

広島県立文書館収蔵文書展

開発の時代

広島県行政文書 1955－1975

平成20年3月24日(月)～6月14日(土)



昭和三十年代から四十年代にかけて、日本経済は高度成長を遂げ、列島は開発ブームに沸き、人々の暮らしや地域の景観がわずか二十年の間に大きく変貌します。この展示では、県の長期計画、臨海工業地帯の形成、水資源確保や交通網整備などを重点に、高度成長の負の側面ともいえるべき公害や過疎問題とあわせ、広島県の行政文書により「開発の時代」を跡付けます。

一 「生産県構想」と「県勢振興の基本方策」

昭和二十六年（一九五二）一月、県知事選挙で県政刷新を掲げて大原博夫が当選した。大原知事は、選挙公約の一つに「消費県より生産県にする」ことを掲げていたことから、その具体化のための調査・研究が企画室を中心に進められた。その結果、「生産県へのみち」がまとめられ、広島県総合開発審議会の諮問を経て二十七年十二月に公表された。いわゆる生産県構想である。

生産県構想は、全国平均の八割弱にとどまっていた一人あたり県民所得を昭和三十一年（一九五六）までに全国水準まで引き上げることをめざしていた。そのため「農林水産業の振興」「商工業の振興」「交通網の整備強化」「治山治水の確立」の四つの重点施策を中心に三三三億円の施設計画を実施することとしていた。

生産県構想は、おりからの財政窮乏化のなかで当初の計画に比べ二九%の残事業が生じたため、二年間延長された。昭和三十四年からは三十七年を目標年次とする「生産県構想第二次計画」がスタートした。この計画では、「臨海工業地帯の造成を推進し、工業用地、工業用水、電力等の確保をはじめとする立地条件の向上整備につとめる」ことが重要施策の第一に掲げられた。

生産県構想の時代に広島県の経済は急激に成長した。昭和二十五年に六六二億円に過ぎなかった生産所得が三十七年には三五

六六億円へと名目で五・四倍に増加した。

昭和三十七年（一九六二）五月、大原知事のあとをうけて永野巖雄が知事に当選した。この永野県政の施策の方向を示したのが三十八年三月に発表された「県政振興の基本方策」である。

「基本方策」は県勢の均衡ある発展と県民生活水準の向上を目標として、重点施策として「産業構造の高度化と経済の均衡発展」「社会資本の充実」「人的能力の向上」「県民福祉の増進」を掲げた。そのなかで、「今後、わが国における大規模新規工業地帯として、もっとも発展が期待されている瀬戸内海を中心としての立地条件を生かし、臨海工業地帯の造成整備のための施策を積極的に推進する」ことをうたっている。



「生産県構想」を公表したパンフレット類



▲『県勢振興の基本方策』
昭和 38 年 3 月に公表。



▲『生産県へのみち』
昭和 27 年 12 月に公表。

▶ 企画課「生産県構想一件」
生産県構想を策定するため作成された行政文書。原案の検討、各課との調整過程を見ることができる。〔県庁長期保存文書〕

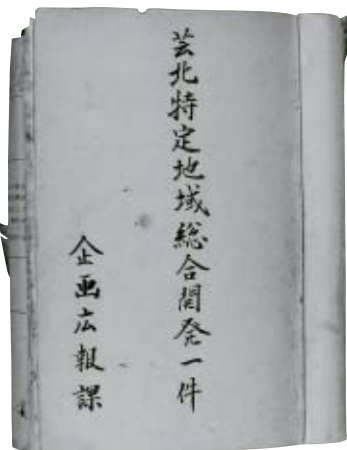


▲広島県総合開発審議会資料 昭和 38 年 12 月 10 日

「県勢振興の基本方策」に基づく昭和 39 年度主要施策の方向や中国地方開発促進計画などの案が出され、審議された。広島県総合開発審議会は昭和 26 年 2 月公布の広島県総合開発審議会条例で設置され、知事の諮問に応じて総合開発計画などの事項を審議することになっていた。〔県庁長期保存文書、「企画課「総合企画会議／広島県総合開発審議会」昭和 39 年度〕

