

昭和 10 年代の京都府郡部の道路整備

—時局匡救事業後の町村道を中心に—

高 久 嶺之介

本稿は、本誌第 50 巻第 2 号、第 51 巻第 1 号に引き続き、昭和期の道路工事を取りあげる。時局匡救事業は多額の補助金（事業の 75% 国費補助）により国道・府県道・町村道の工事が全国的に行われる。ではこの事業が終了した後、道路工事ほどのような形で行われたのか。本稿では時局匡救事業終了後の 1935 年（昭和 10）から 1945 年（昭和 20）までの京都府の町村道工事が時局匡救事業期ほど量的には多くはないが、ある程度数が行われたことを明らかにする。この要因には、事業の 50% 府費補助があると思われる。町村道工事の具体例として、丹後地方の与謝郡世屋村および山城地方の相楽郡大河原・高山村の工事を中心的に取り上げる。また、京都府の府県道、国道についても昭和 10 年代どのように推移するか史料は少ないが、考えてみたい。

はじめに

筆者は、すでに 2 本の論稿¹⁾で、京都府を対象に、時局匡救事業が展開された 1932 年（昭和 7）から 34 年（昭和 9）の時期に道幅がどのように拡充され、さらに道路の勾配がどのように緩和されていったかを京都府庁文書（以下府庁文書と略称）を使用して明らかにした。ただし、先の拙稿では時局匡救事業が始まる以前、道路工事がどの程度行われていたかは十分明らかにしていなかった。本稿ではこの点のある程度明らかにした後、さらに時局匡救事業（1932～1934 年）終了後、京都府の道路の整備がどのように進むかを、1935 年（昭和 10）から 1945 年（昭和 20）までの時期設定で明らかにする。ここで注目すべきは、時局匡救事業終了後、京都府下の土木事業は時局匡救事業期（1932～1934 年）に比較してあきらかに減少していくが、引き続き土木事業は行われ、大きく減少してはいないという点がある。すなわち、時局匡救事業での町村の事業費の 75% 国庫補助という大々的かつ広範な事業が、終了後 1935 年の経過的処置（後述）を経て 1936 年（昭和 11）に事業費の 50% 京都府補助になるが、それによって、町村の土木事業が、大きく減少しているわけではないという点がある。また、この時期は

1937年（昭和12）以降、次第に戦時色があらわれる時期であり、これが道路の整備にどのような影響を及ぼすかも見てみたい。

道路は、史料上の関係から町村道を対象とする。府県道および国道の整備は史料上、最後に軽く触れる程度にならざるを得ない。史料は、おおむね府庁文書によっている。

また、京都府の町村道といっても地域的に道路は無数にある。本稿では、筆者がかつて自治体史執筆で関係した地域で、ある程度地域事情を知っている地域、京都府北部丹後地方の与謝郡（現宮津市・与謝野町・伊根町）と京都府南部山城地方相楽郡の大河原村・高山村（両村とも現南山城村）をとり上げる。

さらに、本稿はこれまでの拙稿の不十分な点を補う意味もある。不十分な点とは、これまで道幅の拡充、道の勾配の改善については述べたが、自動車および諸車が曲がりやすくする道の最小半径の拡大についてはとりあげてこなかった。しかし、最小半径の拡大は、自動車および諸車がスムーズに進行する上で重要な点であり、道路構造令でも規定されている。本稿では、この点も重視すべきと考え、最小半径の拡大もとりあげる。

また、本稿では、道路がどの点を重視して工事が進められたかを明らかにするために、最初に道路構造令をとりあげる。

なお、本稿では頻繁に使用するため、メートルは「m」、パーセントは「%」と表示する。また、『町村土木費補助申請』など府庁文書では、「(道路の)幅員」と記載しているが、「道幅」と同義語であり、史料をもとにした記載は「幅員」とし、他は「道幅」とした。

1. 道路整備の要因—道路構造令

1919年（大正8）4月10日、法律第58条道路法が制定され²⁾さらに道路の構造をより詳しく規定した法令として同年12月6日、内務省令第24号道路構造令（全19条）が定められた。道路構造令はまず道路の幅員が規定され、①国道の有効幅員は4間（約7.2m—換算は高久、以下「約」は略）以上、府県道の有効幅員は3間（5.6m）以上、主要な郡道および市道の有効幅員は3間（5.6m）以上、主要な町村道の有効幅員は2間（3.6m）以上、とした（第1条～5条³⁾。さらに、②国道の勾配は20分の1、府県道の勾配は25分の1より急なることはできない、とした⁴⁾。さらにまた、③国道および府県道の屈曲部中心線の半径は30間（約54m—高久）以上とした（第7条⁵⁾。このように、国道・府県道の勾配と屈曲部中心線の半径は道路構造令に規定されたが、町村

道について規定はなかった。

ただ、勾配や屈曲部中心線の半径について道路構造令の規程が町村道について記載がなくとも、行論で述べるように、京都府各町村の「町村土木費補助申請書」「計画説明書」には、「平均幅員」のほかにも「最急勾配」や「最小半径」の記載項目があり、道路工事予定の場合、各町村では原則としてそれらを記載して京都府に提出した。

この他、道路構造令は国道および府県道について、車道の路面の構造、側溝の深さ、隧道の有効幅員、橋梁の有効幅員について規定している。

道路構造令に「屈曲部中心線の半径」があることは、明らかに道路構造令が自動車および諸車の存在を前提にしていたことを物語っている。

要するに、道路構造令は、わかりやすくいえば、一定の財政の範囲内で道幅を広げること、勾配をできるだけ削ってなだらかにすること、急カーブをなくし、自動車ならびに諸車ができるだけカーブを曲がりやすくすること、そして、この結果として車が自由に往来できるようにすることを目指したものであった。

道路工事は大枠ではこの後道路構造令に規定されて行われる。たとえば、与謝郡世屋村（現宮津市）では、村長前野藤吉が1935年（昭和10）6月29日に京都府知事に「町村土木費補助申請書」を提出したが、それに添付した「計画説明書」の中に「構造法選定ノ理由」がある。工事の理由は、「幅員、勾配、曲率半径等凡テ自動車及諸車ノ通行ヲ自由ナラシムル限度トスル計画ナルニ付道路構造令ニ依リ施行スルモノトス」とある⁶⁾。このような理由は各町村に散見され、いずれも自動車および諸車をスムーズに運行することが目指されていた。

2. 時局匡救事業以前の道路開鑿

京都府町村での道路改修事業は、1932年（昭和7）9月の時局匡救事業の開始、すなわち事業費の75%国費補助⁷⁾等によって大きく広がっていった。しかし、町村の時局匡救事業以前から道路開鑿・修繕に対する補助は行われていた。京都府においては、1921年（大正10）1月4日の府令第3号「郡町村土木費補助規則」の事業費（工費負担額）の50%補助である⁸⁾。この事業費（工費負担額）の50%補助は、その後「郡」がなくなっても1932年（昭和7）4月1日制定の京都府令第23号「町村土木費補助規程」で踏襲された⁹⁾。

すなわち、時局匡救事業時ほどの補助割合（事業費の75%）でないにしても、工事

費の50%の補助で道路工事は大正期から続いていたのである。

1932年（昭和7）9月の時局匡救事業の開始以前から道路改修工事が行われ、以後も継続的に工事が続いていた事例を、京都府北部与謝郡を対象にいくつかの事例でみてみよう（以下における与謝郡の町村の位置は後掲の図1参照）。

①養老村（現宮津市）

養老村では1926年（大正15）以来府費補助の工事が行われていた。養老村と世屋村を結ぶ主要な道路（町村道養老村役場世屋村役場線）の工事（養老村字岩ヶ鼻地内）は、大正期からの改修の内容がわかる。この町村道では、1926年（大正15）から1932年（昭和7）まで毎年府費の補助（工事費の50%の補助）をうけ、改修工事を施行し、1933年～1934年（昭和8～9）両年度は時局匡救事業の土木工事として補助（工事費の75%国庫補助）を得た路線であった。1935年度（昭和10）は府県道厚垣宮津線中宇奥波見地内を改修し（約3分の1改修）、1936年度（昭和11）も補助を請け、未改修部分中の字岩ヶ鼻地内全部を改修する予定であった。工事は、幅員1mを4mにし、最急勾配3分の1を最急勾配10分の1に緩和し、最小半径35mにする計画であった¹⁰⁾。

②桑飼村（現与謝野町）

桑飼村では1930年（昭和5）以来府費の補助により土木工事を行ってきた。この路線（町村道香河カジヤ線）は、桑飼村大字香河より古川村を経て省線丹後山田停車場に達する唯一の路線であった。総延長1,200m余、道の幅員は2.7mで、諸車の交通にとって非常に危険かつ不便を感じ、1930～32年（昭和5～7）の3年にわたり、府費の補助（工費の50%の補助）を請け工事をすすめてきた。しかし、時局匡救事業（工費の75%の補助）でも工事は完成できず、1936年度（昭和11）において府費の補助を請け、改修に着手し、幅員も4mに拡張し、急勾配カーブ等もできるだけ改善するとしている¹¹⁾。

③宮津町（現宮津市）

宮津町の場合、時局匡救事業が始まる1年前、1931年（昭和6）から府費の補助（工費の50%補助）を請け工事を進めてきた。場所は町村道宮津田井線で与謝郡宮津町字獅子崎地内である。1935年（昭和10）には、道の幅員2.7mを5mにする改修計画であった。勾配はほとんど変更のない平地の計画であった¹²⁾。

以上は、時局匡救事業以前から続いていた道路工事の概略を京都府丹後地方与謝郡の事例からみたものである。これらの事例は当然他の地方の事例もある。第3章では与謝郡の基礎的データを提示し、第4章ではその中でも世屋村を詳しく見てみたい。

3. 昭和 10 年代の与謝郡の町村道の基礎的データ

時局匡救事業後、京都府の道路工事はどのように進捗していくか。時局匡救事業による事業費の 75% 補助は 1934 年度で終わり、1935 年度からは時局匡救事業以前の補助、すなわち事業費の府費 50% 補助に戻る予定であった。しかし、すでにみたように、1935 年度は、「農村其他応急町村土木補助事業」（下線筆者。通常は「町村土木費補助申請」[一件]）という名称（簿冊名称）で国ではなく京都府によって事実上事業費の 75% 補助が行われており、事業費の京都府の 50% 補助は 1936 年度からになった。

それでは 1935 年度以降の町村の道路整備事業はどのように行われたのか。町村道は数が多いため、ここでは、筆者がかつて自治体史に関与したことがある京都府北部の与謝郡（現宮津市・現与謝郡与謝野町・同郡伊根町、一部京丹後市を含む）で考えてみよう。

