

京都宮津間車道開鑿工事（中）

高久 嶺之介

はじめに

一 明治前期の国と京都府の道路政策

① 国の道路政策と道幅

② 道路の経費

二 京都宮津間車道開鑿以前の丹波・丹後への道

① 開鑿以前の道路と道幅

② 明治維新後のさまざまな修繕の動き

三 開鑿工事の開始と当初の計画

① 開鑿工事の開始

② 「車道開鑿費参考仕訳書」

四 道幅の設定（以上七十六号）

五 工事の経過（以下本号）

① 路線

a. 丹後でのさまざまな要望

b. 観音峠の道

c. 七条通か松原通か

② 経費

a. 地方税支出

b. 国庫補助金

c. 寄付（寄付金および寄付人足）

③ 進捗状況（以下次号）

六 栗田峠の開鑿

七 区町村土木補助費

八 車道のその後

おわりに

五 工事の経過

① 路線

a. 丹後での様々な要望

京都宮津間車道工事の路線が天田郡福知山町・加佐郡河守町から岡田由里へ、そして海岸沿いの同郡由良村・与謝郡栗田村を経て宮津に達するという路線（図1—2、

a) であったことは前述した。

この由良―栗田路線をめぐって丹後地方では様々な思惑が渦巻いた。一八八一年(明治一四)七月、与謝郡第一組の宮津町市街の各町惣代一三名は京都府(宛名は京都府知事北垣国道代理京都府大書記官国重正文宛)に対し車道の線路変更を求める願書^①を提出する。この願書は、以下のように主張する。①そもそも宮津より京都へ出るには千載嶺(普甲峠)を越え内宮・二俣を経て河守に到る路線があるが、千載嶺は峻坂險路が三里余あり、これまでしばしば開鑿を企てたが、一〇万円以上の費用がなければ目的を達成することができないとして、府庁ではこの路線を用いず、栗田・由良・岡田由里を経て河守に達する路線を定めた。②ところが、この路線は、宮津・栗田間の「波路峠」(栗田峠のことか―高久注)、栗田・由良間の長尾峠があり、「波路峠」は一小坂路に過ぎないが、長尾峠は由良ヶ岳を背負い、北海に臨み、一高一低、左旋右回、実に七曲八嶺と言われるほどの難路である。③いずれ海岸に沿って一線路を開通せられると思うが、冬日は風浪暴悪で岩隙石壁でなければ土砂を保持しがたく開鑿修繕も容易ではない。④そして、河守町より普甲峠を越えて宮津に達する路線が五里なのに対し、この路

線は八里で差引三里の迂回線になる。そうすれば宮津より京都へ往来する人の中で「中等以下ノ人」は峻坂險路を厭わず千載嶺(普甲峠)を通るだろう^②。そうであれば数万円の地方税をもって折角宮津より栗田・由良へ車道開鑿しても往来人が少なくてはその機能は稀少のことになってしまいうだろう。

このようにして、願書は「漸ク一線路ヲ発見」したとして、宮津―皆原―山中―上漆原―下漆原―西方寺―岡田由里―河守という新路線を提示する(図1―2、b)。この路線だけで言えば江戸期からあった板戸峠を越える道と同じであるが、江戸期の道を使用しながら、新規に開鑿する部分もあった。願書によれば、山中より上漆原にいたるには、現今では堀越を下り新宮村を経て板戸峠を上り上漆原村に至る道であるが、この道は高低が甚だしく車道を通じることとはむずかしい。したがって山中村字馬場ヶ成より一小谿を越え山腹に従って溪流に沿い、新宮村字奥山に至り、与謝・加佐二郡分界の山背を切断し上漆原村字宮ヶ谷に出て上漆原に至る。そして、上漆原からは川の流れに沿って岡田由里に出る。この結果、願書は次の長所を指摘している。①宮津より栗田・由良を経て岡田由里に達するには六里余になるのに対して、

この新路線であれば宮津より岡田由里には五里弱の距離になる。そしてこの新路線は宮津より山中、上漆原より岡田由里へは旧道を修繕し、新道は山中より上漆原まで約一里半に過ぎない。これは長尾峠の工事に比較すればきわめて容易であり、路程も一里余減らし、したがって費用の幾分を減らすことが可能になる。^②冬日風雪の憂いが少なく、往来が便宜である。^③加佐郡地方の利害においても、舞鶴より福井・上東を経て大川・岡田由里への一支線を設けるのに便利である。そして、もしこの新路線の工事で地方税が超過することがあれば、五千円の有志金を募集するとまで述べていた。

この新路線は京都府会でもとりあげられ、同年八月一日の京都府会での新路線の実地測量を要請する上申書が議決され、^④京都府ではこの路線の実地測量を行なっている。

同年一月二日、宮津市街の各町惣代九名は、京都府知事に対し、七月時の願書の路線に若干の修正を加え（岡田由里に達する道を小俣・地頭村に達する道と修正、若干の修正のため図1—2には明示せず）、再度路線変更を要請した。^⑤七月と十一月の二つの文書を見る限り、宮津の街場の人々は、最短距離の路線である普甲峠の路線

を費用などの点で無理と認識していたようである。ただ、由良・栗田の道ではなく、なぜ宮津—皆原—山中—上漆原—下漆原—西方寺—岡田由里の道を選択しようとしていたのか。今のところ見えるのは、後者の路線の方が工事が容易であるという主張、および由良港は重視していないという姿勢である。

この宮津市街各町惣代の意見は反発を引き起こした。一月二五日、今度は加佐郡由良村総代中西市右衛門ら五名が京都府に対し、相応の船持もあり、松前や函館など往來物貨輸入の便益があるという由良港の経済上の重要性を述べ、この車道は京都・丹波・丹後の物貨運輸の便を図ることが目的であり、一人宮津のみの繁盛をはかる事が目的ではない、として従来どおりの路線をとることを歎願した。^⑥

また、宮津市街各町惣代の車道の線路変更を求める願書は、舞鶴市街の人々の動きを誘発した。同年八月八日、加佐郡舞鶴市街惣代から福知山・綾部を経て舞鶴を通り宮津に達する路線変更の要望が京都府にもたらされた。^⑦この要望は、次のように言う。^⑧この路線は、里程において二里内外延長することになるが、「由良峠」を除くほかは道路はほぼ平坦で工費も少ない。^⑨すでに府会にお

いて決議もありいまさら変換はできないと思っていたが、宮津では風雪水害等の不便を主張し、変換の願い出があった。③宮津市街の人々の主張する風雪水害のうち水害は加佐郡西部に由良川があり、この可能性を否定できない。上流の公庄村（現大江町）、蓼原村（現大江町）にいたっては家屋等が流失するにいたる。そのほか金屋川や岡田谷の諸川があつて出水するたびに堤防が破壊される憂いがある。④この水害のことを熟考するとき、福知山―綾部―舞鶴を経て与謝郡に達する路線（図1―2、c）は工費を減ずるだけでなく公益の及ぶ区域を拡張することになる。

この舞鶴市街惣代の願書は、由良川に沿つての道路がこうむる水害の危険性を主張することによつて舞鶴への路線変更を要望するものであった。しかし、この願書は舞鶴から宮津に行く場合、由良川に架橋せざるを得ないことになる点には触れていない。車道である以上渡しによる交通はありえない。大河由良川に架橋するとすれば、当然工費は膨らむことになるが、その点は意識的かどうかはともかく書いていなかった。

結局のところ、京都府は由良・栗田を通つて宮津に達する路線を採用した。京都府土木課の技手が書いたと思

われる「明治十四年八月三日立案」の「車道之線路変換願ニ付伺」⁷⁾によれば、海岸沿いの難所は仕様によつて害の出ない方法があり、また車道開設は宮津一小市街のためではなく舞鶴等の都合もあり、里程の短縮、費用の減少などは実地測量の後でなければ論じがたい、また車道の開設のためには勾配の緩急の問題もあり、里程の減少をもつて良道とは見なしがたいし、とにかく路線の変換は軽々にはすることではないので、まず一応現場を見て相応の路線であれば実測の上便否を詮議したい、としている。

一八八二年（明治一五）二月四日には、中・竹野・熊野・与謝郡の各町村惣代九四名より京都府に対し、河守町より橋谷村・天野村を経て与謝峠を開鑿し加悦谷より宮津に達する新路線（図1―2、d 参照）の請願がなされている。⁸⁾この「請願理由書」によれば、丹後国人が京都地方へ出るためには、また物貨の輸出入のためには一〇に八、九は道与謝峠に採らざるを得ず、「実二与謝峠ノ路線ハ丹後国道路ノ脊椎」という認識にもとづいていた。この請願は中郡峰山町を中心に組織されたもので、与謝郡では現宮津市域を含まない郡西部の町村が名を連ねていた。⁹⁾この路線は、この路線を伸張することによつ

