

鉄道の開通と「湘南」イメージの形成

大矢 悠三子

1. はじめに

海水浴は現代の夏の代表的なレジャーのひとつであるが、その歴史はそれほど古いものではない。江戸時代には、海に入るのは漁師や海女など、そこで生業を行う者であり、その他の人間と海との関わりは、風景を楽しむ、海岸の散策をする、というものだった。祭礼など特別な場合を除いて海中には入ることはなく、海に対する棲み分けができていた。(『江戸名所図会』巻之二「六月六日、品川牛頭天王御輿洗ひの図」)海水浴が日本で行なわれるようになったのは、明治に入ってからで、その発祥地は神奈川県の大磯であるとされている。

日本における海水浴の研究史は、まだ、さほど厚いものをもっているわけではない。主要な研究として、小口千明氏の「日本における海水浴の受容と明治期の海水浴」(『人文地理』第37巻第3号、1985年)などが挙げられるが、これまでの海水浴・海水浴場史研究を通じて解明されてきたことの主要な一点として、療養型海水浴と行楽型海水浴の存在を指摘している。療養型海水浴とは、病気や怪我の治療を目的として海水浴を行うもので、医療行為の一環として位置づけられる。時期的には明治中期までとしている。また療養型海水浴に対し、行楽型海水浴は療養を目的としない海水浴で、娯楽が主目的となり医療行為としての性格は副次的、時期は、おおよそ明治後期に広まり、その後の海水浴の基本型として現代に至っているとしている。海水浴の導入は1881(明治14)年以降としている。

中山正樹氏は「明治期における海水浴場の成立に関する一考察」(『地域研究』73号、2001年)において、イギリスの海水浴を分析して、海水浴場は海水療法を施すための保健・医療施設であったが、海水浴が行楽へと変質するのを受けて、行楽施設として普及していった。このような普及過程は日本の海水浴場にもあてはまるとしている。海水浴場の開設は1880年乃至1885年位としているが、この幅は海水浴場の定義が定まっていないことに起因するのではないかと考えられる。

日本における海水浴の先行研究の動向としては、「海水浴は医療行為として導入され、その後しだいに行楽としての要素を持つようになり、現代を代表する夏のレジャーへと変質していった」というのが通説のようである。しかし海水浴はそのような直線的な流れの変遷史を辿っているだろうか。

また発祥地といわれる大磯は、湘南といわれる日本で大変人気のある地域の中にある。明治期の湘南の範囲については後述するが、大凡、逗子(葉山)から国府津あたりと考えている。この湘南という地名は、「土地に由来する地名ではなく、一種の雅称である、歴史地理的な淵源を持たない」(小風秀雅「歴史のなかの地域イメージ」(『湘南の誕生』研究会編『湘南の誕生』所収、藤沢市教育委員会、2005年)地名なのである。つまり、もともと湘南という場所ではなかった。それが湘南という言葉を冠すれば価値が変わるほどの地域名称となった、その「憧れの湘南」という地域イメージはどのように形成されてきたのか、そして定着してきたのか。そのような視点からの「湘南」研究は、まだ始められたばかりである。本報告では、海水浴の歴史を検証しつつ、そのメッカである湘南の地域イメージの形成について考察してみたい。

2. 海水浴と鉄道の開通

海水浴の導入と受容

海水浴の知識は、幕末の頃、西洋医学を学ぶ医師たちの間に広まったと考えられる。それは“医療行為”としての認識であった。明治維新の混乱期を経て世情が安定してきた明治10年代、海水浴は実践への道が模索されてきた。それを支えたのも、やはり医師たちであり、明治10年代中葉、内務省衛生局の長与専斎や後藤新平らによって、愛知県・大野海水浴場、三重県・二見海水浴場などが次々と開設されていった。これらの地域は、潮湯治や垢離場として、古来から海水に入ることに抵抗の少ない地域であった同所を“新たに”「海水浴に適する地域」として追認、推奨したもので、それによって海水浴の啓蒙を

行ったと考えられるのである。

しかし、同時期に神奈川県においては、横浜居留地の外国人によって、医療とは別の海水浴が行われていた。居留地外国人は日本の蒸し暑い夏を、海浜や温泉で過ごすことで英気を養う「保養」を行っていた。神奈川県の藤沢市を一例にとっても、1872（明治5）年のブスケや1876年のギメなど、早くから外国人が海水浴をしており、それを日本人が不思議なまなざしで見ている節がある。1883年、海水浴ということばは、貴顕紳士たちの夏季休暇の動向として、「富岡」という地名とともに、新聞紙上に半ば唐突に顕れる。富岡は、現在の横浜市金沢区にあるが、新聞紙上に登場する以前から横浜居留地の外国人により、盛んに海水浴が為されていた地である。

横浜居留地の外国人が海水浴地として富岡を選定したのは理由がある。遊歩規定の存在である。居留地の外国人は条約の規定により、十里四方の遊歩区域が設定されていた。その範囲は、概ね北は多摩川、西は酒匂川、南は三浦半島南部であり、外国人がこの範囲外に赴こうとする場合、許可が必要であった。自由に旅行のできるこの区域内で、比較的行楽の要素を持っていた地域として、神奈川県の金沢・鎌倉・江の島を挙げることができるが、その中で最も横浜に近い地域は金沢であり、何とか日帰りも可能であった。金沢の少し手前に位置している富岡は、鄙びた漁村でありながら、近隣に著名な名所を持っており、田舎でありながら、単純な田舎ではなかった。もちろんこの時代の海水浴は日帰りで遊びに行くようなものではなく、長期滞在をしたと考えられるが、それでも居留地から比較的近く、空気がきれいな富岡は、居留地の外国人にとって、格好の保養地となったのである。

