

1910年代岐阜市における 市区改正事業の主体とその狙い

岩本 一将¹・出村 嘉史²

¹学生会員 岐阜大学大学院 社会基盤工学専攻（〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1番1）
E-mail: s3121002@edu.gifu-u.ac.jp

²正会員 岐阜大学准教授 工学部社会基盤工学科（〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1番1）
E-mail: demu@gifu-u.ac.jp

岐阜市では、1911年から2度目の市区改正事業が行われる。本研究では、この市区改正事業の実施に至る経緯に着目し、関係主体とその狙いを読み解くことを目的とする。史料の調査により、次のことが明らかとなった。この市区改正は、電気軌道敷設を見据えた道路改修事業であり、市域を越えた広域へと展開する。すなわち、美濃・関あるいは大阪等、岐阜市外の主体が関係をもつ事業へ展開しており、各主体はそれぞれ異なる狙いを抱いていた。中でも、和紙輸送を狙いの一つとしていた美濃電気軌道株式会社と、一大遊園地を開発し観光による発展を考えていた岐阜市有力者が対立している。結果的に岐阜市有力者は、この対立仲裁の際に得た公園設備費によって、描いていた発展策の第一歩を実行する機会を得た。

Key Words : *Modern Local Cities, Shikukaisei Urban Improvement, Gifu City, Gifu Park, Electric tramway*

1. はじめに

(1)研究の背景と目的

近代において、地方都市は、1919年の旧都市計画法制定によって、一律の基準を以て都市計画事業を行うことが可能となった。しかし、旧都市計画法制定以前にも、全国の都市においては「市区改正」と題する市街地形成の公共事業が存在している。この「市区改正」は、各都市で事業実施に至るまでの組織体制や、財源を自前に手配する必要があった。「市区改正」が計画されていた地方都市において、その事業財源を手配することができず、実施に至ることができなかった例は少なくない。

地方都市における市区改正としては、例えば金沢¹⁾・岡山²⁾・長野³⁾などでその計画が確認されている。これらの3都市は、いずれも電気軌道会社と連携し、電気軌道敷設と関連した街路改修工事を計画内容に組み込んでいる。その中で、事業実施に至ったことが確認されている金沢においては、その事業財源を電気軌道会社の寄付金で賄い、街路改修工事を行っている。本研究の対象である岐阜県岐阜市も、明治末期に「市区改正」の事業計画が確認されており、電気軌道会社の寄付金を財源とした事業とされている⁴⁾。

岐阜市は、1889（明治22）年、市制施行によって成立している。市制施行時の市街地は、商人を中心とした地元有力者主導のもと行われた「市区改正」によって、

1888（明治21）年頃形成された⁵⁾。すなわち、岐阜において「市区改正」が行われるのは2度目となる。市制施行から旧都市計画法制定に至る過程において、市域を超えた社会基盤施設の整備が成されるこの時代に、「市区改正」の関係主体は、どのような狙いを抱いていたのだろうか。

本研究では、未だ明らかにされていない1910年代岐阜における「市区改正」事業の実施に至る経緯を明らかにすることで、関係主体と、その狙いを読み解くことを目的とする。

(2)用いた史料の概要

1910年代の「市区改正」に関する行政資料は、多く欠落している。そのため、「市区改正」事業の実施に至る経緯や可決された市区改正案、当時の流れを捉えるために、岐阜県立図書館に保存されている「岐阜日日新聞⁶⁾」を主な史料として用いた。また、美濃電気軌道株式会社（以下美濃電）の寄付金申請⁷⁾や、商工会の出版物、岐阜県の統計データ、岐阜市の地図からも当時の情報を確認した。これらの得られた情報を基に、考察・分析を行う。

2. 市区改正事業の概要

岐阜市成立以降から明治末期に至るまでに、岐阜市内において、電気やガス、電気軌道など、インフラ整備に関する会社がいくつか設立された。また岐阜の名勝づくりに関する動きとして、岐阜模擬城天守閣（以下模擬城）の建設や、岐阜公園敷地の寄附なども行われた。そのような中、1911（明治44）年1月30日、岐阜市市議会では、5件の街路改修案を市区改正案として可決した⁹⁾。

「市区改正」事業が可決された1911（明治44）年及び翌1912（大正1）年において、土木費の歳入、歳出を確認してみると、1919（大正8）年の旧都市計画法制定以前において、突出して高い¹⁰⁾（図-1）。すなわち、当時の岐阜市において「市区改正」事業が、如何に大規模土木事業であったかを読み取ることができる。

