

國學院大學學術情報リポジトリ

日本における近代ツーリズムの展開と観光事業：
名古屋鉄道の事例を中心に

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-02-06 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 杉山, 里枝 メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.57529/00001033

日本における近代ツーリズムの展開と観光事業： 名古屋鉄道の事例を中心に

■ 杉山 里枝

▶ 要 旨

本論文では、日本における近代ツーリズムの展開について検討するとともに、具体的なケーススタディとして、名古屋鉄道の1930年代後半における観光事業の動向について資料『名鉄電車』などをもとに明らかにする。欧米における先駆的な近代ツーリズムの成立は、19世紀におけるものであった。一方、日本では明治期以降、大衆の移動の自由が確保され、かつ近代的な交通網が発達するなかで近代ツーリズムの展開がみられ、それは戦前期を通じてひろく発展した。名古屋鉄道では、広範囲の鉄道網に加え、1928年に開始されたバス輸送も組み合わせつつ、大衆の楽しみとしての観光や旅行が展開した。豊富な観光資源を背景に同社では、海水浴からハイキング、参詣などさまざまな観光事業の展開がみられた。このことは、東海圏における観光事業および地域の発展に果たした役割の大きさをも示すものであるといえる。そして、終戦前後における観光事業の一時的な空白期はあるものの、戦前期の長い期間を通じて観光開発がすすめられたということは、戦後日本における観光業の飛躍的な展開の前提条件となったのである。

▶ キーワード

近代ツーリズム、観光事業、トーマス・クック、名古屋鉄道、大衆の楽しみ

1. はじめに

本稿の課題は、欧米諸国に遅れて近代的なツーリズムの展開がみられた日本ではどのような時期にいかなる事業展開があったのかということ、すなわち日本における近代ツーリズムの展開について検討するとともに、具体的なケーススタディとして、名古屋鉄道の1930年代後半における観光事業についてとりあげ、『名鉄電車』（名鉄資料館所蔵資料）

などを用いながら、戦前期の鉄道会社による観光事業の動向について明らかにすることである。なお、本稿では、経営史的な分析を行いつつも、観光的な視点も取り入れながら論じていくことにしたい。

まずここで、本稿に関連する研究史について整理することにして。本稿では、鉄道の発達に伴う観光事業の発達に光をあてている。日本では、1880年代後半からはじまる産業革命期以降、産業・企業の発展に伴って全国的な鉄道網の展開がみられた。その様子については、老川慶喜(1992)⁽¹⁾や野田正穂、原田勝正、青木栄一、老川慶喜編(1986)⁽²⁾などに詳しく述べられている。そして、老川慶喜(2017)⁽³⁾では日本の近現代史における鉄道と観光の織りなす関係について多角的に論じているが、そこでは、鉄道の開通は、つらくきびしい「旅」を、気軽に楽しめる「観光」に変えたとし、鉄道は「旅」の大衆化を推し進めたとしている⁽⁴⁾。そのほかにも、平山昇(2012)⁽⁵⁾では、鉄道によって社寺参詣が変容していく過程について、戦前期を対象として論じている。社寺参詣は、近世・近代の日本での観光において重要な位置を占めており、平山による研究は、鉄道と観光との関係について的一端を、詳細に明らかにしているといえる。

本稿でケーススタディを行う名古屋鉄道は、1935年8月に名岐鉄道と愛知電気鉄道が合併して成立したものであり、現在、東海地方における最大の私鉄会社である。そして同社の起源として、1894年に設立許可された愛知馬車鉄道までさかのぼることができる。このように、非常に古い歴史を持つ鉄道であるといえるが、同社に関する研究史について振り返ってみると、社史である名古屋鉄道株式会社編(1961)⁽⁶⁾、名古屋鉄道株式会社編(1994)⁽⁷⁾によりその概観が与えられるものの、個別の研究史としては、石井里枝(2014)⁽⁸⁾、(2015)⁽⁹⁾が挙げられる程度であり、きわめて研究史の乏しい状況にあるといえる。上述の老川(2017)でも、私鉄経営者による鉄道沿線の観光開発について論じているが、そこで取り上げられているのは小田急、東武、阪急といった、東京や大阪近郊の開発の事例であり、名古屋鉄道の事例については取り上げられていない。名古屋鉄道は、上述のように現在、東海地方における最大の鉄道会社であり、全国第3位の走行距離を持つ。その沿線には犬山、知多、蒲郡などの観光地や多くの神社仏閣が存在している。したがって、東京や大阪には人口、産業規模などは至らないながらも、様々な観光資源を有し、かつ日本の背骨を支える大都市のひとつとして発展してきた名古屋とその近郊の開発に着目することは、近代日本における観光開発や都市および地域開発の総合的な発展のありかたの重要な一例を示しうることになりうる。ゆえに、本稿でのケーススタディを通じて研究史上の空白を埋めつつ他都市、他鉄道における展開との比較研究を行う意義は大きい。

次に観光に関する研究史について述べる。J. アーリ(1995)⁽¹⁰⁾は、「まなざし」という概念を用いつつ、近代観光の成立の特徴につき明らかにしている。またJ. アーリ

(2003)⁽¹¹⁾は、空間－時間の社会分析や、より最近のツーリズムおよび場所に関する分析を行っている。W. シヴェルプシュ (1982)⁽¹²⁾では、産業革命ののちに展開する鉄道旅行について、イギリスやアメリカの事例をもとに、時間・空間概念を軸に検討している。なお、世界に先駆けて産業革命を達成したイギリスでは近代ツーリズムの展開もいち早くみられた。荒井政治 (1989)⁽¹³⁾、角山榮 (1975)⁽¹⁴⁾、中川浩一 (1985)⁽¹⁵⁾などの研究のほか、近代ツーリズムの先駆者であるトーマス・クックについては、本城靖久 (1996)⁽¹⁶⁾などに詳しい。

日本における観光の展開については、近世期の旅文化について論じたものとして、松坂耀子 (2002)⁽¹⁷⁾、神崎宣武 (2004)⁽¹⁸⁾などがあり、近代に入ってから観光については海外旅行の観点、あるいは外国人招致の観点、庶民の新文化としての旅行という観点からそれぞれ有山輝雄 (2002)⁽¹⁹⁾、砂本文彦 (2008)⁽²⁰⁾、白幡洋三郎 (1996)⁽²¹⁾などがある。そのほかの文献と合わせても、近世、近代の旅行、観光に関する文献の蓄積は比較的多い。

このように、観光に関する研究について振り返ってみると、日本、欧米ともに研究の蓄積は認められる。その一方で、鉄道史に観光の視点をとり入れた研究は少なく、老川 (2017)、平山 (2012) などに限られており、今後の研究の進展の余地は大きく残されているといえる。さらに、名古屋鉄道に関する研究自体も上述のとおり乏しいなか、名古屋鉄道の1930年代における観光事業のあり方を中心に検討を行う本稿の作業は、研究史上大きな意義が認められるといえよう。

