

奈良電気鉄道と都市計画第3号線の交差問題 －省庁の統制機能をめぐって－

武島 良成

The Intersection Issue of the Nara Electric Railway and City-planning No. 3 Route
－ A Dispute Over Controlling Functions of Government Agencies －

Yoshinari TAKESHIMA

Accepted June 28, 2011

抄録：本稿は、「奈良電気鉄道の澱川橋梁と高架橋の神話」の続編である。奈良電は、京都駅南方の都市計画第3号線以北を、5年間の期限がついた仮設区間として竣工させた。ところが、経営不振により改修は延期された。京都市は速やかな地下化を求めて、内務省と鉄道省に陳情を繰り返した。だが、両省は積極的に動かず、京都府による調停も失敗して、使用許可が切れてしまった。結局、高架工事が終わったのは、工事認可から約11年たった1939年3月のことだった。このような折衝の過程を検証し、都市計画法の準用下での京都のまちづくりにおける、省庁の統制の実態について考察した。

索引語：奈良電気鉄道，都市計画，都市計画法，京都市電，内務省，鉄道省

Abstract : This paper is a continuation of “The Myth of the Nara Electric Railway Yodogawa Bridge and the Fushimi Viaducts”. The Nara Electric Railway completed the north of city-planning No. 3 route south of Kyoto Station at its five-year deadline. Repairs however, were postponed due to unprofitable business operations. Kyoto City requested the moving of the lines underground and though the petition passed back and forth between the Ministry of Home Affairs and the Ministry of Railways, neither Ministry moved assertively. Arbitration by the City failed and permission for usage lapsed. Construction work on the overhead structure was eventually finished in March 1939, approximately 11 years after the construction had been approved. This paper examines negotiation processes of this kind and considers the reality of government agency control in the urban development of Kyoto within the application of city planning laws.

Key Words : Nara Electric Railway, city planning, city-planning law, Kyoto City Tram, Ministry of Home Affairs, Ministry of Railways

はじめに

本稿は、「奈良電気鉄道の澁川橋梁と高架橋の神話」の続編である〔武島，2011 年 a〕。同稿では、1928 年 11 月に竣工した奈良電気鉄道（以下、奈良電）の小倉～伏見～京都駅の建設をめぐる、省庁・自治体・住民・会社の複雑なやり取りを分析した。そして、事態を安易に陸軍の横暴に帰着させている通説を是正し、無橋脚の橋梁と高架橋の建設が、最終的には奈良電自身の判断だったことを明らかにした。またその際、都市計画第 3 号線（九条通など）以北について、敷設免許の申請時（1927 年 3 月 24 日）には高架化を予定したが、工事申請時（1928 年 1 月 24 日）に、費用と工期の関係から平面に改めたことに触れた。奈良電の第 3 号線以北が仮設区間としてつくられたのは周知のことに属するが、同稿では、鉄道省が 5 年（1928 年 6 月 1 日から）の暫定措置として認めたことを示した。これは、都市計画京都地方委員会が議決し内閣が認可した、奈良電の十条以北の敷地に都市計画街路（1 等大路第 2 類第 1 号線）を置く計画に対応させた指示でもあった。ところが、この工事は奈良電の経営状態が悪かったため先送りとなった。東寺駅付近の高架化¹⁾は 1939 年 3 月までずれ込み、第 3 号線以北の全面的な高架化が終わったのは、近畿日本鉄道に併合された後の 1969 年のことだった。

これらの点について、奈良電の社史は、客足が伸びず、負債も嵩んで、経営が苦しかったことを説明してはいる〔奈良電気鉄道株式会社社史編纂委員会（以下、社史と記す）、1963 年、pp.36-60〕。だが、5 年という期限や、東寺駅付近の工事については言及しておらず、経営状態と工事に密接な関係があったことは伝わらない。後述するように、奈良電は遅延の弁明の際に、大典に間に合わせるために無理な工事をし、その結果負債が膨らんだことを強調していた。経営悪化の原因には、大阪方面への延伸の失敗や昭和恐慌などもあったのだろうが、金額を比べるとこの弁明には説得力がある。澁川橋梁の工事費は、設計を変えたために約 70 万円増加していた。²⁾ 東寺駅付近の高架化工事の際に、奈良電が渋りに渋って出したのが 16 万円だったことからすると、澁川橋梁や伏見の高架橋の建設は、確かに第 3 号線以北の高架化を遅延させた一因だったと言える。そして、高架工事の遅れによって、奈良電は第 3 号線を分断してしまい、路面上の市電は数年にわたり東西の行き来ができなくなった。本稿の目的の 1 つは、この実態を描き出すことにある。そのことで、澁川橋梁と伏見高架橋の位置づけを、より多面的に豊かに理解することができる筈である。

第 2 の目的は、都市計画法が準用（1920 年 1 月施行）された中での、京都のまちづくりにおける省庁の統制の実態に迫ることである。この点について伊藤之雄氏は、都市計画法にもとづく拡張路線の選定に、京都市会の声が活かされていたことを指摘し、内務省主導、あるいは自治の喪失という通説に疑問を投げかけている〔伊藤之雄，2010 年³⁾〕。牧園清子氏が紹介した飯沼一省⁴⁾（内務省都市計画課長）の回想記も、一般論として、省に法を活用する熱意が乏しかったとするものである。飯沼はその理由を、「政府が一生懸命に地方自治を勧奨し、その振興を強調している時に、中央集権的色彩の濃厚な都市計画法の如きは、時代に逆行する悪法であるというのである」と記している〔飯沼一省，1987 年、p.3〕〔牧園，2010 年、pp.229-231〕。

本稿で取り上げる奈良電の高架・地下化は、第 3 号線及びその路面上の市電との交差をどうするかという問題でもあり、鉄道省と共に、内務省も許認可に関わりを持っていた。また、1927 年に下された奈良電の敷設免許には、都市計画の都合によって路線・工法の変更を指示し得ることが記されていた（昭 3 164⁵⁾）。京都市はそれを根拠に、内務省と鉄道省に、奈良電に命令をするよう陳情を繰り返した（後述）。このような許認可・命令の大枠があったことから、本テーマは、京都市の自治を無条件に

強調できるものではない。だが、鉄道省による使用許可が切れてから1年8ヶ月もたったところで、ようやく協定が結ばれたことからすると、省庁による統制機能の限界も認めざるを得ない。内務省の地方庁だった京都府にしても、京都市と奈良電の調停に失敗した上、一時は地下化に傾斜しながら、結局それを撤回した。しかも、最終的に工事の時期と高架区間を選定したのは京都市だった。都市計画法の地方都市への準用の意味を問うには、このような政策決定過程を把握し、そこから考察することもある筈である。⁶⁾

