

# 鉄道会社初のホテル事業進出経緯

——「山陽ホテル」の歴史的意味——

Study of First Advance into Hotel Business of Railroad Company and Process :  
Historic Meaning of Sanyo Hotel

廣 間 準 一\*

HIROMA Junichi

“The Sanyo hotel” was opened in the former Shimonoseki Station yard by the hand of the private railway company on November 1, 1902. And this hotel is considered to be a first Japanese station hotel. This article elucidates a reason of the hotel construction by the analysis of the background and geopolitical location analysis of Shimonoseki in the times of the construction of “the Sanyo hotel”.

キーワード：鉄道会社 (Railroad Company), 停車場ホテル (Station Hotel), 旧下関駅 (Former Shimonoseki Station)

## 1. はじめに

### (1) 背景

1902年(明治35年)11月1日、「山陽ホテル」は旧下関駅舎に隣接し、停車場ホテルの形態で開業した。このホテルが、日本で初めて鉄道会社がホテル事業へ進出したものである。1906年(明治39年)の鉄道国有法施行により親会社の山陽鉄道(株)が国有化されることにもない、ホテルも国有化されるものの民間企業的意思決定により開業され、国内外からの来賓が数多く利用するホテルとして注目を浴びる。富田(2003年)は、「山陽ホテル物語」(山口新聞連載)や「山陽鉄道物語」の著述で山陽ホテルの開業来の賓客に纏わるエピソードや停車場ホテル建設の経緯の記述にとどまっている。このため旧下関駅での同ホテルの開業以来増改築を繰り返しながら長きにわたり存在し続けた背景に比べ、大正期の停車場ホテルがどのように捉えられていたかについて明らかにし、更に1924年に再開業され最終的な形となる

「山陽ホテル」の建築と施設内容から同時代のホテル建設に関する考え方を考察する必要がある。

### (2) 研究目的

先ず「山陽ホテル」は最初の開業以来増改築を繰り返していることから、初代「山陽ホテル」と二代目「山陽ホテル」の呼称を使用する。初代「山陽ホテル」は、1902年(明治35年)から1923年(大正11年)まで、二代目「山陽ホテル」については1924年(大正12年)の開業から1942年(昭和17年)の閉館までと定義する。本稿の研究目的として(1)旧下関駅に日本初となる「停車場ホテル」が建設された目的と、その建設を推進させた要因について(2)初代「山陽ホテル」から二代目「山陽ホテル」の建設・開業に至る歴史的経緯について(3)最終的なホテルとなった二代目「山陽ホテル」の建築と客室並びに共用部分並びに厨房スペースの形態から大正期のホテル概要の考察について以上3点についての研究を目的とする。

\*大阪観光大学観光学部

### (3) 研究方法

(1) 旧下関駅に日本初となる「停車場ホテル」が建設された目的と、その建設を推進させた要因についての考察方法として、関連史料により当時の国内外事情と旧下関の地理的視点から考察する。(2) 初代「山陽ホテル」から二代目「山陽ホテル」の建設・開業に至る歴史の経緯については、初代「山陽ホテル」から、当時としては二代目「山陽ホテル」が、近代化した洋式ホテルの建設・開業が必要とされたのかを国内の社会的状況から考察する。(3) 最終的なホテルとなった二代目「山陽ホテル」の建築と客室並びに共用部分及び厨房スペースの形態から大正期のホテルの施設水準と機能性を考察する。

## 2. 停車場ホテルの建設と歴史背景

下関におけるホテル建設と開業・運営が必要となった要因を明らかにするには、当時の社会的・政治的状況と国内の鉄道網の敷設と鉄道の重要性との関係を考察する必要がある。

### (1) 「山陽ホテル」開業前後の時代背景

我国の私設鉄道は1881年(明治14年)に創立された日本鉄道会社が最初である。日本鉄道は1883年(明治16年)7月、上野から熊谷間で開業し、1891(明治24年)9月に上野から青森間を全通させている。この日本鉄道の成功に刺激され1888年(明治21年)において山陽鉄道会社、関西鉄道会社、九州鉄道が設立されていき、1889年(明治22年)に官営払い下げにより北海道炭礦鉄道会社が発足される。その後、私設鉄道が大きく動き出すのが日清戦争後の1890年代後半からとなる。山陽鉄道は1888年(明治21年)に神戸から姫路間の工事に着手し1901年(明治34年)に神戸から馬韓(下関)までの区間を全通させる。そして1903年(明治36年)以降、四国との連絡航路の兼営と播但鉄道讃岐鉄道を買収、日露戦争が終結すると共に傍系会社である山陽汽船が下関と釜山間の連絡船航路を開設することにより、朝鮮半島への進出を行っていく。朝鮮半島では日露戦争開戦後の1905年(明治38年)に京釜鉄道・京義鉄道を開業させ朝鮮半島を縦貫する鉄道網を完成させている。また中国東北部では日露講和条約で長春以南のロシアの東清鉄道南部支線を獲得し南満州鉄道の管理下のもと、1911年(明治44年)の鴨緑江橋梁により朝鮮の鉄道と直結し、日本とアジア大陸との連絡輸

送体制が完成する。このように初代「山陽ホテル」の時代背景は大陸への進出の足掛かりとなった時期となる。

### (2) 初代「山陽ホテル」の役割

山陽鉄道開業とともに下関駅に宿泊施設を導入した理由について、富田(2003)は山陽鉄道の取締役会の決議内容を引用している。

「馬韓停車場(下関駅の旧称)の便を計らんとがため、同停車場構内に洋式及び和風の旅館を建設せんとす」<sup>1)</sup>

これは、山陽鉄道は当初の計画として、下関までの延長に関して建設コストから海岸線を通す計画であったものの、政府は軍事的・国防的戦略として認可せず線路の敷設を山手に通すこととなったことにより、下関の中心部から西のはずれ(図1)に駅が位置したことにより旅客への不便を強いることとなったものである。このことから当初のホテルの建設目的は旅客の利便が中心となったものと言える。また下関全通時に九州との連絡航路は下関・門司間となったものの、下関周辺には有力な宿泊施設が存在しなかったのも大きな問題であった。

