

富士箱根国立公園の形成(中) : 自然保護と 開発利用の確執を中心に

MURAKUSHI, Nisaburo / 村串, 仁三郎

(出版者 / Publisher)

法政大学経済学部学会

(雑誌名 / Journal or Publication Title)

経済志林 / The Hosei University Economic Review

(巻 / Volume)

71

(号 / Number)

1

(開始ページ / Start Page)

25

(終了ページ / End Page)

65

(発行年 / Year)

2003-07-05

(URL)

<https://doi.org/10.15002/00004341>

富士箱根国立公園の形成（中）

— 自然保護と開発利用の確執を中心に —

村 串 仁三郎

目 次

はじめに

a 箱 根（前号）

- ① 大正10年までの箱根
- ② 大正10年以降の箱根の国立公園化運動

b 富士山（本号）

はじめに

- ① 明治中期までの富士山の登山と観光
- ② 明治中期から大正10年までの富士山の観光開発と自然保護

a 富士北麓の観光開発論と国立公園論

- 1) 北麓の第1次観光開発計画案と国立公園論
- 2) 北麓における自然保護運動

b 富士南麓の観光開発と自然保護

- ③ 大正10年から昭和3年までの富士山の観光開発と自然保護
（以下次号）

a 富士北麓の観光開発と自然保護

- 1) 北麓の第2次観光開発計画
- 2) 北麓の観光開発
- 3) 北麓の国立公園制定運動と自然保護

b 富士南麓における自然保護

- ④ 昭和4年以降の富士山の観光開発と国立公園制定運動

a 富士北麓の観光開発と国立公園制定運動

- 1) 北麓の第3次観光開発と観光開発の進展
- 2) 北麓の国立公園制定運動と自然保護

b 富士南麓の観光開発と国立公園制定運動

最後に（まとめ）

b 富士山

はじめに

本稿は、富士箱根国立公園の形成史のうち、箱根地区を論じた前稿のつづきであり、富士山地区について考察する⁽¹⁾。

日本を代表し古くから宗教的登山のメッカであり、それゆえ有力な観光地でもあった富士山は、明治44年に日光とともに未だ国立公園が何たるものか不明確な時代から、国立公園にすることが問題となり、大正10年には有力な国立公園候補地となった。その後富士山は、日本における国立公園の観光開発の先駆的モデルとなり、国立公園制定運動の先進的存在となり、国立公園形成史において記念すべき地域であった。そこには、本稿のテーマである国立公園のための観光開発と自然保護の確執という問題が、きわめて典型的な形態で提起されている。

その問題点を要約的に指摘しておけば、富士山は、明治末年から国立公園の候補地として問題にされ、大正5、6年から、国立公園化を前提にして富士山の自然保護を強調した開発計画が提起された。こうした事例は、他の国立公園候補地には見られなかったことである。

その開発論議は一時中断したが、大正10年に国立公園候補地選定運動が開始されて以降、大正14年に再度、富士山の国立公園化を意図した観光開発計画が提起され、紆余曲折ののち、大正15年に北麓の観光開発が実施され、なканずく大月―上吉田間の電気鉄道建設が開始され、昭和4年に完成し、さらに山麓での自動車道路、富士登山道の整備・開発がすすみ、富士登山の近代化、富士観光の創出・発展に道をひらいた。

また観光開発は、富士山の自然、風景を保護しようとする勢力、内務省内の国立公園計画係、史蹟名勝天然記念物保存協会、自然保護を主張する学者、市民、地元住民の運動との確執によって展開された。

結局昭和11年に、富士山は、箱根とともに富士箱根国立公園に指定され

だが、富士山の国立公園化の長い過程は、これまで単純に観光のために国立公園が制定されたという通説が、如何に誤った考え方であるかを証明している。

富士山は、地理的にも行政的にもおもに二つの地域、すなわち山梨県側の北麓、静岡県側の南麓の両地域にわかれている。それぞれの地域は、江戸時代から富士登山の歴史においても、近代以降の富士山をめぐる観光開発、また自然保護の歴史においても、おおむね別途の道をあゆんできた。ここでは両地域の相違を意識しつつ考察していきたい。

富士山が国立公園候補地として問題になるのは、富士山とその周辺の独特な風景、自然が特別に優れていたことにある。富士山は、近代に入ってから、宗教的な登山が維持されつつ、さらに近代的な大衆登山の対象として、また富士の景観と周辺の名勝地、とくに富士五湖周辺を観光地として著しい発達をみせてきた。

ここではまず、大正10年までの富士登山、富士観光の発達の歴史を概観し、そこに観光開発と自然保護をめぐる確執が如何に存在していたかを明らかにしておきたい。

《注》

- (1) 富士山の国立公園化の歴史についての研究は、直接それをテーマにした単独の論文の類は、管見する限り存在しないようである。しかし富士山と観光開発、自然保護に関する研究は少なくない。小論は、以下の研究に多くを依拠している。記して感謝の意を表しておきたい。

山梨県の富士北麓については、おもにつぎの文献を参照した。

富士急50周年史編纂委員会編『富士山麓史』、富士急行、1997年。

山村順次『観光地の形成過程と機能』、御茶の水書房、1994年。

富士吉田市史編さん委員会編『富士吉田市史』通史第3巻近・現代、富士吉田市、1997年。

内藤嘉昭『富士北麓観光開発史研究』、学文社、2002年。

青柳周一『富士富嶽百景』、角川書店、2002年。

とくに『山梨日日新聞』は、本論の研究テーマにとって、貴重かつ膨大

な資料を提供してくれた。同紙は、山梨県の誇るべき歴史的遺産であろう。

静岡県の富士南麓については、前掲『富士山麓史』のほか、つぎの文献を参照した。

静岡地理教育研究会編『富士山世界遺産への道』、古今書院、2000年。

御殿場市編『御殿場市史』5近代史料編のI、II、1900年。

その他。

なお北麓の観光開発についての研究に比較して、南麓の研究が著しく欠如しているように思われる。その原因については、本文でも指摘するように、南麓にける観光開発が北麓と較べて経済的に重要さが小さかったことである。しかし静岡県、御殿場市、富士市、富士宮市など市史研究において、富士登山、富士観光、ひいては富士国立公園にたして研究者たちが著しく無関心であったことにも一因があると指摘しておきたい。

小論では、南麓の国立公園運動と観光開発に関する資料のファクト・ファインディングの努力が十分でなかったが、今後の研究課題として残して置きたい。

① 明治中期までの富士山の登山と観光

富士山の信仰登山とは、仏教的な思想にもとづいて身を清め、苦行して富士山に登山し、無病息災を神に祈ることであった。江戸時代の富士登山のシステムは、御師と呼ばれる仏教徒によって信仰登山のための富士講が各地に組織され、先達さんと呼ばれるリーダーに先導された登山者が、富士登山と周辺の観光を楽しむものであった。

富士講は、戦国時代末に長谷川角行によって開始された「庶民救済」の信仰登山の組織であった。とくに1733年に弟子の身祿の死を決した修行が契機となって富士講は発展し、関東、東海一円に広がった。

富士講は、各地に講ごとにまとめられ、20-30人のグループをつくり、集団で登山をおこなうものであった。登山口には、各地の講に関連した御師が宿坊をもち、登山者は、そこに宿泊し、登山前の神事をつかさどり、先達さんに先導されて登山した⁽¹⁾。ついでに言えば、富士登山には、登山だけでなく、しばしば精進落しと称して、宿坊や近辺の行楽地で特別に楽

しむのをつねとし、観光あるいは今日的な言い方をすればレジャー的要素も強かった⁽²⁾。

江戸時代の富士登山の基本ルートは、甲州側の北口吉田口道、駿州側の3道、南口大宮口道（村山口、富士宮口の二つ）、東口の須走口道、須山口道が定着し（第1図を参照）、そこに宿坊街が形成され、さらに富士周辺を観光するルートも出来上がり、富士山は全体として、日本の有力な観光地であった⁽³⁾。

富士登山は、すでに戦国時代から活況を呈しており、当時すでに登山者のための宿坊が吉田口には36坊、村山口には30坊が数えられた。江戸時代に入ると、百万都市江戸をかかえていたこともあって、ますます富士登山は、江戸中期から大衆的な信仰登山として盛んになってきた⁽⁴⁾。

富士の登山者数は、従前の研究書では「文化、文政の頃、大宮口が年々五千人ていど、天保のころ村山口、千四、五百人、延享のころ須走口、七、八百人、文化年間吉田口、八千人を数えた。とくに庚申の年には登山者が殺到した」と指摘されてきた⁽⁵⁾。

しかし青柳周一氏の最新の研究では、「参詣者数は十八世紀末から十九世紀初頭にかけておおむね上昇カーブを描き続け」、須走ルートだけで、参詣者数は寛政元年（1789）で1万人、翌寛政2年で1万2000人、寛政12年（1800）には2万3700人に達している、と指摘されている。さらに駿州側の須山村では、寛政12年には5398人の登山者があり、村山口には18世紀に年平均1213人の登山者があったと指摘されている⁽⁶⁾。

したがってこれらの研究を総合的にみれば、18世紀末から19世紀初頭の富士登山者総数は、甲州側と駿州側の登山者を合わると、2－3万人前後とみて大過あるまい。

維新後の富士登山は、廃仏毀釈があって大きな変化をこうむった。富士登山は、おもに仏教徒によって組織されていたので、仏教系の信徒、富士講の組織は、廃仏希釈によって、大きな打撃をこうむり、女人禁制、御師による宿泊所の独占がくずれて、信仰登山的側面を弱め、従来の信仰上の

第1図 富士山の登山道及び交通機関



仕来りの少ない一般の大衆の登山，それに相応した山小屋，案内などの体制を強めていった⁽⁷⁾。

しかし伝統的な山岳信仰的な性格をもった富士登山は，仏教的な性格から公認の神道的性格に変身しつつ再生し依然として存続しつづけ，昭和10年頃までの富士登山の主流派であったともいわれている⁽⁸⁾。

『富士講の歴史』によれば，明治25年，富士講の丸山教は，支部56，信徒総数137万9180人であった。彼らが毎年登山するわけではないが，20年に1回の登山するとしても1年に7000人近い⁽⁹⁾。明治10年頃の吉田口の富士登山者は，1万名とも推定されている⁽¹⁰⁾。静岡側では，明治15年に須走登山口から2万8000人が登山したという史料がある⁽¹¹⁾。