1883年11月には鹿鳴館も完成し、世は欧化の風が吹いていた。外国人が優雅に保養をする富岡の地と、保養手段となっている海水浴を、貴顕紳士たちは追従体験しはじめた。富岡の地に、貴顕紳士たちは競って別荘を構えた。別荘主は井上馨、伊藤博文、三条実美、松方正義、大島圭介などの面々である。そして華族や政治家、財界人など上流階級の人々は夏季休暇に海水浴をするために富岡に殺到した。西洋風であることは、ある種のステイタスだったのである。経済的に豊かで長期休暇もとれる貴顕紳士たちの避暑スタイルである海水浴は、華やかな保養として人々に認識されていったのである。

東海道線・横須賀線の開通と海水浴

富岡の海水浴の賑わいは、近隣の海浜地域にすぐさま影響を与えた。1884（明治17）年以降、鎌倉・由比ガ浜海水浴場、大磯海水浴場、藤沢・鵠沼海水浴場など、神奈川県海浜各地に海水浴場が開設していった。しかし、その後、富岡海水浴場は歴史の中に埋没し、喪われた海水浴場となってしまったのである。それは鉄道の開通による交通の変化に起因している。富岡に別荘を所有する三条実美と関係が深い尾崎三良は、鉄道開通以前・以後の両時期に、富岡・江の島来訪を日記に綴っている（『尾崎三良日記』）。その日記を参考にしつつ富岡と江の島・大磯を比較してみよう。

1884年7月、東海道線が新橋・横浜間営業だった時代、尾崎は富岡に向かっている。往路は、新橋から汽車にのり、12時5分に横浜に到着した後、人力車を利用して、山越えをしている。富岡に到着したのは、午後4時であり、横浜からの所要時間は約4時間である。復路は船を利用した。朝7時30分、富岡から小船に乗船し、根岸まで。さらに根岸からは人力車に乗り、横浜に到着したのは、9時20分で、所要時間は2時間弱であった。

また同月、尾崎は子供をつれて江の島にも遊んでいるが、その旅程は、午前8時新橋から汽車に乗り、神奈川から人力車を利用し藤沢で昼食休憩、江の島への到着は午後2時となっている。新橋から横浜までは30分、昼食休憩をとっているとはいえ、横浜から江の島まで5時間30分を要している。

しかし、1887年、神奈川における交通環境は大きな変化を迎える。7月、横浜までだった東海道線が、国府津まで延長開通し、さらに翌1888年6月、横須賀線の大船・横須賀間が開業したのである。尾崎は、東海道線が延長して間もない1887年8月、家族と共に鎌倉・江の島を訪れている。午前10時50分に横浜を出発した汽車は11時40分には藤沢に到着しており、藤沢停車場から江の島まで、人力車・船渡しでの所要時間が1時間弱、海水浴のできる鵠沼（東海道線延長の翌年海水浴場開設）まで30分、と考えると、横浜から鵠沼海水浴場まで1時間半で到着することになったのである。さらに東海道線延長前に開設されていた大磯海水浴場は大磯停車場からほど近く、人力車に乗る必要もない。江の島・大磯は、従来旅程が長かった分、鉄道開通以後、相対的に近距離感が生まれたことは想像に難くない。実際、所要

時間は、江の島・大磯は、富岡より少ないのである。また江の島・大磯は富岡のように人力車で山越えをすることもなく、天候に左右される船を利用することもない。特に鉄道利用だけで到達できる大磯海水浴場は、東海道線開通によって一気に日の目を見ることになった。人々が新たな海水浴地として大磯や藤沢を選ぶのには、さほど時間を要しなかった。そして富岡は「喪われた海水浴場」へとその姿を変えたのである。

湘南の別荘

前述したように、海水浴は、富岡に遊ぶ外国人や貴顕紳士の保養スタイルから、優雅で華やかな夏の避暑というイメージを持ったが、そのイメージは海水浴の発展と共に、当初さらに定着していった。その海水浴の高級感のあるイメージを側面から支えたのが、海水浴地における一様の別荘建築であった。当初の海水浴は海浜の保養であり、長逗留を要した。貴顕紳士たちは、その時間を過ごすための住居を海浜地域に用意したのである。

別荘地については、安島博幸氏、十代田朗氏、島本千也氏らによって当該期の研究が進められている。（島本千也「湘南の別荘地化」『湘南の誕生』所収、安島博幸・十代田 朗『日本別荘史ノート——リゾートの原型』住まいの図書館出版局、1991年、他）

1885（明治18）年に海水浴場が開設された大磯では、1887年を過ぎてから山県有朋や伊藤博文、西園寺公望、陸奥宗光などの別荘が建設されたが、皇室関係者の別荘は少なかったとされている。また鎌倉は、1884、5年頃、海水浴場が開設され、それに伴い別荘も建てられ始めた。もともと鎌倉は歴史的遺産も多く残す名所旧蹟であり、海水浴が単独の観光資源という地域ではないが、それでも別荘の建築には、海水浴の存在が大きな位置を占めているといわれている。1887年には、鎌倉に西洋式サナトリウムである鎌倉海浜院が開業する。鎌倉の海に、西洋が出現したのである。それは鎌倉の高級感をさらに高めるのに大きな役割を果たした。1899年には御用邸も建設され、鎌倉は、皇族、華族、旧大名家、明治政府高官、実業家とあらゆる階層の別荘が立地する地となっていた。

