

旅館の歴史地理 —— 明治後期を中心に ——

中 島 義 一

I

旅館というのは、地理学・史学その他隣接諸科学においても、研究対象とされることの乏しかった業種である。宿場町や門前町の研究、観光地理の方面¹⁾では、当然旅館のことが取り上げられるが、これが主題というわけではない。筆者が先年報告した駅前集落²⁾も同様である。

直接旅館を主題とした論文に、大森金五郎の「交通機関としての旅館の発達」³⁾がある。近世末までの旅館の発達を、手際よくまとめた概説と評すべきものであるが、わが国で論文として発表された交通史の研究の最初のものであるようだ⁴⁾。以来90年近い年月が経過しているが、この間ほとんど見るべき進歩はなかったといえる。その後の研究には、特殊の身分の人のみが利用する本陣⁵⁾、特定宗教の信者のための詰所⁶⁾の研究があるが、一般の旅人が普通に利用する旅館の研究がなおざりにされてきた感がある。北海道の駅通⁷⁾の研究があり、これは一般の旅人が利用するものであるが、利用者が少なくとも存続できるよう、手厚い官の補助を受けていたもので、やはり特別なものといえよう。

以上の状況にかんがみ、旅館業の歴史地理学的な研究を意図しているが、その第1報としての本稿では、従来の諸研究とは違った視点からの検討を試みた。主たる資料として、時刻表の巻末にある広告を利用し、広告の中で旅館がどういう点を強調しているかを検討する。旅館側からはセールス・ポイントであり、当時の利用者側の期待も反映されているはずである。明治37年(1904)のものを中心に他の年次——大正元年(1912)、大正4年(1915)、大正14年(1925)、平成7年(1995)——のものも適宜参照しつつ、時代による変遷と各地の地域性を考えてみた。

II

検討対象とした旅館数は125、地点数にして61である。(明治37年の場合、表1)

一般都市とした中には港町が多く⁸⁾、国内の交通でも海運依存度の高かった当時の状況を反映する。観光地には、温泉場として箱根・磯部・熱海・修善寺・浅間・武雄・福岡県の武蔵温泉があり、門前町には成田・日光・長野・山田・奈良・京都・宮島、他に海岸景勝地として大原と舞子がある。

当時の旅館のごく一部にすぎないことは当然で、相当の広告料を出して全国を対象とする刊行物に広告を出すのは上級の旅館であるべく、また固定客に依存する旅館よりは、新規顧客の獲得につとめる旅館が広告を出すだろうとの配慮が必要になる。

一例として宇都宮の場合をみると、栃木県営業便覧（明治40年）⁹⁾より拾った旅館が39、恐らくはこれが当時宇都宮にあった旅館の全数であろう。宇都宮商工人名録¹⁰⁾にのっている旅館は20、これは営業税25円以上を納めるもので（明治42年）、有力業者とみなされる。明治37年の時刻表に広告を出しているのは白木屋旅館のみ。同館は商工人名録にのっているが、営業税負担額は59.1円で9番目、上位ではあるがトップクラスというわけではない。

表1 検討対象（含外国）

	地点数	旅館数
一般都市	45	94
観光地	16	31
計	61	125

III

広告（明治37年）の中で強調している事項を(1)位置が良い、(2)設備が良い、(3)環境が良い、(4)サービスが良い、(5)その他に大別し、順次検討していく。

(1)位置が良い。これには(A)駅に近いというのが以下の32地点、54軒を数え、全旅館数の43.2%に達する。単に駅に近いというだけでなく、左側何軒目といったきめ細かい表示のものもある。

東京(12)、甲府、熱海、静岡(2)、豊橋(2)、名古屋、津、山田(4)、京都、多度津、姫路、岡山、尾道、糸崎、下関、武蔵温泉、大牟田(2)、熊本、高崎(3)、磯部、長野、水戸(2)、佐原、宇都宮、日光(2)、福島、米沢、仙台、塩釜、青森(2)、能代、札幌、計54。

