

日光市街における宿泊施設の立地と変容

江田真澄* 大間淑江* 三好万喜*
横澤まりな* 片柳 勉**

キーワード：観光、宿泊施設、立地、モータリゼーション、日光

I はじめに

1970年代以降に急速に進展したモータリゼーションと高速交通網の整備は地域間の時間距離を短縮し、それまで宿泊を必要としていた観光地を日帰り可能な観光地へと変えた。また、観光そのものも、慰安を目的とした団体旅行に替わりスポーツやレクリエーションを中心とした個人旅行が主流となるなど多様化してきた（日本交通公社調査部編，1994）。こうした観光を取り巻く環境の変化に対し、既存の宿泊施設も対応を余儀なくされてきたと考えられる。

わが国における宿泊施設の立地変容に関する地理学的研究は、様々な観光地と都市を事例として蓄積されてきた。観光地理学の分野では、石井（1977）や淡野（1985）が、宿泊施設を指標として観光地の形成・発展過程を明らかにした。また、都市地理学の分野では、松村が盛岡市、新潟市、仙台市を事例に、都市内部構造と関連づけて宿泊施設の立地特性を論じている（松村，1991；1993；1996）。このほか、石澤ほかが長野市において同様の研究を行っている（石澤・小林，1991）。このうち、松村の一連の研究、石澤ほかの研究は、宿泊が業務と観光によって構成される拠点性の高い大規模な都市を事例としたものである。こうした大規模な都市においては、宿泊機能が地域経済全体に占める割合は比較的小さいのに対して、地域経済の多くを観光に依存する中小の観光都市では、宿泊機能が地域経済に与える影響は大きく、また都市内部構造に対する影響も大きいと考えられる。しかしながら、中小の観光都市を事例とした研究は少ない。

そこで本研究では、観光都市の宿泊施設が、第2次大戦以降の社会的・経済的環境の変化にともないどのように変容してきたかを明らかにするとともに、宿泊施設を

指標として都市内部構造の変容の一端を明らかにすることを目的とする。調査地域は栃木県日光市の市街地とし、2000年11月にそこで営業するすべてのホテルと旅館に対して聞き取り調査を行った。

II 日光における観光の現状

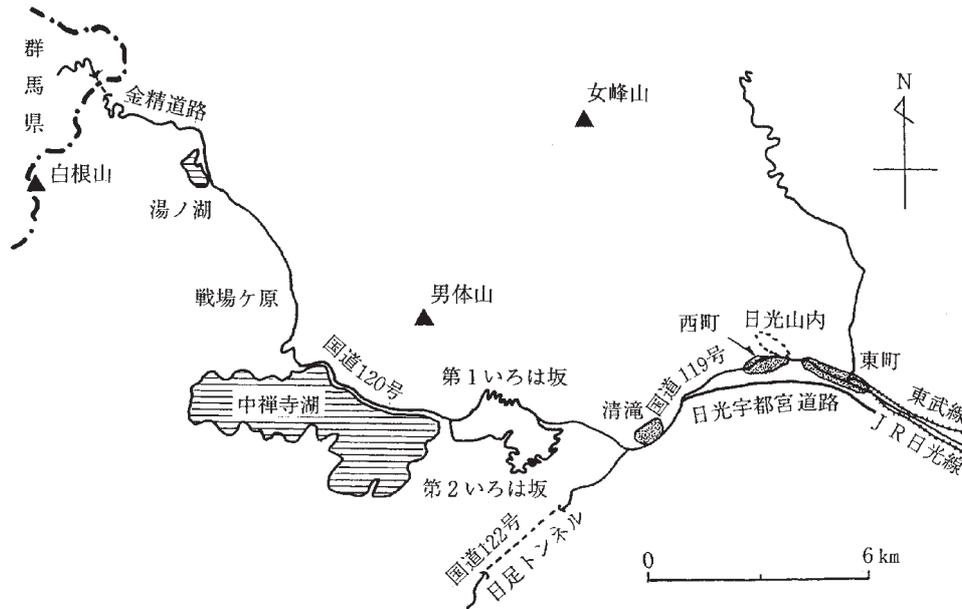
1. 観光地としての日光

日光市は、東京から北へ約150km、栃木県の北西部に位置する観光都市である。東京とは東武鉄道、JR日光線（東北本線経由）、日光宇都宮道路（東北自動車道経由）によってそれぞれ2時間程度で結ばれている。日光国立公園の一角を占める日光市には、中禅寺湖、男体山、戦場ヶ原などの自然観光資源と、東照宮、輪王寺、二荒山神社などの人文観光資源が豊富に存在し、これらは国の内外から多くの観光客を引き付けてきた（第1図）。1990年代に入ってから、小杉放菴記念日光美術館・日光田母沢御用邸記念公園などがオープンし、新たな観光資源となっている（第1表）。

