

## 観光パンフレットに見る昭和初期の観光地に関する一考察

### (1) 日光・箱根 ―藤井務旧蔵資料を中心にして―

A Study of Sightseeing Areas in the Early Days of the Showa Era Through an Analysis of Tourism Pamphlets (1) Nikko and Hakone  
―Focusing on the former collections of Tutomu Fujii―

谷沢 明

Akira Tanizawa

#### Abstract

This paper was written as a tourism culture study aimed at exploring the situation of sightseeing spots and the way of sightseeing in the early days of the Showa era. The main documents used in this research are tourism pamphlets issued in the early Showa era which are from the old collection of Mr. Tsutomu Fujii. Various tourism pamphlets and travel guidebooks are issued for the purpose of attracting travelers to sightseeing spots. However, there are differences between travel guidebooks in tourism pamphlets. In the tourism pamphlets, there are descriptions that try to promote tourism. In addition, descriptions reflecting the society at that time are plentiful. The tourism pamphlets contain information not included in the travel guide and they are useful for understanding the tourism culture in the early days of the Showa era. In this paper, we take up Nikko and Hakone known as tourist attractions representative of Japan and analyze tourism culture through tourism pamphlets.

#### はじめに

本稿は、昭和初期における観光地の状況、観光の在り方を探ることを目的とする観光文化研究として執筆したものである。主資料とするのは、藤井務氏（大正5年〈1916〉生まれ、故人）<sup>1</sup>旧蔵コレクションの観光パンフレット類である。本稿に掲載する資料は、子女である安藤典子氏（『るるぶ』元編集長）から著者が譲り受けたものの中の一部である。

昭和初期における観光地及び観光文化の諸相を知る手掛かりとなる資料として、当時発行された旅行案内書、絵葉書、観光パンフレット等が挙げられるが、とりわけ観光パンフレット類は、その役割を終えると廃棄されることが一般的である。それは、観光パンフレットが消耗品である、という性格に起因しているからである。本資料のように、一個人が行った先々で一生かけて蒐集した観光パンフレットがまとまって残されたのは、ある意味で奇跡かもしれない。それらの観光パンフレットの解読を通して、一時代の観光文化を知る手掛かりの試みの一つとして、本稿を執筆する次第である。

昭和初期における観光文化研究として、筆者はこれまで、国立公園・国定公園の景観を対象とする一連の調査研究を行い、その成果として五つの拙稿をまとめた。まず、『『クーポンで国立公園めぐり』に見る遊覧旅行の一考察』<sup>2)</sup>においては、国立公園が制定時より濃厚に観光利用の場として捉えられ、いち早くクーポン利用の遊覧コースとして旅行企画がなされていた事実を具体例に即して明らかにした。次いで、『『日本案内記』に見る国立公園の旅行記事に関する一考察』(1)～(3)及び『『日本案内記』に見る国定公園の旅行記事に関する一考察』<sup>3)</sup>においては、『日本案内記』の記述に着目し、国立公園・国定公園に指定されたエリア内にある山岳・湖沼・峡谷・瀑布・温泉等の景勝地を中心とする旅行記事の解説をとおして、どのような景勝地が観光利用において如何に着目されていたのかを指摘した。以上を踏まえ、本研究は、従来、断片的なものとして扱われがちな観光パンフレット類に焦点を当てて、観光地の状況、観光の在り方を把握しようとする試論である。初回は我が国を代表する観光地として知られる日光、箱根を取り上げることとする。

## 1. 日光・奥日光

### (1) 日光を巡る旅

古代、勝道上人によって開かれた日光は、山岳信仰の霊場として発展した。また、近世に入って東照宮が営まれると、徳川家の聖地としての性格が加わった。さらに、近代に入ると、奥日光が避暑地として注目され、イギリス公使アーネスト・サトウをはじめ諸外国の公使たちが訪れる保養地の性格を帯びていく。早くも明治6年、金谷善一郎が外国人向け旅館を創業したことが注目される。

明治23年、日本鉄道による宇都宮～日光間の鉄道輸送が開設され、日光への旅が容易になった。明治20年代には日光ホテルをはじめいくつかのホテルが開業する。また、明治41年、日光電気軌道株式会社が設立され、先ず、日光駅～岩ノ鼻間の8kmが開業し(明治43年)、次いで岩ノ鼻～馬返間の2kmが延長された(大正2年)。このことにより、日光駅から東照宮入口の神橋まで(2km弱)電車が走るようになった。いろは坂入口にあたる馬返に軌道が延びたことは、中禅寺湖をはじめとする奥日光が間近になったことを意味する。

明治43年、金谷ホテルと日光ホテルが一台ずつ自動車を買入れ、自動車輸送を始めた。それは、日光における人力車に替わる近代的輸送手段のはじまりであった。大正5年、日光自動車が設立され、乗合自動車の運行が開始された。そして大正15年、いろは坂を登って中禅寺湖まで乗合自動車が行くようになった。

昭和4年、東武鉄道日光線が全通し、東京浅草からの便がよくなった。また、昭和7年、馬返～明智平間の登山電車が開業し、明智平から専用道路を経て中禅寺湖畔の中宮祠へ到達することが可能になった。翌8年には明智平～展望台間の「空中ケーブル」(ロープウェイ)も開業し、展望台から、男体山をはじめとする日光連山、中禅寺湖、華厳の滝を一望できるようになった。それら交通網の整備は、日光を巡る旅の魅力を高めることにつながった。

大正後期から昭和初期にかけては、奥日光を含めた日光の自然が注目されていく時代でもあった。大正10年、内務省が国立公園制定のための候補地調査地を開始すると、日光はいち早く、有力な候補地に挙げられた。これに伴い、日光町は、国立公園設立に向けての請願を繰り返す。昭和6年、国立公園法が制定され、日光を第一次の国立公園候補地にしようとする動きがあったものの、尾瀬の水力問題がこじれて、第一次指定は保留となった。昭和9年12月、第二次指定として尾瀬を含めた日光国立公園がようやく誕生し、その価値が世間に広く知れ渡ったのである。

参考までに、昭和初期の日光を巡る一般的な旅の例として、『日本案内記関東篇』<sup>4</sup>(昭和5年)所収の「日光見物」(三日間)を引用したい。

「第一日 上野発日光行列車で日光に至り、東照宮、二荒山神社、輪王寺、大猷廟参拝の上、霧降滝を見て引返し日光町泊。第二日 自動車または電車で中禅寺口まで、それより自動車または徒歩中禅寺湖畔に至り、華厳滝を見、中禅寺湖に遊び、自動車で戦場ヶ原を経て湯ノ湖畔の湯元温泉に至り宿泊。第三日 湯元付近の諸勝を探り、自動車にて中禅寺、中禅寺口を経て日光駅に出て上野行列車で帰着」

併せて、『旅程と費用概算』<sup>5</sup>(昭和5年)所収の「日光見物」、「日光・中禅寺・湯本廻り」を紹介したい。「日光見物」は、上野、浅草を起点とする東京から日帰りの旅で、輪王寺、東照宮、二荒山神社、大猷廟が主な見所として紹介されている。また、「日光・中禅寺・湯本廻り」は、上野、浅草から二泊三日の遊覧コースが示されている。初日は日光見物の後、日光町内の旅館に宿泊。二日目は日光から電車又は自動車で馬返に行き、馬返から自動車又は徒歩で大平を目指して華厳滝を見物、その後中禅寺湖に向かって中宮祠に参拝、さらに戦場ヶ原を経て湯元温泉に至り宿泊。当時、湯元温泉まで乗合自動車が一日五往復していた。三日目は湯元温泉から引き返すという旅程である。

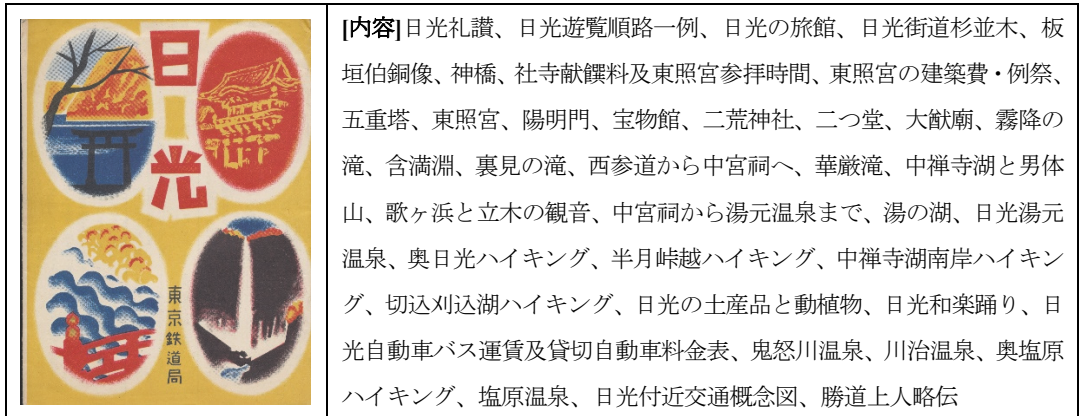
以上を対比してみると、昭和初期の日光を巡るにおいて、主要遊覧箇所及びその巡り方はほぼ定型化していることがわかる。

