

京都府百年の年表

7 建設・交通・通信編

京 都 府

序

わたくしは、かねてから地方自治体は住民の暮らしの組織であるから、その組織をみんなでよりよいものにし、みんなの生活を高めていくことがたいせつであると考えております。

ところで慶応^{うらう}4年閏4月（明治元年6月）という明治維新の激動のなかで発足した京都府は、もっとも古い自治体の一つとしてさる昭和43年6月に100年を迎えたのであります。この間には文字どおり波らん万丈多くのできごとがありましたが、その中には今日なお問題をなげかけているものも少なくありません。今日、わたくしどもはこの100年を送り、次の新しい時代にふみこんでいくにあたって、あらためて京都府の歴史をふりかえり政治・経済・文化などの真実の姿を知る必要があると思います。

このため、さきに京都府100年記念事業の一つとして100年の年表をつくろうと考え、昭和40年から着手いたしました。なにしろこの仕事は初めての試みであり、多くの困難が予想されましたが、さいわい各大学の研究室の熱心なご協力があり、また各方面からご支援を得ましてまとめることができました。この年表は、政治行政・商工・農林水産・社会・教育・宗教・建設交通通信・美術工芸・芸能の9部門からなり、100年の足跡をたてとよこの関係においてみることができるようにしたものです。また、この年表をつくる基本といたしましては、総合資料館所蔵の新聞・簿冊・参考文献や民間資料をもとにして、できるだけたんねんに原資料にあたり客観的に事実をは握することにつとめてまいりました。しかし、残念なことにすでに資料が処分されてしまったりして、なお将来の研究にまたなければならぬものも残っております。

さいわいに本書がふるさとの歴史を知る糸口となり、またみんなのいろいろな研究に役だてばこれにまさる喜びはありません。

昭和45年3月

京都府知事

橋川 辰三

ま え が き

明治維新によってわが国は近代国家としての道を歩み始めましたが、当時京都はそれを生み出す舞台となり先駆的な役割を果たすとともに、その後 100 年にわたってわが国政治・経済・文化の一翼をにないながら今日まで独自の発展を続けてまいりました。

このたび府政 100 年の記念事業の一環として計画されました京都府百年の年表の編さんは、この間における各方面の推移を記録にとどめようとするのがねらいであります。

この年表は、9 部門（政治行政・商工・農林水産・社会・教育・宗教・建設交通通信・美術工芸・芸能）と総索引からなり、昭和 40 年度から総合資料館において着手し、44 年度に 6 部門を、45 年度にのこりの 3 部門を完成するとともに、ひきつづき総索引を刊行する計画になっております。各分野ごとに漸次市内各大学の研究室にお願いして諸先生のご指導の下に研究室のかたがたと府職員とが協同してこれにあたる態勢を整えました。そして府の内外に基本的な資料を調査し、たんねんに記録の収集に努めましたが、とくに当館に所蔵の明治以来の新聞および永年保存の行政文書を活用することができました。

またこの過程で新しく収集できた京都府に関する資料の蓄積は、当館設立の趣旨を生かす貴重な副産物となっております。

この年表には、資料その他種々の制約のため、なお意に満たぬ点がありますが、この記録がわたくしたちの暮らしの歩みを顧みるとともに、これからの 100 年のために新しい基礎を築く指針ともなれば望外の幸せと存じます。

最後に、年表の編さんについて格別のご指導を賜った先生がたをはじめ、専心ご努力をいただいた執筆者のかたがた、また資料の調査等について種々ご協力をえた多くのかたがたにたいし心からお礼を申し上げます。

昭和 45 年 3 月

京都府立総合資料館長

神 川 清

凡 例

1 構成と内容

京都府百年の年表は、つぎの9編と総索引から成っている。各編はそれぞれ独立しながら、できるだけ相互に関連をもつように図った。

- (1) 政治・行政編 (4) 社会編 (7) 建設・交通・通信編 (10) 総索引
(2) 商工編 (5) 教育編 (8) 美術工芸編
(3) 農林水産編 (6) 宗教編 (9) 芸能編

各編に収録した内容は、おおむねつぎのとおりである。

(1) 政治行政編は、京都府を中心とする地方自治制度、機構の変遷、地方議会、政党・政派諸団体の動き、政治運動、選挙、裁判、警察、消防、軍事などを収めた。

(2) 商工編は、商工業、サービス業、伝統産業、技術、金融、経済団体、観光、展覧会などを収めた。

(3) 農林水産編は、農業、林業、畜産業、水産業、農村工業、農山漁村の生活、協同組合等諸団体の動き、農民運動などを収めた。

(4) 社会編は、労働・農民・学生運動、部落解放運動などの社会運動および社会福祉など社会問題のほか、社会的なできごとを収めた。

(5) 教育編は、初等・中等・高等・専門教育のほか、教育行財政、社会教育、教育会、教員組合の活動などを収めた。なお、美術・宗教・特殊教育は主としてその関連分野でとりあげ、またスポーツは必要なものをここに含めた。

(6) 宗教編は、仏教・キリスト教・神道その他新興宗教における団体の動き、宗教家の活動、宗教儀礼・行事のほか、宗教界の社会事業、教育事業などを収めた。

(7) 建設・交通・通信編は、土木、建設、交通、郵便、電信電話、災害を収めた。

(8) 美術工芸編は、絵画・書・彫塑・工芸にわたって、展覧会の開催ならびに受賞者・作品、関係団体の動き、美術工芸家の動向、学校・施設などを収めた。また、文化財保護もここに含めた。

(9) 芸能編は、映画、演劇、音楽、舞踊、民俗芸能および華道、茶道などを収めた。

なお、出版については、各編でそれぞれ必要に応じて採録した。

2 収録期間

慶応3年(1867)から昭和43年(1968)までを収録した。

3 記載項目

各編とも「京都府」欄、「参考」欄、「日本」欄を設けた。「参考」欄には、「京都府」欄の参考となる事からまたは注記を記載し、「日本」欄には、京都府の動きと関連のあるできごとおよびその時期を特徴づけるできごとを収録した。

なお、「京都府」欄の各事項の末尾には、典拠とした文献名を付記した。

4 記載形式

- (1) 年月日の記載

ア 年月日の表示は、たとえば明治5年6月19日は、明5・6・19のように記した。

イ 改暦以前(明治5年まで)は、太陰暦を用い、太陽暦を「〔 〕」に包んで付記した。

ウ 日付の不確定の場合は、日の欄を「一」としてその月の末尾におき、上旬・中旬・下旬で表わされる場合は、日の欄にそれぞれ「上」「中」「下」と記載した。

(2) 典拠文献の記載

ア 一部略記したものについては、巻末の典拠文献一覧に正式文献名を示した。

イ 2種類以上の文献を典拠として1項目を作成したときは、その主なものを2種類ほど示した。

ウ 新聞・雑誌を用いたときは、それぞれ月日、巻号を記載した。

例 日出新聞 明治43年9月1日→日出 明43・9・1

京都農業 第2巻第6号→京都農業 2:6

エ 新聞および条例・告示等の年紀の表示は、それが当該年の場合は記載を省略した。

オ 直接照会もしくは関係者から事情聴取により項目を作成したときは☆印を付した。

(3) 固有名詞の表示

ア 通称・略称の方が一般に有名なものはこれを用いた。

イ 地名は原則としてその当時の地名を採り、必要に応じて現在の地名を付記した。京都市は区名から、町村は郡名から記載した。

ウ 人名の表記にあたって敬称はすべて省略した。

(4) 年令の記載

満年令施行(昭和25年1月1日)以前は数え年で表わした。

(5) 用字

原則として、当用漢字・現代かなづかいを用いたが、固有名詞で当用漢字表にないもの、特別の名辭で歴史的用語となっているもの、引用文献については元のままとした。

(6) 記号および略号

()	…補足説明	(株)	…株式会社	(名)	…合名会社
[]	…太陽暦	(資)	…合資会社	(互)	…相互会社
< >	…「いわゆる」を表わす	(株資)	…株式合資会社	(財)	…財団法人
『 』	…図書・雑誌・新聞名	(社)	…社団法人		
「 」	…論文・記事・演題等の名	☉・☽・☾・☿	…宗教一般・仏教・神道・基督教・教派神道および諸派		(ただし宗教編でのみ使用)
～	…何月何日から何月何日まで				

・(ナカ点)…年月日の区切り、名詞等の列記

▷ …月の確定できない項目および統計的・総括的事項

☆ …直接照会もしくは関係者からの事情聴取によるもの



川蒸気船 明9鉄道開通までは主な交通機関として伏見・大阪間の淀川を往来した



明治初期の郵便局(上)
右は当時の郵便脚夫



わが国二番目の乗合自動車(明36)



京津電車日ノ岡峠付近の工事(大元ころ)



明41ごろの四条大橋(明7完成 鉄橋)



琵琶湖疏水 蹴上インクライン(左)(明22完成)、同蹴上船溜(右)



(上) 明10以来の京都停車場
(下) 大3改築の京都駅 (昭25焼失)



加茂川 (明治末)



府庁前電車開通 大2・5



京都市計画事業による市内幹線道路の拡築
(写真は七条河原町附近の拡築前と拡築後 昭2ごろ)



丹後大地震 (昭2・3・7) 与謝郡市場村の惨状



昭和10年大水害
三条・五条橋など流失
写真は鴨川葵橋付近 (昭10・6)



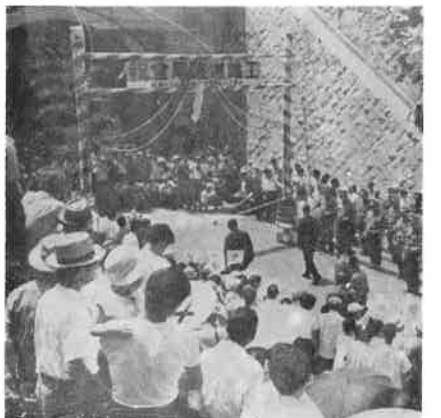
京都駅前烏丸通 (大正～昭和初期) 左は元の中央郵便局



東山馬町に盲爆 (昭20・1・16 深夜)



(左) 丹後半島一周道路
へき地開発の産業道路として
昭32起工、昭37開通



福知山から兵庫県へ通じる
登尾トンネルの開通式 (昭39・8・6)

概 説

1 明治前期

幕藩体制の崩壊とそれにかわる明治絶対主義天皇制政府の成立という維新変革を通じて、わが国は資本主義社会への道を歩みはじめたが、国内における人民の闘争と列強からの植民地的圧迫を受けた新政権の基礎は極めて弱体であった。そのため、新政府は、殖産興業と富国強兵のスローガンの下に、「上からの資本主義化」といわれる資本蓄積の強行と西洋産業の移入および人民の闘争に対する圧迫と近隣諸国への侵略政策をすすめていった。

当時のわが国には近代産業もなく、資本主義的生産の基幹であり前提である建設・交通・通信に関する諸制度および諸設備もすべてがおくれていた。政府は洋式技術の導入と官営工場の設立および特権資本家の保護と原始的蓄積の強行により資本と労働力の創出を急いだが、わけでもそのための前提条件としての交通・通信制度の近代化(鉄道・郵便・電信・その他)とエネルギー源の確保(水力・電力)が何よりも優先して要請されたのは当然である(従って建設・交通・通信の各部門は、資本主義生産の基幹をなし、その発達史は日本資本主義の発達史の一部である)。

京都府にあっても、明治初年以降、勸業場の設置をはじめ殖産興業政策が試みられたが、1869(明2)年の遷都などが影響し、その多くは予期した成果をあげることができなかった。その原因としていくつか考えられようが、資本と労働力の不足とあい俟って、その前提条件としての生産手段の基幹部門の未発達をあげることもできよう。それなくして、多くが試験的の域をでなかったことは当然である。また、このことは、鉄道の開通や琵琶湖疏水の開通が京都産業の頹勢挽回と発展の基礎確立にどれだけの影響を及ぼしたかをみても明らかであろう。

明治初年から同28年頃までは日本資本主義の形成期である。京都府における建設・交通・通信の各部門を通観してみても、それ以後の時期と比べて発達の段階を異にしていることがわかる。この時期の事業の主なものには郵便・電信の開始であり東海道線の開通であり、また京都・宮津間馬車道の開さくや琵琶湖疏水・鴨川運河の開通であり、これ等主要な事業はすべて国・府・市が直接担当したものである。これらは次期にみられる京都電気鉄道の開通・京都電灯の開業をはじめ民間の私鉄・電気事業の発展の基礎をおくとともに各種産業の発達を刺激し、同時に府下の政治・軍事・文化などの面でも大きな影響を及ぼした。



府宮山城水道(左)
(昭39・12竣工)は
天ガ瀬ダム(右)
(昭39・12完工)から
引水し 宇治市ほか
3 町に給水する



山城大橋
昭39竣工
512m, 府下最長
田辺町草内・城陽
町青谷間



由良川河口、右が宮津市、左が舞鶴市 (昭40鉄橋架替え)



大野ダム 府下最初の多目的ダム(昭36完成)



昭28から12年かけて改修された西高瀬川(昭40完成)



名神高速道路京都南インターチェンジ(昭38・7)

1 郵便

1871(明4)年3月の「新式郵便」の開始は、わが国の近代的輸送・通信機関の確立という意味のみならず、全国の政治的軍事的並びに国内経済の統一というわが国の資本主義発達の基礎を据えた点からも大きな意義をもっていた。旧幕府下における陸運・通信は、街道筋近隣村民の負担による助郷役に支えられた宿駅と官民の飛脚制度があるだけであり、京都・江戸間の運送に通常で7日間、急公用でも3日間を要し、しかも莫大な費用と関所など障害が多かった。これらの遺制をうけ継いだ明治新政府は、封建的諸規制の撤廃と通信制度の上からの改革によって陸運・通信制度の近代化を図ったのである。

1868(明元)年間4月、京都の新政府は会計官のもとに駅通司を設けて以来、迂余曲折を経ながらも旧幕府以来の通信制度の改革を試みた。同年7月各地飛脚賃金の制を定め、12月には京都・東京間の公書伝定便を開き、翌2年5月には京都における飛脚発行日を改め、さらに3年3月には京都・東京間の公用便を毎月6回から10回に増すとともに三都間の公用便を飛脚に托することを廃止するというように着々と新制度採用の基礎を固めていった。明治3年2月には民部省駅通司の京都出張所が設置されて京都地方の駅通の連絡事務に当り、同年6月以降、同出張所において郵便創業の準備が開始された。同年3月の「郵便創業につき駅通官巡回の旨駅通出張所へ連名回達」には、創業の意図が明示されている。⁽¹⁾

郵便法説諭振

「信書往復ハ全国之重事にシ而遠近物貨を平均し交際万種世上之要務一□一時欠へからざるの機会に候処是迄之通り商家に任せ或ハ駅継脚夫等ニ委ね候ヨリ百里に満たざるの地も数□日を経されハ達するを得ず又速ニ可達僅之書状に多分之賃金ヲ費し或者過分之日月ヲ送り甚しきハ是ヲ失ひ終に山海遠隔ニ到候而ハ殆と音信之便ヲ絶するに到類加之書面往復自由ならざるより道路□留風説に迷ひ商法に産ヲ失ひ又貧窮之者共遠国近在□類親戚江も互に情を通し兼条理不偏如何にも憫然之到ニ付官便郵伝之方法御取設け国内普く声息流通勝手ならしめんと厚キ御主意を以先ツ今般東海道筋西京迄三拾六時大坂迄三拾九時限り公私シに不拘低価ヲ以て上下之便ヲ起シ且諸藩之都合極て簡便ならしめんため賃金切手発刊追々御施行被成度候ニ付別紙件々駅々ニ於て篤与了解し飛行人足賃并最寄駅々江配達状賃金共至当之取□見込申立べし」

かくて明治3年11月、東京・大阪とともに京都姉小路車屋町旧金座跡に京都郵便役所が設置され、東海道各駅および伏見より守口に至る各駅に書状集函および郵便切手売捌所が置かれ、翌4年3月1日に「新式郵便」は東京・京都・大阪間に開始された。当時の郵便料金はまだ全国均一ではなく、一般庶民にとってはかなり高いものであったが(表1参照)、やがて明治6年には郵便国営の基礎確立と同時に宛先別の料金をやめて全国均一とし、1872(明15)年ごろには書状は2銭、葉書は1銭という安い値段となって一般の人びとにも利用価値が増大し急速に

