明治大正期の南海鉄道と旅行文化の変容
―「道者の質素」「上流人士の贅沢」「家族の健全」―

赤井　正二[i]

鉄道旅行が信仰に基づく近世的旅行からどのようにして展開したのかという問題は，近現代日本の旅行文化の成立に関する基本問題の一つである。本稿の目的は，明治大正期の南海鉄道と都市近郊行楽に関わる資料を参照して，鉄道網を基礎とした近代初期の旅行文化を伝統性と近代性との交錯という観点から分析することによって，近代的旅行文化の成立過程の一端を明らかにすることである。現存するわが国最古の私鉄である南海電鉄の明治大正期の歴史は，近代から現代にいたる日本における旅行文化とくに近郊行楽の歴史と多くの点で重なっている。われわれは，この鉄道の歴史から，1）伝統的な信仰慣習による質素な旅行，2）富裕層の贅沢な遊興，3）「大衆」と「家族」の健全な娯楽といった，行楽類型の変容を見ることができる。具体的には，信仰対象としての住吉神社，遊興の場としての大浜公園，海水浴場としての浜寺公園がそれぞれの典型的な場所となった。またこうした変容は，鉄道会社などの企業側の経営戦略と，実際に行動した多様な人々の行動選択とが相互に作用し合いながら進行した。

キーワード：阪堺鉄道，南海鉄道，近郊行楽，大浜，浜寺，海水浴，家族主義

はじめに

陸上を行く旅行の手段が徒歩・駕籠・牛馬などに限定されて来た我が国では，幕末以後，荷馬車，乗合馬車，人力車，馬車・人車鉄道，そして蒸気機関車鉄道へと，車輌の近代化過程が期間を圧縮して経験された。特に鉄道はその規模と速度において移動の姿を根本的に変える原動力となった。

鉄道が物と人間の場所移動の物理的効率にかかわるだけでなく，政治社会の諸制度と価値意識の表出としての行動様式つまり文化に根本的な変動を引き起こす原動力となることは，近代化の当初から注目されてきた。

例えば，福沢諭吉にとって，鉄道は，電信，郵便，印刷と並んで「人間社会を顛覆するの一挙動」[1)]，「文明の原素」[2)] であり，このような見解は終生変わることはなかった。福沢が注目したのは，「人民交通の便」「人民の思想を伝達分布」といった社会的コミュニケーションの発展であり，鉄道は社会的コミュニケーションの一形態として捉えられているのである。

> 「旅客を乗せ荷物を運送し，東西に馳せ南北に走る。恰も是れ陸路の良舟，千里を遠しとするに足らず。蒸気車の法，世に行なわれてより以来，各地産物の有無を交易して物価平均し，都鄙の往来を便利にして人情相通じ，世間の交際俄に一新せり」[3)]。

しかし他面で，旅行の目的や場所の選択や意味づけといった旅行の文化的内容の変動については，鉄道システムを土台としつつも，既存の文化や慣習と

i　立命館大学名誉教授

のより複雑な関係のなかで進行したのであり，新しい社会や文化の内容ないし質も自明であったわけではない。そこには伝統的な要素の抵抗，また伝統への依存や補強など，慎重に分析すべき社会現象が惹起された。

柳田國男は，鉄道幹線が一応整備された後の時期に，伝統的な講などの団体旅行が増加したことに着目して，この期の鉄道の敷設とその社会文化的利用を「汽車の巡礼本位」と特徴づけた[4)]。巡礼は近世において次第に行楽の意味を強く含むようになってきたことを指摘して，次のような光景を紹介している。

「この行楽の興味は忘れ難かつたものと見えて，明治に入つても巡礼は決して衰微して居ない。四国には哀れな遍路は大いに減じたけれども，其代りには春のよい時候などに，盛りの男女の群が楽しげに歩を運んで居る」[5)]。

鉄道旅行が明治初期の「汽車の巡礼本位」からどのようにして脱却したのかという問題は，近現代日本の旅行文化の成立に関する基本問題の一つであろう[6)]。

現存するわが国最古の私鉄である南海電鉄の歴史は，近現代日本における旅行文化とくに都市近郊行楽の歴史と多くの点で重なっている。

現在の「南海電気鉄道株式会社」[7)] は，1884年（明治17年）に設立された「大阪堺間鉄道会社」（同年末に「阪堺鉄道」に名称変更）に起源を有し，名称変更と合併を繰り返しつつも継続してきた実質的に我が国最長の歴史を持つ私鉄である。我が国では1896年（明治29年）頃に第二次の鉄道ブームが起こるが，南海鉄道はそれに先立つ1896年（明治29年）頃の第一次ブームの中で設置されたものである。

阪堺鉄道―南海鉄道は，大都市大阪の南部と堺そして当時は全国有数の産業都市であった和歌山市を結ぶ，乗客数などの規模においてもトップクラスの鉄道[8)] であったのだが，それに加えて本業以外の旅行文化に関わる近郊行楽地開発などの分野においても先駆的な事例を作り出した。1911年（明治44年）８月，夏目漱石が大阪朝日新聞社主催の関西講演の一環として，南海鉄道を利用して和歌山市の和歌浦を訪れ，後に『行人』でその光景を描いたことよく知られている。

明治大正期を通して，南海鉄道を利用した和歌山方面への小旅行は大阪を拠点とした日帰り行楽の代表であった。大正期には外国人による唯一の日本ガイドブックになっていた『テリーの日本帝国案内』初版（1914年）では，大阪は「汚れた工業センター」「日本の都市ではもっともピクチャレスクでない」と厳しく紹介しているが，その大阪からの行楽・小旅行ルートとして唯一紹介されているのが住吉・堺・和歌山市への南海鉄道を利用した旅であった。

「列車は頻繁に難波駅から出発し，大阪湾に沿って走る。もっとも魅力的な眺望は車輛の右側から見られる。湾の向かい側に見える大きな島は淡路島である。午前中の早い時刻に出発すれば気軽な服装で三つの場所を訪れ午後には大阪に戻って来ることができる」[9)]。

本稿の目的は，明治大正期の南海鉄道とその沿線の近郊行楽に関わる資料を参照して，鉄道網を基礎とした近代初期の旅行文化を伝統性と近代性との交錯という観点から分析することによって，近代的旅行文化の成立過程の一端を明らかにすることである。

以下，鉄道を契機とした明治大正期における新たな旅行文化の形成[10)] について，ここではおおよそ三つの時期に区分して，その具体的な内容を見ていきたい。第一は1884年（明治17年）の開業当初の時期であり，住吉大社の伝統的行事が重要な意味を持っていた時期，第二は主に1903年（明治36年）までの時期であり，新しい「公園」での富裕層などの遊興が顕著になる時期である。第三は主に1903年（明治36年）以降の時期であり，現代的な大衆文化としての旅行が行楽・小旅行の分野でも明確な形をとって一般化する時期である。

また本稿では，鉄道事業者がどのような時期にどのような人々を顧客として想定したかに着目するが，背景にある社会的変化の反映として考える。

1　開業前後の賑わいの変化

1-1）計画から開業までの軋轢，人力車夫の抵抗

1884年（明治17年）６月に鉄道敷設の認可を得た阪堺鉄道は，1885年（明治18年）の年末12月に難波―大和川間の開業に至る。鉄道建設にあたって用地収容はじめさまざまな困難に直面するのは現在でも同様であろうが，阪堺鉄道の場合はそれに加えて明治中期に特有の困難があったことが注目される。それは人力車夫のように，生活が脅かされると危惧する人々の強い抵抗である。人力車と競争すれば汽車は負けるという意見さえあったという。

「愈(いよい)よ工事に着手するの一段となりぬ 然るに事業の未だ発達せざるため世の浅見者或は起業者に対し 種々弁難攻撃を加へ 百方妨害を試み 甚しきは人力車との競争を恐れ到底本鉄道の将来見込なしと誹謗し 暗に沿道の人力車夫を教唆し 妨害を加へしめんと迄で 謀りしものあるに至る」[11]。

人力車夫の生活問題には行政も留意している。1885年５月に西成郡の郡長は沿線の木津，津守，今在家など各村の役人を集めて，街道で働く人力車夫などに「今のうちに早く生活の方向を転じ後日俄に狼狽して後悔を取らざるやう計画を為さしむる」ように指導することを求めた[12]。

落成間近の11月になっても，「汽車賃が十銭なら腕車(じんりきしゃ)賃を五銭にして走ることも息のつゞくまで彼に後れを取らぬやう張あふて見やう」[13]といった捨て鉢な声もあったが，ようやく12月24日以後になって「同郡役所へ同業者が廃業届を出し鑑札を返上する者日々百四五十名」に及ぶに至った[14]。

