

東京市・東京鉄道局による「市民健康路」事業の展開

A Study on Development of the Hiking Trails for Citizens by Tokyo City and Tokyo Railway Bureau

片桐 由希子* 岡村 祐*

Yukiko KATAGIRI Yu OKAMURA

Abstract: In 1930's, Tokyo City and Tokyo Railway Bureau had developed "Shimin-Kenko-ro" (Hiking Trails for Citizens) in the suburbs of Tokyo. This paper aims to clarify the implications and outcomes of the project as a tourism promotion project that targets for urban residents. We conducted literature survey (maps, booklets, guidebooks, administrative documents, travel and hiking magazines and newspapers), focusing on (1) the development of project, (2) the stakeholders and their goal and policies and (3) the social background. We found that this project promoted multi-sectional or inter-organizational tourism development for Tokyo City. It was related to the policy of Ministry of Railways and the Ministry of Welfare, and both welfare and tourism section were concerned with this project in Tokyo City government. Tokyo Railway Bureau and other railway companies cooperated to develop the hiking trails and discount train ticket for hikers. For Local governments and other organizations in Tama, this project was a practice for the tourism development in Keienchi and Scenic zones of Tokyo Park System.

Keywords: *hiking, tourism development, Tokyo City, the Ministry of Railways, The Ministry of Welfare*
 キーワード: ハイキング, 観光開発, 東京市, 鉄道省, 厚生省

1. はじめに

1932年から1939年にかけて、東京市民の慰楽適地選定の範囲として、山手線主要駅及び郊外電車の始発駅を起点に鉄道賃金と運輸時間を考慮し、東京駅を中心とした50km圏域、片道が1時間、1円で到達できる範囲を標準として設定した広域緑地計画、東京緑地計画が策定された。一方、この緑地計画の策定時期を挟む大正末から戦中期にかけて、日本では都市住民の余暇活動としてハイキングが流行している¹⁾。1932年には雑誌「ハイキング」が創刊され、新聞や雑誌、専門の書籍により、都市近郊の田園や低山など身近な緑地を対象としたハイキングコース、服装や歩き方、持ち物などが紹介された²⁾。

このような時代を背景に、東京鉄道局と東京市は「市民健康路」の事業に着手している。昭和13(1938)年に発行されたパンフレット「市民の健康路—東京中心のハイキング」の巻頭言では、「厚生省が『先づ歩け』の標語を掲げて推進する、銃後の心身の鍛錬し、国土を認識するという国策に沿うための施策として、武蔵野を背景とし、足代を往復1円以下のコースを選定した」とあり、東京市は、「観光課の事業として、心身鍛錬に加え、余暇善用に資する目的を以って調査し、関係各方面と調整した」と説明している³⁾。

戦前の緑地計画に係る思想や計画技術については、風致地区の運営⁴⁾や景園地、行楽道路の計画経緯や整備の実態など^{5) 6)}、都市計画、造園分野の研究が多数あり、民間鉄道会社による観光地開発に関する研究も数多いが⁷⁾、風致地区や東京緑地計画の決定事項に対し、都市住民を誘致し、観光・レクリエーションの場として振興する方策として市民健康路に着目したものはみられない。

本研究ではこれまで学術的な研究がなされていない「市民健康路」について、背景にある鉄道省と厚生省の政策とその関連機関の取り組みと事業の展開、各コースにおける緑地の利用状況を明らかにし、戦前における東京を中心とした野外のレクリエーション活動の振興の方策としての意義を考察することを目的とする。

2. 研究の手法

本研究では市民健康路に関する刊行物の他、1930年代に発行された地図、パンフレット、ガイドブック、関連する主要雑誌、行政資料を通読し、1)市民健康路の概要、2)関係機関の政策的背景と事業の展開、3)コースと構成の変化を把握した上で、東京緑地計画で決定された緑地や東京府観光協会によって提示された観光ルートの整備の考え方との対応について考察する。

表-1 本研究で使用した資料

発行元	資料名
鉄道省・東京鉄道局	鉄道省年報(S6~11)
厚生省(体力局)	歩け・走れ(S13)
東京市	東京市報、東京市政年報 総務篇(S14, 15) 保健篇(S12, 13, 14) 厚生篇(二)(S16)
東京府	東京府観光保勝委員会 議事速記録 第1号(東京府土木部)
東京府観光協会	観光の東京府(S12, 13, 14), 観光地開発に関する座談会(南多摩・北多摩・西多摩)
学術誌・雑誌	公園緑地(公園緑地協会), 旅(日本旅行協会), ハイキング(ハイキング社), 旅と伝説(三元社)
市民健康路に関するパンフレット	歩け市民の健康路—東京市中心のハイキング(S13), 市民健康路二十九コース—東京市中心のハイキング(S14), 市民健康路—東京市選定54コース(S15), 東京市選定—市民健康路60コース(S16), 市民健康路—東京市選定(S17), 市民ハイキング第一號家族向(横浜市土地観光課・横浜観光協会 S18), 市民ハイキング案内(横浜市産業部商工課 S40), 京王沿線ハイキング(京王電気軌道S18), 市民の健康路(京急湘南電車S 19)
市民健康路が掲載された書籍	東京中心徒歩コース七百種(厚生省体力局・奨健会編 S14), 大東京と郊外の行楽: 附・日帰りハイキング案内(水島芳静 萩原星文館 S15), 東京近郊撮影地ガイド(冬木健之介 玄光社 S16), 東京近郊ハイキング・コース(萬華通信社 S17) 図説東京附近民鍛錬コース(野村廬江 アトラス社 S18)