◀ 企画課「芸北特定地域総合開発一件」 昭和 32 年度

国土総合開発法の規定に基づき昭和 26 年 12 月に全国で 19 の特定地域が指定された。「芸北特定地域総合開発計画」は昭和 30 年 11 月に閣議決定された。75 億円の事業費の大部分は電源開発に振り向けられた。



中国地方開発促進法成立を伝える電報 昭和 35 年 12 月 21 日

昭和 34 年 11 月に中国地方開発促進協議会（会長・大原広島県知事）が結成され、中国地方開発の法制定をめざし運動を展開した。〔企画広報課「中国地方開発促進関係綴」昭和 35 年度〕

二 臨海工業地帯

昭和三十年代から四十年代、日本経済は驚異的な高度成長を遂げた。この時期、拠点開発方式によって四大工業地帯以外への工場配置が目指されるなかで、瀬戸内地域は臨海部が多く、関西と北九州の間に位置することから、工業地帯の形成に格好な条件を持っていた。とりわけ広島県沿岸部には、戦前・戦中からの企業立地があったほか、呉海軍工廠・大竹海兵団などの海軍施設があり、その転用によって大きな可能性が存在した。事実、呉市は巨大海軍施設の

跡地に造船・製鉄などの大企業が進出し、すでに昭和二十年代に軍港都市から一大工業都市への転換を成し遂げつつあった。

戦後混乱期から脱却した昭和三十年代に入ると、大原・永野両知事の下で、広島県は開発にひた走った。大竹市が企業誘致に積極的に乗り出し、日本鋼管の福山市への誘致が成功した。加えて、広島湾の開発・埋立が進み東洋工業が工場を新設した。こうして、大竹から福山に至る県の沿岸部は「重厚長大」といわれる鉄鋼・化学・造船・機械などの臨海工業地帯となった。

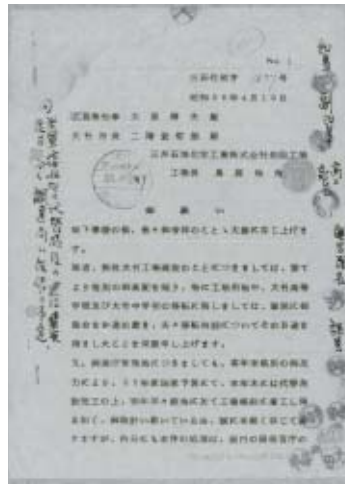
1 大竹臨海工業地帯

昭和二十九年九月合併により誕生した大竹市は、企業誘致による工業化をめざした。大竹地区には、昭和九年（一九三四）二月新興人絹大竹工場として操業開始した三菱レイヨン大竹工場があった。同社が計画している新工場（菱光アセテート）の誘致が最初の目標となった。工場用地の確保のため国立大竹病院の移転や用地買収に奔走したが、昭和三十一年十月、新工場は富山市に建設することとなった。企業誘致に失敗した大竹市は、同じ三菱レイヨンが中心となって進めていた新光アクリル繊維の誘致に乗り出し、三十三年二月工場誘致契約が締結された。新光アクリル繊維は三十三年八月に三菱ボンネルと改称し、三十三年三月広島工場の建設に着手し、翌年四月に第一期工事を完成させた。

これと平行して大竹市は日本紙業、三井石油化学工業にも工場進出を働きかけた。日本紙業は三十一年二月に進出を表明し、八月に契約が締結された。用地は小島新開とその隣接地で、三十三年八月に工場建設に着手し、翌年三月に完成し、開業した。三井石油化学工業は若国燃料廠跡に工場を建設中であつたが、三十一年十月、広島県と大竹市に対し、工場拡張用地として中国管区警察学校・大竹高校・大竹中学校およびその周辺の土地確保を求めた。三十六年三月、岩国第二期拡張工事が開始され、それとともに三井石油化学工業および関連企業との間で誘致契約が順次締結された。これにより岩国大竹コンビナートが完成する。このほか、三井化学工業大竹工業所が玖波町地先干拓地に進出した。

