

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～

建築デザイン研究室 M01T417 矢本宏

はじめに

都市とはさまざまな要素を抱える複合体である。時代・政治・社会といったあらゆる側面を持ちながら、変化していく。言うまでもなく都市が変容していく過程には、都市そのものを改変して人間の営為が起因しており、すなわち、都市を認識し、そしてそれに手を加える主体の存在が不可欠なのである。それでは、都市はいかにして認識され、変容していくのか。

この問題を考察するにあたって、近代的都市計画がはじまる前史としての明治期の大阪の都市を研究対象とした。なぜならば、この時期の大阪は市域拡張など都市の領域認識の広がりや、それに付随して行われた計画案、都市交通計画案などといった都市認識に拘わる問題を抽出することができるからである。

したがって、以上の考察を行うため、明治期・大阪に計画された都市に対するプロジェクトから、民と官、両者の思惑と動きを追うことによって、計画者達がいかに都市を認識し、そしてその結果描かれた都市像にはどのような特質があるのかを、近代的都市インフラの展開とあわせて考察を行う。また、明治期の大阪の都市に関して、通時的な観点から眺めた研究は、ほとんどなく、この点を明らかにすることももう一つの目的である。

1. 建野郷三による大阪市区改正計画

明治10年代の大阪では近世以来の商業を中心とした経済活動の影響で、大阪の中心市街地の街路は極めて狭小で、建物なども過密状況にあった。そのため、明治10年代の大阪では毎年のようにコレラや大火が頻発し、都市問題として取り上げられ、加えて工業化など産業機構の急激な変化から都市改良の必要性が認識されるようになる。

このような中、明治19(1886)年12月の大阪府区部会が全会一致をもって、府知事建野郷三に提出した「市区改正の計画を請ふの建議」を発端に、旧来の過密市街地の刷新を狙って、「市区改正計画」に関する一連の動きが出てくるのである。

明治20年1月に大阪市区改正方案取調委員会が設置され、「道路橋梁の新設及拡張」、「工場の隔離」、「地区の制定」、「花街の整理」の4項目の計画の

骨子をまとめている。3月には、5等級29路線の道路改正案のみが策定され、他の計画については具体内容を持つまでには至らなかったのである¹。

この街路設計は、現在図面として残されていないが、路線経過地を記した記録が『第一次都市計画事業誌』に収録されており、ある程度復元することが可能である。

図1の街路設計の復元図を見てみると、大半の街路は近世期のグリッド状に形成された街路を拡張するように配置されている。

東西方向の街路は、東側の起点を大阪鎮台が置かれた辺りとし、そこから西へ府庁・居留地間の地域に密集して配置されている。この内の一本は一等街路であり、大阪鎮台から府庁を通過し、築港までを結び、他の街路も居留地周辺でこの一等街路に接続するように配置されている。

一方、南北方向の街路は、北側の起点を梅田周辺とするものが多いものの南側には特に焦点とされるものがなく、最南端に配置された四天王寺と木津川船溜所を結ぶ四等街路を終点としている。

南北と東西の街路を比較すると、東西方向の街路には、大阪鎮台や築港といった明確な基点が存在しており、当時の都市の基軸がこの地域に相当していたと考えられる。

また、この街路計画に先行して、建野郷三による市街地改良を目的とした都市政策が明治19年に計画されている。この時に具体的に計画されたのは、長町の貧民移転と中之島の監獄の市外への移転計画である。

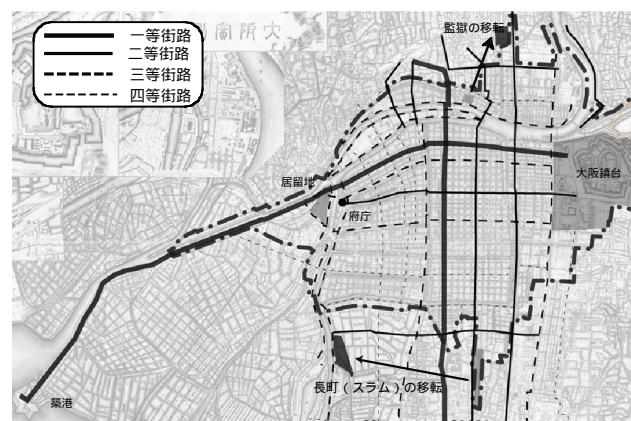


図1 監獄・スラム街の移転計画と市区改正街路設計図(著者作成)

