

## 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

### (3) 東京近郊 ―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 (3) Tokyo Suburbs ―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. In this paper, we take up the topic of the Tokyo suburbs, and analyze tourism culture through tourism pamphlets. The main subjects are resort areas on the Keihin, Toyoko, Mekama and Tamagawa train along the Tokyo suburbs and the Keihin and Keisei train along the Tokyo Bay coast. In addition, sightseeing around city sights by Tokyo and Yokohama pleasure buses are subject to analysis. In the early Showa period, there were numerous places of places to enjoy various excursions for each season in the suburbs of Tokyo, which provided a place of recreation every season for urban residents. At the same time, an amusement park which can be enjoyed with families was made along the railway line, creating a new lifestyle and life culture of urban residents. Through this analysis of the tourist brochure, we can know that various forms of tourism were born in the suburbs of Tokyo in the early Showa era.

#### **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)(2)<sup>1)</sup>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)<sup>2)</sup>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。

これらの観光パンフレット類は、昭和初期の観光文化を知るうえで、旅行案内書『鉄道旅行案内』、『日本案内記』、『旅程と費用概算』等の補完資料としてその存在は無視できない。前稿では、我が国有数の観光地である日光・箱根、富士・伊豆を事例研究で取り上げ、観光パンフレットの解説を通して昭和初期の観光地の状況、旅客誘致の在り方、世相等についての考察を

行った。これに引き続き本稿は、東京とその周辺の観光パンフレットを通して、東京近郊の遊覧地に焦点を当てる。

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<sup>3</sup>をまとめている。これらは、『日本案内記』等の旅行案内書の記述の解読をとおして、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したものである。本研究は、以上の観光文化研究を発展させたものと位置づけている。

## 1. 東京周辺の遊覧地

### (1) 概要

関東地方には東京から日帰り旅行に適する遊覧地が多い。昭和初期、どのようなところが日帰り遊覧地として知られていたのだろうか。『日本案内記関東篇』<sup>4</sup>には主な日帰り遊覧地として、次の28か所が紹介されている〈表1〉。

関東地方には国立公園の富士箱根、秩父多摩甲斐、日光、そして国定公園の大山、高尾、妙義、水郷筑波、南房総といった景勝地が多く、それらが主な日帰り遊覧地となっていたことがわかる。

〈表1〉『日本案内記関東篇』(昭和5年)に見る主な東京からの日帰り遊覧地

【東海道線】江ノ島鎌倉めぐり、三浦半島一周、大山詣で、箱根めぐり、湯河原、熱海行、伊東温泉行
【中央線】多摩御陵参拝から高尾山へ、武州御嶽詣で、昇仙峡探勝
【高崎線信越線上越南線】秩父長瀨行、妙義登山、碓氷観楓、赤城登山、伊香保榛名行
【東北線日光線】鬼怒川温泉行、日光遊覧、塩原温泉行、那須温泉行
【常磐線】筑波山詣で、霞ヶ浦行、水戸大洗めぐり
【総武線】成田から香取鹿島へ、銚子海岸行、鹿野山詣で、小湊、清澄めぐり、房総海岸一周

〈表2〉『旅程と費用概算』(昭和5年)に見る東京からの日帰り旅程


東京見物、鎌倉江の島遊覧、大山登山、箱根芦の湖遊覧、箱根長尾越え、熱海又は湯河原遊覧、秩父長瀨遊覧、飯能・天覧山遊覧、岩殿山遊覧、館林遊覧、武州御嶽登り、多摩御陵参拝附高尾山遊覧、相模川下り、鹿野山遊山、鋸山遊山、北条・館山・鏡ヶ浦遊覧、成田詣で、筑波登山、日光見物、妙義登山
--

また、『旅程と費用概算』(昭和5年)<sup>5</sup>には東京からの日帰り旅程として、20コースが掲載されている〈表2〉。〈表1〉と〈表2〉はほぼ重なるが、東京一日見物、飯能・天覧山遊覧、岩殿山遊覧、館林遊覧、相模川下りが〈表2〉に加わる。なお、三浦半島めぐりは湘南電車で横浜から日帰りコースとして紹介されている。また、〈表1〉にあつて〈表2〉にないものの大半は宿泊を伴う旅程として組まれているので、〈表1〉〈表2〉に示したものが昭和初期の東京周辺の名の知られた遊覧地として捉えてよいであろう。

## (2)「秋の行楽」(東京鉄道局、昭和5年)

東京近郊の遊覧地をもう少し詳しくみていこう。東京鉄道局発行(昭和5年9月)の「秋の行楽」は、十二折り、18.5×9.0cmのパンフレットである(資料1)。そこには、東京近郊散策地40か所が掲載されている。その中には省線はもとより私鉄沿線の散策地も多数含まれており、昭和初期の東京近郊の行楽・散策地の大概を知るうえで参考になる。同パンフレットには、ほかに紅葉の名所26、松茸狩の好適地47、栗拾い適所24、狩猟地101も掲載されており、東京近郊に多彩な行楽地を控えていたことを知ることができる。

〈資料1〉「秋の行楽」(東京鉄道局、昭和5年)に見る東京近郊散策地

	<p>本門寺、穴守稲荷、川崎大師、総持寺、岡野公園(横浜市)、三溪園、目黒不動、洗足池、新田神社、松陰神社、豪徳寺、玉川遊園地、多摩川原、深大寺、大国魂神社、妙法寺、新井薬師、三宝寺池、所沢飛行場、村山貯水池、哲学堂、豊島園、天覧山、高麗王の墓、平林寺、喜多院、吉見百穴、大宮氷川神社、向ヶ丘遊園地、大山、小机城址、井の頭公園、真間山弘法寺、九品仏、楽々園、帝釈天、中山法華経寺、牛久沼、手賀沼、清水公園(野田市)</p>
---	---

東京近郊散策地40か所を分類すると、社寺19、沼池5、山2、史跡3、公園3、遊園地4、その他4である。阿夫利神社の鎮座する大山を社寺として扱った場合、散策地の半数が社寺となる。近代の昭和初期においても、伝統的な旅の一つである社寺詣が遊覧・行楽につながっていることを読み取ることができる。

ここで注目すべきは、玉川遊園地、豊島園、向ヶ丘遊園地、楽々園の四遊園地が行楽の散策地として掲載されていることである。玉川遊園地は明治42年に玉川電気鉄道が遊園地を開設したのを嚆矢とし、大正11年に二子玉川園(昭和60年閉園)の基礎をなす玉川第二遊園地が設置された。豊島園は大正末期に造園が開始され、昭和2年に開園したが以後経営者が目まぐるしく変わり、戦後は西武鉄道系の遊園地としてとして今日に至った。向ヶ丘遊園地(平成14年閉園)は昭和2年に小田急小田原線の開通と同時に開業した遊園地であり、稲田登戸駅から向ヶ丘遊園地に向けて遊覧電車が走っていた。今は、その存在すら忘れられている楽々園(戦前に閉園)は大正10年開園の青梅電気鉄道会社経営の運動遊戯具を備えた遊園地であった。いずれも鉄道が郊外に延びるに伴って集客のために設置された遊園地である。

鉄道敷設と集客施設設置の関係については、阪急電鉄創業者の小林一三の事業がよく知られている。<sup>6</sup>小林は、箕面有馬電気軌道鉄道の敷設に伴い、明治43年に箕面に動物園をつくり、入園者が無料で観覧できる演劇場を設け、駅前に運動場や公会堂を設け、イベントとして子供博覧会を開催している。また、大正元年、宝塚新温泉に室内プールなどの娯楽施設を伴うパラダイスを建設し、さらに大正3年には宝塚新温泉での余興として宝塚少女歌劇の上演を始めた。

それにとどまらず小林は鉄道沿線に住宅地を開発し、鉄道起点に百貨店を設置するなど、私鉄経営のビジネスモデルを創りあげるとともに、増え続ける都市住民の新たな生活様式・生活文化を生み出す基盤を整えた点が評価されている。

本稿で取り上げる関東地方においても、以下に示す各種観光パンフレットから相似た情景を読み取ることができる。

## 2. 東京西郊、京王電車沿線の行楽地

### (1) 「京王電車沿線名所図会」(京王電気軌道株式会社、昭和5～6年頃)

京王電気軌道株式会社が発行した「京王電車沿線名所図会」〈資料2〉は、吉田初三郎の鳥瞰図を主体とし、裏面に沿線の名所案内を記した八折り、17.6×9.4cmの絵図である。表紙カバーは19.1×11.6cm、中に折り込んだ鳥瞰図より一回り大きい。編集及び印刷は吉田初三郎が営む観光社(愛知県犬山町日本ライン蘇江)である。発行年代は明記されていないが、吉田初三郎の「絵に添へて一筆」(昭和5年秋)が掲載されている。なお、絵図に御陵線御陵前駅(昭和6年3月開業、その後多摩御陵前駅と改称、現在廃駅)が大きく描かれているため翌6年の発行とも考えられるが、敷設工事完成を間近に控えていたこともあって絵図に予め描き込んで前年に発行したものか否かは定かでない。

〈資料2〉「京王電車沿線名所図会」(京王電気軌道株式会社、昭和5～6年頃)



鳥瞰図は、四谷新宿駅から多摩川を越えて御陵前へ延びる路線を中心に沿線の名所を描いている。鳥瞰図には、三つの主題がある。それは、多摩川原遊園、多摩御陵、高尾山である。また、折り込み鳥瞰図を挟み込んだ表紙に多摩御陵が、裏表紙に多摩川原遊園の京王閣が描かれているため、京王電車に乗ってこの二大名所に誘うことを意図して制作された、と見てよいであろう。京王電車沿線のあらましとして、裏面の案内文に次の記載がある。