伝統的な富士講登山にたいして，日本社会の近代化の進展，富士登山のための交通インフラが整っていく中で，いわゆる近代的な富士登山，スポーツ登山，観光登山，総じてレジャーのための登山が徐々に普及していった。さらに，富士登山と異なった富士山の風景，周辺の名勝を楽しむ富士観光が急速に台頭してきて，登山と相まって富士山観光を発達させていった。

志賀重昂『日本風景論』は，「日本人の富士山を誇揚し，彫刻に，絵画に，詩文に，俳諧に，これを以て『名山』の宗と仰視するもの偶爾にあらずや。富士実は全世界『名山』の標準。」と評した⁽¹²⁾。

近代登山の対象として富士山は，北アルプス登山と比べて必ずしも人気が高くはなかったが，民衆の中では日本の象徴ともいべき富士山への登山は，依然高い人気をほこり，鉄道の整備に対応して大衆的な富士登山が発達していった。富士登山の人気は，今日でも根強く活きている。また富士山は，日本人の意識の深層に強くすり込まれており，富士登山，富士観光，富士山の風景は，日本文化の重要な一深層を形成しているといえよう⁽¹³⁾。

《注》

- (1) 富士山の信仰登山については、前掲『富嶽旅百景』、前掲『富士山麓史』などを参照。
- (2) とくに宗教登山のレジャー的側面については、前掲『富嶽旅百景』が詳しい。ちなみに本書は、「観光地域史の試み」と副題されており、富士登山史を観光史の側面から追求した優れた研究である。
- (3) 前掲『富嶽旅百景』、20-4頁。
- (4) 新城常三『庶民と旅の歴史』、106頁。
- (5) 同上、106頁。
- (6) 前掲『富嶽旅百景』、6頁。
- (7) 前掲『富士吉田市史』通史第3巻近・現代、402-3頁。
- (8) 前掲『富士山世界遺産への道』、196頁。
- (9) 岩科小一郎『富士講の歴史』、名著出版、1983年、376頁。
- (10) 前掲『富士吉田市史』通史第3巻近・現代、402頁。
- (11) 前掲『御殿場市史』5近代史料編I、630頁。
- (12) 志賀重昂『日本風景論』、岩波文庫版、97頁。
- (13) 富士山と日本の文化の関係については、論じるべきことは多いが、簡単ながら青弓社編集部編『富士山と日本人』、青弓社、2002年、を参照。

② 明治中期から大正10年までの富士山の観光開発と自然保護

a 富士北麓の観光開発と国立公園論議

1) 北麓の第1次観光開発論議と国立公園論

明治中期以降に富士山の観光開発は活発におこなわれた。とくに北麓では活発であった。その理由はつぎのような事情であった。北麓は、富士登山の分野でも他の経済的部面でも、南麓と較べて極めて不利な条件下にあったので、北麓住民は、勢い富士山観光に期待し、富士山観光開発に熱意を入れたということである。

北麓においては、有力な資源である林業も振るわず、寒冷にして土地は農業に適さず、貧しい地域であった。南麓においては、太平洋に面し豊かな魚場があり、温暖で農業にも適し、林業と製紙業の発達もみられた。南

麓では、維新後もいち早く明治22年に東海道線の御殿場に駅が開設され、南麓の富士登山に鉄道交通が導入された。これにたいし、北麓では、明治27年に東京—大月間（明治36年には東京—甲府間）の中央本線が開通したものの、大月駅から吉田登山口までにはさらに25キロの道程があり、そこには鉄道を欠くという不利をかこった。

北麓は、山間地を中心としており、近代化をすすめるに当たって、吉田口登山口の標高が、南麓の3登山口の3合目に相当するという地理的優位性を利用して¹⁾、伝統的な富士登山と優れた風景をもつ富士五湖観光の観光開発に大きな期待を掛ける以外にこれといった産業を持たなかった。それゆえに、山梨県庁、地元の政治家、実業家、山梨県出身の在京実業家たちが、富士山の観光開発にひとときわ熱心となったのである。

そうした条件を踏まえて、明治中期以降大正10年までの北麓における富士山観光開発の歴史を概観しておきたい。

南麓の東海道線御殿場駅の設立から5年遅れて、明治27年に中央線の大月—東京間が開通し、富士吉田口登山ルートに一部鉄道輸送が可能となった。しかし南麓の御殿場駅が、ただちに御殿場登山口をつくり、また須走口に7キロと迫っていたのと違って、中央線の大月駅は、吉田登山口まで遥か25キロの距離があり、中央線大月駅から直ちに富士登山、あるいは富士五湖観光を展開するわけにはいかなかった。

とはいえ明治27年の中央線東京—大月間の開通に先立って、北麓では、富士登山の交通近代化の試みがなされた。

甲信地方の人々は、明治20年に御殿場から富士北麓、吉田口を経て甲州、さらに信州松本に至る甲信鉄道の建設計画をたてた。この計画は、当時有力な民間人によって発起され、明治21年9月に免許申請が提出された。しかしこの案は、中央線の敷設により消滅した²⁾。この路線に大きな期待をかけた富士北麓の人々は、この計画の消滅で直接富士登山にアクセスする手段を失った。この落胆は、大月—吉田口間交通の近代化への強い期待となって現れた。

甲信鉄道計画が消滅し、明治27年に大月駅が開設されて以降、北麓地区の人々は、新たな交通近代化の道を探った。その道とは、中央線大月駅と東海道線御殿場駅の間を馬車鉄道で連結する大計画であった⁽³⁾。

明治31年に北麓の南都留郡の住民は、おもに夏期に富士登山客の輸送を意図して下吉田から須走登山口に近い山中湖近くの籠坂まで10.4キロを結ぶ都留馬車鉄道会社を計画した。開発には技術的困難をともなったが、明治33年に馬車鉄道は開通し開業した。いみじくもそれは、甲信鉄道計画路線案の一部の実現であった。

すでに静岡側の御殿場には、明治31年に御殿場駅—須走登山口間7キロを結ぶ御殿場馬車鉄道が開設されていたが、都留馬車鉄道は、この路線につなげる意図をもっていた。明治35年に御殿場馬車鉄道は、須走登山口から籠坂まで延長し、両路線を連結させた。

他方、明治34年に南都留郡の住民により富士馬車鉄道が計画され、明治36年に大月—吉田間25キロの内、大月—谷村間16.9キロが開通した。その後、都留馬車鉄道は、富士馬車鉄道から軌道敷設権の譲渡をうけて、下吉田—谷村近くの小沼まで延長し、大月—下吉田間がほぼ連結された。ただし小沼で乗り換えするという不便をともなったが⁽⁴⁾。

なお明治38年から41年まで山梨県知事を務めた武田千代三郎は、富士山の観光開発に強い関心をいただいていた。武田は、明治44年に青森県知事となり、明治44年末に十和田湖保勝会を組織して自然保護を強調していたが⁽⁵⁾、山梨県知事在任中においても富士登山に関心を示し、「いわゆる観光行政に大変積極的で、地元の要請を受けると、同年四十年自ら吉田口登山道より登山し、実情を視察し」、登山道の改修などに心を砕いたといわれている⁽⁶⁾。

かねて明治政府は、早くから明治45年に日本大博覧会の開催を予想して、富士山を国立公園に指定しようと考えていた。東京では明治30年代末から、国立公園を設立して外国人観光客を誘致しようという論議がなされていた⁽⁷⁾。

北麓では明治40年に、「廣橋賢光伯が一部の人々と共に精進湖の水力を利用し二萬馬力の発電計画をなし之を利用し御殿場より本県に出づべき電鉄をば敷設し且つ将来青木ヶ原御料地を拝借し茲に一大遊園地を設くべき計画にて富士電気鉄道なるものを出願したる其顔触れは廣橋伯を始め石黒健、竹田達三、佐東孝一郎、斎木正蔵、堀内良平外数名」であったといわれている⁽⁸⁾。

しかし「其後財界不振の為該計画は殆んど立消」となった。しかし明治43年末にいたって、再度「類似の計画が賀田金三郎、米山熊次郎、村上彰一、堀知吉等」によって提起された。具体的には「南都留郡西湖及西八代郡青木ヶ原の御料地約二百町歩を拝借し其半分を遊園地に宛て其半分を避暑地として家屋を建築すべき予定にて遊園地には道路及運動遊戯場を設け現時の勝景に加へて更に四季の花園を作り尚ほホテルを建て休憩所を設け且つ西湖及精進湖に魚族を放養して遊船及釣魚の設備を為し小蒸気、人車、自動車、其他交通上の機関をも具へて一般の便宜を図らんとの趣旨」で、土地西湖の借用は年限を30年とし、満期後は設備一切を県に寄付するというものであった⁽⁹⁾。この計画も実現しなかった。

もっともこの計画は、その後の富士山観光開発の雛型となり、きわめて今日的なりゾート遊園地建設という性格をもったものであり、後に問題になる自然保護という発想を少しも含んでいなかった。

静岡県側でも、明治41年7月に富士山の大公園化計画が提起された。この計画は、後に詳しく論じるように、静岡県知事による南麓の公園化計画であった⁽¹⁰⁾。

明治44年2月には、静岡県選出の衆議院議員清峯三郎によって富士山の国立公園化の建議書が帝国議会に提出され、議論された。しかしこの提案は、結局、大博覧会開催計画が中止されたため、時期尚早として採択されず、富士山は国立公園に指定されなかった⁽¹¹⁾。その後も静岡県側では富士山の国立公園化の要求が続けられたが、山梨県側では、富士山の国立公園化の要求には無関心であったようである。

大正5年8月に兩宮有作なる人物は、『山梨日日新聞』に「甲州と富士山」と題するエッセーを連載したが、その中で「甲州人は此の富士山国立公園案を馬耳東風と聞き流した様に余は記憶して居る、之も余りにも迂闊なる嫌ひはないだろうか。」と指摘している⁽¹²⁾。

したがって明治末期における富士山の国立公園化の問題では、静岡県側が熱心であり、山梨県側は無関心だったということであろう。しかしその後、北麓では、富士登山を中心とする観光開発への努力は進展していった。

