

比叡山における鉄道敷設と延暦寺

卯田卓矢

- I. はじめに
 - (1) 研究課題
 - (2) 研究対象
- II. 伝教大師一千百年遠忌と延暦寺
 - (1) 遠忌記念事業と輸送対策
 - (2) 遠忌の奉修と遠忌後の延暦寺
- III. 比叡山への鉄道敷設
 - (1) 都市近郊における霊山の開発
 - (2) 京都および坂本方面から比叡山への鉄道敷設
- IV. 鉄道敷設に対する延暦寺の取り組み
 - (1) 京都方面の変化とその対応
 - (2) 坂本方面への対応
 - (3) 延暦寺の取り組みの特性
- V. おわりに

I. はじめに

(1) 研究課題

近代の社寺参詣は交通機関の発達、特に鉄道網の整備によって従来の徒歩から鉄道を利用した移動形態へ変化した。その背景には、成田鉄道や大師電気鉄道などの設立にみられるように、参詣者輸送を重視した鉄道会社の事業展開が関係した。なかでも効率的な輸送需要を必要とした私鉄では、著名な社寺や名所地を沿線に組み入れた路線開拓が精力的に行われた。この「汽車の巡礼本位」¹⁾とも称される鉄道会社の事業方針によって鉄道利用の参詣者が多くを占めるようになった。また、

鉄道による大量輸送が可能となったことで、近世期の賑わいを凌ぐ社寺も存在した²⁾。

近代の社寺参詣に関しては、これまで主に鉄道会社、参詣行動、社寺およびその周辺地域という3つの観点から研究が進められてきた。第1の研究では、鉄道会社の経営特性を論じた青木³⁾、宇田⁴⁾、對馬⁵⁾や、参詣者獲得をめぐる鉄道会社間の競合を検討した白土⁶⁾などがある。第2については、参詣ルートの変化や参詣者の鉄道利用実態を考察した小野寺⁷⁾、星野⁸⁾、森⁹⁾、小田¹⁰⁾、中西¹¹⁾のほか、鉄道会社の乗客誘致策による参詣行事および行動の変化を明らかにした平山¹²⁾などの研究がある。

第3については、社寺の周辺地域に焦点を当てた研究が多くみられる。地理学では、新勝寺¹³⁾、大山¹⁴⁾、生駒山¹⁵⁾、木曾御嶽¹⁶⁾、江の島¹⁷⁾、筑波山¹⁸⁾などが取り上げられ、これらに立地する門前町や信仰登山集落(山岳宗教集落)が鉄道敷設やその後の沿線開発によっていかに変化したかが検討された。

一方、これら周辺地域を主題とした研究に対して、参詣先である社寺それ自体に着目した研究は多くない。その中で、鈴木¹⁹⁾は穴守稻荷神社や宝山寺を取り上げ、鉄道敷設による参詣者増加に伴い、社寺が境内施設の拡充などを進めたことに言及した。森²⁰⁾は江の島を対象に、鉄道敷設を機に増加した遊覧者のさらなる来訪を期待し、神職や旧御師が誘致活動を行うようになったことを指摘し

キーワード：鉄道敷設、霊山、俗化、境内整備、延暦寺

た。平山²¹⁾は鉄道会社が主導した参詣行事の誘致策に対する神社側の対応について検討した。また、飯塚・加藤²²⁾では明治維新後に衰退した寺院の復興を企図した境内の名所化の取り組みが、鉄道会社の遊園地開発や地元名士の協力によって促進されたことを明らかにした。以上の研究からは、鉄道敷設が社寺の運営に大きな影響を与えたことが看取される。そのため、この第3の研究では社寺を取り巻く地域を対象とするだけでなく、社寺側の動向についても注視することが重要となる。

しかしながら、社寺を対象とした先行研究では、鉄道敷設を機とした参詣者の増加策や誘致活動が論じられる一方で、参詣者の急増に伴う俗化への対応については十分に検討されていない。鉄道の大量輸送による参詣者の多数の来訪は、宗教施設や境内の破壊などを生じさせた²³⁾。また、これらの直接的なダメージは、社寺が有する宗教的雰囲気の下下といった間接的なダメージを引き起こすこと

も少なくない²⁴⁾。こうした直接および間接的ダメージは社寺の存続そのものに関わることもある。そのため、社寺側は参詣者の増加策とともに、森厳や風致の保持といった俗化への対策も同時に行う必要があったと考えられる。以上のことから、近代の社寺参詣における社寺側の動向を実態に即して解明するには、この「負のインパクト」といえる状況への取り組みについても視野に入れる必要があるだろう。

そこで本稿では、大正末期から昭和初期の比叡山を事例に、延暦寺が鉄道敷設に伴う負のインパクトを含めた山腹の変化をいかに捉え、具体的な取り組みを進めたのかについて検討することを目的とする。

(2) 研究対象

比叡山は京都府と滋賀県の境に位置し、主峰の大比叡(848m)と近接する四明ヶ嶽(838m)などから構成される(図1)。この地は788(延暦7)年に最澄が一乗止観院(現

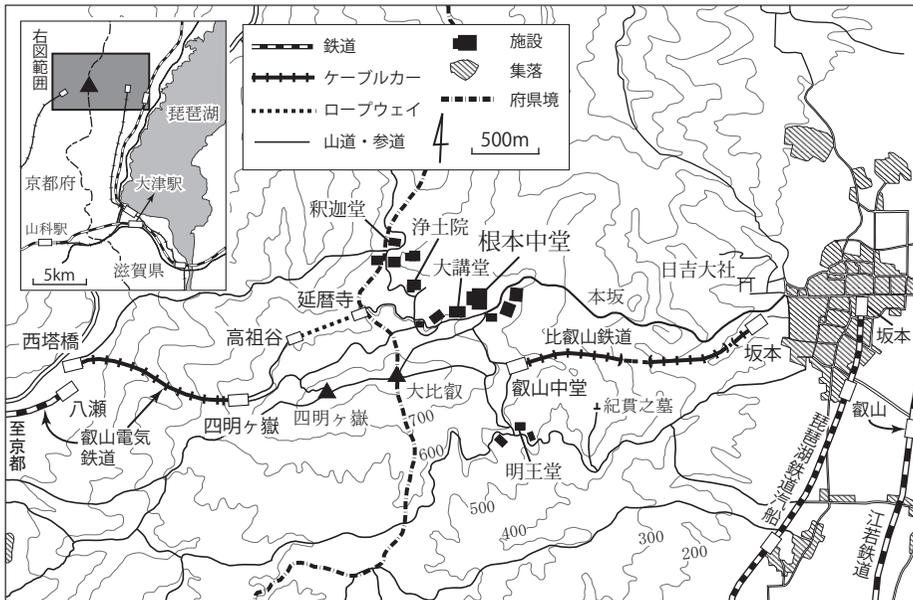


図1 昭和戦前期の比叡山

天台宗務庁教学部編『趣味の比叡山』比叡山延暦寺開創記念事務局, 1935の添付地図をもとに作成。

根本中堂)を建立し、その後天台宗を開いて以来、多くの祖師高僧を輩出した日本仏教の母山のひとつとして知られている。山内の主要施設は滋賀県側の尾根や溪間部に位置し、南から根本中堂、大講堂、文殊楼などを有する東塔、浄土院、釈迦堂、にない堂(常行堂・法華堂)などが立地する西塔、横川中堂を中心とする横川に大別される。延暦寺とはこれら3つの地区と東麓の坂本に所在する里坊を総称したものである。