の案内文に次の記載がある。

「京王電気軌道は、(中略) 沿線各地と帝都との交通連絡をスピーディーならしむる一方、明治神宮、明治天皇御聖蹟(連光寺)、多摩御陵、高尾山、多摩墓地等の参拝、並に多摩川



原遊園、京王閣、向ヶ岡、百草園等の遊園地に至る最捷路となり、併せて月の入るべき峯もなき武蔵野に、今尚残る名勝、史蹟、巨刹、旧跡を探るに此上もない交通路である」

沿線には明治神宮・多摩御陵・高尾山薬王院等、その名を知られた社寺・御陵があるばかりか、京王閣の建つ多摩川原遊園、四季折々の草花が楽しめる百草園等、家族連れで楽しめる遊園地も設けられている。なお開園間もない小田急系の向ヶ丘遊園地（平成 14 年閉園）へは、その近くにある明治天皇御聖蹟記念館を中心に、関戸駅からの自動車道でのアプローチが描かれている。そして、このような一文で結んでいる。

「而も其の中央地点に到る僅かに数十分、日曜、祝祭日等の清閑を利して郊外の風光に接せんとする都市居住者にとっては、蓋し其の便益を蒙ること尋常ならざるものがあらう」

休みの日に郊外に遊びに出かけようとする都市住民にとって京王電車はまことに便利である、と強調するのである。

さて、鳥瞰図の主題の一つである多摩川原遊園は、昭和 2 年、多摩川原駅（現、京王多摩川駅）前に開業した京王閣を中心とする総合娯楽施設である。先ず、多摩川原遊園の概要を引用する。

「京王電車が一大家庭的遊園地を計画してより既に数年、壱百余万円を投じて今や全く完成し、近郊無比の大温泉遊園地として、其の名声と実際は、あまねく都人士に知られるやうになってきた」

「家庭的遊園地」とは、ファミリーランド的な言い回しであろうか。また「大温泉遊園地」は、あの宝塚と発想が似ている。引用を続ける。

「其の『京王閣』は、設備に於て、建築に於て、サービスに於て、景觀に於て、東京の宝塚と唱はれ、更らにそれよりも家庭的で上品だといふ定評を蒙ってゐる」

中心施設である京王閣は、「東京の宝塚」と言われるほどである、と宣伝する。いや、宝塚以上にうちとけてくつろぐことができ、しかも上品だ、と言い切る。宝塚に対抗しようとする、なりふり構わぬ文言と言えなくもない。

沿線名所案内の後に、文字のポイントを大きくした囲み記事「多摩川原遊園と京王閣」が添えられている。先ず、多摩川原遊園の施設概要である。

「京王閣の摩天楼をはじめ、演芸館、少年少女の大運動場、テニスコート、等、隈なく設備されて、終日一家打つれて遊ぶには、此上もなく面白い大公園である」

鳥瞰図から、当時の姿がありありと伝わる。正門を潜るとボートを浮かべた池があり、池を隔てて近代建築様式の京王閣が建っている。次いで、京王閣の解説を引用する。

「正に武蔵野の大望楼多摩河畔の摩天楼とも称すべく、多摩川も茲にはじめて上品にして明るい理想的の家庭団欒休息所を得たわけである。男女の大浴場をはじめ。トルコ風呂、貸切風呂、大食堂、喫茶室、客室、美容室、玉突室、場内庭園、階上納涼台及展望台、碁将棋室、児童遊戯室、音楽室、売店等、すべての設備は整頓し網羅しつつしてある」

「武蔵野の大望楼多摩河畔の摩天楼」と大げさにいうが、鉄筋コンクリート三階建ての建物

に過ぎない。のどかな郊外に建つ京王閣は、人々の目にひととき大きく映ったのであろう。京王閣は、上記の様にありとあらゆる娯楽設備を備えていたのである。鳥瞰図には、大浴場、メリーゴーランド、ウォーターパークも描かれている。また、京王閣正面左手にグラウンドを挟んで遊技場を配し、正門左方向に食堂、プール、テニスコートがあり、さらに京王演芸館、音楽舞踏学校、京王林間学校の諸施設が園内に建ち並んでいる姿が描かれている。

昭和初期、新宿から京王電車で40分のところに、このような一大レジャー施設が出現したのである。しかし、戦後まもなく敷地は売却され、昭和24年、跡地に京王閣競輪場が設置されるに至った。

鳥瞰図の右下に大きく描かれているのは、多摩御陵である。北野駅から片倉、山田、横山を経て御陵前駅へ線路が延びる。終点の御陵前駅舎は、入母屋屋根の和風建築である。駅舎から左回りに蛇行する参道が延び、上円下方墳の御陵が山を背後に造営されている。御陵前には神明鳥居が立ち、その下に二重の柵を巡らす。柵外の石段下にもう一基の鳥居が立ち、この鳥居前にまた柵を構える。一般参拝者は、下の鳥居の柵外において参拝する旨が案内文に記されている。

鳥瞰図の右上に目立つ姿で描かれているのが高尾山である。高尾へは、東八王子駅から横山を経由して武蔵中央電車が延びている。山麓の清滝から高尾山にケーブルカーがついている。また、徒歩で清滝から山頂へ行く二つの道がある。一つは、布流滝、金比羅見晴台を経て一本杉に至るもの、もう一つは二軒茶屋、二本松を経て一本杉に至るものである。一本杉からしばらく行くと薬王院が伽藍を構え、本堂の上に飯縄権現を祀るお堂、その背後に奥ノ院が建つ。その伽藍配置は、今日とほとんど変わっていない。奥ノ院から尾根沿いの道を行くと十二州見晴台に出る。

高尾山について、次の案内文がある。

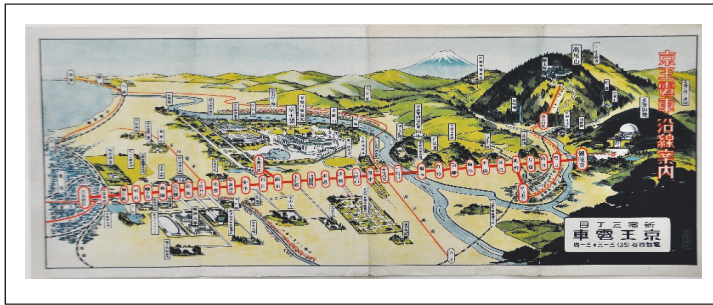
「遊覧地としての高尾は、古来十景等が挙げられてゐるが、由来高尾の特色はかかる局所的のものでなく、山全体とそれを蓋ふ樹草に言ふべからざる風趣があるので、十二州見晴台の壮観紅葉時全山紅ひに燃ゆるの美観に於て、都門に其の麗名を唱はれてゐるのである」

とりわけ十二州見晴台の素晴らしさと紅葉の美を称えている。なお、この見晴台から丹沢の山々をはじめ秀麗な富士山の姿が見渡せる。

## (2)「京王電車沿線案内」(京王電車、昭和9年頃)

同じく京王電車が発行した「京王電車沿線案内」〈資料3〉は、前述の「京王電車沿線名所図会」を簡略化した四折り、16.9×9.5cmのパンフレットである。発行年の記載はないが、次の点から昭和9年頃に発行されたものと考えられる。一つは、西本願寺和田堀廟所(昭和9年建立)が描かれている点。もう一つは、その後の同社発行のパンフレットに掲載される日活村(昭和9年設置の日活多摩川撮影所)が未掲載である点が挙げられる。表に鳥瞰図、裏面に「沿線名所

〈資料3〉「京王電車沿線案内」(京王電車、昭和9年頃)



車券の案内文である。「御陵参拝高尾探勝特別割引案内」には、「運賃半額」「一元旅」「平日割引」「ノーストップ・サービスカー」の四つの割引が掲載されている。「運賃半額」について次の記載がある。

「一、毎月廿五日ハ大正天皇御命日ニ付当社線各駅ヨリ御陵前行 往復運賃半額 南部鉄道各駅ヨリ連帯五割引券発売」

恐れ多くも大正天皇の命日には御陵前行きの半額運賃往復切符を商魂たくましく売り出し、参拝客を呼び寄せていたのである。また、高尾山にも次の割引切符があった。

「一、毎月十二日ハ本尊薬師如来縁日 廿一日ハ飯縄権現縁日 廿五日ハ大正天皇御法要勸修 ニ付四谷新宿関戸間ヨリ高尾山麓迄五割引 イ、武中電車經由往復八十銭 ロ、八王子自動車經由往復九十銭 右連帯乗車券ニ高尾ケーブルカー往復四割引券、御守無料引換證進呈 多摩川原廻遊御随意」

高尾山麓へは東八王子から横山を経由して武蔵中央電車の軌道が延びるとともに、八王子自動車の路線があった。京王電車はこの二社との連帯乗車券を発売するとともに、高尾ケーブルカーも四割引にし、さらに薬王院の御守の引換券をおまけにつけるといった至れり尽くせりのサービスを提供したのである。この連帯乗車券は昭和7年から発売が開始された。また、「多摩川原廻遊御随意」とあるが、これは、引き込み線である多摩川原遊園駅への回遊は思いのまま、と解釈される。

次いで、「一元旅」なるものの案内である。

「毎年四、五、六、十、十一月中ノ日曜、祝祭日及一月一、二、三日ニハ四谷新宿、御陵前間往復割引運賃一元 尚高尾登山ノ便ヲ図リ(武中電車、八王子自動車)高尾ケーブルカー四割引券引換證進呈 多摩川原廻遊御随意」

