

鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する史的考察

岐阜大学大学院 学生員 ○伊藤宏匡
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

岐阜市はかつて鉄道及び路面電車網を基軸として発展した地方都市であったが、近年のモータリゼーションの影響を受け、都市における駅の役割が薄れてきている。鉄道駅は駅前空間などを媒介して様々な都市施設と結びつき、都市を魅力的なものにすると考えられる。

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の一端を明らかにすることを目的とする。本研究ではまず、歴史的文献^{1)~6)}や地図⁷⁾、写真などの資料から鉄道網の立地及びその役割の変遷を明らかにした。次に、都市計画、都市施設に関する分析から、岐阜市の都市形成について考察を行った。

2. 岐阜市における鉄道網の発達史

(1) 時代区分の設定

明治期から現代に至るまでを以下のa)~d)の4つに大別し、各年代の特徴をまとめた。また、表-1に岐阜駅と電気軌道網の主な史実をまとめ、その所在を図-1に示した。

a) 黎明期 (明治20~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加納停車場である。美濃電気軌道株式会社は県下において2番目の電気軌道を板取川水力発電から受電し、設立に至った。これにより、①~④に示すように現在の岐阜市の骨格がほぼ形成された。

b) 発展期 (明治45~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、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、北に向かって拡張していった。そして周辺の軽便鉄道と連絡し、鉄道網は大きく発展した。

c) 統合期 (昭和11~昭和62)

戦後の落ち着きとともに、岐阜市より本格的な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、戦後には電機軌道駅の統合や改称、美濃町線の起点変更、⑩に示す忠節橋への敷設など都市内の合理化が進んだ。

d) 衰退期 (昭和63~現在)

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主要路線であった②、③、⑤の「徹明町」~「長良北町」間が廃線となった。

(2) 都市形成における鉄道網の役割

加納停車場開業以前の岐阜市は、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。しかし、

表-1 岐阜市における鉄道・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
1890	明治23	美濃電気軌道株式会社設立
1911	明治44	岐阜駅前~今小町間開通(岐阜市内線) 「今小町」~「本町」1.4km間開通(岐阜市内線) 「本町」~「上石知」間24.9km開通(美濃町線)
1912	大正元	「本町」~「長良橋」1.1km間開通(岐阜市内線) 長良軽便鉄道株式会社設立 岐阜軽便鉄道株式会社設立
1913	大正2	3代目岐阜駅開業 岐阜駅前移転に伴い、0.4km延長(岐阜市内線) 岐阜軽便鉄道が長良北町~高富間開業(5.1km)
1914	大正3	6月、笠松~広江間(4.7km)~美濃電気軌道の軽便鉄道 12月、広江~新岐阜間(0.8km)~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) 岐阜軽便鉄道が忠節~美濃北方間開業(6.8km)
1915	大正4	「長良橋」~「長良北町」間0.9km開通(岐阜市内線) 岐阜軽便鉄道が美濃北方~黒野間(6.5km)敷設免許を得たが着工に至らず 岐阜軽便鉄道が美濃電気軌道へ合併
1920	大正9	岐阜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
1923	大正12	各務原鉄道が6月に稲葉郡北長森村~橋沼村の電気鉄道敷設免許取得し、10月に岐阜市内への起点変更の認可取得
1924	大正13	各務原鉄道株式会社設立
1925	大正14	高野町~忠節橋間4.0km開通(岐阜市内線)
1926	大正15	各務原鉄道が1月に安良田(現新岐阜~田神の中間くらい)~各務野間開業、8月に各務野~二神間(現名電各務原)間開業
1927	昭和2	各務原鉄道が二神間(現名電各務原)~東橋沼(現新橋沼)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「岐阜柳ヶ橋」に改称(岐阜市内線)
1932	昭和7	各務原鉄道の名岐鉄道への合併が決まる
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) 名岐鉄道株式会社へ正式に合併し、この線は各務原線となる
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(岐阜市内線)
1948	昭和23	4代目岐阜駅開業 2代目新岐阜駅開業(現新岐阜駅) 「駅前」が「岐阜駅前」に改称(岐阜市内線) 「長住町」が「新岐阜駅前」に改称(岐阜市内線) 「今小町」が「泉町」と統合し、 「県庁市役所前」に改称(岐阜市内線) 「本町」と「矢島町」が統合(岐阜市内線) 「忠節橋」が「橋の北側」に移転開業(岐阜市内線)
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(岐阜市内線)
1954	昭和29	「忠節橋」が「早田」に改称(岐阜市内線)
1957	昭和32	「裁判所前」が「今沢町」に改称(岐阜市内線)
1959	昭和34	立替により、5代目岐阜駅開業(民衆駅)
1960	昭和35	「長良北」~「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(岐阜市内線) 「県庁市役所前」が「大学病院前」に改称(岐阜市内線)
1978	昭和53	岐阜駅周辺鉄道高架事業基本計画が決定
1988	昭和63	「徹明町」~「長良北町」間廃線(岐阜市内線)
1997	平成9	6代目岐阜駅開業

