

# 近代京都・三大事業における 道路拡築事業とその影響

岡 本 訓 明

## 1. はじめに

本稿では、京都の近代化に大きな役割を果たしたとされている、いわゆる京都市三大事業（第二琵琶湖疏水，上水道，道路拡築および電気軌道の敷設。以下，三大事業とする。）の中で，道路拡築事業に着目し，それが京都の都市構造にどのような影響を与えたのかを商業施設の分布から明らかにする。

一般に，京都における明治以降の都市の再整備，再開発は「京都策」と呼ばれ，それは3期に分けられている<sup>(1)</sup>。すなわち，第1期は明治初年～14年（1868年～1881年），第2期は同14年～28年（1881年～1895年），第3期は同28年～大正年間（1895年～1912年以降）である。

まず第1期では，勸業政策，小学校の創設，町並みの再整備（家屋の一間引下げ，木戸門の排除，新京極の形成など）などが推し進められ，この時期に京都の近代化の基礎が築かれたとされている。第2期には，琵琶湖疏水の竣工によって水力発電が開発され，工場などにおける動力の電化が図られた。そして第3期においては，三大事業によって水道，道路，軌道，電力などのインフラ整備が大規模に行われた。三大事業は1907（明治40）年に計画が決定し，1912（大正元）年に竣工したもので，明治～大正初期における京都市最大の事業として京都の近代化の進展に大きな役割を果たし，さらには現代の京都の都市基盤の原型を築いた事業としても評価されている。

三大事業については，1912年発行の『京都三大事業概要』（京都市編／発行）や1912年から1914年にかけて発行された『京都市三大事業誌』（京都市役所編／発行）<sup>(2)</sup>において事業の成立過程や工事の実施内容などが詳しく記されているので，これらの資料によって事業の概要を把握することができる。

一方，三大事業を対象にした研究については，事業そのものの立案・実施過程などについては通史的に述べられてきたただけであったが<sup>(3)</sup>，近年，伊藤之雄氏が三大事業の詳細な立案・形成過程を，政治的背景などにも焦点をあてて明らかにしたことは注目される<sup>(4)</sup>。

それぞれの事業に目を向けると，道路拡築事業について述べた研究はそれほど多くはない。三大事業の通史において事業の概要が記されているほか，前述の伊藤氏の研究や，鈴木栄樹氏が烏丸通と四条通の拡幅をめぐる諸問題について明らかにしたものがみられる程度である<sup>(5)</sup>。ただし，これらいずれも明治初年以降に構想されてきた様々な都市の整備計画が，最終的にどのように三大事業へと結実していったのかということ，政治史的な視点から考察した研究である。

つまり、もともとの道幅がどれほどであったのかということについての言及がないほか、道路拡築事業が明治～大正初期における京都の最大事業であった三大事業の一つであったにもかかわらず、街路の拡幅が結果的に京都の都市構造にどのような影響を与えたのかということについても言及されていない<sup>(6)</sup>。すなわち、後述するように住民側、為政者側ともに、道幅の広狭が商業活動の盛衰に影響するという認識を持っており、現実にも大規模な街路の拡幅が沿道の商業活動に影響を与え、都市の内部構造に何らかの変化をもたらしたことが推測されるわけであるが、それについて言及した研究がみられないのである。

ちなみに、京都の都市構造を明らかにした研究としては、田中和子氏<sup>(7)</sup>やヴォー・ゴク・ハン氏ら<sup>(8)</sup>による研究があげられる。しかし、これらの研究は近世までの旧市街地と近代以降にその周辺部に新たに形成・拡大されていった郊外地帯を対置させて、都市的地域の拡大によって社会構造がどのように変化していったのかということ、富裕層の居住地、工場や社会福祉施設などの分布から明らかにしたものである。そのため、主眼はむしろ郊外地帯に置かれており、本稿が目的とする旧市街地における都市整備にともなう都市構造の変化にはあまり目が向けられていない。

旧市街地の内部構造を明らかにしたのものとしては、明治中期の新京極界隈の商業施設の分布や明治末期の京都市内の銀行の分布をそれぞれ図化したものがあるほか、明治・大正期の地価の分布から都市構造を捉えた詳細な研究もみられる<sup>(9)</sup>。しかし、いずれも都市構造の変化に論じたものではない。

また道路拡築事業によって、烏丸通や四条通をはじめとする市内の幹線道路網が形成され、拡幅された街路においては中高層の建築物が建設され、銀行や百貨店など近代的商業施設が建ち並び、近代的な繁華街、業務街として生まれ変わったといわれるが、こうした現象を地理的分布によって説明した研究はみられない。

以上の問題点を踏まえて、本稿ではまず本来の道幅がどれほどであったのかということについて確認しておく。そして、道路拡築事業に至るまでの京都における街路整備の流れと道路拡築事業の実施内容を概観した上で、道路拡築事業による街路の拡幅が与えた影響を、道路拡築事業以前と以後の商業施設（呉服商、銀行）の分布を比較することによって明らかにする。

## 2. 京都の市街地における道幅と街路整備

### (1) 京都の市街地における道幅

京都の市街地における道幅については、16世紀後半に豊臣秀吉が天正地割による町割の変更によって大規模な改造を加えた際に、街路が幅6m前後にまで縮小されたことが発掘調査によって明らかにされている<sup>(10)</sup>。また、1708（宝永5）年の大火後の街路や溝の整備について書かれたと考えられる史料において、「上ハ今出川、下ハ錦小路、東ハ寺町、西ハ油小路迄」では3間に、「河原町通中町通二条ヨリ上荒神町迄並塔之段」では2間～2間半に拡幅整備することが命じられている（史料1）。その他、同大火の被災地域内にあった三条衣棚南町<sup>(11)</sup>では、もともと

道幅が3間6尺であったという記述がみられる（史料2）。

ただし、史料1の道幅の数値は拡幅後のものであるため、大火以前はこれらの道幅よりも狭かったと思われる。つまり、施工段階で6m程度であった道幅が徐々に狭められていった可能性はある。いずれにしても近世段階における為政者側の道幅に対する考え方としては、6m前後が一般的であったことは間違いのないであろう。

その他、史料1には「道幅馬踏三間、外二両方壱尺五寸溝付ケ」と書かれており、道幅を3間にして、その両側に1尺5寸幅の溝を設置することになっていたことがわかる。つまり、為政者側は「馬踏」<sup>(12)</sup>＝側溝間＝「道幅」と考えていたことがいえる。

