京　都　市　電　雑　感

　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　羽 村 　宏

京都に生まれ京都に育った小生にとって、京都市電は何と言ってもなじみの深い電車である。そこでこれから、京都の市電について種々書いてみようと思う。尤も、施設概要、各種車両については、雑誌等にもよく述べられていることであるから、ここでは思いついたままを雑然と（文字通り雑感である）並べてみることにする。退屈の程は覚悟願いたい。

　ところで、順序としては昔のことから書こう。昔といったって、これでも若いのだから、なんとか記憶にある戦時中のことである。

　●戦時中の市電

他都市でもそうだが、戦前から戦中にかけて、京都では系統板は番号でなく「あいうえお」を使用していた。今の①号系統は、山手線式に云うならば、外回りが「あ」、内回りが「い」と区別されていた。その頃は東山線・高野－百万遍間が開通していなかったので（勿論白川線・銀閣寺－天王町も未開通）、銀閣寺から河原町廻りと東山廻りの京都駅行きがあり、前者が「く」、後者が「き」だったように思う。なつかしいのは「よ」で、同じく銀閣寺から、東山線を九条まで南下、九条車庫行きという、現在ならおよそ乗り手は無かろうという系統である。これがあったら、奈良電東寺駅前にある某映画館まで13円で行けるのに、惜しいことである。その他、今の⑥の高野－烏丸廻り－京都駅間が「つ」、⑪の壬生－今出川廻り－京都駅間が「ね」などであるが、残念ながら現在では殆ど記憶に残っていない。当時の資料をお持ちの方は、ぜひご教示願いたい。「ん」とか、その他小数を除いて「いろは」の大部分があったから、相当系統が多かったわけである。北野線は「る」、今はなき蹴上線（仁王門－蹴上間）は「け」であった。この蹴上線は廃止になる位だから、実にのんびりした線で、この前乗った時は、たしか運ちゃんだった奴が、切符を切っていたりして、或る意味でワンマンカーの元祖みたいなものだった。市長は北野線電車の保存策として蹴上線を復活し、オトギ電車とする案に乗気らしいが、さしずめワンマンカー化に好適であろう。

方向幕も今と違って色分けがしてあった。必ずしもそうとは決まっていなかったらしいが、大体北行きが緑、南行きが赤だったようである。現在のように方向幕が広くないから、あの小さな枠の中に赤地に白で書いた文字が読みにくかったことはご想像のとおりである。尤も色刷り（？）でなく、白地に黒字もあった。そして、仮名はすべて片仮名である。ミブ（勿論右書き）、ギオン、百万遍、といった工合。

大本営がインチキ発表を行っても、敗色おおい難い昭和19年2月に、資材難を克服して高野－百万遍間が開通した。双葉より香しかったのかどうか、早速乗りに行ったのを覚えている。この時行われた系統変更で、東山線はすべて高野廻りとなり、前記「あ」及び「い」は、四条－東大路－千本という長大な系統になった。新線開通の物珍しさ故でもあるまいに、お蔭で東山線から今出川へ曲がるのは一本もなくなり、当時は同志社へ通っていなかったからよかったものの、随分不便を感じた。この少し前から、急行運転が始まった。“市電で初めて”とか“ラッシュアワーの混雑解消”とかいろいろ名目はあったが、結局は停留所を減らし、車の運用率をよくし、電力を浮かそうというのが目的である。それでも初めのうちは遠慮して、朝2時間、夕方2時間のみの全車急行となり、四角い急の字をブラ下げて元々乗降の少ないところだけを通過していた。如何に最初は急に減らすのをさしひかえたかの一例をあげると、百万遍－東山三条間一つも間引かなかったことでもわかる。しかも上記時間以外は停まっていたのだから、結局大して効果はなっかっただろうと思われる。戦局急を告げるに及び、とてもそんなことで間に合わなくなり、更に通過停留所が増え、終いには終日急行、即ち停留所廃止となってしまったのである。東一条、今出川新町などは、交叉点に近いにも拘らず、区役所があるということで最後まで残されたが後には、早朝、深夜のみということになった。熊野神社から百万遍までノンストップだから、一寸壮観である。停留所が殆ど各交叉点だけというのは覚えやすくていいかもしれない。余談乍ら、この急行運転が始まる前に、隣接停留場に近すぎるという理由で廃止されたものに「寺町今出川」、「万里小路」（百万遍の少し西）、「帝大北門前」、「丸物前」等があり、交叉点以外で最後まで残されたものに「東山二条」（今の岡崎公園前）、「堺町御門前」、「府立病院前」、「河原町三条」その他がある。

