

駅弁にみる時代像

－戦時体制下の駅弁を中心に－

金英順*
rinkai@konyang.ac.kr

＜目次＞

- | | |
|--------------|----------------|
| 1. はじめに | 3.2 米食から「代用食」へ |
| 2. 駅弁の歩みとかげ紙 | 3.3 駅弁の「軍弁」化 |
| 3. 戦時体制下の駅弁 | 4. おわりに |
| 3.1 食の統制 | |

主題語: 駅弁(Ekiben)、地域色(regional colour)、掛け紙(wrapping paper)、非日常性(extraordinariness)、軍弁(Gunben)

1. はじめに

駅弁はその名前が示唆するように、鉄道の駅を中心に発達してきた食文化である。鉄道を媒体にして地域資源と域外からの旅行者とを結ぶ食文化である。人びとの日常・非日常的な営みのなかでの越境を支える駅本来の役割を具現化したものとして評価できよう。地域特産物、調製弁当という限定条件がもたらす特別感は旅情をいっそう豊かにするものであり、駅弁人気の背景として挙げられる。

しかし近年に至っては交通機関の高速化、マイカーや航空便など移動手段の多様化とともに旅行や食のコンセプトが大きく変わり、業界内競争は激しくなる一方である。このような旅行や食をめぐる社会の変化に対応する形で駅弁もそのコンセプトや販売方法の多様化を図ってきた。戦後、全国の主要地域において開催されるようになった「駅弁大会」(いうまでもなく)、近年ではネット販売も定着してきた。駅や鉄道の利用者を対象に販売されていた駅弁本来の流通方法に止まらず販売の多角化を図っている。地域特産物を堪能す

* 建陽大学校 創意融合大学 Global Frontier School 教授

1) 1953年大阪高島屋で第一回駅弁大会が開催され、1966年以降、京王百貨店でも開催されている(「駅弁資料館」<http://kfm.sakura.ne.jp/ekiben/ebtaikaikcio.htm>)。

る食としての駅弁への期待は依然根強いものの、移動を支える食としての役割が大幅に縮小した現状は否めず、駅弁のあり方については今後も見直しが続くであろう。

このように駅弁は、その誕生以来、交通手段や食文化、そして流通事情などとともに販売方法や旅行食としての位置付けの見直しが重ねながら発展してきた。時代別の特徴から駅弁の歩みを概観すると、戦時中、そして戦後の高度成長期にとりわけ大きな変革を経験していることが観察できる。1940年以降、戦況の悪化とともに食糧や民間人の移動が厳しく統制された時代状況は駅弁にもよく表れている。存亡の危機に立たされた駅弁業者は弁当調製の実績をもとに軍人を主な顧客とする「軍弁」の製造を担うことになるが、そのことが駅弁屋が生き残る土台となったであろうことは容易に想像できる。戦後の高度経済成長を基盤に交通手段が多様化し食の選択肢が増えていくなか、鉄道駅と地域特産物にベースをおく駅弁の位置づけに変化が表れた。戦時体制下、高度成長期に観察された変化は駅弁が各時代の社会・文化的な枠組み内で発展してきた食文化であることを示すとともに、今日の駅弁コンセプトや販売の多様化を理解する手がかりとして重要な意味をもつ。

駅弁に関しては旅行、グルメ、そして鉄道の観点から紹介するエッセイのアプローチが多い。学術的な研究アプローチはあまり多くないが、主な先行研究としては1967年から1979年にかけて発表された小田きく子氏の「駅売弁当に関する研究(第1報～第12報)」²⁾が注目される。1980年、『日本醸造協会雑誌』³⁾にも「駅売弁当の変遷」と題して3回にわたり掲載されている⁴⁾。駅弁100年の歩みについて、構内営業の始まりから昭和初期の「安定期」、戦時期の「変動期」、1960年以降の「ブーム期」と分け時系列に整理し、最後には1980年現在における駅弁の意識調査を論じたものである。続く「駅売弁当に関する調査(第1報～第3報)」(1991～1993)では⁵⁾、駅弁当を利用する側(女子学生)と製造業者側の意識調査や駅弁の材料と郷土料理との関わりを考察している。駅弁に関して歴史、栄養、食品、調理法など多角的に検討した、駅弁研究の先駆者的な役割を果たしてきたと言えよう⁶⁾。駅弁に関しては、

2) 小田きく子「駅売弁当に関する調査(第1報～第12報)」

昭和女子大学近代文化研究所『学苑』334, 346, 360, 370, 382, 394, 406, 418, 430, 442, 454, 478号(1967-1979)。

3) 公益財団法人日本醸造協会が編集・発行するもので、1906年に「醸造協会雑誌」として創刊。その後1915年「日本醸造協会雑誌」、1988年「日本醸造協会誌」と改称を経ながら発刊されている(公益財団法人日本醸造協会：<http://www.jozo.or.jp/njks>)。

4) 小田きく子「『駅売弁当』の変遷」(1-3)

『日本醸造協会雑誌』Vol.75.No.1(1980)、pp.35-39、Vol.75.No.3(1980)、pp.204-208、Vol.75.No.4(1980)、pp.263-268

5) 小田きく子「駅売弁当に関する調査(第1～3報)」『学苑』620(1991)、632(1992)、643(1993)。

6) 学術的なアプローチはしていないが、藤田賞子氏の「駅弁ひとむかし」も駅弁を外見しているものと

旅行グルメという領域特性から旅行雑誌や文芸誌などの観光や地域振興の観点からの著述が多いが、詳細については金(2011)を参考されたい。

本稿では、駅弁の「かけ紙」から先に時代像を読み取り、それを検証する方法として史(資)料確認と分析を試みた。毎日新聞の「掛け紙も軍事色に 戦時下の駅弁事情」にみるように⁸⁾、駅弁の「かけ紙」の史料としての価値は改めて強調するまでもない。研究資料としては、駅弁の掛け紙関連の単行本や雑誌、ウェブサイトなど掲載されたものを2次資料として使用することになる。

それらを手掛かりに駅弁が映し出す時事性を読み解きたく、駅弁が存亡の危機に見舞われた戦時体制下の駅弁に注目する。具体的には、戦争が激化していく1937年頃から日本が敗戦を迎えた1945年までの主な食糧統制状況と、それにともなう駅弁の中身やかけ紙の変化について考察していく。

2. 駅弁の歩みとかけ紙

何を駅弁とするか、駅弁のあゆみをたどることは駅弁の定義から始めなければならないだろう。そこで辞書には「『駅売り弁当』の略。鉄道駅で乗客に売る弁当。』⁹⁾、「基本になるのは幕の内弁当で米飯に数種の副菜を添えるが、土地の産物などを加味した特殊弁当も多く売られている。」¹⁰⁾「停車時分の短縮と窓を密閉した車両の増加に伴い、車内でも販売されている」¹¹⁾と駅弁の説明がなされている。駅弁の歴史や種類、楽しみ方など駅弁についての総説が試みられている「駅弁資料館」では、鉄道の駅で販売されること、特徴的な容器や包装やかけ紙を使用すること、弁当に対して特定の駅名がただひとつ定まること、を駅弁の定義に挙げている¹²⁾。このように駅弁はその歴史の長さや地域の多様さが社会変動と相

