

# 「回遊列車」の誕生について

——「観光列車」のルーツを探る——

On the birth of “Excursion train”, the origin of “Sightseeing train” in Japan

上 田 卓 爾\*

UEDA Takuji

In England, the birthplace of railway, means of transport had changed rapidly from stagecoach to train. And mass transport made impacts on resort life of upper class. Some fashionable sea resort got a drastic change caused by the influx of the lower class people transported by trains. In Japan, railway had got different development from England. In addition to the daily schedule trains, extra trains had been operated on the days when the masses gather, such as festival days of shrines or temples and the seasons of cherry blossom viewing. But these were only the “short-distance transportation”. After these short range operations, a middle or long range operation had been arranged. This is the birth of “Excursion train”, the origin of “Sightseeing train” in Japan.

キーワード：回遊列車 (Excursion Train)、回遊列車の定義 (definition of Excursion Train)、観桜列車 (Cherry-viewing Train)、回遊列車が日光に運行された理由 (reason why Excursion Train operated to Nikko)

## 1. はじめに

「観光列車」が日本各地で大流行である。その先鞭をつけた JR 九州ではかつて「ゆったりと車窓を眺めたり、風情ある駅舎に立ち寄りながら列車旅を贅沢に味わうことができる特別な列車です。」と説明していたが<sup>1)</sup>、現在では「観光列車」でなく「D&S 列車」(デザイン&ストーリー列車)と称している<sup>2)</sup>。2015 年 9 月現在、JR 九州の観光 (D&S) 列車は次の 10 種類である<sup>3)</sup>。

- ①ゆふいんの森 (1989 年 3 月)
- ②いさぶろう・しんぺい (1996 年 3 月)
- ③九州横断特急 (2004 年 3 月)<sup>4)</sup>
- ④はやとの風 (2004 年 3 月)
- ⑤SL 人吉 (2009 年 4 月)
- ⑥海幸山幸 (2009 年 10 月)
- ⑦指宿のたまて箱 (2011 年 3 月)

⑧あそぼーい! (2011 年 6 月)

⑨A 列車で行こう (2011 年 10 月)

⑩JRKYUSHU SWEET TRAIN 「或る列車」(2015 年 8 月)

先に述べた JR 九州の説明によるならば、「ななつ星 in 九州」などは「観光列車」もしくは「D&S 列車」に当然含めるべきものと思われるが、同社では同列車を「クルーズトレイン」と位置付けて「D&S 列車」とは別次元のものと考えているように思われる<sup>5)</sup>。

JNTO では「観光列車」を *sightseeing trains* と称し、*ones with creative interior design to ones that serve meals or even ones in which you can enjoy games and events* と定義しているのである<sup>6)</sup>。これは JR 九州の D&S 列車の定義、「沿線の風土や車窓の風景を思いきり楽しんでいただくために、JR 九州の列車は個性溢れる洗練されたルックスやインテリアはもちろん、ユニークな仕掛けが満載です。“足”としての移動

\*ホリスティックライフ研究所、大阪観光大学観光学研究所

に便利だけでなく、乗ることそのものが、忘れられないイベントになる D&S 列車の旅。」<sup>7)</sup>とほぼ等しい。

このように現在では、JR も私鉄も一部の列車を「観光のための移動手段」ではなく「乗るために出かける」いわば「観光資源」として位置づけようとしている風潮が見受けられる。しかし、それは本来の移動手段としての姿を逸脱したものではないか。本研究は、「予め決められたスケジュールで 2 地点間を移動する手段」としての列車が、「観光を目的とする移動手段」に変貌した「回遊列車」がどのようにして誕生したかを明らかにしようとするものである。「回遊列車」は「観光列車」とは異なり、インテリア・デザインに凝ることもなく、食事やスイーツを楽しむのでもなく、ゲームやイベントを楽しむこともない、ひたすら観光客の輸送のために運行されたプリミティブな列車であったと言えるのである。

「回遊列車」の先行研究としては CiNii で検索したところ唯一、小川功の論文<sup>8)</sup>があるものの、「回遊列車」の定義はもとより、その誕生に関する例証もなされておらず<sup>9)</sup>、資料としての価値はかなり乏しいものである。

本稿では、まず第 2 章で官設鉄道が「回遊列車」の濫觴とする京都回遊列車と、記録的には 10 年先行している私設鉄道、日本鉄道の「日光回遊列車」の実態を明らかにし、両者の比較を行う。次に第 3 章では「回遊」の出典を探り、辞典類の用例から「回遊列車」の定義づけを行い、さらに「回遊列車」は誰の造語なのかを探る。第 4 章では「回遊列車」の名は冠せられていないが「回遊列車」と同様に観光客を輸送した「臨時列車」・「臨時瀛車」についての実態を述べるとともにいわゆる花見客のための臨時列車の運行の背景に江戸幕府の観光政策があったことを明らかにする。第 5 章では最初の「回遊列車」が日光に運行された理由を考察する。

## 2. 「回遊列車」の初出について

### (1) 官鉄が先か私鉄が先か

昭和 17 年 10 月鐵道省発行の『日本鐵道略年表』には「明治 35 (1902) 年 11 月 官設鐵道に於て觀楓客輸送の爲新橋・京都間に臨時廻遊列車を運轉す、廻遊列車運轉の濫觴とす。」<sup>10)</sup>とあるが、これはあくまでも官設鐵道 (官鉄) だけのことであって、すでに私設鐵道 (私鉄) では日本鐵道が明治 25 (1892) 年 7 月 3 日に上野・日光間に第 1 回の「回遊列車」を「發し」ている。各種サービスの先鞭をつけた山陽鐵道の事例が詳しく収録されている割には日本鐵道のこの事例が収録され

ていないのはいささか疑問である。後述のようにその実態を見ると 10 年という時間の経過からか官鉄の方がいろいろな面で優れていることはわかるが、命名という点からはもっと評価して良いのではないと思われる。

### (2) 官鉄廻遊列車の内容

該列車については、「廻遊列車運轉の濫觴とす。」と記されているにもかかわらず、日本国有鐵道百年史には運行日<sup>11)</sup>、列車編成、参加者とその内訳、サービス内容などの詳細が記されておらず、先行研究も全くないため、東京朝日新聞および讀賣新聞の記事および兩紙の特派員報告により内容を明らかにする。東京朝日新聞は●京の雨大阪の雨と題して「竹の屋主人」こと饗庭篁村、「寅彦」こと右田寅彦が交代で 11 月 9 日から 12 月 17 日まで 31 回の連載記事を書いており、讀賣新聞は「一笑生」こと角田浩々歌客が▲京都回遊列車秋の旅と題して 11 月 8 日、9 日、11 日に 3 回の連載記事を書いてい。列車運行までは東京朝日新聞が詳しいのでそれに拠ることとするが、特派員報告「●京の雨大阪の雨」は復路の列車に乗り遅れるなど、二人の記者の珍道中記といった記事で、それなりに面白い読み物とは言えるが、回遊列車の詳細についてはもっぱら讀賣新聞によった。

