

1910年代岐阜における市区改正事業

岐阜大学 学生会員 ○岩本一将
岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. 研究の背景と目的

岐阜は、1888（明治21）年頃、商人を中心とした地元有志者による市区改正によって、まず市街地が形成された¹⁾。翌年、市制施行によって岐阜市が成立している。本研究の対象である1910年代の市区改正は、岐阜においては2度目となる。

1890年からの20年間にかけて、社会基盤の形成に関わる会社として、岐阜電燈株式会社・岐阜電気株式会社・岐阜瓦斯株式会社・美濃電気軌道株式会社（以下美濃電とする）が新たに設立され、都市基盤が大きく発展した。さらに、模擬城の建設や、岐阜市への公園敷地の寄付など、岐阜の名勝もこの時期に整備され始めていることから、都市としての充実がはかられていると考えられる。同時期の、1911（明治44）年から市区改正事業が再び開始され、街路が拡張・新設された後、電気軌道が通った。地方都市の市区改正として、例えば岡山²⁾・長野³⁾などで街路の拡張・新設工事が計画されている。交通面発展のために行われた電気軌道敷設は、岐阜の人々のライフスタイルに影響を与えたと考えられる。

本研究は、都市を取り巻く環境が大きく変化したと考えられる、1910年代の市区改正の事業内容・財源・組織体制に着目し、事業主体が岐阜市に対して持っていた都市構想と周辺地域との関わりを明らかにすることを目的とする。

2. 1910年代の市区改正事業

1911（明治44）年1月に岐阜市議会は、美濃電によって提出された5件の道路改修工事を市区改正事業として採決している⁴⁾。

- 一、自今小町至湊町 道路延長 千百二十間幅八間
- 一、自矢島町筋至桜町 道路延長 百六十六間幅八間
- 一、自司町至笹土居町 道路延長 百四十五間幅八間
- 一、自本郷町社宮司前至長良川堤防 道路延長 三百五十五間幅八間
- 一、堤防坂道延長五十間幅二間

採決された市区改正事業の総事業費は15万円であった。岐阜市議会はこの事業費を美濃電からの寄付金に頼っており、12万円以上を寄附金で賄っている⁵⁾。よって、美濃電が市区改正事業の端緒となる事業計画を立てて、実施したといえることができる。

3. 美濃電気軌道株式会社について

当初美濃電は、岐阜の有志者のみで設立される予定であった。そのため、株式募集の方法や会社の定款等を決める創立委員は、全て岐阜の人間で構成されていた。創立委員の中には岡本太右衛門や桑原善吉といった明治末期の岐阜市において「五老星」と呼ばれた財産家も名を連ねていた。しかし、金融恐慌等の影響を受けて株式募集が進まず、美濃電は会社設立が危ぶまれる状況となった。そのような中、大阪の電機商である才賀藤吉が美濃電の株式40%を引き受けて明治42年に美濃電を資本金50万円で設立している。社長には才賀藤吉が就任しており、創立委員に名を連ねていた岡本太右衛門や桑原善吉は役員としては就任していない。その他の役員には、現在の関・美濃地方の人間も名を連ねており、半分以上の役員が岐阜市以外の人間で構成されている⁶⁾。

4. 市区改正事業の路線対立

1911（明治44）年1月に岐阜市議会によって5件の道路改修工事は可決されるが、その後、岐阜市参事会によって、今小町から湊町へ至る道路改修工事の路線変更が決定される。図-1⁷⁾は、美濃電と岐阜市参事会の主張路線と、岐阜公園の開園時の敷地を表している。

路線の変更については、『岐阜日日新聞』の「電鉄線路問題⁸⁾」で以下のように記載されている。

…市に於ては市會の決議を變更し本町以北の線路を廃し同町より加和屋町通りを一直線に大宮町に出て更らに北折して公園に沿ふて湊町に至る経財上、体裁上利便なりとなし電鉄會社に向つて豫定線變更の同意を求めたるに會社に於ては斯くては電車開通後収入に莫大なる影響を来たすべしとて同意せざりし結果茲に市と會社との間に紛争を惹起し…

岐阜市は岐阜公園に沿った路線を提案しており、美濃電は、岐阜市の提案に同意した場合、収入に莫大な影響があることを理由にして、提案に同意せず、両者が対立していることが確認できる。今小町から本町に至る線路については、両者とも同じ路線を提案したため、問題なく施行された。しかし、本町から湊町へと至る路線については、両者の意見が異なるため、美濃電は市区改正事業として工事を行うことが出来ず、途中で中断されることとなった。

5. 市区改正事業の再開

工事の中断によって、計画されていた完成時期から半年を過ぎても道路改修は行われず、依然着工の気配がなかった⁹⁾。そのため、岐阜県県会議長である坂口拙三と岐阜県内務部長である石橋和が仲裁者となって事業再開の交渉を行った。しかし、岐阜市市長である服部正によって再三の要求変更がなされたために、一時仲裁交渉を行うことは困難とされた。岐阜市参事会によって、道路改修工事の路線変更が決定されてから約1年後の、1912（明治45）年2月に両者は仲裁案に同意した。仲裁案の路線としては、両者の主張に対して折り合いがつく路線とされている。路線に加えて、美濃電が岐阜市へ工事費3千円と、公園設備費1万5千円の計1万8千円を寄付金として追加することが仲裁案の内容である¹⁰⁾。

