

大京都市實現（下）

吉田敬市

京都市計畫と編入地域

桓武天皇延暦の昔初めて京の地に平安大都を建設せらるるや、東賀茂川より西桂川近くに至る東西千五百八丈、北一條より南九條に至る南北千八百五十三丈の長方形の一大都市で、朱雀大路を中心として左右の二京に分ち、條坊の制に則り街衢整然規模壯大なものであつた。然し右京は其地低濕にして地の利左京に及ばず初より振はなかつた。此に反し左京は初より發展をなし、遂に賀茂川を渡り漸次東山方面に迄擴張した。降つて應仁の大亂起るや殆んど全市域を灰燼に歸し、都は所謂野邊の夕雲雀上るを見られる荒野と化した。後豊公都市計畫をなす迄は荒廢のままで原型を留むる地域は今日地割が正

方形をなして残る僅少の區域だけであつた。かくて豊公によつて大體の形態を整へられ以て明治維新に及んだもので實に豊公は平安京中興の都市計畫建設家であつた。然し豊公の大都市計畫事業も結局大體平安京左京以外に出づる事は少なかつた。

徳川時代に於ては豊公の後をついで島原、祇園、宮川町、二條新地、川東、土手町等の新地を開拓したが都市計畫上大事業として見るべきものはない。かくて明治廿一年に到り北東部の七ヶ村を上京區に、熊野、清閑寺の二村を下京區に編入し次で同三十五年にも南西大内村の一部分を編入した。又大正七年には接續町村への發展急激なため北、西部の柳原町、白川、田中、下鴨、鞍馬口、上加茂、大宮、野口、衣笠、朱

雀野、西院、大内、七條、上鳥羽、東九條、深草の一町十五ヶ村の全部又は一部を編入し、次で今回の大編入を見たわけである。

以上は都市計畫の歴史的變化の主要であるが、今左に現在の京都市計畫の主要と編入地域問題につき略述しやう。

京都市計畫

都市の健全なる發達を遂げしむる爲に政府は本邦主要都市に都市計畫法を施行し、銳意其普及發達に力めてゐる。我京都市に於ても曩に都市計畫法による都市計畫區域を設定し、以て市民の公共的安寧を保ち、福利を増進するといふ大方策を樹立し舊市内は勿論市の周縁部の七郡三十六ヶ町村に涉り其面積は約九十二方哩にして舊市内(二三・二平方哩)の約四倍の地域を其範圍とした。大正十一年八月二日内閣の認可を得た京都市計畫區域は左の通りである。

京都市計畫區域

一、京都市

大京都市實現

- 一、紀伊郡 伏見町、深草村、吉祥院村、上鳥羽村、下鳥羽村、竹田村、堀内村、横大路村、納所村、向島村の一部(向島村ノ内淀川左岸堤防敷地北ノ土地並大字橋詰町と大字仲之町との境界線及府縣道伏見新田線路敷地以東)
 - 一、愛宕郡 修學院村、松ヶ崎村、上賀茂村、大宮村、鷹ヶ峰村
 - 一、葛野郡 花園村、太秦村、嵯峨村の一部(清瀧川右岸の土地を除く)梅津村、京極村、西院村、桂村、川岡村、松尾村、梅ヶ畑村の一部(清瀧川右岸を除く)
 - 一、乙訓郡 向日町、久世村、久我村、羽東圃村、大山崎村、新神足村、淀村
 - 一、久世郡 淀町、御牧村の一部(淀川左岸堤防以北)
 - 一、綴喜郡 美豆村の一部(淀川左岸堤防敷地以北の土地)、八幡町の一部(淀川堤防中、淀川第三號水制より上流の部分及び木津川左岸堤防中御幸橋上流五十間の箇所より下流の部分の堤防敷地以北)
- 其後山科町醍醐村も發展急激にして京都市と關係密接であるから都市計畫區域に追加せられた以上、以上の地域は本市に接續し、或は周縁部にあつて本市と直接間接に密接なる關係にある地域にして、人口飽和の域に達したる市民の發展地域であつて或は工業地域として、或は住宅地域

