第６章　鉄道駅の歴史性

田中尚人

６．１　まちに対する鉄道駅の役割に関する歴史的分析

（１）研究の構成

鉄道駅とまちの関係性を分析する際に、両者の発展の経緯や、関係性を歴史的に調査することが役立つと思われる。人の交流や物流、商圏の展開、人々の認識や景観として鉄道駅がまちに対して果たしてきた役割を時代毎に定性的に分析する。その際、各時代の社会的背景や、鉄道駅と駅周辺のまちが蓄積してきた歴史性、変化の順序などが重要な分析対象となる。

６．２，６．３では、都市郊外部における鉄道駅とまちの関係性を分析する。具体的には、京都市右京区の嵐山界隈、京都市の南西に位置する宇治界隈を対象とした。嵐山界隈は、現在は京都市に編入されているが、両地域とも近代京都にとっては「郊外」に位置づけられた地域である。

６．４では、京都市内の電気軌道網を中心に、都市部の外縁部、特に郊外部との接続地点となった地域の鉄道駅や駅周辺のまちの形成について分析した。

以上の３事例に基づき、主に鉄道や電気軌道網によって都市が近代化した時代を対象に、鉄道駅とまちの関係性について分析を行う。

（２）既往研究について

鉄道と都市形成、郊外形成を扱った論文は多く存在するが、本研究は歴史的史料、文献、地図、図面、写真資料などを整理・分析し、鉄道が都市骨格や都市域に及ぼした影響を都市施設の配置変遷に着目し、鉄道敷設と都市域の拡大を明治期から昭和戦前期までを通史的、広範的視野で分析したところに特徴がある。

鉄道と都市形成に関する既往研究としては、為国の渋谷の成立と鉄道の関わりを考察した研究[1)]、北河のパリにおける鉄道の発達に関する研究[2)] がある。また、鉄道と郊外形成に関する研究では、土井の阪急沿線における郊外住宅地開発と地域イメージの形成に関する研究[3)] がある。

都市計画史に関しては越沢の研究[4)] があり、京都の都市計画、景観に関する研究としては、大西[5)] や苅谷[6)] がある。近代の郊外形成に関する文献としては、石田らの近代京都の住宅地形成事業に関するもの[7)]、近代日本の郊外住宅形成に関する文献[8)] がある。

また、鉄道に関する文献としては、京都を中心とする鉄道一般のもの[9)]、関西私鉄を基軸とした文化史に関するもの[10)]、鉄道と都市生活の関係を記したもの[11)] がある。その他、各鉄道の社史、京都の歴史一般に関する史料などを参考文献とさせて頂いた。

６．２　郊外部における鉄道駅の役割（１）嵐山の事例

（１）はじめに

都市間、都市と郊外を結ぶかたちで発展してきた郊外型の鉄道路線を対象に、郊外部における鉄道駅の役割を分析する。対象地は京都郊外の阪急嵐山駅周辺である。同地域では、他路線の鉄道駅とも共発展し、観光を主体とした独特のまちの歴史を形成してきた。

近代京都における都市と郊外の関係、郊外形成のプロセスを明らかにすることは、今後の都市デザインにとって意義深いと考える。本研究の目的は、明治期から戦前にかけて敷設された鉄道が、近代京都の都市経営に与えた影響及び都市域拡大による郊外形成のプロセスを明らかにし、今後のインフラストラクチャー整備や都市経営、空間整備・設計に活かすことである。

本研究では、郊外を「都市に隣接し、人々の都市生活の延長として都市と一体的に機能する領域」と定義した。文献、地図、古写真などの歴史的資料を整理・分析し、現在は市域であるが、近代における京都の代表的な郊外であり、観光地でもあった嵐山を主な研究対象地として、鉄道を基軸とした近代化に伴う景観、街路と観光地の関係など空間構造、駅舎等の施設デザインの変容を分析した。また「観光」という新しい概念の移入プロセスや、各種メディア、鉄道によるイベントや宣伝等のイメージ戦略を分析することにより、近代における人々の都市や郊外についての意識変容についても考察した。

（２）近代京都郊外における鉄道敷設

明治から昭和初期にかけて嵐山（**図 6-1** 参照）における鉄道敷設の概要を、社史や鉄道関係資料を基に、各鉄道の設立経緯や路線選定の特徴を整理した。

１）京都鉄道（現：JR 山陰線京都・園部間）

京都府知事北垣国道らの支持によるロシアとの関係を重視した京都・舞鶴間の鉄道敷設は、田中源太郎を中心として実現化した。京都鉄道は京都から亀岡、園部、綾部等の諸都市を結び、舞鶴へ至る国家戦略の一端を担う軍事的な路線として位置づけられ、将来の輸送力増加を見越して旅客・貨物輸送の効率化を図ることが重視された。

1897 年（明治 30）２月 15 日、二条・嵯峨間が先行して開業し。その後京都方向に延長、1899 年（明治 32）８月 15 日、嵯峨・園部間の開通を以て京都・園部間の前線開通をみた。

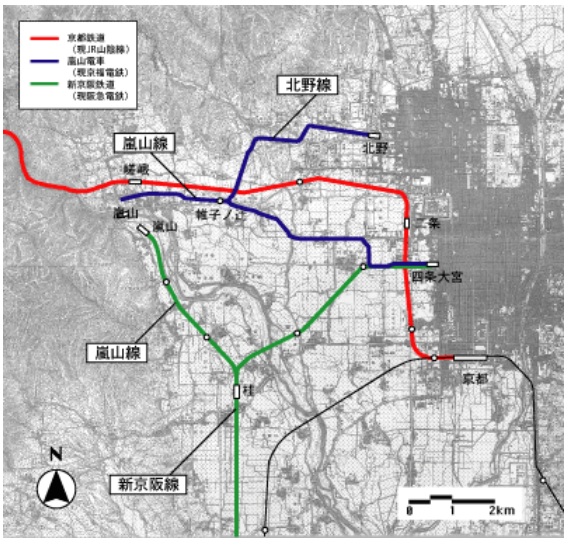

図 6-1　嵐山周辺の鉄道敷設と駅立地

２）嵐山電車（現：京福電鉄嵐山線）

嵐山電車鉄道株式会社（後に電車軌道と改称）は、1906 年（明治 39）設立、京都と景勝地嵐山を結ぶ郊外型遊覧電車として四条大宮・嵐山間 7.4km の路線を 1910 年（明治 43）３月 25 日開業した。嵐山電車は電気事業展開等の理由から 1917 年（大正６）９月京都電燈株式会社と合併し、1926 年（大正 15）３月 10 日には北野支線を開業、太秦の映画産業や住宅、観光施設など沿線開発にも積極的に取り組み 28)、都市内交通の様相も呈した。

３）京阪電気鉄道嵐山線（現：阪急電鉄嵐山線）

昭和天皇即位の御大典を目前にした 1928 年（明治３）11 月１日、京都西院・大阪天神橋間を最速 45 分で結ぶ都市間高速鉄道として京阪電気鉄道新京阪線（起工時新京阪鉄道）が開業した[12)]。

新京阪本線桂駅から分岐し嵯峨方面へ向かう嵐山支線は、もともと京都電燈が敷設権を保有する洛西鉄道の路線予定地であった。新京阪鉄道との協議 30）により、阪神地方からの遊覧客獲得を目的として敷設権は京都電燈から移譲され 1928 年（明治３）11 月９日に桂・嵐山間 4.1km が複線で開業した。

（３）近代京都における観光の展開

近世における寺社参詣、名所巡りなどの「物見遊山」は、近代を象徴する鉄道の発達とともに「観光」へと変容したと言われる。本節では、「大京都誌」等の史料を基に、近代期の観光、特に郊外との関係において鉄道が果たした役割を明らかにした。

１）大京都の成立

1922 年（大正 11）８月、都市計画区域が設定され郊外を意識した京都の将来構想が示された31)。1928 年（昭和３）11 月、御大典に湧く京都のインフラストラクチャーは一新され、京都は現代へと続く観光都市としての色合いを強めた。ここに、京都市は伏見市をはじめとする１市 26 町村の大合併により市域は 4.8 倍に拡大し、翌年には人口も百万人を超え「大京都」として都市的発展を見た。

２）近代京都の郊外と観光

1931 年（昭和６）大京都市の統一的な建設計画として、当時の京都市土木局長高田景は「大京都の都市計畫に就いて」をまとめ、その中で「京に田舎あり」の形態こそ近代都市の理想[13] として公園計画の重要性を指摘、風致の維持、公園の現状及び将来の計画、遊覧施設の３つを重要課題として挙げている。特にこの遊覧施設として、京都市は交通機関の発達を背景に、叡山遊覧道路や三雄遊覧道路など嵐山を含む郊外の活用を積極的に進めた。

３）「大京都誌」に示された観光

「大京都誌」における「観光」の章は全８節からなり、官民一体となった観光施設整備の必要性を京都市民に対して説く「観光施設に就て」から、実際に訪れる人々のための観光順路・日程、宿泊施設、飲食店の紹介「観光順路と日程」まで様々内容を掲載、近代における観光を考える上で非常に有益な資料と言える。

「大京都誌」における観光マニュアル的な記述は、当時一般的でなかった観光の健全さ、手軽さをアピールしており、人々に新しい都市生活スタイルとしての観光を提案し、その一方で内外の人々を京都に誘引しようとする戦略が読みとれた。