しかしながら、本来の道路敷地がどこまでであったのかという点については疑問が残る。つまり、多くの歴史的都市においては、近世段階には半間程度の軒を家屋から道路敷地上へ突出させることが認められていたが<sup>(13)</sup>、軒下部分は公儀地であったにもかかわらず私物化されることが慣習的になり、その結果、近代以降に軒下の所有の帰属をめぐる問題が生じ<sup>(14)</sup>、軒下が法的に私有地になってしまったことが多かったのである。

京都においても同様に、近世には軒先の先端の下にある道路の側溝の縁石から家屋の壁面までの軒下部分は道路敷地であったが、近代以降においては法的に宅地となったとされている<sup>(15)</sup>。しかし、前述のように史料1における「道幅」とは側溝間のことであり、側溝から家屋の壁面までの軒下部分は含まれていないことになる。

つまり、本来の道路敷地は「馬踏」（史料2では「場踏」）の幅に、街路両側の軒下の幅（1間程度）の幅を加えたものであるが、史料1に記されている「道幅」とは一般公衆の通行に供される部分としての「道幅」のことであり、その外側の軒下部分も含めた本来の道路敷地のことではないといえる。このような道幅の規定方法が軒下の私物化の慣習化をもたらし<sup>(16)</sup>、結果的に近代以降の法的に道幅とされたのは「馬（場）踏」と溝の部分になってしまった可能性がある。（図1）。

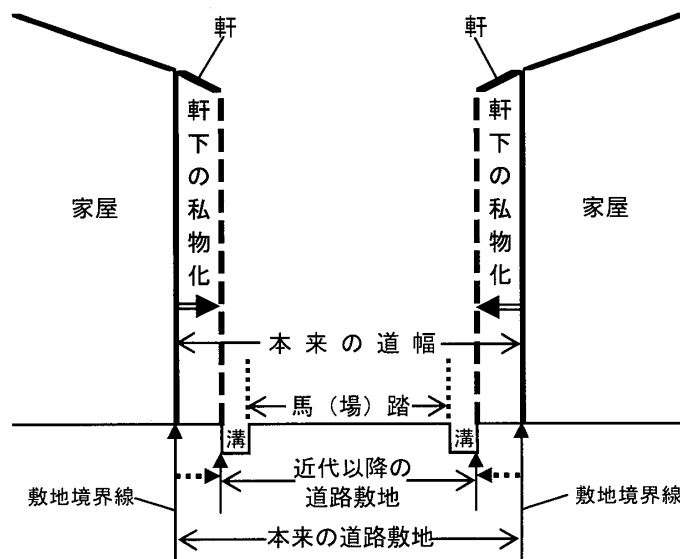


図1 京都における道幅の規定方法と街路の狭隘化

また、道幅の広狭が商業活動におよぼす影響を為政者側がどのように認識していたのかということについての記述もみられる。史料1において「樫木町肴店・錦小路肴店」については「小路広ク」なれば「商売難儀」するので、「肴店之分道幅前々之通」にするとしており、為政者側には、幅が狭い街路のほうが商業活動の繁栄を招くという認識があったことがわかる。

しかし、「肴船三間より外に不可出」として道路敷地の占有を禁じ、さらに「非常之節日覆可取除之旨証文申付」たので、「道幅前々之通ニ差置候事」というように、「日覆」を取り外すことができるようにして、非常時に道幅を確保できるように命じている。また史料2においては住民側が「店出シ」が「溝之内限」におさまるようにともしており、店舗の一部が家屋の壁面から溝までの間、すなわち軒下でおさまるようになっている。つまり、為政者側は狭隘な街路が商売の繁栄をもたらすという認識を持ちつつも、一定のルールを設けることによって街路の狭隘化や町並みの乱れを防ぎ、住民側にもある程度は自制する意識があったことが窺える。

#### 史料1<sup>(17)</sup>

京都町道幅極之事

(前略)

一 宝永五年子年三月八日焼失後、此度町方道幅廣ク可申付候旨松平紀伊守に安藤駿河守・中根撰津守相窺、上ハ今出川、下ハ錦小路、東ハ寺町、西ハ油小路迄之分道幅馬踏三間、外ニ両方壱尺五寸溝付ケ相極、河原町通中町通二条ヨリ上荒神町迄並塔之段道幅馬踏式間ヨリ式間半迄相極、右焼失之内樫木町肴店・錦小路肴店小路広ク成而ハ商売難儀ニ付、肴店之分道幅前々之通、肴船三間より外に不可出、勿論非常之節日覆可取除之旨証文申付、道幅前々之通ニ差置候事

(後略)

#### 史料2<sup>(18)</sup>

溝幅御改之時、御公儀様へ一札差上ケ候扣

一札

一 当町道幅御改之上、場踏有来通三間六尺ニ可仕之旨、則御定杭御打渡被成、追而屋 作仕候時分町並能可仕之旨奉畏候

一 町並両側溝幅之儀、壱尺五寸ニ可致候、是より広キハ有来通可仕候、店出シ候共勿 論雨落ハ溝之内限ニ可仕之旨奉畏候

(中略)

宝永五年子四月

三条衣棚南町

(中略)

御奉行様

## (2) 三大事業以前における近代期の街路整備構想

### ①一間引下げ令

近世段階においては、大火を契機として道幅の見直しと整備が行われ、道幅を確保する動きはみられたが、こうした規制が実際にどれほど守られ、機能していたのかは不明であるし、後述するように、明治に入ってから道路事情の悪さは問題視されていた。ただし近代初頭の段階にも、街路を整備して道路事情を改善していく必要性も認識されていたわけで、1872（明治5）年には家屋を一間引下げさせることによって道幅を確保する布達が出された<sup>(19)</sup>。

「町幅溝筋等唯今之如ク狭隘浅汚ニシテハ都ノ体裁ニ無之候付追々修理申付ル儀モ可有之候條向後家作致ス者ハ町並一間ヲ引退キ可建構事  
右之趣市中エ無洩相達スルモノ也」<sup>(20)</sup>

しかし、この一間引下げは道幅の規定が示されているわけでもなく、一間の測り方が明示されているわけでもなく、単に現状道路の広狭に関わらず一律一間後退させるもので、しかも無償であった。このような布達を出した背景としては、古代平安京における道幅と比べると極端に狭隘になってしまったために、一間程度の後退は、建築用地に取り込まれてしまった本来の道路空間の一部を回復するに過ぎないという認識があったのかもしれないが、十分に検討された上で布達されたとは考えられないものであった<sup>(21)</sup>。

