

## 長良川における橋梁空間の歴史性に関する検討\*

### *Historical Characteristics of Urban Space with the Bridges over the River Nagara*

石田 元章\*\* 秋山 孝正\*\*\*

By Motoaki ISHIDA and Takamasa AKIYAMA

The relation between the cultural climate and the bridges is discussed with considering the history of urban space with the bridges over the River Nagara. The major three bridges such as Nagara, Chusetsu and Kinka are analyzed to describe their histories in terms of construction technology as well as public feelings. It is known that the construction of the bridges might be recognized to create the historical monument of the area. The relation between the bridges and the surrounding environments such as land use and traffic are mentioned as well.

#### 1. はじめに

長良川は岐阜の自然環境の中心的存在であり、橋梁は地域性を規定する構造物となっている。長良川に最初に架設された橋梁は初代長良橋の明七橋である。以来今日まで126年が経過し、現在では100橋を超える橋梁が長良川に架かっている。近年新設された橋梁も多いが、一方で長良橋に代表される岐阜市内の主要橋梁の中には100年以上の歴史を持つものも存在する。この長い歳月を経て、橋梁は都市景観のみならず風土や文化、経済に大きな影響を及ぼす。また地域住民の価値観や生活様態の変化に伴い、橋梁も様々な変化を遂げている。しかしながら、個々の橋梁には対応する地域の役割や特性が存在し、この点では時代を超えた基本的な地域性が存在するものと考えられる。

このようなことから、本研究では長良川の橋梁の地域特性を明確化し、歴史文化的な地域の変遷と橋梁の関係を規定することを目的とする。またこの結果を体系的に整理して、今後の景観設計や橋梁デザインに利用することを最終的な目標とする。

#### 2. 長良川の主要橋梁の歴史と地域性

ここでは長良川の主要橋梁である長良橋、忠節橋、金華橋を対象とし、各橋梁の架設背景、技術的変遷、及び市民との関わりの変遷を調査・整理する。

##### (1) 長良橋の歴史の変遷

###### a) 架設背景の変遷

初代長良橋は1874年(明治7年)に「明七橋」という名称で民間資本により架設された長良川最初の橋梁である。架設の背

景には、明治以前より繁栄していた架設地域の商業的要請によるものと考えられる<sup>1)</sup>。明七橋の架設と同年にこの付近の様子を描いた『岐阜市鳥瞰図』を図-1に示す。

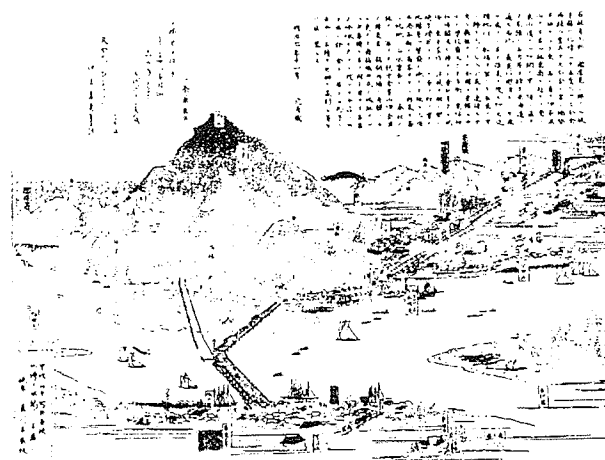


図-1 岐阜市鳥瞰図(明治7年 川崎千虎画)<sup>2)</sup>

この10年後の1884年(明治17年)、洪水により損傷しやすい橋梁形式(船橋)の見直しから、民間会社(長良橋梁社)により架け替えられた<sup>3)</sup>。

同様に「2代目長良橋」も洪水に対する耐久性に劣り、16年後の1900年(明治33年)に同会社により架け替えが提案された。しかし、同時にこの会社の貸取期限も迫っており、県の対面上の問題も考慮し、地方税による3代目橋梁の架設に至った。

この「3代目長良橋」の県費架設には反対者も多く、大きな予算制約が生じた<sup>2)</sup>。比較的安価な木製トラス橋で架設されたのは、これを背景にしたものと考えられる。この写真を図-2に示す。

つぎに「4代目長良橋」は、旧橋竣工から僅か11年後の1915年(大正4年)に架設された。第一次大戦の好況下における岐阜の将来的発展予測から、丈夫な鋼製橋梁を架けようとしたのがその目的と考えられる。この写真を図-3に示す。

\*keyword: 橋梁空間、歴史の変遷、地域環境

\*\*正会員 工修 日本鋪道株式会社

(〒104-8380 東京都中央区京橋1-19-11)

\*\*\*正会員 工博 岐阜大学工学部土木工学科

(〒501-1193 岐阜市柳戸1-1)

また5代目となる現長良橋は、旧橋の老朽化と発達した自動車交通への対応を背景に1955年(昭和30年)に架設された<sup>2)</sup>。また防災上の問題と観光地的条件を考慮して、旧橋より2m高い桁橋が採用された。しかしながら、この計画に反発した地元住民と県との間で双方の主張が大きく衝突して自体が紛糾することとなる。結果的には県の当初案が推進されたが、工事着工から完成まで6年を要する結果となった。現長良橋架設をめぐるこうした県と地元住民との衝突は、「長良橋事件」として知られる戦後岐阜県最大の政争である<sup>4) 5)</sup>。

#### b) 橋梁形式と技術の変遷

初代長良橋である明七橋では、船橋と木橋を組み合わせた構造が採用された。すなわち、河川の水路部分を船橋とし、中洲や河岸の陸地部分を木橋としたものである。基礎構造が不完全なため、洪水のたびに流失する耐久性の弱い橋梁であった<sup>3)</sup>。これに対し2代目長良橋は、水路部・陸部を問わず木桁橋で統一したものであった。これは橋梁基礎技術の発達を意味するものといえる。

3代目長良橋は、岐阜県で最初に県費で架設された橋梁であった。採用された構造形式は木製トラス橋であり、桁橋が主流であった当時の岐阜においては珍しい存在であったと考えられる。またこの形式は、かつての桁橋にないロングスパンを実現するものであり、初代・2代目と比べ橋梁形式の可能性を大きく飛躍させる橋梁であったといえる<sup>6)</sup>。

4代目は、長良橋の歴史上はじめての木橋以外の橋梁であり、鋼製トラス橋であった。こうした新素材の導入と共に、4代目長良橋には軌道も敷設された。この時代の先進技術を可能な限り投入した、都市発展の象徴的存在であったと考えられる。

現長良橋の構造形式は構成I桁橋である。耐久性は大きく向上したといえるが、4代目橋梁建設時ほどの旧橋からの技術的飛躍はない。好況時に架設された4代目長良橋との時代背景の差もあるといえるが、現橋については4代目長良橋以上に斬新な形式を採用した場合の、周囲の観光資源との不調和を危惧したのがその原因であると考えられる。また防災上旧橋より2m高い設計を求められたことも、鋼桁橋を採用した理由といえる。

#### c) 橋梁と市民のかかわり

初代長良橋(明七橋)は、長良川で最初の橋梁であったことから、市民はこの架設に歓喜したといわれている<sup>7)</sup>。橋梁という存在自体が珍しく、当時の文献において、明七橋の眺めを「奇観」と評していることから、景観的注目度が高かったといえる<sup>2)</sup>。しかしながら、民間会社管理下の賃取が、利用者に大きな負担を強いていた。従って、庶民性という意味では人々との一体性が少なかったものと考えられる。

2代目長良橋もまた、初代橋と同様に景観の評価は高かった。しかしながら、渡船時代以来の賃取制度が、この橋梁の時代において連日新聞で批判されるなどの社会問題となっていた<sup>8)</sup>。こうした情勢を受けて、1899年(明治32年)に県による長良橋の買上げが決議され、1900年(明治33年)に3代目長良橋が県費で架設されたことにより、長良橋の賃取橋時代は終わった。

