



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	周辺の遊覧地形成ならびに乗合自動車事業の開発が有馬温泉地域に及ぼした影響についての研究
Author(s)	広瀬, 正剛
Citation	国際広報メディア・観光学ジャーナル, 29, 3-20
Issue Date	2019-10-24
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/75965
Type	departmental bulletin paper
File Information	003-020-01_Hirose.pdf



周辺の遊覧地形成ならびに乗合自動車事業の開発が 有馬温泉地域に及ぼした影響についての研究

北海道大学大学院国際広報メディア・観光学院 博士課程

広瀬 正剛

A Study on the Impact of the Formation of the Surrounding Tourist Attractions and the Development of Bus Service on the Arima Spa Region

HIROSE Seigo

abstract

Preceding studies show many spa districts in Japan go through a process of change from spas for cure to tourist sites. It has been also suggested that one of the factors in the change is influx of short-stay tourists facilitated by improvement of the communication network such as railways and roads.

Accordingly, the aim of this paper is to demonstrate that improvement of local roads and provision of bus service are closely related with the increasing influx of short-stay tourists through a case study of the Arima spa region. The argument is that not only the interaction among businesses of public transportation, especially bus service, and the policies of administrative organizations which planned and built new roads, but also the role of media organizations which published various tourist guides, and the work of travel agencies which provided tourists with service were important. They all combined to cause the area to be incorporated into tour routes around surrounding attractions and consequently to lead the number of short-stay tourists to increase.

1 序論

1-1. 研究の背景と目的

療養温泉地として栄えた温泉地域が保養温泉地を経て観光温泉地へ変化するという指摘は、山村（1973：64）ほかでなされている。またその直接の契機として、温泉地域を巡る鉄道、道路の整備によって、短期滞在の観光者が流入することが挙げられている（山村1998：105）。

では、近代的交通の整備によって温泉地域に短期滞在の観光者が流入するようになるという現象は、どのような過程とメカニズムによって発生したのであろうか。本研究の目的は、特定の温泉地域に関連する近代的交通の整備と短期滞在の観光者流入の関係について関連する史資料を確認しながら考察することにより、この問いに答えることにある。そしてその成果として、我が国における温泉地域の観光対象化の過程やメカニズムについての理解の深化に貢献する新たな知見を提示したい。

1-2. 研究の対象地域

本研究の対象として、明治・大正・昭和前期の有馬温泉地域を選定する。選定理由について簡潔にまとめると、有馬温泉地域は明治初期の時点ですでに全国的に名の知られた温泉地域であったため、本研究が分析対象とする旅行案内書に数多くの記述が確認できることや、六甲山系に囲まれているという立地のため周辺地域でさまざまな近代的交通の開発計画が立案されたことなどから、近代的交通と観光現象の関係を考察する本研究の事例に適していると考えためである。また対象期間を明治・大正・昭和前期に設定する理由は、有馬温泉地域において初期段階の近代的交通の整備が完了し観光者が流入するという状況が確立されたのがこの期間であるためである。

1-3. 研究の方法

有馬温泉地域に関連する鉄道整備をテーマとする先行研究には、「有馬口」と呼ばれたアクセス拠点駅の変遷を記述した藤田（2011）、路線やアクセス拠点駅が開発される背景や経緯ならびに開発状況が旅行案内書にどのように記述されているかを分析した広瀬（2018）などがある。しかし、明治・大正・昭和前期における有馬温泉地域に関連する交通アクセスの変遷を分析する上で、道路整備や乗合自動車事業¹も重要である。そして乗合自動車事業の開発は、宝塚地域と六甲山土地域という周辺の遊覧地形成と連動している。

そこで本研究ではまず、関連する乗合自動車事業ならびに宝塚地域、六甲山土地域の遊覧地開発の背景と経緯について史資料や先行研究の分析により整理する。その上で、旅行案内書における有馬温泉地域に関連する交通の記述がどのように変化しているかを確認する。このような作業を経た後、有馬温泉地域における道路整備や乗合自動車事業の開発と短期滞在の観光（遊覧）

▶1 「乗合自動車」という表現について古地（2008）は、車両として考えた場合、相乗りできるように主に乗用車を改造した車両を乗合自動車、相乗りを前提とした車両をバスと使い分けることが正しいという指摘をしている（92）。本研究では自動車を使った乗合旅客事業という行為を主体に考えることとし、車両視点で捉えた場合の乗合自動車もバスも、乗合自動車と記述する。

- ▶2 「遊覧」と「観光」という字句について寺前（2016）は、日本では当初、楽しみのための旅の概念に字句「遊覧」「遊歴」等を用いていたが、字句「観光」に収斂していったと述べている（162）。そしてその経緯について、「観光」という字句には当初「国境を超えるものという常識があった」（166）が、「大衆化してゆく過程で遊覧のニュアンスが強くなり、最終的には遊覧のニュアンスが主流になったのではないか」（166）と推測している。本研究では、参照する史資料に「遊覧」が多く使われているため「遊覧」を用いることを基本とするが、「観光」が用いられている先行研究をもとに論じるような場合には、そのまま「観光」を用いる。
- ▶3 遊覧地としての宝塚、有馬温泉、六甲山上の関係についての分析を含む先行研究には、笠井（2011）（2012）（2015）などがある。

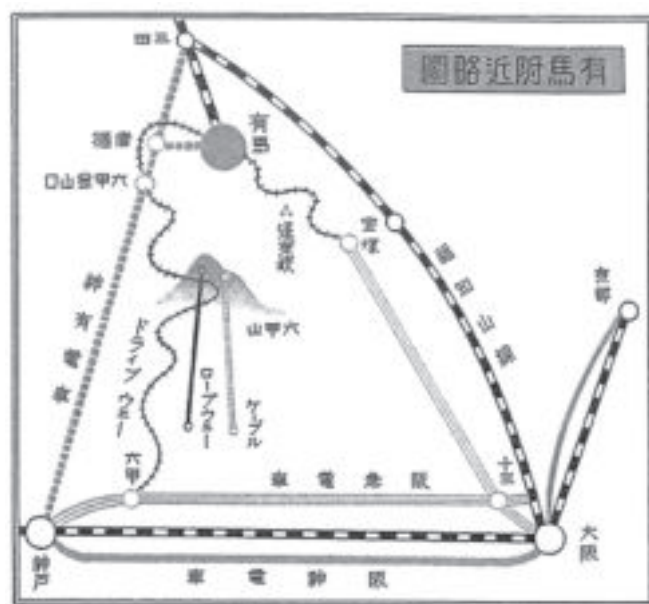
者²流入の関係について考察する³。

具体的には、有馬温泉地域周辺の乗合自動車ルート形成の背景と経緯は、（1）三田～有馬温泉間、（2）宝塚～有馬温泉間、（3）神戸市街～六甲山上～有馬温泉間という3区間に分け、史資料ならびに先行研究に基づき整理する。また、（2）宝塚～有馬温泉間、（3）神戸市街～六甲山上～有馬温泉間の乗合自動車ルートの形成は、それぞれ宝塚地域、六甲山上地域の遊覧地形成と連動しているため、合わせて確認する（各地域の位置やルートの関係性は図1に明示されている）。