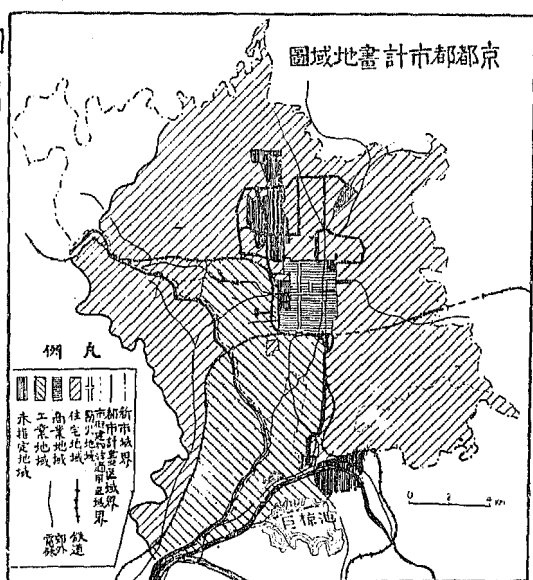
として、或は、新鮮なる蔬菜の供給地として本市と最も重要な關係地域である。故に此等の地域を計畫區域と決定したのは當然である。のみならず京都市本來の特徴たる名勝地古蹟地は此等郊外の都市計畫區域に限りなく散在し、山川の風光と共に遊覽的都市としての眞價を發揮せしむる地域である。依つて此等幾多の名勝古蹟地を含む廣大なる山地を取入れ一大都市計畫區域を制定した所以は一には遊覽的都市としての使命を遺憾なく發揮せしめんが爲めである。此點は他の一般の都市と大いに趣を異にする點である。

今回の編入地域は理論的に實際的に此京都市百年の大計たる都市計畫に基き決定されたものであるが其間には種々の問題が存在し京都市計畫區域と全然一致せぬ所もあるが大體に於ては一致してゐる只兩者に於て一致せぬ地域は乙訓郡が全然編入地域より除かれたのと清瀧川右岸の山地が市域になつた事である。かく今回の編入は曩に設定せられたる京都都市計畫に基

き人口問題は勿論工業振興、住宅地域設定、學藝宗教施設、都市施設等普通世の常の市域擴張理由以外に遊覽的都市としての機能を十分に發揮せしむる爲めに特にかくの如く廣大なる地域（然も過半は山地）を編入されたものと解せられる。

京都都市計畫地域設定

地域設定は都市計畫の根本的事項にして此が設定には地勢氣候、土質等の自然的事情より交通、人口密度は勿論生産形式等の人爲的條件をも綜合斟酌し、以て各種地域の持つ特徴を發揮せしむる様計畫設定すべきで其設定には多數の専門家の意見を徴し熟慮考究の結果左の如く定められた。勿論初めは舊市及其れに接續する四ヶ町村に限り各種地域を設定した。之は暫定的なもので、初は單に市街地建築物法適用區域内を其範圍としたが其選定は京都都市計畫區域全體に涉り指定設立すべき豫想の許に立案せられたもので編入後に於ては當然地域全體に地域設



① 八兩側ニ於ケル建築線ニ接スル建築物ノ敷地ヲ商業地域ニ指定スル道路定を施すべきもので其設定範圍區域は大體別圖の如くである。

一、住宅地區域

市の東北西の三方を圍繞する連峰並に其山麓

大京都市實現

低丘地の一帯は土地高燥にして濕澤地少なくよく陽光を受け風光明媚にして古來神社、佛閣多く建立され、名勝舊蹟の重なる分布地域にして住居地域としては理想的なものである。近時市勢膨脹し人口増加と共に此等舊市街の接續地域は別莊地住宅地として驚くべき勢を以て、人家の増加を來し優良なる住宅地域となつてゐるものが多い。就中舊葛野郡嵯峨、花園方面、愛宕郡の修學院、松ヶ崎、上賀茂の舊諸町村は舊市の北、西部の住宅區域をなし、紀伊郡深草、堀内、宇治郡の山科の舊町村は舊市の東部を占むる理想的住宅地域である。而して此等の住宅區域は、多く本市より放射狀に敷かれたる交通線の利便な土地で、後章述べる通り高速度の郊外電車沿線に沿ふ地域は其交通上の利は舊市内以上に發達してゐるから此等住宅地域内は日に月に薨の波と化しつつある。

