

近代京都における近郊遊園地の開発と景観の変遷

—八瀬を中心に—

河角直美

I. はじめに

1. 研究の目的

本研究は、近代京都において開発された八瀬遊園について、立地の特色をふまえながら、そこに展開された各種施設の概要とその変遷を明らかにするものである。

叡山電鉄の「八瀬比叡山口」駅は、かつて「八瀬遊園」という駅名であった。その名が示すとおり、そこには遊園地が存在したのである。明治維新以降の京都における市街地の拡大については、たとえば都市の中心と郊外という関係性から議論され¹⁾、当時の健康志向などをふまえて説明されてきた。日本における生活スタイルは近代期に大きく変化し、鉄道資本による郊外開発の進捗にあわせて、通勤行動も確立されていく。都市の近郊に建設された別荘地や郊外住宅地は、自然と合一するという理想を求めた結果でもあった。

日常生活のみならず、余暇活動においても自然が求められ、都市の喧騒から逃れることを目的として、宅地と同様、公園や遊園地なども相次いで開発される。そのような空間のひとつに比叡山を挙げることができる。

本研究は、京都市左京区八瀬（八瀬野瀬町）における明治中期から近年までの景観の変遷を明らかにし、都市近郊の空間がたどった100年におよぶ歴史を振り返りたい。近現代をつうじて、これらの空間がどのような経過で変転したのかを長期的にとらえることは、景観に対する人々の見方・価値観の変容を知る一助となるだろう。具体的には、地形図から八瀬とその周辺地域の変遷を概観し、くわえて新聞広告、絵葉書（古写真）、パンフレット類といった各種ヴィジュアル資料も参照することで、自然・人工景観の特色を明らかにする。

2. 八瀬の地域概観

かつて八瀬村であった一帯が京都市に合併され、京都市左京区八瀬となったのは、昭和24（1949）年である。八瀬村は、現在の京都市左京区八瀬花尻町・八瀬秋元町・八瀬近衛町・八瀬野瀬町に相当する（第1図）。集落は、左京区大原と市の中心部とを隔てる山地をぬうように流れる高野川（八瀬川）ならびに、河川沿いの敦賀街道（鯖街道）周辺に立地している。谷底に集落の立地する当該地域において、高野川が山峡を抜けおおきく蛇行した一帯に形成された平坦な土地は、八瀬（村）のなかでもめぐまれた耕地といえるだろうか。

この一帯は、小字の八瀬野瀬町に相当し、まさに比叡山山頂の開発にあわせて鉄道が敷かれ、公園が建設される空間であった。駅の立地は必ずしも中心ではなく、集落からみれば縁辺にすぎない。

「八瀬」という地名については、複数の見解がある²⁾。ひとつは、七瀬や余瀬といった地名が残っているように、高野川がいくつもの急瀬を形成していることに由来するとされている。もうひとつ



第1図 八瀬の地域概観
 (「地理院地図」より)

は、都が近江にあった時代に起こった戦において、大海人皇子の背中に矢が当たったことから「八背」となり、それが「八瀬」に転じたというものである。

集落の耕地面積は狭く、生業は林業を中心としたもので、八瀬は、総じて京都の中心部と大原や小浜・敦賀方面とを結ぶ街道沿いの農村地域であったといつてよい。

Ⅱ. 八瀬の場所のイメージ

近代以降における比叡山の観光地化にともない、八瀬の開発も進んだ。では、そもそも八瀬はどのような場所として認識されていたのだろうか。観光ガイドブックの『洛北の観光 第一集 八瀬・大原』(1955年)には、次のように紹介されている³⁾。

出町柳駅から出る京福電車叡山線の終点八瀬駅、四条大宮から三条京阪を経て走って来る大

原・途中ゆき京都バスも停車する。ここは京都々心から八瀬・大原訪問の拠点となっている。

駅前には高野川がさらさらと音を立て、岸に沿う両側は、目も届かぬほどの桜の園を成し、つり橋やプールや子どもの遊戯具一式、ボート、水遊び、小動物園など近代施設を整えた遊園地となっている。春の夜、全園の桜を明るく浮き出す電飾、夏の涼しさ、秋の錦織、冬の雪、いずれも佳ならざるはない。雪峯比叡へ登るケーブルの起点もこの遊園地内にある。

京都の市街地近郊ながらも、比叡山のふもと、高野川のほとりにひろがる、四季を通じて楽しむことのできる場として、八瀬駅周辺が紹介されている。

さらに、次のような記述もある。

八瀬と大原は洛北のしおらしい姉妹のようである。京の都心から去ることを遠からず、四条大宮から三条大橋を経て直通バス 30 分、出町柳から電車 15 分、訪ねることもいとやすい里ながら、かくも静かに、かくもやさしく、その美しい姿を残してきたことであろう。しみじみと愛撫の手を差し伸べたいような里である。