さらに「大京都誌」には「洛外名蹟地往復順路と時間」なる節が設けられ、起終点、所用時間、ルートなどの制約をもった観光の「型」が示されており、京都においてそれが最も顕著に実践された舞台が郊外であったことが分かった。

４）鉄道の郊外における役割

柳田の指摘[14] にもあるように、鉄道は高速輸送及び定時運行を誇り、誰でも運賃さえ払えば自動的に、定刻通り、目的地へ運んでくれるようになった。観光という文化の移入には、鉄道による「時間の近代化」が不可欠であり、いうことができる。予定時間内に行われる、という点からしていえば鉄道は近代型の「余暇を利用し日常生活圏を離れたところで行われる」観光という行動を創ったと言える。

郊外への誘因は、急速な都市化に伴う人口増加、居住環境の悪化により、人々が日常生活圏を離れ美しい自然や良好な環境を求めた時期と一致する。鉄道の発達により都市と郊外の空間的な隔たりはなくなり、人々にとって郊外は身近なものとなった。即ち、郊外で行われる観光という行為自体は、都市生活の一部であり、人々は郊外という舞台で観光客を演じ、その過程で人々の意識の中で郊外のイメージが形成されていったと考えられる。

（４）鉄道を基軸とした郊外形成

鉄道の挿入により嵐山は、近世以来の景勝地の延長線上に、京都郊外の「観光地」という性格を帯びるようになった。ここでは、駅空間と街路形成に着目し空間変容について分析した。

１）駅の立地と駅空間

嵐山が近代型の観光地へと変容していく過程において、京都鉄道嵯峨駅、嵐山電車嵐山駅、新京阪鉄道嵐山駅が果たした役割を明らかにした。

(a) 京都鉄道嵯峨駅

京舞間交通輸送の主軸として期待が大きかった京都鉄道では、将来の複線化や駅拡築を視野に入れ、嵯峨駅は既存集落に近接するよりも、土地買収が容易かつ路線の直線化が可能な位置に建設されたと推測される。

嵯峨駅の開業は、木材物資輸送に大きな影響を及ぼした。近世以来丹波地方の山々からの木材を筏流しによって中継してきた嵐山の木材業は、その集積拠点は大堰川付近を貯木場としつつも、輸送形態を舟運から鉄道に転換した。また、嵐山初の鉄道駅であった嵯峨駅は周辺景勝地への観光拠点としても機能[15] した。

(b) 嵐山電車軌道嵐山駅

渡月橋付近から北に離れた京都鉄道とは違い、嵐山電車は郊外遊覧電車を目指し観光地嵐山を目指して敷設された。**図 6-2** に示すような計画変更の後、京都鉄道、嵐山の景勝地との連絡を図り、天竜寺前の既設街路を駅空間として取り込むように嵐山駅は建設された。

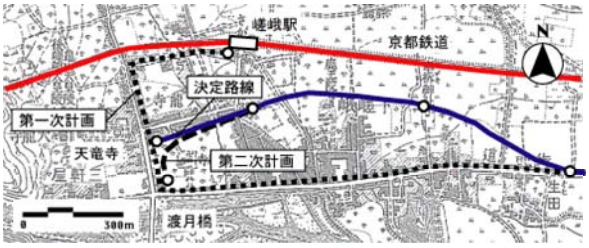

図 6-2　嵐山電車軌道路線計画の変遷

(c) 京阪電気鉄道嵐山駅

京阪間の大量高速輸送を目指して整備された京阪電気鉄道新京阪線に付随して整備された嵐山支線は、当初から京阪神の人々の京都への誘致を目指し、嵐山、愛宕山、清滝へと続くエリア観光を意図[16] していた。

嵐山駅は、**図 6-3** に示したように駅舎の構造においても観光地嵐山のイメージを形成しようとしていた。ホームの北端は厳重に締め切られ、観光客は階段によって段上げされ駅西側に集約された改札をくぐると眼前には、亀山、愛宕山と渡月橋の組み合わせを絵画的に切り取った「嵐山らしい」眺望が開ける、という仕組みであった。

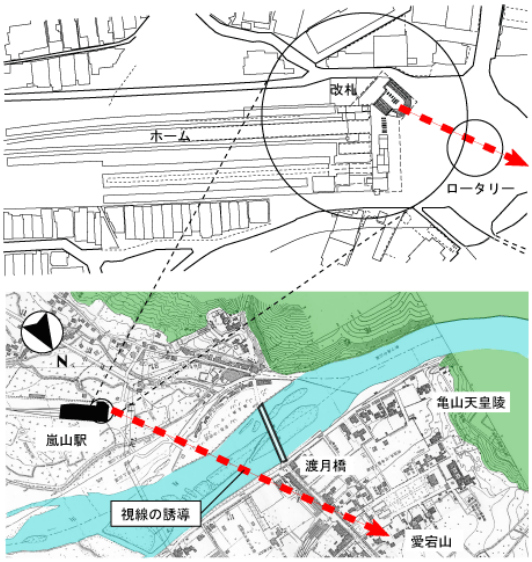

図 6-3　嵐山駅の景観的構造

２）駅の挿入と街路空間の変容

駅の挿入は既存の街路空間に新しい人の流れを作り出す。駅の挿入による街路空間の変容を分析した。

(a) 京都鉄道嵯峨駅周辺

1897 年（明治 30）京都鉄道嵯峨駅開設後、駅前から南に向かい屈曲して天竜寺門前を経て、渡月橋畔に至る 7 町 14 間（約 788m）の道は「假定縣道嵯峨停車場道」に指定されており、駅と観

光中心地を結んでいることから、人の往来が絶える事はなかった。

(b) 嵐山電車軌道嵐山駅周辺

1910 年（明治 43）に開業した嵐山電車は、観光地嵐山の中心部まで乗り入れ、既存の街路をあたかも駅前空間に取りこむように駅が設置された。1936 年（昭和 11）の地図（**図 6-4** 参照）を見ると、愛宕山鉄道も嵐山駅に乗り入れ、駅前の市街化の進行や京都鉄道と嵐山電車の結びつきが強くなった様子が伺える。

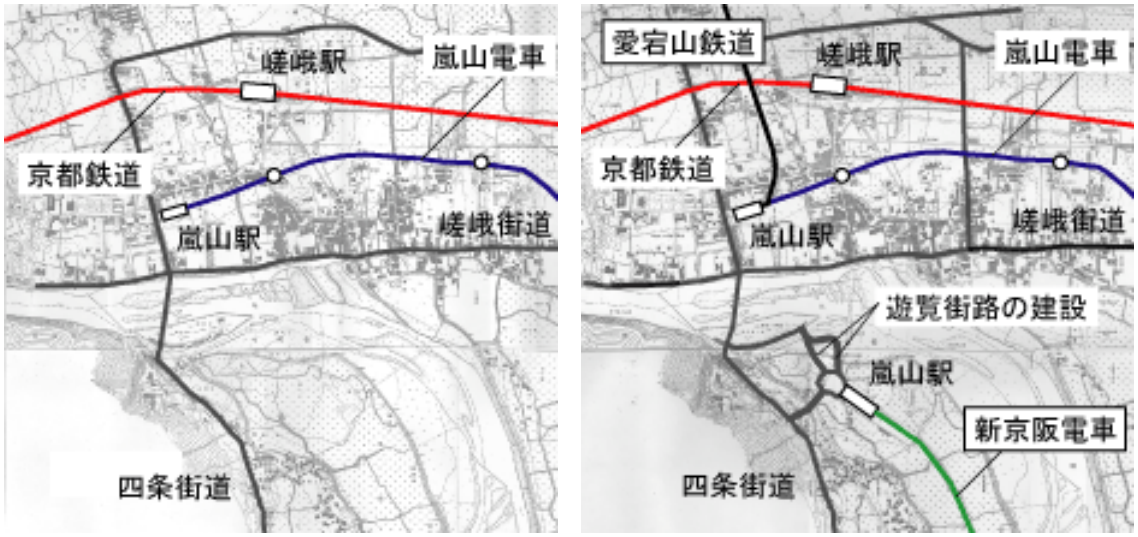

図 6-4　嵐山周辺における鉄道駅の立地と街路整備（左：1918 年，右：1936 年）

(c) 京阪電気鉄道嵐山駅周辺

1928 年（昭和３）開設の京阪電気鉄道嵐山駅では、**図 6-4** の右図ように街路が駅前広場から３方向に延びていることが分かる。１本は駅前通りとして四条街道に接続され、他の２本は京阪神急行電鉄によって管理された中ノ島公園に直接接続され、電車を降りた人々をダイレクトに観光ルートに導くよう機能していた。

（５）鉄道による郊外のイメージ形成

鉄道を基軸とした空間整備によって、観光地としての舞台は郊外に完成しつつあった。これに加えて、鉄道は人々が観光という行動を嵐山という舞台で実践するために、様々な趣向を凝らした宣伝、イベントを打ち出し、人々を郊外へと誘うイメージ戦略を取った。

一例を挙げると、京都鉄道は保津川の景勝や納涼を楽しむため「観月列車（**図 6-5**）」を運行し、嵐山電車は新聞広告を出した。京阪電気鉄道は「爽涼の郊外へ」等のキャッチコピーを打ち出し（**図 6-6**）、都市の人々の目を郊外に向けさせ観光を積極的に勧めていた。

