

〔論文〕

戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論

——南紀の温泉地をめぐる交通網の革新——

笠井雅直

名古屋学院大学経済学部

要 旨

白浜温泉は、湯崎温泉の泉脈から新たに別荘地として開発されつつあった地域に登場する。戦前の大阪商船は南紀の沿岸航路開設により沿岸の温泉地の発展を主導して来たが、紀勢西線の順次開通に拠る鉄道資本間の競争と協調による集客の激増によって、その航路の力点は当初の白浜温泉から熊野巡りと連携した勝浦温泉の開発へと転じる。

キーワード：白浜温泉，大阪商船，紀勢西線

Competition Between Railroad and Large Steamship in Prewar Shirahama and Yusaki Hotspring

Masanao KASAI

Faculty of Economics
Nagoya Gakuin University

目 次

- 1 課題の設定—研究史の整理から—
- 2 温泉地をめぐる汽船と鉄道の競合
 - 2.1 大阪商船による瀬戸内海観光への集客
 - 2.2 大阪商船による白浜温泉への集客
 - 2.3 紀勢西線の開通と大阪商船
- 3 鉄道網の整備と白浜湯崎温泉
 - 3.1 湯崎温泉の歴史
 - 3.2 白浜温泉の開発と鉄道資本
 - 3.3 遊覧地型温泉へ
 - 3.4 椿温泉への波及効果
- 4 海路による温泉地集客の拡張と勝浦温泉

発行日 2015年3月31日

1 課題の設定—研究史の整理から—

近年、観光に関する研究が盛んになっている。とくに地域経済における観光資源の開発が研究対象としてかなりの蓄積を重ねつつある。その背景には、現下の外貨獲得ならぬ観光の国際競争力確保という観点からの観光振興という国策があり、それと前後して観光学をメインとした大学の学部・学科・専攻や大学院の研究科・専攻の新增設も相次いだことがあり、その結果、学としての観光学が新たな研究領域として焦点となってきたと言えよう¹⁾。最近の成果として、地方史研究協議会編『都市・近郊の信仰と遊山・観光』（雄山閣出版、1999年）、市川文彦・鶴田雅昭編『観光の経営史 KGりぶれっと』（関西学院大学出版会、2009年）、小西康生・貴多野乃武次編著『「ツーリズム」関連統計—その現状と課題—』（神戸大学経済経営研究所、2004年）、小西康生編『“観光”から“ツーリズム”へ—多様なツーリズムの可能性を探る—平成16年度神戸大学「ツーリズム」フォーラムの記録』（神戸大学経済経営研究所、2005年）、鶴田雅昭『観光学入門 跡見観光ブックレット①』（日本経済評論社、2012年）、篠原靖『観光デザイン入門 跡見観光ブックレット②』（日本経済評論社、2013年）などをあげることができよう²⁾。何れの研究も歴史的な経緯を踏まえつつ観光学の問題領域を提示したものであった。

ここでの関心である歴史的な視点からの「観光地と交通」という問題領域に限って研究史について見ると、先駆的な研究としては、吉田光邦編『19世紀日本の情報と社会変動』（京都大学人文科学研究所、1985年）に収録された丸山宏「近代ツーリズムの黎明—「内地旅行」をめぐる—」および白幡洋三郎「異人と外客—外客誘致団体「貴賓会」の活動について—」があり、「交通と情報の技術」の近代化の観点から、外国人旅行客の登場への対応という旅行の近代の黎明期について検討している。その後、白幡洋三郎氏は『旅行ノススメ』（中公新書、1996年）において、「旅行」に関する歴史的な問題領域をあますところなく提示する。そこでは、日本政府の国策と「旅行」の関連が基本的な視点となっており、観光地と交通との関係についてはあまり触れられてはいない。1998年以來の共同研究の成果である白幡洋三郎編『旅と日本発見—移動と交通の文化形成力—』（国際日本文化研究センター、2009年）においても観光地の形成史に力点が置かれている。「観光と交通」の視点からのものとしては、国立民族学博物館の共同研究である石森秀三編『観光の20世紀』（ドメス出版、1996年）があり、「国際観光」「観光革命」という視点から世界的な流れを整理しているが、そこでは「観光旅行の大衆化において、鉄道という交通機関が重要な役割を果たした」というように交通機関の発達との関連に力点があった³⁾。

「観光と鉄道」に関する研究を進めてきたのは鉄道史学会であった。1993年度鉄道史学会大会の共通論題報告「鉄道史における観光」（『鉄道史学』第13号、鉄道史学会、1994年）、2010年度鉄道史学会大会の共通論題報告「観光と鉄道」（『鉄道史学』第29号、鉄道史学会、2011年）があり、鉄道網の発展と観光開発に関する歴史的な研究が取り込まれるに至った。そこでは、観光開発における鉄道資本の主導的な役割が目目されている。同様な観点からの最近の研究として、大阪府立大学観光産業戦略研究所・関西大学大阪都市遺産研究センターほか編著『熱き男たちの鉄道物語—関西の鉄道草創期にみる栄光と挫折—』（ブレーンセンター、2012年）、小川功

『観光デザインとコミュニテイデザイナー—地域融合型ビジネスモデルの創造者〈観光デザイナー〉—』（日本経済評論社，2014年），高階秀爾ほか編著『鉄道がつくった日本の近代』（成山堂書店，2014年）などをあげることができよう⁴⁾。

他方，温泉に関する歴史的なアプローチのものとしては，高柳友彦氏が各地の温泉に関する研究を進めている⁵⁾。氏の研究は温泉権に焦点を当てた温泉地の発展史となっている。松田法子『絵はがきの別府—古城俊秀コレクションより—』（左右社，2012年）は，絵はがきという媒体を通して，別府温泉の近代史を明らかにしたものであり，温泉に関する資料があまりないという研究分野を補って余りある内容となっている。交通と温泉についても触れている。ただし，汽船による阪神方面からの集客という戦前の別府温泉の在り方もあり，温泉地としての劇的な変化は鉄道敷設（予定）とともにやってくるという鉄道の革新的な役割については触れることはなかった。

本稿では，第一次大戦後に温泉地として登場し，その後の日本経済の景気後退，慢性不況，昭和恐慌の時期に集客を拡大した温泉地としてあげられる白浜温泉の発展における鉄道の革新的な役割について明らかにしたい。併せて，これまでの拙論で見たように，観光開発は，昭和恐慌前後に「発展」を見せるのであり，温泉地の開発・発展もその一環をなすものであった⁶⁾。当該期は日本経済の構造転換の時期でもあり，観光はそれを映す鏡でもあり，新たな消費大衆の出現に支えられたものと思われるが，その点にも言及したい。

2 温泉地をめぐる汽船と鉄道の競合

2.1 大阪商船による瀬戸内海観光への集客

鉄道敷設以前に南紀方面への交通手段であった海運について見よう。それは主として大阪商船によって担われた。大阪商船の南紀方面への航路運行は，先行する沿岸航路会社の買収・吸収による大阪・熱田線の航路開設に始まる（1900年）⁷⁾。大阪から南紀方面を本格的に目指した航路は，1911（明治44）年開設の大阪・三輪崎急航線（大阪・勝浦線）であり，併せて，同社は1912年に大阪・豊後線（大阪・別府線）を開設している。この後，同社は1929（昭和4）年には大阪・名古屋線を大阪商船の関係会社である摂陽商船に譲渡している。大阪商船は最終的には大阪・南紀間に焦点を絞るのであった⁸⁾。その経緯について以下でみる。

大阪商船は航路開設とともに，沿線の観光開発をも推進する。その一つが白浜温泉であった。次の文をみられたい。

「白浜温泉… [1935年から] 十年前我が社 [大阪商船] によりて世に紹介せられて以来その風光美と温泉の豊富とを以て近畿附近第一の遊覧地として，入湯地として，溫柔境として急速に発展せし所 [である] …」⁹⁾。

大阪商船は1925年頃には白浜温泉の観光開発に力を入れたとしている。その一端は，南紀保勝協会の活動に知られる。具体的には，次の通りであった。

「南紀保勝協会は本部を大阪商船会社内に置き、支部は田辺町と新宮町の両役場に設け専ら南紀名所開発と遊覧客の御便宜を計ることを以て設立した公益的の団体であります」¹⁰⁾。

南紀保勝協会は具体的には、大阪商船が提唱して新宮町、勝浦町、田辺町、そして大阪商船の四者が協力して設立しようとしたものであった¹¹⁾。このあと各町村がそれぞれ保勝会を設立したとされているが、上の引用文では、1923（大正12）年に設立された勝浦保勝会に触れられてはいないが¹²⁾、さしあたり大阪商船は南紀保勝協会を田辺町と新宮町の両役場を拠点として設立し、「名所開発」と遊覧客の確保をはかったことが知られる。大阪商船は熊野巡りを中心にして南紀の温泉地を押し出そうとしたのであった。

