

## 旅行の近代化と「指導機関」 —大正・昭和初期の雑誌『旅』から—

赤井 正二\*

本稿は、「近代化」について社会学的研究を踏まえて「近代の旅行」を「旅行の近代化」過程の所産としてとらえ、日本におけるこの分野での近代化の初期構造と内容を分析することを主な目的としている。このために日本旅行文化協会及び日本旅行協会の機関誌として刊行されていた雑誌『旅』の諸論考を、限定的ながらも市民的な公共圏として機能した雑誌の研究という観点で分析する。各地で自発的に組織され活動した旅行団体の方向性と国家機構としての鉄道省の方向性との共通性と差異、旅館の改善と団体旅行の改善という近代化課題について行われたこの雑誌での意見交換の内容、昭和9年「日本旅行協会」と「ジャパン・ツーリスト・ビューロー」との合併に至る経過と近代化をめぐる構造の転換を取り上げる。

キーワード：日本旅行協会，鉄道省，旅行の近代化，団体旅行，社交

### はじめに

観光史の整理においては、「近代の観光旅行」は、ヨーロッパではトーマス・クックによる団体旅行の企画と実施、旅行業の設立と発展、旅行案内書やガイドブックによる観光情報の普及といった事項を内容とし、日本の場合は、外客誘致のための喜賓会の設立、修学旅行などを内容とすることが多い。このような事項の個別研究とは別に、それらを「近代化」という社会過程の諸現象としてとらえる視点も重要であろう。本稿の基本的な目的は、社会学における「近代化」についての問題意識を前提とし、「近代の旅行」を「旅行の近代化」の所産としてと

らえ、この近代化過程の社会的な初期構造を具体的な内容とともに分析することにある。そのために、ここでは、近代化を推進するという目標を共有しながらも、起源を異にする二つの潮流が交差した雑誌『旅』、とくに昭和9年までのものを対象とし、「雑誌」という公共的コミュニケーションの場で、旅行の近代化をめぐる何が問題とされ、どのような機能をもったのか分析したい。これらの意見と意見交換の活動は、社会文化領域の近代化の一つの事例であるが、それは「近代」ないし「近代化」という概念に生きた豊富な意味を充填することにもなると思われる。どのような分野でも「近代化」という過程は大きな困難と議論を伴うことなく進行することはあり得ないはずだからである。

雑誌『旅』は「日本旅行文化協会」の機関誌として、1924年（大正13年）4月に創刊され、

\* 立命館大学産業社会学部教授

それ以後、発行所は「日本旅行協会」〈1926年（大正15年）12月号—1934年（昭和9年）10月号〉、「日本旅行倶楽部」〈1934年（昭和9年）11月号—1943年（昭和18年）8月号〉、戦後は「日本交通公社」〈1946年（昭和21年）11月号—2004年（平成16年）1月号〉そして「新潮社」〈2005年11月—〉と変遷してきたが、太平洋戦争末期の約3年間と2004年から2005年の約一年半の休刊をはさみながらも発行され続けてきた。戦前期の発行部数について「数万」とされているが、『交通公社七十年史』では、「昭和十年度末の倶楽部正会員は五六九六人となり、「旅」の発行部数は年間二四万部にも達した」<sup>1)</sup>と記している。『旅』を構成する記事の量という点では、紀行・随筆等、観光地の案内、歴史、伝説、奇談、その他観光地情報、ルート紹介などが多数であるが、多くの場合鉄道省の官僚や協会役員の手になる論説的記事が掲載されているところに現在の旅行雑誌とは大きく異なる特徴がある。戦前期の『旅』は、旅行に関する政策・研究・情報・科学・芸術・交流・討論等の総合的な雑誌であった。

### 1. 雑誌『旅』の成立と二つの流れ

「国内旅行」は「外食」や「ドライブ」とともに参加率の上位に位置する余暇活動として定着しているが<sup>2)</sup>、大正時代（1912年～1926年）における宿泊を伴う娯楽旅行を意味する「温泉旅行」の参加率について、青木宏一郎氏は、東京市民に限定しても1-10%程度であるが、「紅葉狩り等の行楽」「登山・遠足」「海水浴・水泳（河川等）」は参加率10-25%、「散歩」は25-50%、「花見時の行楽」は50%以上と推定している<sup>3)</sup>。「博覧会」などのイベントや映画鑑賞や

動物園等の都市施設での娯楽以外に、公共交通機関を利用して大都市から初詣、花見、海水浴へと外に向かう行動は、ピーク時には交通機関の大混雑を引き起こすまでになっていた。世界規模では、1869年のスエズ運河開通、アメリカ大陸横断鉄道開通を契機としたいわゆる「第一次世界観光革命」はヨーロッパ中心であったが、1904年モスクワ～ウラジオストクを結ぶシベリア鉄道本線の全線開通、1905年パナマ運河開通を契機とした1910年代の「第二次世界観光革命」はアメリカを中心として始まっていた。日本の大正時代の国内旅行はこのような環境の下で、急激にはではないにしても、確実に一般化しつつあった。

1872年（明治5年）に営業用鉄道が開業して以来、1889年（明治22年）に新橋駅—神戸駅間が一つの路線として完成し、1906年（明治39年）にはすべての鉄道を原則国有化する鉄道国有法が公布され、さらに1911年（明治44年）に中央線が前線開通に至り、一律運賃等の統一的体制をもった全国鉄道交通システムがほぼ整った。鉄道と軌道のネットワークの引き続く発展により、1912年（大正元年）から1926年（大正十五年）の間に輸送人キロは3.48倍に達した<sup>4)</sup>。この間、1908年（明治41年）に設置された「鉄道院」は、事業拡大に伴って、1920年（大正9年）には「鉄道省」へと昇格した。ここで取り上げる「日本旅行文化協会」と「日本旅行協会」をはじめとした日本の公的な旅行関係組織は、交通機関の発展を背景としつつ鉄道省の強い影響を受けながら推移することになる。

「日本旅行文化協会」の発会式が行われたのは、1924年（大正13年）2月22日東京丸の内の鉄道協会においてであった。「参加者は鐵道省初め満鐵、日本郵船、大阪商船を中心として、

東京、大阪、神戸等の各旅行團體其他の代表者等であつて、旅行界に取つて極めて有意義なる記念すべき會合であつた」<sup>5)</sup>。会長は前滿鉄總裁の野村龍太郎、副会長と専務理事1名が鐵道省の官僚、他の専務理事2名はジャパン・ツーリスト・ビューロー幹事と外部組織の肩書きを持たない三好善一であつた。また11名の理事は、鐵道省から1名、日本郵船等の民間交通事業会社から6名、民間旅行団体から4名という構成であつた。

「日本旅行文化協会」の設立と機関誌『旅』發行の経過について、すでに幾つかの記述があるが<sup>6)</sup>、『交通公社七十年史』では次のように説明されている。