明治新政府による一連の宗教政策は延暦寺を含む各地の霊山に深刻な影響を与えた。なかでも「引き裂き上知」と呼ばれた1875(明治8)年の上知令²⁵⁾では、社寺の経済的基盤であった境内地の多くが没収され、堂塔の修繕すら困難な状況に陥った。この収公に対して、延暦寺は法令後すぐに境内地の返還運動を開始し、1879(明治12)年に堂塔や僧坊を含む約419町が境内地に編入された。その後、1908(明治41)年には旧寺領の約9割が返還された。ただし、先の法令によって没収された四明ヶ嶽およびその付近数十町は返還されなかった²⁶⁾。

また、延暦寺は1897(明治30)年に制定された天台宗憲章により天台宗務庁から分離し、総本山でありながら独自に財源の確保や組織運営を行う体制へ移行した²⁷⁾。そのため、後述する延暦寺の取り組みは天台宗(一宗)ではなく、延暦寺(一山)の意向が強く反映されていたと考えられる。

比叡山のように都市と近接した霊山は明治末ごろから山麓への鉄道敷設の動きがみられた。大正中期以降になると、生駒山、摩耶山、筑波山、高尾山などでは山麓と山腹とを結ぶケーブルカーが敷設された。これにより山内に立地する社寺への参詣の便が飛躍的に向上し、参詣者が増大した。また、この敷設を機に山頂駅付近に遊園施設やキャンプ場などが建設される山もみられた。その中で、比叡山は京都および坂本(大津)の両方面から

ケーブルカーが開業し、さらに京都側の山頂駅付近に遊園施設や別荘が建設された。これに対し、延暦寺は山腹の急激な変化に対応した一連の取り組みを進めた。以上の点から、比叡山は鉄道敷設による社寺側の動向を検討する上で重要な事例といえる。なお、本稿は山岳全体を示す際には比叡山、寺院を示す際には延暦寺と区分する。

比叡山における鉄道敷設や開発に関しては、自治体史や会社史、鉄道史により概要が述べられている²⁸⁾。しかし、延暦寺側の動向については十分に検討されていない。また、戦後長きにわたって天台座主を勤めた山田恵諦によるケーブルカー開業当時の回想²⁹⁾があるものの、ケーブルカーの敷設に伴い実施された境内整備については触れていない。本稿では、事業計画、機関誌、自治体への請願書といった延暦寺側の資料を使用することで取り組みの詳細を検討する。

以下、Ⅱではその後の延暦寺の方針に多大な影響を与えた伝教大師一千百年遠忌(以下、遠忌)について述べる。Ⅲでは比叡山への鉄道敷設の経緯を概観する。Ⅳでは敷設に対する延暦寺の取り組みを検討し、その特性について考察を加える。なお、延暦寺は1927(昭和2)年の坂本方面のケーブルカー開業前後に様々な対策を講じていることから、本稿は特にこの時期に注目する。

Ⅱ. 伝教大師一千百年遠忌と延暦寺

延暦寺は古くから天台僧の修行の山としての性格が強く、参詣者に対する関心は高くなかった。寺社参詣が盛んであった近世中期においても宿泊施設や茶店などはほとんどみられなかったとされる³⁰⁾。この姿勢は明治に入っても概して変化はなく、外部から「一山に立籠つて居」³¹⁾と称されることもあった。だが、大正後期ごろになると従来の姿勢が延暦寺内部や天台宗内で問題視され、思想の喧伝や参詣者の受け入れ、また延暦寺への移動

手段の改善が求められるようになった。これらの変化の契機となったのが1921（大正10）年の遠忌であった。本章ではこの遠忌に注目し、奉修までの経緯やケーブルカーの敷設計画との関係について検討する。

（1）遠忌記念事業と輸送対策

遠忌とは宗祖や中興の祖の遺徳を讃えるために執り行われる大規模な法要のことであり、天台宗では1921年が最澄入滅後1100年の年忌に当たっていた。明治以降の遠忌はこの本来の意味に加えて、当時の仏教界の変動を背景に新時代の教団のあり方を宗内外に示す重要なイベントと捉えられていた³²⁾。天台宗では当年の遠忌（3月16日～4月4日）を特に後者の意味から重視していた。

天台宗は奉修に向けて1916（大正5）年に御遠忌事務局を開設した。翌年8月には遠忌を通して最澄の報恩を伝道する「宗祖大師伝道奨励」の親諭が発せられた³³⁾。そして、同年11月からは天台座主や布教師による全国各教区への巡錫（伝道）が開始された。この巡錫は全国28の道県、80あまりの寺院や施設を遠忌前年までの3年間、延べ240日以上にわたって伝道する極めて精力的なものであった。

また、延暦寺では記念事業として、浄土院や大講堂の改修、京都・坂本両方面からの主要参道の補修工事が行われた。さらに遠忌期間中には、根本中堂、宿院、浄土院などの主要な堂塔近くに臨時の休憩所が設けられることになっていた³⁴⁾。

遠忌では以上のような記念事業が精力的に進められたが、その背景には当時の延暦寺や天台宗をめぐる社会状況が深く関係した。明治以降の延暦寺は、先述のように外部に対して閉鎖的ともいえる姿勢を続けていた。だが、この姿勢によって「世間から忘れられた状態であるとされ、信者の中には宗祖である最澄の名さえ忘却している者がいると指摘

されていた³⁵⁾。また、遠忌の年にはこれまで空海と最澄の記載があった尋常小学日本歴史5年用の教科書が、新年度から最澄の箇所のみ削除されることも起きていた³⁶⁾。

天台宗はこうした教団をめぐる危機的状況に対し、遠忌を教団再興の重要な契機と位置づけ、多数の記念事業を実施した。記念事業は表1のように、巡錫や堂塔改修に加えて、記念図書の出版、地方団参者の募集、叡山文庫の開設など、信者や一般参詣者への喧伝を重視した事業が計画された。なかでも参詣者の来訪を企図した堂塔改修や参道整備は、新聞紙上に「鎮護国家、玉体安穩を祈願の叡山が民衆を主とした遠忌を行ふのは開山以来初めて³⁷⁾」と記されたように、遠忌を象徴する事業として重視された。

また、記念事業の1つにあった地方団参者

表1 伝教大師一千百年遠忌の記念事業計画

事項	内容
報恩伝道	天台座主、布教師による巡錫事務局に本部、各教区に支部全国一斉の伝道
堂塔の改修	浄土院（御廟）、大講堂など天沼俊一（建築史家）監修
参道の改修	主要な参道（本坂、無動寺道、山内諸道）の補修・拡張
臨時休憩施設の設置	主要施設付近 大津駅前、公会堂、乗船場など
記念図書の出版	最澄に関する一般書 三浦周行、須藤南翠、与謝野晶子などが執筆
宗祖事跡調査と霊跡保存	天台宗寺院や他宗寺院への調査
地方団参者の募集	輸送は各交通機関と連携 宿院（宿泊施設）の改修
叡山文庫の開設	天台教書などの収蔵と公開

注）記念法要は除く。

『伝教大師一千百年御遠忌奉修趣意書』（叡山文庫所蔵）、
「大阪朝日新聞（京都附録）」をもとに作成。

の募集では、参拝団の移動手段に高い関心が寄せられ、鉄道や汽船を活用した輸送対策が実施された。その中で注目されるのが江若鉄道との関係である。大津への鉄道敷設は1880(明治13)年7月の東海道線の開業を嚆矢とし、その後、1912(大正元)年8月に京津電気軌道が三条大橋一札の辻(現 大津市京町付近)間を開業したことで京都からの交通利便性は高まっていた。ただ、大津と坂本方面とを結ぶ鉄道はなく、移動は徒歩や人力車に限られた。延暦寺はこの対策として、当時大津から若狭方面への鉄道敷設を計画していた江若鉄道の株式を大量取得し、坂本への早期開業に協力することで参詣者の移動手段の改善を図った。江若鉄道の株式8万株は関係都市への割り当て方式を採用していたが、ほとんどが地元住民による零細株主が保有しており、株主の平均保有株数は10株程度であった。その中で、投資目的の他府県居住者を除き県内で唯一1000株以上の高額出資者が延暦寺であった³⁸⁾。延暦寺の保有数は3,500株以上に上っており、鉄道敷設への期待の大きさがうかがえる。江若鉄道は1920(大正9)年1月の設立後、敷設工事を漸次行い、最初の営業区間である三井寺下—叡山間は遠忌の奉修に合わせる形で法要前日に開業した。これによって坂本までの鉄道移動が可能となり、参詣の便が高まった。

