、リニアにも乗車できる観光回廊として新しい位置づけを持ち、豊橋市が三遠南信における観光の拠点となる可能性も生み出すだろう(図表24)。

リニア時代になると、「尾張・西三河との結節点」である意味合いは、現在以上に大きな可能性を豊橋市にもたらしそうだ。

図表23 リニア時代の「東京からの時間距離」

利用路線	区間	予想所要時間	予想運賃	備考
リニア新幹線	東京(品川)→名古屋	40分	¥12,000	ノンストップ
JR東海道新幹線	名古屋→豊橋	25分	¥2,300	こだま(現行時間、料金)
東京から三遠南信(豊橋)まで(※)		1時間5分	¥14,300	乗換、待ち合わせ時間等を含めず

〈現状〉

JR東海道新幹線	東京(品川)→浜松	1時間50分	¥7,770	こだま(現行時間、料金)

(※)リニア新幹線の料金及び時間は、新聞各社報道を参考に、共立総合研究所にて予想(ノンストップ乗車時 料金12,000円・時間40分)。
東海道新幹線はローカル型(こだま)運営主体となる前提。なお、のぞみ号等の通過待機時間の減少は上記の考察に加味していない。

図表24 リニア時代の「東京からの回遊時間」

利用路線	区間	予想所要時間	予想運賃	備考
リニア新幹線	東京(品川)→飯田	40分	¥7,200	各駅停車(料金はノンストップX3/5区間)
JR飯田線	飯田→豊橋	2時間30分	¥4,420	特急 ワイドビュー伊那路(現行時間、料金)
JR東海道新幹線	豊橋→名古屋	25分	¥2,300	こだま(現行時間、料金)
リニア新幹線	名古屋→東京(品川)	40分	¥12,000	ノンストップ(予想時間、料金)
東京(品川)からの回遊時間(※)		4時間15分	¥25,920	乗換、待ち合わせ時間等を含めず

(※)リニア新幹線の料金及び時間は、新聞各社報道を参考に共立総合研究所にて予想

5. 終わりに ―東海州の夢

当研究所では約5年前に、Research『「東海州」の範囲はどこまでか』(江口2010年1月発行REPORT2010 VOL.132)で、その範囲の試案を提示している。

このリサーチでは、人口移動の状況と共に、地域で購読されている新聞の編集地を"情報の川上"とみなして地域の結びつきを観察し、「東海・名古屋」との関連度を調べて境界を探った。

ここでは詳述は避けるが、結果として、静岡県では「大井川以西」を、長野県については「飯伊地域と木曽地域」を東海州の範囲とみなしている(図表25)。

平成18年秋の三遠南信サミットでは「三遠南信地域を分割することなく、一つの道州となることを求める」との決議が全会一致で採択されている。今回フォーカスを当てた三

図表25 「東海州」の範囲(共立総合研究所2010年試案)

県	範囲
愛知県	全域
岐阜県	全域
三重県	伊賀地域【伊賀市、名張市】および熊野地域【熊野市、南牟婁郡全域(御浜町・紀宝町)】以外
静岡県	大井川以西【浜松市、湖西市、磐田市、掛川市、袋井市、御前崎市、菊川市、牧之原市、浜名郡全域(新居町)、周智郡全域(森町)、榛原郡全域(吉田町・川根本町)】(注)
長野県	飯伊地域【飯田市、下伊那市郡全域(松川町、高森町、阿南町、清内路村、阿智村、平谷村、根羽村、下條村、売木村、天龍村、秦阜村、喬木村、豊丘村、大鹿村)】および木曽地域【木曽郡全域(上松町、南木曽町、木祖村、王滝村、大桑村、木曽町)】

(注)市域・町域が大井川の両岸にまたがる静岡県島田市と川根本町については、市役所および町役場の位置で判断し、川根本町のみを東海州とした。
出所:共立総合研究所作成

