

## 科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 27 年 6 月 17 日現在

機関番号：13701

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2012～2014

課題番号：24760410

研究課題名(和文) 地方都市のボトムアップ型都市形成 近代岐阜における「市区改正」の解明

研究課題名(英文) The bottom-up way to form a local city - the clarification on "Shiku-Kaisei" urban improvement in modern Gifu

研究代表者

出村 嘉史 (DEMURA, Yoshifumi)

岐阜大学・工学部・准教授

研究者番号：90378810

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 2,900,000円

研究成果の概要(和文)：本研究は、近代地方都市の典型的事例として岐阜を対象にし、遺された一次資料や実際の都市空間情報から、都市づくりに関わる主体(あるいは取り巻く関係者)・それらの持つ意図や技術・資本、成果としての都市構造によって事象を整理して、地方都市の成り立ちを実証的に描き出すことを目的とした。明治20年代、商工業者の有志らによって市街地を拡張して商工業の町を建設することが目論まれ、計画する有志者と実施する官吏の体制により新市街地が形成された。その後、明治40年代の軌道網形成、大正末・昭和初期の都市計画導入の時期を経て、全国基準の都市構成手法を取り入れながら変質していく体制と都市構成を明らかにした。

研究成果の概要(英文)：This study is intended to draw the structure of urban improvement (Shikukaisei) in Gifu especially before operation of the law based city planning, focusing on the operating bodies and organizations around them and their financial resources to promote the plan, through the analysis of documents as primary sources and actual special information. The first urban improvement which is the early example among modern local municipalities was accomplished dynamically by merchant volunteers, who would be the main bodies in Gifu City born right after this urban reformation, using government officials with own forcing fund. After then, it was clarified the transmuted establishments and the spatial structure of the town in the course of epoch influenced on the new national standard which was established by the Home Ministry through the second urban improvement around the end of Meiji period (1910-1912) and the first designation of Gifu city planning(1922-1940's).

研究分野：都市形成史、景域計画

キーワード：近代地方都市 市区改正 初期都市計画 土地区画整理事業 有志者 岐阜 電気軌道 局地鉄道

## 1. 研究開始当初の背景

近代日本の都市計画に関する研究には主に大都市を対象として多くの優れた蓄積(石田頼房・渡辺俊一・浅野純一郎が代表的)がある。地方都市に対する都市計画法の適用のされ方については、浅野がその初期段階に着目している。しかし、それ以前の地方都市形成の過程と構造についてはいずれも焦点を当ててこなかった。地方都市の市街地形成過程の多くは東京・大阪などの大都市建設の波及・咀嚼とみられており、地方都市が自ら歩んだボトムアップ的な形成メカニズムに関する本格的な研究は未着手に近かった。

江戸時代から受け継ぐ都市構造を解体して、新たな近代的仕組みを作り上げていくため、まず首都としての東京において「市区改正」と呼ばれる交通網・公共施設の一大整備が実施された。東京の市区改正については、藤森照信の『明治の東京計画』(2004)に詳しく、官(内務省)の元に開かれた委員会によって様々に議論され実施されていく姿が示されている。戦災復興までは、この時に描かれたプランが、東京の骨格を定めていた。地方の主要都市は、当時こぞってこの手法を取り入れようとするものの、大正7年に東京市区改正条例の大都市への準用が認められるまでは、実施されない。ところが、東京の市区改正の議論が始まったばかりの明治20年代初期に既に、一地方の町村連合体に過ぎない岐阜において、「市区改正」の名による都市整備が商人層の有志者によって始まっていたことは、当該分野においてさえ、ほとんど知られていなかった。岐阜の事例を対象にして、独自の都市発達の過程を明らかにすることが必要とされた。

## 2. 研究の目的

本研究はこの点に着目し、近代地方都市の典型的事例としての岐阜において、遺された文献史料(一次資料)や実際の都市空間情報から、都市づくりに関わる主体(あるいは取り巻く関係者)・それらの持つ意図や技術・資本、そして成果としての都市構造によって事象を整理して、これまで具体的に把握されてこなかった地方都市の成り立ちを実証的に描き出すことを目的とした。

