

昭和館特別企画展

「旅は世につれ〜昭和旅紀行」について

昭和館学芸部

はじめに

昭和館第一四回特別企画展「旅は世につれ〜昭和旅紀行」は平成十六年（二〇〇四）二月二十五日（水）から四月十一日（金）まで昭和館三階で開催され、延べ一万八、二八八名の来館者があった。会場内では、時系列およびテーマごとに構成された関連する実物・写真・図解資料をそれぞれのキャプションと組み合わせで展示を行った。会期中には四日に行ったり、二階広場でイベント「ミニSSLがやってくる！」も催された。

本稿ではまず概要を展示から再構成して述べ、次いで運営についての報告を行うものである。

第一章 特別企画展の概要

この特別企画展では旅の目的や手段が時代によって変化していった様子をとりあげた。戦前には鉄道をはじめとした交通網も全国へ発達してゆき、観光も産業の一つとして成長を遂げていた。しかし、戦争の影響

が強まってくるにつれて軍事輸送などが優先されるようになり、旅の目的も疎開や買い出しといった切実なものへと変化していった。戦災による被害や燃料不足・施設の老朽化により交通手段は戦後も悪化の一途をたどり、加えて復員・引揚げなど大量の人員移動も加わり、非常な混乱ぶりを示した。しかし立ち直りも早く、人々の生活に落ち着きを取り戻してきたことに加え、旅の情報提供、宿泊施設の整備も進み、旅行ブームを生み出した。新たな交通手段の発達もあり旅の目的も多様化していった。

第一部 交通網の発達と旅行の普及

（一）移動のスピードアップ

国鉄の路線は大正時代にほぼ全国的な鉄道網を完成し、さらに昭和へ入るとスピード化が進められた。交通手段としては、近郊電車や乗合自動車が発達し、川船や人力車は姿を消してゆくこととなった。昭和五年（一九三〇）から運行を始めた特急「燕」は、東京〜神戸間をそれまでの特急列車から二時間以上短縮した八時間五五分で結び、「超特急」とうた

われスピード時代の幕開けとなった。昭和九年（一九三四）、難工事の末、丹那トンネルが開通してさらに短縮された。昭和六年（一九三一）に開通した清水トンネルは当時「東洋一」とうたわれ、これにより上越線が全線開通するなど、交通網は発展を遂げていった。また、まだ一般的ではなかったが昭和四年（一九二九）には定期旅客航空も運行されるようになった。

特急「燕」

昭和五年（一九三〇）十月から運転を開始した特急「燕」は、それまでの「富士」「桜」に比べ二時間二十分も速く、最高時速九五キロ、平均時速は六五・五キロで東京―神戸間を九時間で走った。編成は、荷物車、三等二両、食堂車、二等二両、一等展望車からなっており、運賃は三等が六円三〇銭、二等はその二倍（一二円六〇銭）、一等は三倍（一八円九〇銭）だった。

丹那トンネル開通

御殿場回りであった東海道線の所要時間短縮のため、熱海―函南間にトンネルを設けることとなった。大正七年（一九一八）に着工、難工事の末殉職者六七名を出し、予定を遙かに上回る予算と工期一六年をかけた昭和九年（一九三四）完成した。全長七、八三〇メートル。この丹那トンネルの開通によって、東京―大阪間をさらに二十分短縮することになった。

飛行機による定期旅客航路

昭和四年（一九二九）七月から日本航空輸送株式会社（日航の前身）に

より東京―大阪―福岡間の旅客輸送が開始され、空の旅の幕開けとなった。同年九月からは朝鮮・中国へも航路が拡大されたが、六年に東京国際羽田飛行場が開港されるまで、立川飛行場が使用されていた。東京―大阪間の料金は三五円、平均搭乗時間は約三時間だった。

パンフレット『大型船夏季割引』（図1）

第一次世界大戦後、客船の人気は急上昇し、大型船が相次いで就航した。内海航路だけでなく、中国大陸、朝鮮半島、台湾、樺太などを結ぶ近海航路も定期運航され、さらにアメリカやヨーロッパへも盛んに行き来が行われた。なお、夏季には旅客誘致のため、運賃の割引も行われた。

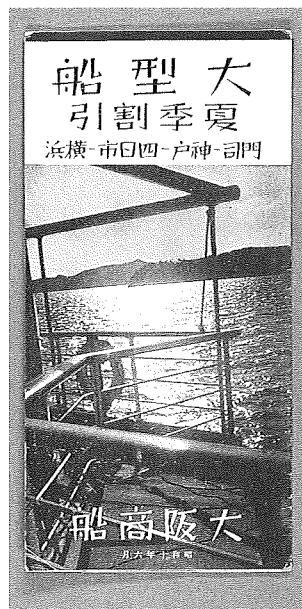


図1 パンフレット『大型船夏季割引』 昭和10年(1935)6月

(2) 旅行熱の高まり

折しも、第一次世界大戦後から昭和初頭にかけての不況や私鉄自動車の進出による減収に悩んでいた鉄道省は、旅客獲得のため列車のスピードアップや旅客誘致により運賃収入の増加を図り、「大衆旅行」が一気に広まった。昭和九年（一九三四）には国立公園が誕生するなど国内の観光地開発も進んでゆき、名所旧跡を訪れる旅行も広まった。また、外貨獲得手段として、外国からの来日旅行者の誘致も積極的に行われていた。

ジャパン・ツーリスト・ビューロー

明治四十五年（一九一〇）に発足したジャパン・ツーリスト・ビューローは、来日する外国人客の誘致を主な目的とした。しかし、大正十四年（一九二五）からは鉄道省の切符代理販売を日本人旅行者にも広げたのをきっかけに、取扱業務を徐々に拡大し、昭和七年（一九三二）には会員制のツーリスト倶楽部が設立された。

