

⑥鉄道にまつわるエトセトラ

内容	詳細
初代京都駅は現在よりもっと北の位置にあった	1877年の開業時は現在の塩小路通あたりに位置していた。しかし、利用者が増加し手狭になったことから、1914年に完成した2代目駅舎は現在の位置に移転し、広い駅前広場が整備された。
京都鉄道博物館の多くの車両は「トップナンバー」（その形式の一番最初に作られた車両）が選ばれている。	京都鉄道博物館に保存されている車両のうち、歴史的背景や保存上の理由などがない場合、極力「トップナンバー」（その形式の一番最初に作られた車両）が保存するようにしている。
京都駅には0番ホームはあるが、1番ホームはない。	1992年の駅ビル改良工事に伴う運転番線の改訂により、当時在来線には11本の運転番線あったが、11番～14番線は東海道新幹線が使用していたため、在来線の番線を10以内で収める必要があった。そこで、0～10番までの数字を運転番線に割り当てた。一方でホーム番号は1番から振られた。（ここで線路番号とホーム番号が不一致） 利用者にはホーム番号さえ分かれば良いので、そのまま運行を続けたが、運行管理上紛らわしいこともあり2002年3月にホーム番号を変更し、線路番号と一致させたことにより、0番ホームが誕生した。 ちなみに、1番線路は0番線路と2番線路の間にある線路で、貨物や回送列車専用の線路となっているため、ホーム自体がなく、1番ホームは0番ホームの誕生とともに京都駅からなくなった。
京都駅の山陰本線（嵯峨野線）ホームは、「山」陰と「3」の語呂合せによって、31～34番と名付けられたらしい。	山陰本線のホームを、「山」陰「3」の語呂合せによって31～34番にしたため。その結果、京都駅は34番という日本で最大のホーム番号を持つ駅となった（実際のホーム数は19本）。一方で京都駅は15番～29番のホームがまるまる欠番となっている。
昔、JR嵯峨野線の京都駅と丹波口駅（当時）の間に、2箇月だけ営業した駅があった。	「緑化フェア梅小路駅」は、1994年に開かれた「第11回全国都市緑化フェア」会場の最寄り駅として、9月23日から11月20日まで営業。この駅の開設中、京都駅と丹波口駅の駅名標にはシールを貼って案内していたという。
京都に初めて鉄道ができた時、京都駅はまだ完成しておらず、大宮通付近に仮設の駅が設置された。	1976年9月に京都～大阪間の営業が開始された当初、京都駅はまだ完成しておらず、その西の大宮通に近い位置に仮設駅「大宮仮駅」が設置された。これが京都市内初の鉄道駅であった。翌年の1877年2月に本来の京都駅が開業したことにより、大宮仮駅は役目を終える。 なお、初代京都駅は、当時、最も近いメインの通りが七条通であったため、「ひっちょのステーション」と呼ばれていた。開業当初の利用者数は100人程度で、皇族や軍関係者がほとんどだったとのこと。
梅小路公園の市電ひろばに設置されている「チンチン電車」は実際に明治～昭和まで実際に市内を走っていたもの。	市電ひろばの車両には運賃案内が残っており、運行当時の昭和40年代の運賃らしい。
JR丹波口駅の駅舎は、山陰線が高架になるまでは正面通付近にあり、西新屋敷公園は旧丹波口駅の駅前広場の跡である。	—
中央市場の山陰線沿いには、貨物車を置いておく線路が何本もあり、荷物を降ろすホームがあった。	1927年の開設当時は鉄道輸送が主流のため、全国から輸送された食材を降ろすためにプラットホーム型の市場であった。戦後はトラック輸送が主流になり、1984年に市場の貨物駅は廃止された。
昔、七条通と山陰線の交差部分には、市電だけが通るトンネルがあった。	山陰線との交差を避けるため、1934年の七条線の西大路延伸時にアンダーパスが建設された。1976年に山陰線は高架化されたが、当時は中央市場の引込線が残っており、翌年の1977年の廃止時まで使用された。