

戦時下¹における旅行制限とガイドブックについて

上 田 卓 爾

(要約)

戦時下においては国民の旅行が制限されていたというが、実態は意外に知られていない。例えば修学旅行は一部においてではあるが昭和 18 (1943)年まで実施されており、出版統制がされていたにもかかわらず、同年のガイドブックの売り上げは 11 万 8 千 5 百部を数えている。本研究では戦時下の輸送の当事者であった日本国有鉄道や修学旅行協会などの資料を幅広く参照し、旅行制限の詳しい内容と、戦時下に発行されたガイドブックがどのようなものであったかを明らかにした。

(キーワード) 旅行雑誌「旅」、戦時陸運非常体制、修学旅行、
決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送制限、写真週報、
ツーリスト案内叢書

1. はじめに

戦時下の旅行制限については工藤泰子²および森正人³等の先行研究があるが、これらに共通しているのは、ジャパン・ツーリスト・ビューローの旅行雑誌「旅」の記事を中心に論理を展開させていることで、発想それ自体は問題ないものの、それを補完すべき資料、例えば国鉄やジャパン・ツーリスト・ビューローの社史がほとんど参照されておらず、旅行制限の実態が明らかにされていないため、誤りや独善的な見解も散見される⁴ことである。つまり、研究の対象となっているのは制限が実施された後の「旅」誌面での解説記事、旅行自粛の記事や標語などがほとんどであり、制限の全貌を解明するためには極めて不完全な資料と言わねばならない。さらに、「旅」は昭和 18 (1943) 年 8 月 1 日号で終刊となっているが、質的規制の立場から国民の旅行制限が行われたのは昭和 19 (1944) 年 3 月 14 日の閣議で決定された「決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送制限ニ関スル件」である。つまり、戦時下の途中で消滅した「旅」だけを対象とした研究では、量的規制だけを取り上げたのみで、戦時下の旅行制限が網羅できていないことになる。本研究においては、こうした資料の偏りを排し、輸送の当事者であった国鉄の資料を中心として戦時下の旅行制限の実態を解明するとともに、内閣情報部(局)の「写真週報」が旅行制限にいかなる影響を及ぼしていたかを明らかにし、さらに戦時下の出版統制の中においても発行が続けられて

いたガイドブック、「ツーリスト案内叢書」(のち東亜旅行叢書)とはいかなるものであったか紹介することとしたい。

2. 戦時下の旅行制限

戦時下にどのような旅行制限、もしくは旅行を制限させるための試みがなされたのかを時系列で示せば、次のようになる。ここで注意しなければならないことは、昭和 19 (1944) 年 3 月 14 日にいたるまでの制限(規制)はサービスの低下もしくは廃止、運賃値上げであってすべて量的な制限(規制)であったことである。

(1) 昭和 12 (1937) 年

日華事変(日中戦争)が勃発したのは 7 月 7 日であったが、7 月 1 日の時刻改正では東京・大阪間に特急「鷗」が新設され、東海道本線の特急列車は不定期を含めて戦前最高の 5 本に達し、急行列車などのいわゆる優等列車のサービス設備は最高水準に達していた。季節割引・周遊などの観光・レクリエーションサービスもそのまま続けられ、この分野での輸送需要は減退するどころか、かえって増加する傾向をみせていた⁵。関釜連絡船の金剛・興安に冷房装置が使用され⁶、同月末には特急「燕」の食堂にも冷房装置が使用開始⁷となるなど、旅行の快適性が増したと言ってよい。不便とさえいって、7 月 15 日に日中連絡運輸が中止された事くらいである。

(2) 昭和 13 (1938) 年

4 月 1 日に日華事変特別税法が施行され、汽車・電車・自動車および汽船の乗客(3 等は 50 km 以上)に対し、通行税が課せられた。国家総動員法が公布されたが、鉄道省では「青年徒歩旅行」を奨励⁸、運賃割引⁹を開始するなど特段の旅行制限もなく、僅かに特別急行 1・2 列車のシャワー・バスが廃止されたのがサービス低下と言える¹⁰。