春秋の日曜祝祭日と正月三ヶ日限定の「一元旅」の企画があり、多摩御陵参拝にあわせて高尾山登山の割引が行われていた。その他、「平日割引」として、四谷新宿から御陵経由高尾山上までの割引料金の設定があった。「一元旅」「平日割引」のいずれも「多摩川原廻遊御随意」とあり、多摩川原遊園への積極的な誘客を企てている。さらに、大正天皇の命日の25日には、毎月四谷新宿～御陵前間の特別直行電車を五割引の割引運賃で運行していたことも記されており、あの手この手で旅行熱を煽り立てていた姿が伝わってくる。

史跡案内」「御陵参拝高尾探勝特別割引案内」等を掲載する。鳥瞰図の構図は、前掲の吉田初三郎のものとまったく同じで、それを簡略化した素朴な絵柄である。

ここで注目したいのは、京王電車へ誘客のための割引乗

## (3)「お花見は稲田堤京王閣」(京王電車、昭和9～12年頃)

京王電車沿線には、稲田堤をはじめいくつかの桜の名所があった。京王電車発行の「お花見は稲田堤京王閣」〈資料4〉は二折り、14.8×8.8cmのパンフレットである。発行年代は記載され

〈資料4〉「お花見は稲田堤京王閣」  
(京王電車、昭和9～12年頃)



ていないが、次の点から昭和9～12年のもとと考えられる。一つは、前述の本願寺和田堀廟所及び日本映画プロダクション(昭和9年設置)が記載されている点、もう一つは、多摩川原駅(京王多摩川駅)、関戸駅(聖蹟桜ヶ丘駅)、高幡駅(高幡不動駅)と、昭和12年改称前の旧駅名が記載されている点である。

京王電車沿線の桜の名所として、稲田堤、京王閣、玉川上水べり、御殿山、向ヶ丘、高幡不動、藤森公園、御陵前、高尾山麓の9か所が紹介されている。なかでも名だたる桜の名所である稲田堤は、次のように記す。

「多摩の清流に沿ふて蜿蜒二哩の『桜花』のトンネルは関東一の称あり、清き流れと満開の桜その対照は此の堤ならでは見られぬ景色であります」

稲田堤の桜は、明治31年に日清戦争戦勝記念として稲田村が多摩川右岸堤防に植樹したもので、昭和初期には桜の名所として広くその名を知られるようになっていた。

次いで京王閣の案内文である。

「京王閣はその設備、サービス、景観に於いて関東の宝塚と唱へられ、ピクニック 運動会 園遊会に好適地であり、又春夏秋冬一家打連れてお遊びなさるには此の上もなき朗な温泉遊園地であります。園内外の桜は対岸稲田堤と妍を競ひ、殊に五色桜の咲き誇る態は壮麗言はん方ありません。園内演芸館に於ては毎日映画と『レビュー』を開演し観覧御自由、付近に日本映画撮影所あり」

京王閣周囲に多くの桜が植えられていたことは、前掲の「京王電車沿線名所図会」〈資料2〉からもうかがい知ることができる。花見と共に、温泉に入り、演芸館で映画やレビューを観覧する、そんな宝塚さながらの娯楽を関東の電鉄会社も都市住民に提供したのである。

## 3. 東京西郊、東横・目蒲・玉川電車沿線の行楽地

## (1)「沿線案内」(東横・目蒲電車、昭和9～10年頃)

渋谷から横浜の桜木町に向けて東横電車が、また目黒から蒲田に向けて目蒲電車が延び、その沿線にも多くの行楽遊覧地があった。東横・目蒲電車は昭和初期、複数の「沿線案内」を発行している。手元に、三種類の「沿線案内」がある。一つは、高島町～桜木町間開通(昭和7年)以後、池上電気鉄道が目黒蒲田電鉄に吸収合併(昭和9年)以前のものである。他の二つ



は吸収合併後に発行されたもので、その一つが新奥沢線廃止（昭和10年）以前のもの、もう一つが新奥沢線廃止以後、東調布駅及び慶大グラウンド前駅改称（昭和11年）以前のものである。いずれも名所等のイラストを添えた路線絵図を主に、裏面に沿線の名所旧跡をはじめ季節遊覧案内、娯楽施設、スポーツ場、さらに会社経営分譲地まで掲載している。なお、古いものには渋谷駅付近に何も描かれていないが、他二枚には駅の東に東横百貨店（昭和9年創業）の近代建築が描き込まれ、「名所」として案内文に記載されている。

〈資料5〉「沿線案内」（東横・目蒲電車、昭和9～10年頃）



【季節遊覧案内】  
**【観梅】** 太尾公園、原村梅林、久地梅林、杉田梅林 **【草花】** 温室村、田園都市花壇  
**【摘草】** 丸子多摩川原、二子玉川原 **【ピクニック】** 二子玉川ヨリ丸子多摩川へ、太尾公園ヨリ綱島温泉へ、矢口渡ヨリ丸子多摩川へ、等々力ヨリ丸子多摩川へ、本門寺ヨリ洗足池へ、綱島温泉ヨリ三ツ池へ **【観桃】** 綱島温泉、二子玉川 **【観桜】** 太尾公園、多摩川園、洗足池、鶴見川堤、九品仏、石川堤、稲田堤 **【菖蒲】** 綱島菖蒲園 **【いちご摘み】** 日吉台 **【蛭狩り】** 丸子多摩川畔 **【鮎漁】** 二子玉川、丸子多摩川 **【ボート遊び】** 洗足池、碑文谷公園、丸子多摩川、九品仏池、三ツ池 **【大花火】** 丸子多摩川 **【川釣】** 多摩川下流、鶴見川、矢上川 **【水泳】** 丸子多摩川、二子玉川、多摩川園内プール、日大プール、本牧磯子 **【しじみ狩り】** 下丸子川原 **【納涼】** 夏季夜間開園の多摩川園、丸子多摩川原、二子玉川原、洗足池 **【無花果とり】** 元住吉無花果園 **【いも掘り】** 日吉台 **【観菊】** 多摩川園内

ここでは年代がほぼ確定できる、池上電気鉄道吸収合併後～新奥沢線廃止前の「沿線案内」（東横・目蒲電車、昭和9～10年頃）〈資料5〉を事例に挙げる。パンフレットの体裁は、六折り19.3×8.9cmである。路線図には、本社線として前述の東横電車（渋谷～桜木町）、目蒲電車（目黒～蒲田）に加え、目蒲電車大井町線（大井町～二子玉川）、旧池上電気鉄道（五反田～蒲田）、新奥沢線（雪ヶ谷～新奥沢）が記されている。その他、省線、乗合自動車線、他社線も記載されており、当時の交通網が概観できる。

路線絵図には、東横電車（渋谷～桜木町）沿線の名所旧跡として東横百貨店、祐天寺、碑文

谷公園、太尾公園、大倉精神文化研究所が、娯楽施設として多摩川園、多摩川能楽堂、新丸子のダンスホール東横会館、丸子園、綱島温泉が描かれている。また、旧池上電気鉄道（五反田～蒲田）沿線の名所旧跡として洗足池、池上本門寺が記されている。さらに各沿線には、多摩川園前の大運動場「多摩川オリンピヤ」、等々力・駒沢・程ヶ谷の各ゴルフ場、田園調布テニスコート、各大学のグラウンドなど各種運動施設が点在する。そして、会社経営分譲地（田園調布・奥沢・等々力・上野毛・新丸子・日吉・綱島温泉・菊名）及び貸地（尾山台）も抜け目なく描き込んでいる。この路線絵図は、東京の郊外が新たな住宅地としてひらけ、諸施設が建ち並び、電車沿線の郊外が発達をとげてゆく昭和初期の姿を彷彿させる。

なかでも同社が経営する多摩川園は、沿線有数の娯楽施設で、次の解説文がある。

「自然の勝景に配するに諸娯楽機関を以てしたる一大遊園地、家族連れ一日の行楽に最適地で香水風呂、ことり座、鉄塔、大山すべり、二十五メートルのプール、ローラースケート等があります」

香水風呂や演芸場「ことり座」を設けた多摩川園もまた、宝塚的な発想が見られる。

裏面の案内文の一つに、季節遊覧案内が掲載されている。遊覧内容には、観梅をはじめ19項目、計50にもおよぶ遊覧地が紹介されている。それを整理したものが〈資料5〉である。これを見ると、昭和初期、東横・目蒲電車沿線には多彩な行楽地があり、四季折々の楽しみを都市住民に提供していたことが分かる。

とりわけ、多摩川園前駅は遊覧の拠点であった。〈資料5〉に示す通り、多摩川園前駅からの遊覧に、温室村（草花）、丸子多摩川原（摘草・蛍狩り・鮎漁・ボート遊び・大花火・納涼）、多摩川園（観桜・水泳・納涼・観菊）があった。

## (2)「多摩川園」(東横・目蒲電車、年代不明)

大正14年暮れに開園した多摩川園（昭和54年閉園）は、温泉施設の「夢のお城」や各種娯楽施設を備えた一大遊園地であった。昭和初期に発行されたと思われる二折り、17.7×9.8cmのパンフレット「多摩川園」（東横・目蒲電車、年代不明）〈資料6〉には、園内諸施設36が紹介されている（うち11が有料施設）。まず、多摩川園のあらましについてこんな紹介から始まる。

「お子さま方の楽園で有り、大人の方の安息郷で有り、園遊会、クラス会、遠足、運動会などのお催しに好適地で御座います」

当時の遊園地は、家族が遊びに行くだけでなく、園遊会、クラス会、遠足、運動会等、多様に利用されていたことを物語る記述である。

次いで、中心施設「夢のお城」について、次のように魅力を説く。

「伊太利大理石張りの大浴場、珍しいトルコ風呂を始めとして浴場付属の化粧室、理髪店、心地のよい休憩室には高級なラヂオや囲碁、将棋、闘球盤、カラム等の遊戯設備が有り、江戸名物の『揚げ出し』の大食堂や五彩の光美しき廻転鏡など、また正面の池には真