観光開発に乗り出した大阪商船側の事情としては、大正末年頃よりの大阪商船における航路湮数の著しい減少があり、それは「陸上交通機関の発達によりて沿岸航路が漸次重要性を失いたる結果に外ならない」とする¹³⁾。とはいえ、力を入れた航路の一つが南紀方面であり、大阪方面からの集客をめざすという同社の観光開発戦略であった。

大阪商船の発着港である大阪・天保山棧橋は、「海陸交通船車接続の為め設置」した天保山駅につらなるものであり¹⁴⁾、「日本郵船会社、関西同盟汽船、大阪商船会社、東洋汽船会社等」の「汽船に由りて、各地と連絡せられ」ところであったが¹⁵⁾、大阪商船は設立当初から大阪、神戸より瀬戸内海、道後温泉、別府温泉などの中国、四国、九州方面に至る航路によっていた。特に道後と別府という温泉地と大阪・神戸との連絡航路が際立っていた。

道後温泉については、大阪商船の支店の置かれた松山市外の三津浜を寄港地として「上り船は、今治、多度津、高松、神戸を経て、大阪に至るものにして、片道二十四時間を要す」るものであった。瀬戸内海の遊覧地としての道後温泉は、「旅館は浴室を繞りて建てられ、其の数三百、四時の浴客絶えず、一ケ年の入浴者一百万人以上なりという」盛況ぶりであった¹⁶⁾。

他方、別府温泉は、別府に至る航路だけでなく「[別府湾の]日出より別府までは小汽船往来し、別に大阪商船会社宇和島通いの汽船も、往復ともに寄港する」ところであった¹⁷⁾。

道後温泉、別府温泉を拠点とする大阪商船の瀬戸内海航路は、鉄道との競争に際会する。日豊本線・別府駅が営業を開始する1911（明治44）年7月¹⁸⁾から始まる。この後、道後温泉や別府温泉についても大阪からの航路だけでなく、鉄道を経由したルートが登場する。道後温泉についても鉄道と海路の組み合わせが登場する。「山陽本線尾道及広島品の宇品港と松山の門港高浜、三津浜両港との間に、石崎汽船の連絡汽船」が運行されることがそれであった¹⁹⁾。

別府温泉についても、次のようであった。

「別府温泉 …京阪神方面からは汽車に頼るの外、大阪か神戸から汽船で瀬戸内海の風光を賞しながら別府へと向はるるも多く、長い船旅が厭な人は、尾道から高浜に渡って、先ず道後の温泉に浴し、高浜から又汽船で別府港へと向かう人も多い…」²⁰⁾。

当時、東京から尾道まで「所要時間」24時間であった²¹⁾。東京から別府までは「特別急行[で]

戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論

下関まで25時間・普通急行で27時間35分・下関門司連絡汽船18分」「門司より3時間30分」で²²⁾別府駅に到着する。

海路による観光地への集客に代わって、海路と鉄道の組み合わせを生み出すこととなった鉄道の高速化については、表1の通りであった。

表1 鉄道所要時間の変遷（東京・主要都市間）（単位、時間・分）

到達地 \ 年	1894年	1912年	1926年	1942年
大阪	17時40分	11・55	11・00	8・00
広島	30・11	20・01	18・17	14・25
福岡		29・03	25・44	20・03

出所：『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史辞典』1973年。

鉄道院は1912（明治45）年に新橋・下関間に特急列車をはじめて運行し、高速化をはかる²³⁾。これに対して大阪商船は、別府温泉については、隔日の直航便を開設する。同社客船の一つである「遊覧船紅丸は五日目毎に大阪と神戸方面まで往復して」「交通は至極便利」²⁴⁾であると云われた。かつて、「単に僻地の一小温泉場に過ぎず、従って入湯客も近郷の農夫、漁夫を主とし」ていた別府温泉は、大阪商船が別府「港に商船棧橋を架設し、或いは又優秀客船を就航せしめて、その宣伝に努め」たことで²⁵⁾、大正末年には、別府温泉は「一年の来浴者数二百万〔人〕を超えている」といわれた²⁶⁾。いずれにしても「汽車の外阪神、中国方面からは汽船の便があって、この方が時間も早いし賃金も安い」という事情が大きかった。大阪商船の航路運航は大阪方面からの集客の効果大であったとすることができよう。



写真1 「(別府温泉名勝)定期客船むらさき丸出帆の情景」

この後、1929（昭和4）年には大阪、神戸、高松、今治、高浜、別府、大分を連絡する大阪・別府航路には、それまで「一千六百噸の純客船紅丸、紫丸の二隻と一千噸の屋島丸が就航して、一日一往復の定期航海をして」いたが、「九州方面鉄道の完成に伴う阪神四国九州方面来往客

や瀬戸内海遊覧，別府道後入湯客」の確保を図るべく「一日二往復の定期航海開始を企図し」「一千七百噸のディーゼル客船」を投入する。同客船は「船客定員」が「一等46名」「二等148名」「三等535名」というように大量高速運航の時代を推進するものであった（写真1参照²⁸⁾。

2.2 大阪商船による白浜温泉への集客

鉄道によれば白浜温泉・湯崎温泉は，東京からは和歌山市駅下車で「所要時間10時間30分」であり²⁹⁾，大阪からは，和歌山駅下車「4時間」であった（1920年）。南紀方面についても当初は海路が中心であった。

大阪商船は南紀方面については，開業（1884年）とともに「大阪和歌山線を開き」，1899（明治32）年には田辺，御坊，串本，勝浦に寄港する航路を運行する³¹⁾。南紀航路は，もともと名古屋・大阪間の沿岸航路の中継地であったが，紀勢東線・紀伊勝浦駅が1912年12月に開業し，紀勢東線・新宮駅が1913（大正2）年3月に開業することで³²⁾，大阪商船は，鉄道と連携すべく，大阪・勝浦急航線を開設し（1913年），「勝浦を連絡地として新宮鉄道と旅客のみの船車連絡」を開始した。併せて，1915年以降「湯崎に臨時寄港し」，1916年以降は「毎年四月より九月迄湯崎を定期寄港地とした」³³⁾。湯崎温泉は，もともと熊野巡りの際の一寄港地であった。大阪・熱田間航路からする熊野巡りの寄港地の一つでもあったことは次の文からも知られる。

「紀州めぐり これも一日二日で行ける旅ではないけれど…本当は和歌山市から…南に下りて…熊野に入って行くのが一番良いのであるけれど…中々大変なので，大抵は大阪熱田間の大阪商船会社の汽船に由るものが多いらしかつた。私も田辺からその汽船に乗って了ったので…[田辺から]湯の峰温泉…熊野川…新宮…那智山…勝浦…串本[を経て]…田辺にもどって来る。そこから舟で鉛山温泉に行く。この温泉は近頃いくらか世間にその名を知られて来たようだ。此処は，汽船でやって来れば，そう大して骨の折れるところでもなかった。」³⁴⁾

鉛山温泉（湯崎温泉）は，大阪方面からは汽船便による最寄りの地として知られていたものであり，それは湯崎温泉が「和歌の浦から汽船に乗って田辺に至れば，田辺町より毎日渡し船の便あり，一時間を出でずして達するを得べし」³⁵⁾ということによっていた。

当時，大阪商船は，「むろ丸」「なち丸」という「最新式ディーゼル船」を運行する南紀の温泉地の白浜温泉については「旅館白浜館・銀翠其他貸別荘」「公共浴場みどり湯の新築にふれ，湯崎温泉については「湯崎七湯」あり「旅館は傾斜面に段々と立ち並び，眺望」の良いことを，勝浦温泉についても「湾内には常に数千噸の巨船来泊」，「湾の周囲に温泉湧出」していること，「那智浦海水浴場」が「勝浦より汽車五分」のところであったことを記している³⁶⁾。

2.3 紀勢西線の開通と大阪商船

紀勢西線の順次開通により南紀方面の観光開発が急となる。紀勢西線・和歌山駅と紀三井寺駅が1924（大正13）年2月に開業し，湯浅駅が1927（昭和2）年8月に開業する。1928（昭和

戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論

3) 年10月には紀伊由良駅が開業し、1929(昭和4)年4月には御坊駅が開業する鉄道(写真2参照)³⁷⁾。これによって、鉄道などによる陸路と海路の競合が激しくなる。まず、南海鉄道・阪和電気鉄道が南紀方面への参入をはかる。

