

岐阜市周辺のまちなか居住についての考察

2 回生 藤井晴朗

I. はじめに

1960 年代以降, 日本国内の中小地方都市において中心市街地ではモータリゼーションの進展に伴う郊外化が見られ, それに伴いファミリー世代の郊外への流出が顕著になった。それによって中心市街地では人口減少と少子高齢化が引き起こされている (山下 2014)。このような状況を受けて, 中心市街地における都市機能の増進及び経済の活力向上を目的として 2006 年に中心市街地活性化法が改正された。こうして各自治体は商業・サービスの高度化や定住人口の増加に取り組むべく, 中心市街地活性化基本計画を作成している¹。

岐阜市でも法改正を受けて従来までのものとは異なる中心市街地活性化基本計画が作成された。新たなものでは中心市街地活性化基本計画区域の範囲が 650ha から 170ha となり, さらに第三期では 155ha とされた。そんな中心市街地を縮小する中で, 岐阜市は「まちなか居住の促進」と「にぎわいの創出」を目標に掲げ取り組みを行っている²。そこで本稿ではこの二つの目標のうち岐阜市におけるまちなか居住の促進について考察をする。

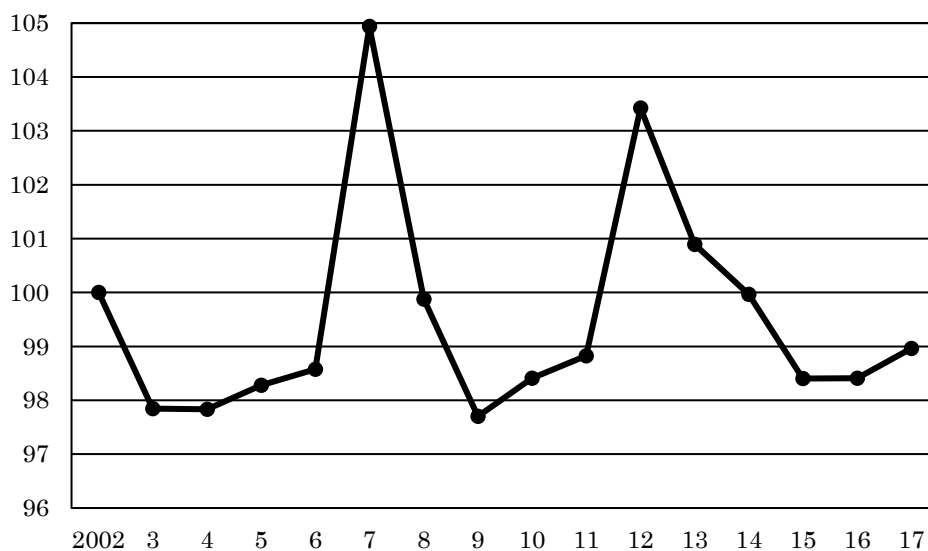
II. 岐阜市における中心市街地活性化基本計画

1960 年代以降の中小地方都市に見られる中心市街地の人口減少と少子高齢化は岐阜市においても同様に見られる。図 1, 2 はそれぞれ縦軸に 2002 年を 100 とした増加率をとったものである。2つのグラフを比較してみると中心市街地活性化基本計画区域外は微減しているが, 一方の中心市街地においてははっきりと人口減少傾向にあることが分かる。このことから岐阜市においても全国同様に中心市街地から人口が流出していることが分かる。

また, 図 3 より岐阜市に居住している人の通勤・通学地は岐阜市内と名古屋市が顕著に多いことが分かる。図 4 より岐阜市に通勤・通学する人は岐阜市内に居住している人が著しく多い, 名古屋市よりも岐阜県の他の市から通勤・通学する人が多く見られる。このことから岐阜市内に居住し岐阜市内で就業している者が多い一方で, 名古屋市に昼間働きに出る者も多く, 岐阜市は名古屋市のベッドタウンのような存在になっていると言えるのではないだろうか。他方で周辺の市から岐阜市に通勤・通学するものが多いため深く結びついていることがわかる。つまり岐阜市は名古屋大都市圏の一都市を成しているのと同時に岐阜県の県庁所在地として雇用を創出していると言える。

