

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

(2) 富士・伊豆 —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 (2) Fuji and Izu
—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. Also, this paper has been written following "A Study of Sightseeing Areas in the Early Days of the Showa Era Through an Analysis of Tourism Pamphlets (1) Nikko and Hakone." In this paper, we take up Fuji and Izu, known as famous sightseeing spots, and analyze tourism culture through tourism pamphlets. The main subjects in the Fuji region are Mt. Fuji climbing and Fuji Goko sightseeing trips. Also, the main target in the Izu region is a sightseeing tour of hot springs and scenic spots of the Izu Peninsula and a trip to the Izu Islands. 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. Due to the development of transportation, it is possible to read from the sightseeing brochure that sightseeing trips have become popular.

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であり、「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」¹に引き続いて執筆するものである。主資料とするのは、藤井務氏(大正5年〈1916〉生まれ、故人)²の旧蔵コレクションである昭和初期に発行された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。

これら昭和初期の観光パンフレット類が旅客誘致を目的に発行されたことは、戦前の観光文化研究の基本資料となる旅行案内書『鉄道旅行案内』、『日本案内記』、『旅程と費用概算』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。前回の日光・箱根を対象とした事例研究で取り上げた観光パンフレットから気づいた点

を挙げると、先ず、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ている。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がある。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ことを指摘した。

なお筆者は、本研究に先立ち、昭和初期における観光文化研究として、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ている。『クーポンで国立公園めぐり』に見る遊覧旅行の一考察³、『日本案内記』に見る国立公園の旅行記事に関する一考察⁴(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⁴である。これらは、旅行案内書の記述の解説をとおして、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明らかにしようとするものである。本研究は、それを発展させたものと位置づけている。

1. 富士

(1) 富士を巡る旅

霊峰富士へは、江戸期の富士講を組んでの信仰登山を基礎に、明治期になると観光目的の人々も登拝するようになった。富士山麓では、明治30年代、馬車鉄道が大月～下吉田～籠坂峠間をつなぐとともに、御殿場～須走～籠坂峠間の馬車鉄道も開かれた。また、明治40年代に大宮～上井出間の馬車鉄道も開通した。御殿場や大宮からの馬車鉄道はその後廃止されたが、大月からの馬車鉄道は都留電気軌道(大正8年)、富士電気軌道(大正9年)となり、これらを基礎に昭和4年、富士山麓電気鉄道が大月～富士吉田間の営業を開始した。やがて、富士五湖をはじめとする富士山麓は東京から日帰り可能な観光地になってゆく。

先ず、大正中期の富士登山の様子を『鉄道旅行案内』(大正7年)⁵から概観する。富士山への登路として、大宮口、須山口、御殿場口、須走口、吉田口の五つがあり、東海道本線利用では富士駅から大宮まで富士身延鉄道が通じていた。また、裾野駅から須山へ、御殿場駅から太郎坊、須走までそれぞれ馬車が通っていた。中央本線の大月駅から吉田へも馬車がつないでいた。登山口と下山口については、吉田口より登山して須走口に下り、大宮口より登山して御殿場口に下るのが最も利巧な道順であろう、と同書は紹介する。その理由について、次のように記す。

「吉田口は五合目まで森林帯で、山を仰いで登るのでないから涼しくもあれば足も疲れぬ、山中湖河口湖を眼下に見る風光も佳い。大宮口は海道を右に見下しながら登るので、駿河湾一帯の風光を見ることが出来る」

この記述から、山中湖や河口湖、あるいは駿河湾の風光を楽しみながら富士登山をする時代

になっていた様子が伝わってくる。

次いで、昭和初期の富士登山の径路を「富士登山廻遊」（「クーポン式遊覧券」昭和5年）⁶から示すと次のとおりである。

「（イ）新宿、東京、桜木町、名古屋、京都、大阪、神戸等から―御殿場―須走（又は二本松）―富士山頂―吉田―大月―前記駅。又はその反対径路。（ロ）（イと同じ）―大宮町―かけす畑―富士山頂―須走―御殿場―発駅。遊覧地…富士山、富士五湖」

遊覧券を利用して東京から1泊2日で富士登山をする時代を迎えたのである。『旅程と費用概算』（昭和5年）⁷には吉田口から登山して須走へ下山する一例が示されている。初日は、新宿から大月駅まで行き、大月から富士山麓電鉄の電車か自動車で富士吉田に至る。富士吉田から富士山八合目まで4里16丁の道を約6時間半かけて登り、八合目で一泊する。なお、吉田～馬返間1里33丁は乗合自動車の便があった。翌日、夜明け2時間前に宿を出て、頂上で御来迎を仰ぐ。また、山上の奇観として雲海を眺める。そして、須走まで3里17丁の道を3時間かけて下山する。これにより、当時の一般的な富士登山の様子がわかる。富士登山に関連して、頂上の火口周囲を一周する御鉢廻り、五合目の山腹を一周する中道廻りも併せて紹介されている。

一方、富士の裾野を巡る旅、すなわち富士五湖を巡る旅も当時からおこなわれていた。大正中期の「裾野めぐり」の様子を『鉄道旅行案内』（大正7年）⁸から概観する。本書には、東海道本線を利用する順路が示されている。それは、御殿場駅に下車、籠坂峠を越えて山梨県に入り、山中、河口、西、精進、本栖の五湖及び青木ヶ原の樹海の風色を愛で、割石峠を越えて静岡県に入り、大宮より富士駅に出て帰途につく順路である。それについて、以下の説明がある。

「此間陸路二十六里余、馬車渡船及鉄道の便を藉れば、歩行を要するもの僅に十里に充たない。御殿場より須走を経て籠坂峠まで爪先上りの坂路である」

「歩行を要するもの僅に十里」と、こともなげに言っている。また、籠坂峠越えは急な坂道であった。挿図を見ると、籠坂～下吉田間、人穴～上井出～大宮間⁹に馬車鉄道が通っていたが、あとは、すべて徒歩による旅であった。なお、中央本線大月駅から吉田まで馬車鉄道があったものの、大月から入る「裾野めぐり」の順路は掲載されていないため、当時は御殿場から入るのが一般的であった、と考えられる。

次いで、昭和初期の富士の裾野を巡る旅の順路を「富士五湖廻り」（「クーポン式遊覧券」昭和5年）¹⁰から示すと次のとおりである。

「新宿又は東京、桜木町から―大月―吉田―（又は御殿場経由―吉田）―船津―河口湖―西湖―精進湖―右左口又は市川大門―甲府―新宿又は飯田町、東京。或はその反対径路。尚発駅―精進間往復として発売する事も出来ます。遊覧地…山中湖、河口湖、西湖、精進湖、本栖湖」

大月駅または御殿場駅から入り、甲府に出る順路である。また、『旅程と費用概算』（昭和5年）¹¹には、御殿場経由の行程が示されており、2泊3日で巡るのが一般的な旅程であった。初

日は、乗合自動車で籠坂峠を越えて山中湖まで行き、山中湖遊覧後に再び乗合自動車で吉田へ出て、河口湖畔の船津で宿泊。2 日目は、船津から渡船で河口湖を渡り、長浜から徒歩で西湖へ。再び渡船で西湖を渡り根場へ。根場から自動車で精進湖畔の赤池へ行き、精進湖遊覧後に宿泊。3 日目は、精進湖からパノラマ台を経て本栖湖に至るのであるが、自動車はなく乗馬での移動であった。そして、本栖湖から精進湖に引き返し、再び馬に乗って阿南坂、右左口峠を越えて右左口村まで移動し、そこから乗合自動車で甲府に出て、汽車に乗って帰宅する旅程であった。昭和に入って富士五湖巡りが便利になったとはいえ、一部は徒歩や馬の背での移動を余儀なくされた時代でもあった。

(2)「富士登山と五湖めぐり」(富士山麓電気鉄道株式会社、昭和6年頃)

富士山麓電気鉄道株式会社により発行された「富士登山と五湖めぐり」〈資料1〉は、富士山と富士五湖の観光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)が未掲載である点が挙げられる。¹²

「富士登山と五湖めぐり」は、八折り 17.7×9.5cm のパンフレットで、表紙に三ツ峠から見た富士山の写真及び富士山を中心に富士五湖を配す地図を掲載する。本文は〈資料1〉の内容で、写真6枚を添える。また、裏面に巨大な鳥瞰図を載せる。本文中に添えた写真は、山中湖、山中湖畔キャンピング、河口湖、大石茶屋付近の自生蓮華ツツジ、山中湖畔貸別荘、精進湖の6枚である。富士五湖の中で有名な三湖に加え、山中湖畔の別荘地を加えているのは、同社の開発事業の宣伝を兼ねてのこと、と言えよう。