3.1 京都府北部与謝郡の町村道路工事の基礎的データ

表 1 与謝郡道路工事状況

1935～45 年 町村名	現市町村名	年度										
		1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942			1945
宮津町	宮津市	○	○									
栗田村	宮津市	○	○	○								
上宮津村	宮津市						○	○	○			
吉津村	宮津市		○	○	○	○	○	○	○			○
石川村	与謝野町				○			○				
桑飼村	与謝野町	○	○	○	○	○	○	○	○			○
与謝村	与謝野町		○	○	○	○		○	○			
加悦町	与謝野町		○	○	○	○	○	○	○			○
三河内村	与謝野町	○										
市場村	与謝野町											
山田村	与謝野町											
岩滝町	与謝野町	○										
府中村	宮津市											
日置村	宮津市											○
世屋村	宮津市	○	○	○	○	○	○		○			○
養老村	宮津市		○	○	○	○	○	○	○			○
伊根村	伊根町	○	○	○	○							
朝妻村	伊根町	○	○	○	○	○	○	○	○			○

本庄村	伊根町							○	○		
筒川村	伊根町	○	○	○	○			○	○		
野間村	京丹後市			○	○		○	○	○		○
日ヶ谷村	宮津市		○	○	○	○		○	○		○
工事町村数		9	12	12	12	8	8	11	12		9

出典：『昭和十年度 町村土木費補助工事一件』（昭10-110-5）、『昭和十年度 農村其他応急町村土木補助事業一件』六冊ノ内六（昭10-112-1）、『昭和十一年度 町村土木補助工事』与謝郡九冊ノ内八（昭和11-120-8）、『昭和十一年度 町村土木費補助申請一件』（昭11-124-2）、『昭和十二年度 町村土木費補助工事台帳』（昭12-150）『昭和十三年度 町村土木費補助申請』（昭13-151）、『昭和十三年度 町村土木費補助工事設計』（昭13-152-7）、『昭和十四年度 町村土木費補助申請』（昭14-167-1）、『昭和十五年度 町村土木費補助工事設計書』九冊ノ（八）与謝（昭15-175-8）、『昭和十六年度 町村土木費補助申請』（昭16-165-1）、『昭和十六年度 町村土木費補助申請』（昭和16-165-2）、『町村土木費補助工事設計書』（昭16-167-6）、『昭和十七年度 町村土木費補助申請』（昭17-162）、『昭和十七年度 町村補助工事設計書』与謝郡（昭17-163-7）、『昭和二十年度 町村土木費補助工事申請書綴』（昭20-97）

備考：1943・1944年度は史料がない。

表1は、1935年度（昭和10）から1945年度（昭和20）までの与謝郡の町村道の道路工事が各町村で行われたかどうかを府庁文書中町村土木費補助申請の帳簿をもとに示したものである。ただし、1943年度（昭和18）および1944年度（昭和19）については、史料がない。

表1からは、次のように言える。第1に、年が進むにつれ次第に戦時色が濃くなっていくが、それでもかなりの数の工事が行われている。与謝郡22町村中、毎年半数弱の町村で行われている。これは、行論で指摘するように、工事には事業費の50%の補助金が戦時最後の1945年でもついたこともあるのであろう。しかし、京都府では1939年度（昭和14）に町村土木費を抑制するために、次のような方針が出ていた¹³⁾。

○昭和十四年度町村土木費補助工事採択方針

- 一、 継続事業ニシテ十四年度ヲ以テ完了スルモノヲ第一ニ採択セリ。
- 一、 継続事業ハ特殊ナルモノヲ除キ、 総テコレヲ採択セリ。
- 一、 新規事業ハ特ニ重要ナルモノノミヲ採択セリ。
- 一、 補助額、 其事業ノ重要性、 工事ノ難易、 既支出事業費ノ額、 其事情ヲ考慮シテ之ヲ決定セリ。

このような町村土木費抑制の方針は、「年度」の文字を変えるだけで1940年度から1941年度も1942年度も継続して出ていた（たとえば、1942年度〔昭和17〕は年度の数字を「十七年度」に変えるだけであった）。1943年度・1944年度はもともと『町村土木費補助』の簿冊がない。この「土木費補助工事採択方針」は戦前においては1939～

1942年度（昭和14～17年度）まで続いていた。ともかく、表1のように町村土木工事が続いたということは、地域での道路工事を要望する声が時局匡救事業以前もあるが、以後もより強かったからであろう。

第2に、道路工事にはある傾向もみることができる。与謝郡でも宮津町や岩滝町およびその周辺部など都市的色彩がある地域、あるいは府中村や日置村など海岸に面した平坦部の地域は町村道路工事は少なくなる。

たとえば、岩滝町は丹後ちりめんの生産地で都市的様相の強い地であるが、この工事は道路工事ではなく、腐朽する弓木橋の架橋工事で道幅4mのコンクリート橋を予定していた¹⁴⁾。1935年度の宮津町は1936年度まで続く宮津田井線の字獅子崎の勾配を変える必要がない道幅2.5mを5mにする工事であった¹⁵⁾。また、1935年度の栗田村の道路工事は、1935年（昭和10）10月の栗田海軍航空隊開庁前に連絡すべき道路で、指定町村道田井宮津線の大字獅子の道路であった。この道路も勾配を変える必要のない道幅5mの道路であった¹⁶⁾。これらの地域の道路工事は昭和10年代でも割合短期的に終了する。

これに対して、与謝郡の中でも山場がある地域、宮津町の北部、あるいは伊根町にかかる部分、総じて橋^{きょうはく}北部（天橋立の北部）の道路は割合長期に工事が継続する。

では、橋北部の道路をどのように改修しようとしたか。表2は、事業費の50%補助が得る1936年度（昭和11）と1938年度（昭和13）、41年度・42年度・45年度（昭和20）の道路の事業費・幅員・最急勾配・最小半径を示したものである。大まかな傾向を見るためにであって、37年度と39年度は割愛している。1941年度と1942年度は太平洋戦争の戦時初期の傾向を示す。1943年度と1944年度は史料がない（ただしこれらはあくまで工事の計画段階の数字である。しかし計画後と大きく差はないと思われる）。

道路の幅員は大部分4.0mにする計画であった。工事以前は2.5m前後であった。勾配はできるだけ緩和しようとした。この内宮津町字獅子崎、栗田村字獅子、吉津村大字須津（ただし1941年度）の勾配は工事以前と以後で変わっていない。とりわけ、宮津町の場合、最急勾配が1/100であるからほとんど勾配がない、あるいは勾配が意識されない地形であった。しかし、この1町2村を除いては、表2を見る限り、与謝郡各町村の勾配があり、それがかなり緩和されていくことがみてとれよう。

表2 1936~1945年度 与謝郡各町村土木費事業調書

年度	町村名	路線名	工事箇所	事業費 (円)	改修 延長 (m)	幅員 (m)	幅員未 成部分 (m)	最急 勾配	工事 以前最 急勾配	最小 半径 (間)	工事以 前最小 半径
1936年度	宮津町	宮津田井線	字獅子崎	648		5.0	2.7	1/100	1/100	30	30
	栗田村	指定町村道田井宮津線	字獅子	2,000	292	5.0	2.73	1/20	1/20		
	吉津村	指定町村道須津東西線	字須津	1,500	600	3以上					
	桑飼村	指定町村道桑飼カシヤ線	字香河	1,300	200						
	与謝村	指定村道滝山河線	字与謝	1,200	2,800	4.0	2.5	1/15	1/5		
	加悦町	加悦町役場資母村役場線	字算所			4.0	2.6	1/12		10	
	世屋村	指定町村道下世屋駒倉線	字上世屋	1,500		4.0	2.0	1/20	1/10	8	5
	養老村	養老村役場世屋村役場線	字岩ヶ鼻	2,000		4.0	1.0				
	伊根村	指定町村道平田亀島線	字亀島	1,500	2,500	4.0	3.0			30	
	朝妻村	指定町村道大原新井線	字亀島	1,500	200	4.0	2.5	1/12	1/5		
筒川村	指定村道野村長延線	字野村	1,000	700	4.0	2.0					
日ヶ谷村	役場落山線	小字落山	1,200	260	4.0	2.7	1/12	1/9	15	5	
1938年度	吉津村	指定町村道須津東西線	大字須津		202	4.0	2.3	1/40		20	
	石川村	指定町村道石川香河線	石川村		140	4.5	2.73				
	与謝村	指定村道滝山河線	字与謝			4.0	2.5	1/15	1/5		
	世屋村	指定町村道下世屋駒倉線	字上世屋		800	4.0	2.0	1/20	1/10	8	4
	伊根村	指定町村道平田亀島線	字亀島	5,000		4.0	2.5				
	朝妻村	指定町村道大原新井線	字大原		731	4.0	2.5	1/12	1/6		
	筒川村	指定村道筒川村役場より朝妻村役場に達する道	字菅野		820	4.0	2.0	1/20	1/12	8	4
	野間村	指定町村道味土野等楽寺線	小字味土野	1,500	320	4.0	0.8	1/15	1/5	30	5
日ヶ谷村	役場落山線	字落山峠		450	4.0	2.5	1/10	1/8	30	脇廻	
1941年度	上宮津村	上宮津村役場岡田上役場線	小字仁王谷	1,000		3~4.0	1.6	1/10	1/3		
	吉津村	須津東西線	大字須津	2,000	400	4.0	3.0	1/40	1/40		
	石川村	指定町村道石川香河線	石川村地内	4,000			2.73				
	桑飼村	大虫大江線	字温江	1,500	200	4.0					
	与謝村	指定町村道滝山河線	字与謝	1,500		4.0	2未滿				
	加悦町	加悦町役場資母村役場線	大字加悦奥	2,000		4.0		1/12		10	
	養老村	養老村役場世屋村役場線	字里波見		586	4.0	1.0	1/10	1/3	35	
	朝妻村	指定町村道大原新井線	大字新井	1,600	220	4.0	2.5	1/10	1/8	20	16
	本庄村	本庄宇治蒲入線	字蒲入	2,000		4.5	1.5	1/10	1/5	10	2.5
	筒川村	筒川村役場野間村役場線	小字寺領	1,000							
野間村	味土野等楽寺線	小字味土野	1,500								
日ヶ谷村	役場落山線	字落山	1,000	450	4.0	2.5	1/10	1/8	30	脇廻	