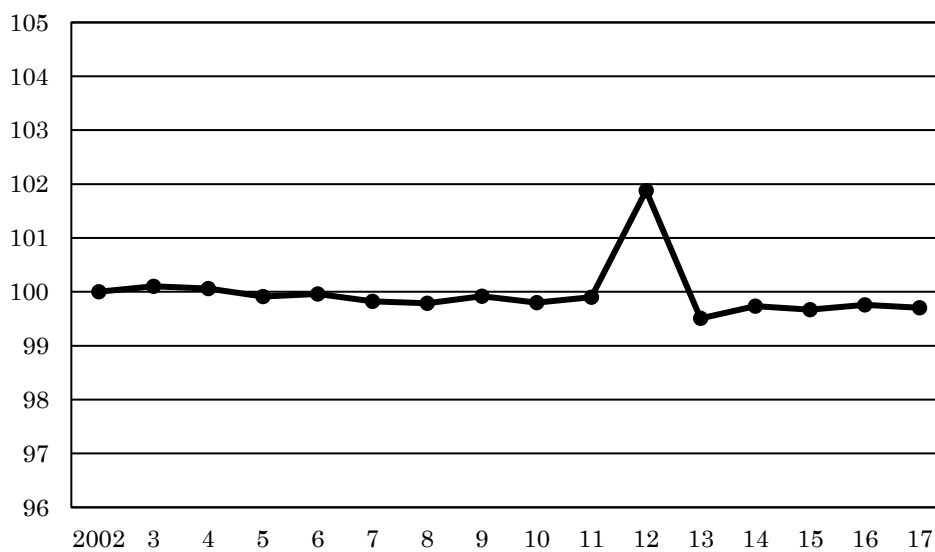
¹ 中心市街地活性化のまちづくり HP 国土交通省作成
<http://www.mlit.go.jp/crd/index/index.html>

² 岐阜市公式ホームページ
<http://www.city.gifu.lg.jp/16257.htm>



(※2012 から在住している外国人人数加えられたため 2011 年と 2012 年は接続しない,
また 2002 年を 100%とする)

図 1 岐阜市中心市街地活性化基本計画区域内の人口増加率
(岐阜市住民台帳³より作成)



(※2012 から在住している外国人人数加えられたため 2011 年と 2012 年は接続しない,
また 2002 年を 100%とする)

図 2 岐阜市中心市街地活性化基本計画区域外の人口増加率
(岐阜市住民台帳より作成)

