

訪日外国人観光客に対する「英国的」風景の価値

— アーネスト・サトウと奥日光を中心に —

社会マネジメント学科 湧 口 清 隆

1. はじめに

2015年9月に相模女子大学の地域協働活動の視察で群馬県沼田市利根町(旧利根村)の多那地区、老神地区を訪問したことをきっかけに、大学が(一財)農村企画開発委員会、農山村振興推進支援委員会とともに進めてきた利根町の地域活性化事業に協力してきた。その中で20回以上現地を訪ね、地域資源の発掘などにかかわってきた。ところが、老神温泉関係者と一緒に地域の歴史、地理、文化などを探っていく中で大きな疑問に直面した。

老神温泉は、国立公園尾瀬の玄関口近くに位置する温泉郷であり、全盛期の昭和60(1985)年代には露天風呂ブームに乗ってゴルフ客、スキー客を中心に多数の宿泊客を集めた。当時は20軒を超える宿泊施設があったが、2021年時点で15軒に減少している¹。尾瀬への入口は福島県側、新潟県側もあるが、群馬県側では沼田市から片品村に入り行き止まり感が強い²。しかし、片品村は「日本ロマンチック街道」として知られる国道120号線を通じて金精峠を越えて日光とつながっている。尾瀬から日光への通り抜けが可能であるにもかかわらず、このルートの知名度は低く、2017(平成

¹ 矢野 詩織「女剣士・中澤琴の出身地。川の底に眠る伝説の温泉を訪ねて、群馬『老神温泉』へ」和楽web、<https://intojapanwaraku.com/travel/79985/> (2022年2月7日閲覧)。

² コロナ禍直前の2019年度の尾瀬入山者24.7万人のうち約2/3の17.3万人が群馬県側の大清水口、鳩待口を利用していた。平成以降(1989年～)の入山者のピークは67.75万人である(以上、環境省関東地方環境事務所[http://kanto.env.go.jp/oze_nyuzan_R1.pdf] [2022年2月7日閲覧]による)。福島県側からの入山者は1986年の野岩鉄道会津鬼怒川線の開通以降急増した。

29) 年3月策定の『沼田市観光基本計画』によれば、老神温泉近くの吹割の滝の訪問者で日光を周遊している者の割合は6月で10%、8月で20%、10月は記載なしとごくわずかである³。金精峠は冬季に道路閉鎖されることも知名度を下げる一因かもしれないが、少なくとも発売されている日本語のガイドブックを見る限り、登山ガイドを除き、日光と尾瀬・沼田は別本であり、周遊型とは認識されていない。

ところが、金精峠や日光白根山の脇を通る国道120号線のルートは欧米人観光客には150年前から知られたルートであり、国道120号線の原型を形作る上で欧米人観光客の存在は不可欠であった。現在でも環境省日光湯元ビジターセンターのハイキングコースのサイトを見ると、日光白根山の案内は英語版しかなく、日本語版は中禅寺湖や戦場ヶ原、湯ノ湖など奥日光の案内にとどまっている⁴。

なぜ日光白根山・金精峠越えルートは日本人には関心がないにもかかわらず、欧米人観光客の心を引いたのであろうか。また、このルートは今日、日本人からも訪日外国人観光客からも忘れ去られてしまったのであろうか。日本人の視点で発掘した観光地は果たして訪日外国人の魅了するのであろうか。本稿では、アーネスト・サトウの著作や『利根村誌』などを手がかりに、これらの疑問に答を見出していきたい。

2. 日光白根山・金精峠越えルートの誕生

国道120号線の日光市から片品村、沼田市の間の日光白根山・金精峠越えルートはどのような経緯で誕生し、訪日外国人に知られるようになったのであろうか。

幕末以降、日光を初めて訪問した欧米人は1870年の英国ハリー・パークス公使夫妻らである⁵。パークス夫妻はそれより前の1867年秋に富士登山を経験しており（富士登山をした最初の欧米人は前任の英国公使ラザフォード・オールコック卿である）、日本各地の山に登っている。幕末から明治初期には、外国人の国内旅行は厳しく制限されており、原則として外国人居留地から概ね40kmを超える外出は許されておらず、それを越える旅行の際には内地旅行免状が必要であった。しかも免状の付与も、学術

³ https://www.city.numata.gunma.jp/_res/projects/default_project/_page_/001/006/983/kankoukihonkeikaku3.pdf (2022年2月7日閲覧)。

⁴ 環境省日光湯元ビジターセンター (<http://www.nikkoyumoto-vc.com/hiking/>) (2022年2月7日閲覧)。

⁵ 飯野達央 [2016] p.46、pp.52-53。

目的や療養目的に限られていた。1874年には「内地旅行規則」が制定され、1875年には箱根、熱海、富士、伊香保、日光への療養目的の旅行に対し「外国人内地旅行免状」が付与されるようになった。そのような制限下で、英国が明治維新成功の立役者である点とパークス公使の公使館運営方針に基づき、アーネスト・サトウら英国公使館関係者は免状を取得し、国内各地の訪問を重ねていた。

1870年のパークス公使夫妻の日光訪問では、「日光山参詣の予定を急遽変更して中禅寺湖へと向かっている。これは、登山を趣味としていた夫妻は、まず日光の自然美を愛でたいと思つてのことであろうが、当時の中禅寺湖は聖地とされ、女人禁制の地であった。女人禁制を破り華嚴の滝や聖地中禅寺湖の雄大な風景を眺め、パークス夫妻やアストンは故郷の湖水地方の風景と中禅寺湖の風景を重ね合わせていたのだろう」⁶。パークス夫妻らは日光の帰路、足尾や高崎、軽井沢にも足を延ばしている。「当時の軽井沢は、一面が草原で荒野と呼ぶにふさわしい場所であったが、逆にこの素朴な風景がスコットランドの原野を思わせ、明治20年代になると、英国公使館付宣教師であったアレキサンダー・クロフト・ショーなどにより『避暑地軽井沢』の扉が開かれていった」⁷。自然愛を評価する思想は19世紀前半の英国ロマン主義運動の中で開花していったが、彼らがまさにそのような時代の文化の中で育ってきたことが日本の自然美の発見につながったのであろう⁸。

