

20世紀初頭の電鉄事業とメディアスポーツ①

～阪神電鉄開業時の郊外開発とスポーツ～

黒 田 勇

Media-sports cooperated by Private railway in the early 20th century. No. 1:

The suburban development and sports at the start of Hanshin electric railway

Isamu KURODA

Abstract

This essay aims to reveal the history of the sports business and suburban development operated by Hanshin railway and two newspaper companies, The Osaka Asahi and The Osaka Mainichi, in the early 20th century. These two sectors of the new industries developed rapidly as cultural industry by stimulating people's desire on the suburban life and leisure activity.

Keywords: Hanshin Electric Railway, suburban development, newspaper business, sport-event

抄 録

1905年開業の阪神電鉄の郊外開発の歴史を、余暇事業、スポーツ事業を中心に明らかにする。従来、私鉄による郊外開発については阪急電車がそのモデルとして語られてきたが、それよりも早く阪神電鉄は郊外開発を進め、阪神間に住宅地や、レジャー、スポーツ施設を運営してきた。そして、朝日新聞、毎日新聞が、それらの事業の宣伝だけでなく、計画段階から深くかかわり、人々の郊外生活とレジャー活動への欲望を喚起し、ともに「文化産業」として発展していく。

キーワード：阪神電鉄、郊外開発、新聞事業、スポーツイベント

はじめに

美しかった海辺にも、だんだんと地引き網の声が遠のき、自然の破壊が始まった。(中略)…
甲子園の海辺でフンドシをやめて絹の黒い海水着を初めて着たのも、思えば私どもで、美津濃が写真を撮りにきたくらいだ。やがてボート屋が店を出し、そこにL型のヨットを二隻もって来た。これを一時間八十銭で借りて、ヨットを最初に始めたのも、自慢じゃないが関西では私たちだった。そのころ、芦屋の浜と、ここだけに貸しヨットがあり、中学生の中で、これが最

新スポーツ、と花形だったのだ¹⁾。

上の文章は、1920年代、鳴尾村（現在兵庫県西宮市鳴尾）で育った俳優森繁久弥の回顧である。近年、関西の経済と文化の没落傾向の中で、かつての「阪神モダニズム」に代表される関西圏の経済と文化の繁栄ぶりが懐旧の念をもって回顧されることがあるが、しばしばその中心として語られるのは、「宝塚」と六甲山系を中心とした、いわゆる「山の手」文化としての阪急沿線文化である。山の手、あるいは北大阪における阪急文化の優位性が語られる中、一方で大阪文化のもう一つの柱ともいえる「阪神タイガース」を保有する阪神電鉄については、それほど大きな脚光を浴びているとはいいがたい。

関西の近代史研究で著名な竹村民郎は「阪神電気鉄道が推進した余暇活動の企業化や沿線開発などを包み込んだ阪神交通文化圏形成の特質を明らかにすることは、阪急交通文化圏の成立を正しく理解するための前提である²⁾」とし、阪神電車の郊外開発への注目を促している。竹村の著作や他のいくつかの論文でも触れられているように、阪神電鉄も、阪急電車と同様に、郊外の住宅や遊園地を開発している。いや阪急よりも早く開発を始めているのだ。

上記の1913年生まれ森繁の回顧にもあるように、「海の手」を走っていた阪神電鉄は、大阪湾に開けた海浜リゾートをいくつか運営していた。にもかかわらず、「甲子園野球」やタイガース以外には、これまで大きな注目を浴びることはなかった。そこで、本研究では、竹村の著作にインスパイアされつつ、第一に、現在では阪急の陰に隠れているように見える阪神の郊外開発の歴史を、スポーツ事業を中心に明らかにする。さらに第二に、それらが、新聞のスポーツ事業と不可分の形で推進されたことを明らかにする。

換言すれば、新聞が主催する事業の空間は郊外にあり、そこに人々を運ぶのは私鉄であった。この新聞と私鉄という二つのメディアが結果として連携したのではなく、初めから密接に協力しつつ展開されたのが関西のスポーツ、余暇事業であったことを明らかにしたい³⁾。

1) 森繁久弥『にんげん望艶鏡』朝日新聞出版、1983年、160-161頁

2) 竹村民郎（2012）361頁

3) ここにはもう一つ重要なエージェントとして学校の役割も大きい。日本では学校の中に体育としてスポーツが導入され発展したことは周知の事実であるが、本論では、メディアスポーツの発展における学校の役割については触れない。

1. 明治期から大正期の新聞によるスポーツ事業

1. 大阪毎日新聞によるスポーツ事業

『毎日新聞百年史』においては「新聞事業」の目的を次のように述べている。

元来『新聞社の事業』というのは本務の『新聞発行』は含まない。新聞のイメージを高め、人々に新聞の名を知らしめ、親近感を抱かせるなど、本業である新聞の発行を助け、また販売を促進することを目標にする。（中略）

新聞の事業には、もちろん巨額の経費が必要ですが、新聞発行で得た利益を、このような形で社会に還元することは、公器としての新聞の使命であると信じています。民主的、道義的平和的な社会の確立に寄与するという紙面作りの根本方針を、行動で裏付けながら、積極的に推進する…これが毎日新聞の事業の姿勢です。⁴⁾

同じく『毎日新聞社史』によれば、1901（明治34）年12月、堺大浜で50マイル長距離健脚競走を催し、新聞社がスポーツ大会を主催した最初であり⁵⁾、10万人の観衆を集めたという。さらに、「1905（明治38）年8月には海上10マイル長距離競泳（大阪築港～御影魚崎間）を開催、紙面で大々的に報じた。この競泳は水泳熱を促進して学校その他に優秀選手をつくる機運をつくり、わが社は翌06年、浜寺と阪神打出海岸に海水浴場を開設、海泳練習所を設けた。08年には全国中学校庭球大会を主催、中学校レベルでのスポーツの全国大会として最初のものとなった。また09年3月、神戸東遊園地－大阪・西成大橋間で日本最初のマラソン大会を主催した。」⁶⁾

さらに、社史に従えば、1910年代から20年代にかけて多くのスポーツ関連事業を展開している。年表的に列挙すれば、以下のようなになる。

1912（大正元）年4月、大阪・十三大橋－箕面間で日本初のクロスカントリーレース主催。

1913年10月、豊中運動場で国際オリンピックの標語「健全なる精神は健全なる身体に宿る」を掲げて第1回「日本オリンピック大会」主催。

1915年7月、第1回全国中等学校競泳大会（大阪市運動プール）。

1916年4月、将棋棋譜の連載開始。

1917年8月、実業団庭球大会を浜寺公園で開催。

4) 毎日新聞百年史刊行委員会（1972）544頁

5) 同上546頁。1901（明治34）年11月に東京の時事新報が主催した「上野不忍池時間競走」がさらに一か月早い開催である。

6) 毎日新聞社編（2002）別巻、122頁

1918年1月、第1回日本フットボール大会（のちの全国中等学校ラグビー大会）開催。豊中でサッカーとラグビーを併せ行う。

1919年8月、一ツ橋コートで「毎日庭球選手権大会」（東日庭球トーナメント）（1911年3月、大阪毎日新聞と東京日日新聞社は合併）

1919年11月、全国学生相撲選手権大会、全国中等学校相撲選手権大会開始。

1920年5月、初の実業団チームである大毎野球団を結成。

6月、大阪本社に事業部、東日に事業課を新設し、主催のスポーツや講演会・映写会関係を統括。

1921年10月、「全日本庭球選手権大会」を豊中コートで開始。

1924年4月、全国選抜中等学校野球大会が名古屋八事の山本球場で8校参加のもとに開催。

1925年7月、本社後援で楨有恒らがカナディアンロッキーのアルバータ山に登山。

ライバル朝日新聞社との販売競争の中で、とりわけ1910年代から20年代へとスポーツ関連事業に熱心に取り組んでいる。この時期、各学校において、スポーツ競技への関心が高まり、様々な競技団体が生まれ、社会にスポーツが普及していく時代ではあったが、メディアはその流れに乗りつつ、スポーツ事業を推進し、それがまた社会のスポーツへの関心を高めていく循環となっていった。

2. 幾つかの先行研究

上記の毎日新聞の事業も含め、関西の新聞とスポーツのかかわりについて最初に触れたのは津金澤聰廣編『近代日本のメディア・イベント』（同文館出版、1996年）であろう。その中でも、津金澤は「大阪毎日新聞社の「事業活動」と地域生活・文化」という論考で、新聞事業の「先駆的」な取り組みを明らかにしている。

一九〇七（明治四〇）年には、軽気球の実演や模擬「古代戦闘」大会、一九〇八年には海上相撲大会、花火大会、盆踊り、一九〇九年には、学生相撲大会、学術講演会、ヨット競技会、飛行船の実演等々と枚挙にいとまがない。毎年人気の高かったのは仕掛け花火大会であり、また、公園内の施設建設では各種スポーツ施設のほか、文化施設として一九〇八（明治四一）年春竣工の浜寺公会堂（南海直営）の存在も注目される。この公会堂は、浜寺の地域住民の社交の場でもあり、同時にその小ホールでは大毎主催の活動写真や講演会、演芸会などが開かれ、新聞社、電鉄、地域住民三者のメディア・イベントを軸とするタイアップ方式の先駆的モデルの役割を果たした。

