

近代京都における鉄道・軌道網を基盤とした都市形成に関する研究*

Process of Urban Development based on the Railway Systems under the Modernization in Kyoto*

田中尚人**・川崎雅史***・亀山泰典****

By Naoto TANAKA**, Masashi KAWASAKI*** and Yasunori KAMEYAMA****

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近代以降の都市景観を論ずる、特に都市の魅力や風土について語る場合、その都市の履歴を辿ることは有益な示唆を与える。都市形成においては、インフラストラクチャー整備のような都市骨格ばかりでなく、人々の生活や文化のような都市の血肉となる都市活動とのバランス、双方の相乗的な発達が肝要である。

近代化過程において京都市では、1931年(昭和6)「大京都の都市計画に就いて」¹⁾なる小誌にて、大合併を果たした「大京都」としての統一的な都市像を示している。京都市都市計画では、「風致の維持」を「道路」及び「公園」整備によって実現しようとする意図及び、市街地部と郊外部の役割の違いが見受けられる。しかし、都市計画意図に関する資料だけでは都市形成プロセスを実証することは難しく、またその検証も必要である。

本研究は、明治初期から昭和戦前期までの近代化プロセスにおいて、鉄道及び電気軌道敷設というインフラストラクチャー整備によって支えられた都市形成の過程を実証的に分析し、今後の都市計画やインフラストラクチャー整備、施設配置に活かすことを目的とする。本研究では都市骨格を形成する鉄道・軌道ネットワークと、都市活動のいわば触媒装置として機能する都市施設の発達プロセスに焦点を当て、都市形成に関する分析を行った。

(2) 既往研究と本研究の特色

鉄道と都市形成、郊外形成を扱った論文は多く存在するが、本研究は歴史的史料、文献、地図、図面、写真資料などを整理・分析し、鉄道が都市骨格や都市域に及ぼした影響を都市施設の配置変遷に着目し、鉄道敷設と都市域の拡大を明治期から昭和戦前期までを通史的、広範的視野で分析したところに特徴がある。

鉄道と都市形成に関する既往研究としては、為国の渋谷の成立と鉄道の関わりを考察した研究²⁾、北河のパリにおける鉄道の発達に関する研究³⁾がある。また、鉄道と郊外形成に関する研究では、土井の阪急沿線における郊外住宅地開発と地域イメージの形成に関する研究⁴⁾がある。

都市計画史に関しては越沢の研究⁵⁾があり、京都の都市計画、景観に関する研究としては、大西⁶⁾や荻谷⁷⁾がある。近代の郊外形成に関する文献としては、石田らの近代京都の住宅地形成事業に関するもの⁸⁾、近代日本の郊外住宅形成に関する文献⁹⁾がある。

また、鉄道に関する文献としては、京都を中心とする鉄道一般のもの¹⁰⁾、関西私鉄を基軸とした文化史に関するもの¹¹⁾、鉄道と都市生活の関係を記したもの¹²⁾がある。その他、各鉄道の社史^{13)~22)}、京都の歴史一般に関する史料^{23)~25)}などを参考文献とさせて頂いた。

本研究は、これらの既往研究を参考に、従来のインフラストラクチャー史では扱われることの少なかった、インフラストラクチャー整備(2, 3章)と都市活動、公共空間利用の実態(4, 5章)との関係に重点をおき、都市形成の解釈を試みたものである。

2. 近代京都の都市開発概要

明治初期から昭和戦前期の京都を対象とした、都市開発のプロセスを3つの時代に区分し、それぞれの時期に行われたエポックメイキングな事業を中心に整理した。

(1) 第一期：資源開発型

琵琶湖疏水 - 1890年(明治23)竣工

京都市域においては、明治中期に鴨東(岡崎を中心に)東へ向けて都市化が進行した。1888年(明治21)には、いち早く京都市域に鴨東地区を編入し、1890年(明治23)琵琶湖疏水がこの地に完成した。こうして当時近郊農耕地であった岡崎は、京都市の近代化の象徴的イベントとも言える、第四回内国勸業博覧会、平安遷都千百年紀年祭が1895年(明治28)の会場へと変貌した。

