

大阪市電の路線選定の検証

松村 博¹・黒山 泰弘²

¹正会員

E-mail: hmatsumura@leto.eonet.ne.jp

²正会員 (一社) 大阪ビジネスパーク協議会 (〒540-6131 大阪市中央区城見 2-1-61)

E-mail: kuroyama@zeus.eonet.ne.jp

明治末から昭和初期にかけて大阪市が実施した市電事業で建設された橋梁の図面の分類整理や内容分析を行うのに併行して、当時の橋梁のデザイン思想、市電事業の都市計画的な位置づけ、経営状況などについて調査・研究を進めている。本稿は、市電路線決定のプロセスを明らかにし、その前提となる都市計画（市区改正計画）との関連、具体的な路線選定上の問題点と解決策を明らかにすることを目的とするものである。一連の検証の結果、事業は市営主義が貫かれ、ほぼ独立採算によって実施されたこと、前提となったと考えられてきた都市計画案との相違点や路線決定に関する大阪市の独自性を明確にすることができた。そして明治末から大正期における我が国の都市計画事業に関する研究に資する成果が得られたと考えている。

Key Words: Routes of Tramway, Osaka-city, Late 19th & early 20th century, City planning

1. 市電事業の推進

市電事業は大阪を近代都市へ脱皮させる先駆的な事業であった。そしてこの後に続く都市計画事業の先導的な役割を果たした。市電事業によって都市中心部での大幅な道路拡幅と大量輸送機関の導入が実現した。それ以前の大阪中心部の道路は、東西4間3分（約8m）、南北3間3分（約6m）とされるように、道幅は狭く、移動は徒歩か、明治以降に普及した人力車に頼っていた。そのような都市活動を一変させたのが市電の敷設であった。

市電事業を評価する上でのポイントは以下のように考えられる。

- ・ 都市内交通手段としての選択と市営主義の確立
- ・ 路線網の選定と市区改正計画との関連
- ・ 事業の収益と建設費の捻出

2. 都市内交通手段としての選択と市営主義¹⁾

(1) 市内交通の模索

明治21年に初めての民間郊外鉄道として阪堺鉄道が開通して以降、大阪市の周辺での鉄道建設が活発になり、明治26年以降、市街地への電気鉄道敷設の出願が相次ぐことになった。

明治31年10月の普通市制への移行に先立ち、30年に

市域拡張が実施され（面積約56km²、人口約75万人）、築港予定地、梅田停車場、天王寺停車場などが市域に編入された。

市街地での交通は人力車が中心で、明治28年頃には1万台を突破していたが、狭い道路と人力に頼る交通機関では限界があることは認識されていた。危機感を持っていた大阪市は、明治32年、花園橋・築港間の電気鉄道敷設の調査計画案を市会秘密会にかけたが、採算に疑問があるとして否決された。

一方、明治35年2月には市内河川を利用した巡航船の市営方針が提案され、市会で可決された。同5月に具体的計画を提案したが、事業規模が小さく、収支が取れる見込みがないとして否決された。

そこで市長は事業者を選び、同12月、「大阪市と大阪巡航合資会社との報償契約」案を提案、可決され、翌月に契約が締結された²⁾。

しかし、水上交通だけでは不十分で、陸上交通改善の要求が高まり、民間事業者の軌道敷設の出願が続出した。一方、この時期は、市の財政基盤が弱く、「都市交通の近代化を公共的立場にある大阪市当局が、確乎たる方針を示し得ないでいた」¹⁾。

(2) 電気鉄道市営主義を決定

大阪港大栈橋の完成が目前にせまり、明治35年12月

に「電気鉄道事業施行方法の件」が市会に提出されて可決され、それによって36年9月第一期線が開通した。その後、市街電車の利便と有用性が認められ、電車線延長が本格的に議論されるようになり、市営か民営かの議論も高まった。

明治36年11月、当時の鶴原市長が「市街電車に対する方針確定の件」で、市営の方針を市会に提案し、可決された。市営にする理由として、公益目的の独占事業を営利企業に任せると公共性が損なわれること、公益的の事業として経営するとその設備や料金なども市民の利便公益に重きを置くため、それらの改善に努めることになり、市民に還元することができ、かつ市の財源を潤沢にして都市の発展に大いに利益をもたらすことになると説明している。ただこの時点でどの程度の採算性を確信できていたかは明確ではない。

そして、市営方針を確実にするために、「大阪市街鉄道に関する上申」を政府へ提出した。しかし、具体的計画がないので詮議できないとして却下された。そこで、明治37年3月に第2期線の具体的な計画を市会に提案、7月に修正案が可決され、早速特許申請を行ったが、日露戦争などの影響で翌38年7月になってようやく特許状が下付された。特許が延期されたのは、市電敷設の為に起債の発行が前提となっていたが、政府が戦費調達に影響が出るとして結論を先送りしたためである。

(3) 市営主義の揺らぎ

市街鉄道の採算のメドが立つことはわかったが、有望さに注目した企業家が参入を企てた。

市は市営主義を持続するため、漸進的に整備する方針を改め、一気に進めるために第3期線の計画を明治38年11月に市会に提案した。しかし審議は進まず、延期論も出た。反対の理由として、採算制への不安、起債増加の懸念、沿道市民の反対運動などがあり、民営を求める企業家の働きかけも活発であったとされる。相当の議論の結果、原案に近い形で議決され、翌年12月に特許を得た。

市の財政は、急速な整備を許さなかったが、市はさらに明治40年1月、市会に東横堀線ほか7路線からなる第4期線計画を提案、一部修正のうえ可決された。直ちに特許を申請したが、後に取り下げられた。この提案は鉄道事業への参入を画策する企業家の動きを牽制する意味があったと考えられる。

その間、郊外電鉄の市内乗り入れの要望が高まった。このため明治40年には南海電鉄と翌年には京阪電鉄や阪神電鉄と「電気軌道共用契約書」が交わされ、一部私鉄の乗り入れが開始された。しかし種々不便が生じたため、明治44年12月の市会に電気鉄道共用契約解除案が提案され、翌年2月には乗り入れが廃止された。こうして市街鉄道の市営主義は確立した。

