

「観光地・鳴門」の形成・発展とメディア

佐藤 正志

はじめに

古くから天下の絶景、名勝地として名高い渦潮の鳴門が、近代において観光地として成立し、多くの観光客を集客することになった要因には、まず航路や鉄道網などの交通手段の整備・発展があった。さらに、そうした船会社等が、乗客を増やす目的で、さまざまな旅の企画を提案したり、名勝地・景勝地としての鳴門をアピールしてきたことが大きな役割を果たした。また、観光客を迎えるために、行政機関などが観光地として「鳴門公園」の開発・整備に尽力した点も同じく重要な要因であった。

本稿は、まず戦前期における観光地としての鳴門の形成過程を、航路など交通網の発展を一瞥し、そうしたなかで、地元の鳴門村や観光推進団体である鳴門保勝会、徳島県などがいかなる開発・整備事業を行い観光客誘致のための宣伝活動を実施したのか、また京阪神と鳴門・徳島を結んだ船会社が、鳴門に景勝地としていかなるイメージを創出・付与し、それをいかにアピール・宣伝し、京阪神からの観光客を誘ったのか、とくに摂陽商船が発行した観光案内のリーフレット類を中心に紹介しながら、考察する。

さらに、最も古い歴史を有した旅行情報雑誌の『旅』を取り上げ、戦前から戦後にかけて観光地・鳴門がどのように紹介され、観光地として案内されていたのか、旅行のスタイルの変化・流行を踏まえて、いくつかの記事をピックアップして紹介する。

このように、本稿はメディア（リーフレット、雑誌）がどのように渦潮の鳴門の景観を多くの人々に伝え、観光地としての鳴門の形成と発展、イメージ創出において果たした役割の一端を考察するものである。

1. 観光地としての鳴門の形成

大阪商船・摂陽商船と四国航路

大阪商船会社（資本金 120 万円）は、関西以西の多数の中小船会社の乱立によって生じていた無秩序な競争状態を終息させるために、住友の広瀬宰平らが調整役となり 1884（明治 17）年 5 月に設立された会社である。55 名の船主が出資した 93 隻の貨客船などによって組織され、瀬戸内海航路を中心に営業を開始した。撫養からは天羽源太郎（所有船「撫養丸」「太安丸」）、徳島から船場会社と徳島汽船会社が各 2 隻を出資して参加した。

開業時には 18 本線 4 支線の航路が置かれたが、そのうち大阪を起点にして徳島と直接

結んだのは、第 13 本線（大阪・兵庫・徳島）と第 16 本線（大阪・兵庫・撫養）であった。徳島には同社支店、撫養に代理店が置かれた。しかし、はやくも 1884 年 11 月には、業績不振で将来の見込みがないとして、大阪・撫養間を結ぶ第 16 本線は廃止された（岡田 1966）。なお、1887（明治 20）年 9 月には政府から同会社に補助金が下付され、それにともない 19 の命令航路が指定され、大阪徳島線は両地から毎日出港することが義務付けられている。このように一部廃止された航路もあったが、大阪商船の航路は瀬戸内海を縦横に結び、1901（明治 34）年に山陽鉄道が神戸・下関間で全線開業するまで、西日本の交通動脈を支えたのである。

しかしながら、明治 20～30 年代になると各府県の船主らが大阪商船の航路に参入し、商船との間で激しい競争を繰りひろげ始めた。徳島の藍商たちも、大阪商船の独占的な高運賃に対抗するため、1887（明治 20）年に阿波国共同汽船を組織し競争を挑んでいる。

こうした過当競争から脱却するため、大阪商船とライバル会社との間で、1893（明治 26）年に「関西汽船同盟」が結ばれることになった。その結果、大阪を出航し兵庫に寄港、小松島に入る大阪徳島線は、協定を結んだ大阪商船と阿波国共同汽船によって朝夕 2 便が共同運航されることになった。

1900（明治 33）年 10 月に大阪商船は大阪撫養線を再開し、「生田川丸」などを就航させた。同船は、撫養を午後 4 時出港、淡路西浦海岸の湊・都志・郡家（秋冬は東岸由良・志築）・兵庫に寄港した。この大阪撫養線は、1901（明治 35）年 3 月に大阪津田線と改称され、航路を香川県まで延長し、さらに岡山まで延伸している（同年 4 月高松までに変更）。また、徳島甲浦線が撫養まで延長された。その結果、撫養は高松、京阪神間と高知県甲浦との結節点となった。なお、1902（明治 36）年 3 月には「甲浦線」が淡路東岸を経て大阪まで延長され、撫養・大阪間の船便は 1 日 2 便となった（1）。

大阪商船は上述のような瀬戸内海航路を中心とする日本沿岸航路をはじめ、沖縄航路、大連との間の満洲航路、台湾航路さらに上海・天津・香港などへの外国航路などを次々と開設し、戦前期とくに大正期以降において多数の旅客を運ぶ「ツーリズム」空間を拡大させ、観光ルートの開発に寄与したのである（2）。

1914（大正 3）年、収益力のある外国航路に力を入れ始めた大阪商船は、大阪淡路間など近距離沿岸航路の独立経営を企図し、淡路の船主にも参加を求めて、摂陽商船会社（資本金 20 万円）を設立した。その結果、大阪商船の四国航路も漸次摂陽商船に移管されていった。1915（大正 4 年）10 月、甲浦線の摂陽商船への移管によって撫養港寄港の貨客船すべてが摂陽商船の運行となる。その後大阪徳島線、大阪小松島線も摂陽商船に移管された。その後、第二次大戦時中の 1942（昭和 17）年、瀬戸内海航路の合理的運航を目指

し、摂陽商船をはじめ阿波国共同汽船など7社の瀬戸内、四国、九州方面の航路、船舶を統合して関西汽船が設立され、阿摂航路は関西汽船によっておこなわれるようになった(3)。

阿淡航路と淡路鉄道

藩政時代から撫養は本土へ渡る主要ルートとして岡崎・福良間の和船による航路が形成されてきた。明治期に入ると、淡路の兵庫県編入や徳島からの阿摂航路の発展でこのルートでの往来がさびれはじめ、明治20年代には上述の阿波国共同汽船と大阪商船の値下げ競争によって一層渡航者が減少した。そうしたなか、1891(明治24)年に撫養と福良の有志が共同福良汽船会社を設立、徳島・淡路間を1日3往復し始めた。同社は和船業者との競争を展開しそれらを駆逐したが、日露戦争のために汽船が政府に買い上げられ同社の路線が途絶えた。その後1907(明治40)年頃には淡路福良の有志が中心となり福良汽船株式会社を設立し、1日3往復した。

1922(大正11)年4月、一部航路が競合する福良汽船と摂陽商船が共同出資して阿淡連絡汽船式会社を設立し、1日4往復を始めた。その後6往復に増便を行い、春季3か月を観光客のために千疊敷下に寄港させるなど鳴門観光に大きく寄与した(4)。

また、同じ1922年には淡路鉄道が営業を始め、1925(大正14)年6月に洲本・福良間23.4キロメートルが全線開通した。このことによって、京阪神の観光客が淡路島を陸路經由して鳴門へアクセスする利便性が非常に高まった。同鉄道は1933(昭和8)年4月に鳴門観潮連絡券を発売し、1939(昭和14)年4月には京阪神の9電鉄と鳴門観潮連絡運輸を開始するなど、京阪神の私鉄と摂陽汽船と摂陽商船系列の阿淡連絡汽船会社を結び、京阪神の鳴門への観潮客を取り込む媒介としての役割を担った。