そのために、近代の地方自治制が布かれはじめる市制町村制施行前後(第一次市区改正期1888頃)と、近代都市計画をはじめめる時期(1922頃)に焦点を当て、この比較からそれぞれの都市形成の内容や態勢を明確に位置付け、ボトムアップ式で始まる都市建設が後の都市計画へ与える影響を顕在化することとした。ただし、両者の性格の相違が著しいことが研究の進捗とともに明らかになり、この中間にあたる時期に実施されていた二度目の市区改正の時期(1910頃)も同様に対象に組み入れ、その変容の要因を明らかにすることが、目的に加わった。

## 3. 研究の方法

これまで明確にされていなかった史的事実を実証することが、本研究の主要な手続きである。すなわち、対象とする3つの時代(市制開始時・第二次市区改正時・法定都市計画開始時)に関して、1)資料収集、2)資料解説(必要な場合には翻刻した)、3)資料評価、4)情報の整理・分析、の手順により、興った事業の主体やそれを取り巻く関係者とその意図、用いられた技術と資本、そして成果としての都市構造に関する事実を実証した。

## 4. 研究成果

### (1) 市制開始時における「市区改正」

岐阜市制の開始時における都市建設の仕組みを、事業主体およびそれを取り囲む組織体制や計画を推進するための独自財源の所在に着目し、同時代に起こった公園整備・遊郭建設・商工会開設・鉄道駅移転・官民懇親会などが根底で繋がる動的関係を捉えることで描くことを目的とした。使用した主な資料として、事象の流れを把握するためには『岐阜日日新聞』のマイクロフィルムを用いたが、現存しない箇所については、『岐阜市史資料編近代一』に掲載される資料を用いて、適宜補った。本論の軸となる会計資料、約定書などは、一次資料が岐阜市歴史博物館に所蔵されており、財源に関わる重要な立証にはこれを翻刻して用いた。その他、『岐阜県会議事録』や国立公文書館所蔵の施設建設関連文書などにより立証作業を行っている。その結果、以下の事象が明らかになった。

鉄道駅の設置に刺激された岐阜では、商工業者を中心とする有志者らによって、市街地を拡張して商工業の町を建設することが目論まれた。この岐阜の市区改正は、主として、街路建設と鉄道駅舎の移転を対象としており、その派生として岐阜公園の整備が位置づけられる(図1、2)。

その実施は1887(明治20)年11月の測量によって開始されるが、構想についての議論は、同年1月に東海道線の駅「加納停車場」が開業するとすぐに開始される。未だ市制を施行することも眼中になかった小町村の連合体であった岐阜は、鉄道駅周辺が全国の商敵が「来襲する」地になったことに対する緊急の備えとして、積極的な開発を意識するようになる。この実施のために、官民協働体制が戦略的に構成される。岐阜公園の倶楽部建設は、この体制づくりに重要な役割を果たした。こうして整えられた〈計画する有志者〉と〈実施する官吏〉の体制により、旧市街地と連続する新市街地が形成された。

有志者らによって構想された内容は概ね、1)岐阜中央の場所から南へ直線の大道を開く、2)その先が鉄道駅へ至るように鉄道駅を西へ移設する、3)長良川から取水して既存市街地及び駅に接して再び長良川へ注ぐ運河を開削する(この案は同年9月には影を潜める)、4)鉄道駅の北側に縦横数条の道路による新市

街地を作り小売の商工業の振興を図る、という内容であった。

このための事業費は、遊郭を建設して回収することが目論まれ、その出納を有志者が動的に管理しながら計画を動かし、民から県へ事業を発注するような形で都市基盤整備の大事業が遂行されたという、現在の常識的な判断からすると甚だ意外な事実が明らかになった。

