

第47回ズーム三水会報告

日時：2025年5月16日（水）16時～18時

テーマ：食文化とツーリズム パートⅡ

講師：野崎俊一氏

司会：鈴木岳氏

参加者（敬称略） 今尾和美 岩垂弘 富沢賢治 野崎俊一 鈴木岳 中村範子

丸山茂樹 野口幹夫 斎藤嘉璋

会の内容：会の始め 去る5月9日に亡くなられた岡本好廣様のご冥福を祈り黙祷を捧げました。岡本様はこの三水会の創始者であり、1979年に会を立ち上げられて以来46年間会員皆さんの熱意により継続することができました。深く感謝をささげたいと思います。

報告内容。食文化とツーリズム パートⅡは別添資料に沿ってお話しいただきました。

質疑討議：報告された内容に啓発されたとの意見表明が多かった。

○ツーリズムとともに食文化もより豊かになっていったことは理解できるが、それが日本人の健康にいい方向ばかりではなかったのではないかと質問

それは指摘の通りで 摂取した炭水化物・蛋白質・脂肪の最もバランスのよかったのは1980年代で それ以前の1965年頃は 炭水化物過多 逆に最近の2008年は脂質過多になっている。

○現代の食卓環境は個食が中心になってきている状況が見られるが、それは問題ではないだろうか。との意見。

単身高齢者の増加で孤食が増えている。

それ以外に若い世代で過度のスマホ生活が、対面型のコミュニケーションを苦手とし、避ける傾向が指摘されている。健康のためにも大切な集団食の意味を理解し、さまざまな形の、仲間との共食をする気質を持つようにするのは家庭教育が大切だ。

