

叡山電鉄と京都市電の交差問題 — 都市計画法準用下の自治と統制 —

武島 良成

The Intersection Issue of the Eizan Electric Railway and the Kyoto City Tram
— Autonomy and Regulations in the Application of City Planning Laws —

Yoshinari TAKESHIMA

Accepted June 28, 2011

抄録 : 本稿は、叡山電鉄と京都市電の交差問題を通して、都市計画法準用下の京都における、町づくりの主導権について考察するものである。叡山電鉄は、鉄道省や京都府に後押しされて、1928年に三条への延長工事を始めた。だが、京都市は市電と交差するために抵抗し、民政党への政権交代後には、内務省を味方にして工事を断念させた。さらに京都市は、都市計画第1号線との交差問題を解決しようとしたが、叡山電鉄は応じなかった。内務省と鉄道省も、解決に向けて積極的に介入したわけではなく、この道路は完成後も5年以上にわたり封鎖されたままになった。

索引語 : 叡山電鉄, 京都市電, 都市計画, 都市計画法, 内務省, 鉄道省

Abstract : This paper is a consideration, evidenced through the intersection issue of the Eizan Electric Railway and the Kyoto City Tram, of the Kyoto City urban development initiative within the application of city planning laws. Backed by the Ministry of Railways and the Kyoto Prefectural government, the Eizan Electric Railway commenced work to extend itself to Sanjo Street in 1928. Opposed, however, to its intersection with it tramway, after the change of government to the Minsei Party, Kyoto City brought the Ministry of Home Affairs to its side, and had the work abandoned. Kyoto City further attempted a resolution to the city-planning No.1 route intersection issue, but the Eizan Electric Railway would not co-operate. The Ministry of Home Affairs and the Ministry of Railways as well were not proactive in intervening on the issue, and the route was closed five years after its completion.

Key Words : Eizan Electric Railway, Kyoto City Tram, city planning, city planning laws, Ministry of Home Affairs, Ministry of Railways

はじめに

筆者は、「奈良電気鉄道と都市計画第3号線の交差問題」で、奈良電気鉄道と京都市電の交差をめぐる、会社や省庁・府・市などの交渉過程について分析した〔武島良成, 2011年 b〕。そして、内務省、鉄道省が、交差問題の解決に向けて積極的に介入せず、京都府の調停も失敗し、仮設物の使用期限切れを招いたことを指摘した。解決が長引いたのは、市会の声を背負う京都市が、地下化要求に拘りすぎたからでもあった。現在、日本史・人文地理・都市工学などの研究者の多くが、都市計画法準用後の京都では、町づくりにおける自治的な要素が、著しく減退したと考えている。¹⁾ だが、奈良電の交差問題には、そのような図式は当てはまらない。筆者は、「奈良電気鉄道の澱川橋梁と高架橋の神話」でも、伏見町会の要求が叶えられたことや、奈良電が地元の声に配慮していたことを示した〔武島良成, 2011年 a〕。鉄道の交差・高架化という限られたトピックを介しての分析だが、自治はそれなりに保たれていたと言える。

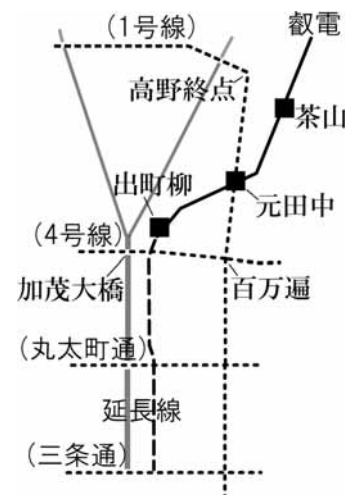
その際、筆者は、京都電灯が経営していた叡山電鉄（以下、叡電と記す）との交差問題にも言及した。そして、1931年6月18日の都市計画京都地方委員会での、市電と立体交差にするべきだという決議が、以後少なからぬ影響力を持ったことを指摘した。もっとも、これは注釈で触れたものであり、叡電の交差問題の全体像を提示したわけではなかった。この時の審議は、都市計画第4号線との交差を発端としたものだったが、叡電は市電と3箇所の交差問題を抱えていた。その3箇所が問題になった時期は少しずつズレており、都市計画法の準用下での、まちづくりに対する主導権の推移を考えるのに、有用な材料になり得る。本稿はこのような視角で、都市計画法準用下の京都について分析を進めるものである。

ただ、叡電に関する先行研究は乏しい。叡電は1942年に、本体の京都電灯が解散した際に、嵐山電鉄や福井県下の諸路線と共に、京福電気鉄道として再編された。その後、1985年までその傘下にあったので、同社の1972年と1993年の社史が来歴を一通り説明している。とはいえ、これらの社史は、市電との交差問題については丸太町通のものにしか触れていない。しかも、三条への延長が挫折した主因をむしろ恐慌に求めている〔京福電気鉄道株式会社社史編纂委員会, 1972年, p.46〕〔京福電気鉄道, 1993年, p.15〕。鉄道研究者が発表してきた論稿でも、このような説明をそのまま受け継ぎ、丸太町通だけをあげ、挫折の原因を恐慌に求めるものが多かった〔中田安治, 1986年, p.30, p.62〕〔宮原耕一, 1992年, p.5〕〔阿部正幸, 1992年, p.12〕〔鍋倉聡, 1992年, p.36〕〔寺田裕一, 2007年, p.128〕〔歴史でめぐる鉄道全路線公営鉄道・私鉄編集部, 2011年, p.14²⁾〕。だが、都市計画第4号線、後には第1号線でも問題は顕在化していた。また、恐慌が恒常的に続いたわけではなく、1932年以後、日本は好景気に転じていた。そうすると、京都電灯の資金力からして、この区間(2.3キロ)を延長するのが困難だったとは言えない。先行研究には、史料面だけでなく論理面でも問題があったことになる。〔川島令三, 1992年〕〔西藤二郎, 1998年〕なども、京都電灯が三条までの免許を持っていたことを記しているが、挫折の理由を書いてはいない。

本稿は、このような研究状況を受けて、新たに京都府庁文書や新聞、市会・府会・都市計画京都地方委員会の議事録などを使い、実像に迫ろうとするものである。ただ、都市計画第1号線との交差は、道路が完成したのが1938年前半だった。そして、路面上の市電が、道路を横断する叡電と平面交差することで運転を始めたのは、1943年7月のことだった。その間、電力については国家統制が劇的に進行し、1942年4月には、先に触れたように京都電灯が解散した。よって、第1号線については、戦時

体制という枠組みを強く意識して捉える必要が出てくる。また、府庁文書の中に、この部分の交差を扱った一件書類が見当たらない。そのため、現時点で展望できることだけを述べるにとどめる。

本稿の構成は、第 1 章で、叡電の敷設免許申請から、小川平吉鉄道大臣の下で三条延長線の工事が推進された時期までを扱う。第 2 章では、内閣が民政党系に交代し、鉄道省がごり押しをやめ、府知事も交代して叡電が特別扱いされなくなった時期を扱う。そして、内務省が都市計画京都地方委員会に諮問し、そこで「高低交叉」が議決されたところまでを見る。第 3 章では、その後の京都市による叡電の買収計画や、第 1 号線との交差問題を扱う。その上で、「まとめと展望」で総括をし、今後の課題を展望する。



地図 1 出町柳付近の概念図

第 1 章 叡電の事業開始と三条延長線

第 1 節 叡電の敷設計画と都市計画街路

京都電灯の大沢善助取締役社長は、1921 年 3 月 7 日に、原敬内閣の鉄道大臣（元田肇）に、田中上柳町（後の出町柳）～修学院の平坦線と、八瀬～四明ヶ嶽（後のケーブル比叡）の鋼索線の敷設免許を申請した。既にこの時、京都では市区改正による都市計画街路の計画が発表されていた（1919 年 12 月—1921 年 8 月に内閣認可）。叡電は、外郭道路として建造される予定の都市計画第 1 号線と、出町柳から 1 キロ弱の元田中で交差することになっていた。大沢はこの件について、申請書に「該線路中都市計画循環道ヲ横断スル箇所以南ハ将来循環道路完成ノ曉之レヲ撤去スルモ支障無之」と書き記した（大 13 70³⁾）。随分思い切った内容だが、外郭道路には市電が敷設されると発表されており、それと元田中で接続すれば、出町柳までを維持する必要はないと考えたのだろう。

京都府（知事は馬淵鋭太郎）もこの交差の件を問題視して、4 月 1 日起案（5 月 16 日施行）の副申で、鉄道大臣に、「追テ本件ハ京都市都市計画ニ関係有之候ニ付都市計画京都地方委員会へ諮問相成候様致度」とした。また、「第一号路線ヲ横過スル区間ハ同路線ニ新設ト同時ニ高架線トナサシメ其ノ他都市計画ノ実施ニ伴ヒ必要ナル事項ヲ命スルコトヲ得ルノ要アリト認ム」とした。第 1 号線が完成した時に叡電を高架化させるという考えを、府は当初から持っていたのである。さらに、6 月 3 日起案の副申で、風致と都市計画に重大な関係があるので、「都市計画京都地方委員会へ諮問相成度而シテ同会ノ意見ニ依リ可否ヲ決スルヲ最モ適当ニ存候条右様御取計相成度」と述べた（大 13 70）。

大沢の申請は、洛北電気軌道の申請（1921 年 4 月 4 日受理）と競合するものだった。洛北電気軌道は、三条大橋東詰から三宅八幡宮に至る路線を構想していた。発起人には、京阪電気鉄道の常務取締役（1925 年に社長）だった太田光熙が名を連ね、十分な資本の裏づけもあった。ただ、市街地で路面を走る区間が多かったため、知事は 6 月 30 日付けで市会に諮問した。これに対して、市会は 7 月 12 日付けで、「該電気軌道敷設ハ本市都市計画ノ規定計画ヲ阻碍スルモノト認メ御許可相成ラサル様希望スル旨決定セリ」と答えた。府は、9 月 29 日起案（11 月 2 日施行）の副申で、内務大臣・鉄道大臣に対して、敷設を適当だとしながらも、市会がこのような反対していることを伝えた。そして、「都市計画京都地方委員会へ諮問相成度而シテ同会ノ意見ニ依リ可否ヲ決スルヲ最モ適当ト存候」と意見を述

