

145. 昭和戦前期における橿原神宮を中心とした空間整備事業に関する研究

-紀元 2600 年祝典に際しての「神都」創出とその文脈

A Study on the Redevelopment Project around Kashihara Shrine in the Showa Period before the End of the Pacific War

-The Context of the Creation of a “Sacred City” for the Commemoration of the 2600th Anniversary of the Japanese Imperial Era

永瀬 節治*

Setsuji NAGASE*

The surrounding area of the precincts of Kashihara Shrine and the mausoleum of the emperor Jinmu, was comprehensively redeveloped through the national memorial projects for the 2600th anniversary of the Japanese imperial era in 1940. This study showed the substance of the projects with their historical and social context, using several historical documents and articles from specialty journals and that of the local newspaper from the time. Through the study, some characteristics of the project were found, such as attentive design of spaces, considerations of local identity in the landscape, to create a “sacred city”. Behind the scenes of this concentrative and collaborative process of the project, local players encouraged the regional enhancements, expecting masses of visitors.

Keywords: Kashihara Shrine, the 2600th anniversary of the Japanese imperial era, sacred city, tourism, regional enhancement

橿原神宮, 紀元 2600 年, 神都, 観光, 地域振興

1. 序

1-1. はじめに

戦前期の日本の地域社会において、著名な神社の存在は、主に以下の三つの状況から、その拠り所に成り得たと考えられる。第一に、いわゆる国家神道⁽¹⁾と呼ばれる神社と近代天皇制国家の結びつきにより、神社が公的施設として位置づけられていた事実がある。とりわけ国家的に重要視された神社をめぐっては、公的意思の介在により積極的な空間整備が図られ、時にそれを取り巻く都市空間にも影響を与えた。第二に、地域に根ざした神社は、しばしば近代の郷土意識の拠り所となった。特にその由緒における天皇家との結びつきの強さに社会的価値が与えられていた当時においては、そのような神社の存在をアピールすることが、地域振興のモチーフになり得た。第三に、公的位置づけが変化したとは言え、近世までに広く人口に膾炙した社寺参詣の文化に、近代の神社のあり方も規定されていた。鉄道の発達による遊覧観光の活発化は、参詣地の観光振興を促し、さらに政府の外客誘致政策の本格化によりもたらされた昭和初期の観光ブームが現れる。

本研究は、これらの状況に着目しつつ、戦前最後の国家的祝祭イベントとなった 1940 年の紀元 2600 年祝典に向けて実施された、橿原神宮関連の一連の空間整備事業⁽²⁾を取り上げ、その経緯と内実、さらにそれを支えた地域の文脈を明らかにするものである。同事業は、全国から多くの来訪者を迎えることを前提とした一体的な空間整備事業であり、地域づくりの手掛かりとして「観光」にあらためて光が当てられる今日、その戦前の源流の一つとして跡づけることも重要であると考えられる。

1-2. 既往研究

本研究が対象とする橿原神宮関連の空間整備については、

奈良県の近代都市計画を概観した文献⁽¹⁾、都市計画における風致概念の現れを検討した論考⁽²⁾において一定の言及が見られるものの、当時の地域の文脈の中で、その特色や位置づけを具体的に捉えたものは見られない。

一方、同時期の性格の類似した計画として、これまで宇治山田市（現伊勢市）のいわゆる「神都計画」が知られている。昭和 15 年の特別法により着手されつつあった同計画をめぐっては、当時の天皇制国家の意図を強調する見方がある⁽³⁾。一方、同計画に計画技術上の先進性を見出した越沢⁽³⁾も言及するように、神都計画は宇治山田の観光振興の側面をも孕むものであった。

なお、戦前期最後の国家的祝祭となった紀元 2600 年をめぐっては、誘客イベントによる経済振興が企図されていた経緯や、さらに橿原神宮における記念事業の誘致に際しても、奈良県側の観光振興の思惑が働いていた事実等が明らかにされている⁽⁴⁾。本研究はこのような知見に依拠しつつ、同事業による空間創出の内実を、当時の地域の具体的な文脈の中で捉えようとするものである。

1-3. 研究の方法と構成

本研究は文献調査に基づくものである。既往研究の知見を整理するとともに、事業の詳細と経緯について、『紀元二千六百年祝典記録』、『橿原神宮史』、『公文雑纂』、『奈良県会会議録』、昭和 16 年の『公園緑地』に記載された田阪美徳による論考、『橿原市史』、『奈良市史』等の自治体史や郷土資料、『大阪電気軌道株式会社三十年史』等の鉄道事業者関連の文献資料を参照し、さらに当時の『奈良新聞』、郷土雑誌『大和』等から関連記事を抽出した。

本稿の構成は、まず橿原神宮の創建から紀元 2600 年祝典事業の誘致へ至る経緯を整理し（2 章）、事業の内容及び特色を記述する（3 章）。その上で事業を成立させた当

時の文脈として、国家的神社を拠り所とした地域の状況との関連を明らかにし（4章）、総括を行う（5章）。

2. 橿原神宮をめぐる空間整備の経緯

2-1. 橿原神宮の創建と畝傍山一帯の「聖蹟」創出

橿原神宮は、記紀神話において、日向から大和へと東征した神武が天皇に即位し、「橿原宮」を築いたと伝えられる畝傍山の麓に、紀元（神武即位紀元）2550年とされる明治23(1890)年を期して創建された。橿原神宮創建の直接の契機となったのは、21年2月の高市郡出身の県会議員、西内成郷による「橿原御宮趾保存之儀ニ付建言」であるとされ、これを受けた宮趾保存・政府による民有地買い上げの動きと並行して、神宮創建の動きが現れ、明治天皇から京都御所の内侍所と神嘉殿が社殿として下賜されることで、官幣大社として誕生した⁽⁴⁾。