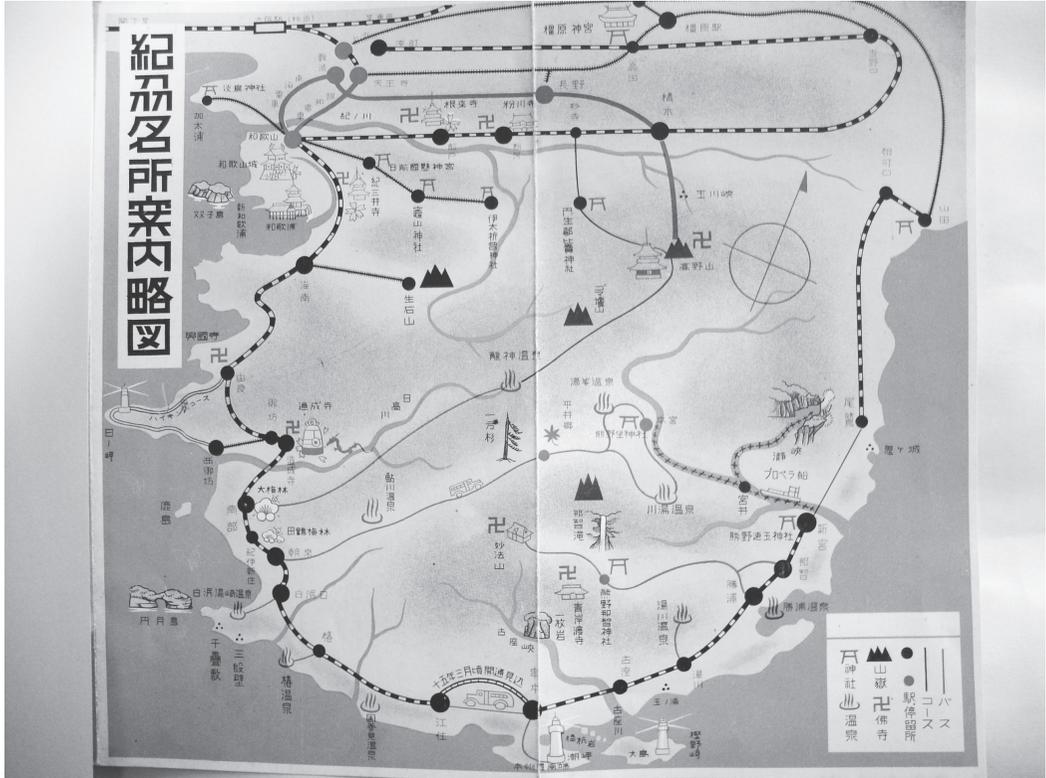


写真2 「紀州名所案内略図」(「旅は紀州路」和歌山観光事業協賛会)

海陸交通間の競争は表2によって知られるが、湯崎温泉については次の通りであった。

表2 南紀海陸交通時間早見表

陸路 [南海電車, 紀勢西線]				
難波・和歌山	和歌山・湯浅	湯浅・御坊	御坊・田辺	田辺・勝浦
(電車, 一時間半)	(汽車, 一時間半)	(自, 一時間)	(自動車, 一時間半)	(海, 四時間半)
海路 [大阪商船急行] [和歌浦・湯崎間, 摂陽商船]				
天保山・和歌浦	和歌浦・御坊	御坊・田辺	田辺・勝浦	
(四時間)	(二時間)	(一時間半)	(四時間半)	

出所: 「湯崎温泉名所 交通案内鳥瞰図」1927年頃。

「湯崎温泉への御便利な道順 海路一(急行)大阪商船優秀急行客船…牟婁丸那智丸にて午後二時半大阪天保山栈橋発, 同六時二十分新和歌浦発, 同夜午後九時半田辺文里栈橋着,

湯崎温泉より専属のモーターボートが直ちに棧橋に御出迎い… 陸路 大阪難波発南海電車に依り和歌山市着、市駅にて紀勢西線（汽車）に乗り換え終点にて自動車の連絡にて田辺または湯崎温泉へ着きます。田辺、湯崎間は海路終日十数回のモーターボートの便もあり…³⁸⁾。

紀勢西線の順次の開通により、田辺・湯崎間の交通頻繁となったことがわかる。

いま、1922（大正11）年に開業した「紀伊白浜」の白浜館についてみれば、「白浜館開業は大正十一年の八月からで木造瓦葺二階建て客室は二十二、百人以上の宴会も開催され大広間もあり十三年の春には別館二棟も出来て家族的投宿客の便宜に供し、更に海浜に洋館別荘を新築し、「専属のモーターボートがあって海上の出遊と湾内の周遊」を提供していた³⁹⁾。湯崎温泉の有田屋旅館も「新計画」として「昭和六年度には紀勢鉄道の完成と相前後して湯崎田辺間の電車も開通」することに対応して「千人風呂及び料理部、旅館支店も増築」する⁴⁰⁾。

この頃、白浜・湯崎温泉については、すでに次のような宣伝文句の時代となっていた。

「白浜・湯崎温泉へ 忘年会に 御家族づれの御越年には 避寒に 御探勝 大阪難波より 陸路五時間 省線御坊駅より白浜バス連絡 大阪難波より…南海電車・紀勢鉄道・白浜バスの連絡により約五時間後白浜・湯崎にお着きになれます…」⁴¹⁾。

さらに、1930年に阪和電気鉄道は大阪天王寺から和歌山市に至る電車の工事を完成させ、「運転時間1時間3分」での運行を開始し⁴²⁾、大阪からの集客をはかるべく、次のように宣伝する。

「南紀白浜・湯崎の温泉郷は…付近一帯は名所旧蹟に富み保健地である上に一、二泊の遊覧地として絶好の所…今まで陸路の交通に恵まれなかった此地も和歌山行弊社線[阪和線]の全通、省線紀勢西線の印南延長〔1931年〕、明光バスの完全な連絡によって大変御便利に…陸路 約四時間半〔で到着する〕…」⁴³⁾。

阪和電気鉄道だけでなく、大阪から「田辺白浜への近道」として南海鉄道が大阪・和歌山間を運行する⁴⁴⁾。鉄道資本間、およびバス会社の競争と連携が陸路のスピードアップを進める。陸路で約四時間半に対して、海路によれば白浜までは六時間を要すると阪和電気鉄道は便利さを宣伝する⁴⁵⁾。当時の競合する海陸の経路については、次の通りであった。

「[白浜温泉・湯崎温泉の] 汽車の便・汽船の便 和歌山線の和歌山駅から岐れ、将来は田辺、勝浦、新宮を繋いで紀勢東線に接続して、此の紀伊半島の海岸沿いに大きな半円を画く使命を持つ紀勢西線は、最近に印南駅まで開通した。…〔田辺まで自動車、田辺から自動車か汽艇によれば〕大阪から通算して約五時間半、五円足らずで、白浜に入ることができる。又大阪商船の勝浦急行線は、天保山を毎日午後二時半に出て、田辺郊外の文里港へ十時に着く、大阪から三等二円八十銭…文里から…汽艇三十分〔で到着〕…船の旅を好む人には此の方が安い」⁴⁶⁾。

この結果、白浜温泉は、大阪から利便この上ないものとなったのであった（1931年）。

陸路の高速化に対して大阪商船は後に見るように熊野巡りと併せた高速船の運行をはかる。同社は湯崎白浜温泉については寄港地・田辺からの便利さを謳うことで海路での集客をはかる⁴⁷⁾。さらに、大阪商船としては瀬戸内海周遊と併せて、次のように「安易な、そうして時間と費用に於いて経済的な旅程」である船旅を強調する。

「瀬戸内海周遊…この暑中休暇を利用して…比較的纏まって休暇の得られる夏季よりいい時期はなく…宮島周覧船 [は] …鉄道の旅と比べて、これはまたなんという安易な、そうして時間と費用に於いて経済的な旅程でしょう。…紀州沿岸 [へは] 那智丸型優秀客船が二隻、交互毎日、午後九時大阪出帆、海水浴場と温泉の白浜湯崎を控えた田辺に早朝 [に到着し] …串本に午前八時寄港、同九時半、勝浦へ入港 [する] …」⁴⁸⁾。

白浜湯崎温泉についても「阪神に近く交通至便で絶好の避寒地」であり「南紀に遊ぶには船便を御利用になるのが一番経済的であります」と宣伝する⁴⁹⁾。

しかし、1932（昭和7）年11月に紀伊田辺駅が開業することで⁵⁰⁾、事態は大きく変わる。それは次のようであった。

「白浜温泉 [は] 紀勢西線が南部から田辺へと延びたので一層便利になった。大阪方面からこの温泉を利用する人々が益々多くなって来た」⁵¹⁾。

白浜温泉への集客増は次のような鉄道の利便性によっていた。

「…紀伊田辺駅までの開通を見るに至った。その結果大阪から南紀の各地への到達時間は益々短縮されて来た。大阪から湯崎白浜温泉へは僅々三時間九分、運賃はすっかりで三円に達しないこととなった」⁵²⁾。