すなわち、大毎は、南海電鉄とのタイアップで浜寺海水浴場および浜寺海泳練習所（のちの

水練学校）の開発、整備をはじめとして、新たな大都市近郊リゾートとして浜寺公園地域の全面的な開発を推進し、しかも各種メディア・イベントを配置することで快適な沿線郊外の形成に成功したといえる。このことは、その後の大毎、大朝と箕面電車（のちの阪急電鉄）とのタイアップによる沿線郊外開発の先駆的モデルとなった⁷⁾。

そして、津金澤は、こうした大阪毎日の取組みに対して、その後の新聞社事業のひな型を提供したとしてその特徴を4点、指摘している⁸⁾。

1. フィランソロピーとしての先駆性、地域生活の改善・向上に実践的役割を果たす
2. 学術研究情勢や教育、芸術奨励、各種スポーツ振興の持続性で社会貢献
3. 女性や子供の生活・文化の重要性を地域生活の開発・改善と結び付けて事業化した先進性
4. 新聞社が創出し、演出したニュースの日常化

一方、前掲書所収の有山輝雄「全国優勝野球大会の形成と展開」においては、大阪朝日新聞と野球に焦点を当て、初めて「甲子園野球」をメディア史の中に位置づけて分析している。有山は、一高野球の「変容」と、その中で生まれた教育としての野球の理想の促進という建前と甲子園野球が大阪朝日の販売促進のための事業という本音の二層構造を草創期に限定して明らかにした⁹⁾が、有山はその後『甲子園野球と日本人』として、全面展開している¹⁰⁾。その中で、大阪朝日新聞が企画した「全国優勝野球大会」について、「この最初の企画思い付きの段階から、中学野球の指導者としての高校生、沿線開発を図る私鉄、マスメディアとして発展しつつある新聞社という三つの要素が登場してきていることに注目する必要がある。この三つの要素の組み合わせによって、中学生の野球試合は、マスメディアイベントとして仕立てられた¹¹⁾」と論じている。本論文では、この論議の中から学校を省く形となるが、新聞と阪神電車にかかわってさらに展開していく。

20世紀初頭のメディアと野球のかかわりの発展については、有山、山口¹²⁾の記載をもとに年表的に以下に記す。

1911（明治44）年：8月～9月の間に、東京朝日新聞は、当時の大学野球が興行化して学校宣伝の具にされつつあると批判、学校教育から野球追放を訴えた。主要新聞各社も論

7) 津金澤聰廣編（1996）所収225頁

8) 同上243-244頁

9) 有山輝雄（1996）同上書所収

10) 有山輝雄（1997）

11) 同上71頁

12) 山口誠（2012）4-15頁

争にかかわり、「武士道」的精神を持つ一高式野球が日本野球の原点という認識が共有されていく。その後、1915（大正4）年：大阪朝日は「野球毒害論争で指摘された弊害を克服する」という名目を掲げて、全国各地の中等学校（現在高等学校）の代表チームを集め、一高式野球の普及と発展を目指した野球イベント、「全国優勝野球大会」を豊中球場で開催、1917年からは鳴尾球場に会場を移し、1923年からは甲子園に再び移動する。1924（大正13）年：毎日新聞も愛知県の山本球場で「全国選抜中等学校野球大会」を開始。翌年から、選抜大会も甲子園へ移す。1925（大正14）年：明治大学、早稲田、慶応、立教、法政、東京帝国大学で「東京六大学野球連盟」が発足、早慶戦が復活した。東京放送局（AK）では早慶戦の復活第一戦を中継する番組を計画した。甲子園については、1927年8月、大阪放送局（BK）が初の中継放送を行った¹³⁾。

3. 北野中学から見た野球

竹村民郎も同時期に「中等学校野球の誕生」（1996）として、関西の文化と新聞、そしてスポーツの歴史的発展を絡めての論考を発表している¹⁴⁾。竹村も有山と同様に、関西における中学野球の普及と発展に旧制三高の役割を強調しているが、なかでも、大阪府立北野中学は三高主催の大会の常連として有名であったが、北野中学校校友会の活動記録に基づく考察は興味深い。

北野中学校校友会の会計報告表からわかるように、同校野球部の活動はその中心的存在であった。野球部は当時の社会に瀰漫していた軽佻浮薄の弊風をしりぞけ、「耐忍持久」の「六稜精神」を学習する場であった。北野中学の生徒にとって、野球の対校試合は、「大和魂、一高の向稜魂、三高の神稜精神」の系譜につらなる「六稜魂」を、実際に体験することができる最大の行事だったのである。一生徒は「新緑に包まれた豊中原頭、六稜の大旗ゆらいで、意氣天を衝く野球戦。烈日の下に奮闘する選手、汗にまみれ声を擽って叫ぶ応援團、六稜魂の發揚に非ずして何ぞ」と記しているが、この感激は北野中学の大半の生徒の心情とみても間違いないと思われる。

北野中学の野球対校試合のなかでも、とくに大阪府立市岡中学校との試合は重要な行事であった。なぜなら北野－市岡戦は「小早慶戦」と呼ばれて、関西地方の野球ファンにとっては人气的となっていたからである。北野－市岡戦の当日、北野、市岡両中学はそれぞれ全校的な応援団を編成して試合にのぞんだ。北野大応援団は、「意氣衝天」と書かれた小旗を打ちふって応援した。一生徒はそうした応援も空しく敗北した北野中学陣営の様子を、つぎのように記し

13) 橋本一夫（1992）19-24頁

14) 竹村民郎（2012）初出は1996年

ている。

白旗を守りし者もグラブを手にせし者も馳せ集った。在る者は倒れて草をむしり自分の髪をむしりして此の敗を呪った。在る者は狂人の様に白旗を打ち振って「このまゝ振りに振って息の絶に終らん」ことを願った。在る者は魂を失はれた様にポカンとして涙一つ落とさずに立ってゐたが、急に飛び上って隣に居った友の頸っ玉に噛りついて泣いた¹⁵⁾。

以上の記述は、当時の中学野球が、甲子園大会と新聞社の事業として語られることが多いなか、中学校の視点から当時の中学野球の隆盛ぶりを描いたものとして注目される。ただ、竹村は、甲子園に出場する地方の中学校の財政的負担が大きく、そのことが、「地元の市町村や後援会との癒着を深めて」いき、「甲子園の優勝に強度の夢を託すという郷土主義を台頭」させたとも指摘する¹⁶⁾。また、先の北野中学の生徒たちの熱狂に対して、在校生の一部の批判を引用しながら、「偏狭な精神主義が、一九二〇年代の球界や教育界に存在していた」ことも指摘している¹⁷⁾。

さらに本論にかかわりのある先行研究としては、新聞事業とスポーツについて、西原茂樹が東西の新聞がかかわったスポーツ事業について、東京に比べ、大阪の二紙が主催するスポーツイベントの多さを強調しているが、資料的に整理されていてこのテーマを俯瞰するのに役立つ¹⁸⁾。また、坂井康弘は、鉄道会社が旅客獲得のために野球場を設置し、とりわけ関西の私鉄の取り組みが関西における野球の普及に貢献したことを紹介している¹⁹⁾。その他、永井良和と橋爪紳也は、私鉄の旅客戦略とかかわって職業野球の草創期について、南海ホークスに関して展開している²⁰⁾。

4. 明治末期のマラソン

2019年、NHK大河ドラマ『いだてん』においてマラソンが取り上げられることで、20世紀初頭の陸上競技会の状況が一般にも知られることとなったが、野口邦子は、先述した大阪毎日新聞社の健脚競走（1901）と阪神マラソン（1909）に着目し、その大会報道から、20世紀初頭の日本の帝国主義的政策が新聞事業に反映していたと論じる²¹⁾。具体的には、日

15) 同上454頁

16) 同上451頁

17) 同上456頁

18) 西原茂樹（2004）115-133頁

19) 坂井康弘（2004）

20) 永井良和・橋爪紳也（2003）

21) 野口邦子（2004）

露戦争前後より、野球や長距離競走が国際交流を進め、国際スポーツ界へ日本が進出する端緒を開いたとされるが、それらを主催した新聞は、自ら主催するマラソン大会の意義に当時の帝国主義的政策を反映させているというものだ。

下の記事は、1908年のロンドン五輪の後の記事である。体格で欧米人に劣る日本人だが、小柄なイタリア人が健闘したとしてマラソンに注目している。

欧米人の中には日露戦争に於ける日本の強行軍の記事等を見て千二百メートルか八百メートルでは足の長い西洋人が勝つだらうから二十哩以上となれば日本人が勝つであらうと信ずるものがある位である、然るに今度躰の小さい伊太利人が勝つたのでますますそんなことを云ふ人が多くなった、兎に角世界一等國の伍伴に列せんとするには軍艦の數ばかりではいかぬ此の次には日本も彼の運動同盟に加はり選手を送る様にしたいものである。