したがって無料橋として架設された3代目長良橋は、市民にとっては格段に利用しやすいものとなったと考えられる。また、

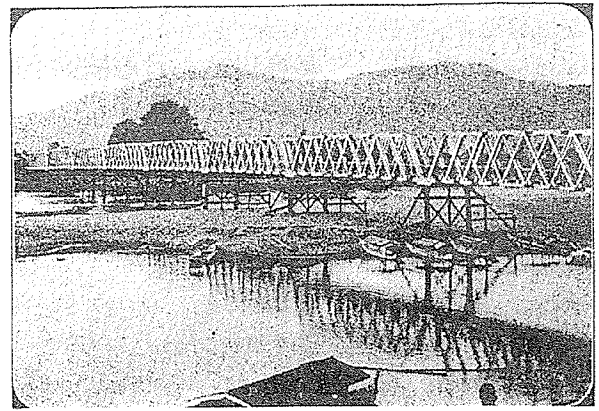


図-2 3代目長良橋(明治34年架設「増補岐阜県案内」)<sup>9)</sup>

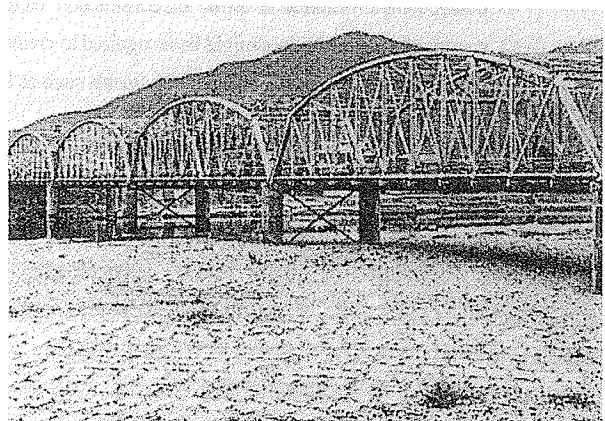


図-3 4代目長良橋(大正4年架設)<sup>10)</sup>

トラス橋として架設された3代目長良橋の印象は、当時の文献にある記述から、大きく背の高いものであったといえる<sup>9)</sup>。周囲に背の高い構造物のない当時において、トラス橋はシンボリックな存在であったと考えられる。

4代目長良橋は3代目橋梁から11年後に架設された、鋼製の曲弦トラス橋である。電車が走る鋼製の巨大な橋梁の出現は、岐阜市の都市的発展を象徴する先端技術の塊として誇らしいものであったと考えられる。また橋梁形式の新しさが市民の好奇心を刺激したと考えられる。初代橋から4代目橋梁架設までの年数は、37年間であり、4代目橋梁から5代目の現橋架設までが36年間であることを考えると、短期間に変身を繰り返している。その間に長良橋は、技術的にも制度的にも様々な成長をとげ、市民はそれを楽しんできたと考えられる。すなわち、橋梁が提供する新しさを享受することが、かつての長良橋と市民の関わりの一つであったと考えられる。この傾向は4代目橋梁において特に強い。都市の成長期と社会の好況を反映した最新嗜好であるといえる。しかし現橋の架設においてはこの傾向に従わず、形式としては地味な桁橋が採用された。

戦後の日本では、都市の復興がすすめられ、岐阜ではまず忠節橋が昭和23年に架設された。ブレースドリブアーチ橋というモニュメンタルな形式が選ばれ、人心興起の一助をなしたといわれている<sup>9)</sup>。長良橋においてそうした形式が選ばれなかった理由として、まず周辺の観光資源との調和の問題があった。また、橋梁が珍しくない時代において、これを都市発展の象徴と考え

ることがなくなったとも考えられる。こうして、長良橋に対する先進嗜好は沈静化し、周囲の観光資源との調和と防災面に重点を置いて現橋の計画がなされ、架設されたと考えられる。また a) に記したとおり、長良橋事件が大きな問題となった。

## (2) 忠節橋の歴史の変遷

### a) 架設背景の変遷

初代忠節橋は、同地における交通量の増大により渡船が不便になったことから、1884年(明治17年)に架設された。長良橋同様に民間資本による架設であり、賃取橋として利用された<sup>3)</sup>。

2代目橋梁は初代竣工から14年後の1898年(明治31年)に、同じく民間資本で架設されたが、計画自体はその数年前から存在しており、出資者の利権争いから実施が遅れたこといわれている<sup>2)</sup>。この橋梁も賃取橋であり、その期間は3代目橋梁が県費で架設されるまでの28年間である。忠節橋は岐阜市で最後に残った賃取橋であった<sup>3)</sup>。無料化した他橋に対して不公平な状況であり、県都にかかる橋梁としての体面上の問題もあった。また無料化による利便性の向上も望まれたため、3代目橋梁の県費架設が決まった。この次の4代目忠節橋は現橋であり、3代目忠節橋は36年間供用されたことになる。3代目忠節橋の写真を図-4に示す。

現橋架設の発端は、内務省による長良川右岸堤の改修に伴って4代目橋梁の撤去が必要となったことである<sup>3)</sup>。しかしながら、この当時の日本は昭和不況から抜け出し始めた頃であり、県民の人心興起策が望まれていた。この一環として、忠節橋の架け替えも政策に組み込まれ、先の内務省からの要請ともあって、4ヶ年継続事業として鋼橋の架設が計画された。まもなく工事が着工されるが、その後の戦争拡大から、計画の見直しと工事の中断を繰り返し、岐阜空襲に至って中止となった。しかし戦後になって、消沈した人心の興起が再び求められ、忠節橋の工事再開が決定した。この時、将来の自動車交通需要の増加を見越して当初計画の変更がなされ、現在の忠節橋が架設された。

### b) 橋梁形式と技術の変遷

初代忠節橋の橋梁形式は、文献<sup>6)</sup>によれば木橋と紹介されているが、詳細は不明である。2代目忠節橋も同様に木橋であるが、写真から木桁橋であったことが解る。

3代目橋梁は、県費により明治45年に木鉄混合トラス橋として架設された。鉄が高価であった明治初期においては、安価でロングスパンの架橋が可能であるため、全国の多くの橋梁で採用された形式である<sup>6)</sup>。明治末期においても安価な形式であったことには変わりなく、鉄材を使用するため木橋よりも丈夫であることから、3代目忠節橋で採用されたと考えられる。具体的には抗張材と橋脚に鉄が用いられていた。安価な形式を採用した理由についての詳細は伝えられていないが、無料橋の架設という課題が至上にあったことから、これを早期実現するために採られたことであると考えられる。

4代目忠節橋となる現橋は、昭和不況後の人心興起策として架設が計画され、鋼ブレースドリブアーチ橋という形式が採用された。戦後の人心興起の役割も担っていたため、3代目までと比

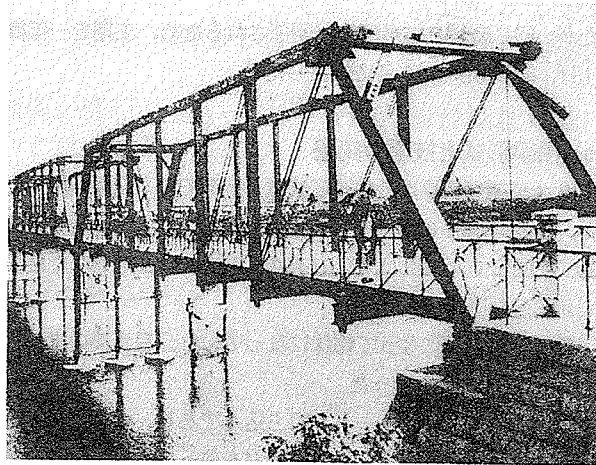


図-4 3代目忠節橋(明治45年架設)<sup>1)</sup>

べてモニュメンタルな形式となったといえる。

### c) 橋梁と市民のかかわり

初期の忠節橋も長良橋と同様に、賃取橋であったことが大きな問題であったといえる。初代橋架設当初から早田・鷺山・則武等の川北の村と岐阜町を連絡する重要経路であり、岐阜町側の忠節橋の袂には学校や役所、病院などの公共施設が集まっており、多くの人に利用されていたと考えられる。そのため、この橋梁の橋賃を負担とするものも多かったといえる。