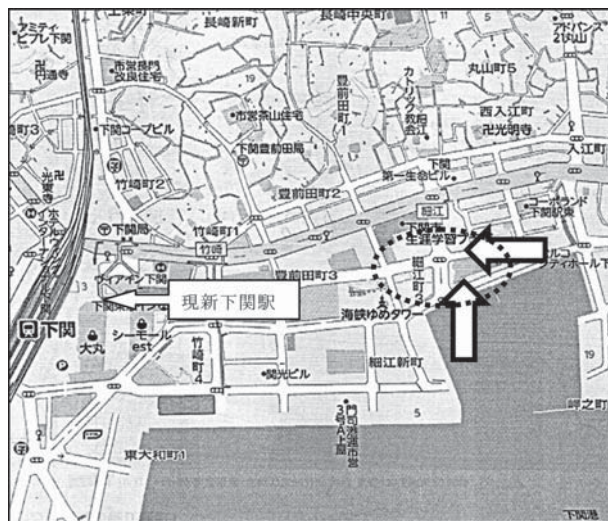


図-1 旧下関位置図

出典/ヤフー地図 <http://map.yahoo.co.jp/address?ac=35201>  
(14.08.13) 著者一部追記

### (3) 初代「山陽ホテル」建設にいたる過程

2.(2)で宿泊施設が欠かすことのできない要素となったのは考察されるものの、停車場ホテル建設に至る発想がどこから発生したかを考察する必要がある。山陽鉄道が初めてホテル建設に着手するには山陽鉄道の役員及

び幹部の意思が重要な要素となる。青木槐三の著書『鉄道黎明の人々』の著書の「山陽線物語」(青木槐三の人物に見る鉄道史 4) に、

「当時の山陽鉄道の重役達は進歩的で、何んでも外国に範をとって鉄道を経営しようというのが歴代社長の一貫した方針だから、重役始め幹部社員は、次々と欧米へ洋行させた。洋行する度毎にあちらの施政を報告させ、その中から、これはと思うことは皆採用した」<sup>2)</sup>

とあるように、山陽鉄道は、1901 年(明治 34 年) 11 月より、下関駅前に和式の宿泊施設に加え、洋式の宿泊施設の建設に着手、和式の宿泊施設は 1902 年(明治 35 年) 4 月に竣工、同年 11 月に 2 階建ての木造建築の洋式宿泊施設を開業(写真-1) しており、これが鉄道会社で初めての開業・経営する洋式ホテルとなる。この洋式ホテル建設を組込んだのは、当時欧米の鉄道事情に加え停車場ホテルをも視察していたことを物語るものである。

(4) 下関の地理的な重要性和ホテル増設の要因

1905 年(明治 38 年) に関釜連絡船の航路開設がなされ、下関が大陸への基地となった。これにより国内並びに大陸との地理的に重要な立地であることと、山陽ホテルが国際ホテルとしての位置づけとして重要な宿泊施設となっていくことを示している。それは下関から関釜連絡船の乗降客の増加(表 1) と同時に国威を誇示する目的から大きくホテルの存在感に変化が表れてくることを表している。

表-1 関釜連絡船旅客実績

年度	輸送人員	増減	年度	輸送人員	増減
明治38年	約 35,000		大正 5 年	208,746	9,545
明治39年	約 95,000	60,000	大正 6 年	283,557	74,811
明治40年	約 112,000	17,000	大正 7 年	365,567	82,010
明治41年	約 116,000	4,000	大正 8 年	431,776	66,209
明治42年	約 120,466	4,466	大正 9 年	442,027	10,251
明治43年	148,254	27,788	大正10年	464,915	22,888
明治44年	175,502	27,248	大正11年	563,107	98,192
明治45年	200,674	25,172	大正12年	576,745	13,638
大正 2 年	197,403	3,271	大正13年	628,036	51,291
大正 3 年	192,153	▲5,250	大正14年	598,174	▲29,862
大正 4 年	199,201	7,048	大正15年	583,011	▲15,163

出典/ <http://nekonote.jp/korea/old/renrakusen.html>

上記関釜連絡船の乗降客の推移から 1905 年(明治 38 年) の京釜鉄道・京義鉄道が開業から 1911 年(明治 44 年) の東清鉄道を南満州鉄道の管理下に置いた時期に大陸への往来数から考察できる。

(5) 初代「山陽ホテル」の増改築

山陽鉄道は明治 39 年(1906 年) の鉄道国有法の公布を以て、同年 12 月 1 日に国有化されるとともに、山陽ホテルや関門・関釜連絡船も国有化されることとなるが、この国有化前にホテルの増築工事をを行い、国有化後の明治 40 年(1907 年) 11 月に新館を完成している。この建物も旧館と同様洋風木造造りの 2 階建となっており、2 階は客室、1 階は食堂、酒場(バー)、娯楽室、理髪室、そして婦人休憩室などを設置したものである。しかしながら、大正 11 年(1922 年) 7 月 26 日に、新館 2 階部分から出火し全焼してしまうのである。客利用が好調であり客の利便のために急遽鉄道職員集会所と旅館「川卯」を外人向けに一部改装することにより、仮