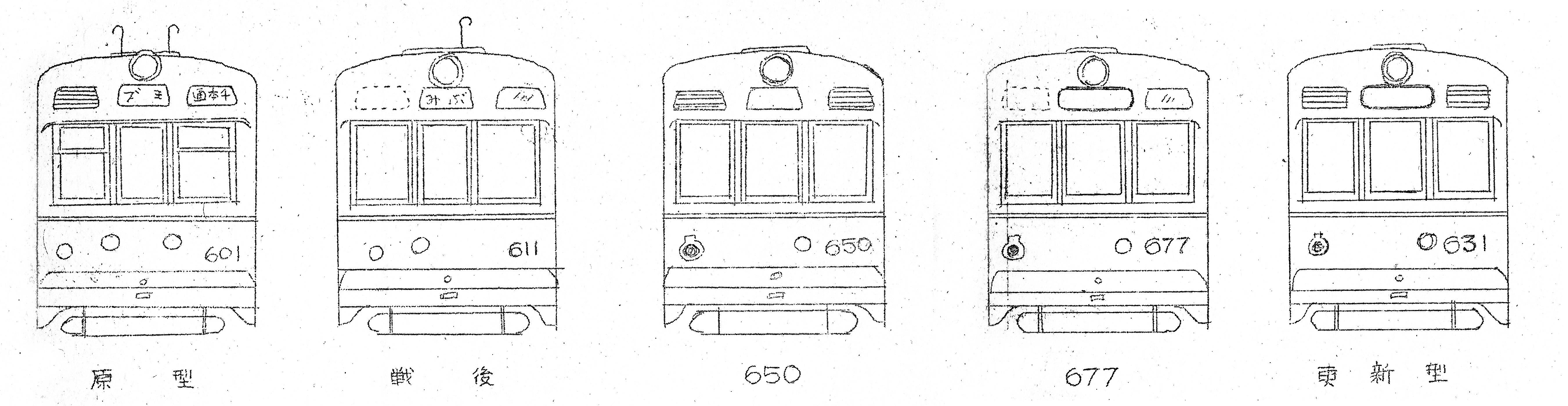
連日連夜B29の来訪を受け、その度に大都会が焦土と化していた昭和20年3月、系統変更が行われ、それ迄の「あいうえお」から番号式になった。その頃、補助系統として44などという不可解な番号の系統もあったが、それも整理され、「補一」、「補二」・・・として発足した。面白いことに、祇園－壬生間「補一」、壬生－千本北大路間「補二」と①系統に2本とられたため、以後②の補助が「補三」、③に「補四」、④に「補五」・・・と一つずつずれてしまったのである。又、数字に馴れていなかったからか「6」などはまるでカタツムリが這ったみたいな不格好な字だった。又、この頃梅津線が開通した。これは梅津の工場に工員を輸送する目的のもので、何しろ鉄材の極端に不足していた時代だから（カネ気のものはすべて飛行機に化けていた頃だ）、一部前述の蹴上線を取り払ってこれに充てられた。こうして終戦を迎えたのである。

