

「地歴融合」は可能なのか？ —伏見の地誌をめぐる認識のズレ—

武島 良成

Is It Possible to Fuse Geography and History?:
Deviation of Recognition Concerning the Topography of Fushimi

Yoshinari TAKESHIMA

Accepted June 24, 2013

抄録: 本稿の第 1 の目的は、地理学者らが叙述した伏見の地誌を、歴史学の立場から検証し、どの程度実証性・科学性が共有されているのかを探ることにある。近年の「地歴融合」論議では、この点を楽観視する者が多いようだが、伏見の地誌を通して見ると、大きな隔たりがあることがわかる。このような身近な歴史・郷土史は、「地歴融合」の題材として提唱されることが多いが、実証性・科学性にギャップを抱えたまま、一足飛びに推進するのは無理・無責任だろう。また、第 2 の目的は、教育関係者の都合や時勢に流されることなく、伏見の地域理解を深めることにある。

索引語: 伏見, 地歴融合, 地歴基礎, 遊廓

Summary: The first purpose of this paper is to verify the topography of Fushimi described by geographers from a historical science perspective and to research to what degree validity and scientific accuracy are shared. In recent trends in the geography-history fusion discussion, although many researchers offer an optimistic outlook on this point, views on the topography of Fushimi reveal a great gap. This kind of familiar history or local history tends to be advocated as a subject for geography-history fusion, but it would be impossible and irresponsible to leap to conclusions, given the present gap between validity and scientific accuracy. The second purpose is to deepen an understanding of the Fushimi area without being unduly influenced by trends in education.

Key Words: Fushimi, Fusion of Geography and History, Basic Subject of Geography and History, Brothel

1. はじめに

周知のように、日本学術会議の高校地理歴史科教育に関する分科会は、高校地理・歴史科教育に関

する提言を2011年8月に発表した¹⁾。委員長を務めた油井大三郎は、それを補足説明する文章を、『学術の動向』『地理』『歴史学研究』などに掲載した〔油井, 2011a〕〔油井, 2011b〕〔油井, 2012〕。油井は、分科会は当初から高校生に「時間と空間認識を調和のとれた形で教育する」ことの重要性を確認していたと述べており〔油井, 2008, p. 7 など〕, 地理と歴史両方の教育が必要だということを前提として作業を行ったのだという。だが, 分科会としての答申は, 地理・歴史を融合した「地歴基礎」を必修とする案について, 学会の交流がなく, 教員養成課程での歴史・地理の教員の養成が別々に行われていることなどを理由として, 次善の策として提起するにとどめたということである〔油井, 2011a, p. 12〕〔油井, 2011b, p. 46〕〔油井, 2012, p. 29, 32〕。これまで, 拙速な論議により, 効果が不明な「改革」(授業時数の減少と増加, 日本史・世界史・地理のAB分割, 世界史の必修化, 総合学習の導入と縮小など)が繰り返されてきたことを顧みるならば, ひとまず穏当な結論が出されたものと言えるだろう。とはいえ, 文部科学行政や教育委員会の動態からして, 改編を避けることは難しい。その中身をチェックし, できるだけ意味のあるものにすることが, 研究者の使命だということになる。

現状をこのような理解した上で, 筆者は本稿で, 日本における地理学(特に人文地理学)と歴史学に, 実証性・科学性における共通の基盤がどの程度あるのかを問うことにする。先の, 学会の交流がほとんどなかったという指摘は, (油井らの本心がどこにあるにせよ) 交流さえすれば解決できるという楽観的な解釈を導き得るものである。2009～2011年に発表された, 地歴融合に関する諸提言〔藤田・常井, 2009〕〔藤田2010〕〔小関, 2010〕〔須原, 2011〕〔山口, 2011a〕〔山口, 2011b〕など, 主に地理教育関係者からのもの)でも, この点は楽観視されているようである。だが, 筆者は先に, 伏見や京都の鉄道建設をめぐる分析を通して, 何本かの人文地理学の論稿に苦言を呈したことがある²⁾。さらに, 同じ研究者たちによる伏見の地誌を扱った論稿に, 単純ミスを含めて, かなり多くの問題点を見つけた。そのことを前提にすると, 相互に補完できるものとして拙速に話を進めるのは無理・無責任だということになる。このことは, 今まで, 適当な機会がなかったために公表してこなかった。だが, ここ数年, 「地歴融合」の授業について, 身近な歴史を題材とする, 郷土史教育と地理の連携を説くなどの提案もなされており³⁾, 問題を具体的に示すべき時が来ていると判断した。本稿の第1の目的は, このような理解にもとづいて, 身近な地域を「地歴融合」の題材として取り上げる難しさを示すことにある。もちろん, 時勢に流されず, 伏見のような地域の理解を深化させることも, 学問として重要な課題である。本稿では, 同時にそのことも目指すことにする。

本稿で検証の中心に据える論稿は, 〔西城戸・香川・武田, 2006〕である。その中の, 「筆者らと学生が共同で作成したリーフレット」(p. 11の抄録の言葉)を俎上に載せる。この論稿は連名になっているが, 香川が「ふれあい伏見フェスタの公開講演会で「歩いて再発見! 伏見の魅力」というテーマで講演することもあり, 講演の内容を実体験してもらおうという主旨でプロジェクトを始めた」という説明が付いている(p. 12)。香川は別稿でも, このふれあい伏見フェスタについて, 「今春(05年4月)実施分は, 筆者が責任者となり, 社会学を専門とする同僚と協力して学生ボランティアを募り, パンフレットの作成から当日午前の公開講座, 午前のエクスカージョンまでを一貫担当した」と記しており〔香川, 2005, p. 49〕, 実質的な中心だったことになる。リーフレットに現れる独特な理解(酒造業者が陸軍に抵抗して奈良電気鉄道が高架線になった, 「遠見遮断」が伏見城下に散在するなど)が, その別稿に現れることから(E, Kを参照), 香川が中心だったという理解は補強できる。

このリーフレットは, 伏見の見どころ15か所をA～Oに分けて解説している(根拠となる文献は提示されていない)。本稿では, この中で重大な誤りがあるものを××とし, 無視できない誤りがある

ものを×，誤りの可能性が高い記述が含まれているものを△，特に問題がないものを○と評価し，その根拠を提示する。15 か所の選び方や，その多面的な理解のための追加情報は，今回は主題としない。そして，誤りが起こった原因を，【資料収集の不足】【目立つものへの引き付け】などに分類し，「まとめに代えて」で，その傾向と改善策について言葉を補う。

