

## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情

—一九三六年の三井高公の四国一周旅行を事例に—

下向井 紀彦

はじめに

- 一 高公らの四国一周旅行について
- 二 旅行記録にみえる交通事情
- 三 旅行記録にみえる旅の様子  
おわりに

はじめに

本稿は、三井高公<sup>(1)</sup>と自動車旅行仲間の残した記録をもとに、昭和戦前期の自家用車を利用した旅行の具体像を明らかにするものである。

当該期の自動車利用は主に貨物自動車、乗合自動車・バス、タクシーといった営業用自動車<sup>(2)</sup>が中心であった。特に、

道路整備の進んだ関西では貨物自動車を用いた小口輸送が広範に展開していた<sup>(3)</sup>。自動車を使った旅行については、自家用車ではなく乗合自動車を利用したものが中心であった。例えば、本稿で事例として取り上げる四国の場合、八十八ヶ所巡りに乗合自動車を利用することは戦前の段階ですでに始まっており、車の利用を勧める遍路案内も作られていたが、車での八十八ヶ所巡り（車遍路）が本格的になるのは戦後になってからであった<sup>(4)</sup>。自家用車が少なく、富裕層の持ち物の域にとどまっていたこと<sup>(5)</sup>から、自家用車を用いた旅行そのものが珍しいものであった。

そのような時代に、高公は自動車愛好家仲間と頻繁に自動車旅行をしていた。特に昭和五年（一九三〇）から昭和十一年（一九三六）まで、毎年夏に長期間にわたる自動車旅行を行っていた。これら旅行を終えた後、高公らは日程、ルート、走行距離、走行時間、平均時速、ガソリン消費量、旅行の日記などを記載した旅行記録を冊子にまとめて印刷し、自動車仲間などに配布していた。

本稿でとりあげる四国旅行の冊子は、「四国一週旅行記録<sup>(A)</sup>」と題されている。縦一九・二センチメートル・横二七センチメートルの横長の印刷物であり、冒頭に使用車と同行者のリストと、行程の地図（第1図）を掲載し、次いで「四国一週自動車旅行その日その日」という日記（以下、日記）を一〇頁載せている。その後ろに道路概況を記録した表（以下、道路概況表とする）が一六頁続き（第2図）、日別の走行距離・所要時間・平均速度・停車時間などを記した集計表一頁、総移動距離・総所要時間などを記した集計表一頁も掲載している。地図も含めて本紙三〇枚からなる旅行記録である。

旅行冊子の道路概況表は、①通過地点、②月日、③時分、④マイル数（その日の出発地からの累計距離<sup>(6)</sup>）、⑤路情標準、⑥道路概況、⑦ガソリン、⑧備考、からなっている。通過地点の四段階評価は⑤に、「通過地点間の路情変化の激しい場所や特記事項は⑥に記載している。本稿では道路概況表を付表1、付表2に分割・整理して文章末に掲載している。



第1図 四国一週旅行略図

通過地名	名	月日	時分	曜	種	遺	概	況	互	備	考
	(定数)								新		
									種		
									充		
									實		
									價		
東 京	8.8	PM12.45	0	A	(注) 本区器 (計測器) 中						晴、田風、気温 (23)、湿度 75、気圧 760mm。
神 奈 川	(1.31)	16.7	A	A) 概算記録							停車 9分。途中一帯樹陰入ノ爲メ。
横 濱	[1.46]	18.8	A	B) 概算記録							
茅 田	1.45	18.8	A	C) 概算記録							
小 田	2.27	40.7	AC	D) 概算記録							
三 枝	2.55	53.8	A	調査一帯ノ樹陰 A&C 赤ノ樹一帯ノ樹陰 C							
本 橋	[3.05]	57.3	A	二宮 = 4 塔ノ塔陰 A							
湯 本	[3.07]	57.5	A								停車 4分。
宮 下	[3.12]	61.8	O								停車 5分。R.S. 橋本及丹波川一帯ニテガクニ ニ一帯ニテガクニノ樹陰ニテガクニ ナレ。
箱 根	3.31	61.8	O								2.42年 大平谷 = テノイレーン 水取器 五ノ湖湖底ニテ止ル。湯本車庫地方 = 暫留ナ ルヲ認メ。
十二丁	3.57	69.0	O								停車 10分。湯本ノ湖湖底 = 少量。湖底。
沼 津	[4.00]	70.0	O								
富士川	[4.19]	85.1	AC								
由比	5.00	102.6	C								停車 10分。由比湖湖底湖面上ニテ少量ノ湖ニ テガクニ。湖底 77、水深 100mm。湖底。
比海	5.48	102.6	C								
岸	[6.05]	109.0	O								停車 7分。湖底湖底。
同 枝	[6.57]	137.3	O								
藤 田	[7.31]	137.3	O								
島	[7.38]	143.7	O								
小 倉	8.12	143.7	O								
中 山	[8.33]	145.8	O								
	[8.44]	150.0	O								
	8.54	150.0	O								

第2図 路情報況調査表

付表1は道路概況表のうち、①～⑥を抽出し、便宜的にタイトル部分を改めたものである。①通過地点は通過地名と記録地点に分割し、④マイル数は走行距離とし、単位もキロメートルに換算した。付表2は、①～③・⑧を抽出し、便宜的にタイトル部分を改めたものである。

この冊子は当時の道路や旅行の様子を自動車運転者・同乗者の立場から記録したものであり、戦前の自家用車利用や各地の交通状況を垣間みることができ<sup>(7)</sup>。自動車仲間に配布していたためか、高公らの自動車旅行とその記録冊子については多少世に知られており、これまでも概要について紹介されることはしばしばあ<sup>(8)</sup>った。しかし、旅行記録の内容を踏まえて当時の自動車旅行を詳述することはほとんどされてきていない。筆者も、旅行冊子に基づいて高公らの自動車旅行と旅行準備の概要などを史料紹介したことがあるが、個別の旅行の具体的内容に言及することができなかった<sup>(9)</sup>。

そこで本稿では、昭和十一年の高公らの四国一周旅行の冊子と四国旅行の映像資料などをとに、当時の自動車旅行の概要を整理した上で、当時の自動車運転者・旅行者の見た本州・四国の道路状況を明らかにしていく。また、冊子に記された旅行の記録を通して、当時の自動車旅行特有の苦労など、実際の旅の様子を明らかにしていく。これらを踏まえて昭和戦前期における自家用車を用いた旅行のあり方について考えてみたい。

なお、本稿で使用する四国一周旅行の記録冊子は、北三井家から三井文庫に寄贈された未整理史料（以下、北家未整理史料）中の、高公の自動車旅行関係史料に含まれるものである。これとは別に本稿では、北三井家から寄贈を受けた映像フィルム群に含まれる四国一周旅行の映像の一部も用いている<sup>(10)</sup>。これら未整理資料群については将来的な公開に向けて目下整備を進めているところである。

(1) 三井高公（一八九五～一九九二）。三井北家一〇代高棟次男。昭和八年（一九三三）、三七歳のときに家督を相続して、

三井家同族会議長、三井合名会社社長に就任した。この四国旅行を行った昭和十一年には四一歳であり、三井の総帥として活動している時期であった。昭和十一年八月も、高公は家族で長期滞在していた葉山から会社（三井合名会社、日本橋の三井本館に所在）に毎日出勤している。四国一周旅行の前日と帰宅した翌日も出勤していた。

(2) 宇田正「新たな交通政策」（野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『日本の鉄道―成立と展開』日本経済評論社、一九八六年、第七章第一節、二一九～二二六頁）。

(3) 北原聡「道路法と戦間期日本の道路改良―自動車輸送をめぐる―」（『関西大学経済論集』五一―二、二〇〇一年）、北原聡「都市化と貨物自動車輸送―戦間期の蔬菜輸送を中心に―」（中村隆英・藤井信幸編『都市化と在来産業』日本経済評論社、二〇〇二年）、北原聡「戦間期関西地方における貨物自動車輸送の展開―阪神国道建設の影響を中心に―」（『交通史研究』六四、二〇〇七年）、関谷次博「大正・昭和初期の小運送―大阪市を事例として」（『交通史研究』五三、二〇〇三年）、森田耕平「両大戦間期の京阪神三都市における貨物自動車営業に関する基礎的検討」（『立命館地理学』三〇、二〇一八年）。

(4) 長田政二「四国の道路整備と遍路道」（『現代の四国遍路―道の社会学の視点から―』学文堂、二〇〇三年）、星野英紀『四国遍路の宗教学的的研究―その構造と近現代の展開―』（法蔵館、二〇〇一年、一八七～二〇七頁）、森正人「近代における空間の編成と四国遍路の変容―両大戦間期を中心に―」（『人文地理』五四―六、二〇〇二年）、森正人『四国遍路―八八ヶ所巡礼の歴史と文化―』（中央公論新社、二〇一四年）。

(5) 奥井正俊「大正・昭和戦前期における自動車の普及過程」（『新地理』三六一―三、一九八八年）。他方で、大規模なイベントとして日本一周自動車旅行を行う場合もあり、明治末期には銀座の山口勝蔵商店の店主一行が自動車旅行を行っているという（大須賀和美「日本自動車史の資料的研究―一七―明治末期、全国周遊自動車旅行の記録（一九一〇～一九二二）」『中日本自動車短期大学論叢』二一、一九九一年）。

(6) ③④の情報を組み合わせると通過地点間の時速を計算できるのだが、試算したところ路面に見合わない速度の地点もいくつか出てきた。距離・時間については誤記の箇所もあると思われる。これらの数字の確認作業は今後の課題として、本

稿では参考として③④の数値を記載しておく。

- (7) 土木関係の専門家集団が東海道、山陽道を自動車で走り、その内容をまとめた報告書が出されている。これは道中の様子を記録したもののみならず、舗装、トンネル、橋梁、街路樹などを細かく調査したものになっていて、より専門的な内容となっている（関西道路研究会編『東海道路調査報告書』一九三四年、同『山陽道路調査報告書』一九三五年）。
- (8) 田中某「三井高公『東海道自動車旅行記録』」（『道路の改良』一二一五、一九三〇年）、花井俊介「口絵 三井高公と自動車愛好家仲間」（『三井文庫論叢』二六、一九九二年）、「自動車今昔縦横談」（片岡秀之編『日本クラシックカークラブの歴史 一九五六―一九九六』日本クラシックカークラブ、一九九八年、初出は『モーターマガジン』三一―一五、一九五七年一―五月）、三井文庫編『三井家文化人名録』（二〇一二年）、小林彰太郎『昭和の日本 自動車見聞録』（トヨタ博物館編、二〇一三年）、霞会館編『御料車と華族の愛車』（二〇一八年）。
- (9) 下向井紀彦「史料紹介 戦前日本における自動車旅行の記録―三井高公と自動車仲間の旅行―」（『交通史研究』九二、二〇一八年）。
- (10) 四国一周旅行の映像は編集されたうえで五本のフィルムに分割して収められている。各フィルム一五分程度で、日ごとの冒頭にその日の移動ルートを図示し、簡単な解説やテロップが付されているところもある。撮影された大まかな場所がわかるため、特徴的な地形や人工物の映っているシーンでは撮影地点を特定できた場所もある。その他、四国旅行で撮影された写真もあったと思われるが、現時点で三井文庫所蔵史料のなかに確認できていない。

## 一 高公らの四国一周旅行について

### 1 旅行の行程

#### (一) 旅の目的

まず、高公一行の昭和十一年（一九三六）の四国一周旅行について概説しておこう。この旅行参加者は、三井高公、石橋勝浪（飛行士）、榊邦彦（医師）、伊達十郎（南三井家の縁戚）、松平康邦（高公の妻・鋳子の兄）の五名で、いずれも高公の友人で自動車愛好家であり、夏季の自動車旅行の常連であった（以下、この五名については名字を省略して名前で表記する）。

高公らの旅行は自動車で遠乗りすることそのものを目的にしていた。日記冒頭には「例年の自動車性能テストとか通過地方の産業状況視察<sup>（ア）</sup>？とかの他に、大師様の御利益にすがらうとする宗教的意味を含めたところ」（八月八日条）と書かれており、自動車性能テストや各地の産業状況視察、八十八ヶ所巡りも兼ねるといふ名目で出かけていた。

四国を選んだ理由について、日記では「願れば昭和五年以来、已に毎年走り続ける事七回。大きく云へば本州全土轍の跡の到らぬところなく、今年になつては先づ海を渡つて外へ出るより致し方なく、そこで比較的渡るに都合の好い四国を選んだ」（八月八日条）としている。過去の自動車旅行で本州の主要道を走破したため、本州外で比較的渡海しやすい四国を選定したということらしい。実際、過去の夏季の長距離旅行の行き先は、東北一周（昭和五年〔一九三〇〕）、紀伊半島一周（同六年）、中国地方一周（同七年）、関東・中部天幕旅行（同八年）、信越羽（同九年）、北陸（同十年）であり、自動車で行くことのできる本州各地はおおむね走り尽くしていたといえるだろう<sup>（イ）</sup>。これらの旅行ではいずれも



第1表 四国一周旅行の日記録

(距離単位 km)

月日	出発地	到着地	走行距離	所要時間	平均時速	走行時間	走行平均時速
8月 8～9日	東京	玉	827.7	34:01	24.3	23:01	36.0
10日	玉	高松					
11日	高松	徳島	83.8	5:38	14.9	2:22	35.5
12日	徳島	室戸岬	147.7	6:15	23.6	5:07	28.9
13日	室戸岬	高知	91.4	3:02	30.2	2:53	31.7
14日	高知	宇和島	197.8	7:38	25.9	6:49	29.0
15日	宇和島	道後	118.9	5:20	22.3	4:43	25.3
16日	道後	高松	166.6	6:52	24.3	4:55	33.9
17日	高松	玉					
18日	玉	京都	268.3	10:41	25.1	8:10	32.9
19日	京都						
20日	京都						
21日	京都	下呂	243.8	8:31	28.6	7:50	31.1
22～23日	下呂	東京	516.1	16:25	31.4	12:22	41.7

旅行冊子を作成している。  
 (二) 旅行の行程

旅行冊子によると、八月八日(土)に東京を出発し、二十三日(土)に東京に戻る日程で、合計移動距離は一六五四・ニマイル(二六四六・七キロメートル)。先述のように原史料はマイル表記だが、以下キロメートルに換算して表記する)、所要時間は一〇四時間二三分、正味走行時間は七七時間四二分、平均走行速度は時速三三・六キロメートルであつたという。

旅行冊子収録の収計表をもとに、行程を第1表にまとめた。八月八日(土)、自動車で東京を出発し、東海道ルートで京都に向かった。京都で休憩を取ったのち、九日(日)に岡山県の玉に到着した。玉では三井物産造船部玉造船所の三井倶楽部に投宿した。走行距離は八二七・七キロメートル、所要時間は三四時間一分であつた。

十日(月)、玉から高松に移動。本州から四国への車両輸送には宇野港と高松港を結ぶ宇高航路を利用し、高松ら旅行者は三井物産造船部の所有船・児島丸で玉から高松に直接渡った。高松上陸後、屋島を見学した。宿泊は高松の老舗旅館・川六旅館であつた。

高松から四国一周の開始である。十一日(月)、高松から徳島

に移動。途中、大阪峠手前で徳島県知事の清水良策の出迎えを受け、知事の車の先導で進み、「四国第一吉野川の鉄橋」(吉野川橋、日記八月十一日条)を渡って徳島入り。宿泊は徳島の老舗旅館・澄屋旅館であった。走行距離は八三・八キロメートル、所要時間は五時間三十八分であった。

十二日(火)、徳島から室戸岬に移動。宿泊は室戸岬の室戸岬ホテルである。移動距離は一四七・七キロメートル、所要時間は六時間一五分だった。

十三日(水)、室戸岬の弘法大師関係史跡・室戸岬灯台を見物して出発し、高知に移動する。宿泊は高知の城西館であった。移動距離は九一・四キロメートル、所要時間は三時間二分である。

十四日(木)、高知から宇和島に移動し、宇和島の老舗旅館・蔦屋旅館に投宿する。移動距離は一九七・八キロメートル、所要時間は七時間三十八分であった。

十五日(金)、宇和島から道後へ移動。宿泊は道後の老舗旅館・鮎屋旅館であった。移動距離は一一八・九キロメートル、所要時間は五時間二〇分である。

十六日(土)、道後を出発し、途中で金刀比羅宮を参詣して高松に移動し再び川六旅館に宿泊する。移動距離は一六六・六キロメートル、所要時間六時間五二分である。高公らの四国一周はこれで達成した。

十七日(日)、高松から宇高航路を利用して車両を宇野港に送り、高公らは三井物産船舶部のモーターボートで玉に渡った。途中、女木島(通称鬼ヶ島)に立ち寄って見物している。玉では再び三井倶楽部に投宿した。