(3) 昭和 14 (1939) 年

10 月 15 日から次のような制限が実施された¹¹。

- ① 団体旅客の申し込みは最寄駅へ必ず 1 ヶ月前までとし、しかも一般旅客輸送に余裕ある場合に限り申し込みを受け付ける。
- ② 急行列車は遠距離都市間のみ利用のためまえにより、急行券は混雑時には 150 キロ以上でなければ発売しない。
- ③ 寝台券争奪戦を防止するため寝台券は行先によって列車を限定する。
- ④ 関釜航路は船の混雑緩和のため 1 等旅客は乗船の月日を指定、2・3 等は乗船日と乗船便を指定した乗車券を発売する。
- ⑤ 団体割引率を引き下げる。普通団体(2・3 等) 25 人以上 1 割、50 人以上 1 割 5 分、

100人以上2割、200人以上2割5分、400人以上3割、特別団体（3等のみ）高等小
 学校生徒30人以上4割5分、100人以上5割、200人以上5割5分、400人以上6割、
 同その他30人以上2割5分、100人以上3割、200人以上3割5分、400人以上4割
 とする。

⑥青年徒歩旅行の割引を5割から3割に引き下げる。

(4) 昭和15(1940)年

紀元2600年にあたることから、伊勢神宮・橿原神宮参拝回遊客に対して祝典用特殊乗車
 券を発売(1月1日～12月末日)、式典参列者3万人に対し無賃乗車とするなどの措置が取
 られた。この年の制限は1月6日には関釜航路の2等・3等旅客に対し、船便指定による
 統制輸送が実施。3月15日には東北本線405・406列車の寝台車及び食堂車の連結を一時
 (4月30日まで)中止。3月20日には団体割引の中止(4月30日まで)。3月23日には東
 京・沼津間、上野・宇都宮間、上野・水戸間、上野・渋川間、上野・軽井沢間の急行列車
 に乗車制限、関釜航路船便指定(いずれも4月25日まで)を行うとし、さらにこの制限が
 旅客移動の状況に応じしばしば行われる、としている。

さらに12月1日には東京・上野その他主要駅の入場券発売を一時(1月10日まで)停
 止、12月24日には22の多客列車を指定して食堂車および3等寝台車の連結を休止し、3
 等車を連結することとした。サービスの低下は8月1日の列車寝台の貸浴衣の廃止、8月
 20日の駅弁および構内食堂に対し約2割の麦混入実施に表れている¹²。

(5) 昭和16(1941)年

6月1日、官衙・軍隊等の統率機関を通したものの以外の一般団体は日本旅行協会を介し
 て受け付け、団体取扱いを統制強化した。7月16日、3等寝台車を廃止、食堂車の連結を
 削減。11月12日、鉄道運賃審議会、旅客及び貨物運賃値上げを答申¹³。

叙上の(1)～(5)の制限はあったものの、旅客数が減少することはなかった。表1のよう
 に昭和11年度から16年度までの6年間に旅客人員は205%に増加しており、一方旅客列

(表1)

	旅客人員	人キロ	旅客列車 設定キロ	客車 (両数)	電車 (両数)	客電車1両 当り輸送人 キロ
S.11年度	100	100	100	100	100	100
12	109	111	99	103	103	107
13	127	128	103	107	105	119
14	152	160	106	110	106	147
15	177	188	112	114	110	163
16	205	212	117	118	116	173