2. A ～ O の検証

以下，A ～ O の 15 項目を検証する。

○「A 京都教育大学」 A は，総合科学課程があった時期の同大学について説明しており，特に誤りは見出せない。

○「B 藤森神社」 B は，神社の由来や情景を記しており，特に誤りはない。

×「C 関西電力墨染発電所」 C は，かつて京都市が経営していた伏見発電所の由来やインクラインのことを記している。だが，「当発電所は，1914 年（大正 3 年）に運転が開始された。伏見から京都を走る当時日本初の「チンチン電車」に，この発電所の電気が使用された」という説明はどうだろうか。京都電気鉄道伏見線は，開通した 1895 年には日本初だったが，1914 年時点では目新しいものではなくなっていた。同社の市からの電力購入も，既に終了していた〔大西友三郎，1978，p. 34〕〔田中，1998，p. 129〕。そして，1914 年に完成した伏見発電所の電気は，市営軌道にもまわされず，一般需要に充てられた⁴⁾。その後，1918 年に京都市は伏見線を買収したが，その年にも 1923 年にも，軌道は伏見発電所の電気を使ってはいなかった。この時期の軌道の電気は，蹴上発電所の 1200kw に加えて，京都電灯から 900kw を買うことで賄われていた⁵⁾。その後，市は横大路火力発電所を新設し（1925 年 4 月竣工），送電線の連結も進めた。そして，その頃に伏見発電所の電気も軌道に使われるようになったようである。その正確な年月日はわからないが，1930 年の刊行物で，元京都市電気部運輸係長の松岡慎吾が，蹴上，夷川，伏見，横大路発電所から変電所に送られた電気が，電車の架空線に送られていると述べている。よって，遅くともこの時までには，軌道への供給が始まったことになる⁶⁾。ただ，そうだとすると，大正末～昭和初期に始まったものを，「日本初の「チンチン電車」」に使用されたと書くのはおかしい。【資料収集の不足】【目立つものへの引き付け】

×「D 撞木町廓跡」 D は，撞木町（鐘木町）遊廓の由来や立地について記している。そして，「慶長 9 年（1604 年）に開設されたと伝えられており」としながらも，「京都と伏見を繋ぐ道に近接し，かつ多数の軍人の駐留する軍用地にも近かったここ撞木町には様々な人々が集まったと考えられる。日本各地の旧軍用地の近くではしばしば伏見と同様の廓跡を見受けることがある」と，軍との関係の強さを示唆している。このうち，1604 年という時期については，〔畠山箕山，1928 収録⁷⁾〕や〔白慧撰，1929 収録，p. 306⁸⁾〕が，豊臣秀吉の時期に開いたのをこの年に再興したと書いている。それなのになぜ 1604 年だけを取り上げているのか，やや不可思議である。また，軍との関係についても，殊更強調する必要があったのか疑問なしとしない。早川紀代が指摘したように，軍人の一部が公娼・私娼を買っていたとしても，全く性交をしない者も多かったのである⁹⁾。横田冬彦は，1920 年代の七条新地と宮川町の 2 軒の客のリスト（511 人と 115 人）に，京都師団の将兵が 1 人もいないことを紹介したが〔横田，2002，pp. 111-117〕，平時の兵員からしても，廓の存立を規定する程の意味を持たなかったのではなかろうか。実際，昭和初期の市会議員で郷土史家でもあった宗形金風は，衛戍地により近い墨染（駅

の西側)にあった小遊廓が、軍が来たために廃止されたと記している¹⁰⁾。『京都日出新聞』1917年11月28日夕刊も、撞木町遊廓を、寂れきって「兵隊さんもめったに遊びに行かぬ遊廓」と表現している。この後、日中戦争勃発前後の好景気の中、京都の遊廓は一時殷賑を極めた。だが、京都師団は原則的に休日の外出を禁止したので、軍人が通うことは多くなかった筈である¹¹⁾。しかも、日米開戦後は、遊廓全体が日を追って寂れていった¹²⁾。このように、京都の遊廓の盛衰は、軍人の多寡に単純に結び付けられないのである。

それから、「かつて大石内蔵助が敵方を欺く為に遊んだ地としても知られ」という説明も問題である。宮沢誠一は、話の元になった「江赤見聞記」に、大石が京都で派手に物見遊山をしたことは書かれているが、遊廓に出入りしたという記述はないことを指摘した（[宮沢, 1999, pp. 118-121]。『赤穂義人纂書』補遺が収める翻刻文は、「於京都遊山見物等之事に付不宜行跡も有之、金銀等もおしまず遣捨申候」というものである[鍋田, 1911, p. 263]）。さらに、[山本, 2003, pp. 134-137]も、宮沢の説明を継承しつつ、大石の1702年7月25日付け書状（離縁した元妻のりくに宛てたもの）を紹介している。大石はこの書状で、息子の主税と祇園や伏見の踊りを見たことを報じ、りくにも見せたかったと伝えていた。このような京都での大石の姿と、Dの説明にはかなりのギャップがある¹³⁾。【資料収集の不足】【目立つものへの引き付け】

××「E 近鉄高架」 Eは、京町通と立体交差する近鉄高架線の写真を載せ、「京町通りを下ると近鉄の高架が見えてくるが、この高架はかなり古く、今から70年近く前に建設されたものである。昭和3年（1928年）奈良電鉄（現在の近鉄京都線）京都一奈良間の開通が決定された。ところが当時伏見一帯には陸軍工兵隊の兵舎と練兵場があった（現在の桃陵団地周辺）ため、軍が鉄道の敷設を許さなかった。そこで、奈良電は地下鉄への変更案を検討したが、これを知った伏見の酒造業界は地下鉄ができれば地下水脈が絶たれ酒造りができなくなると危惧し、陸軍に陳情した。その際、科学的な根拠を求められた酒造業界は京都大学に地質調査を依頼し、大規模な地下水調査を行い、その結果地下鉄により地下水脈が分断されることが分り、陸軍・奈良電に折衝し、結局練兵場の横を高架で通過させることとなった」と説明している。

筆者はこの件を別稿で検証したことがあり[武島, 2011a]、このような説明と、それをもとにした授業実践[香川・山崎, 2008]に問題があることを指摘した。その要点は、次のようにまとめられる。①陸軍が奈良電気鉄道の敷設に反対した事実はなく、用地の交換を有利と考えて積極的に応じようとした。②地下化を求めたのは、大手筋と平面交差させることを嫌がる京都府だった。このため、奈良電は部分的に地下化することにしたが、これを聞きつけた酒造業者たちが反対運動を起こした。③京都大学の松原教授の調査は、すぐに結論が出るようなものではなく、工法の変更に影響を与えたわけではなかった。④1928年2月の衆議院選挙で、奈良電取締役の長田桃蔵は伏見で票を失って落選した。奈良電はその後の4月に、高架化することを発表した。—これが実態であり、Eの説明は全面的に訂正されなければならない。それに、Eが取り上げている京町通の部分は、そもそも上記のやりとりの対象ではなかった。その部分の工法が問題になったのは、1928年5月30日に、伏見町会が高架化を要請する決議を行った後だった。鉄道省は同じ5月30日に、既にあった平地の貨物線を共用する許可を与えており、法的にはそのまま押し通すことも可能だった。だが奈良電は、住民に配慮してここも高架化することにし、8月15日にそのように申請したのだった。その点でも、Eの説明には是正が必要である。

さらに、Eは、「戦時には高架から練兵場が見下ろされることが問題となり、電車はよろい戸を全部

閉めて通過したという」と記し、説明を締め括っている。筆者はこの件についても、根拠が示されていない上、戦争末期にも民間人は観月橋の渡河演習場から締め出されていなかったのも、奈良電の乗客の視線だけを遮ったというのは不自然だと批判した [武島, 2011a, p. 12]。その後、1943 年刊行の北尾鐮之助のエッセイにも、渡河演習の様子を眺めているシーンがあるのを見つけた¹⁴⁾。この資料からも、上のような説明は是正されるべきだろう。【資料収集の不足】【目立つものへの引き付け】