十八日(月)から復路のスタートである。まず玉から京都まで一気に走破する。京都では下鴨の永田旅館に宿泊している。移動距離は二六八・三キロメートル、所要時間は一〇時間四一分であった。

十九日(火)は京都に滞在。二十日(水)は神戸まで往復小旅行している。二十一日(木)、京都を出発して中山道

を利用して下呂に向かう。下呂では湯ノ島館に宿泊した。移動距離は二四三・八キロメートル、所要時間は八時間三十分であった。

二十二日（金）、下呂を出発。名古屋を経由して東海道を進み、二十三日（土）に東京に到着した。移動距離は五一六・一キロメートル、所要時間は一六時間二五分であった。

以上が高公らの四国一周旅行の行程である。一六日かけて二六〇〇キロメートル以上走る、長距離・長期間の自動車旅行であった。高公らは四国を時計回りに走っていたが、各県の主要都市を網羅的に経由したり、四国八十八ヶ所巡りのルートを結ぶコースをとっていない。香川・徳島の沿岸部や内陸部、足摺岬方面、今治方面など経由していない場所も多く、最短で四国一周を達成できるルートを選んでいたものと思われる。

## 2 旅行で使用した自動車

彼らの自動車旅行では自分たちの所有する自動車を使用していた。四国旅行には二台の自家用車を用いていて、参加者はそれぞれ乗り込む車と自分の役割を決めていた。

一台は高公の所有していたS・Sカーズのジャガー・五リッター、サルーンである<sup>(2)</sup>（第3図、以下SS）。イギリス車で、当時の現地での販売価格は二八五ポンドであった<sup>(3)</sup>。SSの乗員は、高公（運転手）、十郎（記録）、勝浪（メカニック）の三名である。自動車旅行の参加者はみな自動車免許を持っているため、緊急時には運転を交代することも可能だったと思われる。また十郎は記録係であることから、旅行冊子の路面概況の記録や日記については主に十郎の記載したものを基にしていると思われる。

もう一台は康邦の所有していたライレーのアルパイン・シックス、サルーンである（第4図、以下ライレー）。こち



第3図 SS (左側)



第4図 ライレー (手前)

らもイギリス車で、当時の現地での販売価格は三六五ポンドであった<sup>(4)</sup>。もともと高公が中古で購入し、のちに康邦に売却したもので、高公はライレーについて「下が黄色で上が黒、屋根も色が異なるといふ、今でいえばさしずめスリー・トンというしゃれた車で、いかにも華やかなスポーツカーらしい車<sup>(5)</sup>」と語っている。ライレーの乗員は、康邦(運転手)、邦彦(記録、メカニック)だった。

イギリス車を選んでいるのは高公の好みも大きい。高公は欧州車のスポーツモデルを特に好んでおり、イギリス車(アルヴィス、ベントレー、SS、ライレー)、モータリスなど)、フランス車(ブガッティ、イスパノ・スイザ)、イタリア車(ランチア)など欧州車を多数所有していた。アメリカ車も少なからず所有していたが「下駄代りで、どうも味合いに乏しく好かない<sup>(6)</sup>」という。大型・頑丈・パワフル・工業製品的、というアメリカ車の雰囲気は好んでいなかったようだ。

四国旅行で使用した自動車は二台とも比較的小型である。旅行用の車について高公は「車は、だいたい旅行用に小さい車を買うんです。それで、二千キロくらい乗ってみて悪いところをみんな整備して、それから出発します、帰ってくるとそれを売っちゃうということをしていました<sup>(7)</sup>」と語る。SSも事前に試運転をしていたと思われる。七月十六日

（木）の午後遅くから十九日（日）まで、高公は家の者に行き先を伝えず自動車旅行に出かけている。<sup>(8)</sup>高公の記録によると、このときSSを使っている。出掛けたのは愛知県刈谷で、豊田自動車製造を見学しており、同乗者は自動車の輸入・販売を手がける野沢三喜三であった。<sup>(9)</sup>高公らは、長距離移動・悪路に耐えられつつ、狭隘で屈曲の多い地方の道路を走るために小回りの効く小型車をあえて購入して、自動車旅行に臨んでいたのである。

### 3 旅先で会った人々

ところで、四国旅行で高公らは三井の関係者や知人と会う予定を組んでいる場所があった。また、偶然知人と遭遇し、急ぎよ会食を入れるケースなどもあった。ここでは、旅先で出会った人々について簡単に触れておきたい。

#### （一）三井物産造船部関係者

高公らは往路・復路ともに三井物産造船部・玉造船所の三井倶楽部に宿泊し、滞在中の食事やゴルフ、車両整備などで造船部の世話になった。特に、三井物産造船部の鵜飼宗平（造船部部长<sup>10</sup>）と大森茂（造船部営業課）が高公らに帯同して世話をしている。例えば八月十日、鵜飼は高公らの高松渡海前に造船部を案内している。また、高公への渡海にも造船部所属船・児島丸を提供しており、鵜飼・大森ともに玉から高松への渡海に同道し、屋島を案内して、ここで高公らを見送っている。復路では十六日に金比羅で大森が出迎えて金刀比羅宮を参詣し、十七日に高松港で鵜飼・大森らと合流して造船部のモーターボートで女木島見物をして玉に渡っている。鵜飼・大森は、玉造船所の案内、三井倶楽部での対応、玉・高松間の渡航補助、金比羅・女木島の案内など、玉・高松における高公らの旅行をサポートしていた。

#### （二）三井物産船舶部関係者

復路の神戸では、三井物産船舶部の古川虎三郎（船舶部長）と会っている。旅行の当初予定では、十八日に明石付近

の路上で会合予定だったが、想定より早く到着してしまったため、三井物産神戸支店を直接訪問した。ところが、古川はすでに出発したあとで入れ違いになってしまった。古川の帰社を待って、ようやく会うことができ、用事を済ませて高公らは京都に向かった。この会合が単なる挨拶なのか、何らかの相談事なのか、現時点で詳細は不明である。

### (三) 徳島県知事

高松に上陸し屋島見学をした後、香川・徳島県境の大阪峠手前で、当時徳島県知事に就任間もない清水良策の出迎えを受けている。清水のビュイックの先導で大阪峠を越えて徳島県入りし、徳島の澄屋旅館に投宿した。自動車は知事の配慮で県庁の車庫に格納している。夜には清水のもうけた席に招かれた。旅行冊子の日記では「夜は知事閣下の御招宴、後藤総務部長殿をも御同道、有名な阿波踊を見せて頂く。(中略)清水氏取つて置かれの手品をも拝見するの榮を得、一同大満悦(後略)」とある。徳島の夜はさぞや賑やかだったことだろう。翌朝、高公らは一度旅館に自動車を回して旅館を出発。再び県庁まで行き、そこで清水と別れて、四国一周の旅を再開した。

旅行の二ヶ月前の六月二十一日、清水は北家の本邸(今井町邸)を訪問している。知事就任の挨拶であろうか。高公と清水とは親交があったものと思われるが詳細はわからない。二人とも京都帝国大学法科大学政治経済科に在学していたという共通点はあるが、高公は大正五年(一九一六)九月入学、清水は同年卒業なので接点は無かったと思われる。あるいは自動車愛好家として知り合いだったのかもしれない。二人の交友関係については今後の課題である。いずれにせよ、高公らは清水に徳島県内の移動のサポートを受けて、トラブルなく徳島入りすることができた。

### (四) 親戚

先述したように、復路の京都滞在中の八月二十日、高公らは神戸まで往復の小移動をしている。高公の妻・銀子や康邦の弟である松平康亀が筥崎丸でシンガポールに向けて旅立つのを見送るためであった。康亀は八月一日付で三井物産

に雇用され、シンガポール支店勤務が命ぜられていた。<sup>(14)</sup> 十九日の午後九時に東京駅から汽車で神戸に移動している。<sup>(15)</sup> 旅行冊子の日記によると、二十日は「宝屋」で送別会が開かれ、その後、神戸港に接岸中の宮崎丸に向向いている。労働代表の一行も乗り込んでいたため船上は混雑していたという。宮崎丸は午後三時に出港。高公一行は東神倉庫の小型蒸気船で港口まで同航して同船を見送った。港に戻った後、神戸のオリエンタル・ホテルで小休止し、夕方京都に戻った。四国旅行の復路に見送りができるように行程を調整したのであろう。

(五) 偶然出会った知人

最後に、復路で偶然会った知人に触れておく。十八日に玉から京都に移動する途中、灘中学校前付近でSSに乗って帰宅する途中の「野村氏」と偶然遭遇している。京都滞在中の映像に旅行者五名とは異なる男性の映っているシーンがある（後掲第30図）。それを見る限り、この人物は野村合名会社社長の野村義太郎と思われる。しばし会談したのち、後日会うことにしてその場合は別れ、翌日の夜に京都の料亭・瓢亭で会食した。二十一日に京都を出発する際に野村は天津までSSで付き添い、見送っている。当時国内にほとんど流通していなかったSSに乗っていることから、自動車愛好家仲間の一人と思われる。

以上のように、高公らは旅先で少なからず知人と会っていた。基本的には自分たちで計画・立案する旅行だったが、場所によっては彼らから支援を受ける場合もあったのである。

(1) 戦後の高公のインタビュー記事によると、一連の自動車旅行はガソリンの統制が始まって中断したが、九州・北海道の旅行も構想していたという（三井八郎右衛門「若き日の日本一周プラン」『最新自動車読本』一一二、一九六〇年、七六頁）。

- (2) SSの生産台数や輸出実績について、イギリスの自動車研究家が整理している。それによると、戦前日本に輸出されたSSは三台で、mitsui が二・五リッターを一台、nosawa が一・五リッターと二・五リッターを一台ずつ購入している(Crouch Allan SS & Jaguar Cars : 1936-1951(England: Heridge & Sons, 2013), p181)。nosawa は野沢三喜三と思われる。この資料によると、高公はSS二・五リッターを所有していたことになるが、昭和十二年(一九三七)に高公はSS二・五リッターでドライブしており(《自動車旅行記録ノート》「三井文庫所蔵史料 北家未整理史料」、本人も「SSジャガーは私がつけていましたし、ジャガーの二・五Lの車も同じく一時乗っていました」と語っていることから(前掲片岡編著書、一二三頁)、実際に二・五リッターを所有していたようだ。野沢は高公とも交流があり、四国旅行で用いた一・五リッターは野沢を介して購入したか、野沢から購入を持ちかけられて取得したものと思われる。
- (3) 価格は前掲Allan 五六頁。おそらく価格的には大衆車の部類に入ると思われる。なお、高公の特に愛用したというベントレー一九三六年型三・五リッターのカタログ上のイギリスでの販売価格は一四六〇ポンドである(《3½LITRE BENTLEY》「三井文庫所蔵史料 北家未整理史料」)。
- (4) ライレのウェブサイトに掲載されている当時のカタログ画像を参照した(「Riley Alpine Information Pages」<http://rileymotors.co.uk/alpine.html> (二〇二二年一月二十五日閲覧))。
- (5) 前掲日本クラシックカークラブ編著書、一二二―一二三頁。
- (6) 「三井八郎右衛門氏」(『ドライブ』一九五六年二月号、一三三頁)。三井高公関係の新聞雑誌記事を切り抜いたスクラップブック(三井文庫所蔵史料 北家未整理史料)に綴じられている。雑誌の巻数・号数は不明。
- (7) 前掲三井記事一九六〇年、七七頁。
- (8) 「北三井家本邸日記 昭和十一年七月十七日・十九日条(三井文庫所蔵史料 北一二三三―五)」。
- (9) 「《自動車旅行記録ノート》」(三井文庫所蔵史料 北家未整理史料)。
- (10) 造船部神戸支部支部長兼任。一九三六年九月時点では取締役兼部長となっている(「三井物産株式会社職員録 第三十版」三井文庫所蔵史料 物産五一―二七)。



(11) 現時点で詳細不明。

(12) 「北三井家本邸日記」昭和十一年六月二十一日条（三井文庫所蔵史料 北二二三五）。ただし、この日、高公は長男・高元とドライブに出掛けており、実際に高公と清水が面会できたのか確認できない。

(13) 大正十一年（一九二二）に竣工した日本郵船の貨客船。欧州航路に投入されていた。

(14) 昭和十一年（一九三六）八月一日の「社報」では「当会社に傭入新嘉坡支店勤務を命ず」「昭和四年度東京農業大学本科卒業、元三井合名会社使用人」とある（「三井物産株式会社社報」三井文庫所蔵史料 物産四二一二七）。また、同年九月の「職員録」には「新嘉坡支店庶務掛」とある（「三井物産株式会社職員録 第三十一版」三井文庫所蔵史料 物産五一二七）。

(15) 「北三井家本邸日記」昭和十一年八月十九日条（三井文庫所蔵史料 北二二三五）。銀子と高元は東京駅頭で康亀の出発を見送っている。

## 二 旅行記録にみえる交通事情

### 1 高公らの道路調査について

はじめに述べたように、高公らは自動車旅行のルート上に通過点を設定しており、その地点の路面の状況を「路情標準」としてAからDの四段階で評価していた。Aは舗装道路、Bは快走し得る良道、Cは普通に走行し得る道路、Dは走行困難な悪路である。本文末の付表1に各通過点の路情標準を掲載している。四国一周旅行の路上調査地点は、東京から玉までの本州部分と、往復路の重複を含めて、延べ二四六地点である。調査地点には県庁前・警察前・郵便局前などの公的機関や、橋・十字路・峠など特定しやすい場所を選定している。全体を眺めたとき、特に四国に入ってから

第2表 評価別件数

路情標準	件数	割合
A	41	16.7%
A, B	1	0.4%
A, C	7	2.8%
A, C, D	1	0.4%
B	11	4.5%
B, C	2	0.8%
C	110	44.7%
C, D	1	0.4%
D	6	2.4%
×	66	26.8%
合計	246	

郵便局と郵便局を結ぶかたちでルート選択を行っていたものと思われる。

は調査地点として郵便局前を選んでいる所が多い。通過地点としてわかりやすかったというののもちろんであるが、郵便局は高公らの旅行の準備段階において必要不可欠な存在であった。前稿でも触れたが、彼らは旅行準備段階において、ルート上の郵便局に往復はがきを出し、郵便局と郵便局の間の路面状況やバスの運行の有無、ハイヤーの通行状況などを問い合わせ、ルート選択の参考としていた。<sup>(1)</sup>特に目標となるランドマークや施設の無い箇所では

## 2 高公らの道路評価と交通状況

では、高公らの道路評価をみてみよう。第2表は路情標準のAからD評価の件数を抽出したものである。観測地点は二四六地点だが、複数の評価を含む箇所があるため、件数はそれよりやや多い。ここではAを含む地点は五〇、Bを含む地点は一四、Cを含む地点は一二一、Dを含む地点は八、不明は六八であった。Cが最も多く、不明、A、B、Dと続く。<sup>(2)</sup>C評価が最多であり、逆にB評価・D評価は少なかった。少なくとも彼らの選択した道には、走行不可能な悪路と見なしうる所はあまりなかったであろう。以下、評価別に道路状況と交通状況をみてみることにする。

### (一) A評価の道路

先述のとおり、A評価の道路は舗装道路である。大正八年(一九一九)に道路法が成立し、国と地方自治体との責任・費用分担や、道路の種類・等級などが定められると、道路の改良が各地で進められた。<sup>(3)</sup>その後、関東大震災の復興事業として東京市内の舗装道路が急速に整備され、昭和に入ると道路事業のほか失業対策・産業開発の一環として、地



第5図 京阪国道

方でも道路整備が盛んになった。また、陸軍特別大演習の際に天皇や軍用車の通る道路の改良を行う都市もあった。高公らは東京から京都の間、京都から姫路の間の基幹路で舗装道路を通行している（付表1 No. 1～45）。日記では、「京阪、阪神の国道と山陽道へ向つて走る。須磨・明石あたり種々の近代施設のため幾分白砂清松の雅味が薄らいだ有様ではあるが、姫路迄の舗装道路は実に堂々たるもの」（八月八日条）としており、京阪国道<sup>(4)</sup>、阪神国道<sup>(5)</sup>、神戸から須磨・明石を経由して姫路にいたる道路など、舗装道路を利用してスムーズに移動していることがわかる。

第5図は京阪国道を京都から大阪に向かって走っている映像の一部で、SSの助手席から前方を撮影したものである。



第6図 京阪国道か阪神国道

場所は現在の京阪本線御殿山駅附近と思われる、画面左手を架線が流れてゆく。三七秒ほどの映像のなかで、トラック一台を追走しながら別のトラック二台を追いつき、その間に乗用車一台・トラック一台とすれ違っている。動画撮影は八月十日（日）の昼頃、気象状況は雨あがりの曇りである。天気の良い日曜昼下りの京阪国道の自動車交通量を垣間見られる。幅員の広い舗装道路で、比較的速度を上げて走行することができ、他の低速トラックの追い抜きも自由自在という、快適な道路であることがうかがえる。

