

鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究*

Process of Urban Development based on the Railway Systems 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

(1) 背景と目的

1960年代以降のモータリゼーションの進展は、都市における鉄道網の役割を不明瞭なものとしてきた。岐阜市は近代期に都市計画の中にも積極的に鉄道及び路面電車網の整備を反映させ、鉄道網とともに都市が発展した地方都市であったが、他の都市と同様あるいはそれ以上にモータリゼーションの影響を受け、都市構造が変容し都市の魅力が失われつつある。そこで本研究では、鉄道網を基軸として、近代以降の岐阜市における都市形成を歴史的文献^{1)~12)}や参考資料^{13)~16)}、新聞記事¹⁷⁾、地図資料^{18)~21)}及び写真資料に基づき明らかにして、鉄道網が果たしてきた役割を抽出することを目的とした。

(2) 既往研究及び本研究の位置づけ

既往研究として、鉄道と都市形成を扱った論文は数多く存在する。北河のバリにおける鉄道の発達に関する研究²²⁾、為国の渋谷の成立と鉄道の関わりを考察した研究²³⁾などが代表として挙げられる。また、鉄道と郊外形成に関する研究として、土井の阪急沿線における郊外住宅地開発と地域イメージの形成に関する研究²⁴⁾、都市計画史に関して越沢の研究²⁵⁾がある。

岐阜市の都市形成に関する研究としては、モータリゼーションと都市生活の変化に関する秋山の研究²⁶⁾がある。その他、岐阜市を対象としたものとしては、長良川における橋梁空間と土地利用に関する研究²⁷⁾、橋梁を基軸とした岐阜市の都市構造の変容に関する研究²⁸⁾がある。また鉄道一般に関する参考文献として、鉄道と都市形成に関するもの²⁹⁾、駅と街のデザインに関するもの³⁰⁾、関西私鉄を基軸とした思想に関するもの³¹⁾がある。さらに近年、路面電車に関しては、環境への負荷軽減に関する研究³²⁾や、公共交通改善策への寄与に関する研究³³⁾などがあり、広く注目を集めている。

*キーワードズ：土木史、都市計画、空間整備・設計、駅空間

**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, naotot@cc.gifu-u.ac.jp

TEL:058-293-2447, 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、工博、岐阜大学工学部社会基盤工学科教授

表-1 鉄道・電気軌道網に関する年表

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
1909	明治42	美濃電気軌道株式会社設立
1911	明治44	①「岐阜駅前」~「今小町」間開通(岐阜市内長良線) ②「今小町」~「本町」間1.4km開通(岐阜市内長良線) ③「神田町」~「上野町」間2.9km開通(美濃町線)
1912	大正元	④「本町」~「長良橋」間1.1km開通(岐阜市内長良線) 長良軽便鉄道株式会社設立 岐阜北系便鉄道株式会社設立
1913	大正2	3代目岐阜駅開業 岐阜駅移転に伴い、0.4km延長(岐阜市内長良線) ⑦「長良橋」~「長良北町」間0.6km開業
1914	大正3	6月、「笠松」~「広江」間4.7km開業(美濃電気軌道の軽便鉄道) 12月、「広江」~「新岐阜」間0.8km開業(美濃電気軌道の軽便鉄道) 「ハツ寺町」が「郵便局前」に改称(岐阜市内線) ⑥岐阜軽便鉄道が「忠節」~「美濃北方」間0.6km開業
1915	大正4	⑤「長良橋」~「長良北町」間0.9km開通(岐阜市内長良線)
1920	大正9	長良軽便鉄道が美濃電気軌道へ合併
1922	大正11	岐阜軽便鉄道が美濃電気軌道へ合併
1924	大正13	各務原鉄道株式会社設立
1925	大正14	⑧「高野町」~「忠節」間4.0km開通(岐阜市内忠節線)
1926	大正15	各務原鉄道が「月」に「安良田」~「各務野」間開業 8月に「各務野」~「二聯隊前(現名電各務原)」間開業
1927	昭和2	⑨各務原鉄道が「二聯隊前」~「東鶴沼(現新鶴沼)」間開業
1930	昭和5	名鉄が美濃電気軌道株式会社を吸収 社名を名岐鉄道に変更
1931	昭和6	「神田町」が「岐阜柳ヶ瀬」に改称(岐阜市内長良線)
1932	昭和7	各務原鉄道の各岐阜線への合併が決定
1935	昭和10	名鉄が各務原鉄道株式会社を吸収 岐阜~名古屋間に直通電車(特急で35分)
1945	昭和20	JR岐阜駅、空襲で焼失
1946	昭和21	「郵便局前」が「朝日町」と統合し、 「裁判所前」に改称(岐阜市内長良線)
1948	昭和23	4代目岐阜駅開業 「駅前」が「岐阜駅前」に改称(岐阜市内長良線) 「長住町」が「新岐阜駅前」に改称(岐阜市内長良線) 「今小町」が「泉町」と統合し、 「県庁市役所前」に改称(岐阜市内長良線) 「本町」と「矢島町」が統合(岐阜市内長良線) ⑩「忠節橋」が橋の北側に移転開業(岐阜市内忠節線)
1950	昭和25	「徹明町」が美濃町線の起点となる 「高野町」が「金町」に改称(岐阜市内忠節線)
1954	昭和29	「忠節橋」が「早田」に改称(岐阜市内忠節線)
1957	昭和32	「裁判所前」が「今沢町」に改称(岐阜市内長良線)
1959	昭和34	立替により、5代目岐阜駅開業
1960	昭和35	「長良北町」~「高富」間廃線(高富線)
1964	昭和39	「千手堂」~「鏡島」間廃線(鏡島線)
1966	昭和41	「今沢町」が「市役所前」に改称(岐阜市内長良線) 「県庁市役所前」が「大学病院前」に改称(岐阜市内長良線)
1978	昭和53	岐阜駅周辺道路高築事業基本計画が決定
1988	昭和63	「徹明町」~「長良北町」間廃線(岐阜市内長良線)
1997	平成9	6代目岐阜駅開業

