

大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道・軌道における
観光輸送の位置づけに関する一考察

大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道・軌道における観光輸送の位置づけに関する一考察

A study on the positioning of tourist transportation in local railways and tracks in the Kanmon region during the Taisho and early Showa eras

下関市立大学経済学部 砂原 雅夫
Sunahara Masao

1 要旨

大正から昭和初期にかけて、我が国の観光ブームを背景に全国各地で幹線鉄道に接続する寺社、湯治場への観光客輸送を目的とした地方鉄道・軌道が開業した（天野ら、1988）。

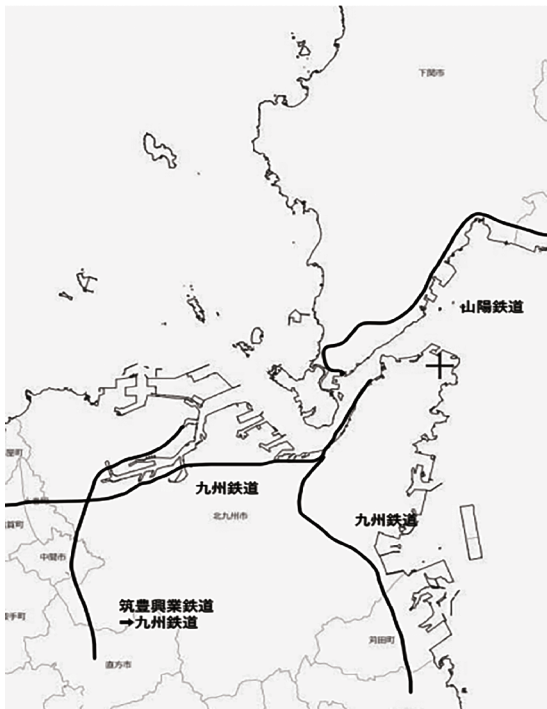
しかしながら、関門地域の地方鉄道・軌道は石炭輸送及び鉱山開発、産業開発に伴う貨物や労働力輸送に特化しており、寺社、名勝地への観光地輸送はみられない。これは福岡地域で鉄道・軌道会社創立期に寺社詣客の輸送を目的としていたことと相違がある。このことについて当時の経営史料、鉄道案内図、図書等により創立者の影響のもとに関西の実業家がいたこと、地域内に江戸時代に形成された広域的参拝の対象となる社寺がなかったため、明治期においても観光目的地になりえなかったことが明らかになった。一方でこれらの地方鉄道、軌道会社は、開業後に観光ブームを経営に取り込み、鉄道・軌道会社自らが新たな観光遊興サービスを創出した。また、乗合自動車との連絡により地域外の全国的知名度の高い観光地への輸送機関としての性格を併せ持つことにより旅客輸送の増加策を図り、経営の安定を図ったものもみられた。このことは今日の公共交通の厳しい経営状況の中で地域観光輸送を取り入れることにより、改善が期待できることを示唆できる。

2 はじめに

日本の鉄道は1872年に新橋・横浜間に官営として建設され、以後、全国に私設鉄道により幹線網が整備されていった。明治時代に幹線鉄道の拡大が続く一方、幹線鉄道に接続し、神社、仏閣参拝客の輸送を目的とする比較的短距離の私設鉄道が全国各地で建設された。1893年開通の伊勢神宮参拝客輸送の参宮鉄道（現、JR参宮線）、1889年の金毘羅宮参拝客輸送の讃岐鉄道（現、JR予讃線、土讃線）などが建設され、江戸時代から続く寺社詣で旅行が鉄道利用に形を変えた（天野ら、1988）。このように鉄道の敷設と寺社詣で観光が明治中期までの国内の観光需要が拡大したが、これに加えて1899年の外国人の旅行制限の撤廃と外貨獲得を目的とした外国人誘客政策が日本の自然景観を対象とした観光需要を喚起し、Welcome Societyと称され人気を博した。当時の国際港、横浜、神戸、長崎と幹線鉄道の東北線、東海道線、山陽線、鹿児島線、長崎線に沿う仙台から長崎までのモデルルートが外国人むけに設定され京都が日本観光の拠点となっていた（佐藤、2004）。一方で、日本人による寺社詣で、湯治等の観光旅行者の存在は団体旅行の活発化により鉄道会社にとって経営

上の重要な位置づけとなった。1910年代に入ると鉄道・軌道会社の観光地への団体輸送の企画と観光宣伝が活発化し、大衆クラスでの国内旅行がブームとなった。この結果、江戸時代の慣行から鉄道・軌道利用に移った寺社詣でに加え、スキー場、登山、海水浴場輸送も活発化し、大正期から昭和初期の西洋型観光ブームが我が国に訪れることとなった（野田ら、1986）。

図1、明治期国有化前の鉄道



関門地域の幹線鉄道は九州側において九州鉄道が1891年に大蔵（現八幡東区）・門司（現門司港）間を開通させ、同年、筑豊興業鉄道が直方から折尾を経由して若松まで開通させた。これに続き、1895年九州鉄道が小倉・行事（現行橋）間を開通させた。これに対して本州側では、山陽鉄道が瀬戸内海沿いの路線認可に際し軍部との調整に時間を要して開通が遅れ、1901年になって神戸・馬関（現下関）間全線を開通させた（鉄道省、1921）。1901年の時点における関門地域の鉄道網は図1の通りであり、現在のJR山陽線、JR鹿児島線、JR日豊線、JR筑豊線にあたる関門地域の鉄道網の骨格が形成されたことになる。

筑豊興業鉄道を除く九州の幹線鉄道の敷設は、当時の地方官である福岡、熊本、佐賀、長崎の各県知事の発議による北部九州地域の振興を目的とするもので広域ネットワークとして建設されたものであり、関門地域といった局所的な地域視点からではなかった。この中で筑豊興業鉄道が筑豊炭田の石炭を若松港に輸送するという明確な設立目的をもって直方・若松間で開通したのが例外である。筑豊興業鉄道の開通が影響し、その後、九州鉄道の折尾・門司間及び行事・小倉間においても鉄道経営上、北九州地域の石炭輸送の役割を重視するに至った。山陽鉄道は、当初、神戸・姫路間の兵庫県内の地域鉄道として計画されたものであったが、鉄道局長の井上勝がこれを許可せず、最終的に神戸・馬関間の瀬戸内海沿いの岡山、広島等の主要都市を結ぶ幹線鉄道として山陽鉄道が再申請し認可された（井田、2002）。

つまり、明治期の関門地域に存在した鉄道はわが国全体の幹線鉄道ネットワークを構成する役割を担いつつ、海路を介して朝鮮、大陸方面への連絡機能をも合わせもつものであった。観光旅客輸送面をみると、わが国の著名観光地へ外国人や日本人の団体観光客を輸送し、朝鮮半島、大陸方面に連絡する機能を果たした。このような意味では関門地域は観光客にとって鉄道及び海路の連絡拠点として極めて重要な場所であった。しかしながら、関門地域自体には江戸時代からの慣行として続く広域的集客のある寺社、名勝地、史蹟がなく、観光目的

地として観光客が訪れ、この旅客需要に対して鉄道輸送体系が構築されていたとはいえない。

関門地域での地方鉄道・軌道の設立は、北九州側での門司・小倉間の門司電気鉄道の設立と小倉・黒崎間及び小倉大門・戸畑・八幡尾倉間の八幡電気鉄道（当初は八幡馬車鉄道）への特許であった。この2社合同による1908年の九州電気軌道の設立が現北九州市域での地方鉄道・軌道のはじまりとなった（西日本鉄道、2008）。

1907年に筑豊・田川方面の石炭を高浜港（現小倉北区）へ輸送するため、企救郡足立村（現小倉北区）から嘉穂郡熊田村（現嘉麻市）間の小倉鉄道が認可され、1915年、東小倉・香



春・上添田間が開通した。このほか鞍手軽便鉄道が石炭輸送のために1912年に設立され、1915年に国有鉄道に接続し香月・木屋瀬・野面間（現北九州市八幡西区内）が開通した。

一方で小倉市街地と南部農村部を結ぶ小規模、局所的な旅客輸送として小倉軌道が1907年に城野・北方間に馬車鉄道を開通させ、1920年に小倉電気軌道として電車運行となった。これをさらに南に延長する形で徳力軌道が1923年に馬車鉄道により北方・徳力桜橋間で開通させた。このほか1923年に門司築港が田野浦地区の港湾開発に付帯して門司・田野浦間に電車運行を行った。

