

明治末の岐阜における公園開発

岩本 一将¹・出村 嘉史²

¹学生会員 京都大学大学院 博士後期課程 (〒615-8540 京都市西京区京都大学桂C1)
E-mail:iwamoto.kazumasa.77x@st.kyoto-u.ac.jp

²正会員 岐阜大学准教授 工学部社会基盤工学科 (〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1-1)
E-mail:demu@gifu-u.ac.jp

本研究では、明治末の公園開発について、地方都市である岐阜で行われた2つの公園改修と事業費の多くを出資した美濃電気軌道株式会社の動きに着目した。岐阜市の岐阜公園と美濃町の小倉公園の改修設計は、共に造園の権威である長岡安平によって行われ、美濃電気軌道株式会社沿線の名勝として紹介される。岐阜公園の改修では、名産陳列即売所などの商業施設の整備も求められるが、第一に健康の側面を公園の目的として改修がされる。小倉公園は、動物園や運動場、喫茶店などの施設が整備され、美濃電気軌道株式会社による電気軌道敷設と併せて、「面目頓に一新せり」と表現される。美濃電気軌道株式会社による主な集客の基盤は、自前で整えた新設の遊園地ではなく、市や町が管理する公園であったことを示した。

Key Words : Gifu Park, Ogura Park, Electric tramway, Suburb Development, Amusement Facilities

1. はじめに

日本における公園誕生の歴史は、1873（明治6）年の太政官布達であると認識されている。この太政官布達は、国有地に公園を設けるといった概念のもとに設けられた制度であった。その後、1887（明治20）年に公布された市町村制により、市町村が独自に公園を設けることが増加する¹⁾。丸山²⁾は、各自治体が明治・大正期に公園を新設・拡張するための手段として、土地収用法を多く用いていたことを示し、同時に公園敷地は共進会や博覧会の会場として利用される施設であるとしている。また1919（大正8）年の旧都市計画法制定後、公園敷地の確保は都市計画法の枠組みにおいて土地収用を用いることが多くなり、土地収用法認可の例が増加しているとされる。佐藤³⁾は、公園の建設費及び維持管理費を確保することは管理団体の課題であったとされている。1908（明治41）年に発行された三宅磐の『都市の研究』⁴⁾によると、公園経営に多くの資金を支出していた都市は東京市のみとされており、その他の都市における公園経営費の比重は小さいことを指摘している。

そのような中、明治末期の岐阜では、造園の権威である長岡安平の設計のもとで岐阜市の岐阜公園と、美濃町の小倉公園の改修が行われる。この公園改修の費用は、どちらも美濃電気軌道株式会社（以下美濃電鉄とする）の寄付金を主な財源としていた。またこれらの施設は美

濃電気軌道株式会社のパンフレットで沿線の名勝として紹介され、集客の基盤として利用される。

明治・大正期における私設鉄道会社による施設開発について片木⁵⁾は、箕面有馬電気軌道株式会社が宝塚に動物園・温泉・歌劇団といった娯楽施設を開発し、旅客運輸を促したことで、郊外住宅地化を促したと指摘する。このように、私設鉄道会社が不動産業を兼業し、娯楽施設や住宅地開発といった事業を自前で整えることは、成功事例の経営戦略として捉えられている。一方で中村⁶⁾は、当時の不動産業は非常に不安定であり、私設鉄道会社が不動産事業との兼業で利益を得るためには、豊富な資金力が必要であることを指摘した。これらは、資金力の少ない地方都市において、私設鉄道会社が成功するための条件や、集客基盤として必要であった施設が大都市の例には従わない可能性を示している。そのような中で、明治以降公共の場として新しく誕生した「公園」は、地方都市において遊客の集客・消費の要の施設として機能していたのではないだろうか。

本研究では、研究成果の蓄積が少ない地方都市の公園開発について、岐阜公園と小倉公園、そして公園改修の財源を多く担った美濃電鉄の動きに着目する。そして、その整備に応じた狙いと都市施設としての役割、すなわち地方都市である岐阜において社会基盤施設を用いた集客とはどのようなものであったのかをまず明らかにすることを目的とする。

本研究で用いる史料は、本来ならば岐阜市会及び美濃町会の速記録、各公園の設計図面などを用いるべきだが、現存していないとされる。そのため、美濃電鉄の営業報告書や観光パンフレット、公園の案内図、新聞記事などを主な史料として論じる。

