

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 20th
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、戦時下には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

はじめに

20世紀になって、各地に新しい観光地が作られていった。1930年代には、鉄道省やジャパン・ツーリスト・ビューローが、団体客の集客や割引切符の発売を通じて、広く旅行客を集めるようになる。これにより、それぞれの観光地には多くの人が入り込むようになる。そうした流れは、1937年の日中戦争の勃発によって一旦は滞るものの、その後、国民精神総動員の一環として、青年徒歩旅行やレクリエーション運動＝厚生運動といった枠組みのなかで、人びとは観光地に赴いた。すなわち、身体鍛錬や日本精神の涵養として正当化されながら、山や高原に出かけ、時としてハイキングに名を借りた食料の買い付けに赴きもした。

こうした現象は近年、「戦時下ツーリズム⁽¹⁾」とでもいうべきものとして、関心を集めるようになっていく。このテーマをめぐる包括的に議論を行った高岡裕之は、その問題意識を「大衆現象としての旅行＝ツーリズムの分析を通じ、日中戦争前夜からアジア・太平洋戦争期にかけての文化問題の一側面を明らかに」しようとするものであると説明している。つまり、「都市文化としてのツーリズムは、戦間期モダニズム文化の一環をなすものとして捉えられ、それゆえ十分な検討がおこなわれることのないままにファシズムと対立するものと見なされてきた」にもかかわらず、実際には「ツーリズムは戦争によって消滅したわけではなく、むしろ戦時下に拡大した局面すら存在⁽²⁾」した。それゆえ、一見するところ戦時という時代のイメージと反する「戦時下ツーリズム」に着目しながら、大衆文化像を再構築する作業が求められることになる。

この戦前・戦中にわたるツーリズムのイメージは、都市を起点とした観光客の動きとしては確かに正しいものと考えられる。しかし、観光客を受け入れる側、すなわち観光地ベースでみたとき、その多様性が看過される恐れがある。

具体的にいえば、戦時下においても人が殺到した観光地というのは、一般的には伊勢、日光、白浜といった、非常に著名であるところ、そして鉄道などの交通手段がある程度整っている地域であると考えられる。これに対し、大都市から離れており、鉄道駅から遠い地域の戦時は、上記のイメージとは異なったものになるだろう。

このギャップは、メジャーな観光地をめぐる議論にマイナーな観光地をどのように接続するのか、というような、議論の包括性に対する疑義にとどまらない論点を包含している。1930年代から40年代にかけての観光・旅行の隆盛という現象には、大衆文化におけるモダニズムの現出であるという一面がある。この点に着目したとき、モダニズムというものが持っている裾野の広がり、観光・旅行に即していえばその形態の重層性ないしは跋行性、浸透過程の多様性が考えられねばならず、また観光地のあり方をめぐっては、その多様性を、通事的な観光地としての変容プロセスに即して位置づける必要がある。そしてこれらの諸点を踏まえた上で、観光・旅行に垣間見える戦時のモダニズムの時間的・空間的な配置を見定める必要がある。

本稿では以上の関心から、1930年代から高度経済成長期に至るまでの、長野県戸隠の観光地化のプロセスを検討する。この戸隠は、長野市の中心部からは徒歩で数時間、自動車の場合は道路が舗装される以前で1時間半から2時間、新道が建設されてからは1時間弱の位置にある。乗合自動

車が乗り入れる前の戸隠は、霊山と戸隠神社への信仰によって特徴づけられる、いわば秘境であり、この地を訪れる人の数は限られていた。ここが最初に観光地としての大衆化の片鱗を見せるのは、長野市中心部との間に乗合自動車の路線が開通した1930年代であった。ところがその勢いは長続きせず、燃料不足による乗合自動車の減便や運転休止によってアクセス手段を欠いてしまい、訪れる人の数は減少し、観光地としての存在感を失っていく。この戦時の、大衆的な観光地としてのいささか長い休眠期間を経て、戦後の戸隠は、ゼロからとはいわないまでも、改めて観光地として再スタートせねばならなかった。

本稿のねらいは、第一義的には、この戦時を含み込んだ長い過程を描きながら、戦時下ツーリズム像からこぼれ落ちている、当時としては周縁的であった鉄道不在の観光地の歴史を描写し、その多様性の一端を示すことにある。戦時を挟んだ観光・旅行を考える際に、「戦時下ツーリズム」のイメージとはほど遠いこの戸隠という地域を分析することには、次の3つのメリットがある。まず第一に、都市文化そのものではなく、その受け皿となった観光地を対象とすることにより、表面的な文化現象からは捉えがたい、戦時を挟んだやや長いスパンで観光・旅行を把握することが可能になる。第二に、観光地化に長い時間を費やした地域を捉えることで、モダニズムとされるものと地域社会との、直対応ではない連動を分析することができる。そして第三に、これらの点を踏まえる形で、戦時モダニズムと呼ばれているものの歴史的な位置と性格を示すことができる。

以下では、これらの関心を基底に置きながら、観光地としての戸隠の近現代をたどってみたい。

①……………近代戸隠の観光地化

(1) 田中美妙の描いた戸隠

戸隠はもともとは、修験霊場として知られており、戸隠神社(神仏習合以前は天台宗戸隠山顕光寺)を軸にした名勝であった。もっとも、戸隠が知られていたのは、実際にそこを訪れる人が多かったためというよりも、むしろ文学作品などでその名が流布されていたという要因が大きい。例えば平安時代中期に戸隠山にいたといわれる鬼女紅葉の伝説があり、これを題材とした謡曲『紅葉狩』が比較的よく知られていた。また十辺舎一九は、1822(文政5)年に道中案内記である『戸隠善光寺往来』を記している。

とはいえ、戸隠は決して名ばかり知られて人が全く訪れない場所、というわけでもなかった。少なくとも近代に入ってから、戸隠神社の宿坊は、観光地化する以前から、宿泊施設としては高い水準のものだったようである。

1903年に出版された『戸隠山案内記』では、戸隠神社にはいくつもの坊があることが紹介され、それらは「いづれも共に登山者の爲には宿泊の便」があり、そこでの応接は以下のような水準のものであったとされる。

實に戸隠山は水清き處なれば、蕎麥に名物の名を得て、食膳にのぼる事客の好みにまかす。

その他春には野生の菜物香り高く、秋には岩魚、雉子など饗膳に供はりて、チョコボも亦珍味の
一なりとす。然して土産には蕎麥落雁、濁^{うど}鉦、蕨などの砂糖漬ありて、茶菓としては味佳な

るものなり。又た神樂奏上手續、實物の拜觀、その他神符、神籤、神告文、撤供等の拜受につきても、それぞれ便を得、なほ表山裏山登山者の爲にも、幹旋の勞をとり、詣者の不便を感じざる處なり⁽³⁾。

ここでは宿坊の応接の水準の高さと、そして坊で供せられる名物の豊かさが紹介されている。戸隠には旅人を受け入れる素地が、少なくとも宿坊という形で、観光地化される前から存在していたことがわかる。

近代になってからの、観光地化される以前の戸隠への旅の記録は、少ないながらも存在する。そうしたなかでも、山田美妙の「戸隠山紀行」は、この地に乗合自動車を通ずる前の様子を描いた貴重な作品である。

この作品は、1890年に、雑誌『以良都女』の第62号・第66号・第70号に連載された。実際の旅はその一年前の7月16日・17日の二日間にわたるもので、長野町（現在の長野市中心部）から戸隠への往復の旅の様子が記されている⁽⁴⁾⁽⁵⁾。