その際、内務省が京都府に置き、知事が会長となった都市計画京都地方委員会も、都市計画の諮問機関として一定の役割を果たしていた。とはいえ、同委員会が奈良電の件を直接に扱った形跡は、期限切れ直前の10回分の会議を含め残存する議事録にはない。⁷⁾ のみならず、府庁文書にも同委員会の考えに言及した箇所は見当たらない。同委員会は、奈良電の件に直接には関わらなかったことになる。ただ、1931年6月18日に、叡山電気鉄道（以下叡電と記す）と市電の交差について内務省土木局が意向聴取をした時に、同委員会は叡電に「高低交叉」を求める決議をした（1931年6月18日⁸⁾）。内務省（及び鉄道省？）はそれを受けて、社と市の暫定協約書が決議に抵触しないかと照会するなど（昭888-3）、この決議を重視したようである。奈良電について諮問しなかったのは、同様の結果になるのが明らかだったからでもあったろう。本稿では同委員会にはあまり触れないが、このような意味での関わりはあったことを断っておく。

ところで、このような調整・妥協の様相を検討するよりも、法の公布・施行を重視すべきと主張する論者がいるかもしれない。だが、例えば「軌道条例の広義解釈」が、大手私鉄網の形成の前提になったように⁹⁾、法の導入と、それがどのような形で定着したのかは分けて考えなければならない。先の都市計画京都地方委員会でも、土岐嘉平市長が、叡電が地方鉄道法に則って工事していることを認めながらも、市の意見を聴取しなかったことを強く咎めた。¹⁰⁾ そして結局、鉄道省の工事認可は覆され、叡電は建設を途中でやめることになった。¹¹⁾ このようなことから、本稿は法の運用や慣習化を重視する立場をとる。

本稿の視点は以上である。史料については、京都府庁文書を活用し、新聞などで補足する。また、京都市の各部局が戦前にまとめた編纂物も無視するわけではないが、第3号線やその路面上の市電（九条線など）の、どの部位がいつ着工されいつ開通したのか、記述はまちまちである。この工事・運転開始の順序について、今回、京都府庁文書でかなり具体的に掴むことができた。本稿ではこの点にも力を入れて提示していく。そのことで、九条線の全通が奈良電の件によって何年遅れたのか、明らかにできる筈である。論稿の構成については、まず第1章で、仮設物の使用期限切れ（1936年5月31日）までの状況を見る。そして、第2章で、東寺駅付近の高架化完成までの展開を追う。その上で、まとめと展望を行う。



地図1 九条通付近概念図

第1章 使用期限切れ（1936年5月31日）までの状況

第1節 始まった第3号線の建設

奈良電は、綱渡りの許認可に突貫工事を重ね、1928年11月の大典に合わせて運転を開始した。大典が終了すると、1929年1月19日に、仮設区間を高架線として工事し直す希望を述べ、京都市長（土岐嘉平）に図面を提出した（昭14 161，昭15 171）。奈良電が素早く動いたのは、都市計画第3号線の建設が始まると地下化の要求が勢いを得てしまうので、そうなる前に安価な高架線をつくってしまうとしたのだろう。その際、田中義一内閣が1928年5月17日に認可した1等大路第2類第1号線を、高架線の両側に置く予定だったようである。奈良電は、市の回答を待たず、1929年3月25日付けで鉄道大臣（政友会の小川平吉）に工事申請をした（昭5 88-4）。京都市は、6月18日付けで、地下化でなければ承認できないと答えた（昭14 161）。

この返事に対し、奈良電がさらなる働きかけを行った形跡はない。おそらく、事業で予期した程の利益が上がらず、赤字体質であることが判明しつつあったため、工事の優先順位を下げたのだろう。社史によると、奈良電は体質改善のために1930年2月に119人の首切りをし、3月には、大株主の京阪電気鉄道に合併を含めた救済策を提案したのだという〔社史，pp.36-47〕。このような状況下で、間もなく日本は、アメリカ発の恐慌を迎えることになった。こうなっては、最早大きな工事をする余裕などあろう筈がなかった。奈良電は、7月14日付けで工事申請の取り消しを申し出、願書が差し戻された（昭5 88-4）。

その後、翌1931年9月に始まった満洲事変を收拾できないまま、第2次若槻礼次郎内閣（民政党系）が倒れた。それに代わり、12月中旬に成立した犬養毅内閣（政友会系）が、円の切り下げを断行すると、日本の景気はV字カーブで回復していった。だが、奈良電の赤字は累積しており、1932年8月25日に予定した社債の支払いが出来なくなっていた。¹²⁾ これでは工事を行うのは無理であり、期限まで1年に迫った1932年3月頃に、鉄道大臣（政友会の床波竹二郎）に陳情したようである。京都府も4月11日付けで、この件に関する副申を提出した。¹³⁾ その上で、奈良電は7月22日に、鉄道大臣（5月に斎藤実内閣が成立し、政友会の三土忠造に交代）に、財政難を理由として3年間の期限延長（1936年5月31日まで）を申請した（昭11 117）。京都府（知事は6月に政友会系の斎藤宗宜に交代）も7月25日起案の副申で、工事に時日がかかるのでやむを得ないと述べた。その結果、鉄道大臣は8月20日に延長を認めた（昭11 117）。

こうして工事は先送りとなったが、京都市がそのことに異を唱えた形跡はない。民政党系内閣が続く中、募債が許されなかったこともあり、同市が都市計画事業として拡張・新設を予定した第3号線の工事は全く進んでおらず、文句を言える状況にはなかったのである。全線4768メートルのうち、ようやく1932年4月1日に、大石橋～西洞院川西岸の530メートルを起工し、1933年3月22日に一部を除いて竣工させた（昭10 15-1，昭11 32-3¹⁴⁾）。だが、1932年度までに手を付けたのはこれだけだった。同様に、第3号線上の市電の敷設も遅れていた。市は、上記の工事区間の西南隅に東九条車庫をつくることを計画し、工事申請の認可を1928年1月11日に内務大臣から受けていた（昭3 175，昭9 67-3）。だが、伏見線（1895年開通）と交差する大石橋までの軌道がないと接続できないので、工事着手は1931年4月10日まで遅れた（昭9 67-1）。この遅れのために、市は1928年10月に九条仮車庫（京都駅南方に位置）をつくり、以後も、内務大臣と鉄道大臣にその使用期限の延長申請を繰り返した（昭3 175，昭9 67-1¹⁵⁾）。

さて、大石橋から東九条車庫前までの市電は、1925年8月29日に敷設免許が下されていた。京都市は、工事着手期限の延長を2回（1927年と1930年）にわたり願った上で、ようやく1932年3月29日に、大石橋～（東）九条車庫前の448メートルの工事申請をした。内務大臣（民政党の山本達雄）と鉄道大臣は、9月24日に認可を与えた（昭9 67-3¹⁶⁾）。この区間の道路建設の施行に合わせて工事申請をしたことになる。軌道と車庫の工事は1933年7月25日に終わり、8月5日に運転を開始した（昭9 67-3¹⁷⁾）。このように道路の建設が始まって5ヶ月後（軌道の工事認可からは1ヶ月前）の1932年8月27日に、京都府は知事の名で、内務省都市計画課長（飯沼一省）に報告をした。その内容は、奈良電と第3号線の交差について地下化での解決を適当だとするものだった（昭15 171）。府は、1927年8月29日起案の鉄道大臣への副申では、京都市の地下化要求を必ずしも後押ししなかったが〔武島，2011年a，第1章第1節〕，第3号線の工事が始まった中、5年を経て、やはり地下化が妥当だと考え直したのだった。¹⁸⁾