(2) 第二期：施設補完型

明治三大事業 - 1912年(明治45)竣工

*Key Words : 景観、空間整備・設計、土木史、鉄道・軌道網

** 正会員 博士(工) 岐阜大学工学部社会基盤工学科 講師
naotot@cc.gifu-u.ac.jp 〒501-1193 岐阜市柳戸1-1
Tel : 058-293-2447 Fax : 058-230-1248

*** 正会員 博士(工) 京都大学大学院工学研究科 助教授

**** 修士(工)(株)三井物産

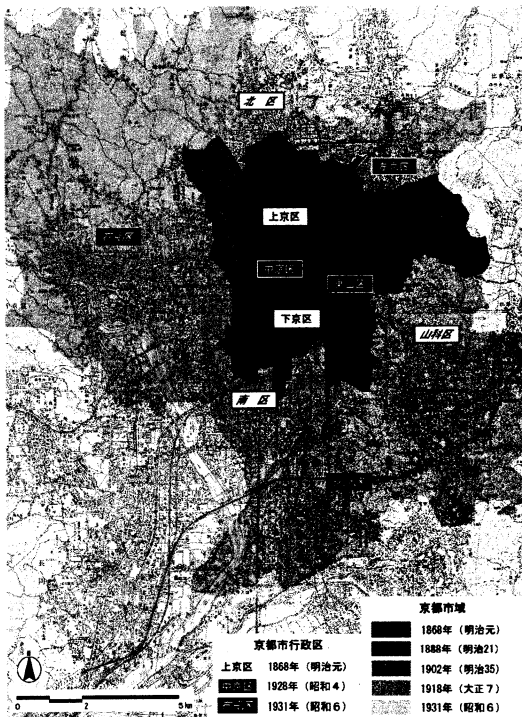


図-1 京都市域拡大状況

明治末期に、近世までの京都の都市骨格を一変するような都市開発事業が行われた。1912年（明治45）に竣工を見た明治三大事業であった。第二琵琶湖疏水建設、特に電力開発に重きを置きながらも、道路拡築事業により市内に幹線道路ネットワークを形成した。都市的発展のバランスを考え、第一期の鴨東の開発とは違い、市域全域において都市骨格を再編するような都市計画であった。

(3) 第三期：市域拡大型

1931年（昭和6）1市26町村を編入した大合併

1918年（大正7）東京市区改正条例の準用に始まる、法制度のもとで行われた都市計画では、「大京都」構想に向けた市域の広がりが見られた（図-1）。前出の「大京都の都市計画に就いて」では、道路、公園、土地区画整理事業、運河・用水計画、下水道、鉄道高架化・高速度軌道計画、航空港、などの整備が謳われた。都市計画区域は四条烏丸を中心として決定されていたが、市域以外の山地までもが考慮に入れられていた。これは、京都市の目指す「観光都市」の実現には、京都市を取り囲む比叡山、愛宕山をはじめとする山々が「公園都市としての京都の粹も多くこの区域に集中され」²⁶⁾ 必須と考えられていたからである。

(4) まとめ

以上のように、京都市域では、琵琶湖疏水を契機としたインフラストラクチャー整備による「資源開発」が行われ、

都市基盤が整ったことにより京都市の都市化が進み、明治末期には需要の拡大に伴い三大事業による「施設補完」が行われた。都市計画の必要性から、「大京都」構想による各種インフラストラクチャー整備とともに「市域拡大」が図られた。

このような京都市の都市開発の流れは、都市の市街地部と郊外部の関係においては、①両者をインフラストラクチャーにより結びつけ、②主に都市生活を支える市街地部の整備を図り、③近代都市計画に則り郊外居住や郊外での観光やレクリエーションを支えた、と整理した。

3. 鉄道・電気軌道の敷設による都市構造変化

明治期から昭和戦前期にかけて、京都市内及び郊外に敷設された鉄道及び電気軌道の概要を整理し、都市形成との関わりによりこれらを3つに分類した。鉄道・軌道網の整備により、京都市内にいくつかの都市機能拠点（ノード）が形成され、都市構造が変化した。

