

## 高山本線建設期の高山町における観光都市構想

岐阜大学大学院 学生会員 ○川口直秀

岐阜大学 正会員 出村嘉史

### 1. はじめに

近代の都市史において、六大都市（東京・横浜・名古屋・京都・大阪・神戸）やそれに準ずる規模の地方都市において都市の形成過程に関する研究が進んでいる。比較的規模の小さい地方の都市においては、都市形成の実態がほとんど把握されていない。

岐阜県飛騨地方の小都市であった高山町では、大正末期から昭和初期にかけての高山本線建設期において、高山駅と町周辺の山岳地帯にある観光地を接続する道路の建設と、高山町近郊における観光施設の整備が同時期に進められた。近代の観光に関する既往研究は、昭和初期において全国的に行われた観光形態について多く把握されている。1 つは、明治から昭和初期にかけて行われた私鉄による大都市の郊外地開発であり、鉄道の沿線に温泉地・別荘地・住宅地が開発された<sup>1)</sup>。もう1 つは、昭和初期の景気悪化を受けた政府が、外国人観光客の誘致と外貨収入を狙い1930（昭和5）年に設置した「国際観光局」による国際リゾート開発である<sup>2)</sup>。民間や国によって展開された観光事業について把握している研究が多いが、中小地方都市における観光開発の形態は、これらとは異なる主体によって計画されていたものもあると考えられる。高山町における一連の建設事業の関連を明らかにすることによって、目指された近代の高山町の都市経営の理念と手法を知ることができる。

本稿では、高山本線建設期において高山町周辺に道路と観光施設を整備した主体と事業内容との関係に着目して、高山町における都市運営の展望を明らかにすることを目的とする。研究手法としては、町村誌・地図・高山町における観光パンフレット・新聞等の史料を基に、考察・分析を行う。

### 2. 高山本線の開通を控えた高山町の経営方針

高山本線は、1919（大正8）年に建設が始まり、1934（昭和9）年の高山本線全線開通により、高山町は全国各地と鉄道路線で接続される（図1）。大正末期から昭和初期にかけては、観光が全国的なブームになっており、鉄道の敷設された地方都市では、観光客の誘致を目的とした施設の整備が行われる。山岳風景に富む高山町では、他地方からの人の来遊を誘う施設を整備して、町を遊覧地にする必要性が謳われる<sup>3)</sup>。高山は明治時代より製糸業・養蚕業を主産業とする町であったが、1929（昭和4）年頃からの繭価暴落により、財政基盤が弱くなっていた<sup>4)</sup>。そのため、鉄道開通を機に発展の見



図1 高山本線の路線位置



図2 平湯街道・安房峠の位置（1934年）

込める観光を町の財政を支える新たな経済的拠り所として位置づけて、高山町の遊覧地化による観光客の誘致が目指された。

### 3. 広域な観光経路の整備

鉄道建設期に高山町が想定した観光地は、高山町が当時発行した観光パンフレットから把握することができる<sup>5)</sup>。町内においては、眺望の良い公園などの遊覧地や、物産館などの消費地、北アルプスをはじめとする高山町周辺の山々が紹介されている。特に北アルプスは、国立公園指定の候補地となっており、今後の観光客の増加が期待されていた。

北アルプスの一帯は大正時代より、全国的な登山ブームも相まって、上高地を保養・登山の拠点とする長野県側に全国から多くの観光客が訪れていた<sup>6)</sup>。観光客の主な移動手段は鉄道と乗合自動車であったが、飛騨地方には十分なインフラが整備されておらず、岐阜県側から北アルプスを訪れる観光客は少なかった<sup>7)</sup>。

高山町は、高山本線の全線開通後に県の内外から北アルプスに観光客が来るとして、岐阜県・内務省に平湯街道・安房峠の改修を陳情する<sup>9)</sup>（図 2）。安房峠は岐阜県と長野県の県境にある峠で、1938（昭和 13）年に改修工事が完了する以前は自動車の通行が不可能だった<sup>9)</sup>。平湯街道と併せて峠を改修することで、長野県松本と高山を自動車で行き来する観光ルートをつくることができた。高山町が外来客を町内に呼び込むには、観光地と高山駅とを結ぶ乗合自動車の路線が必要であり、高山町は、北アルプスを訪れる外来客の移動経路となり得る道路として、平湯街道・安房峠を進めた<sup>10)</sup>。

4. 高山町近郊における観光施設の整備

高山町の目指した観光による町の経営とはどのようなものだったのか。1933（昭和 8）年に高山町が発行した鳥瞰図には、鉄道開通後の高山町周辺の様子が描かれている（図 3）。鳥瞰図に見られる名所と、観光パンフレットの説明を合わせて見ると（表 1）、山岳地の自然を活かした景勝地・スポーツ施設・産物が高山町近郊の主な観光要素であり<sup>11)</sup>、いずれも鉄道開通後を見越して整備された施設だった<sup>12)</sup>。

