

富士北麓の昭和初期における社会変動と

観光開発(1926-1945) (1)

内 藤 嘉 昭

- I 問題の所在
- II 北麓開発計画の評価と富士山麓電気鉄道開通の影響
 - 1 北麓開発の基本計画と理念及びその評価 (以上本号)
 - 2 富士山麓電気鉄道開通の影響 (以下第9巻 第3号)
- III 別荘を中心とした観光開発の展開
 - 1 高原別荘地の一般的特性と北麓別荘地の特性
 - 2 別荘に派生する観光開発の意義と地域への影響
- IV 結語

I 問題の所在

明治・大正期において急激に進行した近代化の波は、山梨の僻村にすぎない富士北麓の地域にも着実に押し寄せ、これまでとは全く異なる新次元の事物をいくつかこの山間地域に出現させることになった。その象徴として具体的な形となってあらわれたものが、インフラ部分での整備であった。この中でも特に鉄道の敷設は、その原初的な機能にもかかわらず、誘致圏の拡大と富士五湖の探勝にみられるごとく、北麓観光の潜在力を初めて効果的に引き出すことに成功した点において、画期的な意義を有していたといえる。さらに、この時期の観光的なインフラ部分に関する特記事項は、北麓の中でも特に極貧として知られる寒村の精進湖部落に、北麓はもとより山梨でも初の近代的なホテルが帰化英国人の手によって建設されたことである。この一ホテルの出現で外国人を主体としたツーリストの増加がみられるようになり(ホスト及びゲストの両面で一般民衆の広範な参加という点からはほど遠いものがあったにせよ)、やは

り従来の富士登拝とは全く性格を異にするタイプの観光形態が当地において加速される一助となった。

明治・大正期の北麓における観光的特徴は、もともと主たる産業をもたない山間部において、すなわちインフラがゼロに等しい当該地域に、かかる基礎的なインフラを形成していく過程として認めることができる。これはあたかも現代の開発途上国において、先進諸国がインフラ整備に主力を注ぎ、経済的開発を企図するのと軌を一にする方法であったといえよう¹⁾。当時の開発途上国であった日本の実状から考えれば、こうしたやり方はごく自然な手順であったと考えられる。こうして社会資本の整備と段階的な国力の増強によって、日本全体としても人々の移動を伴う動き(観光に代表される)は変化を示すようになってゆく。換言すれば、次第に観光に目を向ける余力が人々の間にも造成されてゆくようになった、ともいえよう。特に、大正初期に山脇知事が打ち出した北麓における初めての総合的な観光開発計画は、結果的に挫折したとはいえ、その後の観光開発の原型的な

礎石をなすという点において注目しなければならない。事実また、こうした開発計画が発生すること自体、従来とは異なる（宗教的な動機から決別した）新たな観光的需要が出現してきたことの裏返しに他ならなかった。

そして、昭和時代に入るとさらなる社会変動を背景に、一段と新たな動きが観光面でも惹起されるようになる。この点をもう少し詳しく説明するならば、近代化と併行して進展してきた都市化の問題をその背景として指摘しなければならない。昭和初期の背景を把握するために、大正期から昭和初期へとつながるこの時代の社会的・経済の流れをごく単純に略述するならば、以下のようになるだろう。

第一次世界大戦を経て急激な飛躍を遂げることになった日本の産業は、結果的に大正の中期にはほぼ先進資本諸国に匹敵するだけの経済力を獲得することとなるが、これと同時に資本の集積・集中も著しく進んでいく²⁾。そして、日本における産業革命はほぼこの時期において達成されたとされるが、都市産業の急速な拡大・農村の商品経済化・階層分化・農民の離村が多くなり、都市工業は低賃金労働の人的資源を獲得し、農業国から工業国への転換が行われることとなった³⁾。こうして今日的な都市化の原型の兆候がこの頃からみられるようになるが、この一連の動きを受けた昭和初期という時代は、観光的側面からみても人々の動きに大きな変化が発生した時期でもあった。つまり、都市地域における核家族化が進行し、人々の生活洋式の中にレクリエーションと旅行が結びつき、家族旅行をはじめ様々な団体旅行が急速に普及し、スキー・スケート・登山などのスポーツが大衆化した時期であったとされる⁴⁾。

