

文化としての岐阜の都市空間に関する研究・その1

—都市空間の歴史的形成過程から読む—

Study on urban space of Gifu as culture 1 -From the viewpoint of historical formation process of urban space-

柳田 良造
Ryozo YANAGIDA

Abstract

In a urban space of Gifu the existence of the living space in the multitiered structure that has a historical layer can be read .While solving the historical layer of urban space in Gifu, this study want to draw "The city space of Gifu as the culture would have been considerably different from the current appearance" by reading and setting the hypothesis "Such a plan is performed here" while solving it.

Keyword : 岐阜, 都市史, 市街地形成, 都市デザイン, 都市計画, 風致地区, 市街電車

1. はじめに

現代社会において都市とは、活性化や成長・発展など経済的ファクターで語られ、評価されることが多いが、本来都市空間とは流通や生産の場であるとともに人間居住の場であり、建築家のルイス・カーンが「都市とは、その通りを歩いているひとりの少年が、彼がいつの日かなりたいと思うものを感じとれる場所であってはならない。」¹⁾と述べるように、人間を育てる地域空間であり、地域文化の場である。ここに本論の目的を文化としての都市空間とする所以がある。

本研究の方法について、述べておきたい。地域空間を歩き、注意して見る時、ある時代の計画原理により形成された空間的特異性を発見することがある。例えば日本海沿いの港町を歩くと、市街地の一面に明らかに他と異なる町並みの存在に出くわす。江戸期から明治中期にかけて北前船の交易により得た莫大な富が蓄積された町とその街並みである。地域空間とは地理的な位置、場所の地形的特徴と気候・植生等の自然的要素に加え、歴史的な形成過程によって規定される空間である。

本研究で対象とする岐阜の地域空間は長良川や金華山という特徴的な地形の自然要素を基に、戦国期から始まる城下や町人地の形成、明治大正期の市街地形成、戦後の都市開発や現代の開発など人間の働きかけにより、構造化された環境の歴史が重っている場所である。歴史的な重層性を有する多層構造の生活空間の存在を読みとることができる。それらを読み解いて、

文化としての岐阜の都市空間がどのように形成され、どのような空間的特徴を有するのか、明らかにしていきたい。

しかし本稿は都市空間デザインの論考である。ただ歴史を読み解いていくだけでは、十分ではないと考えている。歴史に「if」はないが、空間デザインという計画論としては「if」は存在しえると考える。現代の岐阜の都市空間を規定する大きな要因となっている明治以降の都市空間形成の過程に「5つのif」を設定したい。「もしここでこういう計画がなされていれば」という仮説を設定することで、「文化としての岐阜の都市空間が今の姿とはだいぶ異なっていたものになっていたであろう。」ことを描き出してみたい。それらを通して岐阜の都市空間の構造と特徴をより明確にしようと考える。研究の方法と目的はここにある。

2. 岐阜市街地形成の基盤—近世期の岐阜

近世期の岐阜は、金華山山麓に岐阜城下町を継承した商業都市岐阜町、南部に加納城下町と加納宿という2つの拠点がわずか1里(4km)の距離を隔てて、並立するという特異な2核型の地域を形成する。この期のまちづくりは現在の岐阜市街地の重要な都市遺産を残すことになる。

岐阜での人間居住の跡は古くは縄文時代にまで遡るが、現在の都市空間につながる都市づくりの出発は、室町時代の守護職土岐氏の時代頃からである。戦国時代に入り斎藤道三が台頭、

最終的に土岐氏を美濃から追放し、この地域の覇権を確立する。天文8年(1539)、齊藤道三は稲葉山に城を築くとともに、伊奈波神社を所在地の井之口洞に移し、近在の百姓や町人などを移住させて、城下町づくりを始める。その後道三は息子の齊藤義竜に討たれるが、織田信長が永禄10年(1567)、稲葉山城を攻め、道三の孫の齊藤竜興を討つ。信長は稲葉山城に入り、金華山西麓に居城を構え、井之口と呼ばれていた地を中国の周時代の故事にならい岐阜と改める。信長は34才、その後の10年間岐阜を拠点に天下統一への道を歩み始める。信長は道三の志を継承し、都市計画的な手法を用いた城下町づくりを進める。尾張清洲から町人を集め、職人町や商人町をつくり商工業の育成を図る。これらの町を北東の丸山下から長良川沿いに忠節村口まで9町余の堀と川水を引いた堀(幅5~9間)によって権現山下まで、堀と堤からなる惣構(総構)で囲んだ。信長は市場参入の自由、税・諸役の免除などを大胆な規制緩和政策をとり、有名な「楽市楽座」を設ける。惣構の外、岐阜への入口の三ヶ所に設けられた「楽市場」には新規参入の商工業者、惣構内には御用商工業者が集まり、岐阜は賑わいを極める。永禄12年(1569)ポルトガルの宣教師リス・フロイスは信長の謁見したおりの岐阜の町について、人口は8千から1万人、通りの往



