

戦後における東武鉄道の観光事業と沿線地域との関連についての一考察*

A Historical Study on Relationship between the Tourist Business
of Tobu Railways and the along area after the world war II *

益子輝男**・為国孝敏***・中川三朗****

by Teruo MASHIKO **, Takatoshi TAMEKUNI ***, Saburo NAKAGAWA ****

1. 研究の背景と目的

成熟化社会をむかえたわが国において、近年、ゆとりと潤いを求める社会状況の中で、観光に対する新たな視点が求められるようになってきている。

また、近年の急速なモータリゼーションの発達により、観光地へのアクセス交通機関として、自動車が増え始めた。しかし、排気ガスによる自然環境への悪影響、観光地域内における歩行者環境の悪化、駐車場不足による交通渋滞の増加など、様々な問題が生じ始めてきている。そのため、公共交通機関である鉄道に対して、観光交通における新たな役割が期待されてきている。

そこで、本研究では、これまでに鉄道（事業）が観光地開発にどのような影響を与えてきたのかを探るために、東武鉄道の行った施策をもとに、沿線の観光地である日光および、鬼怒川温泉を対象として、戦後、観光活動が盛んになり始める時代から現在までについて、その時代の社会背景や道路整備の状況も視座として考察を行うこととする。

図-1に本研究の対象地域を示す。



図-1 対象地域

2. 観光に関する法・制度

観光に関する法・制度が本格的に制定され始めたのは、戦後になってからである。

* keywords : 観光, 東武鉄道, 日光・鬼怒川温泉

** 学生員 足利工業大学 大学院土木工学専攻交通計画研究室
(〒326 栃木県足利市大前町 268-1)

*** 正会員 工博 足利工業大学助教授 工学部土木工学科

**** 正会員 工博 足利工業大学教授 工学部土木工学科

第二次世界大戦終戦後、1950（昭和25）年、戦争によって破壊されてしまった山林などの修復、観光資源の育成などを兼ねた「国土総合開発法」が公布されたのを端緒として、1950～1951年にかけて別府、伊東、熱海における「国際観光温泉文化都市建設法」、京都、奈良、松江における「国際文化観光都市建設法」など様々な法律が制定された。

そして、1963（昭和38）年に観光施策の基本的目標を定めた「観光基本法」が制定された。

この他には、観光資源の保護に関して「史蹟名勝天然記念物保存法」（1919（大正8）年）に始まり、「国宝保存法」（1929（昭和4）年）、「自然環境保全

法」(1971(昭和46)年)などがある。

観光事業に関するものには、「旅行あつ旋業法」が1952(昭和27)年に制定されたが、現在は「旅行業法」(1971(昭和46)年)と改称されている。

また、観光による地域開発に関して期限付きではあったが、「山村振興法」(1965(昭和40)年)、「過疎地域活性化特別措置法」(1990(平成2)年)などがある。

さらに、全国の保養地、(リゾート地)に関して、特定地域を指定して重点的に整備する目的で、「総合保養地域整備法」(1987(昭和62)年)が制定された。

戦後、本格的に制定され始めた理由は、「労働基準法」(1947年)による余暇時間の増加や、「所得倍増計画」(1960年)による所得の増加に伴う、観光活動の活発化が考えられる。

表-1 観光に関する法・制度の推移

西暦(年)月日	法・制度
1919(大正8)年	史蹟名勝天然記念物保存法
1927(昭和2)年	国立公園協会設立
1929(昭和4)年	国宝保存法
1930(昭和5)年	政府内に国際観光局設置
1931(昭和6)年	国立公園法
1946(昭和21)年	運輸省業務局に観光課設置
1948(昭和23)年	内閣に観光事業審議会設置
1950(昭和25)年	国土総合開発法
1950(昭和25)年	日本国鉄推せん旅館規程
1952(昭和27)年	旅行あつ旋業法
1956(昭和31)年	都市公園法
1963(昭和38)年	観光基本法。総理府に観光政策審議会設置
1964(昭和39)年	日本観光協会法一部改正、国際観光振興会法となる。
1965(昭和40)年	山村振興法(10年間の時限立法)
1966(昭和41)年	古都における歴史的風土の保全に関する特別措置法
1966(昭和41)年	首都圏近郊緑地保全法
1970(昭和45)年	過疎地域対策緊急措置法
1971(昭和46)年	地方公共団体に補助金を交付し、青少年旅行村の整備を開始する。
1971(昭和46)年	旅行あつ旋業法一部改正、旅行業法となる。
1971(昭和46)年	自然環境保全法
1973(昭和48)年	地方公共団体に補助金を交付し、観光レクリエーション地区の整備を開始する。
1974(昭和49)年	国土利用計画法
1974(昭和49)年	生産緑地法
1984(昭和59)年	観光政策審議会を総理府から運輸省へ移管
1986(昭和61)年	国際観光モデル地区第1次指定
1987(昭和62)年	総合保養地域整備法(通称・リゾート法)・同施行令
1987(昭和62)年	国際観光モデル地区第2次指定
1988(昭和63)年	国際コンベンション・シティ第1次指定
1990(平成2)年	過疎地域活性化特別措置法(10年間の時限立法)
1991(平成3)年	観光交流拡大計画(ツー・ウェイ・ツーリズム21)策定
1992(平成4)年	国際コンベンション・シティ第2次指定
1992(平成4)年	地域伝統芸能等を活用した行事の実施による観光及び特定地域商工業の振興に関する法律

