

企画展 地域をむすぶ - 京都府の交通史 - 展示資料 解説集

第1部 江戸時代の水陸のみち

長く「都」であった京都は、政治、経済、文化の中心であったため、多数の街道を通じて広範囲に及ぶ地域と繋がっていました。

人々は徒歩で、また牛や馬、舟、荷車などを用いて「水陸のみち（水のみち・陸のみち）」を行き交い、ものを運搬して生活を豊かにしてきました。とりわけ江戸時代は260年の平和の下、商品経済が発達し、交通が盛んになりました。河川を利用する舟運の「水のみち」は、今日では見かけることは少なくなりましたが、当時の主要な「みち」でした。

江戸時代の府域（京都、山城、丹波、丹後）における「水陸のみち」を御紹介します。

山城国水系図（洛中部分拡大図）（複製）

京都は長く政治の中心でしたが、江戸に幕府が開かれてからも、前期は山城・近江・大和・丹波・摂津・河内・和泉・播磨を、後期は山城・近江・大和・丹波を支配する京都町奉行が置かれ、水陸のみちによって全国に通じていました。

高瀬川全図

中井家文書

二条の樋の口から伏見船番所までの高瀬川の全図です。慶長16(1611)年に角倉了以が開削を行いました。伏見から京都まで約10キロメートル、名称の由来となった高瀬船が荷を乗せて行き交っていました。

高瀬船

拾遺都名所図会 秋里湘夕著 天明7(1787)年

高瀬川には、底の平らな小型船の高瀬船が使用されていました。京都へ上るときには、荷を積んだ船を人が綱で曳いていきました。

御土居絵図

旧幕府関係資料

京都町奉行所において、御土居の上にあった竹藪の管理に使用していたと判断される絵図です。この絵図から、御土居に、約70（すでに撤去された部分の出入口も含む）の出入口が設けられていたことがわかります。この出入口で有名なものは「京の七口」です。七口のいわれは諸説ありますが、京都と諸国（東海・東山・北陸・山陰・山陽・南海・西海道の七道と五畿内）とを結ぶ主要街道の出入口という説が有力です。一般的には粟田口、東寺口、丹波口、清蔵口、鞍馬口、大原口、荒神口を言います。この七口は、時代によって名称、場所、数が一定しませんでした。御土居によって一応場所が固定化しました。

重要文化財 京都府行政文書

伊賀上野長田川筋城州笠置迄川絵図

維新前民政資料75 明治末期

文化8(1811)年に嵯峨の角倉が伊賀上野から笠置に至る河川を改修するために作成した実測図の写です。改修の目的は上野から笠置までの通船です。展示部分には、木津川を挟んで北笠置村と南笠置村、浜、笠置山が描かれています。ここには木津川六か浜の一つである笠置浜があり、木津川水運の最上流の浜として栄えました。積み出されたものは、上流の大河原や大和柳生から

運ばれてきた薪が中心で、京都・大坂に運ばれました。

木津川筋笠置浜上荷船株札

宮本守三家文書

笠置の上荷船の鑑札です。上荷船は木津川筋の一口、吐師、木津、加茂、瓶原、笠置の六か浜を拠点として、営業範囲を木津川、宇治川に限って、荷物の運送にあっていた船です。二十石積の小船で、大船が通船困難な時、その「上荷」を積み替えて運送したため、こう呼ばれたと言われています。

鑑札は、文化9(1812)年の船改の際に発給されたものです。焼印は「木角」で淀川、木津川の船奉行を務めた木村氏と角倉氏の頭文字をとっています。

竹田街道を通う車牛

拾遺都名所図会 天明7(1787)年

竹田口から紀伊郡竹田村の東側を経て伏見に至る竹田街道を行く車牛と人々が描かれています。車の荷台が空となっていることから、京都へ荷を運んだ帰りと思われる。『拾遺都名所図会』は天明7(1787)年に刊行された地誌です。

伏見京橋

淀川兩岸一覽図 暁晴翁著 安政3(1856)年

伏見京橋を中心とする一帯は伏見浜と呼ばれ、高瀬川・宇治川・淀川・木津川などの舟運の中心でした。過書船・淀上荷船・高瀬船・茶船・砂取船・伏見船などが行き交い、船宿、問屋などが軒を連ねていました。

山城国水系図(複製)

享保年間(1716~35)頃の山城国の水系を示した絵図です。江戸時代の水運は、桂川、宇治川、木津川、淀川などの河川や、高瀬川(運河)を利用して行われ、街道(海道)は、大坂・中国(西国)・郡山・奈良(大和)・亀山(亀岡)・東海道などがありました。

淀城絵図

田辺家文書

江戸時代後期の淀城の絵図です。この地で、桂川、宇治川、木津川が合流し、淀川となりますが、ここは交通の要衝でもありました。将軍の代替わりに来朝した朝鮮通信使は、大坂から淀川を川船で遡行し、淀で上陸して、鳥羽街道を京都へ向かっています。

淀船旧例之覚

稲葉神社所蔵文書(寄託)