遠南信地域連携の進展状況は、将来の東海州の東側フロンティアを規定する動きとしても興味深い。

それはまた、都道府県単位で画一的に道州制を進める視点へのひとつのアンチテーゼとして、あるいは道州範囲の決定に至る現代版の「国引き」として、今後、台風の目になる可能性をも感じさせるものだ。

当研究所は、将来の東海州の西側境界となるであろう岐阜県西濃地方の中心都市、大垣市に本社を置いている。

大垣市は豊橋市とは対照的な内陸立地の産業都市だが、ここから見る「豊橋市＝東海3県において最も遠い東の街」の輪郭をつかもうとする今回の調査で、同市の有する我々とは異質なアドバンテージと、背景に広がる大きな潜在力に驚いたのが実情だ。

今後、豊橋市がどのような変化と発展を遂げていくのか、興味と期待を持って見つめていきたい。

コラム　豊橋市のマスコットキャラクター達

国の重要無形民俗文化財である豊橋の「鬼まつり」。毎年2月に安久美神戸神明社（あくみかんべしんめいしゃ）で行われる。メインの「天狗と鬼のからかい」は遠く平安時代の田楽が起源と言われる。天狗をからかった赤鬼が、最後は天狗に追い詰められて改心し、境内を出て町内をかけまわり、“タンキリ飴”と白い粉をまき散らしながら練り歩く。「この粉をかぶって飴を食べると厄除けになる」というが、とにかく沿道が白粉まみれになるという奇祭だ。

この赤鬼をモチーフとした公認ゆるキャラ・ロボットが、豊橋の鬼＝「トヨッキー」。

市のハイテク分野の発展を象徴するとともに、正面から見た姿は漢字の「豊」。市制施行100年祭で誕生し平成19年に市のマスコットに昇格し、市のPRに努めている。

なお、トヨッキーはあくまで愛称で、市発行の特別住民票記載の氏名は「ホの国ヨシダ」。穂の国の吉田…つまり豊橋市そのものだ。

当然、住所は豊橋市今橋町1番地、市役所だ。

一方、民間からもご当地キャラが誕生している。

東三河・穂の国で、地域を知り、地域を愛する「生き抜く力」を備えた若者を育成し、地域活性化を目的として活動している“NPOほの国プロジェクト”が母体。こちらはいわゆる萌えキャラ系だ。

現代の「穂の国娘。」達に、ほの国・東三河8市町村の魅力と恵みを伝えるために降臨した女神「穂の国　八恵」。そして、その「穂の国娘。」達の一員で豊橋市のPRを担当するのが「豊橋　穂乃火」だ。

穂乃火の“穂”は、自然豊かで実り多い花も実もある人生を願って。“火”は、豊橋手筒花火に由来する。彼女の美しい赤毛は、やはり「鬼まつり」の赤鬼と繋がりがあるようだ。

大きく考えれば、鬼まつりの天狗や赤鬼も東三河の自然風土が生み出したキャラクターだとは言えまいか？ 脈々と受け継がれる郷土の伝統を愛する力が、様々な新時代の偶像たちへと受け継がれていくのだろう。

「鬼まつり」赤鬼（平成26年7月筆者撮影）

安久美神戸神明社（平成26年7月筆者撮影）

提供:豊橋市［26豊観第36号］

提供:NPOほの国プロジェクト

（注1）中核市制度:平成6年の地方自治法改正時に創設され、現在では「人口30万人以上」が要件。市及び都道府県議会の議決を経て、都道府県同意のもと政令で指定される。地域で中核的な役割を果たしている市に対して、保健衛生（保健所設置、飲食店営業許可等）・福祉（保育所・養護老人ホーム設置の認可監督、介護サービス事業者指定等）・環境（産業廃棄物施設の設置認可等）・まちづくり等の事務処理を都道府県から移譲し、地域に合ったきめ細かな行政サービスを行うことを目指している。平成26年3月現在、全国で42市が指定され、東海3県では豊橋市、豊田市、岡崎市、岐阜市の4市が該当する。なお、三重県四日市市が指定を目指している。

