

高山本線建設期の飛騨地方における 山岳観光施設の整備

川口 直秀¹・出村 嘉史²

¹学生会員 岐阜大学大学院 社会基盤工学専攻 (〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1-1)
E-mail:u3121010@edu.gifu-u.ac.jp

²正会員 岐阜大学准教授 工学部社会基盤工学科 (〒501-1193 岐阜県岐阜市柳戸1-1)
E-mail:demu@gifu-u.ac.jp

高山本線が建設される大正から昭和初期にかけて、岐阜県の飛騨地方では山岳の観光地と鉄道の駅を結び付ける自動車道路の建設が盛んに行われる。これらの事業は、高山町長を中心に運営される飛騨山岳会が主体となって進められたものであった。都市とその周辺の山岳観光地とを結ぶ自動車道路のネットワークが構築された背景には、建設事業への高山町の参画があり、高山本線開通後の経済的拠り所として高山町周辺の山岳観光地へ登山客とスキー客を誘致する観光事業が想定されていた。乗鞍スキー場の建設は、高山町にとっては一連の観光事業を担う輸送インフラとして、自動車道路と乗合自動車のシステムを整えるものであった。

Key Words : Norikura, Takayama Line, Hida, Sangakukai, Trail

1. はじめに

岐阜県飛騨地方の小都市である旧大野郡高山町の周辺地域において、高山本線が建設される大正から昭和初期にかけてスキー場や登山路などの山岳観光施設と、山岳から高山駅の方面を結ぶ自動車道路の建設が盛んに行われている。これら都市とその周辺の山岳とを結ぶ自動車道路のネットワークが構築された経緯から、山岳観光施設と高山駅を結びつけることによって目指された近代の高山町の戦略を知ることができる。

本稿では、山岳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、高山本線建設期の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。本研究で用いる主な史料は、町村誌、会報、雑誌、観光パンフレットである。また、当時の状況を知るために新聞も用いている。

2. 飛騨地方における近代登山

(1) 高山町周辺地域の山岳観光

高山町のある飛騨地方の主な山岳観光地に、乗鞍岳や穂高連峰などからなる北アルプスがある。1935（昭和10）年に発行された『飛騨国登山案内』¹⁾によると、1919（大正8）年に建設が始まり、1934（昭和9）年に全線開通する高山本線の完成以前は交通の便の悪さから、穂高連峰を県境にした東側の

長野県が主要な登山口であった（図-1）。登山観光地としての発展は遅れていたが、1928（昭和3）年には北アルプスの岐阜県側の登山口を紹介する『飛騨山岳会』の会員から発行されるなど、高山本線の開通以前から飛騨地方において登山客を誘致する動きがあった²⁾。



図-1 飛騨の道路・登山道のネットワーク
(昭和9年) 筆者により一部加筆

(2) 飛騨山岳会の設立

全国的に登山やスキーが盛んに行われるようになる大正の末期になると、飛騨山岳会により山岳観光のための宣伝や施設の整備が行われるようになる³⁾。飛騨山岳会は、高山町長直井佐兵衛を中心に1921（大正10）年頃から創立の準備が始まり、高山町を中心に登山活動を行っていた山刀倶楽部の構成員と、飛騨地方の郡長・町村長を会員として、1923（大正12）年6月に設立される⁴⁾（表-1）。

飛騨山岳会々規によると、会の活動目的は山岳の保護と利用であった。主な事業としては、登山路の整備、指導標の建設、宿泊所の完備、案内人の養成、案内図書の作成、機関雑誌の発行などが挙げられている。高山町役場内に本部、益田・吉城両郡に支部、飛騨の各町村に分区が置かれ、年一回5月に定期総会、必要に応じて役員会臨時総会を開くとしており、登山活動に精通している山刀倶楽部と、飛騨の郡町村が連携して山岳利用を促進する体制がつけられた⁵⁾。飛騨山岳会は会費と補助金を主な事業費としており、補助金は岐阜県や地元町村などから出されていた⁶⁾。高山町はじめ飛騨の町村には、飛騨山岳会の運営に携わり山岳利用を促すことにより期待できる何かしらの利点があったと考えられる。