鳥瞰図は富士山を中心に、富士五湖を配す構図である。筆致はまことに大胆、粗野であるものの堂々たる風格を備えた絵図、といえる。鳥瞰図を縁取る鉄道は、東京から大月を経て甲府に延びる中央線である。わざわざ「電化」と記してあるのが微笑ましい。大月から富士吉田に分岐するのが本パンフレット発行元の富士山麓電気鉄道である。富士山の背後は、東京から御殿場を経て富士方面に向かう東海道本線である。富士から浅間神社の鎮座する大宮を経て甲府に至るのが富士身延鉄道線である。

この鳥瞰図には、同社の乗合自動車路線が明示されている。自動車路線は、御殿場から富士登山口の一つ須走を経て、籠坂峠を越えて山中湖に到達する。そして、富士山の主要な登山口である富士吉田を通り、河口湖畔の船津から富士北麓の林間道路を通って本栖湖に至る。ほかに乗合自動車路線は、富士吉田から富士登山口の馬返(二合目)まで延びている。御殿場から籠坂への路線は、明治・大正期に馬車鉄道が通っていた径路である。本栖湖から富士山西麓を大宮に向かう道は、白糸の滝付近の土井手までが、工事中である。

〈資料1〉「富士登山と五湖めぐり」(富士山麓電気鉄道株式会社、昭和6年頃)



富士五湖の内、山中湖・河口湖・精進湖にスケート場、山中湖・河口湖に水泳場があり、山中湖湖畔に山中湖ホテルが建ち、別荘地がつくられている。また、梨ヶ原には競馬場、別荘地が見られる。山中湖周辺及び三ツ峠近くの山にスキー場もつくられている。さらに、三ツ峠付近の山はロッククライミングの場となっている。まさに、富士五湖周辺が、リゾート地化していきつつある時代の空気が伝わる絵図である。なお、この鳥瞰図ときわめて類似するものが、「富士山麓電気鉄道株式会社・富士山麓土地株式会社株式募集」(大正14年6月)パンフレット¹³⁾に掲載されていることを付記する。

本文を見よう。末尾にある「富士登山と五湖遊覧行程」として、多様な8モデルコースが紹介されている。東京新宿起点7コース、大阪起点1コースであり、明らかに東京からの遊覧客を意識している。本パンフレットの本文の柱をなす「富士登山」「五湖めぐり」の二つを例示しよう。

「富士登山」の遊覧行程は、次の通りである。

「新宿＝富士吉田～富士登山～精進湖―河口湖―富士吉田＝新宿

富士山上ニ一泊シ翌日五湖廻り下山途中奥庭ノ絶景アリ。所要 23 時間」
(筆者注：但し、＝省線及び社線電車、一当社乗合自動車、～徒歩)。

吉田口登山道について、次のように記す。

「吉田口登山道は最も古く開けた登山道であります。一合目から直ぐに森林帯に入るので日光の直射なく馬返し（二合目）迄自動車、五合目まで乗馬の便もあり、各登山道中最も安全にして容易、且興趣に富んだコースであります」

富士山の登山口は、吉田口をはじめ、大宮口、須走口等があるが、吉田口の利点を安全、容易、興趣に富むと説く。また、二合目までは自動車で登ることができ、さらに五合目まで馬に乗って行ける、とその利便性を強調する。

昭和 5 年当時の状況を旅行案内書で見たい。『旅程と費用概算』（昭和 5 年）¹⁴⁾には「浅間神社→馬返一里三十三丁。徒歩一時間四十分。乗合自動車上り一円二〇銭下り一円定員五人」「乗馬賃…浅間神社裏から馬返迄一円半、馬返から五合目入口迄一円五〇銭」とある。乗合自動車といっても五人しか乗れない小さなものであり、馬や馬車と併行しての運行であった。六根清浄を唱え、あえぎつつ登拝した時代から、観光の山・富士山に移行する時代の空気が感じられる。

本パンフットの登山路の説明は次の通りである。

「山麓電車富士吉田駅下車直に富士浅間神社に参拝し、諏訪の森を経て躑躅ヶ原に至る、此間一里六月の候一望数十万坪に亘る、自生蓮華躑躅の一大群落は天女も羽衣を忘れかねまじき美観であります」

先ず、木花開耶姫命を祀る富士浅間神社に参拝して、社殿背後の諏訪ノ森を進む。六月ともなればレンゲツツジ群落が楽しめる。

次いで、頂上の噴火口の周囲を廻る御鉢廻りの説明となる。

「火口を囲める諸峰、奥の宮、山上唯一の地熱所在地荒巻、金明水、銀明水、剣ヶ峰火口壁の万年雪などを見るのに約一時間を費します」

さらに、御中道廻りの説明を加える。

「各登山道の五合目を連絡する天地の境、樹木線上、約七里の間を一周するの謂ひで、大自然のパノラマであります」

天地の境を往き、大自然のパノラマを楽しむ。昭和初期の富士山は、まさにそんな観光の山になりつつあったことがパンフレットの記述から伝わってくる。

次に、「五湖めぐり」の遊覧行程の一例を見よう。

「新宿＝富士吉田―河口湖―精進湖～パノラマ台～赤池―富士吉田―山中湖―富士吉田＝新宿 五湖廻り最短コース日帰りニ良ク一泊ナレバ更ニ良シ。所要 12 時間 40 分」

「五湖めぐり」の説明を次のように記す。

「霊峰富士の裳裾に鏤められた紺碧の五湖、それはまさしく我が世界的の存在であって、春の新緑、夏の青嵐、秋の紅葉、冬のスケート夫々興味をつくる時がありません近年交通機関が完備して老幼婦女子にも東京から楽に日帰りの旅が出来るやうになりました」

世界的存在、とはいささか大仰な言い回しである。近年交通機関が整備されて、東京から日帰りの旅ができる、それが謳い文句である。馬車鉄道以来の軌道を鉄道線に切り替えた昭和 4 年を境に、大月～富士吉田間の所要時間は従来の 2 時間から 1 時間弱に短縮され、東京からの日帰りが容易になった。

以下、五湖の解説が続く。先ず山中湖¹⁵は、青々と澄んだ湖水や気持ちよく開けた眺望を称える。また、水泳に適し、冬はスケート、ワカサギ釣りが楽しめることも記す。次いで河口湖¹⁶は、水面に富士山が映り込む「逆さ富士」の眺望適地として挙げ、その風景の良さを称える。また、河口湖は、山中湖・精進湖と共に、キャンプ、水泳、スケート、船遊びの好適地であることも記す。三つ目に西湖¹⁷は、御坂山地の十二ヶ岳 (1,683m) が映りあう美しさを称える。また、昔は本栖湖、精進湖と一続きの湖水であったが噴火 (貞観大噴火、864～866 年) の溶岩流のために三つの湖に分かれた由来も記す。四つ目の精進湖¹⁸は、急峻な連山に囲まれた湖あり、青木ヶ原の樹海を隔てて富士山を望み、物静かで奥深い趣がある、と称える。最後に本栖湖¹⁹も、また静かで奥深い情趣を称え、鱒釣りが西湖と共に有名である、と記す。

富士五湖周辺の眺望地点として当時知られていたのが「精進パノラマ台」である。これは、精進湖と本栖湖の間にある烏帽子岳の別称であり、その眺望を次のように述べる。

「富士を眉端に仰ぎ、南アルプスの連峰、関東の重巒より転じて甲府平野、富士川峡谷を瞰下し、駿河湾を望むあたり、自然の大手法をここに蒐めて真に天下の絶品と断ずるに憚りません」

精進湖畔から精進パノラマ台まで登攀に往復二時間、乗馬の便があった。

なお、本パンフレットには、以上の観光案内に加えて「本社の別荘施設」が掲載されており、山中湖畔及び隣接する高原の梨ヶ原に約三百万坪の別荘地を経営している、と紹介する。そして、東京帝大、慶応、早稲田、明治、千葉医科の各大学や、東京高師、一高、麻布中学、実践女学校等が寄宿舎や運動場の施設を持っていることに触れる。今日、山中湖畔に大学のセミナーハウスが多いが、その基礎が昭和初年に形づくられていたことをも本パンフレットは物語っている。

2. 伊豆

(1) 伊豆を巡る旅

伊豆半島は、昭和初年まで交通網が十分に整備されていなかった。明治 31 年、三島駅と伊豆を結ぶ駿豆鉄道が開業し、翌 32 年三島～大仁間が開通する。鉄道敷設は、地元の人々にはもとより、湯治客の便を図る目的があった、と言う。この鉄道が修善寺まで延びたのは、大正 13 年のことであった。また、昭和に入ると熱海駅から伊東線が敷設され、昭和 10 年に網代駅、同 13 年に伊東駅が開業する。伊東から東海岸を下田に至る伊豆急行線が開業したのは、高度経済成長が始まる昭和 36 年のことであった。