³ 岐阜市 HP 統計分析課 人口統計
<http://www.city.gifu.lg.jp/5384.htm>

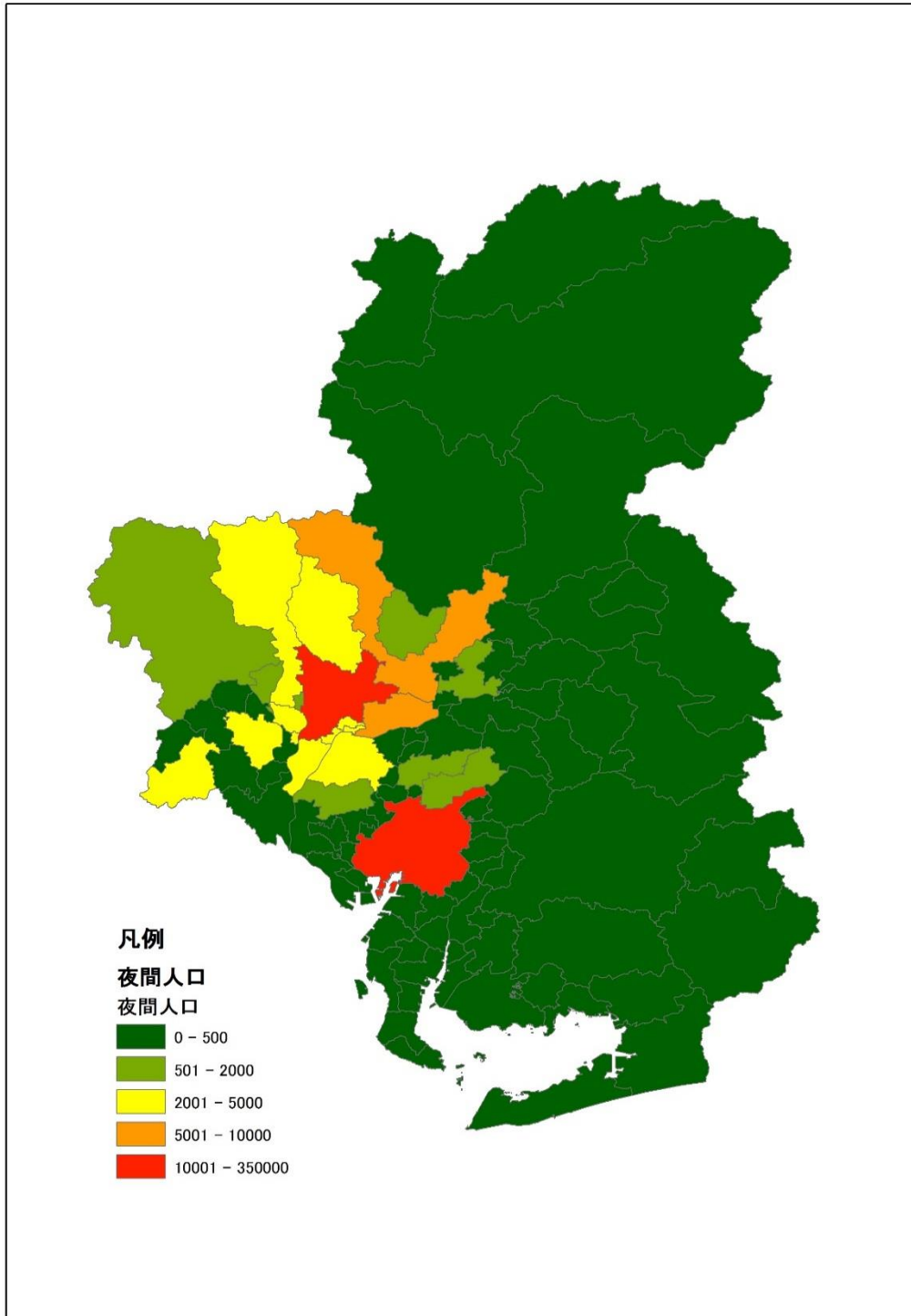


図3 2015年における日中岐阜市から他市への通勤通学者数
 (2005年 国勢調査より作成)

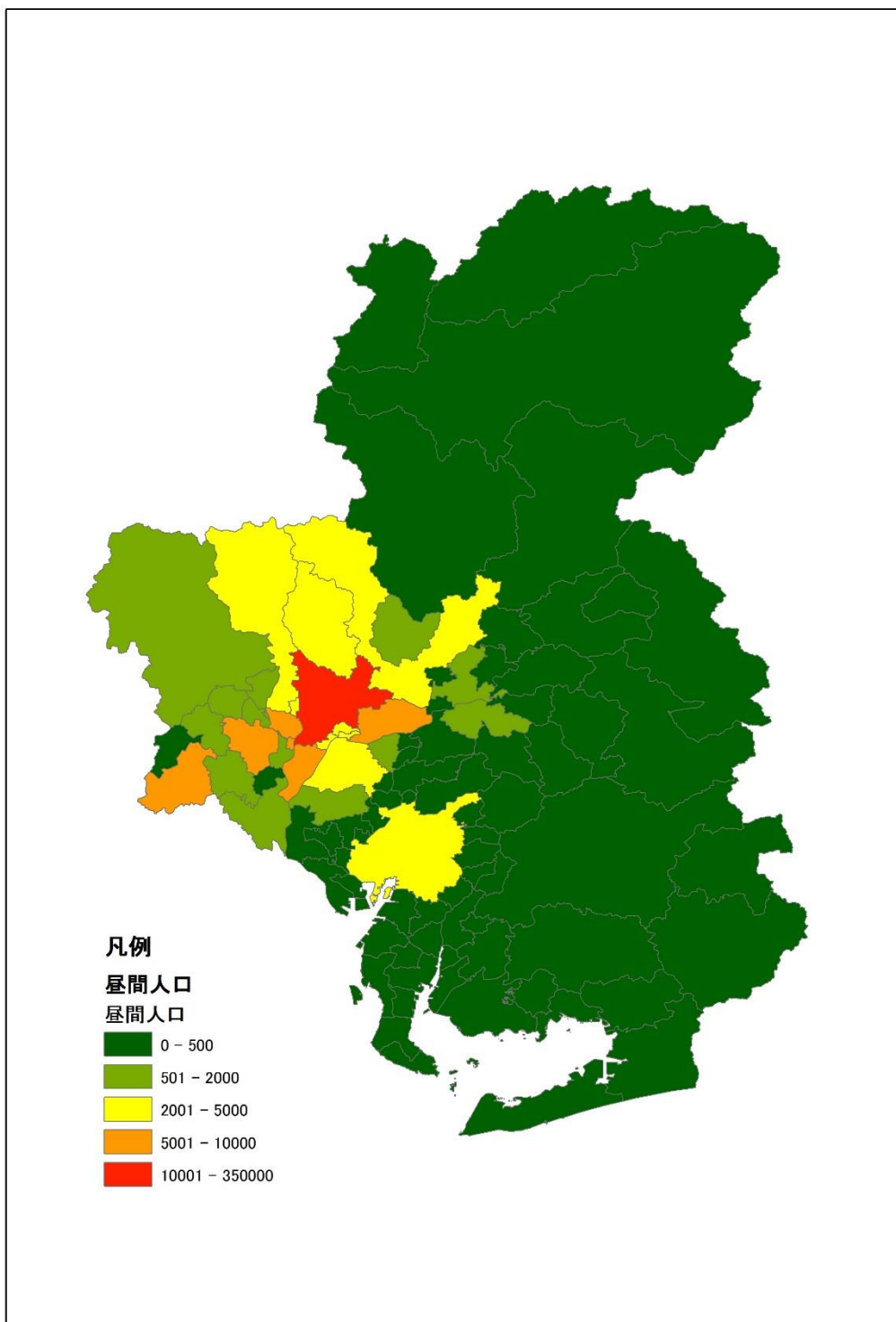


図 4 2015 年における日中他市から岐阜市へ通勤通学する人数
 (2005 年 国勢調査より作成)

