

第3章 流域の社会条件

3-1 人口

豊川流域は3市4町2村にまたがり、沿川市町村人口は約56万人（H7）で愛知県全体の約8%を占めている。上流域に約2万人、中流域に約17万人、下流域に約37万人が生活しており、流域全体の66%が下流域に集中している。また、沿川市町村人口密度については、上流域は山地が多く約40人/km²と低い、中流域では約760人/km²、下流域では約1,380人/km²と高くなっており、これを見ても人口は下流域に集中していることが分かる。

沿川市町村人口の推移は、過去10年間（昭和60年～平成7年）を見ると、上流域では約8%の減少を示しているが、中流域では約6%、下流域では約9%の伸びを示しており、流域全体では約8%の伸びを示している。愛知県内の人口推移と比較すると、県内の人口推移は約3%の伸びを示しており、豊川流域は人口の増加率の多い流域であるといえる。

注）昭和60年、平成7年の国勢調査による。

上流域：設楽町、鳳来町、作手村

中流域：豊川市、新城市、一宮町

下流域：豊橋市、小坂井町

津具村は、沿川市町村人口に含まず。

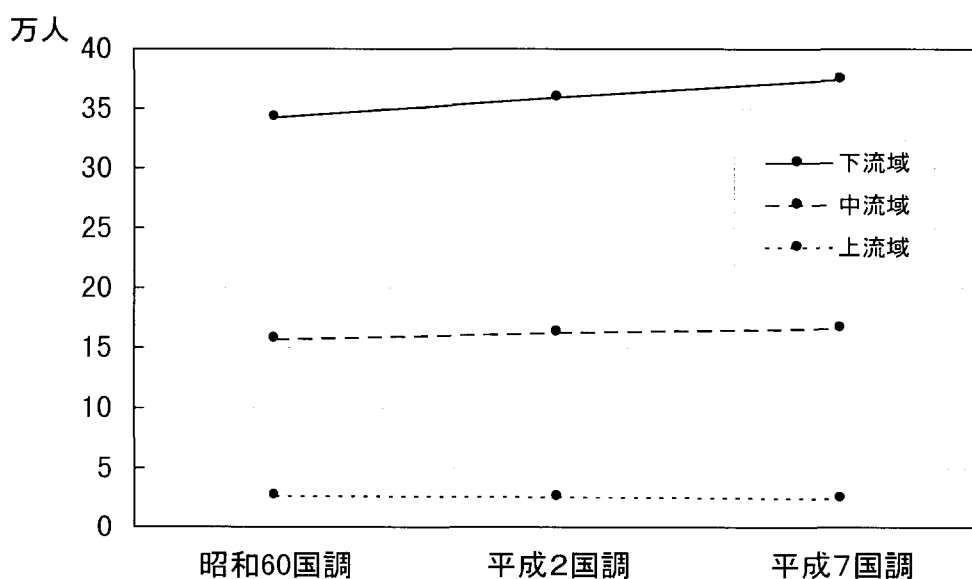


図3-1 人口の推移

3-2 土地利用

愛知県全体の面積に対する豊川流域面積(724km²)の割合は約14%である。沿川市町村の土地利用の現況は、森林・原野に占める割合が高くなっており、その反面宅地に占める割合は低い地域である。

東三河地域の中心部である下流部の豊橋市等は臨海部から内陸部にかけて工業地化、宅地化が進み、地域開発とともに土地の高度利用の進展が見られ、その影響は中流部の一宮町にまで及んでいる。

また、本地域は、東三河工業整備特別地域、東三河地方拠点都市地域、都市開発区域などを擁しており、第二東名高速道路や三遠南信自動車道等の交通ネットワークの整備に伴い、愛知県の東部の拠点として、今後一層の発展が期待される地域である。

表3-1 土地利用現況表(平成9年現在)

項 目		沿川市町村	愛知県
森林・原野	面積(km ²)	696(64%)	2,217(43%)
農用地	面積(km ²)	141(13%)	876(17%)
宅地	面積(km ²)	89(8%)	851(17%)
その他	面積(km ²)	167(15%)	1,208(23%)
全面積(km ²)		1,093	5,152