表-1 近代京都における鉄道・軌道網整備年表

1877年（明治10）	官設東海道線（京都～大阪間）開通、七条停車場開設
1880年（明治13）	東海道線（京都～大津間）開業
1895年（明治28）	京都電気軌道（塩小路～下油掛間）開業
	奈良鉄道（七条～伏見間）開業
1897年（明治30）	京都鉄道（二条～嵯峨間）先行開業
1910年（明治43）	嵐山電車軌道（四條～渡月橋間）開業
	京阪電気鉄道（天満橋～五条間）開業
1912年（明治45）	京津電気軌道（古川町～大津礼の辻間）開業
	京都市営電気軌道（烏丸線・千本大宮線・丸太町線・四條線）開通
1915年（大正4）	京阪電鉄（五条～三条間）延伸
1918年（大正7）	市電が京電と合併
1925年（大正14）	叡山電気鉄道平坦線（出町柳～八瀬間）開業
1926年（大正15）	嵐電北野線（北野～帷子ノ辻間）開通
1928年（昭和3）	新京阪電気鉄道（高槻町～西院）開通
1931年（昭和6）	新京阪（西院～四條大宮間地下線）延伸
1933年（昭和8）	市電外環状線完成

(1) 京都における鉄道・電気軌道網形成

明治期から昭和戦前期にかけて、京都市内及び郊外に敷設された鉄道・電気軌道網の概要を表-1、図-2に示した。

(2) 鉄道、電気軌道の機能分類

① 都市間交通：高速大量旅客輸送を志向した鉄道

官設鉄道東海道線、京都鉄道、京阪電気鉄道、新京阪電気鉄道の4鉄道であり、いずれも京都とある都市を結ぶことを目的として敷設された。

② 都市内型交通：都市内交通体系、環状路面軌道

京都電気軌道（以下、京電と略す）、京都市営電気軌道（以下、市電と略す）の2軌道網であり、両軌道とも、環状線为目标に路線を張り巡らした。

③ 郊外型交通：郊外（観光）を志向した鉄道路線

嵐山電車軌道、京津電気軌道、叡山電気軌道の3鉄道であり、いずれも京都市と郊外部とを結び、市

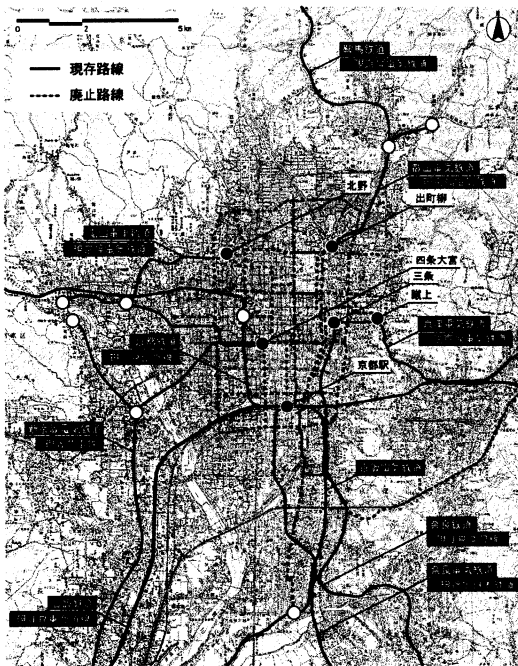


図-2 鉄道・軌道ネットワーク概要

内に住む人々を観光地であった郊外へと誘う路線を選定した。

(3) 都市機能拠点（ノード）としての鉄道駅

以上に分類した各鉄道により、京都にはいくつかのノードが形成された。最初に形成されたノードは、京都電気軌道によるもので、京都駅（当時：七条停車場）、岡崎駅（当時：博覧会場）、北野駅が設置された。これらの駅には駅舎等はなく、単に乗降する場として存在していた。

これらに続くものとして、郊外型交通の起点、出町柳、四条大宮にノードが形成された。これらは郊外への重要な場所として機能した。都市間鉄道も、五条駅、西院駅を大阪への起点としてノードを形成した。また市電環状線は、これらのノードを結びつけ市街地部との連携を強化した。