このように整えられた基盤を背景に、市制執行に耐える都市が瞬間に出来上がり、自前の「市区改正」を成し遂げた有志たちによる市の運営が始まることになった。

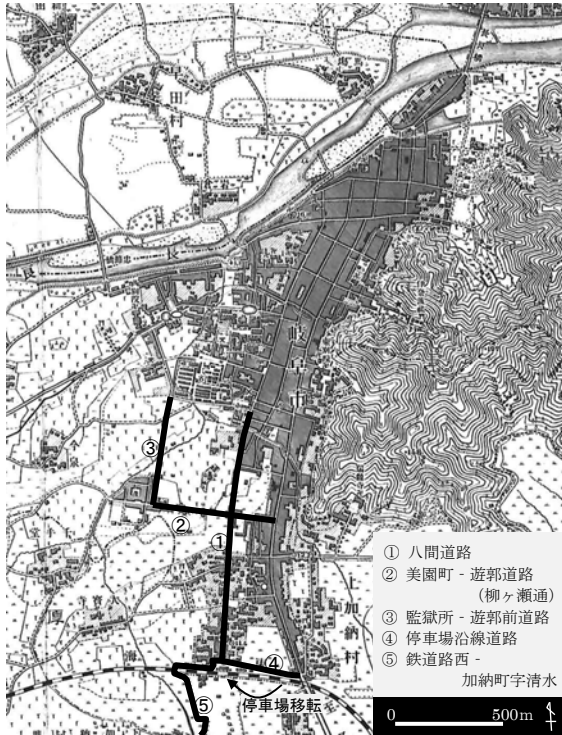


図1 主要な開発箇所 (下図は陸地測量部地形図: 1891 測図)

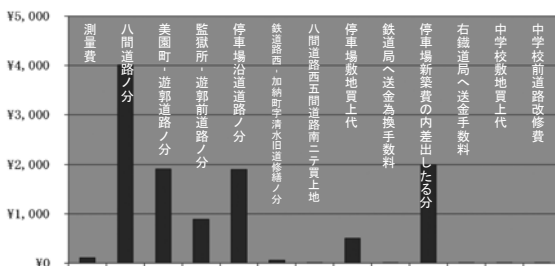


図2 上加納村今泉村の新道開設費の内訳と金額

## (2) 第二次「市区改正」と電気軌道

明治末期に市街地および郊外路線の開発が活発になった岐阜市に焦点を当て、電気軌道や軽便鉄道などの小規模な鉄道と関わる市街地開発がどのような立場によって、どのような意図・展望で進められたのかを示すことで、上記「市区改正」の時代からどのような背景でどのように変容していったのかを示すことを目的とした。

用いた資料は、国立公文書館所蔵の「鉄道省文書」、岐阜県の「通常岐阜県会速記録」、

岐阜県図書館蔵の文書綴り『美濃電気軌道敷設転末』(翻刻著者)など公の文書を基本とした。しかし、市会の議論については速記録などのまとまった記録が現存していないため、その内容を含めて地域社会情勢の把握できる「岐阜日日新聞」の記事を用いた。

三木理史(『近代日本の地域交通体系』, 大明堂, 1999)は、近代における地域交通体系の形成過程を明らかにする中で、明治末に顕著になる幹線鉄道駅と既成市街地の分離を克服する局地レベルの鉄道開発があったことに着目して「局地鉄道」と定義し、この輸送路が地域発展に果たした役割を評価している。地方における末端地域と幹線駅を連絡させる国の軽便鉄道政策として、軽便鉄道法が整えられ、局地鉄道の発達を促したとされる。この局地鉄道という概念を、対象事象の共時性を捉えるヒントとした。