1942年度	上宮津村	上宮津村役場岡田上役場線	字小田	6,000		4.0	1.6	1/60	1/3	10	脇廻
	吉津村	須津東西線	大字須津	2,200	213	4.0	1.5			20	10
	桑飼村	大虫大江線	字温江	1,500							
	与謝村	滝山河線	字与謝	1,500	80	4.0	2 未満				
	世屋村	下世屋木子線	字松尾	3,000	300	4.0	3.0	1/20	1/10	8	6
	加悦町	加悦町役場資母村役場線	字加悦奥	2,000		4.0	1 内外	1/15	1/3	10	
	養老村	指定町村道養老村役場朝妻村役場線	字田原	4,000	300	4.0	1.0	1/10	1/3	35	
	朝妻村	大原新井線	字大原	1,500	250	4.0	2.5	1/10	1/8	20	16
	本庄村	本庄宇治蒲入線	字蒲入	2,000	130	4.0	1.5	1/10	1/5	5	2.5
	筒川村	筒川村役場野間村役場線	小字寺領	1,000	400	4.0	2.0	1/20	1/10	8	4
	日ヶ谷村	役場落山線	字落山	2,000	450	4.0	2.5	1/10	1/8	30	脇廻
1945年度	上宮津村	上宮津村役場岡田上役場線	字喜多	3,500							
	吉津村	須津東西線	字須津		220	4.0	2.5	1/15	1/12	100	30
	岩滝町	指定町村道弓木須津線	字弓木, 字岩滝地内		900	7 尺					
	桑飼村	指定町村道温江香河線	字温江	3,000 以内		4.0					
	世屋村	指定町村道下世屋木子線	字松尾	3,000	300	4.0	3.0	1/20	1/10	8	6
		指定町村道日置畑線	字畑	3,000	300	4.0	3.0	1/20	1/10	8	6
	加悦町	指定町村道加悦停車場三河内線	橋梁工事			3.0					
	日置村	畑日置線	日置村地内								
	養老村	指定町村道養老村役場朝妻村役場線	字大島	6,000		4.0		1/10			
	朝妻村	指定町村道泊本庄浜線	泊, 津母	30,000		4.0	2.5	1/6	1/3	12	5
	野間村	指定町村道野間村役場筒川村役場線	字吉野	8,000		2.72	1.5	1/20	1/2	15	
日ヶ谷村	指定町村道役場落山線	字落山峠	5,000	450	4.0	2.5	1/10	1/8	30	脇廻	

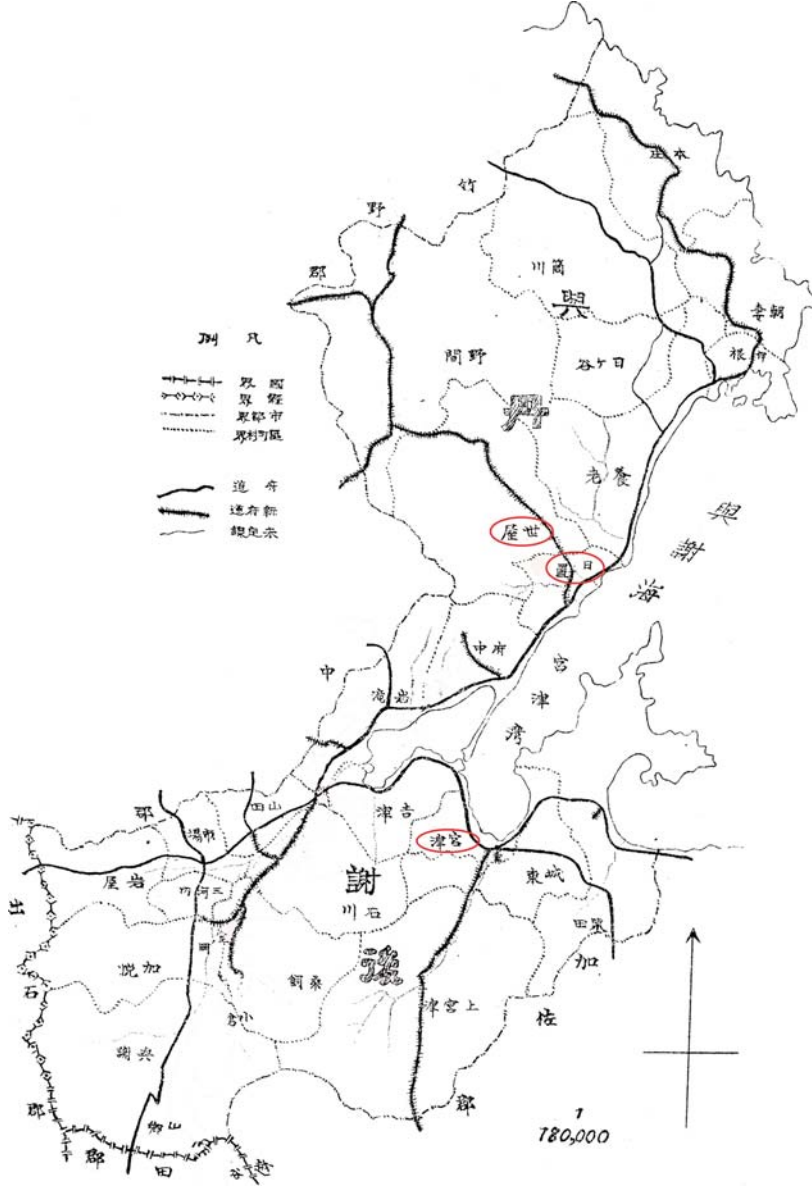
出典：『昭和十一年度 町村土木補助工事』与謝郡九冊ノ内八（昭和11-120-8）、『昭和十一年度 町村土木費補助申請一件』（昭11-124-1、2）、『昭和十三年度 町村土木費補助申請』（昭13-151）、『昭和十三年度 町村土木費補助工事設計』（昭13-152-7）、『昭和十四年度 町村土木費補助申請』（昭14-167-1）、『昭和十五年度 町村土木費補助工事設計書』九冊ノ（八）与謝（昭15-175-8）、『昭和十六年度 町村土木費補助申請』（昭16-165-1）、『昭和十六年度 町村土木費補助申請』（昭和16-165-2）、『町村土木費補助工事設計書』（昭16-167-6）、『昭和十七年度 町村土木費補助申請』（昭17-162）、『昭和十七年度 町村補助工事設計書』与謝郡（昭17-163-7）、『昭和二十年度 町村土木費補助工事申請書綴』（昭20-97）

4. 京都府北部丹後地方の町村道工事—与謝郡^{せや}世屋村

4.1 与謝郡世屋村の概観

では、与謝郡の町村の内、橋北（天橋立の北部）の地で昭和10年代にまだ道路工事が多かった世屋村を事例にみてみよう。まず、与謝郡内で世屋村の位置を図1で示しておこう。

図1 大正後期与謝郡内府道路線図



出典：京都府与謝郡役所編『京都府与謝郡誌』1923年、に掲載している「与謝郡内室町時代以前往還駅路及ヒ現在府道路線図」を加工

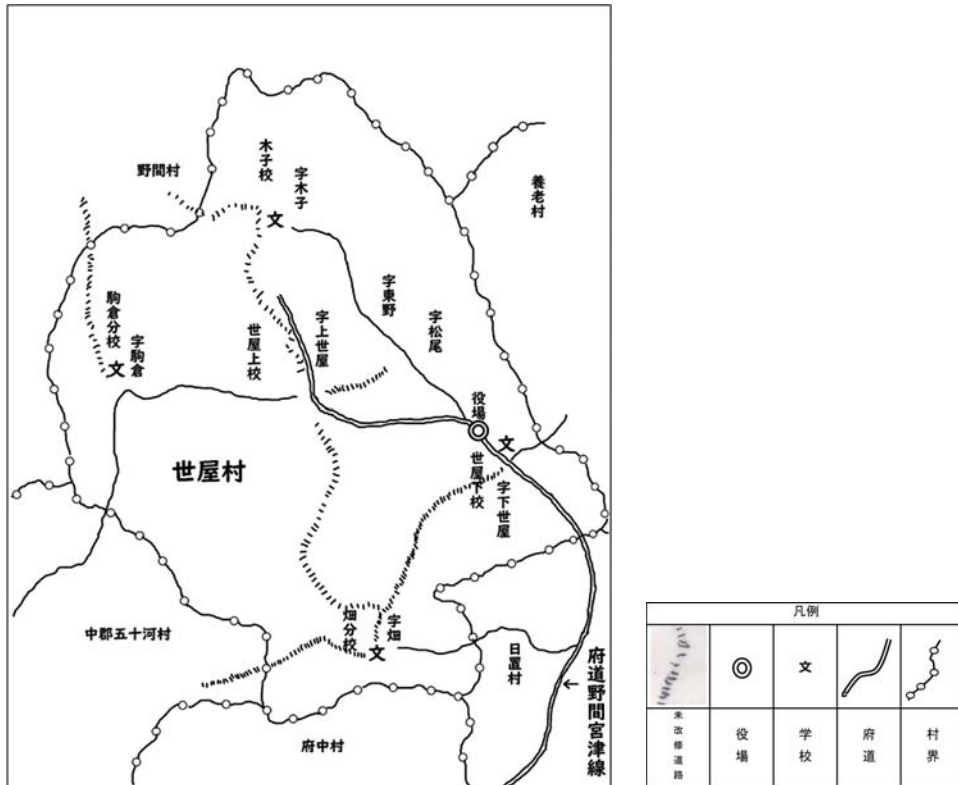
世屋村は、宮津湾沿岸の日置村より山中に入った内陸部の村である。とくに、野間村に近い木子および上世屋は豪雪地帯でもあった。『宮津市史』によれば、昭和戦前期の世屋村は「山林率はさほど高くはなく水田率はさほど低くはないが、水稲収入は極めて

低く地主制の発達は見られず、代わるに木炭と畜産の比重が高いという独特の構造をもっていた」(野田公夫氏執筆)¹⁷⁾。

図2は、『昭和十七年度 町村土木費補助申請』(昭17-162)に掲載されている、世屋村の地図である。この地図は、1941年(昭和16)1月16日、舞鶴要塞司令官検閲済が記載されている(なお、この地図には、世屋川、畑川の記載はなく、本表でも両川は記載しなかった。また一部を修正している)。

地形に世屋川の記載はないが、世屋川の流れていうと、野間村(現竹野郡)境よりこの村の上世屋・下世屋を通り日置村を通って宮津湾にそそぐ。東野・松尾は、下世屋・上世屋の周辺部であったが、畑は、他の集落と分れて存在していた。

図2 世屋村地図(『昭和十七年度 町村土木費補助申請』掲載の地図を一部修正)



