

大正・昭和初期長崎県における観光開発と交通網の 形成：雲仙の事例

原，康記
九州産業大学商学部

<https://doi.org/10.15017/3741>

出版情報：経済學研究. 70 (4/5), pp.73-95, 2004-04-30. 九州大学経済学会
バージョン：
権利関係：



大正・昭和初期長崎県における観光開発と交通網の形成

—雲仙の事例—

原 康 記

1. はじめに

かつて工業で繁栄した地域が、製造業部門の低成長とサービス経済化の傾向の中で、観光業に活路を見いだそうとする事例が各地に見られる。観光資源を有する地方では、戦前から、それを地域経済の活性化に利用する試みがなされていたことは多くの事例に見ることができよう。長崎県においても、明治期から雲仙を観光資源として活用する方策が考究されていた。本稿は、昭和9年に最初の国立公園に指定された雲仙を事例として、特に交通体系の整備に注目して、その過程をあとづけることによって、一地方における観光資源開発の展開を明らかにすることを試みる。

ところで、自然を保護して国民の利用に供するという国立公園の思想はアメリカから世界各地に波及し、日本においても自然公園を設置すべきであるという主張が明治期からなされていた。明治45年、第28帝国議会に「日光を帝国公園となすの請願」が日光町長から提出されたのが、国立公園運動が公式に現れた最初のものとなる。同じ頃、渋沢栄一は、鉄道院の平井晴二郎副総裁、木下淑夫運輸局長、日本郵船会社の林民雄らに働きかけて官民合同の外客誘致機関設立を企図し、原敬鉄道院総裁の努力によって資金を調達して明治45年3月にジャパン・

ツーリスト・ビューローを創立した。これは外国人への旅行斡旋、観光宣伝のための印刷物の配布などを行った他、大正5年に大隈内閣の経済審議会、同8年に第41議会において外国人客誘致に関する建議案を提示する等の活動を行った¹⁾。ところが、第一次世界大戦による好景気の時代には、こうした建議はあまり顧みられなかった。また、国立公園運動も関東大震災の影響で、大正12年頃から沈滞期に入った。

昭和に入って不景気になると、外国人誘致策は輿論となり、浜口内閣時代に不況対策として貴衆両院で外客誘致に関する建議案が可決した。そして昭和5年1月に内務省内に国立公園調査会が設置された。これは安達謙蔵内務大臣を会長、関係省庁の官吏らを委員とし、国立公園に関する制度、計画、施設、その他の重要事項を審議するための暫定的な機関である。同年7月、調査会の第1回総会が開かれ、国立公園の選定に関する特別委員11名と国立公園の制度に関する特別委員9名が指名されて、それぞれ調査・審議を付託された。

国立公園制度の基礎となる国立公園法案は昭和6年2月、第59議会で提出され、貴衆両院の満場一致で可決し、同年4月公布、10月から施

1) 『長崎日日新聞』昭和6年1月6日。以下、新聞の掲載年月日はM(明治)、T(大正)、S(昭和)を用いて略記する。

行された。同法の目的は、「自然の大風景地を保護開発して、一般世人をして容易に之に親しましむるの方途を講じ、国民の保健休養乃至教化に資せしめんとする文化的使命」と「外客誘致に資し、国際貸借上寄与せしめんとする経済的使命」とを遂行するためであったとされる²⁾。

この国立公園法に基づいて国立公園委員が任命され、内務大臣の諮問に応じて国立公園候補地の選定に着手した。内務省では第一候補地として、富士・箱根、日光、日本アルプス、十和田湖、瀬戸内海、阿寒湖、阿蘇・雲仙、霧島等を挙げた。その後、各候補地の実地視察と審議を経て、昭和7年10月、全国12の候補地が選定、答申された。その中から、瀬戸内海、雲仙、霧島の3候補地が、昭和9年3月に国立公園に指定された³⁾。本稿では雲仙を例とし、とりあえず長崎県営公園の時期を対象として、観光資源開発の展開過程をたどってみることにしたい。

2. 雲仙公園の沿革

雲仙が国立公園に指定されることが決定した当時の区域は第1図に示してある。雲仙国立公園は長崎県の島原半島中央部に位置し、その大部分が雲仙火山区域である。雲仙岳は、最高峰の普賢岳を有する雲仙火山群を中心とし、その他に絹笠火山群、九千部火山群を含む総称である。その近辺には火山性温泉として雲仙、小浜、島原の諸温泉がある⁴⁾。このうち雲仙の

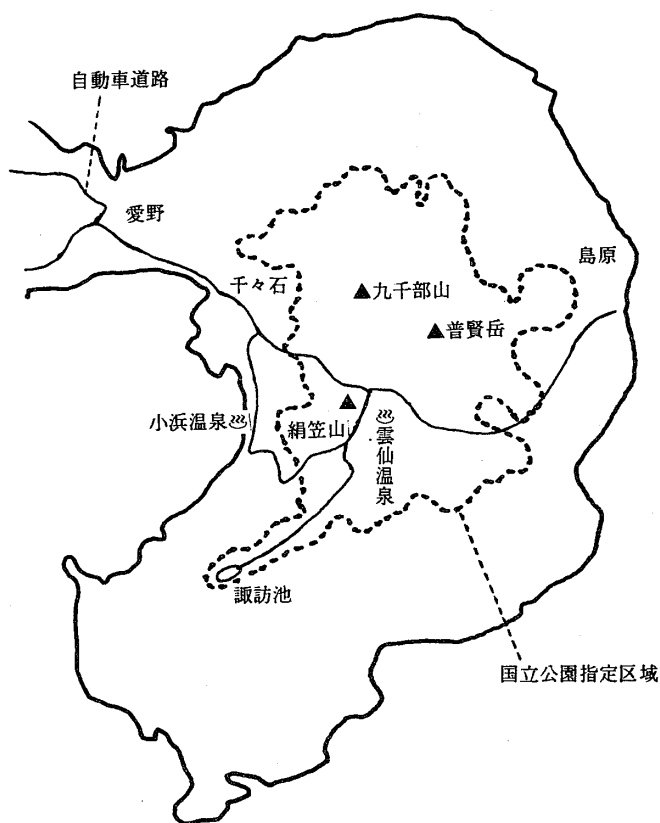
温泉は、古湯、小地獄、新湯の3地区に分けられる。その中で古湯が最も古く、承応2(1653)年、加藤善左衛門が私費を投じて荆棘の地を開拓して湯壺を掘り、これを延歴湯と名付けたものが共同浴場の始まりとされている。その後、元禄8(1695)年に加藤小左衛門が島原藩の許可を得て浴場を経営した。次いで享保16(1731)年に小地獄に湯壺が開かれた⁵⁾。明治初め頃まで、雲仙には古湯と小地獄に原始的な浴場施設と数軒の旅館があるだけで、入浴客が訪れることも少なかったが、交通機関が発達するにともない、内外人が湯治または避暑のために雲仙に登山することが多くなった。外国人の雲仙登山については、安政年間に高島炭鉱の技師ブラウ

4) 『長崎県大百科事典』83~84頁。島原半島はほぼ全体が南高来郡に属し、現在では東側の一部が島原港を中心に島原市となっている。

5) 長崎県『雲仙の歴史』18頁。長崎県立図書館所蔵『雲仙公園沿革誌』によれば、雲仙はかつて「温泉」の文字をあてて「うんぜん」と呼ばれていた。この名称は、温泉が湧出するので山岳名または地名を「温泉岳」、「温泉」というように通俗的に固有名詞に転化させたもので、諸記録・文書には多くの場合、古くからこの表記がなされていた。一方、「雲仙」の表記は近代に入って文人がその第一印象によって与えたものである。しかし、温泉という表記は普通名詞の温泉と混同する可能性があった。長崎県においても雲仙公園設置当時は地名そのままを使用して温泉公園という表記がされていたが、その後、県営公園となってからは、温泉という表記が誤読しやすく、他の温泉地と間違えられるなどの支障を生じたため、大正年間から温泉を雲仙に改めるべきであるとする主張が起こったが、実施には至らなかった。昭和2年夏、大阪毎日新聞と東京日日新聞の主催による日本新八景決定の投票に際して、県内各方面で宣伝活動を行うにあたって困難が生じたため、長崎市役所、長崎商工会議所、日本郵船長崎支店で協議した結果、雲仙の表記を用いることになった。当時の佐上長崎県知事は雲仙に統一すべきであると考えて、昭和2年末に雲仙一帯約2700町歩に名勝天然物の指定を受けるに際して、「雲仙」の文字を用いるよう内務省に折衝したが、内務省側は「温泉」の表記が文学的で望ましいと主張して譲らず、昭和3年3月31日付け『官報』の中で、ふりがなを付して「温泉嶽名勝天然物指定区域」を公示した。雲仙の表記が公式に用いられるようになったのは、昭和9年頃のことである。本稿では原則として地名は雲仙と表記する。

2) 伊藤武彦『国立公園法解説』26頁。

3) 国立公園の歴史については、石神甲子郎「国立公園25年の変遷史」(国立公園協会『国立公園』通巻第82・83合併号)に詳しい。戦前の外国人観光客誘致策については、中川浩一「国有鉄道の外国人観光客誘致」(鉄道史学会『鉄道史学』第14号)がある。



出所：『長崎日日新聞』S8.12.20

第1図 雲仙の国立公園指定予定地（昭和8年末）

ンが外国人登山の禁を犯して登山し、旅館に滞在したことがあり、明治3年にはアメリカ海軍将校7人が、通訳、ボーイ、コックなどを伴って旅館に逗留したとされる。その後、明治6、7年頃から雲仙に限っては外国人が入ることを許されるようになったため、保養・療養目的の外国人が集まるようになった。こうして、西南戦争の頃から長崎の宣教師・領事等を初め、熊本・鹿児島に在留する宣教師らが夏季を雲仙で過ごすようになった。

外国人登山者が増加するにつれて従来の古湯のみでは手狭となったため、明治11年、湯元旅館の経営者加藤鎮吉郎が新しく新湯温泉を開設した。そしてこの新湯温泉に古湯温泉から数軒の旅館が移転した。従来の旅館に対し、洋式の