×「F 京都教育大学附属幼稚園・桃山小学校・桃山中学校」 F は、京都教育大学の桃山地区における附属各校のことを紹介し、附属桃山小学校については「1908 年（明治 41 年）、京都府女子師範学校に附属小学校として附設」と解説している。この 1908 年は、京都教育大学の前身の師範学校が男女分離された年である。女子師範学校は、同年度に仮校舎を使用し、近くにあった市立第一高等小学校と第二錦林尋常小学校を代用とした¹⁵⁾。今の附属桃山小学校の公的見解は、F と同様に 1908 年 4 月を起点とするものだが [京都教育大学附属桃山小学校, 1988, 冒頭部や p. 2], それはこのことを受けたものなのだろう。しかし、1908 年 4 月 1 日付けで定められた京都府女子師範学校学則には、附属小学校の規則はなく、附則の第 56 条で、1908 年度には先の 2 校を附属小学校に代用するとした。附属小学校の規則は、1909 年 4 月 6 日付けで追加され、定員・教育課程・教授時数などが定められた。そして、同年に 3 校の訓導の兼任を解いたのである¹⁶⁾。また、1908 年度に計上されなかった女子師範学校附属小学校の予算も、1909 年度から計上された¹⁷⁾。こうして、第一高等小学校と第二錦林尋常小学校での「お客さん」扱いが終わったのだった。以上のことを踏まえると、法規・資金・実態の全てにわたり、1908 年より 1909 年を起点とする方が自然である。【分析の不足】

×「G 近鉄・京阪連絡線跡」 G は、丹波橋駅の交通の結節点としての性格に注目し、かつて近鉄電車と京阪電車がここから相互乗り入れをしていたことを記している。だが、「淀屋橋発京都行きという電車があった」という記事はどうだろうか。管見では、奈良電時代の定期便では、京阪三条～奈良方面、奈良電京都～京阪宇治方面というパターンしか確認できない¹⁸⁾。そのことは、1963 年 10 月の近鉄への合併後も同様である¹⁹⁾。他に臨時便として「近鉄京都～丹波橋～京阪枚方公園」があったことが知られるが [竹内・天塚, 1955, p. 42] [同志社大学鉄道同好会, 1967, p. 69], 「淀屋橋発京都行き」は見当たらない。さらに、G の「1968 年 12 月、近鉄が全線の特急ネットワーク整備のため電圧を上げたため、相互乗り入れはできなくなった。その後、京阪も電圧を引き上げたが、相互乗り入れが復活することはなかった」という記載にも誤解が含まれている。1968 年 12 月は、相互乗り入れの打ち切りの時期であり²⁰⁾、昇圧は翌 1969 年 9 月 21 日のことだった [杉本・吉岡, 1969, p. 27]。また、G の記事のように、昇圧が相互乗り入れ廃止の一因だったとしても、京阪の昇圧後も復活しなかったのなら、主因だったことになるのか疑問である。そもそも近鉄は、1966 年 12 月から、600・1500 ボルトを切り替えられる車両（18200 系）で、近鉄京都～宇治山田に 5 往復を運行していた²¹⁾。電圧が異なっても、乗り入れの継続は可能だったのである。それが打ち切られたのは、『京都新聞』1968 年 12 月 20 日、[京阪電気鉄道株式会社経営統括室経営制作担当, 2011, p. 291] が記すように、ダイヤの過密と、ATS 方式の相異などの問題が重なったからだろう。また、京都市建設局技術長だった利田春男は、堀川通・八条通と平面交差していた近鉄線の、高架工事との関連について記している。工事（1967 年 11 月～1969 年 12 月）に伴い京都駅付近で単線運転をするため、ダイヤ混乱の影響が波及しないよう、乗り入れをやめさせたのだという [利田, 1970, pp. 52-53]。これらのことも視野に入れて記述すべきだったろう。【資料の誤読】【資料収集の不足】

×「H 御香宮神社」「I 市営桃陵団地」 H は、神社の由緒を叙述し、I は団地の由来と、かつ

てその場所にあった伏見奉行所や鳥羽伏見の戦いに言及している。だが、この戦いについての、「当社は薩摩藩の陣営となり、大手筋をへだてて、南の伏見奉行所の幕府軍と戦った」(H)、「伏見では御香宮神社に薩摩軍が、南側の伏見奉行所には新撰組や会津藩兵をふくむ幕府軍が陣取り、対峙していた。薩摩軍が大砲を打ち込むなど激しい戦闘が行われ、奉行所は炎上した」(I)という説明はどうだろうか。というのも、伏見での戦いは、奉行所を囲む一帯や、その西方の伏見市街などの広域で繰り広げられたのである。共に新選組の重要な史料である永倉新八の回想記と、西村兼文の聞き書きは、随所で内容が異なるが、奉行所～桃山一帯が主戦場だったという記事は共通する²²⁾。他にも、島田魁の回想記²³⁾、滝川具挙らの慶応4年1月3日の書状²⁴⁾、[木村金吾, 1907?, p. 62]が収める慶応4年1月5日の書状(差出人は不明)、[伏見町役場, 1929, p. 137]も、奉行所～桃山を主戦場とするニュアンスのものである。そのことを受け止めないで、戦域を御香宮と伏見奉行所(他にJで京町通の名を出している)で代表させるのは疑問である。それに、御香宮が主戦場だったのかも疑わしい。史料の中に御香宮の語は散見されるが²⁵⁾、建物は戦禍を被らなかったし、その他の文化財も無事だった[三木善三, 1915, p. 130]。これは、御香宮は主戦場から外れていたということではないのだろうか。

この他、Iは桃陵団地について、「1958(昭和33)年から1960(昭和35)年にかけて市営住宅が建設された」と書いている。だが、京都市住宅局住宅管理課が作成した冊子は、現片桐町域での建設は1958～1960年度になされ、隣の西奉行町域では1959, 1960, 1962～1964年度に、東奉行町域では1961, 1963, 1964年度になされた旨記している[京都市住宅局住宅管理課, 1977, pp. 14-19]。それが、なぜIのような書き方になったのか不可思議だが、片桐町域での建設年度だけを記したか、建て替えた分(片桐町の9, 11～16棟、西奉行町の17, 22～26, 31～33棟[京都市都市住環境住宅部住宅企画課, 1996, p. 22])のそれを記したかのいずれかだろう。ただ、そのような断りは一切ないので、説明としては誤りである²⁶⁾。【資料収集の不足】

△「J 魚三楼」 Jは、著名な料亭の魚三楼を紹介している。そして、「幕末、新政府軍と幕府軍が衝突した鳥羽伏見の戦いでは、魚三楼の前・京町通に布陣した新選組は、鉄砲で武装した薩摩藩軍へ白刃で斬り込んだといわれている」とし、格子戸に残る弾痕の説明に繋げている。だが、中村武生は、伏見奉行所の絵図を活用し、永倉新八らの斬り込みが、奉行所の東側(京町通の反対側)から行われたと結論づけている[中村, 2002, p. 123]。永倉らが本当に斬り込んだのかは検討の余地があるが、少なくとも序盤～中盤戦で京橋通から斬り込んだ可能性はほとんどないことになる。なお、この永倉の回想記「浪士文久報国記事」には、奉行所の炎上後、開門して会津兵と共に斬り込みをかけ、「敵御香宮迄退ケ終ニ桃山江的退ク」と書かれている[木村幸比古, 1998, pp. 182-183]。これが事実なら、戦いの終盤に京橋通から斬り込んだことになるが、勝敗が逆になってしまうので創作だろう。実際、中村もこの記事を採用してはいない。結局Jは、市街を持ち場に使っていた幕府伝習隊と会津藩兵、攻撃した長州藩兵の名を出さないまま、人気のある新選組に引き付けて、信憑性の低い話をしてしまっているのである。【資料収集の不足】【目立つものへの引き付け】

