

近代の工業都市大垣の郊外における観光事業

岐阜大学大学院 学生会員 ○谷口史織
岐阜大学 正会員 出村嘉史

1. はじめに

砂本¹⁾が示したように、1930年代は鉄道省主導で国際観光政策が実施された。出村²⁾は恵那郡大井町では、町と国、県が異なる目的を持ちながら事業を共有し、都市計画法による決定を待たずに基盤整備と遊覧事業を実現したことを示した。同時代の地方都市では、このような立場間の連携を積極的に形成しながら経営的目的を果たしていった場面が比較的多くみられる。

岐阜県養老公園でも、様々な主体により観光事業が推進された。特に工業都市大垣の郊外開発としての側面も見え隠れし、大垣による構想に着目すれば、典型的な地方工業都市郊外の観光地開発の事例を把握することができる。本研究は近代大垣の観光事業に焦点を当て、それぞれの産業振興を背景にもった開発を目論む各主体の思惑が交錯する中で、大垣がとった経営的戦略を明らかにすることを目的とする。

主な資料として、『大垣市史』³⁾、『養老町史』⁴⁾、大垣商業会議所が大正2年から昭和18年まで発行した月間会報誌『大垣商工時報』⁵⁾（以下、『商工時報』）、養老公園の観光案内本、当時の新聞史料等を用いる。

2. 明治・大正期の養老公園

1) 養老公園の開設と明治期の公園の管理・運営

1879（明治12）年に大蔵卿松方正義が養老へ訪れた際、公園開設を要望した。岐阜県令により地元多芸郡から公園開設発起人が任命され、彼らの費用負担により、公園予定地を測量し計画書を内務省へ提出し、公園予定地75町8反5畝27歩（約75.2ha）の一部の民有地の買収に取り掛かった。公園開設の資金は、発起人を含めた郡内の75名からの寄付金で賄われ、養老公園は1890（明治13）年に地盤国有公園として開園した。

開園後の公園の維持管理は、偕楽社として組織化した約100名の社員の寄付金を財源に行われた。偕楽社は明治30年頃まで同公園の運営を担ったが、社員減少により経営困難になり、郡へ移管し偕楽社は解散した。

多芸郡は、1902（明治35）年の郡制実施に伴い養老郡と改め、郡費を財源とする外郭団体「養老公園保勝会」を組織し、風致保護、整備を行った。

2) 養老線開通と大正期の養老公園の観光事業

1911（明治44）年7月に大垣、桑名、四日市港をつなぐ構想で養老鉄道株式会社（以下、養老鉄道）が設立され、大垣町出身の実業家である立川勇次郎が社長に就任した。1912（大正元）年には、立川を社長とする揖斐川電力株式会社（以下、揖斐川電力）が設立された。養老鉄道は、1913（大正2）年に池野養老間をつなぎ、1919（大正8）年に揖斐から桑名までの全線を開通した（図-1⁶⁾）。1922（大正11）年には鉄道を電化する目的で、揖斐川電力は養老鉄道と合併を行っている。

養老鉄道の開通に伴い、養老公園は遠来の観光客を迎え得ることとなり、養老公園保勝会は観光果樹園を造設した。また公園の開発を促すため、郡から公園の管理経営を委任された養老遊園株式会社が資本金20万円で設立された。役員には大垣の有力者も含まれており、積極的に開発の計画が練られたが、養老公園は地盤国有の公園であるため営利会社での諸事業は内務省の公園条例等の法規に触れるとされ、計画は実現しなかった。1923（大正12）年の郡制廃止に伴い、養老遊園株式会社、養老公園保勝会はいずれも解散し、養老公園は岐阜県に移管された。

養老鉄道を経営する鉄道会社による観光事業も行われている。池野養老間開通と同時に養老鉄道が発行した『養老鉄道名勝案内』⁷⁾では、本社は養老公園の発展



図-1 養老鉄道の路線図と大垣、養老公園の位置関係（筆者加筆）

目を付け、駅から公園までの新道の開墾、「娛樂機關(散在動物園・分類植物園・運動場・觀望臺等)」,及び温泉・ホテルの建設のため本多静六に設計を依頼し、既に一部準備に着手していると述べた。養老公園保勝会の解散により後継で組織された養老保勝会は、財源に乏しかったため、養老の発展に利害を共にする揖斐川電力との連携をはかり、養老の顕揚宣伝を行っていた。養老鉄道の開通を契機に、大垣は鉄道の旅客者数を増加させる目的で養老公園の開発に着手し始めた。加えて養老公園の発展を望む地元養老郡と利害を共有し、連携して観光事業を行っていた。

