

大正・昭和戦前期の交通の整備と観光について ～観光鳥瞰図の時代

佐藤良宣¹⁾

Development of tourism and transportation from the 1910s and 1940s in Japan
— The era of bird's-eye view tourist map

Yoshinobu SATO

Key words: 昭和, 大正, 観光, 交通

はじめに

昨年度、青森県立郷土館では、吉田初三郎の観光パノラマ折図を中心とする資料 278 点を購入した。その一覧は、昨年度の研究紀要に掲載している⁽¹⁾。吉田初三郎とは、大正期から昭和 30 年代頃まで、鳥瞰図の手法で描いた画家である。彼は鳥瞰図を 1600 種以上に及ぶ鳥瞰図を製作しており、現在でも多くの人に親しまれている。

彼の鳥瞰図は、旅行中携帯するのに適した形であり、芸術品であると同時に、観光ガイドマップとしての性格も併せ持つ。写真製版が発達する以前、彼の作品に限らず、同様の観光パノラマ折図は多数発行されている。その時期にこのような観光地図が多数発行されるようになったその背景には、それだけ多くの人々が観光旅行を楽しめる環境が整ってきたことがあると言える。この小論では、観光に関わる交通の整備について扱う。

1 大都市近郊の鉄道整備—明治期、主として大都市圏

近代日本において、一番の交通機関は鉄道といえる。これは、物流や公用・商用旅行のあり方を変えただけでなく、人々の行楽のあり方を変化させた。その現れは意外なほど早い。日本初の鉄道開業は 1871 (明治 5) 年のことであるが、すでにその年の旧暦 9 月 21 日、官営鉄道の川崎駅近くにある川崎大師の縁日に際して、臨時列車が運転されていたという⁽²⁾。また、江戸時代には一般的であった年始の恵方詣を、恵方や縁日とは関係なく主として大晦日から元日にかけて任意の社寺に参詣する、現在の形の『初詣』に変化させたのも、鉄道側の宣伝であった。その背景には、参詣のついでに郊外での散策を求めている大都市の住人の存在があった⁽³⁾。こうした大都市圏を中心に、寺社参詣者の輸送を主目的として作られた鉄道路線もみられる。成田鉄道⁽⁴⁾・大師電気鉄道⁽⁵⁾・高野鉄道⁽⁶⁾などがその事例である⁽⁷⁾。

また、明治末期から大正期にかけて、大阪圏の私鉄が発展する。これは、関東大震災後に発展した東京圏の私鉄よりも早い。この時期、鉄道会社は、沿線の観光開発にも力をそそいだ。箕面有馬電気軌道 (現在の阪急電気鉄道の前身) の新宝塚温泉、阪神電気鉄道の甲子園などがそれにあたる⁽⁸⁾。吉田初三郎の最初の鳥瞰図「京阪電鉄御案内」が発行されたのは 1913 (大正 2) 年であり、この頃はすでに京阪神の鉄道網の整備が進み、この地域で私鉄間の競争が始まっていた時代でもあった。

こうした観光地の活況を支えたのが、明治末から大正期にかけて、大都市を中心に登場し始めた、新中間層とも呼ばれる、いわゆるサラリーマン層である。官吏やホワイトカラー労働者がこれにあたる。大正期にはすでに彼らの余暇の過ごし方が課題となっていたという⁽⁹⁾。

2 全国的な鉄道網の整備と観光振興

一方、全国的な鉄道網整備の面からみると、大正期は、幹線から地方の支線に整備の重点が次第に移っていった時代であると言える。1906 (明治 39) 年成立の鉄道国有法により、現在の山陽本線・東北本線などにあたる主要幹線が国有となった。そして、簡便な手続きや設備での鉄道建設を可能にする軽便鉄道法 (1910 年成立)、地方の支線を中心に、国全体の鉄道整備計画を包括的に示した新たな鉄道敷設法 (別名: 改正鉄道敷設法 1922 年成立) の制定は、政府として日本の隅々にまで鉄道整備を進めることを示したものである。これにより、全国各地のより多くの観光地の近くまで鉄道が伸びたといえる。

そのころ鉄道省は、『神まうで』1919 (大正 8) 年、『お寺まあり』1922 (大正 11) 年、『スキーとスケート』1924 (大正 13) 年、『日本アルプス案内』1925 (大正 14) 年、『温泉案内』1920 (大正 9) 年と、観光案内書を多数発行している⁽¹⁰⁾。ちょうどこの頃、1921 (大正 10) 年に鉄道 50 年を記念し、『鉄道旅行案内』の大規模改訂がなされる⁽¹¹⁾。このときから、吉田初三郎が挿絵を担当するようになった⁽¹²⁾。

1) 青森県立郷土館 主任研究主査 (〒 0303-0802 青森市本町二丁目 8-14)

関東大震災が発生し、景気が冷え込む中、鉄道省をはじめとする鉄道業者は、あらたな需要を獲得するため、以前に増して、観光客の誘致に取り組んでいく。その傾向は、恐慌に襲われた昭和初期にさらに強まっていく⁽¹³⁾。

この頃、十和田湖近傍の整備が始まる。すでに、1908（明治41）年に小坂鉄道が大館－小坂間で開業し、翌年からは旅客の取り扱いを始める次いで、秋田鉄道（現在のJR花輪線に相当）が1920（大正9）年大館－毛内間（現 十和田南）を開業させ⁽¹⁴⁾、南回りの十和田湖へのルートが確保される。さらに、十和田鉄道が1922（大正11）年に開業した⁽¹⁵⁾。

