

笠置町における観光の衰微とその背景 —地域活性化に向けた方策提言を含めて—

香川 貴志

Decline of Tourism in Kasagi: A Regional Development Perspective

Takashi KAGAWA

Accepted June 26, 2018

抄録：この研究は、別稿（印刷中の『立命館地理学』第30号，2018）とともに、京都府南部に位置する笠置町の観光の盛衰とその背景を探る目的で実施されたものである。本稿では、主に笠置の観光が衰微の時代にあった頃に焦点を当てている。笠置の観光は、モータリゼーションが進んだ高度経済成長期の末期から徐々に衰退し始めた。その背景には、「何かを見る」観光から「何かをする」観光へ人々の行動様式が変わったこと、大都市から直通できなくなった鉄道運行システムの変化がある。また、本稿では笠置町を活性化する具体策についても提言した。それは次の3点，すなわち（1）笠置寺へのアクセシビリティの改善，（2）財政負担が軽く地域の魅力を発信できる取組（たとえばブログコンテスト）の開催，（3）優れた教育環境のアピールによる若年世帯の転入促進，である。

索引語：行楽，モータリゼーション，国鉄，JR 西日本，地域振興，笠置町

Abstract: This study (together with another article which will be published in *The Journal of Ritsumeikan Geographical Society*, vol. 30, 2018) investigates the vicissitudes and background of tourism in Kasagi Town in southern Kyoto through focusing on the period of its decline. Tourism in Kasagi gradually began to decline at the end of the rapid economic growth period that had resulted from motorization. There were some changes in people's idea of tourism; from "watching something" it had changed to "doing anything," or it had become more activity-centered. In addition, the transportation system of JNR (Japanese National Railways) and JR West had switched to an inconvenient timetable, which prevented people from big cities to come directly to Kasagi. In response to these issues, the author proposes a policy of concrete measures to improve the situation: (1) Improvement in accessibility for cars to Kasagi Temple, (2) Encouraging economical steps (e.g., a blog contest) to publicize popular local attractions, (3) Encouraging young households to migrate to Kasagi by presenting it as an area with a suitable environment for education.

Key Words: holiday excursion, motorization, Japanese National Railways, West Japan Railway Company, regional development, Kasagi Town

1. はじめに

筆者は別稿（香川, 2018）で、京都府南部の笠置における観光ルーツを探り、それが隆盛を極めて「名勝地・笠置」、「観光地・笠置」として名を馳せた時期までの動静について、各時代の社会情勢からの解説を試みた。結果、笠置が名勝地としての基盤を固めた背景には、霊山信仰の対象としての笠置山や笠置寺があり（笠置町教育委員会編, 1990; 小林, 2008）、それが大正期から昭和初期における愛国心や皇国史観等によって補強されたと推定した。こうした状況は、平山（2015）が述べる第二次世界大戦前の観光スタイルとも符号する。

さらに、こんにちの文化財保護法の前身にあたる史蹟名勝天然紀念物保存法の成立（1919（大正 8）年公布・施行）、同法に依拠して笠置山が史蹟名勝に指定（1932（昭和 7）年）されたことは、笠置を観光地としてオーソライズしたと考えられる。まさに自然景観の恵みを活用して観光地が認知あるいは「創出」され（目代, 1999；荒山, 1995a, 1995b）、笠置はその例に漏れない「お墨付き」を得た観光地として、その地位を強固なものにしていった。

しかし、長らく日本において普遍的であった伝統的な旅の様式、すなわち現地を訪問して神社仏閣を参拝し、その周辺の優れた景観を愛でるというスタイルが戦後の経済成長とともに変容していく。日常から解放されるひと時として旅が多くの人々を魅了したことは変わらずとも、旅の目的やスタイルは利用交通機関の変化と軌を一にしながら変質していくことになる。

そこで本稿では、笠置観光に影が差し始めた頃から現在に至る間を対象として、観光地としての衰微の原因を追究し、地域の持続的発展に向けた方策の提案を目的とする。地理学は過去から現在までの分析や検討を得意としてきたが、今後は将来に向けた提言を積極的に展開し社会貢献を図らねばならない（戸所, 2018）からである。

2. 笠置観光の衰微

本章では、笠置観光が衰微した背景についてレジャーの多様化、モータリゼーションへの乗り遅れ、国鉄（JR）の運行システムの変化、これらの 3 点から追究する。また、衰微の過程で生じた商店や宿泊施設の減少についての原因にアプローチする。

