

ブレイクスルー

その時、先人は

2 変容期

昭和50年代～平成

1976

昭和51年4月26日、岡崎－新豊田間で旅客営業を開始した岡多線



1988

昭和63年1月31日、第三セクター鉄道愛知環状鉄道線、岡崎－新豊田－高蔵寺間が開業

数々の誘致活動と 愛知環状鉄道の開業

「豊田都市計画事業豊田四郷駅周辺土地区画整理事業」以前から、四郷は数々の誘致活動やまちづくりプロジェクトを展開していた。狙いは、新たな土地利用を見据えての「農用地区域」の除外および市街化区域への編入である。四郷地区は旧・猿投町時代に他の地域に先駆け、場整備事業を実施したが、昭和45年（1970）に「市街化調整区域」、同49年（1974）には「農用地区域」に指定され、他の用途に農地を転用できない状況に陥っていた。

ほ場整備のきっかけとなった旧・国鉄岡多線は、昭和63年（1988）1月31日に営業を開始した県内初の第三セクター鉄道「愛知環状鉄道」に引き継がれた。四郷駅は同日開業。愛知万博の開催や沿線の開発によって利用客は増え、今や通勤・通学に欠かせない地域の足となっている。平成20年（2008）に策定された豊田市都市計画「マスタープラン」では、交通ネットワークを確保しながら豊かな自然環境と都市機能が調和した地域形成を図るとして、四郷駅周辺が「居住誘導拠点」に位置付けられた。

H15 北消防署移転新設 四郷駅前まちづくり計画書提出

2003

H17 愛・地球博開催

2005



昭和51年(1976)、旧・国鉄岡多線旅客営業開業日の様子



岡多線最後の記念乗車券

国鉄による鉄道路線が同45年(1970)、岡崎―北野柵塚間の貨物輸送線として開業。同51年(1976)には岡崎―新豊田間で旅客営業が始まった。しかし、マイカーの急速な普及もあって輸送人員は伸び悩み、同59年(1984)、国鉄は完成間近の新豊田―高蔵寺間を含め、第三セクターによる運営を愛知県と沿線4市(岡崎市、瀬戸市、春日井市、豊田市)に申し入れた。翌60年(1985)、県・4市は第三セクター化受け入れで合意したと発表。新会社を「愛知環状鉄道株式会社」とし、前掲の開業日を迎えたのだった。

四郷地区にとって昭和54年(1979)に開業した西側に位置する名鉄上豊田駅、東側の名鉄猿投駅に加えその中間に四郷駅ができたことで四郷周辺には3つの駅ができ、より行動範囲が広がったといえよう。同62年(1987)には名鉄豊田市駅と愛環新豊田市駅をつなぐベデストリアンデッキが完成し、一層便利になった。



当時を語る福岡氏

四郷が市街化調整区域に組み込まれたのは、大字四郷から四郷町になった昭和45年(1970)のことである。旧・猿投町時代から進められていたほ場整備事業完工後の昭和49年(1974)には、地元で説明もなく「農用地区域」に指定されてしまう。

昭和44年(1969)に制定された「農業振興地域制度」では、都道府県が農業振興を図るべき地域を指定する。その中でも、とくに強化したい地域として市町村によって設定されるのが「農用地区域」だ。いわゆる「優良農地」と呼ばれる「農用地区域」は、農地以外の転用が原則禁止されている。

当時の県営ほ場整備担当者からは「全国どこでも整備が終わればその土地が地域の中心になる」と言われ、それを信じて事業を進めてきた地主たちにとって「農用地区域指定」は予

農振除外に向けた陳情活動

想だにしない事態だった。

四郷の人々は発展的、都市的な土地の利活用が制限されると考え、猛反発。地区役員や地主たちの陳情を受け、当時猿投土地改良区理事長でもあり市議を兼任していた福岡銃二氏は、昭和53年(1978)7月28日に開かれた豊田市農業振興地域整備促進協議会で異議申し立てを行った。会議では市の担当者から「具体的な計画ができた場合は農振地域の除外に向け積極的に対応する」との言質を取るが、現実には土地利用計画が俎上に載ることなく、除外には至らなかった。ここから農用地区域除外へ向けて、四郷地区住民によりさまざまな取り組みが始まる。