1-2）開業と住吉神社参詣の賑わい

このような摩擦を乗り越えて開催された阪堺鉄道の開業式[15]は1885年（明治18年）12月27日に行われ，来賓者向けの盛大な宴会，打ち上げ花火，駅舎での一般向け餅撒きなどで賑わい，次いで12月29日に難波―大和川間の営業運行を開始した。翌年１月，当時「恵方詣」といわれた正月の住吉詣の客で大いに賑わった。混雑整理のための入り口の一時閉鎖，下等切符客の上等への繰り上げ，巡査も整理を手伝ったこと，多くの積み残し客がいたことなど，当日の混雑の様子を新聞は次のように伝えた。

「住吉の恵方詣で殊に旧臘〔前年の十二月…筆者註〕開業せし汽車の乗り塩梅も試んとて一日の午前五時前后より難波停車場に押かけしもの其幾万人なるを知るべからず 流石に広き構内も立錐の地を余さず 我乗後れじとおし合ひへしあふ其有様宛(さ)ながら雲霞の如くなれば 斯ては如何に混雑せんとて二百人内外づゝを限りて入口を閉鎖順々に切符を売り与ふる事になしたれども 夫さへ大かたならぬ騒ぎにて掛員も余程困られたる様子なりしが 乗客は九歩まで下等室多く上中の二等は僅々一歩どほりなれば 下等室詰果て赤色切符のまま上等室へ繰上られたるもの多かりしは其人の僥倖元日早々から仕合よしとや喜ぶめり 住吉停車場には詰合人少数ゆえ掛員の手配中々に行届ず ほと／＼しられて居し折から 天王寺警察住吉分署より警部が数十名の巡査を具して出張せられ 人民の保護しながら掛員の困難を見て大いに助成せられしかば先何事もなく乗せ了せたり 此日の乗客の数は二万千余人収入金五百五十余円なりしといふ 左れども汽車に乗り得ること能はずして腕車(じんりき)などで走しらしたるもの是より四層倍のおほきにありと これが為二日には三両の列車を増し九両の所を十二両として往復することになりたり」[16]。

正月三ケ日の乗客数について同新聞５日付の記事「新鉄道の景況」[17]では，「一日が一万九千余人（前号に二万千余人とせしは誤聞）二日が二万三千人 三日が二万五千人」と訂正を含めてまとめられている。合計67,000人に上った。

付言すれば，初年度で好調だったのはこの１月のみで，２月３月は雨天の日が多く，４月５月には天

候は回復し温暖化したがコレラ流行の兆しが現れ，６月から９月の間はコレラが蔓延し，併せて猛暑，諸祭典が延期され，10月11月にはコレラの流行は収まり僅かに回復したがまだ余波が残り，12月は年末の多忙によりさらに乗客が減るという状況だった[18]。

次年度から概ね順調に乗客数を伸ばしていくのだが，「住吉停車場」は初期の阪堺鉄道の四駅の中で重要な位置にあった。初年度の駅毎の乗客員数は，難波駅 617,249人，天下茶屋駅 27,725人，住吉駅 241,612人，大和川駅 274,702人，総計1,161,288人で，住吉駅は20.8% を占めた[19]。また，1886年（明治19年）から1898年（明治31年）の13年間に住吉停車場に下車した人員総数は6,533,430人で，各駅乗客総数の約23.5% であった[20]。

住吉神社は長い伝統をもつ信仰の対象であり，「諸人の信仰極めて厚く貴賤老弱日に賽するもの陸績踵を接し其大祭月並祭の日は勿論月の卯の日又は一日十五日等には其雑沓名状すべからす」といわれるほど一年中多くの人々が参詣した[21]。

例えば，1888年（明治21年）２月『大阪朝日新聞』は「節分の景況」と題して鉄道の混雑を次のように伝えている。

「節分の景況　は昨年よりも賑はしきが如くにて市内の各神社は云に及ばず官幣大社住吉神社並びに吾彦村の観世音へ家運長久を祈り厄難を免れん事を願はんと夜の程より出掛る旧弊家叟も切らず 左れば阪堺鉄道会社は非常に乗客多く会社の役員総掛りにて混雑せざるやう尽力なすも到底之を制する能はず 実に其混雑云ん方なく臨時出札所は勿論通常出札所の如きは旧弊家の山をなし崩るゝ許りの勢ひなりし」[22]。

このように住吉神社への民衆の伝統的な信仰慣習が初期の阪堺鉄道を支えたのであり，「我社繁栄の原因として特書すべきは彼の住吉神社との関係なり」[23] とされるのも自明のことであった。人力車にかかわる人々の抵抗の反面で，伝統的な信仰慣習が新しい時代の象徴である鉄道を支えていたという事実もあった。

１-3）住吉街道の衰退と住吉公園・大浜・浜寺の賑わい

しかし阪堺鉄道がこのような伝統慣習に支えられたという面とは対照的に，開業直後から従来の交通路であった住吉街道（紀州街道）筋の衰退が始まる。1886年（明治19年）１月末の新聞は「住吉街道の現況」と題して，荷馬車や人力車の減少と街道筋の商店の衰退を伝えている。

「阪堺間鉄道開業の以前は 難波御蔵前に数十両の馬車ありて 阪堺間一人の賃銭四五銭にて往復し 人力車も数百両ありて たいがい同様の賃銭なりしが 鉄道敷設後彼馬車は何れへ転ぜしか跡を絶ち 偶々あるも和歌山より塩魚を積み又は堺より生魚を輸る用に供するものゝみ 又人力車は僅に残り居り 賃銭は却て二三割方騰貴したる由なり 今其原因を聞くに是迄は安価なるも 帰り車に乗客もあれど 此頃は片道にて帰りの客更になきが故なりといへり 又従前は往来の人の為に賑はいし街道筋も人力車開けてより茶店煮売家など頗る不景気なりしが 尚其上に鉄道敷設ありし故 一層寂寥を極め 頃日は追々建屋を取払ふべき勢なりといふ」[24]。

【住吉公園】

阪堺鉄道は1888年（明治21年）５月堺まで延伸（吾妻橋駅）し，開業から10年後の1895年（明治28年）に，南海鉄道として再出発するが，その翌年に出版された宇田川文海による『南海鐵道案内』は，街道筋の衰退とともに「住吉公園」の賑わいを記している。

「住吉公園　住吉神社の前の松原です，此中には名高い高燈籠もあり，出見の浜へ出て見れば，淡路島，摂州播州の山々，遠近濃淡絵の如く風景得も言はれず，園内に温泉あり，茶肆あり，酒楼あり，料亭あり，近来は所々に池を掘て蓮を植ゑ，秋草を咲かせ，花紅葉さへ植添へたれば，実に最上の四季の遊散場，学校生徒の運動会を始め，散歩の遊客いつも松緑りに沙明な間を逍

遙しています」[25]。

阪堺鉄道の開通以降，街道筋に替わって賑わい始めたのは，10年以上前に整備が始められていた住吉・浜寺の「公園」と堺の大浜であった。明治新政府太政官は，1873年（明治６年）１月，旧来の名勝旧跡など多数の人々が集まり楽しむ場所を「萬人偕楽の地」としての「公園」に指定し届出でるよう府県に布達した[26]。大阪府はこれを受け，８月に住吉大社境内全域［後1875年（明治８年）に境内と公園地を分離］，同年12月に浜寺を公園として指定した。

この公園指定によって美しい松原で知られた住吉公園は樹木伐採などの規制と整備が開始され賑わい始めていたのだが，鉄道の開通によってこれが加速された。

また住吉神社鳥居前の松原を南海鉄道の汽車が走り抜ける光景そのものが新しい景観となった。

図１　錦絵：林基春「住吉乃月景」『京阪土産名所圖画二十葉』1895年（明治28年）より

【堺大浜】

さらに堺の大浜は，明治維新後に海防砲台が不要となり，それに代わって1873年（明治６年）頃には遊覧の場として利用されつつあった[27]。

「南大浜の如きは廃藩置県の際砲台の守備兵引払後明治六年頃より始めて掛茶屋を設け遊覧者の足を曳くに至りしに当時の掛茶屋は現今の掛茶屋とは大に異なり真の簀張りといふ有様にて春三月に始り十月に至つて閉店すること丶なり居りし」[28]。

大浜が公園指定されるのは，住吉・浜寺に６年遅れて1879年（明治12年）７月であるが，これを機に順次料理旅館が進出する。

「十三年始めて大浜に茅海楼の新築あり次で料理屋旅店を開くもの多く遂に春夏秋冬の別なく諸人の玆に至るもの年一年と多きを加ふるに至りぬ」[29]。

阪堺鉄道が堺まで延伸して吾妻橋駅を設置した1888年（明治21年）に，当初はすでに営業していた料理屋などの反対もあったが，大浜に海水浴客用の施設が建設され，大浜海水浴場が医師の診察を伴って開設される。その経過を新聞は次のように伝えている。

