

---

# 温泉地開発と鉄道網の革新

— 歴史的経験 —

---

笠井 雅直



名古屋学院大学総合研究所

University Research Institute  
Nagoya Gakuin University  
Nagoya, Aichi, Japan

目次

はじめに

- 一 東京圏の温泉地のケース
  - 二 大阪・神戸圏の温泉地のケース
- おわりに

はじめに

第一次大戦前後の時期から、戦時期にかけて集客数を著しく拡大した温泉地や、増加傾向を示した温泉地について、主として交通事情の革新との関連に限定して、その推移について検討する。従来、主として地域内からの集客によっていた温泉地は、第一大戦期以降の都市への人口集中に対応して、東京、大阪、神戸、横浜、名古屋などからの集客をはかる全国的な温泉地間競争へと突き進む。本稿では、主として東京方面からの集客を実現した温泉地を「東京圏の温泉地」とし、主として大阪、神戸方面からの集客を実現した温泉地を「大阪・神戸圏の温泉地」として分析する。まず、東京からの浴客確保の温泉地、その地理的な広がりを見てみよう(笠井雅直「戦前期温泉地間競争と交通網の革新(上)」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第49巻第1号、2012年を参照)。

一 東京圏の温泉地のケース

全国的な温泉地間競争の過程で出現した遊覧型、スポーツ型、そして「遊覧型からスポーツ型へ」とも言うべき三つの類型を温泉地の発展の経路として指摘したい。以下、代表的な温泉地について概括していく。

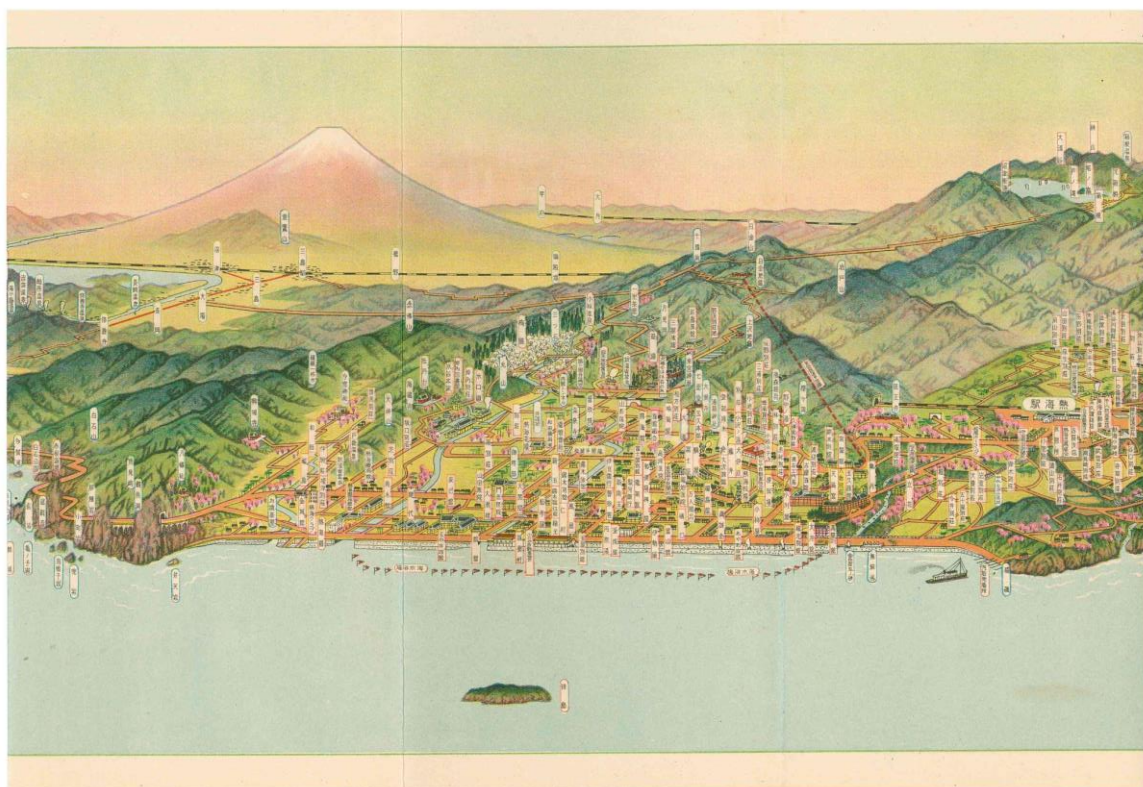
〔A〕遊覧型

熱海温泉(静岡県田方郡熱海町)。同温泉は大正期(『全国温泉鉱泉ニ関スル調査』内務省衛生局、1923年による。以下、同様)の16万人から、昭和8年度(『温泉大鑑』日本温泉協会、1935年による。以下、同様)の19万人、そして、昭和14年度(日本温泉協会『日本温泉大鑑』博文館、1941年による。以下、同様)の47万人へと集客数・浴客数を増大させる。

その要因の第一は、熱海線の開通(1925年)であった。以前の交通路は、陸路と海路によるものであり、鉄道「省線小田原駅から熱海軌道組合の軽便鉄道にのれば、終点が熱海で二時間半を要する。国府津海岸から汽船が毎日正午に出帆する。東京霊岸島からは

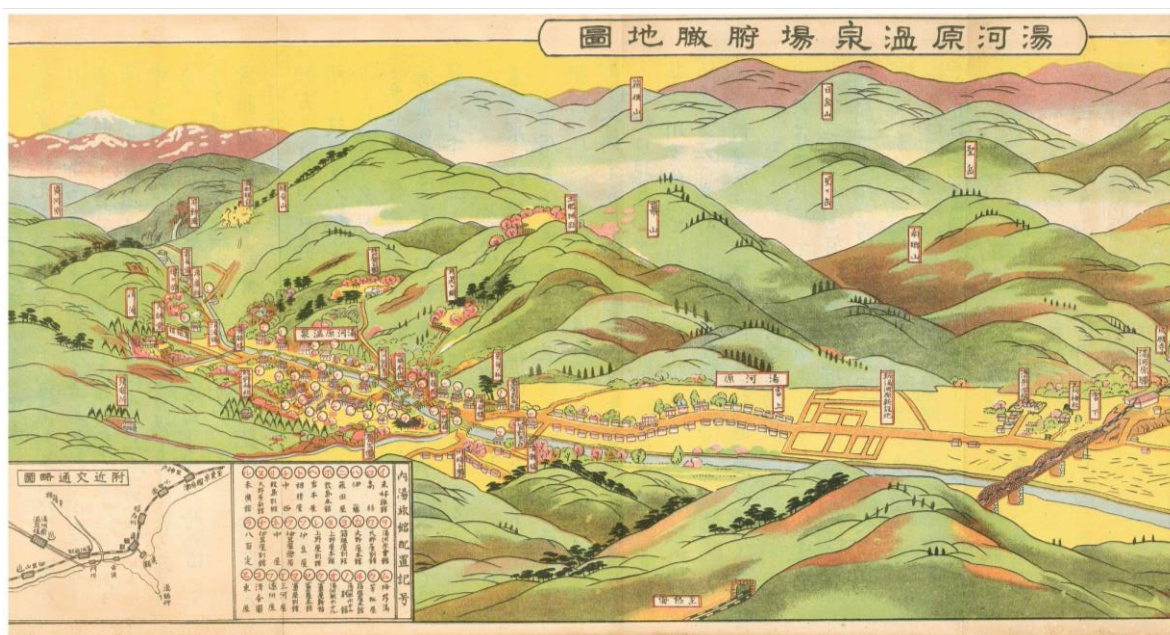
晩の九時発の汽船に乗れば翌朝着く。駿豆線大場駅からは「人力車馬車駕籠等で軽井沢峠を越して行く」という経路であった(菊池芳園『伊豆温泉案内』、大正9年)。1925年には、熱海迄の延長、熱海駅の開業となる。「熱海線の開通」、「国府津より熱海までの開通によって、それ以前に有力であった海路を担っていた東京湾汽船は撤退する。同社は「明治22年11月、伊豆航路就業の目的」で設立された会社であり、「熱海線の開通を見た後、伊豆航路の貨客とも其数を通減したので、東京湾汽船は新たに大島の開発を志して、営業の大転換を行い」、そこで「成績の向上」をはかった(『伊東町交通史物語』伊東線全通記念式委員部、昭和13年)。さらに、1934年の丹那トンネルの開通以降、熱海温泉の浴客は激増する。丹那トンネル竣工によって、伊豆半島は「京浜方面から日帰り、一泊程度の近距離にあり、加之半島沿岸を循環する観光道路の完成と沿海定期遊覧船のスピードアップに伴い近時遊覧客激増するに至った。…東京を急行で立てば一時間半で達する極めて近距離にあるが故に日帰り、滞在に遊覧客参集して常に絶えることがない」(『旅はクーポン』日本旅行協会、昭和10年)。

以下の、戸丸国三郎『熱海温泉案内』(日本温泉協会代理部、1931年)によって、斜面一面に広がる温泉旅館によって熱海温泉の活況が知られる。



湯河原温泉(神奈川県足柄下郡湯河原町)は、大正期の9万人、昭和8年度の17万人、そして昭和14年度の31万人へと浴客が激増する。湯河原温泉は、「明治二十七八年同三十七八年の戦役に、陸軍転地療養所に当てられ」たことから効能には定評があった(「湯河原温泉案内図絵」相州湯河原温泉場、昭和6年)。同温泉も熱海温泉と同様に、熱海線の開通が決定的であり、「東京、湯河原間約三時間であり、熱海線湯河原駅下車、駅から自動車の便が」あった(『日本温泉案内 東部篇』昭和5年)。丹那トンネルの開通によって、「非常なる便宜を与えられ、京浜、其の他の旅客の来往頓に増加し、四季を通じて賑わう」に至ったのである。その状況については、次のようであった。湯河原温泉は「勢い別荘の数を増し、非常に静かな明るい感じのよい別荘地区が、各地に見られるのである。東京より列車所要時間一時間半・横浜より一時間五分・。年々分譲地は増加し、住宅は殖え、この十年来の人口の増加は著しいものである。春夏秋冬、周囲の自然と温泉の与える恩恵に浴せんと来訪する人々絶ゆることなく、殊に土曜、日曜の両日は来客を以て賑わうのである。」(『温泉地帯ノ学校経営』足柄下郡湯河原尋常高等小学校、昭和15年)。