鳴門公園の開発

鳴門は雄大な自然美・景観を有しながらも、明治末期まで公園などの整備・開発がなされず、「往クニ道ナク、宿ルニ宿舎ナク」「容易ニ観覧スル者ナク空シク荊棘(いばら)ニ閉塞」(5)された状態であった。そのため、鳴門見学の大半が大阪商船や阿波国共同汽船が募集した鯛網観覧を兼ねた汽船便等からのアクセスに限られていた。さらに、1900(明治33)年に鳴門要塞司令部(のち1903年由良要塞司令部に編入)が発足し、その管轄下に入り、さまざまな規制下にあった。

しかし、同年6月の小松宮彰仁親王の来県と鳴門観潮をきっかけに、地元鳴門村では公園整備を推進し、観光客誘致をめざす動きが高まってきた。1902(明治35)年～1904(37)年、網干島、飛島、裸島三島の国有保安林が払下げられると、鳴門村はそれらを買収し、鳴門公園の開発に着手した。さらに1906(明治39)年9月、日露戦争勝利の記

念事業として鳴門公園の工事に本格的に着手した。また、1907（明治 40）年には、「観潮客の激増に伴い、鳴門公園の道路等の改修だけでなく、積極的な観光事業を推し進めるべきだ」として「鳴門保勝会」が村会議員（高島塩炭合資会社）篠原彌治兵衛らによって、同村の観光事業を支える外郭団体が組織された。同保勝会は案内書の作成や P R ソングを創るなど積極的な活動を展開した（6）。

このようにして始まった鳴門公園の「観光地」としての開発・整備事業の推移を『鳴門市史 中巻』および岩村武勇『国立公園 鳴門』の記述を踏まえ、以下に年表として整理する。

年表 鳴門公園開発の推移

年	月	事項
1906	(明治39) 5	鳴門村会、「鳴門公園設置委員設置規程」決議。
1906	(明治39) 9	鳴門公園の工事に着手。1906、07年度で公園の道路、千畳敷の整備。
1907	(明治40) 5	鳴門村、皇太子嘉仁親王（後の大正天皇）の翌春行啓の通知を受け、千畳敷の展望台に建設する御座所設計を県に依頼。
1907	(明治40) 5	鳴門保勝会設立。
1907	(明治40) 5	鳴門村営鳴門公園完成。
1908	(明治41) 4	皇太子嘉仁親王行啓。16日鳴門観潮。
1912	(明治45) 1	鳴門公園の郡営移管を板野郡会決議。
1913	(大正2) 3	撫養町斎田村の森忠次郎が独力で姥ヶ鼻海岸に水族館を開設。
1913	(大正2) 6	鳴門村土佐泊浦村の谷達吉、千畳敷下の海岸と裸島間に観潮橋を架設。
1915	(大正4) 11	板野郡、大正天皇即位記念事業として公園一帯に桜樹2000本植栽。
1916	(大正5) 4	周辺の名所・旧蹟14か所に案内立て札を設置。
1918	(大正7) 4	東久邇宮稔彦親王、撫養に来訪、鳴門公園にて観潮。
1920	(大正9) 4	北白川宮成久親王、撫養に来訪し製塩状況視察、翌日鳴門公園にて観潮。
1922	(大正11) 4	阿淡連絡汽船会社設立。撫養・福良間の定期便開通、観潮シーズンには鳴門公園下へ寄港。
1922	(大正11) 11	皇太子裕仁親王（後の昭和天皇）が鳴門公園に行啓。
1923	(大正12) 4	郡制廃止により、鳴門公園が県営移管。
1924	(大正13) 1	内務省依頼により県が鳴門公園大毛山の「根上がり松」調査。
	(大正13) 10	鳴門保勝会、『鳴門案内』を編集発行
	(大正13) 12	理学博士三好の調査後、「根上がり松」が国天然記念物に指定される
1925	(大正14) 6	淡路鉄道、洲本・福良間全線開通。
1927	(昭和2) 4	大阪毎日、東京日日新聞社主催の「日本新八景」への入選をめざし、鳴門保勝会、撫養自動車、拱陽商船、阿波鉄道、阿淡汽船等を中心に運動したが入選を逃す。
1927	(昭和2) 8	鳴門保勝会の活動範囲を撫養、里浦、瀬戸町まで拡大。案内パンフレットの発行や土産店の取り締まり、水族館など公園設備の整備を決議。
1927	(昭和2) 12	鳴門保勝会、「鳴門礼賛の歌」作成。エビス劇場で岡崎検番の美妓連が披露。
1928	(昭和3) 8	鳴門公園の用地拡大調査等の陳情書を有志が知事、農林大臣に提出。鳴門村長が私有地買収要請、1933年に県費3万円で公園周辺18町歩の敷地買収。
1928	(昭和3) 8	鳴門保勝会募集歌「新小唄 鳴門小唄」がコロムビアレコードから発売。
1931	(昭和6) 2	文部省告示により鳴門が名勝に指定される。
1931	(昭和6) 4	名勝指定を記念して鳴門公園・お茶園に休憩所設置。
1931	(昭和6) 4	阿波鉄道、蛭子前駅から撫養駅（現鳴門駅）に延伸。
1933	(昭和8) 3	鳴門公園観涛閣で料理旅館業、売店、渡船業、仲居などを集め座談会。接客や土産品売店の価格統一、不良品販売防止などを申し合わせ。
1933	(昭和8) 4	二組の国立公園委員会委員が鳴門公園を訪問、現地調査
1933	(昭和8) 4	淡路鉄道、鳴門観潮連絡券の発売開始。
1934	(昭和9) 3	国立公園に「瀬戸内海」が指定されたが、鳴門は除外。
1934	(昭和9) 4	閑院宮載仁（ことひと）親王来県、鳴門公園にて観潮。来県にあわせ、公園に公衆電話、坂道石段の改修、庭園手入れ実施。裸島に栈橋架設、園遊道路新設など行
1935	(昭和10) 3	国鉄高德線開通。観光客が飛躍的に増加。同年四万二千人、11年7万1,400人、12年7万4,900人。
1937	(昭和12)	徳島県、紀元二千六百年（昭和15年）に合わせ鳴門の大規模開発を計画。しかし、日中戦争の拡大で取りやめとなる。
1938	(昭和13) 8	観潮船から渦潮の全国実況中継。
1939	(昭和14) 1	鳴門村土佐泊・千鳥が浜間で遊覧乗合馬車が営業開始。
1939	(昭和14) 4	淡路鉄道、京阪神9電鉄会社などと鳴門観潮連絡運輸を開始。

なお、上記年表にみられるように、鳴門公園には皇太子をはじめ皇族の行啓等が度々行われ、それに対応する形で公園の開発整備が促進され進捗していった。こうした多くの皇族の来訪は、鳴門の名勝地としての「ブランド」価値をおおいに高め、観光客の誘致に大きな役割を果たした点にも注目したい。

摂陽商船・大阪商船による鳴門案内のリーフレット

ところで、戦前期において京阪神の旅客を徳島に運んだ大阪商船・摂陽商船、阿波国共同汽船は、かれらを船旅に誘うために、さまざまな宣伝活動をおこなった。なかでも大阪商船・摂陽商船は、大正から昭和にかけての旅行ブームを背景に、瀬戸内海航路を中心に、表紙にカラフルなイラストを載せて、鳥瞰図や景勝地の写真などを印刷したリーフレット類や小冊子を数多く作成している（7）。

鳴門をはじめ大歩危・小歩危、祖谷など徳島県内の景勝地を宣伝したリーフレット類の全体像については、現時点では十分把握できていないが、本稿ではこれまでに調査、収集したリーフレット等をいくつか紹介し、大阪商船・摂陽商船などの船会社がリーフレットというメディアを通して、どのように鳴門を紹介し、旅行者たちを阿波徳島に誘ったのか一瞥する。

