

大阪における堀川の都市計画的意味

大阪市 正会員 佐藤道彦

1. はじめに

大阪における堀川の歴史を鳥観してみると、現象面としてとらえられるのは元々大阪にはなかった堀川が作られ、やがて埋立てられて消滅するという逆戻りのパターンである。しかし、それと社会システムの変様と対比してとらえるならば、都市構造と人間活動の相関関係という、一種の都市の法則を見い出すことができる。(表-1参照)つまり、社会システムの大きな流れの中で効率的に都市の構造が位置付けられ決定されていくのではないだろうか。例えば、物資の運搬路として使われていた堀川が道路として生まれ変わり、同じく物資の運搬路となっているのは、モータリゼーションによる輸送の効率化である。そう考えると、現代社会において情報・通信形態の変様が、将来人間の諸活動に影響を与え、社会システムの変化を促し、都市構造に何らかのインパクトを与えると考えられる。そうすると都市における堀川存在もまた新しい価値体系の中から発見されるかもしれない。本報告書では、都市構造の変様を考えていく上でのひとつの手段として、大阪城築城以降の堀川の生誕と消滅の歴史に着眼し、考察を加えていこうというものである。

要素 \ 時代	近世(江戸)	現代(昭和)
人口	25万～41万	270万
人の移動	徒歩	車・鉄道
物資の輸送	船	車・鉄道
職住近接度	近	遠
市内地造成	要(人口の増加)	無(交通機関の発達)
治水・排水	堀の南削・河川改修	地下排水・河川改修

表-1 社会システムの変様

2. 大阪の都市作り概史

大阪の都市としての歴史をひもとくと、まず大化元年の難波長柄豊碇官への遷都に求めることができる。文館から約1km²の街区が形成され、難波津は外交貿易の要衝として栄えていたことが確かめられる。中世末から近世初頭にかけては、石山本願寺を中心とした、成実的・性格の強い都市作りがなされ、その後1583年豊臣秀吉により本格的な市街地の建設が始まる。もともと大阪は、淀川・大和川により生まれた低湿なデルタ地であるため、街区の形成にあたっては排水が重要な要件とされたようである。そのため堀川を南削し、かつその堀削土で盛土して市街地が整備されていくわけである。この秀吉の都市作りの手法は江戸期以降も引き継がれ近代大阪の都市基盤を構築していく。堀川は経済発展に伴って次第に運輸経路としての意味を持ち始める。(それについて、河岸の整備が行なわれるようになるがその度に河幅は狭められていった)大阪と江戸とを結ぶ廻船が登場したのが元和5年(1620)であり、それ以降増え続けた元禄期の大阪経済の発展ピーク時にはかなりの数にのぼっている。いわゆる1630年までに堀られた堀川が元禄の大阪経済を支える基盤となった訳である。ちなみに廻船登場前までは陸路による運送方法をとっており、超大な労力を要した。「江戸時代の大坂海運」(大阪市港湾局)によると1000石の米を大阪から江戸に運ぶ労力の比較が示されている(表-2)。以上のような堀の使い方は文正末期まで受継がれている。こうして約300年の長きにわたって、大阪の源動力となってきた堀川もその99%が戦後次々と姿を消し始める。昭和26年から52年までの26年間に数えられるものだけで32の堀川が、水運の減少と道路用地の必要性、水質の汚濁と河川環境の悪化、高潮対策といった理由により埋立てられたわけである。

種別 \ 方式	陸	海
労力	馬4300頭 馬丁1250人	500石船2隻 人夫100人
日数	最低16日	平均13日

表-2 運送方式による比較

3. 堀川の南削

大阪の都市がくりの基礎は前章で概説したように、豊臣秀吉に始まるが本格的に都市計画をたて市街地改造に乗り出したのは、1615年大坂城主となつた松平忠明であつたといえよう。その手法の中心となつたのは堀川の新設と整備である。たゞ、この方針は大阪が幕府直轄となつてからも引継がれ、1633年には市街地面積は豊臣時代の約2倍にまで拡張されている。そして元禄期には図-1で示したようにほぼ都心部の概要が固まる筈である。

