観光地空間との関わりから見た交通機関の史的展開

下 村 彰 男*

The transition of the traffic mode in sight-seeing areas

Akio SHIMOMURA

摘要：観光地特に自然風景地に俗化等の問題をもたらす主要因の一つである交通機関の変遷を観光との関係から検討し時代区分を行った。その結果、鉄道による第1期（明治中期～明治末）、乗合自動車による第2期（大正時代）遊覧バス、ケーブルカーによる第3期（昭和初期～昭和20年代）、ロープウェイ、展望道路による第4期（昭和30年代）、自家用車、高速道路による第5期（昭和40年以降）の5区分を得た。

1. はじめに

観光と交通は互いに他を支えつつ大きく発展して来た。交通網の整備、交通機関の革新は観光開発にエポックを画し、その度に観光地図を塗り替えて来た。また逆に交通の発展に観光流動が寄与したところも大きく、観光客輸送を主たる目的として建設された交通路は少なくないし、観光要求に応えるべく開発された交通具も多い。

ところが、交通機関の変遷を観光との関連から整理した試みは少なく、概説的なものも加え数編を数えるにすぎない^{1) 2) 3) 4)}。しかもこれらは交通機関の発達による都市と観光地の近接化や観光流動の増大など、現象面での変化を分析し整理するに留まっている。しかしながら交通と観光との関係は現象レベルだけに留まらない。交通機関の変遷は人々の観光に対する意識や考え方、観光志向をも左右し、引いては観光地の空間形成にも影響を及ぼしているのである。

従来、多くの観光地に関わる交通機関の整備では「より近くに」「より大量に」「より短時間に」等、移動の機能的な側面が中心課題であった。しかし現在、多くの観光地が抱える俗化や画一化、交通路や利用施設群の資源への近接による資源性の低下等の問題は、このような交通機関整備の在り方が深く関わっていると言える。ところが、こうした交通機関が観光志向や観光地空間に及ぼす影響について十分に認識されているとは言い難い。

そこで本報では、まず、各種近代交通機関の出現や発展といった展開を、観光志向や観光地空間との関係から時期区分する。そして各時期を象徴する交通機関の性格と、それが観光に対する意識や志向、観光地空間の形成

などに及ぼす影響について論じ、今後の観光地の空間計画、交通計画に役立てようとするものである。

2. 時期区分の観点

近代交通機関の展開を区分するに際して、以下の6点からの検討を行った。

①各時期を象徴する交通機関

各時期にはその時期を特徴づけるように大きく発展する交通機関（交通具〔車や電車等交通を援助する器具〕と交通路〔道路や線路等交通具が機能を発揮する空間〕とで構成される）が見出される。これはその時期における観光への要求に応え、かつ次なる要求を掘り起こす存在であり、各時期の観光に対する意識や志向を端的に反映する「象徴」とも言うべきものである。したがって、その性格を分析することで時期そのものの特徴を検討することができる。

②観光資源への到達性の段階

観光地や観光資源と交通との関係において最も基本的なものに都市（居住地）から資源に至るまでの到達性の段階がある。交通機関による資源への到達が容易になるほど資源の神秘性、期待感は薄れてしまうことから分かる通り、到達性の段階は資源や観光に対する意識にも大きな影響を及ぼしている。

資源への到達性には一般的に図-1に示す3段階が考えられる。これに関しては立地条件によりかなりの違いがあり、言葉の定義をも含めて一律なモデル化は難しいが⁵⁾、本報では論旨を明快にするべく図1のモデルを想定した。