無料橋に転じたのは明治45年架設の3代目橋梁からであり、岐阜市では最後である。3代目架設後の忠節橋周辺域の発展は著しく、橋梁と岐阜駅を一直線に結ぶ「忠節新道」の開削や、この道沿いの軌道の敷設が行われた。無料化とともにこうした諸施策により利便性が大きく向上した背景には、市民の強い要望もあったといえる。橋梁架設環境の違いから長良橋の陰に隠れるかたちで発展してきた忠節橋であるが、その利用価値の高さは市民の間で認められおり、その期待が3代目にいたって実を結んだといえる。

現橋は、3代目橋梁竣工から36年後に、不況下の人心興起策として架設されたことは前に述べた通りである。特徴的なデザインが採用され、橋上には軌道が敷設された。この頃には長良橋とは異なった意味で、本来の庶民性とともな流域随一の風格を備えた橋梁であるといえる。しかしながら、1964年(昭和39年)の金華橋架設以降、1973年(昭和48年)には鏡島大橋の架設により岐阜環状線の本格的な利用が始まり、1992年(平成4年)には大縄場大橋が開通するなど経路選択の幅が広がった。また自動車交通の発展により、地域における現在の忠節橋の利便性は、相対的に見て必ずしも高くなく、橋梁の庶民性という点で、他橋梁もこれに追従しているといえる。

## (3) 金華橋の歴史の変遷

### a) 架設背景の変遷

金華橋が架設されたのは1964年(昭和39年)である。しかし事業決定はそれより15年前の1949年(昭和24)である。長良川北部の早田・鷺山地区が戦後に市街化し、土地区画整理も計画されて発展が予想されたことが計画の背景にあった。この結果、1961年(昭和36年)1月、岐阜市単独事業(都市計画事業)として工事に着工した。完成は昭和40年8月の予定であ

ったが、同じ時期に岐阜国体が開催されるため、工期を一年繰り上げ、昭和39年10月に竣工した<sup>4)</sup>。

#### b) 橋梁形式と技術の変遷

初代金華橋（現橋）の構造形式は、鋼箱桁橋（変断面桁）である。橋長は301.6mであり、幅員は15.6mである。現金華橋の形式に関して、昭和39年10月の、金華橋完成を報じた岐阜日日新聞の記事<sup>10)</sup>によると、

- ・橋ゲタが空洞になって箱状になっており、長良橋の半分近くの鋼材で間に合った
  - ・橋脚が最高二十五メートル打ち込んであり、水圧に強い
  - ・手すりには耐腐（腐）性アルミ材を使っており、大きい橋にこの種の材料を使うのは全国でも珍しい
  - ・手すり間柱に岐阜のシンボルであるウをデザインした。これも全国では珍しい試み
  - ・金華山の緑、長良川の青にマッチするよう橋体の色をパーマネントレッドに、手すりを銀色にした
  - ・ハイウェータイプの風に強い街路灯を採用
- などの特徴があった。

上記のパーマネントレッドとは、耐性に優れた赤色塗料のことである。この色彩の頃のカラー写真を確認できなかったため、そのイメージ画像を図-5に示す。この他デザインや橋梁技術に関して、これまでにない新たな試みが為されたことが解る。金華橋は岐阜市単独の架橋事業としては最大のものであり、市街地で唯一の市管理の橋梁である。また、総工費は約460,000,000円（上記記事より）である。このことから、岐阜市の金華橋に対する期待の程がうかがわれる。

#### c) 橋梁と市民のかかわり

現金華橋の渡り初めが行われたのは、昭和39年10月26日のことである。この時の様子について、涙を流して喜ぶ人の姿や屋台が沢山連なりお祭り騒ぎであったことが岐阜日日新聞<sup>11)</sup>で報じられている。この記事により、金華橋の完成を市民が歓喜したことが解る。

完工前日の岐阜日日新聞における金華橋の記事には、「長良川に“近代美”という見出しがつけられている。金華橋が架設された当時の日本では、まず1964年（昭和39年）に東京オリンピックが開催され、これにあわせて東海道新幹線が東京新大阪間で開業している。その後も、65年の営業用原子力発電の成功、68年の霞ヶ関ビル建設、69年の東名高速道路開通、70年の万博開催、72年の沖縄本土復帰と続き、科学技術の進展を伴った著しい国家的発展の跡が確認できる<sup>12)</sup>。大戦を経て焦土と化した国家の復活のために国民のすべてが奔走し、わずか20年にして結実したそれらの成果には目を見張るものがある。こうして日本の社会が、時代の流れにおける標準としての「近代化」を実現できたことに、戦後の日本の惨状を知る当時の人々がいかに歓喜し、心を躍らせたかは想像に難くない。これは岐阜においても同様であるといえる。最新の技術を投入し建設された赤い橋梁の誕生は、市民にとって十分に近代を象徴するものであったといえる。

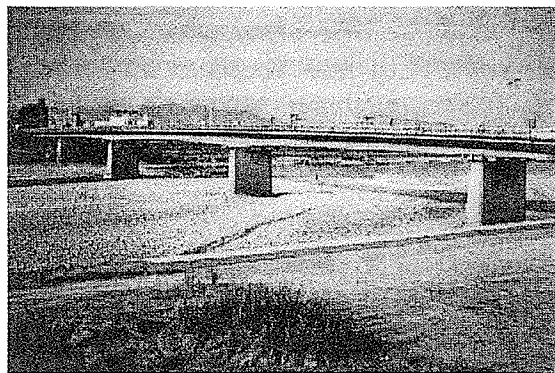


図-5 現金華橋の架設時イメージ画像（昭和39年架設 筆者作成）

### 3. 都市環境と橋梁空間の関係

本章では、都市的変化に関連した諸指標の歴史的变化を分析し、橋梁の地域特性と今後の橋梁景観のあり方を検討する。ここでは、橋梁周辺の土地利用の変化と交通事情の変化に着目して考察を行う。橋梁とその周辺環境に関する歴史的变化を検討する。各橋梁の地域特性をより明確に整理できると考えられる。

#### (1) 土地利用変化からみた橋梁空間

##### a) 明治初期の土地利用

初代長良橋である明七橋が架けられていた頃の周辺土地利用の様子を示す資料としては、架設と同じ1874年（明治7年）に描画された『岐阜市鳥瞰図』（図-1）が知られる。この図では、明七橋両岸付近の様子その他、電信局、寺社、学校、渡船場、旅館等が名前付きで示されている。全体的に建物は少なく、上記主要施設意外では背の低い切妻屋根のものが目立つ。このうち川沿いの建物の多くは、旅館と渡船業者であると考えられる。

『わが町の歴史岐阜』<sup>7)</sup>によると、明治初期の岐阜町は、米屋町、松屋町、相生町（下矢嶋町）といった川に比較的近い地域を中心に商家が軒を連ねていたと言われている。こうしたことから明七橋周辺は、架設以前から商業地域であったことが解る。すなわち、商業的な要請がこの橋梁の架設に大きく反映されたものと考えられる。

##### b) 明治中期の土地利用

明治中期になると明七橋は既に2代目長良橋に架け替えられており、初代の忠節橋も架設されている。この頃の様子を示す図として、1891年（明治24年）測図の『岐阜近傍図』<sup>2)</sup>がある。この図を見ると、長良橋周辺と忠節橋周辺が対照的なことが解る。長良橋周辺では明治初期に引き続いて商業が盛んなことが解る。これに対し忠節橋周辺は、右岸の忠節町付近に宅地が認められる他は農地や樹林、竹林等が多くみられる。

当時の岐阜の市街地は、図-6に示したように、長良橋を起点に、稲葉山沿いに上加納まで縦長に形成されている。その市街地の外郭に県庁や市役所、県立病院、学校等の公共施設が立ち並んでいる。しかしながらこれらの公共施設の立地は、長良橋より忠節橋周辺に多いことが解る。特に市役所は、市制施行の1889年（明治22年）に西野町に建てられており、位置としては忠節橋のすぐ南東である。この立地には、市の中心市街地である米屋町や松屋町付近に近いことも関連するといえる。こ