その後、大正5年10月に第4期線計画が、改めて市会に提案された。6年5月に特許を得て、昭和7年7月まで

に7路線が順次開通した。第4期線の開通によって概ね市域の市電網はできあがったが、市域の拡張が進み、それに対応して既設路線を補完する期外線を適宜計画し、実施していった。

その後、順調に路線の開通が進んだが、市電だけでは市民のきめ細かな交通の確保ができないため、乗合バスの導入が検討された。ところが大正12年になって、大阪府が道路管理者の市長の意見を聞かず、民営のバスの運行を許可したため、以降、市電や市営バスとの競争が激化した。そのことも影響し、市電乗客数の伸びは大きく鈍化した。

3. 市区改正計画の変遷

市電路線選定の先駆けとなる具体的な道路計画は2つあった。1つは明治20年に大阪府が作成した**大阪市区改正案取調委員会案**で、2つ目は大阪市の依頼によって明治32年に作られた山口半六による**大阪新設市街設計案**である。このうち、特に山口案が市電路線の選定に影響を与えたとされているが³⁾ ⁴⁾ ⁵⁾、具体的に検証する。

(1) 明治20年の大阪市区改正案取調委員会案⁶⁾

明治19年12月に大阪府区部会が、府知事建野権三に対して「市区改正の計画を請ふの建議」を提出。これに対して建野知事は上記委員会を設置し、

- 1) 道路橋梁の施設拡張
 - 2) 工場の隔離
 - 3) 地区の制定
 - 4) 花街の整理
- を骨子とする計画をまとめた。

このうち道路については、20年3月に次のような基本等級案が示された。

表-1 明治20年の大阪市区改正案取調委員会案の道路等級

1等	幅員15間	車道11間 人道4間	2路線
2等	同 10間	車道6間 人道4間	8路線
3等	同 8間	車道5間 人道3間	8路線
4等	同 6間	車道3間半 人道2間半	12路線
5等	同 4間	人車道区別なし	

一等路線を示すと、以下の通りである。

- 第1号：北区梅田停車場より曾根崎村露の天神の脇より蜷橋、大江橋、淀屋橋を経て西成郡今宮村新道4等に達す
 第2号：東区大阪鎮台大手馬場工兵第二方面前より高麗橋筋 筋違橋を経て江戸堀通を直線に崎吉橋北詰の鼻より居留地に渡り富島波止場を直行し南安治川筋を天保山に貫く

この計画の主要路線を図化したのが、図-1である⁷⁾。

この計画では、南北道路では、御堂筋を1等とし、2等として難波橋筋、松屋町筋や今日の四ツ橋筋、東西道

路では高麗橋から安治川南通を経て天保山へ至るルートなどが重視されている。
 を1等とし、2等として本町通や今日の扇町通、千日前通

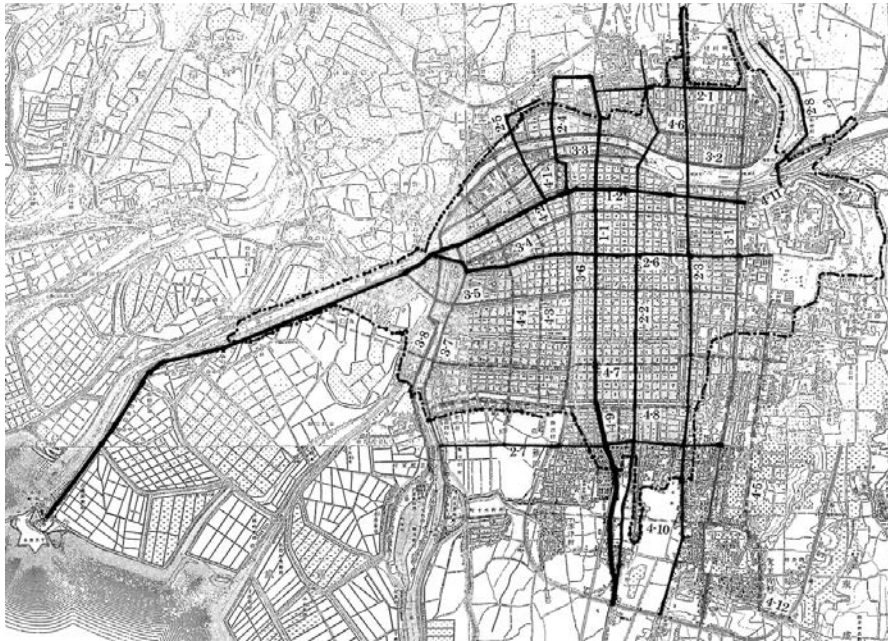


図-1 「市区改正方案取調委員会議定事項」(明治20年3月)に基づく計画道路:「第一次大阪都市計画事業誌」⁶⁾より推定
 (数字は等級-号数、-----は市境界を示す。)

大阪市新設市街設計図



図-2 「大阪市新設市街設計説明書」⁸⁾に基づく街路の配置:「大阪市新街路設計図」⁹⁾(明治32年5月発行)に加筆
 (数字は街路番号(等級)、-----は市境界を示す。)

(2) 山口半六による「大阪市新設市街設計書」(明治 32 年 3 月)⁹⁾ (注-1)

明治 30 年に第 1 次市域拡張が行われ、市域面積が約 15 km²から約 56 km²に拡大し、人口も約 50 万人から約 75 万人に増加した。また、明治 31 年 9 月には市制特例が廃止され、初代市長が任命された。

市区改正の必要性が高まる中、大阪市参事会は工学博士山口半六(山口の経歴については参考文献 10)、11)を参照)に市街設計を依頼、明治 32 年 3 月に「設計書」が提出された。

「設計書」では、道路に区画された街区を将来のビル街に備えて南北 200 間、東西 100 間の区画を設定し、必要に応じてその間に小道路を設けるものであった。道路計画では幅員を 15 間から 3 間 3 分までの 7 等級に分け、1~3 等には複線、4 等には単線の鉄軌道を設けるものとされた。その等級と路線数は以下の表の通りである。また、道路の他に運河 20 路線、公園 29 ヶ所も盛り込まれている。

