

都市施設に着目した電気軌道網による近代都市形成過程の検証*

Study on the urban development based on the electric railway network*

田中尚人**・秋山孝正***・伊藤宏匡****

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

1. はじめに

(1) 背景と目的

2005年3月、全国で都市における軌道系公共交通機関が見直されている中、岐阜市内を走る電気軌道は全線廃止となった。近世の城下町以来の都市基盤を持つ岐阜市は、明治維新以降の近代都市形成において、電気軌道網がその骨格を成した歴史を有する。しかし戦後のモータリゼーションは、電気軌道網や駅空間を中心として形成されてきた人々の回遊行動を奪い、都市施設の有機的な繋がりは失われた。本研究は、近代の電気軌道網による都市形成過程を検証し、都市の魅力について考察して、今後の都市計画、交通施策に活かすことを目的とする。

(2) 研究手法と構成

具体的には、近代以降鉄道や電気軌道網を基盤として発展してきた岐阜市の都市形成及び都市活動の展開を、都市施設、駅空間に着目し、歴史的文献¹⁻⁴⁾や参考資料⁵⁾、新聞、地図及び写真資料に基づき明らかにした。

まず歴史的文献や地図、写真などの資料から電気軌道網敷設経緯及び役割の変遷を明らかにした。次に、都市計画の変遷を整理した上で、代表的な都市施設の立地の傾向や展開、発達の様子に鉄道網がどのような影響を与え、都市活動がどのように展開してきたのか分析した。最後に岐阜市内4駅を対象に、都市活動に関する分析を行った。空間利用や景観の変遷から、鉄道駅が都市形成・都市活動に及ぼした影響について考察した。

鉄道駅と都市形成に関する研究は多くあり、北河の研究⁶⁾や為国の研究⁷⁾が秀逸であるが、都市施設に着目して都市に対する軌道の影響を分析したものは少ない。本研究は先行研究⁸⁾により検証された都市骨格形成の上に展開された都市活動の実態を分析するものである。

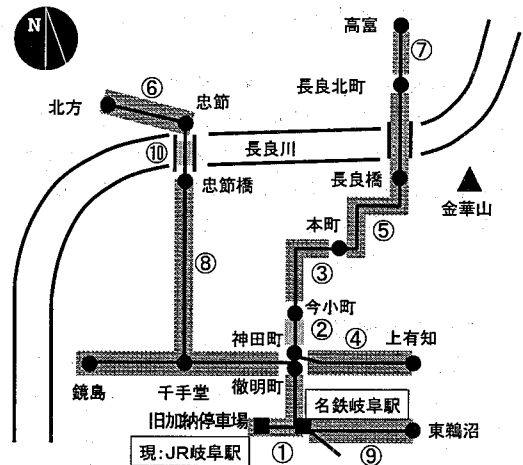


図-1 市内電気軌道網の変遷（模式図）

2. 岐阜市における電気軌道網整備の概要

明治期から現代に至るまでの岐阜市内電気軌道網敷設の歴史と都市形成過程を(1)～(4)の時代区分を設けて整理した。図-1に電気軌道網の敷設経緯を示した。

(1) 黎明期 (1887～1912年)

1887年(明治20)東海道本線加納停車場で開業した。この加納停車場に近接するように、美濃電気軌道(株)が県下2番目の電気軌道を設立した。他都市と岐阜を繋ぐ加納停車場と市内が図-1①～④の路線により結ばれた。

(2) 発展期 (1912～1945年)

旅客・貨物の輸送量増大のため岐阜駅拡張が図られ、1913年(大正2)3代目岐阜駅が移転開業した。電気軌道網は⑤～⑨に示すように、北方向に拡張し1915年(大正4)には長良橋を渡り、周辺の軽便鉄道と連絡した。岐阜駅の南下及び電気軌道網の長良川以北の拡大により、都市域が拡大した。また軽便鉄道は岐阜市と他の町村を結ぶ地域間交通としての役割を果たした。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 (1945～1987年)