○ 欧米人は初対面でも会話をするが、日本人は避ける傾向がある、昔からではなく、ある事情がそうさせたのではないか。

愛し合いなさいを信条とするキリスト教文化と。無神論 唯我独尊 競争社会の日本人社会の差が現れているのではないか。

ツーリズムに関しても欧米人はまず遊びや旅行の計画を優先して立て、労働はその残りに時間をあてる。日本人とは逆だ

など論議は発展して盛り上がった。

資料： 次ページ PDF

食文化とツーリズム 旅は徒歩から乗り物時代へ ～東西の鉄道博物館～



2025年5月
野崎俊一

明治から令和時代までの移動方法

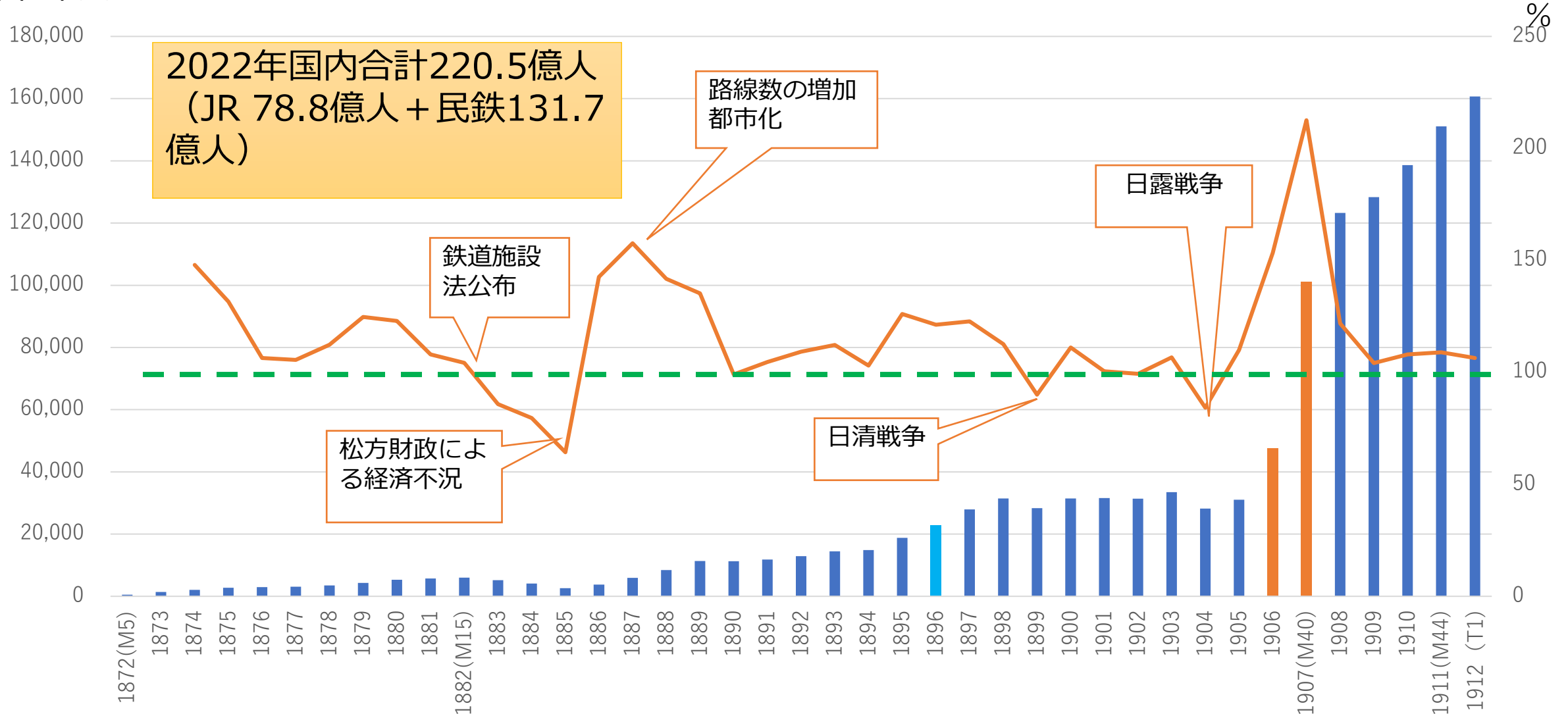
- 江戸時代まで主に徒歩、一部駕籠、馬、船
 - 国内海運システム 西廻り航路(北前船)、東廻り航路
 - 陸運は敦賀～琵琶湖～陸路～淀川水系が有名
- 明治時代 富国強兵・殖産興業を主目的とした物流型鉄道(当初)
 - 東京～横浜間(図)、京都～神戸間、琵琶湖～敦賀、東京と京都間
- 大正時代から昭和初期 鉄道の統合化と観光客数の大幅増加
- 大正～昭和時代の夢と消えた近代化道路計画
- 昭和31年 フトキンス調査提言に基づく高速道路と主要道路政策
- 昭和39年 新幹線0系による東京新大阪間的高速鉄道開始
- 昭和39年 海外旅行の自由化 昭和45年日本航空ジャンボ機(最大546席)の導入による航空利用の大衆化開始

不定時法から定時法の導入

- ❑明治初期まで、人々は不定時法（昼夜をそれぞれ6等分して時間を決める方式）をもちいる。最小時間単位は、小半刻（約30分）。
- ❑鉄道運行には、運転間隔を規則正しくする必要があり、1873（明治6）年から太陽暦とともに定時法が導入。
- ❑鉄道開業から、時刻表に表示された鉄道の運行時間には、「何時何分」という分単位が表示。鉄道の運行時間や注意書きの表記は、人々に分刻みの時間を体感させた。
- ❑1873（明治6）年に、旅客輸送に加えて貨物輸送も開始。物流にも定時法の導入。

明治時代乗客数の推移(国有のみ)