普及するようになった。

また、新政府は、明治初年以來陸運諸制度の改革にも着手し、旧幕府下の関所・伝馬所・助郷および飛脚業を廃止、同4年5月には「陸運会社規則案」を作成して東海道筋に陸運会社の創立を急いだ。一方長い間の特権を失った飛脚業者は郵便国営反対の運動を展開したが、政府の強い指導の下にまず明治5年6月東京に陸運元会社が創立、前後して**京都陸運元会社**(烏丸姉小路上ル)等が全国に設立されるにいたった。これら陸運元会社はまもなく東京陸運元会社に合併され、さらに明治8年内国通運会社へと変遷をたどるが、政府の保護により全国の郵便・貨物の輸送を行ない次第に発展したのに対し、陸運会社は伝馬所に代るものとして設立されたため、経営に封建的性格が残存して資本主義経済の発展には適応できなかった。

このように陸運・通信制度の発達にともない、府下各地にも漸次郵便取扱所が設置され、さらに明治5年の京阪神間の電信線と翌6年の**京阪間郵便馬車**の開通により、府下の陸運・通信機関は次第に整備され、各地方ごとに分散していた経済・社会は新しい発展への基礎をきずいていった。

(1) 郵便創立一件(郵政百年史資料 22)、京都府誌 下、通信事業史 2

第1表 各地時間賃金表(西京より)

地名	時間	賃金
伏見	8分	100文
大阪	3時6分	100文
大津	8分	100文
神戸	—	400文
名古屋	—	500文
静岡	23時4分	900文
横浜	—	1貫400文
東京	36時	1貫400文

注 1分は1時の1/10、1時は2時間

通信事業史 2

2 京都・神戸間および京都・大津間の鉄道開通

鉄道による旅客・貨物の輸送は、いうまでもなく、その正確性・安全性および時間と費用の短縮等その経済的側面のみならず、原料・商品の市場圏の範囲を全国的に拡大し、旧来の封建的分散的経済を根本から覆しうる一大変革であった。しかし、当時はまだ国民の鉄道に関する知識も乏しく、また政府の窮乏した財政のゆえにその建設は躊躇されたが、1869(明2)年東京・京都間およびその枝線として東京・横浜間、京都・敦賀間並びに京都・神戸間の建設が廟議で決定した(両京間の幹線も東海道案と中山道案に分かれ一致をみなかったため、工部

省の調査により中山道採用を決定、明治12年に着工した。しかし、工事困難のため同19年東海道線敷設に変更し、同22年に全通した。明治3年、政府は英国からの外債300万ポンドの導入と技術者を備入れ、明治5年には東京・横浜間を開業、次いで京都・神戸間並びに京都・敦賀間の建設に着手した。まず京都・神戸間の建設経過を概観しよう。

明治3年7月、京浜間に少し遅れて大阪・神戸に関西鉄道局を設置し英国人建築師等により測量が開始され、閏10月には石尾川隧道の開さくに着手（翌4年7月竣工、わが国初の鉄道トンネル）、11月には全線の工を起した。翌4年4月には京都・大阪間の測量も開始され、これを英国人建築師ブランドルが担任、同6月には京都に出張所が置かれその事務を工部省出仕佐藤与之助（政養）および鉄道寮御用掛となった府参事植村正直が管理した。翌5年の井上鉄道頭の測量・予算に関する上申によると、京阪間には大阪堂島一本庄一中津一吹田村一京都と、同じく堂島一神崎村一吹田村一京都の2路線が考えられていたことがわかるが、結局「建築費ニ大差ナシト雖モ捷路ナルヲ以テ」英里約28哩、315,000ドルの前者が採用と決った。こうして明治6年12月、京阪間を起工し、これも英国人建築師ダイアック、ブランドル等が工事を分担した。

明治7年5月阪神間が開通、同9年7月には大阪・向日町間が竣工して旅客運輸が開始された。当時大阪・向日町間の汽車賃は上等が1円50銭、中等69銭、下等が35銭、また所要時間は同区間約1時間24分であったが⁽¹⁾、従来の徒歩もしくは淀川の船運に比べると一大進歩であった。1877(明10)年2月、天皇・三条太政大臣をはじめ各国公使等が列席して**京都・神戸間開業式**が盛大に挙行された。しかし、先に述べたように、この間の測量・工事は、建設費はもとより実地の指導のすべてが英国人備入技師によって担当されていたこと(わが国の鉄道建設は英国の熱心な要請により着手された)、また明治10年10月の列車衝突事故の原因が「西南戦地ヨリ帰還ノ兵隊連日乗車雑沓シ之カ為列車発着時刻ノ正確ヲ失シ」たことなど、わが国における鉄道創業の歴史的な性格を特徴づけているといえよう。

なお、京都・神戸間の運輸数量および営業収支は第2表のとおりである。また明治10年11月には京阪間の貨物運輸が開始され、同13年4月からは京都・神戸間6停車場において公私一般の電信も開通した。

次に京都・大津間の建設経過をみよう。前述した工部省の両京間路線調査の復命には「先差向キ神戸大阪ヨリ西京ニ通シ大津石場ニ至リ同処ヨリ湖水十六里余相隔候海津ヨリ越前敦賀へ御開相成候」とあり、これより先、明治3年秋京都府権大参事植村正直は「越前若狭地方ヨリ京都ニ通シ北海ノ産物ヲ南海ニ輸送スルノ利ナル」ことを政府に建議していたが、早くも明治2年政府は両京間幹線の敷設と同時に京都・敦賀間の建設を計画した。京津間はその一部とし

第2表 京都神戸間運輸数量営業収支

年 度	運 輸 数 量		営 業 収 支		
	旅 客	貨 物	営 業 収 入	営 業 費	益 金
	人	噸	円	円	円
明治 7年	504,132	452	140,749	105,973	34,776
〃 8年1月・6月	586,573	3,234	138,676	71,733	66,943
〃 8年度	1,088,758	41,515	233,592	149,813	83,779
〃 9年度	1,349,098	32,249	740,359	216,064	524,295
〃 10年度	1,512,198	53,655	502,807	260,561	242,246
〃 11年度	1,817,856	66,766	581,196	261,215	319,981

備 考 { 営業収支は工部省沿革報告に拠る
明治8年以降各年度は7月を以て起り翌年6月に終る

日本鉄道史 上

て建設されたのである。しかし、この区間は明治4年6月京阪間と同時に測量が開始されたにもかかわらず、その作業は遅々として進行せず、井上鉄道頭をして明治9年「今日京阪ノ業既ニ央ニ過ギ京越ノ測量モ竣ヲ告ケ尾線亦業ヲ卒ルト雖モ一歩他ノ測量ニカ、ルヘキノ命ナク一里他ノ建築ニ着手ノ令ナシ内外官エコレヲ使フニ業ナク是ヲ用フルニ他ナク殆ト将ニ無事ニ苦シマントス」と嘆かせた。井上のその後の再三の建議により、政府は翌10年2月京津間の起工を許可した。だが今度は西南の役の勃発により政府は財政上の余力をなくしたが、翌11年の起業公債1,250万円を募集して、この中から京津間の建築費を捻出することになった。

こうして同11年8月京津間を起工、これを4工区に分け、京都・深草間を武者満歌、深草・山科間を千島九一および長谷川謹介、山科・逢坂山間を国沢能長および島田延武そして逢坂山・大津間を佐武正章が担当し飯田俊徳が董理者となった。明治12年8月には京都・大谷間が開業、翌13年6月逢坂山隧道が全通し、同年7月**京都・大津間**は全通した。井上鉄道局長の「京都大津間鉄道景況演書」（年表明13参考欄参照）に述べられているように、この工事の最大の特徴は、工事施行をすべて日本人が担当したことであり（基本の測量は英国人建築師長ボイルが行った）、また工費約695,300円は予算額に比して17%も下まわっている。また延長364間にわたる逢坂山隧道は、わが国初の「真ノトンネル」といふべきものであった。これらの成果は、その後のわが国の建築土木工事に多大の影響を及ぼしたことはいうまでもない。なお列車は1日10往復、運賃は上等50銭、中等30銭、下等15銭であった。

日本鉄道史 上

(1) 明治工業史鉄道篇

3 主要道路・河川の改修

京都府に限らず、明治初期のわが国の土木・建設事業は極めて遅れた状態にあったが、これもやはり旧幕府以来の交通政策と不安定な新政府の力量の不足からくるものであった。新政府

は関所の撤廃など封建遺制の改廃を急いだが、なお事業の多くは民間の手を借りなければならなかった。道路では東海道が主なもので、京都から丹波・丹後地方へは馬車さえも通ずることができず、悪路が多く物資の運搬には多くの困難をともなっていた。橋梁は古くからある山城五大橋といわれた三条大橋・五条大橋・淀大橋・伏見豊後橋（現在の観月橋）・宇治橋などが主なものであった。こうした中で、政府はまず河川の氾濫状況を調査し治水策を講じた。1870（明3）年に竣工した木津川付替工事と西高瀬川の開さく工事が代表的なものである。

1868（慶応4）年4月から5月にかけて断続的な大雨により木津・淀・宇治等の各河川が被害をうけたため、政府は治河使をおき淀川の改良を計画した。同年8月、上野右内が京都府郡政局営繕方を拜命、三岡八郎（由利公正）の資金捻出の協力を得て⁽¹⁾、11月沿岸町村に布達、治河掛全権大納言御門経之等の被害調査により木津川の付替工事实施が決定された。同工事は、旧木津川の流に依り新しい川を掘り堤防を築くもので、川幅は約200間、左右両岸に築堤しその延長は4,912間に達するものであった（本文参照）。また西高瀬川は、桂川の嵐山渡月橋下流から東に流れ、天神川の上を通過して市内に入り下鳥羽で鴨川に合流する川であるが、幕末の木材薪炭の需要増加に対し、丹波方面からの物資を直接市内へ搬入するため通船の目的で既に開さくが行なわれていたのを府が継続し、1870（明3）年7月に竣工したものである⁽²⁾。

このように明治初年の府下の物資輸送の手段は、依然大小の通船が主力であった。またこの頃には淀川蒸気船の運航も許可され、高瀬船も京・伏間唯一の連絡機関として大いに利用され、由良川でも福知山・由良間を50人乗りといわれた由良丸・阪鶴丸等が上下していた。

府下で馬車通運の申請が初めて出されたのは明治2年である。明治6年京阪郵便馬車会社が開業して陸上近距離輸送機関として注目され、以後いくつかの路線が開拓された。また人力車も明治4年にはふえはじめる。これ等交通機関の発達にともなって、新旧の道路の開さく改修が要請される。主要道路の開さくとしては、既に慶応3年禁裏附頭取戸田大和守忠至（下野国高德藩主、山陵奉行）によって三条通東蹴上・旧山科村間の日岡峠の開さくが施工されたが、明治8年、さらに切下げ改修が行われた。この工事は西洋の土木技術を用いたわが国最初の本格的道路改修工事である（設計は蘭人技師J・フェルドールン）。これにより東海道往還の物資輸送に多くの便宜が加えられたことはいうまでもない。しかしこの時期の道路改修工事の中で特記すべきはやはり**京都・宮津間車道の開さく工事**であろう。

先に述べたように、丹波・丹後の両地方は「山岳重疊峻坂屏列し、交通支障多く」（府誌下）、それがためこの車道の開さくは両地方のみではなく府下全体の経済発展にとっても重要な意義をもつものであった（明治14年5月の府会建議——年表参照）。この一大縦貫道路の開さくなくして

府の発展なしと、府は明治14年11月国庫補助3万円を得て予算175,320円、5カ年継続事業として開さくに着手した。路線は京都市大宮通七条一乙訓郡大枝村一南桑田郡亀岡町一船井郡園部町一天田郡福知山町一加佐郡河守町一与謝郡宮津町の延長約36里に達し、しかも沿道には芋峠はじめ7大峠といわれる峻坂があり、平坦なる道路は僅に5～6里にすぎなく、その工事は当初から非常に困難を極めた。大枝・^{くんだ}栗田の両峠は切下げ不可能と知り途中で計画の変更を余儀なくされ、前者は延長100間、後者は65間のトンネルを開き、その他も山の頂上を切下げるなどして迂余曲折した新道を開いた。しかし、19年度に至るも難工事続出のため全工程の三分の一にも及ばず、更に3カ年の延期が認められ、ようやく着工以来8カ年を費して1889（明22）年8月に竣成した。その工費は、予算をはるかに上まわり318,610円、国庫補助も通計8万円に達した。これにより明治20年代に入ると次々に市と丹波・丹後地方を結ぶ馬車営業が開始され、明治26年には京都・宮津間15時間30分、1円48銭の馬車が開業、京都・宮津間の車道は文字通り市と両丹地方間の動脈となった。

- (1) 「木津川御立替御譜請之記」
- (2) 「西高瀬川掘割出来＝付通船ノ事」

4 琵琶湖疏水の開通

1869（明2）年の東幸以来、種々試みられた産業の回生策もその多くは官営の弊などによって軌道には乗らなかった。明治14年3代目知事となった北垣国道は、商工業都市として京都を甦生させるためその原動力を水力に求めようと、琵琶湖の水を京都に疏通し、これによって水利を開き運輸の便をはかり、あわせて機械を運転することを計画した。猪苗代疏水の開通をみた政府もこの案に賛成したが、技術・規模・予算その他比較にならぬ大事業であった。知事はこの工事を日本人の手で遂行しようと考え、これを工部大学校（現在の東大工学部）校長大鳥佳介に相談、大鳥の推選により当時まだ学生であった**田辺朔郎**に工事の設計・施行のすべてをまかせたのである。

しかし、工事予算・技術・設備などの未開・不足は目に見え、そのため各方面からの反対が集中した。政府内でも好意的であった内務省土木局に対し農商務省疏水掛は批判的であり、蘭人庸用技師デレーケも工事の実現を危ぶんだ。また水利には京都府と直接の利害関係を有する滋賀県と大阪府が反対し、更に地元京都でも市民の反対が多く、知事も「こんど来た**北垣国道**」と皮肉られる始末であった。知事は極力工事計画の進捗を図るとともに、明治16年市内の有力者による勸業諮問会に、ついで翌17年には臨時上下京区連合区会に諮り同意を得ることに成功した。この諮問会に示された＜疏水起工趣意書＞によれば、事業の目的として製造機械製造・運輸・田畑灌溉・精米・水車・防火・井泉・衛生と多方面にわたっている。明治18年1月特許

が下り、同年6月大津三保崎で起工式がおこなわれた。

工事は、先にのべたように、設計をはじめすべてを田辺が指導した。まず工事用蒸気機関などの機械を輸入、煉瓦は特別に製造所を建てるなど工事は一切ゼロから出発したといつてよい。工事中最も困難でありまた注目すべきは長等山（第1隧道）の堅坑工事であった。第1隧道の長さ1,340間は当時としてはわが国最長であり、東西両口からの工事と同時に深さ170尺の堅坑を掘下げ、つごう3カ所からの開さくとなった。そして、この隧道の貫通は世人をおどろかすに十分であり、田辺の設計に対する信頼は一段と高まった。明治21年、米国での水力発電の成功を聞くと、田辺は京都商工会議所会長高木文平（のち京都電気鉄道社長）とともに渡米、運河・電車とあわせ発電所を視察、帰国後ただちに工事を変更し、**水力発電所**の建設もおこなわれることになった。当時、水力発電はまだヨーロッパ諸国でもおこなわれておらず、その将来に着目し採用に踏切った彼の力量はまったく驚くほかはない。しかも米国ではわずか150馬力の発電に成功したに過ぎなかったものを、彼は京都において2,000馬力の発電を計画したのである。また、蹴上より南禅寺船溜りへ**インクライン**（傾斜鉄道、車輪付きの船台がレールの上をはしる。写真参照）も建設された。

こうして明治23年4月計画から9年、起工から5年を費して、琵琶湖疏水はその開通をみるに至った。この工事は総工費約125万円という莫大な費用と多くの犠牲によって完成されたが、わが国の建設史上における意義のみならず、その後、蹴上から南禅寺一銀閣寺前一今出川通一新町頭に至る分線および明治27年の**鴨川運河**（東川端通り夷川疏水落合点一伏見町字掘詰。明22測量を開始し、翌23年6月着工、明27年9月完成）、そして更に諸電気事業や第2疏水工事へと発展し、その後の産業発展の基礎をきずいた（第3表）。

京都市営電気事業沿革誌

第3表 琵琶湖疏水の利用

	水利事業 収入	使用電力	使用水力	通過船数	渡航乗客数
	円	馬力	箇	艘	人
明 24	1,802	30	26	814	6,712
26	15,486	337	131	12,540	108,370
28	50,404	1,028	289	30,028	297,748
30	98,659	1,914	416	20,627	277,416
32	122,803	2,209	464	21,264	216,162
34	148,192	2,223	507	20,724	202,722