隣接町村編入理由書にも「京都市計畫は曩に左京、東山兩區に亙る東山の一帯、上京區の大部分、中京、下京の一部を住宅區域に指定し、

其統制を劃する所ありと雖も、該地域に於ける人口は漸く飽和の域に達し、今や市民の近郊田園生活に對する慾求は、郊外交通機關の整備と相俟て益々隣接町村に進出しつゝあり。殊に山紫水明、清澄閑雅を以て名ある京都市の近郊は、高速度交通機關の發達に伴ひ、阪神方面より溢出せる人口の消化住宅地としても重要な使命を果すべき必然的關係を豫想せられ云々とある如く近時單に京都人のみの住宅地のみならず遠く阪神方面の人士によつて住宅地として近郊町村の地を盛に利用せられつゝあるのは注目すべき事柄である。而して其地域は附圖に示す通り市の西、北、東の山地及丘陵地に互り都市計畫區域の約四十四パーセントを占めてゐる。

二、商業地域

市の中央部は京都市の軀幹主體をなす部分にして、古來商店櫓をならべ銀行會社多く此處に集まり市經濟の中心地域である。依つて此地域を商業地域に選定せられたのは當然である。此

地域は交通至便にして現在京都市交通の中樞地點に當り鐵道東海道線、山陰線は勿論、京阪、新京阪、京津、奈良電等の諸郊外電車は此地域に延長され又は延長せんとしてゐる。今回の大編入によつても此商業地域のみは變化なく、其地域は面積最も狹少にして都市計畫區域八・六パーセントに過ぎない。

三、工業地域

工業地域の具備すべき根本條件は生産能率の増進上好都合なる點にある。此根本理由に最も好條件にある地帯は交通至便にして良質の水を得ること易く、原料並に製品の配給に都合よく消費地に近き地域であらねばならぬ。かゝる地域は市の南西鴨川及び桂川の流域に求められる此一帯の地域は古來淀川又は高瀬川水運、並に西國街道、大阪街道、奈良街道等の諸街道に沿ひ運輸の便を有し近世、東海道、山陰、奈良の諸鐵道は勿論郊外電車の利便よく、又目下京阪大國道も工事中にて交通的條件は過分に恵まれ

た地域である。且つ土地低平にして工場建設には都合よく、今迄に工場用地として利用開發せられたる所が多い。

今回編入せられた地域中古來工業地として發達した所は伏見で既に産業の部で述べた通り伏見の工産額は編入地全生産の五十パーセントを占めてゐる。其他舊葛野郡西院、太秦、梅津、京極、舊紀伊郡の吉祥院、竹田の各町村より舊市の西南に亘る一帯の地域は、近時工場簇立し純然たる工業地域をなすに至つた。尙南西桂川流域の一部は現在多少卑濕地を含んでゐるが將來運河開鑿や排水設備等が完成せし曉に於ては重要な工業地域となるであらう。但し桂川右岸即ち乙訓郡東部平坦地の東海道線の線路以東は都市計畫では工業地帯に指定されてゐるが今回は同地域は編入を見なかつたため論外に置くべきである。然し此地域にも既に二三の工場があり工場地域として有望である。

四、未定指定地域

大京都市實現

地域選定は如上の方針にて決定されたが尙都市の實情に適應せんが爲めに或特殊地域に對しては未定指定地域として將來の發展の餘裕を見たるものがある。例へば舊市内にある所の二條離宮及び東寺周圍の如きは工業地帯の中に介すると雖も、居住民の安寧、快適利便又は建造物の性質上之を特殊居住區域として存在せしめたるが如き、又は北西の西陣、堀川方面の紡織染業等の輕工業地域も漸次近代工業に推移する傾向ある地域を未指定地とし、又疏水夷川發電所附近、並に北東高野川流域又は伏見發電所附近堀内村南方一帯の低地の如きは將來此等の地が現在以上に工場簇立し煤煙を發散する時は四周の住宅地域又は御陵に對し害少しとせないから此等も未指定地となつてゐる。

