＊湘南遺産プロジェクトHP＊

湘南の由来

ショートショート

第３話-2

“湘南”という地域呼称はどこから来たのか？ その疑問に迫るショートショートの第3話

えと文　和田精二　2020,10,20

3-2 東京湾側にもあった“湘南”

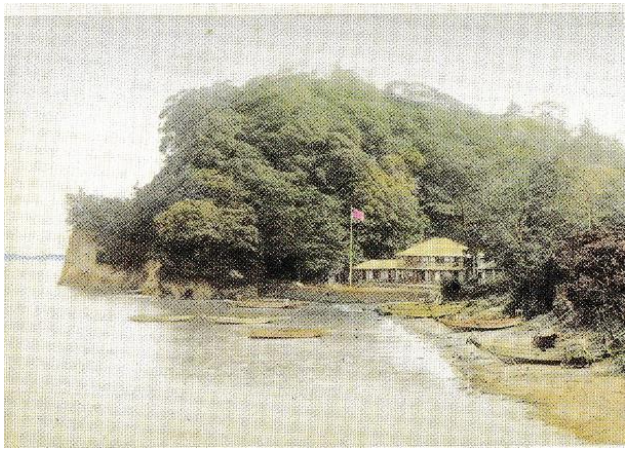
日本に伝わって来た“湘南”は、呼称対象を山や川から海へと変化させて来た。
具体的な対象として海には相模湾沿岸が相応しい！と行きたいところだが
どっこい、東京湾側にも“湘南”呼称が輝く時代があった。
その輝きに企業の意思の営みが働いていた時代もあったが
地元で三浦半島を“湘南半島”と呼称した時代もあったという。

湘南電鉄のマッチラベル広告
（昭和初期～10年代）

明治に入ると、西洋文化に触発され、神奈川の海浜に海水浴場が次々と開場する。

明治16年の富岡に始まり、由比ガ浜、大磯、鵠沼・・・と、海水浴場の開場が続く。

唯一“富岡海水浴場”が東京湾側だが、その後、金沢八景、田浦、大津、久里浜、馬堀、浦賀など、東京湾側の開場も続いていく。



ヘボンが海水浴をした富岡の宮の前海岸
（奥の建物は金波楼）

“富岡海岸”は、幕末から明治にかけて横浜に滞在した外国人の保養地として注目され、ヘボン式ローマ字の発明者ヘボン博士や日本に近代医療を導入した医師エルドリッジなどが訪れている。

東京に近いことが好まれ、明治16年に井上馨、伊藤博文、三条実美、松方正義らが別荘を建て、海浜別荘地としても注目される。

“富岡海岸”は保養地や海水浴場として知られていくが、交通の便が悪いため、訪れる客は富裕層に限られていた。

湘南電鉄による海水浴のパンフレット
（昭和8年～14年）

明治22年、大船から 横須賀まで官営の鉄道が敷かれ、横須賀線が開通する。

新線開設の目的は横須賀軍港への利便性の向上だったが、東京から三浦半島へのアクセスがよくなったため、志賀直哉や柳田国男が体験を綴った大津海岸など、人気のある海水浴場が次々と誕生する。

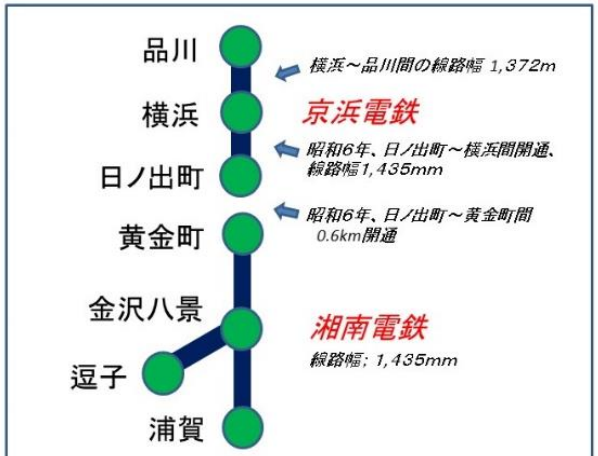
その海水浴場の人気を高めることに鉄道会社や新聞社が貢献する。

明治半ばから昭和初期にかけて、神奈川に空前絶後の鉄道新線ブームが訪れる。

鎌倉電車鉄道、鎌倉鉄道、湘南電気鉄道、湘南馬車鉄道、江ノ島電気鉄道、相模鉄道、神中鉄道などが計画され、一部が実現する。
湘南に於ける鉄道事業が投資の対象となって来たのである。

