京都伏見における水辺の近代化に関する研究

The Role of Water-front in the Urban Development of Fushimi City under the Modernization

田中尚人*¹・川崎雅史*²

By Naoto TANAKA・Masashi KAWASAKI

1. はじめに

(1) 研究の手法と目的

京都伏見には、近世から近代にかけて社会的価値観が大きく転換した「近代化」の時期に、舟運や鉄道などのインフラストラクチャーが次々と挿入された。京都、大阪という二大都市間に位置する伏見（図-1）において、交通・輸送の接続、転換が行われるターミナルの役割を担ったのが水辺であった。水辺は、舟運や陸運など様々な都市基盤が接続する結節点であり、近世より都市の核として存在してきた水辺空間と都市伏見の関係に注目することは、インフラストラクチャーとしての水辺の機能を考える上で有益である。

本研究では、歴史的な文献・資料^{1) 2) 3) 4) 5) 6) 7) 8)}等を用い、近代化を経て水辺が如何に変容し、都市空間にどのような影響を及ぼしたのかを分析した。本研究で得られた知見は、今後のインフラストラクチャー・デザインや都市設計に有用であるとする。

(2) 既往研究と本研究の位置づけ

伏見に関する既往研究としては、河川港湾伏見港の生成と衰退に関した研究⁹⁾、歴史的市街地の変容と現状を取り扱った研究^{10) 11)}等がある。

運河・舟運に関しては、利根川水系における鉄道の開業に伴う交通機関の変容による市街地形成を対象としたもの¹²⁾、隅田川を対象とし物流機能・施設に着目したもの¹³⁾等がある。

本研究では、水辺を陸域（都市）と水域（運河）の境界域であると定義し、時代の要求により近代化した水辺をインフラストラクチャーとして取り扱った。本研究の特徴は、やや通史的となるが近世から近代にかけての非常に長いスパンの事象、しかもインフラストラクチャーという巨大な対象を扱っており、超長期、多面的な土木計画、都市形成史的な視点を有することである。

図-1 研究対象地：伏見（国土地理院刊行 1:20,000 地形図1911年（明治44）発行を基に筆者作成）

2. では、舟運を基軸とする諸活動が都市的な魅力を引き出し、伏見が水辺を核に都市として成熟したことを示した。以下、水辺が近代化を経て、都市と如何なる関係にあったかを、3. では近世舟運と近代舟運、4. では、舟運と鉄道を比較分析し、5. では、舟運と平行して取り組まれた近代治水事業について分析した。

図-2 伏見周辺の土木工事（『巨椋池干拓誌』より）

Key Words：景観、親水計画、空間整備・設計、土木史

※1 正会員 博士（工）京都大学大学院工学研究科 助手
naoto@ningen1.goe.kyoto-u.ac.jp

※2 正会員 博士（工）京都大学大学院工学研究科 助教授
kawa@ningen1.goe.kyoto-u.ac.jp

〒606-8501 京都市左京区吉田本町 Tel & Fax 075-753-5123

2. 近世舟運を基盤とした都市構造

都市伏見の誕生、城下町としての整備、河港整備による港町・宿場町として成長を、歴史的文献・古地図等の資料を元に都市構造として整理した。

(1) 城下町から商業都市へ

豊臣秀吉による宇治川の付け替えや堤防・街道の整備といった大土木事業（図-2）により城下町として整備された伏見の都市骨格となったのは、伏見城の外堀の役割を果たした濠川と宇治川（図-3 参照）であった。これらの水辺は、都市のエッジに当たり都市の規模を規定した。

伏見城廃城により伏見は城下町としての機能を失うが、江戸時代に入ると京と大坂間の中継地として商業都市としての色合いを強める。京へと繋がる運河高瀬川の開削、中書島（図-3 参照）港湾化など舟運を基軸とした都市基盤整備によって、伏見のターミナル機能は強化された。

