

大正期の京都三山の鋼索鉄道建設にみる 眺望景観評価に基づく風致保全

谷川 陸¹・山口 敬太²・川崎 雅史³

¹正会員 京都大学大学院助教 工学研究科 (〒615-8540京都市西京区京都大学桂C1)
E-mail: tanigawa.riku.6c@kyoto-u.ac.jp (Corresponding Author)

²正会員 京都大学大学院准教授 工学研究科 (〒615-8540京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 (〒615-8540京都市西京区京都大学桂C1)
E-mail: kawasaki.masashi.7s@kyoto-u.ac.jp

本研究は、大正期の京都三山における鉄道開発に対する眺望景観保全の実態を、[1]開発許可申請の手続き、[2]眺望景観の評価手法、[3]風致維持の方策、[4]風致保全の理念、の観点から明らかにし、以下の成果を得た。[1]許可申請においては、京都府土木課が計画段階から事前協議を行い、技師の調査や社寺課の意見に基づき風致指導を行った。[2]眺望景観の評価においては、市街地内の名勝や道路・橋梁からみた中遠景を基準とし、望見区間を明示するなどの技術的手法をとった。一方、不許可の場合には、山稜構成樹木の伐採等をその根拠とした。[3]風致維持方策としては、谷を通る経路選定、樹木による構造物の遮蔽等の指導が行われた。[4]山容・山姿の美しさだけでなく、史蹟・名勝の歴史的価値、神域・霊域の尊厳が重視され、その際には社寺課の意見が尊重された。

Key Words : landscape management, historical scenic beauty, sacred mountains, cable car

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

本研究は、大正期の京都三山^①において、風致地区指定以前から鋼索鉄道建設を契機として、山に対する風致保全の理念が形成され、これに基づく高度な眺望景観評価・計画協議が行われていたことを、その具体的な内容とともに明らかにするものである。本論で取り上げる大正時代の風致施策は、現在の景観検討^{②③}にも通じるものであるが、それを実証的に検討するために、[1]開発許可申請の手続き、[2]眺望景観の評価手法、[3]風致維持の方策、[4]風致保全の理念、の4つの観点から眺望保全の実態を明らかにする。本事例は、風致地区制度以前の風致施策であり、これが後の京都における風致地区制度の運用に与えた影響は小さくない。そのため日本における風致地区制度の成立を理解する上で非常に重要な位置づけをもつ。

現在、景観法を活用した取り組みとして、公共事業における景観検討・協議が全国的に進められており、設計・施工段階での工法を含めた協議や、地方公共団体内の連携体制や専門家との協働体制の構築が図られてい

る^④。京都では、眺望景観創生条例に基づく事前協議（景観デザインレビュー）制度が運用され、特定の視点場からの視対象の眺めについて、視界に入る範囲を対象に、眺望景観の保全・創出が図られている^⑤。

歴史的には、大正8（1919）年施行の旧都市計画法下の風致地区制度によって景観協議が行われていたことが知られる^⑥。制度創設当初は、具体的な運用手法が明確化されなかったが、昭和2（1927）年に風致地区の概念や指定の方法、管理組織についての詳細な方針が示された^⑦。とはいえ、風致地区制度は、地方長官に風致維持を目的とした行為許可・行政指導の権限を与え「多分に自由裁量の余地」を認めるものであり、戦前期には道府県ごとに多様な運用がなされていた^{⑧⑨}。京都府では、昭和5（1930）年の山地・河川と周辺の平地部を含む風致地区指定（全国二番目、約3513.4ha）以後、全国に先駆けて眺望や自然景観を重視した行為許可・行政指導が行われ^⑩、なかでも歴史的市街地や道路からの眺望を保全する開発行為の規制・誘導が行われていた^⑪。

一方、篠田が指摘するように、全国において戦前期から史蹟や名勝の保護運動は存在したものの、開発による毀損はしばしば論争を生んだ^⑫。京都においても、大森

知事（任期 1902.2-1916.4）の在任中に、民間の鉄道開発を不認可とする措置がとられたことが知られる¹¹⁾。筆者らは、明治末から昭和初期にかけての京都円山における索道開発構想に関して、大森などの風致保存に関心の高い府知事のもと、京都府が山中の開発の端緒となる索道敷設に許認可を与えず、市街地からみた東山一体の観望を保存してきたことを明らかにした¹²⁾。本研究では円山の索道開発以後に起こった大正期の比叡山・愛宕山・稲荷山における鋼索鉄道建設を取り上げ、これらに対する京都府による風致保全の実態を明らかにする。

本研究で取り上げる京都府の風致保全に係る対応は、後の時代の風致地区制度に基づく眺望保全を先駆けるものであり、開発規制・行政指導をともなう眺望景観評価の源流にあたり、わが国の景観政策史上重要な位置を占める。しかしながら、その実態はこれまで明らかにされてこなかった。

(2) 研究の位置づけ

明治維新以後の京都では、琵琶湖疏水を実現させた北垣国道知事（任期 1881.1-1892.7）の在任中から、山地の大規模開発が問題となり、風致保全策が図られてきた¹³⁾。大森鐘一知事の在任中も、宇治川水力発電所の風致復旧や、東山遊覧索道と京阪鴨東線の敷設の不認可があったことが知られる。宇治川水力発電所では、構想段階から京都府と宇治川電気株式会社の間で風致保全の調整が行われたものの、仏徳山山腹に調整池や鉄管が露呈したため、京都府が本多静六に依頼して植樹による修景が行われた¹⁴⁾。東山では、明治期から索道計画が構想され、府が認可を保留した間に市会で風致保存の気運が高まり、索道計画は中止されたが、筆者らはこの顛末を明らかにしている¹⁵⁾。また京阪鴨東線においても、大森は風致上の問題を重視して、三条以北の敷設を認めなかった¹⁶⁾。以上のように、明治期から大正期にかけては、山地開発に対する京都府の眺望保全施策の萌芽がみられたものの、行政手続き上の仕組みが整っておらず、不認可の根拠が十分に説明されなかったことが議論を生んでいた。

一方、大正後期から昭和初期にかけては、比叡山・愛宕山で鋼索線が開業し、稲荷山では鋼索線の出願が全て不許可となった。この比叡山や愛宕山における鉄道開発に関する研究として、卯田や小泉の研究がある。卯田は、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¹⁷⁾¹⁸⁾。また小泉は、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¹⁹⁾。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²⁰⁾。以上のように、京都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、風致保全を目的とした京都府および鉄道免許申請者の対応については明らかにされていない。

風致保全の制度に関する先行研究として、全国的な索道開発と史跡名勝天然記念物保存事業の関係を論じた篠田²¹⁾の研究や、京都の風致地区指定の経緯を論じた福島ら²²⁾・中嶋²³⁾の研究がある。また、筆者らによる風致地区制度の運用に関する一連の研究がある²⁴⁾。

本研究では、以上の研究成果を基礎としながら、都市近郊の山地（比叡山、愛宕山、稲荷山）を対象に、山地の景観を大きく改変する鋼索鉄道建設を取り上げ、京都府による眺望景観保全の実態を明らかにする。

(3) 研究の構成と方法

本論の各章では、[1]開発許可申請の手続き、[2]眺望景観の評価手法、[3]風致維持の方策、[4]風致保全の理念、の4つの観点から考察する。はじめに、[1]鉄道開発における京都府の協議の仕組みと制度を整理する（2章）。次に、[2][3]一次史料に基づき、各山地の鋼索鉄道計画の経緯と京都府の対応を示し、眺望景観の評価手法と具体的な風致維持方策について考察を行う（3-5章）。さらに、[4]京都府の影響評価の背景にある風致保全の理念を一次史料を基に論じる（6章）。

本研究では、京都府立歴史館所蔵の簿冊『叡山電気鉄道一件』、『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』、『鐵道』、『地方鐵道』等に含まれる免許・工事施工認可申請書や京都府の上申書をもとに経路の内容、京都府の対応を明らかにした。また、風致地区制度との関連や鉄道建設に対する関係主体の動向等を把握するために、雑誌記事、新聞等を補足的に用いた。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。また、本研究では、山地の視覚的特性について、景観検討の際に重視された視点場からの眺望を把握するため、SketchUp Pro²⁵⁾を用いて三次元地形モデルを作成し、計画された路線を三次元地形上に投影した。地形データとしては、国土地理院が整備した基盤地図情報（数値標高モデル）の標高データ（5m 及び 10m メッシュ）を用いた。

2. 鉄道開発における協議の仕組みと制度

鋼索鉄道の許可は地方鉄道法（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、許可申請書が地方長官経由で鉄道大臣に提出される。この許可申請書の構成や申請の手続きについては、青木²⁶⁾が詳しい。まず申請者は、起業の目的、事業資金、鉄道経路（図面）等を記した免許申請書を提出した。免許が下付された場合、申請者は詳細設計・施工方法等を記載した工事施工認可申請書を提出し、施工認可を受けた。免許の可否の判断は鉄道大臣によって行われるが、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。

河野²⁷⁾は、戦前期における全国の免許申請却下の理由を分析している。これによれば、並行線の存在や経営上の問題などの理由が挙げられており、風致上の理由は免許却下の根拠になり得なかった。林学博士の上原敬二によれば、全国道府県において索道敷設に対して風致上慎重に考慮を行った事例は少なく、国立公園予定地であった十和田湖（青森県）、雲仙岳（長崎県）とともに京都府管内の対応が高く評価された²⁸⁾。

京都では、大正期から観光が都市政策として重視されはじめ、昭和初期にかけて山上への旅客輸送を目的とする鋼索鉄道の出願が相次いだ（表-1）。風致地区指定（1930.2）以前の風致関連の法制度としては、史蹟名勝天然紀念物保存法、森林法（風致保安林）、広告物取締法がある²⁹⁾が、京都では風致保安林制度³⁰⁾が山地の風致保護に一定の効果を発揮したと考えられる。実際に、風致保安林の指定地（1897年指定）がある稲荷山や円山³⁰⁾では保安林内を通る索道の不許可が下されたが、保安林指定のない比叡山や愛宕山では鋼索鉄道が開業した。

京都府における鉄道許可の流れを図-1に示す。免許・工事施工申請書は道府県庁経由で鉄道省に届けられた。申請の受付は、内務部土木課（1927年以降は土木部道路課、1929年以降は土木部監理課）が担当した。知事の副申書には、主に警察部長、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、土木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。特に土木課技師の調査や、社寺課の意見からは風致保全の意図を読み取ることができる。

免許申請時の対応として、比叡山や愛宕山では、京都府が構想・計画段階から申請者と事前協議を行い、山容の観望に留意する方針を免許申請書に記載させた。免許不許可の意見を上申する場合、風致地区指定以前は、成業が困難である又は収支償還の見込みがないなどの経営上の理由に関連付ける方法がとられた。一方で、風致地区指定以後は、不許可の根拠として風致上の理由を上申するようになり、いずれの山地でも不許可が下された。これは、旧都市計画法施行令第十三条で地方長官に風致維持を目的とした禁止・命令の権限が規定されたためであると考えられる。免許後、京都府は土木課技師の調査に基づき風致配慮事項の申請書への記載を指示した。

