

# 総合大阪都市計画の公園系統計画に関する研究 —都市緑化の先駆性に着目して—

八尾 修司<sup>1</sup>

<sup>1</sup>正会員 大日本コンサルタント株式会社 関東支社（〒330-0011さいたま市中央区新都心11-2 L.A.タワー）  
E-mail: yao@ne-con.co.jp

本稿は、総合大阪都市計画（1928年決定）の公園系統計画にみる「都市緑化の先駆性」に着目し、主に以下の点について、その先駆性を示した。1) 都市に潜在的に存在する用地や都市の風致を活用した公園候補地を選定し、公園道路による公園相互の連絡を図っており、「都市の未利用地の活用」「公園のネットワーク化による機能性向上」といった概念を先駆けた。2) 都市計画放射路線沿いに郊外公園を配置し、市内から郊外公園への連絡機能を付与し、道路網と一体的な公園系統の実現が図られており、「既存道路に連絡機能を担保させることによるネットワーク性の確保」という概念を先駆けた。3) 桃ヶ池公園道路の整備にあたっては、土地区画整理組合の地主が壁面線後退と植栽空間の設置による美観向上を図り、法的拘束力を持たせようとした試みがみられ、わが国の建築協定を先駆ける取組みであった。

**Key Words** : park system, parkway, Osaka, city planning, land readjustment, Reijo Oya

## 1. 序論

### (1) 研究の背景と目的

都市公園法及び都市緑地法の改正（2017年）が示すように、都市における公園緑地のあり方は新たな時代を迎えた。社会の成熟化、市民の価値観の多様化、都市インフラの一定の充足等を背景とし、公園緑地やオープンスペースなどの「みどり」において、ストック効果の向上、民間活力との連携強化、柔軟な発想による利活用などがみられるように、「つくる」ことから「つかう」ことに重きが置かれるようになっていく。これは、「みどり」が有する多機能性を最大限に活かすことを狙った試みであるといえる。

このような時代情勢の変化がみられる一方で、都市全体において「みどり」の多様な機能を向上させる「ネットワーク化」の概念は、都市緑化を推進するうえで今もなお重要視されており、みどりのネットワーク化を契機に、都市の活性化及び魅力の創出を成功させた都市も数多く存在する。この概念の源流をたどると戦前都市計画に遡り、なかでも先駆的なモデルとして位置づけられるのが、本稿で対象とする「総合大阪都市計画（1928年決定）」における公園系統計画である。

総合大阪都市計画において、公園については、面積三千坪以上の大公園33ヶ所、三千坪未満の小公園13ヶ所に加え、日本最初の都市計画決定となった公園道路12線が

計画決定された。公園道路は、「公園と公園とを連絡するために附設された風致的な道路であり、市民の散歩やドライブに供用できる実用と享楽の使命を果たすもの<sup>1)</sup>」と位置づけられた。この決定の背景には、公園を系統的に配置し、公園道路により公園相互の連絡を図ることで、都市全体としての公園機能を高めるという「公園系統（パークシステム）」と呼ばれる考え方があった。

公園系統は欧米由来の計画思想であり、例えばフレデリック・ロウ・オルムステッドによる「エメラルド・ネットワークス」では、公園、広場、河川、緑地などを緑道（パークウェイ）でつなげる計画により、アメリカ・ボストンの街の外周に緑地帯を連ねたパークシステムが構築された。これは、都市レベルで公園をネットワーク化し、都市の骨格をランドスケープの視点から計画する「パークシステム」の源流といわれ、19世紀の欧米諸国における都市計画や造園の思潮に影響を与えたものとされている<sup>2)</sup>。

わが国においては、片岡安が著作『現代都市之研究（1916年）』において最初期に「公園系統」の概念を紹介したとされており、その後折下吉延の設計による「明治神宮内外苑連絡道路」など、東京を中心に公園道路の整備が行われた。しかし、総合大阪都市計画における公園系統計画は、都市全体において欧米由来の思想を導入しながら、名勝社寺などの都市の風致を組み入れ固有に発展させたものであり、先駆的かつ日本らしさが際立

った計画であることから、都市計画史・公園史においても重要な計画である。

本計画は当時の都市計画技術者のすぐれた構想力を示しているが、この策定に主としてあつたのが、大屋霊城である。大屋霊城は、1919（大正8）年4月に大阪府公園設置調査会委員、同年10月に大阪府技師、翌1920（大正9）年3月に都市計画大阪地方委員会技師に任命され<sup>3)</sup>、戦前期大阪の公園緑地行政に尽力した人物である。

総合大阪都市計画における公園系統計画は、現代の大阪における都市計画公園緑地計画の基盤の根拠となつている。このため、計画理念とその実現の内実、及び計画策定に関与した都市計画技師の計画思想の影響などの観点から、戦前都市計画の先駆性を評価することは、重要な研究課題だといえる。筆者はこれまで、基礎資料や先行研究により蓄積された研究成果<sup>4)</sup>を基に、総合大阪都市計画における公園系統計画の計画理念と整備の実態、及び計画策定における大屋霊城の果たした役割とその計画思想の反映について明らかにしてきた。これらは、異なる観点から個々の研究課題の解明に取り組んできたものであり、1つのテーマから論じることを試みることはなかった。

そこで本稿では、拙稿<sup>4)5)</sup>におけるこれまでの研究成果を総括する形で、総合大阪都市計画の公園系統計画にみる「都市緑化の先駆性」をテーマとして掲げ、史実を織り交ぜながら以下の点に着目し、現代都市計画にも通じるその先駆性について論じたい。

### 1) 公園系統計画の具体化にあたっての先駆性

大正期、公園系統計画を具体化するにあたり、都市の各所に潜在的に存在する用地を公園候補地に挙げ、公園道路により相互の連絡を担保することが掲げられた。この概念は、現代都市計画における「都市の未利用地の活用」「公園のネットワーク化による機能性の向上」といった考え方を先駆けるものと考えられ、その内実について示す。

### 2) 総合大阪都市計画の公園系統計画にみる先駆性

総合大阪都市計画において成立した公園系統計画は、多様な自然環境や景勝地等の活用が掲げられ、多種多様な公園を配置し、公園道路による連絡を担保するものであった。また、市内から郊外に走る放射路線沿いに郊外公園を多数配置し、市内から郊外公園への連絡を図るといふ、道路網と一体的な公園系統の実現が図られた。これらの考え方は、「都市全体として公園のネットワーク性を確保することによる公園機能の向上」「既存道路に連絡機能を担保させることによるネットワーク性の確保」といった考え方を先駆けるものと考えられ、その内実について示す。

### 3) 公園道路整備の実現過程における先駆性

本稿でとり上げる桃ヶ池公園及び同公園道路では、土

地区画整理事業をきっかけとして、地主らの主体的な関与と行政との協働による整備の実現がみられた。特に公園道路整備において、自主的な宅地後退と空地への植栽による美観向上を図ろうとした試みは、現代の景観まちづくりを先駆ける取組みであると考えられ、その内実について示す。

なお、このなかで1)と2)では、計画策定に主として関与した大屋霊城の計画思想の反映がみられた。すなわち、大屋の計画思想が先駆的であったと捉えることができ、彼の思想とその反映性についても言及する。

## (2) 研究の手法

本稿では、行政資料、雑誌記事、地図資料のほか、公園系統計画の実現に関与した各主体の当時の働きと計画の具体的内容を詳細に示した大阪朝日新聞、大阪毎日新聞等の新聞資料を用いた。また、桃ヶ池公園道路の整備過程については、土地区画整理組合の具体的な働きを示す大阪府行政文書「土地区画整理（股ヶ池）自昭和二年至昭和十年」（1927-1935年）及び大阪市行政文書「田邊及桃ヶ池公園関係綴」（1927年頃）を資料として用いた。

なお、本稿では読みやすさを優先し、資料原文の漢字の旧字体は新字体に、カタカナは適宜ひらがなに改めて引用した。

## 2. 明治・大正前期における公園系統計画の構想

### (1) 公園系統計画の構想の起源

大阪における公園計画の起源は、明治期に遡る。大阪市では1897（明治30）年に第一次市域拡張が行われ、市内の健全な発達を促進するため、新市街地の計画樹立の必要に迫られていた。そこで翌1898（明治31）年、大阪市は当時建築設計に従事していた山口半六工学博士を招聘し、計画立案を依頼した<sup>6)</sup>。山口は、1899（明治32）

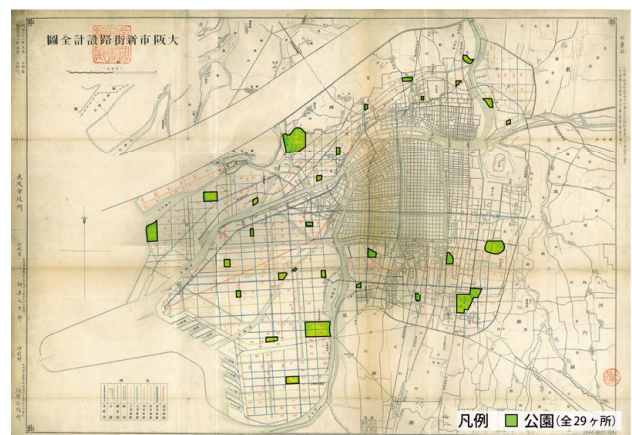


図-1 「大阪市新街路設計全圖」（1890年）にみる公園配置<sup>5)</sup>  
（国立国会図書館関西館所蔵、公園箇所は筆者加筆）

年に187線の街路計画，21線の運河，そして公園29ヶ所を「大阪市新設市街設計説明書」としてとりまとめた。公園の具体的な配置については，約2万坪以上を大公園，千坪以上を小公園とし，それぞれ5ヶ所，24ヶ所の新設を計った。

公園計画策定の狙いとして，山口は，市域拡張により編入された土地では，宅地が少なく空地が多く，地価が騰貴しないため，「公園を設くるの準備を為すは最も時を得たるもの」とし，新街路の設計と合わせ，公園の位置選定を行った，と述べている<sup>8)</sup>。当時の図面からは，市街地の周縁部に公園を計画的に分散した配置が読み取れるが，公園道路などの系統立った構成は認められない(図-1)。また，事業の実施には至らなかった。