*首都大学東京都市環境学部自然・文化ツーリズムコース

1) 「市民健康路」関係機関の施策・事業の整理

市民健康路の事業の主な関係機関として、前述した1938年のパンフレットで挙げられた鉄道省と厚生省を対象とし、関連する政策、事業を整理する。調査にあたっては、東京鉄道局、各民間鉄道会社、東京市民局 体力課・観光課など、各機関の関係する官民の主体も対象とし、表-1に示す年報やその他行政資料を資料として用いる。

2) 「市民健康路」のコースと構成の変化の整理

表-1に示す東京市と東京鉄道局が発行したパンフレット及び東京市の刊行物から、市民健康路の各コースについて、利用交通機関や距離、緑地計画との対応としてコース内に含まれる景園地と風致地区、自然公園等の地域制の緑地を確認し、整理する。その上で、それぞれの時期のコースの構成と変化を把握する。

調査対象とした市民健康路は、1938年秋と1939年初夏、1940年初夏、同年秋、1941年初夏、1942年の全部で6時期である。

3. 「市民健康路」の概要

収集したパンフレット及び東京の刊行物から、「市民の健康路」は、東京を中心とした徒歩旅行を推進することを目的として、1938(昭和13)年秋から1939(昭和14)年までは鉄道省と東京市、1940～1942(昭和15～17)年は東京市が実施したものであり、主な事業内容として、鉄道駅を起点・終点としたハイキングコースを選定し、初夏(5・6月)と秋(10・11月)の行楽シーズンの割引切符の発売が行われていたことがわかる。

「市民健康路」のパンフレットは、各コースについて、行程と概略図、料金と販売場所、五万分の1の地図の該当の図郭が記載され、小冊子版はコースに関する解説文が記載されたガイドブックとなっている。1940年以降のパンフレットには、冒頭に「ハイキングの準備」として、服装や持ち物、体力に応じたコース選択の考え方とあわせて、身体とともに精神の鍛錬を目的とするものとして、物見遊山の気分を諷める文章が挿入され、時下に対する配慮とゴミを散らさないなどのマナーをまとめたハイカー自粛自戒十則が掲載されるようになっていく。東京市設案内所が最後に選定した市民健康路は、1942年7月に「夏に鍛へよ」として発表された新コースであると思われるが⁸⁾、ここでは割引料金に関して記載されるところはない。

民営の鉄道会社としては、1938年時点では、東京横浜電鉄、玉川電気鉄道、京王電気軌道、帝都電鉄、小田原急行鉄道、京浜電気鉄道、横浜・湘南電鉄、東武鉄道、武蔵野鉄道、多摩湖鉄道、西武鉄道、五日市鉄道、南武鉄道、神中鉄道、1940年からは王子電気軌道、城東電気軌道、青梅電気鉄道、総武鉄道が加わっている。

4. 市民健康路の背景と関連事業の展開

次に市民健康路の背景として、1934年からの鉄道省・東京鉄道局の旅客事業、1938年からの厚生省の政策と東京市の健康増強に関する事業の展開を整理する。

(1) 鉄道省・東京鉄道局による旅行の保健化とハイキング普及

1934年6月の雑誌「旅」では、「国民保健の旗幟を高く掲げて」と題し、鉄道省及び東京鉄道局の新しい旅客事業の方針が紹介されている⁹⁾。従来の「旅行趣味、鉄道常識の普及並びに、名所地及び地方の特殊風俗、行事などの紹介」¹⁰⁾という旅客誘致から、内務省や文部省が扱ってきた国民保健に共同戦線を張り、「旅行の保健化を一般に普及すること」を目標とするものとして、「求めよ健康！ 緑は招く！」など季節ごとの標語の利用、新聞社等と共同で夏季休暇における学生、児童の海・山への動員などにより、保健旅行を普及すること、景勝自然地向の宿泊所などの簡易な施設整備により、地方の隠れた景勝地を開発するといった構想が示された。

2割5分のハイキング割引は、1934年から開始されている¹¹⁾。

鉄道省が当時実施していた季節割引の乗車券は、新緑、登山、川下り、舟遊び、海水浴、観楓、茸狩り、スキー、スケート、観梅、神社仏閣詣、鉄道省主催のキャンピング等があるが、これらの割引率は2割であり、ハイキングよりも割引率が低い設定となっている。大都市市民のための短距離のハイキング割引として市民健康路に対する特別料金が設置された1938年9月には、国策に沿った青年旅行や社寺詣や国立公園への旅行は奨励する方針が発表されているが、一方で戦時下にあることを考慮し、観桜や潮干狩り等の特別割引列車が廃止されている¹²⁾。1940年には、旅行の新体制として、国策輸送を優先し国鉄の遊覧的な団体旅行の利用を制限する方針が示され¹³⁾、1941年7月にはその禁止に踏み切られた。

広報活動としては、行楽シーズンに向けて、新聞各社や関連雑誌にハイキングコースと割引切符の販売が掲載されていたほか、ハイキングの標語や、「ハイキングつ口吟むに適當なる歌」などの懸賞付の公募や¹⁴⁾、東京日日新聞が郊外鉄道各社との協力の下開催した1935年の郊外健康地早廻り競争、1936年の東京日日新聞と鉄道省の主催による国立公園早廻り競争など、観光地と鉄道利用の宣伝を兼ねたイベントが実施されている。

(2) 厚生省による徒歩運動の奨励と東京市での展開と浸透

厚生省体力課は、1938年に内務省から衛生局と社会局を分離する形で設置された部局である。1938年秋の市民健康路のパンフレット冒頭に触れられた厚生省の保健増進の国策に該当するものが、この体力課による「徒歩」運動の奨励である。

