

インバウンド（訪日外国人）の旅行需要回復で再び注目が集まっている観光バス。日本での始まりは東京の乗合自動車だったとされる。1964年の東京五輪やバブル経済など、観光バスはその時代を象徴する場所を遊覧し、日本の観光文化に貢献してきた。

第1次世界大戦後に欧州で盛んだった戦跡めぐりの巡覧自動車。大学教授で、東京瓦斯電気工業に勤めていた渡辺滋氏はこれに注目し、各名所に停車場を設ける定期路線の乗合自動車事業を始めようと「東京周覧自動車」を設立した。

「はとバス三十五年史」によると、渡辺氏はバス運行会社「東京乗合自動車」に支援を求め、25年に東京で初めての定期観光バスを始めた。これが本格的な日本の観光バスの始まりとされる。

一人でも発車  
山手線や内環線など4つの路線で日比谷公園、明治神宮、浅草観音などをまわった。当時の広告には「一人でも発車致します」と書いてある。定期観光バスのため、途中からでも乗車可能だった。

しゃらくせえと思ひながらミニパフェを食べていた、大学のカフェテリアを思い出す。窓に向かって並んだカウンター席で、わたしは一人だった。次の講義まで時間があいて、小腹が空いていた。それで、カフェに入ったのだ。  
ミニパフェは確か、250円だった。ガラスの小皿の中央にソフトクリームが盛り、周囲にミニシチューと、パイナップルや桃といった缶詰の果物がちりばめられていた。甘い。甘い。別に好きではなかった。なのにそれを食べていたのは、「ちょっと時間があいた女子大生」っぽいなと思ったからだ。  
ほんとはカフェではなく

# 観光バス、最初は乗り合い

## 戦後、学校・会社の行事で活用

1925年	東京で乗り合いの定期観光バスが運行開始
49年	新日本観光が観光バス事業を開始
55年～	貸し切りバスを使用した学校行事や会社の慰安旅行が増加
64年前後	東京五輪を契機に事業者が増加
70年～	長距離移動の増加でサロンカーなど豪華な仕様のバスが登場

バスではなく乗用車で観光するサービスはこれより一足早く始まっていたようだ。書籍「バス、天下の險をいく」によると、神奈川県・箱根で「富士屋自動車」が外国人観光客向けに貸し切りや乗り合いの自動車事業を登山鉄道の開通に合わせて始めた。  
乗用車を使用していた当時の写真には「MOTOR BUS」と書いてある。21年ごろの乗合自動車の箱根遊覧コースを紹介したチラシが残っている。  
女性バスガイドを乗せた定期観光バスは28年に登場した。大分県別府市を拠点とする亀の井自動車の「別府地獄めぐり」が始まりだ。創業者の油屋熊八が箱根の富士屋ホテルに宿泊した際「番頭が漢文調で説明して



1932年の東京乗合自動車の遊覧バス(写真上)乗客一人でも出発するのが定期観光バスの特徴だ(同下) 11月1日からはバス提供

「バス事業百年史」によると、第2次大戦直後の貸し切り観光バスは進駐軍や外国人観光客、冠婚葬祭などに限られていた。しかし55年以降、学校行事や会社の慰安旅行で貸し切り観光バスが使われるようになり、輸送人員も飛躍的に伸びた。55年度の貸し切りバスによる輸送人員は50年度の約6倍となった。  
60年代に入ると、交通量が増し、東京の道路事情は悪化する。バスガイドだった藤藤時子さんは「せつかく夜通しで説明を覚え、タインも確認したのに渋滞に巻き込まれて合図となる建物が見つけれず、気づいたら説明ポイントの場所を過ぎていたこともあった」と振り返る。  
64年の東京五輪でも観光バスを浴びた。国立競技場や駒



1979年、帝産オート（現帝産観光バス）で使われていたサロンバス—後藤桂氏提供

いるのを聞き、もっと美しい文句で定期遊覧バスで誰にでも聞かせることができたら」と思いついたという。  
第2次世界大戦中は遊覧バス事業は一時休止されたが49年、はとバスの前身となる新日本観光が観光バスを始めた。千葉県成田山に初詣に行く貸し切りバスのほか、定期観光バスは1日2回運行され、3時間半かけて上野公園や皇居前、赤坂離宮を巡回した。当時は燃料が足りず、半日で回るコースだったとされている。  
「バス事業百年史」によると、第2次大戦直後の貸し切り観光バスは進駐軍や外国人観光客、冠婚葬祭などに限られていた。しかし55年以降、学校行事や会社の慰安旅行で貸し切り観光バスが使われるようになり、輸送人員も飛躍的に伸びた。55年度の貸し切りバスによる輸送人員は50年度の約6倍となった。  
60年代に入ると、交通量が増し、東京の道路事情は悪化する。バスガイドだった藤藤時子さんは「せつかく夜通しで説明を覚え、タインも確認したのに渋滞に巻き込まれて合図となる建物が見つけれず、気づいたら説明ポイントの場所を過ぎていたこともあった」と振り返る。  
64年の東京五輪でも観光バスを浴びた。国立競技場や駒