正徳4(1714)年に淀船の年寄が作成した淀船の由緒・来歴の覚です。淀に居城がある淀藩に伝来しました。

この覚によると、淀船は、淀(納所・水垂)と六か浜(木津川筋の一口、吐師、木津、加茂、瓶原、笠置)を拠点とする二十石積みの小船で、別名が上荷船だったこと、慶長19(1614)年の大坂冬の陣以来、御用の荷物の運送などを務めたことから、その後特権的に、木津川は笠置まで、宇治川は宇治山の内まで、桂川は嵯峨まで、淀川は大坂・尼崎まで、諸荷物の運送にあっていたこと、伏見・大坂間には、淀船以外に、慶長期に制度化された特権的な過書船(過書は関所通行の許可状の意)、元禄11(1698)年に許可された伏見船が就航していたこと、特に過書船は、淀船より船数、積載量も多く、運賃も格安で、そのため、一人で船を操る淀船は、淀から大坂までの営業が圧迫されて窮状に陥っていたことなどがわかります。

淀大橋

拾遺都名所図会

淀大橋附近で木津川が淀川に合流します。この附近を船が航行する様子が描かれ、淀川が当時の大動脈であったことがわかります。

宇治川の帆船

黒川翠山撮影写真資料 大正期

宇治川を遡行する帆掛け船の写真です。京都の写真家黒川翠山が大正期頃に撮影したもので、江戸時代にも同様の船が利用されていたと思われます。帆掛け船は、自然の風を動力とするものですが、風がない時は、綱で人が曳き上げました。

参考写真

馬借写真

物流博物館提供

明治初期に、馬借の風俗を山城屋が再現した時の写真です。

駅馬切符綴

菊岡家文書

駅馬調達の切符（手配書）が綴じられています。建仁寺を本陣とする加賀藩から馬借山城屋へ出されたものです。展示の切符は、慶応元(1865)年7月9日の朝に駅馬三疋(頭)を調達せよというものです。この頃、京都は幕末政争の舞台で、多くの藩が上洛していました。

馬借は馬の背に荷物を乗せて運送する業者で、伝馬は、馬によって公用の荷物等を無料、又は安い公定料金で宿継ぎに運ぶ制度です。京都では幕末、東堀川御池上ル押堀町に御用達伝馬所があって人馬の継立てを行い、馬の調達は山城屋などが加わる京都馬借が担っていました。

伝馬御朱印手形

旧幕府関係資料

安政6(1859)年3月7日付けの伝馬御朱印手形です。公家の広橋前大納言、坊城中納言等が年頭の挨拶を行う勅使として江戸との間を往復するために、京都所司代から出されたものです。これによって、各宿場の伝馬所から人足34人、馬28匹が提供されます。勅使は同月21日に將軍徳川家茂に直面しています。

丹波国絵図

国絵図

17世紀頃の丹波国絵図の写です。村、城、郡境、街道、山、河川等が描かれています。江戸時代の街道は、亀山（亀岡）、園部、福知山から但馬へ進む街道（山陰道）が主要街道でした。亀山から池田（摂津）、篠山へ、綾部からは丹後の田辺へ、福知山からは同じく宮津へ分かれました。

慶長11(1606)年、角倉了以によって保津川の舟運が開かれ、米、薪炭など多量の物資が京都へ運ばれました。また、丹波の材木を筏に組んで流していました。

老の坂

拾遺都名所図会

京都と丹波を結ぶ街道の峠、老の坂の風景です。画面右上には、山城、丹波の国境の石、地藏堂、その隣には茶屋、休憩する人々、背に荷を積んだ牛などが行き交っている様子が描かれています。

丹波国世木ヨリ山城国嵯峨マデ大井川筋絵図〔川中〕

保津（亀岡市）から嵯峨の渡月橋までの大井川とその両岸が描かれています。この区間は保津

峡、嵐峡とも称され、急流奇岩が連続する景勝地ですが、江戸時代に角倉了以が開削工事を行って通船ができるようになりました。また、古代から筏流しが行われ、京都、大坂に米、材木、薪炭などを供給しました。

絵図に見える保津の浜には角倉の役所があって船から通運料を徴収しました。

保津川の筏流し

黒川翠山撮影写真資料

保津峡を下る筏師が操る筏の写真です。平安京建設の用材をはじめ、古来から丹波のスギ、ヒノキ、マツなどは筏に組まれ京都へ運ばれていました。

筏は上流の黒田、山国で生まれ、途中の上世木、保津、で差子が交代して、嵯峨、梅津、桂の間屋へ届けられました。

由良川実測図

京都府福知山土木工嘗所文書図面1 1~1 5 明治後期

江戸時代、丹波・丹後を流れる由良川は、河口に由良湊があり、日本海の廻船が盛んになるとともに、川船によって、酒、塩などが上り、木綿などが下る地域の大動脈でした。この川の当時の様相を表す絵図は少ないのですが、この明治期作成の実測図によってしのぶことができます。

この図は、栗田湾の河口から土師川合流点付近までの縮尺二千分の一の実測図です。全5点からなっていたと考えられますが、現存するものは四点で、有路から大川間の部分を欠いています。鉄道の記載がないことから明治37(1904)年以前に作成されたものと推定され、京都府で河川台帳の図面として使用されたものと考えられています。