このように列強に遅れること100年の産業革命を経て、急速に強化される経済力を背景とした都市化の潮流の中で展開されるのが、昭和初期における観光の構図であったということができよう。ではこの時期、こうした流れを背景に、いかなる動きが富士北麓において観光を基軸として展開してゆくのか。本論では、大正初期に山協知事の在任中開発が動議されながらも結局挫折した北麓の開発計画に次いで、再度官民が共同で再興を試みた大型プロジェクトである「富士嶽麓開発計画書」に基づき、当時の観光開発の理念と構造を考察す

ることとする。また、同時に本計画から派生することとなる一段のインフラ強化事業であると共に、観光面のみならず多方面に影響を及ぼした富士山麓電気鉄道の諸側面にも照射しながら、当時の開発の全体像を把握することとしたい。またさらに、同じく本計画より派生した別荘地による開発を、他地域の別荘と対比しながら、この地域独自の別荘地としての特質が存在するの否か、また、存在するとすればそれはいかなるものであるのかを、本論では検討してみたい。

この別荘地問題及びそこから派生する観光開発の問題を考察する場合、特にこれらを社会変動の過程の中に位置づけ、そこからこの時期における観光事情の全体像をも捉え、かつその特質を明らかにしたいと考えている。従来の方法論では地理学、もしくは土木工学からのものがこうした別荘地開発に関わる一般的なアプローチとして認識されてきたが⁵⁾、ここではこれらを下敷きにしつつも視点を変えて新たなパラダイムでこの時期の別荘地開発に関わる諸特性を捉えることとしたい。

なお、本論の扱う時期は昭和の初期、すなわち昭和元年（1926年；厳密に言えば大正15年ともなる）より終戦の年である昭和20（1945）年までとする。ただし、大正末と昭和の初頭は年代的にも渾然としているうえ、本論で扱うこの時期は、特に北麓の開発史上でも（時間的、事項的に）錯綜した動きがみられるため、截然とした時代区分ができにくい⁶⁾。よって、時期区分はより柔軟に認識するほうがスムーズな展開になると考え、昭和初期という時期設定にもかかわらず本論の考察の中には大正期（特に末期）の事象が出てくることを、予め諒解されたい。

II 北麓開発計画の評価と富士山麓電気鉄道開通の影響

1 北麓開発の基本計画と理念及びその評価

山協知事時代の正初年に企図された北麓の観光開発計画は、結局日の目を見ることなく終わったのは前章で触れたとおりである。そして、その後時の経過とともに再び北麓の開発問題は俎上に上ってくることになる。この新たな計画に関わる考察を行うのが本論の狙いである。しかしながら、

この新たな開発計画の問題に入る前に、歴史的な流れを整理しておくことも、この時期の開発問題を的確に把握する上で有益であろう。そこで、以下に簡略に山脇知事以降の北麓における、観光開発に関連した事項を順を追って追ってみておくこととしたい。

まず、自然保護保護思想の萌芽とともに大正8(1919)年4月に「史蹟名勝天然記念物保存法」が制定され、これを受けて山梨県においても大正9年6月に「史蹟名勝天然記念物調査委員会」が設置されることになった。そして、大正11年10月には皇太子(昭和天皇)の巡幸が富士五湖(及び昇仙峡)で行われ⁷⁾、大正13(1924)年4月には北麓の一带は上記の保存法により名勝仮指定地に選定を受ける。こうした流れを背景に大正13年6月に着任したのが、北麓の開発計画に再度着手することになる本間利雄知事であった。本間知事の北麓開発に寄せる熱意は当初より並々ならぬものがあつたとみえ、実際、着任後2ヶ月足らずの同年8月には、既に富士嶽麓開発調査委員会を県庁内に設置している。ここで企画・創出された計画がすなわち「富士嶽麓開発計画書」である。そして、これを受けて開設されたのが富士山麓電気鉄道であり、昭和4(1929)年6月19日に大月-富士吉田間が電車で結ばれることとなった。

なお、時代は下るが本間知事の後任三辺知事の時代には(大正15(1926)年7月)、景勝地開発費23,034円が県の特別会計に計上されるようになり、景勝開発主事・技師等の職員が新たに県庁内に配置されるようになった。また、これと併行して富士嶽麓開発調査委員会はさらに拡張されて、県下全般にわたる景勝地を開発する山梨県景勝委員会となり、顧問として当時の林学界の重鎮田村剛博士が迎えらる。このように、大正末から昭和初年にかけての山梨県当局の自然地域に対する開発は、急速に展開を遂げつつあり、これは全国的にみても極めて先進的な現象であつたといえよう。特に、景勝開発の業務は各県でも相当努力しているものの、まだ山林課か土木課の付帯事業として施工されているにすぎないのが当時の実態であつたことに鑑みれば⁸⁾、やはり県当局の取組みには強い推進力が働いていたといわなければならない。県土のほぼ8割を森林におおわれているという自然条件も、要因的には看過しえないだろう。

