

長良川橋梁群に着目した近代岐阜市の都市形成に関する研究

Urban development of Gifu city under the modernization focusing on the Bridges over the Nagara River*

田中尚人**・秋山孝正***・田島高志****

by Naoto TANAKA, Takamasa AKIYAMA and Takashi TAJIMA

1. はじめに

岐阜の名所、鶺鴒でも有名な長良川に架かる橋梁の歴史は、1874年(明治7)架橋の初代長良橋(明七橋)に始まり、以来約130年岐阜市の発展を支え続けてきた。橋梁技術のみならず、橋梁や土木事業を取り巻く社会や環境、人々の生活は徐々に変化し、これら社会の要請に応えつつ長良川橋梁群は幾度かの架け替えを経験してきた。

石田・秋山¹⁾は長良川に架かる主要な橋梁群を対象として歴史的検証を行い、三橋の果たしてきた機能的役割を指摘した。本研究では、今後の都市計画や橋梁設計を支援するため、これら長良川橋梁群に着目して主に地図資料を分析することにより、近代岐阜市の都市形成プロセスとその特徴、橋梁群の果たしてきた役割を明らかにすることを目的とした。

既往研究としてインフラストラクチャーと都市形成を扱った論文は数多く存在する^{2)~5)}。本研究は、岐阜市中心部とその周辺を対象として、歴史的文献、地図や写真などの資料^{6)~13)}を整理・分析し、都市構造や機能の変化を、明治期から現代までを通史的、巨視的に分析したところに特徴がある。

2. 岐阜市のインフラストラクチャー整備

岐阜における各種インフラストラクチャー整備の概要を参考文献により整理し、近代から現代までの都市構造に関する年表(表-1)を作成し、各時代区分における整備の特徴を考察した。

キーワード：空間整備・設計、土木史、都市計画、岐阜市
正員 博士(工学) 岐阜大学工学部社会基盤工学科 講師
〒501-1193 岐阜市柳戸1-1 naotot@cc.gifu-u.ac.jp
Tel : 058-293-2447 Fax : 058-230-1248
正員 博士(工学) 岐阜大学工学部社会基盤工学科 教授
非会員

(1) 年表項目の設定

長良川橋梁群

石田・秋山の研究¹⁾を基に、長良川橋梁群の架橋経緯と背景、橋梁技術、周辺の土地地用の変化等の視点から整理した。

鉄道・電気軌道網

岐阜市における鉄道・電気軌道網の歴史は1887年(明治20)の加納停車場(現JR岐阜駅)の完成に始まり、明治末期には初めて岐阜市内に電気軌道が敷設された。以後、電気軌道網は都市域の拡大にも寄与し、橋を渡り長良川以北の都市(郊外)形成にも大きな影響を与えた。

都市計画(道路網)

1920年(大正9)都市計画法が施行され、岐阜市には1923年(大正12)に適用された。都市計画区域・計画街路(図-1参照)が決定し、急速に土地区画整理事業が進められた。戦後は戦災復興事業に始まり、再び土地区画整理事業が進められ、モータリゼーションを背景とした道路整備が進んだ。