表-2 山口半六による「大阪市新設市街設計書」の街路等級

街路等級	街路総巾	車道 (鉄道敷巾)	人道 (両側)	路線 数
1 等	90 尺(15 間)	54 尺(15.5 尺)	18 尺	2
2 等	60 尺(10 間)	40 尺(15.5 尺)	10 尺	15
3 等	51 尺(8 間半)	34 尺(15.5 尺)	8.5 尺	18
4 等	39 尺(6 間半)	27 尺(7.75 尺)	6 尺	10
5 等	30 尺(5 間)	20 尺(鉄道なし)	5 尺	96
6 等	25 尺 8 寸 (4 間 3 分)	17.8 尺 (鉄道なし)	4 尺	47
7 等	19 尺 8 寸 (3 間 3 分)	15.8 尺 (鉄道なし)	2 尺	

この「設計書」を地図上に表したものが「大阪市新街路設計全図」⁹⁾である。「設計書」に示された鉄道敷設を前提とした 1~4 等の街路を「設計全図」の上に明示したのが図-2 である。

この「設計書」で最も重視され、1 等に位置付けられているのが大阪駅(梅田停車場)と築港埠頭大棧橋を結ぶ路線(第 16 号線、75 号線)で、駅前から出入橋を渡ったのち、曾根崎川に沿って西へ、船津橋、端建蔵橋を渡って、居留地を過ぎて、尻無川の花園橋の西より大棧橋に至るものである。

2 等街路とされているものでは、暗峠越え奈良街道から真田山の北を通り、末吉橋を渡って長堀川の北岸を木津川に至り、新架橋に依り西へ向かう東西街路(第 51、78、79 号線)、梅田停車場から南へ堂島川と土佐堀川に新架橋をし、西横堀川の西岸を南下、湊町停車場へ至る南北街路(第 137 号線)、その他、大阪駅から現在の福島区、此花区を通過して、桜島方面へ至るルートなどが提案され

ている。

さらに桃山停車場よりほぼ西に、四天王寺の北、難波蔵(後の南海電車難波駅)の南側などを西進、木津川、尻無川に架橋して、安治川南岸へ至るルート(第 56、90 号線)、また、現在の大正区小林辺りに面積 10 万坪(30 万 m²)の臨海停車場を設けることを想定して、そこから東西南北に延びるルートが提案されている。臨海停車場は当時、臨港鉄道として今宮駅辺りから西へ築港を結ぶ路線が検討されていた(文献 12)、13)こともあって、この計画を取り入れたものと考えられる。

一方、「新設市街設計説明書」には船場、島之内という大阪の旧来の中心市街地における道路拡幅案はほとんど示されていない。上述の第 51 号線、第 137 号線以外では、南北の 2 等街路として浄正橋あたりから玉江橋、常安橋を渡ってあみだ池筋を南下する第 139、182 号線や 3 等街路として天神橋から松屋町筋を南下する道路が提案されているにすぎない。そして明治 20 年の市区改正案で最重要視され、後の市区改正案でも中心的な道路とされた御堂筋を始め、市電路線で中心的存在となった堺筋や本町通の拡幅は考慮されていない。このため山口の市区改正案は新しく編入された地域の道路計画の性格が強いものであったと考えられる。

(3) 市区整理委員会による「新編入地市街割説明書」¹⁴⁾

山口半六の提案を得たものの財政難のために具体的な事業に取り掛かれなかったため、明治 33 年 2 月、大阪市会では市長に対して促進の建議を行う。市長は市区整理委員会を設け、明治 36 年 11 月に市区整理委員会案を市会に附議した。この「説明書」は山口の「設計書」を補完するもので、新たに市に編入された地域の街路網計画であった。1 等は花園橋から西へ築港に向う街路が追認されている。

この市区改正の議案は明治 37 年 8 月の市会で議決されたが、実施することができず、具体的な事業は市電敷設事業で一部が実現するまで待たねばならなかった。

以降も市区改正の議論は続けられ、大正 6 年 4 月に都市改良調査会が設置され、より詳細な計画案が審議され、大正 7 年 4 月に成案を得た。同時に市役所内に市区改正部が設けられた。同年 6 月には東京市区改正条例が大阪市にも準用されることが決まり、ようやく事業が緒に就くことになった。それを基に設計作業が続けられ、詳細な道路計画が大正 8 年 12 月に大阪市区改正委員会でも決され、直後に内閣承認を得た。

「大阪市区改正設計図」(大正 9 年 1 月発行)を見ると、市の中心部においては御堂筋と松屋町筋以外は市電路線を後追いしたものが多く、この時点で市電計画の第 1~3 期線のほとんどが開通しており、市区改正事業は事実上、市電事業を後追いしたと言える(図-3)。

4. 市電路線の選定

市電路線がどのような計画に基づいて選ばれたかは、後の電気局の報告にも、計画局の報告にも明確には書かれていないので、以下の経緯より、推定した。

(1) 第1期線

築港大棧橋の完成（明治36年7月）のメドが立ち、大阪港の振興を目的として、市内と港を結ぶ幹線道路が必要になったため、埋立と道路拡幅が工務課土木係で実施された。これに合せて、明治35年12月に「市街路に電気鉄道敷設の件」が鶴原定吉市長より市会に提案された。その中で「西区九条町花園橋筋より築港埠頭に達する街路に本市の事業として電気鉄道を敷設するものとす 但し事業施工の方法及び経費に関しては更に議決を経るものとす」と説明されている¹⁵⁾。

続いて、「電気鉄道事業実施施行方法」の具体的提案を行い、その設計大要を示した。これに対して、翌36年2月9日に内務大臣より「敷設特許」、16日に逓信大臣より「電気鉄道事業経営の許可」を得た。特許状に添付された命令書は、34条からなるが、内務省と大阪府の大阪市に対する強い監督権が強調されている。そのうち、道路幅員などに関しては第五条で詳しく指示されている^{15) 16)}。その部分を抜き出すと以下の通りである。