さて、前後の時代背景が概略明らかになったところで、「富士嶽麓開発計画書」の考察に移りたい。上述のように当初より北麓の開発に意欲をみせる本間知事であつたが、この底流には当時次第に国立公園制定の動きが盛んになってきたという事情も影響していたものと思われる。事実、着任翌年の大正14(1925)年3月には、上述の田村剛が本間知事をはじめ関係財界人に対して「国立公園としての富士山麓の施設」という講演を行っていることから、このことは示唆される⁹⁾。こうして開発への動きが再度徐々に形成されていく中で、「富士嶽麓開発計画書」は大正末に作成された。

この計画は、当時の県の主要プロジェクトというべき大型のプランであるが、全体は大きく分けて、(A)鉄道・道路の開発整備、(B)自然保護、(C)諸施設の整備、(D)別荘地開発の四点から構成されている。そして、これがそれぞれさらに細分化されて、全体として詳細なプランを形づくる。この中でも特に中核をなすのは、(A)と(D)であるといつてよい。さらに、このうち交通網の整備については、第一期と第二期の交通計画をもって段階的に進行させるとしている。大分したこれらの項目をみてもわかるとおり、本計画は山脇知事時代に創案された計画と極めて類似しており、インフラの強化に重点がおかれているのが両者の共通点であるといえる。個別に内容を具体的にみてみると、次のとおりである。

(A)の鉄道の項では、電車をもって大月と吉田を結ぶ。これをさらに吉田から分岐させ、一方は富士五湖西部地域を経て富士身延鉄道と連絡する路線、他方は山中湖から籠坂を経て御殿場に通じる路線を建設する。同じく(A)の道路の項では、自動車道路として吉田より河口湖畔、精進湖畔を経て富士五湖最西部の本栖湖に至る道路を建設する。また、歩道・騎馬道路として各湖畔を起点に紅葉台や胎内などそれぞれの観光スポットを結ぶ道路を建設する、としている。

(B)の自然保護の項では、風穴・氷穴や富士桜地帯など保存区域を指定して自然保護を行い、特に針葉樹林・濶葉樹林の樹林を天然記念物として保存すべきとしている。この項は、先に指摘したように本計画の進行と同時期に田村剛が関係各位に対して、国立公園としての見地から富士山麓に関

する講演を行っていることから、田村の自然保護思想に多分に影響されて草案されたものと考えられる（北麓の天然記念物については表4-1参照）。

(C)の施設整備の項では、宿泊施設、休憩所、展望台、スキー場、スケート場、ゴルフ場の建設を行うこととしている。なお、この項の中でも次の(D)の別荘地に関して言及しており、山中湖畔に39万坪の別荘用地を開放することを提案している。

(D)の別荘地開発の項では、特に「富士嶽麓開発地貸付規程」を起草して10条にわたって詳細な規則の明文化が図られている。ここで最も重要なのは、別荘地の実質的な用地となる恩賜林の貸付けの問題であるが¹⁰⁾、別荘地に関しては別節を設けて後で検討することとしたい。

一方、この当時の山梨県全体の開発の様相をみると、富士北麓に対するもうひとつの広大な原野である八ヶ岳山麓においても開発計画が進行していた。これは北麓とは全く対照的に純然たる農業開発であり、大正14（1925）年に移住者補助規程を設けて県外から開発労働力を移入して開墾・整備を試みたが、完全な失敗に終わっている¹¹⁾。さらに、治水事業及び農業の生産性の向上という観点から、富士川、笛吹川、釜無川、野呂川などの河川改修工事や水利改良工事も総合開発事業として浮上していた。これらのプロジェクトの場合、北麓開発と基本的に異なるのは、それが観光を主体としたものではなく、あくまでも農業や水系の整備といういわば土木事業を骨子としている点である。むしろこれらは、現代の公共事業の素案を先取りしている観がある。しかし、結論的にいえばこうした農業・土木事業は富士川改修工事以外はことごとく失敗しており、大正から昭和初頭にかけて県の大型施策で成功したといえるのは、この富士川改修工事と北麓開発並びに地方病撲滅事業の三つだけであったといわれる¹²⁾。