（注2）比較6市の所得水準推移詳細

（千円・人）

	平成23年			平成24年			平成25年		
	所得水準（B/A）	所得割の納税義務者数（A）	課税対象所得（B※）	所得水準	所得割の納税義務者数	課税対象所得	所得水準	所得割の納税義務者数	課税対象所得
豊橋市	3,214	168,249	540,678,581	3,195	169,105	540,314,549	3,212	171,053	549,461,546
岡崎市	3,458	173,263	599,119,136	3,514	174,599	613,500,200	3,488	176,423	615,351,322
豊田市	3,505	203,619	713,726,469	3,522	203,604	717,049,480	3,532	205,768	726,840,451
岐阜市	3,222	177,464	571,876,941	3,247	178,217	578,706,960	3,263	179,207	584,780,324
大津市	3,416	144,789	494,612,510	3,410	146,449	499,431,949	3,398	147,190	500,088,576
四日市市	3,244	141,183	457,939,847	3,260	142,271	463,828,428	3,257	143,185	466,309,681

（※）課税対象所得は、以下のア～カの計。
ア:総所得金額等、イ:分離長期譲渡所得金額に係る所得金額、ウ:分離短期譲渡所得金額に係る所得金額、エ:株式等に係る譲渡所得金額、オ:上場株式等に係る配当所得金額、カ:先物取引に係る雑所得金額
出所:総務省「市町村税課税状況等の調」平成23年度～25年度（市町村民税ベース）より共立総合研究所にて作成

（注3）静脈物流:人の血管に例えて製品系の輸送を動脈物流と表現するのに対し、生産や消費活動で排出されたものの輸送を静脈物流と表現する。

（注4）三遠南信自動車道:長野県飯田市の中央自動車道（飯田山本IC）を起点として、静岡県浜松市北区引佐町（浜松いなさJCT）の東名高速道路までを結ぶ延長約100kmの自動車専用道路。かつての秋葉街道や天竜川の代わりとなる自動車道の整備により、県境を越えた広域ネットワークが形成されるものと期待されている。ただし山岳路線としての工事の困難さ、採算性の問題もあり、現状では、飯田地区の飯喬道路、小川路峠道路と、鳳来峡IC－浜松いなさJCTの三遠道路が部分開通するに留まっている。

（注5）「三遠南信地域連携ビジョン推進会議（SENA）」の対象とする地域:【東三河8】豊橋市・豊川市・蒲郡市・新城市・田原市・設楽町・東栄町・豊根村　【遠州9】浜松市・磐田市・袋井市・湖西市・掛川市・菊川市・御前崎市・牧之原市・森町　【南信州18】飯田市・駒ケ根市・松川町・高森町・阿南町・飯島町・阿智村・平谷村・根羽村・下條村・売木村・天龍村・泰阜村・喬木村・豊丘村・大鹿村・中川村・宮田村（平成26年7月1日現在）

〈参考文献・資料〉
豊橋市史 豊橋市
第5次豊橋市総合計画 豊橋市（H23年3月）
東三河振興ビジョン 東三河ビジョン協議会（H25年5月）
Port of MIKAWA「三河港活用ガイドブック2014-2015」三河港振興会
三遠南信地域連携ビジョン 三遠南信地域連携ビジョン推進会議（H22年3月第2刷）
豊橋市美術館HP「豊橋の美術・歴史・文化財・戦争遺跡を知る」

Information　豊橋市の“OKB 大垣共立銀行”

大垣共立銀行は、平成20年6月に「ローンプラザ豊橋」を開設し個人ローン分野のサービスを展開しているが、いよいよ今年度中にフルバンキングサービスを提供する拠点を一挙に2店舗、ここ豊橋市内に開設する予定だ。

全国の金融機関に先駆けて導入した手のひらだけで利用できる「手のひら認証ATM“ピピット”」など顧客目線のサービスで高い評価を得ている同行は、ドライブスルー店舗（長久手市）など地域の特性に合わせた独自の店舗展開を行っている。

当地ではどんな店舗が誕生するのか？ 是非期待したい。

（2014.7.17）共立総合研究所　調査部　足立 誠司
髙木　誠