1938年に、厚生省体力課・国民精神総動員中央連盟が発刊した「歩け」¹⁵⁾では、徒歩運動を実行容易な運動としてその効能や手法をまとめている。徒歩運動の中でも特に「団欒の楽しさの中に保健の増進を図る」ものとして、鍛錬を目的とした山野跋涉、登山、テント旅行、舟遊び、釣りなどの野外徒歩、伝統的な徒歩旅行として神社仏閣への徒歩参詣が紹介されている。また、「共同体の一員としての責務を遂行する精神を養い、質実剛健にして不撓不屈の精神を涵養する」ものとして奨励されているのが、青年団や婦人会などによる強行軍である。同書は、さらに日本には安全に気持ちよく歩ける環境がないとし、欧米の逍遙道路を例に挙げて、歩道や道路の整理、街路樹の植樹や緑化等の施設整備が「歩行を国民に奨励する先に解決を要する問題」であることを指摘している。

一方、東京市では、翌1939年にそれまで教育局体育科、保健局公園課、記念事業部などの部局でそれぞれ行ってきた健康増進の事業を「時局下人的資源培養の重要性」から一元的に遂行するものとして、新設された市民局の下に、公園、観光課と並んで体力課が設置され¹⁶⁾ 徒歩運動による体力増強事業として厚生ハイキングや健歩会、歩行鍛錬会などが実施された。月例厚生ハイキングは、1939年から各季節に適した行路を選んで第1日曜日に実施されたもので、1940年度には「健歩会」に名称を変え、1941年度までに30回実施された¹⁷⁾。コースは主に近郊に設定され¹⁸⁾、「参加者の職業は各層に亘り年齢も5才より70才に及び和気藹々たり大家族健歩である」と報告される。また1941年は区の主催による健歩会が175回52,500人、山の健歩会が5回1,113人、青少年歩行鍛錬会が88回21,715人など、種々の健歩会が催されている。

健歩の普及・啓発と奨励に関しては、ポスターやリーフレットによる広報活動に加え¹⁹⁾、1941年度には、体力課の職員とともに各界の専門家を相談員とした健歩相談所が春、夏、秋に銀座で開設された。この相談所で取扱われた人員は6,047人、「会社、工場、その他諸団体の登山健歩企画者が多数存した」とあり、厚生省が推奨した、共同体の団結力向上の手段として徒歩旅行を用いるという考え方が、短期間で浸透していったことが伺える²⁰⁾。