第2節 応じない奈良電

この後京都市は、1933年度からの6年継続事業の予算を、1933年3月30日の市会で可決した。都市計画線の拡築・新設については、第3号線を含む外郭路を中心に1218万8000円を付け、市電については、長大な九条線の建設を含め798万8000円を付けた。¹⁹⁾ 大蔵大臣（政友会の高橋是清）と内務大臣は、これらを賄う公債について2年分だけを認めることにしたが、金額はほとんど削らなかった（昭10 36-2²⁰⁾）。大森吉五郎市長（やや民政党に近かった）がこの予算案を提出した時に、政友会の代議士でもあった市会議員の鈴木吉之助が、トロリーバスで充分ではないかと噛みつく一幕もあった。²¹⁾ これは、政友会京都支部長を務めていた奈良電専務取締役の長田桃蔵を助けるための発言だったのかもしれない。²²⁾ なお、この時の年度割では、都市計画線には、1933年度に177万4000円の工事費が予定された（昭10 36-2、『京都日出新聞』1933年2月20日）。ここに含まれる第3号線について、府地方課の資料は、1933年度に922メートルの延長が予定され、繰越施行中だとしている（昭11 32-3）。請負金額を書いた資料によると、7月31日までの予定で大宮通～油小路通が、10月30日までの予定で鴨川左岸～本町通が竣工予定だという（昭11 32-3）。各種の編纂物の記述とは合わない面もあるが、工事が本格化し始めた様相は窺える。²³⁾ 他方、市電については、九条線には1933年度の工事費として149万円が付けられた（昭10 36-2、『京都日出新聞』1933年2月16日）。区間は九条車庫～油小路と大石橋～高瀬川西岸だったという（『京都日出新聞』1933年2月16日）。だが、後述するように、この区間の工事申請はもっと後の1935年と1936年に行われたので、繰り延べとなった筈である。これは、ある程度まとめて竣工させなければ運転できなかったからだろう。

1934年になると、京都市は、5月24日に、交差予定地一帯（南第二地区）の土地区画整理事業の代執行命令を内務省から得た（昭14 161，昭15 171）。南第二地区は、南北を十条通と東海道線、東西を西洞院通と大宮通で区切った区域であり、奈良電の京都～八条～東寺～十条を全て含むものだった。同地区の整理費は京都市会が可決したばかりだった（『京都日出新聞』1934年2月17日）。京都市の都市計画事業は、全14平方キロのうち4平方キロを自発的組合に任せ、申し出がなかった残りの部分を市が代執行する形式だった。このようなやり方が、1931年7月に旧西院南部組合地区が任命されて以来進んでいたのだった（昭10 15-1²⁴⁾）。

また、1934年度の外郭線の拡築とそれに伴う土地区画整理事業費については、原案では232万7000円が付けられた（『京都日出新聞』1934年2月20日）。そして、第3号線の延長もさらに進んだ。府庁

文書で確認できるところでは、1934年7月16日に、大森市長が京阪電気鉄道取締役社長（太田光熙）に、6月25日付けの本町通～東山橋の跨線橋架設に関する京阪電気鉄道線路防護工事を了承すると伝えた（昭13 145-1）。この一帯の工事の進捗について、編纂物の記述はまちまちだが、橋の東側の拡築工事は前年度に終わった筈である。この史料は、続く鴨川の大跨線橋の工事に向けてなされた措置の1つを表しているのだろう。さらに、『京都日出新聞』1934年11月7日夕刊によると、京都第二中学校前（四ツ塚）～西大路九条～東海道線の1600メートルも近日着手とされている。後の展開から見ても、この区間はこの頃造成されたのだろう。なお、都市計画第3号線は、九条通に加えて西大路の九条から七条までを含んでいたが、同大路の八条～七条も1934年末に竣工した（昭13 145-2⁵）。

このように都市計画線の工事を進めつつ、京都市は、都市計画・土地区画整理事業を遂行するためとして、1934年9月5日に鉄道大臣（7月に岡田啓介内閣が成立し、政友会を除名された内田信也に交代）に、11月21日には内務大臣（7月に後藤文夫に交代）と鉄道大臣に、奈良電の地下化を陳情した（昭14 161, 昭15 171）。大森市長は、11月には、室戸台風被害に対する政府援助金の増額を上京して陳情しており、その機会を利用したようである。その上で、京都市は、12月5日に奈良電に立体交差化を申し入れた（昭14 161, 昭15 171）。市はその時に、南第二地区区画整理に着手することになったことも伝えた。これは、交差部が市街地の中に位置することと、第3号線が重要なルートになることをアピールできる態勢をつくってからの、満を持しての申し入れだったことになる。しかも、社史によると、奈良電の再建もこの時期に進みつつあったようである。同年5月17日に修正整理案を発し、9月末までの全額の78パーセント分の承諾を得ていたのだという。一応は再建の目途がたったところであり、京都市の申し入れは、時宜を得たものだったことになる〔社史, p.60〕。

京都市は、奈良電の返事がなかったためか、12月27日にも申し入れをした。だが奈良電は、その27日に、1300万円もの負債があるために多くの工事費を出せないと返答した。その際、負債整理を進めても1939年度までに600万円が残るということも伝えた。これに対して京都市は、28日に延引は許されないと述べた（昭14 161, 昭15 171）。この奈良電とのやりとりでは、「立体交叉」という言葉が使われたが、内務大臣と鉄道大臣に地下化を申し入れた直後であり、地下化を念頭に置いていたのだろう。市と奈良電の応酬はこの後も続き、1935年1月12日に奈良電が工事延期を申し入れた。市は21日に、不可能だと回答した（昭和14 161）。

ところで、この時期、京都市会では、旅費不当支出問題など不祥事が連続した中で民政党が態度を変え、大森市長を辞任に追い込んでいた。だが、民政派は安田耕之助の擁立に成功せず、結局、市会議長だった浅山富之助（無党派）が市長に就任した。京都市は浅山の名で、2月25日に、奈良電に社員を派遣して説明することを求めた（昭14 161, 昭15 171）。奈良電は3月1日に社員を派遣した〔京都市会事務局, 1935年, p.706〕。さらに奈良電は、3月9日に、保安設備を慎重にすることで平面交差を承認するよう頼んだ（昭15 171）。このような難航の中、3月7日の市会では、木下喜三郎（民政党系）が「一向ニ奈良電ハ地下線ニシヤウト云フヤウナコトヲ考ヘテ居ラナイラシイ」とし、奈良電のところで市電が分断されるのではないかと質問した。村松武美助役は、交渉の様子を伝え、会社の懇請は「容認スベキ筋合デアリマセヌ」とし、市電が分断されることもないとした〔京都市会事務局, 1936年, pp.701-706〕。

だが、現実には出口が見えないまま、仮設物の使用期限が1年後に迫った。京都府（1月に知事が床波竹二郎の女婿である鈴木信太郎に交代）は4月20日起案で、内務大臣・鉄道大臣への文書をまとめた。前者は、奈良電の経営の困難さを伝え、平面交差を変更することで認可（了承の意味か）するべ

