

阿蘇観光ホテルと国際リゾート地開発

THE ASO KANKO HOTEL AND ITS DEVELOPMENT OF TOURIST RESORT FOR FOREIGN TOURISTS

砂本文彦*

Fumihiko SUNAMOTO

The aim of this paper is to make clear states of Aso Kanko Hotel and its Development of tourist resort for foreign tourist.

O-Aso Kankodo Co. Ltd. was established for development of the area of Aso in 1935. The resort programs they made mainly consisted of roads for drive and a hotel. The hotel called Aso Kanko Hotel was designed by Ryoma Kondo of Kumamoto Prefecture. However its Japanese-European design was indicated by Makoto Den who was the President of Board of Tourist Industry. There were some important roles of tourist points along West-Japan Route for foreign tourist in the background.

Keywords: Kokusai Kanko Hotel, Aso Kanko Hotel, O-Aso Kankodo Co. Ltd., West-Japan Route For Foreign Tourist, Ryoma Kondo, Makoto Den

国際観光ホテル 阿蘇観光ホテル 大阿蘇観光道株式会社 西日本国際観光ルート 近藤良馬 田誠

1. はじめに

1939年に竣工開業した阿蘇観光ホテル(写①)は1930年代の国際観光政策により事業化された14の国際観光ホテル(鉄道省国際観光局の幹線により大蔵省預金部資金融通を受けて地方公共団体が建設したホテル)の一つで「日本風にスイス風を加味した」和洋折衷の建築意匠をもつ、温泉を備えたリゾートホテルであった(1964年焼失。現存するものは再建築)。設計は熊本県建築技師近藤良馬が行った。現在まで、同ホテルの建築とその関連する国際リゾート地開発についてのまとまった建築学上の先行研究はない。それは以下の理由によるものと考えられる。

1. 阿蘇の観光開発が1930年代の国際観光政策に関連したものであることが充分に認識されておらず、阿蘇の郷土史的な観光地形成に関する研究も充分でない。
2. 建築の価値が学術的に認められていない。それは無名の建築家による設計で「和洋折衷の退嬰的なデザイン」であり、また竣工後直ちに戦時体制に移行したためにホテル建設の所期の目的が希薄となった。更に1964年に焼失。

拙者の一連の国際観光政策により建築された国際観光ホテルとその国際リゾート地開発の研究¹⁾²⁾³⁾⁴⁾⁵⁾の文脈から捉え直すならば、本事例は研究対象として十分な適格性を有している。理由は以下による。

1. 阿蘇観光ホテルの建築と関連する開発は1930年代の国際観光政策による事業であり、当時の政策状況において必要視された、全国的なリゾート計画の一つであったこと。
2. 阿蘇に於いて最初の近代的な国際リゾート地開発で、その後の阿蘇の観光地形成の契機ともなっていること。
3. リゾートの中心イメージを担う阿蘇観光ホテルの和洋折衷建築意匠における、国際観光ホテルとしての政府の設計指導、参照の有無とその内容の解明。

本研究は以上の三点を機軸に、阿蘇観光ホテルと関連開発の計画、設計の実態を解明し考察することで、1930年代の国際観光政策による国際リゾート地開発の一端を明らかにするものである。なお、本稿は愛知県蒲郡町の事例(蒲郡ホテル)の前稿⁶⁾に引き続くものである。研究にあたっては熊本で発行された九州日日新聞、関連会社社史、県会議事録等を主史料とした文献資料調査とヒアリングを行った。

2. 阿蘇の政策的な国際リゾート地開発

2-1. 豊肥線と阿蘇登山道路の開通—国際リゾート地形成前史—

明治、大正期の阿蘇の観光とは阿蘇山を含む景勝地見物と大小の湯治場ぐらいであった。阿蘇への交通が不便な上に散逸的に存在する温泉場、景勝地は集合的な魅力を創出しているとは言い難かった。このような阿蘇が外客が訪れるような国際リゾート地として近代的な発展段階を迎えるのは、1928年12月に大分と熊本を結んだ豊肥線の全通が契機であった。豊肥線は単にこれらを連絡するのみならず、大分・別府からの瀬戸内海航路と熊本から雲仙を経て長崎からアジア諸国へと至る海外航路が連絡される可能性を象徴的に示し(図①②)、阿蘇の国際リゾート地としての地理的優位性を飛躍的に高めたのである。熊本県は開通の翌年1月には長崎、大分県とともに九州遊覧幹線協議会を開催⁷⁾していることから、それは例証される。

1934年の阿蘇の国立公園指定の前後には大分熊本間を横断する自

* 高知工科大学工学部社会システム工学科 助手・修士(工学)

Research Assoc., Dept. of Infrastructure Systems Eng., Faculty of Eng., Kochi Univ. of Tech., M. Eng.

動車道路の工事促進の運動が大いに展開され、県会でもしばしば議論された⁹⁾。この中では、外人がドライブを好む故に道路整備を促進すべきという意見があったほどで、外客の往來の存在は大きな意味を持っていたようである。更にこれに先立つ1931年10月に坊中駅前から阿蘇山に向けての観光目的の登山道路が開通(翌年8月には大阿蘇登山バス会社により登山客用の乗り合いバスが運行された)⁹⁾は、短距離ではあるが阿蘇地方に於いてはじめて観光とドライブの連携の可能性を実効的に示し、大分熊本間の連絡道路やドライブウエーの建設の必要性を阿蘇の観光関係者や県議会関係者に認識させた¹⁰⁾¹¹⁾。豊肥線と阿蘇登山道路の開通は、一地方の湯治場である阿蘇の地理的優位性を高め観光とドライブの連携の可能性を示し、後の国際リゾート地開発の方向性を示すのである。

2-2. 1930年代の国立公園指定と国際観光政策

阿蘇の観光地としての優位性の高まりは、政府中央の動向とも密接な関わりを見せる。内務省衛生局の国立公園指定の動きと鉄道省国際観光局の国際観光政策がこれで、阿蘇は地域的観光開発の場から政策的国際リゾート地開発の場へと大きく変化していく。ここではその二つの政策に於ける国際リゾート地開発の意味を見ていく。

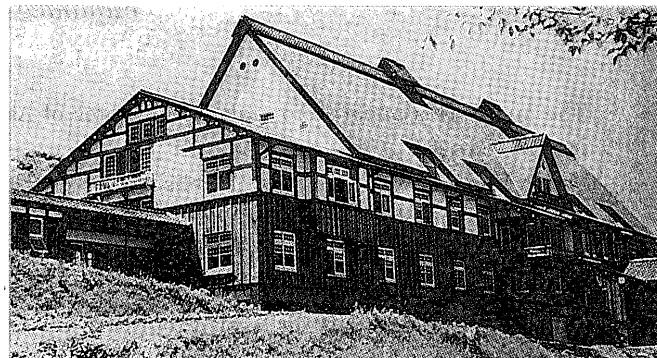
国立公園の議論は日本各地に指定運動を引き起こすこととなったが、阿蘇に於いても熊本県と地元財界は1928年6月創立¹²⁾の大阿蘇国立公園協会を中心に、指定運動を展開する。そして阿蘇は近隣の雲仙、霧島¹³⁾に遅れて1934年12月に指定された。観光関連開発・経営を目的とする民間組織としては、大阿蘇観光道株式会社(以下大阿蘇観光道と略す)が1935年1月に設立されている。このような事業体の設立は他の指定運動地域にはあまりなく、公園史的にも特筆に値する。

一方で1930年に鉄道省の外局として設立された国際観光局を中心に、その後10年間、国際観光政策が展開されていた。国際観光局が浜口内閣の国際貸借審議会の答申を受けて1930年に設置¹⁴⁾されたことに明かなように、国際観光政策は外貨獲得を基本的な命題としていた。国際観光政策の内容は海外宣伝、観光地経路の設定、ホテル整備、接遇改善等の硬軟両面にわたるものである¹⁵⁾が、国際リゾート地形成に於いて直接的な影響が大きかったのは、外客の観光消費を誘発(滞在日数の増加)するような重点的な施設整備を行うべき国際観光ルートの選定と大蔵省預金部資金を用いた国際観光ホテル建設資金融通制度である¹⁶⁾¹⁷⁾。