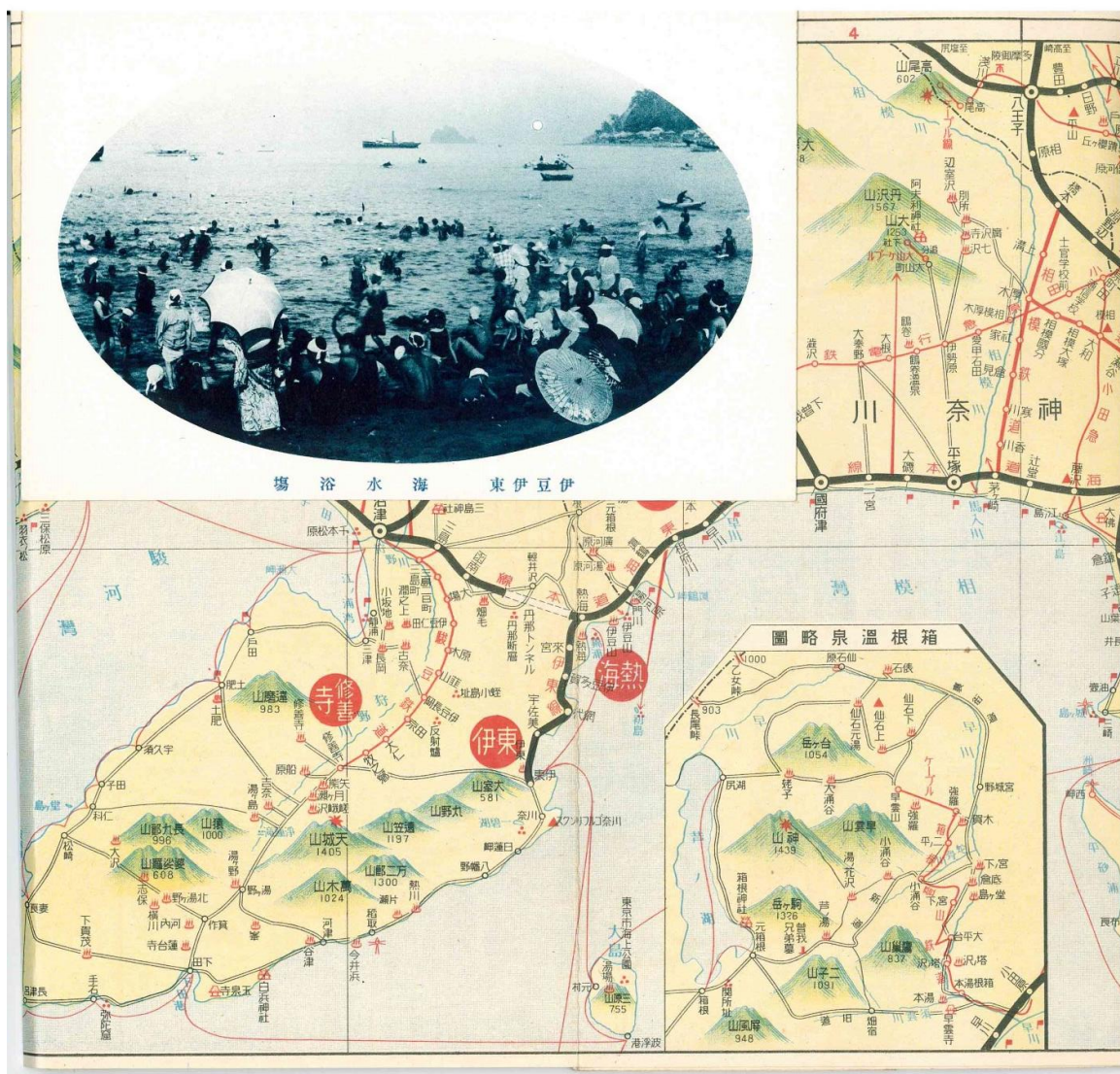
以下の、『最近明細調査 相州 湯河原温泉御案内』〔東京駅より約二時間半の時代〕によって、中心街の景況が知られる。



伊東温泉(静岡県田方郡伊東町)は大正期の9万人から、昭和8年度の14万人、そして昭和14年度の38万人へと増加する。伊豆半島に位置する同温泉も、熱海線の開通によって変化を遂げる。伊東温泉は「従来は東京から下田行の東京湾汽船によるか、又は東海道線をずっと三島まで行って、夫から駿豆電車と自動車とで遠廻りをしなければならなかったが、今は熱海から自動車で約一時間、東京から五時間足らずで行ける便利な温泉郷兼

海水浴場として、日帰りさえ出来る遊覧区域となりました」（「伊東温泉案内」伊東温泉組合公認、昭和2年）。交通ルートは多様で、海路では「東京霊岸島夜八時発、翌朝七時伊東着」（『日本温泉案内 東部篇』昭和5年）、さらに空路では「東京伊東間飛行機・所要時間55分（大森海岸より離水、旅客機ニヨリ伊東港着毎週月水金就航）」ということであった（『伊東大観』伊東町役場内観光会、昭和7年）。伊東線の全通（1938年12月）によって、伊東温泉は「名士の別荘は、九十余の多きに上る」という特徴に彩られるとともに、「最近は一ヶ年約五十万人の浴客を吞吐」するまでになる」（『伊豆の番頭』第十一版、昭和16年）。

以下の、『東京近県 温泉名所案内地図』（旅行案内社、1939年）、『絵葉書 新版 夏の伊東温泉』によって、交通路と夏の伊東温泉の賑わいが知られる。



〔B〕 スポーツ型

スポーツ型ともいふべき開発戦略によって発展したのが下諏訪温泉(長野県諏訪郡下諏訪町)であった。大正期の3万人から昭和14年度の138万人へと信じられないような集客・浴客の拡大を実現する。同温泉は、中央線下諏訪駅下車のところであり、その中央線は、1906年6月に飯田町・長野間が直通運転を開始し、1931年には、飯田橋・甲府間が電気機関車の運転となり、1933年、飯田町始発から新宿始発となる(『鉄道100年 首都圏線別略史』1972年)。同温泉は、諏訪が「製糸業の盛んなだけ、町を歩いていると参々伍々女工達が彷徨している」し、「東洋一の製糸業地岡谷にも近い」ところであった(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。浴客の増加の背景としてはやはり「春は水月園の桜、夏は諏訪湖の水遊、冬のスケートは来遊者を悦ばしめる」ということを挙げなければならない(『温泉案内』長野県観光協会、昭和16年)。

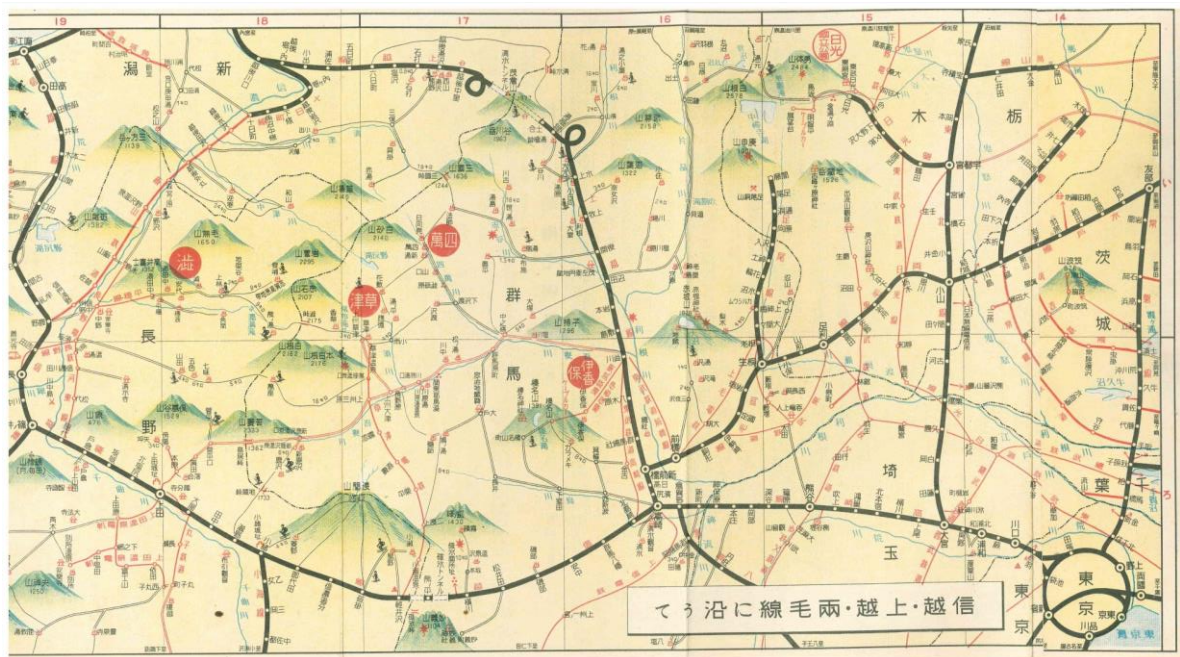
以下の、『上諏訪温泉 鷺乃湯ホテル』によって、遊覧地としての諏訪湖の四季が知られる。



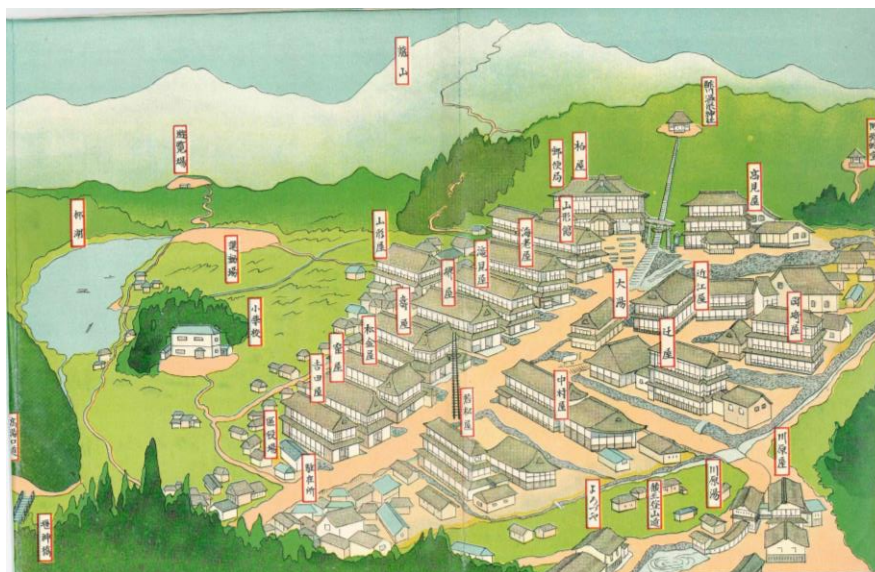
上諏訪温泉(長野県諏訪郡上諏訪町)も大正期の2万人から、昭和8年度の3万人、そして昭和14年度の43万人へと増加する。中央本線上諏訪駅下車のところであり、「東京飯田町駅から約七時間半。上諏訪の街は流石に南信一流の商工業地だけあって、頗る殷賑な市街だ。浴客の多くは一二泊の遊覧客か乃至は商用のついでに来泊する者が多く、温泉場らしい気分は余り多く漂っていない。しかし、十二月の末から湖面が結氷して、例のお神渡りがすむと、忽ちスケートが始まり、全国スケート大会などもあって、非常に賑わう」(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)という。下諏訪温泉と同様に「町は旺んな製糸業地で、冬は諏訪湖のスケート・霧ヶ峰でスキーを楽しむことが出来」ということがあった(『温泉案内 中央線に沿って』名古屋鉄道局、昭和11年)。