一方、自動車交通では、大正 5 年、下田自動車が天城峠越えで大仁～下田間の運行を開始す

る。これが、伊豆地方初の乗合自動車であった。同社は翌年、下田から松崎、下加茂へ、その後稲取へと路線を拡大していく。一方、大正6年、伊東自動車が伊東から亀石峠を越えて大仁・修善寺間を結ぶ路線の運行を開始し、翌7年、大仁から三島・沼津へと路線を拡大する。同年、伊東自動車は東海自動車に改称する。その後昭和7年、東海自動車と下田自動車が合併し、東海自動車のバス路線網が伊豆半島に張りめぐらされた。²⁰

昭和に入ると、温泉豊富な伊豆が遊覧地として注目され、「伊豆温泉廻り」「伊豆半島横断廻遊」「伊豆半島縦断廻遊」「東伊豆温泉廻り」「西伊豆温泉廻り」の五種類の「クーポン式遊覧券」が発売された。一例として、「伊豆温泉廻り」(昭和5年)²¹の順路を示すと次のとおりである。

「新宿、東京、桜木町、名古屋、京都、大阪、神戸等から—(又は霊岸島から汽船で大島—伊東)—熱海—伊東—修善寺—長岡—三津—沼津(又は長岡—三島)—東京又は前記駅。或はその反対径路。遊覧地…湯河原、熱海、伊東、修善寺、長岡、三津、蓮台寺、下田、国府津、大島」

これは、熱海、伊東、修善寺、長岡といった代表的な温泉地を巡り、併せて風光明媚な三津に遊ぶ旅であった。また、東京を船で発ち伊豆大島まで行って大島を見物し、海路伊東に向かって伊豆を巡る選択肢もあった。

二つ目の「伊豆半島横断廻遊」は、熱海から大場を経由して長岡・三津・沼津へ至るものである。三つ目の「伊豆半島縦断廻遊」は、修善寺から天城路を下田へ南下し、下田から自動車または汽船で伊東へ北上するものである。四つ目の「東伊豆温泉廻り」は、伊東、熱海両温泉の遊覧である。五つ目の「西伊豆温泉廻り」は、長岡温泉、景勝地である三津の遊覧である。これにより、昭和初期の伊豆遊覧旅行の主要目的地は、熱海、伊東、修善寺、長岡の各温泉地と、風光明媚な三津、開港の史跡に富む下田であったとがわかる。

『旅程と費用概算』(昭和5年)²²には、「伊豆と箱根遊覧」「奥伊豆温泉巡り」の旅程が記されている。まず、「伊豆と箱根遊覧」を紹介する。これは、伊豆の温泉地と箱根をセットにした4泊5日の旅程である。初日は、熱海で宿泊。2日目は熱海から伊東まで乗合自動車または船で行き、伊東温泉で一浴して昼食。再び乗合自動車で修善寺に行き、修善寺温泉に宿泊。3日目は修善寺から電車で伊豆長岡へ向かい、乗合自動車に乗り換えて長岡温泉に行き一浴して昼食。再び乗合自動車で三津まで出て遊覧して宿泊。4日目は三津から沼津へ乗合自動車に出て、沼津から三島を経て箱根に向かう旅程である。

次いで「奥伊豆温泉巡り」の旅程を示す。これは、下田を含めた奥伊豆2泊3日の旅程である。初日は三島から電車で修善寺に行き、修善寺から乗合自動車に乗り換えて湯ヶ島温泉もしくは湯ヶ野温泉に向かい宿泊。2日目は乗合自動車で峯温泉を経て谷津温泉で下車、遊覧、一浴して昼食。再び乗合自動車で白浜・下田を経て下加茂温泉に宿泊。3日目は下加茂温泉から下田に出て遊覧。帰路は下田から船に乗って大島経由で東京に戻るという旅程である。

伊豆を巡る旅では、いずれも主な交通手段が乗合自動車である。昭和に入って伊豆半島を一周する道路が整備され、自動車交通網が整えられたことが遊覧旅行を盛んにした背景である、

と捉えることができる。

(2)「温泉伊豆」(東海自動車、昭和 10 年)

昭和 10 年 10 月、東海自動車により発行された「温泉伊豆」(資料 2) は、昭和初期の伊豆の観光を知るうえで参考になる 15.1×12.1cm、6 頁の小冊子である。表紙に自動車と女性の抽象画、裏面に「伊豆の交通図」として東海自動車のバス交通網を掲載する。この時期、伊東線が網代まで延びていた。本社を伊東においた東海自動車は、昭和 10 年当時、沼津、熱海、修善寺温泉、下田、松崎、土肥に営業所を設け、伊豆半島一帯に交通網をめぐらしていたことを裏面の「伊豆の交通図」から読み取ることができる。本文は、(資料 2) の内容で、写真 11 枚を添える。

〈資料 2〉「温泉伊豆」(東海自動車、昭和 10 年)



本文中の写真は、西海岸から見た富士山、天城連山遠望、三津から見た富士山、船原温泉、修善寺温泉、堂ヶ島、下田、石廊崎、伊東、仏現寺(伊東)、「モーターロード」と題する風景写真の 11 点である。これらの写真から、風光明媚な海岸風景、温泉、天城連山、史跡、それらが観光地伊豆を象徴するイメージとして捉えられていることがわかる。

本パンフレットの冒頭に、「常春

の伊豆へ」と題して、次のキャッチコピーが見られる。

「明るい山光水色・豊かな温泉・幾多の史跡を訪ねて一度は楽園の伊豆めぐりを…」

この一文は、上記の掲載写真から想起される伊豆のイメージと重なっている。また、団体客に向けてこんな一文が寄せられている。

「団体輸送一時に一千名。特許考案の展望バスと少女車掌の添乗説明は当社の定評あるサービスです。(中略) 軽快な高級乗用車(6 人乗)のドライブも御便利です」

展望バスに乗って、少女車掌の案内を聞きながら巡る遊覧旅行の姿が目につく。展望バスの団体割引は、30 人以上 1 割引、50 人以上 1.5 割引、100 人以上 2 割引、それ以上最高 3 割引までの料金設定があった。一千名の団体客でも一度に対応できることを大々的に謳っているのは、じつに威勢のよい話である。同社は、バスのほかに 6 人乗りの乗用車での遊覧旅行にも応じていた。

本パンフレットには、あらかじめ設定した「廻遊コース」として、4 コースが記載されている。「伊豆廻遊」「奥伊豆東西両海岸廻遊」「奥伊豆天城と東海岸廻遊」「日蓮上人霊場巡り」である。いずれも大阪から夜行列車を利用して翌朝沼津駅に着き、早朝、沼津を出発してバスで伊豆の名所を巡り、熱海駅に出て再び夜行列車で大阪に帰る旅程である。なぜか、東京を起点とするものは掲載されていないが、当時の伊豆の遊覧旅行を知る手がかりになる。「伊豆廻遊」には、次の解説文がある。

「静浦、三津の浦々を巡り修善寺より柏峠の幽境を越え伊東を経て熱海に至る温泉一泊伊豆巡りの捷徑です」

沼津を出発したバスは、風光明媚な内浦湾を静浦、三津と行き、修善寺を遊覧、昼食。修善寺より峠越えの道をバスで伊東まで行き、伊東温泉に宿泊。これは、手っ取り早い、費用安価な伊豆巡りの旅であった。

奥伊豆へは二つのコースがあり、その一つ「東西両海岸廻遊」には、次の解説文がある。

「沼津から日本三海岸美の雄を誇る西伊豆海岸線を南へ南へ…富士の大観を望み堂ヶ島の奇勝を訪ねて唄の下田泊り、明日は招く御神火と伊豆七島を指呼して東海岸を熱海へ出る明眉な東西両海岸の廻遊です」

西海岸遊覧の楽しみは、なんといっても、駿河湾越しに望む富士の秀峰であろう。初日は土肥温泉で昼食を取り、堂ヶ島を探勝して下田に宿泊。翌日は昼前まで下田を見物し、伊豆七島を海上に望みつつ東海岸を北上して熱海に出るのである。堂ヶ島が西海岸の代表的な観光地であったことがうかがえる。

もう一つの奥伊豆を巡る「天城と東海岸廻遊」には、次の解説文がある。

「三津の曲浦を巡って峠七里の天城を越え情緒豊かな下田に至り豪壮な東海岸線を熱海に出る海と山と温泉巡り」

初日は三津の風景を楽しみつつ修善寺まで出て、そこから伊豆半島中央部の天城路を南下し、天城峠を越えて下田に至り宿泊。翌日は東海岸を北上するものであった。

「日蓮上人霊場巡り」は、奥伊豆一周を兼ねた巡拝旅行であり、次の解説文がある。

「加殿の妙国寺から吉奈温泉の本山善名寺土肥温泉の本山晴雲寺に詣で下田の名刹了仙寺に至り日蓮岬、伊東仏現寺に廻るコースは奥伊豆一周を兼ねた巡拝です」

霊場巡りの宿泊地は、伊東温泉であった。解説文には、「宗祖上人御法難の霊跡を巡拝して、俗塵を温泉に洗ひ清めればあなたの法悦感はずや充されるでせう」の一文を添え、まことしやかに温泉の功德を説いている。信仰の旅を名目に、巧みに遊覧・温泉旅行に誘っていることは明白である。

