京都宮津間車道開鑿工事（下）

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　（以上七六号）
五　工事の経過
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　（以上七七号）
③進捗状況（以下本号）
④その他の問題
六　栗田峠の開鑿
①売間九兵衛と峠切り下げ計画
②京都府の工事への編入
③隧道への変更
④栗田峠開鑿のその後
七　区町村土木補助費
①区町村土木補助費の府会での論議
②区町村土木補助費施行の事例—伊賀街道新道
八　車道のその後
おわりに

五　工事の経過

③進捗状況

表7は、『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』（京都府立総合資料館所蔵）という史料をもとに一八八一年度（明治一四）から一八八九年度（明治二二）までの毎年度開鑿箇所・延長距離および工費を明らかにしたものである。この表を見る場合注意すべきことは、一八八五年度（明治一八）までは会計年度が七月一日から翌年六月末までで（ただし一八八五年度は一八八六年三月末まで）、一八八六年度（明治一九）から会計年度は四月一日から翌年三月末までになる。しかし、各年度の工事箇所は、その年に工事を開始した年度であったとしても完成はその年度とは限らず、翌年になっている場合もある。たとえば老ノ坂隧道（トンネル）の場合、一八八二年一月に着工し、竣工は一八八三年（明治一六）八月であった。ともあれ、この表により大まかな進捗状況がわかる。

工事の進捗順序は、おおむね難路を先にし、平坦部を後にするという方針のもとに行われた。この点については、一八八四年度（明治一七）通常府会開会で稲葉市郎右衛門（熊野郡）が、「其順叙ハ峻坂ヲ先ニシ平坦ヲ後ニスルニ在リ」[1]と語っていたし、『日出新聞』明治二〇年一一月一七日付も、「彼の難所を先にし易き所を後にするの計画」であった、としている。しかし、たとえば栗田峠開鑿が一八八二年度に計画されながら、一八八四年度に本格的な開鑿工事が行われていくように（後述）、意図通りに進捗したわけではない。

工事の進捗状況が、一八八六年（明治一九）を境に変化していくことは、府会の議事録や新聞記事からも明瞭に見て取ることができる。北垣京都府知事が、一八八九年度（明治二二）通常府会で、車道工事が一八八五年（明治一八）の頃まででは遅々として進捗せず、一八八六年と八七年になって工事が順調に進行するようになった、と述べていたことは前述した[2]。一八八五年までは京都府の土木担当者も進捗状況を悲観的に見ていた。すなわち、一八八五年（明治一八）一一月二八日の一八八六年度京都府会において、田所重礼技手は、「創業以来早已ニ五年ノ星霜ヲ経タレトモ其成功未タ路線ノ過半ニ至ラス、成ルヘク工事ノ堅牢ト高低ヲ去テ勾配ノ宜シキヲ得ントスルカ為メ其遷延ヲ致スニ外ナラス」[3]と述べていた。しかし、新聞資料であるが、『日出新聞』明治二〇年四月八日付は、車道の調査のため内務省から香取多喜技師が

出張すること（国庫補助申請に対する調査のためであろう）を伝えるとともに、「京都より宮津に達する車道もすでに十中の六まで成功」と前途を楽観するような記事を伝えている。前途を楽観するのは根拠があり、一八八六年度（明治一九）の最終である一八八七年（明治二〇）三月までには京都宮津間の七つの峠（芋峠、大枝峠、大朴峠、観音峠、菟原峠、長尾峠、栗田峠）の難路が克服されていた。すなわち、大枝峠（老ノ坂）・栗田峠は隧道になり、観音峠は切り下げられ、大朴峠・菟原峠は迂回の新道が造られ、長尾峠は海岸線の新道になった[4]。

また、同紙は、次のように整理する。一八八一年着手以来一八八七年三月までに竣工したものは、①乙訓郡岡村より南桑田郡王子村王子神社まで、②船井郡園部より須知村まで、③同郡川尻村より天田郡菟原下村まで、④加佐郡丸田村より宮津まで、延長一一里二一町三六間。残りは、二二里九町二〇間とほぼ倍の距離であるが、「是皆平易の場所」である。すなわち、一八八七年度（明治二〇）においては、①加佐郡丸田村より北有路村および同村より同郡蓼原村まで、②天田郡菟原下村より同郡生野までを竣工し、一八八八年度（明治二一）においては、①船井郡須知村より大朴峠新道の出合まで、②天田郡生野より福知山を経て加佐郡蓼原村まで、③船井郡園部大橋より南桑田郡王子神社まで、④桂川橋架橋着手、一八八九年度（明治二二）において桂川橋以東京都七条大宮通まで、と予定していた。この予定は、若干の変更のほかはほぼ表7のように進捗する。

個々の場所の工事については、すべての場所の進捗状況を分析することは史料上無理があり、以下では最大の難工事であった栗田峠の開鑿を除き、老ノ坂隧道、観音峠、主要な橋の工事の進捗状況について見てみよう。

a. 老ノ坂隧道

京都宮津間車道工事の内最も早い時期の着工は、葛野郡岡村（樫原宿）から大枝峠（老ノ坂）を越えて南桑田郡王子村までの二四八六間余の開鑿工事であった。この開始は一八八一年度にあたる一八八二年（明治一五）一月である[5]。この区間工事中もっとも困難を極めたのは、大枝峠の開鑿である。大枝峠はすでに述べたように維新後新道開鑿工事などが行われていたが[6]、おそらくは充分な切り下げには至っていなかったと思われる。その後、この峠の開鑿は当初切り下げの予定であったが、すぐに隧道（トンネル）にきりかわる。しかし、いつの時点でなぜ隧道にきりかわったかは史料上不明である。

表7　『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』による毎年度開鑿箇所・延長距離および工費

【1881年度（明治14)】(1881年7月～1882年6月)
①葛野郡樫原・乙訓郡塚原間（現京都市西京区）および乙訓郡沓掛（現京都市西京区）・南桑田郡王子（現亀岡市）間　　延長2486間余、工費3万2639円余
(最高勾配の箇所）樫原・塚原間　　芋峠長803間
(最高勾配の箇所）沓掛・王子間　　大枝峠長2729間
(隧道の箇所、構造、長・幅、工費）南桑田郡大枝峠
隧道→長100間、幅15尺（2間3尺)、経17尺（2間5尺）
中真直高14尺5寸、半経以上は煉瓦をもって積立、円直以下は石垣または自然石を台とす
工費3万9161円50銭3厘
※実際の隧道工事は1882年（明治15）1月から1883年（明治16）8月まで

【1882年度（明治15)】(1882年7月～1883年6月)
①南桑田郡王子村（現亀岡市）　　長1020間、工費2万7724円余
(橋の構造・長・幅・工費）王子橋
長15間4尺、幅18尺（3間)、自然岩石上橋台を築立、円経82尺7寸4分、浅弧形二重巻の穹窿石造　　工費4104円14銭6厘
②船井郡井尻村大朴峠（現瑞穂町）　長483間、工費1803円余
③船井郡上大久保村（現瑞穂町）・天田郡大身村（現三和町）間　　長3043間、工費1万3917円余
菟原峠新道（江戸期の細野峠を迂回する新道）は1883年（明治16）5月に着手。
④与謝郡波路村栗田峠（現宮津市）　　長記載なし、工費2611円余

【1883年度（明治16)】(1883年7月～1884年6月)
①南桑田郡王子村鵜川谷橋（王子橋、現亀岡市）　　工費前掲
②船井郡井尻村（現瑞穂町）・坂井村（現瑞穂町）間　　長759間、工費2938円余
③与謝郡上司村栗田峠（現宮津市）　　工費855円余

【1884年度（明治17)】(1884年7月～1885年6月)
①船井郡園部（現園部町）・須知（丹波町）間　　長4632間余、工費2万8106円余
(最高勾配の箇所）園部・須知間　　観音峠長2508間
②船井郡坂井村（現瑞穂町）・水原村（現瑞穂町）間　　長703間余、工費2304円余
③与謝郡波路村栗田峠（現宮津市）　　工費4480円余
(最高勾配の箇所）波路栗田嶺　長1479間
(隧道の箇所、構造、長・幅、工費）与謝郡栗田峠
隧道→長68間、幅15尺（2間3尺)、円経17尺（2尺5寸）
中真直高14尺5寸、周囲は切石をもって積立　　工費1万8117円51銭2厘
④与謝郡宮津町鶴賀町　　長288間余、工費473円余

【1885年度（明治18))】(1885年7月～1885年3月)
①船井郡水原村（現瑞穂町）・天田郡菟原村（現三和町）間　　長2621間、工費7339円余
②与謝郡上司村（現宮津市）　　工費1万4376円余
③与謝郡宮津町大手橋（現宮津市）
長12間、幅4間、円形煉化造、高欄回り敷石等石造、工費1572円77銭4厘

【1886年度（明治19）】（1886年４月～1887年３月） ①加佐郡丸田村（現舞鶴市）・与謝郡波路村（現宮津市）間　　延長8815間余、工費２万5859円余
【1887年度（明治20）】（1887年４月～1888年３月） ①天田郡菟原下村（現三和町）・生野村（現福知山市）間　長4511間、工費１万903円 ②加佐郡日藤村（現大江町）・丸田村（現舞鶴市）間　　長１万2267間、工費３万1770円余 （橋の構造・長・幅・工費）檜川橋〈加佐郡地頭〉　　長９間３尺、幅19尺２寸 円形石造、弦長42尺、矢14尺２寸、半円経22尺６寸　　工費1759円53銭８厘 （橋の構造・長・幅・工費）岡田橋〈加佐郡岡田由里〉 檜川橋と同形　　　工費1813円30銭５厘
【1888年度（明治21）】（1888年４月～1889年３月） ①葛野郡下桂村・川勝寺間　桂橋　　長166間、21尺（３間３尺） 内、94間は土橋高欄付、72間は釣橋木製、12間釣橋６ヵ所、釣橋１、煉化積ピーヤ（橋脚）６ 工費２万7458円17銭５厘 ②南桑田郡余部村（現亀岡市）・船井郡園部間　　延長6833間、工費１万7624円余 ③船井郡須知村（現丹波町）・井尻村（現瑞穂町）間　　長4765間、工費8972円余 ④天田郡生野村（現福知山市）・下天津村（現福知山市）間　　長１万914間余、工費２万7139円余 （最高勾配の箇所）長田（現福知山市）・土師（現福知山市）間　桜坂長970間 （橋の構造・長・幅・工費）土師川橋〈天田郡土師・堀間〉 長40間、幅19尺（３間１尺）　　　　土橋木製高欄付、工費1464円54銭８厘 （橋の構造・長・幅・工費）牧川橋〈天田郡上天津〉 長22間３尺、幅19尺（３間１尺） 三連拱形石造、その一拱の弦長37尺、弧形43尺６寸９分矢９尺５寸 工費5082円35銭２厘 ⑤天田郡福知山京町　京口橋　　長６間、幅18尺（３間） 拱形石造にして、弦長30尺半、円経18尺７寸　　工費1239円58銭３厘
【1889年度（明治22）】（1889年４月～1890年３月） ①七条大宮・葛野郡岡村　　長3392間余、工費8268円余 ②乙訓郡塚原村（現西京区）・沓掛村（現西京区）間　　長1119間、工費2911円余 ③南桑田郡王子村（現亀岡市）・余部村（現亀岡市）間　　長3237間余、工費6265円余 ④船井郡園部町　　長567間余、工費579円余 ⑤桂橋　　前掲 ⑥京口橋　　前掲

