

アクセス手段の変遷と発達モデルによる観光地域変容に対する考察 ——日光を事例として——

Study of Transformation of Tourist Destination due to Development of Transportation with Plog Model A Case of Nikko

郭倩*1

GUO, Qian

観光地の発展と成熟にはアクセス手段の発達が必要な要因の一つである。本論文は日光を事例として、観光地の発展・成熟過程において、アクセス手段の変遷がもたらした観光地域の変容を整理・考察する。日光地域では、アクセス手段の発展と成熟によって、地域内の日光町と奥日光において、2種の異なる形態の発展を促した。それは、日光町においては鉄道の発達によって大衆化を果たしたが、中禅寺湖地域（奥日光）においては、上流階級の避暑地として発達した。

キーワード：アクセス手段、Plogモデル、日光

1. はじめに

新城常三は、旅の歴史を、①内部的強制の旅（宗教や交易・商用など生きるための旅）、②外部的強制の旅（権力による使役のための旅）、③自ら好んでする旅の3つに区分しているとともに、時代とともに「内部的強制の旅」から、「外部的強制の旅」、「好んでする旅」へと移り変わったと述べている¹。古代、中世を通して、日本における主流は、「内部的強制の旅」、「外部的強制の旅」であった。自ら好んでする「楽しみのための旅行」は、日本では藤原氏をはじめとする少数の特権階級に限られた。中世では、宗教心から聖地を訪れる旅が普及し、道路や受入れ体制などの旅の条件が改善され、さらに旅が広まることになった。近世は、特に江戸時代ごろから日本の「観光」が本格的に始まったと考えられる。日本では、江戸時代に参勤交代が制度化され、道路や宿場が整備された。開国から時間が経過するにつれて、来日した外国人によって自国の観光行動が日本へ紹介される。異なった価値観により「観光行動」に多様性が生まれ、それとともに受け入れ地域の変化も起きたと考えられる。こうした点を踏まえ、二社一寺を中心とする旧日光市（戦前の日光町）は、東照宮をはじめとした歴史資源や中禅寺湖などの自然資源を有し、1910年代を中心に外国人の単なる宿場町から避暑地として形成されていた。明治10年代ごろから、日光地域において、鉄道の開通をきっかけに、避暑地から観光地へ変容し、それとともに、奥日光（中禅寺湖）周辺においては外国人別荘地として形成された。本論文では、日光地域の変容に対してアクセス手段の変化の役割と作用を整理し考察する。

*1 北海商科大学大学院

1.1 研究方法と枠組み

Stanley Plog (1972) は観光客のモチベーションによって観光地を位置づけする Plog モデルを提唱した。このモデルは、観光地の質としてアロセントリックな要素が多いものと対極にあるサイコセントリックな要素の多いもので、観光地としての変容と観光地の質を明らかにしたものである。その後、R.バトラーが Plog モデルの上で Product Life Cycle モデル (以下 PLC モデルと省略) を加えて、観光地としての終焉に至る発展段階を位置づけるものとして Tourism Area Life Cycle モデル (以下 TALC モデルと省略) として完成させた。本論文は、Plog モデルと PLC モデルを個々に活用し考察をした。具体的には、日光を事例として、日光駅の降車客数データを用い、アクセスの変遷と来訪客の滞在スタイルの変化を通して、日光地域の PLC モデルによる観光地の成熟度と Plog モデルによる観光地の質の変化を考察・検証し、アクセス手段の変遷が日光地域の変容に与えるインパクトを明らかにする。表 1 は本論文の枠組みである。

表 1 研究の枠組み

観光地の成熟度 (PLC モデル)	アクセス	滞在スタイル	旅行の質 (Plog モデル)
過渡期のツーリズム (2)	徒歩・人力車・馬車時代の日光 (2.1)	宿泊施設としての旅籠 (2.2)	探索地化 (アロセントリック)
プレモダンのツーリズム (3)	東北本線・日光線(3.1)	宿泊施設の開発 (3.2)	観光地化 (ニア・アロセントリック)
前期のモダンのツーリズム* (4)	東武日光線・奥日光への交通整備 (4.1)	中禅寺湖地域の別荘地の開発 (4.2)	大衆観光地化 (ミドセントリック)