1917(大正6)年4月には，関一(当時大阪市助役)を委員長とする大阪市都市改良計画調査会が設置され，外国都市の改良に関する法律・条令の調査，市区改正の準備に必要な図面や書類の作成を行う機関と位置づけられた。調査会は市区改正案の立案に努め，1918(大正7)年4月に成案を得て，これに基づき1919(大正8)年11月に大阪市役所市区改正部が修正案を策定し(市区改正部案)，池上市長に報告した<sup>9)</sup>。この市区改正部案に基づいた「大阪市区改正設計」(1919年12月に内務大臣認可)と，これを引き継いだ「第一次都市計画事業」は，街路を主とするものであり，公園計画を含まなかった。

しかし，市区改正部案である「大阪市都市計画説明書(公園運輸之部)」の「郊外地ノ開発」という章において，公園計画案が示されている(表-1<sup>10)</sup>)。これによると，市の北部に，吹田付近の大地を利用した天然公園，

表-1 大阪市都市計画説明書における公園計画に関する記述  
(アルファベットは図-2に対応，以下同様)

地域	計画の内容
北部	北に吹田附近の大地を利用して成る天然公園(A)又は南に稗島村附近の新淀川堤防に沿ふ河沿公園(B)又は此二園を連絡して崇禪寺馬場其他の勝地を貫く遊歩道の設備の如きは恐く適當の時期に於て考慮の必要あらむ
東部	市の東部にありては(…)此方面の公園設備としては地勢上今特に予定すべきものなしと雖も然も本市にして將來大阪城(D)を挙げて市の一大公園たらしむべき期待を捨てざる限り東郊一円の地は即ち卒先其利を享くべく更に進むて生駒山麓自然の起伏に依る森林公園の施設を見んも亦畢竟時の問題のみ
南部	市の南郊に見んが(…)若し夫れ此方面に於て適當なる公園設備を策して住宅地域の価値を發揮せしめんと欲せば即ち田邊村の西，股ヶ池より池田池に亘り附近(C)の地勢頗る其の施設に適するものあり能ふ可くむは更に快適なる公園道路を以て之を北に天王寺公園に結び西に住吉公園と連ね又南に大和河畔(K)依羅村地先の松林より更に流れと共に西して敷津村の河口に至らしめんか恐らく此の間多趣多様の景致を点綴して一大連続公園の美観を大成するに至らん

新淀川堤防に沿う河沿公園，これら二園を連絡する「遊歩道」が構想され，市の東部においては，大阪城跡の一大公園化と生駒山麓の森林公園の計画案が認められる。市の南部においては，住宅の価値を向上させるための公園として，股ヶ池-池田池(後の桃ヶ池-長池)と，天王寺公園から住吉公園までを結ぶ「公園道路」の計画が確認できる。これは，大阪南部において点在する多種多様な「景致」を繋ぐことにより，一大連続公園の美観を形成するものと明記された。これらの「公園道路(遊歩道)」及び「大連続公園」の構想は，すぐには事業化には至らなかったが，総合大阪都市計画(1928年)における公園系統計画の起源といえる考え方が認められる点は着目すべきである。

## (2) 大正後期における公園系統計画の具体化

### a) 郊外大公園と公園循環道路の計画

1919(大正8)年5月，大阪府公園設置調査会が設けられた。これは，大阪府が当時経営していた住吉，箕面，濱寺の三公園に加え，「大公園」を新設するための調査を行う機関として設けられ<sup>11)</sup>，大阪市付近及び既設公園を除いた府下全般にわたり二ヶ年事業として実測調査を行うものであった<sup>12)</sup>。構成員は大阪府技師数名からなり，ここに大屋靈城が府園芸技師として名を連ねた。

大阪府公園設置調査会の調査とは別に，大阪府都市計画課も公園計画に関する調査を行った。1920(大正9)年8月には，大阪市の北部・東部・南部の三面に異なる特色をもつ六箇所の大公園を分布させ，これらを連結させる幅員八間の「循環道路」をつくる計画案が示された<sup>13)</sup>。また9月には，府都市計画課案の「公園系統」案として，吹田の西北の山林を利用した二十五万坪の山林公園(A)，新淀川を中心とした六十万坪の河岸公園(B)，股ヶ池，池田池を中心とした三十万坪の水池公園(C)，大阪城内の二十万坪の日本式公園(D)，そして城東練兵場内の運動公園(E)，さらに天王寺公園内にある動物園を農学校内(F)に移転し，一帯を公園化するという案が提示された<sup>14)</sup>。これに加え，住吉公園の西方(I)に約五万坪を新設する計画や築港方面(J)に約二万から五万坪の公園を二ヶ所設置する計画が示され，さらには市都市計画部において市内に約二十箇所の小公園を設置する方針が掲げられた<sup>14)</sup>。

このとき，公園を連絡する循環道路が構想され，大阪南部に位置する天王寺公園を出発点として住吉公園に達する幅員六間～八間の道路を新設する具体案が示された。この道路は，両側に松並木を隔てて歩道を設け，中間に存在する聖天山(G)，阿倍野神社，帝塚山(H)を公園として連絡する「道路公園」として構想された<sup>14)</sup>(図-2)。この大阪南部において構想された道路公園は，大阪北部豊能郡の石蓮寺から箕面公園に達する道路の構想



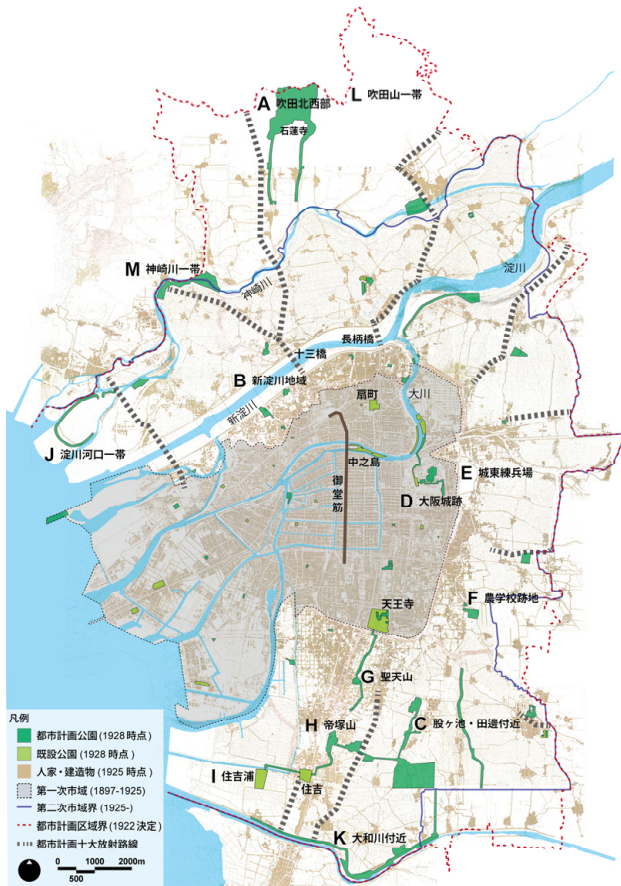


図-2 1920年以降における公園候補地位置と市域拡張の様子<sup>5)</sup>  
(大阪都市計画図(1928年)上で筆者が公園候補地位置を特定<sup>2)</sup>)

とあわせて、南北二大道路公園構想として位置づけられた。以上の大阪府都市計画課案には、市区改正部案とも多くの共通点がみられ、公園系統の計画理念の反映が認められる。また、この公園間を連絡する道路公園構想が、折下吉延の1920(大正9)年10月の外遊報告<sup>3)</sup>以前の立案であることは、日本の公園史において重要な点である。

大阪府公園設置調査会は1921(大正10)年3月の調査完了後、得られた成案を、大阪府都市計画課による調査結果と合一させた。これは、大阪府全体の公園系統計画の策定にあたり、大阪市とその付近については大阪府都市計画課による調査結果を採用し、それ以外の郡部の大公園は大阪府公園設置調査会による成案を採用するという分担を行い、両者を「総合渾一」させ、「大阪府全体の公園系統を作る」方針がとられたものである<sup>12)</sup>。

大阪府都市計画課はその後、都市計画事業の進捗に伴い「系統あり連絡ある公園計画を樹立するの必要」を認め、1922(大正11)年1月に公園計画案をまとめた<sup>15)</sup>。当時の新聞では、「大屋技師の手許に於て理想案として六箇所の候補地を選定した<sup>16)</sup>」と報じられており、この計画策定は大屋霊城によるものであったとわかる。

郊外公園の計画案は、それまでの調査の結果を概ね引き継いでおり<sup>14)</sup>、公園間の連絡道路は中之島より天王寺、

住吉に至り、住吉から股ヶ池(C)、大和川の浅香山(K)を結ぶもので、さらには仁徳天皇陵を経て濱寺に至る拡張も想定されていた<sup>15)</sup>。これらは大阪府都市計画課が「各公園間の連絡を十分ならしむる方針<sup>15)</sup>」を採用し、公園系統の充実を図って立案されたものであった。

## b) 公園廣道による公園相互の連絡と公園系統の樹立

1922(大正11)年8月、都市計画大阪地方委員会による公園計画案が報じられた。このなかで、各公園の利用と効力を増進させるために「公園廣道」を作り、大公園を連絡させ一つの系統をつくる方針が示された。具体的には以下のとおりである。

「各公園を連絡する道路については、市内では特に公園廣道といふ様な特別な構造を有するものを以て連絡するとは素より困難の事なので、既設又は設計済の道路に公園を結びつけて一つの循環系統を作り遊覧者の便を計り、且市内不潔の地を通過せしめない様、並木其他の設備によって道路及びその付近を特に風致的に整へ、郊外においては特に地帯を選んで公園専用廣道を施設し、公園の効果を益々大ならしむる方針を採る<sup>17)</sup>」

(読点及び下線は筆者加筆)

すなわち、市内では「公園廣道」の新設が困難であることから、既設または設計済みの道路と公園を結びつけ、道路とその付近は並木植栽などの設備によって風致的に整え、一方郊外においては、公園専用の広道を整備し、公園の効果を高める方針が定められたことがわかる。つまり、並木植栽設備を有した道路である「公園廣道」によって公園相互を連絡し、公園の利用拡大と効果増進を図ることにより、公園系統の実現が図られようとしたのである。

1923(大正12)年2月には、大阪府都市計画課が当時の市域周囲部、特に都市計画放射路線に沿って公園を配置する計画を発表した<sup>16)</sup>。これは、市の南部に三ヶ所(住吉浦(I)、帝塚山方面一帯(H)、股ヶ池付近一帯(C))、東部に三ヶ所(大阪城址(D)、城東練兵場(E)、農学校移転跡(F))、北東部に二ヶ所(新淀川廢川敷(B)、神崎川上流一帯(M))、北部に二ヶ所(吹田山一帯(L)、服部神社付近一帯(A))、西部に一ヶ所(淀川河口一帯(J))の合計十一ヶ所の公園を新設し、都市計画放射路線に市内から郊外公園へ連絡する役割を与えた。1920年9月の府都市計画課案と比較すると、吹田山一帯、神崎川上流一帯が新たに追加されている。