越後湯沢温泉(新潟県南魚沼郡湯沢村)も大正期の0.7万人から昭和8年度の3万人、そして、昭和14年度の8万人へと浴客数をのばす。上越線の開通が大きい。「大正13年3月 上越南線、渋川・沼田間開通」にはじまり、1931年9月に清水トンネルが完成し「上越南線・水上と上越北線湯沢間開通」したことで、「上越線新前橋・宮内間全通」となる(『日本鉄道略年表』鉄道省、1942年、『鉄道100年 首都圏線別略史』日本国有鉄道首都圏本部、1972年)。同温泉は、全通以前は「情景頗る素朴感ある温泉場」であり「在来地方的にはかなり知られた温泉場であるが」「尚依然として只淋しい山の湯に過ぎない」と言われていたが(『日本温泉案内 東部篇』昭和5年)、スポーツ型の遊覧地として、「温泉を足場として布場スキー場、岩原スキー場へスキーを履く人々が著しく多くなって来た」(『温泉の葉』日本温泉協会、昭和8年)。「上越線が開通する極く最近まで、三国街道の宿駅温泉として賑わったのがこの湯沢」ということであつたが、全通後「温泉は今迄湧出量が比較的少なく、浴場も一ヶ所で、それに浴客も村の人も一緒に入ると云う塩梅だったが、最近新温泉が数ヶ所に噴出したので、内湯の設備も出来た旅館」も出現する(石村新吉『東京付近温泉の旅』朋文堂、昭和11年)。旅館は「各館共に貸スキー及び乾燥室の設備あり、湯沢ホテルだけでも500台のスキー場が準備されて」いたという(温泉調査会編『療養本位 温泉案内』白揚社、昭和12年)。

以下の、『東京近県温泉名所案内地図』(旅行案内社、1939年)によって、東京方面からの交通路を確認できる。沿線には、越後湯沢温泉だけでなく、伊香保温泉、草津温泉、四万温泉が点在し、激烈な集客競争が繰り広げられたのであつた。



蔵王高湯温泉(山形県南村山郡堀田村)は、大正期の5万人から昭和14年度の9万人へと浴客が推移する。同温泉は「昔から名湯として知られ」ており、「一切の皮膚病、眼病 卓効ある名湯として聞こえて」いたという(『日本温泉案内 東部篇』昭和5年)。賑わいの背景にはスキー人口の増加があった。「夏知らぬ高湯に木枯らし吹いて冬ざれていくと、どの温泉宿もスキー客に賑わい、乾燥室や浴客に貸すスキーの手入れなどに多忙を極め」たという(『東北の温泉』仙台鉄道局運輸課、昭和2年)。「温泉付近に好スロープがあつてスキーが出来るし、蔵王スキー登山の足溜所」として発展した(『温泉案内』鉄道省、昭和16年)。以下の、『天下の名湯 高湯温泉案内』(羽前高湯温泉寿屋旅館、1924年)によれば1924年頃には「浴客、約13万人」であった。





大湯温泉(秋田県鹿角郡大湯町)も大正期の0.1万人から、昭和14年度の14万人へと浴客が増加する。同温泉は、1928年に十和田湖が「日本八景」に選定され(『日本八景』大阪毎日新聞社・東京日日新聞社、昭和3年)、「十和田湖遊覧の客が激増するに随って、人馬の往来も頻繁となり、旅館商舗等も面目を一新した」(『秋田県名勝案内』秋田顕勝会、昭和6年)。大湯温泉は、「十和田湖に入る四つの道筋のうちの一つにあたり」、「冬季は温泉地付近のスロープを利用して盛んにスキーヤーが跳躍する」(『日本温泉遊覧案内 北信及東北』日本温泉案内編集部、昭和6年)。鉄道省も、「花輪線毛馬内駅より省営バスの便」「東北本線古間木駅及び青森駅よりの便」を設定する。上野駅往復便宜列車が、「毛馬内駅発一上野駅着」「前六・四四一後七・〇五分ほか六便」が運行された。この時期、鉄道省は東北の各温泉地への直通列車を運行し、温泉地への集客を推進した。以下のものであった。