して注目される。(藤田賞子(1988)「駅弁ひとむかし」『大阪樟蔭女子大学論集』第25号)

7) 金英順(2011)『駅弁の変遷と多様化-鉄道交通との関係を中心に』『日本近代学研究会』第31輯

8) 毎日新聞(2009年8月掲載)「掛け紙に軍事色に 戦時下の駅弁事情」

6枚のかけ紙の写真には駅弁本来の「旅行」より「戦争」と「食」という時代像が鮮明に写し出されている。(http://mainichi.jp/graph/2013/03/27/20130327org00m040043000c/003.html)

9) 『広辞苑』第六版、p.307

10) 「世界大百科事典」第2版(<https://kotobank.jp/word/%E9%A7%85%E5%BC%81-444>)

219#E6.97.A5.E6.9C.AC.E5.A4.A7.E7.99.BE.E7.A7.91.E5.85.A8.E6.9B.B8.28.E3.83.8B.E3.83.83.E3.83.9D.E3.83.8B.E3.82.AB.29)

11) 同上

まって発展してきたのであり、そのため駅弁の多様性を網羅する定義は困難である。しかし、鉄道駅や車両を販売拠点として旅客に提供される食事であり、米飯と副菜が基本となる。

駅弁のはじまりについては諸説があるが、定説の一つである「宇都宮説」(1885年)を基準に考えると、駅弁の歴史は130年余りに達する。日本初の鉄道が開通されたのは1872年9月12日、新橋~横浜区間であるが、以来、駅は乗降客と見送り・出迎えの人でにぎわう場となった。増加する駅利用者のニーズに対応するために駅構内営業が始まり、この構内営業で取扱う商品の一つに駅弁があったのである。駅弁という名称も、初めの頃の駅弁が駅の「内」でのみ販売されていたことがその由来であろう。

鉄道利用の普及とともに駅弁も発展を重ねていく。駅弁の種類や発売駅が増加し、自ずと他の駅弁との差別化・改良が進み、弁当の中身に地域特産物が食材として用いられたり、かけ紙の絵や言葉に地域の名勝地が紹介されたりと、製造地域の郷土色も加わるようになった。他の弁当類と区別される特徴的な変化として、駅弁のユニークな外装が注目される。外装を決める二大要素はいうまでもなく器とかけ紙である。なかでもかけ紙はイラストと文字情報を盛り込むことができ、メッセージ性に富む媒体として重用されてきた。

ところで、駅弁はなぜかけ紙を使うようになったのだろうか。最初の駅弁とされる宇都宮駅弁は、葉っぱに握り飯をくるんだだけの、器もかけ紙もない簡素なものであった。以降も握り飯や漬物、パンやサンドイッチなど手掴みで手早く食べられるものが続き、特徴的な容器やかけ紙へのこだわりのようなものは特に認められない。1889年に出された、初めての幕の内タイプの弁当とされるまねき食品の「幕の内弁当」も同様である。当時の弁当を再現したものをみると¹²⁾、13種類のおかずを上折に、下折には白飯を入れ二重の折詰にして、容器は経木入りになっている。そこには、現代のようなかけ紙のようなものはなく、容器の蓋に紙を貼る形で「幕の内弁当」と弁当の種類が示され、製造元の名前、駅名が明記されているのみである。今日のコンビニ弁当とほとんど変わらないつくりであった。

しかし、幕の内弁当類が駅弁の主流になっていくにつれて、かけ紙が多用されるようになる。その背景としては、駅弁の容器として用いられた折箱の性質に求めることができる。折箱は「回りも上のフタも木が材料となり、フタが薄い木では心もとない、不用意に開いてしまうという不都合が生じるために、さらに包む必要があり、その手段として紙が選

12) 加えて、日本鉄道構内営業中央会が定めた駅弁マークが付いている、鉄道事業者が駅弁して紹介または販売している、館長自身が駅弁またはそれに準じるものとみなしたものを駅弁として展示していると説明を加えており、上述の3要素だけでは定義しきれない状況をうかがわせる(「駅弁資料館」<http://kfm.sakura.ne.jp/ekiben/ebbasic.htm>)。

13) 「まねき食品株式会社」(<http://www.maneki-co.com/makunouchi.html>)

ばれた」¹⁴⁾とあり、折箱の弱点を補強する必要性からかけ紙が使われるようになったのである。

入れ物の弱点を補強するために用いられたかけ紙であるが、次第に個性的なデザインへと発展していく。初期の頃は紙に絵や言葉を刷り込むに止まっていたが、次第に個性的なデザインへと発展していったと考えられる。地域特産物の食材の活用、郷土料理の特徴を活かした料理を詰めた弁当を名勝地や特産物のイラストや文字を書いたかけ紙で包むのである。戦前の駅弁をみると、弁当の中身もさることながらかけ紙のデザインによって地域色を演出する傾向が顕著になってくる。記念になる旅のアイテムとして重宝がられ、地域を広く広報する役目をも担うに至ったのである¹⁵⁾。

スーパーやコンビニなどで販売される弁当は中身が見えるよう透明なプラスチックを使うことが一般的である。それに対し駅弁の場合はかけ紙が全体に掛かっており、ふたを開けるまで弁当の中身を見ることが出来ない作りである。かけ紙のイラストやメッセージから当該駅弁の由来や作られた地域への思いを馳せることができ、蓋を開けるまでのわくわく感が楽しませる仕掛けとなっているのである。日本料理は「目で食べる」料理と評価されることが多いが、駅弁については、かけ紙のイラストや言葉から中身を想像する楽しみ、旅先についての好奇心を刺激される楽しみがさらに加わるのである。

長距離利用者のための食事の握り飯から始まった駅弁は戦時中の食の統制、戦後の人々の移動・観光をめぐる変化などを吸収しながら現在のかたちで発展してきた。かけ紙を活用した地域の広告塔としての役割を担い、また販売方法の多様化を図りながら、知らない土地への人々の旅情を豊かにする特別な食文化としての位置づけを守り続けている。なかでもかけ紙のイラストや言葉は、各地域・時代の特徴を具現化しており、異文化体験をすすめる(進める・勧める)媒体として貴重である。

一方、戦時中の「軍弁」と戦後の駅弁販売の多様化は駅弁のあゆみのなかでも特徴的な変化として注目される。戦時中の駅弁が食材や人の移動の制限を受け限定メニュー・対象に供

14) また、折箱の起源は、宮人や貴族が食事を白木の盆「折敷(おしき)」に料理を乗せて食べていたことに始まり、直接料理を乗せて一度限りで捨ててしまう贅沢で庶民には縁遠いものであった。

木具定商店「折箱の歴史変遷」(<http://www.kigusada.info/02banashi/03hensen.html>)