畑については後述するように1945年に土木工事が行われるのでここで触れておきたい。畑は明治期から昭和戦前期を通じて20半ばから30前半の戸数であった。この地域は、江戸期若連中の組織があり、明治5年(1872)豊岡県が若連中の廃絶を布達した

が、畑では朋友社と改称し、狂言・浄瑠璃などの活動が盛んで、新築舞台を落成するほどであった。1890年（明治23）に朋友社は同志社と改称された。同志社は「創立の趣意」として、「山間僻地として他に求むる娯楽少し」としながら「一同協議の上風俗矯正を主とし傍ら學術を研究」することをめざしていく¹⁸⁾。同志社は、1905年（明治38）世屋村青年会が組織されたことにより、畑部青年会になった。その後名称は同志青年会となり、1913年（大正2）7月『大正文壇』を発行している。この雑誌は、文芸作品・勸農情報・種々の生活情報から成る雑誌であった。また同志青年会は、1915年（大正4）御大典を記念して購入した蓄音機の貸付規程を定めている¹⁹⁾。

また、畑は、1920年（大正9）電力利用組合が出来て以降、冬の農家副業として紙漉^{かみすき}が盛んであった²⁰⁾。紙漉について、戦後1949年（昭和24）畑製紙農業協同組合という珍しい名称で組合員27名で成立している²¹⁾。

さて、世屋村は、1889年（明治22）の町村合併時に畑・下世屋・松尾・東野・木子・上世屋・駒倉の7村が合併して、成立した村であった。幕末時の戸数および人口は、畑村が34軒160人、下世屋村が51軒258人、東野村が6軒32人、松尾村が38軒189人、木子村が49軒285人、駒倉村が39軒204人、上世屋村が69軒308人で、合計280軒、人口1,436人、ほとんどが「百姓」（農民）であった²²⁾。

世屋村の人口・戸数（世帯）は、1898年（明治31）1,522人290戸、1908年（明治41）1,473人278戸、1920年（大正9）1,503人402世帯、1930年（昭和5）1,357人271世帯、1940年（昭和15）1,227人244世帯とゆるやかに減少傾向をみせる²³⁾。戦後も減少傾向が続いていたが、1963年（昭和38）2月の「三八豪雪」で人口は急減する。人口減少は現宮津市全体で進行していくが、1964年（昭和39）3月に旧世屋村でも東野地区で、1972年5月に駒倉地区で人家はなくなった。2021年の段階で、旧世屋村の人口・世帯数は108人61世帯になり、各大字で分けると、畑が17人13世帯、下世屋が40人23世帯、松尾が8人3世帯、木子が17人7世帯、上世屋が26人15世帯と減少している²⁴⁾。また、過疎対策事業の意味もあって、1960年4月に、京都府は松尾の世屋高原に世屋高原家族旅行村をオープンした²⁵⁾。しかし、世屋高原旅行村は利用者の減少や施設等の老朽化等が進み、宮津市での維持管理が困難になり、2021年3月31日、活動を休止した²⁶⁾。それでも、棚田と茅葺き民家の里山風景が広がる世屋には、新たな地域活性化の道も生まれ、特に上世屋では移住者によるユニークな地域づくりが試みられている²⁷⁾。

4.2 世屋村の道路工事

さて、昭和10年代の世屋村の道路工事である。

世屋村の道路工事が各年にわたってどのように行われたのか。各年度に世屋村長が京都府知事に提出した「工事竣功清算書」（または「竣功期日延期願」）に付された「計画説明書」（1935年度は「理由書」）により1935年度（昭和10）から1945年度（昭和20）まで順を追って記してみよう。

[1935年度]

1935年度（昭和10）の工事は、世屋川上流部の指定町村道下世屋駒倉線の小字上世屋で最初に行われた。ただし「理由書」には工事地である上世屋でどの道をどこへ進むのかは書いていない。工事は地元負担であった。この年の工事は、計画事業費1,512円、補助指令額1,134円（補助74.9%）、町村負担額378円であった。1935年度は時局匡救事業が終了していたが、「農村応急土木費補助工事」（下線筆者）という形で京都府から工事費の75%補助（府費）が行われていた。残りの町村負担額は寄付金でまかなわれた。

翌年の『昭和十一年度 町村土木費補助申請一件』の地図の記載によると、工事は、延長1,060m、道幅2mの道を、延長1,247m、道幅4mに拡張する予定であった。1935年度の「就労者使用状況調査書」は、「名簿登録者」（就労希望者）は37名であったが、就労しない人名は10名おり、「実就労者」（実際の就労者）27名で、その内2名は「優先者」（「特ニ生活困難ナルモノヲ優先シテ就労セシムルコト」）²⁸⁾であった（なお実際の就労人数がわかるのは1935年度までで、それ以降は不明である）。工事は、農閑期の1935年（昭和10）11月17日着手、翌年の2月27日竣工の予定であったが竣工延期を3度も行い、最終的な竣功延期は1936年度9月30日に及んだ。このような竣功の遅れはあまり例がない。

実は、竣功の遅れは、「数十年來未曾有ノ大雪」のためであった。工事現場においては積雪量2m以上になった。施行現場は1936年5月中旬になっても融雪しなかった。5月末になって、ようやく解雪し、工事着手が可能になったが、その時期は主業である農業と時期が重なり、就労者がまったくなく、そのため一時休止もやむを得ない状態になった。

6月下旬の植付の終了で、一段落となりやや閑散期に入り、一挙に工事完成を目指したが、その頃より10数日にわたる降雨となり、就労は意のようにならなかった²⁹⁾。

[1936年度]

1936年度（昭和11）は、前年と同じ路線、同じ字上世屋の地で行われたが、前年度と異なり、「計画説明書」には、道路がどういう方向への道かの記載がある。それによれば、路線は、府道野間宮津線を村内字上世屋で分岐し、一方は駒倉に達し、中郡五十河村に通じる道路であった。これまで上世屋・駒倉間は大部分未改修で、諸車の通行はまったく不可能であった。生産物の販売、生活必需品等の購入等は、この時にはすべて産業組合に統括されつつあったが、産業組合所在地である下世屋へは、すべての物資を人と「家畜」（牛）により運搬せざるを得ない現状であった。なお駒倉区の学童の世屋上校への通学は、坂道を登り下りせねばならず大変な苦労があった。そこで村では5か年計画を立て、1936年度（昭和11）より1ヶ年経費2,000円をもって約500mを改修する予定であった。延長は2,300mを2,500mとし、幅員は現状の2mを4mに拡張し、最急勾配を現在の10分の1から20分の1に緩和し、最小半径を現在の4mから8mにする計画であった。そして、これらの改修によって自動車や諸車の通行を容易にすることを目指していた³⁰⁾。

[1937年度]

この年度は史料がなく、不明である。

[1938年度]

1938年度（昭和13）も指定町村道下世屋駒倉線の駒倉小字上世屋地内で工事が行われた。

計画は1936年度に説明したものと同様であるが、村の5か年計画の進展具合でいえば次のようになる。1936年度には町村土木費補助規程による府費補助（事業費の50%補助）を請け改修し、1937年度（昭和12）には、2,500円にて延長740mを改修し、1938年度にも引き続き補助を請け継続改修しようという計画であった。未完了の分は、道路延長約800m、総工費約3,500円で、一挙に1か年で全改修の予定であったが、実現していない³¹⁾。

[1939年度]

1939年（昭和14）は世屋村村内で2つの道路工事が行われた。

一つは1935年から続く指定町村道下世屋駒倉線上世屋地内の工事である。「計画説明書」では、前年度も引き続き補助の割当を受け、300mほど改修をしたとなっているが、しかし1939年度は総工費約2,500円（前年と同じ）になっている。

もう一つは、「計画説明書」によれば、新しい路線である指定町村道上世屋木子線の字木子地内の道路工事である。この路線は府道野間宮津線を村内字上世屋にて分岐し、

木子に達し、与謝郡野間村字須川に通ずるものであった。この路線である上世屋・木子間も駒倉に達する道路と同様大部分未改修で諸車の通行はまったく不可能の状態であった。産業組合所在地である村内字下世屋には坂の道を上下し、すべて物資も同様に人と「家畜」（牛）により運搬せざるを得なかった。また、木子区の高等科児童は世屋上校へ通学するが、坂の道で通学に難があった。改修計画は、延長350mを400mにし、道の幅員を2mから4mにし、最急勾配を10分の1から20分の1に緩和し、最小半径を4mから8mにする計画であった。前述した下世屋駒倉線の下世屋の工事と同一であり、自動車その他の諸車の通行が自由になることが目的であった³²⁾。

世屋村では、1935年（昭和10）より3か年計画により、村費で改修を計画するが、財源の問題で実現できなかった。1939年度（昭和14）によようやく京都府の町村土木補助規程による府費補助（事業の50%補助）をうけ、改修することになった。未完了分は、道路約1,500mで総工費約6,250円の見込みであるとしている³³⁾。

[1940年度]

1940年度（昭和15）の道路工事は、指定町村道下世屋駒倉線で上世屋地内の工事は終了したようで、前年の指定町村道上世屋木子線の字木子地内の道路工事が継続して行われた。この工費額が3,000円で1940年7月28日に着手した事実だけがわかる³⁴⁾。

[1941年度]

1941年度（昭和16）は京都府の補助がなかったため、道路工事は行われていない。

[1942年度]

1942年度（昭和17）は、京都府町村土木費補助規程による府費補助3,000円がついたため、指定町村道下世屋木子線の字松尾小字下川原の地で工事が行われた。この路線は、府道野間宮津線を村内字下世屋にて分岐し、松尾・東野を経て木子に達し、与謝郡野間村字須川に通ずるものであった。なお、松尾・東野区の国民学校児童は世屋下校へ通学するものがあるが、この道も坂の道で極めて歩行に困難であった。この道路改修計画は、延長距離250mを300mにし、道の幅員を3mから4mに拡張し、最急勾配を10分の1から20分の1に緩和し、最小半径を6mから8mにするものであった。

この道路改修は、1936年（昭和11）から年々村費により松尾までの改修を考えていたが財源がなく、ようやく1942年度は京都府町村土木費補助規定による府費補助3,000円を受け延長300mを改修し、完成させんとするものであった³⁵⁾。

[1943, 1944年度]

戦争の敗色が濃くなって来る、1943～44年度（昭和18～19）については史料がない。

[1945年度]

1945年度(昭和20)は、村で2つの工事が計画された。1つは、1942年度(昭和17)に行われた工事、指定町村道下世屋木子線の字松尾小字下川の地である。もう1つは、指定町村道日置畑線で字畑小字足谷口の地で、これまでまったく計画に無かった畑の地が改修の対象になったのは、戦争の影響であった。

