

戦後における東武鉄道と日光、鬼怒川地域の観光との関連についての史的考察*

A Historical Study on Relationship between the Managment
of the Railways and the Tourist Business*

益子輝男**・為国孝敏***・中川三朗****

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

要 旨

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。すなわち、環境共生の中で、観光地へのアクセス交通機関として、公共交通機関である鉄道の新たな役割が期待されている。本研究では、戦後の鉄道（事業）と観光地開発との関連について、東武鉄道の行った施策を中心に、その沿線地域にある観光地として日光、および鬼怒川温泉（藤原町）を取り上げ、観光活動が盛んになり始めた時代（1955年～1975年）の社会状況を視座として史的に分析を行った。その結果、モータリゼーションの発達の影響を受けながらも、観光活動の発展に、鉄道サービスの向上策が、影響を及ぼしている状況を明らかにした。

1. 研究の背景と目的

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、自動車が急激に増え始めた。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。

また、鉄道（事業）が観光地開発において、どのように関与し、影響を与えてきたのかについての既存研究では、鉄道整備が盛んに行われた戦前について

は研究されているが、モータリゼーションの急速な発達に伴い、道路整備が盛んに行われるようになってきた戦後についてはほとんど見られない。

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、第二次大戦後、観光活動が盛んになり始め、観光地へのアクセス交通機関が、鉄道から自動車へと移行していく時代（1955（昭和30）年～1975（昭和50）年）を対象に、その時代の社会背景や道路整備状況も視座として考察を行うこととする。

具体的には、東武鉄道の行った施策が、その沿線の観光地である日光、及び鬼怒川温泉にどのような影響を与えたのかを、観光入込客数や宿泊客数などから考察する。また、周辺道路の整備状況や自動車の観光地への入込客数などもあわせて調査し、相互関係を考察する。

図-1に本研究の対象地域図を示す。

* keywords : 東武鉄道, 観光地開発, 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

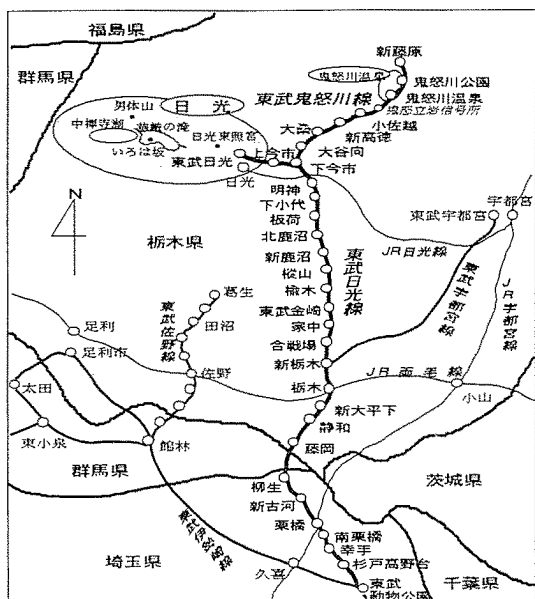


図-1 対象地域圏

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。戦前においては、特に1931(昭和6)年に「国立公園法」が制定されたことが挙げられる。この法律の制定により、観光黄金時代と呼ばれる時期が訪れたからである。

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、「旅行あっ旋業法」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。

表-1 観光に関する法・制度

| 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 | 日本国鉄旅行せん旅館規程 |
| 1952(昭和27)年 | 旅行あっ旋業法 |
| 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 | 旅行あっ旋業法一部改正、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. 対象観光地の成立過程

(1) 日光市における観光地開発

国立公園日光の自然美は、広くその名を知られ、今や世界的観光地として国内外を問わず、大勢の観光客で賑わっている。東照宮の門前町として発展してきた日光が、世界的にも名高い観光地となるまでに、どのような観光地開発が行われきたのかを整理する。

国内の観光地でも、洋式ホテルとしては、その先駆けとも言える「金谷ホテル」が、1873(明治6)年

に開業して以来、外国人の宿泊も可能なものとなり、それに伴い交通網の整備が求められるようになった。1888（明治21）年には日光市内に馬車鉄道が開業し、1890（明治23）年には、日本鉄道会社が東京から日光までの鉄道線（現・JR日光線）を開通させた。

その後、日光電気軌道の開業（1910（明治43）年）、日光自動車の設立（1916（大正5）年）など、観光地内の交通網も発達し始めた。その間には、華厳滝壺道の開通（1900（明治33）年）、二社一寺（東照宮、二荒山神社、輪王寺）の宝物等の国宝指定など、観光地として発展するための観光資源の増加があった。

