

奈良市における観光開発およびベッドタウン化に関する史的研究

近畿大学大学院総合理工学研究科 八坂 悠司
近畿大学理工学部社会環境工学科 岡田 昌彰

1. 研究の背景と目的

平常遷都以降 1300 年の歴史を有する奈良市^{補註①}は、現在、国内外から年間 1400 万人が訪れる歴史的な国際観光都市となっている。一方、1960 年頃から鉄道沿線を中心に宅地開発が進み、奈良市は京阪神のベッドタウンとしても重要な役割を果たしている。また、奈良市には東大寺や平城宮跡をはじめとする世界遺産「古都奈良の文化財」など、多数の文化財^{補註②}が存在するが、高度経済成長期以降、開発による文化財や景観の破壊が問題となりはじめた。(図—1)



図—1 奈良の環境破壊を伝える記事 (読売新聞 1974 年 5 月 22 日号)

本研究では、江戸時代から現在にかけての奈良市勢を体系的に整理・把握し、奈良市の観光開発の特徴およびベッドタウン化の歴史の変遷を明らかにすることを目的とする。

既往研究としては、戦前の郊外住宅開発と私鉄の関係を、大阪電気軌道(現近鉄)を事例にまとめた松田の研究¹⁾や、きたまち地域を対象に都市形成過程を読み解いた木下らの研究²⁾などが存在する。しかし、従来の奈良市における観光開発と都市開発については言及されていない。

2. 郊外住宅とそのベッドタウン化

(1) 郊外住宅のはじまり

明治以降、近代化の進展にともない、東京や大阪など都市部に人口が集中した。都市部の人口増加に対応するため、鉄道沿線に郊外住宅の建設がはじまった。これは、鉄道会社の経営戦略であり、特に関西と関東南西部で顕著にみられた。最も初期の郊外開発は、箕面有馬電気軌道(現阪急電鉄)創設に関わった小林一三による池田室町住宅(1910年に分譲開始)である。小林は独自のアイデアで沿線開発を積極的におこない、宝塚や箕面で事業を開始した。小林の開発方法は小林モデルと呼ばれ、全国の郊外鉄道の経営戦略に用いられた。

(2) ニュータウンの開発

高度経済成長期、再び都心部の人口が急増した。人口飽和を解消するため、通勤・通学者のためのベッドタウンとして、都心から少し離れた郊外にニュータウンの開発がおこなわれた。しかし、現在竣工から 50 年程経過したニュー

タウンは建物の老朽化が進み、また居住者の少子高齢化も問題となっている。

3. 奈良市の観光開発およびベッドタウン化

奈良市勢の動向や、変遷を把握するために、「奈良市勢要覧³⁾(以下「市勢要覧」)(1921—2004)、雑誌「月刊奈良⁴⁾(1961—1986)、「奈良市統計書」(1941—2010)を、都市開発、観光開発、文化財の観点から分析し、時代区分(表—1)をおこなった。

(1) 【聖地巡礼期】江戸時代初期まで

江戸時代初期まで、奈良市への来訪客は寺社仏閣への参拝客が中心であった。当時、東大寺や興福寺、春日大社などへ参る奈良巡りが盛んであり、また伊勢神宮をめぐる伊勢参りの経由地点として、奈良市を訪れる人も多かった。そのため奈良市には、大阪や京都など各方面から通じる街道が整備された。特に京街道に宿場町が発達し、また暗越奈良街道と春日大社を結ぶ三条通りには土産屋が立ち並んだ。

(2) 【観光発芽期】江戸時代中期～1891 年

a) 神仏分離令と奈良博覧会

奈良市では旧来より、奈良粕や蚊帳が代表産業であったが、江戸時代後期頃より産業の衰えが進行した。1868 年、明治政府が神仏分離令を發布し、廃物稀釈運動がおこなわれた。この運動により、興福寺など多くの寺院が廃寺の危機に陥り、奈良市への人足も減少した。産業の不振に陥った商人は、東大寺大仏をはじめとする寺社仏閣を観光名所として宣伝し、行楽客から収入を得る方針を立てた。これにより奈良市では、廃物稀釈に反する動きが高まった。