紀勢西線の延伸によって阪和電気鉄道も「大阪より [紀伊田辺まで] 直通快速週末列車二時間半」と謳う⁵³⁾。これに対して、大阪商船は、白浜、湯崎温泉については、「勝浦急航船にて田辺棧橋に上陸、機艇にて白浜湯崎温泉入湯付近遊覧の上、同夜乗船帰阪」と集客確保に邁進する⁵⁴⁾。

白浜温泉は鉄道資本と大阪商船とか競合することで一大観光地となる。

3 鉄道網の整備と白浜湯崎温泉

3.1 湯崎温泉の歴史

湯崎温泉は、もともと「上古から、紀の温泉または牟婁温泉として、近畿地方に著名な」とこ

ろであり⁵⁵⁾、「大変古い温泉で、奈良朝の昔、已に史上に記載されているもので、海岸に自然に湧出し所謂湯崎七湯として著名な」ところであった⁵⁶⁾。「田辺の南、海湾を隔てて瀬戸鉛山村〔和歌山県西牟婁郡瀬戸鉛山村、1873年誕生〕」に位置していた。「白良浜の美しき風景」が特徴であり、明治後半には「崎の湯、浜の湯、元の湯、屋形の湯、砒湯、疝気の湯、粟湯、目洗湯の八湯」からなっており「旅亭浴楼の宏壮なるもの多く、一ケ年の浴客実に一万八千人に及」んでおり「紀州温泉中最もすぐれたるもの」と言われた(1905年頃)⁵⁷⁾。「旅舎凡そ三十戸」であった(1916年)⁵⁸⁾。1924年頃には「年間3万人程度」の温泉浴客数であった⁵⁹⁾。湯崎温泉と阪神地方との関わりで興味深いのは、江戸・享和年間頃から大正年間まで海路、鉱泉を温泉樽の船積みで阪神地方に出荷していたことである⁶⁰⁾。後に取り上げる椿温泉も明治大正年間に阪神方面及び南紀沿岸の各地に鉱泉・椿湯の積み出しを行っていたことが知られている⁶¹⁾。湯崎、椿の両温泉の泉質と泉量の豊かさは阪神方面には周知のことであった。

白浜温泉の開発についてみれば、「大正七八年の頃、温泉井掘削によって湧出開発せられた新しい温泉地で、白良湾に沿ふて急速に発展した」ところであった⁶²⁾。既に、「明治の末年頃から白良浜の浪打際に温泉の湧出する所を見出し掘削を計画していたが実現せず、大正八年に白良浜土地建物株式会社が設立され、付近一帯を買占め、温泉を掘り、道路を開き、旅館を建て、宣伝をなし、極めて急速に僅々十五ケ年の間に我が国有数の温泉場となったもので歴史はまだ生々しく新しい。その名称も初めは白良浜温泉といったのをそれでは長すぎるというので大正十二年の頃白浜と改称した」⁶³⁾という。白浜温泉の登場によって「往時からあった温泉町で療養客向き」と言われた湯崎温泉は大きく変化する(写真3参照)⁶⁴⁾。

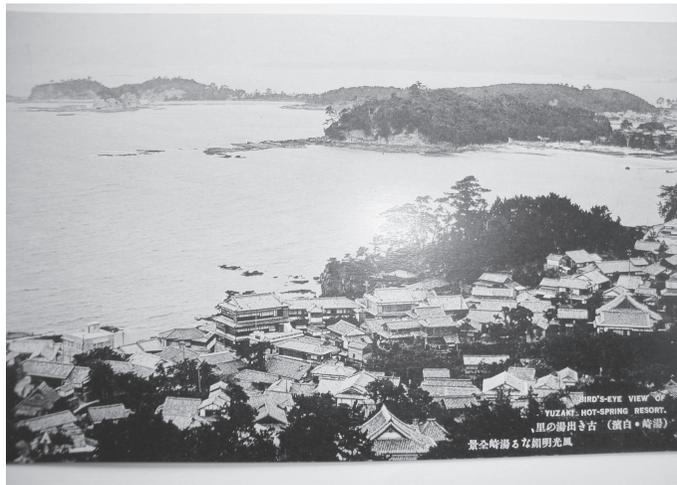


写真3 「(湯崎,白浜)(温泉名勝)風色美しき湯崎温泉場全景と白浜の遠望」

3.2 白浜温泉の開発と鉄道資本

紀勢西線は、1933(昭和8)年12月に白浜口駅、紀伊富田駅が開業し、1935(昭和10)年3月には椿駅が開業する⁶⁵⁾。これによって京阪神方面からの陸路では「南海電車(大阪難波駅発一和

戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論

歌山市駅終点)・阪和電車(大阪天王寺発一東和歌山駅終点)にて紀勢省線に乗り換え省線温泉行終点白浜口駅にて駅前乗合バス」によれば、大阪から「僅か三時間余」で白浜温泉に到着するのであった⁶⁶⁾。

大阪商船に加えて、鉄道資本が参入し大阪方面からの所要時間短縮により、白浜湯崎温泉の温泉浴客の数は、大正期の4万人から1939(昭和14)年には16万人へと増加する⁶⁷⁾。その過程を見てみよう。先ず温泉掘削の試みは表3の通りであった。実際、「大正十一年二月白良浜土地株式会社は、白良浜の海岸から約百間の海底に微温泉の湧き出て居た処を二五・七尺掘削して」「温泉を得、之を電気ポンプで白浜館のタンクに引き上げ浴用に供」する。更に「同会社は此付近に於いて、大正十三年迄に十六個の井を掘った」。同業他社も掘削に乗り出す(表3参照)。この結果、「従来の温泉[湯崎温泉]付近で、盛んに試掘した為に温泉の温度、湧出量に著しく影響し、物議を惹起したので、和歌山県庁は、大正十五年二月、温泉取締令を發布し、在来温泉付近の試掘を断然停止」させた。それでも湯崎温泉の「旅館有田屋三木善右衛門氏は、県庁の許可を得て、浜ノ湯の東南」において「試錐を施し」、1927(昭和2)年に「噴湯を得た」という⁶⁸⁾。

表3 温泉井試掘一覧

掘削者名	試掘年月日	場所	付記・温泉名
白良浜土地株式会社	1922年2月	白良浜海岸沖の海底	白浜館の浴用 銀砂湯 白浜館内
白良浜土地株式会社	1922-1924年	鉾の湯の東北海岸	黄金の湯
白良浜土地株式会社	1922-1924年	鉾の湯の東北海岸	白浜館・不老温泉
白良浜土地株式会社	1922-1924年	白浜館の西北	生絹ノ湯(低温)
白良浜土地株式会社	1922-1924年	白浜館の西北	瑞穂湯(低温)
有田屋	1924年	浜の湯東北の屋敷地内	不感間歇温泉
湯崎文里土地株式会社	1925年4月	字湯ノ谷の水田中	湯ノ谷温泉
湯崎文里土地株式会社	1925年6月	鉾ノ湯の東方	浴用に適さず
湯崎文里土地株式会社	1925年11月	崎ノ湯東南東	湯崎間歇温泉
湯崎文里土地株式会社	1925年11月	字湯ノ谷字水通しの水	田中温泉
淡路屋	1925年	敷地内	淡路屋湯
酒井屋	1925年	敷地内	酒井屋湯
湯崎館	1925年 1925年	屋形湯の東方	温泉 川口屋湯
有田屋	1927年4月		噴湯

出所：石川成章『本邦温泉論考』古今書院，1928年。

その結果、白浜温泉は、従来の湯崎温泉と異なりその泉脈は「白浜温泉自動車会社の経営に属し」「衝幹湯、走り湯、小澤湯、銀砂湯、瑞穂湯等の泉源から、共同浴場みどり湯をはじめ、各旅館、別荘住宅地に疏湯」することとなり、「人為的に開かれた温泉場に応しく、近代的の絢爛さが展開され」「宛然文化村の趣がある」ものとなり、従って、「阪神方面の紳商名士が、別荘地としてここを選ぶもの多く、やがては一大温泉住宅地の建設」が予想されることとなった。この結果「近

時交通の便がよくなって、四五時間で此処まで来られる為、以前北陸の山代山中辺まで出掛けた人達が、宗旨を変えて盛んにやって来るようになった。従って紀南の一地方的浴場は、俄かに都会的色彩を帯びるようになった」という⁶⁹⁾。実際、白浜温泉土地株式会社は「旅館向き平地、別荘用山上見晴らしの勝地等」の分譲事業を行っていた⁷⁰⁾。

