

近代以降における鎌倉観光の変遷に関する研究 —鎌倉市内に敷設された鉄道全4路線に着目して—

瀬畑 尚紘¹・横内 憲久²・岡田 智秀³・押田 佳子⁴

¹学生会員 日本大学大学院理工学研究科不動産科学専攻
(〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8-14, E-mail:takahiro-sebata@hotmail.co.jp)

²正会員 工博 日本大学理工学部建築学科
(〒101-8308 東京都千代田区神田駿河台1-8-14, E-mail:yokouchi@arch.cst.nihon-u.ac.jp)

³正会員 工博 日本大学理工学部社会交通工学科
(〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1, E-mail:okada.tomohide@nihon-u.ac.jp)

⁴正会員 農博 日本大学理工学部社会交通工学科
(〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1, E-mail:oshida.keiko@nihon-u.ac.jp)

古く鎌倉は、近世より多くの神社仏閣や風光明媚な景観を売りに「徒歩観光」が確立されてきた。しかし、近代になると鉄道網等の発展により、鎌倉の観光にも甚大な影響があったと推察される。そこで本研究は、鉄道整備が活発となった近代以降を対象とし、横須賀線や江ノ島電鉄の導入が近世からの伝統的な観光形態に及ぼした影響を捉え、その後の鎌倉観光の形成プロセスについて明らかにした。

キーワード: 近代, 鎌倉, 観光, 車窓景観, 東海道本線, 横須賀線, 江ノ島電鉄, 湘南モノレール

1. 研究背景および目的

わが国の代表的な観光都市鎌倉の観光の歴史は古く、1685(貞享2)年に徳川光圀監修のもと、当時の旅の案内記として編纂された「新編鎌倉志」の刊行を契機に、一大観光地として発展した。これに関して筆者らの先行研究ではその当時の観光形態は、鎌倉地域を東は金沢(現横浜市)から西は江の島(現藤沢市)へと向かう経路を主流として、途中雪ノ下と長谷を滞在拠点としながら、様々な名所を巡り歩く「徒歩観光」が確立していたことを捉えている(図-1)¹⁾。こうした徒歩観光は、現代でも健康増進ブームにより「歩ける観光まちづくり」と称し、地域活性化のひとつとして現在も注目されている²⁾。このことを踏まえると、今後の鎌倉観光でも近世にみられたような徒歩観光を推進すべきと考える。

しかし、近代以降の1889(明治22)年になると、鎌倉の地に初めて横須賀線が乗り入れられ、1910(明治43)年になると、近世における鎌倉観光の主流経路であった雪ノ下から長谷・七里ヶ浜を経て、片瀬に至る区間において江ノ島電鉄(以下、江ノ電)が整備されるなど、こうした新たな交通網の整備は、近世より受け継がれてきた伝統的な鎌倉観光に大きな影響を及ぼしたと考えられる。

そこで本稿では、近世鎌倉の観光形態に対して、横須賀線や江ノ電をはじめ、近代以降に鎌倉市内に敷設された全4路線が及ぼした影響を把握することにより、近代

以降の鎌倉観光の形成プロセスを明らかにする。

2. 先行研究と本研究の位置付け

近世における鎌倉観光を対象とし、紀行文を題材とした研究として押田らの研究³⁾がある。この研究において押田らは、「鎌倉市史近世近代紀行地誌編」(以下、「近世紀行編」)⁴⁾に編纂されている十返舎一九(以下、一九)著の「金草鞋」の読取りより一九の観光経路における通過地点の景観構成とその観賞形態を捉えている。また、筆者らの研究¹⁾では、「近世紀行編」に掲載されている紀行文を網羅的に取り上げて、当時の鎌倉観光の主流経路(図-1)やそれを成り立たせている空間的・景観的特徴を把握し、広範囲に及ぶ当時の観光領域(図-2)を捉えている。