図1 齊藤道三・織田信長時代の岐阜城下
(塚本真博ほか『金華山と岐阜の街』²⁾より引用)

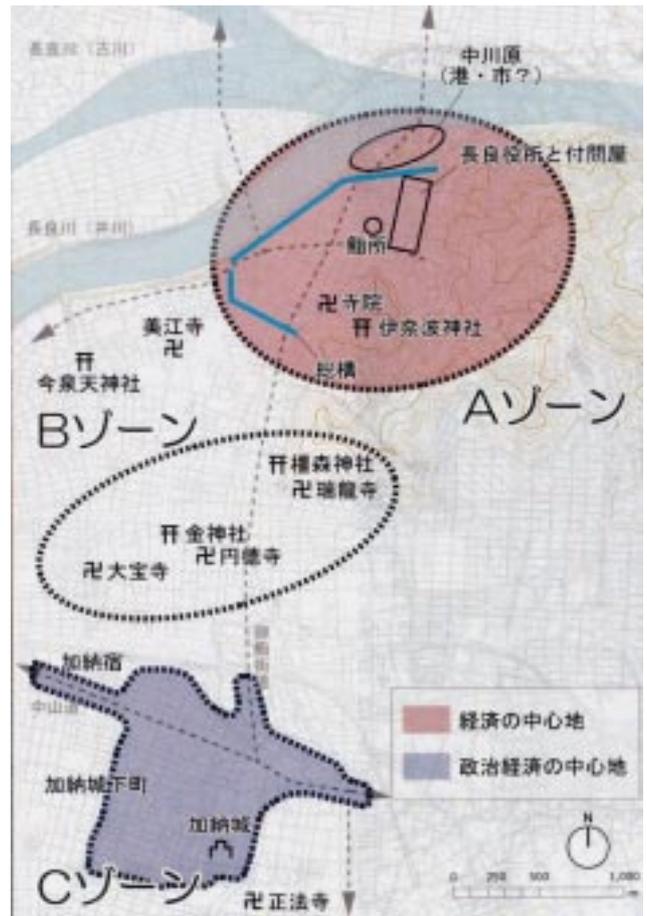


図2 江戸期の岐阜地域の都市構造
(『岐阜市歴史的風致維持向上計画(素案)』³⁾資料より)

来の人々おびただしく、バビロンの雑踏を思わせるとその繁栄ぶりを書簡に記している。

しかし慶長5年(1600)関ヶ原の戦いで西軍側についた信長の孫の織田秀信は敗れ、岐阜城は陥落する。徳川家康は美濃国経営の中心であった岐阜城を廃城、城下町岐阜は尾張藩による奉行所支配とし、陣屋を設ける。結果的に、江戸期の岐阜は城下町としての骨格、町割を残しながら、商業の街として生き延びることになる。長良川扇状地の扇頂部である中河原と扇端部の鏡島に川湊が発達し、特に中河原は木材の集散地や美濃紙の集散地として栄えるのである。延享4年(1747)の尾張藩の記録によると、江戸期の岐阜町の規模は町数44町、町家数1600軒程度、人口7,000人程とある。ちなみに江戸期の美濃・飛騨地域で最大の市街地は高山で、嘉永6年(1853)の人口は11,119人を数えている⁴⁾。長良川での舟運は鉄道の開通によりその役割を奪われる明治中期頃まで続き、長良橋付近から桑名まで小型の蒸気船が通い、盛んであった。

一方慶長6年(1601)徳川家康は、美濃地方の軍事上・交通上の要として中世加納城の跡地に、娘婿奥平信昌に新たな加納城を築かせる。加納にはまた中山道の宿場加納宿も置かれ、岐阜町の南に新たな核が形成されたのであった。

文化としての岐阜の都市空間に関する研究・その1

3. 明治期—近代岐阜市街地形成のスタート

3-1. 岐阜県庁の設置

明治近代期の岐阜市街地の発展は、岐阜町と加納町という2つの都市核の間を埋めるように近代期の市街地を形成することからスタートする。

その最初の都市デザインは岐阜県庁舎の設置である。明治4年(1871)の廃藩置県により美濃・飛騨地域は岐阜県として統一される。当初笠松町に置かれた県庁は明治6年(1873)岐阜町に移転することになる。江戸期から明治維新までの岐阜町の市街地の規模は金華山西麓から伊奈波神社を核とする南北約650間(1175m)、東西約400間(720m)ほどの広さであった。新庁舎がその岐阜町市街地の南のはずれに新築されることになる。「岐阜市中は、商家が建ち並び県庁舎新築の適當の場所はみあたらず、その最も近郊で適地を捜したところ、岐阜町の地続きにある今泉村字八ツ寺地内の畑地5反7畝ほどの場所を適地と考える。」⁵⁾と岐阜市史にある。