一方で、第一次市区改正から20余年を経て再び興った「市区改正」(主として軌道を通すための道路拡築事業)では、岐阜市の公共事業へ資本と動機を与える新たな立場(美濃電鉄)が登場し、岐阜市制を取り巻く体制にも変化が生じ、公共事業の在り方にも大きく影響を与えた。この僅か10年後には、岐阜市が旧都市計画法による都市計画を実施するようになる。1922(大正11)年に岐阜市が都市計画法施行を認可され、その後に都市計画街路網、都市計画地域、そして都市計画公園区域が指定される。これらの動きは、全国的に進められる都市計画の方法を受容していく過程とも捉えられるが、岐阜市内部の体制の変質とも捉えられる。

ここでは、以下の事象が明らかにされた。

1911(明治44)年2月に岐阜市会において、5件の岐阜市内幹線道路建設計画が明治43・44年度に施工するものとして可決された。ここに挙げられた道路は、大正時代には竣工を確認できる(図3)。この道路建設は、美濃電気軌道株式会社(以下美濃電鉄)の軌道である「市街線」の敷設計画を契機としたものだった。美濃電鉄は、この「市区改正案」の可決前に、事業費の寄付及び線路の選定や家屋移転などを岐阜市へ一任する申請を行い、市区改正事業費の大部分を寄付する。ただし、この事業は、岐阜市、上有知町(現美濃市)、美濃電鉄、さらには岐阜県など、多様な立場が関係しており、実施までの間に紆余曲折があった。この過程から、それぞれの意図を読み取ることができる。

上有知町と岐阜市の有志が連携して1906(明治39)年に始められた美濃電気鉄道建設への動きの中で、当初岐阜の発展のために積極的だった岐阜有力者層(岐阜北部)は、1909(明治42)年には殆どその積極性を失う。

ここで明らかになるのは、地方の局地にある上有知の美濃和紙をはじめとするその他の産物を輸送して幹線鉄道駅へつなぐ目的こそが、美濃電鉄の建設を巡って上有知の立場には大きかった点である。これに特化すれ

ば岐阜駅に至るまでに通過する岐阜南部の新興市街地こそ発展するものの、岐阜北部には利が薄いと捉えられてしまう。

しかし、軌道建設が市区改正と結びついた時に、岐阜市は保勝会が手掛けていたような金華山と長良川周辺の集客を求める方向へ舵を切った。南部は新たな輸送機関により周辺局地集落との交流を通じた経済発展を享受し、北部はその集客力に期待した。

その背景で市制開始以来、市の基盤建設を担ってきた有力者層の世代交代があり、次世代を担う層は電気軌道という新たな社会基盤を用いた消費活動を誘引することを求める傾向にあった。