花巻温泉・上野駅往復便宜列車・九便

飯坂温泉・福島駅・上野駅往復便宜列車・八便

大鰐温泉・大鰐駅・上野駅往復便宜列車・四便

上ノ山駅・上野駅往復便宜列車・八便

鳴子温泉・鳴子駅・上野駅往復便宜列車・六便

赤湯温泉・赤湯駅・上野駅往復便宜列車・六便

青根温泉・白石駅・大河原駅・上野駅往復便宜列車・七便

熱海温泉・岩代熱海駅・上野駅往復便宜列車・10便

温海温泉・温海駅・上野駅往復便宜列車・六便

浅虫温泉・浅虫駅・上野駅往復便宜列車・10便

湯野濱温泉・鶴岡駅・上野駅往復便宜列車・六便

湯瀬温泉・湯瀬駅・上野駅往復便宜列車・六便

酸ヶ湯温泉・青森駅・上野駅往復便宜列車・六便

東山温泉・会津若松駅・上野駅往復便宜列車・10便もあり

(『温泉の東北へ』東北温泉協会、昭和11年版)。

かくして、以上の温泉地は浴客の減少する冬季においても集客を持続させたのであった。

以下の、『東北の旅』第二巻第十二号(東北旅行協会、1927年)によって、昭和初期に冬季の旅行としてのスキーが登場したことが知られる。

誌雜傳宣行旅

# 施の北東

號月二十

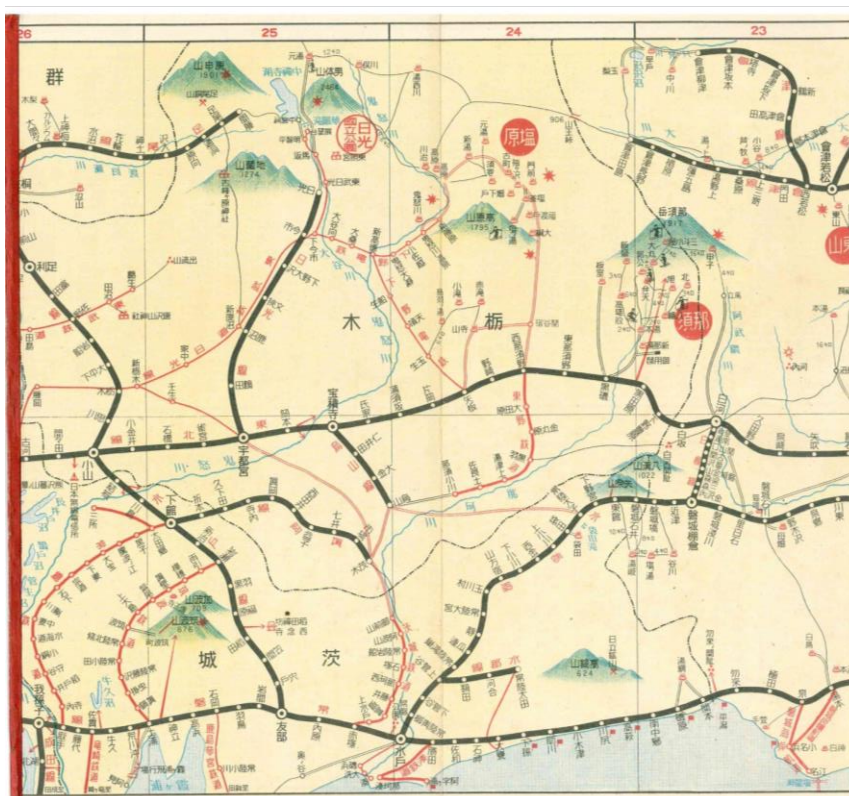


行發會協行施北東

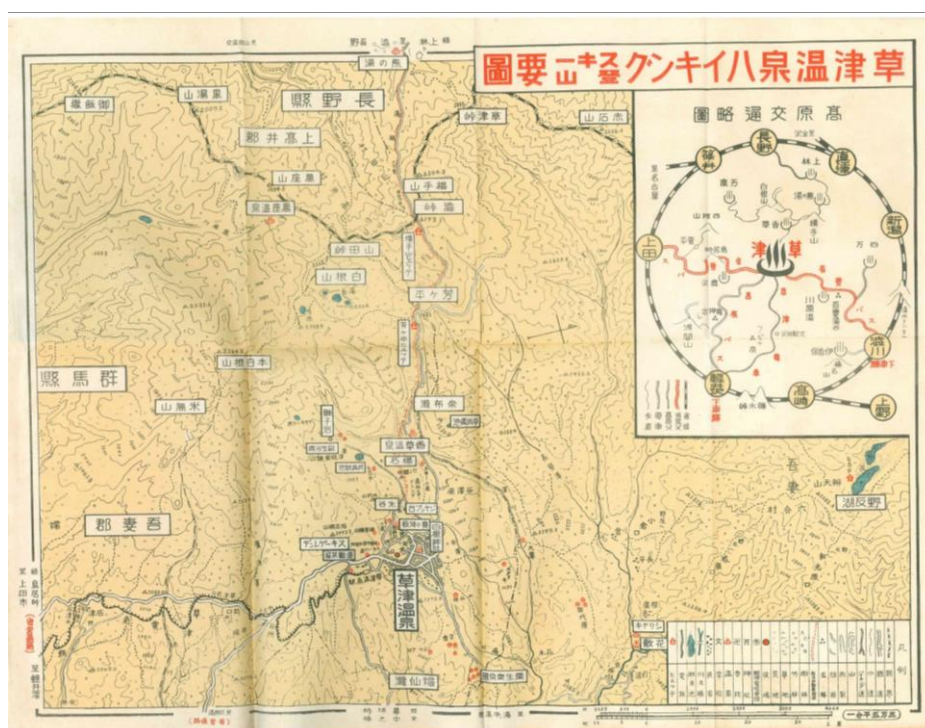
〔C〕 遊覧型からスポーツ遊覧型へ

次に、従来、遊覧型であったが、スポーツ遊覧型へと戦略転換することで、浴客を拡大した温泉地として、日光湯本温泉(栃木県上都賀郡日光町湯本)がある。大正期の1万人から昭和14年度の46万人へと浴客が激増する。当初は、日光遊覧の一環へのくい込みによるものであり、「上野駅より日光行に乗ずれば・四時間余・絶好の避暑地で、付近には日光東照宮を始め・中禅寺湖の北岸・此の地は日光を去る事六里十町、駄馬の便はあるが冬は雪多く、浴客は5月頃から10月頃までを期して来遊する」ということであった(『転地療養 温泉地案内』温泉調査会、大正6年)。交通網が整備され、日光は「宇都宮駅から分岐する日光線の日光駅下車、東京上駅から・直通列車が運転され」「駅前から日光電軌が通じている」という交通至便の温泉地・遊覧地となった(松川二郎『名勝温泉案内』昭和2年)。1929年10月には「東武鉄道会社日光線全通」し(『日本鉄道略年表』鉄道省、昭和17年)、「上野・日光間二時間半、急行一日二回一但し四月より十月まで運転」と「東武鉄道、浅草・東武日光間二時間二十分」という(『日本温泉案内 東部篇』昭和5年)、鉄道資本間の競争が起こる。ついに鉄道省は「昭和五年四月ヨリ同年十一月ニ至ル機関日光遊覧客ノ便宜ヲ顧慮シ日光、宇都宮、上野間ノ特別急行列車ノ運転ヲ実施シ・右期間ニノミニ限ラレス「スケート」及「スキー」其ノ他冬季遊覧ノ目的ヲ以テ登山スル者少カラス・常時日光、宇都宮、上野間ニ特別急行列車ノ運転ヲ実施スヘシ」と(『議院回付建議書類原議(八)』国立公文書館所蔵)。鉄道資本間の集客競争の効果は大であった。

以下の、『東京近県 温泉名所案内地図』(旅行案内社、1939年)によって、遊覧地としての「日光国立公園」の一環であることや交通網が知られる。

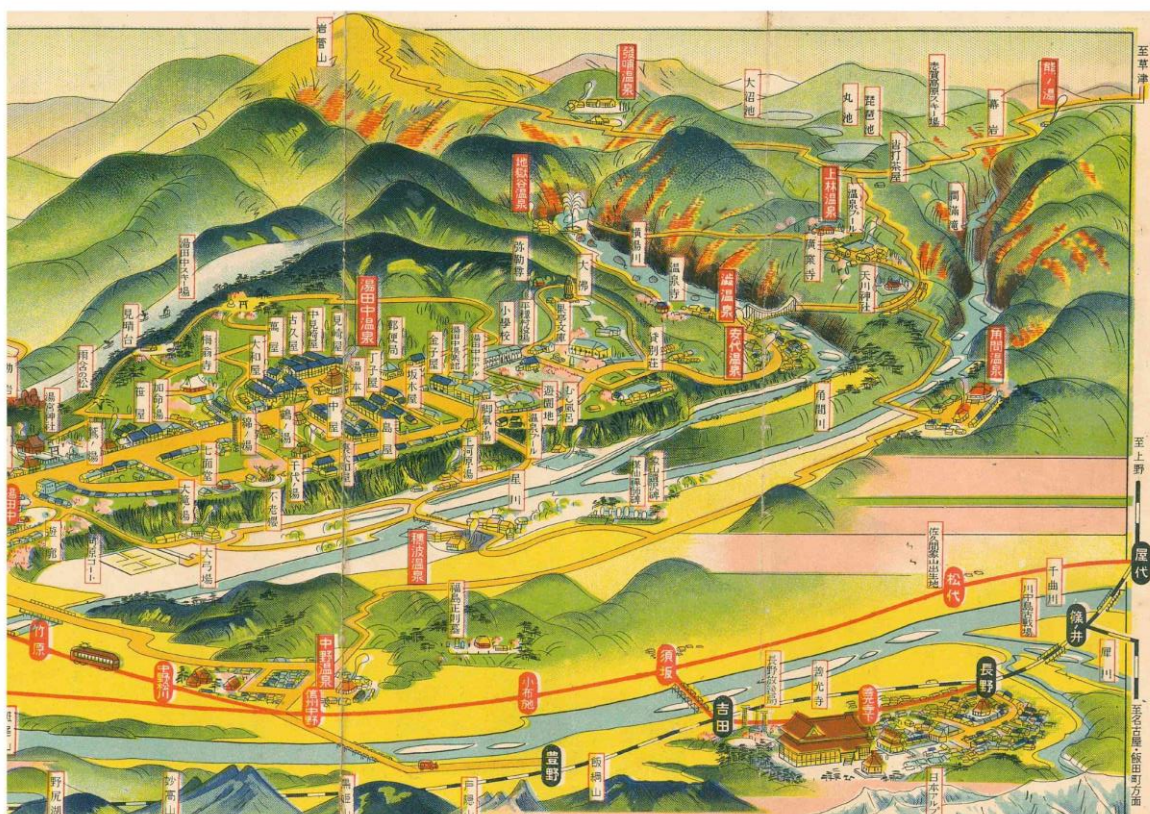


草津温泉(群馬県吾妻郡草津町)も大正期の1万人から昭和14年度の32万人へと浴客が増加したのもスポーツ遊覧型への戦略転換によっていた。交通網については、「草津軽便鉄道の開通を見るに至りまして…旧来の面目を革むる事になり…急激の発展を見る事になりました…旅館合計六十一戸、一ヶ年の累計浴客は二十万人前後を数え」るまでとなる(戸丸国三郎『草津案内』大正10年)。鉄道を利用すれば、「東京から全く土を踏む事無しに来られるので、名士の別荘などが設けられ、又探勝客が年々多くなり、旅館も手の届く限り、遊覧客に対する設備を完全にすべく」「街は二層三層の大廈高楼軒を連ね、三百余坪の湯畑と称する湯の花採取所を中心に放射状に行儀よく建てられてある」という景観となる(『日本温泉案内 東部篇』昭和5年)。草津軽便鉄道は、新軽井沢駅を起点とするものであり、「明治四十年から計画して大正元年九月に会社が成立し」たものであり、「敷設計画は専ら黒岩忠四郎氏(望雲館主人)之に当り殆ど拾年間一身を挙げて尽瘁し…会社を創立し…草津の温泉宿屋に於いても之に賛し同盟して起債し其株式を引受事業を助けたるもの」であった。大正末の「浴客平均数は一年約二十七万にして一泊の旅客は約五万人」となっていた(『草津温泉』草津鉱泉取締役所、大正11年)。遊覧客の多さが際立っている。その後「ウインタースポーツ隆興」に対応すべく「草津を中心として大スキーグラウンド・跳躍台建設等が計画され」実行されていく(『上毛の温泉』群馬県衛生協会ほか、大正15年)。「町当局、温泉組合、旅館経営者達の目覚めたる努力に依って、広大なる四囲の大自然を利用して公園を作り、散策…テニスコートを作り、其の他室内娯楽や子供用の遊戯設備に至るまで殆ど完備の域にまで達して来た」のであった(『温泉及上州と其乃名勝』日本遊覧案内刊行会、昭和6年)。以下の、『くさ津』(草津温泉組合、1937年)によって、草津温泉の四季の楽しみが知られる。



湯田中温泉(長野県下高井郡平穏村)も大正期の2万人から昭和8年度の9万人、そして昭和14年度の10万人へと浴客数が推移する。大正15年頃の1ヶ月浴客数は、「地方人、13000人、東京方面、12200人、越後方面、7500人、中央線方面、7000人の計39700人」となっている。「山の内温泉」の中では、安代、渋の両温泉と比べても東京方面からの浴客が多いところであった(『山の内温泉』山の内温泉旅館組合、大正15年)。ひとえに「湯田中温泉を含む平穏温泉・避暑地として著はれている」ことや、「此の温泉郷一帯の山岳、山陵冬は理想的なスキー場となる」ことがあった(『旅はクーポン』ジャパン・ツーリスト・ビューロー、昭和10年)。「東京、名古屋、金沢、新潟、何れの方面よりも長野駅下車、長野電鉄に乗り換え、湯田中駅迄約一時間にて到着」という交通の便によっていた(『信濃温泉案内』信濃温泉協会、昭和12年)。

以下の、『信州 湯田中温泉案内』(湯田中温泉旅館組合)によって、湯田中温泉の意外な大きさが知られる。



伊香保温泉(群馬県群馬郡伊香保町)の浴客は、大正期の23万人から、昭和8年度には18万人とやや浴客は減少するが、昭和14年度には24万人と回復する。伊香保温泉の交通路は「上野駅を起点として高崎駅まで…三時間三十分、高崎より伊香保まで高崎水力電気会社の電車に乗り…二時間十五分を要し…前橋迂回ならば東京より前橋駅まで…三時間四十分、前橋より伊香保まで利根発電会社経営の電車に依って…一時間五十分」であり、1920年頃には「一ヶ年累計 273,568人」であり、温泉地自ら「伊香保の年々来遊の浴客数は、全国温泉場中第一である平均一ヶ年の客数が三万人、二日以上滞在の数を通算すると、実に二十七万に上る(大正二年十二月末日伊香保町役場の調査に係り)」という(『伊香保案内』日本温泉協会代理部、大正9年)。大正末年には「過去二十年間に於ける伊香保の進展は目覚しく…貴族富豪の来浴するもの夥しく、耐も民衆は愈々群集して今や延人数四十有余万人の入浴者を数ふる盛況」であった。「自炊制度は盛んに利用され」「三層四層の大廈高樓ゆえに、諸団体の宿泊には頗る便利である。伊香保温泉の浴客が大半常客である…伊香保程常客の多い温泉場は稀である」という特徴があった(『伊香保案内』温泉の日本社、大正15年)。「浴客の延泊数の年に四十七万に達」したその背景には「伊香保が修学旅行地として最適地」となったこともあった。「旅館は何百人でも収容出来る」としている(『上毛の温泉』群馬県衛生協会ほか、大正15年)。東武鉄道も「東北本線大宮駅で分岐する高崎線により、高崎駅で上越南線に乗換える。同線渋川駅下車。駅前から発する東武鉄道伊香保線により伊香保駅に至る」ルートを開設する。鉄道網の整備によって「秋の紅葉期間には、鉄道省から伊香保、四万、草津、奥利根など上州温泉周遊の割引切符」発行などによって「伊香保石段街は、さながら一都会の繁華さを示すこととなる(『新版日本温泉案内 伊香保 草津 奥利根付近』日本温泉案内編集部、昭和五年)。さらに、「伊香保は榛名連山の東腹…高地にあり…七重瀧…付近は遊園地とされ、冬期は好スケート場となる」「榛名山…現在は伊香保町からケーブルカーの便があり十二分で山頂に達することが出来る。伊香保に遊ぶ者の必ず登山する処で、伊香保温泉場の一遊覧地をなしている。…榛名湖…冬期はスケートに適している」こともあり(『旅はクーポン』日本旅行協会、昭和10年)、昭和戦前期も集客を維持したのであった。

