

観光地の経営発展に関する一研究

吉 沢 正 広

はじめに

I 馬籠宿観光の夜明け前・その後

II 道路網の整備とモータリゼーション

おわりに

はじめに

本稿は本学⁽¹⁾の教員の共同研究として、吉沢正広、須栗 大、有村信一郎の3名の教員が中心となり、平成15年度から16年度にかけて、本学所在地である岐阜県中津川市および同市近郊で宿場町として全国的に知名度のある長野県の本曾路に位置する馬籠宿を含む、山口村馬籠地域、およびいわゆる東濃地域の観光について歴史的発展、これからの観光経営戦略、観光立地・集積の現状、将来像について研究し論述しようとするものである。

最年の新聞紙上においても「観光立国日本ー景気回復 手がかりに」という言葉が踊り、行政サイドにおいても観光振興を経済再生の大きな柱として期待する意向が伺える。⁽²⁾ また観光経営、観光マーケティングなど「観光」という言葉を冠し、あるいはそれをテーマや内容とするあまたの書籍が出版され、観光に関する関心を喚起している。また数年前に立教大学に日本初の観光学部が設置されて以来、日本各地の大学、短大に国内観光や国際観光を教授する学部、コースが設置され、観光についての研究が蓄積され始め、またその教育の重要性がますます認識されてきている。その意味で世界最大の産業といわれている観光について研究することは意義深いことであると考え、観光経営に関する研究を試みようとしたのである。

本学が所在する岐阜県中津川市は、馬籠宿や妻籠宿などを巡る本曾路観光の起点であり、また帰着点でもあり、観光経営について看過できない立地環境にある。本曾路（馬籠宿、妻籠宿など）を訪れる観光客は自動車利用の場合には中津川インターチェンジを経由して国道19号線を北上し目的地に向かう、JR利用者は中津川駅前より路線バス、タクシー、レンタサイクルなどを利用して目的地に向かう。地元中津川市にとっても、また地元企業、商店、土産物品店にとっても、そういった観光者とのつながりを無視できない。また近年、観光と

いう経済現象、社会現象は、産業という位置づけにとどまることなく、日本全国の自治体（村、町、市、県）などによる村おこし、町おこしを通じての町づくり、地域づくり、など積極的に貢献する重要な役割を与えられるようになってきた。

本学教員3名が、以上述べてきた経緯から、従来のような立場からの観光研究とは少々違った視点、すなわち経営学を基にした経営サイドから見た観光研究を試みようということになった。しかしながら、あらかじめお断りしておかなければならない点がある。それは3名の教員が、いずれも観光経営、あるいは観光事業については専門外であり、今回の試みについては試論、私見の域を出ていない言うなれば探索的研究であるということである。これらの点をご了承願いたい。

本研究については、それぞれ3名がそれぞれ専攻する経営学の見地に基づいて執筆している。吉沢は歴史的な点について、須栗は経営戦略論に基づいて、また有村は産業立地・産業集積論の視点で分析を加えるという分担形式で執筆している。執筆内容について各自の論点は必ずしも他者とは一致してはいないし、整合性を図ってはいない。それはそれまでの研究に対して、各自の専攻分野についての見識について各自が独自の研究・問題意識をもっているためであり、敢えて一致させなければならない理由がなかったからである。各自がよって立つ経営学の見地に基づき執筆されていることを理解していただければ幸いである。本学が経営学部をもつ大学であるという点を最大限に利用して、経営側からあるいは企業の側からの視点で、従来とは多少なりとも何か違った角度から建設的な提案、提言ができればという趣旨で執筆されていることを理解いただければ、執筆者にとっては望外の喜びである。

また本研究の途上で中津川市および馬籠宿の現況について知るためにアンケート調査を実施した。⁽³⁾ それはJR中津川駅前（岐阜県）、馬籠宿（長野県山口村）、国道19号線沿いの大型菓子店舗（中津川市内：長野県塩尻方面および名古屋方面の片側2車線の両方向で）で調査を2日に分けて実施した。この結果については、各担当者の戦略面、立地、集積面、歴史面で随時論文中有効に利用され、論述する際の資料として提供されることになる。しかしここで強調しておかなければならない点は、これは中津川市や馬籠宿という限定された地域の観光経営なり振興だけを論じようとするものではなく、それらをケースにそれぞれの経営学における専攻分野の見地を基に、経営学を通して観光の多面的な部分について分析を加えようとするものであることを銘記しておきたい。

