

岐阜県羽島市の交通の発達と地域の変化

丹羽正子

羽島市は、岐阜県南西部に位置する木曾・長良両河川の合流する地点にある。羽島市を中心とした15km圏内には、岐阜市や大垣市、一宮市などが入り、また30km圏内には、名古屋市が含まれるなど、岐阜と名古屋の両都市圏に属している。

しかし、開業後27年になる東海道新幹線岐阜羽島駅には『駅前の空洞化』がいわれている。そこで、岐阜羽島駅と地元の羽島市との関係をもとにその原因を探ることで、駅が地域とともに発展するために必要とされるものを明らかにできるのではないだろうか。

そこで、この論文では、まず繊維産業を中心に羽島の産業について述べ、その後に岐阜羽島駅を含めた交通との関係を論じることとし、輪中や繊維産業についての文献調査から羽島の歴史を、国勢調査、岐阜県毛織物組合の統計書などから地域の変化の様子を探り、羽島の現在の姿と新幹線駅との関係を探る。

羽島市周辺の交通をみると、まず道路については、近隣都市と羽島市を結ぶ道路は整備されているが、それらに交差、接続する道路は狭く、交差する道路によって分断された形になっている。また、東海道新幹線岐阜羽島駅、名神高速道路インターチェンジと市の中心や岐阜市を直接結ぶ道路はない。

新幹線へのアクセスは、自動車のほかに名鉄羽島新線とバスがある。バスは岐阜・大垣まで結んでいるが、時間の正確さが電車に比べて劣り、自家用車と比べ時間の自由度が低いため、利用者は少ないと思われる。岐阜からは名鉄羽島新線もあるが、名古屋までも同じ時間で行け、本数もずっと多い。このように、岐阜・大垣周辺の人々が新幹線を使う場合に、岐阜羽島駅を利用するメリットはないと考えられる。

岐阜羽島駅開設後の地域の変化の要因をまとめると、次のようなことが言えるのではなかろうか。

まず、駅周辺の開発では、市街化区域が小規模でブロック状に点在しており、商業地に指定されていることもあって地価が高く、それが工場の進出や宅地化に歯止めをかける結果となっている。そして、都市化の進展を期待して市街化区域面積を大きくとりすぎたことも、都市基盤整備に悪影響を及ぼしていると思われる。

交通の面では、周辺都市を結ぶ交通路線が新幹線開業以来着々と整備されているのに対し、市内の各地区を結ぶ街路・生活道路・バス路線網などの整備が遅れている。

新幹線開通前の羽島市の都市計画には、羽島を中心とする半径15kmの中に岐阜・大垣を包んで10万都市を作ろうという構想があった。その中核となる羽島市の人口は、昭和45年に約13万人になるとみていたが、実際には約5万人で、60年でも約6万人であった。

岐阜羽島駅が地域に与えた影響が小さかったのには、まず第一に、周辺都市の経済力を頼りにしていたにもかかわらず、駅と岐阜・大垣・一宮等主要都市と15kmの距離があり、これを克服する鉄道の整備が初期段階に行われなかったことがあげられる。現在、羽島駅利用者の約70%は、パーク・アンド・ライドの形態をとっており、駅やその周辺で待ち時間をつぶす必要はない。

第二の原因は、羽島の土地柄である。可住面積100%の水田地帯で土地に対する執着が強い上、二つの河川にはさまれた輪中地帯で、現在でも南部の農家は連帯意識があるようである。農家を続けようとする人が多いようで、発展の立ち遅れ、焦燥感は少ない。地域の人々は、開発に対して消極的なようだ。

よって、今後は、羽島が単なる交通の通過点でしかない状態から脱却する必要がある。市内の一部に残っている原野・雑種地などの利用、農地の計画転換などによって発展の可能性はあるように思う。