## (2)「日光」(東京鉄道局、昭和10年)

日光国立公園が指定された翌昭和10年秋に、鉄道省東京鉄道局により発行されたパンフレットが「日光」〈資料1〉である。表紙に東照宮陽明門、華厳の滝、中禅寺湖と中宮祠鳥居、大谷川と神橋の絵を配し、裏表紙に日光開山である勝道上人略伝を記し、4枚の用紙を折り込んだ15.5×11.5cmの小冊子である。本文中に5枚の写真、日光山内図、日光付近交通概念図を添え、〈資料1〉の内容構成となっている。

本文中に掲載された5枚の写真は、神橋、陽明門、二荒山神社、華厳滝、中禅寺湖・男体山であり、表紙の絵とも重なる。それらは、観光地日光のイメージをまさに象徴する場所、と捉えることができる。冒頭の記述「日光礼讃」を一部紹介する。

## 〈資料1〉「日光」(東京鉄道局、昭和10年)



「男体、女峰、赤薙、大真名子、小真名子、太郎、白根を初めとし二千米級の峰巒三十数座、自然美を極めた日光国立公園です。その間、お花畑があり、瀑布あり、温泉あり、平原があり、雲が湧き霧が流れます。老杉に圍繞された極採色絢爛を極める建築美の日光、二社一寺の山内には年毎に五六十万以上の人々が集ひます。(中略)日光が人工と山水との双美の極致なるが故であります」

文体は、ですます調で平易である。ほぼ同じ時期に鉄道省が編纂した旅行案内書『日本案内記』(全8巻、昭和4～11年)と比べると、一般大衆が親しみをもって読める内容となっている。そこに観光パンフレットとしての性格が現れている、といえよう。上記の一文は、指定されて間もない日光国立公園の特色を、簡にして要を得た表現で伝えている。すなわち、山岳・瀑布・平原の自然美と絢爛を極める人工美がこの上なき趣を極めている、と日光の特色を指摘するのである。

次に「日光遊覧順路一例」を示す。

「上野—日光—神橋—三仏堂—東照宮(二荒山神社大猷廟を通じて参拝時間約三時間西参道に出づ)—西参道—馬返—中宮祠(馬返—明智平—展望台—明智平—中宮祠)—温(ママ)元温泉」

これは、当時の日光観光のモデルルートともいえよう。上野から汽車を利用して日光駅に行き、日光駅からバス・電車で神橋に至る。そして神橋を渡り、輪王寺三仏堂・東照宮・二荒山神社・大猷院廟の二社一寺を巡る。さらにバス・電車に乗って馬返に行き、それより中禅寺湖畔の中宮祠に出て、湯元温泉に至るという順路である。湯元温泉まで行くのは、日帰りでは無理である旨が記されているが、中禅寺湖から引き返すと東京からの日帰りが可能であった。なお、馬返から中禅寺湖への往路か復路のいずれかに明智平のケーブルカーを利用することを推奨している。また、明智平から展望台に「空中ケーブル」なる乗物が架設されていた。今でいう、ロープウェイのことである。

さて、本文における日光の見所紹介は、日光街道杉並木から始まる。

「列車が宇都宮から日光線に入り鹿沼と文挟の中間に近づく頃から車窓に或は遠く或は近く老杉の並木のあるのが見られます。(中略)大正十一年三月天然記念物に指定されました」  
汽車の窓から目に映る景色に目を止めつつ旅情を味わう、そんな当時の旅の楽しみ方が目に浮かぶ記述スタイルである。

神橋を渡ってよいよ日光山内を見物するのであるが、長坂を上り詰めた所、輪王寺三仏堂入口に「献饌料納付所」があり、ここで「献饌料」を納めて、二社一寺と宝物館の参拝券を購入して参拝するのが習わしであった。本文には二社一寺の見所が事細かに記されているが、ここでは割愛する。

二社一寺の記述の次に、馬返に至る日光の景勝地にふれる。霧降の滝、含満淵、裏見の滝である。霧降の滝・裏見の滝は、華巖の滝と並ぶ日光三名瀑であり、含満淵は大谷川の景勝地で、いずれも戦前の旅行案内書ではよく取り上げられた名所であった。しかし、今日、訪れる人が多いとは言い難い。

馬返を過ぎ、中宮祠へかけての記述を見ていきたい。馬返は、日光電気軌道の駅が設置された所で、日光～馬返間が全通したのは大正2年であることを前述した。その後、大正14年に馬返から中禅寺湖に向かう「いろは坂」の拡幅工事がなされ、翌15年には乗合自動車が中禅寺湖へ運行するようになった。その車窓風景が次のように記されている。

「馬返を過ぎ深沢橋を渡ると中宮祠迄は車窓の展望が素敵です。豪壮な屏風岩の絶壁、つつじと紅葉によい剣ヶ峰、方等、般若、阿含の滝等が見えます。大平以後は道の左右に白樺が多くなり思はぬ林端に男体山の慈容が望まれます」

杉並木の所で前述したように、移りゆく風景をあたかも読者が目にするように描き、奥日光へと誘う。旅行者の移動とともに目に映る光景を記述する、それが昭和初期の観光パンフレットの特徴の一つに挙げられよう。

今度は、もう一つの行き方である馬返からケーブルカー利用の記述を紹介する。

「馬返からケーブルカーによって大谷川の溪谷を俯瞰しつつ明智平に出て、更に空中ケーブルを利用して展望台に上れば、男体山、中禅寺湖は言ふに及ばず日光の連山や、関東平野の彼方に遠く筑波山を望む大観に旅の疲れも忘れるでせう。明智平からは連絡自動車の中宮祠に達します」

展望台からは、男体山をはじめとする日光連山が目の前に迫り、中禅寺湖が一望できた。この新たな観光スポットの出現は、奥日光の自然景観を老若男女が容易く味わうことを可能にしたのである。明智平から中禅寺湖畔の中宮祠まで連絡自動車を通じており、大平台で下車して、いよいよ華巖の滝見物である。

「滝見茶屋側からエレベーターで滝壺前に降りますと約二百米を距てて華巖の大瀑に直面します。直下百米、岩燕乱れ飛んで水煙濛々誠に天下の偉観です」

滝見茶屋から滝壺前まで、エレベーターでの移動である。このエレベーターは、昭和5年8月の設置であり、今も観光客を観瀑台まで運び続けている。同年10月には上野～日光間に季節

臨時準急行列車が運行を開始する。紅葉を楽しむ行楽客の便を図るためである。翌6年、中禅寺湖は国の名勝に指定され、その名をますます高める。観光客誘致の期待が高まる中で、同年、日光町役場に観光課が設置される。華厳の滝は、明治30年代初期までは、その全貌を見ることができなかった。滝を仰ぎ見る滝壺付近に至る道がなかったからである。記述を続ける。

「滝坂を下り白雲の滝を経て五郎平茶屋（滝壺）に至る歩道もあります。約一軒の急な下りです。此路は星野五郎平翁が華厳の仰観を世人に紹介する為、独力十年の歳月を費し、明治三十二年に完成したものです」

星野五郎平は、地権者である二荒山神社の許可を得て、華厳の滝を仰ぎ見る地に至る小径を開鑿したのである。なお、この華厳滝壺道の完成は、正確には明治33年のことである。それは、日光を代表する景勝地が世人の眼前に姿を現わし、観光地日光の魅力が民衆の間に浸透しはじめる一大エポックともいえる出来事であった。

国の名勝に指定された中禅寺湖には湖上遊覧のモーター船が運行し、観光客を楽しませた。湖上遊覧は、大尻を起点に「名所めぐり」「社寺廻り」「菖蒲ヶ浜」「奥名所めぐり（湖上一周）」と多様な四コースがあった<sup>6</sup>。

中禅寺湖畔は、明治中期から昭和初期にかけて各国大使館をはじめ多くの外国人別荘が建てられ、風光明媚な保養地としての性格を持っていた。前述したイギリス外交官アーネスト・サトウの別荘はその後、英国大使館別荘となり、湖畔にはイタリア・フランス・ベルギーなど各国の大使館別荘も建てられた。明治27年には湖畔にレイクサイドホテルも開業する。この中禅寺湖に乗合自動車を通うのは大正15年のことを前述したが、以後、中禅寺湖は東京から日帰りで往復できる観光地として、大いに親しまれるようになっていく。

中禅寺湖畔の中宮祠から湯元温泉へも大正15年の夏から乗合自動車を通いはじめた。自動車は菖蒲ヶ浜から、竜頭の滝を経て九十九折の坂路をのぼりつめ、戦場ヶ原の中央を南北に貫いて走っていく。日光国立公園内屈指の湿原である戦場ヶ原の説明は、「落葉松が点々として聳え樹間は一面の高山植物」と、簡略である。三面山に囲まれた幽邃境である湯ノ湖を過ぎると、間もなく湯元温泉に到達する。湯元温泉は静寂な佇まいで、河原の湯、緞子の湯、中の湯、鶴の湯、自在湯等の共同浴場の存在が記されている。また、付近にスキーのゲレンデがあり、湯元はハイキングの根拠地となっていた。本パンフレットには、「奥日光ハイキング」「半月峠越ハイキング」「中禅寺湖南ハイキング」「切込刈込湖戦場ヶ原探勝ハイキング」の四コースが紹介されている<sup>7</sup>。一般向きコースである湯元温泉を起点とする奥日光ハイキングでは、金精峠から男体山の雄姿と相対し脚下に湯ノ湖、戦場ヶ原、中禅寺湖を俯瞰し、浅間赤城の諸山を遠望することができる、と強調する。なお、昭和8年頃からハイキングが流行し、自然に親しむ観光旅行の一部に取り入れられていくが、そのことについてはいずれ稿を改めたい。