「本会発足の動機は、大正に入ってから急速に邦人旅行者が増加し、各地に諸種の旅行倶楽部の組織ができ、その数は数百をかぞえるようになって、それらが全国的な提携を望む機運となるに及び、前鐵道省旅客課長の種田虎雄が、全国的な旅行機関の必要を感じ、協会の設立に尽力した。いっぽう同課の小林勇藏、長崎惣之助らの若手事務官も強力にこれを支持し、鐵道省の外郭団体として創立されたものである。そのため、当初は事務所を鐵道省運輸局内においた。……会務を専ら主宰したのは三好善一であつた。三好は元來画家志望であつたが、當時関心の高まってきたハイキング活動を評価し、アルカウ会などの会員の声を聞いて旅行雑誌の發行を意図し、鐵道省の協力を乞うた。鐵道省は全面的にその編集事務に協力したので、「旅」の創刊号は、大正十三年四月一日付で、日本旅行文化協会の手で發行された。發行人は三好善一、菊判で定価四〇錢であつた」<sup>7)</sup>。

この経過の興味深い点は、社会的性格の根本的に異なる二つの流れが一つの組織と機関誌に合流したことにある。第一に、各地に自発的な旅行団体が存在し、それらが全国的な提携を指向したこと、第二は、国家機関としての鐵道省が全国的な旅行関連組織が必要と判断したこと、である。

日本旅行文化協会が設立された当時、全国に諸種の旅行団体や旅行倶楽部が多数存在していたことと、それらが全国的な連携を指向しつつあつたことは、例えば、鐵道省運輸局旅客課長(当時)であつた村上義一も、「勿論此等の團體若しくは倶楽部の中には、多少営利的にして、其名は美なるも、其の實の伴はざるものもありますが、大部分の非營利的旅行團體は數年前から時々聯合會を開催して俱に相提携し全国的に活動せんとする機運にあつたのであります」<sup>8)</sup>と指摘しているが、非營利的旅行団体側の三好善一や『旅』の編集に長期間携わることになる佐藤正雄から見れば、「日本旅行文化協会」は自発的な民間旅行団体の一つである「東京アルカウ会」の發展組織に他ならなかつた。三好は1948年(昭和18年)8月の終刊にあたって、創刊當時の事情をつぎのように述べている。

「『旅』が創刊號を出したのは大正十三年の四月で、震災の記憶もまだ生々しい時だった。尤もそれ以前、大正十年の東京アルカウ會創立と共に、「探勝旅」といふ六十ページばかりの會報を出したが、これがいはゞ「旅」の前身といふべきである。／ 此の雑誌は、アルカウ會の日本旅行文化會への發展的解消に連れて、文化會の機關誌「旅」と名も短くなり、更に震災の翌年、鐵道省旅客課長種田虎

雄氏の肝煎りで日本旅行文化協會が設立され、新しい「旅」第一巻第一號の發足となつて現れたのである。その詳しい経緯を書きだすと切りがないが、大體當初の「旅」は旅行家の指針、全國旅行團體の完全なる機關誌たるの使命を擔つてゐた。大町桂月、田山花袋などの文士が寄稿し、同時に顧問格。そして初代の編輯者が花袋の弟子、關口鎮雄君だつた。同君は不幸夭折したので、それ以來今の佐藤正雄君が編輯長として活躍してくれたのである<sup>9)</sup>。

また佐藤正雄はすでに創刊号の「編輯後記」で、「東京アルカウ会」「日本旅行文化会」「日本旅行文化協會」という三つの組織の連続性を、機関雑誌の連続性と共に強調していた。

「本協會の前身は東京アルカウ會だ。東京アルカウ會から日本旅行文化會が生まれた。日本旅行文化會が更に組織替へして日本旅行文化協會となつた。その間雑誌「旅」も絶えたり續いたりではあるがとも角も發行を続け、卷數を追ふならば當然第四年第何號となるべき筈のものである。しかし、この際すべてを新しく始める。踏み直すといふ意味からいさぎよく舊「旅」を棄て、新「旅」を創刊することになつたのである。創刊號を手にするすべての人々よ、諒せられよ。／ 東京アルカウ會は、だが減んだのではない。私達の手を離れても、東京に於ける有數な旅行團體の一として、今日も遠方諸方面へ毎月有益な旅行を企圖し愈よ堅實に活動を續けてゐる。」<sup>10)</sup>

大正10年創立の「東京アルカウ会」以外に「數百」と推定されている各地の民間旅行団体

の活動は『旅』の「各地旅行團消息」欄で紹介されている。例えば『旅』1927年（昭和2年）2月号の「各地旅行團消息」欄では次のような31団体とその活動が紹介されている。東京登山會、城北登山會、東京旅行クラブ、東京暁山岳會、日本探勝俱樂部、サンシャイン旅行會、江東山岳會、横濱アルカウ會、大阪この花旅行會、飛登足俱樂部、大阪巡禮會、ゲートル會、青遊會、大阪ミユキ會、大阪旅行クラブ、浪花山岳會、近畿登山會、みどり會、好加勞會、OS山岳會、天茶會、わらち會、日本岳友會、金剛會、線路廻遊會、岳進俱樂部、関西勇行會、大阪探驅俱樂部、ときは會、六五徒歩會、神戸徒歩會。これら民間諸団体の内、日本旅行文化協會の当初の4名の理事を出した団体は、「國民旅行會」「エスエス會」「浪花山岳會」「神戸愛山協會」である。

他方の交通事業者側からすれば、このような団体に期待されるのは、まずもって、鉄道など公共交通機関に対する希望や不満、さらには建設的な意見を取りまとめることであった。鉄道に対する無理な非難や実情を無視した要求が為されるのは、「鐵道、軌道に對して有つて居る正しい希望や、意見を代表して、吾々に傳へて呉れる適當な機關が從來缺けて居た」<sup>11)</sup> ことに原因があるという認識であり、交通機関はもはやわれわれの生活の一部なのであり、利用者としても無関心ではいられないはずであるにもかかわらず、「交通機關發展の徑路は當業者と利用者との區別を生じ、この區別によつて利用者の立場にある吾々は常に交通機關を他人の仕事視し、交通業者としても一般利用者を營業者の立場からその對象として計劃し、却てその本然の性質に觸れることが直接的でないかの如き形勢となつた」<sup>12)</sup> という認識があつたのである。

しかし、鉄道事業者側の営業への視点は、国策という視点と結びつけば、利用者側に対する要望や要請という啓蒙的姿勢から誘導、訓練、指導という姿勢に転換する潜在的な可能性を持っている。国策的視点の一端はすでに1924年(大正13年)5月号で、鐵道省運輸局旅客課長(当時)の村上義一の論考に見られる。彼は、第一次大戦後の米欧の「大集團的世界周遊旅行の氣運の勃興」を踏まえ、外客誘致のために、「世界周遊旅行の氣運に伴つて考へられるべきは第一に交通機關である、旅館である、旅行設備の改善である」とし、「交通業者と民衆との共力一致」が必要だと結論づけている<sup>13)</sup>。また、列車内でのマナーを主な事例として「公共心」や「公德心」の向上を訴える主張も当初から見られる<sup>14)</sup>。国策との結びつきや公德心向上への訴えかけの傾向はやがて昭和9年のジャパン・ツーリスト・ビューローとの合併後、戦時体制のもとでしだいに強まっていくことになる。