1873 年、東大寺で古器物展覧会が開かれたことをきっかけに、奈良の宝物が注目を浴びた。さらに正倉院宝物などを展示する奈良博覧会が 1875 年より開催され、人気を博して再び行楽客が増加したことがわかった。

b) 奈良公園の開設

江戸時代中期から、大衆が奈良市へ物見遊山^{補註③}に訪れ始める。大仏を信仰ではなく物珍しさから見に来る人や、休息を求めて奈良公園を訪れる人が現れ、大衆向けの名所案内図も多数作成された。1880 年、寺社が名所の奈良市は、万民借楽の地とする近代化政策の一環として、奈良公園を開設した。

(3) 【観光基盤整備期】1892年～1945年

a) 道路網の整備

大正時代、徐々に自動車が見られるようになった。奈良駅前にはハイヤーが備えられたり、バス事業(奈良駅―柳生)が開始されたりした。

明治初期まで主な交通手段は徒歩であった。1887年の奈良県再設置を受け、道路整備計画が進み、主要街道(奈良街道・上街道・中街道・下街道・郡山街道・暗越奈良街道・古堤街道)を仮定県道に指定した。また幅員の拡張や路面の整地など改修がおこなわれ、奈良公園を中心に放射状の道路網が完成した。

1872年に人力車が営業を開始し、外国人観光客に好評となったが、日本人利用者は富裕層がほとんどであったため、大衆の交通手段としては普及しなかった。奈良市が観光地としての性質を強め、行楽客数が増加したことで人力車は発達した。人力車の台数は1896年に439台を数えたが、その後は鉄道と自動車の普及により衰退した。

昭和時代に自動車数がさらに増加し、1932年に駅前ハイヤーの台数が76台となった一方、人力車の台数は200台に半減した。またバス路線も年々増加し、人々の市中心部へのアクセスが便利になり、観光客の移動にも貢献した。さらに、1936年にはバスの市内環状線が開通した。

b) 鉄道網の整備

1888年、大阪と奈良・和歌山・伊勢を鉄道で結ぶ計画のもとに、大阪鉄道(後に国鉄、現JR)が設立された。亀瀬隧道の建設が遅れたため、1890年、奈良―王寺間が先行開通し、これは奈良市初の鉄道となった。1892年、亀瀬隧道が完成し、奈良―湊町間が全通した。1938年版の市勢要覧に「明治二十五年の大阪鉄道開通後はすこぶる町の面目を改め」との記述があり、大阪鉄道奈良駅が三条通りの西端に設けられた影響で、駅前旅館や土産物屋が増加した。1907年に市街地鉄道設置の声が高まったが、景観・風致的に問題があるとして実現されなかった。このことから、市政は都市開発より観光を優先する政策がおこなっていたことがわかる。

1914年、大阪電気軌道奈良線が開通し、奈良―大阪間の所要時間が15分短縮された。この路線は観光路線として計画され、生駒隧道の崩落事故など難工事を乗り越え開通したが、工事資金の乗客数が伸び悩み資金難に陥った。2年間の債務整理を経て経営が安定し、乗客数も増加を始めた。大軌奈良駅が東向に設置されたため、大正以後は三条通りから東向商店街に人々の流れが移行しはじめた。これを危惧した国鉄は、大軌奈良線開業同日より新たなサービス(値下げ・回数定期・団体割引)を開始し、大軌と国鉄で旅客獲得争いがおこなわれたことがわかった。1923年に西大寺―橿原神宮前間、1928年には奈良―京都間が開通し、奈良市と大阪・京都・伊勢方面が鉄道により結ばれた。

鉄道の発達により、春日大社や東大寺を訪れる奈良参りに関しては街道を歩く人が激減した。また、1938年版市勢要

覧の「交通の便は極度に発達し観光客日々激増し」などの記述から、大阪・京都と奈良市を結ぶ鉄道が、観光客の移動に大きく貢献したことがわかる。

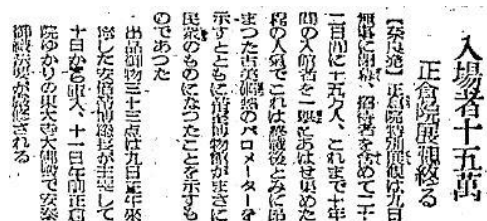
c) 奈良公園の改良

1893年より植栽や猿沢池の浚渫など奈良公園改良が本格化した。公園改良計画には造園家の本多静六や林業家の土倉庄三郎をはじめとする有識者が関わった。この改良によって、ほぼ現在と同じ姿の奈良公園がつくられた。奈良博覧会の好評を受け、1895年に帝国奈良博物館(現奈良国立博物館、なら仏像館)が開館した。また1900年には若草山焼きが夜間実施に変更され、さらに1909年に奈良ホテルが開業するなど、観光客誘致の取り組みが活発になったことがわかった。