15) かけ紙はコレクションとしても人気が高く、オークションにまでかけられている。

(ヤフオク：<http://closedsearch.auctions.yahoo.co.jp/closedsearch/%E9%A7%85%E5%BC%81%E6%8E%9B%E3%81%91%E7%B4%99/0/>、オークファン;<http://aucfan.com/search1/q~b1d8cadb20b3dda4b1bbe6/s-mix/>)

また、「駅弁資料館」(<http://kfm.sakura.ne.jp/ekiben/>)、「駅弁小窓」(<http://www.ekibento.jp/>)などは駅弁関連の代表的なウェブサイトであるが、2016年10月現在、訪問者数は「駅弁資料館」2千万、「駅弁小窓」1千万を超えている。

給される特徴をもつものに対し、戦後の駅弁は販売拠点・方法の見直しによる変化が目立つ。鉄道の発達、交通手段の多様化を受けて、駅弁の販売が駅構内・周辺から離れ、必ずしも駅を拠点としなくなったのである¹⁶⁾。

旅行客の駅弁離れ、駅離れは駅弁の販売拠点・方法の見直しを迫るものであり、必ずしも駅を拠点としない流通パターンが模索されるようになった。代表的な例として、時期を限定してデパートなどで開催される「駅弁大会」、インターネットでの販売が挙げられよう。また、東京駅構内の店舗「駅弁屋祭」¹⁷⁾のように、構内営業の形式を維持しながら、全国各地の名物駅弁を販売する方法も定着してきた。旅行食・名物郷土料理としてのアイデンティティを保ちつつ、弁当の中身や販売方法などにおいて調整を重ねてきた結果打ち出された販売方法といえる。

それでは、戦時期はどうであったのだろうか。厳しい食糧統制のなか軍関係者への給食として提供された「軍弁」は、米食と人の移動を根幹におく駅弁コンセプトの見直しを迫るものであった。戦況の悪化とともに食糧統制が強化され、駅弁の中身の見直しが進められた。白米や地域特産物を用いる駅弁本来のメニューは作れなくなり、空腹を満たすための簡素な弁当や「代用食」が主流となる。かけ紙も地味な色合いで、戦争色の濃厚な絵柄とスローガンが目立ち、戦時中の厳しい食糧事情や社会情勢をそのまま写し出している。

そこで、次章では戦時体制下の「駅弁」を取上げ、戦時中の食糧事情が駅弁にどのような影響を及ぼしたのかについて検討する。駅弁が「代用食」や「軍弁」に変わっていく時代状況、戦争関連の標語やイラストで構成されたかけ紙などから読み取れる戦時下の駅弁の調製環境に注目する。

3. 戦時体制下の駅弁

1937年日中戦争の勃発から敗戦を迎えるまでの約8年間における食糧統制は米食が中心となる駅弁に多大な影響を及ぼした。特に1941年から米の配給制度が実施されると、駅弁調

16) 1964年に開通された新幹線に象徴されるように戦後、鉄道輸送は高速化に拍車がかげられた。駅での停車時間が短縮化し、車両は車窓の開閉ができない構造に変わっていき、駅ホームでの立ち売りの姿も見かけられなくなった。鉄道の開通によって生み出された駅弁であったが、車両の改良や鉄道運送の時短など、鉄道利用を促進するための改善は駅弁の駅離れを進める結果となったのである。さらに、自動車の普及も旅行客の鉄道離れ、驛弁離れをさらに推し進める結果となった。

17) 「駅弁屋 祭」(<http://www.tokyoinfo.com/shop/search/detail/ekibenyamatsuri.html>)

製元であっても米の入手は困難を極め、駅弁の献立や販売対象などの見直しが余儀なくされる。人びとの生活の根幹に当たる食が統制される究極的な状況から、当時の社会全般が硬直していたことは容易に想像できる。事実、当時のかけ紙の標語やイラストからは「銃後」における戦争支援体制の強化の様相が見て取れる。半世紀もの歩みのなかで地域の個性を發揮し多様な種類が製造されるまでに発展してきた駅弁であったが、戦時下の特殊状況のもとでは低迷の一途をたどっていったのである。

前章で述べたように、駅弁は地域性、鉄道による移動を前提に形成された食文化である。したがって観光や移動手段、食をめぐる価値観の変化など社会・文化的文脈のなかで駅弁のあゆみを読み解く必要がある。戦時体制では日常的な食生活や移動についても強い統制が働いていた。非日常性を帯びる駅弁にいつそう強い制限がかかったことは言うまでもない。以下、本章では、駅弁に大きな影響を与えた食糧統制について検討し、続いて、「代用食」や「軍弁」を手掛かりに、戦時状況が駅弁にどのような影響を及ぼしたか考察していく。

3.1 食の統制

戦時体制下では軍だけではなく一般人にも様々な我慢を強いることになるが、なかでも食の統制は最も直接的で、大きな影響を及ぼした。戦時下といっても戦争そのものは日本の外で行われていたが、日本の内でも「食」をめぐる「戦争」が繰り広げられていたのである。駅弁の主材料は白米であり、政府による食糧統制は駅弁業界の存亡を揺るがす政策であったといえよう。

厳しい食糧統制に至った背景としては人口の増加と食糧生産のアンバランスによる食糧自給率の低下、戦況の悪化による輸入困難の状況等が注目される。明治時代以降、近代化の進展とともに日本の人口は増加し、主食である米の不足分は東南アジアやインドなどからの輸入に頼っていた。しかし、人口の増加に対応できる物量確保が出来ず、米の価格が急騰、1919年米騒動へと発展したのである。これを契機に、それまで東南アジアからの輸入米に依存していた米穀供給政策は見直され、植民地であった台湾や韓国を米の生産地として位置づけ、農業政策を強化する。1920~1930年代、植民地では米の増産が進められ、日本は安定的な食糧供給体制が構築できたのである¹⁸⁾。しかし、韓国や台湾の自国での食糧

18) 日本の植民地等に対する農業政策の詳細については荒木(2014)を参照されたい。

需要の増大と、韓国における干ばつの被害(1939年)などにより、日本国内への米の移入は急減した。1940年以降、再び東南アジアからの輸入依存度は高くなるものの、戦況の悪化とともに輸入米の調達には困難となり、日本は深刻な食糧難に陥るのである。

ところで、日本では1931年満州事変から1945年敗戦に至るまでの15年間、戦争状態が続いた。特に、日中戦争の勃発から敗戦までの8年間は、人と物の全てを戦時体制に組み込ませた全面戦争であった。日中戦争の勃発後、「国民精神総動員運動」「国民精神総動員法」が施行され、政府は人々の日常生活をも統制するようになる。特に、食の統制は厳しく、「銃後」と呼ばれた女性や子どもたちは「手に入る野草や昆虫にいたるまで」¹⁹⁾食材を探し求める「戦争状況」にあった。