×「K 伏見城下町の遠見遮断」 Kは、伏見市街にあるL字型の街路を、「遠見遮断」として紹介している。さらに、「遠見遮断は歴史の古い城下町に多く見られる街路状態で、城下に進入した外敵が真っ直ぐに城に到達できないように、意図的に街路の見通しを悪くしたのである」「地図上のK点の近くには、こうした遠見遮断が散在しており」と、この構造を一般化して説明している。香川は、津和野城についても「遠見遮断」があるとするなど[香川, 2011, p. 4]、この概念を常用している。だが、伏見で「K点」以外のどこがそれなのだろうか。近世から近代に至る地図を見直しても、「K点」

以外にはそれらしい構造は見当たらない。第一、歴史地理学の研究者である新井千晴・礪永和貴は、伏見城下町の「遠見遮断」は少ないと述べている〔新井・礪永，1999，p. 84〕。他の城下町を扱った中西和子，川名禎，上野智史らの論稿を見るとはっきりするが，香川を含めて「遠見遮断」の認定基準は極めて曖昧なのである²⁷⁾。

他方，近年目覚ましく進展している歴史学・考古学者による戦国・織豊期の城郭・城下町研究では，「遠見遮断」に類する概念はほとんど使われていない²⁸⁾。伏見城については，〔日本史研究会，2001〕で5論文が触れ，2010年には『ヒストリア』222号が，「伏見城研究の成果と課題」という特集を組んだが，「遠見遮断」に類する概念は言及されなかった。他の城郭・城下町を論じた〔村田，2002〕〔光成，2005〕〔鈴木・西川，2006〕や，2008年の『歴史読本』53巻5号，同年と2012年の『季刊考古学』103・120号の特集も同様である。この分野をリードしてきた1人の千田嘉博は，2010年の『史林』の論稿で，俗説を検証する方法を具体的に述べている〔千田，2010〕。「遠見遮断」の語を使い続けるのなら，民衆の意図，前代の様相を視野に入れると共に，千田の提案を踏まえて，土塁や堀との関係を含めた軍事的効果（それも伏見城下では1か所で？）を，実戦をシミュレートして説明するべきだろう。【資料収集の不足】

△「L 黄桜カップカントリー」 Lは，黄桜酒造が経営するテーマゾーン（カップカントリー）を紹介し，「その（筆者注：地ビールの）多くは観光地の知名度アップを図るためのものであったが，黄桜のものは日本酒の醸造技術を活用した数少ない例の一つである」と説明している。だが，『朝日新聞』1995年4月18日は，社員2人がアサヒビールから醸造技術を学んだと報じている。黄桜酒造生産管理部ビール製造部長の井上佳彦も，ビール製造のノウハウは「国内の大手ビールメーカーに技術指導を依頼し，それと合わせて自社による対応をやっている」とし，アサヒビールの社名を出している〔井上，1996，p. 43〕。井上は，黄桜が酵母の扱いなどに習熟していたこと，工程管理・製品管理を清酒のものに準じてやっていることを記しているが，それだけで「日本酒の醸造技術を活用した数少ない例」と位置づけるのは苦しい。2012年12月現在，カップカントリーのホームページにも，日本酒の技術を応用したという説明は見られず，Lの説明は筆が走りすぎている。【資料収集の不足】

×「M 宇治川派流の河川整備と十石船」 Mは，観光ガイドブックに載ることが多い宇治川派流について説明している。だが，「そのころ（筆者注：近世）から宇治川派流は，現在の大倉記念館の位置にあった大倉酒造（現・月桂冠）の主工場に，原料米を搬入し，製品を搬出するための交通路として使われ始め，酒造を主とした伏見の産業には欠かせない動脈となっていた。ところが，昭和に入って大倉酒造の主力工場が移転し，さらに原料や製品の搬出入に道路が利用されるようになると，宇治川派流の重要性は急速に低下した」という説明はどうだろうか。確かに大正初期の時点では，伏見への米の搬入は主に水路でなされていたが²⁹⁾，後期には鉄道が主となっていた。1924（大正13）年の数字を記したと推定できる京都府地方課の調査によると，伏見駅から9900トン，桃山駅から1万1000トンという大量の米（合計約13万石になる）を搬入していたという³⁰⁾。13万石の米は17万石の清酒を造り得る分量であり³¹⁾，同年度の伏見地区の酒造量が12万5000石だったことから〔月桂冠株式会社社史編纂委員会，1987年，p. 35〕，既にほとんどの酒造米が鉄道で運ばれていたことになる。1926年11月25日に伏見公会堂で行われた，京都府下の酒造米の入札（この日だけで6425俵≒386トンの価格が決まった）でも，現品は桃山駅運輸倉庫と伏見駅岡田倉庫に保管された³²⁾。このような取り引き方法は，1918年まで遡れるようである〔京都府農会，1935，p. 5, 54〕。さらに，1925年2月に三栖

閘門が起工されると、宇治川から派流まで遡るのは物理的に難しくなった。同閘門は 1927 年度にほぼ完成し、1928 年度に扉の装備を終え、1929 年 3 月に竣工となった³³⁾。そして、閘門の機能を使うことで、派流への小型船の遡航が再び盛んになったが、米が搬入されることはほとんどなかったようである。1931 年に伏見港に陸揚げされた貨物は、重量・価額において石炭、木炭、材木の順であり、米は「雑品類」に入れられる程度の分量だった³⁴⁾。以上をまとめると、原料米が宇治川派流で大量に運ばれたのは大正初期までであり、後期以後は鉄道に移行し、水路ではほとんど運ばれなくなったことになる。M の記述も、時期をそのように改めるべきである。

また、M は上記の「昭和に入って・・宇治川派流の重要性は急速に低下した」という説明の後に、「こうして、かつて多くの船が出入りした河川は、市街地内のドブ川に変貌していった」と続けている。この説明では、汚濁の進行を昭和のいつ頃に置いているのかわかりにくいだが、実は派流の汚濁も大正期には始まっていた。1926 年（大正 15 年）11 月の、伏見町長の願書には、「汚物捨場ト等シク河中不等一ニシテ護岸著シク不体裁ヲ極ムル」とされている。直後の 12 月の、弾正島（派流の南端付近）の 19 人の願書でも、排水が渋滞し、汚物も散乱して、「汚水悪臭ニ当面シ不快甚ダシク」と記されている（大 15 79-1）。まだまだ船が行き交っていた時期に、もう川は汚れていたのだった³⁵⁾。この状態は、部分的な埋め立て工事（1928 ～ 1930 年）を経ても改善せず、1943 年の本でも「汚い溝川」と表現されている³⁶⁾。これらのことを踏まえて、説明を直す必要がある。【資料収集の不足】【目立つもののへの引き付け】