世に美しいといわれるところは必ずしも少しとせぬが、わが八瀬・大原の里は、あたかも素顔の清らかさにも似て、その深い含蓄の美は、他にたやすくは求められまい。親しむほど、いよいよその持ち味の魅力に恍惚とするのが、ここ八瀬・大原なのである。

大原を含めた評価であり、誇張表現もあるように思われるものの、にぎやかな都会からすこし離れただけの八瀬が、静かでのどかな雰囲気を楽しむことのできる一帯であることがよく理解される。もちろん、地形図の描画から、緑に囲まれた田園風景は容易に想像されるが、次の記述には、地図からは読み取ることのできない高野川の様子がわかる。

これら〔数々の伝承〕はいずれも里の中央を縦貫する高野川・若狭街道の両側に点々と続き、殊に高野川は鮎さばしり、紅鱒（あまごの一種）太り、清流は時に広く、時に窄まって、最趣の妙をつくしている。殊に初夏の候よりの河鹿の音は、この川瀬の一名物でもある。岸の白砂上の飯盒すいさんをする時、若葉の上を啼きすぎる郭公（ほととぎす）は、叡山の頂をさしてゆくであろう。八瀬と叡山のつながりは、必ずしも郭公だけに限らない。登山ケーブルのない頃には、西塔や横川への参道が、みなこの若狭街道から分かれていたのであった。

高野川で釣った鮎や紅鱒がここで料理として出され食すことができたのかどうかは判然としないものの、貴船や鞍馬、そして鴨川の納涼を思わせる親水空間として紹介されていた。

Ⅲ. 八瀬の開発史

1. 土地利用と駅名の変化

本章では、遊園地が建設された八瀬野瀬町の景観変化を、旧地籍図や作成年別の地形図から概観してみたい。

旧地籍図を用いて、八瀬野瀬町における土地利用を復原したのが第2図である。ほとんどが田として描画され、畑や雑種地が部分的にみられるにすぎない。畦道とそれに沿うように水路が田のなかをめぐるようにしていた。旧地籍図が作成された当時、宅地は1筆のみであった。のちに鉄道が敷かれる一帯には、「鉄道用地」と加筆されている。

次に明治中期の仮製地形図や大正初期の正式地形図から八瀬野瀬町をみると、一帯は田の記号で占められていて、集落もなかったことがわかる（第3図-a）。叡山電鉄の八瀬駅と出町柳駅間が開通したのは、大正14（1925）年のことであった。大正15（1926）年発行の旧版地形図には、まだ駅舎は描かれていない（第3図-b）。この地形図が大正11（1922）年測量のためであろう。第3図-bには駅舎はもとより高野川周辺に建物がなく、大正末期まで水田のひろがる一帯であったことがわかる。

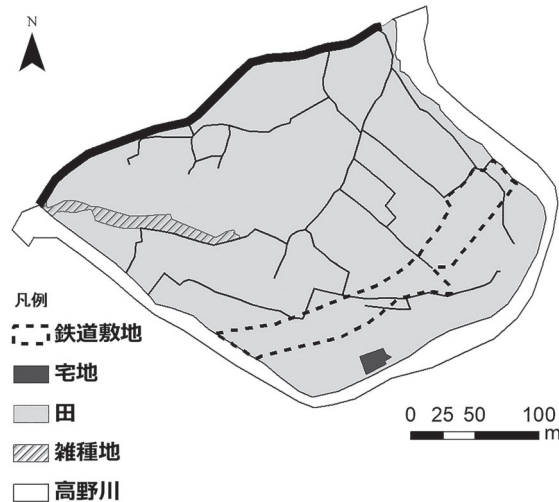
昭和7（1932）年発行の旧版地形図において（第3図-c）、「やせ」駅と「さいとふばし」駅とが登場する。そして、2つの駅へ至る周辺や高野川沿いに家屋が増えていることを確認できるだろう。

第2次世界大戦後、昭和40（1965）年発行の地形図では、「やせ」駅とともに「野瀬」という小字名も記載されている。ケーブルの駅はまだ「さいとうばし」であった（第3図-d）。高野川の右岸と鉄道の線路の間に建物がいくつか増えているが、「野瀬」という文字周辺にはまだ耕地もみられる。

その様相が大きく変わるのは、昭和46（1971）年発行の地形図である（第3図-e）。駅名は「やせ」のままであるが、線路の西側では、これまでひろがっていた田がなくなり、建物が散見される。そして、ケーブルの駅名は「やせゆうえん」となった。この時点において、遊園地の存在を示す駅名に変更されたわけだ。