「大正七八年ころ」に白浜温泉の開発が始まった背景としては、鉄道「省線紀勢西線は大正八年起点和歌山市駅から起工した」ことがあった。紀勢西線の建設は実際には1924（大正13）年3月に「漸く和歌山市駅―箕島駅まで開通」し、既に見た様に湯浅駅開通の1927（昭和2）年8月から、富田駅・白浜口駅開業の1933（昭和8）年12月まで「順次開通」したが、「白浜・湯崎としては大阪との鉄道連絡に、前後実に十五年を要」することとなった。「白浜の開発は実にこの省線の敷設を機として行なわれたもので、白浜口駅の開通するまでは、御坊、印南、南部から田辺までバス [で]、田辺から汽艇で連絡して温泉客を迎えるに努め、紀伊田辺駅が終点の間は文里―白浜間の汽艇で連絡することで集客を確保」したのであった⁷¹⁾。

白浜口駅開業は鉄道資本間の競争と協調によって白浜湯崎温泉への集客の激増をもたらす。それは次のようである。

「大阪―白浜口間直通車及黒潮列車運転 大阪から南紀白浜、湯崎への直通列車は従来阪和経由の黒潮列車であったが、今 [1934年] 十七日から南海経由の黒潮列車も開始され、それと同時に南海、阪和双方から日曜日帰り特急、月火水木金曜日に直通列車が運転することとなり、すなわち毎日直通列車の運転を見ることとなった。…実に黒潮列車は往路は南海難波と阪和天王寺から別々に出て東和歌山で同じ列車につながり、同時に仲良く白浜口につき、帰りには白浜口を同時刻に同じ列車で出て東和歌山で阪和組は分かれて天王寺に向かい、南海は難波に向かうのであり、往路は難波発の南海の車と、天王寺出の阪和の車が東和歌山で省線の急行列車に連絡されて、手を引いて仲良く白浜口につき、帰りは白浜口から急行列車につながり東和歌山駅で天王寺と難波に別れるのであって、乗換えの面倒がないのと早いのが特徴である⁷²⁾ [写真2参照]。

この結果、白浜温泉は「近畿の温泉群の中に、圧倒的勢力を占めようとしているかに見える」こととなるが、「白良の浜に、ボーリングが成功して、熱泉が噴き上がり、温泉旅館が営まれる様になってから、まだやっと十年、其の間の目醒しい発展」であった⁷³⁾。

白浜口駅の開業に併せて、外部資本の参入が相次ぐ。後に見るように当初は田辺からの進出がみられたが大阪からの進出も相次ぐ。その一つである白浜温泉ホテルの設立について見よう。

白浜温泉ホテルの創立事務所は「大阪市北区梅ヶ枝町157番地」「梅ヶ枝ビルディング」に置かれ、設立発起人は表4の通りであり、創立趣意書には、「白浜温泉は最近特に急激なる発展を遂げ遊覧人湯客の増加は真に驚くべきものがあり」「明年省線が白浜口まで開通の上は必ずや更に遊覧客の激増を見ること」を予想しているが、それは、交通網の整備に着目したものであり、1932（昭和7）年11月に田辺まで開通し、白浜口駅が開業することで「超特急列車を運転し、大

表4 白浜温泉ホテル設立発起人一覧

職	氏名	住所
会社重役	浜崎照胤	大阪市
日和社会市務	小倉大四郎	大阪府泉北郡濱寺町
大地主津和会会社々長	津和九右衛門	大阪市
府議，築自動車，沓阪自動車	魚森一太郎	大阪市
日本玩具製作所取締役	矢野多聞	大阪府三島郡千里村
共同信託事務監査役	阪上重信	兵庫県武庫郡精道村
大阪曹達専務・尼崎海上火災監査役	清水槌太郎	兵庫県武庫郡精道村

出所：『株式会社白浜温泉ホテル 創立趣意書 起業概算書 収支予算書 定款』株式会社白浜温泉ホテル創立事務所，1932年。

付記：矢野多聞には「支配人」と記されている。

阪より約二時間の短時間で乗客輸送」する計画もあり，これによって「大阪地方から楽に日帰り旅行も出来ますから遊覧客も亦更に激増する」ことを予想し，「数年を出ずして『関西の熱海』になるとすることがあった。なお，当時の状況についても，「近時土地熱が頗る旺盛で各種土地会社が創設せられ，競って住宅地，別荘地としての諸般の施設を急ぎつつある」とし，それでも「各旅館は四時殆ど満員客止めの状態でありまして泊まるに家なき奇観を呈して」といると報告している⁷⁴⁾。実際，白浜湯崎温泉は「避暑によく避寒によく為に阪神付近からの遊覧客が多い」と言われてはいた(1933年)⁷⁵⁾。

鉄道省線白浜口駅の開業によって「白浜，湯崎への温泉客は，今まで紀伊田辺駅から船車で連絡したのが，今日からは白浜口からバスで連絡すればよいことと」なった⁷⁶⁾。

全国的に見れば，温泉浴客の人数は，1920年までの10年間平均で1680万人⁷⁷⁾，1930年には「入浴延人員約一千九百三十二万人に達し」としており⁷⁸⁾，超えて昭和14年度には2600万人⁷⁹⁾となっていることから，昭和初期から戦時期にかけて浴客数の急増傾向となっているのであり，その要因として鉄道網の拡充と各地の温泉地の遊覧地としての整備・対応があった⁸⁰⁾。

3.3 遊覧地型温泉へ

鉄道資本の競争と協調によって，白浜湯崎温泉は集客数を激増させるが，それは遊覧地型の温泉地としての発展であった。それを象徴するのが「白浜湯崎の一名物」である「女車掌解説」の「名所巡り遊覧バス」の運行であった(写真4参照)⁸¹⁾。明光バス(1923年設立)による「約一時間のドライブ」となっていた⁸²⁾。

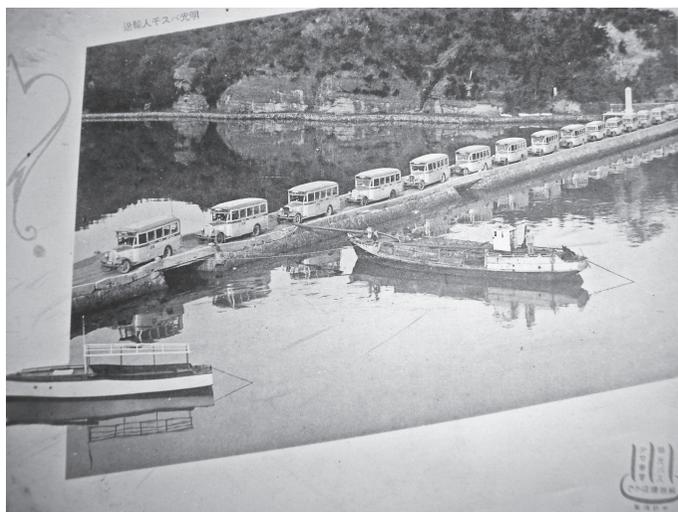


写真4 「明光バス千人輸送」(「白浜湯崎名勝遊覧バス少女車掌解説絵はがき」)

白良の浜は白浜口駅開業と前後して「夏季中は海水浴客にて賑い近代的設備完備」したものとなり⁸³⁾、「湯崎温泉旅館協会」によって「白浜海水浴場に協会経営の簡易でモダンなビヤホールを設け飲物の外、ケーキ、フルーツの類のみを備えて」「無料でサービス」したい。さらに、「夏の浴客誘致の為」「海上の電灯納涼設備とか、夜間納涼船を回航する」ことも実施する⁸⁴⁾。この結果、「夏は絶好の海水浴場」と大阪鉄道局が喧伝するところであった。⁸⁵⁾

白浜温泉でも「浴客慰藉の設備に汲々として、スポーツ及び音楽ダンスの設備、温泉療法の施設、テニスコート、ベビーゴルフ、大弓場、魚釣り舟遊び、温泉プール、湯瀧、砂湯、日光浴、電気浴、蒸気浴、演舞場等」を備えるに至った。

他方、湯崎温泉の古来の湯崎七湯である崎の湯、屋形の湯、疝気湯、浜の湯、元湯、鉦湯、栗湯については、そのうち、「昔の浴場として崎の湯、浜の湯、元湯、屋形湯、鉦湯が残り、新たに稲荷温泉」を建設する⁸⁶⁾。湯崎温泉は共同湯を軸とする集客であったとすべきか。