I 馬籠観光の夜明け前・その後

木曽路という地名を全国的に知らしめたのは島崎藤村の代表的小説『夜明け前』によるところが大きい。しかし、それは現在の木曽路観光という視点から見た場合、小説に登場する馬籠宿とはあまりに大きな落差があることは周知のとおりである。今回調査・研究対象とする地域の1つである馬籠宿は、中山道の木曽路11宿うちで長野県内の一番南に位置しており、現在の岐阜県の中津川市へと続く街道の途中に所在する。ここ馬籠宿は、中山道の起点となる江戸板橋から遠くはなれ43番目の宿場町として、往来する旅人や商人の宿場町として栄えたのである。馬籠宿から間もなく中山道は美濃路に入り落合宿を経て、中津川宿へと至る。

馬籠宿から落合宿を経て中津川宿へはおよそ11キロの距離があり、今でこそ中津川市内から馬籠宿には、車やバスで20分から25分ほどで到着できる。しかしながら、標高620メートルの馬籠宿と中津川宿の標高差はおよそ300メートルあり、当時この急な街道の坂道を苦勞しながら往来する人々の姿が想像される。中津川市は現在岐阜県のもっとも東に位置しており、長野県南部と県境を接する地域である。ここが現在東濃地域（美濃地方の東部）と呼ばれ、当時美濃路から木曽路を抜ける中山道の要衝であり、東西文化が行き交う交通の中継地であった。この街道を通過するものの中には、伊勢参宮の帰り道、中山道を経由して北上し、長野の善光寺参りを目指して、この街道を利用する人々もいた。⁽⁴⁾ それから幾星霜を経て、今や馬籠宿を中心に木曽路は、行楽シーズンには自動車、観光バスがひしめき、あるいは散策を楽しむ観光客で溢れる中部地方の有名観光地の一つとしてその地位を築き上げ、不動のものにしてきた。⁽⁵⁾

中山道の衰退

上述のように江戸時代を通じて五街道の一つとして賑わいを見せていた中山道も、明治時代に入りその様相を変えることになる。明治2年の関所廃止令、翌3年の本陣・脇本陣廃止、さらに伝馬・助郷制度の廃止により馬籠宿をはじめとする、当時の宿場町は急速に衰退し、歴史的使命を終えることになる。また、人馬が往来した道路についても、時の政府は全国の道路を第1級から3級までに格付けし、管理責任の所在を明らかにする措置をとった。この時中山道は1級に指定され、さらに明治9年には規則の改正とともに国道に指定された。しかしながら、中央線（鉄道）の建設や馬籠宿を迂回し南木曽町に至る木曽川沿いのルートへの国道の付け替えなどにより、明治25年には旧中山道（以下旧中山道と表記）は国道から外され単なる里道に格下げされ、その道路管理も町村に委ねられることとなった。東海道の隆盛を尻目に旧中山道は、辛うじて人馬が往来できる里道のまま時は推移していくことになる。そして旧中山道が県道に昇格するのは、昭和16年まで待たなければならなかったが、殊更県道に指定されても、改良工事が格別加えられるわけでもなく、昔ながらの里道としてひっそりと時間が経過していった。⁽⁶⁾

馬籠宿について

馬籠宿の中心的な存在は往時を偲ばせる町並みとともに「藤村記念館」の存在であろう。そして馬籠宿の観光の歴史はこの藤村記念館から始まったといっても過言ではない。そもそも藤村記念館は観光目的の施設として建設されたものではなかった。藤村記念館は昭和22年11月に完成をみた。谷口吉郎の設計により、地元村民がボランティア奉仕して完成した。藤村記念館は、日本で最も古い歴史を有する文学関連の歴史館として、その後、日本各地に建設された文学館のお手本的存在となった。しかしながら、当初はこの藤村記念館は他地域からの観光者を呼び込む目的で建てられたものではなく、村の人々が純粋に島崎藤村を偲び、村の誇りとして末代まで語り継ぐためのものであった。そうしたなかでも、若干ではあるが一月に数名の来訪者があったという。それら人々は、島崎藤村の文学の研究者たちであり、観光目的の来訪ではもちろんなかった。そして、そもそも村人たちは、藤村記念館を来訪する人々には特別な関心を寄せることはなかった。当時の村人にとって、藤村記念館は観光の