以下の、『ぜひ伊香保へ』(伊香保温泉組合、1931年)によって遊覧地の中心としての伊香保温泉が知られる。



以下の、『冬の城崎』（城崎スキー倶楽部）、『天橋立と城崎』（大阪鉄道局、1932年）によって、広域化した遊覧地の中心としての城崎温泉が知られる。

### 町營城崎スキー場

**城崎(第一)スキー場**  
 山陰線城崎驛より約五丁町内桃島にあり。町を横切れば直にスキー場に出づ。町の經營になり面積約二萬坪全部北面として積雪量多く斜面は緩急長短意の如く如何なる人の練習にも適す。場の前方に休憩所、賣店の設備あり斯界の権威申山再次郎氏當川連雄氏等親しく場の開拓を指導して將來關西第一のスキー場たらん事を願望せり。  
 寮館より二丁


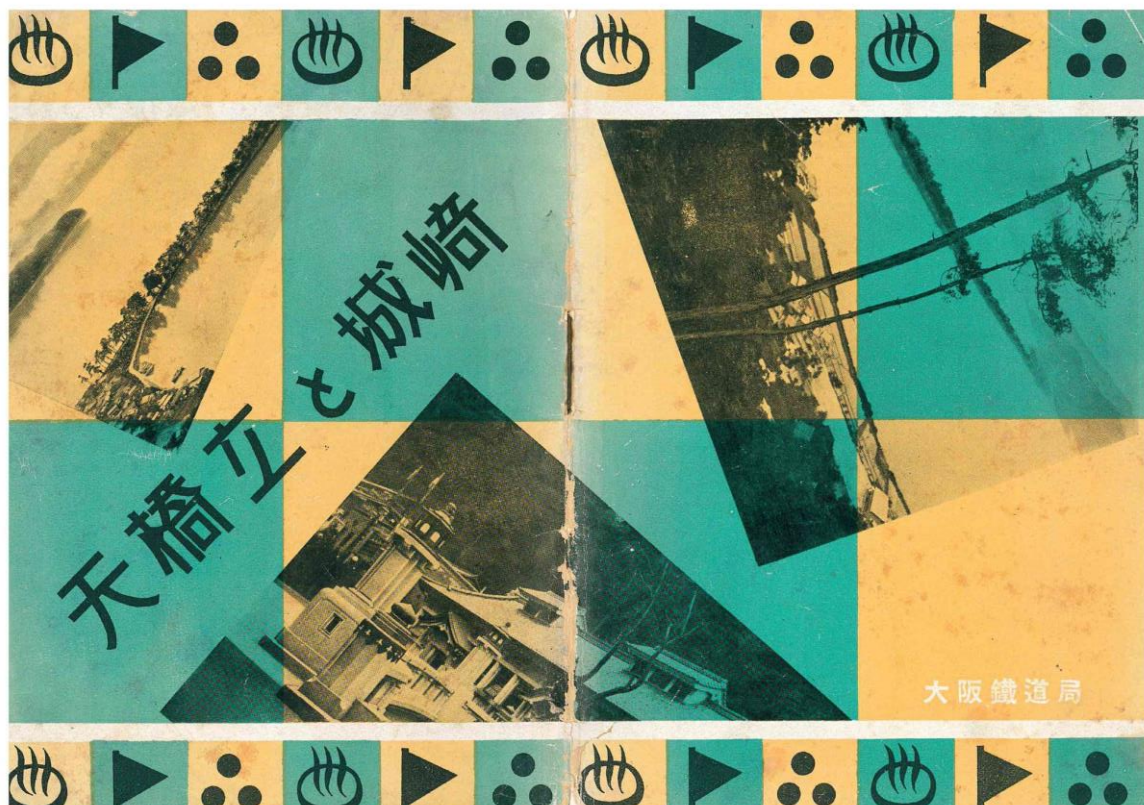
**城崎(第二)スキー場**  
 町の西北に赤目岳あり海拔一千六百尺山嶺より温泉等に連帯する約二里餘の地區前年高松一男氏、藤木九三氏の踏査推賞せしものにして山岳スキーの豪快味を擧げし。  
 スキー場は今年春秋二回に木根及び石み除き少量の雪にて充分滑走出来る様手入致し、休憩所も昨年より擴張しました。

**積雪及雪質**  
 降雪十二月下旬より翌年三月上旬迄雪質は紛末にて至極適當多き時は三四尺位一尺迄の雪にて充分滑走出来る。

**寮館の設備**  
 浴客の厚遇、宿費の低廉を期しスキー客のためには待て乾衣場を設置、男女小供用貸スキーの備へあり。宿料は三食壹圓五十錢乃至三圓位一週間以上の滞在には三食一圓貳十錢以上其の需に應ず學生其他團體には特に御相談に應じます。御越この節は前以て御一報下さらば辱致御迎に参ります。各スキー場には寮館より御案内申します。  
 寮館へ御投宿の御方様は入浴料無料。積雪量其他寮館へ御照會下さらば御回答申します。

**温泉**  
 一の湯、御所湯、地藏湯、曼陀羅湯、狐の湯、柳湯、の六箇所あり。千二百餘年前聖僧道智上人の發見せる所、泉質鹽類泉に屬し、温度好適、湧出量多く無色透明にして運動後の一浴に勞を癒する快又贅言を要せず。

**汽車賃割引**  
 入浴客及スキーマンのため冬期十二月二十日より京阪神各地及姫路、岡山より城崎まで往復汽車賃二割引の特典あり。  
 ◇ 杉ヶ澤、鉢伏山、神鍋山、よりの御歸途ゆつくり温泉情調にひたすらるゝも又特別に存じます。

天橋立と城崎

大阪鐵道局



芦原温泉(福井県坂井郡芦原村)の浴客は大正期の5万人から昭和14年度の21万人へと激増する。芦原温泉は1883年開湯の新興の温泉地であった。同温泉は「福井県下唯一の温泉場であり、交通至便、且福井市に近接しているので急激な発展を遂げ」「福井人士の遊樂地として賑い、堂々たる旅館も」多い(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。芦原温泉は「交通頗る利便」であり(『産業と観光の福井』福井市役所産業課、昭和12年)、1911年12月に、三国線金津・三国間が開通し、1929年には「福井・芦原・三国間に、三国芦原電鉄」が開業し(『福井県芦原温泉誌』芦原温泉観光協会、昭和28年)、三国芦原電鉄東尋坊駅が開設されることで、東尋坊を中心とした遊覽と関連して主として関西方面からの収客を実現する。もともと、「機業地たる福井市や日本海岸有数の港三国に近接しているので急激な発展を」遂げたことに加えて(石村新吉『東京付近温泉の旅』朋文堂、昭和11年)、遊覽地として「関西方面から最も近いところにあるなじみの温泉場」として発展する(『全国主要温泉地案内』大阪鉄道局、昭和11年)。

以下の、『芦原三国 名所図絵』(合名会社田中本店、1930年)によって、勝山、大野から海岸の三国港に及ぶ遊覽地の中心としての芦原温泉の位置が知られる。



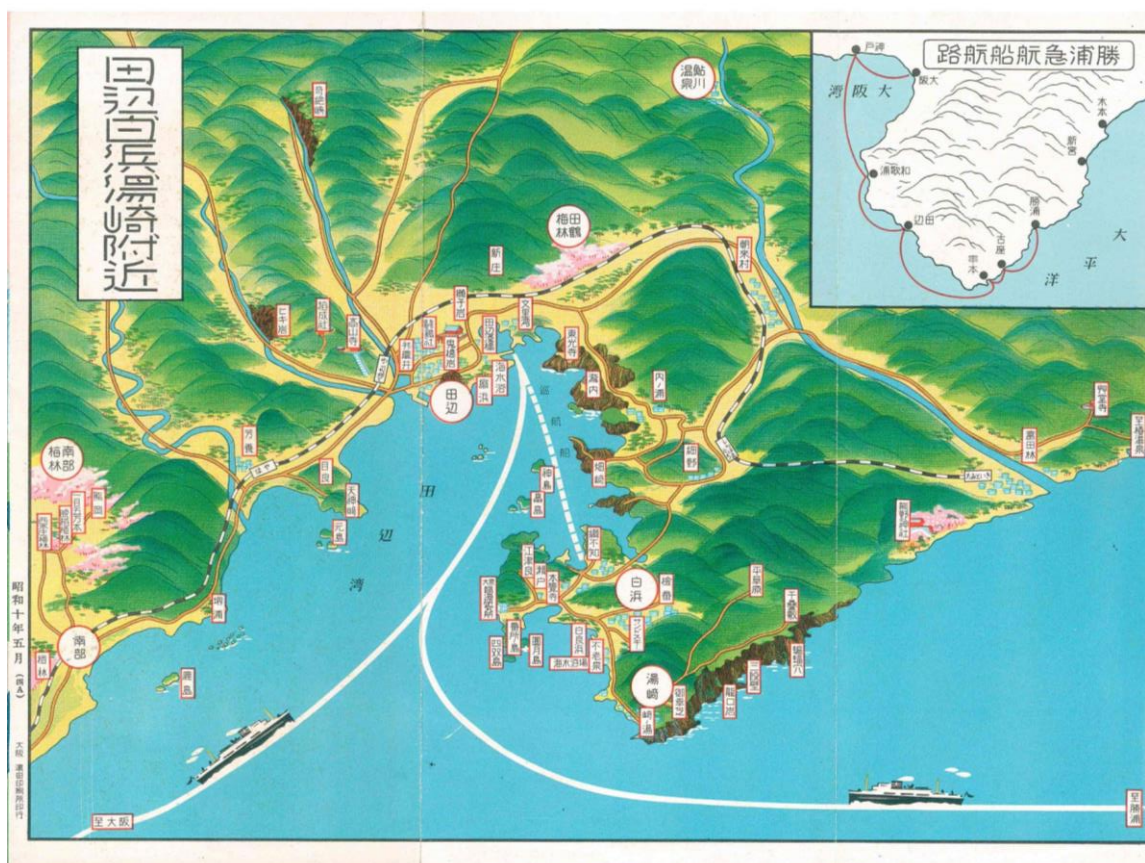
片山津温泉(石川県江沼郡作見村片山津)も大正期の4万人から、昭和8年度の8万人、そして昭和14年度の19万人へと浴客を増加させる。交通の便の良さがあった。「北陸線動橋駅、又は大聖寺駅、粟津駅より温泉軌道に乗り換え、片山津駅下車」と交通至便の地であった。「片山津は山中山代に比して頗る殷賑だと云っても、町が賑わうのではなく、湯宿が繁昌するのである。浴客にも真面目な逗留客は少なく、多くは芸妓を入れ」という(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。温泉電軌株式会社による「新動橋―片山津間開業」は1922年年11月であった(『大正12年度 鉄道省鉄道統計資料』)。1927年5月に「大毎主催の日本新八景に片山津温泉は全国中第三位を以って候補地に選定され日本百景の一つに当選」したことが北陸の温泉の中にあつて片山津を著名にしたのであつた(「片山津温泉よしのや」昭和初期頃)。

