

# 紹介

## 豊橋市の道路事業に就て

豊橋市技師  
土木課長

長崎敏音



何日も變らぬ政府の緊縮方針の續行には中央も地方も殆ど困り抜いて居る。聞くところに依ると來年度も又緊縮方針で進むとの事であるが、果して其れが國策上よいか否の問題については蓋し相當研究するの價値あるを信ずるので

ある。何は兎もあれ、地方の實狀は却々此の常例の緊縮方針には降服せない、即ち伸びんとするの勢は到底押へ切れないのである。これは要するに地方が進展性を持つて居る證據であると思ふ。其處で進展するには言ふまでもなく相當の積極を必要とせねばならぬ、其の結果は中央で政府當局が幾ら騒いでも地方では表面こそ眞面目には反對もせな



五人を算したのである。以來、陸軍の旅團や、師團の設置、商工業の發達によつて、漸次發展を招致して、大正元年には戸數一萬三千九百二十戸、人口五萬一千七百十戸に増加し、大正十年には人口が六萬五千三十三人に、昨十四年十月一日現在人口八萬二千三百二十一人と言ふ状態になつたので、人口の増加は相當に激しいと言ふことが言ひ得よふと思ふ。

### 三

前叙の如く、豊橋市の市勢は相當の進歩發達の經路を有するが、然し交通系統に至つては、市勢の發展と平行し得ずして、何時も遅れ勝ちにあつたのである。殊に、道路改良問題については、數年前、若干局部的に手を附けて改修が決行されたが、併し、之れとて、今日より言へば、取立て、論ずる程のものでない。即ち其れが今又、改修を行はねばならない様になつて來たのである。要するに、豊橋市の道路は、野生的の發達に委かしたもので、従つて一定の

規律ある系統がない、所謂錯然雜然たるものであるから、交通上に於て、將た經濟上に於て大なる不便を蒙り損失を招致しつゝある事實が觀取さるゝのである。

次に道路の量に見るに、現在市内の國道は其の延長一里三十三丁五十間二分、府縣道の延長は三十三丁二十六間二分、市道の延長は六十九里一丁四十一間八分（大正十四年末調査に依る）を有して、之等の總面積は二十萬二千三百四十二坪八合余を有する勘定であるが、之れを市の總面積六百五十萬一千七百八十五坪に對照比較して見ると、僅かに、百分の〇、〇三一を算するに過ぎないから、之れを採つて、彼れ歐米都市の多くが、現に百分の二〇から四〇の範圍にあり、又之れを以て、都市計畫道路量の標準となつて現今の趨勢と比較し、彼是考慮するならば、殆んど問題とならぬのを嘆ずるものである。

又道路の幅員について調査して見るに、之れとて、お話にならぬ状態で、現在の國道にてすら、最狹二間六厘から最廣でも五間一分七厘と言ふ始末で、又府縣道にあつては、

最狭幅員が二間二分七厘より最廣五間五分二厘で、市道では、最狭幅員〇間三分より最廣六間と言ふ譯けて、即ち最近改築を行つた僅少の區間に最大幅員十三間を有する市道の若干があるの外は國縣道にあつてすら、三間未滿の部分が多く、其の他の多くの市道にては一間未滿が尠くない始末であるのみならず、迂曲屈折が多いのであるから、一般の交通上に多大の不利不便を受け、随つて經濟上の損失の尠少でないことは否定し能はぬ狀況である。

#### 四

豊橋市の道路系統、其の量、其の幅員に就ては叙記の通りなるを以て、自然市勢の發展と副はざるものあるがゆゑに、延いて商工業の發達を阻害するに至るもの大なりとして、本市の近來の狀況は、理解ある市民の内には或は獨力にて、或は數人同心協力し以て道路の新設を爲し、又改築を施さんとする機運を招致し來たので、市の當局は此の機運を利用して、市の執行の道路計畫事業に相呼應せしめん

と欲し、徳惠相努めた結果、近來市執行道路新設は改築に當りて、其の必要なる用地の無償寄附を爲し、或は障碍となる家屋其の他の物件の移轉又は後退を無償で行ひ、斯くして市當局の計畫遂行を援助するもの漸次増加する様になつて來たのである。之れ全く、市民が交通機關の完備が、如何に市の商工業の發展を圖る上に於て、必要缺く可らざるものなるかを自覺したもので、誠に市勢の發展を企圖する美風なりと斷するに躊躇せないのである。

前叙の方法により、關係市民が市の經營を援助して、之れを完成せしめた最近の事業（特に自分が就任以來數年間にあつて其の計畫及び遂行に任じたもの）で既に竣功したもの、理に、工事中のものを列擧すれば、次表の通りである。そこで本表中の寄附金と稱するは前叙の用地の無償提供並に障碍家屋其の他物件の無償移轉及び後退に要した費用を換算したもの、或は特殊の事情の爲め現金の寄附を擧げたものであるから、其の工事費との歩合につき注意されたし。