駐留軍移転に関する三井石油化学の 県知事・大竹市長宛願 昭和35年4月19日

〔商工観光課「企業誘致（三井石油化学大竹地区）」昭和35年度〕



工場誘致契約書 昭和33年2月6日

広島県・大竹市と三菱レイヨンの間でアクリル繊維製造工場誘致の契約を締結した。これにより、新光アクリル繊維（三菱ボンネルと改称）広島工場が建設されることになった。契約書には、国立大竹病院の移転と跡地払下幹旋、地方税の免除措置などが盛り込まれている。

〔県庁長期保存文書、商工観光課「企業誘致／大竹地区（三菱ボンネル）」昭和33年度〕

大竹工場新設に伴う優遇措置に関し 御依頼の件 昭和36年8月7日

三井化学工業は大竹市玖波町地先干拓地への工場新設にあたり優遇措置の諸条項を県知事に提示した。用地取得費の一部負担のほか、工場拡張用地、漁業補償、電力、水道、輸送、社宅用地など多岐にわたった。

〔県庁長期保存文書、商工観光課「工場誘致契約及び漁業補償リン議書／三井四社」昭和36年度〕



岩国大竹コンビナート 昭和44年
〔S05/2002/6-49〕



建設中の石油化学工場 昭和36年9月ころ
〔県庁長期保存文書、商工観光課「工場誘致契約及び漁業補償リン議書／三井四社」昭和36年度〕

2 日本鋼管福山製鉄所

全国的な企業誘致ブームのなかで、福山市でも昭和二十五年に大日本紡績、三十一年に日本エクスランの誘致を手がけたがいずれも失敗し、さらに大昭和製紙の誘致も暗礁に乗り上げていた。このころ日本鋼管第四製鉄所の建設計画（粗鋼年産六〇〇万トンの超巨大工場）の情報に接し、福山市は水面下で誘致に取り組んでいた。一方、広島県は川崎製鉄の松永湾への誘致に力を入れていたが、岡山県水島との誘致合戦に敗れたため、急遽日本鋼管誘致に邁進することになった。船橋や豊橋が有力候補地とされた時期もあったが、結局、広島県と福山市あげての誘致運動が功を奏し、三十六年九月に福山進出が内定し、十月十六日に協定書が締結された。

協定書に基づき、広島県は昭和三十七年三月、土地造成工事に着手した。また、原料および製品の運搬用船舶が航行するための航路建設も進められた。一方、日本鋼管は三十八年十一月に新製鉄所の建設に着手し、四十一年（一九六六）八月、第一期工事を完成させた。その後も設備が増強され、四十三年二月には第二期工事により粗鋼年産四五〇万トン体制が確立し、四十八年（一九七三）十一月には第五期工事により粗鋼年産一六〇〇万トン体制ができあがった。日本鋼管が立地した福山を中心とする備後地区は、昭和三十八年七月に備後地区工業整備特別地域に指定され、翌年九月に工業整備特別地域整備促進法に基づき、三原・尾道・因島・福山・松永・府中の各市および周辺町村が告示された。昭和四十年二月に第一次整備基本計画が策定され、道路・港湾の整備、箕島地区埋立など、産業の立地条件の整備や都市整備が計画された。



昭和36年度福山臨海工業地帯整備事業
実施設計書（原設計）

〔開発課「土地工事（福山臨海土地造成
（原設計）」昭和40年度〕



『福山臨海工業地帯整備事業概要』
昭和39年10月



日本鋼管福山製鉄所建設協定書の調印

〔開発総務課「臨海工業用地造成（福山港埋立地）」昭和42年度〕

福山臨海工業地帯事業図

〔『福山臨海工業地帯整備事業概要』

住宅団地、工業用水道、鉄道引込線、日本鋼管用の埋立地、航路、他の埋立予定地などが図示されている。箕島沖のほか、田尻沖、鞆沖も埋立予定地となっている。



日本鋼管福山製鉄所の用地造成と工場建設

広島県の事業として海面埋立による用地造成が行われた。日本鋼管は出来上がった用地から引渡しを受け、工場を建設していった。
〔開発課「臨海工業用地造成（福山港関係資料）」昭和40年度〕