やがて、三浦半島の相模湾側と同様に、東京湾側にも観光地化や宅地化を促進する鉄道事業が計画される。

二宮、厚木間を走った“湘南軽便鉄道”は創業時、馬車が列車を牽引、“湘南馬車鉄道”と称した。



昭和5年時点の湘南電鉄/京浜電鉄の路線

そして、横浜の黄金町から浦賀までと、途中駅の金沢八景から逗子までの“湘南電気鉄道（湘南電鉄）”が申請される。

昭和5年、ウォール街の株価暴落に始まった世界恐慌の真っ只中、マスコミが、“モデン（モダン電車の略称）”と呼んだ電車が“湘南電鉄”の軌道を疾走することになる。

昭和5年、“湘南電鉄”発足時の路線状況。
京浜電鉄”と“湘南電鉄”の線路幅が違っていた。

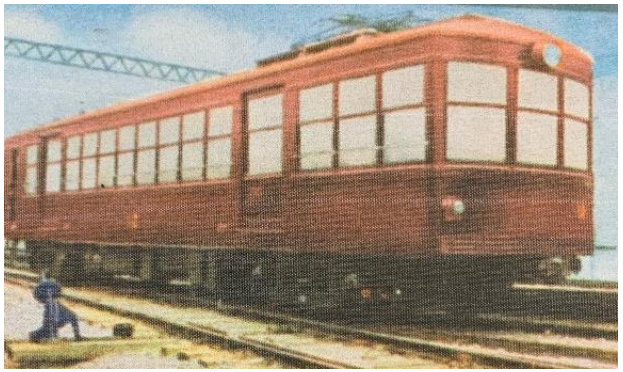
ここで注目したいのが“湘南電鉄”が行った“湘南ブランド”作戦。

会社名に“湘南”を冠しただけでなく、4つの新駅、“湘南富岡”、“湘南逗子”、“湘南田浦”、“湘南大津” にも“湘南”を冠した。

このうちの3駅が東京湾側に位置している。

昭和19年、23年の駅名改称で“湘南久里浜”、“湘南井田”が誕生するので、結果的に“湘南”を冠した駅が６駅、その内、東京湾側に５駅が存在した時代があった。

昭和6年時点の“湘南電鉄”路線。湘南久里浜と湘南井田のみ昭和19年、23年に“湘南”を冠した。

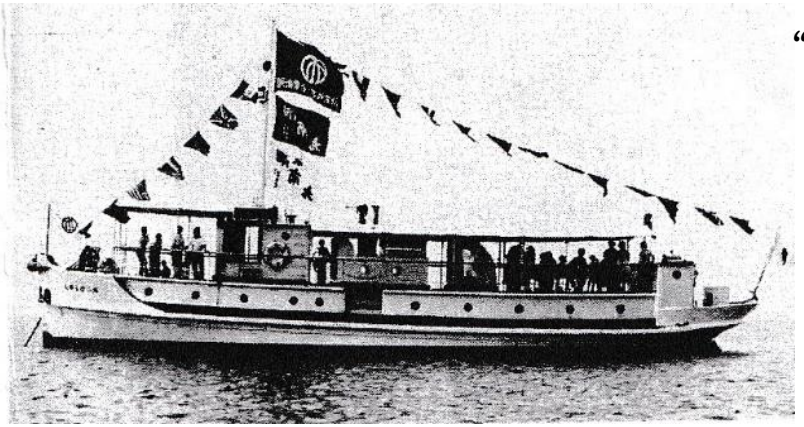


名車の誉れ高い“デ1型”車両は、“赤い電車”と歌に歌われたが、マルーン塗装の車体が印象的だった。

“京浜急行”と言えば、新幹線と同じ1,435mm幅の軌道を疾走する高速高密度運行のイメージが強いが、原点は“湘南電鉄”にある。

“京浜電鉄”の技術者が理想に燃えて開発を支援した結果、自社以上の性能とデザインの“デ1型”を開発する。

“デ1型” は、窓が大きく明るい車内が人気を博し、新聞に大きく取り上げられたが、復元され静態保存されている。

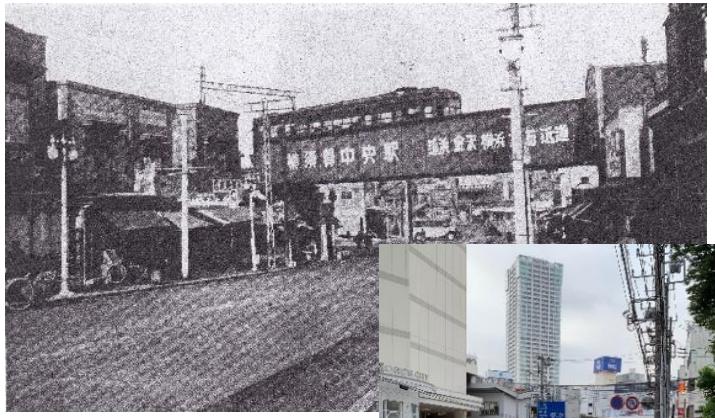


東京湾横断航路に就航した定員112名の木造船 “湘南丸”

“湘南電鉄”の“湘南ブランド作戦”はその後も続く。

当時は電車部門より自動車部門の売上が大きかったが、昭和11年 “湘南電鉄”は“湘南集合自動車”を合併、同13年に“湘南半島自動車”を設立する。
（当時の三浦半島には“湘南半島”と言う別称があった）