後者は地方公共団体が建設するホテルに大蔵省預金部資金を融通することを制度化したもので、1941年までに阿蘇観光ホテルを含めて14のホテルが整備された(新設13、改造1)¹⁸⁾。これらは総称的に「国際観光ホテル」と呼ばれ、これらの施設整備方法やその建築意匠に何らかの外客向けの影響を見出すことができることは容易に予測できる。このように見ていくと、阿蘇の国際リゾート地開発は地元の動きと国立公園運動、国際観光政策という政策的な動きが関連を持っていたことがわかる。阿蘇の関係者は国際観光政策の動きにも連動し、大阿蘇観光道の事業化手法の一つとしてホテル建設資金融通制度を利用したのである。その根底には外客滞在に対応するホテル不足の認識があったに他ならない¹⁹⁾。

だが、政策レベルでは政策間の総合的な運用があったとは言い難い。それは阿蘇に限らず国立公園と国際観光政策の両者の重点施策地域が重なる地域²⁰⁾ではしばしば見られる傾向であった。原因は両政策が内務省と鉄道省と省間をまたいだものであったということも

あるが、前者は主にプロパガンダ²¹⁾としてのみにしか十分な効力を持ちえず²²⁾、後者はホテルという極めて限定された施設整備策でしか効力を発揮しなかったことがその主要因と考えられる。即ち、国立公園はその知名度を上げるのには多大な貢献はするが、公園整備予算は一部の国立公園を除いてほとんど予算化されず²³⁾、ホテル建設資金融通制度を確立した国際観光政策に依拠していたのである。とはいえ、国際観光政策も大蔵省預金部との連携でしか予算を獲得できないために、俊敏な対応に欠いていたことも事実である²⁴⁾。このような政策状況に於いて、大阿蘇観光道の事業が両政策を一元的に実効化する一定の役割を果たしてきたと言え、当時の国際リゾート地開発の好例として評価に値する²⁵⁾。



写真① 阿蘇観光ホテル (清水組『工事年鑑』昭和十五年版より)

3. 国際観光政策で見出された阿蘇の国際リゾート地としての役割

ここでは阿蘇の国際リゾート地としての位置づけを明瞭にするために、当時、最も実効的な施設整備を推進した国際観光政策の状況に於いて如何に見なされたかについて考察したい²⁶⁾。

3-1. 西日本国際観光ルートの経路地

1930年代の国際観光政策では幾つかの観光経路が提案されているが、最も機能していたと言える経路は横浜から船で入国して関東一円を巡り、京都、奈良を訪れて神戸から出国する、或いはその逆の経路で、単に「国際観光ルート」と呼ばれた。この経路は実際に多くの外客が利用し、経路上は観光地として整備されたところが多かった。観光収入による外貨獲得増収を第一義の目的とする国際観光政策に於いては、外客の滞在日数を延ばす新たな国際観光ルートの形成(延長)、言い換えれば新たなルート上の観光施設整備が計画された。当時の国際観光政策の中心人物、国際観光局長田誠は1935年11月20日の日本交通協会早稲田大学支部における講演で次のように述べた。

海の国立公園である瀬戸内海から、別府、阿蘇、それから三角から島原へ渡りまして雲仙、長崎と云う観光ルートを設定し……其ルートに当たる所には、交通機関、宿泊設備、道路等を立派にして貰いたい²⁷⁾

また、1937年5月には視察地別府で

現在神戸から上陸していた外人を将来は長崎から上陸させたい²⁸⁾

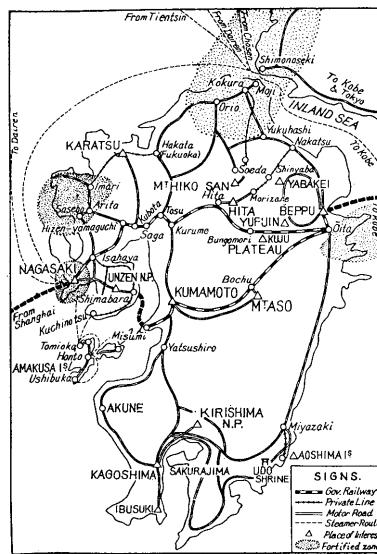
この発言は単なる研究会、視察地における私的発言ではなく、国際観光局が編纂した政府系刊行物の中に於いても同様の記述がなされていることから、同局の既定方針として考えて良いものである。彼は横浜神戸間に主に形成されていた国際観光ルートを更に長崎にまで延長し、ここに各種施設整備を行うことの必要性を説いているのである。この新たなルートを政府関係者は西日本国際観光ルートと呼んだ²⁹⁾。このルートは、大阪・神戸別府航路(大阪商船)、長崎上海航

路(日本郵船)、豊肥本線、三角島原航路等の国内外の航路、基盤施設の整備が複合的に形成されて可能となるものであり、この意味に於いて時代的な発想であると言える。

国際観光政策が特に施設整備の面から西日本国際観光ルートの形成に寄与したのは阿蘇観光ホテルと雲仙観光ホテルの国際観光ホテル建設においてである。更に田は別府にも「どうしても総工費五十万円の外人向きホテルが必要」³⁰⁾とし、長崎市のステーションホテル計画には協力的な態度を表明していた³¹⁾。つまり、田は別府、阿蘇、雲仙、長崎という九州を横断する西日本国際観光ルートをホテル建設により形成していこうとしたのである³²⁾。一般的に、別府は既に国際的観光地としてある程度確立された地位と瀬戸内海航路の発着港という交通基盤を持つ地理的特性を有し、雲仙は東アジア在住の欧米人の避暑地として、そして長崎は大陸への発着港として外客旅客の交通の要所として宿泊施設整備の必要性が認められていた。残る阿蘇はルート上で別府と雲仙の略中間に位置するが、ここに宿泊施設整備の必要性が認められるのは、単に略中間に位置するとか、国