重要文化財 京都府行政文書

園部藩主参勤交代行列図

維新前民政資料88 明治末期

園部から八木間の街道を行く園部藩主の参勤交代の行列図です。藩主を含めて総勢91人が描かれています。参勤交代は、大名が領地と江戸の間を往き来し、一年おきに江戸に詰める制度です。

丹後国絵図

国絵図

17世紀頃の丹後国絵図の写です。村、城下町、郡境、街道、山、河川、海等が描かれています。

江戸時代は、田辺(舞鶴)、宮津、峰山、久美浜などを結ぶ街道が主街道で、由良川には通船がありました。海に面する丹後には、田辺湊、由良湊、宮津湊、岩滝湊、久美湊などがあり、廻船業が発達し、日本海沿岸、大坂等へつながっていました。

重要文化財 京都府行政文書

峰山藩主参勤交代道中記

峰山藩制度取調三 江戸時代

明和3(1766)年、同4年、安永2(1773)年、同7・8年に行われた峰山藩の参勤交代の記録七点が合冊されたものです。

これによると、藩主は約半月で峰山から江戸に到着していることや、宮津を経由して普甲峠から丹波へ行くルート、加悦を経由して神宮寺峠から丹波へ行くルートであることがわかります。

丹哥府志

小林玄章編

天保12(1841)年に完成した丹後の地誌です。「丹哥」は「丹後」を意味します。展示部分是由良川左岸にある大川村(舞鶴市大川)の風景です。渡し舟や、家並みなどが描かれています。

丹後由良湊から大坂まで、由良川、大井川（保津川、桂川）と淀川を連絡して、日本海沿岸の物資を7日間で運ぶという通船計画書です。文政13(1830)年、淀の住人河村与三右衛門によって作られた、丹後、丹波、山城をむすぶ大計画で、完成には至りませんでした。当時の人々の地域をむすぶ熱い思いが伝わってきます。

宮津ヨリ京都迄街道絵図

宮津から京都に至る街道等の絵図です。明治9(1876)年に、丹後国と丹波国天田郡が豊岡県から編入されて京都府の区域が定まりますが、この絵図は明治10年代の作成と思われます。宮津から普甲峠を越えて、福知山、園部、亀岡、京都に至る街道、宮津から2通りの道を経て舞鶴に至り、それから山家、園部、亀岡、京都に至る街道が描かれています。

第2部 近現代の交通 - 鉄道 -

幕末の開国とともに、蒸気機関による交通革命も日本に伝わりました。佐賀藩は蒸気船を建造し、蒸気機関車の模型を作り、維新政府は開港地と都市とを結ぶ鉄道の敷設を始めました。その後、鉄道は民間資本により各地に開かれ、文明開化を象徴するものとなりました。

初期の鉄道は、旅客だけでなく、郵便、小荷物、貨物など、いろいろな物資の輸送に力を発揮しました。

一方、市街地では人力車が普及し、馬車鉄道などの敷設が始まりました。第三回内国勧業博覧会で登場した電車は、その後、京都の街で国内初の営業運転を始め、人々の生活の足として全国の都市へと普及しました。こうして、鉄道が交通の中心となる時代を迎えます。

官設鉄道

開国して明治維新を迎えた19世紀後半、人や物の移動に蒸気を動力とする鉄道を導入する計画が各地に興りました。大阪～京都間の鉄道構想である「西京鉄道」もその一つです。

官設の鉄道は、明治5(1872)年に新橋と横浜を結びました。また、関西では明治7(1874)年に神戸と大阪を結び、明治10(1877)年に京都まで敷かれました。さらに明治13(1880)年には京都から大津まで延び、琵琶湖の船を介して北陸とも結ばれました。当時の京都～大津間の鉄路は、稲荷から深草を経て、現在の名神高速道路のところを通過していましたが、大正10(1921)年に現在の東海道線(琵琶湖線)のルートに変更されました。

重要文化財 京都府行政文書

布令書 鉄道敷設について達

京都府庁文書 明4 10 明治4(1871)年

鉄道会社規則書

上田家文書 明治4(1871)年

京都～大阪間に鉄道を走らせる会社を創立するための企画書です。官設鉄道の建設が進められたため、この会社は設立されませんでした。

初代京都駅

矢野家写真資料 明治前期

明治10(1877)年、塩小路通に面して建てられた京都駅で、煉瓦造り、二階建ての洋風建築です。初代京都駅の最古の写真です。

初代京都駅構内

矢野家写真資料 明治前期

京都駅構内の最古の写真です。ホームには線路が二線あり、後方に続いています。駅に停まる蒸気機関車は、イギリスから輸入されたものです。

重要文化財 京都府行政文書

京阪間鉄道事件に付諸願伺届並請書類

京都府庁文書 明8 49 明治9(1876)年

御土居の土砂を京都駅などの整備に使用することを記しています。

重要文化財 京都府行政文書

京都大津間新築鉄道局往復

京都府庁文書 明11 51 明治11(1878)年

京都駅から鴨川に至る附近の土地の状況を図示しています。

鴨川鉄橋

石井行昌撮影写真資料(寄託) 明治29(1896)年頃

鴨川に架かる旧東海道線(現奈良線)の鉄橋です。イギリスから輸入された蒸気機関車が、京都～大津間の急勾配の路線に使われました。新しい橋脚は、複線化工事のためのものです。