ホテルを営む者も次第に増加し、明治中期に数軒のホテルが建てられた。とはいえ、宿泊設備がなお不完全なため、明治10年代までは外国人はさほど多くはなかった。そこで、島原の下田源八郎が雲仙に下田ホテルを設立し、外国人への便利を図ったため外国人が増え始めた⁶⁾。さらに日露戦争後、外国人登山者が激増し、ホテルの収容力不足が問題となったため、新たにホテルが建設されるようになった。

雲仙岳の温泉地帯の中心にあたる地獄盆地は夏季の平均気温が約20度であって、上海、香港、マニラ、シンガポール等より5～7度低い

6) 下田ホテルは明治38年に焼失した。

好適地であった。東京大学のお雇い外国人教師ベルツは明治36年に雲仙に登り、当時の服部長崎県知事に、雲仙に公園を設置するよう進言した。翌37年1月、南高来郡会議員深江東三郎が主唱者となり、その他5名が連名して、雲仙岳大公園設置計画を企図し、内外旅客を誘致するための設備をなし、県・郡将来の繁栄の基を開くべきであるとする建議案を郡会に提出し、可決した。同40年に深江は南高来郡から選出されて長崎県会議員となり、同年の県会において雲仙開発策として公園計画案を唱道したことが契機となって、県営公園開設の機運が高まった⁷⁾。

かつて、雲仙の新湯一帯は内務省の所管であって、明治30年代半ばから明治43年まで、これらの土地は、地元民が内務省から借用していた。明治43年秋、長崎県知事代理の任にあった秦豊助内務部長は、同年度末で温泉場付近一帯の借地期間満了となるのを好機として、内務省へ予め無償譲渡の交渉を行ったが、これは実現しなかった。借地期間満了となった官有地については、翌44年2月に、知事から内務大臣宛に県営公園の敷地へ充用することを申請し、翌3月に認可された。一方、ゴルフ場とテニスコート用地のため民有地を無償で利用する交渉を行った。

明治43年、秦内務部長は雲仙公園の設備設計のうへ、長崎県会に県営公園設置のための5年継続公園設備及び道路開鑿費予算を付議し、多少変更して可決した。当時は恰も明治50年を記念して東京において大博覧会を開催し、外客誘致を図ろうとする準備が進められていた時期にあたり、この機会をとらえて雲仙の宣伝をすべきであるとして県営公園の実現が急がれた。

こうして明治44年3月31日付けの長崎県告示第200号を以て、南高来郡小浜村の官有温泉地の面積19町6畝11歩について、翌4月1日より県営公園と定める公示がなされた。その事務取り扱いのため、同年8月1日に民家を借り受けて雲仙公園事務所が開所した。同事務所は主事、技手、書記、雇等を置き、主事が事務所長として公園の一般管理事務と各種使用料の徴収にあたった。長崎県では明治44年から大正5年まで継続事業として修築費に10万6580円余を計上し、公園維持費として毎年2000円ないし4000円を投じている⁸⁾。

明治45年3月末時点のゴルフ場とテニスコート敷地である字湯里、池の原、加持川一帯の民有地に無償で99年の地上権を設定し、同年11月にその登記を終えた。

大正元年12月、長崎県は県営公園内の土地使用、原湯使用、工作物の新築・改築、宿屋営業などに関して、長崎県令第33号を以て「温泉公園取締規則」を制定した。公園区域内の土地使用や温泉の原湯使用については、この取締規則を以て県知事の許可を受けさせ、一定の使用料を徴収することとした。

大正4年7月、公園地周囲の国有林を県有として譲渡を受け、所有権の移転がなされた。同月、県告示第531号を以て、新湯の有明ホテルと古湯の間の里道敷361間、722坪の公用を廃して公園地区に編入し、同時に公園地周囲の林野の編入を公示した。さらに公園施設の充実と登山道の改善とともに登山客が増加したため、小浜村の南に隣接する北串山村では、この機に乗じて諏訪池周囲の村有地60余町歩に地上権の設定を願い出、昭和6年12月に登記を終えた⁹⁾。こ

7) 『長崎日日新聞』S8.1.1。

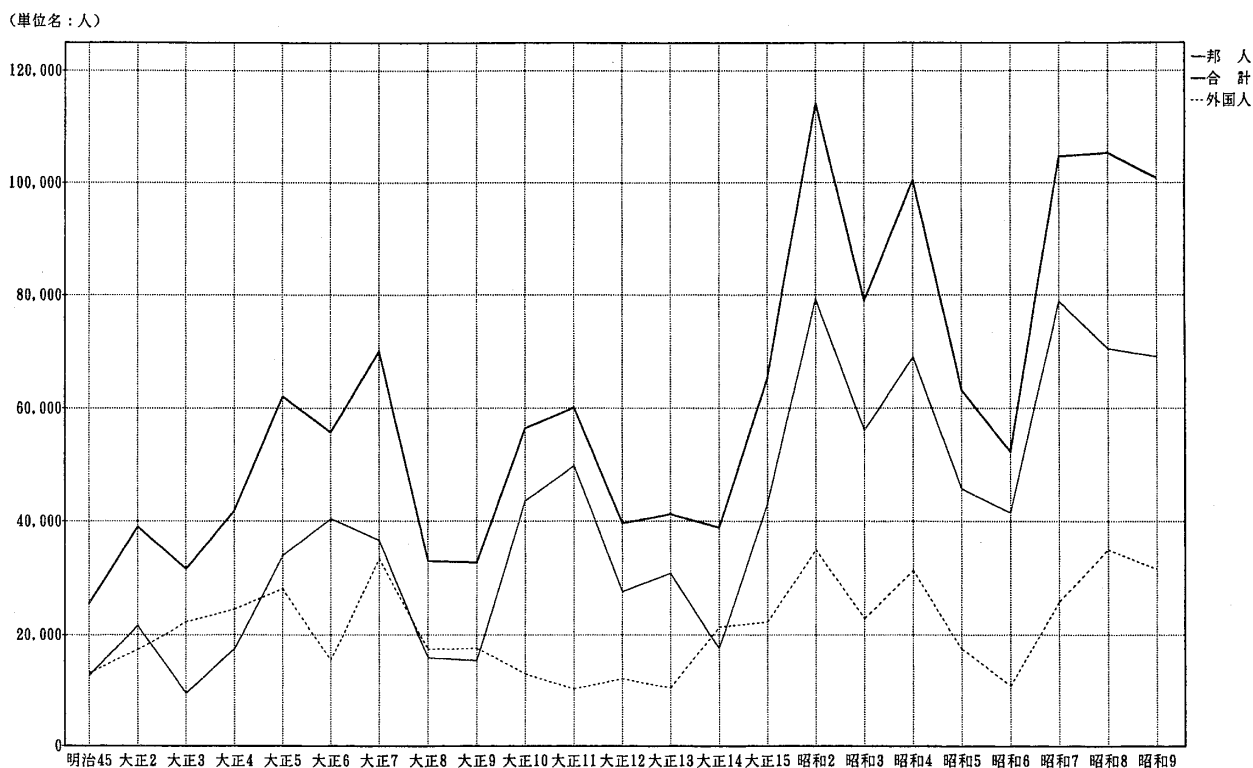
8) 『大阪朝日新聞(九州版)』T5.8.12。

うして昭和初期には、公園面積が415,781坪となった¹⁰⁾。

昭和6年10月、国立公園法が施行されて、その候補地の中から国立公園が選ばれる段階になると、国立公園候補地間で激しい指定競争が行われた。長崎県においても各方面で活発に運動を展開した結果、昭和9年3月、雲仙公園は最初の国立公園として指定された。戦後、雲仙は昭和31年7月に熊本県天草地方と併せて雲仙天草国立公園となって現在に至っている。

3. 雲仙登山宿泊客の推移

各年ごとの雲仙の内外人別宿泊者延べ数の推移から見てみたい。第2図によれば、昭和期に入って宿泊者数が急増しており、邦人客が外国人よりも多く、全体の推移を規定している。明治45（大正元）年の夏季の状況は「日露戦争前の盛況に比して尚ほ劣らざる盛況」とされ、その原因は、この夏、香港、上海、その他の中国南部は酷暑であったため避暑地が求められたこ



出所：長崎県『雲仙の歴史』50頁

第2図 雲仙内外人宿泊者延数

9) 以上の概略は前掲『雲仙の歴史』、関善太郎『嶋原半島風光記』97～102頁、園孝治郎『雲仙と島原半島』62～67頁、長崎県立図書館所蔵『雲仙公園沿革誌』、同『雲仙帖』などによる。

10) その内訳は次の通りである。
 64,752坪 国有地 (新湯地獄、ホテル付近敷)
 722坪 国有地 (旧里道敷)
 95,640坪 県有地 (公園敷の周囲山林地帯)
 2,987坪 民有地 (テニスコート敷)
 51,340坪 民有地 (ゴルフ場敷)
 200,340坪 村有地 (諏訪池公園敷)

とと、雲仙公園の設備が整えられたことにあった¹¹⁾。

大正3年には桜島の爆発が起こり、それ以来、雲仙においても危険であるとの噂が伝わったため雲仙登山者は非常に少なく、同年は不況となるものと予想された¹²⁾。邦人宿泊者数は減少したものの、外国人宿泊者数は増加傾向にある。同年夏には第一次世界大戦勃発にともなう外国人避暑客が続々下山し始めたが、それらは外交官や兵役に関係ある者であって、一般には大きな影響はなく、東洋方面に戦乱が波及して交通機関が途絶することを恐れた避暑客が滞在を切りあげて下山する程度であった。むしろ、雲仙の景勝が一般に広まってきたうえに、中国・青島での避暑を計画していた外国人が、時局のため危険を恐れて予定を変更して雲仙に来遊するようになった¹³⁾。

第一次世界大戦期には日本を訪れる外国人観光客が減少し、特に英米人の減少が著しかったが、オーストラリアではヨーロッパとの商取引が閉塞したため、日本との取引に活路を見い出そうとする者が多く来日するようになった。また、ロシア人も増加し、シベリア方面から商用、観光、療養等の目的で来日するようになった¹⁴⁾。大正4年には外国人客数は例年よりやや増えたものの、大戦の影響で婦人と子供の割合が多くなり、例年に比較してホテルの収益はむしろ減少し、不景気ぎみとなった¹⁵⁾。