1) まず明治 35 (1902) 年 10 月 24 日の東京朝日新聞に以下のような告知記事が出された<sup>12)</sup>。

●●●●●●●●  
 京都回遊列車 作業局は左の日時に於て新橋京都間に臨時回遊列車を發する由尤も乗客は二等に限ることにて其往復賃金七圓即ち普通の約五割引とし混雑を避くる爲め人員を定員の約半数即ち百五十名に制限し又食堂車を聯結し近江八景遊覽者の爲めには馬場驛にて下車し普通列車に乗繼ぐことを得せしむといふ來る二十六日より二十八日迄新橋品川横濱三驛にて右乗車券を發賣す

十一月一日 (土曜日)	午後四時頃	新橋發
同 二日 (日曜日)	午前七時頃	京都着
同 三日 (大祭日)	午後六時頃	京都發
同 四日 (火曜日)	午前九時頃	新橋着

2) 次いで 10 月 26 日には同じ東京朝日新聞に鐵道作業局運輸部<sup>13)</sup>により告知広告がなされた<sup>14)</sup>。すなわち十一月一日からの発着時刻が

新橋發	午後四時卅分	
品川發	四時卅九分	
横濱發	五時十八分	京都着 二日午前六時五十分
十一月三日		
京都發	午後六時	新橋着 四日 午前九時

と決定されたのである。

3) 切符は新橋から 100 名、品川から 20 名、横浜から

30 名と割り当てられていたが、発売開始の 26 日の午前中に新橋だけでも早くも 50 余名の申込があった<sup>15)</sup>。

4) 予約申込の状況から、「最初二等客車四輜を連結し旅客百五十名の定員なりしを俄に客車一輜を増結し百八十名を便乗せしむる事と爲したるも昨日午前満員を告げ一先同列車の旅客切符發賣を閉鎖したり」<sup>16)</sup>ということになった。最終内訳は新橋から 123 名、横浜から 50 名、品川から 7 名であった。

5) 京都鐵道會社より、京都止まりの回遊列車を嵯峨まで延長するよう申し入れがあった<sup>17)</sup>。計画は実現しなかったが、同社は讀賣新聞に「観楓廻遊」と題する(図-1)のようなイラスト入りの広告<sup>18)</sup>を出稿している。



図-1

「今回京都廻遊列車増發に付御來京諸君御遊覽の便を計り當社沿道案内記を呈し壹貳等賃金參割引致候(本月二、三兩日間)嵐山、保津川沿岸、高尾、梅尾、槇尾、其他各所の楓葉ハ二月の花よりも紅に、松茸の香味ハ頬肉の、落つるを忘る」

同社では広告だけではなく後述のように米原駅から社員を乗り込ませてサービスにあたらせている。

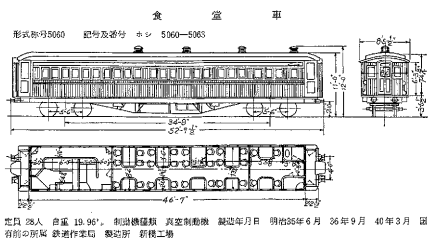


図-2

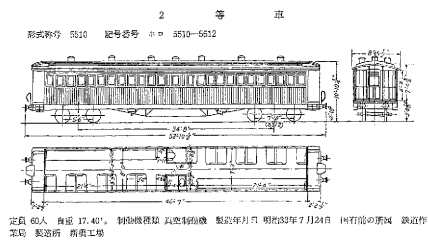


図-3

6) 列車編成は食堂車 1 輜、局用車 2 輜を含む 7 輜で、新聞記者は局用車に席を設けられていた。

7) 参加者とその内訳：「乗客人名簿を見ても多方面の人を網羅して居ることが分かる、(中略)總じて官員連ハ甚だ少なく、米屋町連、銀行會社連最も多きを占め、婦女子連ハ最も少數であった。」<sup>19)</sup>さらに、子供が 6 名いたことが記されている<sup>20)</sup>。新聞記者については前述の東京朝日新聞記者「竹の屋主人」こと饗庭篁村、「寅

彦」こと右田寅彦、讀賣新聞記者「一笑生」こと角田浩々歌客の他に萬朝報の山田春塘、毎日新聞の新井記者などの名が登場する<sup>21)</sup>。

8) サービス内容：上記 6) のように 7 輜編成であったが、(図-3)<sup>22)</sup>のように 2 等車は定員 60 名であったため、「之を通常列車にするときハ二十列車の長さがあり」<sup>23)</sup>というようにスペースに余裕があり、美少年のボーイ(給仕) 3 名を乗務させ、乗客掛も何名か乗務していた。その他電燈掛 1 名、技手 1 名が乗務して終夜客室内の電燈・電気の故障に配慮していた。そのためか「客車内電燈の光明は平日に倍する光力があつた様に思はれた、新聞なども掌の上で一讀することが容易であつた」<sup>24)</sup>と記されている。乗客への配布物は「瀛車發着時間表を始めとし京都巡遊案内、東京及京都の新聞紙等數々」<sup>25)</sup>であった。さらに京都の宿泊手配のため、京都駅の駅員を新橋から同乗させて手配に当たらせている。「(鐵道)作業局では豫め柵屋、澤文、俵屋の番頭を招き、いづれも柵屋の如く茶代の廃止を實行させ、一等二圓、二等一圓五十錢、三等一圓で宿泊せしむることに受合はした爲め、京都不案内の回遊者ハ甚だ便利であつた。」<sup>26)</sup>京都鐵道會社は米原から社員を乗り込ませ、同社の割引券と遊覽案内を配布し、記者一行を保津川下りに招待したのであつた。東京朝日新聞は辞退、讀賣新聞の「一笑生」によれば残りの各社記者、作業局員とともに二条駅で下車、京都鐵道會社の本社で「朝喰の饗應を受けた後、(取締役の)伴直之助の案内で京都鐵道社員を含め二十餘名」<sup>27)</sup>で亀岡まで行き、ビール・酒を積んだ舟 3 隻に分乗して保津川下りを楽しんだとある。