(「大阪毎日新聞」1908(明治41)年9月12日)

さらに、阪神マラソン開催の社告的文章においても、確かに「帝国民の武勇」等の表現で、国家の国際的な競争とスポーツを結び付け、マラソン開催への注目を煽っている。

マラソン競争たる列國各その代表選手を開催地に出して交々之を舉行し國際の大競争としてその一勝一敗は世界の耳目を聳動すると共にマラソンの一語青年者をして渾身の血を踊らしめつゝあり、(中略)吾帝國民の勇武や絶倫、聲名既に宇内を厭するものありと雖も恨むらくは未だ嘗て欺かる國際の大遊技に一人の代表者を出したることなきを(中略)今回勇者を治く全國に抜きて神戸大阪間廿哩長距離大競走を行ひ以て日本におけるマラソン競争の端を開きそのレコードを中外に表示すると共に躰て開かるべき次回のマラソン國際の大競走に日本選手を出すべき準備たらしめんと欲す。

(「大阪毎日新聞」1909年2月19日)

ただ後にも述べるように、こうした言説は、当時の「帝国主義的政策」をスポーツ奨励を通して国民レベルで実現しようとしたのか、スポーツ事業推進のために「帝国主義的」言説を利用したのか、その関係は定かではない。

以上のように、本章では、関西におけるスポーツに関する新聞事業に関する先行研究のいくつかを紹介した。ところで、上記の研究では触れられていないが、堺の健脚競走や阪神マラソン、そして大阪御影間の遠泳にしても、このイベントの開催を可能にさせたものは何だろうか。スタートとゴール間の関係者や観客の移動、選手もまた、帰路にも走ったり泳いだりしたわけではない。このようなスポーツ競技会を可能としたのは鉄道であったことは言うまでもない。この時期、明治末期より、鉄道がスポーツを可能とするスペース

を確保し、あるいは整備し、人々を運び、そして新聞がそのスポーツ大会を組織し、人々に知らせていったのである。

さらに付言すれば、日本初の国際マラソンとして開催された上記の阪神マラソンは、大毎活動写真班によって撮影され、二日後には大阪市内の第二電気館で上映された。武村が「現代のニュース映画のルーツとなった²²⁾」とするように、この時期にすでに活動写真によるスポーツジャーナリズムが意識されていたとも言えよう。

2. 阪神電鉄の郊外開発

1. 関西私鉄の郊外開発

先に津金澤の記述にもあるように、朝毎の販売競争の中での事業活動の展開の中で関西の各私鉄の役割が強調されている。関西では、朝毎の二大新聞と私鉄各社が情報と人を運び、新たな生活と文化の空間を作り上げていった。

津金澤は前述のように、南海電鉄と大阪毎日新聞の事業を紹介しているが、その前には小林一三の宝塚戦略に注目した「宝塚戦略：小林一三の生活文化論」²³⁾を発表している。他の研究者もまた関西のモダニズム、阪神モダニズムの象徴として、阪急電鉄の創業者小林一三に注目している。例えば、土井勉もまた、関西の私鉄沿線文化についての考察の中で、小林一三の住宅開発を紹介する。

阪急が現在の宝塚線にあたる箕面有馬電気軌道の運行開始をしたのは1910（明治43）年のことである。それに先立つ1909（明治42）年には、「空暗き煙の都に住む不幸なるわが大阪市民諸君よ！」という挑発的な書き出しで始まる住宅地紹介パンフレット『如何なる土地を選ぶべきか如何なる家屋に住むべきか』を発行している²⁴⁾。

土井は、このように、小林一三の阪急の郊外戦略として、池田市室町住宅地についての有名なパンフレットを紹介する。その後英国の「田園都市」提唱と日本への影響に触れ、小林一三の郊外住宅戦略をさらに以下のように説明する。

こうした取組を通じて、郊外住宅地の販売について手応えをつかんだことから池田室町に続

22) 武村（2015）258頁

23) 津金澤（1991）

24) 土井勉（2005）7頁

いて、桜井や豊中など阪急沿線で多くの住宅地開発が行われた。それと同時に1913（大正2）年～1916（大正5）年頃まで発行されていた阪急の沿線案内誌である『山容水態』ではこうした住宅地の紹介だけでなく、「田園生活の幼児に及ぼした感化」（1914年6月号）、「理想の児童室」（1915年4月号）、「理想の台所」（1916年5月号）など郊外住宅地の効用や住まい方に関する記事も多く掲載されるようになった。ここに住むことによって健康的で近代的で文化的な生活が可能になると示唆されているのである。²⁵⁾

ただ、こうした私鉄経営に関する「小林一三神話」に対して異議を唱える研究もある。鈴木勇一郎は、日本近代の私鉄開業が、郊外住宅の開発ではなく、神社仏閣の参拝を中心とした宗教にかかわるものだったと分析している。それは、阪急の前身、有馬箕面電気軌道にしても清荒神や中山寺への参詣を見込んでいたなどとしてそのモデルは変わらないとの主張である²⁶⁾。

2. 阪神電鉄と郊外生活のすすめ

前項の鈴木氏の批判にもかかわらず、都市郊外の開発に限定すれば、小林一三の戦略についての研究に間違いはないだろう。ただ、小林一三の鉄道経営戦略が、その後の同種のモデルとなり、象徴的なものであるとしても、他の私鉄が同様の取り組みを行っていなかったわけではない。にもかかわらず、その他の私鉄の取り組みに関する指摘は上記の一連の研究でも少ないといえよう。とりわけ、阪神モダニズムを担ったはずの「阪神電鉄」の事業について、文化研究の立場からの分析と考察は、ほとんどなされていない。実は阪神電鉄は、「阪急」の取組みとほぼ同時期に同様の取り組みを行っていた。鈴木にしても、「小林一三神話」を否定しつつ、関東圏の私鉄経営を宗教的関心や人々の性的欲望に結び付けて展開したと主張するが、阪神電鉄に関しては、それとは異なる「都市間輸送」型の私鉄として簡単に紹介しつつ、阪神の電鉄経営の説明は避けている。

また、津金澤も、前述のように南海電鉄と毎日新聞の連携による郊外開発を、そのモデルとして紹介したが、同時期に進んでいた阪神電鉄には触れていない。

阪神電鉄は、今や高校野球の「聖地」であり、阪神タイガースの「聖地」ともされる甲子園球場をはじめ、多くのスポーツ事業、余暇事業とともに郊外生活にかかわる事業を展開している。これについては、「日本電鉄事業史上パイオニア的意義を持つ者」との評価と

25) 同上、9頁

26) 鈴木勇一郎（2019）21-29頁

ともに、「小林一三神話」に隠れ、知られていないとする見解がある²⁷⁾。

武村民郎もまた、「阪神電気鉄道株式会社は創立期以降、(中略)沿線開発と余暇活動の企業化には極めて積極的であった。こうした同社の先駆的経営戦略と、それが関西地方の生活文化形成に与えた影響について正しく評価する必要がある²⁸⁾」としてはいるものの、阪神電鉄の郊外開発事業について本格的には論じてはいない。

さて、阪神電鉄は1893（明治26）年、大阪－神戸間の敷設を目指して設立した神阪電気鉄道株式会社に始まり、翌年摂津電気鉄道株式会社に改称、坂神電気鉄道株式会社との合併を経て、1899（明治32）年、阪神電気鉄道株式会社と改称した。そして、1905（明治38）年4月12日に大阪－神戸間34駅を90分で結ぶ郊外電車として開業した。当時の電気鉄道のタイプとしては、市内電車のタイプと、観光地・寺社参拝の遊覧電車タイプ、そして都市間電鉄のタイプに分けられるが、阪神電鉄は、京浜電鉄より一足早く都市間電気鉄道として初めてのビジネスモデルを誕生させたとの自負を語っている²⁹⁾。

「電車は振動なくして乗心地よし 電車は美麗をもって賞讃を得たり 電車は米国最新式日本唯一なり 電車は八十人乗のボギー式なり 電車の腰掛けはピロウド張なり 電車の内部は夜間白昼の如し」と開業広告に宣伝したとおりの電車が走行し、人々は驚嘆したという³⁰⁾。

開業当時の沿線は、大阪市内を出れば、神戸までほとんど大阪湾沿岸の田園地帯であり、中間地点での乗降客の増加は喫緊の課題であった。

そして、阪神電鉄は開業間もなくして、「郊外開発」を具体的に提唱し始める。まず、阪神間に住む富裕のサラリーマン層に向けて『市外居住のすゝめ』（1908）、『郊外生活』（1914～1915）という冊子、雑誌を刊行した。この雑誌を編集した太宰政夫は、『輸送奉仕の五十年』のなかでこの移住を奨励する冊子の刊行の経緯を次のように回想している。

何よりも郊外のよさが都会人によく分っていなかった。そこで健康地として沿線を奨励するには、自己宣伝よりも権威のある医師の所見を紹介することが効果的だと思い、明治四十年に大阪府立医学校長（今の阪大の前身）佐多愛彦博士にご相談して著名な刀圭家十四人の寄稿を求め、都会と郊外とが日常生活に及ぼす利害を学理と実際の両面から比較した「市外居住のす