可決された5件の街路改修工事の内、最長区間である今町・湊町間から随時工事は着工され、大正時代に全ての路線が竣工される（図-2）。「市区改正」の総事業費は約15万円と算出されており、その内12万5千円が美濃電から寄付されている。この「市区改正」が岐阜市議会で可決される以前、美濃電は、今小町・港町間に電気軌道を通すための街路改修工事を計画していた。美濃電の計画していた街路改修工事を利用して市区改正案は計画されており、美濃電の電鉄敷設を目的として計画した道路改修案を利用したものであった¹¹⁾。

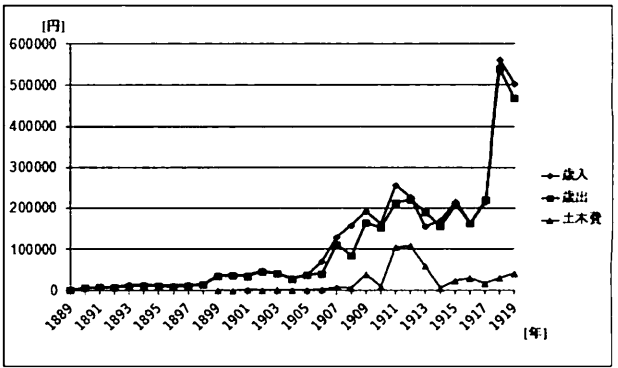


図-1 岐阜市における歳入、歳出、土木費の推移



図-2 実施された「市区改正」の事業路線

3. 事業路線の対立

事業が可決され、財源も手配が済んでいた「市区改正」であるが、竣工に至る過程において、美濃電と岐阜市の主張の差異によって、対立が生じている¹²⁾。当初、美濃電は市街地内を通った路線での竣工を条件として事業費の寄附を行い、その主張路線で市議会は可決している。しかし、その後市議会の決議は、岐阜公園に沿った路線へと変更される。美濃電は、この決議変更に対して「電車開通後収入に莫大なる影響を来すべし¹³⁾」として従わない。そのため、美濃電と岐阜市側に対立が生じ、「市区改正」事業は、本町以北の工事が半年以上中断される状況へと陥ることとなる¹³⁾。工事が中断されて半年以上が経過し、「交通上少なからず不便を興へつゝある¹⁴⁾」状態であったため、石橋和岐阜県内務部長が、両者に仲裁交渉を行った。石橋内務部長の仲裁提案に対して、服部正岐阜市長は、再三の要求変更を行った。そのため、石橋内務部長は、服部市長に仲裁の意思がないと判断する。しかし、岐阜市側の「旧市議会側」と称される岐阜市内有力者らによる工事の妨害に関する動きがあること知り、新たに坂口拙三岐阜県会議長が仲裁交渉を行う¹⁵⁾。岐阜県側の幾度の仲裁により、岐阜市と美濃電は共に仲裁案に同意する。両者同意の仲裁案は、事業路線を



図-3 それぞれの主張路線¹⁶⁾

石橋内務部長の提案した路線として（図-3），公園設備費1万5千円と工事費3千円の計1万8千円を追加で寄附する内容であった¹⁷⁾。

4. 対立における各主体の立場

美濃電は、1909（明治 42）年に設立された。「美濃電鐵開通紀念號¹⁸⁾」より、岐阜市・関町・上有知町（明治 44 年に美濃町と改称）方面を中心とした有志者が集まって、設立後の会社経営を任せる役目を持つ創立委員を、発起人間の選挙により 10 名選出した（表-1）。創立委員を中心として株式募集を行うが、経済の不況などを理由に株式募集が進まず、一時会社の設立が危ぶまれる。そのような折、大阪の電機商才賀藤吉が全株式の 40%にあたる金額の出資によって、無事設立される。しかし、設立時の重役配当などについて、発起人間で意見が分かれ、対立が生じる。対立の構成は、岐阜市・関町方面の有力者と才賀一派・上有知町方面の有力者間の争いであり、前者らは抗争に敗れることとなる。設立時の役員には、岐阜や関の有力者も就任しているが、創立委員に名を連ねていた岐阜市有力者が 3 人撤退している（表-1）。この撤退した 3 人の内、岡本太右衛門と桑原善吉は、明治末期から大正初期にかけて「五長老」と称された財産家であり、市政にも影響を及ぼす権力を有していた人物である¹⁹⁾。設立時に生じた対立と、会社設立時の役員構成から、美濃電の経営方針には、上有知と才賀一派の人間の意向が強く反映していると考えられる。