べた（大 12 52-1-1）。

結局、1922 年 11 月 8 日付けで、加藤友三郎内閣の鉄道大臣（大木直吉）が、京都電灯に敷設免許を与えた（大 13 70）。同時に、洛北電気軌道には不認可の通知を下した（大 12 52-1-1）。資本や鉄道経営の実績は、両者ともに充分だったので、決め手となったのは市会の反対の有無だったのだろう。その際、都市計画京都委員会に諮問することはなかったが、これは、叡電が地方鉄道としての申請だったので、内務省の諮問機関である同委員会で審議する根拠がなかったからだろう。その代わり、京都電灯が手にした免許には、「将来京都市ニ於ケル都市計画事業ニ関シ政府ニ於テ必要アリト認メタルトキハ線路又ハ工事方法ノ変更ヲ命ズルコトアルベシ」という文言が付けられた。11 月 19 日付けで、鉄道省監督局長（井出繁三郎）が知事（10 月に池松時和が就任）に充てた通牒では、都市計画地方委員会に諮問する代わりに、この文言を付けることにしたということだった。府は、11 月 13 日起案（17 日施行）の書類で、内務部長の名で大沢に対し、副申で都市計画事業との関係について意見を伝えた経緯を述べ、それに対して鉄道省監督局長から指示が出されたことを伝えた（大 13 70）。日付けが合わないのは、監督局長からの通牒が、実際には少し早く伝えられたからだと推定できる。

このような経過で手続きを進め、京都電灯は 1923 年 8 月 28 日に、出町柳～八瀬の工事申請をした（大 14 70-1）。鉄道大臣（同年 1 月に成立した清浦奎吾内閣の小松謙次郎）は、1924 年 4 月 22 日にこれを許可した（大 14 70-1）。京都電灯は 6 月 15 日に平坦線の工事に着手し、翌 1925 年 9 月 17 日に竣工を届けた（昭 4 97）。そして府の検査を受け、27 日に運転を開始した（大 14 70-1）。また、鋼索線については、1924 年 5 月 5 日に工事申請をしたが、府が鋼索線の起点を修学院にする変更と併せて進達したので、鉄道省が受け取ったのは少し遅れた（大 13 70）。こちらの竣工・運転開始は 1925 年 12 月だった。

第 2 節 三条延長線の建設着手

さらに、京都電灯は、延長線（出町柳～三条）の敷設免許を 1924 年 4 月 24 日付けで申請した（大 14 70-1、昭 4 97、委員会議事⁴⁾ p.29）。西藤二郎氏によると、この頃、三条と天津方面を結んでいた京津電気軌道の幹部の中に、京阪電気鉄道との合併に反対し、京都電灯との合併を図る者がいたのだという〔西藤二郎、1998 年、pp.245-246⁵⁾〕。三条への延長は、京津電気軌道との一体化を意識しての措置だったのかもしれない。これに対して、鉄道大臣（同年 6 月に成立した加藤高明内閣の仙石貢）が 8 月 29 日に免許を与えた（C0100192700、昭 4 20-3、昭 4 97、昭 6 16-1-1、昭 6 16-1-4、昭 14 22-4-2、昭 15 25-2-2、昭 16 21-2-2、委員会議事 p.29）。その際、工事申請を 1925 年 8 月 28 日までに行うことと、出町柳～八瀬と同様に、政府が都市計画事業に関して必要を認めれば、線路・工事方法の変更を命じることが伝えられた（昭 14 22-4-2、昭 15 25-2-2、昭 16 21-2-2、委員会議事 pp.29-30）。間もなく、京津との合併の件は流れたが、京都電灯は工事に向けて測量や工費の算定を行い、1925 年 8 月 25 日に工事申請を行った（昭 4 97）。

だが、この区間の工事認可はなかなか下りなかった。これは、丸太町通の京都市電（1913 年 4 月竣工）との交差について、市との協定がまとまっていなかったからである。市電丸太町線は、京都市が三大事業で造った中枢線であり、平面交差への抵抗は大きかった。のみならず京都市は、1924 年 9 月 5 日に、都市計画第 4 号線や外郭線上の市電の敷設免許を申請していた（委員会議事 p.29）。そして、叡電の工事申請の 4 日後の 1925 年 8 月 29 日に、内務大臣（若槻礼次郎）と鉄道大臣から敷設免許を受けた（委員会議事 p.29）。この第 4 号線は、出町柳のすぐ南方で、叡電の延長線と交差する筈だった。ここに、3 件目の交差問題が発生することになった。

ただし、財政難のために、京都市は外郭道路をなかなか建設できなかった。第4号線についても、1924年に寺町今出川～河原町今出川（約150メートル）を竣工させた後、1928年4月に田中門前町～浄土寺西田町（約1130メートル）を、12月に聖護院山王町～岡崎東天王町（約1140メートル）を起工しただけだった〔都市計画京都地方委員会、1928年？, pp.49-50〕〔京都府土木部、1936年, p.301〕。1927年8月に、市長引継のためにつくられた土木局の演説書は、この中の田中門前町～浄土寺西田町の工事を全部未着手としていた。このように翌年まわしになるなどして、工事は遅延していたのである（昭238-1）。

ところが、土木事業を通しての党勢拡張策に回帰した政友会が、田中義一内閣を成立させると（1927年4月）、叡電については風向きが変わった。同内閣の鉄道大臣を務めた小川平吉は、省線（国鉄）の新線建造費の倍増を掲げ、また地方鉄道の免許を積極的に公布した。⁶⁾ 京都地区では、1928年11月の大典に間に合わせるために、次々に敷設・工事許可を与えて、奈良電（西大寺～京都）を開通させた。⁷⁾ 既に拙稿で示したように、橋梁や交差方法が未定の区間を飛ばして工事を始めさせ、既成事実を積み上げる方式をとったのだった〔武島、2011年a〕。

この頃の京都電灯では、取締役社長の大沢善助が引退し、取締役副社長の田中博が昇格していた（1927年11月）。田中は、1928年2月9日に、丸太町通付近（出町柳から1066～1810メートルの区間）を除くという変則的な工法で、再度の工事申請を行った。工費は80万4600円とされた（昭497, C01001927200）。同時に、三条までの開通時に駅を移すことを前提に、出町柳駅の廃止認可を申し出た（昭497）。小川は、この1ヶ月後の3月12日に、丸太町通付近を除き工事施行を認可した。その際、工事着手期限を9月11日とし、同日までに丸太町通付近の工事申請を行い、翌1929年3月11日までに竣工させることとした。申請が変則的なものであり、しかも認可が異例の速さでなされたことから、事前交渉で話が出来ていたと見るべきである。なお、この3月12日に、鉄道次官（八田嘉明）が陸軍次官（畑英太郎中将）にこの件を通牒したが、陸軍は異論を出さなかった（昭420-3, 昭497, 昭888-3, 昭616-1-4, 昭616-1-1, 昭616-1-3, C01001927200）。

後の、都市計画京都地方委員会（1931年6月18日）に関する新聞記事からすると、京都電灯は、丸太町通でも高架化・地下化を考えてはいなかったようである（『京都日出新聞』1931年6月18日夕刊、6月19日、『京都日日新聞』1931年6月20日）。その南北を完成させて、反対し難い状況をつくってしまい、平面交差で押し切る予定だったのだろう。さらに、小川鉄道大臣は、3月19日に出町柳駅の廃止を認可した（昭497）。鉄道省と京都電灯は、延長線の建設に向けて既成事実を積み上げようとしたのだった。ところが、京都市はなお妥協せず、丸太町通での交差を認めなかった。そのため、叡電の工事着手は8月20日までずれ込んだ（昭497, 昭887）。京都電灯は、9月7日には丸太町通付近の工事申請を延期する要望を出した（昭497）。小川は10月13日に、1929年8月31日までの延期を認めたが（昭497）、結局11月の大典に工事は間に合わなかった。

第2章 京都府の仲介と都市計画京都地方委員会の議決

第1節 延期後の様相

大典の終了後も、式の跡地を見ようと、大勢の観光客が京都に詰め掛けた。そのような中、1929年2月18日に、京都電灯は丸太町通付近を除いての工程表を提出した（昭497）。さらに、4月に太田川

の占有許可を得た（委員会議事 p.39）。この川は、出町柳の南方で鴨川に流れ込むもので、短い橋を架ける必要があった。次いで 5 月 9 日に、竣工期限の延期を申請した。丸太町通だけでなく、他の部分も用地交渉が終わっておらず、観光客の殺到で工事が進まなかった面もあった（昭 4 97）。小川鉄道大臣は、竣工の 8 ヶ月延期（1930 年 4 月 30 日まで）を 6 月 7 日に認可した（昭 4 97）。

間もなく、張作霖爆殺の真相追及をめぐる軋轢の中で、田中内閣が倒れた。そして、7 月 2 日に民政党系の浜口雄幸内閣が成立した。鉄道大臣に就任したのは江木翼だった。京都電灯は、7 月 4 日に、丸太町通を除く工程表を再提出した（昭 4 97）。そして 7 月 30 日に、丸太町通付近の工事申請の延期を申請した（昭 4 97）。江木は 10 月 10 日に、前後区間の竣工期限（1930 年 4 月 30 日）に合わせて延長を許可した（昭 4 97）。ただ、浜口首相の参謀格だった江木は、冗費の削減に力を入れようとし、鉄道についてもバスで対応できる区間には敷かない方針だった。⁸⁾ そして、叡電を特別に後押しすることもなかった。こうして、鉄道大臣（小川平吉）主導で強引になされた延伸計画は、仕切り直しとなった。