一方、従来からあった旅行関係諸団体の中央連絡機関として、大正十三年（一九二四）鉄道省内に事務局を置いて日本旅行文化協会（後に日本旅行協会と改称）が発足した。同協会は雑誌『旅』の創刊、『汽車時間表』の発行などを行ったが、ツーリスト倶楽部と日本旅行協会の活動には共通する面があることから、昭和九年（一九三四）に二つの組織は合併することとなった。

国立公園

昭和六年（一九三一）に「国立公園法」が制定され、九年三月には雲仙、霧島、瀬戸内海の三カ所が日本最初の国立公園に指定された。ついで同年十二月に阿寒、大雪山、日光、中部山岳、阿蘇の五カ所も追加され、十一年までに二二カ所が指定された。七年には「自然公園法」に代り、三種類の自然公園、すなわち国立公園、国定公園、都道府県立自然公園の体系が制度として整備された。現在では二八カ所が指定されている。

新婚旅行

新婚旅行が一般化し始めたのは、昭和に入ってからのことであった。新婚旅行客の多い、東京駅から熱海や湯河原の温泉宿へ向かう列車は「新婚列車」とも呼ばれた。挙式後夕方から夜の汽車に乗って新婚旅行に

出発するのが一般的であった。

国際観光事業

昭和五年（一九三〇）に外国人観光客誘致を担当する機関として、国際観光局が設立された。外国人誘致に積極的に取り組み、海外に向けて日本を紹介するポスターなども配布された。九年から十一年には外国人の日本旅行ブームが起り、十一年には来日旅行者の日本での消費額が綿織物、生糸、人絹織物に次ぐ外貨獲得第四位を占めた。

『東京近郊一日の行楽』（図2）

当時、紀行文作家としても有名な田山花袋による著書。大正時代に入り、産業の発達とともに都会から失われゆく自然を求めて「山水」ブームがおこり、週末には山に海に、レクリエーションを楽しむ人々で賑わった。



図2 『東京近郊一日の行楽』 大正12年(1923)



図3 普通遊覽券 昭和14年(1939)

普通遊覽券(図3)

遊覽券とは、大正十四年(一九二五)から発売されたいわゆるクーポンで、全旅程に必要な乗車乗船、宿泊、食事券などをまとめた旅行券として、国鉄から委託されジャパン・ツーリスト・ビューローが販売した。当初は固定経路であったが、やがて経路が拡大されて利便性が増した。戦時下の昭和十八年(一九四三)に廃止。

『京阪旅の灯台』(図4)

東京府立六中三年生が行った修学旅行の葉。五日間の行程で大阪・京都方面を巡っている。往路は横浜より乗船し、一日かけて神戸へ、復路は大津から夜行列車で帰京した。



図4 京阪旅の灯台 昭和6年(1931)5月

(3) 海外旅行事情

海外へ行く者は仕事や移民、留学などの目的が主で、まだ観光旅行として出かけることはごく希なことであった。外国へ行く移動手段は船が多く利用されたが、ヨーロッパへはシベリア鉄道を経由して行く方法もあった。いずれにせよ、今日とは比較にならない日程と費用が必要であった。

当時男子には兵役が科せられており、外国に在留するには徴集延期の手続きを取る必要があった。

移民

日本人の海外移民が本格化するのには明治以降で、初期の移民先はハワイが中心であったが、その後北米、南米地域へ拡大した。大正時代以降、日本政府は人口問題と景気対策の一環として、移民会社に補助金を与え、



図5 旅券 大正4年(1915)

移民たちには渡航費を支給し、国策として奨励した。

ヨーロッパへの鉄道の旅

シベリア鉄道を利用し、大陸を横断してヨーロッパへ至った。日本とヨーロッパを鉄道で結ぶ欧亜連絡国際列車は明治四十五年(一九一三)に運転開始し、第一次世界大戦、ロシア革命により一次期途絶していたが、昭和二年(一九二七)に復活した。

日本帝国海外旅券(図5)

父親の呼び寄せで移民として、大正四年(一九一五)にアメリカに渡った森本達磨さんの旅券。

大正六年(一九一七)から写真が貼付されるようになり、同十五年(一九二六)からは冊子形式に改められた。

第二部 制限された旅と交通

(1)「国策旅行」

昭和十年(一九三五)頃から徒歩旅行であるハイキングが流行し始めた。昭和十二年(一九三七)七月の日中戦争勃発以降も、旅行の目的は心身鍛錬にあるという意見が強まり、名前を「錬成旅行」などと変えて盛んに行われた。時代風潮として、今までの享楽的な旅行の概念を一変して、祖国を認識して心身を鍛錬するような「国策旅行」である史跡や遺跡巡りが奨励されるようになった。昭和十五年(一九四〇)は、紀元二千六百年記念式典が東京で開催され、約五万人の参列者があった。これに合わせて各地の神社宮へも全国から多くの参拝客が詰めかけた。

戦火の拡大とともに多くの男子の元へ「赤紙」が届くようになり、出征兵士は家族と別れ部隊へと赴いていった。また、食糧が配給制になるなど十分に入手できなくなるにつれ、食糧を求め地方へ買い出しもされるようになった。

青年徒歩旅行

青年徒歩旅行は昭和のはじめから広まったハイキングの流れを汲み、近郊の日帰りから数泊のものまで幅広く行われた。国策に沿う旅行として、心身の鍛錬などを目的とした徒歩旅行が推奨された。

