

地図資料を用いた長良川橋梁と都市構造の変遷に関する史的分析

岐阜大学 学生員 ○田島 高志
岐阜大学 正会員 田中 尚人
岐阜大学 正会員 秋山 孝正

1. はじめに

長良橋・忠節橋・金華橋の3つの橋梁は、岐阜市街地と郊外部とを接続する重要な橋梁である。都市形成の過程で、それぞれ特徴を持った橋梁の長い歴史は、都市の経済や文化、景観、そして風土などに大きな影響を与えていると考えられる。

そこで本研究では、今後のインフラストラクチャー整備のために、橋梁それぞれの性格の違いが、橋梁に接続する通りの役割や市街地と郊外部との発展の関係性といった岐阜市の都市構造に及ぼした影響を明らかにすることを目的とする。

長良川（忠節橋～長良橋間）を中心として、川南の岐阜市街地及び川北の郊外部を対象地域とし、長良川橋梁と都市構造の変遷を、文献・岐阜市史・岐阜県史・社史・統計データ・新聞資料・古地図等のデータによって明らかにする。

2. 岐阜市のインフラストラクチャー整備

本章では、橋梁は勿論のこと、道路や堤防といった岐阜市の都市構造の変遷を明らかにしていく上で

不可欠なインフラストラクチャー整備の概要及び社会背景について、岐阜市史、岐阜県史、新聞資料等の史料から調査・整理し、年表を作成した。（表-1 参照）

(1) インフラストラクチャー整備の歴史の変遷

まず、本研究の核である長良川に架かる3つの橋梁の歴史の変遷を、架設年代、架設に至った過程や橋梁形式、橋梁技術等の視点から調査を行い、橋梁自体の特性を考察した。これにより、各橋梁の異なった性格が明らかとなった。その性格の違いが橋南の市街地あるいは橋北の都市郊外部の都市構造の変容に大きな影響を与えていたと考えられる。

長良川橋梁と関わりの深いインフラストラクチャー、例えば堤防や橋梁に接続する道路といったものの歴史の変遷を岐阜市史、岐阜県史等から調査した。

(2) 社会背景の変遷

橋梁の架設、橋梁景観に対する市民の反応などを、新聞資料や写真、岐阜市史、岐阜県史から調査し、その時代時代の橋梁に対する世論や価値観を調査した。収集した写真を写真-1,2に示す。長良橋架け替

表-1 岐阜市の近代の都市構造に関する年表（参考文献^{1) 2) 3) 4)}を基に筆者作成） ()内は各年号の年代を示す

橋梁	交通、土木一般	岐阜の動き	日本の動き
明治	初代長良橋(7) 長良橋(14) 初代忠節橋(14)	岐阜県設置(4) 岐阜市制発足(22) 今泉西野町に市役所設置(22) 市町村制公布(21) 市役所白木町に移転(27) 橋梁無料化の原案執行(33)	廃藩置県(4) 日清戦争(27) 日露戦争(37)
	2代目忠節橋(31) 3代目長良橋(37) 3代目忠節橋(45)	美濃電気軌道会社設立(42) 路面電車<岐阜駅前～本町>(44) 路面電車<本町～長良橋>(45) 船運の廃止(45)	
	4代目長良橋(4)	長良軽便鉄道開通(2) 忠節新道完成 国鉄岐阜駅移転(2) 路面電車<神田町～室津町>(2) 路面電車<長良橋～長良北町>(2) 市役所美江寺町に移転(8) 路面電車<神室町～鏡島>(13) 岐阜市で都市地域計画事業実施決定(12) 路面電車<徹明町～忠節橋>(14) 岐阜県庁舎司町へ移転(13)	第1次世界大戦(3) 都市計画法制定(8)
	4代目現忠節橋(23)	長良川右岸堤の改修(11～) 忠節橋に軌道敷設(23)	世界恐慌(4) 日中戦争(12) 第2次世界大戦(14～) ポツダム宣言(20)
	5代目現長良橋(30)	岐阜に空襲(20) ハルビン街完成 「長良橋事件」(26～31)	土地区画整理法制定(29) キューバ危機(36)
昭和	金華橋(39) 鏡島大橋(48)	名鉄高富線廃止(35) 市役所今沢町に移転(41) 県庁舎藪田に移転(41) 市議会で路面電車撤去決議 国鉄が民営化(62) 長良線廃止(63)	全国総合開発計画(37)
		岐阜中部未来博(63)	

