

松島回遊列車旅行を主催した“観光デザイナー”

—和風旅館・洋式ホテル・駅弁・駅構内食堂・
列車食堂等の総合経営者・大泉梅次郎を中心に—

“Tourism Designers” Promoted the Beginning of Sightseeing Car Tours
bound for Seaside Resorts, Matsushima: A Close Look at Umejiro Ohizumi
Designed and Managed Step by Step Japanese Inns, Hotels, Station
Restaurants, Dining Cars and so on

小 川 功
Isao OGAWA

要 旨

我が国の旅行業は日本旅行の創業者たる南新助による明治末期の団体鉄道旅行の主催を以て創始とする見方が有力である。確かに既存の旅行業者の中で同社の系譜が際立って古いという事実は異なるがない。ただし許認可業種ではなかった明治期の旅行業の全容は必ずしも明らかではない。また回遊列車に関する鉄道史分野等での先行研究も少なくないが、その多くは私鉄直営事業と捉えるものが大半である。

本稿で取り上げる仙台の大泉梅次郎は老舗旅館を相続した後、駅前に支店を設け、その後洋式ホテル、駅弁、駅構内食堂、さらには列車食堂にも次々に進出、仙台駅前の立地と日本鉄道会社（日鉄）との信頼関係を生かして総合的な観光業者の地位を確立した。一方で大泉は商売とは別に仙台を中心に旅行を楽しむため結成した「探勝会」的な旅行愛好団体の世話役をも勤めていた。

明治36年4月日鉄が営業部を新設して優秀な社員を投入して輸送需要を前向きに拡大する積極的姿勢を示す中で、なかば休眠化していた松島回遊列車を大泉を中心とする「講」に由来する仙・塩・松の旅館同盟で運行を主催する新たな観光ビジネスモデルを大泉がデザインし日鉄に提案した。36年7月運行された第一回松島回遊列車は大泉の考案した数々のホスピタリティに顧客が感激して大成功を収め、日鉄もその後の継続運行に同意し、仙・塩・松地区は同盟旅館以外にも幅広く来訪観光客の恩恵を受けた。こうした大泉の実績は東北初の“観光デザイナー”と呼ぶに相応しいものであろう。

キーワード：観光デザイナー、回遊列車、仙台ホテル、大泉梅次郎

はじめに

震災後、東北への復興支援のための観光の重要性が強調され、各種の東北への旅の喚起活動が官民挙げて展開されている。本稿でも東北特に仙台・松島方面への東京からの観光客の呼び込みのために新機軸を打ち出した明治期東北を代表する観光企業家・大泉梅次郎を取り上げ、新しい観光ビジネスモデルを次々に構想し、実現させていく彼の優れた“観光デザイナー”⁽¹⁾としての多面的な機能がいかなる契機と彼の資質等により形成されたのかを解明してみたい。大泉梅次郎に関しては村上武氏が夙に「観光事業にも着目、東京方面から松島遊覧の団体を誘致」⁽²⁾したとして観光業への寄与を的確に指摘したが、未だ旅行業界での十分な認識を得てはいないように思われる。また地元業界でも大泉家事業の後退傾向の中、時の経過とともに人々の記憶も薄れ、大泉梅次郎と養子の林之丞の事蹟を混同⁽³⁾する向きも散見される。また鉄道記者・青木槐三の『鉄道黎明の人々』は日本鉄道株式会社（以下は単に日鉄と略）日光線開通により「日鉄の旅客誘致も幼稚ながら、この頃から始めて…」(黎明, p15) など古老からの貴重な聞き書きを連ねるが、日鉄の回遊列車等には言及がなく、『宮城県史 29 人物史』(昭和61年, p204)も大泉の盟友・大宮司雅之輔⁽⁴⁾を取り上げるものの大泉には言及がないなど、東北が生んだ革新的経営者としての彼の数々の先駆的な事蹟は観光界・地元業界においてさえ十分な評価を得るには至っていないと判断したからである。明治末期に滋賀県草津の南新助が主催した前後2回計約900名の参拝団⁽⁵⁾をわが国旅行業の最初⁽⁶⁾と解する説が多く、なかば通説として確立している。しかし南新助による旅行業の創始説よりも前の明治36年ごろから少なくとも回遊列車による団体旅行のプロモーションや代理店網という旅行業の萌芽現象がいくつか存在した事実（〔表-1〕参照）を今回示したことで、宗教的背景のない団体旅行の起源を探索する動きがさらに活発化する契機ともなれば望外の幸せである。また自律的観光、着地型観光の潮流の中で地域コミュニティ自身による観光デザインの必要性が強く認識される中、地域自身の手による旅行者設立を勧奨する動き⁽⁷⁾もあり、こうした地域社会による自律的観光の萌芽現象を再評価する意義も少なくないと思量する。なお類似点も多いが、純然たる個人の任意結社たる旅行愛好団体の初期形態「探勝会」については前稿⁽⁸⁾に詳述済みである。本稿での旅行主催者は旅館業者・鉄道構内営業者等、広義の観光業者であり、観光業とは無縁の前稿での旅行主催者とはいささか性格を異にするため稿を改めた。しかし旅行業の創始者とされる南新助にしても創業当初は純然たる営業者としての意識よりも、むしろ旅行愛好団体の無償の“お世話役”との気持ちから出発したと思われる。後に日本旅行会と名乗るのも旅行愛好団体としての意識の反映ではなかろうか。

I. 我が国の回遊列車に関する記述と史料

京都鉄道が34年8月24日から始めた新趣向、新発明の観月列車はパス代りに絵葉書を発行、雅楽花火、祇園囃子等「乗客の意表を出づるなど秀逸の余興」⁹⁾の連続と大好評であった。また関西鉄道も「観月の列車といふは初めての催し」(M34.10.5R)「往復共途中各駅へは停車せず」(M34.9.21R)「奈良行臨時観月列車¹⁰⁾を發し遊覧客の便に供ふる」(M34.9.21R)こととした。新機軸として「新式食堂付に行商人を乗込ませ飲食廉価に需に应ぜしむ」(M34.9.21R)、「設備は頗る周到にして殊に列車も新造を連結し、役員給仕は花簪を記章となし乗客の便宜を計り」(M34.10.5R)「往復賃金三等六十銭(二日間通用)にして三等乗客は一団四十名以上に達せば、その申込に应じ五十人乗一両を専用に供する筈にて、予て諸会社銀行等へ通知し」(M34.9.21R)法人等への貸切可とした。このことから観月列車の催行主体は関西鉄道直営であったとみられる。関西のほかにも山陽、阪鶴、奈良、播但等の各鉄道会社でも34年頃から同種のイベント列車が相次いで運行された。このため「先年京都鉄道が率先して嵐峡に観月列車を運転せし以来、此種の列車運転は一ツの流行となりて官線の回遊列車、日鉄の回遊列車、関西の観月列車、阪鶴の茸狩等種々の列車は運転され、尚ほ屢々新聞紙上に於て諸種回遊列車の名を見ることなる」(回遊)という鉄道直営タイプの回遊列車の流行現象を生んだ。

こうした回遊列車そのものに言及した研究¹¹⁾や記述自体は少なくないが、その多くは鉄道企業の直営事業と捉えて、団体旅行の主催者側の分析までは及んでいないものが大半を占める。たとえば40年より以前に日鉄の回遊列車(おそらく39年運転の横浜・日光間の直通列車あたりか)に乗車した外国人観光客Vなる人物は、低速の「旧日鉄線に対して亀の子列車」(外人, p182)と名付け、「遊覧列車は其設備が遊覽的で…其運転も亦遊覽的で無ければならぬ」(外人, p259)のに、回遊列車を名乗りながら通常の車両を流用、「汽車には旋風器も食堂も無く…煙計りがドシドシ客車に乱入」(外人, p259)するなど「遊ぶ地点が定まって居て途中は純粹の旅と少しも変わらない」として遊覧列車たる「実が伴はない」「遊覧行き列車」(外人, p258)にすぎないと厳しく批判した。

先行研究の代表格として老川慶喜氏は日鉄の日光回遊列車の回遊割引切符は3、4日前から内国通運の東京府下および横浜の本支店で販売されたと販売網にも言及した上で、34・35両年の乗客数実績を分析、「来遊客が増加したにもかかわらず宿泊客が増加しなかったため、ホテルや旅館の競争が激化した…鉄道が日光町に運んできたものは、厳しい競争原理に貫かれた資本主義にはかならなかった」¹²⁾との回遊列車のもたらした負の側面を指摘した。

東京帝国大学の学生時代の荻原井泉水(当時20歳)の明治36年の日記には鉄道以外の主催者に関する興味ある記述がみられる。紅葉観察遊会に参加した動機を「この会のあるのを毎日『日

本』紙上で待つて居た』『報知新聞』を見た」(井泉水, p156)と新聞雑誌記事に誘発されたとしている。そして「会費の四円の金をこしらへ森川町の申込所に行って約束をきめた。この上はこの旅行を更に楽しくすべく母に同伴をすす」(井泉水, p156)め36年10月23日家族で参加した。井泉水は団体旅行の得失を「斯様な団体でくるのは経済上、見物の便宜上、茶代等の心配なきこと等に便宜である。然し趣味の異った人と合宿的に一緒にならなければならないのは甚だしく感じのわるい欠点がある。僕は元来合宿的の趣味は旅の趣味として好んでゐた。即ち旅で知らぬ人と珍らしい話など交換するのは旅の楽と思ふてゐる」(井泉水, p157)と肯定的に捉えていた。しかし彼が「ワイワイ党」と名付けた同行集団の酒盛りに辟易、「是等も僕等と同じく日光へ行くといふので(僕にとっては不得止)連になり僕と母とはこゝで夕飯をすまして五時余の汽車で日光についた。宿引の提灯ならぶ夜寒哉。連中は皆小西といふことで小西の別荘にとまる。僕と母とは室を別にしてもらふた」(井泉水, p158)と、他の宿引の提灯が多数並ぶ中、当然の約束のごとく紅葉観察遊会の主宰者である小西旅館の別荘に泊っている。

次に[写真-1]の伊勢参宮回遊列車会費払込証¹²⁾には「明治四十一年一月十一日／静岡民友新聞主催伊勢参宮」の印があり、主催者が新聞社であり、会費も直接受領していたことが判明する。当該史料を紹介した藤井建氏は「当時、団体ツアー列車を回遊列車と称したと思われることは、金谷駅前の記念碑からも読み取れる」¹⁴⁾と解説し、ご自身も大井川鉄道経営者として我国で最初にSL観光列車をデザインした白井昭氏も「明治42年、金谷を中心とした600人の乗客が、東京、長野、碓氷、日光と6日間の大旅行を実行した。参加者は金谷のほか各地から集まったが、企画・主催は金谷の人たちが当たり、金谷空前の壮挙と称した。今も金谷駅前に記念の石碑¹⁵⁾が、八雲神社(金谷の氏神様)拜殿に記念の額が…残っている」¹⁶⁾と分析した。参加者まで詳しく調査