食堂車は(図-2)<sup>28)</sup>のように 4 席テーブル 4、2 席テーブル 6 の計 28 席しかなかったため、「多くハ食堂車をバ宴會席の如くに心得て、(各室に付時間割を設けてあるにも關らず)他人の迷惑ハ一切構はず、優々然と飲み且つ食ふので、其混雜名状すべからず」<sup>29)</sup>といった状況であつたようだ。なお同じ記事中から精養軒が食堂車の厨房を担当していたことがわかる。

9) 評価：上記 2. (2) 5) のような広告とは異なり、時期的には紅葉は盛りには 2 週間ほど早すぎ、天候も 2 日の夜まで雨だったこともあり、松茸狩に出かけた人も少なかった。「作業局ハ二日三日の連日休暇に重を置いてこの回遊列車を執行したのであらうが、是ハ些と早まり過ぎた」<sup>30)</sup>という評価が妥当なところであらう。

### (3) 私鉄(日本鐵道)の回遊列車の内容

上記 2. (1) で述べたように、私鉄では官鉄よりも 10

年も早く回遊列車を運行している。明治 25 (1892) 年 6 月 24 日の東京の新聞に 7 月 3 日に日本鐵道會社が日光行の臨時列車を運行するとの記事が掲載された。

#### 1) 各新聞の記事見出し比較

各紙の記事見出しは次のようになっている。

●日光回遊列車 (東京朝日新聞)<sup>31)</sup>、◎日光遊覽回遊列車 (讀賣新聞)<sup>32)</sup>、●日光遊覽者に便する回遊列車 (郵便報知新聞)<sup>33)</sup>、◎日光鐵道會社の日光列車 (東京日日新聞)<sup>34)</sup>

東京日日新聞だけが「回遊列車」を用いていない。記事本文も同様である。これに関する考察は後述する。

#### 2) 日光回遊列車の概要

東京日日新聞を除く各紙の内容は大同小異といったところであるので、東京朝日新聞の記事を中心に概要をまとめてみると、

①目的：夏期日光遊覽者の便を図るため

②スケジュール：

上野発 午前 5 時            日光着 午前 9 時 20 分  
日光発 午後 6 時 15 分    上野着 午後 10 時 15 分

③料金：往復大人 1 圓 20 錢、小児 80 錢 (通常料金大人 1 圓 80 錢)

④切符有効期間：3 日間

⑤募集人数：300 人 (「申込人三百人に達する毎に發車す」<sup>35)</sup>)

⑥申込締切：6 月 29 日

⑦運行日：第 1 回は 7 月 3 日

⑧留意事項：第 1 回に限り銀行會社員のみ予約ができるものとする (「其以外の人にして第一回に乗車せんとせば銀行會社の傳手を求めて申込むべし」<sup>36)</sup>)

と、かなり大雑把な内容になっている。なぜ「銀行會社員」のみにこのようなメリットを与えたのかについては、日本鐵道の最大株主が秩禄処分<sup>37)</sup>の後に華族の家産保護の目的で設立された第十五国立銀行であったことが重要な要素だと考えられる<sup>38)</sup>。

#### 3) 運行の実態、あてにならないデータベース

第 1 回目は確かに 7 月 3 日に実施されたようであるが、東京朝日新聞にはその実態がまったく書かれておらず、第 2 回目は 7 月 8 日に●第二回日光回遊列車として「右賃金割引上野日光發着共總て第一回の時の如し」<sup>39)</sup>と僅か 4 行の記事があるのがすべてである。ところが、郵便報知新聞だけにはこの第 1 回目と第 2 回目の関係を示す記事が掲載されている。すなわち、「かねて記載せし日光回遊列車は申込人非常に多く最早や四百人以上に達したるを以て愈々本日午後五時上野發の急行

列車を出し四百人を限り乗車せしむる筈なりと而して其他の申込人は申込の順序により断ることとし來る十日 (日曜日) を期し非常の割引にて第二回急行日光回遊列車を仕立て是等乗り後れたる人々の便利を計る筈なりと云ふ」<sup>40)</sup>ということで、第 1 回目は 400 人で実施され、第 2 回目は第 1 回目の溢れた旅客の救済手段であったことがわかる。記事中「午後五時」は「午前五時」の単純なミスであろう。ただ、郵便報知新聞にも第 2 回目の実態は書かれていない。東京日日新聞は 6 月 24 日以降の記事はまったくなく、讀賣新聞は第 2 回目に関する記事は皆無である。

第 3 回目については日本鐵道が讀賣新聞<sup>41)</sup>と東京朝日新聞<sup>42)</sup>に告知広告を出稿しているためか告知記事は讀賣新聞<sup>43)</sup>だけである。運行日は 7 月 16 日と 17 日、スケジュールは往路上野發午前 5 時、復路は日光發午後 6 時・上野着午後 10 時 10 分と第 1 回目と大差ないが、料金は往復大人 1 圓・小児 60 錢と第 1 回目からさらに引き下げられ、切符の有効期間も 3 日から 5 日に延長されている。翌年以降もほぼ同様の企画で回遊列車が運行されているので、この第 3 回目が本来の「日光回遊列車」の形態であろうと思われる。「(16 日の) 申込高は七百八十八人なりしが昨晚上野を發したる日光廻遊列車には乗客無慮六百五十餘人ありて停車場は非常の雜踏を極む (中略) 尚ほ今日の特約者は六百九十人ありと」<sup>44)</sup>と報道したのは郵便報知新聞であるが、讀賣新聞は「十七日 (日曜) の第三回回遊列車の如きハ八百餘名の乗客にて乗るを得ざりしもの五六十名もありたれば廿二列車を連ねたり」<sup>45)</sup>としている。

#### (4) 官鉄・私鉄両「回遊列車」の比較

運行距離、報道 (新聞) 対応、他鐵道との連携、配布物、宿泊手配等々ほとんどすべての面で官鉄の「回遊列車」が勝っており、私鉄の「回遊列車」が僅かに勝っている点は官鉄より運行が 10 年先んじていることと乗客数だけであると言ってもよい。その観点からすれば鐵道省が「(明治) 三十五年十一月觀楓客ノ爲新橋京都間ニ臨時回遊列車ヲ運轉セリ、之ヲ回遊列車ノ濫觴トス」<sup>46)</sup>とし、日本国有鐵道も追隨しているのはやむを得ないが、「回遊列車」の名称の初出は私鉄、日本鐵道の「日光回遊列車」がふさわしいと言うべきであろう。

