

戦時下の観光

工藤 泰子

1. はじめに

近年、近代ツーリズムに関する研究がすすんできているが、昭和初期の戦時下における観光に着目した研究は少ない。

昭和初期は、昭和5年(1930)に国際観光局が設立されたことによって、国際観光振興が本格的に進められ、戦前最後の観光の隆盛期とも呼べる時代であった。入国外国人の数も年々増加し、昭和7(1932)には20,960人だったのが、10年に42,629人となり、それ以後、12年まで連続して4万人台であった¹。

しかしながら、昭和12年(1937)7月7日、日中戦争勃発以後は、旅行が制限された時代とみなされ、観光史研究の対象になることはほとんどなかった²。

本稿は、日中戦争勃発以後の日本における観光の実態について、新聞および旅行雑誌『旅』から、旅客輸送制限とその影響を中心に論じていく³。

2. 日中戦争開始前夜の旅行雑誌『旅』

昭和9年(1934)10月3日、『旅』の発行機関である日本旅行協会は、ジャパン・ツーリスト・ビューローに吸収合併され、そこに日本旅行倶楽部を発足させた。それまでは日本旅行協会が単独で行っていた『旅』の編集発行は、日本旅行倶楽部が引き継ぐこととなった⁴。

そもそも、日本旅行協会は、発足当初から鉄道省と深い関わりがあった。そのことから、『旅』は多分に鉄道省の意向を汲んでいたが、日本旅行倶楽部の発足により、鉄道省の広報雑誌という性格がさらに色濃くなっていった⁵。合併のきっかけが昭和6年の満州事変であったことから、鉄道省は、『旅』を通して旅行統制を敷いていくようになったのである⁶。

新しい編集発行機関、日本旅行倶楽部による『旅』の編集要綱は次の通りであった⁷。

一、一般旅行者に旅の趣味を鼓吹するもの。

一、健全な旅行奨励の雑誌とすること。

(イ) 剛健なる旅行精神の涵養、(ロ) 旅行の簡易経済化、
(ハ) 旅行智識の普及、(ニ) 名勝地の開発指導、(ホ) 名所、名物の紹介

一、品位ある雑誌たること。

ここに「剛健なる旅行精神の涵養」があるように、時局を意識した編集要綱である。しかしながら、日本旅行倶楽部発足の翌月号(1934年11月号)をみても、編集内容に大きな変化は感じられなかった。森(2010)は、健全で健康な余暇活動としてのハイキングが強調され、「新編集部への移行による『旅』の変化が判然としてくる⁸」と述べているが、それ以前からハイキングコースの紹介は行われ、特集も組まれていたことから、新編集部移行による明確な変化とは言い難い。

また、『旅』の記事のなかには、雑誌の編集発行機関が日本旅行倶楽部となったことに関する説明が一切ない。むしろ、組織変更のことよりも、雑誌そのものの変化について、同じく1934年11月号の「編集後記」に書かれている。

更生せる雑誌『旅』は四六倍版の型を採り、口絵も十六頁、而も配する写真はカメラ界の権威を総動員しての厳選振り、本文内容に至っては斯界の一流者を揃へての堂々の陣、真に観る雑誌、読む雑誌として改めて旅行界に呼びかけられた(以下略)⁹。

ここには、雑誌のサイズが変わったことと、内容が充実したことが書かれているが、日本旅行協会が日本旅行倶楽部に変更となったこと、すなわち新編集部が発足したことの説明が一切ないのである。のちに、当時の編集に関わった人物が回顧しているが、新編集部による新しい雑誌のグラビア写真は、経費に糸目をつけずにこだわった質のよいものであった¹⁰。日本旅行倶楽部の発足は、その後の広報宣伝に少しずつ変化をみせていくことに間違いはないが、発足前後を比較した場合、編集記事内容への影響というよりも、雑誌本体の充実に向けて影響を及ぼしたようである。『旅』の内容が大きく転回するのは、やはり、日中開戦だっ

たといえるだろう。

3. 日中戦争開始後

昭和12(1937)7月7日、盧溝橋事件を発端に日中戦争が勃発、『旅』の内容も急速に変化していく。この当時の編集に携わった人物の多くも、「支那事変」をきっかけに『旅』の内容が大きく転回したことを後に回顧している。

ここで旅客宣伝に対する百八十度の転回が試みられ、旅行によって国体を認識し、志操を涵養し、国民精神を昂揚し、心身を鍛錬せよなどの宣伝に重点が置きかへられた〔(写真協会常務理事・吉田團輔¹¹⁾、下線部分引用者による。以下同じ〕

激しい時局の動きに伴なうて旅行奨励の雑誌も徐々に転回をせざるを得なかった(『旅』編集委員・三好善一¹²⁾)

グラフにしても、本文にしても、支那事変、更に大東亜戦争を契機として急角度に大転回して参ったことは説明するまでもないが、旅行指導の例をとっても判るやうに今日まで大体三段階を経ている。

即ち山へ、海への恣意的な旅行から敬神崇祖、祖国認識の旅となり、またハイキングが青年徒歩旅行の提唱となり、三段目の現今は申すまでもなく「全輸送力を戦力増強のために」となっている(鉄道省業務局国際課・鈴木正紀¹³⁾)

日中戦争以前からもハイキングや聖地巡拝を促す記事はあったものの、開戦後の転回は顕著であった。昭和12年(1937)9月号から「プロパガンダセクション」が始まり、10月号から「歴代皇陵巡拝の旅」、「別格官幣社詣で」の連載が始まる。11月号になると、国民精神総動員運動¹⁴に呼応した「国民精神総動員強調」と題する記事が寄せられ、裏表紙にも「国民総動員」の文字が入る。また、「神社の建築様式」、「鳥居の様式」といった敬神崇祖を促すもの、「支那の話題」など戦地の状況を示す記事が非常に目立つようになる。同年12月号および翌新年号では、「各国爆撃機の性能」という記事までが掲載され、「心身鍛錬」や「剛健旅行」という言葉も頻繁に登場し、時局に連動した記事で誌面が埋められていく。