3. 飛騨山岳会による乗鞍スキー場の建設

飛騨山岳会が主体となって建設に携わった主な事業に、乗鞍スキー場大八賀口の建設がある。乗鞍スキー場とは、乗鞍岳西部の大尾根、日影平、千町ヶ原を連絡するスキー場の総称であり、千町ヶ原から大尾根にかけての尾根沿いにヒュッテがあったとされる⁷⁾。当時の地図から施設の位置を確認すると、乗鞍岳西部に位置する日影平山の西側に「大尾根スキー場」「乗鞍スキー場」があり、そこへ至る自動車道路が存在していることが分かる⁸⁾（図-2）。

表-1 飛騨山岳会の設立の経緯（飛騨山岳会：山刀創立百周年記念特別号，2008より作成）

年	月日	内容
1921	8月4日	飛騨山岳会創立委員会 会合 ・旧飛騨山岳会はじめ飛騨各地の登山団体に合同呼びかけ ・会規案を各自持ち帰って検討
1922	7月	設立総会開催を目指し会合 高山周辺268名に会員勧誘依頼状を発送
1923	6月	設立総会の日時決定 発会式案内状が発送 1923年6月21日に公会堂で挙行
1924		登山案内図を調製、 乗鞍岳避難所の建設を県に申請
1926	5月22日	定期総会 県から乗鞍岳避難所建設補助（千円）決定の電話
1927	7月	乗鞍避難所が完成 工事費1300円は補助と寄付で賄われた
1928		乗鞍避難所看守の契約
1932	7月	乗鞍でスキー小屋建設予定地を物色
1932	12月	飛騨山岳会員がスキー場の好適地を発見（大尾根を中心に、日影平、千町ヶ原とつづく飛騨乗鞍スキー場構想が検討さ
1933	4月20日	来高した牧野良三（通信政務次官）に飛騨乗鞍スキー場計画を陳情
1933	10月	枯松平避難小屋 完成 飛騨山岳会所有
1933	11月	千町ヶ原、日影平避難小屋 完成 飛騨山岳会所有
1933	12月下旬	大尾根ヒュッテ 完成 飛騨山岳会所有
1935	6月	大尾根ハイキング 高山観光協会と共催

