

戦前の宇治山田市における 「神都」設計思想の変遷 — 参宮形態に関する議論に着目して —

濱田 美知瑠¹・林 倫子²

¹学生会員 関西大学大学院理工学研究科
(〒564-8680, 大阪府吹田市山手町3丁目3番35号, E-mail:k630813@kansai-u.ac.jp)

²正会員 関西大学環境都市工学部
(〒564-8680, 大阪府吹田市山手町3丁目3番35号, E-mail:mhayashi@kansai-u.ac.jp)

明治期より、三重県宇治山田市（現伊勢市）では神宮に多数の参詣客を迎える「神都」としての都市整備が行われてきた。明治・大正期には「スピード化」参拝を可能にする交通機関が新設され、地元有志「神苑会」により参詣に付随する娯楽として近代的文化施設が新設された。しかし「スピード化」参拝の主流化は観光都市としての経済衰退という弊害をもたらした。昭和に入り市は独自に都市計画案を策定し、そこでは徒歩による古来の参宮形態の復活と、大衆的な慰安施設等による娯楽を再興する構想がなされていた。以上を踏まえその後の国営「大神都聖地計画」の設計意図を考察すると、古来の徒歩による参宮と、商業地が付随するスピード化した参宮の、二つの参宮形態の確立を図ったものと解釈することができる。

キーワード：宇治山田、大神都特別聖地計画、都市設計思想、観光都市、神都、パークウェイ、参宮、神城

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

三重県宇治山田市（現伊勢市）は古来より皇祖の鎮座地として発展してきた宗教都市であり、鎌倉時代中頃より伊勢信仰によって全国から多数の参詣者が神宮を訪れた¹⁾。つまり、宇治山田市は古くから参詣者と共に発展してきた観光都市であった。しかし明治に入り、参詣者受け入れを担っていた「御師」職が廃止されることとなった²⁾ため、宇治山田市は旧来の参詣者の受け入れ態勢を一新しなければならない状況となった。

このような背景により、同市では、明治期の地元有志による諸活動から、「神都」という概念の下で、神宮を中心とした都市整備が行われてきた。昭和に入ると一般的な都市計画が進められるが、同時に「大神都特別聖地計画」と呼ばれる国営による都市計画事業が行われることとなる。本研究は、この「大神都特別聖地計画」策定までの都市整備や都市計画の内容を、観光都市としての「神都」設計思想、特に、参拝客に提供すべき「参宮形態」にまつわる思想に着目して、考察・解釈してゆく。

近代宇治山田市の都市整備や都市計画に関しては、既にいくつかの研究が存在する。「大神都特別聖地計画」については、斎藤（1972）³⁾ および岩脇（2000）⁴⁾がその

事業概要を明らかにした。さらに越沢（1997）⁵⁾は、都市計画技術史という観点から、当事業のうち第一号公園・両宮連絡道路・風致地区の近代日本都市計画史上の位置づけについて述べている。しかしこれらの研究はいずれも、「大神都特別聖地計画」の計画思想を、宇治山田市の都市整備の経緯も踏まえて論じたものではない。その他、山崎（2007）⁶⁾は、参宮急行電鉄敷設に焦点を当てつつ「大神都特別聖地計画」に至るまでの過程と同計画の内容を明らかにしており、宇治山田市は衰退した町の今後の発展要因として鉄道を重視していたと論じた。ジョン・グリーン（2015）⁷⁾は、国家と国民と天皇との関係を軸に明治から戦後までの伊勢の変貌を明らかにしており、地元有志による神苑会の都市整備内容や計画思想、神苑会を彷彿とさせる宇治山田市の都市計画構想の内容、「大神都特別聖地計画」策定の過程について明らかにした。これらの研究は、本研究と同じく、観光都市としての「神都」を構成する都市施設の整備・設計について論じたものであるが、本研究の着目する「参宮形態」に関して、時代や主体を超えた横断的な考察はなされていない。

そこで本研究では、内宮・外宮両宮への大量の参拝客を迎え入れる近代的観光都市としての「神都」整備に向けて、各年代の参宮形態の形成に関与したとされる主体

である地元有志、宇治山田市、内務省のそれぞれが、どのような都市設計思想を打ち出し、計画に反映したのかを分析する。それらを比較したうえで、最終的に策定された国営の「大神都特別整地計画」各事業の計画思想について考察することを目的とする。

なお、本文中で引用する資料は、読解の便のため句読点を付し、字体は地名など一部を除き通行の字体に改めた。

(2) 対象地域と都市整備の経緯

近代の宇治山田市における神宮を中心とした都市整備は、明治期の「神苑会」に始まるとされる。「神苑会」は、1886（明治19）年、神宮宮域の肅清を復し神都の大観を興すことを目的に、地元志士の太田小三郎らによって組織された地元組織である。有志からの寄付金をもとに、設立当初の目的であった内外両宮の神苑の拡張・整備、さらに風致保全を目的とした山林の整備、神苑別区（倉田山）の整備、徴古館・農業館の建設を行った後、各事業により整備した土地や諸施設を神宮に献納して1911（明治43）年に解散した⁷⁾。なお、宇治山田市で「神都」という概念が生まれたのは神苑会によるものでありとされ²⁾、後の宇治山田市都市計画に関わる史料にも、先年の都市整備として神苑会の功績は度々紹介されている。

その他、神苑会による活動以外にも、県営事業として両神宮の連絡道路である御幸道路の開通（1910（明治43）年）、内宮に架かる宇治橋前の外苑の整備（1915（大正4）年）も実施された⁸⁾。

