

## 両大戦間期における豊川鉄道の経営多角化と観光開発

笠井 雅直

### 目次

- 一、課題と視点
- 二、第一次大戦期の豊川鉄道
- 三、鳳来寺鉄道と湯谷温泉
- 四、豊川鉄道と長山遊園地
- 五、おわりに―鉄道網の整備と観光開発―

### 一、課題と視点

第一次世界大戦を契機とする日本経済の拡張は、重工業の発展による都市への人口集中を促進することによって、新たに産業としての観光が出現させることとなった。こうした動向は、私設鉄道による観光施設の開設という形態で推進されたのであり、全国的な観光ブームともいえるべき現象を引き起こしたのであった<sup>(1)</sup>。この先駆けをなしたのは小林一三に主導された箕面有馬電気軌道によって1911(明治44)年に設立された宝塚新温泉であった。第一次大戦による軍需景気はその全国的な潮流へのきっかけとなったのである<sup>(2)</sup>。

豊橋市周辺地域を基盤とする豊川鉄道もこうした動向と無縁ではなく、第一次大戦後、積極的に観光事業の分野に進出することとなる。それは、自社鉄道に対する乗客数の拡大を意図したことから出たものであったが、同時に、それは周辺地域における鉄道網の整備と地域的な観光資源の開発を通じて、地域における観光地形成を主導するものとなった。そして、その過程は、昭和恐慌以降において本格化する全国的に推進された観光資源の開発、及び観光地形成の

一環をなすものであった。ちなみに、外貨獲得産業として観光を組織化することを目的として、国際観光にたえうる国内施設の整備・拡充を推進すべく、鉄道省内に国際観光局が設立されるのが1930(昭和5)年であり、日本温泉協会が設立されるのが同じく1930(昭和5)年であり<sup>(3)</sup>、そして、「全国各地にある観光協会、縣市等の観光課、或は保勝会が相寄って日本観光地連盟」が組織されるのが1932(昭和7)年であったことに見られる様に<sup>(4)</sup>、観光が全国的に系統的に産業として推進されていくのは1930年代に入ってからであった。

以上の点を豊川鉄道に即して検証するのが、本稿の課題とするところである。

### 二、第一次大戦期の豊川鉄道

豊川鉄道は、「地方の靈利として全国的に帰依尊信を有する豊川稻荷参拝者の便を謀」り、そして「東三河地方における交通運輸の利を開拓」するために<sup>(5)</sup>、資本金40万円を以って1896(明治29)年に創立され、1897(明治30)年に吉田(豊橋)と三河一ノ宮間、1898(明治31)年には三河一ノ宮と新城間、そして、1900(明治33)

年には新城と大海(後、長篠に改称)間がそれぞれ開通することで<sup>(6)</sup>、吉田から長篠まで全通する。豊川稲荷にとどまらず、鳳来寺山・鳳来峡に近接した長篠駅までの開通となっていることは、当初から、観光地と都市とを結ぶ鉄道網として成立したことが知られる。そのことは、豊川鉄道に関する表1から、同社の収入は、そのほとんどが乗客によるものであったことからも了解されよう。いま、1902(明治35)年以降について見れば、長期的には漸増傾向ということができるが、前年度を下回る年度も多く、特に

第一次大戦直前から大戦前半期はかなり深刻な事態であった。この点を、資本金の推移でみれば、1896年に50万円、1901年に150万円、1911年に130万円、1912年に110万円、1920年に230万円、そして1925年に480万円という様に大きな変動をとげており、大戦直前の時期には、資本金を大きく減らさざるをえない状況となっていた<sup>(7)</sup>。

しかし、第一次大戦後半以降、豊川鉄道の経営事情は大きく改善されることとなった。まず、表2によって第一次大戦期の経営陣をみると、

表1 豊川鉄道の運賃収入内訳(単位、円)

年 度	乗 客	回数定期乗車券	貨 車	合 計
1902年	73,780	223	12,432	86,435
1903年	77,139	482	13,286	90,907
1904年	65,283	746	12,183	78,212
1905年	68,560	1,027	12,062	81,649
1906年	75,764	1,268	14,541	91,573
1907年	90,307	2,118	17,673	110,098
1908年	96,127	2,780	17,430	116,337
1909年	96,761	2,858	10,966	110,585
1910年	97,594	2,815	18,621	119,030
1911年	106,080	3,167	25,222	134,469
1912年	99,987	3,431	29,877	133,295
1913年	101,790	3,561	26,423	131,774
1914年	91,511	3,835	31,449	126,795
1915年	86,890	5,742	35,476	128,108
1916年	106,659	3,655	41,136	151,450
1917年	130,138	4,702	55,628	190,468

出所：『愛知県統計書』。

表2 第一次大戦期の豊川鉄道の経営陣

役職名	氏 名	所有株式数	付 記
取締役会長	末延 道成	4,733	東京海上保険(株)取締役
取 締 役	山中隣之助	260	東京
同	高橋 長秋	200	兵庫
同	渡邊 義郎	1,720	(株)愛知銀行頭取
専務取締役	倉田藤四郎	235	三重
監 査 役	馬越 恭平	300	大日本麦酒(株)社長
同	松方 正雄	1,900	(株)浪速銀行取締役頭取

出所：『豊川鉄道 大正六年上半期営業報告書』。

両大戦間期における豊川鉄道の経営多角化と観光開発

表3 豊川鉄道の収入内訳と乗客人員の推移(単位,円)