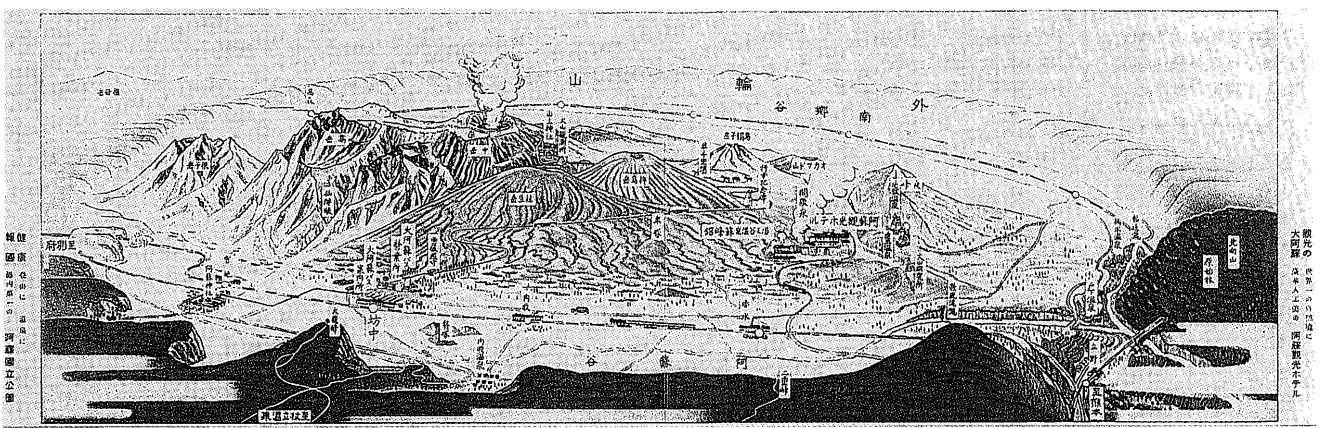
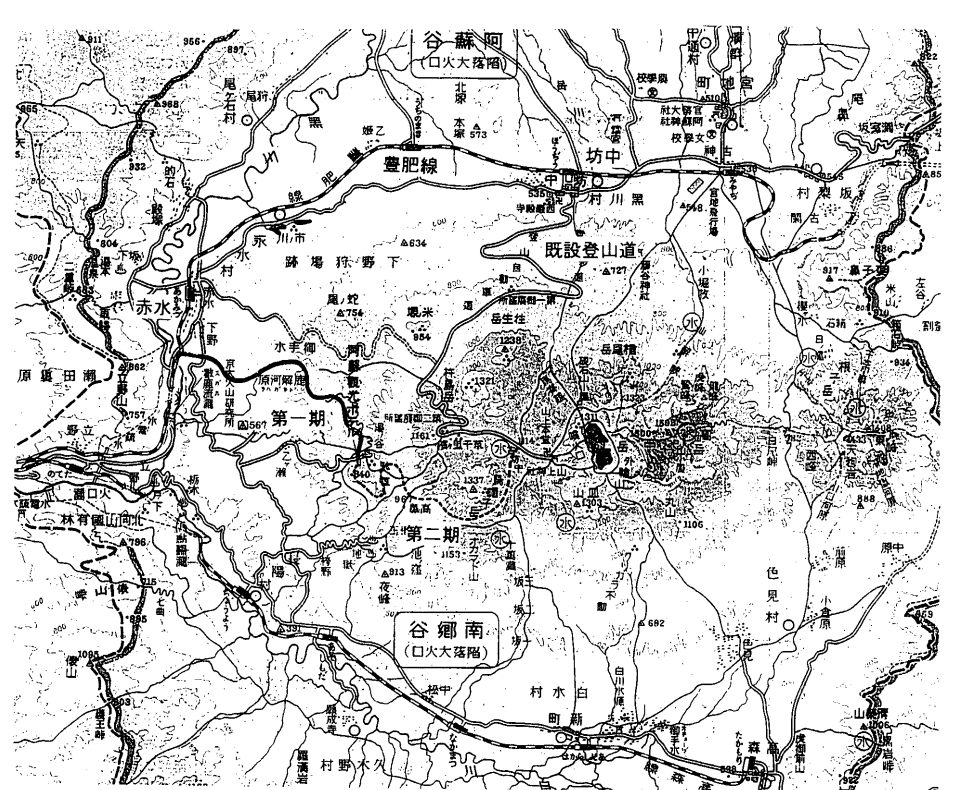
立公園であるからのみではなく、時間距離に基づく外客の宿泊行程に於いて重要な地点であったと考えられる。外客にとっては半日ほどで移動できる距離毎に宿泊施設があることが望ましい。また、日本政府にとっても外客の滞在日数の増加は外貨獲得につながる。当時、別府雲仙間を鉄道、汽船、車で移動する場合、日中で一日ほど³³⁾必要としていた。田が阿蘇の宿泊施設整備を言及する背景には外客の観光地間移動が半日程度で可能な距離毎の観光地に宿泊施設整備をなそうとしたことがあると推測される。国際観光委員会等では国際観光ルートの経路と宿泊施設の収容状況が対比的に語れら³⁴⁾、また当時のガイドブックにはモデル的な旅程を掲載しているものが多い³⁵⁾ことから、当時、旅程とは重要な意味を持っていたのである。

阿蘇観光ホテルの建設とは西日本国際観光ルートとしてその地理的特性の高まりと、外客の宿泊行程に於ける現実的な課題解決の方便でもあった³⁶⁾。この意味に於いて、阿蘇は近代的な国際リゾート地形成画策の最適地としてホテル他のリゾート施設の整備の必要性があった。



Shanghai Office: JAPAN TOURIST BUREAU 85 Canton Road NIPPON YUSEN KAISHA 31 the Bund OSAKA SHOKEN KAISHA 30 Canton Road

図① 九州の交通網 (日本郵船、大阪商船、JTB『Visit Japan across KYUSHU』1936)
図② 阿蘇湯ノ谷と既設登山道路、大阿蘇観光道による第一期(太線)、第二期(点線) (大阿蘇国立公園協会『国立公園大阿蘇案内図』昭和十三年版に加筆)



図③ 阿蘇の観光(俯瞰図) (大阿蘇観光道『阿蘇観光ホテル』1940年頃)

3-2. 国際観光客と避暑客

阿蘇が国際リゾート地として政策的に受け入れようとした外客には、二つの大きな集団が存在した。前節までに言及した日本を横断していく「国際観光客」と、九州に既に多く訪れていた「避暑客」である。前者は世界一周旅行のブームという世界情勢と政策的な意味合いから大いなる可能性を秘めた集団とされ、主にアメリカ人を対象とし³⁷⁾、1940年に計画されていた東京オリンピックの観客もこれに該当する³⁸⁾。後者は九州に於いて実績のあった、上海長崎航路等で往来するアジア在住の欧米人避暑客で、確実な入れ込みが予測できる集団³⁹⁾であった。一般的に国際観光客は毎日に移動しながら観光地をまわり、避暑客は一ヶ所で長期滞在を行う。即ち、その差異は滞在地に於ける外客の行動様式(宿泊施設の利用頻度、食事、娯楽等)にもあらわれるために、施設整備を行う際には本来的に異なる様式が必要となるのである。とはいえ、両者が同じく外貨消費行動を行うものである以上、外貨獲得を目指す国際観光政策に於いてはその差異により何ら計画を後退させるものではなかった⁴⁰⁾。阿蘇のような西日本国際観光ルートに位置し、また、避暑に適した地理的条件をもつ地では、国際観光客と避暑客の同時受入が必然的課題となると考えられ、このことは阿蘇の具体的な開発に二面性を持たせたと推測される(4.6章参照)。事実、阿蘇観光ホテルの計画段階に於いては顧客のイメージを想定するための議論(国際観光客か避暑客か)が展開されている。特に早くからリゾート地化し国際観光ホテルの建設地であった雲仙は阿蘇と同じく高原地であるという類似の条件を有していることから、雲仙との同質化と差異化を考慮した国際リゾート地形成が意識されたと推測される。

4. 阿蘇の国際リゾート地開発手法とその事業計画

4-1. 大阿蘇観光道線の設立

阿蘇の国際リゾート地開発ではその中心的役割を担う民間会社・大阿蘇観光道が設立されたことが大きな特色となっている。大阿蘇観光道は会社名からもわかるようにホテルの経営を主眼として設立された会社ではなく、道路の建設、運営を主とする組織である。大阿蘇観光道は1930年代初頭の阿蘇の国立公園指定運動の高まりを受けて、実効的な施設整備を進めるために県の後ろ盾のもと熊本電気(株)社長上田万平⁴¹⁾、古荘合資、古荘土地(株)の古荘健次郎⁴²⁾等の地元有力者が1935年1月に資本金百万円で設立⁴³⁾したもので初代社長を上田万平、二代目を島島為喜、田の人員は土木、公園技術者も含んだ。その設立目的を株式募集の新聞広告から引用する。

1. 観光自動車道の開設と登山バスの経営
2. 湯の谷温泉場の開発と九州中央大温泉場の建設
3. 久住縦走自動車道の開発と九州横断国際観光道路幹線⁴⁴⁾

1. は専用自動車道建設と乱立するバス会社の整理統合経営で先に営業を開始していた大阿蘇登山バス会社も1935年2月に買収された⁴⁵⁾。2. は計画自動車道の経路上に位置する湯の谷での「国際ホテル」、別荘、プール等を備える大温泉場建設。3. は既成国際観光地である別府、雲仙と阿蘇を連絡する九州横断観光道路建設であった。株式募集に記された設立目的であるため若干の誇張はあると思われるが、このことを踏まえても大阿蘇観光道は専用自動車道建設と同時にホテル建設等の観光施設整備も行い、また、これらの運輸事業、ホテル経営をも行うハード面とソフト面を併せもった総合的な事業体

として設立されたとと言える。従来、阿蘇にあった観光関連の企業体といえば個人経営の温泉旅館と登山者の運輸を行うバス会社ぐらいであったことを考えれば、大阿蘇観光道は近代的な観光開発を推進する黎明的存在であった⁴⁶⁾。