本稿の構成は次のとおりである。第2章では、近代ツーリズムと観光のあり方について、まず欧米における動向を明らかにする。次に、日本での動向について、江戸期までさかのぼり検討をする。第3章では、名古屋鉄道における観光事業について、1930年代後半までの動きを中心に明らかにし、第4章では戦時期の名古屋鉄道における観光事業について検討する。第5章はまとめにあてられる。

2. 「近代ツーリズム」と鉄道

2-1：欧米における近代ツーリズム

さて、近代的なツーリズム、すなわち近代ツーリズムはいつごろから現れた概念であろうか。そもそも、「観光」という概念は産業革命の到来をまって生じたものであるとされ、その背景には産業革命による工業化の達成によって余暇時間が形成されたことがある。さ

らに、余暇時間の過ごし方についても、飲酒が社会問題化するなかで、それに代わる健全な活動が求められ、その一つとして観光が推奨されるようになったという背景があった。そして、都市という労働のための空間ができあがる一方で、それと異なる場所としての観光空間が形成されていった⁽²²⁾。

先にも少しふれたように「観光のまなざし⁽²³⁾」という概念を提示したJ. アーリによると、その発生は1840年頃に求めることができるという⁽²⁴⁾。そして、近代的な旅行業、観光業の草分けとなった存在は、イギリスのトーマス・クック(Thomas Cook 1808-1892)であった。クック以前にも、すでにイギリスではアウトティングやエクスカージョンが流行し、それを組織する者もいたが、クックは単に人集めだけでなく、新しい旅行先の開拓、切符の手配、割引運賃の確保、宣伝チラシの作成のほかに、自ら旅行添乗員となり、旅行者の支援を商売へと結びつけた⁽²⁵⁾。禁酒運動の熱心な推進者であったクックは、禁酒の習慣を普及させるために、別の健全な娯楽に善導しようとして、旅行に注目した⁽²⁶⁾。1841年7月、イギリスのレスターからラフバラーへの18kmの日帰り旅行を組織したのが近代的な旅行のはじまりであるとされ⁽²⁷⁾、鉄道を利用して割安な団体旅行を組んだという意味で、これは近代ツーリズムの誕生を告げるものであった⁽²⁸⁾。この成功に基づきクックは、夏の間をつうじて日曜学校の子供たちのために次々と日帰り旅行を組織して自ら添乗員としてこれに付き添った⁽²⁹⁾。クックが旅行者として成功するきっかけは、1851年に開かれた万国博(ロンドン)へのツアーであった。彼は、ミッドランド鉄道と提携して割引遊覧切符を販売したが、その総数は16万5000枚にのぼった。1855年のパリ万博の際には、それまで国内だけであった営業の範囲を海外にまで拡張し、国際連絡切符を販売し、パリ以外のヨーロッパ地域へも周遊団体を組織して国際的な営業拡大を図った⁽³⁰⁾。1865年には本社をレスターからロンドンに移し、1866年にはアメリカ旅行、1872年には世界一周を企画し、クックの旅行会社は大会社へと飛躍していった。

このように、「観光」は18世紀イギリスの産業革命以降、市民の移動の自由がある程度認められるようになるなか余暇時間・観光時間の出現と観光空間の創出のなかで誕生したが、19世紀半ばからは、鉄道や汽船という移動のテクノロジーの発達を伴うようになった。そして、それら移動手段を利用して多くの人々が、従来は到達が困難であった遠隔地まで、比較的短時間のうちに移動が可能になった。さらに、価格面からみても割安な団体旅行が可能となり、近代的な旅行へと変容した。こうして、近代的な移動手段が先に発達したヨーロッパにおいて、まず近代ツーリズムが確立したのであった。

近世までの観光と比した近代的な観光の特徴のひとつに、それが一部のエリートのためではなく、大衆の楽しみとして展開されていった点あげられる。先にとりあげたクックは、大衆の教養を高めるため、観光旅行は非常に有用だと確信していた。彼は、収入が少

なく、海外旅行の経験がなく、外国語も知らない大衆でさえ海外旅行を楽しめるようにと安い団体旅行を組織し、添乗員をつけ、積立金の制度やパック旅行を始めたのであった⁽³¹⁾。

そのほか、アメリカでも鉄道の開設は旅行、観光に新しい形態をもたらすことになった。なお、アメリカの鉄道車両では、蒸気船、定期郵便船の客室がモデルとされたことに関係して、談話室などが設けられ、旅行者は鉄道旅行中も車内における移動性が確保されていた⁽³²⁾。

一方、日本において、鉄道などの近代的な移動手段が発達していくのは産業化が本格化する19世紀末以降のことであり、欧米における展開に後れるかたちをとっていた。こうした状況のなか、日本ではどのようにして近代ツーリズムの展開がみられたのであろうか。次節では近世期の事例をも交えながら、明らかにしていくことにしたい。

2-2：近世・近代日本とツーリズム

すでに述べたように、近代ツーリズムという概念自体は、欧米では19世紀半ばに誕生したものであった。この近代ツーリズムという概念が生じたのと同時期、すなわち江戸後期から幕末期にかけて、日本ではどのような旅のありかたが展開していたのであろうか。

江戸期の日本においては、旅文化はたとえば伊勢参りのような「参宮」や、その他寺社仏閣を巡る「巡礼」など、振興の拡大にともなってみられる形態が比較的多く存在した。なお、伊勢参宮や善光寺詣における参詣客の旅行斡旋が日本の本格的な旅行業の始まりであるともいわれる⁽³³⁾。江戸時代は、時期にもよるものの、総じて情報の発達した時代であったとされ、かなりの精度と速度をもって地方に伝わったとされる⁽³⁴⁾。その情報について大別すれば、ひとつは体験談や旅のみやげ話のような、いわゆる「口コミ情報」であり、もうひとつは「道中記」や「紀行文」、日本各地を題材にとり地名や名所、寺社、生業、名物などの沿革を記した「名所図会」などに表されるような「文字情報」であった⁽³⁵⁾。

こうしてみると、近世期日本において、なるほど旅は大衆に身近なものであり、欧米におけるツーリズムの展開に似たうごきがすでに見られていたとみることができるかも知れない。しかしながら、近世期日本では、幕府の政策によって架橋を極端に制限していたため、川を渡る際には馬車などの利用ができず、徒歩旅行が観光の中心となっていた⁽³⁶⁾。そのため、旅に要する時間は長いものであり⁽³⁷⁾、短時間に移動が可能であるという近代的な観光のあり方とは異なるものであった。また、欧米では18世紀後半にはすでに市民の行動の自由はある程度確保されていたが、日本では近世期には特別な場合を除き、藩領

