

運河空間の近代化が都市に及ぼした影響に関する研究

The Role of Water-front in the Urban Development under the Modernization

田中尚人*¹・川崎雅史*²・守津真麻*³

By Naoto TANAKA・Masashi KAWASAKI・Masa MORITSU

1. はじめに

(1) 研究の手法と目的

京都伏見には、近世から近代にかけて社会的価値観が大きく転換した「近代化」の時期に、舟運や鉄道などのインフラストラクチャーが次々と挿入された地域である。京都、大阪という二大都市間に位置する伏見において、交通・輸送の接続、転換が行われるターミナルの役割を担ったのが運河空間であった。運河空間は、舟運や陸運など様々なインフラストラクチャーが接続する結節点であり、近世より都市の核として存在してきた運河空間と都市伏見の関係に注目することは、インフラストラクチャーとしての水辺の機能を考える上で有益である。

本研究では、近世から近代にかけて最も華やかに活躍した運河空間に着目し、歴史的な文献・資料^{1) 2) 3) 4) 5) 6) 7) 8)}等を用い、近代化を経て運河空間が如何に変容し、都市空間にどのような影響を及ぼしたのかを分析し、今後のインフラストラクチャー・デザインや都市設計に活かすものである。

(2) 既往研究と本研究の位置づけ

伏見に関する既往研究としては、河川港湾伏見港の生成と衰退に関した研究⁹⁾、歴史的市街地の変容と現状を取り扱った研究^{10) 11)}等がある。

運河・舟運に関しては、利根川水系における鉄道の開業に伴う交通機関の変容による市街地形成を対象としたもの¹²⁾、隅田川を対象とし物流機能・施設に着目したもの¹³⁾等がある。

本研究では、運河空間を陸域(都市)と水域(運河)の境界域である水辺と定義し、時代の要求により近代化した運河空間をインフラストラクチャーが有する機能と関係づけて考察し、その変容が都市に及ぼした影響をマクロな視点から明らかにした。

2. 近世舟運を基盤とした都市構造

(1) 城下町から商業都市へ

秀吉による宇治川の付け替えや堤防・街道の整備といった大土木事業により、城下町として整備された伏見の都市骨格となったのは、伏見城の外堀の役割を果たした濠川と宇治川であった(図-1参照)。これらの水辺は、都市のエッジに当たり都市の規模を規定するものであった。

伏見城廃城により伏見は城下町としての機能を失うが、江戸時代に入ると京と大坂間の中継地として商業都市としての色合いを強める。京都へと繋がる運河高瀬川の開削、中書島の港湾化などの舟運を基軸としたインフラストラクチャー整備によって、伏見のターミ

