

## 第二次大戦後における山陰の観光現象とその変化

野 本 晃 史\*

Koji Nomoto

Tourist in Sanin District after the World War II

### I はじめに

第二次大戦が終っておよそ40年経過した。戦後のわが国は平和国家として再生し、その復興と経済的繁栄ぶりは世界中から注目された。観光現象も著しい地域的形成をみた。この40年間は観光現象の面からみても、主として産業的に地域的展開をみせてきたが、地域によっては質的に微妙な変化を生じた。

1973年（昭和48）の、いわゆる「オイルショック」発生の頃まで、「昭和元禄」「民族の大移動」「はいまわる旅」「農協さん」「遠い知らないまちへ」など、旅に関係した観光ブーム的な用語が流行しては消え、そしてまた流行した。オイルショック以後も「自然を求めて」「ふるさと再発見」「ふるさとづくり」「足元をみつめて」などの用語が続々と生み出されていった。これらの用語を検討してみると、戦後の日本人の観光行動とその変化をうまく表現しているといえる。観光客が平素居住している郷土を中心として、観光に出かけた場合の行動圏（ひろがり）の広さの変化についてとりあげてみれば、オイルショックまでは「異郷のものめづらしさ」を求めて、生活の場を離れて遠くへ遠くへと遠心的に行動する観光現象であった。足元に多くの関心を払わず、いわゆる「ドーナツ状」の形態をとる観光行動圏を形成していた。ところが、オイルショック以後は遠心的観光行動圏は海外に拡大していった反面、足元の生活の場やふるさとを活性化し、地域性と歴史性を整備した観光地づくりが叫ばれ、観光客も足元の生活の場やふるさと再発見と活用の行動に出かけるようになってきた。この現象はドーナツ状の形態をなす観光行動圏の、いわゆる「空洞部分」への観光行動の充足現象である。

これらの現象に伴って、観光客が滞留し宿泊する観光地も、さまざまな対応をなし変容をせまられ、そして変容していった。観光地や観光現象に関する研究も、社会的諸条件の変動により研究上の視点が変わっていった。観光地の形成に関しても、理想とすべき姿が変えられ、観光地の定義も変質していった。

1950年代頃までの観光地は、林（1961, p. 50）によるごとく、通念上観光客が多く集まるところで、観光する人々の慢歩するところであるとし、観光客のために目的別の観光施設が整備されるとした。その後、交通体系の変革と整備が極度に進展したこともあって、観光客の観光行動圏は1960年代には著しく拡大していった。このため、野本（1962）は観光客の来客圏の広狭性をしらべることにより、観光地を ①国際的 ②国内的 ③地方的 ④近隣的 ⑤地元的に分類すると共に、季節別月別の来客変動によって分類<sup>1)</sup>して、観光地のあるべき姿を決定すべきであるとした。そして、時あたかもわが国は産業経済の高度成長期にあっていたため、浅香・山村（1974, p. 49）は、産業人口構成に対する対個人サービス業比の大小が観光地形成に深い関係があるとし、観光地形成をいくつかの段階区分に分類できるとした。さらに、観光地は観光産業と観光社会構造の確立によって存立するとし、事実として多くの観光地を調査し事実を証明していった。また、1960年代は都市化・工業化が著しく進展し、観光地にも外来大都市資本が進出していったので、この時期の観光現象を左右する要因としては、山村（1969, p. 489）によると、①古くからの村落共同体的閉鎖的経営を保持するか、②外来大資本を積極的に導入するか、の関係が大きいとする。

ところが、その後開発が進展し、公害が発生したこともあり、田原（1969, p. 31）は、文化発展度からみて ①自然的原始的 ②歴史的 ③自然開発指定的 ④高度利用的都市的に分類して観光地の定義づけを進めて、観

\* 島根大学教育学部社会科教育研究室

光現象を把握しようとした。オイルショック以後、足元を見直す動きが活発になっていくと、横溝(1981, p. 3)は、①日本の全人口の中で最も多い人口数である都市の居住者が利用するために、地方の観光地を形成し整備するのか ②当該観光地に平素居住する人々の生活の場の地域性や歴史性、そして安全性や快適性を考慮した上で、地域住民のための観光地づくりをするのか、を問題とすべきであるとした。しかし、近年は ①行政主導によって形成された観光地と、それらの観光地に主体性の無い観光客が多く集まる場合 ②民間活力によって形成され、積極的に生活の場を美しく整備しながら、それが地域性や歴史性を完備した観光地形成につながる場合 ③同一国内において異った地域性をもつ地方との相互交流の場として、あるいは異文化間接触の場となり国際親善の役割を果たす場としての観光地づくりをするのか、などの視点から観光地づくりをすすめることが重要となるようにみられる。

以上のように、戦後40年間の観光客の行動現象は時代と共に変わってきており、観光客が滞留してきた地域や地点も地域的に変動をしつつあり、観光地の定義やその役割も微妙に変質している。

これらは、わが国の場合、当然、地方による変質の差異が大きいとみられるので、本稿は山陰地方の場合、特に島根県地域に地域限定をしながら、第2次大戦後の山陰の観光現象とその変化をとりあげてみる。

## II 第二次大戦後復興期の 観光現象と観光地

### 1. 戦後復興期の観光地

「現代観光」の原点は当然明治期からである。明治期に入り、やっと国内旅行の自由化が認められたからである。制度の面から現代観光が軌道にのりだしたのは1930年(昭和5)の鉄道省国際観光局創設によるところが大きい。しかし、一般大衆の観光行動現象が見かけ上活発化するのには、やはり第二次大戦後の経済や民心の安定をみせる1950年代になってからであろう。鈴木(1974, p. 135)のいう「輸送、斡旋、宿泊の基幹産業」の三拍子が揃ってからであろう。特に、最も古い観光産業の一つである宿泊業(玉村, 1980)の安定的経営がみられてからであると思われる。

第二次大戦後の40年間の観光現象の変化は表1の通りである。全国の観光地について観光客の多少と来客圏の広さから観光地を分類すると、1960年とその前後の時期においては五つの段階に類型化できた。野本(1962)に

よると、①国際的の場合 ②国内的の場合 ③地方的の場合 ④近隣的の場合 ⑤地元利用的の場合、であり、①国際的の場合には、東京、京都、広島、日光、別府、熱海、宮島、有馬など、②国内的の場合には、尾道、鬼怒川、大社、松江、妙高赤倉、山中、大山など、③地方的の場合には、鳥取温泉、帝釈峡、三段峡、三瓶山、道後山、浅津など、④近隣的の場合には、隠岐国賀、比婆山、高清水、立久恵峡、海潮など、⑤地元利用的の場合には、それぞれの地域社会に無数に点在する小規模施設や集落がそれで、観光地形成までの段階に達していない場合であった。②の国内的の場合には、さらに ④全国的規模の来客圏をもつ場合と、⑥大地方(西日本などのひろがり)の来客圏をもつ場合に大別された。山陰地方、特に島根県についてみると、国際的段階のものは無く、②の場合の④は大社と玉造、⑥の場合は松江がこれに該当、鳥取県では皆生と大山がこれに該当した。