紀元二千六百年記念式典と聖地巡拝旅行

紀元二千六百年記念式典は昭和十五年(一九四〇)十一月十日に皇居前広場で開催され、参列者は海外からの招待者も含めて約五万人であつ

た。紀元二千六百年に合わせ、多くの人々が伊勢神宮や橿原神宮などへの巡拝旅行に出かけた。これには、旅行好きにとって参拝を目的と掲げるならば、堂々と旅行が行えるという側面もみられる。聖地参拝団体はすべてジャパン・ツーリスト・ビューローの主催団体となり、幹旅客数は四九〇万人に達した。

修学旅行の制限

従来から恒例行事として実施されていた修学旅行も、日中戦争の開始以降は社寺参拝などが目的として掲げられるようになり、昭和十五年（一九四〇）には修学旅行の制限が文部省から通牒され全国的に修学旅行の見直しがされて、伊勢神宮参拝などを目的とした「聖地巡拝旅行」などと称して続けられていたが、昭和十八年（一九四三）を最後に中止された。

臨時召集令状

淡紅色の用紙に印刷されていることから「赤紙」と称された。戦時や事変において、臨時に召集する際に本人に届けられたもので、この令状を持って指定された部隊に入営した。

陸海軍の応召者は原戸籍所在の部隊に入営するのが原則であったので、昭和八年（一九三三）から居住地から部隊所在地まで、急行料金を含めて入営者の運賃・料金を国が負担する後払い制度が開始されており、令状の左端は「臨時召集応召員旅客運賃後払証」となっている。

体験談・夫の召集、実家へ急ぐ

昭和十九年（一九四四）三月九日～十日 東京～熊本

遠矢みち子さん

遠矢勝一さんとは昭和十九年（一九四四）二月十日に結婚式を挙げた。三月八日夜、召集を知らせる電報が鹿児島の実家から届いた。入隊の日は三日後の十一日であった。電報は千駄ヶ谷の自宅のみち子さんが受け取り、急いで徵用先の工場へ届けた。そのまま帰宅して準備をした。荷物は鞆一つくらいであった。切符は帰路に駅に寄って、電報を駅員に示して入手した。

召集に遅れると重営倉入りと聞いていたので、必死であった。

翌朝東京駅へ。列車は大変混雑していて、窓から乗り込まなければならなかった。座席は一つしかとれず、みち子さんは勝一さんの膝の上に座った。話をすれば涙がこぼれそうで、ずっと無言であった。

熊本の実家には翌十日に到着、その日の晩のうちに連隊近くの叔父の家に行つて泊まり、翌日部隊の門をくぐった。

親戚への挨拶回りや見送り、家族との別れを惜しむ間もない、慌ただしい入隊であった。結果として、夫婦の最初で最後の旅行となつてしまった。

パンフレット『保健と別府』（図6）

別府温泉で療養する「白衣の勇士」が紹介されている。温泉は古くから湯治を目的とするものも含めて、旅行先として人気のある場所であったが、日中戦争開始以降は傷病兵の保養地や産業戦士の厚生施設と位置づけられるようになった。



図7 遺児たち 昭和16年(1941)3月
門奈次郎 (JPS) 撮影

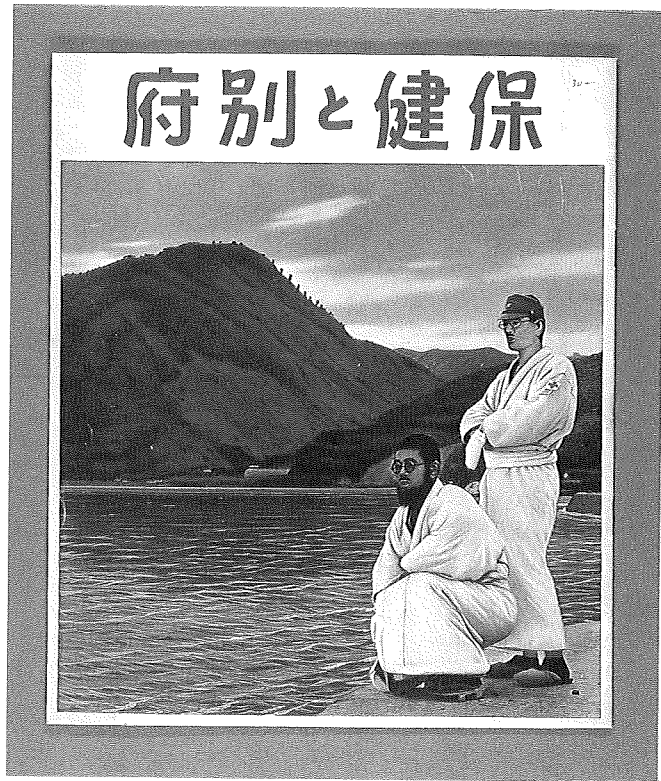


図6 パンフレット『保健と別府』 昭和13年(1938)

遺児たち(図7)

昭和十六年(一九四二)三月二十九日、「遺児の日」の催しのために全国の戦没者遺児代表四千人が上京し、靖国神社に参拝した。靖国神社参拝のための上京には、国鉄の乗車運賃に対して五割の戦没者遺族割引が適用された。

(2) 困難な輸送事業、疎開そして空襲

軍事輸送の増加で一般旅客を抑制するために、不要不急の旅行はやめるよう呼びかけられた。昭和十五年(一九四〇)からは乗車券制限などがされるようになり、鉄道省は「不要不急の旅行は遠慮して国策輸送にご協力下さい」とのポスターを各駅に張り出した。昭和十九年(一九四四)には旅客列車が大幅に削減され、およそ百キロ以上の旅行には警察署等での証明が必要となった。輸送機関の職員も次々と出征してゆき、女性の駅員が登場した。空襲の危機が迫ると都市部から地方へと疎開が開始され、多くの人員と荷物が輸送された。