明治44年に北麓では、富北軌道株式会社が、地元住民により設立され、上吉田—精進湖、本栖湖をへて甲州にいたる馬車鉄道を計画し、大正6年に上吉田—船津間3.2キロが開通し、大正15年に船津—鳴沢間8.6キロが延長され、北麓の交通が幾分か近代化されていく⁽¹³⁾。

こうして不十分であったが、北麓の富士登山は、中央線の大月駅から上吉田までの馬車鉄道を中心に、また御殿場から須走をへて上吉田へ馬車鉄道をサブルートに発達していった。

北麓の観光開発は、大正期に入ってからすぐに大きな動きをみせなかったが、御殿場馬車鉄道は、経営不振を理由に大正7年2月に籠坂—須走間を廃止し、同年4月に須走—御殿場間の営業も廃止された。かくして大月—北麓—御殿場の鉄道構想の一角が崩れ、吉田口登山ルート、北麓の富士観光の巡回路が切断されることになった。この影響をうけて都留馬車鉄道会社は、上吉田—籠坂間の路線を廃止せざるをえなかった。これは、富士山観光にかける北麓住民の期待に大きな打撃であった。

大正8年に都留馬車鉄道は、かくして後の開発計画に関連するが、大月—上吉田間の電気鉄道化に取り組むことになるが、上吉田—籠坂間の路線に利害のからむ地域住民は、この馬車鉄道路線を引き受けて昭和2年まで経営を続けた⁽¹⁴⁾。こうした地域内の利害対立は、この地方の政治運動に反映して軋轢を生んでいく。

登山客輸送の面で、馬車鉄道は輸送力に大きな限界があった。そこで大

正9年に富士馬車鉄道を改称した富士電気軌道は、翌年に大月—吉田間を軌道76.2センチ幅で狭軌の電化に成功した⁽¹⁵⁾。これは「豆電車」とも呼ばれ、大月—吉田間をほぼ「2時間」で旅客を運送するにとどまり、輸送力は本格的な電車と較べて著しく劣った⁽¹⁶⁾。

大正9年までの北麓の道路開発について指摘しておけば、大正5年に吉田—精進間に幅2間の青木ヶ原新道が建設された。また大正8年に富士自動車会社が設立され、大月—吉田間にバス路線が開通させた⁽¹⁷⁾。

なお大正期に入ってから富士山の国立公園設立の動きについて言及すれば、政府は、大正5年4月に設置された内閣付属の「経済調査会」をつうじて、大正5年9月に富士箱根を国立公園に指定し、外国人を招聘して外貨を稼ごうとする政策を提起していた⁽¹⁸⁾。政府内、とくに内務省は、明確に富士山の国立公園化に関心を抱いていた。

大正5年8月7日の『山梨日日新聞』は、「経済調査会」の提言中、「漫遊外客誘致ニ関スル施設」という特別委員会の「決議書」において「富士山を中心として箱根連山を背景とする附近一帯の地を国立公園という一大計画計画」が提起されていたと指摘している。そしてこれを「富士山中心の公園」の見出で大々的に報じた⁽¹⁹⁾。

しかし大正5年8月23日の『山梨日日新聞』では、「甲府人はこの富士山国立公園設立案を馬耳東風と聞き流した」⁽²⁰⁾と指摘されており、地元では関心が持たれなかったようである。

内務省の意向を背景に、大正6年9月29日に山梨県知事宛てに「富士北麓林野ニ関スル調書」と題する報告書が提出された⁽²¹⁾。この調査報告書には、「田村剛，山林技師松波秀実，農科大学教授林学博士右田半四郎」の署名があった。

まずここで「調書」の要点を紹介しておこう。調書は前書きと「第一 風景修飾上ノ原則」，「第二 富士北麓経営ニ関スル前提」，「第三 道路」，「第四 各種遊覧施設」，「第五 県有林ノ施業方針」の5章（約1万字）からなっている。

前書きでは、「富士ハ実ニ我国土ヲ象徴シ我風景ヲ代表スル名山」であることを確認し、日本人が多く登山することを慣行にし、かつ外国人の観光対象になっていると指摘し、近年登山者数が急増し、「広く国民的性質ヲ帯ブルト同時ニ世界的性質ヲモ帯ブルニ至」ったと指摘し、調書が単なる北麓林野の調査報告書ではないことを示唆する。

そして世界の趨勢として「天然公園」が問題となり、外国人の来日増加の今日、「本県ガ率先シテ世界的公園タル富士ノ経営ニ着手セラレタルハ誠ニ時機」をえたと指摘し、富士山の天然公園構想を進言する。

さらに富士登山にふれ、富士登山には「大半」をしめる信仰登山と、信仰性のうすい登山（今日的表現では近代的なレジャー的観光的登山）の2種があり、欧米のように「器械力ヲカリテ其ノ登山ヲ容易」にするために、「自動車・電車・其ノ他文明的交通機関ノ応用」の試みがあるであろうが、それらを「富士山麓以上ニ引キ込ムコトヲ許スベカラズ」、「如何ナル方法ニヨルモ富士五合目以上所謂天地ノ境以上ニ人工ノ痕ヲ印スルガ如キハ吾人ノ容易ニ賛同シ難キ所ナリトス」と主張した。北麓開発論の前提として、富士山麓に自動車、電車等のための開発、とくに五合目以上での開発を否定したのである。

さらに前書きは、「科学的登山」は、「富士の地質、鉱物、植物、動物ヨリ気象、風景、歴史等ノ科学的研究」を「目的」とすると述べ、富士山の学術的な意義を指摘する。

そのほか「体育ノ為メ或ハ保養ノ為メ」の「富士登山」と「八湖巡り」などの観光があるが、それらに見合った「富士経営」のために「施設」を施し「富士ノ真価」を高めたいと指摘する。

最後に「富士ノ森林」にふれ、都市近郊の林業の意義を論じ、林業と実用と「美観」との調和を強調し、「吾人ハ先ズ富士ヲ風致美観ノ方面ヨリ観察シテ其ノ経済的施業ト調和セシムルニ要スル事項ヲ提示」すると述べる。

以上の前書きは、明らかに本報告書は、富士北麓の単なる林野論ではな

くおもに富士山の「天然公園」化，すなわち事実上の「国立公園」化にと
もなう観光開発論にほかならないことを示している。

各章の論点を詳しくみてみよう。

「第一 風景修飾上ノ原則」の章では，風景論を展開する。すなわち
「自然風景ニハ山水ノ対照，森林原野ノ調和，主山客山の釣合等自ナル美
観アリト雖モ，其ノ多クハ自然ノ俣ニ放置サレテ幾多ノ欠陥ヲ有スルカ或
ハ人工ニヨリテ破壊サレタルカニシテ，多クノ場合修飾ヲ加フルノ必要アル
モノトス。」と述べ，天然公園論の立場に立って，観光開発のために自然
の一部を開発することの必要性を主張するのである。

「第二 富士北麓経営ニ関スル提案」の章では，富士の自然風景にふれ，
従来のように夏季の富士登山だけでなく，「要スルニ将来四季ヲ通シテ富
士風景ヲ利用スルヲ以テ富士経営ノ方針トナスヲ要ス。」と指摘し，富
士観光業の必要を提起する。

「第三 道路」の章では，「如何ニ美シキ風景アリトモ之ヲ探訪スルノ道
路ナキハ恰モ発掘セラレザル鉱坑ト同様何等ノ価値ヲモ有セザルナリ。」
とし，従来欠如していた観光「道路」の開発を提起する。

すなわち「最モ風致的施設中大切ナルハ道路」なりと述べ，「登山道路，
回遊道路，連絡道路」の開発を提起する。「登山道路」としては，吉田登
山道のほか，新たに2登山道の新設（甲府方面から釈迦ヶ岳を通過して今日
の国道358号線で精進湖へ，また下部温泉を通過して本栖湖からのコース）。

「回遊道路」としては，「現在ノ中道巡り」（これは富士山五合目を一周
するための登山道のこと）のほか，新たに御殿場—籠坂—上吉田間，さら
に鳴沢—青木ヶ原—精進—本栖—大宮間の「六間乃至八間ノ幅ヲ有スル電
車或ハ自動車道」，あるいは吉田—河口湖—西湖—精進—本栖湖間の「水
陸併用道路」の建設。

「風致ヲ主トシテ施設スベク交通機関モ舟，山籠，馬位ニ止メテナルベ
ク幽邃ナル風致ヲ破壊セザルヲ旨トスベシ。」と開発にともなう自然破壊
を戒めている。

とくに青木ヶ原のような「原生林」の保護に注目し、「其ノ一部ヲ現状ノ俣自然ニ放任シ置カンニハ學術上ノ好参考」であるが、「全部ヲ拳ゲテ絶対禁伐トスルハ不経済」であり、不要であると付け加え、原始林の一定地域を保護することを主張した。（ここに当時の田村の開発論、自然保護論の限界があるが。）

「第四 各種遊覧施設」の章では、登山道中の「旅館」、あるいは八湖付近の「旅館」が「不適切」「不完全」なので、これを「改善」する必要があるとし、「内外人ヲ招致シテ」長期に滞在させるために「完全ナル旅館ヲ設クルハ地方發展策トシテ緊要」であると提言する。

さらに注目すべき点として、「別荘」の建設を提言する。すなわち「富士八湖一帯ハ四季ヲ通シテ利用スベキ好個ノ別荘地」であるから、「一日モ早ク別荘区ヲ設定ヲナシ、完全ナル排水ヲ行ヒ、便利ナル道路ヲ開設シ」「乱雑混乱」開発をさげ、「当局ノ責任」を提起している。ちなみにここでは、土地問題にはふれていない。

その他「運動場、水泳場」「ベースボール、ゴルフ、テニス、競馬、弓術、徒歩競走」の施設、湖畔には「狩猟場」、さらには「牧場並ニ養魚場」の設置も進言し、夏季以外の客の「誘致」を提言している。

「第五 県有林ノ施業方針」の章は、森林区画を施し、森林伐採については、風致、自然保護上禁伐地域を設け、「三合日以上ハ国土保安上ヨリ之ヲ絶対禁伐」が「適當」と提言し「森林保護」を強調する。ここでは林業についての提言は省略する。