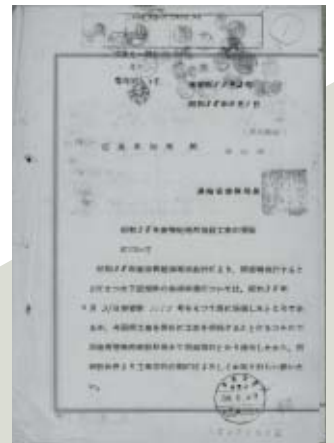
備後地区工業整備特別地域の指定通知

〔企画室「拠点地域開発／備後工特」昭和39年度〕

浚渫船 〔港湾課「港湾／福山港鉄鋼港湾国直轄事業委託施行」昭和39年度〕



福山港鉄鋼港湾工事委託 ▶



航路建設は当初県が補助事業として施行し、昭和38年度からは福山港が重要港湾に指定されたことにともない国の直轄工事（県が受託）として施行された。第一期工事は幅300m、水深14mで昭和41年度に完成した。その後、鉄鉱石輸入船が予想以上に大型化したため、第二期工事（幅350m、水深16m）が必要となり、43年度から46年度にかけて実施された。

〔港湾課「港湾／福山港鉄鋼港湾国直轄事業委託施行」昭和39年度〕



日本鋼管福山製鉄所 昭和52年9月17日 [S05/2002/1460]

3 広島湾の開発

広島湾では昭和十五年（一九四〇）から広島工業港の建設が行われ、江波地先と観音地先の埋立地に三菱重工の広島造船所と広島機械製作所が立地していた。戦後広島経済の復興のなかで、商業港としての機能の充実が必要となり、運輸省第三港湾建設局は、大型船舶が接岸可能な岸壁（宇品外贸ふ頭、一万トンバース）を築造することになった。工事は昭和二十八年からはじまり、昭和三十五年に第一バース、三十八年に第二バースが完成した。

生産県構想第二次計画で「臨海工業地帯の造成」をうたった広島県は、広島湾の埋立に着手した。広島港東港区A地区（宇品東側、三四ヘクタール）は三十三年度から三十六年度に一万トンバース築造の浚渫土を利用して実施された。B地区（仁保沖、九四ヘクタール）は東洋工業の新工場建設用地として三十六〜三十八年度に実施された。また、西港区（出島、六七ヘクタール）の埋立工事が中小企業の団地造成のため昭和三十六〜四十年度に実施された。



広島港 1万トンバース [S05/2002/15-5]

1万トンバース

外貿船接岸状況調

西ドイツの船籍 ALASKACORE という船が昭和 45 年 2 月 12 日に 1 万トンバースに接岸し、車両を積み込んでメルボルンに向け出港する、などの事項が記載されている。〔港湾課「港湾統計調査（1万トンバース利用状況）」昭和 45 年度〕

外貿船接岸状況調	
船名	船籍
ALASKACORE	西ドイツ
昭和 45 年 2 月 12 日	1 万トンバース
メルボルン	出港
車両	積み込み

東港区（仁保沖）埋立



東港区埋立予定地全景 向洋方面から撮影、右の山が仁保、左後方細長い島影が元宇品、三角錐の山が似島、その手前が金輪島

西港区（出島）埋立



広島港東部地区土地造成工事（仁保沖埋立）の起工・執行について 昭和 36 年 3 月 18 日決裁

広島市仁保町地先 28 万余坪の埋立工事について広島港建設事務所長の起工・執行伺いを承認したもの。この後、県議会の承認を経て指名競争入札が行われ工事に着手する。

〔開発第二課「県有土地工事／広島港東部地区土地造成事業（東港区原設計）」昭和 35 年度〕

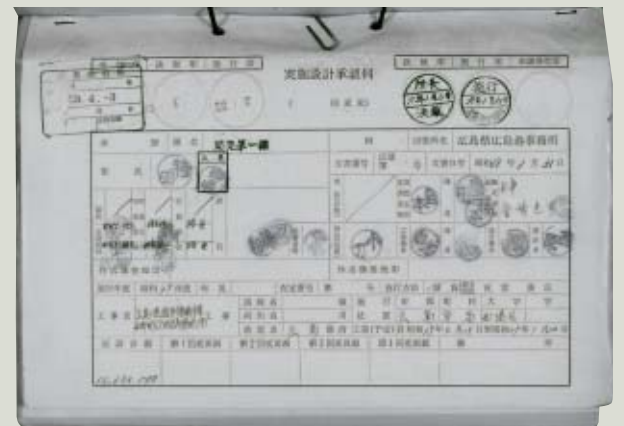
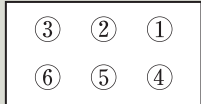
(下) 昭和 38 年 8 月ごろの埋立状況 上の写真と反対側（京橋川左岸）より撮影