年度	客車収入	貨車収入	当期利益金	旅客人員(人)
1917年上	71,810	29,717	94,044	556,988
1917年下	90,204	34,430	66,824	680,492
1918年上	90,641	51,453	63,574	648,514
1918年下	116,242	51,772	64,135	774,970
1919年上	117,019	56,130	66,066	790,570
1919年下	158,663	63,307	172,005	967,322
1920年上	155,844	55,127	113,292	844,713
1920年下	164,357	65,590	152,873	871,475
1921年上	155,625	74,341	155,805	847,868
1921年下	179,053	81,606	175,849	958,982
1922年上	171,430	85,179	183,627	924,266
1922年下	181,861	77,690	201,264	956,734
1923年上	183,939	79,638	178,796	996,388
1923年下	200,423	88,500	228,185	1,047,262
1924年上	183,928	85,845	184,088	1,005,549
1924年下	193,675	91,031	207,298	1,026,792
1925年上	188,469	88,983	190,759	1,051,190
1925年下	222,388	100,692	204,273	1,260,545
1926年上	229,802	97,460	206,871	1,559,475
1926年下	225,952	102,341	179,454	1,513,018
1927年上	226,468	97,235	177,599	1,535,362
1927年下	227,879	86,748	146,945	1,519,347
1928年上	249,034	75,791	152,232	1,643,574
1928年下	235,915	84,223	160,899	1,539,519
1929年上	240,034	71,079	146,183	1,609,492
1929年下	244,997	67,045	146,246	1,651,966
1930年上	269,129	45,619	149,998	1,874,789
1930年下	183,125	44,242	98,245	1,238,174
1931年上	187,535	40,064	95,226	1,305,490
1931年下	192,933	44,953	82,746	1,255,128
1932年上	166,684	38,257	87,430	1,121,399
1932年下	185,719	52,819	75,047	1,250,971
1933年上	181,656	59,712	77,570	1,231,127
1933年下	190,373	58,617	54,292	1,291,536
1934年上	183,030	50,079	57,049	1,245,494
1934年下	197,769	54,554	59,958	1,314,666
1935年上	179,883	47,574	54,746	1,229,248
1935年下	193,955	51,011	欠損137,752	1,278,950
1936年上	196,481	52,815	63,326	1,292,370
1936年下	202,280	54,102	64,257	1,316,847
1937年上	237,587	53,444	78,793	1,514,942
1937年下	229,097	55,272	77,426	1,412,961

出所：豊川鉄道株式会社『営業報告書』。

\*円未満は切り捨てて処理した。

専務取締役の倉田藤四郎と愛知銀行の渡邊義郎を除けば、東京海上保険株式会社取締役末延道成が取締役会長に就いているように、東京や関西の資本であり、全国的な資本の投資会社となっていることが際立った特徴となっている。1907（明治 40）年に設立された豊田式織機株式会社が、豊田佐吉の織機開発にビジネスチャンスを見た、谷口房蔵（大阪合同紡績創業、谷口商店）、岩下清周（北浜銀行役員、後、箕面有馬電気軌道社長）など関西の資本によって担われていた<sup>(8)</sup>こととともに愛知県内の企業としては異彩を放つものとなっている。

豊川鉄道は、第一次大戦期以降に収入を大きく増加させているが（表 1、表 3）、特に、馬越恭平が取締役に就任する 1919（大正 8）年以降、「客車収入」などの伸びが顕著となっている。その背景には、大戦景気それ自体の影響とともに豊川鉄道における積極経営があった。それは、豊橋周辺地域の鉄道網を整備すべく新たな鉄道会社を設立したことであり、そして豊川鉄道における路線電化の推進であった。

1921（大正 10）年 9 月に設立された鳳来寺鉄道株式会社は、本社が豊川鉄道本社内におかれた様に、豊川鉄道の完全な投資会社であった。

そのことは、鳳来寺鉄道の経営陣を見ることで一層明らかとなろう（表 4）。豊川鉄道株式会社専務取締役倉田藤四郎が飛び抜けた株式所有を示していること、そして豊川鉄道による「鳳来寺鉄道株式会社株券六千株引受」や<sup>(9)</sup>、「鳳来寺鉄道株式会社ニ於テ募集シタル社債金五十万円（年七朱）ヲ引受」（1926 年）<sup>(10)</sup>等のように、豊川鉄道が鳳来寺鉄道の株券並びに同社債券を所有していることにその一端が知られる。当初、鳳来寺鉄道の現業員も豊川鉄道からの派遣によっていた<sup>(11)</sup>。

同社経営陣は大橋正太郎以下、愛知県内の資本を動員することで、豊川鉄道の終点長篠駅から鳳来峡方面の三河川合駅へと鉄道路線を拡張したのであった。

更に、長篠駅から北設楽郡方面へと鉄道路線を拡張するのが田口鉄道であった。田口鉄道は、1925（大正 14）年、北設楽郡段戸山の御料林から材木の切り出しを目的として、経費のうち「二百万円は地もとで負担し残る百万円は宮内省から補助として仰ぐこと」を予定して、計画されたものであった<sup>(12)</sup>。1926（大正 15 年）11 月に田口鉄道の敷設は認可され<sup>(13)</sup>、1927（昭和 2）年 11 月の創立総会を経て着工された<sup>(14)</sup>。全線

表 4 鳳来寺鉄道の経営陣（大正15年）

役職名	氏名	所有株数	付記
取締役社長	大橋正太郎	1,600	愛知・㈱大野銀行頭取
常務取締役	倉田藤四郎	5,900	豊川鉄道(株)専務取締役
取 締 役	加藤庄治郎	2,225	愛知
同	望月喜平治	300	愛知
同	金田安二郎	100	愛知・三輪村長（大正 9 年）
同	矢部 和作	100	静岡・浦川村長（大正12年）
同	佐々木茂八	114	愛知・㈱大野銀行監査役
監 査 役	中島 喜助	300	愛知・㈱大野銀行専務取締役
同	丸山喜兵衛	200	愛知

出所：『大正十五年上半期営業報告書』。

付記は『愛知県会社総覧』『佐久間町史(下)』などによる。

両大戦間期における豊川鉄道の経営多角化と観光開発

表5 田口鉄道の経営陣（1930年）

役職名	氏名	所有株数	付記
取締役社長	倉田藤四郎	15,000	豊川鉄道(株)専務取締役
専務取締役	立元 祐方	100	宮内省
取締役	関谷 守男	580	愛知
同	原田 真一	350	愛知・(株)東豊銀行取締役
同	今泉 米作	324	愛知
同	平松 雅夫	469	愛知
同	伊藤 新	115	愛知
監査役	池田仙一郎	450	愛知・(株)三河銀行取締役
同	大橋 清孝	400	愛知
同	黒谷 三郎	156	愛知