5. 市民健康路のコースの変遷

次に市民健康路のコースの変遷について整理する。パンフレッ

表-2 1938年から1942年に選定された東京市・東京鉄道局の市民健康路のコースの利用交通機関と東京緑地計画との対応

ID	コース名	距離(km)	利用駅 ※1	利用路線 ※2	緑地計画	市民健康路パンフレット ※3								
						A	B	C	D	E	F	G		
1	江戸川河港	10	市川、本八幡	省線		1	1							
2	東葛飾	3.5	金町、市川	省線	江戸川風致	2	2							
3	水元水郷	12	金町、亀有	省線	江戸川風致 水元(大公園)	3	3							○
4	松陰神社と九品仏	5.2	渋谷、大井町	省線-玉川電 車、目蒲線	多摩川風致	4	4							
5	新田神社・矢口渡	4.8	武蔵新田、川崎	目蒲線、省線	多摩川風致	5	5							
6	鶴見川総持寺	9.7	大倉山、鶴見	東横電車、省線	総持寺風致	6	6							
7	都筑丘陵	12	中山、 柿生、溝の口	省線、小田急、 南武電車		7	7							○
8	万騎が原	7	中山、二俣川	省線、神中鉄道	鶴ヶ峰風致	8	8							○
9	西郊緑地帯	9	石神井公園、 吉祥寺	武蔵野電車、 省線	石神井、 善福寺風致	9	9							
10	野火止平林寺	8	保谷、志木	省線-武蔵野電 車、東武東上線	武蔵野景園地	10								
11	瀧山丘陵	9.2	南洋島、 東秋留野	省線 -五日市鉄道	瀧山景園地	11	10	28	26					○
12	多摩聖蹟	4.6	府中、中河原・多 摩聖蹟川	省線-京王電 車、南武電車	南多摩景園地	12								
13	貯水池めぐり	9	村山貯水池、 村山貯水池際	省線-多摩湖鉄 道、西武電車、 武蔵野電車	狭山景園地	13	11	24	25					
14	聖蹟通鎮	10.7	武蔵小金井、 京王多摩川	省線-京王電車	南武武蔵野景園地	14	12							
15	南多摩丘陵	13	豊田、新原町田	省線小田急	南多摩景園地	15	13							○
16	氷川神社と 安行徳木村	9	大宮、 赤羽、川口・蕨	省線	大宮公園風致	16	14							
17	武相国境	6.6	橋本、浅川	省線-藤沢バス	高尾景園地	17								
18	八柱霊園と 中山法華寺	10.5	金町、京成中山	京成電車 -京成バス	法華経寺風致	18								
19	高麗神社	21.9	豊岡町、高麗	武蔵野電車	霞が関景園地	19								
20	高麗神社・物見山 (D以降山頂貯水池)	14.2	高麗、東毛呂	武蔵野電車、 越生鉄道 東武東上線	霞が関景園地	20	23	35	41	41				
21	古利根水郷	14	越谷駅、武里駅	東武電車		21	19	16	22	23	22			
22	六国峠越え鎌倉	15.5	金沢文庫、 湘南逗子	京浜、湘南電車	鎌倉景園地	22	22	25	26	24				
23	多摩河原と枳形城址	9.8	身延山別院、 樋田倉戸	玉川電車、 小田急電車	多摩川風致	23	21	7	7	7				
24	大宮八幡・井の頭	10.5	永福町、 井の頭公園	帝都電鉄	和田堀風致	24	22	3	2	2				
25	南多摩御聖蹟廻り (A南多摩遠光寺)	11.1	中河原、高橋	京王電車	南多摩景園地	25	23	18	17	19	19			
26	大泉風致地区	7.5	大泉学園、成増	武蔵野鉄道、 東武東上線	大泉風致	26								
27	大泉風致地区 ・平林寺	11.6 /10.3	大泉学園、 志木、清瀬	武蔵野電車、 東武東上線	大泉風致	27	29	14	14	14				
28	三富簡易遊歩	16.7	所沢飛行場前、入 間川・入曾	西武電車		28	25	19	19	22				
29	入間川	15	入間川、南大塚	西武電車	霞が関景園地	29	26	17	24	23				
30	水郷・入間川べり	10	入間川	西武電車	霞が関景園地	30			23					
31	岩殿山・笛吹峠	17	高坂、武蔵嵐山	東武東上線	物見山景園地	31	24	34	40	40				
32	神武寺・鷹取山	6.2	追分、神武寺	京浜、湘南電車	鎌倉景園地	32	25	26	27	25				
33	羽田空港・川崎大師	7	福壽橋、 川崎大師	京浜、川崎電車	六寺(大公園)	33	26	13	13	13				
34	野猿峠越へ	13.4	高橋不動、片倉	京浜、川崎電車	南多摩景園地	34	27	21	21	21				
35	印旛沼・成田	21.6	白井、佐倉、大佐 倉、成田	京成電車		35	28	33	39	39				
36	和田堀風致地区めぐり	5.2	山谷、阿佐ヶ谷	西武電車	和田堀風致	36		1	1	1				
37	荒川河畔 ・西新井大師	10.5	赤羽、王子	王子電車		37		2	3	3				
38	九濱・海菜園	12.8	今井	東武電車		38		4	4	4				
39	二子玉川 ・丸子多摩川	5.1 5.1	ふみろり遊園、 多摩川園	多摩川線、 東横本線	多摩川風致	39		5	5	5				
40	津田山・砧	4.1	溝の口、砧	玉川電車	多摩川風致	40		6	6	6				
41	石神井・武蔵関	9.5	上井草、西武柳沢	西武鉄道	石神井、 善福寺風致	41		8	9	9				
42	江戸川楽・園府台	6.3	柴又、市川園府 台・京成中山	京成電車	法華経寺、 園府台風致	42		9	8	8				
43	井の頭公園・深大寺	9.1	井の頭公園、調布	帝都電車、京王 線-帝都電車	深大寺(大公園)	43		10	10	10				
44	大尾公園・三ツ池	8.4	大倉山、綱島温泉	東横電車、 目蒲電車	三ツ池 大倉山風致	44		11	11	11				
45	小金井堤	8	東伏見、花小金井	西武鉄道		45		12	12	12				
46	武蔵野史跡めぐり	7.4	柴崎、多磨霊園	京王電車	南武武蔵野景園地	46		15	15	15				
47	弁天洞窟・多摩丘陵	5.9	矢野口、西生田	小田急、南武電車	多摩景園地	47		16	16	16				
48	高瀬丘陵	9.5	武蔵大和田	多摩湖電車、バス	狭山景園地	48		18	20	20				
49	弘明寺観音 ・高原バラダイズ	7	弘明寺、井土ヶ谷	京浜電車	保土ヶ谷 ・弘明寺風致	49		20	17	17				
50	おつ子母子山 ・赤沼林道	7.6 /9.1	坂戸町	東武東上線・バス	物見山景園地	50		27	31	29				
51	大甕山・多摩圭山	11	飯能	武蔵野電車	飯能景園地	51		28	32	30				

※1 「、」は往路、復路の利用駅の区分。利用駅が複数提示されている場合には、・を用いた。
 ※2 乗り継ぎの場合には - を用いた。また、利用路線はコースが初出時の鉄道会社、路線名を記載している。
 ※3 A~Gはそれぞれ次のパンフレットに該当する：A 市民の健康路(26コース) B 市民健康路二十九コース
 C 市民健康路五十四コース D 市民健康路六十コース E 市民健康路(66コース) F 市民健康路新コース
 G 慈徳広敷コース

