

豊橋の近代的都市形成に関する研究

—遊廓・道路・電気軌道の三事業の連動と重要人物—

中川 嵩章¹・齋藤 潮²

¹正会員 東日本旅客鉄道株式会社 (〒151-8512 東京都渋谷区代々木二丁目2番6号,
E-mail:takaaki-nakagawa@jreast.co.jp)

²正会員 工博 東京工業大学 環境・社会理工学院 教授 (〒152-8550 東京都目黒区大岡山二丁目
12番1号, E-mail:saito.u.aa@m.titech.ac.jp)

本研究は、愛知県豊橋を対象に、法定都市計画以前の遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設という三事業の連動について、行政資料、新聞資料などの史料収集・文献調査から、どのような主体・人物の、どのような意図によるものかを論じた。行政による道路の整備と遊廓の移転は、都市構造を近代的に刷新する目的において、セットの施策であった。豊橋電気軌道(1次)の出願は民間によってなされたが、その発起人と遊廓移転の関係者は、共通する大口喜六、武田賢治、徳倉六兵衛という人物、豊橋電気株式会社という主体であることが明らかになった。遊廓移転により郊外の荒地約20,000坪を開発し、そこに電気軌道を敷設することは、経営上の利点を念頭に置いた官民連携の総合的施策展開であったと考えられる。

キーワード: 都市形成, 遊廓, 道路, 電気軌道, 豊橋

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

1919(大正8)年に都市計画法・市街地建築物法が制定されると、都市計画道路の決定、用途地域の指定などが、制度として計画的に行われるようになった。ところが、法定都市計画以前の時代にも、道路の開削や施設の配置などの複数の事業が行われ、都市の近代化がなされていた。法定都市計画以前の事業は、どのような戦略・思惑のもと、どのように絡み合い、都市の近代化がなされたのだろうか、本研究では、愛知県豊橋を題材に取り上げ、検証を試みる。

江戸時代には吉田宿が設定されていた豊橋は、東海道沿いの宿場町、吉田城の城下町という都市構造を引き継いでいた。産業は零細な蚕糸業を中心とする工業で成り立っており、基幹産業がなく、また、地元資本も貧弱であったため、近代的発展に行き詰っていた。そこで豊橋市は、消費人口の流入、関連企業の発展などを狙い、初代市長大口喜六を中心に、師団誘致運動に乗り出した。そして、1907(明治40)年3月、豊橋の南に位置する高師村に第15師団の設置が決定すると¹⁾、複数の事業が動き出す(表-1)。豊橋市は、師団設置を契機に、1910(明治43)年9月に遊廓を中心市街地から郊外へ移転、1910(明治43)年2月から主要路線の開削に着手し²⁾、都市の形を大きく変える。同時代、民間による電気軌道敷設が、

1913(大正2)年9月に、1914(大正3)年1月と9月に認可される。この特許は、1917(大正6)年2月に失効するが、おおよそ同じ経路の市内線が再出願され、1925(大正14)年7月に開通する。

これまで豊橋市史では、同時代に行われた遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設の三事業について、事業主体は行政と民間という別のものとして、それぞれの史実は記述されてきたが、行政と民間の連携はなかったのか、三事業に共通する戦略・思惑はなかったのかといった踏み込んだ話は語られていない。本研究は、豊橋の近代的都市形成の中で、遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設の三事業が、どのような主体・人物の、どのような意図によって、連動して計画・実行されたかを明らかにすることを目的とする。

表-1 主要事項年表²⁾

年	月	出来事
1906(M39)年	8月	豊橋市制施行
1907(M40)年	3月	第15師団の設置が決定
	9月	遊廓移転地貳萬坪を市有財産として買収する件が市会で議決
1908(M41)年	11月	第15師団開庁
1909(M42)年	2月	遊廓移転地の貸付方法が市会で議決
	3月	道路開鑿改修費(金貳拾萬圓)及継続年期及支出方法の件が市会で議決
1910(M43)年	2月	主要路線の開削に着手
	9月	札木町・上佐馬町から東田へ遊廓が移転
1913(T2)年	9月	豊橋電気軌道(1次)出願
1914(T3)年	1月	豊橋電気軌道(1次)認可(市内線)
	9月	豊橋電気軌道(1次)認可(郡部線)

(2) 既往研究

師団設置という同様の背景をもつ都市形成を扱ったものとして、土屋²⁾の研究、柴田³⁾の研究がある。土屋は、金沢の場合、市区改正計画が市街電鉄敷設を前提としていたこと、城下町以来の主要道路と、駅と兵舎という近代核施設をつなぐ道路を、幹線道路に位置づけていたことを明らかにしている。柴田は、善通寺市の場合、軍人の流入による風紀の乱れが懸念され、香川県によって遊廓の設置が計画されたこと、利権の絡んだ遊廓設置要求に関する紛議が引き起こされたことを明らかにしている。

北地⁴⁾は、遊廓の空間的変遷に関する全国的な研究の中で、豊橋の遊廓移転は、豊橋市街の道路の整備・機能拡張が名目であったこと、軍隊設置に伴う遊廓拡張を目論んでいたとも言われていることを指摘しているが、これ以上の具体的な検証や分析はなく、どちらも実際の計画意図を表すには曖昧な表現にとどまっている。

電気軌道と都市形成の関係を扱ったものとして、岩本⁵⁾の研究、岡田⁶⁾の研究がある。岩本は、各地方の有志らが電気軌道会社の経営と市会議員もしくは県会議員などを兼務するケースがあることを明らかにしている。岡田らは、全国的な研究の中で、豊橋の電気軌道は、軍事施設のために路線が敷設されたと考えられると指摘している。また、芳賀⁷⁾の研究は、豊橋の電気事業に関する史実を詳細に明らかにしている。

以上の研究より、遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設といった事業の関連性は、部分的に指摘されているが、それぞれの施設の役割を言及するにとどまり、これらの事業が複合的に推進されたことや、その戦略・思惑を明らかにする都市や研究は見受けられない。豊橋の都市形成についても、三事業の連動という観点はいまだになく、さらに、どのような戦略・思惑があったのか踏み込んで分析を行う点で、本研究は独自性がある。

(3) 研究の方法

まず2章では、三事業を地形図上に示し、位置関係を明らかにする。3、4章では、2章で明らかにした位置関係を土台に、三事業の経緯について史料収集・文献調査を行う。主要な資料として、豊橋市の行政資料、新聞資料、鉄道院資料などが挙げられる。3章では近代的都市構造への刷新という観点から分析、4章では三事業の重要人物と共通点を明らかにした上で、どのような意図によって三事業が計画・実行されたのか分析する。以上の分析を総合し、5章をまとめとする。

