

# 近代おみやげ考

東海道を中心に

鈴木勇一郎

Study of Souvenirs in the Modern Period : Focusing on Tokaido  
SUZUKI Yūichirō

はじめに

- ① おみやげと名物
  - ② 名物のおみやげ化と鉄道の発達
  - ③ 安倍川餅と山葵漬
  - ④ 明治期東海道線各駅の名物
  - ⑤ 名物の駅構内販売
  - ⑥ 赤福と伊勢名物
  - ⑦ 大垣の柿羊羹
  - ⑧ 京都八ツ橋
- おわりに

## 【論文要旨】

現代の日本では、さまざまなところでおみやげが売られているのを目にすることができ、世界的に見れば必ずしも一般的な光景とは言えない。とりわけその土地の名物とされる饅頭や団子などの食品類の豊富さは他に類を見ない。本稿では、このような近代日本のおみやげを近世からの展開をふまえ、鉄道の発達との関係性から検討することを目的とする。

近世日本では神社仏閣への参詣の際に、その証としてのおみやげが発達したが、その多くは、軽くて嵩張らない非食品であった。また神社仏閣の門前や街道筋などでは饅頭や団子などの名物がさかんに売られるようになっていたが、基本的にその場で食されるもので、おみやげとされるものではなかった。

明治時代になり鉄道が開通し旅行時間が短縮されると、これら近世以来の名物は持

ち帰りができるおみやげに転化していくようになった。

その際には、駅構内での販売権の確保が知名度向上の大きな要素であったが、同時に保存性の向上や容器の改良など、おみやげとするのにふさわしい形へと変容していった。こうした創意工夫を奨励し、知名度の向上に大きな役割を果たしたのが、各地で開催された博覧会や共進会であった。

このように、近代日本のおみやげは前近代からの系譜の上に成り立ちつつも鉄道や博覧会といった近代的な装置を媒介として独自の展開を遂げていったことが大きな特徴といえる。

【キーワード】名物、おみやげ、鉄道、博覧会、参詣

## はじめに

現在の日本の観光地などでは、至るところでおみやげが盛んに売られているのを目にすることができる。しかし、このような光景は世界的に見れば、必ずしも一般的な姿ではない。

従って外国人、とりわけ欧米人にとっては、これは興味深く映ることが多いようだ。例えば二〇〇一年にロンドンの大英博物館で「現代日本のおみやげ」という小さな企画展示がなされている。

これは、現代日本の観光地などで売られているおみやげを収集してきて展示したものであるが、そこで日本人の観光客は欧米において次のようなイメージをもたれていると指摘されている。

「日本人観光客に関して、西洋に広がっているイメージとして、日本人はパッケージツアーを利用することが多く、一カ所に長く留まるよりもいろいろな所を見てまわり、しかも多くの高額なおみやげを買うこと等があります。」<sup>(1)</sup>

このように日本人の旅文化の中でも、とりわけおみやげの文化は極めて特異だというイメージを持たれている。

実際、外国で出版されたガイドブックには、おみやげに関する記述は非常に少ない。ところが現在の日本語のガイドブックには、海外用国内用を問わず買物、おみやげ情報が満載されている。これを英語の代表的な旅行ガイドブックである「Lonely Planet」などと比較するとその差は歴然としている。

また日本の少し大きな駅には、必ずといっていいほど売店などで、おみやげが大量に売られている。地方の小さな駅ですら、多少とも拠点となるような駅では、売店でおみやげを扱っている。欧米の駅では、基本的小売店におみやげが日本のような形で売られていることはほとんどないと

いってよい。もちろん欧米でもおみやげ屋はあるし、駅ではなくとも国際空港などでは、当然おみやげは売られているが、多くは手工業製品など非食品である。これに対して日本が特徴的なのは、お菓子類など、その土地の名産と称する食べ物類が多いということであろう。

このように、日本ではその土地の名物とされる食品類が、諸外国と比べて数多く存在することが大きな特徴となっている。

ところがこのように外国人から見ると特異とされる日本のおみやげについての研究は、国内でもほとんど進んでいないというのが現状である。<sup>(2)</sup> その中で神崎宣武による業績は数少ない先行研究といつてよい。

神崎はみやげの起源を探るとともに、贈答にまつわる習俗や近世における名物・みやげの発達の姿を描き出している。彼は近世の名物の発達と近代におけるみやげとの間には、かなりの落差があるということを認めた上で、実は饅頭など食物のおみやげの多くは近代の産物であることを認めている。しかし神崎の所論のおおくは、近世以前における名物の発生や楊枝などといった近世的なおみやげの展開の分析に費やされており、近代におけるおみやげの展開には、ほとんど言及がない。

本稿では、近世以前からの経緯を踏まえつつ、近代のおみやげがどのように展開していったのかを近世から旅の需要が旺盛で、名物が数多く生み出されていた東海道沿道の状況を中心にその一端を明らかにしていきたい。

### ① みやげと名物

まず神崎の研究に依拠しつつ、「おみやげ」の起源についてまとめておきたい。みやげの起源については諸説あるようだが、その有力なひとつは、「宮筥」説である。これは神社に参るときに持つていく筥という供物を入れる器の意から転じたと言われる。もうひとつが、「屯倉」から

きたという説である。これは大和朝廷の直轄領の稲米の倉ある「屯倉」が転じて、都に運んだ地方の産物の収納にも通じる。いずれにせよ「そこには神仏や貴人に対する「献上品」や「もてなし」の意が色濃く存在している」という<sup>(3)</sup>。