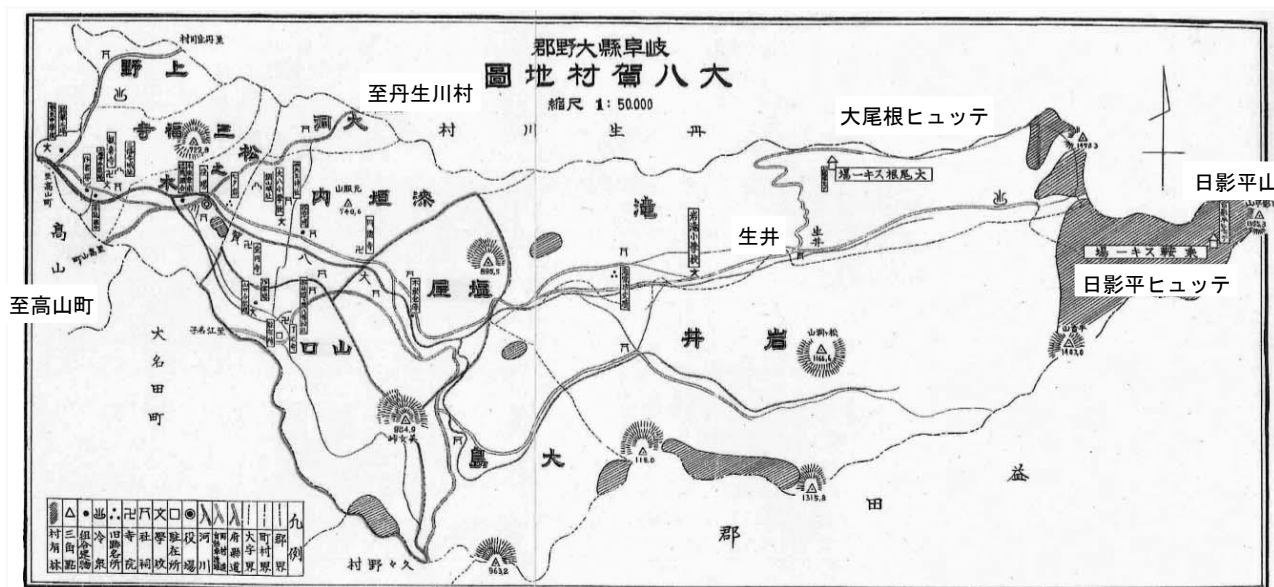


図-2 乗鞍スキー場の位置（昭和12年） 筆者により一部強調

乗鞍スキー場と自動車道路の建設は、1932（昭和7）年12月25日にスキー場の好適地を発見した飛騨山岳会が、1933年8月20日に飛騨出身の通信政務次官で高山本線の建設に力を注いでいた牧野良三へスキー場建設の陳情をしたことにより、具体的な建設計画が立てられる（表-2）。開発計画は、日影平山から大尾根丘陵地帯を含む二千五百町歩を第一コースとして、いくつかのヒュッテを立て、第一コースより高所の千町ヶ原一帯を第二コースとし、上級者ゲレンデにするというものであった。また、その第一歩として、大八賀村の生井地区から大尾根ヒュッテまでの自動車道路を開設する計画となった⁹⁾。

1933（昭和8）年7月に設置された飛騨乗鞍スキー場建設会には、直井など周辺町村長が建設委員として加わっており、地元大八賀村以外の町村も建設に携わっていた¹⁰⁾。同年に高山町から発行された『高山市街鳥瞰図』¹¹⁾には大尾根のスキー場が高山町周辺の名所として描写されており、同スキー場が高山町にとって観光客を訪問を期待する観光地の一つであったことが分かる（図-3）。

1934（昭和9）年に高山駅が開業後すると、高山駅の構内に登山案内所が開設され、観光客に対して高山町周辺の登山コースやスキー場を案内する係員が飛騨山岳会から配属される¹²⁾。当時、高山本線を利用する登山客やスキー客の鉄道下車後の主な移動手段は、駅前から出ている乗合自動車であった¹³⁾。そのため、乗合自動車の路線が近くに通っていることは、山岳観光地にとって観光客を呼び込むための有利な条件となった。乗鞍スキー場へ観光客を誘致するには、最寄りの鉄道駅である高山駅とスキー場とを結ぶ乗合自動車の路線が必要であり、そのためには、スキー場へ至る自動車道路が整備されていなければならなかった。

1934（昭和9）年に乗鞍スキー場とその周辺の自動車道路が整備されたことにより、12月1日に濃飛自動車会社が1935（昭和10）年1月1日から3月31日までを期間とする乗鞍スキー場行バスの臨時運転許可を岐阜県へ出している¹⁴⁾。また、1935（昭和10）年2月には高山駅から乗鞍スキー場手前の塩谷地区まで貸切自動車が運行されている¹⁵⁾。

一連の事業により、高山駅と山岳観光地を結ぶ乗合自動車の路線が新設された。直井は高山本線開通後の外来客足止め策として高山町へのホテル建設を

表-2 乗鞍スキー場の建設経緯（高山市史より作成）

年	月日	内容
1932	12月25日	飛騨山岳会員がスキー場適地を発見・調査 丹生川村大字山口地内大尾根
1933	3月17日	大尾根スキー場を実地調査
1933	7月2日	大尾根スキー場 3回目の調査
1933	7月12日	大尾根スキー場の道路開設工事 出岐して県に補助を陳情
1933	7月22日	牧野通信次官が大尾根スキー場調査 同夜の牧野歓迎会で「乗鞍スキー場」に改称 建設委員会を設置
1933	7月29日	乗鞍スキー場への道路実測 根方線 大尾根小松平まで(二二五線)6750メートル 生井線 基点より(二四八号線)4960m
1933	9月12日	乗鞍スキー場を調査 牧野次官ら 千町ヶ原に至る道路、スロープ、ヒュッテ建設予定地、景勝地など
1933	10月13日	乗鞍スキー場への道路入札 全線5638mを7区間に分け 1933年12月10日 完成予定
1933	12月13日	大尾根ヒュッテ完成
1933	12月25日	飛騨スキー倶楽部発足 スキー技術の向上と普及目的
1934	1月14日	乗鞍スキー場開き 大尾根ヒュッテで開場式
1934	11月	千町ヶ原ヒュッテ完成 飛騨乗鞍スキー場建設会により
1934	12月1日	乗鞍スキー場行バスの臨時運転許可 県へ申請 1935年1月1日～3月31日まで
1934	12月	スキー場パンフレット発行
1937	6月5日	山上座談会 大尾根ヒュッテに飛騨山岳会員10人 集め 登山客誘致やコース開発など話し合い
1939	6月13日	登山・スキー客誘致座談会 官民関係者60余名参加