仲裁案に同意後、美濃電は1万8千円の寄附金申請書を提出し、可能な限り早く電車を開通するとしている¹¹⁾。図-3¹²⁾は、1921（大正10）年に発行された岐阜市の市街地の様子であり、道電気軌道の敷設された道路が記載されている。この図より、道路の拡張・新設が行われ、電気軌道が敷設されたことが確認できる。また、図-4¹³⁾より、美濃電の路線が拡大していることが確認できる。

6. まとめ

1910年代に行われた市区改正事業は、美濃電の提出した5件の道路改修工事を可決し、行われた事業であった。事業財源を美濃電の寄付金に頼っていたことから、市区改正における美濃電の役割は重要であったといえる。

市区改正に深く関わっていることが確認されている美濃電だが、この会社は大阪や美濃・関地方の人間が役員に多く名を連ねている。そのため、市区改正の事業計画や資金提供に岐阜市以外の人間が中心的に関わっていたことが考えられる。

岐阜市参事会と美濃電の主張路線が異なり、市区改正事業が一時中断されてしまうことから、両者の

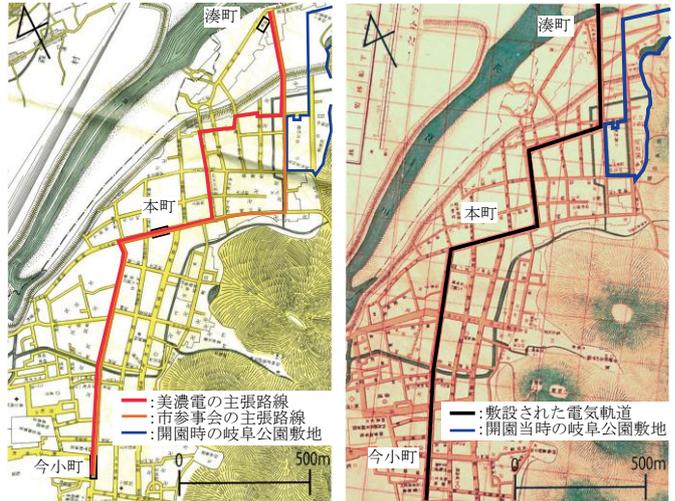


図-1 それぞれの主張路線

図-2 敷設された電気軌道

市区改正に対する思惑が異なるといえる。

今後、美濃電役員を務めた美濃・関地方の有力者や、岐阜市内において同時期に行われたと考えられる電気・瓦斯事業焦点をあてる。そうすることで、市区改正の事業主体が岐阜市に対して持っていた都市構想と周辺地域との関わりを明らかにすることができると思われる。

参考文献

- 1) 出村嘉史：近代岐阜の「市区改正」とその運営，日本建築学会計画系論文集，第77巻，第677号，pp.1643-1652，2012.7
- 2) 小野芳朗・興津洋佑：戦前期の岡山市都市計画街路の形成，日本建築学会計画系論文集，第667号，pp1735-1743，2011.9
- 3) 浅野純一郎：長野都市計画の策定過程に関する研究，日本建築学会計画系論文集，第557号，pp265-272，2002.7
- 4) 岐阜日日新聞，1911年2月2日
- 5) 岐阜日日新聞，1911年2月2日
- 6) 美濃電気軌道株式会社：美濃電気軌道敷設顛末，年代不詳
- 7) 岐阜市：岐阜市史史料編近代付図実測岐阜市全図，太洋社，1977
- 8) 岐阜日日新聞，1912年2月24日
- 9) 岐阜日日新聞，1912年2月24日
- 10) 岐阜日日新聞，1912年2月26日
- 11) 岐阜日日新聞，1912年2月28日
- 12) 最近岐阜市街図，郁文堂，1921
- 13) 沿線案内，美濃電気軌道。千手堂忠節間の路線が開通しており，名古屋鉄道との合併前であることから，大正14年から昭和5年までに出版されたものと思われる。

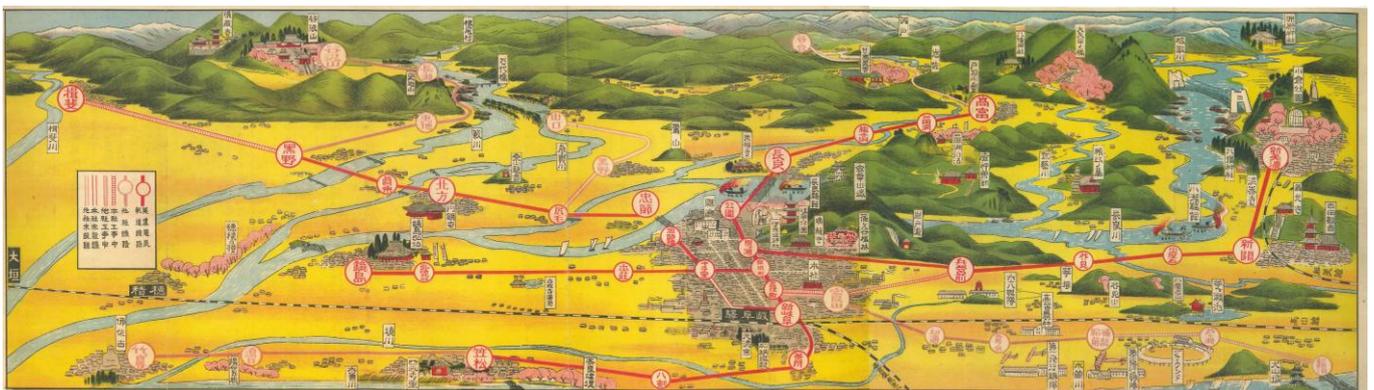


図-3 美濃電気軌道株式会社路線案内