

第2章 路面電車の胎動期に見る都市の近代化に関する一考察 —豊橋を事例に—

- 2-1 戦前期の豊橋における路面電車の位置付け
- 2-2 遊廓の移転にみる都市計画思想
- 2-3 路面電車が都市の形成にもたらす寄与

2-1 戦前期の豊橋における路面電車の位置付け

2-1-1 序章

研究の背景と目的

明治時代は、1869(明治2)年に横浜・東京間で乗合馬車、1870(明治3)年に東京日本橋で人力車が開業するなど、交通機関が次第に発達する時代である¹。日本で初めての路面電車は1895(明治28)年に京都で開業する。その後、1898(明治31)年に名古屋、1903(明治36)年に東京・大阪で路面電車が開業すると、1932(昭和7)年には運行都市数65、事業者数82、路線長約1,500kmとなり、ピークを迎える²。路面電車の胎動期を明治時代後半から大正時代と位置付けると、都市の形態が大きく変わる時期と重なっている。交通機関の発達他、街路の整備、上下水道の整備、電話の開通など、都市の近代化が進む時期である。このような激動の時代にある都市に軌道を敷くことは、その後の都市の形成に大きな影響を与えたと考えられる。

そこで本章では、“軍都”、“蚕都”として目覚ましい成長を遂げた豊橋を取り上げる。本研究は、戦前期の豊橋に着目し、路面電車に関連する事象を丹念に調査・分析することで、路面電車が都市の近代化に果たした役割を浮き彫りにするものである。本章の目的を以下の3点に纏める。

- ・路面電車の経路を読み解くこと(2-1)
- ・路面電車を取り巻く都市計画思想を明らかにすること(2-2)
- ・路面電車が走ることが、都市の形成にいかにか影響を与えたか明らかにすること(2-3)。

研究の位置付け

参照した既往研究について、研究対象の関連をA、B、Cの3種類に分けて以下に示す。

- A) 戦前の路面電車を対象としたもの
岡田裕美・千代章一郎(2007~2009)「路面電車と都市形成(1)~(8)」³
- B) 豊橋の都市計画を分析したもの
浅野純一郎(2009)「石川栄耀の初期の都市計画思想と中小都市における実践について—「郷土都市の話になる迄」と豊橋、岡崎、一宮の都市計画から」⁴
- C) 盛り場の立地を分析したもの
北地祐幸・十代田朗(2004)「江戸期以降一戦前までの地方大都市における遊里・遊廓の空間的変遷に関する研究」⁵
岡田・千代の研究は広島を中心に、路面電車の路線と、軍事施設の位置の関係を指摘した点で重要だが、都市の形成について論じるためには、街路事業・都市計画など行政側の視点を考慮する必要があると考える。浅野の研究は豊橋の都市計画を分析しているが、路面電車や遊廓に関する考察は含まれていない。本研究は、都市計画法適用前を含めた戦前期の豊橋を対象に、街路事業・都市計画と路面電車の関係を明らかにする点と、遊廓移転という事象の中に近代的な都市計画、整備の意図を見出す点に、独自性があるといえる。

表1: 戦前期の主な出来事

年	月	豊橋市に関する主要事項	市内線に関する主要事項
1888(明治21)年	9月		東海道線豊橋駅開業
1906(明治39)年	8月	豊橋市制施行(戸数9,900戸、人口37,635人)	
1908(明治41)年	11月	第15師団司令部開庁	
1909(明治42)年		幹線道路開設事業、第一期工事着手	
1910(明治43)年	9月		東田遊廓、札木町・上伝馬町から移転
1911(明治44)年		幹線道路開設事業、第二期工事着手	
1921(大正10)年	4月		渥美線、豊橋~福江間(37km)の軌道敷設特許状下付
1922(大正11)年	3月		渥美電鉄株式会社設立
1923(大正12)年	3月		市内線、軌道敷設特許状下付
	5月	豊橋市、都市計画法の適用を受ける	
1924(大正13)年	1月		渥美線、高師~豊島間に開通
	3月		豊橋電気軌道株式会社設立
1925(大正14)年	1月	豊橋都市計画区域認可	
	5月	加藤高明内閣で行われた宇垣軍縮により、第15師団廃止	
	7月		渥美線、新豊橋~三河田原間に開通 豊橋市内線運行開始
1927(昭和2)年		第15師団跡地に豊橋陸軍教導学校開設	
1928(昭和3)年	1月	豊橋都市計画街路認可	
	8月		東田土地区画整理事業、工事着手(～1942(昭和17)年1月)
1930(昭和5)年	3月		東部土地区画整理事業、工事着手(～1938(昭和13)年11月)
	4月	豊橋都市計画地域認可	
1934(昭和9)年	5月		仁連木土地区画整理事業、工事着手(～1946(昭和21)年4月)
1939(昭和14)年	8月	第15師団跡地に豊橋第一陸軍予備士官学校開設	
1945(昭和20)年	6月	豊橋大空襲	

2-1-2 戦前期の豊橋

人口の増加と宅地化

図1は、1906(明治39)年、豊橋市制施行以降の人口推移を示したものである。1908(明治41)年の現住人口は約4万人であるが、大日本帝国陸軍の第15師団の設置に伴って、およそ1万人に及ぶ消費人口と兵営前町、関連企業が都市の発展を促すと言われる⁶。ここに豊橋における師団設置のインパクトの大きさが読み取れる。その後も豊橋では人口が右肩上がりに増加する。1925(大正14)年の豊橋都市計画区域決定理由書には、「大正十七年ニハ人口飽和ノ状態に到達スル予定ニシテ夫レ以後ニ於テハ専ラ郊外地ニ於テ人口ノ増加ヲ見ルヘキモノトス」との記述があり⁷、市街地開発を郊外へと押し広げる必要を認識していることが分かる。そして昭和時代に入ると、畑面積が急激に減少し、宅地が増加している(図2)。

