

花山天文台今昔【2】

花山道路 ーその2ー

黒河宏企（花山星空ネットワーク）

先日、放送大学の講義を終えて、京都駅前までタクシーを拾った。「花山天文台までお願いします。」と云うと、案の定「えー？うーんとー。」という応えが返ってきた。「東山ドライブウエーはご存知ですか？」と続けると、「はい、はい」と、やっと走り出してくれた。七条通りを東へ。国立博物館と三十三間堂の西側の通りが大和大路であるが、南一方通行なので、その手前の和菓子屋の角を左へ曲がって本町通を上がる。ここまではたいいていの運転手さんは知っているが、その先は余りお勧めできない上級コースである。また、「えー」と言われるかなと思いつつも、五条通りに入る 100m くらい手前で、「ここで右に折れましょか」と思い切って水を向けると「はい」と意外に話が通じた。馬町から渋谷街道に通ずるけもの道のような狭い路地を東に少し走って大和大路に当たる。なぜかここからの大和大路は北行き一方通行に変わっている。赤レンガの東山税務署を横目で見ながら、大和大路を北へ上がって、五条通りに入る。本町から五条通りに入ると、またすぐに信号に引っかかるが、大和大路から五条に右折すれば、そのまま高架の 1 号線に乗れるのが自慢なのである。アクセルをふかして坂を上り切ったところが、いよいよ東山ドライブウエーの入り口であるが、初心者はずっと通り過ぎてしまうことがある。ここはなんとか際どく「次を左へ」と声を掛けて、無事に入ったが、急な S カーブを描いて正面に立派な東山浄苑の門が見えると「ここに入るのですか？」と聞かれる。「いやいやとんでもない。左へ曲がって下さい」と慌てて応える。ここからは平坦な道で、釣堀で荒らされた稚児ヶ池を右手に見るとまもなく、清水寺への山道の横に東山山荘の看板が見える。これを五条側から天文台へ入る時の標識とするのが良い。「ここから 150m 先を右に入ってください」と言うことにしている。阿含宗の坂を上ると「奥までずーと行って下さい」、「このロータリーを越えて、まーすぐ行って下さい」という。地道に入ると「ここからが天文台の道です。今時地道はめずらしいでしょう。落ち葉も吸収するし、コンクリートのように熱くならないしね。ここは道路の博物館ですよ」と言う、たいいていの運転手さんは「そうですね、もう、こういう懐かしい道は無くなりましたね」と相づちを打ってくれるのが嬉しい。

ところで、このように五条側から車で上られるようになったのは、東山ドライブウエーが完成した 1959 年（昭和 34 年）からですが、それまでの

車道は、蹴上から花山天文台に上がるために作られた「花山道路」だけでした。

花山天文台の創設は1929年（昭和4年）で、花山道路はその2年前に伏見工兵隊によって作られました。日本で最も古い天文同好会である東垂天文学会の機関紙「天界」の第9巻・第103号（昭和4年10月号）に、初代台長の山本一清先生が「花山天文台成る」と題した長文を書いておられます。その中に、「昭和二年の夏には、石井英橋少将（当時大佐、伏見の工兵大隊長）の厚意によって、この山へ、京都市の蹴上から三間幅の自動車道「花山道路」が開かれた。蓋し、恰もこの時、工兵隊の演習が此のあたりに行はれたためである。此の演習は約一ヶ月行はれ、此の間に、全く処女山林が開拓されて、長さ2000メートルの車道が出来上がったのであって、これには見るものが皆驚いた。」とあります（図1）

