

荒廢せるものは吾國の道路なりと迄極言して居るのを見て  
も米國に於ける前世紀の道路は可なり懐舊たるものであつ  
たようである。

# 岐阜市 の 都市計画 街路

安 藤 坦  
委員會技師  
都市計畫地方

大正十二年七月岐阜市に都市計畫法が實施せられて、次  
いで大正十三年十二月に岐阜市の接續七ヶ町村の包括して  
都市計畫區域を決定し將來三、四十年後に於て市が膨脹し  
市街地と成り得る範圍を豫定したのである。是を都市の一  
單位として、此區域内に凡ゆる都市的施設の計畫を樹てね  
ばならない。

に從事し市、縣、内務省各當局の幾度かの折衝の結果、昨  
年十二月具體的立案を作製し本年四月十日に都市計畫岐阜  
地方委員會に附議せられ、原案を可決して内務大臣に答申  
し、次いで五月一日に内閣認可の公告があつた。

此計畫の内容を發表するのも、強ち徒事では無からうと  
敢て本誌を煩はした次第である。

先づ交通上より岐阜市の對外關係を考察して見るに、國  
有鐵道東海道線に沿ひ其の主要なる位置を占むるのは勿  
論、又國有鐵道高山線が岐阜驛より分岐して美濃、飛彈の

中央部を貫き高山町に向つて敷設せられつゝ有り、延いて

は富山とも連絡を保ち飛彈、北陸方面との交通の道が開かれんとし、本市は將來運輸交通上の樞要地たる可き運命を持つてゐる。

一方電車軌道の現状を見るに市内は南北に一條、東西に是と交叉して一條敷設せられ、郊外に向つては市を中心として六條の軌道が放射して居る、他の中都市の軌道状態に比へて電車連絡は遺憾なく分布されて居る様に思はれる。翻て、岐阜市の道路の現況を見ると電車道に比較して遙かに劣ておる感がある、幅員八間の所謂八間道が南北に市を縱貫して停車場より市の北端長良川までに到るのが市の幹線にて是と直角に分岐して僅かに約三百五十間の區間幅員十二間の道路あり、又市の西部に幅員八間の路線が最近敷設せられて何れも電車を併用しておる位いに止まり、他の道路は殆んど幅員は減少を極めて交通上に支障を來して居る事は夥しい、前に述べた南北幹線である八間道路は明治二十四年の濃尾の大震災當時の創設にかかり其頃の市民の向意氣と達眼の明とは稱賛するの價値が有り先進諸都市

にも余りその例が有たのを聞かない、而し今日となつては電車を併用運轉するに到り又交通量も非常に増加して其能率が半減せられた、往時尙ほ百尺千頭一步を進めて何故に幅員を十二間にせなかつたかを惜むもので有る。

最近岐阜市の膨脹は著しい傾向を示しておる、大正九年の國勢調査人口と昨十四年の國調人口とを基礎として最近五ヶ年間の人口増加率を調べて見るに、全國の主要都市（都市計畫法施行都市）の内に於て札幌が第一位で第二位が岐阜である、此の主たる原因は最近市の附近に續々大工場が建設せられつゝ有る結果であつて、接續町村の發展は著しいもので有る、此の意味からしても一日も早く郊外には道路網の確立が必要である。

さて道路網計畫に當りて次の主義に依る事にした、市内は止を得ざる幹線計畫以外には比較的手をつけず、郊外に於て理想的計畫を樹てたること、道路幅員は電車軌道を敷設するものは十三間半以上とし（但し例外が一線ある）是要を大幹線とし、幅員十間以下六間までを地方的幹線として

複線電車を設けない。

以上の主義に基き、先づ第に岐阜驛前に約一千五百坪の廣場を擴げて現在ある廣場と合して約三千坪とし、是より

市の中北部を縦ひ北向して北端長良川を涉り遠く都市計畫區域境界に到るもの最先づ大幹線とし本線中驛より徹明町筋（既設十二間幅道路）まで將來最も交通の集中する焦點で有り、且又岐阜市の表玄關でも有る理由から幅員十八間とした本線と直角に前話徹明町筋にて交叉し東西に一線を擇び是を東西の大幹線とした。

市の南部は東海道本線により遮断され爲めに發展は著しく阻害せられて居るから兩者を連絡する爲めに驛を東西に狭んで南北に一條の幹線を計畫し電車連絡を行ひ又驛の南に乗降客の昇降口を設けて其正面に南北に電車街路を計畫せること圖に示す如くで有る。又市の東部は一望の平野で貨物取扱に減少を極めておるから將來は東部に於ける高山線沿ひに貨物ヤードを設定せんとする前提の基に道路計畫

に及んだ。市の西南部は工場地域本位として道路計畫を樹て、長良川以北の地は住居地域に便せんが爲め相當の考慮が拂はれた。

以上の方進に基いて計畫した路線は最少幅員を六間とし最高を十八間としたもの通計二十七線を擇定し得た。其總延長三萬四千七百九十三間、其總工費が約一千九百萬圓の巨大なる額に達しておる、斯様な工費を持つ事業を普通の工事の様に今後十年間位の中に完成せやうと直して岐阜市の財政状態では到底出来る相談では無い、勿論都市計畫は今後三、四十年を目安としておるから、其時期までに完成する豫定を以て計畫したので有るが而し出來るだけ速に市民の負擔を輕くして造り上げたいものである。其れには次の方法に依るのが最も便法と思はれる。