て生糸・縮緬・魚類などの運輸の便を含め中・竹野・熊野郡など丹後国西部に利益をもたらすべきであるという要請にもとづいていた¹⁰。また、宮津への道で由良川沿岸の道はいったん洪水の時は道路堤防が破壊されて一時往来を断つ患があるということともに、宮津に行くに際して与謝峠を通らない道は諸物貨輸入の点で与謝峠を通行するのに比較すれば一〇分の一に過ぎない、と述べていた。この文書で舞鶴への言及はない。もちろんこの路線は車道では実現しない。

b. 観音峠の道

船井郡木崎村（現園部町）と同郡須知村（現丹波町）を結ぶルートで京都府が当初考えたのは観音峠を通らずに迂回して八田峠（中山峠）を越える道であった（図1-1、e）。要するに、観音峠が、標高二七〇メートルでかなりの「峻坂險路」であったことによる。この京都府の案に対して、京都府会の常置委員を中心にして観音峠を越える道が主張されていく。いわば、京都府当局と常置委員の間で路線をめぐる対決し、その対立は一八八四年（明治一七）に及んだ。

この路線問題が京都府会で議論になるのは、一八八二年（明治一五）四月二十九日、一八八二年度京都府会で船

井郡木崎村から高岡村までの新道開鑿費一万三四四円余（内訳は、道路費が八八三一円余、橋梁費が四五七円余、敷地買上建家引退料が九五五円、測量費が一〇〇円である）が提出されたことから始まる¹²。

一八八二年度（明治一五）府会においては、京都府は観音峠を通らずに八田峠を通って高岡村への道を提示したが、さまざまな異論が出た。五月一日、船井郡木崎村出身（現園部町）の奥村新之丞は、八田峠を迂回しないで観音峠の麓の字大谷より須知もよりの水戸村に達するほうがいい、と述べた¹³。しかし、問題は、京都府そのものが準備不足で完全に路線を確定していなかったことである。そのことは、この議会で答弁や説明にたった白木為政技手が、「八田・観音ヲ経スシテ他ニ一路線アリ、現今方ニ測量ニ従事ス」などという発言にあらわれている¹⁴。

したがって、加佐郡岡田上村出身の岩田誼太郎が「本項ヲ削除セン、何トナレハ路線ノ一定スルヲ待テ之カ費額ヲ議シテ可ナリ、（中略）故ニ本年ハ之ヲ削除シ実地測量ノ上路線ヲ定ルヲ待テ金額ヲ議セバ亦可ナラスヤ」という削除説を出し、相楽郡選出の柳沢三郎や宇治郡出身の吉井省三など七人が賛成する事態にもなった¹⁵。一応「高岡」を「須知」とすることで五月二日に一万五〇〇円で

可決されたが、京都府の計画のずさんさは明らかであった。¹⁶⁾

結局のところ、工事予算は通ったものの工事は実施されず、一八八三年（明治一六）になっても実施されなかった。一八八三年度府会中の一八八三年（明治一六）三月一二日、昨年度の事業が遅れた理由を説明せよとの質問に対し、井上益孝四等属は、「観音峠ハ路線搜索ニ数月間ヲ費シ漸ク測量ヲ卒ヘタルニ、種々困難ナル事情アルコトヲ発見シ、終ニ之ヲ八田峠ニ改ムルコトトセリ」¹⁷⁾、と述べたが、この後にも工事の着手はなかった。常置委員伊東熊夫は、「車道ノ工事ニ付キ是迄数回ノ失敗ヲ取リシハ全ク路線ノ確定セサル処ニ費目ヲ置キタルニ職由セリ」とその失敗の原因を語った。¹⁸⁾

一八八四年度（明治一七）通常府会では、八田峠を通る道を主張する京都府側と観音峠を主張する常置委員らとの全面対決の場になった。なお、一八八二年度府会において八田峠や観音峠を通らない路線の検討を京都府側は述べていたが、これは大きく東に迂回する道で、船井郡鳥羽村（現八木町）より殿田村（現日吉町）、胡麻野（現日吉町）および富田村（現丹波町）を経て橋爪村（減瑞穂町）に達する道であった（図1—1、f）。これは、

より平坦な道であったが、一八八四年度議会での田所重礼技手の説明によれば、実測の結果、費額が八万余円と多額で、旧山陰道と比較するならば一里三〇町の迂回となり、しかも園部・須知の市街と離れるという難点があり、結局のところ京都府は八田峠の路線を選択していた。¹⁹⁾ 府庁側の八田峠が良いという理由は、要するに、観音峠の道にくらべると、里程が遠くなっても勾配のある部分が少なく道路が平坦であることによつて車馬の通行に便益がある、という点であった。²⁰⁾ これに対する常置委員奥村新之丞の意見は次のようなものである。①八田峠の路線は、勾配は緩やかであるが、迂回は甚だしく、かつ路線は溪谷の間にあって陰気である。②実地の調査によれば、観音峠を一五間切り下げるときは八田峠より一九丁五〇間余近く、一〇間切り下げるときは一六丁三一間近く、五間切り下げるときは一三丁一〇間余近く、切り下げなくともなお九丁五〇間余近い。③この迂遠である八田峠を開鑿してもその甲斐なく旧道（観音峠の道）を通行するものが多いであろう。菟原峠（細野峠）がその失敗の例になるのではないか。²¹⁾ ④また、費用が多いという説があるが、方法により必ずしも多費を要しない。その費用が同じであればむしろ旧道を採用した方が良い。ま

してや園部市街より一三〇〇円、木崎村・水戸村・新水戸村より人足四〇〇〇人を寄付してその工事を助けたいとの出願がある。④主任は勾配の一点に着意して八田峠を可とするが（観音峠は三寸勾配）、二寸、一寸の勾配は八田峠の方に多い。今本員の意見のようにするならば、五間切り下げの費用を地方税より出し、寄付金によって五間から一〇間までの切り下げができる。そうなれば半里以上近くなるだろう。⁽²²⁾

この後、車道の路線を八田峠にするか観音峠にするかをめぐって、京都府の田所重礼四等属と観音峠派（奥村新之丞、川勝光之助等常置委員）、の論戦は延々と続いた。⁽²³⁾しかし、三月一三日の土木費第二次会の採決によって常置委員等の観音峠派が勝利し、三月一九日の土木費審議の第三次会でもこの路線が可決された。⁽²⁴⁾

c. 七条通か松原通か

明治二〇年度京都府会において、急浮上したのが、京都市中の起点の路線である。すでに述べたように、明治一四年度通常府会に号外議案として提出された「京都ヨリ宮津ニ至ル車道開鑿費参考仕訳書」にもられた開鑿計画には、実際に車道として実現する七条大宮から川勝寺村を経て桂川を渡り下桂村・川島村を経て岡村（樫原宿）

までの開鑿は設定されていなかった。しかし、設定はされていなくても、山陰道（京街道）をとる限り、七条を西に進み（七条街道）、川勝寺村を通って桂川をわたるというルートは自明の前提であつたといつてよい。しかし、京都府はこれに大きな変更を加えようとする。一八八六年（明治一九）一月二五日、一八八七年度通常府会の一八八七年度（明治二〇）より一八九〇年度（明治二三）に至る地方税土木費中車道開鑿支出予算の審議において、大きな路線の変更が提起された。京都より葛野郡に出る道路は旧道を変更して松原に新道をつくるという変更である。具体的には、松原より川勝寺に新道をつくるというものである（図1-1、g）。多田郁夫土木課長の言によれば、この新道は、「変更中ノ最モ著シキモノ」⁽²⁵⁾であつた。なぜ、旧来の七条通ではなく松原通なのか。多田は、次のように言う。「京都ヨリ丹波ニ達スル路線中西七条等ニ至リテハ、狹隘ニシテ車馬ノ行合等ニハ大ニ困難ヲ覚ヘ、殊ニ七条通ハ京都ノ極南ニシテ地勢モ一方ニ偏スレバ、上下京ニ関係アル道路トシテハ松原通ヲ可トス、松原通トスレバ路線モ従前ヨリ幅ヲ広クシ往來ノ便ヲ益シ、且ツ三条街道トモ連絡ヲ通ジ船筏ニモ便利ヲ与フルコトアルベシ」⁽²⁶⁾、「桂川ヨリ京都迄ニテ路線ノ変更スルハ紙屋

川線路ナリ、従前ノ七条街道ハ実ニ京都ノ極南ナレバ上下京区ヨリ觀察セバ松原ニ変更スル方便ナラント思考スルナリ、若シ便益上ヨリセバ四条街道ニスル方最妙ナラント信ス、則其費用ハ貳万四千八百三拾七円ナリ」⁽²⁷⁾、「元來車道ハ郡区互ニ利ヲ得ルノ目的ヨリ成立タルモノナレバ、七条ニテハ上下京区ノ南方ニ偏スルヲ以テ少シク之ヲ上ニ昇ボシテ郡ノ便利ヲ計ランガ為メナリ」⁽²⁸⁾。