一方、アーネスト・サトウは1872年3月に、代理公使のフランシス・アダムズと画家のチャールズ・ワグマンとともに初めて日光を訪問した。日光に到着すると早速、日帰りで中禅寺湖に足を延ばし、帰路、裏見ノ滝に立ち寄っている。当時の日記には、中禅寺湖に関し、「濃密な森に覆われている急峻な山に囲まれた絵のような湖である。荒廃した家屋が立ち並んでいるがかつて巡礼たちに使わせていたもので、十二人からなる組合の一人が五日おきに交替で日光からやって来て管理している。銅でできた鳥居が観音を祀った社の前にあった。男体山、現在は二荒山と呼ばれている山はこの地点から登る」という記述がある⁹。アーネスト・サトウは1874年9月にも中禅寺湖を

⁶ 飯野達央 [2016] p.58。

⁷ 飯野達央 [2016] p.59。

⁸ 飯野達央 [2016] も幕末から明治初期にわが国に滞在した英国人の欧州での足跡をたどりながら、同様の見方をしている。

⁹ A. サトウ [1992] p.18。

訪ね、この時は湯元温泉の吉見屋に宿泊している。植田孟縉編纂の『日光山誌』をもとに日光を開山した勝道上人（735年生－817年没）の足跡をたどっている。これらの訪問を踏まえ、1875年には外国人向けに『日光案内』（A Guide Book to Nikko）を著わし、その中で「箱根の芦ノ湖よりも画趣に富んでいる」と中禅寺湖の風景を紹介した。

この時点では、アーネスト・サトウは湯元から金精峠を越える行程を歩んでいない。金精峠越えの行程に挑むのは、1877年秋のことである。1877年9月22日に、赤城山麓の溝呂木から赤城山を經由し、五輪峠を越えて現在の沼田市利根町に位置する南郷に泊まった。翌23日に南郷から藺原、老神、高戸谷、追貝、須賀川を経て小川温泉に向かった。南郷から老神に至るルートとしては穴原経由と藺原経由の2ルートがあったが、川沿いを歩き藺原を通っている。ただし、日記には穴原への分岐の記述がある。24日には、日光白根山経由で湯元に抜ける計画で、高齢の地元案内人とともに小川温泉を出発した。しかし、1872年～73年に噴火したばかりの白根山に登るものの、霧の中で遭難し、外山沢で野宿。翌25日、途中で捜索に来た人夫の吉松らに出会い、金精峠経由で湯元温泉に下りることができ、吉見屋に宿泊した¹⁰。

金精峠ルートが開拓されたのは1873年のことであった。『利根村誌』によると、「明治となって行政組織が県、郡と整えられると、沼田町に郡役所が置かれ、政治、経済が沼田を中心に組まれたので、東入二十三カ村の交通は会津県道中心になって来た。沼田との間にある数坂峠を改良して馬車を通すことが当谷発展の鍵となり、東村、片品村の悲願であった。東小川の千明森歳は明治六年十月に金精峠道を切開いて、日光から沼田へ、行止りでなく抜けられるようになり、日光に遊ぶ外人も金精を越えて当谷に入って来る。数坂改良を町村制施行されると着手した」とある¹¹。

この「会津県道」とは、「沼田会津街道」と呼ばれる道路のことである。『利根村誌』には、「明治二十一年九月藺原村誌稿では『会津県道 生枝－数坂－大原新町－六尺 險坂ニシテ平坦ナク迂曲登降ノミ、東二十町村ノ民ハ物産ヲ転出需用ヲ輸入スル等 仙ニ通路ナク皆本道ヲ往来シ、又下野日光山湯ノ湖等へ遊客貴顕西洋人等ノ道行モアリテ最モ必要ノ道路ナリ』とある。以上からして幅は六尺－九尺道、二メートル位の山道で約四・三キロメートルが大原と〔数坂〕峠の距離である。…この道は真田氏の

¹⁰ A. サトウ [1992] pp.60-71。

¹¹ 利根村誌編纂委員会 [1973] p.894。

後は東入りが代官領（天領）となって沼田藩でなくなったので、沼田より大間々往還としてより重要視され、活用されてきた。明治となって再び沼田との往来が多くなって来たのである」とある¹²。戦国末期から江戸時代初め、沼田が真田家の領地であった頃には使われていたルートであったものの、1681年に沼田・真田家が改易になると、沼田会津街道の利用は大きく減少し、政治・経済的な結びつきから桐生、大間々から南郷を経て沼田に至る大間々街道や、日光裏往還、沼田を経由せずに前橋に向かう前橋往還が主たるルートとなった¹³。明治になり、廃藩置県の結果、政治的に沼田との結びつきが強まったことから、現在の現在の国道120号線の原型が形作られることになる。自動車を通れる道に整備が完了したのは、数坂峠を迂回する栗生トンネルが貫通した1920年になってからである。いずれにしても『利根村誌』の記述を見ると、現在の沼田市利根町、片品村にあたる東入地域の産業上のニーズと同時に、明治期に日光から片品、利根、沼田に抜ける外国人の周遊コースとなったことが国道120号線誕生のきっかけとなっていることがわかる。

また、東小川の千明森歳とは、片品村から奥日光一帯の山林地主の千明（ちぎら）家一族で、1847年生まれ¹⁴、金精峠道の開削のほか、丸沼での鱒の養殖、華厳の滝の観光地化などの明治近代化への功績が大きい。その功績は若山牧水の『みなかみ紀行』

¹² 利根村誌編纂委員会 [1973] p.868。

¹³ 「大間々街道は会津裏街道とも呼んでいた。代官時代になると沼田城下とは政治行政は無縁となり、経済関係もあまりなかった。江戸との関係から経済関係は大間々の市場圏に入っていた。沼田会津道を大原から片品川に下り、土橋にて島古井へ渡り、それより山腹を蛇行急坂を登り穴原に出る。穴原からコモギ峠を越え根利に下る。勢多郡黒保根村界のコデヤ峠から楡沢－柏山－大間々町に至る。大間々から平塚、利根川を渡り中仙道、江戸と続く」。(利根村誌編纂委員会 [1973] p.870)