これまでの変遷をみると、公園系統計画の策定にあたり、公園を配置し、新たに循環道路や公園廣道を設け連絡するのみならず、道路部分を放射路線で担保し、その周囲に公園を配置することで、道路網と一体化した公園系統を実現するという計画理念が掲げられたといえる。

### (3) 大屋霊城の計画思想の反映とその先駆性

公園系統計画の具体化において、大屋霊城が担った役割が大きいものであったことは、先述のとおりである。大屋が計画の具体化を進めるにあたり、当時どのような計画思想を抱いていたか、その関係について述べる。

当時、一般には風光明媚な原野や貴重な宅地、山林などが公園候補地として適当と考えられていた。これに対し大屋は、「塵埃の焼捨地や利用のない土地、河岸地や堤防敷、社寺境内、墓地など、一つとして公園に利用できないものはない。これらは注意さえ怠らねばどの都市でも容易に獲得できる土地である<sup>18)</sup>」と主張した。そのうえで、「史蹟名勝天然記念物、不用墓地、その他樹林、水辺などは、破壊せずにこれを利用する方法を講ぜられたい<sup>19)</sup>」とした。すなわち、用途に困る土地や河岸地といった自然景勝地まで、都市には公園用地が潜在的に存在すると考えていた。大屋は、このような土地を「永久に建物を以て蔽はずに残さるべき地面」と表現し、これらを保存して初めて真の都市の形態が備わり、都市の機能が発揮されると主張した<sup>20)</sup>。

また大屋は、公園を相互に連絡する「公園道路」として、パークウェイを「帯状に延びた公園帯」、ブルーパールを「並木を以て飾られた遊歩道」と分類し、これらを「最も吾人の興味を惹き又日本の都市に容易に応用し得られ且利用価値多い公園」と位置づけた<sup>21)</sup>。この事例として、郊外大公園を結びつけるためにアメリカなど欧米のパークウェイやブルーパールの事例を紹介し、そのネットワーク機能の重要性を述べている。また、大屋は公園道路について、道路整備の際に少々余裕をもって土地を買収し若干の費用を投じることで公園的整備が可能という長所を挙げた<sup>22)</sup>。

以上の大屋の考え方は、当時の計画理念における 1) 河岸地や水池、史蹟名勝等を活かした公園候補地の選定、2) 公園道路による公園相互の連絡、という点で共通しており、大屋の計画思想の反映が認められる。これらの考え方は、現代都市計画における「都市の未利用地の活用」「公園のネットワーク化による機能性の向上」といった概念に通じるものがあり、現代の都市緑化の考え方を先駆けている点において注目すべきである。

## 3. 関東大震災後の公園計画の変遷

### (1) 震災発災後における「大道路公園」の構想

1923（大正12）年9月1日に発生した関東大震災は、大阪の都市計画に大きな影響を与えた。震災の翌月、大阪府都市計画課は公園計画案の修正の必要性を認め、大阪府当局とも協議のうえ計画案の修正を開始した。そのなかでも特筆すべきものが、「震災の副産物として計画さ

れ最も興味あるもの」と表現された、大公園や避難所を連絡する大道路公園であった<sup>23)</sup>。これは、市街地からの避難を目的として、運河や河川、広幅員道路を利用した大道路公園が計画されたものであり、具体的に、東西方向の道路公園として、堂島、土佐堀、阿波堀、長堀、道頓堀などの河川を利用し、両岸あるいは片岸の家屋を取り払い、対岸の猛火を防ぐ程度に拡張整備するものが挙げられた<sup>23)</sup>。また、南北方向の道路公園としては、1) 十三間川から境川、中津川の両運河を連ねた大運河を築造し、両側に植樹を施すもの、2) 計画中であった二十四間道路（御堂筋）を南北に延長し、北端を十三橋、南端を住吉公園とするもの、3) 松屋町線を延長し、南方は天王寺公園から聖天山・帝塚山を連ね住吉公園に至り、北方は中之島から扇町公園を經由し長柄橋に至るもの、が構想された<sup>23)</sup>。

本構想の狙いについては、大阪市土木部長兼都市計画部次長である岩田成実が、「外国都市の公園道路は都市の美観と保健上から造られたものだが大阪市などでは幅二十間以上の公園道路を市内に縦貫させて大公園又は市外に通じ両側に火を防ぐような樹木を植付けるようにすればイザという場合には避難するのに頗る便利である<sup>24)</sup>」と述べた。つまり、都市の美観と保健という観点から造成するものとされていた公園道路に、防火や避難経路としての機能を付加する狙いがあったといえる。

市当局では震災発災後、1) 道路を郊外に延長し避難路とする、2) 幅員を拡張し道路舗装材を不燃焼のものとする、3) 橋梁を不燃焼性のものに架替える、4) 市の内部及び周囲に避難場所としての大公園を設ける、5) 街路及び公園に不燃焼性の樹木を植樹する、ことを基本方針として定めていた<sup>25)</sup>。先述の構想はこの方針に沿うものと考えられるが、最終的に多くが都市計画決定に至っていない。その要因は、市当局では財源の都合上、都市計画十大放射路線や補助路線などの街路計画、及び橋梁の架替えが優先され、「大公園計画の厄介者が残されてある<sup>26)</sup>」と評されたように、公園計画の多くが後回しにされたことが挙げられる。また、「近く実施される隣接町村編入を待ち更に理想案による郊外大公園を設定する<sup>26)</sup>」とあるように、市当局としては、大阪全体として公園系統を実現させるため、震災前まで議論されていた郊外大公園の実現を優先したことも要因の一つに挙げられる。

### (2) 府市共同による計画策定と公園候補地の審議

1924（大正13）年7月、都市計画大阪地方委員会が調査研究を進め、公園系統計画の成案を得た<sup>27)</sup>。その内容は、府の都市計画放射路線に沿って市の南部に三ヶ所（住吉浦（I）、帝塚山方面一帯（H）、股ヶ池付近一帯（C））、東部に三ヶ所（大阪城址（D）、城東練兵場（E）、農学校跡地（F））、北東部に二ヶ所（新淀川



廃川敷 (B) , 神崎川上流一帯 (M) , 北部に二ヶ所 (吹田山一帯 (L) , 服部神社付近一帯 (A) ) , 西部に一ヶ所 (淀川河口一帯 (J) )<sup>27)</sup>と、市の郊外に多数の公園を配置するものであり、1923 (大正12) 年2月の大阪府都市計画課案がほぼ踏襲されたものであった。ここでは、関東大震災後に新たに考案された、市内の道路公園新設案は採用されなかった。

このとき、公園の事業実施の費用分担について、「大阪市に属するものは市の経費に於て郡部に属するものは府の経費に於て夫々施行」し、計画については「市の内外を論ぜず都市計画区域内である以上府市協調の下に進行」する方針が定められた<sup>27)</sup>。

1925 (大正14) 年4月1日、大阪市において第二次市域拡張が行われた。これより東成郡・西成郡が市域に編入され、従来は郡部に位置した公園候補地の多くが市域に属することとなったが、同年7月には、市域拡張に伴い、これまで公園計画を立案してきた大阪府と大阪市が「共同」で計画立案を行う方針が報じられた。公園の設置に関する府市の分担は、府が大公園の開設、市が主に市内小公園の経営にあたる、という方針がとられ、府市共同での公園系統の実現が目指されることとなった<sup>28)</sup>。

1927 (昭和2) 年10月には、大阪市都市計画部が街路、運河、下水道、公園、墓地を含む総合的計画の成案を内務省都市計画課へ提出し、審議された<sup>29)</sup>。この審議を経て、公園計画案は都市計画大阪地方委員会へ諮問されることとなり、本案が概ね最終の成案であった。この時点における公園候補地のうち、「目星しいところ」と表現された候補地とその計画が、当時の新聞記事でも具体的

に説明されている (表-2<sup>30)</sup>)。ここでは、市内及び郊外地におけるさまざまな自然環境や景勝地、海岸埋立地などの活用が挙げられ、多種多様な大小の公園が配置され、公園道路による連絡が担保された公園系統計画として立案されたことがわかる。最終的に都市計画決定に至った内容は、次節で述べる。

### (3) 総合大阪都市計画における公園系統計画の成立

#### a) 公園の系統的配置

1928 (昭和3) 年2月1日、第23回都市計画大阪地方委員会が開会された。ここで、街路・運河・下水道・公園及び墓地に関する総合的な計画の原案が審議され、公園については、面積三千坪以上の大公園33ヶ所、三千坪未満の小公園13ヶ所、公園道路13線が原案として提示された。その理由書には、市域拡張に伴う人口増加が予測され、市民の衛生保安及び教化に供する公園が現存するものだけでは賄えないとし、天然の風致、土地の現況、各種施設の計画など諸事情が考慮されて公園の配置がなされた、と示されている<sup>31)</sup>。

第25回都市計画大阪地方委員会 (1928年4月19日) では、街路、公園及び墓地、運河及び下水道の各特別委員会が、実地調査をふまえた修正案を持ち寄り、議論と修正が行われた。結果、都市計画公園道路は外島公園道路が公園に置き換えられ、計12線となった<sup>32)</sup>。ここで修正された原案は、内務省の審議を経て、1928 (昭和3) 年5月29日に総合大阪都市計画の公園計画として決定された (図-3)。

公園の配置と選定に関する具体的な方針は、当時大阪

表-2 1927年10月時点の代表的な公園候補地に関する記述 (下線は筆者加筆、アルファベットは図-2と対応)