周知のように、我が国では1919（大正8）年4月に都市計画法が公布され、同年9月には六大都市が都市計画法を適用された。宇治山田市は「国民敬神思想発祥の聖地」として、その啓発に対する甘美なる整備と、近代都市としての必須なる設備を、統制ある計画の下に実現を図るは、洵に急務であり、神都市民が多年冀望してやまぬ所⁹⁾との理由から、都市計画適用に向け独自に調査研究を進め、内務大臣へ都市計画法の適用を稟請した。結果として1927（昭和2）年、宇治山田市はその他21都市とともに、都市計画法の適用都市に指定されることとなった¹⁰⁾。

さらに1929（昭和4）年、同市は市是調査会を設置して国営都市計画の実現に向けた調査研究を独自に進め、1933（昭和8）年に内閣総理大臣及び内務大臣宛に「大神都特別聖地計画に関する意見書」を提出した。同意見書の主張は、皇祖鎮座の神域である宇治山田市には全世界人の讃仰聚楽の一大聖地としての諸施設を完成すべき特別な計画、すなわち国家事業としての大規模計画が必要であり、内務大臣を会長とし内務省、神宮司庁、三重

県及び宇治山田市と造詣深い貴衆両議院、官公史、学者、実務家から委員を選出し十か年の期間でその完成を期すべき、といったものである¹¹⁾。この神宮聖地計画国営建議案は第六十四議会において貴衆両院とも全会一致を以て通過した¹²⁾。しかし、その後の戦局の悪化により、結局「大神都特別聖地計画」はすべて中止されることとなる。土地区画整理については、市街地部分移転予定先の一部造成工事のみが行われ、平坦地帯の事業として行われていた用地確保・造成工事はどちらも完成することなく終わった。河川事業については中止の時点で未完成であったが、戦後に建設省中部地方建設局により継続され、最終的には県営河川事業として実施された。山田地区の街路や広場については、都市計画決定と設計書をほぼ継承する形で戦災復興事業として県施工により実施された。しかし、駅の後退や両宮連絡道路など、その他の事業においては実現されることはなかった^{3), 5)}。

2. 明治・大正期の観光都市整備

(1) 明治期の御師制度廃止による都市の衰退

第1章で先述したように、宇治山田市は神宮と共に発展した地域であり、地域住民の家業とも密接な関係があったことは既に様々な研究で明らかになっている。その中でも、伊勢信仰を諸国へ広め、参詣客を迎え入れる役

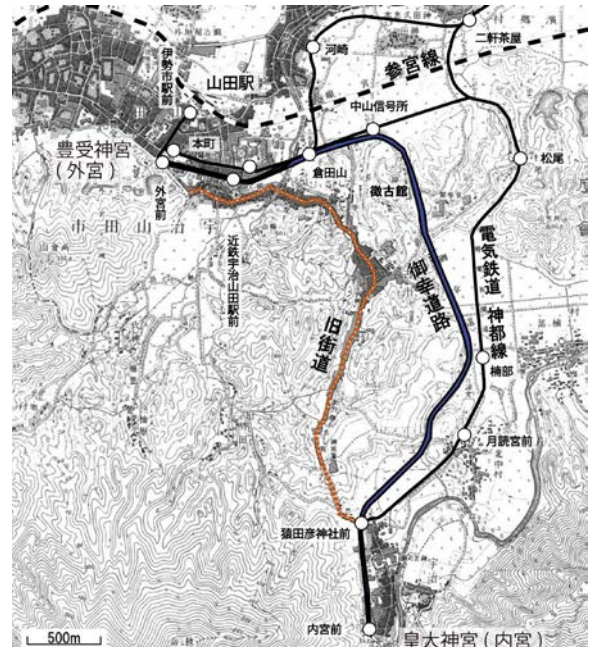


図-1 大正期の宇治山田市内交通機関地図
（【1/25000「山田」、1924】上に、中野本一『三重交通 神都線の電車』内「三重交通神都線廃線時の停留所名」の鉄道施設情報を、筆者加筆。地図画像は「今昔マップ on the web」(C)谷謙二)より引用)

割を担った人々は「御師」と呼ばれていた。御師の基本的な活動は御祓大麻の配札、頒曆、祈祷、大神楽の施行であり、参詣者の滞在期間中の世話や参詣案内等も行ってた。御師制度は1871（明治4）年に新政府の施策として廃止されることとなり、基本的な活動領域が停止されたため、多数の師職は失業し、他職への変更、新たな殖産事業の開始、あるいは他都市への転住を余儀なくされた¹³。

神苑会が作成した「神苑会史料」の第一編¹⁴には、「明治維新ノ激變以来、禰宜ノ世襲ヲ解レ、御師ノ慣例ヲ廢セラレ、民力衰弊未ダ他ヲ顧ルニ違アラザル者、十餘年、蓋風物荒涼ノ感ナクンバアラズ」との記述がある。すなわち、御師制度の廃止により宇治山田の町は江戸時代にみられた以前の活気ある姿を失い、衰退した状況であった。