東武鉄道日光線が全通したのは、1929（昭和4）年のことである。それまでには、国鉄日光線が開通していたが、この路線は、宇都宮からいったん宇都宮線に沿って南下してから日光方面に向かっているため（図-1）、到達時間の上で損失が生じていた。、それに対して東武日光線は、伊勢崎線の杉戸（現・東武動物公園）から分岐して、まっすぐ日光に向かうルートを取っているため、到達時間（国鉄は上野・日光間3時間10～20分、東武鉄道は浅草・東武日光間2時間17～58分、いずれも開通当時）、東京からの路線距離（国鉄は上野・日光間146.6km、東武鉄道は浅草・東武日光間135.5km、いずれも開通当時）ともに、国鉄日光線より勝っていた。これにより、日帰り観光が容易になった。そして、1931（昭和6）年には、日光町役場に観光課ができて、観光パンフレットを配布するなど、町自体も観光誘客に乗り出し始めるようになり、1934（昭和9）年には、国立公園の指定を受け、国際的な観光地として発展していくことになった。

戦後になると、自家用車による入込客数の増加に備えるため、1954（昭和29）年には、第一いろは坂の改良工事、1965（昭和40）年には、金精道路、第二いろは坂の開通などの道路整備がなされているほか、湯元スキー場の開設（1956（昭和31）年）、スケートセンター開場（1966（昭和41）年）などレジャー施設の整備も盛んに行われるようになった。

（2）藤原町の観光地開発

鬼怒川温泉は、もともと「滝温泉」と呼ばれていた。その発見は、1690年代あるいは1750年代ではないかと言われるようにその歴史は古いが、東武鉄道日光線が開通に至るまで、その近郊の人には知られておらず、そのため明治30年代には、鬼怒川・川治温泉あわせてわずかに2軒の温泉宿が存在した

だけである。しかし、1992年現在では合わせて100軒以上の旅館・ホテル・民宿が開業している。

1931（昭和6）年に、鬼怒川温泉ホテルが開業して以来、鬼怒川・川治温泉には旅館・ホテルが次々に開業を始めた。特に、1950（昭和25）年から1960（昭和35）年までの10年間には、竜王峡が日本観光100選に入選したこともあって、30軒以上の旅館やホテルが開業している。

また、五十里湖総合開発会社（1957（昭和32）年）、鶏頂山総合会社（1961（昭和36）年）、鬼怒高原会社（1969（昭和44）年）など、数々の開発会社がこの地域の開発に乗り出し、観光地として急速に成長を始めた。

最近では、1986（昭和61）年に日光江戸村がオープン、1992（平成4）年には日光猿劇場（日光猿軍団）がオープンし、1993（平成5）年には東武鉄道により、東武ワールドスクウェアがオープンするなどの観光事業が行われている。

表-2 日光における観光地開発の変遷

| 西暦(年号)年 | 関係事項 |
|-------------|---|
| 1873(明治6)年 | 「金谷カッテージ・イン」開業(洋式ホテル) |
| 1886(明治19)年 | 細尾・神子内間の索道完成 |
| 1888(明治21)年 | 細尾・日光間に馬車鉄道開業 |
| 1890(明治23)年 | 日本鉄道会社により東京から日光までの鉄道線が開通する。(当時の営業キロ数146.6km) |
| 1900(明治33)年 | 華厳滝壺道が開通 |
| 1902(明治35)年 | 「日光植物園」開園 |
| 1908(明治41)年 | 二社一寺の建物、宝物などが国宝に指定される。 |
| 1910(明治43)年 | 日光電気軌道株式会社、日光駅・岩ノ鼻間開業 |
| 1913(大正2)年 | 日光電気軌道株式会社、岩ノ鼻・馬返間開業 |
| 1929(昭和4)年 | 東武鉄道日光線全通 |
| 1930(昭和5)年 | 華厳の滝エレベーター開業 |
| 1931(昭和6)年 | 中禅寺湖、名勝に指定される。 |
| 1931(昭和6)年 | 日光町役場に観光課設立 |
| 1931(昭和6)年 | 霧降牧場開設 |
| 1932(昭和7)年 | 鋼索鉄道・馬返・明智平間開通(1.18km) |
| 1932(昭和7)年 | 細尾スケートリンク開設 |
| 1933(昭和8)年 | 日光登山鉄道、明智平・展望台間ロープウェイ開業 |
| 1934(昭和9)年 | 日光国立公園指定 |
| 1956(昭和31)年 | 湯元スキー場リフト開設 |
| 1959(昭和34)年 | 国鉄日光線電化完了 |
| 1960(昭和35)年 | 駅前広場拡張 |
| 1961(昭和36)年 | 霧降高原開発協議会発足(東武鉄道株式会社、北海道不動産株式会社、栃木県知事、日光市長の4者会談による) |
| 1962(昭和37)年 | 観光税実施 |
| 1965(昭和40)年 | 金精道路、第二いろは坂道路開通 |
| 1966(昭和41)年 | スケートセンター開場 |
| 1968(昭和43)年 | トーテムパーク開園 |
| 1970(昭和45)年 | 日光開発協議会発足(霧降高原開発協議会解消) |
| 1976(昭和51)年 | 霧降高原有料道路開通 |
| 1978(昭和53)年 | 日足トンネル開通 |