監獄の移転は財政的な側面から計画は頓挫し、貧戸移転は一部分のみ実行されるに留まった²。

しかし、この一連の移転において興味深いのは、移転先として想定された場所である。

貧戸、監獄それぞれは、市域の南側と北側に移転先が展開され、市区改正街路設計において、東西方向を重要視されていたのと比較して対角的である。また、両方とも市域境界線のすぐ外側の場所が想定されたことから、当時の大阪は近世三郷以来の市域の内側の領域で都市像が描かれたと理解できる。また、「近世大坂之図」(図2)に見られるように江戸期の大坂は東西方向で捉えられており、街路設計において東西方向が重要視されたことを考慮に入れると、近世期の都市構造が影響を及ぼしていたと考えられる。

2. 民間鉄道会社による大阪市内侵入計画

明治20年から同30年代にかけての鉄道ブームを背景として、民間鉄道会社によって、旧来の河川航運に偏重した大阪市内交通の刷新の目的をもって、鉄道建設の計画が盛んに行われるようになる。

例えば、明治26年に計画された阪鶴鉄道の大阪市内侵入計画は、梅田を發し曾根崎から北浜を経て大阪市内街地のほぼ中央を南北に縦断する西横堀川に沿って湊町までに達し、さらに天王寺までを高架式によって、中心市街地を貫通させるような経路で計画された(図3)。結局、この計画は、高架式下側を倉庫として利用する予定であったため、市街地が東西に分断されることを危惧した大阪市会の反対により、実現されなかった³。

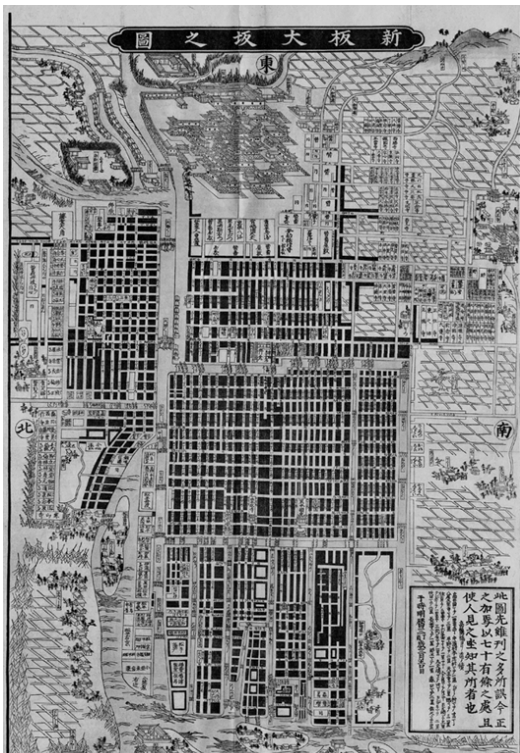


図2 東西方向に描かれた近世期大坂(明暦3年近世大坂之図)⁴

明治20年代~30年代前半に掛けては、阪鶴鉄道の他にも、大阪高架電気鉄道といった合計9個の民間会社によって、起業の発起がなされる。いずれも実現されることはなかったが、民間によって、大阪の都市を改変しようとした時期として評価できる。

3. 第一次市域拡張

明治20年代までにおいて、大阪は近世三郷と同規模の範囲で捉えられていたが、明治30(1897)年に第一次市域拡張が実施された。

この時の周辺地域の市域編入に関しては、郡・町といった既存の行政単位、編入区域を決定するのではなく、河川・街道・鉄道線路などの地理的なことから境界の設定が行われたのであった。(図4)

この結果、市外の各方面に展開していた重要拠点、北の梅田駅、西の築港予定地、東の大阪鉄道をそれぞれ取り込む形で、市域拡張が実施されたのである。こうして、従来の中心市街地は「旧市」、新編入地は「新市」という名称で認識され、そしてこの二重構造の中で、大阪の都市像は描かれることとなるのである。