関門海底トンネル開通

日本初の海底トンネルとして、六年の歳月をかけて昭和十七年(一九四二)六月に完成、十一月より旅客運輸営業が開始された。当初、下り線(下関～門司方面)のみの開通であったが、昭和十九年(一九四四)九月に上り線も開通した。

一般旅客の抑制

戦時輸送は重要資材・軍需品に重点がおかれ、旅客輸送は制限された。昭和十七年(一九四二)十一月から「戦時陸運非常態勢」が実施され、急

行列車の運転速度は二割減となった。さらに翌年十月のダイヤ改正では、旅客列車の大縮減が行われた。さらに昭和十九年（一九四四）四月の「決戦非常措置要綱」に基づき旅客輸送制限が行われた。長距離旅行には証明書が必要となり、ダイヤ改正により長距離列車が大幅に縮減され、同時に一等車、食堂車、寝台車も全廃された。

バスに女性運転手登場

昭和十八年（一九四三）九月から、女子または四〇歳以上の男子をもつて代替しうる一七種の職種（車掌、料理人、物品販売、事務補助者等）に一四歳以上四〇歳未満の男子の就業が制限・禁止された。これに伴い、時局産業方面への女子の勤労働員が進められた。

体験談・学童集団疎開へ出発

昭和十九年（一九四四）八月十二日〜十三日 東京〜長野県本郷村浅間温泉
石川靖児さん

石川靖児さんは、当時世田谷区代沢国民学校四年生。十二日夜家で夕食を済ませてから、学校へ集合し十時に出発した。全校で四五五人の児童が整列して小田急線下北沢駅まで向かい、石川さんは見送りに来た両親と姉とここで別れた。新宿駅で中央線へ乗り換え、夜行の疎開特別列車へ。三等車の座席は、三人がけであったように思う。よく寝られなかったが、うとうととして目が覚めたら車窓から諏訪湖が見えた。翌朝九時三十分松本へ到着、松本電鉄に乗り換えたが、小さな車両であったので分散して乗った。浅間駅に到着後、地元国民学校で受入式が行われ、神社参拝の後にようやく宿舎に落ち着くことができた。

荷物はリュックサックに身の回りの物を詰めた程度。行李と布団は先送りしたので、宿舎へ到着したら先に届いており、その晩から自分の布団で寝ることができた。

宿舎は六軒の旅館に分散した。学年は関係なく、住所ごとに宿舎が割り当てられた。石川さんの宿舎「蔦の湯旅館」には、父親が縁故疎開にするか迷いぎりぎりになって集団疎開へ決めたことから、この割り当から外れ近所の仲間はいなかった。

木炭バスに燃料補給(図8)

昭和十三年（一九三八）五月からガソリンの切符配給制が始まり、代用燃料の自動車に切り換えられていった。木炭や薪を燃料とする車を中心に、ガソリン車に比べて馬力がなく、坂道を登り切れず、乗客が降りることもしばしばであった。

『時間表』昭和十六年一月号(図9) 『時刻表』昭和十八年一月(図10)
『時刻表』昭和十九年五号(図11)

昭和十六年（一九四一）五月、発行所の社名は「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」から「東亜旅行社」へ変更された。さらに十八年十二月には「東亜交通公社」へと変わったが、これは「旅行」というような観光的・享乐的色彩の強い社名は戦時下になじまないという理由からであった。当時あった小規模な旅行者は、十六年夏頃に解散を勧告され、軒並み廃業へと追い込まれたことから、すべての旅客は「東亜旅行社」が一手に扱うこととなった。

それまで毎月発行されていたが、昭和十九年になると用紙不足から不



図8 木炭バスに燃料補給 昭和16年(1941)6月 藤本四八(JPS)撮影



図9 『時刻表』 昭和19年(1944)5号

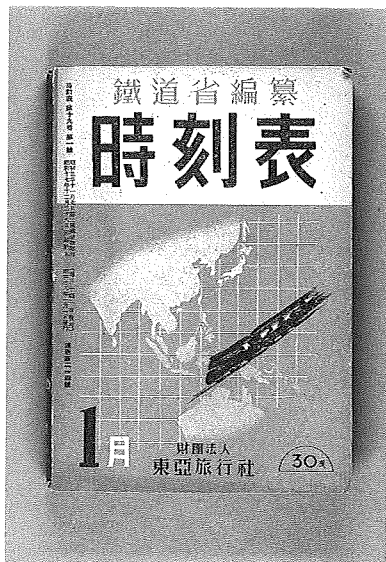


図10 『時刻表』 昭和18年(1943)1月

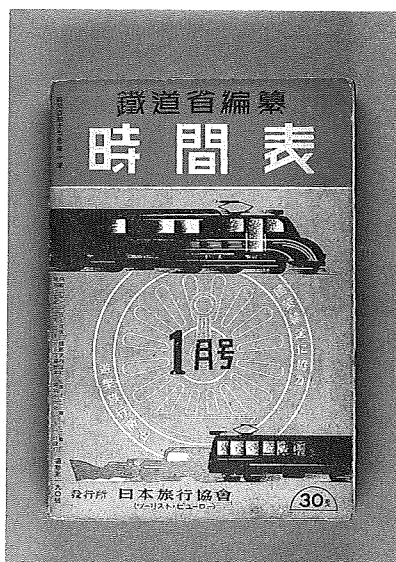


図11 『時刻表』 昭和16年(1941)1月号

定刊行となり、「五号」が十一月に発行されている。これを最後に、二十年九月まで冊子型の時刻表は刊行されなかった。

都市疎開に伴う地方転出証明書(図12)