そうして神仏に捧げられたものに対して、人は神酒などを授かるのである。それをもって神と人は神人供食、つまり直会を果たし、それで人びとは「おかげ」があったとする。その「おかげ」を家族や講員に帰宅してから報告する証拠の品として、酒盃などが持ち帰られたことがみやげの原初的な形態であった<sup>(4)</sup>。

いずれにしても、みやげは元来神々の「おかげ」を分かち合うということがその起源であるということができよう。

ところが寺社に参詣する人数が増えると、すべてが寺社や御師などからの授かりものというわけにはいかなくなる。そこでこれに代わる品をみやげとして売る店が門前に発達したというものである<sup>(5)</sup>。

こうして、神社仏閣の門前などでは、名物が次々と生まれ、みやげとして購入されるようになっていった。

ところが一方で「江戸時代の庶民の旅の隆盛のなかで餅・団子・饅頭の類が名物化したのは事実というものだが、しかし、それがミヤゲとして広まったとはいえない。名物、すなわちミヤゲではない」という。つまり「徒歩で旅をせざるをえなかった時代には、持ち運べる品は限られていた」のである<sup>(6)</sup>。

従って、神社仏閣の門前の茶屋などで数多く売られていた饅頭や団子などの名物は、基本的にはその場で食するもので、みやげとは異なったものであった。

つまり近世には、みやげは基本的には腐らずに持ち運びがしやすいものに限られていたというのが実情であった。従って多くは楊枝や団扇など非食品であり、この時期のたびみやげの本流は、手工業品であった。

例えば伊勢参宮では伊勢暦、万金丹、煙草入れがその代表的なものであった<sup>(7)</sup>。みやげは、その神社仏閣参拝の「証明」と云う性格も強かったことから、そこへいったことが明らかであるものであることが望ましかったことはいうまでもない。

つまり、日本のみやげは、神仏の「おかげ」を分かち合うことにその原初形態があったが、その多くは持ち運びや保存などの制約から手工業品に限られ、神社仏閣の門前や街道筋などで売られるようになった餅や饅頭などの「名物」とは、必ずしも重なるものではなかったのである。

みやげがその場所へ行つたということの証明という意味合いが強いとすれば、神社仏閣をはじめとするその目的地で発達するということになるが、一方で近世の東海道の沿道でも多くの名物が誕生するようになっていった。

この時期には、まだ砂糖は高価で貴重なものであり、道中の名物として多かつた砂糖を使ったあん入りの菓子を食べるのは、庶民にとってはハレの行為であった<sup>(8)</sup>。

これら名物の多くは基本的に、街道を行き交う旅人たちが、休息をとつた際に摂る間食として発達してきたものだが、同時に単なる道中食にとどまらず、その土地特有の「名物」として、次第に認知されるようになっていった。

名物とはさまざま定義ができるだろうが、本稿で扱う内容にひきつければ「古来其土地の人情、風俗、習慣、歴史、気候、地質に因て、其土地限り、生出する特有の製作、特有の物産にして、決して他の土地に於て、摸倣することの出来ない製作と、決して他の土地に於て発育することの出来ない物産とである」と捉えてそれほどまちがいはないだろう<sup>(9)</sup>。

つまり、基本的にはその土地特有の材料からなる物産ということになるが、必ずしも常に適当なものが存在するとは限らない。しかしそれでも名物たりうるためには、その土地のものであるということの何らかの

由緒が必要となる。そこで「附近の名勝旧跡又は伝説等に因んだ命名等によって」<sup>(10)</sup>名物化するという手段が用いられたわけである。

例えば、東海道草津宿の名物として知られていた姥が餅は、戦国時代の武将佐々木義賢が織田信長に滅ぼされた際、その曾孫の世話を乳母に託した。彼女は子供を連れて草津に身を潜めたが、やがて餅を作って旅人に売るようになったという。<sup>(11)</sup>

草津の姥が餅以外にも近世の東海道では、旅人の増加とともに各地で饅頭や餅などが作り出され、その土地の名物として発達するようになった。例えば鶴見の米饅頭、静岡の安倍川餅、宇津の十団子、小夜の中山の飴の餅、日坂の蕨餅などが、その代表的なものであった。

これらの名物は、旅人が茶屋などで休憩の際に食したもので、基本的にはおみやげとして持ち帰られるものではなかった。

このような東海道筋で売られていた名物は、街道筋の茶屋など基本的には通過点で消費されるものであったといつてよい。つまり、ある時点で名物が次第におみやげ化し、この両者が融合するようになったのではないかとということが指摘できよう。

## ②名物のおみやげ化と鉄道の発達

先にも触れたように近世のおみやげとしては、腐らず、かさばらないものが好まれていた。<sup>(13)</sup>従って近世の名物は、基本的にはおみやげとして持ち帰るものではなく、そこで食べられるものであった。<sup>(14)</sup>しかしその状況は、鉄道の開通により変化を始める。

その最も大きな画期となったのが、明治二十二年の東海道線の全通であろう。同線の全通によって、東京と大阪・京都の間の所要時間が劇的に短縮されたことで、大きく変化したのは生ものの輸送であった。当時の新聞は次のように伝えている。

「東海道の汽車全通して朝さに大阪の酒を飲夕に東京の肴を食ふ便利を得したため本年は大阪の産なるハモを府下へ年首の進物に送る者多く内国通運会社にては続々到着するゆえ右配達人は非常に忙しきよし」<sup>(15)</sup>