（1）レジャーの多様化

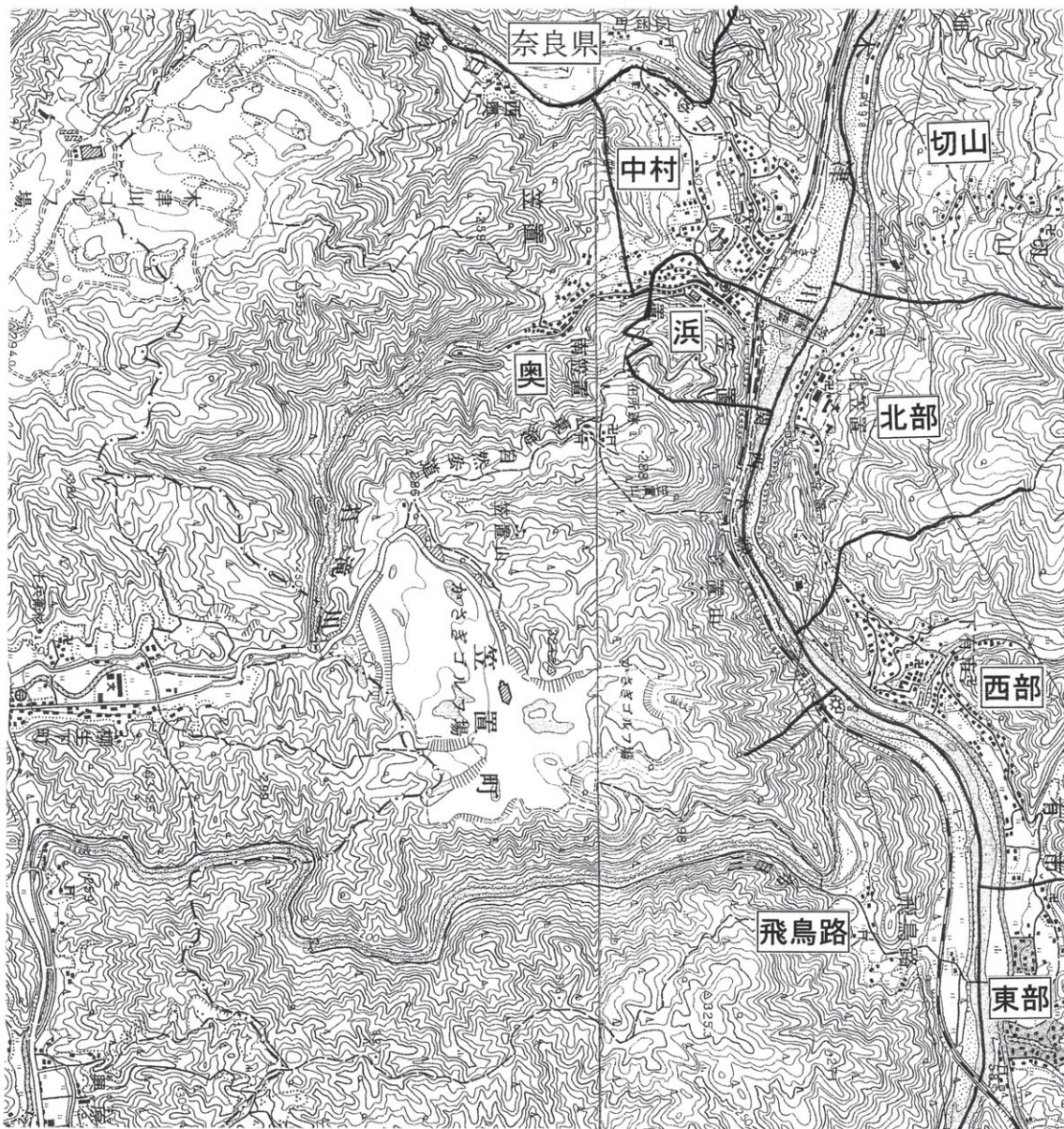
一般家庭まで自動車普及していない時代、行楽の足は主に鉄道やバスであり、当時の行楽は自家用車でキャンプ道具を運ぶような現代のスタイルからはほど遠く、訪問先で何かを「する」観光ではなく、そこで何かを「観る」というのが大きな目的であった。

このような行楽スタイルは、自ずと鉄道やバスなどの公共交通機関のダイヤに制約を受ける。自家用車のように前夜や夜明け前から運転して遠方に出掛けることは、夜行列車を利用しない限り難しく、そうした環境が大都市から適度な距離感を保った観光地の隆盛を招来した。

しかし、高度経済成長期や安定成長期の初期に自家用車が普及すると、自動車所有世帯では日常行動だけでなく観光行動まで変化が及ぶ。つまり、自らの自由意志で旅程と時程を決め、公共交通機関だけでは足を延ばし難かった観光地にも行けるようになる。このような傾向は、高度経済成長が 1973 年秋季に第一次オイルショックで終焉を迎えて以降も続いた。

自家用車は徐々に贅沢品ではなくなり、特に大都市の密集市街地を除いては生活必需品的な移動手段へと変化していく。さらに具体的に記すと、自家用車は「経済的に恵まれた世帯が所有して贅沢な余暇活動に使う道具」から「通勤や買い物にも使用し、家族での余暇活動において公共交通機関よりも安価に移動できる道具」へと変化を遂げた。自家用車の使い方は所有世帯の裁量に任されているので、各世帯で各様のレジャーが生まれた。

おりしも安定成長期に入って間もなく『レジャー白書』（日本生産性本部編，1977）が創刊された。年1回刊行される同書には折々のレジャーを総括した記述が格納されており、それを追うことで上述のレジャー行動の変遷をたどることができる。レジャーは、移動交通手段の主役の変化に応じて、「何かを観る watching something」や「優れた風景を愛でる watching scenic beauty」から「何かをする doing anything」へと徐々に



第1図 笠置町の概況と地区の分布

(25,000「笠置山」平成15年3月1日発行，同「柳生」平成14年10月1日発行に筆者加筆)

移行した。そして「何かをする」という行動パターンがそれぞれの行為者によって異なるという多様化の時代を迎え、従来は観光行動の対象とならなかった場所や事柄が目的化する事案が世界各地でみられる（青木・神田・吉田編著，2013）。笠置はこうした多様化の波に翻弄され、衰微という苦境に立つこととなった。

（2）モータリゼーションへの乗り遅れ

自家用車が普及してくるモータリゼーションが進展する中で、笠置は国道 163 号線から脇道に逸れて笠置橋で木津川を跨ぎ、その先のクランクを経て中心集落やキャンプ場に入らねばならないという経路上の不利を持っていた。このクランクは第 1 図をみれば想像できるとおり、旧・笠置橋が前後（南北）の道路と直線的に繋がっていたため、後に建設された現・笠置橋との接続に無理が生じて不規則な道路形状を呈したものである。なお、第 1 図は本誌の判型との関係で西が上になっている。

木津川左岸に位置する中心集落（中村・浜・奥）の道路は現在でも決して広くはない。さらに、木津川河川敷に設けられたキャンプ場の駐車場への接続道路も決して運転しやすい道幅ではなく、行楽シーズンには交通整備員が雇用されて、トランシーバーを援用した時間切り替え方式の一方通行措置がとられている。

このように交通上の環境が良くないことに加えて、前節で述べた観光の多様化や人々の価値観の変化、ドライバーが笠置山に登る際に困難な運転を強いられる（香川，2018）ことから、笠置は自家用車での余暇活動が普遍化した時代に適応できないようになっていった。

一方で、観光客が自家用車を駐車するためのスペースの確保が、山間部に展開する地理的条件を考えると難しい。それゆえ、現在のところ外来者は、自家用車を木津川河川敷にあるキャンプ場の駐車場、もしくは笠置駅南方の中村地区内にある「わかさぎ温泉 笠置いこいの館」の駐車場を利用しなければならない。