表-1 京都鋼索鉄道計画の略年表（会社毎に記号を割当てた）

年月	鋼索鉄道の許可・不許可の経緯、都市計画関連事項
1921.3	京都電燈（叡山電気鉄道）【比叡山A】の出願
1921.6	愛宕登山電気鉄道株式会社【愛宕山A】の出願
1921.8	稲荷山鋼索電気鉄道株式会社【稲荷山A】の出願
1922.5	稲荷山鋼索鉄道株式会社【稲荷山B】の出願
1922.8	都市計画区域指定（風致地区の構想）
1922.11	叡山電気鉄道【比叡山A】の免許状下付
1925.12	叡山電気鉄道【比叡山A】の開業
1926	風致地区指定案を内務大臣に上申
1926.8	男山索道株式会社【稲荷山C】の出願
1926.11	愛宕登山電気鉄道株式会社【愛宕山A】の免許状下付
1926.11	稲荷山の二線【稲荷山A・B】の不許可
1927.8	男山索道株式会社出願線【稲荷山C】の不許可
1928.5	稲荷山鉄道株式会社【稲荷山D】の出願
1929.1	比叡登山鉄道株式会社【比叡山B】の出願
1929.7	愛宕登山電気鉄道株式会社【愛宕山A】の開業
1929.11	愛宕鋼索鉄道株式会社【愛宕山B】の出願
1930.2	風致地区の指定（全国二番目、約3513.4ha）
1930.9	稲荷山ケーブル株式会社【稲荷山E】の出願
1930.10	稲荷山鉄道株式会社【稲荷山D】の不許可
1930.11	愛宕鋼索鉄道株式会社【愛宕山B】の不許可
1930.11	比叡登山鉄道株式会社【比叡山B】の不許可
1930.12	稲荷山ケーブル株式会社【稲荷山E】の不許可

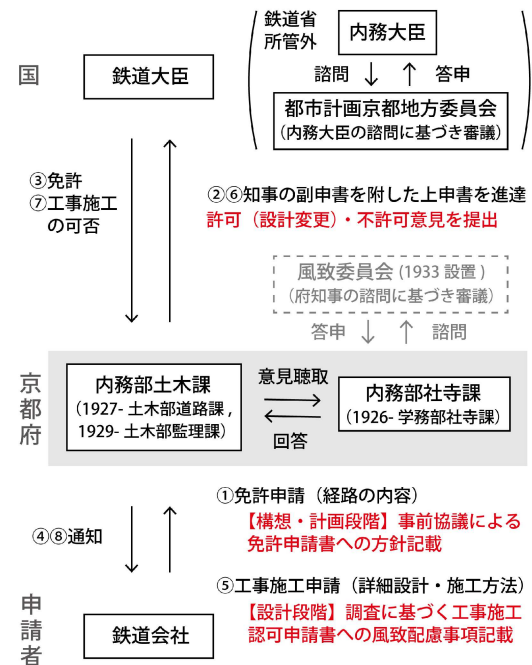


図-1 鉄道許可の流れ（赤字は府の対応、番号は手続き順）

また、制度上の課題として、専門家（第三者機関）による保証を得られないことが認められた。比叡山では、免許申請の段階で、京都府が内務省の諮問機関である都市計画京都地方委員会（以下、地方委員会とする）に意見照会を求めたが、鉄道大臣はこれを認めず免許状を下付した。稲荷山では、都市計画区域指定を根拠に、免許前に地方委員会に意見照会を行うよう府が上申しており、免許の可否の決定が鉄道大臣の判断で行われることが問題視された。その後、京都府は昭和8（1933）年に知事の諮問機関として風致委員会を設置し、全国に先駆けて風致地区内の重要行為の審議や許可基準の策定を行う体制を整備した⁴⁾。

3. 比叡山における鉄道計画と風致保全

(1) 京都電燈株式会社の鉄道計画と京都府の対応

a) 構想・計画段階（免許申請）

比叡山では、京都電燈株式会社（以下、京都電燈とする）が京都初の鋼索鉄道を含む叡山電気鉄道を開業し、周辺の山地開発・遊園地経営を行った³¹⁾が、経路変更の内容や京都府の対応については明らかにされていない。

京都電燈は、交通機関整備と神社参詣線を目的として大正 10（1921）年 3 月に免許申請を行い、大正 14（1925）年 12 月に鋼索線を開業した。曲線を用いた S 字型の鋼索線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³²⁾。山麓には滝や池などの溪流を持つ約 3 万坪の遊園地が整備され、山頂付近には山荘地域、遊覧道路が造られ、約 2 万坪の開拓地には蛇ヶ池運動場が設けられた。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³³⁾。昭和 2（1927）年時点で、京都電燈は出町柳から三条大橋に至る平坦線の延伸を計画しており、京阪電気鉄道株式会社（以下、京阪電鉄とする）の路線と滋賀県側の路線と連絡した「一大循環交通線」の形成を計画していた³⁴⁾。

当初の申請（1921.3）では、京都電燈は出町から高野間の平坦線と、高野から四明岳南を結ぶ鋼索線を出願した³⁵⁾（図-2 の A-1）。提出された『叡山電気鉄道布設特許願』（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申請書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ものと考えられる。

申請を受けた京都府は、知事の副申書を附して鉄道大臣に上申した³⁶⁾。この上申書（1921.5）は、府の調査（1921.4.17 実施）により判明した「京都市方面より遠見」できる「些少なる区間」について、沿道に植林を行えば「風致上格別支障」ないとした上で、「京都市計画³⁷⁾」に関係するため都市計画京都地方委員会への諮問を要請したものである。直前の同月 7 日に、京都電燈は鉄道大臣に対して、「四明登岳を容易ならしむる」ことを理由に、平坦線終点・鋼索線起点を山地奥部に変更する申請を提出した³⁷⁾（図-2 の A-2）。この変更に対しても京都府は、「比叡山の風致并京都市都市計画に重大なる関係」

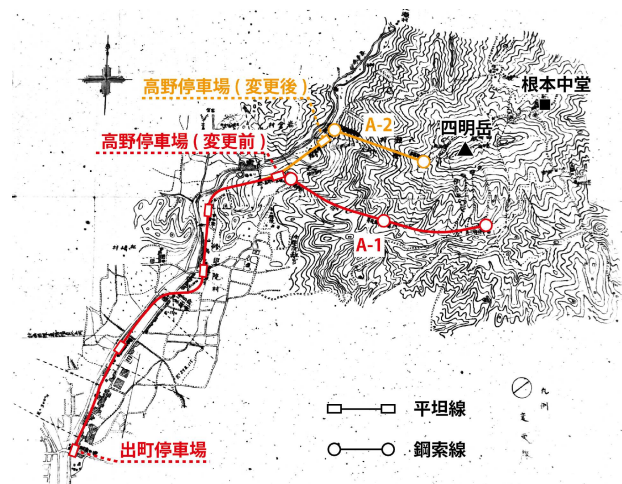


図-2 叡山電気鉄道の平面図³⁷⁾（原図に筆者加筆、A-1 が当初の申請線、A-2 が免許線）

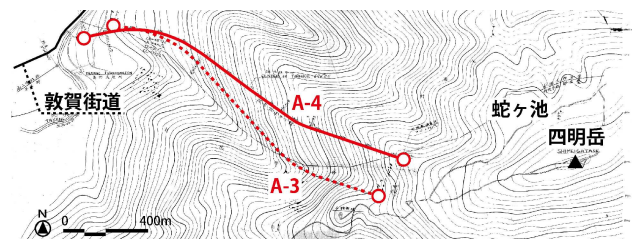


図-3 経路比較図⁴³⁾（A-3 が第一変更線、A-4 が第二変更線）

があるため、地方委員会の意見により「可否を決するを最も適当」として鉄道大臣に上申した³⁸⁾。これを受け鉄道大臣は、工事施工認可申請の際に「相当措置」が必要と認めつつも、地方委員会への意見照会を行わず、以下の条件を附して免許状（1922.11.8 付）を下した³⁹⁾。

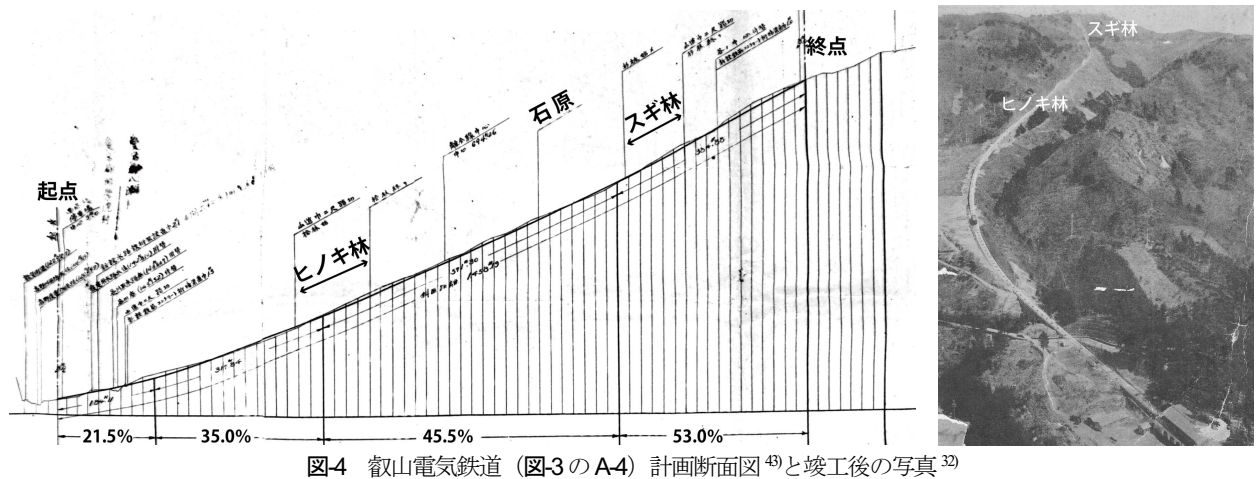
「将来京都市に於ける都市計画事業に関し政府に於て必要ありと認めたる時は線路又は工事方法の変更を命ずることあるべし」

以上のように、京都府は風致や都市計画の観点から免許の可否を慎重に審議するため地方委員会に意見を求めたが、法的根拠が認められず、最終決定権を持つ鉄道大臣により免許状が下付された。

なお、地方委員会事務官の関口勲によれば、都市計画区域指定時（1922.8）にはすでに風致地区の構想があったとしており⁴⁰⁾、京都府は風致地区指定との関係から地方委員会の意見を求めたものと考えられる。

b) 設計段階（工事施工申請）

京都電燈は、免許後の大正 12（1923）年 7 月、終点停車場からの「眺望」を確保することを理由に、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、鉄道大臣から認可を受けた⁴¹⁾（図-3 の A-3）。その後、京都府は「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・申請期限延長申請書を上申し、詳細な検討を実施した⁴²⁾。翌年 5 月、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

図4 叡山電気鉄道 (図3のA-4) 計画断面図⁴³⁾と竣工後の写真³²⁾

果として、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」経路を出願した⁴³⁾ (図3のA-4, 図4)。

