

# 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 Networks 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

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・電気軌道網と、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) 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、写真資料などを丁寧に整理・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<sup>1)</sup>、北河のパリにおける鉄道の発達に関する研究<sup>2)</sup>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<sup>3)</sup>がある。

都市計画史に関しては越沢の研究<sup>4)</sup>があり、京都の都市計画、景観に関する研究としては、大西<sup>5)</sup>や荻谷<sup>6)</sup>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<sup>7)</sup>、近代日本の郊外住宅形成に関する文献<sup>8)</sup>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<sup>9)</sup>、関西私鉄を基軸とした文化史に関するもの<sup>10)</sup>、鉄道と都市生活の関係を記したもの<sup>11)</sup>がある。その他、各鉄道の社史<sup>12) - 21)</sup>、京都の歴史一般に関する史料<sup>22) - 24)</sup>などを参考文献とさせて頂いた。

## 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。

### (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、第四回内国勧業博覧会、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：整理型都市計画

明治三大事業 - 1912年(明治45)竣工

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

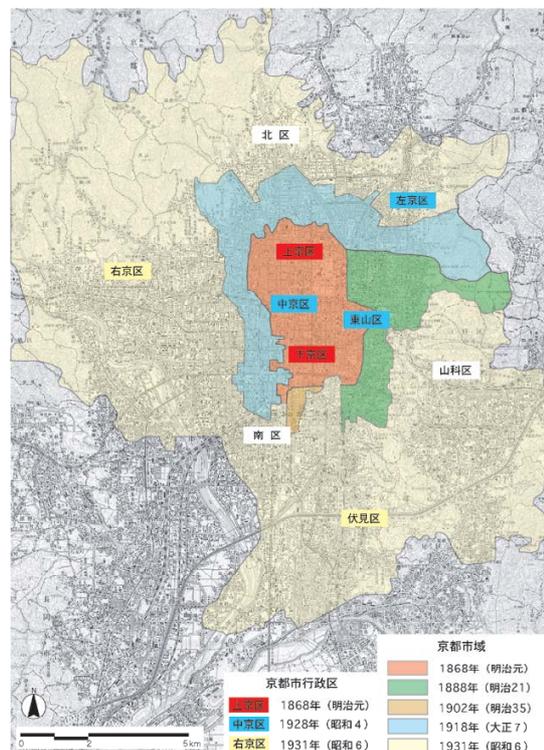


図-1 京都市域拡大状況

Key Words : 景観, 空間整備・設計, 土木史, 鉄道・軌道網

- 1 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
- 2 正会員 博士(工) 京都大学大学院工学研究科 助教授
- 3 正会員 修士(工)(株)三井物産

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：「大京都」拡大構想

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）。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必須と考えられていたからである。

## 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）

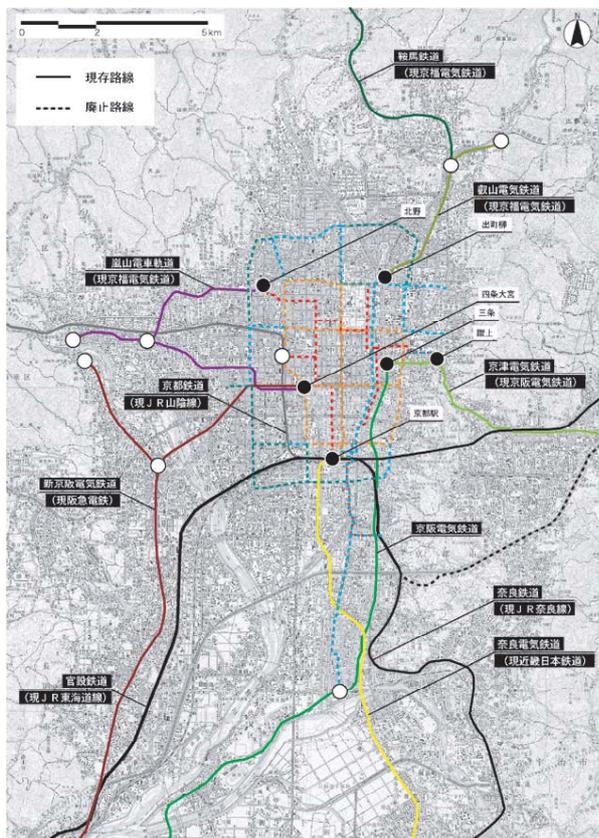


図-2 鉄道・軌道ネットワーク概要

### (2) 鉄道の機能分類（都市形成との関連において）

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。

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軌道網であり、両軌道とも、環状線を目標に路線を張り巡らした。

