近代京都における鉄道・軌道ネットワークを基盤とした都市形成

岐　阜　大　学　正会員　○田中尚人
京都大学大学院　正会員　川崎雅史
（株）三井物産　正会員　亀山泰典
京都大学大学院　学生員　坪田　樹

1．はじめに

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パクトが京都の都市形成に与えた影響を都市計画史的に明らかにし，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・軌道ネットワーク網と，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た．

2．近代京都の都市計画概要

明治初期から昭和戦前期を，都市計画的観点から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．（**図-1** 参照）

（1）第一期：琵琶湖疏水　－1890 年（明治 23）竣工

（2）第二期：明治三大事業　－1912 年（明治 45）竣工

第二琵琶湖疏水，道路拡築・電気軌道敷設，上水道

（3）第三期：「大京都」構想

1931 年（昭和６）１市 26 町村を編入した大合併

3．京都における鉄道・電気軌道敷設概要

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網の概要を示した．整理した結果，都市計画との関わりよりこれらを３つに分類できた．また，鉄道・軌道ネットワークにより，京都市内にいくつかの都市機能拠点（ノード）が形成された．

（1）京都における鉄道・電気軌道網形成（**図-2** 参照）

（2）都市形成からみた鉄道の機能分類

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

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，京都市営電気軌道の２軌道網

③ 郊外型交通：郊外（観光）を志向した鉄道
嵐山電車軌道，京津電気軌道，叡山電気軌道の３鉄道

（3）都市内ノードとしての鉄道駅

① 初期：京都駅，岡崎駅，北野駅

② 後期：出町柳，四条大宮，五条駅，西院駅

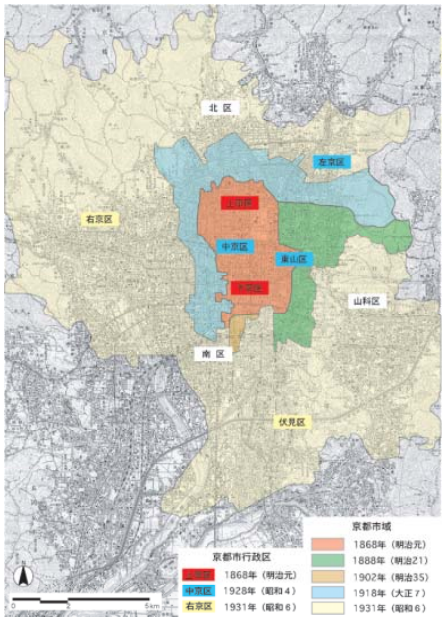

図-１　京都市域拡大状況

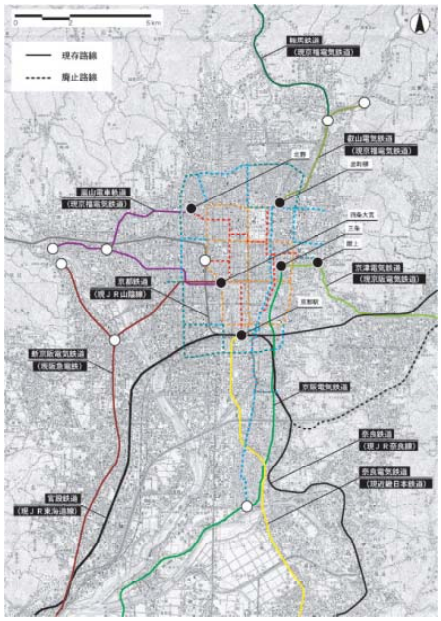

図-2　鉄道・軌道ネットワーク概要

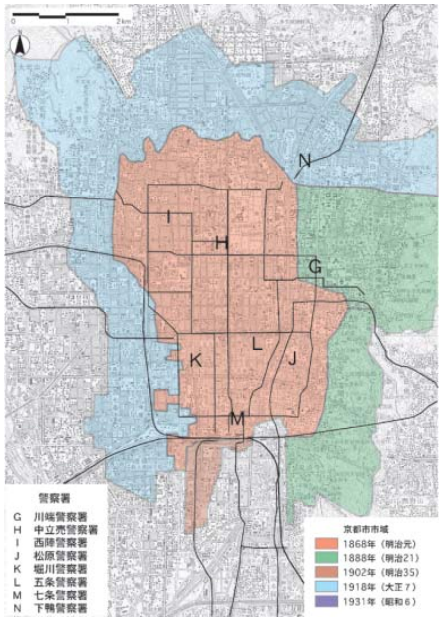

図-3　警察署の配置（昭和２）

キーワード：近代京都，鉄道・軌道ネットワーク，都市形成，都市施設配置
連絡先：〒501-1193　岐阜市柳戸1-1　岐阜大学工学部社会基盤工学科　Tel：058-293-2447　Fax：058-230-1248

4．都市施設にみる都市域拡大

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の変遷を調査・分析することにより，京都市の近代化プロセスにおける都市構造の変化を明らかにした．

都市施設をその施設の有する特徴から，3種に大別し，立地の背景と変遷を整理した．

（1）主要施設　：行政機関・警察署・銀行・興行場

主要施設は，管轄区域内における最も中心的な位置，つまり電気軌道が通る主要幹線街路沿いに設置された．**図-3** に示した警察署のように，主要施設は立地の変遷においても，主要幹線を外れることはなかった．