（3）国鉄（JR）の運行システムの変化

本章で既にみてきたように、ほぼ同時に進んだと想像されるレジャーの多様化とモータリゼーション（自家用車の普及）は、笠置を訪問する観光客の行動に変化を及ぼした。つまり、鉄道を利用して笠置を訪ね、笠置山をはじめとする史蹟名勝を愛でていた人々は、やがてバーベキュー器具やキャンプ用品を自家用車に積み込んで笠置にやってくるようになった。逆に、笠置で暮らす人々の行動は、自家用車で買い物や通院をするように変化し、「JR 西日本（以下、JR）を使う機会は殆ど無い」という人が珍しくなく、かつて国鉄や JR を利用していた町内の高齢者の多くが「鉄道は今よりも昔の方が便利だった」と異口同音に語る¹⁾。しかし、笠置駅を発着する列車の運転形態が現行の亀山～加茂の折り返し運転になって以来、日中は片道あたりほぼ 1 時間に 1 本の運転になっていることから、上記の居住者による記憶の真偽を検証しておく必要がある。それは同時に、かつて多くの旅客を運んだと考えられる鉄道輸送を通じて笠置観光の盛衰にアプローチする契機にもなるだろう。資料には日本交通公社（のちに JTB パブリッシング）から刊行された 1950 年 10 月²⁾、1956 年 12 月³⁾、1961 年 11 月⁴⁾、1973 年 11 月⁵⁾、1984 年 11 月⁶⁾、1988 年 4 月⁷⁾、1993 年 9 月⁸⁾、2001 年 2 月⁹⁾、2001 年 3 月¹⁰⁾、2018 年 4 月¹¹⁾の時刻表を用いた。

上記の諸資料を紐解くと、「鉄道は今よりも昔の方が便利だった」という口承の真偽が確認できる。結論を先に記すと「むしろ列車本数は現在の方が多いものの、以前は奈良、天王寺、湊町（現在の JR 難波）や名古屋まで直通できたので、それが便利さを実感する基盤となっていた」ということになる。以下では、笠置観光の盛衰を推察しながら、各時代の様子を時刻表から探してみる。

戦後間もない 1950 年、笠置駅に停車する列車は上下各 8 本で、その数は 2018 年 4 月現在と比較して約 3 分の 1 である（第 1 表）。運転間隔は上下とも約 2 時間に 1 本であり、下り列車は全て湊町（現 JR 難波）行きで大阪方面へは直通の利便性が確保されていた。

高度経済成長に突入して間もない1956年、上記の1950年と比べれば下り4本、上り6本の増加を見た(第2表)。特に注目されるのは、下りの笠置始発、上りの笠置終着の列車である(表中では斜体字で表記)。上りの笠置終着22:43の列車は、高齢な居住者の間で「飲み潰れても終点なので起こしてもらえた」と語り継がれる列車である。

高度経済成長の最中の1961年、上記の1956年と比較すると下り1本、上り2本の列車が増えている(第3表)。ただ、これとて2018年の状況と比べると、下りで9本、上りで8本も少ない。笠置を起終点とする奈良・湊町方面の列車は健在で、笠置のもつ地域力が現在よりも相対的に高かったことがうかがえる。ただ、秋の行楽シーズンでありながら、笠置に停車する列車は定期普通列車だけであり、当時の行楽客は意外と多くなかったのかもしれない。

第一次オイルショックによって日本経済の急成長に終止符が打たれた1973年、臨時停車や臨時列車を含めると、鉄道では笠置が最もにぎわった時代といっても過言ではなかろう(第4表)。下り列車の多くが奈良行きとなっているのは、同年10月1日に奈良～湊町の電化工事が完成し、運行系統が変更されたためである。注目に値するものとして、行楽シーズン限定ながら、下りでは湊町や奈良、上りでは名古屋に向かう急行列車が笠置に停車したことを特筆できる。上り9:41の柘植行き、下り16:05の天王寺行き臨時列車は蒸気機関車が牽引する観光列車である。さらに京都と笠置を奈良線経由で結ぶ臨時快速列車「あすか」が2往復設定されていた(上り笠置終着11:45と15:47、下りは笠置始発12:55と15:52、木津～奈良は奈良に立ち寄る重複運転)。

バブル経済直前の1984年、上述した1973年と比べれば、下りで4本、上りで3本の列車が減少しており(第5表)、このころには笠置を訪問する人々の鉄道離れが顕在化していたと推察できる。そのため行楽シーズンでありながら臨時列車は上下各1本を数えるだけで、この列車は笠置観光よりも伊賀観光を射程に入れて「伊賀ハイキング号」と命名されていた。笠置観光をめぐる整備されたデータは皆無に等しいが、時刻表は数少ない貴重データといえよう。

バブル経済の最中であった1988年3月13日に加茂～木津の電化が完成し、1984年10月に奈良線と同時に電化された木津～奈良と併せて加茂以西の電化が完了した。そのため下り列車の多くが加茂駅で大阪方面の列車に接続するダイヤが編成され、こんにちの運行系統の礎が築かれた(第6表)。もっとも、通勤・通学の便を考慮してか加茂での乗換を要さず奈良まで直通できる列車が下り7本、上り4本(笠置発5:44, 8:31, 9:11, 17:23)設定されていた。笠置町内では「加茂駅での乗換が面倒」という意見を頻繁に聞く¹²⁾ので、それを軽減するための方策が維持されていたと判断できる。

関西空港の開港と同時に湊町駅がJR難波駅へ改称される前年にあたる1993年、関西本線の亀山～加茂にワンマン運転対応のキハ120が導入され、列車運行の省力化が図られた。列車本数は上記の1988年よりも上下各2本が減少し、加茂から亀山や伊賀上野までを往復していた臨時列車の多くが笠置発着となった(第7表)。運行システムのスリム化は、奈良と直通で往来できる列車の削減からも読み取れる。すなわち、加茂での乗換が不要な列車は上下各4本(上りは笠置発時刻が第7表で8:32, 9:14, 16:31, 17:17の列車)となり、この頃から笠置の人々が持つ鉄道に対する評価が低下し始めたと思像できる。

