

2008 年度 卒業論文
主査 浦野正樹先生

総頁数 30 頁

地場産業都市の再編

名古屋圏における岐阜県関市

早稲田大学第一文学部 社会学専修 4 年

1c050403 - 4

熊田 起慶

目次

序章 再編される中京圏	p,3
第1章 1997年までの関市	
1節 関市の概要	p,4
2節 関市の刃物産業	p,4
3節 刃物産業と市政	p,6
第2章 名古屋鉄道美濃町線の廃線問題	
1節 廃線の経緯	p,9
2節 市民運動の失敗	p,10
3節 名古屋への接近	p,14
第3章 東海環状自動車道の開通	
1節 東海環状自動車道について	p,16
2節 関市の対応	p,17
第4章 武儀郡5町との合併	
1節 合併に至る経緯	p,22
2節 合併の成果	p,24
終章	p,26
付図	p,28
参考・引用文献	p,29
参考 URL	p,29

序章 再編される中京圏

現在、名古屋市を中心とする中京圏の諸都市は、名古屋経済圏の一部を担う都市として、産業・交通などさまざまな面で再編されようとしている。それは大都市中郊に位置する諸都市共通の問題でもあるが、特に名古屋圏においては東海環状自動車道の沿線となる名古屋市から 40 km 前後に位置する諸都市で顕著な動きであり、関市・瀬戸市・多治見市・土岐市・美濃市など、かつてそれぞれの地場産業で栄えた都市が今変化・あるいは衰退しつつある地場産業を抱えながらどのように自らを再編していくかという問題として表れている。本論文ではその一例として岐阜県の関市を取り上げ、関市が古くから続く「地場産業都市」から「名古屋圏における金属加工業の集積地」として変わりゆく様子を追いかけてい。

第 1 章では北川隆吉・貝沼洵編『地方都市の再生』所収の論文、山崎仁朗・魯富子・井上治子「『中濃圏域』における『地場産業都市』から『交流文化都市へ』 岐阜県関市」を参考にしながら、山崎・魯・井上論文執筆当時の関市の状況について概観したい。この論文は名古屋大学文学部社会学研究室による一連の岐阜県研究の一環として書かれたものであり、関市の地場産業都市としての確立から地場産業の衰退によって都市として目指すべき方向を見失う 1996 年までのことがまとめられている(発行は 1997 年)。本論文ではこの山崎・魯・井上論文を先行研究としてたびたび参照していく。

第 2 章から第 4 章では、1996 年から現在までの約 10 年の間で関市に起きた大きな三つの変化を取りあげ、関市がより深く名古屋圏と関係していく姿を描写したい。第 2 章では名古屋鉄道美濃町線の廃線をめぐる市民の動きを通して、関市が隣接した県都岐阜市と同等かそれ以上に、距離的には岐阜市より遠く離れた名古屋市に接近しつつあることを論じる。第 3 章では 1980 年代末から計画されていた東海環状自動車道の部分開通によって名古屋圏の諸都市のつながりが緊密になり、また圏内の人・物・情報がより流動的になったことで、圏内の諸都市がそれに対応して圏内での位置づけ・都市内部の構造の二つの面で自らを再編する様子を関市を例として描く。第 4 章では関市周辺における「平成の大合併」の経過を見ながら、それを名古屋圏の再編から激化していくであろう都市間競争に対する新たな資源の獲得という観点から考えたい。

終章ではこれら三つの例をふりかえりつつ 2008 年から実行に移った「関市第 4 次総合計画」も参照して、もはや地場産業都市では無くなった関市の今後の方向性を考えてみたい。

第1章 1997年までの関市

1節 関市の概要

関市は岐阜県の中央南部に位置し、平成20年10月1日現在で94,710人の人口を有する。鎌倉時代から続く、日本一の「刃物のまち」である。地形的には、2005年に山間部を編入合併したことによって都市部を中心として北側に山間部が伸びるV字型をしており、都市部である旧関市地域もまた刃物産業集積地である中心部を農地が取り囲むという形になっている。岐阜市に隣接し、名古屋までは高速道路で1時間程度の距離であるが、市域の南北を山に囲まれ、鉄道も第3セクター運営の長良川鉄道のみと、高速道路を除いて交通の便はあまりよくない。

関市も近年の地方都市によく見られるように、国道沿いにはロードサイドショップが立ち並び、郊外には映画館を有する大型のショッピングセンターが進出したことで、かつての中心商店街である「本町通り」は衰退の一途をたどっている。また、後継者不足等の理由から農地の宅地化も急速に進むなど、現代日本の地方都市の典型とも言える様相を呈している。

2節 関市の刃物産業

現在関市は日本の刃物シェアトップを誇る日本一の刃物生産地であるが、その起源は鎌倉時代に関に移り住んだ刀匠にまでさかのぼると言われる。その後「関の孫六」をはじめとする多くの名工を輩出し、関物(せきもの)は「折れず、曲がらず、よく切れる」日本刀として全国的に有名になる。その技術は絶えず受け継がれてきたが、明治9年の廃刀令に際して刀鍛冶のほとんどが実用的な家庭用刃物の生産に転向し、欧米から紹介されたポケットナイフの生産も始められた。明治27年には朝鮮(当時)へ打刃物類が輸出され、明治30年にはカナダへポケットナイフが出荷された。大正8年には金属洋食器(スプーン、フォーク、ナイフ)、昭和7年にはカミソリの生産がはじまり、戦前には大正、昭和を通じて、東南アジアへの輸出も盛んに行われた。戦間・戦中期は軍刀生産一色に包まれるが、戦後は再び、包丁、ポケットナイフ、鋏、キッチンナイフ、爪切り、カミソリ、洋食器、アウトドアナイフなどがつくられ、国内への出荷と共にアメリカ、ヨーロッパ等、海外への輸出を積極的に行なうことで関市は発展した(岐阜県関刃物産業連合会ホームページ参照2008,10,24)。

これら海外への輸出の成功の背景には、低賃金の下請け仕事を家内工業として行なう生産体制があったと言われる。刃物づくりは型抜き・焼入れ・研磨・仕組みなどの多くの工程からなっているが、関市ではそれらの工程を家内工業を一単位として地域内で分担している。かつて日本刀が刀匠、鞘師、柄巻師、白金師など多くの職人の手を経て作られていたように、現在の刃物作りの体制も「製品を地域内で循環させて完成品を市場に出す体制、すなわち『地域的集団企業』体制」をとっている(山崎・魯・井上, 1997, pp.167)。それによって製品の価格を下げるのが可能となり、アメリカやヨーロッパに低廉な刃物や洋食

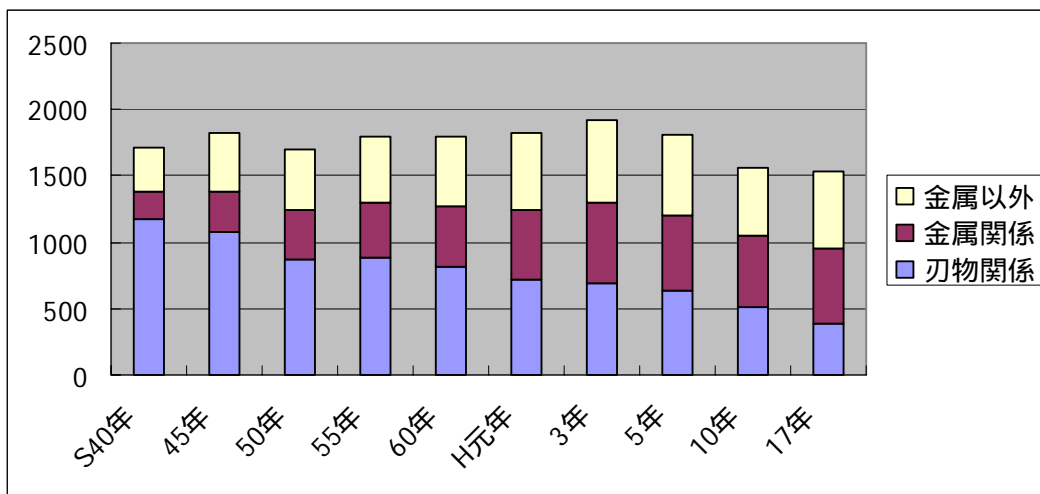
器を売り込むことに成功した。1930年代に、生産手段が手工業から機械工業に移行する「刃物産業革命」(関市役所, 1967, pp.576)を通して関町(当時)が「年々刃物産業の進展による工場施設(市街地西郊)と共に、人口を次第に増加させ」(関市役所, 1967, pp.579)ながらもこの体制は変わらず、1950年の市政施行当時にも「工場数 61、家内工業的下請け業者 1,615、それに従事する者約 4 千人に及び」、「刃物関係の事業所.....は、その 95%が家内工業組織であり、従業員数から見て 10 人以下の事業所が、全体の 90%を占める」(関市役所, 1967, pp.878)という、それぞれ規模的には零細な家内工業が関市の刃物生産を大きく担う状況であった。

