

戦前期京都の山地における 鋼索鉄道の形成と風致保全方策

谷川 陸¹・山口 敬太²・川崎 雅史³

¹ 学生会員 京都大学大学院博士課程 工学研究科 (〒615-6540 京都市西京区京都大学桂 C1)
E-mail: tanigawa.riku.55c@st.kyoto-u.ac.jp

² 正会員 京都大学大学院准教授 工学研究科 (〒615-6540 京都市西京区京都大学桂 C1)
E-mail: yamaguchi.keita.8m@kyoto-u.ac.jp

³ 正会員 京都大学大学院教授 工学研究科 (〒615-6540 京都市西京区京都大学桂 C1)
E-mail: kawasaki.masashi.7s@kyoto-u.ac.jp

本研究は、戦前期京都の山地における鋼索鉄道の形成過程と京都府の対応を明らかにするとともに、風致の具体的な内容と保全方策を明らかにした。本研究の成果は以下の通りである。風致地区指定以前から京都府は、申請者との協議や鉄道大臣への上申を通じて、風致保全を行っていた。具体的には、山容の眺望や溪谷の地形を重視し、市街地や名勝内から望見できない経路選定、土工量の削減、植樹による構造物の遮蔽、周辺の環境と調和した建築様式の指導が行われた。また、開発不許可の根拠として、山稜を構成する樹木の伐採や、神社後背地の森蔽の破壊、風情ある山中の巡拝の損害が挙げられた。

Key Words: Landscape Preservation, Historical Scenic Beauty, Cable Car, Scenic Districts.

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

景観法制定以降、法制度や自主条例に基づき、視点場や視対象を設定し、中間領域を含めて眺望景観を創生・継承しようとする取り組みが進められてきた¹⁾。京都市では、全国初となる眺望景観創生条例を施行し、都市計画風致地区・高度地区などと連動した都市施策を行っている。平成30(2018)年3月の条例改正で、京都市は、事前協議(景観デザインレビュー)制度を設けるなどの眺望景観創生の仕組みづくりを進めている。

一方で、眺望の対象となる地域を指定し、風致を保全しようとする取り組みは戦前期から存在した。伊従²⁾は、昭和5(1930)年以後の京都の風致地区指定から、鴨川を視点場とした東山の眺望を保全しようとする意図が読み取れるとしている。実際に、京都府は風致地区制度を運用し、建築物や土地造成等に対して、市街地や周辺道路、橋梁からみた敷地の眺望に応じた行為許可や行政指導を行っていた^{3,4)}。しかし、風致地区指定以前の山地開発に対する京都府の対応については明らかでない点が多く、眺望保全を含めた風致保全の方策とその起源を明らかにすることは日本の景観政策上重要である。

風致に関する法制度として、森林法(1897.3.30 施行)

の風致保安林制度では、地方長官において木竹の伐採や開墾等の取締を行うことができる⁵⁾。戦前期の京都では、東山約82万坪、北山約20万坪、嵐山約127万坪が保安林に指定されたが、その主な指定地は官有林であり(民有林は約93万坪)、風致維持に必要な面積(戦前期風致地区指定面積が約2,400万坪)の約1割程度とされた⁶⁾。また、大正8(1919)年の史蹟名勝天然紀念物保存法や旧都市計画法風致地区制度の施行によって、一定の現状変更行為の制限が可能になった。風致地区指定に尽力した佐上信一知事(任期1929.7-1931.10)は、山地を含めた付近一体の風致を維持するためには、名勝指定の範囲が不十分であることを指摘し、風致地区が「名勝の保存にも重大なる貢献をなす」ものとしている⁷⁾。しかし、風致地区制度の運用方法や役割については具体的には言及されていない。

京都では、大正期から昭和初期にかけて都市近郊の山地を対象とした鋼索鉄道(ケーブルカー)の出願が増加し、免許申請書や工事施工認可申請書に添付される京都府知事の副申書を通して、鉄道大臣に意見を上申していた。山麓から山頂に至る鉄道計画に対する京都府の対応からは、風致保全の方策を読み取ることができ、風致地区制度の補完的役割を明らかにすることができる。

以上をふまえ、本研究では、戦前期京都における都市

近郊の山地を対象に、鋼索鉄道の形成過程と京都府の対応を明らかにし、風致の具体的な内容と保全方を明らかにする。本研究で用いた資料は、京都府立歴史館所蔵の行政文書（簿冊『地方鉄道』等）、新聞、雑誌記事等である。なお本稿では、資料原文の引用に際して、漢字の旧字体は新字体に、カタカナはひらがなに適宜改めた。

(2) 研究の位置付け

京都では、琵琶湖疏水を実現させた北垣国道知事（任期 1881.1-1892.7）の時代から、山地の大規模開発に対して風致保全が図られてきた⁷⁾。大森鐘一知事（任期 1902.2-1916.4）は、本多静六に依頼して宇治川水力発電所の風致復旧を行ったこと⁸⁾や、東山遊覧索道と京阪鴨東線の敷設を認可しなかったことで知られる⁹⁾¹⁰⁾。これらはいずれも市街地からみた山地の眺望を保全するものであった。

大正期には、比叡山・愛宕山では鋼索線の敷設が許可となり、稲荷山では鋼索線の出願が全て不許可となった。比叡山や愛宕山における鉄道開発に関する先行研究として、卯田や鶴飼らの研究がある。卯田¹¹⁾¹²⁾は、滋賀方面から比叡山に至る比叡登山鉄道（1922.2 出願、1924.4 免許所得）、京都方面から比叡山に至る叡山電気鉄道（1921.3 出願、1922.11 免許所得）について、延暦寺の対応を中心に明らかにしている。すなわち、比叡登山鉄道では、延暦寺と鉄道会社間の協議により山頂付近を避けた路線選定がなされた一方で、叡山電気鉄道では、延暦寺が路線選定に関わっておらず、沿線付近に遊園施設が整備された。また鶴飼ら¹³⁾は、愛宕山鉄道（1921.6 出願、1926.11 免許）について、京都府行政文書の内容をもとに、経路変更の内容や京都府の対応の一部、鉄道敷設に反対した地域住民の意見の内容を明らかにしている。また、稲荷山については、『鉄道省文書』の内容から、稲荷山鋼索電気鉄道申請線（1921.8 出願、1926.11 不許可）、稲荷山鋼索鉄道（1922.5 出願、1926.11 不許可）の出願が却下されたことが知られる¹⁴⁾。鉄道の許可申請は地方鉄道法（1919）に基づき、免許申請と工事施工認可申請の二段階で行われ、申請書が知事経由で鉄道大臣に提出される（図-1）。河野¹⁵⁾や青木¹⁶⁾によれば、鉄道の許可（不許可）には申請書に添付される知事の副申書が大きな効力を持っていたとされ、地方行政文書をもとに風致保全方策を読み解く必要がある。

