

科学研究費助成事業 研究成果報告書

平成 26 年 6 月 5 日現在

機関番号：14701

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2011～2013

課題番号：23760565

研究課題名(和文)昭和前期における「遊覧都市」の空間計画に関する研究

研究課題名(英文)Study on the spatial planning of "Sightseeing City" during Showa prewar period

研究代表者

永瀬 節治(Nagase, Setsuji)

和歌山大学・観光学部・講師

研究者番号：10593452

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,700,000円、(間接経費) 510,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、昭和前期の「遊覧都市」で策定された都市計画の特質について、全国的な動向と事例の検討により明らかにした。1930年代を中心に観光施策を活発化させた地方都市においては、都市計画法の適用を受けるなかで、遊覧・行楽客の受け入れに対応した空間計画が策定された。観光地への到達や風景享受のための街路計画と、社寺や景勝地等を取り巻く緑地を保全するための風致地区の設定が基本的手法であり、大正期に導入された「公園系統」の計画手法を適用し、公園や社寺・景勝地等をネットワーク化する事例も見られる。同様の考え方は地方計画においても導入され、広域的な交通網形成と緑地保全による観光圏構想の萌芽が見られた。

研究成果の概要(英文)：This study clarifies characteristics of the city planning for "Sightseeing Cities" in Showa prewar period by reviewing nationwide trend and several cases. In the provincial cities activating several measures for tourism promotion in the 1930's, spatial planning for visitors was developed under the City Planning Law. One of the basic methods were planning of streets for access to the tourist site or enjoying landscapes. The other is designation of scenic areas in order to conserve green areas covering specific shrines, temples or historic scenic sites. In several cases, planning method of "park system" introduced during the Taisho period was applied to make a network of parks, shrines and scenic sites. The similar concept was also applied to regional planning to build the first framework of regional sightseeing area.

研究分野：工学

科研費の分科・細目：建築学 都市計画・建築計画

キーワード：昭和前期 観光 都市計画 風致地区 遊覧道路 公園系統

1. 研究開始当初の背景

今世紀に入り、2007年の観光立国推進基本法の施行や2008年の観光庁設置を契機として、国の観光政策が新たな進展を見せている。各地の特性に応じた多様な観光施策の展開が見られるなかで、観光立国の萌芽期とも言える昭和前期(戦前期)において、都市計画と観光の関わりを跡づけることは、現代の観光まちづくりの立ち位置を確認する基礎作業であるとともに、今後の展開に対しても有用な示唆を与え得るものと考えられる。

同時代を扱った関連研究として、国立公園に代表される自然風景地の保護・活用に関する研究、史蹟名勝天然記念物等の文化財保護や風致地区等の歴史的環境保全を扱った研究、さらに観光の観点を含む当時の都市計画については、長野、宇治山田等の事例に関する研究がある。しかしながら、昭和前期の都市計画が、観光資源や風景の地域性にいかに向き合い、いかなる内容で策定・実現されたかについて、複数の都市の事例を横断的に捉え、全国的な潮流のもとに位置づけた研究は存在しておらず、この点に本研究の独創性と意義があると考えられる。

2. 研究の目的

本研究は、昭和前期の観光をめぐる政策的・社会的状況に対し、当時の都市計画がいかに応じたかについて、複数の特色ある「遊覧都市」を取り上げ、具体的な史料をもとに明らかにすることを目的とする。昭和前期にかけての全国鉄道網の拡充と国内旅行の普及、風景地保護・利用と外客誘致をめぐる政府施策の展開、これに呼応する地域の観光振興の動向等を捉えながら、遊覧・観光都市としての特性を視野に入れた街路網・公園等の事業計画や風致地区指定等を含む都市計画の内容について、当時の計画関連文書や雑誌・新聞記事、地図資料等を渉猟し、その計画過程と特色、戦前期における到達点について、個別事例の検討及び比較検討を行う。

3. 研究の方法

本研究では、主に以下の6点について、当時の計画関連文書や雑誌・新聞記事、地形図・都市図、観光案内冊子等の関連資料に基づき明らかにする。

(1)大正期から昭和前期にかけて「遊覧都市」「観光都市」もしくはそれに類する語で形容された国内都市の広がりや、それらが依拠する観光資源の内容を整理する。

(2)上記のうち、地理的状況や都市規模、依拠する観光資源に応じて代表的な「遊覧都市」を複数選定し、大正期以前の地域形成の文脈、昭和初期における鉄道・道路等の交通網の整備状況と運行・利用実態、社寺、史蹟名勝、公園等の観光資源の分布、宿泊施設等の観光インフラの整備状況、県・市の観光協会や観光担当部局の設置、博覧会の開催など、地域における観光施策の展開を把握する。