※出島埋立工事写真と東港区埋立予定地全景の写真は〔開発課「広島港西港埋立／工事写真」昭和 38 年度〕による。



護岸工事と埋立て ①栗石の投入と、②積み上げ（南護岸）。③鋼板矢板による簡易護岸。④浚渫船により浚渫し、⑤浚渫土を埋立地内へ放出。⑥山土を搬入し、整地（臨港道路）。



西港区整地工事実施設計承認伺

広島港事務所長の決裁を受け、本庁に回され、開発第一課長や土木建築部長が押印している。
〔開発課「臨海工業用地造成（西港区整地工事）」昭和40年度〕

広島港出島地区

出島地区の対岸（京橋川右岸）に見えるのが木材投下泊地（この浚渫土を埋立に使用した）、さらに本川を隔てて三菱広島造船所が見える。{S05/2002/838}



（上）広島西港区（出島）埋立予定地全景 「南護岸」「矢板護岸」「埋立地内」「臨港道路」などの位置が表示されている。



三 ダム建設と工業用水

昭和三十年代以降、広島県沿岸部には重化学工業の目覚ましい集積をみた。これら地域には人口も集中し、急速に都市化が進んだことから工業用水や上水の需要が膨れ上がった。これに対応するため広島県は水源の確保に取り組んだ。

県東部では、芦田川流域の農業用水不足解消のため三川ダムが昭和三十五年に完成していたが、日本鋼管福山誘致にともなう用水確保のため、5mかさ上げの工事が四十八年三月に完成した。県西部では岩国・大竹コンビナートへの工業用水供給を眼目に、小瀬川ダムが多目的ダムとして計画された。広島・山口両県の共同事業として昭和三十七年三月に起工、三十九年六月に完成した。

急増する広島都市圏の水需要に対しては、江の川からの分水が行われた。中国地方建設局は昭和二十年代に江の川水系の総合開発の一環として下土師地区の調査を進めていたが、昭和四十年の大出水を機にダム建設の具体化が進んだ。広島県は、このダムから大田川への分水を計画した。分水は江の川下流の広島・高根両県の町村の利害がからむ難問であったが、関係者との交渉を重ねたうえ、昭和四十四年十月、広島・高根両県知事のトップ会談で大田川への分水が決まった。土師ダム本体の建設は四十五年十月に始まり、四十九年五月に完成した。このほか沼田川流域には椋梨ダムが四十四年三月に完成した。

昭和四十年代に入って、県営による工業用水道ができあがった。大田川東部工業用水道は呉市の工業用水需要に対応するため建設された。広島から呉までトンネルで大量送水という難事業であったが、三十七年度に建設に着手して四十年四月から広島地区に、十二月から呉地区に給水を開始した。一方、三原・尾道地区へは、沼田川工業用水道が椋梨ダムを水源として四十年に着工された。予期したほど工業用水の需要が見込めず、一部は上水への給水に転換された。工事は昭和五十二年四月松永湾干拓地区への給水をもって完了した。

小瀬川ダム鳥瞰図

〔建設省中国地方建設局小瀬川ダム工事事務所『小瀬川ダム』昭和37年3月〕



河内町の「椋梨川ダム建設事業に伴う公共補償要求書」昭和40年10月

「このダムについては建設計画を発表されて以来6ケ年という歳月を経過した関係で、小田地区においてはこの対策に心身を労して経済活動が低下している……隣接他町村では農業近代化の施策に沿って、構造改善の事業が推進されているにもかかわらず、当町においては、その糸口さえ見出すことが出来ない実情で、このことは、ダム建設が永年にわたって、はっきりしなかったための被害であります。」と述べている。
〔企画室「拠点地域開発（備後地区工業整備特別地域その他）」昭和40年度〕