以上都市計畫地域全部の面積比較を見るに左表の通りである。

地域別	面積	全面積ニ對スル百分比
住居地域	約一七、五七〇、〇〇〇坪	四三・七
商業地域	約三、五四〇、〇〇〇	八・六

工業地域	約一五、六二〇、〇〇〇
未指定地域	約三、五六〇、〇〇〇
計	約四〇、〇〇〇、〇〇〇

三八・八
八・九
一〇〇・〇

五、風致區域

本市本來の特色たる遊覽都市としての機能を發揮せしめん爲め、本市及び其の四近に散在する幾多の名勝地古蹟地の風致を保存する必要上東山、北山、嵐山方面の一帯の風光地を取り入れ風致區域とし或取締をなしてゐる。此は當然な事で今回編入の最大理由が前にも述べた通り遊覽都市としての生命を助長するにある故風致區域の設立は大いに意義ある所である。最近嵯峨清瀧川沿岸一帯の地區、及山科、醍醐の山林をも風致區域に編入を見る事になつてゐるから其面積合計二千四百十萬坪に及んで居る。此等の風致區域は現在に於ても或程度の交通機關完備し、其特色を發揮するに努めてゐるが猶遺憾の點が多い。聞く所によると將來此等の地域に到る道路の完成を計畫され郊外電車の出願があり、且つ西方嵯峨方面の自然林中を迂回するド

ライヴ、ウエイを通ずる計畫もあるといふ。此等の文化的な諸施設と共に古き歴史と傳統とを保有する域内の諸種の由緒ある古建造物、歴史的記念物其他民家等を保護し徒に近代的都市風に破壊改造せず飽くまで京都の京都たる所以を保存すべきは京都人士の務であらう。

都市計畫街路

都市計畫の第一の任務は域内に於ける道路計畫である。京都市は昭和二年二月一日住宅地域内に於ける街路計畫を同三年五月十七日工業地域内の街路計畫を内閣の許可を得て設定した。同計畫による街路の等級幅員は左の標準によつて居る。

一、廣路 幅員四十四米以上

二、一等大路は左の三種

第一類 幅員三十六米以上

第二類 幅員二十九米以上

第三類 幅員二十二米以上

三、二等大路は左の三種

第一類 幅員十八米以上

第二類 幅員十五米以上
第三類 幅員十一米以上

右街路計畫による新設並に擴張すべきものは一等大路第二類に屬するもの一線、一等第三類に屬するもの二十三線、二等大路第二類に屬するもの五十線にして、其大部分は舊市域の外廓より舊市域の隣接町村に及び東、北、西の住宅地域より南西方工業地域を主とする設定地區としてゐる。但し現在豫算通過して既に完成し又は目下實行中のものは十五線で殘餘のものは單に計畫線に過ぎない。然し殘餘のものも時期の問題で、今回の大編入に伴ひ第一次に實現さすべき重要道路である。

編入地域と交通路

平安京建設に伴ひ京中心の道路が各地に通じ京都は全國道路網の大中心をなし東に東國街道中山道あり、西に當時の大坂西國官道を設け、北西に山陰街道南に奈良官道を敷き、淀川水運この間に介在して水陸交通の利は完全に近かつ

た。近世豊公の土木工事に伴ひ、一二街道の變更があり、市街道路の制定と共に京七口の設け高瀬川開鑿橋梁の架設等交通上の變革が多かつた。徳川三百年の交通は是以外特に大變革はなかつたが然し特記すべきは、淀川水運の全盛であらう。伏見は此焦點に當り完全に水陸交通の鍵を握つてゐた。然し交通機關の進歩に伴ひ鐵道交通起るや舊來の道路の價值を減じ、且つ水運亦時代の進展に遅れ、高瀬川舟運も亦琵琶湖疏水開通と共に漸次衰へ、昔は京都に到る貨物の大半を運んだ高瀬川は今や殆んだ過去の遺物となり廢溝と化し塵埃捨場と變じた所さへある

陸路交通 徳川時代に於ける陸路の元標は京三條大橋で東日ノ岡峠を起え山科を経て大津に向ふ東海道(草津にて中仙道を分岐)、西南山崎を經る西國街道、淀を通る大阪街道、老坂を越ゆる山陰街道、南方伏見を過ぎて奈良に向ふ奈良街道、北入瀬を經る若狹街道、其他周山街道等幾多の街道が京都中心に八方に敷かれてゐた。編入地は此等何れかの重要道路に沿ひ交通の利

は昔より至便であつた。

近世に於ける交通機關の發達は舊來の交通系統を變革した。此交通改革は我京都市は全國に先んじて行はれ、京都大阪間の鐵道は既に明治十年に開通し、次で明治二十二年には東海道線の全通、同二十九年には奈良鐵道、三十二年には關部に至る京都鐵道等續々として京都中心の鐵道も敷設された。電車は明治二十八年に開通し、全國最初の歴史を有し次いで郊外電車の建設となり今や本市は大阪と共に全國に於ける交通網の一大中心地となつた。