(2) 遠忌の奉修と遠忌後の延暦寺

以上の多岐にわたる事業や輸送対策もあり、団参者は遠忌前日から延暦寺へ訪れた。遠忌が始まるとさらに増加し、座主出座の法華三昧、常行三昧などの「有難き法要を拝まんとい万近くの参拝者がおしよせた」³⁹⁾。

こうした盛況は地元紙でも大きく取り上げられ、「大阪朝日新聞(京都附録)」⁴⁰⁾や「京都日出新聞」では遠忌の動静や日程を連日写真入りで報じた。なかでも「大阪朝日新聞」は「変り行く比叡山(上)(下)」と題する特

集記事を掲載した。記事では、最近まで「貴族的な天台宗は山の中に静まり返つてゐた、が然しもうじつとして居られない時機が来た、今や天台の教へは漸く叡山を下つて貴族から平民の群に交らうとしてゐる」⁴¹⁾と、遠忌を機とした天台宗の変化が述べられている。また、当時真言宗の僧侶であり、のちに仏教学者となる大山公淳は遠忌期間後半に延暦寺へ訪れた際、途中の山科駅から叡山御遠忌伝道団が車中慰問を行い、大津駅到着時には奏楽隊の歓迎があったと述べており⁴²⁾、周辺は期間を通して賑わっていた。

天台宗は以上の盛況を受けて、布教団による最澄の報恩伝道を遠忌後さらに5年間継続することを決定した⁴³⁾。また、延暦寺ではこれまで重視されなかった信者に対する本山参詣の勧誘を意識するようになった。ただ、本山参詣のための移動手段については、江若鉄道が開業したものの、山腹へは従来と同じく徒歩や駕籠によらなければならなかった。当時の新聞記事には、比叡山は遠忌を機に開放されたものの、移動は江若鉄道と汽船のみであり、利便性は高くないと指摘されていた⁴⁴⁾。

参詣者やその移動手段に対する延暦寺の関心は、先述のように概して高くなかった。しかし、遠忌の際に多数の参詣者が来訪したことを目の当たりにし、さらなる利便性向上を図るため、江若鉄道に続く新規の鉄道敷設に向けた動きをみせるようになった。この当時、京都方面では後述する叡山電気鉄道により八瀬から四明ヶ嶽付近を結ぶケーブルカーの敷設計画が進められており、また坂本方面においても遠忌前の1919(大正8)年ごろからケーブルカーの敷設申請が行われていた。特に後者は線路や駅が境内地の一部に立地することもあり、寺は計画の可否を含めて鉄道会社と協議する必要があった。延暦寺はこの計画に対し遠忌前の段階では鉄道会社との話し合いを行わなかった。しかし、遠忌の盛況を受けてその翌年の1922(大正11)年6月か

ら開業に向けた交渉を開始することになった⁴⁵⁾。その後、ケーブルカーは1927年3月に開業した。

以上の一連の経緯からは、延暦寺の寺院方針に大きな転換をもたらした遠忌が、鉄道敷設においても重要な契機となっていたことがうかがえる。

Ⅲ. 比叡山への鉄道敷設

延暦寺が鉄道会社と交渉を始めた大正後期は、私鉄による霊山への開発が高まりをみせる時期であった。その中で、比叡山も行楽・遊覧の対象と位置づけられ、京都と坂本の両方面から開発が進行した。以下、本章では都市近郊の霊山をめぐる開発を概観したあと、比叡山への鉄道敷設の経緯について述べる。

(1) 都市近郊における霊山の開発

都市近郊の霊山は大正中期以降、郊外散策、特に近郊の山を対象としたハイキングへの関心の高まりや、鉄道建設の手続きの緩和などを背景に、ケーブルカーの敷設が盛んに進められた。表2は大正中期から昭和戦前期における霊山を対象としたケーブルカーの開業状況を示したものである。これによると、路線は10年間で20近くに上り、また開業したケーブルカーの多くは京都、兵庫、奈良、東京などの都市近郊の霊山が対象となっていた。霊山の宗教的性格をみると、各宗派の本山（総本山、別格本山）や名利、民間信仰などによって古くから信仰された山が多く、かつ明治初年の神仏分離令をはじめとする一連の宗教政策以降も教団組織が維持された山であることがわかる。

ケーブルカーの開業後、各地の霊山には多数の参詣者が訪れた。そのうち、生駒山では開業後の3日間に1万2,000人が乗降し、以後も月10万人の好成績を上げた⁴⁶⁾。妙見山では開業から2ヶ月で6万9,000人、1日平均1,000人を超える乗降客数を記録した⁴⁷⁾。また、生

表2 昭和戦前期における霊山を対象としたケーブルカーの開業状況

霊山名（所在府県）/ 社寺	標高(m)	開業年月
生駒山（奈良県）/ 宝山寺	641	1918. 8
信貴山（奈良県）/ 朝護孫子寺	437	1922. 5
摩耶山（兵庫県）/ 天上寺	699	1925. 1
妙見山（兵庫県）/ 妙見宮	660	1925. 8
朝熊山（三重県）/ 金剛證寺	555	1925. 8
筑波山（茨城県）/ 筑波山神社	877	1925. 10
比叡山（京都府）/ 延暦寺	843	1925. 12
男山（京都府）/ 石清水八幡宮	143	1926. 6
高尾山（東京府）/ 薬王院	599	1927. 1
比叡山（滋賀県）/ 延暦寺	843	1927. 3
稲荷山（岡山県）/ 最上稲荷	287	1929. 2
生駒山（奈良県）/ 宝山寺	641	1929. 3
屋島山（香川県）/ 屋島寺	292	1929. 4
愛宕山（京都府）/ 愛宕神社	924	1929. 7
箸蔵山（徳島県）/ 箸蔵寺	633	1930. 6
高野山（和歌山県）/ 金剛峯寺	—	1930. 6
信貴山（奈良県）/ 朝護孫子寺	699	1930. 12
五剣山（香川県）/ 八栗寺	375	1931. 2
大山（神奈川県）/ 大山阿夫利神社	1252	1931. 8
御岳山（東京府）/ 武蔵御嶽神社	929	1934. 12

和久田康雄『私鉄史ハンドブック』電気車研究会、1993
および各社史をもとに作成。

駒山、摩耶山、愛宕山などでは鉄道敷設を機に私鉄によって山上付近に遊園地やキャンプ場が建設されており、都市近郊の霊山はこの時期、行楽・遊覧の対象として大きな変貌を遂げた⁴⁸⁾。

(2) 京都および坂本方面から比叡山への鉄道敷設

京都方面からの鉄道計画は、1921年3月に京都電燈株式会社内の叡山電気鉄道が出町柳一八瀬間の平坦線と八瀬から四明ヶ嶽へのケーブル線を申請、翌年11月に免許を取得した⁴⁹⁾（表3）。京都電燈は大正初期から本業の電力部門に加えて鉄道事業に関心を示し、洛北や比叡山への路線開拓に乗り出していた。