新県庁舎落成後、その周辺の農地だった土地に市街地が拡がり、郵便局・裁判所・警察署・新聞社などが建ち、今沢町・今小泉・泉町界限が次第に賑わいをみせるようになっていく。明治10年(1877)、岐阜町の有力商人達(渡辺甚吉・岡本太右衛門・桑原善吉・矢野嘉右衛門・加藤与三郎など)により現在の十六銀行が誕生する。

3-2. 市区改正事業と岐阜駅の開設

明治20年(1887)頃になり、岐阜の市街地形成は新たな動きをみせはじめる。まず明治20年(1887)1月、東海道線の加納停車場が現在の名鉄奈良田町踏切近くに開設される。「20年9月ごろからは、しばしば岐阜市街地の拡充を図るための停車場の移転、街路整備を中心とした市区の改正、岐阜商工会の設置等

の問題が論議されるに至り、生活意識の上においても市政区域形成の気運は高まりつつあった。」⁷⁾のである。翌21年(1888)3月停車場が現在の十六銀行本店の付近に移転し、新しく駅名も岐阜停車場となった。新しい停車場から、北に向かって8間(14,54m)幅の道路(神田町通り・現在の長良橋通り)が伸び、今沢町の裁判所前で矢島町筋につながり、旧岐阜町まで通じることになった。南北軸としての神田町通りの誕生である。それまで繁華街は、旧岐阜町の白木町筋(本町通り)であったが、停車場が開業すると矢島町筋あたりが繁華になり、南に向かって伸びていくことになる。

明治22年(1889)7月1日岐阜町および周辺町村が合併し岐阜市が誕生し、市役所が今泉西野町に開庁した。市区改正による岐阜市街地整備の動きが市制施行とも重なり、活発化する。この頃、岐阜町および加納町の資産家有志による遊郭設置の動きが起こり、明治21年(1888)8月に現在の西柳ヶ瀬に金津遊郭の設置の許可が下りる。当時の柳ヶ瀬あたりの土地はまだ畑や蓮池に広がる場所であったが、遊郭ができると周辺には次第に夜店等が並びはじめ、劇場なども建ち、急速に繁華のにぎわいが生まれるようになる。

3-3. 岐阜公園の開園

市区改正による岐阜市街地整備の動きに呼応するように明治19年(1886)~明治21年(1888)に岐阜公園が有志による募金と小川汲三郎及び消防組(岐組)の力で整備されはじめる。また金華山の遊歩が次第に市民に親しまれようになり、金華山一帯の整備を求める動きも生じる。明治21年(1888)11月、岐阜公園が開園する。しかし公園の利用や管理は思わしくなく、明治28年(1895)頃荒れた状態となり、個人所有であった岐阜公園は岐阜市に寄贈される。その本格的整備が進むのはようやく岐阜市街地内の公園計画が樹立された大正時代に入ってからである。金華山の整備は、明治43年(1910)山上に模擬城が造られる。当時、一日平均140人ほどの登山者があったと言われる。

3-4. 濃尾大震災とその影響

岐阜の都市形成が進み始めた頃、市街地を大災害が襲う。明治24年(1891)10月28日の濃尾大震災である。岐阜市での被害戸数は総戸数の63%に及んだ。総戸数6,346戸の内全壊家屋は15%と比較的少なく、被害の多くは地震直後に市内数カ所で発生した火災によるものであった。一方農村部では厚見郡や山県郡では62.7%、67.3%の建物が全壊したように、多くの家屋が全半壊した。市街地の多くが焼け野原となった濃尾大震災は近代岐阜の都市デザインをリセットするチャンスであった。復興事業での大きな市区改正の取組はなかったが、震災を契機に市街地のにぎわいの中心は旧岐阜町から、一気に新開地に拡がることになる。今小町一帯が活気を呈することになるのである。

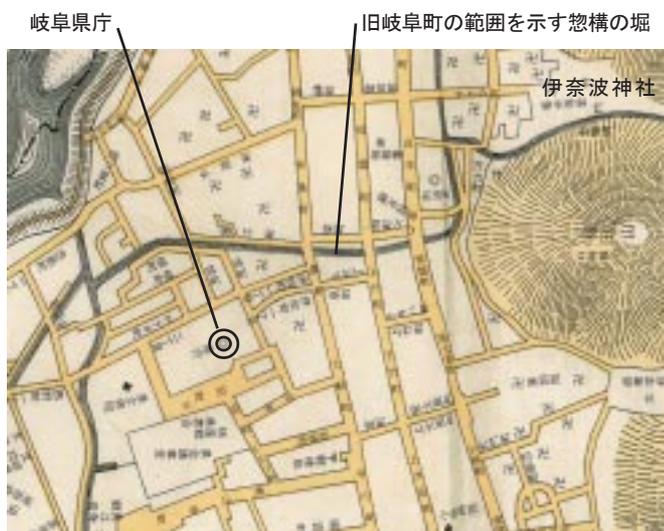


図3 岐阜県庁周辺部分
〔『岐阜市史史料編近代—付図4 実測岐阜市全図(明治40年)』⁶⁾の一部に位置等を書き加える〕



図4 明治24年(1891)の岐阜・市街地部分
 (『地図で見る岐阜の変遷』⁸⁾より引用)