* 東京大学農学部

③交通機関の主要な機能

観光地に関わる交通機関には地理的なレベルでは以下の3機能がある。「到達する：目的観光地や観光資源に至る」「楽しむ：移動の過程の風景や雰囲気を楽しむ」「巡る：観光地あるいは観光地相互を結び、周遊する」。これらは前項の到達段階とも関係しており観光活動が発達し、より豊かなものになるにしたがい交通機関の機能は到達するから楽しむへ、そして巡るへと進展する。つまりそれが観光体験をより深いものにするか否かは別として、よりダイナミックに、より多様楽しむようになるのである。勿論、発達に伴いこれらの機能は幅狭化するが、ここでは各機関がどの機能に主たる目的を置くのかを検討する。

④観光資源の捉え方

交通機関の発展段階や目標とする機能により、観光資源を「点」として把握するのか、「線」「面」として把握するのかが違って来る。つまり資源を到達すべき点として捉えるか、楽しむべき線あるいは面として捉えるかが、交通機関の主機能や到達段階等により違って来る。この意識の違いにより施設整備の状況は異なり観光地の空間構成やその楽しみ方にも影響する。

⑤交通路および関連施設位置の限定性

交通路や関連施設の位置は多かれ少なかれ地形や社会、経済的条件により制約を受けるが、交通機関によりその程度は異なる。そして鉄道の駅のように限定性の高いものは観光地空間に与える影響も大きく、観光地の入り口あるいは一つの核としてその空間構造を左右してきた。逆に自動車道のように限定性の低い交通路は空間の均質化を促し、既存の空間構造を解体させる方向に作用した。

⑥交通具の空間的性格

交通具によりその内部の空間的性格は違っており、それが観光活動の形態や観光地空間の性格に与えた影響も看過できない。例えば自家用車は動く書斎の名の通り私的な空間であり、かつ日頃慣れ親しんだ空間である。そのため観光地に入るに際して、気持ちを切り替えることが難しく、観光地の俗化をもたらした要因の一つとなったと言える。こうした交通具の空間的性格について「公的・私的」「外部の空間との浸透性の強弱」等の観点から検討する。

以上の6点は検討すべきチェック項目であり、相互に関連する項目も含まれている。①は②～⑥の検討を総合する項目であり、他項目に関する検討とのフィードバックを繰り返しつつ絞り込まれる。また②～④は交通機関の進展過程を追うための項目で、交通機関の広域的な位置付け、そして交通機関及び資源サイドそれぞれの性格や認識に関する検討項目であり、これらは相互に関連する部分も含んでいる。また⑤および⑥は特に観光地空間

図一 1 到達段階に関するモデル図

への影響という観点からの交通路と交通具の性格に関する検討項目である。

3. 観光地をめぐる交通機関の展開

近代交通機関の変遷を前項の6観点から検討し、時期区分すると以下の5期に分かれると考えられる。

(1)第1期 (明治中期から明治末まで)

観光地域の入り口まで鉄道が整備され、観光が近代交通機関による新たな展開を見せ始める時期。

(2)第2期 (大正時代)

自然風景の美しさが発見されて観光地も外延化し、そこまで乗合自動車が入った時期。交通機関には到達性が求められた。

(3)第3期 (昭和初期から昭和20年代まで)

遊覧バスによる団体旅行など観光が大衆化し始め、交通機関に観光を楽しむ手段としての機能が求められるようになった時期。

(4)第4期 (昭和30年代)

展望道路やロープウェイにより移動や周遊をダイナミックに楽しむようになった時期。「展望」の重要性が高まった。

(5)第5期 (昭和40年代以降)

自家用車が足としての重要な位置付けを確立し、観光地が面的に楽しまれると同時に、その画一性や俗化が大きく進んだ時期。

これらの時期区分は主に、上記②～⑥の観点から特徴的な交通機関が出現あるいは発展する時期という点を中心に検討した結果である。表－１はそうした各時期における代表的な交通機関（交通路のみを取り上げたものもある）やその性格など各観点について整理し、各時期の特徴をまとめたものである。また、交通機関の変遷と観光との関連を整理したものを図－２に示す。

以下、各期における観光の動向、各期を特徴づける交通機関と観光地空間との関係などについて述べてゆく。

(1) 第 1 期 (明治中期～明治末)