美妙は、言文一致体を取り入れた文学作品を残した作家として知られている。この「戸隠山紀行」も同様に言文一致体で書かれており、旅の様子がテンポ良く描かれている。内容も、天候から途上の風景、茶屋の様子に至るまで、旅人の視点からその行程が詳細に記されている。それゆえ本作品は、紀行文としての評価とは別に、19世紀末の戸隠に至る道のりの記録という資料性を有している。

この「戸隠山紀行」の冒頭部分では、「この夏期漫遊を計る人にも人のまた餘り行かぬ此山の名勝を知らせる所存」とした上で、戸隠の辺境性が次のように記されている。

戸隠の名は紅葉狩の故事から縁を引いて今日も人が聞く、聞いてそれで見た人は却って少ない、それには原因も有ること。何を言ふにも信越のほとんど境、長野からさへ五里の險阻を越えなければ行かれぬ、是が一つ、それに有名な險阻な山、一度遊んだものが懲懲して驚いて其危険を唱道する、是が一つ、つまりは第一の原因が都城の人足を隔てたわけで、第二が信濃人をさへ威した處であった。信濃、而も長野の人で猶戸隠を見ぬ人が頗る有る。それで其險も分かる。

美妙の記述においては、戸隠は名前こそそれなりに知られているものの、その険しさが知られているゆえ、近隣の長野町からすら訪れる人は非常に少ないことが強調されている。この険しさと来訪者の少なさが、「戸隠山紀行」においては終始語られ続ける。

美妙の「戸隠山紀行」では、7月16日の朝4時頃、同行の福武・柴田とともに長野町を出発する。最初の難関である荒安までの登坂、その後の比較的平坦な道のりと茶屋での休憩を経て、昼の12時に戸隠中社に到着する。そして宿坊での食事と休息の後、戸隠奥社との間を往復している。

特に険しさが強調されているのは、戸隠中社の直前の小一時間ほどの道のりと、中社から奥社まで、そして奥社から戸隠山頂へ向かう「蟻のとわたりといふ道」の三区間である。中社に至る最後の区間は、「草鞋がけならにらずには濟まず下駄がけなら脱がずには終らず」、その後の奥社までは「道といふよりは泥」であり、かつ「すさまじい蛇の攻撃」にさいなまれる。そして山頂への区間は、「一歩足をあやまれば身體は粉粉微塵」の難路と記されている。

もっとも、長野から戸隠山までの行程を全体としてみれば、別の書籍に記されている「(長野から荒安までの) 山道紆餘曲折せるを以て七曲と呼ぶ峻坂二十餘町許り、此坂を上れば戸隠奥社に至

るまで又峻坂を見ず⁽⁶⁾」という説明の方が客観性があるといえる。つまり本当に急峻なのは、長野の街を抜けるところと、最後の奥社からの戸隠登山道の二区間に限られる。

美妙はこの内の後者の山頂への道のりの中で、残りを「夕暮に促がされて割愛」して、中社の宿坊に戻ってくる。奥社以降は通常は二～三時間を要するため、昼食後の休憩を経てからでは、もとより山頂への往復は不可能である。山頂へ向かう登山道の途上で道のりの険しさとともに特に強調されるのは、戸隠の景色の雄大さと美しさである。険しさゆえに人を遠ざけている戸隠山の神秘性に紙幅を費やし、紀行の最後は、「今思ひ出しても其凜然とした姿は目にも逼るああ秀霊の名山！」と締めくくられる。

作品として描かれた「戸隠山紀行」は、険しさ、辺境性、そして戸隠の神秘性をいささか強調し過ぎるきらいがある。そうした記述は、作品の中で、戸隠までの途上に何度か登場する茶屋の存在、そして宿坊の洗練された食事やもてなしと、いささかミスマッチを起こしており、また具体的などころでは、途中で紹介した、同時期の別の書籍との、道の険しさをめぐる記述の相違として表れている。

しかしながらここでの描写から、戸隠は少なくとも誰もが気軽に訪れるような場所ではなかったことは看取できる。美妙が戸隠に赴いた前年の1888年には上野から長野までの鉄道が開通しており（但し当時は碓氷峠（横川－軽井沢間）は馬車鉄道での連絡）、麓までのアクセスは容易になっていた。簡単には到達できないものの、少しばかりの脚力と覚悟があれば赴くことのできる霊山というのが、この時期の旅人にとっての戸隠の実像だったと言えるだろう。

(2) 乗合自動車の運行と戸隠の観光地化

そうした戸隠のありように変化が訪れるのは、1930年代に入ってからのことである。1930年、⁽⁷⁾ 畑山自動車⁽⁷⁾が長野市内－一の鳥居－戸隠に乗合自動車の運行を開始した。そして1933年になると、この路線を裾花自動車が引き継いだほか、同社は別ルート⁽⁸⁾の長野市内－茂菅－戸隠中社の路線を開業した。さらに、1933年8月1日には裾花自動車が畑山自動車より柏原駅（現在の黒姫駅）と戸隠を結ぶ路線を継承・開業した。⁽⁸⁾翌1934年には、両路線の長野駅乗り入れを果たし、鉄道と連絡する。さらに同年、長野市を拠点に路線網を伸ばしていた川中島自動車が裾花自動車を吸収合併することになる。合併時には、長野駅から戸隠への路線は、茂菅経由が7往復、一の鳥居経由が5往復の計12往復、これに柏原からの2往復を加えると総計14往復が運行されていたことになる。⁽⁹⁾

この乗合自動車によって、戸隠までの道のりはそれまでとは大きく変わった。長与善郎の小説『戸隠』では、この1930年代に乗合自動車によって戸隠に至るまでの様子が記されている。

戸隠には震災の年の夏、中社まで歩いて行き、一泊した事があった。それが今度は自動車で行ける。アルプスの見晴される家で岩魚の中食でもした、めて後、奥社まで丁度いゝ散歩道だといふ。（・・・）

善光寺の後ろ、女学校のある大峰山の裏から七曲りの急坂を車はうんうん喘ぎ攀ち登る。その登り詰めた荒安の茶屋の所から更に十五分も走ったかと思ふと、視界は急に開けて広広とした飯綱ヶ原へ出る。英二はよく聞かされた名である。秋草が咲き亂れ、最早や長けきった蕨が葉を開きかけてゐるのがみられたりし、この開闊な高原の爽やかさは、山形の老夫婦を喜ばし

た。

自動車は原のまん中央あたりと思はれる所にぼつんと突っ立ってゐる高い一の鳥居を抜け、飯綱山を右手に走ること暫し。やがて雑木林の中に窪んだ一直線の狭い路にかゝると、車の前を行く一羽の鶴鴒が後へも横へも躲はしえず、上へ飛べば何でもないのを、習性で時々地に降りて翼を休めるため、先きへ先きへと、粘土の路のすれすれに飛んで行く。(中略) その鶴鴒を追駆けるように走って行く行く手に突然峻々と、巨大な屏風のやうな戸隠は、紫がかった鼠色で天を衝いてそゞりたつてゐる。⁽¹⁰⁾

このように、戸隠までの旅の様子は、山田美妙の描写にあるような徒歩旅行の時代とは大きく異なり、陰しさよりも景色の美しさによって特徴付けられるようになる。

さて、裾花自動車が戸隠に乗り入れた1933年には、戸隠山の小鳥の声がラジオで放送されるようになる。この放送は、「戸隠から長野市までの水道専用電話を利用し戸隠山の原始的大森林にマイクを据ゑつけ初夏早朝の夢幻的な小鳥のコーラスを全國中継で放送し深山の朝の風景を聴かせやうといふもので」⁽¹¹⁾あった。この放送により、戸隠の名は一挙に広く知れわたることになる。次に示すエッセイは、この小鳥の放送を取り上げたものの一例である。