これらの「家内工業的下請け業者」をまとめたのが、「製造および販売を自己の責任において行なうところのメーカー」(関市役所, 1967, pp.874)達である。彼らは、「刃物産業革命」以前の、地域外の問屋や貿易商からの受注に頼る注文生産方式を改め、自らが販売にも直接携わることで、市内の刃物産業の中心となった。このように関市は、「出荷メーカー」を中心として市域内に広範囲に広がった家内工業者網によって、極端に言えば市全体で刃物産業を行っていたと言えるだろう。

しかし、1970年代に始まる円高により、低価格商品の輸出を主として発展してきた関市の刃物産業は転機を迎える。メーカーは家内工業的下請け事業所に対する加工賃と製品買い上げ単価の切り下げを減益の緩衝材とし、市からも刃物産業保護のための種々の政策的保護を受けることで、なんとか 1970年代を乗り切るものの、1980年代に入ると市が外部企業の誘致を目指して工業団地を造成するなど、業界を取り巻く空気が変わり始める。そして、1985年のプラザ合意によってさらに円高は進み、関市の刃物産業はその中心を外需から内需へ、低廉商品の多数生産から高付加価値商品の少量生産へと転換を余儀なくされた。この急激な方向転換はそれまで刃物生産の中心としてあった零細な家内工業には難しく、転換に失敗した家内工業は淘汰され、それまで利点としてはたらいてきた「地域的集団企業体制」は破壊された。これは、地域全体で刃物産業に携わる時代から、企業が個別にデザインや品質などの企業努力によって生き残る時代へと変わったことを意味する。この内需への方向転換によって大きく業績を伸ばした事業所もあったが、この流れに乗る事の出来なかったものは規模の縮小や廃業へと追い込まれた。一部の「ハサミ加工以外にも応用が利く性能の良いプレス機を持っていた」(山崎・魯・井上, 1997, pp182)ような事業所ではそれを利用して自動車部品加工などを行ないもしたが、それとて近年に見られるような積極的な事業転換(後述)ではなく「口つなぎに過ぎない」(山崎・魯・井上, 1997, pp182)ものとして行なわれていた(山崎・魯・井上, 1997, pp175, 179 180)。

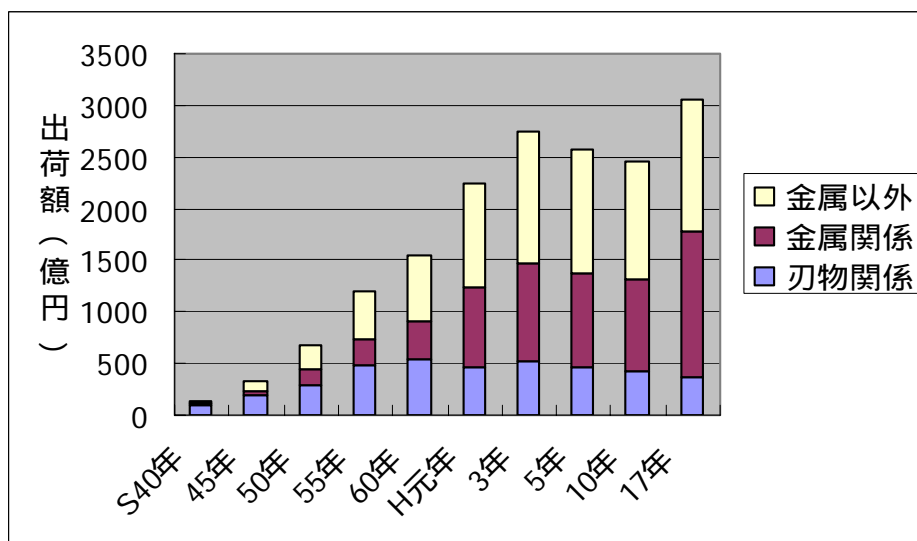
1997年当時も、関市の刃物産業はまだこのような変化と淘汰の時代の真っ只中ではあったが、事業所数・出荷額共に減少の一途をたどり、もはや市の構造の基盤となる産業として機能するほどの力はなくなっていた。

表1 市内事業所数の推移(『関市の工業 平成19年度版』より)



(備考)平成17年は合併地域を含む。

表2 出荷額の推移(『関市の工業 平成19年度版』より)



(備考)平成17年は合併地域を含む。

3節 刃物産業と市政

以上のように、時代に合わせて状況が変化しているとはいえ、関市が刃物産業を中心に発展してきたことは間違いない。当然その市政もまた、刃物産業との関係は強い。そもそも関市はその市制施行以前に大きな合併を2度行なっているが、その背景となったのは当時の軍刀生産による関町(当時)の工場・住宅地の拡大であったし、市制施行以後もその影響力は強大であった。戦後、市の黎明期における市議会議長職は関を代表する2大刃物メーカーの創業者によって奪い合いが行なわれ、そのうちの一人が初代市長も務めた。60年

代後半になり、この2社が本社をそれぞれ東京・大阪という大都市に移して関市とのかかわりを軽視するようになると、今度は中小規模の刃物関係企業の後援を取り付けた保守系候補が市長となり、「小口融資制度」「退職金共済制度」などの中小刃物業者を保護する政策を展開することとなる。このように刃物業界は市長選にも影響を及ぼす力を持っており、関市は当時、政治と地場産業が密着して展開していく「地場産業都市」として一つの完成を迎えた。

しかし1970年代になると、ドルショック以後の円高、またそれと共に関市の住民構造の変化が市政と刃物産業に変化を迫ることとなる。1970年代を通して関市には5つの住宅団地が建設されたが、これによって近隣市町村から流入した新住民は、刃物産業に携わらないものや市外に職場を持つものなど、刃物に直接間接に関わる既住民と利害関係を異にするものが多かった。またそれら新住民の増加にともなって郊外にはショッピングセンターが出店し、「従来の市街地を核とする『地場産業都市』の求心力は徐々に低下しつつあった」（山崎・魯・井上，1997，pp178）。

そのような流れを受けて、2代目市長の死去に伴って助役から市長になったB氏は、自身も刃物業界の支援を受けてはいたものの、抱負として「地場産業の振興および金属関連産業などの導入による就労機会の増大と市民所得の向上など産業の振興による豊かで活力のあるまちづくりを」と語り、1986年からの「関市第二次総合計画」（以下、「二次総」と略称）では「刃物産業に大きく依存する産業構造から、優良企業の誘致により産業の複合化を図りつつ、刃物産業の集積した技術を生かして他分野への開拓を図る」として、刃物産業依存からの脱出を掲げた。この流れの一環として1983年には関市で初めての工業団地「関工業団地」の分譲も始まっている。

ここで言う「金属関連産業などの導入」「刃物産業の集積した技術を生かして他分野への開拓」とは、金属の研磨や熱処理・プレスなど、刃物生産のための工作機械や金属加工技術がその他の金属加工業に転用できることから、これまでの集積を活かしつつも関市が新たに採れる道として構想されたものであるが、これはすぐには実現せず、その後近年になってようやく実現されることとなる。

二次総を中心とするこのような市政の方向転換と共に、1985年のプラザ合意以後の円高の影響でその「地域内分業体制」という構造自体に大きな痛手を受けた関市の刃物業界はもはや政治に対して大きな影響力を持てなくなっていた。B氏の死去を受けて、当時助役だったU氏が1991年から市長となったが、1996年からの「関市第三次総合計画」（以下、「三次総」と略称）では「交流文化都市」を基本理念とし、自前の「産業」のみでなく当時建設が始まっていた東海環状自動車道の開通も見越して広く外側との関係を視野に入れたまちづくりへと向かう姿勢を見せた。その後も中小零細企業である刃物産業を市の「顔」として援助しながらも、もう一方では工業団地を造成し企業誘致の振興策をとるなど「産業の複合化」を目指す市政が続いた。2007年に新市長が就任した後の「関市第4次総合計画」（以下、「4次総」と略称）でも市の将来理想像は「水と緑の交流文化都市」とされ、刃物産業

が市政に影響を及ぼす関係はもはや過去のものとなった。

このように、好調期には選挙での後援等を通して市政に深く関わっていた刃物業界も、業界の衰退と新住民の増加に伴ってその影響力を保てなくなり、関市は「地場産業と市政の密着」という条件においては地場産業都市と呼べる存在ではなくなった(山崎・魯・井上, 1997, pp169 179, 185 参照)。

以上のように関市は刃物産業とともに発展してきたため「かつて市の中心としてあった刃物産業の後退」が、現在関市の抱えるすべての問題の前提として存在している。1997 年は、その後退に歯止めがかけられないことを自覚しながらも、それに代わる新しい道を見つけることが出来ず、迷走している。そんな時期であった。

第2章 名古屋鉄道美濃町線の廃線問題

この章では、名古屋鉄道美濃町線(以下、「美濃町線」と略称)が2005年に廃線になった経緯を通して、関市が、隣接する岐阜市ではなく、距離的には離れている名古屋市と接近していく様子を捉えたい。

表3 美濃町線路線図(G-TRAM ホームページより 2008,11,28)



