

# 明治から現代の箱根の観光ガイドブックにみる 風景記述の変化とその特徴

鍵村 香澄<sup>1</sup>・中井 祐<sup>2</sup>

<sup>1</sup>正会員 (株) 建設技術研究所 大阪本社 (〒541-0045 大阪市中央区道修町1-6-7, E-mail: km-kagimura@ctie.co.jp)

<sup>2</sup>正会員 工博 東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻 (〒113-8656 東京都文京区本郷7-3-1, E-mail:yu@civiltu-tokyo.ac.jp)

本研究では、近代における交通インフラの発展が大衆の風景の捉え方にもたらした変化に関する知見を得ることを目的として、明治22年から平成14年までの箱根を対象とした観光ガイドブックにおける記述の変化を明らかにし、箱根周辺における交通インフラの整備の変遷と比較を行った。結果として、明治以降ほとんどみられなかった旧東海道の紹介が、旧東海道側の箱根新道など新たな交通路が整備された高度成長期を境に増加していたことから、交通インフラが人々の地域認識に影響し、価値づけを失っていた交通路に新たな意味が付与され、風景体験が見出されるきっかけとなった可能性を示唆した。

**キーワード:** 風景, 交通インフラ, 箱根, 近代, 観光ガイドブック

## 1. はじめに

### (1) 背景と目的

近代において、日本人の生活様式を大きく変化させた要素の一つに、交通インフラの発展がある。交通インフラの発展は、目的地間の道のりを徒歩で辿る身体的移動から、鉄道・自動車による目的地同士の間接的移動への変化、そして新たな交通路の形成という変化をもたらした。これらの変化は森(2012)<sup>1</sup>によれば「近代的な空間編成」、中村(1990)<sup>2</sup>によれば新たな「国土像」の「価値づけ・意味づけ」といえる。そのように、交通インフラにより人々の空間の捉え方が変化したとすれば、人々の風景の捉え方、つまり人々の眼前に立ち現れる風景像のあり方も変化したのではないだろうか。本研究では、近代における交通インフラの発展が大衆の風景の捉え方にもたらした変化に関する知見を得ることを目的とする。

### (2) 手法

本研究では、箱根のガイドブックの記述から読み取れる風景の捉え方の変化を交通インフラの発展と対照させる。

風景は、社会的に文化として構造化された視線(まなざし)によって捉えられるものであるという考え方は、風景の捉え方の一つとして広く認められている。<sup>3</sup>つま

り、ある風景の成立過程は、個人が発見した風景がメディアを通じて普及され、それがさらに大衆が共有する風景イメージの型になっていく、というように説明できる。

本研究においては、交通インフラの発展に影響を受け、かつ風景やその土地に対する見方・楽しみ方の枠組みを人々に与えるメディアとして、観光ガイドブックを分析対象に選定した。また、近世以前から交通の要衝であり、近代化以降も周囲で交通インフラが継続的に発展してきた土地であることから、箱根を対象地として選定した。

### (3) 既往研究

近代的なインフラ整備による物理的環境の変化と、風景に対する価値づけの意識を比較対照した研究には、歴史的に評価された風景と、近代以降に出現した風景に対する価値づけの意識を比較考察した西嶋ら(2001)<sup>4</sup>や、ダム建設による物理的環境の変化と、環境認知の枠組みである「名付け」の変化を比較考察した舘林ら(1999)<sup>5</sup>がある。

また、観光ガイドブックの記述から観光地の魅力の変化を明らかにした研究には大正から昭和20年代後半までの日光地域の外国人・日本人向けそれぞれのガイドブックを対象に、外国人・日本人に対する観光アピールポイントの変化を明らかにした今野ら(2002)<sup>6</sup>、明治から昭和終わりまでの箱根のガイドブックを対象に、箱根の観光資源の性質の変化や眺望ポイントの存在状況の変