そして旅行案内書の分析に関しては、ジャパン・ツーリスト・ビューロー発行の『旅程と費用概算』シリーズで提示される「箕面・寶塚・有馬遊覧」「寶塚及有馬遊覧」「寶塚、有馬温泉廻り」といったプラン、鉄道院・鉄道省発行の『鉄道旅行案内』シリーズで提示される「六甲越有馬廻遊」といったプランに着目し、両シリーズにおける版ごとの記述の変化を分析する。さらに、『近畿日帰りの行楽』ほか、「日帰り」という旅程プランがタイトルに含まれる旅行案内書が複数発行された背景を分析する。

このように、遊覧地単位ならびに遊覧地と遊覧地を結ぶルート単位で分析し、その開発成果が旅行案内書にどのように扱われているかを分析する方法を採用する意図は、この方法により遊覧地や近代交通の開発成果が観光に利用可能なものとして社会に提示され、その結果、有馬温泉地域が一般消費者に購入可能な商品として流通するまでの過程を把握できると考えるためである。

■図1：1932（昭和7）年～1937（昭和12）年当時のものと推測される、有馬温泉地域周辺の交通図（旅館「中の坊」の案内パンフレットより抜粋。）



2 三田～有馬温泉間の乗合自動車事業

2-1. 乗合自動車事業が誕生した背景

日本に自動車が出現したのは明治30年代前半であり、世界の自動車史上、極めて早い時期であった（斎藤1987：353-354）。そして日本上陸後、早々に数多くの規模の小さい乗合自動車事業が計画されたが、その要因は、「道路さえあれば自動車は運行可能であり、かつ一台でも独立して営業を行なえるため、比較的少額の資本投資で済み事業の設立が安易であった」（古地2008：91）ためである。より具体的には、大資本家は自動車事業ではなく鉄道事業に投資し、資本を持たない民間の人々が小規模ながら乗合自動車事業に投資した（古地2008：117）。また、乗合馬車事業から乗合自動車事業に転身した者も多かったという（バス事業五十年史編纂委員会1957：127）。

2-2. 三田～有馬温泉間の乗合自動車事業の変遷

さて、三田～有馬温泉間で計画、実施された事業について順に確認する。最も早く計画された事業について先行研究の記述をまとめると、1902（明治35）年⁴に神戸ニッケル商会という自動車の輸入業者が関わり、三田～有馬温泉間で乗合自動車事業をはじめることが計画されたが実現しなかった。もし当計画が実現していたら、日本初の乗合自動車事業であった（尾崎1937：92）。

▶4 1901（明治34）年とする先行研究（柳田1944：40）もある。

次に計画されたのは1905（明治38）年6月に設立された有馬自動車の事業である。この組織の経営陣には有馬温泉地域のホテルや旅館の経営者である大島徳蔵、金井四郎兵衛、風見喜右衛門が名を連ねており、また阪鶴鉄道三田駅の列車到着に合わせて運行したということからも、有馬温泉地域の関係者が主体となり、鉄道で訪れた湯客を有馬温泉地域まで送迎する二次交通として立ち上げられた事業と考えることができよう。しかし、この事業は8月に運行を開始し、冬の到来を前に運行を終了している（佐々木2013：128-130）。

次に当区間の乗合自動車事業にチャレンジしたのは、1913（大正2）年の東洋自動車という組織であり、12人乗り自動車で1日4回の運行をしたが⁵、この事業も採算が合わず1年後に運行を止めてしまった（有井1996：148、新修神戸市史編集委員会2003：307）。

2-3. 各事業が計画された背景ならびに定着しなかった要因の考察

前節で確認したように三田～有馬温泉間は、日本全体で見ても非常に早い時期に乗合自動車事業の計画が複数立案された区間である。背景には、三田地域から有馬温泉地域へ向かう湯客のために人力車、乗合馬車などの前近代的交通事業がすでに確立されていたこと、神戸居留地に在留する外国人貿易

- ▶5 田井（2013）には、明治初期にはすでに神戸居留地に在留する外国人ほか有馬温泉地域を訪れていたことがまとめられている（116-125）。

商から自動車車両が入手しやすい状況にあったこと⁵などの要因があったのではないかと推測される。

しかし、どの事業も定着しなかった。その理由として斎藤（1987）では、全国的に明治30年代の乗合自動車事業が定着しなかったのは「未発達な自動車生産技術に基づく、自動車交通用役の商品としての劣悪性」（253）が影響したと指摘されている。そして、1915（大正4）年に有馬鉄道が三田～有馬温泉間に鉄道路線を開通させ、1917（大正6）年発行の旅行案内書『近畿遊覧其日かへり』において、時期によっては大阪から乗り換えなしに有馬温泉地域に到着できるようになったことが伝えられており（484）、このことから、以後、三田～有馬温泉間で乗合自動車事業に取り組む意義は大きく減退したものと思われる。

3 宝塚～有馬温泉間の乗合自動車事業

- ▶6 ただし、1925（大正14）年に神戸有馬自動車神戸市街地（平野）から有馬温泉への乗合自動車ルートを確立したように、神戸市街～有馬温泉間における乗合自動車事業の開発も同時期に進行していたことに留意する必要がある（神姫バス社史編集委員会1998：6）。

前節では三田～有馬温泉間の乗合自動車事業の流れを整理したが、その後、有馬温泉地域に向けた乗合自動車事業開発の拠点は宝塚に移る⁶。そこで本節では、宝塚地域がどのように開発され、どのような経緯で乗合自動車事業が開始されるに至ったのかを確認する。

3-1. 宝塚地域への鉄道の開通と電鉄会社による遊覧地開発の開始

宝塚地域に関連する鉄道敷設の経緯を駆け足で振り返ると、阪鶴鉄道が宝塚駅を開設したのは1897（明治30）年末である（日本国有鉄道1972：454）。そして阪鶴鉄道が1906（明治39）年に国有化されると、関係者たちは同鉄道がすでにその支線として認可されていた大阪～池田間の計画路線を生かし、新たに箕面有馬電気鉄道の設立を図る。この計画は、梅田（大阪）を起点に、宝塚を経て有馬温泉に至る路線が基軸であった。同1906（明治39）年4月に梅田から有馬温泉にいたる路線ほかの鉄道敷設認可申請を行い、12月に認可が下りる。翌1907（明治40）年6月に社名を箕面有馬電気軌道とし同年10月に設立総会を開催するが、この時に社長は選任されず専務取締役小林一三が就任する。会社設立より2年半後の1910（明治43）年3月、大阪～宝塚間と石橋～箕面間の2路線の営業を開始する。そして箕面有馬電気軌道は自らの輸送需要を高めるために沿線地域の住宅地開発を進める一方、箕面地域、宝塚地域などの遊覧地開発をはじめ（阪急電鉄1982：3-15）。

次に箕面有馬電気軌道が開発に着手する以前の宝塚地域の状況をまとめると、後に旅館の分銅屋を開業する小佐治豊三郎は1884（明治17）年、武庫川右岸の伊子志地区で採取した「酸い水と鹹い水」を飲用・浴用として評価を受けたことから、温泉場を開くことを決意する。温泉場の設備や営業状態を調べるため小佐治豊三郎は仲間らと有馬温泉地域を訪れ、旅館「御所坊」

