

(IV-59) 企業城下町としてみた日光市の都市形成と今後のあり方に関する基礎研究

早稲田大学大学院	学生員 赤松 宏和
早稲田大学理工学部	正 員 尹 祥福
早稲田大学理工学部	正 員 中川 義英

1. はじめに

栃木県日光市は日光東照宮等の歴史的遺産や杉並木街道、華厳滝等の優れた自然環境が豊富であることから国際的観光地としても有名である。そのため日光市における就業者数を見てみると、第3次産業（とりわけサービス業）が最も多い。しかし、第2次産業も1965年以降減少しているが、今なお全就業者数の約28%を占める。とりわけ市の歳入の面で言えば、第2次産業が第3次産業を大きく上回っている。

日光市が抱える問題点は人口の減少と高齢化及び観光期間中の交通渋滞である。平成7年の国勢調査では人口が2万人を下回り、高齢者（65歳以上）の割合が20%を超えている。交通渋滞に関して言えば、特に紅葉の時期が顕著である。この交通渋滞は地元住民の生活動線の確保を困難にしているばかりでなく、観光客の再訪問意欲を失わせる傾向が見られる。

本研究では交通渋滞の原因を、日光市が観光都市としてではなく企業城下町として面整備されたことに起因すると捉え、日光市が観光産業に適応した都市となるために今後どのような整備を行うべきかを論じる。

2. 日光市の現況

2.1. 人口及び土地特性

江戸時代より日光市は寺社門前の町として観光産業が栄えていたが、平地に恵まれないうえに気候冷涼であるために農業生産は振るわず、工業も曲物・漆器等を産する程度であった。

日光市中心地域は中山道を利用した観光客で賑わいを見せていた。それに対して中禅寺や湯元等の奥日光地域は女人牛馬結界の神域であり、この地を目的とする者の大半は信仰を中心とした者であり、交通手段としては徒歩・山駕籠であった。明治維新後、奥日光地域の女人禁制が解禁されたことや道路が整備されたこと、それに加えて1890年に鉄道の日光線が開通したこともあり、奥日光地域は元来の登山者の湯治場としてだけではなく、外交官を中心とした避暑地としての開発が進んだが、日光中心地域の観光客数に比べればまだまだその数は少なかった。

この頃の日光市の都市構造は、市の両端に観光産業地域があり、その間に中心となる産業のない「その他地域」があるという、単純型都市構造であった。

2.2. 産業及び観光

日光市の就業者数は約1万人で、そのうちサービス業など第3次産業の就業者数が全体の約7割を占めている。日光の経済を支えてきた製造業は、1973年の足尾銅山の閉山の影響もあり、現在では全就業者の約3割程度となっている。しかし、工場従業者数では、1988年に比べて1993年は11%増加している。これは、2.1.でも述べた社宅跡地に工場が設立されたことによるものである。

経済面についてみると、工業製品出荷額は約950億円に達し、卸売および小売業・飲食業等の総販売額約350億円を大きく上回っており、日光市の産業構造は観光産業だけに依存していないことがわかる。

さらに従業者数についてみると、就業者よりも従業者の方が多く、就業者数の減少が著しいことから、日光市外の地域に従業者を委ねている傾向がある。

日光地区の入込客数は平成2年をピークとして減少傾向にあるがそれでも約670万人を数える。宿泊客数は2.3年ごとに増減はあるが、約150万人で横這い傾向にある。

1996年の月別観光動向を見ると、入込客数は5月～11月が平均（約57万人）を上回っており、その中でも10月が最も多い（約122万人）。宿泊客数は5月～10月が平均（約12万人）を上回っており、その中でも8月が最も多い（約24万人）。

3. 日光市の都市形成の流れ

3.1. 企業進出前の単純型都市構造期

江戸時代より日光市中心部は寺社門前の町として観光産業が栄えていたが、平地に恵まれないうえに気候冷涼であるために農業生産は振るわず、工業も曲物・漆器等を産する程度であった。

それに対して中禅寺や湯元等の奥日光地域を目的とする者の大半は信仰を中心とした者であり、交通手段としては徒歩・山駕籠であった。明治維新後、奥日光地域は元来の登山者の湯治場としてだけではなく、外交官を中心とした避暑地としての開発が進んだが、日光中心地域の観光客数に比べればまだまだその数は少なかった。

この頃の日光市の都市構造は、市の両端に観光産業地域があり、その間に中心となる産業のない「その他

Keywords: 企業城下町、都市の面整備、観光産業

連絡先: 〒169-8555 東京都新宿区大久保3-4-1

TEL:03-5286-3398 FAX:03-5272-9975

地域」があるという、単純型都市構造であった。

3.2. 企業進出による複合型都市構造へ

古河鉱業は足尾銅山を所有しており、そこから採掘される銅を精錬するための工場を設置できる場所を探していた。また当時、物資の集散地の中心が今市であったことから、日光線の日光駅と足尾銅山の間にあり、しかも電気精銅所を操業するための発電所（水力発電所）を設けることが可能であった清滝に工場が設置されることになったのである。1908年の清滝工場設置と同時に約千人の従業員及びその家族が日光市に移り住んだ。また、地域の人々の中にも電気精銅所で働く人々が増えていった。