ワンマンカーの導入によって人件費の節約が叶う一方、JRは1994年9月4日ダイヤ改正で伊賀上野～加茂の区間運転列車を増発、1997年3月8日ダイヤ改正では2往復を加え笠置に停車する列車は下り30本、上り31本を数え、ほぼ30分毎の利便性が確保された。それ以降の約4年間で、列車本数からみたサービスが最高水準に達した期間だったといえる。しかし、利用者低迷などが根拠となって、2001年3月3日ダイヤ改正で伊賀上野～加茂の区間運転列車の多くが削減された。このダイヤ改正の前後

における時刻表（第8表、第9表）を比較すると、列車本数の激減（下り5本、上り6本の減）だけでなく、かろうじて残っていた下りの奈良直通列車（上りの奈良始発列車は第8表の9:25 亀山行き）が廃止され、下りの全列車が加茂行きで統一された。笠置で暮らす人々にとって鉄道の利便性が大きく縮退した。笠置で頻繁に聞く「鉄道は今よりも昔の方が便利だった」における「昔」は1997年3月3日から2001年3月2日までの4年における列車本数の最盛期を指しているのかもしれない。

大阪方面から加茂までの電化が完成したのち、関西本線の運行システムは2011年3月12日にデイトタイムの快速列車が20分間隔から15分間隔になった他は著しい変化がなかった。この運転系統の見直しによる快速列車の増発は、加茂～奈良の間では20分間隔から30分間隔へのサービスダウン（大阪方面からの快速の約半数が奈良発着に改められた）を招来したが、加茂から笠置までは1時間に1本の運行が保たれていたため、笠置の人々にとって鉄道の利便性に大きな変化は生じず現在に至っている（第10表）。

第1表 1950（昭和25）年10月 笠置駅時刻表

下り 湊町方面		上り 亀山方面
	5	
湊05	6	
湊04	7	亀26
湊48	8	
	9	
湊49	10	鳥24
	11	
湊45	12	名24
	13	
湊49	14	
	15	名24
湊59	16	
	17	名22
	18	柘30
湊25	19	亀46
	20	
	21	伊12
	22	
	23	

（日本交通公社(1950)『日本国有鉄道編集 時刻表』昭和25年10月号より筆者作成）

【列車の行先】湊：湊町，亀：亀山，鳥：鳥羽
名：名古屋，柘：柘植，伊：伊賀上野

第2表 1956（昭和31）年12月 笠置駅時刻表

下り 湊町方面		上り 亀山方面
	5	柘11
湊08 湊51	6	
湊13	7	亀10
湊49	8	亀48
湊43	9	笠37
	10	鳥43
湊00	11	
湊39	12	名40
湊21	13	笠16
湊33	14	
	15	名46
	16	
湊13	17	名12
	18	柘19
	19	笠09
湊14	20	亀09
湊56	21	
	22	伊12 笠43
	23	

（日本交通公社(1956)『日本国有鉄道監修 時刻表』昭和31年12月号より筆者作成）

【列車の行先】 下りの斜字は笠置駅始発列車，
上りの斜字は笠置駅終着列車
湊：湊町，柘：柘植，亀：亀山，笠：笠置，
鳥：鳥羽，名：名古屋，伊：伊賀上野

第3表 1961(昭和36)年11月笠置駅時刻表

下り 湊町方面		上り 亀山方面
	5	柘06
湊03 湊51	6	
湊27	7	亀10
湊47	8	亀48
	9	笠52
奈23	10	鳥42
湊03	11	
奈24	12	笠04 名42
湊30	13	
奈25 湊57	14	笠12
	15	名54
	16	
湊18	17	名19
	18	柘23
湊18	19	笠11 亀52
	20	
湊06	21	伊03
	22	柘14 笠59
	23	

(日本交通公社(1961)『日本国有鉄道監修 時刻表』昭和36年11月号より筆者作成)

【列車の行先】 下りの斜字は笠置駅始発列車、上りの斜字は笠置駅終着列車

湊：湊町，奈：奈良，柘：柘植，亀：亀山，笠：笠置，鳥：鳥羽，名：名古屋，伊：伊賀上野

第4表 1973(昭和48)年11月笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
	5	亀35
奈02 奈44	6	名18
奈06 桜38 奈57	7	名23
奈31	8	亀32
奈23	9	急・名23 ◆柘41
急・奈11 奈51	10	亀11 笠38
奈12	11	亀07 快・笠45
奈15 快・京55	12	亀31
奈51	13	亀51
奈44	14	笠39
奈14 急・奈32 快・京52	15	急・名15 名33 快・笠47
◆天05 奈49	16	伊29 急・名49
奈40	17	名06 亀58
奈13	18	笠28 柘59
奈00 奈39	19	柘55
奈36	20	亀53
	21	柘56
奈13	22	
	23	笠07

(日本交通公社(1973)『国鉄監修 交通公社の時刻表』昭和48年11月号より筆者作成)

【列車の種別】 急：急行，快：快速，(無印)：普通 ◆臨時列車または臨時停車

【列車の行先】 下りの斜字は笠置駅始発列車，上りの斜字は笠置駅終着列車

奈：奈良，桜：桜井，京：京都，天：天王寺，亀：亀山，名：名古屋，柘：柘植，笠：笠置，伊：伊賀上野

第5表 1984(昭和59)年11月笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
	5	亀36
奈56	6	亀13
奈30	7	勢22
奈04 奈38 奈56	8	亀32
奈26	9	快 名25
奈52	10	亀10 ◆亀34 笠52
奈09 奈50	11	亀08
	12	亀30
	13	亀49
奈04 奈36	14	笠21 鳥56
奈11 ◆湊44	15	亀57
奈48	16	伊29
奈42	17	亀09 亀58
奈13	18	亀30 亀59
奈00 奈43	19	
奈19 快 奈55	20	亀00 柘55
	21	亀57
奈15	22	
	23	柘14

(日本交通公社(1984)『国鉄監修 交通公社の時刻表』昭和59年11月号より筆者作成)