中心市街地から人口が流出し中心市街地のにぎわいが徐々に失われている岐阜市では中心市街地活性化法の改正後、第三期まで中心市街地活性化基本計画が作成されている。その中で「まちなか居住の促進」と「にぎわいの創出」の二つを目標としている。「まちなか居住の促進」については居住機能とともに都市機能の集約も行い、総合的な居住環境の充実を目指している。居住機能と都市機能の双方が充実した空間において人とのふれあいやコミュニティ活動ができるとされている⁴。また、2つ目の「にぎわいの創出」については都市機能を集積し居住者、来訪者問わず人の交流によって繁盛する市街地の形成を目指している。その方法として市バスやコミュニティバスの整備が挙げられている。

中心市街活性化法改正前の中心市街地活性化基本計画から中心市街地活性化法改正後の変化については、中心市街地の商業の活性化のみでなく郊外に分散してしまった人口をまた中心市街地に連れ戻すために様々な事業が行なわれてきた⁵。そんなまちなか居住を促進させる事業として再開発事業がある。再開発事業により具体的にどの程度まちなか居住が増加し、実際に中心市街地のにぎわいが創出されたのかを考察することは非常に意義持つと考えられる。そのため本稿ではまちなか居住が増加し、各再開発事業でにぎわいが創出されたのか考察することを目的とする。

Ⅲ. 岐阜市における再開発事業

岐阜市においては様々な再開発事業が行われている。そのなかで本稿は岐阜市の中心市街地活性化基本計画内で岐阜駅周辺とされている範囲で行なわれている再開発事業を取り上げる。JR 岐阜駅や名鉄岐阜駅の周辺は都市機能の集約がなされている空間であり岐阜市の顔となる空間であるためそこで行なわれる再開発事業はまちなか居住に一躍かっていると考えられるため本稿では岐阜市が認可をして行なわれた再開発事業として表 1 の 3 つを取り上げる。

表 1 岐阜駅周辺の再開発事業

	建物名	住所	用途	事業時期（年）
①	岐阜シティ・タワー43	橋本町2丁目52番地	住宅（分譲マンション243戸、高齢者向け優良賃貸住宅108戸） 商業施設、福祉・医療施設等、放送局、スカイラウンジ、駐車場	1988～2007
②	岐阜スカイウイング37 （ザ・ライオンズ一条タワー岐阜）	問屋町3・4丁目、 吉野町6丁目地内	商業、業務、住宅、ホテル、駐車場	2007～2012
③	岐阜イーストライジング24	高砂町1丁目地内	住宅、業務（福祉）、商業、駐車場	2014～