要は、「七条通ハ京都ノ極南」で、京都の中心市街より遠かったということによる。この当時京都の上京区と下京区の境は三条通であり、三条通は東海道の終点であった。三条通に近いところを京都から丹波・丹後への始発とすれば四条通が適当であるが、四条通は当時すでに繁華街の様相を呈しており、工事はかなりの金がかかるだろう。とすれば、四条通よりは南、七条通よりも、そして五条通よりも北で中心市街により近いということで松原通が考えられたと思われる。また、中心市街により近いところに設定することは、車道の地方税の支出費用の割合が、郡部約七割、区部約三割（一八八七～八九年度原案総額および決議額総額の割合）で区に対する配慮のためにも必要なことであった。ただし、この選択が工事費用の問題で選択されたのではないことは、多田郁夫土

本課長が、「費用ノ多寡ヨリ見積リタルニアラス」⁽²⁹⁾、と述べていることから明らかである。

多田の見通しでは、旧道（七条通）は幾分の改修を加えればよいのでさほどの費用は必要ではないが、新道の場合は地所の買い上げなど旧道より多くの費用が必要であった。⁽³⁰⁾

しかし、この新道計画は、車道経費予算の減額の動きの中で破綻をしていく。

一八八七年度（明治二〇）通常府会では、一八八七年度以降の車道経費予算も審議され、決定されていた。ここに提出された京都府当局の原案総額は一八八七～八九年度（明治二〇～二二）の三年間の総額で一六万五〇九三円余であった。⁽³¹⁾この予算は、その後いくつもの修正説が入り乱れ、最終的には一八八七～八九年度の三年間の総額で一三万二〇七四円余、ただしこの中に五万円の国庫補助請願金が入るため実質的には八万二〇七四円余の地方税支出というものであった。⁽³²⁾要するに、原案一六万円余から八万円余になったわけであるから半分の予算で工事を施工しなければならなかった。⁽³³⁾そうである以上、新道路線は放棄しなければならぬ。そのことは、府会議員たちの次のような発言に現れてくる。「総額ヲ減ゼ

シハ多少寄附金モアラント思ヒ、且桂川以東モ少シ目論見ヲ変ヘ旧道ニ依ラント欲スルニ由ルナリ」⁽³⁴⁾（寺内計之助、紀伊郡選出）、「桂川以東ノ目論見モ少シ変シテ旧道ニ依リ寄附モ奨励スル積ナリ」⁽³⁵⁾（畑道名、上京区選出）、「此車道開鑿工事ノコトニ付テ岡村ヨリ京都ニ達スル道路ヲ変換シ旧道ニ為ントスルコト等モ経費節減ノ一理由ナリ」⁽³⁶⁾（喜多川孝経、綴喜郡選出）。このようにして、松原通の路線はもう一度七条通の路線に再変更されるのである。

② 経費

当初工事は五年間で一七万五三一八円余の予定であつたが、最終的に一八八九年（明治二二）八月の完成時まで八年間三一万八六一〇円余の費用を要した。この内訳を記したのが、表5である。地方税支出が二〇万九一八円余で六三・一パーセント、国庫補助金が八万円で二五・一パーセント、寄付金が三万七六九一円余で一・八パーセント

表5 京都宮津間車道工費収入区分

種類	金額	割合 (%)
国庫補助金	80,000円	25.1
地方税	200,918円43銭3厘	63.1
寄付金	37,691円93銭3厘	11.8
合計	318,610円36銭6厘	100

出典：「京都宮津間車道開鑿工事成績表」

表6 府会審議の車道経費（単位：円）

年度	原案	決議額	減額
1881（明治14）	35,000	25,000	10,000
1882（明治15）	40,275	27,063	13,212
1883（明治16）	27,377	7,899	19,478
1884（明治17）	39,699	29,832	9,867
1885（明治18）	20,726	22,000	+1274
1886（明治19）	24,704	23,878	826
1887（明治20）	45,000	25,000	20,000
1888（明治21）	60,000	53,500	6,500
1889（明治22）	60,094	53,575	6,519

出典：『京都府会沿革誌』270～278頁。『明治二十年度京都府会決議録』57～58丁

備考：①経費の記述は、銭・厘以下は四捨五入した。

②1887～89年度原案総額は16万5093円で、同年度の決議額総額は13万2075円であるが、決議額総額の中には5万円の国庫補助金申請があり、地方税の総額では8万2075円である。

である。地方税支出、国庫補助金、寄付金がどのように決定され、あるいは集められたかを見てみよう。

a. 地方税支出

表6は、一八八一年度（明治一四）から一八八九年度（明治二二）までの各年度における車道経費の原案と決議額を示したものである。一八八五年度を除き、常に原案は府会審議の過程で減額されていったことが見てとれよ

う。背景には、明治一〇年代後半の松方デフレによる不況の影響、および監獄署建築や第三高等中学校誘致などの臨時出費のしわ寄せなどがあった。ただし、この減額は一八八七年度通常府会を除けばほとんど常置委員によって行なわれ、別の言い方をすれば車道工事を推進することを前提とした減額であり、むやみに減額が図られたわけではない。

以下各年度で見てみよう。なお、会計年度は一八八一年度（明治一四）～一八八四年度（明治一七）までは七月から翌年六月まで、一八八五年度（明治一八）は一八八五年七月より翌年三月まで、一八八六年度（明治一九）～一八八九年（明治二二）は四月より翌年三月までであったことを注意する必要がある。

【一八八一年度（明治一四）通常府会】（一八八一年五月七日開会、八月一八日閉会）

この府会の場合、京都宮津間車道地方税支出原案（以下「原案」という場合この意味で使用する）は三万五千円であったが決議額は一万円を減じて二万五千円になった。審議に入る前に原案を検討した「常置委員意見報告書」では、葛野郡岡村（檉原宿）から南桑田郡川関村（現亀岡市）までの工事（この間の老ノ坂は切下げ）を予

定し、この費用を積極的に三万六千円とした。⁽³⁷⁾しかし、綴喜郡選出議員田宮勇は、本年度は地方税項目も増加したことにより「民力ニ堪へ難キ」という理由により一万円減額と工事を七年間にすることを主張した。⁽³⁸⁾また、綴喜郡選出の西川義延は、工事区間を岡村から南桑田郡柏原村（現亀岡市、川関村よりかなり南）までに区間を短縮する一方、与謝郡の栗田峠の開鑿の予算（水力による切下げ）も追加することを求めつつ予算は二万五千円にすることを主張し、結局、この西川の論が過半数で可決された。⁽³⁹⁾その後この西川の論をもとに修正案が作られ、工事区間が岡村より船井郡八木村まで延長されるが、一方で経費の内に各地有志人民よりの寄付を加えて二万五千円とするという形で決定されていくことになる。⁽⁴⁰⁾

【一八八二年度（明治二五）通常府会】（一八八二年三月二八日開会、六月一四日閉会）

この府会の場合、原案は四万二七四円余であったが、最終的にはその三三パーセントである一万三二二円余が減額され、二万七〇六二円余となった。この減額の背景には、この年京都の監獄署が消失し、その建築費が必要であるという事情もあった。⁽⁴¹⁾また、久世郡選出岡西万造が主張したように、民力の疲弊を理由にした廃案説が

でたのもこの年度の特徴であつた。⁽⁴²⁾しかし、一万三二二円余の減額の最大の理由は、加佐郡由良村から与謝郡波路村までの新道開鑿費が原案の一万四九五二円余から一五〇〇円に大幅に削減されたことであつた。⁽⁴³⁾もともと、原案で想定されていた工事は、従来の七曲八峠（長尾峠）を避けて通す由良村の海岸の新道と栗田峠の切下げ費用であつたが、この内の由良海岸の新道はこの年度は工事を行わず、栗田峠を水力で切下げするとすれば一五〇〇円の費用でまかなえるという田宮勇の主張が過半数で可決されたためであつた。⁽⁴⁴⁾

【一八八三年度（明治一六）通常府会】（一八八三年三月一〇日開会、同月二八日閉会）

この府会の場合は、車道予算中もっとも大きな削減になった。原案二万七三七六円余が七一パーセントにあたる一万九四七八円余が削減され、七八九九円余になったことである。この大幅な減額は常置委員によつてなされ、それが確定されていた。常置委員伊東熊夫（綴喜郡選出）の説明によれば、「本年度ハ確定シタル路線ノ外ハ金ヲ出サ、ルノ積リナリ」との方針をもとに観音峠もしくは八田峠の路線が確定していないとしてこれを次年度まわしにし、栗田峠と菟原峠（細野峠）、王子村および大朴