これら四つの廻遊コースは、修善寺温泉に遊び伊東温泉に一泊する手軽な口伊豆の旅をはじめ、奥伊豆の堂ヶ島や下田を探勝する海岸巡りの旅、天城越えて下田に出て東海岸を熱海に向かうもの、さらには日蓮上人ゆかりの寺詣でと、多種多様である。昭和初期、バス利用の各種遊覧旅行が勢力的に企画されていたことを本パンフレットにより窺い知ることができる。

東海自動車では、昭和6年、省線との連帯運輸を開始し、「省線連携乗車券」を発売していた。この連携運輸により、省線主要駅と東海自動車の主要駅（伊東、修善寺温泉、下田、松崎、土肥温泉、三津、静浦）間の通し切符が発売され、利便性が高まった。また、東京・名古屋・大阪・広島各鉄道局管内の主要駅では、新緑・夏季・秋季に伊豆巡りの便を図って「季節割引廻遊券」が売り出された。さらに、前述した五種類の「クーポン式遊覧券」（汽車・自動車1〜3割引）もあった。交通網の整備に加え、上記の利便性の向上も、伊豆へ観光客を引き寄せる一因になった、と考えられる。

本パンフレットは、表題にもあるように温泉、名勝案内が中心である。三路線別に温泉と名勝案内があり、それらの特徴が簡潔に記されているので紹介したい。まず、「西伊豆海岸線」の記述である。

「静浦三津海岸 長汀曲浦絵の様な海浜で富士を仰ぐ国宝的絶勝地

土肥温泉 最近温泉の湧出も著しく豊富で明朗な海浜の温泉

堂ヶ島 松崎町に近く散在する堂ヶ島 雲見岬 波勝岬一帯の絶勝は日本三海岸美のトップを切る伊豆のツーリストポイントです

下賀茂温泉 南国の香高き静かな温泉 70 米の大温泉プールあり

石廊崎 下田の遊子は必ず足を延ばす伊豆南端の絶勝、手石の阿弥陀窟 石廊権現 燈台等の名所あり」

西伊豆から南伊豆にかけての景勝地として注目されていた場所が、三津海岸、堂ヶ島、雲見岬、波勝崎、石廊崎、手石の阿弥陀窟であったことがわかる。また、温泉地として海辺の土肥温泉や、温泉プールのある下加茂温泉が挙げられている。

次いで、「天城線」の記述である。

「畑毛温泉 丹那隧道開通以来面目を一新して浴客を歓迎して居る 柏谷百穴の名勝あり 長岡・古奈温泉 （解説特になし）

修善寺温泉 弘法大師の霊跡や鎌倉幕府の哀史に彩られた古来より余りにも有名な温泉です

船原温泉 自然と近代味のハーモニー明朗な船原ホテルがある 魚釣やハイキングに良し

吉名温泉 子宝の霊湯として顕効あり、吉名川が旅館の下を流れ俗塵遠き山峡の温泉、善名寺、行基の滝、伊豆高原の名勝あり

嵯峨沢温泉 狩野川に臨んで旅館嵯峨沢館あり

湯ヶ島温泉 南画めいた山水の中に旅館が散在する

天城山 ハイカーを招く林相の美と溪谷の壮、八丁池には珍奇な森青蛙が棲息する

湯ヶ野温泉 天城の春は此処に開くと言はれる野趣豊かな温泉

蓮台寺・河内温泉 下田港畔の南国情緒豊かな新興温泉場 旧跡としてお吉ヶ淵 吉田松陰寓居跡あり」

伊豆半島中央部の天城越えの街道に沿って有名な修善寺温泉をはじめ、数々のいで湯があり、

それらの特徴や温泉付近の名所旧跡などを簡略に言い表している。

三つ目に、「東伊豆海岸線」の記述である。

「熱海温泉 湯の華乱れ咲く天下の熱海

多賀温泉 (解説特になし)

伊東温泉 東の海に面し冬暖夏涼 豊富な温泉と明眉な山水に恵まれ凡ゆる遊覧客の趣味を充し得る別天地 東洋一を誇る川名ゴルフ場と日本百景一碧湖は伊東郊外の見落しならぬ遊覧個所です

熱川温泉 山稜迫る海辺静寂な温泉

片瀬温泉 熱川温泉に続く海浜に新しく生れた温泉

今井ノ浜温泉 白砂青松の間に瀟洒な今井荘旅館あり 家族連れ新婚に最も良し

谷津温泉 曾我兄弟の出生地 豊富な温泉を利用した早稲菖蒲やメロンは伊豆の名物です

峰温泉 1分間10石以上の大噴湯が随所に轟々の音を響かせ湯煙りを上げる壮観は東洋一の称がある

下田 開港史跡と唐人お吉の哀話を残す維新文明の搖籃地、温泉を引湯した旅館あり」

伊豆東海岸もまた、熱海、伊東をはじめとする温泉地の特徴を記すとともに、下田の名所として、玉泉寺、お吉の墓、了仙寺、柿崎弁天、城山公園、石廊崎、長津呂溪を挙げる。

本パンフレットのほかに、東海自動車では季節ごとにパンフレットを発行して、伊豆への誘客に努めていた。参考までにそれぞれの季節のパンフレットを示すと〈資料3〉の通りである。体裁は、いずれも18.2×13.0cm、左右が二折り、中央が六折りである。

〈資料3〉季節ごとのパンフレット（東海自動車、昭和10～13年頃）



これらのパンフレットに発行年は記されていないが、いずれも伊東線が網代止まりであるため、昭和 10～13 年のものであろう。これら三種類のパンフレットは、前述した「季節割引廻遊券」の利用を促すために作成されたもの、と記載事項から読み取ることができる。

「春は明るい伊豆へ」には、桜の名所として、三島大社境内、三島祇園山、下田公園、修善寺温泉嵐山、天城山麓浄蓮付近、吉名山と棚場御料地が紹介されている。

「夏は伊豆へ」には、海水浴場と山の避暑温泉が紹介されている。伊豆半島には、熱海、多賀、宇佐美、伊東、熱川、今井浜、河津、白浜、柿崎、下田、大瀬・長津呂、松崎、仁科、土肥、沼津、牛臥、静浦、三津、戸田と多くの海水浴場があり、温泉地を兼ねている場所も少なくなかった。避暑向きの温泉地として、船原温泉、吉名温泉、嵯峨沢温泉が挙げられ、次の謳い文句が記されている。

「天城の谿、流溪に河鹿鳴く辺り、素朴な山の湯の気分を湛えて夏知らぬ温泉場が避暑客をお待ちしてをります」

伊豆には海辺のいで湯も多いが、素朴な山の湯もまた伊豆の魅力であった。

「健康の秋伊豆巡り」には、当時、流行し始めたハイキング 5 コース（大瀬崎・達磨山・伊豆高原南無妙峠・天城山西麓の八丁池・大室山）が紹介されている。²³

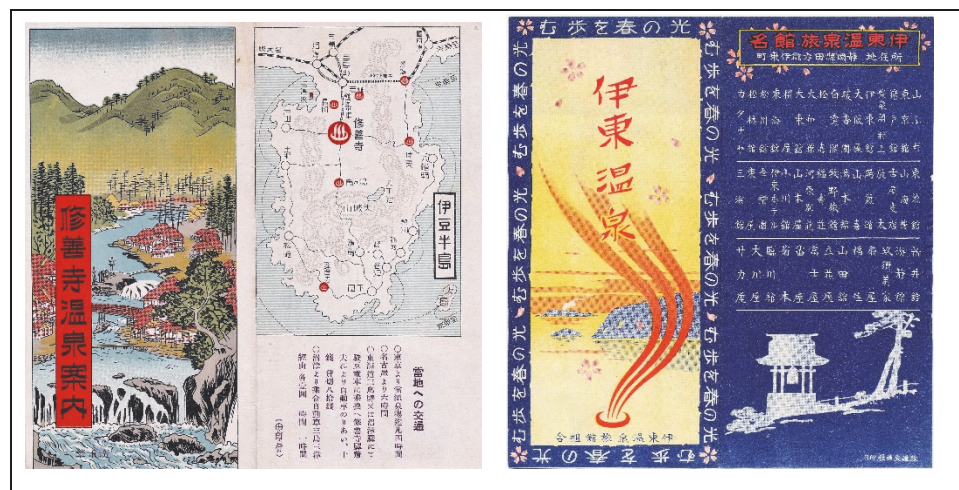
昭和初期、東海自動車では、温泉旅行や名所旧跡遊覧だけでなく、四季折々の伊豆の楽しみ方の情報提供を積極的におこなっていたことが伝わってくる。²⁴