大正5年の夏季には、大戦のため青年男性の多くが本国に帰ったことによってその数を減じたが、それでも女性と子供が多かったため全体

としては「近年の記録破り」となった¹⁶⁾。

大正期で最も宿泊者が多かったのは大正7年である。この年は観光シーズンに入る5月の時点で来遊客が多く、「各ホテル共殆ど満員の盛況を呈し」、その外国人の大部分はロシアから避難してきた婦人で、ハルピンや上海から電信または郵便で客室を予約する客が多かった。また、シベリア出兵のアメリカ鉄道隊の長崎滞行者が雲仙に登ったため特に来遊客が多かった¹⁷⁾。この夏の外国人避暑客数は一時的に500名に上ったため、下山・帰国する避暑客が集中し、上海・香港への船室は一・二等ともに満員が続き、「下山せる者も止むなく長崎のホテルに滞在し、或は門司方面へ向ふ者もある等にて、結局、船室の余裕を得る迄温泉に滞在する者例年より多かるべき」という状況であった¹⁸⁾。

ところが大正8年には上海にコレラが流行し、検疫が嚴重となったことに加えて九州にもコレラが発生した結果、雲仙宿泊者は減少を来した¹⁹⁾。その後、第一次世界大戦後不況の影響で、大正9年から13年まで外国人宿泊者数は停滞を続けた。加えて、中国では青島などの観光地が宣伝され、それらが競争相手として現れたのであった。中国から来航した外国人観光客の話によれば、中国から日本に渡航するには旅券その他の面倒な手続きが必要であるため、中国国内に適当な観光地があれば、その方を選択するとのことである²⁰⁾。そして大正13年9月、中国では第二次奉直戦争が起こり、上海が不穏となったため、在留外国人は青島に避難した。青

11) 『長崎日日新聞』 T1.8.15。

12) 『九州日の出新聞』 T3.2.17。

13) 『九州日の出新聞』 T3.8.18。

14) 『九州日の出新聞』 T4.6.17。

15) 『九州日の出新聞』 T4.8.19。

16) 『九州日の出新聞』 T5.8.6。

17) 『東洋日の出新聞』 T7.5.31、『長崎日日新聞』 S5.6.5。

18) 『東洋日の出新聞』 T7.9.4。

19) 『長崎日日新聞』 S5.6.5。

20) 『東洋日の出新聞』 T13.6.22、同T13.7.2。

島の方が物価が安く、娯楽設備も整っているため、上海が静まるまで滞在しようとしたのである²¹⁾。それでも大正末期には日本国内各地に雲仙の名が知られ、邦人宿泊者が目立って増加するようになった。

大正14年には、動乱を恐れた中国在留外国人が日本に避暑地を求めて渡航して来たため、さびれがちの避暑地は外国人客で賑わった。外国人専門の避暑地であった軽井沢も前年の打撃から回復している。東京のジャパン・ツーリスト・ビューローに伝わった情報によると、外国人向け避暑地の中で最も盛況なのは雲仙であって、中国や朝鮮方面からの西洋人や中国人が多かった²²⁾。そのため同年8月中頃には、雲仙のホテルに外国人が約300名滞在し、各ホテルは満員状態で、外国人数10名が雲仙に登れずに小浜でホテルが空くの待つほどであったという²³⁾。

昭和2年には雲仙は大々的な宣伝と、日本新八景の山岳部門で当選したことによって広く名を知られ、特に邦人客が著しく増加した。ところが、多数の外国人客が一時に来遊したため、ホテルの設備不足、輸送力不足等で観光客の間に不評が広まった結果、昭和3年には一旦落ち込んでいる²⁴⁾。一方で、別府や日光等、他の観光地の設備が「至れり尽せりの観があるため」、それらへ向かう観光客が増えた²⁵⁾。

昭和5年には、世界的な不況のため、観光業は打撃を受けた。同年、銀貨暴落の結果として、中国在留外国人の雲仙への避暑客が減少するものと予想された。前年までは「金と銀の開きが極僅で、加之雲仙の物価は安いから、何処

よりも安易の避暑が出来る」ことがメリットとなっていた。しかし、銀価が暴落すると、「雲仙や長崎の物価がいくら安いと言っても引合ふものではない、支那の地なれば百弗は何処に行っても百弗で通用する訳だから、近い処で蘆山か莫干山、青島方面に居を移して夏の上海から逃れ様といふのは已むを得ないこと」であった²⁶⁾。

昭和6年は外国人避暑客がさらに減少した。この年は長崎の腸チフスの影響もさることながら、中国における銀安のために上海から青島に向かう避暑客が多かったため、上海から長崎へ渡航した一等船客は過去3年間と比較しても少なかった²⁷⁾。

昭和7年には内外人とも宿泊者数は回復している。外国人避暑客は当時、上海で猛威をふるっていたコレラから逃れるためと、中国における銀貨騰貴のため、日本へ来航する者が増えたのである。そのため、日本郵船会社上海支店では6月から船客の予約申し込みが殺到して応対に忙殺されることになった²⁸⁾。雲仙のホテルにおいても5月頃から予約の申し込みがあり、7月中旬に至って満員となった。それにとまって小浜、茂木、唐津等のホテルも満員となった。そして8月中旬以降、雲仙のホテルは常に500名内外の滞在客を收容し、ついには收容不能のため断った客も相当数に及んだという²⁹⁾。

昭和8年には前年以上に円安の好条件に恵まれて、外国人観光客の来航は著しく増加している。同年5月には既に外国人客のホテル予約が殺到し、雲仙に收容できない客は小浜や島原に振り分けねばならないほどであった³⁰⁾。

21) 『東洋日の出新聞』 T13.9.21。

22) 『門司新報』 T14.8.3。

23) 『長崎新聞』 T14.8.13。

24) 『長崎日日新聞』 S5.6.5。

25) 『長崎新聞』 S3.7.25。

26) 『長崎日日新聞』 S5.3.30。

27) 『長崎日日新聞』 S6.7.18。

28) 『長崎日日新聞』 S7.7.1、同S7.7.9。

29) 『長崎日日新聞』 S7.9.18。

30) 『長崎日日新聞』 S8.5.5。

昭和9年は、雲仙が国立公園に指定された年であるが、7月に雲仙の有明ホテルが火災に遭って全焼したため、宿泊者数はやや減少している³¹⁾。

雲仙の宿泊状況を別の面から見てみよう。昭和5年を例として雲仙の邦人・外人別の登山宿泊者数の月別分布を示したものが第1表である。内・外人共に登山者は春から秋にかけて多く、外国人登山者は7～9月に集中し、邦人登山者はそれより広く分布している。邦人客は春のツツジ、秋の紅葉を目当てに訪れることがあるのに対し、外国人客はほとんど夏季の避暑を目的としていたためであろう。邦人客が6・9月に比較的少ないのは、雨季にあたること、あるいは農業の繁閑によるものと考えられる。

宿泊者の延べ数を実数で割れば、宿泊者1人当たりのおよその宿泊数が算出される。そこで、邦人の場合を見ると1人当たり1.67となり、すなわち1人の宿泊者が1泊ないし2泊程度滞在したことになる。一方、外国人の場合は

15.8であって、すなわち1人の宿泊者が約2週間程度滞在したことになる。したがって外国人宿泊者がより長期に滞在していたことになる。

雲仙登山宿泊者の出発地については昭和初期の5年間のデータがある。当時、外国人のうち、「其ノ八割ハ上海・南京在住者ニシテ、其ノ一割ハ内地（朝鮮ヲ含ム）在住者、残りノ一割ハ漢口、香港及米国等ノ在住」であった。一方、邦人は「長崎市附近ヲ主トシ、鹿兒島、熊本、福岡ノ三市之二次」いでいた³²⁾。

次に、雲仙に宿泊した外国人の国籍別を同時期について見たものが第2表である。これによれば、イギリス人が過半を占めており、これは長崎では上海から来航する観光客が多く、上海在住の外国人にはイギリス人が多かったことによるものであろう。

第1表 昭和5年月別内外人別雲仙宿泊者数

月別	登山宿泊者実数(人)		登山宿泊者延数(人)	
	邦人	外国人	邦人	外国人
1月	385	3	924	89
2月	515	2	1,443	14
3月	1,459	27	2,302	60
4月	1,453	47	2,191	166
5月	6,648	66	9,431	403
6月	1,637	84	2,374	466
7月	1,951	318	4,934	4,415
8月	2,951	334	9,291	9,073
9月	1,889	91	2,541	1,971
10月	5,686	97	6,816	396
11月	2,558	9	3,043	80
12月	222	7	438	17
合計	27,352	1,085	45,728	17,150

出所：長崎県立図書館所蔵『昭和六年度版 雲仙公園資料』

第2表 昭和5年雲仙外国人国籍別宿泊者数

国籍	宿泊者数
イギリス	599 (55.2%)
北米合衆国	139 (12.8%)
フランス	97 (8.9%)
中国	68 (6.3%)
ドイツ	48 (4.4%)
デンマーク	32 (2.9%)
スイス	20 (1.8%)
オランダ	18 (1.7%)
ロシア	14 (1.3%)
ノルウェー	6 (0.6%)
イタリア	5 (0.5%)
オーストリア	5 (0.5%)
ポーランド	5 (0.5%)
ブラジル	5 (0.5%)
ポルトガル	4 (0.4%)
その他	12 (1.1%)
合計	1,085 (99.0%)

註：合計の数値が合わないが、そのまま示した。

出所：前掲『昭和六年度版 雲仙公園資料』

31) 『長崎日日新聞』S9.10.22。

32) 長崎県立図書館所蔵『昭和五年度 雲仙公園諸統計綴』。

外国人客の多くは日華連絡船で上海から来航していた。昭和8年の避暑シーズンに上海から来航して長崎に上陸した総人数は1510名であって、その行く先別は第3表に示されている。この頃には雲仙は満員となるため、別府や唐津が観光地として台頭している³³⁾。

第3表 昭和8年夏季の長崎港来航者の行先

行先	人数
雲仙	710 (47.0%)
別府	142 (9.4%)
小浜	135 (8.9%)
唐津	118 (7.8%)
茂木	110 (7.3%)
長崎市	84 (5.6%)
加津佐	67 (4.4%)
矢上	29 (1.9%)
朝鮮	24 (1.6%)
島原	16 (1.1%)
天草	16 (1.1%)
四国・関西	9 (0.6%)
関東	5 (0.3%)
その他	45 (3.0%)
合計	1,510(100.0%)