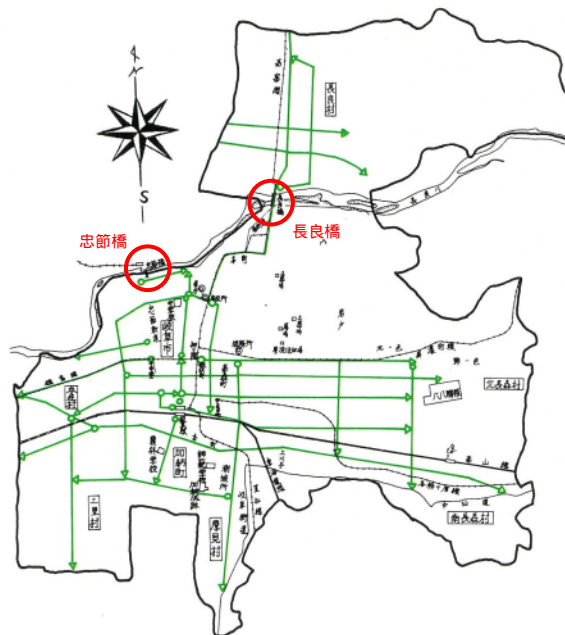
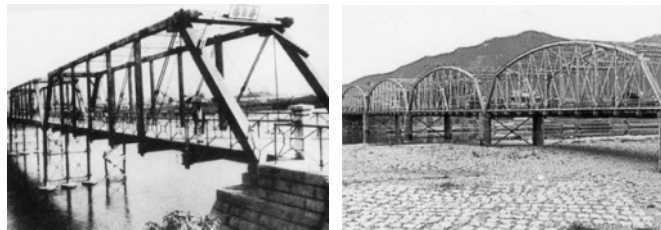


図-1 都市計画街路網図(岐阜の都市計画¹⁰⁾より)

表-1 岐阜市の都市構造に関する年表（筆者作成）（ ）内は各年号の年代を示

	橋梁	都市計画(道路網)	土木事業・交通	岐阜の動向
明治	初代長良橋(7) 2代目長良橋(14) 初代忠節橋(14) 2代目忠節橋(31) 3代目長良橋(34) 3代目忠節橋(45)	国道法公布(18) 耕地整理法公布(32)	加納停車場(現岐阜駅)完成(20) 木曾三川分流工事成功式挙行(33) 路面電車(岐阜駅～本町)(44) 美濃町線敷設(44) 路面電車(本町～長良橋)(45) 岐阜駅新築移転(2) 長良橋(～長良北町)に軌道敷設(4) 岐阜市内の乗合自動車営業開始(7) 新岐阜駅完成(笠松線)(11)	岐阜県設置(4) 岐阜市制発足 市役所西野町に設置(22) 濃尾地震(24) 市役所白木町に移転(27) 県知事が橋梁無料化方針を言明(32) 県議会で橋梁無料化原案執行(33) 舟運の廃止(45)
大正	4代目長良橋(4)	道路法制定(8) 都市計画法施行(9) 岐阜市で都市計画法適用(12) 岐阜市都市計画区域決定(13) 都市計画街路決定(15) 用途地域決定(2) 岐阜市で土地区画整理施行(3) 都市計画法改正(8) 道路構造令並び同細則改正案(11)	路面電車(徹明町～忠節橋)(14) 長往駅(各務ヶ原線)完成(3) 岐阜市下水道事業着手(9) 長良川右岸堤改修工事着手(11) 忠節橋脚橋台及び右岸取付道路完成(12) 新忠節橋左岸取付道路着工(20) 忠節橋に軌道敷設(23) 新岐阜駅と長往駅統合(23) 岐阜市営バス事業開始(24) 美濃町線起点を移転(25) 長良橋事件勃発(26) 岐阜駅前広場拡張(27) 忠節駅移転(29) 長良橋右岸取付道路完成(31) 新岐阜駅新駅舎完成(32) 名鉄高富線廃止(35) バス営業(岐阜～高富)開始(35) 名鉄鏡島線廃止(39) 高富街道バイパス施工(41) 岐阜環状線本格利用開始(48) 高富街道完成(48) 名鉄長良線廃止(63)	市役所美江寺町に移転(8) 岐阜市制30周年国内勧業博覧会(8) 岐阜県庁舎司町に移転(13) 銀箔式奉祝国産共進会開催(14)
昭和戦前				本荘村、日野村と合併(6) 長良村と合併(7) 岐阜市長良川ホテル開業(8) 島村と合併(9) 県議会で人心興起対策事業要請(11) 躍進日本博覧会開催(11) 加納村、則武村など6村と合併(15) 岐阜に空襲 終戦(20)
昭和戦後	4代目忠節橋(23) 5代目長良橋(30) 金華橋(39) 鏡島大橋(48)	建築基準法(25) 道路法改正(27) 土地区画整理法制定(29) 住宅地区改良法制定(35) 市街地改造法制定(36) 防災建築造成法制定(36) 新都市計画法制定(43) 都市開発法施行(44) 道路構造令(45) 建築基準法改正(45) 市街化区域・市街化調整区域指定(46)	岩野田村と合併(24) 黒野村、方県村など8村と合併(25) 厚見村、鏡島村と合併(30) モータリゼーション(30～) 合渡村と合併(34) 三輪村と合併(36) 網代村と合併(39) 市役所移転(41) 県庁舎移転(41) (S40代)路面電車撤去決議 ぎふ中部未来博覧会開催(63)	