◇…長野驛から自動車で戸隠縣道を行けば、JOAKの小鳥放送で名を知られてゐる寶光社及び中社へは、僅々一時間半の行程で、折柄の爽かな新緑の中に、紅く咲亂れた山躑躅の花が、私の眼を楽しませてくれた。

◇…私の宿った中社の宿場(神原家)は、すぐ傍の樹間にAKのマイクが懸けてあつた程の所とて朝めざめて、その小鳥の鳴聲の實際の中にある自分を知つたのは、實に閑寂な好ましい感銘であつた。⁽¹²⁾

この「小鳥の声」の放送はしばらく続いたものと見られ、1935年は「6月4日から三日間、毎朝5時40分から廿分間づつ全国へ中継」⁽¹³⁾、1936年には「(6月)七、八、九日の三日間毎朝午前五時三十分より同六時までの三十分間に亘り小禽の啼き聲を全国に中継放送」⁽¹⁴⁾するとされている。この放送は、戸隠の名を全国に知らしめることになり、「小鳥の声」というフレーズは戸隠を紹介する際の決まり文句として、戦後に至るまで使われ続けることになる。

この頃、川中島自動車は、戸隠を紹介するパンフレットを発行している。その名も「小鳥の戸隠へ」⁽¹⁵⁾と題されるもので、重ね折りされたこのパンフレットには、戸隠神社をはじめ、「小鳥の森」や「鬼女紅葉の岩窟」など、戸隠の観光資源が網羅的に紹介されている。また「スキー場」⁽¹⁶⁾や「ハイキング」といった、当時の流行を捉えた項目も存在する。

乗合自動車会社が「小鳥」を冠したパンフレットを発行するのは、この時期の戸隠の観光地への変容を考える上で、実に示唆的である。というのも、乗合自動車の運行と「小鳥の声」のラジオ放送は、それまで基本的には徒歩旅行の対象であり、限られた旅人が訪れるに過ぎなかった戸隠が、一転して東京などの都市部から多くの観光客を動員する観光地へと変化する重要な契機となったためである。

『川中島自動車50年史』の記述において、戦前の戸隠が最も華やぐのは、まさにこの時期である。川中島自動車と鉄道省とのタイアップにより、東京からの観光客の呼び込みが展開された。1936年に東京から長野に向けて、「自然科学列車」という名の臨時列車が週末に運行され、これと連動

して、長野駅に到着した客を飯綱・戸隠を経て柏原駅へと自動車で輸送することになった。このとき、鉄道と乗合自動車がセットになった「連帯切符」も発売された。

また同じ時期に、飯綱・戸隠から妙高高原方面をめぐる2泊3日のハイキングが、鉄道省長野運輸事務所と川中島自動車のタイアップで実施された。こちらは「1回の参加人員は50名位であり、現在の大型貸切車であれば一両で済むところであるが、当時は十数両が長蛇の列で高原を走り壮観を極めた⁽¹⁷⁾」とされる。

この戸隠への観光客の殺到は、当時において広く巻き起こっていた観光ブームと連動するものでもあった。特にハイキングは、1930年代に庶民の旅行として脚光を浴びていた。戸隠は、乗合自動車の開通時期のタイミングの良さと相まって、この流れにうまく乗ることができた。ただ、このブームが全国的なものであり、鉄道省によるハイキング客向けの臨時列車や切符などの企画自体も当時としては決して珍しいものではなかったことには注意をしておく必要がある。こうした背景は、すぐに訪れる、観光地としての戸隠の凋落と大きく関係する。

②……………総力戦体制下の戸隠高原

(1)乗合自動車の縮小と観光地化の停滞

「自然科学列車」で、東京方面からの観光客を戸隠に呼び込んだ翌1937年、日本は日中戦争に突入する。この戦争突入は、観光ブームにも少なからず影を落とすことになる。高岡裕之によればそれは、「旅行への自粛ムードが生み出され、鉄道省もそれまでおこなってきた各種割引や旅行団体の募集を中止、このためツーリズムは大きな打撃を受けた」ものの、翌1938年には「ツーリズムは復調に転ずる⁽¹⁸⁾」とされる。そしてその後のツーリズムは、戦時を反映した心身鍛練や日本精神の涵養といった色彩を帯びていくとされる。

これ以降、1942年まで、日本には「戦時下ツーリズム」とも呼ぶべき現象が見られることになるのだが、観光地サイドから見たとき、様子はいささか異なる。伊勢や奈良など、知名度が高く、またアクセスもそう難しくない観光地はともかく、戸隠のような、当時としては周辺的な位置にある観光地は、この戦争突入の影響を強く被ることになる。

その最も大きな要因は、アクセス手段の乗合自動車の減便ないしは運行休止だった。1938年4月に国家総動員法が制定され、翌5月にはガソリンの切符制度が開始される。これにより、乗合自動車の営業は大きく制限を受けることになる。

戸隠関連では、早くも1938年4月5日に、田口（現在の妙高高原）－柏原－戸隠と、長野駅－一の鳥居－戸隠の二路線が運転休止になる。この結果、戸隠への路線は、長野駅－茂菅－戸隠を残すのみとなる。詳細な運行本数は明らかではないが、『川中島自動車50年史』の記述を総合すると、乗合自動車の乗り入れは半分程度に減少したものとみられる。

この結果、戸隠は観光地として影の薄い存在になっていく。1939年には、戸隠のスキー場が、早くも穴場として新聞で紹介される。

“高原地”戸隠 原始気分豊かな那須 混まないスキー場

どこか混雑しないスキー場はないか——さういった問合せがよくある、菅平、志賀高原、霧ヶ峰等々代表的のスキー場で宿屋を「満員」と断られたか、断られないまでも初めから諦めてゐる人達らしいが、さういった方々に“比較的”混まないスキー場を紹介する。

戸隠高原

スキーの本場長野県だが温泉がないのと近くに志賀高原があるために余多くのスキーヤーが入らないが、高度も位置も志賀高原に匹敵してゐるだけに雪量雪質は悪くない、夏期信仰登山者の宿の御師の家は数千人を泊めるだけの収容力をもってをり建設間もないヒュッテもある(但し正月は満員)(⁽¹⁹⁾・・・・)

この記事からは、戸隠には、夏期の登山者は依然としてみられるものの、スキー場の方は閑散とすることが読み取れる。つまり戸隠を訪れる人がなくなったわけではないものの、スキー場を併せた総合観光地として成熟しないまま、総力戦体制のなかに置かれたということになる。

この観光地としての未成熟は、旅行ガイドにおける記述のされ方にも反映される。次に示すのは、上記の新聞記事と同年に出版された、鉄道省発行の『鐵道旅行案内』の記述である。

(・・・) 山は普通戸隠表山といひ、別に五地藏岳、高妻山、乙妻山の裏山があり、山勢雄偉、男體山の秀麗と妙義山の奇峭とを兼ね、加ふるに地的變遷の勝と幾多の奇草とがある。(・・・) 山中には國幣小社戸隠神社がある。社は天手力雄命を祀る。(・・・) 又平維茂が鬼女を退治したといふ紅葉の岩窟も荒倉山の麓にある。(・・・)⁽²⁰⁾

すなわちここでは、戸隠山についてスキー場はおろか、ラジオで話題になった小鳥の声すらも言及されず、紹介される内容は山岳、神社、そして伝説に限定される。都会の人びとを惹きつける、高原や避暑地のイメージ、あるいはスキー場の存在には言及されない。この傾向は、日中戦争以降にはじまったものではなく、戸隠が観光地として脚光を浴び始めていた1935年発行の『登山案内』もまた、戸隠山「古来信仰登山者が多く、信仰の山として発達した」と紹介するにとどまっている。