れは、1894年（明治27年）に、米屋町と松屋町に隣接する白木町に市庁舎を移転していることから理解できる。しかしながら、当初に白木町でなく西野町に市庁舎を設けたのは、その5年前に架設された忠節橋の有効利用を前提としたものと考えられる。

地元住民の橋梁利用に関して、長良橋は岐阜市の商業地域と長良川の河岸に形成された商業地の結節点として利用されたと考えられる。このように、長良川の橋梁の役割は、岐阜市とその対岸にある町村との往来にあるといえる。同様に長良川以外の町村について見ると、早田村や鷺山村、正木村内のいくつかの集落が、忠節橋から北進する道沿いに存在していることが分かる。農業主体の村にあるこれらの集落は、ほぼ民家で形成されていると考えられる。従って、忠節橋は地元の農民や学生等学校関係者、役場関係者などの人々が主に利用する「地域の庶民的橋梁」であったといえる。これに対し長良橋は、都市の繁華街に位置し、またこの頃復活した長良川鵜飼や金華山と共存する観光拠点の橋梁として、他地域からの来岐者の存在も意識した市民にとっての「代表的橋梁」であったといえる。

### c) 明治後期の土地利用

岐阜の橋梁史の中で最初に到来した転機は、明治後期における無料橋への移行であるといえる。正確には、1899年（明治32年）の長良橋架け替えが最初であり、岐阜市内では1911年（明治44年）の忠節橋が最後である。この頃の様子を示す図として、1902年（明治35年）発行の増補岐阜県案内に掲載されている『岐阜市之図』<sup>9)</sup>がある。3代目長良橋が無料橋として架設されてから3年後であり、1898年（明治31年）に架け替えられた忠節橋（2代目）はまだ賃取橋である。この図と1891年（明治24年）の『岐阜近傍図』<sup>2)</sup>を比較すると、岐阜市の市街地が西に広がっていることが解る。公共施設群は未だ市街地の西端に位置しているが、その南の、現在の岐阜市の繁華街である柳ヶ瀬や神田町が新たに市街化している。

橋梁周辺の変化については、『岐阜市之図』と1889年（明治22年）測図の『岐阜市街全図』とを比較する。無料橋となった長良橋周辺では、橋梁から大仏前の通りに直接繋ぐ道が新たに敷かれており、利便性の向上が図られたことが解る。県によって計画されたことによる大きな進展といえる。しかし、その他の場所に関しては、ほとんど変化が認められない。濃尾大震災により損傷した市役所が、元の西野町から中心街の白木町に移転しているが、1894年（明治27年）であり、長良橋の無料橋化との関連性はあまり考えられない。既に明治以前から商業地として発展してきた長良橋周辺では、土地利用の変化はほとんどなかったといえる。一方、忠節橋周辺に関して、ほとんど変化が認められない。

1909年（明治42年）測図の『実測岐阜市全図』<sup>2)</sup>を見ると、『岐阜市之図』発行から7年間でさらに市街地が拡大したことが解る。南西に向う拡大であるため、長良橋周辺にはほとんど変化が認められない。これに対し忠節橋周辺では、橋梁から大垣街道に接続する道路が新規建設されている。これにより忠節橋の利便性は格段に向上したものと考えられる。この結果、忠

節橋の有料制は以前にも増して大きな問題となったものと考えられる。忠節橋の無料橋化には、こうしたことも背景の一つとしてあったと考えられる。既に土地利用形態が固定化した長良橋周辺域と比べ、岐阜市街地の拡大領域に相当する忠節橋周辺域は、無料橋化以降さらに大きく変化すると考えられる。

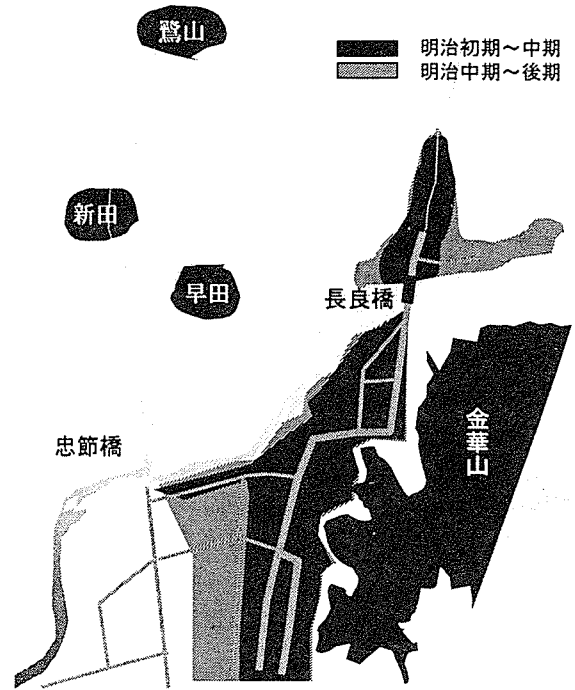


図-6 明治期の宅地分布（筆者作成）

### d) 大正期の土地利用

大正12年（1923年）、岐阜市は、都市計画法第2条の既定によりその指定都市となった<sup>12)</sup>。その後、都市計画区域・計画街路網の策定とその内務大臣への申請、答申を何度か繰り返し、大正15年に決定している。これは『都市計画街路及地域図』<sup>12)</sup>に示されている。地域地区制が導入され、計画区域内が「商業地域」「住居地域」「工業地域」の3種に大別されている。

図中に示された橋梁は、無料化から2代目となる4代目長良橋（大正4年架設）と、初の無料橋となる3代目忠節橋（明治45年架設）である。この都市計画で指定された区域のうち長良川の左岸側（北側）は長良村のみであるため、忠節橋周辺域は右岸側（岐阜市側）のみ確認できる。また、図-7に示したとおり、両橋付近の地域はともに街路沿いを除いて住居地域に指定されている。

まず長良橋周辺に関して、昭和4年測図の『最新実測大岐阜市全図』<sup>14)</sup>を参考に住居地域の具体的範囲を調べると、橋から本町までがこの範囲に相当し、明治期には商家が軒を連ねていた岐阜公園の西側の地域が住居地域になっていることが解る。市街地の着実な拡大と共に、その中心地が次第に南部へと変化してきたことの現われといえる。これには、岐阜における運輸事情の変化が大きく関与していると考えられる。

1887年（明治20年）に国鉄東海道線が岐阜まで延長された後、鉄道輸送は次第に増加し始め、また1911年（明治44年）

の美濃電気軌道が開業や自動車・荷車等による輸送ののびにより、かつて岐阜の輸送の幹線となっていた船運は衰退し、明治45年に廃止となった<sup>7)</sup>。岐阜駅は現在と同様に、当初から市の南部に置かれていた。交通の拠点南部にあったことから、市の中心が南へ移動することは自然なことであり、この結果長良川近傍から商業が遠のいたといえる。しかしながら長良橋自体に関しては、4代目橋梁が軌道を敷設して架設されたため、岐阜駅から長良村への電車による移動が可能となり、利便性が大きく向上したといえる。

忠節橋においては3代目橋梁に至っても軌道は敷設されていないが、美濃電気軌道合併した川北の岐北軽便鉄道との連絡を目的に、1925年(大正14年)に徹明町から「忠節橋」停車場(現在の西野町付近)まで軌道が延ばされている<sup>10)</sup>。軌道とともに忠節橋の存在を意識した発展として考えられるものの中で、ここでは「忠節新道」の存在が大きいといえる。この街路に沿って軌道が走っており、忠節橋の手前まで延びている。明治42年発行の『実測岐阜市全図』では、この街路はまだ描かれていないため、3代目忠節橋架設後に開かれたものと考えられる。

忠節新道が開設される以前は、忠節町を東西に走る道のみが忠節橋と岐阜市街を連絡していたが、新道の設置により市南部から忠節方面への移動が簡便になったといえる。こうした発展の背景には、岐阜市南部の活性化と忠節橋の無料橋化があると考えられる。

