

〈2022年度修士論文要旨〉

1910年前後の京都市周縁部における 民営電気軌道敷設計画と整備過程に関する研究 ——軌道条例による特許申請路線に着目して——

毛藤 洸大

I 序 章

1 研究の背景と目的

近年、我が国では TOD (Transit Oriented Development) への注目や環境への配慮から都市の基幹交通として路面電車を再評価し、LRT (Light Rail Transit: ライトレール) を整備しようとする動きがでてきた。国土交通省は LRT 整備により道路交通が円滑化や道路空間の再構築を効果とし、道路に与える影響は大きく、道路交通を補完する存在であるとしている。整備・運営に関する法規は鉄道事業法と軌道法どちらにもまたがっている路線も存在し、必ずしも道路交通の補助機関として整備され路面電車の根拠法規である軌道法のみに基づいているわけではない。都市交通は地域の状況に大きく左右され、同じ軌道であっても構造や時代背景の違い一つで性質の異なる軌道が出来上がり、全ての LRT が完全同一の性質があるわけでもなく、現在は LRT と見られていない軌道や鉄道が存在する可能性もあると考える。本稿では1900年代において京都市周辺で敷設された軌道と敷設されなかった軌道それぞれの特徴と経緯を明らかにし、1900年代における新設軌道化を考察する。

2 先行研究の整理

電気軌道網敷設過程と市街地形成に関する研究は地方都市において1900～1920年に開業した電気軌道事業16事例を対象に、事業形態や経営戦略の観点から軌道敷設、都市形成の意図を考察し、電気軌道敷設による都市基盤形成の特質を明らかにした岩本ら (2019)、近代日本の地方中核都市における路面電車沿線に連続的に形成された郊外住宅地を路面電車郊外と位置づけ、市街地形成状況には人口増加に伴う宅地化圧力と都市計画の実施状況を軸としていくつかの類型を見出した池上ら (2012) がある。軌道条例から地方鉄道への転換に関する研究は軌道条例を準拠法として設立された東京地域の私設鉄道3社が、東京の拡大背景の中で、いつ頃に路面軌道から郊外鉄道へと指向し、性格を転換していったのかを考察した為国ら (1997) がある。京都市における鉄軌道網と都市形成に関する研究は明治初期から昭和戦前期までの近代化プロセスにおいて、都市の骨格を形成する鉄道・軌道ネットワークと、都市活動の触媒装置として機能する都市施設の発達プロセスに焦点を当て、都市形成に関する分析を行った田中ら (2004) があるが軌道条例による特許申請路線の整備過程と計画に着目した研究は不在である。

II LRT 整備の展開

「まちづくりと一体となった LRT 導入計画ガイダンス」では LRT のメリットとして既存の道路空間を活用できること、部分的な立体化、道路と分離された地表の専用軌道、鉄輪走行の特性を活かした既存の郊外鉄道への乗入れ等、多様な走行路の中から市街地の状況等に応じた選択が可能で、柔軟な走行路空間の選択が可能とした特徴があり、定時性・速達性等の面で質の高い公共交通サービスを効率的・効果的に提供できることを挙げている。

これらの特徴から地上に敷設した軌道と併用軌道が存在するものの、定時性、速達性の面で効果を発揮しやすい専用軌道を主体とする既存の鉄軌道は大きく2つの形態に分けられた。軌道法に準拠しているものの、新設軌道を主体としている形態と市街地において併用軌道を主体とし、郊外の鉄道線に直通している形態を見出し、特徴を考察した後、宇都宮ライトレールにおいて新設軌道の位置づけに関する議論を考察した。平面交差をするために併用軌道でなければならない状況は軌道法自体が古

く大きな改正もなく、踏切に関しても新設できる前提であることは変わっておらず、下位法である国土交通省令上の概念をもって、鉄道と道路の交差部分を法律上定義づけすることは不適当とされながらも踏切の新設が禁止され新設軌道が整備されづらい状況にあると考察した。

Ⅲ 京都市周縁部の電気軌道敷設過程における新設軌道化

明治後期の京都市周縁部に計画され、その後敷設され現存する軌道である京阪電気鉄道、京津電気軌道、嵐山電車軌道における開業までの新設軌道化の経緯を整理し考察した。新設軌道化の理由は2つに大別される。1つは技術的、自然環境的要因によるもの、もう1つは交通状況、家屋連担、地域産業など沿線住民の生活に関わる要因によるものであった。

明治後期の京都市における公営軌道は道路拡築のための財源獲得の手段であり、道路拡築と軌道整備がセットだった。民営電気軌道にとって家屋移転を伴う道路拡築は大きな負担になるためできるだけ既存村落を避けようとする動きは自然である。特許下付された軌道は「道路の補助機関」が期待されるような当時の主要幹線道路に敷設または並行していた。このため、元々交通量も多く地域の産業を支える重要な道路なだけに道路から離れざる負えなくなり、出願時は「軌道は道路の補助機関」とされるように大部分が併用軌道だったが京都市周縁部においては「道路の補助機関」故に新設軌道化していったと考えられる。その中で、広隆寺門前における併用軌道への変更は特異な例のように映るが、広隆寺は京都市内に多くの信徒がおり、太秦村唯一の誇りである広隆寺を信徒が一目見ることもできないことは残念で不幸なことだとした理由からわかるように、軌道敷設前より多くの人々が街道を使い訪れていたことを示しており、軌道は道路から離れていても道路と密接な関係にあることがわかる。道路利用者が自然とその関係を感じ取っていたことは興味深い。