2. 明治末期の岐阜で行われた公園整備

(1) 岐阜公園の改修

岐阜公園は、1882（明治15）年に岐阜県の管理のもとで開園される。その後、1893（明治26）年に岐阜公園の管理は岐阜県から岐阜市へと移管される。開園以来岐阜市の名所として案内され、名和昆虫研究所や料亭の萬松館といった施設が配置されていた岐阜公園であるが、1907（明治40）年頃の岐阜公園を訪れる人々が少なかった⁷⁾。そのような中、岐阜市保勝会が1910（明治43）年に岐阜模擬城を建設し、これに続く集客施設として岐阜公園の改修を計画する。これは、1911（明治44）年に開通した美濃電鉄の事業路線を利用した計画であり、市内線延長の過程で岐阜市と美濃電鉄の間で対立が生じ、結果として美濃電鉄が岐阜市へ1万5千円の公園整備費を寄付したことは、拙稿⁸⁾で既に示した。

この寄付金に市の予算5千円を加え、計2万円の公園整備費を手にした岐阜市は、造園の権威である長岡安平に公園改修の調査依頼を行う⁹⁾。1912（大正2）1月8日の新聞記事「岐阜公園の設計 世界の名園とせよ」には、長岡安平の設計方針が決定し、設計書が岐阜市参事会へ披露されたと記載されている。記事では、当時の日本における公園の状況をに於えて「岐阜公園完成の価値」が、長岡技師による設計方針の第1章として説明されている。内容を要約すると、大正初期の日本には、既に多くの名勝地があり地方各都市でも相次いで公園設営が行われている。しかし、風景の良い名勝は交通の便が悪く、交通の便が良いところは天然の景趣が乏しいか過度に人口の整備が行われているものが多いと説明されている。そのような中で岐阜公園は、交通の便が「東海道線岐阜驛より僅かに一里餘の近距離」であり、「千古の歴史」を語ることができる名所旧蹟が存在し、「名聲海外にも響ける長良川の鶉飼」を有していることから、遊園地として絶好の場所であるとされている（図1）¹⁰⁾。そのため、この「大遊園地たるの素質を有する」岐阜公園に多少人工の手を加えることで、市民の娯楽施設のみならず、多くの遊覧客を吸収し岐阜市の発展を助長し、海外へ誇ることもできる公園だと評価されている。すなわち、岐阜市有志者らの発展策である一大遊園地の開発計画は、長岡安平の評価においても現実味を帯びており、岐阜市有志者らの計画を後押しする形になったと考えられる。

岐阜公園設計について、設計図や岐阜市会の速記録な

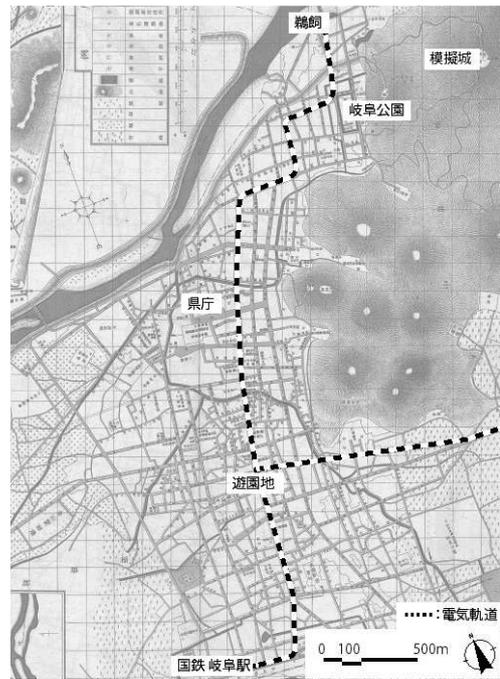


図1 岐阜駅と岐阜公園の位置関係

どが残っていないことから、長岡安平が具体的にどのような設計を行ったのかを把握することはできない。そのため、新聞記事より、報道されている改修工事の内容を把握する。新聞記事によると、桜や楓の苗木を2200本手配していること¹¹⁾や、公園整備費2万円を基礎として公園内の幹線道路の開鑿に着手すること¹²⁾などが読み取れる。そして、1913（大正3）年10月17日の新聞記事に岐阜公園が新しく開園した様子が伝えられる¹³⁾。そこでは、岐阜公園の在り方について、以下のような記述がされている。