表-3 鬼怒川温泉における観光地開発の変遷

| 西暦(年号)年 | 関係事項 |
|-------------|--|
| 1920(大正9年) | 下野軌道、新今市・藤原間全通 |
| 1925(大正14年) | 「大滝館」開業 |
| 1926(大正15年) | 下野電気鉄道が国鉄今市駅・鬼怒川間の乗合自動車を開業 |
| 1927(昭和2年) | 昭和自動車商会在が今市・藤原間の乗合旅客輸送を開始。 |
| 1929(昭和4年) | 東武日光線開通 |
| 1931(昭和6年) | 「鬼怒川温泉ホテル」開業 |
| 1936(昭和11年) | スケート場開場 |
| 1937(昭和12年) | 日光自動車株式会社、鬼怒川温泉・川治間の旅客輸送開始。 |
| 1937(昭和12年) | 日光遊路開通。鬼怒高原スキー場開設 |
| 1938(昭和13年) | 鉄道省が塩原・鬼怒川間にバスの運行開始 |
| 1950(昭和25年) | 竜王峡が日本観光百道に入選(毎日新聞社主催) |
| 1957(昭和32年) | 五十里湖総合開発会社が「赤坂山休憩舎」を建設 |
| 1958(昭和33年) | 五十里湖総合開発会社が「ダムサイト休憩舎」を建設 |
| 1960(昭和35年) | 五十里湖総合開発会社が「釣の家」営業開始 |
| 1960(昭和35年) | 東武興業株式会社、丸山にロープウェー建設 |
| 1961(昭和36年) | 鶏頂山総合開発会社が鶏頂山スキー場の経営にあたる |
| 1962(昭和37年) | 鬼怒川公園駅前広場の造成工事と公園改道工事完了 |
| 1964(昭和39年) | 鬼怒川温泉駅移転工事、駅前広場・公園の整備完了 |
| 1969(昭和44年) | 鬼怒高原開発株式会社、桧木沼リフトとレストハウス開設 |
| 1970(昭和45年) | 鬼怒高原開発株式会社、見晴リフト、見晴ロッジ建設 |
| 1975(昭和50年) | 鬼怒高原開発株式会社「鬼怒川ライン下り」開始 |
| 1979(昭和54年) | 「さつき博物館」開館 |
| 1980(昭和55年) | 「川治プリンスホテル」大火災(死者45名、負傷者22名) |
| 1982(昭和57年) | 東武観光センター竜王峡店開業 |
| 1986(昭和61年) | 野岩鉄道、会津鬼怒川線開通 |
| 1987(昭和62年) | 鬼怒川川治温泉観光開発株式会社設立(第三セクター) |
| 1988(平成元年) | 上三依水生植物園完成 |
| 1990(平成3年) | 鬼怒川川治温泉開湯300年記念式典 |
| 1991(平成4年) | 中三依温泉センター男湯の湯オープン。鶏頂高原リゾート開発株式会社設立(第三セクター)。鬼怒川公園に露天風呂建設。 |

4. 東武鉄道が行ったサービス向上策の展開

(1) 東武日光線

東武日光線は、東武伊勢崎線の東武動物公園から分岐して、東武日光に至る区間(総延長94.5km)のことで、敷設は東武鉄道によってなされ、その課程は以下の通りである。1912(明治45)年の佐野鉄道との合併を機に、日光進出に乗り出し、葛生から鹿沼までの鉄道敷設免許の下付を受け、工事に着手するが竣工には至らず、その後、1921(大正10)年に、現在の路線へと変更され、1929(昭和4)年10月に開業した。