1節 廃線の経緯

美濃町線は関市と岐阜市を結ぶ鉄道であった。1911年の開業当初は岐阜市と美濃市を結んでいたが、利用者の減少から1999年に美濃市 関市間を廃止し、2005年には完全に廃線となった。美濃市 関市間廃止以前からも利用者数は減少し続けており、2002年度では4億円弱の赤字であった。2002年、名古屋鉄道株式会社(以下、「名鉄」と略称)が美濃町線からの撤退の可能性を表明して以降、沿線自治体である関市・岐阜市は「乗って残そう運動」を市民に呼びかけるものの利用者減少に歯止めはかからず、2004年1月に撤退を正式発表、2005年4月1日をもって廃線となった。

利用者減少の一番の原因はモータリゼーションであると考えられる。東洋経済新報社の『都市データパック 2008年版』によれば、関市の一家庭あたりの自動車所持数は1.79台であり、これは全国の市町村中でも17位の多さである。また美濃町線という路線自体にも問題があり、美濃町線の新関駅 新岐阜駅間の所要時間は約1時間であるが、これは並行する道路を走るバスとほぼ同じであり、利用者の不満となっていた。市議会でも美濃町

線の高速化を求める声はあり、名鉄にも要望は伝えられたが、ついに廃線となるまで実現することは無かった。

市内に大型のショッピングセンターが開店したことも、岐阜行きの路線から利用者が減った一因であると考えられる。1970年代の新住民増加と共にすでに市内にショッピングセンターは出店していたが、1994年には株式会社サンストラッセの経営する「サンサンシティマーゴ」が完成。テナントとしてジャスコを誘致し、他のテナントも既存のショッピングセンターよりテナント数・ジャンル共に豊富で高いアミューズメント性を持っていたが、2000年に増床、2003年にはシネマコンプレックスを併設し、市内で初めての映画館ともなった。それまで映画は基本的に岐阜市まで見に行くものとしてあったために、人々の岐阜市離れに拍車をかける要因になったと考えられる。

表 4 美濃町線の輸送人員数の推移 (万人)(広報せき 2004,4,15号より)

	H5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年	12年	13年	14年
輸送人員数	202	188	182	173	167	165	143	131	126	120

2節 市民運動の失敗

2002年に名鉄が美濃町線からの撤退の可能性を表明して以降、路線存続を求めていくつかの運動が起こった。しかしその多くが感情的なものであり、鉄道がなくなることによる生活レベルでの困難を危惧して起きた運動とは言えなかった。このように運動が尻すぼみに終わったことで、かえって関市にとって鉄道はそれほど重要では無いということを示すかのように感じられる。

以下、時系列に沿って美濃町線を巡る動きを追いかける。

美濃町線の廃線はそれ単体で行なわれたのではなく、岐阜県内の不採算路線の整理として他の路面電車の廃線と同時に行なわれた。2002年、名鉄は「名鉄揖斐線、岐阜市内線、美濃町線の沿線市町に対し」、「今後の経営状況によっては、廃線を余儀なくされる可能性があることを伝え」た(岐阜新聞 2002,11,02)。これを受けて同年12月には最初の市民運動として、岐阜市で「路面電車どうしよう会議」が開かれる。呼びかけたのは「道づくりフォーラム公共交通活用グループ」という、国交省と官民協働で地域の道路整備計画を考えるグループで、この会議がその後の市民運動の中心となっていく。

年が明けて2003年になると、名鉄は「名鉄グループ新中期経営計画」の中で「平成16年度を目途とした岐阜市内線以北からの撤退に向けて各自治体と協議をすすめることを発表し、市民や行政の運動に対して再度の意思表示を行なった。沿線の2市4町ではそれに対し「揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町対策協議会」を設立し名鉄と協議を重ねると共に、ラッピング車両や横断幕などの広告、沿線のイベントとのタイアップを通して「乗って残そう運動」を市民に呼びかけた。一方、市民の運動としては上述の「どうし

よう会議」がその活動内容を明確化し、「ぎふの路面電車をみんなで考えるプロジェクト(愛称：プロジェクトG)」として新たに活動を始めた。しかし、これは直接に路線存続を求める活動ではなく、「路面電車を含めた公共交通と都市・農村のあり方(環境、生活、福祉など広い視野から『安心して暮らせる社会』を作るにはどうすればいいのか)を考える“足掛かり”」「市民の連携を図りひいては立場を越えて公共交通のあり方を追求し具体的な行動をおこなうことを目指して参ります」(プロジェクトGホームページより 2008,11,4)という、目的を明確にしない曖昧なものであった。実際の活動としては、プロジェクト内に4つの部会を設け、実験部会は岐阜市が行なった市内線の運用改善に向けた社会実験への意見提供、キャラバン部会はPR活動、イベント部会は沿線スタンプラリーなどの開催、調査部会はアンケート実施や経営黒字化のための調査などを行ない、合同でシンポジウム等も行なった。プロジェクトは1年間の期限付きで組織され、2004年の3月27日をもって解散。最終的には、公設民営方式で三線存続が可能とする提言書を沿線自治体に提出するなどした。市民運動の中では最も早く活動を開始し、「事業者への『存続のお願い』は意味をなさない」「『乗って残そう運動』ではなく『政治力』を使う必要がある」などの冷静な観点を持ってはいたが、シンポジウム等も動員は百数十人程度であり、広く市民や行政、企業を動かすには至らなかった(中日新聞 2004.03.26 朝刊 21面 岐近総合版)。

2003年には、沿線住民の署名活動の盛り上がりもピークを迎えた。関市では自治会連合会と西部地区区長協議会(美濃町線は関市の中心から西部地区にかけて伸びる)が中心となって41,842人の署名が集められた。当時の人口が77,209人(2003年12月1日時点)であるから、これは全市民の54%が存続を求めて署名を寄せたことになる(うち西部地区は約11,000人分、地区人口の93%が署名)。しかし、データによると2002年の年間利用者数は約120万人(広報せき 2004,4,15号)。1日平均利用者数は約3300人程度であり、しかもその多くが通学者であることから、署名者の大多数は日常的に美濃町線を利用する層では無いと考えられる。最終的にこの署名簿は沿線自治体による対策協議会を通じて名鉄に提出されたが、「存続のお願いは意味をなさない」というプロジェクトGでの言葉通り撤退への流れは変わらなかった。

2004年2月になると、名鉄が沿線自治体に直接撤退の旨を通告、3月1日に揖斐線の廃止届出書と美濃町線・岐阜市内線の廃止許可申請書を国土交通省に提出した。これに対し対策協議会は名鉄撤退後の鉄道事業継続方法を検討。「第3セクター方式」での継続と、自治体が施設を取得・保有し民間企業が経営をする「上下分離による公設民営方式」の2案で協議を進めた。この時期、関市の広報誌「広報せき」に「美濃町線について考えましょう」という見出しでこの運営方式問題についての情報が見開きで掲載される(2004,4,15号)。しかし広報で美濃町線について報じられたのはこの一度きりであり、市議会では幾度も話題になったこの問題に対して、市としてはそれほど積極的でないようにも感じられる。

5月から6月にかけて、上下分離方式での経営主体として岡山市の私鉄「岡山電気軌道」の名が上がり、企業側も「地域交通確保のために前向きに協力したい」(岐阜新聞

2004.06.08)と回答。存続への気運が高まった。しかし、市民の中から、施設取得・整備のための市の莫大な出費に反対し、存続反対の署名運動を行なう団体も現れるなど、存続が現実味を帯び始めたことで状況の複雑さが露呈した(岐阜新聞 2004.06.01 参照)。

このような状況の中、7月末に岐阜市長は、支出の大きさに対して市民の声が弱いことを理由に存続の断念を正式発表。それに従うかたちで岐阜市以外の沿線自治体も存続を断念し、「揖斐線・美濃町線・岐阜市内線等沿線市町対策協議会」は「岐阜地域公共交通等調査検討協議会」へと改変。バスなどの代替交通を準備する方向へと移っていった。その後、フランスの企業が参入を発表するが、これも計画が具体化されないまま立ち消えとなる。

2005年2月、自治体にも既存の企業にも期待できない状況下で、市民による「路面電車再生トラストの会」が結成された。3月末の廃線を目前に結成されたこの会は「関係各所の合意に基づく路面電車再生の具体的アクションが起きるまでの間、路線免許を『廃止』から『休止』へ切替えるなどの要望を出し、レールなど重要構造物を保全の願いをもつ市民の声を集める」ことを目的とし、「意義と効果ある行動を図るための財政基盤確立を目的」として、賛同者から一口5000円の寄付金を募った(路面電車再生トラストの会ホームページより 2008,11,7)。3月中に1408口の寄付が集まったが、目標の36,600口には遠くおよび、活動は廃線後も続けられることになった。廃線を控えた最後の活動として期待する声もあったが、市民にはもはや諦めムードも漂っており、実現性を疑う声も聞かれた。