左) 写真-1 三代目忠節橋(長良川の橋¹²⁾より
右) 写真-2 四代目長良橋(岐阜県道路史⁹⁾より)

表-2 地図資料一覧

時代区分	No.	作成年	地図資料名	縮尺
明治期	1	1874年(明治7)	岐阜市全景図	絵図
	2	1889年(明治22)	岐阜市街新全図	不明
	3	1891年(明治24)	大日本帝国陸地測量部:岐阜市近傍地形図	1/20,000
	4	1896年(明治29)	大日本帝国陸地測量部:岐阜市	1/50,000
	5	1907年(明治40)	岐阜市教育会:実測岐阜市全図	不明
大正期	6	1920年(大正9)	大日本帝国陸地測量部:岐阜市地形図	1/25,000
	7	1923年(大正12)	岐阜市街図	1/10,000
昭和戦前期	8	1929年(昭和4)	岐阜市役所:最新大岐阜市全図	1/10,000
	9	1932年(昭和7)	地理調査所:岐阜市地形図	1/25,000
	10	1933年(昭和8)	岐阜市役所:最新大岐阜市全図	1/10,000
	11	1940年(昭和15)	岐阜市役所:最新大岐阜市全図	1/10,000
昭和戦後期	12	1947年(昭和22)	地理調査所:岐阜市地形図	1/25,000
	13	1952年(昭和27)	最新岐阜市地図	1/20,000
	14	1970年(昭和45)	国土地理院:岐阜市地形図	1/25,000
	15	1981年(昭和56)	国土地理院:岐阜市地形図	1/25,000
	16	1992年(平成4)	国土地理院:岐阜市地形図	1/25,000

(2) 各時代区分における整備の特徴

年表から、都市構造変化の契機となった整備に沿って4つの時代区分に分け、その特徴を考察した。

明治期：城下町構造の継承

湊であった長良橋左岸周辺を核とした近世以来の城下町を市街地中心部として継承しつつも、加納駅の設置により市街化が南部へと広がった。また、長良橋、忠節橋(写真-1, 写真-2 参照)が短期間に数度架け替えられ、それぞれの橋を媒介した道路整備も進んだ。

大正期：鉄道・電気軌道網整備による都市拡大

明治末に岐阜駅から長良橋手前まで電気軌道が敷設された。大正期に入ると長良橋架け替え時には橋上への軌道敷設、忠節橋方面へも軌道が敷設され、橋梁を介した長良川を越える南北の交通の便は飛躍的に向上した。その他、岐阜駅が現位置に新築移転、新岐阜駅完成など鉄道・電気軌道網の発達した。