「別荘で避暑」という保養の象徴が海水浴であり、多くの海水浴場が開設された神奈川県における海浜保養地域が、相模湾沿岸の鉄道開通地域、いわゆる

湘南だったのである。ここで注意しておかなければならないことは、湘南という地域名称は、海水浴場が多く開設された明治20年代前半には、未だ広く社会的認識を得ていないということである。少なくとも湘南という名称そのものに、憧憬を導くイメージは強くなかったと考えられるのである。それについて考察してみよう。

3. 湘南の誕生

鉄道の開通と湘南の範囲確定

神奈川県における交通環境の変化は、さらに新しい旅行者層を生んだ。江の島や鎌倉への週末旅行を楽しむ人々の発生である。鉄道の延長・開業によって、江の島・鎌倉観光においては、往路と復路両方の道筋に鉄道駅〔藤沢・鎌倉〕が存在しているという良質の足回りを得ることになった。鉄道は、この地域に点在しはじめた海水浴場へと容易に人々を運んでいったのである。

人々の海水浴への憧れは、実際には暑い夏を海浜で長期に過ごす避暑生活やそれを享受する上流社会への憧れでもあった。それが叶わぬ一般庶民は、一泊でも日帰りでも海水浴を体験することで、上流の生活を疑似体験できた。鉄道の開通による移動時間の短縮は優雅で高級な避暑の代名詞のようになっていた海水浴を、人々に開放する大きな契機となったのである。

鉄道作業局はこの社会の動きを敏感に感じ、対応していた。横須賀線は1888（明治21）年の開業当時、1日4往復であったが、翌年7月の東海道線全通に伴うダイヤ改正で1日6往復に増発し、その後もダイヤ改正による増発、また臨時列車の運転など積極的に湘南への旅客運輸を行なった。1899年夏には、土日に湘南地域に滞在し月曜に帰京する、避暑旅行用の藤沢・鎌倉・平塚・大磯・国府津行往復割引切符を発売した。この往復割引切符は藤沢行と鎌倉行だけは両駅共通となっており、往路と復路で乗車・下車駅が異なる客が多い江の島・鎌倉観光に便宜を図っていたことがわかる。週末など短期の滞在客が湘南に多いことを裏付けられている。

海水浴には様々な層の人々が訪れるようになった。貴顕紳士ら持ち別荘族に加え、夏の間、家族だけでも避暑させる経済的余裕がある者は、貸家・貸間を利用した。主人は週末のみを海浜で過ごすのである。そして日々の生活に少々余裕のあるという程度の庶

民は、週末を利用して一泊や日帰りで海水浴を楽しんだ。海水浴場へのアクセスが改善されたことにより、海水浴はその享受主体を大きく拡大させたのである。

また多くの人々が、鉄道を使って海水浴を享受したことは、この地方を指す「湘南」という地域名称に暫定的な範囲を与えることになった。それは「東海道線・横須賀線沿線の相模湾沿岸」というインフラと地理的条件による範囲設定である。鉄道駅でいえば、逗子近辺から国府津までの広い範囲が湘南であった。国府津の近隣にある小田原が、同じ神奈川県相模湾沿岸にありながら湘南に含まれないのは、当時、東海道線は国府津から御殿場方面へと延びており、小田原には鉄道が通っていなかったからである。

イメージを伴った「湘南」の誕生

インフラの整備と地理的条件によって、暫定的にその範囲が定められた湘南に、憧れのイメージを付与し、新たな「湘南」へと導いたのは、ベストセラーとなった徳富蘆花の『自然と人生』に収められた「湘南雑筆」という作品による出版文化からの要因によるところが大きい。

「湘南雑筆」は、逗子やそこから見える世界を蘆花の感性で綴った随筆であるが、それまで景勝の地として、いわば日本画のような世界で捉えられていた伝統的な風景観を、西洋的な視点で描いて「湘南の風光の素晴らしさを描いてみせ、日本文学に自然描写の新しい局面を開いた」(小風秀雅「湘南の誕生」『湘南の誕生』所収)のである。「湘南雑筆」が収められた『自然と人生』は、1900(明治33)年に発行され、ベストセラーとなった。同年、徳富蘆花は、『不如帰』というやはりベストセラーとなった小説を世に送り出している。高級官僚の子息と結婚した上級軍人の娘の悲劇的な家庭小説であるが、「上流階級」「病」という設定があり、舞台として逗子が描かれている。『自然と人生』『不如帰』というベストセラーが、共に蘆花の作品で、舞台も同じ逗子であったことから、「湘南雑筆」からは、西洋のリアリズムの影響をもつ新しい風景観から「西洋」の風を感じ、一方で『不如帰』から「上流階級」「病」という印象が強く与えられ、それらが相俟って共通の舞台である逗子にそのイメージを具体化したのではないだろうか。逗子を含む湘南に形成されていた「海水浴」をも巻き込みながら、湘南の美しい風景の上に、「海」

「別荘」「避暑」「サナトリウム」など、高級感溢れる「湘南らしさ」のイメージが、1900年初頭になって、この地域に対して形成されていったと考えられるのである。同時に、蘆花の作品のベストセラー化は、鉄道沿線の相模湾沿岸である逗子(葉山)から国府津にわたる地域を湘南として全国レベルで認識を広げさせたことは重要である。湘南についての地理的認識と地域イメージの確定に、蘆花からの情報は大きな効力を挙げたのである。また、人々に風景観の転機を与えたことは、その後の日本の観光においても重要な画期となったのである。

