

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

—大学と地域開発に関する事例研究—

笠井 雅直

目次

はじめに

一 学校法人名古屋学院の大学設立構想と瀬戸・品野台

二 国鉄岡多線の敷設構想の推移と大学設立

三 設立期の名古屋学院大学と資金計画

おわりに

はじめに

近年、大学の目的として研究、教育に加えて地域貢献が謳われるに至った。これまでの大学の歴史においても地域とのかかわりは、大学人に十二分に意識されており、大学は広く地域に根差していたように思われるが、近年の狙いは、地域経済の活性化、あるいは地域開発のセクターとして大学が機能すべきとしているかのようである。大学が果たす役割については、時代の要請に照らすことも必要ではあるが、大学が持っている個性的な歴史を踏まえることも、ユニークな地域貢献につながるように思われる。本稿が大学創立という歴史の文脈に問題の設定を据えることも了解されよう。

名古屋学院大学はまもなく創立五十周年を迎える。名古屋市営地下鉄の砂田橋駅を最寄りとする学校法人名古屋学院（名古屋市東区、名古屋中学校・名古屋高等学校）の手によって設立された名古屋学院大学の歴史は、戦後の日本経済における高度成長の波にのるかのようにして設立されたことから、順風満帆な歩みであったと思われるかもしれないが、現実には、厳しい「資金繰り」の連続であった。とはいえ、時代の雰囲気もあり、最高学府の大学として充実を図っていく様には、ある種の楽観性が見られるのも事実であった。

大学設立当初の楽観性の背景には、中学、高校、そして大学という一貫した教育体制の確保への学校法人挙げての「熱気」があったことにもよるが、大学設立のために広大なキャンパスを求めて瀬戸市の上品野地区に土地を確保しようとした学校法人の選択そのものにあった。直前の時期に旧品野町と合併した瀬戸市は上品野地区を文教地区として再開発しようとしていたことや、折しも、戦前以来の永年の懸案であった国鉄岡多線の敷設が決定され、その建設着工線が上品野地区を通過する案が検討されていたことと大学設立は関連づけられたのであった。以来、関係する瀬戸市、上品野地区、そして同じく沿線となる岐阜県多治見市、笠原町（現、多治見市笠原町）

などの市町村と名古屋学院は、迷走する敷設線の建設構想に翻弄されることとなる。

本稿では、岡多線の建設構想の変遷と関連づけながら、名古屋学院が大学設立の構想を如何に修正し、その実現にまで漕ぎつけたのかを明らかにしたい。それは、高度成長期に相次いで設立された大学に対する地域からの期待について明らかにするとともに、大学と地域開発との関連についても果たすべき方向を示唆するものと考えられる¹⁾。

一 学校法人名古屋学院の大学設立構想と瀬戸・品野台

名古屋学院大学の設立母体であった学校法人名古屋学院は、1887（明治20）年7月に、アメリカ人のキリスト教・メソジスト・プロテスタント教会宣教師、フレデリック・チャールズ・クラインが愛知英語学校の経営に参画し、同年9月にあらためて、名古屋英和学校として創立したことに始まる²⁾。

名古屋英和学校は、1906（明治39）年には、日本の学制に沿った名古屋中学校と改称し、戦後の1947（昭和22）年には、新制名古屋中学校の設立となり、1948（昭和23）年には新制の名古屋高等学校が発足する。学校法人名古屋学院（以下、単に名古屋学院と表記）となるのは1951（昭和26）年であった。

名古屋学院が大学の設立構想を明確にするのはいつのことであろうか。対外的にも明らかとなる時期と経緯については、以下の文を見られたい。

「…〔上品野地区の品野台の〕自治会を通じて名古屋学院から総合大学の建設計画にとまなう土地の斡旋の申し入れがあり、16人の所有者と自治会は市〔瀬戸市、以下同様〕にその報告と都市計画において、学校誘致が適切であるか問い正したところ、きわめて自然条件、立地条件等、名古屋学院を中核とする文教地域として適していることが立証され、所有者、自治会が名古屋学院の総合大学の誘致に協力し、土地の斡旋を終了したのであります。昭和35年頃から総合計画を樹立し、実測を始め、市に建設計画が示され、市としてはこれに即応する都市計画を作成中で、本市の発展が約束され、大学の建設計画によって、名古屋学院と市が一致協力して〔いくこととなった〕…」〔地名については、後掲、写真1, 3, 4を参照³⁾〕。

さらに、次の記録もある。

「…名古屋学院が本市に学校用地を求められたのは昭和34年で、土地所有者、地元自治会が積極的に運動し、市の了解を得て決められたものであります。市としては、学園地帯に構想し、都市計画樹立のため、中部都市学会に調査依頼をしたところ最も自然条件、立地条件等、名古屋を中核とする文教地域として適していることが立証されましたので、名古屋学院の総合計画と本市の構想と結びつけて総合的に開発する〔こととなった〕…」⁴⁾。

以上から、知られることは、第一に、1959（昭和34）年から土地の取得に乗り出していたことであり、第二に、名古屋学院の大学設立構想が総合大学であったことであり、第三に、瀬戸市、品野地区の都市計画、再開発が名古屋学院による大学設立を軸としていたことである。瀬戸市による品野台開発の策定と関連していたことから知られる様に、上品野地区での大学設立は、瀬戸市、名古屋学院、そして立地地域の上品野地区の自治会との連携の下に進められていたのであった。名古屋学院と瀬戸市を結びつけたのは、第一に、瀬戸市と品野町との合併であり、そして第二に、国鉄岡多線の予定線から建設線への進展（昭和34年）ということであった。まず、瀬戸市と品野町の合併の過程についてみよう。

品野町は、明治「維新当時は、下品野、中品野、上品野、沓掛、下半田川、白岩、片草の8個村」となっていたものが、1889（明治22）年に、下品野村、上品野村、掛川村の3村となり、1906（明治39）年の合併により、品野村となり、1924（大正13）年に品野町となった。品野町は「町の東から北にかけて、岐阜県鶴里村と多治見市に接し、西から南にかけては、高蔵寺町と瀬戸市に接して」おり、「交通は国鉄自動車の岡多本線と中馬線とが走っていて瀬戸、岡崎、多治見、高蔵寺と、岐阜県柿野、曾木、明知方面への便がよい」⁵⁾ 地域であった。同町の主要産業は、窯業であり、製陶工場は155工場を数えていた。その従業員数は1,635人であり、人口8,480人の19.3%を占めていた。製陶工場の製品の30%が輸出向けであった（昭和25年）⁶⁾。

1958（昭和33）年12月に開催された瀬戸市議会臨時会と品野町臨時会がそれぞれ合併を議決して、瀬戸市と品野町は合併に至る⁷⁾。合併に至る経緯についてみれば、「昭和二十八年町村合併促進法が施行されるや市町の間合併の議起こり、1954（昭和29）年1月10日に「瀬戸市議会に品野町合併調査委員会」が設置され、「昭和29年2月8日、瀬戸市より品野町に対して正式に合併を申し入れた」が、この時は実現に至っていない。その後、「昭和32年3月30日愛知県知事より瀬戸市、品野町の合併勧告を受」けて、「再び合併の気運が高まり」、1958（昭和33）年12月23日の瀬戸市議会臨時会と品野町臨時会における合併議決に至る⁸⁾。合併によって、品野地区の再開発計画が検討されることとなった。

次に、名古屋学院が品野町に大学の敷地を求めるに至った要因と考えられる岡多線の敷設との関連について見よう。

二 国鉄岡多線の敷設構想の推移と大学設立

岡多線は、戦前、鉄道省によるバス路線として、1930（昭和5）年に実現する。それは、次の通りである。

「前年度ニ比較スルニ…収入ニ在リテハ旅客…貨物孰レモ減少セリ…昭和五年十二月二十日ヨリ岡崎多治見間（岡多線）…及瀬戸記念橋高蔵寺（高蔵寺線）…ノ区間ニ於テ省営自動車ノ営業ヲ開始シタ…」⁹⁾。

大正末，昭和初期の不況下の乗客数の減退とトラック運送の広がりによる貨物輸送の低迷に呻吟していた鉄道省がまず取り組んだバス事業の最初の路線が岡多線であった。鉄道の「建設線に代行すべき自動車路線として」の開業であった¹⁰⁾。

戦後，一転して，岡多線は，次のような経緯をたどる。

「…昭和32年4月3日鉄道建設審議会に於て岡多線を含む十六線が調査線として決定し，昭和34年11月9日鉄道建設審議会にて岡多線が建設着工線と決定いたしました。」

「〔1961年〕8月17日…沿線調査のため，日本国有鉄道建設局長…笠原町を訪れた。…」¹¹⁾

見られるように，1959（昭和34）年に鉄道建設審議会が岡多線を建設着工線と決定し，1961（昭和36）年には，日本国有鉄道建設局長ほか笠原町を手始めとして沿線調査を行ったことで，岡多線はその実現が確実なものとなったようである。前述の名古屋学院と瀬戸市の，品野町をめぐる動きは，時期的には，岡多線が建設線へと決定されたことと関係していることは了解されよう。