以上のようにこの「調書」は、単なる「富士北麓林野」の調査報告ではなく、北麓の天然公園化を前提にした観光開発計画論なのであり、当時としては、まだ大雑把な点が多いが、極めて積極的な自然、風景の保護を強調しつつ観光開発を提言したものであった。

この観光開発計画論は、富士山開発論史の中で、先に明治40年に提起された観光開発論を先ふれとすれば、初めて体系的に提起されたものであり、またわが国における最初の本格的な観光開発計画論であったと評価

できる。

さてこの調書は如何なる事情で作成され、どのように評価されるべきものであろうか。まず最初にこの調査はどのような事情で作成されたかについて論じておきたい。

『富士山麓史』は、「恩賜県有財産に対する施策案の編成」の一環として「県は農商務省山林局松波秀実・東京帝国大学教授右田半四郎・同講師田村剛の3名を招聘して実地踏査を求め、富士北麓の林野に関する調書を完成した。」と指摘している⁽²²⁾。しかしそのことを証明する典拠は示されていない。『富士吉田市史』は、『富士山麓史』の主張を受けて「県の依頼によって作成されたのであろう」と控えめに推測している⁽²³⁾。

これらの主張の根拠は、大正14年7月4日の『山梨日日新聞』の記事であろう。その記事は「田村博士は大正3、4年頃恩賜林施業案編成の際県の囑託に応じ松波右田両林学博士小林山林局技師と共に来峡し富士山嶽麓恩賜林に対し風致的施の方針を決定する為の実地調査をなし」と指摘している⁽²⁴⁾。

この記事によれば、田村らの現地調査は、恩賜林を経営する施策案をさぐるために、山梨県から委託を受けておこなわれたことになるが、事はそのように単純なものではなかった。すでに指摘したように、大正5年8月に富士山の国立公園化の提言が、経済調査会によってなされていたことを想起すれば、北麓の現地調査、そして北麓の開発開発論の提起は、単に山梨県の委嘱によってだけおこなわれたとは考えにくい。

この報告書には、「過般貴県下富士北麓森林視察ノ所感別冊トシテ御送付申上候条御参考被成下度此段得貴意候也」とあり、「田村剛／山林技師松波秀実／農科大学教授右田半四郎」の署名と「山梨県知事 山脇春樹殿」の宛名がある⁽²⁵⁾。

上記の文面を率直に読めば、この報告が、山梨県知事山脇春樹に提出されていることは事実であるが、知事に3名が依頼されて作成した報告であるとする旨は見当たらない。むしろ本報告書は、知事に「参考」に供する

ために「送付」されたという風にしか読めない。

したがってこの実地調査報告書は、県知事の委嘱によって作成されたという形式をふみつつ、情況的にみれば、近年富士山の国立公園化が話題になり、観光開発論議が高まっている折に、内務省が、経済調査会の富士山国立公園化の提案を受けて、無計画的な乱開発をさげ、富士山北麓とくに原始林一帯を保護し、自然保護を前提にした富士山北麓の観光開発計画の方向性を示すために、農商務省山林局の協力によって作成されたものと見なすことができる。

内務省は、明治44年の国立公園論議以来、史蹟名勝天然記念物保存協会の設立とからんで、国立公園による自然保護に関心を寄せており、また山林局も原始林の保護に取り組んでいたので、東大教授、林学と造園学の権威本多静六に依頼し、弟子の田村剛、さらに山林局の農林技師、同学の東大教授の林学者に依頼してこの調査をおこなったものと推察できる。

だから本報告書は、単なる「富士北麓林野ニ関スル調査」ではなく、富士山の国立公園化を想定した北麓の観光開発計画であった。詳しく紹介したように、本調査報告書の趣旨は、北麓の観光開発、天然公園の経営は、富士山の自然、とくに原始林を保護しながらおこなうべきだとしたのであった。

ところが、これまでの研究は、本報告書のそうした歴史的背景、成立事情についてまったくふれられていない。『富士吉田市史』は、この報告の内容を詳しく紹介し、「県の開発計画がここから始動する」⁽²⁶⁾とだけ指摘しているにとどまり、観光開発における自然保護の必要についての言及を無視している。

他方、『富士山麓史』は、この報告書に言及しているが、なぜか北麓観光開発計画論として内容を正確に紹介していない⁽²⁷⁾。他の研究は、この報告書の存在にさえまったくふれていない。

この田村らの観光開発論は、すぐあとに論じるように、明らかに同年の同じ月に地元の山梨県知事山脇が東京で地元出身の財界人、政治家の前

で開陳した山脇県知事の北麓開発論と比べると、山脇知事が観光開発だけを提唱しているのにたいして、観光開発を自然、風景の保護のもとで説いている点で全く対照的であった。なぜ地元の研究者が、田村らの報告書の役割を無視するのか理解に苦しむ。

この報告書の意義は、もう一つある。それは、この調査が、田村の国立公園論形成にとって、きわめて大きな役割をもったということである。田村は、この富士北麓の調査をつうじて、彼の日本的な国立公園論、日本にとって掛替えのない固有な名勝地を国立公園に指定しながら、極力開発を抑制し、自然、風景を保護しようとする国立公園論を形成していったと考えられる。

ちなみに田村剛が報告書を作成していた時期は、彼が東大の林学者本多静六の弟子として、林学を修めつつ造園学の研鑽に励んでいた時であり、この調査の直後の大正7年に『造園概論』を出版し、その中で、自然公園論を展開したしたのであった⁽²⁸⁾。

この調査報告書の段階では、田村は、まだはっきりと国立公園というアイデアを主張してはいないが、田村の『造園概論』には、一定の観光開発を認め、天然公園（自然公園）化して名勝地の自然を保護するというアイデアが提起されており、「国立公園」という用語さえすでに使用されていた⁽²⁹⁾。

私は、本報告書の作成のための現地調査が、田村剛の独特な国立公園論の形成に大きく役立ったと考えている。

なお『富士山麓史』では、「調書」の作成者の田村剛の肩書を「農科大学講師」としているが⁽³⁰⁾、当時彼はまだ大学院生で、講師となったのは、大正8年のことであった⁽³¹⁾。

さて田村らの北麓開発論が提出された大正7年9月25日に、山梨県知事山脇春樹は、「富士山麓開発に関する意見」を公表した⁽³²⁾。それは、志村源太郎、小野金六、根津嘉一郎、神戸挙一の4名を発起人とする東京在住の山梨県出身実業家17名が帝国ホテルに集まり富士山麓開発について協議

する会合で、富士北麓開発についての意見を述べたものである⁽³³⁾。

その論旨は、田村らと違って、山梨県北麓の近代化、あるいは産業の開発は、「第一鉱山、第二木材、第三水力、第四天然の風景」という資源開発を目指すという大きな視点にたつて、「交通の不便」という隘路を克服するために「交通の開発を先以て致」さなければならないというものであった。

一般的にいつて産業革命後の産業開発の基本戦略は、交通網、なかんずく鉄道網の建設、整備であった。山梨県知事のそうした主張は、ことさらに言い立てることはない。問題は、この戦略の中心に「天然の風景」、「北麓遊覧」、今日的な言い方をすれば北麓の観光開発をおいたことである。

山脇知事は、「甲州は一本の中央線にては到底十分の発達は出来ぬ」という認識のもとに、「中央線を中心として、四方円形を画きたる交通網」の必要を提唱した。

具体的には、第1に、大月一吉田間の交通を近代化するため、馬車鉄道を廃止して電化する。あるいは自動車輸送も導入する。第2に、宿泊「設備」の改善である。第3に、これに加え、北麓「付近の交通機関を十分に整備」することによって、富士登山だけでなく、北麓観光客を呼ぶようにする。さらに各所にホテル、「別荘」などを建設して、外国人観光客の「勧誘」をはかる。第4に、そのほか、山中湖の方に「ゴルフリンクス」を建設したり、鴨の猟場を設備したりする。こうして、夏季のみでなく四季を通じて観光客を呼べるようにする。第5に、交通、別荘などの経営のための組織をつくり、開発を合理的に経営する。

以上のように山脇知事は、山村順次氏の言い方を引用すれば、富士北麓の「観光開発のビジョン」を提起したのである⁽³⁴⁾。これは、山梨県の貧しさを優れた自然風景を開発して克服しようとする地方行政責任者の当然の願いであった。

これまでの研究では、山脇知事の役割を過大に評価する向きがある。田村らの観光開発論を無視する内藤氏は、「山脇知事の開発論は、具体的な

開発計画の端緒を開いたという点で意味づけられる」とか、「この開発論は、北麓史上初めての本格的なもの」⁽³⁵⁾と評価している。

しかしこの山脇の観光開発論は、すでに述べたように田村らの北麓開発論ができあがっていたことを想起すれば、9月29日に「意見」を述べるにあたって、それ以前に作成されていた田村らの報告書を読んでいた可能性が大いにあり、田村らの開発論を咀嚼したものとみて差し支えない。山脇の開発論は、田村らの開発論から自然保護の強調を除いたものにほぼ等しい。

内藤氏の意見は、田村らの自然、風景の保護を強調した開発論の意義を無視し、山脇の開発論を過大に評価するものといわなければならない。

ともあれ山脇県知事の開発構想、あるいは田村らの開発構想は、ただちに練り直され、実施に移されようとした。

大正6年10月9日の『山梨日日新聞』によれば、「富士山麓勝地開発に就て本県知事より甲州出身実業家に謀る所ありにし、其後小野金六、……根津嘉一郎、堀内良平、関本栄作氏等協議の結果知事希望とは少し相違するも大体左の方法を以て事業の進捗を図るべしとの案を得たり」と報じた⁽³⁶⁾。

その計画案の骨子は、①資本金200万円で会社を起し、「県有地五百万坪の無代下付」、「百万坪は道路敷地に使用し残四百万坪を四万株に分ち二十株につき二千坪宛を交付」するとして「株主を募集する」。②大月一吉田口間に「電気鉄道を敷設する」。③吉田口一河口湖西湖精進湖及本栖湖を経て西八代に通ずる二十間幅の」自動車道路を開鑿する。

その後、県庁による山麓調査がおこなわれ、大正6年11月頃には「富士開発協議」が重ねられて、翌7年12月頃まで地域をあげて論議がすすめられていった。しかし計画は、県議会でも反対が多く、立消えとなった。