鐵道 省線の東海道線、山陰線、奈良線の相交る他、郊外電鐵網の發達は全國中稀に見る所にして、京阪、新京阪、京阪大津線（元京津電鐵）、奈良電、京阪宇治線、嵐山電鐵（北野線と四條線）、叡山、鞍馬、愛宕の九線が京都中心に放射狀に敷かれ、近郊地域との間は勿論、大阪神戸、奈良、大津の諸都市と連絡し、其交通量は汽車のそれより遙かに大である。

而して、此等郊外電車は二つの系統に分類す

る事が出来る。其第一は大都市間を結ぶものにして、其車體の優良と其速力の大なる點は汽車の及ばざる特徴で京都大阪間を三十四分間にて快走する新京阪電鐵の如きは蓋し鐵道交通の現在に於ける覇であらう。其第二は市の郊外の名勝古蹟地と本市とを連絡し、所謂遊覽的使命を有するものにして、嵐山、叡山、愛宕等の諸電鐵は此部に屬するものである。

此等の各種鐵道は今般編入されし地域の何れかを通過するから編入地域は其の恩恵を蒙り、舊市内以上至便なる所もある。例へば伏見桃山は京阪四條驛より八・三軒急行にて十三分間を要し、六ヶ月定期乗車券にて十六圓九十錢であるから一回宛四錢六厘八毛強となり、若し稻荷深草師團前よりだと一回二錢五厘弱である。所が市電植物園から四條河原町まで五・六軒約廿五分間を要し、一回の乗車賃六錢であるからこの點は郊外電車が時間、賃金共に遙かに市電に優る所がある。勿論市電と郊外電車とは多少其性質を異にするが兎に角郊外に住宅を有する市

内への通勤者は勤務先次第では舊市内以上に便利である。尙定期券購入者は一日何回乗車するも勝手なれば、往復回数多きものは尙利益である。其他郊外電車は車體の構造善美にして乗心地よく冬は保温裝置完全である等現在に於ては市電通勤より郊外電車利用が歡迎されて來た。

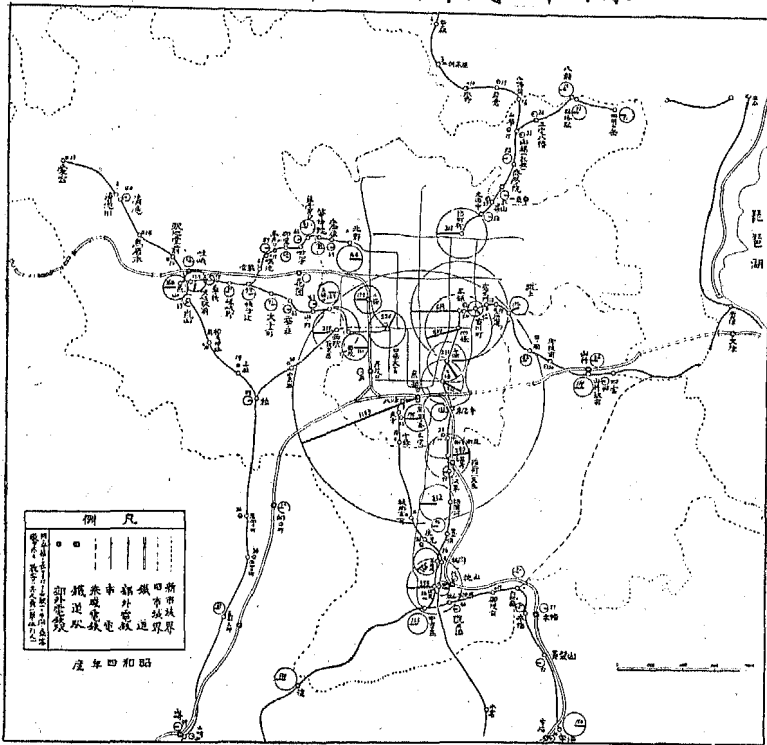
従つて此等郊外電車を利用し郊外の比較的安價なる土地、破壊せられる事が少ない自然景、清澄なる空氣、十分なる陽光を欲する者は一面市内の人口飽和、地價騰貴より逃れる者と相俟つて郊外へ郊外へと押し寄せるのは故ある哉である。然し前述第二類に屬する近郊名勝遊覽地への電鐵は現在に於ては名勝遊覽客の殺到する時には殆んど満員の盛況を呈するが季節次第に於ては空車の運轉もある。此傾向は此等の沿線が未だ住宅地として利用の少き事を物語るものにして將來人家檐を並ぶるに到らば此季節による乗客數を現在の如く異狀變動は示さなくなるであらう。