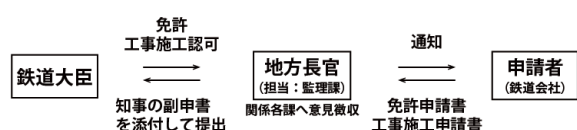


図-1 鉄道申請の流れ

以上のように、京都の山地の鋼索鉄道計画について、比叡山では社寺側の対応、愛宕山では経路変更の概要や住民反対運動の内容、稲荷山では『鉄道省文書』の内容が明らかにされているが、経路の形成過程や京都府の風致保全の方策については明らかにされていない。

2. 比叡山における鉄道計画と風致保全

比叡山では、京都府が申請者との事前協議や鉄道大臣への副申書を通じて、市街地から見た山容の眺望や溪谷の地勢に配慮した経路選定を指導していた。

(1) 叡山電気鉄道の形成過程と風致保全方策

a) 市街地から望見できない経路選定（免許線）

大正 10（1921）年 3 月、京都電燈株式会社（以下、京都電燈とする）が叡山電気鉄道（平坦線：出町柳-八瀬間、鋼索線：第一号-第三号停車場）の敷設免許を出願した¹⁷⁾（図-2 の A-1）。鋼索線の経路について、特許願（京都電燈大澤善助名義、鉄道大臣宛）には以下の内容が記された。

「登山鋼索鉄道は最も山容に留意し、特に市より望見し得ざる箇所を選定して之を設くるも、万一風致を害する恐れある箇所は、樹木を配置し可成其の自然を失わせざる」

すなわち、山容の維持を最重要事項とし、市街地方面から「望見」できない敷地を選定し、風致を損害する箇所には植樹によって自然を回復することが方針として示された。後述する愛宕山鉄道会社の特許願にも同様の記述があり、申請以前から京都府と京都電燈の協議が行われていたと考えられる。

同年 5 月 16 日、京都府は馬淵鋭太郎知事（任期 1918.5-1921.7）名義で鉄道大臣に申請書を上申した。添付された副申書には、警察部長、内務部長、土木課長、都市計画課長、社寺課長、保安課長、警察部長の押印があり¹⁸⁾、土木部監理課が関係各課と連絡を取り文書作成を行っていたことがわかる。ここで京都府は、鋼索線経路のうち、京都市方面より「遠見」できる「些少なる区間」の沿道に植林を行うことを敷設の条件として提示した。

同月 7 日、上記の副申書が提出されるのに先立ち、京都電燈は経路変更申請を行い、「四明登岳を容易ならしむる」ため、平坦線を八瀬の山地奥部に、鋼索線を平坦線終点から四明岳山頂に至るものに変更していた¹⁹⁾（図-2 の A-2）。この変更に対して京都府は、「比叡山の風致并京都市都市計画に重大なる関係」を有するとし都市計画京都地方委員会（以下、地方委員会とする）の意見により変更の可否を決定することを鉄道大臣に要請した²⁰⁾。しかし、鉄道大臣は地方委員会へ諮問を認めず、以