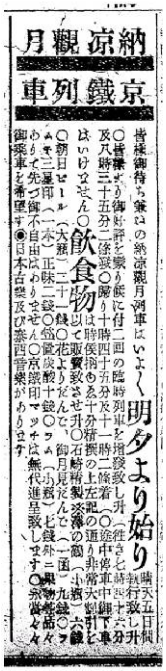

図 6-5　観月列車新聞広告
（1901.8.27『京都日出新聞』より）

図 6-6　郊外へ誘う鉄道広告
（1933.4 『京阪』創刊号）

また、観光地ごとに探勝、参拝、登山、遊覧、散歩といったアクティビティを提案し、観光案内のきめ細やかなサービスを充実させ､都市生活では味わえない郊外観光の健全さをアピールした。

近代京都では、観光は郊外において実践され、その基盤となったのは鉄道であった。鉄道駅は既存の名所地等と結びつき遊覧街路などの観光地空間を形成、駅自体も観光地の持つ劇場性を演出する装置として機能した。また鉄道会社は観光地へ人々を誘うためのイメージ戦略をとり、郊外のイメージを擦り込んだ。鉄道は、観光の舞台となった近代郊外形成において、空間変容から人々の行動や意識の規定まで深く関与していたことが明らかとなった。

６．３　郊外部における鉄道駅の役割（２）宇治の事例

（１）はじめに

都市間、都市と郊外を結ぶかたちで発展してきた郊外型の鉄道路線を対象に、郊外部における鉄道駅の役割を分析する。対象地は京阪宇治駅周辺であり、他路線の鉄道駅とも共発展し、観光を主体とした独特のまちの歴史を形成してきた。

個性溢れた魅力ある都市経営のために、風土に根ざした景観や名所、物語、土産などによる基盤的な都市の特徴づけまたは都市文化の理解、そして内発的な都市イメージ形成について考えることは有益である。本論文で取り扱った「都市イメージ」とは、ある時代、ある都市における、景観や人々の生活のあり方を規定するような、共通認識（市民のみならず、周辺の地域の人々にも共有される）となった概念や価値観とする。

筆者は、リンチが示した「都市のイメージ」[17] は、主に操作可能な空間的要素（地形やインフラストラクチャー、建築物など）に対して人々が持つ都市空間の認識の構造を明らかにして、人々の内面的な、解釈者としての都市イメージの形成について言及したものであったと考える。本研究では、この都市イメージを支えてきたインフラストラクチャーの変遷を整理し、一定期間醸成されることによって都市自身から発信される内発的なイメージについて考察した。例えば、宇治市役所では「お茶と源氏物語のまち」[18] 宇治市という都市イメージが記載されており、この「お茶」や「源氏物語」は、ある時期に宇治にもたらされた都市イメージの構成要素であったが、長い年月を経て現在都市宇治のアイデンティティとして定着し、情報発信されている内発的な都市イメージであると考える。

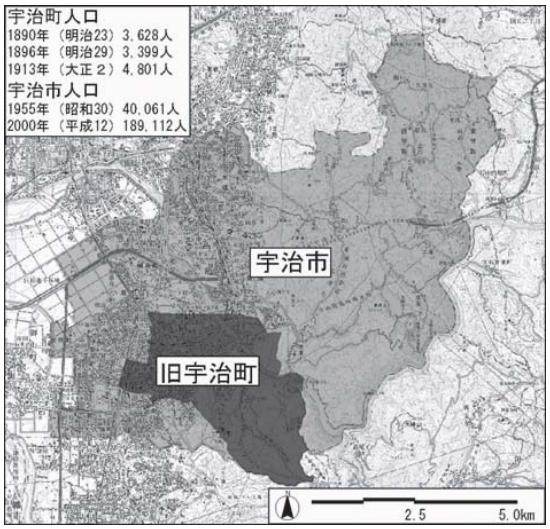

図 6-7　宇治市概要
（『宇治市史４：1978.2』を参考に筆者作成）

ここでは、明治から大正期にかけて実施された鉄道敷設や電気事業などのインフラストラクチャー整備が、都市景観や人々の都市生活に与えた影響を分析することにより、近代化プロセスにおいて、近代都市宇治がどのように形づくられたのか、また都市イメージを形成したのかを明らかにし、今後のインフラストラクチャー整備に活かすことを目的とする。特に近代化に着目したのは、近世以前の日本の風土には無縁であった技術や空間、思想が移入される過

程において、都市宇治がそれらをどのように受容し、対応（受動、継承、拡張など）したのかを解釈することが、都市のアイデンティティを創出し育む指針として重要であると考えたからである。

本研究では、1951 年（昭和 26）の久世郡宇治町、槇島村、小倉村、大久保村と宇治郡東宇治町の大合併による宇治市誕生以前の久世郡宇治町を対象とした（**図 6-7**）。この地域では、近世以前から名所遊覧と茶業で賑わい、明治・大正期には鉄道敷設や電気事業などのインフラストラクチャー整備が実施された。本研究では特に、この宇治を都市として特徴づけてきた名所と茶に焦点を当て、宇治の近代化について文献・史料調査、ヒアリング調査、現地踏査を行った。

（２）近世宇治の都市イメージ形成

本節では史料を分析して、近代化以前の近世宇治の都市イメージを抽出した。

１）宇治の名所

古代より和歌に詠まれた宇治川を中心とする山河の美は、中世には交通の要衝であったので別業の地として既に有名であった。封建制度下での理由のない物見遊山は許されず、庶民の旅は信仰に基づく伊勢参宮や京・大和への寺社参詣などに限られていた。平等院や興聖寺、宇治神社などを有する宇治にも多くの巡礼者が訪れ、平等院鳳凰堂の扉壁には全国から訪れた参詣者の証として居住地の落書きが残っているという 32)。源氏物語により活写され、物見遊山が文化として根付き始めた近世には、名所図（**図 6-8** 参照）や名所案内などのメディアによって広く人々に紹介され、都市「宇治」の名は全国に知らしめられた。そこに描かれた山河の美や寺社が創り出す風雅は、宇治の都市イメージの基盤として存在していた。

２）茶所宇治

栂雄茶に次ぐ茶の産地として 12 世紀以来茶の栽培を行ってきた宇治は、15 世紀になると巨椋池を介した宇治川の舟運など交通の便や宇治茶師が編み出した独特の覆下栽培などの技術革新によって質・量共に日本随一の茶産地となった。茶師である上林家が世襲代官に任命され、ひたすら茶栽培に努める特異な地域であった。明治維新という社会の激動期においても茶の品質を守り、茶所（**図 6-9** 参照）という都市イメージは確固たるものとなった。

図 6-8　『宇治名所古跡之絵図：江戸前期』
（「宇治名所図会－旅へのいざない，
宇治市歴史資料館編，1998.10」より）

図 6-9　『都名所図絵』の茶摘み風景
（「増補京都叢書第十一巻：1934」より）

３）近世宇治の都市イメージ

近代期における宇治の都市イメージの変遷を解釈する前提として、近世までの宇治の都市イメ

ージを支えた要素を整理すると、概略的に以下の２点が挙げられる。
・宇治川を中心とする山河の美と、平等院などの寺社が創り出す神秘的な世界
・あらゆるものが茶と結びつき、優良茶を生産する茶一色の世界

（３）鉄道敷設による都市イメージの近代化

近代を代表するインフラストラクチャーである鉄道・電気軌道の宇治における整備の概要を示し、近世以来宇治の都市イメージを形成してきた名所と茶に与えた影響を分析した。

１）宇治における鉄道敷設

宇治には、1896 年（明治 29）奈良鉄道（現 JR 奈良線）、1913 年（大正２）京阪電気鉄道宇治線の２つの鉄道が敷設され、京都と接続された（**図 6-10**）。

図 6-10　宇治における鉄道敷設
（『京都府庁文書：京都府歴史資料館所蔵 1897』に駅・路線を筆者加筆）

① 奈良鉄道

1889 年（明治 22）両都鉄道株式会社により、京都～奈良～櫻井間の鉄道敷設が出願されたが、京都～奈良間にのみ仮免状が下付され、奈良において大阪鉄道と連絡するよう命ぜられた。またこの時、「両都鉄道」の名称は不適切とされ、奈良鉄道株式会社と改めた。

1895 年（明治 28）京都岡崎で開催される予定であった第四回内国勧業博覧会までの開通を目指した[19]。1893 年（明治 26）本免状が下り、翌年京都より起工された。1896 年（明治 29）４月に全線が開通、全通時の途中駅は伏見、桃山、木幡、宇治、新田、長池、玉水、棚倉、木津であった。京都～奈良間が１時間半毎の発車で１日 11 往復、１時間 50 分前後で結んだ。

奈良鉄道の敷設目的は当初から京都～奈良そして大阪鉄道との接続による大阪へのアクセスの確保、京阪間の旅客貨物の増加を期した都市間連絡型交通であり、駅間隔が広く運行頻度も低かったため沿線である宇治の都市開発への影響は少なかった。