駅への近接性を挙げるのが多いことは、鉄道旅客を対象とする時刻表に出した広告という点も重要だが、当時の通信事情も考慮せねばならない。表2に示すごとく、対象とした旅館のうち、電話を持たぬのが61.1%にも達するし、実際予約に使える長距離電話をもつのは10.7%にすぎない。予約は郵便・電信によるか、予約なしで駅に着いてから旅館を探すという場合が多かったものと思われる。この場合、駅に近いほど集客に有利といえる。

これに対し、意外に少ないのが、(B)都心に立地するというもので、以下の10地点、14軒にすぎない。

東京(3)、甲府、小倉、博多(2)、熊本、長野、新潟(2)、水戸、米沢、青森、計14。

宇都宮の場合、営業税25円以上を負担する有力旅館20軒（明治42年現在）¹¹⁾のうち、駅前である川向町にあるのは2軒にすぎない。都心の旅館は固定客への依存度が高く、時刻表に広告を出さないことが多く、

表2 旅館の電話（1904）（除外国）

	長距離	市内	なし	計
六大都市	7	19	4	30
地方都市	3	14	46	63
観光地	3	1	24	28
計	13	34	74	121
%	10.7	28.0	61.1	100

駅前旅館はこれに反するとの傾向を察することができる。そして、駅前旅館には都心の旅館の支店が少なくない。(後述)

(C)港に近いは下記のごとく、(A)駅に近いに準じて考えることができる。

横浜(2)、大阪、多度津、函館、釜山、上海(2)、計8。

他に(D)官庁に近い。東京(3)、熊本、(E)病院に近い。東京。(F)寺に近い。成田、(G)名湯の隣、武蔵温泉。(H)歌舞伎座に近い。東京がある。

IV

(2)設備が良いに当たるものとして、まず3階建て、4階建てがある。木造2階建てが普通だった当時においては、特に誇示するに価するものだったわけである。現在でも、一部の温泉場に木造3階建て・4階建ての旅館があり、多くは明治期の建築で、現在ではクラシックなものとして注目されている。

〔3階建て〕東京(2)、名古屋、大阪、下関、武雄、長野、浅間、大原、水戸、計10。

〔4階建て〕長野、水戸、計2。

新築というのが東京(3)、糸崎、宮島、水戸、弘前で、計7軒ある。

意外に少ないのは、浴室が良いで1軒のみ。しかも東京の事例で、温泉場ではない。この時点では浴室設備は温泉旅館のセールスポイントにはなっていない。比較のために平成7年の時刻表の巻末広告により山形県の日観連加盟またはJTB協定旅館227軒についてみると、21.1%に当たる48軒が浴室設備を挙げている。多い順に挙げると、終日入浴可(13)、露天風呂(9)、大浴場(5)、展望風呂(4)、混浴(4)、その他、桧造りの風呂、岩風呂、大理石の風呂、石庭風呂などがあり、多彩である。

大正期には、「内湯」の表示が目立つ。それまで共同浴場だけで、旅館に内湯のなかった温泉場が内湯を設けるようになった時期のもので、内湯があって当たり前の時代になると、この表示は消えていく。

その他、洋館部あり(静岡)、鉱泉あり(甲府)、玉突場あり(東京、舞子、糸崎、広島)、庭園がよい(修善寺、岡山、新潟)、写真暗室あり(大阪)がある。

付帯設備として「電気うちわ」(山田)とは扇風機のことか。私設電話ありというのが山田、宮島、水戸(2)、日光と5例ある。一般の電話のほかに、本店と駅前の支店間に連絡電話を設けたもので、当時にとっては誇示すべき設備であった。日光の小西旅館では本支店間だけでなく、御用邸内の出張所にも私設電話を通じ、参上した高官の誘引につとめている。

V

サービスの方面では、まず注目されるのは、食事のことを書いた事例が僅かなことである。当時ではまだ珍しかった西洋料理を挙げたのが、広島と水戸各1軒あるだけである。料理のことはまだセールス・ポイントになっていない。当時の流通事情では、地元でその時期に産したものしか、食膳に供し得ないというのが実情だったようだ。一例として、明治42年(1909)に発表された島崎藤村の紀行文「旅」を見る。友人と湯ヶ島温泉に宿泊、中食の鶏肉がかたくて歯を痛める。夕食にとろろを所望するが得られず、結局夕食の副食は鳥肉の残りとあやしげな茶碗蒸と野菜だったという。山間部とはいえ伊豆半島、それでも海の幸は食べられないのである。

