

羽島市における新幹線駅と都市計画の関係～交通拠点を持つ都市の都市計画～

岐阜大学 正 会 員 加藤 晃
 岐阜大学 学生会員 ○椋内佐紀子

1. はじめに

最近“地方の時代”という言葉が度々聞かれるようになり、地方の中小都市が個々の力で活性化への模索を続けている。その中で、活性化への一つの手段として、多くの地域が地元交通拠点を持つことをあげている。しかし、はたして“交通拠点を持つこと”のみで、その地域の発展は望めるのであろうか。この観点から、新幹線開業当時から新幹線駅を有しながら、地域の発展にその影響を十分に受けているとは言えない岐阜県羽島市を例にとり、交通拠点を持つ地方都市の都市計画の問題点とその対応策について考察を試みたので報告する。

2. 羽島市の概要および都市発展の問題点

岐阜県西南部に位置し、岐阜市・大垣市・一宮市を15km圏内に、名古屋市を30km圏内に有す、人口 59,000人、面積 53.83km²の羽島市は、昭和58年3月の名神高速道路岐阜羽島インターチェンジの供用開始に伴い、昭和39年10月の東海道新幹線開業と同時に開設された岐阜羽島駅と合わせて、全国でも珍しい拠点都市間鉄道と高速道路の二大拠点を一市内にしかも近距離に有する都市となった。

しかし、新幹線岐阜羽島駅は駅南にゴースタウンと化した織維問屋街をかかえ、駅周辺に一宮・岐阜・大垣方面からの新幹線利用客の自動車を溢れさせるばかりで、市の活性化に十分な役割を果たしているとは言えない。また、インターチェンジ供用開始に伴い、当然起こるであろうと期待された企業誘致も、新幹線駅を持つ都市であるがための地価の上昇で、地価が相対的に低い周辺市町村、中央自動車道沿道、あるいは最近交通事情の好転している国道41号沿道へと流れていった。

これらは、新幹線駅開設当時における都市計画の失敗がその一因とも考えられ、地域の活性化にあつては、交通拠点を持つことだけでなく、その地域の都市計画がその時期、地域の特性に応じて、交通拠点のあり方を慎重に考慮したものではないかという例を示していると言えるであろう。

羽島市が、新幹線駅によって活性化を望めなかった理由には、次のような事項が考えられる。

- ① 拠点都市間交通(新幹線)と従来からのローカルな地域交通ないしは都市交通との性格の相異を十分に理解しない駅前開発を行った。
- ② 岐阜都市圏の玄関口という性格から当然行ふべきであった、岐阜・大垣方面への鉄道・道路整備が立ち後れた。
- ③ 地元の基盤産業である織維業界がオイルショック以降慢性的な不況下にあり、これは、駅南織維問屋街の停滞にも影響を及ぼした。また、そのような状況で、織維業界主体の産業構成が、新しい技術集積のある機械・電子機器の新規工業立地に抵抗をもった。
- ④ 将来の人口増を見込み、市街化区域を人口の割り

に広くとったことが、地価の上昇を招き市外からの

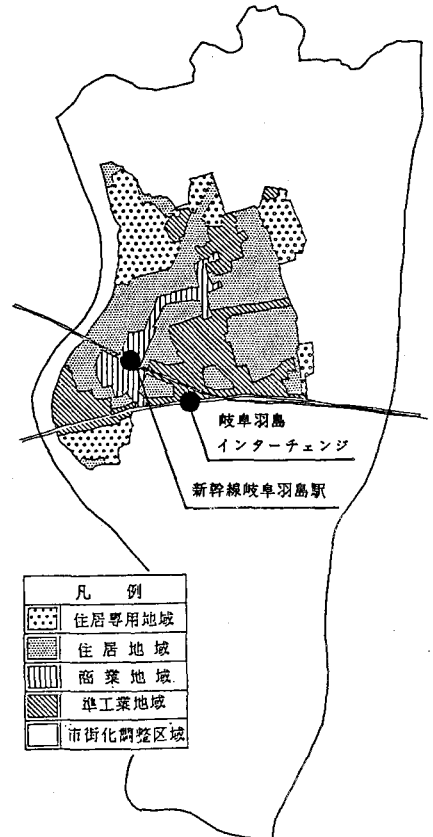


図-1 用途区域と市街化調整区域

表-1 主な製造業事業所数・製造品出荷額等の推移

	昭和35年	昭和40年	昭和45年	昭和50年	昭和55年
総製造業事業所数	1,004	1,644	1,874	1,906	1,749
総製造品出荷額	14,319	21,978	38,575	78,546	102,719
食 料 品 製 造 業	33	35	36	34	35
	468	718	1,578	3,626	4,781
織 維 工 業	862	1,433	1,573	1,433	1,187
	12,759	18,095	26,795	48,530	55,763
衣服 その他の織維製品製造業	33	59	84	151	191
	65	451	2,088	6,882	10,085
化 学 工 業	1	1	2	3	3
	×	×	×	206	415
金 属 製 品 製 造 業	4	24	59	115	111
	3	70	3,184	7,405	11,617

