

2026 年 2 月 19 日

嵯峨野観光鉄道株式会社

嵯峨野観光鉄道線の 18 施設が国登録有形文化財に認定

嵯峨野観光鉄道線が管理する鉄道構造物 18 施設（9 トンネル、9 橋りょう）が、このたび国登録有形文化財として正式に認定されましたのでお知らせします。今回登録された貴重な文化遺産を大切に維持管理していくとともに、多くの方々に身近に感じていただけるように取り組んでまいります。

本件は、当社路線における鉄道土木構造物が、我が国の近代化を支えた歴史的価値および景観の価値を有する点が評価されたものです。当社では、登録された 18 施設を貴重な文化遺産として広く発信するとともに、観光資源としての活用を図ってまいります。

また、今後とも、これらの文化財を大切に、かつ適切に維持管理し、次世代へ継承してまいります。

1. 登録された施設

別紙のとおり、鉄道土木構造物 18 施設（トンネル 9 施設、橋りょう 9 施設）が国登録有形文化財として認定されました。

2. 文化財としての価値

登録されたトンネルは、主に明治時代に建設された当時の状態を良好に保持しており、建設当初の独特な意匠が現在も残されています。これらのトンネルは、溪谷沿いの歴史的景観の形成に寄与している点が高く評価されました。橋りょうについては、主に明治時代に架設された構造物に対し、昭和期に溶接による補強を施しながら継続使用してきた点や、架け替えなどの更新時に転用桁を活用するなど、維持管理および更新の歴史を今に伝えている点が評価されました。

3. 今後の予定

当社では、国登録有形文化財の認定を契機として、以下の取り組みを予定しております。

- (1) 当社ホームページ内に登録有形文化財の特設ページを開設
- (2) 登録有形文化財認定を記念した各種イベントの実施

4 月～6 月：記念イベント列車の運行

5 月：記念講演会

各イベントの詳細につきましては、内容が確定次第、改めて公表いたします。

4. その他

これらの施設は現在も使用しているものであり、当社の許可なく立ち入ることは大変危険ですのでおやめください。

ご理解とご協力をお願いいたします。

国登録有形文化財に登録された橋梁

		
<p>嵯峨野観光鉄道保津川橋梁</p> <p>橋台は明治32年に京都鉄道が建設、上部工は昭和4年に架替えられた支間85m、単線桁の大規模な曲弦ワーレントラスを隅石・帯・笠石を丁寧にあしらう石造及び煉瓦造の橋台が支える。保津川本流に架かる本線唯一の橋で保津峡の近代化を物語るランドマーク的存在。</p>	<p>嵯峨野観光鉄道鷗谷橋梁</p> <p>明治32年に京都鉄道が建設した橋梁。上部工は、支間9.60m、上路プレートガーダ、腹板の補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁(イギリスの設計)に、昭和10年に「溝形下吊併用補強」と呼ばれる溶接補強を施していることが特徴。</p>	<p>嵯峨野観光鉄道第五二號橋梁</p> <p>1951(昭和26)年に東海道本線大府～刈谷間に架かっていた境及逢妻川橋梁のうちの1連を転用した橋梁。転用時、支間21.34mの上路プレートガーダの両端を切断して、支間16.08mに短縮し、一部に補剛材などを新たに追加している。腹板の補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁(イギリスの設計)が特徴。</p>
		
<p>嵯峨野観光鉄道池ヶ谷橋梁</p> <p>明治32年に京都鉄道が建設した橋梁。橋台は重力式の煉瓦造(イギリス積)。上部工は、旧京都鉄道式鉄桁のうち、支間6.55mの上路プレートガーダで補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁が特徴。昭和11年に上下のフランジ外側に溝形補強を施していることが特徴。</p>	<p>嵯峨野観光鉄道かがらす谷橋梁</p> <p>明治32年に京都鉄道が建設した橋梁。橋台は重力式の煉瓦造(イギリス積)。上部工は、旧京都鉄道式鉄桁のうち、支間9.06mの上路プレートガーダで補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁が特徴。昭和11年に「溝形下吊併用補強」と呼ばれる溶接補強を施していることが特徴。</p>	<p>嵯峨野観光鉄道巖谷橋梁</p> <p>明治32年に京都鉄道が建設した橋梁。橋台は重力式の煉瓦造(イギリス積)。上部工は、旧京都鉄道式鉄桁のうち、支間12.80mの上路プレートガーダで補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁が特徴。昭和11年に「溝形下吊併用補強」と呼ばれる溶接補強を施していることが特徴。</p>
		