鯉、緋鯉が噴水の下に赤、黄の水蓮の間に戯れて居ります」

〈資料6〉「多摩川園」

(東横・目蒲電車、年代不明)



闘球盤、カラムなど今ではあまり耳にすることない、昭和初年に流行した玩具を備えた遊戯設備があった。また、園内には趣向を凝らした展覧会場の「お伽館」、収容人員八百名の大演芸場「ことり座」、各種模型・参考品・絵画等を展示する「娯楽館」等の各種施設が設けられていた。入園料の他に有料遊戯券を必要とする施設に、プール、小型自動車、回転木馬、回転ボート、驢馬・小馬車・小自転車・サイドカーの乗物、ベビーゴルフ、海の国（水族館）、ボートの池、陸上波乗り、シープレーン（飛行機）、豆汽車があった。

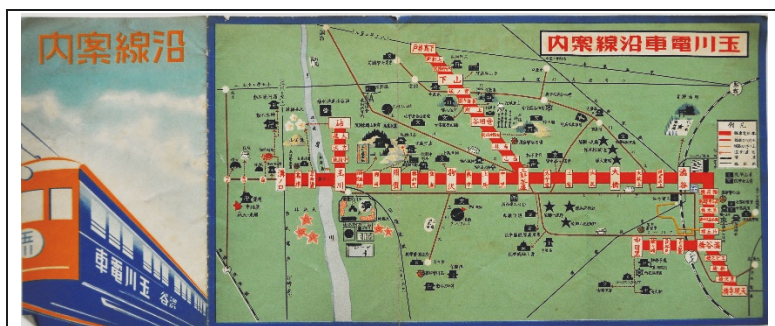
当時の入園料は、大人 30 銭、小人 15 銭であったが、割引十回券（大人 2 円 50 銭、小人 1 円 25 銭）が販売された。また教職員引率の幼稚園児童、小学校生徒の団体（20 名以上）には、日曜祭日や春夏の休暇を除き 1 名 5 銭と大幅な割引料金を設定していた。さらに、7～8 月の夜間開園時の入園料は半額であった。この入園料に加えて遊戯券（1 回券 10 銭、7 回券 50 銭、16 回券 1 円）が必要であった。東横・目蒲沿線各駅から多摩川園駅までの往復運賃と入園料を含んだ料金割引の「多摩川園遊覧乗車券」が発売され、遊覧客を誘ったのである。

(3)「沿線案内」(玉川電車、昭和 10～12 年頃)

渋谷から玉川を結ぶ玉川電車も「沿線案内」〈資料 7〉を発行している。四折り、16.6×10.1cm のパンフレットで、社寺・学校等の諸施設の図案を添えた路線絵図を主に、裏面に季節行楽案内、沿線のスポーツ場を記載する。路線図には、玉川線のほか、天現寺線（渋谷～天現寺）、溝ノ口線（玉川～溝ノ口）、砧線（玉川～砧）、下高井戸線（三軒茶屋～下高井戸）、中目黒線（渋谷橋～中目黒）の各支線を記す。また、玉川バス路線を併記し、省線、他社線も書き入れている。本パンフレットの発行年代は記されていないが、沿線絵図の豪徳寺前に鷗友学園高女（昭和 10 年創立）が明記されている。路線図は玉川線と天現寺線分離（昭和 12 年）以前の姿であることから、昭和 10～12 年のものと考えられる。なお、この路線絵図には砧郊外の PCL 撮影所（昭和 7 年設立、12 年に東宝映画東京撮影所に改称）、身延山関東別院（昭和 7 年開山）と、設置間もない施設等も記されている。

玉川駅付近には、玉川遊園地（明治 42 年開設）、玉川児童遊園（大正 11 年開設）があり、玉川児童遊園は野球場、プール、テニスコートを併設し、イチゴ園を備えている姿が描かれている。多摩川沿いには梅林や桃林もあって、砧ノ渡を利用して対岸の久地梅林に通じている。付近は、いたってのどかな行楽地であった様子が彷彿される。

## 〈資料7〉「沿線案内」(玉川電車、昭和10~12年頃)



【季節行楽案内(春)】探梅 久地梅林 【つみ草】玉川堤防と付近一帯水田 【ピクニック】玉川遊園地—兵庫島—二子玉川堤防、砦—久地梅林—津田山、松陰神社—豪徳寺—宇佐八幡 【花見】玉川遊園地の桜 【大桃林】玉川プール付近 【つつじ】神木不動尊 【魚釣】多摩川、二ヶ領用水 (夏) 【いちご摘み】玉電経営いちご園 【鮎漁】砦付近 【新緑】玉川遊園地付近丘陵地一帯 【水泳】玉川プール 【燈籠流】二子橋上流 【大花火】二子橋上、下流 【納涼】二子橋付近、兵庫島 【林間学校】二子橋下流 (秋) 【観月】二子橋付近 【いも掘り】玉川付近 【栗拾い・柿もぎ】溝ノ口から市ヶ尾 【紅葉狩】豪徳寺境内

\*その他、大放生会・御会式・初詣・節分会(身延山関東別院)、大護摩(宿河原不動)、初詣(松陰神社)、世田谷ぼろ市(松陰神社前)も「季節行楽」として記載されている

季節行楽案内には、25項目、計30の行楽地が紹介されている。それを整理したものが〈資料7〉である。この中では、社寺の行事や「世田谷ぼろ市」も季節の行楽として扱っており、当時の意識の一端が見て取れる。このほか、沿線のスポーツ場として、玉川遊園地グラウンドをはじめ、玉川コート(テニス)、玉川グラウンド(野球)、玉川プール(水泳)、駒沢・砦ゴルフコースを掲載するとともに、二子多摩川上・下流の鮎漁、荏田・市ヶ尾・柿生にかけての狩猟地を紹介する。荏田・市ヶ尾・柿生へは、玉川電車終点の溝ノ口から玉川バスが通じていた。鮎漁や狩猟を「スポーツ」として位置づけているのは、生業ではなく趣味として行うようになった時代の都市的感覚が表れている、と言えよう。以上により、昭和初期、玉川電車沿線にもまた、多彩な四季折々の行楽地があったことが分かる。

## 4. 奥多摩の行楽地

## (1)「奥多摩」(青梅電車、昭和9年以前)

青梅電車が御嶽駅まで延び(昭和4年)、滝本から御岳山駅にケーブルカーが開業(昭和9年12月)する頃、青梅電気鉄道株式会社(青梅電車)は「奥多摩」〈資料8〉と題した、四折り15.3×7.6cmのパンプレットを発行する。手元に表紙の絵柄の違った三種のパンプレット(紅葉の奥多摩溪谷、梅とスケート場、新緑の奥多摩溪谷)があるが、その二つに「御嶽登山鉄道は目下敷設準備中近々開通の筈」、もう一つに「御嶽登山鉄道は目下敷設工事中」の記述がみられる。



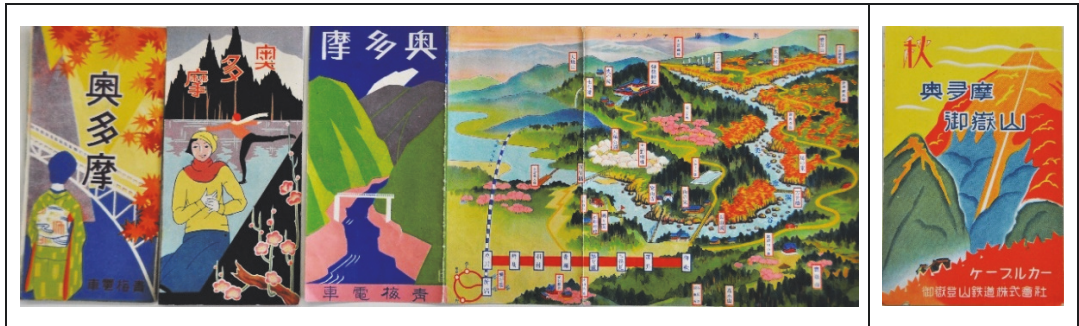
「敷設準備中」とある二つは、絵図にケーブルカーは記されていないが、「敷設工事中」と記したのは、絵図にケーブルカーの起点と終点が描き込まれている。三種のパンフレットともケーブルカー開業少し前のものと思われる。同社は、四季折々、細やかに絵柄を変えて行楽情報を提供していたことが見て取れる。また、ケーブルカー開業間もなく御嶽登山鉄道株式会社から「奥多摩御嶽山」〈資料9〉が発行される。御嶽山の誘客を知るうえで参考になるので併せて紹介したい。

〈資料8〉「奥多摩」

(青梅電車、昭和9年以前)

〈資料9〉「奥多摩御嶽山」

(御嶽登山鉄道株式会社、昭和10年頃)



「奥多摩」は、立川～御嶽駅間の青梅電車の路線及び奥多摩溪谷の見所を紹介するもので、鳥瞰図と裏面の「奥多摩案内」で構成されている。鳥瞰図は、半円を描く奥多摩溪谷が御嶽神社を取り巻く構図である。多摩川は、羽村に水道取入口があり、青梅の万年橋を渡ると吉野梅林が広がる。万年橋上流に楽々園があり、近くに多摩山荘が建つ。沢井から対岸の大日本寒山寺（昭和5年創建）に向けて吊り橋が架かる。御嶽駅から橋を渡るとスケート場があり、山道が御嶽神社石段下に通じる。また、道は奥多摩溪谷上流の万世橋、鳩の巣方面に通じ、ボンネットバスが行き来している。数馬奇勝を過ぎると氷川村となり、倉沢鍾乳洞、日原鍾乳洞、小河内温泉が描かれている。小河内温泉は、その後ダムに水没することになった。絵図には、はるか彼方に大菩薩峠や雲取山が霞んで描かれており、これらの奥秩父山塊を「奥多摩アルプス」と表記する。