出所：『田口鉄道株式会社 昭和四年度後半期営業報告書』。

付記は『愛知県会社総覧』などによる。

開通は、1932（昭和7）年であった。同社の経営陣について見れば、専務取締役を除いて、全員が愛知県内の資本であった（表5）。もっとも、当然のことながら株主としては、「宮内省内蔵頭」が25,000株と圧倒的であったか<sup>(15)</sup>。

三信鉄道は、豊川鉄道が単独で設立したものではないが、経営陣の取締役社長と常務取締役を占めていることからすれば（表6）、「名実共に豊川鉄道の傘下であった」と言えよう<sup>(16)</sup>。鉄道敷設計画は、1925（大正14）年、大同電力250

表6 三信鉄道の経営陣（1929年）

役職名	氏名	付記
取締役社長	末延 道成	豊川鉄道(株)会長
取締役副社長	渡邊 嘉一	工学博士、伊那電鉄(株)社長
常務取締役	伊原五郎兵衛	伊那電鉄(株)専務
同	倉田藤四郎	豊川鉄道(株)専務取締役
取締役	村瀬 末一	矢作水力(株)取締役
同	山形 要助	工学博士
同	古島 安二	
同	畠山 好信	
同	大橋正太郎	(株)大野銀行頭取
同	神野 三郎	神野同族・三河製糸(株)取締役
同	平野桑四郎	
同	今西 卓	渥美電鉄(株)専務取締役
監査役	田高喜太郎	
同	野原文四郎	
同	吉川 亮夫	
同	遠山 林景	

出所：『三信鉄道株式会社 第四期営業報告書』

付記は『愛知県会社総覧』などによる。

万円、東邦電力 250 万円、豊川鉄道 125 万円、鳳来寺鉄道 25 万円、愛知電鉄 50 万円、長野県飯田町 30 万円、豊橋市 50 万円、沿道関係者 20 万円」の合計「一千万円経費」で立てられたという<sup>(17)</sup>。飯田・豊橋という関係町村をふくむ鉄道・電力業関係者によって企図されたのである。最終的には、1927(昭和2)年11月、伊那電鉄、豊川鉄道、そして鳳来寺鉄道の三鉄道会社と、東邦電力、天竜川電力の二電力会社による共同経営として、伊那電鉄の終点に位置する天龍峡と鳳来寺鉄道の終点附近に至る連絡線を建設すべく三信鉄道株式会社が設立され、12月に創立総会がひらかれている。発起会社は東邦電力であった<sup>(18)</sup>。三信鉄道は、1929(昭和4)年10月に着工され<sup>(19)</sup>、1932(昭和7)年、第一期工事の天龍峡と門島の間、三河川合と三信三輪の間がそれぞれ竣工し運転を開始した。紆余曲折を経て、ようやく1937(昭和12)年に全通している<sup>(20)</sup>。

以上の経緯をたどることによって、豊川鉄道が、同社定款に、「五、地方鉄道事業ニ対シ出資ヲ為事」(昭和2年度上半期)を追加したことに見られる様に、同社は、鉄道事業を基盤とする地方財閥的な企業形成を遂げつつあった。それは、倉田藤四郎を経営の実質的の掌握者とするかなり一元的な企業集団であった。

その企業集団の中心をなす豊川鉄道は、第一次大戦期に、路線の電化を推進し、併せて経営多角化を推進する。

まず、豊川鉄道の全線が電化され電車が運転されるのは1925(大正14)年7月であった<sup>(21)</sup>。それによって集客は大幅に増加する。1925(大正14)年8月には、はやくも「乗客は満員の盛況を呈しつつ」あった<sup>(22)</sup>。それは、豊川鉄道だけでなく、鳳来寺鉄道線の電化でもあったことから、両鉄道会社の7月28日から8月2日ま

での乗降客は8,882人、運賃収入は2,643円という「驚異的な数字を示」すことになった<sup>(23)</sup>。

更に、豊川鉄道は、第一次大戦後、以下で見るように経営多角化を推し進める。そのため、昭和2年度上半期に、豊川鉄道は、「一、自動車ニ依ル一般運輸 二、商法ニ依ル一般倉庫業 三、電力ノ供給 四、遊園場又ハ娯楽機関ノ経営」という様に定款を追加する<sup>(24)</sup>。「遊園場又ハ娯楽機関ノ経営」という定款が目目される点であろう。実際、以下で見るように、長山遊園地という施設経営に乗り出すのであった。

鳳来寺鉄道も同様に定款を変更する。同社は、1927(昭和2)年9月の臨時株主総会で定款を改正し、「事業ノ兼営」の項目として「旅館」を追加している。まず、鳳来寺鉄道の経営多角化が先行する。