2. 三事業の位置関係

(1) 遊廓の移転の立地

吉田宿では、客に飯を盛り、夜は泊り客の相手をする飯盛女が、幕府から旅籠屋に許可されており、1876(明治9)年には、東海道沿いの札木町・上传馬町に遊廓が公認された⁸⁾(図-2)。この札木町・上传馬町の遊廓が、1910(明治43)年9月、市街地東方の東田に移転する。図-2、3を見比べると、東田は当時、郊外の荒地だったことが分かる。札木町・上传馬町の遊廓業者らは、移転の立地などを理由に、移転反対運動を起こす。これについては、4章で後述する。

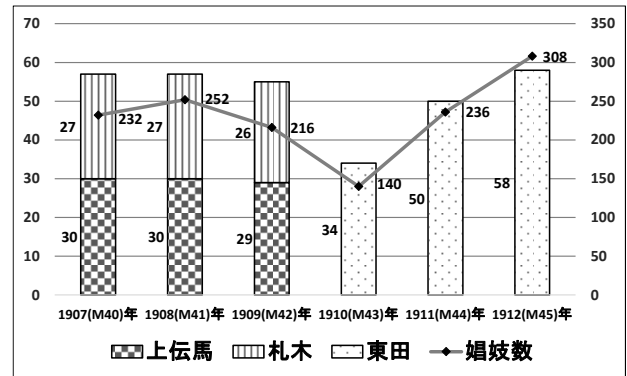


図-1 地域別の貸座数と娼妓数³⁾

遊廓移転前後の地域別の貸座数と娼妓数が図-1である。移転先の東田遊廓には、貸座数63軒の他、料理店38軒、飲食店13軒、芸妓屋6軒が計画されていたが⁹⁾、移転直後の1910(明治43)年には、貸座数・娼妓数とも激減していることが分かる。これは、札木町・上传馬町に残って芸妓置屋に転業する業者がいたからと思われる¹⁰⁾。しかし、1912(明治45)年には、移転前と同数程度の貸座数・娼妓数に回復しており、本格的な移転が進んだことが読み取れる。

(2) 電気軌道の経路

1913(大正2)年9月に出願された電気軌道を、1921(大正10)年11月出願、1925(大正14)年7月開通のものと区別して、豊橋電気軌道(1次)とする。豊橋電気軌道(1次)に関する鉄道院資料をまとめたのが表-3である。表-3から、豊橋電気軌道(1次)は、1913(大正2)年9月16日に出願、1914(大正3)年1月23日と9月10日の2回に分けて認可され、1917(大正6)年2月3日に失効したことが分かる。1914(大正3)年1月23日の認可は市内線、9月10日の認可は前畑から渥美郡二川に至る郡部線である。前畑と二川の位置を図-4で確認すると、郡部線の経路は東海道に沿ったものと推察される⁴⁾。

年月が経ち、1921(大正10)年11月に市内線の敷設が再度出願されると、1923(大正12)年3月に認可、1925(大正14)年7月に開通した。この経路を図-3に示すと、豊橋

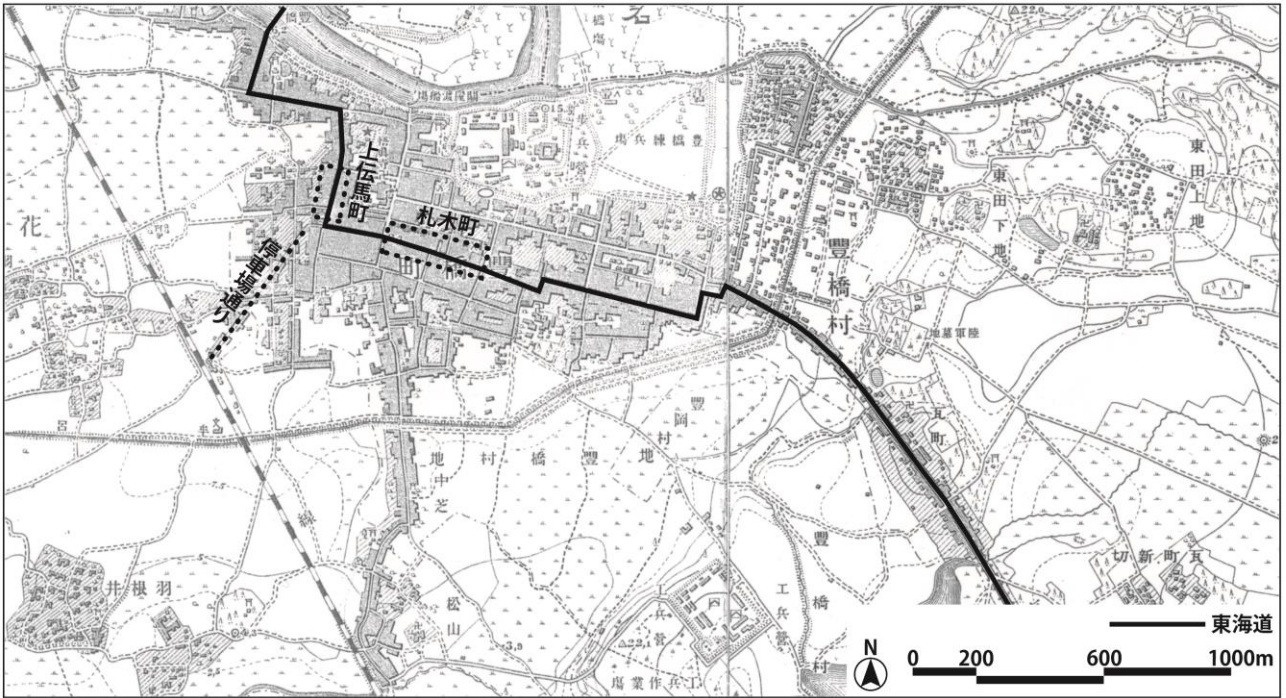


図-2 主要路線の開削以前の都市構造⁽⁶⁾ (1911(M44)年, 1912(M45)年の地形図に筆者加筆)