第1期は観光レクリエーション活動が近代交通機関と結びつき、発展し始める時期である。この第1期を象徴

表一 1 各時期を特徴づける交通機関とその性格

時期区分 観 点	前 期 (近世)	第 1 期 (明治中期～明治末)	第 2 期 (大 正)	第 3 期 (昭和初期～20年代)	第 4 期 (昭和30年代)	第 5 期 (昭和40年代以降)
① 各時期を特徴づける交通機関	徒 歩	幹線鉄道 馬車鉄道 人車鉄道 電 (支線)	乗合自動車 (バス)	遊覧バス カー カー	ロープウェイ 展望道路	自家用車 高速道路
② 観光資源への到達性の段階	I II III	I (II)	II	(I) II III	(II) III	I II III
③ 交通機関の主要な機能	到達する 楽しむ 巡 る	到達する	到達する	到達する (楽しむ)	到達する 楽しむ 巡 る	到達する 楽しむ 巡 る
④ 観光資源の捉え方	(点 的) (線 的) (面 的)	点 的	点 的	点 的 (線 的)	線 的	(点 的) (線 的) 面 的
⑤ 交通路、関連施設位置の限定性	小	大	中	小	大	小 (大)
⑥ 交通具の空間的性格	開放的で 浸透性も 非常に大 きい	公的で、多数が同席し 浸透性は高い	公的で、多数が同席し 浸透性は中程度	団体利用 も多く、 浸透性は 中程度	公的で、 多数同席 浸透性は 中程度	私的で、 日常生活 空間、浸 透性は中
各時期の特徴	徒歩による社寺参詣や湯治が中心。	観光地の入口まで鉄道が整備され、観光地域への到達に近代交通機関が寄与し始めた。	自然風景の美しさが発見され、観光地が外延化し、そこまで乗合自動車が到達した。	観光が大衆化し、遊覧バスによる団体旅行、カーによる資源までの到達等「楽しみ」の要素が加わり始めた	展望道路やロープウェイにより、移動や周遊をダイナミックに楽しむようになった。	自家用車が「足」としての位置づけを確立し、観光地を面的に楽しむようになった。

する交通機関は「鉄道」で、これを「幹線鉄道」と「支線」とに分けると、支線として建設された「馬車鉄道」や「人車鉄道」, 「電車」(これらはいずれも軌道)と

に、より強い結びつきが見られる。鉄道の歴史は明治5年の新橋・横浜間の開通に始まり、明治20年代になって特に私鉄により大きく発展する。観光との結びつきもこ

の頃からである。勿論、鉄道建設の大義は殖産興業、富国強兵であり、観光流動とは結びつきは一段低く見られていた⁸⁾。しかし支線の中には近世以来の社寺参詣や湯治、欧米人により持ち込まれた避暑や海水浴などの観光レクリエーションとの結びつきを背景に整備されたものも少なくない。小田原馬車鉄道、豆相人車鉄道、大師電気軌道、そして準幹線的な讃岐鉄道などは明らかに観光利用を見込んだ例と言えよう。そして旅行客が増え始めると季節、週末に臨時の「回遊列車」を日光や湘南、那須などへ走らせるサービスも生まれて来る⁷⁾。

観光客はこうした鉄道を利用して観光地域の入口である既存の利用拠点までは容易に辿りつけるようになり、そこからは従来通り徒歩、(山)駕籠、人力車等の交通具が利用された。図-1の到達段階で言えば第Ⅰのレベルが達成されたわけである。また鉄道の建設は地形面で制約が大きく、駅の位置に関しても敷地の確保や社会的制約等の問題から大きく限定される^{8) 9)}。そのため観光地の中に大きく入り込んだり、資源へ近接することで、観光地の空間構造の混乱や観光資源の資源性の低下などの問題を生ぜしめるケースはあまり見られない(駅が街や集落の外縁部に設置される様は初期の箱根湯本の「神奈川県下箱根電燈発電所之景」や写真¹⁰⁾、熱海の「豆州熱海全図」等にその一端を見ることができる)。