1955(昭和30)年～1960(昭和35)年の間に東武鉄道が行ったサービス向上策は、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などである。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。また、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。

(2) 東武鬼怒川線

東武鬼怒川線は、東武日光線の下今市から分岐して、新藤原に至る区間(総延長16.2km)のことで、敷設は藤原軌道(のちの下野電気鉄道)によってなされ、1943(昭和18)年、戦時統制のために下野電気軌道を買収併したことにより、東武鉄道の路線となった。1920(大正9)年に軌道線として開業し、その後、1922(大正11)年から電気鉄道として運行を開始した。

東武鬼怒川線においては、1955(昭和30)年～1960(昭和35)年にかけて、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い、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、鬼怒立岩信号所・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。また、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。

表-4 東武鉄道のサービス概要の変遷

| 西暦(年号)年 | 概 要 |
|-------------------------|---|
| 1955(昭和30)年～1960(昭和35)年 | 「5カ年計画」にて、日光線のスピードアップを計画。 |
| 1955(昭和30)年 | 普通急行料金認可される。 |
| 1955(昭和30)年～ | 日光線にて山岳夜行列車運転開始。 |
| 1955(昭和30)年 | 日光線、下今市・東武日光間複線化。 |
| 1956(昭和31)年 | 日光線、明神・下今市間複線化。 |
| 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 | デラックスロマンスカー導入、7往復運転開始。 |
| 1961(昭和36)年～1962(昭和37)年 | 鬼怒川公園駅及び駅前広場の改良工事実施。 |
| 1961(昭和36)年～1966(昭和41)年 | 「第2次5カ年計画」にて、東武日光線改良工事、本社・日光間にマイクロスピード電話開通。 |
| 1962(昭和37)年 | 浅草・東武日光間-104分-、MAX110km/h、9往復運転開始。 |
| 1963(昭和38)年 | 日光線、下小代・明神間、板荷・下小代間複線化。 |
| 1964(昭和39)年 | デラックスロマンスカーにスチュワーデス乗務、11往復運転開始。 |
| 1964(昭和39)年 | 快速電車登場。 |
| 1964(昭和39)年 | 日光線、北鹿沼・板荷間複線化。 |
| 1964(昭和39)年 | 快速列車に座席指定料金設定。 |
| 1964(昭和39)年 | 鬼怒川線、鬼怒立岩信号所・鬼怒川温泉間複線化。 |
| 1965(昭和40)年 | 日光線、新鹿沼・北鹿沼間複線化。 |
| 1969(昭和44)年～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往復運転開始。 |
| 1973(昭和48)年 | 日光線全線複線化完了、18往復運転開始。約30年ぶりに復活。 |
| 1974(昭和49)年 | 特急スピードアップ(浅草・東武日光間-101分-) |

4. 観光地への影響と考察

(1) 日光市

東武鉄道は1955（昭和30）年から1975（昭和50）年にかけて、特急・急行のスピードアップ、運行回数の増加、全線を複線化するなどの鉄道サービスを行い、また関連会社（表-4）とともに、スキー場などの開設を行った。こうした中で、日光市における年間入込客数は、1955年に230万5千人だったものが、1975年には782万7千人となり、552万2千人の増加となった（図-2）。また、東武鉄道の利用者客数も1955年には73万7千人だったものが、1975年には107万7千人となり、34万人増加している。

1955年から1975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も大きいと思われる。

(2) 藤原町

東武鬼怒川線においても東武日光線と同様に、1955年から1975年にかけて、特急・急行のスピードアップ、運行回数の増加、一部を複線化するなどの鉄道サービスを行ったほか、関連会社とともに観光施設の整備を行った。これらのことより、1955年には64万7千人だった藤原町の宿泊客数は、1975年には192万1千人となり、127万4千人の増加となった（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、1975年には93万6千人となり、8万7千人増加している。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ために（表-5）、収容人員が増えたことも影響していると思われる。また、1965年から1970年にかけて東武鉄道の利用者数が大幅に増えているのは、いざなぎ景気の影響が考えられる。1975年には、東武鉄道利用者数は減少しているが、1971年のドルショック、1973年の第一次オイルショックによる影響と考える。

表-5 関連会社一覧

| 設立年 | 会社名 | 備考 |
|-------|------------|-------------|
| 1955年 | 五十里湖総合開発会社 | 藤原町 |
| 1960年 | 東武興業株式会社 | 藤原町 |
| 1961年 | 霧降高原開発協議会 | 日光市：1970年まで |
| 1970年 | 日光開発協議会 | 日光市 |