●戦後の市電

ここらで話を変えて車両のことに移ろう。戦災を受けなかった京都も、間接的に戦争の被害を受け、窓ガラスは御多分にもれず板が常識、戦時中に入った600型最後の新車686～695も電気部品の不足から2,3年は車体だけ寝かせてある始末、木造車両の1型（北野線と同型の広軌車）が伏見線では全部、市内でも大きな顔をして走っていた。一部を除き、入り口ドアがなく、クサリ丈だから、ブラ下がるのに好都合だった。一時これも部品不足から、この1型をトレーラとし、600に引かせて親子電車としたが、車掌が要るばかりで大して有効でなかったとみえ、間もなく姿を消してしまった。これに乗ったような気もするが、さぞや見事な乗り心地だった事だろう。

京都と云う所は妙なところで、わが国最初の電車や、最初のトロバスがあるかと思うと、今だに新駆動車両を一両も持っていなかったりするが、シングルトロリー化殊に、ビューゲル化は可成り遅かった。分岐点で一々2本のポールを隣の架線に移していたのだから、今日から考えると実に時間のかかることをしていたものだ、いかに馴れていても、タマには忘れるとみえて、交叉点で曲がった電車が、ポールを変えるのを忘れてそのまま進んでハネ上げたのを見ていて気の毒になったことがある。ビューゲル化は先ず伏見線から始まり、今までの1型の天下から600型の天下になった。大石橋－九条車庫間のために、ポールを片側だけつけていた。又、そのころ、ビューゲルにするか、パンタグラフにするか決めるために、622、624がパンタグラフをつけてテストしていたが、仲々オツなものであった。更に戦時中“輸送力増強”の名のもとに、片側の座席を外した500のうち535に、バスのような簡易クロスシートを付け（但し対向式）、これにもパンタをつけて、“市電にもロマンスカー現る”などと云われたが（神戸では戦前からある）、これも評判が悪く、現在では他の500と同様になっている。500といえば、この車は大正末期の大型ボギー車で514～517を除き、ドアエンジンを持たぬ唯一の型で、高い腰板、落し窓等いかにも古くさいが、その古くささの一つの特徴である窓の上端のカーヴが修理されるたびになくなって、たゞの四角窓の車が多くなった。現在では、側面はカーヴ付にもどっても、正面は四角のが大部分で、四面とも弧状になっているのは523だけである。尤も中央扉を埋めたり、方向幕を拡げたりで、昔の面影はなくなってしまったが・・・。

いつのまにか現在の話になった。このようなことは他の形式にも云えて、懐古趣味か何かは知らないが一、二両はこうしたのがある様だ。例えば600型の正面を見ると、向かって左にベンチレータ、右に経由通を書いた方向幕跡のガラス丈となっているが、戦後ベンチレータの裏側にスイッチを付けたため雨が入ると困るので、外からフタをしてしまった。ところが、628と644だけが他のと同様ベンチレータの役をなさないにも拘らず、外観はそのまま残っているのである。最近628は更新して、新車並みの両側ベンチレータになってしまったので残るは、644のみとなった。尤も前記686～695は残っているが、これは600型のうちでも少々異形であるから例外である。



そこで、今度は600型の変化について述べよう。原型は図のように正面両側の窓は二段で、下段下降、上段は前へ押し開くようになっていて、これが如何にも600型らしい味であった。しかし、案外保守が面倒で、昭和24年の新車1000型は普通の一枚窓で出現し、従来の600型も追々一枚窓に改められていった。例の686～695は製造年度も比較的新しく、従って手直しも遅かった関係で、最後までこの上段小窓が残っていたが、これも昭和32年の正月に遂に一枚窓となり、“600の味”は完全に姿を消してしまった。

次は600の更新についてである。製造初年昭和12年、当時としては仲々スマート（現在でもそうだが）な車で、在来車が濃淡茶褐色の塗り分けだったのに対し、600だけは濃淡グリーンに塗られ、“青電”として親しまれたが車齢20年、小生のライカと同じで大分くたびれて来たので、それ迄の手直し以上に大々的に更新を行うこととなった。その第1号650は試作の意味もあって少し現在と異なり方向幕も小さいまま（中に白熱灯が入っている）で、室内も白熱チューブランプ、側面スカートも元のままである。しかし、以後に出現した900などの新車は方向幕を広くしているので、600もこれにならい、方向幕を広げ蛍光灯入り、室内蛍光灯、側面スカート切取りと、現在の姿になった。昔の600の面影はほとんどないが、それでも戦前派のニオイが残っており、仲々アッパレな更新ぶりと云えよう。一寸面白いのは、677で上記の更新をせず、方向幕だけ広げたので、何だかチグハグな妙な感じである。650、677も図でご覧願いたい。

