

図書紹介

『瀬戸内海モダニズム周遊』

橋爪紳也／芸術新聞社／2014年／399p.

中森 龍志

NAKAMORI Tatsushi

1. 本書の目的

本書『瀬戸内海モダニズム周遊』は、著者である橋爪紳也が長年関心を向けてきた京阪神を中心とした関西各都市における都市文化史を地理的に発展させ、瀬戸内海沿海地域で成立した都市文化史を考察するものである。具体的には、1934年の国立公園制定をひとつの契機として、沿海地域に点在する名所旧蹟や信仰の対象地が観光事業や都市開発によって観光地として変容していく過程を明らかにしている。そして、それに伴って産業的景観や文化的景観、「瀬戸内海」という広域のイメージがいかにして創出されたのかについても論じられる。

近代日本における観光史に関する研究は、鉄道との組み合わせによって考察される傾向が強い。例えば、温泉観光地やリゾート地、回遊列車といった近現代日本における鉄道と観光との関わりを様々な事例を用いて論じた老川（2017）や、初詣が鉄道の事業拡大とともに発展していった行事であることを指摘し、鉄道会社間の競争が社寺参詣ルートの確立や集客に影響を及ぼしたことを明らかにした平山（2012）などが挙げられる。こうした動向に対し、関西から山陽、四国、九州といった瀬戸内海沿海の事例を広域に扱った本書では、港湾の整備や海運の発達による産業、工業の近代化や観光都市化に着目しており、鉄道との関係を重視しがちな従来の近代観光史研究とは異なる視点を採用する。

本書の目次は以下のとおりである。

はじめに

第1章 公園と海

第2章 観光と海

第3章 文化と海

第4章 名所と海

第5章 産業と海

第6章 都市と海

第7章 温泉と海

あとがき

2. 本書の概要

(1) 第1章 公園と海

本章では、広域の海面として瀬戸内海の美が見出され、1934年に日本初の国立公園として制定されるに至った過程を、人文的・産業的な景観や風光といった視点から論じている。近世の日本では、播磨灘や伊予灘のように「灘」で海を区切ることはあっても、「海」という概念で広域を把握する発想は見られなかった。しかし、近世から近代にかけ、シーボルトやトマス・クックといった外国人が日本を訪問し、彼らのまなざしが契機となって「瀬戸内海」という広域の海を表す概念が成立するに至る。

この瀬戸内海の成立背景について、橋爪は西田（1999）の研究を参考にしてしている。西田（1999）によると、日本人と外国人のまなざしの違いが、瀬戸内海の風光の捉え方や価値の見出し方にも影響を及ぼしたとされる。日本人はその沿海を生活や産業の場として認識していたのに対し、外国人は瀬戸内海にエーゲ海や地中海の風景を重ね、「樂園」や「桃源郷」といったまなざしを向けていた。また、日本人は山や展望所といった高所から瀬戸内海を俯瞰し、その景観を賞賛するが、外国人は船に乗りながらその景色が移り変わることに魅力を見出したという。

そして、この「俯瞰」というまなざしが国立公園の制定にも影響することとなる。瀬戸内海には、寒霞渓や厳島といった名勝や、鴨越や屋島といっ

た歴史的名所が点在しているため、どの海域を候補とするかについてさまざまな意見が出された。実際に、瀬戸内海に関する国立公園選定候補地の請願は、六甲や淡路、鞆、厳島など多くの地域が候補として挙げられている。しかし、国立公園委員会による調査が進むなかで、鷺羽山から俯瞰した備讃瀬戸の展望美に卓越した価値が見出された。点在する島々が形成する「多島海」の風景が近代的な美観概念とされ、その特色が顕著にみられる小豆島から鞆の浦までの範囲が、日本初の国立公園として制定されるに至ったのである。

