

研究ノート

鉄道省編『鉄道旅行案内』諸版の比較研究

平 田 剛 志*

はじめに

近代における旅行ガイドブックの始まりは、明治22(1889)年に東海道線が開通したのを機に、民間の出版社により刊行が始められる。明治38(1905)年からは、国鉄(鉄道省)¹も沿線案内を刊行するようになり、明治42(1909)年以降昭和初期までほぼ毎年刊行をしている。その内容は次第に趣向が凝らされ、大正3(1914)年刊行の『鉄道旅行案内』では、挿絵に写真・地図だけでなく、歌川広重などの浮世絵風景版画が用いられ、内容に変化が見られる。

大正から昭和にかけて国鉄が刊行した鉄道旅行案内書のなかで大きな変化が現れるのが、大正10(1921)年に刊行された『鉄道旅行案内』である。装幀に横長の判型を採用し、挿絵に日本全国の鉄道風景を描いた鳥瞰図が掲載された構成は、これまでの鉄道旅行案内とは大きく異なる。この書籍の装幀・挿絵を手がけたのは「大正の広重」と呼ばれた吉田初三郎(1884~1955)である。大正10年版は、刊行後40版を越えるベストセラーとなり、世に旅行ブームを巻き起こしたという。大正13(1924)年には再び吉田初三郎が装幀・挿絵を担当し、増補改訂版として刊行されている。

だが、昭和5(1930)年に刊行された『鉄道旅行案内』の挿絵は、吉田初三郎の鳥瞰図から歌川広重(1797-1858)、溪斎英泉(1790-1848)の浮世絵風景版画、全国各地の名所、名物、民俗芸能を撮影した写真や路線図、市街図に変更されている。続く昭和11(1936)年版においても挿絵は浮世絵風景版画や風景写真、路線地図となっている。「大正の広重」と呼ばれた吉田初三郎の挿絵は、昭和に入ると初三郎が自称した「広重」自身の浮世絵風景版画に代わられることになったのだ。

先行研究では、堀田典裕[2009]が大正10年版、13年版に掲載された初三郎鳥瞰図の構造分析を詳細に行っているが²、初三郎鳥瞰図と広重作品との比較、『鉄道旅行案内』という同じ書名の書籍において、共に挿絵が収録されたことはほとんど取り上げられていない。中川浩一[1979]は、近代における旅行ガイドブックの歴史研究で知られるが、海外の旅行ガイドブックについての記述が中心を占め、日本の鉄道旅行案内についてはあまり触れていない。山本光正[2010]は、旅行案内書の成立と展開について、近世から近代までの変遷を検証しているが、大正から昭和にかけての旅行ガイドブックについては多くを割いていない。

そこで本論では、大正から昭和初期にかけて鉄道省により刊行された『鉄道旅行案内』の変遷を通して、なぜ「大正の広重」吉田初三郎が『鉄道旅行案内』の挿絵に採用されたのか、その後、なぜ昭和に入り挿絵は吉田初三郎から歌川広重などの浮世絵風景版画および風景写真へと変化したのか、その変遷を明らかとすることを目的とする。また、装幀や挿絵の変遷の背景として、大正から昭和にかけての広重及び浮世絵をめぐる状況を確認し、初三郎鳥瞰図における広重および浮世絵風景版画の影響、「鉄道旅行案内」を巡る挿絵の変遷を検証する。

キーワード：鉄道旅行案内、吉田初三郎、鳥瞰図、浮世絵風景版画、鉄道省

* 立命館大学大学院先端総合学術研究科 2010年度入学 表象領域

1. 鉄道旅行案内の始まり

日本で初めて鉄道が開業したのは明治5(1872)年の新橋—横浜間である。その後、明治10(1877)年、京都—神戸間が開通。明治22(1889)年には、東海道線が全通する。明治38(1905)年には阪神電気鉄道が大阪(出入橋)—神戸(雲井通)間に開通するなど、全国各地に官設、私設による鉄道が開業している。

鉄道ブームとも言えるなか、本格的な鉄道旅行案内書の出版は、明治27(1894)年に刊行された林荘太郎編『全国鉄道賃金名所旧跡案内』(金川書店刊)が始めとされる³。その内容は、鉄道、汽船の発着時刻を記載する時刻表や賃金表など文字情報を中心とした内容であった⁴。本書は、旅行に携行するというよりは、旅行の前に読んで情報を得る地誌書といった側面が大きい。

民間の出版社に次いで、国鉄も鉄道旅行案内書の刊行を開始する。その最初とされるのは、明治36(1903)年4月30日に刊行された第5回内国勸業博覧会に出品した沿線写真と解説を取めた『鉄道作業局線路名所案内』である。本書は、その内容から旅行案内というよりは博覧会の図録という性質が強い。本格的な沿線案内は、明治38(1905)年に出版された『鉄道作業局線路案内』である。本文600頁、厚さ4cmの大書は、一般向けの旅行案内書というよりは業界向けの書籍だった可能性が高い。

明治39(1906)年には全国の鉄道網を官設鉄道に一元化する鉄道国有法が施行され、17の私設鉄道が国有化される。それに伴い鉄道旅行案内も書名をあらため、明治42(1909)年から明治44(1911)年には『鉄道院線沿道遊覧地案内』として刊行される。挿絵は名所・旧跡の写真が掲載され、付録として巻末に路線図が付けられた構成であった⁵。