峠の工事をおこない、不足額は昨年の金を流用するというものであつた。なお、栗田峠については、「栗田峠ニハ売間九兵衛ナル熱心家アリテ私金ヲ擲チ水力ヲ籍テ開鑿ニ従事セリ」ところが一年でも工事を休むようなことがあれば、切り下げのための水路も塞がり事業も烏有に属する恐れがあるとして、そのための費用千円が予定された。⁽⁴⁵⁾すなわち、七八九九円は観音峠（もしくは八田峠）を全く除いてその他の事業を合算した金額であつた。

【一八八四年度（明治一七）通常府会】（一八八四年三月一〇日開会、四月一五日閉会）

この府会の場合、原案は三万六九九八円余であつたが、九八六七円余削減されて二万九八三二円余の決議額になった。すでに述べたように、この年八田峠路線が常置委員等に否定され、観音峠切り下げ路線に変更したことによつて、八田峠路線の二万二二八一円余が観音峠切り下げ路線の二万四二〇七円余に一九二六円に増加した。しかし、この年栗田峠は切り下げではなく隧道（トンネル）開鑿に変更され、その費用として一万三三二〇円が計上されたが、これは栗田峠隧道東西口開鑿費二八三〇円として一万円以上減額されていた。⁽⁴⁶⁾この「栗田峠隧道東西口開鑿費」というのは微妙な表現で、川勝光之助（南桑

田郡選出)が述べたように、栗田峠の東西両口を切り下げ、中間を隧道にする予定というもので、この二八三〇円は隧道工事の予算ではなかった。この減額は栗田峠の開鑿を従来通りの切り下げにするか、あるいは隧道にするかを明確に定めずに、決定を先送りした予算処置であった。

【一八八五年度(明治一八) 府会】(一八八五年三月七日開会、四月一日閉会)

この府会では、二万七二六円余の原案が常置委員によって二万二〇〇〇円に増額されている。この年には与謝郡上司町より宮津までの道路開鑿費原案二万六〇〇円余が一万五五三九円に減額されているが、ようやく本格的に栗田峠の隧道(トンネル)の予算がついた年であった。増額の理由は、原案にはなかった丹波の残工事である船井郡水原村(現瑞穂町)新道より菟原村(現三和町)新道までの道路開鑿費六四六〇円余が追加されたためである。⁽⁴⁸⁾しかし、この年は松方デフレの不況下の中でさまざまな減額の動きがあった。乙訓郡の中でも車道に直接関わりを持たない今里村出身(現長岡京市)の正木安左衛門は、与謝郡上司町より宮津までの道路開鑿費一万五五三九円余のみとめ、他の予算はすべて削除を主張した。

今日世上一般が衰退の極度に陥っている状況に際してとさら原案外の工予算を置くのは穏当ではない、というのが理由であった。⁽⁴⁹⁾また、これも車道に直接かわりのない相楽郡選出の柳沢三郎は、目下民間の疲弊困難はその極度に沈み、区部を徘徊すれば毎戸貸家の標札を見ないことはなく、郡部を徘徊すれば公売処分は日に月になくなっていくところを見る、自分の居村である相楽郡上粕村は寒村僻地で一〇〇戸程度の村であるが、不納処分を受けている者は一〇中の二ないし三であるとして、車道予算の全額削除を主張した。⁽⁵⁰⁾福知山以北の工事に対する危惧の声もあった。これも直接車道にかかわらない北桑田郡選出の野尻岩次郎は、次のように主張した。福知山までの工事はほぼ成功し、水原峠の工事が残ったのみである。そうであればそれより北は舟運の便がある。また、舞鶴・宮津の間は海船の便利があるので工事を継続しなくても差し支えない。たとえ工事を継続し竣工したとしても、舟運・海運が盛大になるにしたがって開鑿の新道は日ならずして蒙々草の生長することになるだろう。⁽⁵¹⁾結局の所、常置委員による二万二〇〇〇円の修正は土木費審議の第三次会で四一名の過半数で可決されるが、正木の一万五五三九円余説も三一名の賛成者があった。⁽⁵²⁾

【一八八六年度（明治一九）通常府会】（一八八五年十一月二二日開会、十二月一九日閉会）

この府会では、原案二万四千四百円を常置委員が八二七円減額して二万三千八百七十七円になった。⁽⁵³⁾この費用のほとんどは加佐郡由良村より与謝郡上司町に至る新道開鑿費、すなわち難所である長尾峠を避けて由良海岸の道路開鑿費であつた。⁽⁵⁴⁾常置委員修正説は、原案の金額から二割を減じ、それに前年度栗田峠以西の残工事四〇九一円余を加えて成り立っていた。しかも、二割の減額の内一割は工事の減額であるが、あとの一割は寄付金で補充することが考えられていた。⁽⁵⁵⁾この年も不況を理由にした削減説があいついだ。一貫して民力の疲弊を訴えていた正木安左衛門は、土木費審議の第一次会では、補助金の指令が出るまで工事を中止すべきと述べ、⁽⁵⁶⁾その後の土木費修正案の審議では、王子村仮橋取除跡埋立費一一一円をのぞき悉皆削除するべきだ、と述べている。⁽⁵⁷⁾

【一八八七年度（明治二〇）通常府会】（一八八六年十一月二〇日開会、十二月二二日閉会）

この府会では、一八八七年度以降の車道開鑿予算が審議された。その際、全体の開鑿予算がどの程度かも問題であつたが、三年間の経費か、四年間の経費か、すなわ

ち一八八九年（明治二二）まで三年継続で事業を行なうか、一八九〇年（明治二三）まで四年継続で事業を行なうかが問題であつた。原案は一八八七～八九年度の三年間総額一六万五〇九三円余（各年度支出額は、八七年度四万五千円、八八年度六万六千円、八九年度六万九千三百円余）であつたが、古川吉兵衛や正木安左衛門は、四年間を主張した。⁽⁵⁸⁾年限が延びればそれだけ各年度の支出額は少なくなるが、とくに一八八七年度においては第三高等中学校誘致に一〇万円の予想外支出があつたこともその要因になつていた。いくつかの修正案が登場したが、それらすべてが過半数を得ることができず、案は五名の修正委員にゆだねられたが、五名の修正委員による案にも異論が乱れ飛んで可決できず、再度七名の修正委員にゆだねられた。⁽⁵⁹⁾修正委員の案は三年継続で総額一三万二〇七四円余（八七年度二万五千円、八八年度五万三千五〇〇円、八九年度五万三千五百七十四円余）であつたが、この内地方税が八万二〇七四円余、国庫金請願五万円であつたから、事実上地方税では相当に減額され、この修正委員説がもつとも地方税支出の少ないものであつた。その理由を修正委員奥村新之丞（船井郡選出）は、種々の議論を折衷し総額より二割減じたと、沿道人民の幾分かの寄付を

見積もつたと発言し、寺内計之助(紀伊郡選出)と畑道名は、寄付を奨励することと、桂川以東の路線は目論見を変え旧道(七条通)によつたと、述べた。⁽⁶⁰⁾結局この修正委員説が通ることになる。なお、一八八七〜八九年度で計画された事業は、京都より葛野郡岡村までの道路橋梁(最大の支出が予想されたのは桂橋)、乙訓郡塚原村より同郡杵掛村までの道路橋梁、南桑田郡王子村より船井郡木崎村までの道路橋梁、船井郡須知村より井尻村までの道路橋梁、天田郡菟原下村―同郡荒河村―加佐郡蓼原村―同郡北有路村―同郡和江村までの道路橋梁であつた。⁽⁶¹⁾

b. 国庫補助金

前述したように、一八八〇年太政官布告四八号による国庫下渡金廃止の後、一八八一年後半期には行政措置による国庫補助の道が開かれ、府知事・県令による中央人脈を利用した補助金獲得の動きが始まっていく。京都府でいえば、北垣府知事の活躍の舞台ができるのである。

国庫補助金については、一八八二年(明治一五)六月七日、京都府会が内務卿山田顕義に国庫補助を仰ぐ建議を行っている。⁽⁶²⁾この建議は、次のように言う。昨一四年度において京都宮津間車道開鑿工事に着手し、その予算額一八万余円で、すでに昨年において二万五千円を支出

したが、今さらに予算を見積もれば物価の騰貴と工事の困難等により二〇有余万円の巨額を費やさなければその目的を達することができない。ところが本年度の地方税は非常に多額で郡部にあつてはほとんど地租制限の極度を課さざるを得ず、人民はその負担に堪えられない。しかし今この事業を中止することはできず、やむを得ず他の事業に充分な節減を加えるつもりであるが、民力は漸次疲弊におもむくの現象を呈しており、このまま該事業を継続施行することができない状態になっている。ここにおいて特別の御詮議をもつて経費予算総額の半額もしくはその幾分を国庫より補助せられたい。⁽⁶³⁾要するに、実際に工事を始めてみると予想以上に金額がかさむことが見えてきたことと、一八八二年(明治一五)という松方デフレの開始期による民力疲弊の予感がこの建議の要因であつた。