各地の自発的な旅行団体と国家機構である鐵道省との合流の中から誕生したという設立経過は、「日本旅行文化協会」と『旅』が、「旅行」という一つの社会文化的な現象に限定されるとしても、社会と国家との間の緊張を含んだ媒介領域としての「市民的公共圏」の性格をもつことになったことを示している。だが鐵道省が同時に事業者でもあったという面からすれば、事業者と利用者という大衆社会的な関係をも、したがって「操作的公共圏」の意味合いをも含み込まざるを得なかったことを無視するわけにはいかない。しかし、少なくとも設立から昭和9年のジャパン・ツーリスト・ビューローとの合併までの時期は、交通事業者の視点は少なくとも最重点ではないという理解は共有されていた。「旅行愛好家の団体」ないし事業者に対す

る「民衆側の代表機関」<sup>15)</sup>という理解と、「交通業者と大衆との間に中介者となるべき機関」<sup>16)</sup>という理解とは微妙でかつ重大な差異を孕んでいたのだが、この差異は、新たな文化を創造するという試みの視点を豊かにすることにもなったのである<sup>17)</sup>。

## 2. 「健全な旅行趣味」の探求

協会の目的について、「旅行が少しでも安樂に且愉快に出来るように、交通業者と一般民衆との中間に立つて組織立つた考察をなし、健全なる旅行趣味の育成、旅行に関する案内、注意をすることから、更に進んで内地、朝鮮、滿蒙、支那等における人情、風習の紹介等総ての方面に日本人本來の性情を保育守成しようといふのがその目的である」<sup>18)</sup>とされているが、「健全なる旅行趣味」が総括的な理念となっている。またその育成のためになされる諸事業の中心が機関誌『旅』の発行であり、それは「主力を盡くすべき」事業であった。自発的な民間の旅行諸団体の連合体あるいは「民衆側の代表機関」という理解に基づくにせよ、「交通業者と一般民衆との中間組織」という理解に基づくにせよ、「健全なる旅行趣味の育成」こそが自発的な旅行団体と国家機関としての鐵道省、さらに鐵道省をも含む交通事業者とが一つの組織と一つの雑誌に合流し得た共通の目標であったのである。

「健全なる旅行趣味の育成」という課題は、「鐵道の利用」という新しい経験と「旅館での宿泊」という伝統ある経験とが普及し始めたときに出現した文化状況についてのある種の危機意識を示している。

大量交通機関を利用することによって、従来

は「修行」の意味さえ持ち得た旅行が「物見遊山」という軽蔑の響きを奥に潜ませた名称で呼ばれるようになるにつれ、また日露戦争後の一時的な好況をきっかけとしてその「物見遊山」が徐々に広がるにつれ、この新しい文化の個々の現象に対して多様な視角から多くの批判的な言及が見られるようになる。ここでは『旅』誌上でも継続して取り上げられることになる代表的な現象とその問題性についての二つの言及を紹介したい。

第一は、日本における社会学の開拓者の一人である建部遯吾が指摘しているような、列車内でのマナー・公衆道徳の乱れについてである。

「汽車の利用に於ける交通は、是れ實に現代が齎らせる重大なる社交生活、作法上の舞臺である。……實に日本の汽車内の作法生活は、如何にも乱雑を極めて居ると申すことの己むを得ぬ次第である。近頃、東海山陽方面には随分立派な列車が運転せられ、狭軌鉄道と云いながら、九呎四吋四分の三、西洋にも劣らざる堂々たる大型ボギー車が運転せられ、洵に其の内部も立派に裝飾せられて居るにも拘らず乗客の無作法なるが為に、忽ちにして蜜柑の皮林檎の皮等が、……往々室内のベンチ以外の牀の上に散乱せられ、列車ボーイが三十分毎に、鋸屑か何かに一種の消毒薬を混ぜる緑色の粉を振撒いて掃除をして行くに拘らず、殆ど室内は散らけ放題といふ状態となつて居る」<sup>19)</sup>。

既に述べたように交通機関利用上のマナー・公德心の向上は、当初から協会の課題の一つとはなっているが、昭和10年代以前は前面に出ることはなかった。これに比べて、特に知識人・

文化人の間で広く共有された、旅行文化そのものについての批判的言及は、協会の趣旨を理解するために重要である。例えば、徒歩ではなく公共交通機関を利用することによって「旅行文化の退化」が起こったという柳田國男の次のような見方である。

「旅行などとは言っても、大道のガソリン臭いところばかりを、少しずつあるくのが関の山で、他の多くは客引き的案内記に釣られて、神社仏閣日本三景などを見てまわっているのである。宿屋などもどうしたら東京風、大阪風に見えようかにみな苦心している。刺身さえ食べれば能事了れりと心得ている。刺身などは本来オキナマスといって、漁師の食う即席料理であった。水につめて山中に入るようにはなったが、海から遠くなればうまくないにきまっている。ほかにはなんらの歓待の方法も知らぬ癖に、最も楽に示される土地の食物というのがごとき興味ある問題は、わざわざ骨を折って旅客の注意から遮断しようとするのである。／　あるいは偶然に船や車の中で、ちがった土地の人が乗合わすことがあっても、おたがいに張合って町と舶来文化の話ばかりしている。いや東京には姉の子が出ているの、これでも神戸は三度往って見たのと、とかく中央の話ばかりしたがる者が多くなった。そのうえに宿屋が今申すごとく都会生活別荘生活の運搬であり、その設備が待合料理屋の模倣だから、その費用がべら棒である。世界一ではないまでも二位三位より低くはない。旅を保養と考えるような贅沢な気風を廃止するか、もしくはぜんぜん彼輩と絶縁しなければ、我々はこの方面においてあらたにより文化を開拓しえぬのみならず、あるい

はせっかくすでに獲たものをさえ失うことになりそうである」<sup>20)</sup>。

柳田はこの論文で都市と農村とのもっと実質的な相互交流という大事な問題を提起しているのだが、彼の観光の現状理解に限れば、近代的交通機関を利用する新しい文化としての旅行が、旅行の文人的伝統を喪失し、内容的には、都市生活の延長の意味しか持たないということに批判は向けられていると言える。しかし、日本旅行文化協会が「健全な旅行趣味」を育成しなければならないと判断した現状は、柳田が「旅行の退歩」とみなした現状とは、共通点はあるにせよ、根本的に異なっている。近代交通機関利用そのものの是非は協会ではもとより問題とはならない。

初代会長の野村龍太郎は、最近の「旅行熱と之に関連する旅行団体の組織」の活発化は自然との関係の回復という現代の旅行の本来の意義に由来するとしながら、現状の問題点を二つの点で指摘している。第一は、現代の多くの旅行が「唯單なる興味として以外何等定見なきもの」であることであり、第二に、「旅行関係業者の爲めにその射利に利用されるの傾向」があることである。こうした現状から、「營利を目的とせざる此の種の指導機関」が社会的・文化的に求められていること結論づけている<sup>21)</sup>。

この「定見無き」旅行とは一体どのようなもののだろうか。野村の主張は、旅行関係業者の暴利の犠牲になって大衆が軽い興味だけで旅行している、だから「指導機関」が必要だということなのだが、このような啓蒙的な見方は、〈民衆一旅行者〉という関係とは異なる〈富裕層一旅行者〉という関係への対立によって裏打ちされている。

