新聞広告に現された明治時代の月瀬

Tsukigase,a Noted Prum Viewing Spot Represennted in Newspaper Advertisements in the Meiji Era

小野佐和子*
Sawako ONO

摘要：江戸時代後期に梅の名所として名を知られた奈良県添上郡の月瀬梅林について、明治期の有様を、当時の新聞広告により考察した。その結果、鉄道客の増加をはかる手段として月瀬が利用されたこと、したがって、誘致圏は鉄道網の拡大とパラレルな関係にあること、鉄道と人力車の利用により、月瀬は「容易に時間をかけずに行くことの出来る日帰りの行楽の場」だと考えられるようになること、誘致圏の広がりと共に、大和の月瀬が日本一の梅の名所へと名をかえていくこと、車道や橋の建設が梅林の趣を変化させたことが明かとなり、また、自転車、ピヤホール、団体客といった新しい風俗が加わったことを認めた。

1. はじめに

大和の月瀬¹⁾は、江戸時代末の斎藤拙堂の詩文集『月瀬記勝』により、梅の名所としての名を高めた。同書に収められた漢詩文が当時の人々に景勝の地としての月瀬のイメージを与え、月瀬訪問の動機づけとなったことは既に報告した。²⁾ 明治時代になると、新聞が新しく景勝地の消息を伝える手段となる。

明治12年1月に創刊された大阪朝日新聞は、開花予想や順路案内を内容とする花だより、観梅の体験記で数回のシリーズになる紀行文、大阪近郊の梅の名所がシリーズで描かれる挿絵を掲載して、梅の季節には毎年月瀬をとりあげている。記事や挿絵とともに、月瀬をひろく知らせたのは広告である。広告は1月から3月の間に出されており、広告主の主体をなしたのは鉄道会社である。主として運賃を知らせるその広告に、月瀬が、文芸の趣味を有する一部の人の訪れる名所から、運賃を払えば誰でも花を楽しむことのできる観光地へと変化して行ったことを窺うことができる。

本論では明治12年より45年までの大阪朝日新聞に掲載された月瀬の観梅に関する広告をたどり、広告というメディアにより明治時代の月瀬がどのように伝えられたかを明かにする。大阪朝日新聞を調査対象とした理由は、明治10年代から大阪で継続して発行された小新聞（通俗大衆紙）であること、発行部数が最も多かった³⁾ ことによる。

2. 人力車の営業と車道の開設

調査対象となる期間に掲載された広告をまとめた表-1に見るように、最初に二つ書籍販売店による広告が出た後は、月瀬の広告の広告主は旅館や鉄道会社となっている。

まず、24年2月7日に、奈良月瀬間の人力車の運賃を知らせる広告があらわれる。これは、旅館と人力車業者による広告で、奈良より月瀬まで往復車賃1円40銭で引き受けると告げている。この広告に関連して、10日の紙面には「月の瀬の梅」の記事があり、奈良からの観梅客のために金波楼の主人の発起で、「往復人力車の価を低廉に定め酒代を強願る等の悪弊なきように」、取り決めたのだと書いている。

明治時代を通じて広告主の主体をなすのは旅館やみやげ物屋、鉄道会社といった、観光にたずさわる業種、なかでも鉄道会社である。その広告が初期の書籍の広告と異なっている点は、運賃を提示して、月瀬への来訪を直接誘う内容となっていることである。

このことは、徒歩から人力車や鉄道への旅行形態の変化を示すとともに、提供された値段に見合う商品として月瀬が商品化されたことを意味する。

当時は人力車が主要な交通手段だったので、この後の広告にも人力車が現れるのだが、24年の広告は、奈良から月瀬までの人力車ルートが存在と、旅館と人力車業者の提携による利用者増の企てを示唆する。その背景には、前年23年末に大阪から奈良まで、一部区間を除いて大阪鉄道の路線が開通したことと、月瀬まで人力車の通行可能な道路整備がなされたことがある。

