

知ってるようで知らない京都の史実 ①

* 鉄道が開けるまでの京都⇄大阪の交通事情 *

京都⇄大阪の行き来はどうなっていたかは、知ってるようであまり知られていません。幕末のころ『鞍馬天狗はなにわへ馬でひっととび……』等京都から直接行き来ができたように思えますが、これは在り得ない事でした。京と浪速の間には淀川を挟んで現在では想像もつかない大きな【巨椋池（おぐらいけ）】があり、大坂近くの淀川に橋は架かっていませんでした。京都と大阪の行き来は一日がかりの旅行だったのです。

何故、大坂の近くに橋が架かってなかったのかは、信長：秀吉とその後を次いだ家康の根本的な【思想】の違いを理解しないではおられません。京：大坂：江戸 この3ヶ所には大きな物資の流入と軍勢が一度に渡れる橋は、架けてはならないという背景を家康は後継者達に恐らく厳命していたに違いありません。

大坂は天下の経済を握る【台所】京は【天皇】を頂く危険な地域、この二ヶ所を同時に抑えられれば戦乱を避けられないと考えていたのでしょう。事実【伏見鳥羽の戦い】でそれが証明されました。



室町時代までの巨椋池の図

* 東海道は五十三次でなかった *

大坂と伏見に壮大な城を築いた豊臣秀吉は、伏見と大坂を最短距離で結ぶため、文禄三年（1594）毛利一族に淀川左岸の築堤を命じた。これが文禄堤で、堤上の陸路が京街道で



ある。

丸山応挙筆 伏見船着場 江戸末期（原美術館所蔵）

色染物質会 会誌 NO. 2 (6)

『大坂夏の陣で豊臣家を滅亡させ、天下を掌中におさめた徳川家康は、秀忠を呼んだ。
「よいか秀忠。これからは戦のない豊かな国づくりをせねばならぬ」
「仰せの通りでございます」

「そのため、先年、五街道の整備を命じたが、東海道に京街道を取り込んで、天下の台所たる大坂まで延伸し、新たに、伏見、淀、枚方、守口、の四カ所に宿駅を設けよ」

「父上、さすれば、東海道は五十三次から五十七次になりまするのですか」

家康は、大きくうなずき、厳しく命じた。

「なお、五十三次の大津宿からは追分を南西に向かって山科盆地を通り、五十四次の伏見宿に向かわしめよ。大名が京都に入って朝廷と接触するのは好ましくないからじゃ」



家康時代の巨椋池の概略図

家康の命により、宿場には、諸大名の宿泊所となる本陣、大名の側近を収容する脇本陣と家臣や庶民のための旅籠が設けられ、公用荷物の運搬を担当する宿場役所として、問屋場がおかれた。問屋場には、常に人足百人、馬百頭を用意することが定められ、前の宿場から運ばれてきた荷物を、ここで積み替え、次の宿場まで搬送した。一般の荷物の運送は、馬借という運送業者がこれに当たった。』(京街道より転載

歴史街道推進協議会 真木嘉裕)

淀川の右岸は伏見から橋を渡って（伏見には桂川を渡る橋があった）西国街道と呼ばれ神戸、姫路、岡山等西国に通じる街道として栄えていました。一方大坂に行くにはどうしても伏見から船に乗り、淀まで行かねばならなかったのです。江戸時代の施策は西国の大名達に江戸参勤を義務づけ、往復の費用に莫大な費用を掛けさせることにありました。西国の大名達には大坂を経由せず西国に向かわしめるにもこの地域の改善はご法度だったようです。

家康時代の巨椋池図でわかるように、幕末明治初めまでは伏見は港町だったのです。伏見を船で出ると最初に就くのが【淀】でした。ここから【枚方】【守口】へは陸地で行けましたが、多くの人々は乗船したまま大坂まで行っていたようです。