しかし、この建議が可決される以前から、京都府および北垣は国庫補助獲得のために動いていた。すでに、一八八一年(明治一四)十一月、京都府は内務省に補助を請願したが、採用されなかったようだ。⁽⁶⁴⁾一八八二年(明治一五)、建議が可決される以前の二か月前の四月二日、北垣は上京し、一六日夜山田顕義内務卿邸で琵琶湖疏水

をはじめ一一の「具状条件」、すなわち要望を行っている。その中には、第一の琵琶湖疏水の補助金要望について第二の京都宮津間車道国庫補助の要望があった。

一車道補助ノ事

京師ヨリ丹后宮津ニ達スル車道ハ、昨明治十四年府会ニ於テ議決シ、拾七万円ノ費途ヲ地方税ヨリ支出スル所トナレリ、然ルニ該工事追ヒノ坂墜道・宮津沿海車道等ニ付三万円許ノ増加ヲ生セリ、此ノ増加金ヲ政府ニ補助セラレン事ヲ請フ所以ナリ

これらの要望について、山田内務卿は、「琵琶湖通水」の件は大いに賛成され、なお取調の上「表面上申スヘキ旨内示」があつたが、第二の京都宮津間車道補助の件は、「車道補助ノ件ハ内閣詮議中ノ由」という回答にとどまつた。⁽⁶⁵⁾しかし、それから三か月後の七月、北垣府知事は、松方正義大蔵卿が京都にやってきた際国庫補助を要請し、松方の承諾を得ている。⁽⁶⁶⁾『西京新聞』明治一五年七月二十六日付では、「本年再願せられしに、内務省にも其議を容れられ、一ヶ年六千円づ、向五ヶ年間補助費として下附あり度旨を以て太政官へ上申中なりと東京通信に見ゆ」とあり、このころに一か年六千円、五年継続（一八八一～八五年度）、合計三万円の国庫補助が認められたと思われる。

る。⁽⁶⁷⁾

一八八五年度（明治一八）通常府会が開かれている一八八五年四月一〇日、京都府議会は田中原太郎府会議長から北垣知事宛の車道開鑿にかかわる建議を可決する。⁽⁶⁸⁾この建議が主張している要望は、①国庫下渡金請求、②沿道人民寄付奨励、③土功施行の方法改良、の三点であつた。①については、一八八一年度よりこれまでの工事支出金、および一八八五年度以降に要する費用を合算すれば概算で三四万八八一七円余の巨額、すなわち当初予算の二倍に至らんとする時にさらに国庫補助を請求するのはやむをえない、と言う。②については、一般不景気の時において現金の寄付は調えがたいが、人夫の助力、土地・木石等の提供の類でも該工事の費用を助けることになるので、一層奮進して分担すべき旨、郡長・戸長はもちろん府庁官吏より充分奨励説諭してもらふとともに、閣下にも地方巡回のついでに御奨励していただきたい、と言う。③については、なるべく工事の区域を小分し、沿道町村へ負担せしむる手続きを立てられれば、人民疲弊の折からその業を得るに喜び、低廉の工費をもって応ずるだろう、また、表面上入札請負人は地方のものではないが、請負人よりさらに廉価で地方人民に下請けさせ

るという方法もある、と述べる。⁽⁶⁶⁾ この建議が北垣に提出された後、北垣がどのように動いたかは、史料がない。⁽⁷⁰⁾

さらに一八八六年(明治一九)二月八日、一八八七年度(明治二〇)通常府会は、副議長西村七三郎の名で京都府知事に対して再度の国庫補助を稟請することを乞う建議を議決する。⁽⁷¹⁾ この建議は、一八八七年度通常府会での一八八七～八九年度総額一三万二〇七四円余の地方税負担を踏まえ、その内の五万円を国庫補助とするために北垣知事の政府に対する働きかけを要請するものであった。⁽⁷²⁾ 新聞史料によれば、北垣知事はただちに内務・大蔵両大臣に稟請したらしい。⁽⁷³⁾ そして、その後内務省土木局は技師を京都に派遣して実地検分し、一八八七年(明治二〇)七月九日付で何いの趣聞き届けられ、工費補助金五万円の内、一八八七年度一万円、八八年度、八九年度の両年度各々二万円づつ下げ渡すべき旨京都府に指令があった。⁽⁷⁴⁾ 国庫補助獲得は沿道人民を大いに歓喜せたらしく、丹波・丹後各郡で献金の動きがあった。⁽⁷⁵⁾ 九月一二日には、府会議員が常置委員、北垣府知事、庶務・土木の両課長および関係者を花見小路の有楽館に招待し、慰労の宴をおこなう旨の新聞記事がある。⁽⁷⁶⁾

c. 寄付(寄付金および寄付人足)

寄付金が三万七六九一円余で総経費の一・八パーセントを占めたことは前述した。実は一八八一年(明治一四)から一八八五年度まで各年度でどの地域からの程度の寄付金(人足提供も含む)が集まったかを記した史料があるが、現在事情によりその内容を明らかにできないので、その点はいずれ補足するとして、現在使用できる史料でのみ記しておく。

寄付金は、もちろん一八八一年度よりはじまった。まず、最初に知事をはじめとした京都府官吏らの寄付金が行なわれた。一八八二年(明治一五)三月一日、北垣府知事が三百円寄付の願書を府庁に出し、⁽⁷⁷⁾ 一三日には、上下京区長と府下郡長に対し、北垣が「宮津京都間車道開築費義金募集ノ事ヲ内達」⁽⁷⁸⁾ している。京都府の官吏では、三月中にナンバー2の国重正文大書記官が一〇〇円、ナンバー3の谷口起孝少書記官が一〇〇円寄付したことを知らせる新聞記事がある。⁽⁷⁹⁾ また、土木課長であった伊勢煥は五月に一〇円を寄付している。⁽⁸⁰⁾ 各郡の官吏も、その地位に応じて寄付をしたらしい。一八八五年(明治一八)一〇月二一日、与謝郡の郡書記六名(沼野秀正ほか)は京都府に対し、宮津大手橋より波路村までの車道工事への献金を願い出、翌年一月に聞き届けられている。そ

の際、献金額は一人が二円四〇錢だけでそれ以外の五名は各三円であった。⁽⁸¹⁾このように、寄付金の額は官吏のランクで分かれたようだ。

一般の寄付金は、沿道住民を主要な対象として郡役所―各戸長役場の主導で集められた。たとえば、南桑田郡では連合戸長役場時代に、次のような通達がなされている。⁽⁸²⁾

京都ヨリ宮津へ達スル車道開鑿工費寄附之義ニ付、
明後二日並河村役場へ当郡長出張相成候ニ付、惣代
トシテ式名同日午前第七時同役場へ御出頭相成度、
此段及御通知候也

追而郡限特ニ口頭ヲ以テ申伝ヘラレタル次第も有
之候ニ付、必ス遅郡不致様申添候也

第七月三十一日

当戸長役場

神前村

惣代 御中

このように、郡役所―戸長役場の主導で寄付金が集められる場合と、車道路線に組み込んでもらうために積極的に寄付金や寄付人足を申し出る場合もあった。八田峠と観音峠の路線をめぐる争いはまさに後者であった。観音峠の場合、この路線をとった場合、園部市街より一三

〇〇円、木崎村・水戸村・新水戸村より人足四〇〇〇人を寄付してその工事を助けたいとの出願があったことは前述した。八田峠の場合、八田峠と特定しての寄付金額は不明であるが、八田峠沿道諸村からは人足一九〇〇人を寄付するとの願書が京都府に寄せられたらしい。⁽⁸³⁾また、一八八四年度の府会で観音峠が路線として確定した後、園部町・須知村寄付の分三九〇〇円、木崎村・新水戸村・水戸村の人足三七五〇人の寄付の申し出があったらしい。⁽⁸⁴⁾

与謝郡、とりわけ以前から進められていた栗田峠開鑿工事を一八八二年度から京都宮津間車道開鑿工事にくみこんでもらった栗田郷の人々（この点は後述）も寄付には相当力を入れた。明治一七年度京都府会開会中の一八八四年（明治一七）三月一日、宮津地方からの寄付金はどれほどか、という議員の質問に対し、京都府の片山三等属は、与謝郡栗田郷からは人夫のみで三万一六人の寄付と答えている。⁽⁸⁵⁾栗田郷の中心集落上司町には人足寄付の願書が残されている。一八八四年（明治一七）一二月に上司町と中津村ほか四カ村は、京都府に対し、栗田峠より長尾峠加佐郡境までの工事に人夫提供を申し出るとともに、翌一八八五年一〇月にも上司町と中津村で栗