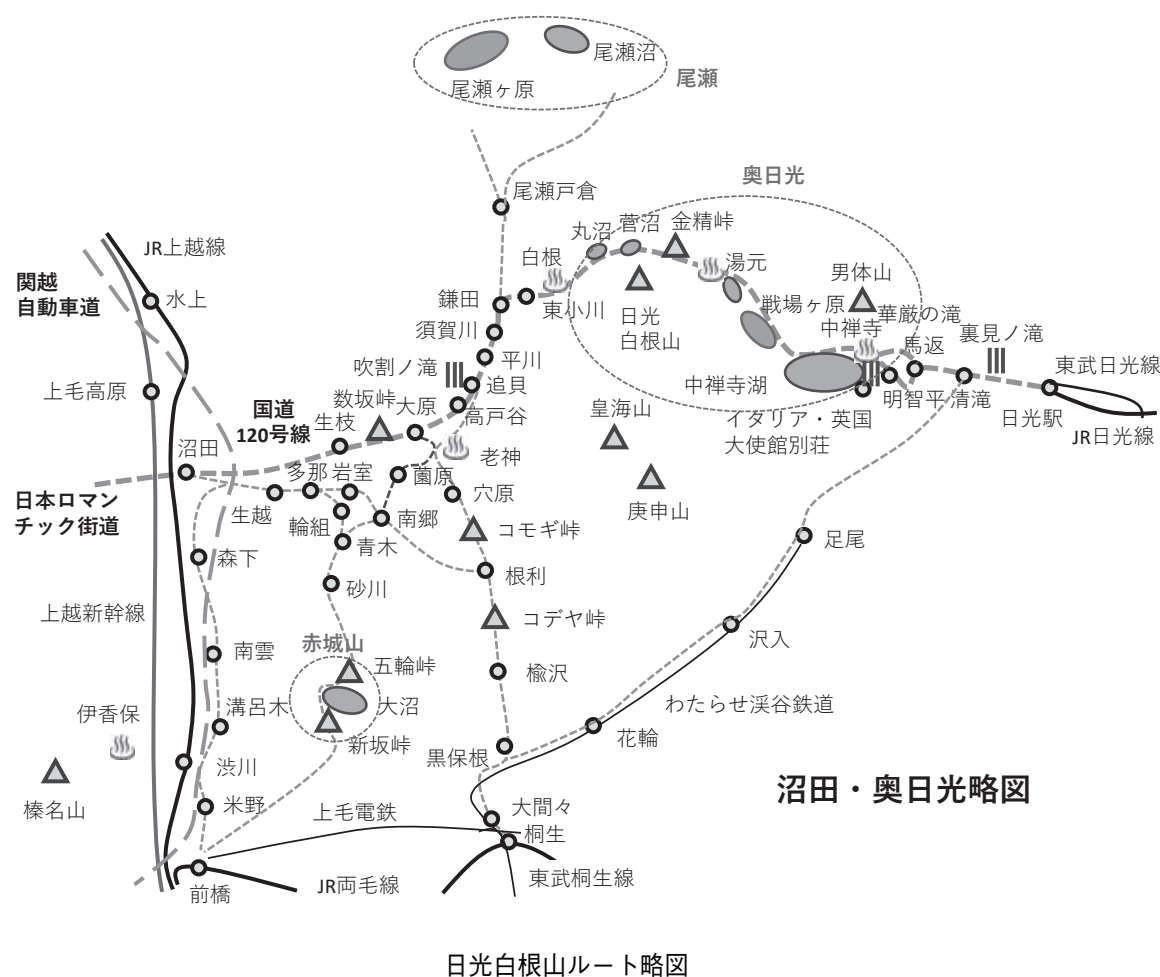
「日光裏往還」とは、「沼田から足尾街道の小中まで十里、山坂峠の山道四十キロメートルである。根利は会津裏街道から大間々の市場に出るので、沼田へはあまり往来しない。他の村々も沼田藩ではないので、むしろ前橋往還の利用が多かった。前橋往還とは貝野瀬から糸井・栃久保・森下…前橋－五料－中山道－江戸とつづく。しかし沼田市場の中心は『まゆ市』であるから、桐生、大間々の商人が多く入り込んで来た。このまゆ荷のため馬方の往来は多く、根利を中心として賃稼も生活の一助になったであろう」(利根村誌編纂委員会 [1973] p.876)。

「沼田から日光へ行くには金精越えがあるがこの道は明治になってからで、それ以前は根利から足尾街道（あかがね街道）に出て日光へ行った」(利根村誌編纂委員会 [1973] p.876)。

¹⁴ 『人事興信録』データベース (<https://jahis.law.nagoya-u.ac.jp/who/docs/who8-14233>) による(2022年2月7日閲覧)。

にも詳しく紹介されている¹⁵。

ところで、上述のようにアーネスト・サトウが1877年秋に東京から老神や小川に向かう際に赤城山を越えたことがわかるが、これは単なる登山趣味が興じた結果と言えるのであろうか。『利根村誌』を見ると登山趣味ではなく、「前橋往還」と呼ばれる当時の標準的なルートであった。前橋往還には「山通り」と「川通り」があり、アーネスト・サトウがたどったルートは「山通り」である。「山通り前橋往還、南郷、青木、砂川、鷹之巣、二本楯、五輪峠、大沼湖畔から新坂峠を前橋に下る。五輪峠中心に扇状形に道があった。根利、高泉沢、一本木峠、五輪峠という前橋道。小松、下水良の赤城道。輪組、多那、生越も赤城越の道があった。年貢米や年貢大豆等の現物に新田



¹⁵ 若山牧水 [2002] pp.134-151には「C-」と表記されているが、千明家をさす。華嚴の滝エレベーターのウェブサイト (<http://kegon.jp/index.html>) を見ると、バナーから千明家関係の施設がわかる。