しかし、京都府は一間引下げの原則をさらに強化させるために、1876（明治9）年の違式註違条例<sup>(22)</sup>において、「市中町々家作ヲナス者ハ町並一間ヲ引退キ可建構ヲ背ク者」を違式罪の対象とした。それと同時に、布達当初には曖昧であった一間の測り方を「溝官道ノ方ノ石垣ヨリ家建ノ柱マテノ寸法」と規定した。このように規定した理由として「檐滴溝中ニ落ルノ距離」であることや「官道半間ヲ掩フ事」がないようにすることをあげ、そうすれば「家建私有地内ニ止マリ官道ヲ侵ササル訳」になると結論付けており、一間引下げることによって創出される空間に軒を突出させることで、道路上への軒の突出を防いだものといえる。しかし、きちんとした溝の縁石がない場所においては、どこから一間なのかが判然とせず、住民側が困惑することもあった。

さらに1878（明治11）年には一間引下げの対象を「高塀板囲」にまで広げ、道幅確保の支障になる建築物・工作物を一切禁止し<sup>(23)</sup>、同年に改正された違式註違条例<sup>(24)</sup>においても、従来の「壺間ヲ引退キ可建構ヲ背ク者」に加えて「高塀板囲ヒヲナス者」も違式罪の対象になった。

このように、一間引下げの原則は強化されていったのだが、それに対して1882（明治15）年4月12日の京都府会において、一間引下げは既に租税を収めている者の所有権を侵すものであるとして布達の取消が申請された。これをうけて、府知事は一間引下げを枢要11路線<sup>(25)</sup>に限って適用する諮問案を出した。しかし、この案も予め計画幅員を定めるのではなく、一間引下げの方法で道幅を確保しようとしていたところに問題があった。以上のように、一間引下げは内容が曖昧なままに、その原則だけが強化されていったために、結局は議会での納得が得られず、1882（明治15）年に廃止されることになった。

## ②内貴市政期における街路整備構想

京都は1889（明治22）年に市制が施行されたものの、東京や大阪とともに府知事が市長を兼任する特別市制が敷かれた。それが廃止されたのは1898（明治31）年であり、初代京都市長に選出されたのが内貴甚三郎であった。内貴市長は、大規模な都市改造を模索し、後任の西郷菊次郎市長が推進した三大事業の基になる構想を打ち出した。内貴市長は1900（明治33）年6月26日の京都市会において、道路の整備が最重要課題であるとして、以下のような構想を述べている。

まず「京都未来ノ道路ハ何レノ程度迄拡張ヲ要スル」かについて、内貴市長は自身の考えとして「縦横」に「各三筋ノ貫通線ヲ必要」と述べている。つまり、東西線については「上ハ鞍馬口ニ東西郡界迄」、「中央ハ御池通りニ西停車場ヨリ東蹴上迄」、「下ハ七条通りヲ東伏見街道ヨリ西郡界迄」をあげている。南北線については「中央ハ烏丸ヲ七条ヨリ鞍馬口迄」、「西ハ千本通ヲ取り之ヲ鷹ヶ峯ニ接続シ丹波街道若狭街道ニ聯絡ヲ付ケ」るもの、「東ハ川端通りヲ上ハ若狭街道ニ聯絡ヲ取り、下ハ繩手建仁寺町ヲ経テ伏見街道ニ接続スルモノ」をあげている。

そして、これらの拡幅後の道幅については「何レモ交通上多少繁閑ノ差」があるので、「十間或ハ八間又ハ七間ト各其状況ニヨツテ適応ノ幅員ヲ定メテ可ナリ。必ズシモ一定ノ町巾ニスル必要ナシト思フ」として、各道路の交通の状況に応じた道路建設を行う考えを述べている<sup>(26)</sup>。

この内貴市長の構想以前の1897（明治30）年9月に京都市臨時土木委員会が設立され、1899（明治32）年10月に『臨時土木調査事業調査ニ係ル答申』<sup>(27)</sup>が京都市参事会に提出されている。この中で「道路取拓ノ件」については、まず「井字形ニ縦横ノ幹線ヲ作」るべきで、「委員カ幹線トシテ選択」したのは、「第一期ノ事業トシテ烏丸通ト御池通」で、「第二期ノ事業トシテハ縦貫線トシテ千本通、横貫線トシテハ松原通り若クハ七条通」であった。その他の路線については、同資料の参考書類である『烏丸線外六路線道路取拓費調査書』において堺町通、東洞院通、三条通があげられている。計画幅員はすべて10間となっている。この土木調査委員会の選択した路線と内貴市長の構想とは異なる点もあるが、烏丸通、千本通、御池通、七条通は共通しており、後の道路拡築事業の拡幅路線（御池通は計画のみ）にも含まれている。また、土木調査委員会が選択した路線のうち、烏丸通、堺町通、東洞院通、三条通、七条通は、前述の一間引下げの枢要11路線にも含まれている。

また1900（明治33）年に、パリ万国博覧会と欧米諸都市の行政視察のために京都市から派遣された大槻竜治京都市助役は、ベルリン市を視察し、帰国後に京都市参事会に報告書を提出している<sup>(28)</sup>。この中で、欧州都市の道路は「古昔ヨリ人道車道ニ区画」されており、「近年ハ更ニ其幅員ヲ広クシ、複線ノ馬車鉄道又ハ電気鉄道ヲ布設セシムルモ尚余裕」があり、「人体及ヒ生命ニ危険ナルコト極メテ少」ないとしている。さらに「伯林馬車鉄道布設以来ノ怪我人ノ数ハ乗客ノ数ニ比例増加シ」ているが、「死傷ヲ負ヒタル者ハ極メテ少ナク、十年間ニ二十三人ニシテ、四千百万人ニ付僅ニ一人ノ割合ニ過キ」ない状況で、このように怪我人が少ないのは「人道車道ノ区画整然タルカ故ナリ」という。一方、それに対して日本の都市については、「我国ヲ顧ミレハ古昔ヨリ人道車道ノ別」がなく、「今日ノ如ク人力車、馬車、荷車等年々増加シ、或ハ電気鉄

道ヲ布設スルニ至モ尚旧式ニ因リテ道路ヲ築造」しており、車両と歩行者が「総テ此ノ狭隘ナル地点ヲ共用」しており、それによって「老者ヲ傷ケ幼児ヲ死ニ致スコト甚タ稀」ではない状況で、これは「全ク人道車道ノ別ナキニ基因」すると述べている。そして「是等ノ害ヲ除キ市内交通ヲ敏捷ナラシムル策」としては、「欧洲ノ築道法ニ従ヒ道路ヲ整理スルニ在ルノミ」であるとしている。ただし「千百余年旧都数十里ノ道路」を「一朝ニシテ改築スルハ素ヨリ不能ノ事」であるので、「今日以後ニ於テ新設改築スルモノハ其長短ニ関セス総テ改良方針ヲ採」るようにして、「必ス相当ノ幅員ニ定メ人道車道ヲ区別」すれば、「市民ノ生命身体ヲ保護シ商工業ノ発達ヲ促ス」ので、「一日モ惣ニスヘカラサル急務タルヲ信スルナリ」と述べている。