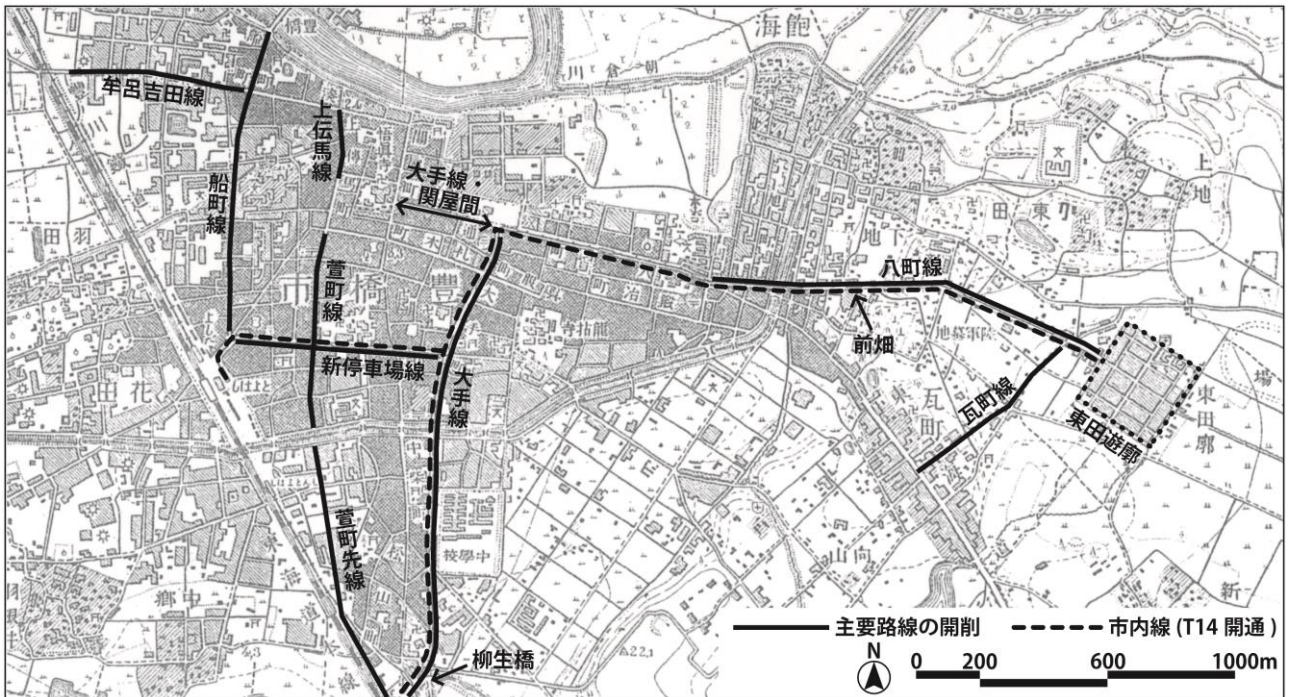


図-3 主要路線の開削と、市内線、遊廓の位置関係⁽⁶⁾ (1929(S4)年の地形図に筆者加筆)

表-2 主要路線の幅員、工費、工期⁽⁷⁾

	幅員	工費	起工	竣工	1910年 (M43)	1911年 (M44)	1912年 (M45/T元)	1913年 (T2)	1914年 (T3)	1915年 (T4)	1916年 (T5)	1917年 (T6)	1918年 (T7)	1919年 (T8)	1920年 (T9)	1921年 (T10)	1922年 (T11)
八町線	4間5分	約25,000円	1910(M43)年2月	1910(M43)年12月	■												
大手線	7間	約68,200円	1910(M43)年4月	1911(M44)年3月	■												
新停車場線	7間	約57,040円	1910(M43)年9月	1912(M45)年5月		■											
牟呂吉田線	3間	約4,370円	1911(M44)年3月	1911(M44)年8月		■											
瓦町線	4間	約8,000円	1911(M44)年12月	1912(M45)年3月			■										
上伝馬線(拡幅)	3間拡張	約9,000円	1912(M45)年6月	1917(T6)年10月				■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
萱町線	4間	約31,795円	1914(T3)年3月	1914(T3)年9月					■								
船町線	4間	約36,585円	1915(T4)年1月	1915(T4)年6月						■							
大手線(一部拡幅)	2間拡張	約815円	1918(T7)年1月	1918(T7)年2月									■				
萱町先線	4間	約17,516円	1922(T11)年3月	1922(T11)年7月													■

駅、東田遊廓、柳生橋に接続していることが分かる。豊橋電気軌道(1次)の市内線の経路を、表-3の1916(大正5)年鉄道院鉄道統計資料に記載されている地番から推定すると、1925(大正14)年7月に開通したものとおおよそ同じ経路であるが、相違点が二点あることが分かる。第一に、豊橋電気軌道(1次)では、大手線から關屋に至る区間が認可されていることである。これは、4章で豊橋電気軌道(1次)の関係主体として明らかにされる豊橋電気株式会社の地番が「愛知県豊橋市大字關屋拾貳番戸」であることが影響していると考えられる。第二に、豊橋電気軌道(1次)では、東田遊廓までではなく前畑までのみが認可されていることである。1913(大正2)年9月20日の新聞には「終点を新遊廓(東田)と為しありたるも其筋にては遊廓を起点又は終点とするに於ては許可せざる由なるを以て人家ある部分に停め人家なき遊廓道を削除する事と為り」と記述があり¹⁰⁾、最初は東田遊廓に接続させていたが、遊廓を起点又は終点とする経路は許可せざるため、人家がない八町線(遊廓道)の区間を削除して出願したことが読み取れる。1910(明治43)年12月に竣工した当該の八町線は、図-2、3を見比べると分かるように、人家がない郊外に新たに開削された路線である。図-3時点の市街化の状態から、1913(大正2)年9月の豊橋電気軌道(1次)出願時も市街化が前畑の辺りまでしか進んでいなかったことが推察される。

表-3 豊橋電気軌道(1次)に関する鉄道院資料^{④)}

1913(T2)年鉄道院年報					
第三 未開業軌道現況					
特許線 二哩五〇分厘					
1914(T3)年鉄道院年報					
第二 特許及失効					
区間 豊橋市大字東田字前畑七一 渥美郡二川町大字大岩字北元屋敷二五					
哩程 四哩〇〇鎖 軌間 三呎六吋					
資本金又ハ建設費 二〇〇、〇〇〇円					
特許年月日 大正三年九月一〇日					
第五 未開業軌道現況					
特許線 六哩四〇鎖					
資本金 五〇〇、〇〇〇円					
特許年月日 大正三年一月二三日					
1916(T5)年鉄道院鉄道統計資料					
第二 本年度中特許失効及開業(二)失効	哩程	軌間	資本金又ハ建設費	特許年月日	失効年月日
自豊橋市大字關屋一〇ノ二 至同市大字東田字前畑七ノ一 自同市西八九一 至同市大字花田字東郷一ニ 自同市大字花田字西宿七八 至同市大字神明三三 自同市大字東田字前畑七一 至愛知縣渥美郡二川町大字大岩 字北元屋敷二五	2哩 40鎖	3呎6吋	200,000円	大正3年 1月23日	大正6年 2月3日
	4哩 00鎖		200,000円	大正3年 9月10日	