4. 都市施設配置の変化にみる都市形成の特徴

インフラストラクチャー整備により都市構造は物理的に大きく変化するが、都市活動の主体は「市民」であり、近代以降その効用が複雑化し、都市構造の変化通りに都市活動が実践されてきたとは言い難い。都市形成のプロセスを実証的に説明するため、都市活動のいわば触媒装置として機能する都市施設の立地・配置の変遷を調査・分析した。

各都市施設の立地・配置及び変遷を、調査した資料から図化しその特徴を分析して3種に大別できた。それぞれの

立地・配置の背景・理由を以下に考察した。

(1) 主要施設：行政機関・警察署・銀行・興行場^{27)～29)}

都市施設の立地・配置及びその変遷をみた時に、都市域の最も中心的な軸、つまり近代京都においては電気軌道が通る主要幹線街路沿いに展開された施設群を「主要施設」と分類した。図-3及び図-4に示した警察署の立地の変遷のように、その立地は主要幹線を外れることはなく、その他の主要施設の立地概要は以下に示した。

- ① 行政機関は、管轄区域内における最も中心的な位置に設置、つまり電気軌道により形成された都市骨格沿いに設置された。
- ② 警察署は、主要幹線に沿って立地していたが、管轄区域の拡大に応じてバランスが配慮され配置された。
- ③ 銀行は、市街地中心部に集中して設置されており、市内路線網が拡大するにつれ、さらに集中的状況が顕著となった。（図-5、図-6参照）
- ④ 興行場（劇場、演劇場など）は、その発生源により数カ所に集中して立地していた（初期ノード周辺）が、大衆の娯楽的要素が強く、軌道網の発達とともにそれに沿って展開した。（図-7参照）

(2) 一般施設：小学校・公衆浴場・病院^{30)～32)}

都市内において一様に分布し、都市意気の拡大とともに分布も広がっていった施設を「一般施設」と分類した。一般施設は、ある程度市街地の範囲及び人口密度を示していると考えられ、市街地化の結果を示すものとして位置づけられる。

- ① 小学校は、救米の売り渡しや会社の事務、交番や時報代わりの機能も有し、組内の総合庁舎の役割を担っていた。このため、各町組1つずつ小学校は設置され、小学校の配置から市街地の拡がりを読みとることができた。（図-8参照）
- ② 公衆浴場は、住宅地もしくはその周辺に立地し、大凡その配置は市街地の範囲と一致していた。また、その後は市街地と郊外の境界上に設置される傾向にあった。（図-9参照）
- ③ 医学校を備えた大病院は、広大な土地を必要とすることから郊外部に、個人経営の比較的小規模な病院は、市街地に立地しており、いずれの時代においても市街地及び郊外部に一様に分布していた。

(3) 境界施設：市場^{33)、34)}

上記の、主要施設にも一般施設にも分類されないような、立地・配置の特徴をもった市場は、「境界施設」として分類した。近世型から近代型、さらには現在の中央卸売市場へと変化した、市場の歴史的背景、都市内配置状況は以下のように整理された。

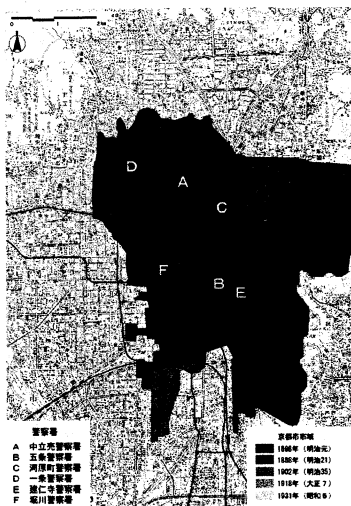


図-3 警察署の配置 (明治末)

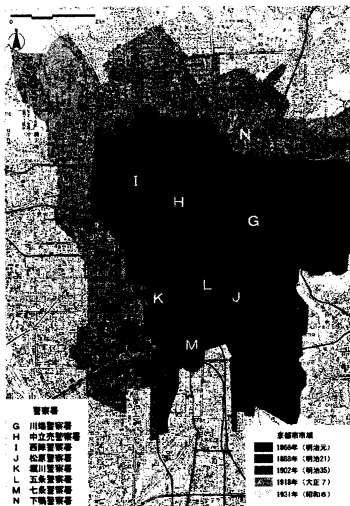


図-4 警察署の配置 (大正期)