「一昨廿九日開業式を行ふたる同場は狭山の旧藩士山上修三大浜料理店通名川芳の二名が発起にて設けし者にて海中に幅二間長さ三十間の小屋を建設し之を浴客の衣類所持品等の置場に充て又川芳の宅には患者の出養生室を設け住吉村の医師八倉半二氏出張して診察し又当地より時々高安道純高橋正純森鼻宗次の三氏も往診の為出張するとの事而して一昨日の開業式には医師新聞社員等を招き随分盛況なりし因に記す先に大浜の各料理店より海水浴に付属する建物を他に移転あるべき旨を以て小向堺区長に差出したる願書は説諭の上却下なりしとぞ」[30]。

1879年（明治12年）旧堺県が大浜を公園としたが，この公園の開発が本格化するのは，1896年（明治29年）に堺市が公園内に遊園地を開設して以降である。

【浜寺公園】

大浜の南に隣接する浜寺は既に1873年（明治６年12月）に公園に指定され，合わせて土地貸与などについての「公園取扱心得」[31] も決められた。

大浜と同様，浜寺も吾妻橋駅開設［1888年（明治21年）５月］以来，会員制の保養宿泊施設や料亭，別荘などが徐々に建てられてきた。その嚆矢となったのが有名な「海浜院」であり，府の役人，衛生・医

療の専門家などが発起し，療養・保養を目的とした会員制の施設である。食事も提供された。その詳細は次のように報じられている。

「和泉国大鳥郡下村字浜寺公園は一帯の白砂中に青松林立し播磨摂津の諸山を一眸に聚め而して其海水の塩分濃厚空氣清鮮なるを以て此の海水に浴して斯に養病せば其結果太だ好かるべしとて大阪府衛生課長白男川實福同課員岡澤貞一郎 [⋯] 院長小原省三博物場長天野皎市立衛生会幹事猪飼史郎の諸氏は之に浴場及び泊室を設け衛生上の一便益を成さんとの考案を起し而来其建造に着手せし処頃者全く落成せしを以て乃ち高石海浜院と称し今一日開院する筈なるが此組織の大要は資金は汎く有志に募り応募者を会員として会券を交附し会員及び其家人親戚知人に限り入院するを許し寝具浴衣食器等は無費にて同院より貸与へ別に一定の入院料浴料等を収めて院費に充用し且院中に炊事方ありて食品調理の依頼に応ずるものなりと聞く」[32)]。

さらに1897年（明治30年）10月１日南海鉄道の浜寺駅［1907年（明治40年）駅舎建替，８月20日浜寺公園駅に改称］が設けられてからは，一層賑わうことになる。

『南海鐵道案内』は浜寺公園を次のように紹介している。

「風景実に佳絶なれど，其地の大阪を距ること稍ゝ遠きに過るを以て，其割に来遊の人が少なかつたですが，今度南海鉄道の停車場を浜寺に置く事に成つたから此公園の地所借用を願出るもの多く，既に貸下に成つた坪数は一万八千坪以上，漸次旅館，酒楼，茶店を新築して，所々に楼台（にかひ）や亭榭（はなれざしき）を設け，又鉄道の便を假りて，北は大阪，堺，南は貝塚，岸和田より，遊客日夜に群集して，僅少の日子（ひかず）に，今は大浜公園と繁華を争ふやうになりました，其多くの旅館，酒楼，茶店の中の尤も勝地を占め，且聲譽を博し，旅館と酒楼を兼てゐるのは，海浜院です，同院は前大阪府知事建野郷三氏が，府民海水浴の便を謀つて之を設立し，其後堺市の人仁井田祐次郎氏に之が保管を委ねたのですが，祐次郎氏その委托を重んじ，十年一日の如く能く其任をつくし，家屋を建増し，庭園に手を入れ，来賓，接待，料理の塩梅，潮湯の加減等に意を用ひたので，目今（いまで）は非常の盛大を極めてをります，其他に一力楼，川芳楼，㊂楼，鶴の屋，寿命館など，孰も建築に壮大を競ひ，利を売りに新鮮を争ひ，是又頗る繁昌をいたしてをります」[33)]。

２．富裕層と成人男性を顧客とする近世的遊興の展開

２-1）賑わいの担い手

鉄道が開設され延伸するにつれて人々が集まる場所も順次変化するのだが，そうした場所は社会的にはどのような特質をもっていたのだろうか。まずもってそこに集まったのはどのような人々だったのだろうか。

先に見た「海浜院」の発起人として名前の上げられている人物は，府県の行政官，衛生・医療関係者，新聞記者であった。こういう新中間層の人々が新しい動きや変化を起こしつつあったといえるが，新しい公園でより顕著であったのは，別の光景つまり富裕層の贅沢な遊興であった。

1899年（明治32年）頃の状況，とくに訪れた人々の姿に注目して，幾つかの記述を見てみよう。

次は『南海鐵道案内』に描かれた大浜の賑わいであるが，建ち並ぶ三階建て四階建ての酒楼・料理旅館が景観の軸になっている。

「大浜公園は前は茅渟の海に臨み，後ろは陸軍所属の旧砲台を控へ，波防の石堤遠く海面に突出し，此に不動緑色の燈台を設け，燈火遙に海上を照して，暗夜船舶往来の便に供へ，昔は此辺総て漁村でありましたが，眺望の面白きに愛で丶自然遊客の杖を曳くもの多く，随て茶肆酒楼も出来，僅々数年の間に閑地は熱界と転り，今は近畿無二の遊園，否，大阪府の公園の一に数

へられるやうな場所になりました，酒楼も漸次に数を添へ，和風洋製，三層四層，互ひに美を競ひ麗を争ひ，日に月に壮大に成りましたが，其中の最も最なるものは云へば，茅海楼（ぼうかいろう），川芳楼，一力楼，㊂楼，八角萬，(万)楼などです，［…］是等の諸楼に登り，欄に依って目を縦にしまするど，西南には紀淡の山色を見，東北には和泉の峰光を望み，海波藍の如く平沙雪を欺む，其風景画よりも妙，殊に月に宜しく，雪に宜しく，朝に宜しく，夕に宜しく，食ふに魚の鮮しいのがある，入るに汐湯の滑らかなのがある，避暑に佳に，出養生に可し，夫が為め遊客群衆して，四時手を鳴す音，絃（さみせん）を弾く声の絶間なし，実に一場の仙郷楽土」[34]。

堺大浜と浜寺は隣接していることもあって，旅行客の獲得では競合することが多かったが，以下は両者の比較の一つの事例で，新聞記者のルポ。大浜を「上方紳士の贅沢遊び」の場，浜寺を「清閑を楽しむ」場として対比している。

「ふらりと新橋より汽車にて，静岡あたりに出かけ，海辺の様子を聞いて見たが，いづこも賑合ふとのことで，猶西さまへと歩を進めた。京都も過ぎ，大阪も越えて，堺の海辺に落ちついた。こゝは即ち茅渟の海で，景色もよければ，一力楼といふに宿つた。／上方紳士の贅沢遊びは早くこゝにも波及して，夜中騒ぎつゞけられ，併（しか）も生ぬるき弁舌の耳立ちて寝られざりしかば，翌日直に浜寺へと移つた。こゝは堺より汽車では，僅に七分の所，車では三十分，海上を船にてわたるも一時間内にゆきつく。紀州街道にそうて海に面した絶景の所である。／日本の公園といふと，国人の気象の大なるにも似ず，こましゃくれて居るものが多いが，こゝは南北二十町東西十町にあまりて，区域頗る広大で，しかも，こま〱と石灯籠や何かを小さく低く作り成したのでなく，全面積悉く白銀を敷いたやうな小砂に，老いたる若き松の何万株となく，生ひ繁つて居るのは頗る気宇を快活ならしむるのである。［…］こゝの景色のかやうに見事であるから，建野前大阪府知事が，海浜院といふを設立し重に府民の海水浴場にあてたが，はじまりで，その院は今は仁井田祐次郎といふ人が引受けて，旅館と酒楼とを兼ねて，頗る繁盛してをる。自分はこゝに宿つたが，堺と違つて松声波響の外には，耳に障るものもなく，忽ちに浮世の外の心がせられた［…］この院の外に，一力楼，川芳楼，○三楼，鶴ノ家，寿命館，朝日館などゝいふ家々，いづれも酒楼旅館をかねて，この白砂青松の中に建つてをる。［…］上方紳士も，須磨や堺のあまりに俗気立ちたるを厭ふてここに清閑を楽しむものも，年々増加するといふことである」[35]。