(2) 水辺にみる舟運機能

交通・流通の要衝となった都市伏見の優位性を支えたのは高瀬川、淀川を結ぶ舟運ネットワークであった。

図-3 伏見の浜（『増補再板京大絵図』に筆者加筆）

図-4 阿波橋周辺図（『伏見鏡』に筆者加筆）

本節では、都市とインフラストラクチャーとのインターフェイスとして機能した水辺を空間的に分析した。

(a) 河岸（河港施設）

濠川・宇治川派流は、中書島等の港湾整備によって、安定した水位を保つ舟運路を確保し、輸送物資や旅客を積み下ろしするターミナルや埠頭などの河岸として機能した。（図-3 参照）

『東海道宿村大概帳』¹⁴⁾によると、京橋運送問屋の管轄であった南浜町、本材木町、柿ノ木浜町、表町、東浜南町、北浜町、下中町、西浜町、西濱運送問屋の管轄であった村上町、阿波橋町、過書町、革屋町、問屋町、大津町、土橋町、東堺町などがそれにあたる。

(b) 橋詰空間

橋詰空間は、運河と街道、舟運と陸運の結節点であり、三十石船の発着場も京橋・阿波橋・蓬莱橋・平戸橋とすべて橋詰に設定されていた。また橋詰には高札が立てられ、人・貨物の集積点であると同時に、情報の集積場所ともなっていた。（図-4 参照）

(3) 水辺空間の管理

伏見奉行の重要任務は淀川、宇治川、宇治川派流、濠川、高瀬川といった水辺空間の管理であった¹⁵⁾。交通路としての川の管理はもちろん、治水対策としても重要で、奉行支配下の川方与力がそれに当たった。

(a) 橋（図-5 参照）

近世伏見の橋は、その管理体制から幕府が直接維持管理にあたる公儀橋と、近隣の町々が管理する町橋に分類される。

公儀橋の維持管理は「公儀支出即ち官費に於て修繕若しくは架替をなす」¹⁶⁾と、原則は町奉行が行うことになっていたが、日常の管理は橋掛り町と呼ばれる橋筋の町々に義務付けられていた。その内容は、橋及び橋詰、そして河岸の管理・清掃、洪水時の監視、橋破損の通報、小補修、橋付近の捨て子や行倒れ人の処置など様々なものがあつた。

一方、町橋の維持管理費用は「杉割」と呼ばれ、橋のためとより左を頭に右をその次と順次橋に近い町から負担する方式であった。橋近隣の町々は舟運活動により生まれた同業者町・問屋仲間が多く、中書島に通じる今富橋と蓬莱橋の架換え費用は中書島の遊郭が負担し、高瀬川に架かる角倉橋、彌左衛門橋は高瀬川舟運を管理する角倉家によって維持されていた。つまり、町橋の管理はその橋によって恩恵を受ける人々自身による管理が主体であり、近世においてこのような受益者負担の体制が確立していたことは興味深い。

(b) 河道

運河の通船機能を維持するためには、土砂や芥で運河が浅くなるのを防ぐ浚渫作業も必要不可欠であり、その

作業は「川浚」と呼ばれた。川浚はその計画・実施の主体別に幕府が監理する公儀浚と、水路沿いの町が主体となる自分浚とに二分できた¹⁷⁾。前述のように、橋詰の町つまり舟運を利用する商業集団が、航路の維持管理主体であったと考えられる。

(4) 近世伏見における水辺の役割

(1)~(3)をまとめると、水辺には都市の魅力ともいえる、人々の生活に密着した(a)~(c)に示したような諸活動の場が多く存在していた。(図-5、図-6参照)

(a) 物流・旅客拠点

伏見は街道の結節点として陸運の要衝であり、その水辺は淀川三十石船・高瀬川舟運による物資の荷卸し積み替えの場となったことから、京・大坂間の物流・旅客の主要ノードとして機能した。