まず、指定町村道下世屋木子線の字松尾小字下川の工事について述べよう。「計画説明書」は「関係町村タル野間村大字須川及本村大字木子部落ハ年々村費ヲ以テ(下線筆者)地元地区ヨリ本路線ニ向ヒ改修ナシツ、アリ」と記しており、「村費」での工事で「府費」の補助があったかは不明である。いずれにしても工事は大きなものではなかったようである。計画では、工事は延長250mを300mにし、道の幅員を3mから4mにし、最急勾配10分の1を20分の1に緩和し、最小半径を6mから8mにするものであった。

もう一つの道路工事、指定町村道日置畑線の字畑小字足谷口の工事について述べよう。この路線は、府道野間宮津線日置村上門の前にて分岐し、畑を経て中郡五十河村(現大宮町)で府道口大野停車場線に連絡するものであるが、日置畑間は勾配・曲率半径等自動車はもちろん諸車の通行も不可能な場所であった。畑は紙漉^{かみすき}の地としてよく知られた地であった。道路改修前の1938年(昭和13)3月、紙漉の全国調査のため日置から畑への道をたどった寿岳文章・寿岳静子夫妻の手記がある。道幅の記載はないが、山道を歩くにはかなりきつい道であることは想像できる³⁶⁾。さて、太平洋戦争末期この地が急に道路改修の地になったのは、戦争の進展があったからである。この地には、「古来ヨリ家内工業トシテ独特ノ強韌性ヲ有スル和紙ノ製造ニ従事シタルニ、事変勃発ト同時ニ軍需品トシテ指定ニ命ゼラルニ至リ、コレヲ転機トシテ昨年総テノ機構ヲ工場組織ニ改メ、生産ノ増加ニ邁進シツツアリ。然ルニ之ガ資材ハ悉ク他ヨリ輸入セザルベカラズ」³⁷⁾という事情があった。紙漉の物資の運搬のためには道路の整備・改修が必要である。1943年度(昭和18)より町村土木費補助規程による府費補助を受け、道路の改修に着手し、1944年度も3,000円の補助工事を行った。さらに1945年度(昭和20)においても3,000円の工事で急速に改修を望んでいると伝えている。

工事は、延長250mを300mにし、道路の幅員を3mから4mにかえ、最急勾配を10分の1から20分の1にし、最小半径6mを8mにかえる予定であった。これは、字松尾小字下川の工事とまったく同じであった³⁸⁾。

また、この工事は隣村日置村小字伊尾谷口の工事と連動していた。世屋村畑で生産さ

れた紙漉の和紙や用材を運搬するには、日本海に面する日置村まで運ばなければならない。しかし、日置村より世屋村字畑に達する道路の一部は、勾配が急で曲折し荷車通行にも危険を感じる現状があった。それに加えて、1943年（昭和18）9月15日の大夕立のために道路の石垣がつぶれる被害があり、復旧困難な事態となった。この道路は日置および畑の用材・薪炭運搬や畑における軍需品（和紙）の運搬等必要な道路のため、自動車の運搬など大いに支障を来しつつあり一日も早く改修の必要がある、としている³⁹⁾。

なお、道幅4.0mに拡げた道路は、すでに見たように、おもに軍需品の紙漉きのスムーズな運送のためであったが、戦後はその紙漉きが衰退してゆく。そのことにも触れておこう。1972年（昭和47）、地元の井俣俊一氏によって「丹後宮津 畑の紙漉き」が書かれた。この記録は、「畑の和紙の沿革」、「畑の和紙が出来るまで」、「畑の紙漉の俳句作品」、「畑区の現状」、「畑名所旧跡一覧図」からなる。その中で、1969年度（昭和44）に、和紙の製造家が、後継者がいない、日当が少ないなどの要因により、6戸になったと指摘している⁴⁰⁾。2022年11月の現地の調査によれば、畑の「作業場」に貼り出された「畑の紙漉き年表」には、1955年（昭和30）には、黒谷和紙組合と合同で講習会を開き、先進地への視察など存続をかけた懸命な取り組みが行われる。しかし安価な洋紙が出現し、「状況は厳しくなる一方」であった。1969年には生産戸数の減少により「畑製紙農業組合」が解散、1971年（昭和46）には紙漉きが3戸になり、1977年（昭和52）には2戸となる。さらに1980年（昭和55）には、最後まで頑張り続けた1人が休業し、畑から和紙づくりが姿を消す。

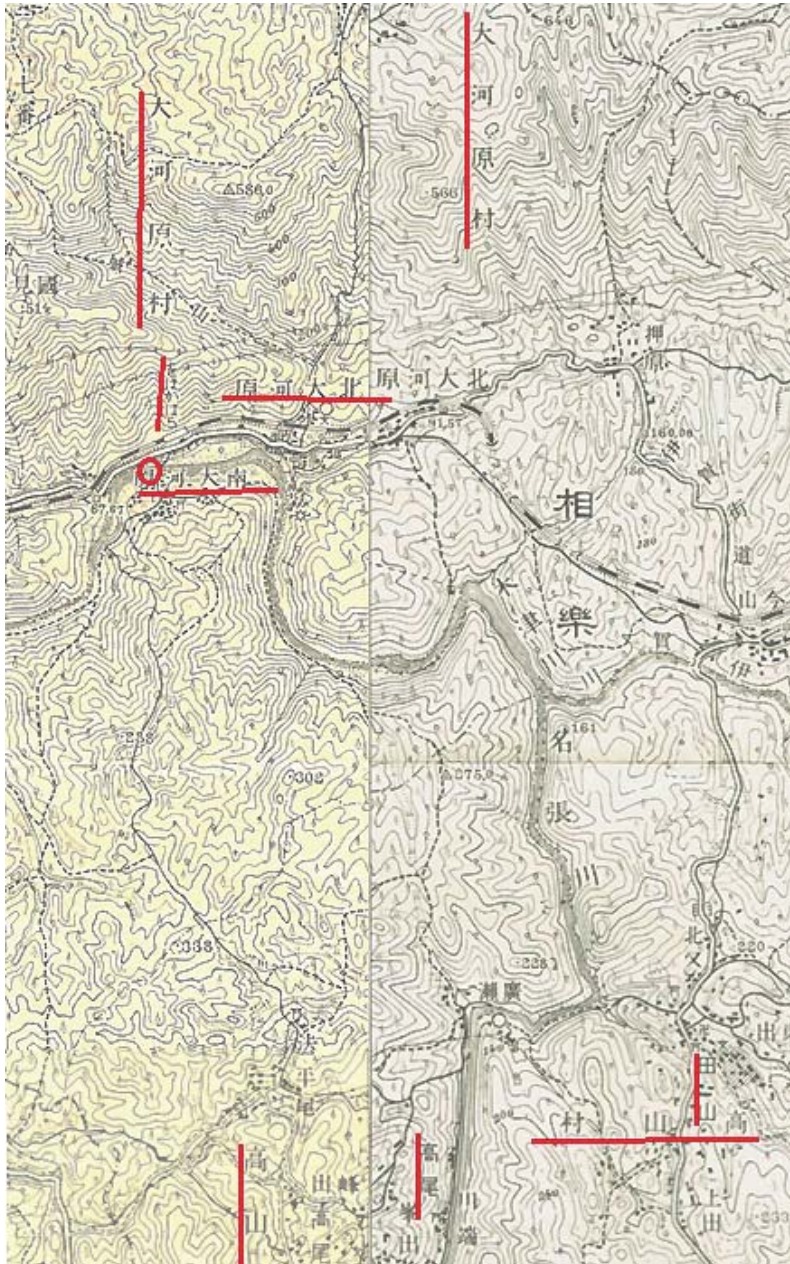
以上、道路の問題だけで言えば、京都府の北部、丹後半島内陸部の世屋村の道路工事を1935年（昭和10）から1945年（昭和20）まで見てきた。ほぼ道幅4mの道路、勾配を緩和しての道路を京都府の事業費50%の補助金（ただしない年もある）をもとに、少しずつ開鑿していった。

5. 京都府山城地方最南部の町村道—相楽郡大河原村・同郡高山村

ここで取り上げるのは京都府山城地方最南部の町村道工事である。この町村道は時局匡救事業以前から工事が始まり、時局匡救事業でも継続して工事が行われ、時局匡救事業終了後も引き続き昭和10年代を通じて工事が行われ、1945年（昭和20）に工事が終了する。

5.1 木津川・名張川沿いの道一時局匡救事業以前の道路開鑿

図3 1932年(昭和7)相楽郡大河原村・高山村の木津川(名張川)流域図



出典：5万分の1地形図「上野」，「奈良」(1932年〔昭和7〕部分修正測図)

備考：①相楽郡大河原村は、1955年以後は南山城村大字北大河原と南大河原，相楽郡高山村は、南山城村大字高尾と田山である。

②○印は、1945年にできる大河原橋の予定地である。

相楽郡高山村と大河原村を結ぶ指定町村道大河原村役場高山村役場線は、1897年（明治30）11月12日、私設関西鉄道上野－加茂間が開業し、大河原駅が誕生することによって整備が開始される⁴¹⁾。道路は大河原停車場から木津川を船で渡って相楽郡大河原村大字南大河原、そして同郡高山村大字高尾を経て奈良県添上郡月ヶ瀬村大字桃香野に通ずる奈良県道既設月ヶ瀬道路に連絡する要路であった。1930年（昭和5）5月26日の大河原村長岡本伊之助から京都府知事に宛てた「町村土木費補助申請書」に附属する「工事全体ニ係ル計画説明」、さらに同郡5月25日の高山村長廣見覚蔵が京都府知事に宛てた「町村土木費補助申請書」に附属する「工事全体ニ係ル計画説明」により、この道路について記してみよう⁴²⁾。

