

京都嵐山における鉄道を基軸とした郊外形成に関する研究 *

Process of Suburban development based on the railway systems under the modernization in Arashiyama, Kyoto *

田中尚人**・川崎雅史***・守津真麻****

By Naoto TANAKA**・Masashi KAWASAKI***・Masa MORITSU****

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

近代京都における都市と郊外の関係、郊外形成のプロセスを明らかにすることは、今後の都市デザインにとって意義深いと考える。本研究の目的は、明治期から戦前にかけて敷設された鉄道が、近代京都の都市経営に与えた影響及び都市域拡大による郊外形成のプロセスを明らかにし、今後のインフラストラクチャー整備や都市経営、空間整備・設計に活かすことである。

本研究では、郊外を「都市に隣接し、人々の都市生活の延長として都市と一体的に機能する領域」と定義した。文献、地図、古写真などの歴史的資料を整理・分析し、現在は市域であるが、近代における京都の代表的な郊外であり、観光地でもあった嵐山を主な研究対象地として、鉄道を基軸とした近代化に伴う景観、街路と観光地の関係など空間構造、駅舎等の施設デザインの変容を分析した。また「観光」という新しい概念の移入プロセスや、各種メディア、鉄道によるイベントや宣伝等のイメージ戦略を分析することにより、近代における人々の都市や郊外についての意識変容についても考察した。

(2) 既往研究と参考文献

鉄道と都市（郊外）形成を扱った論文は多く存在する。鉄道と都市形成に関しては、為国¹⁾の研究、北河²⁾³⁾の研究があり、鉄道と郊外形成に関しては土井⁴⁾の研究がある。

また、鉄道と社会の結びつきに関する既往研究とし

ては、京都を中心とする鉄道一般に関する研究や資料⁵⁾⁶⁾⁷⁾⁸⁾⁹⁾¹⁰⁾¹¹⁾¹²⁾¹³⁾、鉄道と近代化に関する研究¹⁴⁾¹⁵⁾、鉄道と都市文化に関する研究¹⁶⁾¹⁷⁾¹⁸⁾等がある。

近代京都の都市計画、景観に関しては、大西¹⁹⁾や荻谷²⁰⁾の研究を参考とさせて頂いた。その他、一般的事実は文末に列挙した基礎文献²¹⁾²²⁾²³⁾²⁴⁾²⁵⁾²⁶⁾に基づいて記述した。記して感謝の意を表す。

2. 近代京都郊外における鉄道敷設

明治から昭和初期にかけて嵐山における鉄道敷設の概要を、社史や鉄道関係資料を基に、各鉄道の設立経緯や路線選定の特徴を整理した。（図-1 参照）

(1) 京都鉄道（現：JR 山陰線京都・園部間）

京都府知事北垣国道らの支持²⁷⁾によるロシアとの関係を重視した京都・舞鶴間の鉄道敷設は、田中源太郎を中心として実現化した。京都鉄道は京都から亀岡、園部、綾部等の諸都市を結び、舞鶴へ至る国家戦略の一端を担う軍事的な路線として位置づけられ、将来の輸送力増加を見越して旅客・貨物輸送の効率化を図ることが重視された。



図-1 研究対象地：嵐山における鉄道敷設の概要

*Key Words：景観，土木史，空間整備・設計，観光・余暇

**正員，博士（工），京都大学大学院工学研究科

（京都市左京区吉田本町，Tel&Fax 075-753-5123

naoto@ningen1.gee.kyoto-u.ac.jp）

***正員，博士（工），京都大学大学院工学研究科

****正員，修士（工），（株）スペースデザイン

1897 年（明治 30）2 月 15 日、二条・嵯峨間が先行して開業し、その後京都方向に延長、1899 年（明治 32）8 月 15 日、嵯峨・園部間の開通を以て京都・園部間の前線開通をみた。