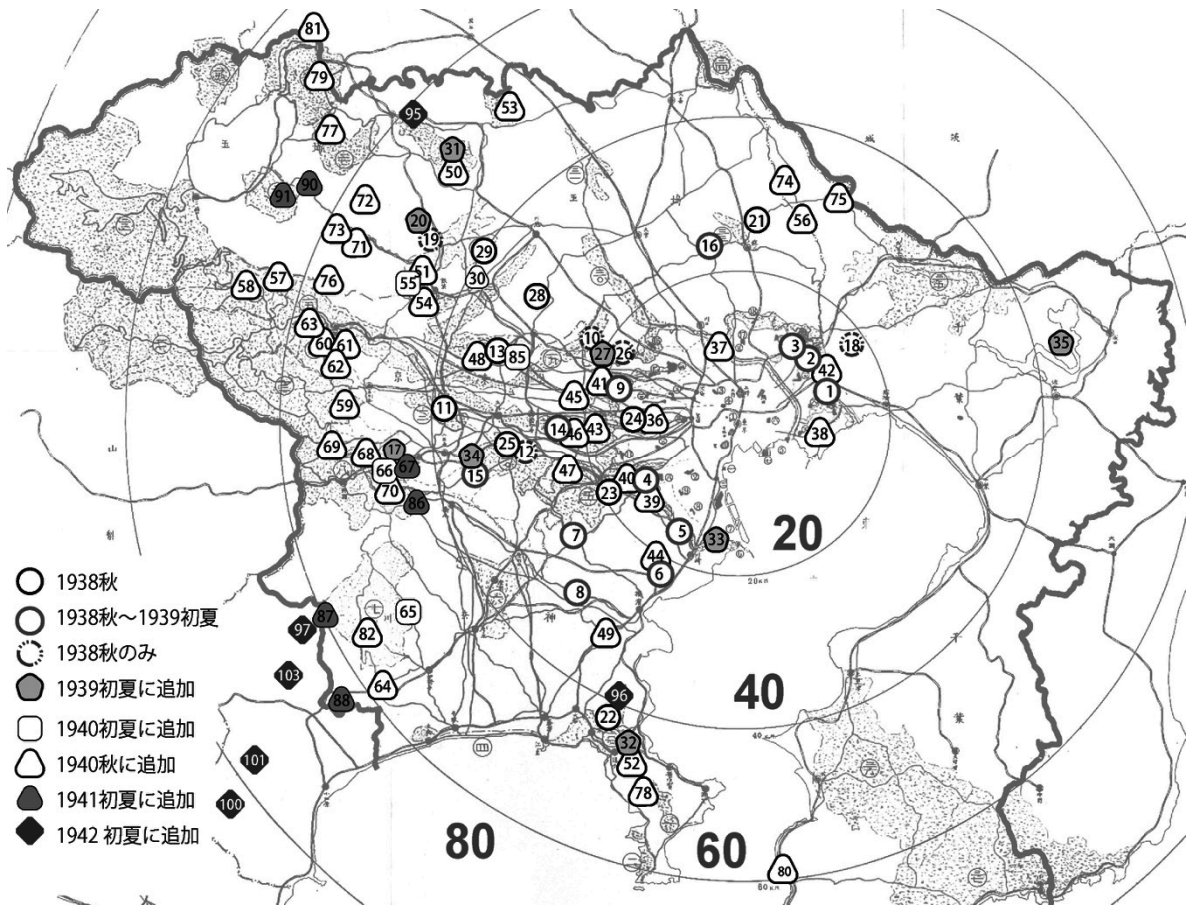


図-1 市民健康路各コースと東京緑地計画との対応（東京緑地計画協議会「東京緑地計画図」に追記し作成）
 囲み数字は表2のIDと対応するものであり、コースおよそ中央部に配置している。83, 84, 89, 92, 93, 94, 98, 99, 102は表示範囲外。

トに掲載されたコースは、1938年秋版が26コース(A)、1939年初夏版が29コース(B)、1940年初夏版が54コース(C)、同年秋版が60コース(D)、1941年初夏版が66コース(E)、1942年に追加されたのが9コース(F)であり、それぞれの重複分を整理すると全103コースとなった²¹⁾。表-2は、各コース距離と利用路線、徒歩行程の始点・終点となる駅、景園地や風致地区、国立公園などの地域制の緑地との対応、1936年に東京鉄道局が実施した懸賞応募に当選したハイキングコース(G)との対応を整理したものであり、図-1は東京50km圏でこれを図示したものである。

(1) コースの構成

まずは表-2に基づいて、コースの構成を概観する。図-2はコースの歩行距離から市民健康路の構成を見たものである²²⁾。5-10km、10-15kmはほぼ同量で推移しているが、15km以上については1939年秋に3件、39年初夏に4件と全体に僅かであったが、1940年以降は5-10km、10-15kmと15km以上のコースがほぼ同量であり、後半になるに従い、中長距離のコースが増加していることが分かる。

図-3は、表-2に示した各時期の市民健康路についてコースと都市・緑地計画計画との対応を示したものである。全コースの約半数が景園地を含んでおり、特に高尾、飯能、大山、鎌倉などが位置する40-60km圏内の景園地が一番多く、常に増加していることがわかる。一方、風致地区は開始時から大きな変化はみられない。

表-3は、市民健康路のコースにおける路線と駅の利用の状況について整理したものである。往路と復路とで異なる駅を利用するよう設定されているものが、利用駅の選択肢があるものも含め、全体の7割以上を占める。1938-39年は、異なる鉄道会社間の乗継では省線各駅から私鉄始発駅までの移動、往復で異なる鉄道会社の路線の利用として、省線と南武電車と京王電車、武蔵野電車と東武東上

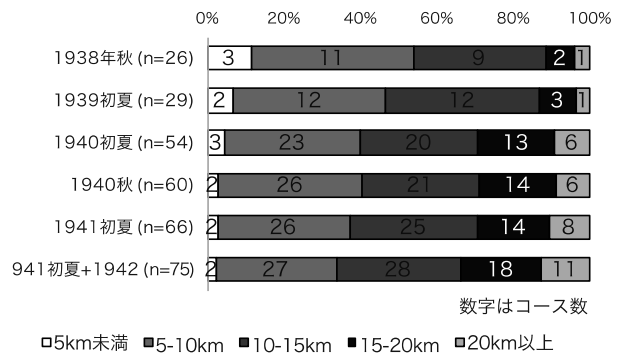


図-2 歩行距離による市民健康路のコースの構成

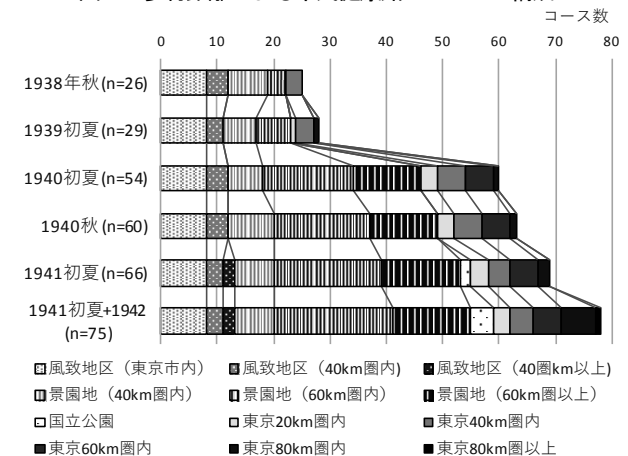


図-3 市民健康路のコースと都市・緑地計画との対応

表-3 市民健康路の各コースにおける交通機関と駅の利用状況

		往路復路で利用駅が			計
		同一	異なる	選択肢有	
利用 路 線	単一鉄道会社	16	33	8	57
	複数の路線・鉄道会社	0	11	1	12
	鉄道会社間の乗継	4	12	0	16
	複数の路線・鉄道会社 会社間乗継	0	3	1	4
	単一鉄道会社+バス	9	5	0	14
計		29	64	10	103