佐藤正雄は昭和18年8月の終刊にあたって、協会発足当時の旅行をめぐる状況を次のように回想している。

「当時の旅行界はまことに亂れに亂れていた。金を出せばどんな旅行でも望めたし、又、これを受け入れる側でも、どんな無理をしても旅行者に媚びてサービスこれ勤めた響響すべき時代であつたので、旅行界肅正は焦眉の急であつた。従つて本誌も邪を正に戻した健全なる旅行趣味鼓吹の雑誌たることが先づ第一の指名として取り上げられたのである」<sup>22)</sup>。

「肅正」といった強い表現は戦時下の事情を勘案して割り引かれなければならないが、「健全な旅行趣味」に對置されているのは、旅行関係業者の暴利の犠牲になっている大衆の旅行ではなく、富裕層の放蕩旅行による「文化の頽廢」という現象である。

同様の文脈で、秋田貞男（日本旅行倶楽部主事、当時）は、合理的な団体旅行やハイキング、効能を理解した上での温泉利用など、『旅』が提案した新しい旅行が、何に対する対案であったかを明らかにしている。

「山が、温泉場が、スキー場が或る特定の階級の人々によつて而も勝手氣儘な振舞で蹂躪され、又これ等の人々を好んで招き、この特定人種を最上の顧客として手を盡くした。／

技倆よりも服装、鍛鍊よりも自己慰安、啓蒙よりも墮落へと云ふ眞に恐るべき現象が神聖であるべき大自然を舞臺として繰り展げられた。心ある人は旅行道の頽廢、觀光地の墮落として覺醒を叫び、健全なる國民生活の破壊として憂慮した。…自由主義的個人主義の

思想が最も露骨に現れてゐた當時の旅行界に、新時代の旅行精神を説き、新形式の旅行を奨励しても中々受け入れられない。俱樂部が提唱する様な旅行をする者は金と暇のない、そして旅行など減多に出来ない階級といふ様な輕蔑さへした者も多かった」<sup>23)</sup>。

「温泉地の未だ其の一劃に配するに紅燈下の脂粉臭、鼻梁にこたふるあるを以て面目を立つるの手段とする」<sup>24)</sup> ような温泉場の現状、「温泉地や海岸で、もう成金に荒らされていないところといったら、ほとんどない位でしょう」<sup>25)</sup> という柳田が批判した現象と重なる現状。このような富裕層の自己顕示的で贅沢な旅行が一方にあり、他方には飲酒と伝統的歡樂、さらには映画館によって営まれる大衆の日常的な娛樂<sup>26)</sup>、この文化構造の両極の中に、公共交通機関を利用した新しい旅行文化を持ち込むという指向からすれば、「此の頃の旅は興味が薄らいだ、矢張り従前のやうに草鞋脚絆に菅笠で旅衣装も輕く杖を曳くのが面白い」などという文人的な批評は、少数者にしか享受できない楽しみを求めるものであり、「從來少數の人しか其の愉快は味はれなかつたのを、科學の力、文明の力で、多數の人々に享受」させる方向に發展してきた「近代の潮流」に対する無理解以外のものではなく、「旅の民衆化、社会化」こそ必要なのだということになる<sup>27)</sup>。目標となる旅行の近代化とは、その民衆化と社会化に外ならず、富裕層の贅沢な旅行でもなく、一部の人のみが享受できる文人的な修行的な旅でもなく、さらには旅行業者の利益のために大衆が犠牲にされるのでもないような旅の新しい姿を求めることこそ、自發的旅行団体のリーダーと鉄道省官僚とが一致し得た出発点、「健全なる旅行趣味」の

理念の内容であつたに違いない。

では、「民衆側の代表機関」として、あるいは「交通業者と一般民衆との中間組織」として、「健全な旅行趣味の鼓吹」は具体的にどのようなことであつたのだろうか。

### 3. 旅館の脱伝統化

大正末から昭和初期にかけての『旅』で繼續して、あるいはキャンペーンという形で取り上げられたテーマの中から、ここでは「旅館の改善」と「団体旅行の改善」というテーマに注目したい。女性の旅行、觀光地での屋外広告、景勝地の発見と批評、とくに日本八景選定問題、旅行情報のあり方など、この時期の『旅』が取り上げた数多くのテーマはそれぞれ深められ、場合によっては嚴しい議論ともなっているが、これらとは比較にならない程度で、旅館と団体旅行は繼續して問題意識の対象となった。旅行の近代化、つまりその民衆化と社会化にとって、この二つは別格の重要性を持っていた。汽車や電車といった公共交通機関が近代の産物であり、その運営が合理的な規準によってなされるべきである事は疑い得ないが、これに対して、長い伝統を持つ旅館の近代的在り方もその規準も自明ではなかったのだし、団体旅行という新しい旅の形は、「修学旅行」を除けば、まだ望ましいより豊かな新文化とは見なされていなかった。

大正期に旅館は次々に建設され、「大正十五年になると東京市内で約九百軒、京都市内で約七百軒という旅館が出来、全国ではなんと三万以上の旅館が繁盛するようになった」<sup>28)</sup>。日本の旅館には「宿泊料」以外に、心付け（チップ）と、さらに「茶代」を支払うという伝統的慣行

があった。この「茶代」の額が曖昧であることが旅行者にとって共通の悩みであり、1906年(明治39年)初出の夏目漱石『坊ちゃん』にも、高額な「茶代」を渡したら梯子段下の暗い部屋から二階の十五畳の座敷に変わったという話<sup>29)</sup>がある。昭和15年当時でさえ、旅行案内冊子に次のような説明が見られる。

「茶代は旅館によつて取る處もあり、又茶代を取る處でも、その標準が決つてゐません。贅澤な人は宿泊料の三倍も、五倍も出す人があります。それは例外としても、宿泊と同額といふ人もあれば、宿泊料の五割が至當といふ人も、三割でいゝといふ人もあります。出し過ぎてもばかばかしいし、少なければ肩身の狭い思ひがする。とかく茶代は旅館を不愉快にする困った制度です。／ 要するに茶代は旅客の意に任されるべきもので、その時に應じて適當に判断して出すより外はありません」<sup>30)</sup>。

「茶代廃止」は萬朝報の堺利彦の呼びかけから始まるとされるが、旅行の大衆化にともなつて一種の社会問題となった。雑誌『旅』でも創刊号ですでに小説家・松崎天民が「あの恩恵的な風習を打破して、宿屋は宿屋として、營業的に獨立することが、一大急務なのだ」と指摘しているが、さらに1925年(大正14年)1月号から1926年(大正15年)1月まで一年以上にわたって連続して「宿屋研究」の特集を継続し、旅客からの意見と旅館からの意見を掲載し意見交換の場としての機能を發揮する。旅客側からの旅館への要望は、寝具等の清潔、料理、子供への配慮、客の無礼を指摘するもの等さまざまであるが、当然茶代廃止の要望も含まれる。これ

