

京都大学大学院 学生員 ○亀山泰典

京都大学大学院 正会員 田中尚人

京都大学大学院 正会員 川崎雅史

1. 研究の背景と目的

都市の過去を読み解くことは現代の複雑化した都市問題の論点を明らかにし、あるべき姿を模索するために有意義であると考える。

本研究は、現代と同様に都市の在り方が問われていた近代京都を研究対象とした。近代京都の街路空間においては琵琶湖疏水による電気事業が、「電灯」、「電気軌道」といった目に見える形として現れ、直接・間接に影響を及ぼした。本研究では、これらの現象を「近代化」という一つの流れとして街路景観の中に見出し、歴史的文献や資料、写真を用い、インフラストラクチャーと街路景観の結びつきを明らかにすることである。

2. 近代京都における電気事業

明治維新後の京都の近代化を担った琵琶湖疏水事業は、我が国初の近代的な総合開発事業と位置づけられる。この琵琶湖疏水事業の計画段階から完成時までの経緯、建設目的等を整理し、事業における電気事業（水力発電）の位置づけを明らかにした。

(1) 琵琶湖疏水と電気事業

明治 23 年（1890）に完成した琵琶湖疏水は、当初、舟運の占める割合は大きかった。明治 21 年（1888）、田辺朔郎らが米国アスペンで世界最初の水力発電を視察後、水力発電方式が市参事会で決定され、明治 24 年（1891）、我が国初の蹴上水力発電所が完成した。しかし、蹴上発電所建設直後の電力供給先はわずか 3 社であり、送電範囲も限られていた。また人々の認識不足のため、電力事業は予想されたほど伸びなかった。

(2) 拡大する電気事業

「水電協会」等の活動により、明治 30 年代に入ると電力需要が増加した。火力、水力発電を併用し、第二琵琶湖疏水建設により急激に電気需要が伸びた。大正末期には図-1 のように京都市内に電力供給ネットワークが構築され、現代の配電網の原型が形成された。

3. 「電灯」に関する事業

電気事業が人々の目に見える形として表れた「電灯」事業の変遷を整理し、電灯が実際に建設された街路空間の変容、さらには人々に与えた影

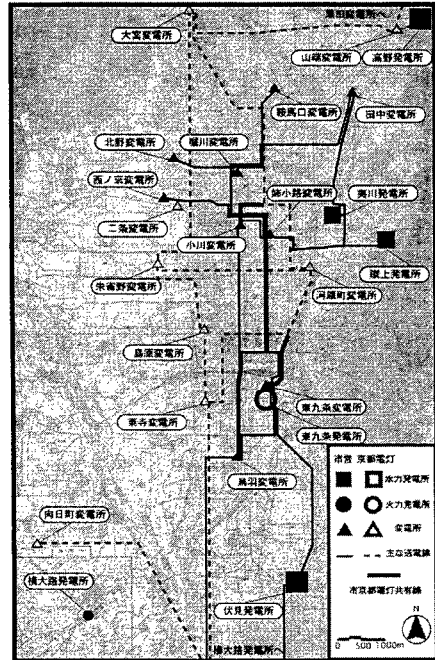


図-1 大正末期電力配電図

響について考察した。

(1) 京都における電灯事業

京都における電灯は、明治 25（1892）年 3 月、京都電灯株式会社により、市街要所に孤立燈 9 基が設置したことをもって嚆矢とする。同年 7 月、御所御苑内に同灯 4 基が設置された（図-2 参照）。

一般家屋に対する電灯普及率は、京都電灯開業時の明治 22 年（1889）から 16 年間 1 割にも満たない低普及率で、需要は予想に反して伸び悩んだ。しかし、第二琵琶湖疏水建設と同時に、電灯普及率が急激に伸び、一般家庭に普及し始めた。

(2) 電灯整備と街路空間の変容

電灯整備のデータを整理し、街路景観の変容と併せて考察すると以下の事象が明らかになった。

a) 街路の格付け 電灯は市内要所から順次設置されており、電灯に対する意識の向上を意図し、街路や通りの格付けがなされた。

b) 街路の個性化 大正後期になると図-3 の寺町通の鈴蘭灯のように、独特のデザインが施され、このような電灯により独自の街路空間を創りだし、街路の個性化を促した。

c) 人々の意識向上 電灯が普及し始めると、町内の共同出資で当時国内最先端の街路照明を設置し、街路に対する人々の意識向上の現れが伺える。
 d) 祝祭と電灯 電灯は殖産興業や近代化の象徴であり、イベント等で用いられたイルミネーションは大きなインパクトを与えた。