もちろんこれは、本稿でとりあげているような次元でのおみやげではないし、実際のところ当時の輸送体系では、同日中の荷物の託送は困難なことであったが、それでも東海道線の開通により、東京と京都・大阪などとの間の所要時間が劇的に短縮され、その結果、食物の贈答にも革命的な変化を及ぼす可能性をもたらしたことはまちがいないだろう。

また、鉄道の開通は新たな名物を作り出していく大きな端緒ともなった。例えば、明治十七年六月二十五日に現在の高崎線が開通したが、その約一年後の十八年八月には、伊香保帰りの客などをあてこんで、高崎の業者が真砂饅頭というものを発売している。

「今度上州高崎連雀町の近田喜兵衛方より売出しき新製真砂饅頭ハ伊香保帰りなどのおみやげニハ宜き思ひ付きなり」<sup>(16)</sup>

これは、明治三十三年に発行された日本鉄道沿線のガイドブックである『日本鉄道案内記』にも「近田饅頭は味美にして都人の口に適せり」としてとりあげられている。同書では、各駅での名物菓子類は基本的には紹介されていないが、これは特にとりあげられていることから、それなりに人口に膾炙する存在となっていたことがうかがわれる。

## ③安倍川餅と山葵漬

安倍川餅は、近世から東海道の名物としてその名を知られる存在であった。当時はその名が示す如く、安倍川の近辺で売られていたようだ。その起源については次のような伝承が語られている。

慶長年間、徳川家康が御用金山である井川笹山の巡見に赴いた時、ある男が餅を作って献上した。家康が餅の名を尋ねたところ、男は安倍川



と金山の金粉に因んで「安倍川の金な粉餅」と答えたので、家康は喜び、その後安倍川餅と称されるようになったとい<sup>(18)</sup>う。

安倍川餅は、近世を通じて安倍川の袂の茶屋で売られる名物として知られるようになったが、明治以後東海道線の開通とともに「次第に衰微し石部屋外一軒の外営業するものなき<sup>(19)</sup>」状況に立ち至ったという。

その後、安倍川餅は静岡駅の構内で売られるようになり、「汽車が静岡駅に停まると「名物安倍川餅」の声を旅客は山葵漬と共に聞くであら<sup>(20)</sup>う」というように、静岡駅の名物となって成長していった。

ここで名前の出てきた山葵漬もその起源についてはいくつか説があるようだが、幕末頃にはその原形はできていたようである<sup>(21)</sup>。しかし基本的には「東海道鉄道開設前はさしたる事なかりし<sup>(22)</sup>」ものであったという。

明治三十年代にはすでに「開設以来東西往復の旅客に好箇のおみやげとして珍重せられ現に静岡停車場にても日々の売高夥敷当市一廉の特産と称せらるるに至れり<sup>(23)</sup>」とされているように、静岡駅の構内で販売されるようになったことが、大きく発展する端緒となったようだ。

明治初期には田尻屋という業者が主に製造販売していたようだが、鉄道開通以後、小泉楼や田丸屋などの商品が構内販売に進出したとされている。とりわけ田丸屋は、山葵漬の容器として鮮桶にヒントを得た樽型の容器を開発し、これが「普通の容器と異り一種の雅致があるので大に賞賛され、爾来各種の共進会・博覧会等に出品し大に宣伝に努めた<sup>(24)</sup>」とされており、これが次第に田丸屋が山葵漬の市場で主導権を握るようになっていったひとつの要因であろう。

#### ④ 明治期東海道線各駅の名物

こうして次第に、東海道線の各駅に新たな東海道の名物が形成されるようになっていった。明治三十九年二月の『風俗画報』では、次のよう

に各駅での名物が紹介されている。

- 大船 サンドイッチは、鎌倉ハムの名産を利用し、製造販売せり、味ひ塩辛く洋食通の口に適せず。
- 国府津 烏賊の塩辛、小田原より取り寄せて同駅に於て販売す
- 山北 鮎ずし、他駅になき名物にして珍らしく、車中に於て弁当の代用として、又土産用としても一寸受けの好き方なり。
- 同蒸饅頭、田舎製にして都人士の口には適し難し
- 御殿場 名物蒸饅頭、山北駅と同じく粗製の品也。
- 沼津 鯛テンブ 一個十五銭の品として価値アリ、普通弁当に振り掛けて用ぶれば頗る味美し。
- 静岡 山葵漬、名物として大に成果を博し、値段の安き割合には体裁よくおみやげには殊に好し。
- 堀の内 小夜の中山の餠の餅は体裁もよく味ひ中々なり、所柄との小供への土産品には殊に妙ならむ<sup>(25)</sup>。
- 浜松 浜納豆、名物の一なるも、好き嫌ひありて各方面に適せざる土産ならんか。
- 豊橋 玉霰、少さき角砂糖の菓子なるが、頗る好き土産品なり、又蜜柑も此地の名物とす。
- 岡崎 八丁味噌が第一の名産にて、台所用として土産品なり、又如月と称する菓子も名物にて、武力の缶入りにて二十銭金一寸体裁も好し。
- 名古屋 有名なる宮重大根を始め、漬物類多々あるも、是ぞと云ふ名物と称する程のものなし。
- 岐阜 第一が先づ鮎の塩辛ならんか、値段比較的高価なるも酒客の贈り物に適當、就中鮎の粕漬は高尚なるおみやげなり。
- 大垣 柿養甘は甘味なる珍品なり、白柿は柿の名所だけに結構の品たり、養老酒は名物としても古きものなり、世に名高し。