<p>嵯峨野観光鉄道阪部谷橋梁</p> <p>明治32年に京都鉄道が建設した橋梁。橋台は重力式の煉瓦造(イギリス積)。上部工は支間9.60mの上路プレートガーダで補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁が特徴。昭和11年に「溝形下吊併用補強」と呼ばれる溶接補強を施していることが特徴。</p>	<p>嵯峨野観光鉄道山本避溢橋梁</p> <p>明治32年に京都鉄道が建設した橋梁。鵜ノ川の氾濫に備えた避溢用水路に架かり、自然災害を未然に防ぐ鉄道システムの遺構。上部工は、支間15.90mの上路プレートガーダで腹板の補剛材は上下端を折り曲げたポーナル桁が特徴。昭和11年に上下のフランジ外側に溝形補強を施していることが特徴。</p>	<p>嵯峨野観光鉄道番外六號橋梁</p> <p>明治32年に鵜ノ川の氾濫に備えた避溢用として京都鉄道が建設した橋梁。現在は避溢橋としての役割はない。半径5フィートの半円アーチを2径間用い、煉瓦は長手積み4枚巻、側壁部をイギリス積みとし、坑口のうち線路左側(上流側)をイギリス積みとしていることが特徴。</p>

国登録有形文化財に登録された隧道(トンネル)



嵯峨野観光鉄道亀山隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
保津峡の入口を飾る堂々たる構えの隧道。
起終点の坑門で煉瓦の積み方の違いや翼壁として延長38.35m最大高さ9.40mのイギリス積み煉瓦造による重力式の土留壁を備えるが特徴。



嵯峨野観光鉄道清瀧隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
保津川橋梁に接続する東口坑門は翼壁も含め全て江戸切仕上の石材を用い、凸形のパラペットを付けて、近衛篤磨 揮毫の扁額を飾る。
保津峡の景観を意識した重厚かつ記念碑的な外観の隧道。



嵯峨野観光鉄道旧鶺鴒第一隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
煉瓦積の西坑門はアーチ部の一部に長手方向の煉瓦を挿入した縦積とし、頂部のデンティルなど、丁寧なつくりの旧隧道。



嵯峨野観光鉄道鶺鴒第一隧道

昭和4年国鉄が建設した鉄道隧道。
コンクリート造、断面は新中間型。
線形改良工事で旧鶺鴒第一隧道の山側に新設された鉄道隧道。昭和27年に東側を15m、昭和34年に西側を13m延長。
隧道中間部に新中間型の断面が残る貴重な隧道。



嵯峨野観光鉄道鶺鴒第二隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
東・西の坑門は煉瓦積でアーチ部に縦積を用い、頂部の4ヶ所に持送形の煉瓦積を施す。
小規模ながら独特な意匠が特徴。



嵯峨野観光鉄道鶺鴒第三隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
東西の坑門はいずれも煉瓦積で帯石壁柱は付けないが、頂部に鋸歯状の帯を設けて外観を整える特徴。



嵯峨野観光鉄道朝日隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
東・西の坑門は壁柱・帯石形を付した煉瓦積で、特に東坑門は鋸歯状の帯を設け、矢筈積の胸壁に隧道名の文字を有する。本線最長の隧道に相応しい意匠で丁寧なつくりが特徴。



嵯峨野観光鉄道地蔵第一隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
東・西の坑門はいずれも煉瓦積で、壁柱・帯石・笠石形をあしらうのが特徴。



嵯峨野観光鉄道地蔵第二隧道

明治32年に京都鉄道が建設した鉄道隧道。
煉瓦造、馬蹄形の単線断面隧道。
東西の坑門は煉瓦積で壁石・帯石・笠石形をあしらひ、保津峡出口にある西坑門は扁額枠と鋸歯状の帯で飾る意匠が特徴。