畝傍山麓においては、幕末期の文久3(1863)年に神武天皇陵が造営されており、橿原神宮創建の翌年（24年）には大和三山が御料地化されることで、天皇陵・神宮・畝傍山という、神武天皇にまつわる一連の聖蹟が、既存部落の移転を伴いながら、にわかに創出されていった⁽⁵⁾。

皇室との密接な繋がりを有する一方、神宮が位置する当時の白橿村は交通機関も不十分であり、また氏子等も存在しなかったため、閑散とした状態が続いていた⁽⁶⁾。

2-2. 大正期の神域拡張と鉄道敷設

橿原神宮の神域拡張・施設整備の動きは、明治44年に降に本格化することとなる。翌45年7月には奈良県知事を総裁とする橿原神宮付属講社が組織され、全国から寄付を集めるとともに、御下賜金、国庫支出を得て、民有地の寄付・買収による神域の拡張、勅使館の整備等が進められ、大正15年に一旦事業を完了している⁽⁷⁾。

一方、付近には大正12年3月には大阪電気軌道（大軌）畝傍線の橿原神宮前駅（旧駅）が開業し、同年12月には吉野鉄道（後に大軌吉野線）が乗り入れ、さらに昭和4年には大阪鉄道（大鉄）の橿原神宮駅が開業する⁽⁸⁾。参拝客が増加する一方で、鉄道駅が近接して立地した神域周辺には、参詣客相手の商店等が密集していった。

橿原神宮においては、俗化する周辺状況を憂慮し、さらなる神域拡張が計画されていたが、関東大震災の発生により国費支出が中止され、未完に終わることとなる。そこで奈良県により、大軌駅前の家屋密集地と神域との間に、運動場を中心とした公園の設置が計画されることとなり、神宮側がその費用を寄付することで、大正15年3月に神宮外苑としての性格を備えた県営畝傍公園が竣成する⁽⁹⁾。昭和7年の同公園の平面図⁽¹⁰⁾によれば、公園南側に建国会館⁽¹¹⁾、北側に畝傍町役場といった公共施設も整備されていた。このような神域拡張の経緯の上に、紀元2600年に向けた大規模な空間整備が計画されることとなる。

2-3. 紀元2600年祝典事業の誘致

国家的な一大イベントとなった昭和15年の紀元2600年をめぐっては、同年を期した万国博覧会、さらにオリンピ

ックの誘致が企図される等、「皇室ブランド」を通じた経済振興の流れが存在したとされるが、中でも橿原神宮における記念事業は、奈良県側が積極的な誘致に乗り出し、具体化することとなる⁽¹²⁾。

紀元2600年奉祝記念事業は、昭和8年の貴族院における第64議会での阪谷芳郎の質問に端を発し、そのうち橿原神宮を中心とした記念事業は、翌年の第65議会において小松茂作畝傍町長が請願したのをはじめ、奈良県を挙げて請願が行われた。これらの動きを受けながら、10年に祝典準備委員会を設置、翌年2月に記念事業の第一として橿原神宮の神域拡張が掲げた答申が議決され、7月に内閣紀元二千六百年祝典事務局、同時に祝典評議委員会が組織され、同委員会の審議を経て、13年4月に畝傍山麓の橿原神宮と畝傍山東北陵（神武天皇陵）の一体的な拡張整備を中心とした事業の内容が決定する。

3. 紀元2600年祝典記念事業による空間整備

3-1. 事業の概要

事業内容は、国（内務省、宮内省）による橿原神宮境域及び畝傍山東北陵陵域（以下、境域等）の拡張による造苑・施設等の整備、奈良県による境域拡張用地の確保、参拝道路の整備、府県道の付け替え、及び周辺の区画整理の実施、さらに鉄道事業者（大軌・大鉄）による鉄道線路の付け替えと総合駅の設置等を含む、総合的な空間整備計画であり、奈良県奉祝会による橿原道場（外苑）の造営も加えられた（図1）。具体的な内容は以下の通りである⁽¹³⁾。

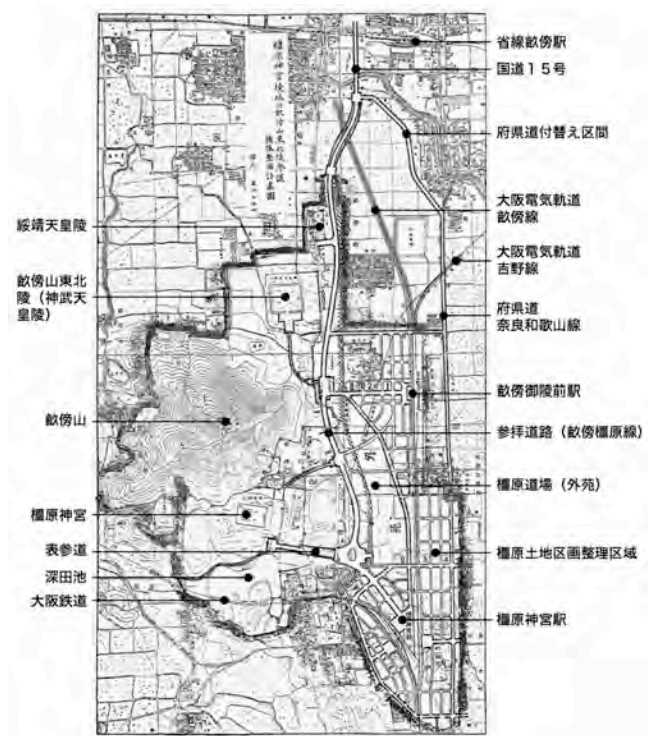


図1 橿原神宮境域並畝傍山東北陵陵域拡張事業関係図
（『橿原神宮と建国奉仕隊』所収の図に加筆）

(1) 境域・陵域の拡張整備

一連の事業の根幹を為すものであり、畝傍山麓の一体的な「聖域」を構成する境域と陵域の境界が定められるとともに、前者については内務省（神社局）、後者は宮内省に委嘱され、拡張用地等の買収は奈良県に委嘱された。