昭和55（1980）年発行の地形図になると、叡山電鉄の駅名も「やせゆうえん」となり、線路以西の開発が進んだこともわかる。平成9（1997）年発行の地形図でも駅名はそのままで（第3図-f）、土地利用にも大きな変化はない。しかし、現在の地理院地図では、叡山電鉄は「八瀬比叡山口」駅となり、ケーブルのほうは「ケーブル八瀬」となっている。線路の西側には、規模の大きな建築物が確認され、それまでの景観から一変していた。「八瀬比叡山口」駅と「ケーブル八瀬」駅は、この90年間でいくどか駅名を変更しながら今にいたることがわかる。

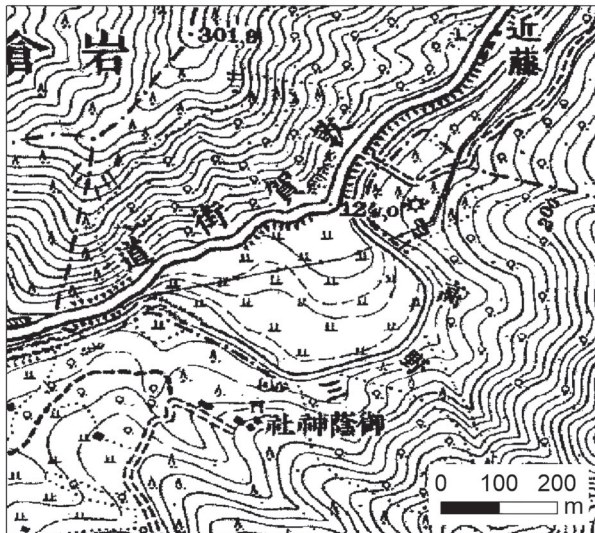
当初は八瀬駅周辺の開発から始まった建物の立地は、戦後には線路の両側へと広がり、現在では大きな建築物がその一帯を占めるにいたった（第1図を参照）。



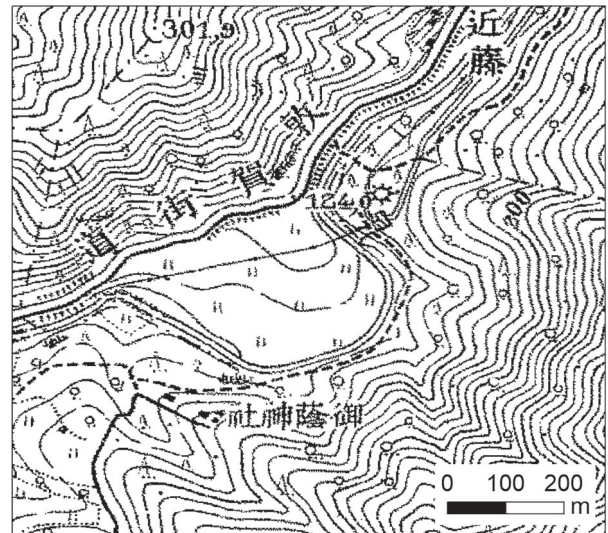
第2図 明治中期の八瀬野瀬町
（旧地籍図より作成）

2. 比叡山の観光地化と八瀬駅

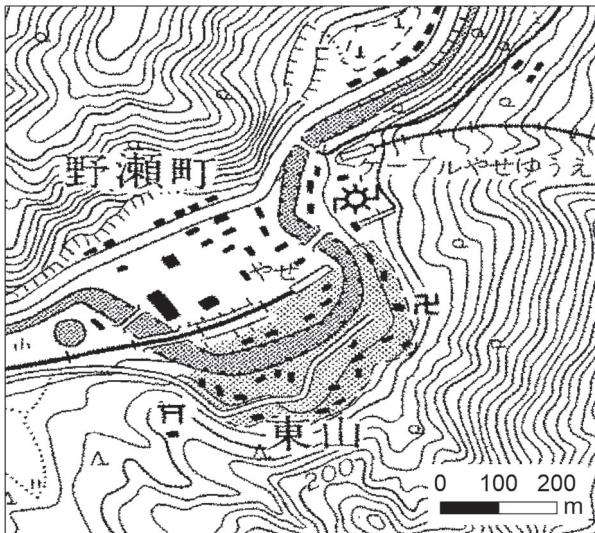
八瀬へと向かう叡山電気鉄道の線路は、出町柳駅を発し、高野川の左岸を敦賀街道と並行するように敷設されている。この鉄道が敷かれる背景には、比叡山山頂の開発があった。出町柳～八瀬（現：八瀬比叡山口）間を平坦線で、西塔橋（現：ケーブル八瀬）～四明ヶ嶽（現：ケーブル比叡）間をケーブ