しかしながら、両者とも対象とする年代は近世に留まっており、近代以降に鎌倉市内に敷設された鉄道路線の



図-1 近世鎌倉観光における主流経路【筆者作成】

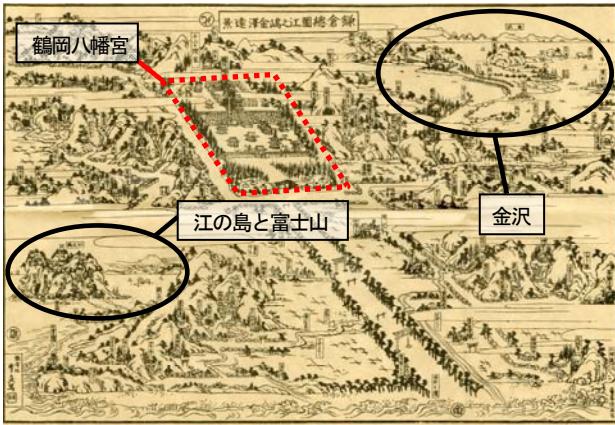


図-2 鎌倉総図江之嶋金澤遠景(1854~1860)
整備が近世の鎌倉観光に与えた影響について言及をした研究はこれまでにみられない。これらに対し、本研究は、鎌倉市域に鉄道路線の整備が始まった近代以降を対象とし、それに伴い近世の鎌倉観光がいかなる影響を受け、どのような変容を遂げてきたかという点に着目し、立地環境や空間的・社会的変容を含めた観光都市鎌倉の地域形成プロセスを捉えるというものである。

3. 研究方法

鎌倉市内を通る全4路線が伝統的な鎌倉の観光形態に及ぼした影響を把握するため、東海道本線、横須賀線、江ノ電および湘南モノレールを対象に(図-3)、各鉄道開通時以降のそれぞれの鉄道に関連する観光形態を時系列にて明らかにする。

特に、1910(明治43)年に開通した江ノ電は、鎌倉駅～江ノ島駅区間において先行研究で捉えた近世の鎌倉観光の主流経路に沿うように敷設されたことから、近世当時の観光形態に著しく影響を及ぼしたことが推察され、本稿では当該区間における江ノ電開通時以降の江ノ電に関連する観光形態を重点的に考究する。

分析資料は、東海道本線、横須賀線および湘南モノレールについては「鎌倉市史近代通史編」⁵⁾、「藤沢市史第6巻資料編一近・現代編」⁶⁾、および近代鎌倉の鉄道情勢が把握可能な4文献^{7)~10)}を対象とし、江ノ電については江ノ電の社史¹¹⁾と、鉄道旅行への転換点である明治期から昭和初期において鉄道院(または鉄道省)より出版された



図-3 鎌倉市における鉄道敷設状況【筆者作成】

「鉄道院線沿道遊覧地案内(明治42年発行)¹²⁾」「鉄道旅行案内(大正8年発行)¹³⁾」「日本案内記(昭和4年発行)¹⁴⁾」「鉄道旅行案内(昭和25年発行)¹⁵⁾」の計5文献とする。

4. 結果および考察

鎌倉市内に敷設された全4路線の整備過程と近世鎌倉の主流観光経路の関係を図-4に示し、以降この図をもとに各鉄道の開通順に考察を述べる。

(1) 東海道本線(1887(明治20)年開通)

東京と京都・大阪間を結ぶ幹線鉄道の整備にあたり、中山道経由よりも東海道経由を有利とした当時の鉄道局長官・井上勝の決定にもとづき、1886(明治19)年に東海道沿いに駅を設置することが決定された。その翌年、横浜―国府津間が開通し、1889(明治22)年には横浜―神戸間全線が開通し、これが鎌倉市内を通る最初の路線となった(図-4、A)⁵⁾。一方、藤沢駅は、藤沢宿に駅を設置することに対し、住民が反対したため宿場町から1km南に位置する人家から離れた桃畑と松林の中に開設された⁶⁾。この結果、藤沢駅は江の島と近距離であったため、東京や横浜から東海道本線で藤沢まで行き、そこから片瀬街道を人力車で下り、江の島見物を楽しむという日帰り遊覧コースが確立した。さらに、藤沢市史によれば、これを契機に湘南の臨海地域が海水浴場や別荘地、保養地などとして注目され人気を博していったとされる⁶⁾。

その後、江之島電気鉄道会社により、藤沢駅から片瀬街道沿いに駅や路線などの軌道施設整備が計画されたが、人力車夫から激しい抗議があった。そのため片瀬街道沿いの軌道整備を断念し、それに代わり、かつて村長を務めていた山本庄太郎が所有する土地を活用して、江ノ電藤沢―江ノ島間を敷設した(図-4、B)¹¹⁾。

こうしたことで、人力車の営業ルートとそれに平行する江ノ電ルートにおいて競合が発生し、結果的に安価で迅速な鉄道が台頭をもたらし、日帰り遊覧体験を業とした人力車は衰退に至った。