象徴としての建物という位置づけはなされておらず、また観光スポットにしようという意図も意見もなかった。村人にとっては、来訪者があるかどうかなどは、主要な関心事ではなく、たとえ来訪者がなくともそれはそれで当然のこととして、考えていたのである。さらに、交通の便の悪さも手伝って、藤村研究に訪れると人々にとっても、馬籠宿は遠い存在であった。馬籠宿に一番近い鉄道の駅は、落合川駅（現JR中央西線）であり、そこから馬籠宿に入るには急な坂の道なき道を 約5キロ以上も上らなければならなかった。ましてやバスなどは通っておらず、徒歩という手段しかなかった時代である。また列車の本数もごく限られており、馬籠宿はアクセスするには極めて悪い条件が揃っていたのである。⁽⁷⁾ 戦後間もないころの、当時としては至極当たり前の話ではあるが。

敗戦という形で戦後を迎えた頃の日本の国民にとって、その日をどう食いつないでいくかということが大きな関心事であり、物資の不足が蔓延している状況では日本の国内を観光して歩くこと自体が、到底無理な発想であった。そういう意味で馬籠宿が観光スポットとして注目されるには、今しばらくの時間を要したのである。

II 道路網の整備とモータリゼーション

当時の馬籠宿への最寄の交通機関といえば、鉄道の落合川駅であり、しかも既述のように険しい坂道を徒歩でアクセスするというものであった。こうした状況も昭和26年代以降徐々にではあるが改善されてくる。その先鞭をつけたのは路線バスの運行開始である。バスの運行を可能にするためには、それに先立つ道路網の整備が必要となってくるのであるが、その整備が徐々に進められ、路線バスの運行開始へと繋がった。まず中津川と馬籠宿を結ぶ路線が開通し、その後道路の整備とともに路線の数も増えていった。これを契機に馬籠宿に観光目的で入ってくる来訪者の数も増え始めたという。

その後、昭和48年のオイル・ショックにより、日本経済は大きな混乱を経験するが、馬籠宿への入りこみ客については、大きな影響もなく推移した。そうした中で、名古屋方面から伸びてきた中央自動車道が中津川まで開通し、昭和52年3月には中津川インターチェンジが開設された。また同年8月には待望久しかった長野県と岐阜県を繋ぐ恵那山トンネルが開通し、中津川、木曽路と長野県南部の飯田・駒ヶ根・伊那地域が高速道路で結ばれることになった。これにより木曽地方に本格的なモータリゼーションの時代の到来をもたらした。恵那山トンネル開通により中央自動車道による中津川と長野県南部地域、および木曽路から長野県清内路村を経由し飯田方面に至る256号線により中津川・木曽路と飯田方面を結ぶ複数の交通ルートができあがり、木曽路へのアクセスの選択肢が増え、観光の広域化の始まりとなった。また中央自動車道の飯田・中津川間に「馬籠」の高速バス停が設置され、飯田、駒ヶ根、伊那などと名古屋間の高速バスの運行開始と相俟って、木曽路を訪れようとする観光者に新たなアクセスのための選択肢を提供することになった。この意味において、中央自動車道の恵那山トンネル開通に伴う飯田・中津川間の「馬籠」高速バス停経由のルートの追加は、木曽路観光者に新たな選択肢を与えるものとして位置づけられよう。⁽⁸⁾

こうした高速道路開通による馬籠宿など木曽路へのアクセス・ルートの追加は、遠方から

の自動車あるいはバスを利用する観光客に時間距離の短縮という恩恵をもたらし、特にバス利用の団体客の増加という効果を生み出した。しかしながら、反面では馬籠宿をじっくり観光し宿泊しようとする目的ではなく、馬籠宿は一通過点として目的地は別に設定し、そこに向かう観光者の増加も招来し、馬籠宿を含む木曽路観光に新たな課題を提供することになった。

馬籠宿観光振興の取り組みの変遷

観光施設の未整備

上述のように昭和30年代から道路網の整備が進み、それとともにバス路線の拡張も進み、また最寄りの鉄道の駅からのアクセスが以前に比べ比較的要容易になってきたのであるが、肝心の観光施設については手付かずの状態が続いていた。昭和32年4月のこうした時期に馬籠地区で最初の宿泊施設である「よもぎ屋旅館」が開業した。当時は、土産物屋はおろか、食堂、民宿に類する施設は皆無であったことを考えると、この旅館の出現は馬籠観光にとって一つの画期をもたらしたといえる。当時の周囲の人々にとっては、驚きを持って受け入れられたのである。未だ馬籠宿に宿泊し、観光しようとする来訪者が少なかった状況であったことを考えれば当然の事といえるであろう。しかし、やがて馬籠宿が観光地として注目を浴びるのを予見してのことであったとすれば、その先見力に敬服せざるを得ない。