(3)上記都市における、旧都市計画法のもとでの都市計画策定の経緯・内容を、計画関連文書等を用いて把握し、それらと観光資源との関係性を検討する。具体的には、都市計画区域の範囲及び指定理由、街路計画やその他事業の特色、風致地区指定、また欧米から移入された「公園系統」概念の影響等を捉え、当該都市計画の観光資源への対応のあり方、及び都市生活者の視点に立った計画論理との関係性を捉える。

(4)上記の都市計画の内容と、広域的な交通(道路)網計画、緑地保全、観光圏、当時の地方計画をめぐる議論との関係性等を検討する。

(5)上記の都市計画に基づいた事業化・実現の程度を把握する。

(6)観光地の空間計画の観点からみた、上記の都市計画の水準や到達点について検証・評価するとともに、計画内容についての典型的把握を行い、戦前の都市計画の展開における位置づけを明らかにする。

4. 研究成果

(1)近代の観光と交通インフラ整備の展開

近代日本の観光地の発展に多大な影響を与えたのが、交通機関の整備動向である。社寺や旧跡、景勝地、温泉地等の従来型の観光地の近代化は、第一段階として鉄道敷設により促された。明治中期以降の地方における鉄道敷設ブームの中で、参詣客の需要を見込んだ路線が各地に敷設され、電気鉄道の普及とともに、都市部からの行楽・遊覧需要に応える郊外路線も盛んに敷設されていった。さらに昭和初期においては、山岳霊場へのアクセスや登山等の需要に応じて鋼索線や索道(ロープウェイ)の敷設も進み、これらの鉄軌道系交通網の発達で、「遊覧都市」としての実体化に大きく寄与している。

一方、大正期から昭和前期にかけての自動車の普及とともに、遊覧客の利用を想定した道路整備が着手される。それらは、駅前通りや都市の骨格となる大通り、市電の敷設に合わせた街路拡幅など、都市内の部分的な道路整備から、次第に地域間を結ぶ広域的な自動車道の整備へと発展していった。

戦前期に計画・整備された道路のうち、観光・遊覧の機能を果たす「遊覧道路」の類型として、1)観光地アクセス型、2)景観演出型、3)風光享受型、4)ネットワーク型の4類型を導出した。1)は特定の観光地へのアクセスを図るための道路である、宇治山田の御幸道路など、参拝道路の事例は明治後期から見られるが、大正期以降は郊外や山間部の自然景勝地へのアクセス道路も計画された。2)は主に街路樹等により景観的效果を加えた道路であり、1)の参拝道路を中心に、boulevardやparkwayの概念と結びつきながら普及した。3)は道路からの眺望を積極的に取り入れたものであり、湖岸や海岸沿い等の計画事例が見られる。

4)は遊覧機能を果たす複数の道路をネットワーク化するものであり、都市計画法の適用を受けた遊覧都市の街路網計画が相当する。1930年代以降は地方計画の一環としての広域的な街路網計画も構想されるようになる。「遊覧道路」の実例は上記のいずれかの類型に区分されるのではなく、1)を基本としながら、2)~4)の特性を加えることで、計画内容が高次化していったとみることができる。

(2)近代の観光資源と観光施策

近代においても、近世以前から物見遊山の対象であった社寺や景勝地などの名所旧跡、温泉が主要な観光対象として受け継がれる。近代以降、山岳・海岸等の自然風景地や、都市部においては近代的な公園や建築物、橋梁などの土木構造物も、新たな「名所」として認識されるようになるが、近代の観光は、観光資源の多様化以上に、交通機関の発達による大衆化の進展の上に成立している。

誘客による地域振興策としての観光施策は、明治期から全国各地で開催された博覧会などのイベントによるものと、既存の観光資源の宣伝による通年型の観光客誘致の二種類に大きく分けることができる。特に「遊覧都市」とみなされるのは、前者に加え、後者の施策を活発化させた都市であり、1930年の鉄道省国際観光局の発足、翌年の国立公園法制定を契機として、行政が主導する形で観光客誘致に取り組む体制が各地で整えられた。1930年の京都市観光課をはじめ、行政内の観光担当部署の設置や観光協会設立の動きが広がり、1931年には日本観光地連合会、1936年には日本観光地連盟が発足する。