（岐阜市市街地再開発課 HP より作成）

⁴ 岐阜市中心市街地活性化基本計画内より引用

⁵ 岐阜市中心市街地活性化基本計画内より抜粋

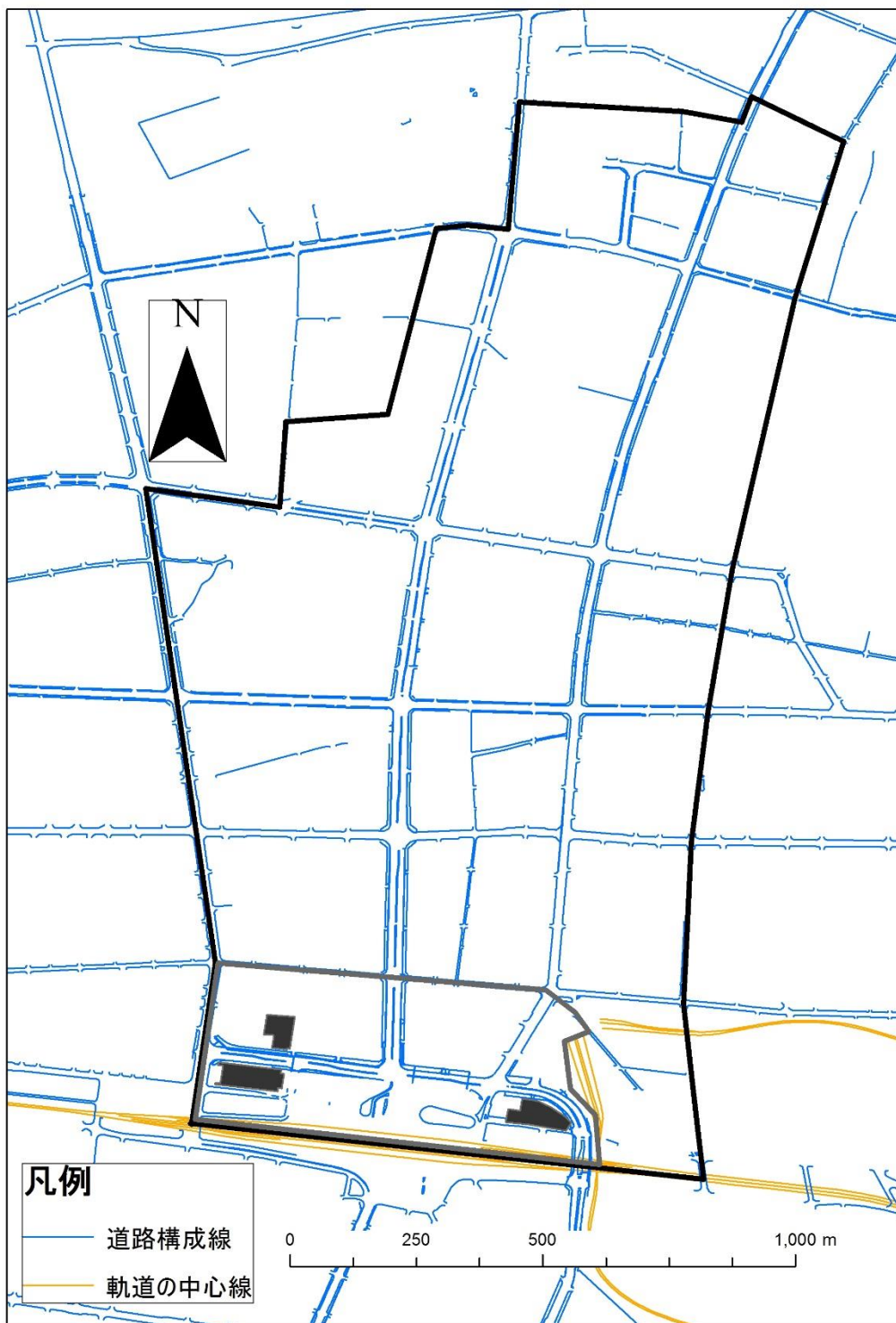


図5 岐阜市における中心市街地活性化基本計画区域
 (岐阜市中心市街地活性化基本計画より作成)

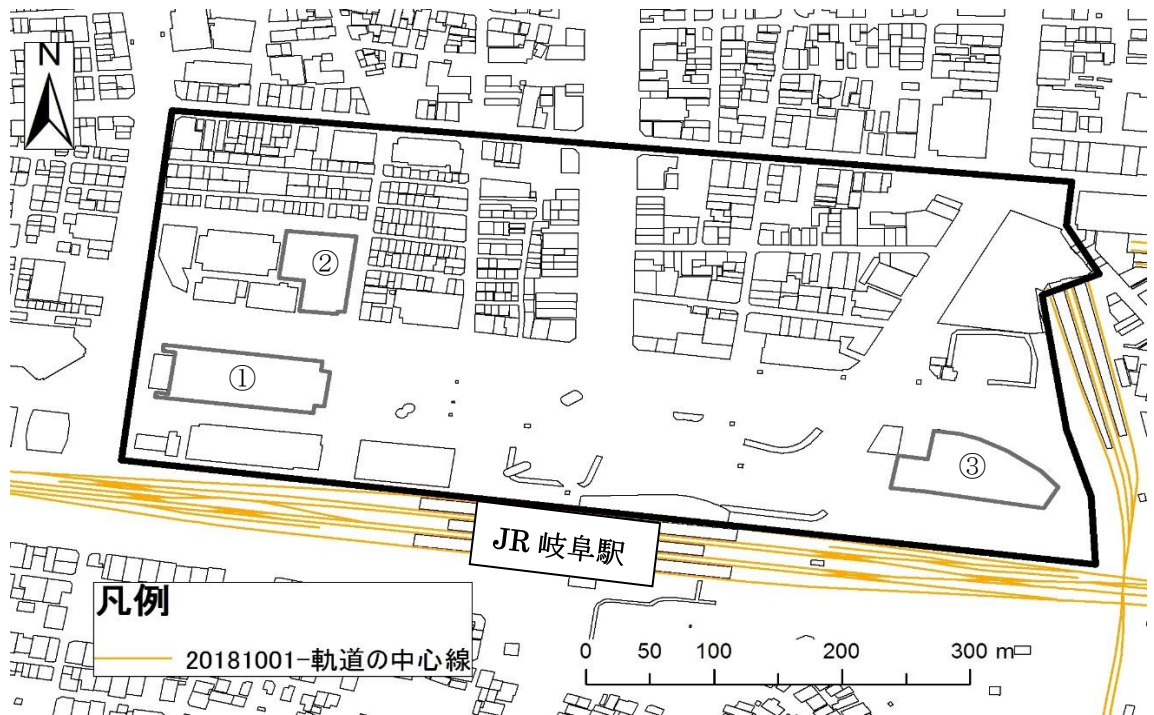


図6 岐阜駅周辺の再開発事業の位置
(岐阜市市街地再開発課 HP より作成)