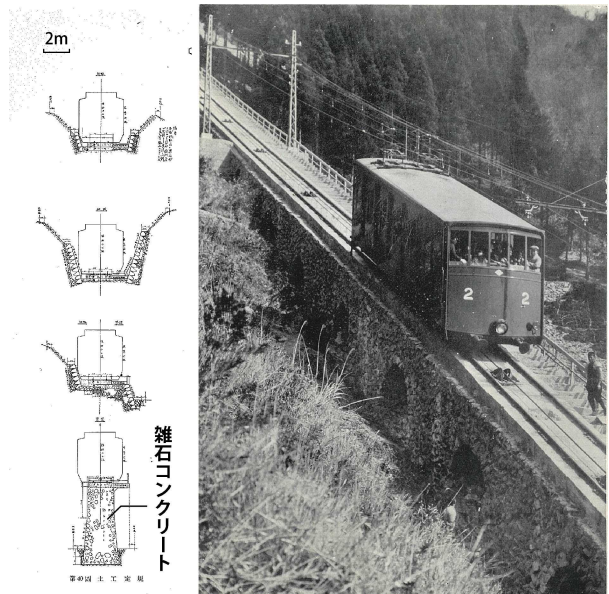
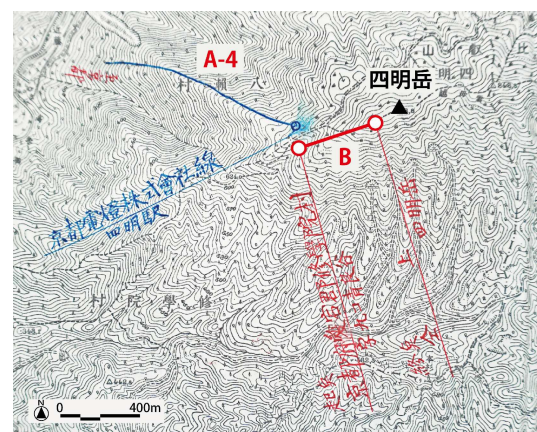
京都府と京都電燈が精査した「山容地勢」について考察する。当初申請線における土工量は $33,749\text{m}^3$ であったが、設計変更により免許線・第一変更線で $13,884\text{m}^3$ 、第二変更線で $12,105\text{m}^3$ となり、地形の損傷が軽減された。また、谷を横断せず橋梁・法面などの人工物を最小限にする経路が選ばれ、土工において発生した切取部分には石垣、築堤部分にはアーチ型の土台（雑石コンクリート）が採用される（図-5⁴⁴⁾）など、美観への配慮が窺える。

加えて、計画地周辺の高木をできる限り保存しつつ、二段林の造林による山地の風致復旧が図られた。添付された調査書（1924.6）によれば、土木課は「風致上及び砂防上の見地」から切取盛土の法面すべてに張芝を植栽するよう指導を行った⁴⁵⁾。これを受けて、既存のスギ・ヒノキ林（図4、高さ約10m、1.5m間隔）を保存し、全法面に雑芝又はヤマハンノキなどの灌木を植付けることが工事施行書に記載された。

以上のように、比叡山の鉄道計画に対し、京都府は、市街地方面から鉄道施設が望見されることや、自然地形が大きく改変されることを山容の損害と捉えた。京都府の指導により、尾根で遮蔽される位置に鉄道が配置され、谷を横断せず地形に沿わせた経路が選定され、美観に配慮した構造物の設計ならびに山地の風致復旧が行われた。

(2) 風致地区指定後の開発不許可

風致地区の調査と叡山電気鉄道の整備は並行して進められ、地方委員会は山地開発や土地経営を一定程度認めつつ風致を保全していくことを計画していた。地方委員会囑託の野間守人によれば、大正12（1923）年から風致地区指定方針が地方委員会において議論されており、比叡山は「交通機関の発展に伴い観賞客著るしく売店及別荘の新設盛んならんとする所」として風致地区の予定地に挙げられていたという⁴⁶⁾。しかし、風致地区指定は広

図5 鋼索線の土工断面図³²⁾と竣工後の写真³²⁾図6 比叡登山鉄道 (B) の平面図^{50), 6)}

大な地域の精査と実地踏査に迫られ遷延し、指定案が内務大臣に上申されたのは大正15（1926）年であった⁴⁷⁾。

この間に叡山電気鉄道が開業し、周辺の大規模な遊覧施設の整備によって、大正15年中の鋼索線の乗車人数は100万人を超えた。これに対し、既に知られるように、

延暦寺は京都府に陳情書(1926.9)を提出し、山地の遊園地化に対して開発抑制を求めた⁴⁸⁾。雑誌『都市問題』上でも、「幽寂なる霊場」を「営利的遊園地化」し山地の「俗化」を招いたとして、風致地区指定や地方庁令等により適切な制限を設けられなかった京都府の対応が問題視された⁴⁹⁾。

その後、昭和4(1929)年10月に、比叡登山鉄道株式会社による鋼索鉄道敷設の出願があった(図-6のB)が、京都府は、「風致上及ぼす影響最も大なるのみならず本願の如き鋼索線の単独経営は到底収支相償はざる」として、鉄道大臣に不許可意見を上申した⁵⁰⁾。土木課の調査によれば、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の判断がなされた。また、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。この上申を受け、昭和5(1930)年11月に鉄道大臣は不許可指令を交付した。

(3) 京都府の影響評価手法と風致維持方策

以上のように、京都電燈の鋼索鉄道は売店や別荘地経営を目的に含むものであった。これらの土地経営を一定程度認める方針のなか風致地区整備が進められたが、地方委員会への諮問が認められなかったことや、風致地区指定が遅延したことが影響し、大規模な遊園地開発を抑制することができず、霊域の俗化が問題視された。

風致への影響評価において、比叡山では具体的な視点場は明記されなかったが、市街地方面からみた眺望を基準として指導を行ったことは注目すべきであろう。京都府が、京都電燈の申請線は許可したにも拘らず、比叡登山鉄道の免許申請には風致上の影響を明確に提示できたのは何故だろうか。京都府の判断基準を実証的に推測するため、『叡山電気鉄道鋼索線⁵¹⁾』に含まれている竣工時の写真をもとに、都市計画区域北部の修学院付近からみた眺望を可視化し、計画線を投影した(図-7)。比叡山は当時禿山であったが、山頂部が明瞭に見え、円錐形の秀麗な山容が確認できる。京都電燈の当初の申請線は山腹に一部望見できるが、設計変更後は尾根に遮蔽されるため見えない。一方で、比叡登山鉄道の鋼索線は、比叡山の稜線上に望見できる。また、都市計画区域外の岩倉方面からは京都電燈の路線を望見できる(図-8⁵²⁾)。山稜を構成する樹木の伐採はなく、植林による修景が図られた。以上から土木課の判断基準を推測すると、土木課は、比叡山のスカイライン上に構造物が現れることを風致上最も影響が大きいものとみなし、山腹の線路は植樹によって影響を軽減できると考えていたのだろう。

風致維持方策としては、経路選定の段階で、構造物・土工量の最小化や、谷を通る経路選定が行われるとともに終点駅から市街地への眺望が確保された。設計段階で

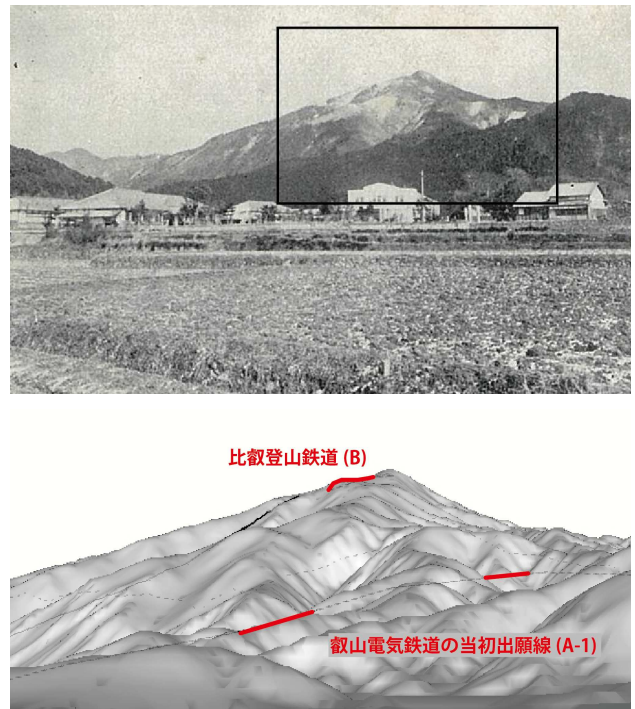


図-7 修学院付近から見た比叡山の眺望と計画線の望見区間
(写真⁵²⁾は竣工後のもの、望見区間を明示)

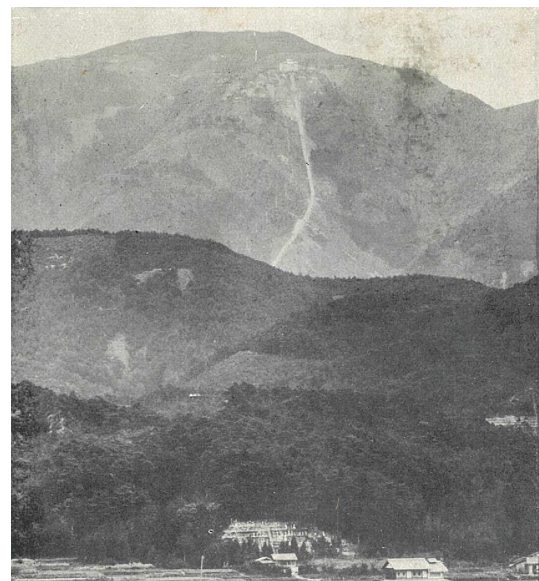


図-8 岩倉方面から見た叡山電気鉄道⁵²⁾

は、既存樹木をできる限り保存した上で法面植栽・植樹による造林が行われ、築堤部の美観への配慮がみられた。

4. 愛宕山における鉄道計画と風致保全

(1) 愛宕山鉄道の形成過程と風致保全方策

a) 構想・計画段階(免許申請)

愛宕山で開業した鋼索線については、経路変更の概要や風致保全の一端が知られているが⁵³⁾、関与した人物や

眺望景観評価, 設計変更などは明らかにされていない。

愛宕山では, 風間八兵衛ら 17 名が大正 10 (1921) 年 6 月に愛宕登山電気鉄道株式会社を設立し, 登山の便宜や, 周辺村落と京都市の連絡を目的として平坦線と鋼索線を出願し⁵⁴⁾, 大正 15 (1926) 年 11 月に免許を受けた⁵⁵⁾。

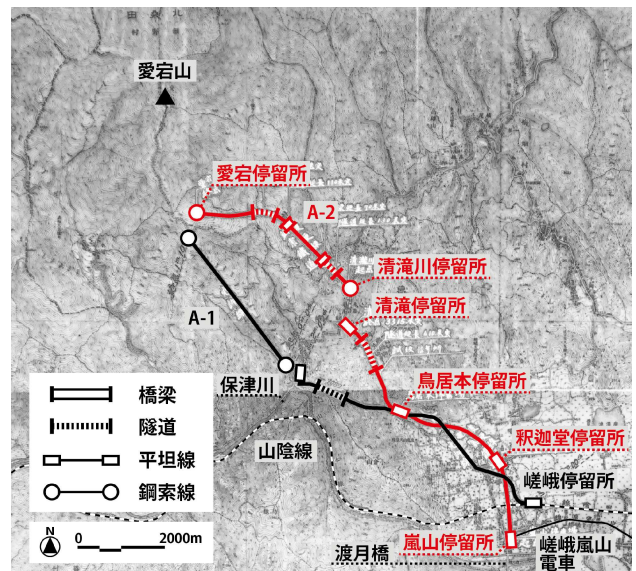
その後, 昭和 2 (1927) 年 8 月に京都電燈, 京阪電鉄社の傍系として資本金 200 万円を以て愛宕山鉄道株式会社に改称した。昭和 4 (1929) 年 4 月に平坦線(嵐山-清滝間), 同年 7 月に鋼索線(清滝川-愛宕間)が開業し山頂付近には小規模な遊園地・別荘が設置された。鋼索線は敷設当初日本最長であり, 建設資金は総額 1,138,661 円であった⁵⁶⁾。