線の組み合わせが見られる。1940年以降は「奥多摩御岳」(60, 61, 62, 63)での立川駅での省線から五日市鉄道と青梅鉄道、「運河辺めぐり」(56)の柏での省線から総武鉄道との乗継が加わるが、その他の省線と私鉄の連絡はなくなり、私鉄では小田急電車と南武電車(47)の組み合わせが加わっている。一方で、往路復路とも利用駅が同一となるものは、主に1940年以降に追加された御陵前駅から高尾、御嶽駅から日原、吾野駅や飯能駅から伊豆ヶ岳や武甲山といった山地のコースとなっている。

(2) 市民健康路のコースの内容とその変遷

次に表-2と表-1の文献に基づき、事業主体の変化から3時期に分けてコースの内容とその変遷を整理する。

(i) 1934~1937年：東京鉄道局によるハイキングコースの開発

市民健康路に先立つ東京鉄道局のハイキングコースとして、まず、1934年に東京日日新聞と大阪毎日新聞に連載された各鉄道局選定のハイキングコースがある¹⁴⁾。この選定コースは、同年に開始されたハイキング割引の対象となり、鉄道省推奨コースとして各種紙面でしばしば紹介されている²³⁾。また、東京鉄道局は、1936年秋に、東京を中心としたハイキングコースの懸賞応募を実施している。これは「未だ知られざる或いは新味のあるハイキングコース」について、日帰りの家族向、日帰りまたは1泊の一般向、1-2泊の健脚向の3つのカテゴリーを一般に公募したものであり、応募された1182通について、東京鉄道局の旅客課員の实地調査を経て全51のコースが選ばれた^{24) 25)}。選定されたコースは懸賞当選コースとして翌1937年5月に各種メディアで発表され、一部がハイキング割引のコースとして採用された。

例えば、1937年秋のハイキング割引には、家族向の「滝山丘陵」(11)、「南多摩丘陵」(15)、一般向の「奥久慈」「宇都宮西丘陵」、脚向の「六林班峠」「ドコヤ峠」「西丹沢大越路」と13コース中7コース²⁶⁾、1938年春には、「西上州パノラマ」「水元水郷」「蘇我古蹟」の3コース²⁷⁾が採用されている。

(ii) 1938~1939年：東京鉄道局・東京市の推奨・推薦コース

表-2に示す1938年秋版の1~16までの16コースは東京鉄道局の推奨コース²⁸⁾、17~26の10コースは東京市の推薦コースある³⁾。両者は割引切符の発売所が異なり、前者は省線各駅と百貨店内の鉄道案内所、日本旅行協会、後者は各鉄道会社の指定駅で販売されている。東京鉄道局の推奨コースのうち5コース(3,7,8,11,15)は前述の懸賞当選コースの家族向のコースから選定されている。

1939年は、東京鉄道局の推奨コースが15に減少、東京市推薦のコースが14に増加し、ほぼ同数となっている。東京市の昭和14年度の年報によると、1938年度の期間中の利用者が55,000名余であり²⁹⁾、1939年度には増加傾向にある利用者に対し、従来のコースを変更すると共に新コースが追加された³⁰⁾。具体的には、東京鉄道局から「武相国境」(17)、東京市から、「岩殿山・笛吹峠」(31)、「神武寺・鷹取山」(32)、「羽田空港・川崎大師」(33)、「野猿峠へ」(34)、「印旛沼・成田」(35)が追加され、「八柱霊園と中山法華寺」(18)が削除された。コースの変更では、豊岡町駅・高麗駅間の「高麗神社」(19)から、高麗駅・東毛呂駅間の「高麗神社・物見山」(20)への変更があり、「南多摩連光寺」(25)は、コース名を京王電車のパンフレットで用いられていた「南多摩御聖蹟

廻り」に変更され、内容が重複する「多摩聖蹟」(12)が削除されている。また、大泉学園駅・志木駅間の「大泉風致地区・平林寺」

(27)の追加に対し、内容の重複する保谷駅・志木駅間の「野火止、平林」(10)と大泉学園駅・成増間の「大泉学園風致地区」(26)が削除されている。

(iii) 1940~1942年：東京市観光課による選定コース

1940年に東京市観光課が発行した「東京市選定市民健康路54コース」では、コースが、子連れの散歩程度から一般のハイカー向けに及ぶことともに、時下の国策の輸送に協力するために私鉄を主としたことが説明されている。具体的には「貯水池廻り」(13)を除く鉄道局推奨の14コースが消え³¹⁾、新たに39コースが追加されたものであり、コース数が大幅に増加している。