裏面の「奥多摩案内」は、冒頭に次のように記して奥多摩へ誘う。

「奥多摩（御嶽駅）は帝都を距る西北約四七軒の地点にあり、電車によれば新宿駅より時余にして詩趣豊なる武蔵野を過ぎ鬱蒼たる森林幽邃なる溪谷を縫ふて山紫水明の境地に達すべし」

まず、新宿駅から1時間余りで、清らかで美しい奥多摩の地に到達できる利便性を述べる。次いで、奥多摩における四季の行楽の魅力を説く。

「春は数千の梅樹清香を放ち桜花は山村水廓を点綴して艶を競ふ初夏新緑に夏期納涼に或は中秋の観月紅葉に将又満目皚々たる雪景に至るまで四季の行楽に佳ならざるなき別天地

なり」

春は梅が清らかな香りを漂わせ、桜が艶やかに咲き誇る。初夏は新緑、夏季は納涼。中秋の観月、秋は紅葉。はたまた冬は見渡すかぎり真っ白な雪景色と奥多摩の素晴らしさを古風な言い回しで綴る。続けて、東京の街中で慌ただしく暮らす人々に呼びかける。

「東都雑沓の巷に在りて劇務に忙殺せらるるの士一度此仙境の人となり大自然に抱擁せられて清澄なる空気を満喫せられたらんには一日の清遊能く百日の労苦を償ひ得て心身頓に爽快に澆漑たる精気を快復せらるべし」

世俗を離れて奥多摩の大自然に一日遊ぶだけで、心身にわかにすがすがしく、精気を取り戻すことができる、と謳うのである。また、家族連れで訪れるとさらに良いと宣伝する。

「愛児は遠く俗塵を避けたる幽雅なる天地に自然の寵児となり至純の環境に活動することにより其心身に及ぼす効果の多大なるまた贅言を俟たさるなり」

子どもの健康のためにも良いと、その効用を謳っているが、これは、家族連れで休日を過ごすといった生活様式が都市住民の間に浸透していく時代を背景とする一文である。

案内文の項目は、青梅町、吉野梅林、楽々園、大日本寒山寺、射山溪、奥多摩スケート場、武州御嶽山、水香園、清見園、鳩の巣、数馬の石門、氷川村、小河内温泉、日原鍾乳洞・倉沢鍾乳洞、天祖山、奥多摩アルプスとなっている。これにより、奥多摩の主要観光名所が明らかになる。

前述した、今では忘れられた遊園地・楽々園（大正10年開園）の次の記述は貴重である。

「多摩川に臨み清流脚下を洗ひ数百の花弁を栽培し鮮妍妖艶の美を競ふ五百余種の牡丹は著名なるものなり、猿猴小禽等を飼育す直下四十五米の青龍の滝夏尚寒き納涼洞テニスコート一周二百米グラウンドお子様向自然プールの設けあり」

青梅電鉄経営の楽々園は、牡丹園、動物園、テニスコート、グラウンド、子どもプールを備えた自然に囲まれた遊園地であったことがわかる。園内には、食堂や宿泊施設もあった。

「喫茶店和洋食堂あり旅館部あり殊に多摩山荘バルコニーより御嶽大嶽大菩薩等奥多摩アルプスの連峰を一眸に収め得て眺望の雄大なること奥多摩溪中随一なり」

鳥瞰図には、鍵手型の二階建てバルコニー付きの多摩山荘が描かれている。

奥多摩の溪谷美は御嶽駅付近の射山溪、それより5km余り上流の鳩の巣、数馬石門が見所であった。その一つ、射山溪を例示する。

「奇岩怪石磊砢として川心に蟠まり急湍矢の如く狂奔して岩を噛み其状筆紙の能くするところにあらず河声神秘の囁きに似たり河畔より御嶽橋を仰げば天の浮橋の如き感あらしむ」

射山溪の奇岩怪石、早瀬はとても文章に書き表せない、と大げさに述べる。また、付近には山の家・キャンプ場・運動場・旅館・料亭があつて、四季、眺望の変化が美しく、絶えず訪れる人がある、とも記している。射山溪から沢井の大日本寒山寺にかけて沿岸探勝遊歩道が整えられており、射山溪は東京からの日帰り清遊の適地であった。

奥多摩溪谷と並ぶもう一つの見所である武州御嶽山は、次のように記す。

「社殿壯麗にして崇巖自ら襟を正さしむ海拔九四〇米の峻嶺なり山気秀麗山頂の展望濶然として山容起伏の状海波の寄するが如く恰も緑の毛氈を以て被ひたるに似て美観喩へ難し武相の平野一眸の下に聚る（中略）山桜新緑紅葉等特殊の趣あり山中到る処閑雅幽邃誠に人外の別天地なり」

御嶽山は山にこもる空気が麗しく、山頂の展望もひらけ、閑静で雅致があり、物静かな奥深さをもつ別天地である、と讃える。

## (2)「奥多摩御嶽山」(御嶽登山鉄道株式会社、昭和 10 年頃)

続いて、御嶽登山鉄道株式会社が発行した「奥多摩御嶽山」〈資料 9〉を紹介する。表紙に紅葉の山を描き、御嶽山に向けて一筋のケーブルカーのルートを印した三折り、15.3×9.7cm のパンフレットである。表紙には「秋」と記され、本文冒頭に「行楽の秋」と題し「本年よりケーブルカー開通せられ、之によって奥多摩の中心御嶽三千尺の地点迄は楽々と登ることが出来る様になりました」と御嶽山に誘う。ケーブルカー開業は昭和 9 年の大晦日であり、秋のパンフレットにしては「本年開通」の記載内容に矛盾を生ずる。翌 10 年秋のパンフレットと考えた方がよいのではないか。

興味を引くのは、観光客へのサービスについての記載である。それによると、御嶽登山鉄道は青梅鉄道御嶽駅前に無料休憩所を設置し、ここでケーブル乗車券を購入した人の休息の利便を図るとともに、荷物の無料預かりを行っていた。また、駅前に大浴場を備えた「溪谷の家」を設置し、入浴・休憩に供していた。さらに山上の御師の家での食事・会食の便宜を図っていた。ケーブルカーの架設と共に、このような取り組みもまた、御嶽により多くの観光客を呼び寄せる一因になったもの、と思われる。

## 5.京浜・京葉の行楽地

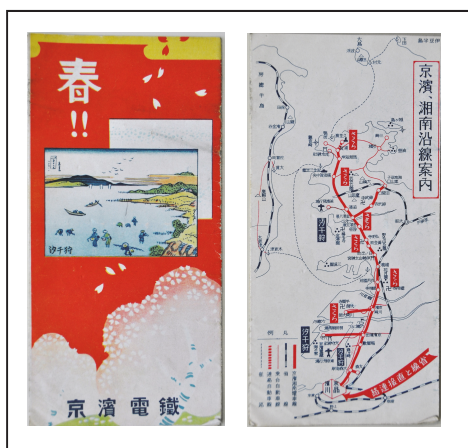
### (1)「春!!」(京浜電鉄、昭和 11 年)

昭和初期の東京湾沿岸には、潮干狩りや花見の行楽地が随所にあった。京浜電鉄発行（昭和 11 年 3 月）の「春!!」〈資料 10〉は、春季の沿線の行楽等を紹介する五折り、18.2×8.9cm のパンフレットである。内容は、京浜・湘南沿線案内の路線図、潮干狩り、お花見をはじめ、鷹取山・神武寺ハイキング、金沢文庫・称名寺・百観音参詣、横須賀軍港見学、三浦半島巡りの各種遊覧案内である。これに加えて浦賀港から大島への船旅、横浜や横須賀港から東京湾を横断して房総を訪ねる旅の紹介もなされている。

京浜・湘南沿線案内の路線図には、品川から浦賀に至る本線をはじめ、各支線（大森海岸～大森、京浜蒲田～穴守、京浜川崎～川崎大師、金沢八景～湘南逗子葉山口）が記され、沿線の名所等が紹介されている。なお、大森海岸～大森間の支線は、本パンフレット発行翌年（昭和

## 〈資料10〉「春!!」

(京浜電鉄、昭和11年)



12年)に廃止になっている。潮干狩りやお花見の適地は、目立つ白抜き文字で描き込まれている。潮干狩りの適地は、森ヶ崎海岸、羽田海岸、金沢海岸である。羽田海岸には京浜電車直営の「海の家」があった。案内文によると、この「海の家」が潮干狩りの季節になると休憩所として利用され、日曜祝日には付属の大温浴場が開場していた旨が記されている。温水シャワー設備ではなく、「大温浴場」であった。潮干狩り客を集めるために、京浜電鉄各駅から「海の家」無料入場券付往復乗車券が発売されていた。

お花見の適地として、川崎大師付近、花月園、三溪園、金沢大川堤、神武寺、衣笠公園、浦賀走水が紹介されている。路線絵図には、史跡名勝の印が森ヶ崎、京浜電鉄海の家、花月園、野毛山公園、金沢園、衣笠公園、油壺、城ヶ島に付いている。潮干狩りの適地であった森ヶ崎海岸は東京近郊の保養地の一つで、森ヶ崎鉱泉と海水浴場があった。

横浜市鶴見区にあった花月園(昭和21年閉園)は、新橋の料亭花月楼の亭主平岡廣高が大正3年に開園した歴史の古い遊園地である。平岡はパリ郊外の児童遊園地をモデルに広場、テニスコート、グラウンドを配し、宝塚に倣って花月園少女歌劇団を結成して誘客を図っていた。この花月園遊覧の便宜を図るため、花月園割引入園券付往復乗車券が発売されていたことが本パンフレットに記されている。