一方、京都市は、市会に強く支持された土岐嘉平市長の下で、1928 年 10 月に、京都電灯の市内への電気供給権を買い取る交渉を始めた。これは、市営電気と京都電灯の供給地が併存する不合理性を解消するための動きだった。この措置が、叡電の買収まで視野に入れていたのかは不明である。1929 年 4 月 8 日の市会で、有力議員の森田茂（民政党の代議士でもあった）が聞き出そうとしたが、土岐はまだ述べる時期ではないとした〔京都市会事務局、1929 年、p.1275〕。ただ、京都電灯側の刊行物では、後に森田が市長になった時に、京都電灯が叡電の売却を希望条件に付けたとしている〔芦高堅作、1939 年、p.237〕〔大槻喬、1952 年、p.177〕。これが事実なら、土岐は叡電の買収は考えていなかったことになる。そして、これらの著作によると、1929 年 4 月～5 月中旬までに、売買条件についてほぼ意見が一致したという。ただ、市議選（1929 年 5 月 21 日）が終わるまで待っていたところ、7 月 2 日に浜口雄幸内閣が成立し、同内閣が非募債主義を打ち出したため、話が棚上げになったということである〔芦高堅作、1939 年、p.236〕〔大槻喬、1952 年、p.176〕。

なお、この 7 月に、政友会色が強かった大海原重義知事が解任された。新たに内務大臣になった安達謙蔵は、京都府知事を、能力主義で佐上信一に挿げ替えた。⁹⁾ 大海原から佐上への知事引継文書では、叡電が丸太町橋付近を除いて工事認可を受け、一部用地を買収中だとされていた。そして府も、鴨川河川敷に軌道の敷地を用意し、それを芝生で挟む計画を立てていた。盛土箇所を廃川敷とし、公入札で売却の予定だったのだという（昭 4 20-3）。後の都市計画京都地方委員会で、佐上知事は、府会で鴨川の河岸地売却が決まっていたと述べたが、それはこの件を指していた（委員会議事 p.36）。この時に田中取締役社長も、その敷地を叡電が使う内諾を得ていたと述べた（委員会議事 p.39）。大海原知事時代の京都府は、叡電の敷設に積極的に協力しようとしていたのだった。その大海原の罷免は、京都電灯にとっては打撃だった。

この後、11 月に、川端通周辺の 214 人の、叡電を丸太町以南では疏水堤防上に置くべきとする署名が、府会議長に提出された。こうすることで、京都電灯は敷地買収費を節約でき、京都市は報償金（使用料）をとれるので、双方の利益になるというのだった。これは 12 月 5 日の府会最終日に紹介された（昭 4 33-2）〔京都府会、1930 年、pp.444-446〕。府会の反応は不明だが、少なくともこの時までは、府関係者の中で、叡電の延長を疑う向きは少なかっただろう。

第 2 節 京都市の工事申請と京都府の調停

府会で署名が紹介される直前の 1929 年 11 月 26 日に、京都市は内務大臣から、都市計画第 4 号線の

設計変更認可を得た（昭888-3¹⁰⁾）。第4号線は当初の計画では、百万遍から北西に進み、河合橋で鴨川「デルタ」に渡り、そこから出町橋で南西に向かうことになっていた。叡電の出町柳駅もこの予定路に沿って造られていた。それをこの時に、鴨川「デルタ」への迂回を避けて、その南方150メートルに加茂大橋（154メートル）を架け、百万遍と今出川河原町を直線で結ぶことにしたのだった。京都市は、第4号線のこの区間の工事に翌1930年度の予算をつけた。そして、3月15日に地鎮祭を行い、4月から工事を始めた。1930年5月16日に、市は鉄道大臣への上申の中で、第4号線が年度内に竣工すると伝えた。¹¹⁾そして、道路が完成すると交通量が激増するので、ここに造る市電と叡電の延長線を高低交差にしてほしいと申し入れた（昭888-3、委員会議事p.31）。京都市は、第4号線の位置の変更に伴い、市電のルートの変更許可も求め、7月3日に内務大臣と鉄道大臣に認可を受けた（昭888-3）。

一方の京都電灯は、1930年4月7日に、丸太町通付近を除く区間の竣工期限延長を申請した。府はこれに、5月20日付けで副申をした（昭583-1）。京都電灯は、さらに4月16日に、丸太町通付近の工事申請期限延長を申請した。同社としては、一日を急ぐ工事ではなくなったにせよ、出町柳南方の土地を買っており後に引くわけにはいかなかった。府は、5月30日現在、これにつき調査中だと鉄道省監督局長に伝えた（昭583-1）。この後8月29日付けで、土地収用法による出町柳～三条の測量許可を与えたので、まだ府は敷設を肯定していたことになる。¹²⁾これに対して京都市は、10月14日に、第4号線が近く完成するとして、今出川河原町～百万遍の市電の工事認可を申請した。図面では、叡電と出町柳から南西に257メートルのところで交差することになっていた。申請には、叡電との交差に関する協定書が必要だったが、市はそれを付けなかった。その理由を、5月16日付けで理由を上申したからだとした（昭888-3）。

京都市の強硬姿勢に接した京都府は、京都電灯との調停に乗り出した。そしてまず、10月15日に道路主事に調査を命じた。道路主事は20日に、交差は交通保安の上で地下か高架にするべきと答申した。風致上のこともあると報じたので、地下化が最も望ましいというのが本音だっただろう。ただ、費用が問題になるとした（昭888-3）。この調査を受けて、府は10月16日起案（21日施行）の文書で、土木部長の名で市長に交差の件を照会した。そして、協定書がないので、11月20日までに謄本を提出するよう指示をした（昭888-3）。同時に、京都電灯取締役社長にも、市から第4号線との交差について申し出があれば、速やかに協定を結んでほしいと伝えた（昭888-3）。だが結局、11月12日に、京都電灯が市にやはり平面交差でよいと返答した。この回答に京都市は感情的になった。そして18日に、土岐市長が知事に、京都電灯は平面化にこだわっており、もう協定の余地はないと書き送った（昭888-3）。

この後の11月29日に、京都電鉄協会の第2回研究会が開かれ、内務省、鉄道省の技師たちと、京阪電気鉄道、京都電灯、奈良電気鉄道、鞍馬電気鉄道などの課長級が参集した。¹³⁾京都市からは、高田土木局長、木村電気局長、山田技師長らが出席した（高田・木村は都市計画京都地方委員会の委員・臨時委員でもあった）。この会は私的なものだったが、市はここでも、市内乗り入れの際には市に諮問するべきで、軌道の新設には市の意見を徴してほしいなどと主張した（『京都日出新聞』1930年11月30日）。府は、12月6日起案（12日施行）の文書で、交差についての協定不成立の顛末を、内務大臣と鉄道大臣に通達した。そして、第4号線が重要幹線であること、京阪電気鉄道との七条・四条での平面交差には支障が出ており、事故も起こっているの、やはり平面交差は不相当だとした（昭888-3）。佐上知事はこの後東上し、18日に帰洛するまで、本省に府会の混乱や京都市の市域拡張の件を伝え、協議した（『京都日出新聞』1930年12月19日）。その際に、交差問題を話し合う機会もあっただろう。

また鉄道省は、12月29日に、市電の工事認可について府に照会した（昭888-3）。府は、1931年1月29日起案、30日施行の通達で、鉄道省監督局長に充てて文書を取りまとめた（昭888-3）。鉄道省は佐上知事と直接協議する機会がなかったので、詳しい情報を求めたのかもしれない。なお、後述する都市計画京都地方委員会では、府が、政府が適当に費用を裁定するように副申したという説明があった（委員会議事 p.32, 昭888-3）。先の12月6日起案の文書にはこうした記述がないので、1月29日起案の方に記したのかもしれない。このような慌ただしい動きの中、4月1日に、京電はさらに竣工期限延期を申請した（昭888-3）。

第3節 都市計画京都地方委員会での審議

内務省土木局長（丹羽七郎）は、1931年4月17日付けで、府に都市計画京都地方委員会の意向を照会した（以下、委員会議事録 pp.28-47 による）。委員の1人だった大島辰次郎（内務省都市計画課長）によれば、内務省の大体の考えは「高低交叉」を望むものだが、委員会が問題に一番通じていると考え、意見を聞くということだった。そして、6月18日に、第15回京都地方委員会が府庁内で開催された。会長の佐上知事以外に、委員の出席者は30人だった。¹⁴⁾ 会議では、まず佐上が、内務省からの問い合わせが来た経緯を述べ、続いて事務官の関口勲が、叡電と市電の交差について説明した。関口は、市と府が京都電灯に「高低交叉」を求めていると述べた。これらに続き、市会議員の竹内嘉作、後には富森吉次郎が、市民のために「高低交叉」にすべきだと主張した。立命館学長で経済学者だった田島錦治も、市民の利益を優先すべきとしてこれに同調した。

これに対して中山隆吉（大阪鉄道局長）は、鉄道省が既に平面交差を承認したものとし、法律論から京都電灯の肩を持った。また、委員でもあった京都電灯の田中取締役社長も、これが同社の地域貢献事業だということを強調し、市電との乗り入れを示唆して危険が少ないことを訴えた。だが、土岐市長が、やはり危険なので譲歩してほしい、地方鉄道法によるばかりで市の意見を徴さなかったのは非常な落ち度であり、工事認可はあってなきものと述べた。佐上知事も、四条通での京阪電鉄との平面交差の弊害をあげて、許可した時とは状況が変わってきているとした。この時に佐上は、地下化がよいのではないかとまで述べ、京都電灯の主張を退けようとした。内務省都市計画課長の島大辰次郎も、内務省はこのような例については「高低交叉」を望んでいると述べた。採決の結果、多数決で「高低交叉」が議決された。反対したのは3人だけだったという（『京都日日新聞』6月18日夕刊）。そして佐上知事は、議事の結論を、「高低交叉」を望むと議決したものとして内務省に答申した。