これが、現在ではどうか。山形県を事例にとれば、日観連加盟またはJTB協定旅館227軒の36.5%に当たる83軒が、料理関係をセールス・ポイントにしている。観光地・都市部の別なく、海岸でも山間部でも平野・盆地でも、何か特色ある料理を示そうとしている。海岸部で新鮮魚介(3)、大漁舟盛りがあれば、山地では山菜料理(2)、川魚料理(7)、鯉料理(8)、盆地の都市では山形牛、米沢牛(10)といった具合で、京風料理(1)があれば田舎料理(4)、郷土料理(3)もある。

次いで汽船荷物取扱い、および乗船券の発売というのが下記の10地点、12軒を数える。

横浜(2)、大阪、神戸、多度津、下関、長崎、青森(2)、豊橋、函館、上海。

海運の地位の高かった時代というだけでなく、旅館が貨客の扱い、切符の販売まで依頼されていたことにも注目したい。大阪・多度津・下関の3軒は、回漕業を兼ねると明記している。外国等遠距離航路の場合だけでなく、多度津、豊橋(伊勢の神社港行)のように近距離航路の場合もある。豊橋の同じ旅館が豊川鉄道(現、飯田線)の切符も発売している。当時は青函航路は日本郵船の経営で、これが鉄道院の直営になって以後の大正4年の時刻表では、両地旅館の「日本郵船株式会社荷物船客取次」といった表示は消えて「鉄道院指定」に代わる。

他に「風紀取締を主として芸娼妓仲居総て風俗を害する者の出入を謝絶す」(下関)というのは、当時の世相の一端を示すものといえる。

米沢では、2軒の旅館が「当米沢絹織物等確実に御取次申居り候」といったことを述べている。織物等の地場産業産地は少なくないが、このような表示は米沢だけである。その中の音羽屋旅館では、大正4年にも「特設国産織物陳列館毎日開館」と織物関係のことを記しているが、「取次」の語は消えている。さらに大正14年の広告では、織物関係の記事は消滅している。

VI

その他の事項として、不正旅館と結託する悪車夫に注意を呼びかける記事が注目される。京都、大阪各2軒の旅館が、いずれもこのことを書いているが、東京では22軒の旅館の中でこの

ことに触れているのは1軒のみ。関東と関西で、気風に差があったとみてよいだろうか。一例として、大阪の若松家の場合を示す。「弊館の改良主義は悪車夫を激昂せしめし為め、彼等は種々奸言を弄して弊館の名望を潰し、休業又は閉店したりと称し、或は門前まで来るもわざと知らざる風を粧い、他の結託せる不正旅店に誘い、契約の報酬を得んとしてしきりに勧告す。希はくは愛顧諸君は断じて彼等の言を排し、以て下劣旅店のとりことなり賜はざらんことを」とあり、当時の状況を察することができる。

京都の2軒は吉岡屋という同名の旅館で、三条小橋畔と駅の北2町にある¹²⁾。両方とも互いに他を意識して無関係なことを強調し、注意を呼びかけている。大正4年には東京下谷区の2軒の山城屋という同名の旅館が広告を出しており、片方には「停車場前にあらず上野広小路」とあるが、吉岡屋の場合よりはおだやかな表現になっている。同年に吉岡屋は三条小橋の方だけになり、他を意識した表現はなくなっている。山城屋も、大正14年には広小路の方だけになる。

長野の藤屋が宿泊された皇族名を並べれば、大正4年には同じ長野の犀北館が同じことをやっている。名士宿泊を宣伝材料に使うことは現在でもあり、今は文芸方面に重点が移り、川端康成（越後湯沢）、中里介山（白骨）、小泉八雲（松江）がある。