その後、1925年9月に平坦線、同年12月に

表3 大正～昭和戦前期の比叡山における鉄道敷設と延暦寺

年月日	比叡山 / 鉄道敷設・開発関連	延暦寺
1916		御遠忌事務局の開設
1917. 8		天台座主が宗祖大師伝道奨励を宣言
11		天台座主や布教師による巡錫の開始
1919	坂本方面のケーブルカー敷設申請の開始	
1920. 1	江若鉄道が設立	
1921. 3. 7	叡山電気鉄道が平坦線とケーブル線の敷設申請	
3. 15	江若鉄道が三井寺—叡山間を開業	
3. 16		伝教大師一千百年遠忌（～4月4日）
1922. 6		坂本方面の鉄道敷設に向けて鉄道会社と交渉開始
11. 8	叡山電気鉄道が敷設免許取得	
1923. 4		坂本方面のケーブルカー計画に同意
1924. 4	比叡登山鉄道が敷設免許取得	
1925. 9. 27	叡山電気鉄道が平坦線を開業	
11. 3	比叡登山鉄道が建設工事に着手	
12. 20	叡山電気鉄道がケーブル線を開業	
	八瀬駅付近の遊園施設の開設	
1926. 3		文殊楼～叡山中堂駅の参道を新設
5. 19		境内地に制札の設置申請
9. 14		天台座主が京都府知事へ陳情書を提出
11. 25	「湖国に延びる電鉄線」の連載はじまる	
12. 27	比叡登山鉄道が比叡山鉄道に社名変更	
1927. 1		比叡山延暦寺開創千五百五拾年記念法要の記念事業の一環として境内整備計画を発表
3. 15	比叡山鉄道がケーブルカーを開業	
8	琵琶湖鉄道汽船が三井寺—坂本間を開業	
1928. 10. 21	京都電燈がロープウェイを開業	
1929. 5		延暦寺駅～山王院の参道を新設
		延暦寺駅～釈迦堂の参道を新設
7		貯水地を戒壇院裏、根本中堂付近、弁慶水付近（2か所）に建設
8		叡山中堂駅～明王堂の参道を新設
10		この月までに根本中堂付近の諸堂の移築完了
1933. 5		無断露店の撤去
1937. 4. 17		比叡山延暦寺開創千五百五拾年記念法要（～5月7日）

『伝教大師一千百年御遠忌奉修趣意書』、登山鉄道関係書類、往復諸願書綴、諸願書届書類綴、『比叡山延暦寺開創千五百五拾年記念法要並事業記念法要費募集計画概要』、『比叡山延暦寺開創千五百五拾年記念法会事業報告』（以上、叡山文庫所蔵）、『天台座主記（校訂増補）』、『坂本ケーブル75年のあゆみ』、『京都電燈株式会社五十年史』、『大阪朝日新聞（京都附録、京都滋賀版）』、『京都日出新聞』をもとに作成。

ケーブル線が開業した。ケーブル線は終点の四明ヶ嶽駅へ約9分で達し、そこから延暦寺

（山王院付近）へは約2kmの距離となった。これにより峻険であった山道を、「汗のアの

字も出⁵⁰⁾ることなく登ることが可能となった。また、京都市内から延暦寺への往復所要時間がそれまでの1日から3～4時間へと大幅に短縮した。ケーブル線の乗降客数をみると、開業月の12月は1日最大1,221人⁵¹⁾、翌年8月には1か月で24万人以上を記録し、特に8月15日には1日で1万837人に上った⁵²⁾。

また、京都電燈は輸送事業に加えて、付帯事業として沿線付近に遊園施設を建設し、乗客誘致を図った。そのうち、平坦線終点の八瀬駅では温水プール、電気列車、動物園、昆虫館などがケーブル線開業と同月に開園した。さらに、四明ヶ嶽駅から四明ヶ嶽山頂に至る道沿いには運動場が開設されたほか、周辺に山荘やホテルの建設も計画された⁵³⁾。

一方、坂本の山麓から山腹を結ぶケーブルカーの計画は1919年ごろから進められ、同年10月以降、3社が相次いで出願した。その後、1924(大正13)年4月に3社共同の比叡登山鉄道株式会社が坂本—叡山中堂間の免許を取得した⁵⁴⁾。

また、坂本周辺では京都方面を含む鉄道計画の具体化を受けて、輸送各社による新規路線や沿線開発の計画が活発化した。ここでは当時の坂本の様相を建設期間中に連載された新聞記事(「湖国に延びる電鉄線」)をもとに簡単にみておきたい。

記事によると、湖南地域は遊覧の場として注目を集めており、なかでも坂本の発展は目覚ましく、「電車も船もケーブルも坂本へ坂本へと集ってくる⁵⁵⁾」状況であった。この時期、坂本へは天津電車軌道が天津から敷設工事を進めており、天津電車軌道や比叡登山鉄道(1926年12月に比叡山鉄道に改称)、既存の湖南汽船などでは比叡山を含む坂本周辺を行楽シーズンの「唯一の儲け場所⁵⁶⁾」として大きな期待を寄せていた。さらに、ケーブルカーの停留予定地付近(権現山、裳立山)では延暦寺から土地を借り受けて、貸別荘や料理屋などを建設する計画もあった⁵⁷⁾。

坂本方面からのケーブルカーは1927年3月に開業した。これにより山腹の叡山中堂駅へは約11分で達し、参詣の便が飛躍的に高まった。また、輸送各社ではこの開業を受けて坂本への乗客誘致策を活発に展開した。そのうち、湖南汽船は坂本港から坂本駅(比叡山鉄道)の乗合自動車免許を取得し、ケーブルカーの乗客を「そつくり乗合自動車で棧橋に運び、急行船に詰め込⁵⁸⁾」む計画を進めた。また、山麓に坂本駅を開設した琵琶湖鉄道汽船(1927年1月に天津電車軌道、太湖汽船、湖南鉄道が合併)は、京阪電鉄および比叡山鉄道と連携した誘致を図った。具体的には、1928年1月に比叡山初日の出の臨時割引廻札券、納涼期には叡山中堂駅階上の平八食堂と連携した食券付納涼連絡券を発売した⁵⁹⁾。さらに、延暦寺の法要(追弔大法要、琵琶湖水死者追弔大法会)や行事(巳成金、弁財天造天会)を対象とした割引券の発売および臨時運転なども実施された⁶⁰⁾。

こうした各社の誘致策もあって比叡山には多数の参詣者が訪れた。図2は比叡山鉄道における乗降客数の推移を示したものである。これによると、開業年の1927年は38万2,500

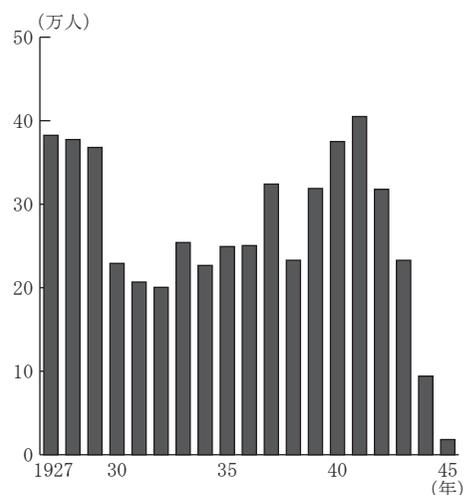


図2 比叡山鉄道の乗降客数の推移

比叡山鉄道株式会社編『坂本ケーブル75年のあゆみ』をもとに作成。

人、翌28年は37万7,000人、29年は36万8,000人を記録し、これに京都方面からの参詣者を含めると1か月10万人に上るとされた⁶¹⁾。また、乗降客数は戦時中の1943年まで年間約20～40万人で推移した。