これと好対照をなすのは、先の新聞記事でも比較対象になっていた、志賀高原である。『鐵道旅行案内』では、「附近一体はスキーに好適で、岩菅山登山は最も興味多いものゝ一つである。又夏には避暑によい」⁽²²⁾と、総合観光地として紹介されているほか、『登山案内』でも、「平隠温泉郷は發哺温泉から登るのである。發哺温泉は海拔千六百米、塵外の仙境である。(・・・) この温泉附近はスキー場としてもあつらへむきである」⁽²³⁾と、温泉とスキー場を備えていることがアピールされている。

比較的近い位置にあるためその差が際だつ志賀高原は、その麓の湯田中まで、長野電鉄の鐵道が通っていた。そして湯田中からは、同社の傘下にある長野温泉自動車が乗合自動車を運行していた。

戸隠と志賀高原は、次の二つの点で、実に対照的であった。

第一に、志賀高原には長野電鉄が、大正期から遊園地を開発し、また昭和にはいとスキー場の開発を進めていた。日中戦争が始まった頃には、既にホテルやスキー場などの施設が整備され、「国際スキー場」として名を馳せており、夏もハイキングなどで多くの人を呼び込むなど、一年を通じた観光地としての条件を具備していた。これが、そもそもの戸隠とのベースの違いである。

第二に、この観光開発と関連して、湯田中から志賀高原への乗合自動車は、燃料統制以降も、「鐵道のための観光客誘致を至上命令とする同社の營業方針」により、「生活路線の休止や運行削減を

進めたが、野沢、志賀高原など収入増が期待される観光地路線は、ほとんど従前どおりの運行を続けた⁽²⁴⁾。この結果、戦時においても、長野県と共同で青少年訓練道場を開設するなど、観光地として命脈を保つことができた。

こうした志賀高原の、戸隠との相違は、観光開発の進捗度合いと、アクセス手段の違いに集約される。特に後者の問題は、観光開発のあり方や戦時の輸送の確保とも関連する、非常に重要な論点であるといえる。というのも、鉄道事業は施設産業であり、鉄道敷設後は、いかにして利用者を確保するかが経営上の大きな問題になる。これは、事業者が精力的な沿線開発を展開し、戦時にありながらも生活路線を犠牲にしながら観光地への乗合自動車を存続させる重要な要因となった。

戸隠が、観光地として凋落せざるを得なかったのは、観光開発の遅れもさることながら、志賀高原との対比でいえば、乗り入れていた交通機関が鉄道事業を伴っていなかったこと、それゆえ観光地としての基盤整備が十分ではなく、また燃料統制下で無理をおして輸送を維持し得なかったことに大きな原因があるといえる。

(2) 文化人がみた戸隠

戦時における戸隠の観光地としての停滞を、一面で極めてネガティブな現象として受け取れる。しかし、観光地としての大衆化が足踏みする一方で、戸隠は文化人に好まれる場所であり続けた。これは、戦時を通じて大衆化していった観光地とは全く異なる展開であった。というのも、和歌山県の白浜など、戦時に多くの観光客を集めた地域では、急速に観光客の増加をみると同時に、客層の変化が起こった。すなわち、それまで好んで逗留していた文化人をして、俗化と喧噪を嘆かしめるほどの状況になっていた⁽²⁵⁾。

そうしたなかであって、戸隠の戦時は静かな高原であった。戸隠と関わりの深い文学者は少なからず存在し、川端康成、林芙美子、津村信夫をはじめとする文人たちが、足繁く戸隠に通い、あるいは逗留し、そして戸隠のことを書き残している。

林芙美子は、戸隠を愛した文人のひとりで、乗合自動車が戸隠に乗り入れる以前から、戸隠に足を運んでいる。その林によれば、戸隠は「論文を書きに来るひとや哲學をやる人たちが多いやうで」、「料理屋もなければ三味線の音も」ない戸隠は、「雑念がなくなるので散歩から歸るとすぐ机に向へるほど健康」だったという⁽²⁶⁾。

その芙美子は、毎年の戸隠への逗留について、次のように記している。

ほとんど毎年何週間かをこの戸隠山でおくるのですが、地味でいゝ山だと思ひます。初夏の戸隠は軀の芯までそまつて来るやうな鮮やかな緑ですし、初秋の頃は、雲と紅葉を美しいと思ひます。寶光社、中社、奥社と部落があるのですが、私は何時も寶光社の諏訪といふ房へ泊ります。宿屋と神官と一緒にした家ですが昔ながらの建物なのでまるで苔の上にあるやうな静けさです⁽²⁷⁾。

この記述は、彼女がどれだけ戸隠を好んでいたかを示すものであると同時に、この時期の戸隠の雰囲気や垣間見えるものでもある。戸隠に多くのハイキング客が訪れている様子はここからは読み取れず、依然として戸隠は静かなまゝのようである。

それを裏付けるのは、1940年に出版された、津村信夫の『戸隠の繪本』のあとがきにある、次

のような記述である。そこでは、山田美妙の「戸隠山紀行」と比べながら、自らの目に映る戸隠を次のように記している。

山田美妙の戸隠山紀行は明治二十二年の七月である、私共が生れる遙か以前のことである。私はいまからざっと五十年以前の「戸隠山」を読み乍ら、それが現在のものと凡ゆる點であまり變化のないのに一驚したのであつた。

實際、縣道が出来て、バスが通じるやうになつた、中社や寶光社に土産物を賣る店が幾軒か出来た、外見上でもそれ位の變化である。⁽²⁸⁾

このような、乗合自動車が開通した後になつても戸隠はさほど変わっていないというような見方は、他の文人たちにも共通している。

高浜虚子は、「戸隠行」という随筆の中で、弟子たちとともに戸隠を訪れた時のことを記している。この随筆には、砧女の墓参、麻を背負う女の描写、戸隠そば、月見、そして宝光社に奉納された神楽を見に行つた時の描写などが並ぶ。特に宝光社については、「社殿には子供が遊びに来て、欄干につかまったり、据えてある大太鼓のそばをうろついたりするのを神主が別にとがめるでもなかつた。一体が鄙びているのがなつかしかつた」と、戸隠ののどかさがつづられている。⁽²⁹⁾

川端康成にしてもことは同様で、「戸隠の巫女」においてつづられているのは、兄を兵士として送り出した知子の素朴さと、そして兄を思う知子の気持ちを軸にした、戦時中の戸隠の描写である。そこには観光地というような空気は全く感じられない。

このような戸隠の事情については、津村信夫が次のように解説している。この記述からは、初期の観光地としての戸隠の様子が非常によくわかる。

夏になると、都會の人もくる、野尻湖からきた紅毛人の女が赤いパラソルをさして山道にあるいてゐる、しかしさう云ふ色彩もほんの一ときである。秋から冬にかけては、お宮と、お宮の周りの、昔から増しもしなければ減りもしない聚長の家々を中心として、古の姿に還るのである。

私は、戸隠の若い一婦人の手紙をここで紹介しておかう。(・・・)

「・・・ワタシハ、オ、ゼイイラシツタジブンノ セイクワツ、オモイダスノモイヤ、ゴミゴミシタ キマリノナイセイクワツ コレカラ アキバレト オナジ ジュンスイノ トガクシヤマノキブンニナリタイ スキナコトシテ ヤマアソビシテ」⁽³⁰⁾