以下の、『北陸の温泉』(北陸温泉協会、1933年)によって、北陸の温泉地の中で、芦原温泉に次ぐ関西からの至便の地が片山津温泉であったことが知られる。



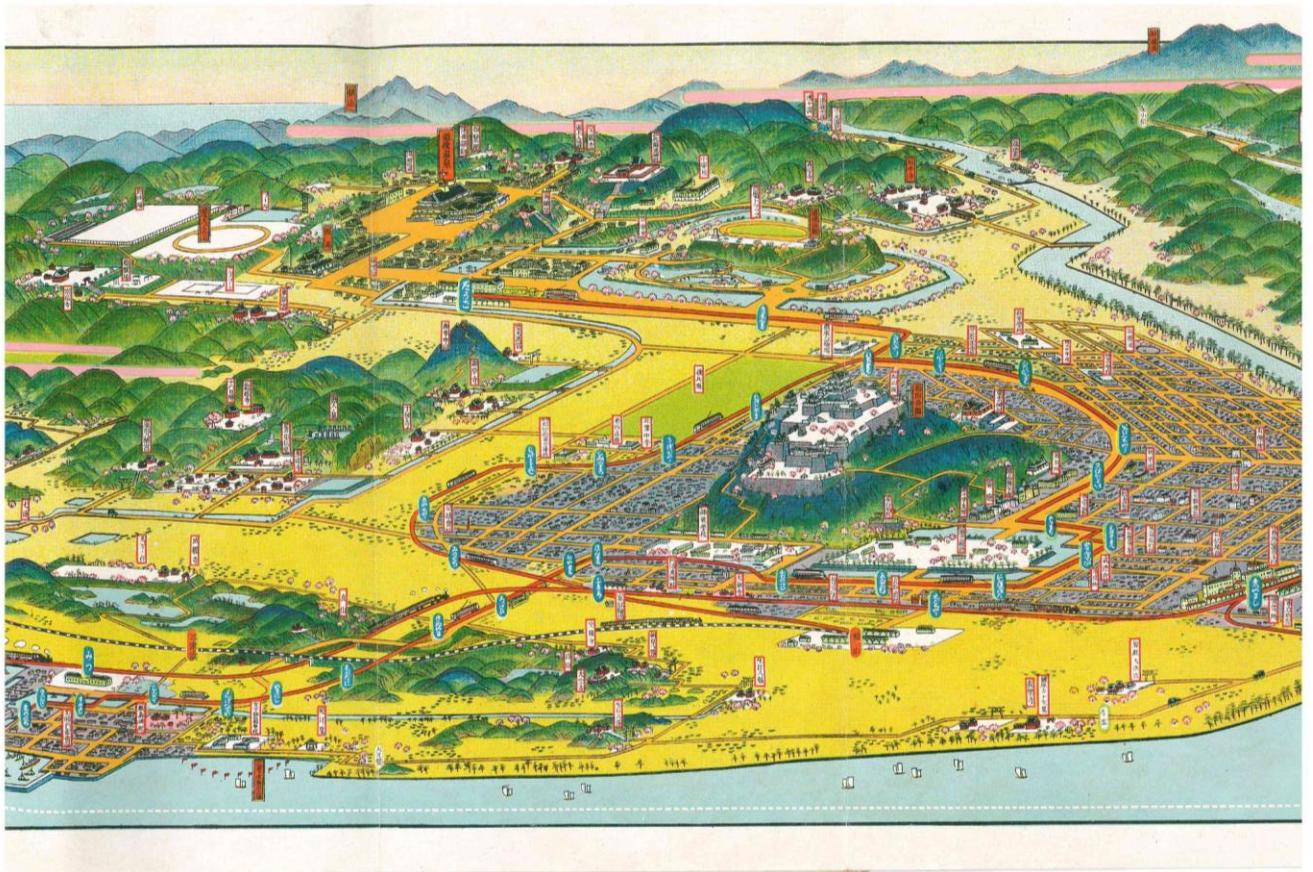
白浜湯崎温泉(和歌山県西牟婁郡瀬戸鉛山村白浜)も大正期の4万人から昭和14年度の16万人へと浴客を増加させる。白浜温泉は「近年開けたものだが、温泉は大正七八年の頃、湯崎温泉の泉脈を辿って開削したもの」であり、「人為的に開かれた温泉場に応しく、近代的の絢爛さが展開され」「阪神方面の紳商名士が、別荘地としてここを選ぶもの多く」昭和の初めには「交通の便がよくなって、四五時間で此处まで来られる為、以前北陸の山代山中辺まで出掛けた人達が、宗旨を変えて盛んにやって来るようになった」のである(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。

南紀方面の遊覧は大阪商船の海路によるところが大であったが、鉄道省白浜口駅開業によって、南海、阪和が直通運転を運行し(『紀南の温泉』昭和9年11月)、「大阪方面から日帰りの海水浴客」が多くなり、「七、八両月は海水浴と避暑をかねた遊浴客が多く、一年中で最も賑わう時期」となった(「紀南の温泉」第四十号、紀南の温泉社、昭和9年)。海路の運航も持続し「大阪天保山棧橋を午後八時四十分に出立すると翌朝四時には田辺港につき、これから三十分毎に出る船ですぐ白浜、湯崎につくことが出来」たし、「大阪白浜間、日本航空輸送研究所の定期航空旅客機黒潮、白浜号が毎日、一往復した」こともあった(「紀南の温泉」第四十号、紀南の温泉社、昭和9年)。詳しくは、笠井雅直「戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第51巻第4号、2015年を参照。以下の、『船で往く白浜湯崎温泉』(大阪商船、1935年)によって、田辺湾、白浜・湯崎温泉が風光明媚な遊覧地であることが知られる。



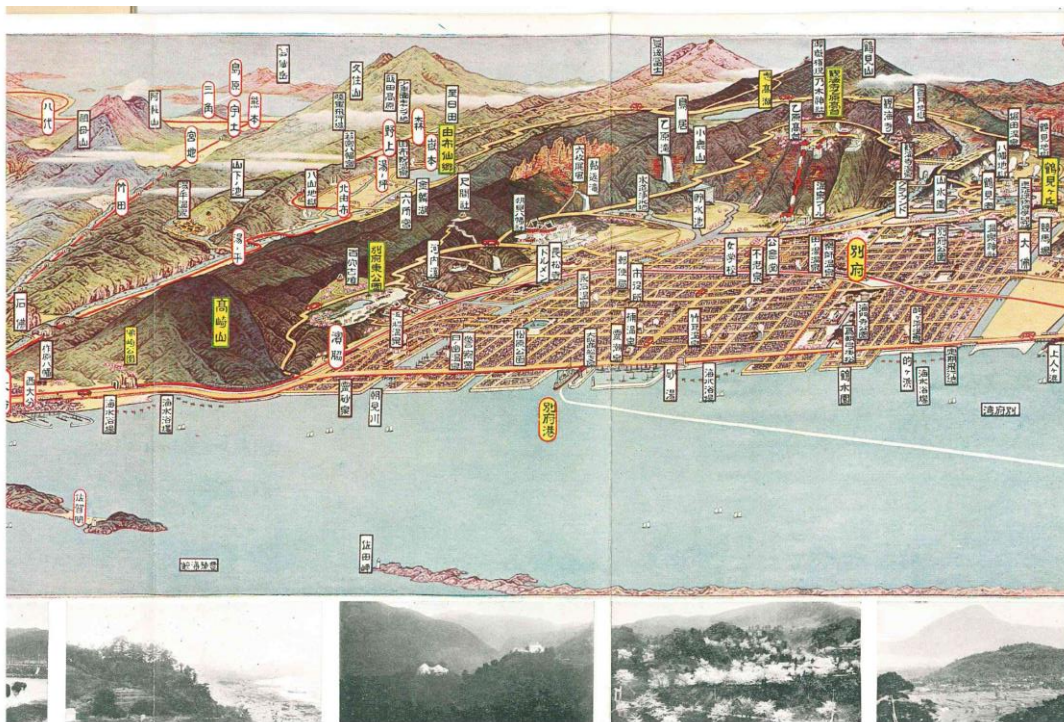
道後温泉(愛媛県温泉郡道後湯之町)は、大正期に109万人、昭和8年度に95万人、そして昭和14年度に160万人と浴客を増加させる。同温泉の温泉地としての集客は、瀬戸内海遊覧との関連で設計され、大阪商船による阪神方面からの集客としてすすめられる。鉄道による時間短縮もあったが、「道後温泉へはやはり紅丸か紫丸で大阪を午後二時神戸を三時四十分に出発すれば翌早朝高濱着此処から汽車で四十分入湯と石手川畔の散策、松山城の見物。帰りは午後七時三十分高濱発の紅丸か紫丸」利用することが至便とされた(「春の海」大阪商船株式会社、昭和3年)。