大浜と浜寺のこの対比には，大浜では豪壮な料理旅館が軒を連ねていたのに対して，浜寺では料理旅館が広大な松林の中に点在していたという違いが関わっている。

さらに「茶屋が海岸に沿って建ち並ぶ」この時期の南海鉄道・堺・大浜の盛況ぶりは外国人向けのガイドブックでも紹介されているが，工業都市の面も捉えられている。

「大阪近郊の最も興味深い場所はすべて南海鉄道の沿線にある。この鉄道は南西方向に向かい，海岸に沿って走り，2時間半で和歌山に至る」[36]。

「堺（旅館，海岸側には，川芳，半欧風，；茅海楼；丸万；高野山側の街中には薩摩屋）は，大きな工業センターである。その美しい海岸は茅渟ケ浦と呼ばれ，茶屋が海岸に沿って建ち並んでいる。夏期には大阪から多くの人々を引きつける。そこからの眺望には，右手には六甲山，正面には神戸，左手には淡路，さらに左には和泉地方と紀州を分かつ丘が含まれる。聳え立つ煙突はレンガを焼く炉，コークス工場と綿工場の煙突である」[37]。

錦絵「堺名所 大濱公園 水族館」［1903年（明治36年）］は，大浜の賑わいを描いている。建ち並ぶ三階

図２　錦絵：「堺名所 大濱公園 水族館」『浪花土産阪堺名所図会』（6枚組）1903年（明治36年）より

建て四階建ての豪壮な料理旅館のすべての窓には人影があり，照明を備えた遊歩道を散策する人々，浜辺には海水浴客用の簡易な建物が並んでおり，海中には遊覧船,貸し出された横縞の水着を着た人々,日本髪の女性，子どもを肩車した人などが描かれている。

この錦絵の中央右寄り部分に描かれている船に乗っている人物は，大店の主人・芸者・幇間と推定されるが，この時期の富裕層の行楽の様子を伺うことができるのではないだろうか。この船は凝った装飾が施されているので初期の浜寺海水浴場で「人気を呼んだ」[38]「海底透視船」ないし「生州船」と同様のものと推定される。

1905年（明治38年）以降の南海鉄道の経営を主導した大塚惟明（1864-1928）[39]は，後にこの時期の浜寺を訪れた人々を次のように描いている。

「当初（1906年・明治39年頃…筆者註）海水浴に来るものは娯楽の意味が七八分で物見遊山のやうな気分で白粉をつけた化粧のものを連れて来るものが多く，売店の簡単な料理よりも料理屋で遊ぶといふ連中があつて海水浴の期間に絃歌の声が絶えなかつた，一力も拡張せられて丸三，日柄喜支店など膨張した」[40]。

明治中期以降，新しい公園で顕著であったのは，建ち並ぶ豪壮な酒楼や料理旅館で富裕な成人男性が芸者を上げての宴会などを楽しむという近世的な遊興

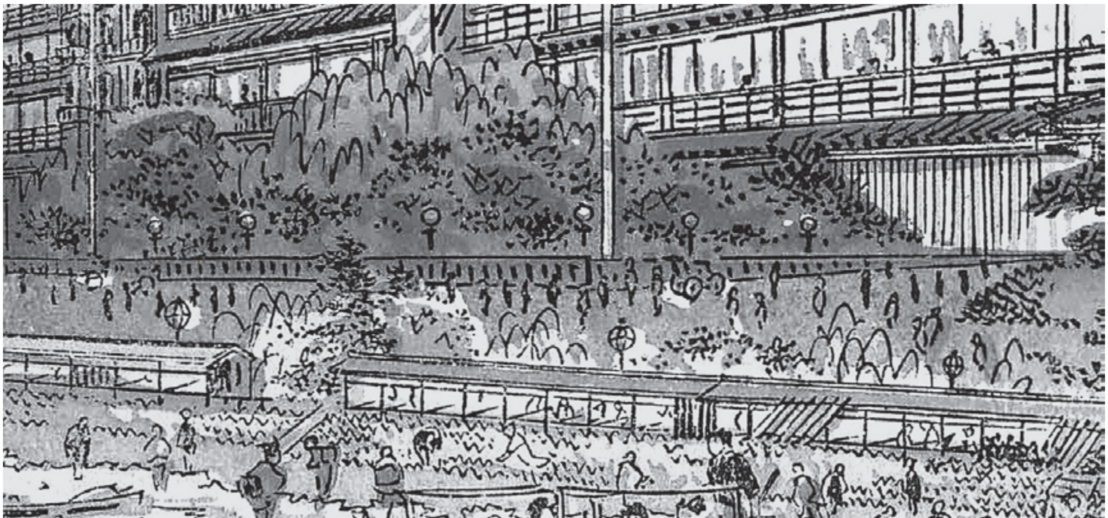

図３　同「堺名所 大濱公園 水族館」の部分

の光景であった。

2-2）鉄道経営戦略としての富裕層確保

こうした変化は伝統的な信仰と結びついていた行楽が，それから分離し新しい公園での行楽として定着していくと特徴づけることが出来る。言い換えれば，伝統的な信仰や習慣に基づく旅から楽しみとしての旅行の分離である。

しかし注目すべきは，鉄道事業者自身もこのような豪壮な旅館や贅沢な料理と芸者による接待といった内容で富裕層の観光需要の掘り起こしを積極的に図った事例があることである。

後に見るように，大塚は競合他社鉄道との競争の中で，利用者の確保と増加のために既存拠点でのサービス充実などと並んで観光圏域の延伸・新規拠点の開拓を対抗策の柱とした。大阪のより南部の淡輪と並んで観光圏の延伸の重要な目標となったのが和歌浦であった。阪堺鉄道は南海鉄道として再出発した1903年（明治36年）に難波―和歌山間を開通させた[41]が，1909年（明治42年）に南海鉄道の専務として大塚は，和歌浦の旅客誘致について商業会議所会頭に宛てて次のような厳しい提言[42]を行っている。その内容は，明治末の社会文化的な状況の下での鉄道事業者のある種の方針を明確に示しているように思われる。

まず，大塚は，1903年（明治36年）の難波―和歌山市間の開通以来，大阪から和歌浦を訪れる客は著しく増加しているが,「その帰り来りての話はすべて不平談のみにて却て和歌の浦の名を傷け」ているという厳しい実情を指摘する。そして主な不平を,「(一）和歌浦の没趣味なる事（二）諸機関の整備せざる事（三）芦辺屋[43]その他当業者の不行届なる事」の三点に要約し，それぞれについて次のように提言する。

（一）については,地面むき出しの場所が多く著名な不老橋周辺にも樹木が無く「遊人が失望するも無理からぬ事」なので，植林する方法は無いものか。(二)の諸機関の整備についてはとりあえずは論じない。（三）旅館の不備については，1）仲居は大阪人を採用し,2）料理人は大阪の有名料亭から招聘すること，3）旅館業についての考え方を一変すること,4）京都鴨川木屋町的旅館を目標とすることである。

最後に「和歌浦は夜間は真黒にて遊歩に適せず南海が浜寺に於ける設備と同一のアークライト数十台を水力会社に建設せしむべき事」を付け加える。

旅館業経営の基本的な考え方の変更を大塚は厳しく求めているのだが，その表現は注目に値する。

> 「今後の和歌浦は三十三札所的道者は日に減退しヤリ方一つでは続々上流人士を招く事と存じ芦辺屋その他の頭脳を一変せしむる事」,「今後の和歌浦旅館は道者[44]的にあらず寧ろ京都鴨川木屋町的旅館たるを要すと存候」。

和歌浦近辺には，西国三十三所第二番札所の紀三井寺を初めとして，玉津島神社，紀州東照宮，和歌浦天満宮など著名な寺社がある。大塚は今後誘致すべき旅客を，こうした伝統的な名所を巡る「道者」つまり伝統的な信仰に基づく巡礼的旅行者から,「上流人士」つまり富裕層に転換し,「京都鴨川木屋町的旅館」へ転換することを明確に指摘しているのである。

「アークライト照明の設置」の提言からも分かるように大塚の提言は明らかに，阪堺鉄道開通後十数年間に大浜と浜寺で特段の計画に基づかずに徐々に進んだ大きな変容を踏まえており，同様の変容を和歌浦で計画的に引き起こすことを意図したものに他ならない。大塚にとって，大浜と浜寺での変容は，和歌浦にも適応可能な，明治末期における旅行文化の普遍的な転換を示しているのである。