註：昭和8年6月1日から8月16日までの来航者。

出所：『長崎日日新聞』S8.8.23。

外国人客の職業についてのデータは容易に得られないが、唯一得られた、大正4年に雲仙に登った外国人客の職業を分類すると第4表の通りである。無職が非常に多いのは、外国人観光客は家族全員で避暑を目的に来航するため、その子女が無職の中に分類されているためであろう。これを別にすると商人が多かったことが分かる³⁴⁾。

第4表 大正4年雲仙登山外国人客の職業

職業	人数
無職	779(74.4%)
商人	106(10.1%)
宣教師	30(2.9%)
教師	26(2.5%)
官吏	25(2.4%)
会社員	19(1.8%)
軍人	14(1.3%)
船員	10(1.0%)
機関士	8(0.8%)
医師	7(0.7%)
領事	5(0.5%)
水先案内人	5(0.5%)
漫遊者	3(0.3%)
学生	3(0.3%)
製氷者	2(0.2%)
その他	5(0.5%)
合計	1,047(100.2%)

出所：『大阪朝日新聞（九州版）』

T5.8.5。

4. 交通体系の整備

本稿で対象とする主な鉄道路線と港については第3図に示されている。明治末期には長崎県内の主な鉄道路線としては、福岡県方面から佐賀県の鳥栖、佐賀、北方を経て長崎県の早岐に至り、そこから分岐して佐世保と大村湾沿いに南下して諫早、長崎に至る国鉄線があった。これは九州鉄道株式会社の路線として敷設され、後に国有化されたものである。

島原半島にはかつて鉄道の便がなかったため、諫早・島原湊間の26哩は馬車や徒歩による以外になく、馬車は速くても半日を要し、通常は1日を要した。しかも風雨が激しくなると馬車の便も絶え、交通は途絶するという状態であった。半島北部の海底は遠浅のため船便は不便で、満潮の時を待って貨物の積み降ろしをしなければならなかった。加えて一度天候が荒れ

33) 『長崎日日新聞』S8.8.23。

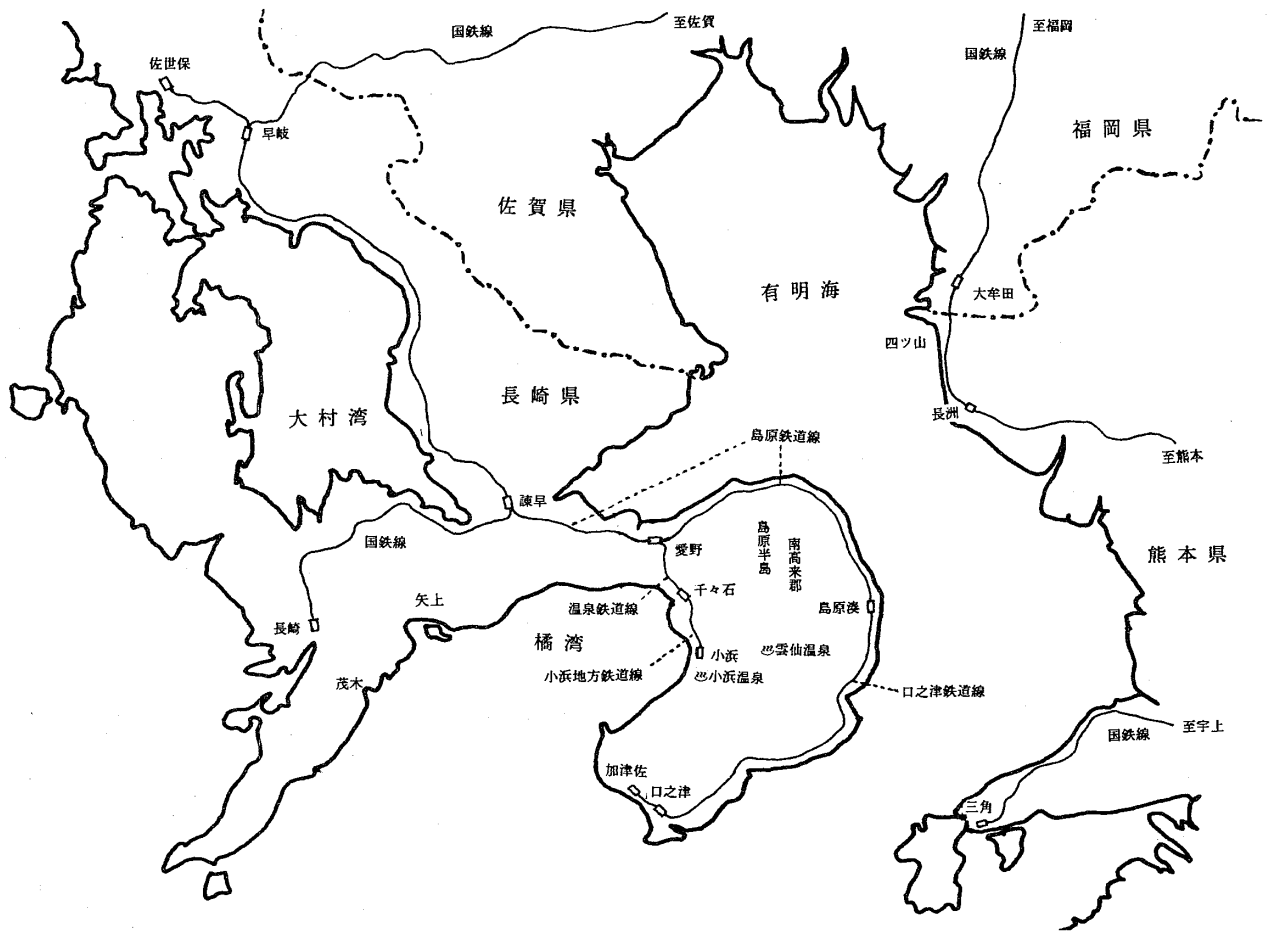
34) 『大阪朝日新聞（九州版）』T5.8.5。この数字は延べ数ではなく実数である。

ると、数日から1週間も船便は途絶することがあった。その後、大正初期に、諫早から神代まで島原半島で最初の鉄道が走り、さらに島原湊までの線路が完成した³⁶⁾。

県営公園に編入される前の雲仙登山道は島原半島各地から通じていたが、それらは「険峻ナル紆余曲折ノ径路ニシテ、僅カニ小浜・雲仙間二間巾員ノ急勾配道アリテ外人ハ駕ニ依リテ登山」していた。そこで、明治末期から村道に対して「県費支弁ヲ以テ新築・改修ヲ断行」して

自動車道を整備していった³⁷⁾。

こうした結果、大正期に日本の各地から国鉄線によって雲仙に来遊するには、福岡県の大牟田または熊本県の長洲で下車し、船便にて島原港に至る方法と、諫早で下車し、島原鉄道に乗り換えて愛野で下車し、そこから馬車で島原港を経由して雲仙に登る方法と、愛野から小浜を経由して雲仙に登る方法とがあった。福岡・熊本県の諸港から島原港へは汽船で2時間ないし2時間半、そこから雲仙へは徒歩で約3時間な



註：主な駅のみ示し、中間の駅は省略してある。

第3図 雲仙公園周辺の鉄道路線と港（昭和初期）

36) 島原鐵道株式会社『島原鐵道二十年史』1～2頁。

37) 前掲『昭和五年度 雲仙公園諸統計綴』。

いし4時間を要した。

長崎市内から島原半島に至るには、陸路のみによる方法とそれに海路を併せる方法とがあった。前者は長崎から国鉄線にて約1時間で諫早へ至り、そこで島原鉄道に乗り換えて約1時間で愛野に至るものである。後者は長崎市内から陸路で茂木港に至り、そこから汽船にて小浜に至るものである³⁸⁾。

こうして大正期以降、長崎県の交通網は発達していった。その過程をいま少し詳細に見ておこう。

【1】鉄道

島原半島内の鉄道路線は明治39年から計画されることになる。衆議院議員であった植木元太郎は、交通の不便を解消するため、地元の有志と謀って、明治41年5月、島原鉄道株式会社を設立した。この鉄道が計画されると同時に、諫早から島原湊方面へ敷設するか、あるいは小浜方面へ敷設するかについて議論がなされたが、結局、千々石・小浜間が非常に難工事箇所であるうえに、当時は日露戦後不況期であったため、小浜方面の敷設は後回しとして、先に諫早・島原湊間が敷設されることになった³⁹⁾。

比較的容易な島原湊方面への敷設を先行させるとはいえ、不況のため払い込みが思うようになされなかった。そこで明治41年11月に島原鉄道会社から長崎県と南高来郡に対して補助金交付を請願したが、前例が無いとして、事態は進まなかった。通常の手段では目的を達せられないと見た植木社長は、当時、政府が外人誘致策を講じるため全国のホテルの調査、大公園の開

設準備などに力を入れていることを好機ととらえ、「温泉山麓ヲ繞ルノ島原鉄道ハ所謂温泉鉄道ニシテ温泉ホテルノ経営上先決問題トスベキモノナレバ、先ヅ島原鉄道ヲ成立セシメ、外人登山ノ誘致策ヲ講ゼザレバ温泉ホテルヲ経営スルコト能ハズ」と説明し、主務大臣を動かした。こうして、初めて県・郡から民営鉄道への補助に対して内務省が認可を与えた⁴⁰⁾。

同社は明治42年3月に本免許を得て、翌43年10月に起工、大正元年10月、諫早・島原湊間約26哩のうち、諫早から愛野を経て神代までの15哩8分が開通した⁴¹⁾。これによって、国鉄と島原鉄道を乗り継いで愛野に至り、そこから馬車などで雲仙に登ることが可能となった。この路線は大正2年9月に島原湊までが全線開通した。

一方、明治40年初め頃、長崎市内の井手嘉吉と南高来郡小浜村の小浜ホテル館主佐々木吉太郎の両名が、南高来郡内の千々石川の水力を利用して小浜村に電灯・電力事業を営むことを計画し、千々石村会の承認を得、長崎県からも認可を得た。そこで、長崎市と小浜村の資産家数名がこの電力を利用して、計画中であった島原鉄道の愛野駅から唐比村を経て千々石村の海岸に沿って小浜村に至る9哩間に電気鉄道の敷設を計画した。これは鉄道工事の予算を1哩当たり3万5000円、総計31万5000円と見積もり、電灯工事を4万5000円の予算でドイツのジーメンス商会に請け負わせる計画であった⁴²⁾。この計画は明治43年初め頃、千々石村、小浜村、長崎市の資本家の発起にて、千々石水力電気会社