(2) 第2章 観光と海

本章では、まず鉄道省やジャパン・ツーリスト・ビューロー、鉄道省の外局として設置された国際観光局が中心となって、外客誘致が推進されたことに触れられる。次に、そのような情勢下で、瀬戸内海における代表的な移動手段であるとともに観光の主役として位置づけられていた汽船会社の動向を挙げ、海運事業者の乱立から航路同盟の締結、大阪商船と尼崎汽船を代表例とする競合関係を通史的に描いている。

こうした競合関係を制し、瀬戸内海航路の代表となった汽船会社として、大阪商船が挙げられる。同社は、乗客の獲得のためにさまざまな「案内」を作成してアピールした。例えば、パンフレットやリーフレットを作成して、沿岸に点在する名所の風情だけでなく、船旅の快適さや自社の船の設備をアピールしたり、船を使って名所を巡り、多島海の俯瞰景が見られる新たなハイキングコースを提案したりしている。同社は、各種案内の発行を通じて大阪や神戸を瀬戸内観光の玄関口と位置づけ、船舶を主軸に、各寄港地で鉄道や自動車、ケーブルカーを乗り継ぐ観光のかたちを提案することで、瀬戸内観光の大衆化に寄与した。

本章では、このような媒体の発行が同社の経営戦略の一環として位置づけられ、船旅を快適でゆったりとした観光形態として売り出そうとしたことが指摘される。そして、そうした船旅の意義が戦時体制への移行に伴って変化していったと結論づける。

(3) 第3章 文化と海

本章では、大阪商船が発行した雑誌『海』とそこに描かれた瀬戸内海について、宣伝広告や時局

の変化などに注目しながら紹介する。瀬戸内海は大阪商船の主要航路が通過していたため、『海』にも瀬戸内海に関する読み物は多く掲載された。例えばジャーナリストの土屋大夢は、米国の国立公園とその地域の冒険談や歴史を引き合いに出し、神武東征や源平の戦いといった瀬戸内における伝説や歴史の豊富さを評価した。そして、「オイ船に乗れ日本人」と、身を寛がせて悠然と船に乗る旅をするべきだと呼びかけている。そのほか、大阪商船事務長の布田真花をはじめとして、瀬戸内海を女性の姿に見立てて表現している文章が紹介される。東の播磨灘を頭、西の伊予灘をお臀として、洋装した美女が立っている姿に見えるという意見もあれば、範囲を拡大して大阪湾を頭とした時には羽衣をかついだ天女に見えるという意見もあった。

ただし、『海』はこうした観光客誘致だけでなく、「海事思想の普及」がもうひとつの目的とされる。海運を「文化の先駆者」として位置づけ、文化の顕揚や国民の福祉に大きく貢献していることを示し、その海事思想を一般に広く普及させるために、船に乗って親しんでもらうことが必要と考えたのである。この背景には、第1号が発行された1924年ごろ、国策として海外への移住が推奨されていたということが挙げられる。海外に目を向ける第一歩としての雑誌として位置づけられていたとも考えられよう。

さて、『海』は、瀬戸内海を魅力的に紹介すべく、多くのカラーイラストを掲載した。例えば鳥瞰図は、名所旧蹟や都市を大胆にデフォルメして描き、天空からの俯瞰のまなざしが人々の旅情をかき立てたし、著名な画家らが瀬戸内海へ出かけ、その風光を描いた絵が宣伝媒体として大きな影響を与えた。こうした瀬戸内海の風光の宣伝が、ひいては地域事業者とのつながりを生み、新たな名所の観光開発にもつながった。しかし、戦争の色が濃くなってくると、観光ではなく「厚生」という言葉が強調され、瀬戸内海にも新たな価値づけがなされる。神武東征によって開かれた瀬戸内海を「聖蹟」として、畝傍や檜原、鞆戸や宇佐といった聖蹟巡りや神詣を新たな瀬戸内の旅として提案するようになる。戦時下において、観光は郷土愛や国威発揚といった考えと結びつくものと指摘できる

