

京都における都市交通市場の成立

—京都電気鉄道の成立過程を中心として—

齋 藤 尚 久

- I はじめに
- II 京都電気鉄道創業の時代的背景
- III 明治期の京都の状況と京都電気鉄道
- IV むすび

I はじめに

欧米において19世紀前半期に、電力を交通動力とする電気鉄道という新しい交通機関を実現しようとする試みが行われたが、世界で最初の電気鉄道の走行に成功したのはドイツのW. ジーメンス (Werner von Siemens, 1816~1892) である。ジーメンスは、1879年(明治12年)に開催されたベルリン勲業博覧会場において、一周300メートルの円形軌道の上に第3軌条式の電気機関車を走行させ、6人乗り客車3両を牽引して博覧会期間中4カ月間に8万6000人を試乗させた。これが、電気鉄道が実用に供された最初である。このジーメンスの電気鉄道の実験的走行によって、電気鉄道が馬車鉄道、蒸気鉄道につぐ第三の鉄道としての実用性が証明された。¹

1 藤岡市助講演・鳥居巖人編輯『藤岡博士電気鉄道論集』明治32年、215ページ；チャール・シンガー、E. J. ホームヤード、A. R. ホール、トレヴァー・I. ウィリアムズ編、平田寛他訳『技術の歴史』第9巻—鋼鉄の時代／上、昭和39年、269ページ；鉄道電化協会編『鉄道電化と電気鉄道のあゆみ』昭和

ベルリン勲業博覧会が開催された2年後の1881年（明治14年）、ベルリン郊外においてパブリック・キャリア（またはコモン・キャリア）としての電気鉄道（営業距離2.5キロメートル）が建設され、世界最初の電気鉄道としての営業運転が開始された。これは小型鉄道馬車と同様の木造車体の床下に7.5 kWの電動機を装置し、直流140ボルトの運転用電力は絶縁された左右走行軌条から集電し、プーリーと鋼撚線で車軸に動力を伝達する構造の電車（electric car）であった。この電車は動力車が同時に客車（または貨車）になっており、車体に旅客や貨物を乗せることができ、そのまま折返し運転も可能で、運転操作が容易であるなどの利点があることから、近代都市交通機関として世界各地に普及していった。²

イギリスでは1883（明治8年）、ドイツの技術を導入してブライトンで電車の営業運転が開始された。アメリカではエディソン（Thomas A. Edison 1847～1931）が1880年（明治13年）にニュージャージー州のメンロパーク（Menlo Park）に短距離（800メートル）のレールを敷き小型電気機関車を走らせているが、エディソンの協力者であったスプレーグ（Frank J. Sprague, 1857～1934）は1888年（明治21年）、バージニア州リッチモンドで市街電車を開業した。スプレーグは、軌道の上方に架設した電線へ下方から集電装置をバネで押し付ける方式を考案した。その結果、高電圧の電車運転が可能となった。³

日本においては、スプレーグが1888年（明治21年）にリッチモンドで

1 53年、3ページ；伊東俊太郎・坂本賢三・山田慶児・村上陽一郎編、『科学史技術史事典』昭和58年、689-690ページ；Emerson P. Schmidt, *Industrial Relations in Urban Transportation*, 1937, p. 12.

2 澤逸典『電車経営論』昭和6年、17-18ページ；伊東俊太郎・坂本賢三・山田慶児・村上陽一郎編、上掲書、698ページ；鉄道電化協会編、上掲書、3ページ。

3 伊東俊太郎・坂本賢三・山田慶児・村上陽一郎編、上掲書、690ページ；湯浅光朝編著『コンサイス科学年表』1988年、396ページ；喜多直之助『電気鉄道経営要論』昭和10年、44ページ；Emerson P. Schmidt, *ibid.*, p. 13.

市街電車の営業をはじめた2年後の1890年(明治23年)に、第三回内国勸業博覧会が東京上野公園で開催されたとき、東京電燈株式会社が一般の試乗に供するためアメリカより輸入したスプレーグ式の電車2台を博覧会開催期間中に運転した。⁴これが日本における電車運転のはじまりであるが、その5年後、1895年(明治28年)に京都電気鉄道株式会社がパブリック・キャリアとして京都で日本最初の電気鉄道の営業を開始した。

京都に、都市交通近代化の一手段として電気鉄道が移入された時期は、ジューメンスが1879年(明治12年)にベルリンで電気鉄道の実験的走行を行った年から数えて16年後、また同じくジューメンスが1881年(明治14年)ベルリン郊外においてパブリック・キャリアとして世界最初の電気鉄道の営業運転を開始した年から数えて14年後のことであり、世界の電気鉄道の歴史の上からみても、かなり早い時期であったと言える。

本稿は、市街路面電気鉄道の開通を契機として、日本における最初の近代都市交通市場が京都で成立した過程を解明することを課題としているが、そのためには、電気鉄道移入期における明治政府の電気鉄道企業設立出願に対する対応と、明治維新以降の京都の状況を明らかにする必要がある。

II 京都電気鉄道創業の時代的背景

都市交通の近代化は、人力車や馬車・馬車鉄道などの前近代的交通手段による交通から、電気鉄道による近代都市交通市場の形成という過程をたどる。

4 宮本源之助編『明治運輸史』大正2年、第2編第3章24-27ページ；工学会編『明治工業史』電気篇、昭和3年、363-364ページ；『東京電燈株式会社開業五十年史』昭和11年、33-34ページ。