に宿泊する。そして、有馬温泉地域の旅館に坊の名がついている理由は仏様に因縁が深いと聞いたことから、自らの温泉場にも縁起のよい名前をつけようと、温泉場のある伊子志を宝塚と命名し、土地の開発や家屋の建築に着手する。また鉱泉の試験を大阪衛生試験所へ依頼し、1886（明治19）年3月に結果が下付され、1887（明治20）年5月に開業する。温泉浴場は当初、兵庫や大阪の有志によって設立された組織によって経営されていたが収支が合わず1892（明治25）年に閉鎖される。その後、阪鶴鉄道が開通する1897（明治30）年以降は宝塚温泉場持主組合が経営する（宝塚市史編集専門委員1977：246-253）。

箕面有馬電気軌道は宝塚地域の遊覧地開発について当初、武庫川に堰堤を築いて貯水域を船遊び場とする案や、近隣の遊覧スポットである紅葉谷支流付近の岩盤から上流を堰止めて貯水し山峡の瀨を出現させ船を浮かべる構想をもっていたが、地域の人たちの賛同を得ることができなかったため断念する。そして1911（明治44）年、独自に武庫川左岸の埋立地を買収して大理石造りの大浴場と家族向き温泉を建築し「宝塚新温泉」と称し開場する。

さらに室内プールや娯楽設備が整えられた近代的な洋館を増設し、これらの施設を「宝塚新温泉パラダイス」と名付ける（阪急電鉄1982：13-14）。

3-2. 箕面有馬電気軌道が乗合自動車事業に参入する背景と経緯

前節では明治末期までに宝塚地域で新旧2つの温泉地域の経営が行われたことを確認したが、ここでは箕面有馬電気軌道が乗合自動車事業に参入する背景と経緯を確認する。

1924（大正13）年に宝塚自動車商会在宝塚～名塩間の路線免許を獲得し、1925（大正14）年、その路線が有馬温泉地域への路線延長を果す⁷。それを機に、箕面有馬電気軌道から改称された阪神急行電鉄が宝塚自動車商會に資本参加を行い、1927（昭和2）年に宝塚有馬自動車は誕生する。1928（昭和3）年4月に船坂経由有馬行きの路線が認可されたので、宝塚地域と有馬温泉地域は2本の乗合自動車路線でつながることになる。阪神急行電鉄が乗合自動車事業に参入した背景は、大正末期から、阪神急行電鉄の沿線に乗合自動車事業などを営む小規模事業者が続出し、自動車事業へ本格的に進出を計るべき時期が到来したと判断したためである（阪急バス株式会社社史編集委員会1979：12、56-58、61-62）。

▶7 これ以前の1921（大正10）年に有馬自動車が設立され、有馬温泉～宝塚間を営業したが、早々に消滅したという先行研究もある（有井1996：148）。

3-3. 箕面有馬電気軌道が有馬温泉地域への鉄道進出を断念した要因の考察

このように阪神急行電鉄（旧箕面有馬電気軌道）は、既存の乗合自動車事業に資本参加することを通じて、有馬温泉地域への交通ルートを確立することになる。それではなぜ、阪神急行電鉄は設立当初の社名にもなり、基軸路線に位置付けていた有馬温泉地域への鉄道での到達をあきらめ、乗合自動車事業で代替する事になったのであろうか。

まず事業経営の観点では、宝塚～有馬温泉間は山間を貫く難工事であり、

当時の資金状況から当工事を遂行するのは容易ではないという判断と、大阪～神戸直通線の計画が進んでいたため、それと接続する敷設許可済の別路線である宝塚～西宮線が優先されたという理由があった（阪急電鉄1982：16）。また別の理由として、当時の阪神急行電鉄を率いていた小林一三の自伝に、有馬温泉地域の関係者やその支援者から盛んに鉄道敷設の権利放棄を迫られたと吐露する記述がある。そしてその有馬温泉地域の支援者は、箕面有馬電気軌道側が鉄道敷設の権利を放棄したら、三田駅～有馬温泉間の鉄道敷設を行うと提案をしたという（小林1953：208-209）。三田～有馬温泉間の鉄道敷設計画と箕面有馬電気軌道の宝塚～有馬温泉間の鉄道敷設計画が競合関係にあったことは、有馬鉄道の社長として1915（大正4）年に三田～有馬温泉間の鉄道路線を開通させる山脇延吉が有馬温泉地域の関係者に送った文書（三田市総務部総務課市史編さん担当2007：849-856）において、箕面有馬電気軌道による鉄道敷設計画を敵対視していることから確認できる。

ここまでの分析から阪神急行電鉄グループは、自社の経営上の観点と他の鉄道敷設計画との競合から有馬温泉地域への鉄道敷設を断念したが、有馬温泉地域までの乗合自動車事業の許認可を得た小規模事業者に資本参加し、乗合自動車事業により有馬温泉地域までの交通アクセスを確立したとまとめることができる。

4 神戸市街～六甲山上～有馬温泉間の乗合自動車事業

さて宝塚有馬自動車は、1928（昭和3）年に有馬温泉地域を經由して六甲山上地域までルートを延ばすが、この路線延長を理解するためには六甲山上の遊覧地開発について把握する必要がある。

4-1. 電鉄会社による開発以前の六甲山

近隣の村民が「牛馬のまぐさや柴を狩りに行く」（有井1996：99）場所として利用されていた六甲山に1895（明治28）年、イギリス人のグループが別荘を建てて以来、外国人を中心に別荘を建てる者が続出する（野村1984：17）。欧米人、特にイギリス人が六甲山に別荘を建てることに強い意欲を示した理由は、すでに熱帯アジアのイギリス植民地で山腹斜面に山荘やレクリエーション施設の経営経験があり、神戸での居留生活にそれを反映させたと推測されるという（藤岡1988：177）。しかし、1914（大正3）年に第一次世界大戦が勃発すると六甲山上地域に別荘を所有している神戸在住の外国人貿易商は甚大な打撃を受け続々帰国したのに対し、港町神戸は未曾有の好景気到来で富を築く者たちが現れ、近隣の景勝地と並んで六甲山上地域に別荘を構える日本人富豪が相次ぐ（稲見・森1968：167）。

明治・大正期における遊覧地としての六甲山の利用をまとめると、前出のグループが1901（明治34）年に日本で最初のゴルフ場を開設し、1903（明

治36)年に神戸ゴルフ倶楽部が創立される(新修神戸市史編集委員会2014: 731-732)。またグルームの残した記録からは外国人たちが、夏にはゴルフと水泳、秋には松茸狩り、冬には登山やスケートなど、四季折々に楽しんだことがわかるという。登山については1888(明治21)年に神戸の英国教会の牧師として来日したウェスソンが近代登山の普及に努め、1905(明治38)年にウェスソンのすすめで日本山岳会が結成され、神戸でも1910(明治43)年に神戸草鞋会が創設される。その後、神戸には大正期に100以上の登山団体が結成され、早朝登山などの山歩きは健康と修養のために広く受け入れられ、大正・昭和初期に全盛期を迎える(田井1997: 227-228)。阪神電鉄が本格的な開発に乗り出す昭和初期の六甲山とはこのような状況であった。