単位千人



注) 1907年(明治40年)に私鉄の国有化(日本鉄道国有化改正法により、乗客数の対象が増加したため

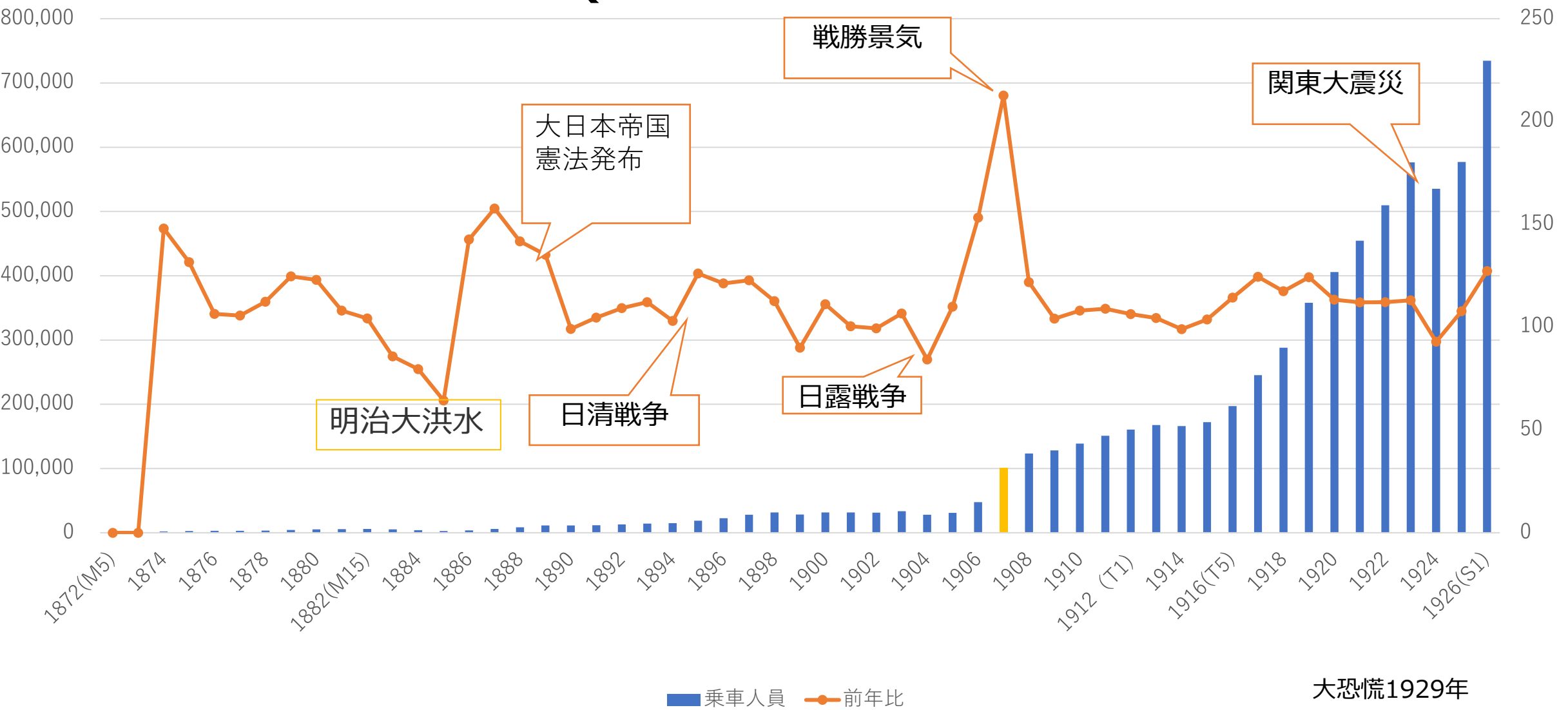
乗客数 前年比

鉄道創設から1945年まで

年	鉄道関連事項	その他の主要事項
1870年(明治3年)	工部省の設立と鉄道掛の設置	版籍奉還（1869年）
1872年(明治5年)	新橋-横浜間鉄道開業 1067mm	廃藩置県（1871年）
1877年(明治10年)	工部省鉄道局設立	西南戦争
1881年(明治14年)	日本初の私鉄「日本鉄道」設立	
1887年(明治20年)	私設鉄道条例公布	
1889年(明治22年)	新橋～神戸間 東海道線開通	大日本帝国憲法発布
1892年(明治25年)	鉄道施設法公布	日清戦争(1894～95年)
1900年(明治33年)	私鉄鉄道法公布	治安警察法公布
1906年(明治39年)	鉄道国有法公布	
1910年(明治43年)	軽便鉄道法公布 762mm	日韓併合
1922年(大正11年)	改正鉄道施設法公布	関東大震災(23年) 満州事変(31年)、日中戦争37～45年)
1940年(昭和15年)	陸運統制令公布 41年同法の改正(私鉄買収)	太平洋戦争（1941～45年）