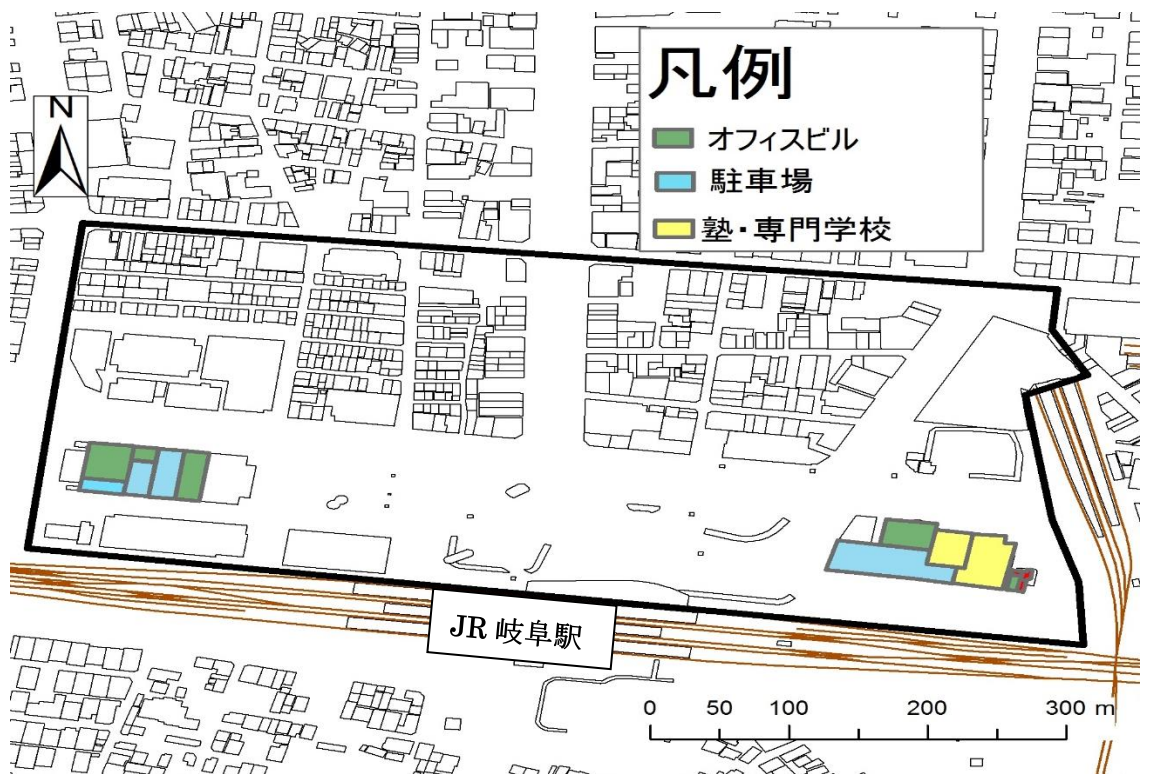


図7 2000年における再開発事業前の姿

(2000年岐阜市住宅地図より作成)

まず、①は岐阜駅西地区第一種市街地再開発事業である。この事業はJR岐阜西地区で行なわれ、施工前は事業所が入っている低層の建築物や駐車場となっていたため再開発により土地の高度利用がなされた。ここは岐阜駅周辺において他の二つより先に施工されたためランドマークとされている。構造図は図8に示したようになっており、最上階には展望台とレストランが入っており観光客などの非居住者でも利用ができるようになっている(村島 2007)。