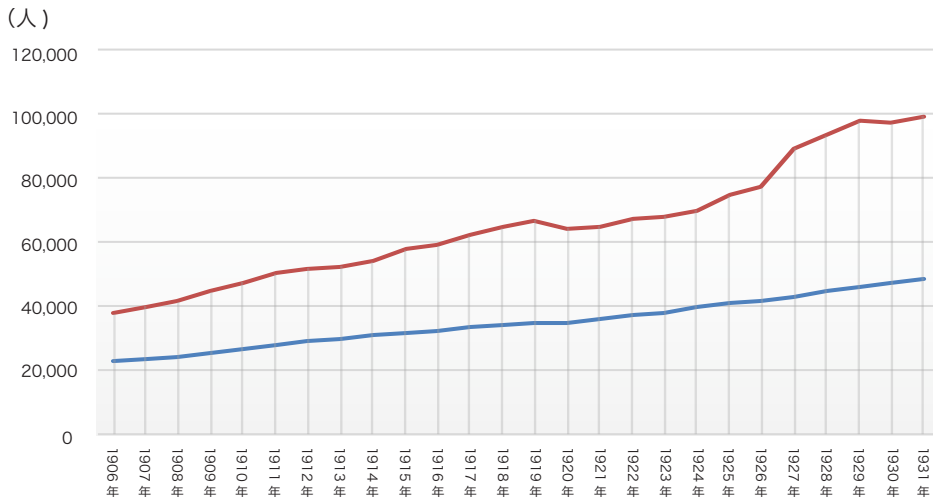


図1：豊橋市の人口推移

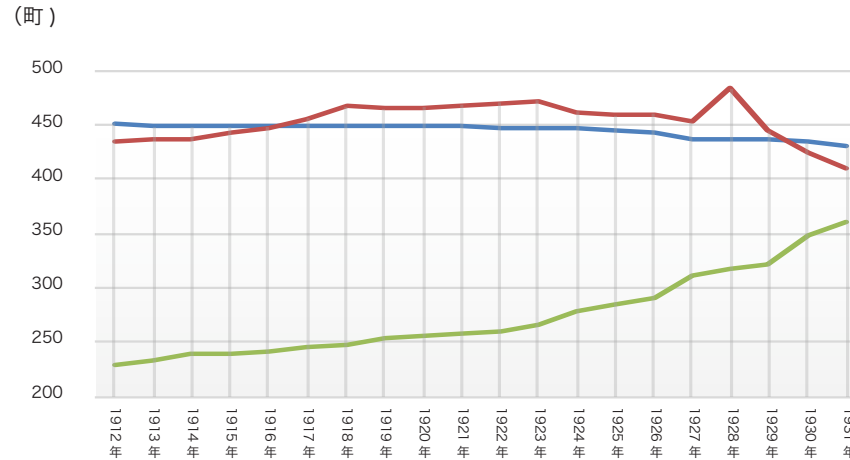


図2：豊橋市の水田、畑、宅地面積の推移

“軍都”としての豊橋

豊橋が近代化を遂げる一つのきっかけは、第15師団の誘致である。日露戦争後、4個の師団増設方針が陸軍から発表され、内1個が東海道筋に設置されることが分かると、豊橋は全市的な誘致運動を繰り広げる。その結果、広大な演習地となりうる高師原をもつ豊橋に決まり、1908(明治41)年11月、第15師団司令部が渥美郡高師村に開庁する。そして豊橋駅南方、現在の愛知大学を中心とした約50万坪の敷地に、多くの軍事施設が設置された。絵葉書には軍服姿の人で賑わう市内の様子が残されている⁸。

ところが、第一次世界大戦後の1925(大正14)年5月には、高明内閣で行われた宇垣軍縮により第15師団が廃止される。しかし、その師団跡地には、1927(昭和2)年8月に豊橋陸軍教導学校、1939(昭和14)年8月に豊橋陸軍予備士官学校が開設され、豊橋の“軍都”の一面は残る。

“蚕都”としての豊橋

師団廃止に伴って大消費者を失ったにもかかわらず、豊橋が成長し続けることが出来た理由は、“蚕都”として工業都市化を遂げていたためだと考えられる。1916(大正5)年から1927(昭和2)年の時代は、蚕糸類生産額が豊橋市全工業生産額に占める割合が7割に近く、蚕糸業が豊橋市を牽引する主要工業となっていた⁹。しかし1929(昭和4)年に世界恐慌が起こると、アメリカへの輸出が滞り、影響を直に受けた蚕糸業は衰退の一途を辿る。

そこで豊橋は、近代工業都市化のために、大工場の誘致に乗り出す。まずは1932(昭和7)年、隣接町村(石巻村大字多米・下川村・下地町・牟呂吉田村・高師村)と合併し、市域を拡大することにより、工業用地の確保に成功する。しかし、1934(昭和9)年に人毛(日本人造羊毛株式会社)工場の誘致に失敗するなど、豊橋の近代化施策は行き詰まりを迎える。日中戦争長期化以降、蚕糸業を中心とした民需関連産業はついに廃転業を迫られて、軍需産業が蚕糸業に取って代わり、花田町を筆頭に、広範囲に工場が分布することとなる。

