

駅に着目した岐阜市中心部の都市構造に関する史的考察*

Historical Design Survey of Urban Development based on the stations in Gifu City*

伊藤宏匡**・田中尚人***・秋山孝正****

By Hiromasa ITO**・Naoto TANAKA***・Takamasa AKIYAMA

1. はじめに

岐阜市はかつて鉄道及び路面電車網を基軸として発展した地方都市であったが、1960年代以降のモータリゼーションの進展に伴い、都市における駅の役割が薄れてきている。本来駅は、旅客、物流などの機能面だけではなく、都市のランドマークとして空間的にも都市構造に大きな影響を及ぼし、その都市を特徴づける施設である。そこで本研究では、近年衰退傾向にある中心市街地の活性化を考えるために、まず岐阜市中心部の基本的な都市構造を明らかにすることを目的とした。

本研究では、岐阜の歴史^{1)~3)}や各社社史^{4)~6)}をはじめとする歴史的な文献や地図、写真などの資料や当時の世相を反映した新聞記事などの記述から、駅が岐阜市中心部の都市構造に及ぼした影響について検証した。既往研究として、岐阜市の都市形成とモータリゼーションの関係の考察⁷⁾やパリの都市形成と鉄道に関する研究⁸⁾などがある。

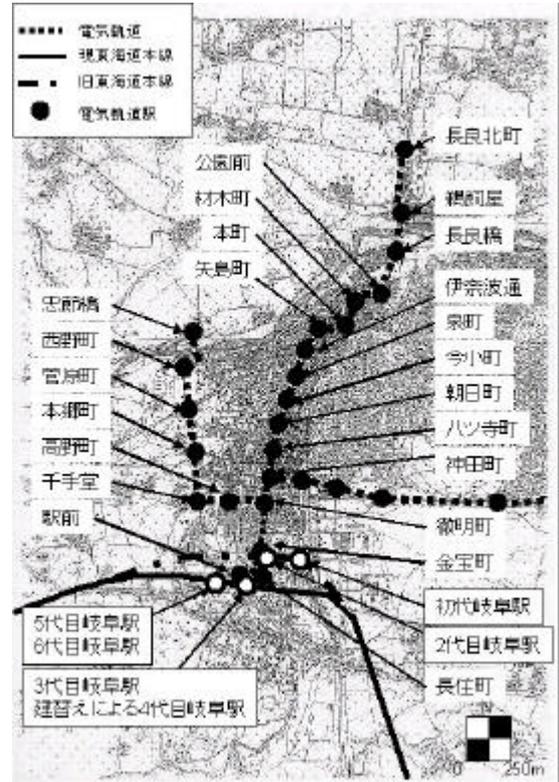


図-1 駅の所在と変遷

(1920年大日本帝国陸地測量部発行
「岐阜市地形図1/25,000」に筆者加筆)

2. 岐阜市における駅の発達史

JR岐阜駅は1886年(明治19)に加納停車場として誕生して以来、4度の移転と5度の建替えが行われており、全国的にも有名な駅である。本章では、歴史的文献、資料などから駅及び路面電車網の立地とその機能の変遷を明らかにした。

(1) 岐阜駅及び路面電車網の変遷

近代から現代に至るまでの約140年間をa)黎明期

*キーワード：駅，都市構造，都市計画，中心市街地活性化

**学生員，岐阜大学大学院工学研究科土木工学専攻

(〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1-1，

TEL:058-293-2445，FAX:058-230-1248)

***正員，博士(工)，岐阜大学工学部社会基盤工学科講師

****正員，博士(工)，岐阜大学工学部社会基盤工学科教授

(明治期)，b) 発展期(大正～昭和戦前期)，c) 合理化・統合期(昭和戦後期～)の三つに大別し、各年代についてまとめた。また、岐阜駅と路面電車網の主な所在と史実は以下の図-1、表-1に示した通りである。

a) 黎明期

1886年(明治19)、中山道線建設用資材運送の目的をかねて、大垣以東の東海道本線の工事が進められ、翌年、加納まで達したことにより開業したのが加納停車場である。当時、駅南部に位置する加納地区は中山道の宿場町として栄え、岐阜町方面と名古屋方面へ分岐する交通の要所として、鉄道を設けるにはふさわしい場所であった。その翌年、加納停車場は西に約300m移転し、岐阜停車場と名前を改め開業した。1873(明治6)に県庁が岐南町から移転したことにより町は南に