戦後しばらくして岐阜市より駅構内に商業施設を含む「民衆駅構想」が打ち出され、5代目岐阜駅が開業。岐阜市の玄関として利用者に親しまれた。また、戦後に

* Keywords : 空間整備・設計, 土木史, 都市計画, 電気軌道

** 正員 博士(工) 岐阜大学工学部社会基盤工学科講師

(岐阜市柳戸1-1, naotoi@cc.gifu-u.ac.jp)

TEL : 058-293-2447, FAX : 058-230-1248)

*** 正員 工博 岐阜大学工学部社会基盤工学科教授

**** 正員 修士(工) 碧南市役所

は電気軌道駅の統合や改称、美濃町線の起点変更、⑩に示した忠節橋を渡る敷設など路線の合理化が進み、都市内における鉄道網の再編が実施された。

(4) 衰退期 (1987～2005 年)

東海道本線高架化に伴い 6 代目岐阜駅が完成したが、電気軌道網に関しては 1988 年 (昭和 63) に長良川以北を中心とした「ぎふ中部未来博」会場への自動車交通の支障になると②、③、⑤の徹明町～長良北町間が廃線となった。岐阜市における電気軌道の地位は低下の一途を辿り、2005 年 (平成 17) 3 月市内線は全線廃止された。

3. 都市施設を指標とした都市形成に関する分析

都市において鉄道駅や各種都市施設は人々の生活の舞台として、またまちの賑わいを支える都市活動の触媒装置として機能する。明治期から現代まで、都市施設の立地傾向とその展開を整理し、都市活動の展開、都市形成プロセスを分析した。

(1) 都市施設の指標化

人々の都市活動を代表する 6 種類の都市施設を表-1 に示したように a) ～ c) に 3 分類した。これらの都市施設の立地とその展開を、統計資料、歴史的文献から明らかにして、1891 年 (明治 24)、1920 年 (大正 9)、1947 年 (昭和 22)、1970 年 (昭和 45)、1994 年 (平成 6) の 5 時点における立地を整理した。それぞれの都市施設を、都市形成の指標として使用する意味は下表の右段に示したが、a) は生活領域の拡大を現実的に、b) は行政的圏域の展開を誘導的に、c) は都市活動の展開範囲の潜在能力を示していると考えた。

表-1 指標とした都市施設

都市施設	指標の意味
a) 小中学校、郵便局	実質的な生活領域を示す
b) 警察署、病院	行政的な生活領域を示す
c) 銀行、劇場	まちの賑わいを示す

(2) 都市施設の立地と展開の概要

a) 小中学校、郵便局 (図-2～図-4 参照)

小中学校、郵便局ともに、人々の日常生活基盤となる都市施設である。都市形成におけるその立地・展開は、市街地の拡大とともに、人口の増加地区を追うように拡大する傾向があった。

1872 年 (明治 5) の学制の発布に従い岐阜市では小学校の設立を始めた。1935 年 (昭和 10) には中等教育制度の実施により中学校数が増加した。昭和 30 年代以降は高度経済成長に伴い岐阜市の人口は増加し、小中学校数も急増した。一方郵便局は、戦前は国有の施設であり 1949 年 (昭和 24) 簡易郵便局法の施行とともに地方自治体が窓口業務を実施することになった。これら両施設

の立地、展開から各時代の実質的な生活領域を示すことができると考えた。主な特徴は以下の通りである。

小中学校は、明治期まで簡易的な交番や地域の集会所などの機能を担っており、自治体の出先機関的な役割を果たしていた。このため各地域に配置され一様に分布した。郵便局は小中学校と類似した立地傾向を示したが、各地域においては学校の後に設置される傾向が見られた。

これら 2 施設の立地は、1920 年当時図-2 に示すように、旧市街地及び電気軌道網沿線に集中していた。その後、図-3 の立地のように鉄道網の拡大に伴い、沿線郊外部の駅を中心に立地していった。しかし、モータリゼーション等の影響を受けて 1970 年代以降図-3 に黒色で示したように、立地に関して電気軌道網との関係性は薄れた。図-4 に示したように 1990 年代では、都市内に一様に分布している様子が読み取れた。

b) 警察署、病院 (図-5～図-7 参照)