化、各エリア内の観光資源存在状況の変化と各エリアのイメージの変化の関連を明らかにした小口ら（2005）<sup>7</sup>がある。

本研究は、その土地の風景に対する見方・楽しみ方の枠組みを与えるガイドブックにおける価値づけの変化を、単なる物理的環境の変化だけでなく、人々の空間や移動に対する認識にも変化を与える交通インフラの発展と比較して論じることを試みたい。

## 2. 箱根のインフラの変遷

### (1) 江戸時代

箱根は古くから東海道の難所として古くから重要な意味を持ち、箱根越えのルートは古代から変遷してきたが、17世紀初頭の江戸幕府開設に伴い、江戸を起点とする幹線道路網である五街道の一つとしての東海道が設けられ、宿駅が整備された。参勤交代による往来だけでなく、湯治や寺社参詣を口実に庶民の間でも旅が行われていた。

### (2) 明治時代

明治維新が起こり、新政府が樹立されると、それまでの幕藩体制の街道のシステムは廃止された。明治政府は近代化の推進のため鉄道整備に初期から力を入れ、明治5（1872）年に新橋～横浜間に鉄道が開通し、明治22（1889）年には東京～神戸間の東海道線が全線開通する。

一方、財政的基礎が固まらなかったこともあり、政府は道路改修には力を入れなかった。そこで対応策として、明治4（1871）年に道路・橋梁の築造・運営を私人が実施し、料金を徴収するという有料道路の制度を認めた。この時期、地元の有力者により明治8（1875）年から明治20（1887）年にかけて開削が進められ、小田原の板橋から宮ノ下まで現在の国道1号にあたる道が開通する。新道開削で馬車が通れるようになり、明治21（1888）年には国府津～湯本間に馬車鉄道が開通することとなる。この馬車鉄道敷設の背景には、小田原が当時の東海道線のルートから外れたことがあった。

馬車鉄道開通当時、箱根・小田原においては、市街部では人力車や乗合馬車が、また山越えには駕籠や、竹棒をつけた籐椅子を担ぐ「チェアー」が利用されていた。駅前には馬車鉄道の乗客を目当てに待合茶屋が軒を並べるようになり、人力車や駕籠がここで浴客を乗せて箱根の各地へ出発していった。

明治33（1900）年に国府津～湯本間にはこの馬車鉄道が電化され、電気鉄道が開通することとなる。

### (3) 大正・昭和戦前

大正時代に入ると、貸自動車と登山鉄道により、箱根

山の交通は劇的に進歩した。大正元（1912）年、海軍の退官軍人松本安太郎が箱根において初の貸自動車会社となる箱根自動車株式会社を設立し、その後に小田原電気鉄道、宮ノ下の富士屋ホテルが続いて貸自動車会社を設立した。富士屋ホテルによる富士屋自動車株式会社は、松本安太郎の箱根自動車を吸収して成長し、競合する小田原電気鉄道にとって脅威となっていたが、小田原電気鉄道は大正8（1919）年、日本初の登山電車を湯本～強羅間に開通させた。箱根の観光はより便利になり、大衆化が進んだが、一方で従来の人力車夫や駕籠かきは客を奪われる形となった。大正10（1921）年には、強羅～早雲山間にケーブルカーが開通し、早雲山まで登山電車とケーブルカーを乗り継ぎ、そこから徒歩で芦ノ湖まで歩いて、湖尻から元箱根まで船で渡るといった観光ルートが成立した。加えて、駿豆鉄道（現・伊豆箱根鉄道）は、自社の乗合自動車運行を目的として自動車専用道路（現在は神奈川県道）を建設した。

東海道線は大正2（1913）年に湯河原、熱海を経由するルートへの変更が決定され、大正9（1920）年に小田原駅が開業、大正14（1925）年には熱海駅までが開通し、昭和9（1934）年には丹那トンネルが完成し、現ルートへの変更が完了した。また、昭和2（1927）年には新宿から小田原を結ぶ小田急が開通したことで、都心部から箱根へのアクセスは飛躍的に向上した。