【列車の種別】 快：快速，(無印)：普通，◆臨時列車

【列車の行先】 下りの斜字は笠置駅始発列車，上りの斜字は笠置駅終着列車

奈：奈良，湊：湊町，亀：亀山，勢：伊勢市，笠：笠置，名：名古屋，鳥：鳥羽，伊：伊賀上野，柘：柘植

第6表 1988(昭和63)年4月笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
	5	亀44
加00 加28	6	亀23
奈02 加35 奈50	7	多19
奈31	8	亀31
奈11 加41	9	亀11 ◆柘56
加11	10	亀11 ◆伊43
加14 ◆加50	11	亀15 ◆笠44
加11 ◆加41	12	亀11 ◆伊42
加11 ◆加42	13	亀11 ◆伊42
加11 ◆加41	14	亀11 ◆亀42
加11 ◆湊27	15	亀11 ◆亀55
奈09	16	伊31
加03 奈40	17	亀23 亀56
加14	18	◆亀14 亀30 亀58
加13 加54	19	柘55
奈25	20	亀43
加21	21	
加19	22	亀02
	23	柘17

(日本交通公社(1988)『国鉄監修 交通公社の時刻表』昭和63年4月号より筆者作成)

【列車の種別】 ◆臨時列車

【列車の行先】 下りの斜字は笠置駅始発列車，上りの斜字は笠置駅終着列車

加：加茂，奈：奈良，湊：湊町，亀：亀山，伊：伊賀上野，笠：笠置

第7表 1993（平成5）年9月 笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
加59	5	亀43
加24	6	亀24
奈03 加35 奈54	7	亀19 ◆亀54
加31	8	亀32
奈14	9	亀14
加13	10	亀13
加16 ◆加44	11	亀16 ◆笠34
加11 ◆加44	12	亀11 ◆笠34
加11 ◆加44	13	亀11 ◆笠34
加11 ◆加44	14	亀11 ◆笠34
加11	15	亀11 亀55
奈10	16	伊31
加02 加45	17	亀17 亀59
加14	18	亀30 亀58
加12 加54	19	亀54
加31	20	亀50
加18	21	
加21	22	亀03
	23	伊16

（日本交通公社（1993）『JTB 時刻表』
平成5年9月号より筆者作成）

【列車の種別】 ◆臨時列車

【列車の行先】 下りの斜字は笠置駅始発列車，
上りの斜字は笠置駅終着列車

加：加茂，奈：奈良，亀：亀山，笠：笠置，
伊：伊賀上野

第8表 2001（平成13）年2月 笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
加59	5	亀45
加24 加58	6	亀23 亀44
加19 加37 加50	7	亀20
加05 加30	8	亀04 亀30 亀51
加10	9	亀25
加17	10	亀18 伊44
加12 加51	11	亀12 伊51
加17 加51	12	亀17 伊51
加17 加51	13	亀17 伊51
加17 加51	14	亀17 伊51
加17 加51	15	亀17 伊51
加17 加51	16	亀17
加49	17	亀12
加31	18	亀03 亀31
加09 加36	19	亀09 亀36 亀59
加12 加35	20	伊35 亀58
加24 加49	21	
加20	22	亀20
	23	伊25

（JTB パブリッシング（2001）『JTB 時刻表』
平成13年2月号より筆者作成）

【列車の行先】 加：加茂，亀：亀山，伊：伊賀上野

第9表 2001（平成13）年3月 笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
加59	5	亀45
加20 加55	6	亀20 伊41
加18 加37 加59	7	亀18 亀59
加26	8	亀26
加17	9	亀19
加16	10	亀16
加13	11	亀16
加52	12	亀17
加52	13	亀17
加53	14	亀17
加52	15	亀17
加51	16	亀17 伊51
加49	17	亀12
加31	18	亀03 亀32
加08 加36	19	伊08 亀36
加11 加36	20	亀11 伊57
加24 加58	21	亀24
加20	22	柘20
	23	伊25

（JTB パブリッシング（2001）『JTB 時刻表』
平成13年3月号より筆者作成）

【列車の行先】 加：加茂，亀：亀山，伊：伊賀上野，
柘：柘植

第10表 2018（平成30）年4月 笠置駅時刻表

下り 奈良方面		上り 亀山方面
加53	5	亀38
加40	6	亀23
加19 加43	7	亀03 亀43
加02 加24	8	亀25
加21	9	亀44
加21	10	亀50
加26	11	亀51
加28	12	亀51
加28	13	亀51
加28	14	亀51
加28	15	亀51
加28	16	亀17 ●伊53
加20 加57	17	亀21 亀57
●加34	18	亀34
加47	19	伊10 亀32
加38	20	亀11
加28 加58	21	伊00 亀28
加34	22	柘20
	23	伊29

（JTB パブリッシング（2018）『JTB 時刻表』
平成30年4月号より筆者作成）

【列車の行先】 加：加茂，亀：亀山，伊：伊賀上野，
柘：柘植

(4) 商店や宿泊施設の減少

これまでに述べてきたような、モータリゼーションの進展とともに生じたレジャーの多様化、モータリゼーションへの対応の遅れ、鉄道の運行システムの変化は、笠置を訪問する人々の笠置での消費行動を大きく変えることになった。すなわち、時間にとらわれることなく移動が可能な自家用車での訪問が増えるにつれ、日中の行楽が終われば自宅に戻る訪問客が多くなるのは必然である。笠置で宿泊する訪問客が全くいないわけではないが、笠置観光の様式は除々に木津川河川敷でのバーベキューやキャンプに移行し、かつてのように笠置山へ登って笠置寺を参詣し宿泊するという行動様式は珍しくなった。

宿泊客が相応にいた時代には、笠置での滞在時間が長いこと、宿泊施設で消費される飲食物の地元調達が期待できることなどから、町内の商店にも相応の需要があった。町内の居住者の年齢も昨今のように極度な高齢化が認められる状況にはなかったため、町内居住者の消費によって促される需要が確実に存在し、それが商店街の機能維持に貢献していた。しかし、宿泊客が減少し、居住者に少子高齢化の波が押し寄せると、かつての笠置を支えていた上記のシステムが維持できなくなり、商店や宿泊施設で廃業するケースが増えていくことになる。それは、かつて史蹟名勝の地として名を馳せた著名観光地・笠置の終焉を意味する。