江戸時代に使われた、伊賀上野からと奈良からとの二つのルートが、明治期以降も月瀬に入るのに使われた。しかしながら、前代との大きな違いは、交通手段の変化、つまり、鉄道の敷設と、街道での車両輸送が本格化したことである。月瀬でも、新しい車道をつけることが課題となったが、そこでは、観梅者の利用が強く意識され、観梅者との関係で道路改修が考えられている。⁴⁾

21年2月8日の紙面は、「月瀬の花信」の項で、奈良県が人力車の往來を可能にするために道路改修を行うことを告げている。この道路は、梅花見物を第一の目的とするものではないが、「均しく修繕すべきものならば寧ろ月瀬開花の時までに修繕するこそ好かるべしとの事にて」急に起工したというのである。翌22年、奈良から柳生を経て月瀬に至る新道が開通した時には、3月の「梅花満開の時を期し」て開通式が行われている。沿道の各村が模擬店を出して種々の飲食物を通行の人に出す計画があり、また中間地点にある寺の伽藍還仏会が賑やかに執行されると、3月2日の記事は述べている。もっとも、翌23年2月25日に、奈良より月瀬までの新開路はまだ地盤が固まらず、人力車の通行は随分困難で二泊でなければむずかしいとする記事が見えるので、人力車がスムーズに走れる道路には程遠かったことを知るのであるが、それでも、それから一年後に出された、月瀬往復車賃の広告は、この道路がほぼ通行可能となり、人力車のルートが形成されつつあることを物語る。

35年3月8日の広告は、それまでは単に月瀬までと記していた人力車の上野からの行き先を月瀬橋までとしている。月瀬橋は、明治25年に五月川に架けられた橋で、この橋の渡橋式が梅花の盛りの3月に知事や郡長が出席して行われていることを、25年4月3日掲載の紀行文「月瀬土産(5)」が記している。月瀬橋は最初ペンキ塗であったが不評で、翌年、日本風のデザインの新橋

*千葉大学園芸学部緑地・環境学科

に架け変えられた(26年1月28日付記事)。この橋についてはその後も、風景の趣をそこねるという意見がたびたび出され、『月瀬独案内』は、「月瀬橋の一たび架せられてより、復旧時の雅趣をみるを得ざるは惜しむべし」と記し、兩岸の交通が便利になり、薪、炭、材木の産出が倍増したが、堅牢で無趣味な木橋は梅溪全体の風致を損なったとしている。⁵⁾ それでも、橋詰には保勝会の事務所が建てられ、人力車の終点となっていく。月瀬橋が、見所の一つとなって行くことを、35年の広告は示している。

また、月瀬橋と上野を結ぶ路線は明治20-25年に改修され、尾山八谷と称された梅林の斜面の中腹を削って新道を開いた⁶⁾。この道路も、風景に少なからぬ変化をもたらした。『月瀬独案内』は、「風景の幾分を殺ぎたる憾なさに非ざるも、又意外の勝区を発見したるものなしとせず」と述べている。⁷⁾

ところで、34年の広告は、上野からの馬車便を記している。「伊賀路の乗合馬車は、明治の終から大正4年ごろまでが全盛で、上野から月瀬、名張、阿保、阿波に向かう馬車が、ラッパを鳴らしながら、のどかに伊賀路を走っていた」。徒歩客や人力車にまじって梅見に来る客を運ぶ姿は風物詩であったといわれる。⁸⁾ これら人力車や馬車は、自転車や自動車の出現で大正末期には姿を消す。⁹⁾ したがって、人力車も馬車も、風物詩とされるように、この時代に特有の風景の一つであったと考えることができる。