注) 上段:事業所数 下段:製造品出荷額等(百万円)

資料:工業統計

企業・人口の流入を阻害する要因となった。これは、結果的に人口密度を下げることにになり、インターチェンジ設置に伴う計画的開発(市街化区域への変換)の障害となった。

しかし、羽島市は、その地形と土地利用の現況から、まだ開発余地を十分に残しており、また乱開発も見られず、一都市としてみれば、人口増加などをみても健全な発展を遂げているといえる。それゆえに今後の方策いかによって、地域の活性化を望むに十分な基礎を持っている。換言すれば、それだけ今後の都市計画は重要なものであると言えよう。

3. 羽島市の今後の都市計画への対応

今後の羽島市の都市計画を下記の三つのパターンに別けて考え、それぞれの利点・問題点を検討してみた。

パターン1. 新幹線、高速道路をフルに利用し、全国レベルの都市活性化をはかる。

パターン2. 新幹線、高速道路を近畿圏・首都圏への連絡路と考え、中部圏の中の交通拠点都市として、中部レベルの都市活性化をはかる。

パターン3. 新幹線駅、高速道路は都市の付属施設と考え、既存市街地の整備に重点をおいて内部充実を図る。

パターン1に関しては、現在の羽島市には全国レベルの発展を遂げるだけの都市力が不足していると考えられる。またパターン2に関しては、岐阜羽島インターチェンジ供用に伴い東京・大阪の二大都市圏への接近性を持っただけでなく、名古屋市内を通過しないで愛知県下の工業都市豊田市等と直接連絡道路を持ったことは、これからの工業立地と流通開発としての都市発展に希望を持たせる材料である。また、開発余地を十分に残していることから、現在、拡張が検討されている岐阜・名古屋方面の流通団地・卸売市場などを拡張移転するには最適地であるとも言える。これには地価などの問題を残すが、市外の流通団地等から、インターチェンジ・新幹線を利用するためだけの通過交通を抑制するためにも、自市内に流通基地・駅乗降客およびインターチェンジ利用者のサービス施設を持つことは重要なことである。パターン3に関しては活性化からみれば消極的な意見ではあるが、市民の環境・福祉の面からみれば、このような計画論も成立する訳である。むしろ、活性化を望み拠点を中心とした開発を進めるあまり、既存市街地の再整備・再開発がおざりになるとなればそれは健全な都市開発とは言えない。

羽島市は、新幹線駅・インターチェンジへの市外からの便を計るために設けられた東西南北幹線道路により、逆に市内購買力が市外へ流出するという矛盾を抱え、また、インターチェンジ周辺についても、市街化調整区域(土地利用は農業用地地域、既存市街化区域の人口密度が低いいため市街化区域への変換が困難)であることが開発に歯止めをかけている。企業誘致についても、地元で零細企業が多く、無計画な誘致は地元企業の存続に影響を及ぼすと思われる。

羽島市の将来構想についての市当局および市民の多くの希望は、パターン2である。羽島市の現在置かれている条件からみて、それを選択することは、上記のことから考え合わせ一応妥当な計画像と見て良いであろう。

4. まとめ

現在は経済成長も停滞期にあり、新幹線・高速道路が建設されはじめた当初のような活発な企業誘致、人口流入などは望めない。地方都市は交通拠点を持つだけでは都市発展にはつながらず、かえって交通拠点は地域にとって負担にさえなりうる。

このような状況からの脱皮を図るためには、インターチェンジ周辺の計画的開発を行い、駅・インターチェンジ・旧市街中心地の三拠点と交通路および土地利用を合理的に連絡する必要がある。土地の効果的開発のためには、工業・流通・展示(博覧会なども含む)等具体的な実体導入が先決事項である。

これからの交通拠点を持つ都市、持とうとしている都市の都市計画は、今、転換期にあると言える。したがって、各々の都市は、地域の性格を十分に理解した上での慎重な都市計画を立案していくことが重要であろう。

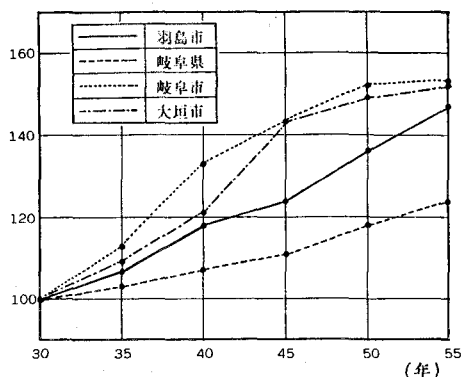


図-2 昭和30年を100とした人口増加率

- ＜参考資料＞ 羽島市統計書(昭和58年度)
 岐阜県統計書(昭和58年度)
 羽島都市建設構想調査報告書<昭和59年3月・(財)岐阜県地域問題研究所>
 羽島市の都市計画<昭和37年・羽島市,(財)都市計画協会>