車キロ、客電車の増加は6年間で僅か20%未満である。すなわち、車内が大混雑であったことがわかる¹⁴。

(6) 昭和17(1942)年

1月1日、普通急行料金・特別急行料金ならびに寝台料金を値上げ。2月1日、日華事変特別税法中改正法律施行により通行税増額。4月1日、旅客運賃約2割8分を値上げ、遠距離通減制の廃止¹⁵。11月14日、東京近郊および近県に旅行制限をするため、乗車券発売と旅客取扱の制限を開始(29日までの指定期間)¹⁶。11月15日、急行列車の運転速度を平均20%低下¹⁷。なお、10月9日、戦時陸運非常体制が実施されたが、鉄道大臣八田嘉明はラジオ放送で「(前略)従来運んでいた以上に石炭、鉄鋼その他の大量重要物資を輸送する貨物列車を多数に動かすことになると、当然旅客列車の本数を減少することにも成り又旅客列車の速度の低下をも行わなければならないことになる、自然旅客の数を減少しなければならぬことはもとよりのこと、乗車時刻の繰合わせもやっって戴かねばならぬことにも成る、(中略)旅客の混雑を緩和する方策として、旅行の目的によって制限することを主張される人もあるが、何分にも一ヶ年二十数億にも達する鉄道旅客に対して、一々旅行目的によって旅行を認めるということは、実際問題として大変無理なことであって、これはどうしても国民の戦時常識に訴えるより外に途がないと考えて居る」と協力を求めている¹⁸。

(7) 昭和18(1943)年

2月15日、全国旅客列車運転の大削減断行(廃止キロは急行9045km、準急4090km、普通8076km)。4月1日、列車寝台の2等特別室を廃止。7月1日、急行料金制度を改正(普通急行と特別急行の別を廃止)。10月1日、列車時刻大改正(特急「燕」の運転を廃止)¹⁹。

(8) 昭和19(1944)年

3月14日に決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送制限ニ関スル件が閣議決定され²⁰、これまで量的規制にすぎなかった旅客規制を、関係官庁等の協力を得て、困難な質的規制に踏み切るに至った。改訂内容は次の通りであった²¹。

- ①旅行証明制度の実施:「差当り東京都区内、川崎市内、横浜市内駅発の場合に実施する。警察署の旅行証明を要するのは大体100km以上、時間にして2時間以上列車に乗る遠距離旅行をする場合は本人又は代理人が現住所(旅行の場合は現在地)所轄の警察署、派出所備付の旅行証明書に住所、氏名、年齢、旅行事由、乗車船区間を記入し係員の証明を受ける。この証明書を旅行者は駅に呈示して乗車券を購入する。この証明書は復路にも使用することとし、従って旅行者は旅行終了迄これを所持し、係員が呈示を要求した場合はこれに応ずること。証明制度や発売制限の趣旨に則り、等級、行先変

更、乗越しの取扱いはしない。これに違反した場合は多額の増運賃を徴収する²²。」しかしながらこの制度は 5 か月後に警察第一線事務の増加に対する反対から廃止された²³。

②回数乗車券の発行停止

③2 km以内の定期乗車券の発行停止

④定期乗車券の発行条件の設定

⑤旅行見合わせ、旅行中止または船便変更の取扱方改正：遊楽・買出しなど不要不急の旅行の禁止、帰省旅行、総会・大会出席のための旅行の抑止または制限。

⑥100 km以内の近距離旅行に対する乗車券の発売枚数割当

⑦1等車・寝台車・食堂車を全廃、急行列車を縮減

⑧戦時特別賃率の適用による約3割の値上げ

この他8月12日には、名古屋・大阪・広島・門司・新潟・仙台・札幌各鉄道局管内各駅から東京都区内各駅着乗車券の発売制限（8月31日まで）²⁴。混雑の続く車内で果たして効果があったか疑問ではあるが、10月24日から3等車（料理室付）を連結し日本食株式会社、車中において鉄道パン等の乗込販売営業を開始している。

(9) 昭和20（1945）年

2月16日、空襲事態下における運送措置のため、軍公務を除き、京浜地帯着・通過乗車券の発売停止。2月28日、空襲による罹災者に対し、避難先までの乗車券を無償交付。3月20日、急行列車東京・下関間第1・2列車のほか全廃。4月1日、旅客及び手荷物運送規則を改正、戦時特別賃率を適用、旅客運賃を大幅に引き上げる²⁵。値上率平均29%²⁶。

3. 戦時下の修学旅行について

白幡が述べるように、「日本人の旅行を考えるうえで、修学旅行は決して欠かすことのできないテーマ²⁷」である。では修学旅行の制限はどのように行われていたのだろうか。「旅」の目次の中で関連すると思われる記事は昭和15（1940）年9月号から昭和18（1943）年8月号²⁸までに僅か1件しか見当たらない²⁹。つまり、「旅」を鉄道省の指導下に置かれた³⁰とする見地からすれば、鉄道省は修学旅行には殆ど関与していなかったとすることができる。