1921(大正10)年4月には、豊橋から渥美半島を南下する地方鉄道の渥美線が認可され、1925(大正14)年5月に新豊橋～三河田原間が全通する。渥美線の経路を図-4に示すと、豊橋駅から柳生橋を通り、豊橋南方の高師村に設置された第15師団を貫いて南下している。師団口、司令部前、兵器廠前といった駅名が確認でき、渥美線は軍事物資の他、旅客では軍人を多く輸送する目的があったと思われる。渥美線と市内線の経路を併せて考えると、第15師団の軍人らが、柳生橋で渥美線から市内線へ乗り

換えることによって、中心市街地や東田遊廓へと向かえるような経路であったと推察される。ただし、市内線と渥美線が開通した同年の1925(大正14)年5月、加藤高明内閣で行われた宇垣軍縮により第15師団は廃止となり、市内線と渥美線で軍人を運ぶことは実現されなかった。

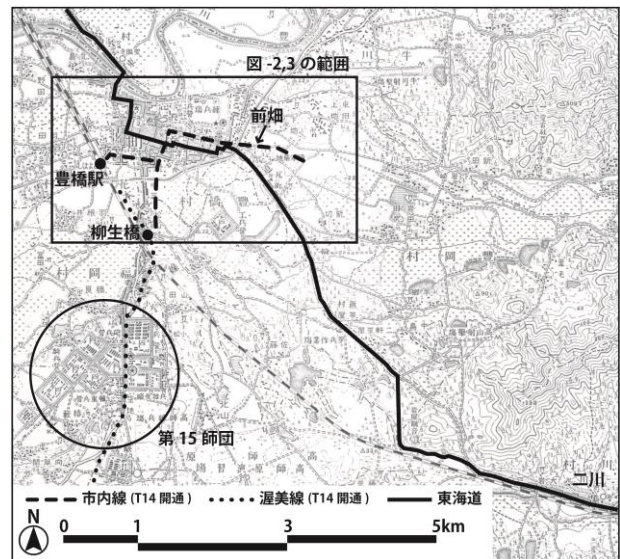


図-4 広域図^{④)} (1914(T3)年の地形図に筆者加筆)

(3) 道路整備と他事業の位置関係

本節では、法定都市計画以前の道路整備事業について、前節までに述べた遊廓の立地、電気軌道の経路との位置関係を明らかにする。主要路線の幅員、工費、工期をまとめたのが表-2、主要路線の開削前と開削後を地形図に示したのが図-2、3である。図-2で用いた地形図の年代は、一部の主要路線が竣工した後の年代であるが、まだ開削された路線が記載されていないため、主要路線の開削以前の都市構造を示すものとして採用した。

図-2、3を見比べると、最初に着手された八町線は、郊外の非市街地の上に、新たに開削されたことが分かる。そして、この八町線が、東田遊廓に明確に接続している。八町線の次に着手された大手線、新停車場線は、既成市街地の街割りの上に整備された。工費が高くなっているのは、敷地買収費や移転補償費が高んだためと思われる。大手線と新停車場線は、それぞれ豊橋における重要な近代的施設である軍隊と駅に接続している。東海道線豊橋駅は、1888(明治21)年9月に開業し、これによって停車場通りができていたが(図-2)、幅員は4間のみであった¹²⁾。これら最初に着手された八町線、大手線、新停車場線の三路線に、のちに電気軌道が敷設された。

(4) 考察

東田遊廓へ接続する八町線は、1910(明治43)年9月の遊廓移転時には竣工しておらず、遊廓移転の3ヶ月後に竣工した。図-1で、移転直後の1910(明治43)年に貸座

敷数・娼妓数が激減しているのは、八町線が竣工していなかったことが原因と考えられる。八町線の竣工後、本格的な移転が進んだことが貸座敷数・娼妓数の増加にみられ、これに伴って客数も増加したと推察される。このように、遊廓の移転と主要路線の開削は、強い関わりがあったといえる。

また、八町線、大手線、新停車場線の三路線が竣工するのは1912(明治45)年5月であるが、その翌年の1913(大正2)年9月に豊橋電気軌道(1次)が出願されている。豊橋電気軌道(1次)の市内線の経路は三路線上であり、電気軌道の敷設は、新たに開削された広幅員道路が前提であったと推察される。

3. 近代的都市構造への刷新

(1) 道路空間の変容

本章では、行政によって行われた道路の整備、遊廓の移転について、事業の経緯を史料収集・文献調査し、近代的都市構造への刷新という観点から分析する。

道路整備当時の状況について、例えば1909(明治42)年2月7日の新聞では「明治39年8月1日豊橋市々制実施以来年を重ねる既に四歳其の間第十五師団の新設は市の発展膨張に急激の速度を加へ来り為めに市の交通機関は益々其の設備の急を告げ今や四万の市民は鶴首して新設道路の開鑿を待ち」と述べられている¹³⁾。人口・車両の増加に伴って、江戸時代から引き継ぐ未舗装で狭隘な道路が時代遅れとなっていたと考えられる。

(2) 遊廓の移転と中心市街地の性格

遊廓の移転に先立って、1907(明治40)年7月23日の新聞には、遊廓移転の時期尚早を唱える論説が掲載された(図-5)。この論説では、移転論者の理由に言及されており、当時、遊廓移転を推進する理由に、中心市街地の風紀は正があったことが読み取れる。豊橋では明治になっても、中心市街地に位置する札木町・上伝馬町に、江戸時代から引き継がれる遊廓が存在していた。ところが、明治になって、同じ中心市街地に、愛知県豊橋支所、町役場、警察署、郵便局などの公共施設が建てられた。中心市街地の性格が近代的な公共施設によって変化し、併存する遊廓が風紀の観点から好ましくなくなったと考えられる。

吾人は強て遊廓移転に反対するものにあらず。然れども、全国の現況に鑑み、豊橋の实情に顧み、時期尚早を唱ふるものなり。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。

図-5 山本松二「遊廓移転尚早論」¹⁴⁾

(3) 道路整備と遊廓の移転の関係

前節まででは、未舗装で狭隘な道路と、中心市街地に併存する遊廓が、豊橋の近代化の上で好ましくなかったことを明らかにした。本節では、道路の整備、遊廓の移転という2つの事業の関係を分析する。

まず、事業の時期に着目する。道路の整備は、1909(明治42)年3月13日に「議決番号一〇 道路開鑿改修費(金貳拾萬圓)及継続年期及支出方法の件」が市会で意思決定され、1910(明治43)年2月に着手される。遊廓の移転は、1907(明治40)年9月4日に遊廓移転地貳萬坪を市有財産として買収する件、1909(明治42)年2月17日に遊廓移転地の貸付方法が市会で意思決定され、1910(明治43)年9月に移転が実施される¹⁰⁾。2章で確認した通り、遊廓に接続する八町線は、最初に開削に着手され、遊廓移転の3ヶ月後である1910(明治43)年12月に竣工する。このように、道路の整備と遊廓の移転は、行政によって同時期に行われていたといえる。