3. 東武鉄道が行ったサービス向上策

(1) 東武日光線

東武日光線において、1929(昭和4)年の開業から1955(昭和30)年の間に行ったサービス向上策は、戦前では、特急列車のスピードアップおよび、運行回数の増設などで、戦後になると、1949(昭和24)年に日本初となるロマンスカー「きぬ号」「けごん号」の運行を開始したことである。1955(昭和30)年～1960(昭和35)年には、ロマンスカーのスピードアップ(浅草・東武日光間-115分-)、明神・東武日光間の複線化、山岳夜行列車の運行、ロマンスカーに冷房装置を設置し、これが東武鉄道では、初の冷房車となった。また、1960(昭和35)年～1965(昭和40)年には、デラックスロマンスカー(以下D.R.C)の導入、D.R.Cのスピードアップ(浅草・東武日光間-104分-)、D.R.Cにスチュワーデス乗務、快速列車運行開始、北鹿沼・明神間の複線化、D.R.Cの往復運転を7回から11回に増加させるなどのサービスを行い、1965(昭和40)年～1970(昭和45)年には、大宮発の不定期急行の運転開始、新鹿沼・北鹿沼間の複線化などを行った。さらに、1970(昭和45)年～1975(昭和50)年には、D.R.Cのスピードアップ(浅草・東武日光間-101分-)、東武日光線全線の複線化、D.R.Cの往復運転を11回から14回に増加するなどのサービスを行った。そして、1975(昭和50)年から現在に至るまでの間には、東武日光駅の改築、1990(平成2)年に「スペースシア」での運行を開始したこと、さらに、関東の民間鉄道では初となる、特急列車の120 km/h運転などである。

スピードアップを重点的に行っているが、これらのサービス向上策は、国鉄(現・JR)日光線に対抗するために行われたものがほとんどである。

(2) 東武鬼怒川線

東武鬼怒川線において行ったサービス向上策は、1943(昭和18)年の営業開始から1955(昭和30)年にかけては、東武日光線と同様に、日本初のロマンスカーとなった「きぬ号」「けごん号」の運行を開始したこと、1955(昭和30)年～1960(昭和35)年にかけては、ロマンスカーのスピードアップ、冷房装置の搭載などを行ったことである。また、1960(昭和35)年～1965(昭和40)年にかけては、D.R.Cの導入、D.R.Cのスピードアップ、D.R.Cにスチュワーデスを乗務、鬼怒岩信号所・

鬼怒川温泉間の複線化、鬼怒川公園駅の改良工事などのサービスを行った。さらに、1965（昭和40）年～1970（昭和45）年にかけて、大宮発の不定期急行列車の運行を開始し、1970（昭和45）年～1975（昭和50）年にかけて、D.R.Cのスピードアップなどのほかに、D.R.Cの往復運転の回数を増やすなどのサービスを行った。そして、現在に至るまでに、野岩鉄道会津鬼怒川線の開業に伴う、浅草から会津高原まで直通運転を開始したこと、東武日光線と同様に「スペーシア」の運行を開始したことなどのサービス向上策を行った。

東武鬼怒川線では、スピードアップもさることながら、駅の移転を行うなど、地域に密着したサービス向上策が行われている。

4. 観光地への影響と考察

東武鉄道は、鉄道業以外にも関連会社とともに、表－3に示すような観光地開発を行ってきた。

（1）日光市

日光市における年間入込客数は、1955年には230万5千人だったものが、1995年には661万9千人となり、431万4千人の増加となった（図－2）。また、東武鉄道の利用者数は1955年には73万8千人だったものが、1995年には70万9千人となり、2万9千人減少しているが、安定していると思われる。一方、宿泊客数は、1955年には73万7千人だったものが、1995年には150万5千人となり、76万8千人の増加となっている。

