

岐阜駅周辺再開発計画を阻害する 要因の分析とその対応

A Study on the Analysis of the Important Factors which interrupt the Redevelopment Plannings around Gifu Station

加藤 晃 ・ 松村 美智子

By Akira KATOU and Michiko MATSUMURA

Many urban plannings around Gifu Station were expressed for the past about twenty years. But few plans were realized until now. The aim of this study is to analyze the important factors which interrupt the redevelopment plannings, and to consider how to do for the realization of plans.

1. はじめに（本研究の目的）

岐阜市は岐阜県の県庁所在地として、行政・経済の中心的都市であり、かつては東京、大阪に次ぐ3大アパレル産地として活気のある地方都市の一つであった。駅前にある繊維問屋街は、戦後の混乱期に外地からの引揚者がバラック簡易商店街「ハルビン街」をつくったことから始まり、その後国鉄駅舎の建設や駅前整備にともない、次第に移転・拡張して昭和30年頃にはほぼ現在の繊維問屋街の基礎ができた。このアパレル現金問屋は、高度経済成長の波に乗って一時期は地域経済を大いに発展させ、岐阜市の中核的産業の中心地であ

ったが、その後の社会情勢の変化等により種々の問題が生じてきた。

まず、自動車交通の発展とともに問屋街に荷物を積み降ろしする車の不法駐車が増大し、駅前の交通を大きく阻害するようになってきたこと。また、老朽化した低層建築が林立している問屋街は近代的商店街とはほど遠く、県都の表玄関にはふさわしくないとの指摘がなされるようになってきたことなどが挙げられる。

そのため、都市機能の集積と都市環境の改善のための具体的な事業として、駅周辺の再開発・整備計画がいくつも立案された。しかし、そのどれもが一向に具体化されることなく現在に至っているという状況である。

そこで本研究では、岐阜駅周辺の再開発事業を遅らせている要因をフローチャートに対応させるという方法で分析し、事業具体化への道を探りたい。

*正会員 工博 岐阜大学教授 工学部土木工学科

**学生会員 岐阜大学大学院工学研究科

(〒501-11 岐阜市柳戸 1-1)

2. 再開発のフローチャート

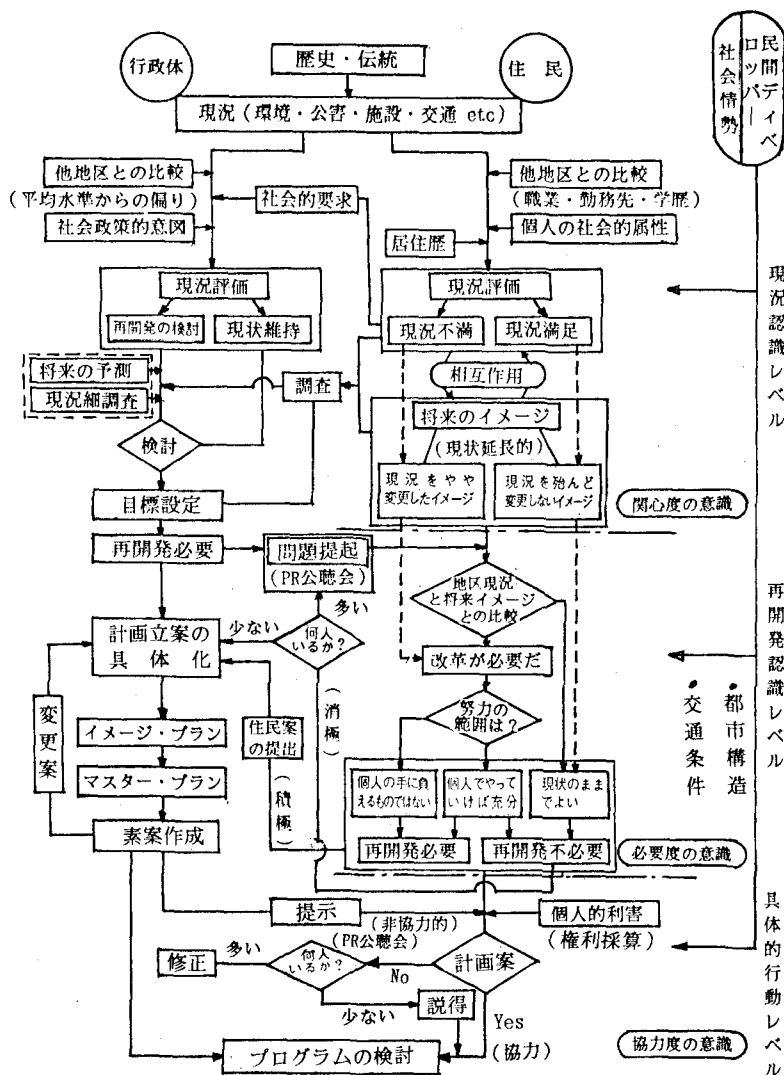
まず、一般に都市再開発事業がどのような経過をたどって進展していくのかをフローチャートで示し、駅前再開発計画の展開の解析を試みることにする。