4-2. 大阿蘇観光道線の事業計画

その後立案された大阿蘇観光道の具体的な事業計画は、未完成分を含めると専用自動車道の一〜三期の計画と、国際観光ホテル(阿蘇観光ホテル)、日本旅館を中心施設とする湯の谷観光開発からなる(図②③)。

道路計画は赤水からホテル建設地となる湯の谷に向けて第一期⁴⁷⁾と、湯の谷から烏帽子岳の南を廻って既設登山道へ至る第二期⁴⁸⁾、さらに大観峰から久住に至る第三期が計画されていた⁴⁹⁾。これらが完成すると、赤水から坊中までを大阿蘇観光道が建設する自動車道と既設の登山道路でバイパスする計画となっていた。図②でわかるように、阿蘇谷の低地を抜ける既存国際観光ルートとは別に阿蘇の高原草原森林地帯を縦走する迂回路を形成する意味があったのである。それは次の一期工事起工式の模様を伝える新聞報道に良く現れている。

之(一期、二期工事、筆者注)が竣工の暁は別府よりの内外観光客は坊中より従来の登山道路で阿蘇登山を行い帰途はこの観光自動車道を利用して熊本に向ふこととなるべくいはば国際観光路の新幹線を形造つたものである。⁵¹⁾

つまり、大阿蘇観光道の試みは九州横断自動車道の複線的経路を専用自動車道により実現しようとしたものと言え、それは西日本国際観光ルートを巡る「国際観光客」を主対象として計画されたと仮定できる⁵²⁾。

湯の谷の九州中央大温泉場建設計画は、既設の湯の谷温泉旅館を解体新築(蘇峰館)⁵³⁾し、更に国際観光ホテル(阿蘇観光ホテル)を建設して内外客の宿泊利用に出来るもので、阿蘇の開発の中心的な役割を担っていた。他の関連施設としては噴泉場、散策路、別荘、テニスコート(冬季はスケート場)、ゴルフ場、撞球場、簡易映画館が計画された⁵⁴⁾。ホテルという外客のための宿泊施設整備とスポーツを可能とする運動施設の整備する計画は長期に宿泊する「避暑客」を主対象に計画されたのであり、国際リゾート地開発の中心を担っていた。

これらのうち終戦までに完成するのは一期の専用自動車道⁵⁵⁾とホテル⁵⁶⁾のみであった。ここで注目したいのは、優先して着工された一期工事が既設の登山道から延長した路線ではなく、熊本に近い赤水から湯の谷までの路線が選択されたことである。このことは長崎から入港して熊本へ訪れる避暑客を短距離で到達させることを優先させたものと考えられる⁵⁷⁾。それは全体の道路計画に於いては滞在中で将来的に大きな入れ込みである国際観光客の周遊を期待したが、実際の工事に於いては入れ込みが確実で長期の滞在中となる避暑客を優先したと理解されるのである。

大阿蘇観光道の事業計画は、戦前の未完成計画を変更(二期ルートの変更)しながらも戦後の計画に引き継がれ、現在の阿蘇を周遊するドライブウエーとなっている。また、ゴルフ場の計画もほぼ構想⁵⁸⁾通り1953年に完成していることから、大阿蘇観光道の事業構想はその開発の契機として大きな影響を与えていたことも指摘できる⁵⁹⁾。

4-3. 国際リゾート地開発に占める阿蘇観光ホテルの役割

以上のように、阿蘇の国際リゾート地開発を進めた大阿蘇観光道の主要事業は、専用自動車道建設、経営を主とした運輸関連事業と、

ホテル建設、経営を主とした宿泊関連事業に大別できる。このことは会社設立目的にも掲げている事項で、会社そのものの存在意義をなすものでもある。

一般的にホテルの立地が既存の交通基盤に依拠することが不可能な場合、大規模にアクセス道路を整備することはリゾートホテル建設の場合はある(同時期では上高地ホテル他)ことだが、阿蘇ではこのリゾートへアクセスするという従属的な行為を、ドライブという主体的な行為として位置づけ、これらを一体化した国際リゾート地開発を行おうとしたことが、その特長となっている。この中で改めてホテルの計画を位置付けるならば、先からも述べている外貨獲得のための宿泊施設であるとともに、眺望、休憩の機会を与える沿道施設とも言える。一見、専用自動車道に対してホテルが従属的な関係にあると捉えることも可能だが、外貨獲得のための「リゾート」を主目的とする開発であることから、その消費行動の直接のきっかけとなる「休憩、遊興、宿泊」の重要性は高く、両者の関係は不可分なものと言えよう。事実、専用自動車道とホテルの計画、建設工事は互いの進捗状況を見計らいながら進展している。ここで、大阿蘇観光道が主導的な役割を果たしていたことは言うまでもない。

この基本的な関係の中で、阿蘇観光ホテルの担った役割とは、専用自動車道を通して来る避暑客、国際観光客の滞留施設として、その国際リゾート地開発を代表するようなりゾート性を十二分に具備する計画を行うことであったと考えられる。とりわけそれはその建築意匠にリゾート性として最もあらわれていたと考えられる。次章以降でホテルの詳細を明らかにしその建築意匠について考察する。

5. 阿蘇観光ホテルの建築計画

5-1. 計画概要

ホテル建設資金融通制度⁶⁰⁾は、地方公共団体が事業主となる外客向けのホテルの建設資金に、国際観光局が仲介して大蔵省預金部資金を融通するものであった。ホテルの建設には地方公共団体と経営会社が申請案をまとめ、国際観光局に申請し、国際観光委員会、並びにホテル調査会の議を経る必要があり、融通は不動産等に限定されたが、償還は3年間据え置き27年賦で、大半の事業が年率3分8厘で優遇された。本政策は地方公共団体を対象とした制度であったが、実際は地方公共団体はホテル営業を行う経営会社の担保となるだけで、取得不動産は償還金(経営会社の利益より負担)返還後、経営会社の所有となった。つまり、実質上はホテル経営会社に対して融通がなされたのとはほぼ同じ意味を持っていたのである。阿蘇の場合、熊本県が事業主となり、その経営は地元有力者の出資によって国立公園施設整備のために設立された大阿蘇観光道に委託された。他の国際観光ホテルの大半が既存のホテル業者に経営を委託した⁶¹⁾ことを考えるとこのことは大きな特長と言えよう。本制度を利用して事業化された14の国際観光ホテルはその総融通額は515万円で、蒲郡ホテル(蒲郡町)、琵琶湖ホテル(滋賀県)、川奈ホテル(静岡県)、雲仙観光ホテル(長崎県)等もこれに該当する。1930年から1940年にかけて建設されたホテル総数に占める国際観光ホテルの割合は26%にもなる⁶²⁾。

阿蘇観光ホテルの計画は、直接的には1934年12月19日の通常熊本県会の決議⁶³⁾を発端とし、翌年12月10日に預金部運用委員会の決定を受け、阿蘇郡長陽村湯の谷に1939年7月22日に開業⁶⁴⁾した。新設の国際観光ホテルの中で11番目に建設された。計画に関わった主要人

物は、当時の新聞記事から概観する限り、県サイドからは県公園主事で大阿蘇国立公園協会主事で阿蘇の指定運動の中心人物であった松村辰喜⁶⁵⁾が、大阿蘇観光道からは熊本県経済部長⁶⁶⁾から転身した松島源造専務⁶⁷⁾等が参画していたようである。つまり、阿蘇観光ホテルの計画は国際観光政策や国立公園運動等の政策的な動きと、熊本県と民間会社による地元の動きがあって遂行されたものなのである。

5-2. 建築概要

詳細な設計図が発見されていないため、阿蘇観光ホテルの建築概要を把握する主史料を欠いているが、九州日日新聞、関連会社社史等から可能な限りその建築概要を復元していきたい。