写真-1 初代「山陽ホテル」

出典/『山陽ホテル記録誌』  
平成 23 年 3 月 交通科学博物館



写真-2 二代目「山陽ホテル」

出典/『山陽ホテル記録誌』  
平成 23 年 3 月 交通科学博物館



写真-3 二代目「山陽ホテル」

出典／『山陽ホテル記録誌』  
平成 23 年 3 月 交通科学博物館

営業という形で対応した。その後大正 13 年（1924 年）4 月 1 日に第二代目となる山陽ホテル（写真-2.3）が開業するまで約 2 年間に要している。

### 3. 二代目「山陽ホテル」の本格的洋式ホテル導入

1902 年（明治 35 年）の初代山陽ホテルの開業から、1924 年（大正 13 年）4 月 1 日に第二代目となる山陽ホ

表-2 山陽ホテル営業実績

	来泊数	延宿泊者数	1人当り泊数	人数稼働率	収入	1人当り収入
	(人)	(人)	(泊)	(%)	(円)	(円)
大正 9 年	3,811	7,908	2.1	57.0	121,623	15.4
大正 10 年	3,647	6,181	1.7	44.6	112,736	18.2
大正 11 年	1,605	2,894	1.8	20.9	52,572	18.2
大正 12 年	1,084	1,915	1.8	13.8	46,006	24.0
大正 13 年	4,207	5,498	1.3	39.6	150,786	27.4
大正 14 年	4,532	5,817	1.3	41.9	168,732	29.0
昭和 1 年	4,719	6,287	1.3	45.3	160,641	25.6
昭和 2 年	4,905	6,361	1.3	45.9	155,016	24.4
昭和 3 年	4,506	6,629	1.5	47.8	180,261	27.2
昭和 4 年	4,716	7,499	1.6	54.1	185,387	24.7
昭和 5 年	3,581	5,454	1.5	39.3	141,030	25.9
昭和 6 年	3,218	5,747	1.8	41.4	135,278	23.5
昭和 7 年	2,788	4,052	1.5	29.2	117,919	29.1
昭和 8 年	3,498	4,928	1.4	35.5	138,115	28.0
昭和 9 年	4,060	5,263	1.3	37.9	152,132	28.9
昭和 10 年	5,165	6,488	1.3	46.8	176,411	27.2
昭和 11 年	5,297	7,259	1.4	52.3	198,029	27.3

出典／『山陽ホテル記録誌』平成 23 年 3 月 交通科学博物館  
掲載図 著者再作成

テルが近代的な洋式ホテルとして建築された期間の時代背景は、1895 年（明治 27 年）の日清戦争の終結、1904 年（明治 37 年）の日露戦争の終結、そして 1906 年（明治 39 年）に鉄道の国有化の公布がなされた。これにより軍部並びに産業資本が大陸へ一気に向かった時期にあたりと同時に日露戦争後に訪日外国人の増加現象（表-1）が起こる。そして山陽ホテルは 1907 年（明治 40 年）に利用者数の増加から新館を増設、1922 年（大正 11 年）の出火全焼後、1924 年（大正 13 年）の二代目「山陽ホテル」は近代的洋式ホテルの導入となる。

#### (1) 停車場ホテル供給拡大の風潮時期

外国人の訪日が増加傾向を示しつつあったにもかかわらず、外国人向けのホテルの絶対数が不足していた時代でもあったことが明治 39 年 4 月 22 日の『時事新報』に、経済学協会例会で大蔵大臣阪谷博士が「来遊外人の款待に関して」下記の意見を発表した記事が掲載されている。

「只ホテルの不完備は最大の缺點にして之を設備する事刻下の急務なり、少くとも横浜、日光、名古屋、伊勢、京都、大阪、瀬戸内海、下関、長崎、旅順、大連、奉天、京城等苟も外人が観覧せんと欲する土地には是非五百人及至千人を容るゝに足る旅館の設備なかるべからず。」<sup>3)</sup>

このように当時の訪日外国人の増加に施設数が大きく不足していたことを物語るものであり、更にこの不足が国家の外貨獲得の機会を失っていることを下記の通り述べている。

「従来にても来遊外人の内地消費額は幾千萬圓の巨額に達せり、況んや今後西比利亜鐵道と東清鐵道との聯絡完成し、欧亜大陸に二週間にて旅行するの期来らば更に多數の外来賓客に依り國家經濟上に利する所極めて大なるべく」<sup>4)</sup>

更に、同年の東京商業会議所の会頭であった中野武栄は「ホテル完備は戦後経営の急務なり」という論文を雑誌に発表している。その内容を下記に抜粋する。

「戦後経営の第一要件は輸出貿易を盛んにして国富を増進するにあるは、固より言を須たざる所なれども、余は単に之のみを以て満足べきに非ずと信ず、此外に

外客歓待の方法を講じ、海外観光の人々をして陸続我国に来朝せしむる手段を採らば、其我国にて消費する金銭丈にても、国富増進上侮るべからざる巨額に達すべきを思はざるを得ず<sup>5)</sup>

また、同会頭は日本銀行副総裁であった高橋是清が帰朝後の言葉を引用し下記のように記述している。

「仏国が外客より得るところの金額は年々実に八十億円を算すと、豈に驚くべき巨額に非ずや。余顧みて日本の風光を見るに山水の美観、風向の良好なると、東洋において比するべきものなく、到る処として、耳目を楽しませしめざる無し、外人は之を指して楽園と称する程なれば、之を利用するは実に邦人が天与を全ふする所以にして、殊に日露戦争に於て有史以来の大勝を博し、国光四海に輝く今日に当り、外人が我国の風土人情に接せんことを望む年一年と多きを加ふるは、近來郵船の到着毎に其数を増すより見るも明かなり。」<sup>6)</sup>