山陰地方においては国際的規模の観光地は無いが、松江は「出雲古代文化の発祥地として典型的な日本の美を有し、幽静な自然環境と豊富な文化資源、素朴な地方性による独特なふん囲気を有する」として、1951年(昭和26)に国際文化観光都市に指定された。しかし、現実的には観光地としての、より一層の整備は不完全であったし、観光客数を、またその来客圏規模からみるに、国内的観光地の形成段階から脱していなかった。

国内的規模の観光地としては、先掲のように②-④で大社、玉造、②-⑥で松江、そして皆生、大山があった。大社は出雲大社(大国主命)の門前町(鳥居前町)として戦前から観光的色彩をおび、近代には全国でも屈指の観光産業的機能をもっていた。大社(鉄道)線や一畑電鉄線の開通で、長い参道の両側には宿泊業や土産品店が並び、大社教の教団の組織強化と共に宿泊客がふえ、門前町は活気を呈していった。山陰の名湯には玉造がある。域崎や三朝と共に山陰を代表する温泉で、特に玉造は古代から有名であった。歓楽的温泉観光地になったのは第二次大戦前の昭和10年代からで、それまでは出雲札所巡礼客と湯治客の利用が多かった。第二次大戦後の復興期には山陰で最も強力な観光拠点性をもつ観光地となり、東部の三朝温泉と観光客を分けあった。鳥取県の場合をとりあげると、②-⑥のうち属している大山は、日本海沿岸で稀少な国立公園として急に著名となった。それまでは、牛馬市や大山寺等の門前町、そして登山基地として観光地が形成されていったが、第二次大戦後、スキー客を西南日本の広範囲から吸引できる積雪地域南限界の本格的スキー場<sup>2)</sup>として全国的に有名となる。特に、戦後の東宝映画「銀嶺の果て」の舞台とな

り、以後、企業の別荘や宿泊所の増設もあって年間観光客は急増した<sup>3)</sup>。

## 2. 国鉄の復興整備と観光地の観光客滞留拠点性

第二次大戦後の復興に国鉄の果たした役割は大きい。観光行動の活発化や観光地の形成についてもその貢献度は当然大きかった。大都市から遠い地方では、長距離運転の急行列車や団体列車の運行を企画して観光客誘致を盛んとした。火の国情熱の島九州や異国情緒で大陸的景観を売る北海道は島全体が一丸となって大都市へ向けて観光宣伝を始めた。

山陰地方でも急行「出雲号」の新設や米子～博多間の特急運行開始がみられた。京阪や山陽から発した列車が、途中駅で分離や併結しながら山陰に流入してきた。宇野～岡山～倉敷～米子～松江～浜田～美祿線～関門を結ぶ気動車の運行や、名古屋～米原～敦賀～天の橋立～豊岡～城崎～鳥取～米子を結ぶジグザグ長距離運転の列車は、大都市住民に山陰を観光対象地域の一つとした。米子～木次～広島間の「ちどり号」の運転も陰陽交流を以後盛んとした。国鉄の列車の気動車化が山陰の場合は大きく影響し、これが山陰観光ブームのきっかけをつくった。山陰住民の観光行動圏は山陰地域特に島根県の場合は山陰中央部地域にそのひろがりをもつにすぎなかったが、国鉄列車の広域的運行によって山陽や北九州、そして北陸にまで伸びることとなった。

国鉄の観光交通政策の結果として、山陰でも観光ルート網と観光客の滞留拠点地づくりが始まった。地方の主要な観光客滞留拠点は、この結果として、鉄道交通時間距離が2～2.5時間間隔に散在分布することとなった。観光地帯の中核には温泉観光地が立地した<sup>4)</sup>。地方に広域観光ルート網が結成された結果、湯治場も歓楽温泉地化した。観光地帯の中では観光地の序列化や階層化が進んだ。山陰の中核的滞留拠点は鳥取砂丘、三朝、大山、皆生、松江、玉造、大社等で、特に三朝、皆生、玉造の三温泉観光地は、近隣に散在する一般観光地の宿泊率に大きな影響を及ぼした。特に玉造は、大社や松江市内の観光地に影響をあたえた。大社は、このため信者、スポーツ選手、地元宴会客利用に宿泊客が限定されてしまった。さらに、皆生温泉も近隣の観光地に影響を及ぼした。皆生温泉は実質として第二次大戦後急激に観光地を形成したいわゆる新興温泉地である。戦前から観光地形成への努力は進められてきたが、鉄道要衝の地米子市の郊外にあり、地の利を得て三朝や玉造にみられない解放的歓楽機能を備えて、山陰ではめづらしい拠点性を形成していった。

以上のように、国鉄利用をほぼ唯一とする山陰の観光ルート形成の時期においては、①鳥取砂丘～鳥取温泉～岩井～三朝～松崎～東郷を一つとする観光地帯と ②大山～皆生、そして島根県内の美保関～松江～玉造～大社を一つとする観光地帯の形成がみられた。それらの観光地帯の中核的観光地には三朝、皆生、玉造の三温泉が位置してきた。この時期においては、津和野、三瓶山、鷲の湯、有福、日御崎の観光地は未だ注目されていなかった。ただ有福は「山陰の伊香保」として宣伝を始めかけていた。

## III 産業経済の高度成長と観光地

### 1. 都市化・工業化と観光地の開発

所得の倍増政策により産業経済の高度成長期に入る。平均年間労働時間は1960年に2,500時間を記録。国家規模のイベントが続々と実施され、人々は国力の回復を知る。プロ野球の二リーグ結成、京阪神近郊にはゴルフ場が急増。宝塚歌劇も戦後の繁栄期を迎える。山陰の人々も域外や国際的な事情を民間放送（ラジオ山陰―山陰放送）でキャッチするようになった。

1950年代の大衆の関心はテレビの購入にあった。テレビの普及で各地の名勝や特産や諸行事が紹介され、旅への欲求を増していく。しかし当時は国鉄線の復興と整備が進んだとはいえないものの、観光行動圏は山陰の場合は実質的には山陰域内にとどまっていたのが実情であった。当時は映画館通いやゴロネが未だ多く、全国の中で最も観光行動圏のせまい事例をもつ地域であった。山陰本線の多くのトンネルを抜けて大阪に向かうぐらいであった。

これが1960年代になるとテレビの普及により映画産業が斜陽化し、家→映画館のパターンが家（テレビ）→野外のパターンに変わっていった。新幹線の開業や海外渡航の自由化で、観光客の行動圏は国内でも広域化すると共に海外へも進出する。旅に出られない大衆は映画館跡利用のパチンコ店や郊外に新設されたボーリング場やスポーツ施設に集まった。この結果、郊外への住宅地現象と共に都市内域の観光産業施設も郊外の地に地域的分布の変動のきざしをみせてきた。都市化・工業化は、都市の地域構造を大きく変えることとなり、観光行動圏もしいに郊外に拡大していった。