岐阜の人口は明治初期から着実に伸びているが、その発展が明確になってくるのは明治30年代に入ってからである。その頃まで岐阜での製造業は伝統的な提灯や傘という家内制工業がほとんどであった。明治27年(1894)の日清戦争頃から次第に商工業が発展し、岐阜電灯株式会社が営業開始し、新しく工場も建ち始める。

3-5. 岐阜のまちづくりにおける南北対立

駅の南に位置する加納町では、加納城の城址に明治32年(1899)岐阜県師範学校、明治33年(1900)岐阜農林学校などが立地し、文教ゾーンを形成し始める。また明治41年(1908)には、稲葉郡北長森村に歩兵第68連隊(現在の野一色公園)が設置され、東部地区発展の礎となる。

大正2年(1913)、岐阜駅の再移転(現在の位置)に際し、神田町通りを加納町まで一気にのばし、南北のつながりを軸として形成し、岐阜市と加納町を合併する動きが起こるが、神田町通りの南への延伸は、北部(旧岐阜町)市民側の反対で実現しなかった。従来くすぶっていた南部(旧加納城下町)と北部(旧岐阜町)の対立が顕在化したのである。ようやく加納町と岐阜市、則武村が合併し、現在の岐阜市域の主要な範囲がまとまることになるのは、その後昭和15年(1940)までかかることになる。

3-6. 最初の「if」—明治初期官庁街の都市デザイナー

最初の「if」は、近代岐阜市街地形成スタート期での県庁舎を核とする官庁街の都市デザインである。明治の最初の都市デザインに、岐阜の近代都市建設の基盤となる官庁ゾーンを形成するような明確な計画意志とその遂行としての都市デザインが行われていればという「if」である。しかし現実に行われたのは、とりあえず確保できた土地に、バラバラに施設を寄せ集めたという程度のもので、とても官庁街の都市デザインといえるものではなかった。第3代岐阜県令小崎利準は明治8年(1875)～26年(1893)まで、全国的にみても異例ともいえる長期にわたり県令在職を勤め、強力な権限をもって行政事務の細部まで精力的な指導を行った人物と言われるが、彼の岐阜県令時代に岐阜市街地の都市政策には軸となる道路も無ければ、主要施設配置のグランドデザインもなかったのである。

岐阜ではそういうことを可能にさせる背景や条件が欠けていた。岐阜県とは飛騨、美濃地域という歴史的背景も違えば、地理的条件も大きく異なる地域を合体させ新たに誕生させた県であった。治水事業ひとつとっても、上流と下流では利害関係は全く相反した。岐阜県会は明治12年(1879)の第1回から東美濃・飛騨地方の山岳派と西南美濃地方の水場派ではげしく対立した。「揖斐・長良・木曾三川の治水費は、西南濃いわゆる輪中地帯に住民にとっては、必要不可欠な支出であった。しかし東美濃・飛騨地方の住民に限っては、この三川の治水費はその生活にはほとんど関係のない支出でしかなかった。」⁹⁾ 県政の中心をなす治水・土木費の配分をめぐるこの両派はするどく対立し、小崎県令は両派の間の協議と交通整理にその行政手腕の大半を費やすことになった。そういう中では、県都岐阜の近代都市形成のデザインを考えることは求められている事でもなければ、県令として時間がさけるものでもなかった。

岐阜の近代期の市街地形成の与条件とは、南北に1里ほどの距離で近世期の2つの核(城下町と商人町)を持ち、その間に広い自由なデザインが可能な農地部分のスペースがあったことである。これは考え方としては、思い切った市街地計画を可能にする要因でもあった。日本の県庁所在地の多くは旧城下町であって、その城下、特にその役割を終えた城址のスペースに官庁や学校、公園等を立地させ、近代都市づくりをスタートさせたケースは多い。しかし明治のスタート期において、そういう近世期のストックに頼るのではなく、新たな都市骨格をつくりだし、近代都市建設をスタートさせた都市も決してすくなくない。神戸、横浜の2大港湾都市を筆頭に札幌、函館などの北海道の諸都市や東北では青森、福島、郡山などの都市群である。

そういう中で山形市の明治の都市デザインはユニークである。明治9年(1876)鶴岡県、置賜県が合併し、新たに山形県が誕生する。初代県令として赴任した三島通庸は、城下町であった山形において、県庁等の官庁街建設事業(明治9～12年)で