きというものだった。後者は、府も地下化を適当と認めているが、たとえ高架線でも至急の工事は困難だとするものだった。同日、府は奈良電にも、市・府の双方が地下化を求めていることを伝えた。しかし、奈良電はこれを黙殺した（昭15 171）。

第3節 残り1年—ついに免許切れ

やがて、残り期間は1年を切った。浅山市長は、1935年9月5日に、鉄道大臣に至急地下式を願うと陳情した（昭14 161, 昭15 171）。その上で10月21日に、内務大臣と鉄道大臣に、市電の西大路七条～同八条、西大路九条～九条大路大宮、九条大路油小路～九条車庫前の工事申請をした。その際、西大路八条～同九条は、東海道線との交差についての設計が未了で、九条大路大宮～同油小路は奈良電との交差の設計が未了なので、別途申請するとされた（昭13 145-2）。浅山の伝記では、1935年末までに第3号線は4.671キロのうち3.706キロが竣工していたというが〔夏秋義太郎、1938年、p.285〕、市電の工事申請の様相からすると、大石橋以西は、奈良電交差部、東海道本線交差部を除きほぼ完成していたことになるだろう。

この申請に対し、内務省都市計画課長（松村光麿）は、10月26日に、府に1等大路第2類第1号線の位置の移動（内閣が4月24日に認可²⁶⁾）に絡めて、鉄道は「必スシモ地下式ニ限ルノ要無之様存セラレ候モ特ニ地下式ニ限定セザルベカラザル理由アラバ承知致度」として、京都市長に問い合わせるよう依頼した（昭和15 171²⁷⁾）。これを受けて、府土木部長は、29日に市に理由を具申するよう通牒した。市長は11月26日に、府土木部長に対し、地下化はそもそも1927年に市会協議会が決めたものだという返事をした。府土木部長はこれだけでは不満だったためか、12月24日にもう一度照会した。市長が、1936年1月13日に府知事に提出した理由書では、将来造る市の高速度鉄道との連絡ということが新たに入った。府は1月15日起案の文書で、内務省都市計画課長にこの件を取り次いだ（昭15 171）。京都市会では、1936年3月5日に、竹内忠治（民政党系）が、問題が解決された模様がないうとして追及した。市村慶三助役は、内務大臣・鉄道大臣と折衝中だとし、間もなく仮営業期間が終わるのでその時期までには相当の進展が見込めると答えた〔京都市会事務局、1936年、p.212,215〕。

この直後の3月7日に、京都市は鉄道大臣（3月に広田弘毅内閣が成立し政友会の前田米蔵に交代）と内務大臣（3月に潮恵之輔に交代）に、九条大路大宮～同堀川の市電の工事認可を申請した（昭14 161）。さらに5月25日に、市は内務大臣と鉄道大臣に、大石橋～東福寺の市電の工事認可を申請した（昭13 145-1）。これで、前年10月21日の申請区間と併せ、東福寺～西大路七条までの第3号線上の軌道が、奈良電交差部、東海道線交差部の前後を除き、全て申請されたことになった。大石橋～東福寺の道路については、前年8月1日に大阪鉄道局長（日浅寛）から市長に、1933年12月19日出願の京都・稲荷間の跨線道路橋について設置を承認する（昭13 145-1）という通知がなされていた。府庁文書ではカバーできないが、大石橋～1等大路第3類第22号線が1936年2月15日に、1等大路第3類第22号線～鴨川が4月30日に完成したとする編纂物がある〔京都市、1944年、pp.319-320²⁸⁾〕。1935年後半～1936年前半に工事が進み、大石橋以東も路面電車の工事認可を申請できる態勢になったのだろう。

ところが、このような京都市の動きに真っ向から反対して、奈良電は1936年3月31日に、鉄道大臣に期限をさらに5年間延長するよう願った。その際、「負債整理案」を添えて業績が悪いことを強調し、また、市が京都駅の根本改良を切望しているようだというを、期限延長の理由に付け加えた（昭15 171²⁹⁾）。また、『京都日出新聞』1936年5月4日夕刊によると、同日午前には奈良電代表らが府庁

に土木部長を訪ね、「高低交叉」の延期を申請したのだという。記事によれば、府は断行を望むとし、延期を申請するのなら理由を明示するように述べたという。市長は、このような奈良電の動きを封じるべく、5月8日に鉄道大臣に対し、近く九条大路が全通することを伝え、奈良電によって交通・市電の運転に支障がでるとして、工事方法の変更を願った（昭14 161, 昭15 171）。奈良電は5月19日に、知事（4月に、内務省都市計画課長の経験者である鈴木敬一に交代）に、交差部分のみ高架にするなら24万円かかるが、破産の恐れがある現状では費用の大部分を京都市に援助してもらわねばならないとし、郊外なので平面交差でも良いのではないかと述べた。こうして解決の目途がたたないまま、5月31日に許可は切れた。府は6月5日起案の文書で、鉄道省監督局長（前田穰）にそのことを伝え、府としては平面交差だけは避けたい、社と市に「高低交叉」にするよう折衝中だと伝えた（昭15 171）。

なお、京都市電気局庶務課の調査資料は、奈良電の1935年度（1936年3月31日まで）の収入を126万円、経営費を48万6000円としていた〔京都市電気局庶務課、1939年、pp.20-21〕。差し引きすると80万円の黒字となり、この利益率は社史が記す開業前の計画（建設費1000万円に対し、年8分の利益）にほぼ相当していた〔社史、p.36〕。奈良電は経費削減などの営業努力を進めており、それなりに利益が出るようになっていたことになる。しかも、社が説明したように、負債が1939年には600万円まで減る予定だというのなら、20～30万円の捻出はもちろん、それ以上の支出も不可能ではなさそうだった。京都市の強硬姿勢の背景には、このような判断があったのではなかろうか。³⁰⁾

第2章 高架工事の完成までの状況

第1節 協定の締結

許可切れの翌年（1937年）、3月6日の京都市会で、中村庄太郎（民政党系）が、会社の不誠意、当局の怠慢だとして奈良電の問題を追及した。市村市長（前年6月に助役から昇格）は、折衝を続けており、過日も上京した際に内務大臣と話したが、非常に心配してくれていたなどと答えた〔京都市会事務局、1937年、pp.116-120〕。管見では、折衝の様子を伝えるこの時期の文献は残っていないが、様々な形で交渉は続いていたのだろう。5月1日には、鉄道大臣（2月に林銑十郎内閣が成立し伍堂卓雄に交代）と内務大臣（2月に河原田稼吉に交代）が市に対して、1年半前の軌道工事の申請のうち、西大路九条～九条大路大宮のみ認可した（昭13 145-2, 昭13 145-4）。第3号線は、すぐに軌道を敷けるように造成されており、市は直ちに工事を行った。そして、5月3日に知事に竣工を届け、運転申請をした。その際、奈良電との交差について、府が言う主旨にもとづき努力するというのを付け加えた（昭13 145-2）。運転開始の届け出は5月7日付けでなされた（昭13 145-2³¹⁾）。