3. 鉄道の開通

鉄道会社による広告は、26年から45年まで、日清・日露の両戦争時を除いて、毎年掲載されている。また、同じ広告が一月ほどの間に5、6回掲載される年もある。鉄道会社にとって、沿線の行楽地の存在は、当時、営業成績に大きく影響した。「我が社繁栄の原因として特筆すべきは彼の住吉神社との関係なり」と、「阪堺鉄道経歴史」は、住吉神社の参詣人の多さが社の繁栄の主因だと述べる。¹⁰⁾ したがって、いずれの鉄道会社も、種々の行事の機会をとらえて、運賃割引や臨時列車の運行を行い、それを新聞で広告した。

鉄道会社による月瀬の広告の主な内容は運賃割引である。26年の関西鉄道の広告は、3月16日からほぼ一カ月のあいだ、三日間通用の2割引往復切符を売り出すとしている。中等と下等のみで上等は割引にならないことから、この割引率は、旅客層の拡大をねらったものと見ることができる。27年3月には20日から28日の間に5回、大阪鉄道の「汽車賃割引広告」が出る。こちらは下等が2割引、中上等が3割引で、運賃の高い方が割引率も高い。割引の期間は20日間である。この後の広告の割引率も割引期間もほぼこれと同じである。ただ、割引の期日は年により異なっている。

関西鉄道の草津・柘植線が開通したのは23年である。開通から3年後に最初の割引広告が出された理由には、25年に大阪鉄道の湊町・奈良間が全通し、大阪鉄道との間に本格的な競争が始まったことが考えられる。33年に関西鉄道が大阪鉄道を合併するまで、両鉄道会社が月瀬の広告の主な広告主となることにも、それは現れている。

関西鉄道の広告で注目させられるのは、割引の範囲が年と共に広がっていることである。26年は四日市、津、草津であったのが、28年には桑名、30年には愛知、32年には大阪名古屋東京間、34年は近江鉄道沿線の駅に広がる。この誘致圏の拡大は、鉄道網の広がりに呼応している。26年以降、私鉄は急速な発展を示すのであるが、特に関西鉄道は、路線延長と合併によって近畿地方に一大鉄道ネットワークを形成していく。¹¹⁾ この鉄道網の広がりが誘致圏の拡大につながっていることを広告は端的に示す。

鉄道網の広がりは、誘致圏を広げたばかりでなく、月瀬への到達時間を短縮した。鉄道の開通により、月瀬行は容易で、日帰り

可能な行楽と考えられるようになった。たとえば、草津・柘植線の開通した23年2月25日の記事はさっそく、「奈良より月瀬までの新開路は(略)充分急ぐも二泊がけにあらざれば六ヶ敷夫よりは(略)梅田発一番汽車に乗れば(略)さほどの困難もあらざるべし」と列車の旅の容易さを説いている。また、この年3月7日から掲載された「月ヶ瀬紀行」は、「月ヶ瀬の梅は歳々に思ひ起こしながらゆく道筋の陰悪なるを聞き」果たさずにいたのを、「関西鉄道の開通を聞き、此道を取らば月ヶ瀬行は容易なることと終に思ひ立ちて」出かけたと紀行文を始めて、鉄道の開通で旅が容易になったことを印象づけている。もっとも、3月1日の記事によると、京都を5時35分発の列車に乗り草津で乗り換え柘植に8時頃到着、それから7里半の道を尾山まで3時間近く人力車に乗り、1、2時間の道遙のち午後3時に帰途につけば夜中の11時すぎに京都に着くという、鉄道の時間に支配されるあわただしい旅であるが、それでも記事は、この順路なら、京都から一日で往復できると推奨している。この後の広告は、鉄道駅からの人力車便の情報をのせ、また関西鉄道の38年2月23日の広告は「各駅より汽車僅か二時間にて達し人車の便よろしく日帰りに適す」として、この傾向が助長されて行ったことを示している。