文化としての岐阜の都市空間に関する研究・その1

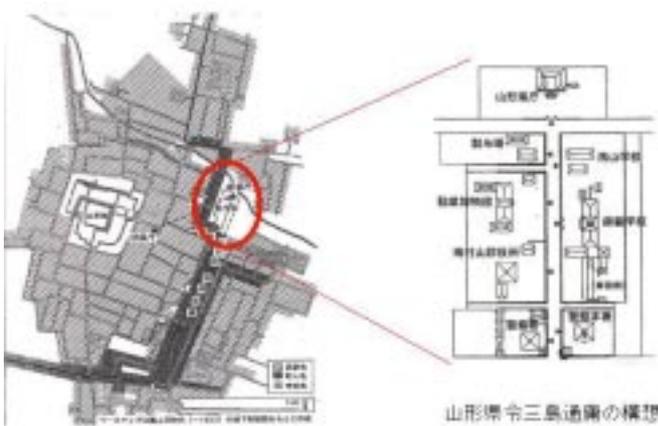


図5 三島通庸による明治初期の山形・官庁街計画¹⁰⁾

札幌本府計画に影響を受けたと言われる見事な近代官庁街計画を実行している(図5)。それは新たに県都となった山形に、旧城下町の遺産を越える新たな近代のスタートを象徴するような空間の都市デザインを求めたものであった。モデルになったと言われる札幌は明治2年(1868)原野の中に、新たな北海道開拓の首都の空間を創り出すという意味で本府計画を構想したもので、その明解な軸性を有するデザインに影響されたのであった。

岐阜の市街地を見て残念に思うのは、明治のスタートで県都

街路網・街区が明解でない明治の都市形成
街区が整然とした旧岐阜町



図6 岐阜の明治の市街地形成

(『岐阜市史史料編近代一付図4 実測岐阜市全図(明治40年)』¹¹⁾より部分引用)

を象徴させる近代市街地形成の都市デザインを描くという発想の欠如の問題である。現実に行われたのは、とりあえず現実に必要なものを確保できる条件の中で、つくりだしていくというものであって、グランドデザインのような基本構想は伺うことはできない。岐阜県においては県都の都市デザインを語るという以前に、山岳派と水場派の対立や岐阜市街地の中でも南部(旧加納城下町)と北部(旧岐阜町)の対立のような地域間の問題があり、行政の取組はその調停や協議に多くの時間を費やすものであった。結果、岐阜市街地の官庁ゾーンの市街区画の骨格において、近世期の岐阜町の町並よりも明解さがなく(図6)、公共施設群も移転や配置替えなどを頻繁に繰り返す、そういう市街地空間の形成となった。特に大きな問題となったのは岐阜監獄の位置であった。岐阜監獄が市街地の発展する方向の要の位置(現在の裁判所、市民会館などの場所)に大きな面積を占め、その後の市街地形成の大きなネックになった。その移転による課題解決は大正末期までかかることになる。

4. 明治末・大正期—岐阜市街地形成の充実

4-1. 市街電車の開通と都市計画事業

明治44年(1911)に、美濃電気軌道として岐阜～関、美濃間24.7kmが開通する。美濃や関は和紙、刃物の産業都市として、河川交通の中継地として当時栄えていた。それらの都市群と岐阜の中心部を結ぶ電車が民間の事業で誕生したのである。大正2年(1913)には市電の岐阜駅—長良橋間、長良軽便鉄道の長良北町—高富間が開通する。大正4年(1915)には新しい長良橋鉄橋の完成とともに、ふたつの路線が接続し、長良地区の発展が始まる。

また大正3年(1914)には岐北軽便鉄道が忠節橋北詰から北方町まで電車を走らせる。大正10年(1920)には美濃電気軌道と合併し、忠節と谷汲・揖斐川間が結ばれる。忠節駅は門前町で栄えていた谷汲寺参りや岐阜西北郊の玄関口として賑わうようになる。この線は戦後昭和30年(1965)には、忠節橋を渡る市内線と直結することになる。

この市街電車の開通による岐阜市街地と関、美濃、長良・高富の接続により柳ヶ瀬地区が電車交通の要衝となり、本格的なにぎわいをみせるようになる。この市街電車網がインフラとなる大正期の岐阜地域の都市空間は魅力的である。

4-2. 大正の建築文化

大正期に入り、中心地区では、官公庁などの建物の新築が進む。まず岐阜市庁舎が大正8年(1919)10月美江寺町に新築され、落成式を行う。さらに大正13年(1924)には県庁舎が新築落成する。大正14年(1925)、都市計画上のネックになっていた岐阜監獄が移転し、跡地には裁判所、公会堂、中警察署、検察庁などの官庁施設が従来の場所からの移転や新設で、建設さ

れる。さらに加納町庁舎が大正15年(1925)建築家武田五一の設計で完成する。武田五一は昭和3年(1928)竣工の岐阜市公会堂も設計を行っている。この大正期を中心とする時期は、岐阜の建築文化として最も質が高く魅力的な建物が建てられた時代であった。