2005年の3月31日をもって名鉄揖斐線、美濃町線、岐阜市内線は廃線となった。しかしその後5月になって、関市の大型ショッピングセンター「サンサンシティマーゴ」を運営する「サンストラッセ」が、名鉄の資産譲渡を受ける事を前提に鉄道事業への参入を表明した。中日新聞によれば、同社はそれまでも静岡のNPO法人などが設立を目指す新規運営会社に発起人の1社として参加していたが、名鉄が車両の売却などの廃線処理を進めるのに対して早急な対応が必要として、単独で名乗りを上げたという(2005.05.03 朝刊 1面)。サンストラッセは関市の他の企業と合同で「岐阜地区新鉄道設立準備室」を設立して沿線自治体との協議、名鉄との資産譲渡の交渉に乗り出すが、その基本方針は「名鉄からの資産譲渡・上下分離の公設民営方式・運営運行は岡山電気軌道に委託」というものであり、見方によっては「設備は名鉄頼り・初期投資と赤字補填は自治体頼り・運営は他企業頼り」ともとれるものであった。これに対して名鉄側は資産譲渡に対しての「沿線自治体の合意が無ければ民間企業と個別交渉はしない」という以前からの姿勢を崩さず、準備室側との直接交渉や情報提供を拒否。沿線の自治体も、そのような情報不足の中で立てられた事業計画に対し具体性が無いと指摘し、上下分離方式による多額の支出に難色を示した。準備室側としては、自治体の合意がないと名鉄と交渉すらできず、名鉄と交渉して情報を貰わなければ自治体の合意が得られるだけの説得力を持った計画を立てることができないという板ばさみの状況で、自治体に対し「一緒に考えて欲しい」という意志を示すが、自治体は「計画の具体化」と「市民の声」を求め続けた。これには廃線まで繰り返し議論し

て断念したという経緯とともに、2006年1月の岐阜市長選挙で対立した二候補のうち、路面電車復活を公約に掲げた新人候補を、廃線・バス強化を掲げた現職が二倍以上の得票数で破ったこと、そして他の全ての沿線自治体が岐阜市の決断に追従する形を変えなかったという点も大きく影響している。また、市長選に伴う世論調査では、45,2%が廃線を「仕方ない」と諦めており(中日新聞 2006,1,18)、自治体に対しても市民に対しても、この運動は「遅すぎた」感が否めない。

このように孤立する準備室に対し、鉄道復活を求める市民はこれを支援するために「エンジェル基金」を設立。一口1万円、目標金額3億円と定めて寄付を募り、準備室が設立する新会社に寄付するものとした。この運営に、事実上立ち消えになっていた「トラストの会」メンバーが参入。鉄道復活への最後の砦の様相を呈する。

2006年3月、準備室は中部運輸局に軌道事業特許申請書を提出。自治体との協議にも名鉄からの資産譲渡にも目処が立たない状態での見切り発車であった。しかし7月、県と名鉄は同申請書の審理結果を待たずにレールの撤去を決定。冬場の自動車道上のレール凍結による事故防止等のためとされ、8月から撤去工事に入ると発表した。それまでレール等の旧設備は準備室などの市民運動に配慮して撤去されずに残されていたが、今回の決定は県と名鉄が準備室の実行力を見限ったという意思表示となった。準備室側は決定に抗議すると共に支援者に対し計画続行を発表するが、その間もレールの撤去は進み、10月23日、準備室は中部運輸局に提出していた軌道事業特許申請を取り下げた。公的には「レール撤去にともない、3月の申請時から軌道の現況が変化」したことを主な理由とし、「再申請することを前提として、一旦申請の取り下げ」(岐阜地区新鉄道設立準備室ホームページより2008,11,10)をすると発表しているが、2008年11月現在までその後の活動・計画の発表は無く、事実上活動停止状態にある。これを支えたエンジェル基金もまた年明けに活動を停止し、希望者への返金作業を行なった。最終的に集まったのは1205口、1205万円で、路面電車再生の寄付金としては全国2位の額であると基金側は発表しているが、実際に電車を再生させた富山県の万葉線は1億5000万円を市民の寄付で集めており、万葉線には自治体の支援ムードがあったとは言えこの差は大きい。

2008年現在も活動を続けている市民運動は存在する。前述の「トラストの会」はエンジェル基金に関わった後「まちづくりと市民の足を考える懇談会」として再組織された。しかしこれはその団体名からもわかるように鉄道復活を第一義に考えるものではなく、活動規模も縮小している。

もうひとつ、比較的活発に活動しているのは、エンジェル基金賛同者のうち関市近辺在住者が2006年5月につくった「関に電車を望む会」である。関市の自営業者が中心となりシンポジウム等も行なうが、現在ではまったく新規のLRT事業までを構想するなど「美濃町線復活」からは距離をとっている。2006年12月に関市議会に「岐阜・関間の鉄道再生に関する請願」を提出して採択されているが、現時点では市議会・市共にそれに応じた大

きな動きは無い。

これらの市民運動を概観してその失敗の要因を考えるに、ひとつには、市民運動はいろいろな団体で行なわれたように見えるが、そのメンバーはほぼ一定だという点がある。最初に開かれた「路面電車どうしよう会議」の中心メンバーはそれ以前から公共交通のあり方を考えてきたグループであったが、それが後の「プロジェクト G」「トラストの会」「エンジェル基金」へと姿を変えても中心メンバーは変わらなかったし、「関に路面電車を望む会」も「エンジェル基金」からの派生団体である。トラストの会では岐阜市・関市他の各地区から呼びかけ人が立ち上がったが、その多くは地元商店街の店主であり、廃線問題が一般の市民より直接的に生活に関わる人々であった。それ自体は失敗では無いが、彼らの声が一般の人々に届かなかつたとすれば、やはり電車は一部の人間の利益にしかなくなつていなかつたのではないかと考えられる。

ふたつめには、廃線反対運動が感情的なものに過ぎなかつたのではないかという観点があるだろう。関市での署名運動では41,842人の署名が集まつたと前述したが、さらに他の地域と合計すると140,976人分の署名が集まつている。しかし、沿線自治体が乗って残そう運動を呼びかけても利用者は増えず、「エンジェル基金」には1205口の募金しか集まらなかつた。それも1人複数口の応募が含まれており、実際の賛同者数は約460人と発表されている。路面電車はまちづくりにおいて街の顔にもなりうるとされ、岐阜の町でも車道の真ん中を走るその姿が特徴的と愛されてはいたが、だからといって生活に密着するものではなかつたと言えるだろう。数少ない、岐阜方面に「行かなければならない層」である通勤者・通学者の増減は次回の国勢調査を待たねばわからないが、代替バスによる積み残し問題等も時間と共に解決し、廃線の影響をうけているのは高齢の通院者の層などごく一部に限られると考えられる(しかし市内にも総合病院は二つある)。

このように、美濃町線をはじめとする名鉄三線の廃線に対しては長期間にわたつて市民運動が続けられ署名も集まりはしたものの、多くの市民にとってそれは生活に密着した切実な問題としてではなく、恐らくはノスタルジーに大きく依るものであつたと考えられる。つまり、日常の買い物・娯楽は市内で、大きな買い物は名古屋で、という環境が整つた現在、関市民にとって岐阜市と関わる必要性がなくなつてきているということ、今回の廃線にまつわる一連の運動が明らかにしたと言えるのではないだろうか。

3節 名古屋市への接近

美濃町線の廃線によって岐阜市との公共交通の手段が減る一方、名古屋に対するアクセス方法は充実しつつある。もともとJR東海道線を使えば岐阜から名古屋まで20分前後で出ることが出来たため「どうせ出かけるなら名古屋まで」の感覚は市民の中にあつたようだが、1997年に運行を開始した関市から名古屋市への直通バスがその流れを強くした。高

速バスの名古屋までの所要時間は 1 時間前後であり、関市から岐阜に行くのと時間の面では変わりが無い。また、美濃町線廃線の直後に「名鉄百貨店」と「岐阜 PARCO」の撤退によって岐阜市街地の百貨店が「岐阜高島屋」のみになったこととも相まって名古屋行き高速バスの需要が増加。当初の運営会社の岐阜バスに加えて岐阜バスの親会社である名鉄バスまでもが参入し、2000 年代初頭で 1 日 8 往復だったものが 2008 年 11 月現在では 1 日 13 往復まで増加している。さらに 2007 年に当選した現市長の S 氏は公約に高速バス名古屋線の増便を掲げており、2008 年度の市議会でもその旨の発言をしている。

1 節でも述べたように関市は車社会であり、公共交通のみを指標として全体を考えることは出来ないが、一つの例として、公共交通の面から言うのであれば、関市は岐阜市から距離をとり、名古屋市に接近していると言えるのではないだろうか。

第3章 東海環状自動車道の開通

2005年に開通し関市を含む名古屋圏の諸都市をつなげた東海環状自動車道は、物流の効率化によって圏内に恩恵をもたらすと共に、圏内都市間の関係を緊密にし、これまでの関係に再編を迫るものとなった。本章では、東海環状自動車道が名古屋圏と関市に与えた影響とそれに対する市の対応について論じる。

表5 東海環状道と周辺の高速度道路

関市は東海環状自動車道と東海北陸自動車道の結節点にあたる

(国土交通省中部地方整備局 東海幹線道路調査事務所ホームページより 2008,11,28)