この時、既に、加茂大橋の竣工（5月15日）を最後に、第4号線の道路工事は終わっていた。京都市は7月10日に、都市計画の第2期工事が終わった記念として、有力者を招いて加茂大橋の「渡り初式」を催した。¹⁵⁾ 京都電灯はようやく軟化し、7月18日に、土岐市長と田中取締役社長が、暫定協約書に署名した。その内容は、京都電灯側が、京都市が軌道を平面に敷設するのを認め、叡山電鉄の延長については、市が便益を与える趣旨で改めて協定を結ぶというものだった（昭888-3）。府は、7月20日付けで、大臣（おそらく内務大臣と鉄道大臣の両方）にこれを提出した（昭888-3）。ところが、省は、便益を与えるというのは平面交差を認める意味なのか、そうだとしたら地方委員会の決議に抵触しないかと問い合わせた。そこで府は、7月25日起案、27日施行の文書で、市長に、都市計画京都地方委員会の決定と抵触しないか照会した（昭888-3）。土岐市長は7月28日に、佐上知事に対し、平面交差を不可とする方針を変更するものではなく、便益というのは工事の際の施設使用などを指すと答えた（昭888-3）。これを受けて、府は7月23日起案（8月1日施行）の文書で、内務大臣と鉄道大

臣に、協定は京都市の従来の方針であり、地方委員会の決議とも抵触しないと伝えた（昭888-3）。

このようなやり取りの末に、9月11日付けで、鉄道大臣（病気の江木に代わり、原脩次郎が就任）と内務大臣（安達謙蔵）が、1年前に申請されていた今出川河原町～百万遍の市電工事を認可した（昭888-3）。道路は軌道を敷きやすいようにつくられており、工事はたちまち終わった。市長は知事に、9月17日付けで、翌日から今出川河原町～百万遍の運転を始めると伝えた（昭888-3）。この区間の運転開始は、柳条湖事件が起こった9月18日のことだった。一方、9月11日付けで、鉄道大臣は京都電灯に、1932年4月10日までの竣工期限の延期を許可した（昭888-3）。同時に、鉄道省監督局長が京都電灯取締役社長に、第4号線と「高低交叉」にすることを指示した。また、京都市と協定を結ぶこと、市電との連絡を考慮することを求めた（昭888-3）。さらに、翌12日付けで、鉄道省監督局長は京都電灯取締役社長に、丸太町線との交差も「高低交叉」にするよう指示した。そして、それに伴う図書類を提出するよう伝えた（昭888-3）。鉄道省は、都市計画京都地方委員会の議決を重視し、一旦認めていた第4号線との平面交差による工事認可を変更し、立体交差化を求めたのだった。

第3章 長引いた第1号線の交差問題

第1節 叡電を含めた買収交渉

この後、交差問題で京都市の先頭に立ってきた土岐市長が、任期切れで勇退した。その頃、民政党系の若槻礼次郎内閣は、満洲事変を收拾できず動揺していたが、1931年9月末の京都市議選では民政党が大勝した。京都の民政党には、中村大尉事件の発覚を契機に対外強硬の主張も現れており、「軟弱」のイメージを被せられないで済んだのかもしれない。¹⁶⁾ 同党の有力者で、代議士・府議・市議を兼ねていた森田茂は、党勢を背景に、12月に次の市長に就任した。その直前に、中央では犬養毅内閣（政友会系）が成立しており、一時的に捻じれが生じたが、翌1932年の5・15事件で同内閣は崩壊した。次の斎藤実内閣が、政民両党から閣僚をとったことで、森田は一応は与党系市長になった。

この森田市長も、京都電灯からの電気供給権の買収を重視していた。遅くとも1932年3月には、同僚の市議である川橋豊治郎の提案を受けて、意を固めたようである。丁度、外債の借替期であり、金利が有利なこと、高橋是清蔵相の理解もあるという好条件が重なっていた〔大野勇、1936年、p.189〕〔大野勇、1941年、p.223〕〔川橋豊治郎、1936年、p.250〕。だが、京都電灯にとっては、以前より京都市域が拡張されていたので（1931年4月に伏見、山科、深草などを合併）、全域の配電権の喪失は歓迎できなかった。それを京都電灯は、電鉄（叡電、嵐山電鉄、鞍馬電気鉄道）を買ってもらうことを条件にして、交渉に応じた〔芦高堅作、1939年、p.237〕〔田中博、1952年、p.177〕。同社は、三条延長が著しく困難になり、叡電を重荷と考えるようになっていたのだった。また、『京都日出新聞』1931年6月19日は、叡電の交差について、市が同一経営者であれば平面交差でもよいという意向だと報じていた。市が買収すれば、平面交差で済むことになり、適正に解決できるという考えがあったのかもしれない。

両者の協議は、1932年11月28日にはほぼ終わり、30日を仮契約調印日に定めた。それを、京都電灯側の都合で数日延期することにしたところ、30日夜に森田が急死した。関係者の著作には、森田の死が買収交渉の転機になったとするものがあるが、その後の大森吉五郎市長の時にも交渉は続いた。1933年3月15日に、京都電灯は鉄道大臣（三土忠造）に、丸太町通付近を除く区間の竣工期限の延期

を求めたが（昭 8 87），府は 3 月 28 日起案の副申で，すぐに工事ができない原因として買収交渉がなされていることをあげていた（昭 8 87）。（なお，この延期申請は認められた（昭 8 87，昭 14 22-4-2，昭 15 25-2-2））。全国的にも，1933 年までは電力公営の動きが盛り上がっていた〔白木沢涼子，2001 年，pp.14-15〕。それが，1934 年 2 月に，逓信省が青森県営の認可を最後にすると発表したことで，京都市も交渉を打ち切った。

第 2 節 第 1 号線との交差問題

この間，都市計画第 1 号線の建設が少しずつ進み，鞍馬街道～高野川が 1932 年 12 月 10 日に，その東方の高野川～大原街道が 1933 年 6 月 30 日に，西方の鴨川東岸～鞍馬街道が 12 月 14 日に竣工した（昭 10 12-2-2）〔京都府土木部，1936 年，p.302〕〔京都市，1944 年，p.318〕。これを受けて，京都市は市電の工事を申請し（日時不明），内務大臣と鉄道大臣が 1934 年 5 月 31 日に，第 1 号線上の鴨川～大原街道の工事を認可した（昭 9 67-4）。工事終了後，同年 10 月 1 日から，高野終点（高野上開町＝大原街道）以西の運転が始まった（昭 9 67-4）。まだ高野終点～百万遍の道路が未整備だったが，近いうちに元田中での交差が問題になることが確実になった。

翌 1935 年 4 月 2 日には，叡電が，月末に切れる予定の三条延長線の竣工期限の延長を申請した（昭 14 22-4-2，昭 15 25-2-2，昭 16 21-2-2）。だが，鉄道大臣（政友会を除名された内田信也）はとうとう許可を下さず，三条延長線は期限切れの形になった（ただし，府の 1940 年 4 月の引継文書では，まだ「申請中」と記されている）。その頃，高野終点～百万遍の北半分を含む東第 1 地区の区画整理が 1935 年 4 月に開始され，1936 年 3 月に竣工した〔京都市，1944 年，p.338〕（『京都日出新聞』1940 年 1 月 17 日）。さらに，1936 年 2 月～3 月頃に，百万遍～高野終点の第 1 号線の道路工事が始まった。¹⁷⁾このような中で同年 11 月以後，市村市長は京都電灯と，元田中での交差について交渉を始めようとした。だが，応じてもらえなかったようである〔京都府会，1939 年，p.192〕。もともと京都電灯は，都市計画第 1 号線が完成したなら元田中～出町柳を廃止にしても良いと言っていた。三条延長線の竣工期限も 1935 年 4 月 30 日で切れ，鉄道省にも見放された形になっていたのだから，予定通りこの区間を廃止しても良い筈だった。また，京都府も，1921 年の副申では，第 1 号線の完成時に叡電を高架化させると言っていたのだから，対応は極めて軟化していた。

1937 年 1 月には，この区域の南半分（東第 2 地区）の区画整理も始まった。ただ，こちらはやや時間がかかり，竣工は 1938 年 6 月だった〔京都市，1944 年，p.338〕（『京都日出新聞』1940 年 1 月 17 日）。その間，1937 年 7 月に盧溝橋事件が起こり，日本軍はそのまま戦域を拡大していった。この日中戦争の開始後，約半年間は物資の不足は目立たず，第 1 号線の工事も進んで完成に近づいた。¹⁸⁾このような中，市長は 1938 年 2 月に，第 1 号線の工事が進捗しているとして，叡電に対して元田中付近の改修を指示するよう，内務大臣と鉄道大臣に宛てて上申した。だが，府は材料高騰や資材不足で早急の実現は無理だとして，これを進達しなかった。そして府は，陸上交通事業調整法（1938 年 3 月に帝国議会を通過，4 月に公布）がいずれ京都にも適用されるとして¹⁹⁾，改修（高架化）以外の方法がないか，市長と京電に要望中だとした（昭 14 22-4-2，昭 15 25-2-2）〔京都府会，1939 年，pp.197-198〕。

第 3 節 第 1 号線の竣工後

市は 1938 年 6 月 29 日に，第 1 号線の道路が竣工したとして，高野終点～百万遍の市電の敷設工事を申請した。市は 9 月 12 日にも，工事方法変更命令を願う稟請書を提出した。だが，府は，交差問題

解決後の進達が妥当だと考え、内務省や鉄道省にまで書類をまわさなかった（昭 14 22-4-2, 昭 15 25-2-2）[京都府会, 1939 年, p.198]。内務省土木局関係者が刊行していた『道路の改良²⁰⁾』1938 年 11 月号では、浅香小兵衛事務官が、後は府からの進達さえあれば解決するのに、「流石は悠長の京都と云ひ度い所である」と揶揄した。浅香はこの時の論稿に、柵で塞がれた道路の写真までを載せ、この件は土木関係者に広く知られることになった[浅香小兵衛, 1943 年, pp.115-117]。