4. 鉄道利用の抑制とその実態

(1) 日中開戦後の変化

日中戦争開始以後、旅客輸送量は激増した。昭和11年(1936)の旅客人員数を100とした場合、13年に127、14年に152、15年に177、16年には205へと増加している¹⁵⁾。

開戦により、相当な自粛モードに陥ったかのように見えたが、「支那事変を契機として、一時は全く閉塞状態に置かれ、将来も頗る憂慮されたのであるが、その後戦局の推移と、次々にもたらされた戦勝の快報によって漸次愁眉を見開くようになったのである¹⁶⁾」というように、実はその後、国の思惑とは別に、一般国民の旅行意欲が再燃している。当時の鉄道の混雑ぶりは、『旅』の記事からもよくわかる。

旅客の激増は事変前からの現象だった。しかし、この頃の雑踏は気の弱いものは憂鬱になる。予定通りの旅をするには、非常に勇気がいる。ある程度の厚かましさがなければ、とりのこされてしまふ。用のある旅行なら仕方がないが、楽しい旅を計画した人なら、幻滅を覚えるだろう¹⁷⁾

この寄稿者は病院の院長で、診察や講演依頼を受けての遠距離旅行であった。翌朝の診察を控えていながらも、寝台はおろか座席の確保すら困難で、車内は他の乗客と座席を取り合わなければならない状況で、「旅は道連れ」ではなく、「旅は相敵」になってしまったことを嘆いていた。

また、超満員の電車の窓から首を出したところ、なだれこむ乗客に押されて、出した首を引込められず、新橋から横浜までそのままの状態であった青年の話や、身動きできない状態で、大宮から熊谷駅まで降車できなかった乗客の話など¹⁸⁾、列車の混雑ぶりに関する話は尽きない。

大陸との連絡船の混雑も凄まじかった。

“お花見や遊楽旅行はやめませう”“目的の列車に乗りぬことがあるかも知れませぬ”“国策旅行に協力しませう”斯うした旅の自粛を促す文字が、走馬灯のやうに私どもの眼前を大寫しに書き出されつつ過ぎてゆく。大陸との交通が急激に膨張したため、遂に関釜連絡船に乗れない者が出た。昨日は五百人が下関泊りを余儀なくされたさうだ。今日は八百人が翌日廻しになった。何時まで続く混雑ゾである¹⁹⁾。

このような旅客人員が増加した理由について、高岡(2001)は、南京陥落をピークに国民の戦争への関心が低下して日常生活への復帰が進んだこと、軍需部門を中心に景気が上昇したことを挙げている²⁰。『旅』の内容の転回に見られるように、日中戦争突入によって戦争の影が色濃くなったが、一時の深刻さが緩和されたこともあって、鉄道利用者は急増し、軍事に必要な輸送力確保のためには、一般旅客の鉄道利用を抑制せざるを得なくなる。

たとえば、国鉄では、昭和14年(1939)10月より急行列車の近距離乗車制限をし、翌15年12月の規則改正では、さらにその制限および罰則を強化した²¹。

また、大正14年(1925)10月以来、国鉄が旅客誘致目的で日本旅行協会に委託販売していた「遊覧券²²(クーポン券)」は観光客に大変人気であったが、「乗物地獄」を解消するため、昭和14年(1939)秋に割引が停止され、「遊覧券」から「観光券」に名称変更された²³。しかしながら、国鉄列車の混雑が一向に緩和されなため、翌15年、いよいよこの「観光券」も廃止され、代わりに「旅行券」が登場する。「旅行券」は聖地巡拝を目的とする乗客を対象とした、宿泊料、船賃、汽車賃を含めた一枚切符で、従来の「観光券」にはない社線の名所旧跡が包含され、日本旅行協会でのみ取り扱われた²⁴。しかし、この「旅行券」も、昭和18年9月には全面廃止となった²⁵。

また、1940年代には、運賃・料金の値上げがたびたび行われた。

まず、昭和15年(1940)4月1日、新税法(通行税)の施行により、大幅な運賃・料金の改定が行われる。それまで50キロ未満の三等乗客には課税されていなかったが、新法の導入により、40キロを超える三等乗客も課税の対象となり、急行料金も一割程度課税された²⁶。この結果、一等2円40銭のところは3円に、三等40銭が50銭に値上がりする²⁷。

この頃、雑誌『旅』には、旅行を自粛する記事が頻繁に掲載されるが、大政翼賛会国民生活指導部長・喜多壯一郎は、昭和16年(1941)の新年を迎えるにあたり、旅をする資格について論じている²⁸。

旅客が輻輳して困るといふが、用件の旅でなく、心身体養の旅をする人々のうち、ほんとうの旅らしい旅、敬虔な気持ちでつましく旅をする人々は、はたして割合にして何パーセントをしめているだろうか。車掌の検札のやうに旅客を仔細

に調査してみたら、おそらく、ほんとうの旅らしい旅をする人は、いくらもないことになりはしないか。そこで、いひたい。不道德、不健全、個人主義的旅客を「旅」の欠格者として一切、汽車の切符を売らぬことにしたらどうか。それだけで、旅客の輻輳は大々的に緩和されること疑ひなしと思うが、どうか。(中略)

伊勢神宮へ参拝する人々は、見上げた心の持ち主にちがひない。が、そんな人々のなかにさへ、商売繁盛、家内安全ばかりをお願いして大君のおんため、お国のためを、わすれた人々も絶無とはいへまい。だから、ここからも失格者が出るわけである。

おそらく、当時の旅客の多くは、喜多がいうところの「まじめな旅」「ほんとうの旅」をしていない「不道德、不健全、個人主義的旅客」であっただろう。また、たとえ、聖跡参拝者であっても、実際のところは、それを口実に自分の楽しみのための旅行をする人が大部分であったと推測できる。したがって、個人的な願い事ばかりする聖跡参拝者もまた、喜多に言わせれば「旅の欠格者」であった。昭和15年(1940)4月の運賃・料金改定だけでは旅行抑制の効果はまだ低かったようだ。喜多は、「旅の欠格者」には、「一切、汽車の切符を売らぬことにしたらどうか」とさらなる抑制を期待していた。