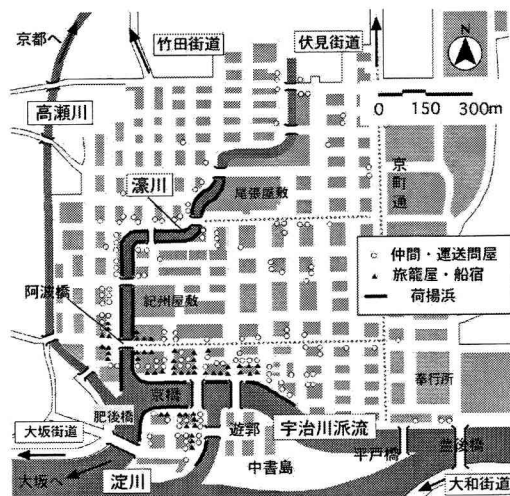


図-1 近世伏見の都市施設の立地

Key Words : 景観、親水計画、空間整備・設計、運河空間

※1 正会員 修士(工) 京都大学大学院工学研究科 助手

※2 正会員 博士(工) 京都大学大学院工学研究科 助教授

※3 学生員 学士(工) 京都大学大学院工学研究科 修士課程

〒606-8501 京都市左京区吉田本町 Tel & Fax 075-753-5123

ナル機能は強化され、その中心となり都市とインフラストラクチャーとのインターフェイスとして機能したのが運河空間であった。

(2) 運河空間の役割

近世の運河空間には都市の魅力ともいえる人々の生活に密接に結びついた諸活動の場が多く存在していた。

(a) 物流・旅客のノード：伏見は、淀川三十石船・高瀬川舟運による物資の荷卸し積み替えの場であり、運河空間は物流・旅客拠点として機能した。

(b) 都市施設の集積：伏見問屋仲間の多くは、淀川・高瀬川舟運を基軸として発達し、運河空間はそれら都市施設の集積地となった。

(c) 機能とアメニティ：伏見は東海道の宿駅として京・大坂間の要衝となったことから大名行列や旅客者の滞留拠点としても機能した。商業集積点として都市の成熟が促されると、機能面の施設だけでなく旅館や船宿、茶店、遊郭といった都市的なアメニティも提供されるようになった。

伏見の運河空間のなかでも、橋詰は水路と陸路の直接的な結節点として重要な空間であり、船着場、船番所、高札等重要な都市施設が設置された(図-2 参照)。その整備・管理は、橋詰町の港湾産業に従事した当事者たちが担当していた。

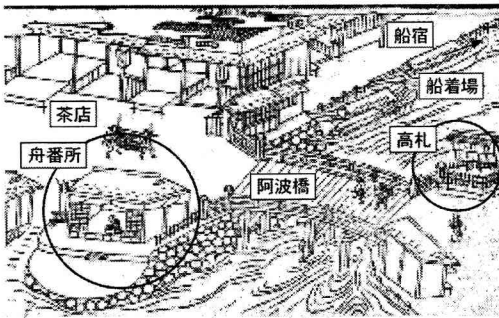
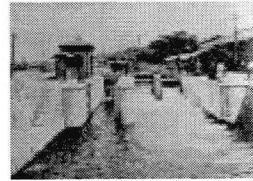


図-2 橋詰の様子(阿波橋：『伏見鏡』より)

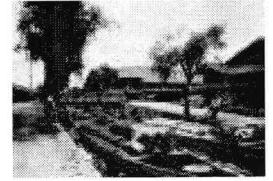
3. 近世舟運と近代舟運

(1) 近世舟運と近代舟運の役割分担

近代インフラストラクチャーの代表とされる琵琶湖疏水は1894年(明治23)4月に竣工し、京都・伏見間の新運河として「鴨川運河」が、高瀬川舟運の基点、近世以来の交通のターミナルであった伏見の中心部である濠川へと接続されることとなった。



左) 図-3 鴨川運河夷川開門(『琵琶湖疏水誌』より)



右) 図-4 高瀬川舟運(『京都慕情』より)

鴨川運河舟運(図-3)は山陰・北陸方面から京都を通り大阪に通じる内陸水運網の一部としての機能を期待され、高瀬川舟運(図-4)は従来のまま日用物資を中心とする輸送に重点を置くという形で、2つの舟運路の役割分担が考えられた。(表-1 参照)

表-1 近世舟運と近代舟運の輸送物品

明治9年取扱貨物(主に高瀬川による)				大正4年取扱貨物(主に鴨川運河による)			
伏見搬入貨物		伏見搬出貨物		伏見搬入貨物		伏見搬出貨物	
塩	128,120石	米	1,015石	石炭	98,100駄	雑品	61,290駄
米	66,123	飛脚荷	11,435駄	木炭	66,210	木材	34,920
雑穀	14,700	青物類	6,493	雑品	60,510	古俵	24,840
炭類	44,717駄	茶	4,445	割木	16,440	空樽	18,840
醤油	26,237	菜油	3,440	銅線	3,690	紙屑	11,820
青物類	25,424	明き棒	2,797	コークス	3,000	石炭	6,780
干鰯	19,790	竹	2,013	塩汁	2,250	古金物	4,200
薪	16,269	瀬戸物	1,924	材木	1,890	コークス	3,120
材木	15,671	塗草	1,680	陶器石	1,830	米	2,610
板類	9,751	菜種	1,514	セメント	1,650	陶器屑	1,680