(2) 明治・大正期の観光都市整備

a) 神苑会による観光開発の方針および思想

神苑会の活動や実施事業については既往の研究¹⁵で既に明らかにされている。それによると、伊勢の実業家である太田小三郎は1886（明治19）年に神宮大宮司の鹿嶋則文、少宮司から度会郡長に転勤していた浦田町民、三重県知事の石井邦献、医師の大岩芳逸らとともに、民間組織の神苑会を創設した。同会設立の目的は、神宮神苑の「未ダ以テ完全ノ續ヲ得タリ」とは言えない現状を深く受けとめ、「宮域ノ肅清ヲ復シ、進テ神都ノ大觀ヲ興」¹⁴すことにあった。神苑会は、設立当初の目的であった神苑内の人家の撤去と神苑整備を第一事業として実行し、その他にも神苑別荘として倉田山に公園を開き徴古館と農業館という博物館を新設し、また風致保全のための内宮付近の山林の整備を行うなど、「神都」としての宇治山田の都市整備を実施していった。グリーンは、この神苑会について「神苑会の太田らには、一人でも多くの参拝者を宇治山田に誘致して、当地の経済を昔のように活気づけたいねらいがあった。そのため参宮者の『快樂』や『娛樂』を常に考えていた。」と解釈しており¹⁶、参拝者誘致のために倉田山の整備や徴古館等の建設が行われた、としている。

神苑会が行った倉田山開発とは、どのような事業であったのか。1888（明治21）年、神苑会は同会事業発達に協力するよう、郡長に示達を行ってほしい旨、石井三重県知事へ懇願書を提出したが、同書には宮域の浄化と倉田山に関する事業について説明されている¹⁷。それによると、神苑会は、「両宮ノ中央」の「天然ノ風景ニ富」む丘陵地である倉田山を、一大苑囿として開発し、神苑と称する計画としていた。この「神苑」には諸施設を配置する計画で、「古来人爲上ニ属スル有形物ノ變遷ヲ示

シ、我国風俗・習慣・文物・技芸ノ沿革ヲ知ラシムル…（後略）」という歴史博物館（徴古館）や、「（前略）…考古ノ志料ニ供シ、風俗文物ノ沿革ヲ知ラシムル」という歴史博物館付属徴古園、「（前略）…海外異域ノ産ヲ集メテ耳目ノ料ヲ富マシム」という動物園などが構想されていた。つまり、神苑会による倉田山の開発は、新しい神苑の開拓および近代的文化施設の建設による観光開発であったことが確認される。

b) 都市内交通の整備

1889（明治22）年、神宮参詣者の利便性向上および貨物運輸業を目的として、参宮鉄道会社が設立された。同社設立当初の社長は伊集院兼常であったが、常議員には太田小三郎も名を連ねており、1891（明治24）年には太田が社長に就任した²⁰。1893（明治26）年に津と宮川間が、1897（明治30）年に宮川と山田間が開通し、関西鉄道と連絡されたことにより、宇治山田市と名古屋・奈良・滋賀との間が初めて鉄道により繋がれた²¹。

さらに1896（明治29）年、太田は秋田喜助らとともに宮川電機株式会社を創設し、市内の電気事業を興したほか、「神都線」という電車事業にも着手した¹⁸。1903（明治36）年の山田本町～二見間の開通をはじめ、着々と市内に軌道網を広げ、大正2年（1913）には神都線及び参宮急行電鉄の山田駅から内宮前までの電気軌道を開通させた¹⁹（図-1）。

さらに、1911（明治43）年には外宮内宮を連絡する自動車道である御幸道路も開通²²し、宇治山田市は交通機関の近代的発展を遂げた。

これらの交通機関が整備される以前、両宮への参詣客が外宮から内宮へ移動する際には、旧街道を徒歩や馬・駕籠で移動していた。遊興地である古市地域もこの旧街道沿いに位置していた、しかし、新設された神都線の電気鉄道および御幸道路は、旧街道を外れ、神苑会が開拓した倉田山を経由し、内宮に至るものであった。さらに、鉄道や自動車交通の発展により、参詣客にとっては、従来よりも大幅に迅速な両宮参拝が可能となった。

(3) 明治・大正期の観光都市整備がもたらした弊害

明治期の都市間鉄道および都市内交通整備により交通便利性が飛躍的に高まったことで、宇治山田市を訪れる参詣客は、大正期以降年々増加の傾向を示した²³。しかし一方で、鉄道・自動車交通への移動手段のシフトにより、旧来の商業地・遊興地を訪れる参詣客が減少していったこともまた事実である。

旧街道沿いの遊興地として繁栄した古市の郷土史資料²⁴によると、参宮鉄道が山田駅まで開通する際、参宮客の移動時間が短縮されるとして、山田の接客業者から猛烈な反対運動が起こったといい、最終的には、先述の

御幸道路新設および電気鉄道の開通が直接的原因となつて、古市は衰退したとされている。また伊勢市史²⁵⁾には、「宇治地区には、御幸道路の開通とともに、乗合バス、ハイヤーが内宮前まで直接乗り入れており、さらに電車の開通は、現在のおはらい町を通る参宮客を減少させることとなった」という。1931（昭和6）年4月18日の伊勢新聞『神都交通機関の変遷』の記事²⁶⁾においては、「旅館はスピード参宮で減り、また1931（昭和6）年4月15日の伊勢新聞の記事²⁷⁾では、「省線のスピードアップ等によって参宮者の帰り足が早くなり没泊客が滅切り減ったので営業者は頭痛の鉢巻の体」である、と報道されている。同時期の宇治山田市では、鉄道の開通により以前よりも時短な参拝、つまり記事中で「スピード参宮」と称される参宮形態が確立し、結果的に市内各所に不景気をもたらしてしまったことが確認される。

上記のような問題を念頭において神苑会の観光開発を改めて確認すると、神苑や近代的文化施設など近代的観光施設整備の思想や事業はあったものの、それらは必ずしも旧来の観光業や市内の経済とは連携が取れておらず、参詣者の市内での長期滞在、ひいては観光都市としての経済発展には貢献することができなかった、と総括できるであろう。

