

天の絶勝
愛宕ヶーブル

探索計画

日時

二〇〇七年七月一日(日)

八時〜十五時(予定) 小雨決行

タイムシケジュール

【徒歩・自転車で参加される方】

七時 京福電鐵嵐山驛集合

(平坦線跡を辿る)

八時 愛宕山鐵道平坦線 清瀧驛跡着

清瀧駐車場にてバイク・車組と合流

嵐山駅からはバス・タクシーにて移動。

【バイク 車で来られる方】

八時 愛宕山鐵道平坦線 清瀧驛跡着

清瀧駐車場にて徒歩・自転車組と合流

鋼索線探索

十一時 鋼索線 愛宕驛到着(予定)

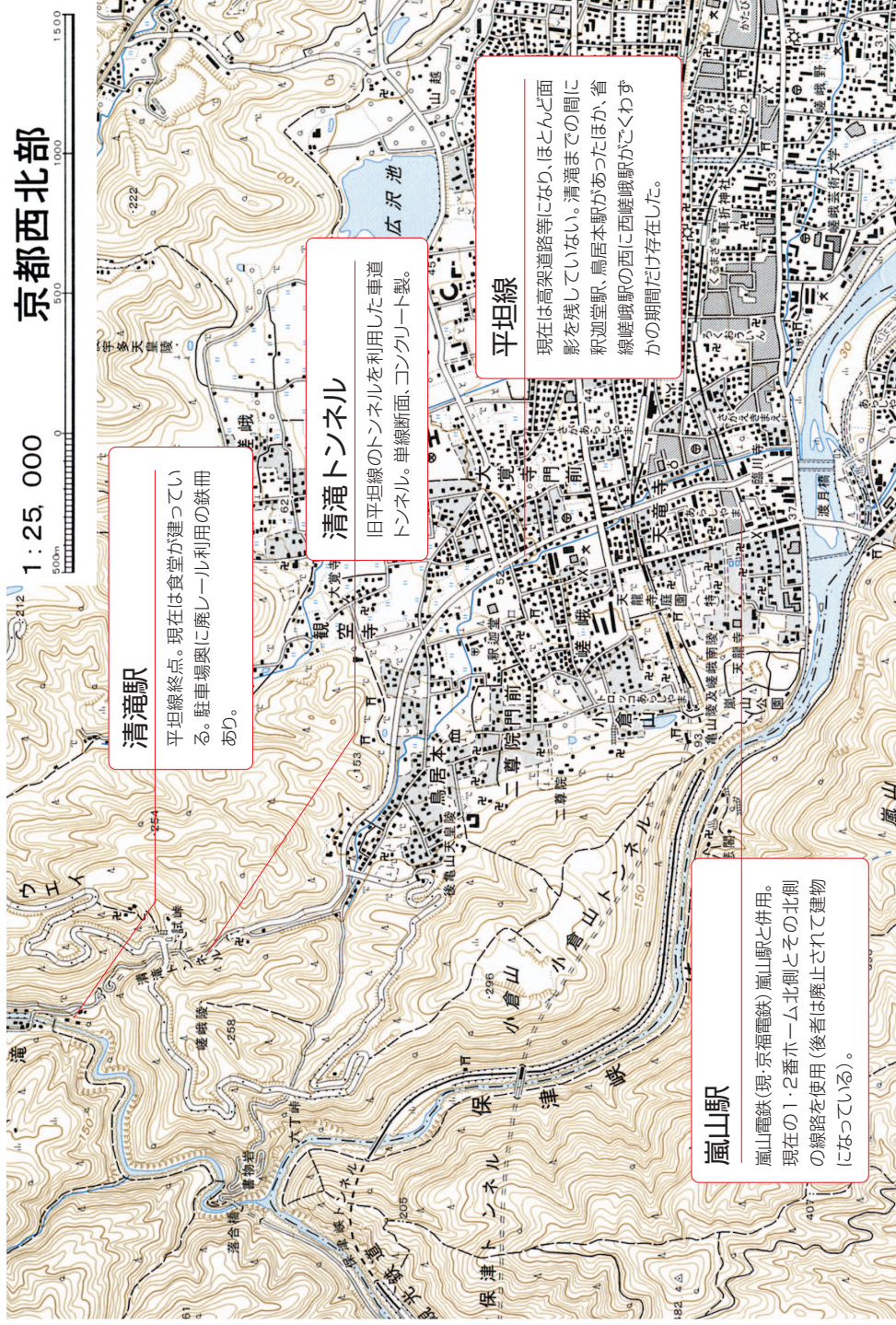
畫食

愛宕驛周辺の散策

十三時下山

十五時麓にて解散

状況により清瀧驛附近の散策あり。



清瀧駅

平坦線終点。現在は食堂が建っている。駐車場裏に廃レール利用の鉄脚あり。

清瀧トンネル

旧平坦線のトンネルを利用した車道トンネル。単線断面、コンクリート製。

平坦線

現在は高架道路等になり、ほとんど影を残していない。清瀧までの間に釈迦堂駅、鳥居本駅があったほか、省線嵯峨駅の西に西嵯峨駅がごくわずかの期間だけ存在した。

嵐山駅

嵐山電鉄(現・京福電鉄)嵐山駅と併用の現在の1・2番ホーム北側とその北側の線路を使用(後者は廃止されて建物になっている)。

(引用・国土地理院1:25,000地形図 京都西南部)

諸注意事項

・最小限の医薬品(絆創膏、消毒剤等)は主

- ・周囲は愛宕神社の所有地です。むやみに草木を伐採したり、ゴミを放棄したりすることのないよう、お願ひします。
- ・清瀧に愛宕神社駐車場があります。利用料は一臺につき五〇〇円です。車又はバイクでお越しの方はごちからをご利用ください。

・集合時刻その他が変更になる場合があります。時をり「日本の廢道」ホームページ(<http://www.the-ofj.org>)を1確認ください。

(なほnagaisは阪急嵐山駅下車自轉車にて京福嵐山駅へ移動し清瀧へ向かひします)

- ・徒歩または自轉車でお越しの方は京福電鐵嵐山驛に七時に待ち合はせ、清瀧へ移動します。車やバイクでお越しの方は直接清瀧へお集りください。清瀧集合は八時です。