修学旅行の制限に関与したのは文部省であって、最初に旅行制限を通牒したのは昭和15（1940）年6月20日である³¹。福島県などはこれを受けて「単ナル見学旅行ニ非シテ集団勤労野外演習其ノ他ニ心身ノ鍛錬品性ノ陶冶ニ資スル旅行ニ限ル」としているのであるが、全国的にも同様の方針であったとすることができる³²。逆に言えば、「単ナル見学旅行」でなければ実施が可能であったとも言える。

学生生徒の旅行制限に関して国立公文書館デジタルアーカイブで入手可能な資料は

5件³³ある。その最後のもの³⁴は昭和18(1943)年7月1日付で第1項として「教職員生徒児童ノ団体旅行ハ左記ノ如ク学徒戦時動員上及教育上正科トシテ実施スル等真ニ必要欠クベカラザルモノニ付実施セシムルコト」と厳格に規定しているが、第2項では「前項ニ掲グルモノノ外左記種類ノモノニ付テハ学徒錬成上ノ必要ニ鑑ミ実施時期又ハ当該路線ノ輻輳状況等ヲ考慮ノ上実施セシムルコト」とし、当該路線ノ輻輳状況等ヲ考慮ノ上実施セシムベキモノとして、イ、国民学校高等科児童ノ伊勢神宮等参拝ノ為ニスルモノ、但シ近接府県所在ノ学校ニシテ私設鉄道等ヲ利用シテ右旅行実施可能ナル場合ニ於テハ情況に依リ国民学校初等科児童ノ右旅行ヲ実施セシムルモ差支ナキコト」、要するに輸送手段として私鉄を利用でき、混雑さえしていなければ旅行しても差し支えない、と定めているのである。

昭和18(1943)年の修学旅行は、東京第一師範付属国民学校が伊勢・奈良・京都へ聖地巡拝、東京都立第八中学校(現小山台高校)5年生が参宮旅行と僅か2例のみがあげられている³⁵が、兵庫県の旧制柏原中学校が昭和18(1943)年のできごととして「この年の修学旅行は伊勢・奈良方面」と記している。このため、これも含めて良いと思われる。戦時下のこととて記録されていないものもあるとは思われるが、現在のところ判明しているのはこの3例だけで、それでも「戦前の修学旅行が息の根を止められたのは昭和十八年ということになるようだ。十月には学徒動員、翌十九年に学童疎開が始まるから、よくそれまで修学旅行がつけられたものだ、むしろその旅行遂行への強い意欲に感心させられる³⁷。」とする白幡の評価は的を射たものであり、だからこそ、高齢になっても戦時下でできなかった修学旅行を実行しようとする試みがなされるのであろう。

4. 旅行制限についての「旅」と「写真週報」との影響力比較

「旅」はジャパン・ツーリスト・ビューロー(日本旅行協会)発行の月刊誌であるが、正確な発行部数は明らかではない。僅かに昭和10(1935)年度年間計240,200部³⁸、昭和14(1939)年度で毎月30,000部³⁹という数字が出ているに過ぎない。鉄道省の広報宣伝誌と言うには余りに僅少な数字であって、とても旅行制限に加担できるほどの影響力があったとは考えられない。これに対し「写真週報」は内閣情報部(局)によって刊行されたグラフ週刊誌で昭和16(1941)年3月で発行部数約20万部、当時最大の「アサヒグラフ」でも数万部だったというから発行部数は群を抜いている。さらに、昭和17(1942)年4月では30万余部が発行されていた。1冊の平均読者数は10.6人と言われ、毎週200万～300万人、月当たりによれば1千万人に読まれていたことになる⁴⁰。発刊に際しては「写真による啓発宣伝のきわめて強力なるを」想定して、政府関係機関の報道部や木村伊兵衛、土門拳などの写真家による写真を掲載し、A3版の大判のものでも10銭で販売しており⁴¹、影響力は比べるまでもない。次の写真はそれぞれ、写真1は青年徒歩旅行の奨励⁴²、写真2は「鉄道は勝つための武器」と題して数字と写真で鉄道利用の自粛を訴えたもの⁴³、写