琵琶湖疏水誌により作成

2 明治後期

明治前期の上からの資本主義化政策によって、明治20年代にはいと急激な民間企業の勃興

期をむかえた。その中心を担ったのは綿糸紡績業などの軽工業部門であったが、私設鉄道の建設も顕著な発展を示した。京都府においても、1889（明22）年に京都電灯（株）が開業、1892（明25）年に京鶴線敷設問題が起こるとこれに煽られて私設鉄道の出願が相次ぎ、1896（明29）年頃にそのピークをむかえ、京都鉄道・奈良鉄道などが設立・開業した。

日清戦争は日本資本主義にめざましい発展の契機を与えたが、京都市でも商業会議所のイニシャティブの下に1895（明28）年第4回内国勸業博覧会と平安遷都1100祭が開催され、さらに京鶴線の敷設が決まり（三大問題）、府下経済もこれを跳躍台に飛躍的な発展をとげた。さらに同年わが国最初の電車（京都電気鉄道）が開業、更に1897（明30）年には電話が開通している。鉄道は明治30年代に入りその急激な膨張が禍いして困難に直面し国有論がおこり、京都鉄道・阪鶴鉄道をはじめとして有利な条件で国に買収された。

日露戦争後の重工業のめざましい発達により、わが国の資本主義は確立をみたが、寄生地主制などの封建的性格を残存させ労働条件も極めて劣悪であり、その軍事的性格と合わせ日本資本主義の軍国主義的性質を形成した。戦後1906（明39）年に至り企業熱が高まると府下でも電気鉄道や水力電気事業が数多く出願されたが、これは府下経済の急速な発達に照応するものである。これらの中で京阪電気鉄道・京津電気鉄道・嵐山電車軌道および宇治川電気会社などが主である。また1905（明35）年舞鶴の新市内幹線道路が完成、1910（明43）年には京鶴線が全通し、これによって府下の経済圏に丹波・丹後の両地方が加わり、府下全域の経済圏の本格的な統一が達成されたのである。

1 京都電灯会社の開業

わが国に初めて電灯が点火されたのは、1878（明11）年3月、東京電信中央局開業の日である。既に19世紀のはじめには電気に関する学術的研究が行われていたが、医学研究の副産物の域を出ず、この時までには一種の奇術と同一視されていたという。1882（明15）年11月、東京大倉組は米国人技師が持ってきた発電機を用い、2,000燭光のアーキ（弧光）灯を銀座の店頭で点火して世間を驚かした。その後試験的あるいは宣伝用に電灯照明が利用されたが、実用に供されたのは漸く1886（明19）年頃からである。この年7月にはわが国初の電灯会社である東京電灯会社が開業した。

1882（明15）年、疏水工事の認可請願のため東上中の北垣知事は、銀座で初めて電灯を目の当りにして、帰洛するや直ちに疏水常務員の中村栄助らを見学のため東上させ、府会・連合区会議員および商工会議所議員に電灯の効能を説明させた。その時「アーキライトが、そのような大きく、昼のような明りがするものであるなら、一つ將軍塚に一番大きいのを点灯して、京都

の市中に灯火の要らぬようにしてはどうか」と、真剣に議論されたという。1883(明16)年4月、東京大倉組は電灯機械の売込みを目的に、祇園一力亭西角および歌舞練場前でアーク灯を点火し、京都の人士を驚かした。これが京都における電灯紹介の最初であった。

明治10年代の終り頃から京都にも漸く民間の企業が勃興しはじめてきたが、これらの事業の中心を担っていたのは浜岡光哲・田中源太郎・中村栄助・大沢善助ら新興の資本家であった。1887(明20)年欧米の電気事業の視察を終え帰国した東京電灯会社の矢島作郎と神戸電灯会社の佐畑信之の2人は、この年の秋上洛して疏水常務委員の中村・大沢ほかに電灯会社の必要を説いた。これを契機として、同年10月、彼等新興の資本家を中心に電灯会社の設立が申請された。翌年2月には関西貿易会社内に創立事務所を設けた。この頃、企業熱も盛んで経済界も好況にあったとはいえ、株主募集に際しては府当局の強い斡旋により進められ、その結果各町組総代等が多数出資し、募集の2倍以上の申込みがあった(明21・4役員互選により田中源太郎が社長となる)。かくして発電所(火力)等の建設も着々進められ、1889(明22)年には都踊りや東本願寺大師堂上棟式に、さらに祇園祭りの四条小橋・寺町間などに宣伝をかねて白熱灯を点灯し7月に営業が開始された。当時の資本金は10万円、発電力は50kwを設え、需要灯数も234個と少なく、需要者も祇園を中心とした料亭が多く、贅沢品の部類であった。

こうして東京・神戸・大阪についてわが国4番目の電灯会社が開業したが、1891(明24)年1月帝国議会議事堂出火の原因が漏電と知らされたこともあり、会社も一時経営難に見舞われた。しかし翌年1月、大沢善助を社長にむかえ、社債の発行と疏水々力電気の利用(わが国最初の水力電気の電灯への利用)により業績を挽回し営業区域を拡張し、ようやく会社経営を軌道に乗せることができた。こうして1894(明27)年には需要戸数2,590戸、7,318灯、発電力も360kwになった。その後の会社の発展はめざましく明治30年代に入り大津支社の開業、北陸地方最初の水力発電所建設、高野および東九条発電所建設と、日清・日露戦争による資本主義の発達に伴って、市内のみならず市周辺の各郡および福井・滋賀県下に着実に経営を拡大していった。また1901(明34)年には朝鮮釜山に傍系の電灯会社を創立するなど、わが国電気事業の海外進出の先鞭をつけた。特に日露戦争以後は事業を旺盛に拡張している。

また同社は、いくつかの電気事業で全国の先駆的役割を担った。1892(明25)年3月、市参事会の要請による市街要所への街灯照明の設置、1914(大3)年の電気ストーブの製作、そしてまた1916(大5)年の「電気のお店」開設(四条通御旅町)、1922(大11)年の<電熱供給規程>の制定などがその主なものである。

明治後期から大正期は日本資本主義の発達と相俟って府下にも多くの電力会社あるいは電気

鉄道会社が設立され、1913(大2)年には第2疏水の開通と蹴上発電所の拡張に伴い市営の電灯事業も開始され、これらが京都電灯会社の地位をおびやかした。しかし京都電気・洛北水力電気・嵐山電車軌道などの買収合併を推し進め、1938(昭14)年には資本金8,000万円、発電力205,000kw、電灯248万灯、1府3県402町村に経営を拡げ、10余の傍系会社と55kmの電気鉄道を有する府下屈指の大会社へと発展を遂げるに至った。

京都電灯50年史

2 京都電気鉄道の開通

1888(明21)年、田辺朔郎と高木文平の2人は電気事業の視察のため渡米し、そこではじめて電気鉄道(電車)のあることを知った。それから3年後、東京上野で開催された内国博覧会で米国製電車が出品されて約60メートルのレールの上を走ったのを見た高木は、疏水の電力を用いて京都に電車を走らせようと決意、1894(明27)年1月、京都商業会議所会頭の浜岡光哲、京都電灯の大沢善助らと**京都電気鉄道(株)**(資本金30万円)を創設した。こうして1895(明28)年1月、わが国最初の電車が七条停車場と伏見下油掛の間を運転されたのである(車輛は長さ5メートル、幅1.5メートルで運賃も並等12銭)。この年は岡崎で第4回内国勲業博覧会が開かれ、その見物客を見込んで建設されたのであった。

その後路線の延長工事も順調に進められ、その年の内に木屋町線・鴨東線(七条停車場・博覧会場間)と堀川線(昭36・7廃止)が開通、引き続き北野線・出町線西洞院線などが開業した。

当時は一般電気事業に適用される<電気営業取締規則>があるのみで、電車の取締規則もなく、故に多く珍現象が行なわれていた。軌道はすべて単線で、数カ所の待避線がありそこで片方の遅れのために待たされたり、途中で鉢合せとなり乗客もあわせ大騒ぎになったり、また停留所もなく、会社の宣伝によると「何処よりも乗車出来且其の賃金は昼夜晴雨を問はず同一」であった。1895(明28)年8月になって<電気鉄道取締規則>が制定されたが、事故頻発に対処するため電車に告知人(前走りと呼ばれた)を乗せ、夜は赤提灯を持って前を走り、昼は赤旗を持ち雑沓の整理なども行った。ところがこれを子供で間に合わせようとしたため、告知人に轢死傷がかなり出た(そのため電車前面に救助網を取付けた)。さらに毎月1日および15日の両日は疏水の藻刈をするため休電となり、電車も休業を余儀なくされたという。ともあれ、博覧会閉会直後は一時乗客も激減したが、路線延長に伴い社運も隆盛となり、1910(明43)年には出町線を除き全線を複線化、資本金も525万円となり、市内交通を独占するに至った(第4表)。

しかし、後に述べるように1912(明45)年市営電気軌道(市電)の営業開始によって会社は致命的打撃を蒙り、成績も著しく低下したので、主脳部の更迭を行ない市への買収を望んだが表面化することなく愈々不振に陥った。ここにおいて会社は人事・機構・設備の改善を断行し経

営状態の回復をまって、1918(大7)年7月京都市に買収された。

京都市営電気事業沿革誌

第4表 乗客延人員および営業収入

年次	明29	32	35	38	41	44	大3	6
乗客数	5,582	7,969	12,531	8,681	21,879	53,235	41,545	56,002
営業収入	5,840	11,041	19,614	17,681	48,352	88,379	57,851	75,271

乗客数は1日平均・単位人、営業収入は年間・単位千円

京都市営電気事業沿革誌

3 京 鶴 鉄 道

1877(明10)年の京都・大阪・神戸間の鉄道の開業は、府下の人民にこの新しい交通機関の機能を認識させた。明治20年代に入り各地に官私鉄道の敷設されるに及んで、府下の新興資本家も大いに刺激をうけ、商業会議所を中心に鉄道事業に意欲を示した。1887(明20)年、関西鉄道(株)が設立されると、浜岡光哲・田中源太郎もその発起に加わり京都・宮津間の鉄道敷設を計画した。当時まだ京都・宮津間の車道も全通していない時期でもあり、また、その後京都または舞鶴を起点とする鉄道計画が相次ぎ出願(いずれも却下)されていることから、彼等の計画はその先駆的なものとして評価されよう。

1891(明24)年12月、政府は官設鉄道の拡張と私設鉄道の買収に関する二つの法律、鉄道公債法と私設鉄道買収法を議会に提出した。この2法は結局日の目を見ずに終わったが、これを機として府では山陰線官設の声が高まった。同じ月京都商業会議所は臨時会議を開き、山陰および北陸鉄道官設の建議案と私設鉄道買収に関しての大阪商業会議所の照会を審議した。また舞鶴町も熱心に運動を進め、府知事および市会に賛同を求め、さらに政府・両院に山陰線の必要を訴えた。翌1892(明25)年2月、商業会議所と舞鶴町の間で京鶴(京都・舞鶴)間鉄道官設の運動推進を申し合せ、3月には「山陰鉄道ニ関スル意見書」を政府に提出した。同じ頃市会においても同様建議書を提出し、ここに市会と商業会議所の間にも申し合せができた。このように地元舞鶴町を含め京都の政財界一体となって運動が進められたのは建議書に述べられているように「山陰鉄道ノ必要ハ唯ニ山陰各地ノ殖産興業ノミナラズ、国防軍事上及外国貿易上ニ於テモ頗ル緊急ノ事業」であったからである。当時丹後地方の米穀・縮緬等の物産は山陰・瀬戸内を迂回して阪神地方に入船されており、また、1889(明22)年舞鶴は軍港に選定されていた。さらにロシアのシベリア鉄道開通を見通しての対岸貿易にも大きな期待がかけられていたのである。

また、市会および商業会議所では、3年後の1895(明28)年に第4回内国勧業博覧会と平安遷都1100年祭の開催を計画し、これと合わせ京鶴鉄道の敷設を**京都三大問題**として取組み、市経

済の発展の契機としようと思論んでいたのである。

ところが、同年6月に公布された鉄道敷設法には、京鶴線は第1期線に加えられてはいたが、土鶴線(兵庫県土山―福知山―舞鶴間)との比較線としてあげられていたため、市を中心に沿線住民は一層の運動の展開を企図し、7月に府下1市18郡の「有志者大会」を開き(出席約200名)、京都府鉄道同盟会を結成した。かくて京鶴線敷設運動は愈々熾烈化した。これら運動の高揚の中で「官設に期待せず私鉄経営の下に速成を期すべし」とする意見が抬頭し、浜岡光哲・田中源太郎・中村栄助の3名は1893(明26)年7月、市内有力者50名に会社組織のことを謀り、発起人115名をもって**京都鉄道(株)**を設立した(資本金600万円、創立委員は前記3名のほか小室信夫・膳平兵衛の5名)。同会社路線は京都一綾部―舞鶴―宮津間の本線と舞鶴・余部間および綾部―福知山―兵庫県和田山間の分線を申請し、1895(明28)年11月に免許が下りた。

一方兵庫県側は大阪の有力者と合同して**阪鶴鉄道**(大阪―福知山―舞鶴間)と**摂丹鉄道**(大阪―池田―福知山―舞鶴間)の二つの鉄道会社を起こし、ここに三つの鉄道会社の競願となったが、1894(明27)年5月、鉄道会議は、摂丹鉄道を却下、阪鶴鉄道と京都鉄道を許可する裁定を下した。これによって京都三大問題も一応いずれも実現するはこびとなり、期成同盟会も解散した。

京都鉄道は1896(明29)年4月、京都より起工、翌年11月には京都・嵯峨間が、1899(明32)年8月には嵯峨・園部間が開通したが、「予定以上に莫大な建設費を要し、到底園部以西工事未成部分を完成し得ない状態」に陥り、1900(明33)年11月、未成部分の免許取消しを出願するとともに既成線路の買収を政府に具申した。これにより以後の京鶴線敷設工事は官営に引き継がれ、1907(明40)年8月、鉄道国有法により京都鉄道は阪鶴鉄道とともに国有化され、1912(明43)年8月園部・綾部間が開通した。これより先、1904(明37)年、阪鶴鉄道会社は福知山・舞鶴間を開通しており、京鶴線は起工以来14年ぶりに全通することになった。

京鶴線の開通が府下の政治・経済・文化等に及ぼした影響については多言を費すまでもなかろう。1905(明38)年の**舞鶴新市街の幹線道路竣工**、翌年の舞鶴・ウラジオストック間航路開始などを考え合わせてみれば軍事的また対岸貿易の面での意義は明らかである。しかし何よりも大きな意義は経済的なそれであり、従来は大阪の商業圏に包含されていた丹波・丹後の両地方の諸物産が直接、大量に短時間で京都市へ運送されるようになったことは府下経済の発展に大きく寄与したといえよう。

日本鉄道史 上、京都商工会議所史

4 第2疎水工事

1891(明24)年の琵琶湖疏水開通により京都市は市勢挽回にむかったが、その後の経済発達による需要者の増加には追いつかず、早くも明治20年代の末には発電事業の拡張問題が市会で論

議されることとなった。1899(明32)年11月、内貴市長は、「上下水道用防火用並ニ機械運転用等」に必ずべく「琵琶湖疏水運河通水増加ノ義ニ付願」を府に提出したが、大阪府と滋賀県の不同意により通水増加を断念して新水路開さくに計画を変更、再び田辺朔郎にその設計を依頼した。1902(明35)年、田辺より設計書および予算書の提出をうけた市長は、琵琶湖疏水の開さくを府はじめ大阪府・滋賀県に出願、1908(明41)年逓信大臣より工事施行の認可を得た。

注 1891(明24)年、開通の琵琶湖疏水に対して、この新疏水を第2琵琶湖疏水という。

第二疏水の水路は大津市三保崎から第一疏水の北側に沿って蹴上へ至り、インクラインの東側に沿って南禅寺船溜りからは白川水路一大和大路四条一宮川町を経て五条通北で鴨川運河に合流、さらにそこから紀伊郡伏見町下板橋まで総延長10,430間(内隧道2,750間)の規模である。また事業の目的は水力発電を第1とした。かくして1908(明41)年10月に起工し、1912(明45)年6月に水路開さく工事をすべて終えた。

疏水開さくと同時に蹴上(出力4,800kw)・夷川(同280kw)並びに伏見(同1,320kw)の3発電所が建設され、さらに姉小路・小川・塩小路の各変電所およびこれらを連絡する送電線も敷設され、京都・大津両市をはじめ愛宕・葛野・宇治・紀伊の4郡に電力または電灯を供給することになった。

