

第六章 近代の山科

一 幕末・維新の動乱と山科

幕末時代の到来と山科

一九世紀半ばの幕末・維新の時代は、日本の歴史の中でも大きな転換期となった時代である。嘉永六年（一八五三）のペリー来航を機に、日本社会は動乱の時期に突入し、その約一五年後には、明治維新とよばれる大きな変革を迎えることとなった。

ただし、幕末動乱の始まりといえば、ペリー来航を想起しがちであるが、山科も含めて畿内近国の社会に關していえば、安政元年（一八五四）九月の、ロシア軍艦ディアナ号の大坂湾進入事件の影響も無視することができない。大坂湾にさえ、「異国船」が来航し得る、ということを示したこの事件は、幕府や朝廷に大きな衝撃を与えた。不安を高めた朝廷に対し、幕府は京都の警衛強化を約束し、本格的な大坂湾の海防計画を立案し始めた。

このような政治状況は、山科にも影響を与えた。安政三年（一八五六）十二月には、山科郷の日岡村や御陵村の近辺で、京都所司代の与力たちにより、砲術訓練が実施されている。乙訓郡上久世などでも同様の訓練がおこなわれており、京都の警衛強化の一環と考えられる。なお、山科郷は禁裏御料ということから、同地での訓練の可否について幕府側から朝廷側に確認がなされている。朝廷の返答は、天智天皇陵の方角に玉を撃つてはならない、というものであった（「維新史料稿本」安政三年二月是月条）。

動揺する政局と山科郷士

日本の中央政局では、一八五〇年代の末頃から朝廷と幕府の関係が悪化した。その契機は、安政五年（一八五八）六月、幕府が天皇からの勅許を得ることなく、日米修好通商条約に調印したことであった。この無勅許調印に孝明天皇は激しい怒りを抱き、また、大名やその家臣たちも、幕府に対する批判を強めた。一方、このような動きに対し、幕府の大老井伊直弼は「安政の大獄」とよばれる弾圧を行い、幕府権力の維持に努めた。しかし、幕府の弾圧に反発した水戸藩の浪士たちにより、万延元年（一八六〇）三月、井伊が暗殺される事件が生じる。この桜田門外の変により、幕府の権威は失墜し、それ以後、天皇、そして朝廷の権威が急激に上昇する中で、政局の舞台は京都に移った。

従来、禁裏と深いつながりを有してきた山科郷士たちが、このような情勢に無関係であることは決してなかった。郷士らは、安政二年（一八五五）には、前年に焼失した御所が再建され、還幸することになった孝明天皇の供奉の役割を果たしている。この供奉を機に、山科郷士は「執次」（または「口向諸役人」と呼ばれる朝廷側の者たちとの関係を深めた。山科郷士たちは朝廷とのつながりを強めつつ、新しい時代に対応しようとしたのである。

桜田門外の変の直後、山科郷士たちは朝廷から御所の堺町・中立・乾・今出川・石葉師・清和院の六門の警衛を命じられた。京都御所の警衛が求められる中、山科郷士たちはその役の円滑化のため、文久二年（一八六二）三月には富小路通竹屋町上ルに出張所を設け、常詰する態勢を整えた。

禁裏警衛を担う中で、山科郷士の結束も強まった。すでに郷士制度が一八世紀段階で動揺していたことは、前章でみたところであるが、幕末には朝廷とのつながりを通じて、再び山科郷士としての身分意識が高まったのである。万延元年正月には、大宅村の郷士たちが集い、郷士集団の血筋の維持を確認し合っている（「沢野井家文書」）。このように、朝廷との結びつきが山科郷士としての身分の保証にもつながり、郷士たちの勤王意識を強めることになったと考えられる。

山科の地域社会の動揺

文久年間（一八六一～六三）を通じて、大名や、藩士たちの上洛が相次ぎ、文久三年（一八六三）三月には將軍徳川家茂が上洛した。次々に大名やその家臣たちが上洛し、政局も目まぐるしく変転する中で、山科の地域社会には次のような問題が生じてきた。