1節 東海環状自動車道について

2005年3月、名鉄美濃町線の廃線と入れ違いになるかたちで、東海環状自動車道(以下、「東海環状道」と略称)の豊田東JCT～美濃関JCT間が開通した。名古屋市を中心とする半径30～40km圏の都市を結ぶ自動車専用道路で、第二東名高速道路・新名神高速道路・東名高速道路・名神高速道路や中央自動車道・東海北陸自動車道・伊勢湾岸自動車道と接続することで、名古屋を中心とした大規模な道路網を形成する。海運の拠点となる名古屋港だけでなく伊勢湾岸自動車道からセントレアラインを経由して中部国際空港にもつながり、また2007年に東海北陸自動車道の全線開通によって北陸方面にも物流の道が広がったことで中部圏からその経済効果を期待されている。特に沿線となる美濃市・関市・美濃加茂市・可児市・多治見市・土岐市・瑞浪市・瀬戸市・豊田市は自動車・電気部品・金属など種々の産業の集積地であり、観光だけでなく物流面での効率化や情報・技術の交流を通してさらなる産業振興、地域活性化を目指している。

このような中部圏の結びつきを背景に、経済産業省中部経済産業局を中心としてグレーター・ナゴヤ・イニシアティブ(以下、「GNI」と略)という活動が開始された。GNI ホーム

ページによれば、これは名古屋を中心とする半径 100km を圏域として「圏内の産業経済をより世界にオープンなものとして、世界から優れた企業・技術やヒト・情報を呼び込むために、圏内の県、市、産業界、大学、研究機関が一体となり、国際的産業交流を促進する活動」(2008,11,17)とされる。具体的には、圏内の産業集積・全国への交通網や海と空の港を武器に、海外企業の誘致や国内企業とのビジネスマッチングなどを通して対日投資を拡大し、名古屋圏の活性化を目指す活動である。

この活動は今までの中京工業地帯よりも広い、半径 100km を圏域とする。これまでの中京工業地帯という概念には関市は距離の上でも工業化の度合でも含まれることは無く、岐阜県内では南部の岐阜市・大垣市・各務原市までが圏域とされていた。しかしこの GNI は距離的には関市を超えて郡上市や下呂市をも含み、GNI のホームページでは飛騨高山や白川郷までもが観光資源として紹介されるなど、道路網の整備によってつながった圏域内の資源で利用できるものはすべて利用していこうとする活動である。これによって、圏域内の自治体は自身の再編を迫られることになる。関市で言えば、これまでは国内外への刃物製品の出荷や自動車関連部品への事業転換をする事業所があっても、それは「関市と外国」「関市とトヨタ」の関係であり、関市は関市として単独で存在していた。しかしこの道路交通網の整備と GNI に代表される運動によって名古屋圏内の関係がより密接になったことで、関市は今後「刃物のまち」でも「岐阜県の関市」でもなく「名古屋圏における関市」の立場を周辺の自治体と広く関係しながら模索する必要が出てきたと言えるだろう。このような変化が、東海環状道の沿線だけでなく、今後はその周辺にも大きく広がっていくものと考えられる。

2 節 関市の対応

ではその流れを受けて、関市はどう変わろうとしているのか。刃物産業優先のために 1980 年代までは外部企業誘致の工業団地建設を避けてきた関市だが、1996 年から開始された三次総では、当時すでに用地取得が始まっていた東海環状道の効果を期待して、工業団地「関テクノハイランド」の造成・分譲が計画され、さらに次の工業団地も計画に盛り込まれた。また、関市が東海環状道と東海北陸自動車道の結節点となることから、市の物流拠点化を見越して「関ロジスティクスセンター」の構想も既にあった。関テクノハイランドは東海環状道の開通に合わせて 2005 年に分譲開始、2006 年に完売。次の工業団地は 2008 年現在、計画のまま 4 次総に持ち越され、ロジスティクスセンターも用地調査等を実施中とされている。関市は刃物産業の成長に見切りをつけて、名古屋圏とのアクセスを売りにした工業団地造成による新規企業の誘致を産業政策のメインに据える方向へと転換したかたちになる。

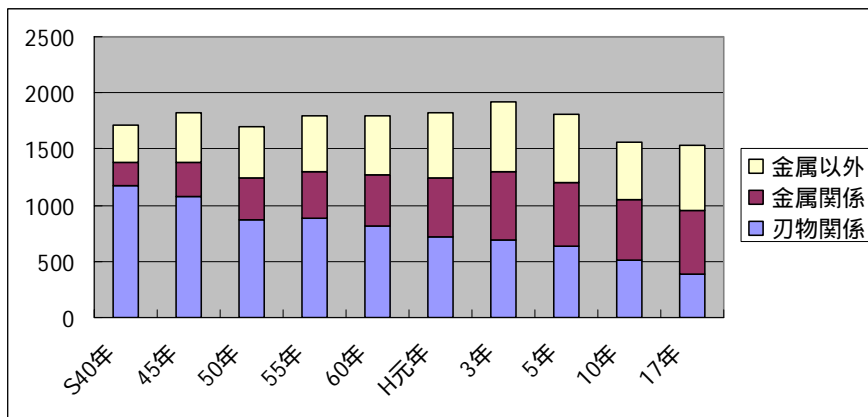
刃物産業からの方向転換はそれだけでは無い。関市には 1990 年代までに外資企業の日本支社が 2 社進出していたが、それらは「刃物のまち」としての関市の技術集積に期待してのものだった。しかし関市は近年、企業誘致の際にはもはや「刃物のまち」ではなく「金

属加工業の集積地」としての PR を行っている。刃物産業は金属加工業の一種であり、熱処理やメッキ加工・プレスといった刃物生産のための作業機械や技術を刃物以外の金属加工業に転用することがある程度可能である。ならば、進出企業が一部に限られる「刃物のまち」よりも、より多種の企業を誘致できる「金属加工業集積地」としての PR のほうが有効なのは間違いない。関市は名古屋圏において、産業の面では「金属加工業の集積地」として自らを位置付けたと言える。

最終的に、関テクノハイランドには自動車部品製造等を行なうトヨタ関連企業が多く進出。ここに来て、二次総以来構想はありながらも具体的には進展してこなかった「刃物産業の集積した技術を生かして」の「他分野への開拓」が、ようやく現実的になってきた。2008 年現在関市の刃物産業は、依然として国内トップシェアを誇り、医療用刃物等の出荷で輸出額が増加に転じるなど、1990 年代末に比べてある程度の安定は見られるものの、その反面大きな成長も見込めず、淘汰の時代を「生き延びた」中小の下請け企業が今後の「成長」を望むなら、もはや「他分野への開拓」しかないと言える状況にある。

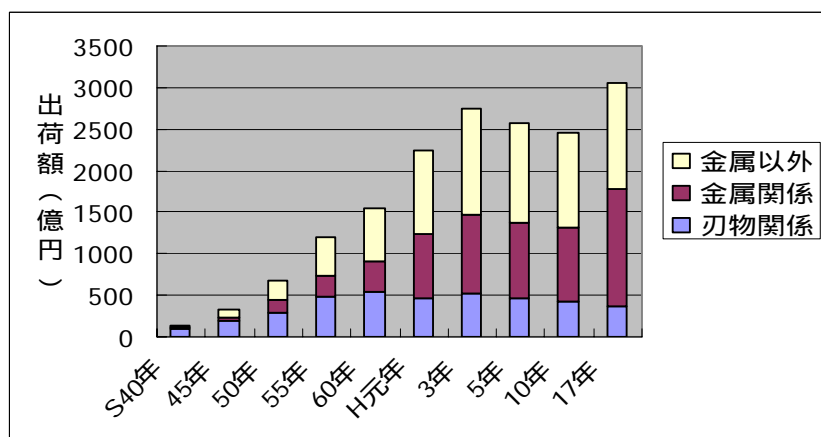
これは、プラザ合意以降の円高による変化・淘汰期の事業転換とは意味が違う。そのころの事業転換が、一部の刃物産業を続けられない事業所による「『加工賃仕事で儲から』ず、『口つなぎに過ぎない』」（山崎・魯・井上，1997，pp.182）という苦し紛れのものであったのに対し、今回のものは名古屋圏、そして中心となる自動車部品に関しては主に豊田市等とのつながりをもととする、市全体の産業構造レベルでの積極的な変化である。中日新聞の報じたところによれば、関市の「刃物以外の金属製造品出荷額は、市町村合併効果を差し引いても二〇〇五年に前年比 16・7%増」（中日新聞，2007.02.14 朝刊 11 面）の伸びを示し、従来の刃物産業から自動車部品製造にも進出した事業所の例として、2006 年の時点で自動車関連が「売上高の六割を占めるまでに成長」（中日新聞，同記事）し、規模拡大のために「一億七千万円を投じアルミ熱処理工場を新設」（中日新聞，同記事）した従業員数 30 人の事業所を挙げている。以下に第 1 章 2 節で掲載したグラフを再掲するが、市の対外的な PR の面だけでなく、事業所数や製造品出荷額の面から見ても関市の産業構造の変化はもはや明らかと言えるだろう。

再掲 表1 市内事業所数の推移(『関市の工業 平成19年度版』より)



(備考)平成17年は合併地域を含む。

再掲 表2 出荷額の推移(『関市の工業 平成19年度版』より)