県内初の 第三セクター鉄道が運営開始 愛環「四郷駅」が誕生

四郷地域が農振除外に向け活動を続ける中、昭和63年(1988)1月31日、愛知県初の第三セクター鉄道「愛知環状鉄道」(通称・愛環)が岡崎―高蔵寺間(45・3キロ)で運営を開始し、四郷駅が誕生する。当初は無人駅だったため、豊田市は待合室や便所の清掃管理、駐輪場の整理を地元の高齢者クラブに要

請。その頃、下古屋松栄会の会長であった浦野光春氏は「私たちで役に立てれば」と快諾し、「やっぱりだめか、もうだめかと、何度も思った鉄道がやっと通る。みんなに喜んでもらえる駅にせんといかん。赤字が続いてダイヤが半分にされたりでもしたら大変だ。大事な鉄道をみんなで何としても守っていきたい気持ちです」と新聞の取材に答えている。

愛環の前身は、ほ場整備事業のきっかけとなった岡多線だ。岡崎と多治見を結ぶ線路の敷設には莫大な費用がかかる。当時、周辺には大きな産業もなく輸送量も見込めなかったことから、鉄道省は前段階として昭和5年(1930)、日本初の省営バスを走らせた。旧・

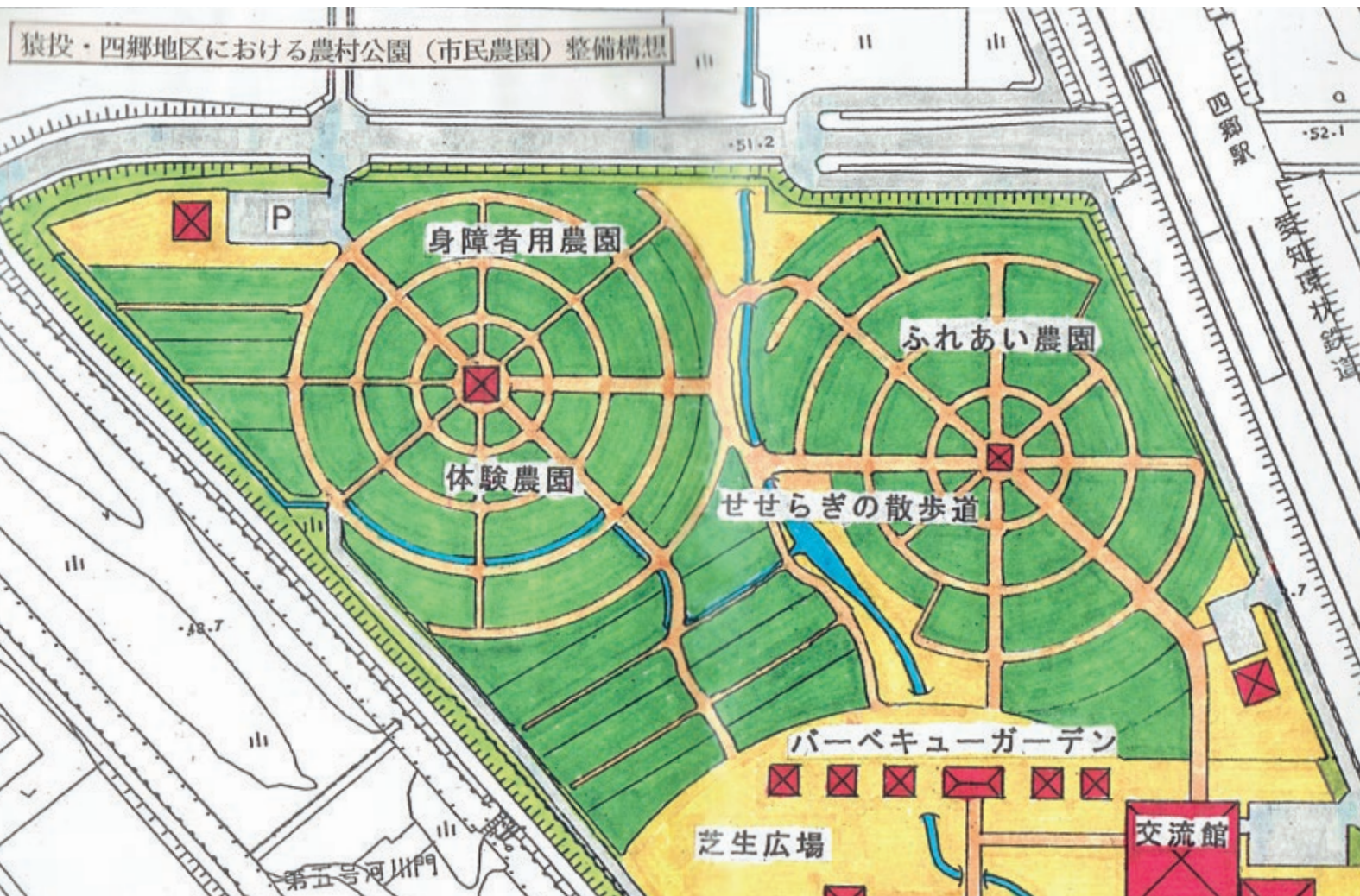


昭和63年(1988)、四郷駅開業日の様子

H5
花本産業団地
造成始まる ● 1993

H5
猿投農協が
豊田農協と合併 ● 1993

H10
猿投地区まちづくり
協議会発足 ● 1998



四郷駅西側の土地を生かして都市型農村公園の整備を構想した計画図の一部



四郷駅西側が農村公園予定地となっていた

者がただ反対するだけで頭きちゃってね」。

話をしても埒が明かないとみた福岡氏は「本庁へ行こまい」と息巻いたものの、浦野氏から「法律で決まっとるもんはしょうがない」と止められる。他に方法がないか、「農用地区域」を除外できない理由は何かよくよく調べると、「農用地区域」を除外できないのは猿投カントリーエレベーターが立っているのも理由の一つだとわかってきた。