のである。

(4) 第4章 名所と海

第4章以降は、具体的な例を挙げ、観光開発や近代化を支えた概念や文化などを紹介しながら論じている。本章では、交通機関の開通や西洋風ホテルの開業などによって短期間のうちに近代化し、観光地へと変貌を遂げる過程を、大正から昭和初期にかけて発行された各種媒体を用いて論じている。具体的な例としては、鞆の浦、宮島、屋島、琴平、寒霞溪、淡路を挙げている。

まず鞆の浦では、仙酔島をはじめとした島嶼の美しい風光が代表的な観光対象として紹介され、各所に展望所を開設して、地形や島嶼の美観を俯瞰するということが観光の核として位置づけられていた。もう一つは鞆の浦の産業であった鯛網の観光資源化である。これは、鞆の浦が観光地化することで観光資源のひとつに変化していったものであり、のちに鞆の浦の最も大きな年中行事としても位置づけられた。

宮島では、明治末から大正にかけて観光客の増加とそれに伴う観光地化が進む。特筆すべきは外国人向けの宿泊施設として宮島ホテルが開業したことである。宮島駅棧橋からの連絡艇や敷地内のテニスコート、テラス、そして和洋の食事など、外国人観光客の本格的な誘致を目指したホテルであった。そのほか、島内の主要な景勝地を公園や散策路として整備し、厳島詣や名蹟、伝説口承と組み合わせた新たな観光が成立した。さらに、広島市内から宮島を結ぶ軌道線の開通にあわせ、宮島へ至る沿線に海水浴場や遊園地が続々と整備される。こうした沿線行楽地でのレジャーと厳島詣を組み合わせる新たな観光が確立されたことを特筆すべき点としている。

屋島では、山上から眺める瀬戸内海の風光だけでなく、源平合戦や太三郎狸を代表とする伝承が有名で、これらの史蹟をめぐる観光が主流となっていく。こうした観光資源が多くみられる山上へ大衆を運ぶ手段としてケーブルカーが建設され、伝承の地から近代的観光地へと転じていく。

琴平における主要な観光資源は、やはり金刀比羅宮への参詣である。殺到する参詣客を大量に輸送すべく、高松や坂出、多度津といった近隣都市から鉄道が結ばれ、各路線で競合関係が成立する

こととなる。琴平の周辺には、屋島、栗林公園、法然寺といった主要観光地が集中していることもあり、これらの観光地と琴平とのアクセスを簡便にすることも狙いとしていたようである。琴平では近世から「金毘羅五街道」と呼ばれる幹線街道や宿泊施設の整備がなされていたため、こうした近世からの資源をうまく活用することで交通網の整備によって観光需要の増加を受け入れることに成功し、いっそうの発展をみたと結論づけている。

小豆島を代表する景勝地である寒霞溪の観光開発は、国立公園の制定と絶勝の保全、それに伴う汽船会社の観光客誘致によるものである。秋の寒霞溪では紅葉が大きな資源となるため、汽船会社はこれに合わせて臨時の遊覧船を設定した。また島内では、代表的な観光地をほぼ一日で周遊できることを活かしてバス事業が盛んとなる。このように、寒霞溪観光はモータリゼーションによって支えられてきたものであると明らかにしている。

淡路では、イザナギとイザナミをはじめとする神話、伝説の舞台として、聖蹟巡りの観光が行われた。阪神、和歌山方面から船で淡路に渡り、島内を鉄道で抜け、鳴門方面へ再び船で渡る連絡ルートが整備され、特に阪神方面からは快速船の導入によって日帰りでの観光できる郊外観光地として位置づけられていたことを明らかにしている。

(5) 第5章 産業と海

本章では、瀬戸内海地域における産業景観とその近代化について述べられている。江戸時代からの製塩業や近代的な造船業など、海に面した土地柄や地質を活かした産業が近代化によって産業景観として評価され、時に観光資源となったと指摘されている。