に対して、旅館側の意見では、茶代は「長年の因襲」、全廃は「尚早」、「考究中」、情義の問題だから「自然に任せた方がいい」、茶代を廃止した旅館は料金を値上げしている等の消極的意見が多い。伝統的な習慣を廃止し、透明で近代的な関係を打ち立てることがいかに困難であるかを読み取ることができる。こうした意見交換を経て、1925年(大正14年)7月号では、松崎天民は「茶代不廢止論」というシニカルなタイトルの論考で、「反つて茶代を廢止するために、宿泊料が今日よりも高價になるやうでは、折角、茶代廢止などと云つても、旅客の懷中勘定は同じことになる」こと、また茶代は旅館という存在そのものにかかわる問題であるので、「室、飲料、出入その他を、今日の儘にして置いて、茶代だけをホテル式に廢止しやうとしても、それは『出來ぬ相談』」として、廢止世論の再考を促した<sup>31)</sup>。さらに、三好善一も、「旅館に於ける茶代程、旅行家をなやまし、不快を感じずるものは無い」としながらも、「廢止」を要求すればするほど却つて旅館には茶代を受け取ることが「權利」となってしまうので、茶代を辞退する旅館と茶代を払わない客とが増えることによって解決するしかないのではないかと、「廢止論」でなく「辞退論」への轉換を主張するに至る<sup>32)</sup>。こうしてキャンペーンは収束し、サービス料を予め組み込んで茶代の現地払いを不要にした旅館クーポン券が発売され、また各地で結成された旅館組合での茶代廢止決議などによって実質的な廢止が進むが、最終的には昭和30年代まで持ち越されることになる。

以後の経過に照らして見て、このキャンペーンが持っている注目すべき点は、廢止を求める意見が、茶代を「不愉快」と考えていることにあり、これが廢止を要求する理由になっていた

ことである。額が利用者の判断に任せられることの「煩わしさ」の内容は、「みすみす金をたゞでやるのもいやだ」<sup>33)</sup> という不合理・不公平感であったにしても、その背景にあるのは「茶代」が任意という外観をもちながらも旅行者の経済的階層をあからさま示してしまうことの「不愉快」であろう。権田保之助は同時期に「モダン生活」の実態を「街頭の生活」に求め、その成立要因として、「生産生活の捨象」と「近代に於ける生活解放の主潮」とを挙げ、後者を「階級による地位による職業による其他各種の条件による生活構成の封建制は打ち倒されて、各人自由に、しかも同等の権利を以て、その生活を建設し享受することが出来るやうになつた」<sup>34)</sup> ことと説明している。「モダン生活」の一要因としての「生活解放の主潮」についての権田の説明を援用すれば、日常生活圏からの離脱としての近代の旅行は、生産を捨象した街頭と同様に、たとえ一時的にせよ富や地位から独立した領域であることが期待され、支払額の差異は旅館側から合理的に説明されねばならず、利用者の身分的な差異とは無関係でなければならないはずである。「不愉快」の内実をこのように理解すれば、茶代問題は、脱身分的な「モダン生活」と伝統的権威主義的慣習とのせめぎ合いの一つの現れだったと言える。

旅館への要望は、茶代問題以外には、設備に関するものが多い。例えば、鉄道省の芳賀宗太郎は、東京一下関間の急行列車内の服装を調査し、約54%が洋服であり、特に一等と二等旅客では75%以上が洋服であることを明らかにする。そしてこのデータを根拠にして、旅館側でも洋服に対応するために、洋服簞笥、洋服掛、帽子掛、ブラシ、アイロン、ズボン・プレスサー、靴磨き、スリッパなどの設置を求めている

る<sup>35)</sup>。その他、部屋と部屋との境界は襖か障子、番頭や女中は呼ばなくても何回もご用聞きに来る、館主が挨拶に来る、朝は客が寝ていても火鉢に火を入れる、夜は絵葉書売りが来る、按摩が来る、縁側は屋外通路で客も通る、これらによって、大正時代の旅館では慣習上でも建物の構造上でも、プライバシーが守られていないことも大きな不満であった<sup>36)</sup>。もちろん個々の問題の解消は一挙には為されるはずもないが、こうした不満や要望を公表するところに、『旅』が「民衆側の代表機関」として果たした公共圏的機能の実態を見ることが出来る。

#### 4. 新しい旅行形式としての「団体旅行」の発見

伝統的慣習に基づいていた旅館の改善要求と並んで、重点的に取り上げられているのが団体旅行の改善である。しかし、旅館の場合は、鉄道省の外郭団体としての協会にとってはその外部に対する要望であるが、団体旅行はいわば内部に対する要望と同時に宣伝の要素をも持つことにならざるを得ない。鉄道はシステムであり、システムが作動し続けるためには利用され続けなければならないが、システムが拡大するためには利用も拡大しなければならない。鉄道省も私鉄との競争の中で、国民に対する権威主義的で恩恵的な姿勢を脱し、営業収益拡大のために積極的に利用者拡大を追求し始める。明治末から始まるこの傾向は大正末から昭和初期にかけて、『日本案内記』等のガイドブックの発行と、鉄道省自身による「団体旅行」の主催という形で進行する<sup>37)</sup>。現在では旅行の一つの形として定着している「団体旅行」について、何が問われたのだろうか。

団体旅行の改善についてもっとも整理された

意見は、芳賀宗太郎の「団体旅行の目的と効用」<sup>38)</sup>に見られる。

大正十五年、東京鉄道局管内で国有鉄道が輸送した団体旅行者数、19,464件、2,841,686人であり、その内訳は、学生団体13,105件、2,202,407人、職工団体559件、140,294人、普通団体4,983件、435,626人、その他、817件、63,359人であった。このように、この年の団体旅行において、学生の団体旅行つまり修学旅行が圧倒的な多数を占めていたのだが、芳賀はすでに社会的に評価されている修学旅行団体に比べて、普通団体と職工団体が相対的に少数であることを問題とする。

彼はまず、団体旅行の利便性として以下の四点を指摘する。第一に、割引の活用による費用の低減、第二に、時間の節約、つまり「大勢の人々と協同動作をとる必要上時間を正確に守らねばならず、自然、遊覧、見物、視察等に要する時間を浪費せぬ事となり、萬事豫定通りに行動するので頗る經濟的に時間を使用する事となるのであります」、第三に、神社、仏閣、製造工場、官庁、個人の邸宅・庭園など、団体だけに公開される施設を見学する事が出来るという優遇、第四は、精神的側面の効用で、団体行動は「共存共栄」「相互扶助」という言葉の真の意味を把握する機会であり、公衆道德の試練場であること。

芳賀が団体旅行の効用をあらためて整理するのは団体旅行が社会的評価を得ていないという事情があったからである。

「現在の日本人は團體で旅行をしたとかするとかいふ事を他人に對して口にする事を遠慮する傾向のある事を認めます。少ない旅費で旅行したとか、するとかいふ事は耻しい事で

ありませうか。切りつめた時間で旅行したとかいふ事が忌むべき事でありませうか。澤山の人々と行を共にしたといふ事が呪うべき事でありませうか。私は世の中の人が團體で旅行したといふ事に就いてさうしたつまらない羞恥心を示すのは幼稚な虚榮心の發露に過ぎないと信ずるものであります。そんなつまらない虚榮心は早速に剪除して正々堂々と團體旅行される事を御奨め致します」<sup>39)</sup>。