四. 軌道を敷設する道路は単線軌道の場合においては六間以上
複線軌道の場合においては八間以上の幅員を有することを要す

五. 軌道は両側人家連檐の場所又は連檐すべき場所においては道路の中央に之を敷設すべし但し複線軌道敷設予定の場所に在りてはその複線軌道の中心線の一侧に沿い敷設することを得

前項以外の場所においては道路の一方に偏し路端より車体外各6尺以上の地を余して軌道を敷設すべし

道路の屈折部の内角の前後において車体外各2間以上の幅員を存するときはその内角において少なくとも2間の幅員を存するを要すその他の場合においては内角における幅員の最小限は6尺にしてその外角の側方には2間以上の幅員を存するを要す
井戸、並木、電柱街燈、郵便函、その他道路上の建設物よりその側の路端までの距離及溝渠敷地は前3項の幅員に算入せず

六. 道路の一方より他の一方に軌道線を移す箇所は木又は石を用いて踏切を設くべし

七. 軌道が道路を横断する箇所亦前号に同じ

八. 橋梁の幅員及耐力は大阪府知事の指定する所に依るべし

九. 軌道敷設の為に生ずる道路面及軌道内における雨水の滞留に付いては完全なる排除の方法を設くべし

十. 勾配は30分の1を超ゆべからず

第5回内国勸業博覧会の開催に合わせるべく、工事が急がれ、明治36年8月3日に竣工、9月12日より営業運転が開始された。

延長は5km余り、当初は単線で、道路幅員も狭い区間

があったが、明治39年の第3期線計画で複線化が示され、第2期線の線路と共に明治41年8月に竣工し、道路幅員も16間(19.1m)以上になった。

一方、大阪市の財政は苦しく、明治36年12月大阪府知事府知事あてに「電気軌道について請願」を提出して、電気軌道敷設時に軌道敷設道路幅員が単線で6間以上、複線で8間以上必要という規定が一般的であるが、市中心部の道路は狭く最大幅員が4間3分しかない。しかし、各道路の幅員は狭小であっても、それらの大半は並行しており、その並行路の利用で軌道敷設による歩行者の通行妨げはないとし、地価が高く道路拡張に多額の経費を要する事情を考慮し、幅員規程の特別の便宜を要請した。これに対して府内務部長は「内務省において到底許可せられず」と回答した¹⁷⁾。これから内務省や府の道路拡幅に対する強い姿勢が伺える。

(2) 第2期線

明治37年3月、市会に東西、南北2線の敷設案が提出された¹⁸⁾。

東西線：花園橋西詰既成線路起点より東へ千代崎橋に至り木津川に沿い松島橋下流を渡り長堀川北岸に沿い西横堀川を渡り末吉橋に達す

南北線：梅田停車場前において1は西に桜橋筋を南へ渡辺橋南詰に至り1は東に蛸橋筋新道路を南へ大江橋南詰に至り西に折れて渡辺橋南詰に至り相合うて南に西横堀川に併行し湊町停車場に至り難波入堀川に沿うて難波停車場に達し南折れして名呉橋に出て日本橋筋を南へ関西鉄道に沿うて東へ天王寺停車場前に達す

委員会審議が始まると、沿道住民が反対運動を開始、陳情を繰り返し、委員の中にも原案に異論を唱える者が少なくなく、議論は紛糾した。何度かの原案修正を加えて7月2日に可決された。

一方、日露戦争が始まり、国の特許の下付が大きく遅れ、一部の変更を加えて明治38年7月22日に特許された。変更後の東西線は、松島の中心部を横断するのを避け、かなり南へ迂回するように改められ、南北線では、西横堀川西岸より1筋西の肥後橋筋に移り、南側では難波停車場前から日本橋三丁目から恵美須町二丁目に至ることになった。

敷設工事は、当初の計画幅員8間の区間は、明治41年8月と11月に完成し、電車運行もはじまった。ただ明治34年7月に移転された梅田停車場から大江橋南詰の間の道路のうち、梅田新道部分の工事が遅れ、線路敷設も43年12月に完成した。

梅田大江橋南詰間についての「工事方法書」¹⁹⁾には道路拡幅について、

「複軌道は12間又は12間以上の幅員を有する道路に敷設せんとするも、此線路の通過すべき道路の幅員は狭隘にして其制限に充たざるもの多きを以て狭隘の箇所は孰れも沿道の民有地を買収し、12間又は12間以上に取括

め軌道を敷設するものとし（以下省略）また橋梁については、人車併用のものも人車道を区別するものも11間以上とし、車道のほぼ中央に複線軌道を敷設する」としている。

開通後の明治42年7月30日に「北の大火」が発生、空心町あたりから下福島にかけての地域が焦土と化した。その直後の8月20日に大阪府知事は総理大臣と内務大臣あてに渡辺橋以北梅田停車場は枢要道路であるが、幅員の8間は狭隘であるので大火によって焼けた区間は拡幅するのが容易であるから、大阪市に対して道路幅員を12間に拡幅するよう特許命令を出すことを認可するように要請した。その結果、梅田駅前から渡辺橋間の道路は梅田駅前大江橋間と同様に12間に拡げられた。

山口半六の「市街設計」と市電路線の関連については、第1期線の花園橋～築港棧橋間は山口半六案の1等街路第75号線、第2期線の東西線及び南北線は山口案の2等街路51号線及第137号線を参考にしての選定された可能性は高いと考えられる。そして大正10年に開通した桜川中之島線の一部は山口案の第182号線に重なる。

しかし山口半六の「新設市街設計説明書」には中心市街地においては鉄道敷設をとまなう道路拡幅路線は多くは示されていない。したがって、第3期線以降の路線選定は、山口案ではなく、市の独自の選定がなされたと考えられる。ただ、どのようなプロセスで行われていたのかは明らかにできていない。

(3) 第3期線

第3期線については、市は市営主義を堅持する上からも多くの路線の計画を急ぎ、明治38年11月市会に九条中之島線、堺筋線、靱本町線、西道頓堀高津線など14路線からなる提案を行った。