しかしその協議の過程には、開発と開発規制、自然保護の確執、地域内の政争、地元と在京組の対立がみられて、大変興味深い。

それについてやや詳しく分析しよう。大正7年4月頃の開発論議は、開

発準備委員長小野金六の報告によれば、開発計画は、開発の総資金額は800万円、その内訳は、大月—吉田口間の電鉄開設に100万、吉田から上九一色村方面への自動車道路開設に75万、それに沿った電鉄の開設に75万、各地の別荘地への道路開発費に170万、将来静岡県へ延長する電鉄設置費150万、別荘地の上下水道などの設備費200万であった。開発計画は当初より大規模になっていることがわかる。もっともこの大計画は、相当の困難を予想して、計画を第1期と第2期にわけ、第1期計画は吉田から静岡県への道路開設と別荘開発に限定し、すべてを第2期の開発に期待するとした⁽³⁷⁾。

その後、この大開発案にたいして県当局の開発具体案が順次提示された。その内容は、明確な文書がみられないが、新聞報道を総合してみるとつぎのようなものであった⁽³⁸⁾。なお文章内の（ ）の数字は関連記事のある『山梨日日新聞』の日付である。

1. 当初の500万坪の開発区域案にたいしては、県案は、400万坪に縮小する（7.8.30）。道路分100万坪を除けば実質300万坪となる。さらに県は実質開発区域を200万坪に縮小したようである（7.7.8）。
2. 当初の借地料を無料とした開発案にたいしては、県案は1坪10銭の借地料を課す（7.7.8）。
3. 県主導の「富士保勝会」の設立をはかる。会則の内容などは不明であるが、新聞によれば、「富士山の風光明媚の自然的大公園を飽くまで維持せしむべく保勝会を組織の計画を立て」たと指摘している（7.6.13）。
4. 「開発地の選定に就ては富士山麓の風景甚だしく損失せず且つ唯一の名勝地たる青木ヶ原の樹海に於る立木を成るべく伐採せずして眺望絶佳而も上下水道の敷設交通運搬の便利家屋建設其他の工事を容易に施し得る地点約千八十八町歩を選定する。」（7.7.7）。
5. さらに開発地貸付については「西八代郡上九一色村精進本栖南都留郡西湖中野村等に跨り現在は樹林地二百六十町未立木地三十三町伐採

地二十町人工部分林五百十一町」の「貸付に関しては大に研究考査を要する所」にして「恩賜林管理規則」に照らし「公用又は公益事業の為の必要」のみ「貸地料を免除する」。

6. 「開発に伴う立木の処分は借地者に相当価格をもって売却し、……入会関係村に対しては規定の歩合金を交付する」（7.7.7）。

7. 当初の道路幅20間案にたいして、県案は4間とする（7.7.8）。

こうした県庁局の提案は、当初計画案の大幅な制限であり、自然保護を意図して自由な開発を規制するものであった。自由な開発を目指す民間の開発推進派にとっては、きわめて厄介な提案であった。こうした提案にたいして多くの異論が提起された。

たとえば大正7年7月8日に、県の提案をめぐって協議会が開かれ、東京在住の委員の意向を聞くこと、会社の経営が可能となるような「開発条件」を決定すべきであるなどと話し合われたとある。また県会議員の意見として、開発に反対しないが、保護を意図した県の道路開発案4間幅では狭くはないか、開発地の伐木払下げ問題では、精進湖、本栖の住民にとって箸杵の原料（5万円）が恩賜林の払下げで得ていたのに、風致保全のため禁伐にすると原料供給ストップで困るなどと指摘され、その補償の必要を指摘した（7.7.8）。

開発地域を300万坪に限定したが、その内100万坪を道路用に差し引けば200万坪となり、狭隘ではなか、しかも1坪10銭の貸地料、総額30万円を会社が支払うのは問題である旨の議論がなされたようである（7.8.30）、また開発費が高額で県の財政難の指摘もみられた（7.9.16）。

在京実業家委員と地元県会議員の対立も指摘されている（7.6.13, 7.6.26）。

その後、在京委員と地元委員、県当局でさまざまに協議されたようであるが、大正7年8月30日の『山梨日日新聞』は、「嶽麓問題成行開発熱冷却」との見出しで、同年に勃発した米騒動のために会社の創立委員会が開催されず、混乱が生じ、開発条件にたいする意見対立などあって、「一般

県民よりは早急を要せざる問題として開発熱は頗る冷却し……開発に伴う諸般の運動は甚だ捗々しからず寧ろ行悩みの形態に在」と報じた(7.8.30)。

こうして北麓開発計画論議は、大正7年末に消滅してしまった。その原因について、昭和3年発行の郷土史は、「一部人士は開発動機に不純の影がありとし反対の与論が起り開発は遂に実現をみなかった。」と指摘している⁽³⁹⁾。

大正8年の山梨県議会での田辺保県議の発言によれば、富士山麓開発問題について、以下のように指摘している。

「私ノ聞ク所ニ依ルト、此ノ前ノ計画ニ於テハ、営利ヲ目的トスル会社ヲ本位トシテ、県ガ之ニ助成シヨウト云フコトデアッタ……是ハ既ニ出発点ヲ誤ツテ居ル。……今度ハ山梨県ヲ本位トシテヤツテ戴キタト、営利会社ニヤラセルト云フコトハ以テノ外デアル。」⁽⁴⁰⁾

この指摘は、民間会社の営利主義への嫌悪を示していて興味深いのが、論議の経過をみれば、開発計画の実行の中断は、県の財政難、開発の意義が十分に地元で理解されなかったこと、別荘地開発はまだ期が熟さなかったこと、などの客観的な原因に加え、当初の計画にみられる借地料無料の主張も会社の営利主義への不信となり、入会地でもあった恩賜県有林(公有地)を私的営業のために開発することへの住民の反発もあったことであろう。さらに県当局の開発への厳しい規制も大きな原因の一つであったと考えられる。また民間企業による開発への反発は、当時の県下での政党政治の対立がからんで計画案への反発を助長させたかもしれない。

以上のように大正6年に提起された田村らの北麓観光開発計画、山脇知事の観光開発提案をめぐって展開された観光開発論議は、一時中断することになった。この論議で注目されるのは、観光開発論議の中で、とくに山梨県当局の開発案が田村らの自然保護政策を基本的に取り入れて、乱開発を規制しようとしていたことである。この点は、国立公園形成史にみるまれな事例として特筆しておく必要がある。

第1表 富士登山者数（吉田口）

年 代	登山者数	出 典
明治10年	10,000(見積もり)	『富士吉田市史』。502頁。
明治34年	5,000	以上県会資料。内藤書、53頁。
明治35年	9,000	同上
明治36年	9,000	同上
明治37年	5,000	同上
明治38年	5,000	同上
明治39年	13,000	同上
	11,137	『山新』明治40年12月6日。
明治40年	13,681	『山新』12月6日、登山者調査。 『山新』明治41年『山新』6月18日。
明治41年		
明治42年		
明治43年		
明治44年	14,500	『山新』9月11日。
明治45年		
大正2年	33,400	『山新』大正3年9月16日。
大正3年	12,818	『山新』9月16日。
大正4年		
大正5年		
大正6年	27,245	『山新』大正7年9月13日。
大正7年	24,187	『山新』9月13日。
大正8年	25,000	『山新』8月20日。
大正9年		
大正10年		
大正11年	34,000	『山新』9月10日。

注 『山新』は『山梨日日新聞』の略。『山新』より主に作成。

なおここで北麓の富士登山、富士観光の実態についてふれておきたい。第1表に示したように、当時の県議会資料では、日露戦争前の明治35、6年には9,000人だったとの報告がある。明治37-8年の日露戦争とその後の不況によって一時登山者は激減したが、その後、明治39年には19,000人の登山者があったといわれている。

明治36年9月1日の『山梨日日新聞』は、南麓の登山者が激減し、吉田口の登山者が「近年稀なる多数」に達したと報じた⁽⁴¹⁾。また当時の信頼度の高い登山関係資料によれば、従来毎年「忒万人ヲ下ラザリシ本年は交通機関ノ完成セル以テ乗客ハ前年ニ数倍スルコトト」なったとある⁽⁴²⁾。

明治末期にいたって富士登山が盛況になってきていることが窺える。富士山観光は、富士登山に限らない。富士山の景色を楽しむ富士五湖観光が存在していた。

しかし富士五湖観光は、伝統的な富士登山とくらべれば、近代的な観光、風景鑑賞、保養、リゾートであり、交通と近代的な宿泊施設を必要とする。北麓ではそうした近代的観光を目指す富士五湖観光は、ほとんど未開発であった。

すでに明治28年の『山梨日日新聞』は、精進湖、河口湖の優れた景観を論じ、富士八湖観光に注目すべきことを訴えている⁽⁴³⁾。富士五湖の観光開発は、すでに精進湖畔には、明治28年にイギリス人ソロモンが精進湖ホテルを建設して、外国人の間で少しずつその景勝と優れたリゾート地として知られつつあり、その可能性を示していた⁽⁴⁴⁾。本格的な富士五湖観光開発は、大正後期に入ってからであった。

大正期に入ってから富士登山は、第1表に示したように、明治末年より登山者が増加していた。明治44年の吉田口からの登山者は、1万4000人であったと報じられているが、大正3年に3万3400人、翌年は減少して1万2818人であった。大正8年に2万5000人であった。大正2年の3万3400人と較べるとその後の富士登山者数はやや停滞的であったが、全体として登山者数は相当なものであったといえよう。