日光市の市街地は、歴史的・形態的に東町、西町、清滝の三地区に大きく分けることができる。このうち清滝は、古河電気工業の企業城下町の性格を有し、観光に依存する東町、西町とは性格を異にしている。最も東側に位置する東町は、日光街道の宿場町である鉢石に起源を持つ。町の東端にはJR日光駅と東武日光駅があり、明治期より日光観光の玄関口としての役割を果たしてきた。西町には江戸時代に日光奉行所が置かれ、行政の中心として、また東照宮や輪王寺などの造営に関わった職人の町として発展をしてきた。現在は、日光山内観光の門前として賑わっている。

* 立正大学地球環境科学部 地理学科・学

** 立正大学地球環境科学部



第1図 研究対象地域

第1表 日光市観光関連年表

年	事 項
1945	金谷ホテルなどを占領軍が接収
1951	東照宮本殿、陽明門などが国宝に指定
1952	金谷ホテルの接収が解除
1954	第1いろは坂有料道路が完成
1965	金精有料道路、第2いろは坂有料道路が完成
1968	日光電気軌道が廃止
1970	馬返・明智平間のケーブルカーが廃止
1972	東北自動車道(宇都宮・岩槻間)が開通
1973	清滝バイパスが完成
1978	日足トンネルが開通
1981	日光宇都宮道路が全線開通
1984	いろは坂が無料化
1991	日光自然博物館がオープン
1997	小杉放菴記念日光美術館が開館
1999	「日光の社寺」の世界遺産登録が決定
2000	日光田母沢御用邸記念公園が開園

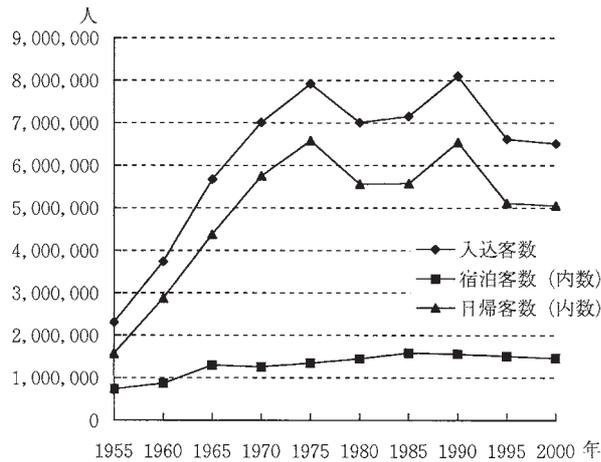
日光市史等より作成

2. 観光客の動向からみた日光の現状

はじめに、観光客の推移から日光における観光の現状をみることにする。第2図は1955年以降の日光市における観光客数の推移を表したものである。これによると、1955年に230万人あった観光客数は、1975年に800万人近くまで増加した。その後、観光客数は一時期700万人にまで減少したものの、1990年に800万人を超えピークを迎えた。しかし、1995年以降は再び減少傾向を示している。観光客数が伸び悩むなか、宿泊客数は1975年から

1985年まで微かながら増加した。しかし、その後は観光客数と同様に減少の傾向にある。

日光市における観光客数は、1975年までの急増期とその後の停滞期に大きく分けることができる。観光客の急増期にあたる1975年頃までは、日本は高度経済成長期にあり、全国的に観光需要が増大した時期である。また、日光では1954年に第1いろは坂有料道路が、1965年に第2いろは坂有料道路と金精有料道路が相次いで開通し、これにより日光から群馬県の沼田方面へ抜けるルートが



第2図 日光市における観光客数の推移
(日光市観光商工課資料より作成)

完成し、観光客の増加につながった(日光市史, p.915)。しかし、第2図からわかるように、1955年以降の観光客の増加数のほとんどが日帰り客であり、宿泊客数の割合は少ないものとなっている。

次に、1999年における月別・客層別宿泊客数の推移をみる(第3図)。日光市では、5月から11月にかけての宿泊客が多いことがわかる。宿泊客の最も多い月は8月で、約23万人となっている。また、5月から10月にかけて学生団体客の宿泊が多くなる。一方、冬期の12月から4月にかけては宿泊客の総数は5万人から8万人の間で推移する。4月の宿泊客数は約5万人と最も少なく、ピーク時である8月の約4分の1にすぎない。また、学校が学年末と新学期をむかえる3月、4月は学生団体客が極端に減少する。