*大衆化と分化・特化の始め

注：括弧内は章節の番号

1.2 PLC モデル、Plog モデルによる考察²

PLC モデルを活用するにあたり、発展の経緯を把握する指標として、日光線の降車客数を用いた。図 1 は日光線・東武日光線の降車客数の推移を示すものである。PLC の導入期に当たる過渡期のツーリズム時代では、アクセス手段は徒歩、人力車、馬車に制限され、改善に多額の資金が必要とされ、旅行の質は Plog モデルによれば、アロセントリックな要素を持つ段階に入ったと推測される。成長の最初の段階の 1885 年の東北本線の開通によって、アクセスの利便性が向上し、集客人数が増加するとともに旅行の質も変化しつつある。Plog モデルによって、日光は異文化、外国文化を持つ人々と出会ったり、応対したりすることを楽しむアロセントリック特性の要素を持っている。観光地の機能としては、日光が長期滞在の避暑地として変容しつつあるが、欧米人にとってはアロセントリックな (オリエンティック) 要素が依然強いと考えられる。しかし、1890 年の日光線の開通とその後の回遊列車企画の運行によって、日帰り旅行企画による観光客の増加から、日光の観光地としての大衆化を開始し、Plog が指摘するニア・アロセントリックへ移行したと推測される。1929 年の東武日光線の開通によって、PLC モデルの成熟段階に入った。この段

階では、競争が開始され、大衆観光地の質的変容が進み、アロセントリックな傾向とサイコセントリックな傾向が混在するミドセントリックに移行し、観光地の質的多様性が求められる段階に移行したと推測される。

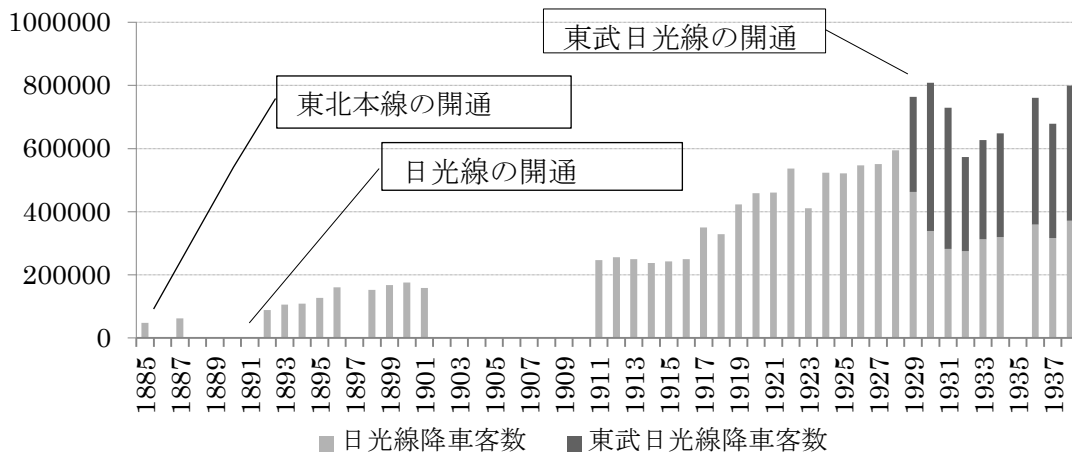


図1 日光線・東武日光線の降車客数の推移

出典：栃木県統計書によって作成 注：表記のない年は、データが欠損

2. 過渡期のツーリズム

2.1 徒歩・人力車・馬車時代の日光

江戸時代には二社一寺を中心とする日光社参が盛んであったため、江戸と日光を結ぶ日光道中の道が整備され、日光町では市街地が形成された。明治時代に入り、日光町までの馬車道が次第に整備された。1874年に日本政府は「内地旅行規則」を定め、「健康安全」「学術調査」³などに限る目的とする条件のもとに、外国人の日本文化の名所をめぐる旅行が可能となったが、日光までの交通は不便であった。当時の日光に來訪した外国人は交通環境が未成熟だった江戸時代に整備された道路を利用し、人力車や馬車、または徒歩で日光にたどり着いた。