この後、5月18日に、市村市長は内務大臣と鉄道大臣に、第3号線が完成したが通行できないとし、奈良電に工事方法変更の命令をするように依頼した。府は、盧溝橋事件（7月7日）の直後の7月20日に起案した副申で、鉄道大臣（6月に近衛文麿内閣の成立により中島知久平に交代）に、会社は工事の準備ができそうな状況であり再延期を認めない方法で申請を許可するべきだと述べた（昭15 171）。この時の文言では、府は、「高低交叉」になるように調整してきたというので、地下化にこだわっていなかったことになる。8月には、認可が下りないことに苛立ってか、京都市は西大路七条～八条の認可前工事をした。これが咎められ、京都府土木部長の指示により、府知事宛てに始末書が提出された（昭13 145-2）。

この後、1937年10月22日に、内務大臣（6月に馬場鑠一に交代）と鉄道大臣が大石橋～東福寺の工事認可をした（昭13 145-1）。市は11月10日に工事に着手し、15日に竣工させた（昭13 145-1³²⁾）。さらに11月13日には、九条車庫前～九条大路油小路が工事認可された（昭13 145-2, 昭14 161）。こちらもすぐに工事に着手して竣工させたようで、市村市長は知事に、11月22日付けで、東福寺～大石橋～九条車庫～九条大路油小路を同日より運転開始することを伝えた（昭13 145-2³³⁾）。こうして、第3号線の市電は、奈良電の少し東の油小路まで繋がり運転が始まった。追い詰められた奈良電は、9月22日に、鉄道大臣に、市も府も「高低交叉」を望んでいるようだが、破産の可能性があり35万円の工事費のうち15万円しか出せないと伝えた。また9月28日に、知事に対して、35万円のうち15万円なら払えるので、後は市の補助を仰ぎたいと伝えた（昭15 171）。このように、奈良電が15万円なら出すということを明らかにしたため、ようやく妥協への道が開かれることになった。

また、市は9月24日付けで、九条大路堀川（奈良電の線路際までということになる）～同油小路の工事施行を申請した。その際、交差部位をどうするかはまだ交渉がまとまっていないことが記された。添えられた説明書では、交渉の見込みはたっていないが、市民の声・他県との交通のこと・美観・防音などを考慮し、地下式にしたいとされた。また、将来の高速度交通機関を地下式に統一したいという希望も記された（昭14 161）。府はこの件に関し、10月19日起案の副申で、道路が既に完成していることを伝え、交差問題を放置するのは難しいとした。そして、協定を結ばせるつもりだということも伝えた（昭14 161）。この後の交渉の詳細は不明だが、結局1938年1月12日に市と奈良電が契約書を交わした。その内容は、交差部を高架にし、工事を市に委託し、奈良電は16万円を納付し残りを予算の範囲内で市が補給する、などというものだった。翌13日に交差に関する協定書がつくられ、高架橋の高さ（地面まで4.5メートル）などを定めた。市は22日に、このような協定を結んだことを内務大臣（1937年12月に末次信正に交代）と鉄道大臣に伝えた（昭14 161）。

そして、24日に奈良電が鉄道大臣に行った工事申請では、工事区間を京都駅から654～1890メートルの区間とし、途中の高架化を図るとした。工事費は20万4970円で、そのうち4万4970円を京都市が出すとした。奈良電は、交差部分のみの工事なら24万円かかるとしていたが（1936年5月19日）、木造部分を多くするなどして一層の緊縮を図ったのだった。京都駅近隣を平面のまま据え置くかどうかは、京都市に委ねられたわけだが、市は出費せずに工事費を抑える道を選んだ。そして市村市長は、28日に、内務省計画局長（1937年9月30日に設置、局長は松村光麿）に、工事費節減と国鉄の高架問題との関連を考え、地下化でなく高架で構わないという結論を出したと伝えた（昭15 171）。京都市は1月22日付けで、府に九条大路堀川～同油小路の市電工事の施行についての追申書を出し、さらに内務省計画局長に、交差方法決定の事情について書類を提出した。府の岩崎土木部長は、2月8日付けで市に、奈良電の工事に関わる道路管理について照会し、15日に問題ないという返答を得た。同じ日に府の松田技師は、奈良電の高架が木造方法なので10年前後で改築が必要だが、会社の業績からして仕方がない、京都駅の改良計画の決定を待ち永久構造にするのが得策だと報じた（昭15 171）。これらの史料からすると、工事を市に依頼したが、設計は奈良電が行ったもののようである。この後、府は1938年2月15日起案の副申（市電工事に関するもの）で、内務大臣・鉄道大臣に交差について協定がなされたことを伝えた（昭14 161）。

第2節 高架工事の完成

京都市の1938年度予算は、3月29日の市会で成立した（『京都日出新聞』1938年3月29日夕刊）。

鉄道省は3月30日付けで工事認可したが、これはこの予算成立を待っての措置だったのだろう。その際、4月29日までに着手し6月30日までに竣工させるという厳しい条件を付けた。また4月2日に、京都駅付近仮設工事の使用期限延長を認可した。これで、期限切れの状態が1年10ヶ月ぶりに解消された（昭15 171）。

奈良電は、工事申請をした直後の1月28日に、府に鉄鋼工作物の築造許可を申請した。これは、日中戦争が拡大する中で定められた「鉄鋼工作物築造許可規則」にもとづく申請だったが、京都でも鉄鋼使用が厳正化されつつあった。³⁴⁾ そのため、許可はなかなか下りず、4月29日に着手延期を申請した。6月1日にも、まだ鉄鋼築造の許可が下りないとして、鉄道大臣に着手・竣工期限を3ヶ月ずつ遅らせる申請をした。府は6月3日起案の副申で、鉄道大臣に、これをやむを得ないことだと口添えした。そこで鉄道大臣は、7月7日付けで、工事着手期限を7月29日までに、竣工期限を9月30日まで延ばすことを許可した（昭15 171）。京都市は、依託された工事を7月25日に開始した。だが、鉄材の入手難により短期間で橋桁を造るのが困難で、諸材料の騰貴やガソリンの統制もあり工事は難航した。そこで奈良電は、9月8日にさらに竣工期限を約4ヶ月伸ばし、1939年1月20日までにしよう申し込んだ。同時に、木造部を減らして築堤部分を増やすことや、入手難の架線について京都市の在庫品を使うこと、架線柱についても在庫品を使うなど、工法の変更を申請した。これらの許可は10月15日付けで下された（昭15 171）。

一方、市電の工事については、6月21日付けで九条大路大宮～同堀川が、翌22日に九条大路堀川～同油小路が認可された。着手期限は12月20日とされ、1939年6月20日までに竣工させる条件が付された（昭14 161）。京都市は7月13日に、12日に九条大路大宮～同堀川～同油小路の工事に着手したと届けた。市電の工事は、奈良電の方が終わらなければ完了しないので、比較的ゆっくり進んだと見られる。だが、こちらでも材料の不足が起こり、翌1939年2月9日に、市村市長が知事に、鑄鉄製蓋の入手が困難になったのでコンクリート製にしたいと申請した。府は13日起案の書類でこれを認めた（昭14 161）。また、市は認可前工事を咎められた西大路七条～同八条の工事につき、10月21日に内務大臣と鉄道大臣に追申をした。この区間の申請が通らなかったのは、八条～九条の間の東海道線との交差の問題が解決していなかったからだったのだろう。市は、交差部の工事が翌年3月末に終わると伝えた。これが奏功して、七条～八条の工事は12月初めに許可され、12月15日付けで工事を施行し、22日に運転を開始した（昭13 145-2）。なお京都市は、西大路九条から北に300メートル延びていた軌道の北端に西大路駅前停留場を置くことを、8月29日に申請していた。これは、9月16日に開業が予定された国鉄西大路駅との連絡を考えての措置だった。京都府は申請を9月15日に認め、工事は11月15日までに終わった。府の技手たちは12月2日付けで検査復命を行った。³⁵⁾