下関側では1911年に豊浦郡生野村（現下関市）と大津郡深川村（現長門市）を結び山口県西部海岸沿いの北浦地方の産業振興と旅客輸送を担い、将来的には萩方面への準幹線鉄道の機能を目指し長州軽便鉄道が設立され、1914年に長州鉄道と改称のうえ、東下関・小串間を開通させた。1913年、豊浦郡小月村と豊浦郡西市村を結び西中国山地の木材輸送を目的とし、沿線で計画されていた鉾山開発とも連動した長門軽便鉄道が認可され、1918年に長門鉄道として小月・西市間を開業した（瞬報社出版部、1917）。その後、人口が外延化する1925年の下関市及び生野村等の区域を対象とする都市計画制度実施を前に都市内公共交通の整備の必要性が高まったこと、長府町、下関市、彦島町間の都市間輸送の必要性、神戸の鈴木商店が関門海峡兩岸に工場コンビナートの形成を図った一貫として彦島の工場群への労働者や貨物輸送手段として電気鉄道の創設気運が高まったこと、これらを背景に神戸の財閥、鈴木商店も出資し1923年に山陽電気軌道が設立され、豊浦郡長府町・豊浦郡彦島町間の電気鉄道が認可された。1926年の松原・壇之浦間の軌道線開通に続き1928年に長州鉄道から東下関・幡生間の電気鉄道の譲渡を受け、1938年までに唐戸・長府駅間、唐戸・旧下関駅間を開業した（山陽電気軌道、1954）。

このように大正期から昭和初期、太平洋戦争前までの関門地域の地方鉄道・軌道の状況をみると国家的な幹線鉄道である国有鉄道は長距離旅客や物資の輸送を主たる役割とし、関門地域内の地方鉄道・軌道は石炭運搬、木材輸送、農水産物輸送及び工場労働者の輸送、市街地と周辺部の短距離旅客輸送を設立時の目的とするものが多いのが特徴であった。

すなわち関門地域では全国の地方鉄道敷設にみられた江戸時代の日本人の旅行慣行を引き継ぐ寺社、名勝地、温泉地、レジャー地を目的地とする輸送の形態がまったくみられないとの仮定に立つことができる。未成となったが典型的な観光地輸送目的の鉄道申請は資金不足で開業できなかった豊浦郡川棚村内での1914年設立の温泉鉄道による川棚温泉駅・湯町間がみられるのみであった。

近隣地域の事例として福岡市を中心とする福岡地域をみると、関門地域と同じく石炭輸送や市街地または周辺部の旅客輸送を鉄道・軌道敷設の目的とするものが多いものの寺社への参拝客輸送や海水浴場など観光客輸送を目的とする鉄道・軌道、石炭輸送を主体としつつ観光客輸送を同列に設立目的として掲げた鉄道・軌道が存在した。例えば1902年に大宰府参拝客輸送の目的で大宰府・二日市間の大宰府馬車鉄道が設立され、その後1907年に大宰府軌道となり、1913年から蒸気機関車による運転となった。博多湾鉄道汽船は1919年に奈多（現東区）・宗像郡福岡町（現福津市）間と和白（現東区）・福岡市間の鉄道認可を受け、博多から福岡を経て飯塚に至る筑豊の石炭輸送を将来的な最終の目的としたが、当初の開業時には路線の性格から観光輸送を目的とし1924年に新博多（現博多区）・和白間で開業した。さらに1925年に宮地嶽まで延長開業し寺社詣で路線の性格を強めた。この路線沿いは宮崎宮、香椎宮、宮地嶽神社が連続して立地することから「三社詣で」ブームをつくり出した。そのほか海水浴や芋ほり会、観月列車の運行を行った。1930年代になると香椎球場が建設されるなどの典型的な観光路線となった。このほか、1919年に吉塚・筑前勝田間で開通した筑前参宮鉄道は石炭輸送に重点を置きつつ社名の通り宇美八幡宮への参拝旅客輸送にも成果をあげ、大宰府への延伸申請も行った（西日本鉄道、2008）。このように福岡市を中心とする福岡地域の東部、南部では石炭輸送と並んで寺社詣で客輸送のための地方鉄道・軌道が企図されたことが特徴である。

関門地域、福岡地域の地方鉄道・軌道敷設の目的を比較すると両地域とも石炭輸送が共通するものとなっているが、関門地域では会社設立時に寺社や名勝、観光地を結ぶ観光客輸送を目的に掲げる鉄道は豊浦郡川棚村の未成線温泉鉄道を除きみられなかった。大正・昭和初期の全国的な観光ブームの中で多く鉄道会社が設立時に寺社、名勝地輸送を目的の柱に掲げる中で関門地域では設立時にそのような目的をもつ鉄道・軌道敷設事例が見られない要因を明らかにした研究はない。

大正・昭和初期の関門地域の鉄道・軌道を設立目的で分類すると小倉鉄道や鞍手軽便鉄道のように石炭輸送に重点を置く地方鉄道・軌道会社、九州電気軌道や山陽電気軌道のように工場群の労働者の輸送や市街地の移動輸送を重点とする地方鉄道・軌道会社、長州鉄道や長門鉄道のように新産業開発、農林水産物物の輸送と地域住民の日常輸送に重点を置く鉄道・

軌道会社の3タイプがあったが、福岡地域のような寺社等への観光客輸送を重点とするタイプが存在しなかった理由が明らかでない。さらに、大正から昭和初期の観光ブームが関門地域のこれらの鉄道会社も会社環境の変化に伴う収入の確保、鉄道・軌道路線イメージのアップから後に観光地へ旅客輸送を加えていくが、これを受け入れてきた背景、経緯が明らかにされた先行研究はない。

本研究では、観光ブームと言われた大正・昭和初期に、関門地域において数多くの地方鉄道・軌道会社が敷設されながら全国にみられるような寺社、名勝地輸送目的の会社が設立されなかったことの要因について当時の鉄道・軌道敷設計画史料を基に明らかにするとともに敷設後における経営上の観光客輸送の位置づけを分析し、当時の関門地域の地方鉄道・軌道業の特性と観光輸送との関係を解明する。もって鉄道・軌道という公共交通機関が関門地域の観光振興にどのように寄与したかを明らかにすることにより、現代の高速広域交通体系時代の2次交通、3次交通として地域の観光客輸送機能を果たす公共交通機関のあり方と経営安定にむけて観光への取り組みの参考に供するものとする。

3 研究の方法

関門地域（現在の下関市域及び北九州市域）で明治末期から昭和初期にかけて設立された地方鉄道・軌道の路線ごとの敷設の当初目的、出資者の属性、沿線の状況に関する史料を基に調査し、これを路線別に分析し、関門地域の地方鉄道・軌道の特性を明らかにする。観光との関連については鉄道路線沿線の観光地の分布とアクセス性を当時の各種観光案内書等の記述分析により明らかにし、鉄道・軌道特性との対比により関門地域の鉄道・軌道が観光輸送を主体としていなかったことを明らかにする。また、全国的な観光ブームの中での会社経営上の観光客輸送の位置づけについては史料により調査分析を行うが、地域比較として福岡地域の私設鉄道・軌道についても同様に歴史的史料に基づき調査とりまとめを行い、比較することにより、関門地域において観光客輸送を目的とした鉄道の敷設がみられなかったことの要因を考察する。

史料については表1の史料を中心に分析する。

表1 分析のために使用する史料

事項	調査内容	参考とする史料・歴史的出版物
私設鉄道の敷設計画に関する事項	鉄道会社設立願 鉄道会社定款	国立公文書館所蔵公文書 会社設立申請・認可書、鉄道・軌道敷設認可申請・処分書・地方史（山口県、福岡県、下関市、豊浦郡、門司市、小倉市、八幡市、企救郡、福岡市、香椎町、早良郡、糟屋郡、木屋瀬町）神戸大学附属図書館新聞データベース、社史（日本国有鉄道、西日

		本鉄道、九州電気軌道、山陽電気軌道)
我が国の戦前までの観光に関する事項	観光政策、観光の状況に関する出版物	旅はクーポン (昭和 13 年、日本旅行協会) ビューロー読本 (昭和 6 年、ジャパンツーリストビューロー)
明治期史料	関門地域 (北九州市・下関市域) の鉄道利用観光名所概要	鉄道院線沿道遊覧地案内 (明治 44 年、鉄道院) 九州鉄道遊覧案内 (明治 42 年、西山金光堂) 日本漫遊案内 (明治 38 年、博文館、坪谷春四郎) 避暑と温泉 (明治 44 年、駿々堂、野田桂華) 九州鉄道旅客の手引き (明治 26 年、岡本武平)
大正期史料	関門地域 (北九州市・下関市域) の鉄道利用観光名所概要	旅の志るべ (大正 11 年、長門鉄道) 九州鉄道旅行案内 (大正 7 年、駿々堂) 興味を本位とした新鉄道旅行案内本州西部九州の巻 (大正 15 年、森寅重、長井愛治) 鉄道沿線遊覧地案内 (大正 2 年、鉄道院) 帝国漫遊案内 (大正 2 年、日本漫遊案内社) 鉄道旅行案内 (大正 6 年、鉄道院) 帝国旅館全集 (大正 2 年、交通社出版部) 全国著名旅館案内・旅行必携 (大正 12 年、旅行通信社) 新選鉄道旅行案内 (大正 12 年、安治博道)
昭和期史料	関門地域 (北九州市・下関市域) の鉄道利用観光名所概要	下関観光案内附長府遊覧の栞 (昭和 12 年、下関観光案内所) 最新日本遊覧案内 (朝日新聞社、昭和 11 年) 全国都市名勝温泉旅館名鑑 (昭和 5 年、日本遊覧旅行社) 日本遊郭案内 (昭和 5 年、日本遊覧社) 長周遊覧記 (昭和 5 年、横山健堂) 全国乗合自動車業者名簿 (昭和 9 年、社団法人日本乗合自動車協会) 旅程と費用概算 (昭和 5 年、社団法人ジャパンツーリストビューロー) 景観を尋ねて (昭和 8 年、鉄道省) 日本名所集 (昭和 11 年、社団法人ジャパンツ