鉄道開通前の日光へ來訪した外国人の記録では江戸時代に整備された街道を利用し日光に訪問すると記載されている。たとえば、1877年に來訪したアメリカ人の動物学者E・S・モースは、その代表作『日本その日その日』の中で馬車、人力車を乗り継ぎ日光へ旅するアクセス手段を明確に記載していた。

また、美術史家・美術研究家のアメリカ人フェノロサは、日記の中で1879年に日光を訪れる様子を記録している。フェノロサは自身で人力車を用意し、東京から出発し、休憩や食事を交えながら二泊三日の行程を経て日光へ到着した⁴とあり、東京からのアクセスの困難さを示している。

日本を旅行した女流旅行家のイギリス人イザベラ・バードは、『日本紀行』の中で日光への旅の様子を記載し、東京から日光まで人力車を用い、途中、春日部・栃木・今市で宿泊し、日光に入るまで4日が必要であった⁵。と述べている。

他方、日光の人気は1879年には、イギリスのリード議員ヘネシー香港総督、そしてアメリカ前大統領であるグラントが日光を來訪する記事もあった⁶点から一般的傾向であったと言えよう。

2.2 宿泊施設としての旅籠

開国とともに、欧米人の日光への関心が高まり、日光へのアクセスが3日～4日もかかる点から、現地での滞在が不可欠であった。日光の宿泊施設は江戸時代の旅籠が中心で、プライバシーが重視されていない和室や、和食が中心である食事など、西洋文化に対する対応性が欠如し、欧米人にとって利便性が低かった。こうした点の問題について、外国人のフェノロサは「月曜日午前七時十分、加賀屋敷を出発。人力車五台のうち二台に荷を積み、(略)食物を入れた籠や箱が開けられ、ナイフ、フォーク、皿が取り出され、テーブルと椅子が用意された。チキン、パン、酒の食事後、暫し昼寝」⁷と記述し、当時の宿泊施設においては、生活用品が不十分し、旅行する時大量の生活必需品を携帯していったことが分かる。すなわち、明治十年代でも、外国人宿泊施設は利便性とサービスの質がまだ低かった。

金谷ホテル

明治維新以降、明治の初期、当時の日本人には外国人に対する偏見があり、外国語や異国文化を受け入れられる環境ではなかったため、外国人専用の宿泊施設は少なかった。金谷ホテルの設立は、日光地域の地域開発において、多くの外国人来訪者を招き、日本国内の外国人避暑地の先進地として成長を促進した。また、日本の西洋文明流入期において、日光地域の近代化にも重要な役割を果たした。

1871年、金谷善一郎は、宿泊に窮していたアメリカ人の宣教師であり医者であるヘボン博士を自宅に招き、宿泊させた。1873年、ヘボン博士の薦めにより、自宅にて外国人向けの宿泊施設「金谷カッタージイン」を開業した。翌年以降、金谷カッタージインにはパークス英国公使を始め、ヘボンと交流があった外国人避暑客が多数訪れるようになった。また、ヘボン博士は医者や宣教師の立場によって自分の友人、知人に「金谷カッタージイン」を推薦し、前述したイザベラ・バードもヘボン博士の薦めでカッタージインを訪れ、「日本紀行」の中で善一郎や金谷カッタージインについて「まさに日本の牧歌的生活がここにはあります。家の内外ともに目を喜ばせないものはなにひとつもなく」⁸と好意的な感想を述べ、世界的に発信した。