それだけに一層北麓の開発計画には力点がおかれたとも考えられる。事実、それを証明するように、大正15（1926）年の6月臨時県議会の席上、県内には他にも景勝地が多いにもかかわらず、交通網の未整備ゆえにツーリストの誘致ができない旨述べ、北麓に開発が偏りがちな点を暗に批判的意見が出されている¹³⁾。当時の時代背景からして、開発が現実的にいきおい農業及び水利を主体としたものにならざるをえなかったことに鑑み

れば、この時期の北麓開発は全くそれらの事業とは類型を異にしており、その点ではむしろ特異にすらみえる。

これに加えて、この北麓開発計画が他の開発計画と根本的に異なるのは、自然保護思想の影響を強く受けている点である。その背景にはこれまで鏤々指摘したように、田村剛の影響が強く認められる。田村の富士北麓開発構想は彼の創案した「富士山国立公園計書案」の中に最もよくあらわれていると考えられるが、就中その中で彼は「…凡ての施設は國民を對象とし、有ゆる階級の利用に適するやうでありたい、從來の休養地（三）風景地はあまりに貴族的であった。国立公園は左様なものでは困る。然し一方には国立公園は外客誘致の使命を有するのであるから、彼等を歓迎するやうな設備もありたいのである。…註（三）理論上から云へば休養地は概して地方的平民的あらねばならない。」と説いている¹⁴⁾。ここからは、彼のターゲットが那邊にあったかを明瞭に窺うことができる。すなわち、田村が構想する計画において極めて特徴的なのは、一般國民が専らその主対象であり、必ずしも富裕階級を念頭においていない点である。前述したように、県当局は景勝開発調査委員会の顧問という、いわば最高意思決定者に田村を据えていることから、彼は北麓開発の最大の思想的な支柱となっていたとみなすことができる。この点は前回の山協時代の開発計画とは画然と異なる点であり、注目すべきポイントである。前回はさほど自然保護の思想は前面に打ち出されてはいなかったし、また、主対象も専ら富裕階級や外国人であった。基本コンセプトとしての両計画の最大の差異は、この点に求めることができるだろう。

ただし、注意せねばならないのは、これがあくまでも理念上の産物であり、実際の計画の実施状況と田村の意図との間には、結果的に乖離が生じたように思われる点である。この点は、既に計画の初期段階において兆していたとみられ、現に、先述した大正14（1925）年における彼の講演の質疑応答中、本計画の民間部門の主役である堀内良平（富士山麓電気鉄道初代社長）が明らかに開発の主対象を上流階級に設定し、一般人を排除する発言をしているのに対して、田村はこれには直接応答していない事実関係からも察せられる¹⁵⁾。

このように、プランナーと実施者との間で理念と現実とのずれを当初から内包しつつ、この計画は開始されたというべきであろう。その結果は、事業の現実的な実施主体である富士山麓電鉄の思惑の方向に、むしろ展開していったかにみえる。後述する別荘地の開発はその象徴ともみなせよう。

しかし、田村の理念が全く結実しなかったと専断すれば、それも早急な結論であり、正確さを欠くことになる。なぜなら、制度的に富士界隈の国立公園化は、下って昭和11（1922）年に実現の運びとなり、形式的にせよ法的に彼の北麓に対する理念はここに一応の完結をみるからである。ただ、田村が唱えた「地方的平民的」で「國民を對象とし、有ゆる階級の利用に適する」ような施設の建設が結局存在したか否かは、評価の別れるところであろう。なぜなら、法的に一定区画を公園という色分けをしてみたところで、北麓のこの国立公園内においてどれほどそのような施設が出現したかは、疑問符を付けざるをえないからである。したがって、本論では施設面に限定して言えば、鉄道というインフラ部分では成果を収めたが（彼の意図する施設であったか否かは措くとして）、結果的に彼の理念は計画どおりに結実しなかった、とみる立場をとりたい。

一般国民と自然保護を田村は強く意識しつつも、そしてその影響として開発当局では計画中に天然記念物の保護にみられるように、自然保護の項目を独立して設けつつも、他方では設立したばかりの会社経営上の収益確保という見地から、即効性のある株主獲得手段として別荘地のように富裕階級を対象とした観光開発（この件に関しては後で詳述する）を目玉に据えざるをえなかった。しかし、昭和初期の趨勢として冒頭で概観したように、都市化とともに進展する大衆化はもはや抗しがたい流れであったし、その意味では観光も例外ではありえなかった。都市化とはある程度距離のあった山梨県内においてすらも、こうした流れは加速されつつあり、県内各地で探勝会、名勝保存会などの観光関連団体が生まれつつあった¹⁵⁾。かかる団体の発足は、そうした流れを如実に反映しているといつてよいだろう。また、富士北麓についてみれば、後述するように富士登山は既にスポーツとして、大衆化の地位を獲得するようになっていた。かかる趨勢を開発当局が認識していなかった