…ケーブルカーを金華山頂までかけるといふ話もあったが、それも悪くない、しかし、餘り便利になり過ぎて、一步も足を勞し無いやうになつては、興味が無い、又、運動にもならないから、公園としての目的に背くやうになる、のみならず、年中他府縣の客が續々遊覧に来るとか、又は、山上山腹に別荘だの住宅だの沢山に建てられてある香港のやうな處とかいふならば兎も角、如何にして古跡に富んで居ても、又眺望が佳くても、金華山では、ケーブルカーの經營が引合ひさうに思はれぬ、故にそんな贅澤は言は無い、出來得る限り道路を改修して、登山者を奨励すれば足る。…公園の利用に付いて、直接利益を受くるのものは市内の電氣鐵道であるから、美濃電鐵の當局者は、營利的見地よりして、公園の設備につき、相當の奮發を爲すべきものと信ずる。（下線部は筆者加筆^{註1)}）

岐阜公園を改良するにあたり、ケーブルカーなどの設備

を整えすぎてしまうと、運動にはならず公園本来の目的を達することができない。登山者のための道路改修などを行えば充分であるとされている。その他にも、児童のための動物園や、岐阜名産陳列即売所といった施設も同記事によると求められている。また、岐阜公園を改修して直接利益を受けるのは観光客の移動手段となる美濃電鉄であると認識されている。

すなわち、改修後の岐阜公園は、岐阜市有志者らによって娯楽施設としての開発が計画され、子供も楽しむことができる施設や、新たな商業施設の開発も求められるが、第一に健康などの側面を公園の目的とし、奨励していたと言える。

(2) 小倉公園の改修

小倉公園の位置している美濃町（明治44年に上有知町より改称）は、1911（明治44）年の美濃電鉄開通により岐阜市と繋がったまちである。小倉公園は1894（明治27）年に開園し、1900（明治33）年に町有地として払い下げを受けた。その後、長岡安平の設計で改修が行われ、1912（明治45）年に改修工事が完了している¹⁴⁾。岐阜市と美濃町を繋ぐ電気軌道が開通したことにより、小倉公園に「來遊者殊に増加したる」状態であった¹⁵⁾。

長岡安平の功績をまとめた史料¹⁶⁾によると、小倉公園の設計について、1911（明治44）年6月「代議士才賀藤吉氏ノ依囑ニ依リ岐阜縣美濃町小倉公園設計」とされている。才賀藤吉とは、美濃電鉄の初代社長を務めた人物であり、全国の電気軌道及び軽便鉄道の技術指導を行った人物である¹⁷⁾。

小倉公園の竣工と同年、小倉公園の案内図が発行される。そこでは、小倉公園が改修に至ったまでの経緯や施設案内、美濃電鉄の路線案内が掲載されている（図2）¹⁸⁾。案内図には、小倉公園の改修工事が美濃電鉄の協賛を受けて行われたこと、公園敷地に貴賓館や音楽堂、運動場、長良川の鵜飼観覧が可能な山上広場の施設が確認できる。中でも、喫茶店などの商業施設が7店舗配置

してあることが特徴であると考えられる。また、簡単な動物園のような施設もこの小倉公園には存在していた¹⁹⁾。この小倉公園改修の費用は合計3万円であり、その内2万5千円を美濃電鉄の寄付金で賄っている²⁰⁾。

明治末期の美濃町において行われた2つの社会基盤整備事業である電気軌道の開通と小倉公園は、ともに美濃電鉄^{註2)}の主導、援助のもと行われた。そしてそれは、1914（大正3）年に美濃町役場が発行及び編集を行った『美濃町案内』²¹⁾の緒言によると、電鉄の開通と小倉公園の改修がされたことによって、美濃町の「面目頓に一新せり」と表現される程、町に大きな影響を与えたと評価できる。