まず今治は、綿織物業によって商工業地となり、綿紡績の工場が立地することで一気に産業都市となる。また近隣の四阪島には、別子銅山の製錬施設が設置され、無人島から多くの労働者が住まう島へと転じた。このような近代化を遂げた今治市街の象徴として、「煙突のある景観」が鳥瞰図に描かれていることに注目し、煤煙を吐き出す煙突が産業都市の象徴であると述べている。

その別子銅山で注目すべき点として、牛車道の整備と日本初の鉱山専用鉄道の開通を挙げている。また鉱山内の交通整備だけでなく、製錬所の

建設や労働者の生活関連施設の整備によって文化的景観が形成される。別子銅山の様子が絵葉書に紹介されたことを根拠に、多くの市民が鉱業の景観に関心を持っていたことを指摘している。

宇部や小野田において近代化を支えた産業はセメント業であった。小野田では1881年にセメント製造事業所が創業したことが嚆矢となり、大正期には小野田軽便鉄道の終着駅に「おのだせめんとまち」と名づけられるほどの基幹産業となっていた。宇部では、炭鉱開発が産業都市に転換するきっかけとなった。鉱業によって急速に都市化が進む一方、採掘可能な石炭に限りがあると見込んだのは指導者の渡辺祐策で、彼による新産業の起業のひとつにセメント業が含まれていた。

その他にも、瀬戸内沿岸では地域に根差した特徴的な産業が近代化を支えることとなった。具体的な例として、丸亀におけるうちの大量生産、尾道と因島の造船業、さらに撫養や坂出、赤穂、三田尻における製塩業を挙げている。こうした産業の近代化が、ひいては各都市の近代化を象徴するものとされ、絵葉書や鳥瞰図に描き出されることとなったのである。

(6) 第6章 都市と海

本章ではまず、勧業の場として各都市で開催された博覧会に注目し、その余興や娯楽が博覧会開催都市における観光を支えたことを指摘している。瀬戸内海地域において博覧会が開催された都市として、岡山、広島、呉、高松、松山などが挙げられる。こうした博覧会は産業振興が主な目的で、鉄道の開通記念やそれに伴う都市発展を示す場としての位置づけもあったようだ。

都市発展や産業奨励以外にも、国防や軍事啓蒙というねらいで博覧会が開催された例もある。海軍の拠点として発展をみた呉では、海軍の軍艦や潜水艦、陸軍の爆撃機、軍事實演イベントといった軍事関連の展示のほか、神武東征をはじめとする「国史」の展示がなされた。そのほか、博覧会における娯楽や余興が花柳界に影響をもたらしたことも触れている。博覧会では主題歌や踊りが制作されることが多く、その実演で活躍したのが芸妓であったようだ。博覧会の特需が夜の街の発展、ひいては都市の興隆をもたらした点は興味深い。

各地への玄関口でも観光開発が進んだ。高松は鉄道連絡船の発着地として、また四国各地と京阪神をはじめとする本州各都市の連絡口としての役割を果たしていた。そこで、乗り換え時間を使った観光需要が見込まれたのである。こうして高松では、玉藻温泉やドイツのモダニズム建築にならった外観の玉藻ホテルの整備、検番やカフェーの充実によって観光都市に発展する。琴平、屋島、八栗といった名所旧蹟を結ぶ拠点として近代化をみた高松は「ユートピア」と形容され、高松の新たな情緒を紹介する雑誌媒体も誕生し、独自の都市文化が開花する。

(7) 第7章 温泉と海

瀬戸内海の観光開発のなかで重要な役割を果たしたのとして、温泉もそのひとつに挙げられる。本章では、道後と別府を事例に、保養地から観光都市への変容を紐解いている。

神代の霊泉として知られる道後温泉は大阪商船と軽便鉄道の連絡、そして本館の整備によって湯治場から観光地へと発展する。道後温泉はとりわけ交通至便な温泉地として喧伝される。汽船会社の定期航路で京阪神、山陽、九州と連絡し、四国各地とは鉄道やバスで結ばれていた。さらに、東京、高松、別府、京城からの航空便があったことにも触れ、瀬戸内海観光にもスピードが求められたと述べている。