図-1が今回使用する再開発事業のフローチャートである。これは筑波大学社会工学系教授の梶秀樹氏が以前作成したフローチャートをベースに、都市問題経営研究所の藤田邦昭氏が実践的な検討を加えて加筆したものであるが、更に我々が社会

情勢の変化を考慮に入れて再編成したものである。再開発事業のフローチャートでは、情報化、都市の構造変化（建物の大容量化、インテリジェント化、交通の効率化）、国際化といった急激な社会情勢の変化や多様化する価値観などにフレキシブルに対応できる手順があることが望ましい。

そこで我々は、このフローチャートに社会情勢の変化等による「計画の変更案」というフィードバックの手順を加えることによって、事業の具体化への方策を探ることにした。

図-1 再開発事業のフローチャート



このフローチャートでは、再開発事業を大きく3段階に分け、それぞれのレベルで意識に次のような段階付けを行なっている。

- ①現況認識レベル（関心度の意識）
- ②再開発認識レベル（必要度の意識）
- ③具体的行動レベル（協力度の意識）

本研究は、岐阜駅周辺の再開発事業が何故遅れているのか、その要因と対応を探るものであるから、このフローチャートに基づいて各段階での問題点を把握・検討したい。詳細については、後述するが、まず簡単に各レベルの説明を記す。

①現況認識レベル

都市にはその都市特有の歴史や伝統があり、それらの特性を考慮した上で現況を分析することが出発点におけるポイントである。交通・都市施設・生活環境等の現況と、他地区（特に人口・産業構造での類似都市）との比較の中で現況評価を行い、現状維持か再開発かを検討する。同時に各種必要な調査を行い、将来の予測を立てながら目標を設定し、計画を立案・提起する。一方、住民側は、それぞれの価値観や判断により立案・提起された計画を受け止める。

②再開発認識レベル

現況認識レベルにおいて、行政体が再開発を必要と判断すれば、住民に対して問題を提起し、PR公聴会を開くなどの行動を起こす。

一方、住民の側では各人の価値基準による判断で積極論・消極論に分かれ、具体的提案の内容が詳細になるほど、住民個人は全体の内容よりも自分自身にとっての利害損失についての判断を優先させる。すなわち、地区の現況と将来イメージとの比較の中で改革が必要だが、個人の努力では手に負えないという認識を持てば再開発が必要だと判断するし、現状のままでよいと判断すれば再開発は不必要だと判断する。また、改革は必要だが個人でやっていけば充分と判断する人は、再開発が必要・不必要の2つに分かれると思われる。

次に行政体の側では計画立案の具体化に向けてイメージ・プラン、マスター・プランや素案の作成に入る。再開発が必要と判断する住民の中には立案化に向けて住民の要望や住民案を提出するな