### 3. 「回遊列車」の誕生について

次に、辞典類の用例等により「回遊列車」を定義し、

誰の造語によるものかを推定し、「回遊列車」以前にも同様の試みがなかったかどうかを検証することにした。

### (1) 「回遊」という言葉の出典と意味

#### 1) 出典

諸橋轍次の大漢和辞典によれば、南朝宋の謝靈運(385-433)の「山居賦」の「表裏回遊、離合山川」にあるとされている<sup>47)</sup>。清の張玉書らの佩文韻府も用例はこれだけで、文淵閣四庫全書電子版<sup>48)</sup>によれば謝靈運より新しい用例としては唐の白居易(772-846)の『白氏長慶集』に「朝回遊城南」と題する詩があるくらいで非常に用例の乏しい言葉である。

#### 2) 意味

「めぐり遊ぶ」(諸橋轍次 大漢和辞典 1966)

「方々を遊びまはること。遊覧しあるくこと。歴遊。」(松井簡治・上田萬年 大日本国語辞典 1919)

「あちこちと遊びまはること。歴遊。」(落合直文・芳賀矢一 改修言泉 1921・1928)

「方々をめぐり遊ぶこと」(新村出 広辞苑初版 1955)

「方々をめぐり遊ぶこと」(日本大辞典刊行会 日本国語大辞典 1979)

ほぼ、遊びまわるという点で一致している。

### (2) 辞典類における「回遊列車」の用例と説明および定義づけ

「回遊を目的とする乗客のため、特に仕立てる鐵道列車」(小林花眠 新しきことはの泉<sup>49)</sup> 1921)

「回遊を目的とする客のために、特に発車せしむる鐵道列車」(前掲改修言泉 1921・1928)

「方々を遊覧する客を乗せて往復する特別仕立の汽車」(前掲広辞苑初版 1955)

「an excursion train」(齋藤秀三郎 齋藤和英大辞典 1928)

「諸處を遊覧する客の爲めに出す汽車又は電車」(簡野道明 字源増補初版 1955)

なお、広辞苑は初版のほか2版(1976)でも「回遊列車」を収録しており、3版(1983)からは収録されていない。つまり、1983年まで辞典類のなかでは存在していた言葉である。これに対し、「観光列車」は未だに辞典類には収録されていない。

以上のことから「回遊列車」を『明治25(1892)年の日本鐵道の日光線に始まる、観光客の輸送のために割引運賃にて運行された臨時列車』であると定義する。

### (3) 「回遊列車」は誰の造語か

叙上のとおり「回遊」が非常に用例の乏しい言葉であることを示したが、それでは「回遊列車」もしくは「廻遊列車」は誰の造語なのであろうか。

日本鐵道が「回遊列車」を使用したのは2.(3)3)のように第3回目を実施する直前の広告においてであり、明治25(1892)年7月10日である。各新聞の方が使用した時期は早い。それでは新聞社の造語なのかと考えられるが、見出しを含めた記事の書き出しが、

●日光回遊列車 「日本鐵道會社に於て夏期日光遊覧者の便を圖り上野日光間に回遊列車を發することに定めたり」(東京朝日新聞)

◎日光遊覧回遊列車 「日本鐵道會社にてハ夏期日光遊覧者の便を圖り上野日光間に回遊列車を發することに定めたり」(讀賣新聞)

●日光遊覧者に便する回遊列車 「日本鐵道會社にてハ夏期日光遊覧者の便を圖り上野日光間に回遊列車を發することと定めたり」(郵便報知新聞)

◎日光鐵道會社の日光列車 「同會社にてハ夏期日光遊覧者の便を圖り豫約法を以て申込人三百名に充ちたるとき上野日光間臨時往復急行列車を發し」(東京日日新聞)と、東京日日新聞を除きほとんど同じ文章となっている。このことから日本鐵道が用意した記事原稿を新聞各社が流用したのではないかと推定される。では東京日日新聞はなぜ「回遊列車」を一言も使用していないのか。

従来、東京朝日新聞・讀賣新聞・東京日日新聞というデータベースを持つ新聞のみにより研究を進めてきた際には、それがいわゆる大(おお)新聞・小(こ)新聞の性格の差<sup>50)</sup>によるものではないかと考え、「回遊列車」は小(こ)新聞、すなわち讀賣新聞・東京朝日新聞による新造語ではないかとしたのであるが、当時大(おお)新聞として一般に考えられていた郵便報知新聞も「回遊列車」を用いていることから、実際のところは東京日日新聞が「回遊列車」についてはいわゆる「特オチ」<sup>51)</sup>をしたのではないかと考えられる。その根拠としてはすでに明治22年9月に解散して現実には存在していない「日光鐵道會社」<sup>52)</sup>の名称を見出しに置いていることがあげられる。結論として「回遊列車」は日本鐵道の造語によるものと推定されるのである。ただし、日本鐵道の営業報告書では「七月初旬日光廻遊列車ヲ發シ大ニ登見者ヲ誘導シタル」と「廻遊列車」が用いられている<sup>53)</sup>。日本鐵道の「回遊列車」は運行形態については次章で述べる「臨時列車」や「臨時汽車」と変わらないものであるが、唯一運行距離が大幅に伸びている<sup>54)</sup>点

が注目される。「臨時列車」をことさら「回遊列車」と命名したのはその点を考えてのことではなかったか。

#### 4. 「回遊列車」以前の観光客輸送のための「臨時列車」および「臨時瀛車」とその背景

前章では、「回遊列車」を「明治25(1892)年の日本鉄道の日光線に始まる、観光客の輸送のために割引運賃にて運行された臨時列車」と定義したのであるが、「回遊列車」の名称は冠せられなくとも、「観光客の輸送のために運行された臨時列車」は明治25(1892)年以前にもあったことが本研究で明らかとなった。

これらの臨時列車もしくは臨時汽車は比較的短い距離で運行された<sup>55)</sup>ものである。先行研究は日本鉄道のみならず絞って研究しているため、臨時列車については1例を示すのみである。

##### (1) 『日本国有鉄道百年史』における「臨時旅客輸送」<sup>56)</sup>

1) 明治5(1872)年9月21日<sup>57)</sup> 川崎大師縁日輸送として『平日に比べて3往復多い1日12往復運転とし、午前7時から午後6時まで1時間間隔の列車運転を行った。』<sup>58)</sup>

2) 明治6(1873)年6月28日 両国川開き臨時列車、明治12年7月12日にも運行された。

3) 明治6(1873)年(10月12・13日)以降毎年、池上本門寺お会社臨時列車を運行

これらはまさに「観光客の輸送のために運行された臨時列車」であったと言える。この3件のほか、夜会客輸送、船舶の入出港日あるいは日曜日の輸送が臨時旅客輸送として記されているが、本稿では観光客輸送の例のみを取り上げた。なお、1)・3)については下等旅客用に2割5分から3分の1程度割引いた往復乗車券が発行された。2)については割引の記述はない<sup>59)</sup>。