次に、行政資料の記述に着目する。1909(明治42)年の豊橋志要では「チ 市の主なる新事業」として「一、道路開鑿及改修」と「二、遊廓地移轉」の2つのみが挙げられている¹⁵⁾。1928(昭和3)年の豊橋市市制施行二十年誌では、主要路線の開削が図-6のように紹介されている。古来より引き継ぐ都市構造が時代遅れになっていたことを背景に、道路の整備と遊廓の移転を同時に決定したと記述されており、2つの事業がセットで考えられていたことが推察される。

本市はもと東海道の主要駅にして古来旅客の往来頻繁なりしも、道路は概ね狭隘にして、車馬の交通に適せざるのみならず第十五師団設置以来急激なる発達をなし、本市及附近の人口増加及産業の発達頓に加はり、旅客の交通貨物の集散益々繁劇の度を加へ、隨て交通機関の整備改善を要すること急なるに至れり、茲に於て旧幕時代より市内の中枢部なる札木、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し総工費二十八万円の内二十四万九千五百円を市債に求め、四十三年より向三ヶ年の継続事業として第一期工事に着手し大手線、新停車場線、八町線、萱町線、船町線等の改修を遂げ引き続き第二期線工事として着手したるが大正七年大手線竣工大正十一年萱町線先の竣工を以て之が完成を遂げたり。

図-6 主要路線の開削の紹介¹⁶⁾(下線は筆者加筆)

(4) 小結

道路の整備は、人口・車両の増加に伴って、未舗装で狭隘な道路が時代遅れとなっていたことを背景に、舗装の整備、幅員の拡幅、東海道から八町線へのつけかえなどを目的に行われた。遊廓の移転は、中心市街地の性格が近代的な公共施設によって変化したことを背景に、中心市街地の風紀是正を一目的に行われた。これらの事業は、行政によって同時期に行われており、江戸時代の宿場町を引き継ぐ都市構造を近代的に刷新するという目

的において、セットの施策だったと考えられる。

4. 三事業の重要人物と共通点

(1) 遊廓の移転経緯

本章では、遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設について、事業の経緯を史料収集・文献調査し、重要人物と共通点を明らかにした上で、どのような意図によって三事業が計画・実行されたのか分析する。

札木町・上伝馬町の遊廓業者らは、第15師団の設置が決定し売上増加を期待していたが、遊廓移転の風評から移転反対運動を起こす。1907(明治40)年8月30日、札木町の丸地菊治を代表、他53名にて、原敬内務大臣宛てに陳情書が提出された(図-7)。この陳情書で指摘されている事項については、風評といった言い回しがされているものの、複数の論拠が箇条書きで挙げられ、最後は「以上、諸般の事跡を総合して終に一種の疑を生ずるに至りしもの、独其等が僻見のみにはあらざるべしと信じ候」と確からしさをもって結ばれている。この陳情書には、重要な指摘事項が二点ある。第一に、遊廓移転の関係者として、当時の市長大口喜六と、武田賢治、徳倉六兵衛の名が挙げられていることである。第二に、遊廓移転地が安値で買収され、高値で貸し付けられようとしていることである。

頃日、豊橋遊廓移転の説起り、今や将に実行せられんとする者の如し、而して其間に於て予め敷地を買収して奇利を博せんとしてあるものあるなりとの怪説高く、而も其関係者が市長大口喜六及愛知県参事会員徳倉六兵衛・武田賢治なりとの風評至る処に盛なり、某等素より地位高く名声高き氏等の斯る訥々怪事を演せんとする者なりとは信せざるも、又頃来屢々耳に目にする処の諸般の実相を湊合して、徐ろに之を観るに又或は全般無根の言に非ざるなきかの疑念を生せしむるに立至り、終に之が顛末を閣下に被陳し奉るの止むを得ざるに至り候

一 本年六月中、愛知県参事会員徳倉六兵衛は目下世に移転地と称せらるゝ地を窺かに踏査せしこと二回に及事 (中略)

一 本年七月上旬、豊橋市長大口喜六は其等当業者に向つて、移転先の地価は一坪約五円なるべしと告げたり、而して其の何れの地なるかは明示せざるを以て、其当否は速断し難きも、目下世に移転地と称せらるゝの地は一坪一円内外を以て盛に買収せられ居る事

一 所謂移転地と称せらるゝの地所は、徳倉六兵衛と特別関係深き当県岡崎町の人千賀千太郎の名義にて買収し、初めは其用途を岡崎三龍社製糸工場建築用地と標榜せしも、其買収員某々等が曾て図面を示し、此辺は廓門彼辺は道路と公言して憚らざりしことありしより、普く人の知る処となり、今日に於ては全く公然の秘密となりて、誰云ふとなく其買収地を移転地と称し居る事

図-7 1907(明治40)年8月30日の陳情書⁽¹¹⁾(下線は筆者加筆)

遊廓移転地貳萬坪を市有財産として買収する件が議決された1907(明治40)年9月4日の翌日の新聞では、大口喜六の市会での発言が「敷地買収に依て如何なる利益あるやとの質問に對し大口市長は坪一圓五十錢にて買収するものなれば数倍の利益あるべしと答へ」と紹介されている¹⁷⁾。遊廓移転地貳萬坪を、もし坪一圓五十錢で買収し

坪五円の地価となった場合、約70,000円の利益が見込まれる。その後、1909(明治42)年2月17日に議決した遊廓地貸與法では、貸地料が「土地は一等より四等までに區劃して随意契約又は入札を以て貸與し貸地料の最低価格は一坪に就き一箇年一等地四十八錢二等地三十六錢三等地二十四錢四等地十二錢なりといふ而して右の貸地料は明治四十三年三月迄の契約者には十箇年を据置き其後の契約者には満五年以内を据置くべき筈なり」とされた¹⁷⁾。1909(明治42)年の豊橋志要では、遊廓移転地について、貸付總坪數14,600坪5合9勺(内一等地3,294坪7合5勺、二等地2,076坪3合、三等地5,119坪1合6勺、四等地4,110坪3合8勺)、貸付未済地632坪8合6勺、道路總坪數4,710坪9合4勺、周圍溝渠坪數591坪、合計20,535坪3合9勺と記載がある。遊廓移転地の貸付坪數と貸地料を併せて考えると、貸地料として1年あたり約4,050円の収入が概算される。このように、遊廓の移転は、土地の買収と貸付という行政の事業として、利益が見込まれていたと考えられる。

