

鉄道を基軸とした近代京都の郊外形成に関する研究

－ 観光地嵐山を対象として－

京都大学大学院 学生員 ○亀山 泰典 京都大学大学院 正会員 田中 尚人
京都大学大学院 正会員 川崎 雅史 株式会社スペースデザイン 守津 真麻

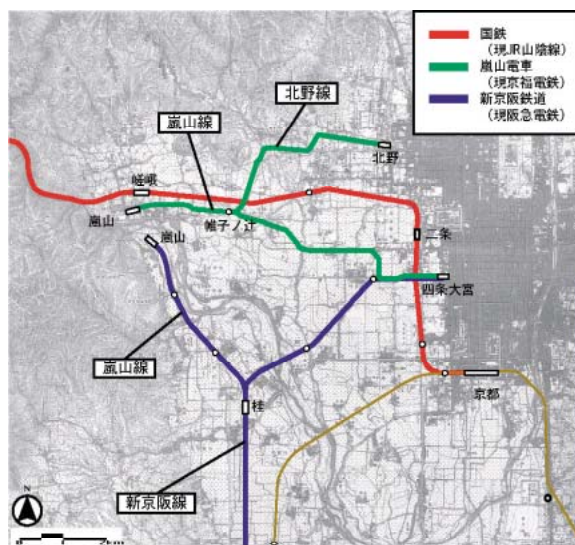
1. 序論

本研究において、明治期に敷設された鉄道を近代京都の都市経営及び都市域拡大による郊外形成に与えた影響を明らかにした。本研究では、郊外とは「都市に隣接し、人々のイメージとして都市と一体的に機能する領域」と定義した。

研究対象地として代表的な京都郊外であり、観光地でもある嵐山と、京都との結びつきが強い地方都市である亀岡を取り上げ、鉄道を基軸として近代化に伴う景観、空間・施設デザイン、人々の意識変容を明らかにし、京都、嵐山、亀岡の結びつきを分析した。

2. 近代京都郊外における鉄道敷設

本章では、明治から昭和戦前期にかけて研究対象地域とした嵐山、亀岡における鉄道敷設の概要を整理した。＜図1＞



＜図1＞京都郊外の鉄道

3. 近代京都の観光

3.1 近代の観光

近世において一般的であった「物見遊山」は近代において新しい交通機関である鉄道の登場とともに「観光」へと変容し、起終点、時間、ルートに制約された「型」を持っていた。京都においてそれが最も顕著に実践された舞台が郊外にあったことが明らかになった。

3.2 近代における鉄道と観光

鉄道はその高速輸送及び定時運行という性格ゆえに、運賃さえ払えば自動的に、定刻通り、目的地へ運んでくれるようになった。近世の物見遊山から観光に変わる過程は、鉄道による「時間の近代化」があつてこそ初めて成立したと考えられ、鉄道は近代型の「余暇を利用し日常生活圏を離れたところで行われる」観光という行動を創ったと言える。

4. 鉄道を基軸とした観光地経営— 嵐山 —

4.1 鉄道敷設による観光地の骨格形成

嵐山が明治後期から昭和初期にかけて近代の観光地へと変容していく過程において、京都鉄道嵯峨駅、嵐山電車嵐山駅、新京阪鉄道嵐山駅が果たした役割を明らかにした。

（1）京都鉄道（現JR山陰線）

嵯峨駅は既存の集落に近接したところよりも、広大な土地の買収が容易でありかつ、路線をなるべく直線に保つことができる位置に建設された。

（2）嵐山電車嵐山線

嵐山電車は天竜寺前の通りに直角に進入するように敷設された。そして終着嵐山駅は嵯峨街道、天竜寺前の通りといった既存の街路を駅前空間として取りこみ、あたかも町に溶け込むように駅が建設され、嵐山電車は町の中心まで乗り入れ、都市の人々を直接観光の舞台に送り込んだ。

（3）新京阪鉄道嵐山線（現阪急電鉄嵐山線）

新京阪鉄道嵐山線嵐山駅は観光の拠点としては非常に合理的な位置に造られていた。観光を強く志向していることは駅の構造にも現れており、嵐山駅の劇場的な演出がよく分かる。

＜図2＞

4.2 観光地のつくり方

1897年（明治30）、既存の集落とは距離を置く形で京都鉄道、嵯峨駅が建設された。敷設以前＜図3＞と比較すると、嵯峨駅南側の駅前を起点として、街路が東西、南に向けて建設されたことがわかる＜図4＞。

嵐山電車は、観光地嵐山の中心部まで乗り入れ、既存の街路をあたかも駅前空間に取りこむように駅が設置された＜図4＞。駅と街路が一体となった空間全体が舞台装置のようになり、新たに駅前の景観を創出していた。

キーワード 観光地 郊外 空間整備・設計 景観分析 都市計画

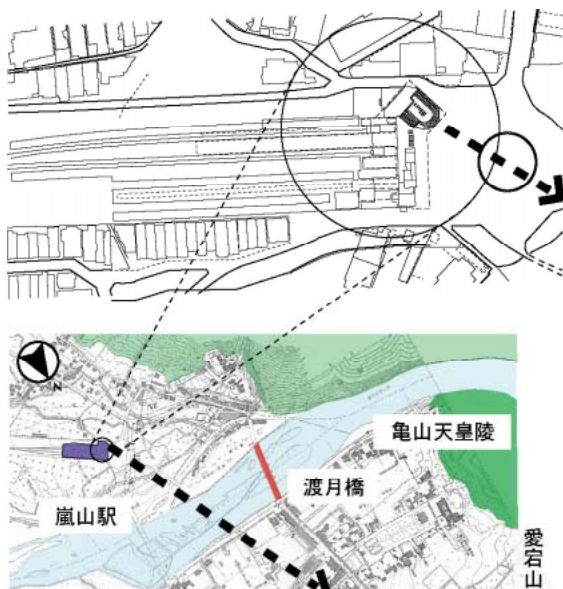
連絡先 〒606-8501 京都市左京区吉田本町 京都大学大学院工学研究科環境地球工学専攻 TEL 075-753-5123

