

〈書評〉

老川慶喜 著

『鉄道と観光の近現代史』

(河出書房新社, 2017年9月226頁, 1600円+税, ISBN 978-4-309-62507-2)

松川 昭太郎

鉄道は人やモノを高速かつ大量に輸送することに適した手段である。しかし、建設には広大な土地、車輛を必要とし、建設後もその維持費などで膨大な費用がかかる。長い目でみると、流行り廃りのある観光のため、人々はなぜわざわざ鉄道を建設するのであろうか。本書は、その答えの一つを求めるために、鉄道を観光目的で利用することに焦点をおいたコンパクトな歴史書である。

本書の著者老川慶喜は、近代日本経済史、とりわけ鉄道史の研究者である。立教大学大学院経済学研究科を修了した経済博士である。本書が書かれた2017年の時点で、跡見学園女子大学観光コミュニティ学部教授、立教大学名誉教授である。氏は1983年に鉄道史学会設立に参画し、理事、評議員、会長などを歴任した。主要な著書には、『近代日本の鉄道構想』日本経済評論社(2008)、中公新書の『日本鉄道史 幕末・明治篇』(2014)『日本鉄道史 大正・昭和戦前篇』(2016)など鉄道に関する一般・専門書のほか、鉄道官僚の評伝『井上勝 - 職掌は唯クロカネの道作に候』ミネルヴァ書房(2013)などがある。

本書の章立ては以下である。

- 第一章 「行楽」となった社寺参詣
- 第二章 回遊列車の運行
- 第三章 湯治場から温泉観光地へ
- 第四章 海辺と高原リゾート
- 第五章 私鉄経営者の戦略と観光開発
- 第六章 日帰りの「行楽」
- 第七章 外国人観光客の誘致
- 第八章 戦時から戦後へ

それぞれの章で扱うテーマは異なっているが、「鉄道と観光の近現代史」というタイトルに沿って明治期から昭和まで、時代の流れに沿った章立てになっており、順に読み進めていくと、鉄道と観光のかかわりの歴史の流れをつかむことが可能である。「おわりに」によると、本書はその勤務校での「観光と鉄道」という講義ノートをもとにしたものという。そのため、バランスのとれたわかりやすい記述で統計資料もグラフ化など工夫されている。以下章ごとに内容を紹介する。

ただし、現代にあたる昭和戦後に関しては第8章で触れられているにすぎず、中心は近代におかれている。この点はやや不満が残る。

第一章では、日本に鉄道の技術がもたらされた時期の鉄道の観光利用が記されている。東京都市圏を中心に、川崎大師、成田山新勝寺、日光東照宮の3つの寺院を例に挙げており、川崎大師まで鉄道が開通したことによる初詣の習慣の発生や、初詣の行楽化、私鉄各社間での成田山新勝寺への参拝客の争奪戦、輸送計画の問題点、観光地の日光まで鉄道が開通したことによる利益とそれによる地域への弊害が述べられている。鉄道の開通により、旅程日数が減少すると、行楽地の訪問者数は増加するが、そこでの宿泊者数が減少する傾向が見られたという記述は筆者にとっては新鮮であった。忙しくなった現代では宿泊滞在日数の減少という現象がこの時期にも見られた。

第二章では、観光地への旅客輸送を目的として設定された「回遊列車」に焦点を当てている。観月や松茸狩りなど様々な設定された。しかし、外国人の目には、行先、行動予定が決まっている、目的地への列車である。景色の良い場所で速度を落とさず走行するため、回遊列車とはいえない、とみられた。また、回遊列車が一般庶民までにも普及したが、鉄道の車内での振る舞いについての認識がまだ浅く、マナーの向上に呼びかける取り組みがあったと記されている。これも現在の、列車内でのマナーの向上運動にもつながる事例である。

第三章では、温泉地として名高い上州の草津と箱根に目を向けている。もともと湯治場や保養地の色が強かった草津温泉が地元資本を中心に観光地に変容した経緯と、堤康次郎の率いる箱根土地会社という中央資本による箱根の観光地化対照的に記されている。

草津の有力旅館主が設立した製紙会社の材料の運搬目的で設立された草津軽便鉄道は、のちに草津温泉まで開通したことで旅客輸送の重要度が増した。この軽便鉄道の開通によって草津は多くの旅客が訪れるようになった。訪問者は外湯の公衆浴場に入浴することを目的としているため、旅館に温泉の内湯がない旅館が増えて料金の値下げ競争がおこり、赤字に苦しむ旅館が増えたという。

第四章では湘南と軽井沢を主として例に挙げ、海と山のリゾート開発に関して記されている。

この章の初めには、湘南とは何かについてのべられているが、私としては疑問が残った。「湘南」という言葉がいつごろから使われはじめ、どの地域を指し、海辺のリゾートとして定着するまでの地域の特性に関しては読んで理解できるが、「湘南」という言葉の由来についての説明が欲しかった。

農業と漁業中心であった地区が、温暖な気候や、富士をはじめとする山々やマツ林の景観が訪問者に受け入れられ、観光地と化したのち、鉄道線開通によって集客が増えたと述べられている。

本書は鉄道と観光に重点を置いているため、仕方はないととらえているが、この近辺のレジャーとなった、海水浴が、かつては治療や保養目的で行われていた、という事実を追加すれば、読者の関心をつかめるのではないかと筆者は考える。