##### (2) 大阪・京都方面の「臨時瀛車」の運行

新聞のデータベースでは「臨時列車」とは別項目になっているが、混同しているものも見受けられる。『日本国有鉄道百年史』にも『日本鉄道史』にも記述はないが、官鉄の「臨時瀛車」は日本鉄道の王子神社の祭礼の「臨時列車」<sup>60)</sup>より以前に大阪・京都方面で主として社寺参詣者のために運行されている。

1) 「臨時瀛車」の初出は明治13(1880)年1月である。大阪朝日新聞に「明後日十日蛭子ゆゑ梅田停車場から西の宮まで臨時瀛車を發し當日に限り廿五錢の往復

切手を賣出さる」<sup>61)</sup>との記事がある。

2) 次にこれも大阪朝日新聞であるが、明治13(1880)年9月には「前號に記載せし彼伏見の大煙火に就ては當府八軒屋の濱より一人前五錢宛の乗合船を出すと云ひ又伏見稻荷の停車場よりは臨時瀛車を發せらるゝ由に聞けり」<sup>62)</sup>

3) やはり大阪朝日新聞の明治14(1881)年1月には「來る二月五日は例の伏見の稻荷祭りなれば七條停車場より稻荷まで當日は數回の臨時瀛車を發せらるる由」<sup>63)</sup>との記事がある。日本鉄道の「臨時列車」以前に以上3例を含めて8例の「臨時瀛車」の報道を見ることができ。ただし、前節の川崎大師や池上本門寺のケースから考えて割引運賃が適用されたとみるのが自然なのであるが、割引運賃についての記述は一切見られない。

##### (3) 甲武鉄道<sup>64)</sup>の観桜列車に代表される「お花見」列車とその背景

1) 甲武鉄道では桜の名所であった小金井の観桜客のために、開業後まもない明治22(1889)4月17日から30日まで新宿・境間に1往復の臨時列車を運転した<sup>65)</sup>。

2) 同じ頃東京朝日新聞には、「王子行の臨時汽車」として『日本鐵道會社にては花見客便利の爲め例の通り來る4月1日より上野王子間に臨時列車を差立る筈なり』との記事があるが、(下線筆者)<sup>66)</sup>つまりこれ以前から花見客用に臨時列車を運行していたことが明らかである。新聞における初出は明治17(1884)年3月の讀賣新聞の「花觀車」<sup>67)</sup>である。

3) 上野・王子間に観桜のための臨時列車が運行された理由としては、王子には江戸時代からの桜の名所「飛鳥山」があったことがあげられる。徳川吉宗が江戸城内吹上の庭に叢生した桜・楓の苗を育てさせ、移植させたものである。広尾・隅田川のほわりにも植えたが、徳川實記には「其中にも飛鳥山は享保五年九月<sup>68)</sup>より植はじめて。凡櫻二百七十株。楓百本。松百本植られしに。櫻はわきて年を逐て枝葉しげり。花の時は燦爛として美觀をなせり。(中略)(一説に、享保のはじめまでは。毎春花の時貴賤みな寛永寺に参り遊興せし程に。まく打まはし酒くみて。らうがはしかりければ。祖廟近きほとりにて。もしやみだりなる舉動あらん。恐れなきにあらず。是府内に遊樂の地乏しきゆへなりとて飛鳥山を開かれしに。諸人それよりこゝにつどひあつまり。寛永寺はありしに比すれば。大にものしづかに成しと也。)<sup>69)</sup>と書かれている。徳川吉宗の観光政策が明治になって「花觀

車」になったということができる。

4) 甲武鉄道が観桜客のために臨時列車を運行した小金井もやはり江戸時代からの桜の名所であった。江戸名所図会には「この地の桜花は享保年間<sup>70)</sup>(あるいは云ふ、元文二年丁巳<sup>71)</sup>)、郡官川崎某台命を奉じ、和州吉野山および常州桜川等の地より、桜の苗を殖えらるる所にして、その数およそ一万余株ありしとぞ(今存する所の古木一圃にあまるものまあり。延享<sup>72)</sup>の頃までは、年々に官府よりこれを殖えつがせたまひしとなり。今は、その数大いに減じておよそ三百株あまりあり。)]<sup>73)</sup>と書かれ、徳川吉宗が植樹を命じたように書かれているが、徳川實記にはその記述がない。吉田東伍は大日本地名辞書の中で、甲子夜話の「林語に、寛文十年五月<sup>74)</sup>の記に、多摩川の水道狭により三間掘広め、兩岸に堤を築き、樹木を植しめられ、徒目付兩人某其ことの奉行命ぜられしこと見ゆ。小金井の桜花を、享保中新栽せしと世に伝るは誤にて、此時の事なるべし。]<sup>75)</sup>という説を取り上げている。植樹に50年程度の差はあるが、小金井にも観桜列車が運行されたのは江戸幕府の政策の恩恵を被っているということができるのではないか。

5) 明治26(1893)年2月の「観梅列車」の誤り

「観桜列車」があるならば、同じ頃に「観梅列車」があってもいいはずだ、と考えるのであろうか。注9でも述べたが、「明治26(1893)年2月に日本鉄道が水戸鉄道とタイアップして走らせている」という『ものがたり東北本線史』<sup>76)</sup>をおそらく唯一の根拠とする「観梅列車」は次の2点からまったくの誤りである。まず、水戸鉄道とタイアップというが、同社は明治25(1892)年3月1日をもってすべての財産を日本鉄道に引き継ぎ、日本鉄道の第23回(営業)報告にも「水戸線」とはっきり記載され<sup>77)</sup>、水戸鉄道が存在していないことは明らかである。次に時事新報の●水戸の梅見、汽車の割引という記事<sup>78)</sup>が「観梅列車」の運行がなかったことを明らかにしている。『今度日本鐵道會社に於て都人士觀梅の便を謀り來る三月一日より凡そ二週間左の特別往復割引切手を發賣する都合なり』として日帰り、2日通用、5日通用の割引運賃を示した後、發着時限の最後の行に『以上列車は何れも小山にて乗換へ』と明記されているのである。『ものがたり東北本線史』は参考資料として新聞、定期刊行物を列挙しているが、その中に時事新報は含まれていない。何を根拠に「観梅列車」の記述が生まれたのだろうか。一応、日本国有鉄道仙台駐在理事室が編集発行しているので、そのネームバリューから今後も安直に引用される可能性があると思わ