本研究は、岐阜市を対象に明治から現代にかけて鉄道網の変遷を通史的に整理し、都市計画、諸統計、写真史料を用いて鉄道網の敷設が都市形成に与えた影響について、空間利用面から詳細に分析したところに特徴がある。

2. 岐阜市における鉄道網の発達史

地方都市の一つである岐阜市に、鉄道網が敷設された明治期から現代にかけて、4つの時代区分を設け、鉄道駅及び電気軌道網の立地と計画意図及び、その機能、配置の変遷を明らかにした。表-1に主な史実を年表として

まとめ、その空間的概要を図-1に示した。

(1) 黎明期：1886年（明治19）～1911年（明治44）

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図-2の加納停車場（初代岐阜駅）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。しかし、その一年後には旅客・貨物の増加に伴い駅が狭隘になり、西に約100mの位置に移設した（図-2：2代目岐阜駅）。駅名も当初の「加納停車場」から、移設に伴い「岐阜停車場」と改称した。電気軌道においては、美濃電気軌道株式会社は県下において2番目の電気軌道を坂取川水力発電から受電し、設立に至った。これにより八間道（現長良橋通り）に図-1に示した①～④の路線が敷設された。

他の都市と岐阜市を繋ぐ核としての岐阜駅、都市内を再編する電気軌道網の敷設によって都市の骨格が形成されたことがこの時期の特徴として挙げられる。

(2) 拡張期：1912年（明治45）～1935年（昭和10）

旅客・貨物ともに輸送量が増大したため、岐阜駅の拡張が図られた。当初、位置は従来位置のままで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（現長良橋通り）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、岐阜市も都心と岐阜駅の間に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3代目岐阜駅が移転開業した。電気軌道網は図-1の⑤～⑨に示すように、高富線は北に延び、鏡島線、揖斐線は西に、南に延びる名古屋線は、東部に各務原線と各方位に拡張し、周辺の軽便鉄道と連絡した。（※3章に移動）図-3に示した通り、この時期に現在の都市を形成する鉄道網がほぼ完成した。

(3) 統合期：1936年（昭和11）～1987（昭和62）

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（4代目岐阜駅）。そして、戦後の落ち着きとともに、岐阜市より駅舎内に商業施設を含むという「民衆駅構想」が出され、5代目岐阜駅が開業し、岐阜市の玄関として利用者に親しまれた。また、岐阜市のもう一つの玄関口として、名鉄新岐阜駅が誕生した。美濃電気軌道が名古屋鉄道に合併されて以来、駅

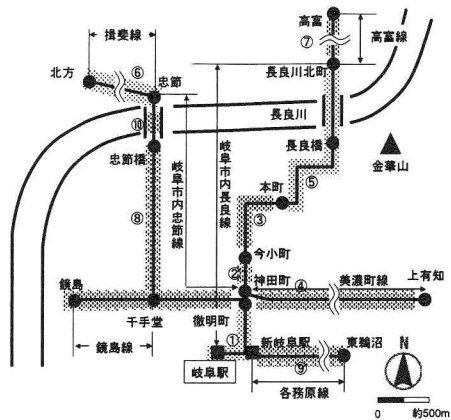


図-1 鉄道・電気軌道網の変化

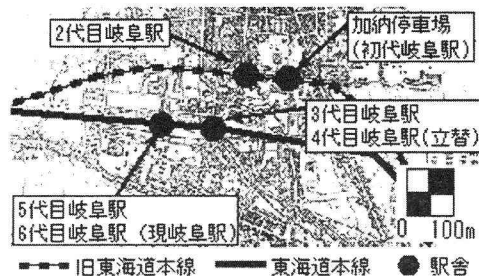


図-2 岐阜駅の立地の変遷

（『岐阜市地形図 1/25,000』1920年（大正9）に筆者加筆）



図-3 拡張期の路線の変遷

（『岐阜市地形図 1/25,000』1920年（大正9）に筆者加筆）

舎に変化はなく、名岐線(現名古屋本線)の輸送需要に伴い狭い駅舎では対応しきれなくなっていた。そこで、1948年(昭和23)に現在位置に移転し、各務原線の長住町駅と統合し、新岐阜ターミナルとなった。