3　大衆的リゾートへの転機となった二つの出来事と鉄道間競争

明治の中期から後期にかけて鉄道を仕事以外の目的で利用する旅行者の典型像は，少なくともこの事

業者にとって，伝統的な信仰習慣にもとづく寺社参りの人々から，お供を引き連れた近世的な富裕層や新興の中間層へと変容していった。和歌浦の観光の在り方について大塚が提言したのもこの時期であった。しかし，すでにこの変容期の末期には，行楽や旅行の在り方は，大阪近郊ではすでに次の段階へと変化しつつあった。つまり富裕層中心の遊興から「大衆」の行楽への変化である。このような「大衆化」の契機となった象徴的な出来事が大浜と浜寺で相次いで起こった。

３-1）堺大浜の水族館

東京との激しい誘致競争の末，大阪天王寺付近が主会場となった第五回内国勧業博覧会には水族館が併置され，堺市の大浜公園がその場所に選ばれた。第五回博覧会［1903年（明治36年）３月１日-7月31日］には，本会場4,350,693人，水族館954,516人，合計5,305,209人が詰めかけたが，８年前の京都岡崎公園で開催された第四回博覧会［1895年（明治28年）４月１日-7月31日］の入場者が1,136,695人[45]であったから，その５倍弱の入場者[46]でであり，混雑緩和のために夜間開場さえ行われる[47]ほどであった。大衆化が新たな段階に入りつつあったといえる。

水族館開設によって，行楽地としての堺の大浜公園が景勝に富んだ行楽地として広く全国に紹介された。

「館を出て向ふの小山に昇り小手を翳して一望すれば，茅渟の浦波いと静かに真帆白帆悠々遠くまた近く，淡路島かげ薄霞をもれてほの見ゆるところ，ぼかせる如き金剛連山と相応じて詩趣湧くが如しだ，実に此水族館はかゝる好風景を有してゐるのが価値で，自分は博覧会中の仙境として此所を紹介するに躊躇しない，飲食物では喫茶亭，キリン，アサヒのビアホール，一力楼の出張店と…茅海楼だ」[48]。

３-2）浜寺高師浜のロシア兵俘虜収容所の見物

浜寺において，遊覧客の大衆化の契機となったのは，1905年（明治38年）２月に浜寺南に隣接する高師浜に建設されたロシア兵捕虜の収容所［1906年（明治39年）２月に閉鎖］である。日露戦争［1903年（明治36年）～1905年（明治38年）］におけるロシア側捕虜は８万人ほどにおよび，高師浜の収容所は２万８千人規模で国内最大であった。収容所をきっかけとした浜寺地域の発展について，警備に当たった警察署の資料には次のように述べられている。

「先之浜寺公園は漸次発展の気運に向ひたりしか，俘虜の収容せらるゝや急速なる発展をなし，忽ちにして其面目を一変するに至れり／而して，高石村及上条村大字助松の如きは，収容所に出入する御用商人及諸方より入込み来る商人等の為めに，家屋及店頭を賃貸し，家賃も亦旧時に幾倍するも尚不足を感するに至り，糧食運搬の車馬は駱駅（らくえき）として昼夜間断なく，人車の交通織るか如く頗る殷賑を極めたり」[49]。

これら２万８千人の生活をささえる食料・物資輸送にあたる人々とともに，一般の見物人も南海鉄道に乗って浜寺に来た。別の収容所では「近在から弁当持参で俘虜を見物に来る連中夥しく警衛の査公は之が制止に忙殺されて居る」[50]といった状況が見られたが，浜寺でも同様に収容所見物の人々が詰めかけ，「南海鉄道浜寺駅は乗客が７倍」[51]にもなった。

捕虜の移送にもあたった南海鉄道は，この機に浜寺公園の行楽客用施設を設置した。この時期の浜寺公園には有名料亭の支店が数店あるのみであったが，南海は1905年（明治38年）４月に「二階建二棟続きの，当時としくは斬新な洋館を建て，会社直営の食堂を始め茶店を開かせなどして努めて園遊会向きの設備を整へ，続いて圏内に公会堂を建てた」[52]。

また同年８月には南海鉄道はビヤホール，テニスコートなどを併設した海水浴場を浜寺に独自に開設する。

この海水浴場は次の年から大阪毎日新聞社との協力による開設となり，大戦末期と終戦直後の一時期を除いて，1961年（昭和36年）水質汚染のために閉鎖されるまで，長期にわたり多くの人々に親しまれ

た。

3 -3）阪堺電気軌道との競争と大衆化の展開

阪堺鉄道・南海鉄道のこのような成功は強力な競争相手を生み出すこととなり，並行する新鉄道の設立が申請された1907年（明治40年）頃から両鉄道が合併する1915年（大正４年）の中頃まで，南海鉄道は新たに生まれた「阪堺電気軌道」（以下，「阪堺電軌」）との「真に火の出る如き激烈なる競争」[53] を強いられることになった。

南海鉄道と阪堺電軌の激しい競争と合併に至る経緯はすでに社史（『開通五十年』『百年史』など）に詳しく記述されているので，ここでは旅行文化の変遷という観点から，この競争を「大衆化」に対する多様な対応としてとらえ，整理しておく。

この競争において，阪堺電軌は始発駅のある恵美須町付近（第五回内国勧業博覧会会場跡地）に新世界・ルナパークを建設（1912年）し，大浜では堺市から公園地を借り入れ経営に当たることとなり，大浜海楼桟橋（1912-20年），ホテル・旅館の建設（1912年），大浜公会堂（1912年），大浜汐湯（1913年），貝人形展示の龍宮殿（1914年）などを次々と建設する。

これに対して，南海鉄道は利用者の確保と増加のために，1）難波等の既存拠点でのサービスや施設の充実，2）各拠点での特徴の打ち出し，3）観光旅行圏域の延伸・新規拠点の開拓などの対抗策をとった[54]。

具体的には，難波では南海食堂（1914年）の建設，ホタル狩りなどでの住吉公園への誘客，浜寺では公会堂・海水浴施設（夜間イリュミネーション，「海上ブランコ，ウォーター・シュート，海上遊動円木等」[55]）の建設，テニスコートなどスポーツ施設の建設，淡輪遊園地の整備，和歌山とくに和歌浦への進出などである。

合併後の時期［1915年（大正４年）６月以降］も含めて概観すると，楽天地と新世界・ルナパークなどの大規模娯楽施設は，火災や天皇の代替わりなどの特殊事情や宝塚など他の施設との競争によって，その活況が長続きしなかったのに対して，浜寺と大浜はそれぞれ特色を持って順調に発展することができたといえる。

堺市と阪堺電軌との公園経営委託契約の解除（1915年）後も，南海鉄道は大浜に遊具の設置など子供向け施設の拡充，菊人形館（龍宮館・観物場，1915年），大浜少女歌劇の公演（1924-1934年）を行い，専用劇場を建設（1928年）し，さらに室戸台風の被害を受けた潮湯を鉄筋コンクリートのモダン施設として再建（1935年）するなど，注力を続けることとなる。

こうした施策の中で，昭和後期までの射程で見ると，合併後の南海鉄道の旅客確保において最も成功したのは浜寺海水浴場だったと言えるだろう。

図４　絵葉書：堺名所「大浜汐湯と家族湯」

図５　南海鉄道の大浜パンフレット表紙　1937年（昭和12年）「お家族づれの楽園」「お子供様達の楽園」と謳われている。

図６　同パンフレットの部分　潮湯前の子供遊園地

この間，両鉄道が確保を目指した顧客像は，伝統的な富裕層や中間層の成人男性ではなく，より広範な「大衆」に変わって行くのだが，具体的には，特に子どもを軸とした「家族」に焦点が当てられていく[56)]。

潮湯前の遊園地化やパンフレットの「お子供様達の楽園」「お家族づれのパラダイス」といった言葉に，富裕層や成人男性を主たる対象とする考え方から，家族・子供を主たる対象とする考え方への転換が表現されている。伝統的な娯楽や行楽は殆どが成人男性客を想定して組み立てられていたのに対して，生活様式の全体の合理化と近代化を追求する「生活改善運動」[57)] に代表される大正中期からの家族・家庭の価値の再発見と再構成，従ってまた婦人・子供への関心の移動にともなって，娯楽の領域でも同様の変化が漸次的に進行したが，浜寺と大浜でも同じであった。

4　大衆的リゾート行楽とその「思想」

4-1）浜寺海水浴場の開場

南海鉄道と阪堺電気軌道との熾烈な競争を通して行楽の在り方が明らかに変容し始める。つまり，料理旅館や酒楼での芸者を上げての遊興から，海水浴などのスポーツを軸とした行楽への変容である。

そして南海鉄道の場合この変容の最も典型的な成功事例が浜寺の海水浴場であるのだが，これはまた普遍的な通用性を具えたある種の「思想」を内包していたことに注目したい。

すでに見たように，南海鉄道は1905年（明治38年）独自で浜寺海水浴場を開設するが，翌年1906年（明治39年）７月からは，大阪毎日新聞社[58)] 主催・南海鉄道協賛という形で浜寺海水浴場を開設することとなる。７月８月の浜寺駅での降車人数は，初年度約22万人であったが，年々増加し1909年（明治42年）には30万人を超え，1918年（大正７年）には40万人に達し，1925年（大正14年）までの累計は約635万人に達した[59)]。