れる。

## 5. 日光に「回遊列車」が運行された理由を探る

時系列的に見れば、「臨時列車」・「臨時汽車」が「回遊列車」に発展していった訳であるが、なぜ最初の「回遊列車」が日光に運行されたのであろうか。

### (1) 日光への観光客数の推移

『日光市史』によれば、天保12(1841)年の来見者<sup>79)</sup>数は約3万5千人<sup>80)</sup>であり、『栃木県鉄道史話』によれば宇都宮まで鉄道が延伸された明治18(1885)年では4万9千人、利根川鉄橋が架橋された翌年の明治20(1887)年では6万4千人<sup>81)</sup>となっている。日本鉄道の第18回(営業)報告では明治23(1890)年10月1日から明治24(1891)年3月31日の期間の総括として「(前略) 本シーズン収入ノ著シキモノハ晃山紅葉ヲ遊覽スルノ旅客頗ル許多ナリシト又本年二月三月ノ交奥羽地方ヨリ二荒山神社ニ參詣スル旅客元來矢板ヨリ徒行スルノ習慣ナリシニ今ヤ往々此鐵道ノ利便ニ便リ往來頻繁ヲ致セルトニ在リトス(中略)之ヲ要スルニ日光線營業ハ夏期避暑ノ候客跡ノ多少ハ固ヨリ其隆替ヲトスヘキカ如シト雖トモ然レトモ又冬期中客跡常ニ間斷ナク此ノ好結果ヲ得タルハ頗ル豫想ノ外ニシテ將來ノ希望ヲ確實ナラシムルニ足レリトス(後略)』<sup>82)</sup>として、明治23(1890)年8月1日に全線開業した日光線が夏期の避暑客ばかりでなく秋期の観楓客や冬期の奥羽地方からの二荒山神社の参詣者など、予想をはるかに上回る乗客のおかげで将来有望であるとの感想を述べている。

### (2) 日光に関する数多のガイドブック

国会図書館蔵の日光に関するガイドブックで明治10(1877)年から明治45(1912)年までに発行されたものは21種類<sup>83)</sup>あるが、その他にも江戸時代から案内図などが発行<sup>84)</sup>されており、それだけ需要があったことに注目すべきである。また、英文によるガイドブックもアーネスト・サトウによる『A GUIDE BOOK TO NIKKO』が明治8(1875)年に発行されたのを初めとしてマレーのハンドブックが明治14(1881)年から発行されており、外国人の需要があったことは明らかである。明治17(1884)年および19(1886)年に発行された『日光山手引案内』(KEY TO THE GUIDEMAP OF NIKKOSAN JAPAN)は全編英文で書かれており<sup>85)</sup>、日光線全線開業の明治23(1890)年8月には

『英國人サトウ氏原著日本案内記抜抄 英和雙覽日光案内記』<sup>86)</sup>が発行されている。英文の部分は **GUIDE OF NIKKO** (*Extracted from Murray's Hand-Book for Japan.*) となっているが、マレーのハンドブックの1884発行の第2版をもとにしたものと思われる。さらに、初の回遊列車が運行された翌年、明治26(1893)年6月には日本鉄道から写真7葉を掲載したガイドブック『日光案内』<sup>87)</sup>が発行されている。編集者である同社運輸課の松岡廣之は他にも日本鉄道の名で明治26(1893)年4月に『東京案内』<sup>88)</sup>を、明治32(1899)年5月には『日本鐵道案内記』<sup>89)</sup>を編集発行している。彼の上司が注53で述べた運輸課長の足立太郎で、明治29(1896)年に足立が欧米視察旅行した際の『欧米鐵道視察』<sup>90)</sup>も松岡が編集兼発行人となっている。

### (3) 大津事件と日光回遊列車との関連

- 1) 日光回遊列車の運行前年、明治24(1891)年5月11日、滋賀県大津で警護の巡查津田三蔵が帯剣でロシア皇太子ニコライを切りつける、いわゆる「大津事件」が発生した。
- 2) ロシア皇太子ニコライの滞日旅行スケジュール<sup>91)</sup>は次のようになっていた。  
4月27日に長崎入港、鹿児島訪問後瀬戸内海経由で5月8日神戸入港、5月9日～11日は京都滞在となっていた。京都滞在初日の5月9日には時ならぬ五山の送り火まで行われた<sup>92)</sup>。12日に京都発、大坂・奈良観光の後13日夜神戸出港、15日横浜入港、宮中参内等の諸行事の後、鎌倉・箱根観光、25日東京発日光着同地で2泊後、仙台を経て31日青森着。これが12日以降はすべてキャンセルとなった。
- 3) 日光町では、「日光到着の上ハ日光ホテルを借切り御滞留所となす筈に付き既に宮内省にて同ホテル長を呼寄せ萬端指諭せられたりといふ」<sup>93)</sup>こともあり、準備万端整えていたところ、この凶報で烏有に帰した。そこで町役場は東京朝日新聞に広告を出稿した。
- 4) 日光町役場の新聞広告は次の通りであった。「一過般露國皇太子殿下日光山御遊覽御豫定に依り日光町中禪寺霧降瀧裏見瀧其他各所への道路有志據金して修繕充分行届往復便利を得たり避暑漫遊の諸君に稟告す」<sup>94)</sup>、これに即応したかのように日本鉄道は「日光二荒神社奥宮(男体山)例祭に付登拜旅客便利之爲來る八月四日より六日迄日光線通常列車之外左之臨時列車増發致候事」として宇都宮・鹿沼から日光間各1本の臨時列車を運行する旨の広告を出稿している<sup>95)</sup>。日光町からの運動が

あったのではなかろうか。

- 5) 日光町の努力はこれだけではなかった。久しく中止していた「日光祭」を再興し、日本鉄道は参詣者便利のために明治25(1892)年6月1日、2日の両日上野・宇都宮から日光までの割引往復切符を発売することになった。東京朝日新聞も「猶我社へも上等乗車證二葉送附せられたり」ということで提灯記事<sup>96)</sup>を掲載している。

上記5.(1)・(2)・(3)で見えてきたように、当初予想を上回る日光線の客況、それに加えて営業担当の運輸課の有能なメンバー、さらにロシア皇太子の訪問のために整備したインフラを無駄にしない地元日光町の誘致活動、これらが相俟って「日光回遊列車」誕生の契機となったのではなかろうか。