昭和40年代における変化

昭和40年代における馬籠観光で特筆すべき出来事の一つは「馬籠観光協会」の設立であろう。昭和30年代初期のできごとである越県合併にまつわるしこりを残しての設立の経緯については、その紆余曲折はさて置き、この協会の設立が、この地域の観光への取り組みを大きく前進させることになるのである。それは昭和30年代後半に入り、馬籠地区への観光者の数が次第に増加するにつれて、ここを訪れる観光者から不満の声が上がり始めたのがきっかけである。年間数万人の観光者を数えるまでになったにもかかわらず、この段階にいたっても馬籠宿ではろくに食事也不能い、土産物も買えない、ましてや宿泊するための施設も十分に整備されていないというものであった。こうした観光者からの不満の声が地元の観光に携わる人々に届き始めたのである。昭和30年代後半当時、旅館・民宿は2軒、土産物屋に至っては1軒というありさまであり、馬籠宿の観光を終えた人々から至極当然の反応が返ってきたのである。

馬籠観光協会から山口村観光協会へ

馬籠観光協会は、昭和48年2月に解消し、山口村観光協会へとより広域化し発展した姿で再現された。馬籠観光協会は、有志の集まりであり、いわば志を共にする自主的な組織であったため、その点で予算的には困難な面を抱えていた。これを打開するには、組織の規模を大きくして、地元自治体からの財政的援助を仰ぐことが必要との合意に達し、馬籠地区、山口地区の2支部制をとり、会長には村長が就任するというで決着し、新たに山口村観光協会を発足させるとともに、同時に馬籠観光協会は事実上解消した。まもなく、山口支部は解散したが、兎にも角にもこの地域の観光発展に対する体制の基礎ができあがることになったのである。⁽⁹⁾

高度経済成長の与えた影響

昭和30年代から40年末代にかけて日本は未曾有の経済成長を経験した。この期間に日本はアメリカなど主要先進諸国の年平均の名目経済成長率を大きく上回る15%前後の高い経済成長を記録し、他の先進諸国を次々と凌駕し、アメリカに次ぐ資本主義国では第2位の経済大国へと変貌を遂げた。実質GNPから判断しても、この期間に日本経済は年率10%以上の成長を遂げ、一挙に経済規模はそれまでの4.4倍に拡大した。こうした中で、国民生活の質的向上は著しく、「三種の神器（白黒テレビ、電気冷蔵庫、電気洗濯機）」、「3C（カラーテレビ、クーラー、乗用車）」などと呼ばれる新しい造語がもてはやされ、そういった耐久消費財が各世帯に次々と普及し始めた時期であった。こうして日本の国民の消費支出は本格的な拡大を見せ始めた。⁽¹⁰⁾

しかしながら、高度経済成長による国民生活の向上という恩恵を受けながらも、一方では企業が排出する大量廃棄物による大気汚染や土壌汚染、生活用雑排水、工場排水による河川の汚染、自動車の排出ガスによる大気汚染など様々な環境問題が顕在化したのもこの時代であった。また都市化の波は、森林、緑地、田畑を次々と宅地や工場用地の造成へと駆り立て、短期間にそれまでの自然の景観を一変させた時代でもあった。これを境に環境破壊と大気汚染などの公害に国民が直面し始める時代となるのである。確か経済成長は、国民生活の質的向上に大きな役割を果たしたのは事実であるが、一方で犠牲にしたものも多かった。

高度経済成長による国民所得の向上を背景に、人々の暮らしには余裕ができたのは事実であった。しかし、急速に喪失していく周囲の自然を憂い、残された本来の自然を求め、憧れ、疲れた体と心を癒し、安らぎを得ようとする気持ちは高まり、人々のそれらを求める気持ちには否応なく高まっていった。こうした時代に、例えばテレビ番組に「遠くへ行きたい」などの旅番組が登場するようになり、また旧国鉄や大手旅行会社の旅へ誘うテレビCMも登場するに及び、ますます人々の旅への関心は喚起されていった。人々は旅への関心を深め、そして旅に出かけるようになったのである。ここ馬籠宿においても、こうしたマス・メディアの影響を受けて、昔ながらの町並みや風情を求め、自然への回帰を一時的にでも味わいたい観光者、あるいは小説の舞台となった地域を自分の目で見ることを求める人々にとって格好の観光スポットとして注目され始め、昭和40年には年間5万人の観光者を記録し、それを境にその後、観光者の数は年々増加の一途を辿り、観光地として急速に認知され始めたのである。⁽¹¹⁾