2-1-3 渥美線と市内線の経路

貨物と車両の増加

豊橋では1888(明治21)年に東海道線豊橋駅が開業すると、それまでの豊川河岸を中心とした水運が衰え、旅客や貨物が増加していく。豊橋商工会議所の1925(大正14)年の活動には、「豊橋駅小荷物扱貯蔵庫設置の陳情」が見られる。具体的には、「豊橋駅は小荷物扱に対する特殊設備なく、而かも當地方重要物産たる生糸・玉糸の原料繭の集散は季節の別なく多量に行はれる為め、構内プラットホームは是等包装繭山積され、旅客の通

行を妨ぐるのみならず、商品の鼠害、濡害を被る事夥しき」と記述され、輸送容量を超えた鉄道貨物需要があったと推定される¹⁰。

図3は、1925(大正14)年に市内線が開通する前の、豊橋市内の車両台数である。豊橋では明治時代に入ってから荷車(大車・中車)や人力車が普及するが、人力車は大正年間まで庶民には高価な乗り物であった¹¹。そして大正末期になり、大衆的な乗り物として自転車が急増していることが分かる。車両交通が普及するに伴って、舗装など街路の整備が必要に迫られていたと考えられる。

渥美線と市内線の経路

渥美線と市内線が開通するのは、まさに豊橋が“軍都”“蚕都”として近代化を遂げようとする時代である。渥美線は、1921(大正10)年4月、豊橋・福江間の軌道敷設特許状下付を受け、1925(大正14)年5月、新豊橋・三河田原間に開通する。渥美半島に鉄道を走らせることには半島開発の意味合いがあり¹²、吉田駅(現豊橋駅)で東海道本線・豊川線と貨物列車が連絡するようになっている。また渥美線の駅名には師団口、司令部前、兵器廠前とあり、軍事施設の近くに駅を設置し、軍人や関連物資を輸送する役割も持ち合わせていたことが分かる。

一方で市内線は、豊橋電気株式会社の武田賢治専務を発起人総代に、1921(大正10)年11月に特許を申請すると、1923(大正12)年3月に軌道敷設の特許状が下付された。そして1925(大正14)年7月に市内線が開通する。

二つの経路を1926(大正15)年の地図(図5)で見ると、市内線は柳生橋支線によって渥美線と接続している。渥美線は貨物の他、旅客では軍人が多く利用していたと考えられ、柳生橋で乗り換えることによって、中心市街地や東田遊廓へと向かうことができるようになっている。また、豊橋電気軌道株式会社設立のために、株式の引受の一部を市民から募集した際には、繁昌をもくろむ東

田遊廓の主人らが奔走した経緯があり¹³、市内線と遊廓の結節から、軍人を利用客として想定していたと考えられる。

ところがここで、東田遊廓はなぜ郊外に立地しているのかという疑問が浮かぶ。そもそも、江戸時代は吉田宿という東海道の宿場町であった豊橋では、旅籠屋街として栄えた街道沿いの札木町・上伝馬町に、飯盛女と呼ばれる遊女らが集まっていた。そこで2-2では、市内線の経路を形作ることとなった、札木町・上伝馬町から東田への遊廓の移転について取り上げる。

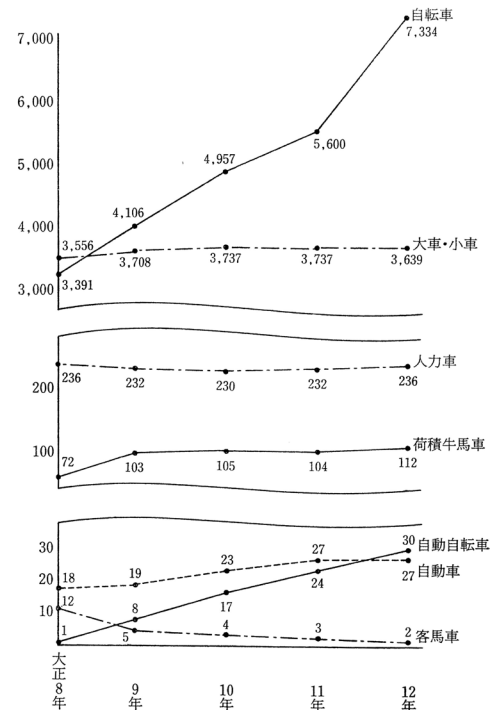


図3 大正末年の豊橋市内の車両台数



図4 渥美電鉄株式会社の広告

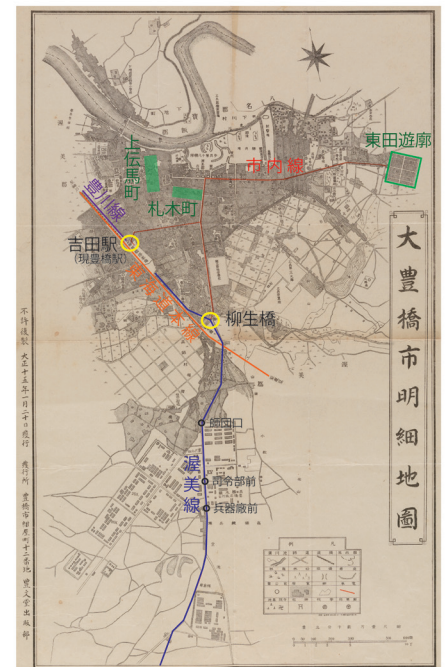


図5 大豊橋市明細地図(一部抜粋、加筆)