横浜市金沢区にあった金沢園は、横浜桜木町の料亭が移転して昭和4年に料理旅館として開園したのが起こりである。名利称名寺の東に位置する金沢園は、東京湾や房総の山々を望む海に近い景勝地にあり、当時、付近一帯は清遊地として知られていた。

鷹取山・神武寺は、沿線では数少ないハイキングが楽しめるコースである。鷹取山・神武寺ハイキングは、追浜駅下車、鷹取山縦走、神武寺遊覧を兼ねていた。3～6月のハイキングシーズンには割引回遊券が発売された。

三浦半島巡りは、三浦半島・城ヶ島・油壺・久里浜などの景勝地・史跡を巡るもので、季節によりクーポン式割引遊覧券が発売された。横須賀軍港見学は、追浜航空隊・海軍工廠及び軍艦・記念艦「三笠」を見学するもので、京浜電鉄は横須賀鎮守府へ提出する「観覧願書」入手の便宜を図っていた旨が記されている。

浦賀港から大島への船旅は、日帰りで三原山の山頂遊覧に誘う。船車連絡急行列車「大島号」を毎日一往復運行するとともに、京浜電鉄各駅から連絡乗車券が発売されていた。朝、品川駅を出発し、浦賀から8時30分の汽船に乗ると所要3時間20分で昼前に大島に到着。約3時間かけて三原山を登り下りする。三原山は登山道が整備されていて婦女子でも容易に登山できる



山である、と強調する。そして午後 5 時の船で大島を發つと、所要 3 時間 30 分で浦賀に帰着する。昭和初期、伊豆大島はすでに日帰り圏になっていたことがわかる。なお、汽船は、大島から伊豆下田へ延び、下田・奥伊豆での宿泊を伴う旅も本パンフレットで併せて紹介していることから、奥伊豆の旅も視野に入れていたことがわかる。

さらに、横浜港あるいは横須賀港から船に乗って房総半島に行き、鹿野山や鋸山ハイキングを楽しむコースも紹介されている。鹿野山ハイキングは、房総半島大貫港に上陸。それよりバスで鹿野山へ向かい、古刹神野寺、白鳥神社に参詣するコースである。鋸山ハイキングは、大貫港から佐貫町駅まで行き、列車で浜金谷駅へ移動して鋸山に登って雄大な景色を見て、日本寺に参詣する。帰路は保田駅から列車で佐貫町駅に移動し、大貫から船に乗って横須賀あるいは横浜に戻るコースである。京浜電鉄は、沿線のみならずこのような船旅を組み合わせた行楽を提案していたことも特徴の一つとして挙げられる。

## (2)「春の訪れ!!」(京成電車、昭和 6～8 年)

千葉方面の行楽地を知るうえで参考になるのが、京成電車発行の「春の訪れ!!」〈資料 11〉である。三折り 19.5×8.8cm のパンフレットで、路線絵図及び、潮干狩り、花見をはじめとする春の行楽案内が掲載されている。発行年の記載はないが、次の点から昭和 6～8 年に発行されたものと推定される。その理由は、青砥～日暮里間（昭和 6 年開業）の路線が実線で記されているが、日暮里～上野間（昭和 8 年開業）が点線で表記されており、計画路線として解釈される点である。路線図には、本線が日暮里から京成成田まで延び、支線として押上線（押上～青砥）、白鬚線（向島～白鬚）、金町線（京成高砂～京成金町）、千葉線（京成津田沼～京成千葉）が記載されている。なお、白髭線（昭和 11 年廃止）の記載があるが、谷津線（昭和 6 年休止）の記載はない。

〈資料 11〉「春の訪れ!!」(京成電車、昭和 6～8 年頃)



路線絵図には、沿線名所として堀切菖蒲園、柴又帝釈天と江戸川堤の桜、谷津遊園、成田山新勝寺、三里塚の桜が描かれている。また、京成成田から足を伸ばした佐原、香取神宮、潮来、鹿島神宮も路線絵図の中に示されており、それらの地も旅先の一つに含まれていた。

裏面は、春の行楽案内である。潮干狩り、桜の名所、いちご狩り、菖蒲の名所、藤と牡丹の名所、水郷巡りが紹介されている。潮干狩りは、船橋海岸、谷津遊園、稲毛海岸、千葉海岸、出洲海岸と、いたるところでできた。絵図に見る東京湾に突き出した陸地は、埋立地の谷津遊園（大正14年～昭和57年）である。当時の京葉の海浜には、ほかに埋立地も見当たらず、いたってのどかな情景である。後にTDLが進出する谷津遊園周辺の海浜は潮干狩りの好適地であったことが記されているが、周囲の景観の変貌に隔世の感を覚える。

桜の名所には、中川堤（青砥下車）、江戸川堤（柴又、京成金町下車）、市川国府台、三里塚、山田（東金市、墨染桜）、小野雄蛇池（東金市）、東金八鶴湖があった。桜の季節には、日暮里・押上から三里塚や東金に行く電車・省線の往復割引運賃切符が売り出された。いちご狩りは、谷津遊園や成田紅香園でできた。菖蒲の名所は、堀切菖蒲園駅付近に堀切園、菖蒲園、小高園、武蔵園があり、隣接する四ッ木に吉野園があったことが案内文に記されている。吉野園は、藤と牡丹の名所でもあった。何れも、戦時体制下になると閉園を余儀なくされ、戦後再開して今日に至ったのは堀切園のみである。京成電車沿線もまた京浜電鉄沿線同様に自然豊かな行楽地が広がっており、東京湾沿岸は都市に居住する人々に多様な行楽の場を提供していたことがパンフレットから伝わる。

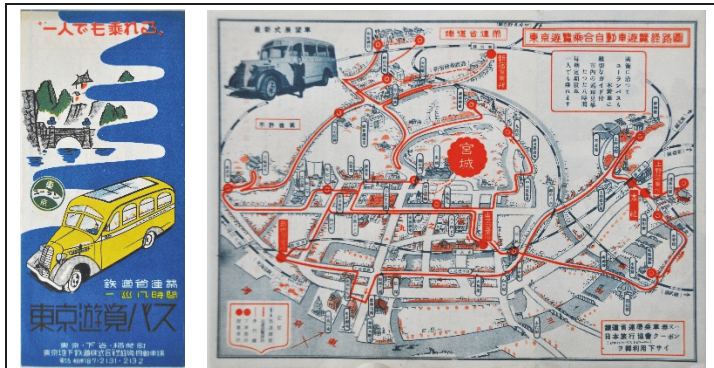
## 6. 東京・横浜の遊覧

### (1) 「東京遊覧バス」(東京地下鉄道株式会社、昭和15年)

昭和に入ると、東京、横浜などの都市を遊覧バスで巡る観光も盛んにおこなわれるようになった。東京地下鉄道株式会社発行（昭和15年）の「東京遊覧バス」〈資料12〉は、遊覧経路図と、案内文を載せた三折り、19.3×8.8cmのパンフレットである。黄色のボンネットバスと皇居の絵柄の表紙に「一人でも乗れる 鉄道省連帯 一巡八時間」と記し、案内文に「大正十四年日本で初めて許可になった帝都唯一の遊覧専門の乗合自動車です」と謳う。車体色からも分かるように、東京名所めぐり定期観光バスで知られる「はとバス」の前身である。なお、東京で初めて定期乗合遊覧バスが運行されたのは大正14年12月15日のことで、「東京遊覧乗合自動車」により運行が開始された。翌15年6月、同社は東京乗合自動車に路線を譲渡するが、昭和13年に東京乗合自動車は東京地下鉄道株式会社に吸収合併された。本パンフレットは、同社の自動車遊覧課が発行したものである。

本パンフレットには、昭和15年6月改正の営業案内が掲載されているため発行年が特定できる。遊覧経路図の余白に囲み記事で「国策に沿ってユーランバスも木炭車に 親切なガイド付 市内の巡拝見学たった八時間 毎朝定期発車一人でも乗れます」と、記す。本パンフレットが発行されたのは、日中戦争勃発（昭和12年7月）により享楽的な旅行を控える風潮が高まり、国家総動員法公布（昭和13年）により戦時色が一段と強まっていく時代であった。そのようなご時世、たとえ木炭車となっても遊覧バスを走らせていたのである。この木炭車は「定員二十名カラ三十名マデ凡テ展望式高級車デアリマス」と解説する。

〈資料 12〉「東京遊覧バス」(東京地下鉄道株式会社、昭和 15 年)



【経路】上野～上野公園（以下○印は下車観光箇所）～日本橋～日本橋通り～歌舞伎座～銀座通り～新橋駅～桜田門（○）～宮城（○）～馬場先～九段坂（○）～靖国神社（○）～国会議事堂～青山御所～赤坂離宮～神明治神宮（○）～神宮外苑（○）～乃木邸跡（○）～高輪御所～泉岳寺（○）～増上寺～愛宕山（○）～日比谷公園～三越（○）～国技館～被服廠跡（○）～吾妻橋～浅草公園（○）～上野。

昭和 15 年、「不急不要な旅行は遠慮して国策輸送に御協力」という、遊覧旅行抑制の時代に入る。「ぜいたくは敵だ」の立て看板(昭和 15 年 7 月)が街頭に並ぶ直前まで「展望式高級車」を売りにし、宣伝活動を止めなかったのである。ところが、本パンフレット発行間もない昭和 15 年 9 月、ついに遊覧バス一時休止の命令が下り、やむなく戦前の遊覧バス事業は終焉を迎えるのであった。本パンフレットは、おそらく昭和初期の観光が最後の光芒を放った時期の一葉であろう。