資料が散逸していることに加え、プライバシー保護の観点から、商店や宿泊施設の廃業年を詳らかに記すことは困難である。しかし、笠置町役場が近年まとめた資料¹³⁾をみると、1980年頃と現在(2018年3月現地調査)を比較した場合、商店は約半数に、宿泊業は10軒から2軒へと激減している。こうした廃業が進むと、シャッター街と呼ばれる商店街の雰囲気総じて悪くなり一層の衰退を招くと同様、笠置の魅力が減衰の一途をたどってしまう。

笠置駅に近い何軒かの商店で聴き取りをすると、多くの商店では経営者の高齢化や後継者の不在が廃業を促進してきたとの結論に至る。現在も営業している店舗でも経営者の高齢化は確実に進んでいて、後継者は皆無に等しい状態にある(仮に後継者になり得る子息がいても、彼らに店を継ぐ意思が無く都市部での生活の継続を希望するケースも多い)¹⁴⁾。

他方、宿泊施設の衰退については、現在営業している旅館の経営者に聴き取り調査をすると、宿泊客の減少、経営者の高齢化、後継者の不足などが直接的な原因であることの他に、次のような衰退促進要因を無視できないことが分かった。

- ①阪神・淡路大震災以降に建造物の耐震基準が強化されてくる中で、建物が老朽化している施設が多く、改築、改装、耐震力強化のいずれもが困難で、法的に宿泊業の継続ができなくなった。
- ②訪問者が宿泊施設を選ぶ際の情報源がインターネットを介したものに变化していく中で、その変化の受容に遅れ情報発信力が低下したため、宿泊客の確保が難しくなった。
- ③上の②とも密接に関係するが、「旅の窓口」、「じゃらん」、「エクスペディア」や“Booking.com”などに代表される宿泊予約サイトに掲載する取組に至れず、宿泊者確保が旅行斡旋業者依存から個人単位へ移行する潮流に乗り遅れた。

これらのうち、とくに②と③については、福井(2015, 2016)が群馬県の草津温泉を事例地域として、インターネットによるホスト・ゲスト間の需給接合¹⁵⁾の重要性を指摘している。

このような経済活動の停滞や衰退は、地域活力の低下に直結し、2017年に限定的ながら劇場公開された映画『笠置 Rock!』¹⁶⁾でも、当地は「何もない町」という自嘲的な視点から描かれることとなった。ただ、この映画には、次章で触れるように「観光とスポーツの町」として笠置を再生していくための足掛かりが隠されている。

3. 新しい集客の在り方

(1) 笠置観光の盛衰にみる小規模自治体の厳しさ

別稿（香川，2018）で触れる笠置観光の興隆期に始まり，ここまでの本稿で判明した事実を整理すると，笠置町は第二次世界大戦までの近代社会において，一種の皇国史観的な立場から高く評価され，それが史蹟名勝天然紀念物保存法による指定地となったことと相まって，多くの人々から訪問希望を受ける行楽地としての色彩を濃くしていった。笠置観光の黎明期を彩った環境基盤は，近畿圏の大都市から比較的近かったこと，移動手段がほぼ鉄道に限られていた時代でも大阪や奈良から直通で往来できたこと，行楽形態が多様化していない中で優れた風景を愛でる物見遊山的な観光に手頃であったことなど，往年では観光地の評価を高めるために不可欠なもので満たされていた。そうした環境基盤が社会情勢の変化によって変質した一方で，笠置の観光産業は即応できず衰退の道をたどった。

しかし，それは地元の努力で克服できるほど生易しいものではなかったに違いない。小規模自治体の努力で凌げるほど変化の波は小さくなかったからである。たとえば，海外旅行の一般化，自家用車の普及，行楽形態の変化などの大きな波は，国内全体をカバーする人文・社会環境の変化であり，それに即応して小規模自治体が機能維持を図るのは極めて難しい。

こうした厳しい環境の下で，大規模な製造業の拠点などの就業機会を持たない笠置町は，その地域活性化を図るために，やはり当地の経済活動を古くから支えてきた観光業に依拠せざるを得ない。一方，観光開発や観光再生には多額の経費を要する。そこで次節以下では，小規模自治体が無理なく取り組める観光業の活性化方策について，「経費節減」を念頭におき，ハード面とソフト面からの提案を試みる。

(2) 笠置町の持続的发展を図るためのハード面での方策

「ハード面の整備促進」については，笠置山や笠置寺への近接性を高めることが最優先されるべき課題である。新たな集客装置を準備するには土地買収や諸施設の建設のために多額の資金を要するが，こうした予算を編成することは笠置町の財政的体力から考えて無理がある。そこで，少し手を加えることで地域活性化に貢献できるような既存資源を探し，それを利用しやすい環境，つまり近接性を向上させる取組が必要である。

そうした資源を探したとき，近年の笠置では映画『笠置 Rock!』で主題となったフリークライミングの一分野であるボルダリングが注目されがちである。フリークライミングは2020年の東京オリンピックでも採用が決定している競技であるため，社会の関心が徐々に高まってくることを期待できる。ただ，現状ではスポーツとしては裾野があまり広くなく愛好家の数に限りがある。こうした難点は笠置では古くから知られているカヌーについても同様で，やはり愛好家の数は決して多くない。したがって，スポーツを核にした地域振興は既存資源を活用できる点で魅力的であるものの，あくまで補助的な方策と認識しておく方が無難である。

多くの人々がすぐに関わっていけるものを笠置で探したとき，やはり地域の歴史や文化を再認識できる資源として笠置山や笠置寺を外すわけにはいかない。四季折々の自然に触れることができる笠置山，その山頂近くの笠置寺境内に点在する巨岩や摩崖仏は，写真で観るだけではその迫力は伝わってこない。ただ，別稿（香川，2018）で触れるように，両者は接近しにくい場所にあるため，その想像を絶する迫力が多くの人々を相手にして上手く伝えられていない。最近の新聞紙上で紹介された（「笠置寺摩崖仏」，2017）とはいえ，実物と対峙しない限り，その魅力を殆ど理解できない観光資源とし