以下の、『松山道後を中心とせる名所交通図絵』(1927年)によって、道後温泉は松山市内遊覧の中心となっていることが知られる。



別府温泉(大分県別府市)も大正期の78万人から昭和14年度の101万人へと浴客を増加させる。別府温泉は「一年の浴客内外人を通じて二百万人に及ぶと称して居る」。「此処へ来る浴客の大部分は、海上交通の便宜から大阪方面の人士によって占められている」という特徴があった(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。1933年頃には「一ヶ年の浴客約二百五十万人」とも言われた(『温泉の葉』日本温泉協会、昭和8年)。大阪商船による開発・集客が決定的であった。大阪商船の別府支店は「明治十七年五月別府に代理店を置いたことに始まり、明治30年10月「大分出張所を廃止すもと共に、同港に本社直轄の出張所を設置し、事務所を大分県別府町…に設けた」のである。大阪商船は「発展のために汎ゆる努力を惜しまず、或いは同港に商船棧橋を架設し、或いは又優秀客船を就航せしめて、其の宣伝に努めし結果、大正十三年には市制布かれ、遂に現在の繁栄を来たすに至った。…大正三年五月従来の大阪別府門司線の門司延航を廃して、大阪別府線開始以来、別府温泉の集客が激増したのであった(『大阪商船株式会社五十年史』昭和9年)。鉄道省の日豊線の開通によって「別府駅、濱脇駅の利用ができるようになると阪神からの客はどっと鉄道にとられてしまった。大阪商船が新鋭船をくりだしハシケをやめて棧橋を自費でも」造ることになった(是永勉『別府今昔』大分合同新聞社、昭和四十一年)。鉄道と海運との間の集客競争であった。「東京駅・別府駅、急行・21時間50分、大阪・別府駅、特急・13時間15分」。対して大阪商船の「大阪・別府、18時間20分」であった。空路もあった。「日本航空輸送研究所旅客機」で「大阪・別府、2時間30分」と短縮できた(吉田団輔『名勝旅程案内』昭和12年)。

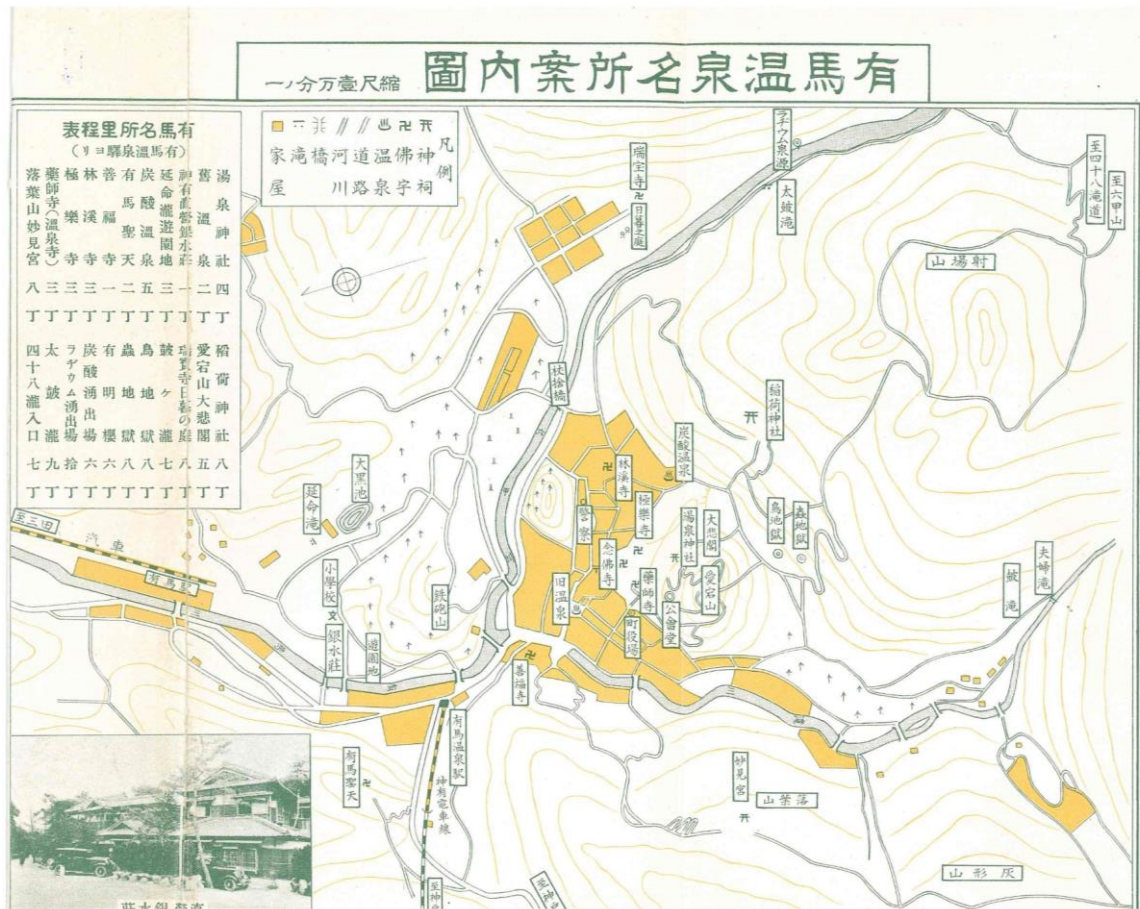
以下の、『別府温泉』(別府市役所、1932年)によれば、市街地の全域が温泉地である



ことが知られる。

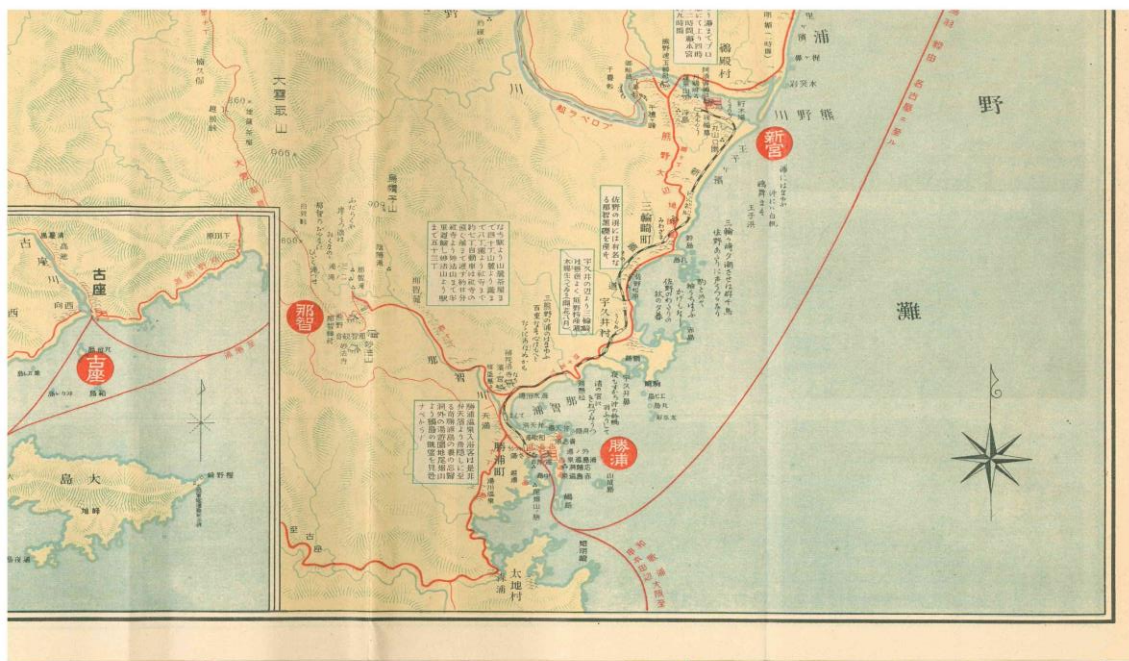
有馬温泉(兵庫県有馬郡有馬町)は、昭和8年度の集客が29万人と神戸への地の利を生かす。自然変動・災禍によりたびたび泉源が枯れたといわれているが昭和初期にも「不幸にして泉源にやや衰老を示して来たとはいえ、…。この温泉は…華やかな過去を持つだけに、今日では泉脈衰えて湧出量昔日の如くでないとは云え、殷賑を極めた昔の湯治場気分が多分に残って居て、旅館などにも宏壮な建物が」多い(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。鉄道網の整備が遊覧型へと特徴化することで集客に拍車をかける。1915年「三田―有馬間に鉄道が開通し」、1928年には「神戸湊川―有馬温泉間に神戸有馬電気鉄道が開通し、六甲山系に遮られていた有馬町や三田町など北攝の地域が、神戸を経由して大阪方面や西の山陽地方と結ばれる。こうした交通の発達や、同年の裏六甲ドライブウエーの開発に始まる六甲山の開発と相俟って、従来の湯治というより、保養と観光のために有馬を訪れる人々が増えていく」。六甲山の遊覧地としての開発に連動する。鉄道院時代にすでに「春秋の行楽シーズンには大阪―有馬間に臨時列車が増発」されるなどがあった(『有馬の名宝』神戸市立博物館、1998年)。