出典：『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』（京都府立総合資料館所蔵）

備考：①原形は、漢字とカタカナ記載であるが、漢字とひらがな、および算用数字記載にあらためた。
また各年度ごとに工事内容がわかるように適宜整理した。
②【　】、（　）、〈　〉、※の中身記載は筆者による。

この隧道工事がいかに困難な工事であったかは、次の北垣国道『塵海』明治一五年三月二四日条からわかる。

午前七時発シ、陶警部・小野警部ヲ率テ追ヒノ坂新道工事ヲ点検ス、樫木原（ママ）村ヨリ白木七等属先導、車道位置ヲ追テ上リ、午後峠村ニ至リ午餐、午後二時西口墜（隧）道ニ至リ之レヲ検ス、堀鑿十一間ニ至ル、其内ヲ見ルニ、堀口ヨリ奥ニ達スル迄地質沾土ニシテ軟柔、頗ル困難ノ工事ナリ、故ニ意外ノ日数ヲ費スヘシ、且又水ノ出ル事甚多量、尚一層ノ難ヲ増ス、午後五時帰京

北垣はこの日、陶不窳次郎警部、小野勝彬警部とともに車道工事の点検に出発し、岡村（樫原宿）からは白木為政技手が先導した。そして隧道の西口より隧道に入った。この時点では、掘削は一一間で隧道の最終的長さ一〇〇間の一〇パーセント強であった。隧道内は軟柔な粘土質でしかも大量の水が発生し、より困難を極めていたらしい。

北垣は、同年一一月にも国重正文大書記官とともに老ノ坂隧道の点検を行ったらしく、『塵海』明治一五年一一月二〇日条に「姪（老ノ）坂墜（隧）道点検、夜ニ入リ帰ル、国重氏同行」とある。

この隧道の完成について、『新修亀岡市史』は一八八二年（明治一五）一二月、とする。[7]その根拠は、『日本立憲政党新聞』明治一五年一一月八日付の、「丹波老の坂のトンネル開鑿の工事ハ来月中に全く成功すると云ふ」、という記事が典拠である。

しかし、老ノ坂隧道の完成は、翌一八八三年八月のようである。『塵海』明治一六年七月一一日条には「追（老）ノ坂墜（隧）道額字、松風洞ノ三字ヲ書ス」とあって、現在東口の隧道入口頂部にかかる「松風洞」の文字が北垣によってこの時期に書かれたことがわかる。そして、『日本立憲政党新聞』明治一六年八月一八日付には、「京都宮津間の車道の一部分なる一（ママ）の坂隧道（トンネル）ハ愈々来る二十日を以て其工事を竣られ、即日より人民の通行を許し通行式は尚他日を卜して行ハる、よし」とあって、このころ工事が完成したことをうかがわせる。[8]

表7の如く、隧道は長さ一〇〇間、幅一五尺（二間三尺）、経一七尺（二間五尺）、中真直高一四尺五寸（二間二尺五寸）、半径以上は煉瓦をもって積立、円直以下は石垣または自然石をもって台とする、という構造であった。また、工費は当初は一万余円の予定であったが、[9]結果として三万九一六一円余で京都宮津間車道工事中もっとも

費用を要した工事であった[10]。なお、王子村は一八八九年（明治二二）に他の八村と合併し篠村となるが、『篠村史』は、このトンネル工事を請負って「村の物持が決損したといわれている」[11]、と伝えている。

また、『新修亀岡市史』でも触れているが、一八八七年（明治二〇）四月、老ノ坂隧道が真っ暗で人馬の通行が困難になるという理由で、南桑田郡王子村の有志者が申し合わせ、隧道中六か所に点燈し、往来の人馬に対し車一厘、人一人一厘、牛馬一頭一厘づつの点燈料を申し受けたい、とその筋へ出願した、ということがあったらしい[12]。

b．観音峠

一八八四年（明治一七）三月の京都府会において観音峠の路線が決定されるが、工事の着手は同年一二月である[13]。府議会での決定では、地方税に寄付金を加えて峠の頂上を五間以上一〇間までの間でできるだけ切り下げるつもりであったらしい。京都府の目論見では園部大橋北詰から須知村人家までの道で峠頂上を当初五間切り下げる予定であった。しかし諮問をうけた常置委員は、頂上を六間切り下げとし、そのために人足賃や職工賃、その他の雑費を減らすという意見を付した。また入札の際には、実施金額の余剰を生じたことにより七間半切り下げとして、その他字大谷水抜箇所一カ所を二カ所にし、また一カ所掘割をつくることになった[14]。このようにして、結果として七間半（一三・六メートル）の切り下げが実現する。

観音峠の工事は、水抜き工事で石垣が崩壊し、その修繕が一八八五年度（明治一八）に行われるなど、難航する側面もあった[15]。観音峠の工事は一八八六年（明治一九）中には完成している。

c．橋

この車道が人力車や馬車の通る一大縦貫道路であるためには、すべての川に橋が架けられなければならない。小さな川の場合、車道開鑿工事以前から土橋や板橋などが架橋されていた（これは車道開鑿工事の過程で石造アーチ橋などに切りかえられていく）。しかし、桂川や土師川などの川には、水の少ない時に架けられる板を渡した程度の橋はあっても恒常的な橋はなかった。そして、すでに述べたように、由良川はあまりの大河ゆえにはじめから架橋の計画はなく、車道の路線からは意識的に避けられていた。

最初の橋は、一八八二年度（明治一五）の予算で南桑田郡王子村の保津川支流の鵜川に架橋された王子橋（鵜

川谷橋、現存し、地元ではめがね橋と呼称）である。『篠村史』には、「明治十七年（一八八四）三月、王子橋が鵜川に府の四、五〇〇円負担で建造された」[16]、とある。『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』では、長さ一五間四尺、幅一八尺（三間）、浅弧形二重巻の穹窿石造、工費四一〇四円一四銭六厘、となっている。『京都新聞』一九八一年一〇月一二日付によれば、この橋の施工は王子村の山名乙次郎であった。なお、同紙はこの橋の設計者を、琵琶湖疏水工事の工事責任者であった田辺朔郎としているが、後述するように『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』の「事業関係者」に田辺の名はなく、筆者は田辺の関与を示す直接的な史料を把握していない。

ついで、大きな橋として着工されたのは宮津にある車道終点の橋で、一八八五年度（明治一八）の工事になる王手橋であるが、これについては宮城益雄「明治中期の京都縦貫道と宮津大手橋」（『宮津地方史』第三号）が詳しいので省略する。

大きな川の橋の工事は通常の道路工事と異なるために、京都宮津間車道工事の後半に集中する傾向にあった。一八八七年度（明治二〇）には、加佐郡地頭村の檜川に架橋された檜川橋および加佐郡岡田由里村の岡田川に架橋された岡田橋（岡田由里橋、場所は移動されているが現存）がつくられたが、いずれも石造である（表7、以下の叙述も表7参照）。一八八八年度（明治二一）は、天田郡土師村・堀村間の土師川に架橋された土師川橋、天田郡上天津村の牧川に架橋された牧川橋がつくられた。土師川橋は木製高欄付の土橋、牧川橋は三連の拱形石造であった。一八八八年度・八九年度の二年にかけて建造されたのが、天田郡福知山京町の京口橋と葛野郡下桂村・川勝寺村間の桂川に架橋された桂橋である。京口橋は拱形石造。桂橋は長さ一六六間で車道の橋中もっとも長い橋で、幅は三間三尺、表7にあるように、九四間は高欄付の土橋、七四間は木製釣橋であった。橋脚は煉瓦積で六カ所あった。この橋について、多田郁夫土木課長は、一八八六年一一月の一八八七年度通常府会において、桂川の橋は「二十一年度以降」着手とし、「尤モ此橋ハ一ヶ年ニハ成功セサル見込ニ付キ両年度ニ渉ルベシ」、「京都ヨリ岡村ノ間ニ三万九千三百余円ノ巨額ヲ要スルハ、主トシテ桂川ノ橋梁アルガ故ナリ、此橋ノ構造ハ頗ル堅固ヲ要スル所以ノモノアリ、何トナレバ彼ノ桂川ハ頗ル激流ニシテ常ニ筏抔ヲ流スヲ以テ橋杭ナドハ充分堅固ニセザルベカラス、故ニ鉄橋ノ如ク之ヲ造ルノ見込ナリ」[17]、と

二年事業であることと、堅固な構造、それ故に巨額な工費支出の必要性を指摘していた。桂橋の地はもともとは恒常的な橋のない渡しの地であったが、このようにして最終的に二万七四五八円余という莫大な工費が支出されたのである。桂橋が竣工し、渡橋式を挙行するのは一八八九年（明治二二）一一月一三日である。『日出新聞』明治二二年一一月一四日付は、北垣府知事、尾越蕃輔・森本後凋両書記官、松野新九郎葛野郡長、多田郁夫土木課長および同課員、常置委員二名（田宮勇・西堀徳二郎）が出席したという。[18]これは、京都宮津間車道における大きな工事のフィナーレになった。

④その他の問題

ここでは、工事の経過の中でおこった問題で、これまで触れていない問題について記しておこう。

まず、土地の買上について南桑田郡王子村の場合で見てみよう。

一八八三年（明治一六）五月一一日、南桑田郡王子村地主二二名は、村内字榊谷より以西王子神社までの車道敷地にかかわる潰地買上について売買代価を示し、一筆限取調簿を添えて買上願書を京都府に対し提出している。この時の買上代金の算出基準は、①田畑・宅地は地価の二倍、②新開田は一反歩につき金五八円、③山林は一反歩につき金五〇円、③藪地は一反歩につき金一五円、であった。この願書は、「老ノ坂御出張官吏」からの「御達」により提出したもので、同年一〇月、京都府は願書を聞き届け、対象土地は一〇月より地租免除され、潰地は官有地第三種に編入し、潰地買上代金は府庁より渡す、と回答している。[19]これは、郡部の場合であるが、おそらくこのような基準が郡部の他の地域でも適用されたであろう。

土地は買い上げたものの、結果的には使用されない場合もあった。その場合は、各郡毎にその車道敷地の残地が入札による公売処分で払い下げられた。そして公売代金は郡役所より京都府に上納された。時期は、一八九〇年（明治二三）の頃である。[20]

この工事は大勢の人足を使用することから、治安の問題も想定されていたようである。『西京新聞』明治一五年三月三一日付は、北垣が、伏見警察署と園部警察署に対し通達を発し、「京都より宮津にいたる車道開鑿については類多の人夫を使役するより往々不都合の義も少なからず、さらに（伏見署は）向日町分署へ、（園部署は）亀岡