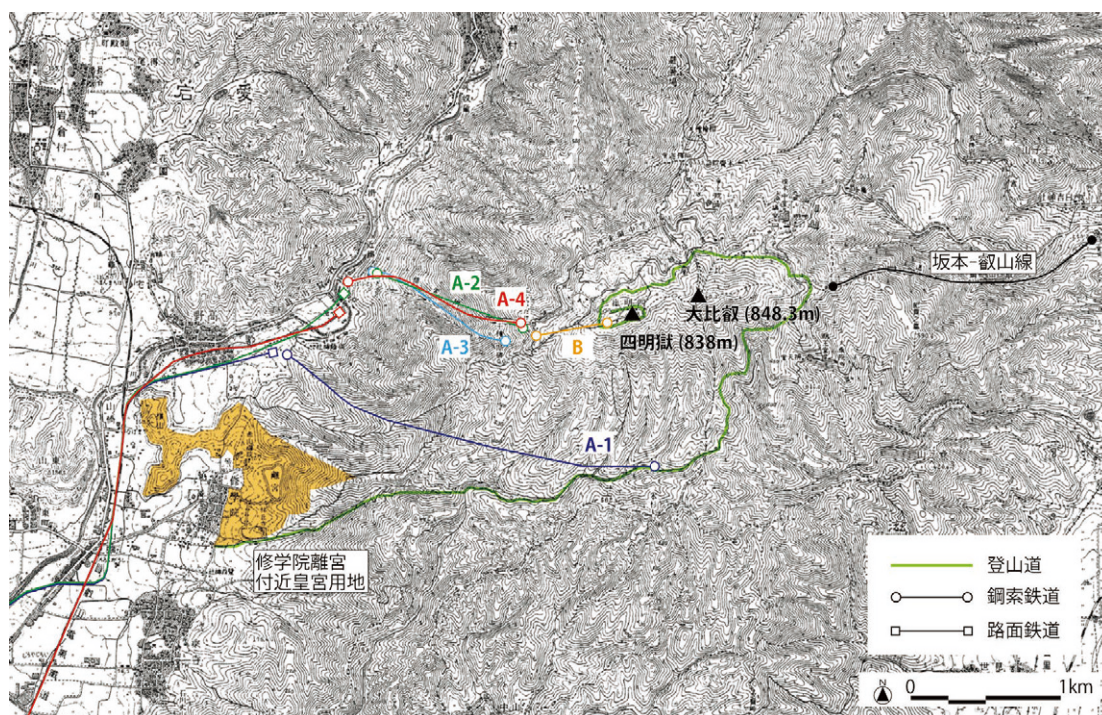


図-2 比叡山における鋼索鉄道の経路比較図（原図をもとに経路・登山道等を筆者が加筆，下図は京都北東 1/25000（1931））

下の条件付き免許状（1922.1.20 付）を下付した。

「将来京都市に於ける都市計画事業に関し政府に於て必要ありと認めたるときは線路又は工事方法の変更を命ずることあるべし²¹⁾」

京都府は副申書を通じて経路や施工方法に関して意見を上申することができたが、施工方法などの変更命令は政府の意向で行われ、地方委員会への諮問は認められなかった。

b) 溪谷の地勢に配慮した経路選定（施工認可線）

大正 12（1923）年 7 月，京都電燈は，終点停車場からの「眺望」を確保するため，市街地側に平坦地を確保できる位置に終点駅の変更を出願した²²⁾（図-2 の A-3）。京都府は池松時和知事（1922.10-1924.12）名義で，経路変更による「山容の美」の損傷は比較的少ないとして鉄道大臣に上申したが，その後京都電燈は「鋼索鉄道区間は風致等の関係上慎重の調査を要すべきもの」として，施工認可の申請期限を 6 ヶ月延長する申請を提出した²³⁾。その 6 ヶ月後，京都電燈は，「最も慎重周密の注意を払い再三比較実測」した結果，平坦線終点と鋼索線起点との距離，鋼索線起点と敦賀街道との距離を接近させ，「山容地勢を考慮精査した」経路を選定した²⁴⁾（図-2 の A-4）。溪谷を横断せず橋梁・法面などの人工物を最小限にする経路が選ばれ，土工において発生した切取部分には石垣，築堤部分にはアーチ型の土台（雑石コンクリート）が採用されるなど，美観への配慮がみられた（図-3）。

この経路について，添付された調査書（1924.6）によ

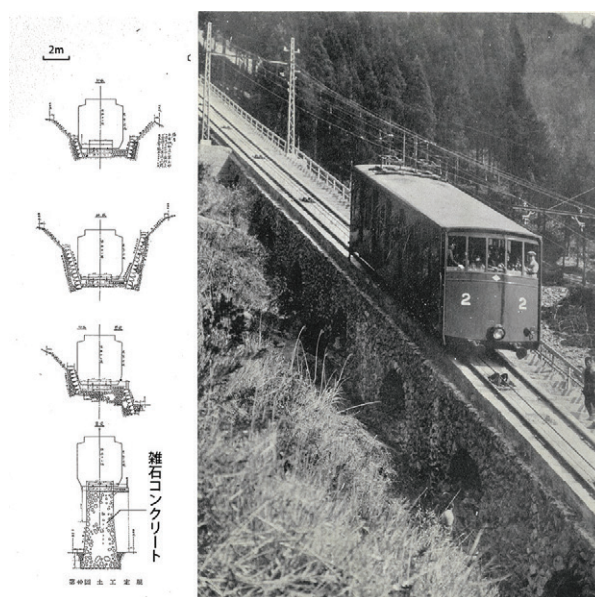


図-3 鋼索線の土工断面図と竣工後の写真²⁵⁾

ると，土木部監理課が実査に基づき，切取盛土の法面全部において「風致上及び砂防上の見地」から張芝を植栽するよう指導した²⁶⁾。これにより，既存のスギ・ヒノキ林（高さ約 10m，1.5m 間隔）を伐採せず，全面雑芝又はヤマハンノキなどの灌木を植付ける二段林の造林を行うことが工事施工書に記載された。計画断面図には計画経路上の既存樹木が記されており，山腹にヒノキ林とスギ林が少し残存している程度であった（図-4）。

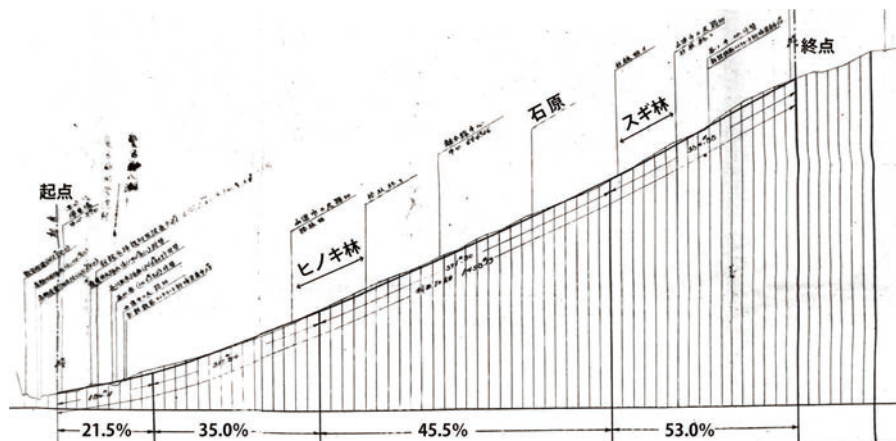


図-4 叡山電気鉄道（図-2のA-4）計画断面図^{24）}と竣工後の写真^{25）}

(2) 風致地区指定後の開発不許可

叡山電気鉄道は大正 14（1925）年 12 月に開業した。曲線を用いた S 字型の経路は日本初の試みであり、建設費は総額 879,332 円と他所の鋼索鉄道に比べても高額であった^{25）}。山上には、遊覧施設が設備され、自然美を活用した滝や池などの溪流を持つ約 3 万坪の遊園地が整備された。園内には、料亭が点在し、プール、ローラースケート場、電気列車、電気自動車、動物園、昆虫館、水族館、植物園などが整備された。四明岳付近には山荘地域、山頂に至る道路が整備され、約 2 万坪の開拓地には蛇ヶ池運動場が設けられ、冬期にはスキー場として使用できるよう設備された。また、蛇ヶ池から根本中堂付近に至る架空索道が昭和 2（1927）年 9 月に免許を受け、翌年開業した。昭和 3（1928）年 8 月の鋼索線の平均乗車人数は 6,500 人、月最大乗車人数は 20,360 人であり、月平均でみても 1,000 以上の乗客があった^{25）}。