計画案については12月市会から論議が始まったが、関係住民の反対が激しく、議会も紛糾した。39年6月の第2読会において、堺筋線を難波橋筋線に、靱本町線を本田本町線に、西道頓堀高津線を南堀江高津線になどの路線変更をする案が出された。しかしその直後、原案に近い案が採決された。

原案では、14路線で、すべて道路幅員は8間以上となっていた²⁰⁾。そして、明治39年12月には国の特許を得たが、その際、3路線（今橋線、谷町線、上本町線）の追加と靱本町線の一部が変更された。

これらの路線は、実行段階でほとんどにおいて幅員10間、12間に変更された。これについては次のようなエピソードが挙げられている²¹⁾。

第3期線で難波橋（筋）を通る案が市会にだされたが、「それを聞いた同筋の住民は道路が拡張されると通行人は片側の店より見られないから、店が利かなくなる、また電車が通ると8間幅に拡げられるだろうから両側の家が狭くなるし、市から呉れる金では家が切り取られた後の修繕代もない位だから困ると、市役所の押しかけ、市

会が否決せよと氣勢を上げた。そこで堺筋に変更する案をだしたが、こんどは堺筋が承知しない。（中略）反対運動を起こした。ところが杉村正太郎は自分が切り取られる堺筋に居ながら「現在の8間道路は狭いから12間に拡げねばならぬ。我々は将来を見透して堺筋に変更を歓迎し、家屋の切り取りを甘受する」といって反対者をなだめた。（後略）

市会の審議を経て道路幅が変更された主な路線は以下の通りである。

- ・明治41年3月に堺筋線の淀屋橋南詰より堺筋間、今橋線などを12間に拡幅、淀屋橋の幅員を10間以上にすることが提案され、12月可決された²²⁾。
- ・明治42年3月に今橋天満橋線（京阪電鉄との共用区間）の追加を申請、6月に認可²³⁾。また今橋線を北浜線に変更し、淀屋橋天満橋間は12間に拡幅されることになった²⁴⁾。
- 明治42年7月の「北の大火」後、路線の変更や追加、多くの路線で道路幅員の見直しが行われた。
- ・明治42年8月に寺町天満橋筋線を曾根崎天満橋筋線（12間）に変更を申請、12月に認可された²⁵⁾。
- ・同9月に福島曾根崎線及び西野田福島線を追加申請、前者は翌年9月²⁶⁾、後者は大正3年に認可された。
- ・明治44年1月に堺筋線の残部（堺筋）を12間に拡幅、天神橋西筋線及び松島安治川線を10間に拡幅することが提案された²⁷⁾。
- ・同8月に靱本町線を全線12間に拡幅を提案、一部修正の上、可決された²⁸⁾。

さらに、明治45年1月の「南の大火」後に路線の見直しが行われた。

- ・西道頓堀高津線と九条線を合併して九条高津線に変更（湊町停車場は迂回）され、大正3年に特許を得た²⁹⁾。

以上のように、主要道路（堺筋線、靱本町線、九条高津線など）の幅員を12間（21.8m）にした理由としては、市民や市当局の「市区改正」への共通認識、拡幅費用を運賃収入で賄える見通し、府と国の強い指導などが考えられる。また「北の大火」「南の大火」後に焼跡で行われた道路拡幅が、結果として他の道路の拡幅も促すことになったことになる。

但し、文献1)に挙げられている文献30)では、12間道路への拡幅を「北の大火」以降としているが、それ以前にも北浜線などで12間への拡幅が模索されており、市民や市当局には「市区改正」の必要性が共通の認識としてあったことが伺える。

第3期線の特徴は以下のようにまとめられる。

- ・第3期線以降の路線は、山口案にない路線が多く、市独自の計画による可能性が高い。
- ・主要道路で幅員12間の道路が実現した。事業が進捗する段階でいろいろな機会を捉えて、路線の変更や道路拡幅を柔軟に行っており、結果として「市区改正」の成果となった。
- ・第3期線の重点路線は靱本町線、堺筋線であったと考

えられる。両線ともに船場地区を貫通する道路で、建設費が他の路線よりかなり高額になっていることから裏付けられる（文献31参照）。そして鞆本町線が府庁との関連で重視されたことなどから、この路線の橋のデザインの重視につながったと考えられる。

・九条高津線の木津川架橋（大正橋）は大阪市が臨港地区の発展を託した重点橋梁であった。しかし架橋が石炭の運搬に支障をきたすとして大阪ガス会社が反対。これに大阪府知事が介入して、市長、局長が辞任する事態に発展した。このような事情から木津川架橋は大スパンの橋で設計されることになったと考えられる。また、同時期に完成した臨海線の鉄橋（大正3年完成）も1スパンで木津川を渡っている。

・御堂筋が具体的な構想になかった理由は不明である。
 ・市電路線が官鉄、民鉄の駅を結ぶように建設されたため、梅田、天満橋、天王寺阿倍野、難波、湊町などのターミナル機能を充実させることになった。

(4) 第4期線及び期外線の一部

第4期線は前述のように、明治40年に特許が出願されたが、取り下げとなり、10年後の大正5年に改めて出願された。路線としては、桜川中之島線以外は市の周縁部がほとんどで、市域西部の南北通の桜川中之島線は大正10年に、現在の大正区を南北に貫く松島南恩加島町線は大正11年に開通した。更に既成路線を補完するものとして野田線、鶴町線、天王寺阿部野線などが計画され、大正12年までに順次完成した。こうして大正末での市電の営業路線は約88km、1日の乗車人数は83万人強に達し、市電の経営は全盛期を迎えた³²⁾。

大正期には産業の発展にともなって人口の都市への集中が加速し、市区改正への必要性が一段と高まった。大正6年には関一助役を会長にする「都市改良計画調査会」を設けて調査研究とともに市区改正設計作業を進め、一方国家事業として法制度の整備を内務省に働きかけた。

そしてようやく大正7年4月に大阪市と京都市、および国が指定する都市に東京市区改正条例を準用する法律が公布された。財源をともなった法律の裏付けを得て、大阪市では設計作業を急ぎ、「大阪市区改正設計」を作り、委員会の審議を経て、大正8年12月に内閣の認可を得た。