高原のリゾートとしては軽井沢が取り上げられている。中山道のうら寂しい宿場町でしかなか

った追分が、在留西洋人の目に留まり、別荘建設などで避暑地として発展した。東京からのアクセス向上のために、峠道を特殊な形態の鉄道の手法をとった、と述べられている。

第五章では私鉄経営とその経営者の行動に注目している。のちの電鉄系グループ会社となった阪急電鉄と東武電鉄の二社をとりあげている。近畿地方ではなにもなかった場所への鉄道敷設と観光開発がなされたが（宝塚線）、北関東では、官営と民営の並行する2つの路線があり、民営では競争が発生する中、従来から地元で経営していた交通事業者を吸収合併して資本を大きくしていく拡張路線をとった対照的な戦略が紹介されている。

第六章では、鉄道での日帰りの行楽について述べられている。明治から大正にうつるにつれ、大都市に勤める会社員や公務員などの新中間層があらわれはじめた。その人々はまとまった休みがとりにくいため、休日に大都市中心からでも行楽や日帰り旅行ができるような仕組みをつくる動きがみられた。ここでは東京の郊外の西武線沿線とその周辺の観光地の開発を例として解説している。

第七章では、国際連絡運輸として、日本をはじめ、中国や朝鮮の植民地、諸外国と協力して鉄道での観光を図った例が出されている。現代以前にも外国人観光客の誘致はおこなわれたのである。外国人観光客に日本の風景・事物を紹介する、旅行上で必要な情報を伝える、外国人観光客に必要な各種施設を整備するなどの計画のもと各地で整備が行われたほか、日本から海を渡り、満州やパリへの列車が設定され、のちには世界一周の列車の設定もおこなわれた。これらの目的は、外国人観光客の日本への誘致が主な目的であったが、満州事変や日本の国際連盟脱退による日本の国際的孤立と、それに伴うイメージダウンの払拭も兼ねていたと論じられている。

第八章では、軍需輸送による旅客サービスの縮小と、戦後の旅行客誘致について述べられている。

戦時輸送の強化のため、国民の旅行が、不用不急の旅行とみなされ、旅客運賃の値上げが行われた。また、関門海底トンネルの開通に伴うダイヤ改正が行われたとき、これまで国鉄が行っていた旅行客誘致の広告がなくなり、連絡船、航空路の時刻が機密として削除された。また、駅で発売されていた駅弁の「掛け紙」と呼ばれる入れ物の外に貼られる、風景や人物など様々なものがデザインされた包装紙にも戦時のスローガンやそれを連想させるものがデザインされるようになった、という内容を記載している点は個人的には興味深い。

第二次大戦後は、戦後復興や旅行市場の拡大により、国鉄では周遊券などの旅行商品やそれを提供するサービスの仕組みを開発した。私鉄でもその気運が高まり、特急列車の設定や、沿線の観光地の回収、整備をおこなった。東京オリンピックや大阪万国博覧会への旅客輸送には、オリンピックの直前に開通した東海道新幹線が大いに活躍した。

その後、国鉄は赤字を抱えたため、DISCOVER JAPAN と銘打って、周遊券の販売などを行い、好評を得た。コラムを除くと、本文の通史はここで終了している。

価格としては、小さいサイズの本でありながら、多くの詳細な史実やエピソードがコンパクトにつまっている。本の帯のうたい文句にも、「鉄道と観光、150年の歴史をえがく初の決定版通史」と記されることはあながち誇張ではない。

また、各章の最後にコラムが設定されており、短い中に補足的な興味あるエピソードが紹介されている。

全体的にみると、地理学を学ぶ筆者の感想は、なかなか目にしない歴史資料の紹介のほか、乗客数推移などの図表も多くあって理解を助けている。ただ、述べられている土地に縁のない人々にとっては、書いてある事実を理解できても、地図などのフィールド上での変遷がつかめないことが考えられる。深読みするには、その地域の地図や、鉄道の路線図が必要ではなかったか。筆者は地図と時刻表の路線図を見ながらでないと、位置関係が理解できなかった。読者層を増やすためには、地図や路線図の掲載が望ましかった。

なお細かいことであるが、本文 11 ページで英語の *travel* の語源をラテン語の拷問室（ラテン語の *trepalium*、すなわち 3 つ棒で作られた拷問道具）としているが、これは骨折り、労苦、陣痛を意味する *travail* を介さねばわかりづらい。またフランス語 *travail* の正しい綴りは *travail* である。

タイトルの「近現代」という表現を使用していることに関して述べると、本書では、日本で鉄道が開通した明治期の初年頃から、第二次大戦後の日本の復興期で、1970 年に大阪万博が開かれた時期までの鉄道を使った観光について述べている。それ以降に行われた国鉄の民営化後の鉄道を使った観光や現代の鉄道を使った観光については、本文中ではなく、コラムでわずかに述べられている。

本書で取り上げられた地域は関東地方にかたまっている。著者が埼玉県出身であり、関東地方在住者の目線で書かれた感じが強く、もう少し関西や四国、九州、北海道などにも目配りが欲しかった。

現代では鉄道を乗ること自体を目的とした列車が数多く設定されている。本書の中では、過去には回遊列車など乗ることが主として設定された列車があるとの記載があり鉄道事業者が観光目的の手段として列車最大限に利用してもらおうという考えは今も昔も変わらないのだと考えさせられた。歴史を学ぶことで、現在の鉄道と観光に関わる多くの試みがけっして突然にいま出現したものでなく、過去の試みの再生、リメイクである場合も多い。空前のインバウンドの外国人観光客がおとずれてる現在の日本だが、数こそ違うが、戦前にもジャパントーリストビューローが国策で設立され、外貨獲得に貢献したことは銘記されねばならない。

(関西大学大学院文学研究科・博士課程前期課程)