(4) 【観光発展期】1946年～1956年

a) 戦後の観光による復興

終戦後、復興を目指す市政は、奈良市の文化財や観光価値を全面的にアピールし、活気を取り戻そうとした。1946年に第一回正倉院展が開催され盛況し(図―2)、これは現在も秋の恒例行事となっている。1950年には、奈良国際文化観光都市建設法の住民投票が実施され可決し、同年より施行された。この法律により、国からの補助金を得て、政策を実行することが可能となった。また、1952年に、平城宮跡が特別史跡に指定された。



図―2 正倉院展の盛況を伝える記事
(朝日新聞1946年11月10日号)

b) 観光形態の変化

戦後、自動車交通がいつそう盛んになり、徒歩ではなく観光バスを利用して奈良を巡る人々が増加した。名所を巡る定期観光バスも設定され、観光ブームの火種となった。

また、戦前から続いてきた近鉄と国鉄の乗客争いは近鉄が勝利し、国鉄の2倍以上の利用者を獲得した。近鉄奈良駅は奈良国立博物館や興福寺、また東大寺へのアクセスが良く、市外からの観光客は近鉄を主に利用するようになった。近鉄の発展で大阪や京都の都心部に30～60分でアクセスが可能になったため、大阪・京都観光とセットで奈良を訪れ、日帰り観光をするスタイルが、この観光発展期に確立したことがわかった。しかし、市勢要覧に奈良市の景観や文化財を、時間をかけて味わってほしいという意見があるほか、市内宿泊者数が少ないことを危惧する声も多数でいたことから、市政の意図とは異なった観光形態の変化が生じていたことがわかる。

奈良市は国際文化観光都市に指定され、市勢要覧には「観

光」の頁が設けられていることから、戦後復興期の奈良市は一段と観光の発展に力を入れていることがわかる。特に、外国人観光客が増え、1951年版市勢要覧には「新しい国際文化観光都市として1300年来の古文化財を擁し、世の注目を浴びつつ国際間の親善、東西文化の交流に向かって飛躍しつつある」との記述があることから、奈良市の政策は「国際」を意識している様子が伺える。

(5) 【人口急増期】1957年～1976年

a) 人口の急増と住宅地の整備

1960年代、高度経済成長期に大阪へ通勤・通学する人々が奈良市に住宅を構えるようになり、人口が急増する(図—3)。1950年代も増加が見られるが、これは市町村合併により市域が拡大したことに理由がある。人口の増加に対応するため、学園前やあやめ池など近鉄による住宅開発をはじめ、1963年、市の主導で元奈良練兵場跡に団地(住宅公団紀寺団地)が開発された。近鉄線により、奈良市から大阪難波へのアクセスは約30分と便利であり、また空気がきれいな奈良市はベッドタウンとして最適の環境であった。

1968年制定の市民憲章に「まちづくり」という用語があり、以後市勢要覧にも毎年用いられるようになる。この言葉は今でこそメジャーとなったが、この時代に記述されている例は全国的にもめずらしい。また、1967年版市勢要覧に「ベッドタウン」の文字が明記されたことや、人口増加

に対する記述があることから、観光都市である奈良市が、住宅地としての性質を帯びはじめたことがわかる。



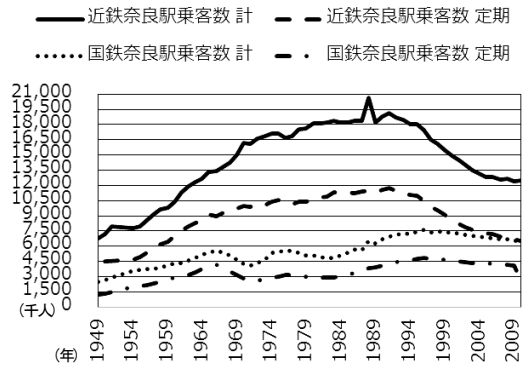
図—3 奈良市の人口

b) 都市施設の整備

奈良市では、1955年の市営鴻ノ池球場の完成や、1961年のドリームランド開園など、あやめ池遊園地とともにスポーツや遊びを目的としたレジャー施設の建設が進められた。これには奈良公園や文化財以外に、新しい観光資源をつくる目的があった。また1970年開催の大阪万博に向け、宿舍の建設が進んだ。