表-1 岐阜駅及び路面電車網に関する年表

西暦	和暦	事項
1887	明治20	加納停車場(初代岐阜駅)開業
1888	明治21	岐阜停車場(2代目岐阜駅)開業
1911	明治44	岐阜駅前～今小町間開通(岐阜市内線) 今小町～本町 1.4km間開通(岐阜市内線) 神田町～「上有知」間24.9km開通(美濃町線)
1912	大正元	本町～「長良橋」1.1km間開通(岐阜市内線)
1913	大正2	3代目岐阜駅開業 岐阜駅移転に伴い、0.4km延長(岐阜市内線)
1914	大正3	「八ツ寺町」が「郵便局前」に改称(岐阜市内線)
1915	大正4	「長良橋」～「長良北町」間0.9km開通(岐阜市内線)
1916	大正5	美濃電気軌道株式会社、名古屋鉄道に合併し、 名岐鉄道と改称
1925	大正14	高野町～忠節橋間4.0km開通(岐阜市内線)
1931	昭和6	神田町が「岐阜柳ヶ瀬」に改称(岐阜市内線)
1946	昭和21	郵便局前が「朝日町」と統合し、 裁判所前」に改称(岐阜市内線)
1948	昭和23	4代目岐阜駅開業 駅前が「岐阜駅前」に改称(岐阜市内線) 「長住町」が「新岐阜駅前」に改称(岐阜市内線) 今小町が「泉町」と統合し、 県庁市役所前」に改称(岐阜市内線) 本町と「矢島町」が統合(岐阜市内線) 忠節橋が橋の北側に移転開業(岐阜市内線)
1950	昭和25	徹明町が美濃町線の起点となる 高野町が「釜町」に改称(岐阜市内線)
1954	昭和29	忠節橋が「早田」に改称(岐阜市内線)
1957	昭和32	裁判所前が「今沢町」に改称(岐阜市内線)
1959	昭和34	立替により、5代目岐阜駅開業
1966	昭和41	今沢町が「市役所前」に改称(岐阜市内線) 県庁市役所前が「大学病院前」に改称(岐阜市)
1987	昭和63	徹明町～「長良北町」間廃線
1997	平成9	6代目岐阜駅開業

向かって発展していき、「県庁 八間道(現神田町通り) 岐阜駅」という人の流れが生まれ始めた。

また、1911(明治44)2月には美濃電気軌道株式会社が設立され、岐阜駅前～今小町間(1.4km)と神田町～上有知間単線(24.9km)を開業し、10月には岐阜市内線を今小町～本町間(1.0km)を延長した。

b) 発展期

岐阜市の発展とともに旅客・貨物ともに輸送量が増大したため拡張が図られた。当初、位置は従来位置のまま拡張する計画が立てられたが、1903年(明治36)に厚見郡加納村が岐阜市に合併したことを契機に、岐阜市と接する形となった加納町が新線を敷設する計画を提出した。鉄道を岐阜市との境として用い、八間道を加納町まで南進させたいという意向を持っていた。それに対し、岐阜市も「県庁～岐阜駅」間が間延びしてしまうとして反対をした。協議を重ねた結果、加納町の強い主張が採用され、路線変更とともに駅舎も移転されることとなった。

路面電車網も岐阜駅の新築移転に伴い、神田町から室津町に至る0.4kmを延長し、また、道路拡張により本町～長良北町間(2.0km)、徹明町～忠節橋間(1.9km)が開通され、北に向かって拡張していった。

c) 合理化・統合期

戦災により岐阜駅は消失したが、その後すぐに3代目岐阜駅と同位置にRTO(Railway Transportation Office: 占領軍鉄道輸送事務所)設置と並行して木造2階建ての駅舎が建てられた。そして、戦後の落ち着きとともに、岐阜市より本格的な民衆駅構想が出され、鉄筋コンクリート2階建ての5代目岐阜駅が開業し、戦後発展する岐阜市の玄関として利用者に親しまれた。1996年(平成8)には東海道本線、高山線全線が高架化に切り替えられ、現岐阜駅に至る。外観的には人で賑わうようにとの視点からガラス張りを多用したデザインが施され、西側部分には商業施設、東側部分には福祉施設が含まれた複合駅施設となった。

一方、路面電車網に関しては、終戦後の1923年(昭和23)から駅の統合や改称が行われ、合理化が進んだ。また、1988年(昭和63)には、この時期に開催された「ぎふ中部未来博」会場への交通の支障になるという理由で当時主要路線であった徹明町～長良北町間が廃線となった。

(2) 駅から見た岐阜市中心部の都市構造の変遷

加納停車場開業以前の岐阜の都市構造は、近世以来の城下町の影響を強く残し、金華山の麓を中心に栄えていた。御鯨街道や高富街道などにも接続し、松屋町、米屋町辺りを中心地としていたが、その後、以下の3点の要素により中心部は大きく拡大し、南下していったと考えられる。