27) 岡田久雄（2013）26頁

28) 武村（2012）378頁

29) 『阪神電鉄百年史』（2005）8頁

30) 同上56頁

すめ」を發刊する（以下略）³¹⁾

さらに『阪神電鉄百年史』には、以下の記載がある。

阪神電鉄の『市外居住のすすめ』に登場する14人の大阪を代表する名医は、いずれも市外への移住、郊外での生活を強く勧めている。このなかで、高名な緒方洪庵直系の医師である緒方銚次郎は、「私の思ひます所にては阪神電気鉄道会社にて市外住居を勧めらるる以上は一層奮って此付近の健康地を購ひ、市内に通勤する人士の為に衛生に適したる家屋を建設し、之を相当なる価値を以て貸与する方法を建てられたならば如何であるか」と提言し、また堀見克礼医師も、「多数移住者と利益の相反する虞のない阪神電鉄自身に遣るの外がない」として、「第一、沿線各所適當の地を選んで阪神電鉄の模範村を建置し万般の設備を完全にすること。第二、阪神電鉄の模範村購買消費組合を設け会社の直営とすること」など、きわめて具体的な方策を提唱していた。こうした権威ある医師の発言は、阪神電鉄の経営者にも大きな影響を与えずにはおかなかったであろう³²⁾。

3. PR誌『郊外生活』の描く郊外

もちろん、この『市外居住のすすめ』が刊行された時期に具体的な事業として実施されたのは、西宮停留場前と鳴尾の賃貸経営、御影の住宅分譲であるが、この時期に阪神電鉄が単なる宅地造成と分譲という視点以上のものを持っていたことは重要である。阪神電鉄は、すでに20世紀初頭、「阪急」よりも早く「郊外への欲望」に目をつけていたことになる。さらに後の1914（大正3）年から二年間刊行された月刊誌『郊外生活』において、阪神沿線の風景写真の募集告知記事「阪神沿線の風景寫眞を募る」の中で、次のように郊外としての良さが語られる。

阪神電車の沿線は至る處に自然の美が横つてゐます。この自然の美を捉へて印畫としたものを一つに纏めて、武庫の平野の美しさを廣く世に紹介したいと存じます。この目的で聊かながら賞を懸けて風景寫眞を募る事にいたしました。³³⁾

この記事は、沿線の美しさを強調するだけではない。1910年代前半、カメラを持つ階層を考えれば、この記事の意味は現代とは大きく異なる。カメラを持つ人々への訴えかけ自体に、郊外の階層性が表現されていたと言えよう。また、『郊外生活』には、郊外生活に必

31) 太宰政夫「『郊外生活のすすめ』に大童」『輸送奉仕の五十年』（1955）71頁

32) 『阪神電鉄百年史』（2005）91頁

33) 『郊外生活』第2巻第1号（1915）32-33頁

須と思われた「園芸」の記事や「宅地」についての記事が掲載される。たとえば、『郊外生活』（1915年5月号）では、園芸に関する特集が組まれている。「花壇の作り方と花の配色」においては「日本には日本の作り方があやうに、欧米には欧米の造園法や花壇の作り方があります³⁴⁾」と、欧米の郊外生活が語られる。

また、「阪神沿道の気候は日本第一である」との記事では、六甲山観測所の中川源三郎が世界の都市や日本の他都市と比較しながら、「この阪神沿道地方は地理上本邦の中央経緯度に位し、而も気候上各要素とも其の中庸を得て居る事實は、多くの地方に類例を求め難い好地である。それで此沿道地方を、本邦第一の気候を有すと謂つた次第である」と主張する³⁵⁾。

さらに、同誌の広告には、「お子達をよく教育なさるには阪神沿線が最も適当であります山は崇高なる人格を作ります 海は不断の活動を教えます」³⁶⁾と、教育環境としても郊外の良さを宣伝している。

こうして発展した阪神間の郊外での生活の余暇活動に注目して、竹村は、「まさにモダンなレジャー文化の苗床となった。郊外のレジャー活動は新しい意味を持った。多彩なレジャーが新しい民主的社会のシンボルまたは手段となった³⁷⁾」と評価する。もちろん、この「民主的社會」の担い手は、阪神間に台頭しつつあったブルジョワジーを中心とした富裕階層であった。次章において、阪神電鉄がかかわったレジャー活動について明らかにしていく。

因みに、『郊外生活』は前述の太宰政夫運輸課長が退職することで約二年間の刊行のみとなった。

3. 阪神電鉄の余暇・スポーツ事業

阪神電鉄は上記のような郊外へのまなざしをもって、郊外住宅地と新たな郊外の娯楽スペースの開発を行っているが、ここでは、主として『輸送奉仕の五十年』『阪神電鉄百年史』及び当時の新聞記事を参考にしながら、「レジャー活動」、スポーツ事業を中心にいくつかの事業を取り上げる。

34) 『郊外生活』第1巻4号（1914）30頁

35) 同上、14頁

36) 『郊外生活』第1巻11号（1914）

37) 竹村民郎（2012）140-141頁

1. 香櫨園の開発

1905年に開業した阪神電鉄にかかわる初期の郊外レジャー施設は香櫨園であった。もともと香櫨園は、1896年香野藏治と櫨山（はぜやま）喜一が原野を買収、阪神電鉄開通を見込んで「一大楽天地」を企画し、1907年開園した。現在の阪神電車「香櫨園」駅の北東部、JR神戸線「夙川」駅の南側に位置していた。運動場、庭園、奏楽堂、動物園、博物館、恵比寿ホテルなどを設置した一大郊外レジャー地であった。ただ、その寿命は短く、1913年9月には廃園となり、跡地は、神戸のサミュエル商会が買い取り、外国人向けの住宅地として開発する予定であったが、第一次世界大戦の開始によりとん挫し、結局は、1938年に海外資本によって買い取られ、外国人向け宅地として造成されることとなったとされる。1913年以降、香櫨園海水浴場だけが阪神電鉄によって経営され、廃園となった動物園の動物たちは、園長とともに箕面有馬電気軌道（現阪急電車）が経営する箕面動物園へと移された³⁸⁾。



図1 「大阪毎日新聞」1910年10月26日

香櫨園におけるスポーツとしては、大学野球の開催が大きなものとして記録されている。1910年10月25日からの3日間、香櫨園内に急造された4700坪のグラウンドで、早稲田大学とシカゴ大学との野球試合が大阪毎日新聞社の主催で行われている。試合は早稲田大学が3戦全敗と、日本の野球ファンには残念な結果であったが、「不完全なグラウンドなので入場料は徴収せず、観戦の申し込みを受けた学校団体を優先させただけで、全試合を一般に

38) 『阪神電鉄百年史』(2005) 94-95頁

無料開放し³⁹⁾」て、地域住民や野球ファンへのサービスに努めたとされる。

このイベントについては、当時早稲田大学野球部マネージャーとして球審を務め、後に毎日新聞記者として活躍する西尾守一が、その模様を回顧している⁴⁰⁾。西尾によれば、この時期、関西における野球は、三高を中心に行われていたものの、関東での野球人気に比べれば限定的なものとなっていたが、まさに、新聞報道を通して徐々に人気が高まっていた時期であり、毎日新聞は早稲田大学に関西での試合を交渉していた。大阪駅から大阪ホテルまで選手たちを人力車に載せ、ちょうちん行列をするなど、大々的な歓迎の中、翌日の試合当日には、阪神電車も出入橋から香櫨園まで「花電車」を仕立てて選手たちを運び、イベントが開催されたという。しかし、試合結果は、三戦全敗の上に、22-0というようなスコアの大敗で、日米の力の差を見せつけられた。ただ、このイベントの大盛況は、関西での野球場建設への弾みとなるもので、西尾は、『『かんさいにもっとよい運動場をつくろう』という機運が高まり、大正のはじめに箕有電車がまず豊中に、次いで阪神電車が鳴尾にそれぞれ当時としては立派なグラウンドを開設されるにいたった』と回顧している。

2. 打出海水浴場から香櫨園海水浴場へ

1905（明治38）年7月開設された打出海水浴場は、開業間もない阪神電車の郊外施設の端緒を開くものでもあった。阪神電鉄創業時の社員である松浦充実の回顧によれば、打出海水浴場についての提案が採用され、夏の開設準備を始めたが「ちょうど日本海の大海戦の後で、国民の海への関心が高まりかけていた時とてかなりの人手を見た⁴¹⁾」とする。確かに開設が、1905年5月の日本海海戦直後ではあるが、人気の要因が日露戦争であったかどうかは不明である。明治後期は、全国的に海水浴への関心が高まっていた時期であった。この成功を翌年につなげるため、松浦の元勤務先の大阪毎日新聞と交渉、毎日も「海事思想の涵養に熱心」で、1906年6月28日に社告が掲載された。これに対し、大毎社主の本山彦一が重役を務めていた南海電車も、大毎に働きかけ、打出と浜寺の同時開設の追加発表がなされたという。