(b) 都市施設の集積

水辺のターミナル機能は、人と人との出会い、取引や中継ぎなどの商業活動を促し、伏見の間屋、仲間また荷役などの商業システムの多くは舟運を志向した。これら商業に依存する都市施設、座や市、問屋、銀座・銭座などは水辺に集積地した。

図-5 伏見の運送問屋と諸仲間の立地 (筆者作成)

図-6 伏見の賑わい (『淀川兩岸一覽』より)

(c) 滞留拠点とアメニティ

伏見は東海道の宿駅となり大名行列や旅客者の滞留拠点としても機能¹⁸⁾した。商業施設が集積し都市の成熟が促されると、機能面だけでなく旅館や船宿、茶店、遊郭といった都市的なアメニティも提供された。

3. 近世舟運と近代舟運

近世伏見における都市形成の基軸となった舟運自体の変容を、都市との関係に着目して整理した。

(1) 近世舟運と近代舟運の役割分担

近代インフラストラクチャーの代表とされる琵琶湖疏水(琵琶湖・京都間)は1890年(明治23)4月に竣工し、その延長京都・伏見間の新運河として、1894年(明治27)「鴨川運河」が、高瀬川舟運の起終点であり近世以来の交通ターミナルであった伏見の中心部にある濠川へと接続されることとなった。当時の京都府知事北垣の市会審議¹⁹⁾にもあるように、鴨川運河舟運(写真-1)は山陰・北陸方面から京都を通り大阪に通じる内陸水運網の一部としての機能を期待され、高瀬川舟運(写真-2)は従来のまま日用物資を中心とする輸送に重点を置くという形で、2つの舟運路の役割分担が考えられ、表-1のような輸送物資の変化を見た。

左) 写真-1 鴨川運河 (『京都百年パノラマ館』より)
右) 写真-2 高瀬川舟運 (『京都暮情』より)

表-1 舟運による輸送物資の変化

明治9年取扱貨物 (主に高瀬川による)				大正4年取扱貨物 (主に鴨川運河による)			
伏見搬入貨物		伏見搬出貨物		伏見搬入貨物		伏見搬出貨物	
塩	128,120 石	米	1,015 石	石炭	98,100 駄	雑品	61,290 駄
米	66,123	飛脚荷	11,435 駄	木炭	66,210	木材	34,920
雑穀	14,700	青物類	6,493	雑品	60,510	古俵	24,840
炭類	44,717 駄	茶	4,445	割木	16,440	空樽	18,840
醬油	26,237	菜油	3,440	銅線	3,690	紙屑	11,820
青物類	25,424	明き掃	2,797	コークス	3,000	石灰	6,780
干鰯	19,790	竹	2,013	塩汁	2,250	古金物	4,200
薪	16,269	瀬戸物	1,924	材木	1,890	コークス	3,120
材木	15,871	染草	1,680	陶磁石	1,830	水	2,610
板類	9,751	菜種	1,514	セメント	1,650	陶器屑	1,680

単位: 1石=180 ㍶ 1駄=135kg

(「京都府勧業統計報告」より)

近世伏見では、宇治川派流を中心とした東西南北の各浜が重要な役割を果たしていたが、近代に入ると琵琶湖疏水の挿入により、その中心が南岸(元南浜:京橋周辺)と西河岸(濠川沿岸)へと移った(図-7)。

1897年(明治30)には伏見商業会議所が、1901年(明治34)には伏見米穀市場がいずれも西河岸に設置され大いに発展したが、高瀬川と鴨川運河という2つの運河の共存は、水辺を中心とした伏見の都市構造を一変するまでには至らなかった。

(2) 舟運と電気事業

第二琵琶湖疏水建設による流量増加にともない、伏見において濠川北部堀詰に接続していた鴨川運河は、土橋まで延長改造された。第二疏水事業は、当時の事業勃興に伴う動力の需要に応じ、大規模な電気事業をその主目的としていた。鴨川運河沿川にも、伏見（現墨染）発電所が1914年（大正3）5月建設された。