豊橋市計畫最近道路新設及改築調

線路名	區間	延長	幅員 舊及新	工費	寄附金	工費對 寄附額比
松葉魚線 第十九號線	魚町指笠 松葉地内	二六七、九三	舊一、九五 新二、二〇	七八、九九七、〇〇	七二、七〇五、〇〇	九割二強
前田 第三十號線	下、西新 地内	一〇五、二五	新三、〇〇	決定年月 大正十年二月 竣功年月 大正十五年一月	六、三五七、一八	一、五九〇、〇〇 二割五強
南島 第十四號線	守下 池田地内	二四三、五	舊一、〇〇 新四、〇〇	六、二二八、〇四	三、六七〇、一五	五割九弱
港 第四號線	守下 守下地内	八四、五	新四、〇〇	一三、〇六二、四二	一〇、九八〇、〇〇	七割三強
中世古曲尺手 第六號線	中世古、 曲尺手地内	一六五、五	舊一、八五 新四、〇〇	五一、八九九、八二	三九、四八〇、〇〇	七割六強
新錢花田 第八十六號線	狭間 地内	一一二、〇	新三、〇〇	三五、九〇三、〇〇	二四、一二六、〇〇	六割七強
花田 第四十六號線	小田原 五丁地内	一一二、四	舊二、〇〇 新四、二三	三五、二七三、〇〇	四、九七七、三五	一割四強
魚先線	松地葉内	一四一、一	新二十二尺	三三、九〇八、四四		〇割

花田野添  
第四號線

野添地内

一四三、五

同 一、五

同

大正十年二月 同

大正十四年十一月

四〇、〇〇

三九、〇〇

九割上

齊藤流川線

齊藤地内

二五、〇

同 三〇

同

同 十二年三月

同 九一、〇〇

同 五六二、〇〇

六割一強

三輪向山  
第八十四號線

三輪  
地内

一八八、〇

同 舊一、〇  
新二、五

同

同 一、二六七、〇〇

同 八七一、〇〇

同 六割四強

同

同

六五、〇

同 新二、五

同

同 八一六、〇〇

同 二八八、〇〇

同 三割五強

飽海  
第七號線

飽海  
地内

八五、〇

同 新十四尺

同

同 一、五九一、二〇

同 八一八、〇〇

同 五割一強

東郷深田線  
第七十一號線

東郷  
深田地内

一五、〇

同 新、四〇

同

同 九三五、〇〇

〇割

深田稗田  
第六十一號線

同

三八、二

同 舊四、〇〇  
新五、〇〇

同

同 十三年四月 工事中

旭東田  
第三十九號線  
及瓦町東田  
第四十號線の一部

東田旭地内  
(中央線)

四二五、〇〇

同 新四、〇

同

同 二五、四四八、〇〇

同 一二、七六五、〇〇

五割強

飽海東田地内

東田地内  
(北線)

三六二、〇〇

同 新三、〇

同

同 一四、七四八、〇〇

同 七、三九〇、〇〇

五割強



備考

前表中寄附金とは若干の現金寄附の外多くは用地費及障得建物の撤去費を見積りたるもの、幅員は何れも有効幅員にして、此の外各路線共一尺乃至一尺五寸宛の側溝を附屬する。

右表は主として、大正十二年以來計畫せるもので、此内には目下若干工事中のものもあるが、併し多くは既に竣功したのである。即ち大體豫定の通り計畫が遂行されたので、之等の實績に徴して、更に一般市民の道路改良熱が加つた結果、一層道路の新設並に改築事業の計畫を市當局に迫まる機運が増長して來たのである、前には、市の當局は道路の爲め關係市民に向つて相當經費分擔方の徳慝には尠からぬ骨を折つたのであるけれども、今日に於ては、寧ろ關係市民側よりして、市當局へ逆さに解く有様を呈して來たのであるが、其の結果は先般大正十五年度の豫算編成當時には、關係市民より尠からぬ運動が起り吾が線こそ其の

撰に入らんとの競争さへ起つた程の趨勢で、結局市財政の按配によつて、同豫算には次表の通に、十五年度より向二ヶ年乃至三ヶ年の繼續事業の下に、總工費五十二萬一千五百三十圓を以て、道路改築並新設延長一千三百三十六間幅員六間乃至四間並三間等の事業を計畫し執行することが決定されたのである。而して本事業中へは前叙した趣旨の寄附金として、受入れらるべきもの金二十六萬四千五百二十圓の外、更に受益負擔金の受入見込金九萬二千八百三十三圓を徴收する計算であるから、結局市費の負擔は十六萬四千七百七十七圓を投するので、即ち寄附金は總工費に對して約五割一分に相當する勘定となるのである。