警察署や病院は、近代都市における公的秩序・衛生を司る施設であり、一定の圏域を持って配置されていた。

警察署は、1949 年 (昭和 24) に制定された「岐阜市警察基本条例」制定以前は国の管理機関であり、その後地方分権化された。分権化以前は、図-5 に示したように鉄道終端駅に立地していた。当時の鉄道網及び駅の管理が都市の治安維持において重要な位置付けであったことが読み取れた。その後、図-6 に見られるように、小中学校や郵便局などより早くに、電気軌道網から立地が離れ、幹線道路沿いの立地となった。

病院の立地は、明治初期は医大や看護学校との隣接が主であり、その配置は電気軌道網とは無関係であった。その後、小規模の医院や診療所が成立し始めると、図-6 に示すように電気軌道網及び駅に近接して立地した。

c) 銀行、劇場 (図-8～図-10 参照)

銀行は、商業や都市活動の展開を支えるポテンシャル、また商業地区の賑わいを示す指標となると考えた。一方、劇場には映画館なども含まれ、市民を対象とした娯楽施設として、まちの賑わいを表わすと考えた。

銀行は明治初期には、長良橋通り沿い立地がほぼ全てであり、電気軌道網の拡大に伴い図-8 に示したように沿線に拡張して立地したが、柳ヶ瀬など旧市街地を中心とした立地であった。図-9 に示したように戦後分布が拡大し、岐阜駅や市街地南部の方にも立地するようになり、その範囲は 1968 年 (昭和 43) の都市計画区域にほぼ等しかった。図-10 は 1994 年の都市施設の立地を示すが、経済的な都市の活気も電気軌道網から、道路網へと移動している様子がよく分かる。

劇場は図-8 に示したように活動写真を中心に大正時代までを最盛期として、都心部の柳ヶ瀬周辺で栄えた。その後も立地は都心に集中していたが、近年都心部の衰退が激しく、映画館や劇場も郊外へと進出した。

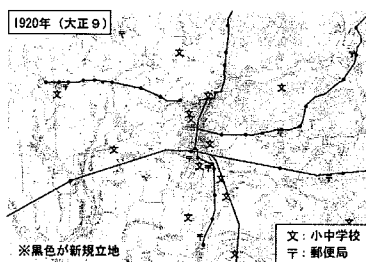


図-2 小中学校と郵便局の分布 (1920年)

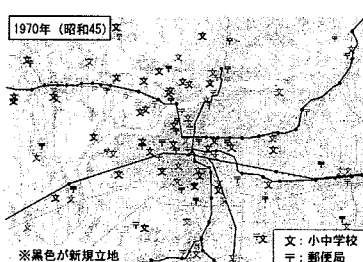


図-3 小中学校と郵便局の分布 (1970年)

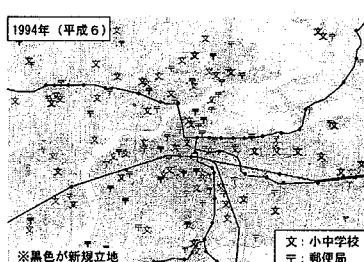


図-4 小中学校と郵便局の分布 (1994年)

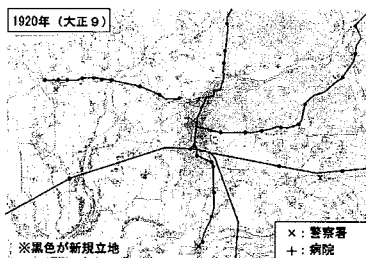


図-5 警察署と病院の分布 (1920年)

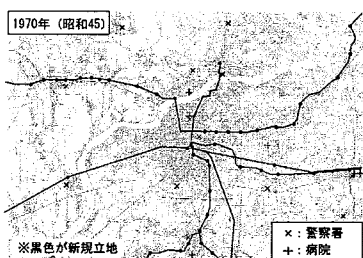


図-6 警察署と病院の分布 (1970年)