これを受けて、11 月 28 日の通常府会で、長村清之助が鈴木敬一知事に厳しい質問を浴びせた。長村は浅香の文章を逐一示して、誰の責任、どこの怠慢でこのようなことになったのかと詰問した。さらに、資金力のある叡電が内務省に批判されながら応じないのはどういうことかと問うた[京都府会, 1939 年, pp.190-196]。鈴木知事は、早く解決するようにというのはもっともだが、市の提出書類では交差方法が未決定なままだと答えた。岩崎雄治土木部長も経緯を述べ、調査中だと答えた[京都府会, 1939 年, pp.193-198]。さらに、翌 1939 年 3 月 4 日の市会でも、中塚保一がこの件を追及した。市村慶二市長は、解決に尽力しているが、かなりの費用がかかるので簡単にはいかない、解決時期の目算も立っていないと答えた[京都市会事務局, 1939 年, p.162,167,171,172]。市会では 3 月 6 日にも、尾張惣七がこの件に触れた[京都市会事務局, 1939 年, p.221]。その後、同年末によりやく交渉が進み、叡電の路線を 2 つに分断する話が具体化した。この件について、11 月 29 日の府会で、叡電が折り返し運転をしないといけなくなるようだという指摘があった[京都府会, 1940 年, p.294]。

1940 年 1 月 15 日に、府（特に岩崎土木部長）の仲介で、ようやく市と京都電灯が協定書に正式調印した。その内容は、高野～百万遍を「通れずの道」にしていた叡電の木柵を撤去し、同社の路線を 2 つに分ける。そして、その間に市電を通す。その代わり、四条大宮からの市電を、1 時間に 3 往復、八瀬まで乗り入れさせる、というものだった（『京都日出新聞』1940 年 1 月 15 日夕刊, 1 月 17 日, 『大阪朝日新聞・京都版』1940 年 1 月 16 日）。叡電の出町柳～元田中の 1 区間を切り離す異様な形になるが、京都電灯は敷設免許の申請時に、第 1 号線が完成したらこの区間を廃止するとしていた。そのことからすると、市や府が、無茶な要求を吞ませたことにはならない。むしろ、出町柳～元田中の 1 区間だけを残した叡電の方が、不自然な対応をしたことになる。周りに市電網が出来上がる中で、収益があがる見込みがないのに残置したのは、三条乗り入れの夢を捨て切れなかったからなのだろう。

だが、鉄道省がこの協定を受け入れなかったようである。3 月 5 日の市会で、市議の宮崎又三郎は、先の新聞記事に言及し、現地に行ったがレールが相変わらず敷かれていなかったと述べた。これに対して市村市長は、叡電の路線を 2 つに分け、市電を乗り入れさせる協定が結ばれたと説明した。だが、設備などについて官庁の許可があるので折衝中だと答えた[京都市会事務局, 1940 年, p.203,204,208]。この後の 4 月の知事引継文書でも、市が申請書を手直ししており、提出があり次第、府は取り次ぐ予定だとされた（昭 15 25-2-2）。結局、府が内務省・鉄道省に進達したのは 9 月 17 日になった（昭 16 21-2-2）。協定締結から進達まで、8ヶ月もかかっており、様々な問題が生じていたことが窺える。

先の宮崎は、通信省・鉄道省の関係が引っかかっていると述べていた。このうち通信省の件は、電気の供給地域の混在を避けてほしいという話だった。これは、間もなく通信省が軟化した筈である。²¹⁾ そうだとすると、主に鉄道省がこの不自然な分離に反対したのだろう。しかも、この頃の京都市電には基本的にダイヤがなかった。²²⁾ 鉄道省としては、これでは乗り入れを認めるわけにはいかなかった。その結果、話はまたも暗礁に乗り上げた。難航の中で、1941 年 3 月 4 日の市会では、予算に関する希望条項の中に、高野～百万遍の市電の開設及び暫定措置としてのバス路線の設定が入れられた[京都市会事務局, 1941 年, pp.227-228]。また、3 月 29 日の愛市交通懇談会での、市電側と市民代表との懇

談では、予定線にいつまでも電車が通らないことにクレームが付き、市電と重複して運転されている区間から、バスを廻してくるべきだという意見が出された(『大阪朝日新聞・京都版』1941年3月30日)。

この後については、史料が極端に乏しくなるが、知り得た限りのことを記すと、まず京都府が、1942年6月9日・8月26日付けで、乗り入れの取りやめと連絡線の撤去を進達した。内務大臣と鉄道大臣は、1942年9月29日付けでこれを認めた。同時に、交差方法未決定のまま、百万遍～高野の市電工事に許可を与えた〔最近内務省に於ける路政関係行政処分例，1942年，p.94〕〔最近内務省に於ける路政関係行政処分例，1943年，p.89〕〔京都市交通局総務部庶務課，1952年，p.26〕。市電工事は11月7日に始められたようである〔京都市交通局総務部庶務課，1952年，p.26〕。その際、鉄鋼不足のため、架線を支える鉄柱を木柱で代用するという一幕もあった(昭 24 270)。この後、内務省と鉄道省が、「両者袴線」という言葉を使い、1943年7月7日付けで平面交差を認めた〔最近内務省に於ける路政関係行政処分例，1943年，p.89〕。そして7月10日に、平面交差での高野～百万遍の運転が始まった〔京都市交通局総務部庶務課，1952年，p.26〕(『京都新聞』1943年7月11日、『大阪朝日新聞・京都版』1943年7月10日)。

第1号線のこの区間が開通したのは5年以上前であり、空費された時間はかなり長かった。しかも、高野～百万遍が運転されなかった分、市は運賃収入を得られなかった。1940年代の様相は、戦争の激化の中で、それ以前と条件が変わってくるので、ことの評価は慎重になさねばならない。それでも、主務省が許認可にはタッチするが、問題解決に向けて積極的に介入しない状況が、少なくとも交差問題について続いていたことがわかる。²³⁾

まとめと展望

以上の経緯は、次のようにまとめられる。叡電は、鉄道省の配慮もあって、都市計画京都地方委員会の審議を経ることなく出町柳以北を完成させた。その後、三条までの敷設免許を取得したが、市電との交差問題があり工事許可はなかなか下りなかった。ところが、土木事業による党勢拡張策に回帰した田中内閣が成立すると、鉄道大臣の小川平吉が、交差部分を除き工事許可を与えた。内務省が送り込んだ大海原重義知事も、敷地を確保するなどして協力した。こうして、三条までの路線は間もなく開通しそうだった。だが、これを京都市が頑なに拒んで跳ね返した。京都市は、政府の意のままに動くような存在ではなかったのである。

この後、民政党内閣の成立により、延長の件は仕切り直しとなり、府知事にも能力主義で佐上信一が起用された。京都市は、出町柳のすぐ南に行く都市計画第4号線を整備し、ここに市電を敷こうとした。そして、叡電に延長線との立体交差を求めたが拒否された。京都府もこの問題を調停できず、結局、内務省が都市計画京都地方委員会に意見聴取を行った。1931年6月の同委員会で、鉄道省の代表は叡電の肩を持ったが、知事は京都市側の主張を是とし、立体交差が多数決によって議決された。これを受けて、鉄道省は叡電に認可していた工事方法を変更させ、都市計画第4号線と立体交差にすることを指示した。また、丸太町線とも立体交差を指示した。

ここまでは、京都市の勝利だったと言える。1928年には鉄道省(及び京都府・内務省)の圧迫を跳ね返し、1931年の都市計画京都地方委員会では、内務省を味方に付けて、その主張を貫いたのだった。だが、この後の都市計画第1号線との交差については、叡電との折衝は不調に終わった。叡電はこの

道路が完成した後も封鎖を続け、敷設免許申請時に述べていた出町柳～元田中の廃止も実施しなかった。都市計画第1号線は、内務省の監督に属し、鉄道省も市電、叡電に対する許認可の権限を持ち、工事費は京都市が負担していた。京都市は両省に叡電を指導するよう求めたが、内務省の動きは鈍く、事態は解決しなかった。1940年1月には、京都府の仲介で協定が結ばれたが、鉄道省が難色を示し、そのまま3年半放置されることになった。

これらの経緯と、先に検討した奈良電の交差問題には、政治力学における共通性がある。京都市は、奈良電に都市計画第3号線以北の地下化を要求し続け、資金提供も渋ったため、高架化は随分遅れた。叡電についても、京都市が平面交差を断乎拒否し、結局、三条延長線の工事を挫折させた。第1号線との交差も、戦後の様相からして暫定的に平面交差にしても大きな問題にはならなかっただろう。だが、京都市は妥協の道をなかなか選ばず、道路が封鎖された状態が何年も続くことになった。そして、このような京都市の「暴走」を、内務省・鉄道省は、少なくとも1930年代には抑え込もうとしなかったのだ。

他方、1920年代に目を向けると、田中内閣のように政治主導で強引に三条への延長を進めようとした例もあった。田中内閣は、大海原知事を送り込んで叡電の工事に協力させようとした。そして、延長が実現の手前まで進んでいた。ところが、民政党への政権交代後、これらの協力は取り消され、叡電は梯子を外されてしまった。このように、中央政府の個性によって介入の積極・消極が左右されることも確かにあった。先行研究にはこのような視点があまり見られないが、改めて留意する必要がある。他の地域ではどうだったのか、時期によってどの程度異なるのかなど、事例を集積して歴史像を固めていかねばならない。

注

- 1) この件については、[武島良成, 2011年b]の「はじめに」を参照。
- 2) 同書で、寺田裕一氏は、不況などが影響して計画が進展しなかったと記している。また、同頁に編集部が付けた年表に、丸太町線での難航、世界恐慌による中止という表現が出てくる。
- 3) 以下、京都府立総合資料館所蔵の府庁文書については、このように資料番号を記していく。
- 4) 以下、1931年6月18日の第15回都市計画京都地方委員会の議事速記録からの引用を、委員会議事と記す。
- 5) この件は[太田光熙, 1938年, p.134,135,142]も参照。
- 6) 小川は、1928年度の予算編成にあたり、鉄道建設公債を倍増させて8000万円にすると発表した[小川平吉, 1927年, p.11]。実際には、そこまでするのは無理だったので、改良工事費を転用するなどして、積極政策のイメージを保とうとした[伊藤之雄, 1987年, pp.221-222]。その結果、1927年度の建設実費4922万円が、1928年度には5182万円、1929年度には6891万円にまで増えることになった。また、1926年度の地方鉄道免許交付が64件だったのに対し、小川が就任した1927年4月からの1年間で、106件を交付した[鉄道省, 1927年, p.266][鉄道省, 1928年, p.279][鉄道省, 1930年, p.179]。
- 7) 小川が奈良電、叡電の建設を後押しした理由は、大典を盛大に飾ろうとする「国粋主義者」としての個性にも求められよう。京都の話ではないが、1928年9月25日の伊勢神宮参拝後には、「神宮