また、マレー・ハンドブック初版に記載されているホテルは七都道府県九地域に、二十四軒のみであるが、その内の三軒が日光あり、「鈴木旅館、小西旅館、金谷善一(但食事は供せず)」が挙げられている⁹。すなわち、当時では、すでに日光へ旅行する外国人が数多く、頻度も高かったことを示している。都道府県別にみると、東京・神奈川・京都に次いで、栃木に外国人宿泊施設が開設したことから、金谷ホテルの設立は全国的にも早期である。

表2はクラシックホテルの開業時間を比較したものである。その特徴としては、横浜、東京とともに地方の観光地でも欧米文化が浸透していた点があげられる。日光においても多数の外国人旅行者の来訪によって、現代化が進み、外国人避暑地という新しいリゾート地の原型が生まれた。また、金谷カッタージインの設立は日光の地域開発においてビジネスモデルとして展開され、西洋文化に対応する宿泊やサービスの提供の規範となった。

表2が示しているこれらのホテルの成功要因は主に創業者たちが古い時代の旅籠に対してイノベーションを実行した点である。その第1点としては西洋文化に対する理解から外国人に対応す

る技術や生活習慣を習得した点があげられる。第2点目としては寺社の参拝者から観光客、特に欧米人観光客を新しいマーケットを対象とした点である。彼らのイノベーションとして、西洋文化に対応したサービスを提供することによると考えられる。具体的には日本建築にプライバシーの概念の導入した個室形式の部屋スタイルや西洋料理の提供などの特徴が挙げられる。

表2 クラシックホテルの開業年

ホテル名	開業年	助言者
日光・金谷カッタージイン（金谷ホテル）	1873年	ヘボン博士
箱根・富士屋ホテル	1878年	福沢諭吉
軽井沢・亀屋ホテル（万平ホテル）	1894年	A.C.ショー
横浜ホテルニューグランド	1927年	W.H.スミス、フェリーチェ・ベアト
築地ホテル館	1869年	ハリー・パークス

出典：筆者によって作成

3. プレモダンのツーリズム

3.1 東北本線・日光線

東北本線開通による日光地域の変容

東北本線は、日本最初の民間鉄道会社である日本鉄道会社によって敷設が進められていった。その第一区は現在の高崎線に当たる上野・高崎間であり、1884年に全通した。第二区は白河まで、1885年に大宮-宇都宮間が開業した。1886年6月には利根川橋梁が完成し、上野-宇都宮間は鉄道によって3時間ほどで結ばれるようになった¹⁰。日光までのアクセスは、宇都宮から馬車や人力車等であったが、開港期に比較して整備されていた。

東北本線開通以降、日光へのアクセス時間の短縮によって日光への来訪者は大幅に増加した。表3は日光を訪れる外国人の数を表したものであるが、大宮-宇都宮間鉄道開通前の1882年と比べて、開通後の1885年の外国人来訪者は約3倍となり、飛躍的な増加がみられた。

表3 外国人来訪者数の変化

年号	外国人来訪者数	増加率
明治15年（1882）	168	—
18（1885）	553	229%
20（1887）	1199	117%
22（1889）	1351	13%
23（1890）	1741	29%
24（1891）	1928	11%

出典：伊藤教子 初田享（2002）「日光・中禅寺湖畔における外国人別荘地の形成」『日本建築学会計画系論文集』558号 2002年8月

鉄道の開通によって、日光へ訪れる外国人の数が増加しただけではなく、その中には、各国公使が多く含まれていたため、受け入れ側にも変化が起きた。外交官たちは長期の避暑のため、各国の公使館・領事館の機能を東京から他所に移転している。それに対して、政府は1886年に通信省による政策をとり、箱根及び日光へ三等電信分局を置くと発表した。この政策によって通信の利便性が向上し、各国外交官だけではなく、さまざまな階層の外国人が日光に訪れるようになった。通信施設の充実により、1887年に日光を来訪した外国人は1199人、大宮-宇都宮間開通後の1885年に比べて約2倍になった¹¹。当時では、このような通信の装置はほかの避暑地ではまだ未整備であった。