4. 湘南周遊ルートの完成と「小さな湘南」の形成 江ノ電の開通

東海道線・横須賀線と二つの官設鉄道を擁したこの地には、古都鎌倉の名所旧蹟、別荘地がもつ独特な雰囲気と海水浴場など数多くの観光資源があった。しかし湘南地域の大きな観光地の一つである江の島には、まだ直接乗り入れるべき鉄道は開通していなかった。

1894(明治27)年日清戦争後に、第二次鉄道熱といわれる鉄道敷設ブームが起り、未だ鉄道と直接結ばれていない江の島には、複数の鉄道敷設計画が存在していた

それらの鉄道計画の中で、江之島電気鉄道(以下、「江ノ電」と称する)が、1902(明治35)年9月藤沢・片瀬間を開業し、湘南地域にはじめて電車を走らせた。江ノ電は、その後少しずつ営業区間を延ばし、1907年大町まで、そして1910年小町までの全線を開通させた。東海道線・横須賀線の開通によって、海水浴の先駆的地域となっていた湘南には、横浜や金沢などの神奈川県下からの来遊者だけでなく、まさに海水浴のメッカとして、東京など大都市圏から、多くの海水浴客・観光客を集めていたのである。江ノ電は、江の島への参詣の足としての性格と共に、夏の湘南地域を体験するための観光鉄道として大きな価値を持ったのである。

江ノ電は、往路復路の鉄道接続駅として、藤沢駅・鎌倉駅を出入口にして江の島に來遊できる、「官設鉄道との接続による江の島・鎌倉観光」というこのエリアの周遊観光に特化して開業した路線と位置づけることができよう。そして最初の開業路線の到達地であった江の島地域でも、江ノ電の開通に向けて、観光地として活発な動きを見せていた。1902年7月

には、江の島の旅館金亀楼は、茶代全廃・宿泊料値下げによる集客戦略を打ち出している。また 1902 年 9 月には江の島水族館が開館し、江の島の足元にまたひとつ大きな観光スポットができたことがわかる。当時水族館は、浅草、伊勢二見が浦、勸業博覧会関連での兵庫・和田岬、大阪の堺などで人気を集めていた最先端の観光施設であった。さらに 1909 年には鵠沼に競馬場設置計画も持ち上がっている。江の島近辺は地域内の充実を図り、交通の簡便さを生かした集客活動と共に、来遊者の滞留を促すべく、観光地としての努力をしていたのである。

観光地と鉄道は、互いにその存在を活用して、業績を伸ばしていくことに積極的になっていった。それを可能にしたのは、鉄道網の存在であり、湘南においては、江ノ電の誕生が、その動きに大きな拍車をかけることになったのである。

湘南周遊ルートの完成

江ノ電は段階的に営業距離を延ばしてきたが、1910（明治 43）年 11 月の小町駅開業による藤沢・鎌倉全通を待つまでもなく、1907 年 8 月、大町まで開通した時点が、湘南にとっては大きな意味を持つと考えている。

1907 年に開通した「大町」駅は、現在の下馬交差点の近くの江ノ電の踏み切り際にあり、その手前の「学校裏」駅は、現：鎌倉市立第一小学校の裏手であったと推定される。江ノ電は、現在鎌倉駅西口方面に乗り入れているが、当時は、大町から蔵屋敷、小町と鎌倉駅東口方面へ乗り入れていた。横須賀線の鎌倉駅と江ノ電の大町駅との距離は、500 メートルほどと思われ、現在の江ノ電の鎌倉から最初の駅である「和田塚」より鎌倉寄りにあり、これは十分徒歩連絡圏内と考えられる。つまり 1907 年の大町駅開業段階で、東海道線⇄江ノ電⇄横須賀線という周遊ルートが完成していたと考えられるのである。

鉄道院（鉄道国有化により 1908 年に帝国鉄道庁と通信省鉄道局を統合して発足した鉄道行政の中央官庁）は、1909 年 6 月、東海道線・横須賀線・江ノ電の旅客連帯輸送を開始し、運賃も一括で査収できるようにした。この時期は、前述したように、江ノ電は、まだ全通を得ていない。この段階で連帯輸送がなされていたことは、藤沢・江の島・鎌倉を結ぶ交通網である湘南周遊ルートが、1907 年の江ノ電の大町駅開業によって、既に完成されていたことを裏付

けているだろう。

そして、江ノ電によって完成された湘南周遊ルートは、地図の上で湘南を目に見える形で枠づけた。トライアングルに結ばれた湘南周遊ルートは、旅行が盛んになったこの時期に、数多く出版されたガイドブック上にも紹介され、湘南地域の観光地の範囲を具体的・可視的に示し、そして強力で固定化していったのである。

5. 湘南の商品化と大衆化

官設鉄道の湘南戦略

鉄道作業局は、江ノ電開通直前の 1902（明治 35）年 7 月、週末だけでなく平日も湘南と東京横浜を結ぶ臨時列車を新橋へ朝 2 本運転、横須賀へ朝夕各 1 本運転するというダイヤを組んでいる。そして江ノ電開通後はじめての夏、グレードアップした周遊切符として、新しい海浜回遊乗車券を発売した。一定区間が自由に乗り降りでき、有効期間も 7 日間ある遊びのための切符である。この海浜回遊乗車券には、江ノ電・小田原電気鉄道の乗車賃の割引と、各駅に近在する旅館の宿泊料割引という優待が付与されている。その最初の新聞記事には、