4-3. 時代の文学風景

その時代、岐阜出身の作家森田草平や、川端康成が岐阜の街を描いた小説を発表する。かれらの文章からは時代の空気と岐阜の街風景が呼応するものを読みとることができる。

「人力車を雇って駆け出した頃は、町の見世に燈火が点いていた。両側に柳を植えた人間路といふのを真直ぐに駆けさせると、間もなく芝居小屋の幟だのが看板たのがごたごたして、人通りの劇しい十字街に出た。其処を突切って、滑川に沿うて行くと、暫く監獄の裏手になる。」森田草平『煤煙』¹²⁾ 明治42年(1909)

「日はとつぷりと暮れて、橋の上の街灯も、対岸の灯影も見る見る色を増して行った。が、空にはまだ昼と夜との溶け合ったような、薄白い光が流れていた。そして、その灰色の空をかっきりと金字形に区切って、真黒な山の影が今通って来た市街の上から上手の水際にかけて、屏風を立てたように聳えていた。それが目に着いた時、達也は何となく威圧されるような気がして、思わず足を疾めた。その山の裾を洗って来た水は、ちゃぶちゃぶと早瀬の音を立てながら、橋の下をくぐって、更に下手の平野の間に落ちて行く。」森田草平『輪廻』¹³⁾ 大正12年(1923)

「長良橋を渡って北岸の鐘秀館へ行った。時雨がまた音もなく来ていた。通された二階の八畳は川面へ開いていた。廊下へ出て川上から川下まで見渡さずにはいらぬぬ爽かさだった。」川端康成『篝火』¹⁴⁾ 大正13年(1924)

4-4. 2番目の「if」－明治末大正期の高等教育機関の誘致－

昭和7年(1932)、岐阜市街地では初めての高等教育機関、岐阜市立薬学専門学校が開校する。県庁所在地都市として高等教育機関の誕生が昭和に入ってからでは極めて遅い。それ以前に岐阜高等農林学校が大正12年(1923)に開校するが、現在の各務原市に立地した。熱心な地元からの誘致活動に引っ張られたためである。昭和に入った頃では、岐阜市街地の外延部には大正期大規模な繊維工場が立地し、新たな学校施設はそのさらに外側に立地する他ない状況になっていた。

2番目の「if」は明治末から大正期の新市街地の拡大期に、高等教育機関が誘致され、市街地の環境の良

い場所に立地していれば、この時代に路線網の形成が進んだ市街電車と一体に、岐阜市街地に文化的な都市空間を生み出す大きな力となったとをあげたい。現在、岐阜の中心市街地から半径4km内に大学はない。立地条件の恵まれない場所にあった高等教育機関は、戦後の高度成長期以降さらに郊外移転をよぎなくされたからである。大学の郊外化は都市のスプロールと中心市街地衰退の大きな要因のひとつとなる。

5. 昭和戦前期－岐阜市街地の都市計画

5-1. 工場立地と都市計画

第一次大戦前後の好景気の中、市街地外縁部に製糸・紡績関係の従業員数百人～3,000人の大工場がつぎつぎと建てられてゆく。岐阜市の地理的位置が東海道線沿いで東日本と西日本の市場の中間、交通至便、地勢上電力豊富、職工の供給充分という立地条件から、日本毛織・大日本紡績・鐘紡・片倉製糸などの大企業が相次いで進出してきたのであった。工場が立地した場所は、現在の西は忠節橋通り、東は岐阜東通りの外側のエリアで岐阜市街地外縁の農地であった。

大正8年(1919)4月都市計画法が公布され、それに基づき大正12年(1923)岐阜市でも初めての都市計画が実施される。計画の重点は道路事業では金町線(平和通り、金華橋通り)と徹明長良線を設け、市の中心地区を南北に貫き、長良川を越えて都市計画区域の北端に到る幹線をつくることであった。東西方



図7 大正12年(1923)の岐阜の都市計画図
 (『岐阜市史通史編近代』¹⁵⁾より)

文化としての岐阜の都市空間に関する研究・その1

向では、徹明町一野一色、千住堂一本荘線の幹線計画であった。土地利用計画では中心市街地を商業地域に指定するほか、外延部に立地し始めた繊維産業の工場群のゾーンを工業地域とすることであった。また大正期の公園整備事業として岐阜公園97,700坪、美江寺公園10,750坪、梅林公園21,550坪、岩戸公園15,000坪、前一色公園43,950坪、加納公園24,000坪、小熊野公園8,550坪、金公園2,400坪のような本格的な公園整備計画がなされる。

また河川土木事業では、大正10年(1921)から木曾川上流改修工事が始まり、岐阜市内でも長良川の古川・古古川の分派口を締め切る工事が進む。新たに誕生した長良川右岸の広大な旧河川敷きには、県営グラウンド、学校、住宅地などが生まれる。