どの積極的な対応を示すが、必要度の認識が薄い住民は消極的であろう。

③具体的行動レベル

さて、具体的行動レベルでは個人的利害が絡んで、再開発事業への対応が著しく異なってくる。特に商業者の場合は生活がかかっているために、将来の商売の見通しが立たない再開発事業には反発・抵抗の姿勢を取り、反対運動にまで発展する場合がある。地元住民・関係者の理解・協力が得られないまま白紙撤回された再開発計画は多い。また、具体的に事業が開始されることになっても、ここまで到達するのに通常3～4年、計画によっては10年以上かかるものもざらにある。

3. 現況認識レベルにおける岐阜駅周辺の問題点

岐阜駅周辺の問題点を明確にするため、まず岐阜市の概要について記すことにする。

(1)岐阜市の概要

①位置

岐阜市は日本のほぼ中央に位置し、名神、中央、北陸、東海北陸自動車道という高速道路網に囲まれ、また東海道新幹線によって関東、近畿方面とも結ばれており、古くから東西交通の要衝であった。

岐阜県の中での位置付けとしては、県庁所在地として岐阜県の行政・経済の中心であり、さらに研究開発機能・コンベンション機能の充実に図っている。

②都市目標

岐阜市が昭和61年に策定した“岐阜市第三次総合計画”によれば、「自然と共存し、活力に満ちた個性ある連帯都市岐阜の創造」を目指すとしており具体的には“コンベンション都市”と“ファッション都市”を開発事業として掲げている。また目標年次（昭和75年）における夜間人口は45万人、昼間人口は48万人である。しかし人口は、昭和50年の国勢調査の408,707人に対して、昭和60年には411,743人であり、過去10年以上にわたって伸び悩んでいる。

③土地利用

昭和62年の岐阜市の総面積は19,620haであり

そのうち33.4%に相当する 6,561haが市街化区域である。

④産業

岐阜市は繊維アパレル産業を中心に発展してきた都市であり、東京・大阪とともに日本の3大アパレル産地と言われている。その理由としては、次のようなことが考えられる。

- (a)一宮・尾西・羽島といった有名な織物産地が岐阜市近郊にあった。
- (b)昔から和傘、提灯という特産品の内職や下請生産で働く人が多くそれが家内工業的な縫製業には都合が良かった。
- (c)繊維問屋街が国鉄岐阜駅前にあり交通の便が良く、全国への鉄道の拠点性があった。しかし交通体系の変化により、その構造は変わりつつある。

⑤岐阜駅前地区の特色

岐阜市には衣服製造業が約1500社あるが、このうち約9割の約1350社が駅前地区に集中している。すなわち、岐阜駅前地区は岐阜市の基幹産業であるアパレルの拠点としての特色を持っている。

(2)駅周辺の現状と問題点

①岐阜市の中心駅が2つに分断されている。

岐阜駅には、J R岐阜駅と名鉄の新岐阜駅の2つがあり、両駅は直線距離にして約 400m離れている。

しかも現在の連絡路では、地上と地下とを何度も行き来しなければ連絡できないため、鉄道利用者は非常に不便な思いをしている。

名鉄線は中京都市圏下の各都市を結ぶ中距離トリップを主体としたダイヤを組んでおり、バス交通も名鉄新岐阜駅を主体としてネットワークされている。そのため、J R岐阜駅より、名鉄岐阜駅利用者の方が多くなっている。

一方、J Rは国鉄時代は長距離トリップを主体としたダイヤであったが、民営化されてからは中距離のダイヤも充実させてきており、利用者数も増加の傾向にあり、上述の中心駅間の連絡の改良が望まれている。

②交通の計画性の欠如と諸施設の不足により交通環境が極めて悪い。

岐阜駅・新岐阜駅付近のバスターミナル、タクシー乗降場、路面電車乗降場、自家用車停車場、駐車場・駐輪場施設が不足しており、それら諸施設間の連絡性も極めて悪い。利用者の利便性が考慮されていない都市づくりになっている。