大津京都間変更線路及付近平面図

『大津京都間線路変更工事誌』 鉄道省神戸改良事務所 大正12(1923)年

大正3(1914)年、大津京都間線路変更工事に着手、大正10(1921)年に竣工しました。

新逢坂山トンネル及び東山トンネルの貫通に伴い、京都から山科を経て大津に至る現在の東海道線のルートに変更されました。

汽車時間表 大正2年7月現在

二代京都駅

黒川翠山撮影写真資料 昭和初期

大正3(1914)年に建てられた駅舎で、木造の建物です。一般乗客用のほかに、右側(西側)には皇室等の専用の出入口がありました。

東山隧道京都口

『大津京都間線路変更工事誌』 鉄道省神戸改良事務所 大正12(1923)年

私鉄の時代

官による鉄道の敷設と競い合うように、民間でも鉄道を計画し、汽車を走らせる実業家たちが次々に現れ、私鉄ブームが興ります。関西では、明治18(1885)年に大阪と堺を結ぶ阪堺鉄道が開業しました。京都では、京都と奈良を結ぶ両都鉄道(後に奈良鉄道)、京都と亀岡～園部を結ぶ京都鉄道などが計画され、実現に向けて動き出します。奈良鉄道は明治29(1896)年に、京都鉄道は明治32(1899)年に全通しました。

重要文化財 京都府行政文書

奈良鉄道敷地収用等に係る書類

京都府庁文書 明27 70 明治27(1894)年

奈良鉄道は、京都から奈良に至る鉄道で、明治28(1895)年に一部開通しました。その後に関西鉄道に買収され、明治40(1907)年に国有化されました。JR西日本の奈良線の前身です。

奈良鉄道証拠書類綴

宮本守三家文書 明治年間

城河鉄道一件書綴

宮本守三家文書 明治26(1893)年

山城と河内を結ぶ鉄道の計画書です。この計画は、関西鉄道に引き継がれ、片町線となりました。

京都舞鶴間鉄道敷設ノ義二付意見書

京都商工同盟会 明治25(1892)年

京都商工同盟会は明治25(1892)年、京都市内の商工組合等で結成され、京都舞鶴間鉄道敷設推進に向けて活動しました。

鉄道敷設を希望する意見書で、当時の京都～丹後間の輸送額、三丹地方の旅客数等を挙げて、

比較線として建設予定に指定された土山（兵庫県）～舞鶴間に対する京鶴線の優位を述べています。

京都鉄道株式会社 第貳拾貳回営業報告書

上田家文書 明治39(1906)年

重要文化財 京都府行政文書

京都鉄道に関する書類

京都府庁文書 明32 88 明治33(1900)年

京都鉄道は、京都から園部に至る鉄道で、明治32(1899)年に全通しました。その後、明治40(1907)年に国有化され、現在はJR西日本の山陰本線となっています。

福知山停車場（明治四五年頃）

『鉄道古写真帖』 三宅俊彦著 新人物往来社

綾部停車場

福知山駅付近の土師川橋梁

嵯峨停車場

石井行昌撮影写真資料(寄託) 明治後期

京都鉄道時の駅舎と機関車です。この駅舎は昨年まで使われていました。

最初の市街電車

明治28(1895)年、平安遷都1100年で沸く京都の町に、国内で最初の営業用の電車が走りました。京都電気鉄道（京電）という私鉄です。淀川の船乗り場の伏見京橋と、第四回内国勸業博覧会会場の岡崎とを結び、博覧会の客を運びました。鉄道の動力には、琵琶湖疏水の水を使って蹴上発電所で起こされた電力が使われました。その後、京電は市民の足として定着しますが、明治45(1912)年には市電が開設され、その6年後に京電は市電に吸収されます。

重要文化財 京都府行政文書

明治四十年以前京都電気鉄道

京都府庁文書 明27 65 明治26(1893)年

京都電気鉄道は、明治28(1895)年に日本で最初に市街電車の営業を始めた会社です。

電車路線図 吉田初三郎画

京都市交通局 昭和30(1955)年頃

さよなら伏見・稲荷線 日本最初の電車路線廃止記念

京都市交通局 昭和45(1970)年

明治28(1895)年、日本で最初に電車の営業が開始された路線、伏見線が、稲荷線とともに、昭和45(1970)年で廃止になり、路線バスに代わりました。

さよなら京都市電 83年の歩み

京都市交通局 昭和53(1978)年

京都市交通局創業50周年記念乗車券

京都市交通局 昭和37(1962)年

京電

石井行昌撮影写真資料(寄託) 明治後期

琵琶湖疏水を利用した水力発電所が蹴上に作られ、その電力を利用して国内最初の市街電車が走りました。

再び私鉄の流行

明治39(1906)年の鉄道国有化法により、初期の私鉄の多くが翌年に国有化されます。その頃から、再び私鉄ブームが興ります。この時期の特徴は、大都市と中小都市や郊外とを結ぶ路線で、旅客輸送が主となり、初めから電化されていたことです。明治43(1910)年に嵐山電気軌道、京阪電気鉄道、大正元(1912)年に京津電気軌道、大正14(1925)年に叡山電気鉄道、昭和3(1928)年に奈良電気鉄道、新京阪鉄道などが開通し、京都市周辺の主な鉄道は出揃います。