郡平塚から舟積みして江戸に送った」とあり¹⁶、複数ある「山通り」のうちの1ルートであることがわかる。1881年に刊行されたアーネスト・サトウの『中央部・北部日本旅行案内』によれば、荷物だけ次の宿泊地に送ることが可能であることがわかる¹⁷。『利根村誌』の「川通り前橋往還」の部分には、宝暦14（1764）年に砂川村名主新兵衛が手荷物を別送した際の森下－南雲－溝呂木－米野－前橋の「駄賃表」が紹介されている。そこには「軽尻」と呼ばれた軽荷の半荷（天秤棒で片方の荷物）八貫（約30kg）までの荷物の輸送賃が出ており¹⁸、江戸時代中期に既にこのような旅行手荷物別送システムが機能していたことが見てとれる。

3. 道祖神と金精様

アーネスト・サトウの1877年9月25日から26日にかけての日記には、道祖神と金精様について詳述されている¹⁹。

道祖神については次のように記されている。「今回の旅でディキンズと伊香保から戻る途中で数知れないほど石の道祖神を目にしているし、南郷と小川の間では二つほど見ている。維新によって政府が介入するようになりそれらは取り払われ庚申や二十三夜の多くも禁止された。しかし一昨日私はいくつかの場所でこうしたものを多く見ており、平川付近で五十一六十ほどの道祖神の集合体を常緑樹や針葉樹の木陰で目にしている」²⁰。「伊香保から戻る途中」とは、伊香保から榛名を経て浅間山に登り、草津を経て伊香保に戻る道中をさしていると思われるが、この間に多数の道祖神を見たことになっている。

群馬の石仏に詳しい写真家で郷土史家、沼須人形芝居あけぼの座座長の金井竹徳氏によれば、沼田市利根町の地域では、信濃国高遠の石工集団である「高遠石工」が多く手がけた道祖神と、江戸から北上してきた庚申信仰に基づく庚申塚の2つの文化が入り組んでいるという²¹。会津裏街道と大間々街道が交わる根利や南郷は、江戸時代、日光で働く石工や木工が多数往来したという。その途中、宿泊した際に集落で道祖神

¹⁶ 利根村誌編纂委員会 [1973] p.877。

¹⁷ A. サトウ [2008] pp.275-276。

¹⁸ 利根村誌編纂委員会 [1973] p.877。

¹⁹ A. サトウ [1992] pp.68-72。

²⁰ A. サトウ [1992] p.70。

²¹ 2017年2～3月に実施した農林水産省山村活性化支援交付金事業でのヒアリングによる。

の建立をお願いされて作ったものも数多くあると言われる。

一方、『利根村誌』を見ると、「道行く旅人の安全を祈り、街道筋には道祖神像が路傍によく建ててある。当村には会津大間々街道があるが他町村と比較するとあまり見かけない。これは整理して神社、堂等に集めたとも考えられるがそ



写真1：バス停奥の道祖神

れもあまりないのは生活の苦しさを反映したのであろう」という記述がある²²。しかし、「道祖神の集合体を常緑樹や針葉樹の木陰で目にしている」というアーネスト・サトウの記述は案外的を射ているかもしれない。例えば、「東老神」バス停奥の森の中にひっそりと道祖神が建っているほか、盗難防止のために大々的に公表されていないだけで、今日でも道祖神や庚申塔が残されている（写真1）。

金精様については次のように記されている。金精神社の木造建築の「内部と正面には十五、六個の、主に石でできた男根像がありそのうち一つか二つかは木製のものがあつた。高さは六インチから二十インチくらいで中には奉納金勢大権現と記されたものがあつた。二つの絵にかいたような男根像の奉納物が外に吊り下がっていた。金勢自体がリングであるのかどうかは疑わしい。というのはたくさんの複製が捧げられているのだが私にはどうも金精がすこぶる原型の姿をとどめているように思えるのだ。そのことのはっきりとした真相をつかむことは不可能だ。付近で大量のロマリアを見つけた」²³。「リング」とはインドのシバ神信仰の男根像で子孫繁栄を願うしるしである。

以上のように見てみると、アーネスト・サトウの関心は、自然美そのものにもあるかもしれないが、その自然の中で生きる民やその習慣、心の面にも及んでいることが読み解ける。

²² 利根村誌編纂委員会 [1973] p.892。

²³ A. サトウ [1992] p.72。

4. 戦前の日光白根山・金精峠越えルート

第2節でみたように、日光白根山・金精峠越えルートの発展には、1873年の千明森蔵による開削と外国人観光客の通行者の増加が寄与したことがわかる。ではなぜこの時期に開削されたのか。『利根村誌』ではわからないが、おそらく1872年から73年にかけての日光白根山の噴火の被害が背景にあるのではないかとと思われる。噴火により山岳信仰の中で形作られた旧来の東小川（現片品村）から奥日光に抜けるルートが消失し、新たなルートを開拓する必要があったことに加え、戦場ヶ原でも1フィートの火山灰に覆われ、火砕物が降下し、東小川まで噴出物が流出、利根川でも魚被害が生ずるほどの損害に対し²⁴、生活再建のために新たな生業の必要性があったのではないだろうか。その中で丸沼、菅沼などでの鱒の養殖、製紙産業に向けた木材の供給など、千明家の所有地内で産業振興を図ったのではないだろうか。一義的にはそのために必要な道路として開削され、発展したのではないかと考えられる。

一方、外国人観光客の通行という観点では、アーネスト・サトウのガイドブックによるところが大きい。1881年に出版された『中央部・北部日本旅行案内』（A Handbook for Travelers in Central and Northern Japan）では、「ルート27 伊香保、草津、その周辺」の中の「沼田・片品川溪谷を経て日光湯元へ」と「ルート53 日光から金精峠・尾瀬・八十里越を経て新潟へ」に紹介されている。このガイドブックは著编者や出版社を変え、一部加筆修正されながら1913年の第9版、1922年の第9版補遺まで版を重ねている²⁵。