日本において、路面電気鉄道という新しい交通機関の移入によって近代都市交通市場が形成されたのは、前述したように京都で京都電気鉄道株式会社が明治28年（1895年）に電車営業を開始したときにはじまる。

京都電気鉄道株式会社が電気鉄道の営業を開始する以前において、旅客輸送の分野だけに限定していえば、東京、大阪、京都などの日本の諸都市で人力を動力とする人力車が都市交通手段として利用されていた。⁵

人力車は、路面電車の開通後においても昭和期まで都市交通の担い手として機能していた。京都市の入力車数は、明治38年までの統計はなく、明治39年以降の数字しか把握できないが、第1表からみて、明治30年前

第1表 馬車・人力車数の推移

年次	馬車(乗用)			人力車		
	全国	京都府	京都市	全国	京都府	京都市
	台	台	台	台	台	台
明治9年	450	7	—	125,253	5,055	—
10	726	7	—	136,761	4,395	—
15	1,920	9	—	166,584	6,963	—
20	2,215	8	—	190,819	6,988	—
25	2,497	29	—	186,799	8,627	—
30	4,089	30	—	200,690	9,615	—
35	6,808	42	—	195,523	9,743	—
40	6,137	22	9	165,995	8,868	6,664
大正元	8,733	39	9	134,232	7,368	5,801

- 注1. 全国と京都府の統計は『京都府統計資料集』, 197, 199ページによる。
 2. 京都市の統計は京都商工会議所「京都経済時報」第1巻第6号（昭和5年9月号）, 19～20ページ。
 3. なお、参謀本部編『共武政表』（明治12年）上によると明治12年の京都市（上京区・下京区）の乗用馬車数は31台、人力車数は3,878台である（復刻版, 35ページ）。

5 人力車は東京の和泉要助によって創案され、明治3年3月に営業が許可されたというのが通説になっているが、異説もある。人力車は東京から各地に普及していった（石井研堂『明治事物起源』（『明治文化全集』別巻）昭和44年, 733-750ページ；斎藤俊彦『人力車』昭和45年, 48-86ページ）。

後から明治40年前後にかけての10年間ほどが人力車の全盛時代であった。人力車は京都市においては京都市営電気軌道事業が営業を開始した明治45年頃からしだいに減少し、バス、タクシー・ハイヤーが都市交通機関として発展した大正期以降にしだいに衰退していった。⁶

また東京では乗合馬車、および馬車鉄道などの交通手段が路面電気鉄道の成立までの過渡的な都市交通手段として利用されていた時期がある。⁷京都市においては明治5・6年ころ京都市中で馬車営業が行なわれていたことがある。⁸また、その後明治20年代前半にも馬車会社の営業が行われていた。⁹しかし、日本において公共道路上に軌道を敷設して、パブリック・キャリアとして営業を行なった最初の軌道事業である東京馬車鉄道(明治15年6月に新橋—日本橋間で営業を開始)¹⁰のような馬車鉄道は、京都においては成立しなかった。馬車といえば、京都において第1表の通り乗用馬車の数が少ないのは、明治期の前半において京都ではほとんど道路整備が行なわれておらず、平安京条坊の遺制にもとづいて整然とはしているが、狭

-
- 6 人力車の推移の一例を京都についてみると、京都市で人力車台数が最大であったのは明治41年3月末の7,038台である。その後、しだいに減少していった。しかし、昭和元年1,965台、昭和2年1,694台、昭和3年1,383台、昭和4年においても1,184台の人力車があった(京都商工会議所「京都経済時報」第1巻第6号(昭和5年9月号)。19-20ページ)。
 - 7 東京市電気局編『東京市電気局三十年史』昭和15年、11-14ページ；東京都交通局編『東京都交通局四十年史』昭和26年、6-8ページ；東京都交通局編『東京都交通局50年史』昭和36年、43-46ページ；東京都交通局編『東京都交通局60年史』昭和47年、89-91ページ；渡辺伊之輔『東京の交通』昭和29年、11-20ページ；石井研堂『明治事物起源』(「明治文化全集」別巻)、765-775ページ；篠原宏『明治の郵便・鉄道馬車』1987年、111-135ページ。
 - 8 寺尾宏二『明治初期京都経済史』昭和18年、575-576ページ；京都府総合資料館編『京都府百年の資料』第7巻・建設交通通信編、500-504ページ。
 - 9 京都市編『京都の歴史』第8巻、昭和50年、454ページ。
 - 10 鉄道省編『日本鉄道史』下篇、677ページ；東京市電気局編『東京市電気局三十年史』、11-13ページ；東京都交通局編『東京都交通局50年史』、43-44ページ；東京都交通局編『東京都交通局60年史』、90-91ページ；渡辺伊之輔『東京の交通』、16-20ページ；石井研堂『明治事物起源』(「明治文化全集」別巻)、769-770ページ；篠原宏『明治の郵便・鉄道馬車』、111-122ページ。