また、船舶部門の浦賀-竹岡（房総半島）間に就航させたさせた船を“湘南丸” と命名している。



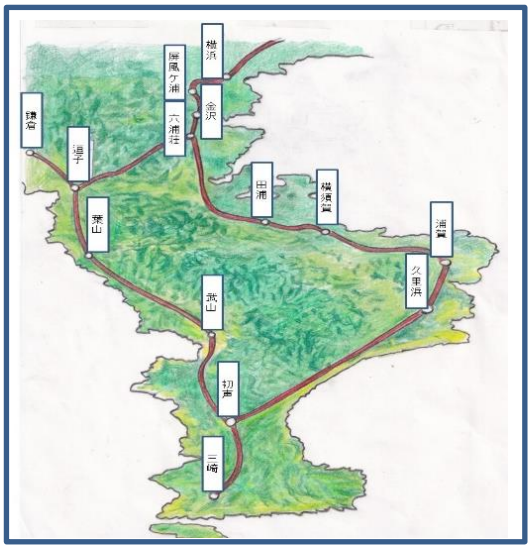
上；“湘南ガード”と記された絵葉書（昭和7年）
下；現在の同所

同社の“湘南ブランド作戦”は徐々に地域に浸透する。

昭和25年、国鉄が東海道本線に愛称“湘南電車”の長距離電車を投入するまで、地元では “湘南電鉄”の電車を “湘南電車”と呼んでいた。

“初めはよく軌道から外れるため、湘南でなく遭難電車と言った”と記録にある。

また、“横須賀中央”駅前のガードは“湘南ガード”と呼ばれ、横須賀の名所絵葉書の1枚となっていた。



“湘南電鉄”が“湘南”呼称にこだわったのは、会社設立の目的が三浦半島を1周する事業にあったためである。

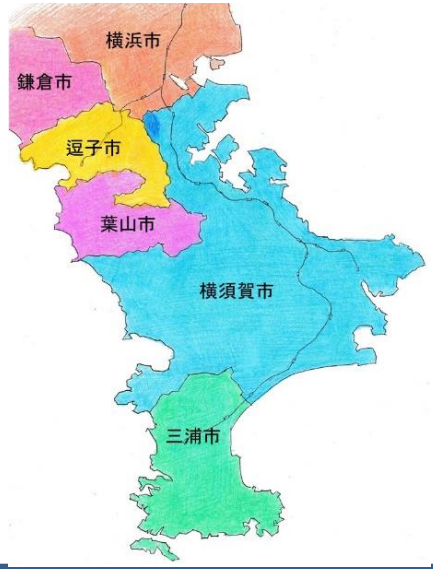
元満鉄総裁の野村龍太郎や鉄道院副総裁などの発起人は、三浦半島の風光明媚な旧跡や横須賀軍港等の諸設備を視察後、半島全体に“湘南イメージ“を展開し、事業拡大に繋げることを会社の方針とした。

湘南電鉄の計画路線。
三浦半島を鉄道路線が一周している。

会社名や駅名で“湘南”を強調し、三浦半島を“湘南化”するための理由付けを推定してみる。

1、相模湾側；徳富蘆花の“自然と人生”で逗子や葉山は“湘南”のお墨付きを得ている。
2、東京湾側；“湘南”の由来となった“瀟湘八景”から“金沢八景”が生まれたことが史実に記してある。
3、三浦半島；当時、地域では三浦半島を“湘南半島”と呼ぶなど“湘南”呼称が使用されていた。

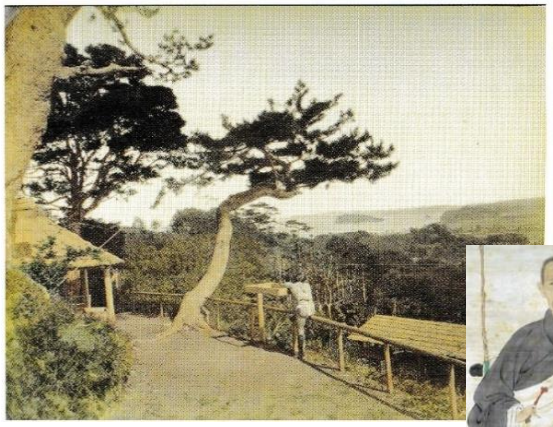
”湘南”と題した同社のパンフレットに“金沢八景”の絵が使われている



ここで念のための確認

〇行政区域としての三浦半島は、横浜市磯子区と金沢区、鎌倉市、逗子市、葉山町、横須賀市、三浦市である。
〇逗子、葉山は、相模湾にのみ面しているため“湘南”イメージに馴染み易い。
〇“湘南電鉄”の主要路線は横須賀市内を走っている。