(備考)平成17年は合併地域を含む。

このように関市が「刃物のまち」から「金属加工業の集積地」に変わったことで、周辺市町村との関係もまた変化する。刃物はいくつもの事業所でいくつもの工程を経て製造されるとは言っても、その広がりほぼ関市内に収まる範囲のものであった。販売を除けば、刃物産業は市内で完結していたのである。しかし金属加工、とりわけ自動車部品関連の事業では、県内に自動車の組み立て工場がないことから明らかなように、広く名古屋圏中の都市と関わりを持つことになる。また、美濃関JCTが東海環状道と東海北陸道の結節点となったため、南北・東西への交通の便を求めて関市周辺に企業の物流センターの進出が相次いでいる。これもまた関市と他都市をつなぐものである。これらのことから関市は、これまでの刃物産業の時代と違い、産業の面での他都市との交流が活発になっていくことが予想される。この「交流」を「交流文化都市」を目指す関市がどう位置付けていくのか。今後の関市にとって重要なポイントの一つと言えるだろう。

表6 2005年の東海3県への工場立地 2004年比

(国土交通省中部地方整備局道路部 名古屋圏環状道路ホームページより 2008, 12, 1)

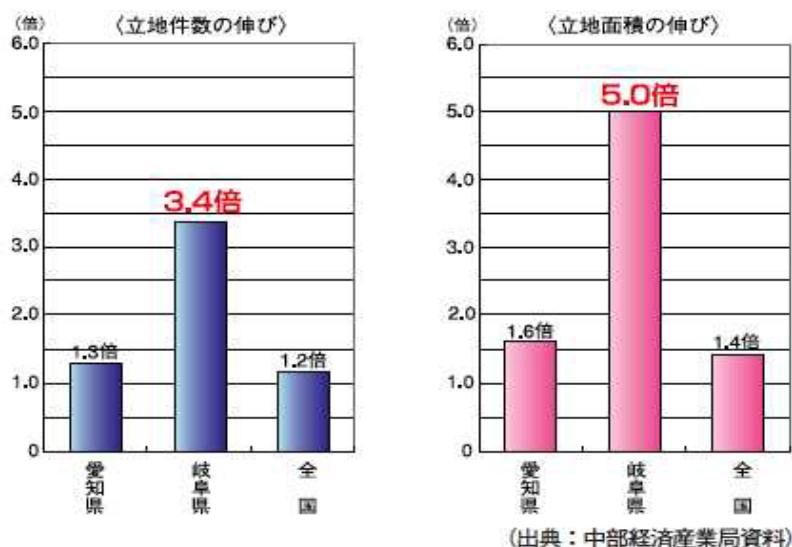
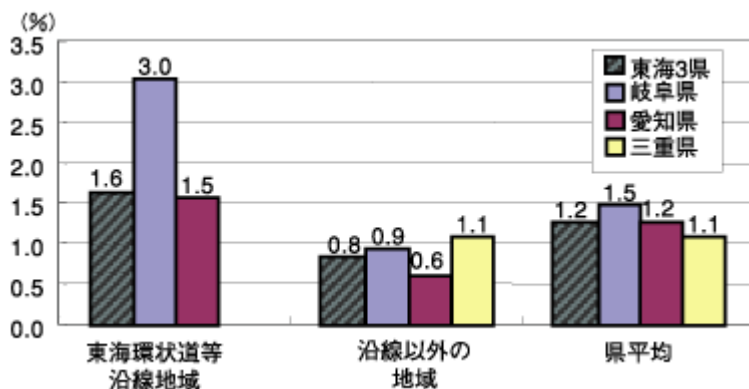


表7 東海3県の生産額(全産業)増加率

(国土交通省中部地方整備局道路部 名古屋圏環状道路ホームページより 2008, 12, 1)

出典：「東海環状自動車道等 2005 ネットワークの効果」(2006年3月22日、三菱UFJリサーチ&コンサルティング株式会社 記者発表資料)



上記のようなグラフからも、東海環状道は現時点で、沿線地域に好影響を与えていると言える。関市への影響を直接表す資料は無いが、財団法人「岐阜県産業経済振興センター」発行の「東海環状自動車道開通による経済効果に関する考察 岐阜県内の意識調査結果より」によれば、同センターが行なった県内企業に対する意識調査では中濃地区(ここでは関市・美濃市・郡上市・可児市・美濃加茂市などの5市8町からなる)内の企業の回答として「業況へのプラス影響、営業圏域・商圈の拡大、輸送・移動頻度の増加の比率も32~44%程度と企業への直接的なプラス効果は非常に強く、「同時に地域経済へのプラス影響は70%」、「地域内における雇用創出、地域外からの仕事・雇用確保の増加はそれぞれ33%、23%と間接的な効果も大きい」という結果が出ている(パーセンテージはいずれも項目に対

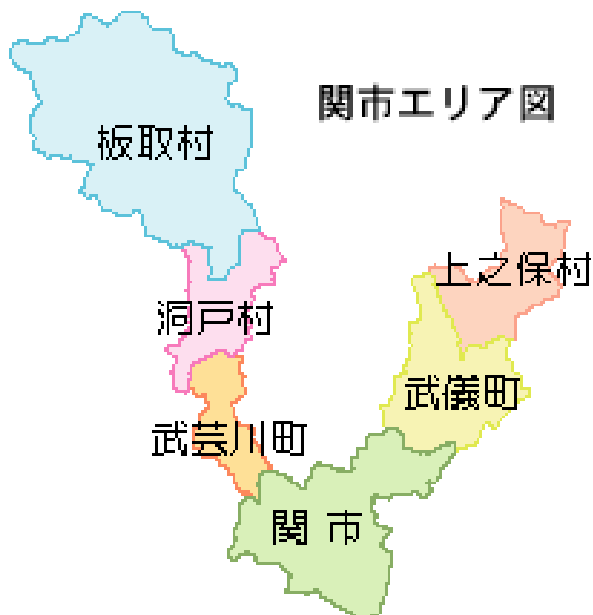
して「増加」「やや増加」などのプラスの影響ありと回答した割合)。東海環状道のビジネスでの利用度は48,6%と東濃地区の60%に劣るが、その他上記の項目に関してプラスの影響ありと回答した企業の割合は、全ての項目において岐阜・東濃・西濃・飛騨の4地区を上回っている。これは意識調査であるため、実際の経済効果とイコールの関係では無いが、中濃地区に東海環状道の好影響があることは間違いないと言えるだろう。

その反面、このような国や県によって建設される道路を利用しての企業誘致や、市外企業の下請けとしての産業振興などは外部の資源頼りの不安定なものとも言えるが、市内の既存産業が「刃物産業をはじめとする本市の中小企業は、研究開発機能や競争力が弱く、経営が不安定な状況にあるうえ、従業者の高齢化や後継者不足などの深刻な問題も抱え」、円高による「国際的な生産拠点の再配置」から「市内工業の空洞化が懸念される」(三次総より)という厳しい状況下では、もはや市内に活用できる資源などは無く、与えられた条件を利用するより他に手はなかったと言える。むしろそんな状況の中であって、行き詰まっていた既存の刃物関連企業が他事業への転換や進出を成功させたことは高く評価されるべきだろう。

第4章 武儀郡5町との合併問題

関市は2005年2月、武儀郡に属する2町3村(武芸川町、武儀町、上之保村、板取村、洞戸村)を編入合併した。この合併は、市は明言こそしていないものの、GNIによる中部再編の流れに対応するものだと考えられる。以下、その理由を検討する。

表8 関市エリア図 (関市・武儀郡町村合併協議会ホームページより)



1節 合併に至る経緯

まずはその経緯を時系列に沿って記す。

2002年4月・6月、武儀地域市町村合併問題研究会が3月にまとめた「調査・研究報告書」に基づいて、武儀郡町村会(武芸川町・武儀町・上之保村・板取村・洞戸村からなる)から関市と美濃市に対して計2回、合併協議の促進要望書が提出される。それを受けて10月から関市・美濃市と武儀郡2町3村によって任意の合併検討協議会を設立、協議を行なう。これらの2市2町3村は同じ「武儀郡」に属し、2002年時点でも広域行政事務を合同で行なっていたため、一見して合併はスムーズに進むかと思われた。しかし、合併方式について関市は編入合併、他の市町村は新設合併を主張、新市の名称についても関市は「関市」、美濃市は「美濃」のフレーズを残すことを主張して(他の町村は公募形式を求めた)、2市が対立。最終的に2町3村は関市に同意し、美濃市が合併方式と名称のどちらかを互いに譲歩しあうことを提案するが関市はそれを拒否。協議会を解散し、関市の主張に同意する自治体のみで法定協議会を開き、関市・武儀町・上之保村・板取村・洞戸村の5市町村による合併を目指した。後に、岐阜市との合併を視野に入れて参加を保留していた武芸川町も住民投票の結果同協議会に参加し、2004年の6月に合併協定の調印、2005年2月7日をもって合併。新関市の誕生となった。

以上が大まかな経緯である。結論から言えば、今回の合併は関市が、再編される名古屋圏において激化する都市間競争で優位に立つため、資源を増やすチャンスであったと位置付けることが出来るだろう。そのために関市は編入合併にこだわり、新設方式では合併自体を拒否した。これには背景として、合併しなくてもやっていける関市と、過疎地や辺地を抱え合併をなんとかして成功させたい周辺自治体、という関係があり、また、さらにその外側に位置する自治体は既にそれぞれ合併協議に入っており、効果的に合併するには関市を中心とするしかないという事情があった。つまり武儀郡の町村は、どのような方式であれ関市と合併せざるを得ない状況にあったために、関市が強硬な姿勢を取ることができたという事である。