ここで堀川南削期を3つに区分しその意味付けを試みてみる。まず第1期の豊臣年間は市域拡大の第1歩として大きな区割りがおこなされた時期であつたと考えられよう。たゞの区割りとして東横堀川・西横堀川が堀られ、天満の市街地建設として天満堀川が、西横堀川以西の南側に阿波堀川が各々堀られた。江戸期に入つて後この西横堀川から東横堀川にかけての区域は、綿・呉服・酒などを扱う近国問屋が立ち並んだ。第2期は、松平忠明から幕府直轄領となる15年間である。この時期には木津川から西横堀川を結ぶ東西の堀群が新たに堀られ細かな区割りがおこなれた。いわば都市形成の中核期である。この地区は後に遠国問屋の性格を帯びるようになり、元禄期の上オ文化にもこの一帯から生まれる事になる。第3期は、大阪の経済発展のピークとなつた元禄の前後である。この時期には、河村瑞賢らによる河川改修や堀川の南削、それに伴う市中の新地造成、河川の新田開発が行なわれた。その結果市街地開発はほぼ終わり、大阪は都市としての形態を持つようになる。ちなみに1671年から1706年の35年間の人口の推移をみると27万人から36万人に増えており、更に対1671年比で1/3にあたる9万という人口が大阪に流入して来た事になる。

こうしてみると、治政が変つても、途中空白期はあるものの100年の長きにわたつて一貫した都市計画的な思想のもとに大阪の市街地形成が行なわれて来たことになる。そして堀川というひとつの都市施設が、蓄積され、元禄期の経済を支え、さらに大阪の発展に寄与したわけである。

4. 堀川の埋立て

本格的な堀川の埋立て事業が開始されたのは戦後まもなくの時期である。戦後復興の都市整備が堀川の埋立てにより始つたのは、江戸初期大阪の陣で焦土となつた市街地の整備が、堀川の堀削により始つたのと逆現象であるのは興味深い。

ここで戦後の堀川埋立ての背景を、3つの説明要因(人口・自動車保有台数・水質汚濁・下水道普及率・高潮被害)を選び出し、経年変化を見ることで考察した。図-2-1は埋立て完了の河川数の推移を示したものである。図-2-2は人口と自動車保有台数を図-2-3は水質汚濁(都心の値)と下水道の普及率を示している。図-3は高潮水位と被害家屋数との関係を年をパラメータとして示したものである。