(愛知県 土地に関する統計年報 平成10年版)

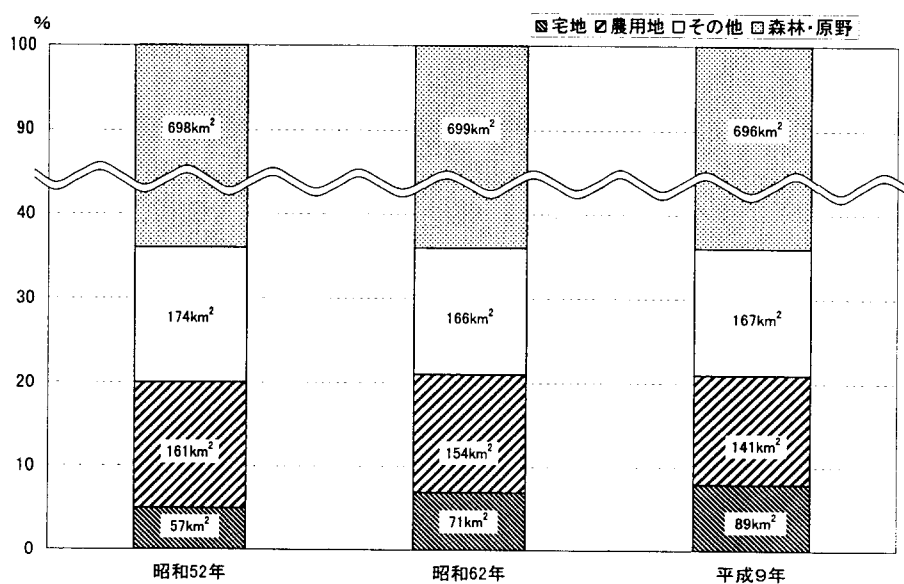


図3-2 沿川市町村の土地利用変の遷

3-3 産業

豊川流域を中心とする東三河地域の主要産業は生産性の高い農業（メロン、スイカ、電照菊などの施設園芸）や輸送機器産業（自動車等）、食料品産業（ゼリー、ちくわ、おこし等）などで、沿川市町村の生産額は、農業粗生産額約862億円（平成7年愛知農林水産統計年報）、製造品出荷額約21,449億円（平成7年工業統計表）である。特に、豊橋市の農業粗生産額は約569億円（平成7年愛知農林水産統計年報）におよび、全国市町村別では第1位である。

このような流域内産業形態を反映して、産業別の就業者数は、第1次産業・第2次産業の占める比率が全国と比較して高くなっており、逆に第3次産業は全国と比較して低くなっている。