隘であったという道路事情が一因であったとも考えられる¹¹。東京に比して明治初期の京都の都市圏が狭小であったことも一因であったと考えられる。

このような人力車、乗合馬車、馬車鉄道などの交通手段も、運賃を取得して交通用役を一つの商品として供給するパブリック・キャリア（あるいはコモン・キャリア）と考えられるから、都市交通市場は路面電車の開通以前にすでに成立していたことになる。しかし、人力車、乗合馬車、馬車鉄道などの交通手段は、明治20年代後半以降の日本の大都市における人口増加にともなう都市交通需要の増大に対応できるだけの交通供給力をもっていないし、また交通速度にも限界がある。都市における近代産業の発達にともなって都市化が進展するが、都市化の進展に起因する都市交通需要の増大に対応できる交通手段を近代的交通機関とするならば、日本における近代都市交通市場の成立は、明治28年に京都で、京都電気鉄道株式会社がわが国最初の電気鉄道の営業を開始したときにはじまる、といってもよいであろう。

日本で電気鉄道事業の計画が顕在化し、都市交通近代化への動きが開始されるのは明治20年代である¹²。

当時、欧米において電気工学の発達にともない、電気を動力とする交通機関として電気鉄道が発達しつつあったが、日本においても電気鉄道を敷設しようという動きが明治20年代はじめごろから現れてくる。

日本で最初の電気鉄道の敷設出願は、明治21年東京において、大倉喜八郎、藤岡市助などによる単線架空式電気鉄道と、立川勇次郎などによる蓄電池式電気鉄道である¹³。

11 京都市編『京都の歴史』第8巻，449ページ。

12 中西健一『日本私有鉄道史研究』増補版，昭和54年，193ページ。

13 工学会編『明治工業史』電気篇，370ページ；竹中龍雄『日本公企業成立史』昭和14年，84ページ。

これらの、東京における電気鉄道敷設の出願に関して明治政府は、明治22年7月、井上勝鉄道局長官に意見を聴取したが、井上鉄道局長官は「第一に是等の鉄道は、私設鉄道條例の範囲内に入るべきものなるか如何につき疑團有之。第二に本局においては電気鉄道の得失を考究するに適當なるもの無之。然れども本局の意見にては許可せらるべきものに非ずと信ずる。」¹⁴と、法制上の問題点、および電気鉄道という新しい交通機関に対する技術上の諸問題を検討できるだけの態勢が整備されていないことを理由として否定的な答申をした。政府はこの答申にもとづき大倉喜八郎などの出願を却下した。東京と同じ時期に、愛知県、大阪府、奈良県においても電気鉄道敷設の申請が行われているが、いずれも明治22年に却下されている。これらの府県の場合も、電気鉄道敷設の申請に際して政府は鉄道局長官に意見を聴取しているが、鉄道局長官の答申は電気鉄道敷設について否定的であった。¹⁵

当時の鉄道に関する法制上の問題点を整理して言えば、次のようになる。民営の鉄道を規制する法令として「私設鉄道條例」¹⁶が明治20年5月に公布された。この條例は当時勃興しつつあった民間蒸気鉄道を想定して制定された法規で、その第一條の但書に「馬車鉄道ハ本條例ノ定ムル限ニアラス」とあるとおり、馬車鉄道はこの條例の対象外と明文化されていたが、電気鉄道についてはなんらの規定もされていなかった。

明治20年代初頭の東京における電気鉄道敷設申請の取扱いに際して電気鉄道が「私設鉄道條例」の規制の対象となるか否かをめぐって疑義が生じ、明治22年6月に東京府知事が鉄道局長官宛に質問した際には、鉄道局長官は電気鉄道は「私設鉄道條例」の範囲内のものと回答している。¹⁷

14 鉄道省編『日本鉄道史』下篇、大正10年、678-679ページ。

15 鉄道省編『日本鉄道史』下篇、677ページ、680ページ。

16 鉄道省編『日本鉄道史』下篇、786-793ページ；宮本源之助編『明治運輸史』大正2年、第2編第3章、86-93ページ。

ところが、前述したように同年7月、政府が意見を聴取したときには鉄道局長官は、「今回出願の鉄道は市街の道路に布設するものにして軌道の構造運輸の方法等全く馬車鉄道と異ならず。単に其動力に於て電気と馬匹との差あるのみ。決して一般普通の鉄道と相関するものに無之又其中に数ふべきものに非ざるが如し。依て私設鉄道條例の範囲内に入るべきものに非ず¹⁸」と答申しており、わずか一カ月の間に全く相反する回答をしている。これは当時、軌道に敷設される鉄道に関する法令が制定されておらず、電気鉄道に対する法的取扱いについて政府に統一した見解がなかったことを示している。このため法令整備が急がれ、馬車鉄道その他これに準ずる軌道に関する法令として明治23年8月に「軌道條例¹⁹」が制定されたが、電気鉄道についてはなお明確でなかった。しかし明治25年10月に、政府において「近来電気鉄道ヲ以テ旅客貨物運搬ノ便ニ供スルノ計画ヲ為シ、其布設營業ヲ出願スルモノアリ然ルニ之レカ処理方ニ関シ法律上明文ヲ見ス随テ主管上疑義ナキヲ得スト雖モ要之軌道條例及私設鉄道條例ニ拠リ処分スルヲ当然ト思考ス主トシテ（中略）鉄軌ヲ道路上ニ布設シ車輛モ原動力車一箇又ハ原動力車及客車或ハ貨車一箇併せてテ二輛ニ過キサルノ程度ヲ以テシ又速度モ緩ニ他ノ通行者ニ対シ危険ノ虞ナキモノハ軌道條例所謂馬車鉄道に準スヘキモノナル以テ此等ハ軌道條例ニ依リ処分スルモノトシ其他軌道ヲ布設スルニ重モニ道路線ニ依ラス別段ニ軌道敷ヲ設ケ又其運輸方モ数多ノ車輛ヲ以テ列車ヲ組織シ往復スルモノハ之ヲ私設鉄道條例ニ據ラシムルヲ至当トス²⁰」と決定した。軌道を道路上に敷設し一輛ないしは二輛の車輛を緩速度で運転し、通行者に対して危険を与えるおそれがな