（2）一般施設　：公衆浴場・小学校・病院

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おり，市街地に一様に分布した（**図-4** 参照）．その立地の変遷については，市域の拡張部分にはまた新しく施設が作られ，市街地化を押し進めるような様子が見られた．

（3）境界施設　：市場

境界施設として，特に市場を取り上げ，近世型から近代型，さらには現在の中央卸売市場までの歴史的背景，都市内配置状況を整理した．

市場は，都市生活に必要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，郊外と市街地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言える．配置の変遷は**図-5**，**図-6** に示す．

5．北野駅周辺の都市形成－ケーススタディー

一都市機能拠点として北野駅に焦点を当て，都市域拡大に伴う地域の変容を分析した．

（1）第一期：終端駅周辺における郊外形成

北野には 1900 年（明治 33）に京都電気軌道が敷設され北野駅が開設された．駅は中心市街地と結ばれ，郊外であった北野を都市の一部として編入する核となった．

（2）第二期：都市域最外郭ターミナル

1918 年（大正 7）大きく西に市域が拡大し，北野は都市域内に取り込まれたと言える．この年北野駅周辺には，路線沿いに北野公設市場が設置され，翌年にも 2 つの私設市場が設置された．京都北西部には，これらの市場しか存在せず，京都市郊外の北西地域の人々にとって欠くことのできない施設であった．また，1926 年（大正 15）に嵐山電車軌道・北野線が開通し，北野駅は京都市北西部の重要なターミナルとして機能した．

（3）第三期：郊外観光地化の起点

1934 年（昭和 9）交通局案内所が，北野他市内 3 ヶ所に設置された．これは，北野駅に接続した嵐山電車軌道による観光地嵐山への観光客に対して配慮されたものであり，北野が洛西地区の観光地化の起点として機能したことが指摘できた．

6．結論

都市施設の配置をつぶさに分析することにより，電気軌道敷設が近代京都の都市形成，特に都市域拡大に与えた影響を明らかにできた．また，都市施設配置そのものには，近代京都における戦略的都市経営の思想を見出すことができた．

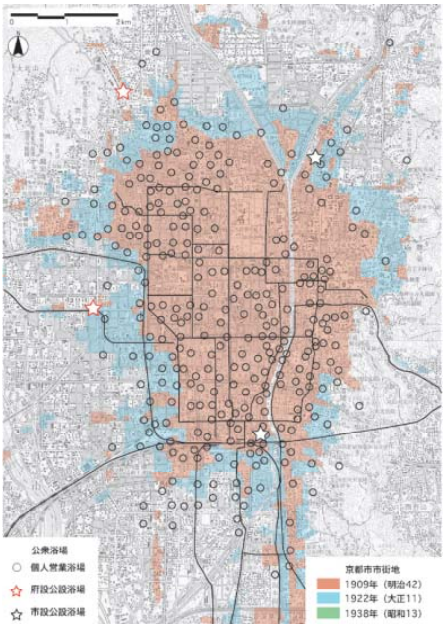

図-4　公衆浴場の配置（大正 13）

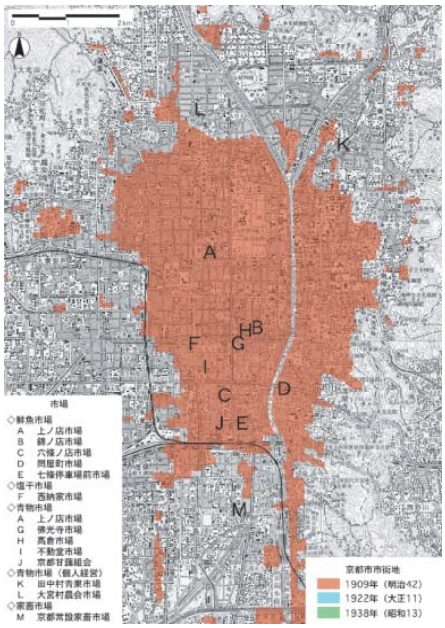

図-5　市場の配置（明治期）

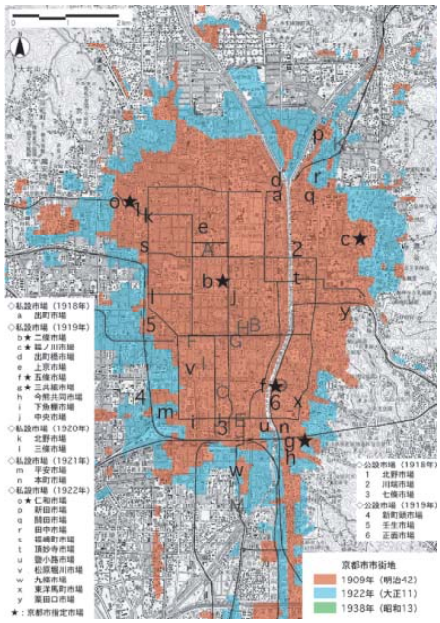

図-6　市場の配置（大正期）