③駅周辺は都市の魅力を欠いている。

中心駅の近辺は、ターミナル拠点としての性格を持ち、人々が集まる場所として飲食店、ファッションのブティック等の商業施設が集積する地域である。にもかかわらず、現状では駅に対する通過交通の増大に対して、南北の市街地を結ぶ幹線道が不足しており、更に問屋街付近一帯は路上駐車がが多く、著しい交通渋滞を引き起こしている。そのために岐阜駅周辺は、重要な乗り継ぎ拠点であるにもかかわらず中心商業業務機能が阻害され、柳ヶ瀬地区に比較して魅力の乏しい都市空間になっている。

特に新岐阜駅周辺には広場、公園がなく、全体としてゆとりと潤いのない空間構成となっている。

またJ R岐阜駅南部地区は駅に隣接した地域でありながら、駅北地区と結ぶ交通施設が配置されていないために、駅北地区の商業ポテンシャルが波及しておらず、商業機能の集積が進んでいない。

④駅前繊維問屋街の卸売機能の集積が妨げられている。

繊維問屋街は岐阜市の基幹産業である繊維業の拠点でありながら、駅前に位置していたことによつて、駐車施設計画が遅れ、交通体系の変化に対応することが出来なかった。そのため外周道路の交通処理能力の低下、歩行環境の低下に加えて、荷さばきスペースや集配スペースの不足、更に建物の密集と老朽化によって、現在では卸売機能の集積が著しく妨げられている。

これらの現況に基づいて、岐阜市は再開発の必要性を認識し、種々の再開発計画・基本構想を打ち出しているわけだが、次の節では、再開発認識レベルにおけるこれらの計画・基本構想を時系列に整理して、分析を行いたい。

4. 再開発認識レベルにおける問題点

(1) 各種事業計画の経緯

岐阜市は岐阜駅周辺の再開発の必要性を認識して、既に20年以上も前から種々の調査・構想・基本計画を発表している。また、民間の企業・研究機関等による調査報告書もいくつか出されている。今回調べただけで報告書の数は過去20年間で35冊以上にものぼっていることが判明した。そのうち、一番古いものは、昭和42年11月に発表された「東海道本線高架線増設総合計画書」であった。その後、昭和44年3月に「国鉄岐阜駅周辺地区再開発基本構想報告書」が出され、昭和55年頃から徐々にその数も増えていった。更に60年代に入ってから多角的な調査・基本構想になってきているのが特徴である。(表-1 参照)

これら一連の事業計画は昭和40年代当初に発表された東海道本線、高山本線の連続立体交差事業が契機となって、発展してきたものである。これらの計画は大きく分けると、企画部・都市計画課のまとめたものと経済部・商工課のまとめたものとの2つに分けられ、時系列でみると次のような経緯をたどっている。