## 6. まとめと今後の課題

- 1) 「京都回遊列車」と「日光回遊列車」の実態比較には「聞蔵Ⅱビジュアル」(以下「聞蔵Ⅱ」)と「ヨミダス歴史館」(以下「ヨミダス」)を主として参考にした。データベースとしては「毎索」もあるにはあるが、キーワード検索では「回遊列車」ではたった1件しかヒットせず、かつ内容も全く信頼のおけないものであった。「聞蔵Ⅱ」と「ヨミダス」にしても、「第2回日光回遊列車」については郵便報知新聞を参照しなければ実態が明らかにならなかった。「聞蔵Ⅱ」は「京都回遊列車」の特派員記事が31回連載のうち7回しかヒットしない。データベースは便利なものではあるが、安易に信用してはならないし、何よりも同時代に発行されていた他の新聞にあたってみると地道な努力を惜しんではならない。
- 2) 状況証拠から「回遊列車」を日本鉄道の関係者の造語とはしたが、四庫全書電子版のようなデータベースを利用できない明治時代では謝霊運の用例しかなかったであろうから、「回遊+列車」の造語力には驚かされる。また、運行距離の大幅な伸びからもこの命名の意図が感じられる。それであれば上野・日光間よりはるかに長大な距離の「回遊列車」を運行した官鉄が「京都回遊列車」を濫觴としたい気持ちも理解できる。さらに従来定義のなかった「回遊列車」の定義づけを行ったが、これについては今後の研究者の指摘を期待したい。
- 3) 「回遊列車」より以前に観光客を輸送した「臨時列車」・「臨時瀛車」は社寺参詣、花見などの比較的近距离に運行されたこと、花見客のための臨時列車の運行の背景に江戸幕府の観光政策があったことを明らかにした。



また、明治26(1893)年2月の「観梅列車」が誤りであることを明確に証明した。「臨時瀛車」については大阪・京都に日本鉄道より早い例があることを示した。

4) 最初の「回遊列車」がなぜ日光に運行されたか、日本鉄道の営業報告書、運輸課社員の著作、大津事件直後の日光町の新聞広告を調べ上げてその理由を叙上の3点に絞った。地元紙、下野新聞の欠号が極めて多く、日光線の開業時や「回遊列車」の運行時の記事がすべて参照できなかったことが惜まれる。

今後は「回遊列車」を含めた各地の「鶴飼列車」、「観月列車」等のユニークな日本全体の臨時列車などを網羅し、年表を作成したいと考える。

#### [注]

- 1) 2011年夏期発行の「はじめての観光列車」による。
- 2) 2013年6月頃から
- 3) 2017年春頃から鹿児島本線・肥薩線に新D&S列車「かわせみ やませみ」を運行させる予定である。
- 4) 2011年10月以前は観光列車に含まれていない。
- 5) 参考文献1 2016.9.01 アクセス
- 6) 参考文献2 2016.6.30 10:47 アクセス
- 7) 参考文献1 2016.7.2 07:26 アクセス
- 8) 参考文献3
- 9) 例えば[表-1]回遊列車関連年表には日光回遊列車の運転開始月が誤記されていたり、運行されていない水戸観梅列車を取り上げたり、明治16年以前の臨時列車についての記述がない。また、「第I章我が国の回遊列車に関する記述と史料」では記述が時系列的に整理されておらず、参考資料の表記も雑である。
- 10) 参考文献4、pp.25-26、同様の表記は参考文献5、p.54、参考文献6、p.94、参考文献14、中篇 p.191にもある。おそらく参考文献14の記述が後世に影響をおよぼしているのではなかろうか。
- 11) 参考文献6、p.94
- 12) 参考文献7、2面
- 13) 明治30年8月18日逓信省鉄道局から分離し、外局として設置。参考文献9、p.291
- 14) 参考文献7、8面
- 15) 参考文献7、明治35年10月27日、2面
- 16) 参考文献7、明治35年10月30日、7面
- 17) 参考文献7、明治35年10月27日、1面
- 18) 参考文献8、明治35年11月1日、6面
- 19) 参考文献8、明治35年11月8日、2面
- 20) 参考文献8、明治35年11月11日、2面
- 21) 参考文献7、明治35年11月12日および13日、5面
- 22) 参考文献10、p.138
- 23) 参考文献8、明治35年11月8日、2面。当時3等車の定員は48名であった。
- 24) 参考文献8、明治35年11月9日、2面
- 25) 参考文献8、明治35年11月9日、2面
- 26) 参考文献8、明治35年11月8日、2面、括弧内筆者
- 27) 参考文献8、明治35年11月11日、2面、括弧内筆者
- 28) 参考文献10、p.135
- 29) 参考文献8、明治35年11月9日、2面
- 30) 参考文献8、明治35年11月11日、2面
- 31) 参考文献7、明治25年6月24日、5面
- 32) 参考文献8、明治25年6月24日、2面
- 33) 参考文献11、明治25年6月24日、3面
- 34) 参考文献12、明治25年6月24日、5面
- 35) 参考文献7、明治25年6月24日、5面
- 36) 参考文献7、明治25年6月24日、5面
- 37) 明治9年実施、禄制を廃し、金禄公債を交付した。
- 38) 参考文献13、p.78
- 39) 参考文献7、明治25年7月8日、5面
- 40) 参考文献11、明治25年7月3日、3面
- 41) 参考文献8、明治25年7月10日、3面
- 42) 参考文献7、明治25年7月12日・13日、各々6面
- 43) 参考文献8、明治25年7月12日 2面
- 44) 参考文献11、明治25年7月17日、3面、●第三回廻遊列車 括弧内筆者
- 45) 参考文献8、明治25年7月20日、2面、◎日光の景況
- 46) 参考文献14、中篇 p.191、括弧内筆者
- 47) 参考文献15、巻三、p.51
- 48) 検索すれば全部で292例はあるものの、誤検索も数多く見られる。
- 49) 一種の現代用語辞典
- 50) 参考文献16によれば、読者層では大新聞は中流以上の紳士、小新聞は中流以下の者・婦人を対象とし、文体では大新聞は漢文口調が多く社会雑報はパラルビ平仮名、小新聞は口語体で総ルビという。
- 51) どの報道機関でも報道されているニュースを、ある報道機関だけが報道できずに落としてしまうこと。いわゆる業界用語である。
- 52) 参考文献17、p.591
- 53) 参考文献18、p.22、第二十一回報告、実際報告中の「運輸景況」で足立太郎の名がある。
- 54) 上野・日光間は146.4kmあり、従来の臨時列車の運行距離とは桁違いである。
- 55) 新橋・川崎16.3km、新橋・大森9.5km、梅田・西宮15.4km、上野・王子6.3km、新宿・境15.4km
- 56) 参考文献19、pp.530-535、ただし、データの出典は不明である。
- 57) 「毎索」では同年10月21日としているが、誤り。
- 58) 参考文献19、p.531
- 59) 参考文献19、pp.531-533
- 60) 参考文献3、p.13(表-1)および参考文献8、明治16年8月12日、2面・4面
- 61) 参考文献7、明治13年1月8日、1面
- 62) 参考文献7、明治13年9月10日、1面
- 63) 参考文献7、明治13年1月23日、2面