卯田¹²⁾によれば、延暦寺が京都府に山頂付近の開発抑制を求める陳情書（1928.9）を提出したのは、上知令後返還されなかった京都方面の土地において開発抑制を実施できなかったためであった。地方鉄道法には風致に関する条項は記載されておらず、直接京都府が開発抑制を行うことはできなかったが、知事の副申書を通じて山頂付近の開発に反対意見を示した。昭和 4（1929）年 10 月に、比叡登山鉄道株式会社が鋼索線敷設（図-2のB）を出願した^{27）}。土木部監理課は、京都市に面する山頂付近の「桧杉等の密林帯」の伐採は「風致上支障あり」かつ「霊域の俗化」を招くため好ましくないとした。社寺課も、市街地から「直視」できる鉄道敷設は風致上支障あるとし不許可意見を回答した。京都府は佐上信一知事（任期 1929.7-1926.10）名義で不許可意見を鉄道大臣に上申し、鉄道敷設は「風致上に及ぼす影響最も大なる」とした。これを受け、風致地区指定後の昭和 5（1930）年 11 月に鉄道大臣から不許可指令が交付された。

3. 愛宕山における鉄道計画と風致保全

比叡山と同様、愛宕山でも、京都府と申請者の事前協議や鉄道大臣への意見書を通じて、市街地から見た山容の眺望や名勝から見た眺望、溪谷の地勢に配慮した経路選定を指導していた。

(1) 愛宕山鉄道の形成過程と風致保全方策

a) 市街地から望見できない経路選定（免許線）

大正 10（1921）年 6 月、風間八左兵衛ら 17 名の発起人が愛宕登山電気鉄道株式会社（1927年に愛宕山鉄道株式会社に改称、以下、愛宕山鉄道会社とする）を設立し、特許願を出願した^{28）}（図-5のA-1）。比叡山同様、特許願には「最も山容に留意」し「特に市より望見し得る箇所は樹木を配置し可及的其自然を失わしめざる」方針が示された。

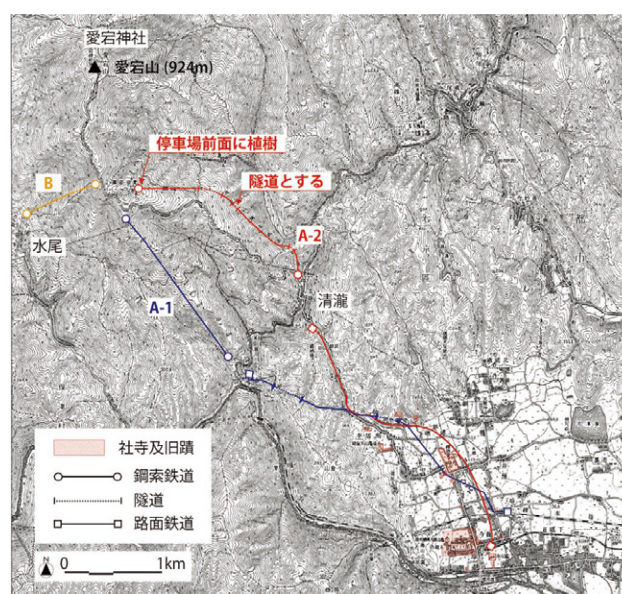


図-5 愛宕山の経路比較図（図面をもとに線路・「社寺及旧蹟」を筆者加筆、下図は京都西北部（1931））

これを受け、翌年5月、京都府は池松知事名義で鉄道大臣に副申書を提出し、以下の内容を示した²⁹⁾。

- 1) 平坦線の起点を山陰線嵯峨停車場前に置くのは「利用上最も便利」である
- 2) 平坦線終点と鋼索線起点との連絡関係は「谿間長く且深谷なる」ため、鉄道橋ではなく適當の勾配の道路を新設し、清滝川溪流に「風致を損せざる程度の人道橋」を架設すれば「安全にして亦一面勝地保津川の間中部に於ける遊覽設備の一助となるべし」
- 3) 「鋼索鉄道敷設区間は勿論全線に亘り風致を損傷する虞毫もなし」

すなわち、京都府は、利用の観点から、平坦線起点を山陰線嵯峨停留所前としていることを評価した上で、風致の観点から、平坦線終点と鋼索線起点の間の連絡は風致を損害しない人道橋とすれば、遊覽設備の一つとなとした。また、鋼索線敷設区間は風致を全く損傷しないものと評価された。愛宕山鉄道会社は、発起人が追加・脱退を経て21名となり、身元調査の後、大正15(1926)年11月に免許状を下付された³⁰⁾。

b) 名勝内の観望を損害しない経路選定(施工認可線)

昭和2(1927)年11月、風間らは、「線路の比較精査」の末、施工認可期限の延長と経路変更を申請した³¹⁾。風間らは、この経路変更によって鋼索線の大部分が「山陰に隠」されるため、「風致保存上既免許に比し大に優る」とした。また、利用の観点から平坦線起点を嵐山電車線の北側に変更し、平坦線終点を「地方人士の熱烈なる希望と遊覽客の利便とを考慮し」て「古来の勝景地たる清滝」を通るように変更した。同年1月には、発起人として嵯峨町長小林吉明や初代嵯峨町長小松美一郎が追加されており、上記の変更には小林らの意見が反映されたものと考えられる。実際に小林は、『京都新百景³²⁾』において、愛宕山鉄道の経路について、「猿渡橋を徒渡りしてケーブルにとり附かせその上下流に小さいけれども遊園経営をなせるかは聊か我意を得たものである」と評価している。

翌年1月、府の道路・土木技師原田民部による調査が行われ、調査書に以下の指導内容が記された。

- 1) 鋼索線起点より約1,000m地点(第二隧道手前の山背)の切取を隧道に改める(図-6)
- 2) 「工事施行の上風致上悪影響ある場合は之を除去する為相当工事を施す」
- 3) 「索道筋に暗夜を選んで点灯し、嵯峨渡月橋付近、京都市中より之を展望し、線路の可否を精査すること(線路は京都市中よりその上部を展望し得)」
- 4) 鋼索線終点付近の広場宅地等の造成において「山嶺前面に盛土又は切取肌を露出せしめず又樹木は