ルート27は伊香保から沼田経由又は赤城山経由で日光へ向かう行程である。伊香保を早朝に発ち1泊目は沼田か溝呂木、2泊目は東小川、3泊目に湯元温泉に泊まるコースとなっている。それに対し、ルート53はルート27とは逆に、日光湯元から東小川、戸倉を経て尾瀬を越えて新潟に至る行程で、湯元温泉を早朝に発ち、1泊目は尾瀬入口の戸倉まで至るコースとなっている。どちらのルートでも1日の行程は約40kmで、アップダウンがあることを考慮しなくても、かなりの健脚向けの案内である。

²⁴ A. サトウ [2008] p.281（同書では噴火は1871年と書かれているが、気象庁の下記サイトの情報では1872年の誤りと思われる）及び気象庁「日光白根山 有史以来の火山活動」のウェブサイト（https://www.data.jma.go.jp/svd/vois/data/tokyo/302_Nikko-Shiranesan/302_history.html）による。

²⁵ A. サトウ [2008] pp.347-348及びA. サトウ [2017] pp.268-270。ともに訳者庄田元男氏の解説部分による。

何を見所として挙げているのかを明確にするために、ルート53から該当部分を引用する。

「…頂上の下半里のところに金精様を祀る社がある。金精とはいってもなく男性像で、元来は金でつくられていたが、盗難にあってから石造りの複製物にかわったらしい。奉納物も主に木や石の複製物となっている。この種の信仰は日本ではあまり知られていないし、その起源もはっきりしていない。それでもある時期、日本の地方、特に北日本と東日本ではかなり普及した。

金精峠から周囲を見渡すと、樹木の濃い斜面が湯ノ湖の黒ずんだ水面に向かって沈んでいくのが見える。その背後にくっきりと浮かび上がってそびえるのが男体山である。その脇には女峰山が、右側には中禅寺湖の一部が見える。遠く平野の向こうには常陸の筑波山の双耳峰が目に入る。

上州方面はよく茂った樹木が重なり、惜しくもすべての風景が隠されている。長く続く下山の途中でも、白根山と青く輝く北岐湖の一部が東の間目に入るくらいで、眺望はほとんど得られない。…しかしながら原生の森林美はすばらしく、カシ、モミ、カツラなどが途切れることなく続き、ところどころの草地で深い下生えに悩まされ、露に衣服を濡らしても苦にならないところだ。森の中で高い樹木を見上げると、柔らかい織物のような苔「さるおがせ」がツガの枝から灰色の糸状になって垂れ下がっている。

…

東小川に入ってもなく、越本へと続く大きな道路を避け右に回って近道するのがよからう。この道は開墾された高台を通り、山の美しい展望が得られる。真向いの高く突き出た峰は武尊山で、その左側のずっと遠方には赤城山が見える。背後を振り返ると白根山や多くの低山がある」²⁶。

このように、地元民俗である金精様、峠や山頂からの風景、道中の森林やその植生に関心を寄せており、風景や森林美を愛でていることが見てとれる。一方、ここに挙げしていないルート27では日光白根山登山ルートが紹介されており、日光白根山の噴火災害やそこからの植生の復活の話が丁寧にされている。日記では道祖神に触れられていたが、ガイドブックでは言及がない。

²⁶ A. サトウ [2017] pp.127-130。

1884年の『中央部・北部日本旅行案内』第2版では、1883年に開業した上野～本庄間の鉄道移動、本庄以北の馬車や人力車の利用あるいは徒歩行程が紹介されている。鉄道は1884年には高崎、前橋まで延伸された。また、高崎から先、1893年には渋川まで群馬馬車鉄道が、1911年には渋川から先、沼田まで利根軌道が開業した。1921年には上越南線が渋川まで、1924年には沼田まで開業し、上野から列車が直接乗り入れられることとなった。

一方、利根郡の沼田会津街道の整備も進められ、難工事の数坂峠を迂回する形で1913年から栗生トンネルの建設が始まり、1920年に開通、沼田から大原、追貝、東小川方面に自動車を通れるようになった。この進捗を受けて、1919年に坂東自動車が、1925年に奥日光自動車が設立され、1920年に大原まで、1925年に追貝まで、1927年に鎌田までバスが通るようになり、1930年の時刻表には丸沼までのバス路線が記載されている。両社は競争関係にあり、半額割引などの競争を展開したが、1931年に合同経営されるようになった²⁷。両社は1937年に東武鉄道傘下の東武自動車に合併された。

交通網の発展とともに、日光白根山・金精峠越えルートを旅する外国人観光客も増えていったのではないと思われる。1927年に出版された鉄道省『温泉案内』には、「…尾瀬峠方面は片品川に沿い、老神、穴原の諸温泉がある。健脚な人は、峠の付近の尾瀬沼や、別途菅沼、丸沼、大尻沼の連珠状湖を探り、金精峠を越えて、日光の奥の湯本温泉への草鞋の旅は興味多いものである。尾瀬沼は近時国立公園候補地となった。海拔約五千五百尺の地、周囲三里四丁、幽邃極まりなき仙境である。沼田駅から十三里七丁、途中五里の追貝迄自動車の便あり、その先は馬背による。

後の三湖探勝は本邦人よりも西洋人の間に知られている。行程十四里二五丁、追貝から二里の鎌田から右へ、小川に沿った一岐路へ入るので一里半の所、白根温泉がある。温泉旅館、白根館、星野館。」との記述がある²⁸。

しかし、老神温泉観光協会・老神温泉旅館組合に聞く限り、外国人が多数宿泊したという記録はないとのことである。

²⁷ 利根村誌編纂委員会 [1973] pp.905-906。

²⁸ 鉄道省『温泉案内』 pp.357-358。

5. 在京外交官たちで賑わった戦前の夏の中禅寺湖

中禅寺湖畔には明治末期から外国人の別荘が建設され始め、大正時代から昭和初期にかけて欧米諸国の在京外交官たちの夏の滞在地として大きく賑わうことになった。当初は「絵になる風景」に魅かれての訪問であったが、交通が便利になるにつれ、東京在住の欧米外交官やビジネスマンたちは週末や夏季休暇の滞在を前提に中禅寺湖畔に別荘を所有し始めた。また、この背景には1899年に外国人の内地旅行と居住地に関する規制が撤廃された点も挙げられる²⁹。