3. 「大神都特別聖地計画」前の宇治山田市の動向と仮想案

(1) 「大神都特別聖地計画」に向けた宇治山田市の動向

先述のように、宇治山田市は都市計画適用を内務大臣に稟請し、昭和2年（1927）には都市計画法適用都市に指定された²⁸⁾。そして1929（昭和4）年には、市会議員13名、市公民7名を委員とする「市是調査会」を設置し、大神都建設に関する事項及び、その他重要と認めるべき市の施設に関する事項の調査研究を進めていく²⁹⁾。同会は宇治山田市を皇祖鎮座の神域、我が国の讃仰聚楽の一大聖地とするため、総務省・貴衆両議員・その他からの支援を得つつ都市計画を遂行するという方針³⁰⁾に沿って設置されたものであった。この市是調査会に同席していた神宮技師の塩野庄四郎は、市の依頼を受け、国営による同市都市計画の仮想案概要書³¹⁾を作成した。地元新聞1934（昭和9）年1月27日によると、この聖地計画の仮想案は1934（昭和9）年1月に完成したが、その後「市是調査会又は聖地計画協賛会の席上に機をみて発表の後、更に之に地元の希望を入れてがつちりした計画案を練る筈」³²⁾とされており、最終的に同年11月27日に宇治山田市役所発行のもと『大神都特別聖地国営計画に対する一考案 仮想案概要書』が刊行されている。このため、こ

の塩野の仮想案には、同氏の個人的思想だけでなく宇治山田市の目指す都市設計思想が少なからず反映されるとの仮説に基づき、その内容について以下に論じることとする。

(2) 宇治山田市の都市整備上の課題と方針・思想

第2章3節にて述べたような市内の鉄道・自動車交通網整備の弊害に関して、1932（昭和7）年3月31日開催の都市計画三重地方委員会神都聖地計画懇談会の席上で、当時の伊勢市長福地由廉は、「宇治山田市民トシテハ獨リ電車ニ限ラズソノ多クノ参宮客ヲ歩カセテ貰ウガ、宇治山田繁栄ノ上ニモドレ程良イカ判リマセン。例エバ合同電気ニシテモ始メノ中ハ浦田停留所ガアリマシタ、ソノ爲ニ浦田カラ向フハ非常ニ繁盛シマシタ、處ガ何時ノ間ニカ宮域マデ進メルコトノ議ガ起コツテ吾々ハ反対ヲ致シマシタガ仕方ガナカツタ」³³⁾と発言している。ここで浦田停留所とは、浦田地区に位置する猿田彦神社前停留所を指すものと推測される（図-1）。この市長の発言より、戦前・戦後の宇治山田市においては、近代的交通機関の発達下における参宮客の市内滞留時間の確保が、都市設計上の一つの課題として捉えられていたことがうかがえる。

以上を踏まえた上で、宇治山田市役所発行『大神都特別聖地国営計画に対する一考案 仮想案概要書』の内容をみていく。この都市計画当仮想案は、既往の研究³⁴⁾で明らかにされているように、その目的を「皇国の生命とする維新の大道に立脚」した「神宮を中心とする神都の更生」としており、計画方針として、神苑会のそれと同様、「神都」としての都市の尊厳の確立が掲げられている。そしてこの仮想案には、上記のような大方針と共に、都市施設に関して12の項目が設定され、外宮前線等の特定の道路に対する歩道設置・道路拡幅整備や、五十鈴川や勢田川等の河川改修、省線山田駅の後退など、具体的な計画内容まで詳述されている。このうち「(5) 交通機関の改善」の項目には、「(前略) …交通に対する近代施設の完璧は固よりであるが、その半面に於いて、スピード化に対し、スロー化の用意も亦必要」であり、「参宮を志すものは…(中略) …足一度聖地圏内に入れば、肅然襟を正し心ゆたかに、歩一歩大地を踏みしめるべきである。そこに、にぢみ出る一と汗、所謂一歩一汗主義の行脚に依つてこそ、眞に心からの信仰の域に達するとしている³⁵⁾。その他、「(5) 交通機関の改善ハ、電車」の項には、都市美をそぎ、騒音危険を伴う不愉快の一つとなっている「都内電車の時代は既に去つた」³⁶⁾として、古市の長峯筋を利用した地下鉄建設の提案をしており、都市美という観点から路面電車が走る空間を良しとしない思想があったことが読みとられる。つ

まり、参詣者の信仰心の観点、および都市美の観点から、市内に発達した近代的交通機関が「神都」にとって必ずしも好ましいものとは限らない、という思想が、当時の市には存在したことが確認できる。

その他、仮想案には「(10) 歓楽地区の設定」の項目も設定され、「たとへ神の都と雖もこれを欠くことは出来ない。…(中略)…古来の風趣と近代の趣向とを加味し適当に改善を加へ、清濁相半ばする大衆向の用意を調ふることは一般に必要とせらるるであらう」としている³⁷⁾。つまり、敬神的国家観念の振興向上といった観点の「神都」の整備だけでなく、大衆的歓楽街も含めた一般的な観光都市としての発展も、宇治山田市の都市計画思想には含まれていたことが確認できる。昭和8年(1933)に、宇治山田市が内閣総理大臣及び内務大臣宛に提出した「大神都特別聖地計画に関する意見書」の「着眼スヘキ要項」に、「六 大衆ノ接待慰安ニ関スル施設」や「七 外人ホテルノ設置」が含まれていた³⁸⁾ことから、観光都市としての発展に対する宇治山田市の意欲がうかがえる。つまり、宇治山田市の都市計画思想は、神苑会のような「皇道、民族精神の涵養」を目的とした神都整備にとどまっていたとはいなかった。明治・大正期に起こった参宮形態の変化や遊興地の衰退を受け、徒歩参拝や滞在時間の延長を可能とするような都市整備を目指していたことが確認できる。