鉄道による時間の短縮や空間面での都市と観光地の直結がもたらす影響は大きく、観光地に都市的な快適空間を持ち込み始めると同時に、都市・観光地間のイメージ距離を縮めて大衆化への引金となってゆくのである。

(2) 第2期(大正時代)

明治中期以降になり、人々は欧米人との接触を通して自然の風景の美しさに目を開かれる¹³⁾。また鉄道網の発達により人々の行動半径の広がりや自然風景地までのイメージ距離の短縮がもたらされており、行楽地は外延化し、人々は美しい風景を求めて自然の中へ入り込むようになる。そこで活躍する交通機関が「乗合自動車」である。この乗合自動車は交通ターミナルから先、つまり図-1の第Ⅱ段階のアクセス装置として位置づけられる。

乗合自動車は明治36年に広島市で走ったものが我国初とされている。その後有馬温泉などの観光地をも含め、大阪や京都、岡山など各地で試みられるが、明治期には技術的にも未熟であり、また乗合馬車や人力車など既存の交通機関との軋轢もあってバス事業として長続きしなかったものが多い。大正期に入ると徐々に主要な交通機関の一つとして定着し始め、大正中期からは大きく伸びてゆく¹⁵⁾。またこの頃から箱根や雲仙など著名な観光地においても、乗合自動車、貸切自動車が現れ始める。

この第2期においても交通機関の役割は目的地へ「到達する」ための手段であり、観光資源に関しても第1期同様、到達すべき「点」として捉えられていると考えて

よい。乗合自動車の場合、鉄道に比べ観光地の中へ更に深く入り込み、資源へもかなり接近するが、そのターミナルは必ず既存の宿泊施設や施設集積地の一角である。また、この段階では規模もせいぜい10人乗程度であり、その頻度も先進地箱根の富士屋自動車の例(大正8年)で宮ノ下ー箱根町5往復/日¹⁶⁾と少ない。観光地空間へ問題を生ぜしめる段階には未だ至っていないと言えよう。むしろ、ターミナルに人々が集まり、ノードを形成することで、観光地空間の核の一つとなり、その分節化、構造化に役立っていたと考えられる。

(3) 第3期(昭和初期～昭和20年代)

昭和に入ると第2期における自然風景地へ向かう観光旅行が大衆化、大量化の傾向を見せ始める。その結果、昭和初期の段階で観光地の俗化の兆候が見られるが、戦時体制へ向けて発地、着地両サイドでその動きは一旦沈静化する。しかし戦後まもなく戦前のレベルを回復し、昭和20年代後期になると戦前以上の速度で大衆化、大量化が進むのである。第3期を象徴する交通機関としては「遊覧バス」と「ケーブルカー」があげられる。

「遊覧バス」とは今日で言う「観光バス」ほどの意味で、実際には大型貸切事業が中心であった。大型とは言え昭和10年代では20～25人乗程度で、広窓、天窓付、オープンタイプ等のバスも開発されていた¹⁴⁾。その始まりは昭和2年の別府地獄巡りと言われ、線的な利用も現れ始めていることが分かる。最盛期は自動車交通事業法が施行される昭和8年から10年頃までで、東京ならば日光、箱根、湘南地方等へと学生、在郷軍人、冠婚葬祭等の団体を運んだ。戦時体制へ向け昭和12年頃から真先に制限を受けるが、戦後20年代中頃から復活し、折から急激に伸びる団体旅行の足として活躍する。

一方「ケーブルカー」は一種の登山鉄道として位置付けられるが、大正7年生駒山に設置されたものが我国初である。そして昭和に入って続々と設置され、昭和30年代にロープウェイに逆転されるまで登山の重要な足であった。戦前は高野山や御岳など山岳寺社参詣と結びついていたが、戦後は立山や箱根駒ヶ岳など所謂観光目的のものが多くなっている。戦時に向けて昭和19年に多くが撤去されたが、戦後その半数近くが復活した¹⁸⁾。