日光市の都市構造は古河鉱業の日光進出により、市の両端に観光産業地域があり、その間に中央の大資本工場の地方進出と同時にこの地方に深く定着することになった第2次産業地域があるという、現在の複合型都市構造になった。

4. 交通手段の整備の流れ

日光市は江戸時代から幕府の領地として町並みが整備されていた。しかし、明治維新以降日光が観光都市として成熟されるために道路網の整備や様々な交通手段の整備が行われてきた。

4.1. 自動車利用以前

明治維新前の日光の道路についてみると、日光街道から市街に入り神橋まで、緩やかな勾配が続くことを利用して石段で整備されていた。しかし、明治維新後、人力車や馬車が交通手段として使用されると、石段から一般の道路への改修工ことが行われた。

4.2. 軌道・市内バスの整備

二社一寺を含む日光市街地の道路が整備され観光客はさらに増加した。そしてさらなる観光客の誘致のために、宇都宮経由の日光線が1890年に開通した。

一方、足尾と清滝は間に細尾峠という難所があったことから架空鉄索が建設され物資の輸送が行われていた。さらに精銅所の貨物や銅山関係者の生活必需品等を輸送するための手段として、1910年に日光・岩の鼻間で日光電気軌道が開通することとなった。

電気軌道は工場関連の貨物輸送による収入がほとんどであり、乗客は便乗の形であった。しかし、1913年に足尾鉄道が開通したことによって、銅山関係の貨物は足尾鉄道を利用されることになり、電気軌道は旅客による収入の割合を徐々に増やしていった。

市内の交通手段もそれまでの馬・駕籠、人力車に変わって自動車による輸送が行われるようになり、1916年には一般旅客を対象としたバスが運行されるまでになった。

さらに1929年には東武日光線が、1932年には馬返・明智平間に鋼索鉄道（ケーブルカー）が開通し、観光都市としての大量輸送手段の整備が完成した。

4.3. 有料道路の整備と市内軌道の廃止

日光を縦貫する唯一の道路・日光沼田線は奥日光一

帯の林産資源の搬出という産業道路と観光道路という役割を担っていた。ところが、戦後の観光客の大半は交通手段として軌道を利用しており、日光沼田線は観光道路としての役割を十分に果たしていなかった。

そこでこの先の自動車交通量の増大に適応するため、日光沼田線の観光道路・産業道路としての機能を高め、観光地日光全体の発展と奥日光林産業の発展を促進する目的で1954年に「第1いろは坂有料道路」が整備されることになった。

その後、自動車観光の増加に伴う交通渋滞の解消のために1965年に「第2いろは坂有料道路」が、同年「金精有料道路」が整備され、日光・上信越国立公園を結ぶ広域観光、奥日光の林産資源開発に資することとなったが、その一方で1968年には市街を走る軌道電車が、さらに1970年には日光登山ケーブルが廃止された。

その後、増え続ける自動車交通量をさばくことを目的として1973年には清滝バイパスが、続いて1976年には宇都宮・日光有料道路も開通し、現在の道路網がほぼ整備された。

5. 日光市の今後の整備のあり方

以上の分析より、日光市は観光都市としての認識が強いが、その本質は第2次産業を中心とした企業城下町と観光町で構成された複合型都市構造をしており、交通網は工場関連の物資輸送の目的で整備されたことがわかった。1950年以降、観光道路として国道119号線・120号線の整備も行われたが、今なお産業道路や地元住民の生活動線としての役割も大きく、観光地としての交通網整備は十分でないこともわかった。

しかし、日光の経済を支えてきた工場にしても、一企業の地方工場のひとつにすぎず、ずっと日光市を拠点とするかどうかは不明である。また、企業関連の跡地の利用など土地利用にも課題が残っている。すなわち、日光市が本当の意味で自立するためにも、観光保養産業を基盤とした都市として今後整備を行うことが必要となる。

ところが、観光産業の核となる日光の自然も、増え続ける自動車交通による大気汚染の影響で、男体山や白根山など日光連山において樹木立ち枯れ被害が起こっており、自然環境保全も大きな課題となっている。

そこで日光市の都市整備のあり方として、観光産業の振興と自然環境保護が必要であると思われる。

今後の研究では両者を組み込んだ日光市の将来像について実際に提案する予定である。

また、今は疎となった足尾町を含めた日光地域のあり方について考慮することも今後の課題である。

【参考文献】

- ・日光市史 上・中・下巻（1979年 日光市発行）
- ・国勢調査報告（1945年～1995年 総理府統計局）
- ・観光統計（1997年 栃木県日光市観光協会）
- ・地域経済総覧'96（東洋経済新報社）
- ・年報エコポリス研究3（1997年 早稲田大学理工学総合研究センター内エコポリス研究会議）