建築設計は当時の新聞から熊本県技師の近藤良馬が行ったことが判明した⁶⁸⁾。阿蘇観光ホテルの建築概要⁶⁹⁾は建築面積434.30坪、延面積1058.60坪の規模で、構造は地階及基礎は鉄筋コンクリート造、上階は木骨造屋根スレート及瓦葺三階建、施工は清水組であった。客室は50室あり、一階に洋風客室6室、和風客室(浴室付)2室、2階が洋風客室(浴室付)17室、和風客室2室、貴賓室3室、3階が洋風客室20室で構成され、当時のリゾートホテルの中では中規模である。全客室に占める浴室付きの割合が低いそれは別棟の温泉浴場(大浴場、女浴場、家族浴場)と、共同浴室が3階にあったためと考えられる。阿蘇郡長陽村湯の谷温泉に建設された阿蘇観光ホテルは洋式のホテルという空間を基調としながらも古来の温泉湯治をも引き継ぐ温泉ホテルであった。他の諸室は一階に玄関、大小食堂、球戯室、酒場他、地階にグリル食堂、料理室他、二階に広間、三階に展望室が備えられていたぐらいで娯楽室等のパブリックな空間が少ない。それはテニスコート、プール、ゴルフ場(1953年実現)等の野外施設がホテル屋外に計画されていたことに起因していると考えられる。なお、これらの施設は同時期の国際リゾート地開発でも積極的に計画されている。建物の外観は正面に平側を見せて中央に玄関を覆う切り妻が一つ、側面には大小二つの切り妻を見せている。外観の印象と仕上げ等から一般的に「日本風にスイス風を加味した」と洋折衷建築として語られることが多かった⁷⁰⁾。

6. 阿蘇観光ホテルの建築意匠

本章では阿蘇の国際リゾート地開発の中で最もリゾート性を体現したであろう阿蘇観光ホテルの建築意匠の成り立ちを明かにし、その意図するところを考察する。

6-1. 設計者・熊本県建築技師近藤良馬

阿蘇観光ホテルの和洋折衷意匠に影響を与えることが推測される設計者近藤良馬に関することを述べる。ここでは特に彼の経歴や⁷¹⁾、当時の設計者選定の風潮等を鑑みることで、設計者選定について考察する。

生年は不詳だが、近藤は1922年名古屋高等工業建築科を卒業後、門司鉄道局工務課に入り、その後下関、大分の保線事務所等を経て、1929～31年には青森県土木課建築技師、1932～40年は熊本県土木課建築技師であった。1941～43、49年は長崎市で営繕課長、1952年に三浦組長崎出張所を歴任したことを各種名簿で確認されているが、その後の消息はつかめていない。阿蘇観光ホテルを設計した1935～38年頃は、名簿には「学校営繕技師」という肩書きも散見され、『近代建築総覧』⁷²⁾には玉名高等学校(写②)が彼の設計とされている。玉名高等学校は1937年竣工の旧制玉名中学で、熊本県玉名市中町に位置する⁷⁾

33)。旧制玉名中学の設計時期は竣工時期から阿蘇観光ホテルと同時期、乃至は直後と考えられる。この両者を比較する限りでは近藤の作風が固定的なものでなかったことは明瞭である。つまり、これをあてにして阿蘇観光ホテルの設計が委ねられたのではないことが了解される。

では何故、阿蘇観光ホテルの設計が近藤に委ねられたのだろうか。国際観光ホテルは地方公共団体の事業であるため一見、県技師による設計に違和感はないが、実際のところ県、市の技師が国際観光ホテルの設計をした例は他にない⁷⁴⁾。また、他の地方公共団体建設のホテルにおいても同様な例は皆無に等しい⁷⁵⁾。阿蘇観光ホテルは県技師が設計した稀なホテル建築として記すことができる。この背景には長崎県を事業主とした雲仙の国際観光ホテル(雲仙観光ホテル)の設計者選定問題が影響を与えたと推測される。熊本県阿蘇地方と競合する九州の国際観光地には別府、唐津、雲仙等があるが、中でも雲仙は時期を僅かに先にして同じ国際観光ホテルである雲仙観光ホテルが1935年秋に開業を果たした⁷⁶⁾⁷⁷⁾。このことは阿蘇観光ホテルの計画段階に於いて雲仙のそれを参照可能であったことを示しており、事実、阿蘇観光ホテルの設計にあたって県は雲仙観光ホテルの資料を取り寄せている⁷⁸⁾。とりわけ阿蘇の設計者選定に大きな影響を与えたと考えられるのは1935年末の長崎県議会における雲仙観光ホテルの設計、施工、経営の委託に関する追求⁷⁹⁾と考えられる。長崎県議会は長崎県が雲仙観光ホテルの設計監理をすべきであるのに、設計を外部に委託し、施工業務の監理責務をも放棄したと指摘していたのである。この内実は長崎県の経営者選定が長崎県議会議員の個人関係になされたことが波及したものであるが、その施工業者が経営者に近い竹中工務店に委託され、更に設計も竹中工務店が行っていたことが、この問題を意味深にしていた⁸⁰⁾。

熊本県が長崎県議会の紛糾を鑑みたことは容易に予測でき、熊本県はその設計者選定に県技師である近藤良馬にした可能性がある。このように考えると少なくとも阿蘇観光ホテルの折衷意匠は設計者のその思想から発案されたというよりは、他の要因が作用したものと見えるだろう。

6-2. 国際観光局長・田誠の日本趣味意匠の推奨

以下に阿蘇観光ホテルの和洋折衷意匠形成に何が作用したかを新聞記事等からその設計過程を抽出することで把握する。

1935年1月11日の九州日日新聞によると、県は「日本の代表的ホテル」である「長野県上高地ホテル並に長崎県雲仙観光ホテル両者」の「設計内容、事業方針等を…求め種々調査研究」していたとしていることからこの頃から設計が開始されたと考えられる。更に同年5月2日には「上高地、琵琶湖、雲仙等の観光ホテル設計内容等を…参考に案を練つて居る」と報道された。阿蘇観光ホテルの設計が開始されたと考えられる1935年春までに新設のホテルとして融通が決定していたリゾート系の国際観光ホテルは7つ、竣工していたものは3つあった(上高地、蒲郡、琵琶湖)。このことから判断する限り、阿蘇観光ホテルの設計は他のリゾート系の国際観光ホテルの存在を強く意識していたことがわかる。つまり、阿蘇観光ホテルの設計は他の国際観光ホテルの設計との同質性、差異性を相当考慮して考案されたものと思われる。そして、国際観光局へ申請するための仮設計が1935年6月までに行われた⁸¹⁾。

このような設計参照の期間を経て、国際観光政策の中心人物であ



写真② 玉名高等学校 (筆者撮影:1999年)

る国際観光局長田誠が阿蘇観光ホテルの設計が行われている最中の1935年10月12、13日に熊本へ、14日には阿蘇へと訪れ⁸²⁾て興味深い発言を残している。この時の彼のホテル意匠に対する発言が重要な意味を持つものと考えられる。以下に新聞紙上に掲載された田の発言を紹介する。

ホテルの施設も各地の特色を表現することを考へるべきで、今までのやうに外国のものをそのまま持つて来たのでは外人達にも何の感興を与へるものではない。様式等に就て日本趣味を加味したつまり日本式洋館と云つたものが良い。

彼は「今までのやうに外国のものをそのまま持つて来た」ホテルと「様式等に就て日本趣味を加味した」ホテルとを対比的に述べている。この発言は長崎県の雲仙観光ホテルの開業式列席の後に引き続いて行われた阿蘇の視察の時のものである。その雲仙観光ホテルは1935年10月に竣工開業したスイス風にまとめられたホテルで、阿蘇のように最終的に和洋折衷でまとめられたものではなくどちらかといえば「外国のものをそのまま持つて来た」デザインであった。断定できるものではないが彼の発言に於ける「今までのやうに外国のものをそのまま持つて来た」ホテルとは、過去の洋式建築のホテルも含めてそのひとつに雲仙観光ホテルを指していたと受けとめることができる。なお、雲仙の設計に田はその局長在任期間を考慮して関与していないと考えられる⁸³⁾。そこで田は新たな国際観光ホテルの計画である阿蘇観光ホテルの意匠には雲仙とは対比的に「日本趣味を加味した」様式等を推奨し、これが阿蘇観光ホテルの意匠に影響を与えたと推測される。