【写真-1】伊勢参宮回遊列車会費払込証 (『NRA NEWS』11号)

された白井氏によれば当時の金谷は緑茶の対米輸出でブーム状態にあり、地域繁栄の象徴でもあったが、「廻遊列車記念」を明記し、参加者名まで記した明治末期の記念碑や額は全国的にも珍しく貴重な観光遺産ではなからうか。

II. 松島回遊列車の運転

日鉄「会社は…松島遊覧その他に臨時列車を運転するなど、観光開発には大きな努力」（本線、p154）をしたとされる。この日鉄主導の松島回遊列車は「日光回遊列車の成功に自信を得た同社」⁰⁷がまず日光に続く第二弾として26年2月水戸鉄道と提携し水戸寒梅列車を運転（本線、p154）、さらに第三弾として遅くとも31年8月には直営で松島回遊列車を実施したもののようである。31年8月運転の日鉄松島回遊列車に関し老川氏は上野を午後3時に出発し、2日目早朝に松島に着き観光をすまし、塩釜経由で仙台を深夜に発ち、3日目午後1時に上野着という車中二泊の強行軍の結果として、時間は短縮したが旅の内容は貧しくなったとの趣旨⁰⁸の発言をされている。長期間にわたり頻繁に運行された日光回遊列車に比べ、松島の回遊列車運行はあまり円滑にはいかなかったようだ。というのは「日本三景の随一に算へられたる、松島回遊列車は昨年まで未だ一回も行はれず、且つ或る人が調査せる処によれば、東京市中の男女を通じて凡そ千人に一人ぐらゐしか此名所に遊びたる者なき比例なれば、旁々回遊列車の必要を感ぜし」（回遊）というのが36年ころの運行状況であった。

どうやら32年には日鉄は運賃半額サービスを宣伝（本線、p154）したりしたものの、その後人氣がなく長らく運行を中断していたようである。これを従前の日鉄直営でなく民間業者主導に切り替え、別のビジネスモデルとしてデザインし直したのが本稿で中心人物として取り上げる大泉梅次郎（後述）であった。

36年には大阪で内国勸業博覧会が開催され西日本各地では一大旅行ブームが起り、仙台方面でも旅行・温泉熱⁰⁹が盛んであったようである。このような時機を見逃すことなく大泉は「多少の損耗ありても都人士をして松島親近せしめん」（回遊）との目的で新しく松島回遊列車の運転再開方を取引関係にあった日鉄に交渉した。後述するように36年4日日鉄では営業部という新しい組織を立ち上げ、優秀な人材多数を集結させ、地域の輸送ニーズを幅広く汲み取ろうとする機運が高まりつつある絶好のタイミングであった。現地の仙台事務所にも現場に通暁した苦勞人の谷崎美郷（後述）が所長として赴任していた。こうした諸条件がそろっていたためか、「日鉄にても奨励の爲め出来得る丈の便宜を与ふる」（M36.7.15 河北⑤）と大いに賛成して相当の団体割引¹⁰にも応じた。この結果、普通三等車運賃六円六銭の「往復汽車賃は勿論、渡船料及び三回の食事等をも一切賄ふ」（M36.8.6 東日③）上に日本酒、麦酒も出し「僅かに五円五十銭なりとは

只の様のもの」(回遊)に造成できた。第一回の回遊列車は二等、三等全員二百五十人で十五日夜八時四十分上野出発した「特に仕立てたる臨時急行」(M36.7.18 河北⑤)列車は「途中必要の駅外には停車せざる」(M36.7.15 河北⑤)快速運転を行ったため海岸線經由「二百十六哩を九時間と三十五分にて疾走」(M36.7.12 河北⑤)翌朝六時仙台駅に着いた。「楽隊を備ひ歓迎旗を建て、仙台ホテル主人が店員と共に一行を出迎…ホテルにて朝飯」(回遊)、「東京人が斯の如く団隊を組み来遊…は塩釜始まって以来の盛事なり」(回遊)と「出来得るだけの歓待を為し」(M36.7.18 河北⑤)た「塩釜及び松島の有志家」(M36.7.18 河北⑤)は塩釜ホテル²¹⁾、えび屋²²⁾、太田屋²³⁾、松島ホテル²⁴⁾(休憩所)、塩釜甚句ハットセ踊り²⁵⁾、活惚踊の婦人、遊覧船、札幌麦酒等多数に及んだ。このうち大日本旅館改良組の加盟店は仙台ホテルをはじめ、斎藤民治(塩釜ホテル)、太田屋太田与八郎(太田屋)、観月楼(松島ホテル)、東京の申込所の山城屋支店²⁶⁾など中核を占めていた。国鉄の編纂した『ものがたり東北本線史』では大泉屋、海老屋など「これらの旅館は〈日鉄〉会社とタイアップして観光客の誘致宣伝などに大きな役割を果たした」(本線, p154)と評価している。日鉄直営陸奥ホテルの譲受人の孫に当たる青木助三郎の回顧でも戦前の駅前旅館同士で仙台と「宇都宮、日光、東京」(界限, p11)等とが青木が「けい」と呼ぶ「講」の名残と推測される「同盟をかたく守って、お客を送」(界限, p12)り合う「一連の同盟が結ばれ、緊密な相互扶助がなされていた」(界限, p10)とする。昭和4年旅館を継いだ時、青木はまず「同盟の旅館を回わらせられた」(界限, p11)ほど重要視されていた。例えば「松島の旅館から仙台の旅館に客を案内する」(界限, p10)連絡手法が紹介されている。今回の松島塩釜遊覧会で仙台ホテル主人からの連絡を受け同盟旅館の各主人が一斉に回遊列車一行を出迎えるスタイルも仙台ホテルが塩釜・松島の親しい同盟旅館に送客する同様な相互扶助システムの一つとの見方も可能であろう。また36年7月の遊覧会開始以降に大泉=太田=大宮司ラインで結成された仙松興隆会も改良組系の同盟旅館群を母体とする同根の組織と見做すことができるのではなかろうか。

「客は船中に昼食を喫し正宗に酔ひ、麦酒を傾くる間に松島湾内の勝景を十分賞玩」(回遊)し、「一行一人として十分の満足を表せぬものは非らざりき」(M36.7.18 河北⑤)との好成績をおさめた。その証拠に「第一回を挙行せしに意外の盛況を極めたるを以て更に…第二回遊覧会を催す事となり」(M36.8.6 東日③)、「松島遊覧会を企てて来仙優待を受けたる東京の人々は其報酬的に右仙台人の一行を歓迎せむ」(M36.7.31 河北⑤)と「仙台ホテル主人大泉梅次郎は両国川開き見物の為め百余名同道」(M36.8.6 東日③)する仙台からの旅行団(〔写真-3〕参照)への接待を返礼として計画したほどであった。

地元紙は接待側の算盤勘定を「麦酒の広告手段に出でた」「札幌麦酒会社の尽力に依りて成立ちたるもの」(M36.7.19 河北⑤)と分析した。当時としては高価なビールをおそらく無料サービスに近い廉価提供を受けて、遊覧客に意外性を与えることが出来たのであろう。ホテル・旅館・食堂チェーンの経営者として大量の麦酒購入実績があり、麦酒業界の過当競争体質を熟知する大泉

なればこそその交渉力であったものと思われる。かくして大泉がデザインした観光旅行はビジネスとしても「頗る好成績を得た」(回遊)上に接待面でも「申分なく行き届き、大に乗客の満足を買」(回遊)ったので、第一回の大成功に気を好くした「日鉄にても之れが為め非常に尽力」(回遊)(M36.7.18 河北⑤)「更らに第二回の回遊列車を出し、都合によりては第三回を出し、若くは明年を期し夏季早々より数回の出車を為さんとの計画」(回遊)と大乗り気になった。出し抜かれた形の他の麦酒業者は「札幌麦酒に劣らぬ張込みを為さむと…恵比寿麦酒の如きは已に第二回の松島遊覧会を計画して目下会員の募集中」(M36.7.19 河北⑤)とされ、大泉がデザインしたビジネスモデルの模倣者も出てきた。例えば8月9日「東京酒造組合連の松島遊覧会…十余名」(M36.8.11 河北⑤)はライバル関係の「針久本店に宿泊」(M36.8.11 河北⑤)したが、これらは大泉が直接関与しない波及効果と考えられる。

Ⅲ. 大泉梅治郎の経歴

こうして大泉が回遊列車の主催者という観光デザイナーとなり得た必要条件として、①新しい要素を結合できるイノベーター能力、②仙台・塩釜・松島等の改良組系の同盟旅館や広域の関係者等を調整・統括できる指導力、③日鉄当局、麦酒会社等の関係機関を説得できる交渉力、④発地(東京)側での集客力を確保する人的ネットワーク形成力、⑤東北初の食堂車開業にみられるように新規ビジネスモデルとして軌道に乗せる経営力、そして当然ながらにより⑥客をもてなすホスピタリティなどの諸要素が想定される。大泉は①⑥の要素について「熱心ナル旅館改善主義者ニシテ、客ヲ遇スル誠実」(要録, p73)と評されたが、彼はどのようにしてこうした観光デザイナーとしての必要な資質を身につけることができたのか、彼の経歴から考察してみよう。

(1) 大泉梅治郎と大泉林之丞

大泉梅治郎(仙台市国分町58)は安政3年2月3日仙台肴町の魚問屋・梅村惣五郎の五男に生まれ、明治11年先代・大泉米治の長女ノブ(文久3年生まれ)の婿となり、明治14年家督相続して大泉家15代当主となり、養母の大泉イネ、妻の大泉ノブと力をあわせ嘉永3(1850)年創業の老舗旅館「大泉屋」(国分町)の経営にあたった。国分町13店中の明治19年1～8月の客高は、安藤利兵衛に次いで第二位であった⁹⁶⁾。仙台商工会議所の議員、仙台市会議員等の公職、仙台電力、松島湾汽船各取締役等の会社役員多数を兼ね(百科, p109)、43年3月宮城県から松島公園経営協議委員を委嘱された。所得税80.00円、営業税132.04円(日韓, 下p12)、仙台電力取締役(要M42役, p112)、第八銀行取締役(諸T5下, p511)、大正信託取締役(諸T5下, p521)、松島湾汽船