出所：山崎宏之（2019）『日本の鉄道路線』ミネルヴァ書房 加筆修正

1872-1926年(明治-大正) 旅客数推移



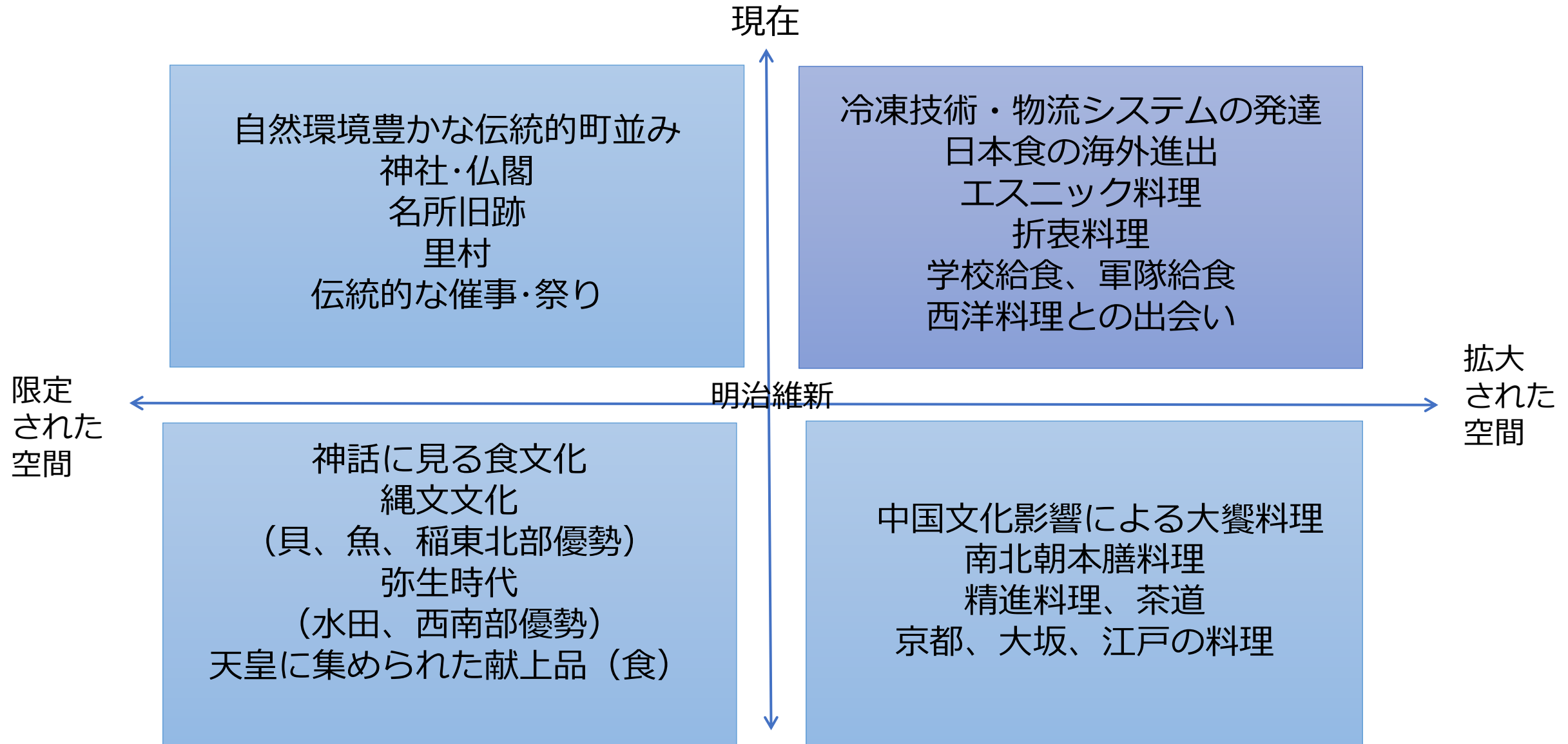
鉄道博物館の歴史区分

- 1870～1890年 手探りの鉄道黎明期
- 1890～1930年 国産技術の確立期
- 1930～1950年 鉄道輸送の黄金期（鉄道暗黒期？）
- 1950～1970年 世界一の飛躍期（リストラクチュアリング期）
- 1970～1990年 未来への蓄積期（国鉄から市場競争の民営化）
- 1990から 多様化する鉄道成熟期（市場浸透戦略と多角化戦略）

黒文字は大宮鉄道博物館の表示、青文字は野崎コメント

食文化とツーリズムの関係性 (明治維新以降)