	公園候補地に関する記述
北部	服部公園 (A) , これは阪急線西手豊津の丘陵を抱いた面積卅万坪の山林公園で、櫻もあり紅葉もあり広い境地はいひ知れぬ静寂さに包まれて市との距離も一里足らずのところ、市ではこれが連絡に幅員二十五メートルの公園道路を設けようとの計画がある、つぎは神崎川公園 (M) で面積が三万坪、東海道線に近い神崎川左岸の細長い景勝地をそのまゝにとり入れてこれに公園施設を加へようといふのである (…) 東淀川区では十三公園 (B) , 面積が一万五千坪これは常緑樹の多い今里の高原地帯をとり入れる、つぎは同区内の崇禪寺公園、これは本社が大大阪記念博の収益中から寄附した公園新設費の一部でこんど新たに設けられた北中島公園を中心に市農園の中島農園から生田傳八の返り討で知られた崇禪寺馬場をもとり入れての計画
東部	御勝山 (F) の方は御勝山を中心にして名利舍利寺一帯の風景をとり入れる。森小路の方は京阪線の東手で主として運動公園にする (…) かねての問題だった大阪城 (D) を中心に、淀川左岸をとり入れての計画があり、その総面積約廿萬坪で大阪城の開放については師團側の諒解をも得てゐる。
南部	住吉区では大和川右岸 (K) の堤防を利用して堺の浅香山を背景に細長く下流に沿うて新しい設備を加へる。つぎは臨南寺と南田邊の二箇所、臨南寺の方は面積廿万坪で樹木にうもれた古刹臨南寺を中心にして寺岡の花畑一帯をとり入れる、田邊公園は三万二千二百坪でこれも本社寄附の公園費の一部を振當てられたもので風光に富んだ山阪神社を中心に長池、股ヶ池をとり入れた上、臨南寺との間には並木帯の公園道路で連絡される (C) が次に今の天王寺公園から住吉区西部の高原地帯をとり入れた総合公園の計画もある。阿倍野から帝塚山 (H) 聖天山 (G) を一本の公園道路でつないでこんど新たに擴張される府の住吉公園と連絡をとるもので総面積が約廿万坪。
西部	舊市港區では北港公園 (J) が新設される、これは築港砲台跡の西手から正連寺川尻までの海面一万坪を埋て理想的の臨海公園に仕上げようとの計画である。
市内小公園	都計事業の小公園であるが、これは舊市では賑町、泉尾、市岡、浦江、中之島、稻荷町、新市では長柄、今宮、平野、瑞光寺、股ヶ池その他一ヶ所で面積は三百坪から千坪までの計画である。この外土地區劃整理による小公園としてすでに設計済みのものをいふと佃土地組合が二ヶ所、野江と福田が各一ヶ所、墨江第一が一ヶ所、天王寺が十三ヶ所、すみれの荘が八ヶ所、瑞光寺が一ヶ所となつてゐる

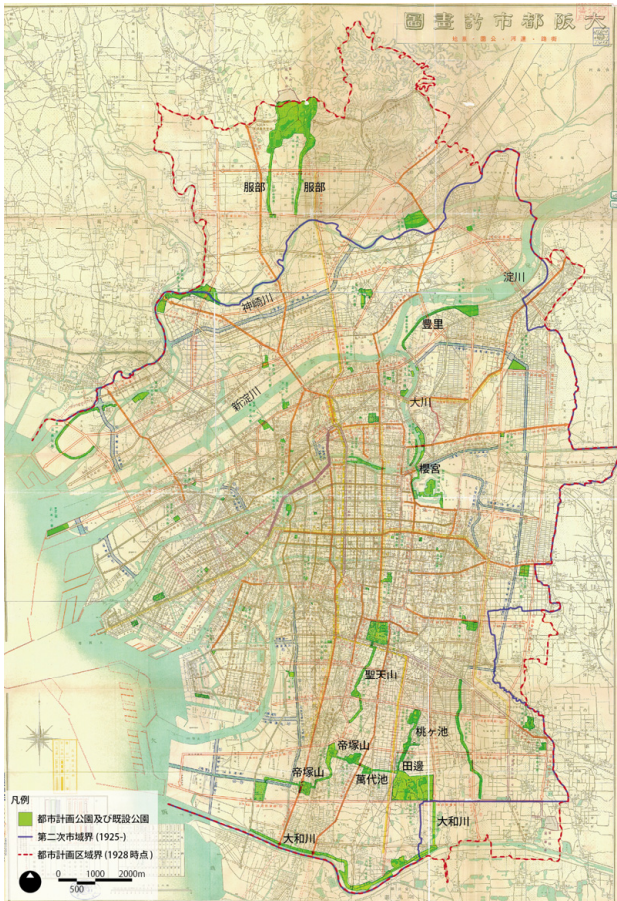


図3 都市計画決定された公園道路 12 線の名称と配置構成<sup>4)</sup>  
 (「大阪都市計画図」(1928年)を基に筆者加筆)

市公園課長であった椎原兵市が示している。公園の配置については、北部及び南部に二大公園を設けること、中公園は既設公園と距離を保ち防空施設を備えること、小公園は既設公園とその有効半径を考慮することが必要だとした。また、天然の地形が優れた場所、名勝社寺、河川沿いの空間、土地取得が容易な場所を利用すべきだとし、土地利用の方針についても言及した<sup>33)</sup>。

さらに椎原は、「大中公園は成可く公園道路を設け連絡を計る」という公園道路の設置基準を述べており、公園道路については、「公園と公園とを連絡する風致的に造られた散歩及びドライブ(駆走)用の公園道」であり、「概ね堤塘等を利用したものが多く、公園系統に於ける大動脈ともなり公園利用上至大な効果を齎すものと確信してゐる」と説明した<sup>33)</sup>。実際の計画をみると、公園道路の多くが堤塘の敷地を利用したものや松並木のある場所、河沿いの風致に富んだ空間を活かしたものであることがわかる。つまり、公園を系統的に配置し、公園道路により連絡することで、全体を公園網として機能させ、利用価値の増大を図ったのである。

b) 大阪市南部における公園道路網計画

第二十三回都市計画大阪地方委員会(1928年2月1日)における審議の翌日2月2日から7日にかけて、大阪朝日新

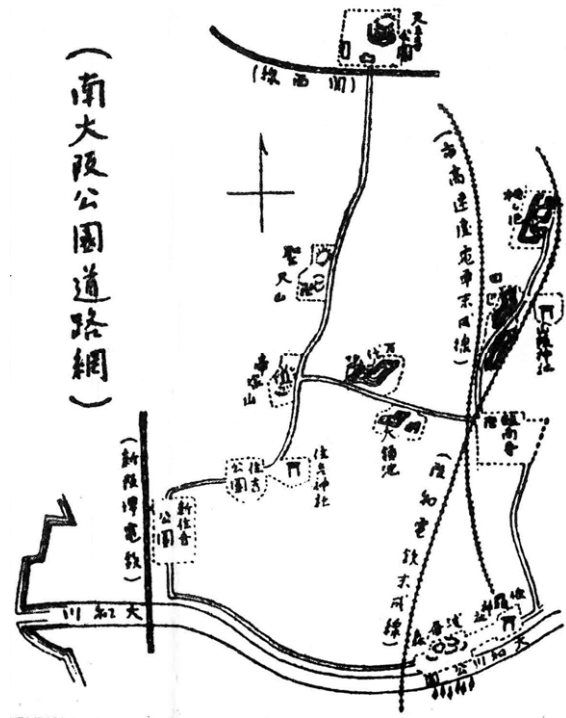


図4 大阪市南部の公園道路網計画の概念図  
 (大阪朝日新聞1928年2月7日付)

聞紙上では「新市にできる新公園」と題する全五回の連載記事が掲載された。そのなかで、大阪市南部の公園道路網計画について報じられた(図4<sup>34)</sup>。

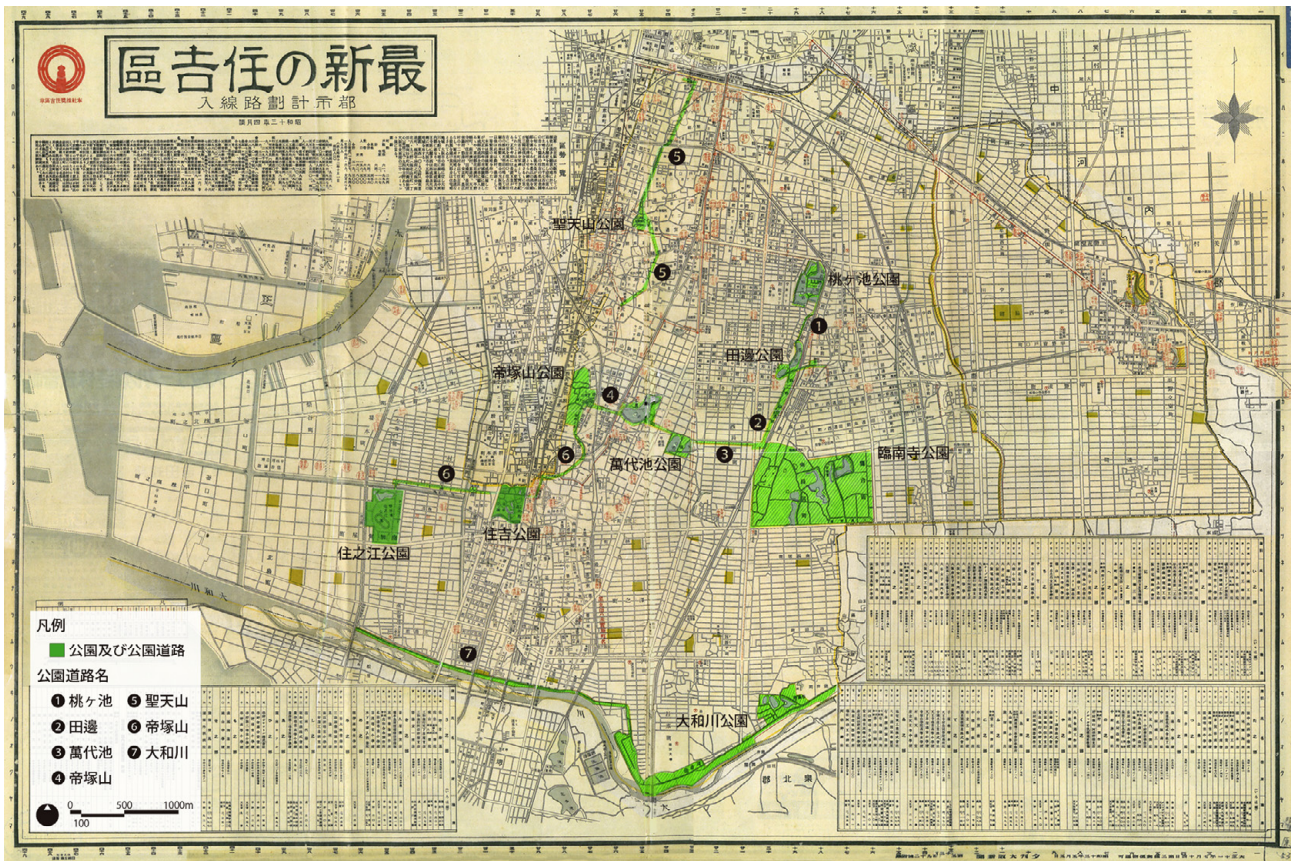
桃ヶ池公園道路及び田邊公園道路については、「幅員が平均十間、長池と桃ヶ池の池畔を利用して住宅一歩道一間半一車道四間一遊歩道二間一植込一間半一池という道路割になる」と、断面構成について具体的に報じられた。この公園道路は臨南寺公園(現:長居公園)に連絡され、その西側にある萬代池公園を通過し帝塚山公園に至るもの、とされた。