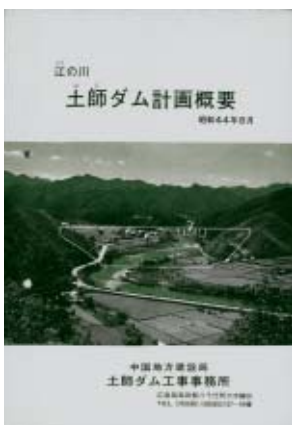
土師ダム対策同盟会の要望書 昭和44年6月20日

要望書の別紙として水没地区民の苦難と窮状の大要が、生産意欲の喪失、移転先、家族別居、苦悩する精神上的の損害など8項目にわたり記されている。
〔河川課「河川総合開発（土師ダム）No.3」昭和44年度〕



大田川東部工業用水道布設計画概要図

給水先は工業用水として日新製鋼、東洋工業などの企業へ、上水として呉水道局、安芸上水道組合、江能上水道組合としている。
〔商工課「企業誘致（工水）」昭和43年度〕



『江の川土師ダム計画概要』 昭和44年8月

土師ダムの建設 [S05/2002/16-8]

四 交通網の整備

交通網の整備は生産具構想以来広島県行政の重要課題とされた。幕の内トンネル、赤名トンネルなどで交通の難所を解消する一方、都市周辺の渋滞を緩和するため、バイパスの建設が進められた。島嶼部への架橋は、昭和三十六年に完成の音戸大橋がさきがけであり、尾道大橋が四十三年に完成して以降、つぎつぎに実現していった。昭和三十六年九月には広島空港が開港した。

昭和三十二年四月、国土開発縦貫自動車道建設法が制定され、三十八年七月にはわが国初の高速道路として名神高速道路の一部が開通した。また、東京オリンピックを目前にひかえた昭和三十九年十月一日、東海道新幹線が開業した。このころから高速交通網の整備が国家プロジェクトとして取組まれるようになり、地域や自治体は競って建設促進運動を展開した。中国縦貫自動車道建設期成同盟会（会長・大原広島県知事）が三十五年七月に結成され、三十九年十二月に広島県山陽新幹線建設期成同盟会が結成され、それぞれ建設促進の陳情運動が始まった。瀬戸内海架橋をめぐっても、そのルートをめぐり、地域間の激しい陳情合戦が繰り広げられた。

中国縦貫自動車道の県内の工事は、四十八年十一月に開始され、五十三年十月に北房〜三次間が開通する。新幹線は大阪〜博多間の早期全面着工が運動のローガンであったが、新大阪〜岡山間の開通が先行し、岡山〜博多間は四十五年二月に起工、五十

年（一九七五）三月十日に開業した。瀬戸内海架橋は、見島〜坂出ルートが優先的に建設されることになり、尾道〜今治ルートは大三島橋が五十年十二月に着工、五十四年に供用開始となったのに続き、島と島を結ぶ架橋がつぎつぎに完成し、平成十一年（一九九九）全面開通した。



2級国道広島松江線道路改良事業促進について

昭和 34 年 11 月 13 日

島根県から赤名峠の難所をトンネルにより解消しようと提案された。赤名トンネルは昭和 36 年 6 月着工、39 年 9 月に開通した。〔道路課「道路改良／国補（赤名トンネル）」昭和 39 年度〕



建設中の新広島バイパス

国道 2 号のバイパスとして安芸郡海田町〜広島市観音町間が昭和 41 年に完成した。〔『県政の窓』第 2 号、昭和 38 年〕



山陽新幹線府中トンネルの工事

昭和 46 年 2 月 2 日

〔S05/2002/14-8〕



尾道大橋

昭和 43 年 11 月

尾道と対岸の向島を結び昭和 43 年 3 月完成した。以後、瀬戸内海島嶼部への架橋がつぎつぎに実現していく。

〔S05/2002/13-3〕



◀ 広島空港のちらしとパンフレット

広島空港は昭和 36 年 9 月に滑走路 1200 m の第 2 種空港として開港した。開港前から滑走路の拡張を望む陳情が行われ、47 年 3 月に 1800 m に拡張された。