第6図は京阪国道か阪神国道と思われるが場所不明である。SSがライレーを待ち合わせているシーンの一部である。三〇秒ほどの映像のなかで乗用車一台が通過し、映像の遠方では低速のトラックを別のトラックが追い抜いている。ここも路肩に駐車してもなお余裕のある幅員の広い道路であり、かつ並木も整備された近代的な道路である。ほかにも自転車二台、手押し車と思われる軽車両も三台映っており、様々な車両に利用されていることがうかがえる。

復路では、大垣から岐阜にかけて整備されていた岐垣国道を通行している。日記でも「垂井を経て大垣に入ると、こゝから岐阜迄の約十哩は舗装された幅の広い新道で、瞬く間に揖斐川、長良川を渡り十分余りにして岐阜の町へ着く」（八月二十一日条）と記している。第7図は岐垣国道の起点附近でライレーがSSを待ち合わせるシーンの一部である。撮影は八月二十一日（木）の昼過ぎである。木の陰の短さから、日差しが強い昼下りであることがうかがえる。短い映像であり他の自動車の通過を確認できないが、幅の広い中央分離帯で仕切られた幅員の広い道路となっており、



第7図 岐垣国道

歩道内には街路樹も植えられていて、こちらも近代的な道路として整備されていることがうかがえる。<sup>(6)</sup> 大正末期から昭和初期にかけて、特に関西から中部地方では、道路の近代化改修が順次進められており、高公らはその恩恵を受けて快適な自動車移動を行っていたといえる。

その他、愛知県下では豊橋（付表1 No.26）・岡崎（No.27・207）・知立（No.28・206）・小牧（No.201）・熱田（No.203）・鳴海（No.204）・有松（No.205）でAが付いている（名古屋も舗装道路と思われるが記録なし）。愛知県下では昭和三年（一九二八）以降道路舗装が本格化し、名古屋市内の主要道路の大半が舗装化し、名古屋以外にも昭和十二年（一九三七）頃までに名古屋・犬山・一宮・岡崎・瀬戸・豊橋・半田・刈谷・知立・田原の主要国道・県道の舗装を実施していた。<sup>(7)</sup> 旅行

記録ではこれらの場所の全てにAを付けていないため、未舗装区間や工事中の区間も通っていたものと思われる。

中国地方・四国地方でも主要地方都市の市街地の一部道路は舗装されていた。高公らは、四国地方で高松から屋島の間、徳島市街地、高知市街地で舗装道路を通じており、中国地方で岡山市内の舗装道路を通行している。

四国の場合、例えば高松では「高松～屋島間凡んど舗装なり」（付表1 No.57）と略述している。おそらく彼らの通ったのは国道二二号線（当時）であろう。国道二二号線は徳島で最初に整備された国道であり、コンクリート舗装が施され、幅員も一〇メートルから一五メートル確保されていた。<sup>(8)</sup> 昭和十一年時点で高松市塩上町から西潟元まで工事が進んでいたという。高松の宿泊地である川六旅館から見学地の屋島まで、彼らは整備されたばかりの舗装道路を利用

して高松市内を移動していたのである。

また、徳島市街地では旅館前（付表1 No.65）と県庁裏（付表1 No.66、県庁の南側）で舗装道路を走っている。徳島県庁裏には、徳島市と小松島港（県下随一の良港）間を最短で結ぶ「産業道路」の起点があった。この道は昭和七年（一九三二）に竣工した改良道路であり、この完成により小松島と徳島市街地とのアクセス性は大幅に改善した。昭和十一年七月二十五日の通行量調査では、この道路の一日の通行量（時間は不明）は自家用車一四六台、乗合自動車六五台、貨物自動車九三台であり、自家用車の通行が圧倒的に多かったことがわかる。ここでも比較的最近整備された舗装道路に接していたのである。

岡山市街地も一部舗装化されていたようだ。岡山の道路整備は遅れており、岡山市内では昭和五年（一九三〇）の陸軍大演習にあたり、岡山駅から城下を経由して鶴見橋（旭川に架かる橋、後楽園と対岸の出石町を渡す）にいたる区間の舗装工事などが行われた。<sup>(1)</sup> 高公らも岡山駅から後楽園まで足を伸ばしており（付表1 No.145、付表2 No.145）、まさにこの舗装道路を使ったのであろう。

以上、高公らの通った舗装道路を概観した。特に関西地方で通行した道路は道幅を広くし近代的路上施設を設置した改良道路や新道であり、総じて快適な運転が可能な道路だった。それらは追い抜きも自在であり、次の通過点までの移動も速やかに行える道路だったといえよう。

## （二） B 評価の道路

B 評価の道路は快走に適した未舗装道路である。ただし、実際にこの評価を付けられた通過点は少ない。四国では高知県の安芸と伊野、愛媛の道後と小松、香川県の高松などわずかである。

安芸では、入口附近三マイル程度について「道幅比較的広く路面また良好、快走し得」（付表1 No.89）とあり、伊野

では一四・六マイルから切震峠にかけて「屈曲相当あれど、路幅比較的広く、路面又佳し」（付表1 No. 97）とある。路幅が確保されており、路面状況も未舗装ながら良好であればB評価をつけていることがわかる。

また、松山から高松の間でもB評価を付けている。この区間には当時国道二四号が整備されており、高公らもこれを使ったものと思われる。松山近郊の松皮峠を除くと平坦で走りやすい道であったという。<sup>(12)</sup> 彼らの記録では松山近郊で「松山から九哩程は新道で路巾も広い」（付表1 No. 123）であるとか、金比羅から高松にかけての道で「ほとんど新道なり」（付表1 No. 139）、「高松迄は殆んど幅の広い新道」（日記八月十六日条）としている。B評価の道路はおおむね部分的に改良工事を施した未舗装の新道であり、快走可能な道路で通行に支障は無いが、特記事項も少ない道路であった。香川県内の三本松駅前（付表1 No. 60）は路情標準としてはBだが幅員が狭いためCとされている。路面の善し悪しで評価しつつ、幅員の広狭などを加味して総合的に判定していることもうかがえる。

### （三）C評価の道路

C評価道路は旅行記録中で最も多く、当時全国各地にありふれていた道路であった。四国の道路も大半がC評価を下されている。旅行冊子の日記部分で道路について記述している箇所も複数あるため、以下四国のC評価道路についていくつか見てみよう。

例えば、香川・徳島県境にある大阪峠<sup>(13)</sup>はC評価である。地図で見ると、極めて屈曲の多い道路で走りづらそうな印象を持つが、旅行日記では「急峻なる峠にして登り長く曲屈多けれども、土質固く、路面亦良好にして運転困難ならず、幾分トラックの轍跡に依る凹みあれど、苦になる程には無し」（付表1 No. 63）としている。峠道で登りが長く屈曲しているが、路面は比較的良好であり、問題無く運転可能な道路だったようだ。

八月十二日の徳島から高知県室戸岬までの行程では、徳島市内と評価不明の場所以外全てC評価である。この区間に

ついで、旅行記録では「徳島県の道路は手入届き路面良く、凹凸なし。但し路巾は広からず、処に依りてはすれ違い困難にて、僅かながらも後退するの止む無き様な処も稀にはあり。県境を越えて依り、幾分路面の凹凸あれどさしたる事なし、なお街道を走行しある『バス・トラック』は心よく避譲し呉るる為、運転愉快なり」（付表1 No.76）と評している。第8図は徳島県の加島海岸附近と思われる映像から切り出したものである。『バス・トラック』は心よく避譲し呉るる為、運転愉快なり」（付表1 No.76）と評している。道幅は自動車一台通れる程度であり、この場所での離合は難しいであろう。第9図も徳島県の加島海岸付近と思われる映像から切り出したものである。海岸沿いの道路でバスと離合しようとしている。海に転落せんばかりのシーンで思わず手に汗握る。第10図は高知県下（場所不明）でカーブでトラックと離合しようとするSSを撮影した一



第8図 徳島県加島海岸附近



第9図 徳島県加島海岸附近



第10図 高知県甲浦・室戸岬間





第11図 高知県甲浦・室戸岬間

コマである。ここではトラックが幅の広い地点に停止してSSをやり過<sup>(14)</sup>ごしている。第11図は高知県下甲浦・室戸岬間でライレーの助手席から前方を撮影した映像である。車体側面に「野村自動車<sup>(14)</sup>株式会社」<sup>(15)</sup>と書かれたバスが砂塵をあげて対向してきており、双方比較的速度を維持して離合する。地元の道を知り尽くしたバス・トラック<sup>(16)</sup>の運転手は離合可能地点を心得ており、他の自動車に道を譲りつつ、上手に離合していた様子がうかがえる。

八月十四日の高知から宇和島への行程では、B評価の伊野郵便局前（付表1 No.97）と評価不明の地点（付表1 No.96・103・105・107・109・110）以外全てC評価である。旅行記録では高知県の道路は一般的に良好だが、宇和島の手前十数マイルは路面の凹凸が多く徐行せざるを得ない場所もあったという。たとえば、高知県佐川と須崎の間にある斗賀野峠<sup>(17)</sup>（付

表1 No.99）はC評価である。日記では「斗賀野峠を越えて進む。大した峠ではない。急峻でもなく且又路面も悪くはないし、それにカーブがなかなかよく作られて居る。巾を相当広く取つて大きなトラックなども一遍で回転出来る様になつて居る」（八月十四日条）としている。路面状況は未舗装道路にしては比較的良好で、トラックも切り返しせずに転回できるカーブの設計の良さなどを評価している。第12図・第13図・第14図は高知から須崎の間で撮影された映像から切り出した画像で

ある。具体的な場所はわからないが斗賀野峠を含むものと思われる。第12図はトラックを追い越したSSの様子であり、トラックが路肩に寄せて一行に道を譲っている。第13図はSS助手席から前方を撮影したもので、ギリギリで離合していくバスの様子を映している。このバスも第11図と同じく野村自動車株式会社のもと思われる。第14図はライレーの助手席から撮影したトラックとの離合であり、離合しやすいカーブの一角にトラックを止めて一行をやり過ごそうとしている。映像に残っている道を見る限り、幅は狭いものの、カーブの半径はきつくなく、トラックも容易に曲がれる構造になっていることがうかがえる。

(四) D評価の道路



第12図 高知～須崎間



第13図 高知～須崎間



第14図 高知～須崎間



第15図 煉瓦原石採取所附近



第16図 三石の荷馬車

D評価の通過点は全体的に少なく、四国の中に明確にD評価を付けられている道は無い。たとえば、岡山と兵庫の県境の片上（付表1 No.148）や三石（付表1 No.49・149）がD判定である。上郡町と備前市の境にある船坂峠は山陽道第一の難所として知られていた。明治十八年（一八八五）の明治天皇行幸の際、悪路のため馬車が揺れるというので突貫工事で道路が改修されたという。<sup>18)</sup>三石は船坂峠の西側のふもとの宿場町であり、蠟石の採石とそれを原料とする耐火煉瓦の生産で知られていた。日記には「船坂峠を下つての三石村附近の路は泣き出し度い位の悪路である。雨でも降つた後だつたらどうなる事かと思はれる。此近所に煉瓦の原石を採掘する処があり、その運搬にトラックや荷馬車が寄つたかつての壊し放題である」（八月九日条）とある。道が狭隘で、路面も著しく悪いことがわかる。特に、重量物

である煉瓦原石の輸送のためにトラックや荷馬車が往来していることからそれが路面を破壊していたこともわかる。第15図は原石採掘所附近を通過するライレの映像を切り出したものである。図ではわかりづらいが、映像では道路の凹凸に注意しながら徐行運転するライレーが映っており、舗装道路や他の道路に比べて自動車の動揺の大きさが見て取れる。路肩に石も転がっていて状態の良くないのは明らかである。第16図は船坂峠に向

かう途中のライレー助手席から前方を撮影した映像の一部である。前方を煉瓦原石を積んだ荷馬車が同方向にゆっくりと進んでおり、ライレーの行く手を阻んでいる。以上のように三石は四国一周旅行の全行程の中でもかなり評価の低い地点であった。

もう一箇所、コメントを残しているD評価地点がある。下呂からの帰路に通過した神淵（付表1 No.194）、川辺（No.196）、古井（No.197）にかけての道路である。飛驒高地と濃尾平野の境界にあたる川辺は、木曾川支流の飛驒川沿いの町である。飛驒川の水運に恵まれ、飛驒と美濃を結ぶ交通の要衝であった。旅行記録では、「此処（神淵）から道を左に取り神淵川について下り、上麻布（麻生）で再び益田川の下流である飛驒川に沿ひ、高山線に並行して走る。此のあたり川辺、古井附近は路巾も狭く路面も悪るいし、それにトラックの往来も相当あつて余り愉快な道ではない」（八月二十二日条）としている。川辺・古井近辺も道幅の狭さや路面の悪さ、トラックの往来で通行が阻害されるなど、快走の難しい道であったのだろう。ただし、この区間にある神淵についてはC評価で「この地方においては最良」（付表2 No.195）と評されている。

その他、明確にD評価はついていないものの、評価不明の通過地点で道路の悪さに触れているところもある。たとえば四国の場合、高知県と愛媛県の県境に近い川崎（付表1 No.107）では、仁井田川に沿って高知県から愛媛県入ると路面が急に悪くなり車体も振動すると評価する。また、愛媛県内の喜多灘（付表1 No.118）では、喜多灘から上灘にかけて道幅が非常に狭く、自動車一台の幅で、すれ違い不可能な場所が多いとしている。同じく愛媛県の大野原（付表1 No.137）では道路改修中の箇所では路面が甚だ悪いとしている。これらも実質的にD評価に近い場所だったものと思われる。

以上のように、D評価の道はいずれも道幅が狭く、路面の凹凸は激しく、砂塵も舞い、場所によっては車両往來の激しい所であった。船越峠のように、もともと難所として知られる場所も含んでいる。路面状態が極度に悪く、交通量増加に未対応であり、元來の路面の悪さに加えて貨物輸送のトラックや荷馬車が路面破壊、悪路化する場合あった。往來



第17図 宇野駅での自動車積込

の激しい未舗装道路の課題が見えてくるだろう。

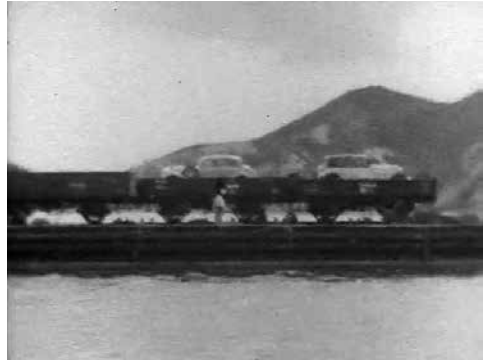
### 3 宇高航路を利用した車両の海上輸送

最後に道路ではないものの、四国に渡るための車両輸送手段も当時の交通事情として重要であるため触れておきたい。先述したように、高公ら旅行者は玉造船所の船を利用して玉と高松の間を渡海した。一方、高公らの自動車は、往路・復路ともに宇野港と高松港を結ぶ宇高航路で運ばれた。車両の海上輸送の様子は旅行記録と映像で残されており、「貨車渡解」と呼ばれる方法で輸送されていることがわかる。貨車渡解とは、貨車を解に積んで曳船で曳航する輸送方法である。宇高航路では大正十年（一九二一）から導入された連絡方法で、貨物輸送の増大にともなって荷物事故が増えたこと、貨車と船との荷物の積み下ろしの効率改善の必要があったことなどから採用されたという。昭和五年（一九三〇）に直接貨車を積み込める自航貨物船「第一号高丸」が就航し、同九年には「第二号高丸」も就航していたが、輸送力補助のために貨車渡解も併用されていた。戦時中には関門海峡で使用していた第一号第五関門丸も転用され、

自航式貨物船による輸送力が漸次増強されていったため、昭和十七年（一九四二）に貨車渡解の運用は終了した。<sup>19)</sup>

高公らの旅行では、十一日に宇野駅まで自動車を運んで自分たちで貨車に自動車を積み込み、貨車は宇野港で解に載せて、曳船で高松港まで運ばれ、高松駅で自動車を受け取り、貨車から自走でおろしている。復路はその逆であった。