都市在住のサービス業者の増加や工業就業者の増加は休暇に団体で慰安旅行に出る観光客集団の増加もみた。国鉄を利用する観光団体客は、収容力を増した温泉地を主に宿泊地とした。収容力の少い観光地は旅館の拡張を

表1 山陰の観光と観光地の変容をめぐる諸背景と実態

## 観光と観光地の変容の背景

西暦年	全 国	中 国 地 方	山 陰 地 方
1946 ～1960	祝日制定(1948) 岩戸景気と所得倍増政策(1960)	広島市民球場完成(1957) 関門海底国道開通(1958)	米子～博多間特急運行(1959) ラジオ山陰放送開始(1959)
1961 1962 1963 1964 1965	労働時間短縮運動始まる テレビ台数1,000万台突破 観光基本法制定 渡航自由化・新幹線開業 日本人1人当所得707ドル	音戸大橋架橋 中国山地の道路舗装率5% 中国山地の過疎化進行 中国自動車道予定線決定 広島市人口約50万全国11位	特急まつかぜ運行 浜田広島間特急バス運行 隠岐三瓶国立公園指定 赤名道路トンネル開通 米子隠岐空路開業
1966 1967 1968 1969 1970	国鉄全線AT化 国際観光年・ホテル自由化 明治百年企画ブーム 東名高速道路全通 ジャンボ機運行開始	中国地方への観光客約3,000万人 中国地方主要観光地へ約5,700万人 瀬戸内・島根半島スカイラインブーム 団体貸切バスの広域流動化 本州四国連絡橋公団発足	新国道9号全通 松江宝塚姉妹都市に 三瓶高原道路完成 伯備線集中制御始る 米子空港利用14万人
1971 1972 1973 1974 1975	都市公園法施行 昭和元祿・環境保護盛ん オイルショック・中東戦争 省エネモード・狂乱物価 沖縄海洋博覧会開幕	中国山地辺地観光ブーム 新幹線鉄道岡山まで開通 岡山駅の乗降客数全国上位に 石油店祝日曜休業で観光客急減 山陽新幹線博多まで開通	国道54号全線改修 境水道大橋開通 美保関灯台道路開通 中海鳥獣保護区指定 三江線全通・SL最終運転
1976 1977 1978 1979 1980	海外旅行ブーム 三全総・家族旅行増加 新東京国際空港開港 新経済七年計画発表 貿易摩擦激化	中国山地道路改修で事故増加  中国自動車道三次以東開通 山口線にSL運行復活 広島～米子間夜行ちどり廃止	松江駅立体高架完成  国鉄山陰観光重点策 津和野駅乗降客急増 出雲東京間ジェット機就航
1981 1982 1983 1984 1985	国鉄赤字1兆円こえる 東北上越新幹線開業 日本人の平均寿命伸長 新円札発行・貿易摩擦 JALジャンボ機墜落	宮島広島～山陰周遊券発売 瀬戸大橋建設費1兆559億円 中国自動車道全線開通 福岡空港利用観光客急増	松江くにびき大橋完成 山陰都市ホテル急増 六日市インターチェンジ開通 福岡米子出雲空路開設 鳥取わかとり国体開催

## 観光と観光地の動向と実態

全 国	山 陰	地 方	昭 和
国民温泉指定開始(1954) 厚生省国民宿舎を開設(1956)	松江博覧会開催(1948) 出雲大社拝殿完成(1959)	米子博覧会開催(1950) 松江国際観光都市指定(1951)	21 35
太平洋側観光地急激な発展 伊豆急行開通で伊豆観光ブーム 伊豆急行による伊豆開発進む 大都市近隣別荘地急増 名神高速道開通で広域観光盛んに	津和野で鵜外百年祭 おきじ丸就航で隠岐観光客ふえる 立久恵峡軌道廃止で観光客減 大山環状道開通で南大山脚光	津和野鷲舞島の無形文化財に 豪雪で観光客減少 隠岐空港翌年開港にむけ工事中 山陰日銀還収超過1.27億円	36 37 38 39 40
団体列車貸切バス運行盛ん 年末年始の温泉客急増 国内旅行客年間延9.6億人 林野庁自然休養林設定 大阪万国博覧会開幕	出雲空港開業で玉造宿泊客増 鳥取県観光梨園ふえる 松江観光旅館団地完成 ホーランエンヤ舟祭 足立美術館開館	津和野新国道開通観光客急増 大山スキー客急増 玉造宿泊能力2,700人 玉造宿泊能力3,500人 山陰ブーム年間2,935万人	41 42 43 44 45
マイカー1400万台が観光流動化 国鉄ディカバー・ジャパン策進める 東京繁華街ネオン22時迄に 全国のゴルフ場倒産続く 観光地宿泊率は90%から77%に	玉造温泉に史跡公園 旅館菌ブラシ・タオル奉仕廃止 オイルショックで居住地周辺日帰旅行 津和野歩行者天国開始	枕木山観光展望所完成 山陰観光ブーム過熱化 山陰七魅力宣伝活発化 松江観光客前年より100万人減少 山陰観光客急減	46 47 48 49 50
熱海で別荘等所有税始まる 観光漁業や観光農林業盛ん 歴史的観光地探訪客増加 街並み保存運動さかん	石見銀山館開館 大社・津和野稻荷参詣ブーム 津和野鵜外ふる里村開業 田部美術館開館 津和野「史跡と鯉とSLの街」に	各観光地観光客急減策 鴨山の益田と邑智論争 山陰海岸で釣客と漁民争う 鷺の湯温泉に43.5万人 大海崎堤防と大根島観光客増	51 52 53 54 55
神戸ポートピア開幕 全国温泉地の衰退クアハウス建設 東京ディズニーランド開館 森林浴盛ん・自然休養型観光へ 1人当り観光消費額4.8万円	津和野藩跡に児童公園 万葉公園益田に完成 可部屋資料館開館 斐川町で銅剣出土 松江ホーランエンヤ舟祭	大根島ボタン開花期多客 掛合にふれあいの里開園 安部和紙館八雲村に開館 秘湯海潮温泉に5万人 松江観光タクシー営業始る	56 57 58 59 60

(島根観光事典, 島根県大百科事典, 各社新聞により野本作表)

競った。このため、温泉地では温泉の量的不足が生じ、温泉ボーリング技術の採用やポンプによる温泉のくみあげを強行した。温泉地では、温泉を長距離引湯して交通が便利な地点や眺望のよい地点に新温泉地も建設していった<sup>9)</sup>。野本（1965）は全国の親湯子湯関係を踏査し、引湯改良と温泉地の観光団体客増加に対する対応の地域性を実証した。