×「N 月桂冠大倉記念館」N は、月桂冠の由来とこの記念館について解説している。だが、「月桂冠は 1637 年（寛永 14 年）「笠置屋」の屋号で酒蔵創業させたことから始まり、1987（昭和 62 年）にこの大倉記念館が一般公開されて今や伏見を代表する観光ポイントとなった」という説明はどうだろうか。同社の社史は、大倉六郎右衛門が 1637 年に「伏見で酒屋を開いた」としながらも、「この伏見大倉家がいつから酒造業を始めたかは定かではない」「当初は「玉の水」という銘酒の小売りを主とした」としている〔月桂冠株式会社社史編集委員会、1987, p. 22, 23, 61〕。1637 年は小売りを始めた時期だというのである。N は、この年を酒蔵（酒の仕込みをする施設）の創業とするが、社史類の誤読だろう。また N は、「館内には、1985 年（昭和 60 年）に京都の民族文化材に指定された酒蔵道具のうち約 400 点が常設展示されている」と続けている（下線筆者）。だが、これも 2 か所に誤字を含んでいる。1985 年に京都市が指定したのは、「有形民俗文化財」である〔月桂冠株式会社社史編集委員会、1987, p. 183〕〔京都市文化観光局文化観光部文化財保護課、1987, p. 3〕〔木戸公司、2010, p. 73〕。【資料の誤読】

○「O 伏見夢百衆」O は、N の月桂冠大倉記念館に近接するこの観光誘致会社について説明している。その内容に特に誤りはない。

3. まとめに代えて

以上、地元大学の地理学者たちが主導してまとめた伏見の地誌を点検した。15 項目の中で、問題がなかったものは稀であり、基本的に科学的な分析がなされていないことがわかった。この中には、先に学生が調べたために、分析が甘くなった部分があるのかもしれない。だが、彼らの名を列挙して刊行している以上、社会的・教育的責任を伴う話であり、「指導」が全くなされなかったわけではなからう。香川が別稿に、伏見高架橋への軍の働きかけや、「遠見遮断」について記していることから、A

～ O はその影響下で書かれたと見るべきである。

氏らによる分析の難点は、各項目の末尾に記してきたように、何よりも【資料収集の不足】にあったと言える。図書館や資料館で資料を集め、不明瞭な部分を精査するという基本作業が充分に行われていないのである。2つ目は、安易に【目立つものへの引き付け】を行う傾向があったことである。綿密な検証を抜きに、話を日本初のチンチン電車、大石内蔵助、新選組などに接合させており、リアルな地域像を得られていないのである。この他に列挙すると、地図の読み解きの不十分さも指摘できる。E の練兵場の環境の理解（民家・道路に囲まれており奈良電の窓だけを塞いでも仕方がない）や、K の「遠見遮断」の理解（伏見のどこに散在しているのか？）など、地図の読み方が不自然・不正確なのである。さらに、近鉄・京阪電車の丹波橋での乗り入れ・昇圧時期の取り違えや、月桂冠の酒蔵創業と小売り開始の混同のように、文献（ないしはホームページなどでの説明文）に対する読解力の不足も指摘せざるを得ない。もう1つ付け加えるなら、「巡検」の形骸化である。数々の誤解を是正できなかった「巡検」に、どの程度学問的意味があったのだろうか。誤解を補強するような「巡検」は、むしろ有害であり、根本的な見直し、ないしは廃止が望まれる。

なお、これだけ誤りが多いものが発表されたことは、決して偶然とは言い切れない。香川は奈良電や「遠見遮断」の件を他稿でも書いているし、本業の住宅供給に関わる論稿では、戦前の京都市が低所得者への住宅供給の熱意を保ち続けたことを視野に入れていない³⁷⁾。京都を扱った他の人文地理学者の論稿でも、冒頭で述べたように幾つかの問題が見出せる。このような状態の中、一足飛びに「地歴融合」を進めるのは無理・無責任ということになる。

最後に、本稿の主題ではないが、伏見理解のための着眼点の選択や、多面的な理解を促すための追加情報として、1点だけ述べておく。A～Oには、部落問題やそれを解消する努力についての記載が全くなかった。だが、例えばOは、1962年末に発覚した大倉酒造の就職差別事件で、部落解放同盟竹田深草支部員や藤森中学校の教員・生徒たちが、抗議に行った建物だった³⁸⁾。このような面に目を向けるかどうかで、話のイメージは変わってくる。地理・歴史のいずれに重点を置くにせよ、地域研究は部落問題を十分に咀嚼した上でなされねばならない³⁹⁾。

注

- 1) 本文は、日本学術会議のホームページで公開されている。
- 2) [武島, 2011a] [武島, 2011b] [武島, 2011c]。批判の対象とした主な論稿は、[西城戸・香川・武田, 2006] [香川, 2007] [香川・山崎, 2008] [三木理史, 2009] [三木理史, 2010] [上野裕, 2010]。
- 3) [山口, 2008, p. 42] [小関, 2010]。文部科学省が地歴連携に関する研究開発指定校とした京都府立西乙訓高校の「科目「世界の風土と文化」の内容構成」にも、地元の「地域的性格を読み取る」カリキュラムが組み込まれている（同校のホームページを参照）。
- 4) [京都市電気局, 1933, p. 279, 285] は、伏見発電所の配電線は蹴上系統のもの（市営軌道用を含む）と分かれて連絡がなかったとし、その電気は一般需要家に供給されたと記している。『京都日出新聞』1916年12月16日も、市電に供給しているのは蹴上の発電機1台で、残り3台と夷川・伏見発電所は一般の電灯と動力供給用だと記している。
- 5) [京都市電気局, 1933, p. 1029] は、買収時に、軌道は蹴上の1200kwに加え、同社から900kwを

受電することにしたと書いている。1200kw というのは蹴上の元来の数値であり、伏見からの供給はなかったことになる。また、京都市電気部部長の大瀧鼎四郎も、1923 年の論稿で、市電の受電は市の 1200kw と京都電灯からの 900kw だけだと述べている [大瀧, 1923, p. 41]。