さて、奈良電の工事は遅れに遅れ、期限（1939年1月20日）までに終わりそうになかった。そこで奈良電は、1月12日に鉄道大臣（1月に平沼騏一郎内閣の成立で前田米蔵に交代）に、3月末までの延長を申請した。府も17日起案の副申で、仕方がないとして口添えした。その後、先に完成した下り線の監査が1月27日に行われた。上り線の工事も終わった3月2日に、市村市長は竣工を届けた。そして、9日付けで鉄道大臣に運輸開始認可申請を行い、16日に認可された。奈良電は府に、高架線が15日に完成し16日より運行されることになると伝えた（昭15 171）。ただ、府の軌道調査官の検査復命書の提出が17日付けになったため、実際の運行は17日からになったようである（昭14 161）。この日の夕刊（『京都市出新聞』1939年3月17日夕刊）は、工事が完成し17日から東寺駅に急行が止まるようになったと記している。

市電九条線の方は、2月16日に、市が府に九条大路油小路～同大宮の竣工を届け、21日からの運転認可を求めた。同時に、奈良電直下に予定された停留所の名前を、九条大路堀川から九条堀川奈良電前にしたいと申請した。府は20日起案の書類で、運転開始を認可した（昭14 161）。これで、東福寺から西大路九条までが結ばれることになった。第3号線のうち、残っていた西大路八条～同九条は4月4日に工事認可され、6月22日に竣工した。その間、市は、西大路停留所の安全地帯の新設などを6月7日に申請し、29日に認可を受け30日に竣工させた。京都府（知事は4月に赤松小寅に交代）は、7月4日起案の書類で、5日からの運転を認めた（昭15 170）。これでようやく、第3号線上の市電は全線開通となった。³⁶⁾

まとめと展望

以上の分析により、澁川橋梁や伏見の高架橋を安易に建造したことが、都市計画第3号線以北が平面となった状態が長引く一因となったことが確認できた。その遅延によって、市電九条線が奈良電によって分断された時期が生まれた。奈良電との交差問題がなければ、西大路九条～九条車庫前は、1935年10月21日に一括して工事申請されたものと見られる。この申請の認可・工事を経て、西大路九条～九条大宮の運転が始まったのは、1年半後の1937年5月7日だった。この1年半の短縮可能性について、推測を重ねることは避けるが、奈良電の件がなければ、遅くともこの時までには大石橋以西の運転が始まっていた筈だった。実際の運転開始は1939年2月21日だったので、2年近く遅延したことになる。

また、市と府の両方が望んでいたことから、都市計画第3号線以北は地下化されてもおかしくなかった。だが、奈良電の経営難から結局高架線になった。その際、市が、地下化に将来の高速鉄道との接続の意味を持たせようとしていたことにも注目するべきである。この時に地下化されていたなら、市営地下鉄との接続を考慮して施工されたのだろうから、市街を南北に縦断する地下鉄（1974年起工）が、烏丸通ではなく堀川通を通るものになった可能性が高い。³⁷⁾

次に、奈良電の交差問題を、鉄道省・内務省・京都府のいずれもが、強く指導・統制して解決しようとしなかった様相も明らかになった。鉄道省が下した仮設物の使用許可が切れてから、奈良電と京都市の協定がまとまるまでには1年8ヶ月がかかり、その間、同省が、役員の解任・施設の管理・免許の（一部）剥奪などをするとはなかった。また、内務省の動きも鈍かった。同省の目立った動きは、奈良電の敷地に設置予定の市道を東方に移し、市に地下化にこだわる必要がなくなったのではと照会した程度だった。時期からすると、これが期限切れを防ぐための内務省の最後の策だったのだろう。だが、市は応じず、その後も地下化要求をなかなか取り下げなかった。ようやく断念したのは奈良電と協定を結んだ時だった。

内務省がこの程度の介入しかなかったのは、奈良電の件が都市計画や区画整理に大きな影響を与えないと判断したからだったのかもしれない。とはいえ、町の発展を促す市電の敷設は、内務省と鉄道省の管轄であり、放置してよい問題ではなかった。九条通沿線は人口の急増地帯であり、それなりに重要な問題だった筈である。そう判断したからこそ、内務省の地方庁である京都府も、市に同調して地下化まで主張するようになったのだった。だが、その京都府も、会社と市の調停に失敗し、期限切れという不手際を犯してしまった。しかも、奈良電の抵抗に遭い、地下化案も撤回することになった。

一方、市当局の対応は、地下化に固執し工事費も出し渋るものだった。その対応の背景には、地下化を前提に、事態の解決を促す市会の存在があった。地下化を取りやめた上、高架線の建造に多くの費用を出すのでは、市議たちは納得しなかっただろう。彼らの声は、自治を求めている意志表示でもあった。市長も、都市計画京都地方委員会で市の意見を踏まえるべきことを強く主張していた。これは叡電の敷設に対するものだったが、自治を正当とする感覚が、市長・市議ぐるみで存在していたことがわかる。もっとも、その頑なな姿勢が、結果的に京都駅南方の発展を遅らせた面もある。また、国鉄京都駅の高架化構想との関係があったにせよ、奈良電の高架化を東寺駅付近だけにとどめた結果、八条通油小路～同大宮などの発展に自らブレーキをかけてしまった。堀川通が1964年10月に国鉄ガード下をくぐり抜け、その南方の油小路通が1967年に整備された後も、近畿日本鉄道（奈良電を買収）は交差点を斜めに遮り、車の流れを妨げ続けた。慢性的な渋滞は、高架工事とガード下の拡幅が終わった1969年末まで続いた。³⁸⁾

以上の分析は、奈良電を軸に行ったものだが、このような高架化・地下化の問題は、奈良電、叡電以外にも、京都周辺では広く起こっていた。また、叡電と市電の交差問題は、丸太町通、都市計画第4号線だけでなく、後には都市計画第1号線でも顕在化した。³⁹⁾ 今後、これらを原史料を使って本格的に分析することで、都市計画法の準用の意味を、より正確に位置づけることができるであろう。そのことを含め、今後も分析を続けていきたい。