分署へ巡査五名を増員し、一交番所を設置」することを伝えている。その後、『西京新聞』明治一五年四月一四日付によれば、乙訓郡沓掛村と丹波王子村へ巡査交番所ができたとのことである。しかし、この工事をめぐってとくに事件や紛擾のようなものを史料上はさがしだすことはできない。

工事による犠牲者は少なかった。一八八六年（明治一九）五月一九日、加佐郡由良村より与謝郡脇村にまたがる長尾峠新道の工事中に、由良村の小室岩蔵が負傷、その後死亡しているが、この時京都府より家族扶助料として金三〇円、埋葬料として金一〇円が支給されている。[21]

工事の請負の実態は、まとまった史料に乏しい。車道開鑿工事が本格化していく一八八三年（明治一六）二月一五日に布達された工事請負規則によれば、請負は入札を基本とし、請負人は履歴書、仕様帳などを府庁に提出し、落札した場合は請負金高二〇分の一を身元金として府庁土木課に納めることになっていた（身元金は工事落成後返還）。府庁よりの工費下げ渡しは、申し出に応じ実地審査の上出来形七分通りの金額を下付し、完成した場合請負人が成功届書を差し出した後一〇日以内に実地検査し、検査済の証符を渡した後八日以内に皆金が下げ渡される形となっていた。工費が最終的に工事完成後に支払われることと、身元金の存在からして、請負人は事前にまとまった資金を要した。また、工事時限は、日出より日没までを「定法」とし、この時間中は請負人もしくはその代人が現場に詰め切ることになっていた。[22]請負人がどのような人々であったか全体がわかるわけではない。しかし、下請には地元業者が使用されたようで、観音峠の水抜き・石垣工事の請負人は兵庫県朝来郡新井村の太田垣義亮であったが、その下請は南桑田郡東加舎村の落田兵蔵であった。[23]ただ太田垣も落田も職業としては「農」であったから、この時期は土木業がそれ単独の仕事として成立していたわけではなかった。

工事関係者についても触れておこう。『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』には、「前后事業関係者」、すなわち工事関係者が記載されている。以下に人名を記しておく。まず、土木課長として、伊勢煥、最上五郎、尾越悌輔、尾崎班象、多田郁夫。土木課長は一人であるから、これは工事期間中の歴代土木課長である。工事にかかわった人々は、土木工事と測量とで分かれる。土木工事にかかわった人々は、①技手、②属、③御用掛、④雇の四種類に分けて記載がある。技手は工事の技術的にない手であ

るが、「属」および「御用掛」はたんに京都府官僚の身分呼称であり、具体的役割は不明である。ただし、「属」の一人である十等属中島外成は一八八四年（明治一七）九月二〇日土木課雑務掛を申し付けられている[24]ことから「属」は雑務の仕事であったと考えられる。「雇」は車道路線の工事現場で准官吏として雇用された人々であろう。人名を挙げると、技手は、田所重礼、高屋邦愷、白木為政、三原範治、土岐長寛、細田信道、古畑重三郎、山口元綱、稲田延秀、喜多敬雄の一〇名[25]。「属」は、角田利永、中島外成である。「御用掛」は杉山有。「雇」は、姓のみで名の記載はなく、白井、田中、北沢、河上、平田、売間、渡辺喜の七名。「売間」はいうまでもなく後述する売間九兵衛である。測量にかかわった人々は、①属、②技手、③雇に分けて記載がある。「属」は丸田本正。技手は、森田玲彦、渡辺樵華、青木光兼、石井一介の四名、「雇」は蔵田秀一、植村好一の二名である。これらの人々がどのような人々であったかは京都府官僚論として稿を改めて論じたい。ただ、二つの特徴的な点を述べておきたい。第一は、琵琶湖疏水工事の工事主任である田辺朔郎、測量主任である島田道生の名はないことである。第二は一八八一年度から一八八七年度の通常府会では上記の人物の中から、京都府から車道開鑿費について答弁委員が選定されて、答弁が行われるが、この答弁にたった人物が車道開鑿工事の実質的中心人物と見て良いだろう。そのような判断からすると、一八八一・八二年度は六等属白木為政技手、一八八四年度から一八八七年度までは四等属田所重礼技手、多田郁夫土木課長である[26]。

六　栗田峠の開鑿

①売間九兵衛と峠切り下げ計画

栗田隧道が完成するまで栗田郷のうち中心集落である上司町の北部、そして中津、小田宿野、島陰の各集落が宮津に行くためには栗田峠を越えなければならなかった。栗田峠は難所で、貨物の運輸は人が肩に担いで行われた[27]。

明治になって、栗田峠を開鑿する計画が持ちあがる。栗田郷上司町では、一八七九年（明治一二）三月、一〇五名連印の「字栗田峠トンネル連印簿」なる簿冊が作成されている[28]。そして五月には、六三名連印で栗田峠トンネル掘抜きの「定約書連印簿」が作成された。内容は、栗田峠は困難な場所であるが、今般「トンネル掘抜」を出願するので、採用された場合人と「手間」（労力）はも

ちろん有志金をまとめ、もし「残金」（追加出費）があれば、各人が相応に出金することを定約したものである。[29]この二つの文書がともに栗田峠の開鑿を「トンネル」としているが、これは隧道の意味ではなく、「切下ケ」と同義語であった。[30]

この計画のきっかけをつくったのは、上司町と栗田峠を隔てる与謝郡波路村の売間九兵衛である。売間は弘化二年（一八四五）三月生まれだから、この時三十代半ばであった。[31]上司町の記録によれば、一八七九年（明治一二）の頃、売間が上司町の人々に栗田峠を水力によって切り下げれば数年で落成するだろうと説き、資金提供を呼びかけたと言う。上司町では、売間の言葉をにわかには信じがたく、なかなか衆議一決しなかったようだ。[32]同年六月、売間によって一六町隔てた渓谷から樋をもって峠の頂上まで水路を開くという工事が行なわれ、この引水工事は同年一二月にひとまず成功した。[33]この結果、上司町では、売間の言が信用されることになり、一二月二九日、町惣代細川惣次郎、同町世話方総代人三名の名で売間に対して三千人の人足、三百円の資金提供を決め、当面一五〇円が売間に渡されている。[34]さらに売間は継続工事のため、一八八〇年（明治一三）一〇月より一八八三年（明治一六）七月まで上司町に寄留した。[35]

しかしこの時期、工事継続のための資金集めには相当な無理がきていたようである。翌一八八〇年四月、売間および波路村惣代安田安次郎、獅子崎村惣代河田與左衛門、上司町惣代大塚国蔵は京都府知事槙村正直に対し「栗田峠切下ケ并道路開設願」を差し出している。この願書は、峠の頂上からの水力によって谷間の溝筋を広げ頂上より高さ三五間ほど切り下げ、土砂を水力で海岸に押し流すという工事方法を述べ、工事期間を二カ年とし、費用の半額を地方税（府税）から御下渡いただきたいということと、工事は用水を用いない時間かつ農事の手透きに行ないたいので至急実地検査の上お聞き届けいただきたい、と要請した。[36]さらに五月、売間と上司町細川惣次郎・大塚国蔵・桂孫兵衛は、栗田峠開鑿のため趣意書を発した。趣意書は栗田峠開鑿の必要性を述べ、この費用を六千円とし、北国街道に通じる二等道路なので官よりその費用の三分の一を下賜される予定であるが、その余財は有志の出金に求めていた。[37]売間は、相当な資金難に陥っていたらしく、この年年末には近隣の人物から工事費用の貸金催促を受け、その費用を上司町に依頼していた。[38]売間らの地方税下渡願はこの段階では許可されな

かった。しかし、翌一八八一年（明治一四）には、京都・宮津間車道計画が実現を見ることになり、栗田峠もこの線路中に含まれたことから、売間らは新たな展望を切り開いていくことになる。

②京都府の工事への編入

一八八一年の京都府による京都宮津間車道工事開鑿の開始により、すぐに京都府と売間の開鑿工事がドッキングしたわけではない。一八八一年度、京都府は加佐郡由良村より与謝郡宮津までの開鑿費として二五〇〇円を決議した[39]。当然この中には栗田峠の開鑿の費用も含まれる。しかし、一八八二年（明治一五）五月二日の京都府会での白木為政技手の答弁では、この二五〇〇円は栗田峠開鑿には一切使用されずに残されており、老坂隧道の敷地等の買上に不足に生ずることになるので、この補充にあてたい、とのことであった[40]。一八八一年度（八一年七月から翌年六月）の段階では、京都府側はまだ、栗田峠の開鑿を本格的に考えていたわけではなかった。また、すでに述べたようにその後一八八二年三月から六月までの一八八二年度京都府会では、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削減された。この一五〇〇円の用途は栗田峠の水力切り下げが想定されていたから[41]、京都府は売間らとのドッキングを考えていたと思われるが、ドッキングのためにすぐに動いた形跡はない。

動いたのは売間と上司町の人びとであった。一八八二年（明治一五）九月五日、売間と上司町細川惣治郎・大塚国蔵・桂孫兵衛、惣代千賀義三郎は京都府知事北垣国道に対し栗田峠切り下げの願書を提出する。この願書は、栗田峠が京都より宮津に達する車道開鑿路線に含まれたことを受けて、一八八二年度の工事の費用半額を有志者が寄付することを条件に、該年度の工事を売間に請負わせること、切り下げ箇所の土地は公租免除にしてくれることを要請したものであった[42]。

これに対し京都府はすぐに対応しなかった。対応しようにも、一八八二年度の栗田峠開鑿費用は一五〇〇円に過ぎなかったから対応できなかったというべきか。

翌一八八三年（明治一六）四月売間は京都府から呼び出しを受け、話し合いの結果、同年五月、売間は前年九月の願書の却下願いを京都府に提出し聞き届けられている[43]。同時期売間は京都府に栗田峠の切り下げ願書を提出し、今後工事を地方税で継続されることを要請しており[44]、却下願いはそれに対応した処置であった。要するに、京

都府は、一八八二年度までの売間らの栗田峠開鑿費用については一切の費用弁償もしくは援助金供与を行なわないかわりに、一八八三年五月に栗田峠開鑿を京都府の事業として引き継ぐことを明確にしたといってよい。そして、売間は、一八八四年（明治一七）一月一四日、京都府御用掛に採用され、土木課土工掛付属が申し付けられた。取扱は「准等外吏月俸六円」であった。このようにして売間は正式に京都府の雇になり、栗田峠開鑿工事の請負者になった[45]。売間は、工事の請負者になることを要請しており、この点は実現したことになる。

③隧道への変更と完成

では、民間の事業から官の事業になったことにより工事方法にどのような変化が生じたのか。栗田峠を水力で切り下げるという方法には変化がなかった。ただし、一八八三年度の栗田峠の開鑿費用は一〇〇〇円が計上されただけであったから、一八八三年度の切り下げはほとんど進展がなかったと思われる。ただ、栗田峠の水力切り下げという工事方法は、一八七九年からすでに四年ほど経過したにもかかわらず、いまだ成功の兆しはなかった。