以上の結果、大資本による観光サービスの大量化、画一化が始まる。奥道後には新温泉観光地が出現。ホテルや旅館は収益増大のため、施設内に土産売場や歓楽機能を完備するようになる。これは全国的傾向となり、以後、温泉街や観光地の繁華な街並みがさびれるきっかけとなる。また、長距離引湯によって旅館への内湯が急増したので、心身共にふれあいの場と情報交換の場であった共同湯は衰滅していった。このあと地は大都市資本によるレジャーセンターになったところが少なかった。

高度成長の山陰への影響はオイルショックが発生する直前にやってきた。遅ればせの山陰観光ブームであるが、温泉を山上に引湯して開発した三朝高原、山上に門前町を総合移転した一畑薬師とパーク、裏大山などの開発が始まった。多伎レジャーランドの計画ももちあがり、三瓶山では伊藤忠の進出も実現しかけた。温泉観光地では急増する観光客に対応できず別館を続々と新築。いわゆる「別館時代」を迎えた。山陰中央部の温泉観光地の玉造では、1968年の宿泊客収容能力数1日当り2,700人が、翌年には1日3,500人となった。この時期の山陰観光ブームは著しく、オイルショック直前まで過熱した。この頃、国鉄はディスカバージャパンの観光政策を進めている。しかし、一方で、国鉄団体客を観光客の主流とするこの時期にあっては、田舎温泉は恩恵を受けず、湯治客の永年の利用で考朽化した三階建て木造旅館の改築は進まなかった<sup>9)</sup>。とはいえ、玉造温泉も県外大資本を導入することなく、いわゆる「閉鎖的」に観光開発を進め、大都市とその近隣に立地する観光地がみせた大都市資本への対応の仕方とは異ったかたちをとってきた。

## 2. 過疎現象と山陰の観光地

産業経済の高度成長の結果と、日本各地と東京直結の交通体系化が進んだので、東京へのおこがれの旅の増加がみられた。所得も大都市で求めるとして地方から多くの人々が大都市に転出し、結果的に過疎地が多くなった。山陰の場合は1963年（昭和38）の豪雪をきっかけとして全国一の過疎地となった。一時的に島根県は人口減少率が全国一となった。針葉樹パルプ材の赤松の皆伐が

進み、次いで広葉樹材のチップ化が実現し中国山地はハゲ山となった。その前にエネルギー革命により島根木炭は不振となっている。炭坑坑木材供給地域でもあった島根県であるが、第一次産業の崩壊が進んだ。東北日本型の人口流出と異なり西南日本では挙家離村型を特徴としたが、島根県はそれらの中でも典型的な地域であった。このようにして観光地をとりまく自然環境や社会的条件は崩れていったが、一方では地域間の交通体系の整備やマイカーの取得がしだいに可能となっていく、生活が都市型になり地域住民の眼は大都市の方に向いていく。

山陰では行政や学界主導で過疎対策を練る。観光開発が地域活性化への最短路として、また特効薬として施策を進めたが、観光客はあまり来なかったし地域住民のもりあがりはずぐにみられなかった。行政指導で有名だったのは匹見町の町長を先頭とする過疎対策で、その後全国から注目され続けた。しかし、豪雪センター建設や特産品を開発したが、広島市に近いのでマイカーによる観光消費材料の過疎地域への搬入、そして過疎地へのゴミの投棄などがみられ町予算の多くを清掃費にあてることとなった。石見地方の海岸も耕地が少く農漁民の域外転出が多かった。残留者は新国道沿いにドライブインを開業。また金城町では山村開発センターを建設した。鳥取県では中国山地にミニスキー場の開設、大山では西南日本最大のペンションを開発した。しかし山陰の過疎対策としての観光施策はほとんどが行政主導型で、結果的にみると、住民があまり利用しなかった〇〇センター等のコンクリート建築を建設しただけで過疎の解消や民間活力による観光地の建設はみられなかった。

## 3. バス交通の発達と観光地

敗戦のショックも癒えず、社会環境もしだいに整備され、外人からの「道路予定地」との悪評の凸凹道も大都市近郊を優先的にして改良が進められていった。マイカー取得の時期には未だ早い戦後ではバス交通の発達がまず実現した。都市を中心とする郊外観光地行のバス路線が整備される。企業や地域住民にゆとりが生ずると「レクリエーションのために」また「民主的集団づくりのために」<sup>10)</sup>と、社会教育の一環としてのかけ声もあって、集団を結成して貸切バスを仕立てて近隣にある観光地に出かけていった。除野（1975, p. 115）は、地方都市は国内旅行の基地であるとしたが、それ以外の目的地としては主として温泉地（温泉場）であった。大都市圏では道路改修により50～200kmが宿泊率のたかい温泉観光地の立地する地域となった。良好な道で2～2.5時間の走行が旅での疲労が発生しない限界域であるが、悪路に

もかわらず貸切バスの行列がみられた。悪路の走行は大変な疲労を伴うが、つかれは温泉場でのハダカのつきあいで吹とばしてしまっただけで済んだ。温泉好きの日本人は「温泉と宿泊の部屋を売る」温泉地を観光地帯の中の中核的滞留拠点として位置づけていった。

広島市の都市化が進展すると、山陰の観光地に向けて道路が改修されていく。有福温泉や温泉津温泉へのバス連絡の形成により、これらの温泉は原爆症に効能があるとみるや広島からの客がふえていった。広島～松江間のバス交通による交通時間距離は10時間が5時間に、米子～松江間の2時間が1時間に短縮した。広島～松江間で10時間の所要時間を必要とした頃の一畑バスの運行は全国最長営業運転のルートで有名であった。夜行便も運行され陰陽の相互交流が急増した。新道には外食産業が温泉観光地と温泉観光地との間、あるいは都市と都市の間で立地した。松江市内の旅館は貸切バスの駐車スペースの無さや、旅館と駐車場との距離があると朝夕の団体誘導に時間を浪費することが多いので、宍道湖湖岸に観光旅館団地をつくり、温泉を発掘して高温温泉を確保。名称を松江温泉とした。これは都市再開発の一環として進められ、市からの助成は造成地を安価で提供するかたちで具体化された。ただし、ここも県外資本を導入しないこととして市街地内旅館から精選し、結局12軒の旅館と関連歓楽施設のいくつかで開業した。

1970年になって、従来から鉄道とバスを利用することによって存在する観光固定ルートの他に新しい観光ルートの設定を余儀なくさせたものとして安来驚の湯脇の足立美術館の開館があった。大阪で高度成長期に財を築き、横山大観の名画等を蒐集展示し、広大な庭園の造成や借景の山岳を入手して、広域から観光貸切バスの多くを引き込んだ。山陰の東部からバスで進入する際には三朝、皆生、湯郷などの温泉観光地が足立美術館訪問前の一泊の宿であり、そのあとは玉造温泉が宿泊地に選ばれることが多い。開館の結果、驚の湯の入湯客も急増し、1979年には43.5万人を記録した。行政主導の山陰の観光業界にあって、この美術館の開館は民間活力による観光開発であるといえる。のぞましい観光現象として「時代の先取り」であった。