この記述からは、戸隠への観光客の入り込みは、夏のごく一時期に限られていたことが読み取れる。その数が、1930年代の華やかな戸隠観光ブームの頃と比べて、どれだけ減少したのかは、残念ながら詳細なデータがないため不明である。乗合自動車の運行本数と、新聞などにおける戸隠のクローズアップの頻度から、減少したであろうことを読み取るほかない。

しかしはっきりしているのは、戸隠が、少なくとも戦時にかけての大衆的な観光・旅行の隆盛に乗れなかつた／呑み込まれなかつたということであり、戸隠の戦時は夏の一時期を除いて、静かな場所であり続けたということである。

この時期の戸隠について書かれた作品は、いずれも叙情的な筆致であり、かつ、戸隠の人びとの素朴さや、鄙びた雰囲気強く意識したものである。戦時における戸隠の観光地としての停滞は、一方でこうした形で文学作品のモチーフになり、あるいは文人が逗留する山里となり、ある文化的

なムードを漂わせていた。

③……………戦後の戸隠大衆化への道のり

(1) 長野市民の観光地としての戸隠

戦争終結後、戸隠は再び観光地としての歩みを始めることになる。ここではひとまず、長野市が発行した広報『長野市報』の記述を追いながら、国立公園に指定されるまでの、長野市民にとっての観光地としての戸隠を追ってみたい。

1949年、志賀高原を含む、上越から浅間山に至る一帯が「上信越高原国立公園」に指定されていた。戸隠は、その後を追う形で、国立公園指定を目指すことになる。⁽³¹⁾

確認できる限りでは、1949年12月20日付の『長野市報』に、「妙高戸隠を国立公園に 全市のご援助を乞う」の見出しで市民への呼びかけが掲載されている。この記事によると、新潟と長野の両県に「妙高戸隠国立公園長野縣期成同盟會」が設置され、長野側は松橋久エ衛門（長野市長）会長を筆頭に、関係自治体の首長などが名を連ねるとともに、民間からは宇都宮信衛（川中島自動車社長）が入っていることがわかる。このとき候補地として挙げられていたのは、「飯綱、戸隠、野尻湖、小谷温泉、妙高々原、笹ガ峰牧場、焼山など」とされており、妙高高原と戸隠を結ぶラインを軸にしながらも、そこから大きく西の小谷までを含んだ地域が想定されている。

その後、翌1950年2月までに、厚生省の国立公園部長、同計画課長が現地視察を行い、また2月20日付で、松橋久左衛門の名前で陳情書が作成されている。陳情書では、「由来日本アルプスは北アルプス、頸城アルプス及び中南アルプス等と区分して呼称されているが、頸城アルプスは北に接近しており、区域内到るところにおいて、北アルプスの大観を指呼の間に望む地位にあります。両アルプスを中部山岳国立公園とすることは一層の有意義と存じます」⁽³³⁾⁽³⁴⁾との一文がある。

そして同年8月15日付の『長野市報』では、国立公園指定の可能性が次のように言及されることになる。

飯綱、戸隠、野尻湖、妙高地方の国立公園編入運動は順調に進捗し、先般厚生省国立公園部石神計畫課長が、現地調査を行いました。更に七月十一日から十六日にかけて国立公園審議會委員十余名の一行が視察中であり。

結果今週の審議會において審議され、明春は正式指定を見る豫定であります。

しかし『長野市報』では、この後、国立公園に関わる記述は途絶えてしまう。そして、それに代わるかのように、戸隠そのものに関する記述、具体的には夏の戸隠キャンプの案内が掲載されるようになる。

上記の記事が掲載される一ヶ月半前、7月1日付の『長野市報』に、創刊以来初めての戸隠の案内が掲載されていた。そこでは、7月5日から8月31日までの「戸隠天幕村」開設が紹介され、長野市内からは戸隠中社までの定期バスの他、一日一往復の天幕村行き直行バスの運行も示されている。この天幕村の経営は、長野市が長野観光協会に委託したものとされ、⁽³⁵⁾実質的には長野市営であった。さらに1952年には、食堂、売店、有料トイレなどを備えたキャンプセンターを設置し、

一方で川中島自動車もこの年、バンガロー10棟を寄付している。なお、この年のバスの運行数は、戸隠中社までの定期便が一日10便、その他に天幕村行きの直行バスが1日2便となっている。⁽³⁶⁾このほか、開設年は不明だが、長野市内の小学校が、学校単位で利用する戸隠学童保養所も開設されている。⁽³⁷⁾このように、1950年代になると、長野市と川中島自動車は、厚生施設ないしは観光地として戸隠の開発に乗り出していく。

『長野市報』における戸隠キャンプの案内は、その後、毎夏の恒例となる。そして多くの長野市内からの観光客が、夏を中心に戸隠を訪れることになる。利用者数も増えていき、1955年の夏には、11072人がキャンプ場を利用し、「戦後最高の盛況ぶり」⁽³⁸⁾となる。

この頃になると戸隠の旅行ガイドにおける言及のされ方も代わってくる。例えば1956年に出版された日本交通公社発行の『旅程と費用』では、戸隠をめぐり、神社や山岳のみならず、「高原の北部、念仏池から大橋付近にかけての戸隠牧場はハイキングやキャンプによく、牛馬の群やラジオでおなじみの小鳥の声は、ここをおとずれる者を心から慰めてくれる」⁽³⁹⁾とあり、戦前に比して幅広く紹介されている。

しかしながら同じ頃、『長野市報』の紙面には変化が現れ始める。その契機となったのは、長野市と戸隠の中間に位置する、飯綱高原への路線バスの開通である。1955年8月10日から、長野駅から飯綱高原の入り口にあたる門沢までの路線バスが開通し、1日4往復の運行が始まった。これに伴い、『長野市報』では、同年秋の「紅葉と筍狩」を謳い文句にした飯綱高原の紹介記事が掲載される。⁽⁴⁰⁾その後、飯綱高原の案内が『長野市報』にしばしば掲載されるようになる。そして、翌1956年夏には、戸隠と並んで飯綱にも市営キャンプ場が開設され、キャンプ場直行バスも1日5便運行されることになる。⁽⁴¹⁾これを受けて『長野市報』では、恒例の戸隠キャンプ場とともに、飯綱のキャンプ場が同時に紹介されるのだが、紙面での扱いは明らかに飯綱キャンプ場の方が大きく、また例年の戸隠の紹介が夏期のキャンプなどに関わる事柄にほぼ限られていたのに対し、飯綱は紅葉・スキー・キャンプと年間を通じた観光地として紹介されていく。

そうしたなか、1956年に、新潟県の妙高から飯綱・戸隠一帯にかけての地域が国立公園に編入される。⁽⁴²⁾その際、当初考えられていた中部山岳国立公園ではなく、志賀高原が含まれる上信越高原国立公園への編入という形になった。そして、「妙高・戸隠国立公園長野縣期成同盟會」の一翼を担った長野市は、『長野市報』においてこの国立公園編入を、「国立公園になった飯綱高原」との見出しで報じるという皮肉な結果になった。⁽⁴³⁾

(2) 観光地としての大衆化

さて、飯綱高原の台頭を前に、国立公園に編入される頃から、戸隠は徐々に長野市の行政との結びつきを弱めていく。1961年には戸隠キャンプ場が長野市の手を離れ、戸隠村営となり、『長野市報』からも恒例の夏期戸隠キャンプの案内が消えることになる。

しかしその一方で、戸隠は着実に観光地としての歩みを進める。1963年には戸隠村営スキー場が、リフトとロッジを備えて完成する。これは、飯綱高原のスキー場にリフトが設置されるよりも2年先んじていた。そして翌1964年9月16日には、長野市から飯綱高原を経て戸隠に至る有料道路「戸隠バードライン」が開通し、川中島自動車は10月5日からこの道路を通る路線バス、「急行