別府も同様に観光都市として発展をみた温泉地である。大阪商船の阪神別府航路の就航や別府駅の開業、路面電車の開通といった交通機関の整備から都市化が進んだ。また、大正期以降の観光開発として「地獄」の観光資源化や遊園地、歌劇団などの娯楽に触れている。さらに、別府の観光開発において重要な役割を果たした油屋熊八による取り組みとして、外客誘致を意識した亀の井ホテルの開業や女性車掌が同乗する遊覧自動車などの成功例を挙げている。

観光地としての別府の発展は、別府だけに着目して語られるものではない。本章後半では、道路網、鉄道網の整備によって耶馬溪や由布院といった別府周辺の名勝だけでなく、阿蘇や雲仙、長崎、霧島など九州各地を結ぶ観光で外客誘致をねらう動きが活発化したと明らかにされている。別府は単なる温泉都市だけでなく、瀬戸内海を横断して

九州を一周する広域観光のゲートウェイとして構想されていたことを指摘して本章は締めくくられている。

3. 本書の意義

以上のような概要を伴う本書について、その意義を3点あげたい。まず1点目は、瀬戸内海地域に点在する観光地や各都市における観光開発と近代化を、他の観光史研究と異なる視点から明らかにしていることである。先に述べたように、近代日本における観光史研究の多くは、老川(2017)や平山(2012)といった、鉄道との関わりによって論じられる例が多かった。これに対し本書では、大阪商船をはじめとする汽船会社とその航路の発達を切り口に、各都市や観光地における観光事業へアプローチし、汽船で結ばれる都市における交通整備と組み合わせた新たな周遊のかたちが形成されたことを明らかにしている。さらに、航路の寄港によって発達した港湾都市において、盛り場や花街、博覧会といった娯楽が出現したことを挙げ、都市文化の成立にも言及していることが意義として挙げられる。

これまでの瀬戸内海地域を対象とした既存研究では、地理的背景や汽船会社が果たした役割といった視点からいくつかの指摘が見られる。例えば片上(1997)は、別府と宮島を考察対象に、航路の就航による観光地への影響を比較した。そして、宮島が島であることから観光開発に制約が生じ、成長に至らなかったと指摘している。砂本(1998)は、1930年代に各地に建設された国際観光ホテルの特性を考察している。そのなかで、瀬戸内海地域においては旅客汽船航路の発達によってホテルなどの宿泊施設の整備の必要がなかったと指摘している。しかし、いずれも具体的な観光開発や事業展開、その社会背景などを考察したうえでこの指摘とは言い難い。本書はこれらの既存研究における課題を乗り越えるものとして位置づけられよう。

2点目としては、古来の景勝地や伝承の地、さらに地域に根差してきた産業などと観光開発を結びつけ、近代化や都市化に至るプロセスを明らかにしていることが挙げられる。例えば、鞆の浦に

おける鯛網の観光資源化、源平合戦や太三郎狸の伝承の地である屋島、そして製塩業で栄えた撫養や坂出、赤穂、三田尻の事例である。交通機関やメディア、都市そのものなどに着目してそれぞれの近代化について分析する研究は存在するものの、このような観光開発に関係する事業が近世以前からの景勝地や伝承、産業の地の観光地化にいかにかに寄与したのかについて触れられている研究は少ない。

さらに3点目として、このような近代における瀬戸内海観光を捉えることで、戦後における瀬戸内海観光との比較が可能になるという点が挙げられる。戦後の瀬戸内海地域は、山陽新幹線や本州四国連絡橋の開通により、相対的に陸運が優位となる傾向にある。その一方、島嶼部における観光も注目されており、近年では各島を結ぶ観光に特化した船舶が導入されている。本書において、近代期における瀬戸内海の観光開発史を概観することで、近代と現代の観光開発の比較から両者の相互性を見出すことができる。このことは、現代の観光事業や都市文化を考えるうえで新たな知見をもたらすであろう。