### (3)「日光」(日光自動車電車株式会社、昭和7年頃)

昭和初期、日光での観光客輸送に力を発揮したのが、日光自動車電車株式会社である。同社

は、日光～馬返間に電車を運行した日光電気軌道と日光自動車が昭和7年11月に合併してできた会社である(昭和19年に日光軌道に改称、昭和22年東武鉄道に合併)。

日光自動車は、吉田初三郎の「日光塩原連絡遊覧名所交通鳥瞰図」<sup>8</sup>(昭和4年)を発行したことで知られている。この鳥瞰図は、本旧蔵資料には含まれていないが、東照宮を中心に、背後に男体山・女峰山が聳え、男体山の麓に中禅寺湖があり、その周囲に華厳滝、湯ノ湖、湯元温泉を配し、はるか彼方に塩原温泉を描き込み、朱色に彩色された道路にボンネット型の乗合自動車四台が往来する構図である。それは、乗合自動車網が拡大し、鉄道が延びていない観光地でも乗合自動車で容易に到達できるようになった昭和初期の空気を伝える一枚といえよう。

日光自動車電車株式会社は、合併後間もなくパンフレット「日光」(資料2)を発行する。四折り15×7.5cmの小ぶりなものである。表紙は大谷川に架かる神橋、裏面に鳥瞰図を掲載し、「日光行進曲」(西条八十作詞、中山晋平作曲、昭和6年)の歌詞及び日光駅から周囲の名所への所要時間を記す。流行の歌詞入りパンフレットとは、いかにも乗合自動車会社のものらしい。団体客が車中この歌を口ずさみながら観光したものであろうか。

〈資料2〉「日光」(日光自動車電車株式会社、昭和7年頃)



[内容] 日光御案内、日光御探勝と所要時間、日光の名所(杉並木、神橋、日光廟、名瀑霧降と裏見、馬返、華厳の滝、中禅寺湖、戦場ヶ原、湯滝、湯元温泉)、鬼怒川温泉、スキー場と日光スケートリンク、日光自動車・電車御案内

本パンフレットは、類似のものが2点ある。表紙はまったく同じで、裏表紙の鳥瞰図にケーブルカーの存在が明記されたもの、もう一つはこれが自動車道となっているものである。また、いずれも昭和7年冬開業のスケートリンクが描かれている。ちなみに、馬返～明智平間に「日光登山鉄道」のケーブルカーが開通したのは昭和7年8月であり、同社の合併が同年11月であ

る。発行年は明記されていないが、これらのことから、一つは昭和7年頃の発行と考えられる。もう一つは、描かれてしかるべき明智平～展望台間の「空中ケーブル」(昭和8年11月開業)の記載がないため、昭和7～8年の発行と考えられる。

昭和7年頃に発行されたと考えられるものを例示したのが〈資料2〉である。本文中に写真5枚(陽明門・華巖の滝・中禅寺湖・湯元温泉・鬼怒川温泉)を掲載し、〈資料2〉の内容となっている。もう一枚の昭和7～8年の発行と考えられるパンフレットは、本文中に同じく写真5枚(陽明門のみ別の構図、ほかは同一の写真であるがレイアウトを変える)を掲載するが、記載項目に若干の入れ替えがみられる。新版では、旧版の「鬼怒川温泉」を「鬼怒川温泉と塩原温泉」に改め、「スキー場と日光スケートリンク」を削除し、「ケーブルカー」を新規項目に加えている。

ここに掲載された5枚の写真は、前述した「日光」(東京鉄道局、昭和10年)の神橋、陽明門、二荒山神社、華巖滝、中禅寺湖と男体山の中から神橋と二荒山神社を除き、湯元温泉と鬼怒川温泉を加えている点が異なっている。しかしながら、神橋は表紙絵に使用しており、上記パンフレットとの比較から、神橋、陽明門、華巖滝、中禅寺湖と男体山が、観光地日光のイメージを象徴する場所である、と再確認することができる。湯元温泉と鬼怒川温泉を加えたのは、同社の乗合自動車で到達できる場所として、宣伝の意味を含めて掲載したもの、と考えられる。ちなみに、日光からやや離れた鬼怒川温泉については「弊社の乗合バスが一時間毎に通って居ります」と、宣伝文句が記載されている。

さて、「日光御案内」の冒頭文は、次のようにはじまる。

「精妙な人工美と、雄大な自然美を兼ね備へて、既に世界的に名高い日光は、此度我国最初の国立公園の一に指定されまして、今や諸般の設備漸く整ひ、皆様の御来遊御観光を御待ち致して居ります」

ここに記された「精妙な人工美と、雄大な自然美」は、「日光」(東京鉄道局、昭和10年)が記す「人工と山水との双美の極致」と表現こそ異なるものの同一内容である。観光地日光の評価が普遍化されていたことを窺い知る記述といえよう。「今や諸般の設備漸く整ひ」とは、大正末年に中禅寺湖や湯元温泉へ乗合自動車の運行が開始され、昭和に入って東武鉄道の日光線が全通し、華巖の滝エレベーターが営業を開始し、馬返～明智平間のケーブルカーや明智平から展望台へ行く「空中ケーブル」が開業し、観光地としてのインフラ整備が進んだ状況を指している、と指摘できる。

ここで気になる記述がある。それは「此度我国最初の国立公園の一に指定されまして」という一文である。日光国立公園の指定は、前述したとおり昭和9年12月である。昭和7年の段階では、正式に「指定」されていない。周知のとおり、昭和6年4月に制定された国立公園法(10月施行)に伴い、先ず昭和9年3月、瀬戸内海、雲仙、霧島の三国立公園が第一次指定となった。そして同年12月、日光をはじめ阿寒、大雪山、中部山岳、阿蘇の五国立公園が第二次指定を受ける。さらに昭和11年2月、十和田湖、富士箱根、吉野熊野、大山の四国立公園が第三次



指定となり、戦前の12国立公園が出揃うのである。大正10年から開始された国立公園制定のための候補地調査以来、日光は有力な候補地になっていた。そして、日光町役場もたびたび国立公園設立のための請願書を提出しており、日光が国立公園に指定されることは、地元の人々の悲願であった。本パンフレットの記述は、いささか勇み足といえはしないか。もっとも、これに限らず、定評ある鉄道省の『日本案内記』においても、発行年と正式な国立公園指定年がかみ合わない記述がいくつかみられる点も指摘しておかなければならない。

同パンフレットの鳥瞰図を眺めてみたい。前述した吉田初三郎の鳥瞰図「日光塩原連絡遊覧名所交通鳥瞰図」を簡略化したものであることは明白であるが、素朴ながらかえってわかりやすい。鳥瞰図には日光自動車の乗合線路線、一般自動車道が区別して描かれ、主要な観光名所を記載するとともに、日光駅から自動車での所要時間が次のように記載されている。

「神橋五分、東照宮十分、霧降滝二十分、田母沢御用邸十分、裏見ノ滝二十五分、馬返二十五分、方等般若滝四十五分、中禅寺湖駅四十五分、立木観音五十分、竜頭ノ滝一時間十分、戦場ヶ原一時間十五分、湯滝一時間廿五分、湯元温泉一時間三十分、鬼怒川温泉四十分、塩原温泉二時間二十分」

上記観光名所のうち、霧降滝、立木観音、塩原温泉へは乗合自動車路線がなかったが、ほかには乗合自動車で近くまで到達できる時代になっていた。鳥瞰図で目を引くのは、清滝駅対岸にあるスケートリンクで、「東洋一のスケートリンク」と記されている。清滝の地にスケートリンクが開業したのは昭和7年冬のことであり、いち早くこれを掲載している。次にその紹介文を記す。

「東洋第一の町営日光スケートリンクは氷面五千坪、設備完全、雄大なる日光の山容に接し、東京より最も近きスケート場として経済的に壮快なる一日を過ごすことが出来ます。氷結期中は日光駅よりスケートリンク前まで直通バスを運転いたします」

この町営日光スケートリンクは、我が国で初めて誕生した一周400mのスピードスケート用リンクで、トラックの内側にフィギェアやホッケー用リンクを併設し、全日本選手権や国体会場として使用された歴史を持っている。その流れをくんだものが、現在の細尾ドームリンクである。

日光におけるスケートの歴史は古く、大正5年、老舗の金谷ホテルがスケートリンクを設置し、皇族や華族がスケートを楽しまれたことが知られている。我が国におけるスケートは、明治40年代から愛好家が増え始め、大正から昭和初期、学生によるスケート熱が高まりをみせ、やがてそれが大衆化していく。大正期の日光では、ほかに古河電工が和楽池をスケートリンクとして従業員・家族に開放し、やがて水沢リンク（後の精銅所リンク）へと発展する。そのようなスケート流行の中で、日光駅前とリンク前を直通乗合バスがつなぎ、「東京より最も近きスケート場」と銘打って売り出していたことを知ることができる。日光にはスケート場のほかに竜頭ゲレンデや湯元ゲレンデもあり、スキー場としての魅力を持った土地であることも本パンフレットから伝わってくる。