高度経済成長期になり、車社会化いわゆるモータリゼーションが進行する。奈良市も例外ではなく、車の普及を見越した道路計画がおこなわれた。1959年、阪奈有料道路(現在は無料)が開通し、車で奈良と大阪の短時間移動が可能となった。鉄道路線では近鉄奈良駅の地下化が決定し、1969年に乗り入れが開始された。それまで近鉄線は、油坂—奈良間の約800mを路面電車状態で走行しており、道路交通の妨げや安全上問題となっていた。地下乗り入れとともに、油坂駅が廃止され、国鉄線との連絡は不便になったが、地上線跡に大宮道路が整備されたため、車による大阪から奈良公園へのアクセスが便利になった。

また、人口の増加とともに鉄道の定期券利用者数も増加した(図—4)ことから、ベッドタウン化が見てとれる。



図—4 定期券利用者数の変遷(鉄道)

表—1 観光開発と都市開発の変遷

年	時代区分	観光開発	都市開発 (ベッドタウン化)	備考
江戸初期	聖地 巡礼期	街道の整備を進める 宿場町や土産屋が造られる		
江戸中期	観光 発芽期	古器物展覧会(1873) 奈良博覧会(1875～1890) 奈良公園開設(1880)	国鉄奈良—王寺間に奈良市初の鉄道が開通(1890)	神仏分離令(1868) 奈良県再設置(1887)
1892	観光 基盤	帝国奈良博物館開館(1895) 大軌奈良—上六間開通(1914)	国鉄奈良—湊町間開通(1892)	旧都市計画法(1919)
1945	整備期	戦時中は整備が中断し、観光客も減る		
1946	観光	第1回正倉院展(1946)		奈良国際文化観光都市建設法(1950)
1956	発展期	街中に車が走り始め、1950年頃より観光バスの利用など、短時間の奈良観光が開発		平城宮跡が特別史跡認定(1952)
1957	人口 急増期	東大寺が国宝指定(1958) ドリームランド開園(1961) 「保存」と「開発」を巡る議論が活発化	柳生村など5村を合併(1957) 近鉄奈良駅地下化(1969)	古都保存法(1966) 大阪万博(1970) 人口13万人(1957)→27万人(1976)
1977	都市再 開発期	なら燈花会(1999～) 文化財保護への関心が高まる	新市庁舎完成(1977)	わかくさ国体(1984) 都市景観条例(1990)
2004	安定 衛星 都市期	平城遷都1300年祭(2010) 阪神なんば線が開通(2006)し、神戸への移動が便利になる	市立奈良病院が開院(2004)	人口が減少に転じる(2004)

c) 「保存」と「開発」

奈良市には多数の文化財や美しい景観があり、それらが開発により破壊されることを危惧する声もあった。しかし、1957年版以降市勢要覧では「建設」を詳述し、市は開発を第一に政策を進めようとしていたことがわかった。

1962年、近鉄が平城宮跡内に検車区を設置する計画を立てた。宮跡内だが土地は近鉄所有であり計画自体に問題はなかった。しかし、市民や識者から平城宮跡を保護するべきとの声があがり、検車区設置反対運動がおこなわれた。文化財保護委員会が保存の要望を受け入れなかったこともあり、順調に検車区計画は進展するが、この問題をマスメディアが取り上げると全国から反対の声が相次いだ。西大寺検車区問題は国政にて議論されるまで発展し、平城宮跡全域を国が買い取ることで決定され、検車区の場所も変更された。(図—5)

また、1964年、モータリゼーションにともない、奈良市中心部の国道24号が渋滞していることを緩和するため、バイパス建設計画が始まった。このバイパスは平城宮跡の東部に沿って計画された。しかし、その後の調査で平城宮跡がより東へ広がっていたことが判明し、バイパスの計画線は宮跡を縦断する形になった。文化財保護委員会は計画を了承しすでに杭打ちが始まっていたが、反対意見が高まり、1967年11月、国は路線を変更することを決定した。