		ーリストビューロー) 日本都市大観 (昭和 11 年、大阪毎日新聞社) 中国四国九州旅行案内・修学旅行の栞 (昭和 10 年、三省堂) 観光の山口県 (昭和 12 年、関門日日新聞社) 神まうで (昭和 5 年、鉄道省) 山口県商工要覧 (昭和 12 年、山口県商工課)
福岡地域 (福岡市を中心とする地域) の戦前までの観光案内に関する事項	観光名勝等についての記載	福岡市案内記 (明治 43 年、積善館支店、溝部信孝) 療養遊覧、山へ海へ温泉へ (大正 12 年、松川二郎) 俎上の福岡 (昭和 6 年、九州産業労働通信社)

4 鉄道路線の史料分析

現北九州市域、現下関市域において明治期及び大正期から昭和初期 (1889 ~ 1940) にかけて開業したすべての鉄道・軌道について開業年、鉄道・軌道会社名、主要株主、開業時代表者を表 1 の史料から抽出整理するとともに旅客収入、貨物収入のそれぞれの額を把握し、鉄道輸送が旅客型か貨物型かを明らかにした。その結果が表 2 である。

表 2、現北九州市域・現下関市域地方鉄道路線

(1) 幹線鉄道

開業年	会社名	運行区間	種別	主要株主	開業時社長	旅客収入 (円)	貨物収入 (円)
1889	九州鉄道	(博多) ~ (久留米)	蒸気 鉄道	大倉喜八郎	高橋新吉	1,404,014 (1902 年上半期)	1,951,012 (1902 年上半期)
1891		門司 ~ (高瀬)	蒸気 鉄道				
1895		小倉 ~ (行事)	蒸気 鉄道				
1891	筑豊興業 鉄道	若松 ~ 折尾 ~ (直方)	蒸気 鉄道	岩崎久弥	堀田正養	92,000 (1896 年)	610,000 (1896 年)
1901	山陽鉄道	(神戸) ~ 小 月 ~ 馬関	蒸気 鉄道	三井銀行 岩崎久弥	中上川彦次 郎	1,402,973 (1902 年上期)	408,727 (1902 年上半期)
1925	長州鉄道 を国有化	幡生 ~ 小串	蒸気 鉄道	国有			

※ () 内は関門地域 (現下関市及び北九州市) 外の駅名

(2) 地方鉄道

開業年	会社名	運行区間	種別	主要株主	開業時社長	旅客収入 (円)	貨物収入 (円)
1906	小倉軌道	香春口～城野	馬車軌道	砂本定助 土方兵次郎	原口大成	(不詳)	(不詳)
1907		城野～北方	馬車軌道				
1911	九州電気軌道	門司東本町～黒崎	電気軌道	松方幸次郎 小曾根喜一郎	松方幸次郎	2,229,008 (1928年)	- 0 (1928年)
1912		小倉大門～戸畑	電気軌道				
1914		黒崎～折尾	電気鉄道				
1923		中央区～枝光	電気軌道				
1928		枝光～牧山	電気軌道				
1929		中央区～幸町	電気軌道				
1914	長州鉄道	東下関～小串	蒸気鉄道	林平四郎 土井重吉 太田黒重五郎 松本福昌	林平四郎	48,065 (1915年)	6,366 (1915年)
1925		東下関～幡生	蒸気鉄道			13,605 (1926年)	- 0 (1926年)
1927		東下関～幡生	電気鉄道			22,658 (1927年)	424 (1927年)
1915	小倉鉄道	東小倉～(上添田)	蒸気鉄道	樋口保 岩田作兵衛	牟田口元学	96,088 (1928年)	783,568 (1928年)
1915	鞍手軽便鉄道	香月～木屋瀬～野面	蒸気鉄道	才賀藤吉	才賀藤吉	5,982 (1928年)	111,746 (1928年)
1918	長門鉄道	小月～西市	蒸気鉄道	岡本清 児林喬治 河田寛	中野萬七郎	78,176 (1927年)	31,648 (1927年)
1920	小倉電気軌道	香春口～北方	電気軌道		丸橋清平	75,091 (1927年)	0 (1927年)
1923	門司築港	門司日の出～田野浦	電気軌道	宮崎敬介	宮崎敬介	42,215 (1926年)	- 0 (1926年)

1923	徳力軌道	北方～徳力 桜橋	馬車 軌道	佐野輿州	佐野輿州	(不詳)	(不詳)
1926	山陽電気 軌道	長府松原～ 壇之浦	電気 軌道	長州鉄道(株) 林平四郎	山根武亮	53,810 (1927年)	0 - (1927年)
1928		幡生～東下 関	電気 鉄道	渡邊裕策 田子富彦		70,677 (1928年)	0 (1928年)
1929		東下関～唐 戸	電気 軌道	西岡貞太郎		240,507 (1939年)	0 (1939年)
1932		長府駅～唐 戸	電気 軌道				
1938		唐戸～(旧) 下関駅	電気 軌道				

※ () 内は関門地域（現下関市及び北九州市）外の駅名

表3、福岡市及びその近郊の観光路線

開業年	会社名	運行区間	種別	主要株主	開業時社長	旅客収入(円)	貨物収入(円)
1904	博多湾鉄 道汽船	西戸崎～須 恵	蒸気 鉄道	岩谷松平	佐藤暢	7,881 (1904年)	36,114 (1904年)
1905		須恵～宇美					
1924		新博多～和 白 和白～宮地 嶽				165,415 (1927年)	819,846 (1927年)
1905		須恵～宇美					
1918	筑前参宮 鉄道	吉塚～筑前 勝田		第一 徴兵 保険(株)、太 田清蔵	小林作五郎	103,306 (1927年)	99,756 (1927年)
1902	大宰府馬 車鉄道	大宰府～二 日市	馬車 鉄道	中村久吉	中村久吉	(不詳)	(不詳)
1907	大宰府軌 道			川越余代	川越余代	(不詳)	(不詳)
1913			蒸気 軌道	九州鉄道	小野隆助	45,430 (1927年)	- (1927年)
1923	北九州鉄 道	福吉～浜崎	蒸気 鉄道	九州鉄道	草場猪之吉	282,790 (1928年)	74,526 (1928年)
1926		博多～東唐 津		伊万里銀 行			

明治後期に関門地域の鉄道の骨格が山陽鉄道、九州鉄道、筑豊興業鉄道の私設鉄道により開業し、1906年の鉄道国有法（明治39年3月31日法律第17号）により1906年10月から1907年10月にかけて国有化された。結果、山陽本線、人吉本線（後の鹿児島本線）、豊州線（後の日豊本線）が形成され、山陽本線と鹿児島本線を海上連絡する山陽汽船も国有化され国鉄関門連絡船となった。国有化の背景については様々に論じられているが、鉄道の国有化は鉄道の建設、経営は明治初年以來、一貫して国策の重要な課題としてとらえられており、経済の拡大そして軍事上の必要性があったものの、国の財政状況から私設を認めてきた。

国有化は鉄道官僚が国有化の理想にむかったためというのが当時の鉄道省の見解とされる（老川、2005）。このように全国の幹線鉄道網が形成され、国（鉄道院）により一元管理されることとなったが、明治末期の関門地域は観光目的地としてよりは観光地への往來のための交通の要衝としての機能を備えた。1910年発行の「明治46年鉄道院線沿道遊覧地案内」では、下関は要津にあるとされ、観光地として下関駅近辺の丘陵地からの海峡の眺めと赤間神宮、春帆楼、引接寺、小門があげられており、門司は関門連絡の要地として紹介され和布刈神社があげられているのみである（鉄道院、1910）。関門地域の観光は乗換地での小観光に過ぎなかったと言える。1912年、山陽鉄道時代に馬関駅（下関駅）に隣接して洋式ホテル「山陽ホテル」が建設され、1913年には外国人観光客誘致による外貨獲得を目指して創設された半官半民組織であるジャパン・ツーリスト・ビューロー（JTB）が東京、横浜、神戸に並び下関案内所を設置するなど（白幡、1985）、海陸交通輸送結節点としての地位を得ていた。しかしながら、関門地域自体が観光目的地化することはなかったことは注目すべき点である。

大正、昭和初期の観光において先に述べたような性格をもつと仮定される関門地域の地方鉄道・軌道の設立目的と観光とのかかわりを鉄道・軌道会社ごとに表1の史料をもとに解明する。