を離れることは基本的に許されていなかった。このようななか、「一生に一度の伊勢参り」という表現にも示されるように、旅は「特別」な経験であり、庶民にとって、日常生活から離れる格好の方便でもあった⁽³⁸⁾。また、参詣だけでなく湯治も江戸期の旅において主要な位置を占めていたが、江戸期におけるそれは、一泊や二泊で帰る近年に多いスタイルではなく、「湯七日、湯十日」という表現に象徴されるように、長期間にわたるものであった⁽³⁹⁾。

したがって、日本における近代ツーリズムの展開は、鉄道網が発達して移動技術が進歩したことによって短時間での移動が容易となり、さらに人々の行動の自由が確保された明治期以降において本格化したといえる。本稿で検討する名古屋鉄道の観光事業の事例のほかにも、同時期において、小田原電気鉄道による箱根強羅開発⁽⁴⁰⁾、小田原急行鉄道の開業による東京～箱根間日帰り旅行の実現と観光客の誘致⁽⁴¹⁾、江ノ島電鉄による江の島、鎌倉への観光誘致⁽⁴²⁾、阪急（小林一三）による観光開発⁽⁴³⁾、東武鉄道（根津嘉一郎）による日光の開発⁽⁴⁴⁾など、さまざまな鉄道会社が主導して観光開発を行っていた。近代的な移動手段である鉄道の発展を担った鉄道会社が、その付帯事業として観光開発をすすめていった点については、移動手段の主体としての強みを活かしつつ多角的な事業展開を行うことで企業としての総合的な発展を目指したという点からも当然であった。

その一方で、政府主導の観光政策からも目を離すことはできない。日本人の海外渡航に目を向けると、幕末期の1867年に徳川慶喜の弟・昭武が、渋沢栄一など使節団をともなってパリ万博の視察および欧米歴訪を行ったこと有名である。そのほかにも明治初期、1871年における岩倉使節団の欧米派遣⁽⁴⁵⁾など、幕末維新时期において、すでに一部の者たちは海外（長期）渡航の経験を有した。また、明治初期においては産業化の実現のために政府は「お雇い外国人」を多く雇用したが、観光分野においても彼らの影響は少なくなく⁽⁴⁶⁾、彼らの主導により避暑の習慣や別荘の建設、保養地や景勝地が見出されていった⁽⁴⁷⁾。政府も観光を国際収支改善の手段として認識する動きがあり、外国人観光客の誘致に力を入れることもあった⁽⁴⁸⁾。また、官営鉄道による観梅列車の運行もあった。さらに20世紀初頭において、観光地を遊覧する回遊列車が流行するが、これは主に国有鉄道において行われたものであった。なお、国有鉄道による回遊列車では、大勢の旅行客を連れた団体旅行としての側面がつよく、そこでは公共の場でのマナーが細かく定められることがあった⁽⁴⁹⁾。

とはいえ、大都市周辺の観光開発は私鉄会社によって担われることが少なくなく、一般大衆の楽しみとしての余暇活動、身近な旅行、すなわち近代ツーリズムという観点からみるならば、その主たる担い手としての鉄道会社、とりわけ私鉄会社の果たした役割は大きかった⁽⁵⁰⁾。

このように、近世期においてすでに日本では、「旅」に対する庶民の関心は高く、独自の旅文化が形成されていたものの、日本におけるツーリズムの展開は、産業革命が達成された明治期以降に本格的な進展がみられた。政府による観光政策、国鉄による観光事業も一定の成果をあげていたが、大衆の楽しみとしての身近な旅行を提供するという意味において、近代日本の観光事業の発展に私鉄会社の果たした役割は大きかったのである。

3. 名古屋鉄道と観光事業①：社史および資料『名鐵電車』を用いて

本節では、名古屋鉄道の社史および資料『名鐵電車』を用いながら、1930年代後半の名古屋鉄道における観光事業について具体的に検討することにした。なお、名古屋鉄道は、1935年8月に前身の名岐鉄道と愛知電気鉄道とが合併して成立した⁽⁵¹⁾が、本章で利用する資料『名鐵電車』は、前身の一つである愛知電気鉄道の『愛電タイムズ』を引き継ぐ機関紙であった⁽⁵²⁾。

ではまず、合併以前の名古屋鉄道（名岐鉄道）、愛知電気鉄道各社による観光事業について社史⁽⁵³⁾の記述をもとにまとめてみることにしよう。

海岸線を走行するという路線的な特徴をもつ愛知電気鉄道では、1912年の開業当初から海水浴客誘致に力を入れていた。知多郡大野町の海岸は、江戸中期から汐湯治⁽⁵⁴⁾で名高かったが、開業年の夏に大野・古見海岸に海水浴施設を設け、大野温泉場（千鳥温泉）も設けた。千鳥温泉では、2階建の階下に30人程度入れる海水と真水の浴場を設け、階上の休憩所に入浴者はラムネやかき氷を飲みくつろぐといった趣向で、毎年海水浴期間中に開業した。海岸は、遠浅のために家族連れのお客でにぎわい、1927年には海水を利用した子供プールや野外演芸場が設けられ、アトラクションが行われた⁽⁵⁵⁾。

大野海岸に続く新舞子の海岸も、早くから愛知電気鉄道によって開発された。かつての地引網の漁場で、遠浅の海岸が続く新舞子では、愛知電気鉄道開業時に新舞子駅が設置されたが、開業当時においては一面松林や雑木林に囲まれていた。1912年7月に設立された新舞子土地株式会社により、ここを名古屋市の別荘地として育成しようと開発がすすめられたが、名古屋鉄道では1913年に新舞子土地株式会社と提携して開発をすすめることとした。そして、料理旅館舞子館の開業、海岸の無料休憩所の設置などがすすみ、レジャー客誘致に努めた⁽⁵⁶⁾。なお、新舞子土地株式会社は1922年に愛知電気鉄道に吸収されたが、同年には海水浴場に夏噴水や遊戯施設を備え、1925年には野外演芸場が設置された。さらに1926年以降には広告塔、浴場、龍宮殿を増設して名古屋方面の浴客誘致に努めた。

1931年には海水浴場付近に水族館を建設し、東京帝大に寄贈したが、これは一般にも公開された⁽⁵⁷⁾。そのほかにも、内海海水浴場では1931年頃に海岸付近の砂丘でサンドスキーが行われるようになり、江戸期において開創された知多半島の新四国八十八カ所の霊場は、電車やバスの開通により容易に巡拝ができるようになっていた⁽⁵⁸⁾。

名古屋電気鉄道（のち、名古屋鉄道、名岐鉄道）では、1921年の市内線市営化の決定により、郊外線のみで経営を行わなければならなくなり、営業収入の確保のためにさまざまな方策を考える必要が生じた。すでに1920年9月には小牧～岩倉間が開通していたが、1922年には岩倉～犬山口間を複線化し、北進策を展開した。そして、1925年には犬山口～今渡間が開通し、木曾川南岸に営業圏内を拡大した。郊外線は沿線が農村地帯で人口密度が小さく、交通需要が乏しいため、旅客誘致の必要性がさらに生じることになる。そのようななか、犬山周辺の観光開発に着手した⁽⁵⁹⁾。