このように高度経済成長期の都市開発では、たびたび奈良市の文化財の扱い方が議論された。特に平城宮跡の遺構や景観保全が開発の障害となることが多かった。1964年版月刊奈良の「将来工業開発を進める場合に、ちょっとした



図—5
西大寺検車区問題を伝える記事
(朝日新聞 1962年2月28日号)

古文化財まで保全保全といっている、何もできないことになりかねない」「ある程度発展が阻害されるようなことがあってもやむを得ない。日本全体のためにやはり保全をしておきたい。」との記述から、文化財の保護派と都市の開発派で対立が生じていたことがわかった。

(6) 【都市再開発期】1977年～2003年

人口が増加したためインフラを再整備する必要が生じ、水源確保を目的としたダム建設(1991年:布目ダム)や道路の舗装がおこなわれた。また1977年、市庁舎が現在の場所に移転し、さらに小学校区単位での公民館建設が始まった。1979年版市勢要覧に「人口の増加と生活様式の変化、流通機構の改善等により、従来の観光を中心とした商業から大きく脱皮し、消費都市としての性格が一段と強まってきました」との記述から、人々の生活水準を高める政策を重点的に進めたことがわかる。

人口急増期に文化財への意識が高まったことで、市勢要覧の文化財ページも拡充されている。また、ならまちなど

古い民家を保全するための調査も開始された。

1984年にわかさ国体が開催され、さらに1986年になら・シルクロード博が開かれるなど、大規模なイベントが相次いだ。これを契機に商店や土産物が新築や改装などイメージチェンジをおこなったことがわかった。

(7) 【安定衛星都市期】2004年～現在

2004年に人口はピークを迎え、以降減少に転じている。住宅地の発展を終え、産業振興を目標に掲げている。また奈良市行政は、大規模施設などの開発を終え、タウンミーティングなどコミュニティに密着した政策の充実を図り始めた。

4. 結語

本研究では、奈良市勢を分析し、7期の時代区分をおこなうと共に、時代背景による奈良市の都市開発および観光開発の特徴と変遷を明らかにした。

奈良市は戦前まで観光都市として栄えてきたが、戦後はベッドタウンとしての性質が強まった。特に高度経済成長期には旧跡や文化財の破壊を伴うような開発計画も立てられ、「保存」と「開発」の対立など、奈良市ならではの特徴的な都市変貌の様子が、明らかとなった。

奈良市は、2004年から人口が減少を始めており、今後はポストベッドタウンとして、少子高齢化対策など都市開発の在り方の検討が必要である。

補注

- (1) 本稿では、奈良市が発足する1898年以前の自治体名も「奈良市」で統一表記する。
- (2) 奈良市は1059件の指定文化財(国・県・市指定)を有する。(2013年3月25日現在)
- (3) 「観光」という言葉は、tourismの訳として明治頃から用いられるようになったが、本稿では「物見遊山」も同義として扱うことにする。

参考文献

- 1) 松田敦志(2003)「戦前期における郊外住宅地開発と私鉄の戦略—大阪電気軌道を事例として—」,人文地理学会編、『人文地理第55回第5号』,p492～p508,人文地理学会・古今書院
- 2) 木下祐子,東田優子,矢谷早,増井正哉(2009)「奈良きたまち地域の都市形成過程について:歴史的市街地における都市空間の読み解きに関する研究その1～その3(市街地変容:商業地等,都市計画)」,日本建築学会編、『学術講演梗概集.F-1,都市計画,建築経済・住宅問題』,日本建築学会
- 3) 奈良市長公室公報広聴課編(1921～2004),「奈良市勢要覧」,大正8,9年版～2004年版
- 4) 現代奈良協会(1961～1986)「月刊奈良」,第1号～第26号
- 5) 奈良市史編集審議会(1995)「奈良市史 通史4」,奈良市
- 6) 奈良市長公室公報広聴課編(1998)「市勢100周年記念要覧」
- 7) 近畿日本鉄道編(2011)「近畿日本鉄道「100年のあゆみ」」,近畿日本鉄道