1906年の企救郡（現北九州市東部）内での馬車鉄道の開設が関門地域で初の地方鉄道・軌道となるが、本格的な地方鉄道・軌道として1911年に関門地域の東西を結ぶ電気鉄道、九州電気軌道である。この1910年代は地方鉄道・軌道会社各社が集客のため観光地連絡と観光宣伝の強化を進め、国民の間で旅行の大衆化が進み、旅行熱の高まりがみられた時期である（佐藤、2004）。九州電気軌道は1907年に門司市日ノ出町九丁目・小倉市西魚町間の敷設特許を取得した門司電気鉄道と小倉市室町・遠賀郡黒崎町藤田間及び小倉市大門・遠賀郡八幡町尾倉間の敷設特許を取得した八幡電気鉄道が1911年に統合し設立された。門司電気鉄道は神戸の実業家松方幸次郎らが設立したものであり、八幡電気鉄道は福岡県の素封家富安保太郎によるものであった。両社は統合し、松方幸次郎を社長として電気鉄道経営及び電力供給を行う事業者九州電気軌道となった（九州電気軌道、1935）。

1921年、大正10年11月5日付大阪毎日新聞によると、松方幸次郎は、神戸の川崎造船所を経営しつつ、大陸との航路をもつ門司を拠点に電気鉄道及び電気軌道の運行と電灯電気の供給を事業化し、さらには小倉市の境川以東、浅野製鋼所付近までの60万坪（約198万

m²)の海上を埋立て九州電気軌道の大発電所と川崎造船所の分工場、貯炭場の建設を計画した。これにより大型船舶の修繕が長崎の三菱造船所以外ではできなかったものが川崎造船所分工場でこれが可能となると報じている(大阪毎日新聞、1921)。

このように九州電気軌道は関西系資本による北九州地域での港湾整備と工場立地、都市労働者輸送と産業及び家庭への電灯電力の供給を目的としたものであった。松方幸次郎は九州電気軌道の専務に久保正助を充てた。久保正助は神戸瓦斯会社や京都の嵐山電気軌道の役員を務めていたが、兵庫県の実業家で、播磨造船所を経営し、阪神電気軌道、兵庫電気軌道の役員であった小曾根喜一郎を九州電気軌道の取締役役に迎えている。このようにして阪神地域をモデルとした工業地帯の形成事業が松方幸次郎、久保正助、小曾根喜一郎らの手によって北九州地域で進められた。1923年に門司・福岡間の都市間急行電車計画の一環として九州電気軌道は門司・黒崎熊手間の高速電気鉄道の特許を取得しているが(小倉市、1940)、これは関西における大阪・神戸間の阪神電気鉄道本線に当たるものであり、九州電気軌道の既存路線は工場労働者を日々輸送する阪神電気鉄道国道線(路面電車)に当たるものに位置づけたものであった。その後、九州電気軌道は、北部九州で電力供給において競っていた九州水力電気の影響を受けることとなる。九州水力電気は1911年の設立で1913年に北九州市域で電力供給を開始し、激しい競争を繰り広げたが1928年に筑豊の炭鉱経営者である麻生太吉が社長となると、九州電気軌道の経営権掌握に動き、1930年に太田黒重五郎が九州電気軌道の社長に就いた。太田黒重五郎は芝浦製作所(現東芝)を再建し、箱根水力電気や四国水力電気、九州水力電気等、各地で水力事業を手がけた東京の実業家である。

このように九州電気軌道は都市間輸送と工業地帯における労働者輸送を目的としつつ、沿線での電灯、電気供給事業を主力とし、北九州工業地帯の工業を支えるインフラ的存在であった。九州電気軌道は開業時223両の電動車、7両の附属客車を有する典型的な市街電車タイプの軌道であった。表2の通り、鉄道・軌道営業収入は100%旅客収入で貨物収入はなく電力供給事業が会社の大きな収益源となっていた。このような軌道会社の性格から観光地輸送を視野においた鉄道・軌道ではないことは明白である。なお、九州電気軌道は1932年に創立25周年を記念して九軌北九州線沿線に九軌到津遊園地を開設したが、1938年鉄道省発行の日本案内記・九州編では、門司・折尾間の観光施設で見出しとして「到津八幡神社」の記載があり付記として「付近を到津遊園地と言う」と記されているに過ぎない(鉄道省、1938)。

昭和初期に吉田初三郎が鳥観図の手法を開発し描いた鉄道沿線案内絵図と同じ手法で描いた金子常光の「九軌電車御案内」の絵図(国際日本文化センター所蔵)の裏面に記載された九州電気軌道の門司・到津・折尾間と大門・戸畑・中央区間の沿線の名所を整理すると表4の通りとなる。市街地路線のため、遊園地(公園)、グラウンド、駅、病院、寺社が目立つほか、北九州市独特なものとして製鉄所関連の施設や宿舎がみられる。しかしながら特定の観光地にむけて集中的に輸送する鉄道とは言えない。

表4 金子常光「九軌電車御案内」裏面名所案内掲載名所（昭和初期 発行年不詳）

九州電気軌道停留所	九軌電車御案内裏面記載名所
門司・大里間	早鞆瀬戸、和布刈神社、甲宗八幡宮、棧橋通り、清滝公園、巖流島、戸ノ上権現、柳の御所、大里駅
大里・大門間	鎮西本願寺西別院、四季の里、勢いヶ原、鳥後地藏、延命寺遊園、富野共楽園、東小倉駅、足立山、広寿山、足立妙見、女夫藤、羅漢山、企救の高浜、芭蕉翁柳の墳、徳力の蛸、安部山の桜、神理教本部、小倉病院、小倉記念病院、小倉駅、小倉城址、歩兵第14連隊、八坂神社、伊達宗興の墓
大門・到津・中央区間	小倉練兵場、清水観音、到津八幡宮、小倉グラウンド、製鉄所槻田官舎及び高見官舎、荒生田遊園、大蔵八幡神社、勝田宮、製鉄所職工養成所、製鉄所河内大貯水池、大谷グラウンド
中央区・黒崎間	八幡駅、豊山神社、製鉄所門田官舎、森林公園予定地、龍潜寺、製鉄所前田官舎、帆柱山、華尾城跡、春日神社、敷島稲荷
黒崎・折尾間	黒崎駅、岡田神社、折尾駅、鷹見神社、則松鉱泉
大門・戸畑・中央区間	平松の魚釣り、為朝の墓、皆好園、中原海水浴場、明治専門学校、戸畑駅、戸畑祇園神社、枝光駅、製鉄所本事務所

北九州地域の正昭和初期のもう一つの有力私鉄として小倉鉄道があった。小倉鉄道は、元陸軍参謀本部長、門司鉄工社長の小沢武夫らにより1895年に設立された金辺鉄道に端を発する。金辺鉄道は、田川郡の石炭を関門海峡沿いの高浜（東小倉）に最短で運搬するもので1896年に嘉穂郡熊田村（下山田）・企救郡足立村（小倉高浜）間で敷設認可を得た（田中ら、2000）。

しかしながら、田川郡と企救郡の境界を成す金辺峠の隧道工事が難航し、日清戦争後の不況も相まって1903年に工事を中止し会社も解散した。これを引き継いだ小倉鉄道は、1915年に東小倉・上添田間で営業を開始した。小倉鉄道は、田川郡において産出される石炭を関門海峡に沿う小倉高浜において海陸連絡を通じて積み出しを行うことを主目的とし、加えて石原町から上香春間で採掘される石灰石の搬出、沿線各村相互あるいは炭鉱所在地に穀物、油、塩、木材の運搬を目指したものであった。また、人口の集中が進む炭鉱所在地と沿線各村の相互の旅行者の便の向上に供するものでもあった（木田、1962）。小倉鉄道は開業時、蒸気機関車20両、客車17両に対して貨車441両を所有する典型的な貨物主体会社であり、表2の通り、1928年時点で貨物収入が旅客収入の8.2倍という状況であった。しかしながら、小倉鉄道は石炭や石灰石の貨物輸送を主たる設立目的としながらも人口の少ない山間地域を貫く鉄道であることから、石炭・石灰石による輸送収益を補うための多様な経営戦略をとっていた。1928年（昭和3年）の小倉新報及び福岡日日新聞の記事によると「四季を通じて観梅列車、観桜列車、蛸狩列車、蕨狩列車、観楓列車、納涼船などを運行してサービスに努めた」と掲載されており（木田、1962）、また、企救郡湯川村の安部農園の桜を広めるため、