1950年から1995年にかけて、入込客数は順調な伸びを示しているが、自家用車利用者数の急激な増加にも関わらず、東武鉄道の利用客数が安定しているのは、東武鉄道が行ったサービス向上策によるもの大きいと思われる。1955年から1960年の間に、自家用車利用者数が東武鉄道の利用者数と国鉄利用者数を上回るが、これは、単に自動車の保有台数が増加（約47万台～約136万台）したことだけでなく、1954年の第一いろは坂の改良工事完了などの道路整備が影響していると思われる。1960年から1975年まで東武鉄道の利用者が増加している要因としては、1960年のデラックスロマンスカーの導入、1964年の東京オリンピック、1973年の全線複線化などの影響が考えられる。また、1975年から1985年にかけて、入込客数、東武

表－2 東武鉄道のサービス方策の推移

西暦(年号) 年	サービス方策
1929(昭和4)年	日光線全線開通
" "	日光線にて急行列車運行(現)葉平橋・東武日光間144分-平均速度56km/h
1930(昭和5)～1938(昭和13)年	日光線にて特別列車運行
1931(昭和6)年	日光線にて特急列車運行(現)浅草・葉平橋間1.1km開通。浅草・東武日光間135.5kmになる)平均速度56.6km/h
1934(昭和9)年	特急用食室付き展望車新造
1935(昭和10)年	特急車輛就役-浅草・東武日光間137分-MAX69.1km/h
1938(昭和13)年	日光線に特急増設。鬼怒川線に特急列車の直通運転を行う。鬼怒川線は下野電気鉄道株式会社。
1943(昭和18)年	下野電気鉄道と合併。東武鬼怒川線営業開始。
1948(昭和23)年	特急列車再運転開始
1949(昭和24)年	日本初のロマンスカー「きぬ号」「けごん号」の運転を開始する。-浅草・東武日光間180分-毎日1往復。土・日は2往復。
1949(昭和24)～1951(昭和26)年	日光線特別列車運行(車内にスナックバー、サロンソファを備える)
1953(昭和28)年	カルダン式ロマンスカー新造-浅草・東武日光間137分-MAX95km/h
1954(昭和29)年	回遊割引旅客運賃の制定認可。(日光・鬼怒川・伊香保)
1955(昭和30)年	日光線にて山岳夜行列車運転開始
1956(昭和31)年	浅草・東武日光間-115分40秒-で到達。MAX105km/h
1959(昭和34)年	ロマンスカーに冷房装置を搭載。東武鉄道初の冷房車。
1960(昭和35)年	日光線にデラックスロマンスカー就役。6両、7往復運転。
1961(昭和36)～1962(昭和37)年	鬼怒川公園駅及び駅前広場の改良工事実施。
1962(昭和37)年	浅草・東武日光間-104分-で到達。MAX110km/h、9往復運転
1964(昭和39)年	D.R.Cにステューデス搭載。11往復運転
" "	快速電車運行開始
" "	鬼怒川線、鬼怒立岩信号所・鬼怒川温泉間複線化
1969(昭和44)～1972(昭和47)年	大宮発日光・鬼怒川方面に、不定期急行の運転開始。14往復運転。
1973(昭和48)年	約30年ぶりに日光線全線複線化完了、18往復運転開始。
1974(昭和49)年	特急スピードアップ(浅草・東武日光間-101分-)
1979(昭和54)年	東武日光駅をアルペン風に改築
1980(昭和55)年	特急・急行列車座席予約発売オンラインシステム完成
1986(昭和61)年	野岩鉄道会津鬼怒川線開業に伴い浅草・会津高原間の直通運転開始
1988(昭和63)年	座席予約オンラインシステムを東武トラベル、JTBのオンラインと直結
1990(平成2)年	「スペーシア」就役
1991(平成3)年	日光線に快速急行に代わり急行列車新設
" "	全特急列車を「スペーシア」化する。
1992(平成4)年	関東民鉄初の特急120km/h運転開始(浅草・東武日光間-98分-)

鉄道利用者数ともに低迷しているが、これは、1979年の第二次オイルショック、1983年の東京ディズニーランドの開園などの影響が考えられる。1990年以降、入込客数、東武鉄道利用者数が減少している要因としては、バブル経済の崩壊が影響していると考えられる。

（2）鬼怒川温泉

鬼怒川温泉（藤原町）における宿泊客数は、1955年には64万7千人だったものが、1995年には308万4千人となり、243万7千人の増加となった（図－3）。また、東武鉄道の利用客数も1955年には84万9千人だったものが、1995年には115万人とな

り、30万1千人の増加をしている。一方、入込客数は、1970年には455万3千人だったものが、一度は減少するものの、1995年には608万7千人となり、153万4千人の増加となっている。