北麓の観光開発計画論は、こうした富士登山の盛況とさらに富士五湖観光、リゾート地化の未成熟を背景にしていたのである。

《注》

- (1) 前掲『富士山麓史』、77頁。

- (2) 『富士吉田市史』通史第三巻近・現代，327-32頁。
- (3) 同上，332-5頁。
- (4) 同上，336頁。
- (5) 武田山梨県知事は、前稿「箱根」で明らかにしたように、明治38年ころに主張された岩崎弥之助の箱根国立公園化論、その他の国立公園論議、富士山の国立公園化に関心を抱いていたかもしれない。
- (6) 前掲『富士吉田市史』通史，404頁。
- (7) 拙稿「富士箱根国立公園の形成（上）」、『経済志林』第70巻第4号，90-1頁。
- (8) 『山梨日日新聞』明治43年12月5日。
- (9) 同上。
- (10) 『山梨日日新聞』明治41年7月9日。
- (11) 拙稿「富士箱根国立公園の形成（上）」、『経済志林』第70巻第4号、「富士山の国立公園化の要求」の項を参照。
- (12) 『山梨日日新聞』大正5年8月23日。
- (13) 前掲『富士吉田市史』通史，342頁。
- (14) 同上，338-41頁。
- (15) 前掲『観光地の形成過程と機能』，27頁。
- (16) 前掲『富士山麓史』，114-5頁。
- (17) 同上，104頁。
- (18) 経済調査会交通貿易産業・合部会決議書「漫遊外客誘致ニ関スル施設」（大正5年9月11日）。国立公文書館所蔵。資料番号，2A/36/172/リール26。

決議書はつぎのように指摘している。

「中央政府ノ施設スベキニ、三ノ事項ヲ挙クレバ国有鉄道ヲシテ海外鉄道汽船トノ連絡ヲ完成セシメ又内地交通上ノ施設改善ヲ加フルハ目下最緊急ヲ要スルモノト謂フベシ更ニ進テ風景ノ秀麗ナル地方ヲ選ミテ国立公園ヲ設置シ（例ヘハ箱根ヲ中心トシ富士山ヲ背景トシ其ノ山嶺一帯ヲ圍繞シ伊豆半島ニ連互スル自動車周遊道路ヲ築造シ又ハ瀬戸内海一帯ノ勝地ヲ包括シ大遊覧場ト為シ遊覧快船ヲ泛ベ主要地点ニ簡便ナル『ホテル』等ヲ設致）漫遊外客ヲシテ自然ノ樂境ニ悠々漫客ヲ厚遇シ之ニ満足ヲ与フル」云々。

こうした提案は、外国人観光客誘致のために鉄道、自動車道を整備し、富士箱根などの名勝地を国立公園に制定して外貨を稼ぐという従来からの意図を示している。この政策提言は、これまでの私見では、大正10年に形

成されたとしていたが、5年ほどさかのぼることになる。

なおこれまでの拙稿では、新井堯爾『観光の日本と将来』を参照していたため、この「経済調査会」が、富士山を国立公園とするという名指しの提案を見ることができなかった。新井は、この決議書を引用せず、「外客誘致に関する具体案」という文書を引用したが、そこには富士箱根の国立公園設立の提唱は含まれていなかった。したがって私は、大正5年に富士国立公園の提唱があったという説、たとえば、日本交通協会編『国鉄興隆時代』、285頁、野田・原田ら編『神奈川の鉄道』143頁の指摘にもかかわらず、これを無視してきた。

今回、『山梨日日新聞』の指摘をうけて、経済調査会の決議書を調べたところ、先の「決議書」に富士箱根の国立公園設立の提言をみることができた。

拙稿の最初の論文「日本の国立公園思想の形成」においても、この提言をみることができなかったため、明治末年以降の政府、内務省における国立公園設立の動きが、大正5年に明確化されたことを評価できなかった。それは、田村剛、本多静六の国立公園論の形成、あるいは史蹟名勝天然記念物保存協会による国立公園設立運動に大きな影響を与えたであろうことを見過ごす誤りを犯したことになる。この点は、改めて初稿を改定する機会があるので、そこで訂正したい。

- (19) 『山梨日日新聞』大正5年8月7日。
- (20) 同上、大正5年8月23日、「甲州と富士山(二)」をみよ。
- (21) この報告書は、前掲『富士吉田市史』資料編17、近現代4、385—96頁に全文掲載されている。
- (22) 前掲『富士山麓史』、107頁。
- (23) 前掲『富士吉田市史』通史、509頁。
- (24) 『山梨日日新聞』大正14年7月4日の「田村博士本日入峡」の記事参照。
- (25) 前掲『富士吉田市史』資料編17、近現代4、385頁。
- (26) 同上、602頁。
- (27) 前掲『富士山麓史』、107—8頁。
- (28) 田村剛『造園概論』、78頁、125—6頁参照。
- (29) 前掲拙稿「日本の国立公園思想の形成」、197頁。
- (30) 前掲『富士山麓史』、107頁。
- (31) 日下部甲太郎「国立公園の父 田村剛」、『国立公園』第60巻第2号、105頁。
- (32) 前掲山村『観光地の形成過程と機能』、28—34頁にほぼ全文を紹介され

ている。

- (33) 前掲『富士山麓史』, 96-7頁。
- (34) 前掲山村『観光地の形成過程と機能』, 34頁。
- (35) 前掲『富士北麓観光開発史研究』, 66頁。
- (36) 『山梨日日新聞』大正5年10月9日。
- (37) 同上, 大正7年4月12日。
- (38) 『山梨日日新聞』は、富士吉田市史編さん室編『富士吉田市史資料叢書9』に、『富士吉田市史新聞記事索引』があり、北麓の富士山開発、国立公園などの関連記事目録となっており、小論はそれを参照して、新聞を短時間でみることができた。したがって小論では、年月日を追えば、記事の表題・内容を知ることができるので、記事の表題を逐一示さなかった。
- (39) 今井徹郎『富士山及其の附近』, 山梨県山林会, 昭和3年, 20頁。
- (40) 『山梨県議会議事録』, 山梨県図書館蔵。32頁。あるいは前掲『富士山麓史』, 98頁。
- (41) 『山梨日日新聞』明治36年9月1日。
- (42) 『富士吉田市史』通史, 337頁。
- (43) 『山梨日日新聞』明治28年10月8日。
- (44) 前掲『富士北麓観光開発史研究』, 59-65頁。

2) 北麓における自然保護運動

明治中期以降における富士山の観光開発がすすみ、あるいは大公園化計画が提起されているなかで、すでに明治末期に富士山の自然、風景の保護を訴える主張がなされていた。日本山学会の重鎮小島烏水は、明治42年7月に早くも『読売新聞』と『山梨日日新聞』で、「富士山保護論」を主張し、富士山の観光開発による自然、風景の破壊、汚染に警告を發し厳しい保護が必要であると主張した¹⁾。

彼の主張を詳しくみてみよう。彼の主張の要点は、第1に、道路の改善、馬車の導入などにより、「交通の不便」を克服して「登山者のために、便利且安楽」となり、そのために大量の登山者が安易に押し掛け、山頂の岩石にペンキで書かれた「売薬の広告」などがあり、「山頂」, 「純美なる富士の裾野……に、壊敗衰滅の運命」が迫りつつある。さらに、富士山南

麓では、砲兵練習のため自然が「毀損」され、また富士裾野の外郭では製紙、紡績の工場からの煤煙で汚染され、「富士山そのものの死活」問題となっている。そして「余は県の当局者に対し慎重なる考慮を要請する」ということであった。

第2に、烏水は、山岳に公園を設立することには反対しないが、「山岳としての自然格の存在、……高大、寂寥、静肅、忘我等、暫く現実世界より遊離されたる境地なるを無視せられざる限りに於て、設備も便利も、之を許さるべきなるべし。」ということであった。

烏水は、都市公園と根本的に違った自然公園を主張し、しきりにおこなわれている山頂での「騎馬登山、自転車の曲乗り、三味線、手踊、大酒宴、音楽会の興行」などの開催を「取締」って禁止すべきだと提案している。

第3に、富士山登山鉄道建設に反対して、「山中又は山頂に、鉄道を敷設する等、名を登山者の便利に借りて（或は事実便利なるに違いなしとするも）富士山の当体を、根本的に破壊し、名山の品位、威厳を毀損するに近いき計画の出願に対しては、県の当局者が断じて之を斥けられんことを、……希望」するということであった。

さらに烏水は、スイスの登山鉄道建設にふれて、スイスでも登山鉄道建設に反対する運動の存在を紹介し、2000メートル以下の山岳部の開発は止むをえないが、それ以上の山岳部での山岳鉄道の建設に断固として反対を表明した。ちなみに日本では3000メートル級の山で富士山だけに登山鉄道計画があると指摘した。

第4に、烏水は、富士山は、「一商家の営利」のためにあるのではなく、少数の登山者のためのものでもなく、「日本国民共有の第一名山」であり、「一個自然の芸術品」であり「国宝」であり、「静岡、山梨両県庁は、」勝手に処分しうるものではなく、「二千六百年前の我が祖先と、四千万人の現代同胞より移管を委託せられたる、天與の大絵画彫刻品なりと思はれよ、随って成るべく、毀損汚辱せず、之を保護するの義務を有すること

思はれよ」ということであった。

以上やや長々と引用したが、烏水の富士山保護論は、すでに大衆化しつつあり、かつ過剰化しつつあった富士登山の根源的な問題を先駆的に鋭く指摘している。烏水の「富士山保護論」は、近代的な交通網の整備と登山の容易・便利化にともなう富士山登山の過剰利用への厳しい警告であり、国民的大衆的な国立公園の抱える根源的な問題点を先取りの指摘したものであった。

昭和3年に出版された今井徹郎『富士山及其の附近』は、この烏水の「富士保護論」を「極端な保護論」としてとらえ、「実施地域乃至方法等に対しては説明を加へるところがなく、抽象的の感がある」、「消極的な裾野の保護」論であると批評した⁽²⁾。

確かに、烏水のこの主張は、富士山の自然、風景のほぼ絶対的な保護を訴え、具体的方法論に欠ける傾向をもっており、当時としてはなかなか受け入れ難い主張であったが、今日的な観点からはむしろ、エコロジカルな国立公園論、また自然保護論として注目すべき先駆的な主張であった評価できる。

烏水の富士山保護論だけでなく、富士山の公園化論議を意識して、内務省、農商務省山林局などでは、北麓の原始林を保護する動きがみられた。

農商務省山林局は、明治44年3月に、「山梨県下における入会御料地の全部、台帳面積298,203町歩余（見込総面積160,324町歩）はあげて県有財産として下賜された。いわゆる恩賜林である。」⁽³⁾。

さて所有関係の不明瞭だった北麓の入会地が、維新後に帝室領とされて、なぜこの時期に恩賜林として県に帰属させたのであろうか。『富士山麓史』は、この点についてつぎのように指摘している。