設計の街路の部では、表-4のように規定されている。

そして、新設する道路として、幅員24間以上の広路は大阪駅前から難波に至る御堂筋、1等2類として大阪駅から肥後橋を経て九条に至る路線（幅員16間）、1等3類として松屋町筋（幅員13間）が挙げられている他は、ほとんど市電路線が挙げられており、拡張を必要とする路線として8間幅で建設された東西線を12間、南北線を13

間にする計画になっている³³⁾。一方、12間道路として建設された堺筋、本町通などは既設とされており、大正8年の市区改正設計は大筋において市電路線による道路建設を追認するものになっている（「大阪市区改正設計図」図-3参照）。

ただ、この市区改正計画が決定される前の4月に都市計画法が公布されており、この市区改正設計に基づいた事業は行われることはなかったと考えられる。

表-4 「大阪市区改正設計」の道路種別と幅員

道路種別	分類	幅員	路線数
広路		幅員二十四間以上	1路線
一等大路	第一類	幅員二十間以上	—
	第二類	幅員十六間以上	2路線
	第三類	幅員十二間以上	14路線
二等大路	第一類	幅員十間以上	20路線
	第二類	幅員八間以上	10路線

(5) 第1次大阪都市計画事業以降の市電路線建設

大正9年に施行された都市計画法に基づいて第1次大阪都市計画事業案が策定され、翌10年3月に事業がスタートした。これ以降、市電路線は都市計画道路内に敷設されることになり、大正11年には御堂筋線、松屋町筋線を含めて12路線を6年で完成させる計画が市会の承認を経て、認可申請がなされたが、認可は15年3月になった。これらの路線は道路の完成に合わせて、梅田空心町線（昭和2年）、堂島大橋線（昭和3年）、鶴橋線（昭和2年）、天満今福線（昭和10年）、土佐堀南岸線（昭和11年）などが開通していった³⁴⁾。これらの路線に新設された堂島大橋（昭和2年）、桜宮橋（昭和5年）、昭和橋（昭和7年）などは都市計画事業を代表する橋である。

都市計画道路内に建設された橋の中には市電事業によって架設されたと推測されるものがある。東野田澤上江町線（都市計画道路名：澤上江町線）の桜ノ宮貨物鉄道跨線橋（都島陸橋）は大正13年完成とされており（路線開通は昭和3年）、文献6)にも挙げられていないことから市電事業で行われた可能性が高い。ただし費用負担は不明である。また、鶴橋線（都市計画道路名：鶴橋線）の城東線（省線）跨線橋は市電の単独橋であり、市電の単独事業によって行われたと考えられる。

都市計画道路に敷設された市電路線の事業費は、後述するように道路幅員に対する線路幅の按分で負担するルールになった。そしてその後も大正14年に、平野線、住吉線、梅田十三線など8路線が出願されたが、多くの路線で事業継続が難しい状況になった³⁵⁾。