1955年から1960年にかけて、宿泊客数が大幅に増えているのは、温泉旅館・ホテルの開業が相次いだことによる収容人員の増加が影響していると思われる。1955年から1970年にかけて東武鉄道の利用者数が増えているのは、1960年の所得倍増計画、1966年から始まるいざなぎ景気などの影響が考えられる。1970年から1980年にかけて、入込客数および、東武鉄道利用者数が減少しているのは、1971年のドルショック、1973年の第一次オイルショック、1979年の第二次オイルショックによる景気の低迷が影響していると思われる。しかし、宿泊客数は順調に伸びており、対照的である。また、1980年から入込客数が急激に増加しているが、これは、日光江戸村、ウエスタン村、日光猿軍団、東武ワールドスクウェアが次々に開園したことが、大きな要因となっているのではないと思われる。

表-3 東武鉄道が行った観光地開発の推移

年	観光施設等
1931年	鬼怒川温泉ホテル建設
1932年	日光スケートリンク建設、奥日光スキー場の開拓。
1950年	明智平・展望台間(0.3km)に架空索道(ロープウェイ)を建設
1953年	日光鋼索鉄道(ケーブルカー)大型化、スピードアップ化
1953年	日光軌道線にビューゲル車、連結車を新造、配車
1956年	日光湯元にスキーリフト、ロッジを建設
1957年	日光、中禅寺湖畔にレストハウス建設
1957年	日光、光徳牧場にロッジ建設
1959年	鬼怒川温泉にロープウェイ建設
1960年	日光にて、国民宿舎「白樺荘」建設
1960年	日光、中禅寺湖畔にユースパレス建設
1960年	日光、茶ノ木平高原にロープウェイ建設
1960年	日光、中禅寺湖に4隻の観光船を就航
1973年	日光総合事務所を設置する。
1985年	「東武スポーツクラブいまいち」オープン
1991年	「アーデル霧降スポーツバレイ」オープン。東武も出資の第三セクター
1991年	「日光自然博物館」オープン。東武、栃木県、日光市による第三セクター
1993年	「東武ワールドスクウェア」オープン

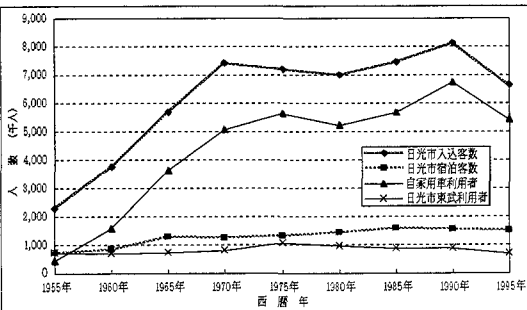


図-2 日光市入込客数の推移

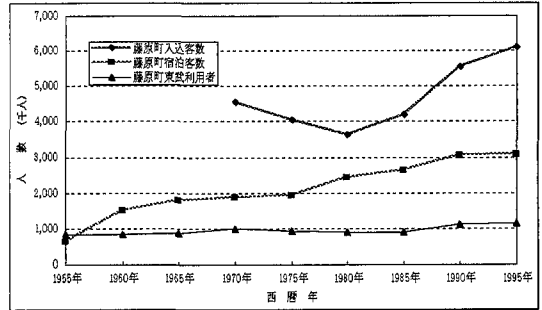


図-3 藤原町入込客数の推移

5. まとめ

本研究では、戦後、鉄道(事業)が観光地開発にどのような影響を与えてきたのかについて、東武鉄道と、その沿線の観光地である日光、鬼怒川温泉を取り上げ、東武鉄道が東武日光線および鬼怒川線において行ったサービス向上策の展開を把握し、その時代の社会背景も視座としながら考察を行った。

その結果、次のようなことが分かった。

- (1) 日光市の入込客数の増加には、自家用車利用者の影響が最も強いが、東武鉄道のサービス向上策により、鉄道利用者数は、大幅に減少することなく安定している。
- (2) 東武鉄道は、鉄道整備によるサービス向上策以外に、関連会社とともに観光施設の整備をするなどのサービスも行った。その結果、日光市の入込客数および、鬼怒川温泉の宿泊客数はともに増加しており、交通機関としてだけではなく、観光地の発展に貢献している。
- (3) 最近5年間で見てみると、日光市の入込客数および、東武鉄道利用者数は減少傾向にあるが、藤原町の方は増加傾向にある。

今後の課題として、日光市および、藤原町における観光施設の利用状況や、高速道路、有料道路の利用状況の調査、国鉄(JR)の行った施策との比較や、経済的な効果の分析、他の観光地との比較分析などを行っていく必要がある。

参考文献

- 1) 日本社史全集刊行会：東武鉄道六十五年史、常盤書院、1977.7
- 2) 東武鉄道株式会社：会社要覧、1996.9
- 3) 日光市：日光市史下巻
- 4) 日光市：観光統計書
- 5) 藤原町：藤原町史

謝辞

今回の研究を進めるにあたり、貴重な資料を提供していただいた、東武鉄道(株)、日光市、藤原町の方々に感謝いたします。