② 京阪電気鉄道宇治線

1906 年（明治 39）伏見～宇治間に宇治電気軌道株式会社の敷設が出願され、翌年認可された。しかし容易に着工の見通しがつかず、この宇治電気軌道の敷設権を宇治への進出を望んでいた京阪電気鉄道株式会社が 1910 年（明治 43）に譲り受け、標準軌間を採用し、国鉄奈良線の北側としていた終点宇治駅を、奈良線の築堤を貫通して宇治橋の直近まで延長する変更を行った。

ルートとして中書島から宇治川を渡り、槇島を経て宇治へ至る西岸線と、中書島から六地蔵～木幡～黄檗を経て宇治へ至る東岸線が比較検討された。建設費の軽減を重要視し西岸案が採択されたが、1912 年（明治 45）７月明治天皇が崩御、その陵墓として伏見桃山城址が選ばれたため宇治線は参拝者輸送の使命を帯びることとなり、東岸線に変更された 34)。1913 年（大正２）６月

に中書島～宇治間が開通し、翌年には五条～宇治間の直通電車の運行を開始した。また 1915 年（大正４）に京阪本線が三条まで延伸し、1923 年（大正 12）には三条～宇治間に直通電車が運行された[20]。

京阪宇治線はおよそ中書島から宇治まで８㎞の間に５つの途中駅があり、運行頻度も高かった。そのため宇治を含む沿線住民の足としての機能を持ち、また中書島で京阪本線に連絡することで、京都・大阪両都市と繋がり都市郊外連絡型交通であったと言える。

③両鉄道の都市イメージ形成に対する役割

上記のように比較分析した結果、ほぼ同じ路線を選定したにも関わらず、敷設の目的及び駅形式において、京都～奈良間の旅客・物流の接続を意図して宇治には中間駅しか設けなかった奈良鉄道と、観光を主軸に宇治への集客を意図した終端駅を設けた京阪電気鉄道宇治線という特徴が明らかとなった。両者ともに、京都、奈良、大阪といった大都市から宇治へのアクセス向上に寄与したことは明らかであるが、「京都郊外の日帰り可能な観光地」という宇治の都市イメージを積極的に創出し外部に発信したのは京阪電鉄、大阪や奈良などの周辺都市からの心的距離を縮めその都市イメージをより遠方まで拡げたのは奈良鉄道、であったと解釈される。

以下、(2) ～ (4) において、その具体的な都市イメージの形成について分析を行った。

２）駅施設にみる名所遊覧の近代化

近代期の宇治における鉄道の路線選定や駅設置に際しては、近世以来宇治の都市イメージの重要な要素となっていた宇治川を中心とする山河の美が意識されていた。

例えば、当時の新聞にも「宇治川を渡る鉄橋は宇治橋の下流にほとほと接近する計りに架られ（中略）鳳凰堂は山水林樹の間に聳え興照寺は琴谷を隔てて隠見す蛍狩りにも遊ぶべく縣祭りにも便なるべし、蓋し線路中最も絶景の所」[21] と紹介され、奈良鉄道の宇治川を渡る鉄橋は宇治橋と平行に架けられ、名景とされていた宇治橋から見る宇治川上流の景観を、鉄道の車窓からも眺められるよう工夫されていた（**図 6-11**）。

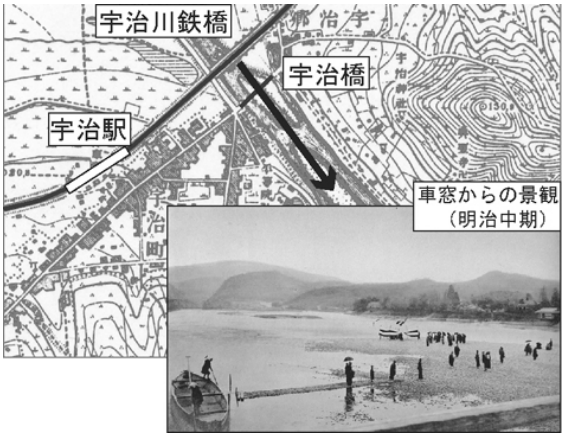

図 6-11　奈良鉄道と宇治の景観
（1897 年発行地形図「宇治」に名称，視線の方向を筆者加筆，写真は『写真集成京都百年パノラマ館：1992.7』より）

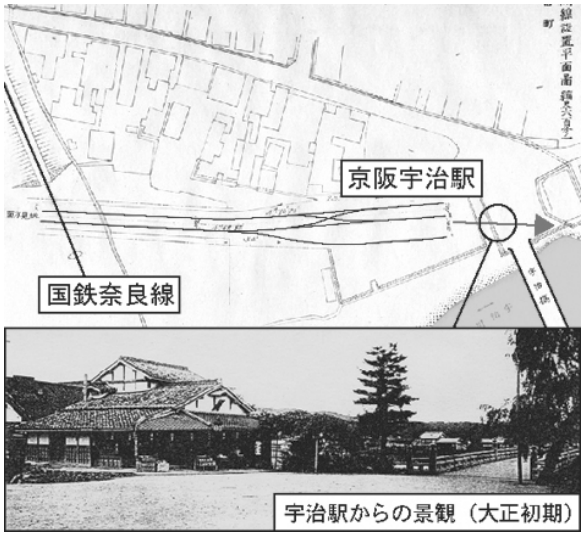

図 6-12　京阪宇治駅設置と宇治橋東詰の景観
（地図「京都府庁文書：1912 年」に名称，視線の方向を筆者加筆，写真は『京都府久世郡写真帖：1915』より）

京阪宇治駅は宇治橋東詰に設置され、駅を出れば宇治橋と通園茶屋が目に入り、その向こうには宇治川が流れていた（**図 6-12**）。駅舎は平等院鳳凰堂を擬して建築された。近代化の象徴鉄道の車窓や駅から、近世の宇治を代表する景観を眺めることができたのである。

３）周辺開発，イベントにみる名所遊覧の近代化

鉄道敷設以後、遊覧列車の運行や公園整備、例えば京阪電鉄による回遊式遊覧道路の建設（**図 6-13**）などが行われ、花火（**図 6-14**）、蛍狩や鵜飼などが再開されるなど近世以来の宇治川を中心とする自然を活かした、鉄道会社による積極的なイベントも開催されるようになった。鉄道による時間距離の短縮と名所遊覧のイベント化によって、宇治は京都・大阪などの大都市から日帰りが可能な手軽な観光地となった。

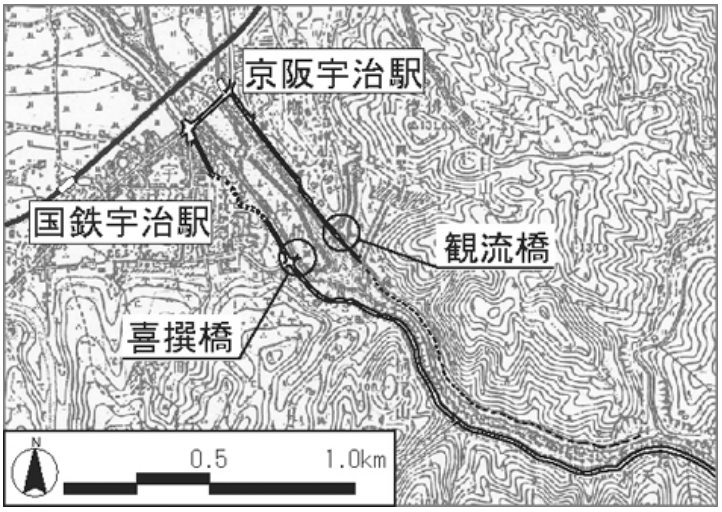

図 6-13　回遊式遊覧道路の建設
（1925 年発行地形図「宇治」に名称を筆者加筆）

図 6-14　京阪電鉄割引新聞広告
（大阪毎日新聞，1916.8.12）

４）宇治茶の広がりと宇治の都市イメージ

1892 年(明治 25)小包郵便法が施行された。鉄道を利用した郵便システムであり急速に広まり、間もなく小包を利用した宇治茶の通信販売が開始された。前年まで減少傾向にあった京都府の製茶産額が増加に転じたのは、通信販売の効果と言える（**図 6-15**）。1899 年（明治 32）の奈良鉄道各駅での小包郵便取扱量を比較すると、宇治駅での取扱量、特に差出が非常に多くなっている（**表 6-1**）。鉄道を利用した小包郵便による通信販売は、宇治茶の商圏を拡大し、同時に宇治茶に支えられた宇治の都市イメージの拡大にも貢献したと言える。

図 6-15　宇治茶の通信販売新聞広告
（大阪朝日新聞京都付録，1926.2）

表 6-1　奈良鉄道各駅における小包郵便取扱量
（『明治卅二年度京都郵便電信局統計：1902.9』より）

	差出		到着	
	上り（貫）	下り（貫）	上り（貫）	下り（貫）
京都		4,645,725	1,342,621	
伏見	2,165,124	148,217	269,106	1,949,753
宇治	2,369,040	118,800	43,800	798,600
長池	101,294	15,520	11,885	195,800
井手	149,108	10,438	12,320	205,505
木津	449,350	113,400	1,006,970	1,416,620