第17図は宇野駅でSSを貨車に積み込んでいるシーンである。高公の運転で、小型無蓋貨車に何度も切り返しをして自動車を積み込んでいる。かなり苦勞している様子だが、小型車であるため切り返しを繰り返して自走で積み込みができてくる。貨車一台につき自動車一台を積んでいる。第18図は復路の海上輸送の光景である。曳船から曳航索が伸び、舢二艘直列に連結している。前方の舢にライレーとSSを載せた貨車ともう一両別の貨車が載せられている。積載品の安全管理のためか、舢の上に数名の乗組員を確認できる。この映像は宇野を目指す貨車運航船を右舷から追い抜いた後、曳船の前方を横切りながら撮影したもので、貨車渡舢の様子がよくわかるシーンになっている。第19図は復路の宇野駅での自動車受け取りの様子である。貨車を引き取ったあと、自分たちでホームまで押し歩いていき、ホームで自動車を発進



第18図 貨車渡舢



第19図 宇野駅での自動車受取)

させる映像である。このシーンでは背景に大型の機関車と客車が宇野駅に到着する様子や、貨車を移動させる小型機関車なども映り込んでおり、本四連絡の要衝である宇野駅の繁忙ぶりを垣間見ることが出来る。以上のように、高公らは瀬戸内海の渡海に際し往復路ともに宇高航路の貨車渡艇で自動車を輸送していた。貨車への自動車積みおろしは自ら行うものであり、小型車の取り回しの良さを発揮しつつも労力のかかるものであった。

- (1) 前掲下向井史料紹介六二頁。参考としたのは前掲片岡編著書一一三～一一四頁。
- (2) 事前にルート選定をしているので、走りやすい舗装道路を通るコースを選んでいられると思われる。
- (3) 武部健一『道路の日本史―古代駅路から高速道路へ―』（中央公論新社、二〇一五年、一六二～一七二頁）、前掲北原論文二〇〇一年。
- (4) 区間は現在の京阪国道口から梅田駅南まで。梅田で第一阪神国道に接続。昭和三年（一九二八）から昭和八年（一九三三）にかけて整備され、京都・大阪間に全面舗装道路が通じた。
- (5) 第一阪神国道。区間は現在の梅田駅南から三宮駅南まで。大正八年（一九一九）から昭和二年（一九二七）にかけて整備され、大阪・神戸間に全面舗装道路が通じた。これにより、阪神間の貨物自動車輸送が活発化し、鉄道から自動車に貨物輸送が転嫁する動きも見られるようになった（前掲北原論文二〇〇七年）。
- (6) やや時代は下るが、自動車道路の安全と迅速化のために必要な路上施設として、街路樹・植樹帯、道路標識、街路照明、防護柵、道路元標を挙げているものもある（桜井盛男『道路』鉄道時報局、一九四二年、一七〇～一八四頁）。
- (7) 愛知県警察史編集委員会編『愛知県警察史』（第二巻、愛知県警察本部、一九七三年、四〇二～四〇七頁）。
- (8) 『香川県史』（第六巻、通史編近代Ⅱ、第一二章第八節「交通網の整備と発展」伊丹正博・白川悟・宮田忠彦執筆分担、一九八八年、二二六頁）。
- (9) 『徳島市史』（第三巻、産業経済編・交通通信編、第二編第一章（一）4「県道と産業道路の建設」、一九八三年、四七

三〇四七八頁。

- (10) 前掲『徳島市史』四七八頁。
- (11) 『岡山県史』(第一巻、近代Ⅱ、第一章第四節「都市化と都市計画」由比濱省吾執筆分担、一九八七年、一〇八頁)。  
『昭和五年十一月陸軍特別大演習並地方行幸岡山県記録』(岡山県、一九三七年、三二七〜三五八頁)。
- (12) 『愛媛県史』(近代下、第三章第六節一「交通・運輸の発達」景浦勉執筆分担、一九八八年、四〇八頁)。
- (13) 香川県東かがわ市と徳島県鳴門市の境で、古代の南海道が通じ、阿波と讃岐の古くからの幹線である。
- (14) 野村自動車株式会社は高知県下のバス会社で、高知市街地から安芸・室戸岬を経由して甲浦を結ぶ路線を有していた。これは同社が最初に開設した路線の一つでもあった(鉄道省編『全国乗合自動車総覧』一九三四年、高知県一頁)。室戸岬や甲浦以南は現在でも鉄道の敷設されていない区間であり、当時バスは貴重な陸上移動手段であったと思われる。
- (15) 大正期以降、四国各地にバス会社・乗合自動車会社が多数設立されていた。昭和四年(一九二九)時点の四国各県の旅客自動車運輸事業者数は徳島県が三三、高知県が三四、愛媛県が三三、香川県が三一であったという(森正人「近代における空間の編成と四国遍路の変容―両大戦間期を中心に―」『人文地理』五四―六、二〇〇二年、七頁)。昭和十一年段階の四国においてバス路線網は広範に展開していたと思われる。
- (16) 映像に映っているトラックはいずれも木材を満載している。四国では林業関係の輸送手段としてトラックが広く使われていることがわかる。なお、関西では道路整備により、奈良から大阪への園芸作物(特にスイカ)を貨物自動車で輸送するなど、近距離の機動性と迅速性を求められる輸送に貨物自動車を活用されている(北原聡「戦間期大阪の都市化と貨物自動車輸送」大阪大都市圏地域経済研究班編『都市経済の諸相』関西大学経済・政治研究所、二〇一一年)。
- (17) 現在は国道四九四号線の斗賀野トンネルがあるため、峠道は旧道になっている。
- (18) 「船坂峠」(『歴史地名大系』一九、平凡社、一九九九年)。
- (19) 『就航一〇〇周年 宇高連絡船の歴史』(岡山市デジタルミュージアム・宇高連絡船愛好会、二〇一〇年、八〜一〇頁)。
- (20) 映像中の貨車には型式が書かれているのを確認できる。復路で使用した貨車の側面扉には「形式ト一」「ト一四一九」





第20図 三井倶楽部

や「形式ト二〇〇〇〇」「ト二六二〇」と書いてある（実際の数字は英数字）。これはそれぞれト一形（初代）貨車とト二〇〇〇〇形一〇トン積無蓋車と思われる。ト二〇〇〇〇形は昭和八年（一九三三）年から製造開始した貨車で初の鋼製無蓋車であった（貨車技術発達史編纂委員会編『日本の貨車―技術発達史― 明治五（一八七二）年〜平成一六（二〇〇四）年』日本鉄道車輛工業会、二〇〇八年、二〇頁）。四国旅行の映像中には、昭和戦前期に新たに開業した四国各地の鉄道路線（土佐電気鉄道安芸線の安芸・手結間附近や予讃本線の喜多灘駅付近）や、新たに投入されている様々な鉄道車両（予讃本線のC一形機関車、東海道本線の流線型C五五形機関車など）も映り込んでいる。自動車旅行の映像なのだ  
が、変化のなかにある昭和戦前期の鉄道輸送体制の一端も垣間見られるのである。

### 三 旅行記録にみえる旅の様子

#### 1 宿泊施設と駐車場

高公らの旅行冊子を見ていくと、当時の自家用車での旅行の様子もわかる。旅行の宿泊地について、すでに述べているが、自動車の駐車方法やそれぞれの宿泊地での過ごし方とともにあらためてみてみよう。

玉では往路・復路ともに玉造船所の三井倶楽部に投宿し（第20図）、自動車は造船部の車庫に格納した（付表2 No.54・139）。先述したように三井物産造船部での歓待を受けている。

高松では往路・復路ともに高松市内の老舗・川六旅館に投宿した（第21図）。



第 21 図 川六旅館附近



第 22 図 日本タクシー車庫入れ



第 23 図 盆踊り

自動車は近隣のタクシー会社の車庫に格納している（第22図）。復路に高松に泊まった際は市内で開催されていた盆踊りを見物している（第23図）。

徳島では徳島市内の老舗・澄屋旅館に投宿した（付表2 No.65、第24図）。自動車は清水徳島県知事らの好意により県庁の車庫に格納している。徳島では先述したように知事の招宴を受けているが、日記には「名物夕風の甚しいのには閉口。夕方から無風状態、これが十時十一時過ぎ迄続くには驚かされた」（八月十一日条）とあり、旅館では夕風による暑さに苦しめられたようだ。

室戸岬では室戸岬ホテルに投宿した。駐車場は無かったが、自動車はホテルの入口脇に駐車している（付表2 No.82、



第24図 澄屋旅館前



第25図 室戸岬ホテル



第26図 室戸岬ホテルからの眺望

第25図)。ここでは室戸岬特有の奇岩や熱帯性の植生に東京との違いを感じつつ、部屋から太平洋の眺望を堪能している(第26図)。日記には「真向ふから吹き込む風はここ二三日の暑さに比べて勿体ない位の涼しさを持って来る。今夜は初めて浮世を離れて波の音を聞き乍ら熟睡することが出来る。オリンピックの放送にかすかに浮世の匂ひがするのみ」(八月十二日条)とあり、接待尽くめの前日までの過(1)し方と違い、ようやく旅情が出てきたようである。夜はベurlin五輪のラジオ中継を聞いて過(1)している。

高知では高知市内の老舗・城西館に投宿した。旅行冊子では自動車を城西館付近の自動車屋の車庫に格納したとある(付表2 No.95)。他方、残っている映像では旅館の路地に駐車しているようにも見える(第27図)。旅館到着時か出発時



第 27 図 城西館



第 28 図 葛屋旅館



第 29 図 鮎屋旅館

に自動車を入れたのかもしれない。この日は夕立が降ったことで夜は涼しくなり、「御蔭様にて清涼な夜気を楽しむ事が出来た」（八月十三日条）という。

宇和島では宇和島城近傍の老舗・葛屋旅館に投宿した。自動車は旅館の路地に駐車している（付表 2 No. 110、第 28 図）。日記には「二階の三室を占領、サービスその他仲々の歓待だが何と云つてもまるで無風状態だ。汗を流してせめて扇風の風にもあたろうとしたところ税金の関係で備付けてありませんとの事、聞いただけで又暑くなつた。ま、よ氷水でも飲んで寝てしまへ」（八月十四日条）とあり、ここでも無風状態に苦しめられている。

道後では道後温泉の老舗・鮎屋旅館に投宿した。自動車は鮎屋旅館の門内に駐車している（付表 2 No. 122、第 29 図）。



第30図 マスト自動車

彼らは道後温泉に泊まったにもかかわらず、温泉に入っていない。日記でも「入浴場は旅館より三四丁とか、出掛ける程の興味もなく、宿の沸し湯にて勝手に温泉気分を味ひ、温泉場に来り温泉に入らず、と云ふ奇現象」（八月十五日条）と記している。旅館に内湯が備わっておらず、温泉場に向かなければならなかったうえ、温泉に関心を持っていないので旅館の風呂ですませているのである。道後温泉では一九二〇年代後半から利用者減少が続いていた。内湯設備が無いことなどは当時から課題として認識されていて、設備改修などを行っていた<sup>(2)</sup>。道後温泉における高公らの行動パターンは当時珍しくなかったものと思われる。

京都では復路で下賀茂の永田旅館に投宿した。自動車は三条の「マスト自動車」に格納している（付表2 No.161、第30図）。「マスト自動車」は高公の自動車旅行でしばしば登場し、自動車格納で世話になっている施設である。当時の京都には油小路邸（北家の京都の屋敷、近世には本邸であったところ）や、下鴨別邸（三井家の先祖を祀る神社・顕名霊社の附属施設）など、三井家の別邸が複数あった。油小路別邸の日記によると、高公は十九日の夕方に油小路邸に立ち寄っているのだが泊ま<sup>(3)</sup>てはいない。彼らは往復路ともに京都に立ち寄っているが、三井家の施設を利用して休憩・宿泊をしていなかったようである。あくまでも個人的な旅行として考えていたためであろうか。

下呂では下呂温泉に寄り、湯ノ島館に投宿した。湯ノ島館は昭和六年（一九三一）竣工の旅館で、外部資本（名古屋の投資家）で建設された点、内湯を重視していた点の特徴であった<sup>(4)</sup>という。高公らは「旅館附属の鉄筋コンクリート

四台格納し得る車庫」に自動車を駐車している(付表2 No.188)。全行程中で唯一専用駐車場を備えていた旅館である。湯ノ島館のパンフレットには、館内設備として駐車場の記載は無い。旅館へのアクセス方法についても、基本的に鉄道利用を紹介し、自動車については、中津川方面からの乗合自動車の利用や下呂駅から旅館まで五人乗りの貸切自動車を手配する旨を紹介するのみである。<sup>(5)</sup> 自家用車での来訪を勧めていないが、旅行ブームの新たな形態の旅行者に対応した設備を有していたことがうかがえる。

以上のように、宿泊した旅館の多くが老舗旅館であり、観光案内でも紹介されている旅館であった。高公らは旅行準備段階でジャパン・ツーリスト・ビューローに問い合わせて宿を確保していた。高公らの宿泊料については記録に残っていないが、ジャパン・ツーリスト・ビューローのクーポン旅館に指定されている旅館が何軒かある。クーポン券所持者の一人あたりの宿泊料金を列記すると、川六旅館で和室七円・洋室九円、澄屋旅館で六円、城西館で五円、鮎屋旅館で六円、湯之島館で七円であった。<sup>(6)</sup> 概ね五円から七円で宿泊できる宿を選んでいたようである。高公らは宿を確保する際、駐車場の有無についても問い合わせていた。宿泊地での駐車方法は無計画ではなく、事前に駐車場所を確保していたのである。四国旅行で利用した旅館はほとんど自前の駐車場を持っていなかったが、玄関・門内・路地に駐車するなど工夫したり、近隣の駐車設備を借用して対応していた。自家用車での旅行は一般的ではないものの、路上駐車することなしに、何らかのかたちで自動車を泊めることはできていたのである。

## 2 自家用車旅行特有の苦勞

### (一) 自動車の燃料確保

高公らの旅行では、自動車旅行特有の苦勞も垣間見られる。ここではいくつかを紹介してみよう。まずは燃料補給で

ある。自動車旅行の燃料補給については前稿でも略述したが、四国一周旅行の燃料補給については調べきれなかったため、本稿で改めて言及しておきたい。

四国旅行の記録にはSSの補給記録が残っている。補給場所の全てが記録されているとは限らないが、SSの給油は記録上で一回確認できる。往路は①浜松（付表2 No.21）で赤貝一〇ガロン（三七・八リットル、以下リットル換算のみ表記）、②京都（付表2 No.39、補給量不明）、③玉（付表2 No.54）で赤貝二八・三リットル、④高松（付表2 No.55）で赤貝とベンゼンの混合液一一・三リットル、⑤徳島（付表2 No.65）でベンゼン七・六リットル、⑥宇和島（付表2 No.111）で黒貝一三・二リットルとベンゼン一一・三リットルである。徳島・宇和島間の給油記録は無いが、長距離を給油無しで移動するのは考えにくいいため、どこかで燃料を補充していると思われる。

復路は⑦玉（付表2 No.141）で赤貝三〇・二リットルとベンゼン九・四リットル、⑧神戸（付表2 No.164）で赤貝一八・九リットルとベンゼン九・四リットル、⑨金山（付表2 No.190）のガソリンスタンドで黒貝七・五リットルとベンゼン七・五リットル、⑩豊橋（付表2 No.210）のガソリンスタンドで黒貝三・七リットル、⑪浜松（付表2 No.213）で赤貝三四リットルとベンゼン一一・三リットルであった。SSが一度に補給した最大の数値は復路の浜松の一二米ガロン（約四五リットル）である。SSのカタログ上の燃料搭載量九英ガロン（約四一リットル<sup>7</sup>）より多いことになるが、つぎ足しできる余裕があったものと思われる。

高公らの使用していたガソリンの銘柄は主に赤貝である。赤貝が無い場合に黒貝を使用し、不足をベンゼンで補っていた。赤貝・黒貝とはライジング・サン石油（ロイヤル・ダッチ・シェル系の日本代理店）の製品であり、赤貝は高級品、黒貝は低級品だったようだ。右でみたように黒貝を補給しているのは宇和島、金山、豊橋の三ヶ所である。宇和島では缶入りの赤貝を入手できず、松山まで問い合わせるも在庫が無く、やむを得ず黒貝を購入し日記でも「ちよつと辺

鄙な気持ちもする」(八月十四日条) という感想を漏らしている。

給油はルート上のガソリンスタンドやガソリンの取扱店で行っている。復路の金山と豊橋ではスタンドで補給した旨明記している。宇和島では旅館に依頼して缶入りの黒貝を購入している。また、浜松には懇意にしている「油屋さん」があり、そこでガソリンを補充している。前稿でも紹介したが、日記には「浜松の、東海道通過の際は必ず此家で燃料を補充する油屋さんへ着いたのが十時。そろそろ戸を閉めかけたところへ打止めの御客、各車十ガロン程を補給」(八月八日条)「浜松の例の油屋さんでガソリン十ガロンを補充、ライレーを待合せ出発」(八月二十二日条)と出てくる。彼らは旅行の準備段階でルートを決める際に、補給場所もあらかじめ想定して旅行を行っていたものと思われる。給油自体は滞りなく行っているものの、好んで使用していた赤貝を必ずしも入手できるわけではなかったようだ。