日本政府は、食糧供給体制が崩れ食糧不足が深刻化していくと白米の精米度に着目し、白米食の廃止運動を展開する²⁰⁾。白米食の廃止を奨励する根拠としては、栄養価と節米が強調された。白米は精米の過程で栄養分がそぎ落とされる欠点があるが、七分搗きにすることでその欠点を補強でき、炊き上がりも白米に比べ1割以上かさが増すなど、節米につながるというのである。この政府主導のキャンペーンは1939年12月、「白米禁止令」へと強化され、七分搗き以下の米は流通禁止となった。

さらに、国民精神総動員運動の一環として、できるだけ米を節約して食べようという「節米運動」も繰り広げられた。「節米」方法として、(1)イモ類や豆類を米に混ぜて炊く、(2)パンや麺類を主食にする、(3)イモ、カボチャ、穀類などの満腹感のある副食を献立に加える、というのが推奨され²¹⁾、最大限に米を節約して作った節米料理のレシピを新聞や婦人雑誌などを通して紹介するなど、節米運動が強力に進められた²²⁾。

1940年になると、家庭用米穀登録制配給(2月)、砂糖配給統制(4月)、飲食店の米飯提供禁止(8月)となる²³⁾。これらにより、1940年12月、一般家庭に特別配給で割り当てられた正月もち米は1人当たり1.8kg、家庭配給量は1人当たり1日2合3勺(330グラム)であった²⁴⁾。茶碗1杯分が150グラム(おにぎり1個100グラム)に相当することを考えると、当時の食糧事情がいかに厳しかったかが読み取れる。

19) 栗東歴史民俗博物館(<http://www.city.ritto.shiga.jp/hakubutsukan/ishizue2014.pdf>)

20) 栗東歴史民俗博物館(同上)

21) 福岡市博物館(<http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/339/index02.html>)

22) 節米料理は飯に米以外の具材を混ぜる混食と、米以外の食材を主食とする代用食が奨励されたが、混食の具材は芋類、豆類、穀類を中心に、野菜やシイタケ、油揚げ、野草、茶殻なども用いられ、代用食としては、パン、うどん、芋などが食べられた(「栗東歴史民俗博物館」)。

23) 金谷(2005)、p.657

24) 福岡市博物館(<http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/339/index02.html>)

それでも、上記の配給量を維持するために必要な米穀量は、1941年現在、総8033万4000石と予測されていた²⁵⁾。ところが<表1>にみるように、1941年日本国内の生産高は需給量の約75%、6028万石に過ぎず、25%にあたる2000万石は不足する状況にあった。

<表1>1941年度における米穀需給概要

種別	生産・輸入高(石)	比率(%)
日本の生産高	60,280,000	75.03
輸入高(朝鮮・台湾以外)	9,827,000	12.23
朝鮮米	3,306,000	4.11
台湾米	1,970,000	2.45
その他	4,951,000	6.16

* 資料：毎日新聞「数字は証言する～データ-でみる太平洋戦争」より引用再掲。

このような状況にあったので、日本はエネルギー源である石油などと同じく、米も南方の資源地域で確保しようとしていた。しかし、占領地では農業政策の失敗と潜水艦を中心とする連合国の攻撃によって輸送船は壊滅され、国内でも潜水艦、機雷、機動部隊などで封鎖され、日本の食糧計画は破綻状態に陥ったのである²⁶⁾。

1941年4月には東京、大阪、名古屋、京都、神戸、横浜の6大都市から米穀の割当通帳制が始まり、同年12月現在、全国99%の市町村において実施されるようになる²⁷⁾。<表2>で示したように、大人1人当たりの米穀配給の基準割当量は、当時の平均消費量より2割余り少ない1日に330グラムであった²⁸⁾。1歳~10歳と労働類が甲(普通)の場合は配給量に男女の差はないが、乙(重労働)や丙(特別重労働)になると男女に差異が設けられた。61歳以上になると普通の配給量は300グラム、1053カロリーとなり、茶碗2杯分で1日を過ごさなければならぬ状況にあったが、この配給基準は形の上では1945年5月まで続いた。

25) 同上

26) 1944年、期待していた3大生産地(ビルマ、タイ、仏領インドシナ)からのコメの輸入量は1941年に比べ、約5.1%に減少した(毎日新聞「数字は証言する～データ-でみる太平洋戦争」)。

27) 法政大学大原社会問題研究所「日本労働年鑑 特集版 太平洋戦争下の労働者状態」(<http://oohara.mt.tama.hosei.ac.jp/rn/senji1/rnsenji1-134.html>)

28) 福岡市博物館(<http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/339/index02.html>)

<表2> 米穀配給基準量(1人1日当たり) 1941年4月~1945年5月

年齢(数え)	労働区分	男		女	
		グラム(合)	カロリー	グラム(合)	カロリー
1~5		120(0.8)	421	同左	
6~10		200(1.4)	702	同右	
11~60	甲(普通)	330(2.3)	1,158	330(2.3)	1,158
	乙(重労働)	390(2.7)	1,369	350(2.5)	1,228
	丙(特別重労働)	570(4.0)	2,001	420(2.9)	1,474
61以上	甲	300(2.1)	1,053	同左	
	乙	350(2.5)	1,228	320(2.2)	1,123
	丙	480(3.4)	1,685	380(2.7)	1,334

資料：「日本労働年鑑特集版 太平洋戦争下の労働者状態」より引用再掲。

<表3> 米穀配給基準量(1人1日当たり) 1945年5~8月

A 家庭向け	年齢	労働区分等	男女とも グラム(合)	カロ リー	年齢	労働区分等	男女ともグ ラム(合)	カロ リー
	1~2	全部	120(0.8)	421	11~15	6大都市 その他	400(2.8)	1,404
3~5	"	170(1.2)	597	360(2.5)			1,264	
6~10	6大都市 その他	280(2.0) 250(1.8)	983 878	16~60	普通・軽 労働	330(2.3) 400(2.8)	1,158 1,404	
				61以上	重労働 全部	300(2.1)		
	年齢 不問	妊婦	50	176				

B 事業所向け	年齢	労働区分	特殊産業労働者 グラム(合)		その他産業労働者 グラム(合)	
			男	女	男	女
	16~60	重労働 特別重労働	200(1.4)	190(1.3)	60~130	20~90
310(2.1)			300(2.1)	170~240	90~160	
61以上	重労働 特別重労働	190(1.3)	160	50~120	20~90	
		300(2.1)	220	160~230	80~150	

資料：農林省。「日本労働年鑑特集版 太平洋戦争下の労働者状態」より引用再掲。

<表1> 「6大都市」とは東京、横浜、大阪、名古屋、京都、神戸

<表2> 「特殊産業労働者」とは造船、製鉄・製鋼(圧延を含む)労働者、炭坑夫、鉱山労働者、沖仲仕、薪炭製産者(専業)、製材労働者(専業)

また、<表3>で示したように、1945年5月になると配給は家庭と事業所に分けられた。家庭向けでは男女区別なく330グラムであったが、事業所向けでは労働類や男女間に差等が設けられ、重労働や特別重労働でも配給量が少なく、その他の産業労働者の場合は労働類が同じであっても男女とも配給に差等が適用された。特に11~15歳の成長ざかりの年齢層や妊婦には別枠を設けていたものの、1941年の基準より全体的に少なめに配給されていたことがわかる。