桜の季節には臨時に湯川停留場が設けていた。さらには英彦山神社参拝の勧誘に努め、東小倉駅から英彦山への観光団体輸送があったとの記録がある。

また、下関と彦島間の関門汽船の定期航路の一部を小倉高浜港に入港させ下関の鮮魚や雑貨、旅客を小倉鉄道沿線方面に輸送する扱いを行っていた（田中、1916）。

北九州市内での小倉鉄道の沿線における大正期の名所旧蹟は「大正7年九州鉄道旅行案内」によると表5の通りである（駿々堂旅行編集部、1918）

表5 大正7年（1918年）九州鉄道旅行案内における小倉鉄道駅名所旧蹟（北九州市内）

駅名	小倉鉄道名所旧蹟（北九州市内駅のみ抜粋）
東小倉駅	企救の高浜、小倉城址、八阪神社、永照寺、延命寺遊園、宮本武蔵の碑、鎮西別院、御祖神社、福聚禅寺、柳御所跡、早鞆瀬戸、湯川の湯壺、安部農園、清水寺、篠崎八幡宮、到津八幡宮
石田駅	北方、神理教本院、小嵐山、孝子吉兵衛の碑、蒲生八幡宮、西田直養の墓、菅生滝、小倉水道貯水池、門司水道貯水池、養隠、長野城址、護念寺
呼野駅	大清水、龍ヶ鼻

昭和初期に入ると吉田初三郎が「北九州の仙境、小倉鉄道沿線名所図会」（国際日本文化センター所蔵）を吉田独特の鳥観図で描いているが、この裏面に小倉鉄道沿線の名所案内、小倉鉄道概要が掲載されている。「北九州の仙境、小倉鉄道沿線名所図会」は小倉鉄道会社自らが名所沿線案内として発行しているもので、鉄道起工準備中の関門鉄道隧道や小倉築港の完成を控え、通常の沿線観光案内に加え小倉鉄道の終点添田からの乗合自動車連絡による英彦山登山、神社参拝ルートを推奨した（小倉鉄道株式会社、発行年不明）。

小倉鉄道は、小倉市街地の外れから人口希薄な山間地域を縦断する石炭、石灰石運搬鉄道であったが、設立期の貨物主体の鉄道経営から乗合自動車による連絡で関門地域外の英彦山という名勝地への観光客輸送を取り入れていった鉄道運営形態に変化していった。

小規模地方鉄道・軌道を見ると、木屋瀬地区（現八幡西区）の石炭輸送を主体に沿線住民の利便を図るために旅客輸送を行っていた香月・野面間の鞍手軽便鉄道が1915年に開業した。国鉄香月線の終点香月を起点に営業距離3.8キロ、客車2両、機関車2両、貨車の所有はなく国有鉄道の貨車の乗り入れで旅客輸送は小規模であったが、表2の通り1928年時点で収入は貨物収入が旅客収入の18.7倍であり、国有鉄道の貨車の乗り入れによる石炭輸送が鉄道事業の柱であった。また、小倉電気軌道は馬車鉄道から1920年に電気軌道になったもので九州電気軌道魚町付近から4.6キロの小倉市郊を結ぶ短距離の地域輸送を担ったに過ぎない。また、1923年開業の門司築港の軌道も九州電気軌道と連絡し門司日ノ出町9丁目・田野浦間2.76キロで電車7両による地域輸送及び港湾関連事業従事者輸送を目的としたが、12年の短期営業であった。これらの軌道は貨物輸送か他社軌道の延長的存在の短距離路線であり、観光客輸送を目的とした設立趣意書や経営史料、沿線案内はみられなかった。

下関市側において地方鉄道・軌道として最初に誕生するのが長州鉄道である。長州鉄道は1911年に地元選出の衆議院議員、藤井啓一ほか146人が発起人となり、軽便鉄道を計画。豊浦郡生野村から大津郡深川村の間、別府（認可時は東下関）・正明市間の鉄道敷設免許を取得した。長州鉄道の役員は代表取締役社長に林平四郎、取締役にと土井重吉、梶谷音三など地元の実業家が中心であったが、九州水力電気を創設し、1930年には九州電気軌道の社長となる太田黒重五郎が取締役として参画していたほか、横浜電気監査役の松本福昌もいた（商業興信所、1915）。長州鉄道は1914年に東下関・小串間で蒸気機関車4両、客車13両、貨車23両で開業した。

1911年、長州鉄道が鉄道院に敷設申請するにあたり、渡邊融山口県知事は「沿線の物資豊富にして近年物産の輸送、旅客の往来著しく増殖し交通機関の整備を切望す。」と副申を添えている。豊浦郡郷土誌によると東下関駅からは肥料や雑貨の貨物を発送、山陽本線に接続する幡生駅からは肥料、セメント、煉瓦、雑貨等の貨物を発送している。一方、小串駅等から干魚、薪炭、肥料、生牛、酒、醤油等の貨物が発送されている。吉見駅の食塩、安岡駅の野菜、蒲鉾の発送が特色あるものであった（豊浦郡小学校長会、1984）。このように長州鉄道の敷設目的の第一は山口県西部の海岸沿いの農水産物を運搬することにあつたものであるが、表2の通り1915年の鉄道収入をみると貨物収入は旅客収入の13.2%に過ぎない。1920年発行の「全国温泉案内」によれば、中国地方の温泉のひとつとして豊浦郡川棚村の川棚温泉（または鍵湯温泉）として紹介されており、「下関市を起点とする長州鉄道に乗車し川棚温泉駅にて下車、東、15町のところに位置する。」と紹介されている（岡村書店、1920）。「全国遊療養地古蹟案内」でも山陽本線幡生駅で長州鉄道に乗り換え、終点の一つ手前の停車場付近に鍵湯温泉があることが記載されている（地理旅行案内社、1918）。しかしながら、長州鉄道の路線は黒井村駅から終点の小串駅まで直進しており、湯治観光客輸送のために湯治場である湯町を経由し駅を設置することは想定せず、むしろ深川村、萩町方面への輸送を主体としていた。また、当初の鉄道敷設申請にあたり、駅名は川棚駅で申請しており、長崎本線（現大村線）の川棚駅と同名となるため、鉄道院の指示により川棚温泉駅に変更している。このような駅名の経緯からも設立時には観光客輸送を想定した鉄道とは言えない。なお、豊浦郡川棚村字葉中（長州鉄道川棚温泉駅）と湯町の間は、永富長兵衛威ほか9名が発起人となり、長州鉄道川棚温泉駅と湯町を結ぶ湯治客輸送、貨物輸送のための鉄道会社、温泉鉄道が設立され、敷設認可を得て工事に着手したものの資金不足により未成となった（鉄道省、1912）。

大正・昭和初期における鉄道旅行案内編纂所発行の「古社寺めぐり名所行脚」に記載されている長州鉄道沿線の観光地は表6の通りである。

表6 古社寺めぐり名所行脚に記載されている長州鉄道沿線観光地（1926年発行）

駅名	古社寺めぐり名所行脚に掲載の長州鉄道沿線名所
綾羅木駅	中山忠光の墓、武生観音、
安岡駅	観音岬
福江駅	水尻の浜
吉見駅	安養寺の桜、鴨嶋、畑鉦泉
黒井村駅	ハッケ浜、
川棚温泉駅	湯町温泉、川棚温泉、
小串駅	修禅寺、

表7 下関名勝之葉より長州鉄道東下関・幡生間名勝地（1926年発行）

駅名	幡生・小串間国有化後の長州鉄道（東下関・幡生間）名勝地
武久駅	下関市営海水浴場

長州鉄道は1925年に幡生・小串間が国有化され、国鉄小串線の一部（後、山陰本線）となったが、国有化対象外の東下関・幡生間は引き続き長州鉄道が蒸気運転で経営し1925年に武久駅が新たに設置された。1927年には電化され3両の電動車による運行となった。表7の1926年「下関名勝之地葉」では下関市営の武久海水浴場の最寄駅として賑わったとある。武久海水浴場は関門屈指の海水浴施設として乗合自動車、関門汽船による海水浴輸送が行われた（田中、1926）。しかしながら、この路線の海水浴輸送は季節限定であり、局所的で数ある海水浴輸送手段の一つに過ぎず観光地輸送という性格のものではなかった。なお、この路線は1928年長州鉄道東下関・幡生間は山陽電気軌道の地方鉄道線として譲渡された。

1918年に国有鉄道小月駅を起点に豊浦郡小月村と豊浦郡西市村を結ぶ長門鉄道が開通した。長門鉄道は1914年に豊浦郡小月村の児林喬治、西市村の中野萬七郎ら豊浦郡、大津郡の有志が発起人となり設立されており、長州鉄道や後述の山陽電気軌道のように会社設立時の役員に県外の有力実業家の名前は見られない（商業興信所、1915）。長門鉄道は、米、雑穀、薪炭等の豊浦郡東部で産出していた物資のみならず豊浦郡豊田前村麻生下の石炭の輸送に利用する計画も進められたほか、浮石炭鉦及びびーノ俣無煙鉦、豊東村の鉄鉦石の採掘、運搬も想定されており鉦業の新規産業化、地域開発をも視野に入れた鉄道計画であった（瞬報社出版部、1917）。車両は開業時蒸気機関車3両、客車5両、貨車30両で貨物輸送も重視された。開業後の実績について、豊浦郡郷土誌によると1923年の各駅の貨物の発送状況は小月駅から鮮魚、肥料、下大野駅から粗竹、岡枝駅から玄米、坑木、肥料、西市駅から玄米、坑木、肥料、木炭が貨物として発送されたとされており、計画された鉦物の輸送はみられない（豊浦郡小学校長会、1984）。これは豊浦郡内の鉦物の埋蔵が事業化できる規模でなかったため設立時の石炭をはじめとする鉦山開発が取り止めになったこと、豊田前村の石炭は大嶺町（現美祢市）側に輸送されることとなったためと考えられる。表2の通り、1927年の鉄道収入