元治元年（一八六四）十二月に山科郷触頭の比留田権藤太と土橋惣太郎たちが口向諸役人に出した願書によれば、諸藩の藩士の中には、山科郷の山林や竹林に踏み入る者たちもいたという。比留田たちは、禁裏御料としての山科の由緒を唱え、そのような行為に対する禁制を下してほしいと求めた（「比留田家文書」）。

また、慶応元年（一八六五）の長州征伐（第二次）に際し、將軍家茂の上洛にあわせて、山科の三間以上の家々を幕府軍の宿舎として提供するように求められた。山科郷士たちは、御所警衛に駆けつけなければならぬ事態が万一生じた際に、その差支えになるとして、宿舎の提供を免除してほしいと訴えた（「比留田家文書」）。以上の事例は、政局の中心が京都に移ったことで、京都に滞在する支配者層を支えるために、京都および周辺地域社会が変容を余儀なくされたことを示している。岩城卓二が指摘するように、幕末の歴史を描く際、ともすれば京都での政局の細かな動向に注目しがちであるが、京都に政局が移ったことで、その周辺の社会そのものがどう影響を受け、人びとの日常がどう変化したのか、という点にも目を配る必要がある。洛東に位置する山科は、まさにこれらの点について、多くの示唆に富む事例を後世に残している。

戊辰の内乱と山科郷士

慶応三年（一八六七）十月、十五代將軍徳川慶喜による大政奉還が行われた。十二月には王政復古の大号令が発せられ、名実ともに、二六〇年近く続いた江戸幕府が姿を消した。しかし、その後、鳥羽伏見の戦いを機に、新政府と旧幕府とのあいだで明治二年（一八六九）まで続く戦争（戊辰戦争）が勃発した。

このような情勢の中、慶応三年十一月、山科郷士たちは議奏・広橋胤保に対し、禁裏御料山科郷の支配を代々おこなってきた幕府代官小堀家の支配継続を願っている（「比留田家文書」）。大政奉還をうけ、政治が急速に変化することに不安を覚えての嘆願であろう。しかし、十二月には、山科郷士たちは新政府に忠誠を誓う嘆願書を提出している。谷口真康によれば、代官小堀の支配継続願いから、新政府への忠誠にいたる山科郷士たちの変化の背景には、「口向諸役人」からの情報があったという。目まぐるしく変化する政局に対し、山科郷士は従来の朝廷とのつながりを活用しながら、その対応を見極めていたのであろう。

この嘆願書によれば、山科郷士たちは十一月二十七日に郷中談合を開き、その結果、「郷中盟約」を定めた。この盟約では、それまで禁裏警固を担ってきた郷士だけではなく、山科一帯で、予備隊もあわせて一〇〇〇人規模の山科隊を結成し、一丸となって非常事態に対応することを約している（「比留田家文書」）。予想される内戦に備え、結束を固めるための盟約であった。

慶応四年（同年九月に明治に改元）に入ると、山科隊は数人から数十人に分かれ、岩倉家や中御門家の警衛などに従事した。また、二月に東征大総督有栖川宮熾仁親王の指揮下、東征軍が京都を出発すると、山科隊から一六人が、岩倉具定・具経兄弟（具視の子息）が率いる東山道軍に従軍した。そのほか、同年には天皇の二条城行幸や大坂行幸にも山科隊の者たちが供奉しており、戊辰戦争で彼らが果たした役割は小さくない。

解体する近世山科の地域秩序

明治元年（一八六八）九月、明治天皇の東京行幸があり、これにも八〇人の山科隊士が随従した。また、いったん京都に戻り、婚儀を済ました天皇が、明治二年三月、再び東京を目ざした。事実上の東京遷都であるが、これにも山科隊士から八〇人が従っている。さらに、同年十月に皇后が東京へ向かった時にも、隊士の随従があった。