事実、田の発言は影響力を持っていたようで、この時、他にも田は設計図面中の建物の間取り、方位訂正にも言及⁸⁴⁾したが、後にその設計が彼の言葉通り変更したほどであった。また、地元側の中心人物である松村も東京で田、高久に会った12月にもその時の設計を「間に合わせ」と言い、田やJTBの高久がいうように「特色あるものに」変更する用意があると発言するなど⁸⁵⁾、政府側に対して迎合的な態度であった。これらのことから田のホテルの意匠に関する発言がその設計に影響を与えたのは必至であると言えよう。更にその後も地元関係者は上京して国際観光局に設計を諮っていることが確認されている。最終的に、1936年6月に設計書の変更が国際観光局より「通知」⁸⁶⁾され、この時、阿蘇観光ホテルの建築意匠はほぼ固定化したものと考えられる。

その後はホテルの着工が道路工事の進捗(資材運搬路として)にあわせて開始される予定であったため、道路起工⁸⁷⁾⁸⁸⁾の遅れが更なる度々の設計変更をも生んでいる。1937年3月の報道でも未だに国際観光局とも折衝が続いているとされ⁸⁹⁾、5月には大阿蘇観光道の重役会に併せて図面が作成⁹⁰⁾され、ここでの変更点を踏まえて、近藤、松村等が国際観光局と打ち合わせて最終の決定を見ている⁹¹⁾。

以上より、まず阿蘇観光ホテルの意匠設計とは、他の国際観光ホテルとの同質性、差異性を意識しながら設計が進められ、この中でとりわけ既存の洋式ホテルとの対比から和洋折衷の意匠を位置づけたものと考えられる。それは国際観光局長である田誠によって誘導、乃至は少なくとも承認されたものと見なしてよい。換言すれば、国際観光局長の意向によって、リゾートイメージを最も伝える阿蘇観光ホテルの建築意匠は日本趣味を加味した和洋折衷様式に方向付けられたと言えるのである³²⁾。そしてその意匠は「外人達に感興を与へる」ものとして推奨された。

6-3. 「日本風にスイス風を加味した」外観意匠

では、阿蘇観光ホテルの建築意匠の主要素であるスイス風の外観意匠の詳細がどのように構成されたかを以下に若干考察する。

屋根は写真等から山小屋風の急傾斜の切り妻と和風小屋を見せる緩傾斜屋根を組み合わせて各々赤色系に葺かれていたことがわかる。更に建築概要に屋根は「スレート及瓦葺き」と表記されていることから、勾配と妻側の仕上げを考慮すると急傾斜部分はスレート仕上げ、緩傾斜部分は瓦仕上げだったと考えられる。つまり見附の広い急傾斜の切り妻がスイス風の、緩傾斜が和風の要素を担っていたと言える。建築の外観上では見附の大きいスレート葺きが認識されやすいため、スイス風と称されたと解することができる。外壁仕上げは腰部分に鉄平石、一階に杉板二重羽目板を張り、二階は漆喰塗であった。腰部分の鉄平石張りの内部は構造概要からRC基礎の立ち上がり部分と考えられる。総じて立面構成は和洋を層別に区分して取り合わせた折衷様式であった。以上より阿蘇観光ホテルが「日本風にスイス風を加味した」建築と形容される実状が理解される。

このような意匠となった背景には何があるのだろうか。ここでは阿蘇観光ホテルで想定された顧客のイメージから考察する。地元関係者は、専用自動車道の工事状況等から考えて、まずは入れ込みの多い長崎から入国する在亜欧米人避暑客の存在を意識していたはずである。ここで主対象とする外客の国籍は、雲仙等の実績から上海にいた英国人であった。それは阿蘇湯の谷が九州の高原地帯に位置することからも高原型避暑地として発展することを期待されて何ら不自然なものではない。これらの点から、当時の欧州の代表的観光地で国立公園先進地でもあったスイスの高原が阿蘇のそれとイメージが重ねられ、ホテル意匠にスイスの山小屋が参照された可能性がある。それは阿蘇観光ホテルとほぼ同様な背景を持って建設された雲仙観光ホテルがスイス様式で建築されていたことから、地元関係者の間ではスイス風の意匠は実効性の高いものとして認識されたと思われる。スイスの意匠は「避暑客」のメタファーなのである。

一方で湯の谷は古来からの温泉地でもあったことから、大阿蘇観光道は在来の日本人湯治客のために阿蘇観光ホテルの開業に先駆けて隣地に蘇峰館という日本旅館も建設している。もちろんこの旅館の意匠は和風であった。阿蘇観光ホテルはその隣地に位置することから、ホテルの意匠設計に於いて、湯の谷温泉の地域的なバランスを鑑みて和風意匠を部分的に採用したと推測することができる。また、先に指摘したようにホテルがエキゾチックな趣向を持った短期滞在の「国際観光客」をもその対象としていたことは、意匠に何某かの影響を与えたと考えられる。観光事業関係者の間には「国際観光客」には即物的な日本趣味を推奨する傾向が一般的にあった³³⁾ことから、阿蘇観光ホテルの意匠に於いて和風の要素は欠くべきもの

だったと考えられる。

阿蘇観光ホテルの建築意匠とはまず田の推奨した和洋折衷様式として方向付けられ、国際観光客のエキゾチックな趣向を満たし、また避暑客の生活をも損なわないような意匠選択が求められ、和洋の要素が実写的になされたと考えられる。これが阿蘇観光ホテルの緩急の切り妻の区分的な折衷意匠に直接的に反映されたものと考えられる。

7. まとめ

本稿は熊本県が1939年に建設し大阿蘇観光道(株)が経営した阿蘇観光ホテルの建設経過を概観することで、1930年代の国際リゾート地形成の一端を明らかにしたものである。以下に知見を基に考察する。

まず、阿蘇の国際リゾート地開発は種々の交通条件の改善をうけて、国立公園指定(運動)、国際観光政策等の政策状況から意義づけられたものだった。特に国際観光政策に於いて外貨獲得上、重要な意味を持つ新しい国際観光ルートの形成、つまり、神戸長崎間の西日本国際観光ルートの形成にとって欠かせないルート上の外客向け宿泊施設整備、国際観光ホテル(阿蘇観光ホテル)の整備が阿蘇湯の谷で行われた。即ち、阿蘇の国際リゾート地開発は、西日本国際観光ルートを形成するという意味で1930年代の国際観光政策に於いて主要な位置を占めていたのである。

国立公園関連施設の実現のために国際観光政策のホテル建設資金融通制度を利用して事業化された阿蘇観光ホテルの建設と関連開発には、観光事業を専門とする大阿蘇観光道株式会社が官民の協力のもと設立された。同社はホテルに加え、阿蘇登山のための専用自動車道の開設を含む国際リゾート地の開発と経営を行う、阿蘇で初めての総合的な観光関連の事業体だった。大阿蘇観光道が推進した阿蘇の開発計画は戦時体制移行の影響からホテル、自動車道等の一部しか完成しなかったが、戦後の阿蘇の観光地形成から判断する限り、その後の大きな契機となっていたと言える。

そして、リゾートの中心的イメージを担うであろう阿蘇観光ホテルの建築意匠の考案にあたっては他の国際観光ホテルの設計を参照する等、後期の国際観光ホテルならではの設計方法があった。つまり、一連の国際観光ホテルとの差異性と同質性を意識しつつ阿蘇観光ホテルの設計は進められていた。また、建築の設計は熊本県技師近藤良馬により「日本風にスイス風を加味した」設計でまとめられたが、その形成主要因には国際観光局長田誠による和洋折衷様式への方向付けが確認された。それは政策の中枢人物による具体的な阿蘇観光ホテルの意匠設計への関与があったと言って良いものである。

更にこれらの各々の事業計画、設計、着手の各場面に於いて、阿蘇の顧客となる「国際観光客」と「避暑客」の属性の異なる両外客を考慮した施設整備方法を見出すことができる。

これらを踏まえて総合するならば、阿蘇観光ホテルとその国際リゾート地開発とは、他の国際観光ホテルが立地した地域と比較して、極めて政策的な意味合いの濃いことが建築意匠を初めとする事業の随所に確認される事例である。それも西日本国際観光ルートを形成する政策的な開発として見なされていたためと考えられる。