豊橋市市道新設並改築調 (大正十五年度より大正十六年及十七年度に至る繼續事業)

路線名	工區	事間	延長	幅員	新舊	工費	寄附金	工費對	摘要
新錢線			三二七・〇	二間	新	二〇二、四三〇	二二八、一〇一	六割六分	
新停車場線				二間	新				
ヨリ中柴				二間	新				



神 明 線	中 世 古 線	紺 屋 線	吉 屋 線	間 六 田 線	間 六 田 線	寺 東 線	大 塚 線	曲 尺 手 鍛 線	大 手 線	合 計
新停車場 ヨリ水路迄	手間町通吉 屋町	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	萱町線ヨリ 新川ヲ經テ 大手線迄	
二八〇、〇	一〇八、〇	一八二、〇	一八二、〇	一八三、四	一八三、四	一八三、四	一五三、〇	一一一、〇	一〇一、六	一、三三六、〇
新	新	新	新	新	新	新	新	新	新	新
四、〇	一四、五	四、〇	四、〇	四、〇	四、〇	四、〇	三、〇	九尺	二間半	
一一八三〇〇	五〇、五〇〇	六〇、二〇〇	六〇、二〇〇	五二、八〇〇	五二、八〇〇	五二、八〇〇	一四、二〇〇	四、九〇〇	一八、二〇〇	五二一、五三〇
三二、六一二	二六、五七六	三五、〇七八	三五、〇七八	二二、〇一八	二二、〇一八	二二、〇一八	四、七五七	二、四五〇	一二、九二八	二六四、五二〇
二割九分	五割三分	五割八分	五割八分	四割二分	四割二分	四割二分	三割四分	五割	七割一分	五割一分
業 以上三ヶ年繼續事		業 以上九尺道路アル モ他ハ新設トス	業 以上九尺道路アル モ他ハ新設トス	同 上	同 上	同 上	一部六尺道路アル モ他ハ新設トス	水路ヲ利用スルモ ノ	業 以上二ヶ年繼續事	

備考 本表の幅員は有効幅員なるを以て以上の外兩側溝敷各一尺宛を有し、各路面は單に砂利敷のみにして別段舗設を施さず。

五

前項の通り、豊橋市が現に施行し、又施行せんとする道路の新設並改築事業は主として都市計畫に於ける道路網の

上より見て、將來の補助路線に該當するもの、みであるも斯の如くに、市民が、自覺して、進んで自費を以て、用地や又は用地に要する經費の寄附或は障礙家屋其の他の物件の移轉、後退費の寄附提供を爲すまでに達したことは、誠

に、奇特の行爲たるは勿論であるが、事茲に到着するまでには、一部の先覺市民が率先して唱導誘引したることは、有力なる近因たるは言ふまでもない、されど、此間、市當局が、縦横に、斡旋の勞を取り、或は説明に、或は懇談に、或は誘導にと種々の方策を圍らした結果にあるは、當然と言はねばならぬ。殊に主なる原因となつたものは、一面に道路法第三十九條及び第四十條の規定に基く、特別受益負擔に關する規程を率先設定して、以て寄附金の十分ならざる部分に對して、寄附金と均衡を得るまで、受益負擔の實施を以て之れに望み、彼是均衡を失せざらしむる様努めたことを擧げて、此の結果に到達するまで進歩したものと斷ぜねばならぬ。即ち本市の特別受益の負擔法の規定にあつては、當該總經費の五割まで徴收し得るの定めを爲した次第であるが、尙、前記表出中の寄附者よりも、寄附金の僅少のものは別に受益負擔法により相當なる額まで、負擔金を徴收し、又徴收するものが尠くないのは勿論である。猶

本年度決定の分たる五十二萬圓案に對しては、寄附者の寄

附提供歩合と現行特別受益者負擔規定歩合と彼是對照するときは、現行の受益徴收の最高五割まで、は、若干不足嫌あるが故に、之れを六割乃至七割までと變更し、増徴するの見込である。即ち本變更は現行寄附政策の圓滿進行上、蓋し止むを得ぬものと認めておるのである。

## 六

論者或は曰はん、豊橋市が採り來つゝある道路政策は、一面に於て寄附に名を藉りて、市民より苛斂制誅するものであると爲すものあらんと、仔細に、道路法や、都市計畫法が、所謂特別受益者負擔の規定を置いた、其の眞意を考へ、且つ事實、道路の政策又は新設事業の執行に依つて贏ち得る利益、言葉を替へると、沿道の土地が著しき高率を以て騰貴するの實際等を、彼是と考察するならば、決して論者の説に賛同し得ないのみならず、少しも不穩當の措置と思はれない。現に吾人が、實施の跡を點檢した一、二の事實に徴しても、道路政策當時の用地買收價格一坪當り百