このような一連の「食」に対する統制は、1942年2月、「食糧管理法」により完全に政府の統制下に置かれるようになる²⁹⁾。当然ながら配給だけでは生活を維持することは困難となり、農家への買い出しのため欠勤するという事例が報告されるほど³⁰⁾、食糧不足は深刻な状況に陥った。白米と惣菜を中身とする駅弁の調製など、極めて困難な時代であった。駅弁業界が大打撃を受けたことは言うまでもなく、食材の調達や販売方法からメニューに至るまで徹底した見直しに踏み切らざるを得ない時代であったといえよう。

3.2 米食から「代用食」へ

白いご飯の真ん中に真っ赤な梅干を置いた「日の丸弁当」は、日本の国旗である日の丸や戦争時代を連想させる代表的な弁当とされる。1939年9月、毎月1日は「興亜奉公日」と定められ³¹⁾、国旗掲揚、神社参拝、勤労奉仕の励行とともに家では一汁一菜、昼は「日の丸弁当」が奨励された。学校でも節約して戦地の兵士の武運長久を祈り感謝することが提唱され、具体的な実践の一環として「日の丸弁当」を持参することが求められたのである³²⁾。

厳しい食の統制が行われた戦時期、駅弁業界はどのように対応していたのだろうか。

29) 1942年の夏には、主食の代用食として麦や麦の加工品が加わり、乾パン、とうもろこし、さつま芋、じゃがいも、大豆なども主食扱いとされる。1942年11月、政府は米の消費量を節減するため、はいが米や玄米食を奨励し、1943年1月にはこれまでの7分づきは5分づきに改められ、白米常用の習慣は根本的に破られることになる。

30) 1942年3月作成の検事局の報告書によると、「横浜大岡警察署が所管する計1万421戸について、10日分の配給米の消費動向を調査したところ、6割超の6599戸が10日もたずに全量を食べ尽くしてしまっていた。神奈川県下の某工場では出勤率が1941年11月に90%、1942年2月に84%と低下傾向に。大部分がコメ不足によるものだった」とある(『毎日新聞』「数字は証言する~データ~でみる太平洋戦争」)。

31) 1939年8月8日に閣議決定され、同年9月1日より実施。国民精神総動員運動の一環として「戦意高揚」を掲げ、1939年9月から1942年1月まで実施された生活運動で、毎月1日に設定された。

32) 福岡市博物館(<http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/430/>)
しかも、太平洋戦争になってから毎月8日の「大詔奉載日」には、「日の丸弁当」以外は禁じられることになる。

1938年の時点でみると、駅弁業界への戦争の影響はほとんど及んでいないように見受けられる。鉄道省調査(1938)によると、「駅弁の米の消費は全国で一ヵ年約6万5千石」と示されており、駅弁の種類も多い³³⁾。石という単位は、一人が一年間に食べる米の量を基準に設定された単位であるが、これをキロに換算すると約150kgになる。6万5千石という量は何食に値するものであろうか。単純に計算すると、「65,000名×365日×3食(1日)=71,175,000食」となる。1938年現在、日本の人口が約7530万人であることを考えると³⁴⁾、国民一人年に一度は駅弁が食べられる量、といえよう。

実際、この時期における駅弁の種類は上弁、並弁、寿司のほか、うなぎ丼、鯛めしなど多様な特殊弁当が作られていた。駅弁誕生から半世紀、駅弁は規模も種類も拡大しており、食文化として成熟していたものと思われる。当時の駅弁の半数以上は上弁に占められ、「残飯量」が指摘されるほどであったことから³⁵⁾、食糧統制の兆しはこの時点ではまだ認められない。

しかし、1939年を境に駅弁業界は苦難の時代に突入していくようになる。「白米食廃止運動」、「白米禁止令」、「節米運動」へと、米に対する規制が続くなか、駅弁についても具体的な統制がかかってきたのである。1939年10月、内閣閣議において駅弁の種類は「握り飯、サンドイッチ、海苔巻」と決められ(「東京朝日新聞」1939年10月11日付)、駅弁にも白米に代わって七分搗き米を使用することが決定されたのである(「東京朝日新聞」1939年10月29日付)³⁶⁾。この決定は、1939年10月の時点まで「握り飯、サンドイッチ、海苔巻」の他に「高級弁当」が出回っていたことの裏返しとして注目される。「白米禁止令」が出されたのは1939年12月、駅弁はそれに先立つ「白米食廃止運動」の一環として適用され、閣議において駅弁の白米度が決められるほど、駅弁の消費する米の量は少なくなかったことがうかがえる。

この閣議決定により、駅弁の大半を占めていた白米調製の上弁・並弁などの幕の内類や特殊弁当は中止となり、七分搗きの米を用いた握り飯やのり巻きなど、質素なものが主流となる。1885年誕生以来、多様なメニュー開発・技術の蓄積を図ってきた駅弁は、政府の統制対象となったことで、中身も種類も50年前の初期の駅弁時代へと後退させられたと指摘できよう。

駅弁は次第に混入食やそば海苔巻き、芋弁当、蒸しパンなどの「代用食」へと変ってい

33) 小田(2005)「駅売弁当の変遷」

34) 日本経済新聞(http://www.nikkei.co.jp/needs/senzen/contents/pdf/001_1_1.pdf)

35) 小田(2005)「駅売弁当の変遷」

36) 同上より再引用。

く。1940年、米穀統制令、砂糖配給統制、飲食店の米飯提供禁止など食の規制が厳しくなると、1941年、鉄道省では「節米はまず駅弁から」という方針を出す。駅弁や構内食堂の米飯に雑穀混入、米飯の販売時間制限、高級弁当の整理などを断行し、全国各駅頭に「代用食」として129種の駅弁を出させ、政府の節米運動に拍車をかけたのである³⁷⁾。

極めつきは駅弁の名前であった。雑穀やそば、小麦粉等の食材の名前を使った駅弁名の他に「報国弁当」「国策弁当」といった、いかにも節米運動の広告塔的な名前が目立つようになったのである。例えば、1941年6月24日調製の駅弁のかけ紙をみると、「節米で主婦も銃後の殊勲甲」「一粒の米も大切に致しませう」「お互ひに節米に協力致しませう」というような標語が並ぶ³⁸⁾。また、調製の日付は確認できないが、ずばり「銃後弁当」と書かれた駅弁もある。「代用食」類の駅弁には「臣道実践」の標語に「出征兵士を送る歌」の歌詞、「大政翼賛」の標語に「愛国行進曲」の歌詞が掲載されたものもあり³⁹⁾、駅弁やかけ紙が、戦時体制下の銃後社会を統制する文脈においてプロパガンダの媒体として活用されていた様子が見て取れる。