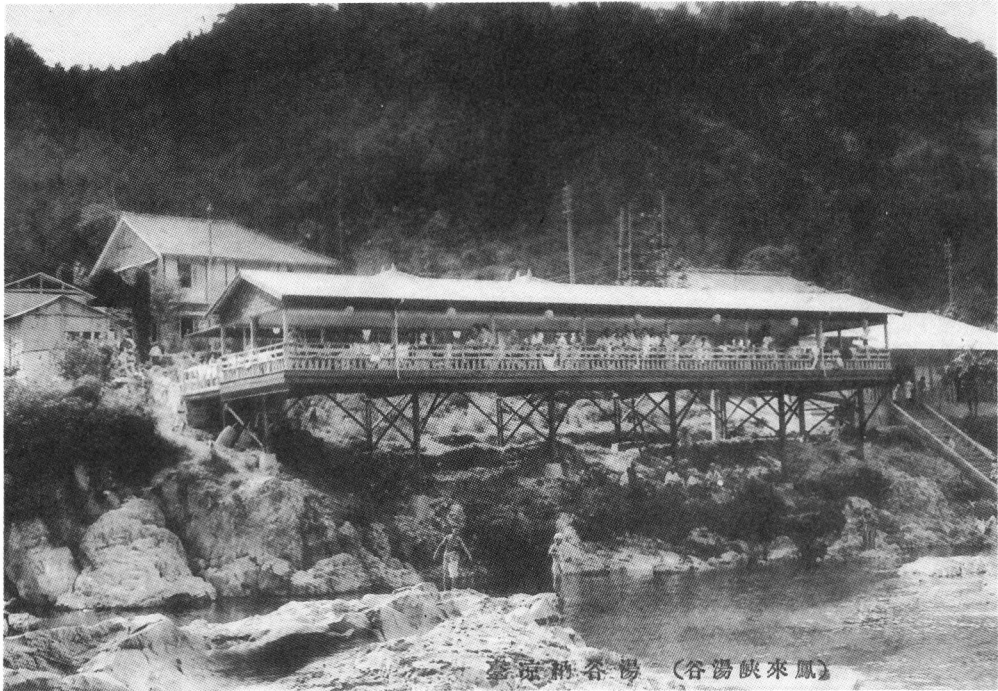
### 三、鳳来寺鉄道と湯谷温泉

鳳来寺鉄道は、1923(大正12)年2月、長篠一三河川合間を開業する。開通後、対応して豊川鉄道は、吉田一三河川合間に直通運転を実施した<sup>(25)</sup>。開通直後の豊川、鳳来寺両鉄道株式会社全線の各駅における7月中の乗車人員は、豊川鉄道が15,995人で、鳳来寺鉄道が9,858人であった<sup>(26)</sup>。鳳来寺鉄道全線における8月中の乗車人員は13,460人にものぼった<sup>(27)</sup>。豊川鉄道にあつては「鳳来寺鉄道開通ニ依リ人員運賃共増加」したのであり、豊川鉄道としては空前の利益金を計上したのであった<sup>(28)</sup>。表7によれば、豊川鉄道の乗客数は、鳳来寺鉄道の開通以後、特に吉田駅の乗客運賃収入が急増している。また、「当期利益金」も高水準を維持しており、1923年下期は空前の利益計上となった(表3)。豊川鉄道による鳳来寺鉄道敷設の目論見通り、早くも、豊橋方面からの乗客が増加したことに

表7 豊川・鳳来寺鉄道各駅の乗客運賃収入の推移(単位, 円)

主要駅/年度	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924
吉田	59,472	92,580	107,816	110,444	114,671	124,117	123,749
豊川	46,012	34,829	38,468	37,705	38,161	43,986	42,248
新城市	16,829	23,152	27,446	26,861	28,494	32,340	30,963
長篠	21,357	26,298	31,519	31,082	31,652	21,385	18,652
長篠					783	2,178	1,571
三河大野					1,412	14,980	7,402
三河川合					2,238	23,648	14,715
主要駅/年度	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931
吉田	136,974	141,181	136,548	149,377	157,175	147,461	124,387
豊川	45,484	58,195	58,744	62,937	64,082	62,609	46,705
新城市	32,434	33,941	35,221	36,986	35,826	33,703	31,841
長篠	20,098	20,621	21,100	25,951	16,489	9,101	7,643
長篠	1,574	1,986	2,118	2,042	1,787	1,402	1,017
三河大野	8,436	9,099	8,603	8,582	8,067	6,497	5,633
三河川合	16,515	18,061	17,912	17,699	19,552	17,534	13,422
主要駅/年度	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938
吉田	117,241	126,536	128,908	126,050	135,001	160,635	167,051
豊川	43,887	44,234	45,885	45,012	47,183	51,317	55,005
新城市	29,658	32,486	33,142	31,323	31,700	32,569	35,219
長篠					6,780	8,539	8,958
長篠	884	985	974		935	1,067	1,204
鳳来寺口	2,330	2,303	2,287	2,564	2,648	2,816	3,250
三河大野	4,971	4,917	5,041	5,125	5,377	5,654	6,923
三河川合	12,010	12,496	3,842	3,253	3,116	3,995	4,630

出所：『愛知県統計書』。



なる。観光地たる鳳来寺山，鳳来峡への観光客が増加したものと思われる。

この急増の背景には，鳳来寺鉄道がその開通にともなって湯谷駅における宿泊施設と温泉を開設したことがあった。鳳来寺鉄道は，1923(大正12)年2月に，湯谷駅でホテルの建設工事をすすめる。<sup>(29)</sup>そして，湯谷駅のホテルには「効能顕著なる温泉」が併設されていた<sup>(30)</sup>。

湯谷駅での鳳来寺鉄道によるホテルと温泉の経営に対応して，1924(大正13)年7月には，湯元館，名号屋がそれぞれ旅館として営業を開始する<sup>(31)</sup>。「古来鳳来泉として有名なる霊泉」が「鳳来寺鉄道の復活経営して浴客に便ずる」ことで，新たに温泉地として形成されたのであった<sup>(32)</sup>。

更に，鳳来寺鉄道は，集客数の増加に対応して，1925(大正14)年には湯谷駅のホテルの関係施設を拡充する。それは，次の通りであった。

「湯谷温泉の声価は漸く世間に認められ，

年々清遊の客が増加する盛況なので，現在，ホテルの設備では物足らなくなった。そこで鳳来寺鉄道会社では，このホテルに離れ客室の増築と浴場の改造，無料休憩所などを設ける」<sup>(33)</sup>。

翌1926(大正15)年に完成する「納涼台」と「浴場」がそれであった。上の写真が納涼台のものであり，103ページの写真が湯谷ホテルの「本館及び離れ座敷」と「浴場」であり(左から，湯谷ホテル，離れ，そして右端が浴場の建物)，そして，104ページの写真が湯谷ホテルの全景である<sup>(34)</sup>。