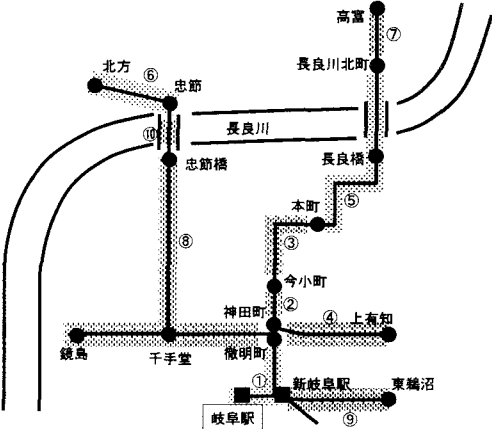


図-1 岐阜市における鉄道・電気軌道網の所在

南側起点としての岐阜駅の機能の充実、路面電車網による都市構造の再編、3代目岐阜駅移転による南方の発展等により、拡大・南下していった。また、路面電車の駅名が「ハツ寺町」→「郵便局前」と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るなど、鉄道網も都市の影響を強く受けていたことが読み取れる。

3. 都市構造の変遷に関する分析

明治期から現代にかけての都市形成の変遷を(1)都市計画、(2)都市施設に関する分析から、鉄道網が岐阜市の都市形成にどのような影響を与えたかを分析した。

(1) 都市計画に関する分析

1920年(大正9)に都市計画法が施行され、岐阜市はその3年後に都市計画法の適用を受けた。そして、図-2に示す岐阜市で初めて作られた都市計画図を見ると、岐阜駅を中心とした地域に商業地が広がっており、駅がその中心を担い、骨格は電気軌道網が形成していることが読み取れる。また、かつて中心部として栄えた岐阜城下町周辺は住居区域に割り当てられており、既に都市中心部の商業地域が南下していることが分かる。一方、戦災復興事業が終わると土地区画整理事業等が積極的に行われ、図-3に示す都市計画図を見ると中心部から郊外開発へ重点が移ってしまい、都市計画と駅の結びつきが薄れた。

(2) 都市施設に関する分析

都市活動の媒介装置として機能する都市施設の立地と変遷を調査・分析することにより、都市構造がどのように変化していったかを以下のa)～d)に分類して考察を行った。

a) 小・中学校、郵便局：人々の生活拠点を表わす指標

①小・中学校は簡易的な交番などの機能を担っており、庁舎的な役割を果たしていたため各地域に一つずつ配置され、一様に分布していった。

②郵便局は小・中学校と類似した立地傾向を示すが、各地域において学校より後の立地が目立った。

これらの施設はある程度の市街地の範囲や人口密度を示すと考えられる。図-4に示す様に、戦後直後までは鉄道網の拡張にリンクしていたが、図-5に示す通り、その後、市街地は一様に広がっていった。