注

- 1) 京都側の起点から708.1メートルの東寺道踏切から高架にかかり、東寺駅を過ぎて1276.7メートルで平地になる区間（昭15 171の「線路一部実測縦断面図」より）。以下、京都府総合資料館所蔵の府庁文書は、昭15 171のように資料番号を記す。
- 2) この計算は、[武島，2011年a]の第2章を参照。また、伏見第一高架橋の建造では、予定していた短区間の地下化に対して、約10万円出費が増えた。伏見第二高架橋の建設費は69万7000円だったが、これも必ずしも高架にする必要はないものだった。
- 3) 伊藤氏は、具体的な事例を出して、[伊従勉，2008年]を厳しく批判している。この件は、伊従氏らの編著に対する書評[中嶋節子，2009年]も参照。
- 4) 飯沼は内務官僚で、1922年に都市計画局勤務となり、1931年12月～1934年7月に都市計画課長を務めた。その間、1932年1月には、都市計画京都地方委員会委員にもなっていた。
- 5) 敷設免許には、「将来国有鉄道改良事業及京都市都市計画事業ニ関シ政府ニ於テ必要アリト認メタル場合ニ於テハ線路及工事方法ノ変更ヲ命スルコトアルヘシ」と記されていた。
- 6) なお、人文地理学者の三木理史氏も、鉄道に焦点を当てて、都市計画法準用期の省の統制について考察している[三木理史，2009年]。そして、大阪市の状況を拡大解釈して、「輸送システム型の思考に立ち全国的な鉄道網を経営し、地方鉄道を監督する鉄道省からすれば、大都市域が内務省の一種の「聖域」として映っていたと思われる」などと述べている(p.15)。氏は、[三木理史，2010年]でも、一部官僚の理念を重視する半面、歴代内閣が鉄道建設に込めた意図や、政党、帝国議会、府県会、市町村会、都市計画地方委員会などの主張を、体系的に分析していない。これは、1920年代以降を「都市官僚制」「都市専門官僚支配」の時代とするような市政理解（例えば[芝村篤樹，1998

年] [小路田泰直, 1991 年]) を受け継ぎ, 上記の諸機関や団体の影響力を軽視したからだろう。だが, 市長の交代頻度が異なる大阪と他の大都市を同列に扱うのは無理だし, 「都市官僚制」も, その終期が明瞭でなく歴史概念としての有効性が問われている [櫻井良樹, 2003 年] [伊藤之雄, 2004 年] [能川泰治, 2005 年]。戦後についても, 氏は都市交通審議会が市の自主性を奪ったとするが, 京都市の地下鉄などは, 井上, 富井市長時代の市の計画を, その立案者が同審議会で述べ直したものである [京都市会事務局, 1976 ~ 1977 年, pp.31-38]。このように, 学術論文と言うには問題点が多すぎるため, 本稿は, 三木氏の論稿を受け継ぐ形式をとらない。また, 同じく人文地理学者の上野裕氏も, 近代京都の町づくりを俯瞰し, 「都市計画法制定以前の行政 (知事)・名望家を柱とした自治体と制定後の都市官僚による都市政策の推進を取り上げ地域論的な検討を深めていく必要がある」とまとめている [上野裕, 2010 年, p.42]。だが, この論稿は, 伊藤氏や芝村氏だけでなく, 伊藤氏の編著書に依拠した部分が多い。伊藤氏の編著書は, 「都市専門官僚 (制)」論への固執を戒めており, 上記の展望を導くものではない。上野氏が, この総括の研究例としてあげた西部均氏の論稿 [西部均, 2001 年] も, 市会や都市計画大阪地方委員会の役割を, 積極的に評価しようとしたものである。このような論理の乱れがあるので, 上野氏の論稿も受け継ぐ対象とはしない。

7) 筆者が目を通したのは, 第 11 回会議 (1929 年 12 月), 15 回 (1931 年 6 月), 16 回 (1931 年 7 月), 21 回 (1932 年 6 月), 22 回 (1932 年 8 月), 24 回 (1933 年 3 月), 25 回 (1933 年 5 月), 26 回 (1933 年 6 月), 27 回 (1934 年 2 月), 28 回 (1934 年 3 月), 29 回 (1934 年 7 月), 30 回 (1934 年 12 月), 31 回 (1935 年 3 月), 32 回 (1936 年 1 月), 33 回 (1936 年 3 月) の議事録である [都市計画京都地方委員会, 1929 年] [都市計画京都地方委員会, 1932 年] [都市計画京都地方委員会, 1933 年] [都市計画京都地方委員会, 1934 年 a] [都市計画京都地方委員会, 1934 年 b] [都市計画京都地方委員会, 1936 年]。また, 1930 年 1 月調製の知事引継文書には, 第 1 回 ~ 30 回の議題が記されているが, その中にも奈良電に直接関わると推察されるものはない (昭 10 12-2-2)。

8) この時の議事で, 市議たちは, 市民の利益を第一に考えるべきだと主張し, 土岐嘉平市長も, 地方鉄道法に依拠して市の意見を徴さないことを「非常ナル是ハ落度デナイカト思ヒマス」と批判した。佐上信一知事も, 交通量が飛躍的に増えてきていることから, 「高低交叉」が妥当だとした [都市計画京都地方委員会, 1932 年, pp.27-47]。

9) この折衝の状況を具体的に説明している刊行物として, 阪神電気鉄道の社史をあげておく [日本経営史研究所, 2005 年]。

10) 注 8 を参照。

11) 叡電は, 小川平吉鉄道大臣による強引な工事認可 (1928 年 3 月 12 日) を受けて, 出町柳 ~ 三条 (丸太町通の交差部を除く) の建設を始めた。だが, 京都市の抵抗で丸太町通での市電との交差の件を解決できず (昭 4 97), 1931 年 6 月 18 日の都市計画京都地方委員会でも厳しく批判された。中山隆吉 (大阪鉄道局長) は法律論から叡電を庇ったが, 多数決で押し切られた。そして結局, 鉄道省は叡電に, 工法の変更 (都市計画第 4 号線, 丸太町通との「高低交叉」) を指示し直すことになった (昭 8 88-3)。結果, 叡電は出町柳以南の工事を断念していった。

12) これらの財政状況は, 奈良電の社史以外にも, 『京都日出新聞』1934 年 2 月 15 日が具体的に記している。また, 京阪電気鉄道の社史にも, 1932 年 12 月に鉄道省から奈良電の整理案を内示されたことなどが載っている [京阪電気鉄道, 1980 年, pp.55-56]。

