最終回

図書館長のおもちゃ箱

トロリーバスで外大へ？

図書館長
樋口 穣
教授・日本文化史



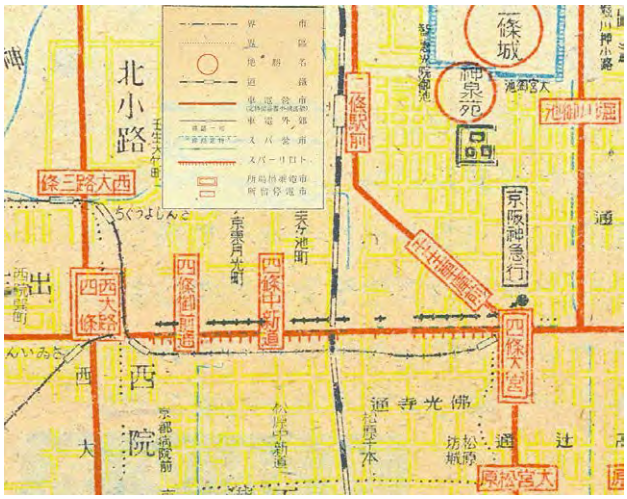
［絵葉書］無軌条電車３形 1939 年（7号）。国産車（車体は日本車輌、電機部品は三菱電機が製作）。４枚折戸が車体の中央部に設けられた１扉車

前回は、ようやく四条烏丸交差点まで進んでまいりました。こんなペースで果たして外大までたどり着けるのか、心配になりましたが、実は、私の手元の絵葉書には、四条烏丸から西で撮影された写真絵葉書が殆どないのです。そもそもそういう絵葉書が存在しないのか、私が見たことがないだけなのか、断定はできませんが、当時の人々にとっての京都市街地の西の限界を示しているのかもしれません。四条烏丸以西の絵葉書は、四条大宮付近のものがある程度で、本学のある場所などすっ飛ばして松尾、嵐山まで行ってしまうのです。それも道理で、昭和 25(1950) 年に現在地に本学が移転した当時でさえ、四条中学から西には一面の田んぼが広がるばかりで、絵葉書の題材にふさわしいものが見当たらないのです。京都歴彩館に収蔵される昭和 28(1953) 年、京都市都市計画局作成の京都市都市計画基本図 (縮尺 1/3,000) で、本学の周囲が当時どういう状況であったかを知ることができます。デジタルアーカイブで公開されています。*1

ところで、外大の前には、ちょっと珍しい乗り物が走っていたのです。私が小学生の頃、外大に来ようとすると、四条大宮から松尾橋に向かうトロリーバスに乗る必要がありました。トロリーバスは日本語では「無軌条電車」と呼ばれるもので、電車のように架線からトロリー・ポールという集電装置を介して600Vの直流電源を得、モーターを回して走るバスです。市電の四条線は四条大宮までが路面電車で、そこから西は無軌条路線だったのです。

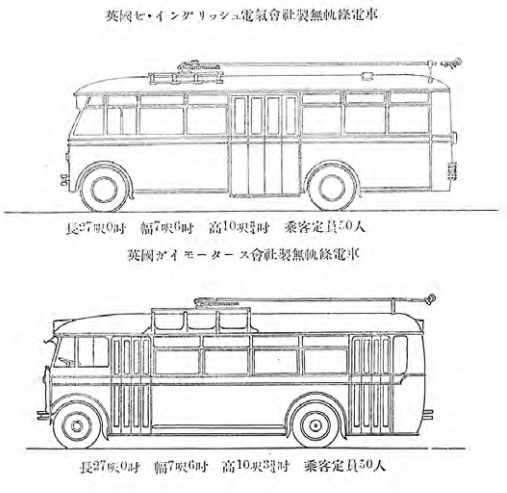
昭和７(1932) 年３月 20 日付の京都日出新聞に「トロリー・バス / いよいよ動く / 全国に率先、四月一日から西大路線に運転」と題した記事があります。それによると、京都市が全国に率先して運転認可申請をし、内務省から３月19日に認可が下りた、当初出願の際、全国に例がなかったため逓信省、鉄道省とも協議したがなかなか認可にたどり着かなかった、「これは電車かバスか」という点が問題となったというようなことが書かれています。法的位置づけも初めてのことでむつかしかったのでしょう。京都市が市議会で市電四条線延長を決定したのは大正 12 (1923) 年ですが、これがのちに無軌条線に計画変更となったものです。実は、トロリーバスの営業路線は京都が最初ではなく、兵庫県宝塚市で 昭和３(1928) 年に開業した日本無軌条電車が最初でした（昭和７年廃止）。京都市は、路面軌条を西に延長しようとした計画をなぜ無軌条線に変更したのでしょうか。