当初の申請(1921.6, 図-9のA-1)において, 比叡山同様, 『愛宕登山電気鉄道敷設特許願⁵⁷⁾』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。これを受け, 京都府は大正 11 (1922) 年 5 月に鉄道大臣に許可意見を上申した⁵⁸⁾。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「利用上最も便利」と評価した。また, 風致の観点からは, 平坦線終点と鋼索線起点間の連絡を「風致を損せざる程度の人道橋」とすれば, 「一面勝地保津川の間部部に於ける遊覧設備の一助となるべし」とした。京都府は「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」としており, 風致に十分配慮した経路選定とみなした。

その後, 愛宕山鉄道会社の申請が免許を受けるのは出願から 4 年半後の大正 15 (1926) 年 11 月である。叡山電気鉄道と比して免許までに時間を要した理由には, 発起人の追加や脱退が複数回行われたこと⁵⁹⁾, 関東大震災(1923.9)により書類が焼失したこと⁶⁰⁾が挙げられる。

b) 設計段階(工事施工申請)

風間らによる昭和 2 (1927) 年 11 月の経路変更自体はすでに知られている(図-9のA-2)が, その背景には京都電燈社長の田中傳, 京阪電鉄社長の太田光熙, 嵯峨町長小林吉明の発起人加入(1927.1)があった⁶¹⁾。愛宕山鉄道会社は京都電燈と京阪電鉄の傍系会社となり, 両社の持つ線路の利用を促進する位置に平坦線起点が変更され, 連帯運輸が図られた。また, 平坦線終点は「地方人士の熱烈なる希望」によって「古来の勝景地たる清滝」を通るように変更された⁶²⁾が, これは地域振興・観光振興を重視する⁶³⁾小林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⁶⁴⁾』で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」と述懐している。愛宕山鉄道会社は, この経路変更によって鋼索線の大部分が「山陰に隠」れるため「風致保存上既免許に比し大に優る」と



(原図に筆者加筆, A-1 が免許線, A-2 が変更線)

図-9 愛宕山鉄道の平面図⁶⁵⁾

した⁶⁵⁾。

愛宕山鉄道会社の工事施工認可申請は, 比叡山電気鉄道が雑誌(1927.10)上で批判を受けた後であり, 京都府はより詳細な調査を実施した。昭和 3 (1928) 年 1 月, 府道路課・道路技師の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⁶⁶⁾。

・左記変更の件必要と認む

1) 鋼索線起点より約 1,000m 地点の切取を隧道に変更(図-10の上図)

・左記実査並びに注意を要すべし

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」

(斜体は加筆部分。取り消し線の文章で指摘されている調査を行った結果として加筆されたものと考えられる。)

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」を工事施工認可申請書に追記させ, 建築制限を指導した。

また, 京都府から鉄道大臣への上申書⁶⁷⁾(1928.4.7 施行)には, 上記の条件 1), 4)の根拠として, 名勝内からみた観望が具体的に示された。すなわち, 条件 1)について,

1,000m地点の切取面が「渡月橋附近より観望し得らる」とされ、条件3)については、鋼索線終点が「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「観望線⁷⁾」が示されており、市街地を隔てた庭園内の

眺望を基準として条件4)の指導が行われたことがわかる（図-11）。市街地全域からみた風致への影響評価を実施し、主要な眺望点として法的根拠のある名勝を挙げて眺望景観維持の実効性を保証しようとする京都府の対応は、現代の眺望景観保全施策⁶⁾に先駆けた先進的な取り

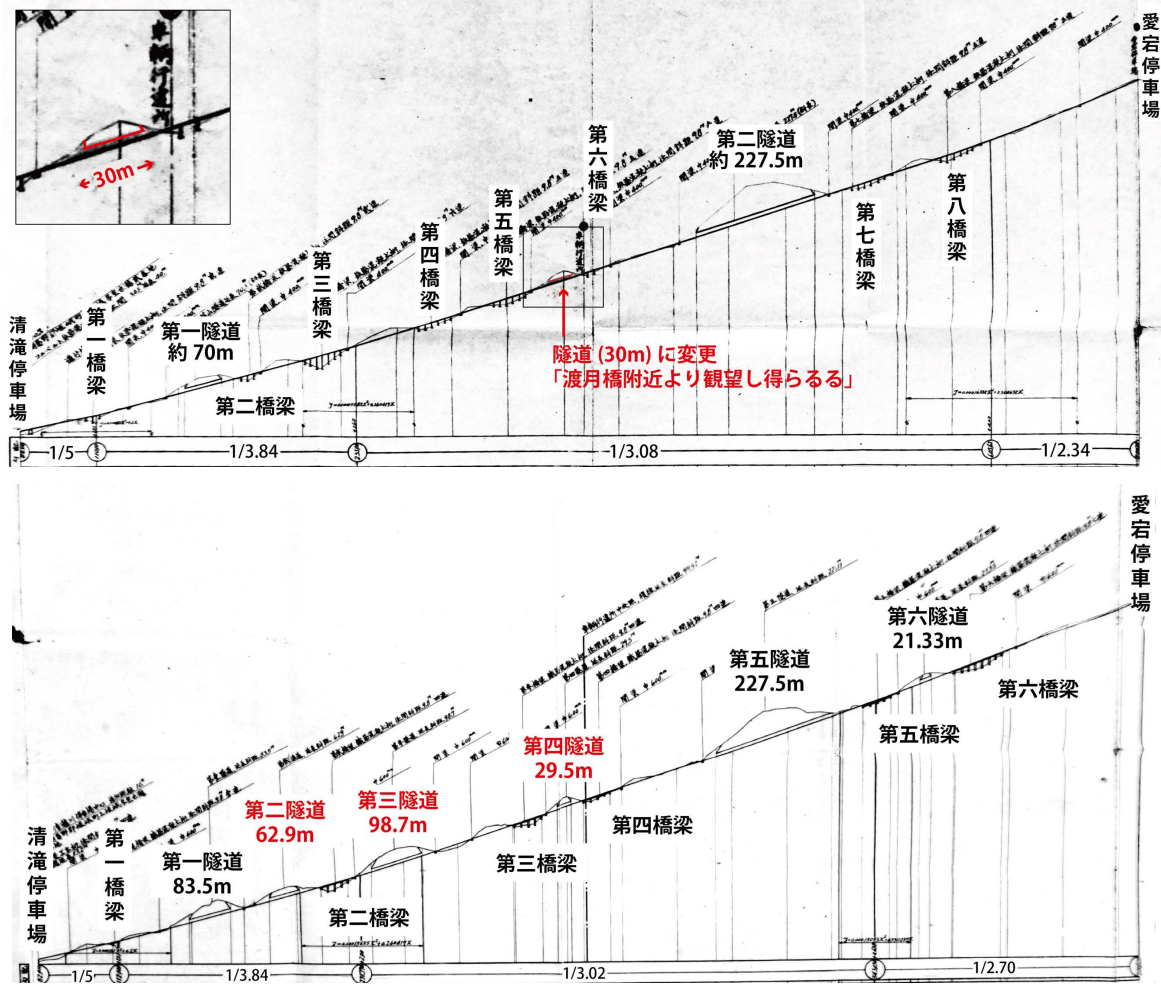


図-10 愛宕山鉄道断面図^{6), 69)}（上図が変更前（隧道部分を左上に拡大），下図が変更後．原図に筆者加筆）



図-11 愛宕山鉄道（A-2）と観望線⁶⁾（原図に筆者加筆）

組みであった⁶⁹⁾。

京都府の上申を受けた鉄道大臣は、昭和 3 (1928) 年 5 月に工事施工認可を施行した。その後も京都府は、愛宕山鉄道会社が出願 (1928.10) した平坦線終点と鋼索線起点を結ぶ道路開鑿と人道橋架設に対し、以下の京都府指令⁶⁹⁾ (1928.12.28 施行) を出して対応した。

- 1) 「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」
- 3) 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
- 2) 道路工事において「風致を害する虞れあるときは相当なる補修をなすこと」

加えて、道路両側に並列する老樹を「一切現在の儘とする」ため幅員を最小 2.7m とすることが工事方法書に記載された。道路技師の杉田憲二が作成した検査復命書によれば、切取法面には山芝・草を植付け粗朶工を施し、枯死した部分にも必ず新しく植栽し、土砂部分にはツツジ、ハゲシバリ等の植樹を励行したとあり、徹底した緑化が行われた。加えて、神社風建築の清滝駅が建設され、橋梁 (金鈴橋) には桁隠しや擬宝珠高欄が設置されるなど、周辺の環境に調和した建築物が設置された (図-12⁷⁰⁾)。翌年 4 月に、風間らは鋼索線の残工事に關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を 3 箇所から 6 箇所に増設し、土工量が約 84.8m³削減された (図-10 の下図)。

以上のように、愛宕山における鉄道計画に対し、京都府は、市街地から眺めた際に、構造物や地肌が山地表面に現れないよう、尾根に隠れた位置に鉄道を配置し、望見できる箇所についても樹木の保存や隧道の設置によって遮蔽するよう指導した。また、地形の改変を少なくするために隧道や橋梁が設置されるなどの工夫がなされた。

(2) 風致地区指定後の開発不許可

以上のように、愛宕山鉄道の鋼索線は、比叡山と同様に、交通基盤の整備や売店と別荘地経営を目的としたものであった。しかし、比叡山に比べ免許が遅れたこともあり、京都府は山地の俗化を招く遊園地開発を小規模に抑えながら、建築指導や緑化を励行する対策を実施することができた。京都府は鋼索線の開業後も、法面植栽を「六割の出来」として、引き続き緑化を施すよう指示しており⁷¹⁾、風致に大きな影響を与えないよう監督審査に尽力していたことがわかる。

その後、昭和 4 (1929) 年 11 月に、松尾重介ら 7 名が愛宕鋼索鉄道株式会社を設立し鋼索線敷設を出願したが (図-13 の B)、風致地区指定後に鉄道大臣から不許可指令が下された⁷²⁾。松尾らは鋼索線とは別に自動車道敷設を申請しており、亀岡と愛宕神社を自動車道と鋼索線で結ぶ計画であったが、京都府は鋼索鉄道の単独経営で



図-12 愛宕山鉄道清滝駅と金鈴橋⁷⁰⁾

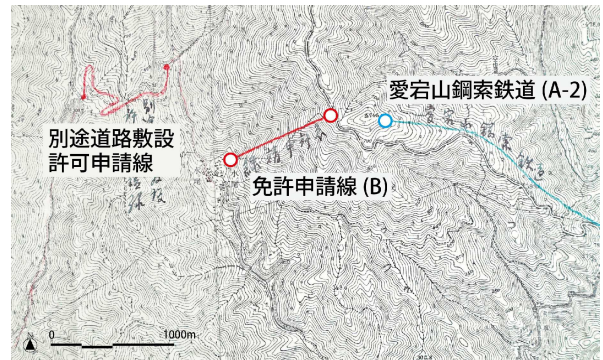


図-13 愛宕鋼索鉄道 (B) の平面図⁷³⁾

は「成業の見込無」とみなし、鉄道大臣に不許可意見を上申した⁷³⁾。添付された監理課の調査書には、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「適當の施設」が必要であるとされていた。