取締役(帝 T5, p11)、仙台座取締役(諸 T5 下, p532)、大正 11 年時点では第八銀行、大日本鉱泉、仙台平機業、松島湾汽船、山三カーバイト、東北印刷、仙台染織製綿各取締役、仙台市街自動車、宮城漁業各監査役を兼ねた。(要 T11, 職上, p134) 昭和 2 年では五城銀行、第八銀行、仙臺平機業、梅惣冷蔵製氷、山三カーバイト、三和製氷、東北印刷、大日本鉱泉各取締役、仙台市街自動車、仙台魚市場、宮城漁業各監査役を兼ねた。(衆オ, p65) 昭和 12 年 1 月 2 日 82 歳で死去。座右の銘は「人より先を行け。倉の小作米は当てにするな」(人名, p326)

次代の大泉林之丞(仙台市国分 53)は明治 9 年 12 月生まれ、大泉梅治郎の養子となり(衆、オ, p65)、明治 40 年 5 月開店の仙台商品陳列所(仙台ホテルの北隣)の監督(M40.5.27 河北)、56 年前から「旅宿」(商信 T15, p5)を経営する仙台ホテルの館主(名鑑, p130)、仙台商工会議所議員(仙商, p122)、先代が喜多流の能楽を趣味としたのと同様に、林之丞も謡曲の千鳳会の有力な後援者であったが、昭和 14 年 61 歳で突然死亡した²⁷⁾。私家版の遺稿に『梅の立枝』昭和 7 年、『慈光録』昭和 8 年など。

(2) 日本鉄道との関係

国分町で旧来の旅籠屋を経営していた大泉は鉄道が開通すると、仙台停車場に大泉支店を開き、駅弁の立ち売りを始め、さらに食堂車営業にも進出した。「人より先を行け」とばかり「機を見るに敏」(協会, p56)な大泉は東北本線が仙台まで開通した明治 20 年積極的に鉄道へ接近して駅前に進出、約千坪の土地を確保し、23 年切妻造二階建の大泉支店を開業した。(協会, p56) 大泉の見越したとおり「仙台駅前は鉄道開通と共に急激な発展を遂げ、商店や旅館が続々とでき」(仙台, p124)るなど、大泉は「先をよんだ経営で事業を発展させた」(人名, p326)と評された。同じく 23 年には仙台駅で「弁当」立ち売り営業と仙台駅 2 階で食堂営業を始め(本線, p154)、乗客や「鉄道員に食事の便も図った」(百科, p109)

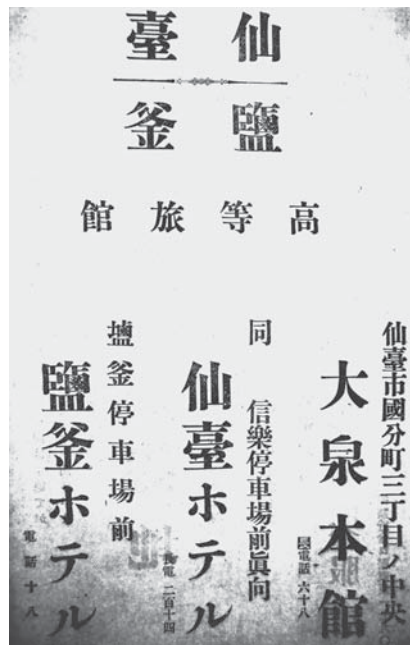
25 年青森駅棧橋の船車連絡待合所でも食堂営業を始めた。さらに 29 年和洋折衷 2 階建の仙台ホテル²⁸⁾を開業した。(協会, p56)「仙台ホテルは駅と向かい合う好位置を占め、その外観は旅客にとって印象的だった」(市史, p127)という。大泉が仙台駅を拠点に次々新しい観光ビジネスモデル²⁹⁾を構想して、事業の飛躍的な拡大を続けることが可能だった背景として彼が単なる夢想家ではなく、観光デザイナーとして近い将来に起こり得べき事項を的確に見抜き予知能力とでもいふべき優れた資質をも有していたからと思われる。たとえば「当市国分町大泉梅治郎氏は交通機関の備はり来ると共に…東北の景勝を探るべく当市に来る旅客の増加」(M40.5.28 河北) 範囲の想定を「北は北海道及び樺太より、南は台湾或は満韓地方より」(M40.5.28 河北)と広く全国レベルで捉える視野を有していたから、当然に「外人客の増加を見越して」(百科, p109)洋式ホテルへの志向を強めたものと思われる。仙台駅前には先発ホテルとして日鉄直営による洋式の陸奥ホテ

ルが存在したが、東北地方初の「一階にピリヤードとロビー、二階に食堂、三階に客室という洒落た」(市史, p127)「全くの洋風という点で〈日本人〉利用者の不満」(本線, p154)を被って苦戦し「洋式ホテルはしよせん経営無理」(界限, p5)という仙台での常識に挑戦しての決断であった。

大日本旅館改良組本部が29年に「各地有名にして最も信用ある旅店」として、東京では山城屋弥市、山城屋支店(松島塩釜遊覧会申込所)などを、塩釜では太田与八郎(太田屋、仙松興隆会)、斎藤民治(塩釜ホテル、さいとふ支店、松島金華山遊覧船仕立)、松島では観月楼(大宮司善五郎)、仙台では針生久助経営の旅館「国分町二丁目 針生久助、ステーション前 針生支店」などとともに「国分町二丁目 大泉梅次郎、ステーション前大泉支店、ステーション前仙台ホテル」³⁰⁾を撰定した。

29年6月明治三陸地震津波の際には本人が義捐金1円、義母の大泉いね、大泉はつ各1円、養子の大泉林之丞が50銭を寄付した³¹⁾。33年刊行の全国版の人名事典たる田中重策編『日本現今人名辞典』には「君は宮城県の人にして旅人宿を業とす(営八九円余、所二四円余、陸前国仙台市国分町)」(現今, お, p1)と記載されている。

35年日鉄が刊行した線路案内の中で仙台の旅店を「陸奥ホテル、仙台ホテル、針久支店、安藤、大泉支店、加藤支店、奥田、丹六、志茂(以上停車場前)又市中に於ける重なる旅舎は針久本店、大泉本店、菊平、安藤、瀬戸等」(線路, p244)の順で紹介している。同案内に「仙台旅館 仙台市国分町三丁目 大泉梅次郎 電話六十八番、同停車場前仙台ホテル 電話二百十四番、同停車



[写真-2] 大泉本館・仙台ホテル・塩釜ホテル広告(『実業之世界』明治44年11月)

場前大泉支店 電話架設中」(線路, p272)との広告を出している。

36年7月「今般新に計画せる食堂付列車の試運転…結果頗る良好」(M36.7.7 河北⑤)のため日鉄は「乗客各位御案内…上野青森間急行列車ニハ列車給仕アリ。御用被仰付度候。尚同急行列車ニハ不日食堂車及寝台車ヲ連結可致候」(M36.7.7 東日⑩)と予告した。その「日鉄新計画の食堂付列車…食堂料理請負を為」(M36.7.11 河北⑤)すため「大泉梅治郎氏は其準備の為め目下上京協議中」(M36.7.11 河北⑤)、「食堂請負の大泉主人には昨夜上京」(M36.7.30 河北⑤)など幾度も日鉄側と協議を重ねた。大泉は度々上京し、日鉄・旅館改良組等からも最新の観光動向を常時入手できたため、「人より先を行け」を座右の銘に常に「先をよんだ経営で事業を發展させた」(人名, p326)とか、同業者筋からも「稀にみる政商」(界限, p17)と畏怖されたような他の旅館業者にみられぬ素早い動きも可能になったのであろうか。

同じ頃回遊列車の件も平行して進捗しており、食堂車の件で上京した折にでも同じく日鉄側と協議したであろう。日鉄は36年8月18日には「避暑海水浴場御案内…日光、松島 塩釜駅より舟行を便とす」、「寝台及食堂付客車 八月二十一日より連結…食堂は上野青森間上下四回の各急行列車に設備し、営業人を乗組ましめ軽便なる西洋料理其他各種飲食品の御需用相弁じ可申候」(M36.8.18 東日⑧)との新聞広告を出した。かくして「直行列車には36年8月21日から寝台・食堂車も連結され」(国鉄, p320)、日鉄の近代化に大きく貢献した。36年10月には食堂車営業も「日鉄と一ヶ年三千五百円の契約にて目下の処一日約百二三十円の売揚あり」(M36.10.4 河北⑤)と軌道にのっていた。さらに38年仙台ホテルを4階建の擬洋風建築に建て替えた結果、駅前で「偉容を誇ったのは仙台ホテル並に大泉支店の洋館建」(仙台, p124)とされた。38年9月には仙台駅の2階に23.5坪の食堂を設け(本線, p153)上野駅でも食堂を開くなど、その後も日鉄との関係はますます緊密化している。

39年ころ近郊の旅館主・大宮司雅之輔、太田与八郎らと仙松興隆会を結成した。(航跡, p37) 40年5月仙台商品陳列所を開店した動機は「当市に来る旅客の…地方に於ける物産を買求め…んとするもの多きも、一刻の時間をも争ふ為め其の素志を果たし兼ねて通過するは当地方に取りて誠に遺憾なるより、これが便宜を計らん為め、停車場前仙台ホテル北隣に仙台物産陳列所を新設し、大息大泉林之丞氏を同所の監督として地方の特産物即売委託に応じ併て広く紹介の労を取る」⁹³とされた。

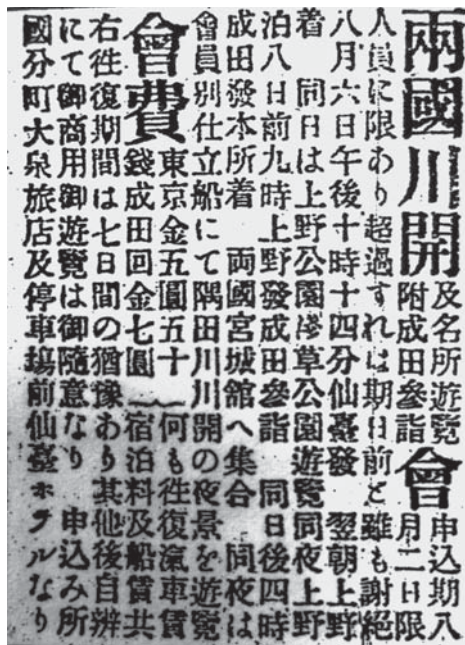
42年「館主ハ熱心ナル旅館改善主義者ニシテ、客ヲ遇スル誠実、兼ネテ当停車場楼上ニ食堂ヲ設ケ、和洋飲食物ノ販売ヲ営ム、尚ホ東北線路列車内食堂営業者モ亦タ当館ナリ」(要録, p73)と評された。大泉本店・大泉支店・仙台ホテル・塩釜ホテル館(要録, p73)のほか仙台停車場前に出店仙台物産陳列売店、東京市下谷区御徒士町三丁目に急行列車内食堂仙台ホテル出張所、青森停車場構内に海陸連絡待合所仙台ホテル出張所を配していた。(要録, p73)