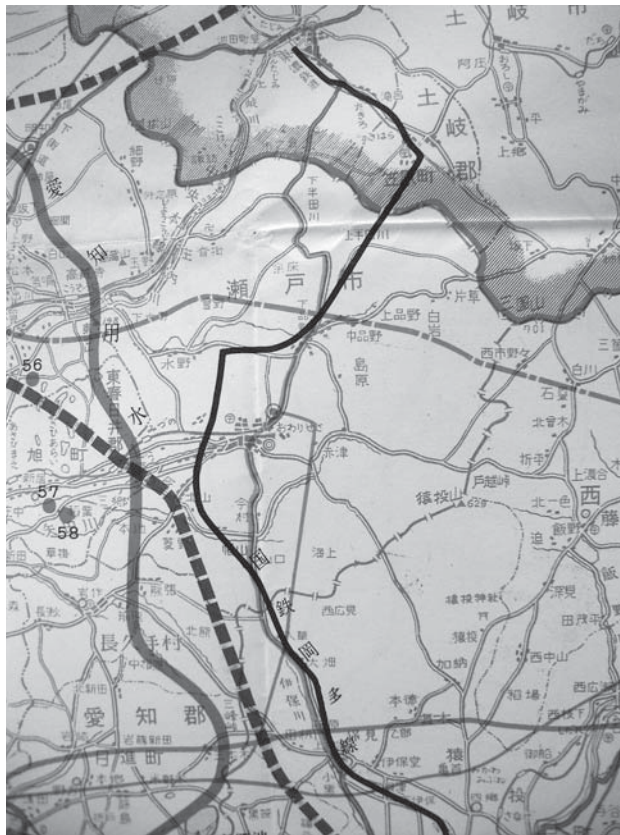


写真1 国鉄岡多線関係地図（1960年，部分）

付記 地図の中央を縦断し，「おわりせと」から「下品野」「上半田川」「笠原町」を経て，「東濃鉄道」・多治見方面に向かう線が「国鉄岡多線」予定経路。

出典 「愛知県工業立地及び工場適地地図 愛知県工場誘致委員会」名古屋商工会議所，1960年，愛知県公文書館所蔵。

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

瀬戸市関係者の関心は、次の資料に見られるように、瀬戸市内のルートであった。

〔市長加藤章発言、1960年12月23日〕「…岡多線の問題でございますが…これは多年にわたって運動を続けて来た訳でございますが、ずいぶん数ある全国の予定線の中から、この岡多線が古い歴史をもって運動を続けておった訳で、今日の新しい線の建設というのは全然予算のわくが違う訳でございます…岡多線においても最高機関であります鉄道建設審議委員会、これは新線の建設を審議決定する最高機関であります、岡多線はこれによって予定線から建設線に決定を見た訳であります。…瀬戸市のどこの地点を通るかということでございますが、大体この〔瀬戸市議会会議場から見て〕西か西部を通るように聞いております。駅が市内のどこになるかということは決定しておりませんが、西部を通るということは間違いのないようございまして…」¹²⁾。

名古屋学院用地についても、「十合〔十河信二〕国鉄総裁、公文国鉄中部支社長、伊藤瀬戸市会議長、等の用地付近視察（38，9，8）」とあり¹³⁾、1963（昭和38）年9月に、国鉄側が品野台の大学用地を視察し、沿線の鉄道乗客需要について確認している。写真2の資料は10月となつてはいるが、この時期に、名古屋学院当局は岡多線が確実であることを認識したものと考えられよう。1963（昭和38）年9月は名古屋学院の理事会で大学設立を決定した時であった（9月11日）。

しかし、名古屋学院は、実際の大学施設の建設については、上品野地区ではなく、名古屋中学・名古屋高校の立地する名古屋市内の大幸校地において経済学部の施設建設をおしすすめる。その



写真2 前国鉄総裁品野台用地視察（1963年10月8日）

注記 「十河前国鉄総裁および公文中部支社長が視察、学院ならびに地元瀬戸市公職者多数が案内」と記されている。同じ写真が大学設置申請書（1963年9月）の中に収録されていることから視察は、9月8日と思われる。

出典 「名古屋学院大学設立委員会ニュース」No. 3, 1964年。

背景には、名古屋学院の資金問題とともに、後掲の写真3の岡多線の経路に示されるように、本来の岡多線に加えて新たに瀬戸線が登場したことが考えられよう。

岡多線は、翌年の1964（昭和39）年4月には、岡崎・瀬戸間は甲線・複線・電化で、瀬戸・多治見間は丙線・単線であるという内容で、運輸大臣から基本計画について日本鉄道建設公団に指示があり、いわゆる岡多線の建設は確実なものとなったかに見えた。が、この直後から、実際には、変転極まりない、紆余曲折をたどる。

次の瀬戸市議会での1964（昭和39）年の瀬戸市長の発言を見られたい。

〔加藤繁太郎市長の発言〕「つぎに岡多線の問題につきましては、…鉄道建設公団が議会を通過いたしましたして、3月23日に新たに発足することになっております。…伺ったところによりますと、この岡多線は、最重要路線としてお取り扱いいただけるように聞き及んでおりますが…岡多線は複線電化ということで、もちろん予算的に見ても重要路線として取り上げていただいたというように伺っておるわけでございますが…早急にこれが敷設を今後とも議会の皆さま方のご協力を得て、これが実現の達成に努力してまいりたいと思います。/ただ現在までの段階におきましては、測量は〔瀬戸市の南に位置する〕松山地区で終わっておりますが、本来の岡多線の目的は、岡崎、多治見間でございます。とくにこれが政治路線というよりも経済路線として大きく浮かび上がってまいりまして、名古屋の環状線としての輸送路の緩和策として、バイパス路線として大きく取り上げられておるのであります。瀬戸から春日井を通りまして、稲沢に抜ける線、この線と同時着工を強力にお願い申し上げてまいりたいと思います。…」¹⁴⁾

新たに、経済路線として、名古屋の環状線として、瀬戸市内から中央線の高蔵寺駅を經由して東海道線稲沢駅に至る経路が登場する。名古屋駅南方の笹島駅の貨物機能の拡充の延長線上に位置づけられている稲沢駅は、岡崎・豊田を経て、名古屋市の北側を經由する貨物輸送の新たな経路として登場したのであった。この瀬戸・稲沢間が敷設予定鉄道となるのは1962（昭和37）年であり、工事線となるのが1964（昭和39）年であった¹⁵⁾。本来の岡多線の建設線としての認可が1959（昭和34）年であり、それに遅れること5年の内に、大きく事情が変わったことになる。戦後日本における「第一次高度成長」を構成する「神武景気」「岩戸景気」によって、日本経済の中心は、敗戦直後の繊維産業、窯業などの在来産業から、耐久消費財の消費ブームに関連した重化学工業へと比重が移行しつつあり¹⁶⁾、愛知県においても、特に自動車工業の工業出荷額の割合が急拡大しつつあった。対照的に、窯業は、その構成比率を低下させつつあった。このような工業生産の推移は、岡多線の敷設ルートに多大な影響を及ぼしたものと考えられる。当初の岡多線は、瀬戸から多治見にかけての陶磁器産地を念頭においたものであった。

岡多線に加えて瀬戸線が登場と合わせるかのように、名古屋学院の品野台における大学施設建設も滞ってくる。

〔加藤繁太郎市長の発言、1965年3月18日〕「…品野地区に名古屋学院が約92町歩の土地を購

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

入いたしまして、ここに大学の教育施設を存置する計画で、現在ご計画を進めておっていただけるわけではございます…一応、まだ具体的な構想、規模その他についてのご表明はございませんが、一応、私どもが承っておりますところには、理工学部、商学部、経済学部、経営学部、こういう学部を設けて、これに付帯いたしまする学生寮、あるいは図書館、体育館、プール、そうした付帯的な施設をこの地帯にご設置をいただくような考え方でご推進がいただいておりますものと思っております…」¹⁷⁾。

名古屋学院が依然として、品野台用地を総合大学の建設予定地としていることを瀬戸市側は前提としているのであった。したがって、更に続けて、次のようである。

「…現状は、まだ工事に着手されておられませんので私ども地区の方々のこうした土地のご提供をいただきました当時の経緯から見まして、一刻も早く、これが建設に取りかかっていただけのように、たびたび大学側に対しましても強く要望を申し上げてまいったわけでございます…」¹⁸⁾。

名古屋学院の品野台における大学施設建設が具体的に開始されないことについては、瀬戸市当局もその開始を「強く要望」しないわけにはいかない事情となった。この背景には、後に見る、名古屋学院の資金問題もあったが、岡多線の建設線をめぐる事情が大きく変化したことがあったと考えられよう。瀬戸市側は、1966（昭和41）年には、名古屋学院の大学施設の建設、そして岡多線の建設を前提とした地域づくりのための基盤整備を進めている。名古屋学院が品野台で建設工事を開始するのは、1966（昭和41）年9月であり、それに先行する瀬戸市側の対応であり、それは次のようなものであった。