真3は決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送制限ニ関スル件が閣議決定された三日後の上野駅の写真⁴⁴である。



(写真1)



(写真2)



(写真3)

5. ツーリスト案内叢書の発行とその変遷について

(1) 最初の発行からシリーズの完成まで

ツーリスト案内叢書は昭和10(1935)年9月⁴⁵から発行された小冊子で、表2に示したように、第1集から第21集まで発行された。サイズは縦180mm×横117mm、頁数は最少で40頁、最多で68頁、全平均54頁となっている。この限られた頁数の中で写真に8頁を割いたものが全体の3分の2の14冊、6頁のものが2冊、4頁のものは5冊である。定価は各10銭、昭和15(1940)年6月以降発行のものから各15銭となっており、各冊とも例言に次のように記されている⁴⁶。

- 一、本叢書は小やかな冊子ではあるが、旅する者の利便のために、只管忠実なる良き案内者たらんとする目的の下に生れたもので、力めて美辞麗句の羅列、文辞の修飾を避け精確を期したのである。
- 一、逐次地方々々を一纏として刊行の計画であるが史蹟・名勝・指定地・伝説・行事・名産・日程・費用概算等の記事は簡明を主として、一冊の携行はよく其地方の概念を把握し得ることと信ずる。
- 一、唯限られた紙数の小冊子に盛られた記事は時に簡に失する憾もあり或は誤謬の点なきを保し難い。是等の諸点は大方の吝かならざる御垂教を俟って他日完璧を期したい。

(表2) 全国の古書店から購入した各集の奥附により上田作成

年月	案内叢書号数・地方	年度の戦時情勢等
1935.9	①北海道 ⁴⁷	ツーリスト案内叢書発刊
1935.12.25	②四国地方	
1935.12.25	⑩山陽地方 ⁴⁸	

年 月	案内叢書号数・地方	年度の戦時情勢等
1936. 3. 30	③大和めぐり	
1936. 6. 25	④湘南・箱根・伊豆地方	
1936. 8. 12	⑤日光・塩原・那須・上越地方	
1936. 11. 2	⑥信越及羽越線佐渡地方	
1936. 12. 25	⑦九州地方	
1936. 12. 25	⑩富士及甲信地方	
1937. 3. 15	⑧東北地方	
1937. 6. 5	⑨房総・水郷・常磐地方	
1937. 7. 25	⑩中部山岳地方	日華事変勃発 (1937. 7. 7)
1938. 1. 30	⑫北陸・高山線地方	国家総動員法公布 (1938. 4. 1)
1938. 9. 10	⑬紀伊・熊野地方	
1938. 12. 5	⑭山陰地方	
1938. 12. 20	⑮伊勢参宮	
1939. 9. 25	⑰東海地方	
1939. 11. 25	⑱阪神地方	
1940. 1. 20	㉑関西聖地巡拝	
1940. 9. 30	⑳東京地方	紀元 2600 年式典 (11. 10)
1940. 12. 20	㉑京都地方	
1941. 8. 1	ジャパン・ツーリスト・ビューローから ㈱東亜旅行社へ改称 ⁴⁹ 。	太平洋戦争勃発 (12. 8)
1942. 11. 1	国際観光局廃止	
1942. 12. 8	㈱東亜旅行社から㈱東亜旅行社へ改称。	ミッドウェー海戦大敗 (6. 5)
1943. 12. 1	㈱東亜旅行社から㈱東亜交通公社へ改称。 国際観光協会と合併。	ガダルカナル撤退 (2. 1) アッツ島玉砕 (5. 29)

(2) シリーズの変遷について

当該シリーズは昭和 15 (1940) 年で完結したのであるが、上記 2. (5) に見られるような列車内の大混雑があったにもかかわらずその後も引き続き増刷されている。もっとも購入はしても旅行に行ったかどうかは不明である。昭和 16 (1941) 年 8 月 1 日にジャパン・ツーリスト・ビューローから㈱東亜旅行社へ改称しているのであるが、注 49 に見られるように、改称直後に発行された版では若干の混乱がある。