田トンネル開鑿のために上司町一五四六人、中津村一二〇六人の人夫提供の申し出を行っている。⁽⁸⁶⁾

与謝郡では、車道の最終地点(宮津元標)である大手橋新造にも宮津市街を中心に七一〇余円の寄付が集められた。大手橋の全体の費用は一五七二円であったからその半分ほどの寄付が集められたことになる。⁽⁸⁷⁾

なお、寄付人足は、寄付金を献金することの代替処置の意味があった。

しかし、一八八三―一八八六年の不況の中での大土木工事であったため、寄付金募集は必ずしも順調には進まなかったらしい。たとえば、明治一九年度京都府会開会中の一八八五年(明治一八)一月二八日、京都府の田所重礼技手は、次のように言う。一八年度においては一万五五三九円余の予算費額と沿道人民の寄付金人足等をもって与謝郡上司町より宮津まで道路開鑿を竣成する決議であったがゆえに、充分沿道人民へ寄付を奨励したが、いかんせん、不景気ゆえにこれに応ずるもののほか少なく最初の見込みに及ばなかった、よってやむを得ず隧道開鑿のみに着手し、その前後には着手しなかった、⁽⁸⁸⁾と。要するに、寄付金献金の少なさ故に、工事の進行はその都度左右される傾向性をもっていた。

なお、一般の寄付者に対して、京都府が感謝状を発行するのは、車道工事がすべて済んだあとであったらしい。南桑田郡旭村の川勝義が車道開鑿費金一円三〇銭を献金したことに對して、北垣の感謝状が発行された日付は、一八九〇年(明治二三)六月二四日であった。⁽⁸⁹⁾そして、北垣知事が京都府下の寄付者に対して謝辞の旅をするのは、一八九一年(明治二四)四月である。⁽⁹⁰⁾

(1) 「宮津ヨリ岡田由里ニ達スル車道之儀ニ付御願」『京都宮津間車道開鑿線路変換願ニ係ル書類綴』京都府立総合資料館所蔵文書。なお、この『綴』に綴じられている文書はすべて写である。この各町惣代は、本町岡本武左衛門、万町今林伸造・大槻弥平治、宮本町小西安兵衛・今田佐平次・白杉棟助、白柏町黒田宇兵衛・宮城宗七、河原町三上勘兵衛、蛭子町麻田新三郎、鶴賀町関清、嶋崎高田紋右衛門、柳縄手小谷直容である。与謝郡第一組岩城親雄の奥印があった。宮津の街場各町や黒田・三上などの地域有力者が網羅されていることが特徴的である。

(2) 車道が開鑿された後も、旧来の道が使用された例として、菟原中から大身への最短距離(全長二キロ)にあった菟原峠(細野峠)の場合がある。後掲注(21)参照。

(3) 『明治十四年京都府会議録』第五編、一三〇頁。

(4) 「車道変換之儀ニ付別願」前掲『京都宮津間車道開鑿線路変換願ニ係ル書類綴』。与謝郡第一組各町惣代として、本町岡本武右衛

門・西田儀兵衛、宮本町小西安兵衛、魚屋町岡部彦左衛門、河原町三上勘兵衛、白柏町黒田宇兵衛、住吉町前尾庄助、蛭子町麻田新三郎、万年町新地渋谷市蔵の連名があり、旧戸長岩城親雄の奥印がある。

(5) 『馬車道築造之儀ニ付嘆願』前掲『京都宮津間車道開鑿線路変換願ニ係ル書類綴』。

(6) 加佐郡第四組舞鶴市街惣代田中清美・小西長左衛門より京都府知事北垣国道代理京都府大書記官国重正文宛「懇願書」、前掲『京都宮津間車道開鑿線路変換願ニ係ル書類綴』。

(7) 『車道之線路変換願ニ付伺』前掲『京都宮津間車道開鑿線路変換願ニ係ル書類綴』。この文書には、立案主任白木為政の署名・印鑑の写、国重正文大書記官の印鑑の写がある。

(8) 『明治十五年二月四日 丹後国車道開鑿之義ニ付御願』京都府立総合資料館所蔵文書。

(9) 各町村九四名の町村名は次の通りである。中郡峰山では吉原町、四軒町、不断町、上町（二名）、織元町、室町（二名）、呉服町（三名）、浪花町（三名）、白銀町、泉町（三名）、御旅町、富貴屋町、堺町、古殿町（峰山では光明寺町を除いたすべての町）。他の中郡の村では、杉谷村、新町村、河辺村、周枳村、口大野村、五箇村、善王寺村、菅村、奥大野村（四名）。竹野郡では、網野村（三名）、浅茂川村（二名）、島溝川村、小浜村、吉沢村、溝谷村、和田野村、黒部村、成願寺村、徳光村、吉永村、高橋村、掛津村、新庄村、下岡村、木津村（二名）、三津村、此代村、袖志村、平村、間人村。熊野郡では野中村（三名）、芦原村、坂井村（二名）、久美浜村（一〇名）、三谷村、谷村（二名）。与謝郡では、四ツ辻村、加悦町、算所村、加悦奥村、後野村（三名）、金屋村、滝村、与謝村、雲原村、温江村、三河内村、上山田村。このほか

中郡各町村戸長代理同郡富貴屋町外一四か町連合戸長佐藤重全、竹野郡戸長松田量、与謝郡戸長澤田善三郎の名がある。また、各町村での氏名の記載の場合「総代（惣代）」の記載がある場合と、ない場合がある。

(10) この願書には、「丹後国車道開鑿之儀請願理由書」とともに、①「丹後国物産見積り概略」、②「京阪諸国ト輸出入スル貨物現今与佐峠ヲ通スル上下陸荷運搬之概略」、③「丹後車道（与謝峠・由良港・岡田由良：三行割書）三路之開鑿各自所見ヲ異ニスル町村概表」が添付されていた。これらは、与謝峠の路線の優位性を示すためにつくられたものであるが、丹後でどのような物産が運輸の対象になっているか（縮緬の比重が高いのが明瞭）、それぞれの物産がどれほどの量があるか、丹後各郡の町村がどの路線を望んでいるか（あるいは新道開鑿を特に望んでいない町村）などきわめて興味深い内容を含む。そのため、ここに載せる。