3 自動車の発達

観光名所には、鉄道からかなり離れたところも数多く、自動車なしではそれらを短時間で周遊することはできない。乗合自動車業者が登場するのは1903（明治36）年頃であるが⁽¹⁵⁾、本格的に活躍できるようになるのは、道路の整備が進み、自動車の性能もある程度安定したものとならなければならない。関東大震災後の1924（大正13）年、東京市が、被災した路面電車の代わりにバスを運行した⁽¹⁶⁾頃には、バスが日本でも公共交通機関として確固とした地位を築いたものと推察される。

自動車以前の交通機関である人力車は1896（明治29）年、乗用馬車は1916（大正5）年をピークとしてその数を減らし、乗用自動車の数が急増し、1926（昭和2）年には3万台を超えた⁽¹⁷⁾。

こうした潮流は、本県にも届いていた。鉄道省は1930（昭和5）年最初の自動車路線である岡多線（おかたせん）を開業した。1934（昭和9）年には最初の鉄道省最初の観光路線である鉄道省営バス十和田線（青森－和井内）が開業した。この路線は翌年には毛馬内まで延長された⁽¹⁸⁾。すでにこの時点で秋田鉄道は国有化されていた⁽¹⁹⁾ため、国鉄のみで十和田湖周辺を巡る回遊ルートを組むことが可能になった。

4 昭和初期の観光ブーム

一方、明治維新以来、日本の社会構造も変化を示すようになる。1912（明治45）年、外国から来る日本への観光客の便宜をはかるため、ジャパン・ツーリスト・ビューローが設立された。

さらに、関東大震災が発生し、景気が冷え込む中、鉄道省をはじめとする鉄道業者は、あらたな需要を獲得するため、以前に増して、観光客の誘致に取り組んでいく。その傾向は、恐慌に襲われた昭和初期にさらに強まっていく⁽²⁰⁾。吉田初三郎が「Beautiful Japan」のポスターを制作したのはその頃である。これは、直接的には欧米を中心とした外客誘致を意図したものであるが、その直後の満州事変などにより、やや足踏みを余儀なくされる。

この頃温泉地の客層がすでに変化していた。それまで温泉は、十日以上の滞在をする湯治客を主な顧客としていた。しかし、交通機関の発達により、遠来の1泊や2泊の観光客を相手にするようになった。この変化は、大正中頃から大正後期にかけて始まり、昭和には本格的になった⁽²¹⁾。

まとめとその後の展望

以上、日本の明治期から昭和戦前期までの、観光と交通を巡る状況について考察してきた。地域の交通網の発達状況によって異なるが、日本では鉄道・バスの発達により、おおむね昭和初期頃までには手軽に小旅行を楽しめるような状況が生まれた。そのころまでに、国内観光において、自家用車と航空機を除く交通手段に関しては、現在とそれほど遜色のない条件が整ったといえる。吉田初三郎の観光鳥瞰図は、昭和初期の旅行ブームに支えられて、人気を保ったが、戦時体制が厳しくなり、軍事的な要請が強くなると、以前のような詳細なスケッチはできず、一時製作の中断を余儀なくされた。観光旅行も時局の深刻化とともにかなり困難なものになった。

註

- (1) 拙著「吉田初三郎・金子常光の鳥瞰図等について 一平成23年度購入資料の紹介一」（『青森県立郷土館研究紀要』第36号 青森県立郷土館 2012年 83～90頁）
- (2) 平山 昇『鉄道が変えた社寺参詣』交通新聞社新書 2012年 22頁
- (3) 前掲書 44頁
- (4) 現 JR 東日本成田線（佐倉－銚子間、我孫子－成田間）に相当。沿線には、千葉県の成田山新勝寺がある。
- (5) 現在の京浜急行大師線川崎－川崎大師前に相当。神奈川県川崎駅と、川崎大師こと金剛山平間寺を結ぶ。
- (6) 現在の南海電鉄高野線に相当。大阪市と和歌山県にある高野山金剛峯寺を結ぶ。以上、(4)・(5)・(6)にある新旧路線名・会社名の対照は、和久田康雄『私鉄史ハンドブック』（1993年 電気車研究会）に依った。
- (7) 老川慶喜『日本史小百科 鉄道』東京堂出版 1996年 139頁
- (8) 前掲書 212頁
- (9) 東北歴史博物館『観光旅行－大正・昭和のツーリズム』2002年 16頁

- (10) 日本国有鉄道『日本国有鉄道百年史』第8巻 345～346頁
- (11) 『観光旅行』13頁、および、関戸明子『近代ツーリズムと温泉』（ナカニシヤ出版2007年）23～25頁
- (12) 長瀬昭之助『吉田初三郎』雑考Ⅰ 大正広重時代』〔『古地図研究』307号（日本古地図学会 2000年3月1日発行）4頁〕
- (13) 『日本国有鉄道百年史』（日本国有鉄道 1971年）第8巻414～417頁，通史247～248・253～256頁
- (14) 『ものがたり東北本線史』（日本国有鉄道仙台駐在理事室 1971年）286～287頁
- (15) 『日本国有鉄道百年史』通史258頁
- (16) 『日本国有鉄道百年史』通史258頁
- (17) 『近代ツーリズムと温泉』143頁
- (18) 『ものがたり東北本線史』495頁
- (19) 『ものがたり東北本線史』286～287頁
- (20) 『日本国有鉄道百年史』第8巻 342・345～346頁
- (21) 『近代ツーリズムと温泉』167頁