京都電燈株式会社は1889年（明治22）に、高瀬川沿川に本社と火力発電所を建設した。理由として「高瀬川を通じて船溜になつて居た故に火力用の石炭運搬に便利であつたこと」²⁰⁾が挙げられている。また、京都電気株式会社も明治末期から大正期にかけて伏見に火力発電所を建設するに当たり「発電所ハ（濠川沿岸の）西濱二置ク事二決定シ」²¹⁾と述べている。近代化の代表的事例ともいえる電気事業に対して、舟運は燃料供給という生命線の役割を担っていた。

図-7 河岸の移動（筆者作成）

鴨川運河を含む琵琶湖疏水舟運の貨物輸送のピークは、実際1925年（大正14）222,927 tであり、一日の通船数約150隻、その主な輸送物品は石炭であった。

一方、近世には都市の魅力を十分に引き出していた高瀬川舟運であったが、都市に対して舟運が果たす役割が電気事業など工業化、大規模化したため、その役割を果たせず1920年（大正9）6月廃止され、木屋町通りには京都電気軌道の敷設が計画された。

(3) 京伏運河計画に見る近代舟運の姿

1922年（大正11）12月の京都商業会議所による『水運施設に関する答申』²²⁾では、「京都工業用燃料の輸送一時停頓し、需要者をして燃料飢餓の厄難に瀕せしめたり」と輸送力不足を危惧し、その強化が舟運輸送力に求められていた。

大正期、京都西部から南部にかけての広大な土地が工業地帯として指定を受けたが、この地域の「水運ノ便ヲ開キ工業ノ発展ニ備フル」²³⁾燃料・貨物輸送路として1925年（大正14）京伏運河（図-8）が計画された。

京伏運河計画では大阪安治川からの工業燃料用石炭輸送が大きく期待されており、水辺において最も重要な施設であり都市とのインターフェイスとなる荷上場は沿岸工場専用（図-9参照）とされた。かつては様々な物資を取り扱い重層的で多様な都市機能を果たしていた水辺が、燃料、工業原料の積み卸しだけという単一的な専用空間に変容させる予定であった。

京伏運河は実現をみななかったが、近代舟運の目指した姿が示されたと言える。舟運は、近世型の人々の生活に直接に結びつくものから、都市経営のレベルで都市と結びつく、より抽象的で高次の機能を要求されるものへと変化したことが分かった。

図-8 京伏運河（『田邊家史料』より）

図-9 京伏運河荷揚場
（『京阪間ノ運河計画二就テ』
に基づき筆者作成）

※ 京伏運河は、「横大路で淀川から分岐し北進。十條通附近で東西に分かれ、一方は東進し鴨川運河に連絡し京都駅南部一帯の運輸の便を図ると共に、鴨川運河によって舟運に必要な水量を確保する。他方は北西方向に東海道線まで延びそこから北進し二條駅に至り、西部排水計画線に連絡し京都市西南部一帯の運輸の便をはかると共に、排水路から舟運に必要な水量を確保する」というものであった。

4. 舟運と鉄道

近代交通機関の代表ともいえる鉄道は、その公共性や機能性、運輸システムとして舟運と類似している。都市内における鉄道の発達、伏見にそして水辺にどのような影響を与えたかを考察し、インフラストラクチャーの競合による都市形成プロセスを明らかにした。

(1) 舟運を志向した鉄道

1877（明治10）年以降、東海道線に代表される官設鉄道建設は、舟運のターミナルとして確固たる地位を築いていた伏見には深い関わりを持たなかった。

明治中期になると伏見にも1894年（明治27）3月京都電気鉄道（京電と略す：後に京都市営電気軌道と合併）、翌年9月に奈良鉄道（現JR奈良線）が敷設された（図-10参照）。京電は、淀川汽船との連絡切符を販売²⁴⁾、貨物専用線を京橋周辺の南河岸へ接続（図-11参照）したり、積極的に舟運との接続を意図した。また、奈良鉄道は高瀬川舟運との競合を避け、都市縁辺部に敷設された。京都と伏見を結ぶ初期段階の鉄道は、その発達の足掛かりとして、近世以来の都市基盤となっていた舟運を志向していたと言える。