第2期までの段階で近代交通機関による観光地までの到達は達成されており、第3期では交通機関に観光行動を楽しむ手段としての機能が求められるようになる。遊覧バスは交通具の工夫と団体による旅行ということで、一方のケーブルカーは第Ⅲ段階の資源へのより近いアクセス(多くの場合)ということで、各々、快適性への要求に応えようとしている。しかしその団体による通過行為や観光資源への近接は、観光地空間に大きな問題を生ぜしめる危険性を多分に含んでいる。ただケーブルカーの周辺への影響がそれ程大きくないこと、また遊覧バス

についても道路の整備が十分でないことから動きが制限され、実際の問題となるところまでには至っていない。

(4) 第4期（昭和30年代）

昭和30年代に入ると神武、岩戸の経済活況を背景に観光は爆発的な伸びを見せ、35年にはレジャーブームと呼ばれるようになる。また交通の技術的な側面でも大きな飛躍を見せ、快適な交通路、交通具が実現されてゆく。そしてこの第4期は移動を楽しむという前期からの要請を実際の交通機関で裏付けた時期と言え「ロープウェイ」と「展望道路」が象徴的な交通機関である。

我国における「ロープウェイ」の初めての試みは明治末から大正にかけて（不詳）大阪通天閣ルナパークであったと言う。その後安全面や輸送力の面でケーブルカーに水を開けられていたが、昭和33年になってその営業線数を逆転した²⁰⁾。これは単に技術の進歩やスキー利用の増加だけでなく、雲仙、登別、日本平（いずれも昭和32年開業）等の設置場所から予想される通り、展望性が作用していると考えられる。観光活動において「見る」ことの重要性が最も高まった時期と言えよう。

一方「展望道路」はスカイライン、ドライブウェイ等の多様なカタカナ名で呼ばれるものが多いが、スカイラインの名称を持つものだけでも約50を数える²¹⁾。ちなみに我国初の山岳スカイラインは昭和34年に開通した磐梯吾妻スカイラインと言われている。観光道路の本格的整備が始まるのは昭和20年代後期に道路整備特別措置法等により整備財源が裏付けされ、かつ昭和31年に観光振興5ヶ年計画が樹てられてからと言ってよい²³⁾。昭和32年の主要観光ルート（一、二級国道、都道府県道）の舗装率は26%にすぎない²²⁾。著名な芦ノ湖スカイライン、富士スバルライン、やまなみハイウェイ等の展望道路は30年代も後半になってから開通したものが多い。

以上ロープウェイや展望道路は移動そのものがレクリエーションであり、資源を点的ではなく線的にダイナミックに楽しもうとする交通機関である。当然、他の関連利用施設も線的な広がりを見せると同時に、利用者の視点も複数化する。そのため今までの交通機関とは違い、観光地の空間に及ぼす影響も大きく、施設の増加による観光地の俗化や観光資源の資源性の低下などが問題として取り上げられるようになった。その他、展望道路をはじめ周遊が重視されるようになり、多くの観光地は最終的な目的地ではなく、単なる通過地点の一つとなってしまう、「奥」としての静けさや落ち着き、期待感が損なわれるという問題をも生ずるに至った。

(5) 第5期（昭和40年代以後）

第5期を象徴するのは何と言っても「マイカー（自家用車）」と「高速道路」である。自動車そのものは明治33年に我国に現れているが、高級品であり永い間庶民に手の届くものではなかった。しかし昭和30年代の後半に