2-2 遊廓の移転にみる都市計画思想

2-2-1 遊廓の移転経緯

遊廓の移転と反対運動

1910(明治43)年9月、それまで札木町・上伝馬町にあった遊廓が市街地東方の東田に移転する。1929(昭和4)年の地形図(図6)から読み取れるように、当時、東田は郊外の荒地であったため、師団設置によって繁昌を期待していた札木町・上伝馬町の遊廓業者を中心に、大がかりな反対運動がおこる。1907(明治40)年8月、移転反対陳情書を愛知県知事に提出、同月には、豊橋市民1,800人の署名を添えて原敬内務大臣に提出するが、反対運動は失敗に終わる。市が強権的に遊

廓移転を推し進めた結果、規定日までに移転が完了したのは、札木町2軒、上伝馬町12軒のみだけで、空地として放置する業者、札木町・上伝馬町に残って芸妓置屋に転業する業者がいた¹⁴。地域別の貸座敷数(図7)をみると、1910(明治43)年の移転時に減少しており、郊外の東田遊廓は初めから栄えた訳ではないことと、乗客招致のため路面電車を遊廓まで繋げたい切迫した理由が読み取れる。

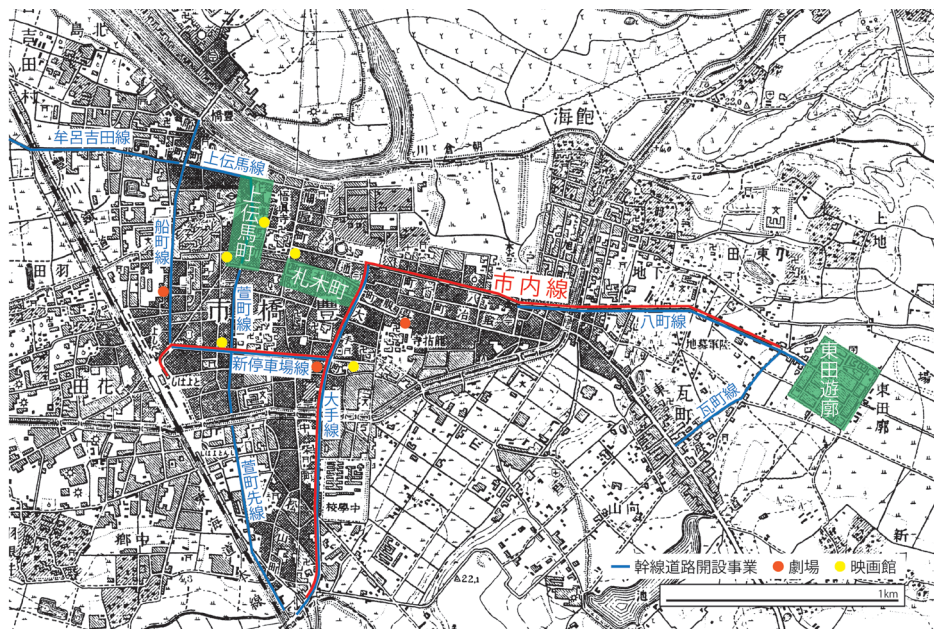


図6 市内線開通当時の盛り場(遊廓・花街・劇場・映画館)と幹線道路開設事業(一部抜粋、加筆)

遊廓移転による中心市街地の様変わり

遊廓が東田へ移転した後、札木町・上伝馬町は芸妓本位の花街として存続する。当時の花柳界の様子について、「当時の花柳界の客筋は、軍人(将校・下士官)、製糸・木材関係の旦那衆が巾をまかせていた時代であった。なお昭和初年の花代は上伝馬・札木で一時間(四本)一円二十銭、松葉は少し落ちて一円ぐらいで、当低庶民の手の届かぬものであった。」という記述があり¹⁵、花街の利用客は富裕層であったことが分かる。

一方、庶民の娯楽は劇場と映画館を中心とする。明治時代は劇場を主とするが、大正時代に入って映画館が台頭する。1912(大正元)年に豊明館が開業すると、1919(大正8)年に1館、1921(大正10)年に3館の映画館が中心市街地に登場する。当時の劇場や映画館は、娯楽の役割だけでなく、市民が集う場所でもあったと考えられる。例えば呉服町にある東雲座では、演劇・演芸の他に政治集会などもたびたび開かれたとされる¹⁶。

小結

豊橋市が、大がかりな反対運動を抑え込んでまで、遊廓の辺地への移転を強権的に推し進めたことには、それ相応の理由があったと考えるのが妥当である。実は第15師団の設置にあたって、大口喜六市長は陸軍省当局との間で、札木・上伝馬町にある遊廓を適当な場所へ移転・拡張すること、幹線道路の開削を、付帯条件として約束していたのである¹⁷。つまり、遊廓の移転はそれ単体で行われたのではなく、都市を近代的に計画・整備しようとする思惑のもと、他の事業や計画と一体的に推し進められたと考えられる。そこで次項では、遊廓の移転理由を3つ考察する。

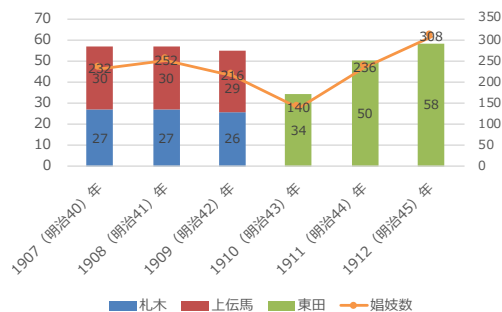


図7 地域別の貸座敷数および遊廓数

2-2-2 遊廓の移転理由

【理由①】需要増加を見込んだ規模拡張のため

当時の東田遊廓の様子を伝える新聞には、「日曜日は軍人で満員」との見出しがあり¹⁸、遊廓の主要な客層に軍人を認めることができる。また、日本では明治時代以降、自由廃娯運動が活発化していたにもかかわらず、豊橋で遊廓が存続した要因の一つは、豊橋が“軍都”として認識されていたことではないだろうか。そして東田遊廓には、貸座敷63軒、料理店38軒、飲食店13軒、芸妓屋6軒の設置が計画され¹⁹、移転元の札木町・上伝馬町を足した件数を超える規模に拡張されている。遊廓移転と師団設置が同時に行われたタイミングを踏まえると、軍人の需要増加を見込んで、移転により遊廓規模を拡張したと考えられる。必要に迫られていたと考えられる。