単位：1石=180kg 1駄=135kg

(「京都府勸業統計報告」より)

近世伏見の運河空間では、宇治川派流を中心とした東西南北の各浜が重要な役割を果たしていたが、近代に入ると琵琶湖疏水の挿入により、その中心が南岸(元南浜：京橋周辺)と西河岸(濠川沿岸)へと移った。1897(明治30)年には伏見商業会議所が、1901(明治34)年には伏見米穀市場がいずれも西河岸に設置され運河空間は大いに発展し、高瀬川と鴨川運河という2つの輸送路の共存は、運河空間を中心とした伏見の都市構造に大きな変化をもたらすまでには至らなかった。

(2) 舟運と電気事業

第二琵琶湖疏水建設による流量増加にともない、伏見において濠川北部堀詰に接続していた鴨川運河は、土橋まで延長改造された。第二疏水事業は、当時の事業勃興に伴う動力の需要に応じ、大規模な電気事業をその主目的としていた。鴨川運河沿川にも、伏見墨染水力発電所が1914(大正3)年5月建設された。

京都電燈株式会社は1889(明治22)年に、高瀬川沿川に本社と火力発電所を建設した。この理由として

「高瀬川を通じて船溜になつて居た故に火力用の石炭運搬に便利であつたこと」¹⁴⁾が挙げられている。また、京都電気株式会社も明治末期から大正期にかけて伏見に火力発電所を建設するに当たり「発電所ハ（濠川沿岸の）西濱ニ置ク事ニ決定シ」¹⁵⁾と述べている。近代化の代表的な事業ともいえる電気事業に対して、舟運は燃料供給という生命線の役割を担っていた。

鴨川運河を含む琵琶湖疏水舟運の貨物輸送のピークは、実際 1925（大正 14）年 222,927 t であり、一日の通船数約 150 隻その主な輸送物品は石炭であった。

一方、近世においては運河空間を中心に都市の魅力を十分に引き出していた高瀬川であったが、都市に対して舟運が果たす役割が電気事業などを代表に工業化、より大規模化したため、その役割を果たせなかった高瀬川舟運は 1920（大正 9）年 6 月廃止され、木屋町通りには京都電気軌道敷設が計画された。

（3）京伏運河計画に見る近代舟運の機能

1922（大正 11）年 12 月の京都商業会議所による『水運施設に関する答申』¹⁶⁾では、「京都工業用燃料の輸送一時停頓し、需要者をして燃料飢餓の厄難に瀕せしめたり」と輸送力不足を危惧し、その強化が舟運輸送力に求められていた。

大正期、京都西部から南部にかけての広大な土地が工業地帯として指定を受けたが、この地域の「水運ノ便ヲ開キ工業ノ発展ニ備フル」¹⁷⁾燃料・貨物輸送路として 1925（大正 14）年京伏運河（図-5）が計画さ