舊市内並に編入地域内に於ける汽車、電車の

各驛別一ケ年間に於ける交通總量を見るに汽車は京都最も多く昇降客年總數約一千七十萬に及び殘餘の七驛の約二倍強に當つてゐる。従つて京都市内に出入する乗客の大部分は京都驛に於て昇降する事が判る。而して京都驛を除く市内各驛の昇降人員がかくの如く寡少なる所以は、一は郊外電車に其乗客を奪はれてゐる結果であらう。誠に郊外電車の各驛に於ける人員を見るに同一場所にある停車場の昇降客より遙かに多い事が知られる。例へば伏見桃山を見るに京阪桃山驛にて約年二百萬の昇降客があるが、省線（奈良線）桃山驛は三十六萬にして、約九分の一に過ぎない。この傾向は域内各地に於て見られる現象にして、同地域に於ては郊外電車が列車交通より多くの場合遙かに有利なる事を示すものである。

かく編入地域には幾多の郊外電鐵が相通じ此等交通機關の發達は編入地域開發の先驅者として重大なる意義を有するものである。

次に此等汽車による京都昇降乗客の月別變化



を見るに流石は京都は遊覽的都市だけに春四月が最も多く斷然他の月を凌駕し最小七月の約二倍半に及んでゐる。この傾向は單に京都驛のみならず市内各驛に於て見られる現象であるが、又郊外電車、市電、バス等についても勿論確然と表はれてゐる。

次に新京都市域内に於ける汽車、郊外電車の各驛毎に於ける昇降乘客數を見るに大體上圖に示す通りである。上圖は昭和六年京都府統計原簿に據つたものであるがそのうち京阪、京津、宇治線の三線は昇客のみ判明して降車客數が調査されてないから不明である。然し各線各驛の昇降客數は略々相等しいといふ見地よ

り昇客數を大體二倍して、其數としたものである。此方法によるも大體眞の數よりあまり距りはないといふ會社の話もあり仕方なくかくの如き方法に據つたものである。電車乗客數は、奈良電、新京阪等の如く略々正確に實數を知る事の出来るものもあるが他の電鐵は乗車券による正確なる一一の調査された資料がない爲め明確を缺ぐ憾がある。一般に乗車人員の調査は定期券の使用があるので正確な數は算出困難である。又各會社自身には其正確なる交通量の調査は或特殊事項の外直接營業上關係が少ないので従つて眞の一ヶ年間の各驛昇降客數の算定がないわけである。然し各電鐵會社に於て種々の方面より材料を蒐集し掲げられたものであるから實數と餘り遠く隔りあるものではないといふ事である。次に市内省線鐵道各驛の昇客は合計八百十五萬餘にして、降客も略同數である。郊外電鐵は其昇客合計三千五百八十二萬餘人にして省線鐵道乗客の約四倍を占めてゐる。以て如何に郊外電鐵の交通量が汽車に比し盛であるかが

窺はれる。就中大都市間を接續する電鐵例へば京阪の如きものは、斷然他の追從を許さない活動振りて昇客一ヶ年一千四百六十五萬餘に及んでゐる。

而して年額乗客總數一百萬を越ゆる驛は、省線で京都、二條の二驛、郊外電鐵にて三條、四條、五條、七條、東福寺、稻荷、師團前、丹波橋、伏見桃山、中書島、蹴上、山科驛前（以上京阪電鐵は降車人員不明なるも乗車人員より推定せるもの）、四條大宮、西院、三條口、嵯峨驛前、嵐山、北野、京都西院（新京阪）京都（奈良電）出町橋の二十三驛である。その中十驛は今回の編入地域にある驛で舊市郊外の發展狀態を窺ふ一資料となる。（第二圖は圖表作製の都合上圖の半徑を以て其各驛一ヶ年間の昇降人員を示したもので圓の面積は乗客數と全く關係なきは勿論である。尙京津電鐵は昭和三年度の統計である）

