

戦前の関東圏における観光関連鉄道路線の展開と 誘客策に関する研究

学生会員 東京工業大学大学院 稲葉克己

正会員 東京工業大学助教授 渡辺貴介

A Study on the Development of Tourism-related Railway Lines and
Tourist Promoting Strategy in Kanto Region before the War II

by Katsumi Inaba

Takasuke Watanabe

(概 要)

第二次世界大戦前にほぼ完成された関東圏の鉄道網において、その鉄道敷設目的は、産業振興・沿線開発・通勤通学客輸送など多岐に渡っていたが、観光客輸送を目的とした観光関連鉄道路線と言える路線も数多く存在していた。それらの路線は、東京から各観光地に到達する方法の違いにより、「直結型」、「枝分型」、「回遊型」、「延伸型」、「創造直結型」、「創造枝分型」と呼べる6タイプに分類でき、時代と共に変遷していった。また、それらの路線を成立させるのに、各鉄道会社は、出発地・鉄道・目的地のそれぞれの地点で様々な観光客誘致策を実施した。

[キーワード：鉄道計画、観光、関東圏]

1. はじめに

現在の関東圏(*1)に形成されている鉄道網のおおよその形は、大正末期から昭和初期にかけて完成されている。その各鉄道路線には、観光に関連して敷設されたものも少なくないと思われる。

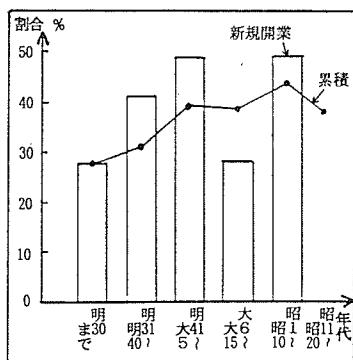
そこで、本研究は、戦前の関東圏において、こうした観光関連鉄道路線(*2)がどの程度存在したのか、また、それらはいかなるタイプに分類され、各タイプがどのように展開していったのかを明らかにするとともに、そうした観光関連鉄道を成立させるために、いかなる誘客策が考案され、実施されていったのかについても探ろうとするものである。

*1 東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県、栃木県、群馬県、静岡県伊豆地方、長野県軽井沢を合わせた地域とする。

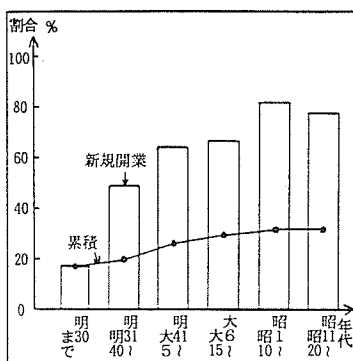
*2 その鉄道の沿線に、敷設当時著名な観光地が存在したか、あるいは新たな観光地が計画されており、そこへの観光客輸送を意図して敷設されたという記録が文献資料にある鉄道路線とする。

2. 観光関連鉄道路線の路線数・路線延長

最初に、関東圏の全鉄道路線に対する観光関連鉄道路線の割合を、実際に開業したものについて、路線数と路線延長という二つの尺度を用いて見てみる。それぞれの割合の変化は、図-1・図-2に示すとおりであり、明治から昭和の戦前にかけて、新しい高速交通機関として登場した鉄道路線のかなりのものが、明日に観光を意識し、また観光に支えられてきたということが出来る(折れ線は累積比率、棒は新規開業比率)。



図－1 観光関連鉄道路線数の全路線数に対する割合



図－2 観光関連鉄道路線延長の全路線延長に対する割合

関東圏において、観光関連鉄道の全路線数に対する割合は、路線数・路線延長ともに、年を経るにつれて増加しているが、昭和10年代になると廃止される路線が出てきて減少している。また、新規開業路線数において、大正6年から大正15年の間に減少が見られるが、これは経済不況の影響に因るものと思われる。

割合のピーク時は、昭和元年から昭和10年の時期だが、累積路線数で約44%、新規開業路線数で約48%、累積路線延長で約32%、新規開業路線延長で約82%にものぼり、この時期における観光と鉄道との深い関わりがわかる。