駅弁業界が129種にも及ぶ「代用食」を開発し、全国の主要駅に並べさせたのは節米運動への協力措置として見受けられる。戦争の長期化、戦禍の拡大で食糧事情は悪化し、白米は目にすることも困難な贅沢品と化していくと、駅弁もサツマイモを袋に入れただけの「芋弁当」、真っ黒いパンの中にニンジンや昆布を混ぜたものが鉄道パンと称し「代用食」として売られた。かけ紙にも上述したような軍事的な国策標語や絵柄が目立ち、一色刷りの粗悪な紙で、サイズも小さくなっていった⁴⁰⁾。

戦時下において駅弁の成立を困難にしたもう一つの要因として、人びとの移動に関する規制がある。駅弁が鉄道を利用した人の移動を前提とする食文化であることはすでに指摘したとおりであるが、戦況の悪化・戦争の長期化とともに、民間人の移動も統制がかかるようになり、駅弁業者はさらなる苦難を余儀なくされたのである。鉄道局は1943年6月、急行列車の長途旅客から優先的、重点的に駅弁を販売すること、一食の弁当が必要な程度の短距離を移動する列車乗客は弁当と水筒を旅客自らが持参することなどを打ち出した(「東京朝日新聞」1943年6月23日付⁴¹⁾)。これを受けてか、駅弁のかけ紙には「道を譲らう 戦力増強

37) 1941年3月には地域の名物が入った代用食、節米弁当が登場する。代表的な例として、信州蕎麦を材料とした塩尻駅の「そば饅頭」、北海道網走駅の「黍餅」、新津駅の「栗の飯」、静岡駅の「揚げうどん」、高山駅や富山駅の「お焼」、水上駅、石打駅の「ざるそば」、姫路駅の小麦粉を主とした「報国弁当」、広島駅の蒸パンと野菜を取り合わせた「国策弁当」などがある(小田(2005.8)より再掲)。

38) 上杉(2014)、p.148

39) 同上、pp.148-149

40) 上杉(2009)、p.115

41) 小田(2005)より再引用。

の物へ戦時緊要の人へ(1943年7月27日調整)、「戦ふ輸送に協力」「重点輸送強化のため」(9月29日調製)というような標語が多く見られる。また、かけ紙に鉄道省の「公知文」が印刷されたものもある⁴²⁾。

重点輸送とは人を運ぶにも戦時緊要な旅行者を優先的に……物を運ぶにも戦力増強に緊要なものから……つまり人と物も勝ち抜くために決戦下緊要なものから重点的に運ぼうとするものである……

戦争に勝ち抜くために「汽車も兵器」として活用すべく、駅弁も緊急を要する旅客に対し重点的に提供するというものである。また、「要塞地帯」という軍事機密地域を通る時には一斉にブラインドを下ろさせられたが、駅弁のかけ紙にも「旅に防諜！ 撮るな 喋るな 敵は身近にいる」「スパイ御用心 職場乗物御用心 国民挙って防諜戦士」と、スパイ防止の防諜関連の標語が使われていた⁴³⁾。

1944年4月からは10km以上の旅行には証明書が必要となり⁴⁴⁾、移動を支える食としての駅弁の位置づけはほとんど形骸化した。さらに、1945年6月1日からは「外食券引換制度」が施行され、旅行者は地方長官の発行する旅行者用の外食券なしでは駅弁は買えなくなり、民間の旅行者への駅弁の提供はほぼ終焉を迎える。しかし、食材や民間人の移動統制によって存亡の危機に追い込まれた駅弁業者を救ったのは軍隊に提供する駅弁、いわゆる「軍弁」であった。

3.3 駅弁の「軍弁」化

食糧統制の厳しい戦時期において、駅弁業者にとって最大の顧客は列車の乗客でなく、軍関係者であった⁴⁵⁾。駅弁業者が軍に提供していた弁当は「軍弁」と言われたが、「軍弁」はその名称が示すように、「軍(人)が食べる弁当」を指し⁴⁶⁾、駅弁の調製元が主に提供していた。しかし、弁当に「軍弁」という用語が記されていたわけではなく、名称は「弁当」と表記さ

42) 上杉(2014)、pp.1347-1437

43) 同上、p.137

44) 埼玉県平和資料館「戦中戦後の鉄道輸送」
(http://www.saitama-peacemuseum.jp/publics/index/39/&anchor_link=page39)

45) 瓜生(1979)、p.65

46) 「駅弁の小窓」では、軍弁について「戦争時代には出征先に向かう兵隊の鉄道輸送時に食事として提供す軍用弁当」と定義している(<http://ekibento.jp/study-ekibenhistory.htm>)。

れている。つまり、「軍弁」と駅弁の区分は、それを食べる対象が一般の人か兵士かによるものと考えられる。

瓜生氏(1979)によると「軍弁時代」は日清戦争から太平洋戦争までの50年間に及ぶとされる⁴⁷⁾。陸軍の基本単位である連隊は交通の要衝に置かれ、連隊のある主要駅では駅弁が販売されていたが⁴⁸⁾、これは、師団の大演習や軍隊の移動に駅弁の需要があったこと、軍人・軍属の面会に来る家族などのお土産として駅弁の需要があったことからである。下記に提示する資料は、戦時期における駅弁の「軍弁依存時代」を物語るものである⁴⁹⁾。

戦争が起ると、また大演習のときには、日本列島を縦断して、軍隊の大移動(当時には出征と帰還・復員)がつづいた。その移動に際して、列車内の将兵の弁当を当該線駅の弁当屋がつぎつぎに調製した(これを“軍弁”とよぶ)のだが、戦時には長期にわたる大移動のおかげで、要衝の中でも要衝である大きな駅の弁当屋は昼夜兼行のテンテコマイながらホクホクの大もうけをした。……太平洋戦争中、米欠乏の時代にも、軍弁用米の特別配給を受けた駅弁業者は米に不自由なかつた。

連隊と駅弁業者との深いつながりを示唆する内容であるが、特に「要衝の中でも要衝である大きな駅の弁当屋は昼夜兼行のテンテコマイながらホクホクの大もうけ」をしていたのであり、軍につながったことで食糧統制の時代においてもなお例外的な処遇を受けていたことが読取れる。

日中戦争が始まると日本は総力戦体制、すなわち戦争の遂行を目的とする国家体制に移行するが、駅弁のかけ紙にもその様子が明らかにあらわれている。この時期のかけ紙には旅情を醸し出す地域の景勝地や特産物の写真やイラストなどはなくなり、戦争一色に変わっていく。例えば戦時期の代表的な標語として「欲しがりません 勝つまでは」をはじめとして、「皇軍万歳」「皇軍の武運長久を祈り銃後を護りませう」「総てを戦争のために」「撃ちてし止まむ」「進め一億火の玉だ」「護れ労はれ傷夷の勇士」「総戦力 一人一人が みな戦士」「これからだ出せ一億の底力」など、駅弁固有の地域色は影もなく、戦時下の国民としての役割