4-2. 阪神電鉄による六甲山開発

阪神電鉄は1927(昭和2)年、有馬郡有野村唐櫃地区が小学校建築の資金調達のために売り出した六甲山上の75万3000坪という広大な土地を買収する(玉起1997: 171)⁸。阪神電鉄内部で長期的な発展のための計画的開発の必要性が提唱され、1930(昭和5)年～1933(昭和8)年頃には六甲山の全経営地を住宅別荘地区、水源地区、森林地区、遊園地区、商業地区の5区に分けて開発が進められた(阪神電気鉄道2005: 172)。

遊覧関連の開発についてまとめると、1933(昭和8)年5月に傘下組織である六甲越有馬鉄道が高山植物園を開設し、同年6月に旅館凌雲荘の営業を開始する。また、阪神電鉄が1934(昭和9)年に木造平屋建てのホテルを建設してオリエンタルホテルに貸与し、六甲オリエンタルホテルをオープンさせる。さらに1937(昭和12)年6月には六甲越有馬鉄道が敷地面積5万坪の六甲山カントリーハウスを開業させる。カントリーハウスは六甲山における遊覧地の中核施設となり、園内にはバンガロー風建築、9ホールのゴルフ場、テニスコート2面、魚釣池などが設けられた(阪神電気鉄道2005: 172-173)。

▶8 ただし、阪神電鉄はこの土地買収以前から、明治末期に別荘を買入れて社員および一般登山者の休養施設としたり、第一次世界大戦の勃発で帰国した外国人に代わって進出した日本人の別荘に電気を供給するなど六甲山上の開発に着手はしていた(稲見・森1968: 168)。

4-3. 箕面有馬電気軌道の阪神間への進出と六甲山関連の乗合自動車事業への関与

さて阪神急行電鉄グループは、どのような経緯を経て、六甲山と有馬温泉、宝塚をつなぐ乗合自動車ルートを確認するに至るのか。まずは箕面有馬電気軌道が阪神急行電鉄と改称し、大阪～神戸間に進出するまでの経緯を確認する。

箕面有馬電気軌道は開業時に梅田というすぐれた起点を獲得していたが、将来を考えると終点を都市、しかも都心に求める必要があるという認識から、大阪～神戸線の路線開設が目標とされる。そのため、先に西宮～神戸間の線路敷設特許権を得ていた灘循環線と連絡するため、1913(大正2)年2月に十三～伊丹～門戸間の線路敷設の特許を得る。阪神電鉄との協議などを経て、1917(大正6)年に灘循環電気軌道の軌道敷設特許権の箕面有馬電気軌道への譲渡が認可され、箕面有馬電気軌道は1918(大正7)年2月に社名を阪神急行電鉄へと改める。そして1920(大正9)年7月に梅田～神戸間を開業する(阪急電鉄1982: 16-19)。

▶9 しかし、翌1931（昭和6）年9月に同じく阪神急行電鉄グループの六甲登山架空索道がロープウェイを開業したため、六甲山上までの乗合自動車ルートはロープウェイ登り口までに変更となり、さらに1933（昭和8）年に神戸市バスに譲渡される（新修神戸市史編集委員会2003：303）。

▶10 山口（2010）では、裏・表ドライブウェイ以外にも六甲山一周自動車道路（神戸～宝塚～有馬～山田村～神戸）の計画も行政主導による六甲山開発の最初の例として挙げられている。また裏・表六甲ドライブウェイ開発に限定して参照したため兵庫県への動向のみ取り上げたが、神戸市も同時期に六甲山開発計画を進めていたことが論じられている。神戸市の六甲山（裏山）開発の背景について神戸市史では、「都市計画区域の総面積中、山地が約六割を占めるという地形上から、裏山の開発の声が年々高まり、裏山開発は市の発展に重要な影響を及ぼすことが明らかに」なり、「当時は昭和初期の不況期にあたり、また政府の主導する観光誘致政策もあって、観光道路の開業事業とこれを失業救済事業とするという裏山開発の主張が起こってきた」と説明されている（新修神戸市史編集委員会2005：116）。

このような経緯を経て、阪神電鉄や国鉄の路線よりも六甲山寄りの路線を持つことになった阪神急行電鉄は、六甲山開発にも乗り出すことになる。1927（昭和2）年時点で有馬温泉地域まで路線を延長していた宝塚有馬自動車は、1928（昭和3）年に裏六甲ドライブウェイの完成をまって有馬温泉～六甲山上間を走り六甲山関連の乗合自動車ルートの先駆となる。次に阪神急行電鉄の六甲山開発の意図のもと1929（昭和4）年4月に設立された六甲山乗合自動車が、同じく1929（昭和4）年に開通した表六甲ドライブウェイを利用した神戸市街～六甲山上間のルートを確認する。翌1930（昭和5）年、六甲山乗合自動車は六甲山上～有馬温泉間の路線延長許可を得る。この区はすでに宝塚有馬自動車が営業していたが、親会社を同じくする両社の間で路線譲渡の協議が整い、六甲山上乗合自動車路線の一元化が図られる（阪急バス株式会社社史編集委員会1979：63-64）⁹。

4-4. 裏・表六甲ドライブウェイ敷設の背景と経緯

前述の裏六甲ドライブウェイと表六甲ドライブウェイの開発は、神戸市街～六甲山上～有馬温泉～宝塚という乗合自動車ルート確立に大きな役割を果たしたため、改めて整理する。

まず当時の道路整備の状況について兵庫県史では、大正期に入り道路法の改正や交通機関の発達で、兵庫県政における道路整備の重要度が増したことが指摘されている。具体的には、1919（大正8）年に公布された道路法によって県が管理し改修する必要のある国道・県道が増え、支出も増加したという（兵庫県史編集委員会1967：785-786）。

次に、山口（2010）から裏・表六甲ドライブウェイ開発の背景と経緯に関する記述のみ抜粋してまとめると、1921（大正10）年に兵庫県の地方委員会技師兼公園管理主任による六甲山頂の公園化案が新聞紙上で報じられる。また道路関連では、住吉から有馬温泉に通ずる県道を自動車が楽に通過できる幅員三間に改修する計画が発表されるが、この計画は先に紹介した有野村唐櫃地区共有地の阪神電鉄への売却で実現しなかった。また1925（大正14）年に就任した兵庫県知事は、避暑地、運動場や公園、住宅地としても理想の土地にも関わらず道路など交通機関の不備で十分活用できていないことを遺憾であるとして六甲山開発計画を立て、昭和2年度の県予算に、阪神地方開発資金を利用した六甲山開発事業費（26万円）を計上提案する。このような背景から裏・表ドライブウェイは敷設され、この事業が行政主導による六甲山開発の最初の例であった（242）¹⁰。また山口（2012）では、事業費の阪神地方開発資金が阪神電鉄の寄付金のうち阪神間地方開発のために使われた残額が基本であるということから、「資金の出どころ、県の道路建設と阪神電鉄による開発の時期の重なり、県による開発許可等からは、県と阪神電鉄の間での事業の強い関わりが読み取れる」と指摘されている（2772）。