成るべく保存する」

- 5) 府県道付替部分は「堅固なる」石垣を施工する

京都府は、上記の条件に加えて「風致損傷の虞ある建築其他の施設を為さざる事」を施工認可申請書に追記するよう指示した³³⁾。また、添付された大海原重義知事(任期1927.7-1929.7)の副申書(1928.4.7施行)では、上記の条件1)と3)の根拠として、名勝内からみた観望が挙げられた³⁴⁾。すなわち、条件1)について、1,000m地点の切取面は「渡月橋附近より観望し得らる」とされた。また、条件3)について、鋼索線終点は「京都市北部銀閣寺方面より幽かに望観し得らる」とされた。添付された図面には、銀閣寺(慈照寺)と鋼索線終点を結ぶ点線が示されており、「観望線」という文字が鉛筆で塗りつぶされているが、名勝とその背景にある山地の眺望を意識していたことがわかる(図-7)。

昭和3(1928)年5月、風間らは鉄道大臣より工事施工認可を受け、同年10月に、平坦線終点と鋼索線起点を結ぶ道路開鑿と橋梁架設の許可申請書を提出した³⁵⁾。添付された道路課の調査書(1928.10.8)によれば、「橋梁の型体は周囲の風致に相応せざる」ため設計変更を行うことが指摘された。これを受け、京都府は大海原知事名義で愛宕山鉄道会社に京都府指令(1928.12.28施行)を提出し、「橋梁の形体は周囲の風致に相応する様本府の指示に添い計画を変更すること」とし、道路の施工において「風致を害する虞れあるときは相当なる補修をなすこと」とした³⁶⁾。また、工事着手と竣工において、知事に届出を行い指揮監督検査を受けることを指示した。これにより、工事施工認可申請書には、切取法面の土砂部分に檜、山萩類を植樹し、岩盤部分には穴を穿ち山芝、萱などを植付けることが条件として記載された。清滝駅は神社風建築とされ、橋梁(金鈴橋)には桁隠しや擬宝珠高欄が設置された。また、昭和4(1929)年4月に、風間らは鋼索線の残工事に関して一部工事方法変更を行い、「将来の保持并に風致上」切取面を少なくするため隧道が3箇所から6箇所に変更され、土工量が約84.8m³削減された。

(2) 風致地区指定後の開発不許可

愛宕山鉄道会社の鋼索線は昭和4(1929)年7月25日に開業した。本線は敷設当初日本最長の鋼索線であり、建設資金は総額1,138,661円であった³⁶⁾。愛宕駅は3階建て(地下1階、地上2階)で洋食喫茶店や屋上展望台が設置され、山頂には、テント村、スキー場が整備され乗客誘致が図られた。『京都新百景³²⁾』において小林は、愛宕山の裏にケーブルカーを敷設し、崇敬者に限らず山頂付近の「大自然の遊園」をつくることを希望しているが、京都府の対応によって、山頂付近の開発に対しては風致地区指定後に不許可指令が下された。

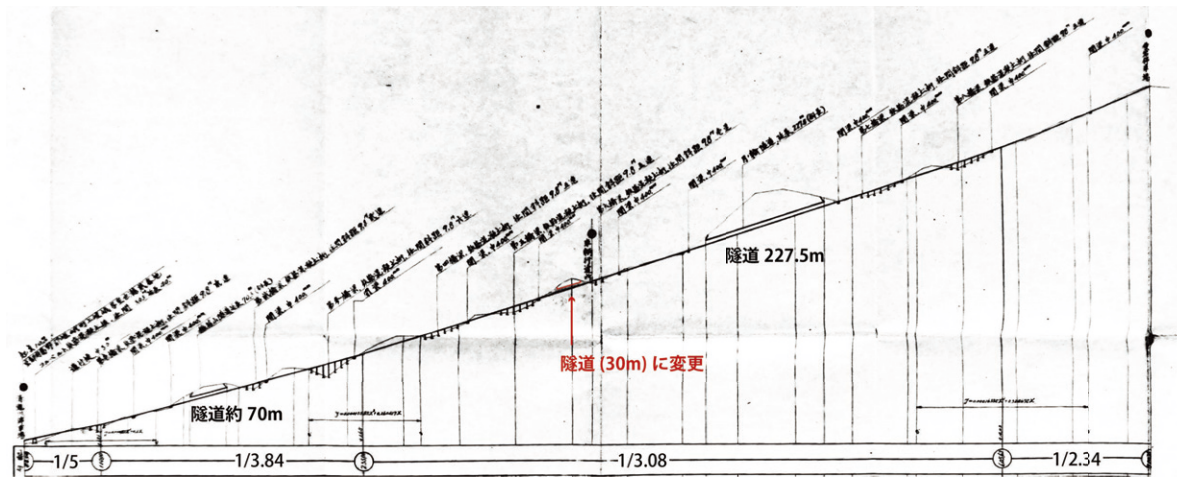


図-6 愛宕山鉄道 (図-6のA-2) 断面図³⁹⁾ (原図に筆者加筆)



図-7 愛宕山鉄道と観望線³⁹⁾ (原図に筆者加筆)

1929年(昭和4)11月15日、松尾重介ら発起人7名が愛宕鋼索鉄道株式会社を設立し、山頂付近から亀岡方面に至る鋼索線敷設を出願した³⁷⁾(図-5のB)。松尾らは独立経営で亀岡長方面と連絡する自動車道敷設を申請しており、愛宕神社までの旅客運輸を計画していた。監理課の調査により、鋼索線の上部約3分の1(約300m)は亀岡方面から望見されるため、実施設計の際には「適当の施設」が必要であるとされた。ここで、比叡山と異なる点として、都市計画区域外からの眺望が重視されたことは重要である。加えて、京都府は鋼索線の単独経営は経営上「成業の見込無之」とみなし、不許可意見を付して鉄道大臣に上申書(佐上知事名義)を提出し、風致地区指定後の1930(昭和5)年11月5日に鉄道大臣から不許可指令が下された³⁸⁾。

4. 稲荷山における鉄道計画と風致保存

稲荷山では、風致保安林内を通る鉄道計画に対して、京都府が鉄道大臣への副申書を通じて、不許可意見を上申した。山中の巡拝や、市街地から見た山容の眺望、神社後背地の森蔽の損害が不許可の根拠となった。

