

# 京都市の道路

京都市 牧野雅樂之丞

## 道路の沿革

京都に於ける道路は既に平安京の都市計畫に當つて立派な路制の樹立されてゐた事は史實に明かな所で、井然たる街衢を有し、その中央幹線たる朱雀大路は幅員實に二十八丈、兩側に柳と櫻の並樹が樹えられてゐたといはれる。以て全般を察知しうるところである。併し爾來千百幾星霜、屢々戰亂の巷となり、時代の推移につれて文物制度は變遷し、戰國の後をうけて天正時代市内には道路の改良見るべきものがあつたが、徳川時代には道路の路面、側溝その他改良は特殊なるものを除いて概ねその町内に委せられてゐる狀況であつて、明治維新に及び車駕、御東遷の事があ

つてより、都下の狀況日を逐ふて衰微に赴いた。併し明治十年頃から市民は新京都の確立の爲に産業開發に努力し各種の方面の施設に意を致したが、明治廿二年市制施行ともにも市内の道路には府に於て維持修繕をなすものの外市參事會に於てもその維持につとめ、明治二十三年琵琶湖疏水の開通により發電事業を起し、本邦嚆矢の電氣軌道の敷設を見交通状態に一新紀元を劃したものの、未だ道路改良についてはさして見るべきものがなかつた。同四十四年の頃漸く市勢の殷賑を來すに及び、三大事業の一として烏丸線外六幹線の新築擴張事業に着手し、是に始めて道路系統の確立を見た。

## 道路の現況

京都市は明治廿二年市制施行以來、現在の市域擴大をなす迄に前後四回の編入を行つてゐるが、それにつれて道路の延長、面積も増大するに至つた。殊に昭和六年の第四回編入は伏見市外二六ヶ町村に及び、新市域の面積二八八・六五方杆に達し、従て道路の延長、面積も急激に増加し、延長は八二七杆より二、一三八杆に、面積は四・〇七方杆より七・七八方杆に増大した。故に道路設備の急を要するもの多く、著々道路計畫の實施を見た。即ち(一)市區改正設計街路は大正八年に決定し、其延長四〇杆の内、烏丸通、河原町通を始めとして十五路線三七杆の竣工を見、九割餘の完成に達してゐる。尙(二)都市計畫街路としては住居、工業兩地域の外最近洛西工業地區並に新市域一帯に亘る街路網の決定を見たので、一七〇路線、四二〇杆に達したが、この中緊急を要するものより都市計畫事業として實施してゐるが、現在竣工せるものは市長執行によるもの七・六杆、府知事執行によるもの二五・一杆、計三二・七

### 六大都市道路發達概要

杆餘にして、この外區劃整理事業によるもの四四・九杆を合すれば一割八分の七七・六杆餘を完成してゐる。その主なるものは京阪國道にして、京津國道と相俟つて、近代道路の白眉を誇つており、其他局部的に急設を要するもの、譬へば都市施設或は觀光地に達するもの等の街路にして澁谷街道、白川越、五條通、護國神社參道、大手筋等は一部竣工し、残部は着工を急ぎつゝあるが、洛西工業地區内の街路網も區劃整理事業の進捗と共に施行する事となつており、全計畫の完成に努めてゐる。次に(三)此の都市計畫街路の補助線たる幅員一米以下六米迄の區劃整理事業に伴ふ補助街路があり、都市計畫土地區劃整理事業の進捗に伴ひ、近來著しく増加し、其延長二八九杆に及んでゐる。最後に(四)其他土木事業による道路として年々地方的な小道路の新設擴張を行つてゐるが、最近七ヶ年間に於ける實施延長は約三一杆に及んでゐる。

### 鋪 裝 道

軌近に於ける交通機關の發達と、人口の都市集中とによ

る交通問題の解決は、今日の都市に於ける重要な課題の  
 一である。其の解決方法としては道路の新設擴張によるこ  
 とは云ふ迄もないが、更に大切なる事は既に作られたる道  
 路の合理的なる活用にありと考へられる。即ち路面改良と  
 交通統制とがそれである。路面の改良即ち舗装は技術上は  
 惰ておき、我々の文化生活上當然要求される所にして、都  
 市美の上から見ても將又保健、經濟上から云つても一日も  
 忽にすべからざる問題である。以下本市の舗装實施後に於  
 ける状態とそれ以前の舗設道と認めらるべきものとに就て  
 少しく述べて見たいと思ふ。