32年より笠置山遊覧が広告に加わるが、これは、31年に加茂大仏間が開通して、月瀬と笠置が回遊地として意識されるようになったことを示す。笠置山は温泉と後醍醐帝の行宮の遺跡で知られていた。44年2月27日の鉄道院の広告は、「観梅を兼ね笠置探勝、温泉入湯には至極便利」とうたって月瀬笠置回遊券を売り出している。この広告のキャッチフレーズは、天下第一月ヶ瀬の梅であるが、文面からは、観梅よりも笠置の遺跡と温泉に力点がおかれていると見ることができる。

以上から、鉄道と人力車が、旅を容易だと感じさせ、誘致圏を拡大するばかりでなく、時間を短縮し、回遊ルートを設定して、月瀬の観梅客の増加をはかったことがわかる。

4. 鉄道会社と旅館との提携

33年から36年にかけて、広告主に旅館と土産物屋が名を連ねている。33年は伊賀上野の旅館八百新の増築落成の知らせのみだが(3月14日付)、翌年には月瀬ばかりでなく、笠置と柳生村の旅館が鉄道会社とともに広告を出し(3月7、9、14日付)、36年には土産物屋がこれに加わる(3月2日付)。

明治15年にまとめられた「大和国五月川梅景名勝調査上扣」は、旅館は月瀬に2軒尾山に2軒あり、あわせて50人の宿泊が可能だとしている。¹²⁾ 月瀬への観梅者は、20年頃から増えはじめ、27、8年には大字月瀬に投宿する者が一日千人を超えることも数回あったといわれる。¹³⁾ 観梅者の増加にともなって、宿屋や土産物屋も増えたことが予想されるが、28年頃には宿屋9戸、名産品を販売する茶店11戸、飲食店13箇所が記録されている。¹⁴⁾

これらの宿屋や土産物屋と鉄道との共同の広告は、柘植加茂間の開通による観梅者の増加をあてこんだ、鉄道会社と旅館との提携を示している。関西鉄道はこの頃『観梅御案内』と題したガイドブックを発行しているが、そこでは、広告に名をつらねた旅館名を挙げ、「観梅切符所持の旅客」は宿料を一割引きするとしていることからそれは裏付けられる。同書にはまた、梅溪に同鉄道利用者の特設休憩所が二箇所設けられていることも記されている。¹⁵⁾ 30年代に、鉄道会社が割引運賃以外にも、種々のサービスを始めたことを知る。

36年2月28日の広告には、自転車無賃輸送のことばがある。明治20-30年代は、自転車がある種のステイタスシンボルであった時代である。各地に自転車倶楽部が結成され、遠乗りや競走会が催されていた。列車で自転車を目的地まで運び、遠隔地での遠乗りをする人々もいた。¹⁶⁾ 36年の広告は、遠乗りのための自転車