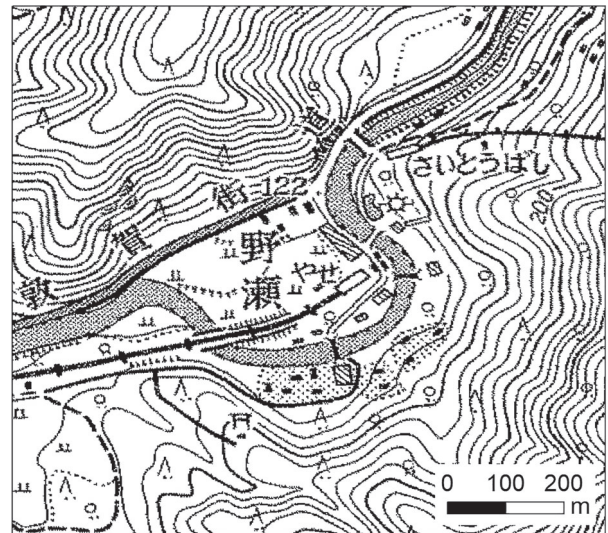
第3図-a 大正初期の景観
(2万分の1正式地形図より)



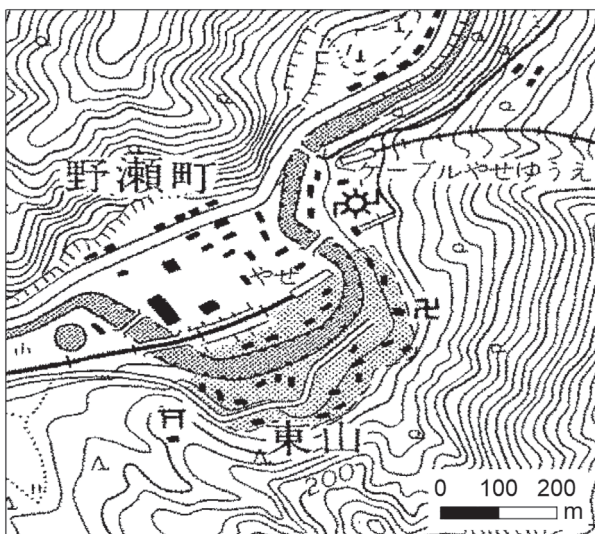
第3図-b 大正末期の景観
(2万5千分の1地形図より)



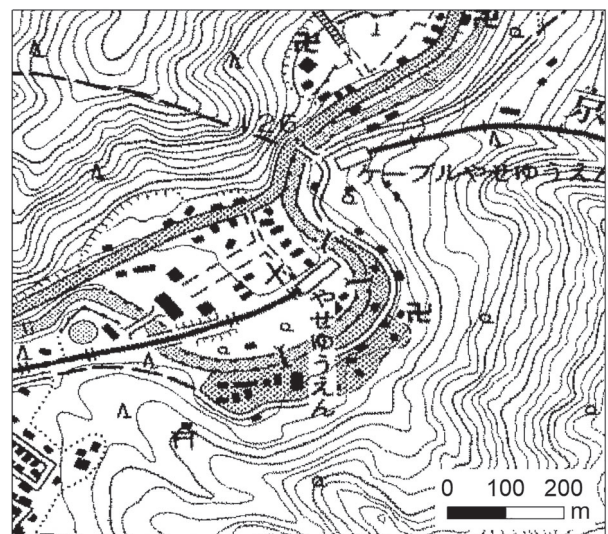
第3図-c 昭和初期の景観
(2万5千分の1地形図より)



第3図-d 昭和40年ころの景観
(2万5千分の1地形図より)



第3図-e 昭和46年ころの景観
(2万5千分の1地形図より)



第3図-f 平成10年ころの景観
(2万5千分の1地形図より)

ル線とする京都電燈（現：叡山電鉄）の大規模な計画は、大正 11（1922）年に敷設許可を得て、大正 14（1925）年 9 月に平坦線が、同年 12 月にケーブル線がそれぞれ完成している。