(2) 電気軌道の成立経緯

豊橋市内に電気軌道が敷設されるのは、1925(大正14)年7月である。1921(大正10)年11月に武田賢治を発起人総代として豊橋自動車鉄道会社出願の後、自動車鉄道を電気鉄道に変更、競争者を武田賢治側の発起人に加え、1923(大正12)年3月に軌道敷設が認可された¹⁹⁾。

1924(大正13)年3月17日の豊橋電気軌道株式会社創立総会では、議長の武田賢治から「第壹號議案 當會社創立ニ関スル事項報告ノ件」として会社成立に至った経過と主要事項が報告された²⁰⁾。ここには「然ルニ當市ニ於ケル電気鉄道ハ先キニ前回迄モ特許ヲ得マシタニモ不拘四圍ノ事情ノ為メ皆會不成立ニ終リマシタ為メニ今回ノ出願モ或ハ前回ノ轍ヲフムモノニアラズヤトノ杞憂ガアリマシタ為メ其ノ許可ヲ得ルニ困難ナ詮議ハ非常ニ六ヶ敷シク相當骨ガ折レマシタ大口前代議士モ種々奔走セラレ縣當局ヨリモ同情アル御取扱ヲ受ケマシタ」と記述があり、以前にも軌道敷設の特許取得があったが、会社不成立に終わったこと、今回の会社成立には大口喜六の力添えがあったことが読み取れる。また、会社成立にあたっては、資本金総額500,000円、株数10,000株の内、発起人が4,500株を引き受け、残り5,500株を市民から募集した。当初、1924(大正13)年2月1日を申込期限に、1924(大正13)年1月8日から募集を開始したが「大正十三年一月二十三日第三回發起人會ノ當日迄ニ之レガ引受ニ見タルモノ遊廓方面ヲ除キ市部ニ於テ僅カ壹阡參百餘株ニ過ギマセンデシタカラ發起人會デ此後ノ募集方法ヲ協議シ發起人並ニ創立事務所ニ於テ極力之レガ引受ノ勸誘ニ努力致シマシタ結果漸ク二月二十五日株式全部ノ引受ガ完了致

表-4 豊橋電気軌道(1次)に関する新聞記事

日付	新聞	記事
1913(T2)年 9月20日	新朝報	●電鐵線路変更 當市内に電気軌道を敷設する為め武田賢治、徳倉六兵衛、大口喜六其他の諸氏豊橋電気軌道株式會社發起人と為り出願したる軌道敷設中終點を新遊廓(東田)と為しありたるも其筋にては遊廓を起點又は終點とするに於ては許可せざる由なるを以て人家ある部分に停め人家なき遊廓道を削除する事と為り去る十六日之が訂正の旨出願に及びたり
1913(T2)年 10月3日	新愛知	●電鐵許可申請 豊橋市内に電気鐵道を布設する目的にて武田賢治、大口喜六、福澤桃介氏以下八名が其布設特許権を得んと本縣を通じて主務省へ出願せるが右計畫線路は同地停車場道より遊廓に至る線路にして即ち關屋より大字西八、中八、東田、呉服を経て花田に至るもの別に花田より神明に至るものにして全延長二哩強にして工費は十三萬圓の豫定にて勿論單線のものゝ由にて近日中主務省より許可せらるべしと言ふ因みに同一發起人の手により頃日豊橋箕輪より渥美郡二川に至る郡部線も出願せる由
1914(T3)年 1月30日	新愛知	●豊橋電気認可 武田賢治外八名の出願に係る豊橋電気軌道會社の線路布設工事は一月二十三日附を以て主務省より施工認可されたり
1914(T3)年 1月31日	新朝報	●豊橋電軌許可 豊橋電気軌道株式會社發起人武田賢治外七名より出願に係る豊橋市内軌道敷設の件は廿三日附を以て許可せられたるに付近日中に發起人へ指令交附せらるべし
1914(T3)年 9月15日	新愛知	●豊橋電軌特許 豊橋電気軌道株式會社發企人武田賢治氏外七名より出願の豊橋市東田より渥美郡二川町大字大岩に至る四哩間に軌道布設の件は十日附を以て特許されたり
1914(T3)年 9月16日	新朝報	●豊橋電軌許可 大正二年九月十六日附を以て豊橋電気軌道株式會社發起人武田賢治氏外七名より申請に係る當市大字東田より渥美郡二川町大字大岩に至る延長四哩に對し本月十日附にて主務大臣より特許されたり

シマシタ此ノ完了ニ於キマシテ遊廓方面ノ發起人並ニ株主ノ盡力ハ非常ナルモノデアリマシタ」と記述があり、会社成立には繁盛をもくろむ遊廓方面の支援が必要不可欠であったことが読み取れる。

1924(大正13)年の創立総会でも言及されているように、以前にも豊橋電気軌道(1次)の特許出願、取得があったが、会社不成立に終わっていた。豊橋電気軌道(1次)に関する新聞記事をまとめたのが表-4である。表-4からは、豊橋電気軌道(1次)の発起人として、武田賢治、徳倉六兵衛、大口喜六、福澤桃介の名が挙げられていることが分かる。

(3) 三事業の重要人物と共通点

前節まででは、1910(明治43)年9月の遊廓移転の関係者として、大口喜六、武田賢治、徳倉六兵衛が陳情書で指摘されていること、1913(大正2)年9月出願の豊橋電気軌道(1次)の発起人が、武田賢治、徳倉六兵衛、大口喜六、福澤桃介であることを明らかにした。本節では、両事業に関わった三人の重要人物について、どのような人物か、どのような共通点があったかについて述べる。

大口喜六は、1870(明治3)年5月豊橋船町の生まれである。1898(明治31)年、三浦碧水の後継者として豊橋町長に就任。市制を施行すると、1907(明治40)年1月7日から1912(明治45)年1月10日まで初代豊橋市長を務め、任期の間に、第15師団を誘致し、主要路線の開削、遊廓の移転を議決した。その後、1912(明治45)年から衆議院議員を10期務めた他、4代、11代と豊橋市長を歴任した²¹⁾。武田賢治は、1865(慶応元)年9月知多郡成岩村生まれである。1903(明治36)年、愛知県会議員・愛知県参事会員となり、医師と政治家の二股をかけた壮年期を送った。そして、豊橋電灯社長の三浦碧水により、豊橋電灯の経営に招き入れられた²²⁾。徳倉六兵衛は、1865(慶応元)年3月幡豆郡一色町生まれである。少壮時より徳望があり、村会議員、郡会議員、県会議員、一色村村長を務めた。資産家・名望家として、地元事業の展開の他、豊橋電気、