まだ梅雨明けとはなっていなかった７月１日開場初日の様子を翌日２日の『大阪毎日新聞』紙面は活き活きと報じている。

「午前中にはさしたる来衆もなかりしが午後よりは列車の着する毎に数十数百のお客があり降りそこをいたる雲の弥が上に押重なりたること丶て温熱蒸々たるに堪へやらず来るが早いか背に赤の社章のある清らな襦袢引掛けさま飛びこむわ／＼，ザンブと許かり，忽ちにして海面は其處又彼處に白襦袢麦わら帽の見えつ隠れつ浮きつ沈みつ瞬時にして殆んど一杯の大景気となりその多数は本社のあらかじめ浮し置きたる大筏に取付き飛び上り宛（さなが）ら亀の背を干すごと果ては曳曳（えいえい）声してこれを覆へし這上るを押落すなどイヤモウ無邪気に打興じたり」[60)]

また団体で来ていた者も多かった。

「大連の来集　当日は市内鞄商工連合運動会員無慮千余名がカーキ色の服に赤筋入の軍帽勇ましく十二時十五分着列車にて雲霞のごとく押寄せたる凄じき許の景色となり煙火盛んに空に轟く彼方にはこれも森高硝子店員五六十名の一団大陽気に騒立ち旗取其他の運動あり又松間より漏来る大阪ホテル出張所付近の音楽隊が吹奏は一段と興趣を添へて四時近くなりて再び雨となるまでのこの浜は実に楽天地」[61)]

『大阪毎日新聞』は連日浜寺の模様を報道する。日曜日[62)] には次のような訴えも付け加えている。

「来れ市民！　由来大なる活動を為さんとする者は大いに遊ばざる可らず，黄塵の巷，煤煙の裏に在つて而も一の公園を有せざる市民はそも何処に往いて健全なる娯楽を恣にするを得べき，風光明媚なる浜寺における我社の水泳場はこれ即ち運動不良の我が不幸なる市民に向つては無上の快遊場ならずや，来たれ市民！逡巡する勿れ！」

『大阪毎日新聞』は開業一週間後の日曜日の状況を次のように伝えている[63]。

「日曜の盛況　雲閉ぢ風死し汗湧出で，人皆な市塵の裡に悶ゆる時，日曜来！しかも好晴なり浜寺の海水浴場は朝より賑ひ，洋人来！清人来！力士来！婦人来！偕行社生徒は校長に導かれ清堀小学校の学生は教師と共に，来また来の昨日の客は午前中已に千五百余名と註せられ，開場以来の大盛況を呈したり……△男子諸君へ　昨日は婦人の来場も四五百名ありて幼児を擁して水に浴する丸髷，さては泳上手の蝶々髷もありて御盛んなることなりき，然るに間々境界を越えて泳ぎ廻る男子のありしは見苦しき事なり，婦女子の清興を害せざる様望ましけれ」

図７　絵葉書：「浜寺海水浴場紀念」1907年（明治40年）

４-２）大塚惟明における「浜寺の家族主義」

海水浴も含めて浜寺地域への南海鉄道の関わりの特徴について，大塚は「実用的」「家族主義」という用語を使って説明している。注目すべき発言であるので，やや詳しく紹介したい。

大塚惟明は，浜寺海水浴二十周年にあたり「南海鉄道の浜寺経営」と題して所感を述べている[64]が，内容は次の三点にまとめられる。

第一は南海鉄道の浜寺経営の経過であり，南海鉄道の経営に参加する以前の讃岐鉄道経営において，公園や名勝地を中心において鉄道を経営するアメリカの事例を参照した経験から，南海でも浜寺公園に注目しここを標的としたことを述べた後，1905年（明治38年），独自に海水浴場を開設して以降の経過を次のようにまとめている。

「明治三十八年の夏南海鉄道で海水浴場を開き園游場を設け売店等も出来て遊覧客の便利を計つたので人出も多く南海の力だけの繁昌を見た。しかしそれは一種物好な娯楽的のものであつた。ところで翌三十九年大阪毎日新聞の発意でいよ／＼阪神と南海と双方に海水浴場を作つて活動をするといふと伝へ聞いたので毎日新聞の幹部の方に相談してその夏から浜寺に海水浴場を開設することになり爾来毎日新聞の尽力によつて年々順調に進み今日の完成を見るに至つたのであるが今や「新浜寺」と称する海水浴場が開かれるほど浜寺は著名になつた」[65]。

第二に，海水浴場を訪れた人々の分析に基づいて，浜寺海水浴が社会的意義をもつに至ったことについてである。浜寺を訪れた人々の変化とその結果としての行動の変化を，大塚は「好奇的贅沢的なものから実用的なものへ」の変化とまとめている[66]。

「娯楽の意味が七八分で物見遊山のやうな気分で白粉をつけた化粧のものを連れて来るもの」に続いて，「大阪の商家の店員達」が「空気の流通の悪いうす暗い家から飛び出して」やってくるようになった。彼らが健康で逞しくなって帰って来るのをみて，「町屋の主人も海水浴の効能を認め毎年小僧達を幾組にも分けて順番で海水浴場に送るやうになり続々出掛て来た」。

海水浴は「不衛生的なる大阪市における一個救世的事業」のように考えられるようになり，「町屋の店員達は十八銭の小遣銭（当時ライスカレー一皿十八

銭）と割引の鉄道切符と手拭を携へて幾千幾万」と来るようになった。こうして「好奇的贅沢的のものは去つて実用的のものとなつた」。

そしていまやこの海水浴は「大阪市民に対する衛生的常設機関となり若しこれを廃止せば社会問題を惹き起こすべき状態となつたので社会奉仕としてこれを廃止することは出来なくなつた」。

浜寺海水浴場を訪れる人々について，『二十周年史』の「序に代へて」として掲載されている大阪毎日新聞社社長本山彦一の談話では，第一次大戦によって好景気だった大正4-5年頃に人は多くなったが職工が多く質が悪かった，戦後の不況期には品が良くなり，中流以上の人も増えてきたなどと今日では偏見を疑われる分析している[67]。これと比べれば，大塚の見方の方がよりリアルで積極的であろう。

第三に，最も注目に値するのが，浜寺経営の理念ともいうべき「清潔な家族主義」という考え方についてである。

ここで語られる新たな土地の開発のあたっての考え方は，以前に大塚自身が和歌浦の開発について語った内容とはほとんど真逆の考え方である。つまりかつて和歌浦については巡礼・道者ではなく富裕な成人男性を顧客として接遇の質を高めることを提案していたのだが，浜寺については上流人士的贅沢と成人男性向けの「不純な遊楽」を排除し，家族主義的健全性の重視を主張しているのである。

「南海の浜寺経営は一般の新開地の開拓とは趣きを異にしてゐるのである。すべて新開地を拓くには娘子軍を送るのを例としてゐるが自分の考へではこれは真個の開拓ではない。どうしても清潔な家族主義でなくてはならぬ。この家族が根を下ろして基礎の堅牢な植民地が出来るのである。海水浴の方でもこの辺に注意を払うて不純な遊楽を避けて高尚な娯楽を與へ土地の繁昌に伴うて屡々芸者の検番の設立を企てるものがあつたけれども婦人会が反対して打壊したがこれには常に南海が後援をした。[…]この沿線において浜寺ほど健全な家庭の揃うた所はないといつても好い。芸者もゐなければ曖昧的の小料理屋もない，純粋な家庭を害するものは浜寺にはをられないので自ら平和のホームが出来て健全に発達をしたのである」[68]。

富裕層的贅沢からの転換は二つの方向から展開された。第一はここで述べられた家族主義的健全の理念に基づいて花柳的なものを排除することであり，さらに第二は，次に見るように，庶民・平民的な実用主義・簡便主義による贅沢の排除である。

4-3）平民的実用主義

贅沢の排除は，飲食店改革という形で行われた。初期には飲食店が乱雑であったので，三年目の1909年（明治42年）から「十五銭均一の洋食」[69] など「衛生と安直」[70] を趣旨とした改良を加え監督を強化した。「場内十数件の飲食店を監督して飽まで平民的遊楽場たるの実を挙げんとす」と告知され，来客も好意的であり，楽しみ方も変化した。