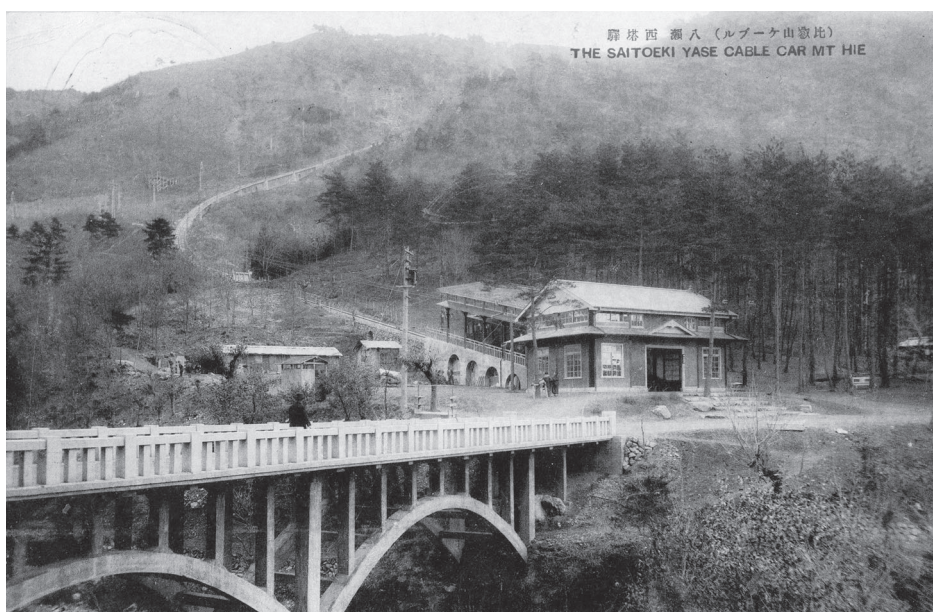
京福電鉄の社史によると、現場は人跡未踏にちかい山中で、平均勾配が 40 分の 1 もあったとされる。仮製地形図で比叡山頂をみるかぎり、植生は乏しく、丈の低い草本類であったと推測され、また一部は禿山化していたこともわかる⁴⁾。ケーブル開通後に発行された絵葉書類をみても、植生に恵まれているとはいえ（第 4 図）、この開発が森林の伐採から始まったとはとうてい考えられない。

ケーブルの四明ヶ嶽駅から山頂へゆくためには、谷を越えて歩いていかなければならなかったため、京都電燈は同駅から標高 710 メートルの高祖谷駅までを切り開くこととしたのだった。さらには高祖谷駅から延暦寺までの谷をロープウェイで超える計画を実行し、昭和 3（1928）年 10 月に全長 642 メートルの国内初のロープウェイを完成させている。

これらの開発から、叡山電鉄平坦線、ケーブル、さらにロープウェイを乗り継げば、高齢者でも子供でも比叡山ならびに延暦寺を日帰りで見学することができるようになった。霊山までの道りにどのような意義があったのかはわからないが（それは現代的な視点であるのかもしれない）、山頂に早く達したいという欲望はわずか 6 年で達成された。

比叡山の山頂開発の一環として建設されたのが、遊園地である。このとき、最澄の開いた延暦寺、霊山である比叡を俗化させることのないよう、「信仰を高め、学術を奨励し、体位の向上に寄与する、という市民のためのレクリエーション道場の建設」を意図したとされる⁵⁾。西に京都の市街地を、そして東に琵琶湖を見下ろし、遠く比良山系を望む山頂の四明ヶ嶽には、自然科学博物館・叡山気象観測所にくわえて、昭和 12（1937）年には叡山ホテルが開業した⁶⁾。さらに、この頂上に至る道路に沿って 7 万平方メートルの土地が拓かれた。そこには、冬期にスキー場として利用できる運動場をはじめ、フィールドやトラックなどが整えられたという。

そして、山頂付近とともに、麓の八瀬駅の周辺においても、総面積約 10 万平方メートルの遊園地が建設された。次章では、八瀬にできた遊園地の特徴について、絵葉書や新聞広告などをふまえながら詳細にみていきたい。