馬籠宿の施設整備

当時の馬籠宿は、既述のように観光施設、町並みなどの点で未整備の状態が続いていた。観光者が増加する中で、しかしながら馬籠宿全体の観光者受け入れの環境整備は遅れたままであった。ここで専門家の意見を聞くべきとの声が上がリ、千葉大学の小寺俊吉教授（造園学）が招聘され、「緑豊かな町並み作り」が指導された。これを理念に馬籠宿は、町並みを整備していくことになる。こうした馬籠宿を訪れる観光者を誘致しようとする施策とは裏腹に、一方で観光者が増加するにつれて地元住民は、ある種の危惧感を持つことになる。増加する観光者を目当てに、増加し始めた観光業者による環境破壊や観光者増加による地域の俗

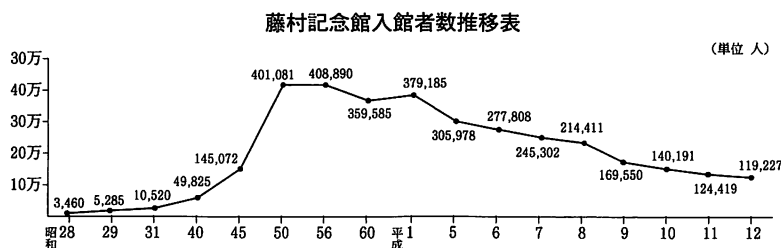
化という現象であった。また、観光地として広く認知され始めた馬籠宿への外部資本の進出ということも懸念材料であった。大きな外部資本が進出すれば、地元資本は対抗することができず、大きな渦に巻き込まれてしまうというものであった。こうした状況が顕在化するにつれて、地元住民は事態が深刻化する前に、自らの力で地域を守ることを決意した。それは「住民憲章」の制定という形で結実した。⁽¹²⁾

馬籠観光者の昨今

昭和40年代初めから後半を通じて、馬籠宿観光の多くを占めていたのは小グループの若者たちであった。当時流行したフォークソングの歌詞にもみられるように、何か若者に旅に出たいという衝動を駆り立てる雰囲気があった当時の日本の中にはみなぎり、ガイドブックを頼りに旅に出る若者の姿が多く見られるようになった時期である。また当時創刊された「アンアン」、「ノンノン」など若い女性をターゲットにした雑誌も登場し、旅情を駆り立てる記事が掲載されるに及び、そういったいわゆる「アンノン族」が馬籠宿、妻籠宿を闊歩する姿が連日のようにみられるようになってきたのである。それ以降、観光客は飛躍的に増加し始めた。

また馬籠宿から馬籠峠を経由して妻籠宿にいたる観光ルートが完成したのも当時のことであった。このルートは旧中山道に沿った形で妻籠宿までのびる馬籠宿から約6～7kmの道路である。⁽¹³⁾ このルートは道路の改修が施され、それ以前に比較し格段に通行が容易になった。しかしながら、未だ幅員が極端に狭い箇所や急カーブも数カ所あるため、このルートは大型観光バスの往来については、困難であると言わざるを得ない。数年前より大型観光バスの往来は始まっているものの、両宿を結ぶのは事実上「おんたけ交通」による路線バスの利用、自動車あるいは徒歩での往来という手段とならざるを得ない。その意味でこのルートを使って二つの宿を同一日に訪れる観光客の主流は小グループの観光客であるといえるであろう。大型観光バスで両宿を訪れるには、一旦国道19号線に出て、大きく迂回するルートをとらなければならない。そのため二つの宿を同一日に訪れることは行程的に無理があり、大型観光バスを利用する際の両宿の相互関連はあまり強くないのが現状であろう。また当然ではあるが、馬籠宿、妻籠宿には大型バスを収容できる駐車場が完備していることは説明を要しないであろう。