3. 観光関連鉄道路線のタイプ分類とその変遷

観光関連鉄道路線は、観光客の最大の発生地である東京から各観光地に到達する方法に違いがあ

り、表－1に示すように、「直結型」、「枝分型」、「回遊型」、「延伸型」、「創造直結型」、「創造枝分型」の6タイプに分類することができた。

この分類基準に従って、観光関連鉄道路線を「実際に開業した路線」、「免許申請だけに終わった路線」、「免許が下りたものの開業には至らなかった路線」のそれぞれについてタイプ分類し、その登場時期を示したものが、図－3・図－4・図－5である。

年代	明10	明20	明30	明40	大5	大15	昭10
直結					●	●	●
枝分		●	●	●	●	●	●
回遊			●	●		●	●
延伸				●	●	●	●
創造直結			●	●			
創造枝分			●		●	●	●

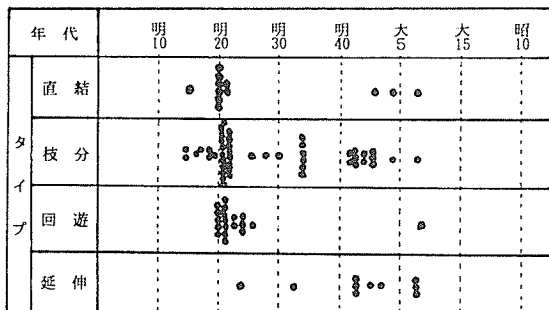
図－3 観光関連鉄道路線のタイプ別変遷（1）
（開業路線）

まず、実際に開業した路線についてみると、明治30年代までは「枝分型」が主流であり、大正期から昭和初期にかけて「直結型」、「延伸型」が発達してくる。また、「創造直結型」よりも「創造枝分型」のほうがその発達の時期が遅いが、住宅開発を伴った遊園地創造（宝塚の箕面有馬電鉄が有名）などが昭和初期に多く生まれていると言える。

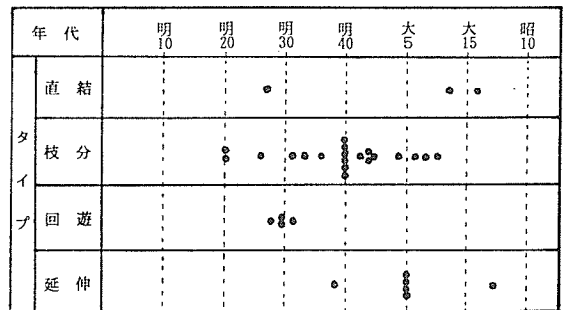
次いで、計画のみに終わり、実際には開業しなかったいわゆる「幻の鉄道」に関してみると、「直結型」、「枝分型」、「回遊型」の三つの型が明治20年代に多く見受けられるが、これは当時株式の投機だけを狙った企業設立ブームによる鉄道免許申請が多かったためである。免許が下りたにもかかわらず、結局は開業できなかった路線だけで見ると、「直結型」の登場が早いということ以外は、開業路線とほぼ同じ変遷をしていると言える。