表一 月瀬に関する広告（朝日新聞・大阪）

掲載日	広告主	広告内容抜粋
15年1月18（3月7）	彈登平他	月瀬紀行、伴林光平著、観梅道記なれば風流人必読の書
21年3月 7	此村庄助他	月瀬記勝、懐中本二冊
24年2月 7	旅館いんばんや、金波楼、人力車取締	和州香世界を見るにあらずんば、旅客の便利を計り奈良停車場を去る5丁則ち蕨沢の池前より月瀬へ往復車賃1円40銭にて
27	旅館金波楼	奈良より月瀬へ往返端引き付き車賃1円40銭
26年3月10（11、12、16、17、4月1、2）	関西鉄道	大和月ヶ瀬梅花満開に付汽車賃2割引、3月16日から4月15日、通用三日間、四日市より柘植まで中等88銭、下等58銭、草津より72銭48銭、津より72銭、48銭
27年3月20（24、25、27、28）	大阪鉄道	汽車賃割引広告、大和月ヶ瀬観梅の便を計り、3月20日から4月10日まで、湊町奈良間、下等2割、中上3割、三日間通用往復切符、奈良月ヶ瀬人力車賃往復1円40銭片道4時間
28年2月20（22、24、3月2、6、10、15）	関西鉄道	梅花の名所たる（大和）月瀬の花候に付2月26日より3月25日まで、中下等2割引、草津、津、四日市、桑名より柘植まで
26（27、28、3月1、8、10）	大阪	汽車賃割引広告大和月ヶ瀬観梅の便を計り、3月1日より20日まで、奈良より月ヶ瀬人力車一人乗り二人挽き片道1円往復1円40銭
30年3月 5	関西鉄道	大和月ヶ瀬の花候に付、3月1日より15日まで、愛知、桑名、四日市、津、草津より上野駅まで、三日間通用往復中下等汽車賃2割引（上野より月ヶ瀬まで一人乗り人力車賃40銭、月瀬に旅舎あり）
31年3月 2（3、4、6）	大阪鉄道	汽車賃割引広告、有名なる大和月ヶ瀬観梅の便を計り、3月1日より10日迄、湊町天王寺桃山玉造京橋天満梅田より奈良に至、各等二割引三日間通用の往復切符、奈良より人力車で加茂に至り関西鉄道で上野駅に下車が順路、人力車賃奈良加茂間30銭、上野月ヶ瀬間50銭
8（9）	関西鉄道	大和月ヶ瀬梅花満開、3月11日より25日まで、愛知桑名四日市草津加茂より上野島ヶ原に至、二等及び三等の2割引往復切符発売、上野より4里余島ヶ原より1里20町
11	大阪鉄道	大和月ヶ瀬梅花見頃に付乗車賃割引延期
32年3月 2（9、11、13）	大阪鉄道	大和月ヶ瀬梅花見頃に付、3月1日より15日、港町梅田間各駅より奈良に至、2割引三日間通用往復切符、奈良大仏間人力車賃6銭、10分、各駅とも一時毎発車、湊町奈良間一時半
3（10、17、24）	関西鉄道	月ヶ瀬梅花見頃に付、3月4日より同月中、当社線各駅より上野行往復に限り賃金2割引通用3日、帰路に笠置山後醍醐寺行宮遺趾遊覧のため復切符で笠置よりの乗車可、大阪名古屋東京間の旅客も上野で途中下車可
33年3月 2（16）	関西鉄道	月ヶ瀬梅見、1日より25日迄往復切符各等2割引通用三日間、名古屋、愛知、桑名、四日市、亀山、柘植、加茂、新木津、四條畷、綱島、津、草津、大仏、奈良より上野行、上野駅で月ヶ瀬への人力車切符発売、南朝旧址笠置山へは月ヶ瀬より4里人力車の便あり
6（9、16）	大阪鉄道	汽車ちん割引、月瀬花見頃に付、6日より25日迄、大阪市内各駅より奈良駅まで、往復切符、三日間通用
14	伊賀上野旅館八百新	花期御報道、月瀬梅花六七分開演、増築落成
