

第IV部門 インフラストラクチャーを基軸とした近代伏見の都市形成に関する史的考察

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 京都大学大学院 後藤健

1. 研究の背景と目的

本研究は、運河、鉄道などのインフラストラクチャーが数多く挿入された京都伏見を対象とした。

本研究の目的は舟運や鉄道といったインフラストラクチャーが近代伏見の都市形成に与えた影響を明らかにし、今後の都市計画や景観デザイン、空間設計に活かすことである。

2. 舟運による都市形成

近世以来、京都・伏見間の重要な交通輸送インフラストラクチャーとして活躍してきた舟運が、伏見の都市形成において果たした役割を都市構造の面から明らかにした。

(1) 近世舟運を基軸とした都市構造

近世伏見では、主要な交通・輸送のノードであった河岸を中心に商業施設やアメニティー施設が集積しており、水辺に沿ってディストリクトが形成されていた。

(2) 近代舟運による都市構造の変化

近代になっても引き続き舟運は行われており、新たに琵琶湖疏水運河が濠川に接続された。新運河によって河岸の位置が北より移動し、同様に都市施設分布も北に移動した(図-1参照)。

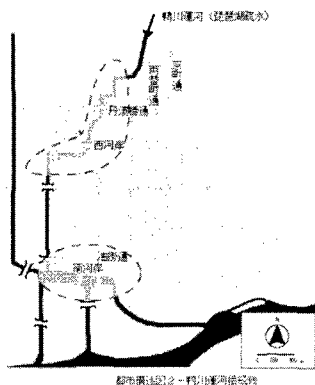


図-1 都市構造図—鴨川運河接続後

3. 近代伏見における鉄道の発達

近代伏見に挿入された4本の鉄道の敷設、発達の概要を整理した。

(1) 伏見における鉄道敷設の概要

表-1 鉄道概要

伏見における鉄道	開通年
奈良鉄道	1895年(明治28)
京都電気鉄道(京電)	1895年(明治28)
京阪電気鉄道(京阪)	1910年(明治43)
奈良電気鉄道(奈良電)	1928年(昭和3)

(2) 路線選定にみる各鉄道の特徴

- ・奈良鉄道 市街地の縁を通過するような路線を選定した。また、舟運の河岸とも離れていた。
- ・京電 河岸を結ぶ路線を選定した。終端駅付近は市街地中心部に乗り入れていた。舟運との連携を考慮にいたった路線であった。
- ・京阪 当初、沿線人口の多い南河岸周辺の敷設を計画した。また、多数分散型の駅を設置した。京阪は地元住民の便宜を考慮に入れた鉄道であると考えられる。
- ・奈良電 他社鉄道への乗り入れ計画や、他社の鉄道駅を志向した駅設置がみられた。

4. インフラストラクチャーと都市形成

舟運により支えられていた都市機能が、鉄道の挿入によりどのように変容したのかを、都市生活、都市空間、都市構造の各レベルにおいて明らかにした。

(1) 鉄道に対する人々の期待

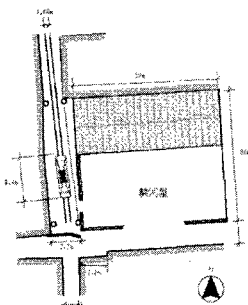
明治中期の奈良鉄道敷設時の伏見町会では、舟運の衰退を招く恐れがあるとして反対意見が見られたが、人々は鉄道の大量かつ迅速な貨物輸送によってもたらされる商業発展を期待し、敷設を認めた(図-2参照)。

●**熊本市**に就く。市民の會議
に於て、**紀伊郡**は英領と
し、**上野原**の現山を**紀伊郡**の東方の邊
に附へんとのこと。然れども其の地方の典
知し去る二十一日、**那珂郡**小學校會にて大會
を開き其の結果を先立に披露出づ。次を採ら
ず。至らず。終に調査員五十五名を會長、良一、指名し監
査し、又委員は昨日伏見町役所に於て報告せし
む。

(明治 25 年 1 月 24 日)

(2) 京電敷設による都市構造変容

下油掛駅は既存の店舗「駿屋」との連絡口を設け、複合的空間を創出していた。また、駅全体は河岸の方角を向いており、舟運との連絡をしやすくする工夫がみられた(図-3、図-4参照)。



(下) 図-4 下油掛駅の様子

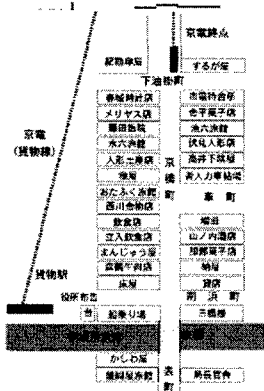
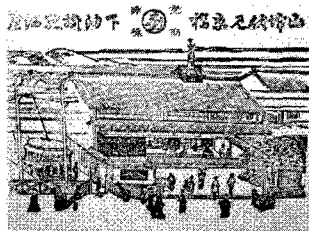


図-7 都市構造図一鉄道発達

そして、現在で言う駅前商店街のようなディストリクトが形成された（図-6 参照）。

(3) 鐵道の發達に伴う都市構造の変容

明治後期に京阪が敷設され、同時に大手筋に「伏見桃山駅」が建設された。それにより、大手筋には3つの鉄道駅が連立することとなり、伏見の中心となるディストリクトが大手筋に移動した（図-7参照）。

舟運から鉄道へとインフラストラクチャーが転換されることを契機とした都市形成、都市構造変容のプロセスを明示し、近代伏見において、鉄道を基軸とした大手筋というディストリクトが形成されたことを明らかにした。

- ・ 伏見町役場編：京都府伏見町誌、1972.12
- ・ 京都市電気局：京都市営電気事業沿革誌、1933.3
- ・ 京阪電気鉄道株式会社：京阪 70 年のあゆみ、1980