水力切り下げから隧道（トンネル）開鑿への変更は、一八八四年度通常府会で明確に登場する。一八八四年（明治一七）三月一〇日、田所重礼技手は、①栗田峠は切り下げできがたい、ゆえに隧道の見込み、②栗田隧道の長さは六五間でその格好は「王子ノ隧道」（老ノ坂隧道）と同じ、③ただし「王子」は煉瓦石であったがこの地には煉瓦石がなく他より運ぶときは莫大の費用を要するため石で築造するつもりである、と述べている[46]。栗田隧道の費用は二万六〇〇〇円余が想定されたが、そのほぼ半額一万三二〇〇円がこの年度の栗田隧道開鑿費の原案であった[47]。三月一三日、田所四等属は、①切割にすれば、在来道より九〇余尺を切り下げねばならない、②高所より低所まで切り下げるとすれば両側の土石を充分に取り除かなければならないため費用はすこぶる多く、二万八〇〇〇円を要するし、将来を推量すれば修繕費を要することも多い、③冬日は雪崩などがあってはなはだ危険である、④隧道にいたってはこの危険はない、と述べ、切り下げの問題点と隧道の長所を指摘した[48]。しかし、この府会では、一万三二〇〇円の栗田峠開鑿の原案が二八三〇円に減額された。ただし、この点も前述したように、この減額は、栗田峠の東西両口を切り下げ費用であって、栗田峠を切り下げにするか、隧道にするのかまだ決定されていたわけではなかった。

その後、『日出新聞』明治一八年六月二〇日付の「隧道開鑿」と題する記事は次のように伝えている。

京都より丹後宮津に達する車道開鑿の中丹後国与謝郡栗田嶺の嶮岨あるを奈何せんと目算の折柄、同郡波路村の売間九兵衛が四方に同志を募り、明治十二年の春より開鑿する事に尽力し、小鑿（煉瓦にて四方を固めず費用を省くもの）、高サ七尺、横九尺、長サ六十五間の工事に着手せんとせしが、十五年度より地方税を以て継続せられ、昨十七年十一月より隧道の開鑿に着手し、本月十五日工事全たく竣功を告げたるが、其近傍より寄附したる人夫は三万余人に及びしと

この記事によれば、隧道開鑿の着手は、一八八四年（明治一七）一一月になる。ただし、「本月十五日工事全たく竣功」、すなわち一八八五年（明治一八）六月に隧道工事は完成したとしているが、実際にはそこまで至っていなかった。この年三月七日から四月一一日までの一八八五年度通常府会では上司町より宮津までの道路開鑿費として一万五五三九円が決まり、これはこの年の車道開鑿費二万二〇〇〇円の七〇パーセント強であった。すなわちはじめて本格的な隧道予算がつけられたのである。

その後の一八八五年度（明治一八）の工事について、一八八六年度通常府会開会中の一八八五年一一月二四日、常置委員松野新九郎は、宮津においては寄付金の募集が思ったほど集まらず、栗田峠の工事一万五〇〇〇余円に対し寄付金が定まったのは二〇〇〇余円で、いずれも人足寄付の申し出で、一人につき一二銭の割合であった、と述べている[49]。また、松野は、一二月一日の通常府会で、京都より宮津に達する全線路において七峠があるが、六峠の難工事はすでに成功し、残るは長尾峠の開鑿だけ、と述べており[50]、一八八五年一二月の時点では隧道工事はあらかたできていたのだろう。ただし、それから半年後の『日出新聞』明治一九年五月二日付は、「栗田峠の隧道七十間の内五十余間は最早開鑿を竣りたるが、来る六月中旬までにハ悉皆成功の目的なりといふ[51]」と伝えている。

栗田隧道の完成は、一八八六年（明治一九）七月頃であろう。この完成は、同時期に完成した宮津の終点大手橋の完成[52]とあいまって、京都宮津間車道工事の画期となった。

八月四日、北垣府知事、多田郁夫府土木課長、府土木課員、川村政直与謝郡長をはじめとした丹後各郡長・府常置委員・戸長らが参加して、六時に栗田トンネル開通

式、八時に大手橋開通式が盛大に行なわれた。五日、北垣は、宮津をたち栗田浜で漁舟に乗り、栗田・由良間の海岸新道を点検している。[53]

栗田トンネルは長さ六八間（約一二四メートル）、幅一五尺（約四・五メートル）、中真直高一四尺五寸（約四・四メートル）、周囲は切石で積み立てられた。工費は一万八一一七円五一銭二厘である。[54]トンネルの東口に「農商便利」、西口に「撥発洞」と言う文字が刻まれている。いずれも北垣府知事の字である。

④栗田峠開鑿のその後

栗田峠の開鑿はもともと波路村の売間九兵衛の発起でそれに上司町の人々の全面的な協力によって進行した事業であった。しかし栗田トンネル竣工後両者に金銭をめぐって裁判事件がおきる。売間は、この事業に身命をかけたが、工事は予期の如く進行せず、京都府の事業になることによってやっと完成までに至った。その間、売間はこの工事負担のため莫大な負債をかかえ、所有の財産はほとんど失う状況に至ったらしい。一方上司町の人々も多くの金額と労力を負担することになった。両者の開鑿費用をめぐる勧解裁判は、一八八七年（明治二〇）三月一〇日、売間が家財を売却し一五円五〇銭を上司町に支払い、残金一三六円七二銭四厘は売間が身代持ち直し次第次第返済することを条件に和解が成立している。こ の後売間は波路村を離れ、舞鶴町余部に移った。[55]

栗田隧道は、一九七〇年代に新しく国道一七八号線のバイパスができるまで、宮津への出入口の役割を果たした。一九〇九年（明治四二）九月、栗田トンネルの波路側の地に宮津町・栗田村・城東村の運送業者たちによって「隧道開鑿主唱者売間九兵衛翁之碑」の石碑が建立された。栗田峠開鑿の売間の死はそれから三年後の一九一二年（大正元）一〇月である。[56]

七　区町村土木補助費

①区町村土木補助費の府会での論議

京都宮津間車道工事が進行する中で、この工事と併行して京都の道路景観を大きく変える制度が京都府会で生まれてくる。大規模な峻坂平低を目的とした区町村土木補助の制度である。車道開鑿にあたってはそれに連絡する路線中峻坂険路があっては車道開鑿の効果が充分果たすことができない、という理由にもとづいていた。[57]

一八八三年度（明治一六）通常府会開会中の一八八三

年三月一〇日、下京区選出の中村栄助より道路開鑿補助費について、一つの建議がなされる。建議の内容は、「一挙金三千円以上ニシテ峻阪ヲ平低スル等ノ大工事ニ限リ之ヲ補助ス、其経費ハ郡七分、区三分ノ割合ニテ各地方税ヲ以テ支弁ス」[58]、というものである。この建議の理由を、中村は次のように言う。①昨年京都宮津間車道開鑿の景況を実地調査したところ、丹波・丹後地方は平坦な地が少なく、亀岡より篠山（兵庫県篠山）、または福知山等に至るところにはいろいろの峠がある。②宮津の方を向けば下山田村（現野田川町）の切下げ工事があり、そのほか滋賀・三重・島根・兵庫の各県に達するところには、その間の峻坂を開鑿しようとして予算を立て協議しているところもあり、この道路補助費を置けば便利な点は少なくない。③郡七分、区三分の割合は特に根拠はないが、車道開鑿費は人口をもって比率し、「町村費ノ総額ヲ折半」し、区三分、郡七分の割合で補助するつもりである[59]。

京都区部選出の中村が郡部を主な対象とする道路補助を提案した理由は、後に一八八七年度（明治二〇）府会において、①車道開鑿に接続する峻坂を平低してその連絡を通ずること、②この制度を置いて道路を改良する意志を奨励すること、と述べているが[60]、一八八三年度府会において上京区選出の府会副議長西村七三郎が、「峻坂ヲ平低スレハ区部ニ直接間接ニ益アルヲ以テ之ヲ補助スルナリ」[61]と発言したのと同様な理由とともに、府会常置委員として京都府全体を見渡すという自己の識見の発露もあったろう。

中村の建議の採否は全員の賛成で可決された。その後「峻阪平低」の四字を削除すべしという意見が出て八名の賛成があったが、建議案が六四名の賛成で可決された[62]。

一八八三年度の区町村土木補助費は、①原山峠（園部より兵庫県篠山へ達する線路）、②比冶山峠（中郡長岡・五箇・鱒留を経て熊野郡久美浜に通ずる中郡・熊野郡境）の二つの峠の切り下げに使用された。①については総費額九九一三円余で、その内四分にあたる三九六五円余は兵庫県の負担で、残り六分、五九四八円余の二分の一、二九七四円余が補助された。②については、総額四〇〇五円余の二分の一、二〇〇二円余が補助された[63]。

二つの峠の土木補助費は、総額で五〇〇〇円（区の分一五〇〇円、郡の分三五〇〇円）ほどであった。

一八八四年度も五〇〇〇円が計上され、①三重県伊賀上野に達する相楽郡北大河原村（現南山城村）新道開鑿工事二五四七円余、②与謝郡と中郡を結ぶ口大野・水戸

谷の開鑿工事二二一六円余の補助が行われた。[64]なお、京都府南部に属する相楽郡北大河原村の新道開鑿工事が補助の対象になったことは、京都宮津間車道に連絡する道路だけではなく、京都府下の峻坂が広く対象になっていたことを意味する。

一八八五年度（明治一八）京都府会になると、土木補助費は前年の半額二五〇〇円（区の分七五〇円、郡の分一七〇〇円）になり、しかもこの年はその二五〇〇円の予算が消化できないという事態も現出した。また、少数で否決はされるもののこの制度そのものの削除説まで登場した。[65]このような状況は、もちろん不況の影響であるが、この府会で上京区選出富田半兵衛の発言のように、この年車道工事に国庫補助金を要請しながら、府が土木補助を行うことに対する批判もあった。[66]また、補助は工事費の二分の一であり、不況のなか莫大な工事費が地元負担になるという問題点もあった。

一八八五年一一月開会の一八八六年度（明治一九）京都府会では、この制度のきっかけをつくった中村栄助がこの制度の廃止を主張した。中村はその理由を、はじめ指定した峻坂平低の多くは成功し、いまだ成功していないところは民力が及ばず容易に工事をおこすことができないので、この制度は不用になるだろう、また区郡連帯の区町村土木補助費ではなく、単純に郡部の地方税で負担するのも良いであろう、と述べている。中村の削除説は起立四名で否決されるが、区町村土木補助費は原案段階から一六〇〇円（区の分四八〇円、郡の分一一二〇円）と以前からすれば大幅に減額された。[67]