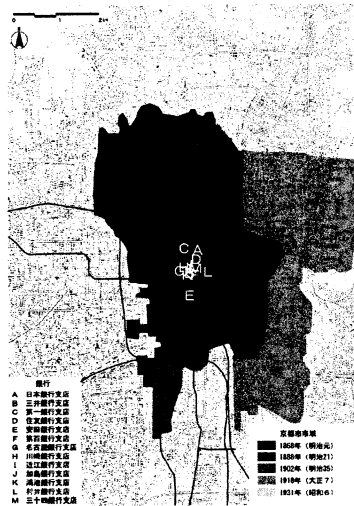


図-5 銀行の配置 (明治末)

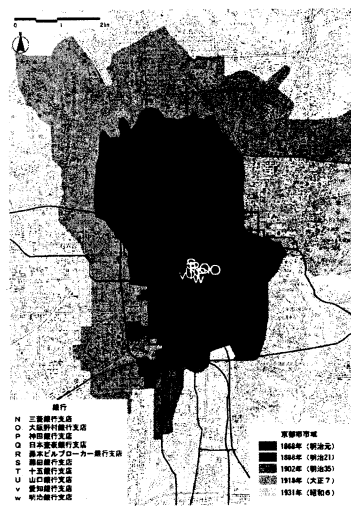


図-6 銀行の配置 (大正期)

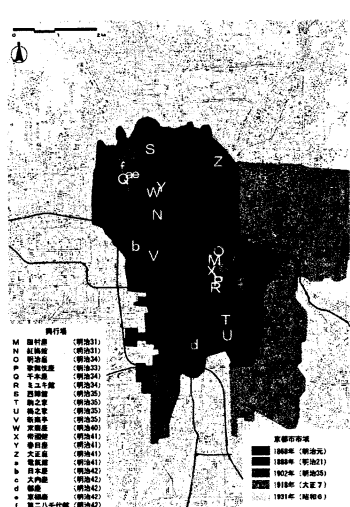


図-7 興行場の配置 (明治末)

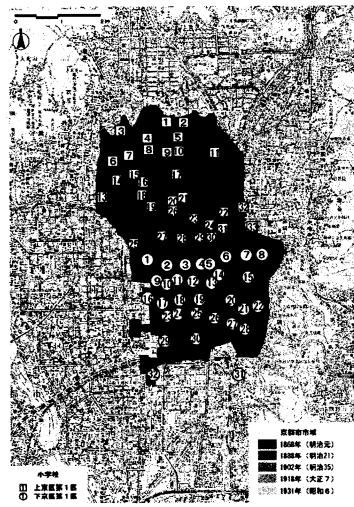


図-8 小学校の配置 (明治末)



図-9 公衆浴場の配置 (大正期)

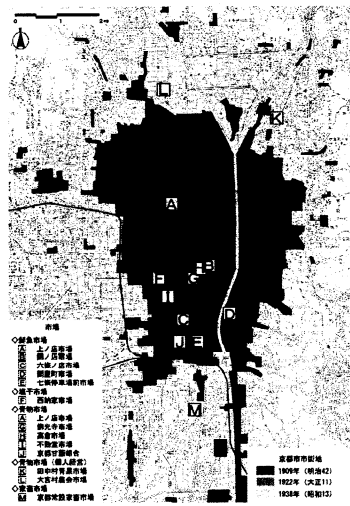


図-10 市場の配置 (明治末)

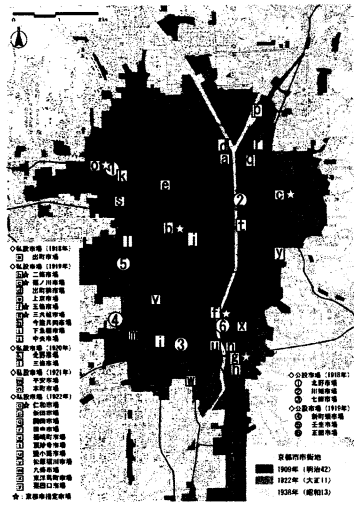


図-11 市場の配置 (大正期)