更に，割引運賃を実施したことで湯谷温泉は大変な人出となったようである。つまり，

「豊川鳳来寺鉄道では，湯谷納涼台開きのため，去る〔7月〕26日より29日まで特種団体の大割引をしたので，乗車申込殺到し，限りある定員に応じ切れず，謝絶したのも少なくない」<sup>(35)</sup>。





から集ふ粹人のために豊鉄の運賃大割引  
〔によって〕…遠く東京、名古屋方面から  
集ふ粹人の心耳を洗っている…東三自動車  
会社と連絡して〔5月〕18日から8月末日  
迄…破格の運賃大割引を断行し…豊橋に帰  
る臨時電車を運転するという」<sup>〔41〕</sup>。

「鳴き初めた鳳来寺の仏法僧／毎夜7時頃か  
ら鳴きだす／今が絶好の聴きどころ／…昼  
間は新緑の風景を鑑賞するも〔よし〕…〔5  
月〕17日に限り…臨時電車を運転し…電車  
賃を4割引になす由…」<sup>〔42〕</sup>。

併せて、鳳来寺山や豊川稲荷における各種行  
事の機会を捉えて、やはり割引運賃や特急電車  
の運行によって集客をはかる。

「鳳来寺、田口鉄道では幾十万の豊川稲荷落  
慶開帳参詣客に汎く三河の名勝鳳来寺山を  
紹介すべく、豊橋より鳳来寺往復乗車賃金  
90銭、豊川より同70銭という破格の大割  
引をなすと共に…特急電車と…鳳来寺直行  
電車を運転〔する〕…」<sup>〔43〕</sup>。

「鳳来寺山白岩大龍王大祭／来る〔4月〕15、  
16、17日／電車賃は3割引き」<sup>〔44〕</sup>。

更に、湯谷温泉として新たに行事を復活させ  
る。

「〔1930年〕鳳鉄沿線湯谷に新高野を建設／

〔3月〕18日に御分身奉迎／…湯谷の郷は  
周知の如く弘法大師が…旧跡であるという  
ので…鳳来寺鉄道ではこの日一般参拝者に  
弘法大師指示の霊泉湯へ入浴なさしめる準  
備をした。尚、参拝者には甘酒其他の接待  
がある。さぞ賑わうであろう」<sup>〔45〕</sup>。

「〔1932年〕来る〔11月〕12、13の両日／三  
河特有の花祭／久し振りで湯谷で執行／…  
神楽、田楽等と共に太古の神代から行われ  
たもので…この附近としては珍しい祭り  
で、参拝者に対しては豊川、鳳来寺、田口  
の鉄道各駅から電車賃の大割引あり、空前  
の賑わいを呈するであろう…」<sup>〔46〕</sup>。

鳳来峽・湯谷については、夏の蛍狩、秋の紅葉、  
冬の雪見<sup>〔47〕</sup>という自然の活用による遊覧・

観光も勿論ではあるが、基本的には、鳳来寺鉄道経営の湯谷ホテル、納涼台、そして温泉に決定的に依存したものであったといえよう。そして、そこでは「旅館と料理の湯谷ホテル」<sup>(48)</sup>と銘打っているように、納涼台によった集客路線であり、その集客も豊橋方面からの日帰り客が中心となっていた<sup>(49)</sup>。したがって、冬季における集客は、全国の温泉地と同様に克服しがたい課題となっていた<sup>(50)</sup>。

いずれにしても、湯谷温泉全体としての収容規模は、湯谷ホテル、80人、湯元館、50人、鳳陽館、40人、名号屋、40人であった<sup>(51)</sup>。湯谷温泉への集客がどの程度であったかを明らかにすることはできないが、湯谷温泉が豊橋近郊に位置するにもかかわらず、戦前における湯谷温泉の位置は次のようなものであった。

「鳳来寺より約4kmにして豊川の上流鳳来峽に達することができる。ここは奇巖連立其の間を縫うて流れる清流岩に碎けてしぶきの飛ぶ様は、見るからに涼見百パーセントの県下一の峽谷美即ちここが有名な鳳来峽である。／付近一帯は温泉湧出し、河岸には温泉旅館立並び県下唯一の渓谷温泉にして、深緑や紅葉を求めてここに集まるハイカーの一大慰安場である」<sup>(52)</sup>。

湯谷温泉が、上で見た様な推移をたどったのは、豊川鉄道が、豊橋により近接したところに長山遊園地を新たに設立し、その拡充にまい進したことにもよっていた。

#### 四、豊川鉄道と長山遊園地

鳳来寺鉄道による湯谷温泉(鳳液泉)の観光開発に力を得て、豊川鉄道は沿線での集客戦略へとすすむ。

まず、1927(昭和2)年11月、豊川鉄道は豊

川町「桜の馬場」に「経費30万円を投じて」「大野球場」を建設する<sup>(53)</sup>。それは、「運動競技ノ奨励ト共ニ旅客誘致ノ目的」からであり、「面積一万五千坪ノグラウンド」として、1928(昭和3)年3月に完成する<sup>(54)</sup>。あわせて、「豊川グラウンドニ隣接シ約六百人ヲ収容スベキ二面ノ庭球場」を新設している<sup>(55)</sup>。その効果は、昭和3年度上半期の豊川鉄道が「旅客ノ稍多カリシ」ことの背景の一つとして「豊川グラウンド野球観戦客」によることをあげていることから知られる<sup>(56)</sup>。