一八八六年（明治一九）一一月から一二月にかけての一八八七年度（明治二〇）京都府会でも、中村の区郡連帯支弁による区町村土木補助制度の廃止説がでた。中村は、この制度ではどこまでも道路改修の必要を感じるようになるので、この年の原案である五〇〇〇円ぐらいでは満足を与えることができないだろう、[68]という理由のほかに区部の負担増を訴えた。すなわち、①新賦課法により区部の負担が増しておりまさに家屋税の徴収のようである、②現在区部では営業割で徴収不足を生じている、③区部には道路改修の工事もあり、車道開鑿工事もあり、地方税支弁ではないが琵琶湖疏水工事のような負担の大なるものもある、と。[69]また中村に賛成する議員の中には、上京区選出の栗山敬親のように、「京都ノ如キ三府ノ一ニシテ其道路街衢モ亦整斉ナラザル可カラザルニ其渋悪ナル実ニ極レリ、然ルニ今之ヲ棄テ、二丹地方（丹波・丹

後地方―高久注）ノ如キ僻遠地方ノ費用ヲ負担スルコトハ到底為シ能ハザル処ナリ」という本音の発言もあった[70]。この中村の廃止説は採決にはいたらなかったが、五〇〇〇円の原案は常置委員によって三〇〇〇円（区九〇〇円、郡二一〇〇円）に削減された[71]。

ただ、この府会では、区町村土木補助費の制度について大きな変更を加える建議が下京区選出雨森菊太郎によって提唱され、それが可決された。修正が加えられた建議案の内容は次のようなものである。①区町村土木補助費は、これまで年々通常府会で補助すべき工事の場所を指定せず、単に金額だけを定めおくという制度であったが、この場合年度内に補助すべき工事の大小多寡を予知しがたく、補助費を支給した箇所には工事の方法、工費の計算等まったく適当ではないものもあった。②したがって来る二一年度より区町村土木補助費はあらかじめ支給すべき場所を指定し、これに対する予算を通常会議案に組み入れるのが適当である。③郡区長または戸長が区郡連帯地方税の土木補助費を請願せんとするときは、その年度府会開設前にあらかじめ区町村会または土功会を開き起工すべき工事の方法・予算を議決し、または諮問会の答議により府庁に出願するよう府庁より達すべきである。④府庁は出願した中で緩急便否を調査し、もし補助を要するものがあれば、さらに工事の方法・予算の当否を審案し、その支給すべき金額を府会議案の予算に編入するというように改められたい[72]。

この建議にもとづく制度は、翌一八八八年度より実施される。このより整備された区郡連帯（一八八九年度よりは市郡連帯）の土木費補助制度は一八九三年度（明治二六）を最後に廃止になるまで続くことになる[73]。

②区町村土木補助費施行の事例―伊賀街道新道

区町村土木補助費は、一八八八年度（明治二一）により整備された制度になるまで、多くの問題点をかかえていた。その一つは経費三〇〇〇円以上の工事が対象になり、その半額が補助になるということであったから、松方デフレという不況の最中に一五〇〇円以上の地元負担が必要であった。この負担の問題を中心にして区町村土木補助費施行の事例として一八八四年（明治一七）から八五年にかけて行われた伊賀街道新道開鑿をとりあげてみよう。

相楽郡北大河原村を通る伊賀街道の内、小字山口より三重県阿山郡島ケ原村界までの一里の区間（別の史料では小字今山・小字北口間）の海老坂および二ツ峠は、険

峻な坂路で、人馬の通行が不便でようやく牛馬の背をかりて運輸をしていた。この道は一・二間（約二・四メートル）の道であった。江戸時代、近江・伊賀・伊勢・大和などからの物資が木津川の終点大河原浜に集められ、舟運によって伏見・大坂に運ばれていたが、維新後交通の頻繁と、物資の輸出入が繁多になり、伊賀街道の険峻な坂路は益々不便を感じるようになり、開鑿が意識されるようになったらしい。道路開鑿の発起人大仲重太郎の記録によれば、一八八四年（明治一七）八月、京都府より相楽郡長松本金兵衛（木津村）に開鑿の内訓があり、松本相楽郡長が北大河原村を訪れ、庄屋や区長をつとめてきた大仲重太郎に伊賀国境より大河原浜に達する車道開通起工の発起人になることを要請した。大仲は再三辞退したが、結局説得に応じ、同じ北大河原村の森地平左衛門と槙田真二郎を加えて三人で発起人の役を引き受けることになった(74)。大仲らは測量師を雇用し、村内の線路を踏査査定の結果、従来の伊賀街道よりも麓に近い押原越の地が治定された(75)。工事は同年一〇月起工され、一八八五年（明治一八）八月に竣工し、同月二五日開路落成の式が大仲重三郎宅を仮式場に府知事代理、松本相楽郡長らが臨席のもとに行われた(76)。

この道路開鑿には様々な困難があった。第一は人足の問題である。大仲家の記録によれば、「当村内ヨリ素々ト約定ハ人足ニテモ千五百人出ス筈ニ候処、少シ之不平ヲ申立、壱人モ当村ヨリハ出シ不申(77)」、すなわちもともと北大河原村での約定では、村から人足千五百人提供の予定であったが、村内で「不平」を言うものがあり、結局村内からは一人も人足の労力提供はなかった。おそらく土木業者の人足が使用されたのであろう。第二は資金の問題である。この工事金額は五四五〇円であった。この内約半額の二五〇〇余円は一八八四年度（明治一七）の地方税補助(78)、すなわち京都府からの補助であった。道路起工時には、資金の半額は村が負担するはずであった。しかし、大仲家の記録では、北大河原村は「故障ヲ唱へ」、まったく村からの支給はなかった。事前に村が支給を約束した証文類もなかったようである。結局のところ、新道開鑿によって利益がある上野商人仲間より五〇〇円の寄付があったほか、残りの金額二四五〇円ほどは発起人である大仲・森地・槙田が出金せざるをえなかった(79)。土木工事は多額の金額が必要であり、彼らは自己資金だけで資金の調達ができるわけもなく、相楽郡救益社から千円を借用している(80)。大仲・森地・槙田は、この千円の借

用金の抵当として三人の地券だけではなく、北大河原村の有力者にも地券を借り受けていた。一八八八年（明治二一）五月、大仲ら三人は、これら抵当地券提供の村内有力者に対して、一切の損難を与えないとする誓約証を差し出している。[81] また三人は、一八八九年（明治二二）一月には、地券借受の四名に対して一八九〇年（明治二三）一二月中に地券返済の定約証を差入れている。[82] このほか、三人は北大河原村に負債償却の方法を頼むが良い結果は得られなかったらしい。一八八八年一二月、三人は、相楽郡長に対し、元金は一八八九年から一八九三年までの五カ年間、無利子での償却を願い出ている。[83] この嘆願書には「村民等ガ無情浮薄ニシテ」という表現があり、大仲ら三人が土木工事の費用を支弁しなければならない無念の気持がにじみ出ている。三人の負債の償却が完了するのは、一八九三年（明治二六）である。この間、森地は居宅・財産を手放し「赤貧洗フカ如キ悲境」に陥ったらしい。[84] なお、明治三〇年代以降いずれの時点か不明であるが、森地・槙田両家は北大河原村を離れた。

この新道は、現在廃道になっているが、筆者の実測では約二間（約三・六メートル）ほどの道であった。大仲重太郎の記録では、これまでの難路が、車行自在の道になり北大河原村の産物運搬の節減の結果、生産原価の低廉になり、薪炭・穀類・肥料に至るまで運搬の利便は見違えるほどであったという。[85] なお、一八九七年（明治三〇）一一月、私設関西鉄道上野—加茂間が開業し、北大河原の地に大河原停車場が誕生する。それから二年後の一八九九年（明治三二）四月、大仲・森地・槙田の三人は上野街道（伊賀街道）新道開鑿記念のため北大河原小字山口二二番の私有地に石碑建立を願い出、同年九月一二日に関係機関から許可をうけている。[86] 結局、石碑は建てられなかったようであるが、鉄道による物資流通方法の変化をうけて、この道路の持った意味を記憶に留めておくことが意識されたからかもしれない。[87]

北大河原村の道路工費をめぐる悲劇は氷山の一角かも知れない。すでに見たように、一八八八年度に完全に村主体の整備された土木費補助の体制ができあがるまで、さまざまな黎明期の問題点をかかえながら道路開鑿が行われたのである。

八　車道のその後

一八八九年（明治二二）の車道開通以前から車道開通

を見込んで様々な動きがあった。『日本立憲政党新聞』明治一七年五月二日付は、「京都の人々その発起にて、今度七条堀川辺へ馬車会社を設立し、同地より丹波の亀岡・園部・福知山を経て丹後の宮津に達する往来の便を開かんと目今其目論見中なりと」、と伝えている。また、北垣国道の日記『塵海』明治二一年九月一七日条は、「早朝内国通運会社京都市店支配人久志本常琢・同郵便馬車掛リ安田峰三郎来リ、乗合馬車開業願ノ事ヲ具申ス」とあるが、これは京都宮津間車道に絡んでの動きか不明である。

一八九一年（明治二四）七月、宮津町字小川の澤田宇兵衛によって京都・宮津間の乗合馬車営業が開始された。両地間の発着時間は、午前五時宮津発の馬車に乗れば、正午に福知山に着、同時同所発する車に乗り換え、午後六時園部着、翌日午前五時同地を発し同一一時に京都（七条大宮）着で、毎日一回づつの往復であった。賃銭は京都・宮津間で一円二六銭。取次所は、栗田、由良、大川、高津江、河守、天津、生野、菟原、大久保、檜山、須知、八木、亀岡、沓掛、樫原であった[88]。乗合馬車は小荷物の運搬も兼業し、京都から峰山・舞鶴・宮津行は翌日配達、福知山以東は即日配達、また宮津から京都行の場合園部・亀岡・京都などは翌日配達であった[89]。一八九三年（明治二六）六月、澤田がひきいる澤田広栄堂馬車部は宮津の本店と京都七条大宮支店の間に即日発着の馬車を往復させた。午前四時京都発、午後七時三〇分宮津着で賃銭は一円四八銭であった[90]。

乗合馬車の事故が多かったことは『三和町史』下巻の林正氏執筆部分が詳しい[91]。また、京都宮津間を一日行程の乗合馬車で行くことができるようになったとしても、現実にはどこかで休憩しなければ肉体的にはかなり負担が多いものであった。はるか後のことであるが、『日出新聞』大正五年四月七日・九日付は、一九一六年（大正五）四月に、天田郡福知山町広小路から加佐郡河守町まで乗合馬車で旅した新聞記者の見聞記を掲載している。それによれば、乗合馬車は八人乗りで、馭者一人、箱外の後尾に一人がついたが、天井が低い上に幅が非常に狭く、膝頭がぶつかり、動揺が激しくお互いの体をお互いが支え合うような状態、さらには一時間余遅れで出発した、という。福知山から河守のような比較的近いところでこの状態であったから、長い距離は乗客にかなりの苦痛を強いたであろう。

さて、この車道はどの程度の経済的効果をもたらしたか。この点はそれを明示する史料に乏しい。この効果に

ついて、『日出新聞』は、完成以前から次のような冷めた記事を載せていた。(92)

（前略）扨て其工事落成の暁に至りては如何なる効果あるやを考ふれば、道路は完全の域に達するも、地方人民は萎微して振るはず、殖産興業の途開けず、唯官吏の出張に便利を与ふると、丹後縮緬其他些細なる両丹物産を京都に送り出すとくらゐの効益を占むるに過ぎずとありては甚だ本意なき次第ならずや、沿道人民の覚悟は如何、我輩の聞くを願ふところなり