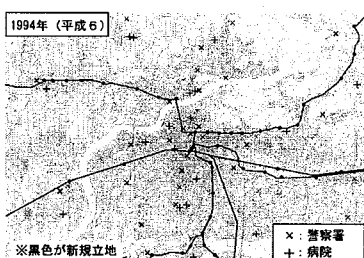


図-7 警察署と病院の分布 (1994年)

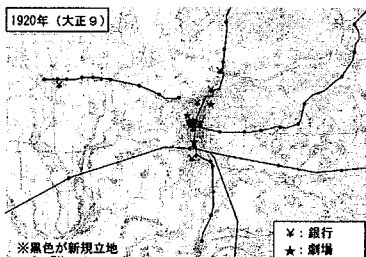


図-8 銀行と劇場の分布 (1920年)

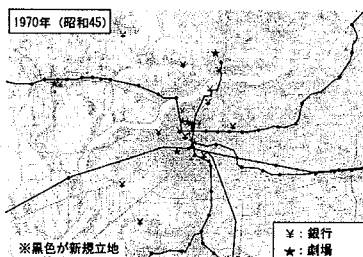


図-9 銀行と劇場の分布 (1970年)

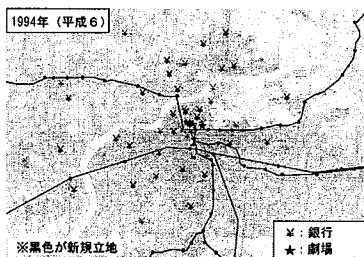


図-10 銀行と劇場の分布 (1994年)

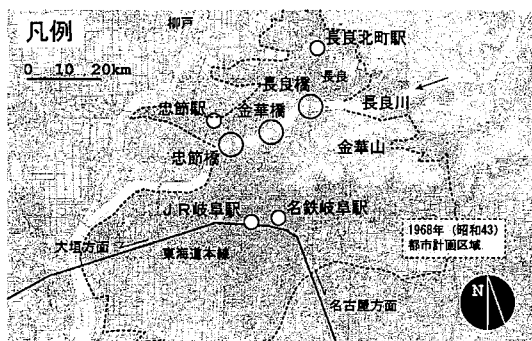


表-2 新設された各都市施設の最寄り駅からの距離 (平均)

	小中学校	郵便局	警察署	病院	銀行	劇場
～1891 (明治24)	1.45	5.13	3.92	1.50	4.25	0.75
～1920 (大正9)	1.01	0.68	0.30		0.20	0.28
～1947 (昭和22)	0.79	0.60		0.70	0.17	0.30
～1970 (昭和45)	1.14	0.93	1.62	0.38	0.90	0.50
～1994 (平成6)	1.20	1.23	0.89	1.31	1.08	0.30

(単位：km)

d) その他の都市施設

その他、都市活動の拠点となる施設として、人々の日常生活に必要な生活物資を供給する卸売市場の変遷を調べた。明治期には旧城下町と柳ヶ瀬の南東部に集中的に立地したが、その後大半が岐阜駅周辺に移転し、1970年(昭和45)岐阜市中央卸売市場への統合により岐阜市南部に移転した。中央卸売市場の国道21号線沿いへの移転は、鉄道網から自動車中心の物流への輸送手段の変化を明快に表わしている。

(3) 都市施設の立地と展開の特徴のまとめ

まず、都市施設の立地順序としては、小中学校や郵便局の生活基盤の立地により市街地が形成された後に、銀行やその他の商業施設が立地する傾向が見られ、市街地形成のプロセスの実態が分かった。警察署や病院などは、行政的な圏域を示すのみで、必ずしも市街地形成範囲を示すものではなかった。

都市施設の立地と展開の傾向は、それぞれ違いは見られるものの、近世期以来の城下町を基盤とした旧市街地から郊外へと展開する近代初期においては、電気軌道網の影響が強く見られた。表-2は、5期の時代それぞれ

において新設された各施設の最寄り駅（電気軌道網）からの平均距離を示したものである。図中、太い下線が引かれている年代までは、各都市施設と駅の距離が減少傾向にあるのに対して、太い下線以降の年代では、駅からの距離が増大する傾向にあり、モータリゼーションの影響を表すものと考えられる。