(2) 横須賀線(1889(明治22)年開通)

日清戦争を必至と見ていた政府は、1884(明治17)年に横須賀の地に横須賀鎮守府を置いた。その後、1889(明治22)年に陸海軍大臣の要請により横須賀への陸路として、東海道本線から分岐する横須賀線が敷設され、鎌倉市内には次に示す大船駅、鎌倉駅および北鎌倉駅の3駅が設置された(図-4、B)⁵⁾。

a) 大船駅

1887(明治20)年、東海道本線が横浜から国府津まで延



図-4 各鉄道の敷設および駅の発生による影響【筆者作成】

伸された際、大船の地はまだ操車場であり信号所にすぎなかったが、翌1888(明治21)年、横須賀線の開通に伴い常設駅として整備された¹¹⁾。東海道本線および横須賀線の分岐駅となった大船駅では、交通の拠点として注目を集め、駅前開発が進められた。その際に、駅周辺に立地した企業において「鎌倉ハム」「新鎌倉」といった「鎌倉」というネーミングが多用された。これは、観光における直接的な関わりとは言えないが、大船の地に立地する企業にとっては、商業戦略として観光都市鎌倉の持つブランド力に大きな期待を寄せていたあらわれといえよう。

b) 北鎌倉駅

横須賀線開通当時、大船—横須賀間は鎌倉と逗子の2駅のみであり、沿線の大多数の村では、鉄道が敷設されながらも汽車は素通りするのみであった。そのため、沿線の各村では駅を設置するための運動が行われた。その中でも円覚寺は、横須賀線敷設時に境内に線路が通っており、1926(昭和元年)、周辺住民からの要請もあり円覚寺の住職を含む3人が鉄道省に陳述書を提出した。その陳述書には、円覚寺は横須賀線建設により境内が分断され不便さが露呈したことについても記されていた。この請願により、翌1927(昭和2)年には夏季簡易停車場が設置され、待望の北鎌倉駅が誕生し、その2年後の1929(昭和4)年には、公式の停車場に昇格して、常設の駅となった(図-4, B)⁷⁾⁸⁾。

開設当時の北鎌倉駅は売り上げが悪く、駅を存続させるため、村民が自ら必要でないにもかかわらず切符を購入する策をとっていた。しかし、次第に秋の修学旅行時期における団体客の利用をはじめ、気候の穏やかな春秋を中心に観光客が増加し、経営状況は安定していった⁵⁾。

このように、陳情駅として誕生した北鎌倉駅であったが、名所である社寺が周辺に点在し、鎌倉観光の中心地である鶴岡八幡宮まで1km程の徒歩圏内にあることより、鎌倉の魅力を経験するためには有効な駅となった。

c) 鎌倉駅

1889(明治22)年、横須賀線の開通とともに鎌倉駅が設

置された。これにより、鎌倉が名所旧跡に囲まれた保養地として新たな脚光を浴び、来訪者は従来の観光拠点である名所旧跡に接する一方、保養・健康増進のための海水浴が人気となるなど、さまざまな観光形態がみられるようになった。1936(昭和11)年度の鎌倉駅の乗降客は586万5336人、収入80万2801円であり、当時の遊樂地としては京都駅に次ぐ一大観光拠点であった⁹⁾。また、鎌倉中心部に位置し、他の県や市と連結している駅であり、江ノ電の乗換駅や複数のバスの起終点となっている。その中でも、戦前に開通した鎌倉—金沢八景間を走る京浜急行バス八景線は「杉本観音」や「浄明寺」「十二所神社」など、近世の徒歩観光において名所とされた場所にバス停留所を設置した。現在ではこれを利用し、鎌倉市観光協会が発行する鎌倉散策ガイドマップには、金沢街道においてバスを利用した散策コースを紹介しており、一旦は絶たれた近世の鎌倉観光の経路がバスで巡るルートとして見直されることになった(図-4, C)¹⁰⁾。

これらより、鎌倉駅は名所旧跡、保養地、海水浴などを満喫する際の鎌倉観光における拠点であり、複数の交通機関が乗り入れする交通の要衝でもあるといえる。

(3) 江ノ島電鉄(1910(明治43)年全線開通)

a) 「乗り・歩き」観光の誕生

江ノ電は開業当初、現在の鎌倉駅から100m程離れた鶴岡八幡宮の参道にあたる若宮大路の延長上に、起終点となる小町駅を設置していた(写真-1)。また、路線は近世の観光経路である長谷小路や七里ヶ浜を中心とする海岸通りに沿うように敷設されたことより、江ノ電は近世の観光経路に入り込んでいたといえる(図-4, B, 図-5)。