南側起点としての岐阜駅の機能の充実

路面電車網による都市構造の再編

3代目岐阜駅移転による南方への発展

昭和戦後には、戦災復興事業が岐阜駅を中心として計画され、駅南の開発などの期待も示されて1951年(昭和26)に繁華街である柳ヶ瀬の金津遊郭が水野町に移転した。また、駅の北側には繊維問屋街が形成されるなど、商業的にも岐阜駅を中心とした都市計画がなされた。このように、戦後まもなくまでは駅が都市構造に大きく影響を与えていたと考えられる。

また、都市構造の変遷に伴い、電気軌道の駅も以下のように変更していった(図-1参照)。

南部の発展に伴い、1950年(昭和25)に美濃町線の起点が柳ヶ瀬から徹明町へ変更

「八ツ寺町」「郵便局前」のように、地名に沿った呼称から周辺の代表的な都市施設に沿った呼称に改称

3. 都市構造の変化に関する分析

近代から現代にかけての岐阜市における都市構造の変化を、(1)都市計画・土地利用、(2)鉄道利用状況、(3)都市景観の3側面から分析し、駅と都市との結びつきを検証した。

(1) 都市計画・土地利用面からの分析

1920年(大正9)に都市計画法が施行され、岐阜市は3年後に都市計画法の適用を受けた。翌年には岐阜市を中心とした都市計画区域、1926年(大正15)には都市計画街路27路線を決定した。そして、1927年(昭和2)に市街地建築物法の適用を受け、用途地域を指定して都市計画の基本が定められた。当時の用途地域図を図-2に示す。

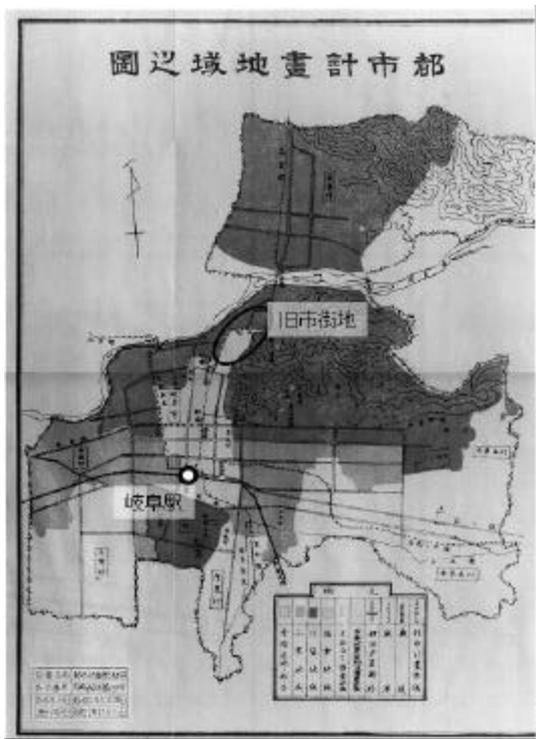


図-2 用途区域図

(1927年岐阜市都市計画部都市計画課発行
「岐阜の都市計画」に筆者加筆)

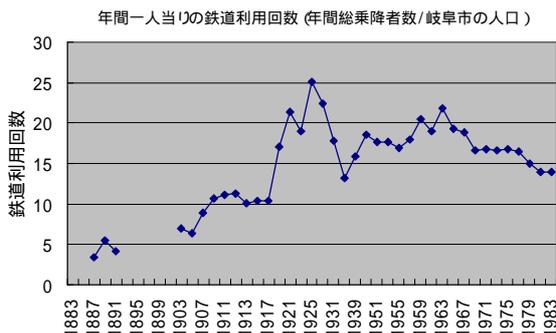


図-3 岐阜駅の一人当たりの鉄道利用状況の経年変化^{9), 10)}

岐阜駅を中心とした地域に商業地が広がっており、駅がその中心を担い、その骨格は路面電車網が形成していることが読み取れる。また、かつて中心部として栄えた岐阜城下町周辺は既に住居区域に割り当てられており、既に都市中心部の商業地域が南下していることが分かる。また、戦後における都市計画は戦災復興事業が終わると、1960(昭和35)頃から土地区画整理事業等が積極的に行われ、都市計画においてこれまで重点を置かれていた中心部から郊外開発へ重点が移ってしまい、都市計画と駅の結びつきが薄れてきた。

(2) 鉄道利用状況面からの分析

岐阜駅開業から現在に至るまでの年間一人当りの鉄道利用回数を図-3に示す。

3代目岐阜駅開設以降、岐阜市中心部の発展とともに鉄道の利用回数は1920年頃から急激な増加傾向が見られる。その後、1960年頃からのモータリゼーションの進展の影響を受け減少傾向が見られる。1959年(昭和34)に開業した5代目岐阜駅は商業施設を含み、当時では斬新な複合駅であったが、旅客機能という点での影響はあまり出ていないことが分かる。