- 米原 名物姥が餅、味美なるも少量の感あり、下戸連には好かるる品なり、赤蕪の漬物は土産としては好適品、栗羊羹及び水鮎等も名物なり。
- 馬場 琵琶湖名産の鮎ずし、人によりて好き嫌ひあり、一般の土産品として如何にや、又走り餅も名高き餅なり。
- 京都 蕪の千枚漬、是は此地第一の名産にて味好く、おみやげには第一等の品とす。

- 大阪 雀すしと称せる小鯛のすしは味殊に如く、新町橋及筋違橋の両本家を凌ぎ味を持てり、難波饅頭は味好く、売行好く下戸連に歓迎せられつつあり、岩おこしも同地有名のおみやげなり
- 神戸 玉簾と称する製茶入の茶用菓子に頗る好き品にして価も安く、風流人等への土産に適す、瓦煎餅は名物の一にして、土産には好き品となす。<sup>(25)</sup>

この中には、大船のサンドイッチや山北の鮎鮓、大阪の雀鮓など、恐らく車内で食べる駅弁的なものもあるが、その多くは基本におみやげとして売られていたものであった。このように明治三十年代後半には、東海道線の各駅で売られる名物が確立していった。

これらは各業者が、鉄道当局から構内営業の許可を得て販売していたものであったが、大正期には東海道線の各駅だけで全国の鉄道駅の構内営業売上高の約二十六パーセントを占めるようになるなど、<sup>(26)</sup>同線は鉄道構内営業の中心的存在であった。

一方、近世の東海道では、著名な名物とされていたものでも、このような旅や交通体系の変化に順応できなかつたものは、急速に衰退していった。

金谷宿と日坂宿の間にある峠、小夜の中山では、鮎の餅とよばれる二枚の焼餅に水飴を挟んだものが名物としてその名を知られ、とりわけ近世中期以降は盛んに販売されていたといふ。<sup>(27)</sup>これは焼餅に水飴を絡め

たもので、休憩時に茶屋で食べられていたものであった。ところが明治になり鉄道が開通し、小夜の中山が東海道交通のメインルートから離れると、「東海道汽車交通の爲め、大に衰微するに至」<sup>(28)</sup>ったという。先の記事では東海道線開通以後も堀の内駅（現在の菊川駅）で売られているということになっているが、現在ではその名を知る人もほとんどいなくなっている。

## ⑤名物の駅構内販売

四日市の南約四キロメートルはなれたところに、日永という集落がある。ここでも東海道を行く旅人たちが、とりわけ伊勢参宮の客を当て込んで永餅という名物の餅が売られていた。<sup>(29)</sup>

ところが「関西線の発展と共に日永村は交通不便な場所になって永餅の売行きに異状を来したので明治の末期に至ってこれを四日市の名物にして売出し」<sup>(30)</sup>たという。こうして永餅はその後、日永ではなく四日市の名物としてその名を知られるようになった。

このように、鉄道の開通などの交通体系の変化に対応することは、名物として地位を維持発展させていく上では、不可欠のことであった。そのもつとも効果的な方法が鉄道駅構内販売への進出であった。

例えば、松阪駅では

「参宮鉄道株式会社であつた頃から、参宮線の松阪駅では売子が名物「老の伴」を汽車の発着毎に呼び売りしていた」<sup>(31)</sup>

また関西線の関駅でも

「途中関町に至れば名物の菓子関の戸関の戸と呼びて車の外を売り歩く」<sup>(32)</sup>  
さらに東海道線の草津駅では

「今は東海道と草津線の分岐点で姥が餅は駅にまで進出して折に入れて呼売している」<sup>(33)</sup>

東海道線以外でも例えば東北線の郡山駅では

「現在東北本線郡山駅で、この名物薄皮饅頭を売っているのを、旅した人は記憶に存することだらう。明治二十年鉄道の便開くと共に郡山の代表的名菓として認められ、郡山名物として駅売をなし名声茲に高まり今尚継続す」<sup>(34)</sup>

などその情景が描かれるように、基本的に駅構内での販売に積極的に進出することが、発展のための大きな条件の一つであった。

鉄道の停車場内での構内営業は、その初期には鉄道当局や鉄道会社、建設などに際して尽力した地元の有業者などに、個別に営業の許可を与えていたようだ。次第にこれを統制する規則や規程なども整備されていったが、基本的には各地方の鉄道当局が個別に許可を与えるという時期が長く続いた。<sup>(35)</sup>

例えば先に触れた静岡駅では、鉄道の建設に尽力したとされる旅館業加藤滝蔵に明治二十二年十二月、立売営業の許可が与えられた。当初は弁当販売にとどまるものであったが、二十三年には安倍川餅、さらに二十四年にはわさび漬の販売も手がけるようになったという。<sup>(36)</sup>この加藤弁当店はその後紆余曲折を経て東海軒と改称し、現在でも静岡駅の駅弁業者として営業している。

駅構内営業人は、鉄道当局に営業料を上納する代わりに、駅構内での独占権を認められていたので、<sup>(37)</sup>静岡駅の構内では山葵漬や安倍川餅といったおみやげも基本的にこの業者による販売が行なわれていた。つまり、必ずしも菓子（名物）製造業者≠構内営業者ではないことに留意する必要がある。

さらに昭和七年には、公傷退職者、殉職者遺族の救済を目的として鉄道弘済会が設立されたが、これによって弁当を除いた雑貨、菓子類の販売が同会に移行され、<sup>(38)</sup>以後のおみやげ類の構内での販売は次第に鉄道弘済会へと収斂していった。