重要文化財 京都府行政文書

奈良電気鉄道小倉伏見間工事施行一件

京都府庁文書 昭3 167 昭和3(1928)年

奈良電気鉄道は、現在の近鉄京都線に引き継がれる路線です。小倉～伏見間は、澱川橋梁、伏見の高架など、工事の上でいろいろな難問がありました。

重要文化財 京都府行政文書

新京阪鉄道工事施行

京都府庁文書 昭3 159 昭和3(1928)年

京阪電鉄が京都～大阪間の新線を淀川の北岸に造ったのが新京阪です。現在の阪急電鉄京都線に当たります。

鞍馬電鉄沿線名所図絵 吉田初三郎画

鞍馬電気鉄道 昭和3(1928)年

昭和2(1927)年、鞍馬電気鉄道株式会社が設立されました。昭和3(1928)年に山端～市原間、翌昭和4(1929)年に市原～鞍馬間が開通し、同時に叡山電鉄線出町柳駅乗り入れも開始しました。

現在の叡山電鉄鞍馬線の他に、実際には開通しなかった、小山～二軒茶屋と大宮～山端の計画線が描かれています。

京阪電車沿線御案内

京阪電車

嵐山駅

石井行昌撮影写真資料(寄託) 明治後期

明治43(1910)年に開通した嵐山電気軌道の駅です。

幻の鉄道

鉄道の計画は数多くありましたが、実際に開通したものはわずかでした。また、念願がなかった開通しても、諸般の事情により廃止されたものもあります。愛宕山鉄道は嵯峨から愛宕山麓を結び、ケーブルで山腹まで通じていましたが、太平洋戦争中の国の施策により昭和19(1944)年に廃止になりました。北丹鉄道は、福知山と河守を結んでいましたが、乗客の減少による経営難から昭和49(1974)年に廃止されました。笠置電気軌道、京都遊覧索道などは計画のみに終わった鉄道です。

北丹鉄道

大正12(1923)年に開業、福知山から河守まで12.4キロを走った北丹鉄道は昭和46(1971)年に営業を休止、昭和49(1974)年に廃止になりました。

当初、福知山から由良に達する路線を計画していましたが、河守以北の路線工事は計画のまま

で終わりました。

重要文化財 京都府行政文書

軌道

京都府庁文書 明39 50 明治43(1910)年

円山公園と將軍塚を結ぼうという京都遊覧索道の計画書です。

笠置電気軌道敷設申請書

松岡家文書(寄託) 大正10(1921)年

奈良から相楽郡の笠置まで、電車を走らせようとする計画がありました。

笠置電気軌道株式会社創立日誌

松岡家文書(寄託) 大正10(1921)年

重要文化財 京都府行政文書

愛宕山鉄道敷設免許一件

京都府庁文書 昭3 156 昭和3(1928)年

嵯峨から愛宕山への鉄道の申請です。昭和4(1929)年に開通しましたが、昭和19(1944)年に廃止されました。

高雄電気鉄道株式会社 営業概要・起業予算書・建設費用・営業収支予算書・定款 付図

昭和5(1930)年

梅ヶ畑を起点として、鳴滝、御室を経て西ノ京町に至り市電と連絡する線路と、梅ヶ畑から嵐山に至る支線を予定して、昭和4(1929)年に高雄電気鉄道株式会社が創立されました。

「高雄電気鉄道線路付近平面図」に描かれた計画線は開通には至りませんでした。

北丹鉄道河守駅 1961年撮影

『北丹鉄道 河川敷に消えた小鉄道』山本武男著 ネコ・パブリッシング

鋼索・索道

鉄道の一形態に鋼索(ケーブルカー)、索道(ロープウェイ)があります。普通の鉄道は坂道に弱く、急な勾配を登るためにいろいろな装置が考案されました。その一つが鋼索です。比叡山、鞍馬山、愛宕山など、京都市周辺の信仰や観光で賑わう山の多くには鋼索が引かれました。索道も、山岳部での人や物を運ぶ手段として、鋼索と連動して開発されました。

叡山めぐり

京都電燈株式会社叡山電鉄課

叡山電気鉄道鋼索線

大正14(1925)年、西塔橋(現ケーブル八瀬)～四明ヶ岳(現ケーブル比叡)間が開業。同年に開通した出町柳～八瀬の平坦線から乗り継いで、市内から比叡山へ30分で達することになりました。