●以上から、本テーマは横須賀市を中心に三浦半島の“湘南問題”を考えてよさそうである。



心越禅師が詩を詠んだ能見堂からの眺望。かなたに金沢の海や島が見える。

心越禅師

“金沢” が“瀟湘八景”と関係づけられ、“金沢八景”と呼称された背景を列挙しておく。

1、鎌倉時代； 北条高時の招きで鎌倉に来た“清拙正澄”が杭州の“西湖”と“金沢”の類似性を詠った。

2、室町時代； 建長寺から来た“玉隠英墺（ぎょくいん えいよ）”が、“金沢”を“瀟湘湖南”の“湘江”に例えた詩を詠んだ。

3、江戸時代；明から亡命した“心越禅師“が、能見堂からの景色を“瀟湘八景”になぞらえて ８編の詩を詠んだ。この詩が広まり、“金沢八景”という概念を決定づけた。

歌川広重による“武陽金沢八景夜景”
相模湾側には見られない景観を表現している

“金沢八景”という概念を元に描かれた浮世絵は、現在の観光地における観光マップや記念品と同様に販売され、好評を博した。

浮世絵師の歌川広重もこのビジネスに参入、８枚セットの浮世絵“金沢八景図”などに腕をふるった。
その結果、ますます“金沢”が観光地として有名になった。

以上から、“瀟湘八景”と通底している“金沢八景” は、日本の“湘南”としての資格が十分あると“湘南電鉄”は判断したようである。

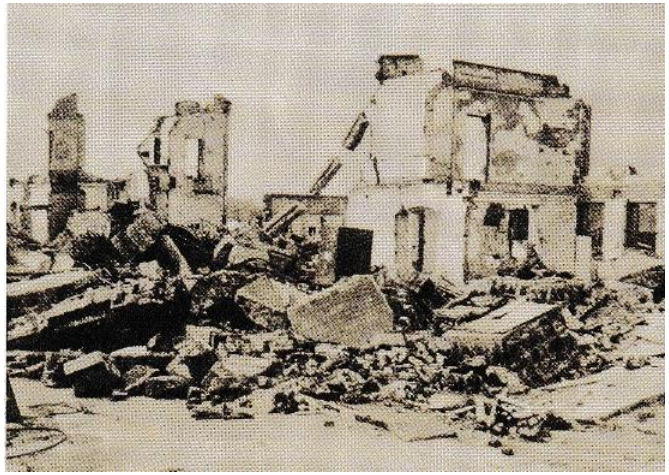
“秋の湘南”と題した同社の広告。“オールシーズン湘南”を目指している

しかし、“湘南電鉄”が三浦半島を“湘南”色で染め上げる戦略が終わりを告げるときが来る。

昭和16年に“湘南電鉄”という社名が消え、昭和38年に6つの駅名から“湘南”という冠呼称が消える。

なぜ、“湘南”が消えていったのか？

“湘南電鉄”の歴史を振り返ってみる。



関東大震災直後の横浜市本町6丁目付近

“湘南電鉄”は、大正6年に敷設免許を申請し、同12年、許可を得たが、5日後、相模湾を震源とする関東大震災が発生する。

横浜市内の家屋倒壊率は東京以上で火災被害も甚大。“湘南電鉄”にとり、新事業立上げどころではなくなってしまう。

このとき、救いの手を差し伸べたのが、 日ノ出町から品川までの路線を有する“京浜電鉄”の大株主、安田財閥の安田保善社。

102

“湘南電鉄”らしさを受け継ぐ“京急電鉄”のポスター

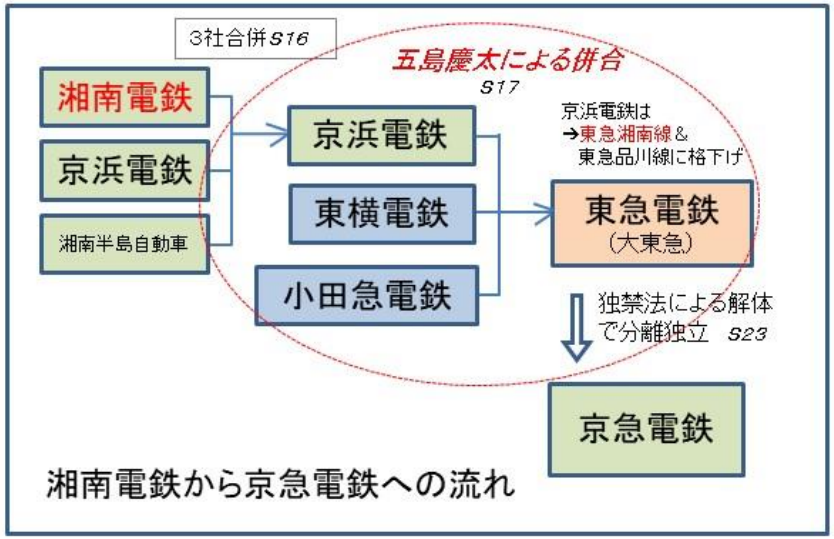
“湘南電鉄”は安田保善社の出資で急場をしのぎ、昭和5年の運転開始にこぎつける。

“京浜電鉄”にとって、三浦半島を自社の影響下に置ける千載一遇のチャンス到来とばかりに、両社の関係が強まっていく。

昭和8年、品川～横浜～浦賀間で２社の路線が繋がり、現在の“京浜急行” 路線が完成する。

ところが、この頃から“湘南電鉄”の周囲環境が激変していく。

103



昭和16年、“京浜電鉄”と“湘南電鉄”が合併、16年間続いた“湘南”呼称が消えてしまう。

この背後に、“東急電鉄”創業者で、数多くの企業買収で名を馳せた“五島慶太”の動きがあった。