をみると貨物収入は旅客収入の 40.5%である。

このような事情から開業後に長門鉄道は観光地への旅客輸送に力を入れはじめたことが史料からわかる。1922 年長門鉄道は会社自らが沿線観光案内書である「旅の志るべ・長門鉄道」を有料出版している（長門鉄道運輸課、1922）。大正・昭和初期の関門地域の地方鉄道会社がこのような有料の沿線案内を書籍として出版している事例は見られない。「旅の志るべ・長門鉄道」に紹介されている沿線観光地は表 8 の通りである。

表 8、旅の志るべ・長門鉄道による沿線観光地（1922 年発行）

駅名	旅の志るべ・長門鉄道に紹介の各駅周辺観光地
小月駅	小月市街、東山、茶屋の地、星里陶園、千秋焼窯元
上大野駅	山口県樹苗園、西舎人の墓、豊東小学校運動会
田部駅	田部市街、塔の嶺、白山宮と祇園祭、大野堰、七見虚空像尊
岡枝駅	岡枝駅前通り、岡枝村耕地整理、子安観音、秋光山快友寺、岡枝温泉、狗留孫山修禅寺、下山、小野の楠の森、
込堂駅	鶴山八幡宮、蛭狩と川漁、
西中山駅	西念寺
石町駅	石町市街、下山神上寺、下山、蟹廻りの滝
西市駅	西市市街、西市の市日、忠魂碑、安徳天皇伝説御陵
西市駅からの馬車、自動車連絡	俵山温泉 馬車 3 時間、自動車 1 時間 その他、大寧寺、深川湯本温泉、正明市市街、仙崎港、大日比西園寺、青海島と其絶勝

また、長門鉄道は終点、西市駅からさらに北方の関門地域外の俵山温泉等の名勝、温泉地への連絡も「旅の志るべ・長門鉄道」の中で表 8 の通り紹介しており、地域開発、鉱山開発を目的に計画された鉄道であったが、鉱山事業の見直しから乗合自動車連絡による観光客輸送を取り入れてきたほか、開業翌年の 1919 年には国有鉄道と連帯運輸を開始し（鉄道省、1920）、連絡乗車券の販売により観光目的地への輸送鉄道としての性格を強めた。これは小倉鉄道と共通する点である。

なお、長門鉄道は、戦時交通事業統制により 1942 年に山陽電気軌道に合併した。

最後に、下関市内の市街電車を 1971 年まで運行してきた山陽電気軌道について述べる。山陽電気軌道は 1926 年に下関市（壇ノ浦）と豊浦郡長府町で開業したが、起業目論見書では「豊浦郡長府町の長府停車場付近から海岸の国道上を通り、壇之浦に至り、唐戸町東南部町及び西南部町を經由して西細江町の下関停車場に至る。」とあり、「2 期工事として下関停車場より北に桜山競馬場の裏手で鉄道本線を陸橋で越え、関後地村小門の裏手を南下し小門海峡の狭隘部を架橋で彦島に渡り福浦に至る。支線として西山と江の浦に至る。」とある。

起業趣意書には、「将来大下関市の完成に資すべき交通機関として長府町、下関市、彦島

村に電気軌道を敷設し、一般旅客貨物の運輸を行い地方開発に供する。」とある（山陽電気軌道、1954）。山陽電気軌道は、地元の山根武亮、林平四郎らが発起人になり関門海峡沿いの門司、彦島を中心に工場コンビナートの形成を進めていた神戸の鈴木商店の支援により鉄道事業の展開を図った。鈴木商店から西岡貞太郎、鈴木商店を起源とする神戸製鋼所から田子富彦が役員として参画した。電気鉄道・軌道の性格としては、長府町、下関市、彦島町の都市間輸送、下関市街地での市街電車、工場地帯である彦島町内での工場労働者輸送、国有鉄道と接続し彦島町内での工場貨物輸送、下関商港と国有鉄道駅間の臨港貨物輸送も計画されていた（山陽電気軌道、1954）。山陽電気軌道は1928年に長州鉄道の地方鉄道線である東下関・幡生間の譲渡を受け、翌1929年にこれに接続して東下関・唐戸間を開業した。1932年に唐戸・壇之浦間を開業させ、幡生・長府駅間が全線開通し、最後に西細江町にあった国有鉄道（旧）下関駅へのアクセスとして1938年に唐戸・（旧）下関駅間で開業した。このように山陽電気軌道は都市間輸送や市街地の都市インフラ、工場地帯や臨港部の産業インフラとしての機能を使命に創立された鉄道・軌道会社であり、敷設目的に観光客輸送は記されていない。しかしながら、鉄道省の関門連絡鉄道のルート決定に時間を要したことに伴い下関都市計画の街路計画が保留となった（内務省、1927）。この結果、唐戸・（旧）下関駅間の建設の遅れ、（旧）下関駅から彦島方面及び彦島島内の敷設や長州鉄道の敷設権を引き継いだ地方鉄道、武久・新地間の建設見通しが立たなくなり、設立目的であった彦島町内の工場群の貨物輸送や労働者輸送の目的が果せなくなった。ここで幡生・東下関・唐戸・長府駅間を営業区間とし（旧）下関駅に接続しない山陽電気軌道は、1932年、付帯事業としていた長府島居前の遊興施設「長府楽園地」への観光客輸送を旅客輸送の柱に取り込んだ。長府楽園地は大汐湯、演芸館、動物園、大食堂、貸間、飛行塔、電気自動車、ローラースケート場等をもつ巨大遊興施設であった。1935年にパンフレット「山陽電軌沿線案内」を発行したが、これによると長府・下関・川棚温泉間を電気鉄道・自社乗合自動車による観光ルートを形成したことがわかる（山陽電気軌道、1935）。なお、山陽電気軌道は川棚温泉共同浴場の経営も行っていた。山陽電軌沿線案内による沿線の名勝地は表9の通りである。

表9、山陽電軌沿線案内による電気鉄道沿線名勝地（1935年発行）

停留所	幡生・唐戸・長府駅電気鉄道沿線名勝地
幡生駅・東駅間	武久海水浴場、東駅テニスコート
東駅・唐戸間	大平山、棕野園、関山ガーデン、唐戸棧橋
唐戸・壇之浦間	亀山神社、李鴻章遭難地、引接寺、明治天皇御駐碑、春帆楼、阿弥陀寺陵、平家一門の墓、赤間宮、道森香園
壇之浦・御裳川間	壇之浦古戦場、明治天皇御登臨碑、壇之浦砲台跡、源平山、早鞆瀬戸
御裳川・鳥居前間	前田砲台跡、平家一杯水、外浦遊園地、櫛崎城跡、日頼寺、仲哀天皇御殞殞地、蚕種渡来記念碑、忌宮神社、長府競技場、長府球場・楽園地、乃木旧邸、乃木神社、万骨塔、攘夷堂、功山寺、毛利邸

鳥居前・長府駅前	潮干狩、鏡山お初宅跡、菊舎宅跡、芳崖宅跡、和同開珎鑄銭寺 覚苑寺、四王司毘沙門天
----------	---

山陽電気軌道沿線の名勝地は表9の通り唐戸・鳥居前間に分散し、特に、長府町内に寺社、史跡が集中するほか、あわせて山陽電気軌道直営の大規模遊興施設もあり、下関市街地からの観光客輸送を経営の柱とした。このように貨物輸送、労働者輸送という産業インフラとして敷設が企画されながら、関門連絡鉄道の建設計画により下関市市街地西部の都市計画が流動的な状況で市街電車の路線が敷設できず、観光・レジャー輸送要素を強化し輸送客確保に動いたのがこの当時の山陽電気軌道の特性であった。

関門地域との比較事例として地方鉄道・軌道の設立目的が全国的傾向に近い、寺社、名勝地輸送である事例が多い福岡地域について述べる。福岡地域は鉄道・軌道会社設立の時点において特定地への観光客輸送が目的化されている事例が多い。1902年に国有鉄道二日市駅から大宰府天満宮を結んだ大宰府馬車鉄道を起源とする大宰府軌道が典型的な事例である。江戸時代の寺社詣でに起源をもつ旅行は全国での鉄道の普及とともに鉄道・軌道が利用されるようになった。特に、1910年の軽便鉄道法の施行に伴い、比較的簡易に鉄道・軌道敷設が可能となり、全国で寺社詣で、湯治等に向かう観光客輸送のための地方鉄道が急速に普及した。1918年に吉塚・筑前勝田間に敷設された筑前参宮鉄道は「大正13年糟屋郡志」によれば「縣社宇美八幡宮への参拝者の利便と該地方石炭の運輸を目的とし」とされ（糟屋郡役所、1924）社名も「参宮」と称し、宇美八幡宮参拝客輸送を鉄道設立目的のひとつとした。しかしながらその後、糟屋炭田の開発が大規模に進み、設立の目的とは大きく変化し、純然たる運炭鉄道として運営されることとなった（福岡市、1918）。