この要路は、勾配の関係より、木津川、名張川の左岸に沿って、盛土、土砂採取の円滑を期するために、片切・片盛の箇所を選定するとともに、石材の採取、潰地を顧慮して位置を選定したものであった。「計画線ノ旧道路ハ間道ニシテ僅カニ徒歩シ得ラルルニ過ギザルモノニシテ幅員ノ比較ヲナシ得サルモ」とあるように、元の道は僅かに歩けるだけのきわめて道幅の狭い道であった。1930年（昭和5）5月26日の大河原村長岡本伊之助の「工事全体ニ係ル計画説明」によれば、道幅は「幅員四米突（十二尺）」の設計で車馬の「通行自在」になるとしているが、「十二尺」では約3.636mで4mにはならない。この「十二尺」という表現は、他の箇所でも「道幅ニテモ（十式尺）車馬ノ通行自在ニシテ」と使用されている。ともかくもこの道が通れば、大河原村（とくに大字南大河原）および高山村の農産物、すなわち米・麦・茶・桑・蚕繭ならびに石材・薪炭・木材等の搬出に多大の利益が見込まれるだけでなく、月ヶ瀬の「梅影探勝」（梅の名勝地）の人々がことごとくこの道を交通し、さらに奈良県添上郡、山辺郡、三重県名賀郡一帯の重要物産、名賀郡の木材、添上郡の麻布・茶、山辺郡の凍豆腐の重要物産はこの路線を経て搬出され、肥料・雑貨などの需要物資は搬入されることになる、としている。なお道路の位置の選定には、すでにみたように勾配にかなり神経を使っただけでなく、そのため「勾配ハ通シテ緩ナルガ故ニ運輸上ノ利益モ決シテ少ナシトセズ」、とある。また、1901年度（明治34）から1903年度（明治36）まで3年間は「府費ノ補助」を受けて工事が進められ、大河原村大字南大河原、高山村大字高尾の両地内で、すでに420間（756m）の工事を執行していた。「府費ノ補助」がどの程度のものかは不明である。日露戦争勃発のため、経済界の緊縮とともに府経済の影響を受け、一時補助費の交付が停止され、工事中止の事態になり、そのため道路は「廢道同然ノ姿」となった。なお、1934年（昭和9）5月25日の高山村長辻関寅吉の「計画説明書」によれば、「明治

参拾五、六年」, すなわち 1902~03 年頃の道路は「幅員九尺ノ道路」, すなわち道幅約 2.7 m の道路で、まだ道幅 3 m に届いていなかったらしい⁴³⁾。

その後 1918 年(大正 7) に工事の再開を提起し、1923 年度(大正 12) より年々府費の補助を受けて工事を再開した。1930 年(昭和 5) 5 月 25 日に提出した高山村の「工事全体ニ係ル計画説明書」によれば、「昭和参年四年両年度ニ於テ工費額四千元ニ対スル府費補助額二千元ノ交付ヲ受ケ六百七拾間ヲ改築」とあるから、1928・29 年(昭和 3~4) の工費額は年 2,000 円、府費補助額は年 1,000 円、すなわち工費額の 50% であったようだ。なお、この道路は、1920 年(大正 9) 4 月 1 日、村道に認定されている⁴⁴⁾。

また、木津川上流名張川を流下させている木材・竹材等は、大河原村内に 1919 年(大正 8) 12 月に運転を開始した京都電燈株式会社発電所(大河原発電所) 引水堰堤のため、渇水時にあつては陸運が便を感ずること大である、としている⁴⁵⁾。

5.2 時局匡救事業時の道路工事

その後も工事は続けられたが、「毎年継続府費ノ補助ヲ受ケ(昭和八、九両年度ハ農村振興事業トシテ) 工事施行」とあるように、1933 年・1934 年(昭和 8~9) は「農村振興事業」, すなわち工事費の 75% 補助で工事が進められたようである。また、1934 年(昭和 9) 9 月 3 日に大河原村長の岡本伊之助が京都府知事に提出した「請願書」によれば、1935 年度(昭和 10) の工事の箇所は、「最モ險阻ナル全面岩盤」であるだけでなく、先年大河原発電所用水取入口堰堤築造の際今回改修の道路脚に当たるところの岩盤を切り採りたるため、高さ 13 m 強、延長 80 m 強の石垣を築造するか、もしくは鉄橋を架設するかの工法をとらざるをえない難所のため約 5,000 余円を要するを以て、前年通りの 2,000 円もしくは 2,500 円の工費にてはこの区間の工事は不可能により、明年度に限り「難工事所要の工費」に対する府費の補助を仰ぎたいとしている⁴⁶⁾。

5.3 戦時中の道路工事

1939 年(昭和 14) 2 月 15 日の段階で、高山村長辻関寅吉が京都府知事に提出した「町村土木費補助工事竣工期日延期願」によれば、工事は目下工程では 75% 程度になってきたが、1937 年(昭和 12) 7 月の盧溝橋事件以後の戦争の影響がこの工事に影を落としてきた。1938 年度(昭和 13) の工事は、もともと 10 月 1 日から着手の予定であった。しかし 10 月下旬より 12 月上旬までの約 50 日間は農繁期で、そのうえ「今次ノ事変関係」(日中戦争) により応召あるいは勤勞奉仕等のため出役人夫が皆無の状態にな

ったため、やむなく一時工事を中止し、12月10日より工事を着手した。しかし、今度は全線にわたりほとんど硬岩で、極力破碎に努力したが、やむなく竣功期日を1939年（昭和14）3月30日まで延期し、その承認を得たいというのが高山村長の京都府知事宛の願であった⁴⁷⁾。

1938年（昭和13）4月22日の高山村議会の「決議書」によれば、1939年（昭和14）の工事費は3,000円で、工費額の2分の1以内の府費補助を請け、残りの不足額は村費負担の予定であった⁴⁸⁾。

1939年（昭和14）6月、指定町村道高山村役場大河原村役場線が通じ（大河原停車場高山村を経て、奈良県月ヶ瀬に至る路線）、木津土木事務所長より京都府知事宛の「昭和十五年町村土木費補助申請ノ件副申」によると、「本年ヲ以テ大河原村界・奈良県界全線四・〇米－四・五米ニ改良終了」した、とある。道幅は4～4.5mであったようだ⁴⁹⁾。残りは大河原停車場と木津川をはさんで南大河原を結ぶために木津川の橋梁を架設するだけであった。

5.4 大河原橋の完成

1920年（大正9）3月29日の大河原村長岡本伊之助の「認定路線中賃取渡船場調」によると、木津川をはさんで大河原村大字北大河原小字欠ヶ原から大字南大河原小字針畑にわたる南大河原渡船場という「南大河原村民ノ私設営業」の渡船場があった。この川幅は「六十間」（108m）で、渡船は渡船賃を徴収し、「即時徴収ノ分ト半年徴収ノ分ヲ區別」し、半年徴収は米・麦をもって「代徴」する習慣があった。この渡船事業を大字南大河原村民の私設営業ではなく、もし大河原村の村営にすると、「年千円以上の費用を要する」という事情があって容易に整理がつかない問題があった⁵⁰⁾。しかし大字南大河原居住の小学校児童は夏秋の木津川の洪水ごとに渡船停止により登校に障害を抱えていた⁵¹⁾。

1980年代の聞き取り調査で、南大河原の梶西金二（1912年〔大正元〕生）、今中正一（1906年〔明治39〕生）は、この渡しについて次のように語っている⁵²⁾。

南大河原と対岸の伊賀街道を結ぶ渡しは、戦時中に亜炭取りのために潜下橋ができるまでであった。舟は区有で、船頭には村から米・麦を出した。舟は、昔は竿を使っていたが、大正の中頃からは針金を張って、それに輪を付けて、それを引いて渡った。渡し場には番小屋があり、必要な人は船頭を大声で呼んだ。川の水が多い時に

は、川止めになることもあった。渡し賃は村（注：南大河原）の者は無料で、他所の者は一回二銭だった。村内の者は学校・村役場などに行く場合によく使い、村外からは親戚の人や祭り（注：恋志谷神社の祭り）の参拝人が利用した。

高山村の1939年（昭和14）5月30日の「町村土木費補助申請書」によれば、橋梁架設は、径間15mで幅員4m、工事費を5,000円の予定で、工費額の2分の1以内を府費補助の予定であった。しかし、1939年（昭和14）における橋梁の架設（石橋）のための補助金は京都府に採択されなかった⁵³⁾。橋梁架設は南大河原を中心にこの年より精力的に実現に向けて取り組まれるが、戦時色が強まるにつれ、実現には至らなかった⁵⁴⁾。

ところが1943年（昭和18）、高山村の月ヶ瀬、打越、奥出、吉野、鷹ノ尾の各山に豊富な亜炭層が発見される。1944年（昭和19）4月16日の『京都新聞』は「高山村（府下相楽郡）から亜炭 京の軍需増産に素晴らしい朗報」と伝えた。1944年（昭和19）1月、亜炭を大河原駅に搬出する必要があつて、大河原橋の架設工事が開始された。いわば軍事上の必要から橋梁架設が急がれたのである。工事は村による工事ではなく、請負人は考案者でもあつた石材業者である山仲清五郎であつた⁵⁵⁾。架設された石橋は「波下式」という極めて珍しいもので、通常は川の流れは石橋の下を通るが、木津川が増水すれば石橋は流れに隠れる欄干のない「沈み橋」であつた（その後通称「潜没橋」と呼ばれた）。工事開始1年後の1945年（昭和20）3月、大河原橋は完成する。長さ95.3m、幅3.6mの花崗岩を使用した石橋であつた。こうして、明治30年代から工事を続けてきた大河原駅から大河原橋を通り大河原村大字南大河原、そして高山村大字高尾を通して奈良県界におよぶ町村道路が完成する⁵⁶⁾。

北大河原より南大河原を見る大河原橋



南大河原より北大河原を見る大河原橋



1947年（昭和22）10月、大河原橋の完成と大河原村・月ヶ瀬村の改修を記念して南大河原の天満宮社（恋志谷神社）境内に「架橋顕彰碑」の石碑が建てられ、10月21日

石碑建立の式典が行われた⁵⁷⁾。

おわりにかえて—町村道・府県道そして国道—

時局匡救事業終了後から1945年（昭和20）までの町村道の土木工事をどのように位置づけるか。時局匡救事業時（1932～1945年）よりは土木工事が少ないことは間違いない。

しかし京都府でいえば、時局匡事業終了後も山城地方に比較して、道路の整備が十分ではない丹波地方、丹後地方では引き続き土木事業が必要であった（表3参照）。このような時局匡救事業終了後の町村道の土木事業を支えたのは、1935年（昭和10）のみ事業費の75%の府費補助、1936年（昭和11）以降本稿の対象である1945年までとすれば事業費の50%府費補助の制度である（事業費は、表2で見えるように、1945年を除けば例外的に4,000円や6,000円の町村があるが、大体1年に1,000円から2,000円が一般的である）。

表3 1939～45年 京都府町村道土木工事数

郡名	郡町村数	年度			
		1939	1941	1942	1945
愛宕	8	2	1		
葛野	2			2	1
乙訓	9				1
宇治	2	2	3	1	1
久世	10		1(1)	1(1)	
綴喜	13	11	11	6(1)	1
相楽	17	4	7(2)	4	1
南桑田	18	4	3	3	4
北桑田	12	5(2)	5(1)	2	1
船井	23	14(1)	10	9	6(1)
何鹿	14	7(1)	7(1)	5(1)	
天田	17	12(1)	16(2)	13(1)	2)7
加佐	26	13(1)	19(3)	1)19(3)	3)3
与謝	24	11	12	12	8(1)
中	13	3	4	4	1
竹野	11	7	9	10(1)	3
熊野	9	8	6	5	2
合計	218	103(6)	113(10)	93(8)	44(2)