山陽新幹線全線同時着工を要望する電報案

昭和 39 年 6 月 1 日

運輸大臣、国鉄総裁、関係省庁事務次官、国鉄基本問題懇談会メンバーなどに打電した。翌年 3 月に国鉄の第 3 次長期計画が公表され、新大阪〜岡山間の工事を先行することになり、全線同時着工にはならなかった。〔企画室「鉄道整備促進／山陽新幹線建設促進 1」昭和 39 年度〕



中国縦貫自動車道庄原インターチェンジ

昭和 53 年 10 月 28 日供用開始

〔S05/2002/140-1〕

五 公害と過疎問題、三八豪雪と 四七・七豪雨

経済の高度成長は大きな社会変動と環境変化を引き起こした。人口が都市に集中し、住宅難、交通渋滞、ゴミ処理問題など種々の都市問題が発生した。臨海工業地帯の急激な発展にともない、大気汚染・水質汚濁などの公害問題が昭和三十年代後半から顕著になり、四十年代に入ると被害が広域化し、深刻なものとなった。住民と発生源の企業との間のトラブルも相次いだ。そうしたなかで、広島県は昭和四十一年に企画室に公害係を設置し、公害問題を政策的課題として取り組むようになった。四十四年十二月には広島県公害防止条例を制定し、公害発生源に対する規制を強化した。

一方、農村村からの人口流出が顕著となり、人口減少のため地域社会の基礎的条件の維持が困難となる「過疎問題」がおこった。とりわけ中国山地では、挙家離村（世帯全員が居住地を離れる）で集落の機能を失うところも出た。昭和四十五年過疎地域対策緊急措置法が制定され、県内では四七市町村が過疎地域として指定された。

永野県政の最初と最後に広島県では大災害に見舞われた。三八豪雪（昭和三十八年一・二月の豪雪）と四十七年七月豪雨である。三八豪雪では県北部地帯の積雪が四メートルに達し、孤立地帯が続出した。この豪雪被害は中国山地の挙家離村に拍車をかけたといわれる。四十七年七月豪雨では、

三次盆地を中心に、死者・行方不明三九人、家屋被害一万九二〇八棟など被害総額六四〇億円という県災害史上最大の被害を被った。

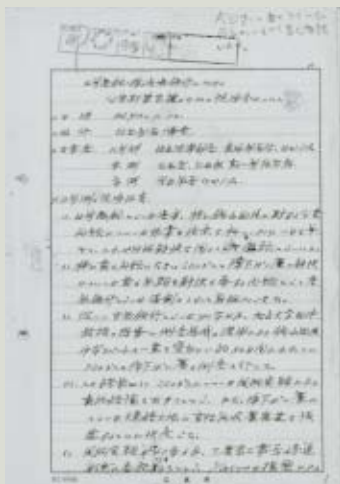
公害

◀日新製鋼呉工場平炉の煤煙排出状況集塵装置設置前後比較写真 昭和40年8月

昭和37年高炉の操業開始以降、地元住民から煙害・粉塵・騒音の防止についての要望が出され、会社側はその対応に追われていた。
〔商工課「公害（日新製鋼株式会社公害）」昭和41年度〕



大気測定車 昭和51年5月 [S05/2002/16-8]



▲日新製鋼の公害対策についての協議 昭和42年1月10日

日新製鋼と広島県・呉市の担当者が出席。会社側は新煙突の築造、焼結工場に集塵装置を設置するなどの対策を説明した。前年の7月に鍋団地代表が「粉じん・亜硫酸ガスで日夜苦しめられている」と会社に陳情していた。〔商工課「公害（日新製鋼株式会社公害）」昭和41年度〕



山県郡戸河内町横川地区 昭和45年

昭和35年43世帯が昭和40年には10世帯に、人口は184人から35人に激減した。（加計町・戸河内町・君田村陳情書 附人口減少状況資料）〔地域振興課「陳情書」昭和47年度〕



戸河内～広島間横断道路開発促進期成同盟会の陳情書 昭和46年8月26日

「中国山地に点在する市町村は、一様に過疎現象に苦しんでいます。これを緩和し、発展をはかるには、広島市近郊を最短距離で結ぶ自動車道の整備をはかっていく以外にはありません。」と陳情している。〔地域振興課「陳情書」昭和47年度〕