附 阿蘇観光ホテルとの建設と経営は戦時体制の影響を受けている。建設中から資材統制を受け、またオリンピック、万博の中止はその建設意義に懐疑を抱かせた。更に1939年になると資金調整法により、阿蘇観光ホテルは大規模建築工事としてその資

金運用に対する制限がしかれ竣工間近にして作業中断を余儀なくされ⁷⁴⁾、開業が遅れている。開業後も1940年10月には湯の谷行きバスは回数が減り、阿蘇山上茶屋は閉鎖⁷⁵⁾、翌年に3月には時局を鑑みて大阿蘇観光道(阿蘇大阿蘇交通)に社名変更⁷⁶⁾、更に政府に於いても国際観光局が1942年11月に廃止され、この頃から全く客の誘致等行えなくなる。更に戦時体制のおおりに受けて県内の運輸業者を集結するあたりで1942年8月に創立された九州産業交通(阿蘇)が、1944年、大阿蘇観光ホテルと旅館の経営を含めた一切の事業が九州産業交通に買収された。つまり、阿蘇観光ホテルは戦前に於いてはほとんどその役目を果たすことはなかった。

謝辞 本研究は阿蘇観光ホテル、熊本県立図書館、西澤泰彦名古屋大学建築学助教授の御協力を受けた。また本研究の一部は平成10年度福武学術振興財団助成金、平成10年度サントリー学術研究助成金により行われた。記して謝意を表します。
注 (九州日日新聞は「九日」、長崎日日新聞は「長日」、熊本県通常県会速記録は「熊本県会録」と略す)

- 1) 砂本文彦、1930年代の国際観光政策で検討された観光関連施設整備構想、日本都市計画学会学術研究論文集、第32号、pp.252~256、1997
- 2) 同、観光地・上高地の形成過程と国際観光委員会に於ける議論、日本建築学会技術報告集、第5号、pp.252~256、1997
- 3) 同、「国際観光委員会」の組織と都市施設整備課題、日本建築学会計画系論文集、第503号、pp.187~194、1998
- 4) 同、1930年代の国際観光政策により建設された「国際観光ホテル」について、日本建築学会計画系論文集、第510号、pp.235~242、1998
- 5) 同、蒲都ホテルと国際リゾート地開発、日本建築学会計画系論文集、第520号、pp.297~304、1999
- 6) 前掲書5)
- 7) 熊本日日新聞社編集局、熊本昭和史年表、p.39、熊本日日新聞社、1986
- 8) 熊本県、昭和九年熊本県会録、第8号、1934年12月15日、同、第15号、1934年12月23日、同、昭和十一年熊本県会録、第13号、1936年12月16日
- 9) 九州産業交通(阿蘇)二十年のあゆみ、p.26、九州産業交通(阿蘇)、1963
- 10) 熊本県会では舗装されていない熊本阿蘇坊中間の舗装整備(熊本県、昭和十年熊本県会録、第15号、1935年12月21日)や、別府へと通ずる籠室坂の改修(同、昭和九年熊本県会録、第8号、1934年12月15日)が特に議論の対象となっていた。
- 11) 事実、昭和5年頃以降の県議会の道路開設関連の決議を散見すると、道路整備の必然性の一つに国際観光をあげているものが多い。
- 12) 前掲書7)、p.32
- 13) 1934年3月指定
- 14) 勅令第83号、1930年4月24日
- 15) 前掲書3)
- 16) 同上
- 17) 前掲書4)
- 18) 同上
- 19) 議会での発言。熊本県、昭和十一年熊本県会録、第12号、1936年12月15日、p.7。また、ホテル建設の建議文にも記されている。注63)参照
- 20) 阿蘇の他に雲仙(雲仙)、上高地(中部山岳)、中禅寺湖(日光)、河口湖(富士)が国立公園と国際観光政策が重複した場所である。
- 21) 国際観光局のホテル建設資金融資をあてにした「大阿蘇地内ニ県営ノ観光「ホテル」建設ニ関スル建議」にも「阿蘇国立公園シテ…内外観光客ヲ帯泊セムヘキホテル建設シ公園機能ノ發揮ヲ計ル」と国立公園施設の整備の必要性が説かれた。注63)参照
- 22) 阿蘇、雲仙、霧島の公園協会関係者が組織する西日本国立公園協会の11.4.1の総会を報じる九州日日新聞は、指定後五年を経過せるも今は施設を見ず…国立公園とは只名のみにすぎない。と報道している。九日1936年4月11日号
- 23) 「国立公園ニ関スル経費…ヲ計シテ大蔵省ニ廻シテテアリス、其中ニハ阿蘇国立公園ノ幹線道路ノ簡易舗装、或ハ一部改修等ニ関スル補助費モ計シテテアリス」が不幸ニテ大蔵省ノ査定ハ阿蘇国立公園ニ関スルモノ除外サレ…日光、富士国立公園ニ限定シ、熊本県、昭和十一年熊本県会録、第10号、1936年12月12日、pp.559~560
- 24) 国際観光局は施設整備に関する自主財源を持っていなかったために、ホテル事業の予算化にあたっては、同局が中心となるホテル調査会と、大蔵省の預金部資金運用委員会という異なる背景を持った機関での承認が必要であった。
- 25) なお、このように両政策が推進された背景には皇紀二千六百年を記念した関連施設整備(オリンピックと万国博覧会を含む)があったことも忘れてはならず、昭和十一年の県会に於いて活発に議論がなされていた。しかしながら、オリンピックそのもので観光関連施設等が予算計上されることは地方の熊本に於いてはなかった。熊本県、昭和十一年熊本県会録、第35号、1936年12月2日、pp.138~139、同、第10号、1936年12月12日、pp.559~560、同、第13号、1936年12月16日、pp.817~823等
- 26) 国立公園については本稿が明らかにしようとしている国際リゾート地開発の観点とは異なる選定基準であるため扱わないこととする。
- 27) 田誠、国際観光事業に就いて、p.59、日本交通協会、1935
- 28) 九日1937年5月11日号
- 29) 1937年5月10日別府市で開かれた日本温泉協会第八回総会での田誠の発言以降に頻りに使用される。九日1937年5月11日号
- 30) 九日1937年5月11日号
- 31) 国際観光局は1935年にツーリストポイントたる地点の省線駅の「観光の趣味を盛つて」改築する「観光ステーション」計画を打ち出し、全国で18駅を内定した(長日1935年7月23日号)。その一つが長崎駅で1936年夏に長崎市が駅改築にホテル複合化を掲げ企画が進行した(長日1936年7月29日号)。だが、後に中止となっている。
- 32) 田は1934年7月にも九州に訪れておりこの時には「別府に外人向きのホテルとゴルフコース設置と豊肥線のスピードアップ等車連結、阿蘇観光ホテル三角と島原と結ぶ航路に省営連絡船の新造等の施設を必要」としている。長日1934年9月1日号
- 33) ジャパンツーリストビューロ、旅程と費用概算、博文館、1932
- 34) 国際観光局、国際観光委員会第二部特別委員会第三回会議議事録、1931
- 35) 前掲書33)をはじめ、当時のガイドブックの大半はモデル的な旅程を掲載している。
- 36) 田誠の発言。「阿蘇の観光ホテルができますのも、其(西日本国際観光ルートの筆者注)一つの現れであります。前掲書27)
- 37) アメリカ人は強大な国力と太平洋航路の整備により最も期待された集団であった。
- 38) このような考えは1936年12月16日の省、阿蘇、別府間の道路整備に関する県会の質問で、オリンピック関連の客が長崎から阿蘇経由で別府、神戸へ、あるいはその逆の往来が増加する予測から道路整備が訴えられていることにも伺われる。熊本県、昭和十一年熊本県会録、第13号、1936年12月16日、pp.816~817
- 39) ちなみに、雲仙には1933年の夏に27,959人の避暑外人が訪れたと報告されている。国際観光局、国際観光事業概観、p.5、1934
- 40) 事実、国際観光局による多くの報告では国際観光客の入れ込み状況と、各地の避暑地の入れ込み状況が並列的に報告されていた。
- 41) 初代社長、上田は坡草、宮城報知事も歴任した人物であるが、1935年7月に暴漢に襲われ逝去、56歳。九日1935年7月9日号
- 42) 1890年生まれ。織物卸商を主につとめ、他にも熊本にて多くの事業に手をかける。貴族院議員も務めた。谷サカ、昭和人名辞典、第3巻、日本図書センター、1987
- 43) 九日1934年12月15日号
- 44) 同上
- 45) 前掲書7)、p.114
- 46) なお、本稿に於いて阿蘇の観光地開発を国際リゾート地開発として呼称するの