岐阜電気、一宮電気などの経営に携わった²³⁾。

三人の経歴から共通点があると思われる豊橋電気株式会社(株)の役員を営業報告書で確認したところ、大口喜六、武田賢治、徳倉六兵衛の名前が記載されていることがわかった(表-5)。豊橋電気の前身である豊橋電燈株式会社は、1894(明治27)年、三浦碧水らによって設立された。1906(明治39)年に豊橋電燈を豊橋電気に改称し、電力販売を営業目的に加えるとともに、武田賢治が福澤桃介を豊橋へ招聘、福澤桃介が取締役社長、武田賢治が専務取締役に就任した²⁴⁾。1912(明治45)年上半期の営業報告書では「明治四十五年一月十八日役員一同の推選ニ因リ大口喜六氏相談役に上り任セリ」と記述がある。

表-5 豊橋電気株式会社の役員¹²⁾

役職	1912(M45)年上半期 第37回営業報告書	1916(T5)年上半期 第45回営業報告書
取締役	福澤桃介(社長) 三浦碧水 外山芳太郎 徳倉六兵衛 武田賢治 荒川寅之丞	福澤桃介(専務) 武田賢治 徳倉六兵衛 荒川寅之丞 青木義雄
監査役	望月喜平治 伊東治郎	望月喜平治 伊東治郎
相談役	大口喜六	大口喜六 八木平兵衛 高橋小十郎

1909(明治42)年4月、豊橋市と豊橋電気株式会社は報償契約を締結する。その内容としては「第一條 會社は報償金として右決算期毎に其の利益金の千分の十七に相當する金額を市に納付するものとす」「第六條 市の所有若しくは管理に属する道路橋梁及築造物其他の物件に對し會社に於て其の營業上必要なる電柱又は埋線管の建設に使用する事を承認すべきものとす」「第九條 市は公衆の需要に應ずる目的を以て自ら市内に電燈其他電力供給の事業を経営せず又他の經營者に對しては第六條の使用を承認せざるものとす」などがあり²⁵⁾、豊橋電気は民間企業ではあるが、利権・利得をめぐる行政と強い関わりがあったことが推測される。

また、豊橋電気軌道(1次)の始終点の一つの地番「大字關屋一〇ノ二」は、豊橋電気株式会社の地番「大字關屋拾貳番戸」とほぼ同地点である。これは、豊橋電気軌道(1次)の経路が、豊橋電気株式会社の意図を色濃く反映していることを示す。

(4) 考察

前節まででは、遊廓移転の関係者、豊橋電気軌道(1次)の発起人が、豊橋電気株式会社の役員らであったことを明らかにした。

豊橋電気としては、遊廓の移転によって、郊外の荒地地約20,000坪を開発し、そこに電気軌道を敷設しようとしたことは、電気需要の創出策だったと考えられる。当時の豊橋電気は、第15師団設置を背景に、電力需要増加に対処するため、1908(明治41)年5月に新しい発電所を建設している²⁹⁾。電気需要の創出策という考察は、事業規模を拡大しようとしていた当時の豊橋電気の状況と合致するといえる。その一方、遊廓移転地の買収と貸付は、行政の事業としても利益が見込まれていた。遊廓に接続する道路と電気軌道ができることにより、地価が上昇し、豊橋市がさらに儲かるという思惑もあったと考えられる。このように、遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設といった事業の利権・利得をめぐる、為政者と財界の相互連携があったと思われる。

他方、近代的発展を遂げようとする当時の豊橋は、道路の整備や電気の普及にかかる莫大な費用を、貧弱な地元資本では賄いきれない状況にあった。そこで、福澤桃介の招聘や第15師団の誘致など、外部資本を取り入れると同時に、遊廓移転地の開発という主なる新事業に乗り出したのである。東田遊廓には、貸座敷の他にも、料理店、飲食店、芸妓屋などが計画されており、遊廓という名前ではあるが、多様な業態の店舗を含んだ約20,000坪の開発といえる。遊廓移転地に限らず、道路の整備や電気軌道の敷設は、周辺開発を誘発することが想定され、市街地東方の発展を、東海道の方から、八町線の方へとふりかえ促進する効果があったと思われる⁽³⁾。遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設を三位一体で、市街地東方を開発し、そこで生み出した利益を都市の近代化に充当するというストーリーは、近代都市の経営という点から官民が連携した総合的施策展開と読み取ることができる。

(5) 小結

遊廓移転の関係者、豊橋電気軌道(1次)の発起人であった大口喜六、武田賢治、徳倉六兵衛の三人は、豊橋電気株式会社の役員として共通点をもつことが明らかになった。遊廓の移転によって、郊外の荒地地約20,000坪を

開発し、そこに電気軌道を敷設しようとしたことは、豊橋電気としては電気需要の創出策だったと考えられる。また、行政の事業としても、遊廓移転地の買収と貸付は利益が見込まれていた。

5. まとめ

遊廓に接続する八町線が、遊廓移転の3ヶ月後に竣工すること、八町線、大手線、新停車場線が竣工した翌年に、三路線上に豊橋電気軌道(1次)の出願がなされることなど、三事業の位置関係の強い関わりが明らかになった。

道路の整備と遊廓の移転は、行政によって同時期に行われており、江戸時代の宿場町を引き継ぐ都市構造を近代的に刷新するという目的において、セットの施策だったと考えられる。道路の整備の背景には、人口・車両の増加に伴って、未舗装で狭隘な道路が時代遅れとなっていたこと、遊廓の移転の背景には、中心市街地の性格が近代的な公共施設によって変化し、併存する遊廓が風紀の観点から好ましくなくなったことがあった。

豊橋電気軌道(1次)は民間によって出願されたが、豊橋電気軌道(1次)の発起人と遊廓移転の関係者は、共通する大口喜六、武田賢治、徳倉六兵衛という人物、豊橋電気株式会社という主体であることが明らかになった。遊廓の移転によって、郊外の荒地地約20,000坪を開発し、そこに電気軌道を敷設しようとしたことは、豊橋電気としては電気需要の創出策だったと考えられる。行政の事業としても遊廓移転地の買収と貸付は利益が見込まれており、遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設といった事業の利権・利得をめぐる、為政者と財界の相互連携がみられた。大口喜六、武田賢治、徳倉六兵衛という人物、豊橋電気株式会社という主体の、道路の整備、電気の普及といった都市の近代化にかかる莫大な費用に見合う資金確保の意図により、遊廓の移転、道路の整備、電気軌道の敷設が三位一体で、市街地東方の開発が行われたと考えられる。

今後は、考察を裏付ける史料収集・文献調査の精度をさらに高めるとともに、他都市の法定都市計画以前の事業についても、行政や民間という枠組みに囚われずに、複数の事業がどのように連動したか読み解くことで、近代的都市形成の過程と仕組みをより明解に説明できると考える。