戦時下においては内閣情報部⁵⁰が新聞雑誌用紙統制委員会⁵¹により紙の統制を行った。出版においては、内閣情報局の下部組織として㈱日本出版文化協会⁵²、配給については日本出版配給株式会社⁵³が設立されている。昭和 17 (1942) 年 3 月末発行のものはまだ統制の対象とされていないが⁵⁴、同年 12 月 15 日、12 月 20 日発行のものには㈱日本出版文化協会 (出文協) の承認番号が付されている⁵⁵。筆者が入手したもので昭和 18 (1943) 年発行のものは 2 種類⁵⁶しかないのであるが、いずれも発行部数は 5 千部となっている。なお、昭和 18 (1943) 年発行の旅行叢書は 11 万 8 千 500 部となっている⁵⁷。昭和 19 (1944) 年以降敗戦にいたるまでの記録はないが、おそらく 3 月 14 日に閣議決定された「決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送制限ニ関スル件」により発行は中止されたものと推定される。

なお、敗戦直後の昭和20(1945)年9月1日には社名を東亜交通公社から日本交通公社と改称するのであるが、それに伴い当該シリーズも「旅行叢書」として復活している⁵⁸。



(写真4) ツーリスト案内叢書

6. まとめと今後の課題

先行研究に欠如したものを補うために、先行研究で見逃された各種の資料を参考にした結果、叙上のように戦時下における旅行制限はほとんどすべてが明文化されたものではなく、戦況の変化に伴って実施された対処策の集積であったということが明らかになった。車内の混雑、スピードの低下、各種サービスの削減にもかかわらず旅行雑誌「旅」やツーリスト案内叢書(東亜旅行叢書)が発行されていたことは、旅行に対する情熱が戦時下でも失われていなかったことを示すものと言えるのではないだろうか。それとも旅行雑誌やガイドブックを読みながら戦前の旅行を思い出し、あるいは戦後の旅行に希望を抱いていたのかも知れない。戦況の悪化に伴って昭和19(1944)年に旅行制限が明文化され、実質的にも旅行ができるような環境ではなくなって、やがては敗戦になるのであるが、修学旅行も含め、ぎりぎりまで旅行が続けられていたことに僅かながら救いを覚えるのである。また、本研究を進めるうえで、戦時下の生活に多大な影響を及ぼしたと思われる内閣情報部(局)のグラフ誌「写真週報」の存在を知ることができたのも貴重であった。

資料収集を進めていく中で、東亜交通公社発行のガイドブック「満洲」なるものが日本交通公社の「旅の図書館」にあることが判明した。シリーズ21冊とは別のものが存在したのか、改めて取り組んでみたいと考える。更に南海鉄道の「南海叢書」が戦時下で発行されていたことも判明した。私鉄のガイドブックも調査の対象として行きたい。

(注)