本文中の名所案内は割愛して、末尾の「日光自動車・電車御案内」の記述をみたい。

「汽車又は電車で日光へ御着きになりますと、駅前に弊社の銀バスと貸切自動車とが沢山皆様の御召を御待ち致して居ります。弊社の自動車は最も親切経済な案内者であります。青廻り運転車と御指定御愛乗を願ひます」

駅前にバスや自動車が客待ちする、昭和初期の日光駅前の賑わいを彷彿する描写である。バスは銀色、乗務員には「青廻り」の制服を着用させ、イメージの統一を図っていた様子が見て取れる。記述を続ける。

「弊社は省線及び東武線と連帯運輸を致して居りますから、駅で切符をお求めの際中宮祠駅（自動車）又は馬返駅（電車）迄の通し連帯切符（割引の特典あり）をお求めになるのが、御便利であります」

乗合自動車会社では、省線や東武線と連携をして、割引の特典がある「連帯切符」を発売し、誘客を図っていた。この「連帯切符」は、中宮祠駅、馬返駅から省線や東武線各駅へむけても発売をしていた。さらに記述を続ける。

「東京駅、三越、松屋、松坂屋、白木屋、野沢屋其他各観光ビューロー発売の便利経済な遊覧券の御利用をお勧め致します」

便利経済な「遊覧券」とは、大正14年秋から観光ビューローで発売が開始された「クーポン式遊覧券」を指す。これは、乗車券、乗船券、自動車券、旅館券をセットにして綴じ込んだ通し切符である。観光客はいちいち切符を買う手間が省けるため、発売以来ビューロー案内所窓口は連日盛況を呈した、という。

「クーポン式遊覧券」の種類は、発売開始の翌大正15年は、わずか東京付近の9か所のみであったが<sup>9</sup>、順次拡大する。昭和3年に東北方面遊覧券、昭和4年に九州方面遊覧券が加わり<sup>10</sup>、昭和5年には北海道を含め13地区40種類を数えるに至った<sup>11</sup>。ところが、昭和5年当時、日光の遊覧券は発売されていなかった。その後、昭和9年には北は樺太、南は台湾を含めて全国230か所の遊覧券が発売され、その普及はクライマックスに達した<sup>12</sup>。また、遊覧券発売十周年にあたる昭和10年には「旅はクーポン」という懸賞募集の標語で更なる普及に努めている。昭和10年に利用者に頒布された「クーポンの葉」を見ると、指定遊覧地を二か所以上巡ることを条件にオーダーメイドの遊覧券が発売されていることもうかがえる<sup>13</sup>。

「日光」（日光自動車電車株式会社、昭和7年頃）は、一自動車会社の小さなパンフレットであるが、観光旅行が盛んになった昭和初期の空気をよく伝えている。

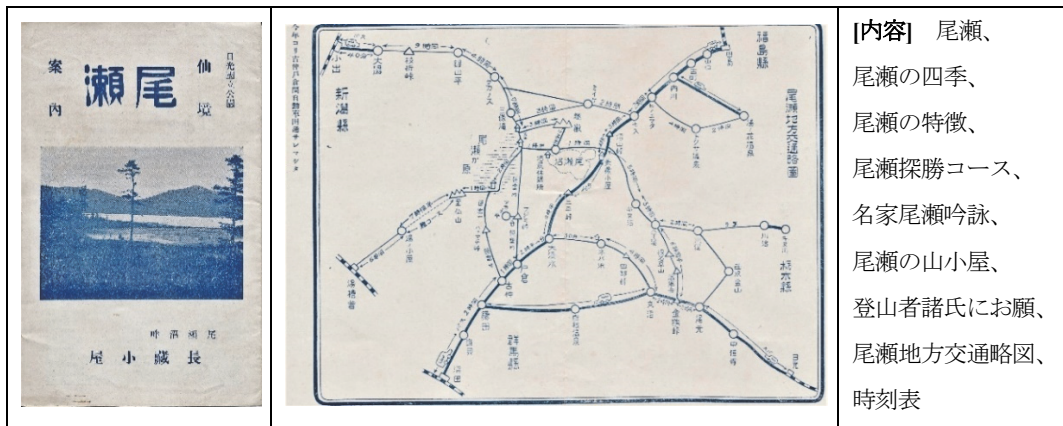
#### (4)「日光国立公園仙境尾瀬案内」(長蔵小屋、昭和12年)

福島・群馬・新潟の三県にまたがる尾瀬は、昭和9年の日光国立公園発足当時、その一部に含まれていた（平成19年8月に尾瀬国立公園として独立）。そこは、本州最大の高層湿原尾瀬ヶ原、只見川の源流である尾瀬沼を中心に、燧ヶ岳（2,356m）、至仏山（2,228m）がその風景を引き締めている。

戦後、NHKラジオ歌謡「夏の思い出」(昭和24年)で一躍有名になった尾瀬であるが、明治中期までは、福島県桧枝岐村、群馬県片品村などの村人が、溪流漁、キノコ、山菜を採りに行くほかは、人跡未踏な地であった。この尾瀬が開かれたのは、明治23年、平野長蔵(桧枝岐村民)が尾瀬沼のほとりの沼尻に、行人小屋を設置したのがはじまりであった。行人小屋とは、信仰登山する人が休泊するための小屋である。前年、長蔵は燧ヶ岳に登り、山頂に石祠を建立している。冬は雪に閉ざされる尾瀬は、人が住めるような場所ではなかった。明治36年、長蔵は、この小屋に定住をはじめた。ほどなく、長蔵は沼尻に尾瀬で最初の山小屋を建てた。そして大正4年、現所在地である尾瀬沼東岸に移転する。湖畔に「元長蔵小屋」として保存されている平屋の山小屋が、移転当時の建物である。尾瀬が日光国立公園に指定された昭和9年、現在の二階建ての長蔵小屋が新築されて今日に至った。

昭和5年、長蔵は死去し、長蔵小屋二代目の主となったのが平野長英である。昭和12年6月、長英の時代に発行した四折り19.8×12.3cmのパンフレットが「日光国立公園仙境尾瀬案内」(資料3)である。戦前、山小屋が発行した稀有の一葉である。

〈資料3〉「日光国立公園仙境尾瀬案内」(長蔵小屋、昭和12年)



表紙は、尾瀬沼の写真、本文中に写真3枚(燧ヶ岳より尾瀬沼の鳥瞰、尾瀬沼より燧ヶ岳を望む、初夏の大江川と水芭蕉)を添え、〈資料3〉の内容となっている。冒頭の「尾瀬」を引用する。

「尾瀬は静寂其者である。太古の儘の森林は昔ながらの姿で沼を圍繞し鏡の如き水面は燧の倒影を映し魚は群をなして水草の間を遊泳し、春来れば雪は解け、夏来れば花開き、秋到れば悉く錦繡を織りなし、冬には万物皆深い積雪の下に眠ってしまふ。そして未だ醜悪な人の手によって禍されること極めて少い。尾瀬は景色の上から言っても邦内稀に見る処のものであらう。山岳、湖沼、溪流、湿原、瀑布、森林が斯程迄に整然と集り、そして限りなき変化を示す所は他に見られまいと思ふ」

前述した日光自動車電車株式会社の商業的色彩の強い冒頭文とうって変わり、格調高い一文

である。これは、尾瀬を愛した登山家であり植物学者でもある武田久吉『尾瀬と鬼怒沼』（昭和5年）の一節を引用したものである。武田久吉が最初に尾瀬を訪れたのは明治38年のことで、翌39年には日本山岳会『山岳』誌創刊号に「尾瀬紀行—初めて尾瀬を訪う」を発表し、尾瀬の自然・風景の素晴らしさを世に知らしめた。尾瀬の自然保護に努めた武田久吉は、のちに「尾瀬の父」と呼ばれる人となった。長蔵小屋歴代当主もまた、尾瀬の自然保護に情熱を傾けている点は、共通するところである。

尾瀬への誘いとして、「尾瀬の四季」と題し、折々の魅力を紹介する。

「解雪—五月中旬ヨリ下旬頃マデ 水芭蕉、猩々袴、竜金花、峯桜等ノ開花ハ六月上旬ヨリ中旬頃迄  
 新緑—六月二十日頃ヨリ  
 草花期—七月ヨリ九月迄  
 盛花期—七月中旬ヨリ八月中旬迄  
 紅葉—十月上旬  
 降雪—初雪十月、根雪十一月下旬  
 積雪—三月末、七尺ヨリ十二尺位マデ」

雪が解け、尾瀬に夏の訪れを知らせるミズバショウが、すでに尾瀬の花として現れている。しかし、尾瀬を象徴するもう一つの花、ニッコウキスゲは単に開花時期を「草花期」と記すのみで、固有の名は載せていない。続いて「尾瀬の特徴」を記す。

- 「一、本邦随一ノ寒帯湖
- 二、本邦随一ノ尾瀬ヶ原大湿原
- 三、大陸的原生林ノ山相
- 四、高山植物ノ宝庫
- 五、三条瀑、平滑滝ノ壯観」

大湿原、原生林、高山植物の宝庫、まさに尾瀬を象徴する言葉がちりばめられている<sup>14</sup>。

次の「名家尾瀬詠吟」は、二代目当主英蔵の歌人としての趣味から載せたものであろう。続く「尾瀬探勝コース」は、東京、会津、越後、日光などを起点とする探勝コース、至仏山越えの山歩きのコースが紹介されている。その一つ、東京を起点とするコースを紹介すると次の通りである。