(1) 大正期における二社の競願線の開発不許可

大正期に、稲荷山鋼索電気鉄道株式会社(1921.8.5出願、図-8のA)と稲荷山鋼索鉄道株式会社(1922.5.20出願、図-8のB)が稲荷山一ノ峰付近を終点とするケーブルカーの出願を行った³⁹⁾。

この二線に関して京都府は、大正12(1923)年5月、池松知事名義で鉄道大臣に副申書を提出し、敷設に反対した。すなわち、鋼索線を「稲荷山頂に攀登すべきものの便益に供すべき一種の遊覧線」とみなし、「神社参詣線」としての効用が全く無いものとした。また、神社本殿付近から山頂まで御塚・祠堂を巡拝する「稲荷山巡り」の特質から、鋼索線を利用する者は極めて少ないと予想され、「自然予期の成果」を挙げることは困難とされた。

出願線はいずれも起点を神社本殿付近としているため、「境内の威厳を損傷」し「神社の尊厳を害する」だけでなく、伏見町北方または観進橋から「観望」でき、「風致上至大の関係ある」とされた。その後、大正 15（1926）年 11 月、二線は鉄道大臣から不許可通知を受けた^{40),41)}。

(2) 男山索道株式会社の申請線の開発不許可

大正 15（1926）年 8 月、男山索道株式会社が鋼索線の出願を行った（図-9 の C）。土木部監理課が実査を行い、経路は治水上・交通上に及ぼす支障は無いとしたが、測点 400-600m, 800-1500m の区間は「風致」上支障があるとした⁴²⁾。しかし、この区間は甚大なる「風致区域」ではないため、用地幅を軌道幅員以上とし植樹などを施せば風致毀損を十分緩和することができるとした。添付の図面には視点となる空間と視線の矢印とが記されており、市街地内の道路・橋梁からみた眺望を基準に「風致区域」を決定としていたと考えられる（図-9）。

調査書に添付された付箋によると、調査を担当した土木技師の谷堅は、京都府には「処分権」がないことを考慮し、申請線に関して「風致上実際大なる支障なし」という「予想的文言」を記した。一方で、社寺課は、「風致上も適当ならず」として、調査書に記された「風致上大なる支障なし」という文言を削除させた。この調査内容をふまえ、京都府は浜田知事の副申書（1927.4.12 施行）を付して鉄道大臣に敷設反対の意見を示した。すなわち、稲荷巡りの特質上利用者を得ることが困難であるのに加え、地勢の関係上曲線を多く用いるため「適当なる線路を得ること亦至難なり」と指摘した⁴³⁾。また、線路は大体「谿間を縫い敷設」する計画であるが、中央一部は稲荷神社境内に敷設され、起点は稲荷神社本殿に接近し、本殿より高い地盤にある「神社の森厳を害する」とした。これを受け、昭和 2（1927）年 8 月に鉄道大臣から不許可指令が施行された⁴³⁾。

以上をまとめると、土木課が市街地内の道路・橋梁からみた眺望に基づき申請線を敷設可能と判断した一方で、社寺課は風致上鉄道敷設は不適當であるとし調査書の文言を削除させた。京都府が強い反対意見を主張できたのは、森林法風致保安林における地方長官の許可権限が根拠にあったものと考えられる⁴¹⁾。また京都府は、山容の眺望だけでなく、稲荷巡りの特質上の問題や、地勢上の技術的問題を指摘し、また神社本殿後背地の森厳を保存することを理由に敷設に反対した。

(3) 昭和初期における二つの競願線と開発不許可

昭和初期には、稲荷神社本殿の後背地を避けた鋼索線が二社から出願された。昭和 3（1928）年 5 月、稲荷山鉄道株式会社が鋼索線を出願し、本殿後背地の森林から離れた新池付近に起点を設定し、地形に沿った曲線の経

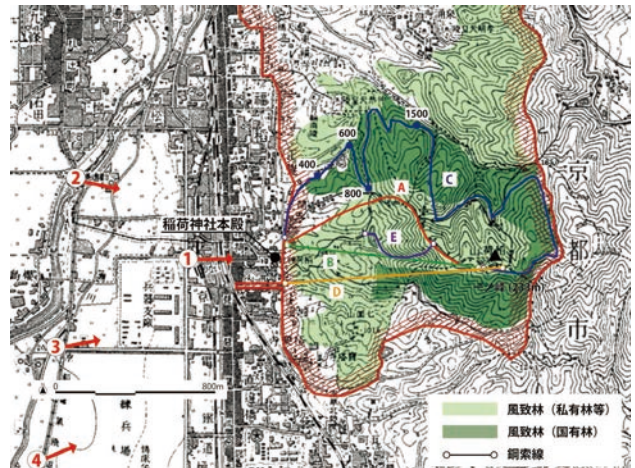


図-8 稲荷山における経路比較図（図面をもとに経路等を筆者加筆、下図は京都東南部 1/25000（1931））



図-9 稲荷山の経路比較図⁴²⁾

路を選定した⁴⁴⁾（図-8 の D）。風致地区指定後の昭和 5（1930）年 8 月、京都府は、「風致は勿論稲荷山神境の尊厳を傷」つけるだけでなく稲荷山巡りの「山谷自然の情風」を害し「神徳」を俗化するとし、佐上知事の副申書を通じて鉄道大臣に不許可意見を提出した⁴⁵⁾。また、同年 9 月に、稲荷山ケーブル株式会社が境内・国有林内を通る鋼索線を出願した⁴⁶⁾（図-8 の E）。これを受け、稲荷神社講中の代表者は、全国の稲荷神社信者約 8 万名の署名を集め、建設反対の陳情書を京都府に提出した⁴⁷⁾。陳情書には以下の内容が記された。

「国民尊崇の靈域を毀損し周辺の風致を破壊するのみに止まらず、時方に緊張肝要の砌徒に資本を浪費し加うるに、之れがために地方民の常業を衰微せしめ一層生計に脅威を与える以外何等公益をもたらしものに非ることは、近時簇々として建設せられたる索道其他の実蹟の能く證明する處に有之⁴⁸⁾」