この報告書の中で最も強調されているのが人道と車道の区分である。人道と車道が整然と区分されている欧州の都市の街路に比べ、日本の都市では人力車、馬車、荷車等が年々増加しているにもかかわらず街路は狭隘なままで、人道と車道の区別もなく往来に危険が伴う状況であった。そして、それを解決する手段としては、人道と車道が整然と区分されている欧州の都市の街路の築造方法しかないと述べている。

以上のように、行政サイドで重要路線として認識されていた街路には、ある程度一貫性があったことが窺える。また安全性という観点から、人道と車道が明確に区分されている欧州の街路の築造方法が必要とされていたことがわかる。

しかし、この段階ではこれらの構想は実現には至らず、1904年には内貴市長は6年の市長の任期を終え、都市改造の構想は後任の西郷市長に受け継がれることになった。

### 3. 道路拡築事業の成立および施工

内貴市長の後任である西郷市長は、内貴市長の構想を受け継ぎつつ、三大事業を推進してゆき、街路整備が実現することになった。

まず種々の資料や先行研究に依拠しつつ、三大事業における道路拡築事業の計画内容および実施内容の概要を述べておくことにする。なお、拡幅された街路には市電も敷設されているが、本稿が道幅に主眼を置いている関係から、主に街路の拡幅を中心に述べることにする。

道路拡築の原案（第百十二号議案）が市会に提出されたのは1906（明治39）年12月で、その後第百十二号議案調査委員会の調査によって修正が加えられたものが1907（明治40）年2月に提出されている（表1、表2）。

原案では拡幅される路線は9路線であったが、2月提出のものでは大和大路線が削除され、寺町線、御池線（烏丸～寺町）、五条線の新たな3路線が加えられて、計10路線に変更されている。しかし、交通の利便を図ることと財源を確保することを両立させることは現実には難しく、結果的に財政上の理由から、新たに加えられた3線と原案中の大和大路線、御池線（千本～烏丸）が削除された<sup>(29)</sup>。最終的には、道路拡築事業の計画は1907（明治40）年の3月に可決され、東山線（8間）、烏丸線（10間及び15間）、千本大宮線（8間）、今出川河原町一条線（8間及び10間）、丸太町線（10間及び12間）、四条線（12間）、七条線（10間）の7路線を拡幅す

表1 道路拡築事業の計画内容 (1906年12月)

	区 間	延長(間)	仕上幅(間)	備 考
東山線	一条～七条	2,192	8	
大和大路線	四条～五条	503	10	
	五条～馬町	78	10	
	馬町～七条	285	10	
烏丸線	今出川～下立売	535	10	
	下立売～三条	679.5	10,15	下立売～丸太町：10間，丸太町～三条：15間
	三条～塩小路	1,265.5	15	
千本大宮線	今出川～中立売	307	8	
	中立売～三条	963	8	
	三条～四条	435	8	
	四条～七条	865	8	
今出川河原町 一条線	千本～烏丸	858	8	
	烏丸～河原町	464.5	8,10	烏丸～寺町：8間，寺町～河原町：10間
	今出川～一条	224.5	8	
	河原町～東山線	460.5	8	
丸太町線	千本～東山線	1,785	10,12	千本～烏丸：10間，烏丸～東山線：12間
御池線	千本～烏丸	840	10	
四条線	大宮～八阪	1,400	12	
七条線	大宮～東山線	1,415	12	
合計		<b>15,555.5</b>		

表2 道路拡築事業の計画内容 (1907年2月)

	区 間	延長(間)	仕上幅(間)	備 考
東山線	一条～七条	2,192	8	
寺町線	丸太町～五条	1,289	10	
烏丸線	今出川～下立売	535	10	
	下立売～三条	679.5	10,15	下立売～丸太町：10間，丸太町～三条：15間
	三条～塩小路	1,265.5	15	
千本大宮線	今出川～中立売	307	8	
	中立売～三条	963	8	
	三条～四条	435	8	
	四条～七条	865	8	
今出川河原町 一条線	千本～烏丸	858	8	
	烏丸～河原町	464.5	8,10	烏丸～寺町：8間，寺町～河原町：10間
	今出川～一条	224.5	8	
	河原町～東山線	460.5	8	
丸太町線	千本～東山線	1,785	10,12	千本～烏丸：10間，烏丸～東山線：12間
御池線	千本～烏丸	840	10	
	烏丸～寺町	387	10	
四条線	大宮～八阪	1,400	12	
五条線	大宮～烏丸	520	10	
	烏丸～寺町	378	10	
七条線	大宮～東山線	1,415	12	
合計		<b>17,263.5</b>		



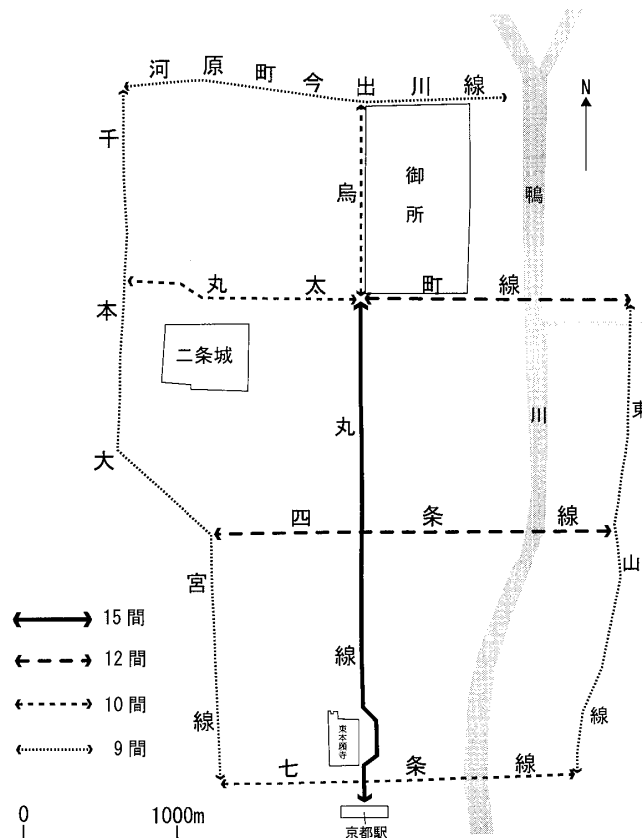


図2 道路拡築事業による拡幅街路路線

ることになった。拡幅された街路には電気軌道も敷設され、軌道敷はすべて複線で幅員は3間であった。また、12間幅と15間幅のものについては歩道と車道の区別が設けられ、これまでその必要性が訴えられてきた歩道と車道を区別した街路の建設が実現することになった。