しかし、京都の社会の様相を大きく変化させることになったこの東京遷都の頃から、山科隊士たちの役割も変化していった。禁裏関係の様々な任務が解かれ、明治三年三月には、山科隊の解散命令が出されたのである。慶応から明治初年にかけて、新政府側に忠誠を誓って行動をしてきた山科隊の人々にとって、この解散命令も廃絶され、山科郷と朝廷のつながりが一方的に断ち切られることになった〔比留田家文書〕。この事態にとくに強い危機意識を抱いたのは、下級の山科郷士たちである。そして上層の郷士たちは、禁裏関係の諸役による収入の道が断たれ、動揺をする下級の郷士たちを統制することが困難となった。

郷士たちを中心に培われてきた山科の地域社会の秩序は、その内部からも変容の兆しを見せていた。上記の幕末から明治初年の山科隊の活動経費は、山科郷一帯で負担していたが、御陵村が明治元年（一八六八）の冬以来、その出金を拒むようになった〔沢野井家文書〕。山科郷と朝廷とのつながりが希薄になる中、御陵村は、天智天皇陵の守護という独自の任務によって、そのつながりを維持しようとしたのである。

このような事態の中で、明治三年十一月、山科郷触頭の比留田権藤太、土橋惣太郎をはじめ、郷士惣代らが連名で、東京近辺の土地の払下げを宮内省と京都府に嘆願した。東京の土地を開墾し、天皇家とのつながりを保つこと、および困窮した旧郷士層の経済的な活路とすること、といった切実な目的があった。明治五年（一八七二）によりやく内藤新宿の土地が下げ渡され、さらに明治九年に千葉県下の荒地が下賜された。千葉県の土地は「東山村村」と名付けられ、郷士たちは農業に従事したが、不慣れな土地での開墾には大きな困難をともない、結果的に事業は失敗に終わった。明治十四年（一八八一）、莫大な借金を抱えたまま、失意のうちに郷士たちは帰郷したのである。

二 近代交通の要衝・山科

近代の地域再編と山科村の誕生

明治維新を迎え、近世以来の山科の地域秩序が崩れるなかで、新しい地域の秩序の構築がはじまった。ただし、それは明治政府の地域行政に関わる政策の目まぐるしい変化、あるいはその模索と相まって、複雑な過程をたどった。

明治四年（一八七一）七月、明治政府は中央集権の確立に向け、廃藩置県を断行した。これを機に、各府県の内部の地域秩序も本格的な再編成がはじまり、翌明治五年には、大区小区制が実施された。この制度にもとづき、同年五月に宇治郡全体が四区にわけられたが、翌明治六年十二月には宇治郡の第二区と第三区が合併という、早速の編成替えが行われた。さらに明治十一年、政府が郡区町村編成法をはじめとする地方三新法を公布したことで、またも地域の再編成が進められた。

これら一連の、いわば画一的な地域の設定のあり方にはさまざまな問題点が指摘されていた。そこで政府は、ドイツをモデルとする地方自治を取り入れるべく、明治二十一年（一八八八）、市制・町村制を公布した。この制度が施行となった翌明治二十二年、宇治郡では、現在の山科区に相当する村々が合併し、山科村となった。それぞれの旧村名は大字の名称として残ることになったが、ここに、宇治郡最大の村である山科村が誕生した。

京都衰退の危機と琵琶湖疏水

さて、近代における山科の地域の特質を考える場合には、京都という都市そのものが明治期になって直面した事態にも目を向ける必要がある。

明治二年（一八六九）における東京遷都は、京都に大きな衝撃を与える出来事であった。東京遷都によって、京都が衰退する、という不安が高まり、同年十月の皇后の東啓に際しては、人々が御所周辺に集まり、その中