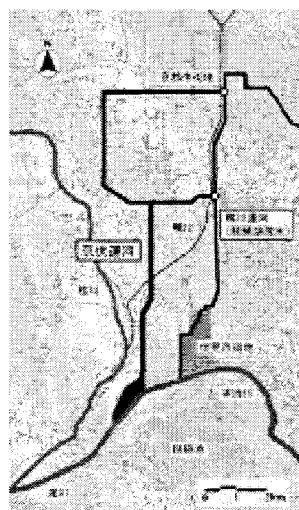


図-5 京伏運河計画

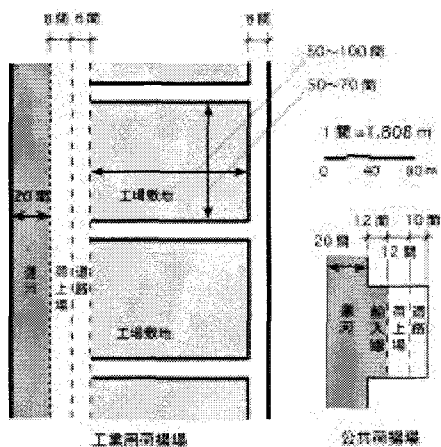


図-6 京伏運河計画の荷揚場

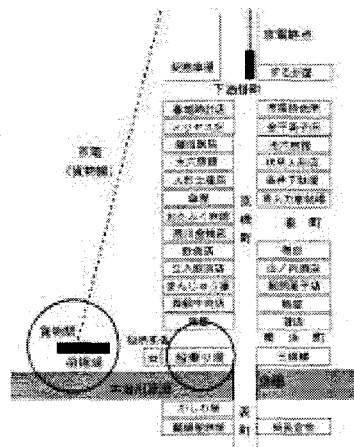


図-7 鉄道と舟運の接続

れた。京伏運河は、横大路で淀川から分岐し北進、十條通附近で東西に分かれ、一方は東進し鴨川運河に連絡し京都駅南部一帯の運輸の便を図ると共に、鴨川運河によって舟運に必要な水量を確保する、他方は北西方向に東海道線まで延びそこから北進し二條駅に至り、西部排水計画線に連絡し京都市西南部一帯の運輸の便をはかると共に、排水路から舟運に必要な水量を確保するというものであった。

（4）舟運の役割の変容

京伏運河計画では大阪安治川からの工業燃料用石炭輸送が大きく期待されており、運河空間において最も重要な施設であり都市のインターフェイスとなる荷上場は沿岸工場専用（図-6 参照）とされた。つまり、かつては様々な物資を取り扱い重層的で多様な都市機能を果たしていた運河空間が、燃料、工業原料の積み卸しだけという単一的な専用空間に変容したのであった。

京伏運河計画は実現をみななかったが、近代舟運の目指した姿が示されたと言える。舟運は近世型の人々の生活に直接に結びつくものから、都市経営のレベルで都市と直接に結びつく、より高次の機能を要求されるものへと変化したことが分かった。

4. 舟運と鉄道

（1）舟運を志向した鉄道

近代交通機関の代表ともいえる鉄道は、その公共性や機能性、運輸システムとして舟運と類似している。

1877（明治10）年以降、東海道線に代表される官設鉄道建設は、舟運のターミナルとして確固たる地位を築いていた伏見には深い関わりを持たなかった。

明治中期になると伏見にも、1889（明治27）3月京都電気鉄道（以下、京電と略す）、翌年9月に奈良鉄道（現JR奈良線）が敷設された。京電と淀川汽船との連絡切符が販売¹⁸⁾されたり、貨物専用線が浜に接続されたり、と近代を代表するインフラストラクチャーとなった鉄道も、初期の段階では近世以来の都市基盤となっていた舟運を志向していた（図-7参照）。

（2）舟運との競合と都市への影響

舟運は鉄道の援護を受けますますの発展を期待されたが、明治末期になると鉄道が競争力をつけたことにより前述したような機能の変化（工業志向）を招き、運河空間に集積していた賑わいや都市の魅力は、舟運によってはもはや支えられることがなくなっていた。

舟運によって支えられた工業は新しい産業を生み出し伏見の都市構造に変化を与え、舟運によって原料を供給された電力が電鉄の競争力を伸ばした。こうして鉄道の成長により、それまで舟運によって支えられて

きた運河空間の都市の魅力は、図-8のように鉄道に誘引されるように都市内へと拡がり、徐々に運河空間中心の都市構造が消滅し、鉄道駅中心に変わった。

5. おわりに

本研究では、運河空間の変容を水辺というインフラストラクチャーが有する機能の変化と関係づけて考察し、その都市に与えた影響を明らかにした。

近世の運河空間には、商業活動に伴う貨物輸送の機能的な施設のほか、旅客の集積による船宿等の遊興施設も整備され、多くの都市の魅力を集積させた。

近代に入ると舟運の性質が、人々の生活と近いレベルで密接に結びついた近世型から、都市経営ともいえる人々の生活を根底から支える都市的なレベルの近代型に徐々に変化した。都市形成における運河空間の役割の変化が、水辺から都市機能やアメニティを遊離させ、鉄道というインフラストラクチャーへと転移させたことが明らかとなった。