大正3(1914)年からは書名を『鉄道旅行案内』へと改称し、新書版に近い判型(約10×18cm)、300~400頁の装幀でほぼ毎年刊行されていく。大正3年版『鉄道旅行案内』は、これまで風景写真中心だった挿絵に新たに浮世絵風景版画(名所絵)が挿入され変化が見られる。浮世絵風景版画は、表紙と裏表紙の見返し部分、本文内の挿絵に広重の《東海道五拾三次》から4作品、歌川国貞(1786-1865)の《東海道五拾三次》から1作品が白黒図版として掲載されている。

大正3年版で試みられた浮世絵風景版画の挿絵掲載は長続きせず、続く大正4(1915)年から大正6(1916)年までは、挿絵は風景写真が中心となる。続く大正7(1917)年になると再び浮世絵風景版画が挿絵に用いられる。文中に占める挿絵の割合は、風景写真39点、浮世絵風景版画は64点となり、風景写真よりも数が増している。掲載レイアウトは、文中にレイアウトされるものから、1ページに図版掲載されるものまでさまざまな工夫が凝らされている⁶。

『鉄道旅行案内』の挿絵に広重の浮世絵風景版画が掲載された大正3(1914)年、「大正の広重」を名乗る画家が脚光を浴びる。前年に刊行された路線案内図『京阪電車御案内』(1913)を皇太子(後の昭和天皇)が賞賛したことで、新聞紙上で作者に注目が集まり、「大正の広重」と紹介された吉田初三郎である。

2. 鉄道省編『鉄道旅行案内』の比較

2-1 大正10年版『鉄道旅行案内』

「鉄道旅行案内」に大きな変化があったのは、大正10(1921)年10月5日に刊行された『鉄道旅行案内』である。発行は博文館、印刷は凸版印刷株式会社が行っている。その目的は「鐵道によつて旅行せらるゝ人々の参考に供せんが為めに沿線主要の地に就て遊覧地や遊覧旅行経路等を概説したもの⁷」としている。これまでの「鉄道旅行案内」との最大の違いは「汽車の窓から見ゆる景觀図は、新なる試みとして、本年始めて挿入したものである⁸」という鉄道沿線の車窓風景を描いた鳥瞰図である。

この挿絵及び装幀を担当したのは、当時、路線案内図『京阪電車御案内』で注目を浴び、「大正の広重」と呼ばれていた鳥瞰図絵師・吉田初三郎である。吉田初三郎は京都の画塾「関西美術院」に入門し、洋画家・鹿子木孟郎(1874-1941)の下で油絵を学んだ画家である。初三郎は明治45(1912)年に鹿子木の勧めで洋画から商業美術へと転身をする。商業美術へと転身後、初三郎が注目されることになるのは、大正2(1913)年に京阪電車の依頼で制作した沿線案内図『京阪電車御案内』(1913)である。当時の皇太子(のちの昭和天皇)が行啓の際に本図を嘉賞した

ことで、初三郎の鳥瞰図は評価が高まる。以後、「大正の広重」「現代の広重」という呼称を付され、鉄道沿線案内図を中心に全国各地の鳥瞰図を生涯に1600点以上描いていく。

大正9(1920)年、吉田初三郎は鉄道省から『鉄道旅行案内』の挿絵の依頼を受ける。その後、初三郎は弟子の金子常光、中田甚吉(後の富仙)らを率いて、日本全国を5か月に渡って写生旅行を行い、全107点の鳥瞰図・挿絵を描き上げる。しかし、本書の装幀・挿絵を担当したにも関わらず、初三郎の名は書籍中に表記されていない⁹。

本書の装幀は、箱入り、布張り表紙に富士山が描かれた310頁の書籍である。サイズは縦11.0cm×横19.5cmの横長の判型を採用し、見開き2頁に鳥瞰図を90点、名所旧跡を描いた挿絵17点がすべてカラーで掲載されている。書籍のサイズに関して初三郎は「従来の縦本から横本にしたのも私の原案で、これは日本の活字を読む上にも便利なのにと考えた結果である¹⁰」と述べている。

だが、判型を横使いにした旅行案内がこれまでなかったわけではない。類似の判型として、田山花袋・小栗風葉・沼波瓊音・小杉未醒らによる『東海道線旅行図会』(明治40[1907]年、修文館刊)がある【図1】。本書は、13cm×19cmの横長の判型に、東海道線沿線の名所・名物・逸話などが絵地図と文章により構成された旅行図会である。東海道が一冊の書物を貫通するように、ページをめくるたびに連続していく絵巻物形式が特色の207頁の書籍である。

では、初三郎が挿絵を描いた『鉄道旅行案内』の特徴とは何だったのか。まず、鉄道の沿線地域を鳥瞰図として見開き2頁の横長の構図に収めたことが挙げられる。これにより描かれる沿線地域の光景がパノラマ画面に一望できるのが特色である。初三郎は「私の図絵は横に長い画面を有するため、構図をまとめるには実に惨憺たる苦心を要するのである」¹¹と述べるように、『鉄道旅行案内』では横長の画面内に視覚的に沿線の概要がわかるように配慮されている。これまでの「鉄道旅行案内」における地図情報の掲載は、文字情報を中心に、駅名や路線名が詳細に表記された路線図が文中あるいは巻末に添付されることが多かった。対して、初三郎は路線図を立体的、風景画のような光景が展開する鳥瞰図として描き、文章の添え物ではなく、視覚的に沿線情報がわかる鉄道旅行案内を生み出した。