4. 「大神都特別聖地計画」の内容と計画思想

(1) 神宮関係施設調査会による計画概要

宇治山田市の国営による都市計画について、1933(昭和8)年に「大神都特別聖地計画実施国営に関する建議」が可決され³⁹⁾、1936(昭和11)年には「神宮関係施設調査会」の官制が勅令で公布された⁴⁰⁾。

そして内務大臣を会長とする「神宮関係施設調査会」が設置され、当調査会で都市計画事業の基礎となる「神宮関係施設要綱」(表-1)が作成された。既往研究⁴¹⁾では、この「神宮関係施設要綱」は神都計画のマスタープラン素案に相当するものとされている。本稿では、「神宮関係施設調査会」で決定された各項目のうち、これまで述べてきたような観光都市としての設計思想に関係していると考えられる「五、道路に関する施設」のうち両宮連絡道路の整備にあたる(四)、および両宮前の道路・鉄道軌道整備にあたる(一)(三)(六)、「四、鐵道軌道の整理に関する施設」をとりあげ、両宮前の道路・鉄道軌道の整備及び宇治山田市都市計画で決定された用途地域指定とに合わせて考察することにより、その関連した事業内容と計画・設計思想意図の解釈を試みる。

表-1 「神宮関係施設要綱」事業一覧

(内務省国土局総務課『土地収用法による事業の認定について 内務省神宮関係施設造営所長より神宮関係施設整備事業の為必要な土地収用事業認定ノ件』内「神宮関係施設整備事業について」を元に作成)

一、内宮宮域に関する施設 (一) 宇治橋外宮域の擴張整備 (二) 五十鈴川右岸宮域の擴張整備 (三) 五十鈴川流域の整備	五、道路に関する施設 (一) 山田驛より外宮に至る道路の新設 (二) 山田町地内軌道移設道路の新設 (三) 園道一號の改修 (四) 両宮連絡道路の新設 (五) 府縣道宇治山田渡切線及宇治山田五ヶ所線の整備 (六) その他道路の整備
二、外宮宮域に関する施設 (一) 外宮宮域前面の擴張整備 (二) 外宮宮域東側地域の擴張整備	六、上下水道に関する施設 (一) 外宮関係防火施設 (二) 離宮御予定地の給水施設 (三) 宇治町下水幹線の敷設 (五) 外宮前面に於ける暗渠の移設
三、建設物の整備其の他に關する事項 (一) 勅使館の新築 (二) 祭主官舎の移轉改築 (三) 神宮司廳の移轉改築 (五) 神宮徴古館農樂館の整備 (六) 修養施設に關する助成 (七) 神宮皇學館の擴充	四、鐵道軌道の整理に關する施設 (一) 省線山田驛の移轉 (二) 參宮急行線鐵道線の移轉 (三) 參宮急行伊勢線鐵道線の移轉 (四) 蘇方參宮急行線の移設

(2) 両宮連絡道路の計画意図

両宮連絡道路は外宮と内宮を結ぶ幅員25m、延長約3,100mの新設道路で、都市計画公園(図-2)を通過する設計によって、沿道を緑地化した歩道としている⁴²⁾。この両宮連絡道路について、越沢⁴³⁾は、我が国におけるパークウェイ整備事例として都市計画技術史上の評価をしているが、本研究では、宇治山田市の都市計画内での位置づけや設計思想について考察する。

この両宮連絡道路に、なぜ緑地を伴う歩道が採用されたのであろうか。その理由の一つとして、塩野の仮想案にあったような、徒歩による両宮参拝に対する需要があったことが確認される。内務事務官岡田包義は両宮連絡道路の新設について、「近年、神宮の徒歩参拝者は著しく増加の傾向にあるものの、「現在の行幸道路は延長も相当長く、徒歩者にとっては自動車等の埃を浴びて気持ち損ずる事が少なくない」とし、「(前略)…徒歩参拝者の便に資する為め…(中略)…道路を新設するは、極めて適切のことと思はるる」と述べている⁴⁴⁾。

実際、同年代には、徒歩参拝の時代の昔を偲んだお陰参りを行う参詣者がいたようである。1930(昭和5)年3月7日の伊勢新聞⁴⁵⁾には、「(前略)…津市の実業家仲間往時を如実に偲ぶ雅たお陰参りを…(中略)…催そうという計画が進められ」ており、「(前略)…宮川駅で文明の賜物(列車)に別れをつけ…(中略)…両宮さしてのり込もう」としていたという記事が、また1930(昭和5)年5月18日⁴⁶⁾の伊勢新聞には「(前略)…大阪木津の親友会員男女百十二名が昔の道中姿で来田。駅前藤屋旅館で朝食の後『お陰まいり』の旗を押し立て手に手に日傘を翳し…(中略)…外宮に参拝し旧参宮道を伊勢音頭を見物し内宮参拝」したという記事がみられる。