団体旅行の評価を下げている主要な要因は「いわゆる団体屋の悪辣な營利手段」に求められる。悪質な業者は、参加者を増やすために必要以上に旅行費用を少なく設定する。「その結果が旅館に於ける旅客待遇の粗雑さ、飲食物の粗末さとなって現れるのであります。従って團體旅行者の間に不平不満の聲が起こり、せっかくの旅行の趣旨を汚損し全旅行を頗る不愉快なものにする事から一偏で懲りさして終ふのであります」と言う。さらに団体旅行増加のための他の課題として、遊覧旅行や神仏参拜だけでなく科学的・研究的な団体旅行の開拓、資本家側の理解を深め「職工側により幸福を頒つ」ために職工団体旅行を増加させることを挙げ、まとめとして団体旅行の効用と意義の理解を広めることの重要性を確認する。

だが『旅』誌上では、このような鉄道省からの問題提起よりも、民間団体出身の三好善一の別の問題提起が先行していた。三好は団体旅行の改善についてリーダーの力量形成という側面からアプローチしている。「私は目下の旅行團體の多くは大抵、その指導者が自分が指導してゐるといふよりも、却って自分の指導しなければならぬ筈の團體に引き廻されて、きゅうへとしてゐるやうな感を起こされることが多いの

で、もっともって團體旅行の訓練に眼覺め、其重大な地位を自覺していただきたいと思ひます」<sup>40)</sup>と述べ、まずもって、団体旅行の意義は、集團娛樂だけではなく、むしろ社会教育、相互教育の観点から取り組むべきであり、組織者には何よりも「計画性」が求められるとする。旅行団体は組織方法の違いによって、イ、募集の必要のない一定員の団体 ロ、そのつど募集する団体 ハ、月掛で募集する団体、に区分できるが、特にロとハは「計畫者の大いに技能を要するもの」であり、事前の現地調査、旅行先での事前打ち合わせ、宣伝、交通経路の調査、団体行動一般の留意点など、組織者が計画を作成する際の留意事項を指摘していく。「成功した場合は團員一般から非常に喜ばれるばかりでなく、自らも實に愉快なものであります」<sup>41)</sup>と述べているように、三好は一貫して非営利的な民間の団体組織者の側にいる。

芳賀と三好の「団体旅行」論を比較すれば、「団体旅行」イメージそのものに大きな落差があることは明かだろう。芳賀にとって「団体旅行」は修学旅行を除けば、事業者側からみれば現在では「主催旅行」と呼ばれるものであるのに対して、三好にとっては「団体旅行」は非営利的組織による団体であり、事業者から見れば参加者がすでに確定している「手配旅行」に属するものである。しかしより重要なのはそれぞれの社会・文化的意味の理解であろう。前者にとって経済的に合理的行動であることがもっとも重要な側面となり、教育的側面は「訓練」として捉えられる。「社会教育」と言っても、後者の場合は主に「団体構成員相互による教育」を意味している。この「相互教育」としての団体旅行というイメージを、天皇機関説への攻撃で知られる憲法学者・上杉慎吉は次のように表

現している。

「私が早くから、團體旅行を推奨し、殊に簡單なるアルカウ趣味を鼓吹せんとして居るのは、一には——又は主として此の相互教育の趣旨に出で、居るのである。一日の日曜日に數百の會員が集まつて、數里の野山を逍遙する、何とも云へぬ好い心地であるとき、米屋の番頭さんが、偶然學校の先生と道伴れになる。並んで歩いて居る人が軍人で、歐羅巴戦争の話をして呉れ、こちらは銀行員で、金融の一通を聞かしてやる。辨護士と畫家とが、法律と美術の六ヶしい事を話しながら行く。相互教育の之れ程好い方法は外には無いのである。氣樂に面白く、知らず識らずの間に、人はみな社會の有する微妙なる相互作用の効果を多大に享受し、其知識を廣めて、完全なる人格となり行くのである」<sup>42)</sup>。

ここに描かれている「団体旅行」は、「物見遊山」や「観光」というよりも、「社交」(G. ジンメルにおける意味での<sup>43)</sup>)とすべきものであり、「団体旅行」に期待された得た一つの文化的意味づけを示している。近代日本における事業としての団体旅行は、伊勢参りの伝統を引き継ぎながら、神社仏閣への参詣旅行として始まるが、宗教共同体や地域共同体への帰属を問わない個人を対象に數百名規模の觀梅、觀楓、觀瀑、月見、海水浴等々の「廻遊列車」を企画し、また「月掛け旅行会」などを組織したのは鉄道省をはじめとする交通事業者であった。こうして、旅行の脱宗教化ないし世俗化は、どのような目的をもそこに盛り込むことのできる普遍的旅行形式を生み出すのだが、それは先ずもって「団体」旅行という人数によって規定される旅

行形式として見出された。そして、団体旅行そのものの意味は、機能合理的な側面と「社交」の一形式という文化的な側面との両側面から発見されたのである。「社交」という側面は、昭和9年からの「日本旅行倶楽部」でも、「社会各方面のメンバーが集まっておられる事とて、旅行で多くの未知の友を得、その友から種々の旅行上のみならず多くの社会的知識を得ることも」<sup>44)</sup> 出来ることが会員のメリットの一つとして位置づけられる形で、つまり事業者側からみれば顧客集団のアソシエーション的機能として継承されていく。

#### 5. 事業者と「旅行愛好家」との関係の再編成

昭和9年10月、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、『旅』はこの内部に作られた旅行愛好者団体である新「日本旅行倶楽部」<sup>45)</sup>の機関誌として再出発することになる。ジャパン・ツーリスト・ビューローとの合併は昭和に入ってから活動内容の重複を理由に課題となってきたものであるが、特に三好善一の強い反対により難航した。そこには旅行という新しい文化をめぐる出発点の異なる二つの潮流の関係が絡み合っていた。合併の経過を『交通公社七十年史』は次のように記している。

「昭和に入ってから、この協会の業態は、ビューローの業務の一部と日本旅行倶楽部（大正九年設立）の意図するところと重複するという見方が強まり、当時の専務理事であった高久甚之助は、ビューローとの合併を提案していた。／　しかし、日本旅行協会側では、この組織は旅行愛好家の集まりで、いわゆる利用者側の機関であるのに対し、ビューロー

は被利用者側の機関であるから、その利害は一致しないと主張し、合併は簡単には決着がつかなかった。とりわけ、雑誌「旅」をふくめた日本旅行文化協会の生みの親と自認する三好は、合併には強い反対の意向を表明していたので、両者の話し合いは長らく難航を重ねた。……ビューローの中にも利用者側の組織体が生れたため、鉄道省としてもいずれを支持するかについて苦慮したが、国鉄旅客収入増をはかるうえからも外部組織の足並みの乱れは不都合であったので、省の肝いりで、その後合併の話は急速に進み、ついに昭和九年十月ビューローと日本旅行協会との合併が実現した。……もともと外客あつ旋を目的に設立されたジャパン・ツーリスト・ビューローであったが、今回はじめて和文の社名をも持つこととなり、ここに一段と積極的に邦人客あつ旋事業と旅行文化向上の業務に踏み出した。この意味で昭和九年の秋は、戦前におけるビューロー史上、特筆すべき社業拡大の時であったといえよう。もとの協会の主宰者であった三好善一は、これを機会に社外に去った」<sup>46)</sup>。