次に、本書の構成について見てみたい。構成は、東海道線の始発駅である東京駅を起点に「東京附近」から関東中部近畿へ、続いて中国、四国、九州、東北上信越、北海道の順に、鉄道の下り方向となる画面右から左へと描かれている。これは例言にある「汽車の窓から見ゆる景観図」として描かれたと同時に、絵巻物における画面右から左へと展開する伝統的な絵画手法を踏襲していると考えられる。

しかし、一部の鳥瞰図においては、鉄道の進行方向である右から左へと描かれない図がある。例言において「図絵中地形の關係上左方より見る様に書いたところも多い」と書かれてあるように、大正10年版の鳥瞰図90点中33点、大正13年版の鳥瞰図102点中38点が、画面左から右に向かう描写となっている。画面左上には、大正10年版で「左より見るべし」、大正13年版では「左から→」と表示されている【図2】【図3】。鳥瞰図の配列が鉄道の下り方向に沿った構成を採用しながら、上り方向から描かれる鳥瞰図が混在する構成は「汽車の窓から見ゆる景観図」として統一性を欠くことになるだろう。

このような鉄道風景における描写の不統一は、どのような理由があるのだろうか。それは、鉄道の上り下りの進行方向よりも、描く対象となる地域の地形や名所・旧跡の風景を描くことを考慮したものと思われる。例えば、「瀬戸内海沿岸各線の沿線鳥瞰図」(大正13年版)では、鉄道の進行方向である右側からは描かれず、「左から→」描かれている。瀬戸内海を鉄道の進行方向である右から左へ描いた場合、多島海である瀬戸内海は前景に描かれることになる。対して、初三郎は描く方向を変えたことで瀬戸内海の島々が太平洋を背景に広がるような構図のもとに描いた。¹²

続いて、鳥瞰図に描かれた内容に目を向けてみたい。掲載された鳥瞰図では、通常の地図や鳥瞰図には見られない風景画を思わせる描写が特徴としてあげられる。それだけでなく、季節や時間の推移なども画面内に描かれているのである。かつて歌川広重が浮世絵風景版画のなかに季節の移ろいや天候を描いたように、「大正の広重」初三郎も鳥瞰図内に季節や時間を明示する描写を行っているのだ。これは、大正3年版の『鉄道旅行案内』に広重の《東海道五拾三次》が挿絵として掲載されていたことを踏まえれば、「大正の広重」初三郎が広重作品の特徴を取り入れたとも考えられる。

たとえば、東北線「白川―松島」【図4】では、画面右側に雨模様の情景が描かれている。これは広重の《東海道

五拾三次》における雨の情景を想起させる。中央本線「四方津—龍王」では、銭湯のペンキ絵に見られるような富士山が右手画面前に大きく描かれ、大和絵風の雲が添えられている。また、山稜や海の地平線上の背景に夕日や朝日が描かれる鳥瞰図が多々見られるなど、広重の浮世絵風景版画における抒情的なモチーフ、奇抜な構図の参照が考えられる。

本書は刊行後「一年有半にして、四十余版」を重ねることとなり、一般庶民のあいだに旅行ブームを呼び起こしたという。初三郎も本書の成功により鉄道沿線鳥瞰図の第一人者となり、制作依頼が増加することとなった。

2-2 大正13年版『鉄道旅行案内』

出版後「一年有半にして、四十余版」を重ねた『鉄道旅行案内』だが、初三郎にとっては「遺憾此上もない次第」であったという。大正13年、改訂版刊行を機に、初三郎は再び装幀と挿絵を依頼され、弟子を引き連れ全国に写生旅行を行い、133図を描き替えた。初三郎の名前は、大正10年版では書籍中に表記されてはいなかったが、大正13年版では巻頭の例言において「挿入の図絵は吉田初三郎氏に委嘱して其労を煩したものである」と表記されている。

装幀は大正10年版と同じく、縦11.0cm×横19.5cmの横長の判型を使い、箱入り布張りの表紙はそのままに、表紙装幀を改め、さらに「名勝地其他を増補修訂して、面目を一新せんことを期した」とある。大正10年版と比較すると、掲載された挿絵130点のうち、54点が新しく描かれ、大正10年版から削除された挿絵は31点にも及んだ。結果、挿絵130点、本文375ページとなる増補改訂となった。発行・印刷は大正10年版と同じく、発行を博文館、印刷を凸版印刷株式会社が行っている。

大正13年版の鳥瞰図を大正10年版と比較すると、鳥瞰図内に描きこまれる事物、路線や地名が増加していることが確認できる。結果、鳥瞰図内には赤い路線のラインが張りめぐらされ、時には画面外へと路線表示がはみ出している図も確認できる。また、地名表記をかこむ枠を丸と四角の2種類を使い分け、見やすさが工夫されている。地名の増加は国内だけではなく海外へも広がっている。日本海側から北海道及び日本大陸を描いた「北海道各線の沿線鳥瞰図」では、背景となる太平洋上に大正10年版にはなかったサンフランシスコ、ハワイ、南洋諸島の表記が加えられ、鳥瞰図のなかに情報量が増加していることがわかる。