(2) 舟運から鉄道へ

依然として京阪間の大動脈であった淀川舟運であったが、明治後期になるとより低廉で迅速な交通輸送機関が求められるようになった。このような背景の中、1910年（明治43）大阪天満橋と京都五条を結ぶ京阪電気鉄道

図-10 昭和初期（1930年頃）の鉄道敷設概要
（1889年（明治22）測量地形図を基に筆者作成）

図-11 1905年（明治38）の京橋・下油掛周辺
（『南浜百年史』を参考に筆者作成）

（京阪電鉄と略す）1928年（昭和3）京都・奈良を結ぶ奈良電気鉄道（現近畿日本鉄道）が伏見に挿入された。

京阪電鉄敷設に際して、『府庁文書』²⁵⁾の記述に「南浜町通り八本町主用ノ商業地ニシテ商家・醸造家等営業ノ場所ナリ（中略）線路ハ伏見町重要水陸接続ノ物揚場ヲ通過スルヲ以テ運輸交通上非常ノ障碍トナルベシ、是故ニ図面白線ノ通り線路ノ変更ヲ」と述べられ、伏見市街においては伏見の伝統的な商業・運輸機能を考慮に入れざるを得なかったことを示している。また、八幡・五条の各駅から淀川舟運との連帯運輸など、京阪電鉄以前の鉄道同様に舟運を志向していたが、徐々に競争力をつけ京阪間の旅客輸送の大部分を担うようになった。

『淀川百年史』²⁶⁾によると、舟運の利用は1907年（明治40）には伏見を中心に発着するもの、1ヵ年延船数11,127隻、高瀬川筋9,610隻、宇治川筋47隻、木津川筋570隻であった。これに対して、京阪電鉄開通後の1914年（大正3）の調査によると、大阪・伏見間を日々稼働するものわずか4隻、1ヵ年延1,460隻、高瀬川筋37隻、木津川・宇治川両筋21隻、疏水筋50隻と著しく減退していることが分かる。

(3) 舟運との競合と都市への影響

舟運は鉄道の援護を受け、ますますの発展を期待されたが、明治末期になると鉄道が競争力をつけたことにより前述したような機能の変化（工業志向）を招き、水辺に集積していた賑わいや都市の魅力は、舟運によっては

もはや支えられることがなくなっていった。

舟運により原料を供給された電力が電気鉄道の競争力を伸ばし、それまで舟運に支えられ水辺に集積していた都市施設やそれに付随する都市の魅力は、図-12 のように鉄道駅に誘引されるように都市内へと拡がり、徐々に水辺中心の都市構造が消滅し、鉄道駅中心へと変化した。例えば、大正期に入り伏見のメイン・ストリートに位置づけられるようになった大手筋には、鉄道駅が3つも設置されていたのであった。

図-12 1929年（昭和4）の伏見の諸産業（筆者作成）

5. 水辺と近代治水思想

鉄道の挿入によって都市施設の剥離が生じ、工業化した舟運との結びつきも薄れた近代伏見の水辺の設計思想を治水を軸に整理し、水辺に求められた役割を分析した。

（1）近代治水による伏見の水辺改造

（a）淀川改修増補工事

淀川改修増補工事は1919年（大正8）に着手され、京都市伏見の観月橋から大阪湾に至る淀川全川、改修延長46kmに及ぶ大工事であった（図-13 参照）。宇治川派流は舟運による活用実態から築堤は無理であったが、観月橋から三栖に至る宇治川右岸では伏見築堤（伏見地区浸水防止工事）が行われ、写真3 から写真4 に示すように伏見港が完全に堤内に引入れた。