図3 大正・昭和初期の福岡地域の観光客輸送鉄道



また、糟屋炭田の石炭を運搬する鉄道として1904年に博多湾鉄道が須恵・西戸崎間に開通、翌、1905年に須恵・宇美間が延長された。この鉄道は海軍燃料炭を西戸崎において海上積出すものであった。博多湾鉄道はこの石炭輸送に加え、途中の和白において分岐し、福岡市

街地方面にむけ、1924年、和白・新博多間を開業、翌1925年に和白・宮地嶽間を開業し、この新博多・宮地嶽間を1929年に電化した。博多湾鉄道は和白で接続させ南北に結ぶ石炭貨物主体の路線と東西の結ぶ旅客主体の路線の2つの異なる性質の鉄道を運営することとなった。後者は大都市福岡市とその近郊の神社、筥崎神社、香椎宮、宮地嶽神社への参拝客輸送、白砂青松の海浜を沿線にもち、信仰とリフレッシュを担う観光輸送のための鉄道としての機能をもった典型的な観光輸送鉄道であった（香椎高等女学校地理教室、1937）。

このような路線特性をもつ博多湾鉄道であるが、貨物収入の旅客収入の割合をみると須恵・西戸崎間開通時の1904年では貨物収入は旅客収入の4.58倍、新博多・宮地嶽間開通後の1927年においても4.91倍と全路線で石炭貨物収入が圧倒的に多い。

北九州鉄道は、国有鉄道博多駅から西新を経て東唐津に至る路線で「沿線は虹ノ松原をはじめとする白砂青松の景勝地のため春秋には特に遊覧の乗客が多く快速度を増す流線形のガソリンカーを運行した」と記録されている（門司新報社、1937）。表3から全線開通後の1928年の鉄道収入状況は旅客収入が貨物収入の3.79倍と旅客中心の鉄道であったことがわかる。

このように福岡地域の鉄道敷設は石炭輸送という点では関門地域と共通しつつも寺社詣で、白砂青松地、海浜レジャー輸送の面のウエイトも大きい点が特徴と言える。

ここまで史料を基に分析してきた関門地域と福岡地域の鉄道・軌道の経営における観光との関わりについて会社ごとにまとめると表10の通りとなる。

表10 関門地域、福岡地域の地方鉄道・軌道経営と観光とのかかわり

地域	鉄道・軌道会社名	創立時観光輸送位置づけ	開業後観光輸送位置づけ	自社での観光便益提供
関門地域	小倉軌道	特定地観光輸送目的なし	(小倉電気軌道に引継)	特になし
	九州電気軌道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	遊園地の経営
	長州鉄道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	鞍手軽便鉄道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	長門鉄道	特定地観光輸送目的なし	湯治場、名勝地輸送を付加(乗合自動車連絡)	特になし
	小倉電気軌道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	門司築港	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	徳力軌道	特定地観光輸送目的なし	特定地観光輸送目的なし	特になし
	山陽電気軌道	特定地観光輸送目的なし	湯治場輸送を付加(乗合自動車連絡)	大規模遊園地、野球場の経営、湯治場の経営

福岡地域	博多湾鉄道	寺社詣で輸送（石炭輸送に併）	遊興地輸送が付加	野球場、植物園の経営
	筑前参宮鉄道	寺社詣で輸送（石炭輸送に併）	寺社詣で輸送の役割低下	特になし
	大宰府馬車鉄道	寺社詣で輸送	（大宰府軌道に引継）	特になし
	大宰府軌道	寺社詣で輸送	寺社詣で輸送	特になし
	北九州鉄道	遊興地客輸送	遊興地客輸送	海水浴場開設

5 考察

我が国の庶民の観光旅行の歴史は江戸時代にはじまり、基本的には一般大衆の移動が禁じられた中で信仰と医療のための旅行は社会的に認められていたため、伊勢参り、金毘羅詣で等の寺社詣でと熱海、箱根、有馬のような湯治が観光の2大柱であった（原田ら、2011）。このような人の動きは明治以降の大衆の観光旅行にも影響を与え、我が国の鉄道路線の選定にあたっては寺社、温泉地の存在が大きく左右していた。1889年開通の丸亀・琴平間の讃岐鉄道、1897年開通の佐倉・成田間の成田鉄道等がその代表的な事例である。関門地域周辺においても1916年開業の豊後高田・宇佐八幡間の宇佐参宮鉄道、1918年開業の吉塚・筑前勝田間の筑前参宮鉄道、1923年開業の千々岩・肥前小浜間の温泉軽便鉄道、1914年開業の出雲今市・一畑間の一畑軽便鉄道等、江戸時代の旅行の流れを継ぎ寺社、湯治に向かう観光旅行客としての動きに着目して鉄道・軌道を敷設したのが大正時代1910年代までの鉄道・軌道敷設の特徴であった。この時代的背景としては当時農村を支持基盤にもつ政友会が帝国議会で多数を占め、1910年に軽便鉄道法が施行、軽便鉄道補助法という国庫補助制度も設けられたことにある（野田ら、1986）。しかしながらこの間、関門地域ではこのような特定観光地輸送目的の鉄道敷設は川棚村の未成線温泉鉄道を除き見られない。これは全国的傾向と一致した福岡地域とは異なる特性であった。

これは、関門地域の地方鉄道・軌道創立の目的が石炭輸送需要に起因していたこと、これは表2記載の貨物収入が旅客収入に比べ圧倒的に多い北九州側の鉄道・軌道に言えることであるが、貨物収入に比べ旅客収入の多い下関側においても長門鉄道のように会社設立時に石炭輸送や鉱山開発を計画されていたことから説明できる。また、市街地及びその周辺地域の日常的な旅客輸送、臨港部の貨物輸送を計画し設立された九州電気軌道や山陽電気軌道は結果的には旅客収入のみの電気鉄道・軌道となったものの都市インフラ、産業インフラとしての役割が強かったためと言える。

1912年、鉄道院、日本汽船、東洋汽船、帝国ホテル、南満州鉄道等が出資し、ジャパン・トラベル・ビューローが設立された。ジャパン・トラベル・ビューローは外国人旅行客の誘致、

あっせん、接待を行う機関で日本経済の立て直しのために外貨獲得を目指しており、1916年ころから外国人の来遊が急増し、外国人には箱庭的な風景の瀬戸内海を通過する航路と別府温泉、伊香保温泉や軽井沢、箱根のような山間部の避暑地が人気であった。これらは西洋から入ってきた転地療法や避暑のためのリゾート思想であった（原田ら、2011）。関門地域では海外からの入口になる国有鉄道下関駅構内に1926年にジャパン・トラベルビューローの出張所が置かれ、日本国内や大陸領有地の観光地へ向かうための幹線鉄道や海路の拠点となっていた。1927年の鮮満視察団が下関から釜山に渡航したのをはじめ、1929年の山梨県師範学校修学旅行や滋賀県、京都府の学校の修学旅行等、大陸方面への団体観光旅行も活発化し、関門地域がその拠点としての地位を固めた事例である。一方、関門地域には江戸時代の日本の旅行慣行から続く全国的に有力な寺社等の参拝の地や湯治場が存在しなかった。このため、関門地域の観光地は全国的な位置づけの観光目的地となりにくく、海陸の交通接続拠点としての乗り継ぎに伴う副次的な観光地に過ぎなかったと言える。このため関門地域においては江戸時代の旅行慣行をベースとする地方鉄道が敷設されなかったと考えられる。

このことが大宰府天満宮や宮地嶽神社等をかかえる福岡地域での地方鉄道の設立経緯との大きな相違と考えられる。

1927年に大阪毎日新聞社、東京日日新聞社等が主催した日本新八景の選考が日本の観光に大きな影響を与えている。日本新八景は新聞社の企画ではあるが全国の府県から候補地が上がり選考過程において当時の日本の人口を上回る9,000万票の投票があったことが国民の観光熱を高めた（旅の文化研究所、2011）。この日本新八景の候補地として関門地域及びその近傍では、川棚温泉、俵山温泉、湯本温泉、青海島、吉田川、秋吉台、秋芳洞、（以上山口県）英彦山（福岡県・大分県）があげられた。これらの候補地は小倉鉄道と長門鉄道の観光地輸送経営戦略とかかわっていた。石炭輸送を主力とした小倉鉄道が人口の希薄な企救郡、田川郡の郡界に路線をもつ旅客輸送上のハンディから小倉鉄道が終点の上添田から自動車連絡で英彦山までの観光地輸送に力を入れ、1918年には終点の上添田駅を彦山口駅に改称したこと（筑豊北九州地域研究会、2019）、石炭輸送、鉾山開発を前提とした長門鉄道が鉾山の開発と石炭輸送が中止されたことにより、地域の産品、旅客輸送に加え西市から自動車連絡で俵山温泉、湯本温泉、仙崎（青海島への渡航地）への輸送を企画し、長門鉄道線と並行する吉田川を日本新八景の候補地とした（長門鉄道運輸課、1922）ことの2つの事例にみられるように大正、昭和初期の観光ブームと地方鉄道の経営基盤の強化から関門地域の地方鉄道も日本新八景選考への動きと連動し、全国的な名声を得つつあった関門地域の近傍の観光地への旅客輸送の性格を強めるようになってきた。