戦前期は各施設の立地が電気軌道網と密接な関係にあり、戦後ほどなくモータリゼーションの影響によって、その立地が道路網、郊外部立地と変化した一端が読み取れた。種類別にみると実質的な市民の生活領域を示す都市施設の立地は、駅間距離が短い電気軌道網の沿線に一様に分布した。警察署など一定の圏域を持つ都市施設は、電気軌道網の終端駅を中心として、郊外部に展開する特徴があった。

4. 都市形成における電気軌道網の役割に関する考察

都市施設の推移に対する電気軌道網の関与、戦後のモータリゼーションの影響を分析し、電気軌道網が駅前空間において都市活動、都市形成に対して果たした役割について考察した。

(1) モータリゼーションによる都市形成

都市施設の立地、展開の様子は施設の種別により多少の違いは見られるものの、多くは戦後しばらくの時期までは、電気軌道網の発展に沿うものであった。この都市構造を変化させたのは、戦後急速に発展した自動車交通であった。単純に比較することは難しいが、図-11に示した鉄道の利用者数の推移と、図-12に示した自動車保有台数の推移を見ると、1970年前後を境に鉄道利用者の増加傾向は止まり、自動車保有台数の伸びは加速した。

都市計画的な意図については、さらに早く自動車交通体系への転換が垣間見られる。1962年（昭和37）には、当時の松尾吾策岐阜市長が「電車なき都市というものとは都市の形態をなさないといい時代は既に過去である。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とする、そういう都市を作りたい」⁹⁾と述べ、1966年（昭和41）には、岐阜県庁が中心市街地から国道21号線沿いに移転したことなどから、電気軌道網と道路網の都市形成基盤としての位置づけの逆転を読み取ることができる。

(2) 電気軌道駅の機能

前節において見たように、近代岐阜市の都市形成において電気軌道網は、駅空間及び沿線を基軸として都市活動を支え、市民の回遊行動を促したと考えられる。

電気軌道駅は駅舎自体、駅前広場、駅周辺空間それぞれにおいて都市形成に影響を及ぼしている。

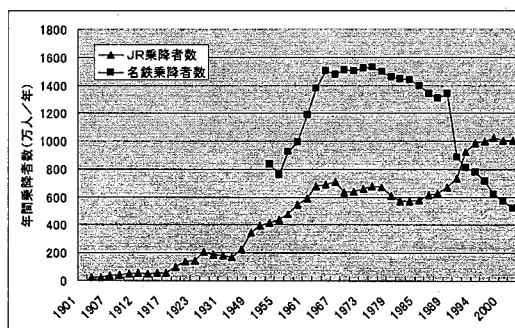


図-11 岐阜市における鉄道の年間乗降者数の推移

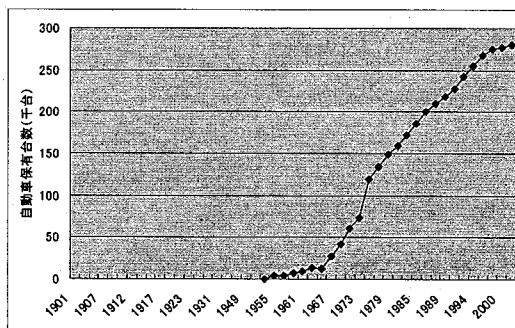


図-12 岐阜市における自動車保有台数の推移

表-3 対象電気軌道駅一覧

駅名	開業年	連絡鉄道
J R岐阜駅	1888年（明治21）	東海道線（現J R）
名鉄岐阜駅	1911年（明治44）	名岐線（現名鉄名古屋本線）
長良北町駅	1915年（大正4）	長良輕便鉄道（現名鉄市内線）
忠節駅	1925年（大正14）	岐北輕便鉄道（現名鉄市内線）

a) 駅舎：電気軌道の駅自体は、路面電車からの乗降という交通機能しか持たないが、駅の名称などにまちの特徴が反映されている。途中駅である簡易な停留所と終端駅の違いなどが存在する。

b) 駅前広場：広場の有無、その機能の変遷などに電気軌道と都市の結びつきが反映されている。

c) 駅周辺空間：駅空間は駅舎を中心として周辺公共空間、街路も含んで成立している。人々の回遊性を担保しているのは、これら駅周辺空間の魅力が担う役割が大きいと言える。