【理由②】道路の拡張・整備のため

当時の豊橋は、人口増加と産業発達によって、旅客・貨物ともに需要が増していた。そして車両が増加するに伴って、江戸時代から引き継ぐ未舗装の道路が時代遅れとなっていたと考えられる。これらを背景に、遊廓の移転と幹線道路開設事業が一体的に推し進められる。図6で青色に示したものが、1922(大正11)年までに開鑿された主要幹線道路である。豊橋市市制施行二十年誌には、「旧幕時代より市内の中枢なる札木、上伝馬両町に存在せし遊廓を東郊東田の地に移転すると同時に第一期線第二期線の道路開鑿を決定」との記述があり²⁰、郊外に遊廓を配置して人の流れを生むことで、なかなか進まなかった幹線道路の開設を加速させたと考えられる。

【理由③】中心市街地の整備のため

[理由③-1 風紀を正すため]

遊廓移転を取り巻く論争から、移転理由の一つに、中心市街地の風紀を正すことが挙げられていたと窺い知れる。1907(明治40)年7月の新朝報に掲載された「遊廓移転尚早論」(山本松二)に、「誠に移転論者の理由とする所を問へば、曰く豊橋は師団所在地たらん、曰く豊橋の遊廓は国道に接せり、曰く遊廓を市の中心に置くは教育風化を紊乱するの虞ありと。吾人は先ず此点に向つて一言批評を加へざるべからず。師団所在地にして、遊廓を市の中央に存在せしむるは、名古屋に於いて大阪に於いて然り、独豊橋のみにあらず。遊廓が国道に接するは殆んど全国大部分に於て然り。」とある²¹。実際に豊橋では、明治に入ってから愛知県豊橋支所、町役場、警察署、郵便局などの公共施設が中心市街地に建ち並ぶようになる。そして大正後期の札木町では、多くの子供が通りを歩いていて、遊廓移転の成果を見ることができる(図8)。



図8 当時の札木町の様子

[理由③-2 街割を刷新するため]

さらに、時代は後になるが、1928(昭和3)年に札木町・上伝馬町を横断して都市計画街路が決定される(図9)。ここに、遊廓移転当時から、街割の刷新を見据えていた可能性が示唆される。つまり、江戸時代から続く遊廓を外に追い出すことで、中心市街地を近代的に更新するという、スラム・クリアランスに通じる思想があったのではないだろうか。

以上の理由①~③より、豊橋では師団設置という画期に、遊廓の移転を手段として用い、都市を近代的に計画・整備しようとした意図が見出される。

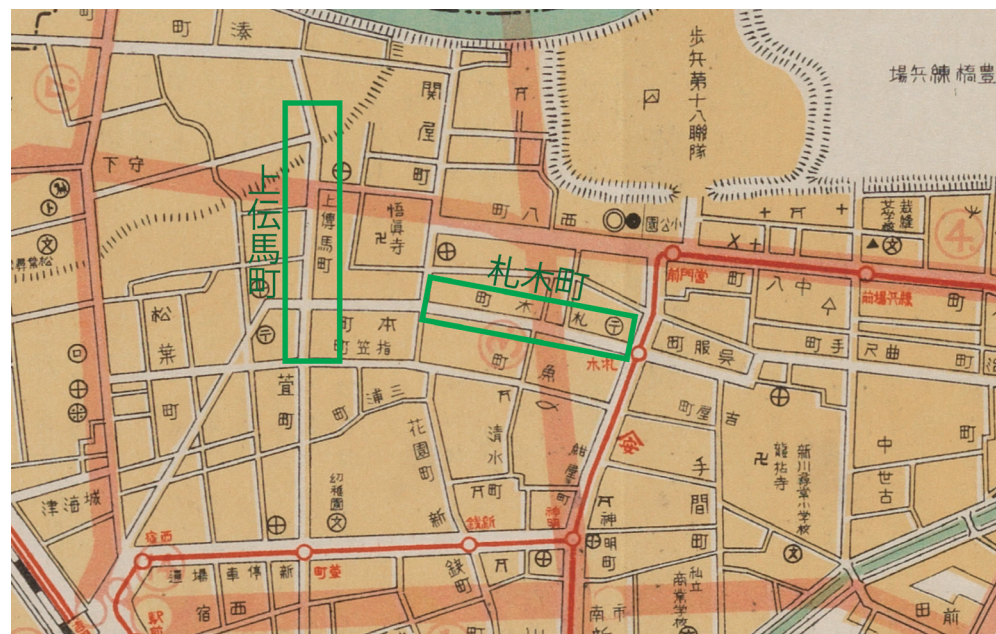


図9 最新豊橋市街地図(都市計画街路網入り)を一部抜粋、加筆

2-3 路面電車が都市の形成にもたらす寄与

2-3-1 東田における都市の発展と路面電車

土地区画整理事業

昭和時代に入ると、東田方面で3つの土地区画整理事業が立て続けに着手する。豊橋整地事業誌では、東田土地区画整理事業について、「*既に、本地域がやがて住宅地帯化され、東田東部の歓楽街の接続的位置にあったことは当然又発展化をはかったことを前提としている。*」、東部土地区画整理事業について、「*大正末に豊橋電気鉄道株式会社による市内電車が旧東田遊廓まで敷設され、東田の大地から南方の瓦町方面へ市勢の発展が予測されはじめた。*」と述べられており²²、東郊の農村地