て最上位に挙げてもよいほど、笠置寺境内の巨岩や摩崖仏は奇観と呼ぶにふさわしい。

そこで、笠置山や笠置寺へ接近しやすいように、現在建設中の車両通行可能な登山道（柳生方面へ伸びる経路の途中から分岐し「かさぎゴルフ場」の近傍を経由して笠置山の山頂付近にある駐車場へ至るルート）の一刻も早い完成が待たれる。この登山道は大型バスも通行可能になると言われており¹⁷⁾、観光バス運行业者への広報が奏効すれば訪問客を徐々に増やしていくことも決して夢ではないはずである。とりわけ、京都府、大阪府、奈良県、兵庫県などの近畿地方主要部だけでなく、笠置町からも近い三重県を出発地とする日帰りバス旅行は、顧客開拓の余地を多く残していよう。

(3) 笠置町の持続的発展を図るためのソフト面での方策

ここでも前節で述べたハード面での方策と同様、経済的負担が少ないアイデアが望まれる。そこで、昨今の人々の行動様式をつぶさに観察してみると、電車やバスの中では中高年の乗客でさえスマートフォンを操作しながら情報収集やコミュニケーションに励む者が多い。この傾向は中高生や大学生をはじめとする若年層では社会人も含めて一層顕著で、友人や同僚と談笑している者を除いて大半がスマートフォンや携帯電話と戯れている。このような実情を踏まえると、もはや紙媒体からの情報を基盤として行動しているのは高齢者の一部に限られているといっても過言ではないだろう。

つまり、個人が操作するメディアツールに上手く入り込んでいけないと情報ネットワークから疎外され、その情報発信側が企業・団体や観光地であれば、顧客や訪問客を集められないという厳しい状況を招来してしまう。こうした個人メディアへの広報活動が笠置町の場合は上手く機能していない。宴会や会食では「ぐるなび」などのメディアツールが常用される時代である。こうした環境の下、人気店では、広報活動の一環として職業ブロガーを招いて「お手盛り評価」や洗練された店舗紹介を行うことが常態化している。

ただ、予算規模が小さな地方自治体にその余裕があるのかと問われれば、おそらく回答は「否」であろう。それならば、例えば笠置山や笠置寺をテーマにしたブログコンテストなどの競技を実施し、それを恒例行事化して訪問客の誘致と情報発信を同時に図ることも可能である。これには多少の運営関係者が必要であるものの、大部分は競技フィールドを提供すれば既存資源の活用で事足りるため、経費節減の面からも笠置町は無理のない地域活性化に励めるだろう。

企画の組織運営には、毎年12月に開催され恒例行事となっている「全国ご当地鍋フェスタ鍋1・グランプリ」¹⁸⁾での経験を活用できよう。笠置山や笠置寺と同様、自然のなりゆきでレトロ化して昭和ムードにあふれる笠置駅周辺の町並みも、大分県豊後高田市「昭和の町」の先例（香川、2016）に学べば、上述のブログコンテストは身の丈に合った予算規模で実施できる。

4. 人口減少に歯止めをかけるための既存資源の活用－むすびに代えて－

笠置町は2014年の1月1日から同年12月31日までの1年間で新生児が1名も誕生しないということになった（「出生ゼロ 明日はわが身」, 2015）。かかる状況のもと、笠置町で唯一の笠置小学校は「町立」ではなく、「相楽東部広域連合立」という連合行政組織が設立母体となった公立小学校である。児童総数が2018年4月の新年度開始時で25人（1年生：4人、2年生：6人、3年生：5人、4年生：4人、5年生：2人、6年生：4人）の小規模ながら、複式学級は無く、子どもたちの学習机は教卓を囲むように

半円状に配置されている（香川・斉藤，2018）。あたかも都市部で普遍化している少人数・個別指導の学習塾（山崎，2007）のような教室で学び，給食や遠足は全校児童が一緒なので大きな家族を思わせる。ただ，町内に中学校は無く，同じく相楽東部広域連合立の笠置中学校は，東に隣接する南山城村にある。

小学校では，通学区域が町域全体に及ぶため，通学は原則的に通学バスに依存している。給食費は笠置町が予算を組んで全額負担しており無料である。都市部の小学校と比較すれば，よい意味での競争心が希薄になるなど小規模校に特有の課題も多く¹⁹⁾，難しい面もあるようだが，学習環境としては相当に恵まれている。「地域で子どもを育てる」という気風が強いのも子育て環境としては魅力にあふれており，それを上手く広報して移住者（転入者）を募る方策を強化する余地はあるだろう。

他方，仮に児童数が増えると現在のようにファミリーライクな学校運営が難しくなるかもしれない。しかし，将来の教育予算の配分が見通せない以上，スケールメリットが無い小規模校は最初に統廃合の対象とされかねない。それゆえ各学年とも児童数が10人前後にはなるような，すなわち複式学級の編制²⁰⁾を不可能にする地域活性化方策が希求される。

児童数の増加を図るには，小学生を持つような年齢層の世帯の転入を促す方法を考えなければならぬ。その際に課題となるのが，急な発熱や体調不良など，子どもが不調を訴えた場合の受診先である。現在の笠置町にはこのような医療機能がほとんど無く，それが若い転入者の移住を阻害している。西に隣接する木津川市には医療機関が相応に整っているので，早朝や夜間でも受診しやすいようなシステム構築，さらに自動車の運転を一層容易にできる国道改良²¹⁾が望まれる。

本稿で述べた内容は，笠置町の歴史や文化に力点を置いたものではなく，これらを一層優れた状態へと高める持続的発展の在り方を模索のうえ提案したところに特徴がある。今後は，地域固有の課題の洗い出しと改善に向けた努力が，個別地域の持続的発展のために一層重要になる。笠置町は解決すべき多くの課題を抱えているが，それを「まだ発展の余地が多い」と積極的に捉え，名勝地・笠置の復権を図る姿勢が切望される。