また、戦後には電気軌道駅の統合や改称、美濃町線の起点変更、図-1の⑩に示す忠節橋への敷設など都市内の合理化が進み、都市内における鉄道網の再編が特徴として挙げられる。

(4) 衰退期：1988年(昭和63)～

図-4にこの時期の路線の変遷を示した。東海道本線の高架化に伴い、現岐阜駅が完成した一方で、電気軌道に関しては図-1の②、③、⑤に示す「徹明町」～「長良北町」間が廃線となった。市内随一の繁華街である柳ヶ瀬から金華山の麓を通り、長良川を渡って岐阜市北部を結ぶ岐阜市内長良線は、山紫水明の美しい風景と城下町などの歴史的に豊かな街並みが続く、岐阜の電気軌道網を象徴する路線であった。「徹明町駅」から柳ヶ瀬を経て「伊奈波通り駅」までの間は道路も広く、近代的な町並みが続き、底を過ぎると道路は急に狭くなり、何度も直角に曲がる急カーブが続く路線である。このように、狭い道路故、交通混雑緩和のため昭和40代初めから廃止が模索されていた。一旦は路線廃止問題も暗礁に乗り上げたが、1988年(昭和63)に「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あった。 ※以下移動

ここでは、明治期から現代にかけて4つの時代区分に分けて、鉄道網の変遷を明らかにした。岐阜駅としての鉄道網の発達とともに都市は拡大し、現在の都市を形成している。岐阜市中心部及び都市形成は鉄道網を基軸として発展してきたことが分かった。

3. 都市計画の変遷にみる都市形成の特徴

岐阜市の都市計画の変遷を3つに大別して整理し、それぞれの時期における都市計画区域図の変遷から鉄道網と都市形成の特徴を明らかにした。

(1) 都市計画の変遷

a) 戦前における都市計画(1923～1944)

岐阜市における近代都市計画としては、1923年(大正12)に都市計画法の適用を受けることにより始まった。都市計画はまず都市計画区域を決定することから始め、市外も含めた総面積13,855,297坪の範囲を都市計画区域と定め、「交通機関の相当なる普及発達を見たる時期に於いて、約30,40分を以て市の中心部に到達し得る範囲は、都市計画区域として最も適当なるものと謂ふを得べし」³⁰⁾とした。

計画区域の次に街路網の決定が行われたことは他の都



図-4 衰退期の路線変遷図

(『岐阜市地形図 1/25,000』1970年(昭和45)に筆者加筆)

市と同様であるが、注目に値する。当時の市内幹線は軌道併用道路である人間道が唯一で、他の道路は幅が狭く、雑然としたものであると認めていた。そこで、岐阜駅を起点とする道路網が計画され、最重点は金町線(現在の平和通り)と徹明長良線を設け、「市ノ中枢地区ヲ南北ニ貫キ長良川ヲ越エテ遠ク都市計画ノ北端ニ至ル大幹線」³⁰⁾を作る事であった。

戦前の都市計画の特徴として、当時の用途区域は街路を根幹として区切られており、当時の都市計画では街路網整備、特に電気軌道の敷設街路に重点が置かれていたことが挙げられる。

b) 戦災復興における都市計画(1945～1965)

1945年(昭和20)7月、戦災によりに市街地の概ね80%にあたる170万坪が消失した。被災区域は市街地の枢要部に既に被災前は飽和状態となっており、かねてから街路や施設の配置等について拡大変更の必要性が認められていた。計画立案にあたっては、1945年(昭和20)12月に閣議決定により戦災地復興計画基本方針に基づき幹線街路・土地区画整理等の復興都市計画の成案を試み、基幹的な地域、施設について1965年(昭和40)年を目標とした都市計画の樹立が図られた。

街路計画は、戦前に既設計画の53%の街路が竣工しており、できるだけ尊重することにした。しかし、将来

にわたる自動車交通・防災などを考慮して、既設街路の拡幅、旧市街地と周辺土地区画整理区域との連絡街路の新設など、既設計画の不備や将来を展望した街路の新設・改廃を行い、これに加えて、国鉄（現 JR）岐阜駅前及び幹線交差点に広場を設けることにした。