『都市計画街路及地域図』に描かれた市内線の鉄道網をみると、岐阜駅から長良橋方面に延びる軌道に、徹明町と千手堂を結ぶ軌道併用道路が柳ヶ瀬で交差しており、千手堂から北に忠節橋へと延びている。このことから、大正期の岐阜では既に柳ヶ瀬の繁栄が始まっていたことが確認できる。そして柳ヶ瀬を起点とした北部への交通体系が、長良橋と忠節橋の両方向にほぼ平等に築かれている。こうした交通体系の構築を促したのは、市街地の状況の変化とともに、忠節橋が無料橋となり長良橋と同様の利便性を備え、利用価値が大きく向上したためであるといえる。河の北側において長良村だけが都市計画区域に含まれており、長良橋の重要性は依然として顕著であるといえるが、忠節橋への市民の期待もこの時代に大きく膨らんだといえる。

#### e) 昭和初期・戦前の土地利用

昭和初期の岐阜市の様子を示す図として、1929年(昭和4年)測図の『最新実測大岐阜市全図』<sup>14)</sup>がある。この図では1926年(大正15年)の『都市計画街路及地域図』における計画街路がすでに描かれている。即ち計画に沿った開発の最中にある岐阜市の様子を示しており、特に大きな変化は認められない。この後の岐阜の様子を示す図として、1935年(昭和10年)作図の『岐阜市下水排除計画一般図』<sup>2)</sup>がある。これは土地利用の様子を直接示す図ではないが、市街地の街路網が詳しく描かれている。この図と『都市計画街路及地域図』、『最新実測大岐阜市全図』を比較すると、ここでも大きな変化はないが、計画通りに街路網が拡張されていることが解る。それから4年後の1939年(昭和14年)に太平洋戦争が勃発していることを考えると、戦後、新たに都市計画が策定されるまでは大きな土地利用の変

化はなかったものと考えられる。

#### f) 戦後・現在の土地利用

1926年(大正15年)の都市計画以降、この計画区域内の町村と岐阜市との合併がすすめられた。1931年(昭和6年)には本荘村・日野村、1932年には長良村、1934年には島村、1935年には三里村・鷺山村、1940年には加納町・則武村・常盤村・南長森村・北長森村・木田村がそれぞれ岐阜市と合併している。また戦後では、1949(昭和24年)に岩野田村、1950年に黒野村・方県村・茜部村・鶯村・西郷村・七郷村・市橋村・岩村がそれぞれ岐阜市と合併した<sup>16)</sup>。こうしたことから、1951年(昭和26年)の『岐阜市都市計画用途地域街路網図』<sup>2)</sup>を見ると、1926年(大正15年)の都市計画と比べて計画区域が大きく広がっていることが解る。またこの図では、1915年(大正4年)架設の4代目長良橋と1948年(昭和23年)架設の現忠節橋のほか、昭和24年に事業決定している金華橋(昭和39年架設)と平成4年架設の大縄場大橋、現在架設中の「鶴飼い大橋」が既に描かれている。しかしながら、昭和48年架設の鏡島大橋は描かれていない。鏡島村の岐阜市との合併は昭和30年であり、昭和26年の都市計画では計画区域に指定されていない。また当時岐阜環状線は計画されていないが、大縄場大橋経由の街路がすでに計画されている。

つぎに橋梁周辺域の計画についてみると、1926年(大正15年)の計画では住居地域であった(街路沿いのみ商業地域)長良橋周辺で商業地面積が広がっている。また、昭和7年に岐阜市に併合した旧長良村でも河畔近くで商業地域が広がっている。これは長良地区の発展への期待とともに、鶯飼等河川に関連した観光資源が豊富な地域として為された施策であるといえる。明治期においては、観光産業とその他岐阜の基幹産業が共存する地域であった長良橋周辺が、戦後において、観光地としての位置付けが明確になったものと思われる。

一方忠節橋周辺に関しては、大正15年に商業地域に指定されていた道路沿いの地域が住居地域に指定されており、川の付近一帯が住居地域に指定されている。川北の一部で商業地化が計画されているが、その周辺は広く住居地域に指定されている。旧岐阜市域の商業地域にも、忠節橋方面への広がりほとんど認められない。従って、無料橋化に際して忠節橋への期待が一気に高まった後には、都市空間としてあまり変化がないといえる。しかしながら忠節橋通りの特徴として、川北の鷺山・則武地区と岐阜駅とを一直線に繋いでいることが挙げられる。このことから、当時の忠節橋は利便性が高く、交通量も多かったと考えられる。このため市民の接する機会も多く、庶民的な存在であったといえる。また、金華橋周辺でも川北では住居地域に指定されているが、川南ではすぐに商業地域に接続している。金華橋に期待された役割は、第2章にも記したように、早田方面と岐阜市街との連絡の円滑化にあるため、こうした架設環境が計画されたといえる。

その後の都市計画や土地利用調査に関連した資料として、まず1967年(昭和42年)の『岐阜市都市計画用途地域図』<sup>2)</sup>がある。1953年(昭和26年)のものとは比べて用途地域の分類が



細かくなっているほか、忠節橋と金華橋の川北で商業地域が広がっている。また、1975年（昭和50年）の『岐阜都市計画（岐阜市）統括図』<sup>2）</sup>を見ると、岐阜環状線とともに48年架設の鏡島大橋と現在架設中の日野大橋が描かれている。ここでも大縄場大橋とこれを經由した街路が描かれており、現状に近い都市環境がこの頃既に計画されていたことが解る。しかしながら、長良橋・忠節橋、金華橋周辺では、いずれも川北の商業地域が拡大していることが大きな変化である。さらに1986年（昭和61年）、1991年（平成3年）の各『土地利用規制図』<sup>17）18）</sup>を見ると、用途地域が4分類から8分類へと詳細になっている。また1998年（平成11年）の『岐阜都市計画統括図』<sup>19）</sup>では用途地域が12分類に変更されている。

これらのことから、戦後から現在にいたって橋梁周辺土地利用に大きな変化はなく、長良橋周辺は観光関連の商業地域として、忠節橋周辺は住居地域として、また、金華橋周辺は川北の住居地域と旧岐阜市域の商業地域の結節点としてそれぞれ発展してきたといえる。

## （2）交通環境からみた橋梁空間

### a) 市内電車の変遷と橋梁空間の関係

地域交通の発達に応じて、岐阜の橋梁も様々な変化を遂げてきた。構造的な大きな変化として最初に為されたことは、橋上における軌道の敷設であるといえる。

岐阜の市内電車の歴史は、1911年（明治44年）に美濃電気軌道が開業したことが始まりである。開業当時の路線は、岐阜駅前を起点として金宝町・金大門・柳ヶ瀬・若宮町・朝日町・今小町の七電停をつなぐ1.4km区間であった。また郊外線は柳ヶ瀬を起点にのぼされていた。このことから解るように、柳ヶ瀬が現在のように盛り場となった背景には、市電の普及があったといわれている<sup>20）</sup>。

路線の拡張はその後急速にすすめられた。開業の明治44年内に既に今小町から本町まで延長し、大正元年（明治45年）には本町から長良橋までが開通した。その翌年には架け替え計画中の長良橋への軌道敷設を申請し、1916年（大正4年）の架設とともに実現している。この結果、岐阜駅から現在の長良北町までが軌道で結ばれ、長良線が完成した。長良線敷設の流れをまとめたものを図-8に示す。また長良以北で運行していた長良軽便鉄道（のち美濃電気軌道と合併して高富線に改称）と接続して高富まで延伸した。市電開業から5年後のことであり、急速な発展といえる。これは現在の長良橋通りに相当する路線であり、当時の岐阜の中心的街路であったことが理解できる。大正8年に開業した岐阜の乗合自動車がこの路線を運行していたことも、同じ理由といえる。