これについては、武村も明治期の「レジャー革命」に関する論考の中で触れている。武村もまた、「時運は国民の海上発展を促しつつあり、海事思想の養成先ず急にしてこれが為

39) 阪神タイガース編（1991）84頁

40) 西尾守一「関西最初の国際野球戦」『輸送奉仕の五十年』（1955）74-76頁

41) 松浦充実「海水浴場の始まりは打出」同上書所収、66頁

には國民特に青、少年の男女して海を知り海と相親しましむるに如くはなし⁴²⁾』という大阪毎日新聞の浜寺海水浴場開設の趣旨に関する記事を引用しつつ、新聞が海水浴場の開設を海事思想の普及と結びつけていることに注目する。さらに、英国の海浜リゾートの例を出しながら、その発展は「海事思想の影響というよりは、この時期勤労大衆の実質賃金の上昇、新しいレジャー観、それに鉄道網の拡大の結果⁴³⁾』として、浜寺の場合も南海電鉄の役割を示唆している。

先にも触れたように、武村をはじめ多くの研究で1906年の南海電鉄による浜寺海水浴場の開設が関西における海水浴場の嚆矢とされているが、それは、大阪毎日新聞の資料によるからであり、電鉄単独では、1905年の打出浜が関西における最初である⁴⁴⁾。

ただ、1907年には、大阪毎日には浜寺への後援に集中し、打出の浜辺が海水浴には不向きであるとの判断がなされたこともあり、香櫨園浜に統合移動されることになった。さらに14年には香櫨園の諸設備も統合され香櫨園は海水浴場のみとなる。その後1925年には浜甲子園に海水浴場を開設し、第二次大戦後まで賑わうこととなる。ちなみに、両海水浴場の水練所からは、五輪選手をはじめ、多くの優秀な水泳選手が輩出している⁴⁵⁾。

こうした経過を経て、打出浜の海水浴場は記憶から消えていくことになった。

3. 鳴尾運動場の開発

鳴尾運動場は、豊中球場で始まった全国中等学校野球大会が豊中から移り、甲子園球場の完成まで開催された場所として知られているが、まさにそれに関してのみ紹介されることが多く、その建設経過について触れられることは少ない。

鳴尾運動場は、先の香櫨園遊園地内の運動場が1913年に閉鎖された後、阪神電鉄が新たな運動施設として建設した。阪神電鉄は、馬券の発売禁止で遊休地化していた鳴尾競馬場の走路内の土地を活用すべく、1914年4月に競馬倶楽部から借用し、陸上競技場とテニスコート、野球場を整備したものである⁴⁶⁾。

42) 武村民郎（2012）前掲書、306頁

43) 同上307頁

44) 私鉄による海水浴場経営については、1899年愛媛県の伊予鉄道が「梅津寺海水浴場」で温浴上、休憩所を開設したのが最初とされている。（前掲『阪神電気鉄道百年史』95頁）

45) 石田恒信「かっぱ天国の両海水浴場」『輸送奉仕の50年』（1955）123-125頁

46) 同上書、20-21頁

鳴尾での飛行大会

この鳴尾運動場が完成する前、競馬場の広大な遊休地であった時期にも新聞社がかかわった「スポーツ」イベントがあった。1911（明治44）年3月にアメリカ人飛行士マースが大阪朝日新聞社の招きで来日し、鳴尾競馬場で飛行し、「競馬場のスタンドすれすれまで急降下したため、観衆が悲鳴を上げてへたばってしまった⁴⁷⁾」という。1911年と言えば、ライト兄弟が初飛行に成功してからわずか8年後のことであるが、ちなみにマースはこの一週間前、大阪市の城東練兵場で飛行したが、これが関西初飛行であった。

こうして、大阪朝日新聞は、この後鳴尾を会場として飛行大会を催し、また、水上飛行機については香櫨園浜が会場として選ばれた。1914（大正3）年6月には、帝国飛行協会主催、大阪朝日後援で第一回民間飛行大会が実施され、阪神電車を利用して大群衆が押し掛けた。さらに第二回が1915年12月に開催されたが、大阪朝日は年明けの1月にはアメリカ人飛行士ナイルスを招き「曲芸飛行」を見せている。さらに4月には、曲芸飛行を得意とするアート・スミス飛行士を招聘し、夜間飛行も実施した。

大阪朝日新聞は、この飛行大会について事前に大々的な宣伝し、最終日の夜間飛行については10万以上の観衆が押し掛けたとされ、阪神電車は未明まで臨時電車を運行し観衆を運ぶことになり、スミス飛行士は阪神の特別電車に乗ることができず、格納庫のテント内で一夜を過ごすことになったという。

鳴尾運動場

1914年の『郊外生活』において、阪神競馬場に建設中の「鳴尾運動場」についての告知の記事を阪神電鉄が会社として掲載している。そこでは、前項の飛行大会について「此地に於て空中飛行の壮舉開催せられ、十數萬の來館者を收容して何等毫末も混雜生ぜず」と、大観衆が詰めかけた大会開催の成果に自信を見せた後、新設の運動場の概要を明らかにしている。

馬場柵内楕圓形の空地は従来荒茫に委せられたるも、之れに相當の人工を加へ、其中央四萬坪のグラウンドを作り、周圍の余地は春秋常に紅黄紫白の花卉を植付けて毛氈花壇に仕上げ、畜に運動場としてのみならず家族を携へて一日の清遊びを樂むに足るの設備を作らんとするものに候。而して馬見臺下及之れに付屬する建築物内に事務所、集會所、休憩所を設け、大運動場として何等遺漏なきを期するものにして、附近空氣清新と地域の宏壯と設備の完全とは大に誇

47) 大道弘雄「航空鳴尾の思い出」同前書78頁

るべき三大特色に候。此等の設備は遅くとも明年陽春の候に竣成すべき豫定なれば、之れを公衆に提供し得るの日も遠からずと存じ候⁴⁸⁾。

上記のように、阪神電鉄としては、郊外の自然環境の良さとその設備の良さ、そして家族向けの施設として社会に宣伝している。一方、建設当事者たちの回顧からは、別の側面も見えてくる。鳴尾運動場の建設には、電鉄の三崎技術長、山口覚二運輸課長が担当し、そこに陸上関係者や大阪朝日新聞の橋戸頑鉄、前述の早大野球部員だった大阪毎日新聞の西尾守一と、建設計画の当初から新聞社からも加わっている⁴⁹⁾。「甲子園野球」初期の豊中から鳴尾への移動について、前述の山口覚二による次のような回顧がある。

何か一つ新聞社の方でまとまったことを沿線においてやってもらえまいか。そうすれば私の方もできるだけ協力し、利用していただく。豊中での全国中等学校優勝野球大会では観衆が一日に二、三千人くらいあったかもしれぬが、うまくはけきれなかったようだ。こちらは客さばきにも自信がある。何か一つ考えてもらえないか⁵⁰⁾。

山口はこのように大阪朝日の販売部長と話をし、結果、朝日はこの話に乗ることになる。

朝日としてはあの野球大会にはグラウンドが二つないと困るという意見であった。そのころ

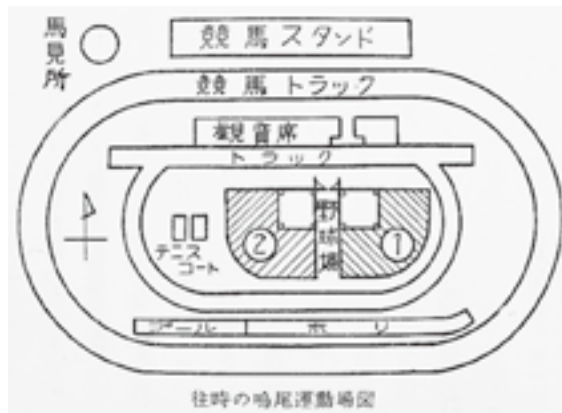


図2 1916年開設当時の鳴尾運動場地図⁵¹⁾

48) 『郊外生活』第1巻第5号(1914)58-59頁

49) 春日弘「広すぎた鳴尾運動場」『輸送奉仕の五十年』(1995)84頁

50) 山口覚二「鳴尾時代の夏の野球大会」同上87頁

51) 同上83頁

は選手の滞在費は各校の自弁であったから、会期が長引くのを心配されたのであろう。“何とか四、五日で切上げたい。それには二つ要る。阪神の方でもし二つつくる決心があるなら一つ考えて見よう”という話であった。早速帰って三崎技師長に相談したが、もともと二人とも運動好きだから話は一決し、場所も鳴尾競馬場を利用することになった。

…そのころの競馬場は不況で弱って売込みがあり、結局あそこのトラック内四万四千坪という大きな空を阪神が借りて整地の上、陸上運動場でも設けよう決めていたので、早速球場二つを併置することにした。朝日の方では社会部長の長谷川如是閑君も来られて“本当に阪神の方でやるのか。万一しくじられたら社の面目に関するから…”と念を押し、万事は橋戸頑鉄君（早大出身の運動記者）と相談してということになった。そこで橋戸君と検分出かけた。⁵²⁾