## ⑥ 赤福と伊勢名物

東海道筋と並んで近世以来多くの旅人を集めてきたのが、伊勢参宮である。現在伊勢の代表的な名物のひとつとして赤福の名がよく知られている。赤福の創業は、宝永四年とされている。<sup>(39)</sup>しかし、その経営者自身が「もとより確かな史実があるわけでは」ないことを認めているように、<sup>(40)</sup>正確な起源は詳らかでない。実際には近世にはそれほどメジャーな名物とはいえなかったようだ。

しかし文久三年の大神宮御造営御木曳や慶応三年の御蔭参りといったイベントを通して幕末には一応伊勢名物のひとつとして数えられるような存在に成長していた。<sup>(41)</sup>

先にも触れたように近世の名物では、その来歴にまつわる由緒が語られることが多かったが、明治以降にはそれが皇室との関係で語られることが多くなっていく。

赤福が発展していく大きなきっかけとなったのも、明治三十八年十一月に日露戦争終結奉告のために行われた明治天皇の伊勢行幸であった。この際、いくつかの偶然が重なって赤福がはじめて天皇の許に届けられ、これを機会に赤福の名は大きく喧伝されるようになったという。<sup>(42)</sup>

このように「皇室ブランド」が経済発展や地域開発のために積極的に利用されるということは、近代日本においては一般的なことであったが、とりわけ日露戦争後は、明治四十五年に東京での開催が予定されていた日本大博覧会の準備などを契機として、このような手法が本格的に展開されるようになっていった。<sup>(43)</sup>赤福が明治天皇への献上を盛んに喧伝し、それを発展の大きな契機としたことは、こうした時代状況にうまく適合したということができよう。

さらに、当時の当主浜田種助はこれを機会に赤福を明治四十年から山

田駅と亀山駅で販売するようになった<sup>(44)</sup>。ここでも、駅構内での販売に出すことによって、おみやげとしての地位を確立したということが指摘できよう。

その際に浜田は、「炎暑厳寒の候数日を経るも変味せざる」ように赤福を改良し、「数百里外の旅客も懸念なく」おみやげとすることができるよう努めるとともに、構内販売用に新に折詰を考案したという<sup>(45)</sup>。

先に触れた山葵漬や後で触れる大垣の柿羊羹の際もそうであったが、その場で食する名物から持ち帰りを前提とするおみやげへと転形を遂げていくためには、内容そのものの改良もさることながら、それを梱包する容器の工夫も重要な要素であったことがわかる。

他の伊勢みやげの中にもこの時期以降大きく発展を遂げていったものも少なくない。そのひとつに糸印煎餅が挙げられる。これは表面に銅印の焼印を押した煎餅であるが、その創製自体も赤福が献上されたのと同じ明治三十八年の明治天皇伊勢行幸の際に献上されたことを機会として商品化されたものである<sup>(47)</sup>。

また、その創始は江戸時代と伝えられる生姜糖も長らく伊勢名物として知られ、山形屋が中心となって製造販売されていた時期が長く続いていた。

ところが、明治四十三年に中之切町の三上安兵衛が「剣先御被形」の生姜糖を開発し意匠登録を受け、これを基に今在家町の牧戸浅吉が岩戸屋を創業し「のし形」の生姜糖を商品化すると、意匠の奇抜さと価格の低廉さを武器に次第に売り上げを伸ばしていった。さらに大正元年に二光堂が開業し、生姜糖の製造販売に参入すると、この両業者が次第に山形屋の市場を侵食していった<sup>(48)</sup>。

このように、近世から参宮客が多数訪れていた伊勢でも明治末期以降に多くの名物が生み出されていったのである。それは個々の業者による取り組みにとどまるのではなく、改良組合が結成されるなど、組織的

な改良が試みられていった<sup>(49)</sup>。

## ⑦ 大垣の柿羊羹

大垣は、近世においては美濃往還の沿道に位置した城下町ではあったが、東海道からも中山道からも外れており、ここを通過する旅人はこれらの街道筋に比べると決して多くはなかったと思われる。しかし、東海道線が開通すると機関区が置かれ、次第に主要駅のひとつに成長していった。

この町に宝暦五年に創業したとされる榎谷という和菓子屋がある。大垣は、古くから柿の産地として知られてきたが、大垣の柿をめぐっては関が原の合戦の直前、ある僧侶が徳川家康に大きな柿を献上したところ、家康は非常に喜び「大柿我手に入れり」といったという伝承が伝えられている<sup>(50)</sup>。

榎谷の先祖である園助は宝暦五年乾柿の製造を工夫し、「爾来美濃名物の一として指を屈せらるる」ようになったとされる。さらに天保九年には「乾柿を菓子に応用して一種の羊羹を創製し」、これを柿羊羹と称するようになったという。つまり、柿羊羹は大垣地方の柿という特産品を背景にしつつ、近世後期になって創製された名物であったといっていだらう。その後明治十一年に、祐七が家業を継ぎ、さまざまな改良を施していったが、明治二十三年四月には明治天皇に柿羊羹を献上したという<sup>(51)</sup>。

このように、柿羊羹の製造元として確固たる地位を得たように見えた榎谷であったが、ここに強力なライバルが出現する。

明治二十八年に第四回内国勸業博覧会が京都で開催されたが、この催しに同じ大垣から羽根田豊三郎が柿羊羹を出品した。

羽根田の製品は審査官から「之を食へは忽柿の香味を覚へたり、殊に



其茶褐色を帯ひたる処一種の覚決あり所謂柿実の本色を出したり、凡て菓実を主たる原料とする菓子は如斯ならざるべからず」と激賞され、「進歩二等賞」を受賞し、「一般当業者ノ耳目ヲ聳動セシ」めたとされている。<sup>(53)</sup>