こうして、市内の橋梁では長良橋が最初の軌道併設橋となった。その後、忠節橋に軌道が敷設されるのは昭和23年に現橋が架設されてからである。しかしながら、現在の忠節橋を通る軌道路線である忠節線が敷かれたのは大正14年のことであり、旧橋時代は橋梁の両端に一つずつ停車場がおかれており、その間を徒歩移動していた<sup>15）</sup>。旧忠節橋が架設されたのは1912年（明治45年）であり、市内電車開業とはほぼ同時期である。このため

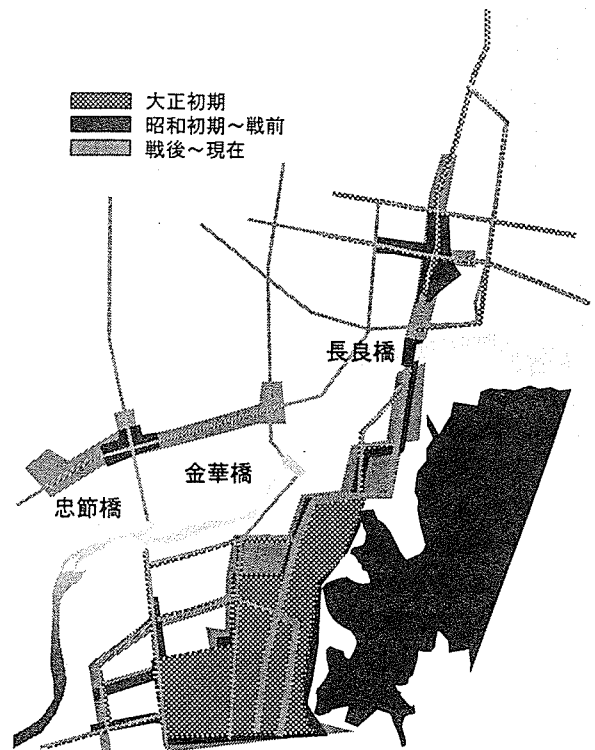


図-7 大正～現在の商業地分布（筆者作成）

軌道の敷設が間に合わなかったと考えられる。こうしたことから、長良橋に最初に軌道が敷かれたのは、岐北軽便鉄道との連絡を目的とした忠節線の開業とは異なり、長良橋通り自体の当時の交通の重要性に基づいた結果であるともいえる。またこの頃の市電の存在は、都市のステイタスシンボルであり、その乗り入れを実現した長良橋は、それまでとは異なる交通的側面における近代化を実現したと考えられる。

大正から戦前・戦中を通して、市電は岐阜の公共交通の主体となっていた。しかしながら戦後の自動車交通の普及により、その利用者は次第に減少し始めた。昭和30年代に入ると、円滑な自動車交通を妨げる存在という市電に対する認識が生まれ始め、モータリゼーションを展望する市の交通問題の一つとして、「市電撤去」の声が上がるようになった。この結果、昭和35年にまず高富線が、次いで千手堂と鏡島弘法を結んでいた鏡島線が廃止された<sup>21）</sup>。40年代に入り市議会でも路面電車撤去が決議され、43年に岐阜市と名鉄の話し合いから、徹明町～長良北町間から撤去を始めることで合意した。また一方で、撤去後の補償の問題や交通公害の問題、オイルショックにより路面電車の再認識が起き、撤去運動は急速に下火となった<sup>22）</sup>。その反面、利用客の減少も免れず、昭和63年の「ぎふ中部未来博覧会」開催を期に来訪者の交通渋滞を考慮して、長良線は廃止に至った。こうして長良橋は自動車専用橋となり、忠節橋が唯一の軌道併設橋となった。

長良線が廃線となり、忠節線が岐阜市内線として存続されている背景には、長良橋通りと長良橋の岐阜における都市的象徴性があると考えられる。昭和48年の自動車交通量調査において、長良橋の12時間断面交通量が23,686台であるのに対し、忠節橋は39,054台であり長良橋のおよそ1.6倍である<sup>23）</sup>。こうした状況は長良線の先行廃止が合意された昭和43年においても同様

であると考えられる。両橋の幅員はほぼ同じ規模であることから、当時はむしろ忠節橋での交通が顕著であったと思われる。こうした状況下で長良線の廃止が先に決まったのは、長良橋通りが岐阜のメインストリートであり、経済の上でも文化の上でも岐阜の根幹を担う象徴的存在であるという認識があったためであると考えられる。交通網の発達には都市におけるステータスの一つであり、市電の発達と同様に、自動車交通発達の起源をメインストリートである長良橋通りに求めたといえる。また、こうした長良橋通りの都市に置ける位置付けと同様に、長良橋もまた長良川の橋梁の中では中心的存在であるといえる。

その後の市内電車は、上記廃線路線を除いて存続している。長良橋通りと同様に自動車交通が盛んな忠節橋通りにおいても、かつての忠節線が岐阜市内線として運行され続けている。長良線に追従して廃線とならないのは、市電を尊重する市民があるためであるといえる。

長良線最後の営業日となった昭和 63 年 5 月 31 日には、「ありがとう！ぎふ市電サヨナラ大会」と称したパレードが催され、15,000 人も市民がこれに参加した。廃線という出来事に情緒的になっているとはいえ、これを惜しむ声が多く、廃線に異議を唱える人が多くいたことが当時の新聞で紹介されている<sup>24)</sup>。市内忠節線においても、これと同様な、市民の市電に対する愛惜の念が存在するものといえる。忠節橋における自動車交通量は減少傾向にあり、昭和 63 年時点で 48 年のおよそ半分になっている。市電存続の背景にはこうした自動車交通事情の変化も存在するといえるが、市電を実際に利用しつづける市民がある

ことも大きな要因であるといえる。この結果、自動車交通路としても軌道敷としても市民の利用を可能とし続けることが、忠節橋通りと忠節橋の地域特性として庶民的であるといえる。

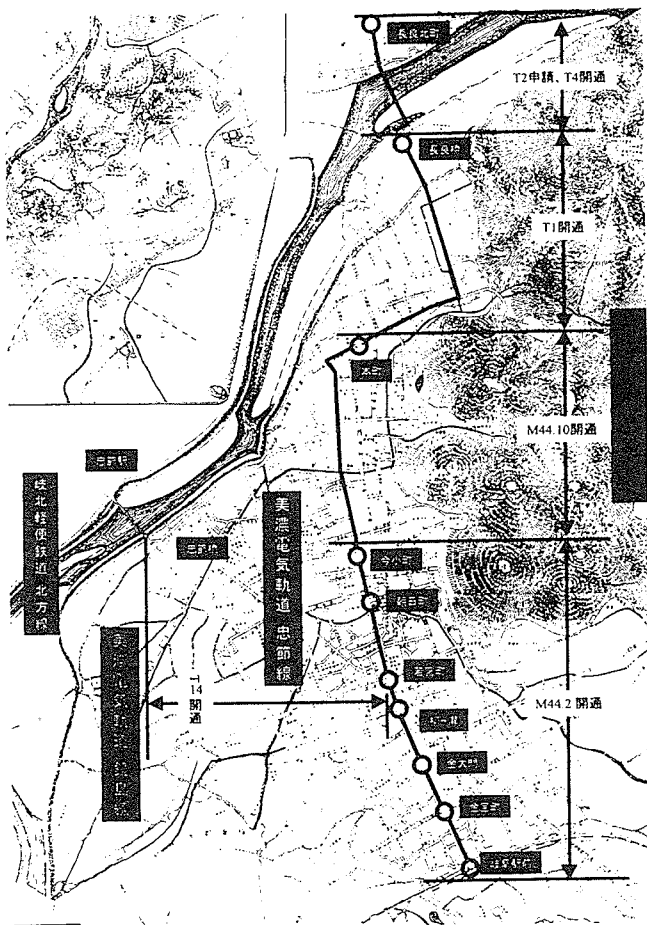
### b) 自動車交通の変遷と橋梁空間の関係

日本における自動車の歴史は、1898 年（明治 31 年）にフランスから輸入されたのが最初だと言われている。岐阜県では、1912 年（明治 45 年、大正元年）において 5 台の自動車の存在が記録されており、これが最初といわれている<sup>25)</sup>。県における自動車導入の発端は乗合自動車会社の開業であり、県外で始まった運行は 1919 年（大正 8 年）には岐阜市内におよんだ。