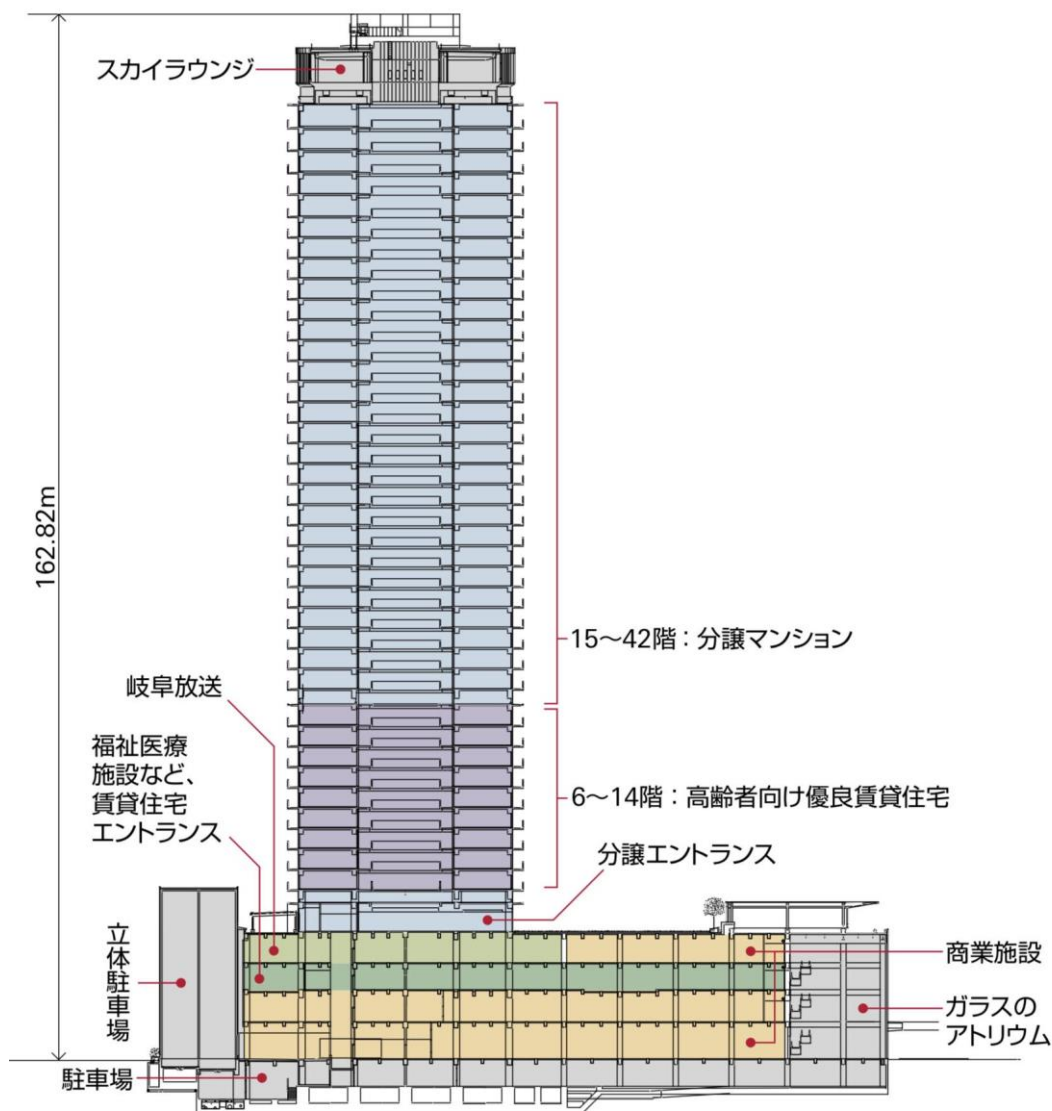


図8 岐阜シティ・タワー43 見取り図
(「日系アーキテクチャ」, 2007年8月27日号より転載)

次に②は問屋町西部南街区第一種市街地再開発事業である。この事業では問屋町西部南街区というアパレル企業が密集した地区において、老朽化した店舗や空き家が目立つ状況であったため再開発事業が行なわれた。これは①の岐阜シティ・タワー43とツインタワーとなり岐阜市の新たなランドマークとなっている。現在は企業がオフィスを構えたり、大学のサテライトキャンパスが入っていたりする。

そして③は岐阜駅東地区第一種市街地再開発事業である。この事業の位置は岐阜駅北口駅前広場の東であり、もともとは駐車場や専門学校、予備校が建っていた。この場所はJR岐阜駅、名鉄岐阜駅及び岐阜駅北口駅前広場バス乗降場に囲まれ、高い交通利便性を有しているため、再開発がなされた。ここには福祉施設や高齢者向け住宅がメインとなっている。

①～③のどの建物も図8で示したようなまちなか居住促進のために賃貸マンション、分譲マンション、福祉介護施設だけでなく、飲食店などの商業施設があり商業機能を持つ複合的な利用がなされている。また、これらの施設はJR岐阜駅と歩行者用のデッキでつながっており、歩車分離による快適性やまちなかでの交通弱者の移動を補助する役割があると考えられる。