「大正の広重」と呼ばれた初三郎は、本書でも浮世絵風景版画からの描写対象の選択が見られる。山陽線「宮島—柳井津」間では、厳島に満月が浮かぶ光景が、陸前松島の挿絵では、松島の島々に船が浮かび、水面に月の光が映りこむ夜景が描かれている。これは、広重の《武陽金沢八勝夜景》(1857年)における、満月が浮かぶ金沢八景を描いた作品を思わせる。また、北陸線「小杉—青海」間では、雪山を通る鉄道沿線が描かれている。これは、広重の《東海道五拾三次》のなかで雪の情景が描かれる「蒲原」・「亀山」が連想される。描く地域は異なりながらも、広重の《東海道五拾三次》に倣った描写の選択が確認できる。

挿絵においては、各駅の名物、風俗、伝説、戯曲などに関する小品を張交ぜた作品を描いている。これもまた広重が描いた《東海道張交図会》(1852)を想起させる作品である【図5】【図6】。「張交図」とは、1枚の絵の中にさまざまな種類の異なる小品を複数枚全体に配置して、1枚の作品としたものである。初三郎は広重の《東海道張交図会》を意識していたのか、画中画として雪山の急斜面を上る人々を描いた《東海道五拾三次之内亀山》を画中画として描き入れている。

ここまで見てきたように、大正13年版の『鉄道旅行案内』では、初三郎の鳥瞰図において重要な要素となる浮世絵風景版画の研究や影響が実用的な鳥瞰図に合わさり、初三郎式鳥瞰図の達成を見ることができている。

2-3 昭和5年版『鉄道旅行案内』

大正13年版から間をおいて昭和5(1930)年6月28日に刊行された『鉄道旅行案内』では、初三郎の挿絵は姿を消し、変わって挿絵に収められたのは路線地図や写真、歌川広重の《東海道五拾三次》等の浮世絵風景版画であった。例言には「宿駅の今昔対照を示すために、東海道と中山道とは原色寫真版と、浮世絵とを對比して見た」として、東海道と中山道の一部の宿場は、写真と浮世絵風景版画が2頁見開きで対置されている【図7】。大正時代、「大正の広重」と呼ばれた初三郎の挿絵は、昭和に刊行された改訂版において呼称に用いた「広重」に変わるることとなった。

書籍の判型は、初三郎の提案した横長の判型から縦17cm×横9.5cmへと変更され、本文は上下2段組、ページ

数は大正13年版から2倍近く増え650ページとなった。発行・印刷はこれまでと同じく発行を博文館、印刷を凸版印刷株式会社が手掛けている。構成は、「本州中部地方」「中国及四国地方」「九州地方」「東北地方」「北海道地方」とし、さらに「東京附近」「京阪附近」を設け、路線や駅が集中する地域を詳細に解説している。

挿絵は浮世絵風景版画が12点、沿線の名所・旧跡を撮影した風景写真が115点掲載されている。挿入される写真や浮世絵風景版画の多くは判型が縦型にも関わらず、横向きに掲載されている。したがって、読者は図版を見る際、本の向きを横向きにして見ることになる。初三郎が「日本の活字を読む上にも便利なようにと考え」横向きへと変えた判型は、昭和においてその意図が考慮されることはなかった。

昭和5年版の特徴は、挿絵の彩色写真¹³があげられる。大正10年以前に刊行された『鉄道旅行案内』で掲載された写真はすべて白黒写真であったのに対し、本書では一部に彩色写真が使われているのである。写真と浮世絵風景版画の対比がなされたのは、『東海道五拾三次』から江尻、箱根、府中、御油、『木曾街道六十九次』から鶴沼、草津などが同一の場所を撮影した彩色写真と対比されている。

地図に目を転ずると、大正10年版、13年版で未収録となった地域別の鉄道路線図が再び掲載され、以前の版では省略されていた駅名も全て記載されるなど情報量が増している。

2-4 昭和11年版『鉄道旅行案内』

昭和11(1936)年4月1日に刊行された改訂版では、判型は縦19cm×横12.5cmとわずかに大きくなり、本文は上下2段組み、ページ数は本文555ページに索引28ページを合わせて583ページとなった。発行は博文館と変わらないが、印刷は博文館が自社の書籍・雑誌を印刷するために創設した共同印刷へと変更されている。

挿絵は、昭和5年版と同じく浮世絵風景版画や風景写真、路線図が掲載されている。浮世絵風景版画の掲載作家や作品数は、昭和5年版より範囲が広がる。歌川広重『東海道五拾三次』から府中、赤阪、京都の3点、同じく広重の『六十余州名所図絵』から「越後親知らず」「佐渡かなやま」など計12点、葛飾北斎(1760-1849)『富嶽三十六景』から「御殿山の不二」、『富士登山』の2点、溪斎英泉『木曾路街道』から日本橋、馬籠、犬山城の3点、合計20作品がそれぞれ該当する沿線にカラーで掲載されている。