各地の観光担当行政や観光協会等では、観光地図・冊子やポスター等による宣伝・案内のほか、松江市の「水郷祭」、大津市の「びわこ祭」といった、地域性を活かした新たな都市祭典の実施など、戦後の観光振興の取り組みの萌芽が見られる。

(3)観光施策と都市計画の関係

都市計画法の適用以前から、観光資源を擁する地方都市においては、市区改正事業による街路整備や公園設置等が進められている。豊富な温泉資源の掘削により入湯客が増加し「泉都」として発展していた別府では、明治後期から大正期にかけて耕地整理による市区改正や海岸埋立を実現するとともに、別府公園をはじめとする公園を開設し、遊覧都市としての発展の基盤を築いた。また越後鉄道による大正期の弥彦の開発など、民間が市街地や遊園などを整備する例も存在する。

1919年の都市計画法の制定以降、昭和初期にかけて適用都市が増加する。当時の商工業の発展と市街地や郊外における人口増加が基本的な動機となっているが、1930年代以降の観光振興策の興隆に応じ、「遊覧都市」を指向する内容を備えた都市計画が立案される。近郊の町村に景勝地等を擁する都市にお

いては、それらを含む都市計画区域の設定は、遊覧の観点からも理に適ったものであったと考えられる。

具体的な手法の第一は、(1)で述べた街路網計画であった。鉄軌道系交通機関の敷設が先行する中で、遊覧・行楽客の増加にも対応した街路網が計画された。昭和初期にはバス事業者が本格的に増加しており、それらの動向や将来の自動車交通の増加を見越しながら、主要駅から市内の観光名所や近郊の景勝地を結ぶ路線が計画された。奈良市、仙台市、松山市など、都市内の循環路線を中心に周辺へのアクセス路線を配した街路網計画は、一つの典型と言える。

一方、史蹟名勝天然記念物保存法のもとで社寺や城址等の名所旧跡や景勝地を、史蹟・名勝として指定する動きも本格化し、それらを取り巻く緑地を風致地区に指定することで、保全を図りながら観光・行楽に供する例は広く普及している。

街路網計画と風致地区指定は、遊覧都市の内実を当時の都市計画制度のもとで向上させる基本的な手法であった。さらに両者を積極的に連動させることで、大正期に米国から移入された「公園系統」の手法が遊覧型の空間計画に応用されていた事実を、大津市や宮崎市などの事例から確認することができる。

さらに、1930年代以降の地方計画の立案においては、主要都市の都市計画の進展や国立公園指定の動向を背景としながら、広域的な街路網と緑地保全を、観光圏形成の観点から計画する例も見出される。

表. 代表的な遊覧都市における都市計画

	仙台	大津	奈良	和歌山	松江	松山	別府	宮崎
都市計画法適用	1923	1927	1928	1925	1928	1928	1927	1927
都市計画区域決定	1926	1929	1931	1927	1928	1929	1930	1930
街路決定	1927	1932	1933	1931	1932	1934	1932	1932
市内循環路線	-	-	-	-	-	-	-	-
郊外アクセス・遊覧路線	-	-	-	-	-	-	-	-
関連事業	市電敷設	湖岸埋立	-	-	湖岸埋立	-	湖岸埋立	橋樑架設
風致地区指定	1934.40	1937	1937	1941	-	-	1938	1934.35
地区数	9	8	6	6	-	-	6	4
風致地区に含まれる観光名所	瑞鳳殿、大崎八幡宮、仙台東照宮、高麗園、分寺など	比叡山、園城寺、城址、湖田唐橋、建部神社など	若草山、唐招提寺、瀨田湖など	和歌山城、和歌浦、日和歌など	-	-	地獄、別府遊園、鶴見園など	宮崎神宮、皇宮屋、天神山公園など
都市計画公園	5	-	-	-	-	-	1	-
その他公園など	桜ヶ丘公園、権阿公園	長等公園	奈良公園	和歌山公園、同公園	城山公園	城山公園、道後公園	海門寺公園	一ツ葉海岸