「上野—沼田—古仲—戸倉—大清水—三平峠—尾瀬沼—長蔵小屋（泊）尾瀬沼—沼尻—巖嶽—沼尻—温泉小屋・桧枝岐小屋（泊）—三条瀑—温泉小屋・桧枝岐小屋—尾瀬原—富士見峠—菖蒲平—戸倉—古仲—沼田—上野」

これには、次の但し書きがある。

「沼田駅より乗合自動車にて約二時間にて古仲着 古仲より戸倉—大清水—三平峠を経て尾瀬沼に至るのが一番便利でござります 古仲より尾瀬沼迄約五里徒歩には約六時間かかります 古仲、戸倉の案内人組合には何時にても乗駄馬案内人夫があります」

当時は、古仲から6時間歩いて尾瀬沼に至ったのであるが、馬の便もあった。なお、このパンフレットが発行された昭和12年には古仲～戸倉間に自動車が開通し、歩く距離(徒歩1時間)がやや短縮された。なお、今日、東京を起点として沼田から尾瀬に入るコースは、戸倉からバスで鳩待峠に至り、そこから尾瀬の湿原に向かう(山の鼻まで徒歩1時間)、あるいは戸倉からバスで大清水に行き、そこから三平峠を経て尾瀬沼に向かう(徒歩2時間40分)コースが一般的である。

ほかに福島県からのコースは、会津田島から桧枝岐までバスがあったが、桧枝岐から沼山峠越えて、尾瀬沼まで徒歩5時間40分を要した。今では沼山峠までバスが通い、尾瀬沼まで徒歩1時間で到達する。当時、尾瀬に入るには、徒歩にて相当な時間を要したことがわかる。

尾瀬が国立公園に指定された年に新築された長蔵小屋の収蔵人員は、百人であった。元長蔵小屋は、わずかに五部屋であり、20～30人も泊まれば満員であったものと思われる。山小屋の建て替えは、尾瀬への来訪者が増えたことを背景にしていることはいままでもない。パンフレットには、当時、テントを張る人のために長蔵小屋で白米、味噌、醤油、缶詰を販売していたことが記されている。さらに、尾瀬を訪れる人のためにワラジ、タバコ、ヨーカン、キャラメル、ビール、サイダー、フィルム、ブロマイド、エハガキ、油紙、足袋、靴下を販売していたことも記載されており、尾瀬で小商いまで成り立つほどの時代に入っていたことを物語っている。パンフレットの裏に、汽車、乗合自動車の時刻表とともに、次の「登山者諸氏に願」が載せてある。

「私どもは永年尾瀬の開拓と共に自然美保護のために努力してゐるものです未だ何者にも汚されぬこの清く美しい山野を国家の為にこのまま永く保存したいと希望します 登山者諸氏も何卒私共に御同情下されて尾瀬の自然美保護のために御尽力下さるやうお願い致します」

尾瀬の自然保護に熱い思いを寄せた長蔵小屋の主人らしい一文である。具体的には、次のことを励行してほしい、と記す。

- 「一 火を大切にすること
- 一 植物を取らぬこと(特に植物は尾瀬の生命です採取は厳に御遠慮下さい)
- 一 学術研究の為植物採取する者は其筋の許可を受け許可証を持参すること
- 一 わらち切れ紙屑罐瓶などは目に見えぬところへ捨てること
- 一 天幕生活は指定地にて為し、丁寧に跡掃除を為すこと
- 一 幕営指定地は沼の東岸林中、県道側(現在の長蔵小屋の傍)」

「紙屑罐瓶などは目に見えぬところへ捨てること」とは、まことにおおらかな時代の話である。しかし、ほかはごく常識的なことが書かれている。このパンフレットは、発行された昭和10年代初期、山の愛好家のみならず自然保護のルールをわきまえぬ来訪者が増えていた時代の観光地尾瀬の姿を如実に物語っているのではないだろうか。

## 2.箱根

### (1)箱根を巡る旅

箱根七湯で知られる温泉地箱根は、日本を代表する保養地・観光地であることは言うまでもない。ところが、箱根の温泉街が賑わうようになったのは、さほど古いことではなかった。東海道の隣接する箱根七湯の地は、いずれも街道の宿場ではなかった。街道を往く旅人は、沿道に設置された宿場に泊まるのが定めであった。旅人が「一夜湯治」を口実に箱根七湯に宿泊するようになったのは、じつは江戸後期の文化年間以降のこと、と言われている。

明治期に入ると、横浜の居留民をはじめとする外国人の観光客が箱根を訪れるようになった。明治10年代の箱根には外国人専用のホテルが建築され、老舗旅館も洋館を増築して外国人を積極的に受け入れていった。明治20年、東海道線が国府津まで開通し、近代的交通網が整備されていく。翌21年、小田原馬車鉄道が国府津～湯本間を結ぶ。その後、明治33年には馬車鉄道が廃止され、それに代わって小田原電気鉄道の電車が走るようになる。そして、大正8年、湯本～強羅間の登山電車が開通する。さらに、大正10年には強羅から早雲山に向かうケーブルカーが完成する。

一方、明治期には道路の整備も順次進み、明治20年に湯本～宮ノ下間、明治37年には宮ノ下～芦ノ湯～芦ノ湖畔間の道路が整備された。湯本から畑宿を経て元箱根に出るのが江戸時代の東海道の径路であるが、それを迂回して宮ノ下、芦ノ湯と、別の径路を往く新たな道路（現在の国道1号、旧道）が開鑿されたのである。やがて、大正期に入ると、乗合自動車や「貸自動車」（今日のハイヤー）が営業をはじめた。

昭和2年、小田原急行鉄道が新宿～小田原間に鉄道輸送を開始する。すると、それまで東京から東海道線経由で2時間40分かかった箱根行きが、1時間45分に短縮された。それは、箱根遊覧旅行がより身近になった時代を象徴する出来事といえる。

昭和に入ると、「箱根廻り」「箱根越え」「箱根長尾越え」三種の「クーポン式遊覧券」が発売された。一例として、「箱根廻り」（「クーポン式遊覧券」昭和5年）<sup>15</sup>を示すと次の通りである。

「東京又は新宿、桜木町発—小田原—小涌谷—元箱根—湖尻—大涌谷—早雲山—強羅—小田原—東京又は桜木町、新宿、又はその反対径路。遊覧地…湯本、塔ノ沢、宮ノ下、小涌谷、芦ノ湯、元箱根、強羅、木賀、底倉、堂ヶ島」

参考までに『旅程と費用概算』（昭和5年）<sup>16</sup>掲載の「箱根芦ノ湖遊覧」には、東京からの日帰りの旅程が記されている。以下、そのあらましを示す。小田原から箱根登山電車で強羅に行き、強羅から鋼索鉄道電車（ケーブルカー）で早雲山へ。早雲山から徒歩で登り路を大涌谷へ。頂上の閻魔台を経て姥子へ下り、湖尻へ出るのであるが、早雲山から湖尻まで徒歩で2時間半を要した。湖尻から箱根町まで芦ノ湖を定期モーター船で遊覧。箱根町では箱根関所跡や箱根離宮を見物し、元箱根から自動車で小涌谷駅まで行き、帰路につく。記載は、「クーポン式遊覧券」とは逆コースであるが、径路と見所はほぼ共通している。このようにケーブルカーやバスを利用して箱根を巡って芦ノ湖遊覧を楽しむ、それが昭和初期の一般的な箱根の観光旅行の姿

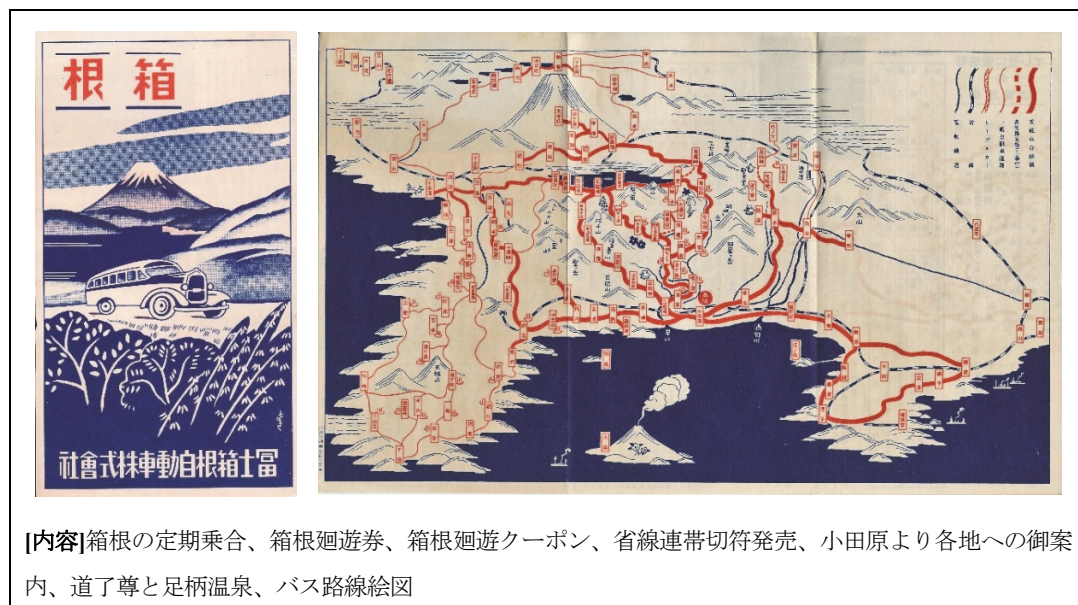
であったことを知ることができる。

## (2)「箱根」(富士箱根自動車株式会社、昭和7～8年頃)

富士箱根自動車株式会社により発行された「箱根」(資料4)は、昭和初期の箱根の観光を知ろううえで参考になる。発行年は記されていないが、記載内容から昭和7～8年と推定される。理由は、昭和7年、箱根登山鉄道の貸自動車部門が富士屋自動車に譲渡され、富士箱根自動車株式会社が設立されたことが一点。もう一つは、ジャパン・ツーリスト・ビューロー案内所の日本橋白木屋(昭和6年10月開設)は掲載されているが日本橋高島屋(昭和8年5月開設)が未掲載である点が挙げられる。また、伊東線が網代駅(昭和10年3月開業)まで未開通のため、昭和10年以前の発行であることは間違いない。