彩色写真は、名古屋城、高野山、巖島神社などの寺社や温泉などから阿波踊、大原女など、さまざまな名所・名物の写真が80点掲載されている。また、昭和5年版において「宿駅の今昔対照を示すため」なされた彩色写真と浮世絵風景版画の対比は、昭和11年版ではなされず、浮世絵風景版画と風景写真は別々に掲載されている【図8】。

鉄道路線図の構成は、昭和5年版と同様に「中部地方」「中国及四国地方」「九州地方」「東北及関東地方」「北海道地方」の順に収録されている。印刷においては4色刷から3色刷へと変更され、掲載された路線地図では縮尺、方位記号、鉄道路線の単線、複線の表示がされず、その精度は低下している¹⁴。

大正・昭和の『鉄道旅行案内』の挿絵の変遷を検証し明らかになったのは2点ある。1つは、吉田初三郎が装幀・挿絵を手がけた大正10年版、13年版の鳥瞰図の特異さである。『鉄道旅行案内』における挿絵のなかで、鳥瞰図が掲載されたのはこの2年だけなのである。2つ目は、掲載される挿絵が、吉田初三郎による鳥瞰図から浮世絵風景版画及び風景写真へと変化したことである。大正10年版が40版を越えるベストセラーとなり、増補改訂版が大正13年に刊行されるなど、人気を博した書籍にも関わらず、初三郎の挿絵起用は「大正の広重」の呼称通り、大正時代で終わる。なぜ、昭和に入ると初三郎は挿絵に採用されなかったのか。このような挿絵の変化にはどのような背景があったのかについて次節で検証をしてみたい。

3. 旅行案内の変化

ここまでの『鉄道旅行案内』の変遷から、挿絵が吉田初三郎と歌川広重、浮世絵風景版画との類似点、連続性が確認できた。吉田初三郎および鉄道省のどちらの意図かはわからないが、「大正の広重」誕生の背景は、鉄道省が大正3(1914)年と大正7(1918)年に刊行した『鉄道旅行案内』にあると考えられる。

最後に、吉田初三郎が挿絵を手がけた大正10年版、13年版の『鉄道旅行案内』は、当時ベストセラーとなりなが

ら、なぜ昭和に入ると挿絵に初三郎は採用されなかったのかという点について考えてみたい。

そこには当時、浮世絵ブームとも言える状況があったのではないだろうか。大正から昭和初期に刊行された浮世絵雑誌を挙げると以下の6つの雑誌が刊行されている。

- 『浮世絵』（浮世絵社、大正4[1915]年創刊）
- 『浮世絵之研究』（日本浮世絵協会、大正10[1921]年創刊）
- 『浮世絵』（福永書店、昭和3[1928]年創刊）
- 『浮世絵志』（芸艸堂、昭和4[1929]年創刊）
- 『浮世絵芸術』（浮世絵芸術社、昭和7[1932]年創刊）
- 『浮世絵界』（浮世絵同好会、昭和11[1936]年創刊）

絵画の1ジャンルである浮世絵の専門誌が大正から昭和初期にかけて6誌も刊行されるのは専門誌とはいえ多い。また、浮世絵や広重に関する書籍も小島烏水著『浮世絵と風景画』（前川文栄閣刊、大正3[1914]年）、木村莊八著『広重』（アルス刊、昭和2[1927]年）、内田実著『広重』（岩波書店刊、昭和5[1930]年）を始めとして数多く刊行されている¹⁵。つまり、大正時代は浮世絵が印刷物として流布されていく時期であった。さらに、画商の渡辺庄三郎が浮世絵以来続く伝統的な木版画技術の復興のため提唱した「新版画運動」によって、新たな浮世絵風景版画の出版を行っていた。このような浮世絵をめぐる再評価または復興運動が、昭和に入り『鉄道旅行案内』の挿絵に浮世絵風景版画及び広重の作品を使用する動因になったのではないだろうか。

では、昭和において吉田初三郎はどのような活動をしていたのだろうか。その頃の初三郎は、鉄道省の依頼による外国人観光客向けのポスター『Beautiful Japan』（昭和5[1930]年）を制作している。また、鳥瞰図制作においては、当時日本の植民地であった朝鮮、台湾、中国へ赴き制作するなど、海外へと鳥瞰図制作は広がっている。例えば、昭和4（1929）年2～6月には、朝鮮総督府の依頼で朝鮮全道を路査し、鳥瞰図など27点を製作している。初三郎は広重が描くことがなかった異国の地の「名所絵」へと筆を進めていくのである。昭和3（1928）年に初三郎は「意氣に於ては既に廣重を凌ぐ¹⁶」とまで述べた言葉は、東海道を描ききったと考えた自信の表れなのかもしれない。

大正から昭和にかけての『鉄道旅行案内』の挿絵を通して見えてくるのは、初三郎鳥瞰図の展開であると同時に、東海道や旅行における浮世絵風景画の複製イメージの普及・浸透でもあった。今後は、鉄道省がなぜ『鉄道旅行案内』の挿絵に浮世絵風景版画を用いたのか。また、大正から昭和初期における民間の出版会社による鉄道旅行案内書も調査対象に加え、鉄道旅行案内と鳥瞰図の関係を検証していくことを課題としたい。