鳴門の観光案内に力を入れたのは摂陽商船であった。同社は1934（昭和9）年に『鳴門観潮案内』を発行し、さらに同様の内容で1938（昭和13）年に発行された『鳴門へ』と題するリーフレットを見てみよう。

「渦の鳴門へ 世界無比の鳴門観潮

「天下の鳴門」「渦の鳴門」は余りにも有名である。芭蕉は「一汐に月引き落とす鳴門かな」とその壮絶を極賞し「時雨けり晴けり鳴門汐干けり」とそのきはまりない鳴門の海の変化を嘆賞している。この壮絶豪観筆紙に盡すことの出来ない鳴門は・
・・・播磨灘の水が約六時間毎に起る潮汐干満の交替によつて水位の平均を得ようとして紀伊水道へなだれ落ちる際に、あの怒濤、激渦、万雷の響きと変りその早さ七海里（春秋大潮の時には最も速い）から八海里、風力が加はると優に十海里に及ぶ。見渡す限り十数町の海峡は水差六尺、瀧のやうに落ちる潮が真白な布を張つたやうで、急湍（きゅうたん）、激浪、淒涼（せいりょう）、渦、渦、渦、そして淡路と阿波の翠巒（すいらん）。その間白帆点々といつた一幅の好書画にして且つ壮観言語に絶するものがある。こゝで新鮮な「鳴門わかめ」を味ひ、滄溟たる「鳴門鯛」に舌鼓をうつとき、「天下の鳴門観潮」はまさしく自分のものになる（読みは筆者が付した）」

このように鳴門の景観や渦潮が、躍動感あふれる言葉で巧みに表現され、読み手を旅に誘う。さらに、鳴門へのアクセスが記されている。午前 11 時以降が潮時ならば、朝八時天保山発の「天女丸」で出港し、兵庫中の島で急行船「此花丸」に乗り継ぎ、洲本へ海上 2 時間の船旅となり、洲本から直ちにバスなどで福良へ向かい、福良から観潮船が出ている。こうして「鳴門公園の観潮台からは鳴門の全幅を景観することが出来る。また、若布狩に、貝拾ひに、海の香りを満喫して興趣溢るゝものがある」と紹介している。また、このリーフレットには大潮のシーズンを迎える「四月中旬ヨリ兵庫洲本急行船ニ天女丸就航」という赤色のスタンプが押されており、「天女丸」によって乗換えなしで洲本に向かえることが告知されている。また、潮時が朝の場合は、天保山午後 11 時、兵庫中の島午前 1 時出帆の「淡州丸」に乗船すれば、朝 7 時に福良に着き、「直ちに連絡の観潮船にて憧れの渦の鳴門へ」向かえると付記されている。

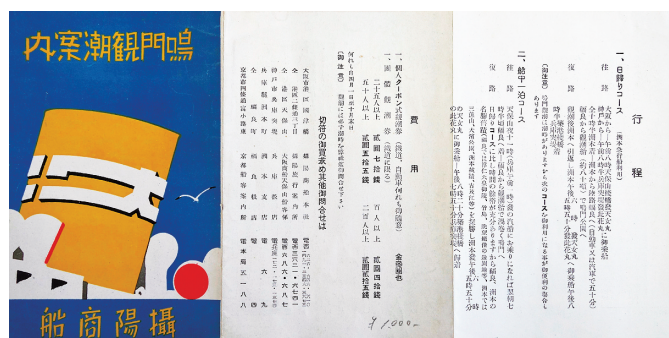


図 1 「鳴門観潮案内」(摂陽商船)



図 2 「鳴門へ」(摂陽商船)



図 3 「鳴門観潮」(摂陽商船)

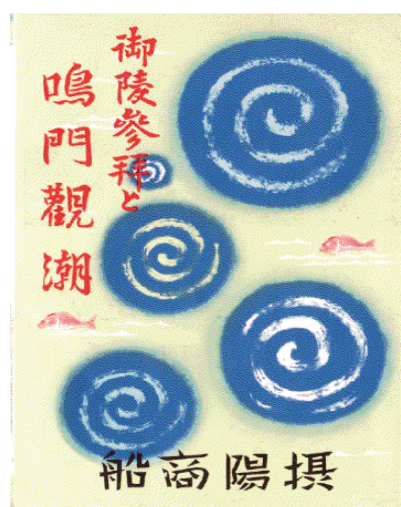


図 4 「御陵参拝と鳴門観潮」(摂陽商船)

次に発行年は不明であるが、摂陽商船が発行した小冊子『淡路の鳴門と阿波の鳴門』を一瞥してみよう。同冊子は淡路側と徳島側の双方からみた鳴門の魅力を紹介したものである。

「うづ潮逆捲く鳴門の絶景はどちらの方面から観望しても、それぞれの特色があります。それを一言で盡せば淡路から観た鳴門は壮観、阿波から観た鳴門は偉観と言ひ得られませう。此の両面からの景を極め、眺めを恣にせねば、真に天下の絶景鳴門の大観を知り得たといふ事はできません。・・・淡路の方からの道は、・・・大阪からは日帰りで充分に観潮探勝ができますから、甚だ御便利であります。」

「天保山棧橋を午後六時半に出る摂陽商船の船に乗りますと翌朝六時鳴門港に着きます。こゝから鳴門公園迄は約五丁。鳴門公園の千畳敷から眺めると、鳴門の絶景は真に一目で、この雄大な眺めは今更贅する迄もありませぬ。・・・悠々と観潮の後鳴門港に引返し乗船するもよし（鳴門発午後六時廿五分）又は撫養に出で、晩の汽船に乗れば翌朝未明に天保山に帰着します。」



図5 「阿波の鳴門と淡路の鳴門」（摂陽商船）

また、摂陽商船は『淡路案内』『鳴門観潮の栞』（共に発行年不詳）と題するリーフレットを発行している。前者の『淡路案内』は基本的に淡路島内の名勝地の観光案内であり、岩屋、洲本、由良、福良などにある遺跡、寺社などが数多く紹介される。この淡路島は「京阪神の方々にとって、四季を通じての楽園であり『天下の鳴門』と共に日帰り旅として快適の遊覧地」と記され、「日帰り」圏内の手近な観光地であることが強調されている。鳴門の観潮については以下のように記載されている。

「鳴門観潮」

「渦の鳴門」「天下の鳴門」は余りにも有名である。刻々にうつり変る鳴門の海の景観は「時雨けり晴けり鳴門汐干けり」と蕉翁が唱つて嘆賞した。また「聞きしよりはじめて今はおどろきぬ後もしひしらぬ浪の鳴門は 仁良親王」とあり、雷のやうにとどろく渦潮の中に船を漕ぎ入れて観る壮観さは全く筆舌の外である。」

『鳴門観潮の葉』では、「皆様！打揃つて鳴門観潮を致ませう一。日帰りの鳴門観潮に！」と「日帰り」を強調する。「京阪神の誰方も、『阿波の鳴門』の名称がありますので鳴門観潮は阿波の国からでないとお思ひでせうが決してさうではなく交通網の発達した今日は淡路の国から容易に観潮が出来る」などと述べ、淡路鉄道の開通などによって、淡路島経由の観潮が「日帰り」圏内の便利な観光であることをアピールしている。また、「クーポン式鳴門観潮遊覧券」を発売し、「手数なく京阪神地方より大阪湾を突切り淡路島を縦貫し（汽車に依るも自動車に依るも随意）観潮船に乗るので楽に日帰り出来ます」と、旅客の誘引を積極的にめざしていたことが分かる。

また、観潮の危なさを心配する旅行者に対して、福良港の「観潮案内人」である守本一郎の言葉を紹介して、次のように呼びかける。

「御心配なくどしどしお出でなさい 鳴門を見ずに絶景を語る資格はありませんヨ
ナーニ命は大丈夫でサー 古来の鳴門の文献を見てふるひあがるなど気の小さいことはお止めなさい、鳴門の渦筋で生きた鯛の洗ひでも食べると臆病者にも長寿の導きになりますヨ」