「箱根」は、四折り 18.0×9.8cm のパンフレットで、表紙は富士山を背後に芦ノ湖付近を走るボンネットバスの絵柄である。本文は、(資料4)の内容で、写真4枚を添える。また、裏面にバス路線絵図を載せる。

### 〈資料4〉「箱根」(富士箱根自動車株式会社、昭和7～8年頃)



本文の記述を見よう。こんな冒頭文からはじまる。

「山水の美、賞すべき所は多い。温泉の優愛すべき所も少なくない。然し山水の美と、温泉の優とを併せ備へたものに到ってはまことに少い。どっちかに優れてゐると言ふよりは、どっちかに難がある。その難の無いのが国立公園箱根であります。風光も美しければ温泉も潤沢で優れてゐる。箱根は自然に最も恵まれた勝区であるといはれて居ります」  
箱根は、山と水とを備えた景色と豊富な温泉に恵まれた地であることを強調する。「国立公園

箱根」と記すものの、富士箱根国立公園の指定は、昭和11年2月である。〈資料4〉とは別に同社が発行した時刻表（昭和7年11月）にも「国立公園」と明記しており、制定時期とのズレが生じている。箱根を国立公園にしようとする動きは大正期からあり、昭和5年以降官民一体となった指定請願の運動が繰り広げられたものの、昭和9年の第一次、第二次指定に漏れてしまったのが事実である。記述を続ける。

「歴史が古いだけに到るところに旧跡史跡あり、学術的には二重式火山としての研究資料や珍しい動植物の生存するさへあって、遊覧に良し、保養に良し、趣味の研究旅行にも良ろしいのです」

箱根は、風景がよくて温泉に恵まれるばかりでなく、名所旧跡に富み、地質・地形や動植物にも興味が尽きない、と記すのである。さらに、加える。

「しかも東京からたった二時間でこの楽園に這入れるのです。『箱根八里は馬でも越すが…』と唄はれたのは昔のこと、今では当社の二十五人乗観光用展望式自動車が、全山到る処を縦横に、頻繁に定期運転してゐるので御座います。東京から日帰りで全箱根観光の旅も易々と出来るのです」

この自慢の「二十五人乗観光用展望式自動車」が写真入りで紹介されている。そして、「東京から二時間で箱根の明光鏡へ！」のキャッチコピーを添えて、箱根へ誘う。

次いで「箱根の定期乗合」の解説文である。

「箱根の登山口は四つあります 小田原駅と熱海駅（東京方面から）沼津駅と御殿場駅（関西方面から）小田原を表門とすれば沼津は裏門、熱海御殿場は横門でせう」

小田原を「表門」と強調しているところが気にかかる。それは、熱海から十国峠を越えて元箱根に達する路線があるが、それは他会社の経営によるからに他ならない。「表門」の小田原を起点とする路線は、以下の通りである。一つは、当時の「新国道」（国道1号）を往くもので、湯本、塔ノ沢、小涌谷、芦ノ湯を経て芦ノ湖畔の箱根に至り、箱根峠を越えて、三島、沼津に出る幹線。もう一つは、宮ノ下から分岐し、木賀、仙石原を通り、長尾峠を越えて御殿場に出る路線。三つ目は、湯本から旧東海道に入って須雲川沿いを遡り、畑宿を経て元箱根に出る路線である。

この三路線のほかに、仙石原から湖尻に向かう路線もあり、湖尻から芦ノ湖をモーターボートで元箱根、箱根に至ることが可能であった。このルートを利用する人のために、小田原を起点とする特別割引の「箱根廻遊券」（宝物館拝観券付）が発売されていた。この廻遊券は、小田原電気鉄道と箱根遊船が提携して大正11年5月から発売したもので、古い歴史を持っている。ほかに「箱根廻遊クーポン」（ジャパン・ツーリスト・ビューロー発売）、「省線連帯切符」もあって、これらの利用により、利便性の高い箱根遊覧ができた。

同社は、前述した箱根宮ノ下～横浜間の定期乗合路線をもっていて、一日二便を運行していた（所要：直通で2時間半）。こんな説明文がある。

「箱根でお馴染の高級観光用展望車が、桜木町駅から棧橋、ニューグランドホテル前を経



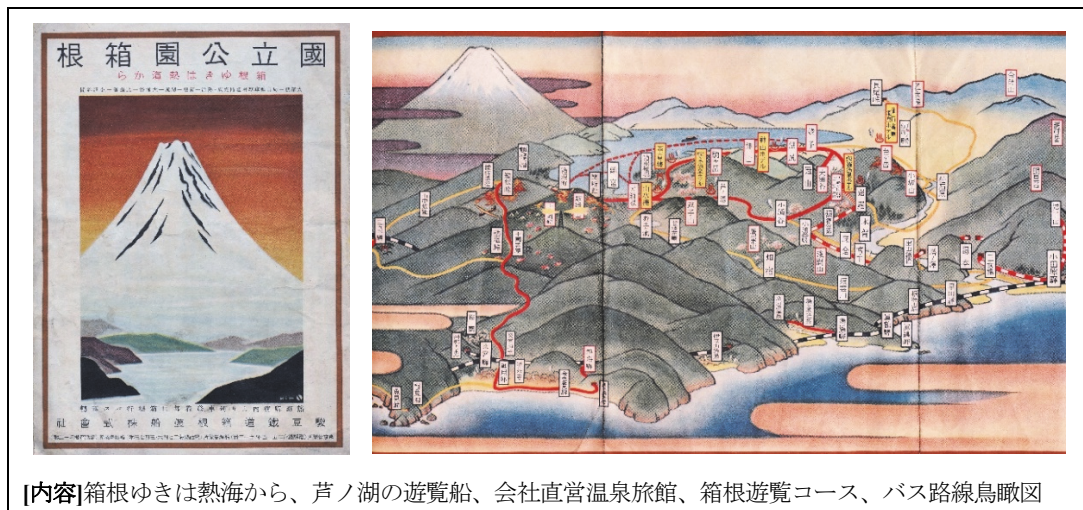
由して定期運転をして居ります。乗心地満点、お乗換の不便がなく賃金も至って低廉、鎌倉、金沢八景の湘南観光を兼ねたコース」

同社の母体となったのが、宮ノ下の老舗富士屋ホテルが経営する富士屋自動車株式会社であり、宿泊客の送迎を目的に大正3年に設立された。箱根登山鉄道の全線開通の大正8年、同社は神奈川県下最初の乗合自動車を国府津や芦ノ湖へ走らせた。また、土・日曜日には横浜まで直通運転をして、外国人客を運ぶようになったのである。それが、この箱根～横浜間の路線である。

### (3)「国立公園箱根」(駿豆鉄道箱根遊船株式会社、昭和13年頃)

駿豆鉄道箱根遊船株式会社により発行された「国立公園箱根」(資料3)は、「箱根ゆきは熱海から」の副題がついた四折り18.8×13.5cmパンフレットである。興味深いのは、富士箱根自動車株式会社への対抗心が露わになっているところが端々に見受けられる点である。発行年は記されていないが、駿豆鉄道株式会社が箱根遊船と合併し、駿豆鉄道箱根遊船株式会社に社名変更したのが昭和13年4月であり、ほどなく同15年4月にもとの駿豆鉄道株式会社に改称していることから、この期間であることは間違いない。また、本文冒頭に「大箱根一周自動車専用道路完成！」(熱海—箱根—湖尻—大涌谷—上強羅—小涌谷—元箱根)と記されている。昭和7年8月に自動車専用道路十国線が開通したのを手始めに、早雲山線(昭和11年1月)、湖畔線(昭和12年10月)が次々に開かれ、箱根山を一周する道路が完成する。その直後に作成されたパンフレットと考えられる。なお、日中事変の勃発、それに続く国家総動員法公布(昭和13年6月)後は観光パンフレット類に軍国主義的な内容及び表現が強まるが、本パンフレットにはそれが見られないため、時期的にも昭和13年頃のものではないか、と推定される。