### (4) 戦後

戦後、高度成長期の到来とレジャー産業の拡大に伴い開発はさらに進展し、箱根周辺の交通網の整備はさらに進んだ。小田急グループ傘下の箱根登山鉄道と西武グループ傘下の伊豆箱根鉄道はバス路線をはじめとする輸送シェア競争を背景として、それぞれの交通機関を使った周遊ルートを定着させていくようになる。

また、この時期には、昭和37（1962）年箱根新道・芦ノ湖スカイライン開通、昭和40（1965）年箱根ターンパイク開通、昭和44（1969）年東名高速道路開通と、周辺の道路建設が進み、マイカーの普及とあわせて箱根へのアクセスが向上した。

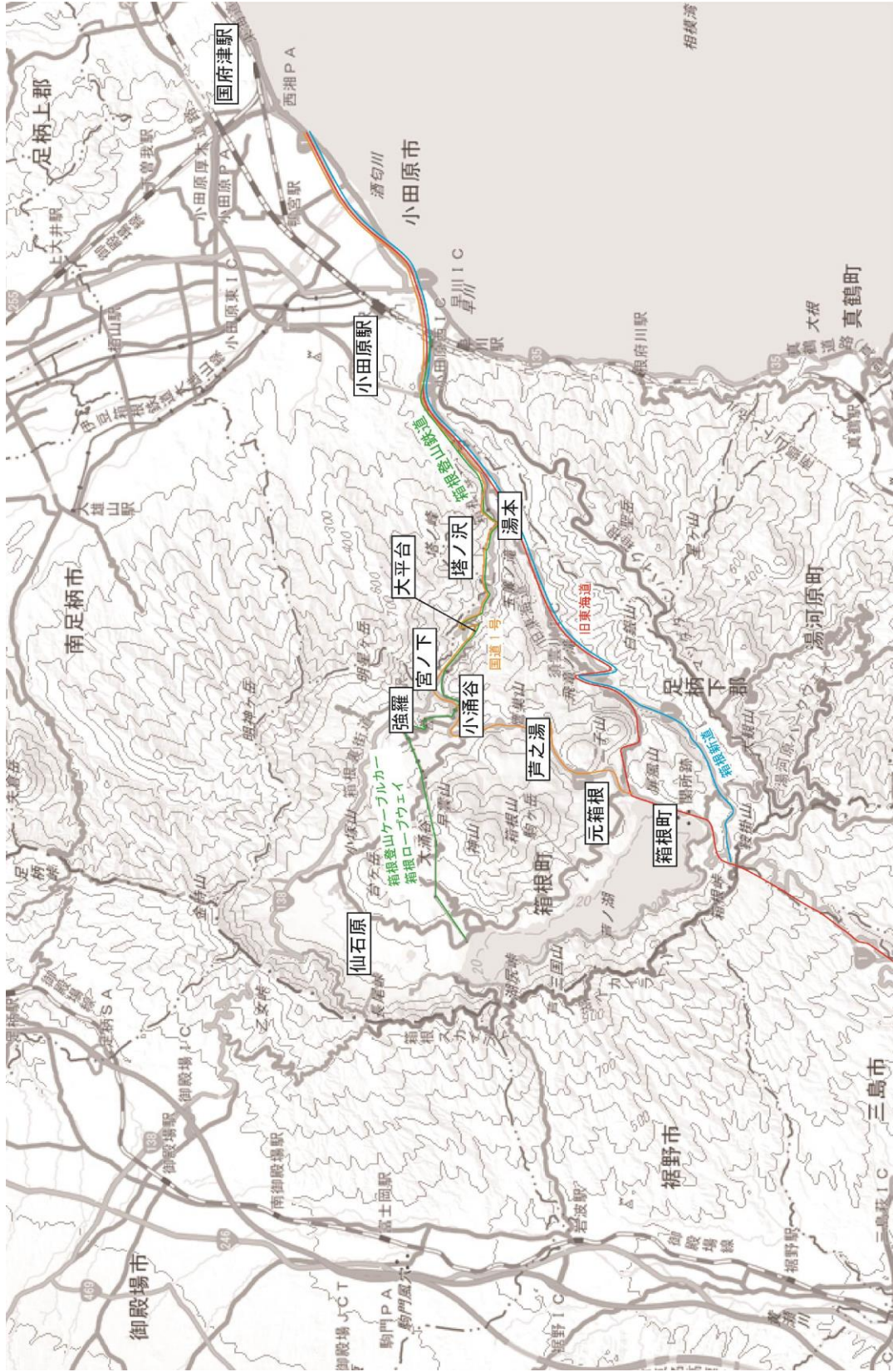


図1 箱根周辺の地図

### 3. 分析

本研究で分析対象とするガイドブックは、日本のガイドブックの全般的な変遷を考慮し、また年代の間隔がほしい10年程度になるよう、資料を選定した(表1)。その上で、まず各年代の資料ごとにガイドブックの全体的な構成の変化を比較した。また、各年代においてエリアごとに風景に関する記述を抽出し、記述の変化を比較した。

表1 対象としたガイドブック

発行年	タイトル	出版社
明治22 (1889)	内国旅行 日本名所図会	青木嵩山堂
明治28 (1895)	全国鉄道名所案内	巖々堂
明治38 (1905)	鉄道作業局線路案内 東海道線北陸線及中央西線	鉄道作業局運輸部
大正7 (1918)	鉄道旅行案内	鉄道院
大正13 (1924)	鉄道旅行案内	鉄道省
昭和5 (1930)	日本案内記	
昭和15 (1940)	ツーリスト案内叢書 第四輯 湘南・箱根・伊豆地方	ジャパン・ツーリスト・ビューロー