更に、日露戦争後の訪日外国人の増加にもかかわらず、当時の宿泊施設の貧弱さや不完全さを下記の通り記述している。

「然るに此多数の来客に対するわが旅館の設備如何と云うに、到底其需要に応ずる能はざる現状にして、現に此程の郵船に塔じて横浜に到来したる三百人の外客は、各旅館とも概ね満員にして宿泊すべき所なしと聞き他邦に転じ去りたるもの少なからざるなしと云う。」<sup>7)</sup>

## (2) 停車場ホテル建設構想の起こり

この様に、日本国内では、当時の宿泊施設数の不足に加え、その設備の貧弱さから、本来獲得できる外貨収入を失っている。この現状から、観光事業への力点を置くことに加え、ホテルの充実を図ろうとする機運が大きく湧き上がっていた時期であることが考察できる。更に、同会頭は、この観光事業とホテルの建設に関しては、民間の経営に依存することは帝国ホテルの経営状況（無配）等から不可能であり、政府が中心となって率先垂範、断行すべきとし下記の 3 点を提案している。

「一 主要の各鉄道停車場構内にステーション・ホテルを建設する事。二 現在農商務省の建物は官衛式建物建築と云はんよりも旅館式に近きを以て之を旅館

となす事。三 右を鉄道作業局の副業として経営する事。」<sup>8)</sup>

また、この停車場ホテルの建設についてのメリットとして下記の説明を記述している。

「其の一は短時間逗留者の為にするものにして、其の二は長時日の逗留者の為にするものなり。故にステーション・ホテルの如きは観光の外客が半日、一日の短時間を以て、各地の勝を探るに宜しきのみならず、邦人と雖も、下車直に旅館に入るを得ば非常に便利を感じるならん」<sup>9)</sup>

停車場ホテルというコンセプトが大いに注目され、本格的な停車場ホテルの誕生は 1915 年（大正 4 年）11 月に開業する「東京ステーションホテル」となる。

## (3) 英国の鉄道会社についての情報収集と運用

2. (3) で既述した「当時の山陽鉄道の重役達は進歩的で、何んでも外国に範をとって鉄道を経営しようというのが歴代社長の一貫した方針」を裏付ける具体的な史料としては、山陽鉄道の食堂車と停車場ホテルの確立には英国の鉄道会社の経営を参考とし、当時最も鉄道事業の近代化が進んでいた英国に、そのノウハウを求めたことが明治 38 年 2 月に鉄道時報局から発行された川邊稔の『英国鉄道の実相』から考察される。川邊は明治 27 年山陽鉄道に入社し数年鉄道事務部門で勤務後、明治 34 年に英国に渡航し倫敦西北鉄道で 2 年間勤務により同社の営業の実態を調査・実習し、その後欧米大陸に旅行し各鉄道会社を視察後、明治 36 年に帰国、再び山陽鉄道の営業事務部門に戻っている。山陽鉄道に復職し同時に 2 年間の英国での各鉄道会社の実相について詳細に著書（既載）「英国鉄道の実相」の中にまとめている。その著書の第 22 章で「英国鉄道の食堂車及び「ホテル」」の第 1 節「日本に於ける列車食堂の経営」の中で山陽鉄道が日本最初の食堂車と停車場ホテルの営業をした鉄道会社として紹介し、第 2 節から英国における各鉄道会社の列車食堂と停車場ホテルの実態を詳細に取りまとめている。このことにより当時の英国の事例を山陽ホテル開発に関して大きく情報を提供していたものと考えられ、英国の鉄道会社のシステムを参考とし、食堂車でサービスの体制や「停車場ホテル」の概要を山陽鉄道に情報提供していたことが考察される。第 8 節「倫敦西北鉄道会社の設備」の項では下記の記述をおこなって

いる。

「倫敦西北鉄道会社管理の下に営業する「ステーションホテル」は十カ所あり今其所在地と「ホテル」の名を挙げんに

ロンドン	Euston Hotel
バーミンガム	Queens Hotel
タルー	Crewe Arme Hotel
リバプール	North Western Hotel
グラスゴー	Central Station Hotel
プレストン	Park Hotel
バース	Station Hotel
ホーリーヘッド	Station Hotel
ダブリン	North Western Hotel
グリーンノア	Greenore Hotel」 <sup>10)</sup>

上記の 10 ホテルは英国では有名なホテルであり、その中でも組織的に大きく設備が完全なホテルとしてロンドン、リバプール、グラスゴーの 3 つのホテルとしている。その中でもロンドン（「ユーストンホテル」を含む）を視察した際、同ホテルの館内についての詳細を克明に記述しており、二代目「山陽ホテル」建設の参考としたものと考えられ、その内容は同書 9 節 倫敦西北鉄道絵会社の「ユーストンホテル」から抜粋すると

「ホテル」は東西の両屋に別れて居りますが「Dining Room, Drawing Room, Smoking Room, Private Sitting Room, Billiard Room 等が各二ヶ所あり」「食堂室、應接室、讀書室、喫煙室、及びビリヤード室等の華美なること」「地下室を巡視すれば、料理調理室あり、パン製造室あり、魚肉貯蔵室あり（常に氷を以て全室を冷し肉類の新鮮を保存する仕組なり）酒類貯蔵室あり、洗濯室あり、石炭貯蔵室あり」「ホテル」内には散髪室の設けあれば客人は毎朝髪を摘み鬚を削り或は頭を洗ふの便あり<sup>11)</sup>

以上、著者川邊稔が「ユーストンホテル」の施設を克明に書きとどめているが「山陽ホテル」の施設内容とはほぼ類似していることが考察されることから英国の鉄道会社が経営する「ホテル」を参考にしてきたことは明確である。さらに同書で「ホテル」「レストラン」の使用人に関する下りが下記の通り記述されている。