関市はその広報誌上で、今回の合併に対して主体的な意思表示や市民を説得する姿勢を見せず、終始客観的に協議の進行・美濃市の離脱・合併の決定を伝えた。市民としては、市が合併したいのかしたくないのかもわからないまま、いつの間にか法定協議会が設立され協議が進行していた、という状況であった。その後の協議内容については関係市町村が合同で計 11 冊発行した「合併協議会だより」で説明されたものの、合併自体の是非については市民に問われないうところか説明さえされなかった。これは、関市としては当初から合併することを決定していたということでは無いだろうか。過疎地や債務を抱えること、その他合併に関わる負担を背負うなど、関市は表面的には今回の合併から得るものは少ないように見える。その点から市民の反対を受けまいよう、合併の是非自体をトピック化することを避けていたように見える。では何故「合併による資源の増強」と市民に説明しなかったかと言えば、新設合併を諦めた武儀郡 5 町村からの「新設に近い形で、対等な関係に基づく編入合併」を望む声に配慮したものではないかと考えられる。

表 9 合併関係市町村の各種データ

	人口(人)	面積(km ²)	財政力指数	地方債残高(円)	市町村税収入(円)	地方交付税(円)
関市	74,438	102.51	0.698	325,670	142,636	66,472
美濃市	24,662	117.05	0.52	446,520	119,192	134,817
洞戸村	2,316	40.08	0.151	96,845	80,986	458,992
板取村	1,921	187.35	0.39	1,770,969	379,499	528,494
武芸川町	6,638	28.31	0.422	270,877	101,839	165,398
武儀町	4,220	65.27	0.186	966,956	65,054	344,786
上之保村	2,438	49.32	0.14	1,035,713	65,913	524,113

水道基本料金(円/月)	下水道基本料金(円/月)
500	750
600	1,500
1,300	1,500
800	(3,000)
800	2,000
800	(1,100)
500	(700)

(備考)地方債残高、市町村税収入、地方交付税は 1 人当たりの値。下水道料金の()内は農業集落排水。

2節 合併の成果

市内レベルでの合併の成果を考えたあと、都市間競争レベルでの合併の成果を考えたい。

市民に直接的にメリットが表れたのは旧武儀郡の町村である。旧関市と旧上之保村で運行されていたコミュニティバスが市全域を回るように再編され、上下水道などの公共料金も合併後数年をかけて関市の料金に統一された。旧自治体としても過疎地・辺地を抱え高齢化率も高かったため、合併によって救われる形となった。その一方で、合併後の地域事務所の予算・人員削減によるサービス低下が報道されるなど、合併のデメリットも旧町村地区では市民に直接的に表れている(中日新聞 2007,9,8 朝刊 22面 中濃版)。

旧関市地区では、メリット、デメリット共に市民に直接関わる形では表れていない。新市の市役所は旧市役所と同じであり、行政サービス等の面でも大きな変更はない。合併に対する市民の認識としては旧来の市域の外にさらに市域が増えたという程度と言えるだろう。自治体として考えるならば、財政に関しては、合併に伴う組織の効率化によって人件費・物件費が2006年時点で2004年に比べて17億2000万円削減されたという。また、岐阜県から「合併市町村支援交付金」が「5億円+(合併関係市町村数-2)×1億円」を限度として交付され、そのほかにも合併特例債、過疎地・辺地を編入したことによって過疎債・辺地債の発行が可能になるなど資金面では選択肢が増えた形となるが、一般に言われるように特例債などの地方債は自治体からの持ち出しの部分もあり、また過疎地の編入によってその対策を迫られるなど、どれも単純にメリットとは言いがたい。

では、中部再編に際する都市間競争激化に対する資源獲得という観点からはどう見えるだろうか。まずなにより、国内外からの企業誘致を考える際、刃物のブランド名でもある「関」の名を残したまま規模を拡大できた点が大きいだろう。次に、関市は合併後の市の将来像を「水と緑の交流文化都市」としているが、確かに今回の合併で最も関市にもたらされたのは「自然環境の豊かな地域」である。編入地域のほとんどが山林であり、川やキャンプ場、温泉など自然を生かした観光資源が多い。これらは単体での集客力はそれほど強くはないが、四次総の目指す「定住人口獲得のための新企業誘致」という面で、「自然の豊かな住環境」としてある程度の魅力を持つと思われる。しかし、実際には交通などの面でまだ不便があり、今後の整備が必要とされる。また、「合併によって広範囲の観光資源を集めてのルート化ができる」という説は一般的だが、上述のとおり交通の不便・集客力不足などの問題があり、すぐに観光を商品化できるわけでは無い。過疎・高齢化というマイナスの面も考えると、あくまで今回の合併で手に入れたのは「資源」に過ぎないと言ったほうがいいだろう。

表 10 関市と近隣都市における主な観光地の観光客数(単位は千人。百の位は四捨五入。)

旧関市		美濃加茂市		岐阜市	
迫間不動	175	日本昭和村	674	鵜飼観覧船	114
刃物まつり	250	小山観音	152	岐阜城	207
百年公園	248	中山道太田宿	165		
中池公園	225	みのかも健康の森	103		
合併地域		美濃市			
高賀神水庵	187	小倉公園うだつの町並み	136		
ラステンぼらど	120	美濃和紙あかりアート展	100		
板取川温泉	168				
寺尾ヶ原千本桜公園	100				
武芸川温泉	248				
道の駅「平成」	358				
上之保温泉	142				

(備考)各市とも観光客数 10 万人以上の観光地のみ。関市は「関市統計書」、他の各市は市ホームページによる。

このように、今回の合併における旧関市にとってのメリットは、市民に直接に接するものや合併してすぐ利益となるものではない。関市が今後の都市間競争で有利になるために活用していくべき「資源」の獲得である。このように捉えると、関市が強引なまでに「編入合併」にこだわったのは合併を今後の「関市としての生き残り」のためと捉えていたからであり、市民に対して公的な場で合併の是非の問題に触れなかったのは他の市町村を関市発展の資源とする事を目的としていたため、他の市町村への配慮によるものであったと考えられる。だとすれば今回の合併において、関市の関心の焦点は合併の地域内ではなく、再編される中部圏においてどう生き残るかにあったと言えるだろう。

終章

以上、ここ 10 年間の関市における大きな変化を三つとりあげた。いずれの例にも共通するのは、「名古屋との関係」ひいては「名古屋圏との関係」ということと、「外部からもたらされる変化に翻弄される関市」ということだろう。

一つめの名古屋との関係については、現在名古屋圏に含まれるすべての自治体、とりわけ東海環状道沿線の自治体で大きな問題になっていると思われる。これまでも名古屋との関係・名古屋圏との関係という問題はあったが、東海環状道の開通で名古屋圏がより緊密になったことでその問題がより明らかに顕在化し、圏内においてどういった役割を担うかという各都市のポジション再編の動きにつながった。関市ではそれまでの「刃物のまち」から「名古屋圏における金属加工業の集積地」として市内構造においても圏内においても自身を再編し、名古屋圏とのつながりの中で自身をアピールすることで企業誘致や観光客誘致を成功させようとしている。この名古屋圏の再編と時期を同じくして行なわれた「平成の大合併」も、関市は圏内の再編と同じ文脈で理解し、名古屋圏にアピールするための資源獲得・自身の規模拡大のための場として利用した。

二つめの「外部からもたらされる変化に翻弄される関市」についてはどうか。今回挙げた三つの事例は全て外部からきっかけがもたらされたものである。廃線を最終的に受け入れ、名古屋圏としての再編を迫られ、「平成の大合併」の流れの中で合併を行なった。どれも後手の対応である。では、果たしてこれは批判されるべきことなのだろうか。