・集合時刻その他が変更になる場合があります。必要と認める医薬品は各自で御用意願ひします。

催者側にて用意しますが、その他個々人で必



愛宕山
 京都市の最高峰・標高924m。火伏の神様として厚く信仰されている。

鋼索線
 今回のメイン探索箇所。6つのトンネルと橋梁で標高差600m余りを一気に登り上げる。なお第三、第五トンネルは崩落で通行不可。

愛宕駅
 鋼索線終点。駅舎跡、愛宕ホテル跡等が残る。

清滝川駅
 鋼索線麓駅。プラットフォーム跡が残る。

資料一・愛宕山鉄道概略年表

- ・大正15（1926）年11月15日
 「愛宕山登山電気鉄道」免許交付。
- ・昭和2（1927）年8月1日
 「愛宕山鉄道株式会社」免許交付。
- ・昭和3（1928）年6月
 工事着工。
- ・昭和4（1929）年4月12日
 京都電灯嵐山駅から清滝までの平坦線3.39 kmを開業。
- ・昭和4年7月25日
 清滝川から愛宕までの鋼索線2.13 kmを開業。
- ・清滝には清滝遊園地を併設。
 愛宕駅前に愛宕遊園を開設。
- ・昭和4（1929）年12月
 愛宕スキー場完成。
- ・昭和5（1930）年7月20日
 愛宕遊園内に愛宕山ホテル・飛行塔を設置。
- ・昭和16（1941）年4月11日
 嵯峨西駅開設
- ・昭和18（1943）年12月3日
 大東亜戦争激化により廃止命令。
- ・昭和19（1944）年1月11日
 平坦線、鉄材供出のため単線化。
- ・昭和19年2月11日
 鋼索線・愛宕スキー場・愛宕山ホテル・清滝遊園地・愛宕遊園廃止。
- ・昭和19年12月11日
 平坦線廃止。
- ・昭和34年10月31日
 愛宕山鉄道株式会社解散。

資料二一・愛宕山鉄道諸元（京都電燈五十年史より引用）

山城第一の高峰愛宕山は嶽々として京洛の西北に聳え、山頂の愛宕神社は廣く國民の信仰を得て參詣者引きも切らない。茲に見る處あつて、發起人總代風間八左衛門氏外二十三名相圖り、大正十五年十一月免許を受け、昭和二年八月當社及び京阪電氣鐵道株式會社の傍系として資本金貳百萬圓を以て愛宕山鐵道株式會社を創立し、昭和四年四月平坦線嵐山清瀧間三杆四分、同年七月鋼索線清瀧川愛宕間二杆の開通を見て今日に及んだ。此の鋼索線は延長に於て本邦第一である。