第1に行ったのは、河川景観の宣伝と川下りであった。木曾川と犬山城の風景は、古来より賞讃されてきたものであったが、犬山線が開通した翌年の1927年5月に、ドイツのライン川の風景に似るとして日本ラインと名付けられ、これが契機として犬山と日本ラインは観光地として有名になった。ここで、日本ラインは今渡から犬山城下に至る13kmの木曾川を指し、この間を軽舟で渡り大自然の美を採勝するのが川下り（ライン下り）であるが⁽⁶⁰⁾、1925年の今渡線の開通後には、上流から川下りが実施されるようになり⁽⁶¹⁾、ライン下りは名古屋地方屈指の行楽地に成長した。なお木曾川は、1927年に毎日新聞が募集した日本八景の人気投票で、河川部門の第1位に入選した⁽⁶²⁾。

また第2の施策として、遊園地の開設が行われた。1925年4月、犬山城付近で用地を買収して犬山遊園地をオープンした。これには、洋式の趣向が取り入れられ、家族行楽のスタイルを反映するものであった。さらに、第3の施策として飲食宿泊施設の経営も行われた。犬山遊園地にはスイス様式のカンツリー倶楽部が建築されたが、さらに旅館彩雲閣（百春亭）、岩の茶屋、犬山ホテルが建設され、和洋両方の好みに応じられるようになった⁽⁶³⁾。

このように、1935年の合併以前の段階において、名古屋鉄道では前身各社の付帯事業として沿線の観光開発はすでに活発に行われていたということが理解できる。

では次に、名古屋鉄道成立後の観光事業に関して、『名鐵電車』創刊号を具体的に検討することにしよう。1920年代後半から行楽地として人気が高かった、日本ラインについては以下のような記載がある。

（資料）⁽⁶⁴⁾

沿線風景「清爽の秋を訪ねて 日本ライン下り」

(276)

「柳橋」から犬山行電車に乗り…ライン遊園駅で下車します…夫れから約十丁バスで「ライン遊園地」に着きます。此処には旅館料亭北陽館があります

バス事業については、名古屋鉄道では1928年から開始されていたが、電車とバスを乗り継ぎ観光地に到着できることや、宿泊施設についても紹介されている。また、愛知電気鉄道が開発していた新舞子に関しては、次のような記載があった。

(資料)⁽⁶⁵⁾

「御清遊は便利で特用なクーポン券で」

◇新舞子

▽舞子館

鶴四円 宿泊券

(御宿泊, 夕食6品, 酒一本, 朝食4品)

亀二円 中食券

(中食5品, 酒一本)

▽東寿し

宿泊券 3円 (夕食5品, 朝食3品付)

中食券 1円20銭 (定食5品付)

この資料からは、旧愛知電気鉄道が開発をすすめていた新舞子への観光誘致を引き継いで観光事業を行っていたことがわかるが、それだけではなく、「宿泊券」、「中食券」のような、宿泊や食事について割引のクーポン券を発行していたことが分かる。クーポン券を提示すれば、宿泊や食事についてクーポンの内容のサービスを受けることができるものであるが、この点に関しては、チップ廃止の動きとも密接に関わりがあるといえよう。

日本では、古くから心づけや祝儀やチップを渡す習慣があり、決められた料金や報酬のほかに心づけやチップなどの名目で番頭や女中などの使用人に金銭を渡すことは普通のことであり、幕末以降創業された西洋式のホテルでも、チップは慣習となっていた⁽⁶⁶⁾。しかしながら、明治中期以降、それについての不満が生じるようになり、例えば観劇のケースでは、1911年開場の帝国劇場では、祝儀や心づけは不要と宣伝された⁽⁶⁷⁾。ジャパン・ツーリスト・ビューロ会報誌である『ツーリスト』でも、チップの是非について議論されることとなり、廃止論、否定論が登場した⁽⁶⁸⁾。そのようななか、1922年開業の熱海ホテルでは、チップを廃止し給仕料を一括請求することを試み、その後も丸の内ホテル、堂ビルホテル、大阪ホテルなどでこの動きが続いていた⁽⁶⁹⁾。

なお、クーポン券は、1865年にイギリスのヘンリー・ゲイズが、そして1868年には先述のトーマス・クックが始めたものであるとされている。ここで採用されたホテルクーポンでは、サービス料込であったためチップに煩わされることが無くなり、この制度は急速に広がりを見せたという⁽⁷⁰⁾。もちろん、クーポン券を利用した際にチップを配る可能性が無いわけではないが、クーポン券の料金のなかにはサービス料金も含まれており、それを使用することでクーポン記載のサービスを楽しむことができるのである。したがって、明治中期以降の日本でみられたチップ、茶代などを廃止する動きと、このような名古屋鉄道における食事、宿泊の際の割引クーポン券発行の動きについては、一定の関連性があると捉えられる。

また、次の資料にみられるように、電車の利用とバス旅行とを組み合わせたタイプの観光の提案もあった。

(資料)⁽⁷¹⁾

「秋こそは－超流線型観光バスで－新箱根越へて蒲郡へ－」

…従来の流線型に輪をかけたタイプで、坐席…も観光的に、天井は自由にオープンにすることが出来るものでピンからキリ迄観光的に出来た圧倒されるやうな車である…お手軽な御散策にはもつともいゝところとおすゝめしたい。

神宮前から各急行電車で接続 往復 1円70銭

ここで紹介された蒲郡観光に関しては、蒲郡ホテル開設の影響があったものと考えられる。同ホテルは当時、国際観光局がすすめた国際観光政策による国際観光ホテル新設の第一弾であり⁽⁷²⁾、1934年3月に開業した⁽⁷³⁾。蒲郡（愛知県蒲郡町）には三河湾に面した蒲郡海岸があり、明治中期までは潮湯治を中心とする日帰り客向けの海水浴場であった。1888年の東海道線開通に伴う蒲郡駅開業が契機となり、旅館街が形成されていき、近隣都市民を対象とした滞在型観光地へと変容していた。蒲郡の観光地としての将来性に着目したのが、同地に別荘を所有していた名古屋の繊維問屋瀧兵（現・タキヒヨー）の社主、企業家・滝信四郎であった。滝は1913年に蒲郡海岸沿いに常盤館という旅館を開業し、自ら経営を行った。このように、蒲郡に国際ホテルを建設する前提には、滝信四郎による観光開発、優れた自然条件、鉄道（東海道線）や伊勢、鳥羽への航路といった交通条件があった。とりわけ、奈良や伊勢、鳥羽といった他の観光地との連絡性を備えていたという点は重要であり、臨海に位置するリゾート地である蒲郡では、鉄道幹線、道路幹線などの既成の交通手段を利用して場所から場所へと移動することができたという⁽⁷⁴⁾。このようにして、蒲郡は国内の名士が逗留する保養地から外国人も訪れる国際的な観光地へと変容し