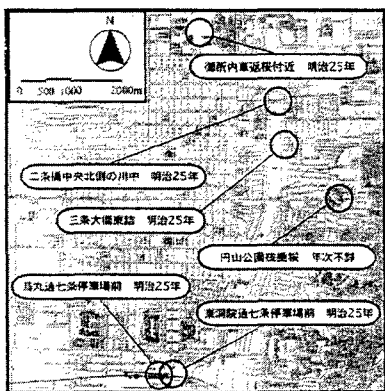


図-2 明治25年電灯設置箇所



図-3 寺町通鈴蘭灯

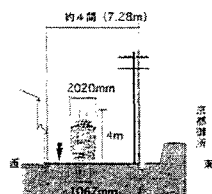


図-4 烏丸通拡築前断面図

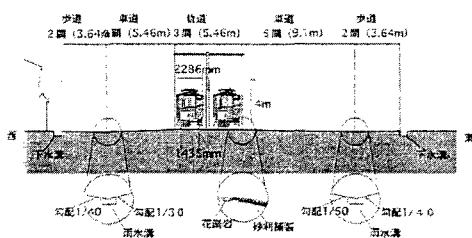


図-5 烏丸通拡築後断面図

4. 「電気軌道」に関する事業

「電気軌道」事業の変遷を整理し、電気軌道が実際に開通した街路空間の変容、さらには人々に与えた影響について考察した。

(1) 我が国初の電気軌道

京都は、明治28年(1895)我が国初の電気軌道が開通した場所であり、京都一伏見間(約6.4km)を約40分足らずで運行した。また同年、第四回内国博覧会会場であった岡崎と京都駅を結

んだ木屋町線が開通しており、開業当初は見せ物の要素が強かった。

明治後期になると電気軌道が人々の日常の足として利用されるようになり、需要が急激に伸びた。京都市は明治三大事業の一つとして、道路拡築と市電の開通を行い、市内交通を京電・市電で網羅した。

(2) 電気軌道整備と街路空間の変容

電気軌道のデータを整理し、街路景観の変容と併せて考察すると以下の事象が明らかになった。

- 街路景観の新基準 電気軌道が街路の新たな空間的基準となり道路幅が拡築された(図-4、図-5参照)。
- 交通の機能分化 街路を軌道、車道、歩道と交通別にし、機能分化を計った(図-5参照)。
- 公共概念の提示 電気軌道は、交通ルールを通じて街路空間に公共の概念を提示した。
- 生活圏の拡大と都市域の規定 電気軌道により日常的に都市内外の移動が容易になり、生活圏が拡大した。また、電気軌道路線の最外郭が都市域を規定していた(図-6参照)。

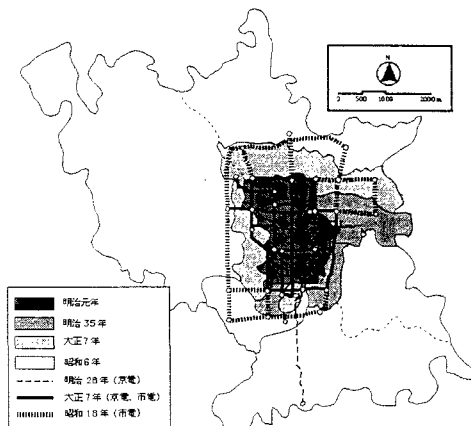


図-6 京都市の拡大と電気軌道路線

5. 結論

「電灯」「電気軌道」が導入された街路空間は、街路に個性化を促し、街路空間を拡大、機能を分化させ、公共の概念を提示した。さらに、生活空間の拡大や都市の大きさの規定を行い、都市構造をも変化させた。

つまり、近代の街路景観は「近代化」が形として表れたモデル空間であったといえる。

主要参考文献

- ・京都市電気局：琵琶湖疏水及水力使用事業、1940.3
- ・京都府立総合資料館：京都府統計史料集-3、1971.3
- ・京都市交通局：さよなら京都市電、京都市交通局、1978.9
- ・京都電灯編：京都電灯株式会社五十年史、ゆまに書店、1998.7