謝辞：本研究は多くの方々からの知見の賜である。資料収集には、京都府立歴史資料館、京都市水道局、琵琶湖疏水記念館の皆様、土木学会土木図書館藤井肇様を始め多くの方々に御協力頂いた。記して謝意を表します。

【参考・引用文献】

- 1) 京都府紀伊郡伏見町役場：伏見民政誌、1926.4
- 2) 伏見町役場編：京伏合併記念伏見支誌、1929.1
- 3) 新撰京都叢書刊行会：新撰京都叢書第五巻、伏見大坂記・伏見鏡・伏見叢書、臨川書店、1986.9
- 4) 大塚隆編：慶長昭和京都地図集成、柏書房、1994.6
- 5) 田中泰彦編：写真集京都慕情、京を語る会、1974.8
- 6) 京都府：伏見港・宇治川派流環境整備計画調査報告書、1988.3
- 7) 京都市経済局：京都における工業的市街地の計画に関する調査研究報告書その3、1981.3
- 8) 田邊朔郎：琵琶湖疏水誌、丸善、1920.10
- 9) 笹松明男、金井萬造、長尾義三：日本最大の河川港湾伏見港の生成と衰退、第8回日本土木史研究発表会論文集p.230-236、1988.6
- 10) 西川幸治ら：歴史的市街地の変容と現状 伏見における事例的研究 その15、日本建築学会大会学術講演梗概集（東海）、p.377-386、1985.10
- 11) 青山能也、片方佳也、山本善穂ら：近代都市計画の動向―伏見を例にして―、日本建築学会大会学術講演梗概集（九州）p.1583-1584、1981.9
- 12) 吉野博仁、原田裕子：隅田川河口部沿岸域の江戸期における物流施設の機能と分布に関する基礎的研究、第33回日本都市計画学会学術研究論文集、p.229-234、1998.11
- 13) 鈴木盛明ら：近代における舟運と鉄道の併存状況下の地方都市についての一考察、土木計画学研究講演集、p.125-128、1998.11
- 14) 京都電燈株式会社：京都電燈株式会社五十年史、ゆまに書房、p.20、1939.11
- 15) 京都電気株式会社編：京都電気株式会社、p.75、1912.7
- 16) 京都商工会議所編：京都経済の百年資料編、pp.389-390、1982.10
- 17) 都市計画京都地方委員会：京阪間ノ運河計画ニ就テ、1925.1
- 18) 1890（明治28）年1月30日『日出新聞』に掲載

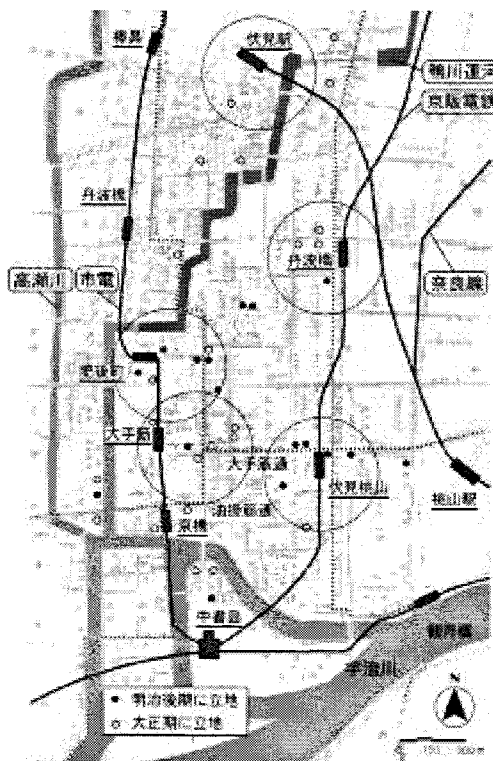


図-8 近代伏見の都市施設の立地