

足利工業大学土木工学科 学生員 益子輝男

足利工業大学土木工学科 正会員 為国孝敏

1. はじめに

昭和30年代後半の「所得倍增計画」に伴い、観光活動が盛んになり始めた。1963(昭和38)年に「観光基本法」が制定され、国の施策にも観光が取り込まれるようになり、1968(昭和43)年の「新全国総合開発計画」の中でも、観光地開発が重要な位置を占めていた。

一方、1955(昭和30)年には1,339億人kmであった国内の鉄道旅客輸送量が、1975(昭和50)年には3,232億人kmと、大幅な増加をしているが、観光交通に占める鉄道の役割も大きい。

本研究では、鉄道整備と観光地との関連を探るために、東武鉄道とその沿線の観光地である日光市、藤原町とを対象として、実証的な分析を行うこととする。具体的には東武鉄道の施策が、国際的観光地である日光市および、今や関東でも屈指の湯治場である鬼怒川温泉を持つ藤原町に、どのような整備効果をもたらしたのかについて、観光事業が本格的になり始めた時代(1955年～1975年)の変遷を視座として考察を行う。図-1に対象地域の略図を示す。

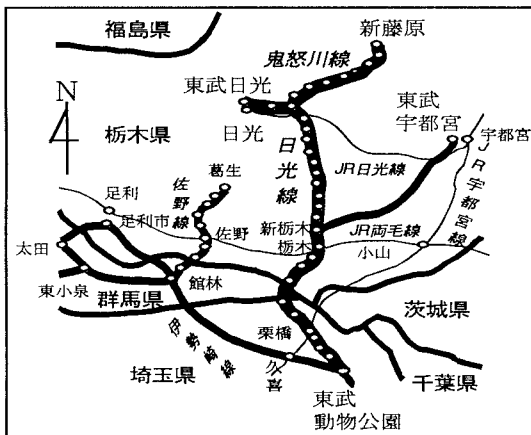


図-1 対象地域略図

2. 研究の位置づけ

本研究の位置づけを明確にするために、本研究に関連する既存研究の整理を行う。まず観光地および観光地開発に関するものについて整理すると、観光地の発展過程についてのみ述べているものがほとんどであり、その後の発達、特に戦後について研究を行っているもの

のは少ない。また、道路整備の観点からの研究はあるが、鉄道整備の観点からの研究はほとんどない。

次に鉄道整備に関する既存研究であるが、対象とする地域は大都市に集中しており、地方の都市や観光地などを対象としているものはあまりない。また戦前についての研究は見られるが、戦後のものについてはほとんどない。

本研究は、観光地の発展において鉄道(事業)がどのように関与していたのかを明確にするものであり、今後の観光地および鉄道整備計画に役立つものと考え

3. 観光地開発・鉄道整備に関する法・制度

まず観光地開発に関する法・制度であるが、1963(昭和38)年に制定された「観光基本法」により、観光施策の基本的な目標が定められている。また、観光事業に関するものとして、現在は「旅行業法」と改称(1971(昭和46)年)された「旅行あつ旋業法」が1952(昭和27)年に制定された。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)、「自然環境保護法」(1971(昭和46)年)などがある。さらに、1987(昭和62)年には、「総合保養地域整備法」(通称リゾート法)が制定された。

次に鉄道整備に関する法・制度であるが、鉄道営業のあり方などについて定められている「鉄道営業法」は、1900(明治33)年に制定されて以来、現在でもほとんど変更されることなく効力を発揮している。また鉄道事業に関するものとして「地方鉄道法」(1919(大正8)年)、「日本国有鉄道法」(1949(昭和24)年)があったが、1986(昭和61)年の「鉄道事業法」制定により廃止され、一本化された。鉄道敷設に関しては、「鉄道敷設法」(1922(大正11)年)などがある。

4. 東武日光線・鬼怒川線の整備概要

(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、早速、葛生から鹿沼までの鉄道敷設免許の下付を受ける。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月に全

通した。

(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 16.2 km）のことで、1943（昭和 18）年に下野電気鉄道を買収したことにより東武鉄道の路線となったものである。その敷設は藤原軌道によってなされ、1920（大正 9）年 1 月に全通した。