鳴尾運動場完成後最初のスポーツイベントは1916年10月27日の極東競技大会予選、28日の第一回関東関西対抗陸上競技会であり、ともに大阪朝日新聞が主催した。そして、1917年の第三回から全国中等学校優勝野球大会は鳴尾野球場に移るが、翌1918年の第4回は「米騒動」のために中止される。米騒動のために中止とされたことは周知の事実であるが、山口の回顧によれば、神戸では「米の買い占めで恨みの中心となっていた」鈴木商店の工場が鳴尾運動場の近くにあり、「野球見物の後でどんな騒ぎになるかもしれない」という理由で中止に追い込まれた。この時、すでに参加チームは鳴尾付近に集まり組み合わせも決まっていたという⁵³⁾。

以上のように、鳴尾においても、新聞社と阪神電車が連携し合いながらスポーツイベントを開催していったが、この両者の密接な協力関係は、「開催」というよりも、その基盤となる施設の建設から始めてスポーツイベントを「創造」していったという方が適切であろう。さらに付言すれば、1910年代から20年代初頭にかけて鳴尾が関西における電鉄と新聞社による一大イベント空間を提供していたともいえるだろう。

4. 甲子園の開発

「甲子園」こそは、現在に至るまで、阪神電鉄の事業を象徴するものであり、まさに野球の「聖地」として位置づけられているが、甲子園の開発とは、「甲子園球場」を意味することにとどまらず、阪神電鉄にとっての郊外開発を象徴する一大事業であった。

甲子園の開発は、上記の香櫨園開発に比べると10年以上時代が下ることになるが、1922

52) 同上87頁

53) 同上88頁



図3 甲子園開発の概念図⁵⁴⁾

(大正11)年10月に枝川・申川廃川敷22万4千坪を兵庫県から410万円で譲り受けたことで開始され、これが「阪神電鉄における総合的デベロッパー事業の嚆矢」とされる⁵⁵⁾。

この事業は、甲子園球場を中心としたスポーツ・娯楽施設の開発と住宅地開発に分けられる。電鉄会社の事業として当然ではあったが、当時の記録を見れば、郊外からの通勤と、都市中心部からの余暇生活への輸送（遊覧）とが同時に目指されていた計画であった⁵⁶⁾。

甲子園開発の基本方針は「花苑都市の企て」として「一寶遊園地を作って人を呼び他方気持ちのいい住宅街を設けてそこに割合にたくさんの人を住ませ、一種の田園都市風に施設しようと云ふにある、謂はば遊覧都市とも見るべきもので会社の人気事業でありまた沿線の発展計画であらう⁵⁷⁾」

54) 『阪神電気鉄道百年史』(2005) 163頁

55) 同上161頁

56) 同上163頁

57) 同上162頁

このように「花苑都市」「田園都市」「遊覧都市」という言葉が用いられている。大阪郊外に自然があふれた土地に、住居と余暇生活、とりわけスポーツが一体となった都市の建設が目指されたのだが、開発当時の写真を見れば、現在の甲子園周辺とは全く異なる、緑にあふれた「田園」地域であり、それは一大「開発」事業であった。

まず、スポーツ関連施設としては、1924年甲子園球場、29年南運動場、28年甲子園ローンテニスクラブ（のちに甲子園国際庭球倶楽部）、庭球寮、25年海水浴場、甲子園浜プール、甲子園水泳研究所、32年室内プール、37年水上競技場、36年大阪タイガース結成と続く。

さらに、レジャー施設としては、阪神パークの開設がある。1928年御大典阪神大博覧会の開催をきっかけとして、1929年7月甲子園娯楽場を開設し、1932年に動物園を増設し、阪神パークと改称した。さらに、1935年3月には阪神水族館も増設している。

さて、開発の中心となる甲子園球場の建設については、多くの文献に記載があるが、当時鳴尾で開催されていた野球大会から、これだけの巨大スタジアムを建設することになった経過についてはあまり語られていない。

この経過については、当時設計を担当し、後に社長となる野田省三が次のように回顧している⁵⁸⁾。

会社では、この土地を住宅経営地や大運動場施設とかのレリクリエーション地にもしようという計画をもっていた。当時鳴尾の競馬場の中に二つのお粗末なグラウンドをつくって、大朝主催の全国中等学校野球大会やその他実業団野球大会を開催しておったが、年ごとに野球熱が高まり、観衆を収容し切れぬ状態なり、朝日新聞の方でも大きな球場をという話もあり、こちらの考えとも一致したので、本線鉄橋のすぐ下手にある枝川と申川との分岐点の広いところを選び、これに下手に広がっている三角形の土地一万数千坪を買い足し、計三万坪ぐらいの広っぱにして大きな野球場をつくることになった。

以上は、あくまで野田の回顧によるものだが、まずは、朝日新聞主催の夏の中等学校野球熱の高まりと鳴尾球場の施設の貧弱さが、甲子園球場建設の何よりも理由であったようだ。さらに、野田はスポーツ事業が阪神電鉄の方針だったとし、一方で阪急を意識した発言もみられる⁵⁹⁾。

当社は昔から剛健な精神と、健全な体格をつくるというスポーツ方面に力を入れるほうで軟

58) 「甲子園の三十年」『輸送奉仕の五十年』（1955）154頁

59) 同上155頁

派の方は不得手であり、またやろうともしなかったのです。剛健な体育施設に重点をおくことは、一方からいえば商売が下手ということになるかも知れんが…。球場でも陸上競技場でもテニスコートでも一年中使っているわけでもなし、収益率はごく低いもので金もうけには縁が遠い。しかし、この一貫した経営方針はちょっと誇るべきものかと思う。電鉄それ自体が公共企業だから、こうした体位向上、文化向上の社会奉仕的事業はできるだけ押し進めてゆきたい。

阪神電鉄が明確にスポーツ事業を推進するという社風を持っていたかどうかは不明だが、少なくとも阪神間という空間で対抗した阪急と阪神は、地政学的にも違う道を歩まざるを得なかったのかもしれない。箕面から宝塚、有馬へと進めようとした阪急は、山がちの沿線の中で箕面や宝塚温泉の開発を進めたのに対し、開かれた阪神間の海岸部を開発した阪神は、広い空間を利用してスポーツ事業を中心に進めることとなったと考えられよう。

甲子園球場では、スキージャンプ大会など、野球以外の競技も開催された。これ以外にも、先に触れたようにこの甲子園一帯の広大なスペースではテニスコート、ラグビー等ができる南運動場などが建設され、またのちにプールなども建設され、国際大会も開かれることとなり、戦時体制に入るまで一大スポーツセンターとなった。

一方、甲子園住宅地経営についても簡単に触れておく⁶⁰⁾、1928年から中甲子園、上甲子園、七番町、浜甲子園、廃川敷外で南甲子園経営地、浜甲子園健康住宅地として開発し、宅地を分譲した。これを大林組と土地委託経営の契約を結び、道路、上下水道、緑地帯、店舗、クラブハウス、幼稚園などを整備した。各区画100坪という広い敷地を提供し、名前にも「健康」をうたい、開業初期の『郊外住宅のすすめ』で主張された理想的な健康生活の空間がスポーツ文化の空間とともに1920年代末に実現した。なお、これらの分譲地の居住者には、大阪または神戸までの1年間の無賃乗車券が提供されたという。

5. 六甲山の開発

もう一つの大きな郊外における「レジャー活動」開発は六甲山である。海岸部を走っていた阪神電鉄と、山側を走っていた阪神急行（現阪急電鉄）は、ともに六甲山の経営に意欲を示し、これまでの関連研究でもよく指摘されてきたが、そうした研究におけるほとんどが小林一三の阪急にかかわるものだった。しかし、阪急より早く、阪神の方が先に、六甲山の開発に手を付けている。むしろ、山側を走っていた阪急は、阪神に比べて極めて遅

60)『阪神電気鉄道百年史』(2005) 168-171頁

い開発への着手であったと指摘される⁶¹⁾。

阪神の六甲山開発は、もともとは、神戸の外国人たちが避暑地として、また近郊の登山に適した山として着目したものである。記録としては、やはり英国人の開発が先鞭をつけている。神戸オリエンタルホテルの経営にもあたったA.H.グループによる六甲山の開発が有名であり、おそらく彼が、現在に至る避暑地、郊外スポーツの地としての六甲山の「開祖」であろう⁶²⁾。そして、グループが六甲山に限らず神戸における余暇・スポーツ生活の先駆的唱道者であることはよく語られているが、彼が日本人たちを巻き込んで六甲山開発のビジネスをしたという記録はない。ただ、先に引用した阪神電鉄の太宰政夫が阪神開業当時の1905年段階から六甲山に関心を持っていたという記録がある。それによれば、太宰は、六甲山の「禿山」状態を変えるべく植樹し、ふもとの景観も考え、また別荘地としての展開も考えていたという。そして、グループの別荘に泊まりながら、グループから六甲山の魅力を聞き取りしたという⁶³⁾。この回顧が正しいとすれば、これが日本人の企業活動としての最初の関与の記録である。