昭和戦前期：都市計画の導入

1923年(大正12)適用された都市計画法により、

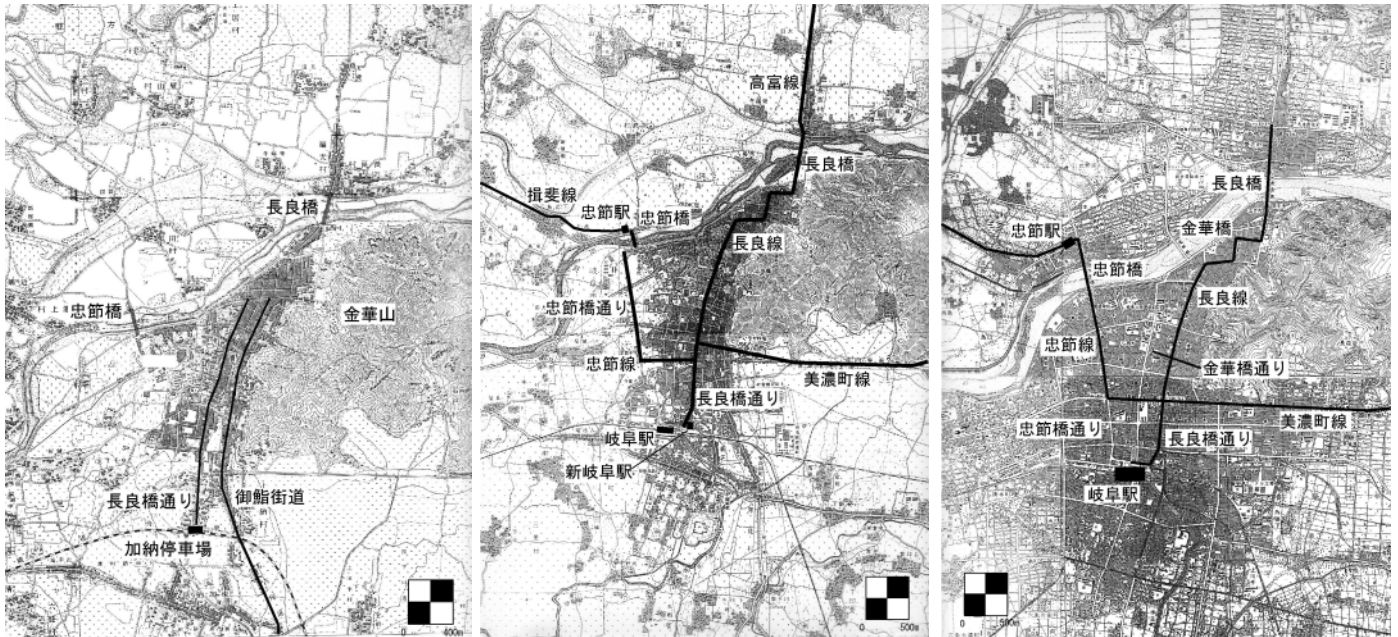
都市計画街路及び用途地域が決定、市街地を中心とした急速な道路整備、土地区画整理事業が行われた。また、岐阜市は周辺市町村と相次ぐ合併を行った。

昭和戦後期：戦災復興とモータリゼーション

空襲の被害により、戦後岐阜市の都市計画では戦災復興が急務となり事業が進められた。その後、土地区画整理事業に再着手し道路整備が進み、モータリゼーションを背景とした金華橋架設、電気軌道撤去の動きを呼び、ほぼ現代に近い姿の都市構造が形成された。

3. 都市構造の変化に関する分析

明治期以降の岐阜市を対象地域とした地図資料の収集・整理(表-2 参照)を行い、前章において設定した時代区分ごとに、橋梁を中心としたインフラストラクチャー整備を基軸として都市構造の変化を分析した。近代岐阜市における都市構造変化の特徴として、以下のことが明らかになった。



左) 図-2 明治期の都市構造 (1891年 地図資料No. 3 岐阜市近傍地形図を基に筆者加筆)
 中) 図-3 大正期の都市構造 (1920年 地図資料No. 6 岐阜市地形図を基に筆者加筆)
 右) 図-4 昭和戦後期の都市構造 (1970年 地図資料No. 14 岐阜市地形図を基に筆者加筆)