そこで今度は方向幕に話が飛ぶ。前に述べた900が29年に出現するまでは、戦後の新車1000も800も、みな従来通りの小さい方向幕だった。大きくしたほうが見やすいのに決っているのに妙な話だ。900が出るに及び、昭和30年839を皮切りに先ず800型、次いで1000型が新車程ではないが、広幅に改造されていった。それも初めのうちはていねいに広げ、Hゴムで止めていたが、最近では出来合いを沢山作っておき、これをはめ込むようになった。この方がずっと手間がかからず、しかも安い。はめ込みのため少し飛び出していて、あまり格好はよくないが安けりゃ仕方がなかろう。大体ウソかマコトか京都市は数の多いものは終わりの方程値切るそうで、800の間接車以前の861～865当たりの車体はたった80万円とかいう話だ。900並みの881～890が出た時、電気部品は旧車流用、1000万円の予算と新聞に出ていたので、車庫へ見せてもらいに行った時に“これが一両100万円ですか”と聞いたら、“とんでもない。もっとかかってます”と怒られてしまった。

話はそれたが、もうそろそろ廃車にしてもいい500型も、最近このはめ込み方向幕をつけたのが現れだした。やはり、一挙に40両もポイには出来ないかもしれないが、ドアエンジンがないから乗降に時間がかかって仕方がない。これがなくなれば、北野線を除き、全部半流、ドアエンジン附きの京都スタイルに統一されるのだが・・・・・。

●今後の市電

さて、順序として、今度は将来の市電についてである。路面電車が前世紀の遺物とはよく云われるが、たしかに現在の日本では数々の長所（運転費が安い、従って運賃が安い、収容力が大きい）があるから、すぐに廃止するわけには行かないとしても、究極的には全くイランものである。だから他都市ではトロバスを増やすとか、無音電車を増やすとか、あるいは神戸のように新車は作らず、在来車の整備に力を入れるとか、段々に廃止の方向に向かっているが、京都はどうも消極的でやる事はやっても（梅津線のトロバスなど）ケチくさいことばかりである。最近の700などは可成り近代的ではあるが、いまだに全車釣掛式電動機などというのは恐らく京都だけだろう。いかに木造単車の追放が目的だったとは云え、今後は間接制御式を増備し、間接式に出来るようになっている車が全部間接式になる迄には何年かかるかわからない。京都のようなところは、市内交通としての地下鉄は絶対に採算が取れないからら、バスおよびトロバス化がよいと思うが、これも大分先の話だ。一向に進歩的でない京都市電ではあるが反面、路面ファン（小生がそうだとはいわない）は安んじて可なりと云えるだろう。

●市電あれこれ

散々駄文を弄して来て、まだ書くのかと思われるかもしれないが、まあもう少しご辛抱頂きたい。ここからが雑感の雑感たるところである。

ご存知のように、最近多くの交差分岐点に自動ポイントを採用している。これも本当かどうか怪しいが、聞くところによると京都市の特許だそうで、ポイントの手前のレールが絶縁してあり、7秒毎に進行方向を示すランプがあって、自分の進む方向が点灯している時その区間に入ると、ポイントが変わり、進むべき信号の時、矢印が出るようになっている。絶縁の幅は1cmばかりで、その両側を電車を導体にして電気的につなげるようにしているわけだ。だから靴の裏に打ってある金でも使って、この1cmばかりをチョイとつないでやれば、電車のいない時でも容易にポイントを変えれるわけである。尤もあまりこれをやって遊ぶと交通妨害になるから注意を要する。こうして矢印が出る時は（つまり電車がある時は）その信号（たとえば曲がる時は注意信号、直角方向が注意の時も同様）はかなり長くなっている。よくせっかちな奴が直角方向が注意になったからよかろうと車道に出て肝心の青になった時は半分以上渡ってしまっていたりするが、鉄道ファンたるもの、これくらいのことは知っておき、信号は正確に守りたいものである。