岐阜市側と称される、美濃電と「市区改正」の事業路線において対立した主体には、まず服部市長が挙げられる。また、岐阜市側の要求を決定する際に、「現市議員及び有志者を會し種々協議したる²⁰⁾」とされていることから、現職の市議会議員と「有志者」も挙げられる。ここで挙げた「有志者」とは、1888 年頃行われた「市区改正」において、「重立ちたる有志者」と称された商工業者だと考えられる。すなわち、岡本太右衛門と桑原善吉を含めた「五長老」をはじめとする、「旧市議会側」と称された人々であろう。彼らは、岐阜市成立後の市政においても、市議会議員を務めるなど中心的に関わっており、明治末期においても、未だ権力を有していたと考えられる。

対立の仲裁者である岐阜県側として捉えられていたのは、仲裁路線を提案した石橋内務部長、最終的な対立解決に至るまで尽力した坂口県会議長、岐阜県参事会であると考えられる。1911（明治 44）年に行われた岐阜県県会議員総選挙の当選者を確認すると、岐阜市出身の議員は今井武兵衛のみであり、岐阜県参事会員にはいな

いない。また、上有知及び関の人間は、明治44年の当選者にはいない²¹⁾。岐阜県側は対立の仲裁に対して尽くしていたため、完全な中立者としての立場であったと考えられる。第三者である岐阜県側の人々が仲裁に介入しなければならぬほど、深い対立であったことは前述の通りである。対立に関するこれらの各主体は、「市区改正」に対して、どのような狙いを抱いていたのだろうか。

5. 岐阜市に対する各主体の狙い

美濃電は、電気軌道の敷設を目的として「市区改正」に関わった。当時の上有知町は、和紙の集散地として有名であり、紙産業に依存していたことから、景気に依る影響が強かった²²⁾。そのため、路線対立において、開通後に収入に悪影響が及ぶことを、反対の理由としていたことも、和紙輸送との関係が深いと考えられる。その根拠として、大正時代の岐阜市における紙商人の店舗地域を確認すると、美濃電の主張路線付近に多く存在している²³⁾。これに対して、岐阜市側の主張する岐阜公園に沿った路線付近には、紙商店は存在していない。従って、美濃電は、岐阜市内の紙商店への卸売りを理由とした路線を主張していたと考えられる。また、美濃電による貨物輸送は、大正 2 年から開始される。美濃電の貨物輸送開始後、岐阜市内での洋和紙生産量はごく僅かにもかかわらず、岐阜駅からの洋和紙発送量が運輸開始以前と比べて約 4 倍へと増加している²⁴⁾。電気軌道開通後の上有知町の様子が以下のように述べられている。

『美濃町案内²⁵⁾』1914.3.30

…町民は一般に堅實素朴にして勤勞を重んじ運輸交通の機關としては専ら長良川を利用したるも、近時岐阜市との間に電気軌道を敷設したれば官鐵東海道線との連絡を得て便益蓋し尠少にあらず、商品の重なるものは紙類にして所謂美濃紙の生産本場たる牧谷を控へ、其取引極めて殷盛なり、即ち一ヶ年の製紙販賣高約百萬圓原料約五拾萬圓の多きに達せり…電話電燈の開通を見るに至れり、斯くて當町の面目は外觀内容共に頓に一新の感なき能はず。

（下線は筆者により加筆）

運輸機関が水運から電気軌道へと移り変わり、主な運輸商品は紙類であったことを読み取ることができる。従って、美濃電の電気軌道敷設に対する狙いの 1 つとして、和紙を運輸することが考えられていたに間違いない。

岐阜市有力者らの考えには、前述のように、「市区改正」と岐阜公園の繋がりがあった²⁶⁾。1910（明治43）年、岐阜保勝会によって建設された模擬城は、多くの観光客を呼び込むことに成功している²⁷⁾。岐阜保勝会による模擬城建設は、高橋慶太郎の行った事業とされている²⁸⁾。高橋慶太郎は、1912（明治45）年に岐阜市参事会員に就任していることから、「市区改正」の対立において、岐阜市側の有力者であると判断できる。岐阜市有力者らは、

表-1 美濃電気軌道株式会社設立時役員一覧²⁹⁾

創立委員	設立時役員	
岡本太右衛門(岐阜)	社長	才賀藤吉(大阪)
桑原善吉(岐阜)	専務取締役	正木三郎四(上有知)
箕浦宗吉(岐阜)		阪井田民吉(岐阜)
阪井田民吉(岐阜)	取締役	武山勘七(名古屋)
正木三郎四(上有知)		松永栄助(上有知)
須田清英(上有知)		須田清英(上有知)
松久永助(上有知)		三浦源助(岐阜)
助川文平(関)		千種治吉(岐阜)
亀山治吉(小金田)		岡田好司朗(関)
下野捨三郎(芥見)		