(3) 地域の関係者との関係

大泉がいつ頃からいかなる動機で団体旅行を主催するようになったかは未詳であるが、松島遊覧会の企画より以前にある程度の団体旅行主催の実績を積み重ねて、日鉄からも集客力を認められていたことは明らかである。例えば36年6月21日出発の日帰り旅行「仙台ホテル発起の中尊寺遊覧会」(M36.6.10 河北⑤)は「本年春に於て挙行すべき筈…見合せ居りし」(M36.6.10 河北⑤)と36年春には企画されていた。そして「会費二円を…仙台ホテル及び大泉本店に便宜申込むべし」(M36.6.10 河北⑤)とあり、大泉が発起し、申込みを受け、会費を徴収する団体旅行の主催者であったことが確認出来る。また36年8月にも地元80余名の数泊旅行の「仙台ホテルの発起に成れる両国川開遊覧会」(M36.8.9 河北⑤)を催行した。

ともに仙台を発地とし、[写真-3]のような河北新報等の地元紙記事・広告を有力な募集媒体³³とする営業形態を継続しており、本業の仙台ホテル・大泉本店は申込所・集合場所ではあっても旅行の日程には無関係であり、宿泊客確保(固定客へのサービス)の手段ではなかった。同様に36年10月の「仙台ホテルの発起にかかる当市の日光遊覧会は銀行会社員等にて已に七十余名の多きに及び」(M36.10.12 河北⑤)、たとえば地元「七十七銀行員の日光遊覧 同行課長以下の行員」(M36.10.12 河北⑤)等が多く参加した。

また日鉄が36年10月碓氷峠への観楓回遊列車を自社直営形態で運転した際に大泉の仙台はもちろん東京での集客力を評価したのであろうか、「其希望者募集方を当市の仙台ホテルへ依頼」



[写真-3] 両国川開遊覧会新聞広告 (M36.7.26 河北新報⑤)

(M36.10.10 河北⑤) し、「東京に於て其会員を募集に取掛りし処申込者続々之れある」(M36.10.16 河北⑤) 実績をあげた。

(4) 東京での集客力を確保する人的ネットワーク

第二回の松島回遊列車の日鉄当局から認められた申込所 11 か所は〔表－2〕の通りである。日鉄・小西旅館⁶⁴⁾発起の 36 年 10 月 23 日の日光紅葉会①と同年 10 月 26 日の日光紅葉会②の申込所は同一(36.10.23 東朝④)であったことから第一回松島の申込所もほぼ同一と思われる。このうちモーター商会⁶⁵⁾、桜亭(後述)、中村喜太郎⁶⁶⁾、池田屋⁶⁷⁾は日光①の申込所(36.10.19 東朝④)でもあるなど、同一の申込所が日鉄線内の同種の回遊列車等でも反復して登場するところから、旅行商品に限らずこの種の代理業を得意としていた商人たちでもあろうか。36 年 8 月日鉄は「乗客便利の目的にて府下枢要の個所に同会社乗車切符売下所を選定中の処、此程に至り右調査も終了したるを以て遠からず開所の運びに至るべし」(36.8.1 東日③)とあり、申込所は日鉄の乗車切符売下所などと重複する可能性もあろう。

たとえば山城屋支店は回遊列車の起点「上のステーション前」⁶⁸⁾の旅館で、山城屋「支店 上野停車場前 本店馬喰町二丁目」(線路、巻頭広告)、下谷区下谷 2 丁目 電話下 1363 番(M36.10.3R)、「上野停車場前…旅人宿山城屋支店は三階の大建物」(28.11.28 読売③)であったが、28 年 11 月下谷の失火で井筒屋、小松屋、岡野等と類焼した。「東京各旅人宿改良大懇親会 明五日上野梅川楼に開く」(32.7.4 読売②)など当時活発に活動する改良組の拠点旅館であり、仙台ホテルも同じ改良組メンバー同志であり、上京時などに当然に交流があっても不思議はないと思われる。

また加藤房五郎(本郷区森川町)は順天堂薬舗主、電話下 1260 番(M36.10.3R)、明治 21 年『日用方位便覧類集 全』を発行、34 年東京市会議員選挙(本郷区 3 級)に無所属で立候補、36 年では東京医会本郷支部に所属、医学校設立期成同盟会員として尾崎市長に陳情した。大正 5 年には東京実業連合会役員にも就任した。(T5.4.21 東朝④)加藤は「遊覧会を設立し日本鉄道会社と交渉して大洗遊覧会、松島遊覧会等を起して一般希望者の満足を得せしめ高評噴々たるものありき。君社交に長じ円転滑脱常に人をして欣慕措かざらしむ」⁶⁹⁾と、大泉と同様に日鉄を利用する、前稿の「探勝会」⁶⁰⁾的な旅行会主催者の一人であった。

他の申込所と大泉・日鉄側との接点を特定するには至らなかったが、彼らの共通点として日本初の自動車販売店・モーター商会⁶¹⁾に典型的にみられるように新奇を好む積極性が感じられる。回遊列車という新しい観光デザインに共鳴する好奇心旺盛な商人達が、大泉・小西らの呼びかけに応じたものと考えられる。また「仙台ホテルの日光遊覧会は…日光着直ちに小西旅館に入り」(M36.10.2 河北⑤)と、団体旅行を主催する旅館同士の互恵的な連携もみられる。

松島回遊列車旅行を主催した“観光デザイナー”

【表一 1】回遊列車関連年表（日鉄関係）

16.8.13	王子神社祭礼で上野王子間臨時列車5往復
25.6	日光回遊列車を運転開始
25.7.3	日光回遊列車 300名@ 1.2円/日鉄運輸課
26.2	水戸観梅列車を運転開始
26.7.9	日光回遊列車 日鉄運輸課
27.7	山手線納涼列車を運転開始
30.3.16	毛利副社長欧米視察に桜井純一随行
31.8.3	回数乗車券を発売開始
31.8	松島回遊列車
32.6.30	『日本鉄道線路案内記』を発刊
32.7.9	日光回遊列車/回遊割引切符を内国通運本支店で発売
32.7.-	常磐遊覧列車
32.12.6	上野駅に旅行案内人2名を置く
33.7.27	海岸線回遊乗車券取扱手続制定
33.7	海岸線海浜回遊列車を運転開始
33.7	上野駅待合所新築、桜亭などに賃貸
33.8	日光回遊列車
35.9	桜井純一編『日本鉄道線路案内記』
35.秋	日光遊覧回遊列車
36.7.7	海岸線割引回遊乗車券取扱手続制定
36.7.11	時刻改正
36.7	松島遊覧列車を運転開始
36.7.18	日光遊覧会@ 3円/小西旅館/広告社
36.7.-	松島塩釜遊覧会松島回遊列車①/仙台H大泉
36.7	「避暑海水浴に御出向の御方の御便利を図り」海岸線回遊乗車券（上野平間往復）（三割減）通用期限七日間（発行当日共）
36.8.15	松島塩釜遊覧会松島回遊列車②@ 5.5円東京魚かし及芸妓落語家連中二百余名/仙台H/申込山城屋支店ほか
36.10.3	松島塩竈観月列車 200名@ 6.2円/日鉄・仙台H/申込宮城館ほか
36.10.6	松島遊覧会③/日鉄・仙台H
36.10.9	霞ヶ浦勝遊会@ 2円/土浦の有志/申込丁字屋、モーター商会、広目屋、山城屋
36.10.17	日光遊覧会（仙台発）170名/仙台H
36.10.17	松島遊覧会（宇都宮発）130余名/仙台H
36.10.23	塩原紅葉遊覧会 150名/塩原温泉事務所・交通世界社/申込桜亭ほか
36.10.23	日光紅葉会① 3円 100名募集に130名超申込/日鉄・小西旅館/申込交通世界社ほか
36.10....	足利茸狩会①@ 2.5円
36.10.25	足利茸狩会②@ 2.5円/申込交通世界社ほか
36.10.26	日光紅葉会② 100名/日鉄・小西旅館/申込は①と同じ
36.11.8	日光観楓
36.11.8	東山温泉観楓遊覧会@ 5.5円/若松有志者
37.2.14	日露戦争軍事輸送のための戦時ダイヤに移行
38.7	日光、塩原、銚子回遊列車（日本、総武両鉄道）
39.4.16	最後のダイヤ改正
39.6....	松島遊覧会/仙台H
39.6.2	松島遊覧会 200名@ 6.5円/福德堂
39.6.16	横浜・日光間直通列車
39.11.1	日本鉄道国有化

〔資料〕明治25年6月から39年6月までの東朝、読売、東日、河北、鉄道時報の各紙及び以下の資料群により筆者が独自に作成〔年表、p146、要鑑、p110、沿革、p191、206、262、309、274、342、時刻表歴史、p19、運輸年表、p20、22、老川慶喜論文（注12）〕

〔凡例〕/印の右に主催（発起）者名、@印は大人の料金、人数は参加者数、Hはホテルの略

[表-2] 第二回松島塩釜遊覧会（松島回遊列車）申込所 11 か所（明治 36 年 8 月）

日本橋区薬研堀	旅館 宮城館 ¹⁾
日本橋区魚河岸	大池合名荷扱所 ²⁾
京橋区銀座四丁目	モーター商会
同区木挽町一丁目	旅館 岡本トキ ³⁾
芝区烏森神社内	池田家
神田区淡路町	淡路亭 ⁴⁾
本郷区森川町	中村喜太郎
本郷区森川町	薬舗 加藤房五郎
下谷区下谷町二丁目	旅館 山城屋支店
上野停車場前	旅館 福島屋仙次郎支店 ⁵⁾
京橋区南鍋町	広告社 ⁶⁾