#### 〈資料5〉「国立公園箱根」(駿豆鉄道箱根遊船株式会社、昭和13年頃)



「国立公園箱根」の表紙は、芦ノ湖の背後に富士山がそそり立つ絵柄である。本文は、〈資料5〉の内容で、写真7枚を添える。また、裏面にバス路線鳥瞰図を載せる。

本文に添えた写真は、芦ノ湖の逆さ富士を除き、駿豆バス、芦ノ湖遊覧船（2点）、十国峠付近の自動車専用道路、会社直営ホテルと泉源（2点）と、大半が自社関係のものである。バス路線鳥瞰図は、熱海から熱海峠を経て箱根に下る自動車専用道路十国線、そして駒ヶ岳・神山などの箱根山を一周する路線、芦ノ湖遊覧ルートが中心となっており、箱根への「表口」とされる小田原駅は片隅に追いやられている。

「箱根ゆきは熱海から」の記述を紹介する。

「温泉情緒の豊かな熱海からバスガールの美声に援けられて三十分で車は熱海峠に着く、其処から十国峠登口、盗人厩を経て箱根峠まで十キロの間、且々たる自動車専用道路が開けて居ります」

本文に添えた駿豆バスの写真には制服姿の女性が写っており、「明朗なバスガール」とキャプションが入る。続いて、専用道路の眺望である。

「左顧すれば霊峰富士をバックとした西伊豆の大平原。千本松原、三保の松原等の遠望が鳥瞰図の絵巻物をくりひろげてみます。右に振り向けば伊豆七島や房総の山々江の島の姿を浮べて相模灘が一幅の画中に眠ってみます。この壮麗雄大な風景の間を縫って行くドライブの快さは全く御想像以上であります」

昭和期のバスガールさながらの語り口調である。一周自動車道路についても触れる。

「元箱根から湖尻迄八キロの間ドライブ・ウエイとして申分が無い。車窓に送迎する白扇逆に懸る秀霊富士の姿を浮べた芦ノ湖の風光美を賞しながら自動車は湖尻に着く。湖尻から、静寂な山の湯姥子の前を通る気持のよいバスは大涌谷の頂上まで走ってゐます」

車窓から芦ノ湖と逆さ富士を望みながら湖尻に向かい、そこから姥子温泉を経て大涌谷へと進むのである。大涌谷の解説文は以下の通りである。

「太古箱根山爆発の名残であって今も尚噴煙濛々四辺一面溶岩累々として凄愴の気に打たれます。箱根の一偉観であります」

溶岩が重なり合う様は、凄愴苛烈である。もうもうと噴煙を上げる大涌谷の光景は、まさに箱根火山の雄大な眺めといえよう。次に到着するのが強羅である。

「大涌谷の地獄を見物してバスに乗れば十分余りで強羅に着く。強羅は美しい高原と雑木林に被はれ、箱根山中最も大衆的な温泉場として、家族づれに歓迎せられ、十国越え旅行者の宿泊地として選ばれます」

これが、強羅の解説文である。強羅には、「動物舎」「児童遊戯場」などを備えた強羅園が大正初期に開園しており、家族連れが行楽地としての性格を帯びていた。会社直営旅館として、次の記述もみられる。

「当社開発に依る箱根一周自動車専用道路による交通至便の地に、瀟洒なる装ひを凝らしたる山の温泉、強羅温泉ホテル、駒ヶ岳温泉ホテル、神山温泉ホテル、富士見楼、山水楼

の五湯が新しく開かれました」

バス路線鳥瞰図には、この五館のほかには仙石高原温泉ホテルが加わっている。パンフレットには、箱根登山鉄道沿いの湯本、宮ノ下をはじめとする「箱根七湯」の記述は、一周自動車道路沿いの芦ノ湯を除いて一切みられない。箱根の観光パンフレットでありながら、競争相手の沿線にある天下名だたる温泉地すら排除する徹底ぶりは、尋常ではない。

熱海から熱海峠を越えて箱根に至る十国線をはじめとする箱根一周道路は、駿豆鉄道が自社の自動車専用道路として内務省に出願して建設したものである。また、強羅ホテルほか上記温泉旅館は、箱根土地が開発したものである。両者は、いずれも堤康次郎が行った観光開発事業であり、富士箱根自動車・箱根登山鉄道に対抗していたことは、言うまでもない。

#### (4)「芦之湖御案内」(箱根遊船株式会社、昭和6年頃)

箱根遊船株式会社により発行された「芦之湖御案内」(資料6)は、箱根観光の中心となる芦ノ湖遊覧を知るうえで参考になる。発行年は記されていないが、記載内容から昭和6年と推定される。理由は、ジャパン・ツーリスト・ビューロー案内所の新宿三越(昭和6年6月開設)が掲載されているが日本橋白木屋(昭和6年10月開設)は未掲載である点が挙げられる。箱根遊船株式会社は、大正9年、芦ノ湖の渡船組合を統合し、箱根土地に吸収合併して設立された会社で、昭和13年に前述した駿豆鉄道箱根遊船株式会社に改称される。

〈資料6〉「芦之湖御案内」(箱根遊船株式会社、昭和6年頃)



「芦之湖御案内」は四折り 13×6cm の小ぶりのパンフレットで、表紙は芦ノ湖に突き出た棧

橋の絵柄である。本文は、〈資料6〉の内容で、裏面に芦之湖名所一覧図及び遊覧船の写真1枚を掲載する。また、小田原から芦ノ湖に至る簡略な鳥瞰図を掲載し、元箱根、箱根、湖尻をつなぐ遊覧ルートが記されている。なお、この時代、まだ熱海から熱海峠越えて箱根に至る自動車専用道路はつくられていない。

芦ノ湖定期遊覧船は、5～9月には朝8時から一時間毎に10回運行していた（11～4月間は減便）。元箱根を出航した船は箱根町に寄港して元箱根に行くが、所要40分である。この船が元箱根で折り返す。同社は、ほかに貸切船をそろえていた。本文の記述を紹介しよう。以下、乗合自動車は芦ノ湯を過ぎたあたりからの記述である。

「二子山をまわると山に抱かれた芦の湖の水がもう待って居ります。幾曲りの坂を下って間もなく湖畔の元箱根に着きます。此处で箱根神社に参詣し、元箱根棧橋より御乗船になり、箱根離宮、関所の跡を廻航し、箱根町を經由して、湖尻へ向はれるか或は苔むした杉並木、思出の尽きぬ関所跡を見、箱根町から湖上の人となるのであります。水の向ふには富士の姿が白雪の肌をまともに見せ、湖畔の樹々、駒ヶ岳の美しいスロープ二子の面白い姿、外輪山の峰々を眺めて湖尻に着きます」

芦ノ湖周辺には、箱根神社、箱根離宮、関所の跡、杉並木の道、湖上から望む富士山など多くの見所があった。湖尻で船を降りると、徒歩か山駕籠で姥子、大涌谷を経て早雲山に出て、ケーブルカー、電車で帰路につく、それが昭和初期の芦ノ湖巡りの定番コースであったことが伺える。

## まとめ

本研究を通して明らかになったことを整理すると、以下のとおりである。

昭和初期の観光パンフレットは、鉄道省の各鉄道局ほか各種電鉄会社、乗合自動車会社、宿泊施設等が旅客誘致を目的に発行したものが多くを占めている。それら観光パンフレット類に盛り込まれた情報は、戦前の観光文化研究の基本資料となる『鉄道旅行案内』（大正から昭和初期に鉄道院・鉄道省刊行）、『日本案内記』（全8巻、昭和4～11年に鉄道省刊行）、『旅程と費用概算』（大正8年から昭和初期にジャパン・ツーリスト・ビューロー刊行）と、どのような違いがあるのだろうか。

『鉄道旅行案内』は、鉄道利用の旅客を対象に、鉄道沿線の遊覧地や遊覧径路等を概説した旅行案内書であり、『日本案内記』は、全国各地の地理・歴史・名勝・史跡・動植物等を詳述する、随所に学術的内容を含んだ案内書である点を特色とする。また、『旅程と費用概算』は、旅先への日程、行程が所要時間、費用と共にモデルコースとしてまとめられている点が特色である。昭和初期の観光地の状況や観光の在り方は、上記三資料の解読からその大略が浮かび上がってくる。

各種観光パンフレットは、旅客誘致を目的に発行されたことが旅行案内書と共通するが、各種観光パンフレットを読み込んでいくと、旅行案内書との違いがいくつか見えてくる。まず、

記述手法は、上記旅行案内書と比べてきわめて平易である。とにかく多くの人に読んでいただくとする姿勢が文章表現上に現れる。次いで、自社への誘客をより濃厚に打ち出そうとする傾向に気づく。時に観光客をより有利に獲得しようとする意図が如実に現れた観光パンフレットもしばしば見受けられる。さらに、当時の世相を反映した記述内容も散見される。ゆえに、観光パンフレットは、旅行案内書には含まれていない情報を有するため、昭和初期の観光文化を知るうえの補完資料としてその存在は無視できないものである。