「ホテル」「レストラン」の使用人は男子よりも婦人の

方成蹟宜しが如し是れ余一己の意見なれども恐ろく誤りなかるべしと云云<sup>12)</sup>

著者川邊は個人的な意見として、ホテルでは女性のサービスの登用が顧客に評判がよく売上に貢献していると記している。富田（2003 年）は「山陽ホテル」の当時の営業においてホテル内には賛否があったものの、女性の採用に踏み切り、資格は高等女学校卒として、採用試験を実施した上で三人の才媛を採用した。この「グリル食堂のサービス・ガール」の出現が話題となり、このグリル食堂は大きく売上を伸ばすことに成功、その後女性従業員を増やしていったと記述している。このようにホテルの運営に関しても当時の英国の停車場ホテルの成功事例を導入していたことは明確である。3. (3) に述べたように、この川邊稔は元山陽鉄道に勤務後、明治 34 年から 36 年を英国の倫敦西北鉄道で勤務し、その後山陽鉄道に帰任している。二代目「山陽ホテル」が大正 12 年に建設される時間的關係から、食堂車のみならず停車場ホテルの建設内容と運営手法を大いに参考としたことが考察される。

#### 4. 二代目「山陽ホテル」の建築構造と施設構成

2 年間仮営業後、大正 13 年（1924 年）4 月 1 日に二代目の山陽ホテルの建設内容が日本ホテル略史に記述されている。

「下關山陽ホテル新設工事竣工営業を開始す。地上三階地下一階鐵筋コンクリート造外に二階建別館一棟、機關場平屋一棟、自動車庫、敷地九五〇坪、建坪八六六坪 建設費九八萬圓 客室數三〇 収容人數三八<sup>13)</sup>

この山陽ホテルの設計者として、東京駅を設計したことで有名な建築家辰野金吾と弟子にあたる葛西萬司が設立した辰野葛西設計事務所とされているが、辰野金吾は大正 8 年（1919 年）に死去しているため、葛西萬司の手になるものと一般に言われており、この二代目となる山陽ホテルの建築構造と施設構成としては表 3 になる。

##### (1) 二代目「山陽ホテル」の建築構造と施設構成

同ホテルの建築構造として RC 工法（鉄筋コンクリート工法）を導入していることに注目する必要がある。下記表（表-4）は明治時代から同ホテル開業前後のホ

表-3 二代目「山陽ホテル」建築構造・施設概要

概略	
軒高	16.8 m (1 階 5.8 m、2 階 3.7 m、3 階 5.8 m) ・地階 半地下式 ・基礎及び基礎杭 長さ 8.5 m と 7.3 m の 2 種類使用
平面規模	幅 23.2 m、奥行 33.5 m
地階	・厨房、小食堂、理髪室、酒場 (バー)、玉突場 (ビリヤード) ※地下小食堂の看板は「地下食堂 GRILL」と表示 ※酒場と玉突場に壁面装飾タイルは京都泰平窯のタペストリーと大理石、ステンドグラス ・厨房奥：食品庫、製氷室、冷蔵庫、食器庫、事務室
1 階	・正面玄関、広間 (ロビー)、第一控室、大食堂、配膳室、中食堂 ※大食堂の外側に舞台と控室あり、大食堂は柱が少なく大きな空間を確保している。 また、その上の上層部には施設配置なし、中央に 10 人乗りのエレベーター配置 大食堂と並んで第二控室の配置あり ※中食堂の奥に自動車庫あり  ・玄関正面入口 1 階床面は半地下式構造のため、地盤よりやや高めに設計されている。 階段と鉄骨屋根が設置、屋根を支える柱は鑄鉄製中空柱 (直径 4 寸) と屋根小屋はアールヌーボー調の曲線を取り入れている。
2、3 階	客室階

出典／「山陽ホテル記録誌」内交通科学博物館資料『山陽ホテル再築工事設計図』より抜粋、著者再作成

テル建設工法をみた場合、同ホテルを境に木造あるいは煉瓦造りから RC 工法が導入された時期である。

奇しくも二代目「山陽ホテル」の開業の年に関東大震災が発生した年にあたる。この震災とは直接の関係はないものの、1915 年 (大正 4 年) に開業した東京ステーションホテルから RC 工法が積極的に導入され始め、旧来の木造や煉瓦での建徳工法に見切りをつけると共に、鉄筋コンクリートを使用した工法に切り替わる時期である。これは建物の耐震性や防火への意識がホテル業界にも浸透されはじめことを物語っている。

ホテルの施設構成をみる限り、より近代化したホテルへ大きく前進していることが分かる。また下記図 2.3 から、地下 1 階に主厨房 (メイン厨房) を配置し、各種厨房設備等の配置から各食堂や大食堂への仕込み機能を持っていたことは想像にかたいものがある。さらに図 4 から、1 階の大食堂については、平面の構造と広さにくわえ、大食堂横に隣接する控室の配置から各種宴会、式典等で使用されていたと考えられ同食堂の空間と並んで第二控室が配置されており、式典開始前の待合としての利用が想定される。このため多人数での宴会についての調理や配膳機能も整備されていたと解釈するべきであり、その需要も大いにあったと思われる。

### 1) 建築構造の特徴

半地下式の地階、軒高は地盤面より 16.8 m、1 階の高さ 5.8 m、2 階 3.7 m、3 階 5.8 m となっており、半地下式は当時通風設備や採光設備が不十分な時代の建設の特徴といえる。