た⁽⁷⁵⁾。

こうした、政府主導の蒲郡開発の恩恵をも受けるかたちで、名古屋鉄道では大衆向けの蒲郡への観光事業をすすめていったと考えられる。東海道線による乗り入れ、伊勢、鳥羽、奈良といった国際観光客に照準を合わせた比較的遠距離の観光地との組み合わせではなく、名古屋鉄道、名鉄バスという自社の交通手段を利用し、沿線住民の余暇利用に供するようなかたちでの観光ツアー、パッケージツアーを開拓していった。実際、のちに『名鉄電車』第8号では、蒲郡に関して、「観光の蒲郡 新箱根へて国際観光地蒲郡海岸へ」というタイトルで紹介されており、「観光の蒲郡は国際的に著名になりました…⁽⁷⁶⁾」という説明がある。政府主導の国際的な観光開発にうまく相乗する形で、地域住民への手軽なパッケージツアーの提供を行っていたのである。

蒲郡観光のような規模の比較的大きなもののだけでなく、『名鉄電車』創刊号では「爽やかな秋の海へ はぜつりの秋」というタイトルで、釣りに関する情報を交えつつ、「知多沿線は何処も此処も好適の釣り場であつて、えさ付乗車券を発売しているから、御身体一つで快遊が試みられる」とし、餌付き乗車券・宿泊券の情報を載せて解説している。季節ごとに変わる身近な旅の提案も行っており、バリエーションに富んだツアーの提供・提案をしていたということがわかる⁽⁷⁷⁾。

次に、『名鉄電車』第2号では、新春という時節柄、「新春はまづ神詣で」というタイトルで豊川稲荷、尾張5社めぐりなどが紹介され、参詣、参拝に関する記述が目立つ。こうした参詣、参拝については、前章でもすでに述べたように、日本ではすでに近世期のころから伊勢参りなどの形で出現していた。しかしながら、それは近代に入り、鉄道網が発達するなかでより身近なかたちへと変容していた。平山昇によると、古くから続く伝統のようにイメージされがちである「初詣」は、鉄道の誕生と深く関わりながら明治中期に成立し⁽⁷⁸⁾、その後大正期以降の電鉄開発のなかで都市から郊外へと延びる鉄道路線が形成されるにつれて、人々がそれまではなかなか参詣に赴くことができなかった郊外の有名社寺に短時間で足を延ばすことができるようになっていったのだという⁽⁷⁹⁾。さらに、市内電車網の発達も社寺参詣に深くかかわるようになり、参詣はより大衆に、身近なものになっていった。名古屋鉄道も、このような動きの中で、昭和戦前期を通じて日帰りや休日を利用した小旅行を想定した身近な観光としての社寺参詣を推進していった。

また、「冬なほ暖かき新舞子へ」という記事では、新舞子海水浴場について、神宮前から急行で30分で新舞子に着くことを強調しつつ、海水浴という夏季の観光だけでなく、冬季における避寒地としての機能について紹介している。さらに、割引乗車券や宿泊割引券についての記載もある。

そのほかにも、『名鉄電車』においては、ハイキング、沿線の行事日程の掲載とそこま

表 1 名鉄沿線における観光地名と往復運賃（1936 年）

単位：円

観光地名	往復運賃
清州公園	0.34
桶狭間	0.46
入鹿池	0.9
岐阜公園	0.98
新舞子	1.08
犬山	1.2
ライン下り	1.55
加茂野温泉	1.6
蒲郡	1.7
小倉公園	1.94
蘇水峡	2.18
鬼岩遊園	2.6
鳳来寺・湯谷	2.75
下呂温泉	2.8
伊良湖岬	4.46

出典：『名鐵電車』第 3 号 2-3。

での経路の掲載、四季おりおりの沿線の観光情報の掲載、それらに関連する割引券、クーポン券の掲載などがみられた。表 1 は、『名鐵電車』第 3 号に掲載されていた、観光地とその往復運賃についてまとめたものである。

この表をみてわかるように、運賃の 1 円に満たない近場への観光から、小旅行まで、名鉄を利用して足を運ぶことができる、さまざまな観光地が紹介されている。

また、単にさまざまなバリエーションのツアーを提供するだけでなく、旅行者のニーズにきめ細やかに対応するサービスの提供を行うことも重要であった。『名鐵電車』第 5 号には、次のような記事が掲載されている。

(資料)⁽⁸⁰⁾

躍進名鉄電車

名古屋の心臓部 栄町交叉点へ進出!!

「名鉄電車案内所開設」

御乗客へのサービスステーションとして名古屋の中心地栄町交叉点際千代田ビル 1 階に

案内所を開設いたしました。営業の概要を申し上げます

沿線の御案内は勿論のこと、御旅行の計画、御団体などの御相談には喜んで計画させていただきます。

神宮前、柳橋、押切町、上飯田駅よりの各種乗車券の発売

各地温泉旅館などと提携御宴会

この記載からは、名古屋鉄道では人々の立ち寄りやすい場所に案内所を設置し、きめ細やかなサービスの提供を行っていたことがわかる。また、人の集まる場所に案内所を設置して、ツアーの提示やチケットの販売を行うことで、旅について未知であった顧客層を取り込み、旅を多くの人により身近なものにしていくという効果もあったと捉えられる。

4. 名古屋鉄道と観光事業②：戦時期における観光事業

前節において確認したように、1930年代半ばには、名古屋鉄道では、観光事業としてバリエーション豊かな「旅行」について、提示されていた。本節では、このような「旅行」のあり方が、戦時体制がすすむなかでどのように変化したのかについて検討する。

『名鐵電車』が現在のところ確認できるのは、1941年7月発行の特別号までである。1937年7月の日中戦争開始以降、日本では戦時期に移行していくが、その影響が観光のあり方にも少しずつ影響を及ぼしていった。

例えば、1937年9月発行の『名鐵電車』第22号では、伊勢参宮に関して、前号までにはみられなかった、「国運隆盛武運長久祈願」という記載が加えられた⁽⁸¹⁾。そのほかにも同号では、ハイキングに関して「保健進軍」という表現、尾張五社巡りの乗車券発売に関しても「皇軍武運長久祈願」という表現が加えられ、運賃の割は国防献金される旨も記載された⁽⁸²⁾。このように、少しずつ観光案内にも戦時色がでてくるようになり、これ以降の『名鐵電車』のなかで、こうした記載が続くようになる。旅行をそれまでのように自由に行うことが難しくなり、「不要不急の旅行はやめよう」というスローガンも現れ、戦時、非常時には享樂の旅行は自粛し、国のために役立つ仕事のうえでの旅行に限ろうという発言が力を得てきたということ⁽⁸³⁾も大きく関連している。「保健進軍」や「皇軍武運長久祈願」という表現は、このような流れのなかで、観光旅行客や旅行業者たちがあみだした「旅行」を救う言葉であったといえよう⁽⁸⁴⁾。