このポイントは29年3月、白川線が開通したとき、熊野神社前に採用されたのが最初だが、初めのうちはご多分に洩れず、故障続出、結局ポイントマンがつきっきりという有様だった。しかし最近では可成りスムーズになっている様である。交通量の多い祇園も、最近自動化されたが、七條烏丸ではまだ司令塔式？である。何しろ、系統が集まっているから、一寸油断するとすぐ車がたまるので早急には無理であろう。

ところで、この七條烏丸では、北向き④と⑥と⑪は直進車と曲進車の二種あるわけだが、一時系統板がまだ角形であった時、直進車は丸型、曲進車は丸型で司令塔から区別できるようになっていた。現在では、前後に白線を二本引き、停車位置を変えて区別しているが、この方が賢明である。架線はポール式からビューゲル式になっただけで何の変哲もないが、一部（手近なところでは同志社前）にカテナリーを採用している。これは柱が少ないのか、大分スッキリした感じで、今後これをふやすとよいと思う。尤も架線なんてうるさいものは取り払った方がいいのだ、ワシントン市電などは暗渠式のサードレールで架線が全くないため、これが路面電車かと思うくらいスッキリしている。現在の日本では到底無理だが、かくありたきものである。

架線とくれば次は集電装置だ。まだ700が出ていない時、888がZパンタグラフ（ビューゲルとパンタの合いの子）をつけてテストを始めた。京都ではこのパンタを気に入ったという話を聞いていたので、いずれ全車Ｚパンダ化されるだろうし、あわてて撮っておくことはないと思っているうち、700がＺパンをつけて出て来たのと同時に、又元のビューゲルに戻ってしまって、くやしかった事がある。最近では再び在来車にＺパンをつけ始めたようで、大して意味はなくなった。

同じようなことがある。最近500と600を除く殆どに、車内の前後櫛桁に大型の時計がついているのはご存じのとおりだが、最初取り付けた880と890（他にもあったかも知れない）はこれを櫛桁中央にとりつけていた。現在は横に広告挿があって、向かって左へ寄せられ、この2両もこれに統一された。中央にあったのを撮っておかなかったのを残念がる程酔狂でもないけれど・・・。このように何か新しい事を採用する時、目立たぬところに試作車が現れるので、こう云うのも乗り合わすのも楽しみなものである。例えば900が蛍光灯採用の最初だが、これが出る前に801が蛍光灯試験車になった。現在もそのままだからご存知の方も多いと思う。最近では運転台仕切りのHポール、今までは全部メッキだが、811がエスロンパイプになった。他にもあるらしいが、小生が見たのはこれ丈であった。又、1000のうち一両（ウカツにも番号を忘れてしまった）が旧中央扉上にスピーカーを取り付け、車掌台にひっかけ式のマイクを備えて車内放送を始めた。しかし大して効果がないのかその後一向に増えないようである。せめて1000型のように車体長が長い車だけでもあるとよかろう。これも元は500と共に中央扉がある3扉車だったが、車掌が2人要るので31年2月6日（すなわち小生の誕生日）から〆切となった。ここにも京都のケチくささが現れて、どうせ復活するアテもないのに、改造して窓にするようなことはせず、外からは鉄板を張っただけ、内側はカーテンをつけただけで戸袋もそのまま。だから夏はこの近辺に座ることを避けたほうが良いようだ。おまけに吊革を下げた棒を、中央部に継ぎ足すことをせず、両側から引っ張ってくっつけたので、両端に吊革のない部分ができてしまう有様である。500はとにかく1000型だけでもちゃんと改造すればよいと思うが、大体こんな長い車を前後扉式にするのがおかしい。いくら伝統かはしらないが、大阪では全車を最近の傾向である前・中央式の二扉に統一してしまった。これだと混雑が緩和される上、一両分ですむ安全地帯は極めて短くてよい利点がある。京都では最低1000型分の長さ分要る上、混雑時に中央に座ったら、容易なことでは降りられない。それこそ“おりまっせェ！”と云うことになり、停車時間をいやが上にも延ばすことになるのである。