- ¹ 本研究においては「戦時下」とは昭和 12 (1937) 年 7 月 7 日勃発の日華事変から昭和 20 (1945) 年 8 月 15 日の太平洋戦争における敗戦までの期間を指す。
- ² 参考文献 1
- ³ 参考文献 2
- ⁴ 例えば森は JTB の社史は 70 年史を参照しているが戦前の記述が極端に少なく、参考文献としては不適當。50 年史を参照しなければ戦前の詳細を知ることは困難である。さらに、女性の旅が極端に少なく、男性中心であったとするのであるが、参考文献 9 の 188 頁の記述、「尚、倶楽部では『旅』の外に婦人に、旅行奨励を目的に『婦人の旅』を年に 2 回乃至 3 回発行し、日本旅行倶楽部の会員及び一般知名の夫人に配布していたが、これは無料で毎回 1 万部内外を印刷していた。」とあることと齟齬がある。
- ⁵ 参考文献 3、8～9 頁
- ⁶ 参考文献 4、98 頁
- ⁷ 参考文献 4、98 頁
- ⁸ 鉄道省単独ではなく文部省・厚生省と共に青少年教育の手段として行ったのである。
- ⁹ 参考文献 3、721 頁、5 割引だったことがわかる。
- ¹⁰ 参考文献 4、102 頁
- ¹¹ 参考文献 3、720～721 頁、なお工藤は参考文献 1 で 10 月より急行列車の近距離乗車制限をしたと書いているのみである。
- ¹² 参考文献 4、111～117 頁、但し参考文献 3、726 頁によれば臨時の措置として団体割引の停止 (昭和 14～15 年、年末年始など)、青年徒歩旅行の割引停止 (15 年春)、食堂車・寝台車の連結休止 (年末年始) 入場券の発売停止 (15 年夏など)、などを実施して混雑を切り抜けた。さらに 15 年 3 月には寝台車の連結休止、8 月 2 等車への乗り換え禁止、同年 11 月ガソリン動車の削減を行ったとしており、文献間で平仄が合わない。
- ¹³ 参考文献 3、4 および 6、参考文献 4 には 7 月 16 日の件は記載されていない。
- ¹⁴ 参考文献 3、722～723 頁
- ¹⁵ 参考文献 3、722 頁、728～730 頁
- ¹⁶ 参考文献 6、216 頁、
- ¹⁷ 参考文献 6、216 頁
- ¹⁸ 参考文献 7、規制の宣言と言うよりはお願いに近いと思われる。
- ¹⁹ 参考文献 6、217～219 頁
- ²⁰ 参考文献 5・6 とも 2 月 14 日としている。参考文献 8 は 3 月 14 日は正しいものの、昭和 20 年としており、各々史料としての価値がないものと言わねばならない。
- ²¹ 参考文献 3、75 頁、732～733 頁
- ²² 参考文献 3、745 頁
- ²³ 参考文献 3、746 頁
- ²⁴ 参考文献 6、224 頁
- ²⁵ 参考文献 6、226～227 頁
- ²⁶ 参考文献 3、736 頁
- ²⁷ 参考文献 11、112 頁
- ²⁸ 戦時下の旅行制限を想起させるような記事が掲載された最初のものが昭和 15 (1940) 年 9 月号であり、それ以降終刊までの全目次を参照した結果である。