止を祈願するという光景もみられた。実際、東京遷都後の人口の減少は著しく、京都市域の人口は明治三年の約三万人から、四年後の明治七年には約二万人にまで減った。

このように衰退の危機にある京都を復興させる事業が、さまざまに展開された。京都府の主導で、近代化を推し進めるための勧業施設が次々に開設され、明治四年（一八七二）には、西本願寺を会場に、日本で最初の博覧会が開催された。これ以後、京都博覧会が毎年開催され、京都の市中が活気を取り戻すきっかけにもなったといわれている。

そして、山科ともかわって、京都の活性化のための一大事業として展開したのが、琵琶湖疏水である。明治十八年（一八八五）に着工され、明治二十三年（一八九〇）に竣工した琵琶湖疏水は、まさに京都を衰退から救うこととなる。

ただし、琵琶湖の水を京都まで通したい、という京都の人々の願いは、近世にまでさかのぼる。しかし、測量やトンネルの掘削技術の不足から、江戸時代に確認できるいくつかの疏水計画は、現実的には困難なものばかりであった。

明治維新後の明治五年（一八七二）には、京都の衰退を憂い、やはり琵琶湖疏水による京都の活性化を図りたいという計画が、下京区の吉本源之助たちから京都府へ提出されている。さらに翌明治六年には、大津の第一米商社の渡辺伊助らから京都府に同様の出願がなされた。後者は、疏水によって京都への運送を改善し、かつ大津から京都、大阪を結ぶ、という計画である。大津と京都をまっすぐ結ぶのではなく、山科から六地藏、そして宇治川、高瀬川、淀川を経て、京都と大阪にいたる、というルートに特徴がある。大津から京都にいたる上で難所となる日ノ岡峠を避けることで、遠回りではあっても運賃は安くなる、という計画であった。

しかし、明治五年の願書も明治六年のそれも、実現には至らなかった。まず前者では、山科で水路が下降し過ぎる、という技術上の問題点があった。また後者では、山科川が増水した場合、疏水の新水路によって被害が増すおそれがある、などの点が指摘された。いずれにしても、琵琶湖疏水の計画において、大津と京都の結節点となる山科にどう水路を通すが、重要な課題だったのである。

琵琶湖疏水の工事

明治十四年（一八八一）に京都府知事に就任した北垣国道は、琵琶湖疏水によって得られる水力や輸送力によって、京都の経済を活性化させようと考えた。琵琶湖疏水事業は、北垣の強力な主導の下で、推進されることとなる。

府知事就任後、北垣は政府の有力者である参議伊藤博文や大蔵卿松方正義に疏水計画を持ちかけて賛同を得るとともに、自ら福島県で工事中の安積疏水を見学し、着々と計画実現に向けて動き始めた。

北垣は、安積疏水の工事主任であった南一郎平や、測量技術に長じた島田道生を雇い、さらに京都府御用掛として、文久元年（一八六一）生まれの青年技術者、田辺朔郎を採用した。田辺は、明治十年（一八七七）に工部大学校（現東京大学工学部）に入り、土工学を学び、卒業論文では現地調査を踏まえた『琵琶湖疏水工事の計画』を作成している。明治十六年に最優秀の成績で工部大学校を卒業し、同年五月に京都府御用掛となった。以後、田辺は琵琶湖疏水の事業に精力を注ぎ、その実現に大きく貢献をした。

琵琶湖疏水の起工式は、明治十八年（一八八五）六月二日に藤尾村（現大津市藤尾）でおこなわれた。工事を監督する部署として、府庁内に設けられていた疏水事務所の派出所がこの藤尾村に設置された。同年十月には、疏水事務所自体が藤尾村に移転し、さらに翌明治十九年一月、事務所は日岡村蹴上に移った。

約五年をかけ、第一期工事は明治二十三年（一八九〇）四月に完成をみた。完成した疏水は、三保ヶ崎（大津市）から水を取り、山科、蹴上を経て京都市域にいたる。当初は、天智天皇陵西北方から南禅寺山下を削って、若王子付近に出る、という計画であったが、明治十九年に、日ノ岡山の下を通って蹴上にいたる水路に変更された。