(2) 嵐山電車（現：京福電鉄嵐山線）

嵐山電車鉄道株式会社（後に電車軌道と改称）は、1906 年（明治 39）設立、京都と景勝地嵐山を結ぶ郊外型遊覧電車として四条大宮・嵐山間 7.4km の路線を 1910 年（明治 43）3 月 25 日開業した。

嵐山電車は電気事業展開等の理由から 1917 年（大正 6）9 月京都電燈株式会社と合併し、1926 年（大正 15）3 月 10 日には北野支線を開業、太秦の映画産業や住宅、観光施設など沿線開発にも積極的に取り組み²⁸⁾、都市内交通の様相も呈した。

(3) 京阪電気鉄道嵐山線（現：阪急電鉄嵐山線）

昭和天皇即位の御大典を目前にした 1928 年（明治 3）11 月 1 日、京都西院・大阪天神橋間を最速 45 分で結ぶ都市間高速鉄道として京阪電気鉄道新京阪線（起工時は新京阪鉄道）が開業した²⁹⁾。

新京阪本線桂駅から分岐し嵯峨方面へ向かう嵐山支線は、もともと京都電燈が敷設権を保有する洛西鉄道の路線予定地であった。新京阪鉄道との協議³⁰⁾により、阪神地方からの遊覧客獲得を目的として敷設権は京都電燈から移譲され 1928 年（明治 3）11 月 9 日に桂・嵐山間 4.1km が複線で開業した。

3. 近代京都における観光の展開

近世における寺社参詣、名所巡りなどの「物見遊山」は、近代を象徴する鉄道の発達とともに「観光」へと変容したと言われる。本節では、「大京都誌」等の史料を基に、近代期の観光、特に郊外との関係において鉄道が果たした役割を明らかにした。

(1) 大京都の成立

1922 年（大正 11）8 月、都市計画区域が設定され郊外を意識した京都の将来構想が示された³¹⁾。

1928 年（昭和 3）11 月、御大典に湧く京都のインフラストラクチャーは一新され、京都は現代へと続く観光都市としての色合いを強めた。ここに、京都市は伏見市をはじめとする 1 市 26 町村の大合併により市域は 4.8 倍に拡大、翌年には人口も百万人を超え、「大京都」として都市的発展を見た。

(2) 近代京都の郊外と観光

1931 年（昭和 6）大京都市の統一的な建設計画として、当時の京都市土木局長高田景は「大京都の都市計画に就いて」をまとめ、その中で「京に田舎あり」の形態こそ近代都市の理想³²⁾として公園計画の重要性を指摘、風致の維持、公園の現状及び将来の計画、遊覧施設の 3 つを重要課題として挙げている。特にこの遊覧施設として、京都市は交通機関の発達を背景に、叡山遊覧道路や三雄遊覧道路など嵐山を含む郊外の活用を積極的に進めた。

(3) 「大京都誌」に示された観光

「大京都誌」における「観光」の章は全 8 節からなり、官民一体となった観光施設整備の必要性を京都市民に対して説く「観光施設に就て」から、実際に訪れる人々のための観光順路・日程、宿泊施設、飲食店の紹介「観光順路と日程」まで様々な内容を掲載、近代における観光を考える上で非常に有益な資料と言える。

「大京都誌」における観光マニュアル的な記述は、当時一般的でなかった観光の健全さ、手軽さをアピールしており、人々に新しい都市生活スタイルとしての観光を提案し、その一方で内外の人々を京都に誘引しようとする戦略が読みとれた。

さらに「大京都誌」には「洛外名蹟地往復順路と時間」なる節が設けられ、起終点、所用時間、ルートなどの制約をもった観光の「型」が示されており、京都においてそれが最も顕著に実践された舞台が郊外であったことが分かった。

(4) 鉄道の郊外における役割

柳田の指摘³³⁾にもあるように、鉄道は高速輸送及び定時運行を誇り、誰でも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。観光という文化の移入には、鉄道による「時間の近代化」が不可欠であり、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。