「作業局にてハ夏季休暇を利用する避暑旅客の便利を計り新橋、横浜両駅より湘南海浜行及富士登山者の為め東海道線主要駅より御殿場行の各二割引往復乗車券を発売せるが更に京浜両地より横須賀、逗子、鎌倉、藤沢、茅ヶ崎、平塚、大磯、二の宮、国府津等を随意回遊し得べき至極便利なる割引乗車券（通用七日間）を発売する由」（『読売新聞』1903 年 7 月 19 日）

とある。注目すべきは、この行き先に初めて「湘南」という言葉が使用されたことである。そして切符の範囲から、相模湾に面していない横須賀を除いて、「逗子・鎌倉、藤沢・茅ヶ崎・平塚・大磯・二の宮・国府津」が湘南の範囲となっているのである。鉄道作業局は、翌年以降も、東海道線と横須賀線を連結した列車を運行するなど、湘南の避暑に対応した。1907 年 2 月には、新橋を発車した後、大船まで各駅通過し、湘南地域までいずれの駅にも停車しない列車の運転に踏み切っている。列車名は「湘南急行列車」である。また同じ 1907 年の夏には、数種の「夏季遊覧割引乗車券」が鉄道庁から発売されたが、その中に「湘南往復乗車券」「湘南回遊乗車券」と“湘南”が冠された切符が発売されている。

これら官設鉄道の積極的な湘南戦略の意味するところは何か。湘南の地理的認識と地域イメージの確定に徳富蘆花の功績が大きいことを前述したが、「湘南」の誕生は、もう一つの経済的画期を生んだと考えている。それは湘南という地域が、商品化されるということである。地域を商品化するとは、いかなることか。それまでの観光というものは、名所旧蹟を訪れるという、いわば点の観光であり、名所旧蹟が多く存在する地域は、その点の密度が高く、観光は点を辿って歩く、線といったものと考えてよい。その点となるべきところは、古来から和歌に歌われた名所（などころ）であったり、歴史的遺産など、知的な前提を必要とするものであった。徳富蘆花が紹介した風景観には、そのような根拠は必要ない。ありのまま、美しいと感じたものが美しいのである。それが湘南にはあったのである。それは、点が存在する観光地、線で動く観光ルートを、地域という面で捉えることへの変化であった。その観光の変質を伴った最初の観光地が湘南なのである。湘南は、地域が商品となりうる存在になっていた。人々は、湘南に来遊することで、そのブランドを消費していたと捉えることができるのである。官設鉄道による湘南戦略は、湘南にそのような商品価値を見出した上で為された経営戦略なのである。

湘南の大衆化

湘南周遊ルート完成直前の 1906（明治 39）年 8 月、鉄道作業局は、新橋・名古屋・神戸・大阪の大都市の主要駅でのみ早朝発売をしていた当日の乗車券を、湘南地域の各駅（鎌倉・逗子・横須賀・藤沢・平塚・大磯・国府津）でも発売し、出札口を運行中稼働させることにした。この一事からも、湘南地域に人々が押し寄せていた状況が確認できる。また湘南周遊ルート完成後の 1911 年 3 月には、地元紙で修学旅行の児童・生徒らが、藤沢・江の島・鎌倉の湘南周遊ルートに則して旅程を為し、おそらく江ノ電といい、道路といい、旅行客で大混雑を呈している様子が伝えられている。これらは湘南地域が大衆化の道に入ったことを疑いなく示しているのである。

その一つの姿が、片瀬（藤沢）の海浜で行なわれていた学習院の水泳演習所の沼津への移転である。湘南の地域イメージの形成に大きな貢献をしてきた学習院の水泳演習であったが、片瀬海岸に押し寄せた海水浴客のあまりの混雑と、学習院水泳演習には

不適切な向きの店舗の大量進出によって、ついには片瀬からの撤退となったのである。この移転の一件も、湘南地域の大衆化を計る重要なバロメーターとなろう。

鉄道の敷設により、海水浴の先駆的地域となった湘南は、人々の憧れを誘い、また出版文化という媒体によって、広く世に認識された。さらに鉄道網の発達を得て、観光客の来訪を促したこと、そして鉄道会社が湘南という商品に対し、その高級イメージを最大限に利用した営業戦略を採った結果、さらに多くの様々な階層の人々を導き、湘南地域の大衆化を決定的に促したということがいえるのである。これは、すなわち湘南の商品化の成功であり、地域を消費するという新しい観光の確立となったのである。

6. おわりに

医療ではなく、レジャー性を伴った保養として受容された関東地域の海水浴は、神奈川県各地に次々と海水浴場開設を見るほどの流行となった。神奈川県の海水浴場が開設された地域は、地形的には、均しく三浦半島西岸から伊豆半島東岸を結ぶ相模湾沿岸の中に在り、また交通史的には何れも、横浜までしか開通していなかった鉄道という新しい足を、近年になって得た地域であった。鉄道の敷設と密接な関連をもって開設されていった海水浴場の存在が、鉄道と海水浴場という二つの要素を共有する地域である逗子から国府津までを、湘南という、ひとつの大きな地域感覚として育み、後に湘南の範囲を確定する素地を形成した可能性が高いのである。しかし、この時点での湘南の認識というのは、湘南という言葉自体に付加価値をもつ、「湘南」を確立してはいなかった。