(3) 修善寺温泉案内(昭和 9～10 年頃) 伊東温泉案内(伊東温泉旅館組合、昭和 10～13 年頃)

伊豆の温泉地、温泉旅館では、さかんにパンフレットを発行した。一例として、昭和初期の遊覧旅行で人々がよく訪れていた修善寺温泉と伊東温泉のものを紹介する〈資料 4〉。

〈資料 4〉「修善寺温泉案内」(昭和 9～10 年頃) (左)

「伊東温泉案内」(伊東温泉旅館組合、昭和 10～13 年頃) (右)



「修善寺温泉案内」は、三折り 15.5×7.9cm の小パンフレットである。表紙に独鈷の湯を中心とする温泉街の絵（下絵は広重の絵）を配し、裏面に伊豆半島の地図を載せ、修善寺温泉の位置を示す。地図を見ると、丹那トンネルは開通しているが、伊東線は敷設されていない。そのため、昭和9～10年のものと思われる。内容は「修善寺の四季」「名所古跡」「修善寺の特長」を中心とし、「修善寺音頭」「修善寺小唄」を紹介するとともに、旅館案内を掲載する。発行元は記載されていないが、裏面に15軒の旅館名が列記されている。

「修善寺の四季」は次の通りである。

「春…溪々の梅、嵐山桜岡奥院の桜、蕨折り、荳取り、躑躅、山吹
夏…桂谷の青葉、鮎漁、蛭狩、河鹿、杜鵑、梅雨の湯治、御避暑
秋…桂谷の紅葉、楓樹、柿、茸狩り、枯野、秋草
冬…年の内の梅花、御避寒、銃猟、天城の野猪、雉、兎」

山間の清流に面した修善寺温泉は、四季折々の楽しみに満ちている姿が伝わる。今日の観光パンフレットは、四季折々の表情を精度の高い写真で紹介することが定型化している。しかし、昭和初期の観光パンフレットを見ると、その土地の四季は必ずしも掲載されていない。管見の限りでは、むしろ少ない、とも言える。この「修善寺温泉案内」にみる四季の紹介は、その魁の一つではないだろうか。写真を一切使っていないが、簡潔に修善寺温泉周辺の四季折々の魅力をまとめている。

修善寺温泉は、名所古跡に恵まれた土地であった。本パンフレットには12の名所古跡が挙げられているが、いくつか代表的なものを示す。

「修禅寺 弘法大師開基の名利にて有名なる修禅寺物語の骨子の古き面は当山の什物也
独鈷の湯 大師発見の名湯河中の巖より噴出す
頼家卿墓 当地にて殺されたる鎌倉二代将軍の遺跡
範頼公墓 鎌倉幕府創建の大功あり然も空しく害されたる頼朝公の弟
十三塚 殉死したる頼家卿従士の墓
指月殿 尼将軍政子が頼家卿追福の為建立す」

修善寺温泉は、弘法大師伝説もさることながら、鎌倉幕府と関係する史跡が数多く存在する地である。そこは、源頼朝の流刑地と伝えられる蛭ヶ小島のある韭山とも近く、鎌倉とのつながりが深い地であった。その歴史が、今なお温泉街の中に息づいている。ほかの名所古跡として、白糸の滝、嵐山桜岡、修善寺公園、梅林、城山、漱石の碑が挙げられている。四季折々の魅力、そして豊富な名所旧跡の存在、それが修善寺温泉の名を高めていた。

また、「修善寺の特長」として九項目が挙げられている。いくつかを例示する。その一つが、「近方に勝地多く、種々の温泉高山名山瀑布海浜河川溪谷限り無し」である。この恵まれた自然環境から、四季折々の魅力が生じるのである。また、「歴史上の旧跡多きは温泉場として天下第一」ともある。まさに、その通りである。修善寺温泉はさほど享楽化せず、今もって古きよき時代の品格を保っている。自然・文化の厚みが温泉街の品格保持を支えている、と言えはしな

いだろうか。最後に、「駿河湾を控へて魚の味尤美其他物貨便利なり」とある。今では、どんな山奥の旅館でも鮮魚を口にすることができるが、昭和初期、駿河湾に近いものの山間にある修善寺温泉が魚を売りにしていることが注目される。これは、交通網が整備された昭和という時代を象徴する記述ではないだろうか。

もう一つが、伊東温泉旅館組合発行の「伊東温泉」と題す、二折り 18.4×8.6cm の小パンフレットである。表紙は、伊豆半島の沖に浮かぶ初島・大島を描き、「光の春を歩む」のキャッチコピーで縁取りされている。裏面には伊東温泉の 45 軒の旅館名が列記されている。内容は、交通および付近の名所案内の二つのみである。交通案内から網代までは汽車が通っていたが、網代～伊東間はバスの利用となっていることから、昭和 10～13 年の発行と思われる。付近の名所として、13 か所が紹介されている。浄の池、仏光寺、仏現寺、物見の松、音無神社、伊東祐親の墓、葛見神社、松月院、潮吹岩、亭石岩、一碧湖といった史跡名勝のほか、温泉プールや川奈ゴルフ場（昭和 3 年開業）も「名所」として挙げられている。温泉プールは、「民衆的家族的に好個の娯楽場、二十五米と云ふ正規コースで絶へず河童連が跳躍しております」と記す。また、川奈ゴルフ場を、「東洋一と云はれるゴルフ場で面積六十万坪、海岸に突出した所にあつて頗る眺望美を有し…」と紹介する。伊東温泉は、山間の修善寺温泉とは異なり、東に相模湾の大海原を望む陽光眩しい温泉地であった。この名所案内から、近代化した温泉地の明朗な空気が伝わってくる。それらは、昭和初期の伊東温泉のモダンな姿が、当時の観光客を惹きつけていたことを想起させる記述である。

(4) 「西伊豆案内」(東京湾汽船、昭和 10～13 年頃)

これまで、陸路を中心に伊豆遊覧を見てきたが、山がちな伊豆では、浦々を結ぶ海路の存在を見落としてはいけない。東京湾汽船が発行した「西伊豆案内」(資料 5) は、伊豆西海岸の遊覧案内である。体裁は、三折り 24.0×8.5cm であり、表紙は、富士山が映った海面を船が煙をたなびかせて往くイメージ画である。裏面は、東京湾汽船の航路図となっている。伊豆発行年は記されていないが、伊東線が網代止まりであるため、昭和 10～13 年と推定される。「西伊豆案内」は、当時の海上交通を知るうえでも好資料である。

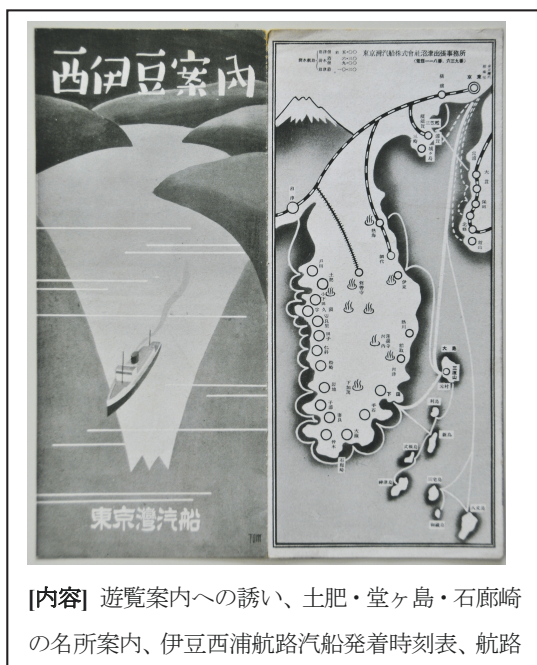
本文中の写真は、快速遊覧船あやめ丸を筆頭に、土肥温泉、堂ヶ島の海に浮かぶ小島、堂ヶ島の洞窟、大瀬の箕掛島、石廊崎から見た長津呂の入江など、西海岸の景勝地を掲載している。まず、こんな冒頭文からはじまる。

「変化に富んだ伊豆西浦の海岸線は至る処に奇勝を産み絶景を育てて今一斉に夏の歓喜に溢れてゐます。海水浴に・温泉に・名勝探りに・それこそ夏のたのしみのエッセンスがここ西浦一帯に集中されて・宛ら陸の竜宮です・しかも運ぶは小型乍ら・ぴちぴちした魚のやうな颯爽快速の遊覧船…」

文面から夏に発行したパンフレットと思われる。伊豆西海岸には、海水浴・温泉・名勝探勝といった楽しみがたくさんあった。まるで「陸の竜宮」さながら、とはよくいったものである。