「豊田の農協が合併する前、猿投農協のところに粗摺り機があった。それが壊れそうだった。猿投農協がね、県に施設を作り直したいと申し込んでもダメだと蹴られたらしく、組合長が困って私のところに来た。そこで、私が働きかけたら予算が取れてカントリーエレベーターができた。そしたら今度はね、

万博の中継駅として 連日混雑

愛環、四郷駅にとって大きな転機となったのは平成17年（2005）の愛知万博「愛・地球博」の開催である。愛知万博では環境への負荷を最小限に抑えるため公共交通機関の積極的な利用が推奨され、愛環は会場（長久手・瀬戸）への主要なアクセス交通機関としての役割を担った。貝津駅、保見駅、篠原駅と共に会場への中継駅となった四郷駅は駐車スペースが広がったこともあり、3月25日から9月25日までの期間中は連日混雑した。また、同年3月に東海環状自動車道東回り区間・豊田東JCTー美濃関JCTが開通。時を同じくして愛知高速交通株式会社（リニモ）が開業したことも影響したのか、マレットゴルフ場の駐車場を臨時駐車場として開放しても足りず、駅周辺の農道が車で埋まる状況だった。

四郷駅前が県勤労福祉会館 移転先候補に

愛知万博から遡ること十数年、四郷駅周辺に開発計画が持ち上がった。

平成4年（1992）、福岡氏のもとに愛知

県勤労福祉会館移転の話が舞い込む。「四郷駅前を県勤労福祉会館の建設予定地にしたい。ついでに地主の同意を取ってもらいたい」と、当時の豊田市長・加藤正一氏から直々に依頼があったのだ。その前年度、愛知県は当初予算に勤労福祉施設改築調査費を計上しており、県と市、二者による複合的な施設の建設を企図していた。この計画が採択されれば、農用地区域除外の足掛かりになるかもしれないと、福岡氏をはじめ下古屋、天道、上原、井上、高町の地区役員たちは地主36人分を取りまとめ、四郷駅前の1万2000坪を確保する。さらに福岡氏は子どもから定年を迎えた大

人たち、そして農業者との交流の場として体験農園やバーベキューガーデン、芝生広場、体験実習館等を備えた都市型農村公園を一体的に整備しようとドイツに赴いた際、施設を見学している。