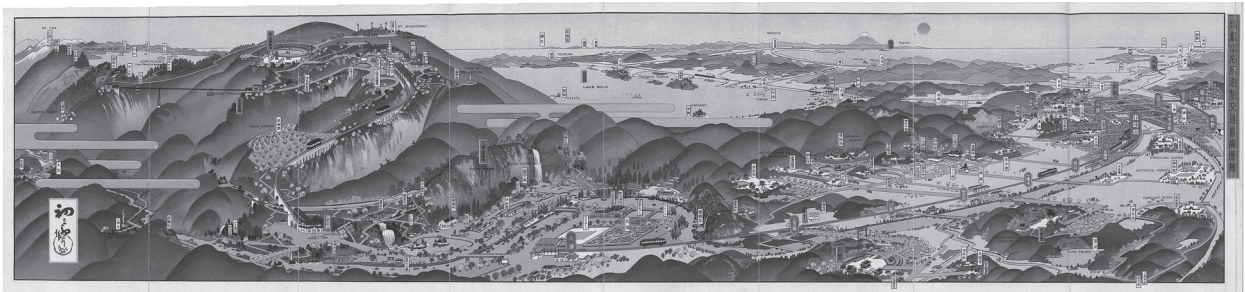
第 4 図 戦前の西塔橋駅付近

IV. 八瀬遊園の変貌

1. 二幅の鳥観図から

吉田初三郎は日本各地の鳥観図を描き、対象の特徴を、周辺との関係性をふまえながら表現してきた(第5図)。西から比叡山をながめるように描かれたこの図によれば、八瀬遊園地が、比叡山頂とそのふもと、ゆるやかに蛇行する高野川の河岸をうまく利用した空間であることがわかる。この鳥観図の裏面では八瀬遊園地が次のように紹介され、第6図のような写真も掲載されているので、それらをふまえながら描画を考えてみたい。

八瀬遊園地…『是れは八瀬の山里に一夏を送る僧にて候』と古人にも謡われ、都の手ぶりに鄙めづらしき大原女の、黒木召せと、朝まだきに露わけ出る八瀬の里……此の山里に建設された八瀬遊園地は、此の電車〔叡山電車〕の平坦線とケーブル遷都を連絡する一大公園である。高



第5図 吉田初三郎の描いた比叡山とその周辺の鳥観図
(『比叡山 MT HIEI GUID BOOK』叡山電鉄部発行 より)



第6図 開発当初の八瀬遊園地の様子
(『比叡山 MT HIEI GUID BOOK』叡山電鉄部発行 より)

野川の清流をさしはさんで、叡山温泉、温水プール、龍王ヶ瀧、玉山稲荷等付置面白く点在し。是をめぐりに北嶺山麓の轟々たる老杉を以てしてゐる。加ふるにいもぼう、かま風呂、柳水亭、和榮亭、柵屋支店等軒を連らね、京阪神の食通大通をして味覺禮讚の舌鼓を打たせる。レストランもあれば杉の家のうどんそばもある。甘黨には名物わらび餅、童子餅の名も見逃せない。其他テニスコートありスケート場あり、花壇あり、靈鑛泉あり、此の公園の設備は眞に至れり尽せりである。遊園地の北隅に一橋を架して西塔橋といふ。此の橋畔がケーブル線の起點である。

この記述と鳥観図から、「いもぼう」や「柳水亭（新三浦）」などの文字を読み取ることができる。当時、京都において名を馳せていた料理屋の支店が集積したばかりか、老舗旅館の柵家も料理屋を出店しており、「京阪神の食通大通をして味覺禮讚の舌鼓を打たせる」空間が形成されていたのである。テニスコート、京都で初めての25メートルの公認プール、ローラースケート場もあって、「至れり尽くせり」であるという。食べることと遊ぶことを満喫できる遊園地が、この八瀬の狭い空間に出現したのだった。おいしいものを食べ、家族連れで楽しめるような施設がコンパクトに整った空間といえよう。

さらに、八瀬を描いた、昭和4（1929）年7月11日の京都日日新聞に掲載された広告（鳥観図）をみていきたい（第7図）。「涼味萬斛 夏の八瀬」と題されたこの広告でも、西から東をながめるように八瀬が描かれていた。「貸ボート」と書かれた池を中心として、池の左にはケーブルカーの駅を、川を挟んだ右側には「八瀬駅」を読みとることができる。高野川や池のほとりに描かれた家と文字を確認してみると、「平の家いもぼー」、「童子餅」、「わらび餅」、「たこ政」、「新三浦」、「土井しば漬」、「平八茶屋」、「柵家」など、数にして20軒近くある。初三郎の鳥観図よりも詳しい。

デフォルメされた建物が描かれているものの、この空間を占めているのは、もこもこと（なかには濃い針葉樹も交えて）描かれた木々であり、新聞はモノクロであるけれども、緑のなかに埋もれる様子がわかるであろう。そのなかに池があり、高野川が蛇行して流れている。八瀬遊園は、緑に囲まれた空間を活かしつつ、当時の最先端の食と遊びを一同に集めた空間なのであった。

二幅の鳥観図と新聞広告をもとに、昭和4年に八瀬遊園に立地した料理屋などをまとめたのが第1表である。高級な料理屋から甘味どころにいたるまで、多様な飲食店が集積していたことがわかる。

また、戦前の絵葉書を見ると（第8図）、高野川沿いに八瀬駅や建物がならぶ実際の様子がよくわかる。写真の右端には、大原・八瀬方面への移動にかかわるような自動車（タクシー）の乗り合い場があったのであろうか。その隣の建物の看板には「アサヒビール」という文字もみえる。