道路と自動車 郊外電車の發達と共に注目すべきは自動車網の發達である。自動車の活躍は舊來の通運形式を一變するの勢であるが自動車

は此に伴ふ道路の改修發達を必要條件とする。然し現在に於ては普通道路は勿論市街地の街路さへ誠に不完全極まるものが多い。我京都市に於ても大正八年度市計畫に於て市の重要幹線十五線延長四十軒餘其費用三千七百八十餘萬圓を要する大事業を計畫し目下工事中であるが今日までに完成したものは道路總延長八八八軒中僅か數十軒に過ぎない。依つて市郊外の道路は自動車道路としては原始的道路に等しいものがある然し此等の惡路も漸次自動車の運轉往來は増加し殊に大阪神戸より伏見淀を経て本市内に來るもの、又は大津京都間の往復は其最も頻繁であるから道路の完成が刻下の急務である。此處に於て京阪、京津國道が計畫され目下盛に工事中である。

京阪國道は言ふまでもなく京都大阪の二大都市を連絡する大道で、既に開通したる阪神國道の姉妹道路とも見るべきものである。此が開通の曉に於ては東洋一の大港と東洋一の商工都市と東洋一の遊覽的都市とが完全に握手する事が

出來る。而して其起點は京都市下京區西九條坊城通に置かれ今般編入された上鳥羽、下鳥羽、横大路、納所の諸村を経て久世郡淀町、綴喜郡美豆村、八幡町を過ぎ大阪に至る。本府中にあるものは延長一萬三千二百八十三米（約三里十四町）にして内淀大橋及び御幸橋延長六百二十米六である。其幅員は所により異なるが最大二十一米、最小十二米にして、車道歩道共にアスファルトを以て舗裝し、其工事費四百三十一萬餘圓の豫算である。遅くとも今年中には完成の運びに至るらしいから愈々開通の曉には京阪間の自動車専用道路として、異彩を放つであらう従つて此道路に沿ふ本市の西南工業地域は愈々與へられたる自己の生命延長に活躍するであらう。

尙此他京津間の國道の改修工事も昭和七年度中には完成の豫定であるから山科大津方面との自動車往來は益々至便となるであらう。

疏水運河 慶長年間開鑿の高瀬川は京伏間の舟運として明治初年までは非常な活躍を見たが

京都大阪鐵道の開通により漸次淀川舟運の衰微となり、引いて此運河水運も衰へたが琵琶湖疏水運河の開通により疏水運河に全く其株を奪はれ遂に廢滅するに至つた。

疏水運河は明治二十三年に第一疏水完成し、明治四十五年第二疏水の竣成を見たもので、琵琶湖大津三井寺下より逢阪山墜道を鑿ち蹴上に到り、インクラインを以て上下二平水の平衡を保たしめ、鴨川左岸に沿ふて、今般編入せられたる深草、伏見を経て淀川本流に合するもので總延長二萬二千四百四十六間（内運河延長大津蹴上間四、七八九間、蹴上、伏見間六、五九九間、合計一萬一千三百八十八間）である。而して此が舟運上如何程の價值あるかを見るに、昭和三年末現在に於て運輸船は三十石積が大津伏見間往來のもの一〇八隻、大津、京都間、のもの九隻、京伏間のもの二五隻にして合計一四二隻、其使用者は大部分大津の者にして合計五十四人である。而して、此等運輸船延航行數は上り三〇、〇三〇隻、下り二九、三八四隻で其重なる運

送貨物は砂、砂利、雜品、米、薪炭、煉瓦、石材、糞尿、莖類、石炭等にして、其年合計約一百萬駄（一駄は四十貫）に及んでゐる。其他大津蹴上間の乗客を見るに年額約八萬人其賃金約一萬圓である。斯く運河が交通、運輸其他に及ぼす影響頗る大にして南部地方沿岸住民は直接此惠與を蒙つてゐる。然し近時貨物自動車の活動は迅速と輕便とを以て刻一刻運河通運の領域内に侵入して來たので運河の將來は現狀のままにては發達の見込はない。

淀川平水航路 淀川は瀬戸内海の一延長に當り上代より既に舟運に利用せられ平安初期には山崎の津、淀の津が山城盆地に於ける水運の中心地として榮えた。近世豊公伏見築城に伴ひ伏見を以て其舟運の中心地たらしめた關係上明治初年鐵道開通に到るまで淀川水運は東西交通の大幹線として、比類なき發達を來し、伏見は水陸交通の中樞地となり、伏見大阪間を上下する各種舟の數は時により増減あるが大凡一千艘内外に及んで居た。明治初年に至り舊來の和船に