ところが、またしても県から「待った」がかかる。「農用地区域」に指定されているため、県勤労福祉施設は建てられないというのだ。

「代議士の浦野さん、天道と下古屋の区長さんと一緒に県事務所へ行ったらね。所長が『ここは税金かけて作った優良農地だ。勤労福祉会館を建てることはならん』と言うだけだね、今までの経過も実情も何も知らない担当



第三セクターでの運営を伝える当時の新聞記事

S63 1988

愛知環状鉄道開業 四郷駅開設
猿投カントリーエレベーターが完成



花本産業団地



愛知県勤労福祉会館移転に関する要望をまとめた書類
趣意書に始まり、地区計画資料、四郷駅前開発の経緯や移転新築に関
する要望書、議事録、地権者名簿など100ページ近い資料がまとめられ
ている。左は福祉会館移転要望書区長署名の控え

これだけの施設を作っちゃったもので、『農用
地区域を外せん』と言ってきたんだ。
福岡氏は「なんで最初に教えてくれなかつ
たんだ」と抗議。その後やり取りを重ねる中で
農協の合併話が浮上する。「合併して豊田市
全体の施設になれば解除ができると教えてく
れる人がいて、なんとか打開できた」。

こうして猿投農協が豊田農協に統合され
ることで道筋が見えてきたと思われたが、県
勤労福祉会館移転案件は遅々として進まな



猿投カントリーエレベーター

かった。そこで四郷地区は署名活動を展開。平
成9年（1997）には21地区長および
8175名分の署名を添えて市に要望書を
提出し、市北部住民の総意として県関係者へ
の働きかけを訴える。その後、同案件は議会に
提出されたが、時を重ね、勤労福祉会館の利
用者の減少や、存在意義そのものが問われる
時代へと移り変わってきたことから、案自体
が立ち消えとなっていた。

計画を進めていた都市型農村公園について
は、地主の同意がまとまり始めると「定年退
職を迎えた人が野菜づくりを楽しめる施設
に」と市から依頼があり、農村公園ではなく
豊田市初の「農ライフ創生センター」として平



農ライフ創生センター

成16年（2004）に開設され、市とあいち豊
田農業協同組合が運営している。

企業誘致と花本産業団地の 造成

福岡氏は加藤正一市長（6代目）時代、市か
らの要望を受け花本産業団地の造成にも尽
力している。

「梅坪が駅前の区画整理をするので、当時
あった旭硝子（現・AGC株式会社）を移転さ
せたいという話だった」。

旭硝子は輸出入を考え梅坪の南側を要望し
ていたが豊田市が土地を確保できず、「猿投で

作ってほしい」との要請があったという。工業団
地の造成によって、女性が子育てをしながら近
隣で働ける環境も確保でき、雇用が生まれれば
四郷周辺の人の流れが活発になる。四郷駅前開
発実現の機運を高めるきっかけにもつながる
と考えた福岡氏は地主の取りまとめに動く。

「あそこは水が湧くから深いところがある
沼田だ。戦後の食糧難で作ったたし、ほ場整
備でようになったけど、地元の人たちはやら
ない土地だった。田んぼを兼業でやっておった
人たちが定年になって、継がせるにも息子た
ちは勤め人だし、米は作っても赤字になるよ
うな時代で売っちゃえばいいという感じだっ
た。私は造成から換地から何からやって、一か
ら十までよう知ってるでね。ここならまとま
ると思った。みんな判を押してくれた」。

結果的に旭硝子は入らなかったが、他の企
業が進出した。

国道419号（県道豊田多 治見線バイパス）の整備

昭和40年代に入ると下古屋から天道を抜け
る県道豊田多治見線は自動車の通行量が増え、
拡幅を伴う改良整備が必要となった。しかし、
四郷の辻に天道と亀首境の三差路に至る道路

S51
岡多線岡崎—新豊田で
旅客営業開始 ● **1976**

S53
四郷地区の農用地区域
除外に向け異議申し立て ● **1978**



渋滞を緩和し防災ネットワークの強化を図るため4車線化が進められている国道419号。
写真左上・右上令和6年(2024)、左下平成29年(2017)、右下平成27年(2015)