舗装實施前に於ける路面、特に舗装と認めらるべきもの  
 に就て

平安京に於ては路制は完備してゐたが、この路面が如何  
 なる状態にあつたかは明かにし得ないが、遷都（四五四）  
 以來車の用も漸く多くなり、特に寛平六年（一五五四）の  
 頃には車に乗ること流行し、長保元年（一六五九）の頃には  
 車位凡庶のものも恣に乘用したといはれ、又延喜式にも

見ゆる如く、當時既に貢米其他京進庸調の車運行はれ、就  
 中鳥羽上皇の御代（一七九〇頃）には牛車による運送まで  
 行はれたと稱せられるが、之が爲め別に路面固めの行はれ  
 たことは遺憾ながら史料に見えず、而して延喜左右京式に  
 「凡賀茂齋内親王祓除（中略）前驅、豫營作道橋泥塗等」  
 とあり、又東西市式に「凡居住市町之輩、除市籍人令進地  
 子、（租稅）即以充市司廻四面泥塗道橋、及當堀河等造料、  
 云々」とある中の泥塗はヌカリ、ヌカリミ、ヌカルミ、ド  
 ロミチ等と訓すべきもので、泥濘の路面を指稱したること  
 は疑ひなく、京内の街路及び其市を司れる役所の四面の路  
 が既に泥塗なりしとすれば、他の一般の道路は推して知る  
 べきである。かの源賴光の四天王といはれたる郎黨が、賀  
 茂祭を見物せんとして、或僧の車を借りたが、車の廻り行くま  
 まに振り合されて各々頭を打ち合ひなどして痛く酔ひて眩  
 暈せしことが今昔物語語に見ゆる等、車に乗り馴れぬ故もあ  
 らうが、路面の凹凸の甚だしかつたことは、其牛車に粹立  
 といふ堅木があつて、其一部を剝りて手形を付け乗者が手

を掛けて取り纏るやうの構造なりしを考ふれば、蓋し思ひ半に過ぐるものがあらうと云はれるから、路面としては甚だ不完全なものであつたと思はれる。又今鏡に保元元年（一八一六）兵亂定りたる次の年のことに「弓矢などいふ物あらはに持ちたるものやはありし、物に入れかくしてぞ大路をもありきける。都の大路をも鏡の如くみがきたて、つゆきたなげなる所もなかりけり」と書かれてゐるが、之は靖亂後其年の十月、後白河天皇復た記録所を開きて政を聽き、京師の道路に兵仗を執るを禁じ給ひしを敘せるもので兵火に荒廢せし街巷の修復漸く成り、擾亂の治まつた後の都大路の状態を述べたに過ぎず、之を以て京中街路の整備の左證となすは敢て當らざるべしと考へられる。

本市道路に始めて鋪石せられたるは多分京津間のそれになからうかと考へられるが、「淡海志」に、「大津町四千餘軒、四道の襟喉にして、駄馬、牛車を以て洛中へ運送すること絡繹として絶えず、云々」とある如く、東海道筋京津間は古來より交通往來殷賑を極めた。近江はもとより北國

より京阪地方への輸送物資は米穀を始め琵琶湖の舟運により大津に集り更に此處より牛車又は駄馬により逢坂山、日ノ岡の峠を越えて京洛に、又一は逢坂山を越え追分より山科を経て伏見に搬出せられた。従てこの道を往來する牛車駄馬の數の頗る多かつたにも不拘、道路の状態は幅員狹隘にして且凸凹多く、土地濕潤、粘土質とて一旦降雨あれば泥濘膝を没し萬人の困苦その極に達した。斯く諸人の窮狀見るに忍びずして元文元年（二三九六）正月木食僧正彈は幕府の許可を請け多年行乞の淨財を以て日岡峠の急坂三百間を平均勾配二十分に改修、之に白川石を敷詰め約三年を経て竣工した。蓋し我國鋪石道の權輿といはれてゐる。

因に京津間の往還は疾くに車道くるまぢと人馬道とを確然區別して歩車二用の分切制の芽生之ありしもの如く、現に大津市某舊家に傳はる元祿八年（二三五五）十月調製の土地臺帳圖に既にこの記入あり、又其頃の天津の俳人智月尼の「あふ坂や花の梢の車道」の句等を綜合し、この二用分切の起源を元祿時代に求め、年所を経て車牛の難儀を見るに忍び

ないで正彈上人の改修となつたものと思はれる。又寶曆天明の間（二四一一——二四四一）西原宗左衛門といふ人伊勢參宮の途次牛車の苦しめられるのを見てこの工を起したといふが確かな記録は見えてゐない。