師団常宿を誇示するのが仙台・盛岡・弘前と東北地方に集中しているが、大正4年には熊本・都城・篠山と西日本でもみられるようになる。

宿の良否を警官に聞けというのがあり（東京）、山田では神宮役員を挙げているのが、その地にふさわしい。

「敢て余計の文句を述べず只本分をつくさんのみ」（札幌）というのも興味深く、「万事不行届勝なれども」（前橋、大正4年）は謙遜も度が過ぎているとの感がある。

VII

大正期になると自動車の時代になり、バス、タクシーに関係する旅館がでてくる。

西那須野と黒磯の駅前旅館が自動車部を設け、前夜列車で到着して駅前に一泊、翌日塩原・那須の温泉場へ向かう旅客を、自営のタクシーで送るという経営戦略は、すでに報じた¹³⁾ところである。

大正14年に自動車部を持つ旅館は西那須野・黒磯のほか、清水・名古屋・高崎・仙台・福島にあり、福島の辰巳屋では「飯坂温泉行自動車いつにても御用命に応じ申候」とあって塩原・那須に対する、西那須野・黒磯と同様の関係を知ることができる。

別に送迎用自動車を持つというのが伊豆長岡・岡山・別府(2)にある。

大正4年に岐阜駅前の虎屋旅館は、濃飛自動車株式会社と連名の広告を出し、「高山岐阜間往復乗合自動車、高山町午前七時発午後五時着、岐阜市午前七時三十分発午後四時三十分着」

とある。7時30分発とあれば前夜同旅館に泊る客が多かったと思われるし、高山から到着して同館に宿泊する客も少なくなかっただろう。虎屋旅館と濃飛自動車深い関係にあったことは、推察に難くない。

糸魚川の早川屋（大正14年）の広告には、「糸魚川自動車組合発着所」とある。バスかタクシーか判断し難いが、自動車関係をセールス・ポイントにしている一事例である。

千葉県を事例に乗合自動車業の発達を論じた佐藤信之は、「旅館の兼営事業者の多さも目に付く。上記の湊町の万歳館、東金の片貝館の他、三日月自動車に参加した小高鶴治は勝浦の三日月亭の経営者である。さらに成田の大野市太郎、茂原の土橋仁三郎、鶴舞の小松本順三、大多喜の川崎与七も旅館業を本業とする乗合事業者である」¹⁰と述べている。恐らくは、このような傾向は全国的に見られたことと思われる。当時の道路事情や車輛状況からみて所要時間が長く、乗客の疲労度も大きく、乗車の前後の宿泊が期待できたことが、兼営の利点になったことと思われる。

VIII

広告により知り得た旅館の本支店には、次の諸類型がある。

- (A)本店……都心 支店……駅前
- (B)本店……都心 支店……港付近
- (C)本店……港付近 支店……駅前
- (D)本店……他都市 支店……東京
- (E)本店・支店 別都市

(A)は都心にあった旅館が駅前に支店を出したもので、埼玉・栃木両県の駅前集落を扱った前の報文¹⁰でも検討した。大正4年の場合、下記の16地点、17例を拾うことができる。

名古屋、山田、広島、直江津、糸魚川、長岡、甲府(2)、宇都宮、日光、郡山、塩釜、仙台、横手、新庄、秋田、大館。

他に駅前の支店だけで本店の広告はないのが名古屋に2例あるが、これも同様であろう。

(B)の例は釜山、(C)の例は長崎にあるが（共に大正4年）、(A)に準じるものとみてよい。

(D)は地元の商人の東京への商用出張の際の利用を期待してのものと思われ、同郷人の経営する信用ある旅館として親しまれたわけであろう。大正4年には静岡・足利・修善寺の3例であるが、大正14年に広告を出した全国同盟旅館加盟旅館で、東京市内の5店が全部他都市の旅館の支店である。仙台の針久旅館は上野と神田と2ヶ所の支店を出し、足利の初谷、京都の柘屋、飯坂の花水館もそれぞれ東京に支店を出している。

(E)には本店三田尻、支店小郡と本店熊本、支店門司の2例がある。（大正4年）

他に那須温泉の小松屋が、黒磯駅前に支店を出している例がある。（広告は支店のみ）

IX

大正14年は関東大震災の2年後につき、地震からの復興再開を強調する記事が目立つ。

「大震火災の経験に鑑み建築軸組等入念堅牢に仕り」（上野駅前東洋館）、「営業開始、震災後における都下第一、御上京各位の御不便を顧慮し、弊館は多年御引立の御厚誼に酬ゆべく万難を排し、ここに営業所を従前の地に建設致し」（浅草港屋旅館）がその例で、他に新築落成とか本建築落成とか掲げた旅館が、東京はじめ国府津・箱根に多数存在する。