図6「淡路案内」（摂陽商船）



図7「鳴門観潮の葉」（摂陽商船）



図8「鳴門観潮」（1933年、守本廻漕店）

なお、「観潮船元扱い」であった福良港の守本廻漕店が発行した『鳴門観潮』（1933年、昭和8年）は、月別の観潮時刻表を掲載したリーフレットであるが、「春夏秋 渦潮の鳴門へ！世界無比の鳴門観潮！」との見出しに続き、「淡路の鳴門」「渦の鳴門」が紹介される。

「十数町の鳴門海峡を播磨灘の潮が約六時間毎に干満の交流により水位の平均を得ようとして紀伊水道に流れ落ちる際、あの怒濤激渦万雷の響と変り見渡す限り十数町の海峡は水差七八尺時速八湍（ノット）より十湍の潮流が白馬、瀧津瀬の如く飛沫を上げて真白な布を張つた様な壮観を呈するのである、かくして二時間余もすると漸次平潮に帰し、さきの壮絶偉観は跡方もなくなり見るからに静かな海原にかへるので静動全く夢のようである。」

また、同リーフレットには定期船の他に、「観潮の傍ら船中での宴会に御自由な発動機船」、港湾島巡りの「小形モーター船」、船頭・道具・エサを用意した「釣船」など行楽客・観光客が楽しめる各種賃借船が用意されていることを紹介している。さらに観潮船の申し込み場所として、守本廻漕店をはじめ大阪市港区の摂陽商船会社、神戸市中の島の神戸商運兵庫取扱店、京都市梅小路の相互運輸摂陽代理店、名古屋市中区の名古屋船客案内所、京都の京阪・新京阪電車各駅があげられている。また、大軌（現近鉄）と阪神電車の各駅では連絡券が発売されていることが告知されており、関西一円で観潮船を手軽に予約できるようなシステムがすでに整備されていたことが示されている。

ところで、摂陽商船が後援して撫養商工会が発行したリーフレットに『阿波遊覧 撫養と鳴門』（発行年不詳）がある。裏面の内容は、徳島・撫養間などを運行する自動車会社（撫養自動車株式会社、下板自動車合資会社）と撫養港発着の汽船会社（摂陽商船・神戸

商運合資会社、阿淡連絡汽船株式会社)の時刻表をはじめ、撫養駅の鉄道発着時刻表、鳴門遊覧コースの案内および鳴門遊覧船(瀬戸巡航船)の遊覧時間等の案内、鳴門観潮時刻表・料金、岡崎港などの旅館、料理店など商工会加盟の「鳴門観光」関連の会社広告(観光情報)が裏面に記載されており、交通・宿泊関連の「便覧」となっている。

そのなかで、撫養商工会の「主旨」として「鳴門遊覧の方はムヤ商工会え御通知して下され度旅館其他船車の御幹旋名所御案内等御便宜をお計り致します」「団体は特に御通報に預り次第出迎へに参ります」「商工会申込みの方には総てに通じて特別割引の便があります」と記され、地元商工団体の主要事業のひとつとして観光事業が大きな柱になっていたことが分かる。また撫養自動車会社はジャパンツーリストの全国回遊券である「阿波淡路回遊券」を取り扱っており、すでに地方の交通業者が「旅行幹旋」を兼業していた点も注目される。

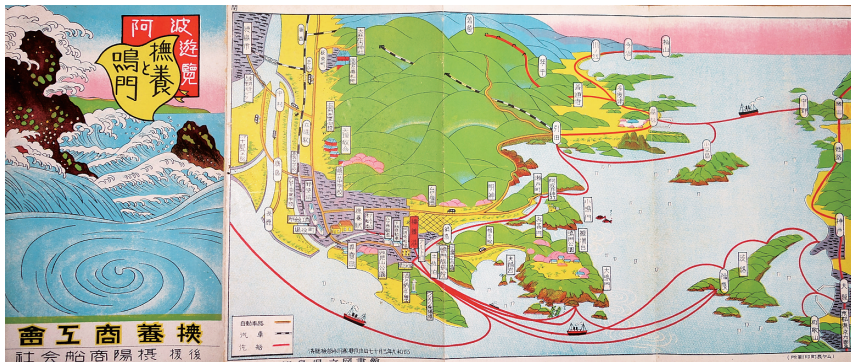


図9 「阿波遊覧 撫養と鳴門」(撫養商工会議所、摂陽商船後援)

四国八十八か所霊場巡り(遍路)への誘い

鳴門(板東町)には四国八十八か所のうち一番札所霊山寺、二番札所極楽寺があり、淡路から入る巡礼のお遍路さんにとってのスタート地点であった。八十八か所巡りは明治以降、「観光化」が進むが、阿波国共同汽船は23の札所を有する「阿波一国六日間行程」の霊場巡りを奨めている。

もともと江戸時代に流行った「御伊勢参り」では「信仰としての旅」が行われており、近代に入って、関西のいくつかの私鉄は、神社仏閣への参拝、参詣に伴い発展しており、信仰(宗教活動)と旅・交通とが相互関連性を有しながら発展してきたといえよう。八十八か所の巡礼も「四国の大自然を背景とした三百里に渉る大規模なコース」を歩く「信仰の旅」であった。

阿波国共同汽船が発行したリーフレット『四国八十八ヶ所霊場 阿波一国詣り』(作成年不詳)は、若い女性の遍路姿が表紙を飾る。裏面に記された遍路の服装の説明に「リュックサックを負ふたハイキング姿等は好適である」という大胆な文章が目がとまる。まさ

に「ハイキングとしての札所巡り」「観光として四国遍路」のススメであり、「信仰のハイキング」というコピーによって新たな乗客層の発掘を試みている(8)。



図10 「四国八十八ヶ所 阿波一國詣り 信仰のハイキング
阿波霊場巡り」(阿波国共同汽船)

このように、景勝地・観光地としての鳴門（渦潮）は、航路・鉄道網など交通機関の整備・発展にともないながら、京阪神を中心とする多くの人々に「認知」されていったといえよう。その際、ハードとしての交通手段のみならず、本稿が注目した船会社などが作成した案内パンフレットや旅行雑誌など紙媒体が、景勝地の魅力を高め、観光地としての魅力的なイメージづくりに大きく貢献したといえよう。みてきたように、摂陽商船や阿波国共同汽船は数多くの「鳴門案内」のリーフレットを発行しており、交通網の整備にともないさまざまな「新しい旅行案内書の生産」(9)が行われた。こうした印刷媒体によって、旅に誘ったのである。

現在も旅行会社の店頭に溢れんばかりに置かれているカラフルなパンフレット類が旅への思いをかき立てる効果をもつように、渦潮による圧倒的な自然の迫力と絶景を、写真とともに、簡略ではあるが効果的な言葉で表現・描写した案内文を載せたリーフレットは、それを手にした当時の、とくに京阪神の人々に鳴門の絶景イメージを伝達し、鳴門への旅に誘うのに大きな力を発揮したと考えられる。

2. 旅行雑誌『旅』にみる観光地・鳴門

『旅』の発刊と鳴門の紹介記事

これまで数多くの旅行情報雑誌が刊行されてきたが、1924（大正13）年に創刊された『旅』は、日本で最も古い歴史を有した旅行情報雑誌であった。同誌が創刊された大正期には、都市部において事務・販売・サービス関係の業務に従事する労働者や技術者らの