このように1928（昭和3）年に敷設された裏六甲ドライブウェイと1929（昭和4）年に敷設された表六甲ドライブウェイは、兵庫県と阪神電鉄の六甲山開発の思惑が合致した結果誕生した道路である。そしてその道路上を、ともに阪神急行電鉄グループの宝塚有馬自動車と六甲山乗合自動車が旅客走行す

る。その結果、神戸市街～六甲山上～有馬温泉～宝塚という遊覧地をつなぐ乗合自動車ルートが形成されることとなった。

次節以降では、ここまで分析した乗合自動車事業の開発が旅行案内書にどのように記述されているかを確認する。

5 三田～有馬温泉間および有馬駅～有馬温泉間に関する旅行案内書の記述分析

5-1. 三田～有馬温泉間に関する記述分析

阪鶴鉄道の三田駅が営業を開始したのは1899（明治32）年1月であるが、現在までに入手できた旅行案内書で三田駅を利用した有馬温泉地域へのアクセスが提案されているのは、1902（明治35）年発行『避暑旅行案内 3版』の「順路は大阪より坂鶴線により、三田驛にて下車すべし」（297）という記述が最初である。そして、三田駅から有馬温泉地域までの二次交通については、1902（明治35）年発行『阪鶴鉄道名所案内』の三田駅から多方面への人力車賃を紹介する項目において、有馬町（有馬温泉地域）については「三里 金卅五銭」（47）と紹介されている。また以後は1903（明治36）年発行『日本海陸漫遊の栞 西部』の「平坦なれば車馬の便なり」、1906（明治39）年発行『橋立みやげ』の「車一輛を命じて」（5）、1907（明治40）年発行『日本新漫遊案内 増補2版』の「車馬の便を欲せば、三田驛より下車するをよしとす」（532）など、「車」と表現される二次交通が紹介されている。先に確認したように1905（明治38）年の8月から数ヵ月間は、有馬自動車の乗合自動車が営業していた時期と重なるが、これらの「車」の表現は人力車を意味するものと推測される。

その後、1914（大正3）年発行『鉄道旅行案内』に「自動車の便がある」（64）とはじめて、「自動車」という表現が用いられている。先に確認した東洋自動車が運行していたであろう期間と重なるが、事業者が誰であるのかは特定できていない。

この翌1915（大正4）年に有馬鉄道路線が開通したため、1917（大正6）年発行『鉄道旅行案内』では福知山線項目に「附有馬輕便線 三田ー有馬」「三田 有馬輕便線の分岐點 ▼有馬温泉、南二里二十八町、有馬輕便線の便あり」（98）、1917（大正6）年発行『近畿遊覧其日かへり』の「行路は福知山線によりて三田驛に至り、同驛より有馬輕便線に乗り換へる」（484）というように、有馬鉄道路線を利用したルートの紹介が中心となる。

つまり三田～有馬温泉間の乗合自動車事業は、日本全体でも非常に早い時期に試みられたものの、当区間の二次交通の主役となる前に鉄道路線が開発されたため、旅行案内書の主たる紹介対象となっていないことが確認できる。

5-2. 有馬駅～有馬温泉中心部に関する記述分析

有馬鉄道有馬駅から有馬温泉地域中心部へは少し距離があるため、旅行案

内書に二次交通の記述がある。1920（大正9）年発行『温泉案内』に「緩なる上り坂道で徒歩十五分、自動車五人乗二圓、人力車賃二十錢」（55-57）、1921（大正10）年発行『鉄道旅行案内』ではさらに具体的に「驛から温泉地まで俵賃三十五錢、自動車賃切二圓」（70）と記述されており、この時期には5人乗り自動車を2円で賃切ることができたことがわかる。

有馬温泉地域も属する有馬郡誌には、1929（昭和4）年3月時点で、有馬町は「自動車八臺、人力車二十六臺、自転車五十三臺、荷車中車十六臺、荷車十三臺」を所有していたとの記述があり（有馬郡：144）、実際に当地には利用可能な自動車があったことが確認されるため、有馬駅から各旅館までの送迎用にも人力車のみではなく自動車も使われていたと考えてよいものと思われる。

先に確認した明治30年代中頃から大正期に入るまでの三田～有馬温泉間の乗合自動車事業の状況と1929（昭和4）年に有馬町が自動車8台を所有しているという状況を比較すると、有馬温泉地域をめぐる自動車交通は、大正期に飛躍したことが確認できる。

6 宝塚～有馬温泉～六甲山上間の回遊提案に関する旅行案内書の記述分析

6-1. 『旅程と費用概算』シリーズの記述の変遷

『旅程と費用概算』シリーズは『日本交通公社七十年史』において、ジャパン・ツーリスト・ビューローの機関誌『ツーリスト』の付録版として1919（大正8）年に発行した和文の避暑地案内であり、翌1920（大正9）年より四季を通じての一般旅客のための旅行案内書として毎年改訂増補を続けているシリーズとして紹介されている（日本交通公社1982：27-28）。

現時点で入手できた大正期のタイトルは1920（大正9）年発行版と1926（大正15）年発行版であるが、1920（大正9）年発行版には有馬温泉、宝塚、六甲山に関する記述はなく、1926（大正15）年発行版に「箕面・寶塚・有馬遊覧（神戸ヨリ二日）」（203-204）として登場する。具体的には、神戸→（阪神急行電鉄路線）→箕面→宝塚→（国鉄福知山線）→三田→（国鉄有馬線）→有馬温泉（宿泊）→（国鉄有馬線）→三田→（国鉄福知山線）→神崎→（国鉄東海道本線）→神戸という行程となっている。また、「観光場所」として、箕面では箕面公園、宝塚では新温泉と宝塚少女歌劇、有馬ではラジウム温泉、鼓ヶ瀧、温泉寺が紹介されている。宿泊は有馬温泉の旅館「御所坊」、「兵衛」となっている。

まず、阪神急行電鉄が改称前の箕面有馬電気軌道時より開発を進めてきた宝塚、箕面と、有馬温泉が一体化した遊覧行程が組まれていることは注目に値する。箕面有馬電気軌道は社名に「箕面」「有馬」と入っているように、箕面と有馬温泉の回遊を自社路線で実現しようと考えていたが、先に説明したような要因で有馬温泉への路線については断念した経緯がある。有馬温泉の

遊覧行程への組み込みという阪神急行電鉄の創業当時よりの目論みは、国鉄線の力を借りながらではあるが、旅行メディア上のプランとしては大正期末に実現したと捉えることができよう。