昭和十九年(一九四四)九月、東京都葛飾に在住していた阿部フク子さんから家族四人が、愛媛県南伊予村まで疎開した際のもの。

疎開に伴う乗車の場合、この書類の提示により旅行証明書がなくとも乗車券を購入することができた。一般疎開者は全国で七六九万人にのぼり、終戦前のわずか一年間強の期間に大規模な人員輸送が行なわれた。

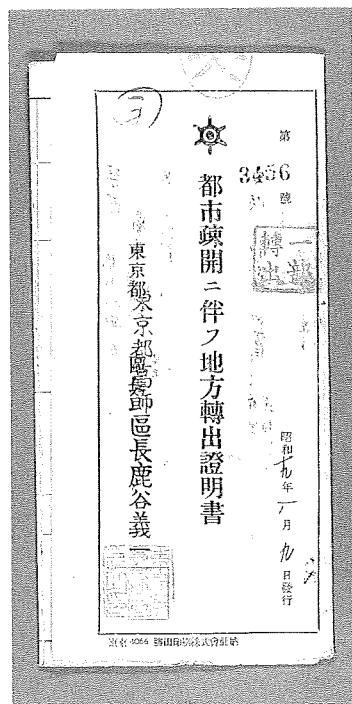


図12 都市疎開に伴う地方転出証明書
昭和19年(1944)

第三部 戦後混乱期の旅と交通

(1) 輸送手段の荒廃

度重なる空襲により、鉄道や船舶は大きな損害をこうむった。戦中は貨物輸送に重点が置かれ、客車の新造が行われなかったために列車は老朽化した。戦後は占領軍輸送への調達に使用され半減し、旅客輸送には

貨車が使われることもあった。列車事情は深刻な石炭不足も加わり、大変な混乱ぶりであった。また、民間航空の運行は占領軍によって禁止された。

旅館やホテルでは昭和十六年(一九四一)より宿泊料金も公定価格制がとられていたが、戦争末期には休業や官庁による借り上げにより、宿泊施設においても営業活動は制限された。戦災を免れた施設は、戦後も占領軍による接収を受けるなど困難な活動を強いられた。

焼失した八王子駅舎(図13)

昭和二十年(一九四五)年八月の空襲により被災。戦争によって鉄道省は二、二二八両の客車、八九一両の機関車を失い、被害路線は延べ千六百キロと全体の五パーセントにも及んだ。

切符を求めて上野駅に並ぶ人々(図14)

行列の後方に見える「RTO」とは、進駐軍の鉄道輸送事務所のこと。昭和二十年(一九四五)九月から全国主要駅に設置され、専用列車の運行管理などにあたった。

宿泊料金表(図15)

昭和十七年(一九四二)から、旅館の宿泊については各旅館を級別に、部屋を等別に区分し、それに応じた宿泊料金が公定価格で定められており、自由に料金設定を行うことができなかった。旅館側は公定価格で不足する食糧や燃料を賄わなければならなかった。二十五年に統制撤廃された。

(2) 買出し、復員、引揚列車



図13 焼失した八王子駅舎 昭和20年(1945)8月 石川光陽撮影

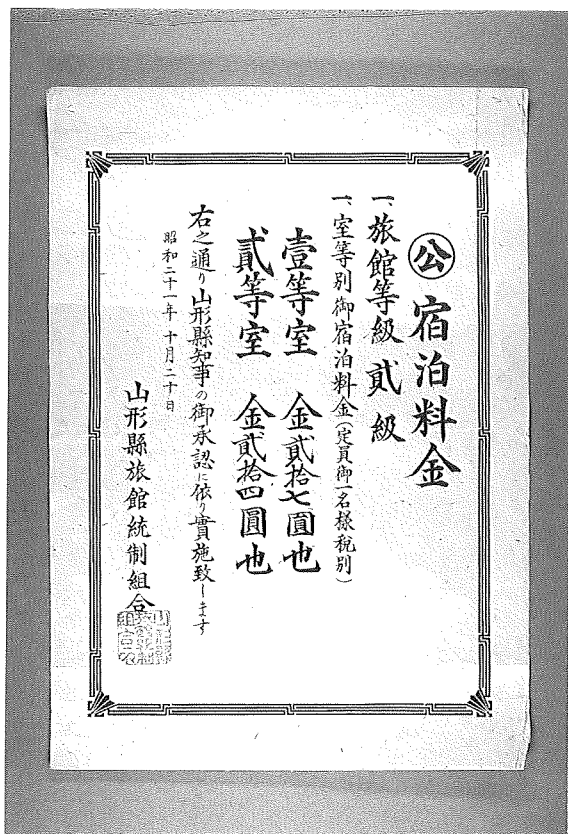


図15 宿泊料金表 昭和21年(1946)



図14 切符を求めて上野駅に並ぶ人々 昭和22年(1947)9月
米国立公文書館提供

食糧の遅配欠配が相次ぎ、生きるためには配給だけに頼っておられず、人々は自ら農村へ買い出しに出かけた。また、外地からの大規模な復員・引揚げも開始され、列車は殺到する人々によって屋根まで埋め尽くされるなど、非常な混乱ぶりを示した。

体験談・中国からの復員

昭和二十一年（一九四六）四～六月 中国→浦賀→横浜

近藤節夫さん

昭和十九年（一九四四）八月、日本橋の実家から母に駅まで見送られ、第一航空情報連隊に現役兵として入隊。その後、広東で通信隊に勤務し、終戦時は本部から少し離れた前線の町で迎え、翌年四月まで広東での収容所生活を送った。

昭和二十一年（一九四六）四月十二日、日本の貨物船で黄埔港を出港。十八日、浦賀に帰港するが、船内にコレラが発生、そのまま船で隔離生活を送る。六月四日、ようやく上陸でき、引揚援護院の施設で二十日間ほど生活を送る。