47) 瓜生(1979)、p.142

1906年、鉄道国有法が公布され、日本・山陽・九州・関西の4大私鉄をはじめ、私鉄17社が(国)鉄の傘下に収められた。目的の第一は「軍事輸送」に万全を期することにあつた。日清、日露戦争を契機に駅弁業者は急激に増加したのであつたが、1945年、熾烈となった米空軍の空襲で、多くの駅弁屋さんが焼失した。軍弁代用食駅弁も調製できなくなる。

48) 瓜生(1979)、p.65

49) 瓜生(1979)、p.66

やそれを鼓舞する内容の標語が満載されている⁵⁰⁾。

駅弁のかけ紙に「祈武運長久」と書かれたものは出征兵士用に作られた「軍弁」であったという証言もあるが⁵¹⁾、厳密には、弁当の種類やスローガン等で「軍弁」かどうかの確認は困難である。戦況が厳しくなるとかけ紙にも軍事的なや国策標語が目立つようになるが、だからといって軍人が食した「軍弁」とは限らないからである。前述したように、駅弁のかけ紙に濃厚な戦争色は銃後社会特有の文脈として理解されるべきであろう。

駅弁製造元である庇護屋(1899年創業)の証言によると、「戦争中、各地で大きな演習や作戦があると、何百人もの軍隊が鉄道で移動したため、途中の食事が駅弁業者に発注」されたとある⁵²⁾。「戦争中」がいつの戦争を指しているかは定かではない。ただ、国家機密である軍の演習や作戦遂行、移動に際して発生した緊急の大量注文に対応し、駅弁業者がいわゆる「軍弁」調製を担っていた状況が読み取れる。今日のような大手の外食チェーンもない時代であり、大量の食事を短時間に準備することに熟練した駅弁屋のノウハウが活かされたものと見受けられる。また、軍事的機密の保持の観点からも信頼を置ける業者に「軍弁」の発注が続いたのであろう。

以上のように、戦中においてもある程度その特色を維持していた駅弁は食や移動への統制が厳くなると、軍関係者を対象とする「軍弁」中心に移行していったのである。駅弁業者に「軍弁」調製が託された理由としては、大量調製の経験・実績をもつこと、鉄道当局と半世紀以上の間築いてきた信頼関係、さらに軍事機密の観点から信頼する、ほぼ指定業者化していた駅弁業者に継続的に発注せざるを得ない特殊状況が総合的に作用した結果といえる。駅弁業者の観点からみると、「軍弁」調製に踏み切ったからこそ長期に及ぶ食糧不足・統制の時代を生き残ることができたのであり、結果的に駅弁の歴史を保持することにつながったと考えられる。さらに、戦後、移動手段や旅行、食をめぐる諸変化に対し多様なメニュー・販売方法を展開できる土台となったことは間違いないだろう。

4. おわりに

本稿の目的は駅弁に表れた時代像をとらえることにある。駅弁の歩みを概観し、なかで

50) 上杉(2014)、pp.135-152

51) 『毎日新聞』(2013年03月27日付)

52) 北海道人「駅弁の歩み」http://www.hokkaido-jin.jp/issue/sp/200411/sp_03.html

も特徴的な変化がみられる戦時期に焦点を当て駅弁の社会性・時代性を考察した。鉄道の開通とともに始まった駅弁史を紐解いていくと、鉄道利用の普及、戦争、鉄道の高速化、自動車利用の普及など、日本社会が経験する大きな変動と連動するかたちで駅弁の在り方にも激的な変化が起きていたことが確認できる。

1885年の発売以来、駅弁はその中身やかけ紙に地域特性や豊かな旅情を盛り込んだ、非日常の楽しみを体験できるやや贅沢な食文化として成長していった。戦後の高度経済成長に際しては、マイカーブームや鉄道輸送の高速化によって駅弁の販売方法を根本的な見直しが図られた。この段階での見直しの観点は食をめぐる流通方法や長距離移動手段の多様化を念頭に置くものであり、極めて今日的課題ともいえる。さらに、発祥から戦前期まで蓄積されてきた非日常的な喜びを提供する媒体としての機能、すなわち知らない土地への好奇心や名物郷土料理を味わう贅沢な弁当としての存在価値は今日に引き継がれているといえる。

一方、外的強制が強く、食糧が圧倒的に不足する戦時体制下に作られた駅弁には日本社会の変化が詳細に、如実に描かれている。地域特産物やデザイン性に富むかけ紙は姿を消すようになる。戦況の悪化と食糧の不足が深刻化していくと、代用食メニューが多く開発され、一色刷りのかけ紙には強力な銃後体制を提唱する標語が並べられているなど、日中戦争から敗戦までの期間は駅弁の個性が尊重されない暗黒期とさえいえよう。民間人の長距離移動と食糧の流通が制限される状況のなかで、鉄道旅行に出かけ、米食弁当を楽しむことは贅沢な望みとして封印させられた。非日常性が暗鬱な日常に覆われた特殊な時代であった。この時代のかかけ紙からは、駅弁の特長である非日常的な楽しみ・贅沢感を諦め、代わりに給食業者の立ち位置から戦時下の日常を支えた実態が伝わってくる。

軍の給食需要が日常性を帯びていく戦時体制下において、駅弁業者は「軍弁」の大量調製を担うことによって駅弁屋としての暖簾を守ることができたといえる。「軍弁」の調製には駅弁業者のノウハウや経験が十分に発揮されたのである。駅弁の特徴である非日常性や贅沢感は省かれたが、食糧・移動の統制による歪みに苦しみつつも、大量の弁当を調製してきた実績、鉄道当局との半世紀にも及ぶ信頼関係など、駅弁業者のそれまでの蓄積が活かされた結果といえる。また、戦後から今日にいたるまで、社会の変化に対応しながら多様な駅弁の調製を可能にした土台づくりになったと評価できよう。