昭和30 (1955)	新旅行案内 7 湘南・伊豆・箱根	日本交通公社
昭和38 (1963)	最新旅行案内 7 伊豆・箱根・三浦半島・伊豆七島	
昭和48 (1973)	新日本ガイド8 伊豆箱根富士	
昭和56 (1981)	新日本ガイド8 伊豆箱根富士	
平成4 (1992)	'92-'93 るるぶ箱根	JTB
平成9 (1997)	'97-'98 るるぶ箱根	
平成14 (2002)	'02-'03 るるぶ箱根	

#### (1) ガイドブックの構成の変遷

全般的な紹介形式の変化と、箱根の中での案内箇所の変更項目の変化がみられた。

まず全般的な紹介形式の変化について、最も初期のガイドブックである明治22年『内国旅行日本名所図会』は、江戸時代の名所図会の形式を踏襲し、徒歩・駕籠・馬車鉄道で移動する道なりにそって解説しているが、明治28年『全国鉄道名所案内』以降は鉄道路線の周辺案内として、湯本、塔ノ沢などといった温泉地を項目立てて解説している。鉄道路線に沿った紹介形式は昭和5年『日本案内記』まで続く。昭和15年『ツーリスト案内叢書』からは鉄道路線ではなく地方ごとを1巻としたシリーズ形式となり、箱根の中の見どころの案内が充実していく。戦後も同様の形式が続くが、るるぶの登場により構成・内容が大きくリニューアルしている。特に平成9年以降、エリアに沿った項目よりもテーマごとの特集が目立つ構成になっている。

箱根の中での案内箇所は、明治から一貫して、湯本、塔ノ沢、宮ノ下、……などの温泉地を一つの単位として項目立てられているが、項目の消長をみると、以下の変化があった。また、表2に各年代の資料におけるエリアの出現状況を示している。