〔資料〕 明治 36 年 8 月 6 日『東京日日新聞』3 面

- 注 1) 宮城館（日本橋区薬研堀町 41）は電話 1358 番（M36.10.3R）、旅人宿、浅野喜代治、所得税 6.83 円、営業税 55.27 円（日韓上、p210）、日本橋区「薬研堀四十一 電話浪花一一八三 一一八四 宮城館」（全集、p53）
- 2) 大池合名荷扱所は日本橋区魚河岸 電話本 24 番（M36.10.3R）
- 3) 岡本とき（京橋区木挽町一丁目河岸通）は明治 30 年開業の旅館主、「和風二階建土蔵共七棟、客間次ノ附三十室、化粧室、散髪室、応接室、客は貴、紳…宿料二円以上」（要録、p6）
- 4) 淡路亭は神田区淡路町 電話本 3242 番（M36.10.3R）
- 5) 福島屋仙次郎支店は上野停車場前 電話下 861 番（M36.10.3R）／福島屋（馬喰町 3-3）は旅人宿、小沢嘉蔵、所得税 6.48 円、営業税 45.00 円（日韓上、p210）、日本橋区「馬喰町三-三 電話浪花二〇一六 福島屋」（全集、p51）
- 6) 広告社（南鍋町 1 の 1）は広告取扱業、湯沢精司（所得税 22.35 円、営業税 60.5 円）（日韓上、p231）、湯沢精司（京橋区南鍋町一丁目一番地）は新聞広告取扱業、更級炭礦取締役（要 M34 役、p390）

Ⅲ. 日鉄側の内部体制の考察

以上大泉梅次郎らを中心とした仙台側の人々を中心に分析してきたが、この地元からの新たな観光デザインの提案を快く受諾した日鉄側の内部体制にもふれておきたい。回遊列車には「日鉄会社にては乗客の満足と与へんとの議を定め、列車中には技師小栗工学士、井上顧問医等を乗込ませしめ不時の変に備へ、乗客掛小田耕治氏其他一二人は終夜腰を掛る暇もなく客車内を来往しつつ乗客に不便なからんことを計り」（回遊）と、名前のあがった多くの日鉄職員が直接に関与して万全を期した。

しかし日鉄の職責上、回遊列車運行の決定に関わる部課は明治 36 年 4 月改正の新組織では営業部である。部長は常務の久米良作⁽⁴²⁾が兼務し、副部長は久保扶桑（後述）、栗屋新三郎（車両掛長兼務）⁽⁴³⁾、杉浦宗三郎⁽⁴⁴⁾、庶務掛長高橋虎太⁽⁴⁵⁾、運転掛長三宅叔蔵⁽⁴⁶⁾らの各掛長といった陣容であった。（中村、p134）従前の職制を改めて各課を統合し新たに置いた営業部の組織には各事務所が組み込まれ、中村尚史氏の研究によれば「各事務所長は、営業部長から…列車運行管理や配車…

といった権限が委譲され、管区内における…職能別の現場組織を一元的に統括」(中村, p131) したとされる。仙台事務所長谷崎美郷(後述)自身も「三十六年四月に営業部といふものが出来て、私は営業部の仙台事務所長を命ぜられた。それは運輸、運転、保線、経理を支配するもので、其の任はなかなか重いものであった」(谷崎, p98)と回顧している。したがって、上野～仙台～塩釜間の回遊列車運行に関係する上野事務所、仙台事務所の所長である主事桜井純一(後述)、主事谷崎美郷らも運行管理に関与したものと考えられる。これら多数の日鉄役職員のうち、国有化後に財界人として活躍した久米良作、神戸挙一⁽⁴⁷⁾、鈴木寅彦⁽⁴⁸⁾、竹村欽次郎⁽⁴⁹⁾らの著名な人物を除き、回遊列車運行に関係したものと推測される久保、桜井、谷崎の3人の人物像をみてみよう。

(1) 久保扶桑と上野停車場待合所の考案

久保扶桑(本郷区千駄木林町102)は嘉永4(1851)年生まれ、千葉県平民、慶応義塾卒、日本郵船函館支店支配人、明治25年11月函館港湾改良首唱者総代、31年日鉄に運輸課長として入社(要鑑、職p53)、運輸課長時代の久保は「素人建築の奇才」⁽⁵⁰⁾と言われた。36年3月幹事に任用、営業部副部長(沿革, p335)、経理部長・幹事(要鑑, 蒸p86, 職p53)、日鉄国有化の後には会社役員となり、才賀電機商会の破綻後傘下の三河鉄道は大正2年(1913年)1月刈谷から大浜港までの工事に着手したが、不況により株式の払込が不調であり、また株主の経営者に対する不満から武山勘七は社長を辞任、久保が三河鉄道社長に就任した。

(2) 文筆家肌の桜井純一と『日本鉄道線路案内記』編纂

桜井純一(小石川区宮下町18)は安政2(1855)年江戸に生まれ、明治27年12月『東海道鉄道遊賞旅行案内』(丸善商社)を著した。30年3月9日日鉄は「倉庫課副課長桜井純一ニ倉庫事務取調ノ為メ…欧米諸国へ出張ヲ命」(沿革, p190)じ、30年3月16日「毛利副社長欧米鉄道視察ノ為メ…桜井純一…随行」(沿革, p191)、30年12月「桜井純一…海外ヨリ帰ル」(沿革, p206)と欧米視察の成果を踏まえ、32年『鉄道用字弁 英和对訳 附図解』を、34年『日本鉄道株式会社海岸線 助川高萩気象案内』、35年には『日本鉄道線路案内記』(博文館)をそれぞれ編纂ないし著した。運輸課乗客掛長を経て、36年4月現在営業部上野事務所長(中村, p134)、38年時点で「元日本鉄道主事、九州鉄道係長、現任鉄道協会正員」(要鑑, 職p78)、国有化後には帝国鉄道庁東部鉄道管理局参事となった。

(3) 現場叩き上げの谷崎美郷

叩き上げの「日鉄人として知られた」(黎明, p10) 谷崎美郷(仙台市東五番丁日鉄社宅)は熊本県士族、県立師範学校卒(要鑑, 職 p33)で、日鉄初代運輸課長の白杉政愛が「郷里熊本の間人をしてどしどしいれた。日鉄は熊本閥だなどといわれた」(黎明, p10)ためか、「熊本の新聞社の主筆から鉄道屋になった」(黎明, p10)変わり種である。「新聞をやめて実業に従事したいと思った」(谷崎, p67) 30歳の時「日本鉄道会社に白杉政愛氏を訪ねた…白杉氏は当時日鉄の運輸課長で、同じ熊本の人であった」(谷崎, p70)が、「現業は労働ですよ。筆で飯を食って居たものに行れるものでない」(谷崎, p70)と事務職への転向を勧告された。しかし頑固な谷崎は「其の仕事の最下級から従事して自ら体験するのでなければその仕事の真相を知ること出来ぬ」(谷崎, p71)と考え、20年3月8日運輸課付属ポイントメンとして日鉄入社、日鉄入社「最初の二、三日は制服も間に合わず、フロックコートを着たままポイントをひっくり返し」(黎明, p10)ポイントメンから叩き上げ、車掌見習、高崎駅助役、21年8月上野駅助役から「異数の抜擢で首要駅の駅長」(谷崎, p89)となり足利駅長、大宮駅長、22年5月～31年宇都宮駅長、26年12月幹事補に昇進、31年9月主事補に昇進、「私が独り現業から出て」(谷崎, p97)水戸駅駅務係主任・水戸駅長を兼務、32年1月宇都宮駅駅務係主任、32年9月主事に昇進、32年10月宇都宮運輸事務所長、33年10月本社の運輸課運輸係長(谷崎, p97)を経て、36年4月営業部仙台事務所長(谷崎, p98)、38年時点でも主事・営業部仙台事務所長であった。(要鑑, 職 p33)

39年6月日鉄営業部貨物係長、国有化で39年12月運輸部運転係長、40年4月帝国鉄道庁参事、福島営業事務所長(福島運輸事務所長)、大正2年7月上野運輸事務所長、大正8年12月鉄道省教習所長、大正12年3月休職(谷崎, p101)となり、65歳で在職36年に及ぶ「鉄道を退く」(谷崎, p1)までの教習所長時代の折々に執筆した「永年書き集めたる『ちりあくた』と題する随感随筆」(谷崎, p1)を加え大正13年3月『地に立ちて』を実践教育会から刊行した。「日鉄育ちで名を売った現場人」(黎明, p44)の谷崎は「法学士を信用しなかった…法学士などは駄目だ」(黎明, p44)というのが口癖であったという。そのためか、谷崎の『地に立ちて』の日鉄時代の回顧談には現業人は登場するが、法学士である本社の幹部の名前は一切登場しない。

こんな谷崎が東五番丁日鉄社宅に住んで、仙台事務所長として大泉ら構内業者との窓口を勤めたものと考えられる。谷崎らも住んでいた「鉄道の社宅…我々はかんしゃとって、その東京弁の子供たちとよくけんかした」(界隈, p16)のを記憶する青木助三郎氏は大正6年仙台駅前に鉄道管理局の洋館が新築され、子供心にも「その建物に出入りする鉄道の人たちは、ずいぶん偉い人」(界隈, p8)と感じ、長じても「仙台鉄道局の人々の文化的活動」(界隈, p15)を評価している。

(4) 日鉄の「エキナカ」商店街創設と申込所引受

日鉄はJR東日本のルーツともいべき存在であるが、実は多角経営の面でも数々の先駆性を発揮してきた。その一つを最後に紹介して本稿を終えたい。33年7月日鉄は「もっぱら汽車乗客待ち合わせ中の便利を図る」(M33.7.29日本)ための「上野停車場待合所新築落成」(沿革, p274)し、桜亭など西洋料理店・茶店・菓子店など、今の「エキナカ」の元祖たる商店街に賃貸を開始した。桜亭主人の武市虎衛は武市則雅という「父が三菱に勤め、後九州鉄道に這入て居た関係から、日本鉄道の久保扶桑氏と懇意であったが、確か明治三十三年頃であったと思ひます。久保氏が父に向ひ、ドウだ上野駅前のお店を借りて隠居仕事に何か飲食店でも遣っては…といふ話に動かされ、競争入札の結果、頗る高い料金で此店を借りた」⁵¹⁾と回顧している。武市則雅への雑貨店の「店賃七百三十一円六十八銭」(M33.8.17東日)という「頗る高い料金で此店を借りたのが抑もの始めです。…まだ其頃は待合所を利用する客が、少ないので、営業が立行かず…此頃こそ上野駅の乗降客が一日三四万人もあるが、明治三十四五年頃は其十分の一に足らぬ位で…私が引受けた当時は毎月損ばかり…今では待合所の外に西洋料理もやり、理髪店も設け可なり営業が引合ふことになった」⁵²⁾と回顧している。