「古来入会地であった恩賜県有財産は、その所在地が峻険な山岳地帯に属し産物の運搬にも困難であったため、森林利用の価値もきわめて少なかった。ところが中央線開通以来、一般の木材に対する需要の増加にともない、県外に移出する量も月を追って増大しつつあった。かかる傾向は、県

下の名勝地における樹木の伐採におもよぶおそれがあったので、必要な箇所はこれを風致林に編入し、材木の濫伐を防ぐとともに適当の方法を講じて山水の風致の發揮につとめることにした。⁽⁴⁾ときわめて曖昧な表現をして評価した。

この指摘では、恩賜林化の主体がはっきり指摘されていず、不毛の原生林でかつ名勝地でもあった北麓の入会地が、中央線の開通などによって森林濫伐の恐れがうまれたので、恩賜林化したと読めるが、恩賜林化後の風致林指定（実際に大正8年精進湖畔が風致林の指定を受けた）の理由と恩賜林化の理由が混同されている⁽⁵⁾。

『富士吉田市史』は、当時の山林局長上山満之進の回顧録から「私の在任中に、山梨県入会御料林下賜の恩命が山梨に下った。」「入会の為に山林は荒廃する一方で、……入会地を県に経営せしめて国土保安の途を立てさせた」との発言を紹介している⁽⁶⁾。

農商務省山林局の山林保護政策史からみると、皇室林の山梨県への払下げ恩賜林化は、富士山麓という名勝地に、しかも原始林が残っている北麓一帯を保護することを意図していたと考えて差し支えない。すでに検討してきたように、山林局は、明治30年にできた森林法の中で「風致保安林」を指定する規定をつくり、一定の価値ある森林を保護する法的思想をつくっていた⁽⁷⁾。

富士山の国立公園化論議が生まれ、富士山麓の山林が濫伐される恐れが生まれてきていた時に、山林局は、将来、国立公園制定に際しても有利に働くように、北麓一帯を恩賜林として県有地化し、開発に一定の歯止めを掛けようとする意図をもっていたと推察できる。

恩賜林化は、かなり厳しい規約をもった組合の設立を要請され、組合は、県有林を農民の共同管理に委ねて保護した⁽⁸⁾。ただ皇室林にしておくと民間払下げの要求がだされて、私有化され、乱開発される恐れがあった。だから山林局は、それを阻止するために県有の恩賜林とし、恩賜林管理組合を組織して森林管理を組合にまかせ、安易な払下げができないよう

に意図したと考えられる。山林局長山上の回顧録は、以上のように読める。

先に検討したように、大正6年に提起された田村らの北麓観光開発論は、未成熟ながら田村の国立公園論にもとづく観光開発論であり、北麓の名勝地を国立公園に指定して自然、風景を保護しようとしたものであった。

その調査に先行して大正5年6月23日の『山梨日日新聞』の報じるところによれば、史蹟名勝天然記念物の保護を目的に明治44年に設立された史蹟名勝天然記念物保存協会は、富士山の保護に関心をいだき、大正5年8月に会長徳川頼倫を先頭に関係学者を動員して「歴史動植物其他有ゆる方面から学術的に靈峰富士を調査研究」する計画をたてた⁽⁹⁾。

史蹟名勝天然記念物保存協会の年表によれば、大正6年10月「会長幹事其ノ他富士ト大臺ヶ原原生林実地調査」とあり⁽¹⁰⁾、先の調査が実現せず翌年におこなわれたようである。

ともあれ内務省管轄下の史蹟名勝天然記念物保存協会が、北麓の原始林調査をおこなったことは、後の北麓一帯の原始林を天然記念物に指定するための先行的調査として評価しておかなければならない。こうした動きは、内務省が富士山の国立公園化に大いに関心を抱くと同時に、富士山の自然保護にも関心を抱いていたことを示す証左であった。

大正6年9月以前におこなわれた田村らによる北麓一帯の実態調査と北麓観光開発論の提起は、史蹟名勝天然記念物保存協会派の動向に対抗的になされたかもしれないが⁽¹¹⁾、しかし北麓一帯の自然保護を主張したものであることは事実であり、正当に評価されなければならない。北麓の第1次観光開発論は、大正10年に国立公園候補地が指定される以前に、名勝地の観光開発を国立公園論によって保護しようとした最初の試みであったからである⁽¹²⁾。

田村らの北麓の観光開発論は、他の国立公園候補地での開発論と違って、開発計画の中にしっかりと自然保護を主張していることが特徴的であ

った。もちろん彼の自然保護論がどこまで実現したのかを評価することは、難しい問題である。だが私は、その後彼の自然保護論は、大正14年の第2次北麓観光開発論にも引き継がれ、生かされており、完全には実現されなかったとはいえ、乱開発や過剰な開発を規制する大きな役割を果たしたと評価したい。

最後に大正10年に富士山の国立公園候補地化が明確になる直前の史蹟名勝天然物保存協会の活動について言及しておきたい。

大正8年に史蹟名勝天然記念物保存法が制定された。各県に史蹟名勝天然記念物調査会が設立され、地域の史蹟名勝天然記念物の調査がおこなわれ、しかるべきものを保護する活動が展開された。

山梨県においても大正9年6月に山梨県史蹟名勝天然記念物調査会が設置された⁽¹³⁾。この組織の実態と活動は定かではないが、内務省管轄時には会長は県内務部長があたり、昭和3年末から文部省管轄になってからが県学務部長となったようである。幹事1名に社寺兵事課長、委員には県の土木・山林・学務各課長、「県内に於て此の方面研究の権威者十名程」であった⁽¹⁴⁾。そして中央の方針、政策が直ちに浸透する体制をつくっていった。

後に言及するように、県および山梨県史蹟名勝天然記念物調査会は、進展する北麓開発を憂慮して、北麓一帯の風景、自然を、乱開発から守るために史蹟名勝天然記念物保存法にも基づいて富士北麓の一帯を「名勝地」に指定しようと努力していった。

《注》

- (1) 小島烏水「富士山保護論」、『小島烏水全集』第4巻、1980年、229頁—39頁に所収。当初『読売新聞』に明治42年7月23日—26日にわたって4回連載し、『山梨日日新聞』には明治42年7月28日、29日に2回連載された。
- (2) 前掲『富士山及其の附近』、20頁。
- (3) 前掲『富士山麓史』、107頁。
- (4) 同上、108頁。

- (5) 同上、108頁。
- (6) 前掲『富士吉田市史』、499頁。
- (7) 福田淳「国有林における保護林制度の変遷」、『森林文化研究』15、1994年、14頁以下参照。
- (8) 恩賜組合について詳しく論じている余裕がないので、詳しくは『富士吉田市史』通史編第3巻 近現代、の恩賜林組合についての論述を参照されたい。
- (9) 『山梨日日新聞』大正5年6月23日。
- (10) 雑誌『史蹟名勝天然紀念物』、第11巻第12号、昭和11年12月、「保存協会年表」を参照。
- (11) 内務省内の衛生局保健課国立公園派と内閣官房地理課、その管轄内の史蹟名勝天然紀念物保護協会派の対抗関係については、拙稿「日本の国立公園思想の形成」において論じてある。
- (12) これまで検討してきた他の候補地の開発計画と比較されたい。この問題についての論述は、最後に別途総括するつもりなので、ここでは割愛する。
- (13) 前掲内藤『富士北麓観光開発史研究』、76頁。
- (14) 前掲『山梨県総合郷土研究』、789頁。

b 富士南麓の観光開発と自然保護

つぎに明治中期から富士山の国立公園化が浮上する大正10年まで富士南麓の観光開発について論じておきたい。

第2表に示したように、南麓の富士登山は、維新後も伝統的な宗教登山が盛んであった。須走登山口からの登山者は、明治14年に2万8000人、また明治16年にも2万5000人にも達していた⁴⁾。

そうした南麓の富士登山の盛況を背景に、近代的な鉄道交通の整備は、さらに富士登山に新しい息吹を吹き込み、新たに富士観光を発達させることになった。

富士山南麓では、明治22年に東海道本線が神戸—東京間を開通して御殿場駅が設置された。そのため御殿場を起点として新しく富士登山口が開発され、従来の富士講登山と違った登山の交通条件を創り出した。

第2表のⅠ 南麓の富士登山者数

	登 山 者	
明治15年	須走登山口	2万8000余
明治16年	駿河口	2万4000

注、『御殿場市史』5近代史料編Ⅰ，630頁の当時の新聞記事から作成。

第2表のⅡ 御殿場口登山者数（7，8月の2ヶ月）

	登 山 者	下 山 者
大正6年	36,977	52,194
大正7年	37,187	53,501
大正8年	39,580	55,283

注，静岡県庁「庶務綴」資料，『御殿場市史』6近代史料編Ⅱ，949頁。

明治16年に開発されていた御殿場登山口は，御殿場から中畑にて須山口登山道の三合目に合流して富士山頂を目指す21キロのコースであった。この登山道は，明治22年に御殿場駅ができて，駅から直接登山を開始する富士登山道として脚光を浴びることになった⁽²⁾。

また東海道線御殿場駅の開設以後，明治31年12月に設立された御殿場馬車鉄道会社は，御殿場駅—須走登山口間を馬車鉄道で結んだ。そうして御殿場登山道とは別に，御殿場—須走登山口—富士山頂という新しい登山23キロのコースが大衆化することになった⁽³⁾。

そのため旧須山登山口は衰退した。新しい登山コースの発達は，旧来の宗教的登山の伝統的拘束から開放された自由なレクリエーション・スポーツの登山の傾向を強めていくことになった。

他方，関西方面からの富士登山コースである富士大宮登山口は，東海道本線の鈴川駅（その後吉原駅と改名）の開設によっては，直ちに変化は生まれなかった。鈴川駅から富士西麓の大宮登山口まで12キロの距離があった。

そこで明治23年に吉原—大宮間に馬車鉄道が開通し，大宮登山口からの

富士登山に有利な条件が生まれた⁽⁴⁾。

東海道線の開設による御殿場を起点とする富士登山が、活況を見せはじめた矢先、北麓の富士登山に押されはじめた。明治36年8月の『富士民友新聞』は、この点を、「中央線開通のため御殿場口登山者減る」との見出しで、つぎのように指摘した。