の両側には家屋が密集しており、道幅を広げ
ることは難しい。そこで愛知県土木事務所よ
り提案されたのがバイパスの建設である。
計画はすぐ関係地区にもたらされ、昭和43
年(1968)6月に説明会が開かれた。この時
点では舞木交差点から上原橋(上原町)の間に
幅員13メートルのバイパス道路を建設し、道路
整備を図るものであった。その後、地元市議や
土地改良区役員によって道路建設推進委員会
が設置され、同年11月の会議でバイパス延長は
舞木から四郷までの2500メートル(2・5
キロ)・幅員8〜12メートルで、同年度中に測量
を開始し、用地買収を先行して進めることが決
定された。
四郷地区においては県営四郷住宅西側のほ
ろ場整備地区外は46年度(1971)中に、施工
済の地区内は47年度(1972)中に用地買
収が完了した。
旧・猿投町北部工区のほろ場整備事業と並行
して進められたバイパス工事は昭和47年度に
完工した。総事業費は2億2500万円。供
用開始は昭和47年11月12日で、猿投グリー
ンロードより7カ月ほど後となった。工事完了
から10年後の昭和57年(1982)4月1日
に国道419号に昇格。平成29年(2017)
には4車線化が計画され、東海環状高速道路

と共に豊田市北部と岐阜県土岐市、多治見市
方面をつなぐ重要な道路の一つとなった。
**事業化への足掛かりとなる
合意形成**
昭和50年(1975)以降、平成にかけては
四郷にとって交通インフラが整い、駅前の農用
地区域除外に向けたまちづくり構想が浮かん
では消えた時代であった。前述の県勤労福祉会
館以外に、総合小売業ユニーの誘致が計画され
たこともある。土地活用については地主の意向
調査も行い、住民説明会も開いて誘致に関する
同意も得てきた。ユニー誘致は豊田市駅前の商
業施設への影響を考え白紙になったが、四郷の
人々は案が出される度に事業実現化に向け住
民らが一致団結し、合意形成を図って政策で訴
えてきた。この頃から農用地区域除外に向けて、
行政側の風向きが変わってきたと福岡氏は言
う。
強いリーダーシップを発揮しまちづくりを
牽引してきた福岡氏は「行政を動かすには、同
意を取ることが絶対」と断言する。その上で、
「人間ちゅうのはね、対話だ。いろんなこと
言っとるけれど、直接会って話すとわかって
くれる。もう一つはね、いろいろな事例を知っ

とらなあかん。私は今まで体験しとるもんで
『こついうときはこつなるよ』と相手の言うこ
とに押し合っても答えられる。それで伝わるだ
よね。福岡さん、おまえに任せるとねとなる。
しょうがないわと言ってた人でも、後になっ
て、おまんがやってくれてよかったってなるで
よ」と合意形成の極意を語る。
平成18年(2006)、有志によるまちづく
り勉強会が始まり、翌19年(2007)に「豊
田都市計画事業豊田四郷駅周辺土地地区画整
理事業」への足掛かりとなる85%の仮同意書
が集まる。そして、同21年(2009)には三
矢宣昭氏を会長として、四郷駅周辺土地地区画
整理事業の準備会を立ち上げ、翌22年
(2010)に発起人会に移行。同25年
(2013)に本同意書90%を取得。そして同
26年(2014)、地元の念願が叶い、四郷駅
前1帯は市街化区域に編入(農用地区域除外)
され、都市計画が決定した。
『「全国どこへ行っても、土地改良事業で田
園整備をしたところは地域が発展する」との
県の人の言葉を信じ、やってきた」と述懐する
福岡氏。次章ではまちづくりの基盤となったほ
ろ場整備事業について詳しく見ていく。



ふくおか せんじ
福岡 銑二 氏

昭和5年(1930)生まれ

農業に従事する傍ら豊田市議会議員32年(8期)、猿投
土地改良区理事長ほか、猿投農業協同組合理事・豊田土
地改良区理事・あいち豊田農業協同組合理事・豊田市ア
パート協同組合理事長・愛知県中小企業団体中央会理
事・愛知県土地改良事業団体連合会理事・豊田市防火危
険物安全協会会長などを歴任

黄綬褒章、旭日小綬章を受章、市政功労賞など受賞