復興都市計画の特徴として、以下の2点が挙げられる。

- ①都市計画区域が戦前に比べ広範囲に渡ったことにより、土地区画整理事業を中心とした郊外の開発が積極的に行なわれた。
- ②街路計画において、戦前の電気軌道敷設のための整備から、自動車交通を中心とした整備に重点が置かれた。

c) 戦災復興後の都市計画(1966～)

高度経済成長期における産業の発展とともに人口の都市集中や市街地の拡大などにより、1945年(昭和20年)における発展予測とは大きく食い違ってきており、都市計画道路、用途地域について全面的に再検討を行うことが必要となった。

1968年(昭和43)に新都市計画法が制定され、その施行に伴い、岐阜市を中心に周辺の8町を含めた範囲を岐阜都市計画区域とし、目標年次を1985年(昭和60)として都市計画道路、用途地域を全面的に変更し、現在に近い道路網、土地利用網が定められることとなった。

街路計画においては、1967年(昭和42)に自動車交通の激増により、根本的に道路網の再検討を行い、1946年(昭和21)に決定した45路線、総延長104,380mから65路線、総延長196,130mに拡大し、さらに1971年(昭和46)には都市計画区域全体にわたる統一的道路編成を行い73路線、総延長214,060mの都市計画道路網に拡大変更した。

戦災復興後の都市計画の特徴として、戦災復興からの郊外開発がさらに進展し、都市計画区域をはじめ、街路計画などの全面的な再検討が行なわれ、岐阜市街地を中心とした都市計画から、都市全体に重点を置いた都市計画が行われたことが挙げられる。

(2) 都市計画図を用いた都市形成の変化に関する分析

a) 戦前における都市計画

戦前の都市計画区域図においては、図-5の①に示した旧市街地は住居区域に割り当てられているのに対し、②に示す岐阜駅を中心とした地域に商業地が広がっており、駅がその中心を担っている。これは、1926年(大正15)の内閣総理大臣による理由書に「街路ノ計画ヲ樹立スルニ当タテハ～(中略)～、岐阜駅ヲ起点トシテ」³⁰⁾とあることから明らかである。また、都市骨格も電気軌道が敷設されている街路が形成していることが読み取れる。このように、鉄道網、特に岐阜駅の存在は都市形成の上で都市の核として位置付けられていることが分かった。

このような時代には、岐阜駅の南下及び電気軌道網の

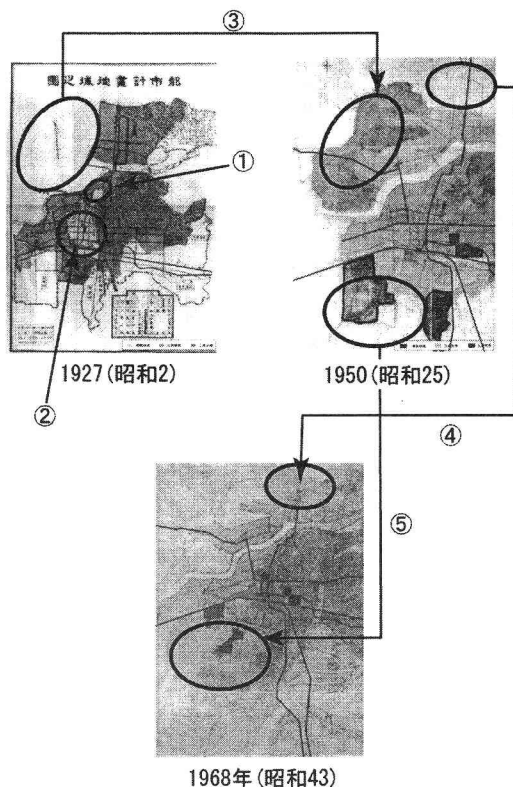


図-5 都市計画区域図の変遷

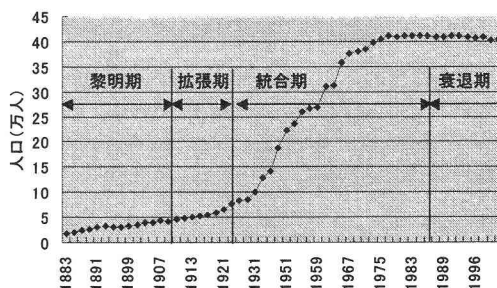


図-6 岐阜市における人口の推移(「岐阜県統計書」より)

注 図中の時代区分は2.の時代区分に基づくものである

長良川以北の拡大により都市計画区域が拡大され、それに伴い都市域も南北に拡大したことが確認された。

b) 戦災復興における都市計画

戦後の復興都市計画に伴い作成された都市計画区域図を見ると、戦前における都市計画区域図と比較して、図-5の③の部分に示した様に、忠節橋より北側の部分の開発が大きな特徴として挙げられる。1948年(昭和23)の忠節橋への電気軌道の敷設、市街地の拡大に伴う島地区の土地区画整理などがこの地域の開発に寄与していると考えられる。また、忠節橋の北側にある忠節駅周辺は商業地に指定、美濃町線と各務原線の間が鉄道路線及び電気軌道を境界線として工業地域に指定されている