「富士登山者は例年に比し多人数なるが、其登山者は表口大宮口よりするものは例年（の）三分の一に減じ、東口御殿場よりするもの例年の半分に独り南（北の誤り一引用者）口吉田口登山者は近年稀なる多数なる由」と。

そして「その原因は東海道線に御殿場迄の割引あれど鈴川には割引なきと、中央線開通の影響なりと云う、又名古屋より鈴川迄普通三等の賃銭と割引御殿場迄の賃銭とを比較すれば距離の遠き御殿場へ下車する方が拾銭以上安ければ、浜松以西の旅客にて鈴川へ下車するものは白糸の滝、人穴の勝、曾我の跡を探ることを兼ねる人の外なき道理なり、又東京よりは甲武線より転じ中央線にて大月に至り夫より鉄道馬車にて谷村を経て吉田に至るときは道近きして費用安きを以て官設東海道線によるは横浜以西の人に限るべし、これ御殿場に東京客の下車せざる理由なり」⁽⁵⁾と解説した。

豊かな産業を抱えた南麓は、登山道がそれぞれ地域的に分かれていたこともあって、北麓と較べて富士山観光への統一的な対応に欠け、地元の観光開発への期待がそれほど大きくなかった。この立ち遅れは、北口登山に對抗する政策を打ち出し損ねていた結果であった。そうした傾向は、その後ずっと続くのである。

しかし南麓の観光開発は、南麓の産業開発の恩恵をえてすすめられた。南麓では、紙業が発達していた。しかも近代の製紙業は、旧来の富士川による河川運輸に依存しないで、鉄道輸送の建設を意図した。

実業界を中心に駿州—甲州間、あるいは信州間を結ぶ鉄道構想は、早くから存在した。すでに指摘したように、御殿場—籠坂—須走登山口—山中湖畔—上吉田—甲府を結ぶ甲駿鉄道構想、鈴川—大宮—身延—鯉澤口—甲

府の甲州街道を結ぶ甲駿鉄道構想の二つがあった。

一つは、中央線の開設で消滅した。しかしもう一つの構想は、容易に消えなかった⁽⁶⁾。その構想は、もともと富士川沿いに発達していた和紙製造業が近代的な製紙業に生まれ変わって、甲州街道筋に旧来の船輸送に代わって鉄道輸送の必要から生まれたものである⁽⁷⁾。

こうしてまず、明治23年に富士馬車鉄道会社が設立されて、国道、県道を利用した12ポンドのレールを使用し、鈴川（今日の吉原）—大宮に至る約12キロに馬車鉄道を開設し、物資と観光客の輸送を兼ねた⁽⁸⁾。これは、大宮登山口の登山ルートの開発として役立ち、衰退化しつつあった大宮登山口にとって棚ボタ的な幸運であった。第1図を参照。

さらに富士軌道会社が明治41年に設立されて、大宮町を起点にさらに人穴の東小俣まで馬車鉄道を開設し、富士観光の発達に貢献した⁽⁹⁾。

明治45年には、東京と静岡の実業家らによって富士身延鉄道会社が設立され、大正2年に東海道線本線富士駅を起点に、大宮町、芝川へと路線を広げ、大正9年に身延にまで到達した。そのため富士馬車鉄道は、大正2年に富士身延鉄道に買収されて、廃線となった⁽¹⁰⁾。

大宮登山口は、大正2年7月に近代的な身延鉄道の大宮駅をスタート地点とすることにより、地域の町村は大宮登山口からの登山道を改修し、また新登山道を開発され、このコースは比較的容易な登山道となった⁽¹¹⁾。

こうした南麓における富士登山、富士観光の発達を背景に、富士山の国立公園化要求が生まれた。

明治41年3月7日の『山梨日日新聞』は、静岡県では有志達が吉田口登山登山者数の増加に対抗して、大博覧会迄に県から補助金をえて計画を立案中であると報じた⁽¹²⁾。

この報告を裏付けるように、明治41年7月9日の『山梨日日新聞』は、李家静岡県知事が、明治45年の大博覧会を期して富士山を「世界的大公園」とする計画に呼応して、「大宮迄通じて居たりし馬車鉄道を変更して電車となし富士山二合日迄延長する」計画を立てていると報じた⁽¹³⁾。

明治41年7月30日の新聞によれば、鉄道計画の技術者、「佐分利工学博士」は、「富士登山電車を計画」をもって欧州「アルプス回遊電車」を調査し、有望であると述べていると報じている⁽¹⁴⁾。

さらに明治43年9月7日の『山梨日日新聞』は、「目下瑞西^{スイス}に於て鉄道事業調査中の日本人技師等はニーセン山に敷設しある登山鉄道を視察し同鉄道の式を用いて帰朝後富士登山鉄道を起す為め最も詳細なる調査をなしつつある」と報じた⁽¹⁵⁾。

これらの動きは、富士山の国立公園指定に際して、東京の実業界の中に真剣に富士山に登山電車を走らせようと志向する人たちが根強く存在したことを物語っている。

そうした動きを受けて、明治44年には、地元静岡県議の衆議院議員清峯太郎は、国会に富士山の国立公園制定の建議書を提出した。明治45年に日本で大博覧会を開催するという計画は中止され、清峯太郎の提案も、時期尚早として退けられてしまった。その後、静岡県内で富士山の国立公園制定の論議は聞かれなくなった。この点についてはすでに詳論してあるので、再論を省略する⁽¹⁶⁾。

明治45年の大博覧会計画が中止されて、富士山の公園計画と富士登山電車建設計画の申請は、認可されなかったようである。しかし富士山の国立公園化の試みは消えたが、登山電車の建設計画は消えなかった。

大正3年5月に再々度、富士山の登山電車建設の申請が出された。大正3年5月の『山梨日日新聞』によれば、申請者は、東京の辻太郎、関守造以下6名で、資本金160万円、3万2000株（1株50円）で会社を起こし、「御殿場を起点とし駿東郡須走村を経て富士山頂に達する」約15マイル（約23キロ）の「電気鉄道敷設の認可」を静岡県知事に提出した⁽¹⁷⁾。

なおこの計画にたいして、地元民は、強く反対した。『御殿場市史』によれば、駿東郡御厨町の町長は「富士山電気鉄道敷設ノ件ニ付テハ、当町ハ之ニ反対スベキモノトス」と述べ、反対理由として、2ヶ月間の営業では利益がおぼつかない、これまで登山者には当町による「相当ノ便宜」

「多大ノ設備」をなし、その「利益ヲ以テ生活ヲ立」てている者が多いので、「損害ハ大」であることを挙げている。やや婉曲だが、要するに電車を開通すれば、登山客がこの町を素通りしてしまう、金が落ちないと言いたいのであろう。

須走村、高根村の村会も、この計画は「有害ナルモ何等益スル処ナキ」との理由で反対している。ただし「絶対ニ反対」ではなく、須走村に「停車場設置ノ条件」ならば「賛成」というものであった⁽¹⁸⁾。

ちなみに、ここには自然保護とか環境の保護とかの理由は指摘されていない。この申請も、実現をみず認可されなかったことがわかる。

明治末期における南麓の観光開発の動きをみると、北麓でもそうであったが、静岡県知事らとごく少数の地元の意見を別にすれば、富士山の国立公園設立の要求はまったく見られなかった。

さらに北麓では大正6年から北麓の観光開発計画論議の中で富士山の自然公園（国立公園）設立が位置づけられ、しかもそれは富士山の自然保護の必要と一体のものとして打ち出されていたのであるが、南麓では、大正期に入っても、南麓の観光開発計画や国立公園制定の論議はまったくみられなかった。きわめて対照的であった。

最後に大正期の南麓の富士登山と富士観光の状況についてふれておきたい。

第2表に示したように、富士登山は、明治期より一層盛況になった。須走登山口からの登山者数は、明治15年に2万8000人、翌年には2万4000人だった。これが大正期に入ると更に増加した。御殿場登山口からの登山者数は、大正6年に3万6977人であったが、大正8年には3万9580人となり、2600人ほど増大した。

御殿場口の登山者数も、確実に増加し、北麓の上吉田口に匹敵する勢いとなっている。北と南の登山者を合わせれば、富士登山者の数は、大正初年代は、5、6万人に達し、富士登山の大きさを如実に示している。

また南麓の富士観光については、データに乏しいが、滝の白糸、人穴な

ど景勝地も多く、環往道に沿った馬車鉄道などの開設で富士西麓の富士観光も徐々に盛んになっていったと思われる。ちなみに、身延鉄道の大宮駅は、大正8年に38万人の乗客を運んだといわれている⁽¹⁹⁾。この内の、何万人かの富士登山者を除けば、残りが富士観光客である。この鉄道が、富士観光に大きく貢献したことは間違いない。

以上のように、明治末期から大正期にかけて、南麓では、富士登山、富士観光の開発があまり意識的とはいえないが、進展していった。しかし南麓の富士登山、富士観光をみていると、管見するかぎり自然保護などの問題がまったく生じていかなかったと指摘しなければならない。

（英文の《Abstract》は次号に掲載する。）

《注》

- (1) 明治15年は『沼津新聞』、明治16年は『静岡新聞』の記事による。『御殿場市史』5 近代史料編Ⅰ、630頁。
- (2) 前掲『富士山麓史』、259頁。
- (3) 同上、255、259頁。
- (4) 同上、267－8頁。
- (5) 前掲『御殿場市史』6 近代史料編Ⅱ、123－4頁。
- (6) 前掲『富士山麓史』、262－5頁。
- (7) 同上書、253－5頁。
- (8) 同上、254－6頁。
- (9) 同上、255頁。
- (10) 同上、266頁。
- (11) 同上、267頁。
- (12) 『山梨日日新聞』明治41年3月7日。
- (13) 同上、明治41年7月9日。
- (14) 同上、明治41年7月30日。
- (15) 同上、明治43年9月7日。
- (16) 前掲拙稿「日本の国立公園思想の形成」参照。
- (17) 『山梨日日新聞』大正3年5月2日。
- (18) 前掲『御殿場市史』6 近代史料編Ⅱ、136－8頁。
- (19) 前掲『富士山麓史』、267頁。