（４）電気事業による都市イメージの近代化

近代期に人々の都市生活に最も大きなインパクトを与えたと考えられる電気事業が、近世以来宇治の都市イメージを形成してきた名所と茶に与えた影響を分析した。

１）宇治における電気事業の展開

宇治には、1913 年（大正２）に送電を開始した宇治川電気（現関西電力）と宇治町営電気の２つの電気事業が存在した。

① 宇治川電気

1894 年（明治 27）京都の発起人より発電用水路の開削が出願された。翌年には大阪、滋賀からも同様の計画が起こり、これらは合同して「京阪派」と呼ばれ宇治水電株式会社の名称で発電と舟運兼用の水路の開削を出願した。同年には、「東京派」と呼ばれる宇治川電力株式会社による水路開削の出願もされた。東京派の水路計画は発電と灌漑用を兼ねていた。さらに 1898 年（明治 31）には琵琶湖を経由して敦賀湾と大阪湾を運河で結ぶことを念頭に置いた「滋賀派」と呼ばれる琵琶湖運河株式会社による水路開削が出願された。内務省ではこの競願三者の願書を一斉に却下して合同を勧めた。1901 年（明治 34）京阪派の計画を踏襲して合同が成り、翌年改めて出願した。1906 年（明治 39）に許可が下り、宇治川電気株式会社は創立したが、淀川改修以前のため舟運の目的は削除された 37)。1913 年（大正２） ７月水路及び宇治発電所が竣工し翌月から送電を開始した。京都電燈や大阪電燈、大阪市との間に電力供給契約を結んでおり、京都・大阪双方へ送電した[22)]。

1908 年（明治 41）には、同地に淀川電力株式会社の水路開削が出願された。既に宇治川電気の水路開削計画が許可されていたが、宇治川の水量に余裕があり治水上支障がないとして認可された。その後両社の対立があったが、1910 年（明治 43）宇治川電気が淀川電力の水利権を買収するに至った。この水利権を基にして宇治川電気の第二期工事が進められ、1924 年（大正 13）に大峰堰堤及び志津川発電所が完成した[23)]。

京都や大阪という電気の大消費地の近くに、宇治発電所は 1600 万円、志津川発電所は 1650 万円という、当時としては巨額の費用を投じて建設された。さらに 1921 年（大正 10）に近江水電、大和電気、翌年には熊野電気、大正水電を合併し、宇治川電気の勢力範囲は琵琶湖湖東一帯から大和、南紀、神戸にまで及んだ。宇治川電気は、発電した大量の電力を他の電燈会社や自治体に販売する電力供給会社として、京都・大阪などの大都市を中心に広範囲な都市圏の電源の役目を果たしたと言える。

② 宇治町営電気

宇治町営電気は､宇治川電気に遅れること３ヶ月､町営の火力発電所を建設する予定を変更し、宇治川発電から買電して宇治町内に電気を供給する事業に徹した。宇治における発電所建設による風致破壊に対する、宇治川発電から宇治町への補償としての意味合いも強かったと推測されるが、町営電気事業の企図は安く大量に電力を購入し販売できる地の利を活かした町の財源の確保にあった。宇治町は山河の景勝に富み、また茶産地として多くの来訪者があり、宇治川電気の起工後は人口も増加していたが、税外収入は少なく町民には重課となっていたのであった。この町民からの税収以外の収入となる町営電気事業採用による利益として、

・製茶業及びその他の工場に電力供給し製造業の発展
・各戸に電灯がつけられ、町民生活に役立つ
・料理店、旅館、商店などの設備が向上、観光客が増加

などが挙げられた[24]。

創業当初は 450 戸、1220 灯の需用であったが、1921 年（大正 10）には 1,000 戸、3,200 灯を越え、料金制度も定額制から従量制の導入や値下げがはかられた。京都など大都市へ送電された宇治川電気の電力は、町営電気により初めて宇治の人々の生活を照らしたと言える。

２）名所遊覧の近代化－「新名所の創出」

宇治川の豊富な水と鉄道による輸送力に加え、電力が容易に得られるようになったことにより、宇治は工場の立地にも適した場所となった。このような工場や発電所により、それまでの名所と茶で代表されていた宇治の都市イメージに、工業都市の色合いも付加された（**図 6-16**）。宇治においては、宇治川を中心とする山河の美が近世以来の名所遊覧の主軸ではあったが、電気事業により飛躍的に向上したエネルギー供給は、平等院のライトアップや納涼会、ダム湖に就航した宇治川ライン（**図 6-17**）など、電力や発電施設を利用した新名所を次々と創出していった。宇治における名所遊覧は、宇治川周辺の風向や寺社を中心とした近世以来の宇治の自然や文化を愉しむものから、時間的にも空間的にも押し拡げられた宇治という空間内に予め用意されたイベントや施設利用等のメニューを来訪者が目的に合わせて選ぶ観光地型へと徐々に変化していった。

「山紫水明」では
腹はふくれぬ
レイヨン會社設立で
百萬圓儲けるつもり
宇治町當局東奔西走

図 6-16　当時の世相
（『大阪朝日新聞京都付録：1926.2』より）

図 6-17　宇治川ライン（『宇治川ライン探勝遊覧案内』より）

３）名所遊覧の近代化－「風致の保全」

電力は工業や新名所を生み出したが、発電所建設は森を伐り、山を削る文字通り破壊であった。1907 年（明治 40）仏徳山の山腹を拓いて貯水池を設置し、西麓に発電所を位置して水路の末端を宇治村から宇治町宇治郷へ変更する申請がされたが、この変更は風致を害するとして京都府より他の適地を探すよう命ぜられた。

これに対し宇治町民は２つの反応を示した。一方は導水管が敷設される仏徳山の風致の破壊や放水口の対岸の水防問題などを危惧した反対運動であり、他方は宇治町の発展のために問題を孕む発電所を敢えて受け入れようとする誘致運動であった。宇治町当局は誘致の姿勢であったようで、山水明媚だけではなく将来の商工業の発展のために発電所を受け入れたいという旨の請願書を知事に提出した。宇治川電気では５つの比較路線を調査したが、申請の計画に優るものは無いとして貯水地を地下に埋設、1913 年（大正２）から 1915 年にかけて、貯水池築造や鉄管敷設工事により破壊された仏徳山に植樹工事を行う対策をとった。こうして不許可に傾いていた計画変更は認可された[25]。

また、送電線を地下化や鉄塔を暗緑色に塗色し、工場も宇治橋より下流の風景地帯には入らない敷地に建設するなど、宇治の都市イメージを支えてきた山河の美の破壊を最小限に食い止める努力がなされた。

４）宇治茶の継承

近世以前からの手揉みによる製茶は、重労働にもかかわらず生産量は限られていた。機械製茶の品質は手揉みには到底及ばないものであったが、戦争による経済的影響は機械化を促進した。電力を利用した製茶機械が導入されたが、近世以来優良品至上主義をモットーとしてきた宇治では、茶の品質を守るために「半機械製」の製法が採用されるに留まった（**図 6-18**）。

便利さを便利さだけでは受け入れず、近世からの伝統に照らし合わせて考えた「半機械製」の導入や、茶の需要増加や振興を主旨とし、1932 年（昭和７）から挙行されている茶業記念祭（**図 6-19**）よって、宇治の都市イメージを支えた宇治茶の品質は守られ、後世に継承された。

図 6-18　半機械製茶導入
（『目で見る南山城の 100 年』より）

図 6-19　第一回茶業記念祭
（『京都府茶業百年史：1994.3』より）

（５）まとめ

１）研究の成果

本研究で得られた、都市イメージ形成におけるインフラストラクチャーの役割を、鉄道、電気事業について以下にまとめた。

① 鉄道に関するまとめ

近代を代表するインフラストラクチャーである鉄道は、周辺の大都市との位置関係において宇治の役割を大きく変えた。つまり、宇治市民以外の場所や人々と宇治の都市イメージとを急速且つ強力に結びつける役割を果たし、宇治の都市イメージを空間的に拡張したと言える。また、来訪者の増加や物流の活性化による外部からの刺激により、近世以来都市宇治のアイデンティティである「名所遊覧」や「茶業」は、よりその位置づけが明確になり、インフラストラクチャー整備に反映され人々に強く意識されるようになった。鉄道は他の都市との連結により、宇治の空間的なアイデンティティを意識するきっかけを与え、内発的な都市イメージ醸成に役立った。

② 電気事業に関するまとめ

電気事業は､主に宇治川の豊かな水と宇治の地形を利用して近代の水力発電施設により成立し、宇治の都市イメージに工業（工場）という新しい要素を付加した。名所遊覧や茶業においては豊富な電力供給によりライトアップや施設整備による新しい型の観光や製造法を生み出した。しかし、単に新しい技術、文化を受容するだけではなく、近世以来宇治の都市イメージの基盤であった景観や文化を継承する努力も払われ内発的な都市イメージはより豊かになった。宇治において電気事業は、大都市に対抗するための自然地形を利用した殖産興業だけではなく、近世より受け

継いだ空間的、産業的基盤の継承、発展にも寄与し、宇治の都市イメージは近世よりも多岐に拡張されたと言える。

２）研究のまとめ

近代化過程における宇治では、鉄道・電気事業といったインフラストラクチャー整備が宇治の都市イメージを一新させたのではなく、インフラストラクチャーの力が巧みに活かされ、近世から受け継いだ都市イメージの構成要素を近代に適合するように変型させ、宇治の都市イメージの継承、拡張に寄与した。インフラストラクチャーにより、近世の空間及び産業基盤の上に景観や文化として現れる都市の個性が維持され、近代宇治は魅力を失うことなく近代化したと言える。