(3) 京都府の影響評価手法と風致維持方策

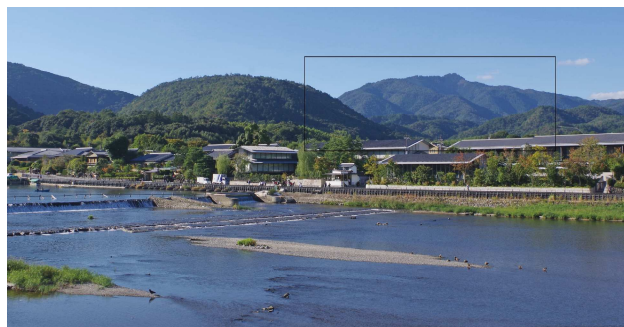
愛宕山における京都府の眺望景観評価について考察を行う。先に述べた通り、京都府は具体的な視点場を明示して眺望保全を行い、京都府指令による修景、監督検査を実施するなどの先駆的な指導を行った。具体的には、主要な眺望点として名勝内の視点場が挙げられ、そこから見た中遠景として、渡月橋からみた愛宕山の眺望 (終点駅までの視距離約 5.3km)、銀閣寺からみた愛宕山の眺望 (終点駅までの視距離約 14.7km) が基準となった。

そこで、渡月橋からみた愛宕山の透視形態と鋼索線の望見区間を可視化した (図-14)。渡月橋付近からは大堰川の対岸に紡錘形の山容をもつ小倉山の全容が捉えられ、その背景には突出した頂上部を持つ愛宕山とその周囲の雄大な山並みが広がる。免許線に比べ変更線は望見区間が少なく、一部望見される箇所についても、隧道が設置されたため、山腹に法面が全く見えない。

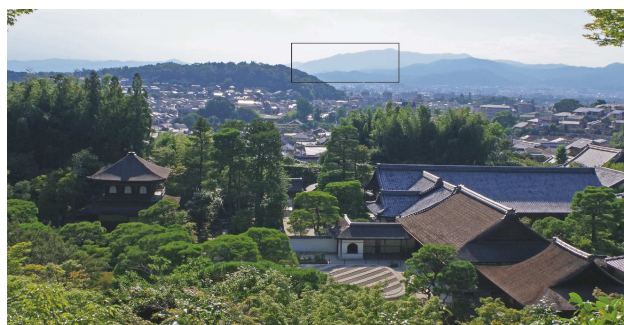
また、銀閣寺庭園からみた愛宕山の透視形態と鋼索線の望見区間を明示したのが図-15 である。ここでも同様の山地の見え方が確認できた。すなわち、慈照寺境内を前面に紡錘形の吉田山の全容が際立って見え、その背景

には雄大な山並みが広がり愛宕山の突出した山頂が確認できる。免許線は尾根に遮蔽されているため見えないが、変更線は遠くに望見できる⁷⁹。以上より、道路課が望見区間の隧道化や終点駅付近の樹林保存等を指導したのは、山地のスカイラインの分断や山腹の樹林地の伐採が名勝地の眺望景観を損害すると考えたためであると推察する。

風致維持方策としては、経路選定の段階で、山陰を通る経路選定が行われ、法面や建築物が見える箇所について隧道化や植樹による施設の遮蔽が行われた。地元有志の意見を踏まえ、既存の景勝地を結ぶ経路が選定され、山中の遊覧施設の開発が抑えられた。また、隧道・橋梁の設置によって地形の損傷を最小化が図られた。設計段階では、和風の建築・橋梁様式や、既存樹木の保護、法面緑化と植樹による緑化が実施された。



(上：現在の写真，下：眺望を可視化し望見区間を明示)
図-14 渡月橋から見た愛宕山



(上：現在の写真，下：眺望を可視化し望見区間を明示)
図-15 慈照寺庭園から見た愛宕山

5. 稲荷山における鉄道計画と風致保存

稲荷山では、大正期から昭和初期にかけて、風致保安林内で複数の鉄道の出願があり、鉄道大臣から不許可指令が出されたが、京都府の影響評価、風致維持方策についてはこれまで明らかにされていない。

(1) 大正期における二社の競願線の開発不許可

大正期には、稲荷山鋼索電気鉄道株式会社（1921.8.5出願、図-16のA）と稲荷山鋼索鉄道株式会社（1922.5.20出願、図-17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。両者は一般旅客運輸を目的とし、特に後者は附帯事業として娯楽機関の経営、土地家屋の賃貸等を計画していた。

この二線に関して京都府は、大正12（1923）年5月に鉄道大臣に上申書を提出し、利用上と風致上の両側面から敷設に反対した⁷⁴。すなわち、利用上の観点からは、稲荷神社本殿は山麓に位置するため鋼索線は「神社参詣線」としての効用が全く無いとされ、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」の特質上、鋼索線を利用する者は極めて少なく「自然予期の成果」を挙げることは困難であるとされた。風致上の観点からは、出願線はいずれも起点を神社本殿付近としているため「境内の威厳を損傷するは勿論神社の尊厳を害する」

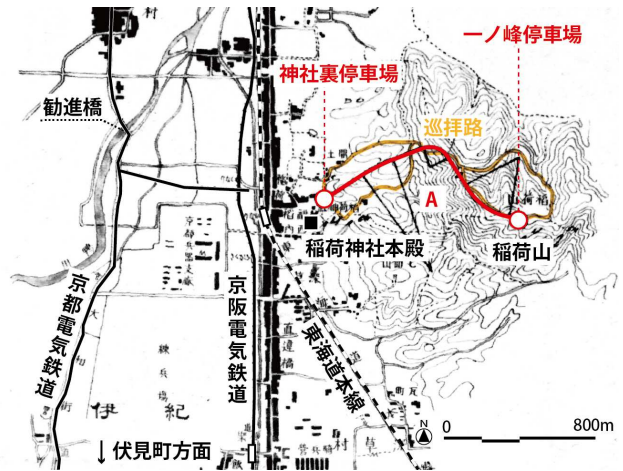


図-16 稲荷山鋼索電気鉄道（A）の平面図⁷⁴



図-17 稲荷山鋼索鉄道（B）の平面図⁷⁴

だけでなく、伏見町北方または観進橋から「観望」されることが問題視された。この上申を受け、鉄道大臣は大正 15 (1926) 年 11 月に不許可指令を下した^{75), 76)}。

(2) 男山索道株式会社の申請線の開発不許可

上記二線の不許可指令前の大正 15 (1926) 年 8 月、男山索道株式会社が一般旅客運輸を目的とする鋼索線の出願を行った(図-18 の C)。先述の二線に比べ、起点は本殿を北方に避け、経路中も神社所有地を避けたものであったため、土木課と社寺課で意見の相違がみられた。

土木課の調査(1926.9)によれば、経路は治水上・交通上支障ないが、測点 400-600m, 800-1500m の区間は「風致」上支障あるものとみなされた。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⁷⁷⁾。添付の図面には、13の視点と視線の矢印とが記されており、市街地内の鉄道駅、道路、橋梁周辺からみた眺望を基準に「風致区域」を決定したと考えられる(図-18)。この調査を踏まえ、調査書には以下の内容が記された。

・事業の成否

- 1) 稲荷山鋼索電気鉄道株式会社・稲荷山鋼索鉄道株式会社の申請線と同一の目的であり、「予期の成果」を挙げられないものと認められる
- 2) 稲荷神社信者だけでなく一般崇拝者に膾炙される「稲荷巡り」の特質上、利用者を得るのは困難である。線路は「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至難なり」

・其の他必要な事項

「線路は大体谿間を縫って敷設せむとするものにして風致上大なる支障なきもなるも」中央部の一部は稲荷神社境内に敷設するため「相当の考慮」を要する。起点の「地勢本殿より一段高き所にあるを以て神社の森厳を害するの虞ある」。起業地一帯は京都都市計画区域内にあるため免許前に「都市計画地方委員会に諮問せられたし」

取り消し線の部分は、社寺課の意見により削除されたものである。土木課は、先述の上申書(1923.5)とは異なり、利用上の成果を挙げられないことを不許可の根拠とし、谷を通る経路を風致上差支えないものとみなした。この評価について、土木課は「当府に於て処分権なきに依り萬一を慮りたるものなり」としたものの、「風致上実際大なる支障なし」としていた。土木課は風致上の開発禁止・命令の権限が京都府にないことを考慮し、社寺課の意見を堅持する場合は、「長官の御決裁に依ることとし事務の進行」を行うこととした。加えて、土木課は

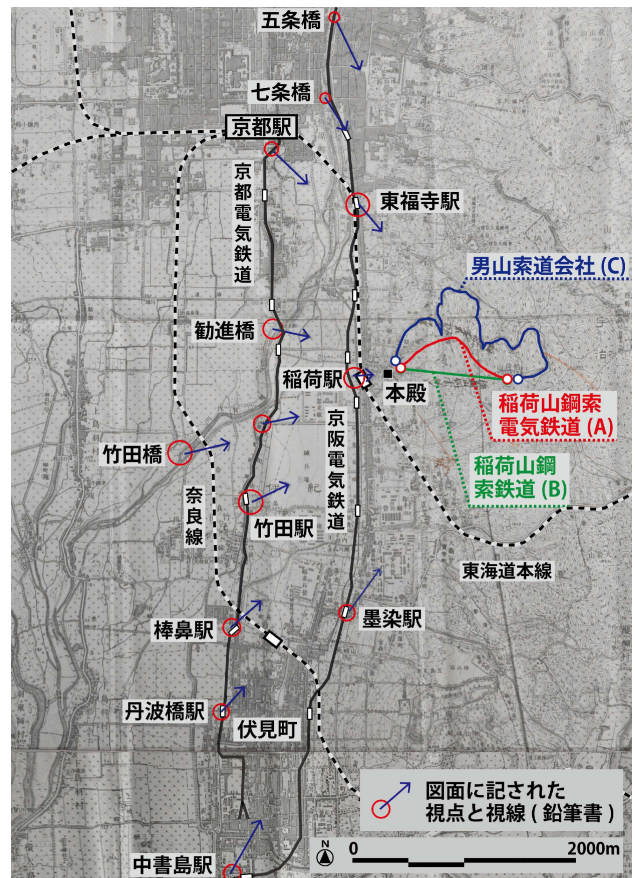


図-18 経路比較図⁷⁵⁾ (原図を筆者トレース、線路等を加筆)

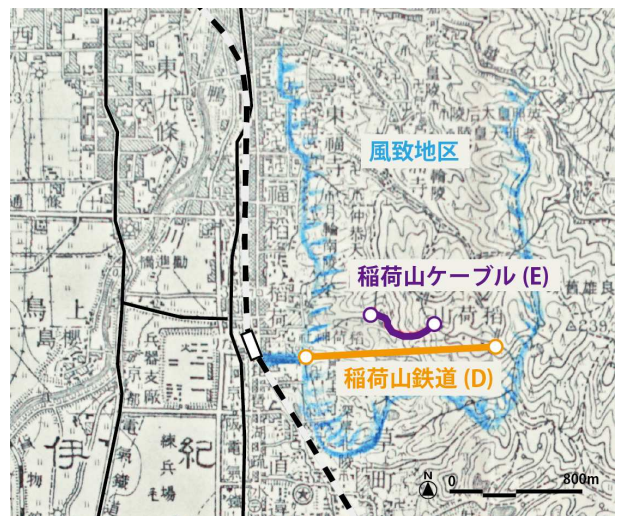


図-19 経路平面図^{80), 10)} (斜線の範囲は風致地区)