日本旅行倶楽部は、『旅』の「会員のページ」の中で、他者からの抑圧によるものではなく、会員には自発的に旅行を控えるよう求めていたが²⁹、読者からも「旅は行楽に非ず」(東北帝大教授)、「『非常時局』といふ国家の重大時機に際して鉄道省がもう少し徹底した方法(をとるべき)」(男爵・交通史研究家)、などの意見が寄せられていた³⁰。

鉄道省は、昭和16年7月中旬に、遊覧旅行や集団旅行のほとんどを禁止する非常手段を講じる。前鉄道省運輸局旅客課長の阿部牧太郎は、このときの旅客抑制は国民にとって「刺激」が強く、旅客数が著しく減少したと指摘している³¹。しかし、その旅客抑制では、おさまりきれない事態が発生した。それは、同年12月8日における、太平洋戦争への突入であった。

(2) 太平洋戦争以後の変化

太平洋戦争が始まると、鉄道の輸送力確保は、ますます深刻な課題となった。昭和17年(1942)1月号には次のようにある。

一般大衆に、健全なる旅行趣味を鼓吹し、日本精神の昂揚と相まって国土の認識に資せんがため、鋭意努力し来つた本誌であるが、決戦体制下の鉄道運営の前には、かりそめにも鉄道の機能を妨げるがごとき旅行の奨励に随する記事の紹介は取らざるところであり、従前の本誌と今日の本誌の内容とするところの相違なる亦止むを得ざるところと言へよう（以下略）³²

『旅』は、それまでも読者に旅行の自粛を求めてきたが、「決戦体制下」においては、さらに気を引締め、国策に協力していく姿勢がうかがえる。

そして、同年1月、早くも急行料金と寝台料金が改正された。それまでの料金体系と異なるため比較は困難であるが、大凡、急行料金については、一等3割、二等2割、三等1割程度、寝台料金は1割から5割増しとなり、さらに急行列車に通行税も課せられるようになった³³。

鉄道省運輸局旅客課長によれば、この頃になって、ようやく国民に輸送力が逼迫している状況が理解されるようになったという³⁴。『旅』の同年3月号には、「鉄道は兵器だ!」という標語が掲載されている。

さらに、同年4月、再び鉄道運賃が改正される。これは、太平洋戦争開始以前から決定していた「購買力の吸収と輸送の調整に資するための鉄道運賃取扱制度の改正」で、約28%の値上げである³⁵。それまでの国鉄の運賃は1キロあたり1銭5厘6毛の賃率と、距離逓減制によって決められていたが、150キロを分界点とし、それ以下は1キロあたり2銭、それを超えるものは1キロあたり1銭という賃率となった³⁶。この改正により、普通三等を利用した場合の東京・京都間の運賃は、6円65銭から7円60銭に、東京・大阪の運賃が6円95銭から8円5銭に値上がりした³⁷。さらに、最低運賃は5銭から10銭へ引上げ、行先および経路変更の差額払戻しの廃止、定期乗車券購入先の制限、旅行手荷物の品種および量の制限など、様々な形で旅行制限が行われた。

これらの料金・運賃の値上げについて、『旅』は、「これは寧ろ公正なる利用を考慮に置いた訳で、制限的意味が多分に含まれて居るやに窺われる」と述べ、通行税の課税についても、当時の状況を鑑みれば「当然のこと」と強気の発言である³⁸。しかし、その一方で、鉄道省運輸局旅客課事務官の竹内斎は、一連の鉄道利

用抑制策による国民の感情に同情的な意見を寄せるとともに、国鉄利用者への理解の求め方の不足や訴求方法の誤りについて述べ、一方的な指示を下すべきではないとして、事情を理解してもらったうえで、個人的旅行を差し控えて貰いたいと「お願い」している³⁹。

昭和17年（1942）10月6日、大東亜共栄圏内での船舶の需要が拡大したことから、沿岸貨物の海上輸送を陸上輸送に転換する「戦時陸運の非常体制確立に関する件」が閣議決定され、ますます旅客輸送の抑制がすすむ⁴⁰。『旅』では、同年12月号から「陸運非常体制について」、「陸運非常体制下の徒歩行」など、「陸運非常体制」の文字が現れはじめた。（写真1）

そんな中、旅行制限をうまくかいくぐる者もいた。



写真1 旅行雑誌『旅』の裏表紙の比較

昭和14年の前半は旅行公德（マナー）を呼びかけるものが多いが、同年後半から翌15年にかけて、「紀元二千六百年（1940）」を意識した標語にかわっていく。太平洋戦争に突入し、戦局がさらに深まると、写真が消え、文字だけで輸送力確保を呼びかける。昭和17年には「陸運非常体制」の文字が現れる。

（写真左上）昭和14年（1939）5月号（第16巻第6号）。

（写真右上）昭和15年（1940）6月号（第17巻第6号）。

（写真左下）昭和17年（1942）3月号（第19巻第3号）。

（写真右下）昭和18年（1943）1月号（第20巻第1号）。

熱海行の切符が求められない為には、静岡、名古屋行の切符を、前途無効として、惜しげもなく投げていく不届者はザラであり、甚だしいのは、神戸行の切符を置いて、改札子を啞然たらしめる者もいたといふことである。(中略)上越線横川以遠を制限した結果は、その一駅手前の松井田駅に、数百人のハイキング客が降りて、この僻駅の只一人の駅員を面喰はせたことなど、それである⁴¹。

近距離の乗車切符が入手できない場合は、それ以遠の切符を購入した上で途中下車をし、残り分を放棄する。逆に、遠方が制限された場合には、一つ手前の駅で降車する。実に巧妙な手口に見えるが、「数百人」もが同一の手段をとっていたことから、この手口は珍しくもなく、旅行者の常套手段だったのである。