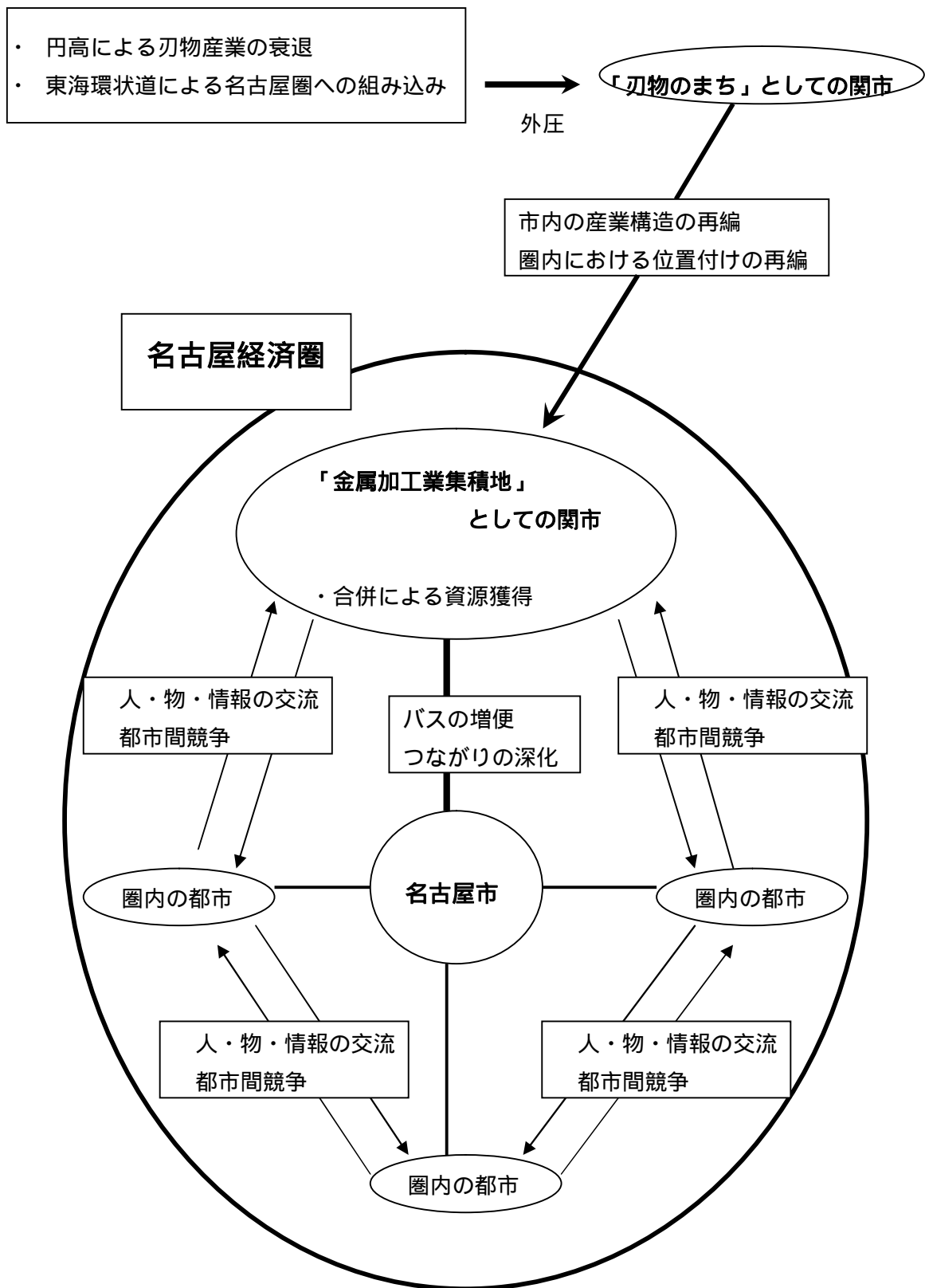
既に何度か述べたが、関市は 2008 年から 4 次総を実行に移している。二次総から始まった脱刃物依存の流れは三次総における将来都市像を「交流文化都市」としたことで決定的となったが、4 次総でもその流れは変わっておらず、その将来都市像は合併時からひきついだ「水と緑の交流文化都市」である。その説明としては「新市は、長良川、板取川、武儀川、津保川などの清流や緑豊かな自然を守り育て、住む人と自然が調和し共生するまちづくりを進めます。また、日本のほぼ中心に位置し、東海北陸自動車道と東海環状自動車道の結節点であるという優位な立地を活かしながら、『人・物・情報がいきいきと交流する活力あふれる都市づくり』を目指します」とされている。山崎・魯・井上論文では三次総の時点で「交流文化都市」に関して、「従来の『地場産業都市』が持っていた地域資源が、ことごとく枯渇していく流れのなかには、いわゆる『外から』与えられた条件を活かして、今後の『まちづくり』を考えていかなければならない。『交流文化都市』の理念は、窮余の策として出された感は否めない」と評している。しかしそれから 10 年が経ち、再び市が「交流文化都市」を目標とするのはなぜか。それは関市にとって、東海環状道と東海北陸道の結節点ということ以外に打ち出すべき「資源」が無いからであろう。「水と緑の」と付いたことも、合併地域を新たな資源ととらえればわかりやすい。

しかし、10 年経って再び「交流文化都市」を目指すと言明する以上、それは 10 年前の「窮余の策」としてのものとは意味が違うはずだ。この 10 年間関市は対外的には観光施設の整備や企業誘致の基盤づくりを行い、対内的にもふれあいセンターや高齢者の生きがい支援

施設を整備し、市民が政策に意見を表明できるパブリックコメント制度、市の施設の清掃等の管理をボランティア団体に長期間委任するアダプトプログラムなど、市民同士の交流の基盤づくりも進めてきた。総合計画の基本理念も三次総での「未来創造路せき」という曖昧なものから「改革と協働で築く自立のまち」へと新ため、市民の市政への参加を強く呼びかけている。これらの動きは、10年前に「窮余の策」として打ち出した「交流文化都市」という都市像を、関市が主体的に選び取り実現していこうとする流れだと言えるのではないだろうか。

廃線・名古屋圏における再編・合併など、外部からの圧力に対して人口10万にも満たない都市が抗うことは難しい。しかし、山崎・魯・井上論文の言うように地場産業という独自の武器を失った今、それら外部からもたらされるものを利用していくより他に道はない。その状況に変わりはないが、関市はこの10年間で新しい方向を明確に定め、うまく自らを再編しつつあるように見える。重要なのは、資源が外部のものか内部のものかという問題ではなく、活用できる資源を手に入れ、計画的にそれを利用可能な形へと変えていくことだろう。地場産業であった刃物産業もまた、かつて外部からもたらされたものなのだ。この数年で東海環状道開通や合併といった変化を経験し、新しい資源を得たのは関市だけではない。それらの資源をどう活用し、それぞれの都市がどう自らを位置づけていくか。名古屋を中心とした中部圏再編の流れは、まだしばらく続きそうだ。

付図 再編される名古屋圏の概念図



参考・引用文献

- 木佐茂男監修・今川晃編『自治体の創造と市町村合併』第一法規，2003
- 山崎仁朗・魯富子・井上治子「『地場産業都市』から『中濃圏域』における『交流文化都市』へ 岐阜県関市」，北川隆吉・貝沼洵編『地方都市の再生』アカデミア出版会，1997
- 関市役所『関市史』，1967
- 関市『関市第三次総合計画』，1996
- 関市『せき交流プラン 21 関市第三次総合計画(後期基本計画)』，2001
- 関市『関市第4次総合計画』，2008
- 関市『関市の工業 平成19年度』
- 関市『関市統計書 2007(平成19年度版)』共同印刷，2008
- 関市『広報せき』
- 美濃市『広報みの』
- 武芸川町『広報むげがわ』
- 中濃地域広域行政事務組合『武儀地域市町村合併問題調査・研究報告』，2002
- 東洋経済新報社『都市データパック 2008年版』東洋経済新報社，2008

参考 URL

第1章

関市役所 <http://www.city.seki.gifu.jp/>

岐阜県関刃物産業連合会 <http://www.seki-japan.com/>

第2章

岐阜地域公共交通等調査検討協議会 <http://www.600v-ensen.jp/index.html>

岐阜地区新鉄道設立準備室 <http://gifu-newrail.com/>

G-TRAM - Gifu Urban Train - <http://gifu-tram.xrea.jp/sitemap.html>

関市議会議事録 <http://www.city.seki.gifu.jp/discuss/default.htm>

関に電車を望む会(美濃高速鉄道ネットワーク研究会)

<http://minomachisen-rp.dreamblog.jp/>

プロジェクト G <http://www.geocities.co.jp/HeartLand-Kikyo/1334/>

まちづくりと市民の足を考える懇談会 <http://m.lets-gifu.com/group/index-74.html>

路面電車再生トラスト運動 <http://www.mirai.ne.jp/~design/trust/>

第 3 章

岐阜国道事務所 <http://www.gifukoku.go.jp/jimusho/toukaikanjyou/index.html>

グレーター・ナゴヤ・イニシアティブ http://www.greaternagoya.org/html_ja/

経済産業省中部経済産業局 国際交流(GNI)室

http://www.chubu.meti.go.jp/gni/angoya_gni.htm

国土交通省中部地方整備局 東海幹線道路調査事務所

<http://www.cbr.mlit.go.jp/tokai/index.html>

国土交通省中部地方整備局道路部 名古屋圏環状道路

<http://www.cbr.mlit.go.jp/road/nagoyakenkanjyou/index.htm>

東海環状都市地域交流連携推進協議会 <http://www.tokai-ringroad-cities.org/index.html>

財団法人岐阜県産業経済振興センター 調査研究報告書

「東海環状自動車道開通による経済効果に関する考察 岐阜県内企業の意識調査結果より」
」 http://www.gpc.pref.gifu.jp/cyousa/houkoku/18/mag_h.pdf

第 4 章

岐阜県の市町村合併ホームページ <http://www.pref.gifu.lg.jp/pref/s11108/kouiki/>

岐阜市 <http://www.city.gifu.lg.jp/>

関市・武儀郡町村合併協議会 <http://www.city.seki.gifu.jp/chuno-gappei/index.html>

総務省 合併相談コーナー <http://www.soumu.go.jp/gapei/>

美濃加茂市 <http://www.city.minokamo.gifu.jp/top.cfm>

美濃市 <http://www.city.mino.gifu.jp/>