また、宇治の都市イメージを豊かに育んできたのは、都市に住まう市民に他ならない。今後、そうした市民らの都市イメージ形成に対する関与（デザイン行為や文化形成）を明らかにし、インフラストラクチャー史を充実させたいと考える。

６．４　都市内における鉄道駅の役割　－京都市内の事例－

（１）はじめに

日本で最初に起業した都市内鉄道網である京都電気軌道を含む、京都市内の路面電車網及びターミナル駅と京都の都市構造、都市施設配置について歴史的に分析する。生活や交流、にぎわいを支える鉄道駅の役割と都市内部の施設整備に焦点を当て、その地域の特徴と歴史性の関係を整理する。

近代以降の都市景観を論ずる、特に都市の魅力や風土について語る場合、その都市の履歴を辿ることは有益な示唆を与える。都市形成においては、インフラストラクチャー整備のような都市骨格ばかりでなく、人々の生活や文化のような都市の血肉となる都市活動とのバランス、双方の相乗的な発達が肝要である。

近代化過程において京都市では、1931 年（昭和６）「大京都の都市計畫に就いて」[26] なる小誌にて、大合併を果たした「大京都」としての統一的な都市像を示している。京都市都市計画では、「風致の維持」を「道路」及び「公園」整備によって実現しようとする意図及び、市街地部と郊外部の役割に明確な違いが見受けられる。

ここでは、明治初期から昭和戦前期までの近代化プロセスにおいて、鉄道及び電気軌道敷設というインフラストラクチャー整備が京都の都市形成に与えた影響を都市計画史的に明らかにし、今後の都市計画やインフラストラクチャー整備、施設配置に活かすことを目的とする。本研究では都市骨格を形成する鉄道・軌道ネットワークと、都市施設の発達プロセスに焦点を当て、都市形成に関する分析を行った。

（２）近代京都の都市計画概要

明治初期から昭和戦前期を、都市計画的観点から３つの時代に区分し、それぞれの時期に行われたエポックメイキングな事業を中心に整理した。

１）第一期：資源開発型　＜琵琶湖疏水 － 1890 年（明治 23）竣工＞

京都市域においては、明治中期に鴨東（岡崎を中心に）東へ向けて都市化が進行した。1888 年（明治 21）には、いち早く京都市域に鴨東地区を編入し、1890 年（明治 23）琵琶湖疏水がこの

地に完成した。こうして当時近郊農耕地であった岡崎は、京都市の近代化の象徴的イベントとも言える、第四回内国勧業博覧会、平安遷都千百年紀年祭が 1895 年（明治 28）の会場へと変貌した。

２）第二期：施設補完型　＜明治三大事業 － 1912 年（明治 45）竣工＞

明治末期に、近世までの京都の都市骨格を一変するような都市開発事業が行われた。1912 年（明治 45）に竣工を見た明治三大事業であった。第二琵琶湖疏水建設、特に電力開発に重きを置きながらも、道路拡築事業により市内に幹線道路ネットワークを形成した。都市的発展のバランスを考え、第一期の鴨東の開発とは違い、市域全域において都市骨格を再編するような都市計画であった。

３）第三期：市域拡大型　＜1931 年（昭和６）１市 26 町村を編入した大合併＞

1918 年（大正７）東京市区改正条例の準用に始まる、法制度のもとで行われた都市計画では、「大京都」構想に向けた市域の広がりが見られた（**図 6-20**）。先述の「大京都の都市計畫に就いて」では、道路、公園、土地区画整理事業、運河・用水計画、下水道、鉄道高架化・高速度軌道計画、航空港、などの整備が謳われた。都市計画区域は四条烏丸を中心として決定されていたが、市域以外の山地まで考慮に入れられていた。これは、京都市の目指す「観光都市」の実現には、京都市を取り囲む比叡山、愛宕山をはじめとする山々が必須と考えられていたからである。

以上のように、京都市域では、琵琶湖疏水を契機としたインフラストラクチャー整備による「資源開発」が行われ、都市基盤が整ったことにより京都市の都市化が進み、明治末期には需要の拡大に伴い三大事業による「施設補完」が行われた。都市計画の必要性から、「大京都」構想による各種インフラストラクチャー整備とともに「市域拡大」が図られた。

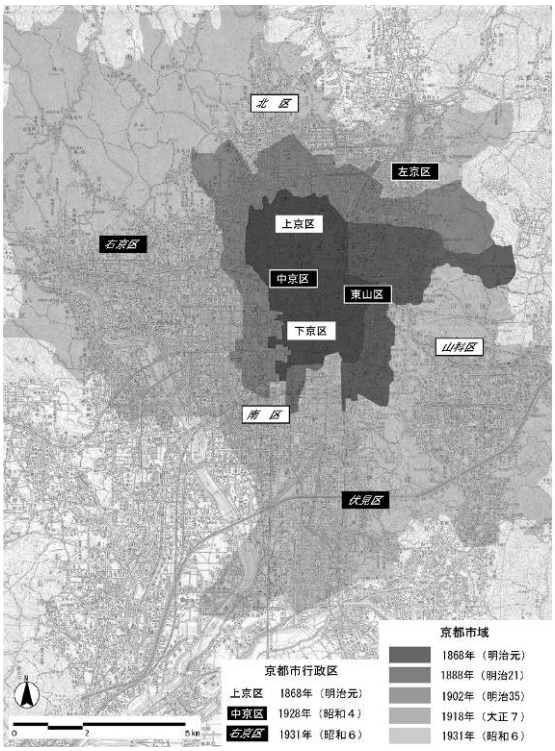

図 6-20　京都市域の拡大状況

このような京都市の都市計画の流れは、都市の市街地部と郊外部の関係においては、①両者をインフラストラクチャーにより結びつけ、②主に都市生活を支える市街地部の整備を図り、③近代都市計画に則り郊外居住や郊外での観光やレクリエーションを支えた、と整理された。

（３）鉄道・電気軌道の敷設による都市構造変化

明治期から昭和戦前期にかけて、京都市内及び郊外に敷設された鉄道及び電気軌道の概要を整理し、都市形成との関わりによりこれらを３つに分類した。鉄道・軌道網の整備により、京都市内にいくつかの都市機能拠点（ノード）が形成され、都市構造が変化した。

１）京都における鉄道・電気軌道網形成

明治期から昭和戦前期にかけて、京都市内及び郊外に敷設された鉄道・電気軌道網の概要を、**表 6-2**、**図 6-21** に示した.

表 6-2　近代京都における鉄道・軌道網整備年表

1877年（明治10）	官設東海道線(京都～大阪間)開通，七条停車場開設
1880年（明治13）	東海道線(京都～大津間)開業
1895年（明治28）	京都電気軌道(塩小路～下油掛間)開業
	奈良鉄道(七条～伏見間)開業
1897年（明治30）	京都鉄道(二条～嵯峨間)先行開業
1910年（明治43）	嵐山電車軌道(四条～渡月橋間)開業
	京阪電気鉄道(天満橋～五条間)開業
1912年（明治45）	京津電気軌道(古川町～大津札の辻間)開業
	京都市営電気軌道(烏丸線･千本大宮線．丸太町線･四条線)開通
1915年（大正４）	京阪電鉄(五条～三条間)延伸
1918年（大正７）	市電が京電と合併
1925年（大正14）	叡山電気鉄道平坦線(出町柳～八瀬間)開業
1926年（大正15）	嵐電北野線(北野～帷子ノ辻間)開通
1928年（昭和３）	新京阪電気鉄道(高槻町～西院)開通
1931年（昭和６）	新京阪(西院～四条大宮間地下線)延伸
1933年（昭和８）	市電外環状線完成

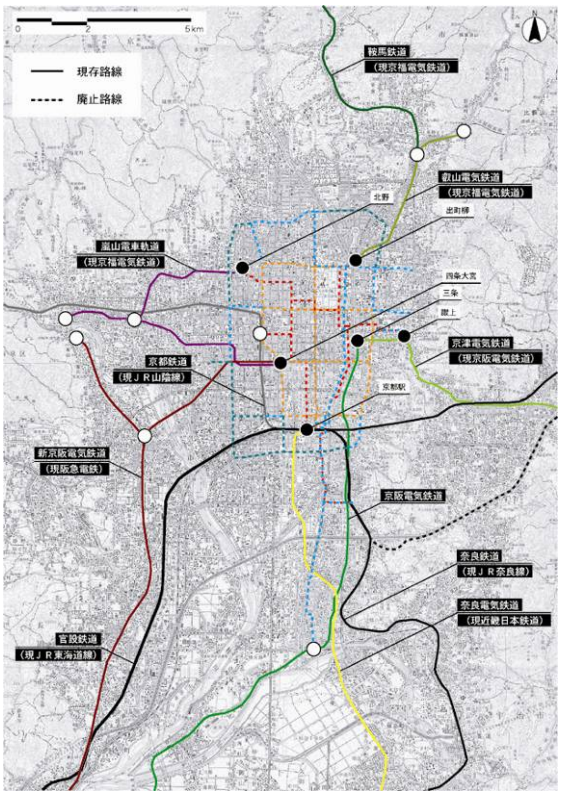

図 6-21　鉄道・軌道ネットワーク概要

２）鉄道，電気軌道の機能分類

①都市間交通：高速大量旅客輸送を志向した鉄道

官設鉄道東海道線、京都鉄道、京阪電気鉄道、新京阪電気鉄道の４鉄道であり、いずれも京都とある都市を結ぶことを目的として敷設された。

②都市内型交通：都市内交通体系，環状路面軌道

京都電気軌道（以下、京電と略す）、京都市営電気軌道（以下、市電と略す）の２軌道網であり、両軌道とも、環状線を目標に路線を張り巡らした。

③郊外型交通：郊外（観光）を志向した鉄道路線

嵐山電車軌道、京津電気軌道、叡山電気軌道の３鉄道であり、いずれも京都市と郊外部とを結び、市内に住む人々を観光地であった郊外へと誘う路線を選定した。

３）都市機能拠点（ノード）としての鉄道駅

以上に分類した各鉄道により、京都にはいくつかのノードが形成された。最初に形成されたノードは、京都電気軌道によるもので、京都駅（当時：七条停車場）、岡崎駅（当時：博覧会場）、北野駅が設置された。これらの駅には駅舎等はなく、単に乗降する場として存在していた。