3. 美濃電鉄の経営と各公園の位置づけ

1909（明治42）年に設立された美濃電鉄は、1911（明治44）年の美濃町と岐阜市を結ぶ美濃町線と岐阜市内線の一部を開通して営業を開始する²²⁾。1912（大正）年の美濃電鉄の営業報告書によると、美濃電鉄による娯楽施設の開発援助は、岐阜公園と小倉公園に加えて、岐阜市の新市街地であり、市外線と市内線の分岐点に位置する柳ヶ瀬地区の遊園地にも開発の援助をしていることが記載されている²³⁾。この遊園地は、電気館や動物園、20件ほどの売店などを内容とした娯楽施設として計画されていた²⁴⁾。その後美濃電鉄は、「遊客誘客」を目的として国鉄との連絡割引券の発行を締結させる²⁵⁾。美濃町有志者らは、この連絡割引券の発行の計画を知ると、小倉公園へさらに多くの人々を呼び込むための拡張整備を協議する²⁶⁾。そして連絡割引券発行が締結された後の1913（大正2）年6月1日の新聞²⁷⁾には、紙面1頁を用いて小倉公園の宣伝記事が掲載されている。そこでは、美濃電鉄を利用して小倉公園へ赴き、公園内の見所や施設の案内、小倉公園の沿革が紹介される。以上のように、美濃町有志者らは、美濃電鉄の動きに反応して小倉公園の開発協議や宣伝を積極的に行っている。

しかし、美濃電鉄が開通した1911（明治44）年に会社より発行された『美濃電気軌道沿線名勝案内』²⁸⁾には、岐阜市については20の施設が紹介されていたことに対して、美濃町は6の施設の紹介で留まっている。それでも美濃電鉄と小倉公園の結びつきが強い理由として、当時の美濃電鉄役員に、美濃町有志者らが多く就任していたことが考えられる。

自らの経営する沿線に遊園地や公園といった集客施設を配置することは、

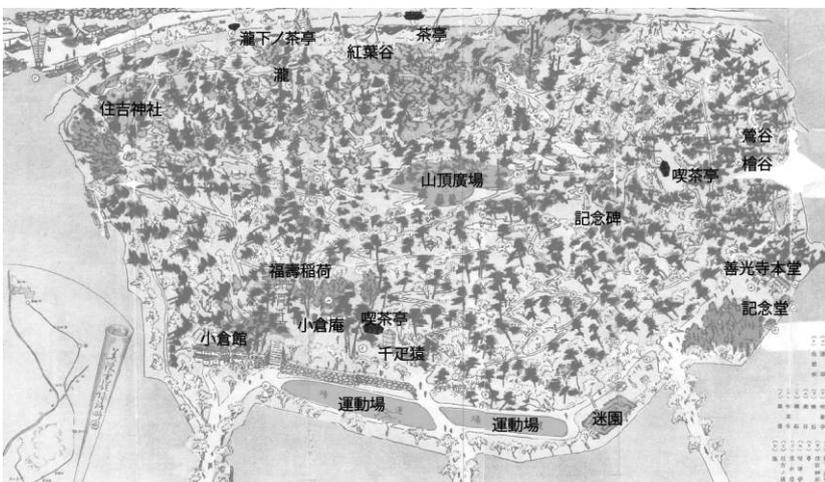


図2 案内図記載の小倉公園

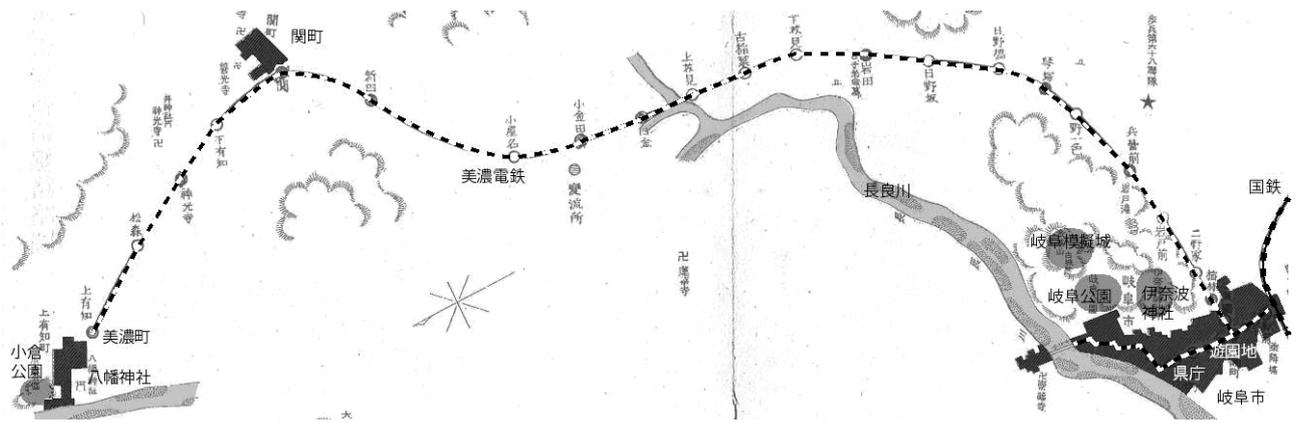


図3注3) 1912(明治45)年における美濃電鉄の営業路線と沿線の施設(美濃電鉄発行の沿線案内図に加筆)