- 6) [松岡, 1930, pp. 14-15]。同書には電気部の幹部が文を寄せており、半ば公的な出版物だったことになる。なお、先の大瀧は、横大路の火力発電所の建設に触れ、他に 5 か所を新設し、うち 2 か所を軌道用にすると書いており [大瀧, 1923, p. 41]、この時期に再編が進んでいたことがわかる。その横大路発電所の竣工時期については、[日本動力協会, 1937, p. 607] を参照。
- 7) この「色道大鏡」は、1670 ～ 80 年頃に成立した遊郭の評判記。撞木町の記述は pp. 206-209。
- 8) この「山州名跡志」は、1711 年刊行の地誌。
- 9) [早川, 1998, pp. 42-44]。早川は、1926, 1928, 1929 年の軍の内部調査のデータを用いて、このことを具体的に示している。
- 10) [宗形, 1936, p. 173]。この小遊廓の芸妓・娼妓については、[大西亀太郎, 1878] に若干の記載がある（同書は和装で頁記載なし）。
- 11) 騎兵連隊留守隊に 1937 年 8 月から 2 年間勤めた丸井治郎は、隊を抜け出して五条新地、宮川町に行き、何度も営倉入りになったのだという [丸井, 1987, pp. 104-105]。遊廓に通うのは、逸脱行為だったことになる。なお、外出禁止措置は、石原莞爾が師団長だった時期に解除されたようだが、その後また禁止になった（[徳本, 1997, pp. 19-20] [高原, 1990, p. 138] などから判断）。
- 12) 総力戦体制期の遊廓の研究として、[秦, 1999, pp. 53-62] をあげておく。警察の資料によると、京都府の娼妓数・遊客数のピークは、それぞれ 1936・1940 年だったようである（京都府立総合資料館・京都府庁文書の（昭 21 50）一以下、同文書は資料番号を記す）。1945 年 10 月の知事引継演説書に記された京都市の娼妓数は、1942 年の半分以下であり（昭 20 16-1, 16-3）、戦争終盤に激減したことがわかる。なお、中書島遊廓を舞台にした [西口, 1956, p. 193] [西口, 1958, p. 6] は、衰退の背景に、客の不足と娼妓の雇い入れの困難さがあったという設定である。
- 13) さらに D は、「京町通りと国道 24 号線の交差点の北西角には数年前まで「デラックス伏見」というストリップ劇場があった。この劇場こそ歓楽街撞木町の系譜を今に伝えるものなのかもしれない」と記している。だが、近世以来、京町通りの両側は鑓屋町である。デラックス伏見の場所に建物が出来たのも昭和戦前期であり（京都府立総合資料館所蔵・都市計画基本図「竹田」の 1925 年製版、1936 年製版、1953 年修正版を参照）、それも 1962 年頃まで映画館として使われていた [週刊ポスト編集部, 1972, 口絵] [池田, 1962, p. 184] [池田, 1963, p. 176]。
- 14) [北尾, 1943, pp. 5-6]。北尾は、観月橋右岸を散策していて、演習を終えた将校たちが、船橋の上で記念写真を撮っているところに出会った様子を描いている。この他、師団各隊が共用していた深草練兵場について、1942 年 11 月の京都府会で、議員が訓練時の将兵を見ていて、泥だらけになるのが気の毒だという話が出されたことも指摘しておく [京都府会, 1943, p. 95]。
- 15) 1908 年度の附属小学校の代用措置、1909 年の新築については、(明 41 41) が収める 1908 年 1 月施行「申請案」、(明 41 82) が収める 1909 年 3 月施行「建造物引継之件」などを参照。
- 16) 『京都府広報』の号外（1908 年 4 月 1 日）、996 号（4 月 28 日）、1091 号（1909 年 4 月 6 日）、1092 号（4 月 9 日）、1104 号（5 月 21 日）、1105 号（5 月 25 日）などを参照。
- 17) [京都府会, 1908, p. 93]。1909 年度には 2438 円が計上された。
- 18) [奈良電気鉄道株式会社社史編纂委員会, 1963, pp. 142-143] の、区間ごとの列車運転回数の変遷

表による。他に，[竹内・天塚，1955，p. 38, 42] [信号保安協会，1953，p. 32] [松原，1961，pp. 77-78]などを参照。

- 19) [同志社大学鉄道同好会，1967，p. 69]と『京都新聞』1968年12月12日のそれぞれが，1967，1968年時点の乗り入れ状況を記している。いずれも先の2系統である。
- 20) 『京都新聞』1968年12月12日，[京阪電気鉄道株式会社経営統括室経営制作担当，2011，p. 291]など。
- 21) 『近鉄ニュース』1969年8月号，[近畿日本鉄道株式会社車両部，1993，p. 8, 18]。近鉄技術局車両部長だった中川利雄は，[中川，1967a]「中川，1967b」で，この車両について解説し，スイッチを押すだけで電圧を切り替えられる旨記している。
- 22) 隊士だった永倉の「浪士文久報国記事」は，[木村幸比古，1998]で翻刻されている。伏見での戦いについては，pp. 179-183を参照。西村兼文の「新撰組始末記」も，[新人物往来社，1993]で翻刻されている。伏見の戦いはpp. 51-52を参照。
- 23) 「島田魁日記」として，先の[新人物往来社，1993]が翻刻している。伏見の戦いについてはp. 232などを参照。
- 24) 銘太郎，三左衛門，播磨守（滝川具挙）の連名で大隅守に宛てた書状。[木村金吾？，1907，pp. 57-58]に収録されている。
- 25) 先の「島田魁日記」（[新人物往来社，1993，p. 232]），会津藩士の藤沢正啓の記録（[宮崎十三編，1991，p. 15]）。慶応4年1月4日の「浪花閣老一名」の書状も，「五香宮を攻抜」いたとしているが[木村金吾？，1907，p. 61]，状況を正確に捉えたものではなさそうである。
- 26) この他，Iの「その碑文（筆者注：京都市が建てたもの）によると・・・1624（寛永元）年に伏見奉行所が設けられた」という説明も，小堀遠州の茶会開催の様子からして，翌年中盤の竣工と見るのが自然だろう[小堀宗慶，1996，pp. 26-33, 176] [森蘊，1967，p. 95, 363]。
- 27) [中西，2000，p. 26, 31, 32]は，多少のL字構造がある長浜・今治城下の地図を示しつつ，「いわゆる遠見遮断になったところがほとんどない」「街路のパターンに遠見遮断のための食い違いが一切みられない」としている。[川名，2008，p. 35]も，入り組んだ部分もある関宿城下の地図を示しつつ，「枅形や遠見遮断などの防御施設が全体として顕著ではない」としている。これらに対して，[上野智史，2011，pp. 26-27]は，対馬府中城下の南部に「典型的な遠見遮断がいくつかみられる」と述べるが，提示する地図のどこがそれなのかよくわからない。
- 28) 建築学者には，この語を使う者がいることを断っておく[佐見津好則ほか，2006，p. 506]。
- 29) [京都府伏見町役場，1917，p. 96]は，大正初期の船と鉄道での搬入の様相を記している。単位が不統一だが，価額から推定すると，船で1万4000～2万5000トン，鉄道で3000～8000トン程度が運び込まれていたことになる。
- 30) （大1427）による。なお，[京都府伏見町役場，1929，p. 64]は，1924年の鉄道での穀物の搬入を2万5000トンとしている（その8割強が米だったようである）。同書によると，鉄道での穀物の搬入は，1925年には2万7000トン，1926年には2万8000トンだったという。
- 31) [日本銀行調査局，1920，p. 11]の計算法から試算した。
- 32) 『京都日出新聞』1926年11月16日，11月16日夕刊，11月25日，11月27日など。
- 33) [内務省大阪土木出張所，1930，p. 25, 41, 43]。この後，1930年3月31日付けで，閘門を通過できる舟の大きさが告示された（『官報』973号，1930年3月31日）。
- 34) [京都府土木部，1934，pp. 69-70]。[大町齡子，1935，p. 66]も，酒造米の搬入が「大阪方面より

供給せられる一部分の澱川の水運の外は、殆ど鉄道輸送によつて居る」，造酒の季節に「桃山駅の荷上場を見るならば，米俵の山積せられて居るのに気附くであらう」と書いている。