などの点からも、都市の開発は鉄道網の拡大にリンクしており、この時期においても鉄道網は都市形成に大きく影響を与えていたといえる。また、図-6 に示す様に、拡張期に鉄道網が拡大した後、それにリンクした郊外開発が進み、岐阜市の人口が急増していったことが分かる。

c) 戦災復興後の都市計画

戦災復興後に作られた 1968 年（昭和 43）の都市計画区域図と戦災復興都市計画区域図を比較すると、図-5 の④、⑤に示した様に、更なる郊外の開発が進んでいる事が特徴である。しかし、④に示した地域も高富線が全面廃止され、バス事業が公共交通機関の代表となっている地域であり、⑤に示した地域は中央に国道 21 号線、南北を貫く国道 156 号線、岐阜市環状線があり、これらの幅員の広い道路が用途地域の境界線となっている。このように、これまでの鉄道網と都市との密接な結び付きがこの時期は薄れてきていること分かる。図-7 に示した自動車保有台数の推移を見ても、この時期から急増しており、モータリゼーションの進展は都市計画には早期にその影響が反映されていたことが分かった。

また、1962 年（昭和 37）における「昔は電車があるということを都市としての誇りにした。電車なき都市というのは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をもって誇りする、そういう都市を作りたい。（以降省略）」³⁷⁾ という市長の発言からも、鉄道網と都市との関係が薄れてきたことが読み取れた。岐阜市を代表する主要路線であった岐阜市内長良線の廃線が象徴するように、岐阜市における鉄道網の地位は低下した。

都市計画図の変遷から、戦後まもなくまでの鉄道網と都市には結び付きがあり、発展の方向はリンクしていた。しかし、1960 年代あたりから、モータリゼーションの影響は都市計画においても顕著に表れており、鉄道網と都市の結び付きが薄れてきたことが分かった。

4. 都市形成における鉄道網の役割に関する分析

都市形成に影響を及ぼした鉄道網の機能について、①都市開発拠点、②都市軸、③都市内のネットワークという 3 つの視点から、岐阜市の都市形成において鉄道網が果たしてきた空間的な役割を分析した。

(1) 都市開発拠点としての機能

a) 駅舎位置選定

図-8 に岐阜付近の路線及び駅舎の選定案と開業位置を示した。岐阜は古い城下町であったが、加納町は江戸時代に中山道の宿場町として、また岐阜とは別の城下町としてこの地方の行政の中心地であった。このため明治初期ではまだ加納町の勢力は大きく、中山道ルートとして鶴沼方向へ延伸する場合も考慮されていた。駅名も当初

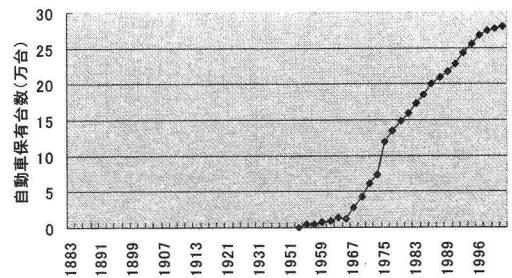


図-7 岐阜市における自動車保有台数の推移

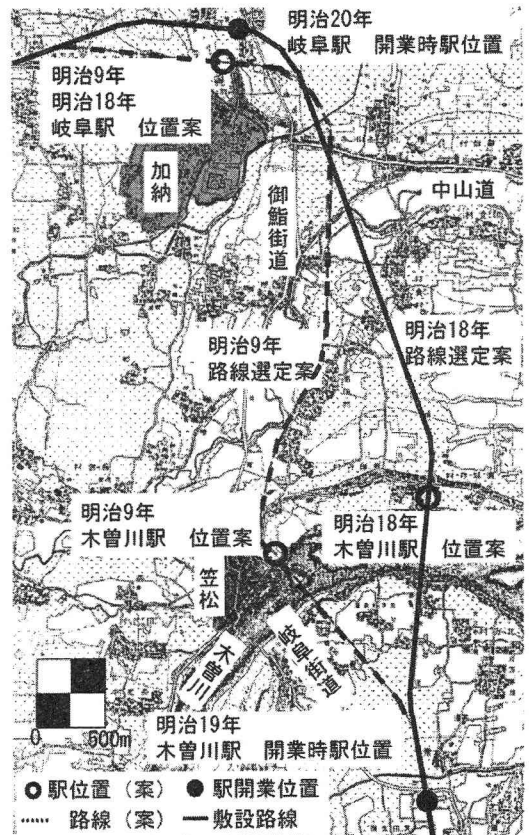


図-8 岐阜駅付近の路線及び駅舎の選定案と開業位置

(『岐阜市近傍地形図 1/20,000』1891 年に筆者加筆)