以上を念頭において、本稿で取り上げた観光パンフレット5点の特徴を整理して、本稿のまとめとしたい。

「日光」(東京鉄道局、昭和10年)〈資料1〉に例示された「日光遊覧順路一例」は、『日本案内記関東篇』(昭和5年)所収の「日光見物」、『旅程と費用概算』(昭和5年)所収の「日光見物」、「日光・中禅寺・湯本廻り」とほぼ同一であり、昭和初期、日光を巡る順路と主要見所が確立していたことを知ることができる。また、〈資料1〉は、日光に多くの人々が訪れるのは「日光が人工と山水との双美の極致なるが故」と、その理由を明快に記す。これを旅行案内書の記述と対比すると、旅行案内書には「日光は東照宮及輪王寺の殿堂楼閣の人工美と、森林、峯巒、瀑布、湖沼、溪流、叢原、温泉などの自然美と相俟ち…」(『日本案内記関東篇』)、「天然美ト人工美トヲ同時ニ称讃シ得ル勝区トシテ、其名海外ニ迄知ラレテ居ル」(『旅程と費用概算』)と記述され、人工美と自然美が相互に影響しあって日光の魅力を引き立たせている、との捉え方に共通性がみられる。

「日光」(日光自動車電車株式会社、昭和7年頃)〈資料2〉は、乗合自動車会社の観光パンフレットである。自社への誘客をより濃厚に打ち出そうとする傾向が窺える記述として、「駅前に弊社の銀バスと貸切自動車とが沢山皆様の御召を御待ち致して居ります。(中略)青廻り運転車と御指定御愛乗を願ひます」と、ある。日光駅前にバスや自動車が客待ちする、昭和初期の賑わいを彷彿する描写である。バスは銀色、乗務員には「青廻り」の制服を着用させ、イメージの統一を図って誘客をしていた昭和初期の世相がその描写から伝わってくる。これは、上記二つの旅行案内書からは窺い知ることができない情報である。

「日光国立公園仙境尾瀬案内」(長蔵小屋、昭和12年)〈資料3〉は、山小屋が発行した稀有のパンフレットである。尾瀬が国立公園に指定された昭和9年、二階建ての山小屋として建て替えられ、百人もの人が宿泊できるようになった長蔵小屋では、キャンプをする人のために白米、味噌、醤油、缶詰を販売していたことが記されている。さらに、尾瀬を訪れる人のためにフィルム、プロマイド、エハガキ等さまざまな物品を販売していたことも記載されており、尾瀬で小商いまで成り立つほどの時代に入っていたことを物語っている。また、来訪者に常識ともいえる自然保護を訴えているが、裏を返すと昭和10年代初期、自然保護のルールをわきまえぬ来訪者が増えていた時代の姿を読み取ることができる。なお、励行してほしいこととして「紙屑罐瓶などは目に見えぬところへ捨てること」と記載している点は今日とは異なる当時の価値観を反映しており、なんとも微笑ましい。これもまた、上記二つの旅行案内書からは窺

い知ることができない情報である。

「箱根」（富士箱根自動車株式会社、昭和7～8年頃）〈資料4〉においては、『箱根八里は馬でも越すが…』と唄はれたのは昔のこと、今では当社の二十五人乗観光用展望式自動車が、全山到る処を縦横に、頻繁に定期運転してあるので御座います。東京から日帰りで全箱根観光の旅も易々と出来るのですと、ご自慢の展望自動車利用での箱根観光へと誘う。また、「箱根の登山口は四つあります。（中略）小田原を表門とすれば沼津は裏門、熱海御殿場は横門でせう」と、自社路線の起点である小田原を「表門」と強調して誘客を図っている。

一方、「国立公園箱根」（駿豆鉄道箱根遊船株式会社、昭和13年頃）〈資料5〉においては、「箱根ゆきは熱海から」の記述があり、「温泉情緒の豊かな熱海からバスガールの美声に援けられて三十分で車は熱海峠に着く、其処から十国峠登口、盗人厩を経て箱根峠まで十キロの間、且々たる自動車専用道路が開けて居ります」と、自社が建設した自動車専用道路の利用を前面に打ち出す。また、掲載するバス路線鳥瞰図は、熱海から熱海峠を経て箱根に下る自社路線が中心となっており、箱根への「表口」とされる小田原駅は片隅に追いやられている。そればかりでなく、箱根の観光パンフレットでありながら、競争相手である箱根登山鉄道沿いの湯本、宮ノ下をはじめとする「箱根七湯」の記述は、ほぼ無視されている。とりわけ〈資料5〉においては、観光客をより有利に獲得しようとする意図が如実に現れており、箱根の観光開発を巡る確執すら読み取ることができ一資料としても価値が高い。

## 謝辞

本稿の執筆にあたり、藤井務氏（故人）の旧蔵コレクション資料を寄贈いただくとともに、校閲の労をとっていただいた安藤典子氏に御礼申し上げます。また、本稿は、愛知淑徳大学研究助成「自然景観・文化的景観を対象とする観光文化に関する基礎的研究（No16TT25）」（平成28～29年度）の研究成果である。助成金を活用して、調査研究の一環として本稿で取り上げた日光及び箱根の観光資源の現況をつぶさに見学できたのは、得難い経験であった。記して、研究費をいただいた大学当局に感謝申し上げます。

## 注

1 藤井務氏は、昭和21年（1946）の復員後、日本交通公社に40年間勤務された方である。日本交通公社の文化課長、調査部次長を経て、公社関連の琉球総合開発株式会社の常務取締役となって沖縄の本土復帰直後の沖縄ハーバービューホテルの運営に当たった。後に創立にかかわった日本ユースホステル協会の理事長に就任している。同氏は若い時から地理や旅行が好きで、入社するまでにほぼ全国を旅行し、各地の山などにも精力的に登っており、戦前から、行く先々で観光パンフレットを入手していた。

2 谷沢明『『クーポンで国立公園めぐり』に見る遊覧旅行の一考察—大正～昭和初期における観光文化研究—』（『愛知淑徳大学論集—交流文化学部篇』第4号、2014年、所収）

3 谷沢明『『日本案内記』に見る国立公園の旅行記事に関する一考察（1）—昭和初期における観光文化研究—』（『愛知淑徳大学論集—グローバルカルチャー・コミュニケーション研究科篇』第6号、2014年、所収）。谷沢明『『日本案内記』に見る国立公園の旅行記事に関する一考察（2）—昭和初期における

観光文化研究—(愛知淑徳大学『現代社会研究科報告』第10号、2014年、所収)。谷沢明『日本案内記』に見る国立公園の旅行記事に関する一考察(3)—昭和初期における観光文化研究—(『愛知淑徳大学論集—グローバルカルチャー・コミュニケーション研究科篇』第9号、2017年、所収)。谷沢明『日本案内記』に見る国立公園の旅行記事に関する一考察—昭和初期における観光文化研究—(『愛知淑徳大学論集—交流文化学部篇』第7号、2017年、所収)。

4 鉄道省『日本案内記関東篇』昭和5年、p71

5 ジャパン・ツーリスト・ビューロー『旅程と費用概算』昭和5年、p128~140

6 中禅寺湖湖上遊覧の四コースは、①名所めぐり(所要50分)大尻発船所—歌が浜—八丁出島—寺ヶ崎—上野島—二荒山神社—大尻発着所、②社寺廻り(所要30分)大尻発船所—二荒山—歌ヶ浜(立木観音)—大尻発着所、③大尻—菖蒲ヶ浜(所要25分、但、乗合は夏季中のみ運転)、④奥名所めぐり(湖上一周)(所要約2時間)大尻—歌ヶ浜—立木観音—八丁出島—上野島—白岩—赤岩—菖蒲ヶ浜(上陸養魚場、竜頭ノ滝、戦場ヶ原見物)—二荒山神社—大尻。

7 湯元温泉を起点とするハイキングの四コースは、①奥日光ハイキング(徒歩区間3時間半)日光(湯元)温泉—金精峠—菅沼—丸沼—上越線沼田—上野、②半月峠越ハイキング(徒歩区間4時間55分)中宮祠(大尻)—立木観音—八丁出島湖畔—半月峠—足尾線間藤—上野、③中禅寺湖南ハイキング(徒歩区間7時間25分)中宮祠—立木観音—八丁出島湖畔—千手ヶ浜—西湖—小田代ヶ原—湯ノ滝—湯元温泉、④切込刈込湖戦場ヶ原探勝ハイキング(徒歩区間3時間45分)湯元温泉—蓼の湖—切込湖—切込湖終端—潤沼—西沢金山湯元分岐点—光徳沼—戦場ヶ原—三本松茶店—中宮祠である。

8 名古屋市博物館『特別展 NIPPON パノラマ大紀行』(展示図録、2014年所収) p110

9 ジャパン・ツーリスト・ビューロー『旅程と費用概算』大正15年、p324~326 大正15年当時の遊覧券の種類は、(1)香取鹿島廻り、(2)銚子香取鹿島廻り、(3)霞ヶ浦香取鹿島廻り、(4)外房廻り、(5)富士五湖廻り、(6)富士五湖廻り及身延詣で、(7)富士川下り身延詣で、(8)富士山麓廻り、(9)筑波山廻り、以上9か所であった。

10 日本交通公社『日本交通公社七十年史』昭和57年、p55

11 前掲5、付録p24~36 昭和5年当時の遊覧券13地区は、箱根方面3、伊豆方面5、三浦半島1、霞ヶ浦・房総・筑波方面、上州方面1、東北方面5、富士及身延方面5、中部地方4、大和・紀州方面3、京・神及山陰方面3、四国方面3、九州方面1、北海道方面1であり、日光は含まれていない。

12 前掲10、p56

13 前掲10、p56~57

14 尾瀬沼を寒帯湖と記しているが、一般に表面水温が一年中4℃以下の湖が「寒帯湖」と呼ばれる。

15 前掲5、付録p26

16 前掲5、p46~49