過疎問題

「開発の時代」年表

- 1951 (昭和 26) 1 大原博夫が広島県知事選挙に当選
 1952 (昭和 27) 12 生産県構想発表
 1955 (昭和 30) 11 芸北特定地域総合開発計画閣議決定
 1957 (昭和 32) 4 国土開発縦貫自動車道建設法制定
 4 広島県中国四国連絡道路建設推進期成同盟会結成 12 新長期経済計画閣議決定
 1958 (昭和 33) 2 新光アクリル繊維大竹誘致協定書調印
 1959 (昭和 34) 11 中国地方開発促進協議会発足
 1960 (昭和 35) 3 広島港一万トンバース開港記念式
 7 中国縦貫自動車道建設期成同盟会発足 12 中国地方開発促進法成立
 12 国民所得倍増計画閣議決定
 1961 (昭和 36) 3 広島港仁保沖埋立土地造成事業に着手 9 三井石油化学・三井ポリケミカル大竹誘致協定書調印 9 広島空港開港 10 日本鋼管福山誘致協定書調印 12 音戸大橋開通
 1962 (昭和 37) 3 福山港鋼管土地造成事業着工 4 太田川東部工業用水道事業着工 5 永野巖雄が広島県知事選挙に当選 10 全国総合開発計画閣議決定
 1963 (昭和 38) 1 豪雪により県北地方が孤立 3 県政振興の基本方策発表 7 備後地区工業整備特別地域指定 12 広島県山陽新幹線建設期成同盟会結成
 1964 (昭和 39) 6 小瀬川ダム完成 9 国道 54 号赤名トンネル完成 10 東海道新幹線開業
 1965 (昭和 40) 4 太田川東部工業用水道一部給水開始
 1966 (昭和 41) 8 日本鋼管福山製鉄所第一期工事完成、操業開始 12 国道 2 号バイパス安芸郡海田町～広島市観音町間開通
 1967 (昭和 42) 7 豪雨により呉市などで大被害、死者 159 人 10 広島県瀬戸内海大橋建設推進期成同盟会結成
 1968 (昭和 43) 3 尾道大橋開通
 1969 (昭和 44) 3 椋梨ダム完成 5 新全国総合開発計画閣議決定 10 広島・島根両県知事が土師ダムから三篠川への分水に合意 12 広島県公害防止条例公布
 1970 (昭和 45) 2 山陽新幹線岡山～博多間の建設着工 4 過疎地域対策緊急措置法成立 7 本州四国連絡橋公団設立
 1971 (昭和 46) 2 広島県長期総合計画策定 8 国道 2 号西広島バイパスの広島市～五日市間開通
 1972 (昭和 47) 3 山陽新幹線新大阪・岡山間開業 7 豪雨により県北一帯で大被害
 1973 (昭和 48) 10 第一次石油危機 11 中国縦貫自動車道県内工事着工 12 宮澤弘が広島県知事選挙に当選
 1974 (昭和 49) 5 土師ダム完成
 1975 (昭和 50) 3 山陽新幹線岡山～博多間開業 12 尾道～今治ルートの大三島橋着工



47年7月豪雨被災状況の写真

(上) 作木村港地区

(中) 三江南線堤防の崩落

(下) 三次市

最大水位が示されている。いずれも県の職員が被災直後に撮影。

〔河川課「河川災害復旧助成事業(47 災資料・写真集)」昭和 50 年度〕

表紙写真

日本鋼管福山製鉄所 平成 13 年(2001)〔広島県広報室提供〕
 音戸大橋 昭和 36 年(1961) 12 月開通〔S05/2002/725〕

広島県立文書館収蔵文書展

開発の時代 広島県行政文書 1955—1975

発行 平成 20 年(2008) 3 月 24 日

編集・発行 広島県立文書館

〒730-0052 広島市中区千田町三丁目 7-47

TEL082-245-8444 FAX082-245-4541

E-mail monjokan@pref.hiroshima.lg.jp

展示担当 安藤福平

図録デザイン 下向井祐子

印刷 株式会社 インパルスコーポレーション