IV. 鉄道敷設に対する延暦寺の取り組み

本章では、比叡山への鉄道敷設に対する延暦寺の具体的な取り組みを、京都と坂本の山麓別に検討する(表3参照)。

(1) 京都方面の変化とその対応

京都方面からの鉄道計画に対して、延暦寺は鉄道会社に路線や駅の立地場所の説明を求めたり、交渉を行ったりすることはなかった。これは、坂本方面からの計画とは異なり、当方面のケーブル線の路線、駅ともに延暦寺の境内地外に立地しており、事前に話し合う必要がなかったためである。ただ、延暦寺は遠忌を機とした参詣者の勧誘への自覚もあり、寺の機関誌である『比叡山』に関連記事を掲載するなど、鉄道計画を注視していた。記事では具体的に、工事の進捗状況やケーブルカーを話題とした僧侶の対談などがみられた。そのうち、後者の対談では、敷設によって「坂本から山越へで京都へ出られて大変便利になりますね、老人などは喜ぶ事せう」⁶²⁾と述べられており、参詣者の利便性の向上が期待されていた。

一方、ケーブル線の開業後、四明ヶ嶽駅から訪れる参詣者が急増すると、延暦寺は参詣者の火の不始末を危惧し、対策を講じた。具体的には開業5ヵ月後の1926年5月、境内地に火災の注意を喚起する制札を設置した。延暦寺が大津警察署に提出した申請書によると、開業以来、参詣者が「頓ニ増加シ煙草ノ吸殻等ヲ路傍ニ放棄スルモノアリ落葉堆積シアル境内林並ニ所有林及ビ保護建造物ヲ有スル当寺トシテ火災危険ノ恐ニ堪エス」と、参詣者の煙草の吸殻などによる森林火災を危惧

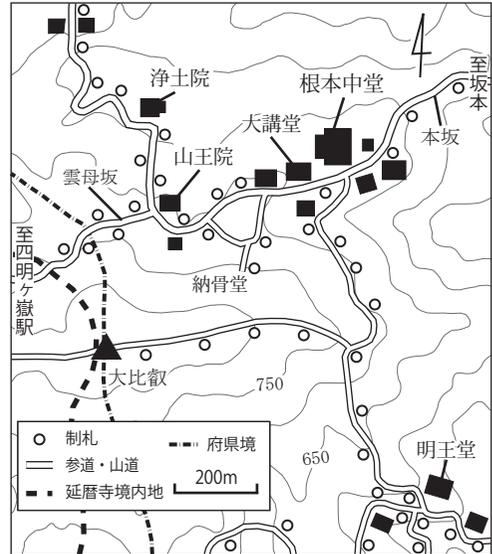


図3 延暦寺における制札の設置場所
「制札建設願」往復諸願書綴(叡山文庫所蔵)をもとに作成。

していた。制札は高さ5尺(約1.5m)、札には「みだりに葺の吸がらを捨て又は焚火をなすべからず」と記され、下部に吸殻入れが取り付けられた⁶³⁾。こうした制札は四明ヶ嶽駅から延暦寺へ向かう参道や、山王院、浄土院、大講堂、根本中堂、明王堂などの主要な堂塔付近に設置された(図3)。

また、同年9月には四明ヶ嶽周辺の変化に対して、天台座主から京都府知事宛の陳情書が提出された。陳情書では、四明ヶ嶽は天台宗の重要な聖域地の1つであるが、ケーブル線の開業によって早暁から深夜まで来訪者の喧噪が絶えず、「宗教上ノ威信ニ関スルコトニシテ我カ天台宗総本山タル延暦寺ノ心痛ニ堪ヘサル」とされた。そして、所管である京都府に対し、四明ヶ嶽周辺の開発規制を要望した⁶⁴⁾。

(2) 坂本方面への対応

坂本方面からのケーブルカーの敷設工事は1925年11月に開始された。延暦寺はこのころから機関誌の『比叡山』に工事の進捗状況に

関する記事を数度にわたって掲載した。記事では、工事の施工認可や諸施設の解説のほか、開業直前には「試運転を行ひ其結果は予想外の好成績」⁶⁵⁾ などといった建設経過が詳しく報じられており、鉄道開業への期待の大きさがうかがえる。

他方、延暦寺は開業を数か月後に控えた1927年1月に、開業後を視野に入れた大規模な境内整備計画を発表した。これは1937(昭和12)年に奉修予定の比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要(以下、開創法要)における記念事業の一環として計画されたものである。この記念事業は、祖師堂の建設、宿院や諸堂の改修、記念出版などがあり、先述した遠忌と同様に施設改修や喧伝に関する多数の事業が計画された(表4)。

その中で、開創法要の基本方針をまとめた『比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要並事

表4 比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要の記念事業計画

事項	内容
霊域地、保勝地の設定	霊域地…東塔・西塔周辺 明王堂一帯 保勝地…紀貫之墓一帯
境内・施設	祖師堂の建設 延暦寺本坊、書院の建設 宿院の改築 会堂の建設 参道の改修 防火施設の建設 根本中堂付近の諸堂移築 無料休憩所の設置 特別墓域の設定
堂塔の改修	根本中堂廻廊、戒壇院 横川中堂などの改修
記念出版	延暦寺史の編纂と出版 天台座主記の編纂と出版 最澄著の現代訳の出版

注) 記念法要は除く。

『比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要並事業記念法要費募集計画概要』をもとに作成。

業記念法要費募集計画概要』の「趣意書」には、「輓近山上に於ける交通機関の発達に伴ひ百般の施設を完全にし広く檀信徒の参拝を勧誘」⁶⁶⁾ すると記され、当時の比叡山をめぐる交通機関の発達、すなわち京都・坂本両方面からのケーブルカーや後述のロープウェイの開業を踏まえた施設整備が信者を含む参詣者を勧誘する上で重要であることが示された。開創法要は1927年に事務局が開設され、10年後の奉修に向けて準備が進められており、先の遠忌と同じく延暦寺や天台宗の重要なイベントと捉えられていた。その中で、施設整備の計画が記念事業の一環として位置づけられたことは、延暦寺にとってこの計画がいかに重視されていたかがうかがえる。

延暦寺は以上の方針のもと、東塔・西塔を中心とした参道改修や、関連施設の整備を計画した。以下では、計画の詳細と実施状況について検討する。

表5および図4は計画のうち参道改修について示したものである。計画では、既存の参道である根本中堂から釈迦堂、文殊楼から五智院(E)、釈迦堂から横川、坂本から根本中堂などに加えて、新たに叡山中堂駅から根本中堂(A)、叡山中堂駅から明王堂(B)、三角点から叡山中堂駅、開設予定の延暦寺駅(ロープウェイ)から山王院(C)、延暦寺駅から釈迦堂(D)の改修も予定されており、各駅から来訪する新たな参詣者の利便性が配慮された。ロープウェイは京都電燈が京都方面のケーブルカーに続く新たな交通手段として、四明ヶ嶽駅北東の高祖谷から延暦寺西塔付近に建設したものである(1928年10月開業)。

参道の改修計画はその後、叡山中堂駅から根本中堂、同駅から明王堂、延暦寺駅から釈迦堂などの新駅に関わる参道が1930(昭和5)年までにすべて竣工された⁶⁷⁾。一方で、既存の参道は一部を除き改修されておらず、鉄道に関係した改修が特に重視されたことがわかる。

また、整備計画では開業後の境内地の俗化

表5 開創法要の記念事業計画における
参道改修

起終点	記号	参道経路	距離
叡山中堂駅	(A)	叡山中堂駅～根本中堂	6町半
		文殊楼～叡山中堂駅	7町半
	(B)	叡山中堂駅～明王堂	6町
		三角点～叡山中堂駅	6町
延暦寺駅	(C)	延暦寺駅～山王院	2町半
	(D)	延暦寺駅～釈迦堂	4町
その他	(E)	文殊楼～五智院	4町
	(F)	三角点～納骨堂	6町
		根本中堂～釈迦堂	14町
		釈迦堂～横川	36町
		釈迦堂～黒谷	8町
		坂本～根本中堂	25町
		坂本～横川	40町
	坂本～明王堂	25町	