昭和五年(一九三〇)に外国人旅行者向けに作成された旅行手引書がある。<sup>8)</sup>そこには国内(朝鮮を含む)にある、シエル系とソコニー(スタンダード)系の主要取扱店が掲載されている。これによるとシエルは全国に一五二店、ソコニーは一八九店確認できる。シエルのリストには英語の添え書きがあり、リスト以外にも携帯用ポンプで小売りするような店は多数あるため、ドライバーがシエルのオイルを入手できない町はない、としている。ガソリンスタンドが完備されていたわけではないにせよ、自家用車でガソリンの銘柄にある程度こだわりながら、長距離旅行できる環境は整備されていたといえる。

## (二) 自動車の故障

高公らの旅行記録ではしばしば自動車の故障・トラブルに見舞われていることが確認できる。SSの場合、以下のようなトラブルが発生し、その都度応急処置を行っていた。

まずはライトの調整・交換である。往路の浜松附近(付表2 No.21)で前照灯の不具合が発生して調整を行っており、



鈴鹿峠（付表2 No.34）のトンネル出口では尾灯が切れたため交換を行っている。

次いで車輪のパンクである。意外にも全行程中で一度しか発生していない。往路の桑名で後輪がパンクしているのだが、桑名で自走できる程度に処置をして走り、京都で修理を行っている（日記八月八日条）。他に機械的なトラブルとして、四国の後免附近（付表2 No.92・93）で燃料パイプの閉塞が発生している。これはパイプに空気を注入して事なきを得た。その他、ワイパーの不具合に悩まされている。宿泊地で駐車している間に誤作動していてバッテリーが上がっていたこともあったらしい（日記八月二十二日条）。復路では静岡県内から箱根にかけて雨天での運転中にワイパーが作動せず、修理を試みるも直らなかつた。ワイパー無しで箱根峠を越え、箱根町附近で路面の凹凸の衝撃で動き出す、ということが起きている（付表2 No.228・230・232・238・239）。

S Sの故障は軽微なものが多かったが、ライレーは手のかかる故障が多かった。往路の那波（付表2 No.47）ではダイナモカップリング（車軸に動力を伝える装置の一つ）の調整や、カムシャフト（エンジン内部の部品の一つ）への注油、パンク修理を行った。日記にも「ライレーに会ふとどうもエンジンに変な音が聞えるとの事、それに停車と同時にタイヤの空気も抜けてしまった様な次第なので早速修理に取りかゝる。一人は走つて近所の氷屋に氷水を注文する。汗を流してポンプを押したり、油だらけになつて修繕したりした後ではこれが何よりの御褒美。ラムネをかけた氷水を飲み度い一心に仕事も捗る。エンジンの騒音は『ダイナモカップリング』『カムシャフト』の注油で円滑となり、パンクの方も直ぐパッチを張つて修繕して置く。然し此間約一時間半を費した」（八月九日条）とある。エンジンの異音に気づき、一時間半かけて四苦八苦しながら原因を特定し整備している様子がかげえる。復路の小磯（付表2 No.242）付近では左前の車輪と車体をつなぐスプリングが折れる故障を起こしている（第31図）。前年の旅行では使用していたライレー・ナインが同様の故障を起こしていたようで、四国旅行には修理用の枕木や工具一式持参していた（日記八月二十二



第 31 図 ライレー破損箇所

日条)。旅行者一同でライレーに応急処理を施して走行可能な状態に直して東京まで完走している。

このように、当時の高公らの自動車旅行では頻繁に様々な車両故障に見舞われ、そのたびに自分たちで修理をしていた。先述したように、各地に「自動車屋」ができていたため、現地で修理を依頼することは可能であったと思われるが、まだ自動車の信頼性の高くない時代において、自家用車での長距離旅行を成し遂げるには旅行者自身の整備技術も相当に必要だったのである。

### (三) 警察の取り締まり

自家用車旅行の苦勞として、警察の取り締まりも挙げておこう。高公らは往路・復路ともに警察の不審問や検問と鉢合わせている。

往路では八月八日と九日の日付の変わる頃と午前二時頃、愛知県下で不審尋問に三度も遭遇している。二川町（付表 2 No. 24）、御油（No. 27）、伊勢大橋際（No. 30）である。日記には二川町で「暗の中から異様の風態の怪漢二人。一人は十手を閃かして車の前に立つ。（省略）これが刑事殿の不審尋問。答へて曰く、夏休みを利用して京都迄行くところです。で、無事通過」とある。何らかの警戒警備を実施していたものと思われるが、簡単な質問のみで終わっている。

復路の八月二十二日の夕方、静岡県下で自動車一斉検査に四度遭遇している。中泉（付表 2 No. 215、一六時三〇分から三五分まで足止め）、袋井と掛川の間（No. 217、一七時〇〇分から九分まで足止め）、掛川警察前（No. 218、一七時一三分から一八分まで足止め）、掛川と日坂の間（No. 219、一七時二一分から二六分まで足止め）である。あまりに頻繁であり、

掛川警察前で五分足止めされたあと、三分後にまた五分足止めされているため、最後には「少々不愉快なり」と漏らしている。日記によると、最初の検問の後、自動車運転免許証を用意し、車体に「飛沫除け」を取り付けていることから免許所持の確認と、自動車の装備一式が適正かどうかを確認しているものと思われる。日記では「中泉附近で一斉検査に合ふ。型の如き訊問あつて通過。（中略）此の先々でもややつて居るかどうかを尋ねたところ、本県下は、今日は至る処夕方六時迄はやつて居るとの話。では検査済の紙を貰い度いと話したところ、本県にはそんな規定はない由（中略）これはどうしても一度調べが済んだ車には、検査済の札でも渡さないでは、遠道する者には真に迷惑な次第である」としている。このように警察の取り締まりによって足止めを受けることもあった。検査済の車両と未了の車両を区別していないように、警察側も効率的な取り締まりを行うしくみを備えていなかったようであり、スムーズな移動を阻害させる要因ともなっていたといえよう。なお、愛知・静岡での取り締まりが厳しい理由については現時点で確認できておらず、今後の課題である。

#### （四）道路標識の不備

このときの旅行で、高公らはしばしば道を間違えている。例えば、往路に姫路（付表2 No.46）を通過した地点でS・ライレーともに本道から別の道に入り込んでいる。SSは新道を進むべきところを旧道に入ってしまった、破損して通行止めになっている橋にたどり着き、間道を抜けて新道に復帰した。ライレーはSSより遅れて走っていたため旧道に入らなかつたものの、別の迂回路に入ってしまった。日記では「姫路を出て暫らく行くと橋がある。此の橋を渡り切ると右へ曲つて居る道がある。その道の方が本物の山陽道よりは路幅が広い。気を付けてあないとそつちへ行つて仕舞ふ。ライレーなどもその口であつた」（八月八日条）とあり、ライレーは見た目で判断して道幅の広い道路に入ってしまったようだ。ライレーは大きく迂回して、那波で本道に復帰し、待ち受けていたSSと合流した。また、復路に下呂

に向かう途中、金山でSSが道を間違えている(付表2 No.185)。本来であれば金山から中山七里を抜けて走るべきところを逆方向に曲がってしまい、祖師原という所で間違いに気づいて引き返したという。こうした間違いは、道路案内標識の未整備によるところも大きく、復路の下呂から名古屋方面に戻る途中の上麻生(付表2 No.195)において「道路標識は兵庫県の方が優秀なり」とメモしている。右でみたように、往路の兵庫県那波附近でも道を間違えているが、標識の整備状況においては兵庫県の方が優れているとみていたようである。後述するように当時の標識は各地で不統一だったため、自動車運転者からみて県ごとに優劣があったようである。

道の間違いは、昭和十年(一九三五)に東海道を調査した関西道路調査会の座談会でも言及されており、道路標識が不十分で道に迷ったという意見が複数出されている。そこでは大津・豊橋・沼津の市街地、箱根、名古屋などで道を間違えたとして<sup>(9)</sup>いる。関西道路調査会ではこの経験を踏まえてか、昭和十一年に東京から大阪までの道路における道路標識の状況調査を行い、報告書にまとめている<sup>(10)</sup>。

案内標識の不備は、戦後しばらく経っても高公の自動車旅行につきまとう悩みの種であったようだ。昭和三十四年(一九五九)六月に高公夫妻は紀伊半島一周旅行に出掛けており、その内容を語った高公夫妻と康邦の対談が残っている。そこで妻の銀子は「私が記録係なんです、町の標識の無い処が多いので困りました。あっても、まちまちで見失う事が多い。私たちが外国で自動車旅行した時は、その点あちらはよく出来ていました。日本も全国統一の標識がある」といっていました<sup>(11)</sup>と述べている。日本における道路標識の整備は大正期から進められていたが、昭和十七年(一九四二)に施行された「道路標識統一に関する命令」が昭和二十五年(一九五〇)に改正されて「道路標識令」として制定、公布され、現在の標識の基礎が確立された。昭和三十五年(一九六〇)に道路標識令が廃止され、「道路標識、区画線及び道路標識に関する命令」が施行されるなど度重なる改正によって現在のような道路標識が整備されていった<sup>(12)</sup>。



第 32 図 金刀比羅宮展望台

戦後の高公夫妻の紀伊半島一周旅行時点でもまだ整備途上といつてよい状況であった。自家用車で不慣れな道进行者にとって、道路案内標識の不備による道間違いはしばしば発生し、旅行者を悩ませていたのである。

他方、四国では古い道標・石標が高公らの移動時の距離計算や道案内に役立っている。たとえば、徳島の牟岐では「諸所に設置される哩程標甚だ利益あり」（付表 2 No.73）とあり、道後から金比羅に向かう途中では「豊浜の三叉路から昔ながらの石の道標、こんびら分れ道に教へられて右へ進む」（日記八月十六日条）とある。四国は八十八ヶ所巡りのための道（遍路道）が各地に広がっており、道案内のための道標が至るところにある<sup>(13)</sup>。また、金刀比羅宮参詣のための金比羅道（讃岐道）が松山から高縄半島の基部を東へ向かい、西条から燧灘に沿って讃岐まで通じており、やはり道

標が道中に複数置かれて<sup>(14)</sup>いる。四国においては、古くからの道標を頼りに進路を取る局面も少なからずあった。自家用車で不案内な土地を円滑に旅行するための全国統一規格の環境は整っていなかったものの、特に四国においては徒歩参詣者向けの道標が自家用車での旅行においても有効に機能していたといえよう<sup>(15)</sup>。

### 3 四国観光と八十八ヶ所巡り

高公らの四国一周旅行は自動車での遠乗りが主目的であり、各地の観光地を巡ることに重きを置いていなかった。四国で見物しているのは屋島（付表 2 No.57）、室戸岬（No.83）、金刀比羅宮<sup>(16)</sup>（No.138、第 32 図）、女木島<sup>(17)</sup>（No.141、第 33 図）などわずかであり、むしろ車窓から見える風景や、車を停めて昼食や休憩をと



第 33 図 女木島の洞窟

る際に眺める景色を楽しんでいる。例えば徳島を出発して高知に向かう途中の海沿いの風景を、日記の中では「仲々景色の佳い所が多い。瀬戸内の明眉さが優雅であるならば、澎湃たる大平洋に臨んだ此の地方の風景は男性的な美しさがある。未だ人の手の触れない自然の美しさがゴロゴロ転つて居る。若し東京附近に移す事が出来るなれば、何処の一小部分を切取つて持つて来ても、そんぢよそこらの所謂名勝は、忽ち太陽の前の星の如くなる事請合ひである程、そんなに佳い景色である」(八月十二日条)と記している。普段の生活環境では見られない四国の海・山・川の風景を楽しんでいるようである。そのような中、わずかながら八十八ヶ所の札所を訪れている場所もある。以下、これらについて確認してみよう。

(1) 屋島と屋島寺

四国上陸後最初の見物地が屋島であった。屋島は高松市の北東部にあり、備讃瀬戸に突出した台地状の半島である。山上には八十四番札所屋島寺があり、展望地からは高松平野・五剣山・備讃瀬戸を一望できる。屋島は南嶺と北嶺に分かれており、南嶺には談古嶺<sup>(18)</sup>と獅子の霊巖<sup>(19)</sup>、北嶺には遊鶴亭という展望地がある。

高公らは南嶺にあるケーブルカーで登山し、談古嶺で茶屋の女性から景観や源平合戦の説明を受け、かわらけ投げに興<sup>(20)</sup>じ、獅子の霊巖の茶屋で昼食をとっている(第34図)。その後、下山する際に屋島寺に寄っている。日記には「此処は南嶺の東北端にあつて、此地点からの眺めは実に目覚める許り美しい。屋島を中心とした瀬戸内海国立公園<sup>(21)</sup>の価値も領ける。眼前五剣山の鋭峰と相對し、足下浪靜かなる内海に浮べる大小無数の島々を眺め、壇の浦の古戦場を



第 34 図 獅子の霊巖で昼食



第 35 図 室戸岬

俯瞰するあたり、よく筆舌の尽くすところに非らずと、古いながらもそれが真実の表現である」（八月十一日条）と記す。屋島では展望台から見える瀬戸内・四国の眺望を堪能していたようである。

（2）室戸岬と最御崎寺

次の見物地は室戸岬である。四国・高知県東南端の岬であり、先述のように奇岩・乱礁と亜熱帯植物の特徴的な景勝地として知られる。高公らも室戸岬の「海岸に露出せる怪岩乱石」を見ながら車を走らせて（第35図）、室戸岬で一泊した。翌朝出発前に二十四番札所の最御崎寺や弘法大師関連史跡、室戸岬灯台などを見物している。最御崎寺については「此の山上に室戸岬灯台と通路『第二十四番霊場最御崎寺（東寺）』がある。敬虔なる順拝者である吾々は南無大師

遍照金剛の声も高らかに参詣、やつと目的のうち二ヶ所を済ませたのである」（八月十三日条）と記す。室戸岬まで来て八十八ヶ所の札所のうち参拝できたのは二つだけであった。その他、空海修行の大岩窟、大師行水の池、大師一夜の岩屋などを見物し、水掛地藏をお参りしている（第36図）。わずかな時間を利用して駆け足で一回りしたようである。



第 36 図 水掛地藏

(3) その他の札所について

屋島・室戸岬を見たように高公らは四国旅行の間に二ヶ所の札所に詣でているのだが、むしろこれは例外であった。彼らは札所の近くを通る場所が多いにもかかわらず、札所に寄ることはほとんどなかった。日記では「平坦な路を走る事数哩、志度の町を過ぎる。おつと抜かした『八十六番志度寺』の参拝を。車を下りて詣ずる程の信心をどうも持ち合はせて居なそうな此お遍路さん達は、何かの理屈をつけてはその儘素通りする。此調子で行くと八十八ヶ所引く一ヶ所参詣残り八十七ヶ所などと云ふ答が出やしまいか心細い限りである」(八月十一日条)とか「気持ちよく飛ばして居るうちに立江にある『十九番立江寺』、日和佐の『二十三番薬王寺』も飛ばしてしまつた」(八月十二日条)などと記し、札所巡りよりも目的地に到達することを優先して走っている様子がうかがえる。日記の冒頭に「大師様の御利益にすがらうとする宗教的意味を含めたところ」と記しているが、先述のように自動車での旅行そのものが目的であるため、八十八ヶ所巡りを重視していなかった。そもそも香川・徳島の内陸部、高知県南西部(足摺岬など)、愛媛県の北部(今治など)や内陸部を通らないルートを設定しているので、札所を全てまわることはもとより不可能であった。ただし、日記のしめくくり「八十八ヶ所詣は結局、屋島と室戸岬の二ヶ所詣に終り、仏様には申訳けない次第であったが、何れ東京へなり御出開帳の節、御詣りさせて頂く事として、それ迄はまあ二ヶ所巡りの御利益丈でも垂れさせ給はります様虫の好い御願をして又来年の旅行迄」(八月二十二日条)とも記している。参詣できた場所の少なさを申し訳なく感じているのも事実であり、八十八ヶ所そのものは軽んじていなかったとい