1884年の『中央部・北部日本旅行案内』第2版では、浅草から宇都宮まで1日1便の馬車が出ており、朝5時発で所要時間15時間と一日がかりの行程であったことがわかるが³⁰、1885年に大宮から宇都宮まで鉄道が延び（上野～大宮間は1883年に開業、上述）、1890年には宇都宮～日光間の鉄道も開業、上野～日光間は約5時間で移動できるようになった。

また、1872年当時、A. サトウは日光市街から半日かけて徒歩で中禅寺湖畔まで上がっていたが、1910年には日光駅前から岩ノ鼻まで、1913年には馬返まで電車（軌道）が通り、東京から中禅寺湖畔までの所要時間は大幅に短縮された。明治20（1887）年代には現在の第1いろは坂の原型となるつづら折りの道が整備され3人引きの人力車が通れるようになり、1925年には幅員が広がり自動車の通行も可能となった³¹。その後、東武日光線が1929年に日光まで全通し、さらに馬返から明智平までのケーブルカーも1932年に開業した。

中禅寺湖畔に司法省法律顧問のカークウッドらにより外国人の最初の別荘が建てられたのは1893年で³²、1895年には既にドイツ公使や英国公使館職員らが別荘を所有していた³³。これらの別荘の建設には、当時、中禅寺湖畔で外国人の宿となっていた米屋の井上政平氏や、茶屋を経営し後に伊藤屋ホテルを建設する伊藤浅次郎氏らが協力

²⁹ 「旧英国大使館別荘整備基本計画」 p.3、(<https://www.pref.tochigi.lg.jp/d04/27eikoku/documents/kihonkeikaku.pdf>)（2022年2月7日閲覧）。

³⁰ A. サトウ [2008] p.15。

³¹ 飯野達央 [2016] p.266、栃木県「神々に通じる道『いろは坂』」（<http://www.pref.tochigi.lg.jp/h53/system/desaki/desaki/1182157078006.html>）（2022年2月7日閲覧）

³² 飯野達央 [2016] p.263。

³³ 飯野達央 [2016] pp.260-261。

していた³⁴。アーネスト・サトウの別荘は1896年に個人の別荘として建てられ、後に英国大使館別荘となる。隣接するイタリア大使館別荘は1928年に建てられた³⁵。また、アーネスト・サトウの別荘に触発されて、ベルギー公使のダヌタン夫妻も1896年に中禅寺湖畔に別荘を建設したが、大倉家から寄贈され1928年に建設された今日のベルギー大使館別荘とは別の場所にあった³⁶。このほか1922年に建設され現役のフランス大使館別荘や、1927年に建設され1940年に焼失しマントルピースのみ残るグラバー（後にハンター）の別荘もあった。

そのため、明治末期から昭和初期には夏の中禅寺湖畔は各国大使らの外交の場となっていた。中禅寺湖畔では毎週、ヨットレースが開催されたほか、遊びと実用（食料調達や買い物、移動など）を兼ねてフライフィッシングやヨット、水上スキー、ボートなどが行われた。さらに、ハイキングや乗馬、トレッキング、登山などのスポーツも行われていたようである。尤も、大使館職員数の関係もあり、夏の間、実質的に大使館が移動した形になる大国と、ベルギーのように大使館は移動せず、毎週末だけを中禅寺湖畔で過ごすという小国という差はあった³⁷。

外国人たちが中禅寺湖畔に魅せられた要因は何であったのであろうか。

英国人たちはスコットランドや湖水地方の景色と重なる「絵になる風景」に惹かれ、上述のダヌタン公使夫人は北イタリアのコモ湖の景色と重ねたようである³⁸。ダヌタン氏の後にベルギー公使を長く務めたド・バツソンピエール氏は、「中禅寺湖は日本でもっとも魅惑的な景観をもつ場所のひとつである。広大で、出入りが多く、スコットランドやノルウェーの湖を思わせる。…中禅寺の村にはふたつの寺と洋風のホテルひとつ、それにたくさんの日本旅館があって、その風景は絵のように美しかった。少し離れた湖の岸辺に、いくつかの大公使館が夏の別荘をもっていた。英国、フランス、イタリアの各大使館がそうだった」と残している³⁹。

³⁴ 飯野達央 [2016] pp.264-270。

³⁵ 英国大使館別荘記念公園 (<https://www.nikko-nsm.co.jp/british.html>)、イタリア大使館別荘記念公園 (<https://www.nikko-nsm.co.jp/italy.html>) (2022年2月7日閲覧)。

³⁶ 飯野達央 [2016] pp.264-270及びA. ド・バツソンピエール [2016] p.179。

³⁷ A. ド・バツソンピエール [2016] p.180。

³⁸ 飯野達央 [2016] pp.266-267。

³⁹ A. ド・バツソンピエール [2016] p.179。

以上のように見ていると、冷房が普及していない時代、東京の夏の耐えがたい暑さと湿度から逃れられるという自然環境、水上スポーツなどのアクティビティ、東京から比較的容易な交通の便も、奥日光、中禅寺湖の大きな魅力であったと言えるが、何より欧州人の原風景と重なる、自然とその自然に抱かれた住民たちが営む生活が醸し出す「絵になる風景」が大元にあったのではないかと結論づけられる。

6. 戦後の日光白根山・金精峠越えルート

戦後、1954年に第1いろは坂、1965年に第2いろは坂が整備されて、日光駅・東武日光駅から直接バスで中禅寺湖畔に達することができるようになり、鉄道や軌道、ケーブルカーなどを乗り換えて中禅寺湖畔に向かう不便さは解消された。また、国鉄と東武鉄道の競争により東京～日光間の所要時間やサービスも飛躍的に改善された。その一方で、本格的なモータリゼーション時代を迎え、1963年には日光駅～馬返間の電車が廃止され、1970年には馬返～明智平間のケーブルカーも廃止された。また、観光シーズンにはいろは坂の渋滞も激しくなってきた。