は「加納停車場」とされていたことから、岐阜駅は初期の段階では、岐阜市よりもその南の加納町に重きが置かれていた事が分かる。しかし1886年（明治19）7月に基本計画が変更され、東海道路線となって中山道ルートへの配慮がなくなったことにより、県庁所在地でもあり人口の多い岐阜寄りルートに変更されたと考えられる。この変更があまりにも急だったため、駅位置について検討する期間もなく、将来の周辺開発の見通しもないまま、当時の中心都市軸であった御膳街道との交差点位置付近に開設された。

b) 機能の充実

加納停車場開業以前の岐阜は、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。近世の岐阜における中心都市軸であっ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、南側起点としての岐阜駅の機能の充実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。加納停車場開設の翌年、移した岐阜停車場開業当時は、四辺の大部分は田園であり、やがて駅に近い所には家並みが出来て、その後、旅館や運送店等が設けられ、県庁から岐阜駅に向かって南に発展していった。

加納停車場として初代岐阜駅が開業して以来、岐阜駅は4度の移転を行っている。その中でも、最初の移転（初代岐阜駅→2代目岐阜駅）と二度目の移転（2代目岐阜駅→3代目岐阜駅）は、旅客・物流の急激な増加に伴う駅の狭隘が最大の原因であった。どちらの移転も開業から短期間の間に行われていることから、岐阜市の発展は当時の予想を上回る速度で進んでいたことが読み取れる。都市の発展が駅移転を契機に敷地面積など、駅としての機能を拡大させ、それが都市において必要不可欠な施設としての位置付けを与えてきた。

図-9 に示した岐阜駅の年間乗降者数を見てみると、駅舎の開業後は乗降者数も増加しており、この点からも駅の機能の充実が読み取ることができる。

c) 3代目岐阜駅移転による中心市街地南下

1913年（大正2）岐阜駅移転に伴い、図-10 に示した様に、2代目岐阜駅～3代目岐阜駅の区間は岐阜駅の移転により、八間道の沿線を中心に開発が進み、県庁以南の更なる発展に繋がった。また、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、駅舎の南北の前広場の整備に伴い、駅南の開発などの期待も示されていた。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。これらからも鉄道網の存在が岐阜市の都市形成に大きく影響を与えていたことがわかる。

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代目岐阜駅の北側である。照明など街路整備が駅前に施されており、都市の核としての機能を更に拡充していることが分かる。

(2) 都市軸としての機能

a) 中心都市軸の移動

岐阜市における中心都市軸は近世から発展してきた岐

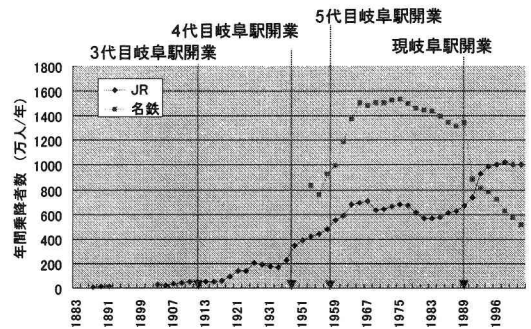


図-9 岐阜市における鉄道の年間乗降者数の推移



図-10 岐阜駅移転に伴う周辺の開発

（『岐阜市近傍地形図 1/20,000』1891年（明治24）、
『岐阜市地形図 1/25,000』1920年（大正9）に筆者加筆）



写真-1 3代目岐阜駅（1913年）

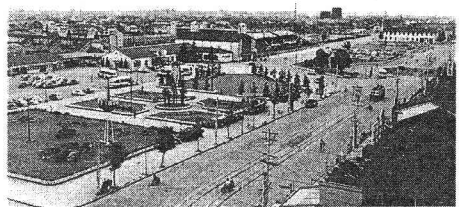


写真-2 5代目岐阜駅（1959年）

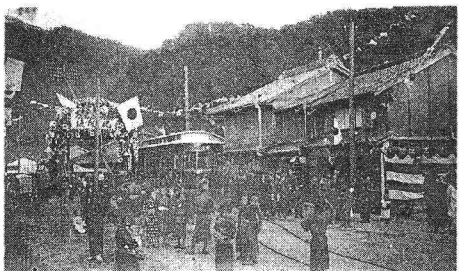


写真-3 八間道本町（現長良橋通り）1911年

阜駅から約 500m 東側を通る岐阜市と名古屋を結ぶ御鯨街道であった。しかし、岐阜駅が開業したことにより県庁と岐阜駅を結ぶ八間道（現長良橋通り）を中心に「県庁～八間道～岐阜駅」という人の流れが徐々に生まれ始めた。そして岐阜駅開業から約 25 年後の八間道における電気軌道の敷設により、これを介して街の中心部と岐阜駅が結ばれ、八間道がメインストリートとして位置付けられた。