表－１ 観光関連鉄道路線のタイプ分類基準

凡例	○ 観光客発生地 (東京)	□ 観光地への入口駅	○ 分岐駅・終着駅等
例	△ 既存観光地	▲ 鉄道開通と前後してできた創造観光地	—— 既存鉄道
A. 直結型 東京と観光地を直結するもの。あるいはそれと同等とみなせるもの。 (例) ア. 京成電鉄本線 東京 — 成田 — 成田山 イ. 小田急電鉄小田原線 箱根 — 小田原 — 東京			
B. 枝分型 東京に通ずる既存鉄道の分岐点から枝分かれして観光地に達するもの(この場合、観光地に達する駅は一つである。)。あるいはそれと同等とみなせるもの。 (例) ア. 成田線 我孫子 — 成田 — 成田山 イ. 京浜電鉄大師線 六郷橋 — 東京 川崎大師 — 川崎大師 (既存鉄道となるべき鉄道が後からできた)			
C. 回遊型 東京に通ずる既存鉄道から分かれて観光地へ達する駅を二つ以上巡り、また、東京に通ずる既存鉄道に接続するもの。あるいはそれと同等とみなせるもの。 (例) ア. 江ノ島電鉄 藤沢 — 江ノ島 — 鎌倉 — 江ノ島 — 鎌倉 イ. 外房線 東京 — 千葉 — 蘇我 — 房総 — 安房 — 鴨川 (外房線は明29～昭4に逐次開業) (内房線は明45～大14に逐次開業)			
D. 延伸型 同一観光地内とみなせる所のある地点とその他の地点とを結んでいるもの。あるいはそれと同等とみなせるもの。 (例) ア. 箱根登山鉄道 早雲山 — 箱根 — 強羅 イ. 日光軌道 馬場 — 日光 — 岩の鼻			
E-1. 創造直結型 東京から直接出ているもののうち、開業と前後して沿線に観光地を新しく造っていくもの。あるいはそれと同等とみなせるもの。 (例) ア. 京浜電鉄本線 神奈川 — 東京 (明42に海の家 明37に鉄道開業) イ. 京成電鉄千葉線 東京 — 谷津 — 千葉 — 海岸 (大10に千葉海岸海水浴場 大14に谷津遊園開業 大10に鉄道開業)			
E-2. 創造枝分型 枝分型と同じ型で、観光地が開業と前後して新しく造られたもの。あるいはそれと同等とみなせるもの。 (例) ア. 武蔵野鉄道 三島園 (昭2開園 昭2鉄道開業) イ. 小田急電鉄豆汽車 稲田登戸 — 東京 (昭2開園 昭2鉄道開業) 向ヶ丘遊園地 — 向ヶ丘遊園			



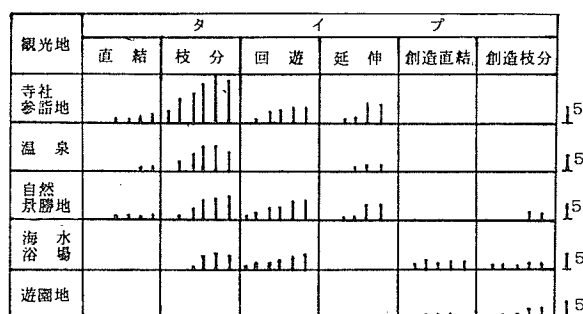
図－４ 観光関連鉄道路線のタイプ別変遷 (2)
(免許申請線)



図－５ 観光関連鉄道路線のタイプ別変遷 (3)
(免許失効線)

4. 観光関連鉄道路線と観光地の性格との関係

次に、「枝分型」、「直結型」などといった路線の形態のタイプが、どのような性格（内容）の観光地と結びついていたのかを見てみる。観光地の性格を大きく「寺社参詣地」、「温泉」、「自然景勝地」、「海水浴場」、「遊園地」の5タイプに分類し、これらの観光地タイプとその路線タイプをクロスさせ、時系列的にその関係を見たのが図-6である。



＊棒グラフは、それぞれ左から明30まで、明40まで、大5まで、大15まで、昭10まで、昭20までの間に開業した路線数を示す。

図-6 路線形態タイプと観光地の性格との関係

これより、寺社参詣地への「枝分型」路線が早くから発達し、時代が経つにつれて、温泉や自然景勝地への「枝分型」も多くなっていくことがわかる。また、次第に寺社参詣地や自然景勝地、海水浴場を巡る「回遊型」が増えていくと同時に、海水浴場や遊園地を創造しながら延びる「創造直結型」、「創造枝分型」も増加していくと言える。そして、大正初期より「山水ブーム」も手伝って、寺社参詣地や自然景勝地へ延びる「直結型」が現れると同時に、「延伸型」も寺社参詣地や自然景勝地へと向かい始めている。昭和期に入り、自然主義の隆盛などもあり、寺社参詣地や温泉、自然景勝地へ延びる「延伸型」が充実され、また、郊外への行楽が一般化し、遊園地や自然景勝地、海水浴場などを創造しながら枝分かれする「創造枝分型」の発展が目立つと言えるだろう。