また、路面電車については1962年(昭和37)における「昔は電車があるということ都市としての誇りにした。電車なき都市というもの都市の形態をなさないといい時代はすでに過去である。今日は電車というものが、路面電車というものがないのもって誇りする、そういう都市を作りたい。」²⁾という市長の発言のように、道路では自動車中心の交通形態が目指された。旧中心部を通過していた路面電車は廃線となり、近年における駅と都市構造の結びつきは弱くなっていると考えられる。

(3) 都市景観面からの分析

これまで述べてきた駅と都市との結びつきについて、以下に示した岐阜駅前、旧中心部である本町、メインストリートである神田町通りを対象とした写真-1~6を分析することにより、景観面から考察を行った。

a) 岐阜駅前

写真-1は3代目岐阜駅開業時のものである。道路の中央には路面電車が走り、それ以外は多くの歩行者の姿しかなかった。また、周辺に目立った建物はなく、駅が空間的にも景観的にもランドマークとしての機能を有していたことが読み取れる。一方写真-2は民衆駅構想による5代目岐阜駅開業した時期である。街路整



写真-1 岐阜駅前 (1913年)



写真-3 本町 (1911年)



写真-5 神田町通り (1915年)¹¹⁾



写真-2 岐阜駅前 (1959年)



写真-4 本町 (1967年)



写真-6 神田町通り (2004年)¹¹⁾

備や駐車場の整備が駅前に施されており、自動車の台数は増加したが人通りはほとんど見られない。

b) 本町

写真-3は1911年(明治44)のものであり、多くの人々が路面電車の開通を祝い、賑わいが見られる。また沿道の建築物も2層を標準としており、それほど大きくなくヒューマンスケールな街並みであったことが見てとれる。写真-4は1967年(昭和42)のものであるが、旧市街地であるこの地域には依然として古い街並みが残っている。また、軌道には石畳が敷かれているが、左上の標識にあるように、専用軌道ではなく自動車の通行も可能となっており、道路が徐々に自動車中心の空間構造になってきていることが読み取れる。

c) 神田町通り

写真-5は1911年(明治44)のものである。路面電車開通により、東側の御鯨通りからメインストリートとして機能が移り、市役所や警察署郵便局、銀行などの都市の主要な諸施設はすべてこの通りに面するようになり風格も漂っている。写真-6は現在の神田町通りである。路面電車は廃線となり、歩道部分の拡張により道路幅は広がっている。

これらの写真からもわかるように、以前は路面電車や歩行者を中心とした都市構造を形成していたが、モータリゼーションの進展とともに、自動車中心となり、駅や鉄道、路面電車と都市構造との結びつきも薄れてきたといえる。

4. おわりに

本研究では、近代における代表的なインフラストラクチャーである鉄道及び電気軌道の変遷を整理し、駅に着目して岐阜市中心部の都市構造の分析を行った。その結果、戦後まもなくまでは岐阜市において駅と路面電車網は都市構造の骨格となり、岐阜市中心部を形成する上で重要な役割を果たしていたことが分かった。駅と都市構造は互いに強く結びついており、駅の変遷が都市構造を変化させ、都市構造の変遷に伴い、駅も変化していったといえる。しかし、モータリゼーションの影響を受け、その結びつきが弱まってきた現実があり、都市デザインにおける重要な課題であると考えている。

参考文献

- 1) 岐阜県庁：岐阜県史通史編近代, 1972
- 2) 岐阜市役所：岐阜市史通史・史料編近代・現代1981
- 3) 渡利正彦：岐阜駅物語, 岐阜新聞社, 2001
- 4) 名古屋鉄道株式会社社史編さん委員会：名古屋鉄道社史, 名古屋鉄道株式会社社史編さん委員会, 1961
- 5) 名古屋鉄道広報宣伝部：名古屋鉄道百年史, 名古屋鉄道, 1994
- 6) 伊藤正ら：岐阜のチンチン電車, 郷土出版社, 1997
- 7) 秋山孝正：鉄道が車に敗れた都市, 鉄道でまちづくり, 学芸出版社, p.67-97, 2004
- 8) 北河大次郎：19世紀フランス都市土木計画思想とパリ大改造, 土木計画学研究・論文集No.14, pp.487-496, 1997.9
- 9) 岐阜県知事公室統計調査課編：岐阜県統計書・明治18-平成14, 岐阜県
- 10) 岐阜市総合企画部情報統計課編：岐阜市統計書・H4-H14, 岐阜市総合企画部情報統計課
- 11) 岐阜新聞社：岐阜新聞朝刊, 2004年4月24日