ここで、1941年7月発行の特別号では、「乗り降りは一列に順序よく」という記述のほか

か、以下のような記事も掲載されている。

(資料)⁽⁸⁵⁾

体錬の海

紺碧の空，岩間に散る怒涛，入道雲浮ぶ地平線，ささなみ寄する砂浜，夏の海ほど動的であり積極性に富んだ鍛錬場はない。灼熱の太陽は容赦なく我々の皮膚をこがすがこれは多分の紫外線のために皮下に色素の蓄積を来し，皮膚はこれがため鍛へられ気温の急変によつて風邪をひくやうな事がなくなる。かく夏に鍛へてをく事は冬のすばらしい保健でもある。

増して海には数へきれない資源がある。貝類，魚類，海藻類，その他種々な海産物は我々を自然の間に数へる。

海にあつては我々は身体を鍛錬すると共に団体的の訓練をも受ける必要がある。広漠たる砂漠，緑深き松は幾百幾千の若人等のよき訓練場であると共に又いこひの場所でもある。四方海に囲まれた我国に於ては遊泳に堪能なる事は重要な事でありこの上この運動は最も平均のとれた身体運動である。

しかし海の刺激はそれ自体がかなり強いものであるから，誰人も直ちにこの強烈さに飛び込んでよいとは限らない。先ず慣れの期間を持つことが大切である。最初から長く海に浸かる事はさけるがよいがこの期間を終われば海はどこまでもこよなき鍛錬場であり訓練場でもあり得る。

海の幸を多分に得てこの夏は誰れもが澁俐たる健康に満ち不屈不倒の精神をこの海から得るやうに心がけてほしい。

この資料からは，海水浴に関して，それを身体運動のため，鍛錬のために利用する目的で行うものとされていることがわかる。他にも，「生氣溢るるみどりの七月，われらは海に山に限りなく鍛えんかな，逞しき銃後の心身を！！」という表現，新舞子海水浴場の案内においても，「健康児は海水浴」という表現があり，非常時においても国や国民のために役立つ旅行であるという点を強調していることをうかがい知ることができる。他にも，以前には観光地として記載されていた，入鹿池，鳳来峽などについても，「夏の保健地」として紹介されている。しかしながら，「保健地」という表現に改められたものの，その内容については依然から観光地とされていたものと大きく変わるものではなかった。

そして実際，戦時体制下においても人々の観光，旅行への関心は依然として衰えていなかったようである。「国民の保健増進と知見開発の為全国温泉，名勝，遊覧地の本会同盟旅館へ気易く宿泊或いは支度をなし汎ゆる観光地を大衆的に開放せんとする⁽⁸⁶⁾」目的で

『名鉄旅の会』が同年つくられたが、非常時的旅の会として各方面から歓迎を受け、発表以来続々申し込みがあり、たちまち会員は3000名を突破した⁽⁸⁷⁾とされている。なお、旅の会は、月1円⁽⁸⁸⁾払いで入会日から同盟旅館で5泊または10回の食事が自由にできるというものであった。

このように、戦時期においては、不要不急の旅行を慎む風潮のなかで、海水浴やハイキングにおいては国民の体力強化、健康増進のような目的が、そして参詣においては国運隆盛祈願のような目的が前面に打ち出されていった。しかしながら、観光地に関する情報自体は、戦間期のそれと大差のないものであり、戦時期に移行したあともしばらくの間、すなわち1940年代初頭においては、名古屋鉄道では依然として、顧客の需要に沿うかたちで活発な観光事業の展開があったと理解できる。なお、『名鉄電車』は1941年7月以降みられなくなるが、これは戦勢の急速な悪化とも無関係ではない。1943年頃からは全国的に、交通機関の制限が行われるようになり、食料不足、燃料不足が深刻化し、さらには観光地自体の被災も相次ぎ、観光事業は事実上実行が不可能になった⁽⁸⁹⁾。このようにして、観光の空白時期を迎えることになった。名古屋鉄道においても、例えばライン下りでは船頭の応召の関係もあり一時的に中断を余儀なくされ⁽⁹⁰⁾、新舞子でも娯楽施設は中止された⁽⁹¹⁾。

しかしながら、戦後になると観光はいち早く復旧がはじまり⁽⁹²⁾、例えば新舞子でも1948年には早くも人出が続くようになった⁽⁹³⁾。1950年に名古屋鉄道によって設立された名鉄共栄社では、1953年には観光部が新設され、本格的に観光業の展開がみられるようになった⁽⁹⁴⁾。こうした短期間での復旧の背景には、国際観光復活をすすめた占領軍による占領政策の影響があった⁽⁹⁵⁾が、復旧が比較的容易にできたのは、やはり戦前の長期間にわたって観光開発がすすめられていたという点が大きく関係していた。

5. おわりに

本稿では、いわゆる近代ツーリズムが日本においてどのように展開していったのかについて、欧米における動向との比較をしつつ検討するとともに、名古屋鉄道における観光事業に関して、1930年代半ばの動向を中心に明らかにした。

ヨーロッパにおける先駆的な近代ツーリズムの成立は、19世紀におけるものであったが、日本では、都市化の進行とともにすすむ私鉄による本格的な沿線開発のなかで、20世紀以降、大衆の楽しみとしての近代的な旅行の展開が広くみられるようになった。本稿

で具体的に検討した名古屋鉄道でも、こうした時期において、1928年より開始されたバス輸送を組み合わせつつ、大衆の楽しみとしての「観光」、「旅行」が展開した。営業キロ数が大きく、沿線にさまざまな観光地をもつ同社では、海水浴からハイキング、参詣などバリエーション豊かな「旅行」が観光客へと提供されていたことを資料『名鉄電車』からも確認することができた。1941年における「旅の会」設立とその人気については、名古屋という都市に存在することや、観光地が複数隣接するという立地上の特性にも関連すると思われるが、この時期においてすでに観光が大衆に支持されていたという事実は、戦後における観光事業の発展の前提として非常に重要な意味を持つものである。また、研究史において検討されている小田急や東武、阪急の事例などと比して、名古屋鉄道では豊富な観光資源を背景にさまざまな観光事業の展開が行われていたことが確認できた。東海圏における観光事業、および地域の発展に果たした同社の役割の大きさを理解することができよう。

したがって、近代観光の特徴を、それが「大衆の楽しみ」のためであったというところにつよく力点を置くならば、日本における近代ツーリズムの展開は、私鉄会社を一つの主軸として行われていったと理解してよいであろう。また、こうした私鉄会社による観光開発は、沿線の地域開発、地域経済の発展にも密接に結びついて展開していった。ただし、それは鉄道省や大蔵省のような官業主導の国際的かつ大規模なツーリズムの展開と重層性をもちながら展開していった、ということも看過してはならない。