しかし、1930(昭和5)年後半には「繭糸木材ノ大暴落ハ極度ニ其ノ購買力ヲ縮小シメメニ」豊川鉄道は「未曾有ノ不成績」となったことは(表3の「客車収入」の落ちこみの激しさを見よ)<sup>(57)</sup>、新たな経営多角化を必至なものとした。そのため「頽勢挽回ノ積極的方策トシテ」長山遊園地の設立を企図する<sup>(58)</sup>。1931(昭和6)年4月に「長山駅下の大遊園地計画」が推し進められる<sup>(59)</sup>。もともと、豊川鉄道は、1918(大正7)年に長山公園を開設しており、つつじの名所として有名であったが、あらたに、その「長山公園を拡張し、少年少女の遊戯機関を設けると同時に、自然の佳勝に配する樹木娯楽設備の遺憾なきを期し、四季を通じて、公衆の歓楽場たらしむべく」設立しようとしたものであった<sup>(60)</sup>。

1931(昭和6)年7月に開園した長山遊園地は次のようなものであった。

「風光絶佳ノ長山躑躅園及其ノ附近ノ土地一万七千坪ヲ賃借シテ長山遊園地ヲ新設シ…施設シタル重ナル設備ハ百五十米トラック、休憩館及食堂、水禽舎、猿舎、展望台、花壇、散策林園、児童遊技場等ニシテ…」<sup>(61)</sup>。

宝塚新温泉や花巻温泉を想起させる施設配置で

あろう。後には、「ラジュウム温泉」(1932年設立)、「割烹」(1933年設立)、そして「長山ホテル」(1933年設立)まで完備するに至る<sup>(62)</sup>。とすれば、豊橋市に近いという長山遊園地の優位性は決定的なものであった。

まず、長山遊園地における「自然の佳勝」の確保のために次のことが行われた。

「本期間中ニ施設シタル主ナル設備ハ蔬菜温室六十坪、花卉温室二十坪、花壇三百坪、温床十箇、四阿〔あずまや〕三棟、作業場、肥料舎各一棟及女神像等ナリ」<sup>(63)</sup>。

このような長山遊園地の「自然の佳勝」にあわせて、割引運賃の実施と臨時電車の運行によって、集客数の確保をはかる。次のようにである。

「豊川行電車を長山まで延長運転／初午に豊鉄相当込み／春しのぶ長山遊園地に行楽を兼ねて賑わうであろう」<sup>(64)</sup>。

「今真盛りな／長山のつつじ／〔5月〕15日にボートレース／豊川鉄道の割引運転／…当日長山行往復電車賃の割引をなす事にした」<sup>(65)</sup>。

「長山の蛭狩り／去〔6月〕12日決行の筈であった蛭狩を25日盛大に行うことになった。…往路指定電車蛭狩乗車客に限り電車賃半額の便を計る…臨時電車増発…」<sup>(66)</sup>。

「豊鉄沿線／桜花満開／電車割引で賑わう／…長山遊園地では〔4月〕9日優秀乳児表彰会と人気あるサービス写真撮影デーの催しがあり、賑わった…」<sup>(67)</sup>。

各種イベントが組み合わされていたことが知られる。

豊川鉄道は、長山遊園地において各種イベントを開催し、運賃割引を実施することで集客をはかることもあった。それは次の通りであった。

「愈々今晚〔9月6日〕／長山の盆踊り／豊鉄

電車割引／…当日一般長山行電車賃は2割引で臨時電車運転の特別サービスを以て乗客の便利を図る事にした」<sup>(68)</sup>。

「長山のお芝居／〔9月〕26日から27日にかけて／…当日長山遊園地行電車賃は例に依り割引の便がある…」<sup>(69)</sup>。

「油が乗った長山花火大会〔7月23日〕／…なお豊川鉄道では各駅長山間往復賃金4割引を以て運転し臨時電車…運転…」<sup>(70)</sup>。

「盛況だった長山煙火大会／電車は各駅毎に満員／…電車は臨時を發し毎電車毎満員の盛況で遊園地内は満員立錫の余地なく…」<sup>(71)</sup>。

「長山の宝探し／電車賃4割引／…東海朝日の野次名所地訪問競争に因んで山の様な景品のもとに盛大な宝捜しを催す」<sup>(72)</sup>。

更に、「少年少女向け」には次のように細かに設定していた。つまり、「長山遊園地の催し物」として、4月には、16日、「花まつり、サービス写真撮影デー、優秀乳児表彰会」、18日、「東三弓道大会」(大弓場の新設は1933年)、29日、「市内小学校対抗リレー大会」、30日、「東三学童写生大会(予定)、拳闘大会」、5月には、7日、「東三颯揚げ大会」等など<sup>(73)</sup>。

表7によって、豊川鉄道の「乗客運賃収入」の推移をみれば、特に「吉田駅」のそれは、1930年の落ち込みを回復すべく長山遊園地の開設につきすんだとはいえ、その後は、結局、1920年代の規模に回復しえないまま推移したのであった。表3の「当期利益金」の推移をみても、減少の一途をたどっており、1935年下期には、欠損を計上するにいたっている。「従業員殆ど全部ノ同盟罷業」が「一週間ニ亘」ったこともさりながら、「鉄道省」の「検察官」によって「十数年来ノ会計諸帳表類ヲ精査セラレタル結果」「不良財産」を「償却」せざるをえなかったため

あった<sup>(74)</sup>。倉田藤四郎による積極経営もここに一頓挫したのであった。ただし、「当期利益金」の低落程には、「乗客運賃収入」が大きく落ち込むことなく、安定した推移を示していることは、同社の『営業報告書』が語るように豊川鉄道による長山遊園地経営の効果と見ることができよう。

しかし、戦時体制は、豊川鉄道の経営多角化を大きく制約することとなる。以上の、長山遊園地も、戦時下、次のような推移をたどる。

「国策に則って食糧増産に転用することになり、農耕隊が駐屯して再び開墾され、甘藷・馬鈴薯の植え付けの圃場となり、自然廃止の運命をたどった。土地は終戦を迎えて豊川鉄道との二十年契約期間も解消し個人に還付され、この地方で人出最高のにぎわいだった長山遊園地も敗戦と共に完全に姿を消してしまった」<sup>(75)</sup>。