出典：「昭和十四年度町村土木費補助参考書」『昭和十四年度 町村土木費補助申請』（昭14-167-1）、
「昭和十六年度町村土木費補助参考書」『昭和十六年度 町村土木費補助申請』（昭16-165-1）
「昭和十七年度町村土木費補助参考書」『昭和十七年度 町村土木費補助申請』（昭17-162）、
『昭和二十年年度 町村土木費補助工事設計書綴』N01～3（昭20-98-1～3）。

備考：①（ ）内の数字は、全体の工事数の中の橋梁架設の数字である。②「郡町村数」は1935年4月1日の時点での数字である。③1)は、舞鶴市・東舞鶴市を含む数字である。④2)は福知山市を含む。⑤3)は舞鶴市・東舞鶴市合併後の舞鶴市を含む。

なお、町村道工事では、事業就労者は1936年以降不明であるが、原則各町村の就労者であると思われる。

戦争が土木工事にどの程度の影響を与えたかは、世屋村畑で1945年度に紙漉のため新工事が予定されたり、相楽郡高山村で亜炭が発見されたことにより、1944年より搬出のための木津川の橋が建設されることを見てきた。戦争の影響は、宮津市域では戦死者が1941年の20名から1942年（昭和17）に109名に増大する。その後は、1943年81名、1944年480名、1945年8月15日まで428名になり一挙に増大していく⁵⁸）。戦争といっても、太平洋戦争の開始までは、後の時期からすれば、比較的戦死者数は少なかったが、1944・1945年は集中的に戦死者が出る。しかし、このような状態でも土木工事は町村で続けられていた。ともかく、1945年の土木工事の内容は軍事にかなりシフトしていた。

この時期の町村道工事の内容である。道幅は5mの場合もあったが、ほとんど4mであった。大正期の道路構造令では町村道の有効幅員は2間（約3.6m）以上であったが、実際上それよりも道幅は広がったことになる。府県道では勾配は25分の1より急であることはできないとされたが、町村道では勾配について規定はなく、町村道では地方によって、表2のようにいろいろなケースがあった。また、道路構造令の屈曲部中心線の半径も府県道では30間（約54m）以上と要請されたが、この点も町村道では規定はなく、最小半径もさまざまであったが、おおむね30間（約54m）を越えることはなかった。

このように、道幅、勾配、最小半径が、町村道工事にあたって、常に意識して工事が進められた点で、大正期の道路構造令は大きな意味をもったと思われる。

最後に京都府の府県道、さらには京都府の1つの国道について、史料上は乏しいがいえることだけを記しておこう。

京都府において府県道はどの程度あったのか。道路法・道路構造令ができた翌年、1920年（大正9）4月1日京都府告示167号では京都高槻線をはじめ110路線があった⁵⁹）。この後1921年（大正10）4月1日、郡制が廃止され、郡道が府県道あるいは町村道になったが、内務省は郡道の65%を府県道に、35%を町村道に編入させる目途があったようである⁶⁰）。いずれにしてもその後府県道の数は郡道の数を加えることによって増えた。その後府県道は新しく認定、あるいは廃止を繰り返していくが、1937年（昭和12）7月2日京都府告示第435号は、道路の路線番号で303を数えている⁶¹）。

府庁文書には、『国道及府県道』なる表題の簿冊が時局匡救事業終了後の1935年（昭

和10)より1945年(昭和20)の敗戦時まで11冊の簿冊がある。これらにより各年度の府県道の道路工事、さらに町村道の工事の内、特徴的な点を見てみよう。

まず、府県道の有効幅員は道路構造令では3間以上(5.6m)と規定されているが、少なくとも時局匡救事業期の1934年(昭和9)では一般的に4.5mであったことである⁶²⁾。また、府県道の最急勾配は25分の1より急なることはできないとされたが、現実的にはなかなか25分の1には達し得ず、それよりも勾配は急であった。たとえば、1934年(昭和9)8月に乙訓郡海印寺村(現長岡京市)の府県道広瀬柳谷線道路改築工事では、海印寺村大字浄土谷字中ヶ山7番地より大字浄土谷字船ヶ谷18番地までの地は、道路延長が131.68m、有効幅員は4.5m、最急勾配が15分の1、最小屈曲半径が13m余の工事であった。すなわち有効幅員は4.5mであるが、最急勾配は25分の1に届かなかったのである⁶³⁾。

府県道の有効幅員が4.5mである傾向はその後も続く。1938年(昭和13)2月25日、相楽郡当尾村(現木津川市)田中留蔵(資料上では村長名の記載はない)より京都府知事宛の「道路改築願」は、府県道岩船加茂停車場線の当尾村大字岩船地内の「道路改築願」である。これは現幅員平均3mを4.5mにし、勾配を現在の12分の1から20分の1に緩和するものであった⁶⁴⁾。

このような府県道の幅員が4.5mの工事は、太平洋戦争勃発後の工事でもあり、1942年(昭和17)1月20日の京都市長より京都府知事宛の「道路改修工事許可願」でもみえる。この工事は、府道殿田愛宕線の船井郡世木村(現南丹市日吉町)字大岩の桂川、河水統制事業による新庄発電所尋水路建設のための工事で、延長455mで幅員4.5mであった。この工事は、1942年(昭和17)3月1日～1944年2月28日の2年間工事の予定であった⁶⁵⁾。

次に、国道については、『国道及府県道』に丹後地方舞鶴を通る1つの国道の記載がある。1939年(昭和14)4月6日、舞鶴市長より京都府知事宛の「国道道路改築許可申請書」によれば、国道34号線の舞鶴市字西小字西町から終点である字下福井小字中田の道路の幅員は18mとかなり大きく設定されている(ただし一部延長710mの区間は幅員が15m)。この拡幅事業は「昭和十四年度ニ於テ之ヲ執行スルモノト」とされた⁶⁶⁾。ところで、この道幅は国道としてはめずらしいことではない。道路の道幅の推移を舞鶴地方で見ると、明治期1881年(明治14)刊の『京都府地誌 加佐郡村誌 三』では、加佐郡舞鶴町の「北国道」(町ノ西方下福井村界ヨリ東方倉谷村界ニ至ル)長さ24町余(36m)は道幅4間(7.2m)と記録されている。この記録によれば、道幅4間

(7.2 m) は、加佐郡町村の中で最も広い道幅であっただけではなく、京都府内では明治初期には京都市内を除く郡部各郡でも鳥羽街道（羅城門旧跡～淀、大阪へのメイン道路）の4間幅と同じくもっとも広い道幅の道路であった。舞鶴市内でいえば、この明治初期の道路4間（7.2 m）が昭和敗戦時の時には道幅15～18 m、すなわち最高2.5倍に増えるのである。舞鶴は、1889年（明治22）5月舞鶴鎮守府の設置により、新市街ができ、それにとまって明治期に道路の拡幅が行われ、鎮守府東街道で、道幅8間（14.4 m）の道路ができ、鎮守府西街道では道幅12間（21.6 m）の道路ができる⁶⁷⁾。また国道52号線の余部町の部分は道幅15間（27 m）の「管内郡部における第一の大道」であった⁶⁸⁾。これを明治末の京都市内と比較すると烏丸通（烏丸線）[ただし丸太町通～塩小路]が道幅15間（27 m）の道として最大の道幅であった。道幅だけでいえば、舞鶴市と京都市は遜色がなかったことになる。

以上、丹後地方でいうならば、道幅は15 mを越す国道と、この地方で標準的であった4.5 mの府県道、4 mの町村道が昭和敗戦期の丹後で出そろうことになる。

追記

井俣俊一述「丹後宮津 畑の紙漉き」は井俣紀代男氏からご恵贈いただき、さらに、井俣紀代男氏および隅垣敬一氏より、畑の現地での紙漉き、および畑の様々な文化活動の歴史をご教示いただいた。

注

- 1) 「時局匡救事業と道路－昭和戦前期京都府の道はどのように変わってくるか－」『社会科学』第50巻第2号、2020年、「時局匡救事業と府県道・町村道」『社会科学』第51巻第1号、2021年。
- 2) 道路法31条に、道路の構造、維持、修繕工事および工事執行方法に関しては「命令ヲ以テ」規定されることになり、それが道路構造令である。
- 3) ただし、それぞれの道路は、山地その他特殊な箇所に限り幅員を縮小することができる。とされ、国道・主要なる郡道および市道は1間（1.8 m）以内、府県道・主要なる町村道は3尺（0.9 m）以内、とした。

なお、国道の4間以上という幅員は、国道の等級が廃止された1885年（明治18）1月6日の太政官布達1号と同じである。すなわち同布達は「今般国道ノ等級ヲ廃シ其幅員ハ道敷四間以上並木敷湿抜数ヲ合セテ三間以上総テ七間ヨリ狭小ナラサルモノトス」（『法令全書 明治十八年 一』）と、道幅は4間以上、並木敷等は3間、合わせて7間となっており、道幅は4間以上という目標は、1919年（大正8）12月の道路構造令でも同じである。