5-2. 遊覧都市岐阜と市営長良川ホテル開業

柳ヶ瀬には昭和5年(1930)丸物百貨店がRC造の高層ビルとして建てられ、繁華街としての中心性を確立する。

この頃の岐阜の都市づくりに「遊覧都市」の言葉が登場する。昭和4年(1929)の新聞記事に「岐阜市は、遊覧都市化七割、商工都市化三割の方針で進展して」¹⁶⁾とある。岐阜市には名勝旧跡が多く、長良川の鵜飼は近年「世界的名物とうたわれて、外人憧れの的となり」¹⁷⁾と描かれている。そういう中、昭和8年(1933)市営長良川ホテルが開業する。建物は後藤毛織社長後藤憲作別荘を改造したもので木造三階建て、洋室(15室・専用バス付き)と日本間(6室)の客室のほか、大食食堂、バー、余興場、撞球場、バルコニー、納涼露台、テニスコートなども備えたもので、外人観光客の宿泊も可能となる本格的施設であった。経営は、東京丸の内会館・上野精養軒を経営する五百木竹四郎に委託された。

しかしこの遊覧都市構想の動きも、昭和6年(1931)の満州事変の勃発以降、社会が戦時体制化に組み込まれていく中で、次第に方針転換を余儀なくされていく。

5-3. 3番目の「if」-戦前の風致緑地計画-

昭和11年(1936)岐阜公園および長良川河畔を会場に「躍進日本大博覧会」が開催される。これは公園・観光施設の整備、観光客の誘致等に貢献するものである一方、戦前期の岐阜の都市形成の成果を示すものであった。

3番目の「if」は昭和10年代に将来の岐阜の市街地拡大に対し、その範囲を緑地のストラクチャーで囲み、骨格化していく風致地区計画の構想が作られていればということあげたい。昭和14年(1939)の札幌の市風致地区計画は、戦後の市街地拡大期に札幌の緑のストラクチャーづくりの大きな基盤となったが、もし岐阜でも同様の大規模な風致地区計画がこの時期に計画されていれば、現在の市街地の骨格的な緑の弱い状況を大きく変えていたであろうし、戦時体制化する中、都市の防



図8 3番目の「if」戦前の風致緑地計画想定図¹⁸⁾

空対策への備えにもなっていたであろうと考える。

6. 戦後復興期-戦後復興の市街地形成

6-1. 戦後復興と駅前の間屋街の形成

戦後の岐阜市街地の姿を形づくった大きな要素として、大正・昭和初期に立地した繊維産業の大規模工場の跡地利用による市街地空間形成がある。

そのひとつが駅前間屋街の形成である。昭和21年(1946)、岐阜駅前の焼け跡の元共同毛織の工場跡地の一角に、満州ハルピンからの引揚者たちにより、闇市がオープンした。「ハルピン街」と呼ばれ、古着や食料品、菓子などが売られた場所はその後岐阜繊維間屋街として発展することになる。昭和25年(1950)頃、150軒近い一大マーケットに拡大するが、それに合わせ岐阜市の繊維加工業が発展し、駅前地区等に繊維業の集積が進む。そこから生産された製品は安価な大衆向けの既製服が中心で、駅前の間屋街を経由し全国に出荷された。

岐阜の既製服産業が短期間に成長した要因は、製品が安価であったという点である。岐阜に近い一宮などの尾張北部が有力織物産地であったことが低価格による原反の入手につながった。安い原反の入手と低加工賃の二点が武器になり、昭和30年(1955)頃には生産と流通の機構が確立する。駅前間屋街の間屋が商品の企画を行い、既製服加工場は間屋の下請となった。下請は重層構造になっていて最末端にはまとめ屋といわれる穴かがり・ボタン付けなど手仕事を行う家内内職があり、市街地内の様々なところに立地した。

6-2. 郊外部の大規模繊維工場の再開発

もうひとつのケースが郊外部の大規模繊維工場跡地の再開発である。市街地の西北郊外にあった新興人絹(後に三菱レイヨ

文化としての岐阜の都市空間に関する研究・その1

ン、15.1ha)と日本毛糸紡績(後の東洋紡績10.8ha)の両工場は昭和48年(1973)のオイルショック後、遊休地化する。昭和54年(1979)市街地の拡大、郊外への延伸をねらっていた市の都市計画セクションはその跡地はまとめて、公共用地として一括取得し、都市的な開発事業用地とすることになる。計画内容については紆余曲折はあったが、最終的には三菱レイヨン跡地は県立岐南工業、市立科学館、八ツ草公園、県住宅供給公社分譲住宅等に、東洋紡績跡地は県立美術館、県立図書館、国家公務員住宅、厚生年金施設サンピア等へ変わった。県立図書館は岐阜公園内にあった旧館の狭小、老朽化による建て替え移転であった。当初の計画では図書館用地は地区の小学校もしくは中学校用地として将来に備えて確保していた土地の転用であった。