図-13 近代伏見の水辺改造（筆者作成）

写真-3 築堤前の水辺の景観（『淀川百年史』より）

写真-4 築堤後の水辺の景観（『淀川百年史』より）

（b）琵琶湖疏水放水路、及び新高瀬川の開削

疏水放水路は伏見防水工事の一部で、出水時に宇治川筋の水門、閘門を閉鎖した際に、疏水から流れ込む水を新高瀬川に放流するためのものであり、1931年（昭和6）全工事が完了した。

(c) 公有水面埋立工事

近世以来伏見の都市骨格を形作ってきた濠川や宇治川派流といった旧来の水辺は、増補工事後半の時期に、昭和天皇御大典記念事業として整備された。

宇治川派流治川は、三栖閘門、平戸樋門の築造などにより往年の水害を免れてきたが、「流水頓ニ減退シ常ニ土砂堆積シテ雑草繁茂シ殆ト汚物捨場ノ感アリ」、「幅員統一ヲ欠キ流水ノ深淺ニ差異著シク且護岸モ亦崩壊シテ危険ニ瀕シ不體裁極リナキ」²⁷⁾とその景観は大きく荒廃したようである。そこで伏見における御大典記念事業の主軸として、「河川整理ニ依リ埋立工事ヲ行ヒテ流水適度ノ保留並町體面ノ維持ヲ期シ」とし、水路の再整備それに伴う宅地の造成、護岸工の改築により都市伏見の景観を一新しようとした。

この公有水面埋立工事は、1928年(昭和3)11月13日起工式を挙行、1930年(昭和5)3月31日工事完了、工費は総額232,295円、埋立土地総面積は5,324坪4勺(約1.79km²)であった。

(2) 近代伏見の水辺が果たした都市機能

(a) 治水機能

港湾都市伏見の歴史は、淀川、宇治川の治水と切っても切れない。明治期においても、明治元年、3、5、6、9、15、17、22、28、29年と淀川が氾濫し、こうした背景を受け淀川改良工事が実施された。その後も1917年(大正6)9月末の大水害によって淀川流域の各所が破損し、伏見も大水害を被った。

この被害を教訓に淀川改修が見直され、淀川改修増補工事が実施された。その治水の成果は、1934年(昭和9)の室戸台風による被害状況、翌年の大水害の被害状況から伺える。図-14は『京都市水害誌』²⁸⁾の付図で、

図-14 鴨川大水害(1925年)の被害状況
(『京都市水害誌』より)

1935年(昭和10)の大水害における京都市の被害状況を表したものであり、鴨川治川を中心に多く地域で浸水被害が見られるが、伏見の市街地は、全くと言っていいほど被害が見られず、増補工事による治水機能は実証されたといえる。

(b) 水辺に求められた景観

「幅員の統一を欠き、流水減退し砂礫は両岸に堆積し殆ど塵芥捨場の如き」景観を呈していた伏見の水辺は、昭和3年度より埋立工事が実施され、「市の体裁を維持し舟運に便せん」とした。その結果、昭和5年5月1日に竣工式が挙行され、写真-5、写真-6のように宇治川派流は「面目を一新」した。『京伏合併記念誌』²⁹⁾には、その3つの埋立地区について表-2のような評価がなされている。

近世期に都市の顔として機能していた水辺からすると少し寂しい景観ではあるが、近代における水辺の役割は当時の人々の反応から察するに満足していたようである。都市の基軸としての立場を鉄道に譲った舟運には水辺を養っていくだけの力はなく、水辺は「衛生的」で、「良好な眺望を呈する」空間であれば良いと考えられていたことが明らかとなった。

左) 写真-5 御大典記念護岸 (『巨椋池干拓誌』より)
右) 写真-6 埋立後の京橋付近 (『伏見町誌』より)