事業設備

一、平坦線

一、區間 自嵯峨天龍寺造路町二〇番地

七、電線路 配電線路 三・七杆

電線路 三・三杆

電車線路 三・四杆

八、車輛 五輛（定員七十四人）

自重 一一・二噸

電動機

直捲型 二七・三キロワット

制動機 空氣、電氣、手働

九、停車場 嵐山停車場外三ヶ所

十、車庫 鐵骨亞鉛葦 九〇・七五坪

二、鋼索線

一、區間 自嵯峨清瀧空也瀧町二番地

至嵯峨清瀧月ノ輪町三〇番地

二、營業料程

一・ 杆

三、免許年月日

至嵯峨清瀧深谷町五番地

二、營業料程

三・四杆

三、免許年月日

大正十五年十一月十五日

四、開業年月日

昭和四年四月十二日

五、建設費 百參拾壹萬貳千八百五拾圓

六、線路 複線 二、九四〇米

單線 四五〇米

軌間 一・四三五米

隧道 四四四米（一ヶ所）

橋梁 三〇・五米（四ヶ所）

軌條 每米三〇呎

最小曲線半徑 一〇〇米

最大勾配 二〇分ノ一

大正十五年十一月十五日

四、開業年月日

昭和四年七月二十五日

五、建設費 百拾參萬八千六百六拾貳圓

六、線路 延長 二、一三〇米

兩端高低差 六三八・八三米

軌間 一・〇六七米

隧道 五二〇米（六ヶ所）

橋梁 三二二米（六ヶ所）

最急勾配 二・七分ノ一

最緩勾配 五分ノ一

七、電線路 配電線路 二・六杆

電車線路 二・ 杆

八、車輛 二輛（定員八十四人）

自重 九噸

制動裝置 手働、自動

車臺製造者

スイス・ギーセライルベルン會社

九、鋼索 直径 三六耗

破断力 八二砲

鋼索の速度 三・二五米毎秒
製造者 東京製鋼株式會社

一〇、捲揚機

二輪式二段減速テールエンド式
三溝動輪直径 三・八米

製造者

スイス・ギーセライベルン會社

一一、電動機

種類 三相交流誘導電動機

容量 一五〇キロワット

電圧 三、三〇〇ヴォルト

電流 三二アンペア

力率 八七%

回転数 七二〇回毎分

製造者

スイス・セシユロン會社

開通以來、嵐山電車及び京阪電車と連帶運輸を實施して京阪神方面より旅客誘引に努めたが、開業當初五歩の利金配當をしたのみで、

その後世界的不況に祟られて豫期の成績を擧げるに至らず、毎期缺損を生じた。昭和五年十二月藤安三之助氏（現社長）専務取締役となり、職員の大淘汰をなす等整理を行ひ、又

省線及び保津川遊船との連帶運輸、嵐山、保津峽、高雄等の觀光客を同社線に吸引するの方途を講じ、スキーと納涼の季節にも夫々適當の施設を行ふなど乗客誘致に努力し、營業

上一大伸展を期すると共に十年計畫の整理案を作製して利息の輕減、株金拂込の徴收、所有土地の賣却により負債の償還をなし、當社

及び京阪兩社よりの援助金補給を受けて、漸く同社の整理甦生も其の緒に就き、業態稍安定を見るに至つた。

現在以下の神を祭神としている。

資料三・愛宕神社沿革

(Wikipediaより引用)

愛宕神社（京都市）

出典：フリー百科事典『ウィキペディア（Wikipedia）』

愛宕神社（あたごじんじや）は、京都市右京区の神社である。山城・丹波国境の愛宕山（標高924メートル）山頂にある。式内社で、旧社格は府社。全国約900社の愛宕神社の総本社である。旧称阿多古神社、通称愛宕さん。

古くより比叡山と共に信仰を集めた。古くから火伏せ・防火に靈驗のある神社として知られる。3歳までに参拝すると一生火事に遭わないと言われる。上方落語に「愛宕山」がある。

「火迺要慎（ひのようじん）」と書かれた

愛宕神社の火伏札は殆どと言ってよいほど京都の家庭の台所に貼られており、飲食店の厨房や会社の茶室などにも貼られていることが多い。

現在以下の神を祭神としている。

本殿

伊弉冉尊（いざなみのみこと）・埴山姫

神（はにやすひめのみかみ）・天熊人命

（あめのくまひとのみこと）・稚産靈神

（わくむすひのかみ）・豊受姫命（とよ

けひめのみこと）

若宮

雷神（いかづちのかみ）・迦遇槌命（か

くつちのみこと）・破无神（はむしのか

み）

歴史

大宝年間（701年）704年）に、修験道の祖とされる役小角と白山の開祖として知られる泰澄によって創建され、天応元年（781年）に慶俊僧都によって中興され、和気清麻呂に愛宕山に愛宕大権現を祀る白雲寺を建立したと伝える。9世紀には神仏習合の修験道の道場となっており、本殿に愛宕大権現の本地仏である勝軍地藏、奥の院（現在の若宮）に愛宕山の天狗の太郎坊を祀っていた。