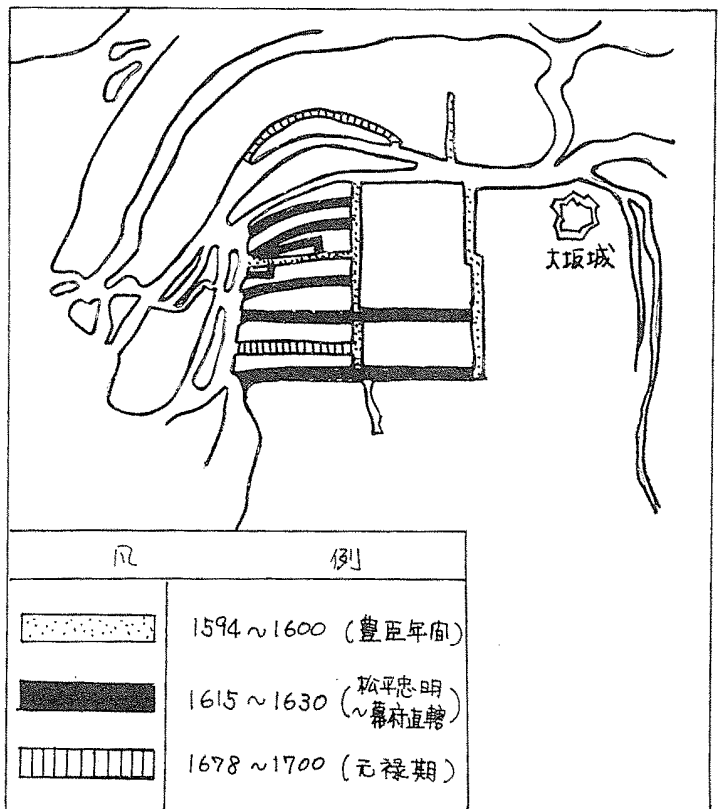
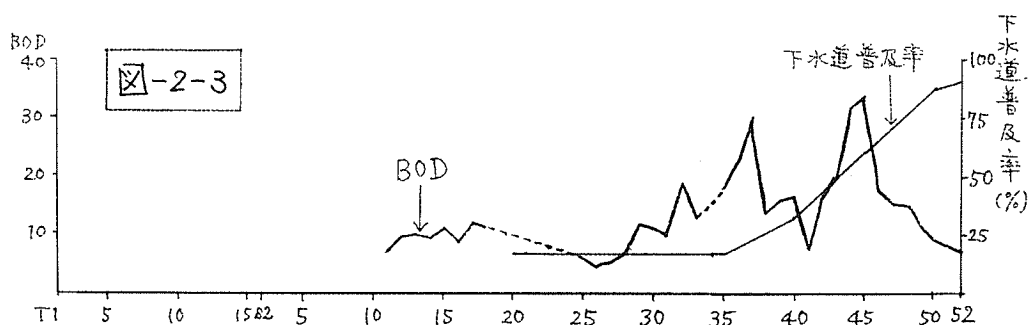
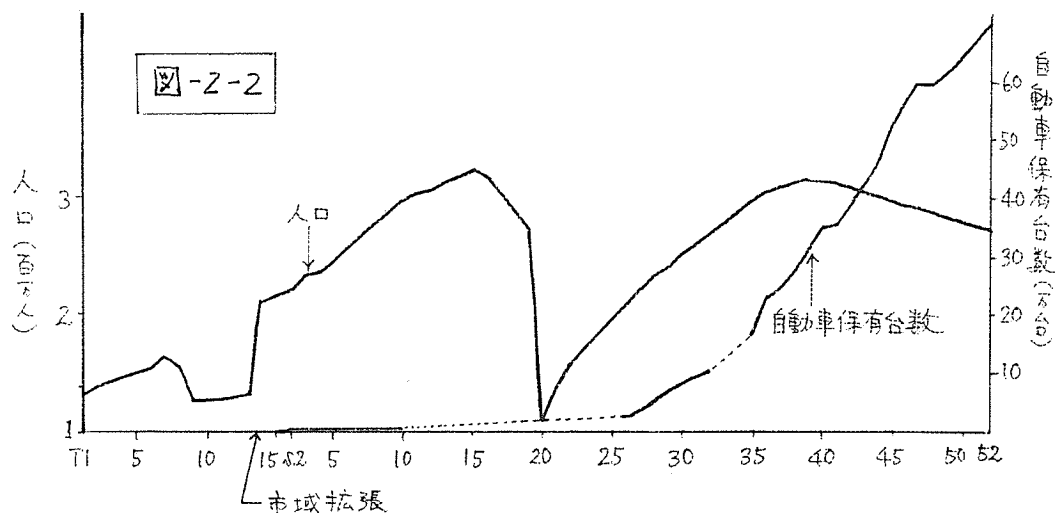
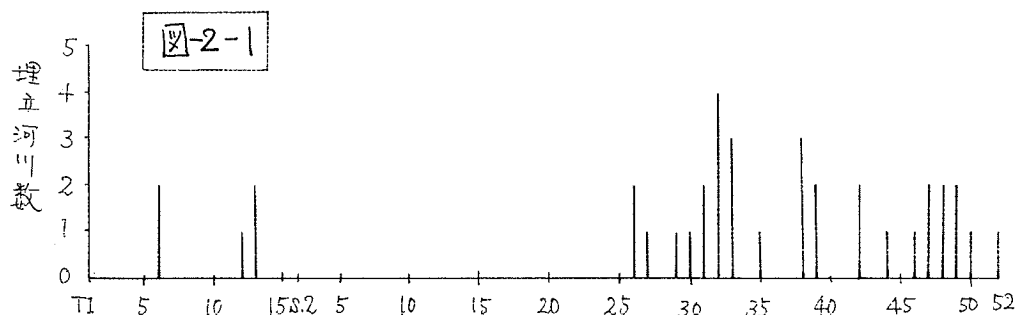
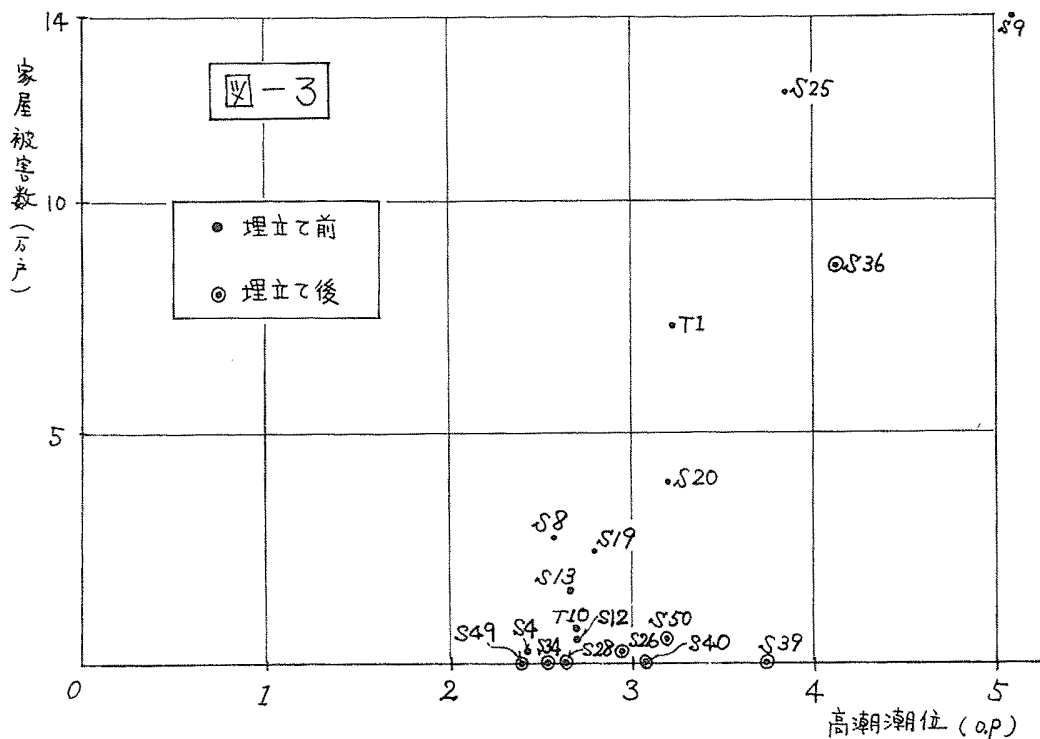