38) 前掲『島原半島風光記』102～108頁。

39) 『長崎新聞』S2.3.12。

40) 前掲『島原鐵道二十年史』5～6頁。同社の資本金は当初、62万5000円で計画されたが、最終的には120万円とされた。

41) 『東洋日の出新聞』T1.10.5。

42) 『東洋日の出新聞』M40.6.12。

(後、島原水力電気株式会社)の電力を利用し、資本金60万円を以て国鉄諫早駅から小浜村までの18哩間に電鉄を敷設する計画へと発展した。これは島原鉄道の諫早・愛野間の貨客を奪取するため区間を延長したものである。予定された出資者の主なるものは大倉喜八郎で、その出資額は40万円、残りの20万円は諫早・大村地方から募集する計画であった⁴³⁾。

これとは別に、明治44年初め、田中南高来郡長は愛野・小浜間に軽便鉄道を敷設することを計画し、地元民に働きかけた。これは仮測量が行われた結果、工費が約30万円と見積もられ、半額の15万円を長崎県下各地で募集し、残りは東京・大阪の資本家の出資を仰ぐ計画であった⁴⁴⁾。

これらはその後、直ちに具体化されることなく、ようやく大正5年末に至って、愛野・小浜間に、九州工務所長の鶴田多門工学士の調査・設計に基づく10哩72鎖の電鉄計画が具体化した。この鉄道は同年12月、創立総会において名称を愛浜電気鉄道株式会社とし、資本金55万円とすることが決定した⁴⁵⁾。

島原湊から島原半島南部への鉄道の延長は、大正3年春頃から小野南高来郡長の斡旋によって進められた。この鉄道は通称「南目軌道」と呼ばれ、大正3年11月に南高来郡役所で創立総会が催された⁴⁶⁾。しかしその後、鉄道の必要は認められながらも、島原鉄道の営業不振や米価下落に伴う農村の疲弊のゆえに計画は頓挫することになった。そして大正5年秋に至ってようやく島原鉄道の回復、養蚕業の発展、仔馬取引の好況、その他一般産業の発展につれて再び有

志家の活動が活発となった⁴⁷⁾。

大正6年1月、先の愛浜電気鉄道の敷設申請書が発起人の調印を終えて提出されたため、先を越されたと感じた南目軌道の発起人はその成立を急いだ。発起人らは翌2月、発起人会において、資本金55万円を以て島原鉄道会社の島原湊停車場構内を起点とし、口之津村までの延長21哩58鎖を単線蒸気鉄道で結ぶ不知火軽便鉄道株式会社の設立を決定した⁴⁸⁾。

既存の島原鉄道では、計画中の「南目軽便鉄道及び愛浜軽便電気鉄道敷設・発起は本社営業上に直接関係あるに依り、株式引受を為し、応募株数は取締役会に一任すること」が1月末の株主総会で可決している⁴⁹⁾。これらの鉄道は、その創立委員長が島原鉄道の植木社長であって、事実上、島原鉄道と一体のものであったと考えられる。

不知火軽便鉄道は大正7年3月に免許が交付され、さらに翌8年3月の創立委員会で社名を口之津鉄道株式会社と改めることが可決した。同社は植木元太郎が社長となり、資本金を170万円に変更申請して、大正9年2月、認可された⁵⁰⁾。口之津鉄道は一度に全線の工事に着手することが困難なため、3工区に分ち、大正9年10月に起工した。そして口之津から加津佐までを延長することになり、最後の工区が昭和3年2月に完成して、3月1日に開通した⁵¹⁾。これによって島原半島の東側に鉄道路線が完成した。

43) 『東洋日の出新聞』 M43.3.3、同M43.3.10。

44) 『東洋日の出新聞』 M44.1.29、『九州日の出新聞』 M44.5.9。

45) 『東洋日の出新聞』 T5.12.22。

46) 『東洋日の出新聞』 T3.11.16。

47) 『東洋日の出新聞』 T5.10.20。

48) 『東洋日の出新聞』 T6.2.22。申請の際の目論見書では資本金70万円とされた。

49) 『東洋日の出新聞』 T6.2.1。

50) 『東洋日の出新聞』 T8.3.5、同T9.2.18。最終的に資本金は180万円とされた。

51) 『長崎日日新聞』 S3.3.21、『長崎新聞』 S3.3.23。

一方、西側については、愛浜電気鉄道が大正6年10月に不許可の決定を受けたため、電鉄を蒸気軽便鉄道に変更して再度出願することが検討された⁵²⁾。この区間の鉄道は計画実行が遅延した末、大正8年7月に改めて創立委員会が開かれ、島原鉄道の植木社長が創立委員長に選ばれた⁵³⁾。変更後の鉄道は温泉鉄道株式会社と称する資本金25万円の会社で、島原鉄道愛野駅を起点とし、千々石村に至る5哩16鎖の蒸気軽便鉄道である。同社は8月に敷設免許を申請し、12月に免許を得た⁵⁴⁾。これを受けて、翌9年初めから株式募集に着手し、10月に工事施行許可を鉄道省に申請、翌10年2月に認められた⁵⁵⁾。

一方、千々石・小浜間の鉄道については、大正9年1月に発起人会が催され、発起人の中から地元の名望家本多親宗ほか16名が創立委員に決定した。この小浜鉄道は既に免許を得た温泉鉄道の終点である千々石村字舟津を起点とし、小浜村宿入口に至る5哩4分に敷設する総費用40万円の計画であって、直ちに郡役所経由で鉄道省に免許申請がなされた⁵⁶⁾。同鉄道は大正9年12月に免許を交付され、翌10年8月に創立総会を開き、ここで本多親宗を社長として小浜地方鉄道株式会社（後、小浜鉄道株式会社）の創立を見た。

小浜鉄道は大正13年4月に工事に着手したが、地形が峻嶒であることと地層が岩質であったため工事費が予定を超過し、竣工期が遅延しながら、ようやく大正15年11月にレール敷設や駐車場の建築工事を終え、昭和2年3月10日に千々石・小浜間が開業した⁵⁷⁾。但し、小浜側終

点付近の全長80鎖の区間については竣工しなかったため、昭和4年10月に免許が失効した⁵⁸⁾。

これら鉄道が開通した結果、島原半島の西南部を残して、周囲の約4分の3に鉄道線が敷設されたことになる。最終的に昭和8年7月、温泉鉄道は小浜鉄道に7万9000円で買収されて統一的な輸送体系ができあがった⁵⁹⁾。これを一覧にすると第5表のようになる。

第5表 島原半島内の諸鉄道

鉄道名	資本金	営業区間	哩程
島原鉄道	120万円	諫早・島原湊	26哩3
温泉鉄道	35万円	愛野・千々石	5哩8
小浜鉄道	60万円	千々石・小浜	5哩0
口之津鉄道	180万円	島原湊・加津佐	22哩6

出所：『長崎日日新聞』S3.3.21

これらはいずれも開通にこぎつけた鉄道であるが、一方で、計画されながらも開通に至らなかったものもあった。明治44年3月、福岡県の高木梢、長崎県小浜村の佐々木吉太郎らの発起にて、長崎市内中川郷から小浜まで直通の長浜電鉄が計画されたが⁶⁰⁾、その後の経過は定かではない。その後、大正6年初め頃、島原水力電気会社の高見技師長は愛野・小浜間電鉄計画に引き続き、長崎市内から雲仙まで直通の電鉄敷設を計画し、京阪の資本家に交渉したが⁶¹⁾、この計画はその後、進捗しなかった。

これと同様の計画が、大正11年7月、長雲電気鉄道株式会社設立計画として、長崎県西彼杵・南高来郡および関東の発起人5名の名義で

52) 『東洋日の出新聞』T6.11.14。

53) 『東洋日の出新聞』T8.7.11。

54) 『東洋日の出新聞』T8.12.9。

55) 『東洋日の出新聞』T10.6.2。

56) 『東洋日の出新聞』T9.1.30~31。

57) 『長崎新聞』T15.11.21、同S2.3.12。終点の駅名は正しくは肥前小浜である。同線路は小浜温泉の中心まで達していない。

58) 『長崎日日新聞』S4.10.19。

59) 『長崎日日新聞』S8.7.4。

60) 『東洋日の出新聞』M44.3.13。

61) 『東洋日の出新聞』T6.2.10。

申請された。同社は本社を長崎市に置き、資本金550万円で、長崎市から小浜村字雲仙まで29哩50鎖の区間に電気鉄道および索道を敷設して運輸業を営むというものである⁶²⁾。同社は翌12年8月に免許を得たが、規定期限までに施行認可の申請をしなかったために、昭和4年7月に免許が失効した。これは土地の高低があるため、トンネル掘削等に莫大な工事費を要し、少なくとも5～600万円の費用を要することから、投資家が躊躇した結果であった⁶³⁾。

長崎市近郊では、明治40年に長崎電灯会社が長崎市内と茂木港との間に電鉄敷設を計画し、県を通じて内務省に認可を申請している⁶⁴⁾。これは長崎港に上陸して茂木港から船で小浜へ渡る旅行者の交通の便を図ったものであるが、結局、明治43年6月に不許可となった。その理由は、長崎電灯会社の機械は中古品であって、電灯契約者が増加すると電力が不足する恐れがあり、しかも35万円という少額の資本では軌道敷設のための十分な道路改築は不可能と見られたためである⁶⁵⁾。その後、大正9年9月、資本金50万円でこれと同じ4哩30鎖の区間に鉄道を敷設し、旅客・貨物の輸送を目的とする茂木鉄道株式会社が成立したが⁶⁶⁾、これもまた、数度の設計変更がなされた後、社内の紛争もあって、結局、線路は敷設されないまま、昭和7年12月に廃業が認められた⁶⁷⁾。