淀川の船便事情

淀川には古くから船便が発達していました。天下を掌握した秀吉は伏見城を築き、伏見城下を淀川水運の拠点とし、淀の河村与三郎と木村孫次郎に朱印状を与え淀船の支配を認めます。次いで家康は淀の河村与三右衛門と木村宗右衛門に朱印状を授けると同時に航行範囲を大坂、尼崎、木津、伏見まで拡張し運上銀 200 枚を上納させる代わりに、公用船以外は運賃を徴収する権利を与えました。

このように淀川の水運業は統一政権に協力する代わりに特権を得ていたのです。淀船は小回りが効く二十石船が主流でしたが、淀川の改修が進み三十石船が勢力を伸ばして来ます。



江戸中期には淀川を行き来する船は千数百隻もあったそうです。その内の三十石船は、大坂と伏見の間を上りは一日又は一晩，下りは半日又は半夜で行き来していました。



船の全長は十五間、幅二間，船頭は四人で乗客定員は二八名が普通でしたから、船内はたいそう窮屈な状態でトイレ也没有。上りは綱引き人足三人で引っ張られ引き綱は九か所に設けられていました。こんな状況で大坂との行き来をしていたのです。

枚方あたりに差し掛かった頃、物売りの小船がこぎ寄せてきて「めしくらわんかい。酒のまんかい。」と言いながら酒や飯ごんぼ汁をぞんざいな言葉で売りにくるのがこの流域で【くらわんか船】とよばれていたようです。淀を出た船は次に対岸の大山崎に着くのが一般的でした。大山崎は淀川流域の港町として大いに栄えていたのです。西国街道へ行く人や物は伏見から乗船し此处で降りたからでした。

明治元年頃伏見と大坂との淀川筋で、一日 1500 人、800 トンの貨物が輸送されていたと英国領事の本国への報告があります。このような背景から、明治 2 年外国型貨客船の運航が許可され、鉄道が敷設された後も明治三十年代後半までかなりの活況を保持していました。しかし明治 43 年京阪電鉄の開業で幕を閉じることになりました。川底が浅く沢山の乗客を乗せられなかったのが主な原因だと言われています。

伏見と市内の交通事情 高瀬川の出現 (高瀬川《京都市歴史資料館》より部分引用)

高瀬川は木屋町二条で加茂川から水を引き、南へ流れ伏見に至る人工の川です。浅い川を航行するために作られた底の平たい舟が高瀬舟です。高瀬川は慶長十六年(1611年)に角倉了以が着工し、同十九年に竣工しました。この川の完成で京都・伏見・大坂を舟で結ぶ輸送路ができ、上りでいえば大坂から淀川の荷船(三十石船)で運ばれた物資は、伏見で高瀬舟に積み替えられ京都へ運ばれたのです。

高瀬川には前歴がありました。秀頼が大仏造営の資材を運ぶために鴨川を舟が通れるように掘り下げる工事を角倉了以が行っていたのです。この工事の延長線上に出来てきたのが高瀬川でした。

高瀬川が鴨川とはっきり分離した川になるのは寛文年間(1661~73)のようです。この時期鴨川両岸の今出川から四条までの間に石垣の堤防が築かれこれが寛文新堤と呼ばれました。堤防が出来たことで、鴨川と高瀬川の流れがはっきり区分されたのでしょう。





高瀬舟には十五石積と十石積の二種があり、前者は六間一尺（12m強）幅六尺八寸（2m）後者は五間五尺（10m強）幅六尺五寸と記録されています。この舟では乗客のほか材木や薪・炭・酒・醤油等他国からの商品や原料が運ばれていました。下りの便は様々な日用品の他、農作物の肥料になる糞尿が重要な運搬物だったのは注目に値します。

* 鉄道が開けてからの京都近郊の交通事情 *

明治5年9月13日日本で最初の鉄道が新橋～横浜間 29 kmで開通します。以後日本各地で鉄道が敷設されますが、明治9年7月には大阪～向日町間 36kmが開通していました。明治10年（1877）2月5日天皇ご臨席のもと、京都神戸間鉄道開通式が新装なった京都停車場で行われています。