現在、四条通の中新道通と御前通との間には、JR 嵯峨野線の高架がかかっています。実は京都駅 - 二条駅間が高架になったのは昭和51(1976) 年のことで、それ以前は踏切があって地上を走っていました。市電の軌条線が大宮から西に延伸すると、この国鉄線（当時）と平面交差することになります。昭和54(1979) 年に電化されるまで嵯峨野線は蒸気機関車や、のちにはディーゼル機関車が運転されていました。市電四条線の他社路線との平面交差は、四条大橋東詰の京阪線との平面交差がありました。京阪線は電車で、市電路線の電圧差に関し、京阪側が妥協することで解決しました。これについては、Web 版の「図書館長のおもちゃ箱 四条通今昔散歩（第４回）」をご参照ください。*2



鉄道省としては、線路の平面交差は避けたかった。赤いげじげじ線は無軌条線。
地図は京都市文化観光課発行「京都案内圖 昭和23(1948)年版」の部分を拡大し編集

当時、嵯峨野線は電化されていなかったのですが、国鉄（当時）側が市電軌条線との平面交差に強い難色を示したのです。実際、大宮七条では市電路線は高架にして国鉄線をまたいでいました（今は自動車道路になっています）。ところで、四条大宮から西向きには、京福電鉄の嵐山本線がやはり国鉄線と交差しています。しかし、こちらは当時、平面交差を避けて嵐電側が高架になっていました。現在は西大路四条の少し東で四条通と嵐山本線とは平面交差していて、この路線唯一のアナログな鐘の音のなる踏切が設置されています。当時の嵐電高架線の名残は、四条大宮を出てすぐに、路線が盛り土の上を緩やかな登り傾斜で続くあたりに見ることができます。市電軌条線を立体交差させようとすると、高架の嵐山線とぶつかるため高架化ができません。では、アンダーパスで国鉄線をくぐれば、というと、すでに京阪電気鉄道新京阪線（現、阪急電鉄京都線）が西院から四条大宮まで、関西初の地下鉄路線を通していたためそれも不可能でした。そこで、一輌当たりの輸送力は電車に劣るのですが、京都市は軌条線の延伸をあきらめ、無軌条線に方針転換することになったのでした。



京都市電氣局『京都市營電氣事業沿革誌』昭和8(1933)年より



ガイ・モータース製車輛か(?)

トロリーバスは当初、英国製の車輛を運用しましたが、やがて日本車輛による国産車輛（電気部品は三菱電機）も 運用されます。無軌条線は四条大宮-西大路間に開通します。では、西大路四条以西はどうなったのでしょうか。

太平洋戦争末期の昭和20(1945)年、梅津操車場を開設、2月2日に京都市は西大路四条 - 天神川間に市電軌条線を敷設します。資材欠乏の折ですから、線路は蹴上線を休止してその線路をはるばる東から運んできて再利用しました。さらに8月3日には天神川 - 梅津（のち、高畝町と改称）間まで延ばします。路線は既存の路面電車線のような石畳を敷いたものではなく、地面に枕木を敷く戦時急造方式で作られました。なぜ物資窮乏の折にこのような無謀とも思える事業を行なったのでしょうか。

実は、梅津界隈には現在に続く大きな工場が複数存在し、当時はいわゆる軍需工場として稼働していました。戦時体制下「軍事援護事業」の一環として、工員輸送力増大のため、電車が必要とされたのでした。

戦争が終わると市電軌条路線は撤去され、昭和33(1958)年、梅津線は無軌条線に統合されます。こうして昭和37(1962)年には松尾橋まで延伸。四条大宮から松尾橋まで直通で往復できるようになりましたが、昭和44(1969)年、10月1日に無軌条線は全線廃止となり、トロリーバスは姿を消すこととなりました。

令和3(2021)年に本連載を始めてから今回でちょうど十回目となります。きっかけは新型コロナウィルスの流行でした。外出、行動規制により、大学の講義も2年間、ネットを介した遠隔で行われることとなりました。本学に入学を果たしたのはよいけれど、大学に通えない。京都市在住の学生はともかく、各地方在住の学生はそれぞれの実家で遠隔講義を受けるわけですから、右京左京も東西南北も知らないまま2年間を過ごすこととなります。そこでせめて、本学が京都市内でどのような位置にあるのかを知ってもらいたいと思い、京都外大が面している四条通の近現代を古絵葉書、古写真、古地図等を手掛かりに本誌上で仮想散歩してみようと思いついたのでした。幸い京都市街地の近代観光名所の変遷の研究に着手していた私の手元には、資料として収集した、膨大な量の明治～昭和初期に発行された写真絵葉書がありました。その中から、とりあえず、四条通の東の出発点、八坂神社から本学に向けて西向きに、それぞれの地点を写した絵葉書を頼りに拙い文章を綴ってきた次第です。今回をもって一応、最終回とすることとなりました。これまでお付き合いくださった皆さんにお礼申し上げます。

ウェブ資料へのリンク

***1** 京都市都市計画基本図（縮尺1/3,000）

***2** 図書館長のおもちゃ箱 四条通今昔散歩（第4回）