この記事は多分に『日出新聞』の本社がある京都の街場の意見が反映されていると見えなくもない。しかし、いずれにしても、物資の輸送の面で工事費に比較してどの程度の経済的効果があったかは見えない。しかも、明治二〇年代後半からは一八九三年（明治二六）七月に設立申請された京都鉄道株式会社によって、京都舞鶴間鉄道の敷設が行われていく。ただし、この鉄道敷設の歩みは遅く、一八九九年（明治三二）京都・園部間が全通するが、それ以後は未成線になり、一九〇四年（明治三七）官設鉄道舞鶴線福知山・新舞鶴間が開通する。結局のところ、京都・新舞鶴間の全通は一九一〇年（明治四三）である。鉄道が敷設されたところでは物資の輸送は次第に鉄道中心になっていくことは容易に想定される。

しかし、この時期、まだ宮津までは鉄道網は及んでいなかった。一九〇九年（明治四二）宮津町・栗田村・城東村の運送業者たちによって売間九兵衛の石碑が建立されたことは、この車道が舞鶴以北の物資輸送に大きな意味を持っていたことがわかる。宮津までの鉄道網が伸びるのはそれから一五年後の一九二四年（大正一三）である。なお、現在京都宮津間車道は、一九六七年（昭和四二）国道九号線などの大道路が完成した後も、地域の生活用道路の様相を帯びて活用されている。

おわりに―車道の時代―

一八八二年（年度では一八八一年度）から一八八九年にかけて行われた京都宮津間車道開鑿工事について、いくつか特徴的なことを以下に述べておきたい。

第一は、車道開鑿の契機である。まず、考えられるのは、一八七六年（明治九）八月の天田郡および丹後五郡の京都府への編入である。ただし、このことが直接的契機になったことを史料上で明示することはできない。後

述する「補論」で述べるように、京都府当局も京都府議会も車道開鑿の動きを示していくことを史料上明示できるのは一八八〇年（明治一三）である。要するに、前年の京都府議会誕生後である。すなわち、山城から丹波、そして丹後まで京都府全体のことを審議する機関の登場がなければ、車道開鑿にはいたらなかったことはほぼ間違いなかろう。そして、車道開鑿には二つの背景がある。一つは明治以後の荷馬車・人力車の増大である。もう一つは京都府各地で、地元の人々によって峠の切り下げや新道開鑿の動きがあったことである。この車道路線でも、車道開鑿以前に大枝山（老ノ坂）の切り下げや新道開鑿、天田郡大身村の道の付け替え、売間九兵衛による与謝郡栗田峠の切り下げ工事があったことは前述したとおりである。

第二は、軍と道路の関係である。この車道開鑿の過程で軍が表舞台に登場することはなかった。『大江町誌』通史編下巻は、「舞鶴鎮守府設置（明治二十二年決定、同三十四年開庁）を見越しての軍事道路としての性格を、より大きく持つ街道であった[93]」とする。この車道は、その後一八九四年（明治二七）七月、勅令二八号[94]によって京都―宮津街道（加佐郡八田村分岐）―新舞鶴が「国道鎮守府西街道」となったため、軍事道路と位置づけられる要素がある。しかし、この車道は、舞鶴市街の人々の要望があったにもかかわらず、舞鶴は車道路線にならなかった。また、舞鶴市街の人々の要望の中には一切軍事的理由の記述はなかった。そもそも、舞鶴鎮守府設置が決定されるのは一八八九年（明治二二）であり、車道が開鑿されていく時代において舞鶴港は軍港ではなかった[95]。わざわざ大河由良川を通って舞鶴を通る必然性はなかったのである。

ただ、一八八六年（明治一九）六月、北垣府知事が大坂に行き、京都府も管轄にあった第四師団の師団長高島鞆之助にあい、三間幅の了承を得ていたことは注意する必要がある。この時点で北垣は道幅で軍の了承を必要としたのである。車道開鑿工事もあと三分の一程度を残すだけになっていた一八八六年の時点で、なぜ第四師団長の了解を必要としたのか、あるいはたまたまなのかよくわからない。ただ、前年一月六日太政官布告第一号により、国道線路が三間から七間とされ、これに基づいて二月二四日内務省告示第六号で「国道表」、すなわち四四の国道の線路が告示された。ちなみに京都から福知山までの車道路線は「東京ヨリ鳥取県ニ達スル別路線」として

国道二三号に指定された[96]。鈴木淳氏によれば、この国道の道幅決定直後には、陸軍がその遵守を求めたが、太政官は県や内務省の意向（すなわち四間幅でも広くて巨大の工費を要するため漸次でなければ行われがたいなどの意向）通りの実施を認めた、という[97]。軍への一定の配慮を示しながら、府県や内務省が道路行政の主導権を握っていたというのが、京都宮津間車道の時期であろう[98]。

第三に府会の論議についてである。一八八一年度通常府会から一八八七年度通常京都府会まで、京都宮津間車道開鑿工事の地方税予算は当然府会ではかられた。松方デフレによる不況に一八八三年の旱害、一八八五年の水害も重なり、さらには京都監獄所の焼失や第三高等中学校の誘致費用の捻出などにより、工事予算は常に減額される傾向にあった。乙訓郡の正木安左衛門のように廃案を主張するものもいた。しかし、減額されながらも毎年予算はつきつづけた。これを主導したのは京都宮津間車道の沿線に居住する議員だけとは限らなかった。本稿では、個々の議員の発言まで記述していないが、常置委員はもちろん原則推進の立場であったし、直接的利害のない京都以南の議員も大筋ではこの工事に賛成した。また、結果として郡部の道路の改修を促進した一八八三年からの区町村土木補助費の設定が下京区の中村栄助の建議によっておこなわれたことを想定すると、府会議員がそれぞれの地域利害だけで動いていたとは断定できず、京都府全体の公益で動いていた点は少なからずある（もっとも、中村自身は、次第に郡部中心の区町村土木費補助に否定的になっていくが）。

第四に、京都宮津間車道開鑿以前の開鑿や区町村土木補助費による工事に自己の財産を相当に費消しなければならなかった人々の存在である。栗田峠開鑿の際の売間九兵衛や上司町の人々、新伊賀街道開鑿の際の大仲重太郎・森地平左衛門・槙田真二郎などである。自己の利益は当然考えたはずであるが、道路開鑿の公的制度が完備していない段階で結果として公益の犠牲になった人々がいたことは記憶しておかねばならない。

最後に景観の問題にも触れておこう。江戸期の道と明治以後の車道は同じ道でも大きな違いがある。江戸期の道は基本的に最短の道が選択される。急勾配もあり峠もある。大きな川には州から州までの季節的な仮橋はあっても恒常的な橋はなく渡しである。また、すでに山陰道の例で述べたように、割合大きな街道でも一間から三間まで道幅に統一性はなかった。道はほとんどが人の通る

道であったから、最小の道幅で三尺（約三〇センチメートル）程度であった[99]。京都宮津間車道はこの景観を変えた。荷車や人力車が楽に通れるよう道が切り下げられたり、迂回の道がつくられたり、あるいは隧道（トンネル）がつくられた。道幅はほぼ三間に統一され、路線のすべての川に恒常的な橋がかけられた。京都宮津間車道の道幅は三間であるが、この頃から二間（三・六メートル）以上の車道がつくられていく。要するに、京都宮津間車道開鑿直後から区町村土木補助費もあって京都府下の道は次第に変わっていく。時代は車道の時代に入ったのである[100]。

（1）『明治十七年度京都府会議録事』第四号、二六頁。

（2）拙稿「京都宮津間車道開鑿工事（上）」『社会科学』七六号、四頁。

（3）『明治十九年度京都府会議録事』第六号、一三丁。

（4）長尾峠は加佐郡由良村から与謝郡脇村に抜ける「七曲八峠」と呼ばれる山路の峠であった。車道の道は、史料上は「長尾峠の開鑿」と出てくるが、事実上は今までの山路の道ではなく、由良海岸の海岸線を通る新道であった。この道の開鑿は、大きな峠の中ではもっとも遅かった。一八八五年一一月から一二月にかけての一八八六年度通常府会で、常置委員松野新九郎は、京都より宮津に達する全線路にある七つの峠の中で残るは長尾峠の開鑿だけだとして、この開鑿の意義を主張した。すなわち、由良村は小さいとはいえ北海の一港をしめ、由良川を越えれば舞鶴の都会があり、近傍の村の利益のみならず、西は宮津より但馬に達し、東は若州に連絡し、その利益は少なくない、と（『明治十九年度京都府会議録事』第八号、七丁）。工事は一八八六年から開始されたが、後述するように同年八月五日、北垣府知事が船上から海岸新道を点検していることから、同年中には完成したと思われる。

（5）『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』

（6）拙稿「京都宮津間車道開鑿工事（上）」一五頁。なお、その中で、一八七四年（明治七）六月に北庄村俣野弥兵衛・俣野権右衛門、小林村西村理助の三人が京都府に申請した大枝山新道開鑿の計画を紹介したが、「どのように工事が進行したか不明である」、と書いた。しかし、その後の調査で、この新道開鑿は一八七七年（明治一〇）一〇月には成功している、ことがわかった。俣野右内家文書に、一八七七年一一月、俣野弥兵衛と西村利助が京都府知事槇村正直に宛てた「新道落成ニ付御検分再願」、「新道落成ニ付再願書」の二通の文書がある。それによれば、①「大枝峠老ノ坂新道」が成功したので、去る一〇月二七日をもって書面を届けた、②新道落成の上は、牛馬を始め往来人を通行させたいので至急御検分をお願いしたい、ということである。この後の動きは不明である。また、拙稿（上）では、一八七四年（明治七）六月、京都府知事に「大枝山道開之儀ニ附御願書」を提出した「桑田郡第一一区小林村の西村理助、北庄村の俣野弥兵衛・俣野権右衛門の三名」について「運輸に関わった人々であろうか」と安易に書いたが、この点も訂正の必要がある。俣野弥兵衛家の分家の現在の当主俣野右内氏の手紙によるご教示により、次のことがわかる。①俣野弥兵衛は明治三年の史料によれば、この時点で北ノ庄村の庄

屋をつとめるとともに、石高四六石三斗、田圃三町三反の地主であった。②明治三年の史料では職業は農業。この北ノ庄村の史料は兼業の場合は「農業・酒屋商」などの記載があるが、俣野弥兵衛家については農業だけの記載しかないし、祖父・祖母から弥兵衛家が農業以外の仕事に手を出したと言うことを聞いたことがないとのこと。③俣野弥兵衛は、明治五年には、戸長をつとめる。また、俣野右内氏も指摘しているが、『府会議員被撰挙人名簿』（一八八一年）では地租額六六円八九銭八厘で、北ノ庄村で最大の地租納入者である。これらのことから考えると、俣野弥兵衛は、地域の名望家であるが、「運輸に関わった」とは、現在までの調査では言えないことがわかる。また、俣野右内氏によれば西村理助も「運輸に関わった」人物とは言えないようである。これらの人物がなぜ大枝山新道開鑿にかかわったかは今の段階では不明である。