開業当時の江ノ電の駅数は、小町駅から片瀬駅までの区間に30駅が存在したが、昭和25年以降に合理化が進められ、10駅まで縮減された(図-6)。このように駅数が半数以下に削減されたが、乗り降りする地点が厳選され、区間ごとに周遊するコースが現在までに確立されていったと考える。その理由として、鎌倉市観光協会により鎌



【凡例】 ●：分析資料(文献12~15)掲載の名所(表-1の番号と対応) ■：現存する社寺 □：現存する駅 ▣：廃止した駅 ※駅的位置状況は、特定の時代ではなく位置が把握できた駅を全てプロットした

図-5 江ノ電の現存および廃止駅の所在、名所の所在【筆者作成】

表-1 分析資料(文献12~15)に掲載された名所

西 ←																					→ 東							
明治43年	片瀬	龍ノ口	土橋	神宮橋	谷戸	腰越	扶ヶ浦	日坂	矢沢	七里ヶ浜	峰ヶ原	行合	追濱	大境	稲村ヶ崎	音鳥橋	無名橋	砂ヶ谷	極楽寺	権五郎社前	長谷	由比ヶ浜	海雲通	原ノ台	学校裏	大町	蔵屋敷	小町
大正4年	片瀬	龍ノ口	土橋	神宮橋	谷戸	腰越	扶ヶ浦	日坂	七里ヶ浜	峰ヶ原	行合	大境	追濱	大境	稲村ヶ崎	音鳥橋	無名橋	砂ヶ谷	極楽寺	権五郎社前	長谷	由比ヶ浜	海雲通	原ノ台	学校裏	大町	蔵屋敷	小町
昭和6年	江ノ島	龍ノ口	土橋	谷戸	腰越	扶ヶ浦	日坂	七里ヶ浜	峰ヶ原	行合	大境	追濱	大境	稲村ヶ崎	音鳥橋	無名橋	砂ヶ谷	極楽寺	権五郎社前	長谷	由比ヶ浜	海雲通	原ノ台	学校裏	大町	蔵屋敷	鎌倉	
昭和5年	江ノ島	腰越	鎌倉高校前	七里ヶ浜	稲村ヶ崎	極楽寺	長谷	由比ヶ浜	和田塚	鎌倉																		

N0	名称	分類	掲載文地名	N0	名称	分類	掲載文地名
1	光徳寺	社寺	日昭	27	葵壽寺	社寺	大
2	瑞泉寺	社寺	日昭	28	辨壽寺	社寺	遊大/日昭
3	淨妙寺	社寺	遊	29	政子之墓	墓	遊大
4	杉本寺	社寺	日昭	30	美姫之墓	墓	遊大
5	鎌倉宮	社寺	遊大/日昭	31	日野俊基之墓	墓	日昭
6	鎌倉親王之墓	墓	遊大/日昭	32	明月院	社寺	大/日昭
7	北条成時	旧蹟	大	33	時経之墓	墓	大
8	往來天神社	社寺	遊/日	34	円覚寺	社寺	遊大/日昭
9	安國論寺	社寺	遊	35	淨智寺	社寺	遊
10	光明寺	社寺	日昭	36	東慶寺	社寺	日昭
11	覺園寺	社寺	日昭	37	海蔵寺	社寺	大
12	島津忠久之墓	墓	大	38	源氏山	山	遊
13	大江正基之墓	墓	大	39	高徳院	社寺	遊大/日昭
14	頼朝之墓	墓	遊大/日昭	40	長谷寺	社寺	遊大/日昭
15	法華堂	社寺	遊	41	御霊社	社寺	大/日
16	頼朝の屋敷跡	旧蹟	遊大	42	光則寺	社寺	昭
17	筋橋	橋	大	43	星日夜の井	井	遊大
18	宝成寺	社寺	大/日昭	44	極楽寺	社寺	大/日昭
19	白濁田舎	旧蹟	遊大	45	稲村ヶ崎	岬	日/大
20	鎌倉金庫館	施設	日昭	46	行合橋	橋	大
21	鶴岡八幡宮	社寺	遊大/日昭	47	瀧福寺	社寺	遊昭
22	大蔵幕府跡	旧蹟	大	48	龍口寺	社寺	遊/日昭
23	建長寺	社寺	遊大/日昭	49	江島海浜	施設	日
24	黄梅院	社寺	日昭	50	江島弁天堂	社寺	日
25	円心寺	社寺	日昭	51	龍窟	社寺	遊
26	淨光明寺	社寺	日昭	52	稚児ヶ淵	岬	遊