一方、天王寺公園から聖天山公園に連絡する公園道路は、「幅員平均十二間、中央に四間の車道を取り並木を隔て、左右各一間半ずつの遊歩道、植栽、さらに一間半の歩道」となるように計画された。この道路は聖天山公園を通り抜け、阿倍野神社を通過し帝塚山公園へと続くものとなっている。帝塚山公園から南下すると、公園道路は神社を擁する住吉公園を通過し住之江公園へと連絡されている。

また、大和川沿いの公園道路は、「右岸の堤防と洪水敷を利用したもので幅員は十八間から三十間、道路に沿って川を上ると浅香の森と依羅神社に至り、途中北上し臨南寺公園へと連絡される」ように計画された。

以上をふまえると、大阪市南部では、池や神社、森などの風致を擁する公園や運動公園を連絡する公園道路、そして川沿いの堤防を利用した公園道路が計画されており、一つの大きな公園道路網を形成しようとしたことが





公園道路	大阪市区改正設計*	公園道路原案の詳細**
① 桃ヶ池	田邊村の西、股ヶ池より池田池に亘り附近の地勢頗る其施設に適するものあり	田邊公園をすぎ桃ヶ池公園に至る、その幅員が平均十間、長池、桃ヶ池などの池畔を通るからこれらの地物を利用して道路割を住宅一歩道一間半—車道四間—遊歩道二間—一間半の植込を置いて池、といふ風にかへる計画である、その延長が約二十四町
② 田邊		
③ 萬代池	—	帝塚山を東に出た公園道路は萬代池公園を貫き東北隅から臨南寺公園に入り、ここで大和川から来た公園道路に合流
④ 帝塚山	快適なる公園道路を以て之を北に天王寺に結び西に住吉公園と連ね	幅員が平均十二間、中央に四間の車道を取り並木を距てて左右各一間半づつの遊歩道、植込、さらに一間半の歩道といふ設計になっている、この道路は聖天山公園を通りぬけ、阿倍野神社をかすめて帝塚山公園に達する
⑤ 聖天山		
⑥ 帝塚山		路が二手に分れ、南下するものは住吉神社の前を過ぎ住吉公園を通り抜けて住吉新公園で大和川の大公園道路に連絡する
⑦ 大和川	南に大和河畔依羅村地先の松林より更に流れと共に西して敷津村の河口に至らしめんか恐らく此の間多趣多様の景致を点綴して一大連続公園の美観を大成す	大和川の公園道路は右岸の堤防と洪水敷を利用したもので幅員は十八間から三十間まで道路に沿うて川を上ると浅香の森と依羅神社に突き当たる、対岸はこんもり繁った浅香山の森林で川の水が豊富であればと思はせる

注：\*「大阪市都市計画説明書」（1920年）を参照。 \*\* 大阪朝日新聞記事（1928年2月2-7日付）を参照。

図-5 大阪市南部における公園道路網の配置とその詳細計画案<sup>4)</sup>

(上図は『最新住吉区：都市計画路線入』(夕方大阪新聞社, 1938年)を基図として筆者が加筆)

わかる。位置関係とその詳細については、図-5のとおりである。ただし、報じられた公園道路の断面構成が、そのとおりに執行され施工されたかは不明である。

#### (4) 計画内容にみる大屋霊城の計画思想の反映

総合大阪都市計画において都市計画決定に至った公園系統計画について、大屋の計画思想はどのように反映されたのであろうか。

当時、大屋は都市全体における公園の機能について「公園系統 (Park System)」という概念をもって説明している。それは、さまざまな種類があり、利用の方法も異なる多数の公園が「相互に異なりながら量や質、利用においても一定の連絡を保たせ、統一感をもたらす全体が一つの有機体として機能するようにつくられて初めて、公園系統と呼ぶべき<sup>39)</sup>」であり、「都市の公園は都市全体の設計を理解し都市全体の公園設定に關しての一定し



た方針を樹てた上でなくては譬え僅か一ヶ所でも満足な設計は出来ない<sup>36)</sup>」というものである。つまり、都市全体を俯瞰し各所の特性を理解したうえで、相互の連絡機能を担保することを重要視していたといえる。また、「系統の無い公園設定は無意味であり無価値である<sup>37)</sup>」と断言するほどに、公園計画の策定にあたって「公園系統」の考え方を重んじていたことがわかる。

さらに大屋は、公園系統はその都市の道路系統や各種組織の構成によって区別できるとし、(1)放射式、(2)輪環式、(3)分散式、(4)放射分散式、(5)廻遊式の五種類を挙げたが、この中で大屋がわが国の都市に最適だと考えたものは、「放射分散式公園系統」であった。すなわち、市内には小中公園を満遍なく分布させ、郊外四方には大公園を置き、これらの公園と都市の中心部を大道路（公園的道路でも可）により結ぶのが最適だとした。その理由として、公園を放射分散式に配置することにより、各方面の人が均等的に日常生活で公園を利用することができ、一朝有事の際も公園を避難地として利用できることを挙げた<sup>38)</sup>。しかし、実際に公園を造り大道路で結ぶには困難を伴うため、郊外に向かって走る放射大道路のそばに大公園を選定することにより、この希望を達する<sup>39)</sup>と説明している。

以上の大屋の考え方は、最終的に都市計画決定した内容における 1) 都市の各所の特性にあわせて公園を系統的に配置し、公園道路により連絡を計り、全体を公園網として機能させようとした、2) 都市計画放射路線沿いに公園を配置し、万一の際に市内から郊外への避難を可能にした、という点で共通しており、大屋の計画思想の反映が認められる。これらの考え方は、「都市全体としてネットワーク性を確保することによる公園機能の向上」「既存道路に連絡機能を担保させることによるネットワーク性の確保」といった概念を先駆けており、現代にも通じる点で注目すべきである。

#### 4. 公園道路整備の実態—桃ヶ池における公園道路の整備過程を例として

##### (1) 対象地概要

総合大阪都市計画の公園系統計画のうち、最も際立ったものといえるのが、先述の大阪市南部における公園道路網計画である。このうち、当時実現した数少ない公園道路の一つが、桃ヶ池公園と田邊公園（現：長池公園）を連絡する桃ヶ池公園道路である。本公園道路は戦前期に整備され、長池の西岸に面する部分は、1980（昭和55）年に既成市街地としてはわが国最初のコミュニティ道路（ゆずりはの道）として整備された（写真-1）。この整備にあたっては、「この道路に以前からあった高木とと



写真-1 コミュニティ道路（ゆずりはの道）の現況

もに、良好な道路景観が形成される」ことが期待され<sup>40)</sup>、戦前の公園道路が活かされたと考えられる。

##### (2) 公園道路整備の特長

###### a) 土地区画整理事業による整備

大阪市における土地区画整理事業は、1924（大正13）年に設立認可された阪南土地区画整理組合に始まる。また、翌1925（大正14）年の第二次市域拡張による結果、新市域の統制ある発展の必要性に迫られ、大阪市においては同年度より土地区画整理助成費が予算計上された<sup>41)</sup>。これにより土地区画整理組合が増加したため、1927（昭和2）年に39の土地区画整理組合が連合会を組織し、新市開発のために団結して動くこととなった。また、土地区画整理地域のうち3パーセントの土地を小公園の敷地として充当することが定められ、土地区画整理事業による公園計画が、大阪市における公園整備に対して重要な役割を担った。桃ヶ池公園及び同公園道路の整備を行った「股ヶ池土地区画整理組合」も、連合会の一組合であり、整備の実現において大きな役割を果たした。

###### b) 既存の風致を活かした公園道路整備

大阪市は、1925（大正14）年の第二次市域拡張と同時に市の南部、住吉区一带に散在する灌漑用の池沼を取り入れ、公園及び公園道路を整備する計画を立てた。この具体的内容は、1926（大正15）年2月19日付の大阪朝日新聞において次のように報じられた。

「大阪市ではこの附近約八萬六千八百坪の地域に土地區劃整理を行ふついでに、大阪の郊外にチョッと稀らしい森あり、水あり、雅致に富んだこの地をかやうに下水と塵埃とで汚してしまふのは惜いといふので兩池を中心に遊歩道公園を造る計畫をたてゝある、すなはち停留場から股ヶ池の東岸づたひに長池までゆるやかなカーブをもつた六間巾の道路をつける、道の中央は一列に公孫樹の並木を植ゑ兩側の家々はすべて三四間の前庭をとり青葉若葉の色濃き遊歩道にする、この遊歩道は長池のところで左右に分れ一つは池を廻る遊歩道となり、他は山阪神社

のところでその境内を公園にとり入れる<sup>4)</sup>

(下線は筆者加筆)

これによると、大阪の郊外にしては珍しい森や水辺があり風致に富んだ場所に遊歩道公園をつくる計画がたてられていたことがわかる。その具体的内容は、停車場(注：現存せず)から股ヶ池の東岸に沿って長池までゆるやかなカーブを備えた幅員6間の道路を整備し、道路中央部には一列にイチョウ並木を植え、道路の両側の宅地にはすべて3-4間の前庭を設け、青葉若葉の色が豊かな遊歩道とするものであった。そして、長池のところで分岐し、一方は池の周囲を回遊できる遊歩道、もう一方は山阪神社の境内を取り入れた公園と連絡するものとされた。また、この遊歩道は「将来都市計画事業としてつくられる古刹臨南寺を中心とした面積三千坪の公園に連絡させやう<sup>4)</sup>」と意図されていた。

以上をふまえると、大阪郊外の既存の風致を活用した公園道路整備を、股ヶ池、長池、山阪神社を連絡する形でいき、かつ臨南寺公園との連絡を、桃ヶ池公園道路の都市計画決定(1928年5月)以前から見据えていたことがわかる。