一方で、観光史研究として考えたとき、課題点もいくつか指摘できる。まず1点目は、瀬戸内海という広域な範囲を対象にすると、どうしても広く浅い考察にとどまってしまう点である。確かに第4章以降で名所、産業、都市、温泉というテーマから各都市や観光地の事例に触れ、共通点や類似点を指摘しながら瀬戸内海における観光開発史を概観している。しかし、あくまで概観にすぎず、それぞれの事例に対して実証的な考察が不足しているといえる。本書の目的は瀬戸内海地域での観光開発を通していかにして広域の瀬戸内海のイメージが創出されたのかを明らかにすることにあるため、ひとつの事例を詳細に扱うことに主眼は置かれていないものの、歴史学的な分析としては課題が残る。

2点目は、日本人と外国人の視点の違いについてである。近世から近代にかけ、西洋人が訪れることによって、広域の海としての「瀬戸内海」の発見や、文化的景観としての評価につながった。その一方で、日本人には「瀬戸内海」と広域に捉える発想がなく、あくまで生活や産業の場として

の海として捉えていた。このように、初期段階での日本人と外国人の視点の違いについては本書で明らかにされている。

しかし、国際的な観光政策が本格的に始まる大正期から昭和初期については両者の視点の違いについて詳細に明らかにされていない。外客誘致政策をとるうえで、外国人の求める瀬戸内海はどのように想定されたのか、それが具体的な周遊ルートや観光事業の成立にいかに関与したのかについて、さらなる考察の余地がある。

3点目は、瀬戸内海の観光史や都市文化史を詳細に明らかにしている一方で、近代日本の観光史という文脈ではあくまで事例のひとつに過ぎず、検討が不足しているという点である。本書は大阪商船を中心とした瀬戸内海航路を切り口としている。しかし、汽船航路の切り口から近代日本の観光史を検討するとき、大阪商船と競合関係にあった日本郵船の存在を欠かすことはできない。競合他社と比較したときに、大阪商船はどのような特性を持つのか、そこから瀬戸内海の周遊の特徴としていかなるものが挙げられるか。こうした考察を経てはじめて近代日本の観光史への総体的なアプローチが可能になるのではなかろうか。

ここまで、本書における意義と課題について述べてきた。本書は、観光史研究の分野からはあまり目が向けられてこなかった瀬戸内海を対象とし、戦前期の観光事業や都市開発の進展を明らかにした点で有意義なものである。こうした視点を他都市に応用する試みは橋爪(2015,2018)で橋爪自身によって行われている。今後、一連の研究で示された知見がさらに他の都市や観光地に応用され、戦後の観光開発史も視野に入れた研究が蓄積されることに期待したい。ひいては、こうした研究の蓄積が近代日本の観光史への総体的なアプローチにつながるであろう。■

【参考文献】

- 橋爪紳也(2015):大京都モダニズム観光. 芸術新聞社, 288p.
橋爪紳也(2018):大大阪モダニズム遊覧. 芸術新聞社, 285p.
平山昇(2012):鉄道が変えた社寺参詣. 交通新聞社, 244p.
片上広子(1997):近代瀬戸内海航路の観光地に及ぼす影

- 響-大阪を起点とする旅客汽船航路を通して. 史泉, 86, 20-40.
西田正憲(1999):瀬戸内海の発見-意味の風景から視覚の風景へ. 中央公論新社, 263p.
老川慶喜(2017):鉄道と観光の近現代史. 河出書房新社, 226p.
砂本文彦(1998):1930年代の国際観光政策により建設された「国際観光ホテル」について. 日本建築学会計画系論文集, 510, 235-242.