そこを、快速遊覧船で颯爽と巡るのである。

〈資料5〉「西伊豆案内」（東京湾汽船、昭和10～13年頃）



裏面の航路図によると、東京湾汽船は、伊豆西浦航路をはじめ、熱海～伊東～下田間の伊豆東海岸航路、伊豆七島への定期航路をもっていた。ほかに、夏季遊覧航路として東京～房総半島間、東京～三崎間、熱海～大島～下田間があった。西海岸を巡る伊豆西浦航路は、沼津～下田間を結んでいた。²⁵沼津～下田間の寄港地は、北から戸田、土肥、小下田、宇久須、安良里、田子、仁科、松崎、岩地、子浦、妻良、仲木、大瀬、手石の14港である。妻良・子浦といった江戸時代からの風待港や、松崎といった商港、さらには田子・安良里をはじめとする小漁村に立ち寄りながらの航海であった。この伊豆西浦航路が観光客にどれほど利用されたかは定かでないが、これま

た、昭和初期の伊豆の旅の一面を窺い知る一資料となりはしないか。

3. 伊豆諸島

(1) 伊豆諸島を巡る旅

伊豆大島をはじめとする伊豆諸島への観光旅行は、大正期から昭和初期に始まったもの、と考えられる。たとえば、大正中期の旅として『旅程と費用概算』（大正9年）²⁶に伊豆大島を巡る旅の一案が掲載されている。4日間の旅程である。午後8時に東京霊岸島を出航した船は、一晩かけて翌朝9時40分に大島元村に到着する。船は、一、三、五、八の三日毎の出航であった。大島では三原山に登り、中腹に噴出する水蒸気を利用した蒸風呂「湯場」に立ち寄り、下山する。その日は大島に宿泊するが、元村に旅館・三原館があった。翌日は郵便船に便乗し、3時間かけて伊豆半島の伊東港に向かい伊東温泉に宿泊。最終日は熱海を遊覧後、軽便鉄道で小田原に出て帰郷するというものであった。

また、大正後期の旅については『旅程と費用概算』（大正15年）²⁷に「大島・伊東・熱海遊覧」として一案が掲載されている。やはり4日間の旅程であり、船は同様に三日毎の出航であり、午後8時に東京霊岸島を出航した東京湾汽船は、翌朝、元村に到着（出航日により到着時間が異なる）。三原山登山と湯場見物は同様であるが、新たな観光場所として為朝ノ碑が加わる。²⁸その日は、大島に宿泊。元村の旅館は、三原館に加えて千代屋、海気館の3軒が記載されてい

るので、観光客が増えたもの、と考えられる。翌日は伊東港に向かって伊東温泉に宿泊し、最終日に熱海遊覧後に帰郷する旅程は変わらない。本書には、新たに大島から伊東行きの東京湾汽船が、月三回運航を開始したことが記載されている。昔からあった郵便船も併行して動いており、「郵便船（発動機船）アリテ天候順良ナル時ハ殆ド毎日往復スレドモ発着時刻不定」とある。大正期までの伊豆大島の旅は、不便を強いられていた。

ところが昭和に入ると、東京霊岸島から大島に向かう船が毎日出るようになり、大島への旅は、各段便利になった。『旅程と費用概算』（昭和5年）²⁹の「伊豆大島遊覧」によると、大島への旅程は3日間に短縮された。霊岸島を出航する東京湾汽船は、「菊丸、橘丸（共二四百噸級船。定員二百五十名）毎日交互に運航。大島元村迄約七時間」と記す。午後9時出航の船は早朝4時30分到大島元村に着くので、船の速度も速くなったことがわかる。翌日、大島三原山に登り、湯場で一息入れて、為朝ノ碑を見物することは同様である。その日は元村に宿泊するが、旅館は柳川館が加わり4軒に増えている。その日の午後、汽船で伊東に向かう。2時間半の船旅である。船について、「東京湾汽船紅梅丸毎日出帆ス」とある。大正期まで月三便しかなかった伊東行きの船は毎日出航するようになり、航路は伊東から熱海まで延びた。昭和に入って、大島への旅は、格段と利便性を増したことがわかる。

(2) 「遊覧案内」（東京湾汽船、昭和9～10年頃）

東京湾汽船が発行した「遊覧案内」〈資料6〉は、伊豆大島・下田・新島の観光案内パンフレットで、昭和初期の大島の観光を知る手掛かりとなる。体裁は、五折り 20.4×9.2cm、発行年は記されていないが、記載内容から昭和9～10年と推定される。理由は、葵丸（昭和8年就航）が就航中、橘丸（昭和9年起工、昭和10年5月竣工）と思われる船を目下新造中、と記している点が挙げられる。また、地図に伊東線が掲載されていないことから、昭和10年以前のものであることは間違いない。

表紙は、桶を頭上に戴いた島の女性「アンコ」を中心に、ツバキ、三原山、ラクダなどを小さく配する絵柄である。まさに、大島を象徴する意匠である。裏面に、東京湾汽船遊覧航路略図、大島遊覧図、下田町案内図を載せる。本文は、〈資料6〉の内容で、写真8枚を添える。写真は、葵丸（外観・船内）、三原山の御神火、三原山砂漠のラクダ、下田港、下田町、新島温泉ホテル、新造船完成予想絵である。

東京湾汽船遊覧航路略図によると、東京湾汽船は、伊豆半島、房総半島、三浦半島に航路をもっており、伊豆大島へは、東京、熱海、伊東、下田からの航路があった。大島は、元村、岡田、波浮が寄港地である。また、伊豆七島では、大島から利島、新島、式根島、神津島へ航路が延び、別に東京からの船が三宅島、御蔵島、八丈島に通っていたことが航路略図に示されている。

大島遊覧図は三原山を中心に描かれ、元村から道路が西海岸は野増、間伏、波浮へ、北・東海岸は岡田、泉津へ延びている。これら六か村をつなぐ自動車道路は、昭和8年に整備された

もので、葵丸就航と時期が重なっている。また、昭和10年からこの道路を利用してバスの運行が始まった。三原山東麓の泉津には、動物園が描かれている。昭和10年開園の自然動物公園と考えられる。道路にバスの絵が描かれていることから、あるいは、昭和10年頃の発行かもしれない。

〈資料6〉「遊覧案内」（東京湾汽船、昭和9～10年頃）



「スマートな遊覧船で伊豆南海の遊覧へ！」と題する冒頭文は、次の通りである。

「船旅の愉快さは一度味わった人には忘れられぬ筈です。まして、そこは黒潮の恵み深き伊豆南海常春の国と島…御神火あかく燃ゆれば、島の乙女の胸に映え、出湯こんこんと湧けば行人の心をなごませませう。…しかも、運ぶはシークな快速遊覧船、葵丸・菊丸です」

三原山の御神火、島の乙女、そんな旅情をかきたてる文言を連ねて船旅に誘う。添付した写真には、「葵丸1,500噸」とキャプションがつく。もう一枚の船室の写真は、「葵丸ロマンスシート」と記す。そこには、背広姿の男性と和服姿の女性が緊張した面持ちで座っている。やや古い菊丸（昭和4年就航）の写真は載せていない。それに代わって、「世界最初の遊覧船、世界最新式の流線型遊覧船を本社は目下神戸三菱造船所で建造中。（中略）定員壱千四百名。昭和十年五月竣工」と高らかに謳う。その船は、記述から橘丸（昭和9年起工、昭和10年5月竣工）であることが判明する。橘丸の新造は大島が観光地として伸びゆく時代を背景にしている、とみてさしつかえないであろう。

「日帰り乃至一、二泊の船旅案内」には、「三原山の探勝」「三原山と波浮港探勝」「波浮港に一泊」の旅程案内がある。「三原山の探勝」には、次の解説文がある。

「上陸、朝食、御神火三原へ登ります。徒歩約一時間半、山路容易道中、馬又はロバの便があります。外輪頂上から火口までの砂漠はラクダの背によるも又素敵。火口見学を終えて帰路、湯場へ廻り天然の蒸風呂に入り、おひる前後元村へ帰着」

東京霊岸島を出航した船は、早朝、元村の港に着く。一休みして朝食後に三原山へ登る。登山には馬やロバの便もあった。また、「砂漠」と呼ばれる溶岩原には観光用のラクダもあった。三原山観光にロバやラクダが導入されたのは昭和6年のことである。それは、大島が観光地として発展をはじめめる時期、と捉えてよいであろう。下山して昼食後、付近を散策して為朝ノ碑などを見物し、午後3時の船で東京に戻るという旅程である。

「三原山と波浮港探勝」は、大島上陸後、ただちに乗合自動車で波浮へ向かい、波浮港を見物。その後、差木地あるいは間伏まで引き返し、須走登山口から三原山へ登り、元村へ下山するコースである。「波浮港に一泊」は、大島上陸後に元村から三原山登山をし、波浮方面に下山して波浮に宿泊。翌日、乗合自動車で元村に出て散策するコースである。大島南端に位置する波浮は、「波浮の港」(野口雨情作曲、中山晋平作詞、大正12年)で知られる天然の良港である。昭和3年、「波浮の港」レコードが発売される。これは、伊豆大島が観光地として広く世に知られるようになるきっかけをつくった出来事と言えるであろう。³⁰