(1) 中心街路軸の変遷

城下町継承の名残から、明治期においても御鯨街道が引き続き中心街路の役割を担っていた。しかし、長良橋通りが駅前通りとなり、電気軌道網が岐阜駅から長良橋通りを通過して高富までを繋ぎ長良橋を介した南北の移動の便が向上すると、その中心的役割を果たした長良橋通りが中心街路となった。

大正末期には忠節橋まで電気軌道網が拡大し、昭和初期には電気軌道敷設による周辺地域市街化に伴い、長良・忠節橋の両通りがそれぞれに中心街路となり、複数の都市軸が機能し始めた。

また、都市計画街路整備により岐阜駅を中心とした計画的な街路整備が行われ、昭和戦前期に入ると金華橋通りを含めた南北方向の3つの通りが中心街路軸として設定された。

(2) 市街地中心部の南下

明治期には近世以来の城下町を継承し、長良橋南周辺、金華地区を中心に市街地を形成していた。大正期に入ると、電気軌道により市街地は長良川を越えて大きく北に拡大した一方、加納停車場は市街地から南に外れた場所で機能し始め、市街地の中心部を南下させた。また、都市計画法の適用により都市計画街路が設定されると、この中心は明らかに岐阜駅であり、市街地中心部はほぼ現在の岐阜市の中心市街地と同様に設定されたことが指摘できる。

また、電気軌道の結合点が柳ヶ瀬から南の徹明町へと移行していることから同様の指摘がなされる。昭和戦後期、戦災復興が岐阜駅を中心として計画されており、中心部は金華地区から柳ヶ瀬周辺、そしてさらに南下し岐阜駅へと至った。

(3) 市街地拡大の過程

明治初期の市街地は米屋町・松屋町を中心部として近世とさほど変化はなく、御鯨街道に沿って南北への若干の延長が見られた。加納駅が設置され建物の密集範囲が南下し、大正期に至ると駅周辺の建物の密集度は高くなり市街化区域は岐阜駅まで達したと言える。また同時期に、忠節橋通りの完成や長良橋上への電気軌道敷設などによる南北交通の利便性の向上によって、市街地の面的な拡大も見られる。昭和戦前期には、忠節橋通りに電気軌道が敷設され、軌道沿いに建物が密集し始め、西方へ市街地が拡大している。また、長良川以北では、土地区画整理事業により長良地区に建物の密集が見られる。

戦後は、戦災復興事業による既成市街地の復興と戦前からの継続的な区画整理事業が行われた。忠節橋上への電気軌道敷設により忠節橋以北の市街化が見られる。しかし、モータリゼーション以降の市街地発展は、鉄道・電気軌道網の延長とは関係なく道路整備によって展開されている。このような流れにより、現在の岐阜市市街地の形成に至っている。

4. 都市形成における橋梁の役割に関する分析

都市形成における長良川橋梁群の役割を分析するために、橋梁及び橋梁の左右岸周辺地域、市街地中心部に焦点を絞り、地域レベルでの変化を分析した。対象地域の設定（図-3参照）を行い、よりミクロな地図資料の分析と橋梁の役割に対する考察を行った。