“京浜電鉄”の株を掌握した五島は、自らが経営する“東横電鉄”、“小田急電鉄”、“京浜電鉄”の3社を合併させ“大東急”を設立する。

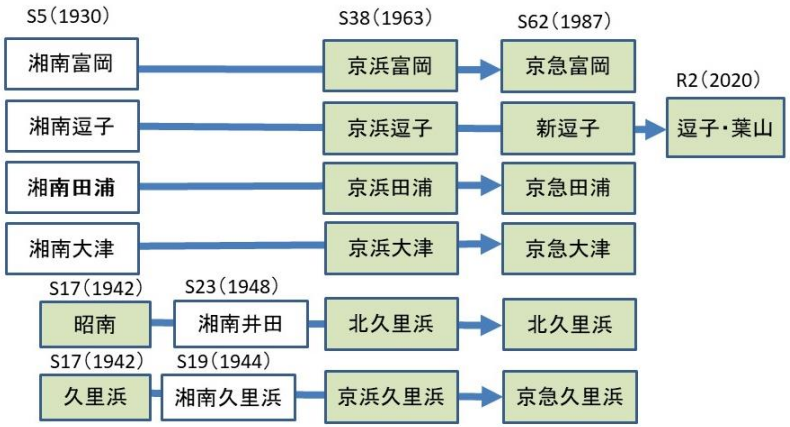
しかし、昭和23年、独禁法により“大東急”が解体され、“東急電鉄”から“京急電鉄”が分離独立する。

五島慶太は強引なビジネスで強盗慶太と称されたが、一方で阪急電鉄の小林一三と共に“西の小林・東の五島“と称され、評価される一面もあった

“五島慶太”の登場で“湘南電鉄”の名称はあっさり消えてしまったが、駅名の“湘南”はその後も継続されただけでなく、昭和19年に“湘南久里浜”、同23年に“湘南井田”が駅名改称で誕生する。

しかし、昭和38年、6つの駅名から“湘南”が全て消えてしまう。

“湘南電鉄”と“京浜電鉄”の合併時に“湘南電鉄”の社名を消された理由は、両社の力関係を考えれば納得がいく。



京急電鉄駅名変遷図

しかし、駅名から6つの“湘南” が消えたことには合点がいかない。

考えられる理由は、

1、社外理由：地域に“湘南”呼称が根付かなかった。
2、社内理由：“湘南”呼称を中止する社内特有の理由があった。

しかし、今回の調査では理由が特定できなかった。

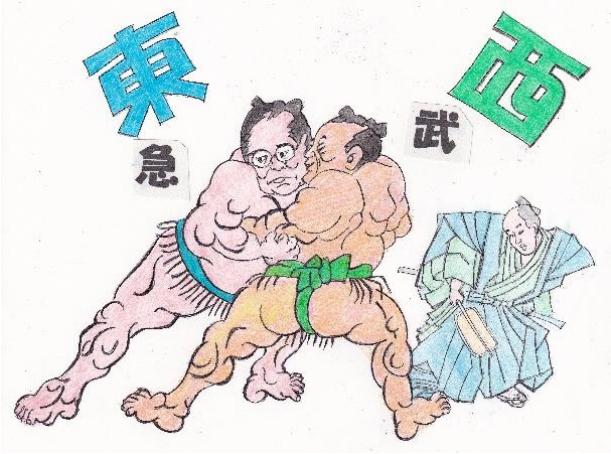
2006年撮影の“湘南鷹取分譲地”遠景

さらに三浦半島の“湘南ブランド” を考えるため、“西武鉄道”が横須賀市につくった“湘南”冠呼称の町を調べてみる。

昭和40年から15年かけて、“西武鉄道（その後、西武不動産に）”が名所の鷹取山付近を開発、住宅分譲地 “湘南鷹取”を販売する。

昭和49年の住居表示変更で、鷹取町、追浜南町、追浜町の各一部が“湘南鷹取 1丁目 ～ 6丁目” に変わる。

平成29年時点で、3,333世帯、7,713人 が住む、“湘南”を冠した町が横須賀市に誕生したのである。



“東急 五島慶太“対“西武 堤康次郎”国盗り物語の1番

五島慶太の箇所で触れなかったが、伊豆半島や箱根に於いて“東急”と“西武”の 熾烈な国盗り物語があった。

しかし、三浦半島では、“京急”が交通網を独占していたため、“西武”は不動産関連のみに重点投資する。

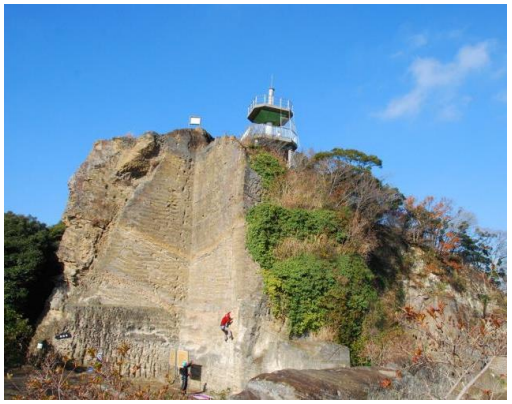
その結果、三浦半島の“西武”グループの不動産保有面積は、“京急”グループを凌駕することになる。

“湘南鷹取“は京浜急行により東京湾側、相模湾側へ容易にアクセス出来る位置にある

“湘南鷹取”と名づけた“西武鉄道”の狙いは、分譲地の商品価値を上げるための“湘南ブランド作戦”にあったはずである。

ところが、分譲開始時点で“湘南電鉄”の“湘南ブランド作戦”は既に破綻していた。

分譲地名に“湘南”を冠することに勝算があったのかどうか。



鷹取山は、垂直に切り立った岩石が妙義山に似ていることから、“湘南妙義”の別称がある

そこで、文献に出て来る“湘南”呼称（明治～昭和）を一覧化してみると、興味深い傾向が見えてきた。【参考10】(No.114～No.117)