〔1966年3月12日〕「…前年に引き続き…名古屋学院大学の建設にあわせて桑下線の新設改良、国鉄岡多線、瀬戸線の敷設にとまなう瀬戸駅周辺の都市改造調査費、山口線の用地買収…等、財源の重点的配分を行ったのであります…」¹⁹⁾。

さらに、次のようである。

〔加藤繁太郎市長発言〕「…岡多線の問題でございますが…あくまでも長い間運動してまいりましたのが岡崎多治見間でございます、この路線問題につきましては国におきましても、国鉄の公団におきましてもまったく現在でも変りはございません。ただその後の情勢といたしまして、瀬戸から稲沢に抜けるあるいは名古屋駅へ途中で入る線というものと、名古屋を中心いたしますこの中京圏においてもっとも必要性が高まってまいりましたので新しい瀬戸線というものがここに浮かび上がりまして、岡多線と瀬戸線を結すぶることによってこの名古屋を中心いたしまする東部の開発道路交通というものが考えられてきたわけでございますが、決し

てこれが考えられたことによって、瀬戸多治見間の路線が失われるということはないわけでございまして現在でも測量その他が行われておりまして、私どもからたびたび機会あるごとに公団側についてはこれは強く要請しております。特に私どもの市域内においては、品野地区もございまして、現在名古屋学院が建設中で、こうした品野地区の開発、あるいは地区住民のご利用を考えまして、どうしても、この多治見へ行く線の敷設を一日も早くしてゆくようお願い申し上げ、実現をはかってまいらなければならないので、そうした考え方で今日まで続いておりますし、今後とも進めてまいるつもりでおるわけでございます。』²⁰⁾

依然として、岡多線が瀬戸市内から多治見方面に至る経路をとることについては瀬戸市当局は疑っていなかった。むしろ、名古屋学院大学の建設が、品野地区の地域開発や岡多線の建設と深くかかわっていることをあらためて強調しているのである。しかし、現実には、名古屋商工会議所、及び愛知県当局、あるいは、愛知県工場誘致委員会からする国鉄の方針に対する認識は次の写真3の通りであった。新たに浮上してきた瀬戸線の敷設予定線のみが記されている。本来の岡多線は念頭から消えているかのようであった。



写真3 国鉄岡多線・瀬戸線関係地図（1966年、部分）

注記 地図の「岡多線」「瀬戸線」の経路は写真右手を北に上り、「おわりせと」「下水野」「高蔵寺」を経て、中央線に沿って西に向かい「名古屋空港」の南側を通って稲沢方面に至っている。

出典 「愛知県工業立地及び工場適地図」愛知県工場誘致委員会/名古屋商工会議所、1966年、愛知県公文書館所蔵。

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

このような愛知県の判断は、次のような日本鉄道建設公団の認識を踏まえたものであった。

「岡多・瀬戸線は、名古屋周辺部の各都市を結ぶ環状ルートを形成し、名古屋を中心とする放射線状の鉄道とともに新しい中京圏の交通網となり、鉄道輸送体系を確立し、同時に東海道線のバイパスとして、岡崎・稲沢間の輸送力増強に貢献することになる」²¹⁾。

とすれば、現実には、名古屋東部地域における交通網の構想について、愛知県・名古屋市で本格的に議論されてきたことが、岡多線の敷設ルートそのものを大きく左右するに至ったのであった²²⁾。この結果、岡崎・多治見間が「〔昭和〕39年4月22日付基本計画により工事線に指示され」、瀬戸・稲沢間は「〔昭和〕39年9月28日付基本計画により、工事線に指示され」たのであった。そこでは、開業予定が明示されたのは、岡崎・豊田間のみであり、1969（昭和44）年となっている²³⁾。いずれにしても、確実なのは瀬戸線であり、岡崎、豊田、瀬戸、そして高蔵寺に至る経路であった。この点は、岡多線が、1970（昭和45）年に岡崎・北野塚間で貨物営業として開通し、それも主としてトヨタ自動車工業の製品輸送であったことからも了解されよう²⁴⁾。工業品の陸送の経路として注目されるに至ったのであった。

とはいえ、本来の岡多線である多治見・瀬戸間の経路についても、調査はおこなわれていた。

〔加藤繁太郎瀬戸市長の発言、1966年12月15日〕「…なお岡多線、瀬戸線の基幹の名古屋の回路とは別の、本来の瀬戸・多治見間の路線でございますが、この路線につきましては、笠原を經由いたしまして、多治見を経過いたしますのは非常に山が多いわけございまして、隧道で、トンネルでこの通過しなければならないわけございまして、特に上半田川地域の山の下をトンネルでぬけます。このへん一帯のトンネルをどこに求めるかということが、この路線を決定いたします上において大きなポイントとなってまいりますので、今月のはじめから2月の終わりまでかかりまして、一応、あの地帯の土質の調査をいたしますように現在作業を進めておるわけでございます。その調査の結果によりましてルート決定に持ち込みたいという段階で行われておるわけでございます…」²⁵⁾。

名古屋学院大学品野台用地の周辺を敷設線が通るべく測量が重ねられていたことも現実ではあったが、確実なことは、1965（昭和40）年4月に岡多線の岡崎・豊田間の工事実施計画を運輸大臣が認可し、同年8月には、岡多線の豊田・瀬戸間の工事実施計画も運輸大臣が認可したことを経て、1966（昭和41）年には、瀬戸線は工事着工中となり、瀬戸市は関連する山口駅・瀬戸口駅・瀬戸駅で、都市計画の策定をすすめる²⁶⁾。具体的には、次のようであった。

〔商工観光課長（山田栄君）の発言〕「…つぎの岡多線の問題で、この件につきましては、いま市長から説明がございましたが、その中で、とくに私のほうから申し上げたいのは、用地の買収等について、山口地区は既に土地改良組合それから個人の交渉に応じてもいいという、そう

いう方々との間に公団との間に交渉がもたれておるわけでございます。/それから菱野地区でございますが、この地区につきましては、現在一筆測量が本日から実施されまして…/それから水無瀬地区でございますが、これは、水無瀬地区の長根小学校の下のトンネルにかけまして、すでに用地買収が済みまして来春早々に工事にかかる、こういうように聞いております。/…それから、品野の方面でございますが、これは、いま、市長からご説明を申し上げましたように、現在ボーリングを続けておりまして、大体、上品野の辺でございますが、あの辺の12キロにかけまして、地下の周辺をよく調査いたしまして、その結果トンネルが可能であればトンネルを作るということで、地下の調査を行っている、こういう状況でございます…」²⁷⁾。

現実に、敷設のための上品野周辺の測量などが併せて実施されていたこともあり、岡多線の必要は、次の指摘からしても、十分必要なものと瀬戸市当局は強調する。

〔市長加藤繁太郎の発言〕「…現在、名古屋東の、東部の発展状況から見ましても、名古屋市内から大学もどんどん出てまいります。周辺部には多数のいろいろな施設ができてまいります。菱野団地も出てまいります。あげて何に輸送体系に依存しているかと申しますと、やはり、これはみな岡多線の輸送に根幹を有しておるのでございます…」²⁸⁾。

岡多線の敷設計画が、名古屋市のベッドタウン化という時代の変化を示す瀬戸市内への県営菱野団地の建設（1967年）だけでなく、名古屋学院以外の大学の進出をも促したとする。実際、名古屋市郊外の東部丘陵地帯の愛知郡日進町に、愛知工業大学と名古屋商科大学と愛知学院大学が、土地を取得しており、そして東邦学園が西加茂郡猿投町に、中京大学が豊田市に土地を取得し、愛知県立芸術大学が愛知郡長久手村に建設されるという様にてであった。三浦学園が春日井市に「中部工業短大」を、市邨学園が犬山市に短大を設立するという様に郊外立地の流れの一環でもあった²⁹⁾。

その後、岡多線は、1970（昭和45）年に豊田榑塚・岡崎間がまず開通する。その際の、瀬戸市当局の認識は次の通りであった。

〔商工観光課長の発言〕「国鉄岡多線についてお答えを申し上げます。/昭和45年度の鉄道建設公団名古屋支社の予算配分の中で、岡多線は26億円、瀬戸線4億円となっており、岡多線は本年10月に岡崎豊田の榑塚間の部分開通をいたします。そのため相当額がその間に費やされる見込みでございます。瀬戸市内では瀬戸川以北の設計協議中でありまして、近く用地買収に着手する予定だということ聞いております。瀬戸、多治見間につきましては、昨年、航空測量が行われまして、現在、公団におきまして路線の検討中でございます。45年度中には関係市町村とこれが路線について打ち合わせを行いたいという意向を表明しております。…」³⁰⁾。