① 公設市場：1918年（大正7）9月，米騒動の勃発に反応した京都市は，米の廉売を目的に北野，川端，七条の3市場を，翌年にも3市場を開設した。これらは，同年京電の買収により路線網を拡げた市電の沿線に立地した。1925年（大正14）2月には，日本初の中央卸売市場が丹波口に開設，引き込み線も設けられ鉄道網との連携がより一層深まった。

② 私設市場：当初，明治期以来の場所や市内各所に点在していた私設市場も，1921年（大正10）京都市の指定を受けるようになり，その後立地は公設市場と同様，多くは市電網に沿う形となり，ノードに多く集中した。市場は，都市生活に必要な不可欠な生活物資を毎日人々に供給する施設であり，人々の最も集中する施設であった。この施設配置には，市内において重要なノードに配置される場合，もしくはネットワーク最外郭に配置される場合が

あった。市場は，市街地と郊外との境界部に意図的に配置され，郊外部と市街地部との結びつきを強くし，市街地を拡大する役割を担う戦略的施設であったと位置づけられる。配置の変遷は図-10，図-11に示した。

5. 北野駅周辺を対象としたケース・スタディ ：都市境界部における都市活動変化の分析

本研究では，近代京都における市街地部と郊外部の都市的な役割を分析するために，近世期には御土居（豊臣秀吉によって京都が都城化された際の範囲を示す土堤）も存在した京都市街地北西に位置する北野駅周辺部をケース・スタディの対象とした。前章の分析で特徴的であった市場に着目して境界部における都市行動の変遷を分析し，この地域が都市形成に対し担った役割について検証した。

（1）第一期：終端駅周辺における郊外名所地形成

北野は，近世以来北野天満宮を中心に栄えた名勝地であった。1889年（明治22）市制施行以前に京都市域に編入されていたが，中心市街地から距離があり市域に含まれながらも実情としては郊外部という曖昧な領域であった。この北野に向かって1900年（明治33）京電北野線が敷設され，北野駅が中心市街地と結ばれることによって，沿線の市街化が進み，郊外であった北野を市街地部へと編入する助けとなった。図-12に明治末期市街地の拡がりを示した。

しかしながら，この時期には北野駅以外の目立った施設整備は行われておらず，北野駅周辺の都市活動としては，依然北野天満宮への参詣など非日常的，また地元地域の人々の活動に限られていたと推測される。

（2）第二期：市街地最外郭部ターミナル

1918年（大正7）市域が拡大し，この頃までには北野は完全に市街地部に取り込まれていた。この年北野には，市電路線沿いに北野公設市場，翌年にも2つの私設市場が設置された。京都北西部にはこれら3市場しか存在せず，京都市郊外北西地域の人々にとって欠くべからざる施設であった。また，1926年（大正15）に嵐山電車軌道北野線が開通し，この時期北野は，市街地北西最外郭に位置して，郊外と市街地における双方の都市活動が展開され接続する，重要なターミナルとして機能したと考えられる（図-13）。その他の都市施設の集積なども見られた。

（3）第三期：郊外観光化の起点

1934年（昭和9）京都市は，交通局案内所に北野他市内3ヶ所に設置した。これには，北野に接続した嵐山電車軌道による観光地嵐山への観光客誘致の意図があったと考えられる。3年前の1931年（昭和6）には大幅に市域