1, 横須賀には、病院や鉄道の他、“湘南半島自動車”や“湘南妙義”の呼称があった。
三浦半島を“湘南半島”と別称した史実から、“湘南”呼称が地域に浸透していたことが分かる。

2, 藤沢では“湘南”呼称現象が顕著で、市名決定の際の候補の1つが“湘南市”だった程である。（昭和15年）

石原慎太郎“太陽の季節”新潮社版表紙

3, 昭和以降の神奈川県の“湘南” 呼称に対するこだわりも大きい。

4, 明治以降、“湘南”呼称は小田原から三浦まで広く使われていた。

さらに注目されるのは、徳富蘆花による“湘南”の全国ブランド現象が昭和31年、石原慎太郎の“太陽の季節”芥川賞受賞により、再び発生していること。

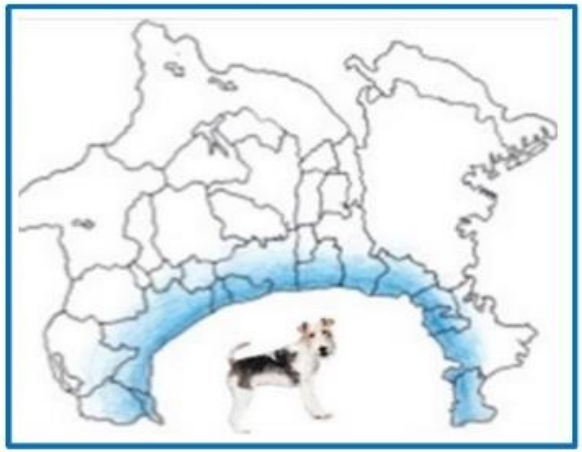
以上から、“鷹取”の分譲時（昭和40年）には、“湘南”は全国ブランドとなっており、“湘南電鉄”の負のイメージなどどうでもよかったのである。

“Feel SHONAN”のメッセージパネルの右下に
“From Miura to Yugawara”と記されている。

平成26年、神奈川県は国内外からの観光客を神奈川の海へ
呼び込むことを目標に“かながわシープロジェクト”を立ち上げる。

このプロジェクトのキャッチフレーズ “Feel SHONAN”を示す
パネルで“湘南は三浦から湯河原まで”と定義される。

この定義づけと 今回調べた明治から昭和にかけての“湘南”
呼称されていたエリアは、ほぼ重なっている。



“かながわケン” & “しょうなんケン”

しかし、明治から昭和にかけての三浦半島や小田原の“湘南ブーム”
はやがて霧散し、“湘南”は相模湾の中央部に移っていくことになる。

同時に、元祖“中国の湘南”イメージが消え、“日本の湘南”に
変化していくが、魅力ある地域呼称のイメージに変わりない。

その後、“湘南”を冠することが企業や団体等のイメージアップ
に寄与する時代になるにつれ、“湘南ナンバー”騒ぎが近づく
のである。

【参考10-1】赤字=横須賀市関連、青字=湘南電鉄関連

“湘南”呼称使用事例その１（明治～昭和）

明治13年；自由民権結社湘南社設立
明治22年；相模川上流に“湘南村”が誕生
明治26年；“湘南大磯病院”が開院
明治26年；新聞見出し“湘南の腥風”
明治28年；新聞に連載記事“湘南の夏”
明治29年；湘南電気鉄道(茅ヶ崎-鎌倉）創立願い提出
明治31年；徳富蘆花が新聞に“湘南歳余”執筆
明治32年；新聞掲載記事“湘南だより”
明治32年；横須賀,長井“湘南馬車会社”が創業
明治33年；徳富蘆花 “自然と人生”に“湘南雑筆”執筆
明治34年；横須賀,“湘南病院”開業
明治35年；新聞掲載記事“湘南太平の夢”
明治36年；新聞広告の避暑旅行案内に“湘南海岸”総称
明治37年；二宮・厚木間“湘南馬車鉄道”営業開始
明治38年；新聞連載記事“湘南の避暑客”
明治38年；新聞連載記事“湘南避暑地が大繁盛”
明治39年；城山に湘南小学校誕生
明治30年代後半；官設鉄道が“湘南急行列車”を企画
明治40年；官設鉄道が“湘南回遊券”を発行
明治40年；官設鉄道が“湘南急行列車”を運行
明治40年；湘南社観光ガイドブック“湘南の夏”を発行
明治40年；小田原“湘南煙草合名会社”設立
明治41年；二宮“湘南牛乳株式会社”設立
明治42年；鉄道院 “沿線遊覧地案内”に“湘南”登場
明治42年；鉄道院 “湘南遊覧臨時列車”運行
明治44 年；小田原“湘南度量衡器製作株式会社”設立
明治45 年；小田原“湘南介立社”設立