瀬戸線は、順調に建設が進行しているが、本来の岡多線は、路線・ルート確定も進んでいな

いことが知られる。さらに、瀬戸市当局の力点も次第に瀬戸市をめぐる交通網の整備一般に変化していくようである。

〔加藤繁太郎市長の発言〕「岡多線の問題につきましてお答えさしていただきたいと思いません。／＼一応、現在、県のほうの手でなんとか中京地域の一つの環状線的な役割を果たす重要な路線であるというような考え方で環状線を持ち出して、これの推進をはかるというようなことで、知事さんを会長に、まだ正式に決定いたしておりませんがお願いを申し上げて、そういうような形において一本路線の事業の推進をはかってゆきたいというふうに考えておるわけですが、ただ、これはお話のように、やはり岡崎を起点といたしまして、瀬戸を通りまして、瀬戸から稲沢、あるいは名古屋にいくわけでございます、瀬戸、多治見間が、いわゆる旧来の岡多線の問題がこの環状線の中には考え方としては入っておらないわけでございます。…なんとしても旧来の岡崎、多治見間の路線の開通につきましては、やはり、中京環状線的な考え方を打ち出しましても、これと併行して進めてゆきたい、あくまで組織としては岡多線の促進の期成同盟会を中心にいたしまして併行的にこの多治見のほうの岡多線、本来の岡多線の推進をはかってゆきたいというふうに考えておるわけでございますし…この瀬戸、多治見間の航空測量も終わっておりますが、やはり、この問題のルート決定の問題にいろいろ隘路がございますので、これは岐阜県側のほうに若干のいろいろな問題点がございますので、そうした問題点の最終的な調整というものがなかなかむずかしくていうふうに予想せられますために、このルートの、なかなか路線の杭打ちの段階にまでゆかないというようなことに私ども聞き及んでおるわけでございます。…」³¹⁾。

岡多線期成同盟の運動も、大都市名古屋を中心とした環状鉄道の早期実現へと重点が変化したかのようなのである。商工観光課長の発言はさらに具体的である。

〔商工観光課長の発言〕「中京環状線としての国鉄瀬戸線…につきましては、従来とも市及び鉄道交通対策特別委員会と相提携いたしまして強力な運動を続けてまいっておるわけございまして、お説の通り国鉄瀬戸線の工事認可がおりまして、これを契機といたしまして、ご指摘の中京環状線としての運動を現在はじめつつあるわけでございます。名古屋大都市圏の今後の経済成長の面から考えまして、従来の岡多線あるいは瀬戸線というローカル線的なイメージを向上させまして、ここに中京環状線というものを打ち出したわけでございます。…このため去る9月3日及び7日の両日にわたりまして、従来の岡多線期成同盟会会長の名をもちまして、関係する岡崎、豊田、瀬戸、春日井、名古屋、新川、稲沢等の関係市町の長、議会筋の議長のお集りを願いまして、いろいろ相談を、打ち合わせを行ったわけでございます…」³²⁾。

瀬戸市の力点は、東海環状線としての瀬戸線の早期建設・完工であり、もはや、岡多線には拘らない瀬戸市内の交通ルートの充実であったことが知られる。名古屋鉄道の瀬戸線だけではなく、



写真4 国鉄岡多線関係地図（1976年，部分）

注記 地図の岡多線は、岡崎から北へ延びて、瀬戸から高蔵寺・稲沢方面に抜ける瀬戸線に加えて、笠原町・多治見市に抜けるルートが岡多線として復活している。

出典 「岡多線1976」日本鉄道公団名古屋支社（『昭和52年度，県有林地処分No.9』愛知県公文書館所蔵）。

新たな路線の必要それ自体が、目標となったのであった。上品野・多治見に至る経路は、後景に退いたかのようであった³³⁾。

しかし、岐阜県の市町村は、こうはいかなかった。特に、町の振興がかかっている笠原町は、既に1967（昭和42）年時点で、「岡多線瀬戸—多治見間の布設工事が、いよいよ本格化し、地質調査が始められました。即ち、蛇ヶ洞トンネル〔下半田川町の北方〕の掘さくを基幹とする地質調査が、昨年〔1966年〕十二月中旬から始められました³⁴⁾」ということがあったこともあり、その期待から、笠原町（そして岐阜県）は、1975（昭和50）年には、瀬戸、多治見間岡多線建設促進期成同盟会（会長平野三郎）を設立し、猛烈に運動を再開する³⁵⁾。この政治的な効果が、1976（昭和51）年の地図に表れている（写真4）。ルートの復活は、日本鉄道建設公団、そして国鉄の認識であっただけでなく、愛知県への認識にもなったのであった³⁶⁾。

1976年頃の名古屋学院大学は、当時の東海銀行などの取引銀行が取引停止を通告してきた1968（昭和43）年から、1978（昭和53）年の裁判所による「和解斡旋」による熊谷組の「債権放棄」による返済計画の開始までの「困難な10年」にあたる。その困難の背景には、岡多線の敷設への確信を前提とした、「楽観的な」資金計画があったのである。それを象徴するのが、大

学施設内へのゴルフ場の建設（1968年）であった。1966（昭和41）年6月の瀬戸学舎の第1期工事に着手した直後に、品野台用地のかかなりの部分を、後にゴルフ場を経営することになる品野台開発株式会社に貸与するに至ったのは、瀬戸・多治見間の鉄道敷設を前提とした経営的判断と言えるが、後に見るように、1964（昭和39）年12月には、末包一夫学院長が辞任し、大島一郎理事長が学院長事務取扱となり、2か月以上ののちに山崎治夫が学院長となるなどの学校法人の経営的な混乱の最中のことであった。1967（昭和42）年4月には瀬戸学舎での大学業務が開始され、瀬戸学舎への移転が開始するというように当初予定の品野台移転は、翌年にかけて完了するのであるが、同時に、資金計画の破綻が明らかとなったのも1968（昭和43）年であった。1968年4月には、その余剰金を大学経営にまわそうという観点からの品野台ゴルフ場がオープンすることとなる。学校法人の経営的な判断は統一性を著しく欠き始めていた。名古屋学院大学の開学5年目であった。

以下、そこに至る過程についてみよう。

三 設立期の名古屋学院大学と資金計画

あらためて、名古屋学院による大学施設の建設について見れば、瀬戸市上品野に大学用地を購入したのは、1962（昭和37）年5月であったが、1963（昭和38）年9月には、名古屋学院の理事会が大学の設立を決定し、名古屋市内の大幸校地に大学学舎建設工事を開始する。同年、名古屋学院大学経済学部経済学科開設を文部省に申請し、1964（昭和39）年1月には、大学の設立が認可される。同年4月に名古屋学院大学が開学し、経済学部経済学科に247人が入学する（学生定員は200人）。1965（昭和40）年9月には総合大学の建設方針の具体化として瀬戸学舎の建設計画が決定され、1966（昭和41）年6月に、瀬戸学舎第一期工事に着手する。全建築が「中部建築学会賞」を受賞する程の景観をもっていた大幸校地の学舎³⁷⁾の建設工事から、瀬戸・品野台での大学施設の改めての建築工事という計画となっていることは驚くべきことであろう。その資金計画について見よう。

大学設立申請時の財務計画は、次の通りである。

- 「一、主として授業料、入学金、大学検定料その他収入及び基本財産及び普通財産から生じる果実をもって維持経営する。
- 二、I, B, C [Interboard Committee for Christian Work in Japan] より大学設置に対する特別資金の考慮が既になされつつある。
- 三、個人及び法人からの寄付金・殊に法人は認可され次第大蔵省の認可を得て募集する。又同窓会はあげて強力に募金の態勢をととのえつつある」³⁸⁾。

見られるように、資金調達先は、何よりも、授業料、入学金、大学検定料などの今後の予定資金であり、併せて、学校法人の各種財産によるとしている。ミッション (I. B. C) からの資金援

助もあるが、私立大学の資金調達的手段として今もって常態化している寄付金、なによりも学校法人名古屋学院の同窓会からの寄付金によると記されていた。

総合大学の地となる瀬戸市上品野用地に関する資金調達については、以下に示したように「品野台開発費」として、3か年計画であった。

「事業計画

…

(ロ) 品野台開発費 30,000,000円

名古屋学院用地の瀬戸市大字上品野字北山の約三十万坪を瀬戸市都市計画と十二分の打ち合わせの上、約半分（約140,000坪）の宅地造成計画をたて、第一年次（昭和40年度）—第三次（昭和42年度）に至る三ヶ年計画総額90,000,000円を投資する。その細部は別紙添付資料を参照のこと³⁹⁾。

以上は、1963（昭和38）年9月の大学設立申請時の資金計画であり、昭和40年度から3ヶ年にわたって品野台開発費として、瀬戸学舎の建設資金を投入しようとするものであった。その資金計画については、具体的な見通しは次のようであった。

「昭和三十九年度より昭和四十二年の各年度別銀行借入金残高と借入の基礎について。

	年度末借入総額	借入の基礎となる特定金銭信託額		
		大学設立信託	拡充信託	信託合計
昭和三十九年度	570,368,144	28千万円	18千万円	46千万円
昭和四十年年度	766,926,144	31千万円	18千万円	49千万円
昭和四十一年度	747,875,144	34千万円	18千万円	52千万円
昭和四十二年度	929,088,144	37千万円	18千万円	55千万円