京都市営電気事業沿革誌

3 大 正 期

日清・日露2つの侵略戦争を経て日本の資本主義は急速に発達を遂げたが、それに伴い、この時期府下の建設・交通の各部門も著しい発達を見せた。まず1912(明45)年、山陰線が全通したほか、私営の電気鉄道事業も引き続き設立されるものが多く、また水力電気事業も数多く出願された。しかし、これらの電鉄・水電事業の多くは、やがて大企業や官営に吸収合併されて行くのである。また他府県からの企業の進出も多くなる。京都電灯会社を例にとると、同会社は洛北水力電気・嵐山電車軌道・信楽水力・帝国電化の各会社を買収合併してその事業を拡大し、宇治川電気・大同電力などと協定を交わして昭和の初期には府下でも屈指の企業に成長した。この他、郡部方面にも建設・交通の発達がみられ、電灯の普及・乗合自動車の開通も漸次進み、1928(昭3)年には市バスも開通した。

しかし、この時期における最も大きな事業は京都市の道路拡築・市電敷設、第二琵琶湖疏水開さく、上水道敷設の市営三大事業と都市計画の諸事業であろう。かつて市の経済発展の契機として琵琶湖疏水開さく並びに三大問題に市の政財界は一体となってこれに取り組んだが、上記

の二つの事業はこれと同様の意味を有していた。事実、市電の開通と第二琵琶湖疏水の完成は市の生産力を高め、都市計画は今日の市街幹線の道路と市電を敷くものであった。

この時期は日本資本主義が帝国主義に移行し、さらに世界資本主義とともに全般的な危機に陥って行く時期である。国民への圧迫と経済の軍事的性格も一層進み、労働争議や小作争議など人民の闘いも高揚したが、府下の建設・交通・通信の部門をみても市電従業員の争議をはじめ、丹後地方の電灯料金値下げ運動・都市計画に対する受益者負担反対運動・土地収用反対運動など広汎な住民の運動が起っている。また都市計画路線をめぐる市民の下からの運動の展開もみられた。

1 都 市 計 画

第一次大戦をきっかけに京都市の産業は急速な膨脹をとげ、市の西南方面を中心に周辺農村の市街地化がめざましかった。木内知事は東京の無計画な市街地の発展にかんがみ、周辺農村を京都市に編入し、新市域に都市計画を実施する必要を痛感していた。1918(大7)年4月1日、愛宕・葛野・紀伊3郡の11カ村(全部)と5カ村(一部)が編入となり、面積において2倍以上、人口64万人(大5・12現在)となった。編入に熱心であった知事は新市街の建設にあたり、都市計画の設計は自らの責任として計画を推進した⁽⁴⁾。京都市の都市計画は1918(大8)年12月、東京市区改正条例および同土地建物処分規則が準用されると同時に、京都市区改正委員会が設置され、市の内外にわたる都市計画施設が検討され、1919(大8)年12月、京都市区改正設計が認可された。

一方、1919(大8)年4月、都市計画法および市街地建築物法が公布(大9・1施行)され、京都市をはじめ5都市に本法が適用された。ついで1922(大11)年8月、**都市計画区域**が決定され⁽⁵⁾、同年10月、防火地域、1924(大13)年3月、京都市および隣接4カ町村にわたる用途地域の指定をみた。1926(大15)年9月、土地区画整理が、1930(昭5)年2月、風致地区がそれぞれ認可決定、同年8月に第1期下水道築造の認可、1932(昭7)年11月、公園の決定等つぎつぎと都市計画施設の決定をみた。また、1927(昭2)年2月と1928年(昭3)5月に都市計画街路の認可を得、1939(昭14)年2月には洛西工業地区内、同年9月には1931(昭6)年に編入した新市域内の幹線街路が追加決定された。しかし、第二次大戦に突入とともに軍事道路・防空疎開等に重点がおかれ、一般の都市計画事業はほとんど中断されたのである。⁽⁶⁾

郡部においては1922(大11)年の京都都市計画区域決定の際、市周辺町村(注1参照)が包括されたのをはじめ、1930(昭5)年1月、宇治郡山科町、醍醐村が追加されるなどわずかに拡大されていった。

- (1) 木内重四郎伝
- (2) 京都市計画区域は大11.8.2都心四條烏丸を中心とする半径約10kmの圏内に包括される当時の京都市およびその周辺3町27カ村の全部ならびに1町5カ村の一部にわたる面積23,854.51haの区域と決定
- (3) 京都の都市計画

2 市電開通および道路拡築事業

1895(明28)年に開業した京都電気鉄道は、市内交通機関を独占し、産業の発達に寄与するところ大であったが、1903(明36)年に大阪で市電が開通すると、これに刺激されて京都にも市電開通の世論が抬頭してきた。また明治後期の経済の発展と市内の人口増加は、市電開通による交通機関の改善と市内道路の拡築を強く要請するところとなった。しかし、道路を拡築しようとすれば巨額の資金を要し、府および市の財源を充当しても到底この大事業の完成は困難なため、外債の募集を決めその償還財源として拡築路線に市電経営を実施することとなった。

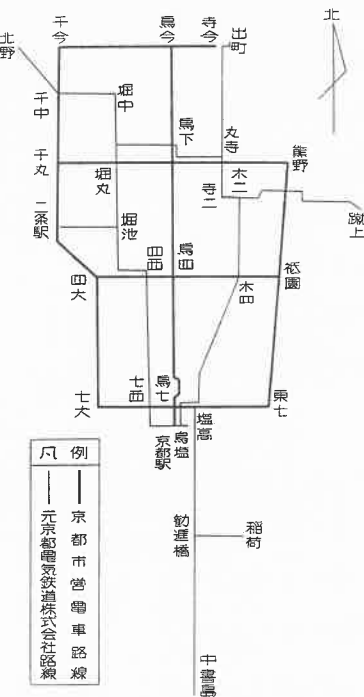
こうして1908(明41)年2月、特許を得た道路拡築及び電気軌道敷設事業は、翌年6月には外資借款の成立を見、1911(明44)年8月に工事に着手した。拡築路線は東山線(一条・七条間)、烏丸線(今出川・塩小路間)、千本大宮線(今出川・七条間)、今出川線(千本・河原町間)、丸太町線(千本・東山間)、四條線(大宮・祇園間)、七条線(大宮・東山間)の7線で、その総延長13,164.5間、幅員は15間・12間・10間及び8間の4種とし、これに用する費用は約676万円に達した。

道路拡築工事の進捗に応じて軌道敷設工事も着々進行したが、丸太町線・烏丸線・四條線・七条線・今出川線の5カ所において既設京都電気鉄道会社の営業線と同一の道路を通過するため、この部分の軌道を共用することを良策と考えた市側は、1911(明44)年春以来しばしば会社側に交渉したが容易に妥協に至らなかった。しかし、その後の会社側の経営の行きづまりと政府の裁定により、翌年4月協定が成立した。これが6線共用問題である⁽¹⁾。

(1) 会社は狭軌(1.067m)、市電は広軌(1.435m)であった。軌条は3条を並列敷設し、1条を市・会社の共用とし他の2条を広狭両軌隔用に並存させた。いずれの区間も複線のため6条の軌条が敷設され甚だ奇異な感を与えた

また新たに拡築された道路は一般交通の利便を考慮して南北線と東西線に整えられ、15間および12間の道路には歩車道が設けられ、四條・七条両大橋および丸太町橋も架替えられた。ほぼ今日の市内幹線道路がこの工事と後の都市計画によって完成した。こうして1912(明45)年6月に烏丸

第1図 電車路線図(大正7年当時)



線・千本大宮線・丸太町線・四條線の市電が運転を開始し、その後着々工事の竣成するに従い順次運輸を開始し、1913(大2)年8月、第1期電気軌道計画線が全部完成した(市電建設費は約262万円、路線22.3km)。

市電の開通により市内交通は京都電気鉄道と市電の並存(第1図)となり、その矛盾は避けられなくなったが、価格などの点で折り合いがつかず、会社買収の協議は数次にわたるもまとまらなかったが、1918(大7)年に至り旧来の会社線はその経営難をついに打開できず、木内知事の裁定にまかせ同年6月市に買収された。市は買収した軌道・車輛並びに諸設備の改善、とくに軌隔拡張の必要を認め、1920(大9)年12月には伏見線および稲荷線の工事に着手したが、後に述べる都市計画事業との関連から単独に施行することが不可能となり、同事業に随伴し順次これを実施していった。市電は、その後の市の膨張と経済発展に伴って、都市計画事業の一環として1923(大12)年以降軌道延長第1期工事に着手し、更に続いて軌道延長第2期(外面)工事を実施して、昭和初年にはほぼ現在の路線が敷設された。

軌道事業略史

4 昭和戦前期

昭和に入ると第一次大戦の痛手から回復したヨーロッパ諸国の工業力の前に、わが国の輸出は伸びなやみ、昭和2年の金融恐慌、同4年の同アメリカのウォール街に端を発する世界恐慌、同5年の大豊作による米価の暴落等慢性不況の波が押し寄せた。そして不況打開のため軍部・独占資本は朝鮮・中国へ進出し、同6年9月には満州事変が勃発して、以後15年間にわたるドロ沼の戦争が始まった。

この時期交通関係では、それまで鉄道・海運等の大量輸送機関の保護育成に重点が置かれ、おかれていた道路工事も進展し、自動車輸送が本格化した。一方、河川工事においては第一次大戦による産業界の発展を背景に、治水面で発電制水事業が盛んとなった。しかし、やがて戦前経済統制強化とともに、昭和12年の陸上交通事業調整法(昭12・8・1)により、鉄道・軌道・バス事業の合同一元化がすすめられた。建設関係においても、軍事優先による資材不足からほとんどの工事は中止状態となってしまった。

1 災害

連年災害がくりかえされるなかで、奥丹後震災と室戸台風は、昭和前期における衝撃的な大災害であった。

1927(昭2)年3月7日夕刻6時27分、丹後地方の北部を中心にして奥丹後大地震に見舞われ

た。震源地の与謝郡・中郡・熊野郡の被害は大きく、なかでも縮緬機業の中心である峰山・網野・加悦・岩滝の各町とその隣接諸村落は、地震とそれに続く火災によって壊滅的な打撃を受けた。被害状況は死者2,992人、負傷者3,772人、全壊または全焼家屋6,797戸、半壊または半焼家屋9,654戸、各種産業の被害も莫大であった。震災復旧はただちに官民協力の下にすすめられ、10カ月後の同年末には表面早やくも丹後機業界は被災当時を凌駕する勢を示した。しかし、まもなく不況転化とともに震災復旧資金の借入等が重圧となり、返済問題が長く尾をひくことになった。

1934(昭9)年9月21日の**室戸台風**は京都市を中心に猛威をふるった。この台風による府下の被害は死者238人、負傷者1,631人、倒壊・流失・浸水した家屋13,986戸、道路決壊6,000カ所、橋梁の流失120カ所、堤防の決壊破損600カ所に及び、折から授業中であった市内の小学校で校舎倒壊が続出し、そのため学童百数十人が死亡するという惨事をひきおこした。しかも災害復旧が十分軌道にのるとまもなく、翌10年6月また集中豪雨に見舞われ、これにより京都市内では御蘭橋、上賀茂橋、高野橋、蓼倉橋、御蔭橋、河合橋、荒神橋、夷川橋、二条橋、三条大橋、松原橋、団栗橋、五条大橋、葵橋、正面橋等が流失し道路も至るところで寸断された。

2 巨椋池干拓事業

巨椋池は、1907(明40)年の第1期淀川改修工事の完了によって開墾干拓事業への方針が具体化されたが、地元の運動も1913(大2)年の干拓期成同盟会発足とともに活発化し、その後耕地改良・食糧増産に対する政府の積極政策とからみあって、国家的事業として1933(昭8)年6月起工式がおこなわれた。工事は国営・府営・組合営に区分しておこなわれ、途中大水害等があり設計の変更を余儀なくされたが、1940(昭15)年3月国営工事が、1941(昭16)年府営工事が完了し、最後の組合営工事が終了して全工事が完了したのは同年8月であった。事業総額は346万円に上り、新田628haが造成され氾濫湿地帯はみごとな美田と化し戦中戦後の食糧増産に大きな役割を果たした。最近では人口の都市集中の結果住宅地として着目されるなど、めまぐるしい変化を遂げている。

3 道 路

京阪国道の改築は池田知事時代(大13・12~15・9)からの懸案であったが、大海原知事(昭2・7~4・7)によって実行に移された。着工にあたり淀川の左岸・右岸のいずれをとるかで難航したが、大阪の工場地帯は大体淀川左岸にあり、この地帯と直結するという点および経費の点でも左岸の方が国庫補助を多額にとれる(府費負担が軽い)というので左岸に決定した。工事は1928(昭3)年10月起工し1933(昭8)年5月に竣工した。府関係の工事内容は、起点が下京

区西九条坊城通り、終点が綴喜郡八幡町大字橋本大阪府界で延長13,276m、幅11~21m、全線舗装、車道・歩道の区別がつけられ、照明も設備された近代的道路であった。また同工事に附帯して鴨川筋にかかる鳥羽大橋と淀川・木津川筋の御幸橋の工事もおこなわれた。

京津国道の改修は、京都・滋賀両府県の永年の懸案であったが、1928(昭3)年府会の協賛をえ、1931(昭6)年4月に着工され、昭和7年度からは国の直轄事業となり国費をもって施行された。工事区間は京都市東山区京津電車三条蹴上附近から滋賀県大津市札の辻に至る延長9,135m(うち府側4,884m)で、これにより全面舗装路となり1933(昭8)年5月竣工した。

この京阪、京津両国道の開通により、大阪・京都・滋賀ははじめて舗装道路によって結ばれ、京都の道路事業は新時代をむかえた。

このような重要幹線道路の建設とともに、第一次大戦後の都市への人口集中によって市域の拡大がおこなわれるとともに、路面改良特に路面舗装の重要性が指摘されるようになってきた。京都市では1923(大12)年市内繁華街の中核たる新京極通三条・四条間で最初の舗装が試みられた。また1928(昭3)年の御大礼にあたり、烏丸通・丸太町通・河原町通の幹線道路が舗装された。ついで市では1929(昭4)年、10カ年継続事業として工費640万円をもって全市主要道路舗装完成を計画したが、戦時体制下の資材窮乏のため戦後をまたねばならなかった。

また、市の周辺部の舗装はまず伏見桃山線の師団街道および嵯峨線に着手し、昭和8年度これを完成、また鉄道省と協力して昭和8年4月京都駅前の舗装を竣工し、京都の表玄関としての整備を終えた。陸上自動車交通の発展に伴い、産業のまた市民生活の血脈としての主要道路の改修はこの時期に著しい進展をみせはじめたのである。

市政史上

4 河 川

1934・35(昭9・10)年の激甚災害の教訓として、加茂川・高野川やその他の中小河川をも含む河川の改修事業の緊急性・重要性が再認識され、市民をも含む広範な運動が展開された。

ようやく1936(昭11)年4月加茂川改修工事が総工費615万円をもって起工されたが、1938(昭13)年8月軍需資材以外の鉄の使用禁止のため遂に工事の中止が決定された。

また御室川・天神川の改修工事はこれより先、昭和11年4月起工されたが戦時体制下のもとで工事は中断され、1943(昭18)年6月起工された由良川改修工事も1944年には中止されてしまった。

5 都市計画・都市疎開

京都市の都市計画事業のうち**下水道事業**は1923(大12)年基礎調査に着手、1927(昭2)年正式に下水道調査会が設置されたが、折からの経済不況のために街頭にあふれた失業者の救済事業とも合わせ、1930(昭5)年7月着工された。計画管渠総延長は155,189.48mで鳥羽・伏見・

吉祥院の各下水処理場が完成し、ここに下水道事業は大きく前進するとともに、これ以後の便所の水洗化の途をひらいたのである。

また上水道は1924(大正13)年以降4カ年継続事業とし行なわれた第1期水源拡張計画が1927(昭2)年6月の松ヶ崎浄水場の新設をもって終わったが1931(昭6)年伏見市外26カ町村の市域編入により人口100万にせまったため、これに対処して、1932(昭7)年以降5カ年にわたる第2期拡張計画が始まり、1933年3月から松ヶ崎浄水場の拡張工事に着手、1936(昭11)年8月山科浄水場が竣工し、給水人口92万人となった。

1944(昭19)年、戦争がいよいよはげしくなり、日本全土に爆撃が加えられるようになると、政府は防空緊急対策の一つとして**都市疎開**の方針を決定し、内務省は同年7月18日、京都市内にも防空空地22カ所、3万5,500坪を指定した。京都府ではとりあえず昭和19年度追加予算として、京都・舞鶴両市ほか数市町村における家屋950戸の除却経費622万円を計上した。そして第1次疎開は8月半ばごろほとんど完了、翌年2月および3月に第2・第3次疎開に移り、さらに7月25日臨時府会において第4次疎開に関する事業費6,356万余円を原案無修正で可決したが、それから日ならずして8月15日の敗戦となった(疎開地の状況は年表参照)。