とは考えられないが、それにもかかわらず当局がなお富裕層を主眼としなければならなかった点に、経済力上における当時のホスト・ゲスト双方の限界が象徴されていると思われる。

こうした時代背景にあって、乖離した両者（田村と開発当局の考え）の接点を求めるとすれば、それこそが富士山麓電気鉄道ではなかったか。なぜなら、輸送という側面においては一般大衆と上流階級とを問わず、共にその便益を被ることが可能だからである。ゆえに、両者の間で思惑の違いはあったにせよ、結果的に田村の目指した「國民を對象とし、有ゆる階級の利用に適する」施設は（再度彼の意図する施設であったか否かは措くとして）、折衷的な形となってむしろインフラたるこの電鉄において例外的に結実したというべきであろう。そして現実的には、自然保護の理念や大衆に対する認識が発露されてきたという事実自体、及び利便性の向上というよりプラグマティックな面において、積極的に本開発論の評価を見出すべきであると考えられる。

国立公園に対する理念は、田村の場合アメリカの内務卿フーバート・ワークのそれに強い影響を受けているのは疑いないが¹⁷⁾、このワークの理念もやはり一部の限られた人を対象にするのではなく、自然を利用して広く国民一般の社会教育を行うという点にあった。同様な考え方は時代は下るが、地域開発は社会教育である旨を説いたマンフォードの大著『都市の文化』の中にも見出すことができる¹⁸⁾。このように、田村の国立公園案も社会教育という面においては、これらのいわば「アメリカ流」ともいふべき理念と通底しており、この点は開発政策を考える上で（現代においてすら）極めて示唆的である、といわねばならない。そして、こうした考え方は、富士に関しても国立公園という形となって確かに具現することにはなった。

しかし、繰り返すが、根本的にこの一連の北麓開発案の中で、特に最重点課題とされたのは鉄道整備であり、それが具象化したものが富士山麓電気鉄道である点は否定しえない。そしてここからは、先の山脇知事時代の開発計画と同じく、交通網を重点的に整備するという意向が明確に読み取れるし、まさにこの点においてこそ、当時の開発政策の大きな特徴を鮮明に見出すことができるのである。あるいは、ひるがえってわが国の近年ま

での開発政策と当時のそれとを比較してみても、国土開発計画の実態としては、さほど変わっていないという見方すら可能である¹⁹⁾。換言すれば、近代日本の開発史上では、常に社会開発よりも社会資本の整備拡充に主眼がおかれており、ここにわが国における近現代共通の要素が表象されている、とも表現できうる。その意味では、昭和初期という時代にあってみれば、理念を政策化して即実現を望むのは依然として時期尚早であったといわざるをえないし、また、それも無理からぬことであった。むしろより単純化して考えて、田村と当局の思惑の違いはともかく、結果的に電鉄の敷設によって地域と首都圏とのパイプがより太くなる点に、やはり上述したように最終的な評価の重点をおくべきであると考ええる。それでは、新たに登場する電鉄とはいかなる影響を当該地域に与えることになるのであろうか。次節でさらにこの富士山麓電気鉄道の考察を行うこととしたい。