- 35) 汚濁は，平戸樋門の建造（1923 年 11 月起工，1926 年 3 月竣工）による流れの停滞に起因していた可能性が高い。伏見町会は 1925 年 4 月に，派流でのユスリカの発生を防ぐため，閘門の開放を要請する決定をしたが（『京都日日新聞』1925 年 4 月 26 日夕刊），それ以前に停滞していたことになる。
- 36) [北尾，1943，pp. 6-7]。北尾は，ごみ捨て場のようになった三十石船，メタンガスでも湧きそうな水などの語で，汚濁を表現している。
- 37) 香川は，「当時（筆者注：戦前）の京都市は道路拡幅や区画整理事業への取り組みに一層の関心があり，住宅事業が相対的に軽視されていたというのが正しい解釈であろう」と記している[香川，2007，p. 73]。だが，京都市は大正期の市営住宅に続き，1927～1928 年に 45 万円を投じ，低額の月賦住宅を 131 戸完成させた[京都市社会課，1940，pp. 29-30]。その後も貸家組合の結成を斡旋し（『京都市出新聞』1941 年 10 月 30 日），改良住宅の建設にも熱意を保ち続けた[武島，2011c，p. 63]。
- 38) この件は，[全解連竹田深草支部史編纂委員会，1992，pp. 128-129][豊田，1996，pp. 98-99]，部落問題研究所所蔵・三木一平関係文書の「大倉酒造事件について（中教組）」を参照。当時，藤森中学校 3 年生だった唐木安義も，この時のことを詳しく語ってくれた。
- 39) なお，人文地理学者の若手では，若松司らが部落問題を積極的に扱っている。だが，氏の「地区の郊外分散は差別行政によるものである」という部落解放同盟新宮支部の認識を，「朝田理論の直接的な反映とみなすべき」という総括は的外れである[若松，2004，p. 203]。分散への反発は，それでは差別する者の意識が矯正されないという見方に，他の差別（例えば黒人差別）に応用が利かないという理由が加わり強化されたものである。

文献一覧

1. 新井千晴・磯永和貴「伏見城下町の原初プランと大津街道」，桑原公德編著『歴史地理学と地籍図』：77-88，1999，ナカニシヤ出版
2. 同志社大学鉄道同好会，1967，「私鉄車両めぐり」71，『鉄道ピクトリアル』17 巻 5 号：65-71
3. 藤田晋・常井仁美，2009，「高等学校における地理と歴史の連携に対する教員の意識」，『地理教育研究』5 号：34-38
4. 藤田晋，2010，「地歴連携の在り方を学習指導要領から考える」，『地理』664 号：23-29
5. 伏見町役場，1929，『京都府伏見町誌』，伏見町役場
6. 月桂冠株式会社社史編集委員会，1987，『月桂冠 三五〇年の歩み』，月桂冠株式会社
7. 白慧撰「山州名跡志」，1929，蘆田伊人編『大日本地誌大系』16，雄山閣
8. 秦郁彦，1999，『慰安婦と戦場の性』，新潮社
9. 畠山箕山著・高梨敏校訂，1928，『色道大鏡』，洋々社
10. 早川紀代，1998，「軍隊と性」，『歴史評論』576 号：40-52
11. 池田雄蔵編，1962・1963，『映画年鑑』1962 年度別冊・1963 年度別冊，時事通信社
12. 井上佳彦，1996，「京都地ビール酒造仕込について」，『醸造論文集』51 号：38-46
13. 香川貴志，2005，「ウォーキングに適した「まちづくり」」，『地理』50 巻 9 号：46-51

14. 香川貴志, 2007, 「市営住宅の供給と大型郊外団地」, 植村善博・香川貴志編『京都地図絵巻』, 古今書院: 72-73
15. 香川貴志・山崎貴子, 2008, 「中学校社会科地理的分野における地形学習と地域学習との相互リンクの試み」, 『京都教育大学環境教育研究年報』16号: 39-55
16. 香川貴志, 2011, 「歴史的遺産の「まちづくり」への応用から学ぶ」, 『京都教育大学教育実践研究紀要』11号: 1-11
17. 利田春男, 1970, 「近鉄京都線連続立体交差化事業について」, 『新都市』24巻7号: 49-56
18. 川名禎, 2008, 「分散城下町の成立とその統合原理」, 『歴史地理学』50巻5号: 23-42
19. 京阪電気鉄道株式会社経営統括室経営制作担当, 2011, 『京阪百年のあゆみ』, 京阪電気鉄道
20. 木戸公司, 2010, 「月桂冠のアーカイブス」, 『専門図書館』243号: 71-75
21. 季刊考古学編集部, 2008・2012, 『季刊考古学』103・120号
22. 木村金吾?, 1907, 「伏見の戦争前後の記事」, 『旧幕府』9号: 56-65
23. 木村幸比古, 1998, 『新選組戦場日記』, PHP 研究所
24. 近畿日本鉄道株式会社車両部編, 1993, 『きんてつの電車』, 近畿日本鉄道株式会社車両部
25. 北尾鎌之助, 1943, 『淀川』, 京阪電気鉄道
26. 小堀宗慶, 1996, 『小堀遠州茶会記集成』, 主婦の友社
27. 小関勇次, 2010, 「高校地理と, 郷土史教育の連携について」, 『地理』664号: 30-41
28. 京都府伏見町役場, 1917, 『大正5年 京都府伏見町現勢一班』, 伏見町
29. 京都府伏見町役場, 1929, 『昭和2年伏見町現勢一班』, 伏見町
30. 京都府土木部, 1934, 「伏見港調査」, 『港湾』12巻10号: 69-70
31. 京都府会, 1908, 『京都府通常府・市部・郡部会決議録 明治41年』, 京都府会
32. 京都府会, 1943, 『京都府通常府会会議録 昭和17年』, 京都府会
33. 京都府農会, 1935, 『京都府農会要覧』昭和10年版, 京都府農会
34. 京都教育大学附属桃山小学校, 1988, 『京都教育大学教育学部附属桃山小学校八十周年記念誌』
35. 京都市文化観光局文化観光部文化財保護課, 1987, 『伏見の酒蔵用具』
36. 京都市電気局, 1933, 『京都市営電気事業沿革誌』, 京都市電気局
37. 京都市住宅局住宅管理課, 1977?, 『市営住宅管理状況1977』, 京都市住宅局住宅管理課
38. 京都市社会課, 1940, 『京都市社会事業要覧』昭和14年度, 京都市役所
39. 京都市都市住環境住宅部住宅企画課, 1996, 『京都市公営住宅のあゆみ』, 京都市都市住環境局
40. 丸井治郎, 1987, 「補充部隊に残された私の足跡」, 『伝騎』17号: 104-105
41. 松原正樹, 1961, 「大詰めの奈良電争奪戦」, 『財界』9巻21号: 76-79
42. 松岡慎吾, 1930, 『市電の使命』, 「市電の使命」発行所
43. 三木理史, 2009, 「交通調整の戦前・戦後と都市交通審議会」, 『人文地理』61巻5号: 373-391
44. 三木理史, 2010, 『都市交通の成立』, 日本経済評論社
45. 光成準治, 2005, 「中・近世移行期城下町の構造と城下移住」, 『日本史研究』518号: 25-50
46. 宮崎十三編, 1991, 『会津戊辰戦争史料集』, 新人物往来社
47. 宮沢誠一, 1999, 『赤穂浪士一紡ぎ出される「忠臣蔵」』, 三省堂
48. 森蘊, 1967, 『小堀遠州』, 吉川博文館
49. 宗形金風, 1936, 『論攻山城志』, 大学堂書店