群馬県側でも道路整備が進められ、県道日光沼田線が1953年5月に二級国道に指定され、1965年3月20日に国道120号線に昇格、同年10月6日に金精峠を越える自動車道である金精道路が開通して、日光市と片品村が結ばれた。第2いろは坂の開通と合わせて、片品村～日光市間の片側一車線道路が整備されたが、沼田市～片品村の道路改良は遅れていた。1964年には従来の栗生トンネルにかわり、椎坂トンネルが整備されたが、依然として急坂、急カーブが続き、降雨規制が存在するなど、道路条件は悪かった。また、旧利根村の高戸谷地区では幅員拡張が行われておらず、対面通行で双方向の自動車が交換できないため大渋滞が発生し、『利根村誌』に「昭和40年10月10日高戸谷の交通混乱」という記事があるほど交通事故や渋滞が多発した⁴⁰。現在では、片側一車線の道路が整備され、通行しやすくなったほか、2013年に椎坂バイパスが開通し、同区間の所要時間は約1/3に短縮された⁴¹。この間、1988年には「日本ロマンチック街道」が制定され、国道120号線がその東半分を形成することとなった。

バス路線に関しては、1965年の金精道路の開通と同時に、沼田～丸沼間の東武自動

⁴⁰ 利根村誌編纂委員会 [1973] pp.901-902。

⁴¹ 群馬県 (<https://www.pref.gunma.jp/07/m04310040.html>) (2022年2月7日閲覧)。

車（戦後は東武鉄道直営）の路線は沼田～湯元温泉（日光市）間に延長された⁴²。ただし冬季は金精道路が閉鎖されるため、直通運行は春季から秋季に限定された。1982年上越新幹線が開通すると、水上駅（群馬県）～上毛高原駅～沼田駅～鎌田～湯元温泉～東武日光駅～鬼怒川温泉駅へと路線が延ばされた⁴³。この頃がこのルート of の最盛期で、1980年代後半からの東武鉄道の利根沼田地区の路線バス撤退、関越交通への移管に伴い、1992年11月をもって金精峠越えの路線も廃止された。

沼田利根地域の昔の街道筋の観点からは、日光白根山・金精峠ルートによる日光と尾瀬の回遊ルートのみならず、日光と赤城を組み合わせた回遊ルートの可能性もあったと言える。東武鉄道は戦後、赤城山の観光開発をめざしてロープウェイやケーブルカーを建設するものの⁴⁴、1960年代以降、モータリゼーションが急速に進展する中でバスも含めた利用客が減少し、日光、赤城双方で早々とケーブルカーから撤退してしまった。東武鉄道が1960年に「デラックスロマンスカー」と呼ばれる特急車両1720系を導入するにあたり、日光を訪問する訪日外国人旅行者を意識した設計となったが、このような流れの中で回遊ルートよりも日光、鬼怒川各拠点での観光開発に特化してしまった。また、沼田には国鉄のみで東武鉄道が乗り入れておらず、かつ日光での東武鉄道と国鉄の競争関係を考慮すれば、回遊ルートを構築しにくかった点も挙げられよう。結果的に、日光白根山・金精峠越えルートは、日本人からも訪日外国人観光客からも忘れ去られたルートになってしまった。

その後、2016年に東武グループの関越交通がインバウンド旅行者の利用も期待して、1日2往復で鎌田～中禅寺温泉間に区間を縮小して、日光白根山・金精峠越えルートのバス路線を復活した⁴⁵。2017年以降、一部の便はJR日光駅や尾瀬戸倉まで延長されたほか、湯元温泉～丸沼ロープウェイ間、鎌田～湯元温泉間の区間便も含め、1日最

⁴² 『大時刻表』1981年10月号（弘済出版社）によると、4月末～11月初めにかけて沼田～老神温泉～鎌田～湯元温泉間が1往復、鎌田～湯元温泉間が2往復の計3往復が運行されていた。ほかに鎌田～白根発電所間の区間便が1日6往復あった。

⁴³ 『時刻表』1989年6月号（日本交通公社）によると、4月末～11月初めにかけて水上駅～鬼怒川温泉駅間が1往復、鎌田～湯元温泉間が2往復の計3往復が運行されていた。ほかに鎌田～白根発電所間の区間便が1日6往復あった。

⁴⁴ 大島登志彦〔2006〕は、東武鉄道による赤城山での観光開発と絡めて、1950年代、60年代の赤城南麓のバス路線の変遷について論じている。

⁴⁵ 利根沼田行政県税事務所（<https://www.facebook.com/tonegyout/posts/1197043186996307/>）（2022年2月7日閲覧）

大6往復まで増便された。また、復活に合わせて、JR日光駅～大清水間の一方向型のフリー乗車券や丸沼高原ロープウェイの料金を含む割引乗車券が発売された。2020年以降のコロナ禍の中で便数は減っている。2021年夏季ダイヤでは、湯元温泉～丸沼ロープウェイ間の区間便も含め、1日4往復運行された。復活後、この路線に3回乗車したが、年ごとに利用者が増加している印象を受ける。

しかし、便数が限られていることから、乗車前に見学地と合わせた計画を立てることは必須である。関越交通も近年、英語、中国語（簡体字、繁体字）、韓国・朝鮮語で日本語とほぼ同等の情報発信をしているほか、絵入り英文路線図を掲載し、情報提供を拡充している。残念なことは時刻表と運賃表が日本語のみであることから、日本語を理解しない外国人には難しいかもしれない。

7. おわりに

本稿では、日光白根山・金精峠越えルートの変遷を、アーネスト・サトウの著作や『利根村誌』などを手がかりにすることにより、なぜこのルートは外国人には知名度はある一方、日本人には知られずに来たのかを考察してきた。