湘南という地域に付加価値をもたせるのに、大きな影響を与えたのは、徳富蘆花だった。彼が、その作品「湘南雑筆」で描いたのは、日本古来の名所旧蹟に根付く名勝地とは異なる、リアリズムに即した全く新しい風景観で語る湘南の風景だった。旧来の海水浴以来の、高級感・西洋などという認識とともに、湘南という地域は、一種の文化的変革を担った地域の代名詞として、面的な価値を持って、新たに認識されるようになった。

一方、湘南に関わる鉄道は、明治 20 年代初頭に東海道線・横須賀線が敷設された後、しばらく変化がなかったが、日清戦争後、湘南の核である江の島に

向かう私設鉄道計画が複数起こった。そして人々が湘南に新しい認識を得た後の、1902年、江ノ電が開業する。1907年、江ノ電の大町駅開業は、湘南周遊ルートを完成させ、湘南地域を具体的・可視的に示していった。交通網が整備された湘南は、商品として機能するようになる。官設鉄道が湘南という地域を対象に、積極的に経営戦略を展開し始めるのである。そして湘南の商品化は成功し、人々は週末に湘南を消費しに大挙して訪れるようになったのである。

それは憧憬の地、高級感漂う大きな湘南の中に、周遊ルートの完成により大衆化した「小さな湘南」

が、はっきりとその存在を示してきた瞬間でもあった。「平民的」と「貴族的」という表現にも顕われる湘南の中の二つの位相（前掲、小風秀雅「湘南の誕生」）は、共に鉄道というインフラの整備が、地域イメージの形成に大きく関与して生まれたものでもある。同時に、湘南をどう消費するかという問題でもある。湘南が商品として成功したことにより、その後の鉄道会社の経営戦略にどのように影響を与え、人々の観光にいかなる変化をもたらしたのだろうか。この問題については、今後さらに考察を深めていきたい。

◇ 質疑応答

フロアー(淑明):海水浴と言うことばが、最初に出たのは、1883年のことですかね。

報告者: 私もそう思っていたのですが、資料の2番(『尾張名所図会』)に「大野海水浴」と書かれているんですね。ですから、海水浴というのは、医療行為、西洋医学書からの知識による海水浴という言葉と、別の認識の、海に入って、温泉に入って、浴するんだという意味で使われている単語としては、存在していた可能性はあると思います。海水浴という一つの単語が持つ意味合いを、時代なり状況なりで、分析していかなければならないと思っています。

フロアー(淑明): それと関連あるかどうか、わからないんですけど、湘南というファン度、地域のファン度が鉄道という形で生まれたということもありますが、逆に最初から意図的に、鉄道会社とか、鉄道作業局とかから、もちろん貴族的なイメージ、最初から保養のための目的で、海水浴を一般の人たちが利用するように、という目的もあったと思いますけど。他の目的で鉄道会社の方から、これは湘南のファン度を利用して、商売にしようということもあったと思うんですけど、それについてはどうでしょう？そのときは鉄道会社の経営の条件、経済的な側面からの検討も無視できないのじゃないかと思うんです。

報告者: それは、そうだと思います。先ほども、切符をご紹介しましたが、まさに湘南を精力的に売出している。官設鉄道ですのでも目的は収益だけではないんですけど、経営の中の一つの大きなことかと。いくら官設鉄道でも、収入というものを度外視しているとは思えない。非常に大きな収入を見込める湘南というブランドですよ、そこに人々の行きたいという気持ちを誘って。今回は東京からのルートでご説明しましたが、実は名古屋の中部鉄道管理局からのツアーの広告にも、湘南海浜と、大きく出ているんですよ。だから、そういうブランドを商売として当然意識していると思います。

フロアー(お茶): 質問というか、いくつかあります。ひとつは、湘南に西洋を意識したということと言われたん

ですが、具体的にどこをイメージしたということは？例えば実際は日本にいないんだけど、エーゲ海に臨むなんとか島と思込もうとか、そういうことをイメージしているということはないですか？

報告者: 読んでいく中で、具体的に地名とかは出ておらず、感じ取れなかったんですけど、カラーの構図とかの話は出ていました。でも文学的な読み取りができなくて(笑)。ベルツが日本国内の様子を書いている文章の視点と非常に似ていると思ったんです。感動の感じ方とか描き方とか。

フロアー(お茶): 文学の中に現れる湘南というキーワードが挙げられているんですけど、避暑とか、何か共通したイメージがあるように思うんですけど。全体として何がいいかといいますと、湘南というイメージの形成も直線的ではなくて、普通に複数のルートでできてきたと思うんです。仮定の、ここは日本なんだけど、日本ではない西洋のどこかだ、と思う文学上の仮定のイメージがひとつですね。で、もうひとつは、そこに見られる単語をひろっていくと、病弱のお嬢様が保養に出かけていって、そこで青年と出会うとか、ちょっと不健康な部分もあって、何となく、限定された雰囲気の中の湘南というイメージがひとつある。それと人々が健康的に海水浴をするというのは、また違ったイメージですね。もうひとつ、江の島参詣というのは、江戸時代から非常に盛んだったんですけど、鉄道の開通をみるまでもなく、江の島参詣という方が実は古くて、そっちは泊らなくてもよくなった江の島参詣になっただけで、江の島参詣自体はずっとあった、そこに鉄道が乗っかっただけで、大衆化したというのではなくて、もともと大衆化していた場所でもあったと私は思うんですね。江の島が鉄道によってちょっと広がったかもしれないけれど、少なくとも江の島を中心とした江の島・藤沢間はもともと大衆化していて、そこに全然別の海水浴という要素がはいり、それから小説で著されるような西洋イメージのような、一部の人々だけが共有しているような世界が付け加わりという風に、根っこは複数あると思う。だから、西洋的なものが電