帯の開発が急速に推し進められたのは、遊廓の移転と市内線の開通が一つの足掛かりとなったからと言えるだろう。一般的に、路面電車はバスと違って一度軌道を敷設すると撤去が困難であるため、軌道周辺に民間投資が誘発されやすいという性質をもつと思われる。そして人口増加に伴って、荒地や田畑が開発されて宅地化が進み、市内線開通当時は市街地の際に位置していた遊廓を包み込むように住宅地が広がることとなる(図10)。

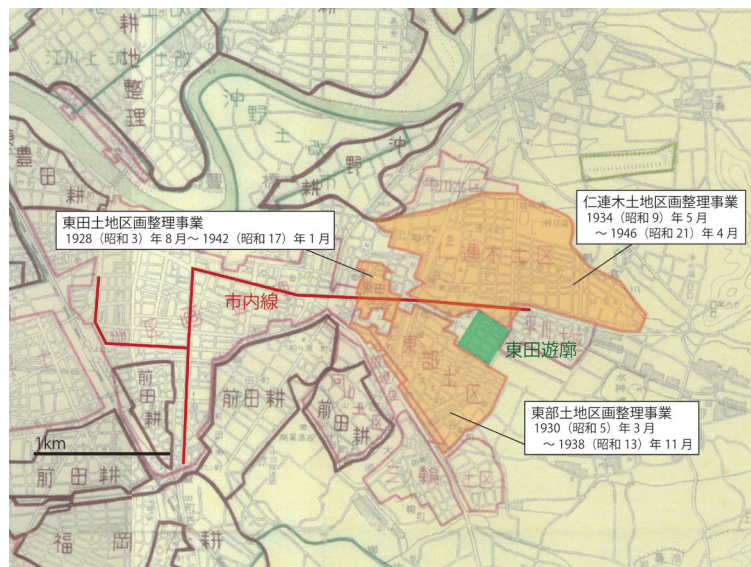


図10 豊橋整地事業関係図(一部抜粋、加筆)

時代に合わせた沿線の変化

1957(昭和32)年に売春防止法が制定され、東田遊廓も廃止される。そこで、郊外地の交通需要は遊廓以外に取って代わったと推察される。現在でも東田仲の町界隈は遊廓の面影を残すが(図12)、大半が一般的な住宅地になっている。また図11を見ると、郊外の宅地化が進んだ他に、リクリエーション施設ができていくことが分かる。さらに興味深いのは、施設を配置すると同時に、市内線も展開している点である。1949(昭和24)年に豊橋競輪場が開場すると、1950(昭和25)年

に東田～競輪場前間を延伸、1980(昭和55)年に市民球場が開場すると、1982(昭和57)年に井原～運動公園前間を延伸する。一方、渥美線では、1946(昭和21)年、豊橋陸軍予備士官学校の跡地に愛知大学が創立する。

つまり、都市の拡大や時代の変化に合わせて、リクリエーション施設や教育施設を適宜配置すると同時に、路線を柔軟に延伸し、輸送人員を確保してきたのである。これは単に路面電車の延命策であるばかりでなく、路面電車が都市の変化を反映しているように見える。

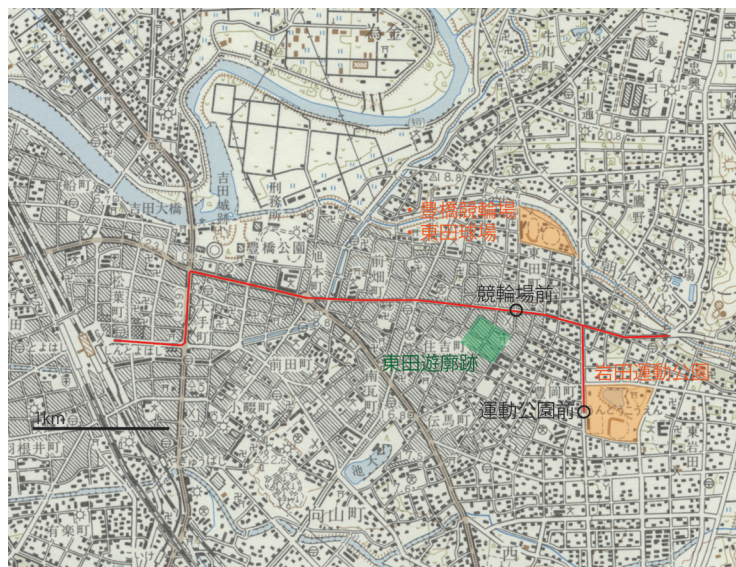


図11 現在の市内線の路線(一部抜粋、加筆)



図12 現在の東田仲の町の様子

2-3-2 路面電車の存続と整備事業

路面電車廃止に至らなかった理由

モータリゼーションの進展や国における地方公営企業の経営改善の方針等の影響を受け、国内では昭和30年代から路面軌道の廃止、撤去が始まる²³。1958(昭和33)年8月、道路交通法の前身である道路交通取締法が改正され、公安委員会の指定で一般車両の軌道敷内通行禁止が緩和できるようになり、1963(昭和38)年には、公共交通事業の財政改善に関する意見書に、他の交通機関と競合し、採算性の悪い路面電車の路線は逐次撤去と記載される。そして昭和30年代後半から昭和40年代に入った頃、クルマ増加に伴う交通渋滞が目に見える形で社会問題化し、道路の大半を占める路面電車が邪魔者扱いされることとなるのである。