昭和期に入り、1928（昭和3）年発行版では項目名が「寶塚及有馬遊覧（阪・神より二日行程）」に変化し、「寶塚ヨリ有馬へ乗合自動車ノ便アリ、所要四十分（四里六丁）賃一圓十錢、前七時半ヨリ後六時迄一時間毎二運轉ス」（359）という記述が加わっており、この乗合自動車とは宝塚有馬自動車の便のことを差すと思われる。次に、1930（昭和5）年発行版には、過去版同様の遊覧行程の紹介の後に、「京・阪一寶塚（自動車）一有馬（電車）一神戸一大阪又ハ京都歸着ノ経路二ヨリ遊覧券ヲ發賣ス。料金一乗り物全部ニテ大阪カラ三等二圓十錢」（426）という記述が加わっている。そして、巻末の遊覧券の種類を紹介する項目の「京・神及山陰方面」に「寶塚、有馬温泉廻り」の項目が誕生している（巻末付録32）。この遊覧券とは、1925（大正14）年にジャパン・ツーリスト・ビューローが発売を開始した、「乗車券、乗船券、自動車券、それに旅館券まで一冊にセットして綴じ込まれており、発駅から着駅まで切符を買う面倒もなく旅行できるという、かつてなかった便利な通し切符」（日本交通公社1982：55）のことであり、ジャパン・ツーリスト・ビューロー運営の案内所などで発売された。まず遊覧券の名称が「寶塚、有馬温泉廻り」となっており2ヵ所の温泉場を短期間で回遊することが想定されていること、また開湯から極めて長い歴史を有する有馬温泉と、新旧ともに明治期に開発された宝塚温泉が「温泉廻り」と組み合わせられて紹介されていることは、『旅程と費用概算』が提案する温泉地域への訪問が遊覧地への訪問として捉えられていることの証左であると言えよう。それは前出の1926（大正15）年発行版において、宝塚、有馬温泉で訪問を推奨されているスポットが「觀光場所」と項目立てられ、宝塚では新温泉と宝塚少女歌劇、有馬温泉ではラジウム温泉、鼓ヶ瀧、温泉寺と、それぞれ観ることを目的とするスポットにも重きが置かれていることから読み取ることができる。

しかし以後の1931（昭和6）年発行版、1934年（昭和9）年発行版、1935（昭和10）年発行版では過去版のように表組の行程紹介ではなく、「阪神付近遊覧案内」という項目に、宝塚、箕面公園、有馬温泉、甲子園、六甲山などがそれぞれ紹介される構成に変更されている。甲子園は阪神電鉄が開発したスポットであり、大正5年度末ならびに1935（昭和10）年12月末日のジャパン・ツーリスト・ビューローの会員に阪神電鉄も名を連ねていることが確認できる（ジャパン・ツーリスト・ビューロー1917：90、1936：4-5）。また紹介方法が変更になる1931（昭和6）年はすでに六甲山上地域において、阪神急行電鉄グループと阪神電鉄グループが開発競争を行っていた時期でもある。またジャパン・ツーリスト・ビューローは国有鉄道と非常に結びつきが強い組織である。このような関係者間の利害関係が紹介方法に影響を与えたのか、もしくは単純に遊覧スポットが増えたために行程紹介ではなくスポットごとの紹介に変更されたのかというテーマは、観光現象における力学を分析する

上で重要であると考えため、今後の研究課題としたい。

6-2. 『鉄道旅行案内』シリーズの記述の変遷

山本（2010）によると、『鉄道旅行案内』は1903（明治36）年発行『鉄道作業局線路名所案内』に端を発し、鉄道作業局、鉄道院、鉄道省と発行主体が変遷したシリーズである（131）。山本（2010）は1921（大正10）年発行『鉄道旅行案内』が新装版であると指摘している（132）が、有馬温泉の紹介についてもそれ以前の版との顕著な違いが見出せる。すなわち、この版では有馬温泉が紹介された後、「六甲越有馬廻遊」という項目が設定され、「有馬遊覧者は六甲越の廻遊によつて一層興味が加はる」（70）という提案がなされている。具体的には、生瀬駅⇄有馬温泉⇄六甲山頂⇄住吉駅という回遊行程が提案されている。「有馬遊覧者」と、大正後期時点で有馬温泉を訪れる動機が「遊覧」と表現されていることは注目に値する。

1924（大正13）年発行版では同様の提案がなされており、1930（昭和5）年発行版ではさらに、「山頂にはゴルフリンクがある。冬は大小數十の池沼が凍結してスケートが盛んである」（99）と六甲山上地域の遊覧情報が加わり、「別途阪神急行電鉄六甲驛から約六軒、六甲山乗合自動車で山上記念碑まで九十銭、同線御影、苦楽園口、蘆屋川各驛からも登れる」（99）との表現があり、国鉄住吉駅に代わり、電鉄六甲駅が六甲山上への拠点駅として紹介されている。また、先に確認したように昭和初期には六甲山登山が全盛期を迎えていたためか、六甲山寄りを走る阪神急行電鉄の各駅からの登山が推奨されている。

しかし1936（昭和11）年発行版では「六甲越有馬廻遊」という項目がなくなり、1934（昭和9）年に開設された国有鉄道六甲道駅の項目で、複数の登山路と交通アクセスが紹介されている。交通アクセスについて具体的には、六甲越有馬鉄道の経営するケーブルカー、六甲山架空索道が経営するロープウェイならびに、表ドライブウェイ、裏ドライブウェイが紹介されている（85-86）。

6-3. 『近畿日帰りの行楽』の記述と日帰りで3地域を訪問する行程の提案

近畿圏での日帰り遊覧をテーマとする複数の旅行案内書（『近畿遊覧其日かへり』『近畿五大都市中心日かへりの旅路』『近畿遊覧一日がけと泊りがけ』）に有馬温泉地域に関する記述を確認できるが、なかでも1935（昭和10）年発行『近畿日帰りの行楽』における交通アクセスの記述は、明治・大正・昭和前期の交通開発が凝縮されたような内容となっている。まず鉄道を利用して有馬温泉へ到達する方法としては、国有鉄道、阪神急行電鉄、阪神電鉄、神戸有馬電気鉄道を使ったものが紹介されている。次に六甲山上経由で有馬温泉を訪れる方法として、六甲山上までのアクセスについて乗合自動車、ロープウェイ、ケーブルカー、六甲山上から有馬温泉までは乗合自動車が紹介されている。さらに、宝塚から有馬温泉へは宝塚有馬乗合自動車の便が紹介されている（298）。

また、1930年代に宝塚有馬自動車が発行した『有馬温泉案内』という冊子には、「六甲、有馬、寶塚廻遊券（阪急大阪・神戸兩終點にて發賣）」という記述があり、具体的な行程として、「梅田—（阪急電車三十二分）—阪急六甲—（神戸市バス十二分）—ロープウェイ乗り場—（ロープウェイ十分）—六甲山頂（ホテル前）」「六甲山頂（ホテル前）—（六甲山バス三十分）—有馬温泉」「有馬温泉—（寶有バス三十五分）—寶塚—（阪急電車三十五分）—大阪又は神戸」という行程が紹介され、逆ルートを選択するのによいとされている。そして逆ルートの場合、有馬温泉では「中食を攝り附近を探勝」することがすすめられている。また、阪神急行電鉄では自社グループ内ならびにグループ外の交通機関とも密接に連絡運輸しており（京阪神急行電鉄1959:41-44）、宝塚、有馬温泉、六甲山上を縦横無尽に行き来できるネットワークを確立していたことがわかる。

このような状況を考えると、先に分析した『近畿日歸りの行楽』においても、明示はされていないが紹介しているアクセス手段を組み合わせ、六甲山上、有馬温泉、宝塚の3カ所を日歸りで遊覧することも想定されていると考えることができる。