重要文化財 京都府行政文書

男山鋼索鉄道一件

京都府庁文書 大15 72 大正15(1926)年

京阪八幡と石清水八幡宮を結ぶケーブルカー(鋼索鉄道)は大正15(1926)年に開通し、戦時中

に休止したのち、昭和30(1955)年に再開しました。

重要文化財 京都府行政文書

叡山鉄道京都遊覧索道

京都府庁文書 大3 70 明治40(1907)年

叡山電気鉄道架空索道

昭和3(1928)年、日本初の乗客用架空索道(空中ケーブル)が高祖谷～延暦寺(641.9メートル)に開業しました。平坦線、鋼索線から乗り継いで、比叡山中に点在する延暦寺各堂塔の参拝が容易になりました。

戦時中の昭和19(1944)年に資材供出のため撤去されましたが、昭和31(1956)年に、四明～比叡山頂間にルートを変更して再開しました。

比叡山全図

叡山ケーブル四明嶽駅内売店 昭和8(1933)年

新しい鉄道の動き

20世紀の後半、自動車交通の普及により鉄道経営が悪化し、廃止されるところが増えました。一方で、鉄道の輸送力強化、新線の敷設、電化、複線化、新しい経営方法、新交通システムの開発なども進められました。京都では、国鉄(後に西日本旅客鉄道/JR西日本)の山陰本線・奈良線の電化・複線化が推進され、丹波・丹後地域では宮福線の敷設、北近畿タンゴ鉄道の開設、京都市内では地下鉄の開設・延伸、私鉄との相互乗り入れなどが進められました。

宮福線工事誌

日本鉄道建設公団大阪支社 平成元(1989)年

昭和57(1982)年、第三セクターの宮福鉄道株式会社が設立されました。翌年に着工、昭和63(1988)年、宮津～福知山間30.4キロに宮福線が開通しました。

山陰本線京都・園部間複線化計画図

『国鉄山陰本線複線電化調査報告書』国鉄山陰複線電化促進協議会専門委員会 昭和53(1978)年

北近畿タンゴ鉄道

平成元(1989)年、宮福鉄道はJR宮津線の引継ぎに備え、北近畿タンゴ鉄道に社名を変更しました。平成2(1990)年に、JR宮津線(西舞鶴～豊岡間83.6キロ)を引き継ぎ、延長114キロの路線を第三セクターで営業することになりました。

グラフ京阪 1997秋季号 特集記事 京津間アクセス新時代到来

平成9(1997)年の京都市営地下鉄東西線開業に伴い、京阪京津線は、東西線へ乗り入れを開始しました。

第3部 近現代の交通 - 車道 -

明治以後、より速く、より便利に、より多くの人や荷を運ぶため、それを可能にする「車」が走れる「車道」の整備が府内各地で繰り返し行われます。

車の形態が荷車・馬車・乗用車・バス・トラックと変わるにつれて、それまで人馬が通るには必要がなかった、平らな道・緩やかなカーブ・トンネル・橋などを必要とするようになります。しかし、これらを京都府中・北部の険しい山地に整備するのは容易なことではありませんでした。

道路整備に着手した人々の思いを、明治の宮津車道開さく、昭和の縦貫道整備、バスなどの乗りもの関連資料から御覧いただきます。

京都宮津間車道開さく工事

明治9(1876)年、丹後国五郡・丹波国天田郡が京都府に編入されたことにより、府会では、縦に長い京都府をつなげる車道の整備を課題と考え、明治14(1881)年、宮津・京都市間の縦貫車道の開さくを行うことを決議しました。

しかし、数ある峠の切り下げ・トンネルの掘削など困難な工事に手間どり、事業は思うように進みませんでした。

この事業は明治22(1889)年、ついに完成しましたが、全国初の国庫補助金を獲得したことや、沿道住民の献金・労力提供などの尽力が大きく貢献しています。

この車道の完成により、それまで2泊3日を要した宮津・京都市間が、馬車でわずか15時間程度にまで短縮されました。

三代知事 北垣国道

旧一号書庫写真資料

塵海

明治19(1886)年6月12日

当時の京都府知事、北垣国道の日記です。

この日、北垣は、当時京都府域も管轄していた大阪鎮台司令長官高島鞆之助中将に会うため大阪へ行き、軍事上四間(約7.2メートル)幅が必要といわれた車道を、経済上の理由から三間(約5.5メートル)幅にすることについて了承を得ました。

三間幅であっても、当時としては今までにない広い道で、沿道住民はどんな大きなものが通るのかと驚いたそうです。

栗田村誌

栗田村編 栗田尋常高等小学校改訂 昭和8(1933)年

栗田は宮津市海岸部の旧村名です。

明治12(1879)年、与謝郡波路村の売間九兵衛が中心になって、上司町へ抜ける道を作るため、栗田峠を水力を使って切り下げようと着手していました。

売間達の計画は府の直営となり、工事方法が切り下げから隧道へ変更され「栗田隧道」が作られました。

明治19(1886)年トンネル完成後、工事費をめぐる売間と上司町側とで裁判沙汰が起き、売間は波路村を出て行かざるを得なくなりました。しかし、後には運送業者達が、売間の功績であるとして栗田トンネルの波路側に石碑を作っています。

京都府管内里程地図 (縮尺1:10万)