17 鉄道省編『日本鉄道史』上篇、794 ページ。

18 鉄道省編『日本鉄道史』上篇、794-795 ページ；鉄道省編『日本鉄道史』下篇、674-675 ページ。

19 法制局編『法規提要附録』明治23年、67-68 ページ；鉄道省編『日本鉄道史』下篇、682 ページ。

20 鉄道省編『日本鉄道史』下篇、685-686 ページ。

い電気鉄道は、馬車鉄道に準ずるものとして「軌道條例」を適用することとし、また道路以外の場所に軌道敷を設定して数両の車両編成で運輸を行う電気鉄道は「私設鉄道條例」を適用することが決定され、ここではじめて電気鉄道に関する法的基準が確立された。

以上のように明治21年以降の民間からの電気鉄道敷設の出願を契機として、電気鉄道の依拠すべき法令の整備がすすめられるとともに、明治25年11月に電気鉄道の法的取扱い基準が明確となった。

この間、明治23年、前述したように、東京上野公園で第三回内同勸業博覧会が開催されたとき、東京電燈株式会社が、博覧会場構内の短距離区間でアメリカより輸入したスプレーグ式電車2台を運転し、有料で博覧会入場者に試乗させた。電気鉄道の啓蒙のために行われた、この実験的電車運転は、当時大きな話題を呼んだ。この電車運転の実験が刺激となって、各地で電気鉄道企業創設の機運が高まり、電気鉄道敷設の計画が各地で行われるとともに、それと並行して明治26年6月には東京、名古屋、京都、大阪、神戸の有志が電気鉄道期成同盟会を組織して、政府に電気鉄道敷設許可の促進を求める動きも起こった。

しかし、明治26年7月に京都電気鉄道株式会社が特許（開業は明治28年2月1日）されるまでは、日本の各地における電気鉄道敷設の出願はいずれも却下されており、また京都電気鉄道株式会社成立後も電気鉄道敷設の計画が各地で行われたが、政府は電気鉄道敷設の出願に対して特許を与えようとしなかった。このため、明治29年1月に衆議院議員河原林茂雄、井上角五郎、高木正年などが電気鉄道同志会を結成して、政府に電気鉄道の許可を促進するための活動を展開した。会員の高木正年などが電気鉄道の特許に関する将来の方針を政府に問うた質問書に対して、政府は、「電気鉄道の布設に関しては政府は其交通上の関係及電気使用の方法に就き充分の調査を為すの必要あるのみならず既設電気鉄道の成績上種々考究

を要すべき点あるを認め目下此等の事項に付きて調査に従事せり従って電気鉄道布設の出願に対しては右調査の完了を待って許否の処分をなすの見込みなり」(下線は筆者。文中の既設電気鉄道とは京都電気鉄道のことである。)²¹と回答している。

この政府の電気鉄道に対する慎重な姿勢は、京都電気鉄道が明治28年2月に営業を開始してからも持続された。そのため、京都電気鉄道について日本における第2番目の電気鉄道として、名古屋電気鉄道が明治29年6月に特許されるまでは、他の電気鉄道の出願をみとめようとしなかった。京都電気鉄道の開業から名古屋電気鉄道の開業(明治31年5月)までには3年の時間的空白がある。

参考までに京都電気鉄道開業後、明治30年代に開業された日本の電気鉄道は次のとおりである。²²

開業年月	会社名
明治28年2月	京都電気鉄道株式会社
同 31年5月	名古屋電気鉄道株式会社
同 32年1月	京浜電気鉄道株式会社
同 33年2月	小田原電気鉄道株式会社
同 33年5月	豊州電気鉄道株式会社
同 35年9月	江ノ島電気鉄道株式会社
同 36年8月	宮川電気株式会社(伊勢電気鉄道株式会社)
同 36年8月	東京電車鉄道株式会社
同 36年9月	大阪市営電気軌道事業

21 宮本源之助編『明治運輸史』大正2年、第2編第3章、78ページ；竹中龍雄『日本公企業成立史』88ページ。

22 竹中龍雄『日本公企業成立史』89ページ。

- 同 36年11月 東京市街鉄道株式会社
- 同 37年5月 土佐電気鉄道株式会社
- 同 37年7月 横浜電気鉄道株式会社
- 同 37年12月 東京電気鉄道株式会社