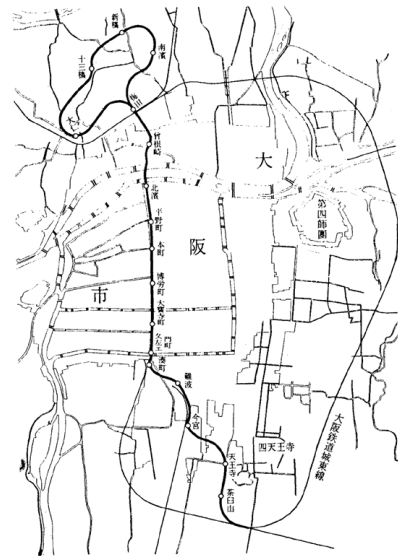


図3 阪鶴鉄道の大阪市内侵入計画

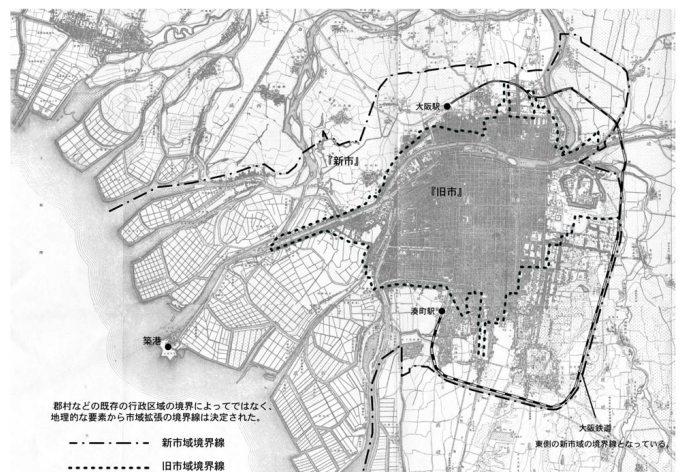


図4 第一次市域拡張図(著者作成)

4. 山口半六による大阪新設市街設計計画案

明治 31 (1898) 年、先の市域拡張を受けて、新に編入された「新市」域の市街化に備えて、詳細な街路設計が計画されたのだが、結局、山口のこの計画も財政的な問題から実施されるには至らなかった。この街路設計の説明書によれば、1~7等級までの街路が設定され、その経路の通し方の基本方針などが詳述されている⁵。

しかし、ここで注目したいのは、既存市域である「旧市」の扱いである。彼は「街路は交通の便を主とし相連絡せざるは其用を全ふする能はざるものとす。故に新編入地の街路を設計すると同時に旧市街路の改修又は新設せざるべからざるもの数線に対しても之が設計を為したり」と設計説明書で述べるように、「新市」と「旧市」との間での接続関係に注意が払っているのである。まず「新市」において、百間×二百間の間隔のグリッドを単位として、仮に街路を配置し、そして、「旧市」においては市街地をなるべく貫通する街路を形成することによって、新旧市街が滞りなく連絡可能となるような計画手法が採られたのである。

この点が先行する、市区改正計画の街路設計とは異なる点であった。市区改正計画の理念は従来の市街地の枠内において、単純に狭小街路を広げようとしたのに対し、山口の計画案は「新市」に対して、「旧市」を開放しようとしたのであった。

5. 市電による中心市街地の改変

鶴原定吉の市内交通市営主義構想

先の第一次市域拡張は市の経費を膨脹させ、加えてそれに伴う上下水道の敷設・築港事業などの大規模な都市インフラの構築は市財政を急激に圧迫するに至り、また、このころ市内交通の近代化に対する要望が噴出してきているのである。

このような状況に対処するべく、鶴原市長は市内通を市営事業として運営する構想を計画したのであっ

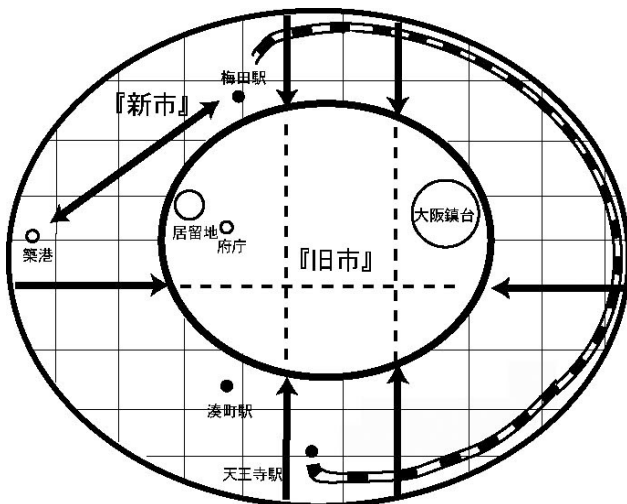


図5 大阪新設市街路設計概念図(著者作成)