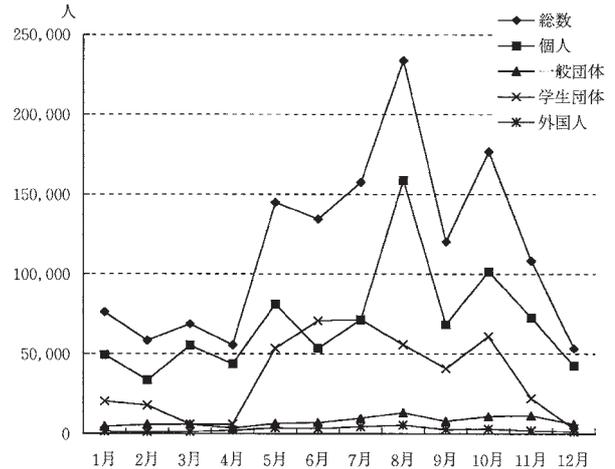
日光市にある宿泊施設にとって、冬期のスキー・スケート客を確保することを含め、宿泊客数の季節変動をいかに小さくするかが課題といえよう。

次章では、観光客や宿泊客の動向を踏まえ、日光市街における宿泊施設の立地の変化とその要因を考察する。

Ⅲ 日光市街における宿泊施設の立地変容

1. 日光市街における宿泊施設の分布

第4図は、2000年11月現在の日光市街における宿泊施設の分布を示したものである。また、第5図は宿泊施設の開業年別分布を表したものである。あわせて1968年以降に廃業した宿泊施設の位置を示し、高度経済成長期以降の宿泊施設の分布の変化をとらえた。観光客が急増していた1968年の時点では、東町と西町の全域にわたって宿泊施設が立地していた。その後、2000年までに東町と



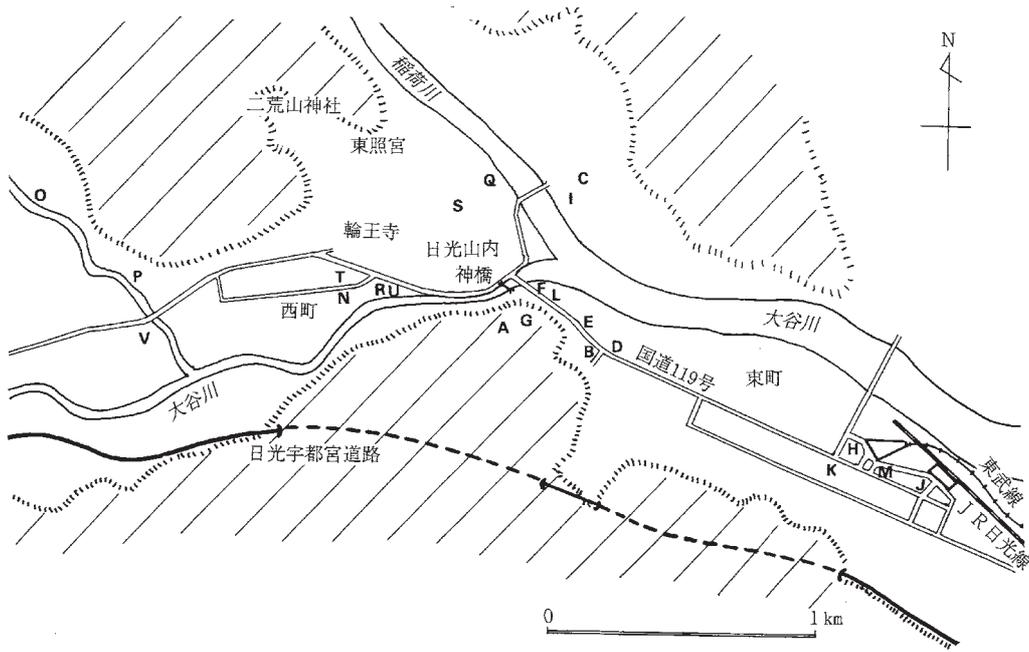
第3図 日光市における月別・客層別宿泊者数の推移(1999年)
(日光市商工観光課資料より作成)