X

以上、時刻表巻末の広告を主資料として、旅館の歴史地理的検討を試みた。知り得た事項を下記のごとくまとめることができる。

(1)セールス・ポイントとして、「駅に近い」を強調しているのが多数ある。当時は電話の普及度が低く、予約なしで駅に下車してから探すという場合が多かったためと思われる。

(2)誇示している設備として、三階建て、四階建て、私設電話（本支店間、日光では御用邸と旅館の間）などがある。意外に僅かなのは浴室設備を挙げている事例で、それも温泉以外である。これは、現在の温泉旅館と大きく相違する点である。

(3)サービス面では汽船乗客荷物の取扱いを挙げているのが、各港湾都市で少なくない。

(4)料理の点では、当時珍しかった西洋料理を出すというのが2例あるだけで、この時点ではセールス・ポイントになっていない。現在では一般都市・観光地の別なく、いわゆるグルメで多数の旅館のセールス・ポイントになっている。

(5)他の旅館と結託した悪車夫に注意を呼びかけているのが、東京・大阪・京都などで見られる。また京都と東京では同名の旅館があり、互いに他を意識して競争している。

(6)皇族宿泊、官庁常宿、師団指定を誇示したり、当館の良否を「警官に尋ねよ」、同じく「神宮役員に尋ねよ」（山田）としているのは権威主義の時代相の反映といえよう。

(7)大正期になると旅館がバス業・タクシー業に進出し、その扱い店を兼ねる事例がでてくる。

(8)旅館の本支店には、(A)都心→駅前、(B)都心→港附近、(C)港附近→駅前、(D)他都市→東京、(E)本支店、地方の別都市の諸類型がある。(A)が特に多く、(E)は同郷人の店なら安心して利用できるとの心理を利用してのものと思われる。

(9)大正14年の時刻表では、東京を中心に関東大地震からの復興再開を強調した事例が目立つ。本稿の概要は平成7年6月4日、歴史地理学会大会（於、駒沢大学）で発表した。

注および参考文献

- 1) 宿場町, 門前町, 観光地理の論考は多数につき, 列挙するのは略させていただく。
- 2) 中島義一 (1986): 駅前集落, 1902埼玉県の場合, 駒沢大学文学部研究紀要44。
中島義一 (1992): 駅前集落, 1907栃木県の場合, 駒沢地理28。
- 3) 大森金五郎 (1908): 交通機関としての旅館の発達, 歴史地理11~3. 4. 5. 6。
- 4) 児玉幸多 (1994): 交通史研究の発展, 交通史研究34。
- 5) 本陣の研究は少なくない。地理学・史学, 建築史各1点だけ挙げる。
秋山恒士 (1956): 海駅室津の本陣の研究, 田中秀作教授古稀記念地理学論文集。
大島延次郎 (1934): 日光社参における三家専用の本陣, 歴史地理63~6。
大熊喜邦 (1942): 東海道宿駅とその本陣の研究, 丸善。
- 6) 内田秀雄 (1967): 詰所の地理学的研究, 本願寺と天理教の場合, 奈良文化論叢。
- 7) 大島延次郎 (1950): 北海道における駅通所, 交通文化31。
- 8) 国内のほか上海, 釜山。
- 9) 田口浪三 (1907): 栃木県営業便覧, 全国営業便覧発行所。
- 10) 荒川清次郎 (1909): 宇都宮商工人名録, 宇都宮商業会議所, (1982復刻版) 国書刊行会。
- 11) 同上。
- 12) 2軒の吉岡屋のことは, すでに下記に紹介されている。
高松吉太郎, 佐藤常治 (1979): 日本の鉄道と時刻表, 新人物往来社。
- 13) 中島義一 (1992): 駅前集落, 1907栃木県の場合, 駒沢地理28。
- 14) 佐藤信之 (1990): 昭和初期における乗合自動車業と鉄軌道業, 千葉県における事例研究を中心に, 交通史研究24。
- 15) 前掲2)