戸隠線」の運行を開始する。⁽⁴⁴⁾ またその後、川中島自動車は「戸隠スポーツロッジ」（後の戸隠高原ホテル）を1966年に設置する。この頃から、戸隠は観光地として大衆化していく。

遡ってみると、戸隠は近代以前から、戸隠信仰をベースに人びとを呼び込んでいた。その波は、乗合自動車が通るようになった1930年代に、当時の観光ブームの中で大きくなったものの、大衆化というほどまでには多くの人が入り込んだわけではなく、また燃料統制による乗合自動車の運転縮小とあいまって、観光客を集めた期間も限られていた。

戦後になって、長野市を中心に再び観光客を集めるようになる。観光客の入り込みも増え、みやげもの屋やそば屋なども増えていく。しかし、依然として観光地として大衆化し切らない一面が色濃く残っていた。このことは、戸隠に言及した研究書に次のように記述に示されている。

観光の発展に伴って、中社・宝光社の社会にも変化が見られる。社中は観光協会を組織してますます旅館業者としての性格を強めている。一方宝光社では、戦後在家の1人が旅館業を始めたが営業不振で休業同然になっている。これは一般観光客が多い現在でも、講組織をもたない普通の旅館の経営は戸隠では成り立たないことを示している。したがって院坊でも講団体を大量に収容するために、昔ながらの広い間取りを残しており、普通旅館のように個室の多い間取りに改造することができない状況に置かれている。⁽⁴⁵⁾

この記述は、1966年のものである。これはちょうど戸隠が観光地として飛躍を遂げつつある時期であり、ここでは、どちらかという神社を軸としたそれまでの戸隠のありように重きが置かれている。

しかしそうした様相は、実はこの頃既に変わり始めていた。

1968年10月1日付の『信濃毎日新聞』には、「バードラインで革命 戸隠山 忘れられる霊山の歴史」と題した特集記事が掲載される。そこでは、バードライン開通に伴い、急速に観光客が増えるとともに、開発が進む戸隠の現状に対する憂慮が記されている。

戸隠の観光開発ブームは、越水原に象徴される。（・・・）この緑のオアシスは、わずか十余年前まで、人工のツメ跡はほとんど見当たらなかった。ところがいまは、山荘だけで十一軒。飲食店、別荘…もつぎつぎに建設され、建て物だけで三十戸におよぶ。しかしこれは序の口だ。県企業局が奥社参道前に別荘団地を造成し、私有地はつぎつぎに売買されている。

このような、霊山としての過去のありようと引き比べたとき、「俗化」とも言えるような変化が、1960年代には急速に起こっていく。戸隠への観光客の入り込みは、1950年には年間で3万人程度だったものが、1952年頃から増え始め、しばらくは約20万人から約50万人の間で推移する。⁽⁴⁶⁾ ところがバードラインが開通し、また冬はスキー客で賑わうようになると、観光客は激増し、1967年には約85万人が戸隠を訪れたとされる。⁽⁴⁷⁾

戦時の燃料統制により、足踏みしていた戸隠の観光地化は、戦後、1950年代に盛り返すことになる。しかしそこでも依然として、戸隠信仰という下支えが戸隠の宿泊施設を支えていた。本格的な大衆化は1960年代になってようやく成し遂げられることになる。この大衆化の過程でも、しばしば霊山としてのイメージと、戦時における観光地としての足踏みのなかで文人たちが描いた戸隠の持ち味が、それぞれ観光ガイドなどで由緒語りとして反芻され、これが周囲の高原との差別化を為すための重要な要素にもなっていた。しかしながら、キャンプ、ハイキング、スキー場といった

観光はそうしたイメージとは乖離したものであり、その意味では、いわば由緒語りと観光地としての実態の分裂が大衆化とともに起こったということでもある。こうした両義性の一面は、観光開発ブームという文脈のなかで戸隠を捉えようとする立場と、戸隠の歴史性に軸足を置いた論評が併存するような、1960年代の様相にも表れている。

つまり、戸隠の観光地としての大衆化とは、その歴史性や地域のイメージの蓄積を、観光地としての特徴づけに用いつつも、それとは全く別のベクトルを持った観光開発と交差させることで消費していく過程であるとみることができる。戸隠の場合、その萌芽は既に1930年代に見えつつも、戦時を挟んだ曲折を経て、高度経済成長期になってはっきりとした形をとって表れてくるという長い経過を歩んだといえる。

おわりに

本稿でみてきた、戸隠が大衆的な観光地になるまでの過程を、ここで改めて、次の4つの段階に区分した上で、戸隠開発の観光化の持つ意味を考えてみたい。

まず最初に、乗合自動車の開通とハイキングブームによる観光客の入り込みが見られた1930年代半ばの時期がある。この頃、戸隠は観光地としての第一歩を踏み出したかに見えたのだが、1938年の燃料統制を契機に、その可能性はしぼんでしまう。

その後、戦争の終結に至るまでの時期は、戸隠は文人に愛される静かな山里として、川端康成など何人かの文筆家を引きつけた。この時期の戸隠は、文筆家や学者にとって快適な空間であったのみならず、随筆や小説などを通じて、様々なかたちで読者のまなざしを得た時期でもあった。

そして戦後になると、長野市民の観光地として戸隠が注目され、市の行政も積極的に戸隠の開発に関わる。この時期に、キャンプ場などの観光地としてのインフラが整備され、それと関連してみやげもの屋など、観光客に対応できる店舗が整備されていった。これが、戸隠の観光地としての第一次大衆化の時期であるといえる。

さらに国立公園への編入を経て、観光道路「バードライン」の開通や、リフトを備えたスキー場の開設により、戸隠はさらに大衆化していく。これが、今日につながる第4段階、そして第二次大衆化ということになる。

戸隠の観光地への展開が、このような長い歩みになった大きな要因としてあげられるのは、この地への交通機関が乗合自動車に限定されていたことである。もちろん、観光地化の過程には様々な要素が絡むため、この構図を即座に一般化できるわけではないが、しかし本論で示した志賀高原との対比においては、非常に興味深い論点が浮かび上がる。

既に指摘したとおり、志賀高原の開発には、長野電鉄という地方鉄道が関わっていた。これまで、戦時に入っても1942年頃までは、ピクニックや登山などの観光需要は一般に続いていたとされるが、その際に想定される交通機関は主に鉄道であり、乗合自動車が果たした役割はほとんど言及されない。これは、燃料統制という足かせが乗合自動車に対してより強く作用したことも一因であるが、これと同時に、乗合自動車会社と鉄道会社の本質的な違い、つまり鉄道が施設産業であるため、投資を回収し続けるためには、沿線の観光地を休眠状態に置くことが決定的に不利益になってしま

うということがある。長野電鉄が、傘下の自動車会社に、生活路線を犠牲にしてまでも観光路線の運行を維持させたのは、そうした事情が背景にあったといえ、また鉄道会社そのものが観光開発に深く関わったのも、同様の事情による。

戸隠の場合は、観光開発に関わる強力な支援を交通機関に求めるのは、それが路線の休止や廃止が容易な乗合自動車であったがゆえにもとより困難であった。しかし他方で、そもそも霊山としての戸隠の知名度は前近代からあったこと、そしてラジオにおける「小鳥の声」の放送などでその名がさらに広く知られていったことなどを背景に、完全に忘れ去られてしまうことはなかった。むしろそうした特異なバランスのなかで、文人たちに親しまれ、また作品の中で広く扱われるようになっていったといえる。