桂- 嵐山間で開通した新京阪鉄道嵐山線の嵐山駅では、＜図4＞を見ると駅前広場から放射状に3方向に道が延びていることがわかる。いずれも中ノ島公園に直接接続され、観光ルートとして機能していた。

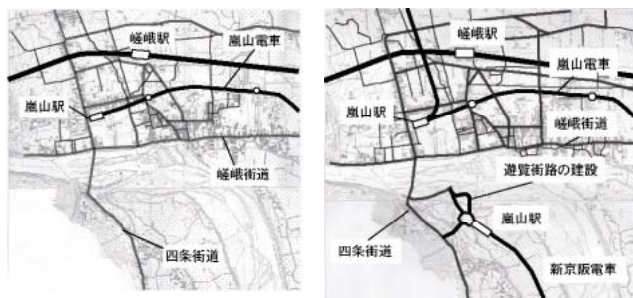
以上より、魅力ある観光地として形成されるプロセスにおいては、駅と観光地を結ぶ遊覧街路建設や、嵐山公園の設置が重要な役割を果たしていたことが明らかになった。

4.3 鉄道による観光イメージ戦略

鉄道敷設とその後の街路整備、公園化によって、観光地としての舞台は完成した。しかし、それだけでは不十分であり、近代における「観光」を嵐山という郊外の舞台で実践するため、鉄道会社による様々な趣向を凝らした宣伝、イベントが行われ、人々を郊外へと誘うイメージ戦略が行われた。このように鉄道会社によるイメージ戦略は人々の郊外に対する意識、行動を規定し、郊外形成を促進した。



＜図2＞阪急嵐山駅の空間的演出



＜図3＞明治27年



＜図4＞明治42年

5. 地方都市観光における鉄道の役割

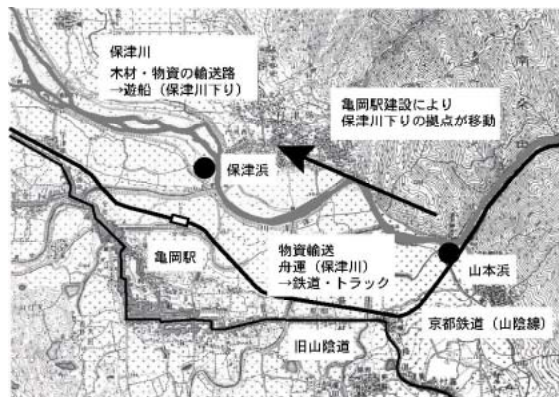
5.1 鉄道敷設による亀岡の都市構造変化

保津川下りの起点が山陰街道に近い山本浜から亀岡駅に近い保津浜へと移った＜図5＞ことから、亀岡駅は保津川下りの拠点として機能していたことがわかる。この事実からも、保津川下りが日本を代表する観光となった背景には鉄道との

密接な関係があったことが明らかになった。

5.2 保津川下りに見る地方都市亀岡の観光

保津川下りの起点に過ぎなかった亀岡では、内外の多くの観光客が訪れたにもかかわらず、都市の魅力を加えるようなインパクトは少なかった。亀岡においては観光が文化として根付かなかったと考えられる。



＜図5＞鉄道敷雪に伴う浜の移動

6. 鉄道による都市と郊外の結びつき

6.1 地方都市と郊外

地方都市亀岡と、京都郊外の外港としての役割を果たしていた嵐山とを結ぶ舟運路であった保津川舟運は、旅客、しかも観光を主とする機能へと転換してしまった。亀岡側の交通的なものから、嵐山の観光については京都の郊外形成の一端を担う観光基盤、文化装置化してしまったと言える。

6.2 大都市と地方都市

亀岡は、鉄道敷設のおかげで確かに京都との関係を深め、舟運から陸運、そして鉄道へと複数のモードを有する地方都市となったが、鉄道の開設は保津川下りを日本を代表する観光名所にまで押し上げたにも関わらず、亀岡は保津川下りの単なる起点と認識されるに過ぎなかった。

6.3 大都市と郊外

鉄道の発達により都市と郊外の空間的・時間的隔たりは克服され、人々にとって郊外は身近なものになった。京都郊外の地、嵐山と都市京都の心的距離を縮め、郊外の観光地として機能せしめたのが鉄道であった。

7. 結論

近代京都では、起終点、時間、ルートに制約された「型」を持った観光は、郊外において実践されその基盤となったのは鉄道であった。郊外に位置した嵐山は、都市生活の一部を実践する場所として観光地化された。鉄道駅は既存の名所等と結びつくことにより遊覧街路などの観光地空間を形成、駅自体も観光地の劇場性を演出する装置として機能した。また鉄道会社は、観光地へ人々を誘うためのイメージ戦略をとり、人々の頭に郊外のイメージを擦り込んだ。鉄道は、観光の舞台となった近代の郊外形成において、空間変容から人々の行動や意識の規定まで深く関与していたことが明らかになった。