「新中間層」が形成されつつあり、かれらは観光への関心を高めはじめ、各地で旅行団体が組織されつつあった。また、1920（大正 9）年の鉄道省の設置に象徴されるように鉄道の全国的整備が進んだ。このように、「全国的な交通や出版物というメディアをとおして、まだ見知らぬ土地に対する知識やイメージを旅行に行く前に獲得し、大規模に消費する」近代的な観光の時代が誕生していたのである（10）。

『旅』は創刊から 1943（昭和 18）年までは日本旅行文化協会（その後、日本旅行協会、日本旅行倶楽部）が発行主体であった。第 2 次大戦中の 1943 年に休刊したが、戦後の 1946（昭和 21）年 10 月に日本旅行倶楽部の活動再開に伴い、同年 11 月号より復刊した。復刊した『旅』はそれまでの会員制の雑誌から一般雑誌となり、2003（平成 15）年まで財団法人日本交通公社（のち JTB、JTB パブリッシング）が発行し、2004 年から 1 年半の休刊を挟み、2012 年に休刊するまで新潮社が発行した。このように『旅』の発行主体は何度か変化があり、それに伴い編集の方向性にも変化があったものの、昭和期においては、「日本人たちに、どのような旅行が正しい旅行なのか、どこに行けばいいのか教え」る「啓蒙」者的性格を有していた。また、「旅行先の紹介」をするのみならず、男女、若者、家族、新婚夫婦などに、交通機関を用いて、「大勢であるいはひとりで旅行することの意義を時代ごとに語る」役割を果たしており、「その時代その時代の旅行スタイルを作り上げていった」雑誌でもあった（11）。

また、戦前期に発刊された『旅』は、「鉄道省の官僚や協会役員の手になる論説的文章」なども掲載され、現在の旅行雑誌とは性格が異なっていた。「旅行に関する政策・研究・情報・科学・芸術・交流・討論等の総合的な雑誌」であった（12）。そのため、同誌は日本人の旅行観や観光のあり方についての変遷を知る上で、注目すべきメディアである。

ところで、『旅』において、鳴門が観光地としてどのように紹介されてきたのだろうか。同誌に掲載された徳島県関連記事のタイトル数は全部で 60 本以上あるが、そのうち渦潮や鳴門の旅が取り上げている関連記事は、瀬戸内海の観光地のひとつとして触れられたり淡路島とともに紹介されている記事を含めると 30 本以上にのぼり、徳島県内の他の観光地を圧倒している。自然景観のみならず、鳴門鯛などのグルメ記事、地域の文化や歴史の紹介記事など内容は幅広い。なお、鳴門以外の徳島県内の観光地として、『旅』が紹介している観光地としては祖谷が多く、同地のかずら橋やボンネットバス、温泉などが扱われている。また阿波踊りの紹介も目立っている。そこで、『旅』において観光地・鳴門がどのように紹介されていたのか、旅行スタイルの変化や大鳴門橋の完成による交通体系の変化に注目して、関連記事をピックアップして紹介する。

表1 『旅』の鳴門・渦潮に関する主要記事

発行年月	記事タイトル	執筆者	掲載ページ
1925年8月	渦巻く鳴門	西崎満洲郎	34～35
1932年3月	民謡：阿波鳴門節		33
1932年3月	旅行地案内 下萌えの頃の旅は何處へ 鳴門観潮		76
1933年3月	阿波の名所處々	別枝治	94～98
1933年9月	グラフセクション 鳴門の渦巻		
1933年12月	鳴門観潮と阿波盆踊	一記者	127～129
1938年11月	おのころ島紀行 : 鳴門の潮鳴	特派員	34～38
1949年7月	読者希望踏査 一と月お待ち下され度候(第9回)度候(第9回)鳴門の渦潮を衝く	羽中田誠	50～52
1949年9月	「傾城阿波の鳴門」の真相	久米惣七	36～ 37
1950年3月	本州・四国をつなぐ橋 トンネル-明石海峡、鉄橋-鳴門海峡		36～37
1952年9月	コラム：鳴門の近況		78
1956年2月	あまり知られぬ暖国コース 鳴門から淡路へ		75
1957年4月	グラビア：終着駅4 鳴門-鳴門線		
1961年4月	5000円～7000円あったら 名古屋から 四国・鳴門観潮から淡路島へ		81
1962年4月	特集 新婚旅行旧婚旅行 ☆寿周遊券によるモデルコース集 ・淡路島から鳴門		71
1962年10月	ハネムーン・ムードコース 高松から鳴門・淡路島へ	関根春美	63～64
1965年4月	特集/新しい周遊券時代：一度は行きたい周遊指定地 四国/鳴門・道後・足摺岬		139
1966年4月	県別秘境さがし38 〈徳島県〉 海のバイパス・小鳴門水道	宮崎修二郎	230
1966年12月	特集/冬のエコノミー・ガイド味覚+α=旅先 淡路島/鯛の残酷料理と鳴門の渦潮見物		122
1967年5月	特集/四国・瀬戸内海 渦潮/鳴門		91
1968年3月	新日本旅行地100選地図シリーズ83 淡路島84 鳴門		124
1969年5月	特集/ガイド四国・瀬戸内海 観光ポイント 観音寺、橘湾、土柱、鳴門		144～145
1970年2月	伝統行事と郷土の味覚招待シリーズ<第2回>淡路の人形浄瑠璃と鳴門の鯛料理		58～59
1972年4月	特集ガイド この春の山陽・四国 四国路・三つのコースプラン 高松から金刀比羅宮に詣で祖谷溪・足摺岬へ 高松から道後温泉に泊まり宇和島・宿毛へ 鳴門のうず潮・日和佐の海亀を見て室戸岬へ		168～17
1972年10月	特集/終着駅の旅情ガイド 旅情ある終着駅50 仙崎、鳴門、牟岐、宇和島、中村		166
1973年12月	日本一の大甕づくりの里 阿波・鳴門 <漫画ルポ> 藍染の染剤入れを造る大谷焼のロクロは専門家がよこになって蹴る	おおば比呂司	85～92
1976年7月	歌枕の旅(7) 鳴門	湧田佑	195
1979年4月	特集/瀬戸内海と四国 瀬戸内海ノート 瀬戸内海の誕生/鳴門のうず潮		282～283
1980年4月	何でもご当地ソング 鳴門海峡編	西沢爽	166
1983年3月	特集/海峡の町 漫画ルポ・鳴門海峡すこし早めの春景色	高橋常政	104～107
1984年7月	特集/6000円の宿 味自慢公共の宿 鳴門の鯛と秋穂の海老	塩田丸男、 塩田ミチル	47～54
1985年3月	特集/早春ドライブ紀行 ドライブプラン・6 6月には大鳴門大橋が完成する淡路島・鳴門ドライブ	塩英哲	88～89
1988年4月	特集/山陽・四国新周遊コースガイド 鷺羽山～高松～屋島～鳴門～大鳴門橋～淡路島		100
1998年4月	グラビア：淡路島～徳島へ、早春の花巡り 安達瞳子さん	勝谷誠彦 (文)、小形 又男(写真)	37～44

(出所)『旅』各号。

まず、戦前期に刊行された『旅』において、鳴門について詳細な紹介がなされた最初の記事は、「阿波第一の名勝は、なんと言つても鳴門である」との文章で始まる西崎満洲郎

執筆の「渦巻く鳴門」（1925 年 8 月号）である。土佐泊の地名の由来を紀貫之の『土佐日記』を引用して紹介し、海峡の潮流が「どんなに急であるか」を『日本水路志』を用いて解説する。さらに鳴門へのアクセスは「土佐泊まで小舟をかり、それから陸路をとつた方が容易でもあり。面白い景色も見られる」と奨める。土佐泊からおよそ「700 間」で至る鳴門公園には「観潮場」があるが、それよりも「本当に潮見するには下方の千畳敷」が良いと絶景ポイントを紹介する。