さらにもう一つの理由として、両宮の「神域」を拡張しようという思想の存在が挙げられる。1931（昭和6）年12月12日の伊勢新聞⁴⁵⁾には、「（前略）…神宮神地保護調査会に内務省から神宮を中心とした都市計画腹案なるものが提示され」たことが報じられている。同記事によると、「（前略）…往古は神宮齋王の御所である齋宮は多気郡齋宮に、神宮の政庁なるものは度会郡小俣町にあり、神宮との距離は宮川を隔てて三、四里の外にあって神宮神域は非常に広大なものであった…（後略）」とし、「一千年前の往古の神域に引き直すことは到底不可能であるが、サメては現在断絶せる内外両神宮の神域を連亘せしめる位の程度たらしめる必要があると云う意見が行われている模様」と報道されている。ただし、ここで検討されていたのは既設の自動車道である行幸（御幸）道路筋を神域として機能させることであり、すでに沿道開発の行われていたであろうことを踏まえると、これは実現性の乏しい計画であったものと推察される。

時代が下がり、「神宮関係施設要綱」策定後の1941（昭和16）年11月5日の伊勢新聞⁴⁶⁾には、新規計画された両宮連絡道路について報道されている。同記事によると、この新設道路は「（前略）…森厳な神域の延長として神宮参拝者に一層清浄な聖地たる感銘を深からしむるもの」であるといい、1931（昭和6）年時点で都市計画腹案にあった「内外両神宮の神域を連亘せしめる」事業を、既存の行幸（御幸）道路筋ではなく、新設道路の建設という形で実現しようとしていたと考えられる。

以上を踏まえると、緑地を伴う歩道としての両宮連絡道路は、お陰参りを偲んだ徒歩参宮者という参宮形態の推奨者や、往古の神宮を重んじた神域拡張といった、復古主義的な都市開発思想を背景として、外宮から内宮にかけて神域の森厳さを享受しつつ徒歩参詣できるよう新たな参宮コースとして計画されたものであったことが確認できる。つまり、塩野による仮想案の構想と同様の思想を背景とした計画であったことが指摘できる。

(3) 2つの参宮形態の両立を可能とする都市設計

神宮関係施設要綱⁴¹⁾には、「四、鐵道軌道の整理に関する施設」として、外宮前に位置する省線山田駅の移転と内宮及び外宮前に位置する電気鉄道の移設が含まれている。外宮前には新たに設置する省線山田駅から外宮を繋ぐ新設道路を設け、内宮前は既存の国道一号（御幸道路）の電気鉄道神都線を撤去し、宇治地区の市街地に軌道移設道路と終点停車場を新設することとされている

（図-3）。

1935（昭和10）年7月13日の伊勢新聞⁴⁷⁾には、大神都聖地計画の計画内容決定が報道されており、そのひとつが「三、参拝道路を拡張して現在の混雑を緩和し、道路両

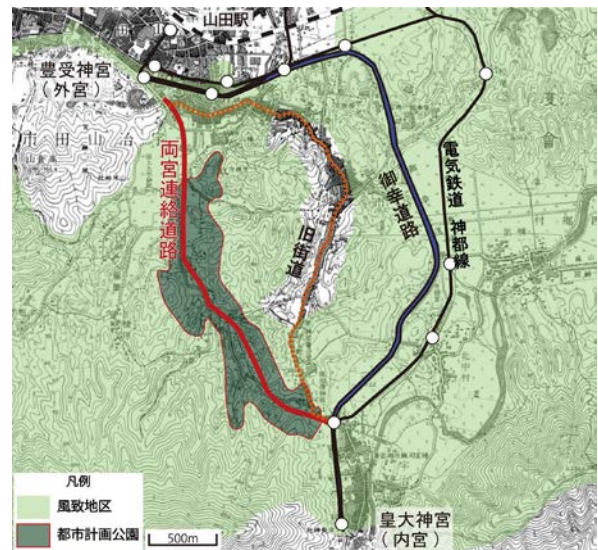


図-2 宇治山田市内の交通機関と両宮連絡道路計画図

（【1/25000「宇治山田」、1940】内務省国土局総務課『土地収用法による事業の認定について 内務省神宮関係施設造営所長より神宮関係施設整備事業の為必要な土地収用事業認定ノ件』内「神宮関係施設整備事業一般圖」の鉄道施設および計画事業情報を、筆者加筆。地図画像は「今昔マップ on the web」(C)谷謙二)より引用)

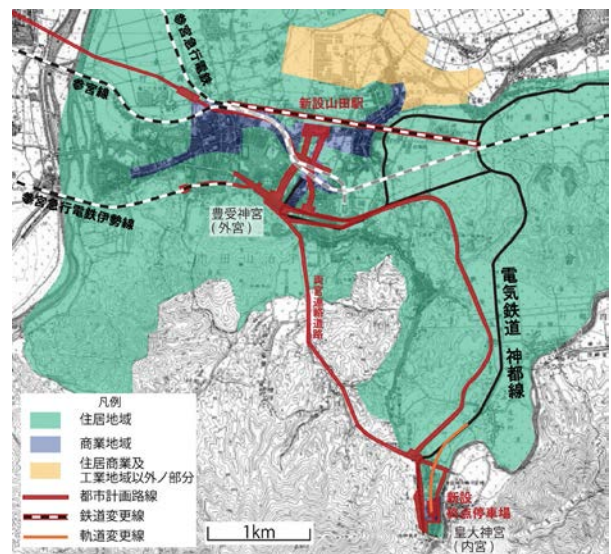


図-3 「大神都特別聖地計画」にかかる都市計画路線及び用途地域指定図

（【1/25000「宇治山田」、1940】上に、内務省国土局総務課『土地収用法による事業の認定について 内務省神宮関係施設造営所長より神宮関係施設整備事業の為必要な土地収用事業認定ノ件』内「神宮関係施設整備事業一般圖」および、内閣『宇治山田都市計画神宮関係施設宇治土地区劃整理及同事業並其ノ執行年度割決定ノ件』内 都市計画三重地方委員会「宇治山田都市計画地域一般地図」の都市計画事業情報を、筆者加筆。地図画像は「今昔マップ on the web」(C)谷謙二)より引用)