しかし、わが国の大衆は、未だ自分で主体的な旅をもつまでの意識と余裕なくして集団で行動してきた。生活の場とその近隣をみてまわること少く、またふるさとをじっくりとみつめること少くして、遠くへ視点を拡大したいいわゆる「ドーナツ状」の行動圏を形成する場合が多かったといえる。小池（1960）は、大阪を中心とする観光行動の圏的構造を実証した。観光地はドーナツ状

行動圏の圏的地域構造の網にかぶせられて急に発展もしたまた衰退した。生活の場に関してはさておいて、生活の場から離れた異郷を観光することは決して悪くはないが、バス交通の発達には異常なまでの団体観光客の急増をみたが、主体性の無い個々の乗客が多かったことは否定できない。地方からの観光客の発地である農山漁村社会では、観光団体客募集の際の応募にあたり、地域の長や隣家を気にした「イエスマン」的な行動をとる者も少くなかった。農協積立金による「農協さん」のバスの旅もふえた。時には選挙がらみとみられる票田移動の旅もあった。新潟から境港着の山陰観光大船団の観光行動は驚きであった。山陰でははじめての海上からの観光コース設定であるが、境港の岸壁から皆生温泉や玉造温泉を宿泊地として大社～松江～大山～鳥取砂丘を巡る観光貸切バスの大行列はバス交通発達の時代において注目の的であった。しかし内閣が代るとこの大集団観光バスの流れは滅失してしまっただけでなく、

#### 4. マイカーの普及と観光地

1960年代の末期にマイカーの入手が地方でも少しずつ可能となる。西村（1969）は、わが国では観光の普遍化と自動車普及の時期が重なったとする。企業により新型車が続々と発表発売され早目の更新をさいそくされた。1967年には全国で台数が1,000万台を突破。1984年には自動車利用が年間251億人となる。「はいまわる乱脈流動の、爆発的に行動圏を上げる旅」の現象があらわれる。大都市地域では高速道を、辺地では未整備道を冒険的にかけ抜ける行動であった。これにより、従来、国鉄やバスに依存して結成されていた広域観光ルートと宿泊滞留拠点の分布と立地は微妙に変動していった。ルートに新しくのった観光地と脱落したものとの間には明確に経営形態と社会構造の較差が生じた。奥津・三朝に対して湯郷の躍進が目撃された。日御碕の場合も注目された。

山陽新幹線が博多まで延長した1975年には、湯田温泉の宿泊客は年間62万人、1983年には630万人となる。これにより津和野や萩も観光地帯に組み込まれた。津和野は島根県でありながら山口県と観光事業の連携を強くした。これの結果は、新幹線の開業の効果が大きい、山口県内の道路改修に伴うマイカーの普及によることも大きい。

山陰中央部特に島根県は観光行動を地域住民の側からみた場合、域外観光流出率が全国で最低を続けて今日に到っているが、これは不便な国鉄線のみによったからである。また、バス交通の多くも山陰地域内に限られる場合が主流を占めていたからである。山陰の両県は

戦前には道路総延長が全国で上位群に位置する状態で、津々浦々や山奥にまで道路網がはりめぐらされていたので舗装率は容易に上昇せず、過疎地域が急増したので、自動車の所有台数だけは激増した。自動車は悪路をモトクロスの行動でかけ抜けた。沿道の民家は、雨天には「はね泥」をかぶり、晴天には砂粒をひっかぶるありさまで、沿道の住民は泣かされる毎日であった。道床下の水道管の破裂も多く、深夜にマイカーが住宅にとび込むことも少なからずみられた。

1955年には、国道9号も山陰の東部から改修が進んだ。これにより1954年に大山観光客30万人、鳥取砂丘27.8万人であったのが、1955年には大山37.4万人に対し、砂丘は78.8万人となった。以後、観光客数の大山に対する順位が逆転し鳥取県では新しい現象となった。以上の結果として、鳥取砂丘は京阪神からの日帰圏内に入る。梨狩りや松葉ガニを求めてマイカーの渋滞が続く。大山のスキー客は急増し皆生温泉は、これまでシーズン外であった2月にもスキーの宿泊客で満員となった。大社の祭日には駐車場不足でマイカーによる参詣自粛が要求された。神門脇に広大な駐車場が完成した結果、長い鳥居前町は衰退し、神門脇の便所横が正面参道となった。鍵型道路の松江市街では県外車の渋滞や迷路入りが多く、観光案内板の適正掲示をマイカー客から要求された。

1966年になって山陰新国道9号と峠越えの道路もようやく全通した。これにより近隣地域からの業務用自動車とマイカーが急増した。鳥取県は岡山・兵庫両県から、島根県は広島・山口両県からの入込みの多い地域差がみられた。連休には旅館の女中部屋やリネン室にも宿泊した。山間辺地の非観光地の商人宿も宿泊予約満員が続いた。道路工事夫の旅館長期宿泊契約も宿泊収容力を小さくしていた。国道筋にはモーターが出現。

山陰東部の城崎では旅館の収容力の強化と再開発がみられ、世界的にみて緯度的に南限界にある大山スキー場は西南日本に益々広い来客圏を拡げていった。神鍋山や伊吹山が近畿からのスキー客を主とするに対し、大山は四国・九州全域からのスキー客の急増をみた。1956年には西南日本最初のリフトが完成してのち、1985年にはリフトが23基にもなるに到った。島根県では、三井野原スキー場が国鉄利用によって開発されていたが、マイカーの時代に入って三瓶山や西中国山地にスキー場の開発をみた。

戦後の観光道路で代表的なものにスカイラインがある。石槌スカイラインやヤマナミハイウエーが開通。山岳の開かれた解放的な景観や自由でさわやかな高原の風

を売り物としたと渡辺(1959)は言う。島根半島では、スカイライン建設の全国的なブームが終りかける時期に北山ルート計画が始まった。すぐに、自然保護の叫びがあがり、枕木山附近だけの開通で中断されてしまった。山岳への道路開通は一畑薬師でも一部実現した。一畑薬師は千数百段の石段下に形成されていた門前町を寺院門前の山頂に総合移転させ、一畑パークも開園した。山陰で初の本格的レジャーランドとして、子供づれのマイカーが大行列をつくった。しかし、その後、マイカーによる週末行動来客圏内に多くの人口や多くの子供人口をかかえなかったために経営が困難となり閉業となった。