※農業粗生産額は、農業生産額から農業へ再び投入される種子、飼料などの中間生産部分を控除したものである。

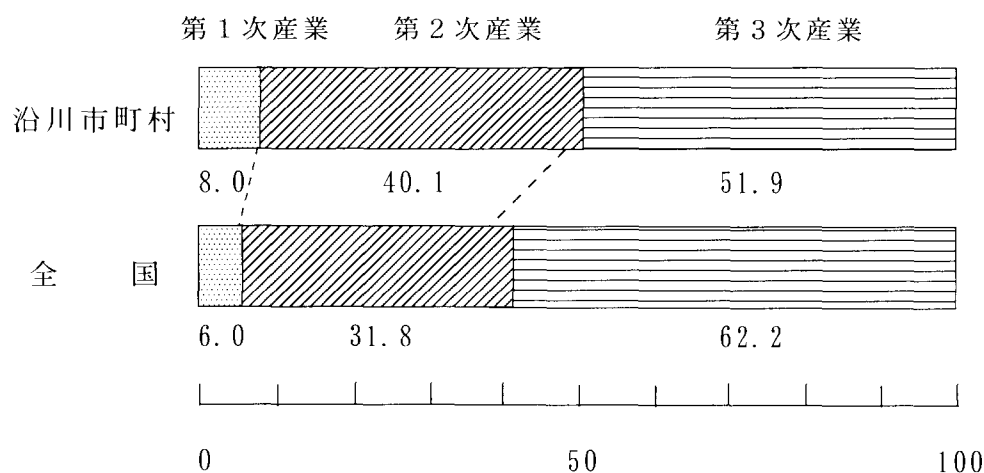


図3-3 産業別就業者の構成比（平成7年度国勢調査）



自動車輸入第1位の豊橋港



電照菊の栽培

3-4 交通

豊川流域には、鉄道開通(現J R 飯田線、明治30年)以前は豊橋平野から山間部を経て遠江、信濃、美濃方面に通じるいくつかの道(伊那街道、飯田街道、秋葉街道等)があり、塩を始めとした商品流通の道として、人と物の流通に役立っていた。

三河湾に産する塩や木綿、三河山間部や南信地域に産する材木や米等の輸送には、豊川を使った舟運が便利であった。この舟運の開始は明確ではないが、川路村(新城市)からは永禄年間(1558~70)、新城からは元和~寛永年間(1615~43)、^{のりもと}乗本村(鳳来町)からは正保元年(1644)の通船開始である。その物資の多くは吉田・^{まえしば}前芝湊(豊橋市)で廻船に積み替えられて江戸を始め各地に輸送された。幕府は豊川の舟運の盛んなことに着目し、寛永20年(1643年)^{とうじょう}東上村(一宮町)に東上分一番所を設け、豊川を通行する物資に課税した。この舟運も明治以降の道路の改修や鉄道の開通などにより昭和初期には見られなくなった。

鉄道では国鉄(現J R)東海道本線が明治21年開通後、昭和2年には愛知鉄道(現名古屋鉄道)が豊橋まで開通し、昭和39年には東海道新幹線が開通しており、現在も名古屋、東京方面と豊橋を結ぶ動脈となっている。道路では国道1号、23号、151号等が流域内の主要都市を結んでいる。昭和44年には東名高速道路が全通し、豊川インターチェンジを中心に、流域は急速な発展を遂げた。

現在、第二東名高速道路や三遠南信自動車道が事業化され、さらに人と物の流れが便利になることが予想されることから、本地域の今後の発展が期待されている。

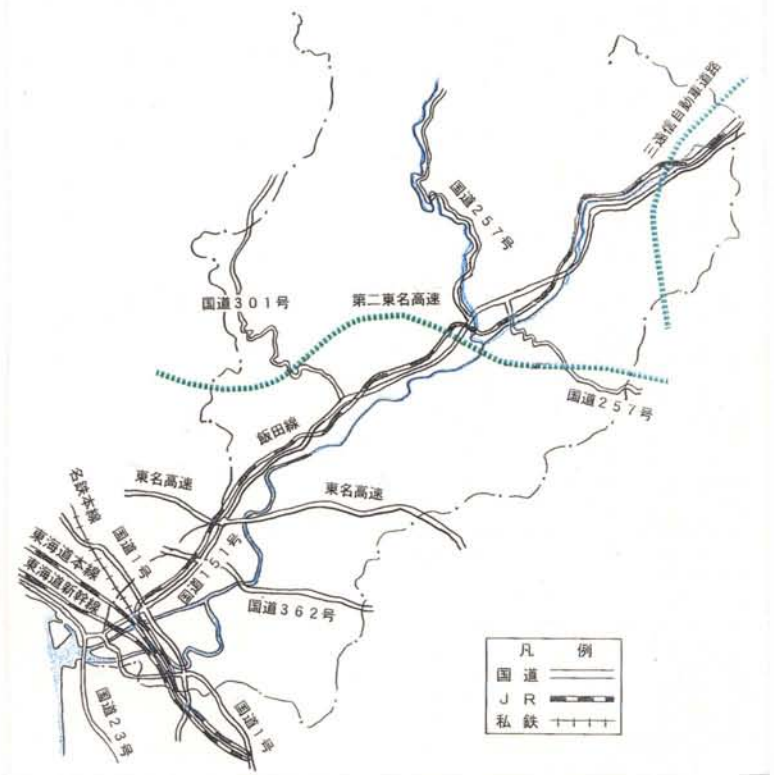


図3-4 交通網図