① 企画部・都市計画課関係

●岐阜市内での南北交通が鉄軌道でさえぎられている。

●名古屋方面からの主要道路は必ず踏切りを越えなければならない。

→鉄道を高架にする→駅周辺地区の総合的な街づくりをする→駅前繊維問屋街の再整備をする→活力ある都市へのビジョンを策定する

② 経済部・商工課関係

●アパレル産業(卸・小売業)が停滞している。

●魅力ある商店街を形成しなければならない。

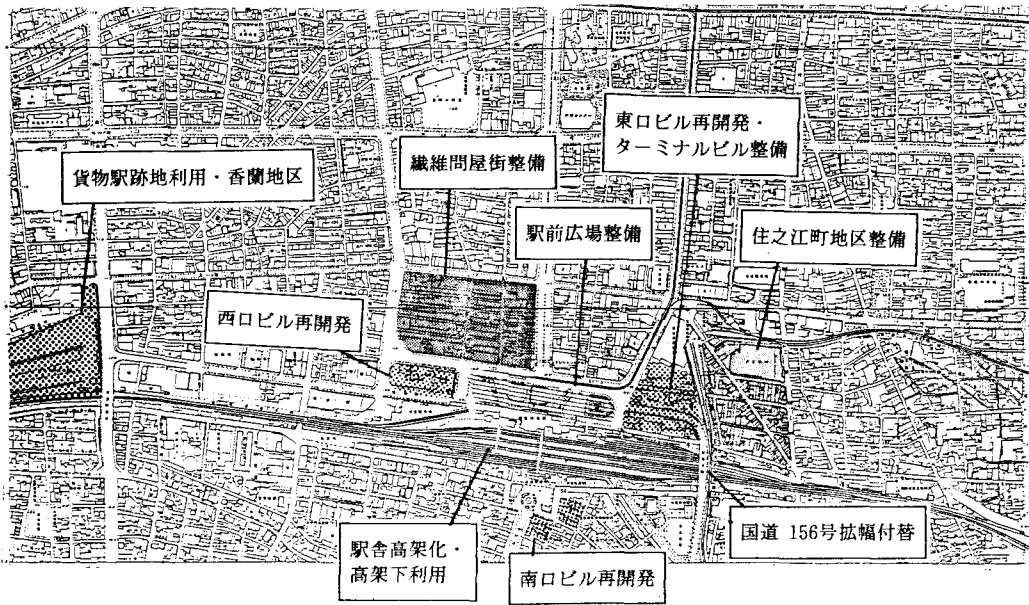
→商店街の近代化・都市イメージの向上→ファッション都市にふさわしい問屋街の形成→アメニティ・タウンをめざす

また、岐阜駅周辺の既往都市改造計画をまとめてみると図-2 のようになる。

表-1 各種事業計画・調査報告書の経緯
(作成年：昭和)

年	構想・計画 報告書表題	調査主体
42	東海道本線高架線増設総合計画書	岐阜市/岐阜市東海道本線高架促進期成同盟会
44	国鉄岐阜駅周辺地区再開発基本構想報告書	岐阜市企画調査室
48	国鉄岐阜駅周辺再開発計画調査	RIA建築総合研究所 岐阜県土木部岐阜駅周辺鉄道高架対策室
53	岐阜駅周辺総合整備基本計画報告書	関ヶー・シー・エス 岐阜駅周辺総合整備基本計画委員会 (社)日本都市計画学会
54	岐阜駅周辺地区市街地再開発等調査報告書 —岐阜駅周辺鉄道高架事業による総合的な街づくりのための—	岐阜県土木部
55	岐阜駅東地区市街地再開発等調査報告書 —岐阜駅周辺鉄道高架事業による総合的な街づくりのための—	岐阜県土木部 RIA建築総合研究所
〃	都市行政における将来施策の実効性確保のための研究—都市における中核業務地区の魅力創出のための基礎調査— 岐阜市	(財)地方行政システム研究所
〃	都市行政における将来施策の実効性確保のための研究—都市における中核業務地区の魅力創出のための基礎調査— (岐阜市)—構想編—	(財)地方行政システム研究所
56	国鉄3階、名鉄現線2階高架計画図 岐阜県における商店街盛衰の諸要因についての基礎的分析とそれを踏まえた近代化についての基本的提言	岐阜県商店街振興組合連合会
〃	岐阜地域商業近代化地域計画報告書	商業近代化委員会 岐阜地域部会
〃	岐阜地区ファッションタウン事例研究	繊維工業構造改善事業委員会
57	都市交通拠点周辺地域の総合的整備方策に関する調査研究	(財)地方行政システム研究所
58	岐阜市小売商業環境調査報告書 (その1)	岐阜市経済部 ㈱地域計画システム
59	岐阜駅前繊維問屋街再整備の方策調査報告書	岐阜市都市計画部 地域計画建築研究所
〃	岐阜アパレル産業実態調査報告書	岐阜市経済部商工課 (社)岐阜既製服産業連合会
60	岐阜駅西地区市街地再開発事業事業推進計画変更案	
〃	岐阜市小売商業環境調査報告書 (その2)	岐阜市経済部 ㈱地域計画システム
〃	岐阜縫製加工業実態調査報告書	岐阜市経済部商工課
61	岐阜市小売商業環境調査報告書 (その3)	岐阜市経済部 ㈱地域計画システム
〃	岐阜駅前問屋街第1地区市街地再開発事業基本計画	岐阜市
〃	香蘭地区基本構想策定調査報告書	岐阜市/ (財)都市計画協会
〃	岐阜駅前問屋街整備基本構想	岐阜市
〃	岐阜駅周辺総合都市交通施設整備計画調査報告書	岐阜市 (社)日本交通計画協会
〃	岐阜市駐車場整備基本計画	岐阜市
〃	ニューメディアコミュニティ構想推進調査	ニューメディア開発協会
62	香蘭地区土地区画整理事業A調査報告書	岐阜市
〃	岐阜駅前問屋街東地区整備基本構想	岐阜市
〃	岐阜市中心市街地都市デザイン基本構想策定調査報告書	㈱アトリエ・ダッグ
〃	活力ある都市への展望ビジョン策定調査—構造分析編—	岐阜市企画部企画調整課 ㈱野村総合研究所
〃	岐阜市の活性化と交通問題 岐阜駅高架事業をめぐる	21世紀「都市と農村」研究会
63	新岐阜駅前商店街アメニティ・マート構想モデル事業調査報告書	岐阜市商工課 ㈱都市環境研究所
〃	活力ある都市への展望ビジョン策定調査計画編(“ACTION PLAN 岐阜”計画素案)	岐阜市企画開発部企画調整課 ㈱野村総合研究所
〃	活力ある都市への展望ビジョン策定調査—計画編— 報告書	岐阜市企画開発部企画調整課 ㈱野村総合研究所
〃	岐阜市市街地整備基本計画報告書	岐阜市