「其處からは、すぐ足下に裸島が見え物凄い渦巻をもつた潮流は、その裸島の下を河のやうに流れてゐる。・・・公園の高みから遙かに西方を顧ると、讃岐の小豆島が青く見える。そして夢見るやうにゆつたりと膨れ上がつてゐる内海の潮流について、徐徐と小鳴門の方から大鳴門まで目を転じて来ると、海門の近くになつて南北高低の差が数丈に達して瀧のやうに見え、暗礁に当つて激しく砕ける浪は大地をゆるがす程の怒号を發してゐる。

もし、旅行者が、春四五月頃、この鳴門に遊ばれるなれば、凡てを巻き込みさうに思はれる大渦巻と、陸の櫻樹、それに併せて、この地の名物である桜鯛を引く有様も非常に面白く眺められるであらう。

けれども鳴門の壮観は春に限られたものではない。四季いづれにてもよく、殊に夏の烈日をさけて、樹蔭に高き潮騒を聞き、夢見る如き淡路の島、その島かげをすべる白帆などを見たりするのはよい。また、平潮の時、舟を操して、巻きかへす渦を見るのもいゝものである。 夏もなほ寒し渦く浪の音 素影」

このように、本記事は、激しい渦潮の迫力と四季を通して鳴門の景観には魅力があることを読者に伝えて、読者を鳴門の旅に誘っているのである。

また、戦前期発行の『旅』の記事のなかで、鳴門観光に関して注目されるのは、1933（昭和 8）年 12 月号掲載の「鳴門観潮と阿波盆踊」である。大正期から昭和にかけて、鳴門観光のための交通アクセスは、摂陽商船など船会社による航路の充実をはじめとして、鉄道、バス便など陸上交通の整備によって向上していた。1935（昭和 10）年の高德線開業は観光客数を急増させて、観光地としての鳴門が一般大衆へ定着するための大きな契機となった。そうしたなかで京阪神から鳴門への団体旅行（ツアー）の催行がみられるようになった。

鳴門への団体旅行の具体的な様子を、『旅』（1933 年 12 月号）の「鳴門観潮と阿波盆踊 団体随行の記」と題した随行者（添乗員）が執筆した記事からみておこう。この「鳴門観潮と阿波盆踊鑑賞の会」と称した団体旅行は、日本旅行倶楽部大阪支部が主催したもので、

1933（昭和 8）年 9 月 3 午前 8 時、「旅」の文字を図案化した揃いの浴衣、手拭い姿の会員 60 名に添乗員 1 名が同月天保山栈橋から摂陽商船の「天女丸」に乗り込み出帆した。淡路島洲本に上陸すると、淡路自動車会社の大型バス 4 台に分乗し、途中淳仁天皇陵で一同下車、「最敬礼」を行った後、正午に福良に到着し、そこで阿淡汽船が準備した弁天丸に乗り換えて、「大鳴門」に向かったのである。

「鳴門に近づくにつれ折から盆の十四日の大潮なるゆゑ船は木葉の如く翻弄され婦人連に二三の船酔されたものも出来てきた。大鳴門は名にし負ふ天下の壮観、激波奔流数十丈、大渦巻が物凄きまでに廻転して、その形容はとても吾等の秃筆では尽されぬ。一艘の舢舨が五六度往復して全員を鳴門公園に運んで呉れた。同公園は大毛島の東北端にあつて対岸門崎と相對し、大鳴門の大望を一望のもとにおさむる景勝の地である。同公園の水野公園にて昼食をとり、午後二時半潮も大分風だったので再び弁天丸に乗り、土佐泊りが大波の為やむなく同島を迂廻して小鳴門より川幅の様な狭い小鳴門水道の景色に見とれつゝ午後四時撫養港に上陸、待受けてみた撫養自動車大型バス五台に分乗し、細長き撫養の街を通り淡路街道を徳島に向つて突進した。吉野川に架せる東洋一の称ある吉野川橋を渡り市中に入れば、あちらの街、こちらの部落には阿波踊の群れが軽装して踊り歩くのに頻に出会う。」

こうして鳴門観光を経て徳島市へ入った一行は、「徳島郷土芸術の権威者」林鼓浪から阿波踊りの起源・沿革を聴講し、阿波踊りが「心の躍動」であるとの説明を受ける。宴会後に彼らは「街路へ飛び出し、市役所前の審判場前で土地の連中に伍して踊り狂ふ勇猛さ、成程今聞いたばかりの心の躍動が遺憾なく發揮されて、審判員も顔負けの形で数旒の優勝旗や大洪団扇が、外来者と云ふハンデキヤツプで、吾等一行の手に授与された」のである。

旅行の多様化と鳴門観光

1950 年代半ばから始まる経済の高度成長を背景に、観光旅行が活発化するとともに、旅行のスタイルは多様化していった。従来の成人男性を中心とする旅から、「新婚旅行、若者の一人旅、女性の旅行というスタイルが作られ」「これまで男性中心だった客層が一気に多様化」していった（13）。なかでも注目されるのは、新たな旅行のスタイルとして「新婚旅行」が登場したことである。

『旅』1962 年 4 月号は特集に「新婚旅行」を取り上げ、「新婚旅行旧婚旅行☆寿周遊券によるモデルコース集」を組んでいる。モデルコースは、北は北海道・道南めぐり（5 泊 7 日）から始まって、南は瀬戸内海より南九州のめぐりの 14 コースが挙げられており、そのなかの一つに「淡路島から鳴門へ（4 泊 5 日）」が提案されていた。

ところで、「ことぶき周遊券」をはじめとする交通公社（現 JTB）が発行した周遊券は、一冊の中に出発から帰りまでの、国内の汽車、電車、ケーブルカー、バス、船、飛行機などの切符が全部入っており、旅館のクーポンも加えることができた。普通周遊券は国鉄指定の観光地のなかで希望する 2 カ所以上を回り、国鉄（バスを除き）の乗車船区間が 101 km（ことぶき周遊券は 601 km）などの条件を満たせば、乗り物は各級各線 1 割引（ことぶき周遊券は国鉄と航空券が 2 割引）で通用期間が 1 ヶ月間あり、遠距離旅行も可能であった。また、運賃を均一にした四国を始め北海道、東北、南近畿、九州の周遊券があった(14)。この周遊券は、1960 ～ 70 年代の観光旅行において人気となった。

1960 年に『旅』は、この周遊券制度の 5 周年を記念して読者の「全国観光地人気投票」を実施した。1 年間の読者の投票 50 万通の結果、対象とした 200 余りの周遊券指定地のなかで、1 位に 7 万 5 千票あまりを獲得した阿寒国立公園が選出され、以下十和田、雲仙、阿蘇、大雪山国立公園が続き、「淡路・鳴門」は 2,000 票を得て第 30 位となっており、観光地・鳴門はすでに高い評価が定まっていた（1960 年 12 月号）。

「新日本旅行地 100 選」

さらに 1966（昭和 41）年に、『旅』は創刊 40 周年を記念して、読者による「旅行地」の人気投票を行った。この「旅行地」とは、「いわゆる景勝地や周遊券指定地」に限らず、「あなたがたつねづね行きたいと憧れている旅先、行ってみてよかった旅先」であり、同誌が全国を 10 地区に分けて挙げた候補地から、それぞれ 3 カ所に投票するものであった。各地区の 10 位までが当選となり、合計 100 の旅行地を 100 選とした。

第 3 回に実施された「四国・瀬戸内海」地区における投票結果は、足摺岬が 27,328 票を獲得し第 1 位となった。以下、小豆島、宮島、道後温泉、鷺羽山に続き鳴門は第 6 位（9,497 票）となり、100 選に選ばれた。