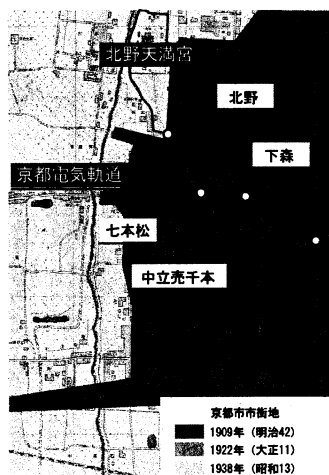


図-12 北野駅周辺部：第一期

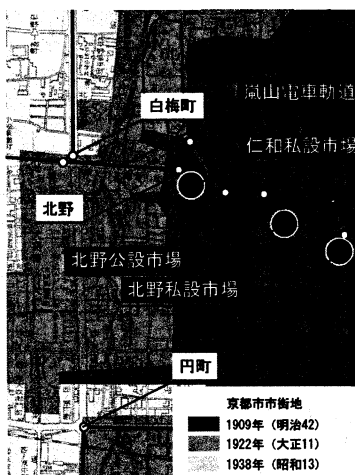


図-13 北野駅周辺部：第二期



図-14 北野駅周辺部：第三期

が拡大したと併せて、北野が嵐山を中心とした洛西地区の観光化の起点として機能したことが推測される。1958年（昭和33）北野線、北野～白梅町間の廃止になり、北野駅が果たしていた役割は、北野白梅町駅に移譲された。図-14に示したように、1931年（昭和6）の大合併以降この地域は、もはや市街地と郊外部との境界部とは言えず、これより西方の観光地へ赴くための市街地側側の起点として存在した。人々の活動も、以前のように市場で双方向の活動が見られるという訳ではなく、市街地側から郊外部へ向けての活動（例えば観光）、そのための都市施設整備が中心となった。

6. おわりに

明治維新後、衰退の一途を辿ろうとしていた都市京都は、琵琶湖疏水の水力を発電に利用し、都市計画的手法を用いて「風致の維持」を「道路」及び「公園」整備によって実現しようと図った。道路整備は電気軌道敷設と同時に進められ、電気軌道網に沿って、あるいは鉄道と電気軌道との結節点、ノードに集約的に都市施設配置が行われた。

2. において、近代京都における都市域の拡大とインフラストラクチャー整備の役割を整理した。

3. では、それぞれの鉄道、電気軌道の都市形成における役割を3分類し、都市域の拡大や都市施設配置に影響を与えた6ノードを抽出した。

4. では、都市活動の触媒として機能する都市施設配置の変遷を分析し、3種類の都市施設配置の特性を明らかにした。また、これらの都市施設配置に鉄道・軌道網の発達が強く影響を及ぼしていることが分かった。

5. のケース・スタディでは、境界部に着目して上記の都市形成プロセスの検証を行った。

これらをまとめると、都市形成においてはインフラストラクチャー整備のみならず、都市活動に実質的な影響を与える都市施設の役割が大きく、施設毎の特性を認識し配置することの重要性が指摘された。

都市施設の配置をつぶさに分析し、都市活動を考慮することにより、この近代京都の都市形成においては、市街地と郊外部の役割に大きな違いがあったことが分かった。市街地側では電気軌道網及び道路敷設による街路システムの構築により都市施設の系統的配置が見られた。郊外部では郊外型鉄道による市域拡大及び観光地整備が行われ、境界部には都市活動を活性化させる市街地・郊外部の接点施設と、郊外開発を誘発する戦略的施設配置が観察できた。

近代京都における都市形成のプロセスも、他の都市と同様に軌道と道路の整備による市域拡大の傾向にあったが、

三山と市街地との間に広がる郊外部が「風致」のための空間として必要とされ無秩序な開発が見られなかったこと、直接的な都市部への鉄道の乗り入れは見られず、電気軌道網が人々の足となったことが特徴的であり、郊外部における「観光」という都市活動を含む都市文化の形成に役立ったと言える。