神宮関連の建築物については、京都御所から移築され、明治 35 年に国宝指定を受けた本殿は継承され、神門、翼廊、参拝人休憩所、勅使館、社務所などが新たに整備され、規模の拡大が図られた。さらに苑地、参道、橋梁、苑路、広場、河川・山林整理などの造苑事業が行われ、御陵参道の築造工事は宮内省により実施された。また整備区域内に含まれる桜川の流路付け替え・改修も行われた。

この間、畝傍山内にあった畝傍山口神社が山麓へ移転され、一般の登山が禁じられるとともに、帝室林野局により植林を施し「真に崇高なる霊山たらしむる」方針が立てられた⁽¹⁴⁾。また境域に隣接し、地域の灌漑用水や養魚等に利用されていた深田池が、付近の民有地とともに買収され、境域として「風致保持に努むる」こととされた⁽¹⁵⁾。

(2) 畝傍都市計画（街路事業、土地区画整理事業）

橿原神宮を取り巻く畝傍・今井・八木の3町は、昭和11年8月に都市計画法の適用を受けていたが、その後、境域等の拡張計画と関連した具体的事業が定まり、13年5月に、参拝道路の築造を含む都市計画街路事業と土地区画整理事業を含む「畝傍都市計画」が認可された。

街路事業においては、奈良と橿原を結ぶ国道15号⁽¹⁶⁾からの分岐点から神宮表参道前へ至り、新設の橿原神宮駅前を終点とする参拝道路⁽¹⁷⁾を筆頭に、7路線が定められた。特に省線畝傍駅と橿原神宮駅からの主要動線として計画され、延長2,600mに及ぶ参拝道路においては、3節で見ると、途中7カ所の広場をはじめ、特色ある設計が施された。また事業区域内を走る府県道今井橿原線の旧ルートが廃止され、府県道奈良和歌山線方面への付替が行われた。

一方、区画整理事業は、境域等の拡張区域を中心とした計240戸の家屋⁽¹⁸⁾の移転を円滑に進めるとともに、「整然タル市街地ヲ造成シ、旧市街地ノ移転先ニ之ヲ充當シ交通・衛生・保安等環境ノ整備ヲ併セテ行ヒ、同地方ノ統制アル發展ニ資スル」⁽¹⁹⁾ことを目的として、県施行により実施された。また区域内の2カ所の共同墓地の移転も併せて行われ、施行区域の面積（宅地、公共用地含む）は約32万坪に及ぶものであった。

(3) 鉄道線路の移転及び駅舎の新設

境域等を拡張しその森厳を確保する上で必須と考えられた事業であり、同陵域に近接していた大軌の線路（畝傍線・吉野線）を約300m東方に移設し、それら2路線と大鉄が合流する旧久米寺駅を、総合駅（橿原神宮駅）として改築するものであった⁽²⁰⁾。用地取得、廃線敷地の処分等は奈良県に、その他の工事については、その費用を補償した上で大軌・大鉄の両鉄道事業者に委嘱された。これにより新たな橿原神宮駅、畝傍御陵前駅が建設され、久米寺駅、旧橿原神宮前駅、旧畝傍御陵前駅が廃止された。

(4) 橿原道場（外苑）の整備

紀元2600年奉祝会により委嘱された事業に加え、奈良県では12年5月に「紀元二千六百年奈良県奉祝会」を設立し、独自の記念事業を企画した⁽²¹⁾。その中核となったのが、「紀元二千六百年を記念す可き永久的施設」として計画され、神宮外苑として位置づけられた「橿原道場」であり、境域東側の約3万8千坪の敷地に、大運動場をはじめ、野外講堂、八紘寮（青年や参拝者等の修養宿泊施設）、橿原文庫（国史関係の文献資料を中心とした図書館）、大和国史館（拡張工事に際して出土した考古学史料の展示施設。現橿原考古学研究所の前身）といった、皇国史観を反映した名称を冠する文化・体育施設が建設され⁽²²⁾、また以前から付近に立地した建国会館も同敷地内に移築された。

3-2. 事業の経過

境域等の拡張に伴う一連の事業が完了するまでの経過をまとめたのが表1である。昭和11年度の祝典評議委員会による記念事業の決定以降、13年にかけて一連の事業準備が整えられ、同年5月8日、事業用地内の県営畝傍公園にて、奉祝会主催の起工式が盛大に挙行された。境域・陵域拡張用地の家屋移転が進められると共に、順次工事が開始され、14年内に大軌線の移設工事、橿原神宮駅等が竣工する。15年に至り、6月の参拝道路の竣工をはじめ、境域等の施設造苑工事等も進捗し、神宮付属建物等の竣工を待って、同年11月19日に、橿原神宮境内において竣工奉献式が挙行された。翌16年3月には、残りの造苑工事及び土地区画整理事業が完了し、一連の事業がほぼ終了することとなる。なお、主に奈良県担当の工事の実施に際しては、大阪朝日新聞社の協賛のもとに「建国奉仕隊」が組織され、関西を中心とした自治体、学校、企業等から述べ120万人以上が集まり、勤労奉仕を行った⁽²³⁾。