## 五、おわりに

### －鉄道網の整備と観光開発－

豊川鉄道は、鳳来寺鉄道、田口鉄道、そして三信鉄道の設立を主導し、豊橋市周辺地域の観光開発を推進することで、乗客の確保をはかったのであったが、その過程は、豊川鉄道の思惑を超えて、豊橋商工会議所などによる周辺地域の観光地形成と集客をめざす、あらたな動きを生み出した。豊橋観光協会の設立と全国的な宣伝活動への着手がそれであった。つまり、三信鉄道の開通によって「鳳来峡、天竜峡の探勝に非常な便利となり中部日本第一の遊覧地帯となり得べき可能性」に着目することとなり<sup>(76)</sup>、「遊客誘致」<sup>(77)</sup>を目的として、豊橋商工会議所と豊橋市が中心となって、1934（昭和9）年に豊橋観光協会は設立される<sup>(78)</sup>。

こうした動向は、観光をめぐる全国的な競争の一環をなすものであり、戦時体制によって、その終息をよぎなくされるとはいえ、一種の観光ブームを支える地域的な取り組みのひとつであったと言えよう。以下の各種観光博覧会の開催を見られたし（以下、名称、会場、会期、主催の順である）。

「産業と観光の大博覧会、金沢市、自昭和7年4月12日至同6月5日、金沢市」<sup>(79)</sup>。

「市制35周年記念観光産業博覧会、奈良市、自昭和8年3月20日至同5月15日、奈良博覧会協会」<sup>(80)</sup>。

「国際産業観光博覧会、長崎市、自昭和9年3月25日至同5月8日、長崎市」<sup>(81)</sup>。

「全国花の名勝地と花見用品展覧会、奈良市・奈良県商品陳列所、自昭和9年4月1日至同4月15日、奈良県商品陳列所・奈良県共励館」<sup>(82)</sup>。

「楠公六百年記念観光博覧会、湊川公園、自昭和10年4月11日至同5月30日、神戸博覧会協会」<sup>(83)</sup>。

「全国観光と土産品展覧会、石川県商品陳列所、自昭和10年4月10日至同4月29日、石川県商品陳列所」<sup>(84)</sup>。

「伊賀文化産業城落成記念全国博覧会、三重県上野町、自昭和10年10月12日至同11月10日、三重県上野町」<sup>(85)</sup>。

「国際温泉観光大博覧会、別府市、自昭和12年3月25日至同5月13日、別府市」<sup>(86)</sup>。

「市政50周年記念全日本産業観光甲府大博覧会、甲府市、自昭和13年3月25日至同5月13日、甲府市」<sup>(87)</sup>。

「観光と土産品全国納涼展覧会、富山市商工奨励館、自昭和12年8月4日至同8月13日、富山出品協会」<sup>(88)</sup>。

以上の限りでも、各地域がいかに観光開発に

力を入れていたかが知られよう。いずれにしても、こうした動向は、戦時下、「観光報国」として、一時、続くとはいえ、戦時体制によって、その終息を余儀なくされるのであった。

## 注

- (1) 小川功「我国における観光・遊園施設の発達と私鉄多角経営の端著」『鉄道史学』第13号、1994年参照。
- (2) さしあたり、中村青志「小林一三と都市型第三次産業の発展」宇田川勝・中村青志編『マテリアル日本経営史』有斐閣、1999年参照。あわせて、拙論「戦前の花巻温泉」富士大学地域経済文化研究所『研究年報』第5号を参照。
- (3) 『四十年の歩み』財団法人日本交通公社、1952年、28ページ。
- (4) 『五十年史』財団法人日本交通公社、1962年、131ページ。
- (5) 『愛知県会社総覧 昭和六年版』名古屋毎日新聞社。
- (6) 『豊橋商工会議所五十年史』、前掲『愛知県会社総覧 昭和六年版』。
- (7) 前掲『愛知県会社総覧』。設立当初の豊川鉄道については、『明治39年第3版帝国鉄道要鑑』鉄道時報局発行（野田正穂ほか『明治期鉄道史資料 補巻(2)』日本経済評論社、1981年）を参照。
- (8) 『創立三十周年記念誌 豊田式織機株式会社』1936年。
- (9) 『豊川鉄道 大正九年度上半期営業報告書』。
- (10) 『豊川鉄道 大正十四年度下半期営業報告書』豊川鉄道は、1900(明治33)年に、すでに、「大海停車場ヨリ三河国三輪村大字川合ニ至ル鉄道延長敷設ヲ出願」している（『明治期鉄道史資料第Ⅱ期<第2集>第10巻』日本経済評論社、1988年）。自社線の延長計画から別会社による敷設は、資金調達問題にあった。株主が同時に経営者であることが大勢であった時代の資金調達は、別会社の設立を不可避とした(岡崎哲二「戦時計画経済と企業」東京大学社会科学研究所編『現代日本社会4 歴史的前提』東京大学出