大正　4年；“湘南遊行記”刊行
大正　4年；“湘南概論”刊行
大正　6年；“湘南電気鉄道”が免許申請
大正 9年；県立“湘南中学校”開校
大正11年；歌誌「明星」に“湘南にて”掲載
大正11年；“湘南農園”設立
大正14年；“湘南電気鉄道”が会社設立
昭和 3年；江の島水道,多摩川水道提携、湘南水道に
昭和 5年；“湘南電気鉄道”黄金町-浦賀、金沢八景-湘南逗子開業
昭和 5年；県土木部が“湘南海岸道路”敷設計画着手
昭和 5年；“湘南遊歩道”建設へ“湘南開発期成同盟会”組織
昭和 6年；鵠沼で“湘南養蚕実行組合”が結成
昭和 6年；鵠沼に“湘南設立瓦斯㈱”
昭和 6年；“湘南自動車合資会社”設立
昭和 6年；“県営湘南水道”敷設決定
昭和 8年；鵠沼に“湘南学園”開設
昭和 8年；「現在の藤沢」掲載社名・団体名：湘南中学校、湘南水道㈱、湘南瓦斯㈱、湘南農園、湘南自動車合資会社、湘南株式店、湘南花園、湘南鶏園、湘南煙草小売組合、湘南産婆会、湘南荘（分譲地）
昭和 8年； 県の総合的都市計画報告書に“湘南海岸”の表現
昭和 8年； 葉山港等のクルーザーが“湘南ヨットクラブ”結成
昭和10年； “湘南海岸道路”開通
昭和10年； 県が“湘南海岸公園”計画地域を可決、答申
昭和10年； 松岡静雄が“神楽舎皇道湘南国語研究会誌”発行
昭和11年；相模川“湘南大橋”竣工
昭和11年；“湘南白百合学園”創立
昭和11年；“軍港裁縫女学校”“湘南女学校”に改称
昭和11年；“湘南氷業販売組合”藤沢町で結成
昭和12年；“湘南大橋”開通式
昭和13年；“湘南半島自動車㈱”設立

【参考10-2】赤字=横須賀市関連、青字=湘南電鉄関連

“湘南”呼称使用事例その2（明治～昭和）

昭和15年；“湘南市”実現せず、藤沢市に決定
昭和16年；“湘南電気鉄道”が解散
昭和16年；“湘南電鉄”“京浜電鉄”“湘南半島自動車”
　　が合併“京浜電鉄”に
昭和16年；藤沢で“湘南文化連盟”結成
昭和16年；“湘南ヨットクラブ”,“湘南海洋錬成会”に改称
昭和21年；乃木高等女学校“湘南白百合高等女学校”に
昭和21年；横須賀に“湘南国際病院”発足
昭和22年；城山町に“湘南小学校”開校
昭和23年；県立湘南中学校,“県立湘南高等学校”に改称
昭和23年；“湘南女子学園”設立
昭和23年；“湘南新聞”創刊
昭和24年；“湘南高校”が夏の甲子園野球で全国優勝
昭和24年；“湘南電車”が東海道線に登場
昭和25年；城山町,2寺合併し”湘南寺“誕生
昭和31年；石原慎太郎「太陽の季節」芥川賞受賞
昭和31年；石原慎太郎「太陽の季節」日活映画化
昭和31年；県の出先機関“湘南海岸砂防事務所”に改称
昭和31年；片瀬東浜～由比ガ浜“湘南道路”開通
昭和31年；湘南市（寒川・藤沢・茅ヶ崎合併）実現せず
昭和33年；戸川平塚市長命名の“湘南平”開場
昭和33年；江ノ電西方駅を“湘南海岸公園駅”に改称
昭和34年；“湘南新聞販売㈱”設立
昭和35年；江ノ島南東海面に“湘南港”を開港
昭和35年；“県立湘南海岸公園”完成
昭和36年；茅ヶ崎市に“湘南カントリークラブ”オープン
昭和36年；県農業技術センター“湘南レッド”開発

昭和37年；藤沢市,茅ヶ崎市,寒川町“湘南広域都市行政
　　協議会”設立
昭和38年；平塚市金目に“東海大学湘南キャンパス”開設
昭和40年；西武鉄道が“湘南鷹取”の分譲開始
昭和41年；小田急江ノ島線に“湘南台”駅開業
昭和43年；“湘南北部地域開発に対する調査”報告書発行
昭和43年；“湘南教職員組合”設立
昭和43年；平凡パンチに“湘南”紹介記事
昭和44年；県、“湘南地域”を藤沢、茅ヶ崎、平塚、寒川、大磯、
　　二宮の3市3町と定義。
昭和44年；県、“湘南地区行政センター”設置
昭和45年；大船,西鎌倉間に“湘南モノレール”開業
昭和47年；茅ヶ崎に“湘南汐見台公園”開業
昭和49年；横須賀に“湘南鷹取1～6丁目”誕生
昭和50年；藤沢,茅ヶ崎に“湘南ライフタウン”呼称誕生
昭和52年；雑誌プレイボーイに“湘南ボーイ”の用語登場
昭和55年；地域情報誌“湘南よみうり新聞社”創業
昭和56年；“湘南台中学校”創立
昭和59年；藤沢市に地名“湘南台”誕生
昭和59年；“湘南リビング新聞社”設立
昭和60年；“湘南ナンバーで走ろう会”発足
昭和60年；“湘南大庭公民館”開設
昭和60年；“湘南なぎさプラン”発表
昭和60年；文教大学が“湘南キャンパス”設営
昭和61年；“新湘南大橋”完成
昭和61年；“湘南ライナー”運行開始
昭和62年；松下通信工業がカーオーディオ“湘南G－I”発売
昭和63年；“湘南鎌倉総合病院”開所
昭和63年；“新湘南バイパス”の一部開通