補注

- (1) 豊橋市百年史編集委員会編：豊橋市百年史，p.53，豊橋市，2008では「大口市長は、師団誘致の運動の際、札木・上伝馬にある遊郭を適当な場所へ移転・拡張するこ

- とを陸軍当局との間で約束していた。(中略)第十五師団の設置にあたって、大口市長が陸軍との間で約束したもう一つの付帯条件が、幹線道路の開削である」と述べられており、遊廓の移転と主要路線の開削は、第15師団誘致の付帯条件だったと思われる
- (2) 主に、下の参考文献1や、豊橋市役所：豊橋市市制施行二十年誌, pp. 83-95, 豊橋市役所, 1928をもとに作成した
 - (3) 豊橋市史編集委員会編：豊橋市史 第3巻, p. 1127, 豊橋市, 1983をもとに筆者作成
 - (4) 類似した経路を含む二川電気軌道が、1926(大正15)年5月に出願、却下されている。追加発起人には武田賢治がいた
 - (5) 大日本帝國陸地測量部：二万分一地形圖 石巻山(豊橋近傍 4號), 1911と、大日本帝國陸地測量部：二万分一地形圖 豊橋(豊橋近傍 10號), 1912を用いて筆者作成
 - (6) 大日本帝國陸地測量部：二万五千分一地形圖 豊橋(豊橋 12號 豊橋ノ1), 1929を用いて筆者作成
 - (7) 主要路線の開鑿は、豊橋市役所：豊橋市市制施行二十年誌, pp. 317-319, 豊橋市役所, 1928を用いて把握した
 - (8) 野田正徳他編：大正期鉄道史資料第1集第8巻(鉄道院年報大正2年の複製), pp. 249-251, 日本経済評論社, 1983 / 野田正徳他編：大正期鉄道史資料第1集第9巻(鉄道院年報大正3年の複製), pp. 272-287, 日本経済評論社, 1983 / 鉄道院：鉄道院鉄道統計資料大正5年度, 軌道ノ部 pp. 109-114, 鉄道院總裁官房文書課, 1918をもとに作成した
 - (9) 大日本帝國陸地測量部：五万分一地形圖 豊橋町(豊橋 12號), 1914を用いて筆者作成
 - (10) 市会の議決は、豊橋市役所：豊橋市市制施行二十年誌, pp. 83-95, 豊橋市役所, 1928を用いて把握した。それぞれ、明治四十年九月四日「議決番號一〇〇 本市大字瓦町字七反田及大字東田字五反畑全三反畑全南黒福の内土地貳萬坪を本市有財産として買収の件(明治四十一年七月二十一日右議決中貳萬坪とあるを貳萬壹千貳拾八坪と更生議決)」、明治四十二年二月一七日「議決番號外一二 本市大字東田大字瓦町市有土地(遊廓指定地)貸與方法設定の件(参事會議決)」、明治四十二年二月二四日「議決番號外一六 遊廓指定地借地人に對する命令書様式設定の件(参事會議決)」と記載されている
 - (11) 阿部英樹：百年前の中京名古屋一愛知県遊廓地域資料集一, pp. 219-362, 勁草書房, 2016に全文ママ掲載されている。山本松二：豊橋花柳界誌料, 1926を一部抜粋。阿部は、豊橋の遊廓に関する一次資料が非常に乏しい中、未刊行の資料を古書店で入手、紹介している
 - (12) 豊橋電気株式会社 1912(明治45)年上半年期 第37回營業報告書 / 豊橋電気株式会社 1916(大正5)年上半年期 第45回營業報告書をもとに作成した
 - (13) 実際、昭和時代になると、東田方面で3つの土地区画整理事業が立て続けに着工している。豊橋整地事業誌編纂委員編：豊橋整地事業誌, pp. 352-358, 豊橋整地協会, 1959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、東田東部の歡樂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」、東田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、市街地東方の発展は、遊廓の移転と電気軌道の敷設が足掛かりとなっていたといえる

参考文献

- 1) 豊橋市史編集委員会編：豊橋市史 第3巻, pp. 315-319, 豊橋市, 1983
- 2) 土屋敦夫：大正期の金沢の街路建設—市区改正計画と市街電鉄の敷設—, 都市計画論文集, 35, pp. 97-102, 2000
- 3) 柴田久：師団設置による都市形成への影響に関する一考察—旧陸軍第十一師団と善通寺市の変遷を事例として—, 土木史研究論文集, 23, pp. 35-43, 2004
- 4) 北地祐幸、十代田朗：江戸期以降—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), pp. 889-894, 2004
- 5) 岩本一将：明治・大正期の地方都市における電気軌道事業と都市形成に関する研究, 2018年度京都大学大学院博士論文
- 6) 岡田裕美、千代章一郎：路面電車と都市形成(2)—第二次世界大戦時の被災概況による類型—, 日本建築学会近畿支部研究報告集, 計画系(47), pp. 853-856, 2007
- 7) 芳賀信男：東三河地方電気事業沿革史, 2001
- 8) 上伝馬町誌編集委員会編：上伝馬町誌, pp. 10-15, 上伝馬町誌編集委員会, 2004
- 9) 新朝報, 1910(明治43)年3月27日
- 10) 前掲書1, pp. 169-173
- 11) 新朝報, 1913(大正2)年9月20日
- 12) 前掲書8, pp. 15-17
- 13) 新朝報, 1909(明治42)年2月7日
- 14) 新朝報, 1907(明治40)年7月23日
- 15) 愛知県豊橋市参事会：豊橋志要, pp. 23-25, 合資會社長谷川活版所, 1909
- 16) 豊橋市役所：豊橋市市制施行二十年誌, pp. 317-319, 豊橋市役所, 1928
- 17) 新朝報, 1907(明治40)年9月5日
- 18) 新朝報, 1909(明治42)年2月25日
- 19) 豊橋市史編集委員会編：豊橋市史 第4巻, pp. 752-755, 豊橋市, 1987
- 20) 鉄道省文書 十. 地方鉄道及軌道 三. 軌道 豊橋電気軌道巻一 自大正十二年 至大正十五年
- 21) 豊橋百科事典編集委員会編：豊橋百科事典, p. 106, 豊橋市文化市民部文化課, 2006
- 22) 同掲書7, pp. 129-133
- 23) 浅野伸一：豊橋電気, 岐阜電気, 一宮電気などの経営に関わった幡豆郡の資産家徳倉六兵衛, 一般社団法人日本電気協会中部支部 中部エネルギーを築いた人々2015年8月号
- 24) 同掲書7, pp. 129-133
- 25) 中村十郎：挙市一致経済的大運動 豊橋電気問題之真相, pp. 17-19, 豊橋電気問題研究所, 1921
- 26) 同掲書7, pp. 10-14