右の状況にもとづき、銀行の要求によっては、昭和四十年年度以降で学院用地（計画分を除く）約一五〇,〇〇〇坪を担保物件とすることがある⁴⁰⁾。

「信託」を担保とした銀行借入による資金調達計画であった。計画開始当初から、借入金は、約6億円に上っており、更に、5億円前後の資金を毎年「大学設立信託」と「拡充信託」によって調達しようとしたものであった。当面の資金調達は、「信託」という形態の寄付金に支えられることを予定していたことになる。名古屋学院が寄付を募らざるを得ない事情について明らかにすべく、まず、名古屋学院の戦後の拡充過程について見よう。

戦後当初の名古屋学院の状況は次のようであった。

「本学院〔名古屋学院〕経営の名古屋高等学校並名古屋中学校は戦災によって全校舎を焼失し、PTA（父兄会）同窓会並びに米国基督教団の厚き同情により多額の寄付金の寄与を得て漸く復旧したるも尚高等学校並中学校の基準には校舎並設備等の万端に互り遙かに遠く基準まで向上、補整、充実せんとするものであります。…本学院の教職員の人件費は授業料総収入額の八

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

割以上を支出するも尚公立学校教職員の俸給とは相当の差額があり教育の刷新向上の上に尠からざる影響あるものと思料します」⁴¹⁾。

上の資料は、1957（昭和32）年11月に当時の名古屋学院が名古屋市内長久寺校地に講堂を新築した後の、施設整備のための助成申請文書であった。この当時の名古屋学院の財務状況について大雑把に見れば、経常部の収入の75%が授業料収入であり、臨時部の70%が「新入学生寄付金」「PTA寄付金」「特別寄付金」であった（昭和31年度決算書）。昭和32年度の予算執行にあたっては、経常部・臨時部の総収入、それぞれ約4千万円の計約8千万円に対して、特別借入金として銀行借入金1千万円、私学振興会からの借り入れ、5百万円が「特別借入金」として計上されている（昭和32年度収支計算書）。とすれば、名古屋学院は、財務的には、寄付金と銀行借入金に依存する財務構造とすることができよう⁴²⁾。

名古屋学院は、この前後の時期の1954（昭和29）年9月、大幸校地に高等学校校舎を新築し（土地の取得は、昭和23年8月、移転の決定は昭和26年7月）、全学年が、長久寺校地から大幸校地へと移転し、1955（昭和30）年9月には、大幸校地に中学校校舎を新築し、全学移転してい



写真5 名古屋学院全景（1955年）

注記 写真の年次については、『名古屋学院100周年記念写真史』によっている。

出典 『名古屋学院写真はがき』。

る。長久寺校地の木造校舎から、鉄筋コンクリートの校舎となった（写真5）。その後、1957（昭和32）年10月には、チャペル、クライン・メモリアル・チャペルが完成している。1961（昭和36）年5月には体育館が完成し、大幸校地での施設整備が一応の完了となっている。すでに見たように、その上で1962（昭和37）年5月に、瀬戸市上品野に校地を購入し、1963（昭和38）年3月には大幸校地での大学学舎の建設を開始するというように、中学・高校の施設から大学の施設へと矢継ぎ早の工事が続く。

この時期の名古屋学院の資金調達については、次のようであった。

「…昭和36年度からの高校生数急増対策及び体育施設の充実を計るために、昭和35年から昭和39年に亘って校舎・体育館・プール・寄宿舎の建設を工費2億7000万円で完成したが、これに要した資金は昭和35年から募集を開始した協力預金をもって充当した…」⁴³⁾。

この時期の資金調達は、「協力預金」によって「充当」することができたとしている。この協力預金とは、「学校法人 名古屋学院拡充金銭信託募集要項」（昭和36年4月5日）によるものであった。

さらに、大学校地としての瀬戸・品野台の土地の取得以降の資金調達計画は、次のようなものであった。

「 趣旨

…

- 2、総合大学の完成は10数年の歳月と膨大な費用とを必要といたしますことは、ご賢察のとおりであります。焦点を明年開学にしばりましても実に大事業でありまして、数億の巨額の資金は欠くことができませんので、そのうち3億円を在校生（本年四月の入学生を含む）のご父兄にご協力していただきたいと存じます。なお、不足金2,3億については、別途外部に対して募金を計画しております。
- 3、このために、在校生の父兄に「名古屋学院大学設立金銭信託（大学預金と呼びます）」をしていただき、この運用によって必要資金を調達したいと存じております」⁴⁴⁾。

あくまでも「総合大学の完成」に至る道程の途上であるとしているが、既に、経済学部の大幸校地での開設にあたって、更に資金調達が必要としている。その結果、新たに「名古屋学院大学設立金銭信託」の募集を実施するに至る。それについては次のようであった。

「 名古屋学院大学設立金銭信託募集要項

名古屋学院大学開学にあたって必要資金を調達するため、下記の要領によって「名古屋学院大学設立金銭信託募集要項」（大学預金と呼称）を募集いたします。

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

1、募集の目的

昭和39年4月名古屋学院大学開学のために、校地の購入、校舎・施設の建設設置…

2、募集目標額

3億円（数億を必要とし、不足額は別途計画により外部から募金いたします）

3、募集範囲（応募者）

4月現在在籍する生徒のご父兄のうち有志、及び卒業生。

…

6、調達金（目標額3億円）の使途

(1) 品野台校地購入残金 80,000,000円

(2) 校舎の建設・施設費 200,000,000円

…」⁴⁵⁾。

同「募集要項」では、名古屋学院の中学・高校の父兄や卒業生に対して協力を求めている。その募金は、次のような「募集方法」であった。

「4、募集方法

(1) 世話人のお骨折りで開かれる地区別の説明集会（10地区、1地区約200人宛）で、有志の協賛を得る。

(2) 文書による依頼」⁴⁶⁾。

見られるように、「世話人」を設定して地区別に説明集会を開いて募集を募るという徹底したものであった。実質的には、「寄付金」という位置づけであった。そのことは、同「募集要項」の次の点からも知られる。

「7、特色

(1) この信託金（預金）は、ご希望によっては信託期間中、いつでも名古屋学院大学（名古屋学院後援会扱い）への寄付金に充当することができます。

(2) 金銭の取扱いは、一切銀行でやりますから安全であります。

8、募集の期間

昭和38年2月1日から昭和38年7月31日まで 決議により12月31日まで延期」⁴⁷⁾。

寄付金を含む資金計画全体については、次の通りであった。

「 長期資金計画書

…

名古屋学院大学品野台建設費

…

添付文/…さらに昭和39年4月開学を目標に大学校舎建設を昭和38年に着手し、これと平行して将来の総合大学建設予定地として瀬戸市品野台用地100町歩の売買契約が成立した。これらの総予算額6億円のうち半額は昭和38年度から募集を開始した大学預金により、残り半額は外部一般募金による計画でスタートした。

瀬戸品野台土地代金1億3,000万円は昭和40年3月までに完済、大学校舎資金等2億5,000万円（工事費その他計3億6,000万円）は、昭和40年8月までに完済となった。この資金は主として大学預金（2億8,000万円余）によって充当したが、残額は経済情勢の悪化によって外部預金が昭和41年度以降に繰りのべになった（昭和43年以降は学生数増加にともなって繰越金が生じる予定である）現状の不足金（39年度は4,500万円余一決算書参照、40年度^(ママ)?, 200万円余一予算書参照）も借入金および中高經常部繰入金によって充当してきた。

今後は国家の大学生急増対策に対応して、昭和41年度大学学科（商学科の予定）増設、更に昭和43年度大学学科（一学科）の増設及び既設学科の定員増を計画しており、大学生は幾何学的（40年度622人、41年度1,250人、42年度1,900人、43年度2,870人、44年度3,680人）に増大し相当の繰越金（經常部繰越金42年度4,000万円、43年度9,000万円、44年度12,000万円、45年度15,000万円）が生ずることは確定的である。また現在では実施していないが、新入生の入学時における特別寄付金は来年度より徴集する予定で目下考慮中であり、これが実施されれば相当財政的に大いに寄与するものと思われる⁴⁸⁾。

大学生急増期であったとはいえ、何という楽観的な資金計画であろうか。いずれにしても、1965（昭和40）年8月までには、「大学預金」などにより、品野台土地代金と大幸校地での大学施設建設費を「完済」することができたのであるが、外部借入金の返済は「繰り延べ」られたのであった。そして、早くも、「借入金」「中高經常部繰入金」で「充当」した上での「不足金」に悩まされているのであった。とはいえ、大学受験人口の急増に対応した、経済学科の定員増と新学科の設立による資金確保が実現すれば、当初の資金計画は実施可能としている。当面は新入生に対する「特別寄付金」をあてにするという場つなぎ資金調達に走ることとなる。