又此頃京津間道路の損壞特に著しかつたので、文化二年（二四六五）三月幕府は京都三條大橋より大津八町に至る間約三里の大改修を行ひ、人馬道には切込砂利を敷き、牛車道には車輪當りに花崗岩の厚板石を鋪設した。之れ三條通に鋪石せられた初めて即車石と稱せられるものである。

之に要した費用は實に壹萬兩で、京都の心學者脇阪義堂はその社中より七百五十兩を寄附したが、内壹百兩は滋賀縣日野の中井源左衛門、壹百兩は同氏經營の京都の店より上納せしこと同家の留書に残つてゐる。尙京津間の通路は前述の如く特に頻繁であつたので、堅固なる敷石も輪形深く喰ひ込みたる所がある。其後本道路は國道二號線として明治八年修築起工、頂上で一丈一尺四寸切下げ、坂路勾配を二十分一となし、三條大橋以東滋賀縣界迄一里十九町五十

一間の路面をマカダム式に改造、側溝を整理し、同十年三月完成したが、工費二萬六千八百八十六圓餘を要し、峻坂を平夷にしたる嚆矢にして工師ゼ、エフ、アンドールンの査定によるものである。尙昭和六年六月二日京津國道逢坂山道路工事中頂上附近の北側道路を路面より約一米五〇糎掘下げたるに俄然二列に並べる敷石多數を發見した。これ即ち車石で何れも花崗岩で大きさは不同であるが、幅員凡そ八〇糎以下、長さ六〇糎以下、厚さ五〇糎以下にして何れも車の輪形があり、深さ二二糎、幅一五糎に及ぶものがあり、敷石は發掘當時の頂上より稍東に寄りたる所に最高點があり、敷石の並列せる面と發掘當時の道路面との高距は最大一米五〇糎にして漸次今日の道路面と接近した。之によつて考ふるに頂上は側面の土砂の墜落により漸次敷石は埋没し道路が高くなつたものであらうと云はれてゐる。この車道を石で鋪裝する所謂車石は京津國道丈けでなく、京都伏見間をつなぐ竹田街道にもあつたので、今もなほ道路工事に際して伏見棒鼻邊からしばしば發掘せられてゐるが何時の頃

どこからどこまで鋪石せられてゐたものかが不詳である。

尙又市内に於ても上魚棚（榎木町通）、中魚棚（錦通）下魚棚（六條通）、五條間屋町通等魚鳥菜菓等の市場ありし所は延暦奠都に開通し、其後天正年中再開し、慶長の頃から市場ありしもの如く、錦通の古老の言をきくに享保初期から勅許を得て魚介市場の形態を整へたが、當時既に玉石漆喰鋪装をなし、明治十年頃一部板石鋪装に換へ、明治三十年頃錦通寺町高倉間全部板石鋪装としたといふが、他の市場の通もその頃に鋪設せられたかと考へられる。併し現在は間屋町通を殘す外は全部近代式鋪装とかへられた。又明治四十四年の三大事業の一たる本市道路擴築工事の路面を見るに車道は碎石又は砂利を布き四噸ローラーを數十回往復して固め、歩道は豆砂利を布き、二噸ローラー數十回往復して曳き固めしといふ。之を以て當時の一般を知るべきであらう。

### 鋪装の現況

本市の路面が近代的の鋪装の行はれたのは大正十二年新

#### 六大都市道路發達概要

京極通のロックアスファルト鋪装に始まり、昭和二年頃までには僅々七萬八千餘平方米に過ぎなかつたが、この初期鋪装に當つて新京極通は全額地元負擔であつたが、大宮通（七條大宮、梅小路驛間）施行に際し受益者負擔金を工事費の三分一徴せしが、これは沿道土地所有者の外、運送業者よりも徴收し、各々その二分一宛を課した。

昭和三年秋、御大禮の盛典を擧げさせらるゝに當つて烏丸通、丸太町通、河原町通等の幹線道路が鋪設せられ漸くその面目を一新した。續いて昭和四年鋪装十ヶ年繼續事業として主要幹線六〇有餘、補助線二〇〇餘を工費六五〇萬圓を以て鋪装する計畫を樹て、同八年に至りその大部分を完成した。又一方、昭和六年新市域編入と同時に之に應ずべく計畫を追加し中心部より放射的に延びる産業並觀光道路の鋪装を實施することとなり、伏見、桃山、嵐山、上賀茂、高雄、八瀬、桂、醍醐等に至るものを鋪装した。尙亦之と並行して京津、京阪兩國道も改修され、坦々砥の如き鋪装道は交通運輸上に劃期的一進展を齎した。斯くして一