た。これは、市電といった公共事業による収益を市財政に補填すると同時に、市内交通の刷新をはかるという考えである。

明治 36 (1903) 年 11 月、鶴原市長は「市街鉄道に関する方針確定の件⁶」として「大阪市内に於て将来敷設すべき市街鉄道は総て大阪市直接これを経営するものとす」との議案を提出した。市電という公共的事業は、公益的性格が民間企業による営利ペースと相いれぬ点、そして市電事業の収益により、市の財源の潤沢化という2点を目的としたものであった。この市内交通市営主義によって、明治 20 年代からの民間鉄道会社の大阪市内から完全に締め出されることとなった。

この結果、大阪市の財政は市電の収益により向上し、さらに市電敷設に伴う道路拡幅などによって、明治 19 年以来の悲願であった中心市街地の実質的な「市区改正」を推進する役割を果たしたのである。結局、大阪市の中心市街地は幾度も、市街地の改良計画が持ち上がるものの、それらはいずれも実現に至ることはなく、結局市電敷設にともなう道路拡幅によって、実質的な改良がなされたのであった。

図 6、7 で示すように、市電の敷設は大阪市域全域にわたり、各路線の大部分は路幅拡張を伴うものであった。

しかし、一方で市内から民間鉄道を完全に締め出し、市電の敷設エリアを市域の内側の領域に限定したことは、後にその領域的な限界を引き起こすのである。

6. 大阪市による市電敷設の限界と郊外との関係

大阪の総合的都市計画を担う中心的人物・関一は「大阪市の交通機関」において、市電を「市営主義とした為に無用の競争が起こらない。比較的統一した線路網を撰ぶことが出来、是等の統一した系統のある線路を敷設した為に、今日迄市営電車の財政状態は頗る良かったのである。…もし電車を市営にしなかったなら

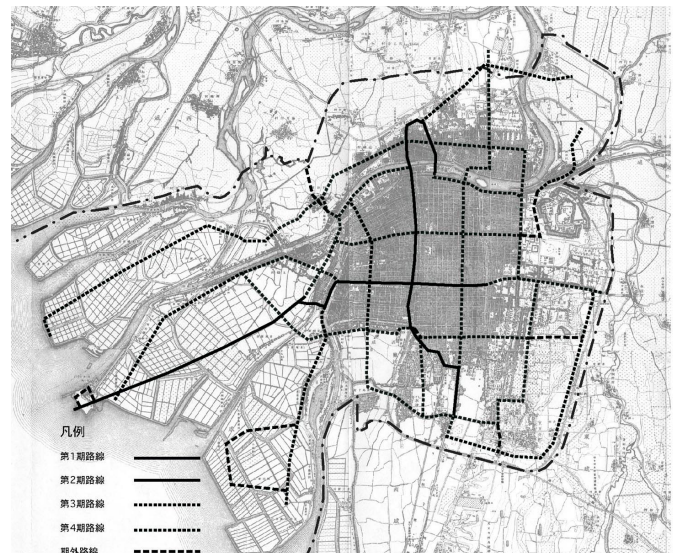


図7 各期線別市電敷設経路図(著者作成)

ば、市民としては今日までの市區改正の費用、従来の非常に狭い街路を擴張する為に要する費用を別に負担しなければならなかつたであらう⁷と市営主義による市財政の回復と市區改正的な役割を果たした点を評価する。しかし、「大阪市の市営電車経済は新時代に入らむとして居るのではないか」と続け、市電のその限界に関して述べるのであった。

関は従来の大阪市は商業地と住居地が近接していたため、市電の上り・下りの車輛は共に一定の乗客数を確保していたのが、将来的には、大阪市外からの乗客の流入が増大することによって、空の車輛も運転せざるを得ない状況になると予測する。そして、その要因として挙げられているのは、郊外という市街の外側に描かれた理想の居住地区という領域の存在であった。

都市の膨張に伴った郊外の出現が、市電軌道の規模を遙に上回ったのである。従来の市電敷設による場当たり的な市區改正はもはや現実的ではなくなりつつあり、むしろ市電網を取り込んだ大きな枠で長期的・総合的な視野による大阪市の都市計画の策定が要請されるに至ったのだ。まず大正6年4月都市改良計画調査会の設置により、本格的な都市計画策定・実施の準備がなされ、その後の法制の整備などを契機として大阪市都市計画事業が軌道に乗せられていくのであった。このようにして、市電路線網を取り込んだ大きな枠で長期的・総合的な視野による大阪市の都市計画が要請されたのであった。そしてそれは、経済的な側面、流入人口といった定量的な把握や法規制によるものであり、この点で明治期の都市構想とは異なるものであった。