実際、1964（昭和39）年4月には、入学した学生の父兄宛に学院長末包一夫の名前で「昭和39年度 学校法人名古屋学院拡充金銭信託」への応募を訴えている。そこでは、「開学に至りますまでには膨大な資金が必要でありましたが、これは主として中高在生のご父兄にご協力を賜った拡充金銭信託」によっていたとして、「今後さらに施設の拡充整備・校地の環境整備および品野台総合大学用地の開発を急がなくてはならないとして、応募を訴えている。募集目標額は2千万円であった⁴⁹⁾。

さきに見た、末包一夫学院長が辞任し、大島一郎

表1 入学者数の推移

年次\学科	経済	商	計
1964年	247		247
1965年	390		390
1966年	467	268	735
1967年	598	527	1,125
1968年	553	518	1,071

出所 名古屋学院大学資料『学事報告』各年版。

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

理事長が学院長事務取扱となったのは（昭和39年12月）、この最中のことであった。それでも1966（昭和41）年4月に商学科を増設し（入学定員，100人）、そして同年6月には大学瀬戸学舎工事に着工し、さらに1967（昭和42）年4月には商学科の定員を200人に増員し、瀬戸学舎の建設へと邁進する。年度別の入学者数は表1の通りである。定員をはるかに超える入学者の確保を実現している。それは、全国的に見て受験生の急増という事態があったとはいえ、「進学懇談会」を昭和40年度はわずか4回（11月中）であったものが⁵⁰⁾、昭和41年度は9月から10月末にかけて、名古屋、静岡、岐阜、三重、鳥取、島根、岡山、大阪、福井、石川、富山の11か所で開催している⁵¹⁾。昭和42年度には、5月から12月までに、14回にわたり「進学懇談会」「見学会」「入試説明会」を開催している⁵²⁾。必死の学生確保の結果とすべきであろう。

しかし、入学する学生数の増加は、逆に品野台における大学施設の建設の早期化を避けたいものとした。

「入学志願者数の増加、従って入学許可者数の増加のゆえに、すでに施設の狭隘を告げるに至り、更に商学科の設置と定員の増加を決定したために、1967年度には学舎を品野台に移さなければならないことが、明らかになった。そこで、1965年度中において、理事会の定めた基本方



写真6 品野台キャンパスへの交通路関係図

出典 名古屋学院大学「入試要項 昭和四十一年度」。

針に従い、学部教授会においても品野台委員会を設置して品野台学舎計画の第一着手として友愛寮の建築がこの年度の間に進行した」⁵³⁾。

そこであらためて名古屋学院当局が目にするのが国鉄岡多線の推移であった。瀬戸・品野台での本格的な大学施設建設の開始にあたって（1966年9月）、受験生の確保に対して交通手段は大きな影響を与えるものであることはあきらかではあるが、既にみたように、国鉄岡多線は、1966（昭和41）年には、敷設経路としては瀬戸線の推進に移っていた時期ではあったが、瀬戸市当局と同様に、名古屋学院当局も、瀬戸市から笠原町、そして多治見市に至る敷設路線の建設・開通を心待ちにしていたのであった。そのことは、写真6からも明らかであろう。それどころか、その敷設を予定して、資金確保の観点から、大学施設内へのゴルフ場の建設へとつきすすむのであった。

しかし、ゴルフ場の建設は、岡多線への揺るぎない確信の中での、品野台開発への手がかりとしてのものであったが、思わぬ形で後に問題と化したのであった。

ゴルフ場の建設は、瀬戸市議会での議論によれば、1972（昭和47）年には、次のような形で問題とされる。

「…〔名古屋学院〕当該用地を購入し、名古屋学院大学及び、その教育付帯施設として、テニス、バスケットコート、馬場、プールなどの建設を計画し、用地内の保安林解除申請、砂防地内行為申請、農地転用等の手続きが取られておったわけです。〔昭和〕41年4月30日、41年10月15日許可された保安林解除、また、砂防指定地内行為許可は、42年2月に許可になっております。さらに農転については申請は41年12月20日であり、これが許可は42年2月4日に〔愛知県〕知事からおりております。この農地転用につきましては、地元品野においても、土地を手放した人々にはこの当時よりすでにこの使用はおかしいのではないかと、明らかに目的と違っている。学校建設ということで土地を安く売ったが、ゴルフ場に利用されるのであれば明らかに約束違反でもある。また、農転の目的も違っていると、大学側に対し何回となく説明を求めていた事実があります…」⁵⁴⁾。

ゴルフ場の建設へと、名古屋学院の経営判断が向かったのは、1966（昭和41）年であり、翌年の1967（昭和42）年には、実際の工事が始まり、世間の知るところとなったことが知られよう。

ゴルフ場建設をめぐる事態はかなり深刻であつた。このような議員からの質疑に対して、瀬戸市の農務課長は、次のように答えている。

「…〔愛知県議会でも問題となり、県の議員の調査団が名古屋学院大学を調査し申請の時点と現況とが相違していると判断したことを受けて、瀬戸市も〕名古屋学院へ出まして内容を聴取いたしましたところ、当時の申請に対する違反的な行為であるということが確認をせられ、なおかつ、そういうふうに入内容的に入ってはたいへん失礼であるわけではありますが、学院内の経

理の状況等についても、非常に当時としては申請内容を遂行する上に困難であるという考え方で、やむを得ず、そういう措置を取ったというご回答であったわけでございます。そういうことから直接県の係官からのご指摘で、早速に農地法によりまする一部農地転用についての事業変更を申請すべきであるというご指摘のもとに、学院側から5月の24日に農業委員会に対して事業変更の申請をせられたわけでございます。…5月24日の農業委員会に…審議していただいた結果、やむを得ないということで意見書を付して〔愛知〕県に進達をしたわけでございます。…ご指摘のありましたような責任の問題については、いままで行政指導上不行届きの点があったことは、まことに申しわけない、かように思っておるわけでございます。以後このようなことのないように十分留意いたしまして善処してゆきたいと考えております。以上でございます。』⁵⁵⁾。

ゴルフ場の建設に向かった当時の名古屋学院の財務状況の問題は、瀬戸市当局、そして愛知県当局の知る所であったことがうかがえるが、問題自体については、瀬戸市長は、あらためて、品野地域を「文教地区」する要望が名古屋学院側から度々あったことや「瀬戸市の東部丘陵地」を「文教の施設で土地利用」をすすめたいとしていることを発言したのち、「生徒の教育施設の一環として体育施設としてゴルフ場を経営しておるという学校が数校ある」として、「必ずしもゴルフ施設というものが、学校教育施設でないと言い切れきれない向きがある」が、名古屋学院にあっては「そのゴルフ場の経営主体が学校自体でなくて、別な法人格において運営せられておったということ」を深刻な問題としていた⁵⁶⁾。

別法人格によるゴルフ場の運営に対しては、名古屋学院内外から疑念が噴出し、既に名古屋学院の財務状況が資金ショートとなっていたこともあり、大学施設建設業者であった熊谷組が、資金融資の担保物件として確保したことで（1969年）⁵⁷⁾、事態は混迷を深めていく。

重ねて、愛知県議会での県知事の発言からは、名古屋学院の負債問題に対する時代の雰囲気が見られよう。それは次の通りであった。

「…次は私立大学の行政指導についてでございます…私立大学に關しまする書類などにつきまして、便宜県を経由するというふうなこともあるのでございますが…御指摘の名古屋学院の事情につきましても…名古屋学院が当面いたしております事態の重要性を、しみじみと思ったような次第でございます。したがいまして、名古屋学院の正常な状態に復帰いたしますことにつきましては、私どもの立場からいたしましても努力すべきであると、このように存じておるような次第でございます…名古屋学院につきましても、その紛争の性質は〔他大学と〕いささか違っていると申しましても、これがまた解決のできない理屈はないのでございまして、国の方に強く要請いたしまして、あるいは国会方面にも強く要請いたしまして、名古屋学院紛争解決のために法律を出すなりその他の方法も考究することにいたしまして、極力早急にその解決を目ざして対処の方策に打って出たいと、このように考えておる次第でございまして…」⁵⁸⁾。

名古屋学院は、戦前の名古屋中学、「名中」以来のその卒業生が、名古屋市長をはじめとして人材を広く供給してきたという伝統を踏まえての愛知県知事の発言ではあるが、併せて、域内では、まだ数少ない四年制私学としての属性の故に、ひとり愛知県知事の、当時の名古屋学院に対する視線だけにとどまらず、一般的な見方であったものと考えられよう。

おわりに

名古屋学院大学の設立と地域開発との関連について、論点を指摘しておこう。第一に、最高学府としての大学の立地ということについては、名古屋学院は、クリスチャンであり、現役の神戸大学学長、福田敬太郎を大学設立の中心人物、学長予定者として、その任期終了後、確保したことであった。福田敬太郎は、神戸大学の研究教育体制を名古屋学院大学という新設大学にもシステムとして導入しようとしたことであった。教授から助手に至る教員構成を前提として、大学院卒の研究者を助手として採用し、指導教授の下で研究をすすめる体制をつくったことである。採用された助手の多くは順に海外での研究にあたっており、財務危機の最中も続けられており、さらに、その制度は名古屋学院の中学校・高等学校教員にも拡大されていた⁵⁹⁾。名古屋学院、そして福田敬太郎は、併せて、これを支える事務機構の担い手として、神戸大学の現役の文部事務官西中孝次を移籍させている。