この他に、大正15年9月、長崎県の肝入りで小浜・雲仙間にケーブルカーの設置が計画された⁶⁸⁾。長崎県当局が長崎市内の資本家に協力を

要請したところ、実現の機運が高まったため、翌昭和2年1月に大倉組の佐伯技師に調査を依頼した。その結果、ケーブルカー形式にするほど急勾配ではないので鉄道の形式とすることになった。これは小浜地方鉄道の終点である小浜駅から3哩半の単軌道を経て45分で雲仙山上に達するディーゼルエンジンによるアプト式鉄道で、総工費70万円を以て、2年をかけて建設するという計画であったが、結局実現していない⁶⁹⁾。

【2】航路と船舶

明治末期、茂木と小浜との間で三山汽船と肥後汽船の2社が共同で汽船を航行させていたが、両汽船とも「客室甲板等の不潔なることに言語同断、甲板上一の完全なる椅子一脚さへ設備されたるもの無く、便所の如き中流の日本婦人と雖も出入に憚かる事万々に御座候」と言われ、そのため「到底外人等の乗船を忌避致し候は当然の事にして、折角小浜の風光と其の靈泉に浴すべく来るべきものも約三時間の海上に懲りて二度と再びは来らず候」という状況であった⁷⁰⁾。また、これらの汽船の客室は二等と三等の2種であるにもかかわらず、外国人は一等乗船賃を求められ、しかも一等室の設備が無いため二等・三等客と混同して乗船することになり、紛糾を生じることがあったという。加えて、長崎市内から茂木港への人力車賃が不当に高く、車夫が野卑な服装をしているため外人客に嫌悪感をもたれることがあった⁷¹⁾。

これら両社は明治44年2月に合併して九州汽

62) 『東洋日の出新聞』 T11.7.5。

63) 『長崎日日新聞』 S4.7.19、同S4.7.22。

64) 『九州日の出新聞』 M41.3.28。

65) 『東洋日の出新聞』 M43.6.27。

66) 『長崎新聞』 T14.2.16。

67) 『長崎日日新聞』 S7.12.20。

68) 『長崎新聞』 T15.9.27。

69) 『長崎新聞』 S2.2.1、同S2.4.9。

70) 『九州日の出新聞』 M42.5.21。

71) 『九州日の出新聞』 M44.8.10。

船会社となった。その航路に対して、明治45年5月から6ヵ月、長崎県が1000円の補助金を出すことになった⁷²⁾。この補助航路は茂木・小浜間を結んで、橋湾沿岸の数箇所に寄港して1日2往復するもので、長崎市内や佐世保方面からの旅行者は鉄道を併せて利用すれば、小浜温泉への日帰り旅行が容易にできるようになった⁷³⁾。その後、長崎県は九州汽船会社に1000円の補助を与えて毎年6月から9月までの4ヵ月間、茂木・小浜間の直航船を航行させた⁷⁴⁾。

長崎県は雲仙観光客の利便を図るため、大正11年6月から九州汽船会社に命令して、茂木・小浜間に直行便を毎日2往復、日曜・祭日は3往復させることとし、同社では「船室其他出来得る限り設備を改善」した⁷⁵⁾。この時、長崎・茂木間の自動車による所要時間が20分、茂木・小浜間の汽船による所要時間が1時間40分で、両者の発着時刻を連絡させて、円滑な乗り換えが図られた。

有明海側では大正4年1月頃から九州汽船会社と島原湊町の松尾栄が経営する升金との間で、口之津、島原、長洲、四ツ山間の航海に各小型汽船2隻を用いて激しい競争が生じている。ついには両者とも乗船賃を1銭にまで引き下げ、船賃と同等の料金となったため、長崎県海事部長が調停を試みたが不調に終わった。同年夏季には熊本方面から島原港・口之津へ渡る乗船客が増え、「今夏、熊本地方より避暑客の多きは此の汽船競争の影響が与つて力あるものの如く」と報道されている。しかし、競争の開始以来、升金は1万5000円、九州汽船は2万円

の損失を出したため、調停に応じ、有明海の2路線を各2日間交替で運行することで落ち着いた。路線の第一は島原を起点として口之津へ向かい、引き返して島原、長洲、四ツ山から島原へ帰るもの、第二は口之津を起点として島原、長洲、四ツ山に至り、折り返して同じ航路を口之津へ引き返すものである⁷⁶⁾。

一方、外国人観光客をもたらす対外航路について最も大きく影響したのは、大正12年、長崎・上海間に日本郵船会社の連絡船が就航したことである。まず、長崎丸5300トンが同年2月に就航し、続いて姉妹船上海丸が3月に就航した。週2回の運航で、両港を片道26時間で結んだ。同路線の開航当初は予期通りの利用者が無く、日本郵船の業績は振るわなかった。その後、船客誘致の宣伝活動や起点を神戸とする等の対策を講じた結果、昭和初期には日本・上海間の船客の大部分を同船が吸収するほどの盛況を見せるようになった⁷⁷⁾。

【3】道路と自動車

雲仙公園の開発のために整備された自動車道路については、先の第1図に示されている。

最も早く整備され始めた小浜・雲仙間の道路は、明治28年から小浜村が改修した道路に、明治44年の県営公園開設を機に更に改修を加えたもので、翌45年3月、3里22町が最初の自動車道路として竣工した⁷⁸⁾。その維持・補修工費は小浜村と長崎県とで折半したが、この道路は雲仙公園の盛衰を左右するものと位置付けられ、これを町村に任せておけば施工に敏活を欠き、

72) 『九州日の出新聞』 M45.5.6。

73) 『長崎日々新聞』 M45.6.17。

74) 『東洋日の出新聞』 T6.7.1。但し、年によっては県の命令通りの航行ができないこともあった。

75) 『東洋日の出新聞』 T11.5.31、同 T11.6.1。

76) 『九州日の出新聞』 T4.8.21、『東洋日の出新聞』 T5.2.22。四ツ山は現在の熊本県荒尾市にあった港。

77) 『長崎日日新聞』 S5.1.10。

78) 『長崎日日新聞』 S7.10.21。

破損を未然に防止することが困難であるという理由で、大正4年度から全額県費支弁の道路とすることが決定している⁷⁹⁾。

千々石から雲仙に至る道路は、かつて「改修以前は羊腸たる山径で、馬も通せない有様」であったが、明治44年から5年継続事業として大改修を加え、全長2里26町が完成し、諫早方面からの近道として頻繁に利用された⁸⁰⁾。

島原半島の東側から雲仙に登る道路については、明治末期に島原町、湊町、島原村の3町村が、改修ではなく新しい道路を開削するよう県知事に請願している⁸¹⁾。この車道開削問題については、毎年、予算編成期から県会開会期にかけて関係町村民の運動が起こり、大正3年においても9月初旬に町村代表者が県庁に出向いて陳情したものの、新年度の予算に計上されなかった⁸²⁾。大正5年になって、島原・雲仙間登山道が一部改修され、同8年から4ヵ年継続事業となって、全長5里32町の自動車道として完成した⁸³⁾。

この他に雲仙から南方へ林の間をぬって諏訪池に至る2里28町5間の道路が大正11年に着工、同13年に完成した。諏訪池は島原半島最大

の湖で、海拔600尺の高地にあって、昭和初期には貸しボートや魚釣りの設備があった。この道路は将来、口之津・加津佐に連絡する計画で建設されたものである⁸⁴⁾。

こうして、第6表のように、昭和初期までに4路線の自動車道が完成している。

自動車輸送については、明治45年3月、南高来郡加津佐村の栗原一角らが口之津と愛野村間に自動車を運行することを計画した。これは西海自動車株式会社を設立し、資本金5万円、1000株を愛野、千々石、小浜、南串山、口之津の沿道各村にて引き受ける計画である。具体的には、株式を4分の1払い込んで5000円の自動車2台をイギリスから購入し、小浜を起点として1台は愛野へ、もう1台は口之津へそれぞれ毎日4往復する計画であった⁸⁵⁾。実際には、この自動車は高田商会を経てアメリカへ発注され、大正2年1月に長崎に到着した。この自動車は1月15日から運転を開始し、乗車定員5名、運賃70銭で愛野・小浜間を1時間以内で結んだ⁸⁶⁾。

これと同じ頃、小浜の旅館一角楼の経営者木村沢治が創設した木村自動車商会が小浜・愛野

第6表 昭和初期の島原半島における自動車道路

区 間	里 程	幅 員	自動車所要時間	工 費
小浜・雲仙間	3里22町14間	2間半～3間	45分	約21万2000円
島原・雲仙間	5里32町20間	3間	1時間	約24万4000円余
千々石・雲仙間	2里26町50間	2間半～3間	45分	約14万1000円余
諏訪池・雲仙間	3里20町00間	1間半	45分	5万2000円

出所：長崎県立図書館所蔵『昭和五年度 雲仙公園諸統計綴』

79) 『長崎日日新聞』 T4.3.7。

80) 『長崎日日新聞』 S7.10.21。

81) 『東洋日の出新聞』 M44.8.22。

82) 『東洋日の出新聞』 T3.10.9。

83) 『長崎日日新聞』 S7.10.21。

84) 『長崎日日新聞』 S7.10.21。前掲『昭和五年度 雲仙公園諸統計綴』によれば、全長は3里20町となっている。

85) 『九州日の出新聞』 M45.3.15。

間を運行した。これが成功し、大正2年に小浜の本多親宗に買収されて雲仙小浜自動車株式会社となって、徐々に半島一円に営業路線が広まっていった⁸⁷⁾。島原鉄道会社も昭和5年12月に島原・諫早間に定期バス運行を始めた⁸⁸⁾。

このように道路は次第に整備され、輸送業者も営業活動を展開していったが、大正期にはなお、問題が残っていた。例えば、先の西海自動車は1回に6人を運ぶに過ぎないうえ、小浜からさらに雲仙に登る馬車は1頭だての3人乗りであり、馬匹に過大な負担を強いるため速度が遅く、外国人客には不評であった⁸⁹⁾。また、上海の外国人の間に伝わった話によれば、大正12年頃においても、長崎・雲仙間の交通が不便であるだけでなく、小浜から雲仙へ登る自動車は片道20円という法外な料金であるから、長崎から小浜へ出掛けた外国人の中には雲仙に登らずに引き返した者さえあったという⁹⁰⁾。加えて、大正期から昭和初期にかけて乗合自動車営業が乱立したことも問題であった。これらは個人営業で、同一区間の料金も異なり、連絡も取られておらず、増加する観光客の輸送需要に応じ得なかった⁹¹⁾。