また、『旅』の中にも、旅行制限下における趣味の旅行を擁護する記事もあった。日本製鉄労務課長の鈴木舜一は、陸運非常体制により旅行がますます制限されることに対し、次のように述べている。

勤務者の汽車の旅といふものは、「たのしみ」乃至「気晴らし」「息抜き」といふ観点からして今後もっと考究してみなければならぬ事柄であるやうに思はれて仕方がない(中略)戦時下であればこそ、勤労者の旅が正当に考へられて然るべきだと思っている⁴²。

旅行といえば、「心身鍛錬」や「聖地巡拝」など、国策旅行のみが正当化された時代、戦時下こそ「たのしみ」「気晴らし」「息抜き」が労働者に必要であること、しかも、それらの効果を「汽車の旅」に求めているのである。また、次のような記事もある。

戦時の物資輸送を円滑ならしめる為には、鉄道が一般の旅客輸送を制限するのは已むを得ない。だがそれが為には世間が旅行の為の旅行を白眼視する傾があるのは考へ物だ。勿論享楽本位の旅行や豪奢を見せびらかす為の旅行は平時であっても賞むべきことでないから戦時下に於いて、尚更慎むべきである。併しそれと趣味の旅行は全然区別して考へなければならぬ。(中略)旅行が一種の修行であることは今も昔も変りない。如何に平凡な小さな旅行でも、旅に出るとなると一種の冒険が伴ふ。⁴³

不要不急の旅が制限される中で、享楽的な豪華な旅行の制限はやむを得ないとしつつも、「趣味の旅行」には肯定的で、しかも、平凡でのんきな旅行すらも「一種の修行」として認めているのである。このように、鉄道省の広報宣伝的な役割を担う『旅』が、いわば政

府の意向に背く記事をも掲載していたことを指摘しておきたい。

昭和18(1943)3月および7月、さらに旅行制限が強化された。

この一日から国鉄が断行した大幅の“旅行制限令”は旅客の出足にどう響いたか—まづ東京の玄関東京駅では全急行列車の指定制もすでに去る三月から実施しているので変化はなく、ただ、今まで普通急行並に扱はれていた熊本行七列車(元特急さくら)が新たに特急料金に値上げとなったため同列車の乗客が急に減少(略)また調整区間の途中下車客に対する罰則に阻まれてか例へば湘南方面の小田原駅では従来一日三十件ぐらいたったこの種の途中下車客が全然姿を消すといふ輸送決戦下らしい新風景を描き出した。

ただ熱海では、まづ皮切りの一日、何も知らず依然途中下車した行楽遊客約三十名、中には名古屋行の二等切符を没収された上、東京-熱海間およびその倍額の罰金をとられた不心得者もわづかながらあり、残る大半は出札口でこの罰則を説明されるや慌ててまた列車に舞い戻る悲喜劇を演じたが、当局としては、近づく盛夏の多客期を前にもう一段の自粛を望んでゐる⁴⁴

ここからもわかるように、昭和18年3月、急行列車の指定制が始まった。同年7月1日、さらに大幅な抑制、値上げが行われ、罰則が強化されたのである。その結果、少なくともこの日は、途中下車をする不心得者が小田原駅では皆無となり、熱海でも相当な効果を導きだした。それでもさらに、「もう一段の自粛」を望んでいることがわかる。鉄道省は旅行抑制をさらに推し進めていく。

昭和19年4月1日、「戦時特別賃率」を設定し、改正通行税を加えて、約4割の値上げを行ったのである。一人1キロあたり三等5厘、二等1銭、一等1銭5厘、定期旅客に対しては、三等2厘、二等4厘の特別賃率を設け、改正通行税を含めて、実際の負担額は、東京・大阪間の三等8円5銭が11円50銭に、一等19円10銭が27円へと大幅な値上げとなった⁴⁵。この値上げについて、東亜交通公社⁴⁶理事長・新井堯爾は、次のように述べている。

鉄道としては戦時特別賃率として三割、通行税とあはせて四割だから普通の考へでゆけば相当大幅なことは事実だ「これではうっかり汽車にも乗れない」といふことになる、さうなんだ、乗って貰ひたくないのが実情なのだ、だからこの案がきまるまでにはもっともっと大幅の値上げ、禁止的な高率にまで引上げてよいといふ意見さへあったと聞いてゐる(中

略)「不要不急の旅行を止めませう」といふことが最近さかんに叫ばれてゐるが実情はどうだ、あの混雑だ、あの交通地獄だ、そして聞けば温泉や遊覧地の殷賑は相変わらずだといふことだが戦局はすでにそんな時代じゃないのだ(中略)ただこれを機会に「旅をやめること」だけを強く強く訴えたい(以下略)⁴⁷

「ジャパン・ツーリスト・ビューロー(日本旅行協会)」は、太平洋戦争の突入に伴い、「東亜旅行社」に名称変更し、昭和18年には「東亜交通公社」となっていた。つまり、新井は、旅行指導機関の理事長という立場である。すでに旅行雑誌『旅』は同年8月号をもって休刊状態となっていたが、休刊直前の『旅』の記事内容と比較すると、新井の記事からは、より逼迫した状況がうかがえる。時局下の『旅』は、旅行の自粛を訴えかけてきたものの、この新井の記事ほど強く旅を否定する記事が見当たらなかった。戦前の「終刊号」においてすら、旅行地の紹介や紀行文など、旅行文化を伝える役割を失ってはいなかったのである。1940年代、相次ぐ旅行制限を受けながらも、国民の旅行熱を下げることは困難だったが、昭和19年(1944)4月の大幅な運賃値上げによる影響は大きかったようだ。

値上げ当日の朝5時25分の東京駅発大阪行普通列車三等室に乗り込んだ朝日新聞記者は、前日までとの変化を次のように述べている。

長いプラットホームに出てさらに驚かされたのは人っ子一人ゐない閑散な発車間際の駅頭風景だった、助役さんもまさかこれほどとは思わなかったといふ、まばらな人影が悠々車輻の客室を占領して後部に連結した沼津行の二等車などは乗客皆無の状態