【参考文献】

- 旭川驛立賣(株)(<http://www.ekiben.ne.jp/asahikawa/>)
荒木一視(2014)「戦前期朝鮮半島の食料貿易と米自給-主要税関資料による検討-」(<http://petit.lib.yamaguchi-u.ac.jp/G0000006y2j2/file/24885/20150421140902/C030064000102.pdf>)
上杉剛嗣(2009)『驛弁掛け紙ものがたり』(株)けやき出版、p.115
_____ (2014)『明治・大正・昭和 驛弁ラベル大図鑑』国書刊行会、pp.135-152
瓜生忠夫(1979)『驛弁物語』家の光協会、pp.65-142
「驛弁資料館」(<http://eki-ben.web.infoseek.co.jp>)
「驛弁の小窓」(<http://www.ekibento.jp>)
小田きく子「「驛弁」に関する調査(第1報～第12報)」昭和女子大学近代文化研究所『学苑』334、346、360、370、382、394、406、418、430、442、454、478号(1967-1979)
_____ 「驛弁」に関する調査(第1～3報)、『学苑』620(1991)、632(1992)、643(1993)
金谷俊一郎(2010)『驛弁と歴史を楽しむ旅：ベスト100食、おいしい史跡めぐり』PHP新書
札幌驛立賣商會(<http://www.ekiben-sapporo.ne/siryoukan.htm>)
(株)いかめし安部商店(<http://www.ikameshi.co.jp/>)
(株)剣祥館(<http://www.ekiben.ne.jp/kushiro/index.html>)
(株)ジャパンフードシステム「驛弁のもしり館」(http://www.japanfoodssystem.co.jp/monoshiri/olddays_01.html)
(株)まるい弁当(http://maruibentou.info/marui_kaisyaannai.html)
京王百貨店(<http://keio-ekiben.cocolog-nifty.com/>)
金英順(2011)「驛弁の変遷と多様化-鉄道交通との関係を中心に-」『日本近代學研究』第31輯、韓国日本近代学会、pp.191-208
_____ (2011)「「驛弁」ネーミングにみる地域の特徴-九州を中心に-」『日本近代學研究』第33輯、韓国日本近代学会、pp.436-453
小林しのぶ(2005)『ニッポン驛弁大全』文芸春秋
_____ (2007)『驛弁・空弁』世界文化社
_____ (2008)『驛弁スーパーレディ』ぶんぶん書房
櫻井寛・はやせ淳(2014)『知識ゼロからの驛弁入門』玄冬舎
社団法人日本鉄道構内営業中央會(<http://www.ekiben.or.jp/main/>)
JR北海道旅客鐵道株式會社(http://www.jrhokkaido.co.jp/corporate/company/com_2.html)
総務省統計局「1-7 都道府県別面積」(<http://www.stat.go.jp/data/nenkan/zuhyou/y0107000.xls>)
高田保(2015)『鉄道のはじまり』文芸社
中村武志(1975)『目白三平 驛弁物語』平河出版(初出『潮』(1966年1月-7月)
日本國土交通省(http://www.mlit.go.jp/tetudo/nandemo/13_03a.html)
農林水産省「分析指標-主要農産物の産出額と構成比(50位)」(<http://www.e-stat.go.jp/SG1/estat/List.do?lid=000001084169>)
林順信(1988)『汽車弁驛弁旅の味』新潮社
林順信・小林しのぶ(2000)『驛弁學講座』集英社新書
福岡市博物館(<http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/339/index02.html>)
法政大学大原社会問題研究所「日本労働年鑑 特集版 太平洋戦争下の労働者状態」(<http://oohara.mt.tama.hosei.ac.jp/m/senji1/msenji1-134.html>)
北海道經濟部觀光局(<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/toukeijouhou.htm>)
北海道廳「國勢調査」(<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/ss/tuk/001ppc/10p.htm>)
北海道廳「平成22年度來道者輸送実績」(<http://www.pref.hokkaido.lg.jp/kz/kkd/siryu230429B.xls>)

北海道人「北海道デジタル図鑑-北海道駅弁のいろいろ」(<http://www1.hokkaido-jin.jp/zukan/story/04/09.html>)
北海道運輸局(<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/search/excel/10/10201000a00011.xls>)
北海道農政事務所「平成20年漁業・養殖業生産統計」(http://www.maff.go.jp/hokkaido/toukei/kikaku/sokuho/other/gyokaku_08.xls)
「北海道雑学百科」ぶちかゝいど(<http://pucchi.net/hokkaido/foods/ikameshi.php>)
毎日新聞(2009年8月掲載)『掛け紙に軍事色に戦時下の駅弁事情』
(<http://mainichi.jp/graph/2013/03/27/20130327org00m040043000c/003.html>)
福岡市博物館(<http://museum.city.fukuoka.jp/archives/leaflet/339/index02.html>)
みかど(株)(<http://www.ekiben-mikado.jp/>)
安田亘宏外(2010)『鉄道研究 レールウェイツーリズムの実態と展望』教育評論社
湧口清隆(2014)『食べればわかる交通経済学』交通新聞社
(有)かこめし本舗かなや(<http://www.e-kanaya.com/company.html>)
(有)稚内駅立賣商會(<http://www.ekiben.ne.jp/kushiro/index.html>)
吉田慎治(2008)『ニッポンの駅弁』榎出版
栗東歴史民俗博物館(<http://www.city.ritto.shiga.jp/hakubutsukan/ishizue2014.pdf>)

논문투고일 : 2016년 09월 29일
심사개시일 : 2016년 10월 18일
1차 수정일 : 2016년 11월 09일
2차 수정일 : 2016년 11월 16일
게재확정일 : 2016년 11월 20일

 <要旨>

駅弁にみる時代像

- 戦時体制下の駅弁を中心に -

金英順

名物郷土料理、鉄道旅行など非日常性を特徴とする駅弁は時代の変化に対応しながら発展してきた。本稿では駅弁の歩みを概観し、とりわけ特徴的な変化がみられた戦時体制下の駅弁を手掛かりに駅弁の社会性・時代性について考察した。駅弁のメニューやかけ紙にみられる変化から駅弁の時代状況の受け止め方やその背景について考察した。

戦況の悪化に伴い日本では民間人の長距離移動と食糧の流通に強い統制がかかった。それまでの地域特産物やデザイン性に富むかけ紙はなくなり、「代用食」メニューや戦時標語が並ぶ一色刷りのかけ紙に変わった。駅弁の特徴であった贅沢感や非日常性が戦争という暗鬱な日常に覆われた特殊な時代であった。一方、駅弁業者は鉄道当局との信頼関係や大量の弁当を調製するノウハウを生かして「軍弁」の提供を担ったと考えられる。戦時体制下の駅弁は、駅弁特有の地域色や贅沢感は保持することはできなかつたものの、戦後から今日にいたるまでの社会的変化に対応しながら多様な駅弁の調製を続ける蓄積に繋がったといえよう。

 The Period Mirrored from *Ekiben* in Wartime Japan

Kim, Young-Soon

Ekiben (railway boxed meals), characteristic of its non-everydayness exemplified by famous regional specialties and train travel, has developed itself in response to a change of times. This paper takes a general look at the history of *ekiben*, and then investigates *ekiben* under the period of wartime during which many of its distinct features have emerged as evidence for its sociality and historicity. What this paper focuses on in particular ranges from changes appearing in the menu and packaging of *ekiben* to the way in which it responds to, and is receptive of, the situation in the then period and to the underlying historical backdrop behind it.

Japan in wartime strictly controlled long-distance movement of civilians and food distribution, as the war situation deteriorated. This led to the transformation of *ekiben's* packaging design from a distinctive and diverse form, influenced mostly by regional specialties (i.e. *gakegami*), into a standardized form printed merely with wartime images and replacement menu: it was the peculiar time during which luxuriness and non-everydayness representative of *ekiben's* original characteristics have been shadowed by the then gloomy everydayness in wartime Japan. Meanwhile, *ekiben* producers were also assumed to have been able to supply *gunben* (military boxed meals) thanks to their maintaining their personal trustful relationship with railway authorities or by inventing their know-hows for mass-production of boxed meals. That *ekiben* has been unable to maintain its original local/regional and luxurious characteristics during the wartime can possibly be due to do with the continuous production/invention of diverse forms of *ekiben* to date from the postwar period.