える。

- (1) 昭和十一年八月一日から十六日にかけて、ベルリン・オリンピックが開催されていた。室戸岬に宿泊した十二日夜には、水泳男子四〇〇メートル自由形が行われ、アメリカのジャック・メデイカが優勝、日本の鶴藤俊平が二着となっている。前日の十一日に女子二〇〇メートル平泳ぎで前畑秀子が優勝した。
- (2) 高柳友彦「一九三〇年代における温泉経営の展開と転地療養所運営―愛媛県道後温泉を事例に―」(『三田学会雑誌』一〇七―三、二〇一四年、二二―二三頁)。
- (3) 「北三井家油小路邸日誌 昭和十一年八月十九日条(三井文庫所蔵史料 北三四八)。
- (4) 笠井雅直「両大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達―温泉観光ブームの創出―」(『名古屋学院大学論集 社会科学篇』四〇―一、二〇〇三年)。
- (5) 「下呂温泉御案内 湯之島館」(湯之島館紹介パンフレット、下向井収集資料)。
- (6) 鉄道省編『時刻表』(一九三五年)。
- (7) 前掲 Allan 著書、五六頁。
- (8) ダグラス・H・オデル『自動車愛好家必携』(オデルス・サービス・ビューロー、一九三〇年、三八六―四〇六頁)。
- (9) 前掲関西道路研究会編著書一九三五年、六〇頁。
- (10) 関西道路研究会編『道路標識調査報告書』(一九三六年)。
- (11) 「紀州一周ドライブ」(『三友新聞』一九五九年七月八日)。
- (12) 標識に関する法律の変遷については時崎賢二「道路標識の国際化」(『月刊交通』二二―四、一九九〇年、二二―二三頁)の記述を参考にした。
- (13) 「徳島県総論 遍路道」(『日本歴史地名大系』三七、平凡社、二〇〇〇年)、今村賢司「道標石から見た四国遍路」(愛

媛大宇四国遍路・世界の巡礼研究センター編『四国遍路の世界』筑摩書房、二〇二〇年、八五～一〇二頁。

(14) 「愛媛県総論 遍路道」(『日本歴史地名大系』三九、平凡社、一九八〇年)。

(15) 現在、歩車併用の道路などでは自動車事故などによって道標が失われる場合も少なくないという(今村賢司「愛媛の道標石から見た四国遍路」『四国遍路と世界の巡礼』三、二〇一八年)。

(16) 金刀比羅宮は香川県仲多度郡琴平町にある神社で旧国幣中社である。近世には航海者の信仰を集めた、航海安全の神社として知られている神社である。このときは驟雨のなか金比羅に詣でている。日記では「長い長い石段の登りは仲々骨が折れる」と漏らす。登り切った社頭から遠く讃岐富士(飯野山、丸亀と坂出の境にある山。整った形から讃岐富士と呼ばれる。標高四二一メートル)を望んでいる。苦勞して長い階段を登って金刀比羅宮にたどり着いたものの、記述は少ない。

(17) 高松市の北方三キロの沖合にある島。桃太郎伝説と結びつけて鬼ヶ島とも呼ばれている島で、山上に人工の洞窟があり、鬼のすみかと称して観光名所になっている。ジャパン・ツーリスト・ビューローの発行した昭和十六年版の四国の観光ガイドでは「女木島は周囲八軒許りあり、近年童話桃太郎の鬼ヶ島であると云はれ」(『ツーリスト案内叢書第二輯 四国地方』ジャパン・ツーリスト・ビューロー、一九四〇年、一〇頁)とあり、鬼ヶ島としての女木島は、比較的新しい観光名所であることがうかがえる。高公らは山上からの瀬戸内海の風景を眺め、眼下に自分たちの自動車を運ぶ貨車運航船を見つけると、下山して船に乗り込み、これを追い抜いている。

(18) 屋島の三大展望台の一つとして知られる。屋島合戦の舞台を眼下に一望できる。

(19) 屋島の三大展望台の一つとして知られる。現在では夕日の美しい場所として有名な展望台。

(20) 昭和十年(一九三五)三月、高公は妻・銀子とともに玉造船所の朝日山丸の進水式に参列した。その後で、銀子や長男・高元、関係者とともに高松に渡っている(『北三井家本邸日誌』昭和十年三月二十五日、三井文庫所蔵史料 北一二三)。この時にも屋島を訪れたものと思われ、北家の映像フィルムの中に、ケーブルカーや塩田、瀬戸内の眺望とともに彼らのかわらけ投げの様子を映しているものがある。フィルムには「No.八八 湖・見晴台」と仮タイトルを振られているが、昭和十年の高松渡海時に屋島を訪れた際に撮られた映像であろう。

(21) 国立公園法により、昭和九年（一九三四）に雲仙、霧島とともに最初に指定された国立公園。屋島は瀬戸内海国立公園内の著名な景勝地の一つとしても知られる。

おわりに

以上、高公と自動車愛好家仲間の四国一周自動車旅行を、彼らの作成した記録冊子と映像資料から見てきた。彼らの自家用車を用いた四国旅行は、昭和五年から毎年夏期に行ってきた長期間・長距離にわたる自動車旅行の一つであり、一連の旅行の最後であるとともに本州外への最初の遠征でもあった。高速道路は無く道路環境も整備途上であるなか、二週間以上かけて二六〇〇キロメートル以上を移動するものであった。

高公らの作成した記録冊子にはルート上の路面状況などが記録されており、行く先々の道路がどのような状態だったかを知ることができる。当該期の高公らの記録からは、当時各地で道路改良事業が少しずつ進められていたことがわかる。特に大津から姫路の間にかけての道路改良の成果が如実であることが一目瞭然で、道路を舗装し、幅員を拡張し、直線化し、街路樹を植えるなど近代的設備を整えた道路は自動車での移動を極めて快適にするものであったことがわかる。また、高公らは各地の主要地方都市でも開通間もない改良道路を利用している場所もあった。舗装道路化されていない改良道路も含まれるが、地方都市での道路改良も徐々に進展していたことがうかがえる。

他方、彼らが悪路と評価した場所は少なかった。事前のルート選択時に走行困難な場所は通らないようにしているとされるため当然ではあるが、悪路・難所として有名な場所や、往來のトラックが路面を著しく破損させている道路などごく一部であった。旅行記録や映像を見る限り、四国では、幅員が狭く、路面が凹凸であり、屈曲が多い道路をいく

つも通っていた。トラックやバスとかわらうじて離合できる場所も多数あった。彼らの路面調査では離合不可能な場所や路面の悪い場所を指摘している場所も点在しているが、概ね普通の道として評価しており、彼らの目に著しい悪路として映っている場所は少なかった。旅行冊子の日記では最後に「一帯に今度の通過地の道路状況は良好であった。四国の路も思ひの外良く路の為に苦勞をすると云ふ様な事はまあ無いと云つてよい」と総括している。四国の道は狭小で屈曲は多いが、彼らの選択した道、彼らの使用した自動車、彼らの運転技術のなかでは、運転が苦にならない程度の道であったといえよう。ただし、道路の状態については、よく整備されているのか、それとも痛んでいないだけなのか、四国における自動車の普及率と利用状況、道路補修状況、通行量など多角的に踏まえて検討する必要があるだろう。これは今後の課題である。

四国旅行の交通事情として、本四連絡についても触れておきたい。高公らは渡海の利便性を重視して初の本州外の旅行先として四国を選んだ。本州と四国との間の車両輸送には本四連絡の主要航路であった宇高航路を利用している。宇高航路では貨車渡船という方法で自動車を運搬していた。宇野駅・高松駅で貨車に自動車を積み込み、自動車を積んだ貨車は船に載せられ、曳船に曳航されて瀬戸内海を渡海する輸送方法である。すでにこのとき宇高航路には自航式の貨車運搬船も就役しているが、輸送力補助のために貨車渡船を併用していた実態も見とれる。彼らは宇野駅・高松駅で、自分たちの運転で自動車を貨車に積みおろしている。カーフェリーや本四連絡橋の整備されていない時代、自動車を四国に輸送すること自体大変な作業であったこともうかがえよう。

高公らの自動車旅行の記録からは、昭和戦前期の家用車旅行の課題・苦勞も見えてくる。例えば、車両そのもの由来する問題として燃料補給と故障への対応、交通環境の問題として警察の取り締まりと標識の不備などである。燃料補給については、高公らは各地で補給すること自体は滞りなくできている。好んで使っている赤貝を入手できないケー

スはあるものの、津々浦々でガソリンを補給したりガソリン缶を購入できる環境は整っていたといえる。また、自動車の信頼性が現在ほど高くなかったのであろう、故障・トラブルは頻繁に起こっている。その都度彼らは自分たちで修理・整備を行っている。旅行記録を見ていくと各地に自動車屋があるため、現地で修理を依頼することも可能であっただろうが、当時の長距離自動車旅行においては、自動車の内部構造についての知識や応急処置の技術も必要だったことがうかがえる。

警察の取り締まりについては、往路の愛知で不審質問、復路の静岡で一斉検査を受けている。特に復路では数分に一度の頻度で検問所が設けられている場所もあり、効率的な自動車取り締まりのルールが整備途上であったこともうかがえる。標識の不備については高公らを悩ませており、道の間違いと移動時間のロスを少なからず招いている。一方で、四国では八十八ヶ所巡りや金比羅詣での歩行者向けの石標が自動車旅行にも役立っていた。同時期に東海道・山陽道を自動車で調査した関西道路研究会の報告書でも同様の指摘がなされているため、自家用車で慣れない場所を走るには、当時の道路は極めて不案内であったことだろう。

以上のように、本稿では高公らの自動車旅行記録に基づいて四国旅行と交通事情を見てきた。旅行記録を基にした事例紹介にとどまったため、道路状況、自動車普及状況など多面的な分析はできなかった。また、近年盛んになっている旅行史、交通史の分野と絡めて検討しうる素材であるが、本稿ではそこにも至らなかった。高公らは四国だけでなく、他の場所にも出掛けている。高公らの他の自動車旅行も踏まえて広く見ていく必要があるだろう。これらはいずれも今後の課題である。

付表1 四国一周旅行の道路概況

(距離単位 km)

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
1	8月 8日	12:45	東京	京橋	0.0	A	藤沢～茅ヶ崎A・C 茅ヶ崎～平塚C 二宮～塔ノ沢A
2		13:31	神奈川		26.9	A	
3		13:40					
3		13:45	横浜	駅前	30.3	A	
4		14:27	平塚	駅前	65.5	A, C	
5		14:55	小田原	丁字路	86.6	A	
6		15:02	三枚橋		92.2	A	
6		15:06					
7		15:07	湯本	入口	92.5	A	
7		15:12					
8	15:31	宮ノ下	富士屋ホテル前	99.5	C	箱根峠下り道は凹凸多く車の動揺多し。	
9	15:37	箱根町	ホテル前	112.5	C		
10	16:00	十二丁峠	頂上	114.1	C		
10	16:19						
11	17:00	沼津	駅前十字路	138.6	A, C		
12	17:48	富士川鉄橋	中央	165.1	C		
13	18:05	由比海岸	堤防上	175.4	C		
13	18:57						
14	19:31	静岡	駅前	199.2	A		清水～静岡は幅員広き舗装道路にて、快走に適す。
14	19:38						
15	20:12	藤枝	郵便局	221.0	C		
16	20:27	島田	鈴蘭電灯入口	231.3	C		
17	20:33	不明		234.6	×		
17	20:44						
18	20:54	小夜中山	トンネル中央	241.4	C		
19	21:12	掛川	警察前	252.5	C		
20	21:59	浜松	駅前	284.2	C		
21	22:02	浜松	ガソリン屋	285.8	C		
21	22:50						
22	22:57	不明		290.3	×	浜松～弁天島の道路は良好ならず。土埃多し。	
22	22:58						
23	23:10	弁天島	駅前	298.4	×		
24	23:21	鷺津		305.8	×		
24	23:23						
25	23:54	豊橋	東神町	323.6	C		
25	23:58						
26	9日	00:01	豊橋	公会堂前	324.6	A, C	
27		00:44	岡崎	電車踏切	357.6	A	

## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
28		01:01 01:40	知立		371.3	A, C	知立～熱田A
29		02:05	熱田	郵便局前	391.1	×	熱田～伊勢大橋は新道にて舗装せるところ、然らざるところ、又中には走行困難なる程度のところあれど、漸次良好とならん。
30		02:39 02:46	伊勢大橋	中央	415.7	×	
31		02:49	桑名	電車踏切	417.6	C	
32		02:56 03:06	四日市手前		422.6	C	
33		03:20	四日市	十字路	431.6	C	
34		03:53 04:13	鈴鹿峠	トンネル出口	450.5	C	
35		04:58 05:04	不明		473.0	C	鈴鹿峠下より草津あたりまでの路は幅員広からざれど、路面よく快走し得。
36		05:32 05:44	水上		491.3	B	
37		06:20	草津	手前	516.6	B	草津入口にて町に入らず、新道を左折、直線道路を走る。
38		06:50	大津	県庁前	531.4	B	
39		07:08 11:34	京都		543.6	A	大津～京都、幅員広き舗装道路。
40		12:23 12:32	大阪	入口（都島）	589.3	A	淀川堤防上を走る京阪国道は全部舗装道路にて設備良し。
41		13:30 13:33	神戸	東神戸（阪神国道終点）	628.1	A	
42		14:05 14:23	須磨		644.2	A	
43		15:01	加古川	加古川橋	677.2	A	
44			姫路	入口（市川橋）	689.4	A	須磨よりこの地点までは幅員広く見透しの利く舗装道路にて疾走に適す。
45		15:22 15:30	姫路	城下	692.8	A	
46		16:08	正条	正条橋	710.4	C	姫路よりの山陽道は幅員甚だ狭く、路面また平坦ならず。場所によりては車のすれ違いも困難なる様の地点ありて、堂々たる山陽道の名にふさわしからざる道路なり。特に神戸～姫路の良道を走り来りし直後なる為め、一入その感深し。正条橋は揖保川に架せる橋梁なり。
47		16:40 18:20	那波	十字路	716.8	C	
48		19:02	船坂峠	（県境）	737.9	C	下り道の方、急にして道巾狭し。

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
49		19:10	三ツ石	入口	740.3	D	附近に練瓦原石の採鉱所あり。これらを運搬の為め甚しき悪路にして、運転困難なり。雨天の時に至っては人の歩みよりも遅きくらいならん。
50		19:43	片上村	郵便局	752.5	×	この辺路巾狭く、曲り角にてはすれ違い得ず。
51		20:55	岡山	西大寺町 交叉点	782.5	×	岡山より倉敷に向う新道あり。但し未だ補装されず。
52		21:33	倉敷	入口	800.6	×	
53		22:46	玉	三井倶楽部前	827.7	×	
54	10日		玉		0.0	×	
55			高松		0.0	×	
56	11日	11:48	高松		0.0	×	
57		12:04	屋島	ケーブル 駅前	8.7	A	高松～屋島、凡んど補装なり。
58		15:01	志度	警察前	17.1	C	屋島～志度、道巾広からざれど、路面概して良好なり。
59		15:17	津田	郵便局前	27.8	×	
60		15:35	三本松	駅前	38.9	C	路情標準よりいへばBの標準なれど、幾分幅員狭きため、Cとす。
61		15:53	引田	警察前	47.0	C	
62		16:06	相生	神社前	48.4	C	
63		16:08	大阪	峠頂上 (県境)	55.8	C	急峻なる峠にして、登り長く曲屈多けれども、土質固く、路面亦良好にして運転困難ならず、幾分トラックの轍跡に依る凹みあれど、苦になる程にては無し。
64		16:27	坂西	警察前	66.9	C	
65		17:37	徳島	澄屋旅館	83.8	A	
66	12日	10:00	徳島		0.0	×	
67		10:05		県庁裏	1.3	A	
68		10:09		駅前	10.6	C	
69		10:24	小松島		15.8	C	
70		10:34	立江		19.0	C	20マイル(32.2 km)位の地点より路巾狭くなり。所に依りては車のすれ違い困難なり。
71		10:40	羽ノ浦	郵便局前	44.4	C	
72		11:35	星越峠	頂上	57.1	C	日和佐手前より路巾広くなる。
73		12:02	日和佐	郵便局前	78.5	C	此処より道路は海岸に沿い海上島嶼の散在するを眺め乍ら走行し得。風光佳し。
74		12:43	牟岐	郵便局前	86.1	C	
		13:00	加島(浅川 付近)	海岸			
		13:50					



## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
75		14:05	鞆	郵便局前	93.7	C	徳島県の道路は手入行届き路面良く、凹凸なし。但し路巾は広からず、処に依りてはすれ違い困難にて、僅かながらも後退するの止む無き様な処も稀れにはあり。県境を越えて依り、幾分路面の凹凸あれどさしたる事なし。尚街道を走行しある「バス・トラック」は心よく避譲し呉るる為め、運転愉快なり。
76		14:31	県境		104.8	×	
77		14:34	甲ノ浦	郵便局前	105.9	C	
78		14:55	野根		114.3	C	
79		15:25	佐喜ノ浜	郵便局前	129.4	×	
80		15:36 15:43	鹿岡ノ鼻		134.9	×	
81		16:05 16:12	室戸岬	石碑前	147.3	C	
82		16:15	室戸岬ホテル		147.7	×	
83	13日	12:50	室戸岬ホテル		0.0	C	
84		12:58	室戸岬町	役場前	3.4	C	
85		13:05	室戸町	郵便局前	6.8	C	
86		13:21	吉良川	郵便局前	15.6	C	
87		13:48	奈半利	郵便局前	30.9	C	
88		13:52	田野	郵便局前	32.8	C	
89		14:22	安芸	郵便局前	47.8	B	
90		14:41	和食（赤野付近）	郵便局前	57.8	C	
91		15:00	赤岡	郵便局前	68.9	C	
92		15:10 15:12	不明		75.0	×	
93		15:15 15:22	後免	入口附近	76.4	C	
94		15:47	高知	郵便局前	89.6	A	
95		15:52	高知	城西館	91.4	×	
96	14日	09:55	高知	城西館	0.0	×	14.6マイル（23.5 km）の地点より切震峠にかかる屈曲相当あれど、路巾比較的広く、路面又佳し。頂上は15.5マイル（24.9 km）の地点
97		10:11	伊野	郵便局前	10.6	B	

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
98		10:35	佐川	左折点	27.0	C	なり。
99		10:51	斗賀野峠	頂上	34.9	C	町中央を左へ。19.7マイル (31.7 km) より峠にかかる。
100		11:05	吾桑	郵便局	41.7	C	此の峠も路面よく屈曲多けれども、特にカーブに於て幅員を広くなし、トラック等も一度にて転換為し得る様作られ居れり。
101		11:15 11:24	須崎	駅前	46.7	C	須崎の町外れ十字路を左へ。29.9マイル (48.1 km) の地点より山に入る。路面悪からざれども巾狭し。暫くして海沿ひに山の中腹を或は高く、或は底く下りて走る。
102		12:07	久礼	丁字路	64.1	C	海を離れ山に入る。
103		12:34	七子峠 (床鍋峠)	頂上	75.2	×	非常に長く屈曲甚だ多き峠、路面悪からず。
104		12:55	窪川	十字路	88.7	C	十字路を右へ。
105		13:32 14:02	下岡		108.5	×	
106		14:12	田野々	郵便局	114.6	C	仁井田川に沿いて前進。景色佳し。
107		15:28	川崎 (江川崎)	同上	159.2	×	川崎～吉野生にて高知県より愛媛県に入る。路面急に悪くなり車体震動す。
108		15:58	吉野生	十字路	168.8	C	
109		16:10	松丸	警察前	174.9	×	高知県の道路は一般的に良好なり。
110		17:03	宇和島	鳶屋旅館	197.8	×	宇和島入口十数マイルの間、路面凹凸多くして徐行の止むなき箇所多し。
111	15日	10:50	宇和島	鳶屋旅館	0.0	×	
112		11:07	吉田		10.8	C	昨日通過せる宇和島入口よりは路面遙かに良好なり。
113		11:42 11:51	法華津峠	頂上	21.6	C	屈曲多く相当長き峠なり。路面は普通なり。
114		12:07	宇和	十字路	27.0	C	此の間 (宇和～大洲) に鳥坂峠あり、急峻ならざれども長し。
115		13:10	大洲	鉄橋	54.2	C	大洲町外れて竹藪に沿ひて左折、長浜經由海岸の道を取る。
116		13:25	栗津		62.9	C	
117		13:45	長浜	波止場	72.4	×	
118		13:57 14:35	喜多灘	海岸	75.3	×	喜多灘～上灘には道幅非常に狭きところ多くありて、凡んど自動車一台の巾なり。すれ違ひは勿論不可能なる所多し。
119		15:09	上灘	郵便局	90.8	×	
120		15:37	郡中	郵便局	102.7	×	
121		16:05	松山	県庁前	116.0	×	
122		16:10	道後	鮎屋旅館	118.9	×	

## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
123	16日	09:26	道後	鮎屋旅館	0.0	B	松山より約9哩（14.5 km）の間、新道にて幅員広し。此の地点より登り道。  24マイル（38.6 km）の地点より新道あり。  此処海に別れ右へ道をとる。  此の附近道路改修中にてわずかの距離なれど甚だ悪し。  琴平～高松、ほとんど新道なり。
124		09:54	不明		18.2	C	
125		10:03	檜和田ノ峠	頂上	23.0	C	
126		10:23	桜樹	郵便局前	32.2	C	
127		10:45	小松	郵便局前	46.2	B	
128		11:00	西条	駅前	54.1	C	
129		11:25	泉川	郵便局前	65.7	C	
130		11:40 11:42	不明		74.2	C	
131		11:52	入野	郵便局	78.9	C	
132		12:08	寒川	郵便局	89.2	C	
133		12:15	三島	県社前	92.4	C	
134		12:27	川之江	駅前	98.0	C	
135		12:38 13:12	余木崎	海岸	102.8	C	
136		13:25	豊浜	こんびら 分れ道	108.6	C	
137		13:30	大野原		111.4	×	
138		14:07 15:28	琴平	金比羅宮 下	132.8	C	
139		16:18	高松	川六旅館	166.6	B	
140	17日		高松	川六旅館	0.0	×	
141			玉		0.0	×	
142	18日	09:52	玉	三井倶楽 部前	0.0	×	此の間（片上～三石）荷馬車の通行多く、此等の為め道路は損ぜられて、凹凸甚しく10マイル（16.1 km）以下の速力しか出せず。  此の辺より道路回復。
143		10:30	彦崎	郵便局前	16.9	C	
144		10:49	妹尾	駅前	25.1	C	
145		11:09	岡山	駅前	34.4	A	
146		11:15 11:24	岡山	後楽園前	36.5	×	
147		11:35	長岡	郵便局前	44.4	C	
148		12:22	片上	郵便局前	65.5	D	
149		12:58	三石	郵便局前	77.1	D	
150		13:06	船坂峠	県境	80.1	C	
151		13:17 13:52	鯉峠	下り道	85.3	C	
152		14:23	那波町	十字路	100.9	C	
153		14:44 14:47	鶯（いかるが）	郵便局前	111.7	A	

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
154		15:15	姫路	警察前	124.2	A	
155		15:30	加古川	役場前	140.7	A	
156		15:50	明石	警察前	160.8	A	
157		16:28 18:02	神戸	三井物産 支店前	184.8	A	
158		18:12 18:27	灘中学前		194.4	A	
159		19:07	大阪	桜橋	217.6	A	
160		20:10 20:20	京都	東寺	262.8	A	
161		20:33	京都	三条マスト自動車前	268.3	A	
162	19日		京都	三条	0.0	×	
163	20日		京都	三条	0.0	×	
164			神戸	埠頭	0.0	×	
165			京都	三条	172.7	×	
166	21日	09:03	京都	三条	0.0	×	
167		09:18 09:22	大津		10.9	A	元大津駅迄A(8.8マイル〔14.2km〕)
168		09:41	瀬田大橋		18.5	A, C, D	A約2マイル(3.2km)。
169		09:54	草津	丁字路	27.4	B, C	B新道あり。
170		10:06	野洲川橋		33.8	C	
171		10:46 10:49	御幸橋	橋上	57.0	×	武佐よりB。
172		11:23	米原	郵便局前	77.1	C, D	米原手前約2マイルよりC又はD。
173		11:23 (ママ)	柏原	郵便局前	77.1 (ママ)	C	米原以東、柏原迄幅員狭く快走し得ず。柏原より少々良好。
174		11:46 11:50	柏原東方		91.1	C	
175		12:01	関ヶ原	郵便局前	97.4	B	
176		12:09	垂井	警察前	102.8	B	
177		12:25	大垣	市中央	112.8	A	大垣～岐阜、新国道は幅員約13メートル舗装道路にて快走に適す。
178		12:43 12:46	岐阜	入口	127.6	A	
179		12:48 12:59	岐阜	駅前	129.2	×	岐阜市内路面不良。
180		13:25	関町	踏切	149.8	C	埃多し。
181		13:38 14:15	富野村字梅ノ木		157.1	B, C	温井附近より幅員狭く屈曲多きも路面の手入よし。
182		14:48	神淵	三叉路	178.5	C	
183		15:00	袋坂峠	頂上	184.9	C	
184		15:22	金山	駅前	196.2	C	菅田迄は屈曲多けれど、菅田～金

## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
185		15:42 15:51	祖師原		206.2	×	山は直線道路ありて快走し得。
186		16:12	金山	分れ路	216.0	C	
187		16:52	帯雲橋		238.7	C	
188		17:04	下呂	湯ノ島館	243.8	×	下呂町中央共同浴場の処を右折、急坂を上る。
189	22日	08:23	下呂	湯ノ島館	0.0	×	
190		09:13 09:35	金山	丁字路	27.7	C	
191		09:47	菅田	郵便局	34.8	×	
192			不明		38.8	C	
193			(袋坂峠)		39.8	C	
194		10:11	神淵	丁字路	45.7	D	
195		10:34	上麻布	郵便局前	57.8	C	
196		10:51	川辺	町中央	67.9	D	
197		11:00	古井	郵便局前	71.9	D	
198		11:06	太田	中山道十字路	75.6	×	
199		11:22	鶴沼	丁字路	86.1	B	
200		11:23	犬山橋	橋上	87.2	×	
201		11:42	小牧	郵便局前	100.1	A, C	
202		12:00 12:06	名古屋	大曾根	112.7	×	
203		12:20	熱田	神宮前	121.8	A	
204		12:34	鳴海	郵便局前	129.2	A	
205		12:40	有松	郵便局前	132.4	A	
206		12:50	知立	シエルスタン্ড前	141.8	A	
207		13:10	岡崎	駅前十字路	155.3	A, C	
208		13:39	御油	警察前	176.1	C	
209		13:58	豊橋	公会堂	188.1	C	
210	14:02 14:04	豊橋	市出口	190.1	C		

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
211		14:10	二川	郵便局前	196.2	C	登り道路面悪し。
212		14:32 15:06	弁天島（西 浜名橋東 際）		212.8	C	
213		15:30 16:00	浜松	ガソリン 屋	226.6	C	
214		16:20	天竜川橋	橋中央	236.1	×	
215		16:30 16:35	不明		241.9	×	
216		16:45	袋井	郵便局前	249.8	C	
217		17:00 17:09	不明		258.0	×	
218		17:13 17:18	掛川	警察傍十 字路	260.1	C	
219		17:21 17:26	不明		265.9	×	
220		17:30	日坂	郵便局前	267.5	C	
221		17:35	日坂	トンネル 入口	270.9	C	
222		17:45	大井川橋	橋中央	277.8	×	
223		17:50	島田	郵便局前	281.3	×	
224		18:06	藤枝	警察前	291.8	C	
225		18:13	岡部	郵便局前	297.2	C	
226		18:20	宇都ノ谷峠	トンネル 入口	301.3	C	
227		18:36	安倍川橋	橋中央	310.1	×	
228		18:37 18:49	安倍川橋	橋東際	310.3	×	
229		18:54	静岡	駅前	313.3	A	
230		19:12 19:20	興津	町入口	328.8	C	
231		19:23	興津	郵便局前	329.8	×	
232		19:28 19:48	興津	海岸	332.2	×	
233		20:00	由比	郵便局前	338.4	C	
234		20:15	富士川橋	橋中央	347.6	×	
235		20:28	吉原	郵便局前	354.5	C	
236		20:30 20:52	鈴川附近		357.3	×	
237		21:08	沼津	駅前十字 路	374.7	A, C	
238		21:18	三島	神社前	381.3	C	
239		21:55	箱根町	ホテル前	401.5	C	
240		22:22	宮ノ下	富士屋前	414.7	×	
241		22:43	小田原	丁字路	427.6	A	

昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時分	通過地名	記録地点	走行距離	路情標準	道路概況
242	23日	23:00 00:03	小磯	身代地藏前	442.4	A, B	
243		00:15	平塚	警察前	449.2	C	
244		01:06	横浜	駅前	485.7	A	
245		01:37	八ツ山橋		508.9	A	
246		01:48	京橋		516.1	A	

出所) 「四国一週旅行記録」(三井文庫所蔵史料 北家未整理史料)。

注) 史料中の表を加工。文字遣いを現代仮名遣いに直し、適宜句読点を付した。

通過地点の「不明」は史料中に記載無しのため、筆者が補った。

路上標準の×は史料で記載無しのため筆者が補った。

史料中の距離単位はマイルだが、便宜上キロメートルに換算した。

付表2 四国一周旅行の地点別記録

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
1	8月 8日	12:45	東京	京橋	晴。南風、気温32℃、湿度75、気圧766 m。
2		13:31 13:40	神奈川		停車9分。逗子へ郵便投入のため。
3		13:45	横浜	駅前	
4		14:27	平塚	駅前	
5		14:55	小田原	丁字路	
6		15:02 15:06	三枚橋		停車4分。
7		15:07 15:12	湯本	入口	停車5分。S.S.湯本丸井タクシー前にてラジエーター水取替。塔ノ沢附近より驟雨あれどさしたる事なし。
8		15:31	宮ノ下	富士屋ホテル前	15:42、大平台にてライレー水取替。
9		15:37	箱根町	ホテル前	芦ノ湯附近にて雨止み、陽光輝き東方に鮮明なる虹を認む。
10		16:00 16:19	十二丁峠	頂上	停車19分。雨後の涼風に少憩。撮影。
11	17:00	沼津	駅前十字路		
12	17:48	富士川鉄橋	中央		
13	18:05 18:57	由比海岸	堤防上	停車52分。由比海岸防波堤上にて夕食を採る。気温29℃、湿度77、気圧765 m、点灯。	
14	19:31 19:38	静岡	駅前	停車7分。飲料水補充。	
15	20:12	藤枝	郵便局		
16	20:27	島田	鈴蘭電灯入口		
17	20:33 20:44	不明		停車11分。ライレーを待合せのため。	
18	20:54	小夜中山	トンネル中央		
19	21:12	掛川	警察前		
20	21:59	浜松	駅前		
21	22:02 22:50	浜松	ガソリン屋	停車48分。東海道道中の際は必ずこの商店にて燃料の補充を為す(赤貝10ガロン)。赤貝缶入りの備付けあり。ライレーを待合せ氷水を飲み出発。	
22	22:57 22:58	不明		停車1分。180.4マイル(290.3 km)の地点にて前照灯の射光調整。	
23	23:10	弁天島	駅前		
24	23:21 23:23	鷺津		停車2分。道路標識用に白墨を購う。二川道路上にて不審訪問に会う。	
25	23:54 23:58	豊橋	東神町	停車4分。豊橋市の出口は複雑なるためライレーを待合せ。	
26	9日	00:01	豊橋	公会堂前	
27		00:44	岡崎	電車踏切	御油にて再び不審訪問に会う。



## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
28		01:01 01:40	知立		停車39分。シェル・スタンド前飲食店路上にてビールに渴を醫し、睡魔を払うて出発。
29		02:05	熱田	郵便局前	
30		02:39 02:46	伊勢大橋	中央	停車7分。ライレーと遇う為め。伊勢大橋際にて不審訊問にあふ。
31		02:49	桑名	電車踏切	
32		02:56 03:06	四日市手前		停車10分。SS左後車輪バンクし取替ノ為め。
33		03:20	四日市	十字路	
34		03:53 04:13	鈴鹿峠	トンネル 出口	停車20分。尾灯電球取替。
35		04:58 05:04	不明		停車6分。気温23℃、湿度67、気圧738 m。
36		05:32 05:44	水上		停車12分。車中に微睡む。
37		06:20	草津	手前	
38		06:50	大津	県庁前	
39		07:08 11:34	京都		停車4時間26分。朝食、休憩、バンク直し。此の間マスト自動車まで車輛を選びガソリン補給す(2.6マイル [4.2 km])。気温28.5℃、湿度77、気圧764 m。京都出発後小雨。京阪国道途中にて止む。
40		12:23 12:32	大阪	入口 (都島)	停車9分。ライレー待合せ。気温35℃、湿度66。
41		13:30 13:33	神戸	東神戸 (阪神国道終点)	停車3分。ライレーと連絡を取り神戸の町を抜ける。気温33℃、湿度62。
42		14:05 14:23	須磨		停車18分。休憩。撮影。
43		15:01	加古川	加古川橋	
44			姫路	入口(市 川橋)	
45		15:22 15:30	姫路	城下	停車8分。白鷺城撮影。今後の道路を自動車屋に尋ぬ。
46		16:08	正条	正条橋	此地点より約1マイル前にて新道に入る可かりしを、誤りて旧道を前進したる為め、路上橋梁破損し通行不可能なるに会合し、止むなく間道を取りて新道と合致す。合致点たる正条橋上にてライレーを待合すも、仲々来たらず。通行のトラックに聞きたるところ、多分姫路出口付近にて直進す可き路を左折したるなる可し、然るときは幾分迂回して今少し先にて本道と落合う由を聞きたるため、再び前進す。
47		16:40 18:20	那波	十字路	停車1時間40分。ライレー迂回道路を通りて来り落ち合う。なお同車のダイナモカップリング調整、カムシャフト注油、並にバンク直しに1時間40分を費す。
48		19:02	船坂峠	(県境)	兵庫・岡山の県境なり。
49		19:10	三ツ石	入口	点灯