表2 各年代のガイドブックにおけるエリアの出現状況

	明治22 1889	明治28 1895	明治38 1905	大正7 1918	大正13 1924	昭和5 1930	昭和15 1940	昭和30 1955	昭和38 1963	昭和48 1973	昭和56 1981	平成4 1992	平成9 1997	平成14 2002
湯本														
塔ノ沢														
宮ノ下														
堂ヶ島														
木賀														
底倉														
小湧谷														
芦之湯														
大湧谷														
焼子														
元箱根														
箱根町														
仙石原														
強羅														
駒ヶ岳														
滝ノ花沢														
文庫山・二子山・奥湯本														
宮城野														
大平台														
湖尻														
桃源台														
二ノ平														
早雲山														
箱根町街道														
奥湯本														
伊豆														

各エリアについて、項目として出現している年代をグラフで示した。

#### a) 旧街道側の項目の出現

旧東海道側について、明治22年以来項目が立てられていなかったが、平成4年から項目が出現していた。

#### b) 新たな温泉地の出現

近世以前より開湯している「箱根七湯」(湯本、塔ノ沢、宮ノ下、堂ヶ島、木賀、底倉、芦之湯)をはじめとする温泉地に加えて、開発に伴い強羅、仙石原が出現する。また、戦後以降、奥湯本、大平台、湖尻・桃源台などといった新たな項目が出現している。

#### c) 堂ヶ島・木賀・底倉温泉の統合・消滅

新たな項目が出現する一方で、箱根七湯に数えられる堂ヶ島・底倉・木賀については、平成4年以降は3地域をまとめて1つの項目として解説するようになり、平成14年にはエリアとして項目が立てられなくなった。

#### (2) ガイドブックの記述の変遷

エリアごとに、各資料の風景に関する記述を抽出して比較した。

風景に関する記述の定義としては、「眺め」に関連するものの説明を広く考慮することにし、史跡など、面的な眺めとはいえないものについても、その地域の認識像の一端を担うものとして考慮することにした。なお、宿泊施設、レジャー施設、飲食店の紹介は除外した。その結果、以下のような変化がみられた。

#### a) 旧街道周辺の紹介の変化

明治22年では「文庫山二子山は右左り、挑子阪に奇石有り 猿蓐坂や枳殻ざか、榎木阪等は三難所……」と

坂などを列挙する道案内のような記述にとどまっている。その後、旧街道の杉並木の紹介が昭和 15 年以降元箱根・箱根町の紹介と並んで記載されるようになるが、旧湯本と箱根町・元箱根間の旧東海道については言及されていない。昭和 48 年以降湯本と箱根町・元箱根の間にある正眼寺、初花の滝、畑宿、石畳、甘酒茶屋碑の紹介が出現するなどの言及がみられるようになる。平成 4 年以降、箱根旧街道の章が初めて独立して設けられ、「須雲川の支流である大沢川にかかる千鳥橋を抜けると、道幅の広い石畳のかなり急な上り坂。しっとりとした苔むした雰囲気は、一枚の絵のような風景となる。……」などのように歩くような目線でコースと見どころが詳細に語られるようになる。また、石畳や甘酒茶屋など昭和 48 年以降すでに出現していた史跡についても、史跡としての客観的情報の紹介から、昔の旅人と同じ道りを追体験するという観点の紹介へ変化している。

また、同時期に芦之湯の史跡の紹介にも変化がみられる。まず、平成 4 年から芦之湯が「旧街道周辺」のエリアの一つとして位置づけられるようになっていく。また曾我兄弟の墓や二十五菩薩などの史跡群について、明治 22 年から継続的に言及されているが、昭和 38 年以前はただの列挙にとどまっていた。昭和 48 年ではそれぞれの史跡について大きさや制作年代といった客観的な情報が追加され、平成 4 年からは、「なぜ、この一帯には石仏や石塔が多いか」というと、昔このあたりは六道の辻、あるいは賽の河原とも呼ばれた地蔵信仰の霊地であったことに由来する。」というような文化的背景の解説がなされるようになった。また、昭和 48 年からは飛竜の滝の言及が新たに出現している。平成 4 年では旧街道方面から入る滝坂道の紹介がされるようになり、平成 9 年からは滝が水しぶきをあげる様子など、具体的な眺めが表現されるようになった。見どころとしての注目度が上がっているといえる。