第3節から第5節で考察してきたように、奥日光の最大の魅力は「絵になる風景」であった。中禅寺湖畔のみならず、菅沼、丸沼も今日でもなお「絵になる風景」を残している。それは単なる自然のみならず、自然とその自然に抱かれた住民たちが営む生活が一緒になって醸し出す風景であったようだ。木や紙でできた伝統的家屋や道祖神や金精様のような風俗への関心ともつながっている。これらは欧米豪からのインバウンド客を誘致する大きな要素となるであろう。

一方、戦前に中禅寺湖畔が好まれたもう一つの要因として、冷房が普及していない時代、東京の夏の耐えがたい暑さと湿度から逃れられるという自然環境があったことも間違いないだろう。冷暖房が普及した今日、これは大きな要因とはなりにくいだろう。また、水上スポーツなどのアクティビティができることや、東京から交通の便が良いことも挙げられるであろう。しかし、スポーツなどのアクティビティができ、交通の便が良ければインバウンド客を呼び込めるのだろうか。

本稿では詳細に触れないが、この点に関しては2002年頃からオーストラリア人観光客の急増で話題になった北海道のニセコ地区（倶知安町、ニセコ町）が一つの回答を示していると思われる。

中村幸治・蜷川浩一 [2006] はモニター・ツアーのアンケートをもとにオーストラリア人観光客の急増の背景や周遊型観光の可能性を分析した。それによると、安全性、

欧米に対する近接性や時差の少なさ、価格、パウダー・スノーに代表される自然環境に加えて、ニセコ地区でアウトドア・ビジネスを始めたオーストラリア人実業家たちを中心としたクチコミによる情報発信、広報が観光客の誘因となったが、実業家たちがニセコ地区に居住する要因となったのは、冬のスキーに加え、夏のラフティング、カヌーなどのアウトドアに魅せられた点にある。また、モニター・ツアーの評価として、立寄りや鑑賞などの静的メニューは評価が低く、地元の人と観光客との間で密なコミュニケーションをとることができた参加・体験型メニューの評価が高かった点を指摘している。単なる自然環境だけではなく、そこに住む人たちの営みが見えることの重要性を示唆している。

一方で、ニセコ地区では、約5年前からオーストラリア人観光客が急速に減少し、アジア系観光客にとって代わられた。ニセコひらふ地区のスキー場に隣接する集落の形成過程をスキー場開発と開発の担い手に注目して考察した小澤丈夫・池村菜々[2011]を見ると、上記実業家たちがニセコ地区に定住した時期は、地元住民や地元企業による開発の伝統がまだ残り、乱開発が抑制されていた時期であることが読み解ける。オーストラリア人観光客の急増により、廃業した古くからの民宿に代わりコンドミニアムが多数建設されるように至り、地域の景観がすっかり変わってしまったことが、逆にオーストラリア人観光客を惹きつけなくなるという皮肉な結果をもたらしている。

冬季にニセコ地区を訪問した外国人、日本人観光客へのアンケートからインバウンド増加と滞在期間延長の可能性を検討した後藤英之ほか[2016]は貧弱な二次交通を課題として指摘しているが、民宿からコンドミニアムへの転換が景観の変化のみならず、交通問題を招く要因になっているように思われる。

今後の研究では、奥日光とニセコの開発とその担い手を比較しながら、訪日外国人観光客を惹きつける要因は何か、持続可能な地域形成の方策は何かを探っていきたい。また、今回の研究では参照できていない『片品村誌』も活用したい。

先般、札幌から長万部まで函館本線を利用して余市のニッカウヰスキー工場を訪ね、創業者夫人のリタがなぜ余市に惹かれたのか考えてみた。函館本線「山線」車窓からの景色は日光戦場ヶ原の湯川沿いの景観と重なりあった。そのように考えるうちに、欧米豪州人の原風景としてスコットランドを思わせる荒涼とした原野や川の流れ、湖水があり、住民の営みを含めた景観に何かノスタルジックなものを感じているのではないかという印象を持った。この点も今後の研究課題として訪日外国人観光客に対する「英国的」風景の価値を科学的に分析していきたい。

参考文献

- 飯野達央 [2016]:『聖地日光へ ― アーネスト・サトウの旅』、随想舎。
- 大島登志彦 [2006]:「1950～60年代 における路線バスの盛衰と交通環境に関する一考察―群馬県上毛電鉄沿線から赤城山にかけての地域のバス路線を事例として―」『土木史研究 論文集』 Vol.25、pp.63-73。
- 小澤丈夫・池村菜々 [2011]:「北海道におけるスキー場に隣接する地域の形成過程と空間構成 ニセコひらふ地区を事例として」『日本建築学会計画系論文集』 第76巻第662号、pp.843-850。
- 後藤英之、宮崎義久、プラート・カロラス、李濟民 [2016]:「北海道ニセコにおける観光地域研究―アンケートによる冬季観光動態調査―」『商学討究』 第67巻第1号、pp.303-326、小樽商科大学。
- A. サトウ編著、庄田元男訳 [1992]:『日本旅行日記2』、東洋文庫No.550、平凡社。
- A. サトウ編著、庄田元男訳 [2008]:『明治日本旅行案内 東京近郊編』、東洋文庫No.776、平凡社。
- A. サトウ著、庄田元男訳 [2017]:『アーネスト・サトウの明治日本山岳記』、講談社学術文庫No. 2382、講談社。
- 鉄道省 [1927]:『温泉案内』、日本旅行協会・博文堂。
- 利根村誌編纂委員会 [1973]:『利根村誌』、利根村。
- 中村幸治・蜷川浩一 [2006]:「オーストラリア人観光客の周遊可能性について」『土木計画学研究・講演集』 第33巻、土木計画学会。
- A. ド・バッソンピエール著、磯見辰典訳 [2016]:『ベルギー大使の見た戦前日本 バッソンピエール回想録』、講談社学術文庫No.2380、講談社。
- 若山牧水著、池内紀編 [2002]:『新編 みなかみ紀行』、岩波文庫No.2382、岩波書店