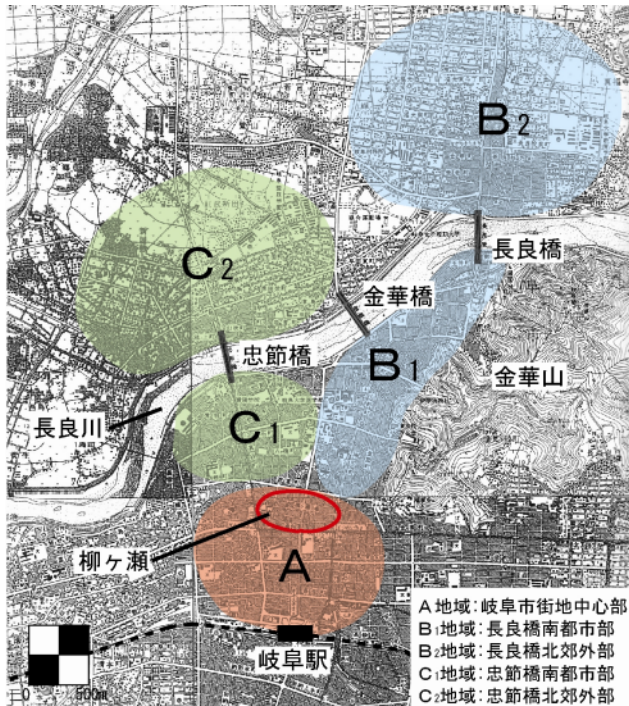


図-5 対象地域の設定（筆者作成）

(1) 市街地における通りの階層性

長良橋通りは神田町通り、忠節橋通りは真砂町通り、金華橋通りは平和通りと、かつてはそれぞれの橋梁へと続く長良川以南の市街地の町名に沿った通り名が一般的であった。しかし、橋梁は徒歩交通から、電気軌道網、さらには自動車交通を主に担う存在へと変化し、長良川以南の市街地から長良川以北への郊外部への移動を重視するような都市構造となった。

長良川橋梁群と市街地（図中のA、B₁、C₁の地域）開発の経緯を分析すると、それぞれの橋梁の架け替えや新たな機能（電気軌道の敷設やより高度な自動車交通処理）の付加に伴い、市街地における中心軸を果たす通りが変化（移動、複数化）し、それぞれの通りの階層性（ヒエラルキー）が形成された。

(2) 郊外部の開発順序

それぞれの橋梁によって結ばれた長良川の対岸地域（図中のB₁B₂、C₁C₂の地域間）の発達を

比較することにより、長良川以南の市街地と長良川以北の郊外部の発展との関係が分析できた。

昭和戦前期までは郊外部は市街地との橋梁による結びつきが強く、橋梁の架け替えや高規格化の影響が直接現れており、郊外部の集落同士の発展に結びつきは見られない。しかし、モータリゼーションの進行した昭和戦後期では、郊外部の集落間を結ぶ道路の整備などにより、市街地とは独立した郊外部のみの開発が見られる。また、このような流れが金華橋の架橋計画に影響を与えたと考えられる。

5. おわりに

本研究の成果をまとめる。3章では、近代岐阜市における都市形成の特徴として、中心街路軸の変遷、市街地中心部の南下、市街地拡大の過程、の三つの事象を指摘した。

さらに4章では、橋梁の対岸地域、市街地中心部を対象とした地域レベルでの橋梁の役割についての分析から、都市形成における橋梁の役割として、市街地における通りの階層性、郊外部の開発順序、に影響を与えたことをそれぞれ明らかにした。

【参考文献】

- 1) 石田元章・秋山孝正：長良川における橋梁空間の歴史性に関する検討、土木史研究、第20号、pp.227-236、2000.5
- 2) 為国考敏・榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的的研究 - 渋谷を中心にして -、土木史研究、第12号、pp.65-78、1992.6
- 3) 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、1997.9
- 4) 土井勉・河内厚郎：鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成 - 阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して -、土木史研究、第15号、pp.1-12、1995.6
- 5) 越沢明：東京都市計画物語、日本経済評論社、1991.11
- 6) 岐阜県地方課編：岐阜県町村合併史、臨川書店、1961.11
- 7) 岐阜県庁：岐阜県史通史編近代、1972.3
- 8) 岐阜市役所：岐阜市史通史 史料編近代・現代、1981.3
- 9) 岐阜県土木部：岐阜県道路史、(社)岐阜県建設技術センター、1992.11
- 10) 岐阜市都市計画部都市計画課：岐阜の都市計画、1997.3
- 11) 名古屋鉄道株式会社：名古屋鉄道百年史、1994.6
- 12) 岐阜県土木部道路建設課：長良川の橋、岐阜県土木部、1995.2
- 13) 伊藤正ら：岐阜のチンチン電車、1997.1