第7図 京都日日新聞における八瀬遊園の広告
（昭和4年7月11日付「京都日日新聞」より）

八瀬遊園地は、第2章で述べたような、近郊農村としての特徴が活かされた空間であった。

(2) 戦後の開発

前節において、八瀬開発のはじまりについて述べた。地形図の変化からみてもわかるように、戦後、八瀬遊園は拡大路線をたどっていくこととなる。その経緯について、京福電気鉄道の社史を参考にしながら追っていきたい(第2表)。

京福電気鉄道がレジャー施設の拡充と、観光路線の拡大に乗り出したのは、昭和30年代以降であった。比叡山の山頂や八瀬遊園地の運営は、鉄道収入をあげるための付帯事業と考えられていたのである。そのため、入園も無料とされていた。

しかし、戦時中に解体された山頂へいたるロープウェイが昭和31(1956)年に現在のルートに再建され、昭和33(1958)年にはドライブウェイが開通したことを契機として、比叡山への観光・レジャー客が急増した。この流れに対応するため、比叡山頂とともに八瀬遊園の再開発が進められたのである。具体的には、昭和34(1959)年に「かまぶろヘルスセンター」を、昭和38(1963)年には、地元地主の全面的な協力を得て、既存の遊園地に隣接する耕地にあらたな施設を建設したのであった。これが、地形図からも読み取ることのできた遊園地拡大の背景である。

新八瀬遊園は、高野川を挟んだ南側にも進出し、総合海水水族館やグランドプール(円形プール)、食堂、室内遊戯場などを備えたレジャー施設となって、昭和39(1964)年10月に完成した(第9図)。

第1表 京都日日新聞に描かれた料理屋と観光施設

八瀬駅周辺	渡柳軒 田吾作 便利軒 栄月 ■合自動車
比叡山側	志賀之家 三軒家 魚新 柊家 杉の家 達磨軒 秋岡商店 寫眞 童子餅 いもぼー平野家
ケーブル駅周辺	わらび餅 た■政 新三浦 平八茶屋 土井しば漬 出雲屋 いかり茶屋

(京都日日新聞 昭和4年6月27日発行より)



第8図 戦前における八瀬駅とその周辺

第2表 八瀬とその周辺における開発履歴

年月	事項
大正 11 (1922) 年	平坦線、鋼索線の建設許可を得る
大正 14 (1925) 年 9 月	出町柳～八瀬間の平坦線完成
大正 14 (1925) 年 12 月	西塔橋～四明ヶ嶽の鋼索（ケーブル）線完成
昭和 3 (1928) 年 10 月	高祖谷駅～延暦寺駅（ロープウェイ）完成
昭和 19 (1944) 年	鉄材供出のためロープウェイ撤去
昭和 31 (1956) 年 7 月	四明駅～比叡山頂間ロープウェイ完成
昭和 33 (1958) 年 4 月	比叡山ドライブウェイ開通
昭和 34 (1959) 年 8 月	「かまぶろヘルスセンター」開業
昭和 38 (1963) 年 8 月	新八瀬遊園の建設に着手
昭和 39 (1964) 年 10 月	新八瀬遊園「比叡京福ランド」完成
昭和 58 (1983) 年 5 月 8 日	八瀬遊園閉鎖
昭和 58 (1983) 年 7 月 21 日	八瀬遊園に「スポーツバレー京都」開業
平成 11 (1999) 年	「森のゆうえんち」としてリニューアルオープン
平成 13 (2001) 年 11 月 30 日	「森のゆうえんち」閉園

（『京福電気鉄道 50 年の歩み』、京福電気鉄道（株）「叡山ケーブル・ロープウェイ」HP より作成）



第9図 昭和40年ごろの八瀬遊園地とその周辺

（1966年住宅地図より作成）

これらと、比叡山頂遊園、かまぶろ温泉を含めた全体が、「比叡京福ランド」と命名されている。その後、ガーデンプール、洋らんガーデン、屋外アイススケートリンクを開設し、集客をはかっていった。

さらに、レジャー産業の多様化にともない、運営会社は顧客として子どもだけではなく若年層を取り込む必要性を感じ、施設や遊具の大型化を進めていく。多くの遊園地がひしめく関西圏では、もともと競争が激しい状況にあったなか、ローラーコースター（ジェットコースター）の出現や、東京ディズニーランド（千葉県浦安市）のオープンが各施設に影響を与えたようである。しかし、こうした開発は効を奏さず、入園客が減少していくなかで、八瀬遊園地（「比叡京福ランド」）は、昭和58（1983）年5月8日をもって閉鎖し、施設を一新したうえで同年7月21日に「スポーツバレー京都」の名称で再度オープンした。こうして、「八瀬」の名称も失われ、その後の経営も困難をきたし、平成11年（1999）年には「森のゆうえんち」として再々の出発を試みている⁷⁾。このとき、メリーゴーランドや子ども向けの乗り物を新設して再起をはかったが、2年後の平成13（2001）年11月30日に閉園した。その結果、八瀬遊園は駅名としても地図上から消えていった。