桶丸が就航した昭和10年以降、「大島遊覧案内」(東京湾汽船)の各種パンフレットが発行されるが、ラクダに乗って三原山見物、島の娘「アンコ」が申し合わせたように表紙を飾る〈資料7〉(左は二折り18.9×13.2cm、中・右は四折り17.7×9.1cm)。また、三原山の御神火や波浮港も本文中の写真として掲載される。これら各種パンフレット発行は、ラクダの背で登る三原山とアンコの観光地大島のイメージを形づくるうえで一役買っていたのではないだろうか。

〈資料7〉各種「大島遊覧案内」

(東京湾汽船)

〈資料8〉「船車連絡大島日帰り遊覧案内」

(京浜・湘南電鉄、東京湾汽船、昭和12年)



昭和12年3月、京浜・湘南電鉄、東京湾汽船により発行されたパンフレットが「船車連絡大島日帰り遊覧案内」である〈資料8〉。体裁は、三折り15.1×8.5cm、表紙は噴煙を上げる三原山をラクダに乗った人が往く絵柄である。表紙と裏面の地図を一体化し、京浜品川から横浜を経

て浦賀に通じる京浜・湘南の電車路線、そして浦賀から大島に至り、下田へ通じる東京湾航路を記す工夫がなされている。

冒頭に、「新装なれる浦賀一大島・下田航路新造船芙蓉丸就航と運賃値下」と謳う。同年、芙蓉丸が就航しており、これに伴うパンフレット発行である、と考えられる。本文に添えた4枚の写真は、急行大島号、就航船芙蓉丸、大島の風景、波浮港である。先ず、大島の魅力を次のように記す。

「旅情豊かな大島娘のコーラス。御神火三原山と天然動物公園、黒潮の恵みに常春の緑地、憧憬の海上公園大島は味ひ尽せぬ趣味と科学の宝庫です」

アンコ、三原山、黒潮洗う常春の島、こんなイメージで大島へ誘う。さらに続ける。

「陽春三月一日より京浜、湘南電鉄線により風光明媚の三浦半島を経て、浦賀より最捷路大島日帰りコースは新造船芙蓉丸の就航と運賃値下スピードアップ等の奉仕により面目を一新致しましたので精々この船車連絡コースの御利用を願ひます」

新造船芙蓉丸就航が就航し、浦賀から大島に行く最短コースが生まれ、連絡乗車船券が発売されたのである。また、京浜品川～浦賀間に連絡急行列車「大島号」の運転がおこなわれた。この新径路により、これまでのように、夜、東京を出航する船に乗って船中泊をしなくとも、大島日帰り遊覧が容易にできるようになったのである。

(3)「新島・式根島案内」「八丈島案内」(東京湾汽船、昭和11年頃)

伊豆七島では、大島のほかに、新島、式根島、八丈島のパンフレットが東京湾汽船から発行されている。「新島・式根島案内」「八丈島案内」である。同社汽船発着所が越前堀時代のもものと、芝浦棧橋に移転(昭和11年)後のものとの両方があるが、記載内容は、基本的にさほど変わっていない。ここでは、芝浦棧橋時代のもものを紹介する(資料9)。

〈資料9〉「新島・式根島案内」「八丈島案内」(東京湾汽船、昭和11年頃)



いずれも二折り 19.2×13.2cm のパンフレットである。「新島・式根島案内」は、表・裏紙両面をつかって上段に島に向かう汽船とツバキ咲く島に温泉が湧き出したイメージの絵柄を配し、下

段に新島・式根島の案内図を掲載する。本文中に添えた写真は、新島の頭上運搬、新島のモリ(娘)、式根島岩間の温泉、新島温泉ホテル、式根島温泉ホテルの5枚である。

本文の大見出しを「南海の温泉島 新島・式根島」と題し、冒頭に次のように記す。

「いでゆの島」と云へば、今では誰しも真先に新島と式根島の名を想ひ起すでせう。温泉と島の情緒が、新島、式根島ほどしっかりと調和し融け合った気分を出してゐる所は他に求められないからです」

両島の売りは、温泉と島の情緒であつた。また、文中に「新島及式根島共風光明眉な林間に温泉ホテルを開設し従来の不便を一掃いたしました」と、説明が加わる。昭和8年、向山山麓に新島温泉ホテルができ、その後、足付温泉付近に式根島温泉ホテルが開業する。この時期、ようやく両島は観光客を受け入れる準備が整つたのであろう。

先ず、新島の解説文を記す。

「新島は伊豆七島中最古の島とされ、昔乍らの七島風俗が現存する唯一の島であります。海岸、老松、椿の森林にて清水ゆたかにくろしほに包まれた常春の楽土であります。岸の温泉は昔から有名で、付近の島々は申すに及ばず遠く八丈三宅などからも舟を寄せては入浴いたしてをります」

新島の地図を見ると、島の中心は本村で、集落前に前浜、背後に羽伏浦がある。本村には学校や郵便局があり、島の中心をなしている。集落は島端の若郷にもあるが、こちらは小規模である。若郷にもささやかな前浜があるが、総じて山がちな地形である。昔から有名な「岸の温泉」とは、温泉ホテル下の間々下に位置する湯の浜露天風呂(地図には未記入)のことであろうか。椿の森林に包まれた新島は、「常春の楽土」を謳って観光客を誘致しようとしていた。

次に式根島の解説文を記す。

「式根島是新島の属島で、ここも亦温泉の島しかも、すばらしい天然そのものの海岸温泉であります。(中略) 全島複雑な海岸線に包まれ奇勝つくる所を知らず。その間にジナタ、アシヅキなどの温泉を点在させてをります。帝都近郊の奇勝地として比類なき所であります」

式根島の地図を見ると、野伏港から小浜港にかけて人家が広がり、集落の中央に学校が建つ。そして海辺に、足付温泉、ヂナタ(地鉾)温泉が明記されている。入り組んだ海岸線が奇勝をつくり、それが式根島の魅力の一つになっていたこともわかる。

当時、熱海、伊東から大島経由で新島、式根島行きの船が通っていた。大島元村～新島間は、所要2時間50分、新島～式根島間は、所要30分であつた。

「八丈島案内」は、表紙に椰子、海亀、島の民家、左舷にアウトリガーをつけた漁船の挿画を配し、裏面に八丈島遊覧略図を載せる。本文中の写真は、流人の歴史を記した「八丈実記」、島の民家、漁船、太鼓を叩く青年である。「黒潮に浮ぶ南の島八丈へ!」と題し、冒頭にこんな一文がある。

「魚をどる南の島、くろしほの洋々たる流れに緑の肌を洗はせてゐる常夏の島。ひそやか

に歴史の語草を伝へ、配残の夢を今に抱く、それが八丈です。鳥も通はぬと、その昔語られたこの島も今は快速優秀船によって僅僅十数時間、船路に一夜を明かせば渡島出来るのであります」

流人の島・八丈は、慶長年間から明治初年に至るまで、流人の数三千余名と言われ、浮田秀家一族をはじめ島流しにあった敗者の哀史が八丈島のイメージを膨らませていたことが本文の記述から伝わる。見所として記されているのは、浮田秀家墓、島役所跡、鳥島噴火碑などの史跡と社寺等である。当時、八丈島には東京から月6便の船が通っていた。所要時間15時間を要す船旅であった。観光パンフレットは発行されたものの、当時、どれほどの人が観光客として八丈島に渡ったのかは定かでない。

昭和初期の代表的な旅行案内書である『日本案内記関東篇』（昭和5年）には伊豆大島と八丈島の記述があるものの、他の伊豆七島については触れられていない。しかも、同書の八丈島の記述は地理・産業が主体で、観光に係る記載はわずかである。その意味でも、式根島・新島・八丈島のパンフレットは、昭和初期の伊豆七島の観光を知るうえで貴重な一資料と言える。

まとめ

本稿で取り上げた観光パンフレットの特徴を整理して、まとめとしたい。

「富士登山と五湖めぐり」（富士山麓電気鉄道株式会社、昭和6年頃）〈資料1〉は、富士山と富士五湖の観光を知るうえで参考になる。昭和初期の富士山は、信仰登山の山から観光登山の山へと変容していた。富士吉田の登山口から馬返（二合目）まで自動車、五合目まで乗馬の便もあり、東京からクーポン式遊覧券利用で天地の境を往き、大自然のパノラマを楽しむ山となっていた。また、昭和初期の富士五湖巡りは交通機関が整備され、東京から日帰りの旅ができる場所になっており、その魅力を説いて誘客を図る姿が見てとれる。掲載された鳥瞰図は、富士山を中心に富士五湖を配す構図であり、当時の富士山北麓の姿を読み取ることができる。富士五湖の内、山中湖・河口湖・精進湖にスケート場、山中湖・河口湖には水泳場が設けられている。また山中湖湖畔に山中湖ホテルが建ち、別荘地がつくられている。さらに、梨ヶ原には競馬場、別荘地が見られる。山中湖周辺及び三ツ峠近くの山にはスキー場もつくられ、三ツ峠付近の山はロッククライミングの場となっている。昭和初期は、富士五湖周辺がリゾート地化していきつつある時代であったことが読み取れる。