表-6 鬼怒川温泉におけるホテル・旅館開業の推移

| 西暦(年号)年 | ホテル・旅館名 |
|-------------|--|
| 1946(昭和21)年 | 「ホテル白河」「鶴泉閣」 |
| 1947(昭和22)年 | 「東亜荘」「サクラホテル」 |
| 1950(昭和25)年 | 「福松旅館」 |
| 1951(昭和26)年 | 「春園荘」「竜王館」「二葉館」「高原荘」「ホテル松富士」 |
| 1952(昭和27)年 | 「喜久和」「一柳閣新館」「峰月館」「竜仙」「八沙荘」「山水閣」「鬼怒川館第二別館」「京屋ホテル」「城湯館」「養生閣」 |
| 1953(昭和28)年 | 「鬼怒川観光ホテル」 |
| 1954(昭和29)年 | 「旅館山楽」「ホテル一平荘」「登陸館」 |
| 1956(昭和31)年 | 「辰巳荘」「あさや支店」 |
| 1957(昭和32)年 | 「旅館染吉」「松屋旅館」「鬼怒好旅館」「三晃荘」「旭屋旅館」「御政旅館」 |
| 1958(昭和33)年 | 「みつえ荘」「福住旅館」 |
| 1959(昭和34)年 | 「ホテル見晴」「旅館一福」 |

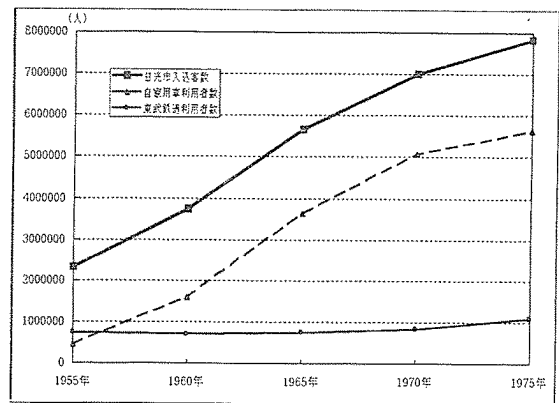


図-2 日光市の入込客数の推移

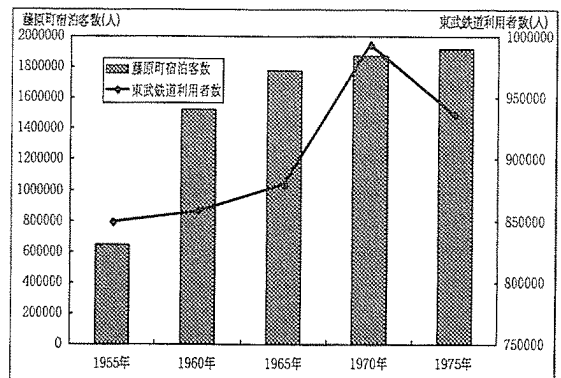


図-3 鬼怒川温泉（藤原町）宿泊客数の推移

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、日光および鬼怒川温泉の観光地としての成立過程、東武日光線および鬼怒川線の敷設の課程、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史的に分析を行った。

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、鉄道利用者数も順調に伸びている。

(2) 鬼怒川温泉の発展には、東武鉄道日光線の開通が多大な影響を与えていた。

(3) 東武鉄道は、鉄道整備によるサービス向上以外に、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。

今後の課題として、国鉄の行った施策との比較や、経済的な効果の分析、他の年代、他の観光地との比較分析などが挙げられる。

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) 東武鉄道株式会社：会社要覧、1996.9
- 4) 私鉄と観光－東武鉄道について・運輸と経済、第55巻、第2号、1995.2
- 5) 東武鉄道（株）：写真で見る東武鉄道80年、東武鉄道（株）、1977.11
- 5) 日光市：日光市史下巻
- 6) 日光市・観光統計書
- 7) 藤原町：藤原町史
- 8) 総理府：観光白書
- 9) 鈴木忠義：現代観光論、有斐閣双書、1996.11
- 10) 青木栄一：東武鉄道の歩み、鉄道ピクトリアル、No392、pp10～20、1981.7
- 11) 鉄道ジャーナル、No324、pp58～63、1993.10
- 12) 平凡社：百科便覧・統計・資料、1993.4
- 13) 数字で見る日本の100年、国勢社、1981.11
- 14) 日本歴史大事典、別巻、日本歴史年表、河出書房新社、1985.6