旧都市計画法による都市計画区域指定(1922.8)を根拠に、「免許せらるゝならば其の以前に」地方委員会にその可否の諮問を行うよう鉄道大臣に要請した。これは、比叡山において諮問が認められなかったことを踏まえて、容易に免許が下付されないよう京都府がとった対策と考えられる。

この調査書を踏まえ、京都府は昭和 2 (1927) 年 4 月に鉄道大臣に敷設反対の意見を上申し、同年 8 月に鉄道大臣から不許可指令が施行された⁷⁸⁾。

(3) 昭和初期における二つの競願線と開発不許可

その後も鋼索鉄道の出願が続出した。昭和 3 (1928) 年 5 月には、稲荷山鉄道株式会社が直線経路の鋼索線を出願し⁷⁹⁾ (図-19 の D), 昭和 5 (1930) 年 8 月には、稲荷山ケーブル株式会社が鋼索鉄道の許可申請書を提出した⁸⁰⁾ (図-19 の E)。これらが稲荷神社講中を中心とした大反対運動を惹起した。

稲荷神社講中の代表者 9 名から佐上信一知事に宛てた陳情書には、全国の反対者約 20,275 名の記名調印が集まり⁸¹⁾, 「京都府始まって以来の大陳情」と報じられた⁸²⁾。陳情書の趣旨は「神域を侵し思想に悪影響を及ぼし風致を破壊する」鋼索鉄道の敷設に反対するもので、第二部、第三部の署名が集まり、「八萬の名を並べた日本一の陳情書」として新聞紙上で報じられた⁸³⁾ (図-20)。

京都府は第一部の陳情書が届く以前の昭和 5 (1930) 年 8 月に、稲荷山鉄道株式会社の申請書に不許可意見を附して上申しており、その理由は陳情書と同様の内容であった⁸⁴⁾。すなわち、京都府は「稲荷山神境の尊厳」や「山容自然の情風」の損害、「神徳」の俗化といった風教上の理由を不許可の根拠とした。同じ理由で、京都府は同年 11 月には稲荷山ケーブル株式会社の申請書に不許可意見を附して上申した。これを受け、鉄道大臣は、昭和 5 (1930) 年 10 月に稲荷山鉄道株式会社へ、同年 12 月に稲荷山ケーブル株式会社へ、不許可指令を下した⁸⁵⁾。

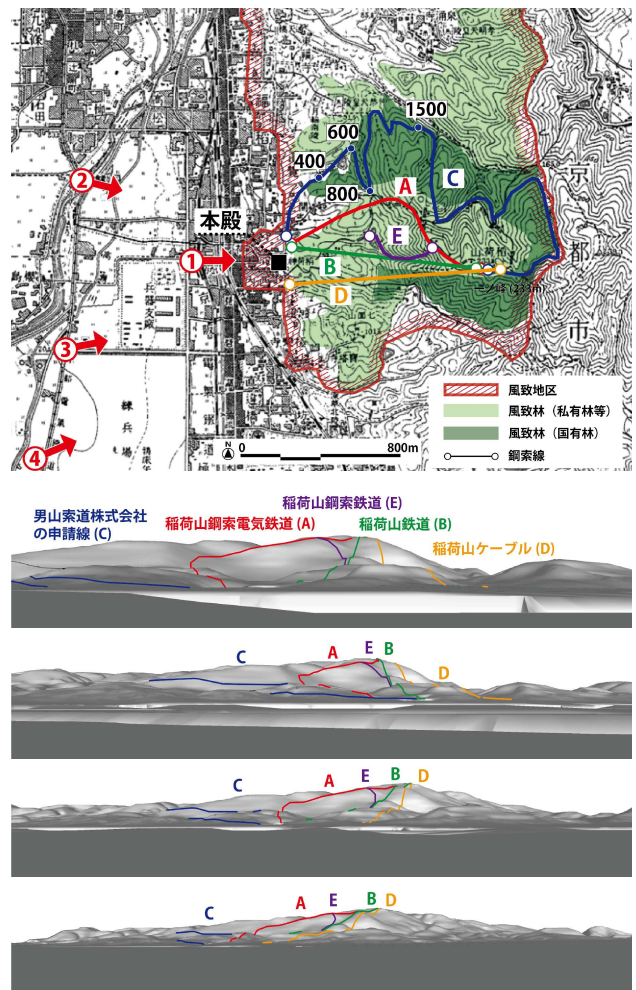
(4) 京都府の影響評価手法と不許可の根拠

以上のように、稲荷山では、大正期から複数の鋼索線の出願があり、昭和初期に陳情運動が巻き起こった。この陳情以前から、京都府は風致の視覚的側面だけでなく国民精神に与える影響を考慮して、不許可意見を国に上申していた。風致地区指定以前は開発禁止・命令の権限がなく、経営上の問題点を不許可の根拠としていたが、風致地区指定によって法的根拠が得られたため、神域・霊域の俗化を理由に不許可意見を上申したと考えられる。

風致への影響評価においては、愛宕山と同様、稲荷山でも具体的な視点場が明記された。ここでは、名勝などの特徴的な眺望ではなく、市街地内の 13 の眺望点（鉄道駅、橋梁、道路）からみた中遠景（一ノ峰までの視距離約 1.6-5.5km）が基準となった。これらの視点のうち 4 点からみた稲荷山の透視形態を再現し鋼索線の望見区間を明示したものが図-21 である。平面図を見ると当時は空地が多く、日常的な風景として市街地内の街路や鉄道駅から稲荷山の山並みを眺めることができたことがわかる。男山索道株式会社の申請線 (C) 以外の路線は稜線上に望見できるが、男山索道株式会社の申請線は、山麓部の測点 400-600m, 800-1500m の区間が望見される。したがって、土木課の調査で用いられた「風致区域」はこの望見区間を意味することが読み取れる。



図-20 陳情書に関する記事（京都日出新聞，1930.9.19 付）



（上図は京都南部 1/25000 (1931) より作成、

下図は上から順に平面図の視点場 1, 2, 3, 4 から見た眺望）

図-21 基準となった視点場から見た稲荷山の眺望

土木課は、山稜を構成する樹木の伐採を不許可の根拠としていたため、男山索道株式会社の申請線は風致上支障が大きいものと判断した。一方で、社寺課は風致への影響を見えの観点からだけでなく、精神的な影響を重視し敷設に反対した。土木課と社寺課の風致保全の理念については次章で詳しく論述する。

6. 内務省調査への回答にみる京都府の風致保全の理念

本章では、京都府の影響評価や風致維持方策の背景にある風致保全の理念について論じる。

篠田⁸⁶⁾が指摘するように、大正期から昭和初期にかけて鋼索鉄道の敷設が全国的に進み、雑誌『史蹟名勝天然記念物』上では反対記事が掲載された。昭和3(1928)年3月には、内務省が「鋼索鐵道等敷設ニ關スル件依命通牒」を發し「天然の風致」や「神社の尊嚴」を傷つける鋼索鉄道の許可を容易に与えない方針を示したことが知られる。それに先立つ昭和2(1927)年に、内務省は全国の鋼索鉄道について調査を行った。同年7月5日に、内務省地理課長から京都府宛に「ケーブルカー索道等ニ關スル件照會⁸⁷⁾」が提出され、「名勝遊覽目的の遊覽鐵道」に関して、以下の項目(下線部は筆者加筆)について回答するよう照会があった。

- 1) 營業開始のもの(營業地, 風致損傷の程度, 地方開發上の効果, 營業者名, 營業狀態)
- 2) 許可済みのもの(許可地, 營業者名, 風致に及ぼすべき影響, 地方開發上の効果)
- 3) 出願中のもの(出願地, 出願者名, 許可の見込)

内務省の関心は鋼索鉄道が風致に与える影響にあった。

京都府の回答内容を表-2にまとめた⁸⁸⁾。これは、土木部が作成した回答案に対して、社寺課の修正意見を受け、一部内容を修正したものである。土木部は既設の鋼索鉄道の風致への影響は認められないとして回答案を作成したが、社寺課は「全然影響なきものと見止むるを得難」としており、それが修正箇所にも現れている。

1) 營業中の鋼索線

比叡山電気鉄道について、土木部は、線路が京都市北部から遠距離にあるため「觀望し得ざるべし」とし、山頂終点付近の遊覽施設についても、点在する程度で「山容の美を著しく損傷したりとは認め難」く、風致樹等の植栽によって深山幽邃の雰囲気は復旧できるとした。一方で、社寺課は、京都市街から見た際に線路が「山容の隆起部に縦線をなして露わる」ものの、周辺の樹林が繁茂すれば次第に隠蔽されるとした。この意見を受けて、「觀望し得ざるべし」の文言は「觀望し得難し」に修正された。また社寺課は、鉄道沿線の華美な電燈が「自然の山姿に人工的不調和の感ある」として「外圍を隠庇し電色を考慮」するなどの方策を示した。更に、「元來崇拜信仰等の神嚴なる精神上の關係にある社寺」を目標とした鉄道敷設と周辺の遊覽開發は、「崇高深淵なる精神生活」を輕視したもので「殊に戒意の要ある」と認めた。

男山や成相山の營業線についても、風致への影響を輕視した文言が削除された。社寺課は、建築物の濫設や地形の改變・開墾による損傷が森嚴保持に影響を及ぼすも

のと考えた。

2) 許可済みの鋼索線

愛宕山鉄道について、土木部は、谷を通る経路は風致に影響が少ないとした。一方で、社寺課は、鉄道が京都市方面から少しでも望見できれば愛宕山の老樹密生の「風色」を破壊し、それが「神域の神聖」の損害ひいては「民衆の崇敬心其他精神上の問題」に影響するとした。

また、鞍馬山の線路のうち、東廻線が加茂の勅祭道路を分断するため廃止すべきとし、遊覽・娯樂目的の鉄道を敷設することが「森嚴なる靈域」や「幽邃の深境」を損害するとした。

以上のように、土木部は、見え方を重視し、風致の損傷は風致樹等の植樹により修景できると考えた。一方で、社寺課は、建築物の濫設や華美な電燈、地形の改變・開墾による損傷が山地や社殿周囲の森嚴、幽邃の深境を損害すると考え、崇敬・信仰等といった国民精神に影響を与えることを重要視した。

7. 結語

本研究では、大正期の京都三山における鋼索鉄道建設に着目して、現代の景観検討に通じる京都府の眺望景観保全の実態を、[1]京都府の協議の仕組みと制度、[2]風致への影響評価手法、[3]風致維持の技術的な方策、[4]風致保全の理念、の4つの観点から明らかにした。以下に本研究の成果を述べる。

1) 京都府の協議の仕組みと制度

鋼索鉄道の許可は、免許申請と工事施工認可申請の二段階で行われ、京都府では知事の副申書を通じて風致保全の対応がとられた。土木課(後の道路課、監理課)が社寺課の意見を聴取した上で文書作成を担当した。免許申請の段階で、土木課は事前協議に基づき山容維持の方針を免許申請書に記載させた。工事施工認可の段階では、土木課技師の調査に基づき施工における風致への配慮事項を申請書に記載させた。

比叡山や愛宕山では、売店や別荘地經營を一定程度認めつつ、風致に配慮した計画・設計が図られた。稻荷山では、風致保安林内を通る鋼索線の申請に対して土木課と社寺課で意見の相違がみられたが、社寺課の意見が尊重され、風致地区指定以前から不許可指令が下された。風致地区指定後は、風致保全の禁止・許可の権限が京都府に認められ、いずれの山地でも不許可指令が下された。

京都府は風致保安林制度を基礎としながらも、風致保安林以外の山地についても風致維持の方策をとり、緊密な部署間で連携の下、構想・計画段階から風致に与える影響を精査し、免許を与えるかどうかの審査を行うなど、風致保全のための指導する体制を構築していた。

表-2 内務省調査に対する京都府の回答

(※下線は筆者加筆. 取消線の箇所は, 土木部が社寺課の意見を受けて修正したものと考えられる. 斜体はその追記部分.)