<注>

- 1) 実際、日本のODAの例でみると、例年運輸部門の援助が最大の援助分野となっている。
 - 2) 矢崎武夫『日本都市の発展過程』、弘文堂、1989（初版1962）、354頁。
 - 3) 前掲2)、345頁。
 - 4) 青木栄一「観光開発と交通」、地理18-3、1973、57-63頁。逆に、大都市自体もその中に含んでいる史跡や近代的建築物など、様々な都市的観光資源によって地方から多くのツーリストを呼んだという。また、青木によればこの時期に観光が一般的な市民権を得たとしている（青木、同論文）。
 - 5) 例えば、①山村順次『観光地の形成過程と機能』、御茶の水書房、1994、は地理学的な立場からの山中湖村の別荘地の実証的研究であり、②十代田朗「関東圏における近代別荘地形成に関する史的研究」、東京工業大学博士論文（1994年）、及び③安島博幸・十代田朗『日本別荘史ノート』、住まいの図書館出版局、1991は歴史的な変遷を主題にしてはいるが、視座としては土木工学を基盤としているといえる。他にも④桐山秀樹『日本別荘地物語』、福武書店、1994などがあるが、総じて別荘地
- 成立の背景を歴史的に扱ったものが多い。
- 6) 『世界大百科事典』（平凡社）によれば、大正時代の時代定義として「字義どおりに解すれば、大正天皇の在位期間である1912年7月から1926年12月までがそれに含まれるが、近代国家において天皇個人の存在にはなんらの時代を画するに足る意味がなく、とくに生涯の大半心身病弱なため実質的政務を見なかった大正天皇の場合はそうである」としている（藤原彰「大正時代」；『世界大百科事典』19、平凡社、1981、101頁）。時代を画する意味がないか否かは異論の出るところであろうが、いずれにせよ大正時代は時期区分が截然と画しにくいことがここからも示唆される。実質的に昭和天皇が摂政となって政務に当たっていたことから、特に昭和初期との時期区分は不明瞭なイメージを与える。
 - 7) スウェーデン皇太子も大正15（1926）年9月に富士山麓を訪れている。なお、スウェーデン皇太子訪問に際し、中野村（現在の山中湖村）では同皇太子の休憩を当地においてとりこなうべく、県知事あてに嘆願書を提出している（前掲5）①、82-83頁）。
 - 8) 山梨県『総合郷土研究』、柳正堂、1937、484頁。
 - 9) 本講演の詳細については、前掲5）①、41-47頁に詳しい。
 - 10) 恩賜林（正確には山梨県恩賜県有財産）とは、度重なる水害によって疲弊した山梨県の実態を重くみた明治政府が（形式的には明治天皇が）、明治44（1911）年3月に御料地となっていた山林部約16万4千ヘクタールを山梨県に対して下賜したものである。これにより県土の3分の1という広大な面積の森林地が、県の経営に委ねられることとなった。ただし、明治以前より元来地元民の入会地として利用されていた山林が、地租改正のあおりで強制的に明治14（1881）年に召し上げられている経緯があるため、下賜とはいえ本来の姿に戻ったとみなすほうが妥当である。恩賜林関連の資料は少なくないが、山梨県内で地域的に発行されたものも多いので、これらは入手が困難な場合が多い。例えば、恩賜林下賜の直接的な裏付け文書である、農商務省山林局長上

山満之進『山梨県恩賜林付復命書』、明治44(1911)年7月は、当時の森林の荒廃状況を因果関係も含めて詳細に分析した極めて優れた史料である。(株)山梨県治山協会『山梨の治山 創立二十周年記念誌』、(株)山梨県治山協会、1967、及び、山梨県『山梨県恩賜県有財産御下賜六十周年記念誌』、山梨県、1971も有益な資料であるが、いずれも現在では入手が困難である。なお、恩賜林の歴史的経緯を踏まえて森林を観光の見地から考察したものとして、拙稿「山林と持続可能な開発—山梨県の事例考察」、都市問題 88-1、1997.1、は容易に講読可能なので詳細はこれを参照されたい。また、本論の第三章2.(2)交通網の整備と北麓における観光開発の萌芽の部分も参照のこと。

- 11) 佐藤森三・上野晴朗・飯田文弥『山梨の百年』、NHKサービスセンター甲府支所、1977(初版1968)、299-305頁。
- 12) 前掲11)、302頁。 そのためこの三事業を山梨県の大正三大事業という。
- 13) 山梨県議会事務局『山梨県議会史第三巻』、山梨県議会、1974、975頁。
- 14) 田村剛「富士山国立公園計画案」、今井徹郎『富士山及び其の附近』、山梨県山林會、1928、80頁。
- 15) この部分の質疑応答を抜粋すると(前掲5)①、46頁より)、

堀内 学者村とか、役人村とか外人村とか区別した方が、さう云う気分の人が集まるから確かに便利があらうと思ふ。変わった階級の人が混合して集まらぬやうにしたい。

田村 会社経営の如きは先づ二三百か五百坪以下でやった方が宜いと思ふ。—スケートは十分に出来ると云ふことですが…。このように田村は堀内の質問には直接応えていない。両者の発言には思惑の違いを窺わせるものがある。
- 16) 前掲8)、451頁。
- 17) 「富士山国立公園計画案」の中で、彼はあえてワークの文章を翻訳引用していることからこれもこれは明らかである。
- 18) マンフォード・ルイス『都市の文化』、鹿島

出版会、1992(初版1974)、351-399頁。

- 19) 現代ではこの利益配分を軸に、自治体、政治家、省庁がめまぐるしい動きをみせるという構図が定着している。