先づ主たる幹線、補助幹線の鋪裝をなした外、地域的鋪設を企て、四條烏丸邊の中樞部にある日彰學區を始め、下水完成地區七、八地區に及び全市鋪裝の完成を目指して鋭意施工を進め市の中央部はその大體は鋪裝されてゐる。以上により昭和十五年三月末現在に於ける鋪裝延長二六一千餘面積二三五萬平方米に達してゐるが、一方道路面積も増加著しきにより、全市道路面積に比し二割三分に過ぎず、軌道敷鋪裝を加ふるも二七二萬平方米にして二割七分にしか達せない状態であるが、これを昭和六年の編入が行はれる以前の舊市域について見れば六六・八%に及んでゐる。

而して之を鋪裝種類別に見るときは車道にあつてはシートアスファルト系最も多く、瀝青混凝土系、混凝土系之につき、鋪石系最も少い。歩道はコンクリートブロック最も多く現場打混凝土、シートアスファルト之につぐ。又軌道は殆んど敷石張りにして、他はコンクリートブロック、アスファルトブロック、ソリデチットコンクリート等である。而して昭和十四年度末に於ける之等歩車道鋪裝工費の

累計は一千萬圓を超過してゐる。

尙本市道路の將來を考ふるに新市域一帯に互る都市計畫街路の建設があり、此他近時特に重要視されたるものに西國街道、山陰街道、奈良街道がある。即ち西國街道は本市と阪神地方とを結ぶ最も輸送能力の大なる産業道路として一部は既に改修されつゝあり、山陰街道は國道十八號線に當るものにして近時舞鶴が滿洲との關係繁きを加ふるにつれ裏日本に通ずる國策道路として重きをなすものであり、國道十五號線たる奈良街道は國際的觀光道路として何れも重要な役目を有せるものである。又近時殊に急設を叫ばれ且熱望されつゝあるものに京阪神奈良大津方面を一體として連結すべき高速度自動車専用道路があり、之等は何れも國土計畫或は地方計畫として立案されるべきものと考へる。依て今市内全路面に鋪裝するとせば尙千五百餘萬圓を要すべく、更に將來増加さる可きもの並に前述の如き計畫路線を思ふ時、本市の路面改良事業も前途多事にして層一層の努力と研鑽とを要するものがあると考へる。

道路別による舗装道 昭和十五年三月現在

市 道	舗 装 道		全 道 路		全道路に對する比	
	延長 (M)	面積 (M <sup>2</sup> )	延長 (M)	面積 (M <sup>2</sup> )	延長 (%)	面積 (%)
國 道	三,九七六・〇	四四,八八〇・〇	三九,四九七・六	五七〇,四三三・三	八・〇	七・五
府 道	四六,八三〇・〇	三七七,一四四・〇	一八五,六九六・九	一,二〇,九四三・五	二五・二	三・四
市 道	一〇,四五二・三	一,五七一,四八九・〇	二〇,九四三,二八・八	八,四四三,四七九・九	八・七	一八・一
計	六六,二六一・三	二,三五〇,五三三・〇	二,三二九,四八三・三	一〇,〇二八,四三三・七	二二・三	三三・〇

軌道敷舗装を加へし舗装面積  
舊市域道路面積に對する歩車道舗装の比

二,七二二,五七六 M<sup>2</sup>  
五七・七%

全道路面積に對する比  
舊市に對する歩車道軌道敷舗装の比

二六・七%  
六六・八%

舗装道種類別延長及面積 (昭和十五年三月末現在)

一、車道舗装

舗 石 系 舗 装	混 凝 土 系 舗 装	瀝 青 混 凝 土 系 舗 装	シートアスファルト系舗装	其 他 舗 装	計	延 長 (M)		面 積 (M <sup>2</sup> )		摘 要
						延 長 (M)	面 積 (M <sup>2</sup> )	延 長 (M)	面 積 (M <sup>2</sup> )	
六、三八七・三	三五、一七六・五	七六、三二九・一	一三二、四六五・一	一〇、九〇三・三	二六一、二六一・三	五四、八〇七・一	三〇一、九八三・四	六三七、九三八・八	八三四、五七〇・〇	小舗石、板石、舗石 膠石、混凝土 粗粒式、細粒式ワイレナイトビッチ ウリシツク
										瀝青モルタル アスファルトブロック、ヒルサイド ブロック、煉瓦、ビッチウマルス、其他