#### b) ハイキングコースの紹介の変化

昭和 15 年頃から、箱根の山々や、そこにおけるハイキングコースの紹介が出現するが、「中央火口丘の一で、駒形山ともいい、神山の南斜面から噴出した（箱根火山中最後に噴出したものという）トロイデ型の山で、芦ノ湖から仰ぐ山容は美しい。また全山草原・萱山となっていて北隣りの神山とよい対照をなしている。」（駒ヶ岳、昭和 30 年）のように、昭和 30 年代頃までは地学的説明が中心であったものが、「駒ヶ岳から大涌谷に抜けるハイキングコースは、背丈の低い風衝植物群や珍しい植物をはじめ、コマドリ、オオルリ、コルリなどの野鳥が多く生息する自然の宝庫となっている。」（駒ヶ岳、平成 4 年）のように、コースを歩いたときに体験できるものの説明に変化している。同様の変化は、宮ノ下の浅間山や、仙石原高原などにおいてもみられる。浅間山では、

平成 4 年以降、「江戸時代、富士山はその美しいスタイルゆえに信仰の対象になっていた。当時、この近辺では浅間山から富士山を拝んでいたというだけあって、今でも、浅間山からの富士山の眺めはやはり最高だ。」と、それまで言及されていなかった山岳信仰の話が言及されるようになっていく。

## 4. 考察

東海道は近世以前における幹線道路であったが、箱根のガイドブックにおいては明治 28 年以降とりあげられなくなった。しかし戦後、昭和 48 年以降奥湯本や畑宿周辺の観光資源が紹介されるようになり、平成以降になると「箱根旧街道」で章が設けられ、湯本から箱根までの道りが詳細に紹介されるようになっており、扱いが大きく変化している。

東海道側が明治半ば以降注目されなくなったことの背景としては、まず幕府による街道の制度が廃止されたことがある。これは、単に宿駅が無くなり街道沿いが中心地でなくなったというだけでなく、その後の明治政府による鉄道整備への注力も合わせて考えると、近代化の中で、前近代的システムの象徴である街道が否定され、廃れていったとも捉えることができる。また、街道の廃止に続いて、小田原から宮ノ下までの道が拡幅整備され、大正期以降、箱根登山鉄道の整備によって湯本から強羅にかけての登山鉄道沿線地域が観光の中心となったことも、東海道が注目されなくなった背景としてあげられる。

戦後になると、箱根新道や箱根ターンパイクが開通したことで東海道側に新たな交通路が整備された後から、東海道側の記述が増えだしている。このようなインフラ整備とガイドブックの記述の変化の間の因果関係について証明することはできないが、交通インフラの整備が人々の地域の認識のあり方を変え、徐々に旧街道側に目が向けられるようになり、価値づけを失っていた交通路に新たな意味が付与され、そこに風景体験を見出すきっかけとなったことが示唆される。

また、平成以降単なる資源の紹介に留まらず、コースを歩いて江戸期の旅を追体験すること自体を楽しむ視点から紹介するようになったという変化がある。明治以降、観光の隆盛の背景には鉄道など近代的交通インフラの整備によって移動の自由度が広がったことがあったが、交通インフラが十分整備されると、かつての歩く旅への回帰がみられるようになったといえる。

ハイキングコースの紹介について、昭和 15 年から出現し、30 年代頃まで主に山に関する地学的説明がなされている。この背景には、登山口まで交通機関を利用できるようにになったという交通インフラの発展が関わって

いるが、当時の日本の観光業において国民の健康増進のため自然を「利用」という近代的な価値観のもと自然に対する科学的理解の推進や、ハイキングの推奨が行われたことも影響している<sup>15</sup>。ハイキングコースにおいても、特に平成以降旅行者の歩行体験に即した説明に変化しており、東海道と同様、歩く旅への回帰がみられる。