榎谷がこの博覧会に自らの製品を出品しなかったのは、「其容器ノ未タ適当ナラサル所アルヲ病」んでいたからとされているが、少なくとも榎谷から見て後発の羽根田が内国勸業博覧会という大きな舞台で高く評価されたことに強い衝撃を受けたことは想像に難くない。

そこで榎谷は「是ヨリ日夜寢食ヲ忘レテ熱心之カ研究ニ従事シ不退不転柿羊羹ヲ以テ生命トナス」<sup>(54)</sup>ほどの決意をして、その改良に取り組むようになった。さらに明治二十九年には、以前からの大きな課題であった容器を新開発の竹製半月型のものに一新した。<sup>(55)</sup>

こうして満を持して出品した明治三十六年の第五回内国勸業博覧会で、榎谷の柿羊羹は高い評価を獲得し、さらにセントルイス万国博覧会、日英大博覧会、パナマ運河開通記念サンフランシスコ大博覧会など、内外の主要博覧会に次々と出品しては、数々の賞を受けたという。<sup>(56)</sup>

このように、同業他社との競争や博覧会という場で評価を受けることによって、商品としての質的向上が進むとともに、社会におけるおみやげとしての認知度が高くなっていった。

明治三十四年五月の『風俗画報』には、「大垣の柿羊羹」と題して「近頃此柿を以て羊羹を製造し、竹の筒に籠めて鬻ぐもあり。また普通の形なるもありて味佳なり。」<sup>(58)</sup>との紹介がされており、明治三十年代には大垣の名物としてひとまず定着するようになっていたことがわかる。

このように柿羊羹は、明治時代の博覧会を通じて、次第にメジャーなものとなつていったおみやげであるということが出来るが、やはり主要な販売場所としては、まず大垣駅の構内が挙げられる。昭和初期に全国の名物を紹介した『郷土名物の由来』では、当時の大垣駅での情景が次

のように描かれている。

「汽車が大垣のプラットホームに着くと「名産柿羊羹!!」と流れるような売子の声を耳にする。名物の柿羊羹!! 旅客は待ち兼ねたやうにそれを求めるであらう」<sup>(59)</sup>

このように、柿羊羹も大垣駅のプラットホームで盛んに販売されていたことがわかる。大正末期の東海道線沿線の名物人気投票で、柿羊羹は京都駅の八ッ橋や大阪駅の栗おこしを押しつけて、最高の得点を獲得するなど、東海道線沿線でも指折りのおみやげとなっていた。

駅名物得点数

第一等	一一七六點	柿羊羹	大垣駅
第二等	九八八點	八ッ橋	京都駅
第三等	八六四點	栗おこし	大阪駅 <sup>(60)</sup>

このように、柿羊羹は博覧会と鉄道というきわめて近代的な装置の複合によって一挙にメジャーなおみやげのひとつに躍り出た典型的な例であるということができよう。

## ⑧ 京都八ッ橋

この人気投票で、柿羊羹に次いだのが京都駅の八ッ橋であるが、その起源は「聖護院の門跡に山伏に入り込みし時代より夫等の人々伝へ」<sup>(61)</sup>てきたとも、元禄二年に三河国八ッ橋寺の僧に秘法を授けられたことに始まる<sup>(62)</sup>ともいわれるなど、その由来については諸説あるようである。いずれにせよ近世から存在したこと自体はまちがいないようだ。

長らく八ッ橋は「時日を終るか或は雨天の時などは其特点を失ふが常」という、おみやげにするには大きな欠点を持っていたが、山岡直次という人物がその欠点を改良し、明治三十年代前半にはすでに職人三十五人が毎日二千枚以上製造しても需要に追いつかないほどの状況になつてい

たという<sup>(63)</sup>。またこうして保存性が改良され、日持ちがよくなったことにより、日清、日露両戦争では、慰問品として盛んに戦地に送られたとされている<sup>(64)</sup>。

こうしてすでに大正の末には京都市内でかなりの数の八ッ橋製造業者が存在するようになり、昭和初期には、京都市内の菓子製造出荷額の約一割を占めるようになるまで成長していたとされる<sup>(65)</sup>。その中でも西尾為治の経営していた聖護院八橋総本店玄鶴堂は、その祖先が僧侶から直接製法を伝授されたという伝承もあって、八ッ橋の生産総額の約半分に達する売り上げがあった<sup>(67)</sup>。

次に掲げるのは、聖護院八ッ橋総本店のホームページ上に記載された同社のあゆみの一部であるが、内国博覧会への出品、京都駅での構内営業への進出など、他の多くのおみやげが発展してゆくパターンと共通することに気づかされるだろう。

明治二三年 第四回内国勸業博覧会（岡崎にて開催）に出品。

明治三二年 吉田神社節分会に際し大元宮前にて出張販売をはじめ。

以来今日まで続く。

明治三八年 七条駅（現在の京都駅）で立ち売り。京都土産品の初めとなる。

明治四五年 商標として「聖護院八ッ橋」が登録される。

大正 四年 大正天皇御大典の時、殊のほか売れゆき良く、菓子業界の名門として知られる。

大正一五年 五月一〇日個人企業から株式会社聖護院八ッ橋総本店を設立。屋号、商標権、什器備品等一切を引き継ぐ<sup>(68)</sup>。

その後西尾は、玄鶴堂の経営から手を引き、それを巡ってさまざまな紛争が巻き起っていくことになったが、先にも見たように「名物」というものがその由来や由緒に深く関わるものであるとすると、このような由緒をめぐる紛争や競争が、名物としての八ッ橋の地位を高めていく影