表-2 埋め立て地周辺の評価

場所	評価
長建寺前～西柳病院： 東柳町、西柳町	中書島遊廓地タル東柳、西柳ノ両町ニ属シ、何レモ宇治川流域ニ面シ市道ハ弁天橋ヨリ蓬萊橋ヲ経テ船留所ニ至ル川端ニ沿ヒ、尚縦横ニ通ズル道路アリ付近ニ京阪中書島停留所、市電中書島、京橋ノ二停留所ヲ有シ遊船、舟運ニ便シ商業地帯トシテ清流ニ望ミ風景絶佳本市ノ最も有望ナル樞要地ナリ
京橋～濠川合流点： 京橋町、山崎町、村上町	何レモ宇治川流域ニ面シ京橋町ヨリ堀川筋(京都疏水運河)ノ合流点ニ至リ水路ヲ以テ京阪ニ連絡シ常ニ船舶緊留シ貨物集散ノ咽喉ニシテ荷揚場ノ設備アリ、道路ハ要所ニ通ジ舟運ニ本市ノ最も樞要タル営業地帯ニテ附近ニ市電京橋停留所、京阪中書島停留所アリ
平戸橋～本材木町： 弾正町、京町一丁目、 菅笠町一丁目、 柿木濱町、本材木町	何レモ宇治川流域ニ面シ市道ハ国道第十五号線豊後橋町ヨリ分岐シ平戸橋ヨリ川端ニ沿ヒ弁天橋ニ通ジ中書島遊廓又ハ南濱地方ニ至リ縦横ニ通ズル道路アリ、附近ニ京阪観月橋、中書島停留所ヲ有シ舟運ニ便シ商業、住宅地トシテ清流ニ望ミ本市ノ最も有望ナル地帯トナリス

埋立土地総面積：5,324坪、総額232,295円
【内訳】護岸敷：207坪4勺4尺、道路敷：990坪1合1尺、共同荷揚
浜：30坪3合1尺、乗船場：20坪5尺、京橋橋梁下：38坪1合1尺、有
効宅地面積：3,956坪4合9尺(『京伏合併記念誌』より)

6. おわりに

都市は、その本来的な機能として人々の生活を演出する力を備えている。インフラストラクチャーはその演出力の源であり、附属施設を都市内に配置して、都市生活や都市文化が活性化し都市形成が促進される触媒のように機能させている。

近世伏見の水辺は、物流・旅客のターミナルとして機能し、都市施設を集積させ都市的な賑わいの基盤となっていた。近代伏見においては、近世以来舟運により保持されてきた都市機能や賑わいなどのアメニティが鉄道駅周辺へと移行し、水辺ではその工業基盤の機能面が卓越するようになった結果、都市アメニティを享受する場としての水辺が散漫になった。以上のような都市形成のメカニズム、及びその中で水辺が果たした役割が本論文にて明らかになった。

謝辞：論文執筆に当たっては多くの方々にご協力頂いた。資料収集には、京都府立歴史資料館、京都市水道局、琵琶湖疏水記念館、京都府、京都市の関係者の皆様、土木学会土木図書館藤井肇男様をはじめ、多くの方々にご協力頂いた。また、論文作成においては当研究室に在学した鶴川登紀久、守津真麻両氏の協力を得た。記して謝意を表します。