(4)遊覧・観光に対応した都市計画の実像

大津市

近世から交通の要衝として発展してきた大津では、1889年の東海道線全通以降、湖上の船会社や民間の鉄道会社による遊覧客輸送が活発化する。1910年代以降、京津電気軌道による京都・浜大津間、琵琶湖鉄道汽船による石山・浜大津・坂本間の湖岸ルートが順次設けられ、1920年代後半には比叡山を経由して京都との間を結ぶ鋼索線や空中索道が開通し、これらの交通事業者による遊覧型交通網が形成されていた。

1931年に滋賀県が「琵琶湖をめぐる大遊覧施設計画」を発表して以降、琵琶湖ホテルの開業(1934)をはじめ、比叡山から京都へ至る山中越ドライブウェイ(1934)や琵琶湖周

遊道路の完成（1936）など、広域的な道路網の整備も進められた。

1933年の膳所・石山両町との合併を機に大津市に観光課が設置され、翌年には大津観光協会が創立、1935年4月には滋賀県観光協会が発足し、同年8月には同協会主催による第1回琵琶湖祭が開催され、県・市における観光客誘致の取り組みも活発化した。大津市の都市計画も、こうした動向を背景に「遊覧」に対応するものとなった。

1927年に都市計画法の適用を受けた大津市では、1929年に北部の滋賀・坂本・下阪本の3村、東部の膳所・石山・瀬田の3町を含む都市計画区域が決定され、近江八景で知られる湖岸の名所や社寺等、大津を中心とした主要な観光資源が包含された。1932年には51路線からなる街路網と大津・膳所・石山の湖岸埋立が決定され、1937年には8箇所風の風致地区が決定されている。

計画資料によれば、琵琶湖の風光や旧跡に恵まれた大津市では、交通機関の発展、道路改良等により「遊覧都市」として発展しつつある現状とともに、「風致ヲ考慮シタル遊覧的道路ノ施設統制」の欠如が掲げられ、こうした状況に対応すべく、「交通機関」「道路」「名勝史蹟地」「埋立計画」の各方針が示されている。中でも埋立事業と一体的に計画された湖岸道路は「湖岸逍遙遊覧ノ目的ヲ達成シウベキ快適ナル道路」として位置づけられ、松並木の保全や遊歩道の付設などの特色を備えたものとなっている。湖岸道路を骨格として、社寺等へのアクセスを考慮した街路網が立てられるとともに、社寺や史蹟名勝地に

対しては風致地区を設定することで、面的な保全が図られている。

第二次世界大戦により計画は中断するものの、街路網、湖岸埋立、風致地区と公園指定を含む複数の計画・事業手法を用いて「遊覧都市」の基盤整備を目指した同計画は、戦後に継承される大津市の観光施策の展開の基盤となった。

松江市

山陰を代表する城下町として発展した松江（1889年に市制施行）であるが、明治後期まで関西方面との連絡は沿岸航路に頼らざるを得ず、近代化の後進地域となっていた。1908年に境（境港）からの国鉄が松江まで延伸、さらに京都からの山陰線が1912年に開通することで、近代化が進展する。

一方、近世より宍道湖に臨む風光明媚な城下町として知られてきた松江は、大津市と同様、遊覧都市としての素地を備えていた。周辺には出雲大社、一畑薬師、美保神社や玉造温泉等が控え、1912年の山陰線・大社線の開通を皮切りに、1928～1930年にかけて一畑電鉄が松江と一畑・大社方面を結節し、宍道湖・大橋川・中海に運航される合同汽船とともに島根半島の周遊ルートを形成した。

また1929年には、夏の近郊客誘致のため、宍道湖での「水郷祭」が開始され、1930年には島根県観光協会、翌年には松江市観光協会が設立され、観光客誘致が活発化する。

1928年には松平家から寄付された松江城址を「城山公園」と改称し、1930年には本多静六による公園設計が完成する。旧城郭は1934年に史蹟に指定され、翌年には天守閣が国宝指定を受けるが、1933年には小泉八雲記念館が開設され、旧城郭周辺は観光拠点としての性格を強めていった。

1920年代から都市計画調査を実施していた松江市では、1926年に街路網、計画区域、堀川・宍道湖の埋立等の大綱が定められ、1928年に都市計画法の適用を受けている。1928年の都市計画区域、1932年の街路網の指定に際しての理由書等に、遊覧都市としての発展への直接的な言及は見られないが、1930年の新聞記事は「商工業都市」と「遊覧都市」の両面を備えた市の振興策について報じている。当時の松江市の観光施策は、1929年に就任した石倉市長のもとで推進されており、1932年には、宍道湖に沿った「小公園式遊覧道路」として、松江大橋付近を中心とする湖岸道路の整備に着手している。本格的な整備は戦後に持ち越されるが、1951年の松江国際文化観光都市建設法による指定は、戦前の遊覧施策や空間整備の延長線上に位置づけることができる。