なると、自動車保有台数も自家用乗用車数も大きく伸び始め、昭和43年には自家用乗用車数は500万台を突破し、10年間の伸び16倍とした²⁵⁾。そして41年には日産サニー、トヨタカローラが販売され、自動車大衆化時代へと入ってゆくのである。昭和61年度の調査³²⁾では宿泊旅行に自動車を利用した人は約4割であり、40年度の同一調査結果の約1割に比べ4倍の値を示している。

自動車について述べた多くの文章からその特質を整理すると、①思う所へ行ける「自在性」、②家から目的地まで直接行ける「ドアTOドア制」、③自分だけの快適空間を確保できる「私的空間性」の3点にまとめられる。つまり自動車は快適で手軽で思うがままの観光旅行を与えてくれるのであるが、これを観光地の空間サイドから見ると、①の自在性は資源の面的利用に結びつき面開発を促すと同時に観光地の空間構造を混乱させることになったし、②のドアTOドア性は資源への近接による資源性の低下を生ぜしめ、③の私的空間性は観光客が気持ちを切り替えずに観光地へ入ることで空間の俗化を促し、奥性を減少させることになった。表-1にも見る通り自動車の性格は徒歩のそれと類似している。しかし、その移動能力には格段の差があり、従来の歩道を改良して車道にあてていたのでは当然問題が生じて来よう。自家用車の性格に応じた交通空間計画が検討されるべきである。

また「高速道路」についても昭和41年の名神高速道路の全面開通を皮切りに全国で整備が進められ、現在ではほぼ縦貫道の整備が終了し、横断道整備の時代を迎えている。基幹交通路として着実に実績を挙げつつある高速道路は明治期の幹線鉄道同様、観光地に直接するケースは少ないものの、利用者の流動パターンに大きな影響を与え、結果的に観光レクリエーション地図を大きく塗り換えている^{27) 28)}。

4. おわりに

観光地及び観光資源との関係から見た近代交通機関の史的変遷をたどって来た。その結果、近代交通機関と観光流動とが結びつき始める明治中頃から現在に至るまでを10年から20年間隔の5時期に区分することができた。第1期、2期では各々鉄道、乗合バスによりまず観光地への到達性が課題とされ、それが達成された後の第3期では観光地をより楽しむべく、遊覧バスによる団体旅行やケーブルカーによる資源への近接が求められた。続く第4期では更にそれが発展し、展望道路やロープウェイで風景を眺めながら移動を楽しむことに力が注がれ、第5期では自家用車による手軽さや自在性が求められるようになった。そしてこうした展開の過程で、交通機関の性格とその観光地空間への影響の検討が十分でなかったが故に、現在多くの観光地で俗化や画一化、観光資源の資源性の低下等が大きな問題となるに至ったと言える。

また本報での検討は第5期までで終えているが、近年再び新たな側面が見られ始めているのではないかと³¹⁾。従来を「移動の交通計画」とするなら、「滞在の交通計画」とでも言うべきものである。余暇生活の充実に向けて、単に走り移動するだけの計画でなく、より充実した滞在を楽しむための計画が要請されて来よう。また明快な動きにはなっていないが期待されるものである。