日光線の開通と回遊列車の運行

日光への鉄道を計画したのは日光鉄道会社で、日本鉄道がその計画を引き継いで建設した。1890年6月に宇都宮-今市間が開通し、同年8月には日光駅まで全通し、東京と日光は鉄道で直接結ばれたのである。

日光線の開通によって、東京から日帰りでの観光も可能になった。旅客輸送に重点を置いて経営する日光線は、1891年6月に日光で催されるイベントの日光大祭に合わせて、一つの企画乗車券の往復割引乗車切手を発売した¹²。この企画乗車券の特徴は、特定のイベントに対応していること、そして、この乗車券の利用は、通常運航の列車、つまり各等級を備えた列車を利用し、等級差があることが挙げられる。また、同年夏には、日本鉄道会社は、新たな企画の日光線臨時列車の運行を開始した。この企画によって、日光においては大衆観光地の地位が確保されたと考えられる。

1892年、日本鉄道会社はついに日光線で「日光回遊列車」の運行企画を開始した。日光回遊列車は、①イベントに対応していないこと、②通常運行とは異なり、目的地にほぼ直行すること、③等級差がないこと、④予約申し込み及び催行人員の設定があること、などが特徴としてあげられ、観光活動の視点では近代観光（団体旅行）と位置づけられよう。日光回遊列車はイベントに対応していないが、その運行自体はイベント性を持っていた。この回遊列車の運行によって、日帰り日光での十分な遊覧時間の確保が可能となった。また、日光回遊列車には等級差がないため、利用層が上層階級でも、外国人避暑客でもない一般旅行客であることを示している。

以上によって、日光回遊列車は以下の3点を確立したとまとめられる。①大衆化のきっかけとして、高いイベント性が一般利用者の利用を喚起した。②日常的に利活用しやすい企画構成となって、利用利便性が高い企画であった。③日光の観光地としての認知度を上げ、日光観光を大衆文化として確立した。

3.2 宿泊施設の開発

宿泊施設の開発

鉄道の開通によって、日光に来訪する外国人が増加し、その対応としてホテルの建築・営繕も盛んに行われていた。表4は『日本ホテル略史』¹³に記載されている、明治中期までの日光の外国人宿泊施設の状況をまとめたものである。

表4 明治中期までの日光の外国人宿泊施設

年	ホテル	概要
1871	鈴木ホテル	開業
1873	金谷カッテージイン	開業
1887 (東北本線開通後)	ミカド・ホテル	建築
1889	日光ホテル	開業
1892 (日光線開通後)	新井ホテル	開業
1893 (回遊列車企画開始後)	日光金谷ホテル	新装開業
1893	新井ホテル	増築
1894	レーキサイド・ホテル	開業
1896	日光金谷ホテル	増築
1897	日光ホテル	新装開業
1898	日光金谷ホテル	増築
1902	日光金谷ホテル	増築

出典：運輸省鉄道観光課『日本ホテル略史』より作成

表4が示すように、日光線開通後も、外国人向けの宿泊施設の数が増加し、規模も拡大している。旅館とホテルは、大勢の宿泊客に対応するため、宿泊室数の増築と従業員の雇用増加などの対応をとっていた。宿泊施設の増加によって、日光には多くの外国人が滞在できるようになった。

日光地域においては、アクセス手段の発達によって、地域開発の基礎が整備され、それとともに宿泊施設や情報伝達のための通信装置も次第に整備されていた。すなわち、この宿泊施設の充実化と通信施設の整備は外国人の長期滞在の重要要素として不可欠であることが指摘される。また、鉄道の上野-宇都宮間開業とともに、日光は外国人の避暑地としての機能を主体的に持つようになったとも推測される。