明治20年代の民間における電気鉄道企業熱ともいふべき日本各地における電気鉄道企業設立の動きに対して、政府側においては電気鉄道敷設の認可についてきわめて慎重であった。このような時期に、他の都市に先がけて京都電気鉄道株式会社が日本で最初に特許された。後述するが、京都電気鉄道株式会社が正式に電気鉄道敷設の願をしたのが明治26年5月6日で、同年7月29日に特許されている。当時の政府の電気鉄道に対する一般的な対応から考えて、出願から特許までの期間が異例とおもわれるほど早いといわなければならない。その理由は、明治20年代後半の京都の特殊事情に求めなければならない。

第一は、明治28年に京都で平安遷都千百年記念祭が挙行されたが、この平安遷都千百年という記念すべき年ということから、京都の強い要望を受けて政府主催の第四回内国勸業博覧会が京都で開催されたという事情である。内国勸業博覧会は日本の産業近代化を意図して明治10年以降、明治政府の主催で行われた博覧会で第一回(明治10年開催)、第二回(明治14年開催)、第三回(明治23年開催)は東京で開催されたが、第四回は明治28年に京都で、第五回は明治36年に大阪で開催された²³。このうち第三回内国勸業博覧会においては、前述したように博覧会会場の上野公園において日本で最初の実験的な電車運転が明治政府によって許可されており、また明治28年に京都で開かれた第四回内国勸業博覧会に際しては政府は京都電気鉄道に開業の特許を与えており、また大阪で明治36年に第

23 山本光雄『日本博覧会史』昭和45年、30-44ページ。

五回内国勸業博覧会に際しては大阪市に日本で最初の公営電気軌道事業の特許が与えられている。²⁴日本の電気鉄道の発展と、明治期に開催された内国勸業博覧会とのかかわりはきわめて大きい。

第二には、明治初年の京都振興策として実行された琵琶湖疎水事業の一環として建設された蹴上発電所が明治24年11月より電力供給事業を開始していたこと、また京都の街路は平安京条坊の遺制にもとづき比較的整然としていたことなど、電気鉄道敷設の技術的条件が他の都市と比較してすぐれていたことも関係していたと考えられる。

明治20年代後半の京都の特殊な事情を理解するためには、明治維新以降の京都の状況を明らかにしておく必要がある。

Ⅲ 明治期の京都の状況と京都電気鉄道

明治初年の京都は東京遷都以後に沈滞し、江戸時代に40万人台を記録した人口も明治5年には25万人台、明治10年代には23万人台に減少した（第2表参照）。明治初年の衰微した京都を振興し近代化をはかることを目的として明治期に京都では各種の京都振興策が実施された。

京都振興策の推移という視点から、明治期の京都の時期区分をすれば、第一期は明治初年から明治14年に至る時期、第二期は明治14年から明治28年まで、第三期は明治28年から大正初年までの三つの時期に区分することができる。²⁵

24 『大阪市営電気軌道沿革誌』大正12年、3-4ページ；『大阪市電気局四十年史』昭和18年、37-43ページ；『大阪市交通局五十年史』昭和28年、45-53ページ；『大阪市交通局七十五年史』昭和55年、46ページ；大阪市役所編『明治大正大阪市史』第三巻、823ページ。

25 京都市編『京都の歴史』第8巻、昭和50年、18-24ページ；拙稿「明治期における京都振興策と京都電気鉄道株式会社」『社会科学』（同志社大学人文科学研究所発行）、第6巻第1号-近世・近代京都経済史特集号一、18-56ページ。

第一期は、明治初年から14年までの時期で榎村正直、山本覚馬、明石博高等によって、欧米の新しい技術を導入し京都の産業を近代化するために各種の勸業政策が推進された時期である。この時期は、明治7年の「京都勸業場規約」第一条の「浮業遊惰ヲ戒メ正業勉励ヲ勸ムルハ経世ノ要務況ヤ京都府下ハ御東幸後日ニ衰微ニ趣ノ地之ヲ挽回繁盛ナラシムルハ農工商ノ三業ヲ勧誘作新スルニアリ故ニ此場ヲ設ケテ専ラ工職ヲ勸奨シ物産ヲ興隆シ会社商社ヲ保護シ諸工場ヲ起シ食力益世ノ道ヲ開示スルヲ以テ主務トス」という文章にみられるように明治初年の京都の状況が危機的状況として意識されており、このような危機意識にもとづいて殖産興業を目的とした勸業政策が推進された。²⁶

第二期は、明治14年から28年に至る時期である。この時期の主要な京都振興策は、榎村正直の後をうけて京都府知事に就任した北垣国道のもとで実行された琵琶湖疏水事業であるが、明治25年から28年にかけて、当時三大事件または三大問題と呼称されて京都全体がその実現に熱中したといわれている第四回内国勸業博覧会、平安遷都千百年記念祭および京都一舞鶴間の鉄道敷設事業もこの時期の京都振興策である。

第三期は、明治28年以降大正年間に至る時期で、明治・大正期における京都の三大事業といわれた第二疎水事業、水道事業、および道路拡張ならびに市営電気軌道建設事業が、京都市によって強力に推進され、京都の都市施設が整備され近代化された時期である。

いま、上記の時期区分にしたがうとすれば、第二期の京都振興策が実施された時期に、京都電気鉄道株式会社の創業を契機として、京都において日本で最初の近代都市交通市場が形成されたといえるであろう。