戦後の戸隠の観光地化は、戸隠が霊山として持っていた知名度に加え、戦中までの間の、ラジオ放送や文人の作品で描かれた戸隠の描写を背景にしながら進んでいった。それらは、例えば観光案内などでの、「ラジオでおなじみの小鳥の声」や「のんびりしたこの高原」といった謳い文句のなかに残り続けるとともに、しばしば文学作品が戸隠の魅力を語る上でのよりどころになるという形で、地域を語るための重要な資源になっていった。

また、戦後の展開をみたとき、長野市など周辺の住民にとって戸隠は、ある世代に非常に根強い親しみをもたらすことにもなった。特に長野市では、市営キャンプ場や学童保養所といった経験、そしてその後の華々しい観光開発の記憶が、文人によって描かれた戸隠のイメージと交錯しながら、長らく観光地としてのイメージが強く残り続けることになった。

こうした、戦時を挟んだ戸隠の変容を、再び、「戦時下ツーリズム」ならびにその根底にあると考えられるモダニズムと関わらせて考えてみると、次のことがいえる。

モダニズムが、もっぱら同時代における先進的な文化現象を指すとするのであれば、戸隠にとってそれはあまり縁のないものであったということになるであろう。ただ、戦後の早い段階で戸隠の国立公園への編入運動が展開したことに鑑みれば、この頃には既に、戸隠の観光地としての可能性が見いだされていたとみることができる。そしてその源流は、直接的には1930年代において、僅かな期間ではあるが戸隠が観光の対象になり得たことに見いだすことができるであろうし、さらにその後において観光地化とは異なる関心から、文人により戸隠の魅力が紹介され続けてきたこともまた、観光地としての戸隠の可能性を構想する上でプラスに働いたであろう。

戦時の文化現象と関わって議論されるモダニズムは、一般的には戦時における大衆的な現象との関わりがなかで捉えられている。しかし、戸隠のケースが問うているのは、大衆的な観光地としての戸隠が、戦時において実現しなかったことの意味である。これは、モダニズムというもののなかに、20世紀の歴史過程のダイナミズムをどのように見いだしていくのか、さらには戦時の文化現象を戦後とのつながりのなかでどのように置き直すのかということと深く関わっている。

冒頭で紹介した「戦時下ツーリズム」への関心は、もっぱら戦時期という時代像の革新の文脈の中で、観光・旅行に関わる文化現象を捉えるものである。それは、確かに戦時という時代の意味を、同時代のなかで顕在化した出来事に根ざして問い直す試みである。しかし、戦後をも射程に収めることで、いわば未発に終わった「戦時下ツーリズム」の持つ意味を考えることができる。観光・旅行に即していえば、戦時期は、その時代的な特殊性の中で、「モダン」な「戦時下ツーリズム」の

現出をみたと同時に、同じく時代的な制約の中で戦後の大衆文化のベースになった時代としても把握できるだろう。

これら、モダニズムないしは「戦時下ツーリズム」の、顕在と未発の両者を連動させた形の時代像を、よりクリアに見いだしていくためには、観光・旅行のみならず、より多角的な文化現象の検討を待つ必要がある。この点は、近現代史研究、とりわけ「近代」と「現代」が、その概念規定はともかく、実際の研究活動においてはアジア・太平洋戦争の終結を契機に分断されがちであるという状況をどのように克服するのかという点とも関わる、いささか大きな課題といえるだろう。

註

(1)——本稿における「ツーリズム」の用語は、大衆化された観光地への観光・旅行を一般的に指している。この用語法は、主に近代の観光・旅行熱を指すものとして用いられており、本稿ではそうした議論との接続を考慮している。

(2)——高岡裕之「観光・厚生・旅行 ——ファシズム期のツーリズム——」(赤澤史朗・北河賢三編『文化とファシズム』日本経済評論社、1993)、p9-10。

(3)——上井榮雄・宮澤春文編『戸隠山案内記』増屋書店、1903、p32。

(4)——山田美妙の父親は、当時、長野県で警察に勤務しており、この戸隠への旅は父親のもとへの帰省を兼ねていたと考えられるとの指摘がある(鹽田良平「美妙小傳」『美妙選集 下巻』立命館大学出版部、1935)、p8-9)。このことは、『信濃毎日新聞』(1889年7月16日付)の雑報欄の記事からも類推できる。なお、この記事には、「一昨日弊社を訪はれたり尤も帰京は来る18日頃なりといへば尚一兩日は滞在あるへし」と記されている。

(5)——紀行文には珍しくないことだが、実際には復路の描写はごく僅かである。

(6)——志村寛『やま』橘南堂、1907、p379。この書籍にも、戸隠までの道程が記されているが、筆致は紀行文というよりも旅行ガイドに近い。

(7)——畑山自動車は長野県の戸倉温泉の開発を進めていた畑山国三郎が経営していた。なお同社は、現在は合資会社畑山ハイヤーとして営業している。

(8)——畑山自動車によるこの路線の開業日等は不明。

(9)——乗合自動車の開通については、川中島自動車編『川中島自動車50年史』、1976、p41-p42による。

(10)——長与善郎『戸隠』東京出版、1949、p33-p34。この作品は戦後になって出版されたものだが、作品中で描写されている、一の鳥居を通して戸隠に至る乗合自

動車のルートは、他ならぬ1930年代のものである。というのも、後述するようにこの路線は1938年には燃料統制の影響で運転休止となり、同様のルートでの運行は1964年まで再開されないためである(もっとも再開時のバス路線は、旧道の近くに新たに作られた「パードライン」を経由するため、厳密には長与が記した路線は1930年代の僅かな期間しか運行されなかったということになる)。

(11)——「深山の朝の風景 その儘・放送 戸隠山中へマイクを据ゑ 珍案・ラヂオ登山」(『信濃毎日新聞』1933年6月5日付)。

(12)——山村耕花「緑蔭ところどころ【六】戸隠の朽木」(『読売新聞』1936年7月23日付)。

(13)——『読売新聞』1935年5月29日付

(14)——『信濃毎日新聞』1936年5月26日付

(15)——このパンフレットは発行年が明示されていないが、記載されているバスの路線図から類推すると、1936年ないし1937年のものと考えられる。

(16)——当時のスキー場は、戦後になって開設されるものとは異なる簡易なものだった。パンフレットには、「寶光社スキー場は寶光社西にあり廣からざれども變化に富みてスキー練習には最も好適場なり」とある。

(17)——川中島自動車編、前掲書、p56。

(18)——高岡裕之、前掲書、p23-24。

(19)——『読売新聞』1939年12月14日付、朝刊。

(20)——鉄道省『鉄道旅行案内』第30版、1939(初版は1936)、p482-p483。

(21)——もっともこの旅行案内には不正確な部分もあり、戸隠山へは「柏原、長野からいずれも中社部落まで乗合自動車を通じてゐる」と記載されているが、実際には出版当時は柏原から戸隠への路線は運転が休止されている。