図－２ 岐阜駅周辺地域での既往都市改造計画



(2)社会情勢の変化

本論文では、再開発のフローチャートに社会情勢の変化を入れることがポイントであるので、ここで昭和30年代から60年代までの社会情勢を大まかに整理してみる。ここでは日本全体の時代背景と岐阜市の都市状況を対比させて列挙してみた。（表－2 参照）

(3)問題点

事業計画・調査報告書を時系列的に見ると、各報告書の間に「行政体としての政策の一貫性」は乏しく、それが一番の問題点である。駅周辺の多くの報告書は「行政体の政策」にまで結び付かない「現況報告」と「提言」によって構成され「出されてそのまま」の形で終わっている。

また、表－1の事業計画・調査報告書では関係住民のアンケート調査まで行なったものはほとんどないため、住民の意識変化について正確に分析することは難しい。ただ、昭和59年 3月にまとめられた「岐阜駅前繊維問屋街再整備の方策調査報告書」の中でまちづくりに関するアンケート調査を行なっているので、この調査結果を参考に、再開発を具体化させる上での問題点は何かを次節で検討したい。

表－2 再開発と都市をめぐる状況

年 代	日本の状況	岐阜市の状況
昭和30年代	・日本住宅公団発足 ・市街地改造法など 神武景気→ナベ底景気 →岩戸景気 ・東京オリンピック ・新幹線 ・名神高速道路概成	・岐阜市の2大商圏が 形成される （新岐阜地区、 柳ヶ瀬地区） ・32年 新岐阜百貨店 ・39年 新幹線羽島駅
〃 40年代	・新都市計画法 ・都市再開発法 ・大阪万博 ・大型店舗の百貨店が 駅前に進出し始める ・オイルショック	・鉄道の連続立体交差 事業計画が発表され る ・市民会館、岐阜産業 会館、中央公民館等 ・46年 岐阜ジャスコ シティ
〃 50年代	・都市再開発法の一部 改正 ・都市再開発のプロジ ェクトが巨大化 ・第3次全国総合開発 計画（52年）	・51年 パルコ ダイエー岐阜店 （大型店舗の進出） ・52年 岐阜近鉄 （改築） 高島屋（再開発）
〃 60年代	・第4次全国総合開発 計画（62年） ・都市間競争が激化 ・個性ある都市づくり ・アメニティ	・岐阜市第3次総合計 画として次の施策目 標を作成 ・コンペション都市 ・ファッション都市