海水浴場、遊覧地としての白浜湯崎温泉の集客数の激増を生み出した鉄道資本の役割については次の通りであった。

「省線白浜口駅の開通により大阪方面から日帰りの海水浴客が多かるべし…白浜、湯崎両温泉は、七、八両月は海水浴と避暑をかねた遊浴客が多く、一年中で最も賑わう時期である。本年〔1934年〕は鉄道の開通があり、旅館の増加で収容力があり、海水浴の設備があり、大阪鉄道局と阪和、南海の宣伝があり、すべてのお膳立てが揃うたので、…六月の来遊は三万を超える盛況であった」⁸⁷⁾。

鉄道資本だけでなく、大阪商船、旅館組合も宣伝に参加する。それは、次のようである。

「白浜、湯崎〔温泉は〕…殊に週末土曜日には大阪天王寺から阪和電鉄の黒潮号という急行列車が満員又満員で増発するという盛況さだ。交通業者の鉄道当局、南海、阪和が宣伝客引〔し〕…大阪商船では『船をお宿の紀州めぐり』の一枚看板を振りかざし、旅館組合では一ヶ年五千円の宣伝費を投げ出す…」⁸⁸⁾。

大阪商船と鉄道資本の宣伝と交通網整備により白浜温泉は「黒潮の寄せる紀伊の海浜にあって、大阪付近から週末旅行に出掛けるには最も適した温泉場」として、「四季を通じて浴客多く、殊に冬は避寒地として賑わう」⁸⁹⁾ こととなった。紀勢西線延長後の集客数を見ると、「湯浅まで開通した昭和二年の宿泊客は四万八千人、南部まで延びた昭和六年には六万二千人、同じく七年には八万六千人というように…激増し、白浜口まで開通した今日では実にこの数倍に達している。この外に日帰り客も相当に多い」ということもあり⁹⁰⁾、その結果、「白浜湯崎の旅館は一年四十万の旅客〔遊覧客〕を吞吐する」ことになった。旅館数は「大小四十八軒」を数えた⁹¹⁾。

なお、浴客としての都市民について見れば、「白浜・湯崎は、阪神の人々のとっては、さしづめ東京人における熱海や伊東の如き関係にある」と言われるようになるが⁹²⁾、「近来ウイークエンドに都会とか、工業地帯を離れて、温泉とか、海とか、山などへ出かけるものの数が非常に多くなりました」⁹³⁾ という全国的な旅行に関する動向に沿ったものと言えよう。

然し、戦時下、白浜温泉は、次のような過程を辿る。

「〔日中戦争後の享楽施設への風当たりで旅館の廃業が二三出てきたことに対応すべく〕また色々な社会的な施設の拡充に対しても白浜は既に第一步を踏み出しているのだ。即ち事変後に於ける大阪陸軍病院白浜臨時転地療養所の設置を始め、大阪市電気局、東邦電力、和歌山県警察の各療養所が設置されているし、今年度内には傷病保護院や大阪通信局の療養所が建ち、阪大の温泉治療研究所も設置される予定になっている…」⁹⁴⁾。

それは、「事変勃発した一昨々年の七月月末…早速陸軍省を訪ねて、白浜に陸軍の療養所を作って頂きたい、今日直ちに大建築を造ることは許されぬだろうから、旅館を仮療養所に当てて頂きたいということを陳情した」ことに始まり「その後間もなく陸軍の方では、新たに大規模の建築を建て、今〔1940年〕二百五十八人収容の療養所」を建造したのであった⁹⁵⁾。

白浜温泉の特徴は、遊覧地というだけでなく、既に見たように、住宅や別荘地の建設によって「一大温泉住宅地」としても発展したことで、1940（昭和15）年3月に「瀬戸鉛山村」は白浜町となった。その要因についてはあらためて次のように述べている。

「近年躍進的發展ヲ為シタル本村ハ…時局下ニ於ケル国民体位向上ノ上ニ温泉ト健康ノ声盛ナル現今紀勢鉄道ノ南下ト共ニ来浴客益増加ノ傾向ニアリ…紀勢鉄道貫通後ノ大発展ニ備ヘ…尚本村ハ従来瀬戸鉛山村ト称シタルモ白浜温泉ガ全国的ニ著名トナリタルト共ニ鉄道駅名ガ白浜口ナル關係並ニ村ノ中央部ニ位スル海水浴場、名勝白良浜ノ名ニ因ミ白浜町トナスハ

内外ノ実情ニ即応スルモノニシテ…」⁹⁶⁾。

紀勢西線の開通と戦時下の持続する浴客の増加が白浜町の誕生になったとしている。

3.4 椿温泉への波及効果

次に、白浜湯崎温泉に隣接することで、その影響を受けた椿温泉について見よう。

昭和初期の椿温泉は、「旅館は椿楼と常盤楼支店の二軒」であり、「椿楼は設備も良く」「宿泊延人数は一ヶ年十五万人に上り、和歌山県下の温泉旅館の第一位を占めて居ると」言われた⁹⁷⁾。紀勢西線の順次開通により白浜温泉が活況となる中、白浜温泉の吸収力に限界があったことや白浜の「都市化」「大阪化」により隣接の椿温泉が活況となったという。

もともと「和歌山県西牟婁郡東富田村椿」に位置する椿温泉は、江戸・文化年間には普門寺の「寺湯」となっていたこともあり「療養地としては好適の処で、旅館なども素朴で、至って家族的で「避寒を兼ねた湯治場としては申分ない」ところであった⁹⁸⁾。にわか活況に対して紀伊椿駅も1935（昭和10）年に「巨費三十二万余円を投ぜられ一ヶ年余の時日を要し、スマートな温泉地にふさわしい小さな停車場を」完成させている。療養客中心ということで「効能顕著なるがため四季湯治客不絶、収容人員の六割は平素引続き滞在」するという特徴があった⁹⁹⁾。

1936（昭和11）年の椿駅の旅客人数は乗車客延が6万6581人で、降車客延が6万6991人であった（白浜口駅の乗降客はそれぞれ延10万余人であった¹⁰⁰⁾。「何の温泉でも」「二月という一年中で最も閑暇な時期を迎えて、部屋の大半は空いていたが、椿だけは完全に例外で」あり「三軒の宿は何れも満員で、それが何れも家族・友人伴れなどの滞在湯治の客であった¹⁰¹⁾。

加えて、白浜温泉が「日曜、祭日に予約なしで行くと大抵」「断られて椿温泉あたりまで溢れだすというのが普通である」ことから¹⁰²⁾、椿温泉は「宿泊人員昭和七年一万九千人、同八年二万三千人、同九年二万八千人、同十年三万四千人、同十一年三万四千人、同十二年三万五千人、同十三年四万人という累進的增加」を示すこととなった¹⁰³⁾。紀勢西線効果であった。

4 海路による温泉地集客の拡張と勝浦温泉

白浜湯崎温泉への集客が鉄道に取って代わられた大阪商船は、熊野巡りの一環にすべく勝浦温泉の観光開発に力点を置くこととなった。

大正末の南紀勝浦温泉（和歌山県東牟婁郡勝浦町）は、「旅館には赤島温泉と云うのが一軒あるだけで」「客は主として熊野詣の人が多く、滞在湯治の場所には適しない」とされていた¹⁰⁴⁾。従って大阪商船紀州航路により勝浦港の温泉場には「遊覧を兼ねて療養に来るものが多い」とされた¹⁰⁵⁾。その後「勝浦湾の周囲に散在するいくつかの温泉（越の湯、貴志の湯、外の湯、中嶋温泉、赤嶋温泉など）」からなるようになった¹⁰⁶⁾。浴客数は大正期の5116人から昭和14年度の7万3975人へと激増する¹⁰⁷⁾。その要因としては汽船の高速化と吉野熊野国立公園の設定があった。

交通路としては、大阪商船の大阪・勝浦間の「毎日二回」の「定期船」があり、「普通定期船

に乗れば約二十四時間、急行船によれば約十四時間半」となっていた。名古屋・鳥羽方面からは「毎日一回定期船」があり「名古屋、勝浦間約十五時間」であった。勝浦温泉と総称されるのは団体客本位の浴舎がある浦島温泉のほか、赤島温泉、外の湯温泉、渚湯、貴志の湯、越の湯、越瀬こわせ温泉であった¹⁰⁸⁾。

いずれにしても、「勝浦は熊野遊覧の門戸を為し」「那智、新宮、瀨八丁、本宮、湯峰等を遊覧する人は、大阪から急行船によって此处に上陸」したという。併せて、勝浦は「南紀第一の良港で」「之が為に太平洋上遠く出漁する漁船には好個の根拠地で、各地方から漁船が入り込んで居り、之が土地の繁栄に大なる関係を持って」いたという¹⁰⁹⁾。