#### IV 産業経済の不況と観光地

##### 1. オイルショック発生と観光地

1973年のオイルショック発生は観光現象にも当然大きく影響した。国民大衆の宿泊観光参加率が1964年によくやく43.9%にまで増加。以後もしだいに上昇していったが、オイルショックで観光客流動の数が激減し質的变化も生じた<sup>9)</sup>。マイカー行動圏の縮小で近隣観光地への日帰り行動がふえた。日帰り温泉浴、非観光地への日帰り旅行、そして最大の顕著な現象は社寺参詣の急増であった。1970年には、①鶴岡八幡宮186万人を最高に ②熱田神宮175万人 ③明治神宮171万人であったが、1975年には ①川崎大師389万人 ②鶴岡八幡宮262万人 ③住吉大社231万人となる。ショック直後に急激に増加し、さらに1985年には観光参拝型となり ①明治神宮381万人 ②川崎大師329万人 ③成田313万人となった<sup>9)</sup>。ショック直後には日曜祭日のガソリン販売店が休業するところとなり、マイカーで遠隔に出かけられないこともあって、また、神だのみの一面もあっての現象であった。山陰で大社、八重垣、熊野、摩尼寺、清水寺、津和野の太鼓谷稲荷、一畑薬師への参詣客がふえた。大社では町内生産の「破魔矢」や「うちでの木槌」がとぶように売れた。群集心理的であった。

近畿、上信越そして中九州の別荘は、用地は売れていたが建築は不可能となった。山陰でも大山と三瓶山の別荘用地は大都市資本の導入により造成を始めていたが中断した。温泉開発も高度成長期の乱掘があたり、温泉集落も「親湯と子湯の関係」<sup>10)</sup>が悪化し温泉権に関する争いが増加した。各地で泉源保護が叫ばれたが、大都市近隣では多くの観光需要により、相変らずの水増し温泉はふえた。長野県では純正温泉のための温泉記号を制定し「サカサくらげ」と区別をした。山陰では玉造温泉の温泉湧出量保持のため、近隣湖岸の大坂資本の泉源は開発



中止となった。皆生温泉でも引湯地区を制限した。

都市化や工業化により公害が発生し、生活の場や職場環境が悪化していった。1980年から1985年までをとってみても、自然のままの海岸線についてみるに、全国で約560kmも失われて工場用地や都市の利用に供された。オイルショック直前はさらにひどかった。自然の海岸が比較的多く残されているのは、①岩手 ②沖縄 ③島根の順で、減少率が大きいのは世界的に多島地中海としての瀬戸内海とその沿岸であった。山陰は遅ればせにやってきた松くい虫の被害で白砂青松の青松景観は木工団地を中心とする地域を出発点として森林景観の破壊が点的に分散し拡大していった。宍道湖の沿岸の景色や水質も悪化し始める。1985年になると秋吉台では空き缶デポジット制度が始まるが、それより先の大きな問題はカルスト地形区域が自衛隊の演習場になるとのことであったが、これだけは防止されて実現しなかった。

オイルショック直後の大都市に居住する人々の観光行動についてみると、悪い環境からの脱出や逃避現象を意味するようになってきたといえる。これは健康的な環境や未開発の山間辺地、そして離島へのあこがれの旅行動になっていったといえる。大都市とその近隣へ視線を注ぐことがより一層少くなり、いわゆるドーナツ的、遠心的観光行動圏のかたちをとるようになっていった。山陰のひなびた観光地にも逃避観光客があらわれはじめるようになった。自然食ブームも一因であった。

## 2. 辺地・離島ブームと観光地

オイルショックを機として、辺地や離島に向かう観光行動がしだいにふえた。野崎（1975, p. 20）によると、人間性回復のためであるとする。この観光行動現象は、労働時間の短縮、地方航空路線の開設、離島への快速船の就航、山間奥地への農道の整備によって現実的になっていった。知床ブームや斜陽化していった国鉄の観光政策でもあり、「ディスカバー・ジャパン」もその政策の一環であろう。

大都市とその近隣の産業施設の環境的保全整備の不備のままで、大都市の人々はそれらを整備する努力少くして過疎現象で苦しむ辺地の人々の生活の場にのり込んでいった。橋詰（1980, p. 189）は、東京都における都市公園の整備上の問題点を論じている。都市公園は欧米諸都市のそれと比較して未だ狭く、工業地帯での緑地も依然として整備が十分ではない。自然の豊かな辺地、静かで空気清澄な山峡、現代文化施設の少ない離島の海辺にのがれようとするのは当然の観光行動であろう。辺地では、開発センターや別荘がつくられ、さも過疎が解消さ

れたかにみえた。離島でも隔絶性がフェリーボートの就航によって解消されたかにみえた。しかし、ゴミ、騒音、水質汚染、風紀の乱れ、釣り場争いなど、観光客と漁民との間の乱斗づきの観光行動を発生させた<sup>11)</sup>。若者のゴルフプレーに辺地老人や中年女性が、現金所得が得られるとして大都市の人々に従った。大都市から来た若者は、折角多額の現金を持参したのに消費する場がないと不満をつける。カラオケ騒音が辺地・離島でも発生した。石見海岸や隠岐、そして島根半島の北浦では井戸水や簡易水道が汚染した。隠岐ではかつて電力不足や水不足が問題であったが、電力については問題が解消したものの、物価高がみられ住民の消費生活に現在も影響をあたえている。

見かけ上観光消費経済で潤いかけたかにみえた辺地や離島は、さらに幾度かの経済的ショック、海外旅行ブーム、神戸博、新幹線への博多までの西進延長により影響を受けた。ガソリンの休日休業で1泊2日や日帰りの行動が多くなり、大都市から発した観光客は山陰の中央部へは手が届かぬようになった。新幹線の沿線観光地だけに観光客が増加した。津和野を除く山陰や四国及び南九州は観光客の宿泊率が急減した。新婚旅行先も大社から宮崎への動きがみられつつあったが、宮崎から海外へと旅行先が移っていった。そしてさらにグアムやハワイそして南太平洋へと変っていった。

若者の豪華ホテルへの宿泊傾向が強くなり、ユースホステルや国民宿舎の経営が苦しくなった。一方で、辺地の開発を目的として青年旅行村が全国に80か所も建設された。各省庁が宿泊施設を全国的に建設していった。農業構造改善事業として自然休養村も全国に200か所整備された。1960年代には民宿が急増する。石井（1970, p. 607）は民宿の地域的形成は観光の構造的変化を背景としているとする。民宿は水辺民宿と辺地のスキー場民宿に大別される。東北日本では農山村民家の副業として年中経営可能な場合が多いが、西南日本では1シーズン型民宿が多く経営が困難な場合が多い。1970年代も後半になると、大都市近隣の辺地ではテニス民宿も出現した。隠岐は離島のためテニス民宿はみられず、交通不便でもあり夏に限定された1シーズン型民宿が多い。このような中で、多客期にあたる夏の観光客宿泊収容を予定してきた一般旅館は、民宿に観光客を奪われるようになったため宿泊率が低く、「旅館の民宿化」によってやっと経営が続けられてきた。民宿の旅館化と旅館の民宿化の同時現象である。