所在地に達する交通機関の国民の精神上特に重要な意義を有することにより、国民各箇が戸毎に大神宮を奉祀するも尚神宮参拝の熱烈なる希望を達せしむるの必要なるを説き」と演説していた〔小川平吉文書研究会，1973年，p.257〕。

- 8) 江木は鉄道建設の実費を，1930年度に4172万円に，1931年度には2771万円まで減らした。地方鉄道免許も，8件，16件しか認めなかった（1931年度については辞任後も含む数字）〔鉄道省，1931年，p.200,276〕〔鉄道省，1932年，p.206,277〕。他に，〔江木翼君伝記編纂会，1939年，pp.353-358〕〔松下豊治，1941年，p.210〕〔広瀬英太郎，1962年，pp.300-302〕を参照。
- 9) 〔三好重夫，1972年，pp.323-324〕は，異動が政変によるものだったとしている。ただ，佐上も，政友会の原敬内閣時代に道路法の制定に携わり，水野錬太郎の秘書官を務めたこともあった。そのため，京都の民政党支部は知事就任に反対したが，それを安達内相が抑え込んだのだという。他に，〔丹波浪人，1929年，p.87〕も，大海原は政党色が強かった旨記している。なお，間もなく佐上は，土木部長に，岡山県・長崎県知事時代の部下だった調所武光を迎えた。
- 10) 〔京都市，1944年，p.165,166,173〕が，変更前後のルートを細かく記している。
- 11) 〔京都府土木部，1936年，p.301〕は，1930年3月15日に起工，1931年6月30日に竣工としている。『京都日出新聞』1931年7月10日夕刊は，3月15日に加茂大橋の地鎮祭，4月15日に起工と記している。『京都市公報』1930年4月10日は，3月3日に増田組が落札，15日に起工式をしたとしている（京都市役所所蔵文書）。
- 12) 『京都市公報』1930年9月11日による（京都市役所所蔵文書）。
- 13) 内務省からは土木局の技師，鉄道省からは監督局土木業務課長，総務課事務官，陸運課事務官，京都府からは土木部長らが出席した。
- 14) 30人の構成は，京都市長1，京都市官僚3，京都市議9，京都府官僚2，京都府議3，前伏見市長1，中央官僚2，軍人1，地元有識者5，地元財界人2，不明1となる。
- 15) 『京都日出新聞』1931年7月10日夕刊による。最初に渡ったのが大沢善助夫妻で，2・3組目もその家族だったのは，京都市が京都電灯との和解を演出しようとしたからかもしれない。
- 16) 民政党最員の『京都日日新聞』の論調は，1931年8月18日夕刊以後，中国への強硬策を促すように変化した。森田茂も，9月5日に陸軍大臣の南次郎大将に会い，「強硬策を執れと進言した」のだという（『京都日日新聞』1931年9月19日夕刊）。
- 17) 〔京都市，1944年，p.318〕は，1936年3月1日に太田川の改修から手を着け，道路工事には5月28日に着手したとしている。〔京都府土木部，1936年，p.302〕は，2月10日に着手したとしているが，この日に地鎮祭をしたのかもしれない。
- 18) 〔京都市，1944年，p.318〕は，1938年2月28日に完成したとしている。
- 19) 陸上交通事業調整法の研究は乏しいが，五島慶太（東京横浜電鉄などの経営者）らは同法に批判的であり，交通事業調整委員会で，公営の弊害を訴え続けた〔一記者，1938年，p.77など〕。そのため，少なくとも初期には，調整の動きは高まらなかった。鉄道省関係者の松下豊治は，1941年9月刊行の著書で，東京の調整が，「東京市案との経緯から何等効果を得るに至らなかったことは後の話題であり且周知の通りの結末であつた」と記した〔松下豊治，1941年，p.319〕。京都では，1940年3月7日の市会で，富松清が，同法にもとづき市営による交通調整をなすことを訴えた。だが，市村市長は，紀元2600年で各社が張り切っているため，協議を進める時期ではないと答えた〔京都市会事務局，1940年，pp.348-351〕。

- 20) 道路改良会（水野鍊太郎が会長を務め、事務所を内務省内部に置いていた）が、1920年11月に刊行した雑誌。浅香小兵衛は同会の幹事だった。
- 21) 逓信省は、市と京都電灯が配電地域を交換する協定を認めた上で、重複地域について営業権の単一化に努めるよう促すことになった。市議たちの、協定が認められないという心配は杞憂になった（『京都日出新聞』1940年3月2日、3月3日夕刊、3月4日夕刊、3月21日）。
- 22) 1926・1928・1934年に採用され、運転手・車掌を務めた3人の職員の座談会による。伏見線にはダイヤがあったが、他は1949年までなかったようである〔大森長吉ほか、1975年、pp.159-160〕。この1949年に乗り入れが実現した時にも、区間を宝ヶ池までに限定し、しかも臨時便にする条件が付された〔京都市交通局総務部庶務課、1952年、p.19〕。
- 23) なお、俗説（例えば〔香川貴志、2007年、p.73〕）に反し、京都市当局は昭和初期を通して不良住宅改良の意欲を保ち、政府との折衝を続けていた〔師岡佑行、1988年〕〔杉本弘幸、1998年〕。1943年夏には、内務省と連携して、予算の繰り越しを重ねていた地方改善事業（1941～1945年度のもの）を再開し、道路と150戸の改良住宅を建設しようとした〔京都市厚生局、1943年〕。杉本氏は用地獲得の困難さを指摘しているが〔杉本弘幸、2007年、p.40〕、叡電の出町柳～元田中を廃止すれば、そのまま「買収計画用地」の「E線」に充てられる筈だった。だが、京都市・内務省はそれも強行しなかった。

※以下は3論文共通

文献一覧

（京都府立総合資料館・国立国会図書館の登録データの表記を優先して記した）

1. 阿部正幸、1992年、川添和明編『叡山電鉄』：8-21
2. 荒川清彦、2008年、『京都駅物語』、淡交社
3. 荒川章二、2007年、『軍用地と都市・民衆』、山川出版社
4. 浅井郁爾、1929年2月、「奈良電気鉄道工事に就て」、『土木建築工事画報』5巻2号：5-11、37、工事画報社
5. 浅井郁爾、1929年3月、「奈良電鉄木津川橋梁」、『土木建築工事画報』5巻3号：26-28、工事画報社
6. 浅井郁爾、1929年4月、「奈良電鉄伏見高架橋工事」、『土木建築工事画報』5巻4号：16-18、工事画報社
7. 浅香小兵衛、1938年、「路政小感（三）」、『道路の改良』20巻11号：111-119
8. 芦高堅作、1939年、『京都電灯株式会社五十年史』、京都電灯
9. 部隊史編集委員会、1989年、『工兵第十六大（連）隊史』、伏見工兵会
10. 江木翼君伝記編纂会、1939年、『江木翼伝』、江木翼伝記編纂会
11. 遠藤金次、1999年、「伏見の酒」、聖母女学院短期大学伏見研究会『伏見学ことはじめ』：271-310、思文閣
12. 伏見区老人クラブ連合会、2001年、『子等につたえる伏見風土記』総集、伏見区老人クラブ連合会
13. 伏見酒造組合一二五年史編纂委員会、2001年、『伏見酒造組合一二五年史』、伏見酒造組合
14. 林屋辰三郎・藤岡謙二郎編、1978年、『宇治市史』4、宇治市役所

15. 本庄豊, 2009 年, 『山本宣治一人が輝くとき』, 学習の友社
16. 堀田四一編, 1955 年, 『伏見酒造組合誌』, 伏見酒造組合
17. 飯沼一省, 1987 年, 「都市計画法制定」, 大霞会『続内務省外史』: 1-4, 地方財務協会
18. 伊従勉, 2008 年, 「都市改造の自治喪失の起源——一九一九年京都市区改正設計, 騒動の顛末」, 丸山宏ほか編『近代京都研究』: 3-51, 思文閣出版
19. 一記者, 1938 年, 「第二回交通事業調整委員会の経過を見る」, 『道路の改良』20 巻 12 号: 71-78
20. 伊藤之雄, 1987 年, 『大正デモクラシーと政党政治』, 山川出版社
21. 伊藤之雄, 2004 年, 「書評 櫻井良樹著『帝都東京の近代政治史』」, 『史学雑誌』113 巻 12 号: 84-91
22. 伊藤之雄編著, 2006 年, 『近代京都の改造』, ミネルヴァ書房
23. 伊藤之雄「第一次世界大戦後の都市計画事業の形成—京都市を事例に 一九一八～一九一九—」, 2010 年 3 月, 『法学論叢』166 巻 6 号: 1-34
24. 伊藤之雄, 2010 年, 『京都の近代と天皇』, 千倉書房
25. 城陽市編さん委員会編, 1979 年, 『城陽市史』2, 城陽市役所
26. 利田春男, 1970 年, 「近鉄京都線連続立体交差化事業について」, 『新都市』24 巻 7 号: 49-56
27. 香川貴志, 2007 年, 「市営住宅の供給と大型郊外団地」, 植村善博・香川貴志編『京都地図絵巻』: 72-73, 古今書院
28. 香川貴志・山崎貴子, 2008 年, 「中学校社会科地理的分野における地形学習と地域学習との相互リンクの試み」, 『京都教育大学環境教育研究年報』16 号: 39-55
29. 川橋豊治郎, 1936 年, 「形影相伴つた森田さん」, 川橋豊治郎・相馬由也『大野人森田茂』: 238-255, 川橋豊治郎
30. 川島令三, 1992 年, 『全国鉄道事情大研究 京都・滋賀篇』, 草思社
31. 京福電気鉄道株式会社社史編纂委員会, 1972 年, 『京福電気鉄道 30 年史』, 京福電気鉄道
32. 京福電気鉄道社史編さん事務局, 1993 年, 『京福電気鉄道 50 年の歩み』, 京福電気鉄道
33. 京阪電気鉄道, 1935 年 8 月・1936 年 7 月・1937 年 8 月・1938 年 8 月, 『京阪』5 巻 2 号・7 巻 1 号・9 巻 2 号・11 巻 2 号, 京阪電気鉄道
34. 京阪電気鉄道, 1980 年, 『京阪 70 年のあゆみ』, 京阪電気鉄道
35. 小路田泰直, 1991 年, 『日本近代都市史研究序説』, 柏書房
36. 栗山一秀, 1999 年, 「水とともに生きる伏見のまち」, 聖母女学院短期大学伏見研究会『伏見学ことはじめ』: 311-340, 思文閣
37. 京伏合併記念会, 1935 年, 『京伏合併記念伏見市誌』, 京伏合併記念会
38. 京都府土木部, 1936 年, 『土木概要』, 京都府土木部
39. 京都府会, 1930 年, 『京都府通常府会・市部会・郡部会会議録』昭和 4 年, 京都府会
40. 京都府会, 1939 年, 『京都府通常府会会議録』昭和 13 年, 京都府会
41. 京都府会, 1940 年, 『京都府通常府会会議録』昭和 14 年, 京都府会
42. 京都府立総合資料館, 1970 年, 『京都府百年の年表』7, 京都府
43. 京都府立山城郷土資料館, 1998 年, 『特別展 南山城の鉄道 100 年』, 京都府立山城郷土資料館
44. 京都高等学校社会科研究会, 2000 年, 『京都に強くなる 75 章』, かもがわ出版
45. 京都市, 1944 年, 『京都都市計画概要』, 京都市役所
46. 京都市, 1976 年, 『京都の歴史』9, 学芸書林