食文化の時間軸と空間軸



過去（江戸、鎌倉、平安、弥生、縄文）

野崎作成

近代日本の旅と食の関係史 1

- 明治、大正、昭和：西洋料理の受け入れ、家庭料理本の普及、軍隊学校で給食、所得増と食材・料理の多様化
- 旅路の大転換：御師制度の廃止(神仏分離令、大教宣布)、廃藩置県、関所廃止、乗合馬車と道路整備の開始
- 西洋料理：1868年神田牛鍋屋「三河屋」、1879年築地中華店「永和斉」、1899年新橋ビアホール、1923年大衆食堂「須田町食堂」
- 鉄道発達：1872年新橋-横浜 1874年大阪-神戸 1877年京都-神戸 1882年敦賀-長浜 1889年新橋-神戸所要時間20時間
- リゾート観光発祥ドイツ人ベルツによるリゾート調査(湘南、草津、軽井沢、日光、神戸六甲山)
- 1875年団体旅行の始まり 日帰り就学旅行
- 1885年宇都宮駅駅弁としておにぎり 1886年横川駅

近代日本の旅と食の関係史 2

- 1902年『金色夜叉』熱海は四季景観と地元食材に人気。温泉地は湯治場から保養地そして歓楽地。
- 1909年28ホテル(横浜、東京、神戸、京都、大津、大阪、日光、箱根、鎌倉、軽井沢、名古屋、仙台)による日本ホテル協会設立。
- 1912年貴賓会からジャパン・ツーリスト・ビューロー設立
- 1927年大阪毎日・東京日日新聞企画日本新八景選定（別府温泉雲仙 岳 室戸岬 上高地 木曽川 華嚴滝 十和田湖 狩勝峠）。
- 1929年日本温泉協会設立。政府、鉄道、旅行代理店による組織的推奨と企業イベント、職場・地域・家族旅行も増加。
- 1934年国立公園八カ所 霧島 阿蘇 雲仙 瀬戸内海中部山岳 日光 大雪山 阿寒を制定。
- 戦時下食料統制による外食券制が実施。「外食」言葉普及。

移動手段の変化が
生活スタイルや
ツーリズムへの波及

ツーリズムに関連した代表路線 1

① 1889（明治22）年 新橋～神戸間が全て開通

当初は直通列車で片道新橋～神戸間を約20時間。江戸時代の旅人は江戸から京都まで徒歩で2週間程度で移動。大幅な時間短縮。

② 1896（明治29）年 急行列車が設定

新橋～神戸間を約17時間で運行。1906（明治39）年には13時間40分。
1912（明治45）年には、新橋～下関間で特別急行列車（特急）の運転が開始。新橋～神戸間を約13時間（新橋～下関間は約25時間）で運行。食堂車、寝台車

③ 1888（明治21）年 伊予鉄道 松山－三津間

全国3番目の私鉄で四国で初めてに軽便（762mm）鉄道にて開通。道後鉄道は、1895（明治28）年に一番町（現在の松山市駅）から道後温泉まで、そして道後温泉から三津口までが開通。後に1067mmに改軌・電化。道後温泉へのアクセスが可能になり、湯治客の増加。

ツーリズムに関連した代表路線 2

④ 1890（明治23）年 JR日光線 宇都宮-日光間

1873(明治6)年 日光に洋式ホテルとして金谷ホテルが開業。外国人の宿泊も可能となり、1888(明治21)年日光市内に馬車鉄道も開業。民鉄日本鉄道株式会社が日光線を開業。日本鉄道は東京～青森までの東北線を開通し、宇都宮駅も開設した経緯がある。

東武日光線が開通したのは1929(昭和4)年。東武と旧国鉄+JR東日本の競争が始まる。現在はJRと東武日光線の相互乗り入れが可能。

⑤ 1893（明治26）年 JR参宮線 津-宮川間

1897（明治30）年には宮川ー山田駅（現伊勢市駅）まで延長され、その後は「お伊勢参り」の乗客を多数乗せ、参宮鉄道は大いに繁栄。1907（明治40）年、鉄道国有法により国有化された参宮鉄道は、後に「参宮線」と命名された。

ツーリズムに関連した代表路線 3

⑥ 1897年（明治30年）JR成田線 佐倉～成田間

成田山新勝寺は、江戸時代の中頃から不動信仰の中心として多くの参詣客を集めた。明治元（1868）年、東京から成田山への参詣は、船と徒歩を組み合わせ、片道だけで一泊二日もかかる。明治27（1894）年の総武鉄道・本所～佐倉間開通により、所要時間は3時間半にまで短縮。明治30（1897）年成田鉄道・佐倉～成田間が開通すると、成田山新勝寺は人気の初詣先。

