



(大京都) 繁華雑踏を極むる中樞地域四條御旅町 (写真葉書 A)

冒頭の写真は「(大京都) 繁華雑踏を極むる中樞地域四條御旅町」と題される絵葉書です(以後、絵葉書 A とします)。四条河原町交差点から西向きに撮影されたものです。ビルが建ち並ぶ現在の様子とはずいぶん違いますが、写真の左端に見えているのは池善ビルで、現在も当時の姿を伝えています。令和3年(2021)に京都市により「京都を彩る建築や庭園」に選定されました。

画面を左右に横切る道路は河原町通です。河原町通の成立やその後の市電路線敷設、道路拡幅の経緯については紙幅の関係で、ごく簡単に紹介します。

絵葉書タイトルの“大京都”とは背負っていますね。京都市は明治以降周辺の村を編入して大きくなって行きます。それが“大”京都というわけです。大正8年(1919)末に示された都市計画案において、編入地域も含め、主要幹線の拡幅を実施することとなりました。この案では、14の街路の12間(≒20m)乃至15間(≒30m)への拡幅が予定されていました。もちろん、市電路線敷設のためです。

実はこの案では、旅客輸送能力拡大のため、高瀬川を暗

渠化して木屋町線を複線化するか、河原町通りを拡幅し新たに路線を敷くかのいずれかで市電路線を拡充する計画でした。その後擦った揉んだの状態が続き着工できないまま年月が過ぎてしまいます。漸く着工となったものの、今出川-丸太町間の工事の完了は翌大正13年、五条通までが拡幅されるのは昭和改元の1926年末になってしまいました。塩小路通りまでの工事完了は結局、昭和3年(1928)にずれ込みます。

そういうわけで、写真絵葉書に写し取られた風景には、道幅が狭かった時代の四条通や祇園町のような古い町並みは遺されていないのです。四条河原町は、昭和とともに始まったということになります。絵葉書のタイトルが四条河原町ではなく、四條御旅町となっているのも、まだ交差点名が定着していなかったことを示すのかも知れません。

では、この写真はいつ頃撮影されたものなのか。いつものように手掛かりを探してみましょう。

冒頭の絵葉書について触れる前に、もう一葉、同じ場所を撮影した絵葉書「(大京都) 日夜繁華雑踏を極むる四條御旅町」(以後、絵葉書 B とします)を見てみましょう。

絵葉書Bでは、東西方向に進む自転車や歩行者と、南に向かうタクシー（フォードT型）が同時に進行していて危なっかしいですね（蛇足ですが、南行するタクシーの後輪下部に何か板か布カバーのような物がくっついているように見えます。これは道路が未舗装だった時代、泥跳ねを防ぐために付けられていたものです。大型車輛では前輪にも着けられていました。よく観ると絵葉書A左端の自動車にもついています）。

一方、絵葉書Aでは、荷車などの通行量も増えています。画面左から走り出てきた乗用車は、右ハンドルです。フロントグリルなどが隠れているので確実とは言えませんが、日本製のフォードA型のように見えます。横浜にフォード社の組立工場が出来たのが大正14年（1927）。まずT型フォードの組み立てから始まり、昭和2年（1927）にA型の生産に移ります。おもにタクシーとして利用されることが多かったといえます。

これだけの交通量がありながら整然としていますね。それは、Bにはなかった交通信号機が、Aの交差点中央に設置されたからです。これは“立柱式三色自動灯火信号機”と呼ばれるものです。このタイプの信号機が日本で初めて設置されたのは東京日比谷交差点で、昭和5年（1930）3月23日のことでした。当時は国産実用品がなく、アメリカ製でした。それ以前は通称“ボタン式”信号機が使われていました。これは灯火表示ではなく、“ススメ”“トマレ”の文字を書いた二枚の表示盤を手動で“ボタン”という音とともに上げ下げしたもので、二位式とよばれるものでした（後に“チウイ”を加えた三位式に変更）。道路交通信号は、路面電車の走る交差点では特に必要なものでした。信号機を三色灯火に切り替えたことによって夜間でも視認性は高くなるのですが、文字表示に慣れていた人たちに灯火の色の意味が周知されるのには時間を要しました。そのため、日比谷の信号機では、わざわざ色ガラスの上に縦書きで“ススメ”“チウイ”“トマレ”の文字が書き込まれていました。

四条河原町の立柱式信号機は、日比谷交差点に設置されたものと非常によく似ています。時期的にも同じアメリカ製だったと思われます。こちらの硝子には、文字が書かれていたかどうか、写真からは判然としませんが、信号機があるにも拘わらず、白い制服の警察官がそばに立って誘導しています。やはり色の意味が京都で周知徹底していなかったためでしょうか。写真の加減かも知れませんが、稼働していたならば、南北方向がススメ、のようですから、こちらを向いている三色信号は一番上の赤色灯が明るく見えるはずなのです。設置はされたが、まだ稼働前の様子なのかも知れません。



（大京都）日夜繁華踏を極むる四条御旅町（写真葉書B）

この立柱式の信号機は東京と同じ昭和5年（1930）に設置されたのですが、アメリカ製の信号機に不具合があったため、同年12月に国産の側柱式横型三色自動灯火信号機に交換されてしまいます。現在どの交差点でも見かける、横並びに三色灯が並ぶタイプのものです。実は国産の3灯式信号機は、昭和3年（1928）創立の日本信号機株式会社が開発を進めていたのです。

京都市内で横型信号機が設置されたのは四条河原町交差点と祇園石段下交差点の二箇所、もう1箇所、七條停車場前にも信号機がありましたが、こちらは立柱式信号機でした。

実は、この側柱式横型信号機は京都に設置されたものが“世界初”でした。現在、日本全国の道路交通信号機は、ほぼ全てこのタイプになっています。つまり、京都の横型が交通信号機のスタンダードとなった、ということです。

海外の都市ではほとんどが現在も縦型3灯式信号機を採用しています（吊り下げ型も含む）。なぜ、京都で横型の信号機が誕生したのでしょうか。その理由は街路樹にありました。交通量が増えれば、交差点中央の立柱式灯火信号は障害物ともなったことでしょう。そうすると、信号機は交差点の角に設置することになります。ところがその場合、四条通りに植えられた街路樹が、縦型灯火信号の視認性を妨げるからだと言われます。

以上から判断すると、絵葉書Aは昭和5年の撮影、そしてBのほうは縦型信号機の設置前、しかも街路樹が植えられた直後、昭和1～3年ごろ、と見てよいと思います。

【交通信号機に関する参考資料】

交通信号編集委員会編『交通信号五十年史』交通管制施設協会、1975
林屋辰三郎責任編集『京都の歴史8』古都の近代、学芸書林、1975
伊藤之雄著『「大京都」の誕生：都市改造と公共性の時代 1895～1931年』ミネルヴァ書房、2018