昨日まではこの列車だけでなく次の六時二十五分の列車も一緒に発車の一時間前に超満員でした(以下略)⁴⁸。

昭和17年(1942)の改正時には約三割の値上げであったが、19年改正時には、そこからさらに約四割の値上げの断行である。たとえ旅行欲求があったとしても、この頃までには経済的余裕はほとんど失われていたのであろう。同時に、工場就業時間制限令により休日が増減し、時間的な余裕も縮小していたのである⁴⁹。

さらに、年が明けて昭和20年1月、通行税の改正とともに4月1日から約三割の旅客運賃の値上げを実施することが決定する。この改正によって、東京・京

都間は、三等が10円50銭から14円50銭に、二等25円から45円50銭になり、東京・大阪間は、三等11円50銭から15円50銭、二等27円から49円に大幅に値上がりすることに決まった⁵⁰。

ところが、同年3月10日未明の「東京大空襲」発生により、状況は一変する。国鉄はそれまで旅客減少に努めてきたが、大空襲発生以後、罹災者救援の輸送力確保が急務となり、疎開地に向けた無料の臨時列車が毎日運行されるようになった。被災直後の記事によれば、手荷物は二個に制限されたが、それ以外の荷物は持てるだけ持ち込むことができ、罹災証明書や疎開するための乗車証明書も一切不要であった。ただ罹災者であることを告げるだけでよく、上野や新宿駅では受付所が開設され、乗車手配と乾パンの配給も行われた⁵¹。

運賃値上げ云々で旅行自粛を呼びかける以前に、国民はそれどころの状況ではなかったのである。1940年代前半を通じて、運賃・料金の改正の度に旅行者への影響が大々的に報道されてきたが、昭和20年(1945)4月1日の改正に関する記事は非常に小さなもので、疎開列車が優先されるため、一般旅客への注意を呼びかける程度のものであった⁵²。「旅行を制限する時期」から、太平洋戦争の終盤には、ついに「乗車制限できない時期」へ突入したと言えるだろう。

その後、国民が再び「観光」の機会を取り戻すのは、もちろん終戦後のことである。

5. 戦時下の自治体の取組み

京都市を例に、日中開戦以後の取組みをみていきたい。

旅行制限が強化される中、京都市は、日本精神涵養に優れた都市であることを強調することで、生き残りをかける。

昭和15年(1940)は、戦時下の観光における、最大かつ最後のイベントともいえる「紀元二千六百年」があったことから、京都市観光課では、檀原総合案内所の京都案内所を設置し、檀原神宮と合わせた史蹟巡拝ルートを推奨する。鉄道利用の自粛が求められる中、市観光課が発行した『奉祝紀元二千六百年京都近郊案内』には、伊勢、檀原神宮までが一枚の地図に収められ、それらの地点は鉄道路線で結ばれている(写真2)。

つまり、「聖跡巡拝」を口実にした鉄道による広域旅行の推奨がここから読み取れる。

鉄道省も、この年の聖跡巡拝を目的とした鉄道利用には寛大であった。昭和15年1月1日から12月31日まで「(伊勢) 神宮・橿原神宮参拝特殊乗車券」を⁵³、東京・横浜からの個人参拝者向けには、前年12月31日から2月11日まで「神詣乗車券」を発売した⁵⁴。この「神詣乗車券」は、二寸四方の大きさで、表には橿原神宮と伊勢五十鈴川が、裏には聖地圏内の各交通機関の略図が描かれ、圏内どこでも利用できた。この乗車券は三等のみで、東京から15円50銭、横浜から14円50銭であった⁵⁵。

このように、鉄道省は、個人参拝者の便宜を図りつつも、できるだけ個人旅行ではなく日本旅行協会を通して団体申込みをするよう促していた⁵⁶。

日中開戦後の京都の省線乗降客数をみると、昭和12年(1937)以降、16年まで、乗客数、降客数、いずれも毎年増加している。省線乗降客人員としてカウントされた人数すべてが必ずしも観光客とは限らないが、京都への人の出入りが増加していることは明白である⁵⁷。駅前案内所についても、12年から15年にかけて利用者が増加。また、伏見桃山両陵参拝者の数を見ても、4,753,714人(1937)、5,215,080人(1938)、5,395,110人(1939)と、やはり毎年明らかに増加している⁵⁸。宿泊客数についても、13年以降、京都市内ホテルの外国人宿泊人員が激減する一方で、邦人宿泊

人員は15年まで増加していた(表1参照)。

昭和16年(1941)5月、京都市観光課から『日本文化と京都⁵⁹』(1941)が発行されたが、そこにも、「京都こそは我国歴史の生きた教材である。我国の正しい姿を知らむとするならば、京都を観光するを以て経路とする⁶⁰」とあり、京都の特異性が描かれている。

戦前の観光課は多くの観光資料を発行したが、そのうち、特に、専門的な内容である上に、執筆者名を記載し責任の所在を明らかにしているという独創性と熱心さの点で、京都外部の事業者から非常に高く評価されていたものがある⁶¹。それは、『京都の古建築』(1938)、『京都の彫刻』(1939)、『京都の俳画』(1941)、『京都の仏画図説』(1941)、『京都の仏画』(1941)、『京都の障壁画』(1941)といった、文化・芸術に関して専門分野別にまとめられた書であり、いずれも日中戦争勃発以後に発行されていることに注意したい。

『日本文化と京都』では、いかに京都が文化的、歴史的に優れた都市であるかを論じているが、前述のこれらの高い評価を受けたものは、その道の専門家に執筆を依頼し、各分野ごと一冊の専門書にまとめることで京都の文化性を証明し、京都観光の国策的意義を示していると言える。

また、京都市では、国民精神涵養のほか、「国民厚生」を目的とした観光も推進していた。昭和16年(1941)、観光課から、「市営キャンプ村テント使用券発売方依頼状⁶²」が京阪電気鉄道株式会社宛に発送されたが、

表1 日中戦争以後の観光関連統計(昭和9年～16年)