4.モダンの原型のツーリズム

4.1 東武日光線・奥日光への交通整備

東武日光線

1929年浅草から日光までの間で、東武日光線（特急で2時間17分）が開通し、コスト・時間の軽減によって日光の大衆化が進んだ。1932年に登山電車の開業とともに奥日光への路線バスも開通し、奥日光まで観光地が拡大した。また、東京から湯元までの通し切符が発売され、奥日光へは自動車と共に鉄道利用もできるようになった。東武日光線の開通に伴って、日光線と東武日光線の競争によって、日光は大衆観光地として成熟しつつあり、避暑目的の外国人長期滞在者が中禅寺湖畔へ移動した。

1934年には日光国立公園が指定されるとともに、自然景観保全と自然を配慮した観光地活用が促進され観光施設やスキー、スケート場などのスポーツ施設の整備が積極的に行われ、観光客が

飛躍的に増加した。さらに 1940 年予定されているオリンピックに対応して、外国人向けのホテルと国立公園施設整備などの開発計画が発表されたが、時代背景によって、戦時体制が強化されるとともに観光客が激減し、開発が遅れることになった。

戦後の交通機関が再び開発され、日光の観光客数はまた急速に増加した。戦後すぐに山内わきに駐車場が整備され、その周囲に 7 軒の旅館が営業をはじめ、物産店も集中してきた。1954 年の第一いろは坂の開通に始まり、第二いろは坂の開通によって、自動車利用のシェアは増加した。この時期に観光道路の整備による開発も盛んになり、道路の整備は 1976 年の宇都宮・日光有料道路の開通で現在の体系がほぼ出来上がることとなった。

奥日光への交通整備

中禅寺湖の湖畔には、明治中期以後 4 軒の宿泊施設が創業した。1892 年ごろに外国人専用の米屋ホテルが建てられ、イギリス人を中心に別荘も多く建てられた。1910 年中禅寺坂までの電気軌道が開通し、日光駅から中禅寺湖地域までの交通環境が整備され、日光の繁栄とともに、中禅寺湖・奥日光への交通整備が開始された。しかし、奥日光は観光地が少なく、峻烈な地形によって、交通環境整備の遅れによって大衆化は生じなかった。

1910 年、金谷ホテルが県内で最初に自動車を導入し、駅からの客の送迎に使っていた。1916 年にバス会社が創設され、山内とその周辺へ一般の観光客の輸送に利用されるようになった。これによって、東照宮から日光駅までの区間の旅館が減少し、以降の宿泊施設は山内の周辺に集中した。

鉄道の利便性の向上によって、日光の俗化が進み、日光におけるホテルの拡大状況は、外国人の日光来訪が盛んであることを示しているが、日光からの転出も少しずつ始まっていた。1922 年奥日光において、湯元まで乗合馬車が開通した。1925 年自動車用の新道が整備され、自動車利用の環境が改善された。日光駅から奥日光への交通環境が次第に整い、日光の大衆化を避けるため中禅寺湖畔で過ごす外国人のアクセシビリティが向上された。奥日光の交通整備は日光の大衆化によって推進され、維持管理の成熟によって高収入の避暑客が増えたのである。

4.2 中禅寺湖地域の別荘地の開発

日光においては、日光線開通後、1911 年日光駅の入込み人数は 24 万人、そのうち日光の宿泊者は 18 万人（外国人は 1 割）であった。明治中期から大正初期にかけて、11 軒の旅館・ホテルが市街地に創業し、宿泊施設の充実によって、日光は国内旅行者の中継地と外国人観光客の宿泊基地として近代化がさらに進んでいた。一方、かつて山内付近の寺院や民家を借りていた外国人と一部の upper 階級の避暑客はホテルや旅館へ移動し、避暑スタイルは貸し別荘での生活からホテルや旅館での滞在へ変容したが、一部は中禅寺湖地域において別荘地開発を始めた。