話は違うが、900の増備（916～935、直接式）が出たのは、昭32.1.1即ち正月元日であった。ところが乗ってみると、中吊りはもちろん両側のプラスチックの枠にも広告が一枚も入っていないのである。これはこれはと思っているうちに三ヶ日が過ぎると、今度はパッタリ姿を見せなくなった。そして車庫の近辺でポツリ、ポツリと試運転をやっているのを見かけるようになったのである。実はこれは後に分かった事だが、営業の認可が1月20日からになっていたらしい。つまり正月三日間の多客時だけヤミで使ったということだ。これも前期の時計と同じで、大した事件でもないが、お客がいっぱい乗っていて、広告が一枚のないというのは一寸珍しいと思った。20日から晴れて営業に出た時は（20両一斉に出た）ちゃんと広告も普通に入っていた。又、話がそれたが・・・・・。

ところで1000について欠くことのできないのは、例の京福線乗り入れである。24年12月、宝池競輪場が開設されたとき、当時の最新車1000型が元田中に設けられた乗入線を通って、叡電山端（今の宝池）迄乗入れ、京都駅及び四条大宮と直通した。運賃は勿論市電+叡電だが、切符は一枚であった。叡山線は急行運転がないので乗入れた市電も途中客扱いはしなかったにもかかわらず、一々停まっていた。尤も運転手によっては、グッとスピードを落としそのまま通過したようだ。のどかな田園の中を、郊外電車のような音を立てて仲々ヨキものだった。後に京都駅からも、四条大宮からも東山線を通るという不合理をなくすため、京都駅からのは河原町線経由に変更された。百万遍の西⇔北カーヴはこのために設けられたのである。叡山線がポールなので1000も最後までポールで残ったが、結局これもビューゲルになり、ここに乗入れは中止された。今では競輪そのものがなくなろうというのだから、再び日の目を見ることはあるまい。

話は違うが、戦時中物資の相互輸送のため、東山三条に京津と市電を結ぶ西⇔北のカーヴが設けられたことがあったが、今この二者が残っていて、三条から八瀬行なんてのを出したら面白いと思う。尤もドライブウェイ開通で、こんなのに乗るのは電車ファンだけかもしれない。

この他にも、1型、200型、300型については全く触れていないし、北野線やトロリーバス等についても多々書き残したが、大分眠くなって来たし、ここ迄お読み頂いた諸兄は更に眠いことだろうから、最後に一覧表を掲げ、駄文を終わることにする。間違いの点はどしどしご指摘願いたい。 （35年1月）

京都市電在籍車一覧表　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　　昭35.1.1現在

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 形式 | 番　　号 | 全長 | 定員 | 製造初年 | 製造所 | 備　　　　　　　考 |
| 1 | 1～169,170,171 | 8738 | 48 | 昭45 | 天野、梅鉢 | 170,171広窓貴賓者  12,27欠　　全部廃車 |
| 〃 | 181 | 7925 | 40 | 昭4 | 梅鉢 | 半鋼試作車　　廃車 |
| 〃 | 182 | 8230 | 42 | 大3 | 名古屋電車 | 元京阪石坂線  衝突代替車　　廃車 |
| 200 | 201～293 | 9144 | 60 | 昭2 | 梅鉢 | 全部廃車 |
| 300 | 301～350 | 9144 | 60 | 大14 | 301のみ局工場、  梅鉢、藤永田、田中 | 全部廃車 |