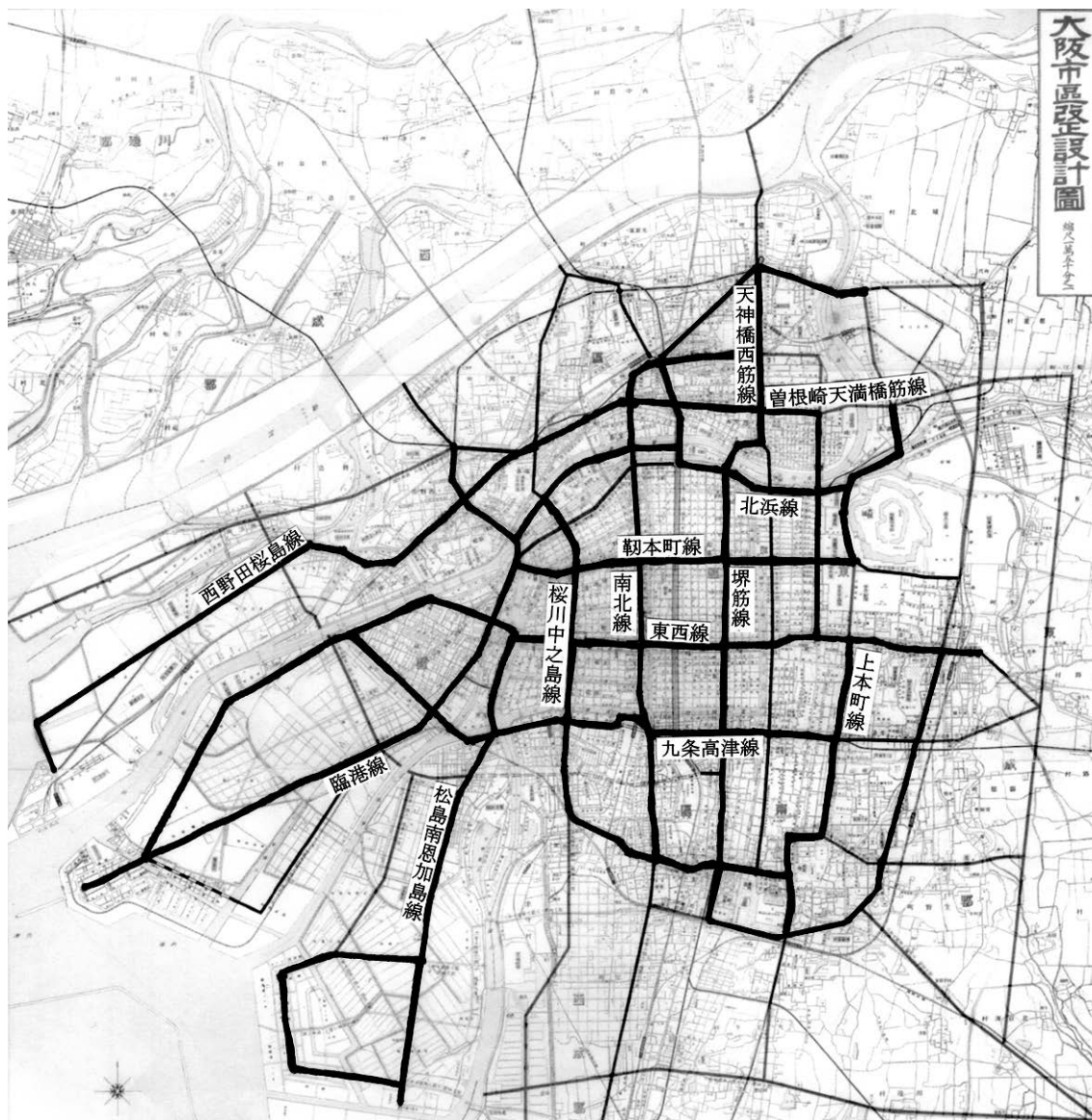


図-3 大阪市区改正設計(大正8年)と市電路線(大正10年以前特許線：太線で示す)

5. 市電事業による道路拡幅費の負担

第1期線の築港線の単線の建設費については、市の基本財源より支出(のち営業利益より一部組替え)したが、第2期線、3期線の建設費はそのほとんどを起債に依った。それらの償還は運賃収入、一部は給電収入などでまかなった。

「大阪市営電気軌道沿革誌」³⁶⁾の序文に次のように述べられている。

「大阪市の道路の狭隘なことは有名なものであった。而して之を拡幅するためには、市民は多額の経費を負担せなければならなかったのである。幸いにも大阪市においては、電鉄線路の敷設と共に電鉄の負担において道路を拡築してきたので、今日あるを致したのであるが、もし電車を民営にしてあったならば今日の如き道路の拡築は到底之を見ることができなかつたろう。電鉄の敷設によって、道路の拡築を実行してきたのは、他の都

市には例のないことである。もし仮に市が今日まで電鉄敷設の為に拡築してきた道路の為に、その用地費と家屋移転費を一般経済に於て負担したならば、市電が大正11年度までに支出したる用地費と軌道費の決算総額3167万円の内、用地費1141万円と道路築造費212万円、計1353万円は、市税を以て負担するほかなかったであろう。

(中略) かくのごとく市の電鉄は、市区改良のために1353万円、道路及橋梁の改良費として280万円余、他経済(注：築港公債補充、下水道公債及改良費補充など)のために343万円合計1976万円余を余分に負担している以外に、年々道路橋梁の維持修繕費として20年間に電鉄の経営以外に負担した金額は2100万円余の多きに上った。」

このように、当初の収支計画では普通経済(一般会計)で負担すべき経費が算定されていた。算定根拠は不明であるが、用地費では約50%、道路改築費では約23%を一般経済で負担することになっており、橋梁費については折

半することになっていた。しかし、市電の営業成績が予想外に良かったため、これらの負担もすべて電鉄事業で賄うことになった。その他にも、港湾建設費や下水道建設費の一部も負担している。

収入が大幅に伸びたのは明治41年度、第2期線開通後からで、その後、1年ごとに41年の2倍、3倍、4倍、5倍と順調に伸びた。そして、明治42年度より他事業の公債償還の補充を始めている。こうして市電事業は、大阪市の財政にも大きな恩恵をもたらした。

大正10年からは第一次大阪都市計画事業が始まり、その路線にも市電を敷設する計画が立てられ、多くの路線の開業をみた。一方、大正末期にピークに達した市電事業も昭和になると、バスの進出や経済不況のために乗客数が減少に転じ、公債償還の負担も重く、資金難のため軌道敷設が進められなくなっていった。都市計画道路に敷設される市電軌道に対しては幅員4間分に相当する用地費、道路築造費、橋梁費を負担することになった³⁷⁾。しかし、その負担すら難しく、路線の延長を放棄せざるを得なくなったケースも多く生じた。

6. 大阪市電事業の特徴と評価

以上の考察より、明治末から大正期に実施された大阪市内営電気鉄道事業は経営面においても、都市計画面においても、独立性が高く、独自性の強いものであったことがわかる。

(1) 市電事業の事業面の評価

大阪市域における電気鉄道事業は一貫して市営で実施された。鉄道の敷設はもちろん、電力供給も市の事業で行われたことは、事業の推進を促し、整合性を生む要因であった。

市域の周辺部に乗り入れていた私鉄の起点駅との連絡が図られ、いくつかのターミナルが形成されたことは大阪の都市発展に独自の展開をもたらすものとなった。

当初は経営面での不安を抱えていた市電事業は、乗客数の順調な増加によって安定し、結果として市の財政を潤すものとなった。鉄道事業だけでなく、本来市の一般会計で担うものと考えられていた道路拡幅費や橋梁架設費をほぼ全額まかなうことになった上に、港湾事業や下水道事業の一部も支援することになった。

そして大正末期になると、乗客数の減少や起債返済の重圧から経営状態が悪化し、事業の進捗が難しくなったが、これと機を合わせるように都市計画事業が始められ、その中で鉄道事業も継続されることになった。

(2) 都市計画面の評価

市電事業が大阪市の都市計画、特に道路網建設の果たした役割は非常に大きなものであった。大阪市の中心部に堺筋や本町通などの幅員12間(21.8m)の幹線道路が

建設されたことは画期的なことで、その後の都市発展を促進した。これらの成果を前提に大正末期から始められた都市計画事業へ円滑に移行することができた。

市電の路線計画は、それまでに策定されていた市区改正案、中でも山口半六の「大阪市新設市街設計」案が反映されたものであると評価されてきた。しかし路線を検証してみると、第2期線までの路線は山口案に沿って決められた可能性が高いが、第3期線以降の路線計画は山口案にはなく、市の独自の計画に基づくものであったと考えられる。

当時の大阪市には都市計画を専門に担当する部局はなく、これらの計画は電気局で立案され、事業が推進される中で順次決められていった可能性が高い。

道路幅員に関しても、当初の計画では「8間以上」とされていたものが、実施の段階で、10間や12間幅に変更されていった。市会での議論が重ねられる中で、道路拡幅の重要性が市民に浸透していったものと考えられる。