【参考文献・引用文献】

- 1) 京都市役所：大京都市の都市計画に就いて、1931.11.
- 2) 為国考敏、横沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究—渋谷を中心にして—、土木史研究 第12号、pp.65-78、1992.6
- 3) 北河大次郎：19世紀フランス都市土木計画思想とパリ大改造、土木計画学研究・論文集No.14、1997.9
- 4) 土井勉、河内厚郎：鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成—阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して—、土木史研究 第15号、pp.1-12、1995.6
- 5) 越沢明：東京都市計画物語、日本経済評論社、1991.11
- 6) 大西國太郎：都市美の京都 保存・再生の論理、鹿島出版会、1992.5
- 7) 荻谷勇雄：明治期の京都の風致景観行政に関する歴史的研究、土木史研究第11号、1991.6
- 8) 石田潤一郎・中川理・橋爪紳也：明治後期以降の京都市およびその周辺地域における住宅地形成事業について、日本建築学会近畿支部・研究報告集、pp.909-912、1988
- 9) 片木篤・藤谷陽悦・葛野幸博他：近代日本の郊外住宅地、鹿島出版会、2000.3
- 10) 田中真人・宇田正・西澤次郎：京都滋賀鉄道の歴史、京都新聞社、1998.11
- 11) 原武史：「民都」大阪対「帝都」東京、講談社、1998.6
- 12) ヴォルフガング・シュヴェルプシュ：鉄道旅行の歴史、法政大学出版局、1982.11
- 13) 太田光熙：電鉄生活三十年、太田光熙、1938.1
- 14) 京都電燈株式会社：京都電燈株式会社五十年史、京都電燈株式会社、1939.11
- 15) 佐々木向一：軌道事業略史、京都市交通局総務部庶務課、1952.10
- 16) 京阪神急行電鉄株式会社：京阪神急行電鉄五十年史、京阪神急行電鉄株式会社、1959.6
- 17) 京阪電気鉄道株式会社史料編集委員会：鉄路五十年、京阪電気鉄道株式会社、1960.12
- 18) 日本交通公社：日本交通公社五十年史、日本交通公社、1962.9
- 19) 京福電気鉄道株式会社：京福電気鉄道30年史、京福電気鉄道株式会社、1972.3
- 20) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年史第四巻、日本国有鉄道、1973.3
- 21) 京阪電気鉄道株式会社：京阪七十年のあゆみ、京阪電気鉄道株式会社、1980.4
- 22) 京福電気鉄道株式会社：京福電気鉄道50年の歩み、京福電気鉄道株式会社、1993.2
- 23) 京都市役所：大京都市の都市計画に就いて、京都市役所、1931.11
- 24) 野中凡童：大京都誌、東亜通信社、1932.8
- 25) 京都市：史料京都の歴史第14巻 右京区、平凡社、1994.1
- 26) 前掲文献1)、p.29
- 27) 京都府警察史編集委員会：京都府警察史 第一巻～第四巻、京都府警察本部、1985.3
- 28) 京都銀行協会：銀行 源流と進展、1981.11
- 29) 内務省警保局：府県警察沿革史（3）、原書房、1973.11
- 30) 京都府公衆浴場活路開拓調査事業委員会編：21世紀に生きる公衆浴場、京都府公衆浴場業環境衛生同業組合、1983.3
- 31) 辻ミチ子：町組と小学校、角川書店、1977.2
- 32) 京都府医師会医学史編集室：京都の医学史、京都府医師会、1980.3
- 33) 京都市社会課：市場の沿革、1923.3
- 34) 京都市：京都市中央卸売市場三十年史、1957.12

本研究では、明治初期から昭和戦前期までの近代化プロセスにおいて、鉄道及び電気軌道によって支えられた都市形成の過程を実証的に分析した。都市骨格を形成する鉄道・軌道網と、都市活動の触媒装置として機能する都市施設の発達プロセスに焦点を当て、これらの関連性について考察を行った。都市施設配置の変遷を分析し都市活動を考慮することにより、近代京都の都市計画では、郊外部が「風致」のための空間として認識されていたこと、また直接的な都市部への鉄道の乗り入れは見られず電気軌道網が人々の足となり都市施設立地が進んだことが特徴的であり、郊外部における「観光」という都市活動を含む都市文化の形成に役立ったことが分かった。

Process of Urban Development based on the Railway Systems under the Modernization in Kyoto*

By Naoto TANAKA**, Masashi KAWASAKI*** and Yasunori KAMEYAMA****

In this paper, we dealt with the process of urban development in Kyoto under the modernization. It focuses on the development process of railway systems forming main spatial frame of city and city facilities which functions as catalyst equipment of activities. This study classified different part of urban and suburban areas in modern Kyoto. It was characteristic that suburban area were recognized as space for "common scenery", that main railway stations posted to boundary area, and that the electric tramway network sustained urban activities and facilities progressed along it. They constituted the city culture including "sightseeing" in suburban area.