V. おわりに

本稿では、京都市左京区八瀬にかつてあった八瀬遊園について、地形図をもとに景観を概観し、さらに開発当初とその後の変遷を明らかにした。

京福電鉄の社史には「高野川の清流にのぞみ、恵まれた自然を生かした園内…」とある。集落からも離れ田園風景が残るなかで、高野川や池のほとりに誘致された一流の料理屋で食を楽しみ、遊びの施設を備えていたのが、八瀬遊園であった。初三郎の描画にしても、新聞の広告にしても、緑水のあいだに点在する料亭や旅館、花壇、プールやテニスコートといった施設（当時は最先端の遊具であったろうけれど）からも、そのが理解される。池のほとり、河川沿いを楽しむ親水空間として構築されていたわけだ。

しかし、戦後の開発をみていくと、類似した遊園地との競争が意識され、収益の見込んだ拡大を試みたことで、八瀬遊園はいつのまにか都市近郊の里としての自然との近さといった価値観は失われていったように思われる。当初の開発理念であった、『恵まれた自然を活かす』という方針は、少なくとも戦後の運営会社の拡大路線において継承されることはなかった。近郊遊園地の盛衰は、余暇活動における各時代の志向性を如実に反映したものと考えてよい。

ところで、本稿で簡単にふれておいた八瀬遊園における名だたる料理屋の集積には興味もたれる。著名な料理屋の支店進出にいかなる背景があったのだろうか。個々の料理屋の特性をふまえた分析も含めて今後の課題としたい。

注釈

- 1) 石田潤一郎（2003）「郊外の発見」、高橋康夫・中川理編『京・まちづくり史』、昭和堂、186-197。
中川理（2003）「近代都市計画事業の実相」、高橋康夫・中川理編『京・まちづくり史』、昭和堂、152-161。
河角直美（2020）「近代京都における郊外住宅地の開発とその立地特性—御室小松野町を例として」、立命館文學、201-214。
- 2) 山本三郎編（1955）『洛北の観光 第一集 八瀬・大原』洛北観光協会、25-26。

- 3) 前掲 2)、24-28。
- 4) 小椋純一 (2008) 「強烈な人間活動の圧力と森の衰退」、田中和博編『古都の森を守り活かす』、京都大学出版会、47-70。同 (2008) 「近代化の中での古都の森」田中和博編『古都の森を守り活かす』、京都大学出版会、71-86。
- 5) 京福電気鉄道社史編さん事務局 (1993) 『京福電気鉄道 50 年の歩み』、京福電気鉄道株式会社、12。
- 6) 前掲 5)
- 7) 1999 年 2 月 23 日付朝日新聞

(本学文学部准教授)

Development and Landscape Change of Amusement Park in Modern Kyoto:
A Case Study of Yase

by
Naomi Kawasumi

This study focuses on Yase Amusement Park, which was developed in modern Kyoto. The aim is to provide a summary of the various facilities established in the amusement park and examine the subsequent changes made to them, while considering the amusement park's locational features.

The villa area and suburban residential area developed after the Meiji Restoration was the result of pursuing union with nature. A series of parks and amusement parks were established in line with this ideal that was pursued in both everyday life and recreational activities. Yase Amusement Park was one of such spaces.

This study explores the transformations that Yase Amusement Park underwent in the modern and contemporary era, the results of which are as follows. Established in the early Showa era, Yase Amusement Park "faced the clear waters of the Takano River and incorporated rich natural features." It was a space where visitors could eat at first-class restaurants—which had been invited to open near the Takano River and pond—and enjoy the amusement facilities in a still-rural setting. Hatsusaburo's drawings and newspaper advertisements depict restaurants, inns, flower beds, pools, and tennis courts, among other facilities presumably considered state of the art at the time, located in an area rich in greenery and water, which suggests that the amusement park was developed as a waterside space.

After the war, however, Yase Amusement Park grew more aware of competition with other similar amusement parks, which led it to focus on projects deemed more profitable. For this reason, the values on which Yase Amusement Park was originally founded, such as its proximity with nature in a suburban-rural setting, seem to have gradually faded away. It is suggested that the amusement park's founding ideal of "incorporating rich natural features" was at least not adopted by the company that ran and expanded the business after the war. The rise and decline of suburban amusement parks vividly reflect people's recreational preferences in each era.