すなわち、ケーブルカーの敷設は「国民崇拜の靈域」である稲荷山神社周辺の風致を破壊し、地方民の常業を衰微させ、公益を産まないものとされた。鉄道大臣は、昭

表-1 京都の山地における鋼索線の形成過程（〔 〕内は風致の内容）

年	比叡山	愛宕山	稲荷山
1921	3.7 京都電燈株式会社の出願 〔山容の観望、溪谷の地形〕 5.7 経路変更申請 馬淵知事の上申、都市計画京都地方委員会に意見諮問→実現せず 6.9 馬淵知事から経路変更の上申	6.18 愛宕登山電気鉄道株式会社の出願 〔山容の観望、溪谷の地形〕 5.24 池松府知事から鉄道大臣に副申書を提出 10.3 書類焼失のため鉄道省から再提出照会 11.30 発起人12名追加	8.5 稲荷山鋼索電気鉄道株式会社の出願 5.20 稲荷山鋼索鉄道株式会社の出願
1922	11.8 免許状下付		
1923	7.12 経路変更申請 11.8 経路変更、申請期限延長の上申		7.4 池松知事から反対意見上申 〔稲荷巡り、山容の観望、神社の尊厳〕
1924	12.20 京都電燈株式会社申請線の開業	12.17 内務部より申請者に再提出請願	
1925		6.16 発起人中8名脱退	
1926	9.14 天台座主の陳情	11.15 免許状下付	8.5 男山索道株式会社が鋼索線敷設を出願 11.27 二線（1921、1922 出願）の不許可指令
1927		1.30 発起人11名追加（小松、小林など） 11.11 施工認可延長、経路変更申請〔地域振興〕	4.12 浜田知事から反対意見上申 （土木課の緩和策、社寺課の反対） 8.25 男山索道株式会社申請線の不許可指令
1928		4.7 大海原知事から鉄道大臣に上申 〔名勝の眺望〕 10.3 道路開鑿・橋梁架設の申請〔和風様式〕	5.18 稲荷山鉄道株式会社の出願
1929	10.3 比叡登山鉄道株式会社の出願	7.30 愛宕登山電気鉄道株式会社申請線の開業 11.15 愛宕鋼索鉄道株式会社の出願	
1930.2.1 第一次風致地区指定			
1930	8.11 佐上知事から反対意見上申 〔山容の観望、霊域の俗化〕 11.17 比叡登山鉄道の不許可指令	7.30 佐上知事から反対意見上申 〔山容の観望〕 11.17 愛宕鋼索鉄道の不許可指令	8.7 佐上知事から反対意見上申 〔稲荷巡り、神社の尊厳〕 9.4 稲荷山ケーブル株式会社の出願 9.19 市民の反対陳情 12.16 二線（1928、1930 出願）の不許可指令

和5（1930）年10月稲荷山鉄道株式会社へ、12月稲荷山ケーブル株式会社へ、不許可指令を交付した^{49）}。

6. 結語

本研究では、京都の山地における鋼索鉄道の形成過程および京都府の対応を明らかにし、風致の具体的な内容や保全方策を明らかにした。

比叡山・愛宕山・稲荷山における鋼索線の設計変更・許可・不許可の経緯を表-1にまとめた。京都電燈や愛宕山鉄道会社の申請では、山容に最も留意し、市街地から望見できない経路を選定することや、施工後植樹などにより自然を回復することが方針として記載されており、申請以前から京都府と申請者の間で風致対策の協議が行われていた。比叡山では、方針に記載された通り、市街地から望見できないよう経路変更がなされ、さらに溪谷の地勢に応じて人工物を最小限化する設計変更が行われた。愛宕山では、地元人士の発起人追加を期に経路変更が行われ、山容の眺望や自然地形への配慮だけでなく、既存の景勝地を連絡する地域振興に配慮した経路変更がなされた。これに対し京都府は、名勝内から見た眺望を基準に、植樹や隧道設置の風致指導を行った。

稲荷山では、稲荷巡りの特質や神社の尊厳を重視し、京都府知事から反対意見が上申され、不許可指令が下された。土木部監理課は市街地内の道路・橋梁から見た眺望を基準に風致保全方策を提示したが、山の稜線を損害しないかどうかは敷設可否の判断基準とされた。一方で、社寺課は神社本殿後背地の森厳や山中の巡拝を重視し敷

設に反対し、これが京都府の不許可意見の根拠となった。

風致地区指定直前に比叡山、愛宕山、稲荷山で鋼索線敷設の出願があったが、知事からの反対意見が上申され、鉄道大臣から不許可指令が出された。ここでは、神社の尊厳・神徳の破壊、霊域の俗化が反対意見の根拠として挙げられていた。この背景には、霊域の俗化を憂慮した延暦寺による京都府への陳情があった。

以上のように、風致地区指定以前から、京都府は、申請者との協議や鉄道大臣への上申を通じて、風致保全方策を講じていたことが明らかになった。山容の観望や溪谷の地形を重視する方針に基づき、市街地や名勝内から望見できない経路選定、土工量の削減、植樹による構造物の遮蔽、周辺の環境と調和した建築様式の指導が行われた。また、開発不許可の際には、山稜を構成する樹木の伐採や、神社後背地の森厳の破壊、風情ある山中の巡拝の損害が根拠となった。

謝辞：本研究は公益財団法人大林財団、日本学術振興会特別研究員奨励費 20J14353 の助成を受けたものである。

補注

- (1) 森林法第二十六條には、「保安林に於ては地方長官の許可を得るに非ざれば木竹の伐採、傷害、開闢又は土石、切芝、樹根、草根、埋木の採取若は採掘を為し又は家畜を放牧することを得ず」の規定がある。