	入洛客 (百万人)	内観光客 (百万人)	省線 降客人員	省線 乗車人員	邦人 宿泊人員	外人 宿泊人員	駅前 案内所	二条 案内所	橿原 案内所	休憩所
S9	2,200	7	7,646,144	7,590,407	74,412	10,252	221,129			
10	2,500	10	8,312,434	8,249,520	794,748	11,162	306,005			84,773
11	2,500	10	8,850,761	8,706,702	824,548	11,135	322,990			123,298
12	N.A.	N.A.	9,035,996	9,051,963	N.A.	10,784	278,314			136,234
13	2,500	10	9,931,344	10,044,392	822,830	3,709	265,013	8,884		178,369
14	3,500	15	12,680,354	12,540,155	1,063,017	4,419	303,445	9,514		248,613
15	3,000	20	15,114,781	14,825,052	1,371,142	3,704	462,900	5,542	1,610,258	198,752
16	N.A.	N.A.	17,146,733	17,138,084	1,023,243	1,656	341,638	3,954	241,841	145,825

註：①二條観光案内所：昭和13年4月25日開設

②市設無料休憩所：昭和10年4月10日開設

③橿原神宮駅前総合案内所京都方面取扱人員調は昭和16年10月まで。

④ここでいう「入洛客」と「観光客」の相違点および調査方法は不明(『市制概要』によるもの)。

⑤外人宿泊人員は市内三ホテルの宿泊者数。法人宿泊人員は市内三ホテル及び旅館の宿泊者の総計。

資料出所：京都市『市制概要』(昭和10～16年度版)、「昭和14年度 観光に関する調査統計」、「昭和16年度 観光に関する調査統計」より筆者作成。

そこには、テント村開設目的として、「史蹟の宣揚」ならびに「国民厚生の実践」の徹底があげられ、あくまでも単なるキャンプとは違うことが記されていた。

その他、観光課の事業ではないものの、京都市教育社会教育課から『京都付近遠足順路百選集』（1941）が発行された。これは、「東山皇陵史跡巡拝順路」、「洛北皇陵史蹟巡拝順路」、「上賀茂神社・鞍馬順路」など、京都を中心とし徒歩順路が百選出されたものだが、その「序」に、皇国民として日本精神涵養を目的とした体育でなければ真の体育ではないことを述べている。

皇国民の体育は申すまでもなく、日本精神を遺憾なく顕現し得る、雄渾なる気魄と、剛健なる身体とを錬成することを、目的として行はなければならないのでありますから、只単に漠然と歩いたり、泳いだり、ラヂオ体操をしただけでは、全く問題になりません。況や物見遊山に類する遠足などは幾度之を続けましたところで、真の体育とはならないのであります（以下略）⁶³

「紀元二千六百年」における聖蹟観光は各地で行われた。すでに、「神武天皇御東遷紀念二千六百年祭⁶⁴」（1934年10月）の開催により、「皇祖発祥の地」としての評判を得ていた宮崎県は、内閣の紀元二千六百年祝典事務局から、奈良とともに「二つの主要聖蹟」と定められた⁶⁵。それを受けて、宮崎市役所内に「紀元二千六百年宮崎市奉祝会」が置かれ、県内の地方組織とともにさまざまな観光宣伝活動が行われた⁶⁶。また、雑誌『旅』でも宮崎県に関する記事が多く取り扱われ、『神武天皇御聖蹟一日向から大和へ』という旅行案内小冊子が日本旅行協会から出版されたことなどから、聖蹟ブームによって宮崎の観光産業は大いににぎわった⁶⁷。その結果、昭和15年（1940）の団体旅行客数は52,599人にのぼり、その数は昭和9年の神武天皇の紀念祭の年のほぼ4倍であった⁶⁸。

一方、奈良県は、前述のように、伊勢、京都とあわせて旅程が組まれたこともあり、昭和15年に奈良を訪れた旅行客は3,800万人を超え、その中には、朝鮮（18,000人）、満州国（7,000人）、樺太（5,000人）、台湾（1,000人）といった遠方からの来訪者も多くいた⁶⁹。同年の橿原神宮の人気は東大寺をしのぐほどであったが⁷⁰、そもそも、橿原神宮が畝傍山と神武天皇陵とともに神聖な場と認識されるようになるのは、この紀念祭に向けた「神武天皇『聖蹟』づくり」という作為

的な整備と拡張事業によるものであった⁷¹

6. おわりに

日中戦争勃発以後は、旅行が制限された時代とみなされてきたが、すぐに旅行が消えてしまったわけではなかった。

満州事変（1931）をきっかけに、日本旅行協会はジャパン・ツーリスト・ビューローと合併したが（1934）、それと同時に、旅行雑誌『旅』は、政府の広報宣伝雑誌としての重要な役割を任されることになる。

昭和12年（1937）7月7日の日中開戦以後、『旅』の記事内容は大きく転回した。それまでも、ハイキングや聖地巡拝を促す記事はあったものの、開戦後の変化は顕著であった。9月には「プロパガンダセクション」が、10月には「歴代皇陵巡拝の旅」、「別格官幣社詣で」等の連載が始まり、11月になると、国民精神総動員運動に連動した記事が掲載され、時局に関連した記事が多くなった。

日中開戦以後、鉄道省では旅客に鉄道利用の自粛を呼びかけるが、それに反して、旅客の数は急増した。また、1940年代前半には、鉄道の運賃・料金の改正、および、規制や罰則の強化が繰り返し行われるが、列車は常に超満員で、なかなか輸送力の確保ができなかった。様々な規制が行われる中、『旅』は、国策に対応し、不健全な旅行を戒める記事を掲載し、読者からも旅行自粛を促す記事が数多く寄せられた。しかし、その一方で、『旅』には「不要不急の旅行」を擁護するような、当局の意向に背く記事をも掲載されていた。