5. 観光地への整備効果

(1) 日光市

東武鉄道は1955年から1975年にかけて、特急・急行のスピードアップ、運行回数の増加などのサービスを行い（表－1）、また関連会社とともに、スキー場などの開設を行った（表－2）。こうした中で、東武日光線における特急・急行利用者数は、1955年の39万7千人から1975年の211万4千人へと、171万7千人増加している（図－2）。また日光市における年間入込客数も、1955年には230万5千人だったものが、1975年には792万5千人となり、562万人の増加となった（図－3）。一方、昭和45年以降は年間入込客数が順調に増加しているに関わらず、東武日光線の利用者数は減少している。これは、周辺の道路整備による自動車利用の増加によるものと考えられる。

(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などのサービスを行い、関連会社とともにロープウェイの建設を行った。また、温泉旅館・ホテルの開業も相次いだ（表－3）。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－4）。

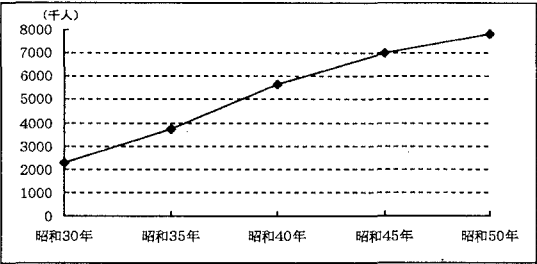
表－2 日光市における観光地開発

年	概 要
1956	湯元スキー場リフト開設
1961	霧降高原開発協議会、霧降観光道路、霧降高原スキー場建設
1965	金精道路、第二いろは坂道路開通
1966	スケートセンター開場

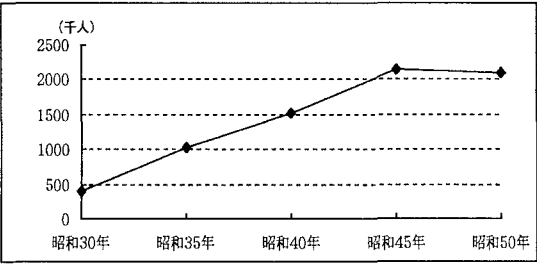
6. おわりに

今回は地域への影響を鉄道事業者が行ったサービスを視座として、観光地への入込客数または宿泊客数などで分析した。今後の課題として、入込客数に対する鉄道利用者の割合などを調査する必要があると考える。

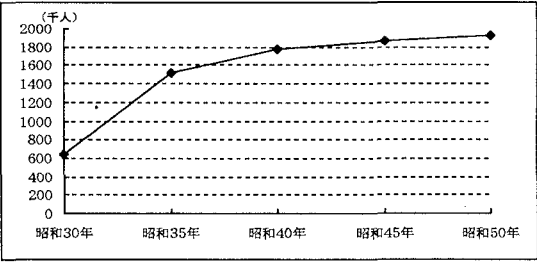
謝辞）貴重な資料をご提供をいただいた東武鉄道(株)、日光市、藤原町の方々に感謝いたします。



図－2 日光市年間入込客数の推移



図－3 東武日光線特急・急行利用者数の推移



図－4 藤原町年間宿泊客数の推移

表－1 東武鉄道の施策

年	東武鉄道の施策
1955	日光線にて山岳夜行列車運転開始。
1956	浅草・東武日光間115分MAX105km/ h
1960	新型デラックスロマンスカー就役、7往復運転。
1962	浅草・東武日光104分MAX110km/ h、9往復運転
1964	DRCにスチュワーズ、11往復運転
1969	日光・鬼怒川に不定期急行運転開始。14往復運転
1973	日光線全線複線30年ぶりに復活、18往復運転開始
1974	特急スピードアップ(浅草・東武日光間-101分)

表－3 藤原町における観光地開発

年	概 要
1956	「辰巳荘」「あさや支店」開業
1957	「旅館染吉」「松屋旅館」「鬼怒好旅館」「三晃荘」「旭屋旅館」「佃政旅館」開業
1958	「みつえ荘」「福住旅館」開業
1959	「ホテル見晴」「旅館一福」開業
1960	東武興業株式会社、丸山にロープウェイ建設
1961	鶏頂山スキー場開場
1969	枯木沼リフトとレストハウス開設
1970	見晴リフト、見晴ロッジ開設