京都電気鉄道株式会社の淵源は、琵琶湖疎水工事の進行中、明治21年

26 京都府立総合資料館編『京都府百年の資料』二（商工編）、昭和47年、12ページ；赤松俊秀・山本四郎編『京都府の歴史』昭和44年、243ページ。

10月にアメリカの水力発電事情を視察するため田辺朔郎と高木文平の二人が渡米した際、アメリカで電気鉄道を視察したことにあるといわれている²⁷。高木文平はのちに京都電気鉄道株式会社の創立発起人となり初代社長に就任した。

琵琶湖疎水事業が計画されたのは明治14年以降である。明治14年2月に京都府知事として来任した北垣国道は、京都における殖産興業政策の転換をはかり、前任者榎村正直知事時代の絵花的な勤業事業を整理して琵琶湖疎水事業を計画し、実行に移した。

明治初年に京都でみられた危機意識は、明治10年代にさらに激しくなった。明治10年の西南戦争後、わが国の経済は一時的に好調を呈したが、間もなく反動を示し、明治14年以後不況が激しくなった。明治10年代なかばはいわゆる松方デフレ期で、京都経済も明治10年代の後半には沈滞した。

明治期の京都においては旧帝都意識が強く、明治10年代の経済不況の状態が増幅されて一層深刻なものとして意識されていたようである。この点について、明治15年の「商工会議所設立大旨」は当時の京都経済の状況を、「……京都ハ千有余年ノ旧都ニシテ、殖産興業其事ニ乏シトセス。（中略）其製産の物貨ハ、常ニ四方ノ盛称スル所、世俗ノ崇尚スル所トナリ、以テ殷実ニ致シ他方能ク及ブ莫シ。然ルニ維新以来工商ノ業日ニ陵夷ニ属シ、工トナク商トナク耗資傾産スル者、往々ニシテ然リ。是豈独工商ノ罪ナランヤ。（中略）徒ニ時勢ニ一任シ之カ挽回振起ヲ謀ラサレバ……陵夷ノ極終ニ南都ト一轍ニ帰スルヲ見ルノミ。嗚呼千有余年殷実無比ノ大都ヲシテ一朝寂寥ノ墟邑ト伍ヲ為スニ至ラシムルハ登憾ム可キノ至ナラズ

27 「京都電気鉄道株式会社清算報告書」大正7年、19ページ；京都市電気局編『京都市営電気事業沿革誌』昭和8年、106-108ページ；『大澤善助翁』昭和4年、第2編85-86ページ。

28
ヤ。」と記述している。また明治16年の「都下商工業の現況調査書」においても「……京都商工業ノ現況ヲ按ズルニ、萎靡不振実ニ名状ス可カラズ(中略)面シテ恢復ノ期ハ未ダ何レノ日ニ在ルヲ知ラザルガ如ク……。」と述べている。²⁹

北垣国道が琵琶湖疎水事業を計画し実行したのはこのような時期であった。琵琶湖疎水事業は、明治10年代の経済不況の中で高まった京都における激しい危機意識を背景にして、「只菅京都の衰廢ヲ憂へ之ヲ挽回スルノ策此工事ヲ措テ他ニ良策ナキヲ確信シー日モ速カニ実地工事ニ着手シ万世不朽ノ利源ヲ此地ニ開カントスルノ精神」から実施された京都振興策で、「帝都ノ索漠ニ赴カントスルヲ嘆キ不朽ノ工業ヲ起シ以テ此地ノ永々繁盛維持ヲ企圖」³⁰するものであった。

琵琶湖疎水事業の目的は明治16年の「起工趣意書」³¹によれば、水車水力による工業振興と舟運による運輸の便をはかることを主目的とするほか、田畑の灌漑用水、防火、飲料水、衛生などの用途をも目的としており、地域総合開発計画の先駆をなすものといえるであろう。³²

琵琶湖流水工事は明治18年6月より開始されたが、明治22年にいたり水力電気問題がおり当初の計画が変更された。当初の計画は、琵琶湖より長等山隧道、山科運河、日岡隧道を経て鹿ヶ谷に至る水路を通船運河とし、鹿ヶ谷において水を分ち三段ないしは四段の運河を建設し、その間に工業用水車場を設ける予定であった。すなわち、第一段の水車に使用し

28 『京都商工会議所史』昭和19年、33ページ；京都商工会議所編『京都経済の百年』資料編、昭和57年、234-235ページ。

29 『京都商工会議所史』61-63ページ。

30 明治18年8月18日付京都府知事北垣国道より内務卿山県有朋宛の「琵琶湖疏通工費増額金聯合区会議決ノ儀付上申」より引用（京都市電気局編『京都市営電気事業沿革誌』昭和8年、30-31ページ参照）。