側の旅館を全部の地域に移転せしめ一般参拝者の俗臭を避く」というものであった。このことから、参宮道沿道市街地の俗空間化を避けたい内務省の思いが読み取れる。

国営「大神都聖地計画」による都市計画道路計画の設計意図、そして宇治山田市都市計画として決定した用途地域の設計意図、およびこれら相互の関係性を直接的に示す資料は管見の及ぶ限り発見されておらず、不明である。しかし、先述のように「参宮道沿道市街地の俗空間化を避ける」という意図が内務省側にあったことを念頭に、用途地域⁸⁾と、神宮関係施設要綱¹⁾で決定した新設道路・軌道を確認し、これらの計画意図を推察する(図-3)。すると、山田駅前に新設する計画道路から外宮を経由し内宮に至るまで、商業地域と交錯しない参宮コースが、都市計画道路および両宮連絡道路により設定されており、先述の報道による計画思想と矛盾しないような設計となっていることが指摘できる。その一方で、「スピード参拝」による観光客利用者の多いと予想される、外宮前の新設省線山田駅、そして、内宮前にほど近い電気鉄道停留所移設先の周辺は、商業地域に指定されている。このような設計が採用された背景として、同都市計画には、宇治山田市内に二つの参宮形態を両立させようという設計思想があったのではないかと考察される。すなわち、復古主義的な徒歩参詣者には、荘厳な空間の中で参宮してもらうため、沿道に繁華街の存在しない参宮道を提供する。その一方で、スピード参拝客向けには鉄道・電気軌道の停車場付近に商業地域を提供する。後者の背景には、先述のように、市内の経済活性化やスピード参拝客の長期滞在化といった観光都市としての発展可能性が考慮されていた可能性が考えられる。

5. おわりに

ここまで、明治・大正期の地元有志による都市整備の活動と、昭和初期の宇治山田市の「大神特別都聖地計画」に向けた動向、更に最終的な「大神都特別聖地計画」の一部の事業内容を把握し、各主体にみられる都市設計思想をみてきた。

明治期に活動した神苑会の倉田山開発は、神苑の開拓及び近代的な文化施設の建設による観光開発であり、観光都市としての商業地や遊興地の発展に寄与する都市整備には及んでいない。この神苑会による都市整備と市内の近代交通機関の発達により、参詣者は増加したが、「スピード化」参拝による観光都市経済の衰退という弊害も同時に起こり、宇治山田市全体で問題視されていたことが確認された。つまり、明治・大正期に見られた宇治山田市の観光開発は、旧来の徒歩による参詣形態、およびそれに伴って発展してきた旧来の都市構造と連携したものとはいえず、観光都市としての経済発展には必ずしも貢献することができなかつたと解釈できる。この

参詣形態の変化が、宇治山田市では問題として認識されていたことも確認できた。

昭和以降の「大神都特別聖地計画」実現に向け作成された宇治山田市の仮想案では、信仰心と都市美の観点から明治・大正期に整備された鉄道交通の改善が挙げられていたほか、「神都」として大衆的な商業地や遊興地の発展に寄与する都市設計の思想も見受けられた。これらは、明治・大正期の観光開発による都市衰退の弊害を受けたもので、旧来の徒歩による参宮形態の復活、そしてそれによって発展してきた大衆の娯楽を再興するという都市設計思想があったことが確認できた。

以上を踏まえつつ、最終的に策定された国営の「大神都特別聖地計画」の内容について考察すると、復古主義的な徒歩参詣者に向けた荘厳な参宮道を提供する一方で、スピード参拝客向けには鉄道・電気軌道の停車場付近に商業地域を提供し、観光都市としての発展可能性が考慮されていたものと解釈できた。

つまり、近代の宇治山田市における「神都」の理念に基づく都市設計思想は、望ましい参詣形態の模索というストーリーで説明されるのではないかという仮説が成り立つ。「神都」に相応しい荘厳さと観光都市としての発展を、どのような都市整備により両立させるかという点において、明治時代からの模索が続いてきたと解釈でき、国営「大神都特別聖地計画」は、そのひとつの集大成として策定された計画であったと解釈できるのではなからうか。

参考文献

- 1) 神宮支庁：神宮の歴史・文化、<https://www.isejingu.or.jp/about/history/index.html>，参照2020-08-3
- 2) ジョン・グリーン：神都物語 伊勢神宮の近現代史，吉川弘文館，2015
- 3) 齊藤和夫：「神都計画」，近代日本建築学発達史，日本建築学会編，pp.1086-1091
- 4) 岩脇彰：伊勢神宮の「一大聖地」化——一九四〇年代の幻の「大神都聖地計画」一，歴史地理教育，二月号，pp.72-76，2000.2.1
- 5) 越沢明：神都計画：神宮関係施設整備事業の特色と意義，第32回 日本都市計画学会学術研究論文集，pp.73-78，1997
- 6) 山崎智博：「神都計画」の構想と実際—戦時期における宇治山田都市計画をめぐる—，三重県環境生活部文化振興課歴史公文書班，三重県史研究 第22号，pp.1-20，2007
- 7) 宇治山田市役所：宇治山田都市計画資料 第一輯，p.5，1932
- 8) 三重県知事広瀬久忠：神都特別都市計画実施ニ関スル意見書並三重県知事ノ副申ノ件，1933.2.15
- 9) 宇治山田市役所：市制実施三十周年記念小史，p.36，1936
- 10) 宇治山田市役所：宇治山田都市計画資料 第一輯，p.6，1932
- 11) 神都特別都市計画実施ニ関スル意見書並三重県知事ノ副