「温泉伊豆」（東海自動車、昭和10年）〈資料2〉は、伊豆半島にバス路線網が張りめぐらされた数年後の昭和10年当時の遊覧旅行を知るうえで参考になる。昭和初期の伊豆の旅は、風光明媚な海岸風景、温泉、天城連山、下田の史跡巡りが中心であった。「特許考案の展望バスと少女車掌の添乗説明は当社の定評あるサービスです」の一文は、当時のバスによる伊豆半島の遊覧旅行の姿を彷彿とさせる。東海自動車では、昭和6年、省線との連帯運輸を開始した。また、東京・名古屋・大阪・広島各鉄道局管内の主要駅では、新緑・夏季・秋季に伊豆巡りの便を図って「季節割引廻遊券」が売り出された。五種類の「クーポン式遊覧券」発売はもとよ

り、これら各種の誘客のための取り組みが、交通網の整備と相俟って伊豆に観光客を惹きつけた、と言えよう。さらに、東海自動車では季節ごとにパンフレット〈資料3〉を発行し、温泉旅行や名所旧跡遊覧だけでなく、四季折々の伊豆の楽しみ方の情報提供を積極的におこなっていたことも明らかになる。

伊豆の温泉地、温泉旅館では、さかんにパンフレットを発行した。その一例が「修善寺温泉案内」（発行元記載なし、昭和9～10年頃）及び「伊東温泉案内」（伊東温泉旅館組合、昭和10～13年頃）〈資料4〉である。修善寺温泉について「近方に勝地多く、種々の温泉高山名山瀑布海浜河川溪谷限り無し」「歴史上の旧跡多きは温泉場として天下一」と記し、修善寺に息づく自然・歴史を温泉街の特徴として強調する。また、「駿河湾を控へて魚の味尤美其他物貨便利なり」の一文は興味を覚える。昭和初期、駿河湾に近いものの山間にある修善寺温泉が魚を売りにしていることが注目される。これは、交通網が整備された昭和という時代を象徴する記述の一つではないだろうか。一方、伊東温泉は、山間の修善寺温泉とは異なり、東に相模湾の大海原を望む陽光眩しい温泉地であった。パンフレットには「名所」として温泉プールや川奈ゴルフ場が挙げられている。その記述内容から、昭和初期の伊東温泉のモダンな姿が、当時の観光客を惹きつけていたことを想起させる。

「西伊豆案内」（東京湾汽船、昭和10～13年頃）〈資料5〉は、船を利用した伊豆西海岸の遊覧案内である。山がちな伊豆では、浦々を結ぶ海路の存在を見落としてはいけない。伊豆西海岸には、海水浴・温泉・名勝探勝といった楽しみがあり、そこを快速遊覧船で颯爽と巡る旅の魅力を説く。本パンフレットは、当時の海上交通を知るうえでも好資料である。

伊豆大島の旅を探る手がかりとして、「遊覧案内」（東京湾汽船、昭和9～10年頃）が参考になる。「スマートな遊覧船で伊豆南海の遊覧へ！」と題する冒頭文では、三原山の御神火、島の乙女、そんな旅情をかきたてる文言を連ねて船旅に誘う。パンフレットには葵丸（昭和8年就航）の写真、今後就航予定の橘丸（昭和10年竣工）の絵が掲載されている。葵丸就航の昭和8年には大島六か村を結ぶ自動車道路が完成した。また、橘丸新造の昭和10年には島内バス運行が開始された。本パンフレットに掲載された大島遊覧図からは、大島が観光地として発展を始める息吹を感じ取ることができる。橘丸が就航した昭和10年以降、「大島遊覧案内」

（東京湾汽船）〈資料7〉の各種パンフレットが次々に発行されるが、ラクダに乗って三原山見物、島の娘「アンコ」が申し合わせたように表紙に登場する。これら各種パンフレット発行は、ラクダの背で登る三原山とアンコの島としてのイメージを形づくるうえで一役買っていた、と考えられる。「船車連絡大島日帰り遊覧案内」（京浜・湘南電鉄、東京湾汽船、昭和12年）〈資料8〉は、昭和12年の新造船芙蓉丸就航により浦賀から大島に行く最短コースが生まれた時に発行されたものである。それに伴い連絡乗車船券が発売され、京浜品川～浦賀間に連絡急行列車「大島号」の運転が開始された。この新径路により、夜、東京を出航する船に乗って船中泊をしなくとも、大島日帰り遊覧が可能になったのである。

伊豆七島では、大島のほかに、新島、式根島、八丈島のパンフレットが発行されている。「新

島・式根島案内」「八丈島案内」（東京湾汽船、昭和11年頃）〈資料9〉である。新島・式根島の魅力は、温泉と島の情緒であった。昭和8年、向山山麓に新島温泉ホテルができ、その後、足付温泉付近に式根島温泉ホテルが開業する。この時期、ようやく両島は観光客を受け入れる準備が整い、パンフット発行に至ったのであろう。「八丈島案内」は、流人の島として島のイメージを前面に押し出していることが読み取れる。昭和初期の旅行案内書に伊豆大島を除いて観光に関する記載がほとんど見当たらない中で、式根島・新島・八丈島のパンフレットは、昭和初期の伊豆七島の観光を知るうえで貴重な一資料と言える。

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る。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富士・伊豆地方の観光資源の現況を見学できたのは、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 谷沢明「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—昭和初期における観光文化研究—藤井務旧蔵資料を中心に—」（『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10号、2018年、所収）
- 2 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られた。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。
- 3 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）
- 4 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）。
- 5 鉄道院『鉄道旅行案内』大正7年、p45～46
- 6 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、付録p30
- 7 前掲6、p251～253
- 8 前掲5、p46～48
- 9 明治43年大宮～上井出間旅客営業認可。大正元年上井出～人穴間が開業するが貨物のみであった。
- 10 前掲6、付録p30

- 11 前掲 6、p 232～242
- 12 梨ヶ原国際競馬場 (昭和 6 年 5 月開設) は掲載されているが、同社経営の富士ゴルフ倶楽部 (昭和 10 年 8 月開業) が未掲載のため、昭和 10 年以前の発行であることは間違いない。
- 13 「富士急行創立 90 周年『山中湖畔別荘地』誕生物語～富士北麓、リゾート開発の原点～」(富士急行「フジヤマスタイル」2017 年、Vol.34 所収)
- 14 前掲 6、p 247
- 15 山中湖は、「碧瑠璃を盛れるにも似たるその湖面は五湖中最も広く、眺望の開豁にして明媚なる、山の湖水中の珍であります」と記す。
- 16 河口湖は、「逆さ富士の名所、(中略) 産屋ヶ崎、鵜ノ島、敷島の松等絶景は枚挙するに遑がありません」と記す。
- 17 西湖は、「北岸十二ヶ岳の奇勝と映発して凄美の極と申しませうか」と記す。
- 18 精進湖は、「三面峻峻なる青巒を以て包まれ、一面樹海を隔てて富士の秀峰を望むところ、真に清純、真に幽邃」と記す。
- 19 本栖湖は、「青緑に輝ける湖面は唯沈々として神代ながらの心地がします」と記す。
- 20 昭和 8 年、伊豆半島を一周する道路網が整備された。
- 21 前掲 6、付録 p 27
- 22 前掲 6、p 55～61、66～72
- 23 ハイキング 5 コースは、「海洋美と富士を見る大瀬岬ハイキング」「雄大な富士を眺める達磨山ハイキング」「伊豆高原南無妙峠ハイキング」「紅葉狩と小鳥を聞く八丁池ハイキング」「旧噴火口を探る大室山ハイキング」である。
- 24 東海自動車は、昭和 13 年に「伊豆だより」を創刊。戦時中中断したものの、今日に至っている。
- 25 伊豆西浦航路の便数・所要時間は、沼津～土肥間が 1 日 5 往復で所要 1 時間 20 分、沼津～仁科間が 1 日 4 往復で所要 2 時間、沼津～下田間が 1 日 1 往復で所要 6 時間を要した。
- 26 ジャパン・ツーリスト・ビューロー『旅程と費用概算』大正 9 年、p 41～43
- 27 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、p 70～71
- 28 為朝ノ碑は大正 8 年建立。建立後しばらくたってから観光名所に加わったもの、と考えられる。
- 29 前掲 6、p 62～65
- 30 前掲 6、昭和 5 年当時、波浮に旅館 5 軒あったことが記されている。