表1 橿原神宮を中心とした紀元2600年記念事業の経過

年	月 日	橿原神宮を中心とした紀元2600年記念事業に関係する主な出来事
昭8	3	第64議会において、阪谷芳郎が紀元2600年祝典について質問
昭9	2	第65議会において、橿原神宮における奉祝事業実施の建議案が可決される
昭10	10.1	紀元2600年祝典準備委員会を設置
	4	奈良県に紀元2600年記念事業準備委員会を設置
	12.2	祝典準備委員会に特別委員会を設置（委員長：阪谷芳郎）
昭11	7.1	内閣に紀元2600年祝典事務局、及び祝典評議委員会を設置
	8.10	畝傍・今井・八木の3町に都市計画法を適用。
	11.9	評議委員会で橿原神宮境域拡張をはじめとした奉祝記念事業が決定
昭12	5	紀元2600年奈良県奉祝会の設立
	7.7	紀元2600年奉祝会の財団法人認可
昭13	3	境域・陵域拡張等に関する事務を奈良県に委嘱
	4	境域・陵域拡張用地等所有者に対する事業の説明会
	5.8	畝傍公園において、奉祝会主催により起工式を挙行
	5.11	家屋移転の開始
	5.17	鉄道線路及び駅舎移設に関し、奉祝会と鉄道事業者との間で協議を実施
	5.27	畝傍都市計画（街路事業、土地区画整理事業）の内務省告示
	12.6	橿原土地区画整理事業の設計及び施行規定の認可
昭14	8.31	大阪電気軌道経営線の竣工
	9.16	畝傍御陵前駅の竣工
	11.1	橿原神宮駅の竣工
昭15	3.31	大阪鉄道経営線の竣工
	6.5	参拝道路の竣工
	11	境域の建築物等の工事竣工
	11.19	橿原神宮境内において事業の竣工奉献式
昭16	3	境域・陵域造苑工事の完了、橿原土地区画整理事業の完了

3-3. 計画・設計内容の特色

(1) 意欲的な空間設計

橿原神宮を中心とした一連の空間整備事業の特色として、まず、当時の計画技術の水準が窺える意欲的な設計が施された点が挙げられる。特に参拝道路は、歩道を備え、路面舗装の施された高規格街路として設計されたのみならず、その線形においても「直線道路タルノ単調性ヲ避ケ適當ナル緩曲線ヲ配合スル」⁽²⁴⁾といった設計上の配慮が施された。さらに起点の第一広場をはじめ、後陵参道前、表参道前、終点の橿原神宮駅前など、区間中に7カ所の広場が整備され、「各趣を異にせる植樹帯」⁽²⁵⁾が設けられた。

また、畝傍山を中心とした「森厳な」樹林地を基調とした空間計画であり、これらの緑地と一体的に設計されている点も特筆される。先に挙げた参拝道路は、第二広場から表参道入口の第六広場までの区間は植樹の施された境域・陵域内に通されたことで、植樹帯を備えたパークウェイとしての性格を備えたものとなった⁽²⁶⁾。また隣接して整備された外苑も、境域との調和を意識した造苑が実施され、橿原神宮駅から神宮一の鳥居までの参拝道路と、畝傍御陵前駅から御陵への参道には、それぞれイチョウ、エンジュの街路樹が植えられた⁽²⁷⁾。

なお境域・陵域の造苑自体も、事業を担当した内務省神祇院技師の田阪美徳⁽²⁸⁾が、『都市公園』の連載で報告していることから窺えるように、戦前期の造園学の到達点を示す一大事業であったと考えられる。

(2) 地域性の表出

神体山を控えた神社は、元来土地の自然環境に根ざした存在であり、地域性の拠り所となるものである。畝傍山と橿原神宮を取り巻く環境は、伝承に基づき「創出」された側面があるとは言え、その整備に際して、地域性を取り入れた景観づくりが試みられた点は着目される。

まずその中核となる境域・陵域の林苑に植栽される樹種として、その地名「橿原」の由来とされるカシ類が積極的に植樹された。前記の田阪によれば、それまでの一帯は松林が多かったが、橿原の由来であるカシ類は周辺の社寺境内において立派に生育しており、また樹林を自然林態へ誘導し、風致を確保する上で針闊混淆林が理想的であったことから、林苑には常緑闊葉樹であるシラカシ、アラガシ、イチイガシ等を中心に植樹が行われた⁽²⁹⁾。

またこのような地域性の表出は樹木に限らず、新設された橿原神宮駅・畝傍御陵前駅の両駅舎は、いずれも「大和地方古来ノ民家形式」である「大和棟」を基調として設計され、特に村野藤吾の考案による前者においては、さらに「最モ純粹ナル神社建築」様式である神明造りの印象が付与され⁽³⁰⁾、神宮への玄関口に相応しい象徴的な駅舎建築がもたらされた。これに対し後者においては、「専ラ民家素地の粗野ナル構法」が用いられ、前者との差異化が図られた。また大軌側の担当者は、一帯は風致地区指定を受けることになっていたため、両駅的设计に際しては、意匠・材料が慎重に検討されたとしている⁽³¹⁾ (図2)。



図2 大和棟を基調とした橿原神宮駅(左)と畝傍御陵前駅(右)
(『橿原神宮と建国奉仕隊』所収)

(4) 既存の参詣空間の再編による新市街地の創出

最後に、境域等の拡張整備と同時に、参拝道路、鉄道駅、外苑といった種々の施設整備が図られ、都市計画事業(街路・土地区画整理)により新市街地が造成された一連の事業のあり方自体が大きな特色であると言えるが、これは鉄道の敷設により、既に人々を集める「参詣地」として成立していた自然発生的な市街地を、極めて短期間でこのような形に再編し得た点において、意義を有すると言える。