## V 価値観の多様化と観光地

### 1. 国際化時代と観光地

1983年の年間総労働時間が米国で1,851時間を最短として、西独1,982時間、日本2,136時間でしだいに短縮傾向にある。個人消費も伸び1984年の観光市場は約46兆2,000億円となった。1985年春の連休には人出は延べ6,230万人と企画庁は報告した。海外旅行も急増し国際化の時代となった。1985年の海外旅行者は495万人で、海外での消費額は48億ドルにのぼった。ワーキングホリデー制度も拡大。来日観光客は毎年10~20%ずつ増加している。交通体系も整備され、国内では航空交通が発達し利用者がこれまた急増した。1984年の国内航空4,500万人、自動車251億人、バス89億人、国鉄利用69億人となった。国際航空では航空機の巨体化がすすんだ。

1986年には海外ペンション優待システムも始まる。ディズニーランドや筑波博の開業や、長崎ではオランダ村の開村がみられた。瀬戸内では内海国際クルージング、日本海では西廻り航路の観光的就航が実現。国際平和都市広島は平和観光拠点都市となり、また重慶市と友好提携を結んだ。山陰では、しかし未だ国際的行事はわづかで、松江市が国内の宝塚市と姉妹都市関係を結んだ程度である。

近年は各省庁の観光事業への進出が活発化する<sup>12)</sup>。行政主導で結果的に民活にブレーキをかけている点もあるが、労働省は全国にレクリエーションハイツを建設。「いこいの村」を開業した。中国山地の島根県域では石見町に開業した。西中国山地では、大山のスキー固定客を奪取する程の日帰り型スキー場の開発が進んだ。九州~広島間のスキー旅行費割引券が発行され、九州からの客を広島県北の山地に誘っている。一方、これに対して大山では人工降雪のゲレンデ設置や「雪と氷の祭典」を企画し対抗している。暇と金のある若者は、しかし新幹線や航空機で上信越や北海道の本格的スキー場に向かっている。さらには欧米・アラスカのスキー場に向かっている。逆に大山へは南四国からのスキー修学旅行客がふえ、三瓶山にもそれがみられている。

国際化の現象が未だ弱い山陰であるが、少しずつその現象がみられる気配となってきた。小泉八雲（ラフカディオ・ハーン）行事の盛大化や米国青年との民宿交流会が始められようとしている。米子ではトライアスロンが日本で最初に始まり外人の参加もみられた。山陰でもホテルの新設が多くなり和風旅館の廃業が続いている。松江温泉でも和風旅館数は半減した。西洋風の温泉治療施

設建設の計画が進められている。陰陽がドッキングする山口県湯田温泉でもホテルの新増設によって古くからの和風旅館の廃業や転業が進んでいる<sup>13)</sup>。

### 2. 山陰のイメージと観光宣伝

かつて某新聞社により「山陰」という呼称を「北陽」へ改称しようとの努力がなされたことがあったが、「北陽」と混同するとしてその後この改称運動は消滅した。「山陰」に対するイメージについては、戦後幾度となく観光客にアンケートが試みられた。しかし、①自然が残る ②暗い ③温泉が多い ④交通が不便 ⑤過疎地 ⑥人情が厚い、のようで戦後40年経過してもほとんど変りがない。全国でも四季の変化が最も標準的であるが「山陰」という暗そうな呼称と冬の曇天の多さが影響しているとみられる。観光資源の魅力度は全国都道府県の中でもトップグループにあるのが現実であるが、このようなイメージ誤認の中で観光地の形成と地域社会づくりを期待しなくてはならないのであるから問題である。地域社会認識のあり方を今後検討しなくてはならない。「南日本海地方」の呼称も生まれた。

そこで、「見つけて下さい、あなたの山陰」を宣伝文句に、1986年から島根・鳥取両県で山陰路観光キャンペーンが展開された。単県では戦後幾度となく観光宣伝は進められてきたが、両県で一斉に本格的に推進されるのはめづらしいことである。山陰の一大観光拠点である松江市では1976年から「だんだん祭」も発足。1985年にはバス会社主導の観光タクシー制度も発足して、全国初の運転手資格試験を実施して観光宣伝を始めた。赤字続きの米子鉄道局では記念切符商法を具体化。荒神谷銅剣発掘記念切符を発売して3,000万円の収入をあげた。

1970年代までの島根県内の主要観光地は松江・大社・玉造・津和野であったが、1980年代に入ると、可部屋集成館、絲原記念館、吉田村郷土館、安部栄四郎記念館などの開館があり、これらの鉄や和紙などの産業文化施設が新しい観光地として新生した。そしてこれらを結ぶ広域観光ルートが開発されつつある。以上の他に和銅記念館、広瀬餅記念館、石見安達美術館、安来足立美術館、田部記念館、小泉八雲記念館、武家屋敷などがあり、これらも含めた新しい観光ルートも検討されている。島根県は全国でも高令者の多い県であり、郷土芸能や伝統産業技術の若年層への伝授と伝習も進められようとしている。鹿島の原子力発電所への見学も案外多くなっており、荒神谷見学と組合せた古代と現代の観光コースも人気がある。国鉄では、木次線のPRと余剰人員対策として木次~大社間にお座敷列車を運行。三井野原スキー

場利用増加をはかるため金曜日はリフトを女性だけ無料化した。七福神祭には木次～玉造間に臨時列車も増発。玉造は夏には島根半島北浦海岸の町と契約を結び、玉造宿泊客で希望があれば海水浴のバスを発車させている。宮崎～松江間に「神話の国」同士の観光交流も始まった。1980年代には流行の遅い山陰にも、以上のような新しい観光現象の波が押しよせてきており、オイルショック以前の如き社寺仏閣と温泉だけの観光では不満な段階にきているといえる。新しい宣伝が必要となった。

最近になって、島根県でも行政主導による観光振興の時代から、民間活力による観光振興の時代へ移りつつある気配である。従って、主体的な観光行動が、大衆の生活の中に定着して、豊かで安全で快適な生活の場が整備されることが、観光地の形成につながるような観光地の整備にならなければならない。島根県は幸いにも、「新しい観光地の整備」が具体化できる条件を具備しているといえる。第二次大戦後の40年間は「観光産業の発展期」であったが、これからの時代は文化事象もおろそかにすることなく、総合的把握による大衆主体の観光の発展期とならねばならない。新しい意味をもつ観光地を観光宣伝することにより山陰のイメージを改良することが切望される。