西町で19軒の宿泊施設が廃業した。一方、1968年以降に開業したものは東町・西町全体でも3軒にすぎなかった。これにより、日光市街における宿泊施設数は41軒から22軒へと大きく減少した。第5図から、1968年以降に廃業した宿泊施設の多くが国道119号に沿っていたことがわかる。東町では、日光駅と神橋の間で11軒の宿泊施設が廃業した。また、西町では、地区の北部を通る国道119号沿いの宿泊施設が廃業している。こうしたなか、日光山内とその隣接地域では、1968年以降に新たに3軒の宿泊施設が開業した。

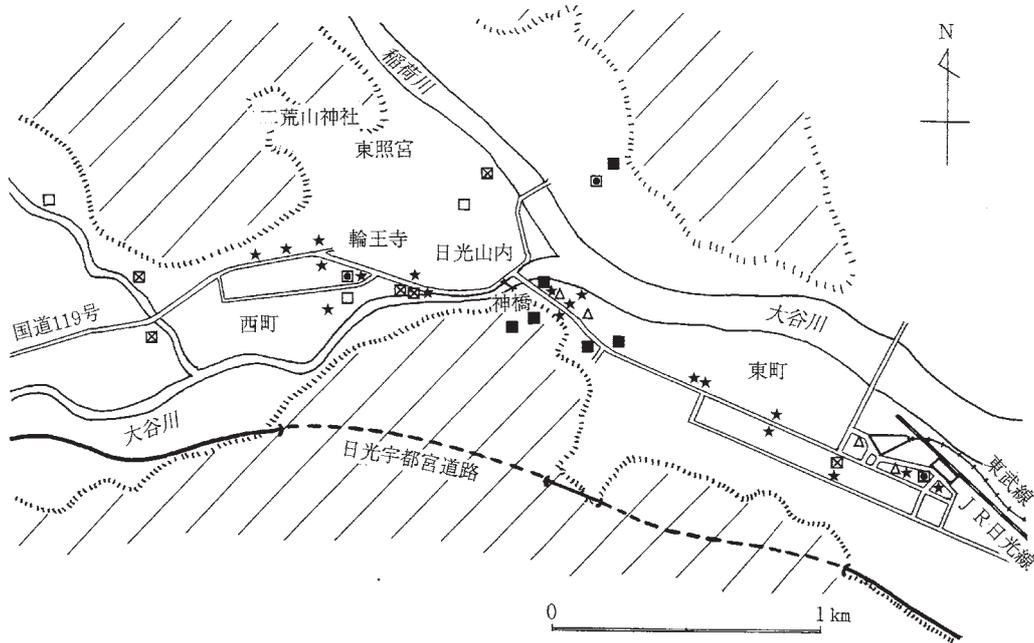
日光市街では、1968年以降に19軒の宿泊施設が廃業したことにより、神橋を中心とする半径600mの範囲内に15軒の宿泊施設が集約されることになった。このほか宿泊施設は、日光駅周辺に4軒、西町の西部に3軒みられるだけである。1968年に宿泊施設が立地していた東町の中心付近と西町の北部は、宿泊施設の空白地区となっている。宿泊施設の分布から日光市街地の地域構造をみると、1968年以前は市街地全体で宿泊機能を有していたが、現在は神橋周辺に一極集中しているといえよう。

2. 宿泊施設の立地変化の要因

本節では、宿泊機能が神橋を中心とする地域に集約された要因を考察する。第6図は、日光市への交通機関別入込み客数の推移を示したものである。1955年には、観光客全体の約半分が国鉄(現JR)を、また全体の約3分の1が東武線を利用して日光へやって来た。しかし、自家用車を利用してやって来る観光客数が急激に増加し、ピーク時の1990年には全観光客の8割以上が自家用車の利用客であった。これらの数字の変化はモータリゼーションの進展と軌を一にするが、日光市街の宿泊施設になん



第4図 日光市街における宿泊施設の分布
(現地調査により作成)
A~Vは第2表に対応する。



- | | |
|---------------|----------------|
| ■ 1900年以前 | □ 1968年以降 |
| ◻ 1901年~1945年 | △ 開業年不明 |
| ◻ 1946年~1967年 | ★ 廃業 (1968年以降) |

第5図 日光市街における宿泊施設の開業年別分布
(現地調査により作成)

第2表 日光市街における宿泊施設の一覧

(2000年11月現在)