31 京都市電気局編『琵琶湖疎水及水カ使用事業』昭和15年、27-3328ページ；『京都市営電気事業沿革誌』5-8ページ。

32 『京都の歴史』第8巻、26ページ。

た水は第二段の運河に入って第二段の水車運転に利用され、その水をさらに第三段へとしだいに下方に流して白川に落そうとするものであった。ところが明治21年10月、二ユーヨークの水力使用状況とコロラド州アスペンの水力電気事業の調査のため田辺朔郎と高本文平の二人が渡米し、翌年1月帰国して水車利用よりも水力電気事業の有利なことを報告した。この報告にもとづき、当初の工事計画を変更し鹿ヶ谷における階段式の運河ならびに工業用水車場を設立する計画は中止され、通船水路はインクラインによって南禅寺に降下させ、南禅寺より夷川に通ずる運河を開通するとともに、別にわが国最初の水力発電所が蹴上に建設されることになった。疏水事業の主目的であった水車水力は水力発電へと転換した。琵琶湖疏水工事は明治23年3月に竣工し、蹴上発電所も明治24年11月より電力供給を開始した³³。以上のように、琵琶湖疎水事業の工事途中に田辺朔郎と高本文平が渡米し、その報告にもとづき計画変更が行われ蹴上発電所が建設された。これが後に京都電気鉄道株式会社創立の技術的条件の一つを形成した。また二人が渡米中にリン市およびリッチモンド市において、当時欧米でようやく普及しはじめていた電気鉄道事業も視察したといわれ、これが後に田辺朔郎の助力をえて高本文平が京都電気鉄道株式会社を創設する機縁となっている。京都振興策としての琵琶湖疎水事業は二重の意味で京都電気鉄道株式会社の淵源となっている、といえるであろう。

前述したように、明治10年代の経済の沈滞は、必ずしも京都だけの特殊な事情とはいえ、日本経済全体についてみられたことであるが、京都において異常なまでに深刻な危機として意識されたのは、京都が旧帝都であったという京都人の特殊な意識構造によるものであることは否定できない。ところが、このような激しい危機意識も、明治20年代後半にはみら

33 「琵琶湖疏水及水力使用事業」326, 779, 785 ページ；『京都市営電気事業沿革誌』74-80 ページ, 581-1582 ページ。

れなくなる。明治25年から27年に至る時期に、京都では、(1)平安遷都千百年記念祭、(2)第四回内国勸業博覧会、(3)京都一舞鶴間の鉄道建設の三つの事業を全市一体となって実現しようとする動きが高まった。当時これらの事業は三大事件または三大問題と呼ばれた。この三大事件も琵琶湖疏水事業のあとをうけて実行された明治20年代後半の京都振興策である。明治初年から明治14年までの勸業政策、および明治18年から明治23年までの琵琶湖疏水事業が京都府の主導によるいわゆる「上から」の殖産興業を目的とした振興策であったのに対して、この三大事件は、明治25年に京都商工会議所や京都実業協会などの京都財界から発案され、これをうけて京都市会や京都市参事会などの公的機関が活動を開始して推進された事業であるという点が大きな相違点として注目される。さらに、もう一つの点は、第四回内国勸業博覧会開催に関して明治25年5月19日に京都商工会議所の外廓団体である京都実業協会から、京都府知事北垣国道宛に提出された「桓武天皇御開都千百年記念祭挙行希望ニ係ル建議」において「(前略) 明治維新ノ改革帝都ヲ東京ニ遷サレシヨリ一時大ニ衰微ヲ来セシニ幸ナル哉世上ノ機運趨勢ハ亦益々当市ノ繁昌ヲ増進スルニ赴キ……而シテ百貨ノ工芸品ハ愈々益々改良進歩シツツアリ (後略)」と記述されているように、ここにはもはや明治初年から明治10年代後半までにみられた強烈な危機意識はみられない。

明治20年代後半の三大事件が京都財界の発案で推進されたことと、三大事件には明治10年代までの深刻な危機意識がもはやみられないこと、この二点は明治20年代後半の京都経済が一定の発展段階に達したことを示している。この三大事件が推進された明治25年から27年にかけては、銀行・会社の設立状況からみれば、京都における企業勃興の時期でもあった。『京都商工会議所史』によれば、明治10年から24年に至る時期に京

34 京都市参事会編『平安遷都記念祭紀事』明治29年、巻上、1ページ。

都で設立された主要な会社・銀行数は27社である³⁵。このうち、明治10年代に11社が設立されているが、京都第四十九国立銀行、第百十一国立銀行、第百五十三国立銀行、竹原銀行、京都銀行など銀行の設立が多い。不況回復期の明治19年から22年に至る4年間には15社が設立されている。このうち、銀行は京都商工銀行・伏見銀行の2行で、残りの13社は綿糸、絹糸、織物、陶器のほか、京都電燈株式会社をはじめとして倉庫・汽船・ビール・貿易などの新しい業種にわたって設立されている³⁶。なお、この時期に不許可とはなったが、明治22年5月浜岡光哲などによって京都一大津間の電気鉄道敷設の願が政府に出されている³⁷。

明治23年の恐慌以来、わが国の経済は不況に陥り、京都においても新しい企業の設立はほとんどみられない。主要なものは、明治24年の京都貯蓄銀行1行だけである。会社・銀行の新設が増加し始めるのは明治25年からで、明治25年から30年に至る時期の京都における主要な新設会社・銀行数は57社で、年次別にみると、明治25年2社、26年3社、27年12社、28年12社、29年25社、30年5社が設立されている。業種も、銀行、保険、紡績、織物、染色、伸銅、印刷、酒造、運送、鉄道、倉庫、園芸など、前の時期よりも広範な業種にわたっている。また、明治28年から29年にかけては京都において増資をする企業も多かった³⁸。京都電気鉄道株式会社が設立（明治27年2月1日）されたのも、このような企業勃興の時期である。