（7）『新修亀岡市史』本文編第三巻、一一二頁。

（8）一八八五年三月七日、一八八五年度府会での常置委員松野新九郎が、老ノ坂隧道工事が「両三年」かかった、としているのも、完成時期が一八八三年八月であったことをうかがわせる（『明治十八年度京都府会議事録』第二号、一四～一五頁）。

（9）同右の松野新九郎の発言。

（10）前掲『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』。

（11）林屋辰三郎・上田正昭編『篠村史』（篠村史編纂委員会、一九六一年）三七七頁。なお、同書には、「この工事によって旧来の道巾より約三倍広くなり」（三七七頁）とあるが、この車道はほぼ三間で統一されていたから、工事以前の道は約一間であったと思われる。

（12）『日出新聞』明治二〇年四月二七日付。『新修亀岡市史』本文編第三巻、一一三頁。

（13）一八八五年度通常府会中の一八八五年（明治一八）三月七日、京都府の田所技手は、観音峠開鑿の進捗状況を聞かれたのに対し、昨年一二月ようやく着手した、路線・測量などの都合もあって延引したが、現在のところでは五分通りできた、と答えている（『明治十八年度京都府会議録事』二号、一七頁。）

（14）一八八五年一一月二六日、一八八六年度通常議会での常置委員奥村新之丞の説明。この時、常置委員等は頂上五間切り下げを六間切り下げにするために、人足賃二〇銭を一八銭とし、職工賃三八銭を三四銭にした（『明治十九年度京都府会議録事』第四号、九～一〇丁）。

（15）『明治十九年度京都府会議録事』第四号、一〇～一四丁。『明治二十年度京都府会議事録』第六号、六頁。

（16）前掲『篠村史』三七七頁。

（17）『明治二十年度京都府会議録事』第三号、一三丁。なお、多田の説明によれば、京都より岡村の間の道路橋梁開鑿費三万九千余円の内桂橋には、その六三％の二万四八三九円余が予定されていた。

（18）ただし、北垣の日記『塵海』明治二二年一一月一三日条およびその前後の日の記述には、桂橋渡橋式の記事はない。北垣は当時胃腸病を患っており、もし出席したとしても日記に記すほどの感慨はなかったのかもしれない。

（19）明治一六年五月一一日「潰地御買上願」（亀岡市王子区有文書）

（20）『自明治二十一年至二十三年　京都宮津間車道敷地残余処分済』（京都府庁文書、文書番号明21—43）

（21）『日出新聞』明治一九年六月四日付。

（22）京都府立総合資料館編『京都府百年の資料七　建設交通通信編』（京都府、一九七二年）一一八～一一九頁。

(23) 明治一九年五月一三日「貸金催促ノ控訴状」（落田毅家文書）。

(24)『明治十七年官員進退帰省罰俸録』（京都府庁文書、文書番号明17—14）。

(25)『明治十六年官員進退帰省罰俸録』（京都府庁文書、文書番号明16—19）の明治一六年三月八日条には、五等属高屋邦愷と六等属白木為政が「車道開鑿事務担当」が申し付けられた旨の記載があるが、高屋は「園部ヨリ以西ノ線路負担スヘシ」、白木は「園部ヨリ以東ノ線路負担スヘシ」と分業制がとられている。

(26) 一八八三年度通常府会で車道開鑿費の答弁にたったのは井上益孝四等属で、部分的に雨森菊太郎五等属である。井上は一八八二年度の答弁委員になっている（『明治十五年官員進退帰省罰俸録』（京都府庁文書、文書番号明15—20）。しかし『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』の「関係者」には井上益孝の名はない。

(27) 市田富蔵（栗田尋常小学校長）『大典記念栗田村誌』一九一六年、一〇頁。

(28) 上司区有文書。この簿冊には文はなく、また「藤左衛門」という形で姓がない名前だけの連印簿である。『与謝郡誌』によれば、幕末期の上司村の戸数は一〇八戸であるから、一〇五名連印とは全戸に近いのではないかと思われる。

(29)「定約書連印簿」（上司区有文書、『宮津市史』史料編第四巻、七七〇頁）。六三名が全戸に対してどのような構成になるかは不明。

(30) 一八八二年（明治一五）九月、売間九兵衛ほか四名（上司町の人々）より京都府知事北垣国道宛「栗田峠切下ケ願書」（上司区有文書、『宮津市史』史料編第四巻、七七一～七七二頁）には、「水力ヲ以テ別冊目論見帳ノ通リ切下ケトンネル開鑿仕度」とあり、「トンネル」と「切下ケ」が同じ意味で使用されていたことがわかる。

(31) 和田博雄「売間九兵衛と栗田トンネル（上）」『宮津地方史』第四号、一八頁。

(32) 年未詳（一八八七年カ）「本年第百九十七号御勧解事件願人売間九兵衛ヨリ私シ共ヘ係ル有志人夫兼有志金請求之義左ニ答申上候」、上司区有文書（宮本長之助『上司古文書　勧解事件篇』二七頁）。

(33) 明治二〇年二月一九日、与謝郡波路売間九兵衛より宮津治安裁判所判事補片山実宛「手続書」、上司区有文書、（前掲『上司古文書　勧解事件篇』一六頁）。

(34) 明治一二年一二月二九日、上司町総代細川惣次郎ほか三名より売間九兵衛宛「記」、同年一二月売間九兵衛より栗田上司村宛「受取金証」（宮本長之助『上司古文書　勧解事件篇』四頁）。

(35) 注（33）。この「手続書」によれば、売間の上司町への寄留は、上司町側が、町内有志人夫の使い方の都合もあるので、是非町内に出頭して指揮してくれとの要請が売間にあり、実現したという。

(36)『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。

(37) 明治一三年五月「栗田峠開墾有志録」上司区有文書（『宮津市史』史料編第四巻、七七〇～七七一頁）。

(38) 明治一四年一月一四日、平田保右衛門より細川惣次郎ほか五名宛、上司区有文書、（前掲『上司古文書　勧解事件篇』三三頁）。

(39)『明治十四年　京都府会議録事』第四編、七八～八二頁。

(40)「本府通常府会傍聴記」『京都新報』明治一五年五月七日付。

(41)『明治十六年　京都府会議録事』第五号、二二一～二二四頁。

(42) 明治一五年九月、売間九兵衛ほか四名より京都府知事北垣国道宛「栗田峠切下ケ願書」上司区有文書（『宮津市史』史料編第四巻、七七一～七七二頁）。

(43) 明治一六年五月、売間九兵衛より京都府少書記官谷口起孝宛「栗

田峠開鑿願書御却下願」上司区有文書（前掲『上司古文書　勧解事件篇』八頁）。

(44) 明治一六年五月、売間九兵衛より京都府少書記官谷口起孝宛「栗田峠切下ケ願書」（『宮津市史』史料編第四巻、七七二～七七三頁）。

(45)『明治十七年官員進退帰省罰俸録』（京都府庁文書、文書番号明17—14）。また、前掲『京都宮津間車道開鑿工事成蹟表』の「前后事業関係者」には「雇」として「売間」の名が記載されている。

(46)『明治十七年　京都府会議録事』第壱号、二六頁。

(47) 同右、第四号、七～八頁。

(48) 同右、第四号、二〇～二一頁。

(49)『明治十九年度京都府会議録事』第二号、一四丁。なお、その寄付の内訳は、宮津の大手橋の寄付七七五円、隧道より以西で四四八円八銭、隧道東口で一二七三円八銭であった。

(50)『明治十九年度京都府会議録事』第八号、七丁。

(51)『宮津市史』史料編第四巻、七七三～七七四頁。

(52) 大手川（宮津川）架設の大手橋はもともと木造橋であったが、三連アーチの石橋が一八八六年（明治一九）二月に起工され、七月に竣工した。大手橋の石材は栗田トンネルの余材が使用されたという（宮城益雄「明治中期の京都縦貫道と宮津大手橋」『宮津地方史』第三号）。『日出新聞』明治一九年五月二日付によれば、「費用は地方人民より八百円を寄附し、之れに四百円の地方税を加へ都合千二百円の予算」であったが、最終的には工費は一五七二円七七銭四厘であった（『京都宮津間車道工事開鑿成績表』）。長さ一二間（約二一・八メートル）・幅四間（七・二メートル）の大手橋の傍らには一八八八年（明治二一）一〇月今田佐平治らによって「改造大手橋之碑」が建てられた。碑文は北垣国道京都府知事の撰で京都府属巌本範治の書であった（『宮津市史』史料編第四巻、七七六～七七七頁）

(53)『塵海』明治一九年八月四～五日条。北垣は、八月二日午前四時多田郁夫・岩本範治両属を随伴して京都を発ち、新道工事および未成工事の線路を点検して午後九時に福知山に到着した。翌三日午前四時福知山を「人車」で発ち、「内宮」（皇大神社、現加佐郡大江町内宮）に至り、五時三〇分駕籠で「内宮」を発ち、普甲峠の険峻を越え、「坂麓」で陶不窳次郎与謝郡長、斎藤宮津警察署長の出迎えを受け、「人車」に乗り換え宮津の荒木旅館に到着している（同、明治一九年八月四～五日条）。

(54)『京都宮津間車道工事開鑿成績表』

(55)『宮津市史』史料編第四巻、七七四～七七六頁、前掲『上司古文書　勧解事件篇』、和田博雄「売間九兵衛と栗田トンネル（下）—栗田トンネル勧解事件について—」『宮津地方史』第五号。

(56) 和田博雄「売間九兵衛と栗田トンネル（上）」『宮津地方史』第四号、一八頁。

(57)『明治十九年度京都府会議録事』第七号、一二丁。

(58)(59)『明治十六年度京都府会議録事』第一号、一〇頁。

(60)『明治二十年度京都府会議録事』第二号、三丁。

(61)『明治十六年度京都府会議録事』、第一号、一二頁。

(62) 同、第一号一一～一二頁。

(63)『明治十七年度京都府会議録事』第五号、二一～三頁。

(64)『明治十八年度京都府会議録事』第六号、二五頁。

(65) 同、第六号、二七～二九頁。

(66) 同、第六号、二七頁。

(67)『明治十九年度京都府会議録事』第二号八～九丁、第三号一丁、第七号一二丁。

(68)現に、一八八七年度において地元より出願の場所は、①京都より小浜へ達する街道の長阪峠・栗尾峠、②網野より間人へ達する街道、③宮津より伊根港を経て間人港へ達する街道、④亀岡より小浜に達する街道、神吉村より細野村まで、⑤亀岡より笹山（篠山）へ達する街道、天引峠、の五カ所あり、この経費合計四万八八五円余の半額でも二万円以上であり（『明治二十年度京都府会議録事』第三号六丁、第七号九丁）、到底一八八七年度予算五〇〇〇円（後減額されて三〇〇〇円）でまかなえるものではなかった。なお、一八八七年度においては、予算のため①と②にしぼりこまれるようになったようである（同、第七号、九丁）。