「来遊者もまた旧時の如くに飲食を主とせず食事は軽便簡易に済まして海水に飛び込み或は熱砂を浴び或は海岸を散歩し或は余興を見物し，或は運動を試むるなど，清新にして健全なる興味を求める傾向を生じて来た。されば海水浴場では時代の趨勢に鑑み現代人の趣味好尚に適合するやう文化的の施設をなし公衆共楽の場所としての機能を発揮すべく努力しつつあるのである」。

まとめ

明治大正期の南海鉄道の歴史を都市近郊小旅行の変遷に着目して見てきたが，そこには次のような社会文化的な特徴が見出された。

第一は，鉄道開設直後には伝統的信仰に基づく神社参詣が経営的にも社会的にも重みをもっていたが，富裕層の近世的遊楽が増加する時期を経て，現代的な大衆的近郊行楽へと変容していったことである。注目されるのは，伝統的な信仰と一体になった行楽

と現代的な大衆文化としての旅行との間には，富裕層が新しい行楽の場を開拓するという時期ないし段階があったことである。いわば脱伝統化と大衆化とは必ずしも同じ時期の両側面という分けではないのである。

第二は，こうした明治大正期の南海鉄道の歴史に見られる近郊小旅行は三つの類型に整理することができる。1）巡礼・道者的な質素な旅行，2）上流人士や紳士とも呼ばれた富裕層の贅沢な旅行，3）庶民・大衆の家族の健全な娯楽としての旅行である。

第三に，富裕層の贅沢な旅行から家族本位の旅行への重点移動は，成人男性本位の文化の排除と実用主義による贅沢の排除という二つの面から追求された。

第四に，近郊行楽の現代的な大衆化が進行するに際して，大規模なイベントが切っ掛けとなったことである。

南海鉄道の歴史の中にある近郊行楽の展開の特徴も，さらにまた，質素・贅沢・実用という異なった価値指向性もまた戦後の旅行文化の展開のなかに担い手や内容を変えながら繰り返し見出されるだろう。この点で南海鉄道の経験は今なお振り返るに値する。

凡例

以下，引用文献の漢字旧字体は原則として新字体に変更し，漢字カタカナ交じり文は漢字ひらがな交じり文に変更する。引用文中の［…］は筆者による省略を，／は原文中の改行を示す。本稿中の図像資料はすべて筆者所蔵。

注

1）　『福沢諭吉全集』岩波書店，1959-62年，第五巻6ページ。

2）　同全集，「鉄道論」第八巻343ページ。

3）　同全集，『西洋事情』第一巻316ページ。

4）　柳田國男『明治大正史世相篇』『柳田國男全集第五巻』筑摩書房，1998年所収，464-466ページ。

5）　同上書463ページ。

6）　この問題については拙著『旅行のモダニズム』（ナカニシヤ出版，2016年）「第二章　山岳美の発見と旅行団」を参照。

7）　この鉄道の名称について。主軸となった企業の名称は次のように変遷した。1884年（明治17年）「大阪堺間鉄道」，1884年（明治17年）「阪堺鉄道」，1895年（明治28年）「南海鉄道」，1944年（昭和19年）「近畿日本鉄道」，1947年（昭和22年）「南海電気鉄道」。本稿では，主に戦前期は「阪堺鉄道」と「南海鉄道」，戦後は「南海電鉄」を使用する。

8）　「郊外電車の乗客激増 南海が一番多い 一年に二千万人」『大阪毎日新聞』1922年（大正11年）7月15日など参照。

9）　Thomas Philip Terry, *Terry's Japanese Empire including Korea and Formosa with chapters on Manchuria, The Trans-Siberian Railway, and The Chief Ocean Routes to Japan*, Houghton Mifflin Co., 1914, p. 616. しかし1933年版（第4版）では，南海鉄道を利用した和歌山方面への小旅行とは別に，「特別な小旅行」という項目を新たに立てて，伊勢の宇治山田への旅と，奈良への旅を追加している。この旅行ガイドブックについては拙著「旅行ガイドブックのなかの『見るに値するもの』―『公認東亜案内』日本編と『テリーの日本帝国案内』の1914年―」『立命館産業社会論集』第45巻1号，立命館大学産業社会学会（pp.151-170）（のちに『旅行のモダニズム』に収録）を参照。なおこの論文の多くの文章と内容を良識の範囲を逸脱して“参照”している新書が大手出版社から刊行されている。現在の出版の深刻な問題については次の新聞記事を参照。「相次ぐ誤記や捏造なぜ…揺らぐ書籍の信頼」『日本経済新聞社』2019年10月5日。

10）　鉄道と産業や経済との関係という点とは別に，社会文化との関係については，日本の文化史の研究においてもすでに多くの研究がある。

・原田勝正，小池滋，青木栄一，宇田正編著『鉄道と文化』日本経済評論社，1986年。
・原田勝正『鉄道と近代化』吉川弘文館（歴史文化ライブラリー），1998年。
・宇田正『鉄道日本文化史考』思文閣出版，2007年。
・宇田正（1993）「わが国の鉄道史と「観光」の理

念― 巡礼・遊覧・観光―」『鉄道史学』13号，pp.1-6。

・白幡洋三郎編『旅と日本発見 移動と交通の文化形成力』人間文化研究機構国際日本文化研究センター（日文研叢書　第43集），2009年。

・小島英俊『鉄道という文化』角川学芸出版（角川選書），2010年。

・老川慶喜『日本鉄道史 幕末・明治篇 - 蒸気車模型から鉄道国有化まで』中央公論新社（中公新書），2014年。

11） 阪堺鉄道株式会社編『阪堺鉄道経歴史』明治32年（野田政雄・原田勝正・青木栄一編『明治期鉄道史料〈第2集〉地方鉄道　第3巻　社史（3）-1』日本経済評論社，1980年，所収，2ページ）（以下，『阪堺鉄道経歴史』）。同様の記述は，『南海鉄道 開通五十年』南海鉄道株式会社，1936年（昭和11年）（以下『開通五十年』）（野田正穂・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『大正期鉄道史資料 第Ⅱ期 第10巻　開通五十年，南海鉄道発達史』日本経済評論社，1992年，所収）11ページ，南海電気鉄道株式会社編『南海電気鉄道百年史』南海電気鉄道，1985年（昭和60年）（以下『百年史』）92ページにも見られる。

12） 「住吉街道の車夫」『大阪朝日新聞』1885年（明治18年）5月23日。

13） 「腕車汽車に競争せんとす」『大阪朝日新聞』1885年（明治18年）11月12日。

14） 「車夫の廃業」『大阪朝日新聞』1885年（明治18年）12月27日。

15） 「阪堺鉄道開業式」『大阪朝日新聞』1885年（明治18年）12月28日。

16） 「新年の御祝儀」『大阪朝日新聞』1886年（明治19年）1月3日。

17） 「新鉄道の景況」『大阪朝日新聞』1886年（明治19年）1月5日。

18） 「営業ノ概要」『百年史』651ページ。

19） 「明治20年1月　第一回年報」『百年史』所収，646ページ。

20） 『阪堺鉄道経歴史』16ページ。

21） 同上書15ページ。また次の文献を参照。宇田正・武知京三「南海鉄道の発達と沿線社会の変貌」南海道総合研究所編『南海沿線百年誌』南海電気鉄道株式会社発行，1985年，所収，76ページ。

22） 「節分の景況」『大阪朝日新聞』1888年（明治21年）2月4日。

23） 「我社が住吉神社との関係尋常ならざるを知るべし，之れ則ち我社線路の位置が繁栄を来したる一大原因として特筆すべき所以」『阪堺鉄道経歴史』16-17ページ。

24） 「住吉街道の現況」『大阪朝日新聞』1886年（明治19年）1月23日。

25） 『南海鐵道案内』131ページ。さらに次の文献を参照。篠崎昌美『浪華夜ばなし―大阪文化の足あと―』朝日新聞社，1954年（昭和29年），32ページ。「南海鉄道が難波―堺間開通したのが明治十八年，これわが国私鉄の元祖である。これまで市民の春秋行楽地は市内難波のお多福茶屋か一方亭と相場は決まっていたのが，この鉄道の開通から府立住吉公園が一躍脚光を浴びて登場し，春季の運動会はここに集中した。ために大阪人にもっとも深く汽車の有難味を見せたのはこの鉄道である。」

26） 「第十六號（一月十五日）（布）府懸へ三府を始人民輻輳の地にして古來の勝区名人の旧跡等是迄羣集遊観の場所（東京に於ては金龍山浅草寺東叡山寛永寺境内の類京都に於ては八坂社清水の境内嵐山の類総て社寺境内除地或は公有地の類）従前高外除地に属せる分は永く万人偕楽の地とし公園と可被相定に付府県に於て右地所を撰ひ其景況巨細取調図面相添へ大蔵省へ可伺出事」内閣官報局編『法令全書（第六巻 -1）』，原書房，復刻版昭和49年（原本明治22年）12ページ。