これらに続くものとして、郊外型交通の起点、出町柳、四条大宮にノードが形成された。これらは郊外への重要な場所として機能した。都市間鉄道も、五条駅、西院駅を大阪への起点としてノードを形成した。また市電環状線は、これらのノードを結びつけ市街地部との連携を強化した。

（４）都市施設配置の変化都市域拡大

都市活動のいわば触媒装置として機能する都市施設の立地の変遷を調査･分析することにより、京都市の近代化プロセスにおける都市構造の変化を明らかにした。都市施設をその施設の有する特徴から、３種に大別し、立地の背景と変遷を整理、分析した。

１）主要施設　：行政機関・警察署・銀行・興行場

主要施設は、管轄区域内における最も中心的な位置、つまり電気軌道が通る主要幹線街路沿いに設置された。**図 6-22** 及び**図 6-23** に示した警察署の立地の変遷のように、主要施設の立地は主要幹線を外れることはなかった。その他の主要施設の立地概要を示した。

①行政機関は、管轄区域内における最も中心的な位置に設置、つまり電気軌道により形成された都市骨格沿いに設置された。

②警察署は、主要幹線に沿って立地していたが、管轄区域の拡大に応じてバランスが配慮され配置された。

③銀行は、市街地中心部に集中して設置されており、市内路線網が拡大するにつれ、さらに集中的状況が顕著となった。（**図 6-24**, **図 6-25**）

④興行場（劇場、演劇場など）は、その発生起源により数カ所に集中して立地していた（初期ノード周辺）が、大衆の娯楽的要素が強く、軌道網の発達とともにそれに沿って郊外へも展開した。（**図 6-26**）

２）一般施設　：小学校・公衆浴場・病院

一般施設は、ある程度市街地の範囲及び人口密度を示していると考えられ、市街地に一様に分布した。その立地の変遷については、市域の拡張部分にはまた新しく施設が作られ、市街地化を押し進めるような様子が見られた。

①小学校は、救米の売り渡しや会社の事務、交番や時報代わりの機能も有し、組内の総合庁舎的役割を担っていた。このため、各町組１つずつ小学校は設置され、小学校の配置から市街地の拡がりを読みとることができた。（**図 6-27**）

②公衆浴場は､住宅地もしくはその周辺に立地し､大凡その配置は市街地の範囲と一致していた。また、その後は市街地と郊外の境界上に設置される傾向にあった。（**図 6-28**）

③医学校を備えた大病院は、広大な土地を必要とすることから郊外部に、個人経営の比較的小規模な病院は、市街地に立地しており、いずれの時代においても市街地及び郊外部に一様に分布していた。

３）境界施設　：市場

境界施設としては、特に市場を取り上げ、近世型から近代型、さらには現在の中央卸売市場までの歴史的背景、都市内配置状況を整理した。

①公設市場：1918 年（大正７）９月、米騒動の勃発に反応した京都市は、米の廉売を目的に北野、川端、七条の３市場を、翌年にも３市場を開設した。これらは、同年京電の買収により路線網を拡げた市電の沿線に立地した。1925 年（大正 14）２月には、日本初の中央卸売市場が丹波口に開設、引き込み線も設けられ鉄道網との連携がより一層深まった。

②私設市場：当初、明治期以来の場所や市内各所に点在していた私設市場も、1921 年（大正 10）京都市の指定を受けるようになり､その後立地は公設市場と同様､多くは市電網に沿う形となり、ノードに多く集中した。

市場は、都市生活に必要不可欠な生活物資を毎日人々に供給する施設であり、人々の最も集中する施設であった。 この施設配置には、市内において重要なノードに配置される場合、もしくはネットワーク最外郭に配置される場合があった。市場は、市街地と郊外との境界部に意図的に配置され、郊外部と市街地部との結びつきを強くし、市街地を拡大する役割を担う戦略的施設であったと考えられる。配置の変遷は**図 6-29**、**図 6-30** に示した。