① 丹後国物産見積り概略

一縮緬四拾万反 中竹両郡老ヶ年出来高

凡此目方三万六千貫目 但シ老反ニ付九拾匁ナレ

一同 七拾五万反 与謝郡ノ内宮津・栗田・伊根浦ヲ除与佐峠以

北岩滝迄通称加悦谷ト唱ル部名村々老ヶ年織

立高

凡此目方三万貫目 但シ老反ニ付四十匁ナレ

合計百拾五万反

此目方 六万六千貫目

一生糸 五千貫目 中竹熊三部老ヶ年製糸高

此個數五百個

一生糸 貳千貫目 与謝郡雲原以北岩滝迄加悦谷村々老ヶ年出来高

此個數貳百個

合計 七百個 此目方七千貫目

一屑糸類 壹万貫目 中竹熊三郡及与謝郡ノ内前条村々ヨリ他国

へ輸出スル屑糸ヒタス繭売合計

一茶五千貫目 中竹熊三郡及与謝郡之内前村々ニ於テ製茶高

一魚 三万荷 竹野郡浦之漁業村々ニ於テ凡壹ヶ年漁獲高

但シ壹荷ニ付目方拾貫目

一牛 三百頭 竹野郡宇川ノ里ヨリ出ス

右之通物産概略取調奉_レ上陳候也

② 京阪諸国ト輸出入スル貨物現今与佐峠ヲ通スル

上下陸荷運搬之概略 輸出之部

一縮緬輸出登リ荷 中竹両郡与謝郡及但馬出石郡ノ内ヨリ京都へ輸出ス

七千六百個

但シ此内宮津ヨリ便利ヲ以テ峯山加悦谷へ差出ス部モ交リアリ候

一屑糸類 百拾五駄 右同断郡村ヨリ諸方へ輸出ス

此個數 四百六拾個 但壹個ニ付九貫目立

一魚荷 三千五百荷 壹荷ニ付拾貫目立

一雜荷 千八百個 中竹熊与四郡ヨリ全ク与佐峠ヲ經テ輸出スル

製茶、茶種、其外雜品、旅人運搬荷物、海草

類、塩、其外雜品

合計 壹万三千三百六拾個

外牛 六百頭 中竹熊三郡ヨリ輸出ス

輸入之分

一生糸 五千個 本郡及丹波地方ヨリ丹後中竹熊三郡与謝郡加悦

谷へ下ル輸入之分

但シ壹個ニ付正味九貫目立

一商人物貨 壹万〇四百個 中郡峯山市街へ京阪ヨリ輸入之分

一同 千八百個 与佐郡村々へ京阪ヨリ輸入之分

一荒物雜品 壹万式千個 荒物、干物、烟草、乾物、砂糖、雜品、

但壹個ニ付九貫目立

右者播磨、丹波、大和、諸国行商人之者四郡へ販売スル分

此荷數壹人十五貫目持直シ 七千式百荷

一雜品 三千六百個 中竹熊三郡村々へ京阪諸国ヨリ直接購求貨、其外雜品輸入ス

合計 貳万八千個

此駄數 七千駄

右之通全国与佐峠運搬之物貨概略取調奉_レ上陳候也

③ 丹後車道〔与謝郡・由良港・岡田由良・三行割書〕開鑿各自所見ヲ異ニスル

町村概表

一中郡全部 〔十五ヶ町・二十四ヶ村：二行割書〕

一竹野全部 七拾二ヶ村 戸數四千百九十七戸

一熊野全部 五拾三ヶ村 同 五千六百戸

一与謝郡之内〔壹町・貳拾壹ヶ村：二行割書〕 同 三千六百戸

同 三千七百九拾貳戸

加悦町 雲原 与謝 滝 後野 加悦奥 西谷 温江 明石

算所 三河内 四ツ辻 幾地 岩屋 上山田 下山田 石川

香河 石田 弓木 岩滝

金屋

合 〔拾六ヶ町・百八十ヶ村：二行割書〕

右ハ専ラ与謝峠開鑿ヲ企望ス、町村則今回一視同心主願ノ町村タリ、其外与謝・加佐兩郡ノ内村々ニ於テモ与謝峠江車道ヲ附スレハ必ス便益ヲ得ル村々

一与謝郡ノ内貳拾ヶ村 男山 木子 駒倉 上世屋 下世屋 東

野 松尾 畑 日置 日置浜 難波野

江尻 大垣 中野 小松 溝尻

国分 成相 野間須川分 野間野中分

一加佐郡ノ内〔壹町・九ヶ町：二行割書〕河守町 関 天田内

橋谷 内宮 二俣 蓼原 公庄 日藤

金谷

右總計 〔十七ヶ町・貳百〇九ヶ村：二行割書〕

〔与謝峠・岡田由里：二行割書〕兩道之内何レニ車道ヲ附スルモ不便無キ村

一与謝郡ノ内三拾ヶ村

須津 文殊 新井 大原 平田 亀島

日出 田原 岩ヶ鼻 外垣 長江 里波

見 中波見 奥波見 蒲人 長延 本庄

宇治 本庄浜 野室 津母 泊 六万部

井室 畑谷 峠 本庄上 野村 本阪

菅野 日ヶ谷

岡田由里江新道ヲ望ム町村

一与謝郡之内〔三十四ヶ町・十三ヶ村：二行割書〕宮津市街 田

中 有田 獅々 獅々崎 小田 喜多

惣 今福 皆原 宮 山中 新宮 波路

由良港江新道ヲ望ム町村

一与謝郡之内九ヶ村 田井 島陰 矢原 小田宿野 中津 中

村 上司町 脇 小寺

右之外加佐郡町村ニ於テハ京都ヨリ河守町迄車道ヲ附スレハ同駅

ヨリ以東由良港及諸村江大雲川船路ノ便アリ、且地形モ平坦ナレ

ハ車馬ノ往来依然ト備リ敢テ不便タルコトナシ

則チ同郡町村左ニ

一加佐郡之内〔十八ヶ町・百四十二ヶ村：二行割書〕全郡十九ヶ

町五十壹ヶ村ノ内河守町及外九ヶ村与謝

峠開鑿ヲ望ム町村ヲ除

全郡總計

五郡

〔六十九ヶ町・四百〇三ヶ村：二行割書〕

内訳

〔十七ヶ町・貳百九ヶ村：二行割書〕与謝峠開鑿ヲ企望ス町村

但シ中竹熊全三郡及与謝・加佐兩郡内町村

三拾ヶ村〔与謝峠・岡田由里：二行割書〕何レヲ開築相成モ不

便無之村

但与謝郡伊根浦・筒川村々

〔三十四ヶ町・十三ヶ村：二行割書〕岡田由里ノ開鑿ヲ望ム町村

但与謝郡宮津市街并二近村

九ヶ村 由良港ヘ新道ヲ造ルヲ望ム村

但与謝郡栗田地方ノ村

〔十八ヶ町・百四十貳ヶ村：二行割書〕新道築造ヲ要セサル

レトモ依然ト便利備リアル町村

但シ加佐郡ノ内河守以東舞鶴地方

右三路之開築各自便利所見之異ナル町村取調奉陳候、以上

- (11) なお、中・竹野・熊野・与謝郡の各町村惣代九四名の願書は、与謝峠を通らない宮津への道として、①由良海岸から栗田を通つての道、②八戸地峠(現舞鶴市)を通る道を想定し、これらの道の問題点を指摘していた。宮津市街の人々の願書は、宮津―皆原―山中―上漆原―下漆原―西方寺―岡田由里―河守がその路線(後に若干の修正)であつたが、四郡の人々の願書でいう②の道は宮津―皆原―山中―上漆原―下漆原―八戸地峠―岡田由里―河守という路線ではなかつたかと思われる。

- (12) 『明治十五年度京都府会議録事』一六号、一八〇一九頁。
 (13) 『明治十五年度京都府会議録事』一七号、一二〇一三頁。
 (14) 『本府通常府会議傍聴筆記』『京都新報』明治一五年五月五日付。
 (15) 同右、『京都新報』明治一五年五月七日付。
 (16) 『京都新報』明治一五年五月七日付。
 (17) 『明治十六年度京都府会議録事』二七、七〇八頁。
 (18) 『明治十六年度京都府会議録事』五五、一五頁。
 (19) 『明治十七年度京都府会議録事』一五、二三頁。
 (20) 田所重礼の説明(『明治十七年度京都府会議録事』一五、二四頁)。
 (21) 江戸時代の細野峠(菟原峠)を通らない迂回の道である新道は、一八八二年度(明治一五)の事業として一八八三年(明治一六)五月に着手され(『三和町史 下巻(通史編)』一四九頁)、一〇月には竣工している(『日本立憲政党新聞』明治一六年一〇月三日付、『三和町史 資料編』五一五頁)。一八八四年(明治一七)三月の明治一七年度通常府会での奥村の発言は、この時点で迂回の新道ができたにもかかわらず、江戸時代の細野峠の道が利用され続けたことを意味する。

このように、旧来の峠道の勾配が急であつても最短距離の道として地域の人々にとってはなお有用であつたようで、明治二〇年度京都府会において、栗山敬親(上京区選出)は、「本員嘗て峰山ヨリ久美浜街道ヲ通行セシニ、多ク八旧道ヲ往來シテ新道ヲ通行スルモノ甚タ稀ナリ、甚シキニ至リテハ怨言ヲ出スモノアリ」と発言している(『明治二十年度京都府会議録事』第七号一二丁)。

なお、江戸時代の細野峠は、一九九六年『全国歴史の道一〇〇選』に選ばれている。

- (22) 『明治十七年度京都府会議録事』第一号、二五〇二六頁。
 (23) 同右、第一号、二六〇二九頁、第三号、二四〇三〇頁、第四号、一〇六頁、一〇〇一四頁、一六〇二六頁。
 また、八田峠沿道の人々は、この地域に車道が通ることを望んでいないという意見もあつた。西堀徳二郎(下京区選出)は、次のように言う。八田峠沿道の人民の生業は皆農である。その沿道人民の言を聞くに、「若シ此辺街道タランカ、田地ハ潰サレ、家屋ハ旅店トナリ、人力車夫ノ如キ下等社会ト交通ヲナシ、此淳朴ノ風ヲシテ輕薄剽悍ノ習ニ変セシムルコトコソ歎カハシケレト憂フルモノアリ」、ということであつた(『明治十七年度京都府会議録事』四号、一九頁)。
 (24) 『明治十七年度京都府会議録事』第八号、四一頁。
 (25) 『明治二十年度京都府会議録事』第三号、一三三丁。
 (26) 同右、第六号、一三三丁。
 (27) 同右、第六号、一四四丁。
 (28) 同右、第三号、一四四丁。
 (29) 同右、第三号、一四四丁。
 (30) 同右、第三号、一四四丁。

(31) その内容は次のようなものである。

自明治二十年度至二十二年地方税土木費中車道開鑿支出予算
 一金十六万五千九百三十四圓二錢二厘
 土木費
 内 金四万八千八百八十八圓二十二錢
 区の分
 金十一万六千二百七十五圓五十二錢二厘
 郡の分
 此訳

(32) 最終決定の予算は次のようなものである。

自明治二十年度至二十二年地方税土木費中車道開鑿支出予算
 一金十三万二千七百四十四圓九十九錢四厘
 土木費
 内 金三万二千七百四十四圓九十九錢四厘
 区の分
 金九万三千二百四十四圓四十一錢八厘
 郡の分
 此訳