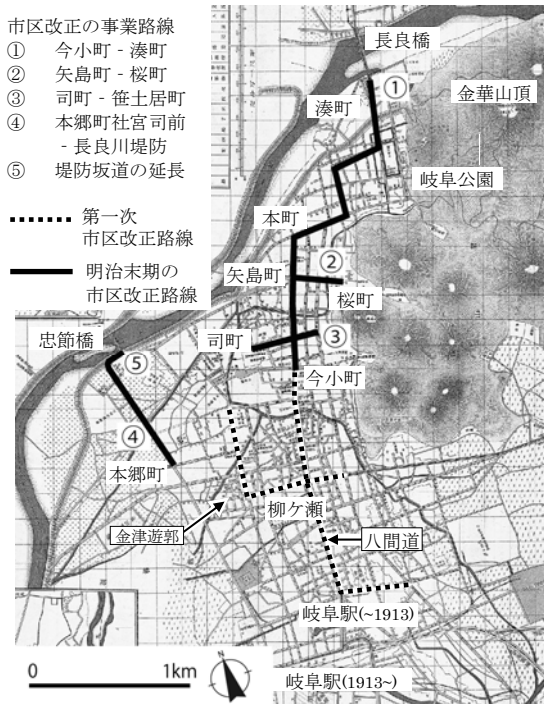


図3 市区改正によって改修された街路

### (3) 法定都市計画開始時の土地区画整理

法定都市計画の制度は、内務省の技師が参加する都市計画地方委員会など、官の誘導によって、地方都市の都市計画が実施される体勢の確立を意味するものとされる。都市計画が全国の地方都市へ適用される際の体制について、既に浅野純一郎が、「都市計画法適用初期の計画の内容を都市間比較し、戦前の六大都市とは異なり広く普及させるための基準化や計画立案のために必要とされた視点を明らかにしている。」「旧都市計画法による最初期の都市計画区域指定に見る計画技術・思想とその実際に関する研究」日本建築学会計画系論文集、第 595 号、pp.125-132、2005.9 (他) 一方で都市形成の経緯を個別の地方都市においてみた場合には、都市が置かれた立場が多様であるため、一つ一つの発達経緯を丁寧に把握しながら取り組みの意図を理解せざるを得ない面が大きい。この側面について、地方都市の都市形成は、いまだ解明できていない場面が多い。

岐阜に焦点を当てると、都市計画以前に、

二度の市区改正を実施しているが、この間に、より消費活動を誘引する傾向を持つようになっていたことを前述の通り把握した。全国的に都市計画が実施される時期には、都市のインフラを整備する主体の構成、その意図の焦点はどのように描かれるのか。

岐阜市は、1931 (昭和 6) 年から 1940 (昭和 15) 年の間に隣接 11 町村と合併しながら、ほぼ都市計画区域全域を埋めるように市域を拡大している。拡大した市域は旧都市計画法によって導入された新制度、すなわち土地区画整理事業によって整備されている。ここでは、戦前の地方における都市計画を含む都市形成のプロセスについて、岐阜の土地区画整理事業を対象にして、その一典型を示すことを目的とした。

主な資料としては、岐阜都市計画の第一期事業までの文書が編纂された『岐阜都市計画概要』、戦前の岐阜の土地区画整理事業について組合毎の事業誌が編集された『岐阜縣土地区画整理概況』、そして岐阜市会や岐阜県会の速記録、市報などを用いた。本来、都市計画地方委員会における速記録などの資料があればよいが、岐阜のものは見当たらない。周辺情報を把握するためには、当時の新聞記事や専門雑誌記事を用いた。

以下の事象が明らかとなった。

都市計画導入期の岐阜市は当初、産業（工業）都市として発展することを目指していたことが先ず示された。工業を発展させるために運輸の便を講じる必要があり、岐阜駅を中心として東西郊外との連絡を図る街路計画が立てられた (図 4)。一方、財政難により都市計画街路の計画段階から、主として岐阜市の土木都市計画課側で、郊外の街路整備は土地区画整理を利用することが考えられた。

しかし、土地区画整理の事業地では都市計画地域指定と異なる将来構想が計画されていた。当初描かれた都市計画地域において住居地域に指定された領域は、工業地域・商業地域ほどの重要性を持っていなかったが、やや遅れて市が住環境を課題とした時、工業地域として有利であった立地は、住空間としてさらに適地であった (図 5、表 1)。

市長であり多数土地区画整理組合長を兼任した松尾國松は、市政において対立を深めた古くからの地主・資産家層と新興中産階級層を調停する合理的手段として、遊覧都市構想を掲げ、さらに衛生都市建設の戦略の中に都市計画を位置づける。計画された街路は着実に土地区画整理事業の手法によって建設が進められる一方、同手法は岐阜市のインシァティブにより住環境建設の手段となった。

### (4) 周辺都市の動向

同時代の周辺都市における都市形成の状況も比較検討のために調査した。資料収集を行い、主として一宮市、大垣市、高山市の概況を把握した。一宮市は六斎市から発展し、主として鉄道運輸の一つの焦点と位置付け