ガイドについてはこんな一文を載せ、その親切さを売りにする。

「家族的ナ婦人案内係ガ同乗シ歴史的ニモ興味アル説明ヲ致シマス。下車見物ノ時モ付添ヒ御案内スルハ勿論御昼食其他万端ノ御世話ヲ懇切ニ致シマス」

また、定期発車にこだわり、たとえ一人でも定時に出発する、と強調する。

「晴雨ニ拘ラズ乗客御一名デモ必ズ定期ニ出発シ規定ノ時間ニ規定ノ名所ヲ一巡シテ再ビ元ノ出発場所ニ帰リマス」

遊覧経路図を見よう。遊覧経路図には、発着場所、下車箇所、巡還遊覧線路、歩行線を朱で記入するとともに、主要な見どころがイラスト入りで描き込まれている。バスの発着場所は、上野営業所、上野駅前、東京駅、新橋駅前、新宿駅前の五か所である。ここでは、上野駅起点を事例に挙げたい。上野を出発した遊覧バスは、〈資料 12〉の経路をとっていた。上野を 8 時半に出発したバスは、以下の東京名所を所要時間 8 時間(乗車 3 時間、下車見物時間 4 時間半、昼食 30 分)で巡回遊覧したのである。

遊覧経路図には、沿線見所に素朴なイラストを添えている。戦前の東京の景観をおおまかに捉えるのに好都合な絵図ともいえる。遊覧経路に沿って、あらましを述べる。最初の見学地である上野公園は、不忍池、旧寛永寺五重塔、博物館が描かれ、ドームを戴く表慶館も見られる。

御茶ノ水ではニコライ堂を描く。日本橋通りから銀座通りにかけて、三越、白木屋、高島屋、松屋、銀座三越、銀座松坂屋といった数々の百貨店が建ち並ぶ。銀座三越付近に歌舞伎座、築地に東京劇場、中央市場、築地本願寺が描かれている。関東大震災後に復興した桃山様式風の入母屋大屋根を聳える歌舞伎座は、東京の新名所となったが、イラストにその特徴までは描き込んでいない。東京劇場は、屋上角地の塔屋が描かれている。築地の中央市場も描かれ、海と掘割に囲まれている。築地本願寺は、古代インド様式の屋根が描かれている。築地本願寺前を流れる墨田川の最も河口に近い橋は永代橋で、勝鬨橋（昭和15年6月架橋）は、まだ絵柄に入っていない。料金改正時に絵図を変えていないためであろうか。

遊覧バスは、築地から新橋を経て宮城の桜田門へ到着。それより徒歩で二重橋、楠公銅像を巡り馬場先から乗車し、九段坂で下車。鳥居を潜り靖国神社へ参拝する。境内には大村益次郎らしき銅像が描かれている。靖国神社から国会議事堂、青山御所、赤坂離宮を経て明治神宮に至り、参拝後、神宮外苑を散策する。国会議事堂は、中央塔屋が描かれている。赤坂離宮は、ネオ・バロック様式の外観が見て取れる。神宮外苑に描かれているのは、屋上にドームを戴く絵画館である。

遊覧バスは、神宮外苑から乃木邸跡、高輪御所を経て赤穂浪士ゆかりの泉岳寺に至る。そして、徳川家ゆかりの増上寺の前を通り、愛宕山に至る。愛宕山には二基の鉄塔が描かれている。NHK 前身の東京放送局が愛宕山に放送局を置いて本放送を始めたのは大正14年のことで、ここも観光名所の一つになっていたことが分かる。愛宕山と日比谷公園の中間、田村町付近には放送会館の建物も描かれている。新たなメディアとして放送が脚光を浴びつつあった時代であったことが遊覧経路図から伝わってくる。日比谷公園前には帝国ホテルが、丸の内には帝国劇場、丸ノ内ビル、レンガの東京駅駅舎が描かれ、そこが東京の表玄関となっている姿が伝わる。

東京駅を過ぎたバスは、両国橋を渡って国技館を経て、被服廠跡へ向かう。国技館は、「大鉄傘」を架けた屋根で知られていたが、その姿が描かれている。陸軍の被服廠跡地は、関東大震災で非難した多くの人々が犠牲になったところで、大震災の遭難死者の遺骨を納める納骨堂と三重塔が描かれている。この参拝も遊覧コースに組み込まれていた。やがてバスは、被服廠跡から最後の見学地である浅草公園に向かう。浅草公園は、雷門と浅草寺が描かれている。乗客は仲見世を通して浅草寺に参拝し、出発点の上野に戻るのである。このように数々の東京名所を一日で精力的に遊覧するのであるが、ここには名所旧跡を慌ただしく巡る日本人の旅のスタイルがよく表れている。

遊覧経路図のイラストを丁寧に見ていくと、明治期の歴史的建造物に加えて、大正12年の関東大震災から昭和初期にかけて建設された建物が東京名所になっていることに気付く。東京遊覧乗合自動車では、鉄道省連携乗車券や日本旅行協会（ビューロー）クーポンが利用できた。また、同社では旅館の紹介、劇場入場券の代理販売なども行い、遊覧客の便宜を図っていた。



## (2)「横浜名所案内」(横浜市電気局遊覧バス、昭和 10～12 年頃)

横浜市電気局は、昭和 10 年 12 月から同 12 年 10 月にかけてのわずかな期間ではあるが、市内遊覧バス事業を行っていた。役所が率先して観光事業に乗り出した事例としてこれを取り上げてみたい。横浜市電気局遊覧バスが発行した「横浜名所案内」〈資料 13〉は、横浜名所を紹介する三折り、20.4×8.9cm のパンフレットである。表紙は、山下公園の噴水と横浜港をバックにボンネットバスを配す。車体には「市営バス」と書かれている。内容は、路線図を中心とする横浜市遊覧バス案内図及び南京町・棧橋（メリケン波止場）・八聖殿を写真入りで紹介する。

### 〈資料 13〉「横浜名所案内」(横浜市電気局遊覧バス、昭和 10～12 年頃)



横浜市遊覧バスの出発場所は、横浜駅前、桜木町駅前の二か所で、63 km 余りの道のりを約 6 時間かけて一巡した。バスに女子案内係が同乗していた。出発は定時でなく、「何時にても御申込を待って出発いたします」と謳っている。この点、前述の東京遊覧バスと異なる予約制である。パンフレットに以下の宣伝文を記す。

「明治維新後の日本近代文化の新姿は発祥地の我が横浜に於てのみ其の発達を見るの可能性がある。加ふるに今日の現代都市躍進横浜の観光は早く愉快に有効に安全に本市の遊覧バスによられるのを便利とする」

躍進する横浜の光を観て欲しい、しかも早く、愉快に、効率的に、安全に横浜市の遊覧バスに乗って、と呼びかけている。幕末から明治にかけて、海外文化の取り入れ口になった港町には神戸・長崎・函館等などがあり、「我が横浜に於てのみ其の発達を見るの可能性がある」は、やや独断的な表現ではないか。

横浜駅、桜木町駅を出発したバスは、〈資料 13〉の経路をとっていた。案内図には、沿線見所の建物を中心とするイラストを添えている。戦前の横浜の景観を概観するのに好都合な絵図といえる。遊覧経路に沿って、あらましを述べる。桜木町駅を出発した遊覧バスは、まず、伊勢山大神宮、掃部山公園、野毛山公園、震災記念館を巡る。掃部山公園には井伊直弼銅像がシンボルとして描かれている。野毛山公園では噴水を描くが、日本初の近代水道の配水池が設置されたのがここ野毛山であった。野毛山公園に隣接する震災記念館が近代建築様式で描かれてい

る。

野毛山を下った遊覧バスは、横浜の中心市街地である本町通りを走る。本町通りには正金銀行、記念会館、商工奨励館の建物が描かれている。正金銀行は、我が国の国際金融を担う外国為替銀行として横浜に本店が置かれた特殊銀行である。イラストには関東大震災で焼失したドームはなく、角地のペディメントのみ描かれている。記念会館（横浜市開港記念会館）は、横浜開港 50 周年を記念して建てられ、震災後に再建されたもので、塔屋が描かれている。商工奨励館は、関東大震災後の復興策の一つとして商品陳列所として設置された施設である。

本町通りを通り抜けたバスは、横浜公園を経て元町山手外人街から根岸競馬場に向かい、さらに郊外の杉田梅林まで走ってゆく。根岸競馬場には、馬見台が描かれている。杉田梅林からバスは引き返し、三溪園、八聖殿に立ち寄り、横浜港の山下公園へ向かう。三溪園は、旧燈明寺三重塔が描かれている。八聖殿は、法隆寺夢殿を模した建物が描かれている。

山下公園から大栈橋、万国橋にかけての海岸通りにはホテルニューグランド、県庁舎、税関、生糸検査所の建物が描かれている。山下公園は、関東大震災での瓦礫を使って海を埋め立ててつくられた公園で、横浜名所の一つになりつつあったことが見て取れる。横浜港大栈橋には 2 棟の上屋が見られ、栈橋に船が横付けされている。新港埠頭を結ぶのが万国橋であり、橋の上部に照明灯を取り付けたアーチ橋の姿が描き込まれている。近代建築のホテルニューグランドは、横浜港を望む山下公園前に建っている。県庁舎は、塔屋が描かれている。税関もまた、塔屋が描かれている。万国橋の向こうに見えるのが生糸検査所である。

バスは、万国橋を後に伊勢佐木町通りを弘明寺観音へ向かう。さらに、程ヶ谷にある児童遊園地に立ち寄り、アメリカ領事館が置かれた東神奈川の本覚寺へ行く。本覚寺は、生麦事件の負傷者が逃げ込み、治療を受けた場所としても知られる。バスは、本覚寺から生麦事件碑を経由して鶴見の総持寺まで走る。曹洞宗大本山総持寺に参拝した後、前述した花月園に立ち寄り、出発地の横浜駅・桜木町駅に戻るのである。