47. 京都市, 1991 年, 『史料 京都の歴史』16 (伏見区), 平凡社
48. 京都市電気局, 1933 年, 『京都市営電気事業沿革誌』, 京都市電気局
49. 京都市電気局, 1939 年, 『電気事業成績調書』昭和 12 年度, 京都市電気局
50. 京都市電気局庶務課, 1937 年, 『市営二十五年』, 京都市役所電気局庶務課
51. 京都市電気局庶務課, 1939 年, 『京都市都市交通調製調査資料』第 1 輯, 京都市電気局
52. 京都市会事務局, 1929 年, 『昭和四年京都市会会議録』, 京都市会事務局
53. 京都市会事務局, 1935 年, 『昭和十年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
54. 京都市会事務局, 1936 年, 『昭和十一年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
55. 京都市会事務局, 1937 年, 『昭和十二年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
56. 京都市会事務局, 1939 年, 『昭和十四年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
57. 京都市会事務局, 1940 年, 『昭和十五年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
58. 京都市会事務局, 1941 年, 『昭和十六年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
59. 京都市会事務局, 1963 年, 『昭和三十八年京都市会会議録』上篇, 京都市会事務局
60. 京都市会事務局, 1966 ~ 1967 年, 『昭和四十一年京都市会会議録』下篇, 京都市会事務局
61. 京都市会事務局, 1971 ~ 1972 年, 『昭和四十六年京都市会会議録』, 京都市会事務局
62. 京都市会事務局, 1976 ~ 1977 年, 『昭和五十一年京都市会会議録』, 京都市会事務局
63. 京都市会事務局調査課, 1959 年, 『京都市会史』, 京都市会事務局調査課
64. 京都市交通局総務部庶務課, 1952 年, 『軌道事業略史』, 京都市交通局
65. 京都市総務部庶務課, 1941 年, 『京都市政史』上, 京都市役所
66. 京都市都市計画京都地方委員会, 1932 年, 『第十五回第十六回第二十一回第二十二回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
67. 牧園清子, 2010 年, 「内務省の都市計画行政」, 副田美也編『内務省の歴史社会学』: 211-236, 東京大学出版会
68. 松原厚, 1929 年 3 月, 「伏見町の地下水に就いて」, 『醸造学雑誌』6 卷 8 号: 8-29
69. 松原厚, 1929 年 4 月, 「伏見町の地下水に就いて」2, 『醸造学雑誌』6 卷 9 号: 25-31
70. 松林博・田中尚人, 2005 年, 「13 近畿日本鉄道(株)(旧奈良電気鉄道)」, 京都市文化市民局文化財保護課『京都市の近代化遺産—京都市近代化遺産(建造物等)調査報告書—』産業遺産編: 47-48
71. 松林博・田中尚人, 2007 年, 「旧奈良電気鉄道澁川橋梁」, 川上貢監修『京都の近代化遺産』: 110, 淡交社
72. 三木理史, 2009 年, 「交通調整の戦前・戦後と都市交通審議会」, 『人文地理』61 卷 5 号: 1-19
73. 三木理史, 2010 年, 『都市交通の成立』, 日本経済評論社
74. 宮原耕一, 1992 年, 川添和明編『叡山電鉄』: 4-7
75. 師岡佑行, 1988 年, 「幻の住宅建設計画」, 『京都部落史研究所紀要』8 号: 2-29
76. 村田太平編, 1968 年, 『田辺町史』, 田辺町役場
77. 鍋倉聡, 1992 年, 川添和明編『叡山電鉄』: 36-50
78. 中田安治, 1986 年, 『レイル』17 号: 27-62, エリエイ出版部
79. 中川理, 2008 年 a, 「京都の区画整理」, 丸山宏ほか編『みやこの近代』: 38-39, 思文閣出版
80. 中川理, 2008 年 b, 「都市計画事業として実施された土地区画整理」, 丸山宏ほか編『近代京都研究』: 52-85, 思文閣出版

81. 中嶋節子, 2009 年, 「書評 近代京都研究」, 『人文学報』98 号: 327-333
82. 「中野種一郎翁伝」刊行発起人会編, 1972 年, 『中野種一郎翁伝』, 鹿島研究所出版会
83. 夏秋義太郎, 1938 年, 『浅山市長と其の事蹟』, 似玉堂
84. 奈良電気鉄道株式会社社史編纂委員会, 1963 年, 『奈良電鉄社史』, 近畿日本鉄道
85. 日本経営史研究所, 2005 年, 『阪神電気鉄道百年史』, 阪神電気鉄道株式会社
86. 西部均, 2001 年, 「都市計画濫觴期の地理的理想力をめぐるポリティックス」, 『人文地理』53 巻 4 号: 63-80
87. 西城戸誠・香川貴志・武田一郎, 2006 年, 「「伏見」を歩く・調べる・紹介する」, 『京都教育大学教育実践研究紀要』6 号: 11-20
88. 西村克美, 1986 年, 「日本史教育と鉄道文化財」, 平田嘉三ほか『日本史教育における造形と色彩』: 359-368, 教育出版
89. 能川泰治, 2005 年, 「書評 櫻井良樹著『帝都東京の近代政治史』」, 『日本史研究』509 号: 72-79
90. 小川平吉, 1927 年, 「積極政策への邁進」, 『政友』323 号: 10-12
91. 小川平吉文書研究会, 1973 年, 『小川平吉関係文書』1, みすず書房
92. 大川貞一郎, 1989 年, 「兵営や演習場の跡と記念碑等」, 部隊史編集委員会『工兵第十六大(連)隊史』: 145-153, 伏見工兵会
93. 大森長吉・小谷重雄・馬持与作, 1975 年, 「座談会 市電とともに走った 80 年」, 下野博編『保存版 京都の市電』: 155-162
94. 大野勇, 1936 年, 「森田市長と電統案」, 川橋豊治郎・相馬由也『大野人森田茂』: 188-193, 川橋豊治郎
95. 大野勇, 1941 年, 『還暦に誌す』, 大野勇
96. 大阪電気軌道株式会社, 1989 年(復刻), 『大阪電気軌道営業報告書』自第四十六回～至第六十回, 鉄道史資料保存会
97. 太田光熙, 1938 年, 『電鉄生活三十年』, 太田光熙
98. 大槻喬編・田中博述, 1952 年, 『京都財界半世紀』, 田中翁夜話刊行会
99. 岡本隆一, 1994 年, 『われは医師』, ヤシマ印刷
100. 歴史でめぐる鉄道全路線公営鉄道・私鉄編集部, 2011 年, 「クロニクル叡山電鉄」, 曾根悟監修『週刊 歴史でめぐる鉄道全路線公営鉄道・私鉄』04 号: 14-15
101. 西城浩志, 2005 年, 「伏見の町の鉄道史」, 聖母女学院短期大学伏見学研究会『伏見の現代と未来』: 99-108, 清文堂
102. 西藤二郎, 1998 年, 「京都の都市近郊鉄道」, 田中真人ほか『京都滋賀 鉄道の歴史』: 233-260, 京都新聞社
103. 作間芳郎, 2003 年, 『関西の鉄道史』, 成文堂書店
104. 櫻井良樹, 2003 年, 『帝都東京の近代政治史』, 日本経済評論社
105. 佐藤博之・浅香勝輔, 1986 年, 『民営鉄道の歴史がある景観』1, 古今書院
106. 佐藤博之・浅香勝輔, 1999 年, 『民営鉄道の歴史がある景観』3, 古今書院
107. 関場茂樹・浅井郁爾・江田良治, 1930 年 8 月, 「澱川橋梁工事報告概要」, 『土木学会誌』16 巻 8 号: 513-539
108. 戦争遺跡に平和を学ぶ京都の会編, 2010 年, 『語りつぐ京都の戦争と平和』, つむぎ出版
109. 芝村篤樹, 1998 年, 『日本近代都市の成立』, 松籟社