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
50		19:43	片上村	郵便局	気温28℃, 湿度81, 気圧763 m
51		20:55	岡山	西大寺町 交叉点	
52		21:33	倉敷	入口	
53		22:46	玉	三井倶楽 部前	
54	10日		玉		玉より宇野に赴き、宇野駅にて貨車積をなし、貨車輸送船にて高松に運搬。一行は造船部兒島丸にて渡航。直ちに先着の車輛を高松駅より引取り、川六旅館前日本タクシーに格納して、川六旅館に投宿。給油（赤貝7.5ガロン）。 給油（赤貝・ベンゾール混合液3ガロン）。
55			高松		
56	11日	11:48	高松	ケーブル 駅前 警察前 郵便局前 駅前 警察前 神社前 峠頂上 (県境) 警察前 澄屋旅館	停車2時間57分。車を下りケーブルカーに乗りて屋島に上り見物、昼食をなす。  停車19分。徳島県知事清水良策氏、「ビューイック」にて出迎えられ誘導さる。  澄屋旅館投宿。車は県の御好意に依り県庁車庫に格納。給油（ベンゾール2ガロン）。 気温37℃, 湿度83, 気圧766 m。
57		12:04	屋島		
58		15:01			
59		15:17	志度		
60		15:35	津田		
61		15:53	三本松		
62		16:06	引田		
63		16:08	相生		
64		16:27			
65	16:37	大阪			
66	12日	10:00	徳島	県庁裏 駅前 郵便局前 頂上 郵便局前 郵便局前 海岸 郵便局前 郵便局前 郵便局前 郵便局前 郵便局前 郵便局前 郵便局前	清水氏の御見送りを受け御誘導を願ひて市中を通過。 気温34℃, 湿度63, 気圧766。 停車4分。この地点にて清水氏と御別れす。  諸所に設置されある哩程標、甚だ利益あり。 停車50分。海岸の崖土にて昼食。暑し。  徳島県・高知県々境。  停車7分。この辺、風光佳し休憩。撮影。
67		10:05			
68		10:09			
69		10:24	小松島		
70		10:34	立江		
71		10:40	羽ノ浦		
72		11:35	星越峠		
73		12:02	日和佐		
74		12:43	牟岐		
75		13:00	加島（浅川 付近）		
76		13:50			
77		14:05	鞆奥		
78		14:31	県境		
79		14:34	甲ノ浦		
80	14:55	野根			
	15:25	佐喜ノ浜			
	15:36	鹿岡ノ鼻			

昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
81		15:43 16:05 16:12	室戸岬	石碑前	停車7分。同上。気温36℃、湿度69、気圧765 m。
82		16:15	室戸岬ホテル		車輛格納する場所無きため、玄関横に置く。
83	13日	12:50	室戸岬ホテル		午前中第廿四番所東寺、室戸岬灯台、水掛地藏等見物。昼食を済ませ出発。曇。気温36℃、湿度73、気圧767 m。
84		12:58	室戸岬町	役場前	
85		13:05	室戸町	郵便局前	
86		13:21	吉良川	郵便局前	
87		13:48	奈半利	郵便局前	
88		13:52	田野	郵便局前	
89		14:22	安芸	郵便局前	停車5分。23.6マイル（14.7 km）の地点にて。撮影。
90		14:41	和食（赤野付近）	郵便局前	
91		15:00	赤岡	郵便局前	
92		15:10 15:12	不明		停車2分。S.S.ガソリンパイプ閉塞。但し直ちに回復す。
93		15:12 15:22	後免	入口附近	停車7分。再びパイプつまり。空気ポンプにてエア注入に依り回復。この辺より雨降り始む。
94		15:47	高知	郵便局前	夕立益々激し。雨。気温28℃、湿度81、気圧766 m。
95		15:52	高知	城西館	車を附近の自動車屋の車庫に格納。猛烈なる雷雨暫し降り続く。気温28℃、湿度73、気圧768 m。
96	14日	09:55	高知	城西館	
97		10:11	伊野	郵便局前	
98		10:35	佐川	左折点	
99		10:51	斗賀野峠	頂上	
100		11:05	吾桑	郵便局	
101		11:15 11:24	須崎	駅前	停車19分。北上する道と南下する道との二路あり。何れを取りても目的地には到達すれども、その良き方を自動車屋にて尋ねたるに、南下の道よろしき由にて此を選ぶ。
102		12:07	久礼	丁字路	須崎～久礼には気色佳き海岸を走るところあり。小松茂れる島嶼多く、波静かにして水清く、頗る愉快なる道なり。
103		12:34	七子峠（床鍋峠）	頂上	曇。気温37℃、湿度82、気圧746 m。
104		12:55	窪川	十字路	
105		13:32 14:02	下岡		停車30分。車を路傍の木陰に寄せ弁当を開く。
106		14:12	田野々	郵便局	
107		15:28	川崎（江川崎）	同上	
108		15:58	吉野生	十字路	

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
109		16:10	松丸	警察前	鳶屋旅館投宿。格納場処無く旅館の路次に駐車せしむ。気温33℃, 湿度68, 気圧767 m。
110		17:03	宇和島	鳶屋旅館	
111	15日	10:50	宇和島	鳶屋旅館	給油(黒貝3.5 G, ペンゾール3 G)。この辺, 気色佳し。停車9分。頂上より海を遠く眼下に眺め展望佳良, 撮影。 気温35℃, 湿度57, 気圧676 m。 停車28分。海岸にて弁当。ラジエーターへ水補給す。
112		11:07	吉田		
113		11:42	法華津峠	頂上	
		11:51			
114		12:07	宇和	十字路	
115		13:10	大洲	鉄橋	
116		13:25	粟津		
117		13:45	長浜	波止場	
118		13:57	喜多灘	海岸	
		14:35			
119		15:09	上灘	郵便局	
120		15:37	郡中	郵便局	
121		16:05	松山	県庁前	
122		16:10	道後	鮎屋旅館	鮎屋旅館投宿。自動車は門内に駐車。晴。気温36℃, 湿度57, 気圧760 m。
123	16日	09:26	道後	鮎屋旅館	気温30℃, 湿度67, 気圧765 m。 停車2分。 気温33.5℃, 湿度65, 気圧767 m。 停車34分。波打際にて弁当。 停車1時間12分。金刀比羅宮参詣。参詣中雨降る。但し, 再び出発の時は止む。 川六旅館に投宿。車は同旅館前の日本タクシーに格納。気温37℃, 湿度71, 気圧760 m。
124		09:54	不明		
125		10:03	檜和田ノ峠	頂上	
126		10:23	桜樹	郵便局前	
127		10:45	小松	郵便局前	
128		11:00	西条	駅前	
129		11:25	泉川	郵便局前	
130		11:40	不明		
		11:42			
131		11:52	入野	郵便局	
132		12:08	寒川	郵便局	
133		12:15	三島	県社前	
134		12:27	川之江	駅前	
135		12:38	余木崎	海岸	
		13:12			
136		13:25	豊浜	こんびら分れ道	
137		13:30	大野原		
138		14:07	琴平	金比羅宮下	
		15:28			
139		16:18	高松	川六旅館	
140	17日		高松	川六旅館	午前高松駅に車を運び貨車積込を為し, 貨車輸送船にて宇野へ渡す。
141			玉		一行は玉三井造船部のモーターボートにて途中鬼ヶ島見物を為し, 玉に渡り, 途中宇野駅に於て車輛を引取り, 造船部車庫に格納す。一行は三井俱

## 昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
					楽部宿泊。気温23.5℃、湿度59、気圧768。給油（赤貝8ガロン、ベンゾール2.5ガロン、蒸留水500、モビル1.25）。
142	18日	09:52	玉	三井倶楽部前	
143		10:30	彦崎	郵便局前	駅より少し先を右へ。
144		10:49	妹尾	駅前	
145		11:09	岡山	駅前	
146		11:15 11:24	岡山	後楽園前	停車9分。ライレー待合せの時間を利用して公園入口迄歩く。
147		11:35	長岡	郵便局前	気温33℃、湿度62、気圧766 m。
148		12:22	片上	郵便局前	
149		12:58	三石	郵便局前	
150		13:06	船坂峠	県境	兵庫県～岡山県県境。
151		13:17 13:52	鯉峠	下り道	停車35分。昼食のため。
152		14:23	那波町	十字路	
153		14:44 14:47	鰯（いかるが）	郵便局前	停車3分。
154		15:15	姫路	警察前	
155		15:30	加古川	役場前	
156		15:50	明石	警察前	
157		16:28 18:02	神戸	三井物産支店前	停車1時間34分。古川三井物産船舶部長と明石街路上にて面会の打合せをし置きたるに、予定時間より早かりし為、直接神戸市店に同氏を訪問せるに行違いと為り、相当長時間待合せの為に費せり。気温32℃、湿度62。
158		18:12 18:27	灘中学前		停車15分。ライレーの姿見えざる為め停車。待合せ中、野村氏S.S.にて御影別邸に帰らるる途中に会い、暫し談合。 気温25℃、湿度51、気圧766 m。
159		19:07	大阪	桜橋	
160		20:10 20:20	京都	東寺	停車10分。ライレー待合せのため。
161		20:33	京都	三条マスト自動車前	マスト自動車に格納、永田旅館投宿。気温27℃、湿度58、気圧765 m。
162	19日		京都	三条	京都滞在休養。
163	20日		京都	三条	
164			神戸	埠頭	神戸埠頭に松平康亀氏の宮崎丸にて出発を（シンガポール三井物産支店赴任）見送り京都へ引返す。給油（赤貝5ガロン、ベンゾール2.5ガロン）。
165			京都	三条	晴。気温27℃、湿度69、気圧762 m。
166	21日	09:03	京都	三条	
167		09:18 09:22	大津		停車4分。野村氏S.S.にて見送られ、ここにて袂を分つ。

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
168		09:41	瀬田大橋		
169		09:54	草津	丁字路	
170		10:06	野洲川橋		
171		10:46 10:49	御幸橋	橋上	停車3分。ライレー待合せのため。
172		11:23	米原	郵便局前	
173		11:23	柏原	郵便局前	
174		11:46 11:50	柏原東方		停車4分。
175		12:01	関ヶ原	郵便局前	
176		12:09	垂井	警察前	
177		12:25	大垣	市中央	
178		12:43 12:46	岐阜	入口	停車3分。ライレー待合せ。気温37℃、湿度52、気圧765 m。
179		12:48 12:59	岐阜	駅前	停車11分。下呂温泉への道路問合せのため。
180		13:25	関町	踏切	
181		13:38 14:15	富野村字梅ノ木		停車37分。昼食のため休憩。
182		14:48	神淵	三叉路	
183		15:00	袋坂峠	頂上	
184		15:22	金山	駅前	
185		15:42 15:51	祖師原		停車9分。金山の町より道を右に取りて中山七里を通過す可きを、左に曲り、和良川に沿って上りたるため、祖師堂より引返し再び金山に出づ。此の間約6マイル(3.7 km)を走行す。
186		16:12	金山	分れ路	
187		16:52	帯雲橋		
188		17:04	下呂	湯ノ島館	湯ノ島館投宿。旅館附属の鉄筋コンクリート四台格納し得る車庫あり。此に車を納む。気温28℃、湿度63、気圧727 m。
189	22日	08:23	下呂	湯ノ島館	気温27℃、湿度81、気圧727 m。
190		09:13 09:35	金山	丁字路	停車22分。スタンドにて黒貝注入、並にライレー待合せ。給油(ベンゾール2ガロン、黒貝2ガロン)。
191		09:47	菅田	郵便局	
192			不明		
193			(袋坂峠)		
194		10:11	神淵	丁字路	
195		10:34	上麻布	郵便局前	岐阜県の路面情況はこの地方においては最良なり。ただし、道路標識は兵庫県の方優秀なり。
196		10:51	川辺	町中央	
197		11:00	古井	郵便局前	
198		11:06	太田	中山道十字路	
199		11:22	鶴沼	丁字路	木曾川に沿い景色佳し。名古屋への道。

昭和戦前期の国内自動車旅行と交通事情（下向井）

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
200		11:23	犬山橋	橋上	気温32℃, 温度56, 気圧762。
201		11:42	小牧	郵便局前	
202		12:00 12:06	名古屋	大曾根	停車6分。ライレー待合せ。気温36℃, 湿度53, 気圧765 m。
203		12:20	熱田	神宮前	
204		12:34	鳴海	郵便局前	
205		12:40	有松	郵便局前	
206		12:50	知立	シエルスタンド前	
207		13:10	岡崎	駅前十字路	
208		13:39	御油	警察前	
209		13:58	豊橋	公会堂	
210		14:02 14:04	豊橋	市出口	停車2分。スタンドにてガソリン補充のため。給油（黒貝1ガロン）。
211		14:20	二川	郵便局前	
212		14:32 15:06	弁天島（西浜名橋東際）		停車34分。昼食のため。食事中、第十列車の通過を見送る。
213		15:30 16:00	浜松	ガソリン屋	停車30分。燃料補充。並にライレー待合せ。出発せんとするころより小雨降り始む。給油（赤貝9ガロン、ベンゾール3ガロン）。
214		16:20	天竜川橋	橋中央	
215		16:30 16:35	不明		停車5分。一斉検査のため。
216		16:45	袋井	郵便局前	
217		17:00 17:09	不明		停車9分。再び一斉検査に遇う。本日静岡県下各所にて行い居る由。然るに検査場の紙標無きため、何度にも其の個処通過の際は停止を命ぜられ取調べを受く。相互に甚だ不便なり。飛沫除け取付。
218		17:13 17:18	掛川	警察傍十字路	停車5分。三度検査を受く。
219		17:21 17:26	不明		停車5分。一斉検査。余り頻繁にして凡んど走る時間の方少なく、少々不愉快なり。
220		17:30	日坂	郵便局前	
221		17:35	日坂	トンネル入口	
222		17:45	大井川橋	橋中央	
223		17:50	島田	郵便局前	
224		18:06	藤枝	警察前	
225		18:13	岡部	郵便局前	
226		18:20	宇都ノ谷峠	トンネル入口	
227		18:36	安倍川橋	橋中央	
228		18:37 18:49	安倍川橋	橋東際	停車12分。ワイパー調子悪く修理す。

No.	月日	時間	通過地名	記録地点	地点別記録
229		18:54	静岡	駅前	気温27°C, 湿度77, 気圧767 m。
230		19:12 19:20	興津	町入口	停車8分。清水辺凡んど雨止み居たるため、ワイパーを停止したるに再び雨となりたれど動かず。止むなく止めたる儘出発。
231		19:23	興津	郵便局前	
232		19:28 19:48	興津	海岸	停車20分。雨相当となり、ワイパーなしにては運転困難なるため、徹底的に修理せんとしたるも、何分暗夜の堤防上にて具合悪く、再び其の儘出発。ライレー先行。
233		20:00	由比	郵便局前	
234		20:15	富士川橋	橋中央	
235		20:28	吉原	郵便局前	
236		20:30 20:52	鈴川附近		停車22分。沼川にて流灯会あり。群集道路路上に溢れ、剩え折柄の降雨、右往左往整理至て不完全のため橋上に立往生。十数台のバス、乗用車通行不可能となる。
237		21:08	沼津	駅前十字路	
238		21:18	三島	神社前	降雨中をワイパーなしにて箱根峠にかかる。
239		21:55	箱根町	ホテル前	三島より登り道にかかり、山中通過頃突然車体の震動にてワイパー動き出し、愁眉を開く。此れより速力を早めて登行。
240		22:22	宮ノ下	富士屋前	
241		22:43	小田原	丁字路	塔ノ沢辺、雨特に激しかりしも、小田原にて止む。
242	23日	23:00 00:03	小磯	身代地藏前	停車1時間03分。ライレー前左スプリング全損。早速用意の枕木を当て応急修理を為す。
243		00:15	平塚	警察前	
244		01:06	横浜	駅前	
245		01:37	八ツ山橋		
246		01:48	京橋		無事帰京を祝し一同会食の上解散。気温27°C, 湿度66, 気圧768 m。

出所) 「四国一週旅行記録」(三井文庫所蔵史料 北家未整理史料)。

注) 史料中の表を加工。表現を現代仮名遣いに修正し、適宜読みやすいように加工した。