森本浩 平安測量舎 明治36(1903)年

丹後国車道開鑿之義二付御願

京都府行政文書 文 223883 明治15(1882)年

京都宮津間車道開鑿線路変換願二係ル書類綴

京都府行政文書 文 223882 明治14(1881)年

車道の路線については、由良・栗田を通る路線が最初にとりあげられましたが、この路線には途中、七曲八峠といわれた難所の長尾峠があるので、そこを避けて岡田由里・上漆原を通って宮津に至る路線を採用すべき、など各地域でさまざまな意見や嘆願書が出されました。

資料は、明治14(1881)年11月25日、丹後国加佐郡由良村総代が提出した嘆願書の写しです。宮津港のみ重視するのではなく、由良港も通る路線を採用してほしいと嘆願しています。

紆余曲折の末、府は由良・栗田を通る路線を採用しました。

重要文化財 京都府行政文書

京都より宮津に達する車道開鑿工費補助金下渡に付伺聞届けのこと

京都府庁文書 明20-3 明治20(1887)年

当時、山形県とともに全国で初めて、道路工事のために国庫補助金が支給されることになりました。

献金をしたり、実際に人夫として道路工事に参加するなどして、当時すでに疲弊していた沿道住民は、この知らせを聞いて大変喜び、元気を取り戻したということです。

京都宮津間車道開鑿工事成績表

[京都府] 明治22(1889)年

開さくの趣旨、工事の内訳、予算・精算、主な隧道や橋梁、各年度別の工事の記録等が記されています。

新撰京都古今全図

田中治兵衛 明治28(1895)年

京都市内各地の絵図です。

起点の七条大宮を出発し、さらに桂川を渡って山陰道へとつながっていく道を見ることができます。すでに七条大宮は人も物資も行き交う地でした。明治22(1889)年に桂橋が架けられるまで、桂川は船で渡っていたようです。

当初、松原通を整備して山陰道へという案もありましたが、予算の減額の動きのなかで消えていきました。

王子橋

『橋梁写真帖』 京都府 明治45(1912)年頃

車道開さく工事のため、南桑田郡篠村(現亀岡市)の鵜川に架けられた橋です。明治16(1883)年から17(1884)年にかけて竣工しました。幅は約三間です。

小式部内侍

『百人一首 像賛』 江戸中期

小式部内侍は、生野を歌枕の地として「大江山いく野の道の遠ければ、まだふみもみず天の橋立」と歌を詠みました。生野は近世には山陰道の主要な宿場として栄えた所です。

大手眼鏡橋を偲ぶ 会誌「街騒」別冊・写真集

宮津地方の文化遺産を守る会 平成5(1993)年

終点宮津の大手橋の写真集です。

京都宮津間車道の開さくは、宮津港の海運に注目していたからともいわれています。大手橋は

もともと木橋でしたが、三連アーチの石橋が明治19(1886)年に竣工しました。大手橋の石材は栗田トンネルの余材が使われたということです。

当時、「丹後の宮津に過ぎたるものは栗田トンネルにめがね橋」ともてはやされたそうです。

北垣 謝辞の旅

日出新聞 明治24(1891)年4月3日

明治24(1891)年4月、北垣は寄付を行った住民に謝辞を述べるため、馬車で各地を訪問しました。

のりもの

車道の整備や技術の進歩によって、様々な種類の「車」が往来するようになります。特に、人力や馬力と比べて急な山道を軽々と登り、長距離を走り続けることができる自動車は、人々に気軽な旅をもたらしました。

また、一度に多くの乗客を輸送できる乗合自動車(バス)は、明治後半以後交通の中心となっていた鉄道よりも安価に走らせることができることから、急速に増加します。

京都宮津間馬車発車時間改正

日出新聞 明治27(1894)年1月1日

三丹馬車宮津本店・同京都支店による乗合馬車増発の広告です。

車道開通により、明治24(1891)年から京都宮津間で乗合馬車が通じるようになりました。当初は、午前5時に七条大宮を出発し園部、福知山で乗り継げば宮津に翌日午前11時半に着くというものでした。毎日一回の往復で、運賃は京都宮津間で1円26銭でした。

乗合馬車の利用が増えた理由の一つには、先に運行されていた人力車に比べ賃金が安く、多くの乗客を運べたからと思われます。

稲荷社鳥居

矢野家写真資料

京都乗合自動車

石井行昌撮影写真資料(寄託) 明治36(1903)年頃

バスといっても、最初は少人数しか乗れませんでした。

馬車に乗る婦人

黒川翠山撮影写真資料 大正期

今度心得刑法中違警罪図解

高木磐太郎 明治14(1881)年

明治初期、現在の軽犯罪法にあたる新しい決まり(違式かい違条例)が制定されました。民衆の日常生活に深い関係があるもので、交通関係の決まりについても触れています。

明治13(1880)年、旧「刑法」が制定され、その中で「違警罪」は「違式かい違条例」に定められた罪目のほとんどを引継ぎましたが、これは、それを絵を用いて説明したものです。「こんどのこころえ けいほうのうち かるきつみのわけ」と親しみをもたせて読みました。