### (3) 公園道路の整備過程

#### a) 股ヶ池土地地区画整理組合の設立認可

1926(大正15)年5月21日、股ヶ池土地地区画整理組合(以下、「股ヶ池組合」とする)は、当時の大阪市長関一に土地地区画整理組合設立認可申請書を提出した。これに添付された『大阪市股ヶ池土地地区画整理組合地区設計書』には、整理施行地の現況や工事施工の目的、工事その他事業計画の説明のほか、整理予定図(図-6-a)が含まれており<sup>4)</sup>、公園施設整備による住宅地としての価値向上を図ろうとしていたことが、工事施工の目的において謳われている。

また、同設計書中の工事その他事業計画中の、「公園と公園道路」の項目において、「股ヶ池停留場を起点として股ヶ池と南部の長池を連絡せしむる為幅員六間を有する公園道路を造り中央に並木街路樹を植付ける見込みなり而して六間道路沿宅地は可成(→)奥行二間以上前庭を設けしめ狭い嫌ある本道は之を以て補足するものとする尚道路の配置に鑑み股ヶ池を背景として公園の設備を行う予定なり」と説明されている<sup>4)</sup>。つまり、幅員6間に片側2間の両側の壁面後退を行い、前庭を設けることにより公園道路の狭さを補足することで、見た目上は幅員10間の公園道路とすることが想定されていた。これはまさに、都市計画公園の原案作成時に報じられた平均幅員



図-6 股ヶ池土地地区画整理組合地区図の変遷(『大阪市股ヶ池土地地区画整理組合地区設計書』による)<sup>4)</sup>  
 a: 地区予定図(1926年5月31日時点), b: 地区予定図(1928年7月31日時点)  
 (図bは原図を筆者がトレース, 公園道路の樹木位置は『大阪市股ヶ池土地地区画整理地原形並整理図』による)



10間と同等規模である。

1927（昭和2）年7月12日、内務省から大阪府知事宛に土地区画整理設計に関する認可が下り、同年8月5日、股ヶ池組合は設立を迎えた<sup>45</sup>。股ヶ池組合の設立認可は総合大阪都市計画が決定する1928（昭和3）年以前であり、また都市計画決定以前に区画の設計がなされていた点、大阪市南部の公園道路網の先駆けとなる事業であった点は注目すべきである。

#### b) 鉄道敷設による公園道路の設計変更

総合大阪都市計画の決定後、股ヶ池組合における土地区画整理の設計が変更された。1928（昭和3）年7月31日に股ヶ池組合組合長から大阪府知事宛に提出された『土地区画整理規約地区并設計書変更認可申請』中の変更設計書には、変更事由として「地区内の中央部を南北に阪和電気鉄道の布設せらるることとなりたると且つ建築物の増加したると尚大阪都市計画確立等により地区内の土地一部除斥其他区画整理道路等の配置に変更を要するに至りたるに依る<sup>46</sup>」の記述があり、阪和電気鉄道の敷設に伴い、股ヶ池の西岸及び南岸に沿って公園道路を設けることが大阪市の公園整備と合わせて施行されることとなった<sup>47</sup>。この設計変更は、添付された「大阪市股ヶ池土地区画整理組合地区予定図」（図-6-b）にも反映されている。旧予定図（図-6-a）と比較すると、地区の中央を一直線に走るよう設計されていた公園道路は、鉄道敷設に伴い、桃ヶ池から線路沿いに南下し、途中でカーブを描いて長池に結ばれるように設計変更された。鉄道敷設の影響をうけても、公園道路の体裁や機能を保持するよう配慮されたことがうかがえる。

股ヶ池組合から大阪府知事に設計変更の申請がなされた後、大阪府知事から内務大臣宛に「大阪府股ヶ池土地区画整理組合設計変更の件」が申請された。ここでは「設計中大阪都市計画公園の部桃ヶ池公園及同公園道路に該当するものは該計画に適合せしめ其の施設遂行上支障なからしむること<sup>48</sup>」とあり、市による公園・公園道路整備と連携した土地区画整理事業が遂行されていた。

#### c) 沿道地主による宅地壁面後退の協議

土地区画整理組合設立認可時及び設計変更時の両時点において、公園道路の沿道宅地の壁面を後退し、前庭を設けることに関する記述が認められた。これについて、当時の新聞記事にも公園道路に面する地主たちによって以下の協議がなされたことが報じられている。

「大阪住吉区北田邊町の股ヶ池を取込んだ桃ヶ池公園と附近の長池に面する田邊公園を繋ぐ幅員六間強長さ十餘町にわたる坦々たる都市計畫公園道の両側の地主数名はこのほど協議の結果

せつかく公園地帯にありながら道路にギリギリに面して借家を建ててはいかにも殺風景だからお互に協定し両側の家を悉く建築線から一間以上後退させ、その空地にウ

ンと植込みして體裁をよくしようと相談一決した<sup>49</sup>」

（下線は筆者加筆）

すなわち、田邊-桃ヶ池の公園道路沿道の地主たちは、宅地を建築線から一間以上壁面後退させ、これにより生まれる空地に植栽を施すことにより、公園道路の体裁を良くするという協定を結ぼうとしたのである。さらには、地主や借地権者が変われば、この協定が破られる恐れがあったため、股ヶ池組合組合長の武岡充忠が地主を代表し、「住宅を建築線から一間以上後退させよ」という命令を府庁から下してもらうために大阪府建築課に出頭陳情した<sup>49</sup>、とある。

当時の市街地建築物法<sup>50</sup>では、いかなる建築物も道路から一尺五寸入り込んだ建築線から建てることができ、例外として行政官庁が体裁上必要と認めるときに限り建築物の位置を指定できるとされ、この出願は特別規定にあてはまった。この特別規定は、1919（大正8）年施行以来、全国どこにも適用されておらず、大阪府建築課は「美観都市、緑化都市の理想にも副う」ものとし、本規定を活用させようと調査に取りかかったと報じられた<sup>49</sup>。

当時の専門誌『都市公論』でも、「異色ある土地区画整理」として取り上げ、「該道路（注：桃ヶ池公園道路）の幅員六間は狭小なため、沿道に家屋建築がある場合には両側を一間ずつ後退させ、前庭として風致を損なわない程度の整備をする方針が取られている<sup>50</sup>」と紹介した。宅地を後退させて生まれた空地に植栽を施して美観向上を図り、それを地主の協定に基づき府庁の命令として法的拘束力を持たせようとしたこの試みは、わが国の建築協定を先駆ける取組みであったと評価できる。

これらの取組みについては、当時大阪府建築課建築線係において建築線指定を担当した玉置豊次郎が述懐しており、その概要は次のとおりである。昭和初期、大阪市南部において、大阪府建築課建築線係を中心に市街地建築物法の規定の壁面線指定制度の活用を行った。すなわち、緑の住宅地の造成を目的に、壁面線を後退指定し、その後退空地を前庭とし植樹するという計画に基づき、実際に昭和8年頃に阿倍野区のほとんど全区域と住吉区の一部住宅地域内の全敷地に、道路境界線から4尺（1.2m）後退した位置に壁面線を指定した。地主たちの反応としては、家の前面の前庭に樹が植えられ、一段と見えがよい、ということで「抵抗は完全になかった<sup>51</sup>」。また、後退壁面線を指定したのは当時大阪だけであったが、「確かによい街並みが揃いだして成功であった」、というものである。

この大阪市南部の壁面後退の先駆けといえるのが、桃ヶ池・田邊公園道路（当時住吉区）であったと考えられる。しかし、玉置は「この画期的な計画の関係書類が一切どこにも残っていない（…）筆者が愛知県に転任になって、戦後の担当者がこの指定を失念したらしい<sup>52</sup>」と

述べており、戦前戦後の混乱に加え、建築基準法への改正により建築線指定制度がなくなり、無実化するに至ったようである。

玉置の言説のとおり、公報では壁面の後退のための建築線指定は確認できず<sup>9)</sup>、その他、建築線指定の内容を示す公式な資料は確認できなかった。

#### d) 公園及び公園道路の整備

桃ヶ池公園道路については、1933年（昭和8）年3月22日付の大阪朝日新聞において次のように報じられた。

「同公園（田邊公園）は北に隣接する新設股ヶ池公園との間に聯絡公園道、四列並木を配植した軽快なカーヴをもつ幅員十メートル八の逍遙路もでき、兩公園とも池を利用した大阪きっての池沼公園といふわけで、それに配するに池畔の櫻は春日都人の杖をひかせようとする<sup>59)</sup>」

大阪市公園課では、近郊に桜の名所がないため、新設する田邊公園の池畔に桜を4-500本増殖し、桜の名所とすることを目指し、この田邊公園と桃ヶ池公園との間に軽快なカーヴを備えた四列並木の逍遙道路、連絡公園道路を設ける、というものである。この後1933（昭和8）年10月25日、桃ヶ池公園は竣工を迎えた。

公園及び公園道路の設計の詳細については、大阪市文書館所蔵『田邊及桃ヶ池公園関係綴』所収の設計図（図-7, 8）にみる事ができる。桃ヶ池公園内では、橋と小島を結び、公園の東側は池に沿った並木と「池-歩道-広幅員な空間」の構成にみるように、池の風致を十分に活かした逍遙空間となるように設計されたことが読み取れる。また、南北に走る公園道路は、一部状況が不明であるが、並木と池畔に植栽された樹木が連なり、所々に水飲み場、遊戯場や藤棚などの休憩施設が設けられており、逍遙路としての機能を持たせたことがわかる。竣工後の様子は、空撮写真（写真-2）や当時の写真（写真-3<sup>60)</sup>）から一部窺い知ることができる。

これに加え、筆者は竣工後の桃ヶ池公園・田邊公園、及び公園道路の様子を把握していた清水喜代志氏へのヒアリングを敢行した<sup>7)</sup>。回想内容の概要は次のとおりである。当時特徴的だとされたのが、桃ヶ池公園に通じる田邊公園附設公園道路であり、道路を北上すると行く手に公園が現れ、公園沿い、あるいは公園内の園路を歩き、再び道路が現れる構成であったという。これは、田邊公園設計図（図-8）にみられる構成とほぼ同等である。また、元々は民地であったため池は、土地区画整理事業の際に公園として公共用地に変換され、公園として活用されることとなった。公園道路の道路部分は、現状ほとんど残されていないが、清水氏の幼少期には桜並木道であり、並木を境に車道と歩道が分離されていたという。公園道路は、公園どうしを結んでいるため逍遙やレクリエーションの役割を担ったものと考えられるが、鉄道駅（当時：南海線股ヶ池駅、阪和線南田邊駅）、早川電機