## 5. 本研究の成果

本研究では、明治22年から平成14年までの箱根を対象とした観光ガイドブックの記述を比較し、主に以下の変化を明らかにした。

・明治以降ほとんどみられなかった旧東海道の紹介が昭和48年以降増加し、平成4年以降独立した章が設けられ、説明の性質も歩行体験中心に変化した。

・昭和15年頃からハイキングコースの紹介が出現し、山岳に関する地学的説明を中心に解説されていたが、平成4年以降、歩行体験や、それまで言及されていなかった山岳信仰の紹介など、性質に変化がみられた。

また、これらの変化を箱根周辺のインフラ整備の経緯と比較対照し、旧東海道側において、交通インフラが人々の地域認識に影響し、価値づけを失っていた交通路に新たな意味が付与され、風景体験が見出されるきっかけとなった可能性を示唆した。

## 6. 今後の課題

今回は交通インフラの変化に富んだ地域として箱根を選んだが、対照的に交通インフラの変化が少ない地域において同様の検証を行うことで、今回みられた傾向が交通インフラの変化によるものなのか、観光形態の変化など他の要因によるものなのか、さらに深く考察することができる。

また、今回はガイドブックの記述の変化から風景の捉え方の変化を読み取ったが、その記述の変化は年代による風景の捉え方の変化ではなく単にガイドブック自体の違いによるものである可能性もある。特に戦後はガイドブックが多様化しているため、今回とりあげた交通公社系のガイドブック以外でも検証を行う必要がある。

## 参考文献

- 1) 森正人：巡礼の近代性— 一九〇五年の西国三十三所順礼競争—, 人文論叢, Vol. 29, pp. 45-55, 2012.
- 2) 中村良夫：国土認識システムとしての交通路, 国際交通安全学会誌, Vol. 34, pp. 439-444, 1990.
- 3) 吉村晶子：風景/景観に関する言説にみる景観概念, 風景体験類型及び説明モデルに関する研究, 景観・デザイン研究講演集, Vol. 3, pp. 76-86, 2007.
- 4) 西嶋啓一郎, 仲間浩一：関門海峡地域において成立した風景の構造に関する史的考察, ランドスケープ研究, Vol. 64, No. 5, pp. 713-718, 2001.
- 5) 館林史子, 緒方稔泰, 斎藤潮：恵那峡における名づけと大井ダム建設による風景の変容, 日本都市計画学会学術研究論文集, Vol. 34, pp. 439-444, 1999.
- 6) 今野理文, 十代田朗, 羽生冬佳：観光ガイドブックにみる観光地のアピールポイントの変遷, 観光研究, Vol. 14, No. 1, pp. 9-16, 2002.
- 7) 小口傑, 十代田朗：箱根にみる観光魅力の変遷に関する研究, 東京工業大学工学部社会工学科卒業論文(未公刊), 2005.
- 8) 箱根登山鉄道社史編纂委員会編：箱根登山鉄道—グラフ90, 箱根登山鉄道株式会社, 1978.
- 9) 加藤利之：箱根山の近代交通, 神奈川新聞社, 1995.
- 10) 箱根湯本温泉旅館組合編：箱根湯本・塔之沢温泉の歴史と文化 箱根湯本温泉旅館組合創立五〇周年記念誌, 夢工房, 2000.
- 11) 箱根温泉旅館協同組合編：箱根温泉史 七湯から十九湯へ, ぎょうせい, 1986.
- 12) 中川浩一：旅の文化誌 ガイドブックと時刻表と旅行者たち, 伝統と現代社, 1979.
- 13) 山本鉦太郎：旅行案内記三百二十年, 山本鉦太郎, 1975.
- 14) 神田孝治編：観光の空間 視点とアプローチ, ナカニシヤ出版, 2009.
- 15) 森正人：昭和旅行誌 雑誌『旅』を読む, 中央公論新社, 2010.
- 16) 溝尾良隆：観光学と景観, 古今書院, 2011.