日本橋の実家は、東京大空襲で焼失するが、母は無事に横浜の借家で生活を送っていた。中国へ渡ってからは手紙のやりとりは一切できず、お互いの消息は不明であった。母はラジオ放送（「復員便り」）で節夫さんの復員を知り、引揚援護院の乗船名簿を調べ、浦賀まで迎えに来ており、二人は京浜急行の電車で横浜の家へ帰路に着いた。

復員列車・品川駅（図16）

上陸地で支給された真新しい衣服に身を包み、帰京する途中の復員兵たちの表情は明るい。



図16 復員列車・品川駅 昭和21年(1946)
林忠彦撮影・林義勝提供

第四部 復興そして発展の時代へ

（1）交通事情の回復

列車事情もようやく回復し、乗車券の発売制限も緩和されていった。非常措置として撤廃されていた急行列車や二等車も復活し、昭和二十四年（一九四九）には戦後初の旅客列車の高速運転が再開された。また、昭和二十六年（一九五一）には国内航空路が再開されるなど、旅行者の往来も活発化していった。



図17 特急「平和」 昭和24年(1949)9月
米国立公文書館提供

東海道本線全線電化

昭和三十一年(一九五六)十一月、東京と神戸間の東海道線の電化が完成した。東海道線では大正時代末から電化を進めていたが、完成までに三四年を要した。蒸気機関車で牽引する列車の旅では、特にトンネルへ入った時に車内に煤煙が立ちこめ乗客は苦しめられたが、電化により解放された。さらに昭和四十三年(一九六八)十月現在、全国の無煙化

率は八七パーセントであり、国鉄の蒸気機関車による旅客輸送は五十年、北海道室蘭と岩見沢間を最後に終了した。

民間航空再開

昭和二十六年(一九五一)十月、戦後占領軍により禁止されていた日本の航空路線の運用がようやく解禁され、札幌・東京・大阪・福岡の定期航路を結んだ。東京と大阪間五、〇〇〇円、東京と福岡間九、六〇〇円と、当時としては割高な運賃であったにもかかわらず、二十七年三月までの六カ月間に延べ約五万人の利用者があった。

特急「平和」(図17)

昭和二十四(一九四九)年九月から、戦後初の特急列車として東京と大阪間で運転を開始した。営業開始後は連日満員の盛況だった。手荷物・三等合造車一両、三等車二両、食堂車一両、二等車五両、一等展望車一両の計一〇両編成。

(2) 観光旅行の復活

人々の暮らしが落ち着きを取り戻すにつれて、ささやかではあるが、レジャーを楽しむゆとりが生まれてきた。旅行の目的地である観光地開発や観光資源の保護、旅行を支える交通手段や宿泊施設の整備、情報の提供も進んでゆき、団体旅行を中心に旅行ブームが巻き起こった。

旅館の客引き

昭和二十三年(一九四八)頃から輸送機関も復旧し、戦後の混乱も徐々に収まり、再び旅行熱が高まっていった。観光地の駅に到着してか

ら宿を決める習慣も、やがて旅行代理店や旅行案内の普及とともに姿を消すこととなる。

団体旅行

大型バスの普及により、バスを利用した団体旅行が急増し、全国の観光地も団体旅行を受け入れて大きく成長していった。これに伴い、宿泊施設も大型化し、大宴会場を設置するなど大きな変化を遂げてゆく。

体験談・同級生六人と信州へ登山旅行

昭和二十九年（一九五四）八月七日～一二日 東京→松本→上高地→乗鞍→蓼科

伊神（旧姓上坂）多美子さん

高校の同級生六人と卒業後、ハイキング程度の簡単な登山に行ったのをきっかけに、同じ仲間でも北海道、金沢などへ旅行するようになった。旅行前には誰かの家に集まり、時刻表や名所案内で目的地の情報を調べて計画を作り、切符や宿泊先の手配を事前に済ませた。皆合わせて夏休みをとるのは難しかったが、上司に頼みこみ、旅行後は職場の人に土産物を配るようにした。

昭和二十九年（一九五四）八月七日（土）、勤務先である銀行の半日勤務を終え、新宿駅で集合。中央線夜行列車は、信州へ山登りに行く人たちが大変な混雑で、二時間以上前からホームに並んでようやく座ることができた。松本に翌早朝に到着し、その日から五日間、バスも利用しながら信州の山登りを楽しんだ。宿泊には食事付きの旅館や自炊でのバンガローを利用した。帰りも夜行で、朝四時に新宿駅へ到着し、家で着替えてすぐに出勤した。若いからこそできたのだろう。旅

行後に再び集まり、写真を皆で見ると楽しむみだった。

パンフレット『日光』（図18）

日本交通公社が編集した修学旅行用パンフレット。修学旅行は戦後いち早く復活したが、当時の輸送・食糧事情から各府県ではしばしば自粛の通達が出された。鉄道事情の緩和から、国鉄の団体割引は昭和二十四年（一九四九）に復活した。



図18 パンフレット『日光』 昭和24年(1949)

(3) 旅行目的の変化と多様化の時代へ

昭和三十一年（一九五六）に『経済白書』の中で「もはや戦後ではない」とうたわれ、昭和三十五年（一九六〇）に池田内閣は「国民所得倍增計画」を発表、日本は高度成長期を迎える。これに伴い、観光旅行は国民生活に根付いていった。道路網の発達とマイカーの普及、新幹線の開通など、旅行目的と移動手段は多様化していった。長らくあこがれであった海外観光渡航も、昭和三十九年（一九六四）の自由化以来、飛躍的に増加の