その後、1908（明治41）年の内務省の電気軌道敷設特許命令によって、電気軌道の敷設する道路は有効幅員8間以上が必要で、井戸、並木、電柱、街燈、郵便函などの道路上の建物から路端までの距離は幅員に算入されないことになった。そのために、当初8間幅で決議された東山線、千本大宮線、今出川河原町一条線については、道路両側の電柱敷地3尺ずつを加えて9間幅に変更することが1911（明治44）年6月に決定された<sup>(30)</sup>（図2）。

次に道路拡築事業によって拡幅された街路の具体的な状況について、前述の『京都市三大事業概要』に記載されている内容をもとに試みていくことにする。同資料は事業が竣工した1912年に発行されているものの、事業の進行中に編纂されたものと思われる。街路の拡幅および電気軌道の敷設については烏丸線の丸太町通～塩小路通間、四條線の河原町通～西洞院通間および堀川通～大宮通間、丸太町線の烏丸通～千本通間および丸太橋～熊野神社間、千本大宮線の丸太町通～四條通間が竣工したものとして工事の概要が記されている。以下、この資料に基づいて各路線の拡幅後の状況について試みていくことにする。

### (1) 烏丸線

烏丸線は前述のように区間によって10間幅と15間幅の2種類の幅員があった。丸太町通以北

は、東側に御所があるために片側町で、また商業地でもないことから、丸太町以南とは広狭の差をつけて10間幅とされた。

丸太町通～塩小路通間は15間に拡幅されて、東本願寺前では在来道路の西側が拡張され、それ以外の場所では概ね東側が拡張された。東本願寺前を除いて全て歩道と車道に区別され、歩道は両側各2間の幅がとられた。したがって車道の幅員は11間となるのだが、そのうち東側5間分は行幸道路とされた。西側6間分は車道が3間、軌道敷が3間であった。また、歩道と車道の境界に雨水溝を設け、拡築側の建物の軒先には下水溝が設けられた。

東本願寺前については、1910（明治43）年に東本願寺が京都市に烏丸線の路線の一部変更を要求（万年寺～七条通）している。これにより、東本願寺前で市電の軌道が弓形に改められた。その際、東本願寺から京都市には設計変更にあつた土地および工費として六万円の寄付があつた。その他、京都市と東本願寺との間で土地収用などについての契約も同年に結ばれた。内容としては、①「旧道路敷ハ新道路開通シタルトキ市ハ無償下付ヲ其筋ニ稟請スルモノトス」、②「前項ノ稟請ニシテ許可セラレタルトキハ市ハ之ヲ本願寺ノ名義ニ改メ永久道路敷トシテ公共ノ用ニ供シ其修繕ハ市ニ於テ負担スルモノトス」、③「新旧道路ノ間ニ介在スル土地ハ工事竣功後本願寺ノ名義ニ改メ其使用方法ニ付テハ市ト本願寺ト協定スルモノトス」、④「前項ノ介在地ニハ永久的建築物ヲ設ケ又ハ風致ヲ害スルカ如キ施設ヲナササルモノトス」、⑤「新道路ニ軌道ヲ敷設スルニ当リ本願寺ハ市ノ設計ニ対シ異議ヲ唱ヘサルモノトス市ハ旧道路ニ軌道ヲ敷設セサルモノトス」というものであつた<sup>(31)</sup>。

また、烏丸通は主要幹線道路というだけでなく、前述したように行幸道路という役割も担っていた。すなわち、「皇室典範ニアル所ノ大礼ハ京都皇居ニ於テ行ハセラルル」が、烏丸通は「七条停車場ヨリ皇居ニ至ル唯一ノ線路」であり、「他ノ道路トハ全ク趣キヲ異ニスルモノ」と考えられていたのであつた<sup>(32)</sup>。ちなみに烏丸通を行幸道路として拡幅整備することは1899年に既に決議され、早急に整備することが望まれていたのであつた。つまり、「節約スベキモノハ充分ニ削減ヲ加ヘ、以テ本事業ニ充当スル財源ヲ求メ速ニ其目的ヲ達シタシ」<sup>(33)</sup>というように、他の事業の予算を節約・削減してでも、少しでも多くの財源を烏丸通の整備に回し、早急に整備することが望まれていたのであつた。ただし、この決議から実際に拡幅されるまでに10年近く経過しており、整備そのものは難航していたのであるが、烏丸通の行幸道路としての位置付けは一貫していた。

また、烏丸通の拡幅にあつては、御所の土地を一部使用せざる得ない場所もあつた。丸太町通～下立売通は軌道敷設と送電用電柱の建設のため、今出川通～樫木町通は市電の送電用電柱の建設のため、今出川通～下立売通は道路拡築用地のために、それぞれ必要であり、これらの部分についての「御料地使用願」が出されている<sup>(34)</sup>。このように、道路の拡幅の背景には、京都特有の事情も存在していた。

## (2) 四條線

四条通は12間に拡幅され、河原町東四條小橋～京極通東までは北側が拡張され、京極通東～

寺町通までは両側が拡張され、寺町通～西洞院通および堀川通～大宮通は南側が拡張された。四条通においても歩道と車道の区別が設けられ、両側各1間半の歩道が設置されて、9間の車道が設けられた。四条通も烏丸通と同様に歩道と車道の境界に雨水溝、拡張側の軒先に下水溝がそれぞれ設けられた。

なお車道については、河原町通～寺町通、新町通～西洞院通、堀川通～大宮通においては道路中央3間を軌道敷として、北側、南側をそれぞれ3間ずつにしていたが、寺町通～新町通においては祇園祭の山鉦の通行に便利のように工夫された。つまり、軌道を道路中央より南側へずらして、北側を3間半、南側を2間半にして、車道の北側部分を山鉦が通過するようにしたのであった。

四条通の拡幅に対する住民の反応は様々であり、「拡ケラレテハ困ルト云フ連署ノ請願書」もあるが、「町内ノ集会ニテ拡ケテ貫ヒタシト云フ書面ヲ出スコトニ決議シタ処」もあり、「千差万別」の状態であった<sup>(35)</sup>。ここでは、前述の鈴木栄樹氏が詳しく述べている、四条通沿線住民から西郷市長宛に提出された道路拡築事業に対する陳情書の内容をもとにして、四条通の拡幅をめぐる住民の対応をみておくことにする。