圓前後の土地が、道路改築工事竣功後二、三年後に於て一躍して、實に、一坪五倍以上の五百圓乃至六百圓を以て賣買せられおるものがある。又一坪五十圓乃至六十圓位にて買收せし土地が、僅か一年後の道路改築竣功後に於て、直ちに、一坪百五十圓に評價されおるの事實がある。其の他にあつても、一二年後、必ずや五割や七割位の騰貴を見ないものがないことの明かな事實に徴せば、決して特別受益者負擔の規定によりて負擔の限度を總經費の六割乃至七割までに爲すとも、強ち過重であると信ぜられない。

然り、而して、若しも、假りに之れを以て、過重負擔なりと爲して、其の輕減の分を一般市費によりて求めんとするも、此は、近來都市事業の激増が、市の財政膨脹を招致しておるがゆゑに、道路事業にのみ市費の投資を許さい實際にあるを考察せば、比較的多額の經費を要する道路の改築や新設等の事業に手を付け得ざるに至るは當然である。

斯くて、進展性に富んでおる市勢の發展を阻害し延いて商工業の發達を阻止するの狀態を招來するの所以なるを思

ふときは、若干の過重負擔を忌避するの決して利ならざることの明々白々の道理を覺り得るであらふ。のみならず、延いて都市全體の損失となり、國家の發展を阻害するものと信ずるものである。此に於てか、之れを最初より全關係者に向つて、特別受益負擔法に基いて、稍々壓制的に望むよりは、或る程度まで關係市民の諒解を求めて、其の大部分の諒解者より、用地の無償寄附及び障礙家屋並地上物件の移轉後退の寄附の出願を待つて、之れを寄附金に見積り換算して提供せしむるの方法に出づることは、一面に自治的精神の涵養上より見ても、極めて妥當の措置たりと信じ得ると思ふ。吾人は此の趣意に於て、前叙の通り、精々寄附提供の德源方針を益々増長して、道路系統の確立、不足勝ちな道路の量の充實に向かつて聊かなりとも貢獻するの得策なるを信ずる。況んや政府が緊縮方針により、道路事業の如きには市債の認可並増税の許可を與へざる方針を持續する間は、殆んど他に施すべき策なく、拱手、唯、道路改良慾を嘆するのみの外なき現時にあつては、吾人は前

叙方針こそ最も剴切なりと信ずるものである。

## 七

今や、本市も、都市計畫法支配の下に、道路網の設定の爲め努力を爲しつゝあるが、然しながら、都市計畫上の見地より見た市道は、何れも、相當に、幅員に於て増大なるものを要し、又其の延長にあつても尠少でなく、即ち百年の大計として將來を遠觀した、所謂理想的の計畫なるがゆゑに、自然其の經費の概算も巨額の數位に上り、隨つて其の財源に於て種々の困難事が伴ふから、之れが百年の理想案も、都市計畫事業として、實地へ設定するまでには、種々の故障も起り、容易に實現し得られないと見なければならぬ。或る人の所論の如く、都市計畫事業の道路網は、唯々机上に畫きたる美麗なる繪に過ぎないと言ふことが事實になりはせぬかを心配するものである。蓋し、此は、獨り、吾人のみでないであらふと信ずる。果して然らんか、吾が都市計畫事業界の上に大なる暗影を投ずるもので、吾が多

數都市の前途の爲め大に悲觀せざるを得ない。茲に於て吾人は、吾人の採り來つた、道路政策を、從來の細小なる、所謂、補助線のみ止めず、進んで、都市計畫道路網に現はれて來る幹線道路の實施にも應用して遣つて見たいと思ふ。然し、此は、幅員の狭小なものとは、自然利害關係も相違するし、工費も嵩大し、隨つて余程事情の差異もある譯けであるから、從來採つて來た、手段方法では、或は容易でなく、相當の困難も伴ふものと思はるゝ。併しながら、都市計畫事業の道路事業に對して、國庫補助の有無すら不明なる今日、又一般都市財政の不如意なる今日去りとて増徴の至難なる等の幾多の障碍を如何に剪除し、都市計畫事業の進行の爲め努め得る覺悟があるかと言はるゝ、誰れしも容易に首肯し得るものないに想到せば、此に都市計畫事業の遂行の衝に當るものは、何んとか局面の展開に努めざるを得ぬではないか。吾人は吾が行き詰まり居る都市計畫事業遂行の爲め、一段の研究を遂げて見たいと思ふ。