

第IV部門 近代の嵐山・嵯峨野における観光経路の変遷に関する研究

京都大学工学部	学生員	○水谷 肇
京都大学大学院工学研究科	正会員	樋口 忠彦
京都大学大学院工学研究科	正会員	川崎 雅史
京都大学大学院工学研究科	正会員	出村 嘉史

1. 研究の背景

日本人は古来より旅とともに風景を觀賞してきた。嵐山・嵯峨野への観光の起源は平安時代前期の貴族が行う別荘での遊宴にまで遡る。それ以来も観光は歴史の経過とともに、名所巡りや物見遊山など様々な形で行われてきたが、それは緑豊かな自然と水、長年培われてきた伝統と文化やこの地に暮らした先人たちの営みによって育まれてきたものである。均質化の波が嵐山・嵯峨野をも襲おうとする今、先人の努力と歴史の重みを再認識し、将来にわたって持続可能な観光を推進するため、地域が本来有するこれらの貴重な資源を守り育て、次の世代に引き継いでいかなければならない。そのためには、観光が広域化し、かつニーズの高質化・多様化の進む現在にあって、この嵐山・嵯峨野地域が長くに渡り着々と育んできた人と地域の関係と、風景を知ることが重要であると考えた。

2. 研究の目的

本研究の目的は、嵐山・嵯峨野において明治後半より昭和初期にかけて敷設された鉄道が観光に与えた影響を、観光経路を追うことで明らかにし、近代の観光スタイルが如何に形成されたかを明らかにすることである。

3. 対象地概要

3. 1 明治以降の嵐山・嵯峨野のインフラストラクチャー整備

嵯峨は山城平野の西北に偏在しているが、古くから山沿いに古道が東西に通じ、南北へは渡月橋が重要な役割を果たしていた。神社仏閣へ参拝する人たちの往来する道路は、明治二十三年ごろより改造されて開けたが、明治三十年には二条・嵯峨間に鉄道が開通した。明治三十二年(1899)には京都鉄道(現JR山陰線)が京都から嵯峨を通過して園部まで開通したのを皮切りに、明治四十三年(1910)には嵐山電車軌道嵐山本線(現京福電気鉄道嵐山本線)が四条大宮から嵐山まで開通し、夏季には「嵐山は京の海」の標語によって表現されるように、水遊び・花火客で大いに賑わった。また嵐山電車は大正十五年(1926)に帷子ノ辻から北野天神までを拡充した(現京福電気鉄道北野線)。さらに昭和三年(1928)には京阪神急行鉄道(現阪急電鉄嵐山線)の嵐山駅が開業して大阪と嵐山を結び、大阪からの嵐山への来訪も大変便利となった。また京阪神急行鉄道は昭和六年(1931)に四条ー嵐山間を結び、京阪神急行鉄道を用いて京都大宮から嵐山へアクセスできるようにもなった。昭和四年(1929)には愛宕山鉄道が嵐山から清滝を通過して愛宕山まで通り、愛宕山観光を便利なものとしたが、昭和十八年(1943)に戦争の激化により廃線命令が下り、昭和十九年(1944)に愛宕山鉄道は廃止された。

3. 2 研究対象期間

鉄道開通が観光経路に及ぼした影響を調べるため、対象期間を以下の4期間に分類した。すなわち、(1)1868～1897：明治元年より鉄道敷設まで、(2)1897～1910：嵐山を通過する初めての鉄道である京都鉄道敷設から、後々の嵯峨嵐山観光の主なアクセス手段となる嵐山電車敷設まで、(3)1910～1931：様々な鉄道の敷設を経て、現在の鉄道網がほぼ完成するまで、(4)1931～1960：現在の鉄道網がほぼ成立してから後30年間、の4期間である。