注

- 1 鉄道省は1920年5月15日に鉄道院から昇格して設置された国家行政機関の1つ。1943年11月1日に運輸通信省に改組。ここでは、表記の煩雑さを避けるため国鉄とした。
- 2 堀田典裕『吉田初三郎の鳥瞰図を読む——描かれた近代日本の風景』河出書房新社、2009、pp.38-54
- 3 山本光正「旅行案内書の成立と展開」『国立歴史民俗博物館研究報告』第155集、2010、p.128
- 4 中川浩一「『鉄道旅行案内書』の地図」『地図』Vol.33 No.3、日本国際地図学会、1995、p.15
- 5 写真のレイアウトは、明治42（1909）年～明治44（1911）年までは、文章中にレイアウトされているが、明治45（1912）年からは、1ページに3～4点の写真がレイアウトされている。この変遷からは、写真が文章に従属するものから、徐々に独立したページへと進展する過程を見ることができる。
- 6 大正3（1914）年と大正7（1917）年に刊行された鉄道院編『鉄道旅行案内』における浮世絵風景版画の挿絵掲載については、今後の研究課題としたい。
- 7 鉄道省編『鉄道旅行案内』博文館、1921、p.1
- 8 鉄道省編『鉄道旅行案内』博文館、1921、p.1
- 9 巻末の「釧路・根室付近」にのみ、初三郎のサインが確認できる。また、一部の作品には落款が消された跡があるという報告もなされている。田辺義雄「吉田初三郎の世界 1. 落款・印譜にみる、時代考証」『古地図研究』307、日本古地図学会、2000、p.31

- 10 吉田初三郎「如何にして初三郎式鳥瞰図は生まれたか」『旅と名所』創刊号、観光社、1928、p.14
- 11 上掲書、p.14
- 12 挿絵の見方を読者に指示する言葉・表記を画中に付記する意図は、地図において方位を明記する慣例を思わせる。
- 13 カラー写真が実用化・大衆化される以前の技術で、モノクロ写真のネガまたはプリントに人が絵筆で彩色を施したもの。着色写真とも言われるが、本論では「彩色写真」の用語を用いる。
- 14 中川浩一「『鉄道旅行案内書』の地図」『地図』Vol.33 No.3、日本国際地図学会、1995、p.25
- 15 浮世絵と写真を対比した昭和5年版『鉄道旅行案内』より刊行時期はやや古いのが、大正7(1918)年に秋好善太郎編『東海道：広重画五拾三次現状写真対照』(東光園刊)という書籍も刊行されている。
- 16 吉田初三郎「如何にして初三郎式鳥瞰図は生まれたか?」『旅と名所』創刊号、観光社、1928、p.15

参考文献

- 飯島虚心・玉林晴朗校訂『浮世絵師歌川列伝』中央公論社、1993年
石黒三郎+アイランズ『図説 鉄道パノラマ地図』河出書房新社、2010年
今尾恵介『全国鐵道旅行繪圖』けやき出版、2011年
大久保純一『広重と浮世絵風景画』東京大学出版会、2007年
国際浮世絵学会編『浮世絵大事典』東京堂出版、2008年
白幡洋三郎『旅行ノススメ』中央公論社、1996年
竹村民郎『増補 大正文化 帝国のユートピア——世界史の転換期と大衆消費社会の形成』三元社、2010年
鉄道院運輸部編『鉄道院線沿線遊覧地案内』鉄道院運輸部、1909年
鉄道院編『鉄道院線沿道遊覧地案内』鉄道院、1910年
鉄道院編『鉄道院線沿道遊覧地案内』鉄道院、1911年
鉄道院編『遊覧地案内』鉄道院、1912年
鉄道院編『鉄道旅行案内(大正3年版)』博文館、1914年
鉄道院編『鉄道旅行案内(大正4年版)』博文館、1915年
鉄道院編『鉄道旅行案内(大正5年版)』博文館、1916年
鉄道院編『鉄道旅行案内(大正6年版)』博文館、1917年
鉄道院編『鉄道旅行案内(大正7年版)』博文館、1918年
鉄道省編『鉄道旅行案内(大正10年版)』博文館、1921年
鉄道省編『鉄道旅行案内(大正13年版)』博文館、1924年
鉄道省編『鉄道旅行案内(昭和5年版)』博文館、1930年
鉄道省編『鉄道旅行案内(昭和11年版)』博文館、1936年
鉄道省編『日本案内記 東北篇』博文館、1929年
鉄道省編『日本案内記 関東篇』博文館、1930年
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
堀田典裕『吉田初三郎の鳥瞰図を読む——描かれた近代日本の風景』河出書房新社、2009年
藤本一美『吉田初三郎の鳥瞰図原画目録稿——日本一の鳥瞰画仙・絵師』私家版、1997年
平凡社編『別冊太陽——吉田初三郎のパノラマ地図 大正・昭和の鳥瞰図絵師』平凡社、2002年
堀見明『広重の東海道五拾三次旅景色』人文社、1997年
益田啓一郎『美しき九州——「大正広重」吉田初三郎の世界』海鳥社、2009年
南博・社会心理研究所『大正文化 1905-1927』勁草書房、1987年