金二万五千円 二十年度支出額
 金五万三千五百円 二十一年度支出額
 金五万三千五百七十四圓九十九錢四厘 二十二年支出額
 内
 金八万二千七百四十四圓九十九錢四厘 地方税
 金五万円 国庫補助請願金

(33) 『明治二十年度京都府會議事録』第一二二号、一一一―一二二丁
 このように大幅な減額の理由は、①依然として民力が疲弊しているという状況認識、②この年緊急に第三高等中学校の誘致のため一〇万円の出費が必要、③沿道人民の寄付金を奨励する、という要因があったためである（『明治二十年度京都府會議事録』第六

号一四―一五丁、第一四号一一―一二二丁）。

(34) 『明治二十年度京都府會議事録』第七号、二丁。

(35) 同右。

(36) 同右、第二二号、一二丁。

(37) 『明治十四年度京都府會議事録』第三編、五三―五四頁。

(38) 同右、第三編、九一頁。

(39) 同右、第三編、一一八―一二〇頁。

(40) 同右、第四編、二六―二八頁。七八―八一頁。

(41) 『本府通常府會議傍聴記』『京都新報』明治一五年五月五日付。

(42) 同右。

(43) 『明治十五年度京都府會議事録』第二二号、一一―一二頁。

(44) 同右、一―四頁。

(45) 『明治十六年度京都府會議事録』第二二号、四頁、七―八頁。

(46) このほかには、原案で船井郡阪井村字宮ノ下（現瑞穂町）より同郡水原村（現瑞穂町）在来道出合まで開鑿費三一〇四圓余が二七九三圓余に減額され、葛野郡岡村南桑田郡王子村に至る新道・船井郡井尻村（現瑞穂町）から阪井村に至る新道・天田郡菟原村（現三和町）から大身村（現三和町）に至る新道修繕および橋梁修繕費。原案合計千円、南桑田郡王子村隧道点灯費原案一三三圓五一錢がいずれも全額削除された（『明治十七年度京都府會議事録』一六―一七丁）。

(47) 『明治十七年度京都府會議事録』第八号、三三頁。

(48) 『明治十八年度京都府會議事録』一七丁。なお、この時南桑田郡王子村新道の内仮橋取除跡埋立費一二五圓余は全額削除されている。

(49) 『明治十八年度京都府會議事録』第六号、九頁。また、正木は、昨日宿元に来た書状中にわずか百戸の村内で今度公売処分を受けた

ものが四〇戸ある、と発言している(同、第六号、二三頁)。

(50) 同右、第一〇号、一一～一二頁。

(51) 同右、第六号、二〇～二二頁。

(52) 同右、第一〇号、一五頁。

(53) 『明治十九年度京都市府会決議録』二二丁。なお、このほかに常置委員案には南桑田郡王子村新道の内仮橋取除跡埋立費一三三円余が追加されていた。

(54) なお、田所重礼四等属も述べたように、「長尾峠ノ開鑿」(実際は長尾峠を避けての由良海岸の新道)の結果、峻坂をもつてなる七峠、すなわち芋峠、大枝峠(老ノ坂)、大朴峠、菟原峠(細野峠)、観音峠、そして隧道を穿ちしている栗田峠、さらには長尾峠が克服されたことを意味していた(『明治十九年度京都市府会決議録』第六号、一三丁)。

(55) 『明治十九年度京都市府会決議録』第六号、一三丁、第七号、二丁。

(56) 同右、第六号、一三丁。

(57) 同右、第九号、一～二丁。

(58) 『明治二十年度京都市府会決議録』第六号、二二丁、

(59) 同右、第一〇号、一六～一七丁。

(60) 同右、第一号、一～二丁。

(61) 『明治二十年度京都市府会決議録』五八丁。

(62) 『明治十五年度京都市府会決議録』第三九号、二～三頁。

(63) 同右。この建議の提案者は南桑田郡選出の垂水新太郎であった。

(64) 『西京新聞』明治一五年七月二六日付。

(65) 『塵海』明治一五年四月一～一六日条。なお、この件の要望中、「宮津沿海車道」という表現は、当然のことながら、この時点で普甲峠の路線はすでに消えていて、由良を通る道が選択されていたことを意味する。なお、琵琶湖疏水については、四月一七日に

品川弥二郎農商務省少輔にあった際、「大ニ賛成」され、一九日には井上馨参議邸でも「大ニ賛成」されている(『塵海』明治一五年四月一七日、一九日条)。

(66) 『塵海』明治一五年七月一～一二日条。一日、北垣は京都に着いた松方大藏卿を旅寓である迎賓館を訪れ、日本銀行の要点を質問するとともに、宮津京都間車道補助金のことを伺い、「大藏卿了諾」した。翌一二日には、常置委員が松方大藏卿にあり、監獄新築の補助金を要請している。そして、この日、北垣は、東京にいる国重正文大書記官にたいし、車道補助金を大藏卿が「開済ミノ旨」を電報している。

(67) なお、「明治工業史 土木篇(上)」(『明治後期産業発達史資料』第二二八巻所収、龍溪書舎、一九九四年)は、一八八一年度(明治一四)より地方工事について国庫補助金による改修が始まったとして、「十四年度起工の分は京都府京都、宮津間の車道開鑿・山形県道路修築工事」(一八頁)、としている。当時の京都府の会計年度でいけば、明治一四年度とは、一八八一年七月から翌年六月までであり、この記述については時期についての大きな誤りはないと思われる。ともあれ、全国で最も早い時期の道路に対する国庫補助であったことは間違いない。

(68) 『明治十八年度京都市府会決議録』第一号、五～一五頁。なお、この建議は雨森菊太郎(下京区選出)の作成になる。

(69) 同右、第一号、六～八頁。

(70) 北垣の日記『塵海』の一八八五年(明治一八)の分は、三月一日～四日、七月一日の五日間の記述しかない。

(71) 『明治二十年度京都市府会決議録』五九～六〇丁。

(72) このほかに三万三千余円は沿道人民の寄付を奨励募集することが考えられていた。表5に明らかなごとく、この一八八一年度から

の車道支出の中で寄付金は三万七六九一円余であったから、これ以降三万三千余円の沿道人民の寄付は実現されなかったと見てよい。

(73) 『日出新聞』明治二〇年七月一日付。なお、北垣が東上したかどうかは不明。

(74) 同右。

(75) 同右、明治二〇年八月一日付。

(76) 同右、明治二〇年九月一日付。

(77) 『塵海』明治一五年三月一日条。

(78) 同右、明治一五年三月二三日条。

(79) 『西京新聞』明治一五年三月二二日付、三月二五日付。

(80) 同右、明治一五年五月二五日付。

(81) 「車道開鑿費金ノ内へ献納願」「車道開鑿費金ノ内へ献納御届」（沼野勝氏所蔵文書）。

(82) 神前区有文書（亀岡市）。

(83) 『明治十七年度京都府会議録事』第三号、二六頁。

(84) 『明治十七年度京都府会議録事』一七丁。

(85) 『明治十七年度京都府会議録事』第三号、二四頁。栗田峠開鑿の際、近傍からの寄付人足三万余人という数字は『日出新聞』明治一八年六月二〇日付。

(86) 「人足寄附願」上司区有文書（『宮津市史 史料編 第四卷』七七三頁）。

(87) 「改造大手橋之碑」（『宮津市史 史料編 第四卷』七七六～七七七頁）。なお与謝郡全体では、一八八七年（明治二〇）一〇月段階で一五二〇円余の寄付金がとりまとめられている（『日出新聞』明治二〇年一〇月一九日付）。

(88) 『明治十九年度京都府会議録事』第六号、一二～一三丁。

(89) 川勝之彦家旧蔵文書。

(90) 『日出新聞』明治二四年四月三日付には、北垣の予定が掲載されている。それによれば、四月六日、北垣知事は多田郁夫土木課長、田所重礼技手を随えて、馬車で宮津まで直行し、同地に一泊。翌七日丹後五郡（与謝・中・熊野・竹野・加佐）の人民中車道工費に寄付金を出した者の総代者を宮津に集めて謝辞を述べ、翌八日は丹波福知山にいたり、天田・何鹿両郡寄付者総代を集め、翌九日は同園部に移り、船井・南桑田両郡寄付者総代を集め、翌一〇日は山城葛野郡川勝寺村において同郡寄付者を集めいずれにも同様の謝辞を述べる予定、とのことである。

（追記）

本稿作成にあたっては、多くの方々から史料や情報の提供をいただいた。とりわけ林正氏からは多くの史料の提供をいただいた。それらお世話になった方々の氏名については本稿（下）の末尾に記す予定である。



図 1 - 1