3. 昭和期(戦前)の養老公園の開発

1) 昭和初期の岐阜県による養老公園改良計画

1923(大正12)年に県営となったため、岐阜県は養老公園を県有財産として内務部庶務課の所管において。県は1930(昭和5)年に養老公園改良計画を立案し、内務省衛生局技師田村剛に計画案作成を依頼した。この頃の養老公園の実態としては、「年とともに寂びれ」、「遊覧客は漸減をたどる傾向」にあったようである⁸⁾。田村による改良計画の内容は⁹⁾、「大體公園地區を神聖、保健、宿泊の三地區に分け」、神聖区域は「現在人工によって天然の風光を損し俗化しつつある點を自然のまゝに還元」するとしていた。加えてこの改良事業に併せ、揖斐川電力から営業を譲渡され1929(昭和4)年から養老線の経営を行っていた伊勢電鉄が、公園付近にスキー場を開設した¹⁰⁾。

2) 観光協会の設立

1934(昭和9)年に岐阜県が主体となって、観光地を持つ市町、鉄道会社、宿泊施設、岐阜・大垣商工会議所等が役員の岐阜県観光協会が設立した(1934年10月『商工時報』)。前年に「岐阜縣観光協會設置提唱」をしていたことに加え(1933年6月『商工時報』)、役員に最も多く大垣の人物が参与しており、大垣がこの観光協会設立に積極的であったことが伺える。翌年に大垣と地元自治体、それらの組織で構成された「養老公園並ニ大垣市ノ開發、宣傳、紹介」を目的とする養老観光協会が設立された(1935年8月『商工時報』)。会長は大垣市長、副会長は大垣商工会議所副会頭が務めており、大垣の主導で設立された。大垣市では各主体が連携して観光事業を行う機運が高まっており、養老公園開発に対しては地元と連携しながらも、大垣が主導権を握って観光事業を推進し始めていた。

4. 戦後の養老公園を巡る各主体の開発構想

1) 岐阜県による開発計画

第二次世界大戦終結を迎え、長年の懸案事項であった公園地域の大部分が国有地であり自由に民間投資や開発が行えない問題を、武藤嘉門岐阜県知事が永代借地権を手に入れて解決したため、1951(昭和26)年に岐阜県は養老公園の開発に着手した¹¹⁾。武藤知事は近畿日本鉄道(養老鉄道経営主体)、名古屋陸運局に協力を求め、北村徳太郎(東京農大教授)に開発の図案作成を委嘱したが、資金難により着工には至らなかった。

2) 大垣と地元養老郡の対立

1947(昭和22)年、養老公園を自ら開発するべく払下を受ける運動を起こした大垣と、大垣の独占的な公園の争奪に反発する地元養老郡の間で。対立が生じていた¹²⁾。その後1954(昭和29)年には大垣が養老公園を有する養老村との飛地合併に乗出し、武藤知事も賛同、公園の管理を大垣市に移管する意向をもらし、大垣市が開発計画立案に着手、と報じられた¹³⁾。しかし養老町の建設に乗出していた地元は猛反対し、合併は実現しなかった。一大観光地としての養老公園開発を目論む岐阜県との利害の一致により、地元を蔑ろにした大垣の独占的な開発が推進された。大垣がここまで公園開発を強く推進した意図を把握する必要がある。

5. まとめと今後の展望

養老鉄道の開通を契機として、大垣は養老公園の開発に着手し、地元養老郡と連携して観光事業を行った。しかし昭和初期には公園開発の主導権を握るようになり、戦後は地元を蔑ろにした独占的な開発の姿勢をとった。今後は時代ごとの大垣の養老公園開発の意義に迫り、大垣の経営的戦略をより詳細に明らかにする。

参考文献

- 1) 砂本文彦：近代日本の国際リゾートー1930年代の国際観光ホテルを中心に、青弓社、2008。
- 2) 出村嘉史、大井晴奈：昭和初期における大井町の森林公園計画と遊覧事業、日本建築学会計画系論文集、第85巻、第774号、pp.1673-1681、2020.8
- 3) 大垣市：大垣市史 資料編 近代、大垣市、2009
- 4) 養老町：養老町史 通史編 下巻、岐阜県養老郡養老町役場、1978.3
- 5) 大垣商業会議所：大垣商工時報、西濃印刷株式会社
- 6) 揖斐川電気株式會社養老鐵道：養老鐵道案内、日本名所圖繪社、1923.5.5
- 7) 養老鐵道株式會社：養老鐵道名勝案内、株式會社東京築地活版製造所、1913.8.10
- 8) 大阪朝日新聞岐阜県版、1931.11.3
- 9) 大阪朝日新聞岐阜県版、1932.11.27
- 10) 大阪朝日新聞岐阜県版、1931.12.13
- 11) 岐阜新聞、1951.11.9
- 12) 朝日新聞、1947.8.15、1947.9.12
- 13) 中部日本新聞、1954.1.23