参考・引用文献：

- 1) 京都府紀伊郡伏見町役場：伏見民政誌 1926.4
- 2) 伏見町役場編：京伏合併記念伏見市誌 1929.1
- 3) 新撰京都叢書刊行会：新撰京都叢書第五巻、伏見大概記・伏見鏡・伏見叢書、臨川書店、1986.9
- 4) 大塚隆編：慶長昭和京都地区図集。柏書房、1994.6
- 5) 田中泰典編：写真集京都舊情、京を語る会、1974.8
- 6) 京都府：伏見港・宇治川流域環境整備計画調査報告書、1988.3
- 7) 京都市経済局：京都における工業的市街地の計画に関する調査研究報告書その3、1981.3
- 8) 田邊明郎：琵琶湖疏水誌 丸善、1920.10
- 9) 笹松明男、金井萬造、長尾義三：日本最大の河川港湾伏見港の生成と衰退 第8回日本土木学会発表会論文集 p.230-236、1988.6
- 10) 西川幸治ら：歴史的市街地の変容と現状 伏見における事例的研究 その15、日本建築学会大会学術講演梗概集（東海）、p.377-386、1985.10
- 11) 青山能也、片方信也、山本善積ら：近代都市計画の動向―伏見を例にして―、日本建築学会大会学術講演梗概集（九州）p.1583-1584、1981.9
- 12) 鈴木盛明ら：近代における舟運と鉄道の併存状況下の地方都市についての一考察、土木計画学研究叢刊集、p.125-128、1998.11
- 13) 苦瀬博仁、原田裕子：隅田川河口部沿岸域の江戸期における物流施設の機能と分布に関する基礎的研究 第33回日本都市計画学会学術研究論文集、p.229-234、1998.11
- 14) 京都市編：史料京都の歴史 16 伏見区、平凡社、pp.405-407、1991.1.10
- 15) 前掲文献1）、pp.259-261
- 16) 京都府紀伊郡役所編・伏見町役場編：京都府紀伊郡誌・京都府伏見町誌、臨川書店、p.259、1972.12
- 17) 高橋尚明編：道と川の近代、山川出版社、pp.19-21、1996.10.15
- 18) 前掲文献14）、p.261
- 19) 京都市水道局編：琵琶湖疏水の100年（叙説編）、p.227、1988.10
- 20) 京都電燈株式会社：京都電燈株式会社五十年史、ゆまに書房、p.20、1939.11
- 21) 京都電気株式会社編：京都電気株式会社、p.75、1912.7
- 22) 京都商工会議所編：京都経済の百年資料編、pp.389-390、1982.10
- 23) 都市計画京都地方委員会：京阪間ノ運河計画ニ就テ、1925.1
- 24) 1890（明治28）年1月30日『日出新聞』に掲載
- 25) 京都市経済局：京都における工業的市街地の計画に関する調査研究報告書その3、p.95、1981.3
- 26) 淀川百年史編集委員会編：淀川百年史、建設省近畿地方建設局、p.798-799、1974.
- 27) 京伏合併記念会編：京伏合併記念伏見市誌、pp.179-180、1935
- 28) 京都市役所編：京都市水害誌、1936.3
- 29) 前掲文献27）、pp.185-186

京都伏見における水辺の近代化に関する研究

田中尚人・川崎雅史

水辺は都市と水域の双方を包含する境界領域であり、舟運や陸運など様々な都市基盤が接続する結節点である。本研究では、京都伏見を対象地として歴史的な文献・資料等を用い、インフラストラクチャーとしての水辺の近代化プロセス、都市空間への影響を分析した。近世の水辺は物流・旅客のターミナルとして機能し、都市施設を集積させ都市的な賑わいの基盤となった。近代においては、近世以来舟運により保持されてきた都市機能やアメニティは鉄道駅周辺へと移行し、水辺の工業基盤機能が卓越するようになった結果、都市アメニティを享受する場としての水辺が散漫になった。このような都市形成のメカニズム、及びそこで水辺が果たした役割が本論文にて明らかになった。

The Role of Waterfront in the Urban Development of Fushimi City under the Modernization

By Naoto TANAKA・Masashi KAWASAKI

This study clarified the role of the waterfront in Fushimi under the Modernization. In Edo period, a lot of elements that characterized the city were gathered in the waterfront as a traffic terminal based on navigation systems, and that closely tied with residents. Waterfront and navigation systems still existed, but the role of them had to be changed because of railway systems and rapid industrialization. As a result, most characteristic facilities and amenity of the city were taken away from the waterfront. However they were expected to sustain the management of the city in flood control and navigation systems.