- 64) 明治 21 年 5 月 2 日設立
- 65) 参考文献 20、p.516 および参考文献 8、明治 22 年 4 月 17 日、4 面。参考文献 20 の「小金井櫻観客の爲」と記された広告写真は翌明治 23 年のもので、参考文献 8 には花見に関する記述は一切ない。
- 66) 参考文献 7、明治 22 年 3 月 26 日、1 面
- 67) 参考文献 8、明治 17 年 3 月 22 日、2 面
- 68) 1720 年 10 月
- 69) 参考文献 21、p.302
- 70) 1715 年 - 1735 年
- 71) 1737 年
- 72) 1744 年 - 1748 年
- 73) 参考文献 22、pp.318-320
- 74) 1670 年 6 月で将軍は徳川家綱である。
- 75) 参考文献 23、pp.234-235
- 76) 参考文献 24、p.154
- 77) 参考文献 18、p.148、自明治 26 年 1 月 1 日、至同年 6 月 30 日の期間である。
- 78) 参考文献 25、明治 26 年 2 月 22 日、9 面
- 79) 地元では日光への観光者をこう表現している。
- 80) 参考文献 26、第 5 章第 3 節 p.870。野瀬元子は「日光、箱根を対象とした観光地形成過程についての考察」(東洋大学大学院紀要 45 巻、2008 年) の p.36 で「堂者(修験僧) 1 万人、それ以外を 2 万 5 千人」と記すが、すべて堂者であり、堂者とは日光における参詣者の呼称である。読解力不足による誤りである。
- 81) 参考文献 27、p.155
- 82) 参考文献 28、p.334
- 83) NDL-OPAC 検索、キーワード「日光、案内」。
- 84) 国会図書館蔵ではないが、古書業界で市販されているものには日光山諸処案内手引草(天保 11 年)、日光山名跡誌(天保 11 年)、道中獨案内圖(天明 8 年)、諸国細見大增補道中独案内図(文政 5 年) などがある。
- 85) 杉江欽曹編、田口十平出版、巻頭の地図に番号を付し、神橋・華巖滝・大日堂のイラストも含む簡便な英文ガイドである。明治 17 年版は地図がなく不完全。
- 86) 文學博士中村正直先生関、日光 大久保忠恕先生補注、東京 狩野辰男譯となっている。
- 87) 全 24 頁。旅館広告 8 頁、土産物広告 1 頁を掲載し、定価金 3 銭である。
- 88) 全 16 頁。改正東北鐵道時間并賃金表という副題がある。
- 89) 全 344 頁。写真は小川一眞撮影によるものが多い。
- 90) 明治 30 年 3 月発行。全 280 頁。参考文献 3 の [表-1] の年表には記載がない。
- 91) 参考文献 12、明治 24 年 5 月 5 日、3 面、4 面
- 92) 参考文献 12、明治 24 年 5 月 12 日、1 面
- 93) 参考文献 7、明治 24 年 5 月 1 日、1 面
- 94) 参考文献 7、明治 24 年 7 月 23 日、3 面
- 95) 参考文献 12、明治 24 年 7 月 26 日、7 面および参考文献 7、明治 24 年 7 月 28 日、4 面

- 96) 参考文献 7、明治 25 年 5 月 27 日、2 面

#### [参考文献]

- 1 九州旅客鉄道株式会社 H/P
- 2 JNTO Japan Monthly Web Magazine
- 3 「松島回遊列車旅行を主催した“観光デザイナー”」、小川功、跡見学園女子大学マネジメント学部紀要第 16 号 2013 年 9 月、pp.1-26
- 4 『日本鐵道略年表』、鐵道省、昭和 17 年
- 5 『増補改訂鐵道略年表』、日本国有鐵道、昭和 37 年
- 6 『日本国有鐵道百年史年表』、日本国有鐵道、昭和 47 年
- 7 東京朝日新聞(縮刷版および聞蔵Ⅱビジュアル)、大阪朝日新聞(聞蔵Ⅱビジュアル)、朝日新聞社
- 8 讀賣新聞(ヨミダス歴史館)、読売新聞社
- 9 『日本国有鐵道百年史 索引・便覧』、日本国有鐵道、昭和 49 年 10 月
- 10 『日本国有鐵道百年史 第 4 巻』、日本国有鐵道、昭和 47 年 10 月
- 11 郵便報知新聞、郵便報知新聞社
- 12 東京日日新聞(毎索)、毎日新聞社
- 13 「日本鐵道会社と第十五国立銀行(1)」、星野誉夫、武蔵大学論集第 17 巻(開学 20 周年記念論文集) 1970 年 6 月、pp.77-109
- 14 『日本鐵道史』、鐵道省、大正 10 年 8 月
- 15 『大漢和辞典』諸橋轍次、昭和 41 年 9 月、大修館
- 16 『日本新聞發達史』、小野秀雄、大正 11 年 8 月、大阪毎日新聞社・東京日日新聞社
- 17 『栃木県史 通史編 7 近現代二』、栃木県史編さん委員会、昭和 57 年 3 月、栃木県
- 18 『明治期私鉄營業報告書集成(1) 日本鐵道会社 第 3 巻』、老川慶喜・中村尚史編、2004 年、日本經濟評論社
- 19 『日本国有鐵道百年史 第 1 巻』、日本国有鐵道、昭和 44 年 3 月
- 20 『日本国有鐵道百年史 第 2 巻』復刻版、原発行者日本国有鐵道、平成 9 年 12 月
- 21 『徳川實記 第九編 有徳院御實記附録卷十六』、黑板勝美編、2003 年 6 月、吉川弘文館
- 22 『日本名所風俗図会 4 江戸の巻Ⅱ』、朝倉治彦編、1980 年 10 月、角川書店
- 23 『東洋文庫 321 甲子夜話 3 卷之四十六 二』、松浦静山、1992 年 5 月、平凡社
- 24 『ものがたり東北本線史』、日本国有鐵道仙台駐在理事室編、昭和 46 年 1 月、日本国有鐵道仙台駐在理事室
- 25 時事新報、時事新報社
- 26 『日光市史 中巻』、日光市史編さん委員会編、昭和 54 年 12 月、日光市
- 27 『栃木県鐵道史話』、大町雅美、昭和 56 年、落合書店
- 28 『明治期私鉄營業報告書集成(1) 日本鐵道会社 第 2 巻』、老川慶喜・中村尚史編、2004 年、日本經濟評論社