このように日本では、明治期以降、大衆の移動の自由が確保され、かつ近代的な交通網が発達するなかで近代ツーリズムの展開がみられ、1930年代をつうじて発展した。確かにそれは、鉄道各社における経営維持のための収入増加対策の一環の付帯事業としての側面があるものの、戦間期の終わりから戦時期にかけても、継続して観光開発が行われていたということ、またそれに対する大衆のニーズもあったということは、一つの興味深い事実である。戦時期に入り、旅行に対するモチベーションが「娯楽」から「国策」へと移っていったという点や、戦争末期において観光事業の一時的な空白が存在したという点は認められるものの、戦前期の長い期間をつうじて観光開発がすすめられていったということは、戦後の観光業の飛躍的な発展や現在の盛んな旅行業の状況を可能とする基盤を作りあげていくための不可避な作業であった。さらには、本稿で分析の対象とした名古屋鉄道のような私鉄会社による観光開発は、大衆の身近な楽しみとしての観光を一般化させ、地域が観光地として発展していくことにも寄与した。これは、戦後の一大産業としての旅行業が発展していくための重要な前提条件となったのである。

[付記] 本稿は、2017～2019年度日本学術振興会科学研究費補助金・基盤研究(B)「戦

前期東アジアにおける観光現象と鉄道事業の相互性に関する総合的研究」(課題番号・17 H02253, 研究代表者 千住一)による研究成果の一部である。

注

- (1) 老川慶喜, 1992『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社.
- (2) 野田正穂, 原田勝正, 青木栄一, 老川慶喜編, 1986『日本の鉄道』日本経済評論社.
- (3) 老川慶喜, 2017『鉄道と観光の近現代史』, 河出書房新社.
- (4) 老川慶喜 (2017: 15).
- (5) 平山昇, 2012『鉄道が変えた社寺参詣: 初詣は鉄道とともに生まれ育った』交通新聞社新書.
- (6) 名古屋鉄道株式会社編, 1961『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道株式会社.
- (7) 名古屋鉄道株式会社編, 1994『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社.
- (8) 石井里枝, 2014「愛知電気鉄道株式会社の設立と初期経営」『経営総合科学』第102号.
- (9) 石井里枝, 2015「明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立 - 名古屋電気鉄道の設立過程と初期経営 -」『愛知経営論集』第172号.
- (10) J. アーリ (加太宏邦訳) 1995『観光のまなざし: 現代社会におけるレジャーと旅行』法政大学出版局.
- (11) J. アーリ (吉原直樹, 大澤善信監訳), 2003『場所を消費する』法政大学出版局.
- (12) W. シヴェルプシュ (加藤二郎訳), 1982『鉄道旅行の歴史: 19世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局.
- (13) 荒井政治, 1989『レジャーの社会経済史』東洋経済新報社.
- (14) 角山榮, 1975『産業革命と民衆』河出書房新社.
- (15) 中川浩一, 1985『観光の文化史』筑摩書房.
- (16) 本城靖久, 1996『トーマス・クックの旅: 近代ツーリズムの誕生』講談社.
- (17) 松坂耀子, 2002『江戸の旅を読む』ペリかん社.
- (18) 神崎宣武, 2004『江戸の旅文化』岩波新書.
- (19) 有山輝雄, 2002『海外観光旅行の誕生』吉川弘文館.
- (20) 砂本文彦, 2008『近代日本の国際リゾート: 1930年代の国際ホテルを中心に』青弓社.
- (21) 白幡洋三郎, 1996『旅行ノススメ: 昭和が生んだ庶民の「新文化」』中公新書.
- (22) 大橋昭一, 橋本和也, 遠藤英樹, 神田孝治編, 2014『観光学ガイドブック』ナカニシヤ出版, 41.
- (23) 「観光のまなざし」は, 風景に対する独特な切り取り方であり, 観光という体験の一部は, 日常からかけ離れた風景, 景色などに対してまなざしもしくは視線を投げかけることであるという。そして, 単なる視線の投げかけではなく, 空間に対する「観光客」の解釈を内包する点が重要である。
- (24) J. アーリ/J. ラースン (加太宏邦訳), 2014『観光のまなざし (増補改訂版)』法政大学出版局, 21.
- (25) 白幡洋三郎, 1996『旅行ノススメ 昭和が生んだ庶民の「新文化」』, 中公新書, 12.
- (26) 白幡洋三郎 (1996: 12).
- (27) なお, 禁酒運動のメンバー570名もしくは485名がこのツアーに参加し, 2000人とも3000人ともいわれる大群衆が見送りに訪れたという。朝, レスターの駅を出発し, ラフバラードでは一行はブラスバンドを先頭に行進し, 軽食を食べ, 午後にはティータイムおよび遊びの時間, 夜にはスピーチの時間が設けられた。再びレスターに戻りついたのは夜10時半であった (本城靖久1996: 8-9)。
- (28) 山下晋司編, 2011『観光学キーワード』, 有斐閣, 63.

- (29) 本城靖久 (1996 : 12).
- (30) 白幡洋三郎 (1996 : 13).
- (31) 本城靖久 (1996 : 232).
- (32) W. シヴェルプシュ (加藤二郎訳) (1982 : 134-143).
- (33) 須田寛, 2017『日本の観光 きのう・いま・あす』交通新聞社, 38.
- (34) 神崎宣武, 2004『江戸の旅文化』, 岩波新書, 109-110.
- (35) 神崎宣武 (2004 : 111).
- (36) 須田寛 (2017 : 38).
- (37) なお, 江戸中期において, 当時の人口比においておよそ 20 人に 1 人が伊勢参りを行い, 20 年に 1 度ほどに機会があったという。日程については, 往復で 30 日から 50 日, それ以上になることもあったという (神崎宣武 2004 : 6-7)。
- (38) 神崎宣武 (2004 : 7).
- (39) 神崎宣武 (2004 : 194).
- (40) 老川慶喜 (2017 : 87-89).
- (41) 老川慶喜 (2017 : 90-92).
- (42) 老川慶喜 (2017 : 108-112).
- (43) 老川慶喜 (2017 : 129-139).
- (44) 老川慶喜 (2017 : 140-149).
- (45) 岩倉使節団は, 1871 年 11 月に岩倉具視を特命全権大使とし, アメリカ, イギリスをはじめとする欧米諸国を 1 年 10 ヶ月に渡り歴訪, 視察を行った。使節団には木戸孝允, 大久保利通, 伊藤博文など政府要人, 従者, そして留学生の合計 108 名が参加した。
- (46) 溝尾良隆編, 2009『観光学の基礎』原書房, 156.
- (47) 溝尾良隆編 (2009 : 156).
- (48) 溝尾良隆編 (2009 : 158).
- (49) 老川慶喜 (2017 : 52-54).
- (50) 本稿第 4 節で述べる蒲郡の事例では, 名古屋の有力企業家による保養地としての開発, その後の政府主導による国際リゾート地としての開発に比して, 私鉄会社である名古屋鉄道の同地への誘致においては, 同社の鉄道, バスを利用した, 大衆向けのパッケージツアーが紹介されていた。
- (51) 愛知電気鉄道および名古屋電気鉄道の初期経営のあり方については, 石井里枝 (2014) および石井里枝 (2015) を参照されたい。
- (52) なお, 『愛電タイムズ』に関しては, 残念ながら現在のところ資料の制約上その内容を知ることができないが, その後継紙が『名鐵電車』であることから考えると, 愛知電気鉄道の観光情報誌であったと考えられる。
- (53) 名古屋鉄道株式会社編 (1961), および名古屋鉄道株式会社編 (1994).
- (54) 汐湯治とは, 海に入った後で海岸の岩の上に寝ころび日光浴をすることをいう (名古屋鉄道株式会社編 1961 : 490)。
- (55) 名古屋鉄道株式会社編 (1961 : 490-491).
- (56) 名古屋鉄道株式会社編, 1994『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道, 97.
- (57) 名古屋鉄道株式会社編 (1961 : 492-493).
- (58) 名古屋鉄道株式会社編 (1961 : 494-498).
- (59) 名古屋鉄道株式会社編 (1994 : 120).
- (60) 名古屋鉄道株式会社編 (1961 : 470).
- (61) 名古屋鉄道株式会社編 (1994 : 120).