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。

## 4. 都市施設にみる都市域の拡大

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、分析した。

### (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。

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。

警察署は、主要幹線に沿って立地していたが、ある程度の区域にバランスよく配置された。

銀行は、都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、さらに集中的に設置された。

興行場もまた、都心部に設置される傾向が強かったが、銀行ほど集中せず、軌道路線沿いにも展開した。

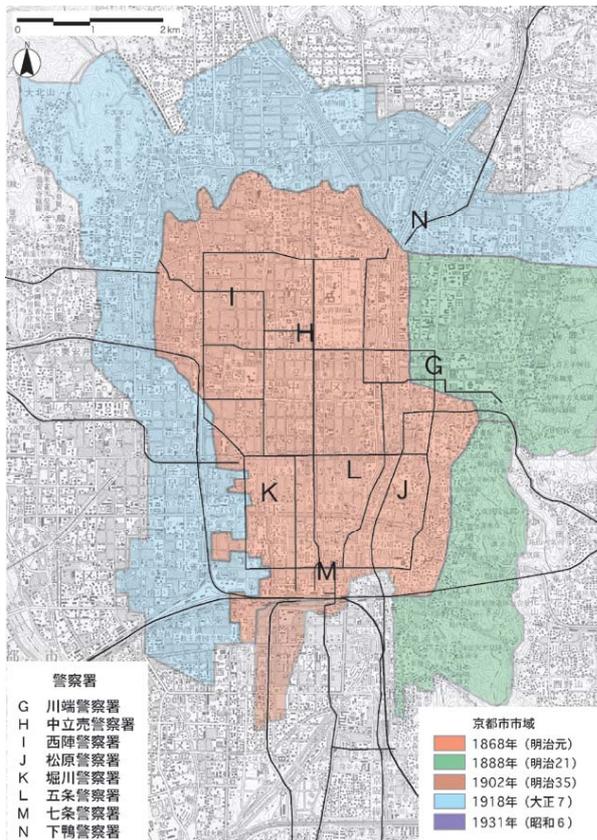


図-3 警察署の配置(昭和2)

(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。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。

公衆浴場は、住宅地もしくは住宅地周辺に立地すると考えられ、元々公衆浴場の配置は、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-4 参照)

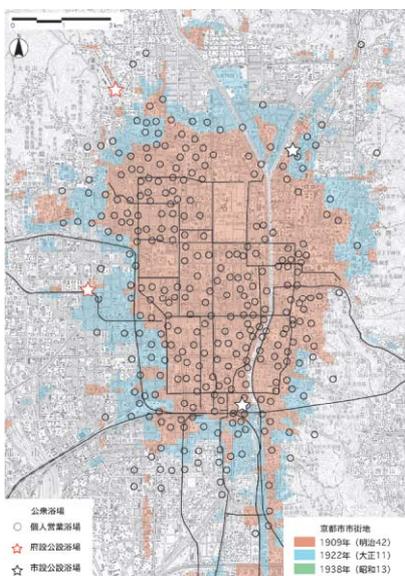


図-4 公衆浴場の配置(大正13)

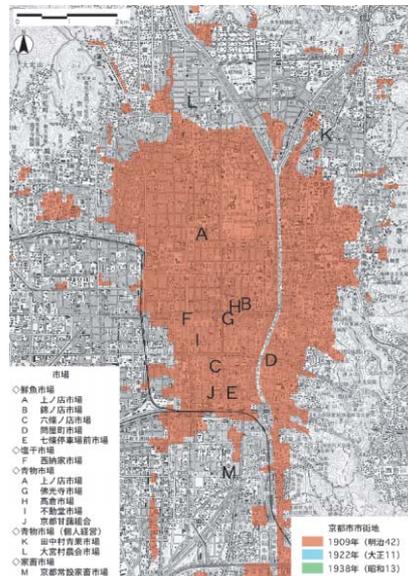


図-5 市場の配置(明治期)