5. 具体的行動レベルにおける問題点

まず、昭和59年3月にまとめられた「岐阜駅前繊維問屋街再整備の方策調査報告書」（岐阜市都市計画部・地域問題建築研究所）の中のまちづくりに関するアンケート調査の調査対象と回収率は表－3の通りである。

表－3 アンケート調査の概要

	配布数	回収数	回収率(%)
駅前東地区	537	434	80.8
駅前西地区	738	656	88.9
計	1,275	1,090	85.5

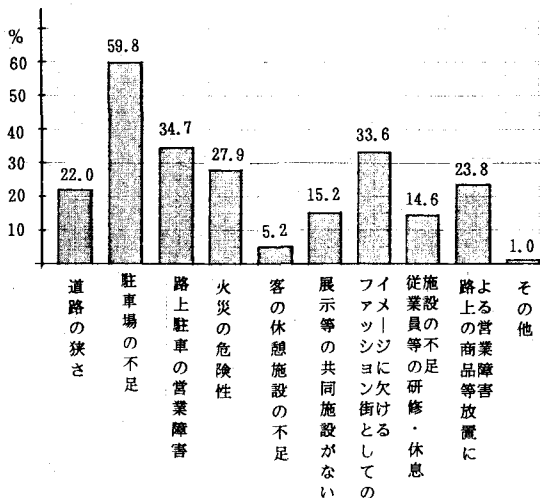
調査対象 岐阜既製服産業連合会加盟問屋のうち駅前地区に立地する全店舗

の中で、駅前問屋街に店舗を持つ事業所が、問屋街の現状とまちづくりの方向性についてどのような評価を下しているのかについて整理すると次のようにまとめられる。

(1)現状評価（複数回答）

- ・一番多いのが「駐車場の不足」で64.1%、次が「路上駐車による営業障害」で34.7%と、交通問題に関する評価が大きな割合を占めている。
- ・東地区と西地区の違いは「火災の危険性」が東地区では6番目なのに対し、西地区では2番目となっていることである。

図－3 問屋街の現状評価



表－4 岐阜駅周辺の業態（昭和62年9月）件数(%)

業 態	駅前東地区	駅前西地区	計
卸売業	543(66.4)	721(92.5)	1,264(79.1)
小売業	91(11.1)	3(0.4)	94(5.9)
飲食店	58(7.1)	9(1.2)	67(4.2)
製造業	1(0.1)	2(0.2)	3(0.2)
金融・保険業	13(1.6)	9(1.2)	22(1.4)
不動産業	1(0.1)	0	1(0.1)
サービス業	62(7.6)	10(1.3)	72(4.5)
その他	49(6.0)	25(3.2)	74(4.6)
計	818	779	1,597

(2)まちづくりの方向性について

- ・まちづくりの方法については、最も多いのが「必要用地を組合中心で確保」（35.7%）となっているが、「個々に努力していく」（31.3%）「何店かの協力による共同建替や整備」（31.7%）と、3つの意見にほとんど差は見られなかった。
- ・共同施設への出資については、約1/4が出資する意向がある。
- ・改善を進める上での問題点については、「借家のため自由にならない」が最も多く、66.7%、「仮店舗用地がない」「1店舗だけでは改善できない」がほぼ同数で、全体の約1/4を占める。
- ・その他、店舗の改善をしたい意向があるものは46.3%、問屋街には共同施設・販促の施設が必要と考えているものが54%を占めている。ことなどが重要な点である。

これらから、住民側の再開発の必要度の意識もかなり高いものと判断することができる。

しかし、地権者の実態を見ると、土地、店舗、営業権の各項目を通しての自己所有が少ないことが再開発に対するコンセンサスを得るのに障害になっている。

行政体と住民の双方が再開発の必要性を認識しているのに、なぜ一向に具体化しないのかを考察するに当たって、岐阜市の状況を含む社会情勢の変化を考慮に入れて整理すると以下ようになる。