宮崎市

1873年に宮崎県庁が置かれて以降に発展した宮崎市は、近代に発展した新興都市としての側面を持つ。また東征以前の神武天皇の居所であったと伝えられる同地では、1907年

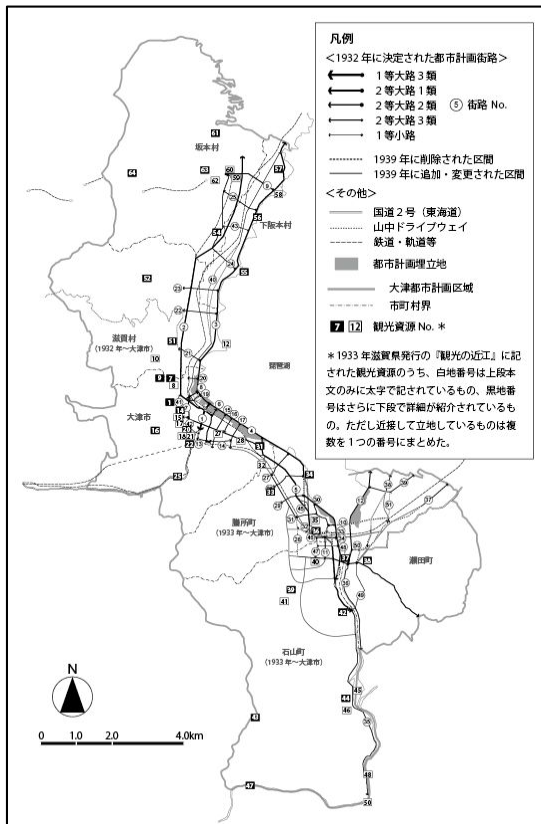


図1：大津市の都市計画街路と観光資源の関係

にかけて宮崎神宮（当時は宮崎宮）の境内整備等が進められ、宮崎町（市制施行は1924年）の呼称として、宇治山田（伊勢）に倣った「神都」が用いられるようになる。

近代交通機関の発展は、1913年の宮崎県営鉄道の開業が契機となるが、1923年の日豊本線開通（小倉・吉松間）が、遊覧客誘致を促した。1926年には、岩切章太郎が宮崎市街自動車（後の宮崎交通）を創業し、大淀駅・宮崎神宮間をはじめ、宮崎市中心部から一ツ葉海岸など近郊路線を開業し、1931年には遊覧バスの営業を開始している。宮崎神宮や神武天皇の旧居とされる皇宮屋に加え、阿波岐原や青島など、記紀神話の伝説に彩られた周辺の景勝地が観光名所となっていた。

一方、昭和初期に急速に発展を見せた宮崎市では、1932年に橋橋が鉄筋コンクリート造の近代橋梁に改築され、新たな県庁舎が竣工する等、近代都市としての外観を整えつつあった。1933年には宮崎市主催の「祖国日向産業博覧会」が開催されるが、その際の案内冊子等では「古代」と「近代」が融合する宮崎の新たな都市像が宣伝された。

さらに1934年には、天孫降臨の伝説地である高千穂峰などを含む霧島国立公園が宮崎・鹿児島両県にまたがって指定され、同年には「神武御東遷二千六百年祭」の開催、さらに1940年の紀元二千六百年祝典に際しては、境域拡張や参拝道路・広場の整備、周辺の区画整理事業などが実施され、「神都」「祖国日向」を打ち出した観光振興が促進された。

1927年に都市計画法の適用を受けた宮崎市では、1930年に都市計画区域、1932年に街路網、1934年と1935年に風致地区が指定されている。都市計画区域には赤江町と檜村が含まれ、赤江港の整備による産業上の関係に加え、「海浜一帯八風致景勝二富三附近住民ノ行楽ノ地」であることが示され、一体的な行楽圏の形成が想定されている。風致地区は、神宮境内と参道両側一帯を含む「宮崎神宮」、旧跡皇宮屋を含む「下北方」の指定が先行し、さらに郊外丘陵地の天神山公園を含む「天神山」、河川両岸の風景地形成を意図した「大淀川」の4地区が指定された。