この変更にもなつて、日本初の試みとして、蹴上にインクラインが設けられた。このインクラインにより、疏水上流の蹴上船溜と南禅寺の船溜との約三六メートルにもなる水位の差が克服された。

なお、琵琶湖疏水工事では、トンネルなどで多くのレンガが用いられた。それらのレンガは、御陵村に建設された工場で生産された。当時、関西のレンガ生産では堺が有名であったが、その堺から技術者を招き、明治十九年から明治二十二年までに約一三六九万個ものレンガが焼き上げられた。山科で生産されたレンガが、琵琶湖疏水を支えたのである。

琵琶湖疏水と山科

明治二十三年（一八九〇）四月九日、琵琶湖疏水の竣工式がおこなわれた。総工費約一二五万円は、当時の京都府の年間予算の実に二倍近い巨額であった。

そのため、琵琶湖疏水の完成当初においては、必ずしも疏水を高く評価する論調ばかりではなかった。たとえば、完成の二年後ではあるが、明治二十五年五月十三日付の『時事新報』の社説は、琵琶湖疏水について「所謂文明流に走りたるの軽挙」と強く批判している。この社説を執筆したのは、福沢諭吉である。

確かに、琵琶湖疏水の水利事業に関する使用料収入の推移を見ると、完成後の明治二十四年、二十五年は、それぞれ一八〇三円、六五三七円と、総工費から考えるとあまりふるわなかった。しかし、明治二十一年十月から翌年一月にかけてアメリカの水力使用状況や、コロラド州の水力発電所を視察した田辺朔郎たちが、琵琶湖疏水の工業用動力を電気に切り替える計画変更をおこなったことが、完成後の使用料収入の急激な伸びにつながった。明治二十四年時点で、収入の約四パーセントに過ぎなかった電気の使用料収入は、一〇年後

の明治三十四年（一九〇一）には約八三パーセントを占め、しかも電気や運河などの使用料収入の合計額は、一四万四〇六〇円と、一〇年前の約八〇倍にもなっていた。高久嶺之介が指摘するように、この電気使用料がなければ、琵琶湖疏水という大型の土木事業は、巨額の総工費に見合う経済的な効果を生み出さなかったかもしれない。

一方、琵琶湖疏水の完成によって、実は山科の河川も大きな変化を迎えた。従来、山科では山科川、安祥寺川、音羽川、四ノ宮川が主だった川であったが、いずれも水量が不足がちで、渇水期にはほとんど干上がっていた。しかし、疏水の完成後、その分水によって山科の河川の改良が進められた。その改良工事によって、山科川や安祥寺川が豊かな水量を有する河川に生まれ変わったのである。この河川改修に伴い、藪池だった場所が水田や畑となるなど、山科では農業生産力も高まったと考えられる。

鉄道時代の幕開け

明治維新以降、政府は殖産興業の政策を進める上で、鉄道を重視した。明治五年（一八七二）の東京―横浜間の開通からはじまり、明治七年には大阪―神戸間、さらに明治十年には京都―神戸間が鉄道で結ばれた。近代日本の鉄道事業の幕開けである。

山科とも密接に関わる、京都―大津間の鉄道が着工されたのは、明治十一年（一八七八）のことである。ただし、その構想自体はもっと早くからあった。京都―大津間とともに、琵琶湖の湖北と敦賀を鉄道で結び、北陸と京阪神の経済圏を結ぶべく、明治四年（一八七一）から五年に京都―敦賀間の第一次測量が実施された。明治九年末には工事費の概算も出され、工部卿伊藤博文はその着工を決意した。しかし、明治十年二月、西南戦争が生じ、結局、着工はその翌年にもちこされた。