重要文化財 京都府行政文書

大正11年時点の交通事情

京都府庁文書 大11-14 大正11(1922)年

若林知事から池松知事への事務引継書の保安係の部分です。

自動車が普及し、人力車や乗合馬車の営業に打撃を与えている様子を報告しています。

諸車台数（京都府） 『京都府統計資料集 百年の統計3』 京都府立総合資料館 昭和46(1971)年
明治元(1868)年から昭和32(1957)年までの人力車、馬車、自動車の台数をグラフで表したものです。

明治後期、人力車や馬車にかわって自動車の利用が増加していきました。

スミス銀バス路線図 昭和初期

大正13(1924)年、福岡県出身の松藤忠太郎という人物が、山国村井戸（現在の京都市右京区京北井戸）の初田初造の援助を受けて、常照皇寺から周山村經由京都市内に至る、当時まだ険しかった山道にバスを走らせました。松藤はこのバス会社の本店を周山村に置き、「スミス銀バス」と名付けました。

当時のことを知る地元の方のお話によると、このバスは車体が銀色で、路線で旗を掲げて待っていると、どこでも止まって乗せてくれたということです。

御陵参拝とバス 『山国読本』 昭和10(1935)年

昭和10(1935)年、山国村（現在の京都市右京区京北塔町）の協一尋常高等小学校（現在の京都市京北第二小学校）が、村の歴史を広く知らせるために発行した本です。

光厳天皇が開山した常照皇寺と、天皇が眠るとされる山国御陵の参拝で賑わう村の様子が書かれています。

重要文化財 京都府行政文書

省営自動車運転に関する請願書 京都府庁文書 昭8-86 昭和8(1933)年

鉄道省が計画していた、船井郡殿田から北桑田郡北部の鶴ヶ岡を經由して福井県小浜へ至る鉄道建設事業が、財政上の理由で延期になったことで、北桑田郡十五村は鉄道完成までの間、京都市二条・鶴ヶ岡間に鉄道省の省営バスを走らせるよう請願書を提出します。

重要文化財 京都府行政文書

省営バス建設中止につき請願書 京都府庁文書 昭9-133 昭和9(1934)年

省営バスの運行を請願した15村の内、周山・細野・神吉の三村は、昭和9(1934)年7月、今度は運行の中止を願い出ます。これは、省営バスが運行すれば、民間会社は廃業に追い込まれ、一日に運行する本数は減り、運賃は上がり、また周山村に本店があるスミス銀バスからの村税も失うことになるなど、かえって不都合が多いと考えたためです。

しかしこの後、民間バスが走っていない北桑田北部の村から再度運行を求める請願が出され、昭和12(1937)年3月から省営バスは運行を始め、その次の年、民間バスは鉄道省に買収されます。

省営バスの写真 京都府庁文書 昭9-133 昭和9(1934)年

京都縦貫自動車道

宮津市を起点とし、終点を久世郡久御山町とする延長約100キロメートルの一般国道478号で、昭和62(1987)年に高規格幹線道路（全国的な交通網を構成する自動車専用高速道路）に指定されています。

これまでに宮津天橋立インターチェンジ～綾部安国寺インターチェンジまでの26キロメートルと、丹波インターチェンジ～沓掛インターチェンジ間の31.3キロメートルが供用されています。

なお、綾部安国寺インターチェンジ～和知インターチェンジ（仮称）までの区間（延長7.7キロメートル）は、今年、平成20(2008)年の夏から秋頃に開通する見通しです。また、大山崎ジャンクション～沓掛インターチェンジは平成24(2012)年度、丹波インターチェンジから和知インターチェンジも平成26(2014)年度に開通する予定です。

京都府総合開発計画案

京都府庁文書 昭39-367 昭和39(1964)年

昭和37(1962)年10月、全国総合開発計画が閣議決定されたのを機に、京都府は産業基盤整備などの基本的方向付けを行うため京都府総合開発計画を作成しました。

舞鶴港整備や長田野工業地帯造成事業などを計画し、それら各地域の発展を促すためには、京都府を縦につなぐ道路の整備が必要であるとしています。

京都府総合開発審議会舞鶴港開発部会速記録

京都府庁文書 昭47-388-1 昭和47(1972)年

昭和47(1972)年6月に開かれた部会の中で、舞鶴市長が述べた意見の主要部分を速記録したものです。

舞鶴港の発展のために、大都市圏との関連道路の整備を期待しています。

綾部ジャンクションから舞鶴方向を望む

『京都府道路公社の歩み 京都縦貫自動車道 綾部宮津道路全線開通記念』京都府道路公社 平成16(2004)年

綾部宮津道路は、京都縦貫自動車道の一部を構成します。平成5(1993)年から工事が着手され、平成15(2003)年に開通しました。

この資料には、事業に取り組んだ京都府道路公社による工事の概要等がまとめられています。

大江山トンネルから宮津市街地方向を望む

『京都府道路公社の歩み 京都縦貫自動車道 綾部宮津道路全線開通記念』京都府道路公社 平成16(2004)年

京都国道事務所管内図

国土交通省京都国道事務所 平成15(2003)年

久御山ジャンクションからは「京都南道路」・「第二京阪道路」を経て大阪方面へつながっていきます。