1940年初夏からの市民健康路の特徴として、1936年から東京府が自然公園の整備を進める、奥多摩(60-63)と伊豆大島(83-84)、京王電車が観光地開発を進める高尾(66-70)からのコースが加わったこと、また、物見山景園地(50)、飯能景園地(51,54)大山景園地(82)、天王山(71)や奥武蔵高原(72)伊豆ヶ岳(73)など、奥多摩や高尾の位置する東京60km圏の山地のコースが多く追加されたことが挙げられる。更に遠方では、日原景園地(57,58)や秩父口景園地(79,81)など80km圏のコースもみられる。20km圏では、多摩川河原と多摩丘陵のコース(39,40,47)、「和田堀風致地区めぐり」(36)、「西郊緑地帯」(9)に替わるものとして「石神井・武蔵關」(41)、「井の頭公園・深大寺」(43)、「小金井堤」(45)、「武蔵野史跡めぐり」(46)など北多摩の武蔵野の風景地、「江戸川河港」(1)「東葛飾」(2)「水元水郷」(3)に替わる江戸川沿いのコースとして「江戸川堤」(42)、王子電車による「荒川河畔・西新井薬師」(37)、城東電車による「丸濱・海樂園」(38)など、削除されたコースを補いながら、新しいエリアを追加している。他には、40-50km圏に総武線による利根川の水郷のコース(56,74,75)や、京浜電車による横浜・横須賀のコース(49,52,78)が追加されている。

1941年は、小田急電車からの丹沢の縦走(87)と東武東上線の物見山(95)、武蔵野電車からの双子岳や武甲山(90,91)など登山に近い健脚向コースに加え、東武鉄道の足利(92)や日光の国立公園(93,94)が追加され、さらに範囲が広域となっている。

1942年に追加されたのは、東武線の「古賀志山」(98)「雷電神社と館林」(99)、「三龜山」(102)、箱根や松田山など80km圏以上コースが大半だが、40km圏に「杉田梅林・日下丘陵」(96)という京浜・湘南電車のコースも含まれる。

6. 考察

(1) 市民健康路事業の変遷とレクリエーション活動の場の提供

まず、市民健康路のコースの設定範囲についてみると、1938~1939年は「武蔵野を背景とした足代往復1円以下のコース」として、主に東京20~40km圏内、武蔵野台地と多摩丘陵、及び江戸川沿いに限られていたものが、1940年には奥多摩や高尾山をはじめとする東京50~60km圏のコースが多く追加され、1941~42年には、日光・箱根の国立公園や神奈川県西の山地、北関東の景勝地など東京80km圏のコースが追加されるというように、段階的にその範囲を拡大している。一方で、1940年には「都筑丘陵」「万騎ヶ原」「鶴見総持寺」など横浜市内の家族向のハイキングコースが無くなっている³²⁾。つまり、市民健康路がねらいとするものが、東京鉄道局の管区の都市住民を想定した家族向けのレクリエーションから、東京市民を対象とする家族向けの散策から近郊の景勝地への小旅行、本格的な登山までの多様なレクリエーション、或いは心身鍛錬へと移行したものと捉えられる。特に1941~42年の変化は、戦時下の体制で東京鉄道局が扱えなくなった、1-2泊の登山やスキー旅行の広報の代替が求められたものとも考えられる。

また、コースの変遷について、東京緑地計画景園地の利用状況の

変遷としてみると、1938年には鎌倉、南多摩、南武蔵野などの7箇所であったものが、1940年には19箇所、最終的には21箇所、コース数でみると、10から44にまで増加しており、景園地が新コース開発の主な対象となっている。従って、市民健康路におけるコースの変遷は、東京緑地計画が一つの目標とした市民に対する広域的な野外レクリエーション活動の場の提供において、その実質的な整備の状況を示すものとして考えられる。

(2) 市民健康路における鉄道利用の特徴

東京府観光協会は、都市郊外の観光地整備の方策の1つとして、「観光ルートの設定並びに各種交通機関との連絡強調」を訪客施設の整備の項目として挙げている。鉄道会社間の連携について、1937年に行われた南多摩郡での観光地域開発に関する座談会で、往復同じ路線の利用を望むことが観光客を誘致する上で不利になることが、鉄道各社の共通の理解として議論されている。武蔵野中央電気軌道から、省線、京王、小田急との連携が必要であること、高尾登山鉄道から片道のみ割引切符が好評であったこと等の報告を受け、鉄道局旅客課からは、「往復共自分の方の路線を利用してもらいたいと云ふ様な考へは5年前前から持って居ません。(略)武蔵野一体に向ってもさういう考へを持って居る次第であります」など、他社を含めた観光ルートを積極的に検討する姿勢が示されている³³⁾。実際に、東京鉄道局が参加していた1938-39年の市民健康路では、省線による郊外電車へのアクセスを基本としたネットワークが形成されており、広域的なレクリエーション計画の基盤としての鉄道のあり方を具現化したものと捉えられる。

私鉄各社については、市民健康路に積極的に自社のコースを提供していること、また、京浜・湘南電車のように東京市・東京鉄道局推薦のハイキングコースとして、パンフレットを作成するなど、レクリエーション利用の誘客に本事業が利用されていることが伺える。しかしながら、鉄道会社間の連絡については、多摩川右岸の河川沿いと丘陵のコース(12, 23, 47)での小田急電車あるいは京王電車と南武電車、大泉学園・平林寺(10, 26, 27)や山根貯水池(20)などで武蔵野電車と東武東上線の間で行われている程度である。そのうち1940年以降に追加されたのは「弁天洞窟・多摩川丘陵」(47)のみであり、この意味において交通機関の連絡によるハイキングコースの開発は、東京鉄道局が事業から手を引いた以降には進展が見られない。一方で、例えば、京浜・湘南電車が当初からの六国峠越え鎌倉、神武寺・鷹取山、羽田空港・川崎大師の3コースに加え、1940年に弘明寺観音・高原パラダイス(49)、安針塚・二子山(52)、衣笠城址・大楠山(78)、1942年に杉田梅林・日下丘陵(96)と、路線を組み合わせながら多様なハイキングコースが提供されており、市民健康路の事業を通じて、徐々にレクリエーション活動の場を提供するという観点から沿線環境の充実がはかられてきた状況が読み取れる。