5. 鉄道会社の観光客誘致策

(1) 観光客誘致策のタイプ分類

一方、戦前各鉄道会社には、様々な観光客誘致策が展開したが、本研究では、各鉄道会社の社史の記述をもとに、観光客誘致策を拾い出し、それを類似のものに分類していった。その結果、大きくは3タイプに、小さくは5タイプに分類された。そのタイプ分類の枠組みを示すと、以下のとおりである。

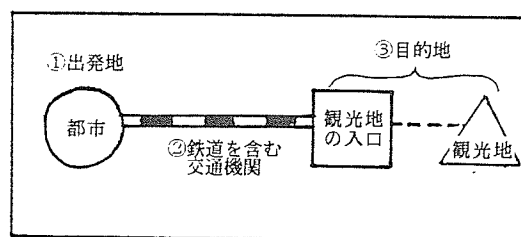


図-7 観光客誘致策を施す三つの地点

すなわち、まずは、観光客誘致策（以下、誘客策と呼ぶ）を施す地点の違いから、①出発地、②鉄道、③目的地の三つに分かれ（図-7）、次に、それぞれの地点においてさらに以下のように分類された。

（出発地での誘客策）

- ・鉄道運賃などを安くすること。
- ・客を集めるための宣伝などの需要創造をする。

（鉄道路線を含む交通機関での誘客策）

- ・鉄道の旅を快適にする〔食堂車など〕。
- ・交通機関を便利にする〔直通運転など〕。

（目的地での誘客策）

- ・目的地を魅力的にする。

(2) 誘客策各タイプの変遷

上記の枠組みで分類した誘客策がいつごろ行われたのかを示したのが、図-8である。

これより、誘客策の時代的な流れを見てみると、明治初期の鉄道創業時頃から存在するのが「便利にする」方策と、「快適にする」方策であり、次いで「安価にする」方策が登場し、明治30年代

年 代		明 10	明 20	明 30	明 40	大 5	大 15	昭 10
誘 客 策 タ イ プ	目的地自体を魅力的にする				・	・	・	・
	便利にする	・	・	・	・	・	・	・
	快適にする	・	・	・	・	・	・	・
	安価にする		・	・	・	・	・	・
	需要創造する	・		・	・	・	・	・
備 考				△日清戦争	△私鉄勃興 △日露戦争	△第一次 世界大戦	△経済不況	

図－8 観光客誘致策のタイプ別変遷

に入り、私鉄勃興期になると「需要創造する」方策が多く採られるようになり、明治末期になってようやく目的地でイベントを行うなどの「目的地自体を魅力的にする」方策が採られるようになったと言える。

また、全般的に、これらの誘客策の登場は、昭和初期にピークがあるが、これは当時経済恐慌の影響を受け不況となっていた鉄道業界が、積極的に誘客策を展開したこと因ると思われる。また、「快適にする」方策は、いつの時代にも変動が少ないのも特徴の一つと言える。

6. 結語

以上、本研究で明らかになったことをまとめると次のようになる。

- ① 観光関連鉄道路線が、戦前の関東圏における全鉄道路線に占める割合は高い。
- ② 観光関連鉄道路線は、東京から各観光地に到達する方法の違いによって、6タイプに分類でき、それらは時代と共に変遷した。
- ③ 鉄道会社による観光客誘致策は、それを施す地点の違いによって、5タイプに分類でき、それらは時代と共に変遷した。

(参考文献)

- 青木栄一、原田勝正「明治期鉄道資料」
日本経済評論社、昭和55年
同上「大正期鉄道資料」
日本経済評論社、昭和58年
長谷川弘和、吉川文夫「かながわの鉄道」
神奈川新聞社、昭和53年
千葉県企画部交通計画課「千葉県の鉄道史」
昭和55年
老川慶喜「埼玉の鉄道」
埼玉新聞社、昭和57年
中川浩一「茨城県鉄道発達史」
筑波書林、昭和50年
大町雅美「栃木県鉄道史話」
落合書店、昭和53年
読売新聞社「駅・上州の鉄道」
煥乎堂、昭和51年
各鉄道会社社史 他