第二は、瀬戸学舎の施設建築のなかで、学寮（友愛寮、1966年5月完成）の建設を先行させたことである。受験生の確保ということも考えられるが、戦前の名古屋学院・長久寺校地にあつての、名古屋中学校（五ヶ年の修業年限）が、「寄宿舎」制度を採用していたことが想起されよう。同規則によれば、「生徒ハ自宅ヨリ通学スル者ノ外成ルヘクハ校内ニ寄宿セシムルモノトス」とある⁶⁰⁾。かつての旧制高校にならっているとも考えられるが、大学での学寮の建設はこうした、ミッション・スクール、「名中」の伝統の延長線上のことと考えられよう。

第三は、大幸学舎、そして品野台学舎、ともに英語教育施設として、L・L設備を先行させたことである。さらに「スタジオ・映写室」も完備していたのである。品野台学舎の建設過程で資金計画が見直しを余儀なくされている時にさえも、最先端の教育機器設備の充実を先行させたことが銘記されねばならない。重点配分に関する経営判断とすることができよう⁶¹⁾。

以上は、名古屋学院大学が、大学として充実していくことが、地域開発への道筋をつくるものであるという判断に沿ったものと考えられよう。品野台移転の完遂そのものが地域開発であるという当初の名古屋学院、そして瀬戸市当局の判断は、財務危機の「困難な10年」の渦中の1975（昭和50）年に本格的に開始された瀬戸陶磁器産業調査を機として、大きく転換する。同調査は、最終的には、1978（昭和53）年に、名古屋学院大学産業科学研究所から『瀬戸地域地場産業等実態調査中間報告』として結実している⁶²⁾。大学あげての調査という性格もっていたが、同調査のメンバーの一人柿野欽吾講師の研究は、瀬戸市議会における新規工業団地の建設をめぐる地場産業活性化の議論の基礎付けとなっていることから⁶³⁾、知られるように地域的な注目を集めていたものと考えられよう。こうした成果は、名古屋学院大学が新たな地域開発への観点として

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

辿りついたものであり、名古屋学院大学は、いわば当初のアカデミックな方向から地域実態調査をふまえた地域開発への提言力能の追究による地域貢献へと大きく旋回したともいうことができよう。この転換は、財務危機としての「困難な10年」⁶⁴⁾を経験する中で探り当てられたものであった。当初、瀬戸市当局が品野地区の開発の方向として、「文教地区」としての開発として期待したものが漸くその実を示すことができたと言えよう。



写真7 名古屋学院大学瀬戸品野台学舎構想図 (1966年頃)

出典 「名古屋学院大学 1967」〔入試パンフレット〕。

同様に、岡多線も、国鉄の累積赤字問題の中で、紆余曲折の後、愛知環状鉄道として当初の瀬戸線としての路線が、岡崎・高蔵寺間を全通するのは、1988（昭和63）年のことであった⁶⁵⁾。名古屋市営地下鉄鶴舞線が延長して名鉄線として、豊田新線として、名古屋・豊田間が開通した（1979年開業）かなり後のことであった。名古屋の大都市圏の拡張のスピードの中で、その後塵を拝したことで瀬戸・多治見間の岡多線は夢と消えたのであった。

最後に、瀬戸・品野台における名古屋学院大学の新たなキャンパスの建設が、地域開発とどう関連づけようとしていたのかが知られる、当初のキャンパス建設構想図を掲示しておこう（写真7）。丘陵地を学園都市につくりかえようというこの構想図が完全に実現したのは、ミッション・スクールの象徴であるチャペルの完成した1983（昭和58）年であった。長い道程であった。

注

- 1) 本稿は、名古屋学院大学50年史編纂の準備作業として、「岡多線の建設と名古屋学院大学の創立—構想と現実—」と題して別に刊行予定であったが、事情の変化により、岡多線に関する部分を中心として、戦後日本の高度成長期に相次いで設立された大学のその設立事情の歴史的な背景に関するものとして構成したものである。
- 2) クラインの来名は、いわばクライン・ミッションとも言うべきものであった。「キリスト教の伝道と英語教育を主旨」（『学生便覧 昭和40年度』名古屋学院大学経済学部）としたものであり、併せて、後の名古屋第一美晋教会を設立している（『中京教会のあしあと』昭和53年）。設立に係わったメンバーは次の記録からも知られよう。

「第62号/名古屋市役所/本県名古屋市撞木町丸山愿オールブライト雇米国人フレデリッド、シー、クライン及び同人妻同国人エル、エル、オールブライト及び同人妻並ニ小女同国人イー、エッチ、ヴァンダアイク及び同人妻居留地外住居之件願之通其筋ニ於テ許可相成候條其旨雇主へ相達スヘシ/但往復旅行免状並ニ僑寓証票游歩免状ハ本庁ニ於テ直チニ下付ス/右訓令ス/明治25年2月29日 愛知県知事千田貞暁」（『明治40年度 訓令綴』名古屋市政資料館所蔵）。

上の丸山愿が「国書」担当として関与していた愛知英語学校の創立は、1874（明治7）年であった（『愛知県英語学校一覽』国立公文書館所蔵）。名古屋学院の源であるかどうかについては、未確定ではあるが、校地の確保には、すでに、変遷を余儀なくされている歴史が始まっている。更に、オールブライトは、牧師に就任し、丸山愿ほかと協力して「教勢の進展」を図っている。ヴァンダアイクは英和学校に「神学科を創設し自ら部長となつて」いたが、「静岡に転進」している。ミッション・スクール、名古屋学院の創立者であるクラインの名古屋における在留期間は、通算でも数年でしかないとはいえ、明治25年には、「英和学校に於いてミッション年會が開催」された際には、クラインは「その議長」となっている（前掲『中京教会のあしあと』）ことから、ミッションにおけるその主導的な位置が知られる（『来日メソジスト宣教師辞典1873-1993年』教文館、1996年をも参照）。なお、クラインが、名古屋英和学校において担当した科目については、「英語、倫理、理科」という記録がある（明治26年時点、『私立学校綴 二十八年学務係』愛知県公文書館所蔵）。

- 3) 名古屋学院大学所蔵の綴資料。名古屋学院大学資料「保安林解除申請書 昭和40年7月20日」「名古屋学院建設計画にともなう保安林解除許可申請に対する副申書」。同資料は、未整理という状況もあり、出典については省略し、上のように文書名のみを記す。以下、同様。

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

- 4) 名古屋学院大学資料「瀬戸市長」から「愛知県知事」あての「保安林解除申請について 昭和41年2月24日」の「第2期建設計画にともなう保安林解除許可申請に対する副申書」。
- 5) 『瀬戸市、品野町地図、瀬戸市と品野町の概要 昭和27年』。
- 6) 同上。
- 7) 「市町の配置分合について（申請） 瀬戸市長・東春日井郡品野町長 昭和33年12月26日」『市議会会議録 昭和33・34年 瀬戸市議会』。同資料はページ付けが欠けているので、冊子名のみを記した。以下、同様。
- 8) 同上。
- 9) 『昭和五年度 鉄道省鉄道統計資料 第一編 運輸 経理 職員』。
- 10) 鈴木一義「自動車大国日本のルーツ—中部を中心に—」中部産業遺産研究会『シンポジウム「日本の技術史をみる眼」第19回 自動車大国を築いた国産車の技術史』講演報告資料集, 2001年, 41ページ。原文は「鉄道新聞」第一千三号の記事。
- 11) 『広報かさほら 第17号』昭和35年1月1日, 同, 第37号, 昭和36年9月1日, 笠原町役場。併せて, 「岡多線 鉄道建設公団」『県有林地処分 No. 9』, 愛知県公文書館所蔵, 『昭和50年度 裁決関係綴 岡多線 猿投・瀬戸間鉄道建設工事』の「日本鉄道建設公団名古屋支社」の「事業計画書」を参照。
- 12) 「愛知県瀬戸市議会定例会々議録 昭和35年12月23日」『市議会会議録 昭和35年 瀬戸市議会』。
- 13) 名古屋学院大学資料「名古屋学院大学設置認可申請書」昭和38年9月, 及び『名古屋学院100周年記念写真史』1987年, 53ページ。
- 14) 「愛知県瀬戸市議会定例会（継続会）会議録 昭和39年3月16日」『市議会会議録 昭和39年 瀬戸市議会』。日本鉄道建設公団岐阜鉄道建設事務所は, 1964年4月23日以降の岡多線の土地立ち入り地区として名古屋市守山区, 岡崎市, 瀬戸市, 春日井市, 豊田市, 東春日井郡旭町, 碧海郡高岡町, 西加茂郡猿投町を愛知県に通知している（『昭和39年度, 土地立ち入り公告, 許可等関係綴』愛知県公文書館所蔵）
- 15) 『愛知環状鉄道の10年』22ページ。併せて, 『瀬戸線（城北線）工事誌』日本鉄道建設公団名古屋支社, 1993年を参照。
- 16) 原朗『日本経済史』放送大学教材, 1994年などを参照。
- 17) 「愛知県瀬戸市議会定例会（継続会）会議録 昭和40年3月18日」『会議録 昭和40年 議会事務局』。『中部日本新聞』昭和39年4月7日, 夕刊の名古屋学院大学学長福田敬太郎の談話記事にも同様の発言がある。
- 18) 前掲「愛知県瀬戸市議会定例会（継続会）会議録 昭和40年3月18日」。
- 19) 「昭和41年第1回愛知県瀬戸市議会定例会会議録 昭和41年3月12日」『市議会会議録 昭和41年 議会事務局』5ページ。
- 20) 前掲「昭和41年第1回愛知県瀬戸市議会定例会会議録 昭和41年3月12日」。
- 21) 『国鉄新線建設の概要』日本鉄道建設公団, 1975年, 54ページ。
- 22) 『尾張旭市誌 現代史資料編』2012年を参照。
- 23) 前掲『国鉄新線建設の概要』54ページ。
- 24) 『乗り物の歴史—近代豊田の交通—』豊田市郷土資料館, 1999年, 84ページ参照。実際, 「主に完成自動車の輸送を担うべく, 北野榎塚駅からトヨタ自動車上郷工場に引込み線を入れ, 岡崎駅で東海道本線と結んだ」（『愛知環状鉄道20年史』2008年, 22ページ）。「当初は自動車輸送を急ぐ」「国鉄の強い要望」が建設方針であったとしている（『岡多線・瀬戸線工事誌』日本鉄道建設公団名古屋支社, 1988年, 序）。
- 25) 「昭和41年第4回愛知県瀬戸市市議会定例会会議録 昭和41年12月15日」『市議会会議録 昭和41年 議会事務局』。この経路は, 戦前, 中央線の経路の一つとして検討されており, 瀬戸線として, 多治見・市之倉・下半田川・下品野・瀬戸・今村・本地・猪子石・鍋屋上野という多治見から名古屋市内に至るルー