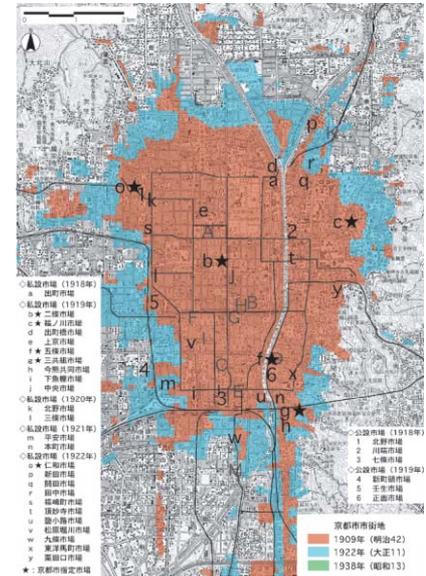


図-6 市場の配置(大正期)

当時の小学校は、救米の売り渡しや会社の事務、交番や時代わりの機能も有し、組内の総合庁舎的役割を担っていた。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。

医学校を備えた大病院は、当時の郊外に、個人経営の比較的小規模な病院は、市街地に立地していることから、市街地を読みとることができた。

(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. 北野駅周辺を対象としたケース・スタディ

(1) 第一期：終端駅周辺における郊外形成

北野は、近世以来北野天満宮を中心に栄えた名勝地であり、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的があり、市域に含まれながらも郊外との曖昧な領域に位置した。この北野に1900年(明治33)京都電気軌道が敷設され、北野駅が中心市街地と結ばれることによって、郊外であった北野を都市域の一部として編入する助けとなった(図-7)。

(2) 第二期：都市域最外郭ターミナル

1918年(大正7)市域が拡大し、北野は完全に都市域に取り込まれた。この年北野には、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、この3つ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べからざる施設となった。また、1926年(大正15)に嵐山電車軌道・北野線が開通し、京都市北西部の重要なターミナルとして機能した(図-8)。

(3) 第三期：郊外観光地化の起点

1934年(昭和9)京都市は、交通局案内所を北野他市内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、3年前の1931年(昭和6)には大幅に市域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～白梅町間の廃止により、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-9)。

6. おわりに

明治維新後、衰退の一途をたどろうとしていた都市京都は、電気軌道敷設と都市施設配置を行い、都市域を拡大し、「公園都市」の成立を目指した。都市施設の配置をつぶさに分析することにより、鉄道及び電気軌道網の敷設が、京都の都市施設配置、郊外地形成に与えた影響を明らかにできた。都市施設配置の変遷には、京都の市街地拡大における戦略的都市経営の思想が垣間見られ、市街地と郊外部の領域では、郊外鉄道と電気軌道網を結ぶいくつかの鉄道駅が重要な役割を果たした。

【参考文献・引用文献】

- 1) 為国考敏、榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究所 - 渋谷を中心にして - , 土木史研究 第12号, pp.65-78, 1992.6
- 2) 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
- 3) 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
- 4) 越沢明：東京都市計画物語, 日本経済評論社, 1991.11
- 5) 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
- 6) 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
- 7) 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
- 8) 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
- 9) 田中真人・宇田正・西藤次郎：京都滋賀鉄道の歴史, 京都新聞社, 1998.11
- 10) 原武史：「民都」大阪対「帝都」東京, 講談社, 1998.6
- 11) 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
- 12) 太田光熙：電鉄生活三十年, 太田光熙, 1938.1
- 13) 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
- 14) 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
- 15) 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
- 16) 京阪電気鉄道株式会社史料編纂委員会：鉄路五十年, 京阪電気鉄道株式会社, 1960.12
- 17) 日本交通公社：日本交通公社五十年史, 日本交通公社, 1962.9
- 18) 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
- 19) 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
- 20) 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
- 21) 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
- 22) 京都市役所：大京都の都市計画に就て, 京都市役所, 1931.11
- 23) 野中凡童：大京都誌, 東亜通信社, 1932.8
- 24) 京都市：史料京都の歴史第14巻 右京区, 平凡社, 1994.1



図-7 北野(第一期)

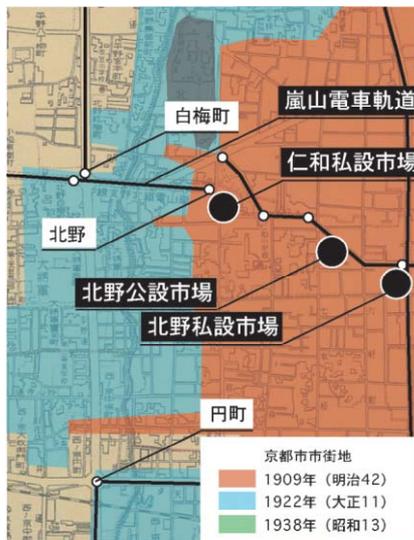


図-8 北野(第二期)



図-9 北野(第三期)