これらの都市計画には、内務省都市計画委員会の草創期の技師として活躍し、田園都市論をはじめとする欧米の理論や制度を紹介する著作も発表している藤田宗光が関わっている。1930年から6年間に亘って宮崎地方委員会に携わった藤田は、宮崎市の街路網計画において、市街地と周辺の風致地区や公園を連絡する公園系統の考え方を導入している。市街地の健全な発展とともに、記紀神話にゆかりの旧跡や景勝地などの風致の保護を図ることが目指され、「神都」の地域性に根ざした理想的な遊覧都市が構想された。

仙台市

仙台藩の城下町を基盤に東北地方の中核都市として発展してきた仙台市は、1923年に都市計画法の適用を受け、1926年に都市計画

区域、翌年に街路網が決定している。1926年には市電の環状線と支線の一部が開業しており、以後は市電の延伸と一体に、環状道路を中心に放射する街路網整備が進められた。

明治期に開園した桜ヶ丘公園、榴岡公園は、市内の名所として親しまれていたが、1928年に広瀬川両岸を主会場として開催された東北産業博覧会は、仙台市内の遊覧を促し、観光振興の起爆剤ともなった。その後も1935年の藩祖三百年記念博覧会等のイベントが開催されるとともに、1936年には仙台市動物園が開園し、市内の新名所となった。

仙台城址では、1925年にその一角を利用して青葉山公園が設置され、1931年には大手門と脇櫓、伊達家の霊廟瑞鳳殿が国宝に指定されている。1930年には八木久兵衛が青葉山南の丘陵地に遊園地（八木山公園）を開設するなど、市内外の行楽地形成が進んだ。

また仙台近郊には古来景勝地として名高い塩釜・松島や秋保温泉等が控えている。1920年代後半の宮城電気鉄道、秋保電気鉄道の開業や沿線遊園地等の開設により、仙台はこれらの周遊観光の玄関口としての性格を強めていった。1935年の塩松観光産業道路など、広域的な自動車道整備の萌芽も見られる。

一方、緑豊かな屋敷林に覆われた城下町は、大正期以降「森の都」と呼ばれるようになり、観光都市としてのイメージ形成が進んでいたが、1934年には市街地周囲の丘陵地に8つの風致地区が指定され（1940年に1地区を追加）、藩政期からの社寺等を擁する歴史ある緑地帯の保全が図られた。

和歌山市

紀州藩の城下町を基盤とする和歌山市では、市内中心部の和歌山城に加え、近郊の景勝地としての和歌浦が観光地として著しい発展を見せた。1903年の南海鉄道と和歌山市駅の開業、1909年の市駅から和歌浦までの市電開通を経て、1910年代には森田庄兵衛により新和歌浦が開発され、大阪方面からの遊覧客が増加する。同時期には、加太や山方面（日前宮、伊太祁曽神社等）への軽便鉄道も和歌山市を起点に開業し、和歌山市は近郊行楽地への玄関口としての性格を強めている。

一方、1901年に公園化された和歌山城には図書館等の公共建築や動物園が整備され、1931年に国の史蹟、1935年には天守閣等の城郭建築が国宝建造物に指定されるなど、藩政期の遺産の保全・活用が進められた。和歌浦東照宮を中心に続く和歌祭は、1920年の藩祖御入国三百年祭から盛大に挙行されるようになるが、1934年には和歌山城築城350年祭として中心部での渡御が実施されるなど、城郭保存の動きとの連関が窺える。

和歌山市は1925年に都市計画法の適用を受け、1927年には隣接8町村（1933年の合併町村を含む）を含む都市計画区域が決定され、1931年に街路網計画が立案される。主として商工業の発展に応じた計画内容であるが、街路網においては、市電の敷設ルートを

含む市駅から和歌浦に至る路線を南北縦貫線とし、和歌浦周辺では「和歌浦遊覧線」、「新和歌浦雑賀崎遊覧線」などの遊覧道路が位置づけられている。さらに1941年には和歌山公園・岡山、日前宮、和歌浦、新和歌浦など6つの風致地区が指定され、市街地内外の景勝地保全の枠組みが定められていた。