すでに述べたように合併以前の『旅』には「各地旅行団体消息」欄があり、各地の自発的な社交的旅行団体の活動が毎月掲載されていたが、その数は発足当初の20—30団体から合併直前には10団体程度にまで減っている。各地の団体がビューロー系の旅行愛好家組織の支部へ組織変更したことや、登山やスキーなどの別のスポーツ系専門的組織への所属<sup>47)</sup>などによるところが大きいと推測され、三好に代表される指向の基盤そのものが消失しつつあったことをうかがわせる。あるいは「旅行愛好家」という自

己理解は「利用者」という自己理解に変貌しつつあったのかもしれない。勿論どのような旅行者も交通機関や旅館などの利用者であるが、それらを「旅行者」として統合する視点と基盤が不可能あるいは不必要になり始めた可能性がある。いずれにせよ合併後の『旅』からは「各地旅行団体消息」欄自体がなくなり「支部の旅行報告」に変わる。しかし、旅行愛好者団体が事業者組織の下位機関となったとは見なされていないことにも注意しておきたい。1939年（昭和14年）発行の『日本旅行倶楽部とは』という小冊子では、「日本旅行協会（ジャパン・ツーリスト・ビューロー）」は国有鉄道、主なる私鉄、汽船会社、自動車会社、市、町、商工会議所、観光協会、ホテル旅館業者など交通関係事業者が中心の団体、日本旅行倶楽部は利用者の団体であり、倶楽部は協会の「姉妹機関」と説明され、協会との違いが強調されている。しかし実態は「会長は社団法人日本旅行協会の会長がこれに当たり、理事には社団法人日本旅行協会の専務理事が当たっており、ビューロー職員が、それぞれ日本旅行倶楽部事務に従事いたします」との説明の通りであろう。だから、この合併によって出発点の異なる二つの潮流の関係が一挙に一元化された訳ではないにしても、しかし、全体として見れば、下からの流れが上からの流れに包摂されたとも、また「指導・啓蒙機関」を必要としない程度にシステムと旅行者が成長したとも解釈できる画期であったことは確かである。

一つの組織と一つの雑誌が、観光・交通政策、紀行と案内、経験交流、交通事情、観光地情報等、旅行に関するすべてを取り扱うことはしだいに困難となり、機能的専門分化への傾向

が始まる。この新たな状況の下で、「営利を目的としない研究と啓蒙」、「健全なる旅行趣味の鼓吹」といった総合的課題、言い換えれば、旅行文化の在り方を全体として根本から問うといった問題意識は、しだいに分散した個人の趣味に属す課題として、希にしか交流することなく問いと答えが繰り返されることになる。「健全なる旅行趣味」という統合的理念は、多彩で拡散的な「趣味の旅行」として現実化する。

凡例 引用文中の […] は中略を、[/] は改行を示している。

## 注

- 1) 財団法人日本交通公社社史編纂室編『日本交通公社七十年史』株式会社日本交通公社発行、昭和五十七年、p.46。
- 2) 財団法人社会経済生産性本部余暇創研では、「レジャー白書2007～余暇需要の変化と『ニューツーリズム』」によれば、5720万人であり、参加率は国民の50%程度である。国土交通省「旅行・観光消費動向調査」に基づいて『平成19年版 観光白書』は、平成18年度における国民1人当たりの国内宿泊観光旅行回数を1.73回、また国民1人当たりの国内宿泊観光旅行宿泊数を2.77回と推計している。
- 3) 青木宏一郎『大正ロマン—東京人の楽しみ—』中央公論新社、2005年、p.300。
- 4) 速水融、小嶋美代子『大正デモグラフィ—歴史人口学で見た狭間の時代—』文春新書、2004年、p.22。及び、瀬戸明子『近代ツーリズムと温泉』ナカニシヤ出版、2007年、p.24、参照。
- 5) 「日本旅行文化協会發會式」『旅』1924年（大正13年）4月号、pp.82-83。
- 6) 例えば、白幡洋三郎『旅行のススメ—昭和が生んだ庶民の「新文化」—』中央公論社（中公新書）、1996年、53ページ以下。
- 7) 『交通公社七十年史』pp.42-43。
- 8) 村上義一「日本旅行文化協会に就いて」『旅』1924年（大正13年）9月号、pp.3-4。

- 9) 三好善一「終刊号に寄す：旅の生長を回顧して」『旅』1943年(昭和18年)8月号, p.64。
- 10) 佐藤正雄「編輯後記」『旅』1924(大正13年)4月号, p.84。
- 11) 村上義一「日本旅行文化協会に就いて」『旅』1924年(大正13年)9月号, p.2。
- 12) 野村龍太郎「日本旅行文化協会創立に際して」『旅』1924年(大正13年)4月号, pp.2-3。
- 13) 村上義一「世界的旅行氣運の促進」『旅』1924年(大正13年)5月, pp.2-4。
- 14) 猪股忠次「公共生活に対する目覚め」『旅』1926年(大正15年)2月号, pp.2-3。
- 15) 「日本旅行文化協会発会式」『旅』1924年(大正13年)4月号, p.83。
- 16) 芳賀宗太郎「日本旅行協會の使命」『旅』1927年(昭和2年)1月号, p.5。
- 17) 指向性の差異が最初に表面化するのは、3年後に「日本旅行文化協会」が「日本旅行協会」へと名称変更した際の事業内容の変化においてである。創立当初の会則第四条で、「本會ハ健全ナル旅行ノ趣味ヲ鼓吸し之ニ關スル諸種ノ問題ヲ研究シ兼テ本邦ニ於ケル文化の向上ヲ圖ルヲ以テ其目的トス」ときていされていたが、その具体化としての事業項目は、次のように再整理されていた。
  - 一、月刊雑誌「旅」の發行。これは會の宣傳機關として、また各種事業の総合的發表機關とし、主力を盡くすべきものである。
  - 二、講演會 臨時各地に巡回講演す。
  - 三、出版 名勝案内記、歴史物語等出版物の引き受け。
  - 四、調査 各旅行地、名勝地、旅館等の調査
  - 五、交通に関する宣傳 活動写真の巡回講演。
  - 六、建策 民衆側の代表機關として秩序ある研究の下に組織立てる要望を當局者に建策す。(「日本旅行文化協會發會式」『旅』1924年(大正13年)4月号, p.83。)
 この事業目的は「日本旅行協会」では次のように変更される。『旅』が出版事業の一つとなり優先順位が下がることと、「民衆側の代表機関」と「建策」が消えることが注目される。
  - 一、健全なる旅行趣味、旅行道徳を鼓吹し文化の向上を圖ること
  - 二、一般公衆の爲め交通機關の進歩、旅客待遇の改善に努力すること
  - 三、旅行計劃の相談、團體旅行の取扱
  - 四、名勝舊蹟遊覽地旅館等の紹介
  - 五、旅行案内書、地圖の出版、旅行に關する講演會、展覽會、活動寫眞會、開催
  - 六、毎月機關雜誌『旅』及鐵道省編纂汽車時間表發行
- 18) 「日本旅行文化協會發會式」『旅』1924年(大正13年)4月号, p.83。
- 19) 建部遜吾『社交生活と社会整理』新日本社、1926年(大正15年), pp.103-105。
- 20) 柳田國男「旅行の進歩および退歩」(1927年, 昭和2年)『青年と學問』岩波文庫, 所収, p.57。
- 21) 野村龍太郎「日本旅行協會創立に際して」『旅』1924年4月号, p.3。
- 22) 佐藤正雄「本誌が辿って来た路」『旅』昭和18年8月号, pp.68-69。
- 23) 秋田貞男「回顧雜記」『旅』昭和18年8月号, p.2。
- 24) 三好善一「温泉の利用と科学的知識の用意」『旅』1928年(昭和3年)12月号, p.2。
- 25) 生方敏郎『明治大正見聞記』中公文庫, 1978年(1926年), p.261。
- 26) 井原知「緊縮時代の旅行とその準備」『旅』1930年(昭和5年)1月号, p.103で、当時の大衆娛樂について次のように描かれている。「今から八九年前、横須賀、呉、佐世保等の軍港地に於ける筋肉勞働者の多くが求むる慰安は酒と女とであつた。従つて月末に入ると全市殆ど火の消えたやうな寂れ方であるに反し一度彼等のポケットに給料袋が這入ると忽ちに全市は歡樂の巷と化し至るところに絃歌湧き、豐潤な酒の香滿ちて俸給日前とは全然別世界の觀を呈したものである。／然るに數年前より其の傾向は漸次薄れて絃歌の聲が餘り目立たないやうになつて來た。／それは彼等の足が期せずして活動寫眞館に集まる様になつた爲である、活動寫眞館