4. 近代の嵐山・嵯峨野における観光経路の変遷

3. 2で述べた4期間において、代表的な観光経路を『京けんぶつ』『簡便京都案内』『洛西景勝記』『京都付近遠足順路百選集』『京都の観光について』の、発行された時期が異なる5つの名所案内記を用いて分析した。それぞれの地図は当時の地図を元に作成した地図である。経路の特定に関しては、上に挙げた名所案内記の指示する経路に従ったが、これらに特に経路に関する記述がない場合は最も広い道を通っていたと推測し、また、主に門や本堂の位置を始めとする伽藍配置を考慮して特定した。図1は第1期(1868～1897：鉄道敷設以前)の観光経路を『京けんぶつ』(1895 出版)より分析したものである。図2は第2期(1897～1910：京都鉄道敷設後)の観光経路を『簡便京都案内』(1903 出版)より分析したものである。図3は第3期(1910～1931：嵐山電車敷設後)の観光経路を『洛西景勝記』(1925 出版)より分析したものである。図4、図5は第4期(1931～1960：現在の鉄道網完成後)の観光経路を『京都付近遠足順路百選集』(1941 出版)より、図6は『京都の観光について』(1952 出版)よりそれぞれ分析したものである。

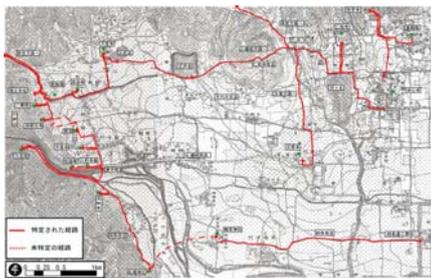


図1

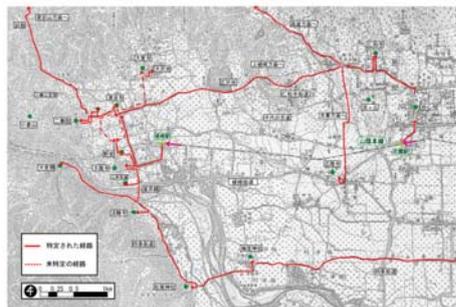


図2

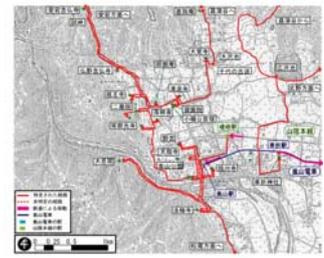


図3

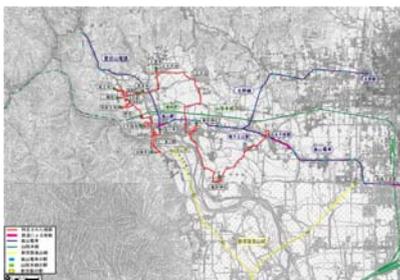


図4

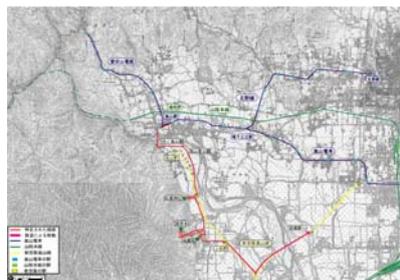


図5



図6

5. 結論

本研究で明らかになったことは以下の四点である。(1)鉄道敷設前の観光経路は徒歩による観光であったため近代以前とそれほど変わらない。当時の観光経路としては、一筆書きのように名所旧蹟をなぞる様な経路であった。(2)京都鉄道の敷設により、駅が観光の拠点として機能するようになり、近代型の観光、すなわち起点終点とルートを持った定式化した観光が生まれた。(3)後の嵐山への主なアクセス手段となる嵐山電車の開通と、鉄道会社の一連のキャンペーンにより、嵐山・嵯峨野に対する心理的距離は縮まったと考えられるが、谷崎潤一郎の『朱雀日記』によれば、未だ遠いというイメージが払拭できていないことが伺われる。(4)1930 年以後、鉄道環境の充実と普及に伴い、複数の路線を上手く使った、嵯峨野のみ、松尾のみといった短時間の観光経路が生まれ、観光行為そのものがより気軽かつ手軽になっていったことがわかる。さらに、鉄道の機動力を生かし、従来は考えられなかったような広範囲の観光が可能となった。

総括すると、『鉄道敷設のおかげで「自転車の出あるき」のように旅行が手軽になり、多くの人々を遊覧の客として「釣り出した」という点で、鉄道は近代以前の交通機関である人力車、馬車の代わりということは出来ない。』と柳田国男が『明治大正史』で指摘した通りの様子が経路の変遷からも明らかになった。とはいえ、観光の名所・旧蹟を巡るスタイルは時代を経ても変化していないと言える。しかしながら、観光が「手軽」になったことにより観光の目的は花見や紅葉狩りなど、より単純化し、大衆に供せられるものとなったと考えることができるのである。