Ⅳ 京都市周縁部の未成電気軌道路線

京都市とその周縁部の軌道出願については「明治43年は39年以来の軌道出願ブームで京都市内、近郊の路線出願は20件を超える活況を呈しており」（今井1996）とある。今回は1章で述べた新設の「宇都宮ライトレール」が郊外においてLRVのみ走行可能な専用区間を設けること、郊外から都心に直通または連絡する特徴があること、新設軌道を主体とする軌道は比較的都心部に近い郊外に存在することを踏まえて選定した。京都市とそれに隣接する市町村内で完結する軌道の内、土居通夫らが発起人となった京都遊覧電気鉄道は京都府庁永年文書で確認できなかったため除外し、明治44年に一斉却下された9軌道と1900年代において特許下付まで至ったものの実現することがなかった2軌道（今井1996）を選定した。ただし、近畿電車鉄道は京阪、京津間で軌道出願を行った経緯があるため除いた。

京都遊覧電気鉄道（吉田佐吉）は渡月橋において嵐山電車軌道と同様に風致に関して考慮し、嵐山周辺における風致保全の事情が窺えたことや既存村落を新設軌道で避けている経路を見るに、敷設された3軌道の動きを参考にした可能性もあると考えられる山城電車軌道経路などそれぞれの軌道ごとに特徴があった。経路としては洛北水力電気と山城電車軌道を除き主要街道から外れているため、当時において「道路の補助機関」の役割が期待できず、未成になったとも言えそうであるが、民間が軌道を敷設しようと計画したことを考えると、後述のように将来予測の上での計画で、将来的な「道路の補助機関」を目指そうとしたとも考えられる。また、発起人との関係で見ると、神社仏閣や景勝地を経由する観光を主眼においた軌道は京都市や周縁部以外の発起人が多い傾向にある。特許下付に至ったものの未成となった軌道は大きな期待があったが結果として、不況や財政状況によって開業することはなかった。ただ、その後京都電気鉄道三宅線沿線では叡山電鉄が開業しており、沿線村落が将来を見通し、積極的に働きかけたことは無駄ではなかったとも言える。一方で、洛西電車軌道沿線は現在でも鉄道空白地帯であり、結果が2分してしまった。

V 結 論

軌道条例において「軌道は道路の補助機関」であり、現代でも鉄道と軌道の法体系は大きく変わっておらず、道路交通を補完する交通機関として軌道は期待されている。新設軌道は軌道車両のみ走行可能で一見すると排他的な空間だが、道路交通と密接に関わった経緯があったからこそ生み出された

空間ともいえ、十二分に道路交通を補完している存在である。現在、大部分を新設軌道が占めている軌道は LRT の特徴に近い存在であり、乗降の容易性、定時性、速達性、快適性があり、トランスポーターギャップを埋めうる軌道を整備する際は新設軌道を含む専用軌道の存在は大きく影響してくる。また、LRT はその特徴から自ずと地上に敷設することになりやすいため、道路との関係はより密接になると考える。「宇都宮ライトレール」の議論では専用区間と平面交差の問題が取りあげられ、未だに問題がくすぶったままとなっている。今後は、より多角的に新設軌道、専用軌道について議論していく必要があるのではないかと考える。

参考文献

- 岩本一将・山口敬太・川崎誠登・川崎雅史（2019）「明治・大正期の電気軌道敷設と都市基盤形成—1900-1920年開業の地方16都市を対象として—」『土木学会論文集D2（土木史）』75巻1号，67-80頁。
- 池上重康・木方十根・砂本文彦・鈴木貴仁（2012）「近代日本地方中核都市における「路面電車郊外」の成立」『住総研研究論文集』38巻，53-64頁。
- 為国孝敏・松本崇・中川三朗（1997）「戦前における路面軌道から地方鉄道への転換と東京の拡大への影響に関する一考察」『土木史研究』17巻，487-493頁。
- 田中尚人・川崎雅史・亀山泰典（2004）「近代京都における鉄道・軌道網を基盤とした都市形成に関する研究」『土木計画学研究・論文集』21巻，385-391頁。
- 寺前秀一（2007）「鉄道・軌道法体系の再構築に関する考察」地域政策研究，9（2・3）
- 今井健夫（1996）「嵐山電車覚え書、1-4」鉄道史資料保存会
- 京都府立京都学・歴彩館所蔵（1911）「軌道 電気軌道敷設特許申請に関する件 指令」京都府庁永年文書