沢オリンピック公園などのコースが企画され、貸し切りバス事業者も64年度には60年度比で約2割増えた。劇場やダンスホールを訪れる夜のコースも人気に。定期観光バスは自分では行きにくい場所に行けるといった側面もある。  
内装が豪華に  
70年代には高速道路の発達で長距離の旅行が増えた。車内にいる時間が長くなり、少しでも移動時間が楽しくなるように「サロンバス」と呼ばれる豪華なバスが相次ぎ登場した。車内にシャンデリアを設置したり、座席数を減らして後方部を応接間のようにしたりと随所に工夫がみられた。  
当時、はとバスで企画などを担当していた布施彰さんは「ドレスを着てホテルで写真を撮るコースが人気だった」と話す。観光バスはこのころから単に名所を巡るだけのものから、体験を通じた思い出づくりも提供し始める。  
観光バスに詳しい日本大学国際関係学部の矢嶋敏朗准教授によると、80年代ごろから旅行会社が募集型企画旅行でのバスツアーを始め、主婦層などを取り込んだ。修学旅行や会社の慰安旅行が落ち着く夏や冬の閑散期にもバスを活用しようという狙いがあった。  
マイカーの普及などで観光バスの利用者は減っているが、現在はアニメキャラクターとコラボしたバスが登場するなど新たな試みもみられる。観光バスは時代に合わせてコースの中身を企画できる強みで、今後も我々を楽しませてくれるだろう。(小山美海)

### 深夜のパフェ



高瀬 隼子  
プロムナード

地下の学食に行って100円の具なし茶碗蒸しが食べたかった、と気付いたのは、明るい窓辺の席で、お尻が痛くない背の高い椅子に腰かけた時だった。学食の端の薄暗いテーブル席、あそこ椅子はちゃんと背もたれがある。そちらに行けばよかった。しかし後悔してももう遅い。パフェのてっぺんが溶け始めている。陰鬱な気分のままスプーンを口に運んだ。  
あれはまだ、大学生活が半分も終わっていなかった頃だった。誰かに見せるためというより、自分に自分を見せるためにそうしていた。その後、わたしは一人でパフェを食べなくなると、茶碗蒸しやきしめんやコロッケパンで小腹を満たすようになった。甘いものより塩辛いものが好きなのだけど、それを言う味覚がおっさん」と笑われ、そのうかなあ」と返すわたしもい気になっていた。女の子らしくないことが好きな自分に優越感を抱いていた大学後半の一期の記憶である。  
しゃらくせえという片腹痛い。恥ずかしい。食の好き嫌いに女の子だとかおっさんだとか大きな主語を当てはめないでください、と今なら真顔で返すだろう。女子大生らしいパフェを捨て、女の子らしくないと言われる選択を好んだ自分を捨て、その後、こまごまといくつも、捨てたり蹴ったりはしたりしてきた。けれどまだ残っているし、油断するとすぐに張り付いて来る——じゃあ一杯目ビールで、赤ワインいいですね、付き合います。女性なのに日本酒好きっていいよね。デザート食べないの、うそでしょ。  
先日、小説家の友人たちと深夜の新宿でパフェを食べた。大きなパフェを一人一つ。バナナがどんつ、アイスがどんつ、と載っていた。わたしは初めサンドウィッチを食べようとしていた。パフェなんて全然食べたくないから。なのに、気付くと「わたしも」と注文していた。だってわたし以外全員パフェを頼んじゃったし……と考えたところで、そっか、しゃらくせえわたしがいちなんだ、と先の話思い出したのだ。  
懺悔、告解するような心情でそんな話をすると、「じゃあ今日は、新しいパフェの始まりの日ですよ」と言われた。いや今日もどちからかというところ、周りに流されて注文しただけなんですけど、と言いつつぼが無視され、「なんとかつぼさのためじゃない、ただのパフェ、深夜のパフェを食べる姿を撮るよ」とスマホのカメラを向けられた。  
わたしはパフェのアイスに刺さっていたポッキーを抜き取り、苦々しい表情でぐわえ、ぼりぼりと食べた。ピースはしなかった。後で送られてきた写真には、しょんぼりした顔でパフェに向き合ってたしが写っており、なるほど、少なくとも小説家っぽくはない。(小説家)