中国・杭州の遊覧都市計画

景勝地・西湖を擁する中国・杭州においては、1910年代の中華民国期に遊覧型の近代都市計画が策定されている。その中核となったのが、西湖に面する旧満営（城壁に囲まれた清朝の軍用地）の跡地を、新たな商業地として開発する湖浜地区計画（新市場計画）である。同計画は、従来の自然発生的な道路網を、格子状の街路網に再編するとともに、商業地や公共用地を計画的に配する内容である。これにより、歩車分離がなされ街路樹を備えた近代的街路に西洋建築が建ち並ぶ近代的な都市空間が創出された。加えて、かつて城壁で隔てられていた湖岸には、西湖を望む西洋式の公園と棧橋が連続的に配置され、近代の杭州を象徴する空間へと再編された。

水辺との空間的つながりを強化した湖浜地区と連続する形で、1920年には西湖を周遊する「西湖環湖道路計画」、さらに1929年には湖岸で西湖博覧会が開催されるなど、1930年代にかけての杭州では、近代的な遊覧都市としての空間整備と観光施策が展開された。

近代の杭州には日本を含む海外からの観光客が増加し、19世紀の終わりに日本租界の計画も立てられている。当時の欧米や日本の都市計画との影響関係については、計画担当者の経歴も含め、さらなる検討の余地があると言えるが、東アジアの自然風景地を活かした近代都市計画の実現例として着目される。

地方計画と広域観光圏構想

1920年代以降、大都市の過大膨張を抑制するための広域圏の計画として、欧米から「地方計画（Regional Planning）」の概念が移入

され、1930年代にかけて、具体的な地方を対象とした広域圏の計画が立案される。それらの計画項目には、広域的な交通網整備と緑地保全を「遊覧・観光」や「行楽」の観点からの構想する視点も見出される。自然公園等の「景園地」と「行楽道路」を配した東京緑地計画は代表的なものであるが、古社寺や景勝地に恵まれた近畿地方においては、「近畿地方計画」の策定の過程で、観光圏の構想が進められた。1930年代以降、大阪市を中心に泉南や阪神間を対象とした計画、さらに1933年には京都・滋賀・奈良の3府県を中心とした緑地帯（風致保護）と観光道路を計画するための協議会が開催され、京都市を中心とする半径50kmの広域観光圏が立案された。さらに吉野熊野国立公園の指定を通じて奈良県との連携が進む和歌山・三重の2県を加えた体制のもとで、大阪市を中心とした半径100km圏を主な対象とする広域計画の検討が進められたが、戦時体制の強まりとともに具体化を見ないまま終戦を迎え、戦後の近畿圏整備法に受け継がれている。

5. 主な発表論文等

（研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線）

〔雑誌論文〕(計1件)

傳舒蘭、永瀬節治(2011)「近代の杭州における湖浜地区計画に関する研究」『都市計画論文集』46(3), pp.709-714

〔学会発表〕(計1件)

永瀬節治(2013)「戦前期における「遊覧道路」の整備計画に関する試論 -近代都市計画・地域計画との関わりから-」『観光学術学会第2回大会発表要旨集』, pp.32-33 (2013年7月7日 奈良県立大学)

ホームページ等

http://wakarid.center.wakayama-u.ac.jp/ProfileRefRes_2338.html#t1

今年度中に成果公開用ページを開設予定

6. 研究組織

(1) 研究代表者

永瀬 節治 (NAGASE, Setsuji)

和歌山大学観光学部・講師

研究者番号：10593452

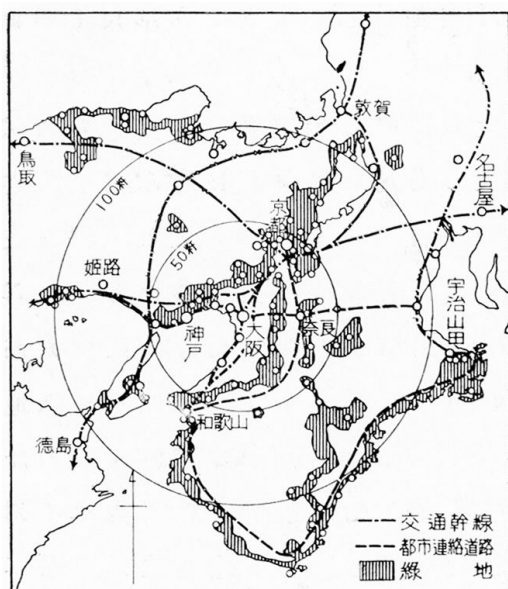


図2：近畿地方計画案

(出典：武居高四郎(1938)『地方計画の理論と実際』富山房)