50. 村田修三編, 2002, 『新視点 中世城郭研究論集』, 新人物往来社
51. 鍋田三善, 1911, 『赤穂義人纂書』補遺, 国書刊行会
52. 内務省大阪土木出張所, 1930, 『淀川改修増補工事概要』, 大阪土木出張所
53. 中川和子, 2000, 「藤堂高虎の城下町建設にみる織豊期城下町プランの受容と展開」, 『歴史地理学』42 巻 5 号 : 23-40
54. 中川利雄, 1967, 「伊勢特急 18200-18300 形について」正・続, 『電氣車の科学』20 巻 1 号 : 27-30, 20 巻 2 号 : 27-32
55. 中村武生, 2002, 「鳥羽伏見戦争と新選組」, 『歴史読本』47 巻 12 号 : 116-125
56. 奈良電氣鉄道株式会社社史編纂委員会, 1963, 『奈良電鉄社史』, 近畿日本鉄道
57. 日本動力協会編, 1937, 『日本の発電所』中部日本篇, 工業調査会
58. 日本銀行調査局, 1920, 『酒造業ニ関スル調査』, 日本銀行調査局
59. 日本史研究会編, 2001, 『豊臣秀吉と京都』, 文理閣
60. 西口克己, 1956・1958, 『廓』2・3 部, 三一書房
61. 西城戸誠・香川貴志・武田一郎, 2006, 「「伏見」を歩く・調べる・紹介する」, 『京都教育大学教育実践研究紀要』6 号 : 11-20
62. 大町齡子, 1935, 「伏見酒の地理的研究」, 『郷土研究』2 号 : 63-70
63. 大西亀太郎, 1878, 『都の花競』, 大西亀太郎
64. 大西友三郎, 1978, 「京都電氣鉄道物語」, 『鉄道ピクトリアル』28 巻 12 号 : 30-37
65. 大阪歴史学会, 2010, 『ヒストリア』222 号
66. 大瀧鼎四郎, 1923, 『工業評論』9 巻 12 号 : 41
67. 歴史読本編集部, 2008, 『歴史読本』53 巻 5 号
68. 佐見津好則ほか, 2006, 「赤穂城下町の設計技法」, 『日本建築学会研究報告・九州支部・3・計画系』45 号 : 505-508
69. 千田嘉博, 2010, 「城郭と戦争の考古学」, 『史林』93 巻 1 号 : 6-35
70. 信号保安協会, 1953, 「私鉄めぐり 奈良電鉄の巻」, 『信号保安』8 巻 1 号 : 32-33
71. 新人物往来社編, 1993, 『新選組史料集』, 新人物往来社
72. 三木善三, 1915, 『御香宮神社』, 御香宮神社
73. 須原勇次, 2011, 「地理歴史科総合科目「世界の風土と文化」の試み」, 『地理』676 号 : 58-64
74. 杉本亨・吉岡文男「近鉄の電車線電圧昇圧工事について」, 1969, 『Electric Railways』23 巻 12 号 : 27-29
75. 鈴木重治・西川孝勝, 2006, 『戦国城郭の考古学』, ミネルヴァ書房
76. 週刊ポスト編集部, 1972, 「ドキュメント 京都・伏見ミュージック」, 『週刊ポスト』4 巻 5 号, 口絵
77. 高原健, 1990, 「拝啓 草刈章殿」, 『伝騎』20 号 : 136-141
78. 武島良成, 2011a, 「奈良電氣鉄道の澁川橋梁と高架橋の神話」, 『京都教育大学紀要』119 号 : 1-16
79. 武島良成, 2011b, 「奈良電氣鉄道と都市計画第 3 号線の交差問題」, 『京都教育大学紀要』119 号 : 17-32
80. 武島良成, 2011c, 「叡山電鉄と京都市電の交差問題」, 『京都教育大学紀要』119 号 : 49-70
81. 竹内龍三・天塚忠良, 1955, 「奈良電鉄」, 『鉄道ピクトリアル』5 巻 3 号 : 38-42
82. 田中真人, 1998, 「日本最初の路面電車」, 田中真人ほか『京都滋賀 鉄道の歴史』, 京都新聞社:121-146
83. 徳本義信, 1997, 『自分史 我が道くさ』, 徳本義信
84. 豊田慶治, 1996, 『証言・京都市の同和行政』, 部落問題研究所

85. 上野裕, 2010, 「近代京都の都市計画と都市形成」, 『史泉』111号: 30-44
86. 上野智史, 2011, 「近世対馬における城下町の空間構造」, 『歴史地理学』53-4: 19-37
87. 若松司, 2004, 「和歌山県新宮市における同和对策事業による公営住宅の建設過程と部落解放運動」, 『人文地理』56巻2号: 74-92
88. 山口幸男, 2008, 「高校地理歴史科における地理と歴史の関連・融合について」, 『学術の動向』13巻10号: 38-42
89. 山口幸男, 2011a, 「地理教育における歴史的要素の扱いに関する考察」, 『地理教育研究』8号: 1-8
90. 山口幸男, 2011b, 「高校地理教育の改善方向と地歴連携のあり方」, 『学術の動向』16巻9号: 16-21
91. 山本博文, 2003, 『忠臣蔵のことが面白いほどわかる本』, 中経出版
92. 横田冬彦, 2002, 「娼妓と遊客」, 京都橘女子大学女性歴史文化研究所編『京都の女性史』: 96-120, 思文閣出版
93. 油井大三郎, 2008, 「高校における地理・歴史教育の改革」, 『学術の動向』13巻10号: 7
94. 油井大三郎, 2011a, 「高校地理・歴史教育の現状と改革案の全体像」, 『学術の動向』16巻9号: 8-13
95. 油井大三郎, 2011b, 「新しい高校歴史教育の創造と歴史教育者の責任」, 『地理』56巻11号: 44-48
96. 油井大三郎, 2012, 「日本学術会議における高校地理・歴史科教育改革案の全体像」, 『歴史学研究』888号: 26-32
97. 全解連竹田深草支部支部史編纂委員会, 1992, 『三十年の歩み』, 全解連竹田深草支部

新聞・官報・広報

『京都日出新聞』, 『京都日日出新聞』, 『京都新聞』, 『京都府広報』, 『近鉄ニュース』, 『官報』

京都府立総合資料館所蔵・京都府庁文書

1. 明 41 41 「明治四十一年 師範学校 永年 学務課」
2. 明 41 82 「明治四十一年度 女子師範学校新築一件綴 営繕課」
3. 大 14 27 「永年保存 京都市紀伊郡合併ニ関スル調査 大正十四年八月 地方課」
4. 大 15 79-1 「大正十五年 昭和元年 地種目組替 官有土地 払下交換譲与下附海面埋立区画使用 土地寄付 永年 土木課」
5. 昭 20 16-1, 16-3 「昭和二十年十月 三好前知事木村知事 事務引継演説書」
6. 昭 21 50 「昭和二十一年度 統計課 警察統計綴 (警務課)」

京都府立総合資料館所蔵・都市計画基本図

1. 「竹田」の1925年製版, 1936年製版, 1953年修正版

部落問題研究所所蔵・三木一平関係文書

1. 1-3/62-13/254 「大倉酒造事件について（中教組）」

ホームページで公開されている情報

1. 日本学術会議の「提言 新しい高校地理・歴史教育の創造」
<http://www.scj.go.jp/ja/info/kohyo/pdf/kohyo-21-c130-2.pde#page=1>
2. 京都府立西乙訓高校の「世界の風土と文化」研究報告書（抜粋）
http://www.kyoto-be.ne.jp/nishiotokuni-hs/31_kenkyu/01_index/data/Taro-24gaiyou.pdf