郊外への誘因は、急速な都市化に伴う人口増加、居住環境の悪化により、人々が日常生活圏を離れ美しい自然や良好な環境を求めた時期と一致する。鉄道の発達により都市と郊外の空間的な隔たりはなくなり、人々にとって郊外は身近なものとなった。即ち、郊外で行われる観光という行為自体は、都市生活の一部であり、人々は郊外という舞台で観光客を演じ、その過程で人々の意識の中で郊外のイメージが形成されていたと考えられる。

4. 鉄道を基軸とした郊外形成

鉄道の挿入により嵐山は、近世以来の景勝地の延長線上に、京都郊外の「観光地」という性格を帯びるようになった。ここでは、駅空間と街路形成に着目し空間変容について分析した。

(1) 駅の立地と駅空間

嵐山が近代型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。



図-2 嵐山電車軌道路線計画の変遷

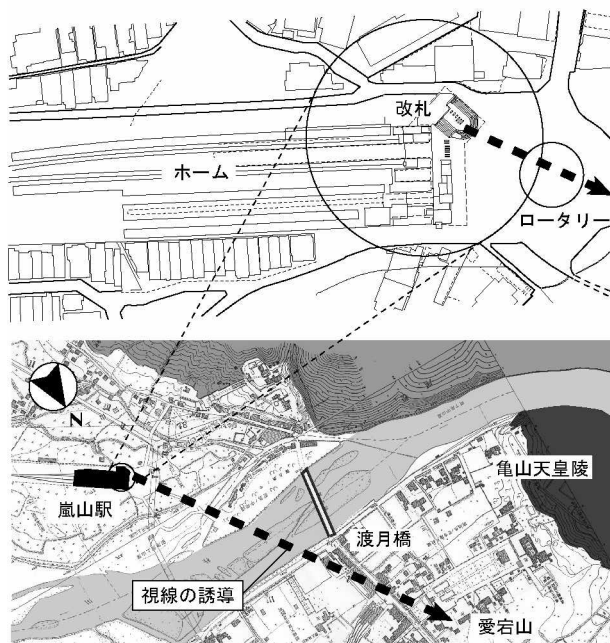


図-3 京阪電気鉄道嵐山駅における視線の誘導

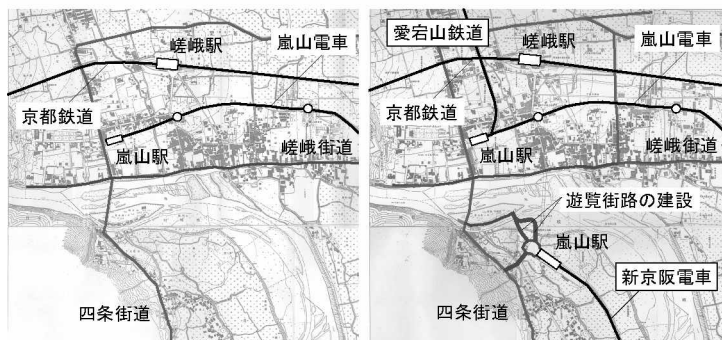


図-4 駅の挿入と街路網の変容（左：1918年，右：1936年）

(a) 京都鉄道嵯峨駅

京舞間交通輸送の主軸として期待が大きかった京都鉄道では、将来の複線化や駅拡張を視野に入れ、嵯峨駅は既存集落に近接するよりも、土地買収が容易かつ路線の直線化が可能な位置に建設されたと推測される。

嵯峨駅の開業は、木材物資輸送に大きな影響を及ぼした。近世以来丹波地方の山々からの木材を筏流しによって中継してきた嵐山の木材業は、その集積拠点は太閤川付近を貯木場としつつも、輸送形態を舟運から鉄道に転換した。また、嵐山初の鉄道駅であった嵯峨駅は周辺景勝地への観光拠点としても機能³⁴⁾した。