いわゆる都市化（urbanization）を進行させる起動要因は、都市を機能的にも空間的にも発展・拡大させようとする都市内部における生産・流通・消費の経済活動の発展である。したがって都市の経済活動の発展にともな

35 『京都商工会議所史』15ページ、17ページ。

36 『京都の歴史』第8巻、178-180ページ。

37 『京都商工会議所史』18ページ。

38 『京都商工会議所史』96-99ページ。

う人口の増大・集積は都市化現象を具体的に表現するものである。

明治期の京都における人口推移をみると第2表のとおりで、明治初年に20万人台であった京都市の人口が30万人台に増加するのは明治25年である。明治25～28年の時期は毎年一万人前後の人口増加を示している。この時期は、平安遷都千百年記念祭、第四回内国勧業博覧会、京都一舞鶴間の鉄道建設の三つの事業を全市一体となって実現しようとする動きが京都で高まっていた時期であり、京都における企業勃興の時期とも一致する。

第2表 京都市の人口推移

年次	面積(平方キロ)	戸数または世帯数	人口(人)	一平方キロ平均人口(人)	備考
明治5年	—	67,211	244,883	—	
12	—	62,913	234,532	—	
14	—	—	236,038	—	
21	29,767	—	—	—	吉田村など8ヶ村編入(注4)
22	29,767	63,682	279,167	9,378	市制特例実施
25	29,767	65,552	307,251	10,322	
30	29,767	66,574	332,833	11,181	
35	35,165	72,141	387,096	11,008	大内村など編入(注5)
40	35,165	77,973	407,423	11,586	
大正元	35,165	91,043	495,294	14,085	

- 注1. 明治5年は『京都府史料』明治14年は『京都府統計資料集』(京都市編『京都の歴史』第8巻, 34ページより引用)。ただし戸籍人口。
2. 明治12年は参謀本部編『共武政表』(明治十二年)上(復刻版, 上巻, 35ページ)。
3. 明治22年以後は、京都市『京都市政史』上巻, 59-60ページ。
4. 明治21年6月, 愛宕郡栗田口, 南禅寺, 吉田, 岡崎, 浄土寺, 鹿ヶ谷の6村が当時の上京区へ編入され, また紀伊郡今熊野, 清閑寺の2村が下京区へ編入された。(『京都市政史』上巻, 62-63ページ)。
5. 明治35年2月, 葛野郡大内村のうち大字東塩小路および同西九条村が編入された。(『京都市政史』上巻, 63ページ)。
6. なお, 明治22年の市制特例は明治31年6月廃止され, 同年10月1日より京都市は市制の適用を受けた。(『京都市政史』上巻, 139, 141ページ)。

明治25年以降の京都経済の発展にともなう人口の増大・都市化の進展は、都市交通需要を増大させ、近代的都市交通手段の出現を要請する。京都電気鉄道株式会社はまさにこのような時期に創業されたといえる。

IV む す び

東京、大阪、京都など日本の大都市において、明治20年代後半から人口の都市集中がしだいに進行した。都市化傾向の進展につれて、年々増大する都市交通需要に対応するため、大量輸送機関としての市内路面電気鉄道の出現が社会的に必要となってきた。しかし、電気鉄道敷設の認可については、政府は明治20年代には消極的ともいえるほど極めて慎重であった。そのような時期に、前にのべた明治20年代後半の京都における三大事件または三大問題のうち、とりわけ政府が主催する第四回内国勸業博覧会の開催と、平安遷都千百年記念祭の挙行という当時の京都の特殊な事情が有利に作用して、ひとつのテストケースとしてわが国で最初の電気鉄道企業である京都電気鉄道株式会社が明治26年7月29日に政府より特許された、と考えられる。

京都電気鉄道株式会社は明治27年2月1日に創立され、明治28年2月1日より伏見線の営業を開始し、同年4月1日第四回内国勸業博覧会開会当日より市内線の運転を開始した。京都におけるわが国最初の近代都市交通市場はこのような経緯で成立した。京都電気鉄道は、大正7年6月に京都市に買収されるまで明治期および大正初年における京都の都市交通の重要な担い手としての役割を果たしていた。

本稿は、日本における近代都市交通市場の形成という視点から、京都電気鉄道株式会社が創業されるまでの外部的状況についてのみ論及した。京都電気鉄道の開業後の経営状況、および開業後の京都の都市交通市場の変

容過程については、稿を改めて論述したい。

【付記】

故正木久司先生については、次の思い出がある。昭和48年のころ、京都市長および京都市交通局から「地方公営交通事業の経営について」という課題で答申の依頼があった際、正木先生のほか、本学商学部の吉武孝祐教授、前川恭一教授、加藤盛弘教授と私も参加して、京都市交通局に答申を提出した。私は「都市交通と交通料金」というテーマで報告書を提出したが、その際、私は正木先生から教わるどころが多かったことを記憶している。そのようなことから、京都の交通に関連したものということでこの小論の課題を設定した。先生のご冥福を心からお祈りするものである。