【論文】

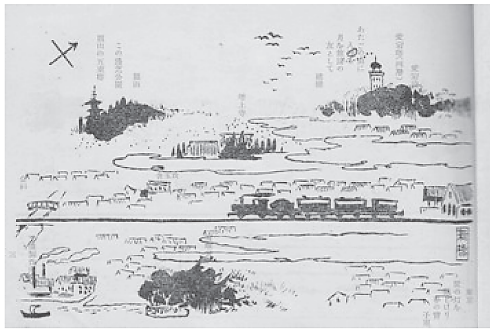
- 中川浩一「『鉄道旅行案内書』の地図」『地図』Vol.33 No.3、1995、pp.15-26
山本光正「旅行案内書の成立と展開」『国立歴史民俗博物館研究報告』第155集、国立歴史民俗博物館、2010、pp.109-135

【図録】

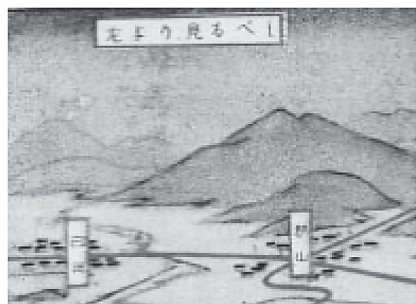
- 宇治市歴史資料館編『パノラマ地図と鉄道旅行』宇治市歴史資料館、2007年

国立歴史民族博物館編『旅——江戸の旅から鉄道旅行へ』国立歴史民族博物館、2008年
堺市博物館編『パノラマ地図セレクション—吉田初三郎の世界』堺市博物館、2010年

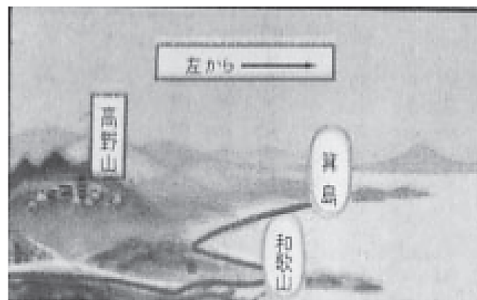
参考図版



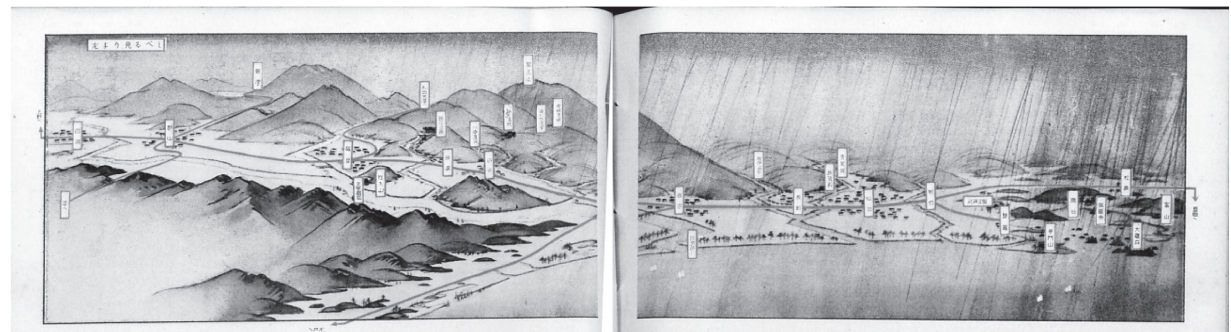
【図1】 田山花袋・小栗風葉・沼波瓊音・小杉未醒『東海道線旅行図会』修文館、1907年