他の都市と軌を一にして、豊橋でも市内線廃止論が持ち上がる。例えば1969(昭和44)年の新聞には、道路の収容力をはるかに超えた交通量を訴える風刺画が掲載される(図13)。世論の風当たりが強かったにも関わらず、豊橋で路面電車が全線廃止に至らなかった理由は、以下の2つに纏められる²⁴。

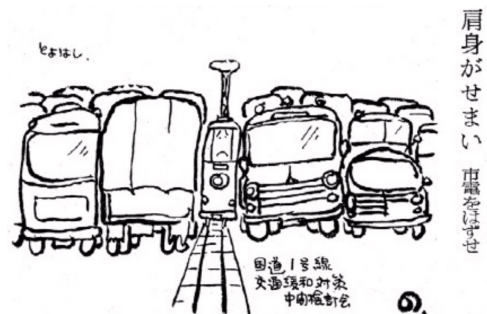


図13 1969年の風刺画

第一に、クルマの軌道敷内通行不可の原則を順守し、路面電車の定時性を確保したことである。これが可能だったのは、戦災復興都市計画によって広幅員街路が実現されたためである。岐阜では軌道敷内の通行を許可してしまったため、路面電車の定時性が崩れ、廃止に至ったという。

第二に、豊橋では路面電車とバスが同じ事業者だったことである。路面電車の代替案としてバスが台頭する時代であったが、事業者が同一のため、競合する路線に市内線だけを走らせることができたのである。さらに言えば、市内線単体の事業収支は赤字だったが、他事業の採算でカバーすることもできたため、全線廃止には至らなかった。



図14 センターポール化事業実施後の市内線の様子

センターポール化

都市に生き残った路面電車は、シンボリックな存在として街づくりに活かされる。1989(平成元)年度、建設省の「都市景観形成モデル都市」の指定を受けたことを機に、駅前大通りにデザインしたセンターポールを整備する。これに合わせて1993(平成5)年度から1996(平成8)年度には、愛知県、建設省の協力を得て、国道1号線、259号線のセンターポール化を実施する。一直線に連なるセンターポールは、張り巡らされた架線をスッキリとさせるだけでなく、まさに軸線を意識させる圧巻の景観である(図14,15)。

東口駅前広場整備事業

1998(平成10)年3月、市内線が東口駅前のペDESTリアンデッキ下まで乗り入れることとなり、雨の日にも傘をささずに乗り換えられるようになる(図16)。これは、従来路面電車の存在に否定的だった当時の建設省が、「路面電車走行空間改築事業」として打ち立てた補助事業の適用第1号という点でも画期的であった²⁵。



図15 センターポール化事業実施後の市内線の様子



図16 豊橋駅東口駅前広場の様子

2-3-3 結論

戦前期の豊橋における路面電車の位置付け

“軍都”“蚕都”として近代化を模索する豊橋は、師団誘致に伴って、遊廓を中心市街地（札木町・上传馬町）から郊外（東田）へと移転させる。遊廓の移転理由として、①需要増加を見込んだ規模拡張のため、②道路の拡張・整備のため、③中心市街地の整備のため、の3つが考察された。ここに都市を近代的に計画・整備しようとする思惑が見て取れる。しかし郊外の東田遊廓は初めから栄えた訳ではなく、その後、市内線が遊廓と結節する形で開通し、利用客を運ぶ路線となる。

渥美線と市内線の経路を読み解くと、まず市内線は、豊橋駅（新市街地）と中心市街地と東田遊廓を結ぶ形となっている。渥美線は豊橋駅で貨物車連絡ができるようになっていて、柳生橋で市内線に乗り換えることで、中心市街地と東田遊廓に至ることができる。都市を形作ろうとする明確な意図のもと軌道が敷かれたのではなく、それまでの都市の整備・計画に追随するように経路が決まったと言えるだろう。

路面電車が都市の形成にもたらす寄与

市内線開通後の豊橋の発展を迫うことで、路面電車が存続した意義が見出された。まずは遊廓と市内線を足掛かりに、東郊の農村地帯の開発が押し進められる。遊廓消失後も、リクリエーション施設や教育施設が適宜配置され、同時に路線が展開する。因果関係の立証は今後の研究課題とするが、ここに軌道と周辺開発の関連性が認められるだろう。

これからの時代は、幸運にも存続した路面電車をまちづくりの手段として有効に活かしていく段

階である。これまでセンターポール化や駅前整備が行われてきたが、路面電車は都市の骨格として認識される一面があるように感じる。また今回は紹介を見送ったが、「とよはし市電を愛する会」の活動や、「おでんしゃ」が走るイベントなどがあり、豊橋では路面電車が市民に愛される存在になってきている。地方都市では今後さらなる利用者減が見込まれ、公共交通機関の独立採算は厳しい状況にあるが、路面電車は単に交通機関としての機能を果たすだけでなく、都市の形成に大きな寄与をもたらすはずである。

今後の課題

同時代の他都市について、どのような経路（盛り場との接続など）で路面電車が開通したか / 都市が近代化を遂げる中で、路面電車がどのように位置づけられるのか / どのような思想で遊廓を移転したのか、という観点から比較分析する必要がある。