二、歩道舗装

六大都市道路發達概要



延長 (M)

面積 (M<sup>2</sup>)

摘

要

現場打混凝土鋪裝

八六、三六三・三

混 凝 土 塊 鋪 裝

一八八、五一七・一

瀝 青 塊 鋪 裝

三七、四三五・四

シートアスファルト鋪裝

五三、八〇〇・〇

其 他 鋪 裝

一二、六五六・八

計

三七八、七七二・六

歩 車 道 合 計

二六一、二六一・三

二、三五〇、五一三・〇

三、軌道鋪裝

延 長 (M)

面 積 (M<sup>2</sup>)

摘

要

敷 石 張 鋪 裝

三二七、〇四七・〇

コンクリートブロック鋪裝

一一、二一七・〇

アスファルトブロック鋪裝

一一、五〇八・〇

ソリヂチツトコンクリート鋪裝

二一、二九一・〇

計

三七二、〇六三・〇

總 計

二六一、二六一・三

二、七二二、五七六・〇

年次別鋪裝道路一覽表 昭和十五年三月末現在

鋪裝道延長 (M)

鋪裝道面積 (M<sup>2</sup>)

鋪裝工費 (累計・圓)

道路面積 (M<sup>2</sup>)

道路面積に對する比 (%)

大正一十二年

年度計 累 計 年度計 累 計

三、二一〇

三、〇〇七、〇〇〇

二・〇

六大都市道路發達概要

昭和	大正								
一三	一年			一九六・〇	—	八〇三六	九一、八〇	三、八七四、〇〇〇	〇・三
一四	一年			一九六・〇	—	八〇三六	九一、一八〇	三、八七四、〇〇〇	〇・三
元	五年	一、六〇〇・〇	—	一、八四六・〇	二六、五三	三四、五五八	二四、四〇	三、八七九、〇〇〇	〇・九
二	年	一、九四八・三	三、七九四・三	四四、二二	七八、六七	四四五、七四二	三八、七八八、〇〇〇	三、八七九、〇〇〇	二・〇
三	年	一〇、五三三・三	一四、三八六・六	一五五、〇三	二九七、七八	一、三六六、四八四	三八、七八九、〇〇〇	三、八七九、〇〇〇	五・九
四	年	一七、四五六・八	二一、八三・四	二六四、五三	三九四、三〇	一、六九八、三三七	三八、八八一、〇一八	三、八八一、〇一八	一〇・二
五	年	一八、二七七・〇	二五、〇九九・四	一八〇、〇三	五七五、二七	二、三四、七六六	四〇、七四、七三	四〇、七四、七三	一四・一
六	年	二五、六八・六	三二、七八・〇	三六八、三三	九四四、五五	三、二八八、〇九六	七七七、六一	七七七、六一	三三・一
七	年	三三、二七三・三	一四、八九・三	二七、二三	一一二五、七八	四、三七八、〇五	八〇三、五七	八〇三、五七	二五・二
八	年	七、三九三・〇	二二、二八四・三	九、〇〇〇	一、三〇八、〇八	四、五七三、八三	八、〇九、四〇	八、〇九、四〇	一六・五
九	年	三三、一七〇・六	一五四、五五四・九	二七九、七	一、五八七、八七五	五、一〇六、三三	八、三九五、九七九	八、三九五、九七九	一八・九
一〇	年	三三、五三三・一	一七七、〇六・〇	三四、七	一、七三二、六〇〇	五、五〇〇、七四	八、四七四、五二四	八、四七四、五二四	二〇・三
一	一年	四八、九三三・六	二二六、〇三・六	三〇八、〇五	二、〇三〇、六五	六、二二三、七九六	八、八三九、四二	八、八三九、四二	二三・〇
一	二年	二二、八三七・五	二四九、八六九・一	二六九、九	二、二〇〇、五六	六、三三七、三三	九、三四二、八四六	九、三四二、八四六	二五・六
一	三年	七、四五五・五	二五七、三三六・六	三〇七、七	二、三八八、三〇	六、五五八、三一	九、四三三、五	九、四三三、五	二四・五
一	四年	三、三三六・七	二六二、二六・三	四〇二、三	二、三三〇、五三	六、六〇〇、〇五	一〇、二八八、四三	一〇、二八八、四三	二二・〇