なお、1927年の日本新八景は、雲仙、上高地湯谷、華嚴の滝、木曾川、十和田湖、狩勝峠、室戸岬、別府温泉が選ばれ、後の1934年の国立公園の指定（雲仙、霧島、瀬戸内海、阿寒、大雪山、日光。中部山岳、阿蘇、台湾の3か所）に結びついたが、これらの指定は外国人に人気の観光地が対象となり外国人観光客誘致が目的であった（旅の文化研究所、2011）。関門地域は1934年の指定時には瀬戸内海国立公園に含まれておらず（環境省、2023）、外国

人観光客の人気面から誘致を目指す観光地域とは位置づけられていなかったと考えられる。

次に関門地域の地方鉄道・軌道による大正末期から昭和初期の観光輸送は、開業後の経営基盤の強化のために鉄道・軌道会社による新たな大衆観光遊興サービスの提供が始まったことが特徴である。九州電気軌道は1932年に直営の観光施設、到津遊園を小倉市に開設し動物園、子ども遊戯場、野外演奏場、食堂等を設けているが（東邦経済、1952）、元来、大門・中央区間の旅客需要の大きい区間に設置しており、旅客輸送の向上よりも九州電気軌道25周年記念事業として工場地帯でのシンボルとして寄与したものであった。この九州電気軌道以上に新しい観光遊興サービスに力を入れたのが下関の山陽電気軌道であった。山陽電気軌道は設立時、都市間輸送、工場労働者輸送、市街地の輸送、国有鉄道駅と商港及び工場地帯との貨物輸送の4つの役割を想定していたが、国有鉄道の関門連絡鉄道ルート及び（新）下関駅の設置場所が確定せず、都市計画の遅れが山陽電気軌道の建設計画に影響した。この結果、幡生・東下関・唐戸・長府のルートが先に完成することとなったことは、本稿「3、鉄道路線ごとの特性分析」でも述べた通りである。このため子会社が長府町において遊興施設や野球場を運営し、電車利用者の増加策を図るいわゆる「阪急方式」（1910年に箕面有馬電気鉄道の小林一三が宝塚少女劇場開設）を取り入れた。

このように関門地域では都市型観光遊興サービスを地方鉄道・軌道会社が提供し、観光輸送の一面を付加したが、これは両社ともに電気鉄道の創立に関西地方の出身者が関与していたことと関門地域が阪神地方モデルに工業集積化が進められたことが背景にあると言える。

6 結論

大正から昭和初期にかけての関門地域の地方鉄道・軌道は敷設計画段階において高まる石炭輸送需要への対応や鉱山開発、産業開発及びこれに伴う貨物や労働力輸送に特化しており、当時の地方鉄道・軌道の主流であった寺社、名勝地への観光地輸送はみられない。これは江戸時代後期における広域的な観光目的地としての寺社、名勝地が存在せず、明治以降においても要塞地帯の指定を受け観光目的化することが困難であったこと、そして鉄道・軌道設立時にもっぱら関西資本が関西を模して産業投資として関与したためと考えられる。しかしながら路線の中間に人口希薄地もつ関門地域の地方鉄道・軌道は開業後自ら新たな観光遊興サービスを創出し、あるいは乗合自動車との連絡により関門地域外の全国的知名度の高い観光地への輸送機関としての性格を併せ持つことにより経営を安定させたと考えられる。このことは今日の公共交通の厳しい経営状況の中で観光輸送を取り入れることにより、改善が期待できることを示唆していると思われる。

本研究は主に関門地域の地方鉄道会社の設立目的を発起人趣意書、設立申請書、当時の報道をもとに分析したが、史料の限界で沿線地域の情勢、発起人の背景について史料調査ができなかった。今後、関門地域の代表的地方鉄道・軌道会社である九州電気軌道、小倉鉄道、山陽電気軌道、長門鉄道、長州鉄道に絞り個々の鉄道会社の経営者の発想、経営状況とのかかわりの中で分析を試みたい

参考文献・史料

- 天野光三、前田泰敬、二十軒起夫 1988 関西地方における寺社参拝鉄道の成立と発展について 日本土木史研究発表論文集 1988、6 p89 - p95
- 佐藤哲哉 2004 明治初期から第二次世界大戦に至る日本の観光政策 九州産業大学省学会論説 2004 p45 - p61
- 野田正穂、原田勝正、青木栄一、老川慶喜 1986 日本の鉄道・成立と展開 日本経済評論社
- 鉄道省 1921 日本鉄道史上編 p820-p871,p879-886
- 井田泰人 2002 村野山人と山陽鉄道 交通史研究 2002年 48巻 p57 - p68
- 西日本鉄道 2008 西日本鉄道百年史 西日本鉄道広報室 p5 - p30
- 老川慶喜 2005 鉄道国有化の歴史的過程について 立教経済学研究 第58巻 第4号 P305-p314
- 鉄道院 1910 鉄道院線沿道遊覧地案内 明治43年6月 鉄道院
- 白幡洋三郎 1985 旅行の産業化 技術と文明 2巻1号 p79 - p9
- 九州電気軌道 1935 躍進九軌の回顧：創業25周年記念出版 昭和10年
- 大阪毎日新聞、1921 小倉外港埋立川崎造船の出店 大正10年11月5日 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ
- 小倉市 1940 小倉市誌・続編 小倉市役所 昭和15年 神戸大学附属図書館デジタルアーカイブ
- 田中邦博、市川紀一、亀田伸裕、畑岡寛 2000 北九州に創設された小倉鉄道に関する研究 土木史研究 第20号 2000年5月 p 371 - p 377
- 木田虎彦 1962 小倉鉄道株式会社沿革史 小倉郷土史会記録 昭和37年第8冊 p110-p149
- 鉄道省 1938 日本案内記 九州編 昭和13年 博文館
- 駿々堂旅行案内 1918 九州旅行案内
- 田中一二 1916 富の北九州 東亜評論社 大正5年
- 小倉鉄道株式会社 発行年不明 小倉鉄道沿線名所図絵 観光社
- 人事興信所 1940 人事興信録 第12版下 昭和15年
- 全国名所案内社 1920 全国の温泉案内 岡村書店 大正9年
- 地理旅行案内社 1918 全国遊療地名勝古蹟案内 日本書院 大正7年
- 鉄道旅行案内編纂所 1926 古社寺めぐり名所行脚 近代文芸社
- 田中石泉 1926 長府・彦島下関名勝之栞 名勝栞商工案内社 大正15年
- 商業興信所 1915 日本全国諸会社役員録 大正4年
- 瞬報社出版部 1917 長門鉄道株式会社事業の沿革と工事の概況 日本之関門 大正6年
- 豊浦郡小学校長会 1984 豊浦郡郷土誌 1926 (大正15年) 豊浦郡小学校長会

「豊浦郡郷土教育資料」復刻

- 長門鉄道運輸課 1922 旅の志るべ・長門鉄道 大正 11 年
- 鉄道省 1920 国有鉄道現況 鉄道省大臣官房文書課 大正 9 年 10 月末調
- 山陽電気軌道 1954 山陽電気軌道略史 山陽電気軌道株式会社 昭和 29 年
- 内務省 1927 公文雑編 昭和 2 年 第 31 卷 下関都市計画決定の件 国立公文書保存公文書
- 山陽電気軌道 1935 山陽電気軌道沿線案内 昭和 10 年
- 糟屋郡役所 1924 糟屋郡志 大正 13 年
- 福岡市 1918 九州の中心福岡市大観 大正 7 年
- 香椎高等女学校地理教室、1937 糟屋郡地誌 昭和 12 年 11 月
- 門司新報社 1937 福岡県自然産業史 昭和 12 年
- 原田順子、十代田朗 2011 観光の新しい潮流と地域 財団法人放送大学出版会
- 旅の文化研究所 2011 旅と観光の年表 2011、11、20
- 筑豊北九州地区研究会 2019 杉田久女と英彦山と小倉鉄道 近畿大学産業理工学部 か
やのもり第 30 号 2019 年 p15-p23
- 環境省 2023 日本の国立公園 瀬戸内海国立公園
<https://www.env.go.jp/park/setonaikai/intro/index.html> (2023, 12, 17 閲覧)
- 東邦経済 1952) 九州産業展望 西日本鉄道の威容 東邦経済 昭和 27 年 5 月号
p62-p65