物産館以外の名所では、物品販売や入場料の徴収はされておらず、町に金銭的な恩恵が直接あるものではなかった。では、高山町における観光業はどのように町の財政基盤を支えるものだったのか。観光パンフレットの広告欄には、①飲食店②旅館③乗合自動車会社④伝統工芸品（焼物・木工）⑤菓子店⑥酒蔵が掲載されている<sup>13)</sup>。高山町は、インフラと観光施設を整えて観光客を町内に呼び込むことで、これら民間の事業者が潤う観光都市構想を練っていたもの考えられる。

5. おわりに

1934（昭和 9）年の高山本線開通により、高山町と大都市部とを鉄道で行き来できるようになる。大正末期から始まった全国的な登山ブームを背景に、山岳地帯に位置する高山町では、鉄道を利用して飛騨を訪れる観光客の増加が期待される。高山町では昭和初期から主力産業である製糸業・養蚕業が衰退傾向にあり、鉄道開通後の経済的拠り所として、大都市などから観光客を誘致する事業が想定された。

高山町を經由して岐阜市方面・富山市方面と松本市

表 1 鳥瞰図から読み取れる名所・観光施設  
（※は整備予定の地域・施設）

| 地名・施設名  | 立地   | 観光パンフレット                         |
|---------|------|----------------------------------|
| 高山公園    | 高山町内 | アルプスの眺望、市街地眺望、高山城跡地、グラウンド        |
| 北山公園    | 同上   | アルプスの眺望、市街地眺望、ドライブウエー            |
| 物産館     | 同上   | 伝統工芸品の展示・販売（春慶塗・木工家具・曲木細工・蒔草焼き等） |
| 松森※     | 高山町外 | 遺跡、温泉                            |
| 美女峠※    | 同上   | アルプスの眺望                          |
| 大尾根スキー場 | 同上   | 大規模、ヒュッテ完備、接続道路、関西方面からのツアー企画     |

方面とを観光客が行き来する観光ルートを実現するため、高山町は率先して安房峠改修のための陳情を行い、事業費を捻出する。観光ルートの創出と併せて、高山町界限にスキー場等といった観光施設が計画され、その一部が実現する。観光客が高山町に滞在するための施設を整えることで、高山町は、町の民間事業者に対する観光客の消費活動を促進する狙いがあったと考えられる。一連の観光事業を担う輸送インフラとして、道路と乗合自動車のシステムが整えられた。

1 片木篤、藤谷陽悦、角野幸博『近代日本の郊外住宅地』鹿島出版会、2000  
2 砂本文彦「1930 年代の国際観光政策で検討された観光関連施設整備構想」日本都市計画学会学術研究論文集、1997  
3 岐阜県図書館所蔵「大阪毎日新聞—岐阜版—」1932.10.26  
4 高山市教育委員会『高山市史』  
5 富田稔彦『飛騨』、1934.10.25  
6 岐阜県議会「安房陳情安房峠改修工事施行ニ關スル意見書」1932.12.20  
7 内山知春『飛騨口登山案内』1928.7.29  
8 岐阜県図書館所蔵「大阪毎日新聞—岐阜版—」1931.6.16  
9 岐阜県図書館所蔵「大阪毎日新聞—岐阜版—」1938.  
10 岐阜県図書館所蔵「大阪毎日新聞—岐阜版—」1934.1.1  
11 富田稔彦『飛騨』、1934.10.25  
12 高山市教育委員会『高山市史』  
13 斐太自動車協会『飛騨高山案内』1935.2.25

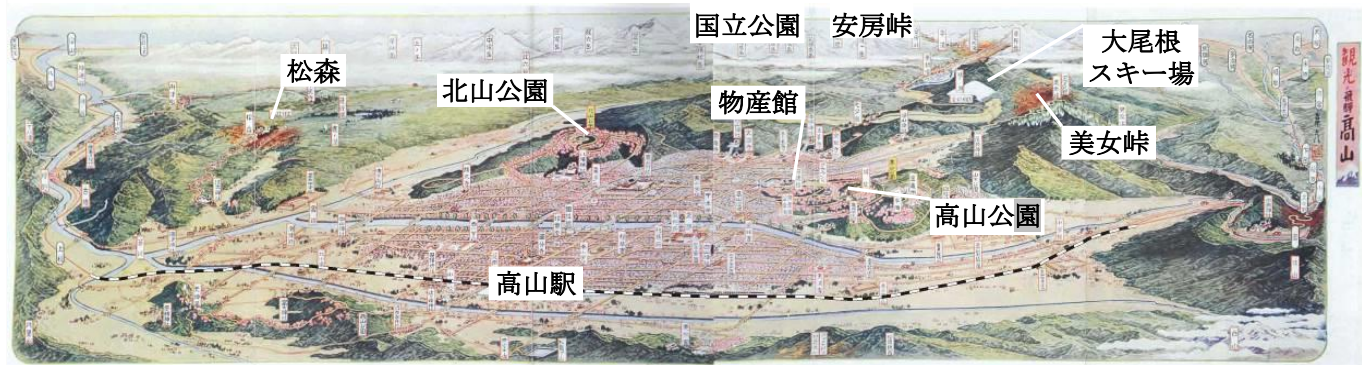


図 3 高山町「高山市街鳥瞰図」1933 年