図-1 堀川南削期の区分

これを比較すると埋立てとパラレルな関係にあるのが自動車保有台数であり、モータリゼーションのインパクトの大きさが伺える。水質汚濁については埋立て時期との向にずれがあり付加的要因であったと考えられる。また、45年以降の水質改善と下水道の普及も埋立てで止める要因になっていたことがわかる。一方高潮被害については、9年の室戸台風による大被害の後全く埋立てが行なわれていないことから、これも付加的要因であったと考えられる。しかし図-3からは埋立てによる被害数の相対的減少が読みとれる。





3. おわりに

水を治めるものは国を治めるとい中国のことわざがあるが、大阪では水との戦いの歴史において都市の中に水を組み入れ、積極的に利用するという形で水に対してきた。そして現代に至り、産業構造の変革、モータリゼーションの発達により都市構造も大きな変様をとげた。この大阪城築城400年間の都市の変遷は我々に、21世紀に向けての大阪の都市作りのあり方を示唆しているように思われる。本報告書では、大阪の都市形成において堀川が意味したものを考察したが、不十分な点も多く詳細な検討は今後の課題としたい。

<参考文献>

1. 大阪春秋 (Vol. 8 ~ 11) ; 三浦行雄著 埋立てられた川と橋
2. 大阪府編 ; 西大阪高潮対策事業誌
3. 大阪市編 ; 大阪市史
4. 大阪市編 ; 大阪市統計書
5. 矢守一彦 ; 都市図の歴史 日本編 講談社
6. 原田伴彦・矢守一彦・矢内昭 ; 大阪古地図物語 毎日新聞社
7. 盛岡通・末石富太郎・玄瀬博治 ; 第1回土木史研究発表論文「商工都市大阪の水利用と水空間の変容」
8. 大阪市総合計画局 ; 大都市の定住性
9. 木田五一郎・山内鉄太郎 ; 大阪市土木局業務論文「市内河川に於ける碑石・埋立状況に関する調査報告」
10. 大阪市港湾局 ; 江戸時代の大阪海運