13) 1932 年 4 月 11 日付け副申の存在は, (昭 11 117) に収められた同年 7 月 25 日の副申 (後述) で確

認できる。3月頃に陳情があったというのは、このことからの類推である。

- 14) これらについては、[京都市, 1944年, p.319] [京都府土木部, 1936年, p.301] も同様に記している。
- 15) 東九条車庫と九条仮車庫のことは、[京都市電気局, 1933年, pp.1019-1020] にも記述がある。仮車庫は、給水線の配置などに難点があり、あくまで仮設物として認可されていた。
- 16) [京都市交通局総務部庶務課, 1952年, p.25] も同様に記している。
- 17) [京都市総務部庶務課, 1941年, p.927] と [京都市交通局総務部庶務課, 1952年, p.16,25] も同様に記している。だが、[京都市電気局庶務課, 1937年, p.59] は、竣工と運輸開始をまとめて1933年7月としている。
- 18) 京都府道路主事は、1930年10月20日に、叡電三条延長線の市電との交差について、美観上地下化が望ましいと報告した(昭8 88-3)。これを受けて佐上知事は、1931年6月18日の都市計画京都地方委員会で、叡電の地下化を望むことを示唆した[都市計画京都地方委員会, 1932年, p.37]。府の地下化志向は、遅くともこの頃には始まっていたことになる。
- 19) この数字は、『京都日出新聞』1933年2月16日、2月20日、3月26日夕刊による。道路については、[夏秋義太郎, 1938年, p.283] も、3月に外郭線の未着手部分を含め、1220万円の起債を議決したとしている。また、軌道については、[京都市会事務局調査課, 1959年, p.8] も総額798万円を可決したと記している。『京都日出新聞』1933年2月16日は、この他に軌道改修に50万円余が計上されたとしている。
- 20) 1933年度の都市計画事業の公債発行額は、106.2万円(市)に対し103.87万円(大蔵・内務認可)、1934年度は160万円に対し157.33万円までとされた。市電延長のための公債は、1933年度の152.6万円、1934年度の166.3万円までというのが、そのまま認可された。
- 21) 『京都日出新聞』1933年3月2日、『京都日日新聞』1933年3月2日による。
- 22) 長田は、間もなく1933年8月21日の臨時株主総会で、取締役を辞任することになった。
- 23) [京都市, 1944年, p.319,320] は、この区間の工事着手を1936年6月1日、1935年1月25日とし、1933年開始の工事を、西大路七条～八条と、鴨川を跨ぐ東山橋としている。[京都府土木部, 1936年, p.302] は、九条大路大宮～同西洞院の着手を1935年6月1日、1等大路第3類第22号線(河原町通の南部)～本町の着手を1935年1月25日とし、1933年開始の工事を東山線の80メートルとしている。[夏秋義太郎, 1938年, p.284] は、1等大路第3類第22号線～本町通の着手を1935年1月25日としている。
- 24) この方式については、[中川理, 2008年 a] [中川理, 2008年 b] なども参照。1934年12月26日の都市計画京都地方委員会では、山口乾治事務官が方法の要点を説明した[都市計画京都地方委員会, 1934年 b, pp.29-30]。
- 25) [京都市, 1944年, p.319] は、1934年着手の工事を、西大路八条～東海道線北側、東海道線南側～京阪国道、京阪国道～九条大路大宮、大石橋～1等大路第3類第22号線としている。
- 26) 1等大路第2類第1号線(幅員33メートル)は、奈良電の敷地上の堀川通を整備して、十条～七条までを繋ごうとするものだった。それをとりやめ、1等大路第3類第24号線(幅員27メートル)として約100メートル東方の油小路通を整備することにした[京都市, 1944年, p.195, 323頁]。内務大臣が提出した理由書から、移動の主因が奈良電の存在だったことがわかる(国立公文書館蔵, 公文雑纂, 本館2A-014-00)。
- 27) 通牒の文言や、これに対する市の返答が、その都度理由を追加する受け身のものだったことから、

位置の移動は市の地下化要求を撤回させるための内務省の策だったと見られる。

- 28) [夏秋義太郎, 1938 年, p.284] は、前者の竣工を 1935 年 11 月 15 日としている。
- 29) 高架化の要望については、[夏秋義太郎, 1938 年, pp.422-426] が詳しい。市会は 1930 年 12 月と 1933 年 11 月に、国鉄の高架化要望の意見書を可決していた。また、1935 年 9 月に、鉄道省が工務局長らを調査員として派遣した。『京都日出新聞』1936 年 4 月 27 日でも、前田鉄道大臣が国鉄の高架化に言及していた。
- 30) 『京都日出新聞』1935 年 4 月 27 日も、1934 年の社債整理後、営業状態が良好になってきたとしていた。
- 31) この時の工事で、西大路を北に 300 メートル進んだ、後に西大路駅前停車場が置かれる辺りまで線路が敷かれた。[京都市総務部庶務課, 1941 年, p.928] は、1936 年 10 月 7 日に着手、1937 年 3 月 12 日に竣工、5 月 7 日に運転開始としている。[京都市電気局, 1939 年, p.19] は、1937 年 1 月 19 日に工事着手、5 月 5 日に竣工としている。
- 32) [京都市総務部庶務課, 1941 年, p.928] は、1936 年 11 月 27 日に工事開始、1937 年 5 月 18 日に竣工とし、[京都市電気局, 1939 年, p.19] は、1936 年 12 月 1 日に工事開始、1937 年 11 月 20 日に竣工とするなど、記述の異同が大きい。
- 33) [京都市総務部庶務課, 1941 年, p.928] は、九条車庫～同油小路の竣工を 1936 年 3 月 31 日、運転を 1937 年 11 月 22 日としている。[京都市電気局, 1939 年, p.19] は、九条大路西洞院～同油小路の工事着手を 1937 年 11 月 5 日、竣工を 11 月 21 日としている。
- 34) 『京都日出新聞』1938 年 3 月 18 日は、デパート、橋梁、鴨川改修工事などの停滞を、具体的に報じている。
- 35) [京都市交通局総務部庶務課, 1952 年, p.26] は、この区間の運転が 9 月 16 日に始まったとしている。これ以前から、市電はこの位置まで回送運転をしており、新たな運転認可は不要だったようである。西大路駅の設置を京都市が後押ししてきた経緯からしても（昭 12 142）、実際に 9 月 16 日から客を乗せたものと見られる。
- 36) [京都市交通局総務部庶務課, 1952 年, p.26] も 1939 年 7 月 5 日全通としている。
- 37) 『京都新聞』1963 年 1 月 3 日は、京都大学工学部教授・西山卯三の、「堀川通か烏丸通に一本入れて」という地下鉄敷設案を紹介した。同紙の 1 月 4 日夕刊は、「近鉄では、奈良電鉄の京都駅から烏丸通を北上、国立国際会館ができる宝池まで地下鉄を走らせることを研究中」と報じた。2 月 20 日の京都市会では、奈良電京都駅から北上するルートが堀川通になると解釈してか、烏丸・堀川通が候補だという話になった [京都市会事務局, 1963 年, p.348,358]。1966 年 6 月 13 日、12 月 8 日の市会でも、烏丸・堀川通という話が出た [京都市会事務局, 1966～1967 年, p.86,115]。市会が議決する半年前の 1971 年 7 月 13 日の段階でも、民社党市議団は、なお堀川通につくるのが妥当という意見を出していた [京都市会事務局, 1971～1972 年, p.357]。このように、堀川通に地下鉄を通すというのは、突飛な話ではなかった。
- 38) この工事については、京都市建設局技術長だった利田春男の報告書 [利田春男, 1970 年]、『京都新聞』1964 年 10 月 3 日、1969 年 3 月 7 日、9 月 13 日夕刊、12 月 31 日などを参照。踏み切りは、下り線の高架工事が終わり、暫定的な単線運転に移った段階で撤去された。
- 39) 都市計画第 1 号線との交差に関する史料は、[京都府会, 1939 年, pp.190-196, pp.387-388] [京都市会事務局, 1939 年, pp.162-172] などがある。叡電と京都府は、1921 年の敷設免許申請時から、将来は一部廃線や高架化などの措置が必要になると考えていた（大 13 70）。

(文献・資料一覧は 63 ～ 70 頁に一括して記した)