参考文献

- 1) 坂和章平：眺望・景観をめぐる法制度，民事法研究会，

- 2012.
- 2) 伊従勉: 都市計画史からみた景観: 近代京都の都市景観政策の両義, 京都の都市景観の再生: 21 世紀の都市景観形成ビジョンを探る, pp.25-36, 2002.
- 3) 谷川陸, 山口敬太, 川崎雅史: 昭和初期の京都都市計画風致地区における眺望に基づく行為許可と行政指導—現状変更許可申請書 (昭和 6-8 年) にみる京都府の風致行政—, 都市計画論文集, 53(3), pp.289-296, 2018.
- 4) 谷川陸, 山口敬太, 川崎雅史: 戦前期京都風致地区内の宅地造成の許可・指導にみる景観形成と技術的方策, 土木学会論文集 D1 (景観・デザイン), Vol.76, No.1, pp.44-58, 2020.
- 5) 岩澤周一: 京都風致地区の指定と其の後, 公園緑地, 1(6), pp.12-22, 1937.
- 6) 佐上信一: 京都風致地区の指定, 大阪毎日新聞社京都市局編, 京都新百景, pp.435-450, 1930.
- 7) 荻谷勇雅: 都市景観の形成と保全に関する研究, 京都大学博士論文, 1994.
- 8) 林倫子: 宇治川水力発電事業第一期工事における風致対策の検討過程, 土木学会論文集 D2(土木史), Vol.72, No.1, pp.53-67, 2016.
- 9) 京都市総務部総務課編: 京都市政史 上巻, 京都市, p.159, 1941.
- 10) 林倫子: 近代の都市河川—「山紫水明」の風致と鴨川の整備—, 日本風景史: ヴィジョンをめぐる技法, 田路貴浩・齋藤潮・山口敬太編, p.279-309, 2015.
- 11) 卯田卓矢: 比叡山への鋼索鉄道建設における延暦寺の動向, 交通史研究, 84 巻, pp.40-59, 2014.
- 12) 卯田卓矢: 比叡山における鉄道敷設と延暦寺, 歴史地理学, 57-3(275), pp.20-35, 2015.
- 13) 鶴飼均: 愛宕山と愛宕詣り, 佛教大学アジア宗教文化情報研究所, 2004.
- 14) 幻鉄 RAMBLER ～未成線・廃線跡・海外鉄道レポート～, <<http://gentramb.hatenablog.jp/>>, (2020.04.12)
- 15) 河野敬一: 大正・昭和戦前期における鉄道敷設申請却下について, 北の丸, 第 28 号, p.22.
- 16) 青木栄一: 鉄道史研究と『鉄道文書』, 歴史地理学, 46-4(220), pp.1-19, 2004.
- 17) 叡山電気鉄道布設特許願 (1921.3.7), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 18) 地方鉄道敷設免許申請に付き副申案 (1921.5.16 施行), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 19) 叡山電気鉄道敷設特許願一部訂正の件 (1921.5.7), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 20) 地方鉄道敷設免許申請一部変更の義に付副申 (1921.6.9 施行), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 21) 叡山電気鉄道敷設免許状送達 of 件 (1922.11.17 施行), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 22) 地方鉄道敷設免許線路一部変更の件副申 (1923.7.23 施行), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 23) 鉄道工事施行認可申請期限伸長の件副申 (1923.10.26 施行), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 24) 鉄道起業目論見書中一部変更に関する件認可済届書 (1924.5.10), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 13-0070, 1924.
- 25) 山本和七: 叡山電気鉄道鋼索線, 電気公論社, 1927.
- 26) 叡山電気鋼索鉄道工事施行の件 (副申) (1925.8.20 施行), 京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』, 大正 14-0070, 1924.
- 27) 比叡山登山鉄道敷設免許申請の件副申 (1930.8.11 施行), 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭和 5-83-2, 1930.
- 28) 愛宕登山電気鉄道敷設特許願 (1921.6.18), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
- 29) 愛宕登山電気鉄道敷設に関する副申 (1922.5.24), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
- 30) 愛宕登山電気鉄道敷設免許状 (1926.11.15), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
- 31) 起業目論見書記載事項変更認可申請書 (1927.11.14), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
- 32) 小林吉明: 新大嵯峨計画, 大阪毎日新聞社京都市局編, 京都新百景, pp.384-391, 1930.
- 33) 上申書 (1928.3.14), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0156, 1928.
- 34) 愛宕山鉄道鋼索線工事施行認可 (副申) (1928.4.7 施行), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
- 35) 京都府指令三道第二三七五號 (1928.3.28 施行), 『愛宕山鉄道鋼索線工事方法変更・残工事施行・附帯土木工事一件』, 昭 04-0094, 1929.
- 36) 『京都電燈 50 年』, 京都電燈編, 社史で見る日本経済史, 第 17 巻, ゆまに書房, p.310, 1998.
- 37) 愛宕山鋼索鉄道敷設免許申請の件副申 (1930.7.30 施行) 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 05-0083-002, 1930.
- 38) 愛宕山鋼索鉄道不許可指令書交付並発起人追加届返付の件 (1930.11.17 施行), 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 05-0083-002, 1930.
- 39) 稲荷山鋼索鉄道敷設の件副申 (1923.7.4 施行), 京都府庁文書『鐵道』, 昭 02-0078, 1927.
- 40) 稲荷山鋼索電気鉄道敷設願却下ノ件 (1926.11.27), 鉄道省文書『第十門・地方鉄道及軌道・六、敷設請願却下・卷二十一・大正十五年』
- 41) 稲荷山鋼索鉄道敷設願却下ノ件 (1926.11.27), 鉄道省文書『第十門・地方鉄道及軌道・六、敷設請願却下・卷二十一・大正十五年』
- 42) 稲荷山鉄道敷設免許申請の件副申 (1927.4.12 施行), 京都府庁文書『鐵道』, 昭 02-0078, 1927.
- 43) 稲荷山鉄道布設不許可指令書交付の件 (1927.8.25 施行), 京都府庁文書『鐵道』, 昭 02-0078, 1927.
- 44) 鋼索鉄道敷設免許申請書 (1928.5.18 施行), 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 05-0083-002, 1930.
- 45) 稲荷山鋼索鉄道敷設免許申請の件副申 (1930.8.7 施行), 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 05-0083-002, 1930.
- 46) 鋼索鉄道敷設免許申請書 (1930.9.5 施行), 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 06-0085-001, 1930.
- 47) 京都市新聞昭和 5 年 9 月 19 日「八萬の名を並べた日本一の陳情書 稲荷山索道ケーブルカー電軌 反対のための数千枚」
- 48) 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 05-0083-003, 1930.
- 49) 地方鉄道布設申請不許可の件 (1930.12.16), 京都府庁文書『地方鉄道』, 昭 06-0085-001, 1930.