

# 20世紀における鉄道不在地域の 観光地化過程

## 長野県戸隠をめぐって

Formations and Development of Countyside Tourist Area in 20<sup>th</sup>  
Century Focusing on Railway Absent Area

原山浩介

HARAYAMA Kosuke

はじめに

①近代戸隠の観光地化

②総力戦体制下の戸隠高原

③戦後の戸隠大衆化への道のり

おわりに

### 【論文要旨】

20世紀のツーリズムの高揚は、まず1930年代にひとつのピークを迎えた。その後、日中戦争に突入後も、1942年までは戦時ツーリズムというべき状態が続いたとされる。こうした現象は、都市部に住む人びとの旅行熱を説明するものであるが、そうした人びとを受け入れる観光地からこの時代を眺めたとき、違った説明が必要になる。

観光地の中でも、伊勢、日光、白浜といった著名な観光地は、確かに戦時下においても、多くの観光客が来訪した。しかしながら、1930年代までは観光開発が十分に進まず、アクセス手段の整備も限定的であった周縁的な観光地は、日中戦争の開戦により、集客が困難になっていく。

この戦時の観光地としての休眠期間が当該地域にどのような影響を及ぼしたのかは、戦禍に巻き込まれたか否か、どのような観光資源があるのか、といったさまざまなファクターが絡んでくるうえ、戦後の観光地としての大衆化をも視野に入れて考える必要があるため、一義的なイメージによって説明することは困難である。

本稿では、ひとまず長野県戸隠の観光地としての展開を、戦時を挟む形で取り上げた。

この地域は、古くから、霊山として、あるいは鬼女紅葉伝説などで、その名を知られていた。さらに1930年代の乗合自動車の開通と、この時期の観光ブームにより、その知名度は飛躍的に向上した。しかしながら、燃料統制による乗合自動車の減便ないし運行休止により、戦時の戸隠は観光地としては凋落する。そのことにより、文人にとってはむしろ静かな逗留先として好まれるようになり、戦時下にも多くの文学作品や随筆の中で、この地が叙情的に取り上げられることにつながった。

戦後になると、ひとまずは長野市民の観光地として戸隠は再スタートする。そして国立公園への編入や道路の開通により、高度経済成長期には観光地として成長を遂げることになる。戦後の観光地としての戸隠とは、戦時に文人たちによって描かれた叙情的なイメージを湛えつつも、その一方で華々しい観光地としての大衆化によってかえってその魅力を減じていくという、両義的な経過を辿った。

【キーワード】 観光、戸隠、バス、アジア太平洋戦争、戦時統制