また、地方自治体の動きをみると、旅行制限が強化される中、京都市の場合、いかに日本精神涵養に優れた都市であるかを強調することに生き残りをかけていた。特に、「紀元二千六百年（1940）」においては、伊勢、橿原神宮と合わせた史蹟巡拝ルートを推奨することで、鉄道を利用した広域観光の推進を図っていた。また、鉄道省も、この年には聖蹟参拝者向けの特等乗車券を発行し、日本旅行協会を通じて団体旅行手配を行うなど、旅客の便宜を図った。

同様に、内閣の紀元二千六百年祝典事務局から、「二つの主要聖蹟」と定められた、宮崎県、奈良県も、「聖蹟」を前面に出すことで、国策に沿った観光事業を推進し、旅行客が激増した。

太平洋戦争（1941）に突入すると、「観光」は敬遠され、旅行の自粛もさらに強化され、陸運非常体制下に入る。しかしながら、それでも旅行意欲は衰えず、

狡猾な方法で当局の規制を回避して、楽しみのための旅行を続ける者もいたのであった。

表2 年表（本稿で取扱った事柄）

西暦	元号	社会の動き	『旅』および観光の動き
1931	S6	満州事変	
1934	S4		・日本旅行協会、ジャパン・ツーリスト・ビューローと合併。日本旅行倶楽部発足。
1937	S12	・日中戦争開始（7.7） ・国民精神総動員運動 ・南京陥落（12.13）	・「プロパガンダ・セクション」（『旅』9月号） ・「国民精神総動員強調」（『旅』11月号）
1939	S14	・急行列車の近距離乗車制限（10月）	・「遊覧券（クーポン券）」→「観光券」（割引停止）
1940	S15	・紀元二千六百年 ・運賃改正（4月1日） （一等2.40円→3円、三等0.40円→0.50円） ・鉄道規則改正（12月）制限および罰則強化	・「観光券」→「旅行券」（聖地巡拝者向け） ・「神宮・橿原神宮参拝特殊乗車券」（1.1～12.31） ・「神詣乗車券」（S14.12.31～S15.2.11）
1941	S16	・団体旅行の禁止。（7月中旬） ・太平洋戦争開始（12.8）	・「鉄道は兵器だ！」（『旅』3月号） ・「ジャパン・ツーリスト・ビューロー（日本旅行協会）」→「（社）東亜旅行社」
1942	S17	・鉄道料金改正（1月） ・急行1~3割増、寝台1~5割増。 ・鉄道運賃および規則改正（4月）約28%増。 ・東京京都（三等6.65円→7.60円） ・東京大阪（三等6.95円→8.5円） ・陸運非常体制（11月）	・「陸運非常体制下の徒歩行」（『旅』12月号） ・「（社）東亜旅行社」→「（財）東亜旅行社」
1943	S18	・旅行制限強化（3月） ・急行列車指定制 ・制限および罰則強化、運賃改正（7月1日）	・『旅』休刊（8月「終刊号」） ・「（財）東亜旅行社」→「（財）東亜交通公社」
1944	S19	・運賃改正（4月1日）約4割増。 ・「戦時特別賃率」設定。 ・東京京都（三等7.60円→10.50円） ・東京大阪（三等8.5円→11.50円）	
1945	S20	・東京大空襲（3月10日） ・罹災者救援疎開列車運行。 ・運賃改正（4月1日）約3割増。 ・東京京都（三等10.50円→14.50円） ・東京大阪（三等11.50円→15.50円）	

注

- 1 内閣総理大臣官房審議室（1980）『観光行政百年と観光政策審議会三十年の歩み』586-587頁。
- 2 戦時下に着目した研究では、高岡裕之（2001）「観光・厚生・旅行—ファシズム期のツーリズム」赤澤・北河編『文化とファシズム』日本経済評論社、ケネス・ルオフ（木村剛久訳）（2010）『紀元二千六百年消費と観光のナショナリズム』朝日新聞出版、拙稿（2009）「戦時下京都における国策としての観光」『日

本観光研究学会第24回全国大会論文集』日本観光研究学会などがある。

- 3 近年、森（2010）が雑誌『旅』の創刊から平成16年までの旅行を読み解いた『昭和旅行誌 雑誌「旅」を読む』を出版し、戦時下の観光についても論じているが、[森正人（2010）『昭和旅行誌—雑誌「旅」を読む』中央公論新社] 本稿では日中戦争勃発以後を中心に、昭和18年（1943）8月号（終刊号）までの戦争が激化する過程での観光の変遷を明らかにする。