- ²⁹ 「旅」昭和 17 (1942) 年 8 月号『少国民旅行制限緩和に対する感想』がそれらしく思われる。
- ³⁰ 参考文献 2、66 頁
- ³¹ 参考文献 11、127 頁は「昭和 15 年 6 月」とのみ、参考文献 12、131 頁は「昭和 15 (1940) 年 6 月 22 日」とするが参考文献 13 には「客年 6 月 20 日附發文 80 号通牒」とあるのでこれによる。
- ³² 参考文献 12、158～159 頁
- ³³ <http://www.digital.archives.go.jp/DAS/meta/MetSearch.cgi>、アクセス 2012. 11. 06
- ³⁴ 参考文献 14
- ³⁵ 参考文献 11、129 頁、参考文献 12、132 頁
- ³⁶ www.hyogo-c.cd.jp/~kaibara-hs/gaiyo/100nen/index.htm アクセス 2012. 11. 07
- ³⁷ 参考文献 11、129 頁
- ³⁸ 参考文献 9、175 頁、参考文献 10、46 頁では 24 万部
- ³⁹ 参考文献 9、176 頁
- ⁴⁰ 参考文献 15
- ⁴¹ 参考文献 15
- ⁴² 参考文献 16、表 2 写真
- ⁴³ 参考文献 17、10～11 頁
- ⁴⁴ 参考文献 18、表 1、「時の立札」とする標語で『『自分さへ旅行できればよい』この根性の行列が続く限り決戦輸送は空転する 君たちが空費した時と金と精力を増産に 君たちが乗った列車に軍需品を 頭もダイヤも切替へて さあ出発だ』とある。なお、本文 7 頁には「勝つために旅行は献納ここに旅行制限強化の必要がある」とする決戦非常措置要綱ニ基ク旅客輸送制限ニ関スル件の解説記事がある。
- ⁴⁵ 参考文献 9、年表 34 頁
- ⁴⁶ 各集共通部分の抜粋である。
- ⁴⁷ 北海道単独のものと北海道・樺太地方としたものの 2 種類があったようである。
- ⁴⁸ 奥付に②とある。別版では 1939. 8. 5 発行とするものもあり。
- ⁴⁹ 1941. 8. 15 発行のジャパン・ツーリスト・ビューローのツーリスト案内叢書あり。また、1942. 3. 30 発行の(株)東亜旅行社のツーリスト案内叢書あり。
- ⁵⁰ 昭和 12 (1937) 年設置、昭和 15 (1940) 年 12 月 6 日改称。
- ⁵¹ 昭和 15 (1940) 年 5 月、内閣情報部所管
- ⁵² 昭和 15 (1940) 年 12 月 19 日に設立され、昭和 18 (1943) 年には特殊法人日本出版会に改組。
- ⁵³ 昭和 16 (1941) 年 5 月 5 日
- ⁵⁴ 昭和 17 (1942) 年 3 月 31 日発行の「北陸・高山線地方」は表紙はツーリスト案内叢書で奥附が東亜旅行案内叢書、発行は(株)東亜旅行社であるが、統制を示すような文言は見えない。
- ⁵⁵ 昭和 17 (1942) 年 12 月 15 日発行の東亜旅行叢書第 4 集「湘南・箱根・伊豆地方」は発行者は(株)東亜旅行社、「出文協承認ア第 360287 号」とあり、1 万部の発行、配給元は日本出版配給株式会社となっている。12 月 20 日発行の東亜旅行叢書第 10 集「中部山岳地方」は「出文協承認ア 130161 号」とあり、5 千部の発行、配給元は日本出版配給株式会社となっている。
- ⁵⁶ 2 月 11 日発行、東亜旅行叢書第 21 集「関西聖地巡拝」は「出文協承認ア第 320126 号」、5 月 15 日発行、東亜旅行叢書第 16 集「山陽地方」は「出文協承認ア第 320133 号」とあり、ともに 5 千部の発行、配給元は日本出版配給株式会社となっている。
- ⁵⁷ 参考文献 9、245 頁
- ⁵⁸ 参考文献 9、275 頁には 23 年には「旅行叢書」とあるが、年表には記載がなく、筆者の入手した旅

行叢書 第1集には「昭和22年7月30日印刷 昭和22年7月20日発行」とした奥附があり、旅行叢書の発刊は昭和22年のことと考えられる。

(参考文献)

- 1) 『旅』にみる戦時下の旅行制限」、工藤泰子、日本観光研究学会第26回全国大会論文集、2011
- 2) 昭和旅行誌一雑誌『旅』を読む、森正人、中央公論新社、2010
- 3) 日本国有鉄道百年史 第10巻、日本国有鉄道、1973
- 4) 日本鉄道略年表、鉄道省、1942
- 5) 増補改訂鉄道略年表、日本国有鉄道、1962
- 6) 日本国有鉄道百年史年表、日本国有鉄道、1971
- 7) <http://www.lib.kobe-u.ac.jp/das> 新聞記事文庫 鉄道 (31-152) アクセス 2012. 10. 31
- 8) <http://rnavi.ndl.go.jp/politics/entry/bib00609.php> アクセス 2012. 10. 31
- 9) 日本交通公社50年史、(財)日本交通公社、1962
- 10) 日本交通公社70年史、(財)日本交通公社、1982
- 11) 旅行ノススメ、白幡洋三郎、中公新書、1996
- 12) 修学旅行のすべて Vol.24、(財)日本修学旅行協会、2005
- 13) 発文122号「教職員学生生徒ノ旅行及各種会合ノ取扱ニ関スル件」、文部次官、昭和16(1941)年9月16日
- 14) 発文69号「教職員生徒児童ノ旅行及各種会合ノ取扱ニ関スル件」、文部次官、昭和18(1943)年7月1日
- 15) 「写真週報」にみる昭和の世相、国立公文書館アジア歴史センター・インターネット特別展、2007、
<http://www.jacar.go.jp/> アクセス 2012. 10. 31
- 16) 写真週報第34号、内閣情報部、1938. 10. 5
- 17) 写真週報第291号、情報局、1941. 9. 29
- 18) 写真週報第315号、情報局、1944. 4. 5