以下の、『有馬温泉旅館御案内』(神有三木電車)によって、有馬温泉は神社仏閣の密集し



た温泉地であることも知られる。

勝浦の諸温泉(和歌山県東牟婁郡勝浦町)は大正期の5、116人から昭和14年度の73、975人へと浴客を増加させる。大正末頃には「旅館には赤島温泉と云うのが一軒あるだけである。…瀟洒たる家で…客は主として熊野詣の人が多」かった(森川憲之助『新編日本温泉案内』誠文堂、大正14年)。大阪商船による航路運航の効果が大きかった。「大阪、勝浦間は、毎日二回、大阪商船の定期船あり、普通定期船に乗れば約二十四時間、急行船によれば約十四時間半。…名古屋、鳥羽方面よりは毎日一回定期船あり、名古屋、勝浦間約十五時間。…別途、参宮線相可駅より紀勢東線に乗り換え、瀧原駅に至り、同駅より自動車で長島を経て尾鷲に至る。尾鷲より前記大阪商船便、又は巡好航船により、木ノ本を経て新宮駅に至り、汽車に搭じ勝浦着」となっていた(『日本温泉案内 西部篇』昭和5年)。しかし、紀勢西線の全通によって大阪商船は撤退を余儀なくされる。「大阪方面から伸びる鉄道が…串本を通り、湯街勝浦を過ぎ熊野の主都新宮と、京阪神とがレールで結ばれたので…紀州路の旅は面目を一新することになった。…勝浦温泉は新宮市に近く…ここには大阪から定期の旅客船が着発していたが、最近では配船の都合で運行を中止している。大阪からここへ陸路で来るには、和歌山から鉄道(紀勢西線)が田辺串本などの名邑を過ぎ、黒潮の洗う熊野海岸に沿って来て居り」「浦島、中ノ島にも近代的の装備をもつ旅館が出来、外ノ湯では丘陵の上に転々と山荘を構えた。これだけ整って来ると勝浦も土俗的温泉の域を脱することになる」と言われた(吉田団輔『温泉風物帖』博文館、昭和16年)。詳しくは、笠井雅直「戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論」『名古屋学院大学論集社会科学篇』第51巻第4号、2015年を参照。以下の、『紀州巡り』(大阪商船内南紀保勝協会、1938年)によって、熊野、那智、そして勝浦という遊覧地の中心が勝浦温泉で

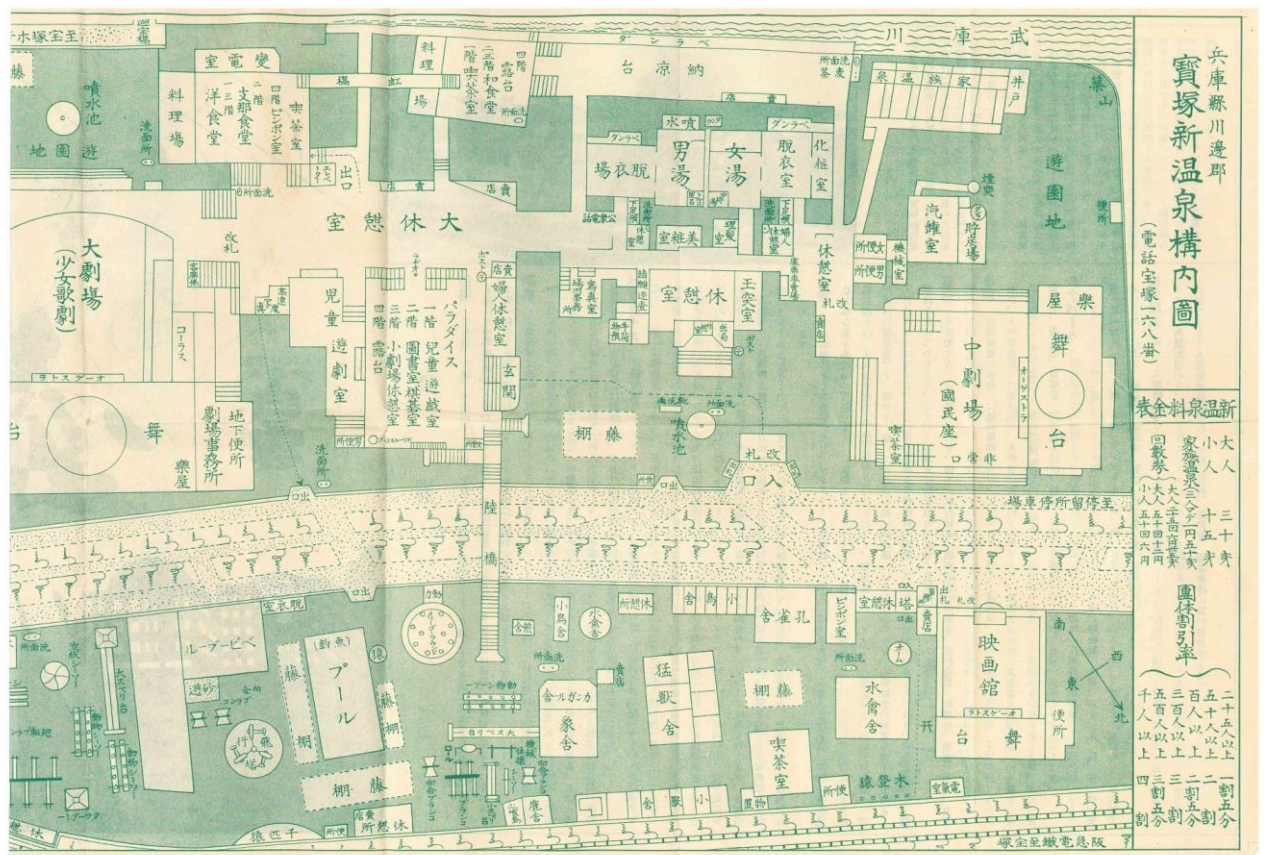


あったことや、海路の利便性が知られる。

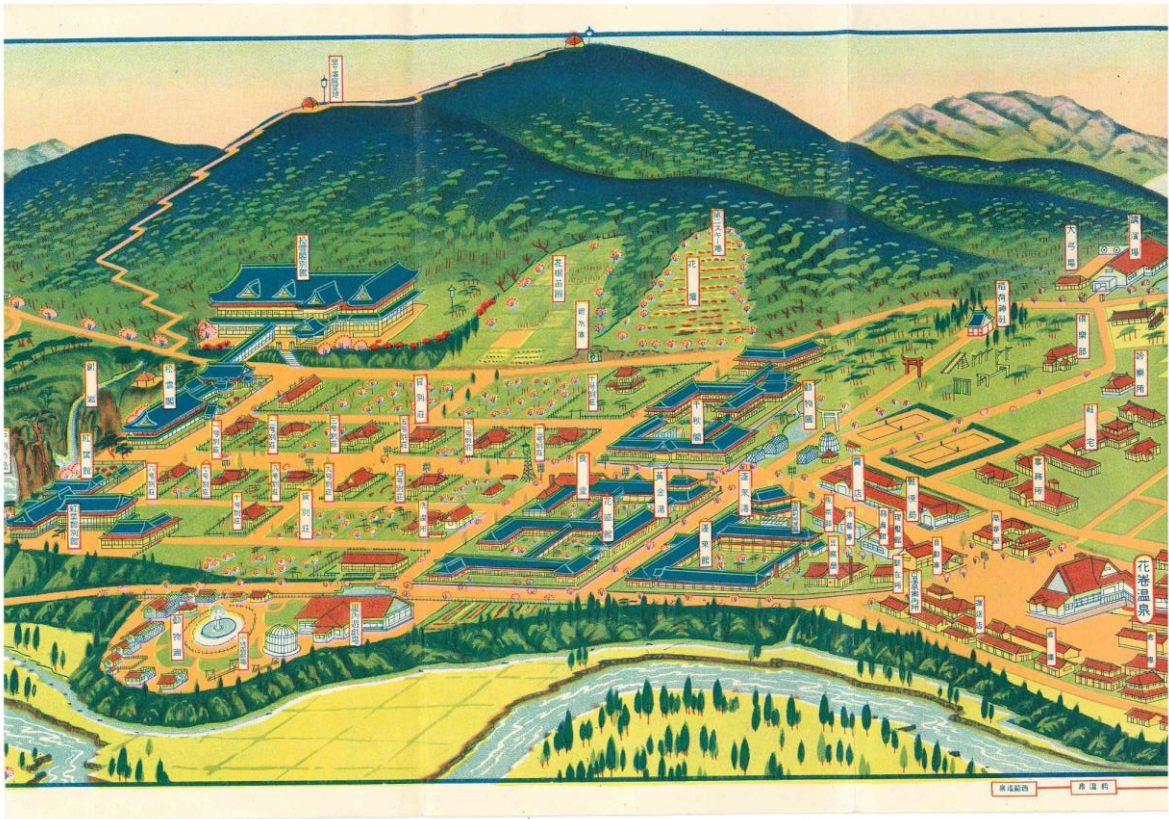
おわりに

観光開発、地域開発のモデルとなっている、いわゆる宝塚型に触れておこう。宝塚温泉(兵庫県武庫郡良元村)は大正期の23万人から、昭和8年度の22万人、そして昭和14年度の34万人へと浴客が増加する。宝塚温泉は、1910年3月の箕面有馬電気軌道開通の後、1911年5月に開場した宝塚新温泉であり(『宝塚歌劇四十年史』昭和29年)、宝塚歌劇などの遊園施設を自前でもつ温泉地として集客の拡大を達成することで、企業家・小林一三によるいわゆる「宝塚型」としてビジネスモデルとなったものである。しかし、有馬温泉と宝塚温泉をバスでつなぐという阪神急行電鉄の経営戦略によって、「六甲・有馬・宝塚」が一つの観光遊覧地として集客を実現する(1937年頃)(笠井雅直「温泉と鉄道」『鉄道史学』第29号、2011年)。これによって宝塚温泉も集客を持続させたものと思われる。

以下の、『宝塚新温泉御案内』(阪神急行電鉄株式会社、1929年頃)によって、大正末、昭和初期の宝塚温泉は遊覧型の集客であるとともに、温泉内に都市民向けの「終日過ごせる」多様な施設を抱えていたことも知られる。後、六甲観光と連携する遊覧へと転換する。







さらに、鉄道省後援大阪毎日新聞・東京日日新聞社主催の「日本新八景」の選定（1927年）において温泉部門の最高得票数を得た花巻温泉(岩手県稗貫郡湯本村)は、宝塚温泉をモデルとしたものであり、温泉地までの鉄道敷設と花巻温泉内の多様な施設によって集客を実現したものであった(上掲、『花巻温泉』株式会社花巻温泉、1928年参照)。

とすれば、大正末、昭和初期における全国的な温泉地間の競争は、鉄道網の整備などによって、遊覧地の広域化を推進したが、多くの温泉地はその宿泊地・拠点となったのであった。いずれにして、外貨獲得という国策に始まった国立公園の指定や国際観光旅館の各地への設置などや、海水浴、スキー・スケートというスポーツ型の遊覧の政府・鉄道省による推進に対応したのも温泉地であった。

本稿は、2013年度名古屋学院大学経済学部研究奨励金による成果である。本ディスカッション・ペーパー作成にあたってお世話をおかけした総合研究所の事務の皆さんにお礼申し上げます。