当時における私設鉄道会社の一般的な経営スタイルと評価できるが、これらの集客施設の経営主体は美濃電鉄ではなかったことが特徴だといえる。また、沿線地域に売電事業も行ってた美濃電鉄だが、不動産事業は行っておらず、郊外住宅地の開発事業等は確認されていない²⁹⁾。

以上のようにして、岐阜公園及び小倉公園は、新たな社会基盤施設である電気軌道の開業と歩みを合わせ、美濃電鉄の開発援助を受けて、都市内外の人々を集める集客の基盤として改修され、その利益を享受する(図3)。

4. 結論

明治末に岐阜市(岐阜公園)と美濃町(小倉公園)で行われた公園整備は、ともに美濃電鉄の出資を主な財源として行われた事業であった。美濃電鉄は、大阪や東京のように大規模な集客施設を新設するのではなく、既存の公園を造園の権威に依頼する方針で、沿線の名勝を整えて集客効果を向上させた。

岐阜市及び美濃町の有志者らは、公園整備を行うことで最も利益を得るのは美濃電鉄であることを理解しながらも、新たな社会基盤施設である電気軌道と共に公園を集客効果の高い施設へと開発することの利益を享受する。

以上、近代の地方都市において、電気軌道沿線の主な集客施設に公園が位置づけられていることを示した。

参考文献・注釈

- 注1) 太文字は、記事中に大きな文字で掲載された部分を示す。
 注2) 参考文献7)より既に示したように、美濃電鉄の経営は美濃町有志者らが中心であり、美濃町の中心産業である和紙の輸送なども積極的に行っていた。
 注3) 参考文献26)に1912(明治45)年の美濃電鉄の営業路線や公園の施設名称などを筆者が加筆した。

- 1) 佐藤昌『日本公園緑地発達史(上)』都市計画研究所, 1977
- 2) 丸山宏『近代日本公園史の研究』思文閣出版, pp163-195, 1994.12.21

- 3) 参考文献1)
- 4) 三宅馨『都市の経済』日清印刷株式会社, 1908.9
- 5) 片木篤・藤谷陽悦・角野幸博『近代に日本の郊外住宅地』鹿島出版会, 2000.3.30
- 6) 中村尚史「電鉄経営と不動産業—箕面有馬電気軌道を中心として—」東京大学社会科学研究所紀要, 第58巻, pp13-34, 2007.3
- 7) 岐阜市教育會『岐阜市案内附長良川鶴飼記』, 西濃印刷株式会社岐阜支店, 1909.8
- 8) 岩本一将・出村義史「1910年代岐阜市における市区改正事業の主体とその狙い」土木史研究発表会講演集 volB3, pp283-286, 2013.6
- 9) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.5.31
- 10) 岐阜県図書館所蔵『最近岐阜市街図』郁文堂, 1921 筆者加工
- 11) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1913.2.2
- 12) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1913.1.15
- 13) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1913.10.17
- 14) 美濃市『美濃市史 通史編 下巻』太洋社 1980.7.10
- 15) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.6.10
- 16) 井下清『祖庭 長岡安平翁造庭遺稿』文化生活研究会, 1926.12.18
- 17) 三木理史『近代日本の地域交通体系』大明堂, 1991.11
- 18) 梅谷光『美濃町小倉公園案内』河田貞次郎, 1912.3.28
- 19) 参考文献12)
- 20) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.3.30
- 21) 美濃町役場『美濃町案内』西濃印刷株式会社岐阜支店, 1914.3.30
- 22) 名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道株式会社, 1961.5.6
- 23) 美濃電気軌道株式会社『大正元年上半期第六回営業報告書』1912
- 24) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1912.3.18
- 25) 美濃電気軌道株式会社『大正元年上半期第七回営業報告書』1913
- 26) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1913.2.18
- 27) 岐阜県図書館所蔵「岐阜日日新聞」1913.6.1
- 28) 美濃電気軌道株式会社『美濃電気軌道沿線名勝案内』西濃印刷株式会社岐阜支店 1911.2.7
- 29) 美濃電気軌道株式会社『第六—二十回報告書 美濃電気軌道株式会社』1912-1919

(2015.4.6 受付)