表-4 明治から大正初期のホテル建築構造概略

ホテル	開業年	構造
名古屋ホテル	1994 年 (明治27年)	木造
都ホテル	1900 年 (明治33年)	木造
大阪ホテル	1903 年 (明治36年)	木造
オリエンタルホテル	1907 年 (明治40年)	木造
大仏ホテル	1912 年 (明治45年)	木造
東京ステーションホテル	1915 年 (大正 4 年)	RC
山形ホテル	1917 年 (大正 6 年)	木造
今橋ホテル	1920 年 (大正 9 年)	木造
大阪ホテル	1921 年 (大正10年)	木造
新宿ホテル	1922 年 (大正11年)	RC
帝国ホテル	1923 年 (大正12年)	RC

出典／「日本ホテル略史」より著者作成

### 2) 地下 1 階と 1 階の施設配置

地下と 1 階の平面において、地階についての施設配置は、全体面積の内、半分の面積を厨房が占めており、厨房奥には食品庫・製氷室・冷蔵庫・食器庫、並びに事務所が配置、地下 1 階に主厨房 (メイン厨房) を配置し、各種厨房設備等の配置から各食堂や大食堂への仕込み機能を持っていたことは想像にかたいものがある。共用スペースとしては、食堂、酒場 (バー)、玉突場、写真室、理容室が配置されている。次に 1 階にいての配置は、大食堂と共に隣接して舞台と控室が配置され、更には中食堂が配置。舞台横控室は主催者用であり、大食堂横に隣接する第二控室の配置をみる事ができる。特に大食堂の建設的な特徴として平面図から柱が少なく、大