申込所の一つ上野停車場前の桜亭は前掲の井泉水の日記でも上野「停車場内には遊覧列車の会員らしいものは見当たらず。桜亭から幹事らしいものが来て切符を引替へて汽車に乗る」(井泉水, p156)と、遊覧列車の幹事役を「上野停車場前桜亭」が引受け、申込書を切符に引替える業務を委託されていた。固定費負担が重く、赤字補填の意味もあって桜亭は駅前立地を生かし、日鉄等からの依頼で旅行申込所を引き受け手数料を得たいと考えたのであろう。井泉水が参加した36年10月23日の塩原紅葉遊覧会は塩原温泉事務所が交通世界社⁵³⁾と合議(36.10.20東朝⑤)して開催したもので、申込所は桜亭、溝口留吉⁵⁴⁾、モーター商会、中村喜太郎(森川町)であり、井泉水はこの中村喜太郎の申込所へ申込んだ。同日開催の日光紅葉会①の発起は日鉄・小西旅館小西喜一郎であり、申込所はモーター商会、桜亭、中村喜太郎、松源商店、池田屋、交通世界社(36.10.19東朝④)と多くは塩原と重複していた。翌々日の10月25日の足利茸狩会②の申込所もモーター商会、桜亭、中村喜太郎、溝口留吉、紀友商店、交通世界社(36.10.23東朝④)とほぼ同一メンバーであった。

この時期の日鉄がらみの団体旅行募集では数多くの申込所相互の連携がとれており、恰も一旅行業者の催行と同然のサービス体制が構築されていた様子がうかがえる。これに対して会津若松の有志者が主催したとみられる東山温泉観楓遊覧会に参加した朝日の記者の方は誘導する係員が不在のためか、同じ日に催行された別の日光観楓列車と混同して不安を感じるなど(36.11.12東朝⑤)まだ連携面での不慣れが指摘されている。

むすびにかえて

明治末期に宮城県が中央資本に松島パークホテルを経営委託させる案に「仙台市の旅館中には大に反対する」(発展, p324) 向も多かった中で大泉ら仙松興隆会(航跡, p37)の旅館主らは県の協議委員会に参加した。大泉は『実業之世界』44年11月号に仙台・松島一体論(発展, p324)を養子・大泉林之丞(仙台ホテル館主)の名で投稿したが、その論旨は「仙台人の欠点とも云ふべき…眼界の狭い事」(発展, p324)と反対論を切り捨て「松島に立派な設備が出来ると云ふ事は大に喜ぶべき事」(発展, p324)と協賛した。その理由は「松島遊覧の客は尚一層多くなるに違ひない。さすれば仙台に来る客も多くなる。松島まで来て仙台を素通りする人は恐らくあるまい…松島は仙台の公園である…仙台と松島は一身同体である…松島が在る為に中央の名士が来遊する事が少なくない」(発展, p324)として、「松島に大ホテルが出来れば、仙台には一層大なるホテルを作らねばなるまい」(発展, p324)と競合相手と考えず仙台発展策の一環と捉えた。この県に協賛する姿勢は仙松興隆会の39年「旨意書」とほぼ同趣旨である。

仙台・松島一体論での「松島は仙台の公園」という今日の広域観光的思考は、戦前の京都市が市外にあった近郊の嵐山を「恰も自分の庭園」⁶⁵と捉えたことにも類似する。松島を「仙台の公園」=「自分の庭園」と考えた大泉らにとって回遊列車の運行を契機に東京における松島の知名度を飛躍的に向上させる活動は、当該主催旅行そのものが大した利益を生まず持ち出しに終わったとしても、長期的な視点からの初期投資だと考え、いずれは仙台のひいては駅前の仙台ホテルの将来利益を生み出し続けるに違いないという、並の「仙台人」が考え付かない視野の広さ、長期的思考に立脚していたものと思われる。また従来相反目し敵視⁶⁶して来た市内各旅館の「協同一致を図り…旅客に対して満足を与へむと奔走する」(M36.10.18河北⑤)大泉の独自の立場から考えると、彼のデザインした松島回遊列車のビジネスモデルを亜流者・恵比寿麦酒らが模倣するなど似通った団体旅行が続出したとしても、先発旅行者として市場が食い荒らされたとは考えず、当初の狙いどおり松島の知名度があがり、多方面からの観光客が増加するという最終目的の達成に一步近付いたものと好意的に解釈したことであろう。現に松島回遊列車の始まった36年10月の地元紙は「東京人の団体を組んで来れるもの前後千人余の多きに及び、其の他水戸、平、宇都宮及び上州信州地方⁶⁷より団体を組んで来りしもの非常に多く、此為め松島と塩釜の利せる処少なからざるものあり」(M36.10.18河北⑤)と「観光者の為めに衣食するの土地」(M36.10.18河北⑤)への好影響を報じた。

大泉は日鉄に交渉して仙台発の団体に割引を適用させ好評を得た点で、前述の葉舗・加藤房五郎など発地側の旅行団体主催者と軌を同じくするが、東京発の団体をも組織し大規模な回遊列車を幾度も運行させた点ではより本格的な旅行業のビジネスモデルをデザインしたものと評価でき

る。

しかしながら同じく鉄道構内営業者でもある大泉の同業者・南新助（大正期以降日本旅行会）よりも時期的に先行していたはずの大泉の旅行業がその後の展開においてさほど発展した形跡が窺えない理由を特定するに足りる資料を現時点で得られなかった。推測の域を出ないが、京都の大規模社寺への団体参拝という安定市場を確保できた南新助に比して、①大泉には純然たる一般観光客相手ゆえに不安定性が不可避であったこと。②日露戦争が勃発、37年2月14日軍事輸送のための戦時ダイヤに移行⁶⁸したため、36年に折角優等客車⁶⁹を増備したり、37年に営業部から優れた「列車運転時間表」⁶⁰を出すなど旅客サービスを向上させた日鉄でも回遊列車運行が中止⁶¹に追い込まれたこと。③39年11月1日鉄道国有法により日鉄が国に買収され、有能な日鉄社員⁶²の多くが実業界に転じて日鉄との従来の緊密な関係が希薄化したこと。④ダイヤが平時に戻ったのちも40年5月仙台駅前に仙台商品陳列所を開店するなど、彼の打ち出す新規事業が累積。⑤43年宮城県から松島公園経営協議委員を委嘱されるなど、多数の公務・他会社役員兼務の負担による多忙化などの諸事情が想像される。

また南新助の旅行業は本業の草津駅構内営業を支援する相乗効果はほとんどなかったのに対し、大泉の旅行業の動機は明らかに本業のホテル業の安定顧客確保に出発していた。南は近江人特有の粘り強さで斯業の長期継続を志向した反面、松島等の知名度向上という当初目的がある程度達成できた大泉サイドには手間隙のかかる旅行業継続のインセンティブがさほど働かなかったのかもしれない。いずれにせよ、明治20年代、30年代の旅行業黎明期の試行錯誤の実態は鉄道資本側の直営事業等を除けば今なお未解明部分が大半を占め、本稿でも今後の課題として多く残された。

注

- (1) 筆者らの考える“観光デザイナー”の意味合いについては拙稿「“観光デザイナー”論—観光資本家における構想と妄想の峻別—」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第14号、平成24年9月参照。
- (2) 本稿では『宮城県百科事典』河北新報社、昭和57年を単に百科、p109というように、新聞・類出資料等について以下の略号を用いた。

〔新聞・雑誌〕河北…河北新報、R…鉄道時報、東日…東京日日新聞、東朝…東京朝日新聞、読売…読売新聞、日本…日本新聞。

〔会社録〕諸…『日本全国諸会社役員録』商業興信所、要…『銀行会社要録』東京興信所、紳…『日本紳士録』交詢社、帝…『帝国銀行会社要録』帝国興信所、現今…田中重策『日本現今人名辞典』日本現今人名辞典発行所、明治33年、要鑑…『帝国鉄道要鑑 第三版』鉄道時報社、明治38年、日韓…『日韓商工人名録』明治41年、実業興信所、要録…『旅館要録』東京人事興信所、明治42年、全集…稲臣等編『帝国旅館全集』交通社出版部、大正2年、商信…東京興信所『商工信用録 38版』大正7年、衆…『大衆

人事録』帝国人事通信社、昭和2年、鉄軌…『地方鉄道軌道営業年鑑』昭和4年。

[仙台文献] 仙商…『仙台商工会議所七十年史』七十年史編纂委員会、昭和42年、本線…青木雄千代・横山英彦編『ものがたり東北本線史』日本国有鉄道仙台駐在理事室、昭和46年、仙台…『目で見る仙台的歴史』昭和49年、界限…青木助三郎『駅前界限八十年』文芸東北新社、昭和54年、航跡…『80年の航跡』松島湾観光汽船、昭和63年、市史…『仙台市史特別編4 市民生活』仙台市史編さん委員会、平成9年、通史…『仙台市史通史編6 近代1』仙台市史編さん委員会、平成20年。

[類出資料] 左文…野崎左文『漫遊案内』博文館、明治30年7月、線路…桜井純一(日鉄社員)編『日本鉄道線路案内記』博文館、明治35年9月、定価45銭、回遊…明治36年8月29日『鉄道時報』20号9面、沿革…『日本鉄道株式会社沿革史』日本鉄道株式会社清算事務所、明治39年ころ、『明治期鉄道史資料 第2集2』日本経済評論社、昭和55年復刻、外人…「回遊列車とヨット」千葉秀浦『外人の観たる日本』広文堂書店、明治40年、発展…『実業之世界 東北発展号』実業之世界社、8巻23号、明治44年11月、案内…日下部明國『日本案内 下』開国社、大正4年、谷崎…谷崎美郷『地に立ちて』実践教育会、大正13年、黎明…青木槐三『鉄道黎明の人々』交通協力会、昭和26年、時刻表歴史…大久保邦彦『時刻表の歴史』中央社、昭和47年(復刻版『懐しの時刻表』別冊付録)、国鉄…『日本国有鉄道百年史』4巻、交通協力会翻刻、昭和47年、公社…『日本交通公社七十年史』昭和57年、人名…『日本人名大辞典』講談社、平成13年、井泉水…『井泉水日記青春篇 下巻』筑摩書房、平成15年、中村…中村尚史「明治期鉄道企業に於ける経営組織の展開—日本鉄道株式会社を中心として—」野田正穂・老川慶喜編『日本鉄道史の研究 政策・経営／金融・地域社会』八朔社、平成15年、日旅…『日本旅行百年史』日本旅行、平成18年、協会…『日本ホテル協会百年の歩み』日本ホテル協会、平成21年、年表…旅の文化研究所編『旅と観光の年表』河出書房新社、平成23年。