しかしながら、ここで注目せざるを得ないことがある。それは馬籠宿の観光の中心的存在である藤村記念館の年間入場者数の推移である。以下の表を参照されたい。



出所：昭和28年から平成5年までは、山口村誌編集委員会『前掲書』、515ページ以降より抜粋、平成6年～12年までは、『藤村記念館』よりの聞き取りによる。

昭和28年3,460人だったものが、年を追うごとに増加し始め、昭和56年には408,890人を記録した。しかしこれを境に入館者数は漸減し始め、平成5年にはとうとう305,973人とどまり、昭和47年の水準に戻ってしまった。また直近の統計によれば、平成12年度は、119,227人となっている。⁽¹⁴⁾ 藤村記念館の入館者数の減少が、馬籠宿への観光者の減少につながっていることに結びつけることは即断できない。しかし、そこには何か観光の形態において変化が生じているのではないかと推測される。観光地に大型観光バスで乗りつけ、限られた時間内で藤村記念館見学を含む定型的な観光ルートを回り、移動し土産品を買い、また別の目的地に向かうというマス・ツーリズムに変化が生じているのではないか。見学先、見学時間、周遊ルートなど個人や少人数で自由に決めようとする傾向や、藤村記念館に入館を希望する者のみが入館し、関心のない者は入館しない。単なるリピーターも恐らく再入館はしないであろう。つまり文学好きで、藤村について自分自身何かテーマを持ち、その関心や興味を充足しようとする観光者だけに徐々に集約されてきているのではないか。その意味で、藤村記念館創立当初の村人の理念に回帰しつつあるのではなかろうか。旅行形態がグループ化さらにサブ・ディバイド（細分化）された方向に徐々に変わっていったのではないか。すなわちマス（集団）から個別化・個性化の方向に向かっているのではないか。

我々が平成15年に実施したアンケート調査の結果から、それについてその一端を垣間見ることができるかもしれない。それによれば年代別の馬籠宿を訪れた観光客の層別区分は、10代3.0%、20代9.0%、30代15.0%、40代16.0%、50代28.0%、60代25.0%、不明4.0%であった。この中で40代以上のいわゆる熟年世代が占める割合は69.0%という結果になっており、10代から30代にかけての青壮年世代が占める割合を上回っている。馬籠宿を訪れる観光者の3人に2人が40代以上の年齢層であるという結果を得た。当時、昭和40年代後半以降、馬籠宿、妻籠宿を訪れる観光者の中心が若者世代であったことを思えば、観光者の主役の座は若者層から熟年層に確実に移行しつつあるようだ。当時の若者にとって馬籠宿を訪れ、藤村記念館を見学するのがファッションであり、一つの若者の行動パターンであったのかもしれない。ここにきて真に文学好きの観光者が藤村文学探訪というテーマを持ち、文学散策を楽しみながら、町並みを散策するという姿に変化してきたのかもしれない。そういう意味でファッション性が薄れ、各自がテーマを持って訪れるという姿になったのではないか。先ほど述べたように個別化、個性化への道をたどっているのかもしれない。

それからいまだ一つ重要な点と思われることは、馬籠宿へのアクセス方法についてである。アンケート調査の結果によれば、自動車の利用が全体の74.5%を占めている。その結果からは上述のように、小グループあるいは個人での行動パターンが推測できる。ただし、アンケート調査の標本数に限りがあり、バイアス（偏り）があることを付言しておかなければならない。⁽¹⁵⁾

おわりに

以上、馬籠宿を中心とした地域での明治時代から現代に至る期間の観光の発展についての史的展開を、道路交通事情の変化を中心に、またいささかなりともその時代背景を交えつつ

論述してきた。本稿の表題からすればさらに論及すべき点があるが、それはまた別の機会を見つけ再度論及する今後の課題としたい。ここでは、日本における観光発展についての一般的な姿を概観し、さらに上述の内容から明らかになったと思われる点を取り上げ本稿の結びとしたい。

旅というものが本格化したのは江戸時代であるといわれている。参勤交代の制度化により大名、諸藩の要職に就く者たちの江戸との定期的な往来を通じて、中山道などを含む五街道が整備され、宿場町の形成や宿場間の往来を容易にするための諸制度が発達していった。こうしたことを契機に商品貨幣経済の発達にも裏打ちされた「仕事での旅」、そして庶民の生活水準の向上による「仕事を離れた旅」の増加がみられるようになった。そしてこのころから信仰と医療を目的とした旅が増加した。諸藩は物見遊山的な旅を極力制限しようとしたが、信仰と医療を目的とした旅は規制することはできなかった。信仰の旅とは「寺社参詣」、医療の旅とは「湯治」である。こうした建前があれば比較的容易に旅に出ることができるようになったので、当時の人々はこれを利用して旅に出るものが多くなり、これが旅に出かける人々の数を増加させる一因にもなった。さらにこれが江戸後期の文化・文政年間になると、他国に類例を見ないほど多くの庶民が寺社参詣と称するたびに出かけるようになり、旅が庶民に定着する時代を迎えた。