ところで、この『旅』主催の「新日本旅行地 100 選」のように、優れた風景や景勝地を選出する「百景」や「百選」がたびたび行われてきた。たとえば、1927（昭和 2）年に実施された「日本八景」では、併せて「二十五景」、「百景」が選出され、「百景」のひとつに鳴門が選出された。この選出では「小規模な箱庭的なものや人工的な名勝は避け、壮大な自然景観を選ぼうとするものであり」「地域振興や外客誘致・外貨獲得につなげていこうとする観光の志向性」を有していた。その後も、新聞社や官庁などが主催する各種の「百選」が実施されており、「定数名所・観光地等の風景を捉えた志向性は、芸術から観察へさらに観光へ、そして環境へと変位」しつつあるが(15)、表のように、鳴門、渦潮、大鳴門橋は多くの「百景」に選ばれており、観光地、名勝としての存在感を示しているといえよう。鳴門がこうした「百景」に繰り返し選定されることで、「観光地」「景勝地」としての鳴門のイメージが定着するのに大きな効果をもたらせたのではなかろうか。

表2 「百景」・「百選」のなかの鳴門

名称	選定地・名所	制定年	主催・主要な後援団体	選定方法
日本八景（百景）	鳴門	1927	大阪毎日新聞社、東京日日新聞社主催、鉄道省後援	公募。山岳、溪谷、瀑布、河川、湖沼、平原、海岸、温泉の八景観を選ぶ。最終的に二五景、百景選定。
新日本百景	鳴門	1957	『週刊読売』、厚生省、運輸省等	公募
新日本旅行地100選	鳴門	1966	雑誌『旅』（日本交通公社）	創刊40周年記念、候補地を提示、公募
日本百景	鳴門	1980	『家庭画報』	
日本の名松100選	鳴門	1983	日本の松の緑を守る会	
日本の道百選	大鳴門橋	1987・88	建設省、「道の日」実行委員会	候補推薦、委員会
新日本名木100選	鳴門の根上りマツ（松）	1990	読売新聞社、花博協会、通産省後援	候補公募、地方選定、委員会。国鉄民営化・JRの誕生を記念。
音風景百選	鳴門の渦潮	1996	環境庁	候補公募、委員会
日本遺産百選	瀬戸内海	2002	シンクタンクせとうち総合研究機構	アンケート
島の宝100景	大毛島・島田島 鳴門の渡船	2009	国土交通省都市・地域整備局	委員会
平成百景	鳴門の渦潮	2009	読売新聞社、国交省、観光庁等後援	読売新聞創刊135周年を記念企画。候補提示、公募、委員会

（出所）日本百選 都道府県別データベース <http://j100s.com/>、
西田正憲1998「瀬戸内海における定数名所・観光地等の変遷」『ランドスケープ研究』61(5)、
伊藤いずみ 2014「現代における風景に関する百選の展開と選定地の変遷」『ランドスケープ研究』77(5)。

大鳴門橋の開通

鳴門観光に大きな変化をもたらせた画期となったのは、大鳴門橋の完成である。大鳴門橋は本州四国連絡橋のひとつとして、1976（昭和51）年5月に着工され、約9年の歳月と総工費1,050億円をかけ、1985（昭和60）年6月8日に開通した。全長1,629メートルのつり橋であり、新幹線を通すことのできる構造となっている。鳴門海峡を跨ぎ鳴門市と淡路島を結ぶ大鳴門橋は、完成当時東洋一の「夢のかけ橋」と呼ばれた。鳴門海峡の風や波浪など自然条件への対応や瀬戸内海国立公園内にあり渦潮への影響を抑えるために多柱式の主塔基礎が採用され、景観にも配慮してさまざまな工夫がなされた。1998（平成10）年4月には明石大橋が開通し、本州四国連絡高速道路の全長89.0kmが全通し、徳島県は関西の経済圏と直結し、地域の経済・社会に大きな変化がもたらされることになった（16）。

鳴門海峡を跨ぐ橋梁の夢や願望を叶えるために、地域の人々の長きにわたる運動の歴史があった。そうした願望が活字となった最初期のものとして、1877（明治10）年6月6日発行の『淡路新聞』は、「けさも福良の船場で聞いたら鳴門の戸崎から孫崎への鉄の橋

がかかるのじゃといや。そうなるに雨風の日でも撫養渡海のつかえが無自然で互いの商談がごさかんというもので」との記事を載せている。「根拠のないわさ話の記述」にすぎないものの、架橋への想いが表出している。

政治の場で最初に鳴門架橋を提唱したのは徳島県板野郡神宅出身の代議士中川虎之助である。三盆糖の生産地出身の中川は国内の在来糖業の保護を目的とする糖税改革政策を提案するなど活躍していたが、1914（大正3）年3月17日に第31帝国議会予算委員会で四国の産業、文化興隆を目的として「鳴門架橋及潮流利用発電調査ニ関スル建議案」を提案している。

委員会では否決されるが、中川の鳴門架橋の想いは、1940（昭和15）年の神戸土木出張所長（戦後神戸市長）の原口忠次郎の鳴門海峡架橋の提案や徳島県選出代議士紅露昭による「鳴門海峡隧道鉄道敷設速成に関する建議案」（本会議上程、採択）などに引き継がれ、さらに戦後多くの徳島、兵庫県民を中心とした架橋促進運動につながり、架橋技術の発展によって70年後に実現に向かうのである（17）。

『旅』も鳴門海峡の架橋について計画期から紙面で扱っている。鳴門海峡には鉄橋を架け、明石海峡には海底トンネルを掘る構想が語られていた1950年代に、次のような記事が出ている。

「明石、鳴門両海峡を経て本州と四国とを結ぶ最短距離輸送計画が実現しようとしている・・・まず明石海峡を海底トンネルでぶつこ抜く。トンネルの出口は淡路島である。この淡路島の北端岩屋から洲本を経て南端の福良にいたる約六十キロは淡路島縦貫鉄道となる。そしてこの縦貫鉄道の最終点から対岸の四国の撫養に向つて、鳴門海峡の上に大鉄橋をかけて直接高德線につなぐというのが計画にあらわれた構想なのだ。

この計画が実現すると、旅人は居眠りしながら四国に渡ることができる。もつとも鳴門の大鉄橋を居眠りしながら渡るのはもつたない。この世界一の瀧津瀬の景観だけは列車の窓からとつくりと見たいものである。窓をあけて下を見降すと渦巻きながら吠え猛る怒濤の飛沫が、さつとばかり顔にふりかゝってくるだろう。想うだけでも愉快である。」（1950年3月号）。

その後、大鳴門橋の開通前後になると、淡路島・鳴門を紹介する記事が掲載されはじめ、新たな旅のルートモデルなどが紹介されている。

ところで、大鳴門橋の交通量は、開通時の1985年度には1日あたり7,853台で、その後1万台以下で推移したが、明石海峡大橋の開通した1998年度には16,527台となり、開

通から 30 年を迎えた 2014（平成 26）年度には 23,626 台と開通時の約 3 倍に増加している。徳島から本州への高速バス便は 1 日 100 便を超えるなど、人や物の流れに重要な役割を果たしている。このように、1985 年の大鳴門橋開通、さらに 1998 年の明石海峡大橋の開通によって、人の流れ、とくに観光客の徳島県、鳴門地域への流入が急激に増加したことが表 3 から読み取れる。県外からの鳴門地区への観光客の入り込み客数は、開通前の 1981 年と比較すると、鳴門大橋開通時の 1985 年に約 1.5 倍に増加し、明石大橋開通は漸次伸張している。このように徳島県、鳴門地区の観光客の増加は著しいものの、基本的には「日帰り型」が多く、宿泊客を増加させることが課題となっている。しかし、徳島・淡路間では飛躍的な往来の増加にともない、文化・スポーツをはじめとする様々な分野での交流が定着している（18）。