代ゆるに汽船を以てしたため同廿五年頃には三十石船は全く往時の殷盛を奪はれたが京阪電鐵の開通等陸運の發達に伴ひ次第に衰運に向ひ今は當時の盛況を見ぬが、小舟を操り大阪の小溝堀の中に直接侵入自在なものと、陸運に比し運賃の低廉なるのによつて尙今日も利用せられ、京都より大阪へ年廿一萬噸、大阪より京都へ十七萬五千噸の貨物を輸送し、京阪間に於ける鐵道輸送貨物より遙かに多いといふ。尙近時内容を充實したる淀川平水航路の計畫があるので大いに將來を期待されてゐる。編入された南方地域は此等水運の復興と共に工業地域として、發展の可能性は益々濃厚である。

結　　び

近年都市人口の異常的膨脹に伴ひ都市自體は既に飽和狀態に達し勢隣接町村への進出となり二者の間には行政的區劃を超越し無視して、郊外町村への市街化が急速度を以て行はれつゝある。然し市と此等隣接町村との間には行政上の

立場を異にする關係上、其市街化は統一なき無秩序のもので此のまま放任する時は遂に濟度し難き困難に遭遇し、健全なる都市發達を阻害する事となる。

茲に於て曩に制定せられた都市計畫法に従ひ本市に於ても京都市計畫を施行し、其地域を指定し、各地域の有する地理的特徴を利用し以て本市百年の大計を定めたのは眞に故ある事である。

而して本市は他の普通の都市と異り山紫水明千有餘年の政治文教の中心地たりし所にして四近に散在する幾多の名所遊覽地は本市の有する獨特のもので他市の場合と大いに趣を異にする従つて都市計畫も此特徴を發揮さすべく區域を設定されてゐる。今回の編入も此都市計畫の精神を基としたもので單に人口問題解決の一方策の爲めならばかく膨大なる地域（然も全市の三分一は山地）を急に編入する必要は認め難い。依つて愈々編入を見た上は如上の目的徹底の

爲めに最善の方法を講じ以て本市の特徴を發揮

さすべく努力すべきである。

新譯 日本地學論文集 (二五)

ライオン——中山道誌 (一)

ライン (Johann Justus Reim 一八三五—一九一八年) 博士は明治七、八年 (一八七四—一八七五年) 日本内地を旅行

し、専ら工藝の調査をされたが同時に地理地質に就いて觀察され、歸獨後マルブルグ大學教授となり、一八八〇年にはこゝに譯載せんとする中山道誌 (Der Nakasend's in Japan. Nach eigenen Beobachtungen und Studien) をベテルマン地理學報別卷第五十九冊として公にされ、附するにクニツ

ピング測量の京都東京間中山道の二十五萬分一路上圖を附し猶ほ同氏の中山道測量略記等を附載した。其の後日本に關する外國文唯一の地誌である「日本」二卷を著し廣く海外に日本を紹介した。同博士は後永くボン大學教授として晩年に到るまで其の堅實な學風を持續した。ライン博士に關しては山崎先生の「ライン先生とライン文庫 (地理學評論第一卷第六號)」なる徹透した麗篇がある。こゝに譯出する中山道誌は從來の全字譯とは少しく趣を異にし形容詞等に省略した所がある。是れ日本では餘りに知られすぎてゐる事柄の書かれた所が少

なくないからである。(中村)

緒言

大阪灣即ち古稱浪速津を併せた瀬戸内の最北東部である和泉灘が兵庫、大阪、堺の間で深く陸地に入込む處に多くの點で著しい淀川が注いでゐる。此の川はこゝから九獨逸哩離れて近江の國の廣い盆地に湛へてゐる琵琶湖の排水川である。橢圓形の和泉灘と琵琶湖との長軸及び之を結ぶ淀川の流路は南西から北東に向ふ一線を組成してゐる。此の線の近傍は紀元前六百六十年に神武天皇が帝國を創建した處である。淀川地方は日本の古典的の土地で、こゝに住民の獨特の文明が發達し且つ内亂の長い歴史を談る血醒い戰爭が屢起つた。今日では鐵道が海岸に