27） 明治大正期の大浜公園史については，次の論文が詳しい。村上理昭・山口敬太・川崎雅文「近代の堺大濱における海浜リゾートの形成過程」『土木学会論文集 D2（土木史）』71巻（2015）1号所収。

28） 「堺大濱の變遷」『大阪毎日堺周報』1902年（明治35年）1月2日。

29） 同上。

30） 「堺大浜の海水浴場」『大阪朝日新聞』1888年（明治21年）5月1日。また「大浜の海水浴場」『大阪朝日新聞』1888年（明治21年）4月27日付も参照。

31） 『高石市史 第4巻 史料編 III』1987年（昭和62年）（以下，『高石市史』），622-3ページ，「公園取扱心得」「公園中遊人休息のため出茶屋相設度望の

者有之候は，現場見分の上，他見不苦る商業の者は地所貸渡し，午後五時を限り渡世可差許候事　但，竈ヲ築立居住致し候義は，不相成候事」。

32）「高石海浜院」『大阪朝日新聞』1888年（明治21年）７月１日。

33）『南海鐵道案内』189-191ページ。

34）同上書171-173ページ。

35）「浜寺公園」『東京朝日新聞』1902年（明治35年）８月20日。

36）Basil Hall Chamberlain, W. B. Mason, *A Handbook for Travellers in Japan Including the Whole Empire from Saghalien to Formosa*, 8th edition, John Murray, 1907, p.315.

37）同上書316ページ。

38）『開通五十年』24ページ。

39）大塚惟明（おおつかこれあき）の経歴については，次の文献を参照。社団法人日本交通協会鉄道先人録編集部編『鉄道先人録』日本停車場株式会社出版事業部，1972年，90-91ページ。また大塚惟明に注目した研究には次のようなものがある。小川功「我国における観光・遊園施設の発達と私鉄多角経営の端緒―私鉄資本による遊園地創設を中心に―」『鉄道史学』第13号，1994年12月。井田泰人「松本重太郎の挫折と大塚惟明の飛躍　阪堺鉄道の創業と南海鉄道の発展」橋爪紳也他編著『熱き男たちの鉄道物語一関西の鉄道草創期にみる栄光と挫折一』ブレーンセンター，2012年，第５章。

40）大阪毎日新聞社，大阪毎日新聞社編『濱寺海水浴二十周年史』荒木利一郎出版，1926年（大正15年）87ページ。（以下，『二十周年史』）

41）阪堺鉄道は1888年（明治21年）５月堺まで延伸（吾妻橋駅）するが，この阪堺鉄道の成功を踏まえて，この鉄道を設置した松本重太郎（1844-1913）と藤田伝三郎（1841-1912）を中心とする大阪と堺の企業家グループは，堺から当時全国七位の産業都市であった和歌山市までの新鉄道を計画し，岸和田・和歌山などの企業家グループとの主導権争いを経て，1895年（明治28年）８月に南海鉄道を設立し，1898年（明治31年）10月に阪堺鉄道の事業を吸収，1903年（明治36年）３月に難波 - 和歌山間を開通させた。

42）「和歌浦経営と大塚専務」『和歌山新報』1909年（明治42年）６月19日付。当時の和歌山県・市・新和歌浦開発の状況については，重松正史『大正デモクラシーの研究』清文堂，2002年，「第一章　郊外開発論争と市政」を参照。

43）「芦辺屋」については，西本真一，西本直子「和歌の浦「あしべ屋」の増改築の過程」『武蔵野大学環境研究所紀要』第３号，2014年，参照。

44）「道者」は「①連れ立って社寺に参詣する旅人。道衆。回国。巡礼。」『広辞苑 第七版』岩波書店。

45）「開会中の入場者」『東京朝日新聞』1895年（明治28年）８月２日。

46）「博覧会観覧者統計」『東京朝日新聞』1903年（明治36年）８月２日。

47）「水族館の夜間開場」『大阪毎日新聞』1903年（明治36年）３月21日。

48）『大阪毎日新聞』1903年（明治36年）３月４日。

49）「明治三八年一月俘虜収容所の警備〇鳳警察署沿革史」『高石市史』，313ページ。

50）「習志野の俘虜雑談」『東京朝日新聞』1905年（明治38年）４月１日付。

51）『濱寺ロシア人俘虜収容所資料集』編集・発行高石市教育委員会，2007年，18ページ。

52）『開通五十年』22ページ。

53）大塚惟明「君と僕―電軌事業裡面の曲折―」故岩下清周君伝記編纂会編『岩下清周伝』1931年（昭和６年），160ページ。

54）「二，阪堺の対抗策　当時の南海鉄道は住吉公園と浜寺公園への乗客誘致に力を入れていた。住吉参りの客や海水浴客に焦点をあてていたのに対抗して，阪堺電気軌道は大浜公園の開発に乗り出そうとしていた」『百年史』201-202ページ。

55）『二十周年史』96ページ。

56）南海鉄道と阪堺電気軌道とが熾烈な競争を展開していたのと同時期，つまり1911年（明治44年）５月１日に，箕面有馬電気軌道が宝塚新温泉を開設する。成人男性本位の娯楽と，子供・女性を主とする「家族」本位の行楽との関係というテーマはここにおいても探求されていた。安野彰は箕面有馬電気軌道の広報誌『山容水態』の記事を詳細に分析し、同鉄道が成人男性向けの花柳的な要素の排除を明確にしたのは1915年（大正４年）と推定している。安野彰「明治末から昭和初期におけ

る宝塚新温泉の経営方針の形成について」『日本建築学会計画系論文集』2014年，79巻702号，1809-1817ページ。

57）「生活改善運動」については，小山静子『家庭の生成と女性の国民化』勁草書房，1999年，第４章，拙著『旅行のモダニズム』第１章を参照。

58） 大阪毎日新聞社の最初のスポーツ事業は1901年（明治34年）12月堺の大浜で行った「百マイル競走」であり，それ以降，学校野球大会，都市対抗野球大会，庭球選手権大会，学校庭球選手権大会，学校蹴球大会，学校相撲大会などを主催ないし後援した。とりわけテニスは浜寺と中百舌鳥，学校相撲大会は堺大浜が主たる会場となった。1913年（大正２年）には30万部程度であった発行部数は1924年（大正13年）には110万部を越えるまでになった。以上，社史編纂委員会編『毎日新聞七十年』毎日新聞社，1952年，612ページより。

59）『二十周年史』228ページ。

60）「海泳場記事」『大阪毎日新聞』1906年（明治39年）７月２日（月曜日）。

61） 同上。

62）「海泳場記事」『大阪毎日新聞』1906年（明治39年）７月８日（日曜日）。

63）「海泳場記事」『大阪毎日新聞』1906年（明治39年）７月９日（月曜日）。

64）「南海鉄道の浜寺経営　大塚惟明氏談」『二十周年史』1926年（大正15年），83-88ページ。

65）『二十周年史』85ページ。

66） 同上書85-87ページ。

67） 同上書4-5ページ。

68） 同上書87-88ページ。

69） 同上書46ページ。

70） 以下の文中引用から引用文段落まで，『二十周年史』98-99ページ。

Nankai Railway in the Meiji-Taisho Period and Changes in the Tourism Culture, Tradition and Modernity in Rail Travel

The “frugality of pilgrim,” “luxury of rich people,” and “healthiness of the family”

AKAI Shoji [i]

Abstract：How rail travel has developed from its origin as a mode of faith-based travel in early to modern times is a basic aspect of the development of tourism culture in the modern history of Japan. We herein report part of the development of modern tourism culture by analyzing tourism culture in the early to modern times, which was developed based on the railroad system from a standpoint of mixing traditional and modern characteristics in reference to the Nankai Electric Railway Corporation and in relation to recreation in the city suburbs during the Meiji and Taisho eras. The history of the Nankai Electric Railway, the oldest private railway corporation in existence in Japan, shares a lot in common with changes in Japanese tourism culture from its inception up to the present day, especially with respect to recreation in the suburbs. On exploring the history of rail travel, we can note a number of changes in its use by recreation type: 1) modest usage as a means of travel for traditional faith customs, 2) luxury travel for the wealthy, and 3) leisurely travel by the general public and families. Typical rail travel destinations for each of these types include 1) Sumiyoshi Shrine, 2) Ohama Park, and 3) Hamadera Park (swimming beach). Such changes in the reasons for using the train were promoted through mutual interaction between business strategies adopted by the railway and other companies and behavioral selection by the populace at large.

Keywords：Hankai Tramway Co., Ltd., Nankai Railway Corporation, recreation in the suburbs, Ohama, Hamadera, sea bathing, familism

i Professor Emeritus, Ritsumeikan University