(3) 駅を中心とした都市活動に関する分析

表-3に示した都心部に立地したJ R岐阜駅（写真-1）と名鉄岐阜駅（写真-2）、郊外部に立地した長良北町駅（写真-3）、忠節駅（写真-4）の4駅を対象に駅を中心とした都市活動に関して分析した。J R岐阜駅や名鉄岐阜駅は、都市間鉄道としての役割を果たすだけでなく、電気軌道やバス、タクシーなどの他の公共交通機関と連携し、都市内への人々の流動を促す交通結節点としての



写真-1 旧JR岐阜駅
(1913年: 第三代駅舎)

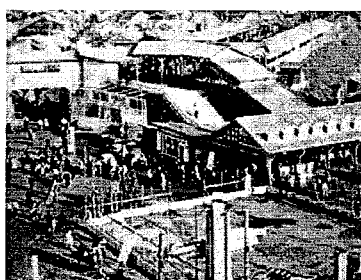


写真-2 旧名鉄岐阜駅
(1960年: 参考文献10より)



写真-3 旧長良北駅
(1958年: 参考文献11より)



写真-4 旧忠節駅
(1968年: 参考文献11より)



写真-5 JR岐阜駅
(駅前には都心居住を謳う超構想ビル
+集合住宅が建設中: 筆者撮影)

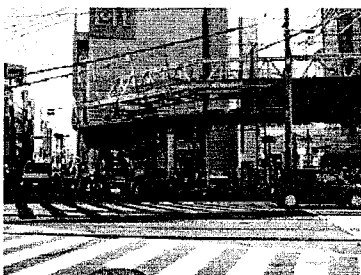


写真-6 名鉄岐阜駅
(今なお「新岐阜」の愛称で、都心
部の顔として機能: 筆者撮影)

機能を備えている。一方、郊外部に立地する2駅、長良北町駅は金華地区と北方郊外部、忠節駅は忠節地区と西方郊外部へと都心部からの交通流動を受け持つ、周辺地域と岐阜市を結ぶ結節点としての機能を有していた。

これら4駅は、都市部と郊外部を電気軌道網で繋ぐことによって発展してきた岐阜市の都市形成を検証する上で重要な対象である。紙面の都合から、都市部として名鉄岐阜駅、郊外部として長良北町駅の事例を説明した。

a) 名鉄岐阜駅

①駅舎・駅前広場の変化: 各務原線の起点であった長住町駅に、名古屋線の起点であった名鉄岐阜駅が1948年(昭和23)に統合した。当時の駅前広場は本格的な整備は行われていないが、多くの人が往来し賑わいを見せていた。1960年(昭和32)には、駅社に隣接して名鉄百貨店が建設された。駅舎の南にはバスターミナル、駅前広場にはタクシー乗り場が設けられ、ほぼ現在の駅舎及び駅前広場を形成した。

②駅周辺の空間構成に関する分析: 駅周辺の土地利用は図-13に示した通り1955年(昭和30)では、駅西の長良橋通り沿いは商店によって構成されているが、駅付近は貨物業を主とした事業所が立地している。一方、図-14に示した1994年(平成6)には、駅周辺の事業所が商店としての利用へと変化したことが大きな特徴として挙げられる。また、住宅地の多くも商業地へと変化した。名鉄岐阜駅周辺は駅舎の複合化を経て、鉄道事業を基盤とした貨物などの業務地区から、商業地区へと変化したことが分かった。



図-13 名鉄岐阜駅周辺の土地利用(1955年)