さらに、1908年の『阪神電気鉄道沿線名所案内』においても「夏季の避暑地として実に得難き最適地なり」と宣伝していたことや⁶⁴⁾、1910年8月阪神電鉄の三崎技術長がヨーロッパで登山鉄道を調査したことなどを考えれば、阪神電鉄としては、開業直後から六甲山の開発が視野にあったと言えるだろう。

再び野田省三の回顧によると、1912年2月阪神倶楽部の開設などを経て、少し後になるが1927年3月有野村所有の土地27万3千坪を取得し、別荘分譲を始める。ただそれ以前の1914年に第一次世界大戦がはじまると、六甲山に別荘を持つ英国人が帰国し、代わりに戦争景気に沸く日本人の別荘が増加する⁶⁵⁾。この時期、阪神電鉄の開通とその宣伝もあって、六甲山へのハイキング、登山が増えたという。さらに、阪神の社員レクレーションのためにも「阪神倶楽部」を開設したのが阪神電鉄としての六甲経営の最初であるとする。

野田が「宣伝」とするものなかには、当時の『郊外生活』における記事も含まれるだろう。第一次大戦開始の1914年8月号では六甲の特集が生まれ、当時大阪毎日新聞の記者をしていた詩人の薄田泣菫が「石屋川から六甲へ」という随筆を掲載している⁶⁶⁾。薄田は4人

61) 稲見悦治・森昌久（1968）159-190頁

62) 棚田真輔・表孟宏・神吉賢一（1984）39-116頁

63) 銀冠郎（1914）「人聞き六甲の記」『郊外生活』第1巻第8号、15-18頁

64) 『阪神電気鉄道百年史』（2005）171頁

65) 「六甲経営の跡をたどって」前掲『輸送奉仕の50年』139頁

66) 薄田泣菫（1914）「石屋川から六甲へ」『郊外生活』第1巻第8号、32-33頁

で石屋川停車場を降り、そこから駕籠に乗り六甲山に向かい、「阪神倶楽部」に宿泊する様子を記事にしている。さらに続いて、薄田に同行し、同じく大阪毎日新聞にいた小説家菊池幽芳も「六甲から摩耶へ」⁶⁷⁾という紀行文を掲載している。

さらに、この号で六甲山の風景の挿絵を提供しているのは、同じく毎日新聞に所属していた挿絵画家名越国三郎である。そしてこの号の裏表紙には、「六甲山は阪神電鉄石屋川停留場から徒歩にて往復二時間半の道程にあり」という広告が載せられている。

こうして、阪神電鉄の開発と、先に触れたように、第一次大戦による欧州人の帰国、そして大戦景気による日本のブルジョワジーの台頭が重なり、六甲山は、郊外の保養地、レジャーの地として日本人にも注目されるようになる。

さらに、1920年の阪神急行（現阪急）の開通以降、両電鉄の競争が激しくなり、また近郊の登山の地として都市中間層だけでなく労働者にも認識されるようになる。そして、30年代にもなると、国家的政策として、登山やハイキングが奨励され、それに阪神電鉄や阪急も乗っかることとなる⁶⁸⁾。

6. 六甲山でのスポーツ

前述のように、当時の六甲山は、駕籠を利用する以外に交通機関はなく、一般的には、六甲山に行くということは、登山を意味していた。そして、スポーツとしての六甲登山は明治初期から英国人たちが先鞭をつけ、その中でも1904（明治37）年にH.E. ドントが「神戸カモシカ倶楽部」を組織した頃から英国人に交じって日本人たちも六甲登山を楽しむようになり、1913（大正2）年日本人たちによって「神戸徒歩会」（旧・神戸草鞋会）が生まれる頃には、多くの日本人たちが六甲山において、登山、スキー、スケートなどを楽しむようになったという⁶⁹⁾。

『郊外生活』でも、「雪の六甲のほり」として雪山を目指す登山客が「阪神倶楽部」に詰め掛け、「各室とも大入り満員、入りきれずに広い庭は人で一つばい⁷⁰⁾」との記載があるように、この時期には六甲山が都市近郊の登山最適地として認識が広まっていた。

また、前述のように、六甲山が日本ゴルフ発祥の地とされ、英国人グループが1901（明

67) 菊池幽芳（1914）「六甲から摩耶へ」同上10頁

68) 黒田勇（2017）186-187頁

69) 高木應光（2006）190-206頁

70) 銀冠郎（1915）「雪の六甲のほり」『郊外生活』第2巻2号、5頁

治34)年に私的なゴルフコースを開設したのが日本最初とされるが、グルームはその2年後の1903年に「神戸ゴルフ倶楽部」を組織し、神戸、横浜の英国人を中心に、日本の実業家も混じってプレイしていたという⁷¹⁾。ただし、1910年代には、まだ日本人にはほとんど普及しておらず、『郊外生活』においても、ゴルフとは何かとの説明が続き、「六甲に上がったらず必ず一度ゴルフ競技を見ておくがいい⁷²⁾」と呼び掛けている程度である。

少し後になると、第一次大戦によって勃興した関西のブルジョアジーたちが、社交クラブの一つとして各地でゴルフクラブを組織し、この神戸ゴルフ倶楽部にも多くの日本人たちが出入りするようになる⁷³⁾。

六甲山は、関西のスキーやアイススケートの拠点でもあった。スキーは1915年2月に神戸徒歩会などによって主催された「六甲山スキー遊び」が初とされ、その後、1921年には「六甲スキー倶楽部」が発足している⁷⁴⁾。スケートについては、山上のいくつかの池で滑ることができた。木下東作の『六甲山』によれば、「スケートは大正3年のころ、吉田、東井、永井、木田等のスケーターが池を尋ねて滑り始めたのが最初で、これは又関西スケートの濫觴でもある」とするように、大正の初めに六甲山でスケートが行われるようになった。1918（大正7）年には六甲スケート倶楽部が組織され、1920年には第一回大会、そして1926年全関西スケート連盟が組織され全日本スケート連盟に加盟している。

六甲スケート倶楽部の組織以前には、1915年2月号の『郊外生活』において六甲山におけるスケートに関する記事が登場する⁷⁵⁾。ここでは、「今都会ではスケーティング熱が盛んになってローラースケートの如きは非常に流行して居る有様ですが、板間滑りと氷滑りとは少し趣が違ってローラーの方では味わうことのできぬエッキセレントがアイスの方には在ります」と紹介し、西洋での人工リンク設備や有名なスビートスケート選手も紹介している。そのうえで、「氷滑りも阪神電車の沿線六甲の山頂に在る外人のゴルフリンクに雪の降った朝などは可能と云ふことです。また六甲山には昔の氷池が在りましてこの上でも出来ます」と六甲でのスキーとスケートについて紹介しているが、先の木下東作の指摘も考え合わせれば、1910年代半ばに六甲山でのスケートが普及し始めたということであろう。

さらに、関西スケート組織の先駆けであるこの六甲スケート倶楽部は、1923（大正12）年の大阪毎日新聞に「六甲山氷溜り 結氷の池が三十箇所」という見出しで取り上げられ、

71) 高木應光（2006）16-21頁

72) 山太夫（1915）「六甲のゴルフ」『郊外生活』第2巻9号、30頁

73) 武村民郎（2012）81-120頁

74) 棚田真輔・表孟宏・神吉賢一（1984）39-116頁

75) 華志洲（1915）「六甲の氷滑りと世界の選手」『郊外生活』第2巻2号、10-11頁



図4 「六甲山嶺のスケーティング」(「大阪毎日新聞」1923年1月15日)

ここでもかつての「氷池」でのスケートについて触れられている。

六甲山上の凍った池でスケーティングの競技が行われる、海拔三千尺の山頂で身軽な運動服に身を包み寒風を裂いて氷滑りをする爽快さはとても炬燵にうずくまっている人達には想像も出来ないことである。四五年前までは六甲山のこの氷の池が一般に知られず少数の人がスケーティングを楽しんでいたのが、年一年その数は増して今日では関西唯一のスケートリンクとなった。以前津下の茶屋が氷を積み出した池も今では阪神の勇敢なスポーツマンの足に刻まれるようになった山頂でスケーティングの出来る池は三十数箇所もある。昨年からは酷寒期に六甲スケーティング倶楽部が組織されて本社神戸支局が後援し第一回のスケーティング大会が催されたが更に本年に入って同倶楽部はますます盛んになりその会員は百四十名を算し諏訪湖のスケーティングの猛者連の参加するもあり正月元旦から山上倶楽部のバラック内に雑魚寝の夢を結んで初日の出を見つつ、三千尺の山上に迂り興じたものも多かった零下二十度の月明の夜にマンドリンを抱えて池の上を迂るロマンチストもあった。七日の日曜日には一般の登山者を加えて千人余の人々が山上に集い此日正式に六甲スケーティング倶楽部の本年度スケート開きを行った同倶楽部では各日曜毎に当番幹事を置き斯道の堪能者静勢、永井、森田、正神、三輪の諸氏が新人会員の指導の任にあたる事になっている新会員には阪神実業界の知名人士の加入が多いが尚近く結氷の最高機を見て本社神戸支局後援の下に盛大なるスケーティング大会を開催する筈である。(「大阪毎日新聞」1923(大正12)年1月9日)