車によって人々にも共有されて大衆化したのではなく、もともと大衆化される部分であるし、それは決して小さな湘南ではなくて、むしろ私にとっては、そちらのほうが大きな湘南で。大きい小さいというのは、あまり意味がないんですけども。

報告者：根っこが複数あったということについては、私も同じです。その複数のひとつに海水浴があり、別荘があり、というような形だった。それに決定的な色づけをしたのが蘆花でないかと考えているんです。その大衆化云々という話は、先程ご指摘されたように、江の島参詣は賑わっていて、本当にもともと、江の島は近世からの大変な行楽地でした。ところが江の島の対岸にある鵠沼など、後の海水浴場ができたところは、海からちょっと入ったところに、ばらばらと家があった程度で何もない海滨だったんです。つまり江戸時代は、東海道の藤沢の宿から、ずっとまっすぐ江の島道を降りてきます。赤い島居からずっと降りてくる江の島道という通りの行き先が江の島だったわけですけど、江の島の手前の、入り口の海滨のところに、海水浴という新しいものができた。その海水浴が、交通の発達によって、たくさんの層に受容されていくことで、交通の発達以前には高級な保養とみられていた海水浴が大衆化した、ということを書いたかったのです。それと別荘と海水浴場を使って保養するというのが、この地域にできてきた避暑やサナトリウムというイメージと、保養のできる不如帰のような上流階級とマッチングしていく、それが湘南エリアと結びついた。そしてベストセラー化による巨大な情報量として流れていったことによって、湘南のイメージを形成するのに大きな役割を果たしたのではないかなあと。週末旅行を楽しむ面々の中には、当然江の島参詣が取り込まれているはずなので、江の島参詣というのも、このような変容の中で、どのような位置づけになっているのか気になっているところです。

フロアー（淑明）：今のご指摘に関連あると思いますけど、発表の趣旨の上では、多様な、鉄道の開設とかマスメディアとか、海水浴を利用する客の増加とか、いろんなものがからみあって湘南地方ができたところなんですけど、どちらかというと鉄道の開通にポイントがあるように理解しました。でも仮説だとすれば、聞く側としては、鉄道ができて、インフラができて、それで今のイメージになったというのは、あまり面白くないです。鉄道はそもそもあった、しかし以前のイメージのままで、例えば小説とか情報が流れてきて、湘南のイメージが定着したというほうが、事実関係は別にして、そっちのほうが面白い。そういう意味では、ガイドブックとかも報告にあったんですけど、1900 年前後の、20 世紀初頭のマスメディアの発達、特に、新聞なり、観光ガイドブックなり、そういう部分をもう少し取り入れて、そちらの方の比重を高くしてもいいんじゃないかなと思うんですけど。実際、不如帰が連載されたのは、国民新聞なんですよ。小説が新聞で毎日連載されて、いわゆる大衆小説になったし、この小説の影響以外にも、大衆が許容できる近代小説の確立に非常

に大きな意味、特に新聞と文学のかかわりという意味がありますので。例えば、読売新聞の文化面ができるようになりまして、やはりそういう形式ができると、そこに取り入れる内容を作らなくてはならないわけです。内容があったから形式を作るのじゃなくて、形式があって、枠があるからこそ、そこに取り入れる内容、記事を作らなくてはならない部分があるのじゃないかなと思うんですね。実際、不如帰の中で、海水浴をするシーンはほとんどないですよ。それに西洋的なイメージもほとんどなかったし、あこがれるような湘南のイメージだけではなかった。どちらかというと上流階級の生活を体験するという意味だった。そういう部分をちょっと感じました。

報告者：鉄道と湘南というのは、あらためて、湘南海浜鉄道、湘南ということばを鉄道会社が発信したということが大きいと思うんですね。そのエリアを湘南といういかたを使って発信したということが。

司会：私は 10 年くらい前に韓国の学者と一緒に日本の旅行文化、観光文化についての文化人類学的研究というテーマで 3 年間、研究をやったことがあります。そのとき感じたのは、旅行とか観光において、今話したような鉄道とか交通とかいう、インフラとかハードウェア、それと情報、それはいつでも、江戸時代でも大事だったのですね。形式は変わっていますが、それが大事だということは昔も同じだったのですね。今、このテーマに接近する方向を少し変えて、日本で旅行とか観光の文化の流れの中で、人々に観光の名所がどんな風に変わってきているかという感じからみても面白いと思いました。江戸時代は宗教的な場所が結構大きいですね。あそこに宗教的な目的と遊びと併せて、そこが観光的名所になっていく、そんなのが結構大きいですよ。それが近代化の中で変わっていきますね。今、鉄道とか交通の変化だけでなく、観光文化の流れのなかで、どんな特徴をもった場所が新しい名所になるか、とその面から接近すると面白いのじゃないかと思いました。

フロアー（お茶）：さきほど指摘された通りだと思います。というのは、鉄道が敷かれたのは明治 20 年であって、湘南ということばが定着したのは、明治 35 年ですから、そこに 15 年のタイム差があるわけですね。鉄道が敷かれただけでは、湘南という地域は定着しない。なぜ明治 35 年以降に湘南ということばが定着してきて、地域のイメージが成立してくるかということが一番大事なことです。その場合に、やはり徳富とかの影響が非常に強くて、ご指摘のように、日本社会の一種の大衆経済発展と同時に消費文化が成立してくる。その中において、湘南ということがある種の魅力的な地域イメージとして消費されるようになるんですね。そういう時代になってきたときに、その湘南ということばをうまく使って鉄道がそれを利用し、さらにそれを増幅させていくという関係が 35 年以降できてくる、その関係が成立してくるというのが一番大事なポイントだろうと思うんですけど、そういう意味では、ただの大衆化というのではなくて、地域の変容を伴いつつ大衆化