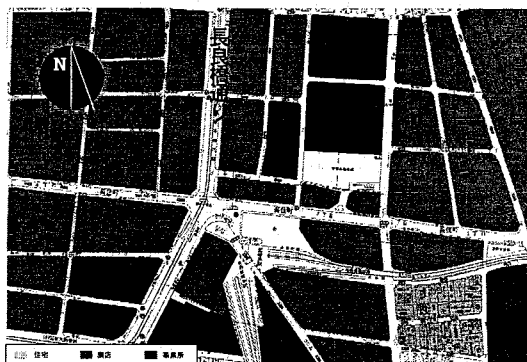


図-14 名鉄岐阜駅周辺の土地利用(1994年)



写真-7 忠節駅
(郊外の主要幹線からも外れた駅舎
のみが残る：筆者撮影)



写真-8 長良北駅跡
(写真中央、導流帯に囲われた道路の
一部に駅舎の面影が残る：筆者撮影)



写真-9 市内微明町駅
(1956年：参考文献11より)

同じ都市部の駅であるJR岐阜駅が、東海道線の途中駅であり、北側駅前を専ら都市向きに開発し、交通結節を主要な機能としてきたのに対して、名鉄岐阜駅は都市部の内部に深く挿入され、駅を取り囲む周辺の都市形成と密接に関連してきた。写真-5は現在のJR岐阜駅北面を写したものであるが、バスターミナルやタクシーベイなど、交通機能に特化した整備が行われ、駅とまちを結ぶ歩行者環境はペDESTリアンデッキによって担保される計画である。一方、写真-6は現在の名鉄岐阜駅前を写したものであり、アーケードの建設などにより、まるで都市に溶け込むような存在となっている。都市の顔としての機能が演じることのできる両駅前空間の連携が期待される。

b) 長良北町駅

①駅舎・駅前広場の変化：長良北町駅は、1915年（大正4）岐阜市内線の北進に伴い開業した駅である。開業当初から駅舎はなく、高富線との結合により軌道の東側に寄合所が設けられた。1965年（昭和40）高富線の廃線に伴い、寄合所も撤去された。その後、1988年（昭和63）岐阜市内線長良線の廃線に伴い、道路幅は拡幅され街路整備が施された。

②駅周辺の空間構成に関する分析：大正期に軌道が敷設された当初沿線はほぼ住宅地であり、図-15に示したように軌道が走る長良橋通りの一筋東側高富街道沿いに商業店舗が立地していた。長良北町駅では駅前広場がなくとも、近接する街路が商店街を形成し都市活動の魅力を提供していたことが分かった。図-16のように、廃線後は特に周辺空間との連携は見られず、かつての賑わいは見られなくなった。

電気軌道網から自家用車利用に依存した郊外発展傾向の強い忠節駅（写真-7）以西の郊外形成に対して、旧長良北町駅周辺（写真-8）は、岐阜市中心部を通る長良橋通りの延長上にあることなどからも、電気軌道廃止後もバスの主要ターミナルとなり、同駅周辺は今も都市的な賑わいを担保している。写真-9は、電気軌道網が隆盛の時期にあった市内の様子を写した写真であるが、衣類や履物、クリーニングなど生活品を扱う店舗が駅の

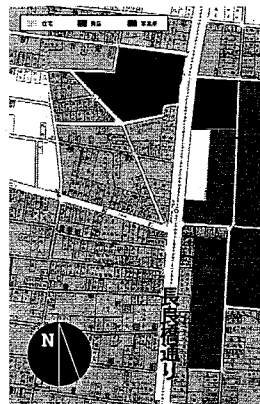


図-15 長良北町駅周辺
の土地利用（1955年）

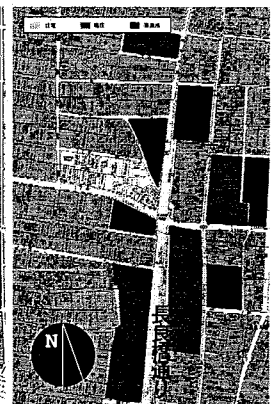


図-16 長良北町駅周辺
の土地利用（1994年）

近くに今なお残る様子が、50年後の写真-8と比較しても変化のないことは、結果論であるが面白い。一方で、年月を経て変わらぬ都市の営みであるはずの通勤・通学者の姿や、街並みが一変してしまったことは、まちを回遊する人々のアクティビティを支えてきた電気軌道網が、都市景観の一部を形成していたと指摘することができる。