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。以前は路面電車や歩行者を中心として都市空間が形成されていたことが読み取れる。

写真-4 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中心都市軸として機能が移り、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。こ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て都市空間が形成されていたことが読み取れる。

b) 市街地の拡大

メインストリートである八間道に敷設された長良線は岐阜駅と中心部を結んだ後、長良川を越えて北進し、都市内の中心軸の役割を担っていた。そして、1925 年（大正 14）の岐阜市内忠節線敷設により、忠節橋通り沿線の開発が進み、西側にも市街地は拡大し現在の中心市街地の基礎が形成された。このように、都市内においては電気軌道網を軸として、岐阜駅を中心とした都市構造が再編され都市形成がなされてきた。

(3) 都市内におけるネットワーク機能

岐阜駅が存在による都市中心部の南方への拡大及び都市構造の再編は電気軌道網によりもたらされた。戦後の統合期において、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した。この起点変更から、岐阜駅周辺の開発が進み、岐阜市中心部の拡大に伴う重心の南下が読み取れる。このように、都市の発展に伴い、鉄道網は都市内において都市施設と相互の結び付きを強化したといえる。

また、「八ツ寺町」から「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された。表-2 に地名から都市施設名に改称された駅の一覧を示す。都市内において電気軌道が敷設された街路の沿線に都市施設が充実し、発展していった様子が読み取れるとともに、鉄道網もそれに呼応して利用し易い形態へと変化していったことが分かった。

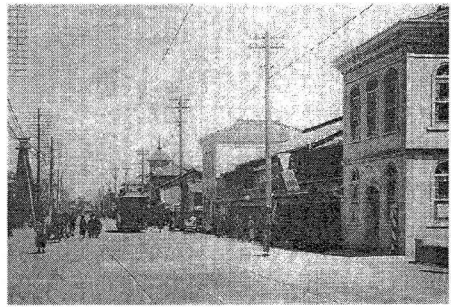


写真-4 八間道神田町（現長良橋通り）1915 年

表-2 改称された電気軌道駅

西暦	和暦	路線名	改称前	改称後
1931	昭和6	岐阜市内長良線	神田町	岐阜柳ヶ瀬
1948	昭和23	岐阜市内長良線	駅前	岐阜駅前
1948	昭和23	岐阜市内長良線	長住町	新岐阜駅前
1948	昭和23	岐阜市内長良線	今小町	県庁市役所前
1950	昭和25	岐阜市内忠節線	高野町	金町
1957	昭和32	岐阜市内長良線	裁判所前	今沢町
1966	昭和41	岐阜市内長良線	今沢町	市役所前
1966	昭和41	岐阜市内長良線	県庁市役所前	大学病院前

5. おわりに

本研究では、近代を代表的する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、これら鉄道網が都市形成に対して果たした役割を、鉄道網とともに発展した地方都市の一つである岐阜市を対象に分析した。

2. において、岐阜市に鉄道網が敷設された明治期から現代にかけて 4 つの時代区分を設け、鉄道駅及び電気軌道網の立地と計画意図及び、その機能、配置の変遷を明らかにした。岐阜市の都市構造が近代化したプロセス、その特徴が明らかとなった。

3. において、岐阜市の都市計画の変遷を 3 つに大別して整理し、それぞれの時期における都市計画区域図から鉄道網と都市形成の関係を明らかにした。1960 年代にモータリゼーションを迎えるまでは、鉄道網が都市計画において重要視され、都市形成が鉄道網の発達と同じように進んだことが分かった。

4. において、鉄道網の機能について①都市開発拠点、②都市軸、③都市内のネットワークという 3 つの視点から空間的な役割を分析した。分析の結果、他の都市と岐阜市を結ぶ鉄道網、特にその核としての岐阜駅存在は中心部の発展と南下を促した。また、都市内において都市構造を再編した電気軌道網の存在は市街地の拡大に寄与し、岐阜市の都市形成に大きな影響を与えた。そして都市の発展に伴い、岐阜駅の移転に伴う機能拡大、電気軌道の起点変更や駅名の改称が行われるなど、鉄道網と都市の結び付きは強く、戦後まもなくまでは、鉄道網が岐阜市の都市形成の基盤として機能したこと分かった。