中禅寺湖地域の開発の基礎として、前述の交通整備の進行と同時に、情報伝達のための通信装置も次第に整備された。例えば、1886 年に中禅寺湖地域に設置された電信取扱所は、夏の間の各国の公使館・領事館の機能を稼働させるための処置と考えられる。

中禅寺湖地域の別荘開発には、もう一つ重要な発展要因として、外国人と upper 階級が中心とな

るリゾートクラブの設立が挙げられる。

1902年にイギリス人トーマス・グラバーが、日本で初めてカワマスを放流しイギリス式の釣りを伝え、当時避暑地として注目されていた奥日光で別荘を建設した。奥日光の湯元温泉「湯の湖」、また戦場ヶ原を流れる「湯川」などにおいて、自然景観を満喫しながら釣りを楽しむ観光スタイルが流行した。トーマス・グラバー亡きあと、1925年イギリス人貿易商と日本人を両親に持つハンス・ハンターがグラバーの別荘を購入し、「東京アングリング・エンド・カンツリー倶楽部」を設立した。「東京アングリング・エンド・カンツリー倶楽部」の設立によって、奥日光において、最先端の西洋文化が開化し、カワマス釣りの流行によって、東京の財界人、各国の外国高官が中心として溪流釣りなどを楽しめるリゾートクラブの観光スタイルが形成された。奥日光ではリゾート地として、地域特有の長期滞在のサブカルチャが発生し、発展のリード役を担ったことが指摘される。こうしたサブカルチャを通して、多くの人の交流が促進され、中禅寺湖は外国人の日本における社交の場として、皇室、外交官、著名な経営者などが夏を過ごす重要な空間としての役割を担い、日光町（現日光市内）の大衆観光地とは全く異なる発展を遂げた。

日光線の開通によって、日本人の庶民層の日帰り観光が可能となり、地域経済の振興とともに日光の俗化が進んだ。大衆化の進展によって、来訪者の階層に応じた観光地の分化が起こり、日光の大衆化より奥日光までの移動が見られた。また、大衆化によって、観光資源の保護も意識し始めていた。1934年に日光国立公園が認定され、1951年杉並木根元保護工事が完成された。

5. 観光地の成熟と分化

日光の観光地の成熟過程では、古い機能の宿泊施設のイノベーションとアクセス手段の発展によって大衆化が生じ、日光町の大衆化の進展によって観光地の分化が発生した。日光町は大衆観光地として地域経済が成長したが、他方、外国人避暑客の中禅寺湖への移転によって中禅寺湖地域では長期滞在のサブカルチャが生まれ、外国人避暑地として確立した。図2は日光の観光地の成熟と分化を表すものである。