6 交 通

わが国の鉄道経営は、第一次大戦後、1921(大10)年から1926(昭1)年にかけて未曾有の高収益を上げ、国鉄・私鉄ともに黄金時代を現出した。また1935(昭10)年になると、私鉄の収入が国鉄を追いこし、従来の国鉄中心主義の鉄道観念をかえさせる。

国鉄についてみると、この間国鉄山陰線は1912(明45)年3月京都・出雲今市間が全通し、1916(大5)年末京都・石見益田間が全通し、大正8年2月京都・松江幡生間が全通した。また路線延長とともに、嵯峨・園部間に馬堀・並川・千代川・吉富の4駅を新たに開設したが、これにより地方は徐々に都市近郊農村としての性格を帯びていった。また宮津線は、1931(昭6)年5月網野・木津間開通、翌年8月木津・久美浜間が開通し、豊岡・舞鶴間の全通をみた。また明治45年に始まった電化は、京阪神地方では1932(昭7)年11月片町線、翌年には城東線が電化され、1933(昭8)年12月、京都・吹田間の電化が決定し、スピード化実現にむかって大きく前進した。

私鉄は、主として近距離輸送の花形として偉力を発揮するが、特にこの時期に著しいのは、大阪・奈良と京都間の連絡が私鉄の路線の延長によって緊密になったことである。まず1931(昭6)年3月31日新京阪電気鉄道は、従来京都西院までであった京阪線を四條大宮まで乗り入れたが、これは関西初の地下鉄として注目された。奈良電気鉄道では、1928(昭3)年11月、京都・西大寺間が開業し、奈良方面への旅客輸送も増大した。また輸送のスピード化をはかるため、

各社は争って都市間の直通運転を実現した。奈良電では、1930(昭5)年12月京都・奈良間で、京阪では1933(昭8)年11月梅田・四條大宮間、翌年4月天満橋・浜大津間および三条大橋・浜大津間で急行直通運転を実施した。しかし、私鉄経営も戦時中の陸運規制のなかで変貌を余儀なくされる。1943(昭18)年6月、京阪電鉄は政府の要請に基づいて阪神急行電鉄と合併し、京阪神急行電鉄となった(1949年再分離)。また京都電灯(株)の私鉄部門は、京福電鉄として新発足、1941(昭16)年8月鞍馬電鉄はこれに吸収された。以上のように、私鉄各社は、半身不随の状態におかれ終戦を迎えたのである。

市電は、戦争の激化に伴い市バスなどの削減によって乗客がふえ、昭和15年度の旅客数は1日平均40万人を超えた。しかし、電力規制・人手不足等で走行キロ数は反対に減少を余儀なくされ、満員電車の混雑が、戦後までもちこされたのである。

バスについてみると、まず京都の民営バス事業は1903(明36)年9月、堀川中立売・祇園間、堀川中立売・京都駅前間ではじめて開業されたが経営が成り立たず、翌37年1月末には廃止された。その後関東大震災を契機として自動車業は全国的に普及し、民間業者が乱立するようになった。京都市の民営バスは、昭和初年には8社が都心と郊外を結ぶ路線を営業していたが、交通量の増大により8社では需要を満すことが困難となり、市は電車の敷設されていない周辺部の交通の便利と主要幹線道路の補助交通機関として、1927(昭3)年5月、第1期線として25路線の自動車営業を開始した。その後1931(昭6)年伏見市ほか隣接町村の合併による市域拡大に対処し、市は1933(昭8)年に市バス45路線拡張案を発表し、「旧市内には電車を、新市域には市バスを」という京都市の交通政策の基本が確立された。しかし、これには民営業者が<一路線一営業主義反対>のもとに結束して猛反対運動を展開したため一時中断された。この間市バス旅客数は、1928(昭3)年の延べ348万人から昭和10年には1,067万人へと急激な増加を辿った。

ついで戦時下に入ると代用燃料車が考えられ、1938(昭13)年3月に木炭車、1940(昭15)年から電気車、コーライト車が登場する。

また、敗色が濃くなった1944(昭19)年5月、遂に市バスは運転系統を全面的に大改正し、電車並行路線の休止が断行された。

市バス25周年史

5 戦 後 復 興 期 (1945~1955)

戦後1949(昭24)年ころまでの日本経済は、過少生産とインフレの中での労働運動の激化、軍需会社の整理と平和産業への転換、農地改革、財閥解体、さらにはインフレ収束策の強化と

いった敗戦処理と「経済民主化」の時期であった。1950(昭25)年6月の朝鮮戦争を契機として日本経済は立ち直りはじめ、1953(昭28)年政府は国民消費水準は戦前基準(昭9~11)に達したと発表した。

戦後数年間の公共事業は即効的な生産効果と施設の維持補修を目的とし、食糧増産関係事業、災害復旧事業に重きが置かれたが、戦後の混乱がおさまると、1950(昭25)年国土総合開発法が制定され、治山治水事業、道路事業等が重視されるようになった。

終戦直後、日本の国土は荒廃し、主要都市はほとんど戦災をうけ、幸いにして京都は戦災をまぬがれたが、日本の経済の壊滅的打撃の中で府下農村ならびに都市の混乱は、はなはだしかった。加えて度重なる風水害、地方財政の赤字から、京都府の戦後の復興には非常に大きな困難がともなったのであった。

1 疎開跡地整理

第二次大戦中防空法に基づき強行された京都市内建物強制疎開は、1945(昭20)年8月初めまで、4次にわたって戸数1万2千戸、その敷地40万1千坪に及んでいた。終戦直後このうち半分の21万5千坪が都市計画用地として決定し、幹線道路・街路・広場・児童公園として造成を開始したが、この敷地買収はおくれ、ようやく1951(昭26)年暮、所要経費1億5千万円の特別起債が認められ解決の見通しがついたのである。このときの疎開跡地整備事業によって堀川通・御池通・五条通の幅員50m街路が完成された。

京都の都市計画 昭和37、市会史

2 災 害

戦争による国土荒廃のあと、京都府は1948(昭23)年発表の産業5カ年計画の中で、国土復興対策として治山治水計画をたて、また産業道路の開発をめざしたが、それらが着手されぬうちに連年災害をうけることとなった。その主なものをあげると

(イ) ヘスター台風

1949(昭24)年7月29日ヘスター台風におそわれ、府下一円で死傷者67名、家屋全壊流失109戸、半壊115戸、浸水6,370戸という大きな被害を受け、被害額は土木農林関係だけで18億円に達した。

(ロ) ジェーン台風

1950(昭25)年9月3日、ジェーン台風にもまれ、この台風は瞬間最大風速35m、平均雨量100mmの大型台風で1934(昭9)年以来の大災害をもたらした。府下全域の被害状況は死傷者375名、家屋全壊流失687戸、半壊3,328戸、浸水3,406戸で、その他公共土木施設、耕地などの被害をあわせて、被害総額は75億円に達した。

(ハ) 南桑水害

1951(昭26)年7月11日豪雨にもまれ、京都市内および南桑田地方の各河川が増水、とくに南桑田郡篠村寒谷川の平和池堤防が決壊、下流の篠村柏原地区70戸が瞬時に濁流にのまれ多数の人命が失われた。この南桑水害による府の被害は死傷者466名、家屋全壊流失141戸、半壊127戸、浸水15,000戸、その他田畑の浸水、道路・橋梁の破損など被害総額は62億円に達した。

(ニ) 昭和28年災害

1953(昭28)年、京都府はたてつけに2つの大水害に見舞われた。8月15日の「南山城水害」と、9月24日の「台風13号による水害」である(この両災害を「28災」と呼称)。

8月14日夜、豪雨が平均400mm以上も降り、南山城地方の各河川がはん濫、相楽郡和束谷、大河原村、笠置町方面では山崩れ、道路の決壊、橋梁・鉄道(国鉄関西線)の流失、耕地の埋没、家屋の浸水、流失とまたたく間に被害がひろがった。一方、綴喜郡井手町では玉川上流のかんがい溜池大正池が決壊、全町1,093戸が濁流にのまれ、井手小学校や町役場も流失した。

さらに南山城水害のきず跡もまだ生々しい9月25日、追いうちをかけるように台風13号が来襲してきた。豪雨は府下全域にわたり、淀川、由良川、木津川、桂川など主要河川がいずれもはん濫、とくに舞鶴市では伊佐津川のはん濫で死者53名を出したほか未曾有の大被害をもたらした。両災害(28災)の被害状況は第5表のとおりで、災害復旧工事は34年度ようやく完了した。

第5表 28 災 被 害 状 況

区 分	災害発生年月日	死者 行方不明	負傷者	住宅被害			浸水家屋		被害総額	備 考
				全壊	流失	半壊	床 上	床 下		
南山城水害	昭28年8月14日~15日	336名	1,366名	371	381	554	1,649戸	2,721戸	約150億円	井手町ほか18カ町村に災害救助法適用
13号台風	昭28年9月25日	120名	1,420名	2,613	400	6,951	21,331戸	35,667戸	約556億円	全市町村に災害救助法適用

災害白書

このように連年災害によって府財政は苦難の連続であった。しかし、これは同時に関係機関が協力して本格的な災害対策に取り組む契機ともなり、諸計画、諸事業が進められていった。

3 道 路

戦後の荒廃やたび重なる災害により一般に道路は悪く、凹凸の多いソロバン道路が大部分を占めていた。1951(昭26)年4月現在の府下の道路事情(京都市を除く)をみると、第6表のとおり、知事管理の道路は302路線(国道6・府道296)、2,502kmで、そのうち砂利道が97.75%、舗装ずみはわずか2.25%(全国平均4.8%)にすぎなかった。また、橋梁においても、2,135橋

第6表 道路と橋梁（京都市を除く）

国道府道			
2502.8 km	2446.1 km	97.75%	砂利道
	56.6 km	2.25%	舗装
橋梁			
2,135橋	988橋	46.3%	永久橋
	1,147橋	53.7%	木造

資料 府政だより 昭26.4.1

のうち木造橋が大多数を占め、7カ所では渡し舟により連絡されていた。

この間国道27号線（阪鶴道路）は1931(昭6)年道路改良事業として着手され、1943(昭18)年須知・山家間の改良にかかり、ようやく1948(昭23)年、肥後・榎谷の2橋を除き完工、榎谷橋（和知町）は1950(昭25)年竣工した。これは戦後府下で架設された初めての永久橋であり、この頃から永い暗黒の時代から抜けだした。⁽¹⁾

また1951(昭26)年には京福道路（現国道162号線、京都一福井）の改修がおわり、国道15号線（現24号線）の泉大橋（木津川）も竣工した。

つづいて1952(昭27)年には国道15号線（奈良街道、現24号線）のコンクリート舗装工事が建設省直轄ではば完成したが、当時関西でも珍しく本格的舗装の幕あけとして注目をあつめた。⁽²⁾

(1) 府政だより 昭24・7
(2) " 昭26・5、26・12

4 河川

治水のための府事業としては、河川の改修、ダム建設、砂防事業などがあげられる。

戦時中の治水放置によって、府下の河川は荒廃していたうえ、戦後連年災害がつづいたが、国の公共事業費の圧縮などで復旧は意の如くすすまなかった。

1950(昭25)年5月まず船井郡本梅川の治水工事が竣工したが、これは1940(昭15)年着手以来中断していたものを戦後再開し、11年ぶりに完成したものである(第7表)。一方利水事業としては、1941(昭16)年桂川河水を総合的に開発する桂川統水事業として、新庄発電所の工事が始まり、戦時中中止され、1951(昭26)年1月発電用ダムとして再開、同年末完成した。

この頃木津川の改修工事は戦時中八幡町一加茂町間31kmの工事が中止されていたのを再開した。また由良川は長らく原始河川のまま放置されていたが、1947(昭22)年に由良川改修工事が着手されるとともに大野ダムの構想がもちあがった。

なおこの時期雲原の砂防堰堤の完成が注目される。

1934(昭9)年9月関西地方を襲った風水害により、三岳川はじめ天田郡雲原村の各河川はじん大な被害をこうむった。当時の雲原村長は砂防堰堤建設を内務省土木局長にはかって、時の大蔵大臣に要請、第二予備金よりの支出を仰ぎ、すべて京都府の直営工事として施工する運びとなった。工事は1934年着工、1952(昭27)年に完成した。

しかし、根本的な治水治水対策が実現しないうちに、1953(昭28)年8月の南山城水害につづく9月の台風13号が襲い、従来の計画高水流量をはるかに突破する大洪水となった。この両度の災害は近年一番の被害で、復旧工事の対象になったのは約3,500カ所、約100億円が投ぜられ、ようやく34年度に災害復旧を完了した。

政府は1954(昭29)年から治水に重点をおく10カ年計画を作成、同年12月淀川水系改修基本計画が決定、実施に移されていった。

5 広域計画

この間の府の開発の方向は戦後の食糧問題が一応の危機を脱した1949(昭24)年頃から広域計画が考えられるようになった。またこの頃から工業の基本である電力問題が大きく浮かびがあり、1950年頃から電力開発事業が始まり、治水とあわせて国土開発という総合的な立場からとりあげる同年の国土総合開発法へと結集された。府下ではこの頃嵯峨川知事の下で由良川治水と舞鶴の工業化につながる大野ダム建設構想が生れた。ついで1953(昭28)年の大水害の教訓として北部では大野ダムの建設を促進する動きとなり、南部では宇治市の天ガ瀬にダムを建造し、南山城の土地改良区の農業用水を引こうという計画が生れた。

6 高度経済成長期（1953～）

戦後10年、国土の荒廃、食料難、インフレ、電力不足それに度重なる災害など、恐慌状態にあった日本の経済も、朝鮮戦争による特需を契機に急速なる回復をとげ、戦前の水準を一挙にこえた。この戦争景気を基礎に独占資本が復活し、日本経済は対米従属を深めながらも、1952—1953年の経済恐慌を経て、55(昭30)年頃からは安定に向かい高度経済成長期をむかえる。府下の建設・交通・通信も飛躍的に発展の時期をむかえた。

1 道路

第7表 改修済河川

河川名	施行地	施行年度
		昭和
桂川	京都市	7～16
佐濃谷川	久美浜町	8～16
天神川	京都市	12～22
本梅川	園部町	14～24
志楽川	舞鶴市	22～25
井関川	木津町	25～26
高野川	舞鶴市	26～31
樋越川	網野町	27～33
計	8	

資料 災害白書 昭37

道路事業については、1954(昭29)年政府の道路整備5カ年計画が策定されたが、1959(昭34)年新たに道路整備5カ年計画が決定され、一級国道の整備が推進された。

国道27号線(阪鶴国道)は、1956(昭31)年車道幅員5.5m、コンクリートの厚さ21cm、アスファルトの厚さ25cmの区間を含め完全舗装を計画し、1959(昭34)年7月舞鶴・須知間約50kmを工費約5億円で完工したが、南部の奈良街道(現国道24号線)とともに府の縦貫道路が改修済みとなった。

また国道171号線(京都神戸線)は都市計画事業として1941(昭16)年から1957(昭32)年までかかって整備され、産業道路としての経済効果を高めたのである。

1960(昭35)年10月府は道路白書を発表した。当時の府下道路延長14,179km中改良工事がおわっているのは2,007km(全体の14.2%)、舗装道路延長559km(全体の3.9%)にすぎなかった。そこで府は将来の産業発展にそなえ道路の整備・交通行政にあてるため、同年4月、法定外普通税としての「自動車取得税」を創設し、道路整備の財源にあてることにした。一方市町村道は国道・主要地方道などの幹線道路と密接な関係にあるが、整備が遅れており、同じく、1960(昭35)年府は「市町村道路整備単費補助制度」を設けて市町村の道路整備事業に対して1/2の補助を行なう体制をつくった。また、この頃民間等による観光道路の開発が始まり、1959(昭34)年4月比叡山ドライブウェイは民間事業として四明岳まで延長8kmの有料道路を完成し、同年3月日本道路公団によって東山ドライブウェイも完成した。1961(昭36)年11月には金閣寺と仁和寺を結ぶ市道衣笠宇多野線が完成し、観光客に利用された。

また日本海沿岸の重要道路である国道178号線(舞鶴鳥取線)は、1960(昭35)年7月由良・栗田間の奈具海岸道路の改良工事に着手、1966(昭41)年完成をみた。つぎに府は、1961(昭36)年に入ると政府の新道路5カ年計画にあわせ、昭和36年度を基点とする道路整備5カ年計画をたて、一級国道は全部改良、舗装し、計画の終了年度である40年度末には府下の道路の改良済延長約990km、舗装済延長約480kmとする計画をたてた。この間路面整備のため35年度以降ダンプ、グレーダーなどの機動力を大量に装備し、工事はいちじるしくスピードアップされた。