b) 劇場、銀行：街の賑やかさを表わす指標

①劇場は活動写真を中心に大正時代を最盛期に柳ヶ瀬周辺で栄え、立地が集中していた。

②銀行は長良橋通り沿線の立地が目立ち、電気軌道網の拡大に伴い路線沿線への立地が顕著になるが、近年になって郊外への立地が増加し始めた。

銀行は小・中学校や郵便局よりも立地の広がりが遅いことから、生活拠点が形成された後、銀行等の商業立地を経て市街地は形成・拡大していったと考えられる。

c) 警察署、病院：地域の生活水準を表わす指標

①警察署は1949年(昭和24)の「岐阜市警察基本条例」による民主化以前は末端駅付近の立地が顕著だった。

②広大な土地を必要とする病院は医大との隣接が主で、鉄道網との関係はあまり見られなかった。

戦前の警察署の立地傾向から、当時の鉄道網に対する取締りが重要視されていたことが読み取れる。

d) 卸売市場：物流における輸送利便性を表わす指標

鉄道敷設と共にその大半が城下町周辺から名鉄新岐阜駅周辺に移転したことから、物流において鉄道が重要な役割を担っていたことが読み取れるが、中央卸売市場の立地が輸送手段の変化を表わす結果となった。

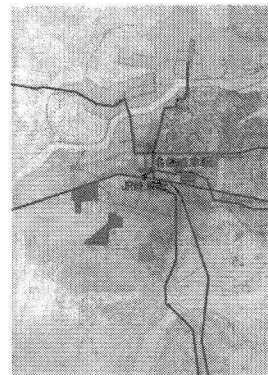
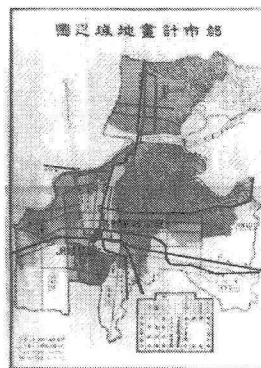


図-2 都市計画図(1927年) 図-3 都市計画図(1968年)

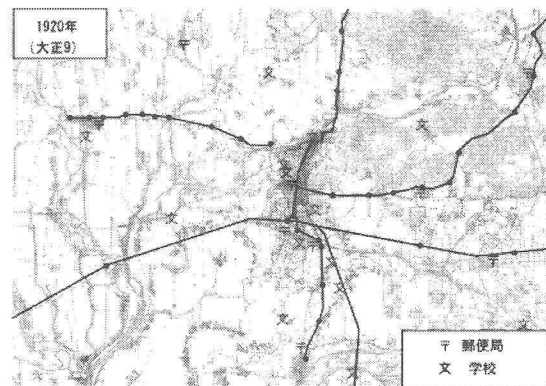


図-4 小・中学校、郵便局の分布(1920年)⁷⁾

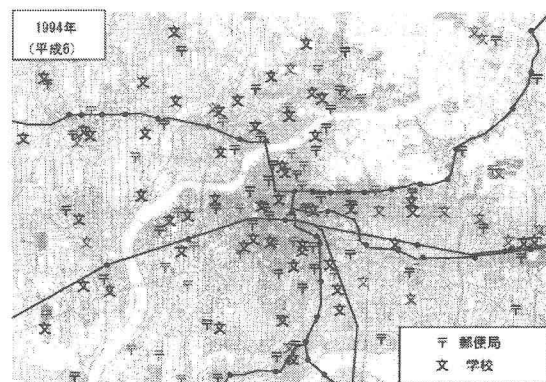


図-5 小・中学校、郵便局の分布(1994年)⁷⁾

4. おわりに

本研究では岐阜市において鉄道網に着目して都市形成についての分析を行った。都市計画、都市施設に関する分析を比較すると、両者とも1960年あたりまでは鉄道網の拡大に沿って都市の開発は進み、鉄道網周辺に代表的な都市施設は集積していた。しかし、近年は、拡大範囲は類似しているが、これまでの都市施設の集積は薄れ、機能は都市全体に分散していった現実があり、この問題の原因究明が今後の都市デザインにおいて重要な課題であると考えられる。

【参考文献】

- 1) 岐阜県庁：岐阜県史通史編近代、1972
- 2) 岐阜市役所：岐阜市史通史・史料編近代・現代1981
- 3) 渡利正彦：岐阜駅物語、岐阜新聞社、2001
- 4) 名古屋鉄道広報宣伝部：名古屋鉄道百年史、名古屋鉄道、1994
- 5) 伊藤正ら：岐阜のチンチン電車、郷土出版社、1997
- 6) 株式会社十六銀行：十六銀行百年史、大日本印刷株式会社、1978
- 7) (財)日本地図センター：地図で見る岐阜の変遷、(財)日本地図センター、1995