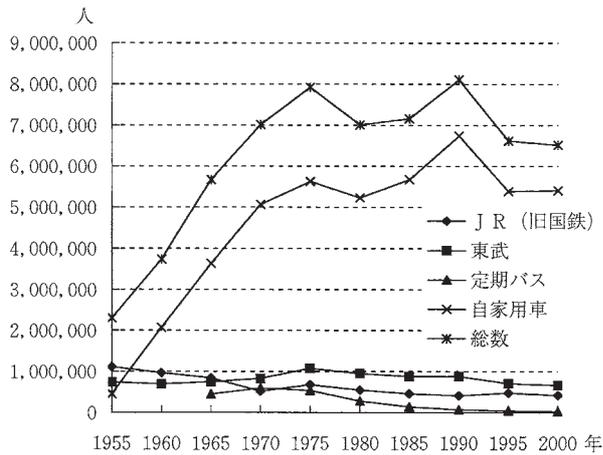
宿泊施設	開業年 / 改装年	収容人員 (人)	駐車台数 (台) 大型バス・乗用車	設 備	外国人 宿泊客率 (%)
A	1873 / 1893・1935・ 1936・1937・1962・ 2000	一般 143	可・60	洋風レストラン・ 和風レストラン・ ラウンジ・バー	5
B	1872 / 1990・1991	一般 50	不可・5	なし	10
C	1898 / 1997	一般 130 団体 160 学生団体 300	10・50 (Iと共同)	売店・ラウンジ・ バー・舞台付大広 間・中広間・家族風 呂・運動場	0
D	1880年代	一般 50	-	-	-
E	-	一般 30	不可・5	ラウンジ・食堂	-
F	1868 / 1995	一般 130	不可・20	会議室・ラウンジ・ 和風レストラン・ ゲームコーナー	10
G	1868 / 1964	一般 100	-	-	-
H	-	一般 25	-	-	-
I	1945 / 1990	一般 110	10・50 (Cと共同)	会議室・食堂・ バー・ゲームコー ナー・大広間	10
J	1926 / 1983・1995	一般 200 団体 120 学生団体 350	15・50	会議室・売店・ゲー ムコーナー・大広間	10
K	1949 / 1987	一般 80	4・20	会議室・売店・ラウ ンジ	1.5
L	- / 1991	一般 150 団体 200	-・10~	会議室・売店・ラウ ンジ・ゲームコー ナー・展望台	10
M	-	一般 25	-	-	-
N	1996	一般 250	6・50	会議室・売店・ラウ ンジ・宴会場	2
O	1995	一般 102	4・30	会議室・売店・ラウ ンジ・レストラン・ ゲームコーナー・大 宴会場	2~5
P	1959 / 1999	一般 171	不可・30	会議室・売店・ラウ ンジ・レストラン・ バー・ゲームコー ナー・大小宴会場・ 多目的ホール	0.1
Q	1948 / 1986	一般 85 団体 100	2・30	売店・大広間	0.5
R	1957 / 1985	一般 80	-・30	会議室	5
S	1986 / 1999	一般 150	6・30	会議室・売店・ラウ ンジ・レストラン・ バー・ゲームコー ナー・大広間	0.5
T	1906 / -	一般 120	12・50	売店・ラウンジ・大 広間	0.1
U	1950 / 2000 (新築)	一般 130	3・30	会議室・売店・ラウ ンジ・ラーメンクラブ	0.1
V	1948 / 1979	-	-	-	-

- はデータなし。

A~Vの記号は第4図に対応する。

、 、 は、同一記号が同経営者であることを示す。

(聞き取りにより作成)



第6図 利用交通機関別入込み客数の推移
(日光市観光商工課資料より作成)

らかの影響を及ぼしたと考えられる。

鉄道利用客が多かった時期には、東町の東端に位置する国鉄と東武の両日光駅は日光観光の玄関口としての役割を担い、両駅前とその周辺には多くの宿泊施設が立地していた。しかし、自家用車で来訪する観光客が増加するのにもとない、両駅の日光観光の玄関口としての役割は急速に薄れていった。また、第1いろは坂をはじめとする有料道路が相次いで開通したことにより、観光客は日光市街に宿泊しなくても奥日光へ直行できるようになった(日光市史, p.924)。これにより、日光市街で営業していた宿泊施設が廃業するに至った。一方、自家用車で来訪する観光客のために、駐車場を確保することが宿泊客を確保するうえで必要不可欠になった。1968年以降に廃業した国道119号沿いの宿泊施設は、宿泊のみを提供するものが大部分で、駐車場は十分に確保されていなかった¹⁾。これに対し、現在営業している宿泊施設の多くは自家用車を移動手段とする宿泊客のための広い駐車場を確保している(第2表)。自家用車を移動手段とする観光客にとって、公共交通機関の利便性の高さは宿泊施設を選ぶ基準ではなくなったといえよう。