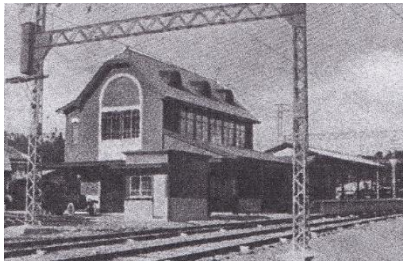
【参考11】

“湘南電鉄”作成“湘南妙義”のパンフレット（昭和5～7年）

横須賀市の鷹取山は、石材採取跡の切り立った景観が日本三大奇景のひとつ、群馬県の妙義山に似ていることから“湘南妙義“の別名がある。

凝灰岩の採取は明治中期から昭和初期まで行われたが、関東大震災後の水路の隆起やコンクリートの登場で衰退した。

【参考12】



“湘南電鉄”の開業時、各駅舎のデザインが自由だったため、金沢八景はドーマー屋根とハーフティンバーの洒落たデザインの駅舎を誇っていた。

上：金沢八景駅（昭和5年）

下：湘南逗子駅（昭和5年）

【参考13】吉田初三郎 “湘南電鉄沿線名所図会”昭和5年、横浜市都市発展記念館所蔵

“大正の広重” と称された鳥観図絵師、吉田初三郎による“湘南電気鉄道”の沿線名所図会。三浦半島を東京湾上空から鳥瞰している。誇張されているが、開拓が進む前の東京湾側の海岸線が垣間見える。

【参考11】

歌川広重の“金沢八勝”図

歌川広重は、“金沢八景”の連作や小版の“金沢八勝図”を遺した。
“金沢八勝図”は、“瀬戸秋月”、“小泉夜雨”、“内川暮雪”、“野島夕照”、“洲崎晴嵐”、“乙艪帰帆”、“称名晩鐘”、“平潟落雁”の八点で構成される。

金沢八景駅構内に展示された“歌川広重の”金沢八景”図（2020,10,02）

【参考12】

葛飾北斎“金沢八景”

葛飾北斎“江島風景”

葛飾北斎の“金沢八景”図

透視遠近図法を取り入れた葛飾北斎の“金沢八景”の図。
画面の右上にひらがなで「ほくさいうつす」と落款があるが、明らかに西洋画のサインを模した北斎の洒落である。

【引用文献・資料】

87：図；“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
88：図；“特別展 愛された金沢八景” 、神奈川県立金沢文庫、平成29年
89：図；“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
90：文：“湘南讃歌”、吉田克彦、江ノ電沿線新聞社、2006
93：図；“京急電鉄明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
94：図: “京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
95：文：“古老が語るふるさとの歴史” 横須賀市市長室広報課、昭和57年
図：“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング 、2015
96：文：“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
97：文；“特別展 愛された金沢八景”、神奈川県立金沢文庫、平成29年
図：“特別展 愛された金沢八景”、神奈川県立金沢文庫、平成29年
“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
99：文：“図説かなざわの歴史” 金沢区制五十周年記念事業実行委員会、平成13年, “六浦・金沢～海が育んだ歴史と文化～”神奈川県立金沢文庫、平成12年
図：“特別展 愛された金沢八景”、神奈川県立金沢文庫、平成29年
湘南遺産HP “湘南の由来とエリアを探る”その9
100：図：“特別展 愛された金沢八景”、神奈川県立金沢文庫、平成29年、
101：図：“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
102：図: 横浜市都市発展記念館企画展“近代横浜を掘る” 、2020
103：図：“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015
107；文；http://ja.Wikipedia.org/wiki/湘南鷹取
図；https://web2.nazca.co.jp/dfg236rt/page061.html
110:図： https://www.cocoyoko.net/spot/takatoriyama-park.html
111：図：https://images-fe.ssl-images-amazon.com/images/1/51mks5c63AL.jpg
115；図：https://shonanjin.com/wp-content/uploads/2016/05/town20141008feelshonan_message_1.jpg
114；文；湘南遺産HP /湘南に関する考察 “湘南遺産アーカイブ（年表編）”
115；文：湘南遺産HP /湘南に関する考察 “湘南遺産アーカイブ（年表編）”
116；文：湘南遺産HP /湘南に関する考察 “湘南遺産アーカイブ（年表編）”
117；文；湘南遺産HP /湘南に関する考察 “湘南遺産アーカイブ（年表編）”
118：図；“特別展 愛された金沢八景”、神奈川県立金沢文庫、平成29年
119：図；“京急電鉄 明治・大正・昭和の歴史と沿線”、宮田憲誠、JTBパブリッシング、2015 （2枚の写真）
120；図： 横浜市都市発展記念館所蔵（復刻版を同館で市販）
122；“特別展 愛された金沢八景”、神奈川県立金沢文庫、平成29年

❖第3話-2 完了