表 3 鳴門地区、徳島県への観光客流入数の推移

(千人、100万円)

	年	1981	1985	1989	1993	1998	2003	2008
鳴門地区	県外客数	1,949	3,058	2,399	2,254	3,211	3,340	3,722
	県内客数	1,850	2,585	2,019	1,959	2,657	2,191	1,953
	宿泊客数	414	670	471	477	643	577	544
	日帰客数	3,385	4,973	3,947	3,736	5,225	4,954	5,131
徳島県	県外客数	4,599	6,119	5,464	5,123	7,215	7,047	7,391
	県内客数	5,424	6,276	5,626	5,945	6,795	6,111	6,306
	宿泊客数	1,376	1,934	1,672	1,624	1,977	1,616	1,652
	日帰客数	8,647	10,461	9,418	9,444	12,033	11,542	12,045
	観光消費額	35,097	48,447	44,090	46,372	59,180	49,647	54,519

(出所)『全国観光動向』各年、日本観光協会、原資料は『徳島県観光調査報告書』。

ところで、鳴門海峡の渦潮の上に架かる大鳴門橋は景勝地である鳴門の景観にどのような変化・影響をもたらせ、鳴門にきた観光客はその景観をいかに感じたのであろうか。大鳴門橋開通後の 1985（昭和 60）年 10 月に観光客 201 名および観光バス運転手 100 名に対して聞き取り調査が実施されている。その調査で「大鳴門橋の印象」について感想を聞いているが、サンプル数 198 名のうち上位 5 位までに、「思っていたより小さい」とする感想が 10 名あったものの、「すばらしい」24 名、「雄大」15 名、「きれい」11 名、「すごい」8 名と続いており、全体的には「満足」とするものが 172 名で約 86 %に達していた。観光客は大鳴門橋に対して「全般的に好印象」を持っており、「高い評価」をしていた。同様に「周辺風景の印象」についても、「満足」とするものが 82.5 %であり、人工物である大鳴門橋が鳴門海峡の景観のなかにうまく溶け込みつつ、その景観美を一層高めて、多くの観光客の「満足」につながっていたといえよう（19）。

おわりに

景勝地・観光地としての鳴門（渦潮）は、航路・鉄道網など交通機関の整備・発展にと
もないながら、多くの人々に「認知」されていったといえよう。その際、ハードとしての
交通手段のみならず、本稿が注目した船会社などが作成したリーフレットや旅行雑誌など
紙媒体が、景勝地の魅力を高め、魅力的なイメージづくりに大きく貢献したのではないか。
現在も旅行会社の店頭に溢れんばかりに置かれているカラフルなパンフレット類が旅への
思いをかき立てる効果をもつように、景観の圧倒される自然美・絶景を、写真とともに、
簡略ではあるが効果的な言葉で表現・描写した案内文を載せたリーフレットやパンフレッ
ト類は、それを手にした人々を旅に誘うのに大きな力を発揮したであろう。

もともと鳴門には、自然そのものの雄大で躍動的な美しさが存在し、古くから詩歌や絵
画などによって、そうした景観のイメージが創造され流布してきたが、ここに紹介したリ
ーフレットや『旅』に記された言葉や表現、写真によって、そのイメージが一層鮮やかに
喚起されて、アクセスの容易さを宣伝する「交通情報」とともに人々を鳴門の旅に誘って
きたといえる。

本稿では戦前期はとくに摂陽商船に注目したが、戦後においても大阪・和歌山と徳島を
結ぶ船会社や徳島バスなど交通機関や旅行会社、観光協会などが、鳴門の魅力をいかに紹
介・宣伝し、観光地として発展するために、どのような役割と機能を果たしたのか。また、
『旅』以外の旅行情報雑誌、ガイドブックをはじめ、旅行会社や交通機関の発行するパン
フレット類や宣伝広告などが鳴門の魅力をどのような表現（コピー）や写真を用いて紹介
し、それを通して景勝地・観光地としての新たなイメージを付与・創出していったのか、
といった点が課題として残っている。なお、土産用に販売された鳴門の絵はがきや鳴門や
渦潮をタイトルにした歌が吹き込まれたレコード、CDなどもいくつか作成されており、
鳴門の景勝地としてのイメージを伝達し、観光地・鳴門の発展に大きな役割を果たしたメ
ディアと考えられるが、現時点では十分な調査・収集が出来ておらず、本稿では割愛した。

注

- (1) 鳴門市史編纂委員会 1982『鳴門市史 中巻』鳴門市、711－727 ページ。
- (2) 荒山正彦 2007「大阪商船と近代ツーリズム」『人文論究』（関西学院）57（3）。
- (3) 岡田俊雄編 1966『大阪商船株式会社八十年史』7－19、665 ページ。
- (4) 鳴門市史編纂委員会 1982『鳴門市史 中巻』鳴門市、705－710 ページ。
- (5) 『鳴門村誌』1916 年。
- (6) 鳴門市史編纂委員会 1982『鳴門市史 中巻』鳴門市、955－993 ページ。
- (7) 橋爪紳也 2014『瀬戸内海モダンイズム周遊』芸術新聞社、同 2013「観光ルート開発と名所の再編」

『瀬戸内海』66。

- (8) 森正人 2014『四国遍路：八八ヶ所巡礼の歴史と文化』中公新書、中央公論新社。
- (9) 立岡裕士 2002「徳島の阿波踊り/阿波踊りの徳島」『金沢大学文学部地理学報告』10。
- (10) (11) 森正人 2010『昭和旅行誌 雑誌『旅』を読む』中央公論新社。
- (12) 赤井正二 2008「旅行に近代化と『指導機関』—大正・昭和初期の雑誌『旅』から—」『立命館産業社会論集』44—1。
- (13) 前掲、森正人 2010、139 ページ。
- (14) 『旅』1965 年 5 月号。
- (15) 西田正憲 1998「瀬戸内海における定数名所・観光地等の変遷」『ランドスケープ研究』61 (5)。
- (16) 「大鳴門橋開通 30 周年～四国と本州を結ぶ大動脈のこれから（徳島県）～」いよぎん地域経済研究センター『IRC Monthly』2015 年 8 月、本州四国連絡高速道路（株）「大鳴門橋開通 30 周年」『高速道路と自動車』第 58 巻第 8 号、2015 年 8 月。
- (17) 夢の架け橋記念事業協会編 1999『夢の架け橋 :大鳴門橋から明石海峡大橋へ :神戸淡路鳴門自動車道開通記念誌』夢の架け橋記念事業協会、144—150 ページ。
- (18) 『徳島新聞』2015 年 6 月 7 日。
- (19) 徳島県中小企業振興公社 中小企業情報センター『大鳴門橋開通に伴う観光客実態調査報告書』鳴門市、1985 年。

参考文献

- 『阿波の交通』編集委員会編 1991『阿波の交通(下)』徳島市立図書館
岩村武勇 1964『国立公園 鳴門』再版、株式会社出版
片上広子 1997「近代瀬戸内海航路の観光地に及ぼす影響」『史泉』86
白幡洋三郎 1996『旅行ノススメ』中公新書
徳島県立文書館 2006『第三二回企画展 徳島近代交通史』同館
松浦章 2013「大阪商船会社の瀬戸内海航路案内」『或問』24

本稿は、「鳴門の渦潮」世界遺産登録学術調査における資料調査・収集の研究成果であり、その一部は三好昭一郎先生米寿記念論文集 2017『阿淡郷土史の研究』同論文集刊行会 に収載している。なお、史料調査は徳島県立図書館、徳島市立図書館、国立国会図書館、「旅の図書館」（東京）大阪市立中央図書館で行った。

(摂南大学)