参 考 文 献

- 1) 青木栄一 (1974) : 観光地と交通, 「観光地理学」 p 87 - 112, 浅香幸雄・山村順次編, 大明堂
- 2) 越塚宗孝 (1978) : 観光と交通, 「観光概論」 p 70 - 80, 前田勇編, 学文社
- 3) 玉村和彦 (1974) : 交通事業の変貌, 「現代観光論」 p 105 - 111, 鈴木忠義編, 有斐閣
- 4) 青木栄一 (1986) : 観光開発と鉄道, 「日本の鉄道」 p 209 - 218, 野田正穂ら編, 日本経済評論社
- 5) 鈴木忠義 (1984) : 観光計画の基本事項, 「土木工学体系30 観光・レクリエーション計画」 p 68 - 78 彰国社
- 6) 原田勝正ら (1986) : 鉄道と文化, p 186, 日本経済評論社
- 7) 日本交通公社 (1982) : 日本交通公社七十年史, p 64
- 8) 原田勝正 (1987) : 駅の社会史, p 40 - 53, 中央公論社
- 9) W. ジベルブシュ (1982) : 鉄道旅行の歴史 p 209 - 219, 法政大学出版局
- 10) 箱根登山鉄道 (1983) : 箱根登山鉄道グラフ90, p 15
- 11) 和久田康雄 (1981) : 日本の私鉄, 岩波書店
- 12) 伊佐九三四郎 (1986) : 幻の人車鉄道, 森林書房
- 13) 田中正大 (1981) : 日本の自然公園 P 106 - 131, 相模書房
- 14) 渡部紘己編 (1987) : ボンネットバス, P 36 - 40, 芸文社
- 15) 日本乗合自動車協会 (1957) : バス事業五十年史 P 43 - 93
- 16) 富士屋ホテル (株) (1958) : 富士屋ホテル八十年史
- 17) 中川浩一 (1986) : バスの文化史, 筑摩書房
- 18) 中川浩一 (1955) : ケーブルカー物語, 鉄道ピクトリアル, No. 44 P 19 - 22, No. 45 P 27 - 30, No. 46 P 27 - 29
- 19) 青木栄一 (1972) : 山地と鉄道交通, 地理17 (8) P 50 - 56
- 20) 中川浩一 (1962) : ローブウェイ物語, 鉄道ピクトリアル, No. 136 P 15 - 18, No. 138 P 31 - 34
- 21) 生内玲子 (1984) : ドライブマップの旅 P 8 - 13, 講談社
- 22) 尾之内由紀夫 (1959) : 観光と道路行政, 国立公園 No. 112 P 2 - 5
- 23) 佐藤寛政 (1960) : 道路行政と観光道路, 国立公園 No. 125 P 6 - 9
- 24) 石川弘義 (1979) : 余暇の戦後史, 東京書籍
- 25) 日本観光協会 (1970) : モータリゼーションの観光に及ぼす影響調査報告書 P 14
- 26) 高田公理 (1987) : 自動車と人間の百年史, 新潮社
- 27) 溝尾良隆 (1986) : 新幹線・高速道路の開通と観光地づくり, 観光 No. 236 P 3 - 8
- 28) 三田育雄 (1986) : 横断道建設と観光レクリエーション計画, 高速道路のランドスケーププランニング P 66 - 73, 日本造園学会
- 29) 黒川紀章 (1969) : ホモモーベンス, 中央公論社
- 30) 角本良平 (1975) : 人間と移動, 中央公論社
- 31) 下村彰男 (1987) : 観光開発と交通, NaLPI-News No. 18 P 19 - 20
- 32) 社日本観光協会 : 観光の実態と志向, 昭和61年度及び昭和40年度

その他史実等は以下の社史, 市史等の文献によっている

- ・小田急五十年史 (1980) ・箱根登山鉄道のあゆみ
- ・箱根登山鉄道のあゆみ (1978)
- ・東武鉄道六十五年史 (1964)
- ・富士山麓史ー富士急行50年史 (1976)
- ・75年のあゆみー阪急電鉄 (1982)
- ・阪急バス50年史 (1982)
- ・神戸電鉄五十年のあゆみ (1976)
- ・日光市史〔下巻〕 (1979) ・伊香保史 (1970)
- ・熱海市史〔下巻〕 (1968) ・神戸市史 (1968)
- ・賀来宏和 (1980) : 雲仙国立公園史, 国立公園 No. 363 / 364 P 10 - 15, No. 365 P 6 - 10
- ・自然公園美化財団 (1987) : 新美しい自然公園24 雲仙

Summary : The aim of this article is to divide the transition of the traffic mode from the relation with sight-seeing area. Because the traffic mode is the big factor of the problem of the vulgarization in sight-seeing area. As the result of this work, the transition of the traffic mode is divided to five periods.