⑦ 1899年（明治32年）大師電気鉄道 川崎～大師間

川崎大師の初縁日（初大師）は1月21日で、多くの人々が江戸の市街地から川崎大師まで、約1日かけて徒歩で参詣。明治5（1872）年、川崎停車場が設置され、新橋～横浜間の鉄道が開業すると、初大師は新橋から鉄道でやってくる参詣客で賑わう。アクセスの良さから元日の恵方詣の対象。1898（明治31）年に大師電気鉄道（現：京浜急行電鉄）が設立され、翌年には川崎大師の縁日にあわせて、川崎停車場付近からの参詣用電車を開通。さらに手軽にお参りができるようになる。

ツーリズムに関連した代表路線 4

⑧ 1915（大正4）年 近鉄天理線 法隆寺-天理間

天理軽便鉄道は新法隆寺駅～天理駅9kmを開通。天理教教祖30年祭に向け、大阪方面からの往来が増加。信者の旅客輸送を目的として建設。天理教の大祭時、信者だけでなく観光客も増加。

天理軽便鉄道は片道利用が主体で経営は苦しく、1921（大正10）年に大阪電気軌道（現近畿日本鉄道）に事業譲渡。

⑨ 1919（大正8）年 箱根登山鉄道 箱根湯本-強羅間

箱根への観光客が大幅に増加。以前はバスや徒歩のため、鉄道はより観光地へのアクセスが容易。鉄道は急勾配の山岳地帯では、バスや徒歩よりも多くの観光客を輸送することが可能。

箱根湯本からは、箱根登山ケーブルカーが延伸し、強羅からはロープウェイが運行開始するなど他の交通機関との連携も進む。

箱根登山鉄道の開通は、箱根観光の重要な転換点となり、鉄道により観光客が大幅に増加し、箱根の観光地としての発展を加速。

夢と消えた日本の近代化道路計画

□1920(大正9)年第一次道路改良30年計画：近代的道路建設案

1949(昭和24)年 30年後目標 アスファルト化、歩道と街路樹

- 国道 7,855Km
 - 軍事道路 275Km
 - 指定府県道 1,570Km
- } 6大都市を改良
関東大震災により計画は三分の一達成
- 1912（明治45）年～1925（大正14）年までに、約4,700台の自動車が登録。

□1933(昭和8)年に「第二次道路改良計画」

日中戦争が勃発後、道路予算を戦費に取られ、優先順位は高くなかった。
1939（昭和14）年末までに改良が完了したのは、国道21%、府県道12%。

□日本車は1920年代半ばからこれらと競合しない小型車の量産が始まり、ダットサン（日産自動車）が一定の成功を収める。日産、豊田自動織機（トヨタ）、いすゞ自動車が本格的な自動車生産にチャレンジ。

乗り物ニュース <https://trafficnews.jp/>

トヨタ博物館 <https://toyota-automobile-museum.jp/facilities/exhibition/car/2f/>

大正時代

JTBによる旅の提案

- 鉄道の発達とともに、鉄道旅行も普及。1912（明治45）年に発足したジャパン・ツーリスト・ビューロー（現：JTB）は、大正末期からクーポン式遊覧券の代売を推進。クーポン式遊覧券は、乗車券・乗船券・自動車券をセット＋旅館券を一冊に綴じ込んだ切符。
- 1935（昭和10）年に発売十周年を記念して『旅はクーポン』が発売。クーポン券は指定遊覧地の紹介文、旅行日程表、遊覧経路図の旅行案内書。
- 1905（明治38）年8月『鉄道作業局線路名所案内』はじめ『鉄道院沿線遊覧地案内』、『鉄道旅行案内』と改称されて発行。
- 1919（大正8）年以降、テーマ別案内書『神まうで』、『温泉案内』、『お寺まゐり』、『日本北アルプス登山案内』、『スキーとスケート』などを刊行。

週末の行楽から旅行の制限

- 明治から大正へと時代が進むにつれ、「新中間層」と呼ばれるサラリーマン層が現れた。日曜日の日帰り小旅行や、年末年始休暇などを利用した一週間ほどの日程で旅行を楽しむ層の増加。新しい顧客層を対象に『郊外探勝その日帰り』などの旅行案内書。
- 1935（昭和10）年からは、小田原までノンストップの週末温泉急行を運転。新宿を毎週土曜日の午後1時55分に発車し、小田原に午後3時25分に到着。現在のロマンスカーの原型。
- 日中戦争と太平洋戦争中、軍需関係の輸送能力を強化するため、平時輸送から戦時輸送体制への転換が求められる。1942（昭和17）年4月から旅客運賃値上げによって、観光輸送が圧迫。さらに社会全体で不要不急の旅行を制限する。

