

鉄道会社の旅客誘致と社会集団

——戦前の奈良におけるツーリズムの拡大過程を事例に——

慶應義塾大学 菅沼明正

1. 目的と方法

本報告は、近代日本における宿泊旅行の大衆化（社会階層を限定しないという意味）が、鉄道会社による社会集団へのアプローチによって進展したことを示す社会史研究である。近年の歴史研究では、鉄道会社の旅客誘致により大正後期頃から都市部のツーリズム（主に日帰り旅行）が拡大し、1930年代に宿泊旅行も含め大衆化が進展したとされているが、その経緯については未解明な部分が多い。そこで本報告では、鉄道会社（国鉄・私鉄資本）の旅客誘致方法の傾向を整理した上で、1930年代の奈良を事例に宿泊旅行の拡大の経緯を検討したい。

2. 結果

- ・戦前の高格差社会での宿泊旅行の大衆化は、昭和恐慌後に経営方針を転換した国鉄が、団体客獲得のため、都市・農村問わず社会集団（各種団体や組合）に対し営業活動・旅行会の組織化・積立旅行の普及を行ったことで進展した（経済史の蓄積によれば、重化学工業の伸張は、都市部の所得格差を小さくしたが、農村部の生活水準に大幅な変化はない）。
- ・都市部（近郊）のツーリズムは、鉄道会社の旅客誘致を背景に、私鉄資本の路線網の圏内では日帰り旅行が、圏外では長距離輸送力を活かした国鉄によって宿泊旅行が拡大したと整理されているが、奈良への宿泊旅行は1930年代、国鉄・私鉄資本双方の社会集団への誘致活動により増加した。
 - ・国鉄は、信徒集団である天理教信徒の団体輸送を行った。奈良県外からの延べ宿泊者数は、1930年代の前半から後半にかけて、天理教本部のある旧丹波市町が県全体の五～八割を占めた。
 - ・私鉄資本の大阪電気軌道（現、近鉄）は1935年から、利益率低下を背景に、東京府の伊勢参宮旅行の実施小学校の校長らに対し、同社路線を利用した榎原参宮を行うよう働きかけた。当時の東京からの榎原参宮児童数は1300人程度だったが、その後、同地域からの参宮旅行は「伊勢神宮・榎原神宮・桃山御陵」、いわゆる「伊勢・奈良・京都」型へとシフトした。

3. ディスカッション

人口減少・高齢化・産業の空洞化が同時に進む「地方」では、ツーリズムによる地域振興に寄せられる期待が大きく、観光現象を扱う観光社会学からの「持続可能な観光」や「観光まちづくり」に関する研究が望まれている（遠藤・堀野編 2010）。ニューツーリズムが注目されて久しいが、「団体」ではなく「個人」を対象とする意味合いが強いこのツーリズムは（手島 2008）、経済効果が出にくいいため、実施継続を断念する事例も報告されている。一方で、「団体旅行」の代名詞の一つである修学旅行は、現在も尚、1960年頃までに作られたスキーム（関東圏の公立中学校の場合：JTBによる斡旋・日本修学旅行協会を介したJR主導の日程調整）を使い、広く実施されている。「マスツーリズム」という言葉には、社会階層を限定しないという大衆化と、旅行者の量的拡大の二つの意味があり、ニューツーリズムに対立するものではない。社会集団を基盤として宿泊旅行の大衆化が進展した歴史的経緯は、「持続可能な観光」を考えるヒントになるのではないだろうか？

参考文献

- 遠藤英樹・堀野正人編, 2010, 『観光社会学のアクチュアリティ』 晃洋書房。
平山昇, 2015, 『初詣の社会史 鉄道が生んだ娯楽とナショナリズム』 東京大学出版会。
手島廉幸, 2008, 「マスツーリズムの歴史的変遷と今後の行方」『日本国際観光学論文集』 Vol.15。