京都―大津間の鉄道に関して特筆すべき点として、「御雇外国人」の手を借りず、日本人の手のみで成し遂



図一 琵琶湖疏水煉瓦工場跡

げた最初の鉄道敷設事業ということがあげられる。明治十年に設立された、田辺朔郎の出身校でもある工部大
学校では、多くの技術者が養成され、また、鉄道局長井上勝の主導で、同年に設けられた工技生養成所からも、
多くの鉄道技術官が輩出した。京都と大津間の鉄道敷設では、工技生養成所の第一回生たちが、大いに活躍した。
京都と大津間の路線は、まさに明治日本の鉄道技術が試される場ともなったのである。

京都と大津間の鉄道開通と山科

明治十三年（一八八〇）七月、京都と大津間の鉄道が開業した。ただし、この時に開業した路線は、現在の
東海道本線とは異なったルートを通っていた。トンネルの掘削技術がまだ十分ではない、ということから、で
きるかぎりトンネル部分を少なくする必要があった。そのため、京都駅を出ると、東山を避けて稲荷へと南下
し、現在の名神高速道路のルートにほぼ沿って、山科盆地を東北方面に向かって逢坂山に到り、トンネルを通っ
て大津に出る、というルートであった。京都から大津まで、延長一八・二キロメートルの路線である。

京都と大津間は、それまでの他の路線と異なり、山間部を通るところに大きな特徴があった。とくに、逢坂
山のトンネル六六四・八メートルは、困難な工事であった。京都から大谷までの一三・一キロメートルは、着
工から一年足らずで完成できたものの、逢坂山トンネルの掘削は、日本の鉄道事業として最初の山岳トンネル
ということもあり、明治十一年十月に東口掘削を始めてから、一年八カ月近くの期間を要した。その間、明治
十二年八月には四名の犠牲者を出す不幸な崩落事故も生じたが、明治十三年六月に完成した逢坂山トンネルに
よって、京都と大津間がいよいよ結ばれることとなった。その後も、東京から京都、大阪、そして神戸を結ぶ
東西間の鉄道敷設工事が各地で次々と進められ、明治二十二年（一八八九）七月、ついに東海道本線の全線が
開通した。

その開通から約二年後の明治二十四年五月、大津事件が発生した。来日中のロシア皇太子ニコライが、琵琶
湖遊覧のために大津を訪問したところ、警備巡查津田三蔵に切りつけられ、負傷したという事件である。条約
改正交渉を進めていた外務大臣青木周蔵が辞任をするなど、大津事件は日本の外交そのものに大きな影響を与
えた。事件発生後、ニコライは特別列車で京都に運ばれたが、その後、明治天皇や、伊藤博文をはじめとする
政府要人が次々に東京から京都に鉄道で向かった。その際には、もちろん山科を通過している。
さらに、大津事件発生後、その知らせは、琵琶湖疏水工事に敷設された電話によって、京都にまず伝えら
れた。当時、電話は官庁間などで使用されるのみで、あまり普及していなかったが、工用の電話が大津事件
の速報を可能にした。近代日本において、山科は交通面でも、そして情報という点でも、東西を結ぶ要衝のひ
とつとなったのである。

近代山科の発展

詳細は第七章に委ねるが、稲荷を経て京都に向かう東海道本線は、遠回りでも不便ということもあり、旧東海
道に沿った京都と大津間の鉄道の計画が立てられた。その構想は、大正元年（一九一三）の京津電気軌道株式
会社による京都と大津間の開業につながる。また、大正十年には、東海道本線の路線変更がおこなわれ、現在
の東海道本線（琵琶湖線）へと切り替えられた。

こうした交通の発展にともない、山科では明治末から大正期にかけて、人口が急激に増えていく。明治
二十三年（一八九〇）時点で、山科村の人口は七〇五九人であった。明治四十一年（一九〇八）時点でも人口
は七九八三人で、それほど大きく増えていないが、山科町となる大正十五年の直前、大正十四年には、倍近い
一万四九六四人にまで増えている。このような人口増加による発展が、その後、山科が京都市に編入する重要
な前提となる。