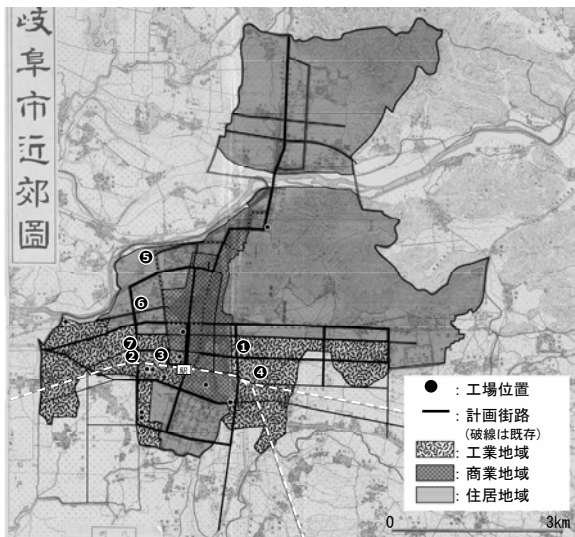


図4 都市計画地域・都市計画街路・工場配置

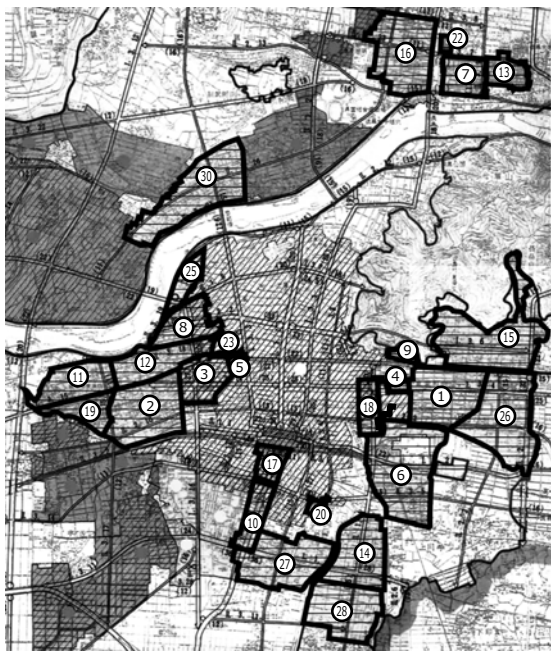


図5 土地区画整理組合による事業敷地

表1 『岐阜県土地区画整理概況』に示された土地利用の説明

番号	組合名	記述内容
1	東栄	本地区の北半は住居地域にて南半は工業地域に属してあるから区劃の大きさも夫々其用途に従って決定さるべきなれど、本地区は大體將來住居、商業の兩用に供せられ工業としては主として小工場が建設さるゝに止まるもの…
2	本荘第一	本地区は全部工業地域に該當してあるが、東北部は住居地域に接し地形上將來住宅地として發展すべきものと見るのが適當と…
3	本荘第二	本地区は其の大半は工業地域に他の部分は住居地域に該當すると雖も、地形上將來住宅地或は商業地として發展すべきものと見るが至當…
11	雲雀ヶ丘	本地区は都市計畫地域制上工業地域に属すと雖も、既往の趨勢より將來を律すれば必然的住宅地として發展すべき運命を有す而して本地区東部に於ては種々高級の住宅建築せらるゝ現況に鑑み、本地区の整理を専ら高級住宅の經營に置きけり
12	本荘第三	本地区は都市計畫地域上第一工區は住居地域、第二工區は工業地域に属すと雖も、既往(マ)の趨勢より見るときは必然的に住商業地として發展するものと思料せらるゝを以て…

られ、工業化を果たす。大垣は、岐阜市の市区改正の頃に大きく発展の差を付けられるものの、士族と商人の共同によって大正時代にはやはり工業化を遂げる。同時に大垣は、市街地の発展とともに郊外の観光化も積極

的に行っている。高山市はこれらとは地理的条件が全く異なる山間部であり、可能な範囲で市街地拡大を目指す。一方で周辺山岳地の拠点へのアクセス路の開発に積極的に取り組んでいた。これらの動向は、当然ながら岐阜の形成モデルとは異なるものであり、さらに追及することで、共時的な関連性が把握できるものと考えられる。