このように、近代交通網が形成され、宝塚、有馬温泉、六甲山上という3地域を日歸りで訪れることが可能となった結果、有馬温泉地域では宿泊さえ行わず、「中食を攝り附近を探勝」する滞在形式が提案されることとなる。

7 考察

7-1. 交通機関ならびに行政機関の役割

まずは電鉄会社による遊覧地ならびに交通開発が、宝塚温泉～有馬温泉～六甲山上～神戸市街という交通ルート形成に果たした役割について考察する。遊覧地形成については、宝塚地域は箕面有馬電気軌道（改称後に阪神急行電鉄）が、六甲山上地域については阪神電鉄と阪神急行電鉄が、それぞれ開発の主たる役割を担っている。交通については、裏・表六甲ドライブウェイを通過して宝塚～有馬温泉～六甲山上～神戸市街という乗合自動車ルートを形成する宝塚有馬自動車と六甲山乗合自動車はそれぞれ、阪神急行電鉄が小規模事業者へ資本参加して設立された組織と阪神急行電鉄が新しく立ち上げた組織である。阪神急行電鉄は、難工事を要因の一つとして宝塚～有馬温泉間の鉄道敷設をあきらめた後、乗合自動車事業で六甲山上超えの交通ルートを確立した。本研究では分析対象としなかったが、神戸市街～六甲山上間については、阪神急行電鉄がロープウェイ、阪神電鉄がケーブルカーを開発している。つまり鉄道、乗合自動車、その他の近代的交通が組み合わせられながら、広域交通網は形成されたのである。

ただし、宝塚有馬自動車と六甲山乗合自動車が宝塚～有馬温泉～六甲山上～神戸市街という交通ルートを確立するためには裏・表六甲ドライブウェイ

という道路が必要であった。この道路を敷設したのは、行政機関である兵庫県である。山口（2010）（2012）の分析を整理することから、兵庫県が六甲山開発の思惑をもっており、裏・表六甲ドライブウェイの敷設費用は阪神電鉄の寄付金から捻出されたことを確認した。

つまり、昭和初期に確立された宝塚～有馬温泉～六甲山上～神戸市街という遊覧地をつなぐ交通ルートは、遊覧地形成ならびに近代交通網の確立という共通の目的において、交通機関である阪神電鉄ならびに阪神急行電鉄と、行政機関である兵庫県の事業や施策が結びついた結果、もたらされたものであると考えることができる。

7-2. 旅行メディア機関の役割

それでは旅行メディアである旅行案内書は、その状況をどのように伝えたのか。第1に、ジャパン・ツーリズム・ビューロー発行の『旅程と費用概算』シリーズは、「箕面・寶塚・有馬遊覧（神戸ヨリ二日）」「寶塚及有馬遊覧（阪・神ヨリ二日行程）」「寶塚、有馬温泉廻り」というプランを提示し、シリーズタイトルにもなっている旅程と費用概算を伝えている。第2に、鉄道院・鉄道省発行の『鉄道旅行案内』シリーズは、「六甲越有馬廻遊」というプランを提示している。第3に、民間出版社から『近畿遊覧其日かへり』『近畿五大都市中心日かへりの旅路』『近畿遊覧一日がけと泊りがけ』『近畿日帰りの行楽』のように、日帰りでの遊覧を提案する書籍が発行され、有馬温泉地域も取り上げられている。

旅行案内書が提示するこのようなプランは、開発された遊覧地や近代交通をどれぐらいの時間でどのように組み合わせれば、効率の良い遊覧が可能であるかを伝えている。言い換えれば、遊覧地や近代交通開発の活用方法を遊覧者に伝える役割を担っているのである。

この意味を遊覧目的地側の視点で捉えると、旅行メディアで提案されるプランに沿って地域を訪れる遊覧者への対応を迫られることとなる。宝塚地域や六甲山上地域のように明治期以降に開発された遊覧地はまだしも、極めて長い年月にわたって異なる文脈で地域への訪問者を受け入れてきた有馬温泉地域にとっては、自らが遊覧地として認識され、その文脈で訪れる者を受け入れることは、大きな変革を迫られることを意味したと考えられる。

7-3. 旅行斡旋機関と旅行商品の役割

また、旅行斡旋機関が演じた役割も大きい。旅行斡旋機関の代表的存在であるジャパン・ツーリスト・ビューローは職員向けの教科書『ビューロー読本』において、自らが運営する案内所で遊覧者に対応する際の心得として、「旅客に地図又は案内記を見せながらするのが、旅客にも掛員自身にも、非常に便利で判り易い」（214）と『旅程と費用概算』シリーズなどの旅行案内書を活用して情報提供する必要性を説いている。また情報を伝えるだけでなく、交通券はもちろん、交通券と宿泊券をセットにした「遊覧券」といった旅行商品を販売している。ジャパン・ツーリスト・ビューローは、案内所という直接遊覧希望者と出会うことができる場所を窓口に、遊覧という新しい行動

様式や『旅程と費用概算』誌上で自ら提案した旅程や必要とされる費用の説明を行い、さらに「遊覧券」などの旅行商品で実際に遊覧体験へ導く役割を担っていたと考えることができよう。

8 結論

これまでの考察から、有馬温泉地域が遊覧ルートに組み込まれ遊覧地域として認識されるにあたり、交通機関、行政機関、旅行メディア機関、旅行幹旋機関それぞれの事業や営業活動がどのような役割を果たしたのかを確認したが、重要なのはそれぞれの行為は独立しておらず、濃厚に連関していたということである。つまり、道路を敷設する行政機関と乗合自動車事業を展開する交通機関の取り組みによって交通アクセスの利便性が向上し、その利便性を前提にした旅程プランが旅行メディア機関から発信されることを通じて「日帰り」といった短期間で遊覧地を周遊するという行動形式が生み出され、古来より「療養目的で訪れる場所」であった有馬温泉地域に「遊覧目的で訪れる場所」という別のイメージが付与された。さらに、旅行幹旋機関が案内所などの窓口を通じて遊覧希望者に伝達することで、そのイメージの社会的認識は徐々に高まっていったと考えられる。

ここで、本研究の冒頭で示した問いに戻る。近代交通の整備によって温泉地域に短期滞在の観光者が流入するようになるという現象の過程とメカニズムについて、有馬温泉地域を事例として分析した場合、上述したような交通機関、行政機関、旅行メディア機関、旅行幹旋機関の相互作用が一因となって、そうした現象がもたらされたと結論付けることができよう。

今後の研究課題としては、本研究の分析枠組みを他の温泉地域の事例に適用することにより、近代交通の整備と短期滞在の観光者流入との相関について、本研究が示した結論がどの程度の一般性をもつ知見であるのかを検証する必要がある。また本研究は、温泉地域が社会の近代化に伴って観光対象化されるという総合的で多面的な現象の一部分について論じたに過ぎないため、現象の構築に影響を与えるより広い関係主体、たとえば地域内の宿泊事業者や入浴施設の管理者、または地域内の行政機関といった主体の行為や他の主体の行為との相互作用を分析することを通じて、温泉地域の観光対象化という現象の全体像を明らかにする課題が残されている。