営業地		風致損傷の程度, 風致に及ぼす影響	
営業中	比叡山 (愛宕郡八瀬村)	土木部の回答	- 京都市内から「観望」した際に, 「京都市北部の一小区域より微力に遠望し得るのみにして, 車両運搬の状態は遠距離にあるを以て固より観望し得ざるべし難し」. - 山頂終点付近に建設された種々建造物は, 「点々散在」する程度で「<u>山容の美</u>」を著しく損傷したりとは認め難し. 「家屋其他の建造物を及各種の俗化施設を猥りに築せしめざらしむるに於ては目下処特記すべき程度の損傷はなきものと認めらる」 - 線路沿いの砂防工や終点付近の建造物付近に「風致樹等」を植栽し, 周辺の広大な山地において植林を施し「年と共に繁茂し来れるも, 未だ以て深山幽邃の気分を味わうに足らざるも年を逐うに伴い漸次幽邃たらしむるを得べし」.
		社寺課の意見	「洛中よりの観望上山容の正面隆起部に大体縦線をなして露わると雖も将来年度を経るに従い周辺の樹林繁茂せば次第に隠蔽せらるべし」「沿線に連続せる電燈煌々として自然の山姿に人工的不調和の感あるものは外圍を隠庇し電色を考慮」 - 終点・起点周辺の「山盤の現状変更, 開墾損傷」や, それに伴う「各種業態の建築物濫設俗化」に留意する. 「京洛の如き国史の成跡の中心地点」において, 「元来崇敬信仰等の神厳なる精神上の関係にある社寺」を目標とした鉄道敷設と周辺の遊覧開発は, 「崇高深奥なる精神生活を重ぜざるの傾を生ずる」ため, 「殊に戒意の要あるを認む」.
	男山 (綴喜郡八幡町)	土木部の回答	「谿間を縫い男山八幡宮北門に達する」ため, 「八幡町街より観望し得ざる」. 「淀方面よりは起点付近及線路中間部の鉄橋を観望し得べきもこれが為男山の風姿を損傷したりとは認め難きもく且終点付近高地の遊園地帯の風致樹の植栽繁茂十分ならざりし為付近の神社境内の老樹との調和を欠ける憾みあり」
		社寺課の意見	「古来歴朝に顕現せる重要な神社の鎮座地」かつ「神霊の奉安地と観するが如き丘嶺」である. 「神霊を崇敬参拝せんとする程の者僅か八丁の緩阪を歩行するは太だ当然」. 「乱雑なる俗建築の濫設と山盤の開墾」だけでなく, 杜殿に直近する終点付近の「森厳保持上慎重の考慮の要尠少ならず. 即ち遊覧の娯楽の便否と民衆の深刻なる精神生活への影響とを比較考慮して慎重の措置に出づるの至要なるものあり」.
	成相山 (与謝郡府中村)	土木部の回答	- 文珠方面・成相傘松山麓から観望できるが成相山は「風致として賛美すべき山容にあらず」. 「天ノ橋立は傘松より展望するより其風容を味うものなるも, 本鉄道に依り所謂天ノ橋立の風致を損傷したりとは認むるを得ざるも, 天ノ橋立の風致は山頂松林と傘松付近の山容を背景としたる風景に対しては線路部分の露出は勝地傘松保会も遺憾なり」. 「線路付近の風致樹及露出部分の砂防工の繁茂するに至れば著しき支障を来さざるものと認む」.
		社寺課の意見	「天橋立は単に海上松林一地帯なるも其の景を眺むるに付近の海水・山嶺の自然美は之れ実に天橋立の背景をなすものにして洵に枢要のものに属す」. - 鋼索線は「宮津・文珠は元より南方稍遠く鉄道沿線付近一帯より衆人の瞩目する枢要地域」であるため, 「樹木の伐採鉄道路線の露出は該地の風景を害すること少なからず遺憾とする所なり」. 「風致樹」の植栽により「幾分の風致を挽回する」. - 終点付近の「俗悪なる建設物の濫設, 山盤の開墾」による風致損傷の拡大に「最善の考慮を要するものと認む」.
許可済	愛宕山 (葛野郡嵯峨町)	土木部	「山間部を縫える為風致上毫も甚しき支障なし」.
		社寺課の意見	「各時代の史蹟の彙集し其れと一体をなせる樹木竹林等と共に格別保存の考慮を要する」. - この「嵯峨風色」を破壊する施設について, 「史蹟は風致を伴い風致は史蹟と一体不離の状を呈して意義を生ずるを以て格段の考慮を払うべき」. - 愛宕山は「鬱樹密生」し「翠藍濃色を呈せる」. 「京都市方面より望むことを得べければ之が登山線の位置如何に係らず同山の風色を損う虞尠少ならざる」. 「古より山嶺鎮座の神霊に参拝禮讃するを目的とし遊覧の目的に出づるものにあらず」. 「老杉森々とし鬱樹蔭を敬えるの実情は相俟って一に太古よりの神域の神聖を専ら保てるものに外ならず」. - 鉄道施設だけでなく, 沿線・終点・起点周辺の建造物の濫設俗化について慎重考慮し, 「将来民衆の崇敬心其他精神上の問題に影響する所に想到せば太だ憂無きを得ざるものと認む」.
	善峯寺山 (乙訓郡)	土木部	「山間部にして周囲の地勢上何等風致に影響する処なし」
		社寺課	(記述なし)
	鞍馬山 (愛宕郡鞍馬山)	土木部の回答	「路線は由岐神社付近なるも, 地勢上同神社の付近の森厳及鞍馬山の幽邃に大なる影響を及ぼす真なく, 且四圍の状態より観るに風致上支障の点少なりと認むるも, 本鉄道は未成線なるを以て実査に際し相当考慮要」
		社寺課の意見	- 平坦環状線の東廻線は「加茂の勅祭道路 (加茂両社を連絡せる有名なる古松並木道路) を横断して加茂川を渡るを以て之が架橋設計は如何程風致の調和に考慮を費すと雖も四隣の景勝との不調和損傷を免れず. 尚東進して松崎村背後の丘陵山骨露わられて潺湲たる小石原の溪流に臨む所古より頗る風致の勝を姿にせる」. 「東廻線は実施上無之を最上とすべし」. 「民衆生活に於ける崇厚なる信仰の対象たる古来の霊場名利と遊覧娯楽の問題とを混同して森厳なる霊域を随所に破壊損傷する」恐れがある. 著名な由岐神社の拝殿がある鞍馬山は, 「幽邃の深境たることを趣旨とせる密教の道場たると共に史上 (源平時代等) 顕わする所も深山幽谷として認むる所, 而かも麓よりは緩慢なる攀路数丁を出でず斯る地域に就ては実施上充分の考慮を要す」.

2) 風致への影響評価手法

京都府の土木・道路技師による眺望影響評価の判断基準について考察した。技師らは市街地内や名勝地からみた観望を基準に、スカイライン上に構造物が突出することは風致上許容できないほど影響が大きいものであると判断していたこと、山腹の線路については植樹によって影響を軽減できるとみなしていたことを示した。比叡山の調査では具体的な観望地点は明示されなかったが、後の愛宕山や稲荷山の調査では、図面に具体的な観望地点が記載されるなど、調査方法の変化も認められた。

眺望評価においては、主要な眺望地として、愛宕山では渡月橋や銀閣寺庭園から見た眺望（視距離約 7.0km, 15.7km）を基準に、優美な山地に構造物が現れないよう隧道設置や植樹の指導が行われた。稲荷山では鉄道駅・橋梁・道路の 13 の視点から見た眺望（視距離約 1.6～5.5km）を基準に、望見区間が明示された。土木課は視覚的な観点から山稜構成樹木の伐採を不許可の根拠とし、山腹に露見する建築物の風致への影響は植樹によって復旧できると考えた。一方で、社寺課は山地の俗化による精神的な影響を重視し、社殿周囲の森厳の損害、神域・霊域の俗化を不許可の根拠としていた。稲荷山では、社寺課の意見が尊重され、不許可意見が鉄道大臣に上申された。

3) 風致維持方策

申請者側からは、連帯運輸による交通基盤整備と遊覧施設の経営を目的としており、終点停車駅からみた市街地への眺望創出や、地域振興の観点から既存の景勝地を連絡する経路選定が図られた。

風致維持方策として、経路選定の段階では、自然地形を保存するため構造物・土工量の最小化が図られ、山容の観望を維持するため山陰を通る経路選定が行われた。また、山地の俗化を防止するため、遊覧施設が点在する程度に建築規制を実施した。設計段階では、既存樹木の保護、隧道化や植樹による望見区間の遮蔽、法面植栽や風致樹による緑化、和風の建築・橋梁様式、構造物の美観への配慮が行われ、植栽管理のため厳重な監督検査が行われた。

4) 京都府の風致保全理念

京都三山の鉄道開発において、風致を維持することは山容・山姿の視覚的な美しさだけでなく、史蹟・名勝の歴史的価値や神域・霊域の尊厳を守ることを意味していた。土木部は基本的に見え方を重視した一方で、社寺課は、建築物の濫設や華美な電燈、地形の改変・開墾による損傷が神域・霊域の俗化などの精神上の影響を与えることを問題視した。

以上を踏まえて、大正期の山地開発に対する京都府の対応から風致地区制度の役割について考察する。

地方鉄道法には風致保全の条項はなく、変更命令・許

可・不許可の最終的な決定権は鉄道大臣にあったが、風致地区指定後は地方長官に禁止・命令の権限が与えられ、風致保全に関する京都府の裁量が認められたといえる。京都の風致地区指定は土地所有に拘らない包括的な指定であったが、市街地からみた京都三山の観望を一元的に管理するのに重要な役割を果たした。「どこから、どう見えるか」を重視し、開発をコントロールする考え方は、百年たった現代の景観行政にも引き継がれている⁸⁹⁾。

また、学務部社寺課は昭和 24 (1949) 年に教育委員会文化財保護課に編成されるが、現代の文化的景観保全において課題に挙げられる文化財行政と景観行政の連携が大正期からすでに存在していたことは注目に値する。体制上の課題としては、専門家による第三者機関が存在しないことが問題視されたが、昭和 8 (1933) 年には府の諮問機関として風致委員会が設置された。今も形を変えながら美観風致審議会による審査体制が継承されている。

以上のように本研究は、京都において風致地区指定以前から、独自の風致保全・指導体制を構築していたこと、またそれが京都三山の風致保全に大きな役割を果たしたことを明らかにした。また、その際には、現代の景観評価に先駆けるような、眺望景観の評価に基づいた影響評価が行われ、計画の調整や建設工法の指導、山地の保全・復旧が行われたことを明らかにした。これにより、わが国における風致保全行政の先駆けるものとして歴史的には非常に重要な、大正期の京都の風致保全の仕組みとその実態を明らかにした。