この地区の現在の周辺状況は、南には250m離れて国道21号線が東西に走り、100m西側には岐阜市の環状線である県道が走っている。この2本の幹線道路はいずれも6車線で極めて交通量が多く、沿道には広い駐車場を有するロードサイド型のスポーツ用品、電気製品などの大型商業施設の立地が進んでいる。一方東側は三里地区の旧集落に接続し住宅や農地、小規模店舗などの混在する地区である。北側は鉄道が走り、岐南工業の東側は金属加工場など、工業的土地利用の地区となっているほか、農地と住宅地が混在する。

この大規模工場跡地の再開発は結果的に幹線道路沿いの車型の沿道環境、工業地域、農地と住宅地の混在の中に県立美術館、県立図書館等の文化施設の立地するちぐはぐな市街地環境を形成したものになった。そのさらに西南の農地を区画整理し昭和40年代に中心部から移転した県庁周辺もまた同様の市街地空間を生み出した。美術館・図書館・県庁周辺に落ち着いた住宅地や散歩したくなるような環境は形成されていない。平成に入りさらにその流れは加速化し、工場跡地の再開発は大規模ショッピングモールを生み出し、岐阜市街地での更なる車社会化の進展と中心部の空洞化を生み出していくことになる。

6-3. 4番目の「if」－昭和戦後の官公庁・教育・文化施設の都心集積－

昭和戦後の都市形成とは、人口の都市集中と高度経済成長をベースに農地部分の区画整理により郊外部への市街地拡大が日本中の都市で進むことになるが、岐阜の場合特に繊維産業の大規模工場群が廃業し跡地に大きな開発種地を生んだことが、その流れに拍車をかけた。

郊外部への無秩序な市街地拡大をスプロールというが、4番目の「if」は昭和戦後の市街地形成とは逆の流れ、特に官公庁・文化・教育施設の都心集積が実現していればという仮説である。もともと都心部にあった施設で、面積拡大による

敷地の確保が難しく移転のケースでも南北は長良から加納まで、東西は岐阜西通りから岐阜東通りの範囲程度まででおさまっていれば、歩いて巡ることも可能で、都心部の集積度は相当高まったと考えられる。県庁、美術館、図書館等の官公庁・文化施設と大学などの高等教育施設の都心立地は、街の暮らしの厚みや魅力を生み出す基盤である。

6-4. 5番目の「if」－平成の市街電車網の延伸－

昭和戦後の郊外部への市街地拡大は、車社会の進展とも重なる。昭和35年(1960)高富線の電車の廃止を契機に、岐阜の市街電車網は次第にネットワークを失っていったが、5番目の「if」は平成の市街電車網の再生・延伸というシナリオである。1990年代から欧米の都市で、LRTに代表される市街路面電車の復活、自転車交通の重視、歩行者ネットワークの拡大など車社会への批判の都市政策が急速に進む。都心部での車交通をコントロールすることで、中心市街地の再生と都市の魅力を高める政策であるが、岐阜は日本でそういう現代の価値を生み出す、条件と可能性をもっていた都市であったと考えている。

注

- 1) 香山壽夫『ルイス・カーンとはだれか』(王国社 2003年)
- 2) 塚本真博ほか『金華山と岐阜の街』(まつお出版 1991年)
- 3) 岐阜市「岐阜市歴史的風致維持向上計画(素案)」(岐阜市 2008年)
- 4) 中野効四郎・船戸政一『県史シリーズ21・岐阜県の歴史』(山川出版社 1970年)
- 5) , 7) , 9) , 15) , 15) 岐阜市『岐阜市史通史編近代』(岐阜市 1981年)
- 6) , 11) 岐阜市教育委員会『岐阜市史史料編近代一付図4 実測岐阜市全図(明治40年)』(岐阜市 1981年)
- 8) (財)日本地図センター『地図で見る岐阜の変遷』(1995年)
- 10) 野中勝利「山形・官庁街における薄井龍之を介した札幌本府計画の影響の可能性－三島通庸による明治初期の山形・官庁街建設に関する研究－」日本建築学会計画系論文集No.597(日本建築学会 2005年)
- 12) , 13) 森田草平『明治大正文学全集第二九巻森田草平編』(春陽堂 1927年)
- 14) 三木秀生『篝火に誓った恋 川端康成が歩いた岐阜の町』(岐阜新聞社 2005年)
- 16) 岐阜市『岐阜市史通史編近代』(岐阜市 1981年)の中の大毎S4・4・5の記事。
- 18) 「昭和22年の地図」(財)日本地図センター『地図で見る岐阜の変遷』(1995年)に風致緑地の想定計画(筆者)を描いたもの。

(提出期日 平成20年11月28日)