本パンフレットから、横浜もまた東京と並び、関東大震災から昭和初期にかけて建設された建物が街の表情を形づくり、それらが横浜名所になっていたことが伝わる。時あたかも日中戦争勃発という時局をむかえつつも、横浜市電氣局が市内遊覧バスを走らせ、横浜の名所を案内していたことは、当時の人々の名所見物への思い入れが極めて強いことの現われである、と捉えて良いであろう。

## まとめ

昭和初期の観光パンフレットを通して、東京西郊を往く京王・東横・目蒲・玉川電車の各沿線、東京湾岸の京浜・京成電車沿線、奥多摩の行楽・遊覧地の姿を要約し、東京・横浜の遊覧バスによる観光の様子を振り返って、本稿のまとめとしたい。

「秋の行楽」（東京鉄道局、昭和 5 年）〈資料 1〉には、紅葉の名所、松茸狩の好適地、栗拾い適所、狩猟地とともに、東京近郊散策地 40 か所が掲載されており、昭和初期の東京近郊の行楽地

を知るうえで役立つ。散策地として取り上げられたのは、社寺、沼池、山、史跡、公園、遊園地などで、その半数を社寺が占める。近代の昭和初期においても、伝統的な旅の一つである社寺詣が遊覧・行楽につながっていることを読み取ることができる。

ここで注目すべきは、玉川遊園地、豊島園、向ヶ丘遊園地、楽々園の四遊園地が東京近郊散策地として掲載されていることである。それらは、明治末期から昭和初期にかけて設置された遊園地であり、都市生活者の増大及び鉄道の延伸と関りを持って設置された。また、それらの遊園地は、増え続ける都市住民の新たな生活様式・生活文化を生み出す場となった。

「京王電車沿線名所図会」(京王電気軌道株式会社、昭和5～6年頃)〈資料2〉は、吉田初三郎の鳥瞰図を主体とし、裏面に沿線の名所案内を記したものである。鳥瞰図には、多摩川原遊園、多摩御陵、高尾山の三つの主題があり、これらの地に旅客を誘致することを主目的に制作された、と見てよいであろう。鳥瞰図から、当時の姿がありありと伝わる。その一例として多摩川原遊園を挙げると、正門を潜るとボートを浮かべた池があり、池を隔てて近代建築様式の京王閣が建つ。「東京の宝塚」と謳う京王閣は、大浴場、メリーゴーランド、ウォーターパークなどありとあらゆる娯楽設備を備えていた。また、京王閣正面左手にグラウンドを挟んで遊技場を配し、正門左方向に食堂、プール、テニスコートがあり、さらに京王演芸館、音楽舞踏学校、京王林間学校の諸施設が園内に建ち並ぶ。私鉄沿線の郊外にこのような大浴場を備えた一大総合娯楽施設が出現し、そこが遊覧の場となったのである。

「京王電車沿線案内」(京王電車、昭和9年頃)〈資料3〉で注目したいのは、京王電車へ誘客のための各種割引乗車券の案内文である。大正天皇の命日には御陵前行きの半額運賃往復切符を売り出して参拝客を呼び寄せていた。また高尾山へは武蔵中央電車・八王子自動車との連帯乗車券を発売するとともに、本尊や飯縄権現の縁日等には運賃を半額にし、高尾ケーブルカーも四割引にし、さらに薬王院の御守の引換券をおまけにつけて誘客をしていたのである。京王電車はこれら各種割引に加え、京王閣のある多摩川原遊園駅への回遊をも巧みに誘導するのである。

「お花見は稲田堤京王閣」(京王電車、昭和9～12年頃)〈資料4〉は、稲田堤をはじめとする沿線の桜の名勝を紹介するパンフレットである。多摩川原遊園内外の桜も対岸の稲田堤に劣らず咲き誇り、花見と共に、温泉に入り、演芸館で映画やレビューを観覧ことができる、と宣伝する。伝統的な行楽と新興娯楽との融合の様が見て取れる。

「沿線案内」(東横・目蒲電車、昭和9～10年頃)〈資料5〉は、名所等のイラストを添えた路線絵図を主に、裏面に沿線の名所旧跡をはじめ季節遊覧案内、娯楽施設、スポーツ場、さらに田園調布をはじめとする会社経営分譲地まで掲載したパンフレットである。この路線絵図は、東京の郊外が新たな住宅地としてひらけ、諸施設が建ち並び、電車沿線の郊外が発達をとげてゆく昭和初期の姿を彷彿させる。また、同社が経営する多摩川園は、香水風呂や演芸場「ことり座」を設けた沿線有数の娯楽施設であり、ここにもまた、宝塚的な発想が見られる。同パンフレットに掲載された季節遊覧案内を見ると、昭和初期、東横・目蒲電車沿線には多彩な行楽

地があり、四季折々の楽しみを都市住民に提供していた様子が分かる。

「多摩川園」（東横・目蒲電車、年代不明）〈資料6〉には、園内諸施設36が紹介されており、その実態をかなり詳細に知ることができる。ここには入園料や遊戯券の料金設定も掲載されていて、きめ細かな誘客の工夫が見られる。東横・目蒲沿線各駅から多摩川園駅までの往復運賃と入園料を含んだ料金割引の多摩川園遊覧乗車券も発売されており、遊覧客の便を図っていた。

「沿線案内」（玉川電車、昭和10～12年頃）〈資料7〉からは、野球場、プール、テニスコートを併設し、イチゴ園を備えていた玉川児童遊園の姿を知ることができる。多摩川沿いには梅林や桃林もあって、砦ノ渡を利用して対岸の久地梅林に通じており、付近はいたってのどかな行楽地であった様子が路線絵図から彷彿される。玉川電車沿線にもまた、多彩な四季折々の行楽地に事欠かなかったことが読み取れる。

「奥多摩」（青梅電車、昭和9年以前）〈資料8〉は、奥多摩溪谷の見所を紹介するもので、今では忘れられた遊園地・楽々園の記述は貴重である。楽々園は、牡丹園、動物園、テニスコート、グラウンド、子どもプールを備えた自然に囲まれた遊園地であったことがわかる。

「奥多摩御嶽山」（御嶽登山鉄道株式会社、昭和10年頃）〈資料9〉は、ケーブルカー架設に伴い発行されたパンフレットである。御嶽登山鉄道は御嶽駅前に大浴場を備えた「溪谷の家」を設置して乗客の入浴・休憩に供し、さらに山上の御師の家での食事・会食の便宜を図っていた。信仰登山の山であった武蔵御嶽山が観光の山に移り変わる姿が見て取れる。

「春!!」（京浜電鉄、昭和11年）〈資料10〉は、春季の沿線の行楽等を紹介するパンフレットである。潮干狩りの適地は森ヶ崎海岸、羽田海岸、金沢海岸、お花見の適地は川崎大師付近、花月園、三溪園、金沢大川堤、神武寺、衣笠公園、浦賀走水と沿線に数多くあった。各種遊覧案内に加えて浦賀港から大島への船旅、横浜や横須賀港から東京湾を横断して房総を訪ねる旅の紹介もなされている。京浜電鉄は、沿線のみならずこのような船旅を組み合わせた行楽を提案していたことが特徴といえる。

「春の訪れ!!」（京成電車、昭和6～8年）〈資料11〉には、潮干狩り、花見をはじめとする春の行楽案内が掲載されている。潮干狩りは、船橋海岸、谷津遊園、稲毛海岸、千葉海岸、出洲海岸と、いたるところでできた。沿線には江戸川堤をはじめ多くの桜の名所があり、ほかに、いちご狩り、菖蒲の名所、藤と牡丹といった名所も多く見られた。京浜沿線を含めた東京湾沿岸には豊かな自然がまだ残っていて、都市に居住する人々に多様な行楽の場を提供していた姿が伝わる。

「東京遊覧バス」（東京地下鉄道株式会社、昭和15年）〈資料12〉は、東京名所めぐり定期観光バスで知られる「はとバス」の前身の会社が発行したものである。国家総動員法公布（昭和13年）により戦時色が一段と強まっていく時代であったが、昭和15年当時たとえ木炭車となっても遊覧バスを走らせていたことに驚嘆する。おそらく昭和初期の観光が最後の光芒を放った時期の一葉であろう。遊覧経路図に見るように、8時間かけて数々の東京名所を精力的に遊覧するのであるが、名所旧跡を慌ただしく巡る日本人の旅のスタイルがよく表れている。



「横浜名所案内」(横浜市電気局遊覧バス、昭和10～12年頃)〈資料13〉は、横浜役所が自ら市内遊覧バス事業を行っていた時代のパンフレットである。横浜駅前、桜木町駅前を出発したバスは、約6時間かけて数々の横浜名所を巡っていた。本パンフレットから、横浜もまた東京と同じく、関東大震災から昭和初期にかけて建設された建物が街の表情を形づくり、それらが観光名所になっていた姿を読み取ることができる。日中戦争勃発という時局をむかえつつも、横浜市電気局が名所めぐりの市内遊覧バスを走らせていたという事実は、昭和初期の観光熱が冷めやらぬ時代の一情勢を見る思いがする。

## 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、関係資料の提供・ご助言を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「自然公園を対象とする観光文化に関する基礎的研究(No18TT26)」(平成30～31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東京近郊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―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)。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(2)富士・箱根―藤井務旧蔵資料を中心に―」(『愛知淑徳大学論集―交流文化学部篇』第8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。その後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、入社するまでにはほぼ全国を旅行し、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)。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、p67
- 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
- 6 伊井春樹『小林一三は宝塚少女歌劇にどのような夢を託したのか』ミネルヴァ書房、2017年