図 17 東田方面の市内線

- 補注および参考文献

- 1 八木秀彰・日隈健任(2011)「乗合バスの社会的役割と機能の変容」、『広島修大論集』51(2), pp.123-142
- 2 神田昌幸(2009)「わが国のLRTに関する施策の変遷と制度の発展経緯」、『国際交通安全学会誌』34(2), pp.146-154
- 3 岡田裕美・千代章一郎(2007)「路面電車と都市形成(1) 一路線の変遷に関する全国比較」、『日本建築学会中国支部研究報告集』30, pp.897-900
- 4 浅野純一郎(2009)「石川栄耀の初期の都市計画思想と中小都市における実践について―「郷土都市の話になる迄」と豊橋、岡崎、一宮の都市計画から」、『日本建築学会計画系論文集』74
- 5 北地祐幸・十代田朗(2004)「江戸期以降一戦前までの地方大都市における遊里・遊廓の空間的変遷に関する研究」、『都市計画論文集』39
- 6 豊橋市美術館(2015)『軍隊と豊橋展』p.18
- 7 都市計画愛知地方委員会(1938)『愛知県の都市計画概要』pp.60-62
- 8 豊橋市二川宿本陣資料館(2012)『絵葉書のなかの豊橋Ⅱ』p.16
- 9 豊橋商工会議所(1943)『豊橋商工会議所五十年史』pp.598-599
- 10 前掲書9, p.673
- 11 豊橋市(1983)『豊橋市史 第3巻』pp.812-818
- 12 寺澤安正(2015)「渥美半島開発の父 上村左衛門 一中部のエネルギーを築いた人々」一般社団法人 日本電気協会 中部支部HP, <http://www.chubudenkikyokai.com/archive/energy/> (2017年3月24日アクセス) 1922(大正11)年、渥美電鉄株式会社の設立趣意書には、渥美線の意味合いについて、「土地の繁栄は主として交通運輸の便否によりて定まる。渥美半島の地風光明媚にして夏期海水浴場に適するところ多々あるにかかわらず、客の遊ぶものなきは、交通の不便なるによる。沿岸の漁獲豊富なりといえども、これを鮮魚のまま年に送り得られるは、運輸の設備整はざるによる。もしそれ半島の西岸にある馬草港(現田原港)のごときに至りては、天然の良港として貨物の集散の地たり。豊橋市の咽喉たるべきものなるにかかわらず、これを連絡する臨港鉄道なきため、従来捨てて顧るものなかりき。蓋し半島の開発は、交通機関の急施を措きて先にすべきものなきこと、識者を待たずして明なり。」と記述されている。
- 13 豊橋市(1987)『豊橋市史 第4巻』p.753
- 14 前掲書11, pp.169-173
- 15 上伝馬町誌編集委員会(2004)『上伝馬町誌』p.122
- 16 前掲書8, p.48
- 17 豊橋市(2008)『豊橋市百年史』pp.53-54
- 18 近田久勝「東田遊郭物語(中)」、『東海日日新聞』1968年12月18日付
- 19 『新朝報』1910年3月27日付
- 20 豊橋市役所(1928)『豊橋市市制施行二十年誌』p.317
- 21 山本松二「遊廓移転尚早論」、『新朝報』1907年7月23日付
- 22 豊橋整地協会(1959)『豊橋整地事業誌』pp.352-358
- 23 前掲書2
- 24 豊橋鉄道株式会社ヒアリング(2016年12月20日)をもとに執筆
- 25 豊橋市広報広報課(2012)『市電と共に、マイペース・マイ豊橋 一知るほど豊橋 ふるさと再発見ガイドブック その8』pp.18-19

- 図表の出典

- 図1 豊橋市役所(1933)『豊橋市統計書 昭和八年刊行(昭和六年)』pp.10-11をもとに作成。市制施行から市域拡大までを示す。
- 図2 豊橋市(1987)『豊橋市史 第4巻』p.417をもとに作成。明治時代のデータは不明。市域拡大までを示す。
- 図3 豊橋市(1987)『豊橋市史 第4巻』p.735
- 図4 豊橋商工会議所(1940)『豊橋商工案内 昭和15年版』
- 図5 豊文堂出版部(豊橋・紺屋)(1926)「大豊橋市明細地図(1/12000)」(豊橋市美術館所蔵)に一部加筆
- 図6 大日本帝國陸地測量部(1929)「二万五千分一地形圖 豊橋」を一部抜粋、加筆。劇場・映画館については、豊橋市美術館(2010)『すりもの展 錦絵・引札・包装紙』p.115、幹線道路開設事業については、豊橋市役所(1928)『豊橋市市制施行二十年誌』pp.317-319を参照した。
- 図7 豊橋市(1983)『豊橋市史 第3巻』p.1127をもとに作成
- 図8 樹林舎(2011)『豊橋・田原の昭和』p.ii
- 図9 山安本舗蔵版、山田信二発行(1927)「最新豊橋市街地図(都市計画街路網入り)(1/12000)」(豊橋市美術館所蔵)を一部抜粋、加筆
- 図10 豊橋整地協会(1959)『豊橋整地事業誌』付録を一部抜粋、加筆
- 図11 国土地理院(1995)「1:50000地形図 豊橋」を一部抜粋、加筆
- 図12 2016年12月18日撮影
- 図13 豊橋市広報広報課(2012)『市電と共に、マイペース・マイ豊橋 一知るほど豊橋 ふるさと再発見ガイドブック その8』p.15
- 図14 2016年12月20日撮影
- 図15 2016年12月16日撮影
- 図16 2016年12月18日撮影
- 図17 2016年12月18日撮影

表1 本表の作成にあたっては以下の資料を用いた。

- ・豊橋市(1983)『豊橋市史 第3巻』
- ・豊橋市(1987)『豊橋市史 第4巻』
- ・豊橋鉄道(1974)『豊橋鉄道50年史』
- ・豊橋整地協会(1959)『豊橋整地事業誌』