1963(昭38)年7月15日わが国最初的高速道路である**名神高速道路**の尼崎・栗東間の完成をみたことは道路建設史上特筆すべき事業であった。高速道路は戦前からの懸案であり、日本道路公団の設立された昭和31年度に名神高速道路の調査が開始され、山科地区に京都バイパス道路を総事業費29億円、延長11kmで建設する計画がすすめられていたが、32年度には名神調査と一本化された。府下の経過地は乙訓郡の大山崎町・長岡町・向日町を経て京都市伏見区深草および東山区山科を通過して滋賀県大津市に至る延長18.92kmである。府下では京都南、京都東

の両インターチェンジが設けられた。

中丹地区と京阪神との結びつきを強化するため、1964(昭39)年に入ると国道162号線(京都小浜線)、府道池田亀岡線、綾部宮島線、園部平屋線、佐々里井戸京都線などの改良舗装がすすめられた。

またこの頃府県のカベをこえる三丹(丹波・丹後・但馬)開発の構想がすすめられる中で、1964(昭39)年8月登尾トンネル(福知山市上佐々木一兵庫県但東町大河内)の完成などは三丹開発の突破口となった。

その頃京都市でも市内幹線(北山通、丸太町通、外環状線など)の道路舗装を計画、実施にのりだした(昭和39年11月現在市内舗装は3,192kmのうち43%)。

府の道路建設事業の中で特筆すべき**丹後半島一周道路**は1962(昭37)年6月開通した産業道路である。伊根町蒲入から丹後町袖志間4.5kmに1957(昭32)年9月着工、5カ年の工期と1億8千万円の工費を投じ、宮津市から丹後半島の海岸線を縫って兵庫県境に至る90kmの環状道路が生まれ、府のタテの開発に寄与した。

さて府下の道づくりは舞鶴と京阪神を結ぶタテの開発としてすすめられてきたが、37年度中に阪鶴道路などの幹線が一応の見とおしがつき、38年度からは主要地方道や一般府道など支線に力がいれられた。1964(昭39)年には府道宇治瀬田線の改良工事を完成、39年度から京都市南部、南山城地域で地域開発道路の改良がすすめられ、1966(昭41)年府道八幡木津線全線舗装について、1967(昭42)年府道枚方水口線や大福トンネル工事の完成をみた。

この間40年度には久美浜町から南山城村に至る南北縦貫道路(全長216km、久美浜町一舞鶴市一綾部市一木津町)の未舗装分を単独事業として完成した。またこの道路は亀岡から分岐する府道池田亀岡線によって舞鶴・大阪間を自動車で2時間の距離で結び舞鶴港の発展に寄与するところが大きい。

またこの頃国道の改良は急テンポですすんだ。1965(昭40)年6月国道8号線(東山区遊行前町一新潟)の改良工事完工、1966(昭41)年4月国道9号線老ノ坂トンネル複線工事完成、同年11月国道162号線(周山街道)の栗尾トンネル(京北町周山)が開通するなど相ついだ。つづいて1967(昭42)年3月、外環状線(東山区山科一伏見観月橋一枚方バイパス一京阪国道一国道9号線桂地区間全長22km)のうち第1期工事の山科・観月橋間が完成し、ひきつづき第2期工事の観月橋、京阪国道間にとりかかった。枚方バイパス(伏見区下鳥羽一枚方市)は、1966(昭41)年3月、8年ぶりに完成したが、延長20km総工費47億円を要した。

また国道9号線の改良工事は国の直轄工事として、1967(昭42)年3月天田郡夜久野峠、鳥取

県境蒲生峠間 76km が 9 年の歳月と 9 億円をかけて完成したが、これによって路線も 8km 短縮され、かつて 4 時間を要した山陰街道は 1 時間半に短縮された。同年、建設省の道路建設 5 カ年計画の一環として国道 1 号線東山バイパス（東山国道）の開通をみたが、これは 1959(昭 34)年着工以来、用地買収などで難航を重ね、総工費 31 億円を要したものである。

一方郡部においては、1968(昭 43)年 10 月国道 178 号線の栗田バイパス、野田川バイパス、大宮バイパスなどで国鉄線路と交差する場所を立体交差する工事に着手、1970(昭 45)年 2 月まず栗田バイパスの完成をみるに至った。また丹後半島一周道路の全線舗装（106km のうち未舗装 29km）が計画され 44 年度中完成し、丹後半島縦貫道路の建設とあわせ過疎地域の開発に大きな力を発揮する。丹後半島縦貫林道は過疎対策の一環として 1969(昭 44)年 7 月着工、丹後半島を縦貫する 40km の暮らしの道路として 1974(昭 49)年完成をめざしている。

また京都市内の幹線道路は、市によって 1970(昭 45)年 2 月には丸太町通の国鉄花園駅・嵯峨小学校間が、3 月には鴨東線（鴨川東岸線）の今出川通・丸太町間、外環状線の観月橋・府道京都枚方線間および久世橋通の勧進橋・国道 171 号線間が開通した。

このようにして最近道路の改良は第 8 表のように急テンポですすんだ。府下の道路は国道・府道あわせて 274 路線、延長 2,530km でほぼ青森から鹿児島までの距離に相当する。そしてこの道路延長の約 92% (2,335km) を府が管理、残り 8% を国が管理している。また道路普及率 (1km² 当り道路延長) は 631m で全国平均の 1.5 倍となり府下の道路網の密度が高いことを示している。

第 8 表 京都府の道路現況（京都市を除く）

昭和 45 年 3 月末現在（推定）

道路種別	実延長	改 良		舗 装		橋 梁		
		改良延長	改良率	舗装延長	舗装率	全橋数	永久橋	永久橋率
	km	km	%	km	%			%
一般国道	394.2	377.1	95.3	375.4	95.2	408	408	100.0
府道	580.6	408.4	70.3	362.1	62.2	473	459	97.1
	1,554.9	585.6	37.6	527.6	34.0	1,393	1,202	86.8
道計	2,135.5	994.2	46.5	889.7	41.7	1,866	1,661	39.0
合計	2,529.7	1,371.1	54.2	1,265.1	50.0	2,274	2,069	90.9
全国合計平均	149,735.0	72,275.0	48.3	67,780.0	45.3	—	—	—

注 全国合計は、建設白書昭和 44 年版による。橋梁の全国合計は未発表。

以上の道路改良とともに橋梁の架替え、新設も本格化した。戦後の主なものをあげると第 9 表のとおりである。戦後も由良川、木津川などには渡し舟が相当残され、あるいは数里の間橋がなかったり、由良川では福知山市の音無瀬橋から下流には永久橋が一つもないという状況であったから、まさに旧貌を一変した。ことに木津川には八幡町の御幸橋と木津町の泉大橋の 22km

第 9 表 戦後の主な橋梁

橋名	竣工	路線名	延長(m)	備 考
泉大橋	昭 26	国道 24 号線	338.6	鋼ケルバートラス橋 木津川 相楽郡木津町～山城町
榭谷橋	28.5	国道 27 号線	115.9	二鉸補剛アーチ橋 由良川 船井郡和知町
八重橋	31.4	府道 東雲停車場線	114.8	鋼補剛二鉸吊橋 由良川 舞鶴市中山
玉水橋	31.11	府道 東畑井手線	463.0	ケルバー鋼鈹桁 木津川 綴喜郡井手町～田辺町
五条大橋	34.3	国道 8 号線	67.2	3 径間連続溶接鋼鈹桁 鴨川 五条通
笠置橋	34.11	府道 奈良笠置線	220.0	鋼ケルバートラス橋 木津川 相楽郡笠置町
牧川橋	35.4	国道 9 号線	125.0	単純合成鋼鈹桁 牧川 福知山市牧
肱谷橋	35.9	府道 小淵日吉線	110.0	ディビダーク式 PC 橋(片持突出し)としては 日本で 2 番目にかけられた 由良川 大野ダム上流 5km 地点の橋
山城大橋	39.4	国道 307 号線	512.0	鋼ランガー橋 木津川 綴喜郡井手町～田辺町
御池大橋	39.10	府道 二条停車場 東山三条線	82.0	3 径間連続鋼鈹桁 鴨川 御池通り
丹波大橋	43.3	府道 福知山綾部 線	290.9	単純合成鋼鈹桁 由良川 綾部市市川～味方(綾部大橋の下 流にかかる)
大雲橋	45.3	府道 綾部大江宮 津線	380.9	3 径間連続鋼鈹桁と 5 径間単純合成鋼鈹 由良川 大江町南有路～北有路
宮前橋	45.3	府道 奥海印寺納 所線	270.6	3 径間連続鋼鈹桁、単純合成鈹桁(4 径間) 桂川 京都市伏見区
大川橋	28.3	国道 175 号線	180.0	曲弦ワーレン鋼トラス橋(3 径間) 由良川 舞鶴市八田

府道路課調べ

第 10 表 交通安全施設（道路管理者設置）

施設区分	管理者別			京 都 府			京 都 市			総 累 計
	43 年末 まで	44 年中	累 計	43 年末 まで	44 年中	累 計	43 年末 まで	44 年中	累 計	
横断歩道橋(基)	40	8	48	4	1	5	22	7	29	82
歩 道(m)	63,863	2,783	66,646	18,500	15,851	34,351	162,165	14,496	176,661	277,658
中央分離帯(m)	—	—	—	—	—	—	29,700	—	29,700	29,700
防護さく(m)	45,779	7,670	53,449	30,000	14,068	44,068	53,435	5,060	58,495	156,012
街路照明(基)	2,530	11	2,541	89	198	287	5,622	915	6,537	9,365
道路反射鏡(本)	6	—	6	5	228	233	142	40	182	421
視線誘導標(本)	4,719	194	4,913	5,244	320	5,564	1,098	—	1,098	11,555
道路標識(本)	129	85	214	1,380	705	2,085	3,615	338	3,953	6,262

注 このほかに 44 年中には、交差点改良 22 カ所、視距改良 16 カ所、バス停車帯 9 カ所、区画線設置 154.6 キロメートルが行なわれている。
交通統計 昭 44

余の間に玉水橋(昭 31・11 永久橋となる)しかなく不便をまぬがれず、更に 3 橋架設の要望が強
く、その順位決定が山城議員の命とりといわれた。これが 1964(昭 39)年 4 月山城大橋(青草

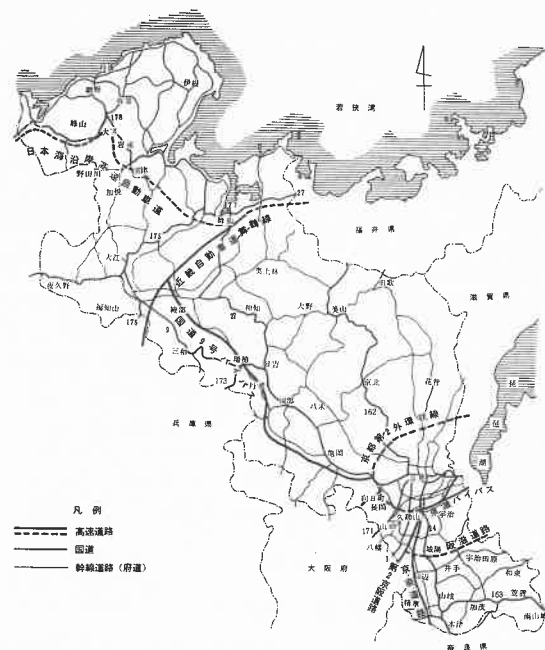
橋)の架設について66(昭41)年上津屋下流に枚方バイパスの八幡大橋がかかり、つぎに41~46年度事業として泉大橋の下に開橋(精華町・山城町)の架設が着手され、木津川三橋問題がほぼ解決、南山城の開発に大きく寄与している。また二級国道の20m以上の橋梁についてみると1950(昭25)年当時269橋中永久橋は94橋にすぎなかったが、1961(昭36)年では200橋にのび、いまではすべて永久橋と変わった。そして1970(昭45)年3月には府下の橋梁2,274橋のうち永久橋は、2,069橋(90%)となった。

また激増する交通量とともに交通事故は激増しているが、府は1960(昭35)年全国で初めての婦人交通指導員制度を設け、交通安全対策を府の重点施策の一つとして力をいれ、交通安全施設を整備し、道路環境の改善と事故防止に努めている。1969(昭44)年現在の交通安全施設整備状況は第10表のとおりである。

目下進行中の道路整備事業のうち主なものは第11表のとおりである。

また今後の課題として高速自動車道路や幹線道路の計画がすすめられている。このうち南北縦貫高速道路として京奈道路・国道9号線バイパス、南部地方高速道路として京滋バイパス、第2京阪国道などがあり、知事の「道路は常に複数でなければならない」との見地から幹線道路の複数化をすすめている(第2図)。

資料 京グラフ、府政だより資料版、市民新聞、京都新聞、名神高速道路建設誌



第2図 道路計画図

第11表

工 事 名	路 線 名	工 期	備 考
笠峠道路改良工事	国道162号線	43~47年度	16カ所の屈曲、急カーブ解消
堀越峠道路改良工事	"	43~49年度	64カ所の屈曲、急カーブ10カ所解消、国道9号線、27号線のバイパス
笠置通称「七曲り」道路改良工事	国道163号線	44~48年度	木津川沿いのカーブ断崖の解消
新庄道路改良工事	府道宮津網野久美浜線	38~45年度	急勾配、急カーブの解消、国道178号線の代替
八戸地道路改良工事	府道舞鶴宮津線	44~46年度	急勾配、急カーブ解消、国道178号線代替
開橋架設工事	府道精華山城線	41~46年度	現在の木造橋(流れ橋型式)が自動車通行可能となる
月夜見橋架設工事	府道出雲千代川停車場線	42~47年度	現在の木造橋(流れ橋型式)が大型車両通行可能、国道9号線に連絡

資料 京都府の道路(昭45・1)

2 河川・港湾

1953(昭28)年8月の南山城水害、9月の13号台風は未曾有の大被害をもたらし、復旧工事の対象約3,500カ所に及び、これに約100億円を投じ、34年度にようやく災害復旧をおわった。府はこの間財政危機におちいったが災害復旧に全力を傾むけ、原形復旧から改良復旧へと前進した。政府においても34年度の激甚災害にかんがみ、京都・大阪などの大都市をもつ淀川水系を最重点として災害復旧を中心とする治水事業の推進につとめた。またこのときの災害の教訓としてそれまで河川の改修は築堤、堤防改修が中心となっていたが、洪水調節を主目的とし都市用水の補給等の利水をあわせた多目的ダム建設による開発として考えられるようになった。

その後府の河川改修事業計画は第12表のように1960~1969(昭35~44)年の10カ年で中小河川では淀川水系の桂川、西高瀬川、由良川水系の犀川、日本海側の伊佐津川等10河川、小規模河川では12河川合計35河川の改修計画が決定され、同時に治水事業計画もきまった。

第12表 治水10カ年計画、京都府(単位:100万円)

区 分	前期5カ年 (35~39)	後期5カ年 (40~41)	10カ年 (35~44)
河 川	1,138	950	2,088
ダ ム	0	0	0
砂 防	1,074	1,565	2,639
合 計	2,212	2,515	4,727

資料 災害白書

ついで1961(昭36)年には災害基本法が成立し、河川についても災害対策の総合化と計画化の要請が高まった。近年都市化がすすむ中で、河川環境の整備を図るため鴨川等の高水敷の整備

第13表 河川の管理区分

区 分	府 全 体		府 管 理		国 管 理		
	河川数	延 長	河川数	延 長	河川数	延 長	
1 級河川	淀川水系	149	880,745	145	765,842	8	114,903
	由良川水系	121	719,984	121	664,684	2	55,300
	計	270	1,600,729	266	1,430,526	10	170,203
2 級 河 川	89	392,588	89	392,588	—	—	
合 計	359	1,993,317	355	1,823,114	10	170,203	

資料 京都の河川 (昭45・3)

を進めるとともに市町村管理河川の整備がおこなわれているので、府は昭和42年度から「市町村管理河川補助制度」を創設し、管理河川の整備に要する経費について1/2の補助金を交付している。

中小河川の改修についてはその後昭和43年度以降、新治水事業5カ年計画に基づき治水事業の促進に努めている。すなわち、災害の防除、内水の排除、都市河川の整備、大規模住宅団地に関連する河川の改修を実施することとして、小畑川等64河川について計画を樹立し改修を実施するほか、災害復旧工事とあわせて改良復旧を実施することによって効率的な改修を推進している。