江戸時代に庶民が旅に出ることを容易にしたもう一つの要因に「講」の制度の発達をあげることができる。信心深いもの同氏が互いに資金を出し合い、輪番制を利用して寺社参詣の旅に参加することを可能にした制度であり、この制度を利用して人々は一度に多くの資金を調達する煩わしさから開放され、資金的に無理なく旅に出られるようになったのである。この制度を利用して、伊勢参宮を終えた人々の中に中山道を経由して長野の善光寺を参詣し、帰路に着いた人々がいたことは既述のとおりである。この講の発達はわが国における団体旅行の原型というべきものを形成した。

明治時代に入ると関所の廃止などにより、人々の国内移動の自由度は格段と向上した。そして明治5年に最初の鉄道の営業開始により移動時間の短縮が可能となった。また既述のとおり国内道路の整備が進み、それも人々の移動の自由を拡大する要因となった。また、移動の自由が増すにつれて、旅館などの宿泊施設も徐々に整備されていくことになる。ここで重要なことは交通事情の改善・発達、宿泊施設の増加が人々の旅を促進させる大きな要因となったことである。⁽¹⁶⁾

こうした時代的背景を概観する中で、中山道の馬籠宿は江戸時代には宿場町として賑わった姿が想像されるが、明治時代に入り一度は時の政府により1級道路として指定を受けるのであるが、その指定が外され、さらにその後木曽川沿いに国道が付け替えられるに及び、旧中山道は単なる里道になり、その歴史的役割を終えて人々の記憶から遠のいていくことになった。しかしながら、戦後馬籠宿の人々の奉仕の力により藤村記念館が竣工されるに及び、馬籠宿はまた息を吹き返すきっかけを与えられることになる。ここでやはり重要な要因として挙げられることは、旧国鉄開通、馬籠宿へのアクセス道路の改良、路線バスの運行開始、高速道路網の整備など交通の利便性の向上による観光者の増加および広域化である。また宿泊施設を含む観光施設の充実などである。

近現代観光を成立させてきたものとして、楽しみを目的とする観光の主体（観光者）、観光の客体（観光資源、観光施設）、観光媒体の三つの条件があるといわれている。これら三つの条件がよく整備されなければ、観光はよく成立しないといわれている。つまり観光は、観光主体および観光客体から構成される観光対象が結びつく行動現象と理解される。ここで主体と客体を結びつける媒介の存在が重要となる。それは基本的に道路、鉄道などを含む移動手段と地元からの、あるいはマス・メディアを通じての情報発信であるといわれている。これらが観光を成立させる重要な条件と考えられている。⁶⁷⁾

ここ馬籠宿においても、中京方面をはじめとする全国からのアクセスを容易にした高速道路網や国道の整備、鉄道の発達、そして旧国鉄時代から続く観光キャンペーン、地元住民、観光業者によるイベントの開催などの地域おこし、などを通じて観光主体を同地に結びつける努力がなされ、その名は全国的なものとなっていく。そうした外部環境や、あるいは地元の人々の営々とした努力が結実した内部環境の整備により、馬籠宿の観光が成立してきたことは疑う余地はない。

今後の課題としたい点は、地域の観光に携わる人々、地元観光協会、商工業者を含む多様な人々が、それまで蓄積してきた様々な知識やノウハウをお互いが共有できる機会をより多く設け、それらを各人が共有し、結びつける努力を惜しまず、お互いが協力し合うことを通じて、今まで実現できなかった新しい知識やノウハウを創造していくことが必要と思われる。馬籠宿という高いブランド力をもつ観光地の基盤の上に、いかに新しい付加価値を観光者に提供していくことができるかが、他地域の観光地との差別化戦略上重要な課題となっていくものと思われる。