京都停車場は七条塩小路南に設置され、「七条ステーション」さらになまって「七条ステーション」とも呼ばれました。京都駅ではなかったのです。この事は「鉄道唱歌」でも証明されます。

鉄道唱歌は明治33年5月に初版が発行されたたちまち大流行したのですが、この当時でも七条ステーションだったのです。

鉄道唱歌 No.46

東寺の塔を左にて
止まれば七条ステーション
京都京都と呼びたつる
駅夫のこえも勇ましや

京都大津間の当初のルートは明治41年（1921）東山トンネルと新逢坂山トンネルの開通までは伏見経由で現在の奈良線を通っていたのです。



鉄道唱歌 No.45

大石良雄が山科の
その隠れ家はあともなし
赤き鳥居の神さびて
立つは伏見の稻荷山

東海道線の輸送力増強は日清戦争前後明治27年（1894）前後から緊急課題とされ、複線化や様々な改良の一環として両トンネルが掘られました。

新線開通までは勾配が急なため補助機関車をつけての運行を余儀なくされていたようです。両トンネル開通で高低差が44m低くなり京都大津間は20分余で通過できるようになりました。現在は奈良線に属する稲荷駅に「ランプ小屋」が残っていますが、これは東海道線の最古の構築物として鉄道記念物に指定されています。

また稲荷駅には鉄道唱歌の歌碑が近年（昭和46年）構築されているようです。

すれ違いメロドラマの原点

明治35年（1902）は母校の前身京都高等工芸学校が開校した年ですが、国民新聞に掲載されていた、徳富蘆花の【不如帰】は当時の一世を風靡したメロドラマでした。このすれ違いの場面を山科駅に設定しているのです。（以下【不如帰】原文 部分省略あり）

【駅夫の「山科、山科」と叫び過ぐる声彼方に聞こゆる……浪子は徐ろに移り行く彼方の列車を眺めつ。（中略）窓に頬杖をつきたる洋装の男と顔を見合したり。「まっ、あなた」「おッ浪さん」此は武男なりき。車は過ぎむとす。狂せる如く、浪子は窓の外にのび上りて、手に持てる黄色の手巾（ハンカチ）を投げつけつ。列車は五間過ぎ十間過ぎぬ。落つばかりのび上りて、……】

駅での行き違い列車は単線運転の時期だからこそ、その確立は高いが、実際には当時の時刻表で合うものはありません。蘆花は全くのフィクションでこのすれ違い場面を書いたようです。つまりこの時期は複線化の寸前であり、また旧山科駅が単線であった事を著実に証明しています。

明治後半以降京都の鉄道開設と伏見市誕生

東京～神戸間の東海道本線が全線開通したのは明治22年でした。同29年には京都奈良間41.8kmが全通、明治28年（1895）京都疎水の開通と同じくして我が国最初の電気鉄道が路面電車として開通しています。同43年には京阪電鉄が開通。しかし伏見は未だ京都の交通の要点でした。

明治22年市町村制の発布により、京都市と伏見町が誕生します。だが、近隣であるだけに30年頃より京伏合併問題として提唱されてきました。41年東海道本線から離れた事に端を発し、合併問題が大きく取り上げられましたが実現には至りませんでした。背景は伏見が京都より財政事情が豊かだったことです。昭和4年4月伏見は人口5万7千人を超え市制に移行し【伏見市】になります。同時に醍醐村と深草町も伏見市に合併されました。この頃京都府知事が熱心に両市の合併斡旋に乗り出しますが、京都市側が伏見の態度に立腹、難色を示していました。昭和5年伏見市議会が条件付合併案を可決、翌6年4月1日、我が国最初の市と市の合併として正式に認められ伏見区と生まれ変わりました。

（色染・昭35 松尾秀明）