一連の計画は、境域拡張の要求から必然的に導かれた解決策とも捉えられるが、240戸の家屋移転、さらに鉄道による参詣客により成立していた市街地の再編には、当初から困難が予想されていた。特に用地買収と換地については、それを短期間で円滑に行うための方法が熟慮され、新設駅付近の田地をあらかじめ県で買収して宅地を造成し、そこへ旧来の駅前の宅地を換地する等の方法が採られた⁽³²⁾。

土木工事事務所長をつとめた地方技師・藤田宗光をはじめ、県側の関係者の努力が窺える一方、事業を受け入れた地元⁽³³⁾や鉄道事業者の側にも、それを可能にする素地が形成されていたと考えられる。

4. 「神都橿原」の創出をめぐる文脈

4-1. 地域振興の拠り所としての「神都」

(1) 都市計画の誘致と「神都」橿原の実現

一連の大規模な事業を誘致した畝傍町をはじめとした地域の人々は、橿原神宮の創建経緯や、紀元2600年記念事業を積極的に誘致した小松畝傍町長の行動に表れるように、皇祖を祀る神宮の鎮座地としての自負や誇りを持ちつつ、そのような神宮の存在を地域振興に結びつけようとした。

中でも、記念事業に際しての橿原神宮を中心とした特別な都市計画の実施は、小松町長から発案されており、昭和9年2月の帝国議会での建議以降、11年8月までの間に計8回上京し、祝典関係者等への陳情・請願を行う際に、橿原神宮における事業促進とともに、橿原に「神都都市計画」の実現が挙げられている⁽³⁴⁾。

11年4月14日には、畝傍町役場に八木・今井両町を加えた地元3町長が集まり「神都都市計画」の実施を求める第一回の会合が持たれており⁽³⁵⁾、同年12月18日の奈良県会において「紀元二千六百年記念事業トシテ畝傍町他二町ノ都市計画事業ヲ求メル」意見書が採択されている⁽³⁶⁾。実際の事業範囲は、境域等の拡張に関わる畝傍町内に留まることとなったが、橿原神宮の「神都」⁽³⁷⁾であることを建前としながら、画期的な基盤整備を実現したと言える。

(2)「神都計画」の伝播と地域振興

一方、名実ともに「神都」を謳ったのは、伊勢神宮を擁する宇治山田であり、両宮の神苑整備を目的に明治 19 年に設立された神苑会は、二見の賓日館（賓客のための宿泊休憩施設）、倉田山の農業館・徴古館の建設を進めるとともに、参宮鉄道の設立にも関与し、近代の伊勢の礎を築いた⁽³⁸⁾。その延長線上に「神宮関係施設整備事業」（いわゆる「神都計画」⁽³⁹⁾）が浮上する。

越沢によれば、事業範囲は宇治・山田の市街地のほぼ全域に亘り、両宮連絡道路（パークウェイ）沿道の带状緑地、風致・美観・高度地区の指定等を含む、本格的なマスタープランであったが、境域拡張とともに、鉄道施設の移転、街路整理、これに伴う大規模な家屋移転のための土地区画整理が計画される等、橿原の事業との共通点も多い。

これらは 15 年 4 月に公布された「神宮関係特別都市計画法」により着手されたが、構想自体は橿原に先立つものであり⁽⁴⁰⁾、宇治山田市の動向が、小松町長の請願や、実際の計画・設計にも影響を与えたことは十分に考えられる。

また神武天皇の誕生地と伝えられる宮崎においては、近代以降、かつて「神武天皇社」と称された宮崎宮に対する地域民の崇敬が高まり、明治 31 年に「神武天皇御降誕大祭会」が設立され、境域の大規模な拡張整備が行われた⁽⁴¹⁾。大正 13 年に隣接 2 町との合併により誕生した宮崎市は、昭和に至り都市計画法の適用を受け、道路網等の整備が進められて行くが、当時の宮崎市の都市計画は「神都計画」と呼ばれ、宮崎神宮（大正 2 年に改称）をはじめとした市内の古蹟・名所を風致地区に指定し、それらを道路で繋ぐ等、遊覧都市として企図されていたことが知られる⁽⁴²⁾。

宮崎神宮では、昭和 9 年の「神武御東遷二千六百年祭」において、県下の神武聖蹟の選定や、市内の皇宮屋（神武天皇の住居と伝えられる旧蹟）の整備・参拝道路の拡幅が行われた後、紀元 2600 年奉祝記念事業として境域拡張、参拝道路の拡張、徴古館の改築等が実施された⁽⁴³⁾。

4-2. 奈良県における観光施策の展開

一方、橿原神宮における紀元 2600 年記念事業の誘致に際しては、奈良県が積極的な動きを見せた。

多くの社寺や史蹟を有する奈良県では、明治中期以降、名勝地としての奈良公園の拡張整備に取り組んできた奈良市を中心に、観光振興の流れが確立されて行くこととなる。昭和 5 年の鉄道省国際観光局の設置、翌年の国立公園法の制定など、政府による外客誘致政策が本格化する中で、奈良市においても、市観光協会の設置（6 年）、観光産業博覧会（8 年）、市観光課の独立（9 年）など、観光客誘致政策を積極的に展開するとともに、循環道路の整備等、遊覧都市としての基盤整備が進められていった⁽⁴⁴⁾。また三重、和歌山とともに三県で展開してきた国立公園の誘致運動も実を結び、11 年には吉野熊野国立公園が誕生する。

一方、12 年 7 月以降、長期化する日中戦争の影響を受け、国内の観光熱も翳りを見せ始めるが、奈良県では同年に観光課が設置され、併せて発足した奈良県観光聯合会は、

