

京都を支えた路面電車の歴史

井實 嘉月

(2020年入学 4期生)

私は子供の頃、祖母と一緒に梅小路公園内にあるチンチン電車に乗っていた。乗車時間は5分程度と短い時間であったが、今でも記憶に残っているほど良い思い出である。チンチン電車は、私にとって非常に身近な存在であった。以前の私の好きな京都で、東寺の歴史について調べているとき、東寺付近に路面図が描かれていた。そこには、東寺の前の九条通りにも路面電車が通ってことを示していたのだ。現在の京都しか知らない私にとって、九条通りに路面電車が走っていたことは、一度も聞いたことがなかった。身近に感じていた路面電車は、どのような時代の流れでなくなっていたのだろうか。本稿では、京都市内の路面電車の歴史と現在について調べていく。



そもそも、チンチン電車を知らない人もいるだろう。チンチン電車は、路面電車の愛称として呼ばれた。広く周知された理由として、二つの説がある。一つは、運転士と車掌の合図として使われていた鐘の音が由来という説だ。路面電車は、運転士と車掌の二人で運行することが通常であった。合図を出すために、停車であれば一回、出発であれば二回など、場面に応じて鐘を鳴らしていた。これがチンチン電車と呼ばれたきっかけという説だ。もう一つは、通行人と自動車への警報のためのフットゴング説だ。これは、線路内に入る車や人に対して、運転室内のペダルを足で踏み警告をしていたことが由来だと考えている。京都市電が開始し始めた頃は、少年が電車の前を走り通行人に注意を促す、先走りという告知人制度があった。後にこの制度は、少年の事故が複数起こったため廃止された。また、自動車の増加に伴い線路内に進入する問題も増えていった。こうした事故を防止するために、全ての車両に警笛が備えられたという説だ。現在の国内でも数は少ないが、チンチンと音を鳴らす路面電車は残っている。ぜひ一度、身近なものを調べて乗って欲しい。

路面電車は、1895年2月1日から1978年9月30日の83年間、京都市内を走っていた。京都民営の京都電気鉄道会社(京電)が、東洞院塩小路下る～伏見町下油掛間の営業を開始し、これが日本初の路面電車の実用化であった。京都の路面電車が日本初であった背景には、琵琶

琵琶湖疏水が関係していたことや、観光地としての需要が見込めるといったことが考えられる。



当時の京都では、すでに琵琶湖疏水による水力発電が稼働していたため、路面電車の電力供給が可能だったのだ。そのため、琵琶湖疏水の流れが止まる元旦や、毎月1日と15日にある疏水藻刈日は定期休業日になっていた。また、京都はかつての都であったため道路整備が十分で、観光地として様々な人が訪れていたことから、路面電車は活躍すると考えられた。こ

のような背景から、京都は最も早く路面電車が導入されたのだ。その後、明治の三大事業を進めるため、京都市営電車(市電)の営業が開始された。三大事業とは、第二琵琶湖疏水の開削、上水道の整備、市内中心部の道路の拡幅と電車の開業である。市電の道路の拡幅によって、京電と市電の競合区間が出現し始めた。競合区間の問題として、京電と市電の両方を利用する場合は通行税を2回払う必要があった。また、大正天皇の即位の礼に合わせて交通網整備が急がれたことから、路面電車の一本化が求められた。しばらくの間、両者は市内交通として激しく競い合ったが、1918年に市電は京電を買収することで競合区間の一本化が達成された。交通網の一本化によって、戦時中も路面電車は輸送力を維持するために活躍した。一部の区間では、市電の貨物電車を走らせることで配給用の食料品を運んだ。

戦後も市電の路線は拡張された。京都は空襲の被害をほとんど受けなかったため、戦後復興が早めに進めることができたのだ。1954年3月に白川線、1956年10月に河原町線、1957年4月に今出川線が開業し、総長距離は68kmの市内路面電車網が完成されたのだ。1963年のピーク時には、1日の輸送人員が60万人を超えることもあり、現在の地下鉄の輸送人員のおよそ2倍であったことから、多くの人々に親しまれていたと考えられる。



京都の観光名所を訪れた多くの人々も運んでおり、その中には弘法さんの参拝客も含まれていた。路面電車は、京都を構成する一つとして重要なものだったのだろう。しかし、自動車が普及したことによる財政悪化が原因で、赤字が35億円にまで膨れ上がった。京都を構成していたものが、財政再建団体にまで指定され

てしまったのだ。1975年3月31日に日本最古の路面電車路線であった、伏見線と稲荷線

が廃止された。これをきっかけに次々と廃止され、1978年9月30日に残る外郭線が廃止されたことで京都の路面電車はなくなってしまった。



これまで、京都市内の路面電車の歴史を見てきたが、路面電車は完全になくなったわけではない。例えば、梅小路公園では廃止された車両を復元、整備し運行しており、乗車することもできる。また、京都市電に使用されていた敷石は小学校や大学の敷石、寺社の参道や庭石などに再利用された。二年坂や哲学の道の石畳は市電に使用された敷石で、今でも東山の町並みを構成している。路面電車の歴史は完全になくなったわけではなく、形を変えて現代でも受け継がれて続いているのだ。

【参考文献】

「鉄道銀行 どうして路面電車のことをチンチン電車と呼ぶの？」(閲覧日 2022年11月20日)

[どうして路面電車のことをチンチン電車と呼ぶの？ | ギモン | 鉄道新聞 \(tetsudo-shimbun.com\)](https://www.tetsudo-shimbun.com/)

「ユキサキ NAVI 路面電車が『チンチン電車』と呼ばれていた理由」(閲覧日 2022年11月20日)

[【ユキサキ NAVI】路面電車が「チンチン電車」と呼ばれていた理由 \(homemate-research-streetcar.com\)](https://homemate-research-streetcar.com/)

「ユキサキ NAVI 日本で最初に路面電車を走らせた京都市交通局」(閲覧日 2022年11月20日)

[【ユキサキ NAVI】日本で最初に路面電車を走らせた京都市交通局 \(homemate-research-streetcar.com\)](https://homemate-research-streetcar.com/)

「都市史 28 京都の市電」(閲覧日 2022年11月22日)

[都市史 28 京都の市電 \(kyoto.lg.jp\)](https://kyoto.lg.jp/)

「おさらい 京都市電 | Kyoto love Kyoto 伝えたい京都、知りたい京都」(閲覧日 2022年11月23日)

[おさらい 京都市電 | Kyoto love Kyoto. 伝えたい京都、知りたい京都。](https://www.kyoto-love.com/)