更に、1936（昭和11）年に吉野熊野国立公園が指定となることで、大阪商船は「休暇の一日、二日を、一週間を、避暑に、避寒に、海水浴に、探勝に、遊覧に、神詣でに、入湯に」という集客戦略を展開する。実際、熊野遊覧として「大阪神戸を晩に出帆、翌朝田辺、串本、勝浦に到着し、三日目の早朝神戸大阪に帰着しますので、一日の休暇を利用して宿賃要らずに南紀の勝を探る」「ウイークエンドの旅」を設定する¹¹⁰⁾。紀伊勝浦の「浦島温泉場」は「団体客は二百人迄は収容できる設備」があった¹¹¹⁾。勝浦は「大阪商船が急行船を走らせ、第二の白浜たらしめんものとジャンジャン客を送り込んだところ」であった¹¹²⁾。この結果、勝浦に温泉組合が結成される。それは、「泉都勝浦の泉源を守れと鉱泉濫掘防止に乗出した勝浦及び那智町一部の温泉業者十二名はこのほど鉱泉組合を結成し事業の保護振興を計ることになり組合長に古角俊一氏（なぎさや）理事岡田源一氏（越の湯）同浜島幸雄氏（砂浜）の各温泉主が就任し近く県保安課長に泉源の保持及び濫掘防止の陳情書を提出することになった」という¹¹³⁾。大阪商船の宣伝による、勝浦温泉の俄な発展によるものとすべきであろう。

しかし、鉄道省の紀勢中線が順次開通する¹¹⁴⁾。周参見駅が1936年10月に、串本駅が1936年12月にそれぞれ開業する¹¹⁵⁾。かくして、「紀伊半島の沿岸を一周する紀勢線の一即ち新宮より串本に通じる紀勢中線の内、下里、串本間二十キロ七六の新線は此程竣成し」さらに「周参見＝串本間の西線が全通すれば、熊野めぐりは、黒潮荒む潮岬を船に抛らず大変便利となる」¹¹⁶⁾ことは、海路、大型汽船による集客をはかる大阪商船への打撃となった。

かくして、大阪商船の紀州航路は廃止となる。戦時下の「船腹不足」と鉄道省線の延長による「貨客の減少で、欠損勝ちの航路」となったことによっていた。なお「大阪商船の勝浦線休止により同急行船は田辺文里港へ連絡していた白浜栈橋一文里港の連絡汽船も休止となり又田辺駅前一文里港間の連絡バスも休止となった」¹¹⁷⁾。大阪商船の白浜戦略もここに終了となった。

南紀の温泉地をめぐる汽船と鉄道の競合も終わりを告げる。戦時下の鉄道網の整備の歴史的な意味もそこにあったとすべきであろう。

注

- 1) さしあたり、「観光ニッポン 人材育成盛ん」『日本経済新聞』2012年10月11日、江口信清・藤巻正己編著『観光研究 レファレンス アケデータベース 日本編』ナカニシヤ出版、2011年を参照。

- 2) 博物館の展示図録においても、栃木県立博物館『行楽・観光・レジャー 余暇の近代化』1993年では、観光地と交通網の整備の歴史的な関係に注目している。国立歴史民族博物館『旅—江戸の旅から鉄道旅行へ—』2008年は、近代の旅行と鉄道の発展についての網羅的な提示となっている。横浜市歴史博物館『風景を伝える、持ち帰る 絵はがきあれこれ』2011年では、歴史資料としての絵はがきに注目している。
- 3) 前掲『観光の二〇世紀』13ページ。石森秀三氏は『週刊ダイヤモンド』1997年4月12日号の「新・基幹産業「観光」が日本を救う」と題した「ニッポン観光革命」の特集にも参画している。
- 4) なお、海外の研究としては、歴史的なアプローチではないが「観光と交通」のダイナミックな関係にふれたものとして、S・ページ、木谷直俊ほか訳『交通と観光の経済学』日本経済評論社、2001年がある。
- 5) 高柳友彦「温泉地における源泉利用—戦前期熱海温泉を事例に—」政治経済学・経済史学会『歴史と経済』第191号、2006年以來の一連の研究。
- 6) 笠井雅直「戦前の花巻温泉—観光開発から温泉報国へ—」富士大学地域経済文化研究所『研究年報』第5号、1997年ほか参照。
- 7) 『大阪商船株式会社五十年史』1934年、113ページ。『田辺市史』第三巻、2003年、371ページ以下をも参照。
- 8) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』116ページ。三輪崎港については、『那智勝浦町史』下巻、1980年、304ページを参照。南紀をめぐる鉄道と海路の動向については『南海沿線百年誌』南海電気鉄道、1985年を参照。
- 9) 「紀州航路案内 大阪商船」1935年1月。「 」はパンフレット・冊子体のもの。以下同様。
- 10) 「紀州巡り」大坂商船会社内南紀保勝協会、1928年8月。
- 11) 前掲『那智勝浦町史 下巻』305、306ページ。
- 12) 前掲『那智勝浦町史 下巻』867ページ。
- 13) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』118ページ。
- 14) 『鉄道作業局線路案内 東海道線ほか』鉄道作業局運輸部、1905年、593ページ。
- 15) 坪谷善四郎『日本漫遊案内 西半部』下巻、博文館、1905年、182ページ。
- 16) 同上、390、393ページ。
- 17) 同上、483ページ。
- 18) 『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史事典』日本国有鉄道、1973年、97ページ。
- 19) 『温泉案内』鉄道院、1920年、116ページ。
- 20) 同上、192ページ。
- 21) 同上、456ページ。
- 22) 同上、457ページ。
- 23) 前掲『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史辞典』35ページ。
- 24) 『温泉名所名物号』温泉名所名物案内社、1921年、52ページ。
- 25) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』715ページ。
- 26) 森川憲之助『新編 日本温泉案内』誠文堂、1925年、624ページ。
- 27) 松川二郎『療養遊覧 山へ海へ温泉へ』日本書院、1925年、350ページ。
- 28) 「別府航路新造船 すみれ丸 みどり丸 大阪商船」1929年2月。前掲、松田法子『絵はがきの別府』参照。
- 29) 前掲『温泉案内』456ページ。
- 30) 同上、459ページ。
- 31) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』174ページ。1914（大正3）年には、勝浦に大阪商船の棧橋が建造されている（前掲『那智勝浦町史 下巻』837ページ）。
- 32) 前掲『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史事典』85ページ。
- 33) 前掲『大阪商船株式会社五十年史』175ページ、『那智勝浦町史 下巻』1980年、294ページ以下参照。

戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論

- 34) 田山花袋『京阪一日の行楽』博文館, 1923年, 304-306ページ。
- 35) 前掲『温泉名所名物号』33ページ。
- 36) 前掲「紀州巡り」大坂商船会社内南紀保勝協会。
- 37) 前掲『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史事典』85ページ。
- 38) 「湯崎温泉 交通案内鳥瞰図」紀州湯崎温泉 有田屋旅館, 1929年頃。
- 39) 佐久羊村『旅館百選 上巻 温泉叢書第一号』温泉通信社, 1928年, 11-13ページ。館主湯川富三郎は田辺町での旅館経営であった。
- 40) 「湯崎温泉 交通案内鳥瞰図」紀州湯崎温泉 有田屋旅館, 1929年頃。
- 41) 「冬知らぬ南国 白浜・湯崎温泉御案内 白浜・湯崎温泉」1929年頃。当時の旅館の規模は白浜館(12畳4室 [以下12-4と略す], 8-5, 6-8), 白浜館新館(10-2, 8-6, 6-3), 白良荘(18~21-3, 10-2, 8-4, 6-7, 4・半-2) 銀翠館(8-8, 6-7), 浪花館(8-2, 6-8)となっていた。
- 42) 「東京旅行クラブ会報」第52号, 1930年7月1日。
- 43) 「白浜・湯崎 南紀の温泉 阪和電鉄」阪和電気鉄道株式会社, 1930年頃。
- 44) 雑賀貞次郎『白浜湯崎』紀南宣伝会, 1930年, 広告。
- 45) 「白浜・湯崎 南紀の温泉 阪和電鉄」阪和電気鉄道株式会社, 1930年頃。阪和電気鉄道については, 1940年に合併となる南海電気鉄道の社史を参照されたい。
- 46) 「南紀の温泉(其ノ一)」『温泉』第二巻第二号, 日本温泉協会, 1931年, 51ページ。
- 47) 「春の海 大阪商船」1931年3月。
- 48) 「夏は海へ 大阪商船」1931年6月。
- 49) 「御避寒に南紀へ 大阪商船内南紀保勝協会」1931年12月。
- 50) 前掲『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史事典』85ページ。
- 51) 『温泉』第3巻第12号, 日本温泉協会, 1932年, 口絵。
- 52) 同上, 17ページ。
- 53) 「南紀の楽土 白浜湯崎温泉 快速直通黒潮列車 大阪鉄道局・阪和電鉄」1932年頃。
- 54) 「遊覧日程と費用 瀬戸内海と紀州沿岸」1933年3月。
- 55) 石川成章『本邦温泉論考』古今書院, 1928年, 74ページ。
- 56) 小林儀一郎「白浜の鉛鋳採掘問題」『温泉』第9巻第4号, 日本温泉協会, 1938年, 15ページ。
- 57) 前掲, 坪谷善四郎『日本漫遊案内 西半部』下巻, 164-165ページ, 『白浜町誌 本編下巻』1984年も参照。
- 58) 長尾折三『日本転地療養誌 一名 浴泉案内』吐鳳堂書店, 1916年, 579ページ。当時の南紀の温泉地については, 湯の峰温泉「浴客」「一ケ年数万人」, 赤島温泉「浴場一棟旅舎十二戸」と記している。
- 59) 『白浜町誌 本編下巻』1984年, 11ページ。
- 60) 同上, 162ページ以下。
- 61) 椿郷土史編集委員会『椿温泉郷—南紀一漁村の歩み—』社団法人共済組, 1965年, 157-158ページ。
- 62) 小林儀一郎「白浜の鉛鋳採掘問題」『温泉』第9巻第4号, 1938年, 15ページ。
- 63) 『温泉』第6巻第2号, 日本温泉協会, 1935年, 48-49ページ。
- 64) 『旅はクーポン』日本旅行協会, 1935年, 259ページ。
- 65) 前掲『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史事典』85ページ。
- 66) 「白浜・湯崎温泉御案内 白浜・湯崎旅館組合」1933年頃。当時の内湯旅館数は, 白浜温泉19, 湯崎温泉10であった。なお「紀伊中ノ島駅新設 和歌山県田井ノ瀬, 和歌山間に紀伊中ノ島駅が新設されて去る一月一日より運輸営業開始, 尚此駅は, 阪和電鉄線との接続駅となる」という対応もあった(『東京旅行