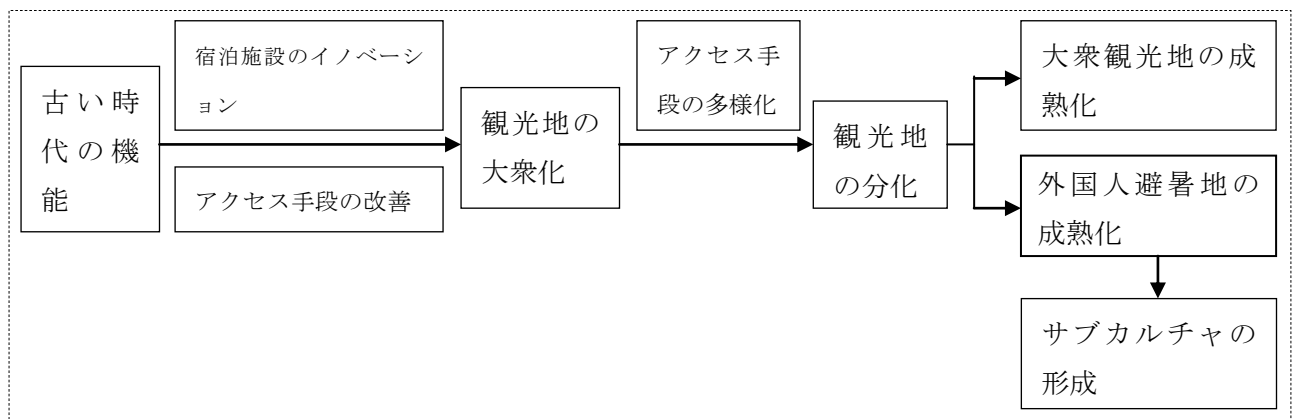


図2 日光の観光地の成熟と分化

PLC モデルにおいては、導入期—成長期—成熟期—衰退期のライフサイクルにおいて、日光の

観光地としての成熟と分化は導入期から成熟期への過程として現れていると推測される。

また、Plog モデルにおいては、日光の観光地として大衆化がアロセントリックな傾向から二アー・アロセントリックに移行する過程にあたり、日光の観光地としての成熟とともに外国人避暑客の需要に対応し中禅寺湖地域の発展は観光地の多様性が求められる段階で、ミドセントリックに移行する過程にあたりと推測できる。

6.まとめ

以上を踏まえて、日光地域においては鉄道の開通を契機とした避暑地から観光地への変容、奥日光（中禅寺湖）においては外国人別荘地としての形成を以下のようにまとめられる。

一、アクセス手段の発展によって、日光への来訪者のモビリティの利便性が向上した。来訪者の増加によって、日光の宿泊施設のイノベーションが生じ、受け入れ側の受容能力が拡大した。それによって、日光においては観光地としての大衆化が生じ、観光の質も変化した。

二、アクセス手段が発展しつつ、多様化段階に入り、利用の利便性がさらに向上した。利用者の階層と滞在スタイルの変化によって、日光は大衆観光地として成熟するとともに、避暑客の転出によって、観光地の分化が生じた。

三、日光の避暑客の移動によって、新しい避暑地（奥日光）が出現し、日光全体の観光地の範囲が拡大し、分化・特化も進展した。新たに出現した避暑地では別荘地開発が進み、新しい滞在スタイルの成熟化とともに、サブカルチャが形成し、日光の外国人避暑地の位置を代替した。

¹ 新城常三 (1971)『庶民と旅の歴史』日本放送出版協会 pp.14-15

² Plog, S.C. (1972) "Why destination areas rise and fall in popularity. Paper Presented at the Southern California", Chapter of the Travel Research Bureau

フィリップ・コトラー, ジョン・ボーエン, ジェームス・マーキンズ(著), 白井 義男 (翻訳), 平林 祥 (翻訳) (2003)『コトラーのホスピタリティ&ツーリズム・マーケティング』、ピアソン・エデュケーション

³ 野瀬元子 (2008)「日光、箱根を対象とした観光地形成過程についての考察——観光資源、交通環境と初期段階の外国人利用の差異に着目して——」『東洋大学大学院紀要 45』 pp. 31-56

⁴ 村形朋子(1985)「フェノロサの日光旅行日記」『人文』第31集 京都大学教養部

⁵ イザベラ・バード (著)、時岡 敬子 (翻訳) (2008)『イザベラ・バードの日本紀行 (上)』 講談社

⁶ 『読売新聞』1979年1月29日朝刊、6月26日朝刊

⁷ 村形朋子(1985)「フェノロサの日光旅行日記」『人文』第31集 京都大学教養部 pp.162-163

⁸ 同上6『イザベラ・バードの日本紀行 (上)』p141

⁹ 運輸省鉄道総局観光課 (1971)『日本ホテル略史』運輸省観光部

¹⁰ 永井 護 (1991)「観光地における交通の変遷と交通システムの試案——日光をケーススタディとして——」『国際交通安全学会誌』Vol.17, No.3 特集/遊びと交通

¹¹ 同上7 永井 護 (1991)

¹² 『読売新聞』1891年5月29日朝刊

¹³ 同上9『日本ホテル略史』

(2015年6月30日受理)