34年3月 7（9、14）	関西奈良近江鉄道会社、旅館兼御料理 桃香野百香館・雪中庵、月ヶ瀬吟香館・騎鶴楼、笠置駅傍笠置温泉・笠置駅前杉本樓・柳生村市場屋	海内無比、月ヶ瀬の梅、9日より31日迄、関西線大阪市内各駅、名古屋、愛知、四日市、亀山、津、貫生川、草津、奈良、高田、柏原、奈良線七条、伏見、桃山、宇治、丹波市、桜井、近江線彦根、高宮、愛知川、八日市、日野、水口より上野、島ヶ原行、各等2割引（切符通用三日間）、上野より月瀬橋まで人力車賃50銭、島ヶ原より40銭、上野より馬車賃35銭、各等2割引近江鉄道は3割引
35年3月 8	関西奈良近江鉄道連合、笠置温泉笠置館	海内無比、月ヶ瀬の梅、9日より4月3日まで、関西線各駅、奈良線七条伏見桃山宇治丹波市桜井、近江線彦根、新町、高宮、愛知川、八日市、日野、水口より上野、島ヶ原行、各等2割引（切符通用三日間）、上野より月瀬橋まで人力車賃50銭、島ヶ原より40銭、上野より馬車賃35銭、割引中急行列車島ヶ原に停車、西よりの切符で笠置駅途中下車可、大阪より20人以上の団体客は此の外特別割引相談に応ず
14	関西奈良近江鉄道連合、旅館兼御料理月ヶ瀬騎鶴楼・吟香館・香雲亭桃香野百香館・雪中庵、笠置温泉旅館料理笠置館	広告内容は8日と同じ
36年2月28（3月7、14）	関西鉄道	海内無比月ヶ瀬の梅、関西鉄道全線各駅（加茂柘植をのぞく）各駅より上野島ヶ原行、各等2割引往復、三日間通用、上野より月瀬橋まで人力車50銭、島ヶ原より40銭、西よりの切符で笠置に途中下車隨意、上野島ヶ原へ往復旅客は自転車無賃輸送
3月 2	関西鉄道、月瀬旅館月瀬旅館名産販売店	海内無比月ヶ瀬観梅（多の内容は28日に同じ）
38年2月23	関西鉄道	日本第一梅之名所、月ヶ瀬観梅、2月25日より3月中、大阪市内各駅及び七条駅より往復各等1円、名古屋愛知より往復三等1円20銭（二等は5割増し一等倍額）右各駅より汽車賃か2時間にて達し人車の便よろしく日帰りに適す、その他全線各駅より（除佐那具笠置間）往復各等3割引、名古屋大阪間各種乗車券および奈良、京都回遊乗車券を以て随意観梅の便あり、御手毬和洋飲食物は札幌麦酒会者出張店にて廉価に御需に、行厨の用意に及ばず
39年2月24	関西鉄道	月ヶ瀬の梅、2月25日より3月中、大阪市内および七条駅より上野島ヶ原行往復三等1円二等1円50銭、その他全線各駅より往復各等3割引、道路平坦人力車の便あり
3月9	関西鉄道	月ヶ瀬の梅、3月中月ヶ瀬行上野島ヶ原下車、大阪市内各駅及び七条より1円と1円50銭、その他各駅より3割引
40年2月23（3月1、15）	関西鉄道	月ヶ瀬の梅、全線各駅より上野島ヶ原往復賃2割引
41年3月 3	帝国鉄道庁	月ヶ瀬の梅、3月1日より29日、大阪湊町間各駅および津、奈良、神戸、三宮、七条駅より上野島ヶ原行、往復二、三等2割引、道路平坦人力車の便あり
14	帝国鉄道庁湊町営業事務所	天下第一月ヶ瀬の梅、（他の内容は上に）同じ
42年2月26（3月6）	帝国鉄道	月ヶ瀬の梅岡本の梅、2月27日より3月28日まで、大阪神戸三宮、京都奈良津より上野島ヶ原駅行三日間通用往復割引切符発売、道路平坦人力車の便あり、
3月13	鉄道院	満開月ヶ瀬の梅岡本の梅、（他の内容は上に同じ）
19	鉄道院	春季皇霊祭と伊勢参宮月ヶ瀬観梅、（多の内容は上に同じ）
43年3月 4	鉄道院	月ヶ瀬の梅岡本の梅、2月26日より3月27日まで、大阪神戸名古屋津奈良より往復切符発売
44年2月27	鉄道院	天下第一月ヶ瀬の梅、3月1日より同月末まで、大阪神戸名古屋津奈良より三日間通用往復切符、月ヶ瀬笠置回遊券、観梅を兼ね笠置探勝、温泉入湯には至極便利、月ヶ瀬笠置間の新道路は平坦にして近く人力車の便あり
45年2月27	西部鉄道管理局	天下第一月ヶ瀬の梅、月ヶ瀬笠置間に人車馬車の便あり、（他の内容は上に同じ）