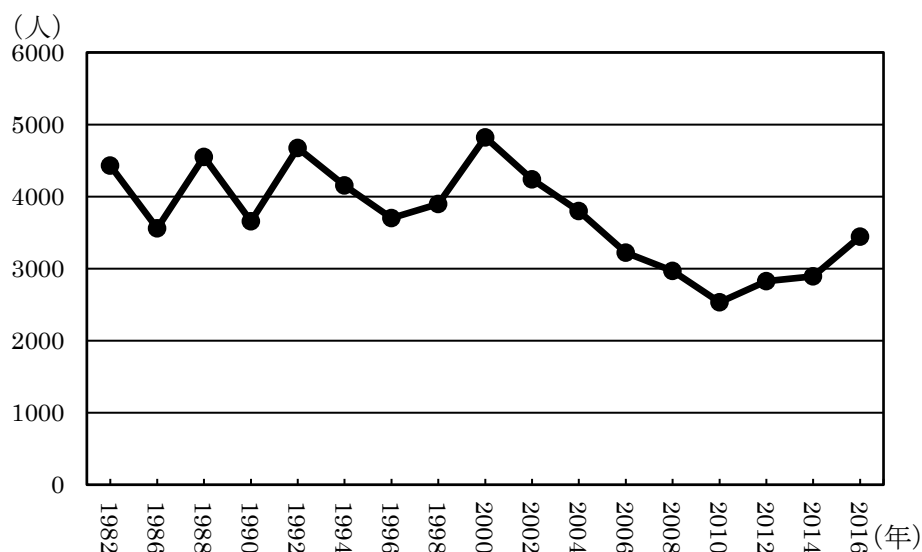


図9 岐阜駅周辺における休日（10～19時）の一地点当たりの平均歩行者数
（岐阜市産業振興課 歩行者通行量調査報告書より作成）

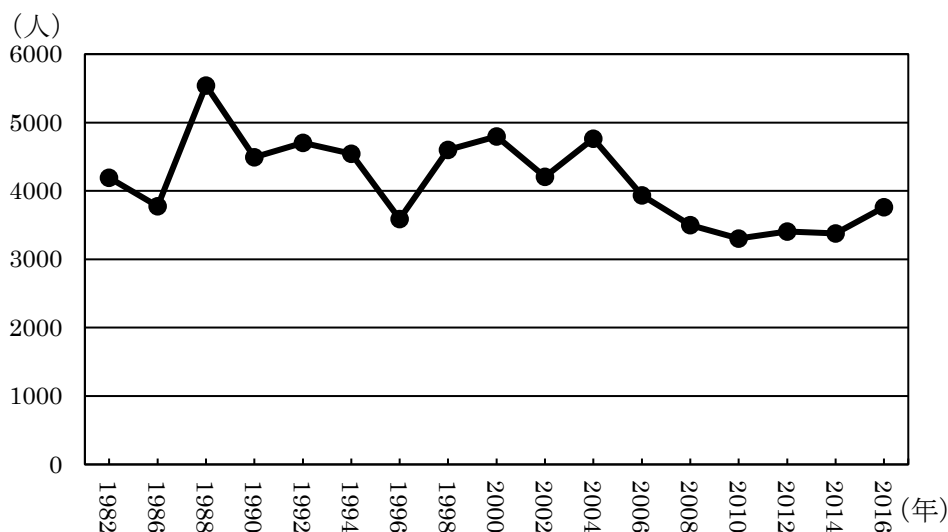


図 10 岐阜駅周辺における平日（10～19時）の一地点当たりの平均歩行者数
（岐阜市産業振興課 歩行者通行量調査報告書より作成）

図 9 より休日における岐阜駅周辺の歩行者数は 2000 年から 2010 年にかけて減少傾向にあったが、2010 年を境に増加傾向を見せている。また、図 10 より平日においても同様に 2010 年を境に微増している。これによって岐阜駅西地区第一種市街地再開発事業で施工された岐阜シティ・タワー43 の影響よりも問屋町西部南街区第一種市街地再開発事業で施工された岐阜スカイウィング 37 の方がまちなか居住に与える影響が大きかったことが分かる。実際に岐阜スカイウィング 37 は施工と同時に 254 戸が完売しており、そのうち岐阜市内からの転居者は 55%ほどであった⁶。この理由としては周辺の環境が整備され JR 岐阜駅前がより都市機能を集約しつつあり、居住環境が整備されているからであると考えられる。

IV. 終わりに

JR 岐阜駅周辺において少子高齢化のニーズにも対応できるように居住機能と都市機能が集積しており、集積を重ねることでさらにまちなか居住をすすめ、それに伴う「にぎわいの創出」にもつながっている。そのため、岐阜駅東地区第一種市街地再開発事業で施工される岐阜イーストライジング 24 もまちなか居住を更に促進させることができると考えられる。岐阜市の JR 岐阜駅周辺ではそのような人口の都心回帰が見られ、居住環境がますますよくなると考えられる。

⁶ 株式会社大京 広報室・株式会社一条工務店 マンション事業部発刊ニュースリリース
<https://www.daikyo.co.jp/dev/files/20120918.pdf>

付記

本稿を作成するにあたり岐阜市都市建設部都市計画課の加藤様には、お忙しい中にも関わらず大変お世話になりました。ここに記して御礼申し上げます。

文献

- ・山下 博樹 2014年 「中心市街地の活性化」 『よくわかる都市地理学』
ミネルヴァ書房 p.168
- ・村島 正彦 2007年 「特集 超高層マンションの研究-急増殖するタワー型住宅の実情」 『日経アーキテクチュア』 (855) , pp.38-41