開業間もない頃は料金が高く、庶民の利用は市電に偏っていたといわれるが、その後の路線拡張や軍需産業の拡大から、県内及び岐阜市内の自動車数は大きく増加した<sup>26)</sup>。また大正後期になって「貸自動車」のような新たな業種も誕生したことも、自動車を普及させた大きな要因であったといえる。ここで、わが国において本格的にモータリゼーションが進展するのは、自家用車が大きく増加した第二次大戦後である。市電が公共交通の主流であった岐阜市でも、戦後においては自動車が著しく増加した。しかし、1970 年代半ばまでは全国と同様な傾向で増加してきたが、オイルショックあたりを境に伸び率が鈍化している<sup>2) 16) 26) 27) 28) 29) 30) 31) 32)</sup>。この傾向は岐阜県全体でも同様だが、岐阜県自動車会議所の調べによると、1976 年（昭和 51 年）時点で、岐阜県の自動車保有台数は全国で 16 位であり、1 台当りの人口 3.03 人は全国第 3 位である<sup>33)</sup>。また 1996 年（平成 8 年）では、自動車保有台数が 16 位、1 台当りの人口は 7 位と、やはり高い水準を示している<sup>34)</sup>。県全体の自動車数は、公共交通機関の発達していない郡部に依存するものと考えられるが、岐阜市においても自動車保有台数は増加しており、自動車交通主体の社会といえる。このことから、市内の橋梁に関しても、市電中心の時代と比べて交通状況が大きく変化したといえる。自動車交通の普及を背景に金華橋、鏡島大橋、大縄場大橋等の長大橋が架設されたことにより、以前から存在した長良橋や忠節橋のあり方は変化したと考えられる。

1973 年（昭和 48 年）以降の自動車交通量の変化を橋梁ごとに示した。岐阜市都市計画課による自動車交通量調査結果<sup>29) 35)</sup>をもとに作成したものであり、12 時間当たりの断面交通量の変化を示すものである。市内長良川の橋梁における自動車交通において最初に生じた大きな変化は、1964 年（昭和 39 年）の金華橋架設であるといえる。

昭和 39 年当時はまだ橋梁上の自動車交通量調査は行われていなかったため、長良橋・忠節橋の 2 橋時代における状況は分からない。しかしながら、1973 年（昭和 48 年）における調査において、長良橋が 23,686 台、忠節橋が 39,054 台、金華橋が 29,640 台であり、忠節橋における自動車交通が他を大きく上回っている。長良橋と忠節橋は当時ともに軌道を敷設しており、幅員にも大きな差はない。また、市中心部への交通は長良橋の方が適している。これらのことから、本来忠節橋より自動車交通の盛んであった長良橋の交通の多くが、金華橋を利用したものと考えられる。これは金華橋の立地が市の中心部に近いこと



図一 8 岐阜市内電車路線網の変遷（筆者作成）



からも推測される。

2 度目の大きな変化は岐阜環状線の利用開始といえる。1973 年（昭和 48）に鏡島大橋が供用開始され、本格的な利用が始まった。この影響が最も大きく現れたのが忠節橋の自動車交通であると考えられる。上記自動車交通量調査結果において、鏡島大橋は供用開始以降堅調な増加傾向を示しており、1988 年（昭和 63 年）時点では供用開始時の 4.5 倍である 35,863 台となり、1996 年（平成 8 年）には 41,914 台となっている。一方忠節橋の自動車交通量は、調査開始の昭和 48 年をピークに減少傾向にあり、昭和 63 年時点では 48 年のおよそ半分である 21,355 台となっている。また、昭和 48 年において周辺橋梁の中では最大であった忠節橋の自動車交通量は、昭和 63 年においては最小となっている。鏡島大橋開通以降、長良橋の自動車交通量には若干の増加傾向があり、金華橋では逆に若干の減少傾向が認められるが、忠節橋ほど著しい変化ではない。こうして、僅か 18 年の間に、市民の忠節橋に対する自動車交通路としての認識は大きく低下したといえる。

昭和 63 年における長良橋（長良橋通り）の軌道廃止も、岐阜の交通事情の大きな変化点である。しかしながら、その後の長良橋の自動車交通量には大きな変化はなく、他の橋梁において増加が認められる。その後、平成 4 年に大縄場大橋が開通してからは、いずれの橋梁の交通量も若干減少傾向にある。現在においては、長良橋・忠節橋・金華橋の交通量は 27,000 台前後で均衡しており、大縄場大橋が約 20,000 台、鏡島大橋では約 40,000 台であり、岐阜環状線が圧倒的に支持されている。

昭和 48 年から現在までの橋梁の交通量は、全体に増加してきている。橋梁ごとに見ると、長良橋では目立った増減はない。忠節橋は昭和の末期に急激に減少したが近年は、26,000 台前後で安定している。金華橋も忠節橋と似た傾向をしめしているが、増減幅は少ない。一方、鏡島大橋は平成 2 年頃まで増加を続けた後、大縄場大橋の架設でやや減少し、その後更に増加して 40,000 台前後で安定している。大縄場大橋は、架設以来現在でも交通量は増加傾向にある。このことより、長良橋・忠節橋・金華橋の自動車交通利用が相対的に低下している。

以上のことから、各橋梁の自動車交通に見る地域特性の変遷は、以下のようにまとめられる。

現在の長良橋は、かつてのように川北と市の中心街を結ぶ唯一の橋梁ではなく、川の南北の都市間交通までも一手に担うという意味での代表性も持たない。都市中心部への交通経路として現在では金華橋通りが存在し、市南北のバイパス経路として岐阜環状線が整備されている。しかしながら、長良橋通りは現在でも岐阜市のメインストリートであり、環状線以北と岐阜駅以南を直結する唯一の幹線街路である。このため、現在において交通量が同水準である忠節橋・金華橋とは異なり、長良橋は長良橋通りとともに市の代表的存在であるといえる。

忠節橋も、かつては長良橋と同様に、あらゆる種類の橋梁交通を多量に担う存在であった。特に、川北から岐阜駅へ一直線に向う経路が存在し大きな交通需要があったと考えられる。金華橋架設後は市内長良川の橋梁の中で最大の交通量となっていた。岐阜環状線整備後の急速な需要減を経験した後再び増加し、

現在に至って長良橋や金華橋の交通量に追いついている。しかしながら、忠節橋は他橋と異なり現在でも軌道を併設しているため、通過交通の密度は長良橋・金華橋を上回っている。この背景には、忠節橋通りが岐阜駅に直通する路線であることや、通りの北端に郊外型の大型ショッピングセンターが開発されたことがあると考えられる。こうした自動車交通上の用途とともに市電の交通も担う、用途の多い橋梁として、忠節橋は庶民性の最も強い橋梁であるといえる。

金華橋の交通上の役割として、一つは川北の土地と市街の接続である。これは旧来から長良橋通りが担ってきた役割を、現代の自動車社会に対応することで補完している。また別の役割として、この通りが岐阜駅の正面のシンボルロードであり、郊外や市街地と駅と接続している。これは、長良橋と忠節橋両橋の役割を補完しているといえる。したがって、モータリゼーションの進展とともに誕生し、既存の橋梁の交通を補完する存在として、金華橋は、岐阜における近代交通の象徴的存在であるといえる。

岐阜環状線の長良橋の北側で、2002 年完成予定の「鶺鴒大橋」の建設が現在進められている<sup>39)</sup>。この橋梁の架設される路線は岐阜市街に乗り入れるものではないが、近くに位置する長良橋や、同じ岐阜環状線にある鏡島大橋の今後の交通に影響を及ぼすと考えられる。

#### 4. おわりに

本研究では、都市環境のなかで長期の供用期間に適応した橋梁空間のあり方を考察することを目的として、長良川の主要橋梁の歴史の変遷について分析を行った。以下に簡単に各章で得られた研究成果をまとめる。