(69)『明治二十年度京都府会議録事』第二号、三～四丁。

(70)同、第二号、四丁。

(71)同、第七号、一〇～一一丁。

(72)同、第一四号、一一丁。

(73)この制度の廃止については稿を改めて論じたい。

(74)この部分の記述は大仲実家文書の以下による。①明治三二年四月「私有地建碑之儀ニ付御伺」、②明治三二年九月「上野街道開鑿紀念碑一件ニ付諸入費諸記置　発起人大仲重太郎控」、③明治三三年三月「道路開鑿紀念碑建設寄附金募集趣意書」④明治三六年五月「大仲重太郎履歴書」。①～③は『南山城村史』資料編、四三一～三四頁所収。

(75)(76)注(74)の④の史料による。

(77)注(74)の②の史料による。

(78)『南山城村史』本文編では、「一八八五年（明治一八）度の補助（四一七頁）としたが、本文中に述べたように京都府議会では一八八四年度に支給されており、一八八四年度と訂正する。

(79)注(74)の②の史料による。

(80)以下の史料による。①明治二一年五月一〇日「誓約証」、②明治二一年一二月二一日「本郡共有金負債償却方ノ義ニ付歎願」大仲実家文書（『南山城村史』資料編、四二三～四二七頁所収）。相楽郡救益社とは、もともと相楽郡全村の社倉の組織（明治四年創設）であった。この社倉組織は、貧困または罹災者救助を目的とし、木津町の郷倉に貯蔵した積籾を貸し付け、また毎年積籾を入れ換え、旧籾は公売しその売却代金を貸し付けた。この組織は、一八八一年（明治一四）社倉が廃止された際、救益社と名を変え、旧来の貧困者補助や備荒儲蓄以外に郡内の公益事業のための資金貸付にも用途を拡大していた（『相楽』第三号二～三頁、一九一一年四月一日発行）。

(81)注(80)の①の史料による。

(82)明治二二年一月「差入置定約証」大仲実家文書（『南山城村史』資料編、四二七～四二八頁所収）。

(83)注(80)の②の史料による。

(84)(85)注(74)の④の史料による。

(86)注(74)の①～③の史料による。

(87)石碑は建てられなかったようであるが、「大仲重太郎履歴書」によれば、「三名紀念ノ徴衷ヲ後毘ニ伝フル為メ」北大河原村の氏神である国津神社へ新道粗絵図の捧額が三人によって寄贈された。ただし寄贈時期は不明である。

(88)『日出新聞』明治二四年七月八日付。

(89)『中外電報』明治二四年七月一一日付。『三和町史』下巻、一七〇頁（林正氏執筆）。

(90)『日出新聞』明治二六年六月八日付。

(91)『三和町史』下巻、一七〇頁。

(92)『日出新聞』明治二一年一一月一五日付。

(93)『大江町誌』通史編下巻（一九八四年）、一一三頁。
(94)同右、一一三～一一四頁。『法令全書』明治二十七年。
(95)舞鶴市史編さん委員会編『舞鶴市史　通史編（中）』（一九七八年）三九二～三九八頁。
(96)『京都府百年の資料　七　建設交通通信編』一三〇～一三九頁。
(97)鈴木淳「軍と道路」高村直助編『道と川の近代』（山川出版社、一九九六年）一二〇～一二五頁。鈴木氏によれば、道路整備への陸軍の発言権が確立するのは、一八九二年六月、「鉄道への発言権を制度化する鉄道会議規則と同時に制定された土木会規則による」とする（一二八頁）。
(98)北原聡「道路と陸軍」（『関西大学経済論集』五五巻三号、二〇〇五年）は、明治後期から大正期にかけて陸軍の道路使用をめぐる問題に検討を加え、この問題が一九一九年の道路法にいかに反映されたかを考察した研究であるが、戦前期の日本において陸軍と府県もしくは市町村とは道路の修繕において常に矛盾をかかえ、軍が常に主導的位置を占めていたわけではないことを示唆している。
(99)現京都府相楽郡南山城村の明治一〇年代前半期のすべての道幅を『京都府相楽郡村誌』（一八八四年刊）で調べたところ、一間二尺（二・四メートル）の伊賀街道を除き、後はほとんどが四尺（一・二メートル）か三尺の狭い道であった。
(100)なお、京都宮津間車道を従来の山陰道と比較した場合、例外的に迂回の道が新たに開鑿されても、それ以外はほぼ江戸時代の道を三間に拡げて統一を図ったという形になる。したがって、ルートでいえば明治の道をたどることは江戸時代の道をほぼ通ることになる。

［補論一］

本稿（上）において、筆者は、京都宮津間車道開鑿工事が開始される契機として、一八七六年（明治九）八月の丹後五郡と丹波天田郡が京都府に編入されたことを指摘し、原田久美子氏が、京都府は一八七七年（明治一〇）から山陰街道改修の調査に着手していた、と指摘していることを傍証とした（『社会科学』七六号、一七頁）。しかし、この時筆者は、原田氏の指摘の論拠となった三和町大身の熊谷博行家文書を直接に見ていなかった。その後、所蔵者である熊谷博行氏のご許可を得て熊谷博行家文書を見る機会があり、いくつかの修正の必要が出てきた。以下にそのことを記しておきたい。

熊谷博行家文書の中で、一八七七年の「山陰街道改修」にかかわると見られる文書は、①「明治十年　新道取調帳」、②「明治十年　山岳見積リ書」、③「道附替費見積書」の三つで（②と③は『三和町史　資料編』五六三～五六五頁所収）、三つとも熊谷家の明治前期の当主大身村熊谷市郎兵衛の筆になる。①は、「下村（菟原下村―高久注）郵便ヨリ下大久保村郵便迄」の距離（四一町四一間四尺四寸）と取調人足と費用を書き上げたものである。

しかし、②と③も含めて地元である細野峠を通らない新道についての調査であって、「山陰街道改修」という大きな事業の調査とは言えないようである。したがって、京都宮津間車道開鑿工事が開始される契機として、丹後五郡と丹波天田郡の京都府編入ということは背景としては考えられるが、翌年の「山陰街道改修の調査」が行なわれた、という点はそのことを明示する史料がない以上、このころに京都宮津間車道開鑿の計画がもちあがっていたと理解されるような記述は誤解を招くと思われる。

むしろ、熊谷博行家文書からは、一八八〇年（明治一三）の時点になると、確実に車道の計画があったことが明確になる。その史料が、①明治一三年二月二一日「東京ヨリ島根県へ馬車道取調ニ付大身村之内田畑取調帳」、②明治一三年九月一五日「細峠附替ニ付官員御派出ニ相成入費帳」、である。①には、紙縒で綴られている年未詳の史料「東京ヨリ島根県江達スル道路之内何村ヨリ何村迄　車道取開潰地反別一筆限帳　何国何郡第何組」という雛形があり、明らかに山陰街道の調査をおこなおうとしたことが読み取れる。また、②は熊谷市郎兵衛が書いたものであるが、それによれば、この年九月一五日～二四日の一〇日間、土木掛白木為政、測量方角田利永、ほかに測量方二名が大身村に出張し、人足を使用し測量を行なったことがわかる。京都府は、この年七月府議会が全会一致で採択した「京都ヨリ宮津ニ至ル車道開設」の請願を事実上拒否するが、それから二ヵ月後京都府は車道開鑿のための測量を行なっていたのである。このことをどう解釈するかであるが、槇村府知事は拙稿「京都宮津間車道開鑿工事（上）」で述べたように「議会に対する対抗処置」として京都府宮津間車道開鑿議案を一八八〇年度（明治一三）府議会に提示しなかったが、京都府土木課では車道開鑿を前提として動いていたとみていいと思う。京都府土木課の動きは槇村知事の意向と別の独自の動きか、一定の連携を持っていたかまではわからない。

[補論二]

本稿（中）で、「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」（四九頁）、と書いた。本稿（中）を書いた段階では、京都府―各郡役所―各戸長役場（連合戸長役場）を通じて寄付金の事実上の強制が行われたことを示す直接的な史料は見いだしていなかったため寄付金の強制については書くことができなかった。ただ、京都府と各郡役所、そして戸長役場では寄付金の割当をめぐって一定の軋轢はあった

ようだ。福島幸宏氏にご教示いただいた文書に、一八八八年（明治二一）四月三〇日付で天田郡厚村外十ヶ村戸長松村乾造が北垣府知事に宛てた「天田郡内之義ニ付上申且ツ待罪書」（『十九年一月以降廿二年ニ至ル建白』、京都府庁文書、文書番号明18—9）なる文書がある。この文書は、松村が事前に「職務御免ノ願書」を差し出した上で、他郡出身の柳島誠天田郡長は「郡民ニハ余リ親切ナル風采モ無之」として、間接的表現ながら柳島の独断的な行政処置を批判した文書である。その批判した内容のひとつに車道寄付金の問題がある。すなわち、柳島郡長は、「車道寄附金ノ如キ加佐郡ハ三千五百円ヲ承諾セリ、本郡ニシテ加佐ヨリ下ル理由ナシ、且ツ本府ニ於テモ承諾セサルヘシ」と言ったが、「然ルニ本郡承諾ヨリハ加佐郡ノ承諾後レタル哉ニ新聞ニ見ヘタリ、又金員モ加佐ハ本郡ヨリ減シ居リ候哉ニ伝聞仕リ候義ニ有之」、というわけである。要するに、天田郡の寄付金割当額が郡長の詐術的言辞によって決められた、という批判である。寄附金割当をめぐって一定の軋轢があったことを伺わせる史料である。

（追記）

本稿が成るにあたっては多くの方々や機関にお世話になった。林正氏には、ご自身が『三和町史』を執筆する際に収集したすべての資料をご提供いただいた。本稿では新聞記事を中心に有効に活用させていただいた。本稿の土台となったのは、一九九〇年から二〇〇四年まで筆者が関わった宮津市史の仕事である。この時上司区有文書の使用や現地調査などで、元宮津市史編纂室の中嶌陽太郎氏・辰巳幸司氏・東高志氏、元宮津市史執筆委員であった故和田博雄氏にお世話になった。また、文書所蔵者である沼野勝氏にもお世話になった。その他、史料使用許可をいただいた方々や現地調査の際にお世話になった方をあげておく。亀岡市では亀岡市文化資料館の八木めぐみ氏・上甲典子氏、亀岡市域の文書所蔵者である俣野右内氏・落田毅氏・王子区・神前区。福知山市では、文書所蔵者である熊谷博之氏、元三和町史編纂室西村正芳氏、三和郷土史会会長岡部一稔氏。西村・岡部両氏には細野峠（菟原峠）や観音峠の現場を案内していただいた。相楽郡南山城村では、文書所蔵者である大仲実・清子ご夫妻、元南山城村史編纂室の前野雅彦氏。このほか福島幸宏氏ほか京都府立総合資料館の方々、高木博志氏

にも史料面でお世話になった。林正氏から資料提供をうけるにあたって、きっかけをつくってくれたのは二〇〇六年五月にご逝去になった原田久美子氏である。ご冥福を祈る。