図4 一大遊園地として考えられていた地域

この模擬城建設に続き、模擬城や岐阜公園のある金華山から、瑞龍寺山までの一帯を、一大遊園地として開発しす計画が為されていた（図 - 4）³⁰⁾。一大遊園地建後は、長良川の鶴飼いと合わせた観光による発展策が考えられていた³¹⁾。そのため、岐阜市有力者らの路線主張における狙いは、一大遊園地に関係する岐阜公園への集客力向上であったと捉えられる。結果的に岐阜市有力者らは、路線対立の仲裁に際して、主張路線ではなく寄附金を選ぶこととなった。この寄付金によって岐阜市は、公園設備費1万5千円に、市の予算約5千円を加えて、約2万円の予算を手に入れた。この公園整備費を以て、「稲葉山大遊園地の第一歩タル工事を施すの機会到来³²⁾」と謳っている。ここでいう稲葉山とは、金華山から瑞龍寺山を含めた総称である。以上のことから、岐阜市有力者らの「市区改正」に対する狙いは、岐阜市の観光による発展という構想のもと、まずは岐阜公園に対する集客効果を狙ったものであったと判断できる。

6. 結論

1910年代の岐阜市において行われた「市区改正」は、和紙の運輸を狙いの一つとして、電気軌道敷設を企てていた美濃電の事業計画を、岐阜市有志者らが利用し、行われた街路整備事業であった。岐阜市有志者らは、岐阜公園や模擬城を含めた金華山一帯を、一大遊園地として開発し、鶴飼と合わせた観光に依る発展を目論んでいた。そのため、「市区改正」の事業路線は、岐阜公園に沿った路線を主張することで、岐阜公園に対するより高い集客効果を狙っていたと考えられる。結果的に、岐阜市側の主張路線は実現されなかったが、仲裁の際に得た公園設備費によって、描いていた発展策の第一歩を実行する機

会を得た。

この時期の岐阜市には、1888年頃に活躍した地元有力者らが依然として「市区改正」に中心的に関わっている。しかしながら、旧都市計画法制定以降、都市計画事業を内務省が動かしていくため、地元有力者らの意向は影をひそめ始める。そのような転換期において、この「市区改正」は、岐阜の地元有力者らが主導となって行われた事業であった。

参考文献

- 1) 橋本哲哉『近代日本の地方都市—金沢城下町から近代都市へ』日本経済評論社 2006.5.25
- 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 pp265-277 2002.7
- 4) 岐阜市『岐阜市史 通史編 近代』1981.3.25 大洋社
- 5) 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
- 6) 岐阜県図書館所蔵 岐阜日日新聞マイクロフィルム
- 7) 岐阜県図書館所蔵『美濃電気軌道敷設転末』1911年11月頃発行と推測
- 8) 岐阜日日新聞 1911年2月3日
- 9) 岐阜市『岐阜市史 史料編 近代一』大洋社 1977.3.25
- 10) 岐阜日日新聞 1911.1.29.
- 11) 岐阜日日新聞 1912.2.24
- 12) 岐阜日日新聞 1912.2.24
- 13) 岐阜日日新聞 1912.2.24
- 14) 岐阜日日新聞 1912.2.24
- 15) 岐阜日日新聞 1912.2.24
- 16) 岐阜市『岐阜市史 史料編 近代 付図実測岐阜市全図』大洋社 1977
- 17) 岐阜日日新聞 1912.3.12
- 18) 名古屋新聞 1911.2.11
- 19) 森儀一『岐阜市発展史』西濃印刷株式会社岐阜支店 1933.12.1
- 20) 岐阜日日新聞 1912.2.25
- 21) 岐阜県図書館所蔵『美濃電気軌道敷設転末』1911年11月頃発行と推測名古屋新聞 1911.2.11
- 22) 岐阜県議会『岐阜県議会史 第二巻』1981.3.15
- 23) 美濃市『美濃市史 通史編 下巻』大洋社 1982.7.12
- 24) 岐阜商業會議所『岐阜商工案内』西濃印刷株式会社岐阜支店 1916.11.25
- 25) 岐阜懸知事官房統計係「岐阜懸統経書 卷二（産業）」明治42～大正8, 1910～1919
- 26) 美濃町役場『美濃町案内』西濃印刷株式会社岐阜支店 1914.3.30
- 27) 岐阜日日新聞 1912.3.12
- 28) 岐阜日日新聞 1910.5.27
- 29) 岐阜市『岐阜市史 史料編 近代二』大洋社 1978.9.25
- 30) 岐阜市教育會『実測岐阜市全図』玉成堂 1907
- 31) 岐阜日日新聞 1912.3.17
- 32) 岐阜日日新聞 1912.3.17

(2013.4.5 受付)