に進んだということをもっと明確に押さえないといけないんじゃないでしょうか？

司会：湘南ということばについては？

報告者：湘南の語源に関しては、いくつか説があるんですけど、中国の瀟湘八景からとって、湘南という説や、相模の国ですね、相模の国って相と書くんですけど、それにさんずいをつけて湘と、で湘南という説とか、確定はしていない状況です。

司会：最初に使われるようになったのは、明治になってからですか？

フロアー（お茶）：いや、どこでもいいわけですよ、なぜらえるわけですから。風光明媚な地域であれば日本全国、湘南という名前を付けられても構わないのですが、現在湘南といえば、この地域を指すというのは、いつごろからなのかという問題なんですよ。

司会：それはやっぱりここで。

フロアー（お茶）：ええ、この時期です。もうひとつ風景の話ですけど。風景を見る眼、風景が成立してくるといいう契機として、地域を面で捉えるというセンスがでてくるというのが非常に重要だろうと思います。その面で言うと、湘南地域の風景が非常に美しいということについては、幕末以来、外国人が何度も何度も常に言うことなのですが、同時代の日本人はそのことに全く気がついていない。外国人の眼から見ると、非常に美しい風景だけど、日本人の眼からみると、それは風景として成立していないわけなんですね。それが日本人の眼から見ても美しい風景であると再認識されるのは、蘆花の『自然と人生』だったと思います。その風景を見る視点の転換を引き起こしたという意味で「湘南雑筆」は非常に重要であると。それがどういう意味での転換であるかということ、国木田独歩の「武蔵野」と非常によく似ていて、それがツルゲーネフの「あひゞき」における美しさとか、ヨーロッパにおける風景画におけるリアリズムの影響とかが非常に強い。

司会：具体的にどういうことですか？ヨーロッパの観点とか、ヨーロッパの視点から見た美しい風景というのは。

フロアー（お茶）：それまでの日本人に感じている美しい風景と全く違う美しさのものがでてくる。これを図式的に簡単に言うと、それまでの風景の美しさと言うのは、一種の名所旧跡の美しさ、文化性を背景にした上で、ある文化的教養を前提にした美しさ、例えば歌枕とか、歴史、旧跡ですよ。ここは壇ノ浦の戦いがあった、というような思いを重ねながら風景を見るという、一種の知的な文人的な風景の楽しみ方、いわゆる南画、文人画ですね、その伝統が基本的な日本人の美しい風景に対する態度だとすれば、そういう一切の教養なしに美しいと思う、風景として美しい、その美しさというものがなぜ美しいと思うのか、そういう風景観というのは、おそらくヨーロッパの近代に成立しているものだと思うのです。それが日本の中にも美化されて

導入されて、そのことによってリアリズムにおける美しさ、そういうものに気付く。それを日本人に対して示したのが、国木田独歩と徳富蘆花。それによって、この二人は文学史的には、というか日本の風景観の成立という意味において非常に重要な文学者じゃないかなと思います。そういう意味で、湘南の成立において果たした蘆花の影響というのは、単に湘南においてだけじゃなくて、日本人の近代的な風景観の形成においても非常に重要じゃないかと思います。

フロアー（淑明）：今のとぜんぜん関係のない質問ですけど、資料2ですね。

司会：わかります。私も同じ。

フロアー（淑明）：私が言いたいこと、わかりますか（笑）これは裸ですか？ヌードですね。海水浴で。

司会：私もそれ面白いと思ったんですけど、資料5になったら服をきていますね。

フロアー（お茶）：これは水垢離ではなくて、潮で？

報告者：潮湯治です。湯治って、温泉に裸で入って、保養する湯治ってありますよね。それを潮に浸かって岩盤に寝て、潮につかる湯治なので、潮湯治。だから裸でも可笑しくないのだと思います。確かに横で着物を着た方たちがいる中で、一部の方たちが裸でいる姿というのは、不思議な光景ではあります。

フロアー（お茶）：下帯だけなら、よくある光景なんです、ふんどしだけなら。全国でもお参りをするときには、よく水垢離をとってから行くというのはあるので、大勢の人がふんどしひとつで水の中に入っている姿というのは、それほど変な姿ではないんですが。

報告者：こちらからひとつだけよろしいですか？韓国には湘南にあたるような地域はありますか？

司会：発表を聞きながら、少し思い出したのは、湘南にあたる場所というよりも、こちらの人たち、韓国の人はわかっていると思いますが、南道、南道は国内的には南の地域ですね。南道についてのイメージは、最近、観光と交通と、文学ではない出版産業と結びついて、すごく変わっていますね。売り出されていますね。韓国は鉄道の重要度は日本と比べることはできないんですね。日本では鉄道を利用して旅行するというのがすごく流行っていますけど、韓国では鉄道より自動車でしょうね。ですから高速道路が入っています。昔は現代史の中では、政治的なことも入って遅れている場所、地域というイメージがすごく強かったですね。それが最近金大中大統領が出て、高速道路ができて、あと出版的にベストセラーなんかも出て、もちろん昔からの伝統もありますね、それで南道というイメージが最近、4、5年くらいかな、すごく変わっていますね。私の個人的な考えかもしれませんが、その南道を思い出しました。