陳情書は2件あり、1件は下京区四条通寺町西入奈良物町の44名からの「四条線道路拡築変更陳情書」<sup>(36)</sup>（1910（明治43）年2月付）で、もう1件は下京区祇園町南、北側の30名からの「四条線道路拡築変更ニ関スル陳情書」（同年3月12日付）であった。この2件の陳情書の内容はほぼ同一のものであり、その背景には道路拡築事業反対グループ間の密接な関係があったとされる。

陳情書の内容としては「市ノ側ヨリ見タル不利益」と「沿道住民ノ側ヨリ見タル不利益」の2つに分けられている。まず前者については、四条通を拡幅して電気鉄道を通すことになれば、①土地収用などの費用が高価になる、②人々の往来に危険がともない、それは都市経営の原則に反する、③祇園祭の山鉦巡行の妨げになることで数百年来の慣行を打破することになり、市の歴史を汚染してしまうことになることなどをあげている。

一方、後者については、①四条通沿道の住民の大部分が小売業者で占められており、小売業者の繁栄を招くのは、広幅員の道路ではなく狭隘な道路である、②小売業者の顧客は歩行者であって、電気鉄道の敷設は歩行者の減少させてしまい、顧客の減少につながる、③長期間におよぶ道路の拡築工事期間中に営業を休止せざるを得ないことは、住民にとってかなりの苦痛であり、またその結果は市の収入にも影響を及ぼす、④道路の拡幅によって店舗の縮小、または廃業せざるを得ない者もいる、⑤家屋を借りて営業している者に対する補償が一切ないという法律上の欠陥がある、⑥四条通に電気鉄道が開通すれば、晴天の日には塵埃が舞い、それによって商品が汚染され、その損害は甚だしい、⑦人身事故の恐れもあることなどをあげている。

この中で「小売業者の繁栄を招くのは、広幅員の道路ではなく狭隘な道路である」という部分は、街路の幅が商業活動に及ぼす影響が大きいということを示しているといえる。前述のように、近世段階において為政者側が、幅が狭い街路のほうが商業活動の繁栄を招くという認識を持っていたわけであるが、時代は異なるものの住民側も同様の認識を持っていたことがわかる。

結果的には、祇園祭の山鉾巡行の妨げになることについては、軌道を南へずらすことによって便を図ったが、それ以外の陳情は受け入れられず計画通りに拡幅された。

### (3) 丸太町線

丸太町通は烏丸通～千本通が10間、烏丸通～東山線が12間に拡幅された。まず烏丸通～千本通については、烏丸通～松屋町通の区間では南側が拡張され、それ以西は新設道路であった。歩道と車道の区別は設けられず、中央に幅3間の軌道敷がとられ、拡張側の軒先に下水溝が設けられた。

烏丸通～東山線のうち、丸太橋東詰～東山線の区間では北側が拡張されている。歩道と車道に区別され、両側各11尺の歩道が設けられた。軌道敷は幅3間で道路中央に設置された。

ちなみに烏丸線の丸太町通以南において御所がある関係で15間幅に計画されているのであれば、御所南側の丸太町通の烏丸通以東の部分についても、12間幅ではなく15間幅にするべきではないかという意見が出ていたが、烏丸通に比べて丸太町通の交通量は少ないために、12間幅でよいとの回答がされている<sup>(37)</sup>。

また、丸太町通の寺町通～烏丸通においては、軌道敷設と送電用電柱の建設のために御所の一部の土地が必要であったために、烏丸線の拡幅と同様に「御料地使用願」が出されている<sup>(38)</sup>。

### (4) 千本大宮線

千本大宮線は、前述のように計画当初は8間幅で決議されたが、道路両側の電柱敷地3尺ずつを加えて9間幅に変更された。丸太町通～四条通間については丸太町通～竹屋町通までは西側が拡張され、竹屋町通～押小路通までは東側が拡張され、三条通～四条通までは斜めに縦断する道路が新たに開鑿された。千本大宮線は歩道と車道の区別は設けられず、道路中央に幅3間の軌道敷をとり、拡張側の軒先には下水溝が設けられた。

以上のように、拡幅された街路は、15間および12間の幅員の街路については歩道、車道、軌道敷、雨水溝、下水溝から構成され、それ未満の10間や9間の幅員の街路は歩道・車道の区別がない道路、軌道敷、下水・雨水溝から構成されており、安全性や排水を考慮した街路が建設された。また道路拡築事業は、沿道住民の利害だけでなく、御所、祭礼、寺院との関係にも配慮する形で行われたという側面もあった。

## 4. 商業施設の分布と都市内部構造の変化

道路拡築事業によって京都の市街地を横断、縦断する広幅員の街路が建設され、さらにその上に軌道も敷設されたことによって交通の利便性は向上したと思われる。しかしながら、冒頭でも述べたように、この大規模な街路拡幅事業が、都市の内部構造にどのような影響を及ぼしたのかということについては明らかにされていない。

前述のように、住民側、為政者側ともに幅の狭い街路が商売の繁栄を招くという認識があったことから、時代を問わず道幅が商業活動の盛衰に影響していたことがいえよう。

ここでは、道路拡築事業以前と以後における商業施設の分布状況を比較することによって、街路拡幅が沿道の商業活動や都市内部構造に与えた影響を考察する。対象とした年代は、街路拡幅以前の段階として1907（明治40）年頃、街路拡幅後の段階として、事業終了からある程度年数を経た1920（大正9）年頃とした。いずれも資料は『京都商工人名録』を用いた<sup>(39)</sup>。

ただし、資料に掲載されているものは営業税25円以上（明治40年版）、35円以上（大正9年版）の納税者であり、一部の富裕層のみに限定されることになり、都市構造を把握するには資料的限界があることは否めないことを断っておく。

対象とする商業施設の種類としては、『京都商工人名録』に記載されているもののうち、従来から伝統的にみられるものとして呉服商、近代以降に新たに勃興したものとして銀行を選んだ<sup>(40)</sup>。

対象範囲としては、街路の拡幅と商業施設の立地の因果関係を明らかにするという本稿の目的から考えて、拡幅された街路のなかでも、商業施設が集積する市街地中心部を縦横に貫く烏丸通、四条通を中心にして範囲を設定した。つまり、北は丸太町通、南は京都駅、東は新京極通、西は堀川通までとした。