しかし、モータリゼーションの影響を受け、その後の鉄道網と都市との関係が弱まってきた現実があり、今後の都市デザインにおける重要な課題である。

【参考文献・引用文献】

- 1) 岐阜県庁：岐阜県史通史編近代、岐阜県庁、1967
- 2) 岐阜県庁：岐阜県史通史編現代、岐阜県庁、1972
- 3) 岐阜県庁：岐阜県史通史編現代、岐阜県庁、2003
- 4) 岐阜市役所：岐阜市通史編近代、岐阜市役所、1977
- 5) 岐阜市役所：岐阜市史料編現代、岐阜市役所、1978
- 6) 岐阜市役所：岐阜市通史編現代、岐阜市役所、1981
- 7) 岐阜市役所：岐阜市史料編現代、岐阜市役所、1990
- 8) 橋本箕：岐阜駅七十年史、岐阜駅史刊行委員会、1957
- 9) 名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会：名古屋鉄道社史、名古屋鉄道株式会社、1961
- 10) 名古屋鉄道株式会社広報宣伝部：名古屋鉄道百年史、名古屋鉄道株式会社、1994
- 11) 岐阜県知事公室統計調査課：岐阜県統計書明治18ー平成14
- 12) 岐阜市総合企画部情報統計課編：岐阜市統計書・平成4ー平成14
- 13) 渡辺正彦：岐阜駅物語、岐阜新聞社、2001
- 14) 井戸田弘：東海地方の鉄道敷設史、2002
- 15) 伊藤正ら：岐阜のチンチン電車、郷土出版社、1997
- 16) 日本路面電車同好会名古屋支部：路面電車と街並み、トンボ出版、1999
- 17) 岐阜新聞社：岐阜新聞朝刊、2004.4.24
- 18) 大日本帝国陸地測量部：岐阜市近傍地形図 1/20,000, 1891
- 19) 大日本帝国陸地測量部：岐阜市地形図 1/25,000, 1920
- 20) 地理院調査所：岐阜市地形図 1/25,000, 1947
- 21) 国土地理院：岐阜市地形図 1/25,000, 1970
- 22) 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、Vol.14, 1997
- 23) 为国孝敏、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ー渋谷を中心にしてー、土木史研究、第12号、pp.65-78, 1992
- 24) 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ー阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目してー、土木史研究、第15号、pp.1-12, 1995
- 25) 越沢明：東京都市計画物語、日本経済評論社、1991
- 26) 秋山孝正：都市圏構造の変容と交通行動の特徴、ポスト・モータリゼーション 21世紀の都市と交通戦略、学芸出版社、pp.45-62, 2001
- 27) 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研究、土木史研究、第20号、pp.227-236, 2000
- 28) 田中尚人、秋山孝正、田島高志：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、土木計画学研究・講演集、No.30、CD-ROM、76, 2004.
- 29) 北村隆一編著：鉄道でまちづくり、学芸出版社、2004
- 30) 臼井幸彦：駅と街の造形、株式会社交通新聞社、1998
- 31) 原武史：「民都」大阪対「帝都」東京ー思想としての関西私鉄ー、講談社、1998
- 32) 加藤博和・大浦雅幸：新規鉄軌道整備によるCO₂排出量変化のライフ・サイクル評価手法の開発、土木計画学研究・論文集、Vol.17, pp.471-480, 2000
- 33) 廣島康裕・リムイブ・小松広和：豊橋市における路面電車の現況分析と公共交通改善策検討のための意義・行動分析、土木計画学研究・論文集、Vol.20, pp.771-778, 2003
- 34) 岐阜市役所：岐阜市通史編近代、岐阜市役所、pp.236, 1977
- 35) 岐阜市役所：岐阜市通史編近代、岐阜市役所、pp.467, 1977
- 36) 岐阜市役所：岐阜市史料編現代、岐阜市役所、pp.99, 1978
- 37) 岐阜市役所：岐阜市通史編現代、岐阜市役所、pp.550-551, 1981

鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究 *

伊藤宏匡**・田中尚人***・秋山孝正****

本研究では、鉄道網を基軸として、近代以降の岐阜市における都市形成を明らかにして、鉄道網が果たしてきた役割を抽出することを目的とした。まず、歴史的文献などに基づき、明治期から現代にかけて鉄道網の立地と計画意図及び、その機能、配置の変遷を明らかにした。次に、都市計画の変遷を整理し、鉄道網と都市計画の関係を明らかにした上で、鉄道網が岐阜市に与えた影響について分析を行った。その結果、他の都市と岐阜市を結ぶ岐阜駅の存在は中心部の発展と南下を促し、電気軌道網は都市内において都市構造を再編した。近年、鉄道網と都市の関係は弱まっている現実はあるが、岐阜市は鉄道網を都市形成の基盤としてきたことが分かった。

Process of Urban Development based on the Railway Systems in Gifu City*

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

This study focused on the process of urban development based on the railway systems since modernization in Gifu City. At first, the development of railway systems classified based on historical documents. Next, the influence of railway systems had given to the process of urban development was analyzed after the transition of the city planning. Result, Gifu Station other cities were connected with Gifu City promoted south of the city, and electric tramway network reorganized the urban structure. Recently, although the relation between the railway systems and the city has weakened, process of urban development had been based on railway systems.