注) 記号は図4に対応。記号無しは経路不明および
地図外のため省略。

『比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要並事業記念
法要費募集計画概要』をもとに作成。

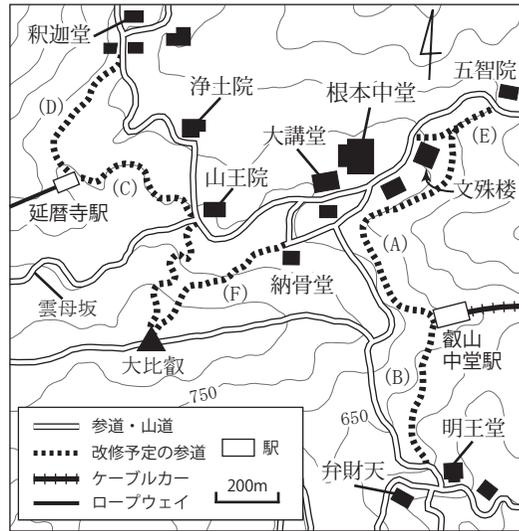


図4 延暦寺における改修予定の参道

注) 叡山中堂駅～根本中堂と文殊楼～根本中堂駅は近接して
いるため合わせて (A) とした。

『比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要並事業記念法要費募集
計画概要』の添付地図をもとに作成。

に対する懸念から、それに関わる対策も講じられた。先述のように、延暦寺は京都方面のケーブル線の開業後、増大する来訪者に対し、森林火災への注意喚起を目的に参道沿いに制札を設置した。この整備計画でも森林火災を警戒し、戒壇院裏と根本中堂付近の2か所に貯水池(貯水タンク)の建設が計画された。貯水池は1929年7月にこれら2か所と、弁慶水付近の2か所の計4か所に建設された。また、整備計画ではケーブルカー開業後に根本中堂付近に参詣者が集中することで境内の清浄が保持できなくなることを予測し、付近の大黒堂、西尊院、遺教院、光聚坊、浄泉院などの8院の移築が進められた。

延暦寺はこうした境内地の局所的な対策に加えて、広域的な開発規制も実施した。当時、坂本や山腹付近では先述の新聞記事にあったように、ケーブルカーの建設を機に

様々な開発計画が進行しつつあった。延暦寺はこれらの計画が森厳や風致の破壊に繋がると危惧し、境内に「霊域地」と「保勝地」を設定することで、参道や休憩施設の建設以外は「努メテ俗化ヲ防キ以テ霊地ノ神聖ヲ維持」し、「森厳ト風致ヲ将来ニ保存スル」計画を進めた⁶⁸⁾。

図5は延暦寺における「霊域地」と「保勝地」の設定範囲を示したものである。これによると、霊域地は東塔および西塔を範囲とする区域と明王堂一帯の2か所、保勝地は紀貫之墓一帯の1か所が設定された。そのうち、東塔と西塔を含む霊域地は主要な堂塔が多数立地しており、延暦寺にとって最重要な区域として位置づけられる。この区域は叡山中堂駅付近を除き、ロープウェイの延暦寺駅や府県界を境とした広範囲が対象となっており、延暦寺は同区域の開発を特に警戒していた。

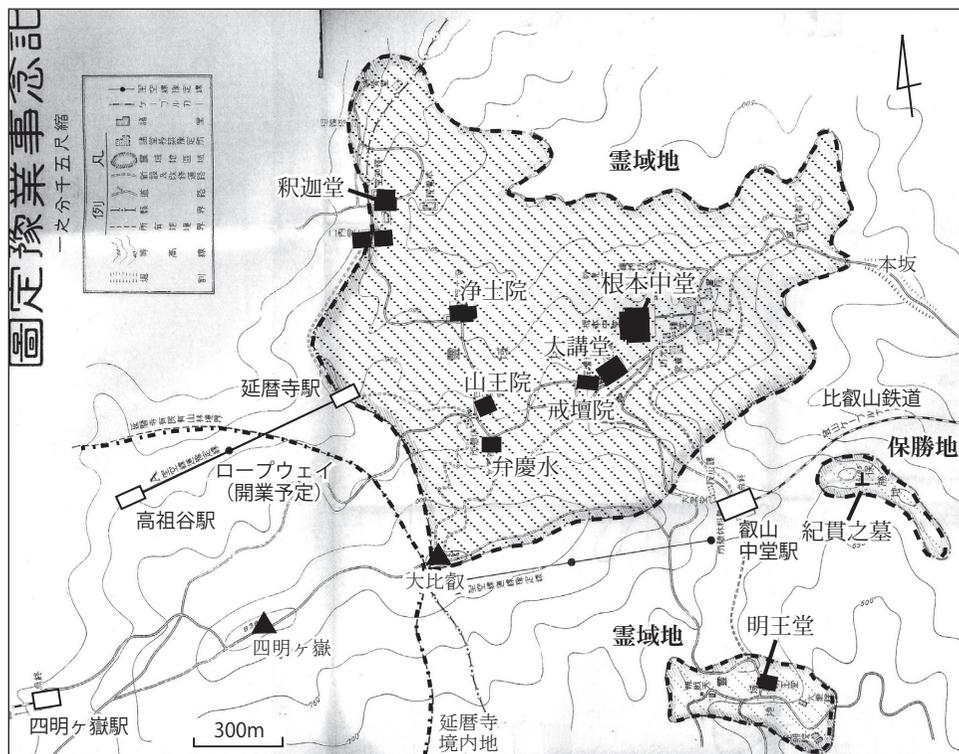


図5 延暦寺における「霊域地」と「保勝地」の設定範囲
 『比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要並事業記念法要費募集計画概要』の添付地図をもとに作成。

また、以上の区域の設定には開発規制に加えて、開業後に増加が予想された無断露店を排除する意味もあった。東塔や西塔付近の参道には寺から許可を受けた茶店や露店が存在した。これらの店舗では、営業時に付近を清浄に保つこと、肉食および酒類の販売を行わないことなどの規則が設けられ、違反した場合は営業権利が剥奪されることになっていた⁶⁹⁾。しかし、なかには無断で営業する者もあり、開業後にはさらに増加すると危惧されていた。延暦寺はこうした露店に対して、区域を明確に設定し区域内の露店を撤去・移動させることで、風致を保持しようとした。

ケーブルカーの開業後、無断露店は延暦寺の予測通り霊域地内に多数存在するようになり、寺では計画に基づきこれら露店の撤去・移動を命じた。その中で、1933(昭和8)年

5月には戒壇院付近の露店の撤去が実行された。延暦寺が滋賀県に提出した御願書によると、露店は近年増加した学生に対し、「押売ヲ為シ休息所ヲ設ケ茶代ヲ無理ニ請求スル為メ学生等ニ対シテハ非常ナル迷惑」との状況であった。また、露店関係者は休憩所へ訪れる参詣者への妨害なども行っており、このまま放任すれば「参詣者ノ登山者及遊覧者減少スルニ立到ルハ日ヲ見ルヨリ明」らかと参詣者減少の面からも危惧し、撤去を命じた⁷⁰⁾。こうした撤去や移動は翌年にも実施されており⁷¹⁾、延暦寺は無断露店に厳しく対処したことがうかがえる。

(3) 延暦寺の取り組みの特性

延暦寺は以上のように京都・坂本両方面からの鉄道敷設に対し様々な取り組みを行っ

た。なかでも坂本方面からのケーブルカーの敷設に際しては大規模な境内整備を実行した。

こうした延暦寺の取り組みの背景には、参詣者を勧誘すること、特に信者が参詣することへの期待があった。信者の本山参詣については、それまで延暦寺の地形の険しさや、僧侶の修行の山としての性格の強さもあって一般的ではなかった⁷²⁾。また、延暦寺や天台宗においても参詣の勧誘を積極的に行うことはなかった。だが、大正後期になるとこの点が問題視され、また同時期に奉修された遠忌の盛況によって本山参詣の勧誘の重要性が自覚されるようになった。そして、その後の開創法要の記念事業では、両方面からのケーブルカーやロープウェイの敷設を踏まえた境内整備計画が本山参詣を促進する重要な事業として位置づけられた。