上の記事掲載の一週間後に、六甲山頂アイススケートリンクに関する記事と当時六甲スケーティング倶楽部に所属していた森田、橋詰、永井、静勢各氏がアイススケートを楽しむ写真を掲載している。

六甲山嶺のスケータングは十四日の日曜日には殊の外賑わった一般登山客者を加えて無慮二千の登山者が山道に・・・（筆者注：解読不可）たる人の列を作った。六甲スケータング倶楽部の専用リンク拓殖茶屋裏の瑠璃の如き氷に張り詰められた池上は倶楽部のメンバーで黒く埋まり各妙技を揮って滑り夜に入って提灯をたよりに山を降りた人々が多かった本社神戸支局後援の下に紀元節前後の結氷の良い日に盛大な大会を開催する筈

（「大阪毎日新聞」1923（大正12）年1月15日）

上記の記事は、翌月に開催するスケート大会の「広報」を兼ねた記事のようであるが、「二千の登山者が」とあるように、冬であっても、相当数の人たちが六甲山を訪問していたことがうかがわれる。

当時の気温は現在と比べると低く、六甲山では、自然結氷があった。当時の木下東作の著作によれば、1927（昭和2）年1月の平均気温が -1.6°C 、2月の平均が -3.0°C ⁷⁶⁾と、近年の1,2月とも平均 -1°C に比べると低い。現在でも六甲山では、厳寒期にはいくつかの池で結氷があるが、そこでスケートをする人はほとんどいないという。この当時の六甲山でのスケート人気は、1925年大阪市市岡での日本初の人工スケートリンクの開設へとつながる。

おわりに

阪神電鉄の余暇・スポーツ事業を紹介したが、その開業初期の段階から、大阪毎日新聞、大阪朝日新聞と連携しながら、郊外での余暇活動を創造、提供してきたことを明らかにしてきた。現在の阪神電車沿線の状況からは想像もできないほど、阪神間の海岸線と六甲山の山並みという自然環境を生かした郊外の余暇戦略が展開されていた。当時の新聞関係者は、新聞というメディアを通してその戦略にかかわるだけではなく、実際に一体となって、都市の住民に対する郊外への憧れを喚起しつつ、その郊外の空間での余暇・スポーツ事業を展開したのである。

さらに、そうした初期の事業の象徴と言えるものが、自ら発行した広報メディア『郊外生活』であった。『郊外生活』の当時の発行部数は不明であるが、おそらく、一部の上層の人々にしか浸透しなかったであろうし、社会的な影響力も大きいものではなかっただろう。ただ、本稿で明らかにしたように、そこに表現された「郊外生活」へのあこがれは、初期

76) 木下東作（1928）24頁

の阪神電鉄のアイデンティティを形成するのに一役買ったであろうし、その後の阪神間の余暇・スポーツ空間の繁栄を展望していた。そして何よりも、『郊外生活』は、当時想定された読者たちの在り方と、都市住民の郊外へのあこがれを読み解く絶好のテキストであろう。

さて、最後に述べた六甲におけるスケートは、現在に至る関西におけるフィギュアスケート人気の源流はここにあると思われるが、郊外で展開されたスポーツがまた都市部に回帰した例がフィギュアスケートである。これらの経過については、次稿「その②」で詳述する。

さらに、次稿では新聞人たちとスポーツ事業へのかかわりを中心に明らかにしたい。

引用・参考文献

- 青木栄一編『日本の地方民鉄と地域社会』古今書院、2006年
朝日新聞社史編修室編『朝日新聞の九十年』朝日新聞社、1974年
有山輝雄『甲子園野球と日本人——メディアの作ったイベント——』吉川弘文館、1997年
稲見悦治・森昌久「六甲山地の観光・休養地化について」『歴史地理学紀要』10、1968年
入江克己『昭和スポーツ史論』不昧堂、1991年
大石三四郎編『新体育学講座 53 明治野球史』逍遙書院、1969年
大阪市港区役所編『港区誌』大阪市港区創設三十周年記念事業委員会、1956年
太田順康、長瀬聡子「明治神宮体育大会に関する研究：明治神宮体育大会と昭和初期のスポーツについて」『大阪教育大学』1996年
大手前大学『旅と文化の歴史』2012年
小田急電鉄株式会社社史編集事務局編『小田急五十年史』小田急電鉄株式会社、1980年
加藤秀俊／前田愛『明治メディア考』中央公論新社、1980年
関西鉄道協会都市交通研究所編『鉄道沿線と文化』関西鉄道協会都市交通研究所、2011年
黒田勇編『メディアスポーツへの招待』ミネルヴァ書房、2012年
黒田勇「研究ノート メディア・イベントとしての『マナスル登頂』（1）」関西大学『社会学部紀要』第49巻第1号、2017年
佐伯達夫『佐伯達夫自伝』ベースボール・マガジン社、1980年
坂井康弘「戦前期における電鉄会社系野球場と野球界の変容」『スポーツ社会学研究』第12巻、2004年
佐藤信一『大阪スポーツ史 大正昭和初期』大阪市体育厚生協会、1954年
高木応光『神戸スポーツはじめ物語』神戸新聞総合出版センター、2006年
高嶋航「『満州国』の誕生と極東スポーツ界の再編」『京都大学文学部研究紀要』第47号、2008年3月
竹村民郎、鈴木真美編『関西モダニズム再考』思文閣出版、2008年
竹村民郎『阪神間モダニズム再考（竹村民郎著作集；3）』三元社、2012年
棚田真輔・表孟宏・神吉賢一『プレイランド六甲山史』出版科学総合研究所、1984年
田村木国「高校野球を生んだ豊中」『豊嶋文化』No.2、18-19、1955年
津金澤聰廣監修『写真でよむ昭和モダンの風景：1935年-1940年』柏書房、2006年
津金澤聰廣編『近代日本のメディア・イベント』同文館、1996年

- 津金澤聰廣『宝塚戦略：小林一三の生活文化論』講説社現代新書、1991年
- 永井良和『ホークスの70年 惜別と再会の球譜』ソフトバンク、2008年
- 永井良和・橋爪紳也『南海ホークスがあったころ——野球ファンとパ・リーグの文化史』紀伊國屋書店、2003年
- 名古屋鉄道株式会社社史編纂委員会編『名古屋鉄道社史』名古屋鉄道株式会社、1961年
- 南海鉄道株式会社『南海鉄道発達史』南海鉄道株式会社、1938年
- 西宮市立郷土資料館編『阪神沿線ごあんない にしのみやの郊外生活』西宮市立郷土資料館、2015年
- 西原茂樹「東京・大阪両都市の新聞社による野球（スポーツ）イベントの展開過程『立命館産業社会論集 40巻第3号』2004年
- 勸業日本経営史研究所編『阪神電気鉄道百年史』阪神電気鉄道株式会社、2005年
- 野口邦子「明治後期における長距離競走の国際化に関する一考察 大阪毎日新聞の事業に着目して」『東洋大学社会学部紀要』第42-1号、2004年
- 橋本一夫『日本スポーツ放送史』大修館書店、1992年
- 長谷川如是閑『長谷川如是閑集 第6巻』岩波書店、1990年
- 阪急沿線都市研究会編『ライフスタイルと都市文化：阪神間モダニズムの光と影』東方出版、1994年
- 阪神沿線の文化110年展実行委員会編『阪神沿線 まちの文化110年』神戸新聞総合出版センター、2015年
- 「阪神間モダニズム」展実行委員会編著『阪神間モダニズム：六甲山麓に花開いた文化、明治末期－昭和』阪神急行電鉄株式会社『阪神急行電鉄25年史』阪神急行電鉄株式会社、1932年
- 阪神タイガース編『阪神タイガース 昭和のあゆみ（プロ野球前史）』1991年
- 阪神電気鉄道臨時社史編纂室編『輸送奉仕の五十年』阪神電気鉄道、1955年
- 毎日新聞130年史刊行委員会編『「毎日」の3世紀 新聞が見つめた激流130年上巻・下巻・別巻』毎日新聞社、2002年
- 毎日新聞百年史刊行委員会編『毎日新聞百年史』毎日新聞社、1972年
- 毎日新聞社編『選抜高校野球大会三十年史』毎日新聞社、1958年
- 三善貞司編著『大阪伝承地誌集成』清文堂出版、2008年
- 安井昌孝「木下東作とその周辺」『日本医事新報』No.4162、2004年
- 山口誠「『メディアの野球』の歴史に見る可能性と課題」黒田勇編『メディアスポーツへの招待』ミネルヴァ書房、2012年
- 横田順彌『快絶壮遊「天狗倶楽部」』教育出版、1999年
- 横田順彌『「天狗倶楽部」快傑伝 元氣と正義の男たち』朝日ソノラマ、1993年
- 横田順彌『熱血児押川春浪 野球害毒論と新渡戸稲造』三一書房、1991年