以上、都市部と郊外部における駅空間と都市形成の関係を整理したが、それぞれに駅を核とした都市の賑わいが演出されていたことが分かった。都市部では都市の集積を利用して、郊外部では結節点として駅周辺の公共空間も利用して、都市活動を有機的に支える都市施設となっていたことが明らかとなった。

5. おわりに

本研究の結論として、岐阜市における電気軌道網の発達史を基盤として都市施設を指標とすることで、電気軌道網は、近代以降における岐阜市の骨格として都市形成に寄与したことが分かった。近代岐阜市の都市形成において、電気軌道網を基盤として短期間に都市施設が配置され、それらが軌道と歩行により結節することによって都市活動が活発化した様子が実態的に示された。

近年、環境対策、都心回帰、中心市街地の活性化など複雑多岐に渡る社会的要請から、都市にとっての鉄道網及び鉄道駅のあり方に対する期待は大きい。これに応えるには、単なる駅前開発や規制緩和ではなく、都市のストックとして、都心や中心市街地と適正規模の郊外を繋ぐ、良識ある公共交通機関として、都市の回遊性を支えるインフラストラクチャー本来の機能を見直す必要がある。近代岐阜市においては電気軌道網が駅空間を中心として都市と有機的に結びつき、人々の回遊性を担保して都市活動を支えてきたという歴史を有しながらも、その根幹として機能してきた電気軌道網は、2005年3月をもって廃止された。

本研究において実態を示したように、都心と郊外、都市施設同士が適正な公共交通と歩行者環境によってネットワーク化され、これらインフラストラクチャーが都市の賑わいを触媒的に支え、再び都市的な魅力が取り戻されることを期待する。

【参考文献】

- 1) 岐阜市役所：岐阜市通史・史料編近代、1978.
- 2) 岐阜市役所：岐阜市通史・史料編現代、1981.
- 3) 橋本巽：岐阜駅七十年史、岐阜駅史刊行委員会、1957.
- 4) 名古屋鉄道（株）社史編纂委員会：名古屋鉄道社史、1961.
- 5) 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、pp. 67-97、2004.
- 6) 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.
- 7) 為国孝敏、榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究－渋谷を中心にして－、土木史研究、第12号、pp. 65-78、1992.
- 8) 伊藤宏匡・田中尚人・秋山孝正：鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究、土木計画学研究・論文集、Vol. 22、pp. 353-360、2005.
- 9) 岐阜市役所：岐阜市通史・史料編現代、pp. 550-551、1981.
- 10) 伊藤正ら：岐阜のチンチン電車、郷土出版社、1997.
- 11) 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.

都市施設に着目した電気軌道網による近代都市形成過程の検証*

田中尚人**・秋山孝正***・伊藤宏匡****

近世城下町以来の都市基盤を持つ岐阜市は、近代都市形成において電気軌道網がその骨格を成した。本研究は電気軌道網による都市形成過程を検証し、今後の都市計画、都市施設整備、公共施策に活かすことを目的とする。史料から電気軌道網の敷設経緯、都市形成を整理した上で代表的な都市施設の立地の傾向や展開から都市活動について分析を行った。さらに岐阜市内4駅を対象にケーススタディを行い、空間利用や景観の変遷から駅空間が都市形成に及ぼした影響について考察した。結論として、近代岐阜市においては電気軌道網が駅空間を軸に都市と有機的に結びつき、都市の魅力を生み出し回遊性を担保して都市活動を支えてきたことが分かった。

Study on the urban development based on the electric railway network*

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

In this research, city formation process with an electric tramway network is verified, and it aims to apply the knowledge into future city planning, city institution maintenance, and a public measure. After investigating the construction circumstances of an electric tramway network and city development from historical records, it analyzed about city activity from the trend of location of typical urban facilities. Furthermore, it was considered that the station space affected city formation from the point of space use and urban landscape at four stations in Gifu city. As a conclusion, it turned out that the electric tramway network was organically connected with the city development and produced urban cultural environment and supported several city activities in modern Gifu city.
