

令和8年2月15日

発行 青梅市文化財保護指導員連絡協議会

青梅市郷土博物館(青梅市駒木町 1-684 TEL0428-23-6859)

まぼろしの「御嶽ロープウェイ」構想

武蔵御嶽神社に参詣する際、多くの人は御岳登山鉄道のケーブルカーを利用します。現在は、このケーブルカーがある側のルート（北御坂^{きたみさか}）が「表参道」ですが、日の出町^{おのぐの}の大久野から登る道（南御坂^{みなみさか}）が「表参道」であった時代もあったといえます。変化が起こったのは江戸時代となり青梅街道が整備されるようになったからで、さらに明治時代となり青梅鉄道（現 JR 青梅線）が青梅、日向和田まで開通、大正9（1920）年に二俣尾へ、昭和4（1929）年に御嶽へと伸び、昭和9年にケーブルカーが開通するにおよび、北御坂ルートが「表参道」としての地位を確立することになったのです。鉄道とケーブルカーが武蔵御嶽神社へのアクセスの改善に果たした役割には、大きなものがありました。

しかし、鉄道の駅を降りて少し歩けばケーブルカーの駅につく高尾山と比べると、駅からバスに乗り換えてケーブルカーの滝本駅まで行かなければならない御岳山は大変だ、と感じる人もいるのではないのでしょうか。「御嶽駅から直接、御岳山上に行くことができるロープウェイがあればよいのに…」と考える人もいるかもしれません。実は、あまり知られてはいませんが、ケーブルカー建設が動いていた時期、それと並行して、現在の御嶽駅と御岳山上とを結ぶロープウェイ計画も検討されていました。

青梅鉄道が二俣尾まで延びた大正期は、大都市の住民が大自然を求めて郊外の山々へと向かい始めた時期でした。日本最初のケーブルカーは、大正7（1918）年開業の生駒山^{いこまさん}のケーブルカー（奈良県）ですが、大正10年には箱根^{ごうら}の強羅にも開業しています。青梅鉄道が二俣尾まで延長した目的は雷電山の石灰石の採掘でしたが、そのころから青梅鉄道も行楽客の誘致に力を入れるようになります。今の観光協会に当たる奥多摩川保勝会が大正14年2月に結成されますが、その年の6月、青梅鉄道の支配人であった今野三治は、それまでに検討していた石灰石採掘を目的とした古里^{こり}（奥多摩町）までの線路延長計画をやめ、「延長ノ標的ヲ御嶽山」におく『線路延長ニ関スル意見書』をまとめました。そして、翌大正15年1月には『青梅鉄道延長実施方法ニ就テ』を書き、そこで「御嶽山鋼索鉄道^{こうさく}」（ケーブルカー）の必要について述べました。

今野がケーブルカーの必要性に触れた大正15年には、人を乗せるロープウェイ（架空^{かくう}索道^{さくどう}）は、まだ日本では営業していませんでしたが、安全索道商会によりロープウェイの営業に向けた試験は行われていました。そして同年7月、同商会から『特許 安全旅客索道』

のパンフレット（右写真）が発行されました。青梅鉄道はこのパンフレットを手に入れて検討、翌8月に「調査概要」をまとめました。ケーブルと比較して「地方登山旅客ノ交通機関トシテ最モ理想適ナルハ本架空索道デアル」と結論づけています。「青梅電気鉄道資料」にはこのパンフレットと共に、現在の御嶽駅とケーブルカー御岳山駅付近を結ぶ直線ルート^まを赤鉛筆で記入した五万分の一の地形図が残されています。「御嶽ロープウェイ」の検討を始めたことがわかります。



翌年の昭和2（1927）年1月21日、高尾山のケーブルカーが開通しました。その開通日と同じ日、青梅鉄道は御嶽駅までの線路延長を申請します。それから4か月たった5月29日、今度は日本最初のロープウェイ、^{やのがわ}矢之川旅客索道が開通（現：尾鷲市、昭和11年廃止）、青梅鉄道ではこの見学を計画しました。ロープウェイの実現で高尾山に対抗しようと考えたのです。しかし、「御嶽ロープウェイ」計画は一旦頓挫します。地元外から「御嶽ケーブルカー」建設の動きがおこり、同年11月20日、御嶽登山鉄道会社が創立されたからです。青梅鉄道の今野支配人は昭和3年8月に書いた文書の中で、当時あった動きとして「御岳登山鉄道布設」とともに「御岳山棚沢方面架空索道架設」^{こあざ}に触れています。この「棚沢」は景勝地として知られる「鳩ノ巣溪谷」がある地区の^{こあざ}小字名です。御嶽登山鉄道によるケーブルカー実現を前提に、それまで検討してきたロープウェイ計画を御岳山と鳩ノ巣を結ぶ計画に横滑りさせ、青梅鉄道の終点となる御嶽駅から御岳山上へ、そこからさらに鳩の巣へと結ぶ観光ルートを作り出そうという構想があったように思われます。

御嶽駅までの延長は昭和2（1927）年6月に認可され、3年11月に工事着手、4年9月1日に実現しましたが、ケーブルカーの認可はなかなか下りませんでした。そのため、御嶽延長実現前日に行われた御嶽登山鉄道の株主総会で、青梅鉄道の山崎文五郎専務を諮問委員に選出してロープウェイの検討を行うことになりました。青梅鉄道で検討されていたロープウェイ計画が御嶽登山鉄道に持ち込まれ、ケーブルカーからロープウェイへと変更される方向に進みかけたのです。しかし、昭和5年4月にケーブルカーの認可が下り、結局、「御嶽ロープウェイ」計画はまぼろしに終わることになりました。

（文責 梅田定宏）

<参考文献・資料>

- 斎藤達男『日本近代の架空索道』コロナ社、1985年
- 生方良雄『特殊鉄道とロープウェイ』成山堂書店、1995年
- 須崎直衛「ご挨拶」（『武州みたけ』創刊号、1993年11月）
- 『青梅鉄道のあゆみ』青梅市郷土博物館、2025年
- 『東京日日新聞』府下版
- 「青梅電気鉄道資料」（青梅市郷土博物館蔵）