7. まとめ

本研究では、1938年から1942年にかけて東京市及び東京鉄道局により実施された市民健康路について、背景となる鉄道省及び厚生省の施策を把握した上で、市民健康路のコース内容とその変遷から、東京を中心とする観光・レクリエーション計画の実現、観光ルートとしての鉄道利用の特徴、鉄道会社の誘客の手段としての市民健康路の利用について考察した。

市民健康路としてのコースの選定は、厚生省の体力向上の国策と連動したハイキングの適地であるという公認を与えることであり、例えば東京緑地計画でいう野外の保健、慰楽、休養に供する風景地としての景園地をレクリエーションの場として市民に浸透させる方策として、戦時下において私鉄各社が沿線でのレクリエーション利用を誘客する手段として活用された。

施設整備や農山村地域である地元地域との調整など、市民健康路

の各コースにおける観光地開発の状況、また、名古屋や京阪地区、仙台など市民健康路の他都市での展開については今後の課題としたい。

補注及び引用文

- 1) 梅田定宏(2002):「日帰り行楽地」多摩の誕生:郊外行楽地の誕生 多摩市ハイキングと史蹟めぐりの社会史:バルテノン多摩, 78-87
- 2) 「戦時体制の時局下においても、国民による健康増進、精神鍛錬、銃後に備える体位向上として、スキー場や温泉地、海山、観光地へのハイキングが大々的に掲げられ遊覧客を誘致」されており(中田武男(1938):風景地の開発と農山漁村の振興:都市公園 4(2)),雑誌「旅」では、1934年以降ハイキングの紹介とともに、流行の状況とハイカーへのマナーを喚起する記事が多く見られる(三島章道(1934):正しいハイキングの心 11(9)、茂木慎雄(1941):ハイカーへの抗議(旅行道徳再検討) 18(7)など)。
- 3) 東京市公報:本市推薦の健康路十種 11月28日迄割引切符販売:1938年10月13日付け(1939), 2160-2161
- 4) 皆方訓久(1997):戦前の東京の風致地区における風致保全実態とその評価:ランドスケープ研究 60(5), 451-454
- 5) 真田純子(2004):東京保健道路計画の計画思想に関する研究:ランドスケープ研究 67(5), 423-428
- 6) 真田純子(2003):東京緑地計画における環状緑地帯の計画作成過程とその位置づけに関する研究:都市計画 38(3), 601-606
- 7) 稲葉克己・渡辺貴介(1886):戦前の関東圏における観光開通鉄道路線の展開と誘客策に関する研究:日本土木史研究発表会論文集 6, 98-102
- 8) 東京市(1942):夏に鍛へよ市設案内所市民健康路新コース:市週報, 170
- 9) 高橋定一(1934):国民保健の旗幟を高く掲げて:旅 11(6), 22-25
- 10) 鉄道省(1933):昭和8年度 鉄道省年報, p.107
- 11) 鉄道省(1934):昭和9年度 鉄道省年報, p.101
- 12) 朝日新聞:行楽特別列車全廃5割引青年徒歩旅行, 1938.9.7朝刊 11面
- 13) 川原道正(1940):旅行の新體制, 旅 17(10), 6-7
- 14) 鉄道省(1934):昭和9年度 鉄道省年報, p.111
- 15) 厚生省体力課(1938):歩け・走れ:国民精神総動員中央連盟, 26
- 16) 東京市(1939):14年度年報・保健編, p.35
- 17) 東京市(1941):昭和16年度年報・厚生編(二), 39-40
- 18) 例えば、1940年1月に川崎大師への恵方ハイキング、2月に明治神宮前と多摩御陵、大國魂神社への敬神ハイキング、3月には久地梅林方面への観梅と探史ハイキングが実施されている。
- 19) 例えば、1939年度は70,000部の徒歩旅行宣伝リーフレットが配布されている(前掲書 14)に同じ p.49)。
- 20) 1941年2月5日付朝日新聞夕刊3面では「事業完遂ハイク」として、町会隣組の親睦のためのハイキングが紹介されており、同年3月の雑誌「旅」では、茂木慎雄が「三都中心 隣組の旅行案内」として、井の頭公園・深大寺、平林寺・大泉学園、矢野口の付近、大宮氷川神社、多摩川上水沿、荒川堤・江戸川堤、村山貯水池を紹介している。
- 21) 高尾山に合せ、伊豆大島、奥多摩御嶽の各コースに含まれるルートを1つのコースとして数えた。
- 22) 1コースで2ルート以上のものもあることから、コースではなくルート数で数えた。ルートの総数は111である。
- 23) 若葉薫る5月の郊外 鉄道省が推薦するハイキングコース(東京日日新聞 1935.4.27付朝刊 5面)など。また、東京緑地計画の決定に際しては、37箇所の景園地の探勝のコースを紹介するなど(茂木慎雄(1939):東京緑地計画景園地の探勝:公園緑地 3(2-3))時局に合わせたハイキングのあり方を継続的に研究していたことが伺える。
- 24) 鉄道省(1936):昭和11年度 鉄道省年報, p.116
- 25) 東京鉄道局(1937):懸賞当選ハイキングコース, 72
- 26) 東京鉄道局(1937):鍛えよ銃後の秋 山野跋涉!, 24
- 27) 東京鉄道局(1938):新緑案内(パンフレット)
- 28) 鉄道省旅客課(1938):市民健康徒歩行路, 旅と伝説 131, 37-41
- 29) 東京市(1939):14年度年報・総務編:47-49
- 30) 前掲書 14)に同じ p.48
- 31) 「瀧山丘陵」(15)については1941年から再度掲載されている。
- 32) これらのコースは1940年に横浜市産業部商工課から発行された「市民ハイキング案内」の中に、家族向のコースとして掲載されている。
- 33) 東京府観光協会(1939):観光地開発(南多摩郡)に関する座談会, 23-30