平安時代に近衛天皇が亡くなった後に、院政を行っていた鳥羽法皇が天皇の甥である重仁親王を擁立しようとしたところ、親王の父である崇徳上皇が藤原頼長に命じて愛宕神社で呪詛を行わせて天皇を呪い殺したという噂が広まり、これに激怒した法皇は重仁親王の代わりに後白河天皇を即位させ、これがきっかけに保元の乱が発生したとされている。

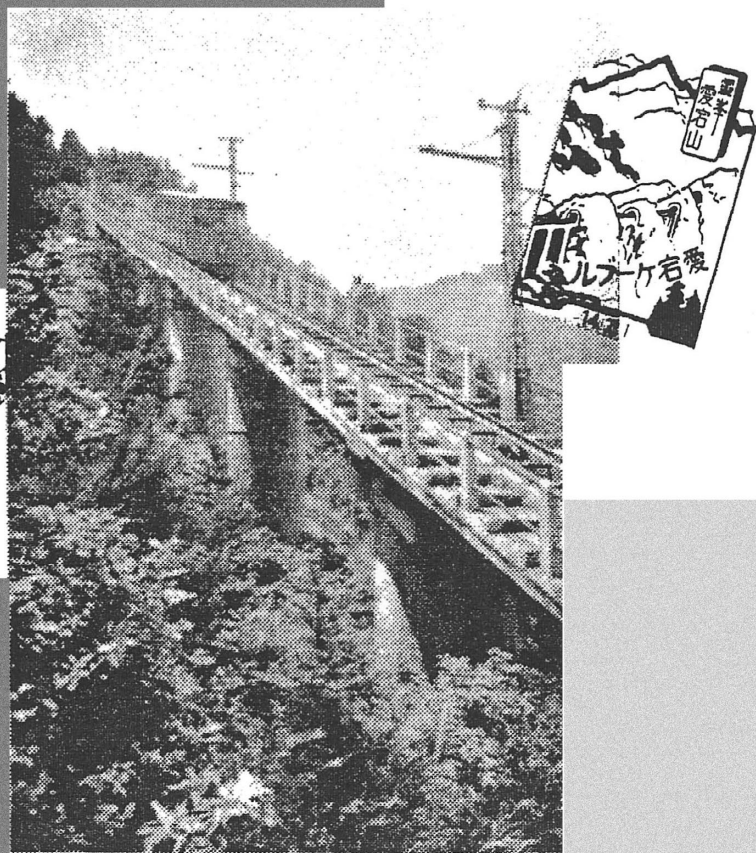
して、愛宕山鉄道の平坦線（普通鉄道）と鋼索線（鋼索鉄道）が連携して延びてきていた。愛宕山にはホテルや山上遊園、スキー場（神社の裏に設けられた。意外にも雪質が良くスキーヤーに好評であったという）まで設けられて比叡山同様の山上リゾート地となっていたが、戦時体制下でこれらは撤去された。戦後は再び信仰の山に戻り、ケーブルカーや山上施設が復活することはなかった。このため愛宕神社の参詣は平成の今もなお山麓の清滝や水尾から徒歩での登山が唯一の方法である（上り：約2時間、下り：約1.5時間）。なお、現在はベンチなどの休憩施設はあるものの茶店等はなく、社務所に缶ジュースの自動販売機が一カ所にあるのみである。その意味では明治期より不便であるとも言える。

天正10年（1582年）5月、明智光秀は戦勝祈願のために愛宕神社に参籠し、本能寺の織田信長を攻めるかどうかを占うため籤を引き、3度の凶の後、4度目に吉を引いたという。翌日、同神社で連歌の会を催したが、その冒頭に詠んだ歌「時は今あめが下しる五月哉」は光秀の決意を秘めたものとされる。明治の神仏分離により白雲寺は廃絶されて愛宕神社となった。勝軍地藏は京都市西京区大原野の金蔵寺に移された。明治14年に府社に列格した。第二次大戦後は神社本庁の別表神社となった。

明治期には参詣道の途中にいくつか茶店があり、休憩する者や名物の土器（かわらけ）投げで賑わったという。

昭和4年（1929年）から昭和19年（1944年）にかけては、京福電気鉄道嵐山本線の嵐山駅から神社の近くまでの参詣路線と

洛北随一の奇観！
天然の美！！



来れ！愛宕山へ！！

愛宕山ケーブル
索道散策本

平成十九年六月二十五日初版発行
平成十九年六月二十八日第三版発行

発行者 日本之廢道編輯部

頒價 零圓

※亂丁・落丁無きやう装丁願ひます