まず第 2 章では、長良川の主要橋梁である長良橋・忠節橋・金華橋を対象として、各橋梁の架設背景と技術の変遷、市民との関わりに着目して歴史の変遷をまとめた。これら 3 橋梁を取り上げた意図は、現在においても岐阜の中心部と郊外部を結ぶ重要な経路としての橋梁の歴史文化的な側面を比較論的に検討しようとしたものである。具体的な分析から、それぞれの橋梁における歴史的発展の過程を見ても、共用開始から現在に至る経緯は、橋梁ごとに大きく異なり、この歴史の変遷そのものが各橋梁の地域特性を反映しているものと考えられる。

第 2 章で整理されたように、長良川の橋梁に関して、全体的な歴史を見ると、「長良橋」と「忠節橋」の 2 橋の時代が非常に長いことがわかる。この時代は、大規模土木構造物である橋梁が、近代的技術に導入の歴史的背景と関連して、地域社会で珍重された時代である。それゆえに戦後に架設された「金華橋」と比べて地域社会との関わりは深いものと考えられる。

このような視点を踏まえて、歴史的資料等の収集調査を通じて、「長良橋」は地域を代表するシンボル橋梁として様々な期待を持って理解されていたことがわかる。一方で「忠節橋」は、地域住民の移動可能性を拡大するとともに、日常的な活動を支援するための庶民的橋梁として親しまれてきたことが理解された。こうした意味づけは上記の橋梁の歴史とその時代背景を検討した成果であるといえる。また戦後のモータリゼーションを

背景に架設された「金華橋」は当初より自動車橋梁であり、他地域にも同様に見られるような、戦後の近代化（あるいは高度成長時代）を象徴する橋梁といえる。こうした点で、金華橋は、長良橋・忠節橋と歴史的・文化的に異なる橋梁であるといえる。

つぎに第3章では、前章において橋梁の歴史的変遷をまとめたのに対し、橋梁と周辺環境の関わりに着目して、その歴史的変遷から地域特性を考察した。本研究では橋梁の地域特性の形成に深く関係すると考えられる要素として、橋梁周辺の「土地利用変化」と「交通事情変化」に着目した。まず土地利用変化との関係を調べた結果、第2章で理解された地域特性が、橋梁の立地と市街地形成と深い関わりを持って培われたことが理解できた。ここで初代橋架設当初から「長良橋」周辺は岐阜経済の中心拠点であったが、その後の鉄道の発達と船運の衰退という運輸業態の変化により、中心市街地は長良川から次第に離れていった。しかしながら、その後も長良橋が地域の代表的橋梁でありつづけたのは、長良川最初の橋という橋梁自体のモニュメンタルな魅力と、長良橋通り沿道の市街地発展によるものと考えられる。また交通事情の変化では、市内電車との関わりと自動車交通との関わりから考察を行った。岐阜市街地の交通体系は長良橋通りを中心に築かれた歴史をもち、その結果として、長良橋もまた交通機能の面でも先端的な橋梁であったといえる。

一方で、「忠節橋」は長良橋に追従してその機能性を充実させてきたが、周辺地域の発展速度は長良橋より大きい。すなわち、架橋以前から発達していた長良橋周辺域に対して、橋梁の架設により発展した地域が忠節橋周辺域といえる。こうした地域の発展に対する貢献度の高さから、忠節橋の庶民性を説明することができ、第3章の考察とも関連する説明が可能である。また「金華橋」に関しても、その交通処理を行うという近代的な役割を、自動車交通量の変化から確認することができた。

長良川のような長大河川が市の中心に位置する岐阜の地形的特徴を考慮すると、橋梁空間に関する考察は、都市空間を考える上で重要なことであるといえる。本研究では、現在でも都市域と郊外部の結節点となっている3橋梁に着目したが、これらは機能的役割分担のみならず歴史文化的役割分担を持つことが理解された。また、これらの研究成果を踏まえて、橋梁空間の都市景観の意味についても今後検討を行いたい。

最後に第3章でも軌道系交通の歴史的変遷に関して、岐阜聖徳大学山田正人助教授に多数の資料を提供いただいた。ここに記し感謝の意を表する次第である。

#### 【参考文献】

- 1) 岐阜市歴史博物館：特別展市民の暮らし 100 年、岐阜市歴史博物館、1988
- 2) 岐阜市：岐阜市史史料編近代1、岐阜市、1978
- 3) 岐阜県土木部：岐阜県道路史、財団法人岐阜県建設技術センター、1992
- 4) 岐阜市：岐阜市史史料編現代、岐阜市、1978
- 5) 岐阜市：岐阜市史通史編現代、岐阜市、1981
- 6) 日本道路橋会：日本道路史、日本道路橋会、1977
- 7) 高牧実：わが町の歴史岐阜、文一総合出版、1980
- 8) 岐阜県：岐阜県史通史編近代上、岐阜県、1972
- 9) 桑原貫之助：増補岐阜県案内、岐阜県農会、1902
- 10) 岐阜日日新聞：岐阜日日新聞記事「待望の『金華橋』あす完成」、1964.10.20
- 11) 岐阜日日新聞：岐阜日日新聞記事「金華橋うれしい渡りぞめ」、1964.10.27
- 12) 朝日新聞社：データ読本戦後 50 年、朝日新聞社、1994
- 13) 岐阜県：岐阜県治要覧、岐阜県、1927
- 14) 吉岡勲：目で見える岐阜市民の 100 年、郷土出版社、1984
- 15) 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
- 16) 岐阜市：昭和 54 年版岐阜市統計書、岐阜市企画開発部統計課、1980
- 17) 岐阜県：昭和 61 年土地利用規制図、岐阜県、1986
- 18) 岐阜県：平成 3 年土地利用規制図、岐阜県、1991
- 19) 岐阜市：平成 11 年岐阜市都市計画統括図、1998
- 20) 道下淳：古里ぎふの 20 世紀・岐阜市に市電（岐阜新聞連載記事）、岐阜新聞、1999.10.5
- 21) 岐阜新聞：岐阜新聞記事「惜別と思い出と・きょう廃止の名鉄長良線」、1988.5.31
- 22) 岐阜新聞：岐阜新聞記事「市民に時代のぬくもり・愛されたチンチン電車」、1988.5.31
- 23) 岐阜市都市計画課：昭和 63 年度自動車交通量調査（写）岐阜市内一円、岐阜市、1989
- 24) 岐阜新聞：岐阜新聞記事「きょう限り・名鉄長良線、車時代に勝てず」、1988.5.31
- 25) 道下淳：古里ぎふの 20 世紀・自動車の登場（岐阜新聞連載記事）、岐阜新聞、1999.9.7
- 26) 建設省道路局企画課：道路統計年報—1996 年版一、全国道路利用者会議、1996
- 27) 東洋経済新報社：昭和国勢要覧上巻、東洋経済新報社、1980
- 28) 岐阜市役所：第九回岐阜市統計一斑、岐阜市役所、1917
- 29) 岐阜市：昭和 58 年版岐阜市統計書、岐阜市企画開発部統計課、1984
- 30) 岐阜市：昭和 63 年版岐阜市統計書、岐阜市企画開発部事務管理課、1989
- 31) 岐阜市：平成 4 年版岐阜市統計書、岐阜市企画開発部事務管理課、1993
- 32) 岐阜市：平成 6 年版岐阜市統計書、岐阜市企画開発部事務管理課、1995
- 33) 岐阜県企画部統計調査課：昭和 51 年度版統計からみた岐阜県経済と県民生活、岐阜県、1977
- 34) 岐阜県企画部統計調査課：平成 8 年度版統計から見た岐阜県経済と県民生活、岐阜県、1997
- 35) 岐阜市都市計画課：平成 10 年度自動車交通量調査、岐阜市、1999
- 36) 岐阜新聞：岐阜新聞記事「冬は“かがり火”夏は“清流”演出「鶺鴒い大橋」ライトアップ構想」、1999.8.6.