#### (5) 一地方都市の通時的理解

岐阜は、1889(明治22)年の市制施行に先立ち、商工業者を中心とした「有志」たちと県の土木課によって「市区改正」事業が独自に実施され、成立する市域の骨格をつくるべく道路建設が行われた経緯が把握された。その過程は、商工者たちの自発的、すなわちボトムアップ的な動きであった。しかし、法定都市計画を開始する時期には、先ず大工場を誘致し、それに利のあるような物流の動線として道路網計画が進められ、後すぐに住環境や観光事業に重きを置いた都市設計へ方針転換がされていた。この変則的にみえる動きは、都市建設に関して主導権を握っている者の層の変化によるものと見られた。すなわち、有志であった名望家層によるリーダーシップに対立する形で民政派(「新興の中産庶民階級」)が台頭し、住人の潜在的な要望が松尾国松市長によって顕在化された。

しかし、名望家層のリーダーシップも、それ以前に既に質を変えていた。1910年代には、前時代の道路をもとに拡幅・延長して広域な地域へ展開する電気軌道が建設され、この過程で都市づくりに関係する立場は地元根付いた町人だけに留まらず、広域な周辺地域の実力者層に拡がり、周辺地域の局地拠点から岐阜駅を目指して求心的に配線された。小都市が連携するこの構成上の利点を活かして局地の生産を相結び、前世代が実施してきたような創造的な仕事を局地に生み出す土壌が意図的に形成されていた。ところが、この過程において、それまで主導してきた有志層が世代交代をしており、岐阜市街地ではこれを用いてより広域の集客を求めた消費の促進が主たる関心となった。都市における消費活動が盛んになり人口も増加するに伴い、都市郊外へ向かう市街地の拡大傾向が現れた時に、「現在ノ都市ヲ中心トシテ将来コレト一體ノ協働生活ヲ營ムヘキ運命ニ在ル部分」として、近郊を計画区域に含めていく全国的傾向を持つ都市計画が始められる。拡大する都市のイメージの上に構想が描かれるようになり、美濃電鉄などの路線網は、「近郊ニ放射セルモノ」と表現されるようになる。こうして形成された電気軌道や道路を利用して、工場誘致による工業化や郊外住宅化のため都市中心から外へ向かう拡大市街地建設への道を進み始めるとともに、ボトムアップ的な自治を行う主体は薄れてしまった。

#### 5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕（計 15 件）

- ① 出村嘉史、岩本一将、明治末期の岐阜における電気軌道建設と「市区改正」、建築学会計画系論文集、査読有、第 80 巻、第 712 号、2015、1319-1327
- ② 岩本一将、出村嘉史、岐阜における電気軌道敷設の影響とその経営、土木学会中部支部研究発表会講演概要集、査読無、平成 26 年度、2015、IV-35
- ③ 長谷川真穂、出村嘉史、忠節用水改良の成果と背景、土木学会中部支部研究発表会講演概要集、査読無、平成 26 年度、2015、IV-62
- ④ 川口直秀、出村嘉史、両大戦間期岐阜県高山近郊における社会基盤整備、土木学会中部支部研究発表会講演概要集、査読無、平成 26 年度、2015、IV-34
- ⑤ 岩本一将、出村嘉史、岐阜の鉄道網形成過程における長良軽便鉄道会社の役割、土木史研究講演集、査読無、Vol.34、2014、81-84
- ⑥ 高橋恵介、出村嘉史、近代の大垣における都市基盤形成、土木学会中部支部研究発表会講演集概要、査読無、平成 25 年度、2014、IV-66
- ⑦ 則武和幸、出村嘉史、尾西鉄道敷設からみた近代の一宮の都市形成、土木学会中部支部研究発表会講演集概要、査読無、平成 25 年度、2014、IV-65
- ⑧ 出村嘉史、岐阜の初期都市計画における土地区画整理事業、建築学会計画系論文集、査読有、第 78 巻、第 694 号、2013、2529-2536
- ⑨ 岩本一将、出村嘉史、1910 年代岐阜市における市区改正事業の主体とその狙い、土木史研究講演集、査読無、Vol.33、2013、283-286
- ⑩ 出村嘉史、岐阜の形成過程における都市区画整理の役割を考える、寄稿（査読無）、区画整理士会報、第 168 号、2013、22-25
- ⑪ 下杏里、出村嘉史、近代大垣の都市形成と養老公園、土木学会中部支部研究発表会講演集、査読無、平成 24 年度、2013、IV-14
- ⑫ 岩本一将、出村嘉史、1910 年代岐阜における市区改正事業、土木学会中部支部研究発表会講演集、査読無、平成 24 年度、2013、IV-18
- ⑬ 西慎太郎、出村嘉史、近代墨俣周辺における大規模社会基盤整備事業とその後の市街地変容、土木学会中部支部研究発表会講演集、査読無、平成 24 年度、2013、IV-19
- ⑭ 出村嘉史、近代岐阜の「市区改正」とその運営、建築学会計画系論文集、査読有、第 77 巻、第 677 号、2012、1643-1652
- ⑮ 出村嘉史、田中利明、近代都市計画黎明期における土地区画整理事業の意義、土木史研究講演集、査読無、Vol.32、2012、237-244