- (3) 昭和45年『ものがたり東北本線史』の編集にも協力した地元精通者の一人である青木助三郎氏でさえも著書『駅前界限八十年』(文芸東北新社、昭和54年)の中で「大泉支店に婿になり仙台ホテルの創設者となった大泉林之丞」(p17)と、明らかに先代(養父の梅次郎)と混同している。筆者が仙台七夕見物のため初めて仙台駅前を訪れた昭和37年8月時点には現存していたはずの旧仙台ホテルも東京オリンピックの昭和39年大泉勘寿郎が「木造の建物を取りこわし、建て直した」(『とうほく財界』昭和58年8月、p25)ため明治期の情景は当時の写真で偲ぶしかない。
- (4) 大宮司雅之輔は拙稿「日本三景・松島の観光振興と旅館経営者—大宮司雅之輔による観光鉄道への関与を中心として」『跡見学園女子大学マネジメント学部紀要』第9号、平成22年3月参照。
- (5) 41年7月20日南新助が初の貸切臨時列車で関東廻遊団(善光寺)450名を引率し、同年8月2日同一行程の善光寺参拝団450名を引率した。(日旅、p36~7、年表p198)
- (6) たとえば日本国際観光学会編『改訂二版 旅行業入門』同友館、2009年には「わが国に旅行業が出現するのは1905(明治38)年に、滋賀県草津駅前の食堂業、南進〈新の誤記〉助氏が国鉄の貸切臨時列車を使い江ノ島、東京、長野を周遊する『善光寺参詣団』(7日間)を組織して約900名の参加者を集めた

松島回遊列車旅行を主催した“観光デザイナー”

- ことが最初である」(同書, p8)とある。しかし『日本旅行百年史』によれば善光寺参詣団は明治41年(日旅, p36～7)である。また新潟の伏見半七が明治24年発起した新潟発ウラジオストクへの海外旅行が日本初「海外団体観光旅行」(上田卓爾「明治期を主とした「海外観光旅行」について」『名古屋外国語大学現代国際学部紀要』第6号、平成22年3月)であるとの研究もあり、宗教色のある伊勢の御師による誘引活動を別格としても旅行業の創始はさらに遡及可能と考えられる。
- (7) 観光庁は「観光による地域振興を進めるためには、地域の観光資源を熟知した地元の中小旅行者による旅行商品の創出を促進することが必要であり、中小旅行者が企画旅行の造成・募集を行いやすくするため、第3種旅行者が一定の条件下で募集型企画旅行を実施できるよう規制緩和を段階的に実施」(「第3種旅行業務の範囲の拡大について」2010年7月1日観光庁 www.mlit.go.jp)した。
- (8)(40) 拙稿「京都探勝会等に見る旅行愛好団体の生成と限界一地域・コミュニティが生み出した明治期の観光デザイナーたち」『彦根論叢』第396号、平成25年6月参照。
- (9) 拙稿「共通論題報告要旨 2010年度第28回大会『観光と鉄道』 問題提起と総括」『鉄道史学』第29号、平成23年12月、p63～65参照。
- (10) 行程は明治34年9月27日湊町駅17:15発、奈良駅19:20着、奈良駅23:00発、湊町駅12:07着。1等8両3等6両の編成で乗客256名、2等室に洋式音楽隊乗込み、「奏楽と共に湊町を發したるは頗る趣あり」、奈良公園の広場にピアホール・茶店・観月場を特設、「月見団子の饗応をなし、その間奏楽の余興」など「観月の興をなす」イベント列車であった。翌28日夜には会社重役関係の人々新聞社等を列車に招待したが、両日とも雲が晴れず「中秋無月の恨事」(M34.9.21R)に終わった。
- (11) 大町桂月(「水戸観梅」明治44年『桂月全集』1922年, p485)など当時の作家の紀行文等のほか、先行研究としては大矢悠三子「避暑地日光の変容一鉄道と外国人宿泊施設に着目して」『交通史研究』交通史研究会編、63号、2007年8月、野瀬元子「日光、箱根を対象とした観光地形成過程についての考察一観光資源、交通環境と初期段階の外国人利用の差異に着目して」(pdf.io www.pdfio.com)など多数。
- (12) 老川慶喜「日本鉄道日光線の開通と日光町」『歴史と建築のあいだ』古今書院、平成13年、p109～110。
- (13)(14) 会費払込証には「やまだ」駅に到着した「伊勢参宮廻遊列車」の蒸機の絵と神宮遠景が描かれ、「明治戊申四十一年一月十一日静岡民友新聞主催伊勢参宮会員として会費御払込正に入帳候也 明治戊申四十一年一月四日 静岡民友新聞社@栗田与三郎」との領収書となっている。(藤井建『NRA NEWS』11号 nagoyarail-acv.or.jp/nra/NRAnews11.pdf 平成25年4月27日検索)
- (15) 記念碑には「廻遊列車記念 会員六百名」とあり、主催代表として①金谷共栄銀行頭取、呉服太物商、②金谷商業銀行監査役、金銭貸付業、③運送業、④金谷共栄銀行取締役など当時の地域を代表する金谷町の有力者(日韓上, p41)多数の名が刻まれている。
- (16) 白井昭「明治期・金谷の汽車大旅行」前掲『NRA NEWS』11号所収。
- (17) 沢和哉『日本の鉄道ことはじめ』築地書館、平成8年, p201。

- 18) 老川慶喜「鉄道の開通と『旅』の変容」歴博フォーラム『旅—江戸の旅から鉄道旅行へ—』平成20年7月。
- 19) 従前の秋保、作並両温泉の「ほかにも規模の小さい温泉がいくつかあり」(通史, p407)、36年7月4日には仙台市三居沢に「三居沢温泉」が、7月11日には宮城郡小田原に薬湯「あたま温泉」(M36.7.11河北⑥)が相次いで開業し、「時節柄清涼の地なるたけ浴客の入場するもの多かるべし」(M36.7.3河北⑤)と報じられた。なお『当世仙台有名家一覧表』明治19年には「温泉」仙台市三居沢とある。
- 20) 35年9月日鉄が刊行の案内には「客車貸切 客車ノ貸切ヲ請求スルモノアルトキハ、左記各区ニ依リ旅客定員三分ノ二ヲ貸切定員トシ之ニ相当スル普通運賃ヲ以テ其請求ニ応スルモノトス…一車貸切(全車ヲ貸切ルモノ)…」(線路, p10)との従前の団体割引上の原則が記されている。
- 21) 塩釜ホテルは「開業明治十年、和洋、二階三階建客間十八、定員百年二十名」(要録, p74)、館主は和洋食割烹・松島金華山遊覧船仕立の斎藤民治[塩釜水族館取締役(諸T5下, p529)]であるが、明治44年時点では大泉自身が塩釜ホテル館主(要録, p73)を兼ね、塩釜ホテルは[写真-2]の仙台ホテル・大泉本館と連名の共同広告(発展, p320~1広告)を出すなど、明らかに大泉チェーンの一員であった。
- 22) 海老屋(塩釜港 電話三五番)は「開業三百年前、十一代継続和風二階建客間十」(要録, p74)、経営者は海老藤蔵[海産物問屋兼肥料販売(日韓下, p18)]、35年日鉄が刊行した線路案内は塩釜の旅を「海老屋、太田屋、斎藤、千歳」(線路, p267)と紹介。
- 23) 太田屋(塩竈市宮町2-42)は「開業凡三百年、和風二階建、新築増設中」(要録, p74)、経営者は塩竈の旧家・太田与八郎[塩釜、仙台味噌醤油醸造(日韓下, p18)、仙松興隆会代表(航跡, p37)]、明治21年5月古川正吾(仙台)と「陸前国宮城郡塩釜松島勝景全図」を刊行。
- 24) 35年日鉄が刊行した線路案内は松島の旅を「松島ホテル、観月楼、鈴木屋」(線路, p283)と紹介する。
- 25) ハットセ踊りは仙台名物で東四番丁の「旧藩時代よりの料理店…対橋楼の独舞台」(案内, p728)と称された。
- 26) 明治19年10月9日奥羽日日新聞(sucre1800.blog17.fc2.com/blog-entry-1107.html 平成25年4月27日検索)
- 27) 「大泉林之丞氏を悼む」『演能手記』謡曲界発行所、昭和14年, p146。
- 28) 「大泉支店が一八九六年(明治二九)仙台ホテルとなり、次いで洋食の提供を行うことになった」(市史, p84, 明治36年6月28日『河北新報』)大正11年12月アインシュタインが仙台ホテルに宿泊したが、歓迎の市民が多数集まり、仙台駅から目の前のホテルに着くまで20分もかかった。(2006年4月6日読売)
- 29) たとえば大正12年には「宮様をお泊めする貴賓館をつくる名目で、木曾の御料林を払い下げて検造りの伯養閣をつく」(界限, p17)だったが、この伯養閣の名にちなみ、仙台ホテルの列車食堂・構内食堂は昭和6年有限会社伯養軒として分離。「(駅弁ものしり館)株ジャパンフーズシステム www.japanfoods-system.co.jp/.../olddays_03_24_01.html / 「陸奥の覇者」(麦蕎乃驛 ekisoba.jpn.org/k43.htm 平成25年4

松島回遊列車旅行を主催した“観光デザイナー”

月 27 日検索)