明治期の都市像は境界から内側へと向うベクトルとして描かれていたものが、この時を境に、外側に向うベクトルへと方向を変えたと言えよう。

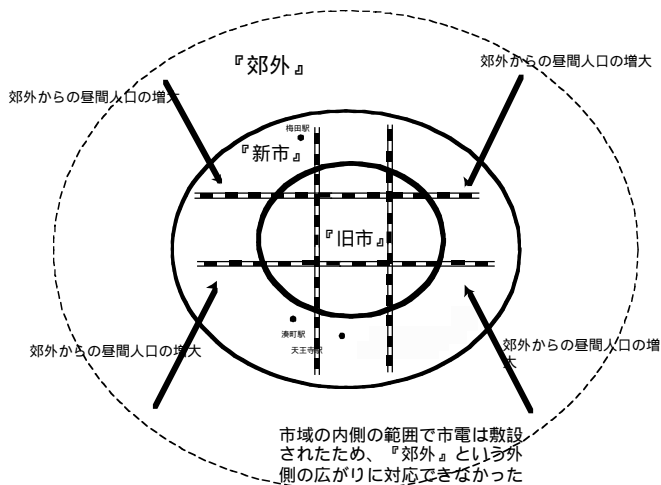


図8 郊外の広がりによる市電限界概念図(著者作成)

まとめ

明治期の大阪の中心市街地に対して、描かれた都市像の領域変遷に関して、時代区分すれば、

1. 近世期の三郷をそのまま受け継ぎ、その輪郭の内側で都市像が描かれた明治初年～20年代
2. 従来の東西方向を基調とした都市に対して、南北に路線を通そうとした民間鉄道会社によって、大阪の都市像が描かれた明治20年代
3. 市域拡張により、「旧市」「新市」という二重構造で大阪が捉えられた明治30年～40年代
4. 市域の外側に「郊外」が出現した明治40年代以降

以上の4つに時期に分類できる。そして、各時代ごとに描かれた都市像は都市の領域認識と密接な関係にあった。大阪に対して描かれた都市像は実施されるに至らなかったものの、明治の都市計画者達の主眼は、近世期からの既存都市を近代都市としてどのようにして読み替えるかということであった。彼らは広がりつつある領域に応じて、既存の都市に対して新たな都市像を描いてきたのであった。

結論

明治期における都市改良の経緯を通して見た結果、全てに通底して指摘できるのは、既存の都市的要素がそのコンテクストをしだいに変化させながらも、計画者の都市認識に対して、少なからず影響を及ぼしている要素の存在についてである。例えば、近代的交通体系である鉄道の経路の選択は、近世的都市交通体系としての水運拠点と深く関連していた。そして、そのような経緯で敷設された大坂鉄道の路線などは、市域拡張の際に、境界線の役割を担い、新に編入され取り込まれる。その結果、拡大された枠組みで、都市は捉えなおされ、新たな計画が提案されていくのである。明治期における都市改良の計画案の主眼は、近世期以来の都市を近代都市へと変貌させようとする試みであった。しかし、その一方で近代の都市計画者達は、近世的な都市要素を無意識的に継承しているのである。今後の都市デザインにおいて、無意識的な領域を意識化することが有効であると考えられる所以である。

¹ 大阪市役所『第一次都市計画事業史』、1944、p1～2

² 橋爪紳也「明治20年大阪における市区改正構想について——建野郷三による都市施設移転計画——」(都市計画学会『都市計画論文集』No.22、1987年)に詳しい。

³ 大阪市『大阪市会史 第二巻』明治44年、p151

⁴ 図版出典：玉置豊次郎『大阪建設市夜話別冊大坂古地図集成』(大阪都市協会、1980)

⁵ 『大阪市新設市街設計説明書』所収、東京大学史料編纂室所蔵

⁶ 花本蔵之助『大阪市電気局四十年運輸編』大阪市電気局、1943、p5

⁷ 関一『都市政策の理論と実際』所収、学陽書房、p398