- が彼等の唯一の慰安場に變つたのである。」
- 27) 新井堯爾（鐵道省監督局業務課長）「旅の社会化民衆化」『旅』1924年（大正13年）7月号，pp.2-3。
  - 28) 澤壽次，瀬沼茂樹『旅行100年』日本交通公社，1968年，p.178。
  - 29) 夏目漱石『坊ちゃん』岩波書店（岩波文庫），pp.19-25。
  - 30) 日本旅行倶楽部編『旅行讀本 改訂版』日本旅行協会発行，1940年（昭和15年），p.41。なお，「心付け」については次のように説明されている。「心付けと茶代とは全然別個のもので，心付けは女中なり番頭なりに對する世話になった謝禮とも言ふ可き性質のものです。宿泊中何か特別に世話をさせたとか，又子供連れなどで普通以上に厄介になつたら多額の心付けを出し，普通でも人並みの心付けは出したいものです。女中などは旅館によっては主人から手當を受けず心付けだけが唯一の収入である者もありますから相當の謝意は出来るだけ表はして頂きたいものです。心付けの金額は旅館によって宿泊料の一割申受けてゐるところがありますが，この制度のない旅館では，お客の身分や，部屋によって相違はありますが，大體宿泊料の一割乃至二割といふところでせう。」（日本旅行倶楽部編『旅行讀本 改訂版』日本旅行協会発行，1940年（昭和15年），p.41。）
  - 31) 松崎天民「茶代不廢止論」『旅』1925年（大正14年）7月号，pp.30-32。
  - 32) 三好善一「茶代廢止管見」『旅』1926年（大正15年）4月号，pp.2-3。
  - 33) 岡本一平「宿屋に就いての感想」『旅』1925年（大正14年）1月号，p.37。
  - 34) 権田保之助『民衆娛樂論』嚴松堂書店，昭和六年（1931年），p.104。
  - 35) 芳賀宗太郎「旅館と服装」『旅』1927年（昭和2年）4月号，pp.2-3。
  - 36) 和田弘「旅館における客のプライバシーということ」『旅』1928年（昭和3年）4月号，p.2。武川乃隣「旅と宿屋 サラリーマンから宿屋への希望」『旅』1932年（昭和7年）5月号，p.22。
  - 37) 中川浩一『旅の文化誌—ガイドブックと時刻表と旅行者たち—』伝統と現代社，1979年，pp.198-203。
  - 38) 芳賀宗太郎「団体旅行の目的と効用」『旅』1927年（昭和2年）2月号，pp.2-8。
  - 39) 同上，p.4。なお，国鉄の營業改革に長らく取り組んだ木下淑夫の団体旅行論については，『国鉄興隆時代—木下運輸二十年—』日本交通協会，1957年，参照。
  - 40) 三好善一「特に団体旅行の統率者へ望む」『旅』1925年（大正14年）9月号，p.3。
  - 41) 三好善一「旅行団体について（1）」『旅』1927年（昭和2年）2月号，p.11。
  - 42) 上杉慎吉（法学博士）「旅行と相互教育」『旅』1924年（大正13年）6月号，pp.2-3。
  - 43) G. ジンメル『社会学の根本問題』（清水訳）岩波文庫，1979年，第三章 社交，参照。
  - 44) 『日本旅行倶楽部とは』1939年（昭和14年）発行。
  - 45) この団体の経緯はやや複雑で混乱した記述も見られるので，『日本交通公社七十年史』に依って整理しておきたい。1920年（大正9年），ジャパン・ツーリスト・ビューロー内に厳選された旅行愛好家の団体として「日本旅行倶楽部」が設けられる。1932年（昭和7年）4月，ジャパン・ツーリスト・ビューロー内に大衆的な団体として「ツーリスト倶楽部」が設立される。1934年（昭和9年）10月，日本旅行協会とジャパン・ツーリスト・ビューローとの合併に伴い，「日本旅行倶楽部」と「ツーリスト倶楽部」が名称を交換し，新たな大衆的な「日本旅行倶楽部」が誕生し，『旅』の発行主体となる。「ツーリスト倶楽部」は自然消滅する。
  - 46) 『日本交通公社七十年史』，pp.44-45。
  - 47) 参考までに，三好善一や佐藤正雄が「日本旅行文化協会」の前身と見なしていた1921年（大正10年）創立の「東京アルカウ會（東京アルコウ会）」は，現在では，東京都山岳連盟に加盟しており，さらにその上部団体は，日本山岳協会，日本体育協会である。戦前期の登山関係団体については，高橋定昌『日本岳連史—山岳集団50年の歩み—』出版科学総合研究所，1982年，参照。

Modernized Tourism and Supervisory Organization:  
from the travel magazine *Tabi*, published  
in the Taisho and early Showa periods

AKAI Shoji\*

**Abstract:** The main purpose of this paper is to examine the structure and nature of Japanese tourism in the early stage of modernization by regarding “travels in the modern period” as the “result of modernized tourism,” based on sociological studies on modernization. To this end, studies conducted on the travel magazine *Tabi*, published as a journal by the Japan Travel and Cultural Society and the Japan Travel Society, are analyzed from the perspective of its being a magazine that served as a limited but civil public sphere. The focus is put on three aspects: 1) commonalities and differences between the directions taken by travel agencies privately established and operated around the country and those established by the Ministry of Railways as a national institution; 2) discussions published in the journal concerning the modernization issues of improving hotels and group tours; and 3) the circumstances leading to a merger between the Japan Travel Society and the Japan Tourist Bureau in 1934 and their structural changes for modernization.

**Keywords:** Japan Travel Society, Ministry of Railways, modernized tourism, group tour, social intercourse

---

\* Professor, Faculty of Social Sciences, Ritsumeikan University