移動中の旅の楽しみ方

駅弁から波及した列車文化

- 駅弁の始まりは、1885年（明治18年）に日本鉄道宇都宮駅開業で白木屋旅館が販売開始した、梅干し入りおにぎり2個とたくあん2切れを竹の皮で包んだもの。価格は5銭。（駅弁の発祥は諸説あり）東北本線開業は1883年。
- 幕の内弁当は、1889年（明治22年）に姫路駅でまねき食品が販売開始。経木の折箱に入った鯛やかまぼこ、伊達巻などの入った豪華なもので、価格は12銭でした。
- 大阪高島屋が百貨店のイベントとして、昭和28年（1953年）行い、その後各地で盛んに今日まで開催。
- 汽車茶瓶・汽車土瓶も普及していく(次ページ)
- 駅構内の蕎麦・うどん
- 小説・音楽

お弁当

- 江戸時代初期に刊行した『日葡辞書』にBentoの記載
- 1798年発行『江戸名所図絵』に掲載
- 弁当 季節感(食と季節の融合)
- 京都の町家狭い空間
- 坪庭
- お弁当の特徴
 - ・ 色
 - ・ 盛り付け(平面から立体感)

幕の内弁当の美学

鉄道旅行の楽しみ方 駅弁

食堂車は旅の華

日本初の食堂車は、1899年5月民営山陽鉄道（現山陽本線）が運行した官設鉄道京都－山陽鉄道三田尻（現・防府）間の列車に連結した食堂付1等車。この食堂車は、豪華な内装と美味しい料理で乗客をもてなす。西洋風の豪華なデザインが特徴で、旅の途中で一流の料理を楽しむことができる贅沢な空間。

戦時中へ向けて食堂車の変遷

- ❑戦前の食堂車は進化。1920年代には、電気照明や冷暖房が導入され、より快適な環境が提供。
- ❑メニューも多様化し、和洋折衷の料理が提供。食堂車では、ビーフシチューやエビフライなどの洋食とうな重や天ぷらといった和食も提供。
- ❑昭和13（1938）年には、既存の列車食堂営業会社が統合され、「日本食堂」が設立。国策合併で、戦時体制の一環です。
- ❑戦局が悪化する中で、食堂車のメニューも徐々に制限されました。酒類の提供が制限、メニューには戦時訓が記される。この頃の食堂車は、戦時改造と称して多くが3等車に改造。
- ❑調理室を撤去して完全な3等車に改造されたものや、調理室だけを残して食堂スペースを客室に改造したものがありました。空襲を避けるために食堂車や優等車が疎開留置される事例もあった。

出所：https://www.umakato.jp/archive/coll/03_01.html

「汽車茶瓶・汽車土瓶」と呼ばれて、使用後は、自宅へ持って帰る乗客とゴミとして捨てる乗客もあり。「使い捨て商品」のはしりとも言える。長旅の場合は中身のお茶だけを、途中で入れ換えて購入した。

信楽焼の事例

鉄道旅行の楽しみ方 駅構内の食事

共に食えるということ

1. 家族で外食すること 家族団らん 人間のみ



2. 密閉、密集、密接 (三密)

3. コロナ禍では友人・知人との外食・宴会の自粛

4. 伝統行事の中止 神と人間の共食機会の減少



5. 準備も含め、共同作業

6. 共食をどのようにとらえるか→ツーリズムでは共食あり

日本食文化の変遷（明治時代以降）

西洋料理の受容

箱館、横浜、長崎に西洋料理屋
精養軒（混淆料理）

1890年以降学校教育、軍隊、料理本普及
日清・日露戦争後中華料理普及
大正期カレー、トンカツ、コロッケ



1960年以降食生活の洋風化

戦前@160K g コメ消費 1986年71K g
家電製品（炊飯器、冷蔵庫、電子レンジ）
主婦の労働時間ガス・電気の普及

文明開化・殖産
興業・富国強兵



1871年明治天皇
肉食再開宣言

北海道開拓
小麦、酪農・牧畜
水産食品

明治維新



所得増加

スーパーマーケット普及
低温輸送コールドチェーン化