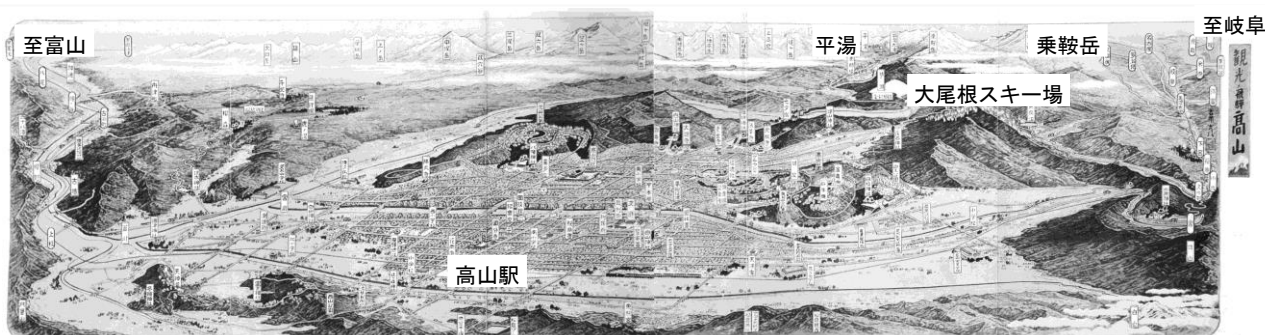


図-3 高山町周辺の観光地絵図（昭和8年） 筆者により一部加筆

計画しており¹⁶⁾、高山町周辺の観光地へ観光客を呼び込んだ上で町内へ滞在させる観光事業の戦略が考えられていた。1936（昭和11）年に高山町が市制を施行した後、高山市長代理となった直井は高山市の経営の指針を観光と産業の併行主義としており¹⁷⁾、高山駅を経由する観光客を増やすことは、観光を高山市の新たな産業基盤として確立するために必要なことであった。高山町を将来的に観光地とする直井佐兵衛の展望のもと、乗鞍スキー場一帯の山岳観光施設は整備された。

4. 結論

全国的な登山ブームの黎明期である大正時代において、飛騨地方は、長野県側と比べて交通の便が悪ことから、主たる登山口にはなっていなかった。高山町長の直井佐兵衛を中心として、民間の有志らと飛騨の郡町村長により山岳の保護と利用を目的とする飛騨山岳会が設立され、登山客を誘致するための施設の整備が行われた。飛騨山岳会が中心となつて行われた乗鞍スキー場一帯の開発に参画した直井は、高山本線開通後の経済的拠り所として高山町周辺の山岳観光地へ登山客とスキー客を誘致する観光事業を想定していた。乗鞍スキー場の建設は、高山町にとっては一連の観光事業を担う輸送インフラとして、自動車道路と乗合自動車のシステムを整えるものであった。

参考文献

- 1) 高山観光協会：飛騨国登山案内，1935
- 2) 内山知春：飛騨口登山案内ー北アルプスは飛騨口へ，1934
- 3) 飛騨山岳会：山刀創立百周年記念特別号，2008
- 4) 参考文献 4)
- 5) 参考文献 3)
- 6) 高山市；高山市史 第三卷，1983
- 7) 大八賀村；昭和 11 年大野郡大八賀村々勢要覧，1937
- 8) 大八賀村；岐阜縣大野郡大八賀村圖，1937
- 9) 参考資料 6)
- 10) 参考文献 6)
- 11) 高山市；高山市街鳥瞰図，1933
- 12) 参考文献 6)
- 13) 斐太自動車協会；飛騨高山案内，1935
- 14) 参考文献 6)
- 15) 参考文献 13)
- 16) 大阪毎日新聞社；大阪毎日新聞，1934.1.1
- 17) 東京市制調査会；都市問題 第二十四卷，1937.1.6
(2016. 4. 11 受付)