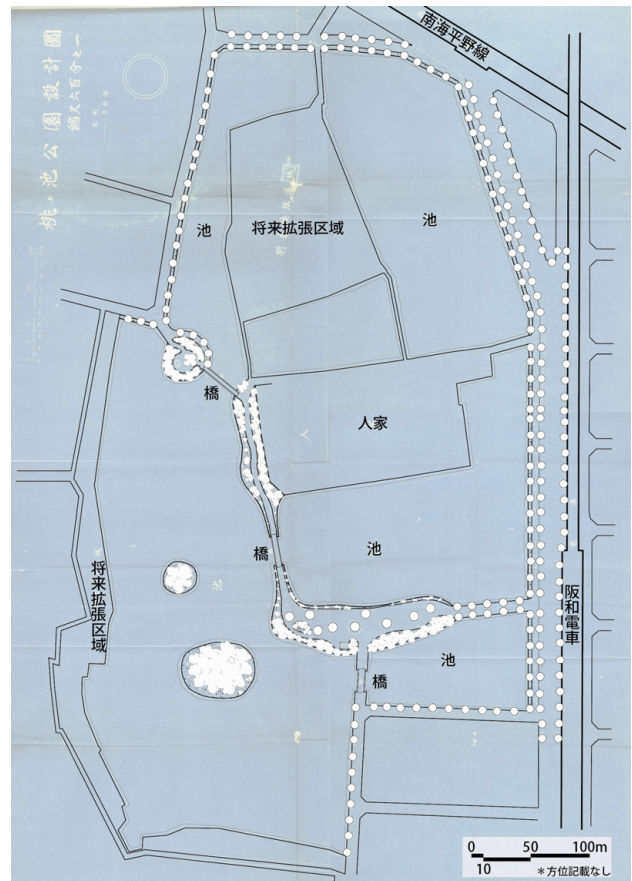


図-7 桃ヶ池公園設計図（原図を筆者がトレース）<sup>4)</sup>

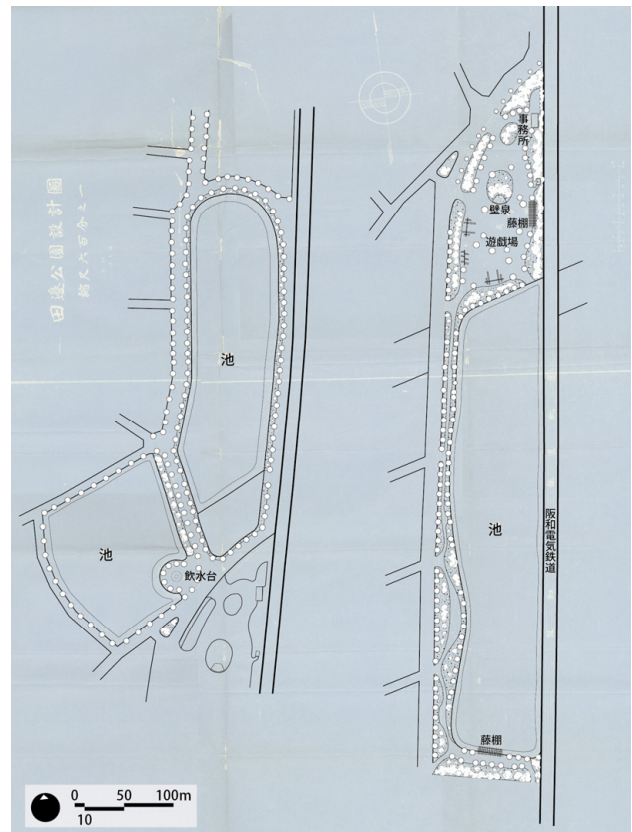


図-8 田邊公園設計図（原図を筆者がトレース）<sup>4)</sup>





写真-2 桃ヶ池公園（1955年，大阪歴史博物館所蔵）

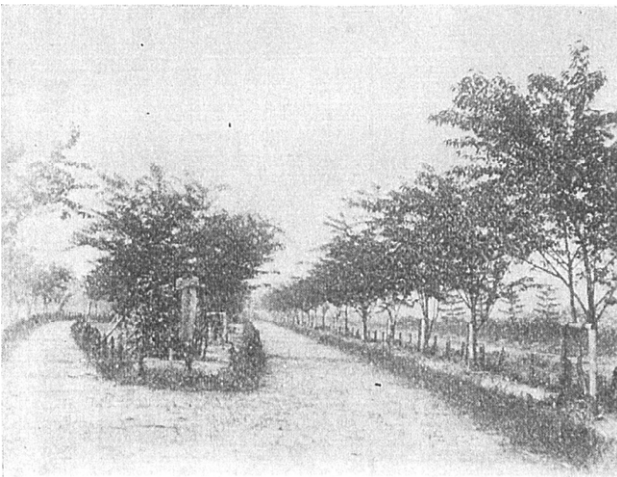


写真-3 田邊公園附設公園道路（1933年以前）

工場（現：SHARP），小学校（現：大阪市立長池小学校）を連絡していたことから，通勤・通学路として賑わった。幅員は約10m程度であったが，これは関東大震災の教訓が反映されたものであり，太平洋戦争の空襲時にも消火活動に役に立ったという。

これらの回想内容は，上述した整備過程を想起させるものであり，特に公園道路が当時の通勤・通学経路として活用された点，及び道路幅員が関東大震災での教訓を活かし検討された点は，興味深い内容といえよう。

## 5. 結語

本稿では，総合大阪都市計画の公園系統計画にみる「都市緑化の先駆性」をテーマとして，次に示す3点に着目し，計画策定において主導的な役割を果たした大屋霊城の計画思想の反映性を明らかにしつつ，その先駆性について述べた。その成果を以下に記すこととする。

### 1) 公園系統計画の具体化にあたっての先駆性

大阪市区改正設計認可後，公園系統計画の具体化にあたり，森林公園，河岸公園，娯楽教化公園，運動公園，動植物公園，水池公園等の種別ごとに公園候補地が選定され，これらの公園を公園道路により連絡させることが計画された。この計画には，「河岸地や水池，史跡名勝等，都市に潜在的に存在する用地を活かした公園候補地の選定」「公園道路による公園相互の連絡」という点で大屋霊城の計画思想の反映がみられ，これらの考え方は，現代都市計画における「都市の未利用地の活用」「公園のネットワーク化による機能性の向上」といった概念を先駆けたものと捉えることができる。

### 2) 総合大阪都市計画の公園系統計画にみる先駆性

総合大阪都市計画において成立した公園系統計画では，市内及び郊外地におけるさまざまな自然環境や景勝地等の活用が挙げられ，多種多様な大小の公園が配置され，公園道路による連絡が担保された計画として成立した。特に大阪市南部では，多様な風致を擁する公園や運動公園を連絡する公園道路，河川沿いの堤防を利用した公園道路が計画され，大規模な公園道路網を形成することが企図された。また，関東大震災前に計画されていた，都市計画放射路線沿いに郊外公園を多数配置し，放射路線に市内から郊外公園へ連絡する役割を付与し，道路網と一体化させる考え方により，公園系統の実現が図られた。

これらの計画には，「都市の各所の特性にあわせて公園を系統的に配置し，公園道路により連絡を計り，全体を公園網として機能させようとした」「都市計画放射路線沿いに公園を配置し，万一の際に市内から郊外への避難を可能にした」という点で大屋霊城の計画思想の反映が認められた。これらの考え方は，「都市全体としてのネットワーク性を確保することによる公園機能の向上」「既存道路に連絡機能を担保させることによるネットワーク性の確保」といった概念を先駆けており，現代にも通じる点で注目すべきである。

### 3) 公園道路整備の実現過程における先駆性

公園系統計画の先駆けとして整備された桃ヶ池公園及び同公園道路では，土地区画整理事業を契機とし，股ヶ池土地区画整理組合の地主たちの主体的な関与と行政との協働による実現が図られた。特に公園道路整備において，地主らは住宅地の価値向上を目指すため，自主的な壁面線の後退と空地への植栽による公園道路の美観向上を図り，それを大阪府建築課による建築線指定を行うことにより実現を図った。このような，自主的に宅地を後退させて生まれた空地に植栽を施して良好な景観の形成を図り，それを地主の協定に基づき府庁の命令として法的拘束力を持たせようとした試みは，わが国の建築協定を先駆ける取り組みであったと評価できる。

以上を通じて本稿では，総合大阪都市計画における公

園系統計画について、その計画理念と公園道路整備における都市緑化の先駆性を示した。当時の時代情勢に即した計画理念であったとはいえ、この公園系統計画は、現代の大阪における都市計画公園緑地計画の基盤的根拠となっており、かつ都市緑化の考え方の先駆的なモデルとして位置づけられることから、今後の都市緑化や都市づくりを再考、推進するための手がかりとして、現代に継承されんことを願ってやまない。

**謝辞：**土木計画学研究委員会には、光栄な研究発表の機会を与えて頂きましたことを感謝いたします。

本稿は、筆者の学生時代からの研究成果を総括、再編したものです。研究を進めるに際し、川崎雅史京都大学教授と山口敬太京都大学准教授には、調査・分析から論文執筆に至るまでさまざまな側面から助力を頂きました。久保田善明富山大学教授には、学生時代から現在に至るまで、多様なご教示を頂きました。また、大阪歴史博物館の伊藤廣之氏、NPO法人国際造園研究センターの繁村誠人氏（当時）、西日本旅客鉄道株式会社の清水喜代志氏には、貴重な歴史資料の提供やヒアリング等において多大なるご協力、ご助言を頂きました。以上、ここに記しまして、関係の皆様への感謝の意を表します。

## 補注

[1] 基礎資料及び先行研究について、筆者がこれまでに参考としてきた主なものを以下に記しておく。

大正期の公園計画について示したもの：高橋理喜男(1970),

「明治大正期における都市公園の成立と展開に関する研究」, 大阪市役所(1944), 「第一次大阪都市計画事業誌」.

総合大阪都市計画公園計画の内容と意義に言及したものの：佐藤昌(1977), 「日本公園緑地発達史(上)」, 石川幹子(2001), 「都市と緑地 新しい都市県境の創造に向けて」, 木方十根(2004), 「大阪商科大学学園計画の都市計画上の位置付けについて」, 山脇佳子(2009), 「関一の計画思想が近代大阪の公園緑地計画に及ぼした影響に関する研究」, 高垣光志(2008), 「公園緑地のネットワーク論に関する研究—近代の大阪を中心として—」.