【凡例】 ●：継承 x：廃止 ◀：改称および移設 ※昭和5年に現在の駅割となる

図-6 江ノ電停車場変遷図

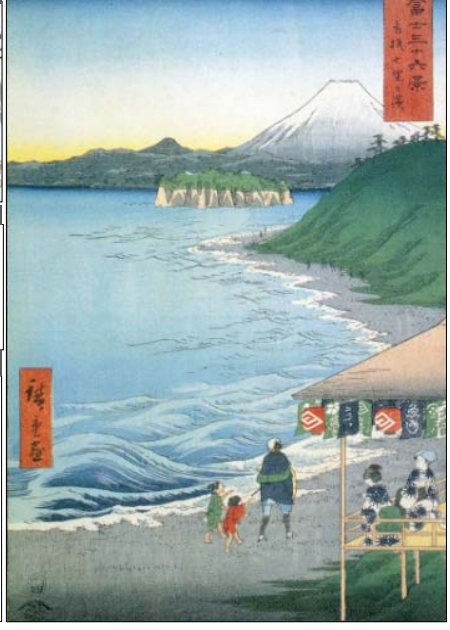


写真-1 参道上の江ノ電

図-7 鎌倉散策ガイドマップの概要

図-8 相模七里ヶ浜(歌川広重)

倉散策を推進するための散策コースを掲載したガイドマップが発行されており¹⁶⁾、そのコースの一つに『江ノ電「のりおりくん」コース』として、江ノ電の各駅を拠点に徒歩を織り交ぜ、名所を周遊する観光形態が推奨されている(図-7)。その特徴は、近世からの観光経路である長谷小路や稲村ヶ崎から七里ヶ浜にかけての海岸沿いは徒歩として、また、一気に視界が開ける海岸景を望める稲村ヶ崎へ向かう区間や、間近に迫る建築物の中をすり抜ける区間では(写真-2)、江ノ電に乗車して海や生活を車窓から楽しむなど、徒歩と乗車移動を組み合わせると効率的に観光を楽しむプログラムが組まれている。

以上より、江ノ電は近世の観光経路に沿うように敷設されたことより、古都の風情ある街道付近では降車による徒歩観光がなされ、江ノ島や富士山を背景とした車窓景観が得られる区間では江ノ電に乗車するなど、従来の徒歩観光に鉄道の新たな価値が付加された「乗り・歩き」という新たな観光形態が芽生えたといえよう。

b) 名物化に伴う名風景への昇華

現在の稲村ヶ崎駅から腰越駅までの区間においては、社寺のような名所は少なく、絵図を売る茶屋といった近世に愛でられた観光の目標物はみられない(図-5、表-1)。しかし、この区間は、鎌倉特有の地形である谷戸の断崖沿いに路線が敷設されているため、江ノ電の乗客の視線は自ずと視界が開けた海側に向き、開業当時よりその車窓からは海と富士山、江の島などを中心に、ゆったりと移ろう海辺のシークエンス景が楽しめる¹⁷⁾。こうした車窓景観をシーン景として捉えれば、それは歌川広重の絵図(相模七里ヶ浜など、その他多数)と正しく同様の構図となることから(図-8)、近世の鎌倉観光の名風景が、江ノ電の車窓景観を通じて継承されたといえる。

また、現在では、江ノ島駅から稲村ヶ崎駅までの区間において、江ノ電を含む海景が鎌倉観光を象徴する名風景の一つとして注目されるなど¹⁷⁾、江ノ電は鎌倉観光に根付くにつれ、海と江の島、富士山などを背景に、「見られる対象」へと昇華した(写真-3)。

(4) 湘南モノレール(1970(昭和45)年開通)