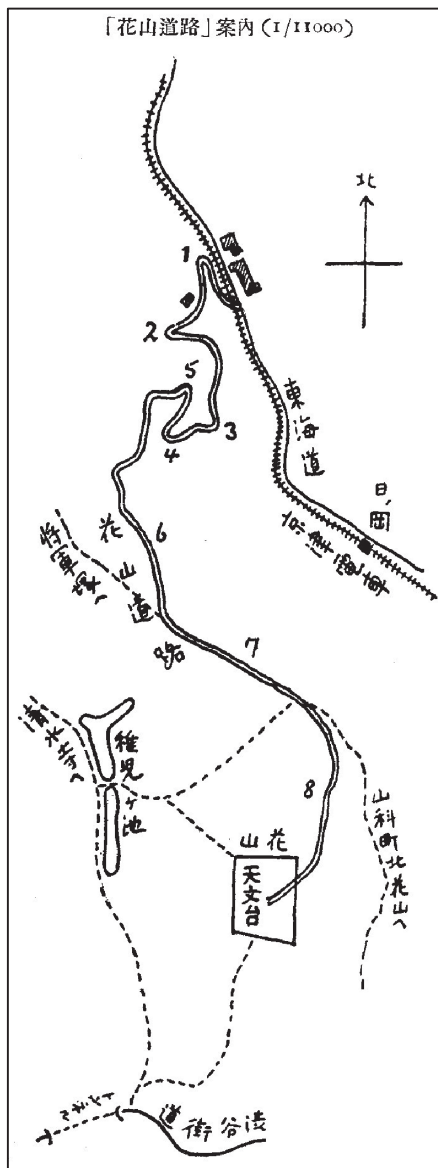


軍隊が道路を作ってくれたとは？もう少し調べてみると、「伏見の工兵部隊－工兵はそこで何をしていたのか－」（武島良成：京都教育大学紀要 No.109, 2006 pp15－19）という論文が見つかりました。それによると、日本陸軍で、歩兵のように突撃を任務とするのではなく、「築城，渡河，交通，爆破，坑道作業」を行ったのだそうです。要するに「スコップで土を掘り，櫓で舟を漕ぎ，綱で丸太を結ぶことが教練の基本で，舟橋での架橋，爆破訓練なども行っていた」のだそうです。天文台道路の建設はその教練に丁度良かったのでしょう。実際この論文にも、花山道路建設について次のようにはっきり紹介されています。「また，これらとは別に，実際に市民のための道路を建設した実例もある。1927年9～10月に，工兵第16大隊第3中隊が花山山道の構築を行った。これは，京都大学が清水寺の裏山につくろうとしていた天文台に至る道だった。（花山山道路構築作業二開

シ訓示、花山々道路構築中隊編成表：共に中川資料)を見ると、9月27日から3週間の予定で工事をしたのだという。工事には133人が当たったというので、中隊の過半数が出動していたことがわかる」。なるほど、約1ヶ月で完成したという山本先生の話がやっと納得出来ました。

さて、図2が上記の「天界」103号に載っている当時の花山道路地図です。渋谷街道からは、天文台への直登と清水寺への2本の山道がありますが、両方とも東山トンネルの山科側から上がっています。今の東山ドライブウェイはトンネルの京都側から上がり、稚児ヶ池の淵で、清水道と分かれて花山道路と結ばれているのです。花山道路に沿って打たれている数字については、山本先生の解説は次のようになっています。「吾々関係者が朝な夕な昇降するためにも、時々を訪者が道をたどるにも、何らかの便利とあって、此の道路の主要点八ヶ所に、下のような名をつけた。皆、昔から天文史上に有名な人の記念をも兼ねている。

1. トレミー曲路 (カーブ)、2. オーマー谷、3. ブルーノ点 (ポイント)、4. コペルニクス転回、5. ケプラー点、6. ガリレオ道、7. ニュウトン凹路 (ドロップ)、8. ハーシェル道」。東海道 (旧1号線) からの入り口が変わったために、トレミー曲路は無くなりましたが、それ以外の地点は現在でも同定できます。特に2から6は今の東山ドライブウェイとほぼ重なっているの、誰でもすぐわかると思います。例えば今、奥にどこかの会社の事務所が立っているのはオーマー谷で、建設資材を乗せたトラックが良く出入りしているのが、ブルーノ点です。一番きつ



く曲がったヘヤピンカーブが、天動説から地動説への大転換を成し遂げたコペルニクス転回とはなんと素晴らしい命名でしょう。

ケプラー点の少し上に花山道路の記念碑があるのですが、現在は藪の中ですから、一度分け入って見られることをお勧めします。この再発掘のいきさつについては次号に譲りたいと思います。現在はケプラー点のもう少し上とオーマー谷を結ぶ近道が出来ているのはご存知のとおりで、僕も時々使ったことがあります。女性にはお勧め出来ません。さてガリレオ道を上ると東山ドライブエーは真っ直ぐ五条側へ下って行くのですが、花山道路は將軍塚への分岐点の手前を左に入って、ニュウトンドロップへと下って行きます。これは勿論木から落ちるりんごを見て、万有引力を発想したというニュウトンの寓話に引っ掛けたものですが、語感も良いので一度で覚えられます。現在のニュウトンドロップの底には、パトカーに似た軽乗用車が置かれていて、阿含宗の守衛さんが交代で、年中昼夜を問わず詰めておられます。朝自転車横を通ると、徹夜の警備の疲れで寝ておられる時もあり、元気にあいさつされるときもあります。またここには車止めの柱が立てられていて、阿含の火祭りの期間を除いて、車はこれより奥へ入れないようになっています。しばらくして山科へ降りる道が分岐していますが、僕が天文台に上がってきた1965年頃は、この道の先にゴルフ場建設計画の中止で放置された広場があって、暴走族のオートバイ練習場になっていました。時には映画のロケもあって、市川雷蔵主演の「眠狂四郎」が来た時には、1~2時間も真近で見学していた覚えがあります。今その広場には、毎年2月11日の阿含の火祭りで、全国各地から多くの信者が集まることになっています。年々盛況になっているようで、とうとう10年位前からは、この日の朝から夕方まで東山ドライブウエーは五条から三条向きの一方通行になってしまいました。

さて、この山科への分岐点からハーシェル道へ入るとロータリーでコンクリートが終わり、やっと昔の花山道に戻ります。この風景については既に第2号に書いたとおりです。

いつの間にやらつるべ落としの陽が沈むと、帰りは全山こおろぎと鈴虫の合奏に包まれます。中秋の名月に向けて、自転車の肩で切る風も爽やかさを増している花山道です。

木星を追いこしながら月の冴え