最後に、本共同研究は、中京学院大学共同研究費の助成を得て実施したものである。論文の中に記述されているとおり平成15年11月に2日に分けてアンケート調査を実施した。その際、JR中津川駅駅長、川上屋、すや、馬籠館の責任者各位に特段のご理解とご高配をいただき、調査をさせていただいた。それから藤村記念館並びに馬籠観光協会の職員の方には統計資料及び地元の交通事情についてのご教示をいただいた。また立教大学観光学部観光研究所の職員の方にも研究上親切なおアドバイスをいただいた。記して深謝の微意としたい。

〈注〉

- (1) 中京学院大学経営学部経営学科、所在地は岐阜県中津川市千旦林1-104である。3名はそこに所属している教員である。学内では吉沢正広は国際経営論ほか、須栗大は生産管理論ほか、有村信一郎は企業立地論ほかの科目を担当している。
- (2) 読売新聞、平成15年6月14日付。記事の内容については本稿と直接関係していないが、政府としても観光振興を通じて経済の再生を期待しているという内容のものであり、観光振興に対する期待の大きさが伺える記事である。
- (3) アンケート調査は、平成15年11月1日（土）、11月6日（木）の両日に実施した。実施日を2日に分けた理由は、週末と平日ではそこに何か違いがあるのではないかというものである。また本

調査には、本学学生の協力を得た。彼らの協力なしには、この調査は成立しなかった。紙面をもって学生諸君に礼を述べたい。

- (4) 前田勇編著『現代観光総論』, 第3章「観光の日本史」35ページ以降, 学文社, 2003年4月。
- (5) 国土交通省<歴史国道>, 文化庁<歴史の道百選>, 「美濃／木曽境 わらじ旅」, 平成15年7月, 参照。
- (6) 山口村誌編纂委員会『山口村誌』下巻, (近・現代・民俗), 平成7年3月, 364ページ以降。
- (7) 山口村誌編纂委員会『前掲書』496ページ以降。馬籠を舞台に「近代映画協会」が映画「夜明け前」を昭和26年7月から撮影を開始し, 吉村公三郎監督の下, 劇団「民芸」の俳優らによってロケが敢行された。村始まって以来の出来事に, 村中が沸きかえったという。財団法人 住宅総合研究財団『すまいろん』季刊2004, 春号(通巻第70号), 2004年4月58ページ以降。なお, この巻の58ページ以降は, 大脇修二氏執筆の「町並み保存のバイオニア妻籠の実験・その後」が掲載されている。同氏は, 財団法人藤村記念館理事長の要職に就かれている。
- (8) 山口村誌編纂委員会『前掲書』, 496ページ以降。
- (9) 同上『前掲書』, 505ページ以降。
- (10) 宮本又郎・阿部武司・宇田川勝・沢井実・橘川武郎, 『日本経営史―日本型企業の経営の発展・江戸から平成へ』有斐閣, 1997年12月, 263ページ以降。
- (11) 山口村誌編纂委員会『前掲書』500ページ以降。
- (12) 同上『前掲書』502ページ以降に, 住民憲章の詳細が記述されているので, 参照されたい。
- (13) 妻籠宿の整備は昭和40年春ごろから南木曽町主導で観光開発が進められた。昭和43年11月景観の修復工事に着手し, 昭和46年6月に完成をみた。ここに木曽路に馬籠宿, 妻籠宿という宿場町を原型とする二つの観光資源が提供されることになった。また旧中山道の二つの宿を結ぶ路線を利用する観光客が増加しだし, そうした観光客の需要に応えるために, 「おんたけ交通」が昭和45年から路線バスの運行を開始した。山口村誌編纂委員会『前掲書』396, および501ページ以降参照。
- (14) 藤村記念館入場者数推移については,
山口村誌編纂委員会『前掲書』, 515ページ以降のグラフから抜粋。平成6年～12年までは, 途中欠番があるが, これはスペースの関係で筆者が除いたものであることを付記する。藤村記念館よりの聞き取りによる。
- (15) 平成15年11月に実施したアンケート調査の結果による。
- (16) 前田勇編著『前掲書』, 27ページ以降。
- (17) 前田勇編著『前掲書』, 10ページ以降。

参考文献

- ・山上徹, 堀野正人『現代観光へのアプローチ』, 白桃書房, 2003年6月。
- ・前田勇『21世紀の観光学』, 学文社, 2003年4月。
- ・長谷政弘『新しい観光振興―発想と戦略―』, 同文館, 平成15年6月。
- ・『観光学がわかる。』Aera Mook, Asahi Shinbun Extra Report&Analysis Special Number 81, 2002.