この路線は1970(昭和45)年に大船—西鎌倉間、翌年には湘南江の島まで開通し、全通となった(図-4、C)。その整備目的は、路線沿いの住民、大船地区にある工場の通勤者、また江の島方面へ向かう観光客への交通手段である¹⁸⁾。この路線と鎌倉観光との関わりとして、湘南江の島駅の看板の記載内容「東京・横浜への近道—湘南モノレール江の島駅」や、車体へのイラスト、鎌倉市史などにおいて、鎌倉観光に関する記載がみられなかったことによれば、湘南モノレールの敷設は鎌倉観光に対して特筆するまでの大きな影響はなかったと考えられる。

5. まとめ

本研究より、鎌倉市内の鉄道敷設により、鉄道が鎌倉観光に与えた影響として、名所旧跡周辺に駅を設置することは、駅周辺の徒歩観光を促進するという点で有効であることを把握した。その他に、鉄道の敷設は、近世の鎌倉観光の経路を分断し、観光領域を変化させたが、かつての観光経路沿いにバス路線を導入にしたことで一度は衰退した主流経路が復活し、沿線周辺に散在する名所をも巻き込むバスと徒歩を併用した新たな観光領域の創出が実現した実態も捉えられた。

また、江ノ電の導入により、風光明媚な車窓景観を観光資源として鎌倉観光と江の島観光を繋ぎつつ、近世鎌倉観光の主流経路の利用促進に貢献したといえる。さらに、江ノ電自体が鎌倉の地の海景に溶け込むことによって、近世に称賛された名風景のなかに現代の価値として江ノ電が受容され、鎌倉観光の象徴として愛でられたことも特筆すべき点である。これらのことを踏まえると、江ノ電は近世鎌倉の観光形態に、移動手段や経路の選択および海辺の車窓景などにおいて、「乗り・歩き」という新たな旅の面白みを付加したことにより、これまでの鎌倉観光を成立させてきたということができよう。

謝辞：本研究の調査で多大なご協力を頂いた当時本学卒業生の清永修平氏と下田美羽氏には、厚く謝意を表する。

参考文献

- 1) 瀬畑尚紘, 横内憲久, 岡田智秀, 押田佳子: 「近世紀行文中にみる鎌倉観光の成立過程に関する研究」, 土木学会景観・デザイン研究発表会, 2010
- 2) 「金沢市歩けるまちづくり基本方針」, 金沢市, p24, 2004. 4
- 3) 押田佳子, 横内憲久, 岡田智秀: 「十返舎一九「金草鞋」を通じてみた近世鎌倉観光における通過地点の景観構成とその観賞形態に関する研究」, ランドスケープ研究73(5), pp. 519~522, 2010
- 4) 鎌倉市史編さん委員会: 「鎌倉市史近世近代紀行地誌編」, 吉川弘文館, pp. 3~543, 1985
- 5) 鎌倉市史編さん委員会: 「鎌倉市史近代通史編」, 吉川弘文館, pp. 145~146, pp. 369~370, 1985
- 6) 藤沢市史編さん委員会: 「藤沢市史第6巻資料編—近・現代編」, 東京藤沢市役所, pp. 275~277, pp. 555~556, 1976
- 7) 小田貞夫: 「横浜ステーション」, (株)有隣堂, p. 65, p. 67, 1974. 9
- 8) 蟹江康光: 「横須賀線を訪ねる」, (株)交通新聞社, pp. 103~104, 2010. 7
- 9) 小坂宣雄: 「連載・横須賀線物語—第8回回想—鎌倉駅周辺」, p. 33, 1989. 1
- 10) 「かまくらからの手紙—0号」, p. 22
- 11) 江ノ島電鉄株式会社: 「江ノ電の100年」, 江ノ電沿線新聞社, p. 55, p. 63, 2002. 9
- 12) 鉄道院運輸部: 「鉄道院線沿道遊覧地案内」, pp. 2~4, 1909. 6
- 13) 鉄道院: 「鉄道旅行案内」, pp. 38~39, 1921
- 14) 鉄道省: 「日本案内記 関東編」, 鉄道省, pp. 171~190, 1929
- 15) 日本国有鉄道: 「鉄道旅行案内」, 日本交通公社, pp. 26~28, 1950
- 16) (社)鎌倉市観光協会: 「鎌倉ウォッチング」, p. 7, p. 11, 2008. 7
- 17) 栗原伸治, 糸長浩司, 藤沢直樹: 「江ノ電のある風景イメージの発信・受信とその比較考察」, 農村計画論文集第3集, pp. 265~270, 2001. 12