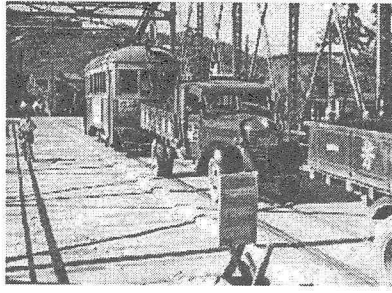


写真-1 4代目長良橋を渡る路面電車

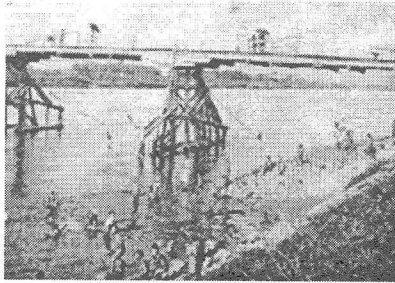
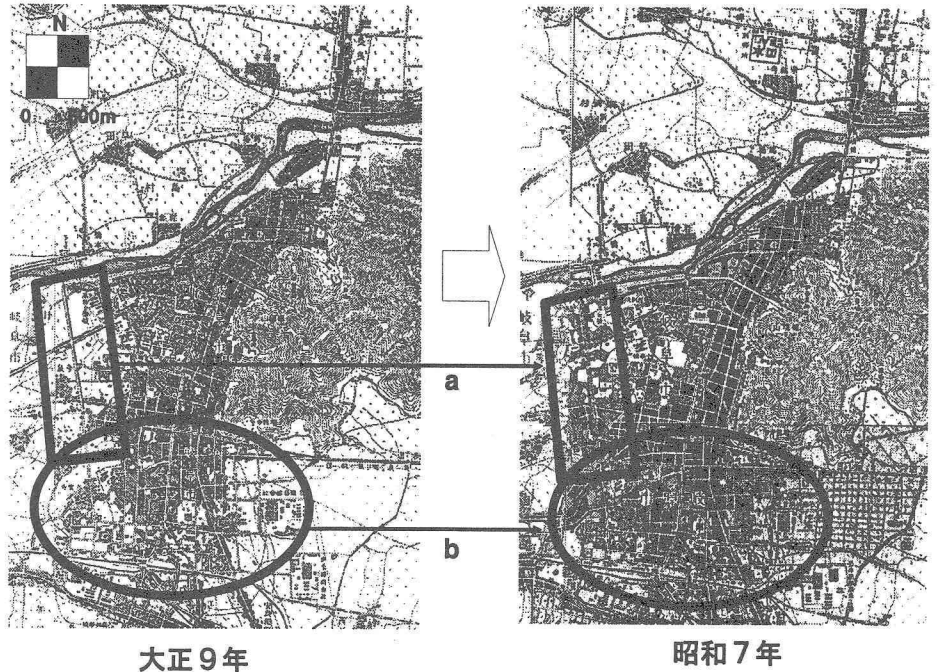


写真-2 2代目忠節橋と川で遊ぶ子供



大正9年

昭和7年

図-1 岐阜市街地図 (1/25,000, 国土地理院)

えに際し、住民と県とが対立した「長良橋事件」の経過や路面電車廃止の流れなどは、随時新聞に記載されており、社会の反応が非常に理解できた。

3. 地図資料を用いた都市構造の変容に関する分析 (1) 分析の手順と対象

本章では、明治期以降の岐阜市を対象とした地図資料（縮尺：1/50,000～1/10,000）の収集を行い、年代別・対象地域別に分類し、前章で作成した年表と照らし合わせて定性的に岐阜市の都市構造の変遷を分析した。対象地域は三橋によって結ばれた岐阜市街地と郊外部であり、橋梁に接続している通りの役割の変化や市街化区域の移り変わり・拡大、施設の立地といったものを地図資料により分析した。

(2) 岐阜市における都市構造の変遷

明治期は、長良橋周辺に旅館や渡船業者が密集しており、この周辺が商業の中心地であった。また、現代の岐阜市街地のメインストリートである長良橋通りは当時、重要な通りではあるもののメインストリートは2本東の通りであった。しかし、明治末期から大正にかけて長良橋通りに軌道が敷設されると、市街地の中心的役割が長良橋通りに遷移した。また、明治20年に岐阜駅が完成してから次第に鉄道輸送が伸び始め、舟運の衰退とともに中心地も南に移った。この頃忠節橋通りがつくられている。大正に入り、12年に岐阜市で都市地域計画事業実施が決定す

ると、急速に道路網が整備され、また忠節橋通りにも軌道が敷設され、図-1を見てもわかるように軌道敷設によって周辺地域は大きく発展している(a)。岐阜駅周辺の市街化も見えてとれる(b)。このように柳ヶ瀬を中心に市街化が進み、北と接続する交通も長良橋一本頼りから忠節橋と長良橋の両方に分散した。戦後は、岐阜駅前の問屋街の全国規模の発展や柳ヶ瀬の繁栄によって岐阜市街地が形成されていき、また、長良橋と忠節橋の間に位置する金華橋の架設によって市街地と接続する北の郊外部も発展した。

4. おわりに

今後は、長良川以南の岐阜市街地の都市構造の変遷だけではなく、橋梁によって接続した岐阜市街地と長良川以北との発達の関係性について分析していく必要がある。また、3章の分析から、それぞれの橋梁と関係して都市構造の変遷に影響を及ぼしたと考えられる項目を抽出し、ミクロな分析を行うことで、橋梁による具体的な都市構造への影響などが明らかになると考えている。

【参考文献】

- 1) 石田元章：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, pp227-236, 2000.5
- 2) 名古屋鉄道(株)：名古屋鉄道百年史, 1994.6.13
- 3) 岐阜市：岐阜市史通史編近代, 1981.3.31
- 4) 岐阜県：岐阜県史通史編近代(下), 1972.3.31