- 4 組織名称としては「社団法人ジャパン・ツーリスト・ビューロー（日本旅行協会）」というように、合併した両者が併称され、雑誌の編集発行はその中の「日本旅行倶楽部」が行った。
- 5 森正人、前掲、65頁。
- 6 吉田團輔「『旅』の果たした役割」『旅』1943年8月号、63頁。
- 7 佐藤正雄「本誌の辿って来た路」、同上。
- 8 森正人、前掲、64-65頁。
- 9 「編集後記」『旅』1934年11月号、122頁
- 10 稲葉熊野「『旅』の足跡」『旅』1943年8月号、65頁、鈴木正紀「あの頃のグラフ」同号、66頁。
- 11 吉田團輔「『旅』の果たした役割」『旅』1943年8月号、63頁。
- 12 三好善一「『旅』の生長を回顧して」『旅』1943年8月号、64頁。このときの三好は「編集委員」だが、日本旅行文化協会を中心的に立ち上げた人物で、『旅』創刊号の発行人である。
- 13 鈴木正紀「あの頃のグラフ」『旅』1943年8月号、66頁。
- 14 日中全面戦争開始とともに、第一次近衛文麿内閣が戦争協力体制をつくるために起こした運動。「挙国一致、尽忠報国、堅忍持久」のスローガンを掲げて、国民精神総動員中央連盟を創設するが、のち大政翼賛会に吸収された。
- 15 高岡裕之、前掲、43頁。
- 16 柳田鶴太郎「事変下の旅行実相」『旅』1939年9月号。
- 17 式場隆三郎「旅人のモラル」『旅』1940年4月号、3頁。
- 18 「混雑を打診する」『旅』1940年5月号、92頁。
- 19 同上。
- 20 高岡裕之、前掲、25-27頁。
- 21 川原道正「国鉄旅客の輸送対策」『旅』1941年1月号、20頁。
- 22 「普通遊覧券」と「季節遊覧券」の二種類あり、「普通」は一年を通じていつでも発売され、指定遊覧地2カ所以上を包含した一割引の特典があり、「季節」は2割引きで特定の観光シーズンに限定販売された。（「姿を消す重宝『観光券』」『朝日新聞』1940年10月25日、夕刊、2頁。）
- 23 同上。
- 24 同上。
- 25 白幡洋三郎（1996）『旅行ノススメ』中央公論社、103頁。
- 26 「新税法を当局に聴く」『朝日新聞』1940年4月10日、朝刊、3頁。
- 27 「旅のニュース」『旅』1940年5月号、80頁。
- 28 喜多壮一郎「旅をする資格」『旅』1941年1月号、2-3頁。
- 29 「駅鈴」『旅』1941年1月号、1頁（会員のページ）他。
- 30 「今日の旅行観」『旅』1941年9月号、4-5頁。
- 31 阿部牧太郎「陸運非常体制に就いて」『旅』1942年12月号、4-5頁。
- 32 「決戦体制下の本誌」『旅』1942年1月号。（執筆者、頁番号なし）
- 33 「国鉄急行料金寝台料金の改正」『旅』1942年1月号、51頁。
- 34 阿部牧太郎「鉄道は兵器だ」『旅』1942年3月号、40頁。
- 35 「三等は二割八分値上四月からの鉄道運賃改正」『朝日新聞』1942年2月25日、朝刊、3頁。
- 36 「国鉄“客扱ひ”もけふから新体制」『朝日新聞』1942年4月1日、朝刊、3頁。
- 37 「普通三等新旧運賃」『朝日新聞』同上。
- 38 「国鉄急行料金寝台料金の改正」、前掲。
- 39 竹内斎「最近の旅客政策」『旅』1942年6月号、2-3頁。
- 40 「旅客輸送の抑制断行」『朝日新聞』1942年10月7日、朝刊、2頁。
- 41 『旅』1943年3月号、8頁。
- 42 鈴木舜一「勤労者と旅」『旅』1943年1月号、10-11頁。
- 43 馬場恒吉「旅行の非常体制」『旅』1943年1月号、6頁。
- 44 「旅客自粛まづまづまだ絶えない不心得者」『朝日新聞』1943年7月3日、朝刊、3頁。
- 45 「三等一軒五厘新設の戦時特別賃率決る税を加へ四割の値上げ」『朝日新聞』1944年1月24日、朝刊、2頁。
- 46 ジャパン・ツーリスト・ビューロー（日本旅行協会）は、その後、（社）東亜旅行社（1941）、（財）東亜旅行社（1942）、（財）東亜交通公社（1943）と、

- 改組・名称変更された。
- 47 「戦争に勝つためだ旅行は取止め国鉄運賃値上新井氏は説く」『朝日新聞』1944年1月18日、朝刊、3頁。
- 48 「明るくあけた“旅行制限”第一日 　から空き早朝列車」『朝日新聞』1944年4月2日、朝刊、3頁。
- 49 森正人、前掲、96頁。
- 50 「二等は三等の三倍 定期券二割五分、連絡船も引上げ」『朝日新聞』1945年1月25日、朝刊、2頁。
- 51 「臨時列車は毎日出す疎開より罹災者と食糧優先」『朝日新聞』1945年3月13日、2頁。
- 52 「鉄道旅客へ注意」『朝日新聞』1945年4月1日、朝刊、2頁、
- 53 「旅のニュース」『旅』1940年2月号、81頁。
- 54 「“神詣乗車券”発売」『朝日新聞』1939年12月24日、朝刊、11頁。
- 55 「“神詣乗車券”発売」『朝日新聞』1939年12月24日、朝刊、11頁。
- 56 団体参拝の申込み者には、列車、宿泊の手配を無料で斡旋し、下車駅を橿原神宮前、奈良、王子、山田、二見浦、桃山、京都、名古屋（熱田）、東京に指定し、六経路に絞った。日本旅行協会は、出発の二か月以前の15日までに申込みを受け付けた（「橿原神宮はじめ聖地の巡拝案内鉄道省では団体申込を希望」『朝日新聞』1940年2月8日、朝刊、5頁）。
- 57 「昭和14年度観光に関する調査統計」, 「昭和16年度観光に関する調査統計」。
- 58 「昭和14年度観光に関する調査統計」。
- 59 京都市観光課が京都帝国大学助教授中村直勝氏に執筆依頼したもの。
- 60 京都市観光課（1941）『日本文化と京都』京都市観光課、46頁。
- 61 「新しい案内書の方向」国際観光協会・日本観光連盟編『観光』1（7）、5頁。「京都観光通信」『観光』2（1）、37頁。
- 62 昭和16年6月20日観光課による起案原稿『昭和16年度観光に関する調査統計』。
- 63 京都市教育部社会教育課（1941）『京都付近遠足順路百選集』、2頁。
- 64 宮崎県内にある立磐神社の社司・橋口健のアイデアを受け、当時の県知事君島清吉が立案・実行した。昭和8年、君島は全国的な協会「神武天皇御東遷紀念二千六百年祭全国協賛会」をつくり、全国から寄付金を集め、行事にかかる費用の大半を宮崎県外からの資金で開催することに成功した。協会は、東京や大阪の百貨店で展覧会を主催したり、聖地参拝者向けの宿泊施設を負担したり、県内13カ所を「神武天皇聖蹟」と指定するなど、宮崎県が皇祖発祥の地であることをアピールし、観光客が激増した（ケネス・ルオフ、前掲、143-149頁）。
- 65 同上、149。
- 66 同上、149-150。
- 67 同上、150-159。
- 68 同上、159。
- 69 同上、160。
- 70 同上、161。
- 71 高木博志（2006）『近代天皇制と古都』岩波書店、53-55。