の輸送料が無料となったことを示す。35 年より 37, 8 年にかけてが中流以上の紳士が娯楽と実用を兼ねて乗る自転車の全盛時代で、40 年代になると、もっぱら商業車として普及し、自転車の高級イメージは急速に転落していく¹⁷⁾というから、この広告は、自転車が一般化する一歩手前、高級な娯楽として最も普及していた時期に出されており、ハイカラな行楽地としての月瀬のイメージを伝えている。

また、38 年 2 月 23 日の広告には、「御手軽和洋飲食物は札幌麦酒会社出張店にて廉価に御需に」「行厨の用意に及ばず」とある。ビールも明治時代にもたらされた新しい飲物であるが、明治 30 年代は、ビール消費が庶民的のひろがりを持ち始め、行楽地で仮設ビアホールが賑わいを見せた時代である。34 年には上野や向島の花見で、ビール会社がビアホールを競いあった。¹⁸⁾月瀬の出張店もこの動きと軌を一にするものであろう。

このように、時代の新しい風俗が、月瀬に姿をみせていることを広告は示唆する。

5. 大和の月瀬から日本一の梅の名所へ

旅館や鉄道会社による広告はいずれも、32 年までは、「和州香世界」「大和月ヶ瀬梅花満開に付」あるいは「大和月ヶ瀬観梅の便をはかり」と、大和の月瀬をキャッチフレーズにしている。ところが、34 年からは、単なる月瀬の言葉が使われた 2 年間をはさんで、「海内無比、月ヶ瀬の梅」「日本第一梅之名所」「天下第一月ヶ瀬の梅」といった言葉が使われるようになり、「大和」は姿を消す。梅林の場所ではなく、国内で一番だとする順位が強調されるようになる。ランクづけによる梅林の格上げである。しかし、この格上げは梅林の実情に基づいてなされたのではない。

この時期、梅林は衰退しつつあった。「梅樹ハ月ニ減ジ衰耗ハ歳ニ加フ」「年ニ杖ヲ月溪ニ曳ク者其ノ数ヲ知ラス、然ルニ実景ハ之ニ反シ年々其ノ風致ヲ減ス」¹⁹⁾と、当時の村の文書は梅樹の急激な減少と風景のおもむきが損なわれてきていることを述べている。化学染料の導入による烏梅の需要減と価格低下により、すでに 20 年頃から、梅林は茶や桑の畑へと転換されていた。県知事や村長が梅林の維持に努め、有志により保勝会が設立されて梅林の保護育成がはかられたが、梅樹の減少はやまなかった。「梅樹の数は最近の調べによれば約三万株にして昔の三分一となり」と、36 年の『月瀬独案内』は述べる。²⁰⁾

とするならば、大和の月瀬から国内第一の梅の名所へとキャッ

チフレーズの格上げをもたらししたのは、広告を出す側の事情によることになる。関西鉄道は 31 年に名古屋網島間を全通させ、32 年に大阪鉄道を合併して、33 年には名古屋大阪間で官設鉄道との誘致競争を始めている。東京を含めた広い範囲の旅客が想定されるようになったのである。事実 32 年の広告は、「大阪名古屋東京間の旅客も上野で途中下車可」と、東京大阪間の旅客を意識した文面となっている。近畿圏を超えたより広い範囲の旅客を獲得するためには、一地方の梅林ではなく、日本一の名が有効だと考えられたと見ることができる。

さらに、30 年以降に出現した他の競合地との関係もみのがせない。この時期には、南海鉄道による泉州金熊寺、大阪鉄道の中河内枚岡梅林、関西鉄道と奈良鉄道による山城青谷、河内神立及び枚岡と、つぎつぎに梅林の割引広告が出される。いずれも大阪近郊にあり、月瀬に比べると運賃も安く、時間もかからない。遠隔地の月瀬に人を集めるためには、近畿圏においても、他の梅の名所に差をつけるための何等かの価値づけが必要であり、その選ばれたのが日本一のタイトルであったと言える。いずれの場合も、旅客誘致との関係で呼称が決められている。