3. 宿泊施設の取り組み

1985年以降に宿泊客数が伸び悩むなか、各宿泊施設では利用客増加のための取り組みがなされている。聞き取りを行った宿泊施設の多くでは、宿泊客の確保のため複数の旅行会社と提携している。また、インターネットによる情報提供を行っているところもある。さらには、宿泊客の少ない12月から2月にかけては、地元住民に宴会場として提供するほか、忘年会シーズンのメニューを工夫するなどの営業努力がみられる。このほか、改装によ

て宴会場や会議室などの付帯施設を充実させたり、駐車場の拡張を行っているところもある。西町に新たに開業した宿泊施設はいずれも広い駐車場を有し、自家用車の利用客に対応している。

1999年に日光の社寺が世界遺産に登録され、以前にも増して日光を訪れる外国人観光客が増加したが²⁾、各宿泊施設における外国人宿泊者数の割合をみると、東町の新橋付近の宿泊施設で全宿泊者数の1割を占め、西町の宿泊施設ではほとんど訪れないということが大半であった。今後は外国人の宿泊客を増やすことも課題としてあげられよう。

IV おわりに

以上、日光市街における宿泊施設の立地と変容についてみてきたが、結果は次のようにまとめることができる。

日光市街に立地する宿泊施設は、1968年の時点では東町と西町の全域にみられたが、2000年11月の調査では新橋を中心とする半径600mの範囲内に集中していた。1968年以降に廃業した宿泊施設の位置をみると、西町、東町ともに国道119号沿いに立地したものが多かった。一方、日光山内とその周辺では新たに開業した宿泊施設がみられた。

宿泊施設の分布から日光市街地の地域構造の変化をみると、1968年以前は市街地全体で宿泊機能を有していたが、2000年時点では新橋周辺に一極集中している。

1968年以降に廃業した宿泊施設は、宿泊機能のみを有したものが大部分で、駐車場も確保されていなかった。これに対し、現在営業している宿泊施設の多くは、改装によって宴会場や会議室などの付帯施設を充実させたほか、広い駐車場を確保するなど自家用車を利用する宿泊客の確保に努めてきた。

観光客にとって、公共交通の利便性の高さは必ずしも宿泊施設を選ぶ基準ではなくなった。したがって、鉄道を利用する観光客を対象とした市街地の宿泊施設の廃業が目立つところとなったと考えられる。日光市街における宿泊施設の立地の変化は、モータリゼーションの進展にともなうものであった。

謝 辞

本稿の作成にあたっては多くの方々にご協力をいただいた。現地調査にあたっては、日光市図書館、日光市役所、ならびに旅館・ホテルの皆さまにご協力いただいた。記して感謝申し上げます。なお、本稿は3年次の授業「セミナーおよびフィール

ドワーク」(2000年度)で行った現地調査の成果であり、内容の一部は2001年度第56回立正地理学会研究発表大会で発表した。

注

- 1) 廃業した宿泊施設の跡地利用調査および聞き取りによる。
- 2) 観光商工課での聞き取りによると、日光を訪れる外国人観光客は日本に在住して仕事をしている外国人が大半を占めているという。

文 献

石井英也 (1977) : 白馬村における民宿地域の形成. 人文地理, 29, 1-25.

石澤 孝・小林 博 (1991) : 都市における宿泊施設の立地と推移 長野市を事例として . 東北地理, 43, 30-40.

淡野明彦 (1985) : 沿岸域における民宿型観光地域の形成 三重県鳥羽市相差地区の事例 . 地理学評論, 58, 19-38.

日光市史編さん委員会編 (1979) : 『日光市史下巻』. 日光市.

日本交通公社調査部編 (1994) : 『観光読本』. 東洋経済新報社.

松村公明 (1991) : 盛岡市中心市街地における宿泊施設の分布パターン. 地域調査報告, 13, 175-189.

松村公明 (1993) : 新潟市における宿泊産業の立地展開. 地域調査報告, 15, 57-66.

松村公明 (1996) : 仙台市における宿泊機能の立地特性. 地学雑誌, 105, 613-628.

The Locational Changes of Hotel Facilities in Nikko

Masumi EDA, Yoshie OHMA, Maki MIYOSHI, Marina YOKOSAWA, Tsutomu KATAYANAGI

Department of Geography, Faculty of Geo-Environmental Science, Risscho University

Keywords : tourism, hotel facilities, location, motorization, Nikko