110. 白幡洋三郎監修, 2008 年, 『京都市今昔写真集』, 樹林舎
111. 白木沢涼子, 2001 年, 「電力の国家統制・管理と富山県における電力統合」, 『歴史学研究』732 号: 11-27
112. 曾根悟監修, 2010 年 8 月 17 日, 『週刊 歴史でめぐる鉄道全路線』2, 朝日新聞出版
113. 杉本弘幸, 1998 年, 「戦前期都市社会政策の形成過程」, 『部落問題研究』145 号: 51-74
114. 杉本弘幸, 2007 年, 「1940-1960 年代の都市社会政策と地域住民組織」, 『歴史学研究』824 号: 34-50
115. 高山礼蔵, 1992 年 12 月, 「奈良電の時代 奈良電気鉄道の開通から合併まで」, 『鉄道ピクトリアル』569 号 (臨時増刊): 124-132
116. 武島良成, 2006 年, 「伏見の工兵部隊—工兵はそこで何をしていたのか—」, 『京都教育大学紀要』109 号: 15-29
117. 武島良成, 2011 年 a, 「奈良電気鉄道澱川橋梁と高架橋の神話」, 『京都教育大学紀要』119 号: 1-16
118. 武島良成, 2011 年 b, 「奈良電気鉄道と都市計画第 3 号線の交差問題」, 『京都教育大学紀要』119 号: 17-32
119. 竹山卓男, 2004 年, 「伏見の名水・歴史散歩」, 京都歴史教育者協議会『伏見新発見』:81-86, かもがわ出版
120. 田中真人・宇田正・西藤二郎, 1998 年, 『京都滋賀 鉄道の歴史』, 京都新聞社
121. 丹波浪人, 1929 年, 「動いた土木課長評」4, 『道路の改良』11 巻 12 号: 81-97
122. 寺田裕一, 2007 年, 「叡山電鉄」, 『鉄道ジャーナル』491 号: 127-130
123. 鉄道省, 1927～1932 年, 『鉄道省年報』昭和 1 年度～昭和 6 年度, 鉄道省
124. 鉄道省運輸局, 1927 年, 『大正十五年中国有鉄道貨物運輸概況』
125. 都市計画京都地方委員会, 1928 年?, 『都市計画概要』, 都市計画京都地方委員会
126. 都市計画京都地方委員会, 1929 年, 『第十一回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
127. 都市計画京都地方委員会, 1932 年, 『第十五回第十六回第二十一回第二十二回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
128. 都市計画京都地方委員会, 1933 年, 『第二十四回第二十五回第二十六回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
129. 都市計画京都地方委員会, 1934 年 a, 『第二十七回第二十八回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
130. 都市計画京都地方委員会, 1934 年 b, 『第二十九回第三十回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
131. 都市計画京都地方委員会, 1936 年, 『第三十一回第三十二回第三十三回都市計画京都地方委員会議事速記録』, 都市計画京都地方委員会
132. 塚本雅啓, 2007 年 10 月, 「歴史的橋梁を訪ねて 8 近畿日本鉄道京都線 澱川橋梁」, 『鉄道ジャーナル』492 号: 120-123
133. 上野裕, 2010 年, 「近代京都の都市計画と都市形成」, 『史泉』111 号: 30-44
134. 宇治市歴史資料館, 2007 年, 『パノラマ地図と鉄道旅行』(展覧会図録)
135. 山本真嗣, 1988 年, 『伏見 くれたけの里』, 伏見経済研究所
136. Y A 生, 1942 年, 「最近内務省に於ける路政関係行政処分例」, 『道路の改良』24 巻 11 号: 90-99

137. Y A 生, 1943 年, 「最近内務省に於ける路政関係行政処分例」, 『道路の改良』25 巻 8 号 : 65-91

新聞

『京都日出新聞』, 『京都日日新聞』, 『京都新聞』, 『大阪朝日新聞・京都版』, 『鉄道時報』

国立公文書館所蔵史料

1. 本館 2A-614-00 公文雑纂・昭和 10 年・第 47 巻・都市計画第 12 (京都都市計画街路ノ部中変更ノ件)

アジア歴史資料センター・データベース

1. A09054440900 昭和 7 年 1 月・職員録
2. C01001927200 陸軍省大日記乙輯昭和 3 年 (京都電灯株式会社工事施行ノ件)
3. C01001927800 陸軍省大日記乙輯昭和 3 年 (奈良電気鉄道工事施行ノ件)
4. C01001932100 陸軍省大日記乙輯昭和 3 年 (奈良電気鉄道京都線伏見起点零哩六鎖一哩四十鎖間工事施行ノ件)
5. C01006090500 陸軍省大日記乙輯昭和 2 年 (奈良電気鉄道敷設免許ニ関スル件)
6. C01006115500 陸軍省大日記乙輯昭和 3 年 (伏見練兵場及工兵第十六大隊作業場ノ (兵営西方ノ分) 一部整理ノ件)

京都府立総合資料館所蔵・京都府庁文書

1. 大 12 52-1-1 「大正十二年 軌道自一至一七 永年 土木課」
2. 大 13 70 「大正十三年 叡山電気鉄道一件 (免許関係) 永年 土木課」
3. 大 14 70-1 「大正十四年 叡山電気鉄道工事施行一件 (平坦部) 永年 土木課」
4. 昭 2 38-1 「昭和二年度 市行政自一至四五 永年 地方課」
5. 昭 3 164 「昭和三年 奈良電気鉄道 伏見京都延長線免許一件 永年 道路課」
6. 昭 3 165 「昭和三年 奈良電気鉄道 小倉宇治間 小倉西大寺 工事施行 永年 道路課」
7. 昭 3 166 「昭和三年 奈良電気鉄道 寺田村地内 (二哩二十一鎖 五哩二十五鎖) 工事施行 永年 道路課」
8. 昭 3 167-1 「昭和三年奈良電気鉄道 小倉伏見間 (小倉観月橋間) 工事施行一件 永年 道路課」
9. 昭 3 167-2 「昭和三年 奈良電気鉄道 小倉伏見間工事施行一件 (観月橋桃山間) 永年 道路課」
10. 昭 3 168 「昭和三年 奈良電気鉄道 伏見京都間工事施行一件其二 永年 道路課」

11. 昭 3 169 「昭和三年 奈良電気鉄道 京都延長線 工事施行一件（昭和三年一月二十四日申請図面）永年 道路課」
12. 昭 3 170 「昭和三年 奈良電気鉄道 京都延長線 竹田街道以北工事並 仮線工事施行一件 永年 道路課」
13. 昭 3 171 「昭和三年 奈良電気鉄道 小倉西大寺間工事方法変更一件 永年 道路課」
14. 昭 3 172 「昭和三年 奈良電気鉄道 小倉伏見間工事方法変更一件 永年 道路課」
15. 昭 3 173 「昭和三年 奈良電気鉄道 伏見, 京都間工事方法一件 永年 道路課」
16. 昭 3 175 「昭和三年 京都市営電気鉄道 東九条車庫一件 永年 道路課」
17. 昭 4 20-3 「昭和四年七月 大海原前知事佐上知事 事務引継演説書 永年」
18. 昭 4 33-2 「昭和四年 府会 其二 永年保存 庶務課」
19. 昭 4 97 「昭和四年 地方鉄道免許命令書調査一件 京都府」
20. 昭 5 83-1 「昭和五年 地方鉄道 自一至一六 永年 監理課」
21. 昭 5 88-4 「昭和五年 地方鉄道 自二六至了 永年 監理課」
22. 昭 5 116-2 「昭和五年 自三一至七〇 河川定期占用 永年 監理課」
23. 昭 6 16-1-1 「自昭和六年至十年 事務引継演説書 永年 土木部」
24. 昭 6 16-1-3 「自昭和六年至十年 事務引継演説書 永年 土木部」
25. 昭 6 16-1-4 「自昭和六年至十年 土木部主管事務引継演説書 土木部長」
26. 昭 8 87 「昭和八年 自一七至了 地方鉄道, 軌道 永年 監理課」
27. 昭 8 88-3 「昭和八年 軌道 記一六 永年 監理課」
28. 昭 9 67-1 「昭和九年 軌道 自一至二四 永年 監理課」
29. 昭 9 67-3 「昭和九年 都市計画, 公園, 都市計画事業 永年 監理課」
30. 昭 10 12-2-2 「昭和十年一月 斎藤前知事鈴木知事 事務引継演説書」
31. 昭 10 15-1 「永年 昭和十年九月土木部長更迭事務引継書」
32. 昭 10 36-2 「昭和十年 市行政 自四至七 永年 地方課」
33. 昭 11 32-3 「昭和十一年 市行政 自一〇至了 永年 地方課」
34. 昭 11 117 「昭和十一年 鉄道索道 永年 監理課」
35. 昭 12 142 「昭和十二年 鉄道 自一至六 永年 監理課」
36. 昭 13 145-1 「昭和十三年 軌道 記一 永年 監理課」
37. 昭 13 145-2 「昭和十三年 軌道 記三〇 永年 監理課」
38. 昭 13 145-4 「昭和十三年 軌道 自一五至了 永年 監理課」
39. 昭 14 22-4-2 「昭和十四年四月 鈴木前知事赤松知事 事務引継演説書」
40. 昭 14 161 「昭和十四年 軌道 自一至一〇 永年 監理課」
41. 昭 15 25-2-2 「昭和十五年四月 赤松前知事川西知事 事務引継演説書」
42. 昭 15 170 「昭和十五年 軌道 永年 監理課」
43. 昭 15 171 「昭和十五年 鉄道軌道 奈良電気鉄道株式会社鉄道線 京都市都市計画街路第三号線 交叉一件 永年保存 監理課」
44. 昭 16 21-2-2 「昭和十六年 川西前知事安藤知事 事務引継演説書」
45. 昭 19 147-3 「昭和十九年 自七六至一三八 河川定期占有 永年 河港課」
46. 昭 24 270 「昭和二十四年度（軌道, 電）東大路線工事方法変更認可申請 永年 道路課」

奈良県立図書館蔵・奈良県庁文書

1. S2 91 「奈良電気鉄道西大寺停留所連絡工事一件」

京都市役所所蔵文書

1. [昭和 3 年度] 伏見市町会々議録
2. [昭和 4 年度] 長期道路占用一件
3. [昭和 5 年度] 京都市公報

京都部落問題研究資料センター収集史料

1. 京都市厚生局, 1943 年, 「地方改善地区整理 昭和 18 年度」(京都市民生局蔵)