ちなみに、明治40年版の『京都商工人名録』に記載されている呉服商168軒のうち122軒<sup>(41)</sup>（約70%）が、大正9年版では呉服商265軒のうち210軒（約80%）が、それぞれこの範囲内に立地している。銀行については、明治40年版では普通銀行、貯蓄銀行が合計46軒記載されており<sup>(42)</sup>、対象範囲内のもは31軒であり、大正9年版では同じく42軒のうち37軒が対象範囲内に立地している。

なお、『京都商工人名録』に記載されている各商店などの住所は「烏丸高辻南」、「東洞院高辻上」や「四条寺町西」などといった表記がされているが、この表記方法ではどの通りに面しているのかは明らかになるが、地図上に具体的な地点を示すことができないという欠点がある。例えば「烏丸高辻南」の場合、烏丸通と高辻通の交差点を南へ行ったところなので、烏丸通に面していることまではわかるが、烏丸通の西側、東側のどちら側の、どの部分に立地しているのかが不明であるため、具体的な場所が判明しない。そこで街路を街区単位（角から角まで）で区切って、呉服商については各区間に何軒立地しているのかを示し、銀行については立地している区間の街路上に示した（図3、図4）。

まず、街路が拡幅される以前の段階では、四条通と寺町通の交差点付近に呉服商が集中していることがわかる。寺町通に沿って呉服商が立地する区間が連なっている。また、五条通、室町通、烏丸通を中心とする地域にも比較的集中していることがわかる。その他は分散傾向にあるといえる。

一方、銀行は四条通と烏丸通のほか、三条通や五条通、東洞院通などに比較的集中しているといえる。この段階では四条通も烏丸通も拡幅されていないが、拡幅される以前からこれら2つの街路は商業施設が集積する繁華な街路であったことがいえよう。



図3 京都市中心部における呉服商、銀行の立地（1907（明治40）年頃）

注）資料に記載されている住所の表記方法（例：「四条寺町西」、「東洞院高辻上」など）では、街路のどちら側に立地しているのかが判明せず、具体的な地点を示すことができない。そのため、街路を街区単位（角から角まで）で区切って、呉服商については各区間に何軒立地しているかを示し、銀行については立地している区間の街路上に示した。  
 京都商業会議所『京都商工人名録』、京都商業会議所、1908より作成。

次に街路拡幅後の状況であるが、明治40年段階と比較すると、呉服商、銀行ともに全体数が増加している。呉服商は四条通と寺町通の交差点付近に集中していることに変化はない。烏丸通においては増加の傾向がみられるが、むしろ特に増加が著しい地域は、三条通、四条通、烏丸通、寺町通に囲まれた範囲といえる。

銀行については、四条通においては拡幅以前の状況と大きな変化はなく、三条通において若干



図4 京都市中心部における呉服商，銀行の立地（1920（大正9）年頃）

注）資料に記載されている住所の表記方法（例：「四条寺町西」，「東洞院高辻上」など）では，街路のどちら側に立地しているのかが判明せず，具体的な地点を示すことができない。そのため，街路を街区単位（角から角まで）で区切って，呉服商については各区間に何軒立地しているかを示し，銀行については立地している区間の街路上に示した。  
小管慶太郎・藤井義尚編『京都商工人名録』，合資商報会社，1920より作成。

の増加がみられるが，特に烏丸通において多く立地するようになってきていることがわかる。その背景には，京都駅と京都の市街地を結ぶ烏丸通の交通の利便性などが考慮されていたことが考えられる。

つまり，呉服商は街路拡幅以前，以後のいずれも四条通と寺町通の交差点付近に集中しているが，それ以外は拡幅された街路の周辺の街路に沿って立地する傾向があった。一方，銀行は拡幅

された街路に沿ってさらに集中し、街路の拡幅がこうした傾向を促す要因となり、それは烏丸通において顕著にみられる。つまり、街路の拡幅は沿道の商業施設の近代化をもたらしたが、それによっていわゆる伝統的な商業施設がむしろ狭隘な街路を指向して立地する傾向がより明確に表れることにもなったともいえよう。

## 5. おわりに

近代京都市の三大事業の一つである道路拡築事業において拡幅された路線の多くは、それ以前から拡幅・整備が必要とされていたもので、京都市側の考えはある程度一貫していたといえるであろう。三大事業に至り、それがようやく実現することになった。

しかし、実際に拡幅するにあたっては、四条通では沿道の住民から拡幅反対の陳情書が出されるなど、他の都市においてもよくみられるような街路拡幅の反対運動があったが、京都市の計画に大きな変更はなかった。

ただし、部分的に住民側の意向が反映されたところもあり、その背景には祭礼や寺院が関わっていた。また行幸道路や御料地の使用願などといった、御所との関係も考慮する必要があったことも特徴の一つであったといえる。

また、街路の拡幅は商業の盛衰にも影響をおよぼすことは、為政者側と住民側の共通の認識であった。しかし、三大事業の道路拡築事業は、近代初頭に試みられたような家屋の一間引下げなどとは違い、非常に大規模な拡幅であったため、商業施設の立地や都市の内部構造に少なからず影響を及ぼしたのであった。街路拡幅の影響を、市街地中心部を貫く四条通、烏丸通を中心にして、商業施設（呉服商、銀行）の分布から考察した結果、四条通、烏丸通ともに拡幅以前から他の道路に比べて商業施設が集積する街路ではあったが、街路拡幅後は、呉服商は拡幅された街路の周辺の街路に沿って立地する傾向になった。一方、銀行は拡幅された街路に沿ってさらに集中するようになり、街路の拡幅がこうした傾向を促す要因になったといえる。

つまり、従来からいわれてきたように、拡幅された街路の沿道には近代的な商業施設が建ち並ぶようになり、いわゆる都市軸が明確に表れる結果になったのであるが、特にそれは烏丸通において特に顕著にみられるようになったといえよう。

以上のように、街路の拡幅は沿道の商業施設の近代化をもたらしたが、それによって呉服商など、いわゆる伝統的な商業施設が、拡幅された広幅員の街路よりも、むしろ拡幅されていない狭隘な街路を指向して立地するという傾向がより明確に表れることにもなったといえる。

したがって、広幅員の街路が建設されたとしても、やはり幅が狭い街路のほうが商業活動の繁栄を招くという認識は時代を問わず、普遍的なものであるということができよう。

### 注

- (1) 京都市『京都の歴史8』、學藝書林、1975、18～24頁。
- (2) 『明治後期産業発達史資料』462巻～474巻（龍溪書舎発行）に復刻されている。
- (3) 前掲(1)76～79頁。