- ①今まで出された事業計画・調査報告書の多くは「出されてそのまま」の形になっていて、「政

策」に結び付いていない。また、各報告書の間に、「行政体としての政策の一貫性」が乏しく従って岐阜市側の再開発事業計画への取り組みに統一性と説得性が不足している。

- ②行政体の各種事業の計画的実行の遅れに対し、民間企業は駅周辺で企業の個別の判断により、着実に開発事業を実行しており、関係住民の意識を変化させてきている。

（貨物駅跡地周辺に民間企業のビル建設が進んでいる。また、民間企業となったJR岐阜駅高架事業が現在着実に具体化されてきている。）

- ③岐阜市に街づくりに対する一貫性のある指導力と政策実行力が欠如している。

（例えば、平和通り地下駐車場計画は関係者の意見調整ができずに計画が凍結されたままになっている。）

- ④岐阜市、岐阜商工会議所、岐阜ファッション産業連合会、問屋街関係者、JR東海など、関連する諸機関が多いのに、それらの間の意見調整・意思統一をする組織がない。（またはリーダーがいらない。）

- ⑤問屋街の特殊性（現金問屋・共販所）から、権利採算の意見調整が難しい。

現実の再開発事業では、一般に次のような具体化が図られている。

- (a)行政の強制執行を含む、強力な指導力による計画の完了。
(b)行政がビジョンを示し、関係機関・住民に問題提起と説得に当たる。
(c)民意を尊重しながら行政が後押ししながら進める。

再開発事業では、できることならば(c)の民意尊重で具体化を図ることが望ましいが、それにしても行政がしっかりした計画案・具体策・資金的裏付けを示さなければ事業は前へ進むことはできないであろう。

更に、期間的な推移を考慮すると、交通条件の変化、都市構造の変化に対応できる柔軟性・対応しようとする努力が欠けていたことが指摘できるであろう。

調査報告書というハード面ばかりで、現実的な“仕掛け”がなかったこと、つまりソフト面が欠

如していたことが、岐阜市の再開発事業を大きく阻害していると言えるだろう。この点からすれば、岐阜駅周辺再開発計画を具体化させるためには、行政が実行できる計画案、資金計画、権利調整に対する方策、というソフトウェアを提示することが必要である。

6. おわりに

本研究では、岐阜駅周辺の再開発事業を遅らせている要因を分析するために、都市再開発事業のフローチャートに対応させて分析を試みた。

再開発事業は行政体の計画立案が先行しても、住民側の理解・協力なくしては具体化が困難な事業である。今回、行政体・民間研究機関により今まで出された調査・報告書を時系列に整理し、それを住民意識・社会情勢と対比させてみると、岐阜駅周辺再開発事業は既に具体化すべき時期に来ていることは明白であり、それを阻害しているのは、関係諸機関の意思統一の不備・リーダーの不在・行政体のリーダーシップの欠如であると考えられる。

従って、事業具体化に必要なものは

- 岐阜市の強いリーダーシップ（実行力）
- 地元関係者の意見調整をする機関（組織）
- 中心になってまとめる人物
- 社会情勢に応じて計画に「変更・修正」を加えていく柔軟性

であり、これらに早急に対応しなければ、行政は民間の開発の後手に回り、岐阜駅周辺の再開発の千載一遇のチャンスを失うことになるだろう。

おわりに、本論文を作成するにあたり、多大な資料を提供していただいた岐阜市経済部商工課の後藤嘉明課長補佐、同じく都市計画課の小島正和主任には深く感謝の意を表したい。また、適切な助言をいただいた岐阜大学工学部建設工学科の大野栄治助手ならびに都市問題経営研究所の藤田邦昭所長にも深く感謝の意を表したい。

参考文献

- 1) 岐阜市企画部：岐阜市第三次総合計画 21世紀への架け橋、1986年
- 2) 藤田邦昭：実践としての都市再開発、学芸出版社、1987年