一途をたどった。

海外旅行自由化

戦後、一般の海外渡航は外貨事情を理由に制限されていたが、昭和三十九年（一九六四）四月一日に自由化された。しかし一人年一回、持ち出しは五百ドルと日本円二万円という制限付きであった。その後、持ち出し外貨制限も段階的に緩和され、五十二年に廃止された。

新幹線の開通

昭和三十九年（一九六四）十月、着工から五年、最新技術を結集した東海道新幹線が運転を開始した。開業時は東京～大阪間の所要時間は四時間だったが、翌年一月からは三時間十分に短縮された。利用客の急増とともに列車本数も増え、大量・高速輸送時代の幕開けとなった。

集団就職列車

昭和二十年代後半から昭和四十年代にかけて、都市部における工員や店員などに安価な労働力として多くの新規中卒者がもてはやされた。集団で就職する姿がみられ、そのための専用列車が仕立てられたりした。

東名高速道路全線開通

昭和四十四年（一九六九）五月二六日、大井松田インターの開業により東京～小牧間三四六キロが全通し、「日本の大動脈」として大きな経済効果をもたらした。また、折からのマイカー利用による大衆レジャーが活発化し、ドライブ旅行の行動範囲を広げた。

パンフレット『第二回ハワイダイヤモンドコース』（図19）

海外旅行が自由化海外旅行自由化の年に日本交通公社などが主催した七泊九日の団体旅行。旅行費用は三九万八、〇〇〇円と、銀行員の大卒初任給が二万三、〇〇〇円の当時としては非常に高額であった。自由化以前に日本交通公社が銀行と提携して募集した「海外旅行積み立て定期」に預金した人は二万五千人がいたが、いざ解禁になっても旅行に使った人は極めて少なかったという。

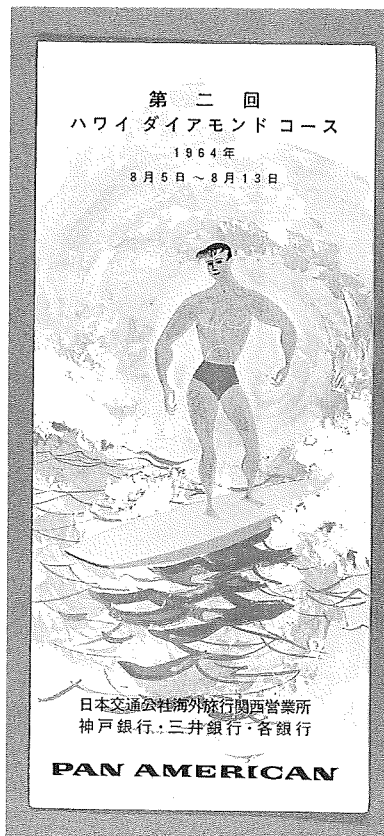


図19 パンフレット『第二回ハワイダイヤモンドコース』 昭和39年（1964）

新幹線C特急券（図20）

東海道新幹線開業初日の昭和三十九年（一九六四）十月一日に乗車した時の切符。表示にあるCとは、「ひかり」にはB料金、「こだま」にはC料金が適用されたことを示している。

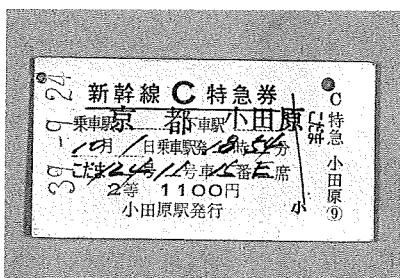


図20 新幹線C特急券 昭和39年（1964）

第五部 旅の持ち物

旅の持ち物は、基本的な機能には多くの変化はないが、形や材質はそれぞれの時代の時代によって変化している。ここでは荷物を運んだ各種のかばんをはじめとして、旅先の土産物、旅行用品の広告などを所有者のエピソードを交えて紹介した。

食堂車のチラシ (図21)

戦前の列車にはスピーカーがなかったので、食堂車への案内を給仕人が旅客へ配って回った。昭和十一年(一九三六)当時、改造車を含めて一五両の食堂車が稼働し、食堂車連結列車数は七七往復であった。戦時期の昭和十九年(一九四四)には全廃されたが、昭和二十四年(一九四



図21 食堂車のチラシ

九)に復活した。しかし、近年では利用率の低迷から営業を続けている路線は数少ない。

スタンプ (図22) 絵はがき (図23)

昭和はじめの旅行熱の高まりとともにスタンプブームがおこり、昭和

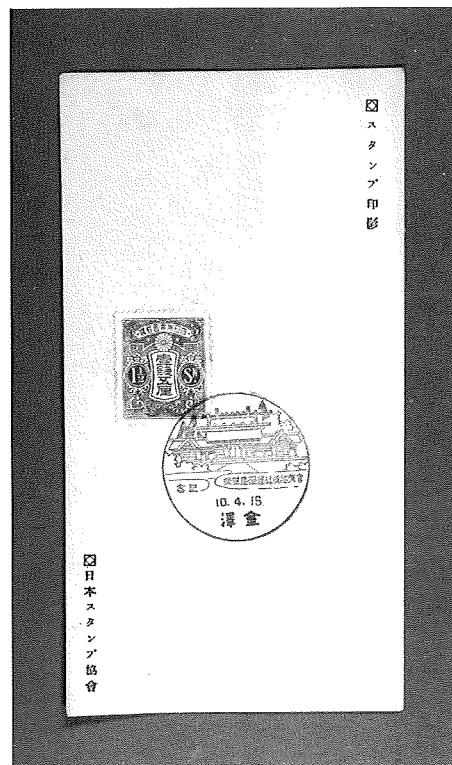


図22 スタンプ 昭和10年(1935)