府下の河川は大阪湾に注ぐ淀川水系、日本海に注ぐ由良川水系と直接日本海に注ぐ36の水系に分れる、河川の数359河川、総延長1,993kmのうち1級河川は270、延長1,601km、2級河川は89、延長393kmである。1級河川のうち国が管理しているのは170kmであり、淀川水系では宇治川、木津川の府内全延長と桂川の渡月橋より下流および由良川の綾部市より下流であり、その区分は第13表のとおりである。

いまこの各水系ごとに略述しよう。

(1) 淀川水系

淀川は、宇治川・桂川・木津川が合流して大阪湾に注いでいる。

淀川水系について、1954(昭29)年11月建設省は「淀川水系改修基本計画」を発表したが、以来これに基づいて各種工事が行なわれている。また1961(昭36)年10月制定の水資源開発促進法によって1962(昭37)年4月「広域的用水対策が緊急な水系」として指定された。ついで1963(昭38)年6月の近畿圏整備法により、近畿圏整備計画の構想として淀川の下流大阪府および兵庫県の水需要に対処してびわ湖総合開発をはかる一方、高山、室生、青蓮寺の多目的ダムの建設計画が生れた。

高山ダムも従来の洪水調節の構想から大阪の利水を目的とするプランになったが、府はあく

まで洪水調節という意見を主張、この意見が入れられた。

① 桂川水系

桂川の治水は以前からもっとも難かしい問題とされてきた。洪水時には周山、亀岡等に浸水をみるほか、1953(昭28)年の水害では八木町の桂川破堤による浸水被害がことに大きかった。このため上流部にダムをつくる声があがったがこれには水没地の反対がある。

1963(昭38)年4月上桂川護岸工事が竣工したが、これは八木町鳥羽、八木大橋間約4kmに工費4億6千万円が投ぜられた。これにつづいて八木町西田地区に農業用水確保のため上桂川総合堰(寅天堰)ができあがり、洪水対策が急速にすすんだ。

一方、京都市西部の市街地を流れる西高瀬川は、例年雨期・台風期には屋内浸水、田島冠水をまぬがれず、改修が望まれていたが、昭和28年度以来国庫補助による京都府の事業として着手され、1969(昭44)年に完成した。なお、その所要経費は8億2千万円に上った。

また乙訓郡の小畑川は、1966(昭41)年から改修に着手したが、小畑川上流は京都市の洛西ニュータウン建設地であり、都市環境悪化を防ぐ狙いもある。

鴨川は戦前の1935(昭10)年6月の水害をきっかけに1936年から大改修が行われ、1947(昭22)年完成、最近は大きな被害はなくなった。戦後もひきつづき砂防事業が行われ、府は33年度から環境整備に着手したが、民間でも鴨川の汚染を防ぐため1964(昭39)年11月「鴨川を美しくする会」が生れ、美化運動をつづけている。昭和44年度から府では改修とあわせ積極的に川を美しくして、住民の憩いの場とするため鴨川・高野川に遊歩道をつくるなど国庫補助事業として環境整備事業を実施している。

その他近年都市化のすすんでいる山科盆地を貫流する山科川の改修は国鉄奈良線から上流については府が1962(昭37)年から着手し逐次改修を進めており、同川の最下流部2kmは建設省によって1970(昭45)年完成の予定で改修が行なわれている。また国際会議場の建設をはじめ、都市化のはげしい岩倉川は1963(昭38)年以来改修がつづいている。

② 宇治川水系

宇治川は1953(昭28)年9月の台風13号によって観月橋下流左岸が破堤し、巨椋池干拓田を中心に24km²の湛水が25日間もつづくという被害に見舞われ、また宇治市六地藏附近は水害常襲地帯となっていた。このときの記録的な災害の教訓として淀川治水計画の根本的改訂が必要となり、上流ダム群(宇治川に天ガ瀬ダム、木津川に高山ダム等)の建設を骨組みとした淀川水系改修基本計画が策定された。その結果、天ガ瀬ダム(宇治市槇島町六石)は特定多目的ダム法に基づく建設省直轄工事として昭和32年度から着工され、1965(昭40)年3月完成した。こ

これは大都市周辺の大規模なアーチダムとして珍しい存在で、ダム下流に建設された関西電力天が瀬発電所は最大発電力9万2千kwをもっている。

1959(昭34)年に宇治市など1市4町で結成された南山城総合開発協議会は、将来の人口の伸びにも応じられる上水道の建設を京都府に要望、京都府では8億円の費用を投じて1961(昭36)年8月から上水道建設に着手した。この山城水道は、宇治市下居の高台に近代的な浄水場を建設し、天が瀬ダムから水をひき、宇治市・城陽町・久御山町・八幡町に水を供給しようというもので、1964(昭39)年12月竣工、給水を開始した。この事業はいわゆる用水供給事業で、末端の給配水は各市町が受けもつ。なお山城地方の人口増加による水需要に応ずるため、43年度から4カ年計画で山城水道の拡張工事に着工、1972(昭47)年3月完成をめざしている。

③ 木津川水系

木津川水系は名張川、伊賀川から成る。1953(昭28)年8月の南山城水害には井手町の大正池が壊滅し大きな被害を生じ、また同年9月の水害では計画高水量を上廻ったのでダムによる洪水調節が計画された。

高山ダム(相楽郡南山城村)は淀川水系改修基本計画に基づき、阪神地区の都市用水の供給、木津川沿岸の農業用水の補給および発電を行なう多目的ダムで、1962(昭37)年10月、水資源開発公団が建設省から事業を継承、1969(昭44)年4月完成した。京都府の東南端に、アーチ式、堤高67m、堤長244m、総貯水量5,680万トンのダムおよび発電量6,000kwの発電所が誕生した。また大正池は1960(昭35)年高さ25mのコンクリート堰堤として復旧された。

また木津川の治水工事がすすむ中で、八幡町低地の内水排除が問題となり、ことに大谷川の排水効果をあげる必要から1963(昭38)年改修にとりかかっている。

また45年度からは奈良平城団地をひかえた山田川(相楽郡木津町)など新興住宅地の河川改修に力をいれている。

(2) 由良川水系

由良川は延長150km、その流域面積は1,880km²で府下最大の河川である。しかし、河川の状態は最近まで福知山・綾部等の平地部に堤防があるだけで上流はほとんど原始河川のままであり、洪水ごとに大きな被害をもたらしてきた。大江町下流などは出水時川巾は500m以上に達し田畑が高水敷となり、国道明石舞鶴線も長い間交通不能となった。由良川改修工事は、1947(昭22)年から着手され綾部・福知山間の改修を実施したが、1953(昭28)年13号台風被害にかんがみ計画を改訂し上流で洪水調節を行なうこととする現計画を決定した。またこれと平行

して福知山市の築堤工事をを行い、福知山から下流については地形上堤防方式の改修が困難なため狭さく部を掘さく、疎通能力の増加をはかっている。

大野ダムは防災を狙い国の直轄工事として1954(昭29)年9月に着工し、1961(昭36)年11月完成され洪水調節に大きな効果を發揮している。これは多目的ダム法によるわが国最初のものであり、画期的な事業であった。また大野ダム建設の付帯工事として1955(昭30)年以来府営大野発電所の建設をすすめ、工費約55億8千万円で完成、1961(昭36)年5月から発電開始、この電力は府北部の工業開発に一役を買っている。

なお由良川は1965(昭40)年4月制定の新河川法によって、1966年4月1日から一級河川(大臣直轄区間は綾部大橋から河口まで)となったが、大臣直轄分を除いて河川の管理は知事に委任されている。

(3) 日本海水系

舞鶴湾にそそぐ由良川東部の河川は1953(昭28)年9月台風13号で大きな被害をうけ与保呂川、祖母谷川等はその後全面的復旧をおわった。また伊佐津川は1958(昭33)年から改修に着手し改修を逐次進めている。

丹後半島に流れる竹野川、佐濃谷川、野田川系は大正末期から昭和初期にかけて一応改修されており、1953・1959(昭28・34)年の災害にも部分的被害にとどまった。野田川は1964(昭39)年から改修に着手された。一方宮津市日ガ谷に地スベリ等防止法によって地スベリ防止工事(36~44年度)が実施されたことも注目すべきであろう。

(4) 港 湾

府が管理者となっている港湾は、舞鶴・宮津・久美浜・伏見の4港がある(第14表)。このうち、舞鶴港は戦後商港、貿易港に転換し、1948(昭23)年1月開港場に指定され、1951(昭26)年9月準特定重要港湾として指定をうけた。これよりソ連・中国・韓国等との貿易再開に伴い、第2埠頭の整備が急がれ、昭和31~33年度事業として一応完成した。この間1955(昭30)年10月北海道定期航路を再開、1958年には日ソ定期航路の指定をうけ、外材の輸入が始まった。しかし、その後の本港取扱量増大に伴って、港湾施設整備が急がれ、昭和36~40年度の前期5年計画事業として西港に第4埠頭が完成した。

また、昭和35年度末に阪鶴道路の整備が完成するとともに、京阪神と僅々2時間で直結されるようになった。34年度に発足の舞鶴港整備5カ年計画について、39年度から43年度までの5カ年計画で臨海工場地帯用地とするため下福井地区埋立地40万m²の増大などが実施された。また貨物量の増加にそなえ、1968(昭43)年から1万5,000トン級船舶の接岸可能な第3埠頭の

建設をすすめるなど日本海側の京都府の玄関として、また日本海沿岸地帯の開発拠点として発展をみせている。一方、宮津・久美浜なども歴史が古く、舞鶴とあわせて防波堤工事など改良工事が実施されている。

舞鶴港要覧

第14表 港湾現況 (昭44・4)

区分	港湾名	流域	海岸線の延長	告示
重要港湾	舞鶴港	km ² 25,240	km 59.94	昭28・4・10 916号
地方港湾	宮津港	12,126	33.72	昭28・2・1 57号
〃	久美浜港	7,500	25.7	〃
〃	伏見港			〃

土木建築部概要 昭45

3 都市計画

京都府の都市計画区域は第15表のように14区域で、この区域内に含まれる市町村は7市14町である。この区域の面積は約24万ha（府面積の53%）、人口190万人（府人口の90%）となっている。府の施策としては、京都市周辺の都市整備をはかるため南山城地域と、都市開発区域として舞鶴市を中心とした地域において都市計画事業を重点的に実施している。そのうち①重要幹線街路事業の計画決定路線は140路線（京都市を除く）で国庫補助事業として施行、②公園事業では都市公園と自然公園について国庫補助または単独府費で施行、③下水道事業は国庫補助により市町村が施行、④土地区画整理事業は府下の主要都市で施行し、現在までに整理した区域は27地区493haとなっている。

公園のうち、府立公園は9カ所でその面積は194haに及び国立公園としては山陰海岸、また国定公園として琵琶湖、若狭湾の3自然公園がある。また府下16市町には283カ所（うち京都市191カ所）、374haの都市公園がある⁽⁴⁾。

街路事業は京都市が1956(昭31)年5月都市計画税を復活し、また土地区画整理・建物疎開跡整備事業がすすむとともに市街地内の幹線街路は大部分整備せられ郊外へと事業がのびされた。また昭和36年度から新長期道路整備計画(10カ年計画)をたて名神高速自動車国道や幹線街路のほか洛西・洛南工業地区造成に伴う街路整備などに当たった⁽⁵⁾。つ

第15表 都市計画

都市計画	決定年月日
京 都	大正 9・1・1
舞 鶴	昭和 8・10・25
宮 津	〃 8・10・25
福 知 山	〃 8・10・25
綾 部	〃 8・10・25
亀 岡	〃 25・4・14
宇 治	〃 8・10・25
網 野	〃 32・11・19
峰 山	〃 33・12・26
園 部	〃 31・12・26
八 幡	〃 14・8・25
木 津	〃 35・7・4
田 辺	〃 37・5・28
精 華	〃 43・2・28

注 京都市計画区域には乙訓郡向日町、長岡町、大山崎町および久世郡久御山町の一部を、宇治都市計画区域には久世郡久御山町、同郡城陽町および綴喜郡宇治原町の一部を、宮津都市計画区域には岩滝町を含む。網野都市計画区域は網野町のうち宇網野・宇浅茂川・宇下岡・宇小浜。

第16表 都市計画街路 (昭44・4・1現在)

区 分	計 画		改 良 済		舗 装 済		計 画 数
	km	%	km	%	km	%	
合 計	820	36	291	36	259	32	342
京 都 市	466	50	227	50	211	46	202
その他市町村	354	17	64	17	48	13	140

土木建築部の概要 (昭45・1)

いで1955(昭41)年外環状線葛野大路通を造成したほか修学院幡枝線ほかの幹線道路の造成をすすめ、単独事業として1965(昭40)年5月四条烏丸立体駐車場を完成した。また葛野中道の山陰線立体交差が1969(昭44)年3月完成して御室・周山方面と市南部を結ぶ交通が便利となり、同年秋には近鉄京都線の高架工事（京都駅・東寺間）が完成した。府内の街路に関する都市計画は市町村数16、街路数342、計画延長820kmでその内訳は第16表のとおりである⁽⁶⁾。

下水道はまず京都市では、1939(昭14)年鳥羽下水処理場の建設を最後に進展をみなかったが、戦後1949(昭24)年下水道事業の復活をみ、1954(昭29)年4月下水道事業は市長から水道局長に委任された。1955年4月から地方公営企業として発足したのを契機に下水道事業基本計画をたて、昭和31年度から15カ年計画で鳥羽処理場の拡張工事、吉祥院処理場改良工事などに着手したが、なお不十分をまぬがれなかった⁽⁷⁾。そこで市は昭和36年度から下水道事業10カ年計画により処理面積7,055ha、処理人口174万1千人を目標とし、一日最大69万6,400m³の処理能力をもつ施設の建設を行ってきたが⁽⁸⁾、41年度で打切られ、42年度からは6カ年計画で公共下水道新整備計画が進められている⁽⁹⁾。また下水道区域の水洗便所普及推進によりこの数年急速に普及をみており、1969(昭44)年10月現在下水道の状況は第17表のとおりとなった。目下市の下水道整備は淀川水系の水質保全という観点から重視され、市の重点事業の一つとなっている。

第17表 京都市の下水道の現状

下水道ができた区域	3,325ha
下水道の普及率	39%
利用できる人	665,000人
下水管の延長	866.1km
下水処理場の能力(1日)	482,900m ³
水洗便所のある家	約10万戸
44年度の建設費	36億円

資料 市民新聞 昭44・10

また府下で公共下水道事業を施行しているのは福知山市と舞鶴市で、福知山市は昭和34年度から昭和46年度完成を目途に施行中で、舞鶴市は35年度から54年度完成を目途に施行中である。宮津市は昭和13年度に事業完了している。その他舞鶴市など2市8町で都市下水路事業を実施中である⁽¹⁰⁾。

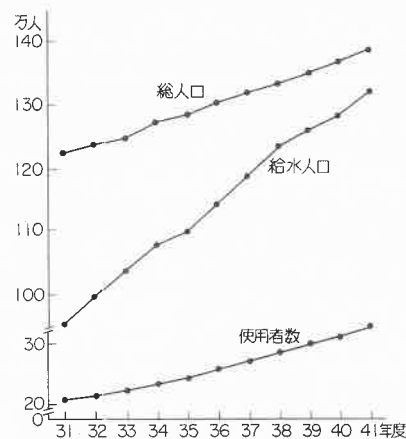
京都市周辺のスプロール化防止と住宅不足緩和のため、1958(昭43)年から右京区大枝、大原

野地区にニュータウン建設がとりあげられ、京都市では、1969(昭44)年4月今後のまちづくり構想を公表、将来の都市発展のための利用、都市交通、都市施設について計画をすすめている。その他京都市の一部に1955(昭30)年緑地地域が指定され、市街地の周辺に約1.0~1.5kmのグリーンベルトを設定しており、緑地地域内では用途ならびに建ぺい率に制限がある。また風致地区は1930(昭5)年京都市が指定されたのを始め、宇治市、乙訓郡が指定されている⁽⁸⁾。

つぎに1969(昭44)年6月新都市計画法が施行されたが、市街地が無計画にふくれるのをおさえ、計画的な町づくりを進めるのが狙いとされ、都市区域を優先的かつ計画的に市街化をはかるべき市街化区域と市街化を抑制すべき市街化調整区域に分けて段階的にまちづくりしようとするものである。

京都市の上水道は1912(明45)年蹴上浄水場の完成に始まるが、最近の水需要は急増し、1日の最大給水量は1955(昭30)年の26万m³から1967(昭42)年には57万m³を上廻る勢いとなった。また給水人口も1955年の92万人から1968(昭43)年1月には131万人と40%増となった。このような水需要にそなえ、1967(昭32)年には松ヶ崎浄水場を、1962(昭37)年11月には蹴上浄水場を増設するとともに1966(昭41)年11月山ノ内浄水場の拡張工事が完成、つづいて新山科浄水場の建設が始められた。最近の給水人口の伸びをみると第3図のとおりである。⁽⁹⁾ また京都府の水道普及率は昭和43年度末87.8% (京都市96%、郡部72%)で全国上位に到達しており、最近の淀川流域における過密化に対処して水道計画の促進と過疎地域の水道普及にあっている(昭43の年表参照)。