(b) 嵐山電車軌道嵐山駅

渡月橋付近から北に離れた京都鉄道とは違い、嵐山電車は郊外遊覧電車を目指し観光地嵐山を目指して敷設された。図-2 に示すような計画変更の後、京都鉄道、嵐山の景勝地との連絡を図り、天竜寺前の既設街路を駅空間として取り込むように嵐山駅は建設された。

(c) 京阪電気鉄道嵐山駅

京阪間の大量高速輸送を目指して整備された京阪電気鉄道新京阪線に付随して整備された嵐山支線は、当初から京阪神の人々の京都への誘致を目指し、嵐山、愛宕山、清滝へと続くエリア観光を意図³⁵⁾していた。

嵐山駅は、図-3 に示したように駅舎の構造においても観光地嵐山のイメージを形成しようとしていた。ホームの北端は嚴重に締め切られ、観光客は階段によって段上げされ駅西側に集約された改札をくぐると眼前には、亀山、愛宕山と渡月橋の組み合わせを絵画的に切り取った「嵐山らしい」眺望が開ける、という仕組みであった。

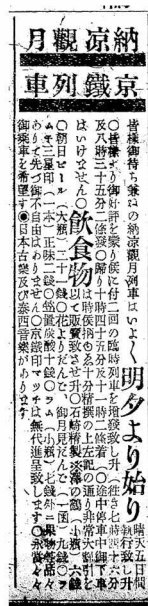


図-5 観月列車広告（1901.8.27「京都日出新聞」より）

へ外郊の涼爽			
稲荷神社	清水八幡	桃山御陵	宇嵐京
景近	島琵琶	愛宕山	比叡
巡江	巡湖	岩馬山	叡散
リハ	リ湖	八瀬大原	嵯峨野

図-6 「京阪」のキャッチコピー（1933.9月「京阪」創刊号より）

(2) 駅の挿入と街路空間の変容

駅の挿入は既存の街路空間に新しい人の流れを作り出す。駅の挿入による街路空間の変容を分析した。

(a) 京都鉄道嵯峨駅周辺

1897 年（明治 30）京都鉄道嵯峨駅開設後、駅前から南に向かい屈曲して天竜寺門前を経て、渡月橋畔に至る 7 町 14 間（約 788m）の道は「假定縣道嵯峨停車場道」に指定されており、駅と観光中心地を結んでいることから、人の往来が絶える事はなかった³⁶⁾。

(b) 嵐山電車軌道嵐山駅周辺

1910 年（明治 43）に開業した嵐山電車は、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。1936 年（昭和 11）の地図（図-4 参照）を見ると、愛宕山鉄道も嵐山駅に乗り入れ、駅前の市街化の進行や京都鉄道と嵐山電車の結びつきが強くなった様子が伺える。

(c) 京阪電気鉄道嵐山駅周辺

1928 年（昭和 3）開設の京阪電気鉄道嵐山駅では、図-4 のように街路が駅前広場から 3 方向に延びていることが分かる。1 本は駅前通りとして四条街道に接続され、他の 2 本は京阪神急行電鉄によって管理された中ノ島公園に直接接続され、電車を降りた人々をダイレクトに観光ルートに導くよう機能していた。

5. 鉄道による郊外のイメージ形成

鉄道を基軸とした空間整備によって、観光地としての舞台は郊外に完成しつつあった。これに加えて、鉄道は人々が観光という行動を嵐山という舞台で実践するために、様々な趣向を凝らした宣伝、イベントを打ち出し、人々を郊外へと誘うイメージ戦略を取った。

一例を挙げると、京都鉄道は保津川の景勝や納涼を楽しむため「観月列車（図-5）」を運行し、嵐山電車は新聞広告を出した。京阪電気鉄道は「爽涼の郊外へ」等のキャッチコピーを打ち出し（図-6）、都市の人々の目を郊外に向けさせ観光を積極的に勧めてた。また、観光地ごとに探勝、参拝、登山、遊覧、散歩といったアクティビティを提案し、観光案内のきめ細やかなサービスを充実させ、都市生活では味わえない郊外観光の健全さをアピールした。