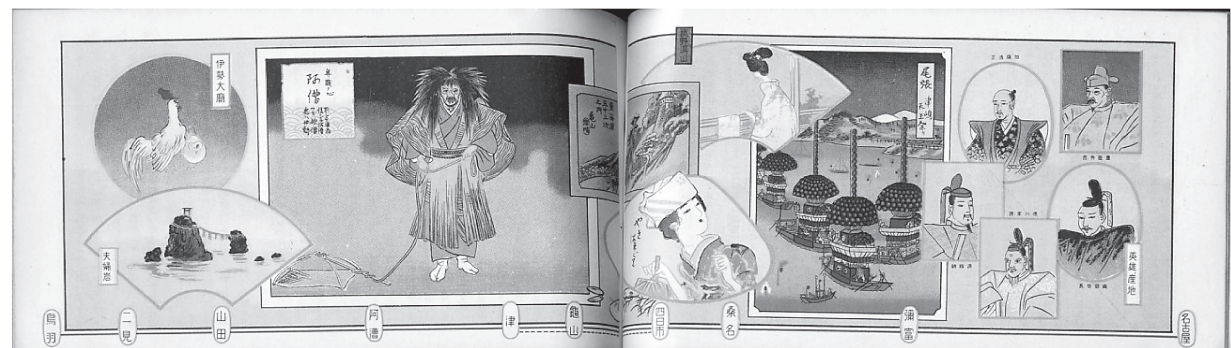
【図2】 鉄道省編『鉄道旅行案内』博文館、1921年



【図3】 鉄道省編『鉄道旅行案内』博文館、1924年



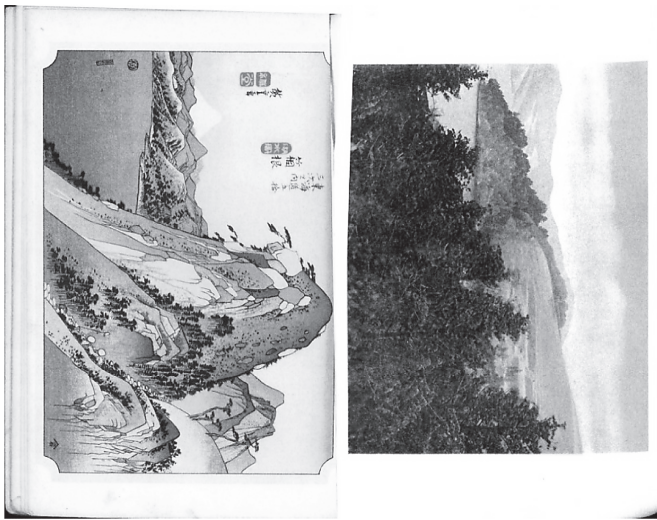
【図4】 東北線「白川—松島」 鉄道省編『大正10年版 鉄道旅行案内』博文館、1921年



【図5】 関西線「名古屋—鳥羽」挿絵 鉄道省編『大正13年版 鉄道旅行案内』博文館、1924年



【図6】歌川広重《東海道張交図会 宮～庄野》嘉永5（1852）年



【図7】「箱根」 鉄道省編『鉄道旅行案内』博文館、1930年



【図8】歌川広重「東海道五拾三次 京師」、鉄道省編『鉄道旅行案内』博文館、1939年

鉄道旅行案内改訂比較表

	大正 10 年版	大正 13 年版	昭和 5 年版	昭和 11 年版
発行日	大正 10 (1921) 年 10 月 5 日	大正 13 (1924) 年 10 月 1 日	昭和 5 (1930) 年 6 月 28 日	昭和 11 (1936) 年 4 月 1 日
サイズ (cm)	縦 11.0 × 横 19.5	縦 11.0 × 横 19.5	縦 17 × 横 9.5	縦 19 × 横 12.5
ページ数	310p	375p	650p	555p, 28p
定価	不明	3 円 20 銭	3 円	2 円 40 銭
図版数	107 点 (沿線案内図：90 点 挿絵：17 点)	130 点 (沿線案内図：102 点 挿絵：28 点)	127 点 (浮世絵 12 点 写真 115 点)	80 点 (浮世絵 20 点 写真 80 点)
備考			歌川広重 『東海道五捨三次』 『名所江戸百景』 溪斎英泉 『木曾街道』	溪斎英泉 『木曾街道』 葛飾北斎 『富嶽三十六景』 歌川広重 『東海道五捨三次』 『六十余州名所図絵』

A Comparative Study of Railway Trip Guide Editions Published by the Ministry of Railways

HIRATA Takeshi

Abstract:

This study reveals changes in illustration styles in the Railway Trip Guides series of the Taisho era and the early Showa era. The Railway Trip Guides [Tetsudo Ryoko Annai] series was published by the Ministry of Railways from 1905 until 1939. The 1921 and 1924 editions became best sellers due to the illustrations and bird's-eye pictorial maps drawn for those editions by Yoshida Hatsusaburo. However, the illustration style changed drastically in the 1930 and 1936 editions and included the genres of ukiyo-e, scenic photography, and route maps. This study clarifies that these changes were due to various factors, such as the popularity of ukiyo-e, and the popularization of sightseeing by railroads. The study also clarifies that (1) the illustrations and bird's-eye pictorial maps drawn by Hatsusaburo in the Taisho era were based on ukiyo-e, particularly the woodblock prints of Hiroshige, and that (2) Railway Trip Guide editions in the early Showa era continued to use the ukiyo-e style, but the expression of this style changed. Hatsusaburo used the ukiyo-e style to depict panoramic views, but later Railway Trip Guide editions used the ukiyo-e genre of *meisho-e*, landscape painting of famous places, to depict more focused views.

Keywords: Railway Trip Guides, Yoshida Hatsusaburo, bird's-eye view, ukiyo-e, Ministry of Railways

鉄道省編『鉄道旅行案内』諸版の比較研究

平 田 剛 志

要旨：

鉄道省による鉄道旅行ガイドブック『鉄道旅行案内』は、明治38年から昭和初期まで刊行を行っている。なかでも大正時代後期に刊行された『鉄道旅行案内』は、大胆にデフォルメされた吉田初三郎の鳥瞰図を採用し、ベストセラーとなる。だが、昭和初期には、挿絵は浮世絵風景版画や風景写真、路線図に変更されている。

本論の目的は、『鉄道旅行案内』の挿絵が吉田初三郎の鳥瞰図から歌川広重の浮世絵風景版画へと変更される大正・昭和の4つの版を比較・検証し、挿絵の変遷を明らかにすることである。

挿絵が変更された理由として、浮世絵風景版画の流行、鉄道旅行の普及に着目し、浮世絵風景版画のモチーフを取り入れた鳥瞰図から特定の場を描いた名所絵（浮世絵）へと変化した大正・昭和の鉄道旅行案内の挿絵の変遷を論じた。

鉄道省編『鉄道旅行案内』の挿絵の変遷を論じた研究はこれまでなく、鉄道旅行案内の挿絵の変遷から旅行表象の変化を見ることができる。