街路計畫を「都市計畫街路」として内閣の認可を受ける。勿論岐阜市は其方法を探つた、即ち事業認定を受けない、從て事業の着手は未決定のまゝで有る、斯くて後は市民財政の許す範圍内を以て最も必要とし、最も急を要する路

線を撰び工事の認可を得て事業に着手するは勿論で有るが、他の大部の路線は市街地建築物法と土地區割整理の力をかるのである。

本年中に本市に市街地建築物法が施行せらるゝ豫定で有るが本法に於て唯單に計畫せられた道路たりとも行政廳が告示したものは、その境域内に建築物の新築、改築を禁じておる（但し假設的建築場は例外）から市内に在ては道路

沿道に於ける建築物の新陳代謝の行はれる毎に道路敷地が自づと出來敢て建物の移轉費用を支辨する必要もない、又土地も道路の兩側の地價は騰貴をするけれども道路用地は依然として昇らない、から買収にも苦痛を感じない故に道路工事も容易に出来るわけである、又郊外の發展せんとする箇所は計畫道路の兩側に沿てのみ新築家屋が建てられる、自然に道路數の出来る事同様である。

然し今は消極的方法であるから、も一步進んで積極的手段を構ぜねばならない、即ちそれは土地區割整理によるのである、幹線道路を基準として、附近一帯に路幅三間以上

の道路を以て區割割を行ひ、田野を宅地として利用を計るのである、地主は區割整理に要したる費用は全部負擔すべき事は勿論で有るが是と同時に此の地區内に存在する都市計畫道路の一部或は全部を寄附して、其の部分も區割整理の事業として執行する、區割整理によつて地主の受くる利益は莫大なるもので有るから、地主の自發的寄附は當然爲す可き事で有ると思ふ。

市の郊外の幹線道路の事業は以上の方針で進んで行つたならば案外容易に、且つ又速かに工事の完成を行ふ事が出来るものと考へらる左に計畫街路の等級及幅員の標準並に線名幅員、延長を掲て本稿を終る。

#### 街路の等級及幅員の標準

等級	類別	幅員
廣 路	第一類	二十四間以上
一 等 大 路	第二類	十六間以上
	第三類	十二間以上
二 等 大 路	第一類	十間以上
	第二類	八間以上
第三類		六間以上

街路の線名、幅員及延長

等級別	線名	幅員(間)	延長(間)	番別
一等大路第二類	第一號線(金町線)	一八〇	一四〇〇	第一號線(徹明長良線)
二等大路第三類	第二號線(千壽堂本莊線)	一三五	一九三〇	第四號線(岐阜笠松線)
二等大路第一類	第三號線(岐阜驛下加納森屋線)	一三五	一三〇〇	第五號線(美江寺三里線)
二等大路第二類	第四號線(岐阜驛鳥屋線)	一三五	一〇〇〇	第六號線(長住北一色線)
二等大路第三類	第五號線(岐阜驛鳥屋線)	一三五	一九七	第七號線(岐阜驛鳥屋線)
二等大路第一類	第六號線(岐阜驛北一色通線)	一三五	一九八	第八號線(加納森屋一色線)
	第七號線(岐阜驛北一色切通線)	一三五	二六九八	第九號線(岐阜驛下加納森屋線)
二等大路第二類	第十號線(君戸前線)	一三五	三六〇	第十號線(今小町廣江線)
	第十一號線(厚見三里線)	一〇〇	一〇四〇	第十二號線(木庄村廣江線)
二等大路第三類	第十二號線(岐阜驛別一色線)	八〇〇	一九五〇	第十三號線(岐阜驛別一色線)
	第十四號線(加納南長森線)	八〇〇	二八五〇	第十五號線(岐阜驛別一色線)
二等大路第一類	第十七號線(縣廳前線)	一〇〇	八五	第十八號線(北一色切通線)
	第十九號線(岐阜驛厚見三里線)	一〇〇	二三五〇	第二號線(岐阜驛木庄村廣江線)
二等大路第二類	第二號線(岐阜驛木庄村廣江線)	一〇〇	二六九八	第三號線(岐阜驛木庄村廣江線)
	第三號線(岐阜驛木庄村廣江線)	一〇〇	二八五〇	第四號線(岐阜驛木庄村廣江線)
二等大路第三類	第五號線(長良太田線)	六〇〇	一〇八三	第六號線(長良太田線)
	第六號線(鳥屋三里線)	六〇〇	一三〇〇	第七號線(鳥屋高見線)
二等大路第一類	第七號線(忠節町線)	八〇〇	一三三〇	第八號線(福光畠田線)
	第八號線(金津島田線)	八〇〇	四七〇	第九號線(鳥屋三里線)
二等大路第二類	第十號線(忠節線)	八〇〇	一三四〇	第十號線(忠節線)
	第十一號線(忠節町線)	八〇〇	一四六〇	第十二號線(鳥屋高見線)
二等大路第三類	第十二號線(長良太田線)	六〇〇	一〇八三	第十三號線(長良太田線)
	第十四號線(長良太田線)	六〇〇	一〇八三	計

岐阜都市計畫街路網圖