- クラブ会報』第百七号、1935年2月1日)。
- 67) 『全国温泉鉱泉ニ関スル調査』内務省衛生局、1923年、及び日本温泉協会『日本温泉大観』1941年による。
- 68) 石川成章『本邦温泉論考』古今書院、1928年、37-41ページ。
- 69) 『日本温泉案内 西部篇』大日本雄弁会講談社、1930年、326-327ページ。県下の紀勢自動車と白浜温泉土地株式会社と合併して(1923年)設立されたのが白浜自動車であった(前掲『田辺市史』第三巻、384ページ)。
- 70) 『白浜湯崎』紀南宣伝会、1930年、広告。
- 71) 新聞『紀南の温泉』1934年11月、紀南の温泉社。紀勢線の建設・敷設計画とその推移については、前掲『田辺市史 第三巻』に詳しい。
- 72) 「紀南の温泉」1934年11月。
- 73) 「南紀の温泉(其ノ一)」『温泉』第2巻第2号、日本温泉協会、1931年、50ページ。
- 74) 『株式会社白浜温泉ホテル 創立趣意書 起業概算書 収支予算書 定款』株式会社白浜温泉ホテル創立事務所、1932年、[発起人文書]。
- 75) 『温泉の葉』日本温泉協会、1933年。
- 76) 「紀南の温泉」臨時号、1933年12月20日。なお、「紀勢西線が白浜湯崎へ開通するのも明春に近づいてるのでその開通した暁、そこから温泉場へ軽便鉄道を敷設する計画を樹て、鉄道省へ出願中のことは前号本欄に報道したがその後、確する処によれば結局現在の県道を改修してバスを運転することになるらしい話である」(『温泉』第4巻第4号、日本温泉協会、1933年、53ページ)という動きもあった。
- 77) 注67に同じ。
- 78) 『温泉』第4巻第12号、日本温泉協会、1933年、1ページ。
- 79) 注67に同じ。
- 80) 拙稿「兩大戦間期の下呂温泉と鉄道網の発達」『名古屋学院大学論集 社会科学篇』第40巻1号、2003年を参照)。
- 81) 「白浜・湯崎温泉御案内 白浜・湯崎旅館組合」1933年頃。周知のことではあるが、『名勝解説 地獄めぐり(別府案内)』(亀の井自動車株式会社従業員共済会、1930年)によれば1927(昭和2)年に「大型遊覧自動車数台を以て」「女子車掌による沿道名勝解説」が別府温泉で始まっていた。
- 82) 『温泉』第3巻第3号、日本温泉協会、1932年、21ページ。明光バスについては、前掲『白浜町誌 本編下巻』を参照。同書によれば独占的な運行であったことが知られる。『田辺市史』第三巻も参照。
- 83) 『温泉』第2巻第6号、日本温泉協会、1931年、口絵。
- 84) 『温泉』第3巻第9号、日本温泉協会、1932年、70・71ページ。
- 85) 『温泉と風景の南紀めぐり』大阪鉄道局、1935年、14ページ。
- 86) 『温泉』第3巻第3号、日本温泉協会、1932年、23、24ページ。
- 87) 「紀南の温泉」第40号、紀南の温泉社、1934年。
- 88) 『温泉』第6巻第2号、日本温泉協会、1935年、47ページ。
- 89) 『旅はクーポン』日本旅行協会、1935年、259ページ、『温泉』第5巻第2号、日本温泉協会、1934年、37ページ。
- 90) 『温泉』第6巻第2号、日本温泉協会、1935年、48ページ。
- 91) 『温泉』第6巻第3号、1935年、79ページ。白浜温泉の「温泉は豊富で海中からも噴き出し、砂浜の中に露天風呂もある」(『温泉』第6巻第3号、1935年、107ページ)ほどであったが、白浜口駅までの開通後には「此だけの大温泉地でありながら温泉保護地域が確定してをらない。是迄の処で単に六十間の間隔を置けばいくらでも新しい温泉井を掘ることができる様になっておる。これでは結局温泉の乱掘を来し

戦前期温泉地をめぐる鉄道と汽船の競合に関する試論

枯渇せしむる憂いがある。…先ず温泉地域を定め、保護規約を確立することが急務である。…同時に海中に湧出する温泉の利用を考ふべきものである。」(『温泉』第9巻第5号, 1938年, 22ページ)としている。

- 92) 『温泉』第10巻第4号, 1939年, 89ページ。
- 93) 『温泉 創立十周年記念号』第10巻第13号, 1939年, 46ページ。
- 94) 『温泉』第10巻第4号, 1939年, 90ページ。
- 95) 『温泉』第11巻第9号, 1940年, 42-43ページ。
- 96) 雑賀貞次郎編『白浜湯崎の諸文献』温泉の紀州社, 1941年, 239ページ。
- 97) 「南紀の温泉」『温泉』第2巻第4号, 1931年, 52ページ。
- 98) 前掲『日本温泉案内 西部篇』330-331ページ。
- 99) 『温泉』第6巻第11号, 1935年, 85-86ページ。
- 100) 前掲『椿温泉郷』212ページ。
- 101) 『温泉』第10巻第4号, 1939年, 88ページ。
- 102) 『温泉』第6巻第2号, 1935年, 48ページ。
- 103) 『温泉』第10巻第4号, 1939年, 90ページ。
- 104) 森川憲之助『新編 日本温泉案内』誠文堂, 1925年, 288ページ。
- 105) 金尾種次郎『近畿遊覧 その日帰り 増訂昭和版』金尾文淵堂, 1927年, 604ページ。
- 106) 『温泉』第14巻第1号, 1943年, 36ページ。
- 107) 注67に同じ。
- 108) 前掲『日本温泉案内 西部篇』308, 312ページ以下。
- 109) 「南紀の温泉(其三)」『温泉』第2巻第5号, 1931年, 67ページ。
- 110) 「紀州航路案内 大坂商船」1935年1月, 前掲『那智勝浦町史 下巻』834ページ以下参照。
- 111) 前掲, 佐久羊村『旅館百選 上巻 温泉叢書第一号』140-144ページ。
- 112) 『温泉』第10巻第4号, 1939年, 87ページ。
- 113) 『温泉』第9巻第5号, 1938年, 97ページ。
- 114) 前掲『那智勝浦町史』下巻。これによれば「鉄道省が新宮鉄道を買収し、紀勢中線と命名開通したのは昭和9年(1934)」であった(294ページ)。
- 115) 前掲『日本国有鉄道百年史 別巻 国鉄歴史事典』85ページ。
- 116) 「東京旅行クラブ会報」第二百二十九号, 1936年12月1日。
- 117) 「温泉の紀州」1938年12月。

本稿は2012年度名古屋学院大学経済学部研究奨励金による成果である。