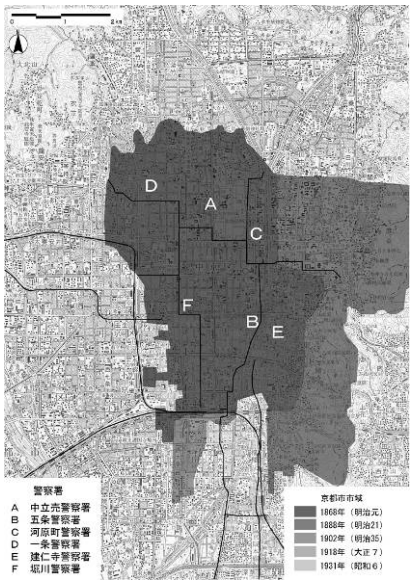

図 6-22　警察署の配置（明治末）

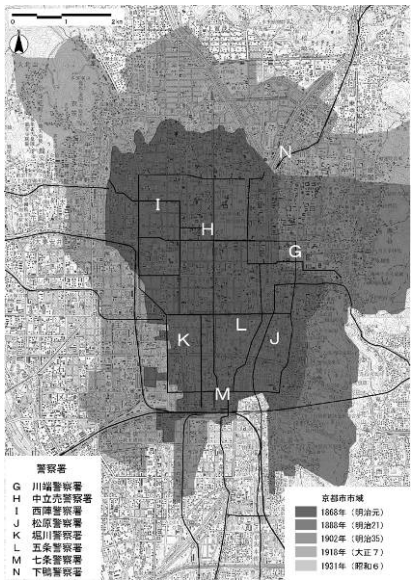

図 6－23　警察署の配置（大正期）

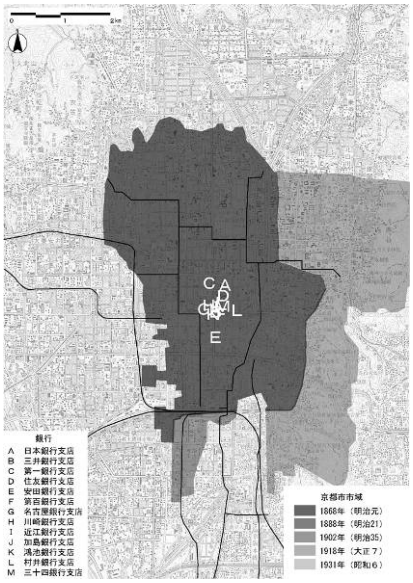

図 6-24　銀行の配置（明治末）

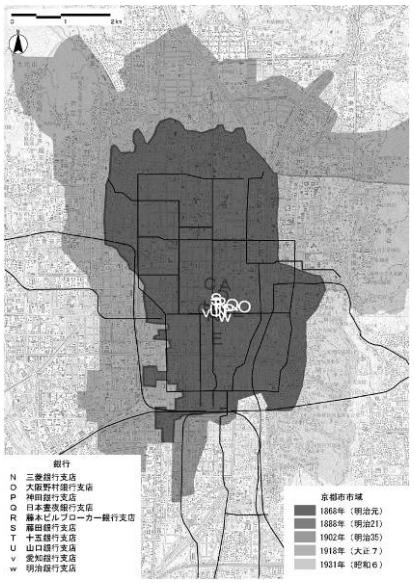

図 6-25　銀行の配置（大正期）

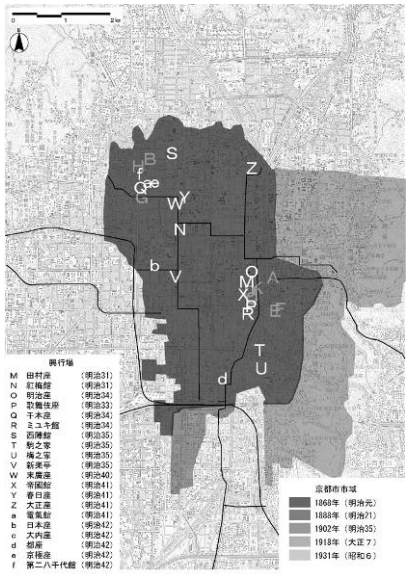

図 6-26　興行場の配置（明治末）

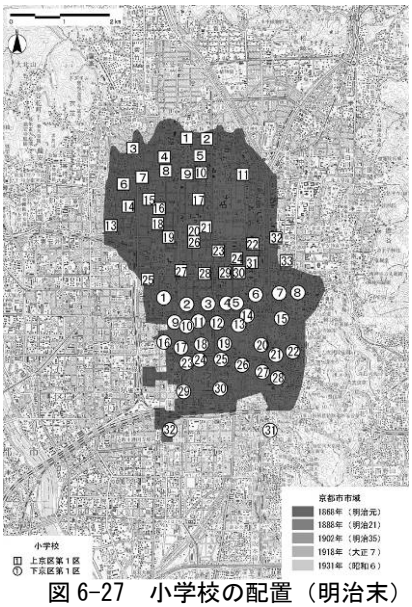

図 6-27　小学校の配置（明治末）

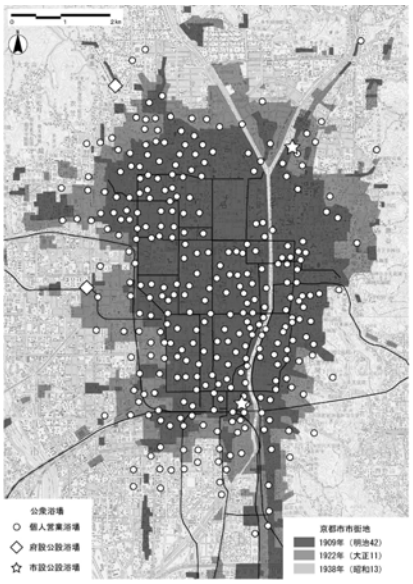

図 6-28　公衆浴場の配置（大正期）

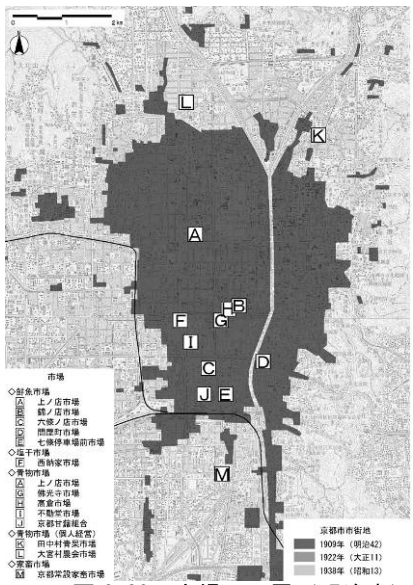

図 6-29　市場の配置（明治末）

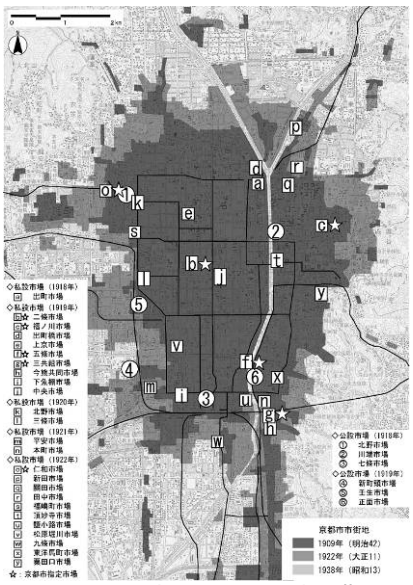

図 6-30　市場の配置（大正期）

（５）都市内部の鉄道駅とまちの関係の歴史的分析

明治維新後、衰退の一途を辿ろうとしていた都市京都は、琵琶湖疏水の水力を発電に利用し、都市計画的手法を用いて「風致の維持」を「道路」及び「公園」整備によって実現しようと図った。道路整備は電気軌道敷設と同時に進められ、電気軌道網に沿って、あるいは鉄道と電気軌道との結節点、ノードに集約的に都市施設配置が行われた。

近代京都における都市域の拡大とインフラストラクチャー整備の役割を整理し、各鉄道、電気軌道の都市形成における役割を３分類し、都市域の拡大や都市施設配置に影響を与えた６ノードを抽出した。これらの駅とまちについて、都市活動の触媒として機能する都市施設配置の変遷を分析し、３種類の都市施設配置の特性を明らかにした。また、これらの都市施設配置に鉄道・軌道網の発達が強く影響を及ぼしていることが分かった。

都市施設の配置をつぶさに分析し、都市活動を考慮することにより、この近代京都の都市計画では、市街地部と郊外部の役割に明確な違いがあったことが分かった。市街地部では電気軌道網及び道路敷設による街路システムの構築により都市施設の系統的配置が行われた。郊外部では郊外型鉄道による市域拡大及び観光地整備が行われ、境界部には都市活動を活発化させる市街地部・郊外部の接点的施設と、郊外開発を誘発する戦略的な施設配置が観察できた。

近代京都における都市形成のプロセスも、他の都市と同様に軌道と道路の整備による市域拡大の傾向にあったが、三山と市街地部との間に広がる郊外部が「風致」のための空間として認識されていたこと、直接的な都市部への鉄道の乗り入れは見られず、電気軌道網が人々の足となったことが特徴的であり、郊外部における「観光」という都市活動を含む都市文化の形成に役立ったと言える。

６．５　鉄道駅の歴史性とまちづくり

本章では、郊外部、都市部の鉄道駅とまちの発展を歴史的に分析することにより、今後の鉄道駅とまちとの関係、意味づけを考えていく際に考慮すべき歴史性について考察した。

嵐山、宇治においては、郊外部であったことから、駅は村落に近い場所に立地し駅周辺の発展が、まちの発展に繋がった。両地とも観光地であることから、必ずしも生活が駅と結びついたものでない場合もあったが、観光地として発展するまちの賑わいは、地域の生活を活性化させるものでもあった。

京都の市街地に展開した電気軌道網は、既存の市街地の都市構造を拡張しながら、再編するものとなった。駅は、様々な都市施設の立地を誘導しながら、近代的な都市計画と連携し街路形成に寄与した。駅周辺では、市場など都市部と郊外部を接続する機能を果たし、賑わいを形成した。

市街地形成の後、先の違いはあれど、どの事例においても鉄道駅はまちの賑わいを支える役割を果たし、駅空間、駅前広場、駅周辺の街路や商店街においてその効果が発揮された。また、近代期の都市計画では、市街地が拡張する際に、その拠点として位置づけられ、街路整備とともに駅開発が進められ、地域の生活基盤ともなったことが分かった。

参考文献

1） 為国考敏・榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究－渋谷を中心にして－，土木史研究， 第 12 号，pp.65 - 78，1992.6

2） 北河大次郎：19 世紀フランス都市土木計画思想とパリ大改造，土木計画学研究・論文集，No.14，1997.9

3） 土井勉・河内厚郎：鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成－阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して－，土木史研究，第 15 号，pp.1-12，1995.6

4） 越沢明：東京都市計画物語，日本経済評論社，1991.11

5） 大西國太郎：都市美の京都 保存・再生の論理 ，鹿島出版会，1992.5.15

6） 苅谷勇雄：明治期の京都の風致景観行政に関する歴史的研究，土木史研究，第 11 号，pp.13-24，1991.6

7） 石田潤一郎・中川理・橋爪紳也：明治後期以降の京都市およびその周辺地域における住宅地形成事業について，日本建築学会近畿支部・研究報告集，pp.909-912，1988

8） 片木篤・藤谷陽悦・葛野幸博他：近代日本の郊外住宅地，鹿島出版会，2000.3

9） 田中真人・宇田正・西藤次郎：京都滋賀 鉄道の歴史，京都新聞社，1998.11

10) 原武史：「民都」大阪対「帝都」東京，講談社，1998.6

11) ヴォルフガング・シヴェルブシュ：鉄道旅行の歴史，法政大学出版局，1982.11.20

12) 京阪電気鉄道株式会社史料編纂委員会：鉄路五十年，pp.172-174，1960.12.25

13) 京に田舎あり京都市役所：大京都の都市計畫に就て，p.44，1931.11

14) 柳田国男：明治大正史 第四巻 世相史，柳田国男全集 第五巻，p.464，筑摩書房

15) 大江理三郎：京都鉄道名勝案内，p.32，京都鉄道名勝案内所，1903.11.20

16) 太田光熙：電鉄生活三十年，p.184，1938.1.25

17) ケヴィン・リンチ著，丹下健三・富田玲子訳：都市のイメージ，岩波書店，1968.9

18) 宇治市役所 HP（http://www.city.uji.kyoto.jp）

19) 田中真人・宇田正・西藤次郎：京都滋賀 鉄道の歴史，p.82，京都新聞社，1998.11

20) 林家辰三郎・藤岡謙二郎：宇治市史4 近代の歴史と景観，pp. 257-259，宇治市役所，1978.2

21) 大阪朝日新聞京都，付録，1896.1.29

22) 大阪送電 関西地方電気事業百年史編纂委員会：関西地方電気事業百年史，pp.119-121，関西地方電気事業百年史編纂委員会，1987.10

23) 林家辰三郎・藤岡謙二郎：宇治市史4 近代の歴史と景観，pp. 241-242，宇治市役所，1978.2

24) 林家辰三郎・藤岡謙二郎：宇治市史4 近代の歴史と景観，pp. 243-244，宇治市役所，1978.2

25) 林家辰三郎・藤岡謙二郎：宇治市史4 近代の歴史と景観，pp. 238-240，宇治市役所，1978.2

26) 京都市役所：大京都の都市計畫に就て，1931.11