- 4) ただし、①特殊な箇所においては15分の1まで、山地でやむを得ない箇所は長さ40間(約72m)以内に限り10分の1までなすことができる、②道路の勾配が変移する箇所は相当の縦断曲線(急な勾配をなだらかにする曲線)を設ける、③坂路が長い時は、相当な距離ごとに50分の1より緩やかな勾配を有する相当な区間を設けることができる、とした。
- 5) ただし、特殊な箇所においては、6間(10.8m)までこれを縮小することができる、とした(以下の文章は略)。
- 6) 土木部『昭和十一年度 町村土木費補助申請一件』, 昭11-124-2。
- 7) 1932年(昭和7)9月27日の京都府令第81号「農村振興土木費補助規程」第1条「府ハ農村振興ノ為市町村ノ施行スル土木工事ニ対シ当該年度国庫補助金ノ以内ニ於テ本令ニヨリ補助ス」(第1条), 「補助金額ハ事業費ノ四分ノ三トシ生産額ニ依リ補助ス」(第3条)。ただし, 「補助スベキ土木工事ハ一廉ノ工事費六百円以上」(第2条)。帝国地方行政学会出版部『加除自在京都府令達全集 第五類土木・地理・営繕』54ノ14~54ノ1頁。
- 8) 「郡町村土木費補助規則」の第4条「補助額ハ工費負担額ノ百分ノ五十以内トス」である(『加除自在京都府令達全集 第五類土木・地理・営繕』68ノ10の101頁)。ただし, 郡・町・村・町村組合および水利組合の負担に属する土木工事にしてその工事負担額1,000円を超過するものに対してなされるものであった(第1条)。
- 9) 『加除自在現行京都府令規全集 第六類土木・地理・営繕』48~54ノ6頁。なお工事費が1,000円以上の工事費という原則はそのままであった。
- 10) 「町村土木費補助申請書」には「改修工事設計書」が付き, 工事の内容が記されている(土木部『昭和十一年度 町村土木費補助申請一件』二冊ノ内二, 昭11-124-2)。
- 11) 同上。
- 12) 土木部監理課『昭和十年度 農村其他応急町村土木補助事業一件』六冊ノ内六, 昭10-112-1。
- 13) 監理課『昭和十四年度 町村土木費補助申請』, 昭14-167-1。
- 14) 京都府『昭和十年度 町村土木費補助工事台帳』, 昭和10-114。
- 15) 土木部管理課『昭和十年度 農村其他応急町村土木事業一件』六冊ノ内六, 昭10-112-1。
- 16) 同上, 宮津市史編さん委員会『宮津市史 通史編下巻』2004年, 849~851頁。
- 17) 宮津市史編さん委員会編『宮津市史 通史編下巻』宮津市役所, 2004年, 910頁。
- 18) 『宮津市史 第四巻下巻』662頁, 『宮津市史 史料編第四巻』935頁。
- 19) 『宮津市史 第四巻下巻』701~703頁, 『宮津市史 史料編第四巻』924頁。
- 20) 寿岳文章, 寿岳静子『紙漉村旅日記』明治書房, 1945年, 91頁。
- 21) 『宮津市史 第四巻下巻』987~988頁, 『宮津市史 史料編第四巻』604~607頁。
- 22) 京都府与謝郡役所『京都府与謝郡誌』1923年, 409~421頁。
- 23) 京都府立総合資料館『京都府統計史料集-百年の統計-1』京都府, 1969年, 140, 148,

156頁。

- 24) 宮津市総務部総務課『宮津市統計書』平成30年・令和元年版, 2021年, 19頁。
- 25) 『宮津市史 通史編下巻』1004~05頁。
- 26) 「世屋高原家族旅行村施設の休止について-宮津市ホームページ」<https://www.city.miyazu.kyoto.jp/soshiki/9/8396.html> (2021年3月24日更新)。
- 27) 宮津市広報(2021年6月19日)「まるで桃源郷-里山の原風景が今なお残る宮津の『世屋地区』」<https://miyazu-city.note.jp/n/n700c2e3c1193>, ドチャック会議(上世屋定住促進協議会)(2022年11月9日)「世屋について-小さく生きてきた」<https://kamiseya.com/about>。これらによれば, 「伝統的な造りの民家を中心に棚田が広がり, 周辺の里山林とともに美しい景観」があり, 農業以外, 獣の肉をえるジビエ猟をする人, 工房を立ち上げクラフトビールを醸造する人, 上世屋に移住し紙漉き工房を開いた人, 藤の蔓から作った糸を利用して藤織りをする人, など様々な人がいる。とりわけ上世屋は, 「上世屋に惚れ込んだ」移住者の人々によって様々な試みが行われている。

また, 2022年2月17日の宮津市役所のホームページによれば, 上世屋・松尾の棚田が「つなぐ棚田世界遺産」に選定された-宮津市広報(2022年2月17日)「つなぐ棚田遺産~ふるさとの誇りを未来へ~」。<https://www.city.miyazu.kyoto.jp/soshiki/10/12760.html>。

- 28) 拙稿「時局匡救事業と府県道・町村道」『社会科学』第51巻第1号, 78頁。
- 29) 『昭和三年度 農村其他応急町村土補助事業一件』六冊ノ内六, 昭10-112-1。
- 30) 監理課『昭和三十一年度 町村土木費補助申請』二冊ノ内二, 昭11-124-2。
- 31) 監理課『昭和十三年度 町村土木費補助申請』, 昭13-151。
- 32) 監理課『昭和十四年度 町村土木費補助申請』, 昭14-167-1。
- 33) 同上。
- 34) 監理課『昭和十五年度 町村土木費補助工事設計書』九冊ノ(八), 昭15-175-8。
- 35) 監理課『昭和十七年度 町村土木費補助申請』, 昭17-162。
- 36) 畑の集落を1938年(昭和13)3月, 紙漉の全国調査のために寿岳文章・寿岳静子夫妻が訪れた。二人は前日の3月22日京都の二条駅から汽車に乗り, 汽車の乗り換えをしながら二侯(加佐郡河守上村), 黒谷(何鹿郡東八田村)の和紙を見た後, 「府庁の統計課の人に聞くと, 京都の北海道とよばれてゐる程に交通不便な山中の小村」である畑を訪れることになる。汽車で9時57分宮津着(宮津の印象を「想像してゐた都会じみてゐて大きな町。主要な道路はアスファルトになってゐる」と書いている。そほ降る雨の中, そして船着場まで歩き, それから船で10時15分日置着(宮津から日置まで船は現在の宮津では想像できないだろう)。以下, 畑の情景を知るために, 寿岳夫妻の文を示そう。

めざす畑(京都府丹後国与謝郡世屋村)は, 此処から半里少々余との事に力を得て, 教へられた道をすたすたと辿る。(中略)

まっすぐな道を左に折れると, もう山の中へ差掛る。冬はずるぶん寒い処らし

い。山蔭や山裾の窪みに、まだ相当に雪が残つてゐる。道は寂しく、段々と登りがきつくなつて行く。雨の跳ね返りで、もう静子の足袋はぐしよ濡れだ。足は冷たく、体は坂道を登る苦しさで暑いと言ふ。進むにつれて残雪を多く見かける。半里そこそこと聞いてきたのに、家らしいものは中々見当たらず。一人一人行き逢はぬ物寂しい山の道は、辿りくねつてどこまでも続く。こんな道を一人で知らぬ処へ訪ねて行くのなら、少々淋しいなどと語り合ふ。漸く道端に楮の皮の束ねたのを見つけ、村の近いのを知ってほつとする。やがて、山、残雪、雨に水勢を増して、鞆々と流れる谷川、煙る山裾に譬へ様もなく美しく浮き上がつて見える藪などに囲まれて、私たちの眼前に現はれてきたのが畑村。淋しさうな、としみじみ思つた。こんな山間で、僅かに二十数軒が寄り合ひ、紙を漉ひて生計を立て、子供を育ててゐる畑村の風情には、熊野川べりの敷屋村の思ひ出と共に、中々に忘れ難いものがあつた。(後略)

(『紙漉村旅日記』88～89頁)

- 37) 監理課『昭和二十年度 町村土木費補助申請書綴』, 昭 20-97。
- 38) 同上。
- 39) 同上。
- 40) 井隼俊一述「丹後宮津 畑の紙漉き」
- 41) 私設関西鉄道は、1907年(明治40)10月、鉄道国有法第2条の規定により政府に買収され、国有鉄道に編入された。田中真人・宇田正・西藤二郎『京都滋賀 鉄道の歴史』110頁、『南山城村史 本文編』508～510頁。
- 42) 管理課『昭和五年 市町村土木費補助 六年度申請』相楽郡・南桑田郡, 昭 5-90-2。
- 43) 監理課『昭和十年度 町村土木費補助申請一件』式冊ノ内巻, 昭 10-113-1。
- 44) 監理課『昭和五年 市町村土木費補助(六年度申請) 五ノ二』, 昭 5-90-2。
- 45) この大河原発電所の建設によって木津川流筏業者と京都電燈会社との交渉経過は、『南山城村史 本文編』523～526頁、『南山城村史 資料編』122～130頁。
- 46) 土木部監理課『昭和九年度 農村其他応急町村土木補助事業一件』, 昭 9-77。
- 47) 監理課『昭和十三年度 町村土木費補助工事設計』十ノ二, 昭 13-152-2。
- 48) 監理課『昭和十四年度 町村土木費補助申請』, 昭 14-167-1。
- 49) 監理課『昭和十五年度 町村土木費補助申請』, 昭 15-176。
- 50) 『南山城村史 資料編』933～934頁。
- 51) 監理課『昭和十六年度 町村土木費補助申請』, 昭 16-165-1。
- 52) 塩見嘉久・大塚活美「聞き取り: 京都府内の河川水運」『朱雀』3, 『南山城村史 本文編』559頁。この聞き取りでは、舟は「区有」となっているが、前掲「認定路線中賃取渡船場調」では渡船場は「南大河原村民ノ私設営業」となっている。
- 53) 監理課『昭和十五年度 町村土木費補助申請』, 昭 15-176-1。
- 54) 『南山城村史 資料編』558～559頁。
- 55) 『南山城村史 本文編』548～551頁, 559～562頁, 『南山城村史 資料編』917～920頁。

なお、大河原橋の上流の地に、高山ダム建設による公共補償工事として1966年（昭和41）10月に大河原大橋が架橋された。『南山城村史 本文編』787頁。また、大河原橋は、1996年南山城村商工会の地域特産品等開発推進委員会が主催して村おこしの意味もあって「潜没橋」の愛称を広く募集した。「恋志谷神社」への参拝道の意味もあって、同年10月、最多の応募により「恋路橋」が選出された（『南山城村史 本文編』562頁）。

- 56) 『南山城村史 本文編』560頁。
- 57) 同上, 561頁, 『南山城村史 資料編』559～560頁。
- 58) 『宮津市史 通史編下巻』872頁。
- 59) 『加除自在現行京都府令規全集2』55～60ノ2頁。
- 60) 谷口裕信『近代日本の地方行政と郡制』吉川弘文館, 2022年, 238, 247頁。
- 61) 『加除自在現行京都府令規全集 六類土木, 地理, 営繕』60ノ22～23頁。
- 62) 拙稿「時局匡救事業と道路－昭和戦前期京都府の道はどのように変わってくるか－」『社会科学』第50巻第2号, 表1, 129頁。
- 63) 『国道及府県道 昭和十年』, 昭10-144-1。
- 64) 『国道及府県道 昭和十三年』, 昭13-170-2。
- 65) 『国道及府県道 昭和十七年』, 昭17-182-2。
- 66) 『国道及府県道 昭和十五年』, 昭15-196。
- 67) 京都府『京都府誌 下』210～213頁, 1915年。
- 68) 同上, 187頁。舞鶴市史編さん委員会編『舞鶴市史 各説編』179頁, 1975年。

(第21期第15研究会による成果)