大屋霊城の公園論・都市論に関するもの：佐藤昌(1977), 「日本公園緑地発達史(下)」, 柴田昌美(1995), 「大屋霊城の公園論と都市論—近代大阪都市計画のある未発の可能性—」.

大屋霊城の生涯の功績に関するもの：清水正之(1997), 「論客大屋霊城 初代の緑の都市計画家」, 橋爪紳也(1988), 「大屋霊城の「花苑都市」構想について」.

[2] 図の作成は、大阪市役所土木部編纂「大阪都市計画図 街路・運河・公園・墓地」(1928)を基に行い、第一次市域範囲及び人家・建造物の分布は、大阪毎日新聞社監修「最新実測大大阪明細地図」(1925)をトレースした。

[3] 公園系統概念の展開については、佐藤昌や石川幹子の著書に詳しい。折下は1920年10月に欧米視察の成果として、日本で最初期に公園系統及びブルーパールの概念を紹介している。

[4] 郊外公園の新設案は、森林公園として千里山地域の30万坪、河岸公園として十三橋付近の80万坪、娯楽教化公園として大阪城跡の21万坪、運動公園として城東練兵場跡の12万坪、動植物公園として農学校移転跡地の4万坪、そして水池公園として田邊・股ヶ池周辺の35万坪、という計画であった。(参考文献15)

[5] 市街地建築物法(1919(大正8)年)には、「第七條 道路幅ノ境界線ヲ以テ建築線トス但シ特別ノ事由アルトキハ行政官廳ハ別ニ建築線ヲ指定スルコトヲ得」, 「第十條 行政官廳ハ市街ノ計畫上必要ト認ムルトキハ建築線ニ面シテ建築スル建築物ノ壁面ノ位置ヲ指定スルコトヲ得」と定められていた。

[6] 大阪府公報(1929(昭和4)年11月7日)大阪府告示第六百五十七号には、股ヶ池土地地区画整理組合計画道路の起点・終点・幅員に関する情報は掲載されていた。しかし、公園道路に関する情報、および建築線指定に関する情報は確認できなかった。

[7] ヒアリングは、清水氏が御父上(清水州吾氏)より昔話として伝え聞いた内容を整理して頂く形で、2018年7月25日に実施した。なお、この昔話は、御父上が清水氏の御祖父(平井良太郎氏)から伺った内容だといひ、平井氏は股ヶ池土地地区画整理組合の役員を務めておられた、とのことである。

## 参考文献

- 1) 大阪都市協会：総合大大阪都市計画地図説明書，大阪都市協会，p.57，1928.
- 2) 武田史朗，山崎亮，長濱伸貴：テキスト ランドスケープデザインの歴史，学芸出版社，pp.21-22，2010.
- 3) 大阪公園協会：故大屋霊城博士年表，公園，第2巻第1号(大屋霊城氏追悼号)，pp.67-74，1935.
- 4) 八尾修司，山口敬太，川崎雅史：戦前期大阪における公園道路網計画と桃ヶ池・田邊公園道路の形成，土木学会論文集D1，Vol 71，pp.95-107，2015.
- 5) 八尾修司，山口敬太，川崎雅史：総合大阪都市計画(1928年)における公園系統計画の成立-大屋霊城の役割とその計画思想の反映-，日本都市計画学会都市計画論文集，Vol 51 No.3，pp.1152-1159，2016.
- 6) 八尾修司，山口敬太，川崎雅史：大屋霊城の公園系統の思想と戦前期大阪公園計画との関連性，景観・デザイン研究講演集，Vol 10，pp.132-138，2014.
- 7) 大阪市計画局：大阪のまちづくり—きのう・今日・あす—，大阪市計画局，p.46，1991.
- 8) 山口半六：大阪市新設市街設計説明書，東京大学史料編纂所所蔵，p.80，1899.
- 9) 大阪市役所：第一次大阪都市計画事業誌，大阪市役所，pp.61-73，1944.
- 10) 大阪市役所市区改正部：大阪市都市計画説明書(交通運



- 輸之部), 大阪市役所市区改正部, pp.20-22, 1920.
- 11) 「府公園候補地 調査委員の踏査」, 大阪朝日新聞 1919年5月22日付.
  - 12) 「公園系統 樹立調査完了」, 大阪朝日新聞 1921年2月17日付.
  - 13) 「大大阪の郊外三方に雅趣色別けの六大公園 其の総面積二百萬坪 森林, 河岸, 平野, 林間, 水池, 運動場飛行場と特色を別け経費三千万円の大工事」, 大阪時事新報 1920年8月3日付.
  - 14) 「大阪の公園系統 大體方針決定」, 大阪毎日新聞 1920年9月28日付.
  - 15) 「公園の新設と擴張 府都市計畫課の計畫」, 大阪朝日新聞 1922年1月25日付.
  - 16) 「大阪市の内外に十箇所の公園 府都市計畫課の立案」, 大阪朝日新聞 1923年2月15日付.
  - 17) 「大阪市及附近に大公園計畫 市内に小公園五十箇所 郊外に大公園十數箇所」, 大阪毎日新聞 1922年8月17日付.
  - 18) 大屋靈城: 自由空地を加味した都市改良, 建築と社会, 第10巻第6号, 1927.
  - 19) 大屋靈城: 公園設定の急務, 大大阪, 第3巻第11号, 1927.
  - 20) 大屋靈城: 「河川の公園的利用(下)」, 大阪朝日新聞 1924年10月10日付.
  - 21) 大屋靈城: 「パークウェイとブルバール (Parkway & Boulevard) (三)」, 大阪朝日新聞 1923年2月15日付.
  - 22) 大屋靈城: 「パークウェイとブルバール (Parkway & Boulevard) (四)」, 大阪朝日新聞 1923年2月17日付.
  - 23) 「公園計畫の擴張と道路公園の新設案 震災の結果に顧みて府都計課で考慮する」, 大阪朝日新聞 1923年10月14日付.
  - 24) 「震害の跡と復興計畫を参考にして立直す大阪都計 直木博士の帰阪を待つ岩田次長談」, 大阪朝日新聞 1923年10月5日付.
  - 25) 「改案された都市計畫 市當局より委員協議會に諮問 道路幅員で委員の苦情」, 大阪朝日新聞 1923年11月15日付.
  - 26) 「大阪の内外に出来る百萬坪の大公園計畫 市内の中継公園と郊外の大公園總ての経費は一億數千萬圓」, 大阪毎日新聞 1923年12月22日付.
  - 27) 「二百萬坪の公園 財源は公共團體の寄附 都計地方委員會の成案」, 大阪朝日新聞 1924年7月12日付.
  - 28) 「府市共同で郊外公園の計畫 擧げられた候補地」, 大阪朝日新聞 1925年7月8日付.
  - 29) 「大阪市第二次都市計畫 總經費四億六千萬圓で素晴らしいものが出来る 大阪の委員會へ出す内務省案」, 大阪毎日新聞 1927年10月25日付.
  - 30) 「四十六の新公園ができて「大阪」は緑化する 近く内務省から諮問の素晴らしい公園計畫案」, 大阪毎日新聞 1927年10月28日付.
  - 31) 都市計畫大阪地方委員會: 都市計畫大阪地方委員會議事速記録第23回, pp.629-635, 1928.2.1.
  - 32) 都市計畫大阪地方委員會: 都市計畫大阪地方委員會議事速記録第25回, pp.674-675, 1928.4.19.
  - 33) 椎原兵市: 大大阪公園計畫, 庭園と風景, 第10巻第4号, 1928.
  - 34) 「公園から公園へつながる廻遊道路 市民が慰樂の巷にならう 新市にできる新公園(五)」, 大阪朝日新聞 1928年2月7日付.
  - 35) 大屋靈城: 公園及運動場, p.110, 裳華房, 1930.
  - 36) 前掲 35), p.107.
  - 37) 前掲 35), p.114.
  - 38) 前掲 35), pp.108-109, 112-113.
  - 39) 前掲 35), pp.112-113.
  - 40) 天野光三, 藤埴忠司, 小谷通泰, 山中英生: 歩車共存道路の計畫・手法快適な生活空間を求めて, p.8, pp.50-51, 都市文化社, 1986.
  - 41) 宮内義則: 大阪市の土地区画整理と公園, 公園緑地, 第3巻第12号, 1939.
  - 42) 「大阪市の南郊に美しい公園を造る 森あり水あり, 雅致に富んだ股ヶ池を中心に心よい遊歩道 將來は都計事業の臨南寺公園に連絡」, 大阪朝日新聞 1926年2月19日付.
  - 43) 大阪府公文書館: 土地区劃整理(股ヶ池) 自昭和二年至昭和十年大阪府都市計畫課, 大阪府, p.21, 1926-1935.
  - 44) 前掲 43), p.24.
  - 45) 川端直正: 阿倍野区史, 阿倍野区市域編入三十周年記念事業委員會, p.117, 1956.
  - 46) 前掲 43), p.271.
  - 47) 前掲 43), pp.271-272.
  - 48) 前掲 43), p.254.
  - 49) 「殊勝な陳情 折角の公園道だ 家並を後へそして前には植込を 北田邊の地主が協定」, 大阪朝日新聞 1931年7月23日付.
  - 50) 異色ある土地区劃整理, 都市公論, 第16巻第6号(土地区劃整理特輯号), pp.306-324, 1933.
  - 51) 玉置豊次郎: 大阪の都市形成と都市計畫の特性, 都市計畫, No.84, pp.6-17, 1975.
  - 52) 玉置豊次郎: 大阪建設史夜話, p.252, 1980.
  - 53) 「市内にできる櫻の名所 新設田邊公園に四五百本を増殖」, 大阪朝日新聞 1933年3月22日付.
  - 54) 大阪市土地整理協會: 大阪市の土地区劃整理, p.78, 大阪市土地整理協會, 1933.

(2018.10.19受付)

## PARK SYSTEM PLANNING OF COMPREHENSIVE CITY PLANNING IN OSAKA -FOCUSING ON THE PIONEERING POINTS OF URBAN GREENING-

Shuji YAO

This paper focused on the pioneering points of urban greening of park system planning of comprehensive city planning in Osaka in 1928. The pioneering points are as follows: 1) Utilization of unused sites in city and functionality improvement by formatting parkway network were emphasized. 2) Park system was formatted by giving the existing road the function of connecting suburban parks with the city center. 3) Land-owners of roadside of Momogaike parkway have endeavored to get approval of the setback line system for the formation of good landscape of parkway, and it pioneers the modern building agreement.