6. おわりに

新聞広告をたどることで、明治時代には、鉄道と人力車が月瀬の観梅を大きく変えていったことを見る事ができた。鉄道が開通してから、月瀬の観梅は、鉄道会社により旅客の増加を計る手段として利用されるようになり、新聞広告で、運賃にみあう商品として多数の読者に提供されていくのである。鉄道網の広がりは誘致圏をひろげ、月瀬への到達時間を短縮した。誘致圏の広がりと共に、梅林の衰退にも関わらず、月瀬に日本一の梅の名所の名が冠せられていく。それに、鉄道と人力車を利用することで、月瀬は容易に、時間をかけずに行くことのできる場所だと考えられるようになり、回遊ルートも設定される。また、人力車の通行可能な車道や橋の建設が、月瀬の景観を変化させたことも指摘できる。自転車やビアホールといった、時代の新しい風俗も観梅の場に入ってくる。

広告から読み取れるのは、到達時間の短縮化と運賃の低廉化により都市近郊の行楽地として大衆化されていく姿であるが、『月瀬記勝』の素養をもとに梅を楽しむ著名人や遠隔地からの来訪者も見られる。したがって、この時期の月瀬は、文雅の地と大衆的行楽地との二面を持っていたと考えられる

文献および注

1) 呼称については、月瀬、月の瀬、月ヶ瀬が使われ、昭和 43 年に月ヶ瀬に統一されるまで公的には月瀬であった。本稿では、書名や引用文以外は月瀬と記す。	2) 小野佐和子 (1991): 月瀬梅林の名所化: 造園雑誌 54(5), 31-36	3) 朝日新聞社 (1990): 『朝日新聞社史』p.99 によると明治 16 年の一日の平均発行部数は 2 万部を越えていた。	4) 1990 明治 30 年の村文書は、「月瀬梅林ノ勝区ナレハ客ノ往来頻繁ナルヲ以テ数年来物貨ノ運輸観梅客ノ便ヲ図ラ	ント」月瀬街道を改修してきたとしている。(月ヶ瀬村 (1990): 月ヶ瀬村史: 450)	5) 田中善助 (1903): 月瀬独案内, 14	6) 奈良県月瀬村 (1957): 名勝月瀬, 123	7) 前掲注 5, 22	8) 月ヶ瀬村 (1990): 月ヶ瀬村史, 475-476	9) 同上	10) 阪堺鉄道経歴史: 明治期鉄道史資料 (1980) 2(3)	11) 小風季雅 (1994): 鉄道の時代: 近代日本の軌跡 8, 吉川弘文館, 109	12) 前掲注 8, 426-430	13) 同上, 981	14) 同上	15) 同上, 981	16) 自転車産業振興会 (1973): 自転車の一世紀, ラティス, 142-187, 及び輪友 (1901) 1, 41	17) 佐野裕二 (1985): 自転車の文化史, 文一総合出版局, 168, 203	18) 竹内誠 (1983): ビヤホール繁盛: ビールと日本人, 麒麟ビール株式会社, 116	19) 同上, 430, 979	20) 前掲注 5, 30

Summary: This paper deals with newspaper advertisements for Tsukigase, a noted plum viewing spot, in the Meiji Era, in terms of changing attitudes toward nature brought by new transportation at that time, railway and rikisha.

Findings are:

1. Railway companies attracted tourists as far as from Tokyo offering discount rate.
2. Tsukigase became oneday-trip destination in Kinki region.
3. New constructed bridge and roads for new transportation changed the scenery of the plum viewing site.
4. New manners and customs such as bicycle riding and beer halls were introduced.