響をもたらしたこともまちがいないだろう。

## おわりに

以上本稿でとりあげた名物は、現在でも著名な名物として続いているものが多いが、その明治三十年代から四十年代にかけて発展してきたものが多かったということを確認することができた。

この時期におみやげの需要が拡大し、製造業者が増加した一般的な背景はいくつか挙げることができる。

ひとつは、明治二十九年に菓子税が廃止されたことである。明治十八年の菓子税則制定以来、菓子製造や販売業者には菓子税が課せられるようになったが、業界の反対運動などによりこの年に廃止された<sup>(70)</sup>。

また、日清戦争の結果、日本は台湾を領有するようになり、以後島内での糖業の育成が図られた。当初は必ずしも順調に進まず、明治三十年代にはまだ外国糖の輸入超過、外貨の流出などが問題視されていた。明治三十九年に糖業改良事務局を設置するなど改良に努めた結果、明治四十年代には、台湾および内地産の砂糖でほぼ需要を満たすようになった<sup>(71)</sup>。このようにこの時期には砂糖の供給量が大幅に増大していたのである。

とはいえ本稿においては、これらの動きとの関係を、直接確認することはできなかった。これは今後の課題としたいが、それでも近代のおみやげについて、いくつかわらかくなってきた特徴がある。

ひとつは冒頭でも指摘したが、名物とおみやげは必ずしも同一視することはできないということである。しかし神崎の指摘するように、おみやげがその場所へ行っただけという証明としての役割が強いものであるとすれば、おみやげもその場所に特有であるという由来が必要条件となる。おみやげたり得るためには土地の名物であることが重要になってくるの

である。その場合、内容が饅頭など一般的であればあるほど由緒の重要性は増す。とりわけこれを巡って激しい本家争いが繰り広げられたりすると、かえってその名物に深い由緒があるように見え、さらにその名物の名声を高めるといふ効果をもたらした。

もちろん名物の成立にあたって由緒が語られるということは、近世からも広く存在したが、明治以降はとりわけそれが皇室との関係で語られることが顕著にみられるようになってきた。赤福や糸印煎餅などの伊勢名物がその代表的な存在であったが、これは「神都」としての伊勢の展開と大きく関係していた。

次に指摘できるのは、鉄道の役割の大きさである。その登場によってそれまで現地で食べられることが前提であった名物をおみやげとして持ち帰ることが可能となった。さらにその販路拡大の手段として、駅構内がフルに活用されたのである。

また、各業者の創意工夫といったことも見逃すことはできない。意外に見過ごされがちなことであるが、その場で食べることを前提としていた名物が、おみやげとなるためには、持ち運びするための容器の改良が非常に重要な要素となった。このような創意工夫の促進と宣伝の場が博覧会や共進会であったということができる。こうした仕組みをフルに活用して発展していったものに大垣の柿羊羹を挙げることができるが、これは八ッ橋や安倍川餅など、近代におみやげとして大きく発展してきた名物の多くに共通している要素であった。

このように見てくると、近代のおみやげは確かに近世以前からの連続性はあるが、それ以上に優れて近代の産物であったということができよう。

## 註

- (1) 二〇〇一年大英博物館開催『Souvenirs In Contemporary Japan』解説リーフレット
- (2) 神崎宣武『おみやげ…贈答と旅の日本文化』（青弓社 一九九七年）二二八頁
- (3) 神崎宣武『江戸の旅文化』（岩波新書 二〇〇四年）一六五頁
- (4) 前掲『江戸の旅文化』一六六頁
- (5) 前掲『おみやげ』一四六頁
- (6) 前掲『おみやげ』一五六頁
- (7) 前掲『おみやげ』一五八、九頁
- (8) 前掲『江戸の旅文化』一三二頁
- (9) 甲斐園治『旅客待遇論』（列痴社 一九一〇年）一八四～五頁
- (10) 野村白鳳『郷土名物の由来』（郷土名物研究会 一九三五年）三頁
- (11) 前掲『郷土名物の由来』八三、四頁
- (12) 『東海道名物菓子』第六十六回虎屋文庫資料展「和菓子で楽しむ道中日記」展解説パンフレット（二〇〇六年五月）
- (13) 前掲『おみやげ』一五六頁
- (14) 前掲『おみやげ』一五六～一五八頁
- (15) 『ハモ年首の進物なる』『読売新聞』一九〇九年一月一日
- (16) 『真砂まんじゅう』『読売新聞』一八八五年八月八日
- (17) 松岡広之編『日本鉄道案内記』（松岡広之 一八九九年）一〇八頁
- (18) 前掲『郷土名物の由来』一七頁
- (19) 『駿河名物』『風俗画報』二三五号 一九〇一年
- (20) 前掲『郷土名物の由来』一五頁
- (21) 柘植清『静岡市史余録』（柘植清 一九三二年）四九八頁
- (22) 『駿河名物』『風俗画報』二三三、三五号 一九〇一年
- (23) 同右
- (24) 前掲『静岡市史余録』四九九頁
- (25) 『東海道の各駅名物』『風俗画報』三三四号 一九〇六年
- (26) 鉄道院編『本邦鉄道の社会及経済に及ぼせる影響 上巻』（鉄道院 一九一六年）四七一～四七六頁
- (27) 西嶋晃『近世の名物の確立と旅人の需要』『交通史研究』六二号 二〇〇七年
- (28) 『小夜の中山飴の餅』『風俗画報』二三八号 一九〇一年
- (29) 『日永村の長餅』『風俗画報』二六四号 一九〇三年
- (30) 前掲『郷土名物の由来』三七、三八頁