〔学会発表〕（計 12 件）

- ① 岩本一将、出村嘉史、岐阜における電気軌道敷設の影響とその経営、土木学会中部支部研究発表会、平成 26 年度、2015.3.6、豊橋技術科学大学（愛知・豊橋）
- ② 長谷川真穂、出村嘉史、忠節用水改良の成果と背景、平成 26 年度土木学会中部支部研究発表会、2015.3.6、豊橋技術科学大学（愛知・豊橋）
- ③ 川口直秀、出村嘉史、両大戦間期岐阜県高山近郊における社会基盤整備、平成 26 年度土木学会中部支部研究発表会、2015.3.6、豊橋技術科学大学（愛知・豊橋）
- ④ Yoshifumi DEMURA、Kenney Hayashi、A New Vision for a Traditional Manufacturing Village in Mino、The 11th Workshop on Social Capital and Development Trends in the Swedish and Japanese Countryside、2014.8.21-22、Mid Sweden University, Sweden
- ⑤ 岩本一将、出村嘉史、岐阜の鉄道網形成過程における長良軽便鉄道会社の役割、土木史研究発表会、2014.6.21-22、日本大学（東京）
- ⑥ 高橋恵介、出村嘉史、近代の大垣における都市基盤形成、平成 25 年度土木学会中部支部研究発表会 2014.3.7、岐阜大学（岐阜、岐阜）
- ⑦ 則武和幸、出村嘉史、尾西鉄道敷設からみた近代の一宮の都市形成、平成 25 年度土木学会中部支部研究発表会、2014.3.7、岐阜大学（岐阜・岐阜）
- ⑧ 岩本一将、出村嘉史、1910 年代岐阜市における市区改正事業の主体とその狙い、土木史研究発表会、2013.6.22-23、東北大学（岩手・仙台）
- ⑨ 下杏里、出村嘉史、近代大垣の都市形成と養老公園、平成 24 年度土木学会中部支部研究発表会、2013.3.8、愛知工業大学（愛知・豊田）
- ⑩ 岩本一将、出村嘉史、1910 年代岐阜における市区改正事業、平成 24 年度土木学会中部支部研究発表会、2013.3.8、愛知工業大学（愛知・豊田）
- ⑪ 西慎太郎、出村嘉史、近代墨俣周辺における大規模社会基盤整備事業とその後の市街地変容、平成 24 年度土木学会中部支部研究発表会、2013.3.8、愛知工業大学（愛知・豊田）
- ⑫ 出村嘉史、田中利明、近代都市計画黎明期における土地区画整理事業の意義、土木史研究発表会、2012.6.16-17、日本大学（東京）

6. 研究組織

(1) 研究代表者

出村 嘉史 (DEMURA, Yoshifumi)

岐阜大学・工学部・准教授

研究者番号：90378810