6. おわりに

近代京都では、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。鉄道駅は既存の名所地等と結びつき遊覧街路などの観光地空間を形成、駅

自体も観光地の持つ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、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となった。

【参考・引用文献】

- 1) 為国考敏・榛沢芳雄：鉄道が都市の発展に与えた影響に関する史的研究—渋谷を中心にして—、土木史研究、第 12 号、pp.65 - 78、1992.6
- 2) 北河大次郎：19 世紀フランス都市土木計画思想とパリ大改造、土木計画学研究・論文集、No.14、1997.9
- 3) 北河大次郎：近代都市パリの誕生—鉄道建設を通して—、日本鉄道施設協会誌、第 39 巻 2-8 号、2001.4-12
- 4) 土井勉・河内厚郎：鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成—阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して—、土木史研究、第 15 号、pp.1-12、1995.6
- 5) 田中真人・宇田正・西藤次郎：京都滋賀鉄道の歴史、京都新聞社、1998.11.10
- 6) 太田光熙：電鉄生活三十年、1938.1.25
- 7) 京都電燈株式会社：京都電燈株式会社五十年史、1939.11.30
- 8) 京阪神急行電鉄株式会社：京阪神急行電鉄五十年史、1959.6.30
- 9) 京阪電気鉄道株式会社史料編纂委員会：鉄路五十年、1960.12.25
- 10) 京福電気鉄道株式会社：京福電気鉄道 30 年史、1972.3.2
- 11) 日本国有鉄道：日本国有鉄道百年史第四巻、1973.3.1
- 12) 京阪電気鉄道株式会社：京阪七十年のあゆみ、1980.4.15
- 13) 京福電気鉄道株式会社：京福電気鉄道 50 年の歩み、1993.2.24
- 14) 原田勝正：鉄道と近代化、吉川弘文館、1998.4.1
- 15) 原武史：「民都」大阪対「帝都」東京、講談社、1998.6.10
- 16) 中村尚史・竹村民郎他：遅刻の誕生、三元社、2001.8.25
- 17) ヴォルフガング・シュヴェルプシュ：鉄道旅行の歴史、法政大学出版局、1982.11.20
- 18) 白幡洋三郎：旅行ノススメ 昭和が生んだ庶民の「新文化」、中公新書、1996.6.25
- 19) 大西國太郎：都市美の京都 保存・再生の論理、鹿島出版会、1992.5.15
- 20) 荻谷勇雄：明治期の京都の風致景観行政に関する歴史的研究、土木史研究、第 11 号、pp.13-24、1991.6
- 21) 京都市役所：大京都の都市計画に就て、1931.11
- 22) 野中凡童：大京都誌、東亜通信社、1932.8.20
- 23) 日本交通公社：日本交通公社五十年史、1962.9.1
- 24) 日本公園百年史刊行会：日本公園百年史、1978.8.31
- 25) 京都市編：京都の歴史 8 古都の近代、1975.3.20
- 26) 京都市：史料京都の歴史、第 14 巻 右京区、平凡社、1994.1.20
- 27) 京都商工会議所百年史編集委員会：京都経済の百年 資料編、p.119、京都商工会議所、1982.10.16
- 28) 前掲文献 7)、p.192
- 29) 前掲文献 9)、pp.172-174
- 30) 前掲文献 7)、pp.193-194
- 31) 建設局小史編纂委員会編：建設行政のあゆみ — 京都市建設局小史 —、京都市建設局、p.29、1983.3
- 32) 前掲文献 21)、p.44
- 33) 柳田国男：明治大正史 第四巻 世相史、柳田国男全集 第五巻、p.464、筑摩書房
- 34) 大江理三郎：京都鉄道名勝案内、p.32、京都鉄道名勝案内所、1903.11.20
- 35) 前掲文献 6)、p.184
- 36) 京都府：京都府誌 下、p.201、京都府、1915.10.22