長崎・雲仙間の交通機関の改善については、長崎県当局においても土木課で対応策を検討していた。当初は県営による長崎・雲仙間の電鉄敷設が考えられていたが、前述の長雲電気鉄道がついに成功しなかったことから、到底見込みが無いとして、バスを運行することが考えられ

た⁹²⁾。昭和8年末の通常県会において、鈴木長崎県知事は、雲仙・長崎間、その他2路線の自動車営業の「全部又は一部を県に於て買収し、長崎・雲仙間の交通運輸整備統一を図り、且つ之れに依って収益を挙げん」とする案を呈した⁹³⁾。結局、共栄自動車、崎陽自動車、梅崎自動車、長諫自動車、温泉自動車の5社を長崎県が買収し、昭和9年3月、長崎市から橋湾沿岸、諫早を経て小浜・雲仙に至る一帯で県営として運行されるようになった⁹⁴⁾。

5. 雲仙公園の諸設備と問題点

長崎県は雲仙を県営公園として以来、公園事務所を設置して公園の維持管理にあたりるとともに、ゴルフ場、テニスコート、娯楽場などの施設を整え、雲仙岳山系中、普賢岳、妙見、野岳、矢岳、高岩、絹笠などへの登山道や逍遙道の開削・補修を行なった。

ゴルフ場については、明治44年、植物学者であり、山岳公園の権威者であった松村任三の踏査の結果が当時の県知事に具申され、これを基に大正2年、日本初のパブリックコースが完成した。これは総面積5万4000坪、全長3200ヤード、9ホール、その敷地は私有地であって、明治45年に99カ年の地上権を設定して長崎県が使用することとなった。その「コースノ変化多キコト、大陸的景趣を味フコトニ於テ東洋第一ノ称アリ」とされた。テニスコートも同様に、明治45年、長崎県が私有地に99カ年の地上権を設定し、翌大正2年に県営として開設された。娯楽場は建坪138坪で、公園事務所に隣接して

86) 『東洋日の出新聞』T2.1.9、『長崎日日新聞』T2.1.19。

87) 嘉村国男『長崎事典・産業社会編』271頁。

88) 前掲『雲仙の歴史』27頁。

89) 『長崎日日新聞』T3.5.14。

90) 『東洋日の出新聞』T12.6.7。

91) 前掲『長崎事典・産業社会編』272頁。

92) 『長崎日日新聞』S4.7.22。

93) 『長崎日日新聞』S8.12.5。

94) 前掲『長崎事典・産業社会編』272頁。

設置され、楽器類を備え、夏季には外国人向けにダンスホールとして、あるいは集会場として利用に供された⁹⁵⁾。

公園内の散歩道は県営公園時代の初期に全長3000間が施工されている。絹笠山中腹の展望岩に至る逍遙道路、公園内各所及び地獄を縦横に散歩できる逍遙道路の開削・補修も行なわれた⁹⁶⁾。

外国人観光客に旅程上の便宜を図るための工夫もされている。大正7年7月、ジャパン・ツーリスト・ビューローの夏季出張所が雲仙公園事務所の中に開設された。これは「登山外人ノ為メニ質疑応答シ、或ハ乗船車券ノ発行ヲナス等、種々ノ便宜ヲ与」えるものであった⁹⁷⁾。その他に、長崎県勧業協会では雲仙岳に避暑客が訪れる機会をとらえて、県下の特産物の宣伝を行うとともに、滞在者のために必需品を販売することによって避暑客の便利を図る目的で、雲仙岳の上に物産陳列館を建設することを計画し、昭和7年5月に開館している⁹⁸⁾。

しかしながら、解決していかなければならない課題もあった。避暑地として雲仙の競争相手と目されるのは中国の青島であった。青島を視察した人の談によると、天然の景勝は雲仙には及ばないものの、青島ではホテルの改善、自動車道の整備、海水浴場の改善、ゴルフ場の拡張、テニスコート、競馬場、ダンスホール等の娯楽施設の拡充に力を注いでいた。これに対応して雲仙でも道路の整備と諸設備の改善が必要となっていたのである⁹⁹⁾。

娯楽施設・道路の整備も必要であるが、外国

人観光客は避暑を目的に長期滞在することが多かったため、宿泊施設の充実・改善がより重要であった。大正3年4月、世界的な旅行業者トーマス・クック社のマニラ支店長H. J. グリーンが日本を旅行する途中で長崎県を訪れた。グリーンによる、当時の雲仙の現状評価および改善点は次のようなものであった。雲仙は自然の風光が明媚であるから人工的な設備を加える必要はない。宿泊施設の設備面で改良を要する点は、食品の品質に注意すること、浴槽を改良すること、読書用の明かりをベッド横に据え付けること、トイレ・浴場の男女区別を厳格にすること等であった。また、ホテルの数は過多の感があり、むしろ少数であっても完全な設備を持つホテルが必要である。宿泊料は外国人避暑客にとってかなり安いと感じられていたが、安くて不自由よりも、高値であっても満足が得られる方が良いので、宿泊料を高くし、設備を完全にすることが得策である。雲仙のホテルの宿泊料の最下限は3円であるのを4円50銭に引き上げ、その利益をすべて設備充実のために投下して避暑客を満足させるべきである、というのである¹⁰⁰⁾。

大正4年頃、雲仙のホテルは食料その他の日用品の多くを長崎市内から運搬し、避暑客誘致のため多数の案内人を出す等、多種の費用を要する結果、宿泊料を高くする必要があった。小浜温泉で外国人客引き留めのため宿泊料を低く設定すると、雲仙のホテルもまた競争して宿泊料を引き下げるため、長崎市内のホテル宿泊料は1泊約4円であるのに対し、雲仙の方がむしろ安く、甚だしいのは2円位まで下げて外国人客の吸収を試みる者さえ現れた。その結果、各ホテルの設備は悪化し、食料の粗悪、器具の不

95) 前掲『昭和五年度 雲仙公園諸統計綴』。

96) 『長崎日日新聞』M44.8.22。

97) 前掲『昭和五年度 雲仙公園諸統計綴』。

98) 『長崎日日新聞』S4.6.20。前掲『雲仙の歴史』120頁。

99) 『長崎日日新聞』S4.7.11。

100) 『長崎日日新聞』T3.5.2。

潔、トイレの不備等が多くなった。こうして雲仙は中流客以下の宿泊場と化し、上流客は熱海や箱根などへと素通りすることが通例となり、ついには上海の外国人の間に雲仙のホテルを木賃宿と見なす傾向が生じた。これはホテル業者の競争の結果として生じた現象であって、警察では宿泊客があるホテルから別のホテルへと転じた場合、前者は後者から相当の賠償を得られるように定めて客の奪い合いを防止しようとしたが、効果はなかった¹⁰¹⁾。

しかしながら、雲仙は経済性を重視する中流以下の客をある程度引き付けた。昭和3年、ジャパン・ツーリスト・ビューロー長崎出張所では中国在住の外国人観光客を雲仙に誘致する方法を講じるため、各地の出張所に対して、雲仙と中国各地の避暑地との比較および雲仙に関する外国人の要望を照会した。そこで得られた回答によれば、当時、中国在住外国人の避暑先の割合は、雲仙30%、威海衛30%、青島20%、その他20%であった。威海衛が地理的条件に恵まれていないにもかかわらず避暑客が多いのは、経済上容易に行けるためで、1日の滞在費は普通3円50銭ないし4円程度である。大連等に避暑客が少ないのは滞在費が1日10円以上必要なためで、青島は設備・待遇とも雲仙に劣っているため避暑客が少なかった。一方、雲仙は1日の滞在費が5円50銭ないし7円であるため来遊者が多かったのである。すなわち、雲仙では風光明媚な地理的条件が避暑客誘引の要因となっているが、より以上に経済的である点が外国人避暑客を引きつけていた。外国人の希望としては、都会のホテルにあるような立派な設備は必要でなく、質素、清潔、親切といったこと

が根本的な必要条件であった。したがって、外国人避暑客を引きつけるには贅沢なホテルよりも清楚・簡潔な設備で、可能な限り滞在費の削減を考えることが必要であった¹⁰²⁾。

大正14年以降、雲仙の外国人延べ宿泊者数はほぼ2万人を越えるようになっていた。こうなると宿泊者の収容能力が問題となる。昭和6年1月の時点で雲仙でホテルと称する宿泊施設は第7表の7軒があった。

昭和4年の調査によれば、宿泊者が増加の傾向にあるにも拘らず、ホテルの設備は幾分増設を行ったのみで、当時7軒のホテルの収容力は438名であって、そのうち設備が比較的整っているものは5軒で、350名を収容し得るに過ぎない。邦人客も宿泊することを考慮すると、結局、外国人客の収容力は300名程度となる。これでは全く収容力不足で、滞在客に不快の念を与え、他の地方へ転じる外国人も多く、あるいは客室不足のため雲仙登山を見合わせる客も少なくないという状態であった。したがって、収容力の増大が問題であった¹⁰³⁾。

ところが、長崎県が昭和5年6月に雲仙のホテル・旅館25軒について調査したところ、これらの業者の現在の資金借入額は26万0300円、1軒平均1万余円で、その利率は最高が年1割8分、最低が1割2分であって、高利の債務を負っているため、宿泊業者は毎年多数の客を得ながら、金利支払いに追われて設備の改善に手が回らない状況にあった¹⁰⁴⁾。昭和初期には観光客がなお増加する可能性がありながらも、宿泊施設の収容力の限界がそれを妨げていたのである。