- 30(38) 『明治二十九年撰定大日本旅館改良組』大日本旅館改良組検定
- 31) 明治 29 年 6 月 15 日『奥羽日日新聞』(津波デジタルライブラリ tsunami-dl.jp/ouNichinichiM29_July 平成 25 年 4 月 27 日検索)
- 32) 『仙台市史資料編 6 近代現代 2 (産業経済)』仙台市史編さん委員会、平成 13 年、p230
- 33) 両国川開遊覧会では「申込期八月二日限。人員に限あり。超過すれば期日前と雖も謝絶…同夜は会員別仕立船にて隅田川開の夜景を遊覧…申込み所国分町大泉旅店及停車場前仙台ホテルなり」(M36.7.26 河北⑤)との新聞広告を地元紙に出している。[写真- 3]
- 34) 小西旅館・小西喜一郎(栃木県日光町上鉢石町)は旅人宿の停車場前小西支店を経営、所得税 228.64 円、営業税 237.04 円(日韓下、p30)、上鉢石町所在の日光商業銀行取締役(日韓下、p29)、神橋前の本店と日光停車場正面に支店を有した。35 年日鉄が刊行した線路案内は日光「旅館 日光ホテル、小西喜一郎、神山徳平、会津屋、古橋、紙屋、油屋、大黒屋、釜屋等」(線路、p535)と紹介、「旅館・日光神橋前 小西旅館本店、日光神橋前 小西別館、日光停車場前左角 小西支店 私設電話 本支店別館並に田母沢日光両御用邸内出張所間」(線路、p168~9の間)との広告を掲載し、交通世界社発行の案内書でも「日光町旅店の重なるものは小西喜一郎」(佐藤一誠『日光』交通世界社、明治 35 年、p53)と筆頭に位置付けられ、「日光の旅館小西喜一郎方の別荘に宿泊せる客は目下徳川侯(紀州家)、三井養之助氏、大橋佐平氏等にていずれも家族を同伴し数室を占領し…天晴好き客種と喜ぶは宿の主人…」(28.9.14 読売③)、「宮内省御用達社寺修繕漆工請負 小西喜一郎」(要録、p67)が経営し、「誠実ナル旅館トシテ世既ニ定評アリ」(要録、p67)
- 35(41) モーター商会(京橋区銀座四丁目)は電話新 2498 番(M36.10.3R)、「自動車は昨(34)年九月中銀座のモーター商会が始めて米国より輸入したるもの」(35.1.26 読売④)で、広告の中で「自動車は輸入元祖に有之、乗合営業車は特別の御相談可致候」(36.12.15 読売⑥)、明治 34 年「11 月東京・銀座に初の自動車販売業モーター商会が設立」(年表、p178)され、日本初の自動車販売店とされるが、1903 年経営破綻した。(www.toyota.co.jp/Museum/data/magazine87/magazine87_5.pdf 平成 25 年 4 月 27 日検索)
- 36) 中村喜太郎(36.8.16 東朝④)は本郷区森川町 電話下 2283 番(M36.10.3R)、36.10.25 足利茸狩会②の申込所「本郷森川町中村喜太郎」(36.10.23 東朝④)と同一。荻原井泉水は明治 36 年「森川町の申込所」で 36.10.23 日光紅葉会①を購入した。「大日本美髪会本部幹事」たる「高等理髪師」(42.7.18 東朝⑦)として仲間と新聞広告。
- 37) 池田屋は芝区「南佐久間町 1-1 ▲(=下宿)池田」(全集、p55)
- 39) 清田伊平編『日本ダイレクトリ― 御大典紀念』甲寅通信社、大正 4 年、特 p42
- 42) 久米良作は明治元年生、東京法学院卒、日鉄営業部長、30 年理事委員、32 年取締役兼営業部長、常務、副社長に昇進、成田鉄道取締役等を兼ねた。国有後は東京瓦斯社長となり、三河鉄道、旭日生命等にも関係した。

- (43) 粟屋新三郎は1857年山口県生、東京帝国大学工科大学卒、工学士、官鉄技師補、明治25年日鉄入社、技師、大宮工場長心得、大宮工場長、工作課長を経て36年営業部副部長・幹事・車両掛長兼務、38年現在日鉄営業部副部長・幹事。
- (44) 杉浦宗三郎は明治3年生、東京府出身、東京帝国大学工科大学（土木）卒、工学士、明治27年7月日鉄入社、技師、32年保線課長心得、保線課長、36年幹事・営業部副部長、38年現在日鉄営業部幹事・工務掛長事務取扱兼臨時建築掛長事務取扱、国有化後は帝国鉄道庁技師、技監。
- (45) 高橋虎太は東京府士族、東京専門学校専修学校卒、31年9月日鉄入社、倉庫課主事、汽車課主事、運輸課庶務掛長を経て36年4月現在営業部庶務掛長、38年時点で営業部水戸事務所長、国有化後の明治40年帝国製氷設立、帝国冷蔵、東京絹毛紡織各社長、多摩鉄道、満蒙毛織各取締役、帝国火薬監査役。
- (46) 三宅叔蔵は日鉄技師、汽車課運輸掛長兼上野機関事務所長を経て36年4月現在営業部運転掛長、明治38年現在運転掛長・技師、上野公園新阪下日鉄社宅に居住。
- (47) 神戸拳一は1862年生、和仏法律学校卒、23年若尾逸平の知遇を得て書生兼秘書役、25年頃若尾が買占めた東京馬車鉄道に事務員として入社、東京馬車鉄道幹事を経て31年日鉄入社、倉庫課長、38年営業部幹事、国有化後は東京電灯、信越電力各社長、東洋モスリン、日本製麻各会長等を歴任。
- (48) 鈴木寅彦は明治6年旧会津若松藩士の長男に生れ、総武鉄道雇員、神田法律学校を経て東京専門学校邦語政治学科卒、房総鉄道入社、庶務主任を経て日鉄に転じ、文書、用地、庶務各掛長、明治38年営業部庶務掛長、39年国有化で日清生命監査役・取締役歴任、41年代議士初当選、大正2年成田鉄道取締役、44年北海道瓦斯専務、朝鮮鉄道常務、日本曹達初代社長等を兼ね、郷里の会津若松市長在任中昭和16年9月死亡した。
- (49) 竹村欽次郎は文久3年新庄町に生れ、一高を経て明治21年東京帝国大学法科大学卒、法学士、大蔵省に入り税務官等を歴任、31年理財局国庫課長で退官、31年日鉄に転じ会計、経理、主計各課長、37年日本興業銀行嘱託に転じ、波佐見金山会計監督、38年小野田セメント取締役、44年富士身延鉄道専務、草津軽便鉄道取締役、日本国債、新宝田石油各社長ほか。
- (50) 沢和哉「和風建築の鬼才 運輸課長・久保扶桑の余技」『日本の鉄道こぼれ話』第7章 鉄道と異色の人びと、平成10年5月
- (51)52 大正6年7～11月『高知新聞』連載記事を単行本化した沢翠峰・尾崎吸江著『良い国良い人 東京に於ける土佐人』青山書院、大正6年、p114～5
- (53) 交通世界社（36.10.20 東朝⑤）は神田錦町一丁目八番地、「交通に関する一般の事柄を研究し之が機関の改良発達を促し、国家の進運に貢献せんことを期するもの。論説、時言、訪問雑録文芸紀行及び小説案内等の諸欄あり。記事豊富、旅行者の案内になるべき記事もあり（毎月一回、神田区錦町一丁目八番地、交通世界社発行）」（34.2.20 東朝③）と紹介された『交通世界』第一号を明治34年2月11日に発行（34.2.3 東朝④）、『交通世界』は「我国に於ける交通界唯一の大機関にして旅行家実業家の案内者たり、相談相手たり…▲紀行▲案内…等の諸欄には趣味と実益とに富める好文字を以て充たされ、尚漸次正確なる汽車時

松島回遊列車旅行を主催した“観光デザイナー”

間表を附せむことを期す」(探勝会編『避暑案内』1902年、巻末広告)と謳っていたから団体旅行の企画・助言・申込み等の業務は「旅行家…の案内者たり、相談相手たり」に相応しい分野であった。

- 54 溝口留吉(36.10.20 東朝⑤)は日本橋区浜町 電話浪 1895 番(M36.10.3R)、「明治二十年ヨリ一手売捌元鹿島本家ト特約ヲ結び…」(29.9.1 読売⑦)「東京市日本橋区浜町花屋敷 桜正宗特約大販売店」(29.9.1 読売⑦)として「桜正宗壕詰樽売升売発売御披露」(29.9.1 読売⑦)の広告を出した。
- 55 京都市編入時の嵯峨町長・小林吉明は「嵐山は…世界的勝地として内外の貴賓が絶えず来訪する所であり、従来京都市としても何等自分の費用を入れずして恰も自分の庭園のやうな顔をして内外のお客さんを待遇してゐると云ふ場所」(小林吉明述『京都市編入と嵯峨地方』昭和5年、p14)と述べた。
- 56 39年6月8日針久旅館、菊平旅館、安藤旅館は連名で「松島遊覧会員各位へ」と題するお詫びを東京朝日新聞に出した。その内容は「御遊覧に関して指定旅館名及び指定旅館代表出張歡迎者大泉梅次郎」との印刷物の事前配布は「私共旅館に何等の相談も無之全く名称を濫用したる者に有之、従て御会員御来仙の折に御伺も不致失礼仕候段陳謝」(M39.6.8 東朝①)というもので、「非常に明せきな人」(界限、p17)とされた針生久助らと仙台ホテルとの間になんらかの不協和音の存在が伏在していたのではないかと推測される。その背景には、「稀にみる政商」(界限、p17)との評もあった大泉側への反発があったのであろうか。安藤旅館は仙台停車場前(案内、p726)、「電話番号五五八 安藤」(全集、p192)、菊地平五郎経営の旅館「菊平」は「開業寛永以前、和風二階建客間三十、仙台市国分町二丁目 菊平 館主菊地平五郎 電話…番 宿料ハ数種ニ分チアリ、総テ御承諾ノ上トス」(要録、p73)
- 57 東京の松島観月会員 250 名は「仙台ホテル大泉本店及び支店奥田旅店等に分宿」(M36.10.6 河北⑤)、36年10月17日の松島遊覧会(宇都宮発)130余名は仙台ホテルの主催(36.10.17A6)のため当然に「宇都宮人の松島遊覧会員百数十名は…仙台ホテルに投宿」(M36.10.17 河北⑤)し直接大泉の利益となったが、この団体でも「当市宿所は随意に一宿」(M36.10.17 河北⑤)できる建前として独占はせず、また「信州沼田及び上州前橋地方の人々は松島遊覧会を組織…其人数三百八十餘…陸奥ホテル外三旅店に分宿」(M36.10.12 河北⑤)「中には花柳の巷に入りて随分豪奢を極めたる者もある様子」(M36.10.13 河北⑤)と報じられるなど、目的地たる松島と塩釜はもちろん、仙台ホテル以外の仙台方面にも団体旅行客消費支出の恩恵が広く及んでいったことが判明する。
- 58 大久保邦彦・三宅俊彦編『鉄道運輸年表』日本交通公社、昭和52年(『時刻表復刻版』付録)、p20。
- 59 白井昭氏のご教示によれば日鉄が明治36年に増備した客車(後のナロネロ250)は当時の最高水準にあって官鉄をも凌ぐ存在のため、プレス台車を明治村に保存した由である。(高瀬文人『鉄道技術者白井昭』平凡社、平成24年参照)
- 60 三宅俊彦『古写真と時刻表でよみがえる明治大正の鉄道』洋泉社、平成24年、扉所収の特別付録
- 61 日鉄では明治「33年から37年までは混合列車から旅客・貨物列車に独立する傾向が明らかであったが、38年にはどの線区も混合列車に置き替えられ、戦争による輸送抑制のきびしさを物語っている」(国鉄、p318)とされ、「終戦後の復員輸送を行なわねばならなかったため…約5か月余ものちまで民間輸送は相

当規制された」(国鉄, p321) という。

- 62 久米良作ら注の(42)~(49)参照。現場の谷崎美郷らの多くは帝国鉄道庁に移籍したものの、格下げ・閑職化で実権を喪失した者もある。