12間道路への拡幅は、明治42年の「北の大火」以降に大阪府の働きかけがきっかけとなって行われたとする論評があるが、それ以前にも拡幅が実施された路線もあり、市の担当者の道路拡幅への認識が強かったと考えられる。

このようにみると、市電事業の路線の選択や道路拡幅の決定に関しては、市の担当部局の独自性が強く、前提としての計画ありきではなく、まさに「歩きながら考える」という表現がふさわしいものであった。

(3) 大阪の都市発展上の評価

大阪の都市発展にとっては、淀川の治水、交流拠点としての港、都市軸としての道路の3つの要素が重要である。歴史的に見ると、3つの事業が促進された時代には大阪の都市発展が顕著であった。

明治後期に実施された以下の事業は大阪を近代都市へ導くために不可欠な事業となった。

- ・ 淀川大改修 - 新淀川開削
- ・ 大阪築港
- ・ 市電敷設

3つの事業は、都市計画によって明確に決められたものではないが、新淀川の位置と築港の計画は密接に関係しているし、築港と大阪市内を結ぶ重要幹線道路に市電が真っ先に敷設されており、これらの事業は事実上相互に関連しあっていたといえる。

淀川の本流であった旧淀川は、放水路としての新淀川の開削によって、洪水の危険性が飛躍的に改善された。河川港に頼ってきた大阪にとっては海に面した港の建設は近代化への礎となった。また、広い道路を実現した市電事業は新たな都心軸を形成した。

このようにこの時代は大阪にとって過去の長い停滞を打破する画期的な時期であっただけではなく、次に来たる都市計画の時代を準備した重要な時代であった。

なお、本稿は研究会に参加していただいている方々の協力の賜物である。ここに改めて感謝を申し上げたい。

(注-1)「設計書」は東京大学史料編纂所蔵(文献8)のものを用いたが、この史料は大阪市に提出されたもの下書きと考えられる。多くの訂正が加えられており、完成形にどこまで近いのかは不明である。また「設計全図」は国立国会図書館の近代デジタルライブラリー(文献9)に公開されているものを用いたが、同じ図として文献4)の316Pに示されているものや文献3)の47Pに示されたものもある。これらは、図の内容が少しずつ違っており、いずれの資料とも大阪市へ提出されたものと少し違っている可能性がある。したがって、両資料とも完成形の書類の探索が必要である。

〈参考文献〉

- 1) 宇田正：近代大阪の都市化と市営電気軌道事業の一寄与、「近代大阪の歴史的展開」 pp. 287～357, 昭和51年1月
- 2) 花本蔵之助：大阪市電気局四十年史運輸篇, pp. 6～10, 昭和18年9月
- 3) 大阪市計画局：大阪のまちづくり, pp. 26～56, 平成3年3月、
- 4) 大阪都市協会：まちに住まう - 大阪都市住宅史, pp. 315～320, 1989年8月
- 5) 三輪雅久：御堂筋と山口半六, 「都市づくりのこころ」 pp. 9～23, 2000年12月
- 6) 大阪市役所：第一次大阪都市計画事業誌, pp. 34～39 昭和19年4月
- 7) 矢本宏：明治期・大阪における都市プロジェクトの特質～都市認識と都市像の変遷について～, M01T417 (大阪市立大学大学院 都市系専攻 修士論文 2003年3月)
- 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蔵
- 9) 山口半六：大阪市新街路設計全図—国立国会図書館蔵
- 10) 石田潤一郎：関西の近代建築, pp. 24～31, 平成8年11月
- 11) 坂本勝比古：日本の建築5—商都のデザイン, pp.142～150, 昭和55年9月
- 12) 「明治大正大阪市史第3巻」 p. 1108 昭和8年
- 13) 「大阪港史第3巻」 pp. 371～373 1964年
- 14) 6)：第一次大阪都市計画事業誌, pp. 41～61
- 15) 花本蔵之助：大阪市電気局四十年史運輸篇, pp. 34～43, 昭和18年9月
- 16) 大阪市公文書館所蔵文書：路面電車特許状綴, 簿冊整理番号11407
- 17) 大阪市公文書館所蔵文書：電気鉄道第2期線関係書類(第2号), 簿冊整理番号12039
- 18) 大阪市電気局：大阪市営電気軌道沿革誌, pp. 4～11, 大正12年10月, 1990年12月復刻
- 19) 1)： pp. 328～331
- 20) 「大阪市会史第6巻」：pp. 266～273, pp. 486～496, pp. 651～652, 明治45年3月
- 21) 大阪市交通局：大阪市交通局五十年史, P. 145, 昭和28年10月
- 22) 「大阪市会史第7巻」： pp. 227～228, pp. 436～439, 大正3年10月、
- 23) 15)：大阪市電気局四十年史運輸篇, p. 56
- 24) 「大阪市会史第7巻」, pp. 554～555, p. 679
- 25) 15)：大阪市電気局四十年史運輸篇, p. 56
及び、「大阪市会史第7巻」, pp. 811～812
- 26) 大阪市電気局四十年史運輸篇, pp. 56～57
及び「大阪市会史第7巻」 pp. 865～866
- 27) 「大阪市会史第7巻」, pp. 338～340, pp. 367～372
- 28) 「大阪市会史第8巻」大正4年4月, pp. 595～599, pp. 611～617
- 29) 15)：大阪市電気局四十年史運輸篇, p. 57
- 30) 大久保透「最近之大阪市及其附近」 pp. 159～163 明治44年9月
- 31) 18)：大阪市営電気軌道沿革誌, 付図—建設費中普通経済に属する事業費負担表
- 32) 大阪市交通局：大阪市交通局五十年史, pp. 70, 昭和28年10月
- 33) 3)：大阪のまちづくり, pp. 52～55
- 34) 3)：大阪のまちづくり, pp. 80～82
- 35) 32)：大阪市交通局五十年史, pp. 82～85 及び pp. 97～99
- 36) 18)：大阪市営電気軌道沿革誌, 序文
- 37) 6)：第一次大阪都市計画事業誌, P. 485

(2018.4.9 受付)