### 3. 足元を見直す地域性豊かな観光地づくり

1980年代に入ると、観光現象は単なる遊びではなくなった。現代社会では不可欠な日常行動となっている。浦(1985)は、都市ではファッション性や街全域の個性が目されるようになったとする。観光客の目的も多様性と専門性をもつようになってきた。山村(1985)は「見る観光」から「する観光」への志向の高まりを指摘しているが、このような特性をもった観光地づくりが要望されるようになってきている。観光客の方からすれば、歴史や地理事象についての単純な案内書程度の知識やガイドではものたらず、現地を詳細に見学し、実習できるところは実習して地域の現実を体験したいという不満をもち始めた。大都市からの観光客は既存の観光ルートを脱して、裏小路や非観光的な施設を巡っては地域性のあるものを発見し掘り出している。そして、地元の人々は、それらの地域性あるすばらしいものを活用していないし、整備や保存をしていないのではないかと不満や提言を訴え始めた。

このような中で「地方行政の文化化」「地方の時代」を迎えた。地方のイベント特に国民体育大会開催と大成功をきっかけとして「やればやれる」「地方の本来の美しい正しい姿を掘りおこし、観光客にも地域の良い点を

売り出し 宣伝しなければ」と地域の人々は自覚し始めた。具体的には、東北の独立国、郷土館建設、街づくり、大分の一村一品、山陰では鳥取県のしげおこし、松葉ガニ小包、島根県大東の共和国、赤来町の和牛ステーキ、平田の青空市等である。いわゆる野本(1985)の言う「求心的で足元を見直してみる文化論的観光」への動きである。

このような中で歴史的特性や地理的環境条件を十分に復元し整備した街づくりが始まった。島根県西端の町津和野は伝統文化都市環境保存地区整備事業の指定を受け、1979年に1億円を費して街の整備を始めた。電柱を撤去、土塀の復元、アスファルト道路を土色にした。文豪を多く生み出したまちだけに美しい景観となった。また、SLを山口県に復活運転。1955年頃までは観光統計書にももらない田舎町として放置されていたが急激に脚光をあびることとなった。最近では伝統文化芸能を保存するための伝習所を建設し後継者養成に努めている。1985年には全国小京都全国会議の主会場となった。足元を見直す地域性豊かなまちづくりが定着し、他地域からの視察者(観光客)がふえることこそ真の観光地づくりの方法であろう。

## VI む す び

第二次大戦が終っておよそ40年、この40年間は「観光の産業的な面での発展期」であった。行政や企業により導かれた観光事象の「産業的」な発展を特徴とした。従って一般大衆の行動からみると、主体性の無い受動的な観光行動が多く割合を占めていたといえる。わが国の大衆の自主性の弱い観光行動も、交通体系の革新、特にモーターゼーションで自動車の入手が可能になると、遠くへ遠くへと行動圏を拡げ、いわゆるドーナツ状の空洞的観光行動圏を形成した。これらの行動により、山陰の観光地も発展し衰退もした。そして観光地の階層化が進み、特に県外の大資本の導入によってそれらの階層化に大きな較差が生じたが島根県では導入しなかった。

しかし、オイルショックで足元の空洞の部分の見直しの必要性に気がつくようになった。国際的相互交流の重要性の増大と共に、足元の生活の場を整備すること、また、観光産業面に片寄ることなく文化面も重視しながら、歴史的特性と地域の特性を開発し整備することの重要性に気付くようになったといえる。地域性豊かな文化的自然的資源を整備してこそ、美しい山陰やふるさと島根の真の観光地が形成されるといえる。個々の観光地の詳細的事象についての検討は別稿にゆずることとする。

## 註

- 1) 1季型, 2季型, 3季型, 4季型などによる。
- 2) 野本晃史(1962):『積雪南限スキー場とスキー客』古今書院。地理7, 223-226による。
- 3) 大山の場合, 1955年37万人の観光客であったが, 1979年には249万人を記録した。
- 4) 野本晃史(1985):『今日の日本人にとって旅とはなにか, 教育と医学』, 慶応通信, 385号, p. 65 による。
- 5) 長距離引湯は1965年現在で日光湯元から中禅寺湖畔までおよそ 10km や宇奈月温泉の 7km などとなっている。
- 6) 1985年現在にあっても, 島根県では三階建の古い木造旅館は温泉津温泉の 11軒をはじめ合計178戸が残存している。その83.1%がようやく適マークを受けている状態。
- 7) 4) に同じ, p. 67 による。
- 8) オイルショックで低下するが, 1982年には再び上昇して56.7%を記録する。
- 9) 1970年, 1975年, 1985年の数字はいずれも警察庁調査による。
- 10) 野本晃史(1973):『観光地域の変化』『地域変化』大明堂 p. 173 による。
- 11) 島根半島西端大社町の日御碕では, 観光客が沿岸水域の漁場を荒らすので観光釣り場や舟釣りの禁止水域を設定した。
- 12) 1983年に政令都市が主催している文化行事は合計120件に達した。
- 13) 修学旅行生はふえているが, 一般観光客は最多年の30%にまで減少している。このため, 8軒の旅館が廃業しアパート経営に転換した。宿泊客の減少は小郡駅のホテル建設ブームによる影響も大きい。

## 参 考 文 献

- 浅香幸雄・山村順次(1974):『観光地理学』大明堂, 234ページ。
- 石井英也(1970):『わが国における民宿地域形成についての考察』, 地理評43-10, 607-622。
- 浦達雄(1985):『都心の新しい観光空間』, 古今書院, 地理30-8, 42-51。
- 小池洋一(1960):『都市住民のレクリエーション形態とその地域的關係』, 地理評, 32, 615-625。
- 鈴木忠義(1974):『現代観光論』有斐閣, 291ページ。
- 田原栄一(1969):『観光理論の展開』, 『大分大学経済論集』, 20-4。
- 玉村和彦(1980):『レジャー産業成長の構造』文真堂, 341ページ。
- 西村嘉助(1969):『応用地形学』大明堂, 300ページ。
- 野崎太郎(1975):『観光経営論』法律文化社, 376ページ。
- 野本晃史(1962):『観光客の流動圏からみた観光地集落の類型とその分布』, 人文地理14-4, 54-68。
- 野本晃史(1965):『温泉開発による温泉集落の地域的展開と諸条件』, 『日本観光協会募集入賞論文集』, 5, 1-16。
- 野本晃史(1985):『今日の日本人にとって旅とはなにか, 教育と医学』, 慶応通信, 33-7, 385号, 63-69。
- 橋詰直道(1980):『東京都における都市公園の発達過程とその分布構造』, 地理評, 53-3, 189-202。
- 林実(1961):『観光事典』観光事業研究会, 300ページ。
- 山村順次(1969):『伊香保, 鬼怒川における温泉観光集形成の意義』, 地理評, 42-8, 489-505。
- 山村順次(1985):『いま観光レクリエーション地は』, 古今書院, 地理, 30-8。
- 除野信道(1975):『観光社会経済学』古今書院, 154ページ。
- 横溝博(1981):『旅館ホテルと地域観光について』, 観光173, 日観協編3-5。
- 渡辺公平(1959):『高原旅行』社会思想研究会出版部, 262ページ。