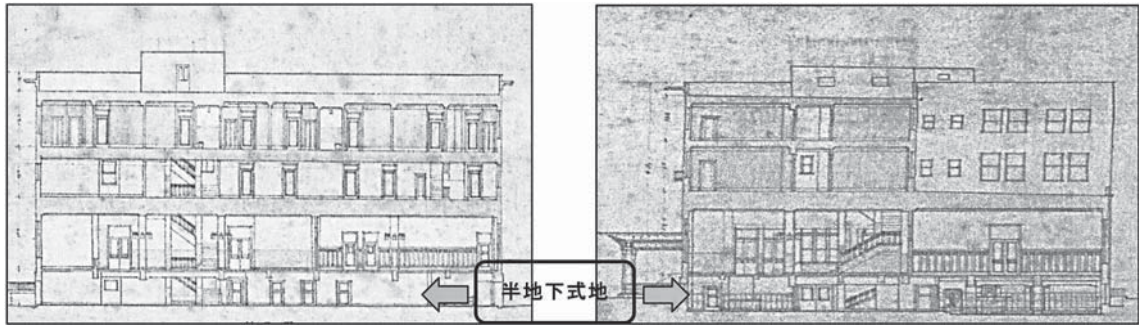


図-2 正面&側面・断面図

出典／「山陽ホテル記録誌」平成 23 年 3 月 交通科学博物館

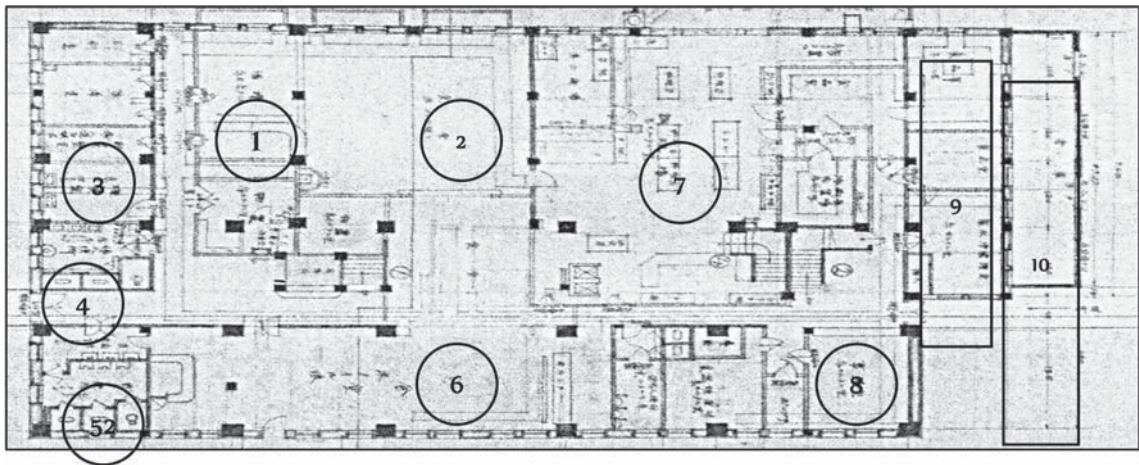


図-3 二代目「山陽ホテル」地階 平面・施設配置図

出典／「山陽ホテル記録誌」内交通科学博物館資料「山陽ホテル再築工事設計図」より抜粋、著者再作成

※上記番号に該当する施設内容

- ①酒場（バー） ②玉突き室 ③理容室 ④婦人トイレ ⑤男性トイレ ⑥食堂 ⑦厨房 ⑧事務所
- ⑨食品庫・製氷室・冷蔵庫・食器庫 ⑩倉庫

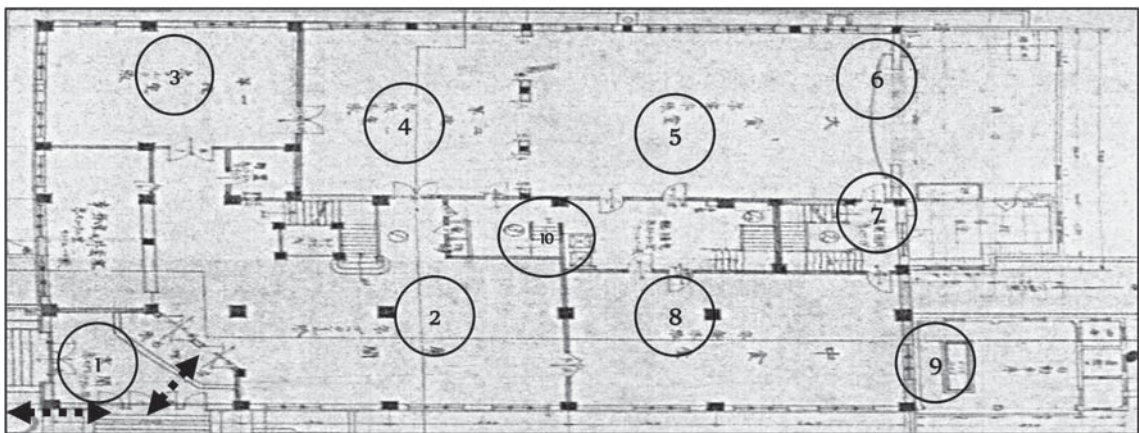


図-4 二代目「山陽ホテル」1階平面・施設配置図

出典／「山陽ホテル記録誌」内交通科学博物館資料「山陽ホテル再築工事設計図」より抜粋、著者再作成

※上記番号に該当する施設内

- ①エントランス ②広間（ロビー） ③第一控室 ④第二控室 ⑤大食堂 ⑥舞台 ⑦控室 ⑧中食堂 ⑨自動車庫
- ⑩昇降機 2 基



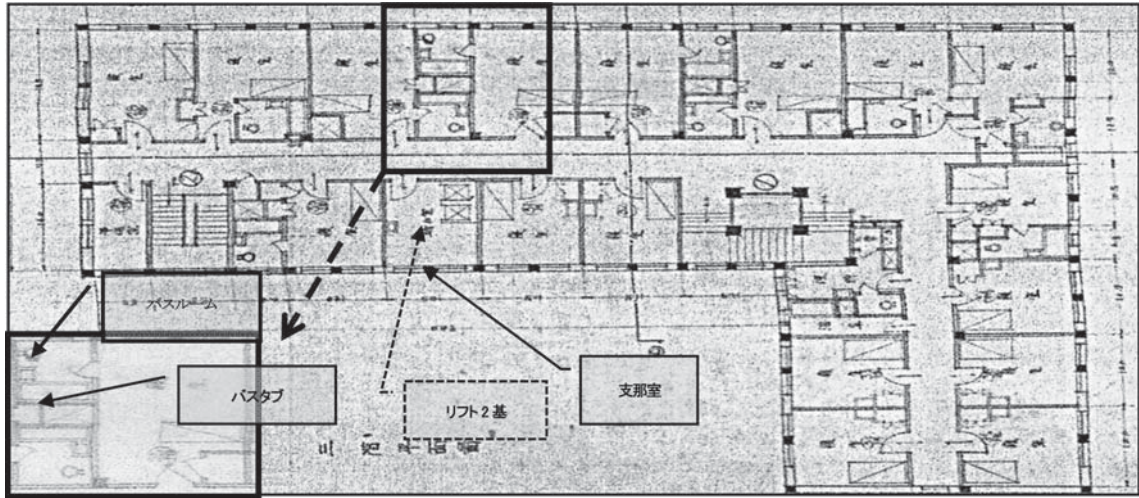


図-5 二代目「山陽ホテル」客室平面・施設配置図

出典/「山陽ホテル記録誌」内交通科学博物館資料「山陽ホテル再築工事設計図」より抜粋、著者再作成

きな空間を確保されたものであったことがわかる。これらにより各種宴会、式典等で使用されていたと考えられ同食堂の空間と並んで第二控室は、式典開始前の待合としての利用が想定される。このため多人数での宴会についての調理や配膳機能も整備されていたと解釈するべきである。また中食堂横に自動車庫が配置されており現代風に考えると駐車場的なものであり、当時のVIP用の駐車スペースと解することができる。

### 3) 客室階配置

昭和9年鉄道省発行の『観光地と洋式ホテル』に「山陽ホテル」の客室概要が記述されており、客室30室、1人室浴室付10室、浴室無12室、二人室浴室付7室、浴室無1となっており、客室内浴室付と浴室無がほぼ半々で建築されていることがわかる。また客室料金は、浴室付客室は1人部屋が7,00円から8,00円、2人室については12,00円から20,00円、浴室無は1人部屋で4,00円から5,00円、同2人室が7,00円となっており、2階、3階に共同浴室を設置している。この為客室平面(図-5)から浴室付客室と浴室無の客室面積の広さに差があることが読み取れ、客室料金での差を1人客室で3,00円、2人部屋で5,00円の格差を設けての営業を実施している。更に2階客室階の中央に「支那室」が設けられ2基のリフトを配置、地階の厨房と結ばれる構造から客室への料理供出も行っていたものと考えられる。

### (2) 二代目「山陽ホテル」に関する評価

施設構成について平面図からその特徴を整理したが、料飲施設に関して、地階並びに1階における食堂の数

の多さが特徴である。当時の利用者数の資料は残っていないが、果たして当時のホテル利用者数並びに宴会・集会の数は多くなかったとすることが妥当であることから供給過剰の施設数と考えられる。更に客室の稼働に関して表-2山陽ホテル営業実績から人数稼働率をみると、大正14年41.9%、昭和元年45.3%、同2年45.9%、同3年47.8%、同4年54.1%、二代目「山陽ホテル」開業の大正14年から昭和11年の12年間の平均人数稼働率は43.1%であり、1人当たりの宿泊泊数は1.4泊である。このため経営的には良好なホテルとは言い難い状況にあったものと考えられる。これを立証する史料として、当時このホテルの開業式に出席した帝国ホテルの犬丸徹三支配人が、大正13年4月の建築学会の通常大会の講演の中で「山陽ホテル」の施設内容に関して触れており、その内容を抜粋してみると下記の通りとなる。