102) 『長崎新聞』 S3.10.20。

103) 『長崎日日新聞』 S4.10.24。雲仙にはホテル以外に旅館が約20軒あった。

104) 『長崎日日新聞』 S5.6.18。

101) 『長崎日日新聞』 T4.7.11。

第7表 昭和初期雲仙公園内のホテル一覧（昭和6年1月現在）

ホテル名	客室数	収容人員	宿泊料
九州ホテル	洋室48	77人	洋室 シングル 5.50~10.00 洋室 ダブル 11.00~30.00
有明ホテル	洋室48 和室10	120人	洋室 シングル 5.50~12.00 洋室 ダブル 11.00~24.00 和室 4.00~7.00
新湯ホテル	洋室33 和室9	87人	洋室 シングル 5.50~12.00 洋室 ダブル 11.00~24.00 和室 3.00~4.00
温泉ホテル	洋室32	50人	洋室 シングル 5.50~12.00 洋室 ダブル 11.00~24.00
緑屋ホテル	洋室26 和室6	60人	洋室 シングル 5.50~12.00 洋室 ダブル 11.00~24.00 和室 3.00~4.00
高来ホテル	洋室22	33人	洋室 シングル 5.50~12.00 洋室 ダブル 11.00~24.00
日ノ出ホテル	洋室21	36人	洋室 シングル 5.50~12.00 洋室 ダブル 11.00~24.00

註：宿泊料の単位は円、銭。所在地はいずれも新湯地区である。
出所：前掲『昭和六年度版 雲仙公園資料』

6. 広報活動と国立公園指定

大正初期、先のH. J. グリーンの談によれば、マニラは暑い気候のため、夏季には海外へ避暑に出る人が多いにもかかわらず、雲仙へ行く避暑客が比較的少ないのは、雲仙が充分知られていないことが原因であり、十分に宣伝すれば、これまでの数倍の観光客を誘致し得るとのことであった¹⁰⁵⁾。

昭和4年12月、長崎県は雲仙公園の宣伝のため、全国の官公立大学・専門学校および関東以南の中学校、佐賀・福岡・熊本・鹿児島県の主な小学校に宛て、雲仙を中心に長崎、諫早、大村、島原の交通系統の案内を書き込んだ「雲仙案内書」5000部余りを配布することとした¹⁰⁶⁾。

日本郵船会社は貨客船を長崎に寄港させることから、観光客への宣伝に積極的であった。同社長崎支店では昭和5年初め、長崎市を中心として日帰りないし往復4日程度の近距離旅行案内書を作成した。この案内書は、長崎県下では大村、雲仙、小浜、熊本県下では天草、阿蘇、佐賀県下では唐津、嬉野、武雄等を主要観光地として、それらに至る鉄道、汽船、自動車等の運賃、宿泊所の設備・料金等、詳細な紹介を英語で記載したものである¹⁰⁷⁾。

また、世界恐慌期には不況で避暑客の減少が予想されたため、ホテル業者の宿泊料引き下げにともなう、県当局においても自動車輸送業者に働きかけて、長崎・雲仙間自動車の公定料金を5月から10月まで往復25円から22円に、片道20円から18円に引き下げ、これら料金に關す

105) 『長崎日日新聞』 T3.5.2。

106) 『長崎日日新聞』 S4.12.3。

107) 『長崎日日新聞』 S5.1.21。

るパンフレットを作成して宣伝することになった¹⁰⁸⁾。

こうしたパンフレット類による宣伝に加えて、国立公園に指定されることが観光地雲仙の名を一挙に広めるためには良策であると考えられたであろう。政府による雲仙の国立公園指定の動きは大正9年頃から見られる。内務省土地計画課の池田宏課長は大正9年4月、港湾改良並びに都市計画の状況を調査するために長崎市に出張した。この調査は、実は内務省が政府の事業として雲仙公園を拡張し、東洋一の公園とする計画を持っており、そのための実地調査であったとされる¹⁰⁹⁾。次いで昭和2年5月、内務省は国民保健の観点から、全国の保健地を国立公園として存置する方針を立て、候補地の調査に乗り出すことになった。この時、候補地と目されたのが、北海道の大沼公園・登別温泉、熊本の阿蘇山、長崎の雲仙岳であった。ここから雲仙公園の国立公園指定に向けての地元の活動が活発化していくことになる。

ちょうどその頃、昭和2年4月、大阪毎日新聞社と東京日日新聞社の共催、鉄道省の後援で「日本新八景」の投票が行われた。長崎県ではこれが国立公園指定への突破口となり得るものと位置づけ、県民とともに1位を獲得すべく活動を盛り上げ、雲仙への投票を呼びかけた。同年7月の審査委員会において、雲仙は「全国に比なき勝景である事が全委員の認むる所となり」、山岳部門で入選となった¹¹⁰⁾。これを弾み

として長崎県は雲仙公園とその周辺を史跡、名勝、天然記念物として保存するため、その指定を受けるべく、昭和2年7月13日付けで、佐上長崎県知事から内務大臣宛に申請した¹¹¹⁾。その結果、同年12月、内務省で開かれた史跡・名勝・天然記念物指定に関する協議会において雲仙岳を名勝地として新たに指定することが決まった¹¹²⁾。

昭和5年、雲仙のライバルと目されていた阿蘇が国立公園に指定されるとの噂が流れると、伊東長崎県知事は県の土木課長や都市計画技師らを督励して雲仙公園計画案を策定させ、雲仙を中心とする島原半島全体を包含する国際公園計画として発表した。これは国立公園決定前であるから国立公園という名称は使えないため国際公園と称し、当時の公園地域を公園内区、島原半島内のその他の地域を公園外区として、島原半島全体に道路、公園施設、ホテルなどを漸次充実させていくという計画であった。さらに、雲仙公園を中心として島原半島一帯を国立公園に指定するよう、県知事名で内務大臣と国立公園調査委員に請願書を提出した¹¹³⁾。

昭和5年7月11日に第1回の国立公園調査会が開かれるという情報が伝わると、長崎県では急速に運動が展開した。長崎市では市長、助役、市議員らが発起人となって、雲仙国立公園期成同盟会が発足し、南高来郡では緊急に町村長会を開いて国立公園指定に向けて一致協力することを決議した。そして、同盟会の長崎市助役、市会議長、市議員らと南高来郡の町村長会の代表委員が上京して陳情を行った¹¹⁴⁾。

108) 『長崎日日新聞』 S5.3.30。但し、実際の自動車料金は公定料金以下の往復17～8円であった。

109) 『東洋日の出新聞』 T9.4.17。

110) 『長崎新聞』 S2.7.6。この時、温泉部門は別府、海浜部門は室戸崎、湖沼部門は十和田湖、河川部門は木曾川、溪谷部門は上高地溪谷、瀑布部門は華厳瀧、平原部門は狩勝平野がそれぞれ入選した。

111) 『長崎新聞』 S2.7.15。

112) 『長崎新聞』 S2.12.25。

113) 『長崎日日新聞』 S5.6.12、同S5.6.27。

114) 『長崎日日新聞』 S5.7.5、同S5.7.7。

県レベルでは、8月に、県知事が会長となって、「雲仙公園の国際的發展を期する」ことを目的に、「国立公園の指定を期すること」、「外客の誘致を図ること」、「研究会、講演会、展覧会等を開催すること」、「雲仙公園の宣伝紹介を行なふこと」等の事業を行う雲仙国際公園協会が発足した¹¹⁵⁾。

昭和7年4月に全国の国立公園候補地調査が行われ、6月に第1次指定が行われる予定であることが伝わると、長崎県では、長崎市長、商工会議所会頭、長崎県選出代議士らが上京して、鈴木喜三郎内務大臣を初めとして、諸局長・課長、藤村国立公園選定特別委員長らに対して陳情活動を繰り広げた¹¹⁶⁾。国立公園調査委員が3班に別れて全国の候補地を調査した結果、内務省の腹案では、雲仙は上記の候補から脱落し、大台ヶ原・大峰山、大雪山とともに「Bクラス」の候補地とされ、同じ九州内の候補地阿蘇、霧島よりも下に位置付けられた¹¹⁷⁾。そこで、長崎県では悲観的な状況に鑑みて、長崎県知事名で内務・鉄道両大臣、諸局長・課長、国立公園委員らに宛て「国立公園候補地区域を島原半島全域に拡張せられ、以て速に国立公園として指定せられんこと」を請願した¹¹⁸⁾。

こうした結果、昭和7年10月、内務大臣に対する最後の答申を決定する国立公園委員会総会で12の候補地の中に雲仙が入れられた¹¹⁹⁾。答申を受けた内務省は、直ちに区域決定に関する実地測量に着手することになったが、同年度においては当面3ヵ所に限定し、それらに係官を派遣して実際に国立公園の地域指定標識を打つ

ことになった。その第1次として富士国立公園で11月に標識の杭打ちがなされ、次いで第2次として雲仙で翌8年1月末から2月にかけて実地調査と杭打ちが行われた¹²⁰⁾。その際、最初の内務省案よりも公園区域が南へ3里拡大された。

昭和8年12月、国立公園委員会総会において、特別委員会の原案通り、雲仙、霧島、瀬戸内海の3地域を国立公園として指定することが可決した。翌9年3月16日、内務大臣から正式に国立公園に指定された旨、官報で公示された。

7. おわりに

長崎県は周知のように、鎖国時代も唯一の貿易港であった長崎港を持つという歴史的特徴を有している。ところが、長崎港貿易は明治中期から衰退の一途を辿り、特に日露戦争後、相対的地位の低下が著しかった。明治以降の長崎港貿易は、中国向け海産物と寄港船舶向け石炭の輸出と、中央資本である三菱造船所の原材料輸入という特殊な性格のものであり、地場産業の発展による下支えは極めて弱かったと言われる¹²¹⁾。そうした中で、雲仙という観光資源を持つ長崎県にとって、その開発は期待し得るものであったであろう。こうした背景のもと、地元資本家や県当局者は交通網の整備や宿泊施設の充実に乗り出した。ところが、資金不足や同業者間の競争のゆえに、観光客の需要に充分応えるだけのサービスを提供し得る諸施設を整備することは容易ではなかった。そこで、恰も制度

115) 『長崎日日新聞』 S5.8.29。

116) 『長崎日日新聞』 S7.5.3。

117) 『長崎日日新聞』 S7.8.7。

118) 『長崎日日新聞』 S7.8.20。

119) 『長崎日日新聞』 S7.10.9。

120) 『長崎日日新聞』 S8.2.6。

121) 長崎県史編集委員会『長崎県史 近代編』第7章 第4節。

構築の途中にあった国立公園の指定を好機ととらえて、県・民間一致して観光開発の促進を狙ったのであった。本稿では、雲仙公園の歴史の中で、県営公園の時代のみを機械的に取り出して検討したが、より長期的な射程の中で時期区分をしなければならないであろう。

[九州産業大学商学部 助教授]