版会、1991年など参照)。そのことは、株主構成からも知られる。

- (11) 『豊橋新報』大正12年2月1日、豊橋市中央図書館所蔵。
- (12) 『豊橋新報』大正14年8月18日。
- (13) 『豊橋新報』大正15年11月13日。
- (14) 『豊橋新報』昭和2年11月8日。
- (15) 『田口鉄道 昭和四年度後半期営業報告書』。
- (16) 前掲『豊橋商工会議所五十年史』1068ページ。
- (17) 『豊橋新報』大正14年10月13日。
- (18) 『豊橋新報』昭和2年7月21日。
- (19) 『豊橋新報』昭和4年10月12日。
- (20) 前掲『豊橋商工会議所五十年史』。以上の、各鉄道会社の事情については『鳳来町誌田口鉄道史編』1996年に詳しい。三信鉄道については、『佐久間町史(下)』1982年、『泰阜村誌(下)』1984年を参照。
- (21) 前掲『豊橋商工会議所五十年史』。
- (22) 『豊橋新報』大正14年8月2日。
- (23) 『豊橋新報』大正14年8月4日。
- (24) 豊川鉄道株式会社『昭和二年度上半期営業報告書』。
- (25) 『豊橋新報』大正12年2月1日。
- (26) 『豊橋新報』大正12年8月18日。
- (27) 『豊橋新報』大正12年9月22日。
- (28) 『豊川鉄道 大正十二年度上半期営業報告書』。
- (29) 『豊橋新報』大正12年2月4日。
- (30) 『豊橋新報』大正12年7月4日。したがって、大正12年頃には、「鳳来泉」(湯谷温泉)は「自然の大公園」で「此処に貸間を設け旅客をして心行くまで享樂せしむる便がある」と謳われていた（『豊川・鳳来寺鉄道沿線名所図会 大正12年』名鉄資料館所蔵）。
- (31) 『長篠村誌』長篠郷土研究会、1958年。
- (32) 生田硯川『鳳来峽之山水』1923年、2ページ（湯谷観光ホテル泉山閣代表取締役片桐幸信氏提供資料）。
- (33) 『豊橋新報』大正14年7月5日。
- (34) 湯谷観光ホテル泉山閣代表取締役片桐幸信氏からの聞き取り。
- (35) 『豊橋新報』大正15年7月29日。
- (36) 『豊橋新報』昭和4年6月8日。

- (37) 『豊橋新報』昭和7年7月21日。
- (38) 『豊橋新報』昭和8年7月31日。
- (39) 『豊橋新報』昭和8年11月18日。
- (40) 乙部静夫編『東三河の天然記念物』三河郷土叢書刊行会、1936年。
- (41) 『豊橋新報』昭和3年5月18日。
- (42) 『豊橋新報』昭和6年5月15日。
- (43) 『豊橋新報』昭和5年3月29日。
- (44) 『豊橋新報』昭和6年4月6日。
- (45) 『豊橋新報』昭和5年3月15日。
- (46) 『豊橋新報』昭和7年11月9日。
- (47) 「愛電沿線四季の行楽御案内」『愛知電鉄 電車時刻表 昭和2年』名鉄資料館所蔵。
- (48) 『三河の仙境 鳳来峽御案内 愛知電鉄運輸課』名鉄資料館所蔵。
- (49) 湯谷観光ホテル山閣代表取締役片桐幸信氏からの聞き取りによる。そこでの集客を増進すべく、ついには、豊川鉄道は、納涼や観月のための専用お座敷列車を運転するに至る。つまり、吉田駅から、槇原駅に至り、後、湯谷温泉場で1時間停車し、吉田駅にもどるという、日帰りコースであった(『豊橋新報』昭和10年7月6日)。
- (50) 山中忠雄編纂『温泉大鑑』社団法人日本温泉協会、1935年、540ページ以下の「主要温泉場入浴客数」参照。
- (51) 『沿線御案内 豊川 鳳来寺 田口鉄道株式会社』名鉄資料館所蔵、なお、「部落別世帯人口、湯谷 大正5年、90人、昭和25年、152人」となっている。(『長篠村誌』1958年)。
- (52) 『産業と観光』株式会社日本電報通信社、1937年、131ページ。湯谷温泉は、戦時下、「銃後国民の」「体力の確保錬成」のための「徒歩錬成の旅」コースの一つとして設定された「鳳来寺から鳳来峽へ」「鳳来寺山―湯谷へ」の通過点となった(『心身錬成 山野跋涉の某一名古屋中心』社団法人東亜旅行社、1942年)。そうした形で、温泉観光は継続した。
- (53) 『豊橋新報』昭和2年11月26日。
- (54) 豊川鉄道株式会社『昭和二年度下半期営業報告書』。
- (55) 豊川鉄道株式会社『昭和三年度上半期営業報告書』。
- (56) 同上。
- (57) 豊川鉄道株式会社『昭和五年度下半期営業報告書』
- (58) 豊川鉄道株式会社『昭和六年度下半期営業報告書』。
- (59) 『豊橋新報』昭和6年4月22日。
- (60) 『豊橋新報』昭和6年7月16日。
- (61) 豊川鉄道株式会社『昭和六年度上半期営業報告書』。
- (62) 『豊川鉄道 営業報告書』、『中部日本縦貫 豊川鳳来寺田口三信伊那 鉄道鳥瞰図』1935年、名鉄資料館所蔵。
- (63) 豊川鉄道株式会社『昭和六年度下半期営業報告書』。
- (64) 『豊橋新報』昭和7年3月10日。
- (65) 『豊橋新報』昭和7年5月12日。
- (66) 『豊橋新報』昭和7年6月23日。
- (67) 『豊橋新報』昭和8年4月10日。
- (68) 『豊橋新報』昭和6年9月6日。
- (69) 『豊橋新報』昭和6年9月26日。
- (70) 『豊橋新報』昭和7年7月20日。
- (71) 『豊橋新報』昭和7年7月25日。
- (72) 『豊橋新報』昭和7年8月7日。
- (73) 『豊橋新報』昭和8年4月12日。
- (74) 『豊川鉄道 昭和十年度下半期営業報告書』。
- (75) 『一宮町誌』愛知県宝飯郡一宮町、1976年、712ページ。
- (76) 『豊橋新報』昭和8年6月8日。
- (77) 『豊橋新報』昭和8年12月21日。
- (78) 『豊橋新報』昭和9年1月5日。
- (79) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所報告』昭和6年第4号。
- (80) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所報告』昭和7年第4号。
- (81) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和8年第3号。
- (82) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和9年第3号。
- (83) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和10年第2号。
- (84) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和10年第3号。

- (85) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和 10 年第 5 号。
- (86) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和 11 年第 7 号。
- (87) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和 11 年第 12 号。
- (88) 「各地博覧会案内」『岡崎商工会議所月報』昭和 12 年第 7 号。

〔付記〕

本稿は 2001 年度名古屋学院大学研究奨励金による成果である。資料収集などでお世話になった名鉄資料館，豊橋市中央図書館，湯谷観光ホテルそして鳳来町教育委員会の方々に末尾ながらお礼申し上げたい。