13 年に『観光の大和』を発刊し、「民族発祥の地・大和」を積極的に宣伝することで、時局に合わせた観光客誘致を積極的に展開する⁽⁴⁵⁾。その先に据えられた一大イベントが、建国の地・橿原における紀元 2600 年祝典であった。

4-3. 大軌の経営基盤としての「大和」

さらに観光県としての奈良の発展の背後には、大正 3 年に大阪（上本町）・奈良間の最短路線を開通させ、多くの遊覧・行楽客を奈良へ送り込んでいた大阪電気軌道（現近鉄）の存在があった。橿原神宮への畝傍線は、大軌の二番目の路線として開業し、その後、昭和初期にかけ、桜井、信貴へと路線を延ばすとともに、既存鉄道の買収により吉野、天理へ、奈良電気鉄道の設立により昭和 3 年に桃山御陵・京都へ、7 年に傘下の参宮急行電鉄により伊勢（宇治山田）へ、11 年には関西急行電鉄により名古屋への乗り入れを果たしている⁽⁴⁶⁾。社寺・史蹟を沿線に数多く控えた同社は、戦時色が強まる中においても「聖地巡拝」路線として積極的な旅客サービスを展開した⁽⁴⁶⁾。

このような大軌の事業展開は、社寺や史蹟に富んだ大和の地域性と一体のものであり、奈良県の観光振興策への協力体制が構築されるとともに、吉野熊野国立公園の誘致にも積極的に関与している⁽⁴⁶⁾。

さらに当時の大軌においては、敬神家でもあった金森又一郎、その後の種田虎雄という、発展期を支えた 2 代の社長のもとで「大和文化」への貢献意識が醸成されていた点、また昭和 15 年が同社の創立 30 周年にも重なっていた点も、橿原神宮境域拡張に伴う一連の事業への協力の伏線になっていたと考えられる⁽⁴⁷⁾。

5. 結語

本研究では、紀元 2600 年祝典記念事業として実施された、橿原神宮をめぐる空間整備事業の経緯と内実を、関連史料をもとに跡づけ、事業を成立させた地域の文脈を明らかにした。当時の国家神道のイデオロギーを括弧に入れるならば、同事業により、緑地（苑地・樹林地）、公園（文化体育施設）、鉄道駅、計画的な街路網、商店と住宅が並ぶ市街地を含む、計画的かつ地域性の付与された空間計画が実現されており、また国・県・鉄道事業者の連携と、地元住民の協力により短期間実現を見た点で特筆される。

その背後には、国家神道において重要視された神社を拠り所として都市基盤を実現した畝傍町、「建国の地」をアピールするとともに、国家的祝典に際して更なる観光振興を試みようとした奈良県、また奈良県を中心に巡礼路線網を築いていた大阪電気軌道等、事業に携わった地域主体の側に、それを受け入れる素地が存在していた。「皇国の聖地」の存在を建前とした点に時代の限界があるとは言え、全国から来訪者を迎えるのに備えて進められた一体的な空間整備は、戦前期における観光都市の基盤整備の一つの到達点であったと見ることもできよう。