注

- 1) 京都府・笠置町・京都教育大学の共同プロジェクト「1まち1キャンパス」事業による笠置町内各所での居住者への聴き取りによる（2016，2017年に実施）。
- 2) このダイヤ改正で東京～湊町（現在の JR 難波）直通の夜行急行の運転が開始され，この列車は翌11月に「大和」と命名された。ただし笠置駅は通過するダイヤだった。
- 3) このダイヤ改正と同時に加茂～木津のルートが一部変更された。
- 4) この翌月（12月）に奈良～湊町の全旅客列車を気動車（ディーゼルカー）に統一された。
- 5) この前月（10月）1日，奈良～湊町の電化が完成をみた。
- 6) この前月（10月）1日，奈良線電化にあわせて木津～奈良の電化が完成した。
- 7) この前月（3月）13日，加茂～木津の電化が完成をみた。
- 8) この前月（8月）1日，亀山～奈良の普通列車にワンマン対応キハ120が導入された。
- 9) 伊賀上野～加茂の日中30分間隔運転が記載された最後の時刻表として例示した。
- 10) 伊賀上野～加茂の日中30分間隔運転が廃止された直後の時刻表として例示した。
- 11) 執筆時点での最新資料として使用した。

- 12) 京都府・笠置町・京都教育大学の共同プロジェクト「1 まち 1 キャンパス」事業による笠置町内各所での居住者への聴き取りによる (2016, 2017 年に実施)。
- 13) この資料は笠置町が町の紹介のためにまとめたスライド資料をプリントアウトしたものである。(笠置町企画観光課, 2017)。
- 14) 京都府・笠置町・京都教育大学の共同プロジェクト「1 まち 1 キャンパス」事業による笠置町南部地区(中村地区および浜地区)での商店経営者および居住者への聴き取りによる (2016, 2017 年に実施)。
- 15) 福井 (2016) の論文タイトルは「受給接合」と記されているが、これは英文摘要や論旨から判断すると明らかに「需給」とすべきものであろう。
- 16) この映画は地域振興の一環として制作され、町民約 300 人が出演した異例の映画である。笠置を象徴するフリークライミングの一分野を構成するボルダリングが主題となっている(京都府笠置町, 2017)。
- 17) 笠置町企画観光課 (2017 年 5 月当時) の小林慶純氏のご教示による。
- 18) 2017 年 12 月の開催で第 8 回を数えた。当日の交通情報では国道 163 号線の渋滞が報じられるほどで、8 月の「笠置夏祭り(花火大会)」とともに当地を代表する年中行事である。
- 19) 笠置小学校校長の岡田しげ子先生への聴き取りによる (2017 年 11 月 1 日実施)。
- 20) 複式学級は「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」の第三 条 2 項において、複数の学年で 1 つの学級を構成する複式学級は、小学校 1 年生を含む場合は 8 人以下、それ以外では 16 人以下で編制できる旨の記載がある(総務省 e-Gov, 2017)。
- 21) 2018 年 2 月現在、木津川市城山台地区から木津川を渡る国道 163 号線の新ルートが整備途上にあるが、それとともに笠置～木津川市加茂町の狹隘部の改良が望まれる。

参考文献

- 青木義英・神田孝治・吉田道代編著 (2013) 『ホスピタリティ入門』新曜社, pp.9-105.
- 荒山正彦 (1995a) 「風景地の創出に関するノートー国立公園制度の成立を事例としてー」『待兼山論叢』29 (日本学), pp.1-15.
- 荒山正彦 (1995b) 「文化のオーセンティシティと国立公園の成立ー観光現象を対象とした人文地理学研究の課題ー」『地理学評論』68A (12), pp.792-810.
- 香川貴志 (2016) 「レトロを基軸にした地域振興へのアプローチー 2015(平成 27) 年度『地理学研究』の覚え書きー」『京都教育大学教育実践研究紀要』16, pp.1-10.
- 香川貴志 (2018) 「笠置町における観光の興隆とその背景」『立命館地理学』30, 印刷中.
- 香川貴志・斉藤恵太 (2018) 「2017(平成 29) 年度社会領域専攻新入生合宿研修の設計と実践ー相楽郡精華町および笠置町, 木津川市をフィールドとしてー」『京都教育大学環境教育研究年報』26, pp.47-56.
- 笠置町教育委員会編 (1990) 『笠置町と笠置山ーその歴史と文化ー』笠置町.
- 「笠置寺磨崖仏」『日本経済新聞』2017 年 11 月 15 日夕刊, p.11.
- 小林義亮 (2008) 『改訂版 笠置寺 激動の 1300 年ーある山寺の歴史ー』, 文芸社.
- 「出生ゼロ 明日はわが身」『京都新聞』2015 年 1 月 14 日朝刊, p.29.
- 戸所 隆 (2018) 「日本の地域システムと地理学界への期待」『地理学評論』91 (2), p.206.
- 日本生産性本部編 (1977) 『レジャー白書』日本生産性本部.

- 平山 昇 (2015) 「関西私鉄・国鉄と『聖地』参拝－娯楽とナショナリズムの交錯－」『歴史地理学』 57(1), pp.28-45.
- 福井一喜 (2015) 「群馬県草津温泉の宿泊業におけるインターネット利用の動態－宿泊施設の経営戦略に着目して－」『地理学評論』 88A(6), pp.607-622.
- 福井一喜 (2016) 「温泉観光地における受給接合と情報流通の再編－群馬県草津温泉における宿泊業のインターネット利用の分析から－」『地理雑誌』 126(5), pp.595-615.
- 目代邦康 (1999) 「『史跡名勝天然記念物』と昭和初期の日本の自然保護運動」『学芸地理』 54, pp.34-42.
- 山崎貴子 (2007) 「京都市右京区における学習塾の立地展開とその形態に関する一考察」『人文地理』 59(1), pp.44-56.

参考資料・Web サイト

- ＊時刻表に就いては第 1 表～第 10 表の参考資料欄を参照.
- 笠置町企画観光課 (2017) 「笠置町のまちづくりについて」笠置町役場, pp.21-22.
- 京都府笠置町 (2017) 『笠置 Rock ! 』（馬杉雅喜監督作品）京都映画センター.
- ゼンリン編 (2016) 『ゼンリン住宅地図 相楽郡笠置町 和束町 南山城村 2016 04』ゼンリン, 笠置町の部 pp.1-24.
- 総務省 e-Gov(電子政府の総合窓口) (2017) 「公立義務教育諸学校の学級編制及び教職員定数の標準に関する法律」elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawid=333AC0000000116 (2017 年 11 月 17 日閲覧).