他方、境内整備計画では開業後の俗化を予測した各種の対策も講じられた。これらの対策をみると、延暦寺が危惧した俗化の内容は主として以下の2点に分類することができる。

1 点目は主要な堂塔付近への参詣者の集中である。延暦寺はこの対策として、根本中堂付近の諸堂の移築を実行した。また、森林火災を警戒し建設した4か所の貯水池もこの点からの対策であったと捉えられる。加えて、新駅と境内とを結ぶ参道の改修は参詣の利便性ととともに、境内での参詣者の集中や混乱を防ぐために動線をコントロールする意味も有していたと考えることができる。

2 点目は新たな開発計画や無断露店の出現である。この俗化への対策として、延暦寺は境内に霊域地と保勝地を設定した。これらは山腹の開発に伴い延暦寺が境内から「聖域」を改めて定位したものとイえる。また、無断露店の撤去・移動は、露店関係者の振る舞いが風致の破壊に加えて、参詣者の減少にも繋がると認識されたことから、取り締まりが強

化された。

以上2点の俗化の内容とそれに対する延暦寺の取り組みから、一連の俗化対策は参詣者の集中防止や境内の森厳の保持だけでなく、開創法要の趣意書にあったように、信者を含む参詣者の増加を促進させるためにも重要な意味をもっていたと捉えることができる。

一方、延暦寺は京都方面に対して、制札の設置や陳情書の提出を行ったものの、区域の設定のように延暦寺自らが土地への規制を実施することはなかった。これは四明ヶ嶽付近の土地所有が関係している。四明ヶ嶽付近は先述のように元々は延暦寺の境内地であった。しかしながら、明治初年の上知令によって収公され、その後も返還されなかったことから、寺は同地への関与が困難となっていた。そのため、延暦寺は区域の設定のような直接的な規制を実行できず、制札設置や京都府への陳情といった間接的な規制を進めたと考えられる。以上の延暦寺の行動から、開発規制や俗化の抑制には土地所有が深く関係していることが看取される。

V. おわりに

本稿では、比叡山への鉄道敷設に伴う延暦寺の取り組みについて検討した。近代における社寺への鉄道敷設は、大量輸送による参詣者の増加をもたらす一方で、収容能力を超過した来訪によって、宗教施設の破壊や宗教的雰囲気の下下といった負のインパクトを生じさせた。

こうした状況に対し、延暦寺は開業後に予測される俗化への対策を視野に入れた境内整備を実行した。すなわち、制札の設置、貯水池の建設、諸堂の移築、霊域地・保勝地の設定などの様々な対策を講じることで、境内の清浄や森厳の保持、参詣者の動線のコントロールを図った。また、これら一連の取り組みは単に俗化への対策ではなく、遠忌によって自覚された信者の勧誘および参詣者の増加

を促進する上でも重要な意味を有していた。以上のような鉄道敷設に伴う負のインパクトを含めた変化への対応については、これまで十分に検討されておらず、新たな知見として意義があると考えられる。

また、こうした取り組みは、参詣者輸送の目的地とされた社寺、特に延暦寺のように鉄道敷設を機に参詣者が急増した社寺では共通した動きであったと推察される。ただし、その取り組みは本稿で論じたように、社寺をめぐる社会状況や参詣者に対する意識、あるいは土地所有などによって差異がみられたと考えられる。今後は他の社寺の動向についても検討し、延暦寺との共通点や相違点について議論を深めていく必要がある。

他方で、戦後の延暦寺はケーブルカーに加えて2つのドライブウェイ（比叡山ドライブウェイ、奥比叡ドライブウェイ）が開業し、移動手段が大きく変化した。これに対して、延暦寺は戦前期と同様に新たな交通機関と結びついた活動を展開した⁷⁹⁾。今後は本稿で明らかとなった取り組みを踏まえ、戦後の動向についても検討する必要があるだろう。

(筑波大学・博士特別研究員)

〔付記〕

本稿の作成にあたり、叡山文庫の山田能裕文庫長、大津市歴史博物館の木津勝氏、比叡山鉄道株式会社の早瀬清信氏には資料の閲覧に際し多大なるご協力を賜りました。また、松井圭介教授をはじめ筑波大学生命環境系の先生方から多くのご指導、ご助言をいただきました。末筆ながら、記して感謝申し上げます。

本稿の作成にあたっては、旅の文化研究所第20回公募研究プロジェクト（2013年度）の研究費の一部を使用した。

〔注〕

- 1) 柳田国男『明治大正史 世相篇』講談社、1993（初版1930）、209-213頁。
- 2) 鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせ

る影響（近代日本商品流通史資料 第12巻）』日本経済評論社、1979（初版1916）、1633頁。

- 3) 青木栄一「観光開発と鉄道」（野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道—成立と展開—』日本経済評論社、1986）、209-217頁。
- 4) 宇田 正『鉄道日本文化史考』思文閣出版、2007。
- 5) 対馬路人「鉄道と霊場—宗教コーディネーターとしての関西私鉄—」（山中 弘編『宗教とツーリズム—聖なるものの変容と持続—』世界思想社、2012）、32-57頁。
- 6) 白土貞夫「新勝寺参詣客輸送をめぐる成田、総武両鉄道の抗争」成田市史研究5、1977、65-76頁。
- 7) 小野寺 淳「道中日記にみる伊勢参宮ルートの変遷—関東地方からの場合—」筑波大学人文地理学研究14、1990、231-255頁。
- 8) 星野英紀「近代四国遍路と交通手段—徒歩から乗物利用へのなだらかな動き—」大正大学大学院研究論集24、2000、307-326頁。
- 9) 森 正人「近代における空間の編成と四国遍路の変容—両大戦間期を中心に—」人文地理54-6、2002、535-556頁。
- 10) 小田匡保「戦前期の大峰入峰における山岳修行前後の旅程と社寺参拝」駒沢地理43、2007、19-38頁。
- 11) 中西 聡「輸送網の近代化と旅文化の変容（上）（下）—近代日本における参詣の旅と遊覧旅行—」経済科学54-3・54-4、2006・2007、25-48頁・63-90頁。
- 12) 平山 昇「明治期東京における「初詣」の形成過程—鉄道と郊外が生み出した参詣行事—」日本歴史691、2005、60-73頁。同「明治・大正期東京・大阪の社寺参詣における恵方の変容」交通史研究61、2006、87-101頁。同『鉄道が変えた社寺参詣—初詣は鉄道とともに生まれ育った—』交通新聞社、2012。
- 13) 田中啓爾「門前町（信仰聚落）としての成田町」『地理学論文集 正』古今書院、1933、499-515頁。山田道人「成田市における門前町の変容—田中啓爾の論文と比較して—」