名古屋学院大学論集

- トであった。瀬戸市周辺の陶磁器産業の発展に着目したものであったが、「赤禿不毛ノ山野ニシテ土質殊ニ脆軟ナルニヨリ雨ニ遇ハサルモ土砂常ニ山嶺ヨリ崩壊スルノ懼レアリ」としている（「中央鉄道多治見名古屋三線比較 明治26年」防衛省防衛研究所図書館所蔵）。
- 26) 前掲「昭和41年第4回愛知県瀬戸市市議会定例会会議録 昭和41年12月15日」。
 - 27) 同上。
 - 28) 『昭和44年 瀬戸市議会9月定例会会議録（第1号）9月17日木曜日』『瀬戸市議会9月定例会会議録 昭和44年9月17日開会 昭和44年9月27日閉会』92ページ。
 - 29) 『中日新聞』昭和40年4月4日。なお、後年、岡多線・瀬戸線が、愛知環状鉄道としてようやく貫通した際に、沿線の大学が同社の株主となっている。具体的には、学校法人では、名古屋電気学園、梅村学園、安城学園、三浦学園、愛知大学、愛知学院、名古屋学院大学、栗本学園、愛知医科大学、愛知淑徳学園、金城学院、椋山女学園、大同学園、同朋学園、市邨学園、名古屋女子大学、南山学園、名城大学（いずれも、1998年時点）であった（『愛知環状鉄道の10年』91頁）。
 - 30) 「昭和45年 瀬戸市議会6月定例会会議録（第1号）昭和45年6月22日』『瀬戸市議会6月定例会会議録 昭和45年6月22日開会 昭和45年6月26日閉会』、12-13ページ。
 - 31) 前掲「昭和45年 瀬戸市議会6月定例会会議録（第1号）6月22日月曜日」、16-18ページ。
 - 32) 「昭和45年 瀬戸市議会9月定例会会議録（第1号）9月21日月曜日』『瀬戸市議会9月定例会会議録 昭和45年 昭和45年9月21日開会 昭和45年9月30日閉会』、61-62ページ。
 - 33) 『尾張旭市誌 現代史資料編』2012年を参照。
 - 34) 『広報 かさはら』第102号、笠原町役場、昭和42年1月1日。
 - 35) 『広報 かさはら』第199号、笠原町役場、昭和50年2月1日。
 - 36) 前掲『国鉄新線建設の概要』54ページ。
 - 37) 『名古屋学院大学30年史』1994年、29ページ。
 - 38) 名古屋学院大学資料「名古屋学院大学設置認可申請書」昭和38年9月。I. B. Cについては、『基督教年鑑』昭和28年、422ページを参照。メソジスト教会のミッション(ニューヨーク)からの文書(1963年6月6日)では、瀬戸への大学部門の将来の移転がふれられている（前掲「名古屋学院大学設置認可申請書」）。
 - 39) 同上。
 - 40) 名古屋学院大学資料「昭和42年度収支予算書」。
 - 41) 「昭和32年度 名古屋市助成金交付申請書 学校法人名古屋学院』『昭和32年度 私立学校助成金交付申請書綴』名古屋市総務局総務課、名古屋市市政資料館所蔵。
 - 42) 同上。
 - 43) 名古屋学院大学資料「長期資金計画書」「名古屋学院大学品野台建設費」添付文、「瀬戸市長」から「愛知県知事」あての「保安林解除申請について 昭和41年2月24日」。
 - 44) 名古屋学院大学資料「〔名古屋学院大学施設建設費関係の募金の〕趣旨」。
 - 45) 名古屋学院大学資料「名古屋学院大学設立金銭信託募集要項」。
 - 46) 同上。
 - 47) 同上。
 - 48) 名古屋学院大学資料「瀬戸市長」から「愛知県知事」あての「保安林解除申請について 昭和41年2月24日」。
 - 49) 名古屋学院大学資料「〔文書〕父兄様 名古屋学院長末包一夫 昭和39年4月15日」。
 - 50) 名古屋学院大学資料「昭和40年度 学事報告」。
 - 51) 名古屋学院大学資料「昭和41年度 学事報告」。
 - 52) 名古屋学院大学資料「昭和42年度 学事報告」。

岡多線の建設と名古屋学院大学の創立

- 53) 名古屋学院大学資料「昭和40年度 学事報告」。
- 54) 「昭和47年 瀬戸市議会6月定例会会議録（第一号）6月15日木曜日」『昭和47年 瀬戸市議会6月定例会会議録 昭和47年6月15日開会 昭和47年6月23日閉会』, 53 ページ。
- 55) 同上, 54-55 ページ。
- 56) 同上, 59-60 ページ。
- 57) 「熊谷組との準消費貸借契約書 昭和44年6月11日」『昭和48年度 学校法人名古屋学院寄付行為一部変更認可申請関係書類』愛知県公文書館所蔵。
- 58) 『昭和47年2月28日開会 同3月27日閉会 定例愛知県議会会議録（一）』359-360 ページ。併せて、『昭和47年6月26日開会 同7月9日閉会 定例愛知県議会会議録（三）』を参照。そこでは、「伝統を誇っております名古屋学院のために私どもも非常に遺憾に存じておるところでございます」という県知事の発言があった。
- 59) 名古屋学院大学資料「名古屋学院 大学在外研究員に関する規則（案）1966年11月30年」, 「内外協力会による留学生に関する規則（案）1966年11月30年」。後者の文書には、「応募の資格 イ, 名古屋学院中学校・高等学校教諭 大学教授・助教授・専任講師」とある。
- 60) 「名古屋中学校規則」〔戦前〕。
- 61) 『名古屋学院大学20年史』1988年, ほかを参照。
- 62) 前掲『名古屋学院大学20年史』195 ページ。
- 63) 「昭和59年度瀬戸市議会9月定例会会議録（第一号）9月11日火曜日」『瀬戸市議会9月定例会会議録 昭和59年 昭和59年9月11日開会 昭和59年9月25日閉会』59 ページ。
- 64) 「困難な10年」という言葉は、『名古屋学院20年史』の「困難な債務問題」, および, ホーン川島瑤子『スタンフォード大学—21世紀を創る大学—』（東信堂, 2012年）にあったスタンフォード大学の歴史における「困難な6年」にならったものである。
- 65) 『愛知環状鉄道の10年』116 ページ。

〔付記〕本稿の作成に当たっては、尾張旭市誌の編集事務局の皆さんに大変お世話になった。本稿は、尾張旭市誌の担当分野の一つであった「交通」分野を担当する中で構想したものであり、資料収集などで大変なお世話をおかけした。お礼申し上げたい。なお、愛知県議会図書室、瀬戸市議会事務局、多治見市図書館笠原分館、そして愛知県公文書館、名古屋市市政資料館にもお礼申し上げたい。