- (4) 伊藤之雄「都市経営と京都市の改造事業の形成—一八九五—一九〇七—」(伊藤之雄編『近代京都の改造—都市経営の起源 1850~1918年—』, ミネルヴァ書房, 2006), 31~82頁。
- (5) 鈴木栄樹「京都市の都市改造と道路拡築事業—烏丸通と四条通を例として—」(伊藤之雄編『近代京都の改造—都市経営の起源 1850~1918年—』, ミネルヴァ書房, 2006), 138~151頁。
- (6) 吉野正治「京都・都市景観の近代と現代」, 佛教大学総合研究所紀要 3 別冊 成熟都市の条件, 267~303頁において, 建築物と都市景観の変化について言及されている程度である。
- (7) 田中和子「近現代期京都の富裕層と都市空間構造」(金田章裕編『平安京—京都 都市図と都市構造』, 京都大学学術出版会, 2007), 211~231頁。
- (8) ヴォー・ゴク・ハン, 木村大輔, 小林善仁, 塔筋岳史, 藤井暁, 藤田真人, 水内俊雄「地図で復元する近代京都市の歴史社会地理」, 空間・社会・地理思想 8, 2003, 76~115頁。
- (9) ①前掲(1)188頁および287頁。②山田誠「地形図と地籍図にみられる明治の京都」(足利健亮編『京都歴史アトラス』, 中央公論社, 1994), 106~107頁。③井上学「明治・大正期の地価分布」(矢野桂司・中谷友樹・磯田弦編『バーチャル京都—過去・現在・未来への旅—』, ナカニシヤ出版, 2007), 62~65頁。
- (10) 堀内明博『ミヤコを掘る』, 淡交社, 1995, 215~219頁。
- (11) 1708(宝永5)年の大火の範囲は, 北は今出川, 南は四条, 東は鴨川, 西は堀川まで達したといわれており, 三条衣棚南町も火災地域に含まれる(京都市『京都の歴史6 伝統の定着』, 学芸書林, 1973, 60~61頁参照)。
- (12) 「馬踏」(ばふみ)は堤防や土塁の上辺のことをいう。堤防や土塁は台形をなしており, その底辺を「敷」, 上辺を「馬踏」と称し, 堤防を築く際にはまず「馬踏」の幅を決める。したがって堤防上で実際に通行可能な部分が「馬踏」ということになると考えられる(大石久敬原著, 大石信敬補訂, 大石慎三郎校訂『地方凡例録 下巻』, 近藤出版社, 1969, 200~206頁参照)。
- (13) 道路敷地上への軒の突出の幅は, 江戸では3尺(本町・通町では道路上3尺と各敷地内3尺で計1間とされた), 大阪では4尺8寸または4尺5寸, 堺では3尺とされていた(①玉井哲雄『江戸—失われた都市空間を読む—』, 平凡社, 1986。②石田頼房・池田孝之「建築線制度に関する研究・3—明治初年の庇地制限について—」, 総合都市研究 12, 1981, 167~187頁。③岡本訓明「近代大阪における「軒切り」の展開について」, 歴史地理学 48-2, 2006, 19~40頁。④岡本訓明「近代初頭の堺における軒庇の伐縮」, 史泉第104号, 2006, 17~34頁。)
- (14) この点については, 滝島功「近代都市の道路と地租改正」, 地方史研究 第47巻 第3号, 1997, 52~53頁および前掲(13)②, ③, ④を参照。
- (15) 京都新聞社編『京の町家考』, 京都新聞社, 1995, 62頁。
- (16) 近世において, 軒下部分の占有などの町並みを乱す行為に対して, 町内で取締まりが行われていた事例もある(西川幸治『歴史の町なみ 京都篇』, 日本放送出版協会, 1979, 33頁)。
- (17) 岡田信子ほか校訂『京都御役所向大概覚書書 上巻』(復刻版), 清文堂出版, 1973, 357頁。
- (18) 京都町触研究会『京都町触集成 第一巻』, 岩波書店, 1983, 155頁。
- (19) 前掲(13)②に詳しい。
- (20) 京都市市政史編さん委員会編『京都市政史 第4巻 資料 市政の形成』, 京都市, 2003, 65頁。
- (21) 前掲(13)②172~173頁。
- (22) 前掲(13)②173頁。
- (23) 京都府立総合資料館『京都府百年の資料 七 建設交通通信編』, 京都府, 1972, 55頁。
- (24) 前掲(23)59~61頁。
- (25) 三条・四条・五条・七条・大和大路・堺町・東洞院・烏丸・新町・油小路・大宮の11路線である(前掲(13)②175頁を参照)。
- (26) 前掲(20)201~202頁。
- (27) 京都市『京都市上下水道工事・市区域拡張・道路改良取調書』, 内貴甚三郎, 1899。

- (28) 前掲(20)315 頁。
- (29) ただし、大和大路線（四条～七条）と寺町線（丸太町～五条）については、第二期線として適当な時期において提出されることを望むという建議が1907（明治40年）年3月の市会で可決されている。
- (30) ①龍溪書舎『明治後期産業発達史資料 463 卷』，龍溪書舎，1999，150～151 頁。②京都市『京都三大事業概要』京都市，1912，101 頁。ちなみに，②64 頁によれば，幅員が8 間から9 間に変更されたことによって，約6,300 坪の用地と約15 万円の用地費がさらに必要になったが，他線の余剰金と予備費によってこれを補うこととなり，予算を増加する必要はなかった。
- (31) 龍溪書舎『明治後期産業発達史資料 465 卷』，龍溪書舎，1999，15～17 頁。
- (32) 龍溪書舎『明治後期産業発達史資料 462 卷』，龍溪書舎，1999，88～89 頁。
- (33) 前掲(20)306 頁。
- (34) 前掲(31)27～31 頁。
- (35) 前掲(32)33 頁。
- (36) 前掲(20)325～329 頁。
- (37) 前掲(35)。
- (38) 前掲(31)31～33 頁。
- (39) ①京都商業会議所『京都商工人名録』，京都商業会議所，1908。②小管慶太郎・藤井義尚編『京都商工人名録』，合資商報社，1920。
- (40) 明治以降，呉服商は新興商人が活躍することによって業界の再編があり，銀行も景気に左右されて大きな再編が繰り返されてきたため（前掲(1)166～192 頁参照），当然，それぞれの立地の変化は街路の拡幅だけでなく，社会的・経済的要因も背景にあったといえる。そのため，本稿での考察は予察的なものにならざるを得ないことを断っておく。
- (41) このうち2 軒の住所が「七条新町」と記載されているが，どの通りに面しているのかが不明であるため，図には示していない。
- (42) 一つの銀行が同じ場所で普通銀行と貯蓄銀行を営業しているものは1 軒と数えている（大正9 年版も同様）。

（関西大学大学院文学研究科・博士課程後期課程）