- (62) 名古屋鉄道株式会社編 (1994：120).
- (63) 名古屋鉄道株式会社編 (1994：121).
- (64) 『名鐵電車』創刊号 2.
- (65) 『名鐵電車』創刊号 3.
- (66) 平出裕子, 2016「昭和初期までのチップ慣習の変化」(小林和幸編『近現代日本選択の瞬間』, 有志舎) 45.
- (67) 平出裕子 (2016：52).
- (68) 平出裕子 (2016：58).
- (69) 平出裕子 (2016：62, 63).
- (70) 本城靖久 (1996：163).
- (71) 『名鐵電車』創刊号 5.
- (72) 砂本文彦, 2008『近代日本の国際リゾート－1930年代の国際観光ホテルを中心に－』, 青弓社, 306.
- (73) なお, その後蒲郡ホテルは1944年7月に陸軍病院に提供され, 1945年10月には米軍が接収, 1952年5月に接収が解除され, 営業を再開した(砂本文彦2008：316)。
- (74) 砂本文彦 (2008：315).
- (75) 砂本文彦 (2008：287, 315).
- (76) 『名鐵電車』第8号, 17.
- (77) ほかに創刊号には, 「靈驗顕著なる廣目寺」というタイトルで, 南知多廣目の瑞雲閣廣目寺(知多武豊よりバス15分)に奉安する毘沙門天に関して, その靈驗(難病が治った人のエピソード)について掲載されているというものもあった。
- (78) 平山昇 (2012：19).
- (79) 平山昇 (2012：20).
- (80) 『名鐵電車』第5号 15.
- (81) 『名鐵電車』第22号.
- (82) 『名鐵電車』第22号.
- (83) 白幡洋三郎 (1996：178).
- (84) 白幡洋三郎 (1996：178).
- (85) 『名鐵電車』特別号 2.
- (86) 『名鐵電車』第27号.
- (87) 『名鐵電車』第27号。なお, 『名鐵電車』第30号では, 会員は6000名以上とされているので, 好評であったと解釈することができる。
- (88) 当時の1円は, 現在の1000円前後である。
- (89) 須田寛 (2017：42).
- (90) 名古屋鉄道株式会社編 (1961：478).
- (91) 名古屋鉄道株式会社編 (1961：493).
- (92) 須田寛 (2017：42).
- (93) 名古屋鉄道株式会社編 (1961：493).
- (94) 鈴木賢治, 1990『旅に心を求めて：名鉄観光物語』名鉄観光サービス株式会社, 20。なお, 名鉄共栄社観光部は, 1961年に名鉄観光サービスとして独立している。
- (95) 須田寛 (2017：42).

参考文献

- 荒井政治, 1989『レジャーの社会経済史』東洋経済新報社
- 有山輝雄, 2002『海外観光旅行の誕生』吉川弘文館
- 石井里枝, 2014「愛知電気鉄道株式会社の設立と初期経営」『経営総合科学』第 102 号
- 石井里枝, 2015「明治期の愛知県における電気鉄道会社の成立－名古屋電気鉄道の設立過程と初期経営－」『愛知経営論集』第 172 号
- W. シヴェルプシュ (加藤二郎訳), 1982,『鉄道旅行の歴史：19 世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局
- 老川慶喜, 1992『産業革命期の地域交通と輸送』日本経済評論社
- 老川慶喜, 2017『鉄道と観光の近現代史』, 河出書房新社
- 大橋昭一, 橋本和也, 遠藤英樹, 神田孝治編, 2014『観光学ガイドブック』ナカニシヤ出版
- 角山榮, 1975『産業革命と民衆』河出書房新社
- 神崎宣武, 2004『江戸の旅文化』, 岩波新書
- 鈴木賢治, 1990『旅に心を求めて：名鉄観光物語』名鉄観光サービス株式会社
- J. アーリ (加太宏邦訳), 1995『観光のまなざし』法政大学出版局
- J. アーリ/J. ラースン (加太宏邦訳), 2014『観光のまなざし (改訂増補版)』法政大学出版局
- J. アーリ (吉原直樹, 大澤善信監訳), 2003,『場所を消費する』法政大学出版局
- 白幡洋三郎, 1996『旅行ノススメ 昭和が生んだ庶民の「新文化」』, 中公新書
- 砂本文彦, 2008『近代日本の国際リゾート－1930 年代の国際観光ホテルを中心に－』, 青弓社
- 中川浩一, 1985『観光の文化史』筑摩書房
- 名古屋鉄道株式会社編, 1961『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道株式会社
- 名古屋鉄道株式会社編, 1994『名古屋鉄道百年史』名古屋鉄道株式会社
- 野田正穂, 原田勝正, 青木栄一, 老川慶喜編, 1986『日本の鉄道』日本経済評論社
- 平出裕子, 2016「昭和初期までのチップ慣習の変化」(小林和幸編『近現代日本選択の瞬間』, 有志舎)
- 平山昇, 2012『鉄道が変えた社寺参詣：初詣は鉄道とともに生まれ育った』, 交通新聞社新書
- 本城靖久, 1996『トーマス・クックの旅：近代ツーリズムの誕生』講談社現代新書
- 松坂耀子, 2002『江戸の旅を読む』ぺりかん社
- 溝尾良隆編, 2009『観光学の基礎』原書房
- 『名鉄電車』各号