- 申ノ件, 公文雑纂・昭和八年・第二十八卷・朝鮮総督府, 1933
- 12) 宇治山田市教育會：神都讀本, p. 163, 1933
 - 13) 伊勢市：伊勢市史 第八卷 民俗編, 第四章 社会變動と民俗, 第三節 近代と宗教變動, pp. 652-660, 2009
 - 14) 藤井清司, 神苑会史料, 清算人事務所, pp. 1-2, 1969
 - 15) ジョン・グリーン：神都物語 伊勢神宮の近現代史, 吉川弘文館, p. 46, 2015
 - 16) ジョン・グリーン：神都物語 伊勢神宮の近現代史, 吉川弘文館, pp. 53-54, 2015
 - 17) 藤井清司：神苑会史料, 清算人事務所, pp. 1-2, 1969
 - 18) 三重県：三重県史 通史編, 第四節 近代前半期の交通・通信 一在来運輸機構の改編と道路交通, p. 476, 2015
 - 19) 中野本一：三重交通 神都線の電車, 株式会社ネコ・パブリッシング, p. 4, 2011
 - 20) 鉄道大臣官房文書課：日本鉄道史 上編, pp. 905-909, 1921
 - 21) 三重県：三重県史 通史編, pp. 305-306, 2015
 - 22) 伊勢市：伊勢市史 第八卷 民俗編, pp. 548-556, 2009
 - 23) 伊勢市観光振興課：平成31年/令和元年伊勢市観光統計, 資料編, 伊勢市観光統計, pp. 5-6, 2019,
<https://www.city.ise.mie.jp/kankou/toukei/1002851.html>,
参照2020-08-28
 - 24) 野村可通：伊勢古市考, pp. 116-117, 1971
 - 25) 伊勢市：伊勢市史, 第四卷 近代編, p. 730, 2012
 - 26) 年中の書入時 神都交通機関の変遷, 伊勢新聞, 1931. 4. 18
 - 27) 神都の旅館が営収税の陳情 スピード参宮で収入減に苦しみ, 伊勢新聞, 1931. 4. 15
 - 28) 宇治山田市役所：宇治山田都市計画資料 第一輯, pp. 4-6, 1932
 - 29) 宇治山田市役所：市制実施三十周年記念小史, pp. 36-37, 1936
 - 30) 三重県知事広瀬久忠：神都特別都市計画実施ニ関スル意見書, 内閣, 公文雑纂, 1933
 - 31) 塩野庄四郎：大神都特別聖地国営計画に対する一考案 仮想案概要書, 宇治山田市役所, 1934
 - 32) 神都の聖地計画は土地の特色發揮 基礎案を持って来田の塩野氏語る, 伊勢新聞, 1934. 1. 27
 - 33) 都市計画三重地方委員会：神都聖地計画懇談会 速記録, 1932. 3. 31
 - 34) 山崎智博：「神都計画」の構想と実際一戦時期における宇治山田都市計画をめぐって一, 三重県環境生活部文化振興課歴史公文書班, 三重県史研究 第22号, p. 10, 2007
 - 35) 塩野庄四郎：大神都特別聖地国営計画に対する一考案 仮想案概要書, 宇治山田市役所, pp. 36-37, 1934
 - 36) 塩野庄四郎：大神都特別聖地国営計画に対する一考案 仮想案概要書, 宇治山田市役所, pp. 38-39, 1934
 - 37) 塩野庄四郎：大神都特別聖地国営計画に対する一考案 仮想案概要書, 宇治山田市役所, pp. 46-47, 1934
 - 38) 伊勢市：伊勢市史, p. 519, 1968
 - 39) 内閣：神宮関係施設調査会官制ヲ定ム, 内務省二, 公文類聚・第六十編・昭和十一年・第五卷・官職三・官制三, 1936. 9. 3
 - 40) 越沢明：神都計画：神宮関係施設整備事業の特色と意義, 第32回 日本都市計画学会学術研究論文集, p. 74, 1997
 - 41) 内務省神具関係施設造営所：神宮関係施設整備事業について, 内務省国土局総務課, 土地収用法による事業の認定について 内務省神宮関係施設造営所長より神宮関係施設整備事業の為必要なる土地収用事業認定ノ件, 1941. 11. 11
 - 42) 岡田包義：神都計画に就いて, 社団法人工政會, 工政, 十二年四月號, p. 59, 1937
 - 43) 津の紳士たちが古風なお蔭参り 宮川から両宮まで道中来る十六日の日曜日に, 伊勢新聞, 1930. 3. 7
 - 44) 昔を偲た蔭参り 大阪の男女百余名 ヤートコセ節面白く, 伊勢新聞, 1930. 5. 18
 - 45) 神都の都計と両宮神域連亘 百年の大計は必要 内務省案は不備, 伊勢新聞, 1931. 12. 12
 - 46) 森厳な神域の延長 内外両宮連絡参拝歩道の新設 石井総務局長実地踏査, 伊勢新聞, 1941. 11. 5
 - 47) 山田駅を移転して“神都駅”と改称す 予算二千七百萬円を投じ五か年計画で完成を図る, 伊勢新聞, 1935. 7. 13
 - 48) 都市計画三重地方委員会：宇治山田都市計画地域一般地図, 内閣, 宇治山田都市計画神宮関係施設宇治土地区劃整理及同事業並其ノ執行年度割決定ノ件, 公文雑纂・昭和十六年・第九十七卷・都市計画二十, 1941. 11. 24