第1図 総人口の伸びと給水人口の伸び



京都市水道局調べ
市民のくらしと市政 昭43

資料 (1)(3)(7)(8) 土木建築部の概要(昭45)
(2)(4) 京都の都市計画(昭37)
(5) 市民新聞(昭38・10)
(6) 京都市の経済(昭38)
(7) 府民新聞(昭43・1)

4 住 宅

戦後は戦災と外地引揚、復員の増加により住宅不足がつづき、最近では人口の都市周辺への集

第18表 住 宅 建 設

年 度	政 府 施 策 住 宅				民間自力住	計
	公 営	公 庫	公 団	そ の 他		
昭和30	733	331	175	32	4,264	5,535
31	490	418	344	15	6,358	7,625
32	500	759	225	179	5,220	6,883
33	634	718	60		6,074	7,486
34	742	773	117	94	7,048	8,774
35	897	836	231	3	8,560	10,527
36	1,180	920	615	20	10,083	12,818
37	890	1,208	337	352	11,387	14,174
38	668	848	564	427	17,293	19,800
39	720	784	189	893	15,416	18,002
40	1,060	874	396	1,067	18,920	22,317
41	1,384	1,812	306	1,076	16,251	20,829
42	1,513	2,303	395	780	21,345	26,336
43	1,610	2,400	234	1,404	21,707	27,355
計	13,021 (6.2%)	14,984 (7.2%)	4,188 (2.0%)	6,342 (3.0%)	169,926 (81.5%)	208,461 (100%)

土木建築部の概要 昭45

中化、世帯の分離、住宅の老朽化などの影響によって住宅需要が急増している。本府では市町村の住宅建設計画との調整をはかりながら府営住宅を建設し、民間自力住宅の建設とあいまって住宅解消に努めている。府下住宅建設の推移をみると第18表のとおり、1955~1968(昭30~43)年に至る政府施策住宅と民間自力住宅の合計は208,461戸となつてはいるが、なお、民間自力によるものが全体の82%を占めている。

なお府営住宅は昭和22年度から43年度までに建設した総戸数は6,370戸、そのうち用途廃止、事業主体変更などにより処分したものは688戸で1970(昭45)年1月現在5,682戸を管理している。

土木建築部概要

5 郵 便

京都中央郵便局は1949(昭24)年2月、七条郵便局から府下各郵便局の中心的存在である統括局に昇格したものであり、当時すでに局舎の改築が緊急の懸案となっていた。これより郵便物の激増により局舎改築の運びとなり、新局舎の場所は下京区東塩小路町843の12(京都駅西出口西側の現在地)に決定、1960(昭35)年3月8日起工、翌61年9月25日竣工、敷地面積5,008m²余、建物延面積16,778m²余、建築費5億8千万円、設備費7億3千万円で、同年10月2日業務を開始した。

特に郵便業務においては東洋最初といわれた総合的な機械化が採用された。搬送装置の主なものはバケットエレベーター2台、ベルトコンベアー39台、オートマチックリフト3台、ポー

ダブルコンベアー23台、小包自動区分機2台等が設備された。1969(昭44)年12月11日から郵便番号自動読取区分機(処理能力1時間約2万通)1台、郵便物自動選別取そろえ押印機(処理能力1時間約2万5千通)1台が設備された。しかし、京都市周辺部では今なお人口の過密化現象が継続しており、いずれ更に大規模な通常郵便集中処理局が必要になると思われる(第19表、第20表)。現在京都中央郵便局が関係している運送便・鉄道便は95便、自動車便118便(局・駅間の連絡便は除く)である。また府下ではさきの町村合併の進捗に伴い集配郵便局の統合が望まれ、昭和29年度から42年度間に郵便区の組替えされたもの9件(昭42年表参照)に及んだ。昭和41年度で住居表示実施促進勸奨の最終目標年度を終了したが、全国的に低調で京都市は未実施である。

京都中央郵便局調べ

第19表 京都府下の郵便局数

区分	総数	内訳
普通局	24	集配23、無集配1
特定局	342	集配72、無集配270
簡易局	33	

第20表 府下郵便物引受数(単位千個)

年度	通常郵便物	小包
昭 30	138,854	3,100
35	152,606	4,090
40	205,591	4,737
43	223,281	6,453

注 定例郵便物で、年賀・選挙郵便は含まない。

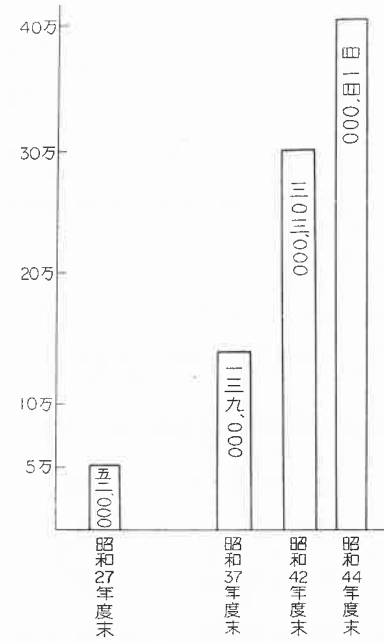
資料 府統計書

6 電 信 電 話

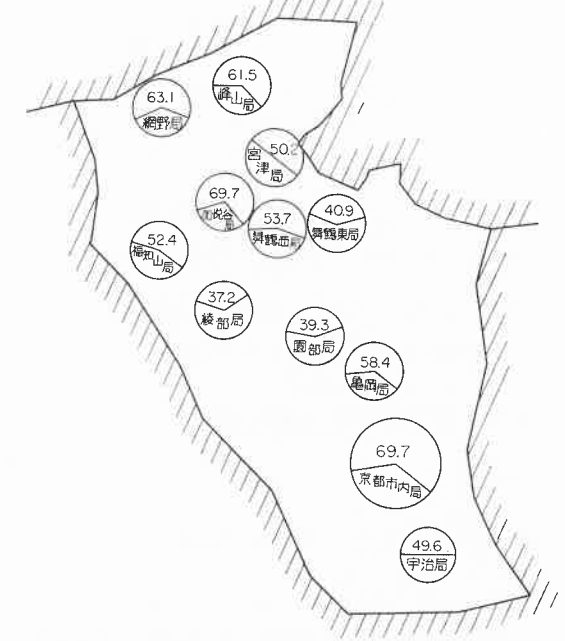
戦後の復興とともに電話の需要が急速に増大したが、電信電話設備の拡張はこれに伴わなかった。

1952(昭27)年8月、日本電信電話公社の発足とともに従来官営事業として行なわれてきた電信電話事業は公社事業として運営されるようになった(国際関係は1953年4月国際電信電話株式会社に移管された)。公社は発足後直ちに加入電話の架設と市外通話ならびに電報サービスの改善に対する一般からの強い要望に応え、経済の立ち直りに寄与するため電信電話拡充第1次5カ年計画(昭和28年度~32年度)をたて、加入電話をはじめ公衆電話等の増設を実施したが、電話の需要増加には追いつけず、ひきつづき第2次5カ年計画(昭和33年度~37年度)をたて、さらにその規模の拡大につとめた。この頃から府下の電話は本格的な拡張期に入り、大巾な加入電話、公衆電話等増設のほか市外通話のための設備改善・増設も進み、1961(昭36)年2月には京都市内から大阪へダイヤル市外通話ができるようになったのを皮切りに、1962(昭37)年9月料金制度改正により、長距離区間についてもダイヤル市外通話ができるようにな

第4図 電話の増加



第5図 府下主要局の電話普及状況
(100世帯当たり電話加入数)



るなど、府下の各都市からの市外通話も順次改善された。他方経済の成長は予想以上の生活水準の向上を実現したので、電話架設や通話サービス改善に対する要望はし烈の度をましてきたので第3次5カ年計画、第4次5カ年計画と、ひきつづき多くの資金を投入して設備の拡張をはかった。この結果、府下の電話は現在41万台(うち京都市内35万台)に達し、市外通話は全国主要都市へダイヤル市外通話ができるようになるなど、便利に利用できる電話としても格段の進展をみせている(第4図、第5図)。

公社はさらに拡充7カ年計画を予定しており、わが国は国際化時代をむかえ情報革新に対する通信への要請が質量とも増大してきている現在、電気通信サービスの多様化、高度化への社会からの期待も著しく高まっている。これらの要請に応えるため電話のいっそうの普及と市外通話のダイヤル化を推進するとともに新技術を用いて新たなサービスを実施し国民生活近代化のすう勢とした経済の効率化に貢献することをめざしている。

また京都市内および近郊周辺都市部を除くと府下は広大な農村地域と日本海沿岸の漁村地域が殆んどであるが、このような地域に対する電話普及対策として第2次、第3次5カ年計画で無電話の部落には農村公衆電話を設置し、また集団的な需要に対しては、地域団体加入電話を、さらに39年度からは農村集団自動電話(昭和43年10月以後は地域集団電話と呼んでいる)を

第21表 地域集団電話（農村集団自動電話）
設置の状況（昭45・3 末現在）

名 称	場 所	加 入 数
金 谷	立 原	210
三 浜	西 大 浦	90
大 丹 生	西 大 浦	100
平 屋	宮 嶋	200
鳥 谷	弓 削	90
丹波大原	細 見	130
中夜久野	額 田	270
朝 妻	伊 根	100
三 岳	立 原	290
下 川 口	立 原	250
口 上 林	山 家	350
漆 原	岡 田	100
尉 ケ 畑	野 中	80
大 野	宮 嶋	290
14カ所		2,550

設置して電話の普及に貢献してきた(第21表)。このほか農村地域にある有線放送設備の一部を公社電話回線に接続する制度を設けるなどの対策も実施された。なお第4次5カ年計画では地域開発計画等に対応して電話施設の整備をはかるとともに、地方における電話のダイヤル式化をすすめ、農山漁村へ一層電話の普及をはかっていくなど地域格差の是正に努力している。

日本電信電話公社京都電気通信部調べ

7 交 通

国鉄 府下の国鉄は東海道線の山崎一山科と山陰線の京都一保津峡が大阪鉄道管理局、保津峡以北が福知山鉄道管理局、奈良線の東福寺一

木津と関西線の木津一大河原が天王寺鉄道管理局となっている。

京都駅は1950(昭25)年11月の火災によって1914(大3)年建設のルネッサンス式駅舎を失ったが、新駅舎は総工費4億円を要して1952(昭27)年5月竣工した。国鉄は戦中戦後の輸送力の酷使と投資不足で輸送力は極度におちていたが、1956(昭31)年11月米原・京都間電化で東海道線の無煙の旅が可能となり、1958(昭33)年11月特急こだま開始、1962(昭37)年3月準急はまゆう京都・白浜口運転などで回復していた。まだ東海道線のゆきづまり打開と国鉄全体の流れをスムーズにするため新幹線が計画された。

東京・大阪間515kmを結ぶ**東海道新幹線**が、1964(昭39)年10月1日営業を開始したが、これは着手以来5カ年余の短日月で完成した。草津一大山崎間の大きい問題は京都駅をどこにするかで3案があげられたが、1960(昭35)年4月現在線京都駅に併設に決定された。また天王山と淀川にはさまれた大山崎村はすでに東海道本線、京阪神急行、西国街道、産業道路と入りこんでいてそこに新幹線が割り込んでいくのでルートを選定で難航したが、最終的には阪急線を北側に付替え、その移設跡に新幹線を通すことでルートが決定した。

またこれに伴い新幹線京都駅は約24億円を要して1964(昭39)年9月完成した(高さ20m、地上3階、長さ430m、幅40mの長方形)。

国鉄では旅客サービスとして、1965(昭40)年9月みどりの窓口を開設(座席予約)、同年10月新幹線ひかり3往復、こだま4往復に増強された。また通勤客の激増にそなえ、1966(昭41)

年から京都・草津間線路増設工事が進行中である。

山陰線では、1969(昭44)年10月複線化が完成し、京都二条間高架計画がある。また新規路線としては宮守線(宮津・河守)が着工され、小鶴線(小浜・殿田)の調査もすすんでいる。

国鉄バスは京都自動車営業キロ数132.7kmで、京鶴本線110.4kmそのほかで営業している。

私鉄 阪急電鉄は戦後の混乱の中に輸送力増強のため1949(昭24)年12月京都・神戸間直通急行(70分)を新設、1950年10月京都・天神橋間特急(36分)を新設するなどスピードアップをはかってきた。また1931(昭6)年阪急の地下四條大宮乗入れ開業以来懸案となっていた地下鉄四條大宮・河原町1.9km延長は、1963(昭38)年6月実現し、これにより河原町・梅田間は特急42分で結ばれることになった。

京阪電鉄は戦時中1943(昭18)年阪急電鉄と合併して京阪神急行電鉄となっていたが、1949(昭24)年12月旧名の京阪電気鉄道に戻った。この間1948(昭23)年京津線三条大橋・浜大津間急行再開(25分)をはじめ、1950(昭25)年9月京阪線三条・天満橋間特急運転(53分)を開始した。また施設拡充につとめ、バス事業、タクシー事業を拡張または開設し、1958(昭33)年4月比叡山自動車道を建設した。

ついで同社は1961(昭36)年1月大阪天満橋・淀屋橋間の地下延長に着工、1963(昭38)年4月完成により、三条から淀屋橋まで45分で乗り入れとなり、1964年9月三条・四條両駅の大改築を完了した。最近人口のドーナツ化現象で沿線住宅の発展がつづき沿線整備に力を入れている。⁽¹⁾

近鉄京都線は1963(昭38)年9月新京都駅2階に切りかえられ、近畿日本鉄道の系列下にあった奈良電は同年10月合併された。また同年10月から橿原行き特急が運行している。

京福電鉄は1963(昭38)年8月福井支社の京福バスと福井県乗合自動車会社が合併、福井のバスの大部分をしめるようになり、府下では叡山線、鞍馬線、嵐山線、北野線を営業している。

市電 1952(昭27)年10月地方公営企業として発足ののち新規路線を開設するなど乗客サービスにつとめてきた。しかし、その後における自動車の爆発的な増加による道路交通事情の悪化とこれに伴う市電・市バスのスピード減、乗客数の減少、輸送コスト高から経営の悪化となり、1964(昭39)年6月からワンマン電車の運転を開始するなどつとめてきたが、43年度末で約60億円の企業赤字を生じた。この危機をのりきるため、1967(昭42)年11月から地方公営企業法に基づき市交通事業財政再建計画をすすめ、1969(昭44)年3月更に財政再建計画を変更し、電車軌道を逐次撤去するなど事業の再建をすすめている。⁽²⁾

また最近バス事業の発達がめざましく、1968(昭43)年6月現在府下には一般乗合バス10社約

1,200車両、貸切りバス16社約600車両が稼働している。⁽³⁾

- (1) 京阪社史、京都年鑑
- (2) 市交通局事業概要
- (3) 京都年鑑

8 京都府の開発の方向

1953(昭28)年の大水害の復旧がようやく軌道にのり始めたころ、1955(昭30)年以降連年の豊作によって大きな変化がおこり、工業開発が大きくクローズアップされ、それまでの10年とは一時期を画するようになった。このため南山城総合開発は、はじめ農業用水の確保ということを出発したが、上水道を整備して立地条件を整備し、府の南部に工業開発していこうという方向に変わっていった。

一方阪鶴道路の改修もすすみ、1961(昭36)年大野ダムが完成し、最近長田野の工業開発に加え舞鶴港の整備がすすむなど、これによって府の総合開発の基本構想である逆T字型の構想が確立し、蜷川知事の縦の開発が具体化していった。

1961(昭36)年頃から日本の経済が急上昇を辿り、多くの矛盾をふくみながらも拡大をつづけてきた。こうして農業にも機械化がすすみ、工業は技術革新の下に莫大な設備投資が始まった。都市の急激な膨脹、交通革命などから経済圏が広まり、市町村間の広域共同施設(し尿処理、塵埃処理場など)が盛んとなった。しかし、この一方では無計画な工場の進出、農地転用などで各地域のバランスのとれた発展はそこなわれがちである。

また経済が急速な成長をとげる一方で、ひずみがあらわれ、騒音、大気汚染、水質汚濁など公害の激化で自然環境が急速に悪化、さらに交通事故の激増、過疎・過密の問題などで住民の暮らしをおびやかしている。府ではこうしたはげしい流れの中で、みんなの暮らしを守るという立場から開発をすすめている。

年 表