図23 絵はがき 昭和10年(1935)



図24 サイバードーム

六年（一九三二）からは名勝史跡にちなむ郵便日付印を一四局の郵便局で使用することになり、切手が貼付してあれば記念消印を押すことになった。やがて鉄道駅でもスタンプを作るようになり、七千種にも及んだという。

第六部 あこがれの東京観光

東京への観光旅行は、ほかの観光地へのように物見遊山や名所旧跡をたどる旅行と違って、都会の流行の最先端を体験することにその本質がある。大正デモクラシーに始まるモボ・モガの文化、戦後進駐軍によってもたらされたアメリカの文化、そして戦後復興期から集まり始める世界中の文化を、体感できるあこがれの街が東京である。

なかでも銀座は早くから東京の象徴としてあり続けており、「銀座の

思い出散策」と題して銀座の街の移り変わりをサイバードーム（図24）で紹介する。サイバードームとは、松下電工の技術による、半球ドーム型の映像システムのことである。これは立体映像を大型画面で表示するもので、「銀座の思い出散策」と題して、現在の銀座4丁目交差点を3Dで復元し、戦中・戦後の写真を組み合わせて、その風景の中を実際に散歩する感覚で楽しむことのできる装置である。「銀座の思い出散策」は、お爺さんと孫娘の会話を通して、当時の流行歌に合わせて、戦前から戦後歩行者天国ができる頃までの銀座の町並みの移り変わりを紹介した。また、併せて東京名所絵はがきやバスとバスのパンフレットなどの実物資料も展示した。

第二章 運営

（一）会場内造作

会場の受付は通常会議用テーブルで行うが、今回は特に旅の出発をイメージし今回の企画展の雰囲気が高めるために、駅の切符売場および改札口を模した造作とした。（図25）

会場に入ると、主として時系列に戦前、戦中、戦後混乱期、復興期の順に展開した。展示資料にまつわる個人エピソードを（当時の）顔写真とともにパネルで紹介した。会場中心には島展示として旅行用品のコナーを設けた。会場コーナーにサイバードームを設置し、機器の性質上周囲を暗くする必要があるため、囲いを設けた。会場のパーテーションに追加する造作壁やステージに加え、各ブースの冒頭に区分パネルを設置した。高さ二、一〇〇ミリ、幅九〇〇ミリのパネルにブースタイトル・解説を表示したのだが、それぞれの時代を象徴するイラストを掲示し



図25 会場入口



図26 記念乗車券

た。穂積和夫氏によるカラーイラストは、モノクロ写真が並ぶ会場において目を引く作品であった。

(2) 記念乗車券

特別企画展の来館者へは通常パンフレットを配布するが、今回は特に旅に関連して、パンフレットのほかに記念乗車券(図26)を配布した。これは硬券と呼ばれる、現在ではほとんど見られなくなった厚紙製の切符を模したもので、印刷は実際に過去に製造にあたっていた業者へ依頼した。「〇〇〇〇」から「九九九九」の通しナンバー入りで、やはりかつて実際に駅で使用されていたダッチング・マシーン(日付打刻機)により、来館日を打刻して手渡した。希望者へは入缺も行った。



図27 イベント風景

(3) イベント

三月二十、二十一日と二十七日、二十八日の土日四日間にわたりイベント「ミニSLがやってくる！」を開催した。二階広場に円上にレールを敷設し、実際に石炭を焚いて走行するミニSLに連結した車両に乗車してもらった。(図27) ここでも展覧会入口とは別種の記念乗車券を整理券がわりに発券した。この時期は当館のある九段下・千鳥ヶ淵界隈は桜の花見客で賑わうため、比較的来館数の少ない、小さな子供連れの方への周知をも狙ったものであった。予想通り後半の土日は開花と重なり、多くの人出であった。一日四回、各一時間ずつの運行ではあったが、順番待ちの行列もみられた。なお、四日間の合計乗車数は、一一四九人であった。

(4) 資料の選定と収集

「展示概要」が部外で諮られるのと並行して、部内での展覧会候補としての資料選定を検討していた。内容固めと同時進行で、既に所蔵する旅に関係する資料の選定を行っていた。

この特別企画展開催にあたっては、遡る約一年という期間に驚くほどの関連資料の収集がされた。それは、旅に関する内容で展覧会を行うことを外部へ周知していない時からの現象で、これらの資料が集まったことにより、展覧会の出品資料により精彩を加えることができたといえよう。その中の例を下に示す。

戦前～戦後期 個人で実際に乗車して集めた乗車券等資料

昭和 十一年(一九三六) ベルリン・オリンピック参加役員関連資料

昭和 十五年(一九四〇) 新婚旅行関連資料

昭和 十六年（一九四一） 女学校での「聖地巡拝旅行」（修学旅行）関連資料

昭和二十八年（一九五三） アメリカ留学の際に使用したトランク

昭和二十九年（一九五四） 同級生と登山旅行へ行った際のメモ帳

また、各時代における旅の様相を事例で紹介しようと試みた体験当事者への聞き取りも、順当な話者に恵まれることができた。（一部を本稿中に紹介）

これらを単なる偶然と片付けてしまうのは容易であるが、これまでの展覧会で取り扱うような資料の入手が比較的限られていただけに、この短期間に収集が進んだことは特筆に値する。

おわりに

以上一部であるが、特別企画展の報告としたい。展覧会の開催を企図した際に漠然とイメージした姿から、調査や資料収集進行するにつれて肉付けされてゆくに従って具体像へと固まってゆく過程は、なにかと心配がある一方で快いものでもあった。開催にあたって多大な協力いただいた関係各位・機関への御礼を記して結びといたしたい。

（学芸部 萩谷茂行）