- (22)——鉄道省, 前掲書, p481。
- (23)——横井春野『登山案内』上巻, 白揚社, 1935, p232。
- (24)——長野電鉄『長野電鉄 60 年のあゆみ』, 1981, p 30。
- (25)——高岡裕之, 前掲書, p32 – p38。
- (26)——林芙美子「戸隠山」(『林芙美子全集第十巻』文泉堂, 1977), p117。なお, この随筆「六七年前に信州の戸隠山に登ったこと, そのときには「山の上まで自動車を通じてゐない時」であったことも記されていることから, 1930 年代に書かれたものと類推できる。
- (27)——林芙美子, 前掲書, p117。
- (28)——津村信夫『戸隠の絵本』ぐろりあ・そさえて, 1940, p210 – p211。
- (29)——高浜虚子「戸隠行」『長野県文学全集 第Ⅱ期／随筆・紀行・日記編 第7巻 昭和戦後編〈Ⅰ〉』郷土出版社, 1989。なお, この随筆が執筆された時期の詳細は不明だが, 虚子が小諸に疎開していた時期のものであると考えられることから, 1945 年から 1947 年のいずれかの年の 8 月と推察される。
- (30)——津村信夫, 前掲書, p211 – p212。
- (31)——妙高・戸隠の国立公園指定獲得の運動は, 既に 1929 年には始まっていたとされる(『信濃毎日新聞』1954 年 8 月 25 日付)。また 1937 年には, 登山家で随筆家の冠松次郎が, 「頸城山塊と戸隠連山」のタイトルで, 「たとひ県立公園としてでもよい, 長野県, 新潟県, 共通の施設を以て, この優秀なる山水郷を, 保存開発して, 国民の保健に資せられんことを, 僕は深く希望するものである」と記している。
- (32)——「戸隠公園進捗 石神課長現地視察」『長野市報』1950 年 2 月 15 日付, p2。
- (33)——戸隠村誌刊行会『戸隠村誌』, 1962, p127 – p129。
- (34)——『長野市報』でも同様に, 「中部山岳の飛び地として国立公園として指定される公算が大きい」とされている。
- (35)——『長野市報』1954 年 7 月 1 日付, p3。
- (36)——『長野市報』1952 年 6 月 15 日付, および同 1952 年 7 月 1 日付。
- (37)——『長野市報』1952 年 8 月 1 日付
- (38)——『長野市報』1955 年 9 月 15 日付
- (39)——日本交通公社『旅程と費用』, 1956, p331 – p332。同書は, 北海道から九州までの観光地を網羅的に取り上げたガイドブックである。
- (40)——『長野市報』1955 年 9 月 15 日付
- (41)——『長野市報』1956 年 7 月 15 日付
- (42)——1954 年の段階では, 国立公園審議会特別選定委員会において国定公園として指定することが一度決まっているが, その後, さらなる運動の結果, 1956 年に国立公園として指定されるに至った。
- (43)——『長野市報』1956 年 8 月 1 日付
- (44)——バードラインが開通するまでは, 従来からある県道が主に使われていたが, 狹隘で道路条件はあまりよくない。バードライン開通の 4 年前に戸隠を訪れた幸田文はここをバスで通ったときのことを, 次のように記している。
- 町を出外れて登りにかかると, バスは相当にいさましくなった。はじめて行く道だからよくわからないけれど, 道も勇ましい道だしバスも従って勇むのだらうと思う。乗っている身も, いささか勇ましさを誘われる。(幸田文「歩く良さを味った戸隠の奥」(『幸田文全集第十二巻』岩波書店, 1995), p116 – 117, なお初出は 1960 年)
- (45)——市川健夫『高冷地の地理学』令文社, 1966, p258。なお, ここでの戸隠の記述は, 市川健夫「戸隠の信仰集落」(『地理』第 6 巻第 10 号, 古今書院, 1961)に加筆修正したものである。
- (46)——市川健夫, 前掲書, p257。
- (47)——『信濃毎日新聞』1968 年 10 月 1 日付
- (48)——日本交通公社『旅程と費用』, 1956, p332。

参考文献

- 市川健夫『高冷地の地理学』令文社, 1966
- 市川健夫「戸隠の信仰集落」『地理』第 6 巻第 10 号, 古今書院, 1961
- 川中島自動車『小島の戸隠へ』, 1936 頃
- 川中島自動車編『川中島自動車 50 年史』, 1976
- 川端康成「戸隠の巫女」『長野県文学全集 第Ⅱ期／随筆・紀行・日記編 第 6 巻 昭和戦前編〈Ⅱ〉』郷土出版社, 1989, (初出は『高原』1942 年 7 月, 甲鳥書林所収)
- 冠松次郎「頸城山塊と戸隠連山」『想い遙かな山々』作品社, 1998, (初出は『溪からの山旅』1937 年 5 月, 改造社所収)

-
- 幸田 文 「歩く良さを味った戸隠の奥」『幸田文全集』第十二巻，岩波書店，1990，（初出は『旅』1960年11月1日発行所収）
- 志村 寛 『やま』橘南堂，1907
- 高岡裕之 「観光・厚生・旅行 ——ファシズム期のツーリズム——」赤澤史朗・北河賢三編『文化とファシズム』日本経済評論社，1993
- 津村信夫 『戸隠の繪本』ぐろりあ・そさえて，1940
- 鉄道省 『鉄道旅行案内』第30版，1939（初版は1936）
- 戸隠村誌刊行会 『戸隠村誌』，1962
- 長野電鉄 『長野電鉄60年のあゆみ』，1981
- 長与善郎 『戸隠』東京出版，1949
- 日本交通公社 『旅程と費用』，1956
- 林美美子 「戸隠山」『林美美子全集』第十巻，文泉堂，1977，（初出は1930年代）
- 山田美妙 「戸隠山紀行」『美妙選集』下巻，立命館出版部，1935，（初出は『以良都女』の第62号・第66号・第70号，いずれも1890年）
- 横井春野 『登山案内』上巻，白揚社，1935
- 高浜虚子 「戸隠行」『長野県文学全集 第Ⅱ期／随筆・紀行・日記編 第7巻 昭和戦後編〈Ⅰ〉』郷土出版社，1989，（初出は1945年頃）
- 上井榮雄・宮澤春文編 『戸隠案内記』増屋書店，1903
- 鹽田良平 「美妙小傳」『美妙選集』下巻，立命館出版部，1935

逐次刊行物

信濃毎日新聞
読売新聞
長野市報

（国立歴史民俗博物館研究部）

（2009年5月8日受付，2009年9月25日審査終了）

Formations and Development of Countyside Tourist Area in 20th Century Focusing on Railway Absent Area

HARAYAMA Kosuke

In the 1930's, the boom of tourism in the 20th century reached a peak. This boom has continued as so-called "Wartime Tourism" until 1942 after the outbreak of Shino-Japanese War. Those phenomena have been explained mainly focusing on craze for travel in urban area, but overlooked formation of tourist resorts accepting those people.

Famous tourist sites, such as Ise, Nikko, or Shirahama were indeed visited by many tourists even during wartime. On the other hand, for marginal tourist resort areas, it became hard to attract tourists because of lagging tourism developments, limited traffic accesses.

It is hard to unambiguously express what element affected to these area, which did not flourished during wartime, because we have to take into account various factor such as war damage, tourism resources, and popularization as tourism area after the war.

This paper focuses on the developing process of Togakushi, in Nagano pref. as tourist resort area before, during and after the war. This area had long been known as a holy mountain and the legend of Kijo-Momiji, which she stayed there in Heian period. In the 1930's, with the travel boom, Togakushi had dramatically become famous as a tourist resort after the opening of bus service from railway station.

However, due to beginning of wartime control on fuel, bus service was forced to reduced, and then Togakushi declined as a tourist resort. On the other hand, however, Togakushi began to attract novelists and scholars, and they lyrically described this area in essay or literature.

After the war, Togakushi was relaunched as a holiday resort for citizens of Nagano City. In the rapid economic growth era, Togakushi designated as a National Park, and grew as a famous tourist resort. In this process, while Togakushi have been famous based on described lyrical images, those virtue was reduced by brilliant popularization as a national tourist resort.

Key words: sightseeing, *Togakushi*, Bus, Asian-Pacific War, wartime control