また、このような事業内容の当時の都市計画の水準における位置については、今後さらなる検討の余地がある。

【補注】

(1)「国家神道」の内実については、近代天皇制国家によりつくり出された実質的な「国教」であったとする解釈(村上重良(1970)、『国家神道』、岩波書店など)に対し、明治維新以降の神社政策において、政府が必ずしも神社を積極的に支援していたわけではなく、また神社側が国策に積極的に寄与したとは言えない実態が明らかにされている(阪本是丸(2005)、『近代の神社神道』、弘文堂など)。本稿は国家神道のあり方自体を論じるものではないが、戦前期の神社に対し、今日以上に「公的な」位置づけがなされていた事実は、本研究の立脚点である。(2)政府の公式記録である『紀元二千六百年祝典記録』(文献7, 8)における名称は「橿原神宮境内並畝傍山東北陵参道ノ拡張整備」である。(3)例えば石田は「天皇制賛美の神都都市計画」と表現している。(石田頼房(2004)、『日本近現代都市計画の展開』、自治体研究社, p. 158) (4)堀井純二(1989)、『橿原神宮の創建』、『神道史研究』37(4), pp. 38-75 (5)高木博志(2000)、『近代における神話的古代の創造 - 畝傍山・神武陵・橿原神宮、三位一体の神武「聖蹟」』、『人文学報』83, pp. 19-38 (6)文献5, p. 11 (7)橿原神宮(1926)、『橿原神宮規模拡張事業竣成概要報告』(8)橿原市史編集委員会(1962)、『橿原市史』、橿原市役所, pp. 383-384 (9)文献5, pp. 13-14 及び『橿原神宮史』巻2(1981)、『橿原市史』、橿原市役所, p. 61 (10)小川順康(1932)、『畝傍公園平面図』(奈良県立図書館情報館蔵) (11)建国会館は、昭和3年9月、昭和天皇の即位礼を前に当時の百済知事により「国体観念鍛成の一大道場」として建設が発表された。(文献6, p. 471) (12)以下の誘致の経緯は、古川(文献4)による。(13)以下の事業内容については、特に注釈のない限り、文献7, 8による。(14)文献9, pp. 28-29 (15)文献10, p. 7 (16)同国道も国の直轄により紀元2600年に向けた拡張整備が進められていた。(17)畝傍都市計画街路二等大路第一類第一号線「橿原神宮通」として決定され、後に「畝傍橿原線」に改称された。(18)事業施行に伴う家屋移転は、境域等の拡張区域内にある194戸、及び拡張区域外の46戸の計240戸であり、畝傍町役場、畝傍郵便局、橿原神宮前、四條巡査駐在所、橿原神宮消防詰所の官公署、ならびに一部農家の他は「概ネ商家ヲ為」し、その占有者は210名に上ったとされる。(文献8, p. 142) (19)文献7, p. 111-112 (20)なお鉄道線の移設に際しては、実現した案の他に、現状維持の消極案と、大鉄線も移設する積極案が検討され、境域拡張に際して前者は適当でなく、また後者については、線路南側に家屋が集積していたことから移設範囲が広範囲に及び、また経費上の関係から困難と判断され、大鉄線のみが移設された。(文献7, p. 50-51) (21)橿原道場に関する以下の記述は、文献9(p. 30)及び文献11(pp. 6-7)による。(22)なお設計時には「郷土館」「体育館」「大講堂」等の一般的な施設名称で報道されている。『奈良新聞』、1938年5月13日、2面 (23)文献9及び文献12(pp. 417-421)による。この勤労奉仕は、明治神宮外苑の造営になったものであった。(24)文献8, p. 32 (25)文献10, p. 12 (26)大正期に公園系統(パークシステム)の概念とともに本格的に導入されたパークウェイ(公園道路)の考え方は、折下吉延の主導により明治神宮外苑の並木道や内外苑連絡道路、帝都復興事業の公園・街路を実現し、昭和初期には外地の都市計画に導入されたほか、内地では東京緑地計画(昭和7年~14年)の「行楽道路」や、湘南海岸公園道路(同6年竣工)、公園系統の視点による札幌市の都市計画街路(同11年決定)等へ普及していった(越沢明(1989)、『日本における広幅員街路とブルバールの計画・設計思想』、『文化遺産としての街路 - 近代街路計画の思想と手法』、国際交通安全学会, pp. 12-57, 石川幹子(2001)、『都市と緑地』、岩波書店, pp. 214-259)。また後述する宇治山田市の神都計画においても、両宮連絡道路はパークウェイの考え方で設計されたとされ(文献3)、境域等と一体になった橿原神宮の参拝道路の設計にも、当時の公園緑地思想が反映されていたと考えられる。(27)坂田静夫(1940)、『橿原神宮外苑に於ける造苑の実際』、『都市公論』23(8), pp. 123-124。奈良県公園観光課長として外苑の造営工事に携わった坂田静夫は、その風致計画について「山容雄壮なる霊峰畝傍山の翠巒を目前に控え、神宮の大宮一帯は高燥にして清楚、これに一入の森厳さを添ふる為、特に考慮を払ったものでありまして、将来、鬱蒼たる森林地帯を造成せらるるや、直又、外苑諸建物、運動場との調和等をも考へて、その実施にりかかつ次第」であると述べている。(同p. 121) (28)田阪美徳は明治神宮造営局技師を努めた後、昭和11年からは内務省神社局(15年11月から神社院)技師として全国の官国幣社の林苑整備に関与し、昭和12年3月に紀元二千六百年事務局嘱託となり、橿原神宮・畝傍山東北陵、及び宮崎神宮の拡張整備に携わった。(前島康彦編(1970)、『田阪美徳先生遺稿集』、田阪美徳先生記念会, pp. 181-182) (29)文献13, pp. 6-8 (30)文献8, p. 228 (31)竹内孝(1939)、『新装成れる橿原神宮駅』、社報『大軌参急』218, pp. 34-35, 大阪電気軌道株式会社・参宮急行電鉄株式会社(近畿日本鉄道秘書広報部分室所蔵) (32)文献8(pp. 405-406)によれば、土地区画整理の事業区域には境域・陵域の拡張地積の他、鉄道・駅舎の移設用地、橿原道場等の公共用地が含まれ、新たな土地買収を行わず換地を行う場合は減歩率が極めて高く、一定の補償を行う場合も、家屋を有する土地所有者から異議が出されるであろうこと、新設の橿原神宮駅前の田地を有するものは原位置への換地を要求するであろうこと、また境域・陵域の拡張区域内の宅地は旧駅付近にあり、所有者は新設の駅付近への換地を主張するであろうこと等を想定し、妥当な用地買収・換地方法を決定したとされる。(33)なお地元の土地所有者等の動向として、文献8(p. 138)には「之土地所有者にして其ノ所有地ノ全部乃至ハ大半ヲ失フモノアリタルニモ拘ラズ、良ク事業の性