謝辞：本研究は公益財団法人大林財団、JSPS 科研費 JP20J14353, JP20K04738 の助成を受けたものである。

補注

- (1) 京都市街地を取り囲む、東山、北山、西山の総称。
- (2) 国交省の基本方針（案）において、景観検討は、「事業の構想・計画・設計段階における景観整備の方針の策定、景観の予測と評価、計画・設計案への反映、施工段階における景観整備の方針に則した事業の実施及び維持・管理段階における景観の保全並びに事業完了後の事後評価による改善方策の検討や類似事業、景観検討手法への反映」を指す。
- (3) 森林法（1897 施行、1907 改正）第二十六條には「保安林ニ於テハ地方長官ノ許可ヲ得ルニ非サレバ木竹ノ伐採、傷害、開墾又ハ土石、切芝、樹根、草根、埋木ノ採取若ハ採掘ヲ為シ又ハ家畜ヲ放牧スルコトヲ得ス」の記載があり、地方長官に開発許可の権限が認められている。
- (4) 風致委員会の委員には、都市計画京都地方委員会を兼任する学識経験者（武田五一、田邊朗郎など）が含まれていた。
- (5) 大正 10 (1921) 年に旧都市計画法に基づく「京都市計画」が公表され、山地と山地に近い平地部を「遊覧都市」として整備し、「公園系統」を造ることが方針として示された。
- (6) 青線は京都電燈の鋼索線であるが、経路位置が正確

に記載されていない。

- (7) 鉛筆で塗りつぶされているが、その理由は不明である。
- (8) 現在は京都市眺望景観創生条例で眺望の保全・創出を実施しており、都市計画法の風致地区・高度地区や景観法の景観地区（美観地区）などと組み合わせることで法的拘束力を担保させている。
- (9) 『景観用語辞典』（2021）によれば、視程は天候で左右され、一般的に晴天の昼で約15kmとしている。
- (10) 青線の範囲は実際の風致地区指定地と相違がある。実際の指定範囲を図-21に示した。

参考文献

- 1) 国土交通省：国土交通省所管公共事業における景観検討の基本方針（案），（平成19年4月1日策定，平成21年4月1日改定）
- 2) 山口敬太，福島秀哉，西村亮彦：まちを再生する公共デザイン インフラ・景観・地域戦略をつなぐ思考と実践，学芸出版，2019。
- 3) 京都市：京の景観ガイドライン（眺望景観編），2018。
- 4) 阿部伸太：景観概念の導入による風致保全の手法体系に関する研究，東京農業大学博士論文，2006。
- 5) 北村徳太郎：風致地区に就て，都市公論，Vol. 10, No. 4・7・8, 1927。
- 6) 種田守孝，篠原修，下村彰男：戦前期における風致地区の概念に関する研究，造園雑誌，Vol. 52, No. 5, pp. 300-305, 1989。
- 7) 保川一歩，十代田朗，津々見崇：戦前における風致地区の特徴に関する研究，都市計画論文集，Vol. 49, No. 3, pp. 1065-1070, 2014。
- 8) 谷川陸，山口敬太，川崎雅史：昭和初期の京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，Vol. 53, No. 3, pp. 289-296, 2018。
- 9) 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。
- 10) 篠田真理子：開発と保存—戦前期の史蹟名勝天然記念物保存法の場合—，環境と歴史，pp. 219-242, 1999。
- 11) 中川理：景観論争に見る技術者万能主義批判，京都と近代せめぎあう都市空間の歴史，pp. 249-276, 2015。
- 12) 谷川陸，山口敬太，川崎雅史：近代京都の東山開発における風致保存とその方策—免許・工事施工認可申請書にみる索道計画とその対応—，都市計画論文集，Vol. 56, No. 2, pp. 403-412, 2021。
- 13) 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。
- 14) 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。
- 15) 前掲12)
- 16) 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)，pp. 279-309, 2015。
- 17) 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。
- 18) 卯田卓矢：比叡山における鉄道敷設と延暦寺，歴史地理学，Vol. 57, No. 3 (275)，pp. 20-35, 2015。
- 19) 小泉誠：愛宕山鉄道敷設までの道，愛宕山と愛宕詣り，pp. 122-131, 2004。
- 20) 幻鉄 RAMBLER～未成線・廃線跡・海外鉄道レポート～，<<http://gentramb.hatenablog.jp/>> (2020.04.09)
- 21) 前掲10)
- 22) 福島信夫，板谷（牛谷）直子，李明善，益田兼房，山崎正史：京都市における風致地区指定の変遷に関する研究 風致地区が歴史都市京都の保全に果たした役割，都市計画論文集，Vol. 43, No. 3, pp. 667-672, 2008。
- 23) 中嶋節子：京都の風致地区指定過程に重層する意図とその主体，高木博志編，近代日本の歴史都市，pp. 231-260, 2013。
- 24) 前掲8), 9), 12)
- 25) <https://www.sketchup.com>
- 26) 青木栄一：鉄道史研究と『鉄道文書』，歴史地理学，Vol. 46, No. 4 (220)，pp. 1-19, 2004。
- 27) 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，pp. 21-54, 1996。
- 28) 上原敬二：名勝地の保存と索道施設，史蹟名勝天然記念物，pp. 1-7, 1928。
- 29) 岩澤周一：京都風致地区の指定と其の後，公園緑地，Vol. 1, No. 6, pp. 12-22, 1937。
- 30) 前掲12)
- 31) 京都電燈：京都電灯株式会社五十年史，社史で見る日本経済史，第17巻，ゆまに書房，pp. 182-192, 1998。
- 32) 山本和七：叡山電気鉄道鋼索線，電気公論社，1927。
- 33) 前掲31)
- 34) 前掲32)
- 35) 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。
- 36) 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。
- 37) 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。
- 38) 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。
- 39) 叡山電気鉄道敷設免許状送達（1922.11.17 施行），京都府庁文書『叡山電気鉄道一件』，大正13-0070, 1924。
- 40) 関口勲：京都市計画風致地区に就て，都市公論，Vol. 13, No. 7, pp. 107-117, 1930。
- 41) 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。
- 42) 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。
- 43) 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。
- 44) 前掲32)
- 45) 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『京都電燈株式会社叡山鋼索

- 線工事施工一件』, 大正 14-0070, 1924.
- 46) 野間守人: 風致地区に就て, 庭園と風景, Vol. 12, No. 2, pp. 40-47, 1929.
 - 47) 前掲 40)
 - 48) 前掲 17)
 - 49) 京都市の風致保存問題, 『都市問題』, Vol. 5, No. 4, pp. 136-143, 1927.10.
 - 50) 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 05-0083-004, 1930.
 - 51) 前掲 32)
 - 52) 前掲 32)
 - 53) 前掲 19)
 - 54) 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.
 - 55) 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.
 - 56) 前掲 31), pp. 308-312
 - 57) 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.
 - 58) 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.
 - 59) 起業目論見書記載事項中変更届 (1926.8), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
 - 60) 地方鉄道敷設免許申請書再進達の件 (1924.6.16), 京都府庁文書『愛宕山鉄道鋼索線工事施行』, 昭和 03-0158, 1928.
 - 61) 前掲 59)
 - 62) 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.
 - 63) 小川功: 嵯峨・嵐山の観光先駆者一風間八左衛門と小林吉明らによる嵐山温泉・嵯峨遊園両社を中心に一, 跡見学園女子大学マネジメント学部紀要, 第 10 号, pp. 1-18, 2010.
 - 64) 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.
 - 65) 前掲 62)
 - 66) 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.
 - 67) 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.
 - 68) 国土交通省 国土技術政策総合研究所: 道路環境影響評価の技術手法 (国土技術政策総合研究所担当部 分), 国総研資料第 382-400 号, 2007.
 - 69) 京都府指令三道第二三七五號 (1928.12.28 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.
 - 70) <https://ameblo.jp/hankai-161/>
 - 71) 鐵道建設に伴う道路工事竣工証明下附の件 (1929.7.23 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.
 - 72) 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 05-0083-004, 1930.
 - 73) 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 05-0083-004, 1930.
 - 74) 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.
 - 75) 稲荷山鋼索電気鉄道敷設願却下ノ件 (1926.11.27), 鐵道省文書『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』
 - 76) 稲荷山鋼索鉄道敷設願却下ノ件 (1926.11.27), 鐵道省文書『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』
 - 77) 稲荷山鐵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.
 - 78) 稲荷山鐵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.
 - 79) 稲荷山鋼索鐵道敷設免許申請の件副申 (1930.8.7 施行), 京都府庁文書『地方鐵道』, 昭 05-0083-004, 1930.
 - 80) 鋼索鐵道敷設免許申請書 (1930.9.5 施行), 京都府庁文書『地方鐵道』, 昭 06-0085-001, 1931.
 - 81) 京都府庁文書『地方鐵道』, 昭 05-0083-003, 1930.
 - 82) 大阪朝日新聞京都版, 1930.8.30 付
 - 83) 京都日出新聞, 1930.9.19 付
 - 84) 前掲 79)
 - 85) 地方鐵道布設申請不許可の件 (1930.12.16), 京都府庁文書『地方鐵道』, 昭 06-0085-001, 1930.
 - 86) 前掲 10)
 - 87) ケーブルカー索道等ニ關スル件照會 (1927.7.5), 京都府庁文書『鐵道』, 昭 02-0078, 1927.
 - 88) ケーブルカー索道等に関する件 (1927.8.25 起案, 1927.11.14 決議・施行), 京都府庁文書『鐵道』, 昭 02-0078, 1927.
 - 89) 福島信夫: 京都市における風致地区制度の風景のコントロールに関する意義と役割に関する研究 開発・防災と風致保全の両立を目指して, 立命館大学博士論文, 2011.

(Received October 26, 2021)

(Accepted April 8, 2022)

LANDSCAPE CONSERVATION BASED ON THE EVALUATION OF SCENIC VIEWS IN THE CONSTRUCTION OF STEEL CABLE RAILWAY IN THE MOUNTAINS OF KYOTO DURING THE TAISHO PERIOD

Riku TANIGAWA, Keita YAMAGUCHI and Masashi KAWASAKI

This study aims to clarify the actual preservation of scenic views against the development of railroads in mountains during the Taisho period from the following viewpoints: (1) procedures for applying for development permits, (2) methods for evaluating scenic views, (3) measures for maintaining scenic beauty, and (4) principles for preserving scenic beauty. With regard to the application for permission, the Civil Engineering Division of the Kyoto Prefecture conducted preliminary consultations from the planning stage, and provided guidance based on surveys by engineers and the opinions of the Shrine and Temple Division. To evaluate the viewshed, the Kyoto Prefecture used the scenic spots in the city and the middle and distant views from the roads and bridges as the standard, and took technical steps to clearly identify the viewing section. Contrarily, in the case of non-permission, the Prefecture decided not to grant permission for the construction of the railroad if it interfered with maintaining the view the skyline. The Kyoto Prefecture provided guidance on the selection of routes through the valleys and the shielding of these structures by trees as a way of maintaining scenic beauty. In addition to highlighting the beauty of the mountain's shape and its appearance, the historical value of these sites, their scenic beauty, and the dignity of sacred and spiritual areas were emphasized. The opinions of the Shrine and Temple Division were respected throughout this process.