- 地理32-9, 1987, 105-111頁など。
- 14) 松尾俊郎「相模大山の登山口聚落としての大山町と蓑毛(一)・(二)」地理教育20-1・20-2, 1934, 7-15頁・32-39頁。
 - 15) 堀井甚一郎・大植繁雄「門前町としての生駒町」地理学7-2, 1939, 82-89頁。同「門前町としての生駒町(二)」地理学7-3, 1939, 90-96頁。立命館大学地理学同好会編『生駒山脈—その地理と歴史を語る—』積善館, 1944。碓井照子「大正・昭和初期における都市の形成と土地所有について—生駒門前町の事例—」歴史地理学会会報105, 1979, 23-33頁。岸田修一「私鉄資本による生駒山の観光地化」和歌山地理10, 1990, 18-28頁。
 - 16) 浅香幸雄「信仰登山集落の形成—木曾御嶽の場合1—」東京教育大学地理学研究報告Ⅲ, 1959, 185-243頁。
 - 17) 香川幹一「江ノ島門前町の変貌」地理13-8, 1968, 125-128頁。
 - 18) 佐々木博「筑波山門前町の立地生態」筑波大学人文地理学研究7, 1983, 185-208頁。
 - 19) 鈴木勇一郎「郊外行楽地の盛衰」(奥 須磨子・羽田博昭編『都市と娯楽—開港期—一九三〇年代—』日本経済評論社, 2004), 217-242頁。同「生駒山宝山寺門前町の形成と大阪電気軌道の郊外開発」ヒストリア205, 2007, 107-131頁。
 - 20) 森 悟朗「近代における神社参詣と地域社会—神奈川県江の島を事例として—」日本文化と神道2, 2006, 261-309頁。同「参詣篇—神社と参詣・観光—」(新井大祐・大東敬明・森 悟朗『言説・儀礼・参詣—「場」と「いとなみ」の神道研究—』弘文堂, 2009), 241-359頁。
 - 21) 平山 昇「明治・大正期の西宮神社十日戎」国立歴史民俗博物館研究報告155, 2010, 151-172頁。
 - 22) 飯塚隆藤・加藤めぐみ「花見名所の創出」(神田孝治編『観光の空間—視点とアプローチ—』ナカニシヤ出版, 2009), 35-44頁。
 - 23) 「名勝地の保存とケーブルカーの敷設」史蹟名勝天然記念物2-8, 1927, 640-642頁。上原敬二「名勝地の保存と索道施設」史蹟名勝天然記念物3-1, 1928, 1-7頁。篠田真理子「開発と保存—戦前期の史蹟名勝天然記念物制度の場合—」(石 弘之・樺山紘一・安田喜憲・義江彰夫編『ライブラリ関連社会科学6 環境と歴史』新世社, 1999), 219-243頁など。
 - 24) この点に関しては, Shackleyの研究が参考になる。Shackley, M., *Managing Sacred Sites: Service Provision and Visitor Experience*, Continuum, 2001。松井圭介「ツーリズムの影響にとまなう聖地管理の課題—Shackley, M.: Managing sacred sitesを手がかりとして—」人文地理学研究29, 2005, 159-169頁。
 - 25) この法令では, 堂宇の敷地その他法務の執行に必要な土地以外の宅地・山林・私墾地などのうち, 境内と判断できない部分は墓地を除いてすべて没収された。柏原祐泉『日本仏教史 近代』吉川弘文館, 1990, 44頁。
 - 26) 山田恵諦『境内地沿革概要』比叡山延暦寺, 1942, 叡山文庫所蔵。
 - 27) 天台宗務庁総務局編『現行天台宗規制類纂』天台宗務庁総務局, 1924, 112頁。
 - 28) ①林屋辰三郎ほか編集『新修大津市史5 近代』大津市役所, 1982, 431-434頁。②比叡山鉄道株式会社編『坂本ケーブル75年のあゆみ—1927~2002 比叡山鉄道開業75周年記念—』比叡山鉄道, 2003。③今城光英「京阪電気鉄道と琵琶湖・叡山の開発」鉄道ピクトリアル281, 1973, 35-38頁など。
 - 29) 山田恵諦『比叡山延暦寺天台座主 山田恵諦法話集』平凡社, 1980, 60-66頁。
 - 30) 岩鼻通明「近世の旅日記にみる比叡山参詣」山岳修験7, 1991, 91-99頁。
 - 31) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年3月17日。
 - 32) 江島尚俊「日本近代仏教教団論への試み—明治期・知恩院を事例として—」大正大学大学院研究論集31, 2007, 1-14頁。
 - 33) 渋谷慈鑑編『天台座主記(校訂増補)』第一書房, 1973, 1037-1038頁。
 - 34) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年2月12日。
 - 35) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年3月18日。
 - 36) 「京都日出新聞」1921年3月12日。
 - 37) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年1月25日。

- 38) 田中真人・宇田 正・西藤二郎『京都滋賀鉄道の歴史』京都新聞社, 1998, 393-395頁。
- 39) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年3月16日。
- 40) 京都附録は京都府と滋賀県を対象とした地方版である。
- 41) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年3月17日。
- 42) 大山公淳「比叡山参拝記」(大山公淳著作集刊行会編『大山公淳著作集第8巻』ピエタ, 1979 (1921初出)), 379頁。
- 43) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年4月5日。
- 44) 「大阪朝日新聞 京都附録」1921年3月29日。
- 45) この経緯と鉄道会社との交渉過程については, 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, 2014, 40-59頁を参照。
- 46) 大戸武之「鋼索鉄道十年間の回顧」電気公論11-12 (創刊満十周年記念臨時増刊), 1927, 264頁。
- 47) 能勢電気軌道株式会社風雪六十年史編纂委員会編『風雪六十年』能勢電気軌道, 1970, 286頁。
- 48) 当時の霊山の開発動向とその特性については, 卯田卓矢「観光地としての都市近郊霊山の形成と展開プロセス—開発資本の動向を中心として—」旅の文化研究所研究報告24, 2014, 1-18頁を参照。
- 49) 京都電燈編『京都電燈株式会社五十年史 (社史で見る日本経済史 第17巻)』ゆまに書房, 1998 (初版1939), 184頁。
- 50) 「大阪朝日新聞 京都滋賀版」1926年4月7日。
- 51) 山本和七『叡山電気鉄道鋼索線』電気公論社, 1927, 7頁。
- 52) 中村 元「比叡山 (滋賀県) ケーブルカー」交通と電気5-11, 1926, 2頁。
- 53) 前掲49) 189-190頁。
- 54) 前掲28) ②13-14頁。
- 55) 「大阪朝日新聞 京都滋賀版」1926年11月25日。
- 56) 「大阪朝日新聞 京都滋賀版」1926年12月3日。
- 57) 「大阪朝日新聞 京都滋賀版」1926年12月7日。
- 58) 「大阪朝日新聞 京都滋賀版」1927年3月28日。
- 59) 琵琶湖鉄道汽船株式会社編『営業報告書 昭和参年上・下』琵琶湖鉄道汽船, 1928。
- 60) 『開業当時からの (昭和二年～昭和十七年) 各種割引証・宣伝チラシ・優待証など』(比叡山鉄道株式会社所蔵)。
- 61) 「江州日日新聞」1931年6月。『開業時からの比叡山関係新聞切り抜き記事』(比叡山鉄道株式会社所蔵) による。
- 62) 「叡山へ電車がつく」比叡山11, 1924, 6頁。
- 63) 「制札建設願」往復諸願書綴 (延暦寺蔵書・161), 叡山文庫所蔵。
- 64) 「控 比叡山四明ヶ嶽二関スル陳情書」往復諸願書綴 (延暦寺蔵書・161), 叡山文庫所蔵。
- 65) 「比叡登山ケーブルカーの開通」比叡山39, 1927, 15頁。
- 66) 『比叡山延暦寺開創千五百拾年記念法要並事業記念法要費募集計画概要』1927 (叡山文庫所蔵), 1頁。
- 67) 記念法会事務局『比叡山延暦寺開創一千五百拾年記念法会事業報告』(延暦寺蔵書・会議・43), 叡山文庫所蔵。
- 68) 前掲66) 2頁。
- 69) 「御請書」売店二関スル書類 (延暦寺蔵書・追記・171), 叡山文庫所蔵。この請願書は1923 (大正12) 年12月のものである。
- 70) 「境内地無断建物ヲ取設ケ営業及行商人撤却ニ付御願」諸願伺届書類綴 (延暦寺蔵書・168), 叡山文庫所蔵。
- 71) 「山上境内地四売店の移転」比叡山121, 1934, 19頁。
- 72) 「秋の比叡案内」比叡山21, 1925, 11頁など。
- 73) 小林隆彰『比叡の心』紫翠会出版, 1995, 44-49頁など。