質ヲ認識シ、事業翼賛ノ赤誠ニ燃エ、滅私奉公ノ顕現として特筆スベキモノアリ」とあり、また当時の『奈良新聞』は「(家屋所有者は)もとより本計画に対しては反対していないが、移転地の個所について希望を持っているので今尚交渉が続いている」と報じている(1938年4月19日、2面)。一方、文献12(p. 18)には、移転を迫られた住民らは何度でも区民大会を開き、代表が上京して補償交渉に当たったとの記述があり、国立公文書館蔵の『各種調査委員会文書・紀元二千六百年祝典評議委員会書類・十九建議請願等ニ関スル書類』(昭和11年~15年)には、移転を迫られた地権者・商業者らの陳情書等が複数含まれることから、換地・補償のあり方や、事業を強力に押し進める小松町長に対する反発も少なからず存在したようである。(34)文献7(pp. 69-74)による。例えば昭和11年5月の請願書においては、事業の第三項目に「橿原神宮並畝傍山ヲ中心ニ一大神都計画ノ実施」として、「従来ノ既成城郭都市、寺院都市ニ非ズ。皇国精神ヲ基調トセル我が国独自ノ神社都市計画ヲ実施スルコト」とある。(35)『大和』、1936年4月、pp. 56-57 (36)奈良県議会史執筆委員会(1995)、『奈良県議会史』第二巻、奈良県議会, p. 532。なお会議録には、「紀元二千六百年記念事業トシテ橿原神宮、畝傍御陵ヲ中心トスル聖地計画事業ノ実現方特別ノ御詮議アラントヲ望ム」とし、既に「大畝傍都市計画」が適用されているが、「本事業ハ一般都市計画事業ト大イニシノ趣ヲ異ニシ国家的事業ノ性質ヲ帯ビルモノ」であることから速やかな実現を求めるとしている。(昭和11年 通常奈良県会会議録, pp. 659-663(奈良県議会所蔵)) (37)昭和13年の『奈良新聞』では、他に「大畝傍都市計画」(4月11日、3面)「橿原聖地計画」(3月8日、2面)、「聖都の土地区画整理」(9月20日、2面)等の名称で報道されている。(38)宇治山田市役所編(1929)、『宇治山田市史』上巻, pp. 549-556, pp. 664-665 (39)越沢(文献3)によれば、「神都計画」なる語は宇治山田市側が使用したものであり、内務省側は用いなかったとされる。(40)宇治山田市は大正13年に同市への都市計画を求める請願を行い、昭和2年に都市計画法の適用を受けた後、6年12月に市は調査会を中心に「大神都特別聖地計画」案を作成し、8年2月の市会で「大神都特別聖地計画実施に関する意見書」を採択し、政府に提出する。内務省では9年5月に「臨時神宮施設調査会」を設置、11年9月には「神宮関係施設調査会」官制が公布され、本格的な調査が進められた(『伊勢町史』(1967)、伊勢市, pp. 510-511 及び pp. 516-524)。(41)大祭会は皇室からの下賜金や各地からの寄附金を得て神殿・社務所・徴古館・神苑等の整備を実施し、明治40年に完工した。その活動の中心となったのは宮崎県出身の医学博士・高木兼寛であった。(徳永孝一(1984)、『宮崎神宮の造営と高木兼寛』、『宮崎県地方史研究紀要』, pp. 141-162) (42)藤田宗光(1937)、『宮崎県下に於ける都市計画事業』、『都市公論』20(1), pp. 47-76。藤田は当時、都市計画鹿児島地方委員会の技師であったが、後に奈良県に移り、橿原神宮における紀元2600年記念事業の土木工事事務所長を務めることとなった。(43)宮崎市史編集委員会(1959)、『宮崎市史』、宮崎市役所, pp. 815-824 及び文献8(pp. 329-332)による。(44)文献6, pp. 472-491 (45)大軌取締役の種田虎雄は「観光の大和」の創刊に際し、「殊に私の最も誇りとする処は、伊勢大神宮、橿原神宮、桃山御陵の三聖地を、一日に巡拝し得る様、我社路線を結び付けて居ることであります」と述べている。(文献14, pp. 27-28) (46)種田は国立公園協会評議員もつとめ、機関誌『国立公園』の中で吉野の価値をアピールしている。(種田虎雄(1930)『国立公園候補地としての吉野群山の価値』、『国立公園』2(10), pp. 2-5) (47)鶴見祐輔(1958)『種田虎雄伝』、近畿日本鉄道株式会社, pp. 199-215。なお金田社長時代の畝傍線の敷設は、当時の開発が遅れた当地の発展を促すとともに、大阪方面から神武御陵、橿原神宮への参拝の便を図り、敬神思想の高揚に資することが企図したものであり(文献15, pp. 89-92)、種田社長の下での紀元2600年に際しては、橿原道場建設費寄付や文化叢書「大和路」の編集事業等が行われた。(同上, pp. 478-482)

【参考文献】

1)奈良県都市計画都市計画研究会編(2004)、『奈良県の都市計画』, pp. 11-15, 清文社 2)古賀史朗(1997)、『風致の聖と俗』、原田勝正、塩崎文雄編『東京・関東大震災前後』, pp. 275-351, 日本経済評論社 3)越沢明(1997)、『神都計画：神宮関係施設整備事業の特色と意義』、『日本都市計画学会学術研究論文集』, pp. 73-78 4)古川隆久(1998)、『皇紀・万博・オリンピック』、中央公論社 5)田阪美徳(1941)、『官幣大社橿原神宮境内拡張整備史』、『公園緑地』5(1), pp. 8-15 6)奈良市史編集委員会(1995)、『奈良市史 通史4』、奈良市 7)『紀元二千六百年祝典記録 第7冊 上』、『紀元二千六百年祝典記録 13』、ゆまに書房, 2002 8)『紀元二千六百年祝典記録 第7冊 下』、『紀元二千六百年祝典記録 14』、ゆまに書房, 2002 9)田阪美徳(1941)、『官幣大社橿原神宮並畝傍山東北陵を中心とせる紀元二千六百年記念事業概観』、『公園緑地』5(2), pp. 24-30 10)田阪美徳(1941)、『官幣大社橿原神宮並畝傍山東北陵を中心とせる紀元二千六百年記念事業工事概要』、『公園緑地』5(3), pp. 5-16 11)藤田宗光(1940)、『橿原神宮と建国奉仕隊』、阪神急行電鉄百貨店部 12)改訂橿原市史編集委員会編(1987)、『橿原市史』本編上巻、橿原市役所 13)田阪美徳(1941)、『官幣大社橿原神宮境内畝傍山東北陵陵域拡張整備事業に於ける神宮参道及造苑施設に就きて(其2)』、『公園緑地』5(6), pp. 5-20 14)『観光の大和』1(1)、奈良県観光聯合会, 1938 15)『大阪電気軌道株式会社三十年史』(1940)、大阪電気軌道株式会社(野田正徳ほか編(1992)、『大正期鉄道史資料』第Ⅱ期第11巻、日本経済評論社 所収)