- (31) 前掲『郷土名物の由来』四六頁
- (32) 大橋乙羽「千山万水」福田清人編『明治紀行文学集 明治文学全集九四』（筑摩書房 一九七四年）
- (33) 前掲『郷土名物の由来』八二頁
- (34) 前掲『郷土名物の由来』一七五頁
- (35) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 第三卷』（日本国有鉄道 一九七一年）四一六頁、同第八卷 一一五頁
- (36) 『日本国有鉄道百年史 第一卷』（日本国有鉄道 一九六九年）五四四頁
- (37) 神奈川県立歴史博物館『特別展ようこそかながわへ 20世紀前半の観光文化』（同館 二〇〇七年）五二頁
- (38) 『日本国有鉄道百年史 第八卷』（日本国有鉄道 一九七一年）一一八、九頁
- (39) 『風俗画報』二〇六号 一九〇〇年三月
- (40) 中村菊男編『赤福のこと』（赤福 一九七一年）三七頁
- (41) 宇治山田市役所編『宇治山田市史 上巻』（宇治山田市役所 一九二九年）六二四頁
- (42) 前掲『赤福のこと』八七、八頁
- (43) 古川隆久『皇紀・万博・オリンピック』（中公新書 一九九九年）
- (44) 前掲『赤福のこと』八八頁。当初は竹の皮であったという（神崎宣武氏の御教示による）。
- (45) 浜田種助『赤福餅の由来』『宇治山田市史資料 勸業篇二』（伊勢市立伊勢図書館所蔵）
- (46) 前掲『赤福のこと』八八頁
- (47) 前掲『宇治山田市史 上巻』六二七頁
- (48) 前掲『宇治山田市史資料 勸業篇二』
- (49) 『日本の都市（五十九）』『東京時事新報』一九二二年四月二二日
- (50) 大橋弥市編『濃飛人物と事業』（大橋弥市 一九二六年）一八五頁
- (51) 同右
- (52) 「菓子審査談」『はな橘』一号 一九〇三年
- (53) 第五回内国勸業博覧会事務局編『第五回内国勸業博覧会審査報告 第一部 卷之十 第三類 製造飲食品 菓子飴』（第五回内国勸業博覧会事務局 一九〇四年）二二二～二四頁
- (54) 同右
- (55) 同右
- (56) 前掲『濃飛人物と事業』一八五頁
- (57) 同右
- (58) 「大垣の柿羊羹」『風俗画報』二二三号 一九〇一年
- (59) 前掲『郷土名物の由来』七〇頁
- (60) 「販売する名物と弁当に就て」『趣味と名物』（四卷三号 一九二五年）。ただし原調査は『週刊鉄道公論』大正一三年一月号上で行われたものという。
- (61) 「菓子名物の由来」『はな橘』一号
- (62) 「京の華」新撰京都叢書刊行会編『新撰 京都叢書 第八卷』（臨川書店 一九八七年）
- (63) 前掲『菓子名物の由来』
- (64) 西村民枝・俣野はる子「八ッ橋」『郷土研究』三号 一九三六年
- (65) 前掲『京の華』
- (66) 京都市中小企業指導所編『京都八ッ橋業界診断報告書』（同所 一九八〇年）一四頁
- (67) 前掲『京の華』
- (68) 聖護院八ッ橋総本店ホームページ <http://www.shogoin.co.jp/gyunin.html>
- (69) 聖護院八ッ橋総本店『弊社の「生い立ち」について同業者各位に訴える』（聖護院八ッ橋総本店 一九六九年）（京都府立総合資料館所蔵）
- (70) 赤井達郎『菓子の文化誌』（河原書店 二〇〇五年）一五四～一五八頁
- (71) 農商務省糖業改良事務局編『砂糖ニ関スル調査』（糖業改良事務局 一九一三年）
- （立教大学立教学院史資料センター学術調査員、  
国立歴史民俗博物館展示プロジェクト委員）
- （二〇〇九年五月八日受付、二〇〇九年九月二五日審査終了）



---

## **Study of Souvenirs in the Modern Period : Focusing on Tokaido**

SUZUKI Yuichiro

In modern Japan, we can see various souvenir outlets. However, this sight is not always common worldwide. In particular, foods such as Manju and Dango, which are considered local specialties, are unlike any other in the world. This article aims to study such modern Japanese souvenirs from the viewpoint of their relationship with the development of railways; based on their development since the early modern period

In early modern Japan, souvenirs were developed as proof of visits to shrines and temples. Most were non-edible, lightweight and non-bulky items. Specialties such as Manju and Dango sold well before the gates of shrines and temples, and along the Kaido (highway). However, they were basically consumed on the spot and not considered souvenirs.

When railways were inaugurated and the travel time was shortened in the Meiji Period, these specialties since the early modern period became a souvenir that could be brought back.

In such cases, obtaining the right to sell in the station yards was important for increasing their popularity, and their products became suitable souvenirs, thanks to improvements in preservation and containers. The expositions and competitive exhibitions held in various places played a major role in encouraging such creative efforts and increasing the popularity.

Thus, the most characteristic feature of modern Japanese souvenirs is their original development through modern inventions such as railways and expositions, while built upon a foundation of genealogy from the pre-modern period.

Key words: specialty, souvenir, railway, the Exposition, worship