山陽ホテルの落成は約一年で、鐵道省の仕事としては、一年間にあの約九百坪のホテルを拵へたと云ふことは、成功だと思ひます。さうして、各部のアレンジメントは、先づ立派に出来て居ます。あれは皆コピーですから、さう珍しいことはありませんぬが<sup>14)</sup>

兎に角三十二の部屋を持ち、約九十萬圓掛った、一つの部屋に3萬圓掛った、それで以て、あのホテルが儲からないと云つても、それは無理である、儲かる譯がない、鐵道省が敢て日支親善の為に、門司の關門に、あゝ云ふものを建てて置くと云ふ、それだけの國家的見地から、之を慈善的に經營すると云う意味に於

て、あれをやったと云ふならば、何にも言はない<sup>15)</sup>

三十二の部屋の中に、色々の寝臺が出来て居りまして、行って見ましたが、是は非常に道樂には、結構なことだと思ひました、三十二の部屋の中に、色々の寝臺の形が、大分違ったものが、澤山ありました、あれはホテルとしては、一つ一つ違って居ては融通するに困ると思ふ、あゝ云ふ風にやれば、融通が利かない、マネージメントに困るであらうと思ひます<sup>16)</sup>

同講演会は「山陽ホテル」の開業式に出席した直後であり、犬丸徹三が直接ホテルを具に見学し実感した内容である。犬丸徹三の「山陽ホテル」に対する評価は、ホテル経営という観点からは全く評価しておらず、贅沢の限りを尽くしたものであり、利益を生む施設内容でないと具体的な施設構成を指摘し酷評している。特に客室の構造に関しては各種オペレーション上に問題点があるとの指摘を行っている。更に客室の床仕上げにコルクを使用しており、掃除が出来ずカーペットを汚すと云う欠点を指摘している。ホテルの実務者の目からは、明らかに色々なホテルのコピーの塊としか見えず奇を衒うものとの評価であった。更に鐵道省の国策としての下関における豪華ホテル建設の意図が大きく働いていたことを暗に指摘している。犬丸自身、同建築学会の講演の中で、ホテル経営者として同ホテルの建築のみならず採算の取れないホテルが数多く存在していることを指摘すると共に、経営的に採算の取れるホテルの建築、また開発に伴う建設費や開業後の収益性を考慮した各室の設計について詳しく論じている。しかし二代目「山陽ホテル」については、ホテル内の施設のみならず正面玄関入口の設計にアールヌーボーやアールデコ調のデザインが取り入れられており、酒場や玉突場においての細かい部分にいたるまで繊細なデザインが取り入れられてきていることなどからも、同時代の背景として海外からの訪日客や対外的にホテルという建築物を通し国力を誇示する必要性が最優先した時代であったと考えられ、国策としてのホテル造りがなされていた時代であったこと示している。

## 5. まとめ

旧下関駅に日本初となる「停車場ホテル」が建設された目的と、その建設を推進させた要因は、「山陽鐵道」の下関全通時に九州との連絡航路は下関・門司間となったものの、下関周辺には有力な宿泊施設が存在しなかつ

た。更に下関までの延長に関して建設コストから海岸線を通す計画であったものの、政府は軍事的・国防的戦略として認可せず線路の敷設を山手に通すこととなったことから利用者の利便を図る必要から旧下関駅に隣接し宿泊施設を作る必要が生じた。そして初代「山陽ホテル」から二代目「山陽ホテル」の建設・開業に至る歴史的経緯については、1905年（明治38年）に關釜連絡船の航路開設がなされ、下関が大陸への基地となり、国内並びに大陸との地理的に重要な立地であることと、即ち日本とアジア大陸との連絡輸送体制が完成し、下関という立地の地理的要素として国内外の人的輸送の重要拠点となったこと。以上の考察結果により、最終的なホテルとなった二代目「山陽ホテル」の建築と施設については、経営的観点を重視したホテルではなく、鐵道省が中心となって、下関という地域には豪華すぎる内容のホテル建設が国策の一環としてのものであったこと示す存在となった。

## 【注記】

- 1) 富田昭次『ホテルと日本近代』(2003年)青弓社 p.182
- 2) 青木槐三『鐵道黎明の人々』「山陽線物語」<http://ktymtskz.my.coocan.jp/aoki/sanyo.htm>
- 3) 運輸省『日本ホテル略史』(1946年)p.72
- 4) 同上 p.73
- 5) 同上 p.77
- 6) 同上 p.77
- 7) 同上 p.77
- 8) 同上 p.79
- 9) 同上 p.79
- 10) 川邊稔『英国の鐵道の実相』(1905年)鐵道時報局 p.90
- 11) 同上 p.91-92
- 12) 同上 p.93
- 13) 運輸省『日本ホテル略史』(1946年)p.158
- 14) 犬丸徹三『ホテル経営と建築』(1924年)建築雑誌 455号日本建築学会 p.371 ※大正14年4月に建築学会の通常大会で犬丸徹三の講演の記録
- 15) 同上
- 16) 同上

## 【参考文献】

- 富田昭次『ホテルと日本近代』(2003年)青弓社  
 川邊稔『英国の鐵道の実相』(1905年)鐵道時報局  
 長谷川堯『ホテル館物語』(1994年)プレジデント社  
 犬丸徹三『ホテル経営と建築』(1924年)建築雑誌 455号日本建築学会