参考文献

- *『旅程と費用概算』シリーズと『鉄道旅行案内』シリーズは版ごとの変遷を分析対象とするため、奥付表記を参考に発行年月日を記載した。
- 有井基編著、1996、『北区の歴史 改訂版』神戸市北区役所まちづくり推進課。
- 有馬郡、1929、『有馬郡誌 下』。

- バス事業五十年史編纂委員会, 1957, 『バス事業五十年史』日本乗合自動車協会.
- 藤田裕彦, 2011, 「『有馬温泉への道』の変遷——六甲山麓のあちこちにあった駅『有馬口』を辿る」『三田史談』31: 26-38.
- 藤岡ひろ子, 1988, 「六甲山を開いた外国人」田中真吾編著『六甲山の地理——その自然と暮らし』神戸新聞総合出版センター, 175-178.
- 普北散史編, 1906, 『橋立みやげ』廣榮堂.
- 古知愛一郎, 2008, 「乗合自動車の一考察」『国士館大学大学院政経論集』11: 91-119.
- 阪急バス株式会社社史編集委員会, 1979, 『阪急バス50年史』.
- 阪急電鉄, 1982, 『75年のあゆみ』.
- 阪神電気鉄道, 2005, 『阪神電気鉄道百年史』.
- 広瀬正剛, 2018, 「近代期における有馬温泉地域に関連する鉄道アクセスの変遷についての研究」『温泉地域研究』31: 13-24.
- 兵庫県史編集委員会, 1967, 『兵庫県百年史』.
- 市井史・水島爾保布, 1919, 『近畿五大都市中心日かへりの旅路』中里鼎一郎.
- 稲見悦治・森昌久, 1968, 「六甲山地の観光・休養地化について」『歴史地理学紀要』10: 159-190.
- ジャパン・ツーリスト・ビューロー, 1917, 『事業報告 大正5年度』.
- , 1920, 『旅程と費用概算』(大正9年8月1日印刷版).
- , 1926, 『旅程と費用概算』(大正15年6月15日発行版).
- , 1928, 『旅程と費用概算』(昭和3年7月5日発行版).
- , 1930, 『旅程と費用概算』(昭和5年6月14日発行版).
- , 1931, 『旅程と費用概算』(昭和6年7月20日発行版)博文館.
- , 1934, 『旅程と費用概算』(昭和9年1月10日発行版)博文館.
- , 1935, 『旅程と費用概算』(昭和10年6月7日発行版)博文館.
- , 1936, 『ビューロー読本』.
- 可児令一, 1902, 『阪鶴鉄道名所案内』.
- 笠井雅直, 2011, 「温泉と鉄道——戦前期温泉地間競争と交通網の革新」『鉄道史学』29: 68-70.
- , 2012, 「戦前期温泉地間競争と交通網の革新(上)」『名古屋学院大学論集. 社会科学篇』49(1): 51-62.
- , 2015, 「温泉地開発と鉄道網の革新——歴史的経験」『Discussion paper』109: 1-24.
- 京阪神急行電鉄, 1959, 『京阪神急行電鉄五十年史』.
- 近畿遊覧社, 1921, 『近畿遊覧一日がけと泊りがけ』.
- 小林一三, 1953, 『逸翁自叙伝』産業経済新聞社.
- 松川二郎, 1935, 『近畿日帰りの行楽』大文館書店.
- 日本国有鉄道, 1972, 『日本国有鉄道百年史 第4巻』.
- 日本交通公社, 1982, 『日本交通公社七十年史』.
- 野村亮太郎, 1984, 「六甲山——その生い立ちと利用」田中真吾編著『神戸の地理——風土と暮らしを読む』神戸新聞出版センター, 14-17.
- 野崎左文・洲崎栄芳, 1903, 『日本海陸漫遊の栞 西部』六々会.
- 尾崎正久, 1937, 『日本自動車発達史 明治篇』オートモビル社.
- 佐々木烈, 2013, 『都道府県別乗合自動車の誕生 写真・史料集——日本自動車史』三樹書房.
- 斎藤尚久, 1987, 「明治30年代の日本の乗合自動車営業」『同志社商学』39(2・3): 352-383.
- 彩霞生, 1917, 『近畿遊覧其日かへり』秀能井郡治.
- 三田市総務部総務課市史編さん担当, 2007, 『三田市史 第6巻』.

- 神姫バス社史編纂委員会, 1998, 『神姫バス70年史』.
- 新修神戸市史編纂委員会, 2003, 『新修神戸市史 産業経済編 3 (第三次産業)』.
- , 2005, 『新修神戸市史 行政編 3 (都市の整備)』.
- , 2014, 『新修神戸市史 産業経済編 4 (総論)』.
- 田井玲子, 1997 「六甲山をめぐるスポーツと娯楽」『阪神間モダニズム』展実行委員会『阪神間モダニズム——六甲山麓に花開いた文化、明治末期—昭和15年の軌跡』淡交社, 227-229.
- , 2013, 『外国人居留地と神戸——神戸開港150年によせて』神戸新聞総合出版センター.
- 寶塚有馬自動車, 1930年代, 『有馬温泉案内』.
- 宝塚市史編集専門委員, 1977, 『宝塚市史 第3巻』.
- 玉起彰三, 1997, 『六甲山博物誌』神戸新聞総合出版センター.
- 探勝会, 1902, 『避暑旅行案内 3版』上田屋書店.
- 田山花袋, 1907, 『日本新漫遊案内 増補2版』服部書店.
- 鉄道院, 1914, 『鉄道旅行案内』(大正3年6月23日発行版).
- , 1917, 『鉄道旅行案内』(大正6年6月15日発行版).
- , 1920, 『温泉案内』.
- 鉄道省, 1921, 『鉄道旅行案内』(大正10年10月5日発行版).
- , 1924, 『鉄道旅行案内』(大正13年10月5日発行版).
- , 1930, 『鉄道旅行案内』(昭和5年3月31日発行版).
- , 1936, 『鉄道旅行案内』(昭和11年5月15日発行版) 博文館.
- 寺前秀一, 2016, 「国内『観光』行政の誕生と展開——字句『観光』と字句『tourist』の遭遇」『帝京平成大学紀要』27: 161-176.
- 山口敬太, 2010, 「戦前の六甲山における公園系統の計画と風景利用策に関する研究——1920年に作成された二つの山地開発計画の策定経緯と目的」『都市計画論文集』45: 241-246.
- 山口敬太, 2012, 「昭和初期の神戸背山における開発と風致保護——山地開発論争と風致地区指定問題の顛末」『日本建築学会計画系論文集』77 (682): 2771-2780.
- 山村順次, 1973, 「温泉地の発達過程と開発」『地理』18 (3): 64-73.
- , 1998, 『日本の温泉地——その発達・現状とあり方 新版』日本温泉協会.
- 山本光正, 2010, 「旅行案内書の成立と展開」『国立歴史民俗博物館研究報告』155: 109-136.
- 柳田諒三, 1944, 『自動車三十年史』山水社.

(2019年4月10日受理、2019年6月19日採択)