は、大阿蘇観光道に代表されるその事業内容が、国際観光ルートを強く意識した上で外客をその主な対象として、日本、特に九州ではまだ目新しい専用自動車道建設、九州横断国際観光道路建設とリゾート施設を備えたホテル建設を掲げた点からである。

- 47) 起債認可は1936年6月、九日1936年6月12日号
- 48) 起工は1936年11月27日、延長14.3km、幅員7m、勾配1/23、九日1936年11月28日号
- 49) 起債認可は1937年3月15日、1937年3月16日号
- 50) 九日1936年11月28日号
- 51) 同上
- 52) 道路が四年後のオリンピックに竣工することが強調された。九日1936年1月28日号
- 53) 1938年8月28日に実質上開業している。九日1939年1月29日号
- 54) 九日1935年10月14日号、同12月1日号、1937年3月16日号
- 55) 一期道路は1938年12月に開通。九日1939年1月13日号
- 56) ホテルと蘇峰館の開業式は1939年7月22日だった。九日1939年7月23日号
- 57) 1935年12月21日の県会での熊本阿蘇間道路改修の議論でも、長崎雲仙からやって来る外客のために優先すべきであるという発言がなされていた。熊本県、昭和十年熊本県会録、第15号、1935年12月21日、pp.914~915
- 58) 九日1938年1月13日号
- 59) 大阿蘇観光道のような官民の協力による自動車とホテルの建設、経営を推進した手法を全国的に比較すると、最も近い例としては富士山麓電気鉄道(山中湖)周辺の観光開発がある。富士山麓電気鉄道は同地区の観光開発を主目的として山梨県の後ろ盾のもと1926年に設立された民間会社で電車をはじめバス会社を統合して広域観光ルートの形成や山中湖周遊道路、ホテル(山中湖ホテル)、別荘(旭日ヶ丘)等の開発事業を行った。山中湖の事業は大正末期から始まるために終戦時までに十分な施設整備をなし、そのストックが戦後のリゾート地形成に大きな影響を与えている(山村順次、観光地の形成過程と機能、御茶ノ水書房、1994)。一方、阿蘇の事業は事業開始後、戦時体制へと入るために急速にその意義を失い、充分なストックを山中湖の事例ほど継承したとは言えない。だが、それは資材不足や資金調整法の影響等の外的要因が作用したためであり事業計画、開発計画としての意義を失うものではない。
- 60) 前掲書4)
- 61) 上高地ホテル、赤倉観光ホテル→帝国ホテル、富士ビューホテル→富士屋ホテル、志賀高原温泉ホテル→京都ホテル、唐津リゾートホテル→共進亭、蒲郡ホテル→常磐館、経営会社設立時にホテル経営者が参画、川奈ホテル→帝国ホテル、雲仙観光ホテル→室ビルホテル等。
- 62) 前掲書4)
- 63) 「大阿蘇地内ニ県営ノ観光「ホテル」建設ニ関スル建議」 国際的阿蘇国立公園ノ指定ヲ見ルニ至リシ…之カ施設経営ニ対シテハ急ヲ要スヘキモノ多クアルヘキモ当面ノ大急務ハ阿蘇国立公園シテ…大欠点タル内外観光客ヲ帯泊セムヘキホテル建設シ公園機能ノ發揮ヲ計ル…県当局ニ於テハ…低利資金等ヲ利用シテ観光ホテルノ建築設計ニ関スル具体案ヲ樹立シ急遽ニ実現セラシムコトヲ冀望ス」、熊本県、昭和九年熊本県会録、第11号、1934年12月19日、pp.547~550
- 64) 前掲書9)、p.30
- 65) 明治元阿蘇郡内牧町生まれ。京城の小学校長時代に関妃事件に連座、後に熊本市市議員を歴任。公園主事として国立公園指定に尽力している。1937年3月逝去。前掲書7)、p.141
- 66) 熊本県総務部人事課、昭和十年六月十日現在熊本県職員録、1935
- 67) 1936年10月から専務取締役、九日1936年10月11日号
- 68) 九日1937年5月12日号
- 69) 九日1939年1月13日号
- 70) 竣工間近の時には「日本風ニスイス風を加味した」と形容された。九日1939年1月13日号。釧路決定間際には「スイス風」とされている。九日1935年11月30日号
- 71) 建築学会、建築学会会員住所姓名録、大正九年~十一年、同十三年~十五年、昭和二年、同四年~七年、同九年。建築学会、建築学会会員名簿、昭和十一年~十六年、同十八年、同二十四年、同二十七年、同二十九年。熊本県総務部人事課、熊本県職員録、昭和六年、同八年、同十年~十五年からまとめた。これらの名簿では1920年から1954年までの存在が確認されている。
- 72) 日本建築学会、新版日本近代建築総覧、技報堂出版、1980
- 73) 建築は平易な三層のRC躯体の中央部に上昇感のある装飾、窓割りを施して車寄せの意匠で記念性を高めている。建築の端部近くに位置する階段室は躯体から付きたてに配置され、頂部を戴き側面には階段に沿った半円アーチがついている。
- 74) 前掲書4)
- 75) 新大阪ホテルの設計では市建築技師新名種夫等がその一部に関わっている。
- 76) 九日1935年10月11日号
- 77) 計画の始まりは1933年12月4日の県会決議による。長崎県、昭和八年長崎県通常県会議録、第二十号、1933年12月4日
- 78) 九日1935年1月11日号、同1935年5月22日号
- 79) 長崎県、昭和十年長崎県通常県会議録、第十一号、1935年11月18日
- 80) 九日1935年11月19日号
- 81) 九日1935年5月22日号
- 82) 九日1935年10月13日号
- 83) 田の国際観光局長として在任したのは1934年6月1日(国際観光協会、国際観光、2巻3号、巻末日誌、1934)からである。雲仙観光ホテルは1934年12月の着工(長日1934年12月10日号)し、長崎日日1934年8月5日号には竣工後の建築とはほぼ同建築概要が紹介されている。何れも田の就任後であるが明確な建築概要が紹介された8月5日までには要した設計期間を差し引きすれば、設計方針が田の着任前に固まっていた可能性があり、その設計に関与するのは難しかったのではないかとと思われる。
- 84) 九日1935年10月14日号
- 85) 九日1935年12月10日号
- 86) 九日1936年6月19日号
- 87) 九日1936年11月27日号
- 88) 九日1936年11月28日号
- 89) 九日1937年3月16日号、同25日号
- 90) 九日1937年5月12日号
- 91) 九日1937年5月14日号
- 92) ホテルの設計に関しては大森ホテルの猪原護夫の関与が確認されている(九日1937年5月12日号、同14日号)。また開業後支配人に就任した九州ホテルの吉田三郎の影響も考えられる。関与の時期から細部設計に意見が反映されたと考えられる。93) 熊本新聞に於いてもアメリカのホテルマンであった古屋唯好が「阿蘇観光ホテルの設置と経営」と題して数回の連載を行い、その中で国際観光客と避暑客に分けてホテル経営をなすべきとしている。「ホテルの設計は、筆者注)此の二種の客兼用の場合は設計上経営上一考を要する」とし、具体的には前者のためには「日本趣味を宣伝して宿屋(いわゆる日本旅館;筆者注)に泊ませることが最も良く、後者のためには「曲がりなりでもホテルでなければ駄目だ。彼等には日本趣味を異国情緒も必要は無い」としている。九日1935年7月7日号
- 94) 九日1939年5月14日号
- 95) 前掲書7)、p.184
- 96) 前掲書9)、p.30

(1999年6月25日原稿受理、1999年10月12日採用決定)