

平山昇著 『鉄道が変えた社寺参詣—初詣は鉄道とともに生まれ育った』

井田泰人

著者の平山昇氏は鉄道と社寺参詣の関係についての研究を進められ、鉄道史学会、交通史学会において活躍されている。このたびその成果として同書を上梓された。同書の構成は次に記すとおりである。

はじめに

第1章 「初詣」の誕生

第2章 「何事も競争の世の中なり」
— 鉄道による参詣客争奪戦 —

第3章 競争がもたらしたもの (1)
— 恵方詣の盛衰 —

第4章 競争がもたらしたもの (2)

— 二年参りの定着 —

第5章 鉄道と神社の協調と駆け引き

— 西宮神社十日戎を事例に —

終章

「はじめに」では、先ず研究史について触れている。これまで社寺参詣と鉄道の関係については「参詣のために鉄道がある」または「敷設される」という固定観念に基づいて記述されたものが中心であった。また社寺参詣については近世から巡礼の連続性についての歴史学や民俗学からの成果が見られた。こうした鉄道と参詣についてのイメージに対して、同書では近世から

の連続性という議論を踏まえながら、社寺参詣が鉄道によって創られ、変容していく様子を浮き彫りにすることを課題としている。研究の対象としては、地理的には近代化の進んだ東京と大阪を中心とした周辺地域、時期的には正月、節分といった冬季としている。

これには夏・冬というオフシーズンの収益低下をどう補うかという鉄道会社共通の課題に関連させるねらいがある。資料は当時の新聞記事および広告がよく利用されている。「東京朝日新聞」、「東京日日新聞」、「読売新聞」、「万朝報」の東京4紙、「大阪朝日新聞」の大阪1紙を明治から昭和戦前期十二月、一月の記事・広告を中心に調べている。また貴重な神社側の資料として西宮神社の『社務日誌』も引用している。

第1章では、今日では当たり前の習慣で、ずいぶん古くからおこなわれていることと思われる「初詣」の起源についてまとめている。初詣について、江戸時代の正月参詣と明治以降のものとの差異を明らかにしている。江戸時代は弘法大師の命日である初大師一月二日に氏神または恵方に向かって参るとい

「ルール」にしたがって初詣を行っていたが、現在のものは「いつ」、「どこに」という決まりはなくなっている。初詣は鉄道網の形成と深くかかわっており、官鉄の敷設と川崎大師、総武鉄道・成田鉄道の敷設と成田山の事例を紹介して確認している。興味深いこととして著者は大阪の初詣について「参詣対象が寺院よりも神社の方が主であった(四八頁)」と東京との違いを指摘しており、その一方で「鉄道がアクセスするようになった郊外の神社(住吉大社など)でいち早く『初詣』が定着した(同)」と記し、鉄道敷設によって初詣が浸透したという点については大阪と東京と共通していると述べている。

第2章は、同一の社に複数の鉄道がアクセスし、その様子と社寺参詣への影響を浮き彫りにしている。ここでは川崎大師参詣を巡って官鉄と京浜電鉄の競争についてまとめている。京浜は運賃の減額、官鉄は急行列車の運行によって集客を図っていた。京浜は官鉄にない強みをいかし、川崎大師周辺ともリンクさせ穴守稻荷の回遊ルートという参詣エリアを形成した。も

とも初詣は郊外への行楽の性格から生まれた参詣であったが、その性格は「鉄道会社のたくみな集客戦略によっていやがうえにも強められる」(六〇頁)のであった。また成田山の参詣客争奪では、成田鉄道と総武鉄道、京成電車と国鉄の競争が紹介されている。戦間期の私鉄はサラリーマンなど中間層をターゲットとして沿線に宅地開発、商業施設や娯楽場などを設置していくが多かったが、著者はこうした私鉄の集客戦略は参詣においても無関係でないと述べている。それは当時の日刊紙では鉄道会社と様々な企業との共同で広告を出していることから確認でき、社寺参詣は「戦間期に開花した都市モダン文化と連動しながら賑わいを増していった」(七二頁)のである。

関西の初詣についても言及し、伊勢神社での鉄道の競争について検証されている。先ず関西鉄道と官鉄の競争が挙げられている。それについては、一九〇〇年に営業路線を拡大する関西鉄道と大阪鉄道とが合併し、官鉄東海道線と競合関係となった。関西鉄道は参宮鉄道と連絡し、官鉄と初詣客を誘引のために運賃減

額を繰り返し、弁当を無料配布するという過剰なサービスまで行った。時代が下ると近畿日本鉄道の前身である大阪電気軌道・参宮急行電鉄と国鉄とが競合関係となり、両者の値引き、スピード競争が展開される様子も浮き彫りにしている。鉄道会社の行動は「近距離旅客について競争関係」(九六頁)という一方で「長距離旅客については協同関係」(同)にあることを確認し、ここでは特に見落しがちな協同関係の重要性を強調している。また当時の国民の伊勢神宮への崇敬の念、いわゆるナシヨナリズムと鉄道での小旅行という娯楽をとりあげ、両者の相性の良さを指摘していることは注目すべきであろう。

第3章では「恵方詣」の生成と衰退についてまとめており、同章と次章で鉄道間の競争が参詣そのものへ影響したことについて言及している。恵方とは歳徳神がいる方角で、寅卯(とらう)・申酉(さるとり)・亥子(いね)は5年に1回、巳午(みうま)が2回あたり、その方角へ参詣するようになった。鉄道会社は「初詣」や「節分」と結びつけて恵方詣の乗客を創造

した結果、東京では正月に、大阪では節分に恵方詣を行うことが一般化した。しかし、これは「鉄道会社の集客戦略にふりまわされた挙句、結局埋没(一〇六一―一〇七頁)」していったのであった。特にその「乱用」具合は大阪の鉄道会社の方がひどい様子であったと記されている。たしかに恵方詣は今日ではほとんど行われていないし、それ自体知られていない。

第4章では大晦日の深夜から元日未明にかけての初詣を指す「二年参り」について見ている。これは今日の鉄道会社においても行われているが、年末年始の鉄道深夜運行は節季払いを終えた商人の便宜を図るために行われただけのことであり、除夜の鐘を聞くためではなかった。そうした習慣は大正期には定着していなかった。「二年参り」は成田山参詣の国鉄と京成の競争からもたらされ、広がっていく。一九二八年元日になる前から国鉄が両国から深夜臨時列車を出して、集客に成功した。京成はそれに対抗するために翌年から終夜運行を開始している。こうした鉄道会社の対抗策によって初詣の時間帯が拡大し、二年参りが定着して

いった。その数年後には首都圏の多くの鉄道会社が大晦日深夜から元日の臨時列車を運行するようになったのである。

同書では東京、大阪の近郊を中心に扱っているが、地方の事例も紹介されており、国鉄東北本線と宮城電気鉄道との間で繰り広げられた鹽竈神社の参詣における競争について詳しく見ている。こちらは宮城電気鉄道が先に仕掛けており、新・旧正月両方で終夜運転を開始した。また乗り合いバスも加わり三つ巴戦を展開した。国鉄は国鉄にしかない強みを生かし、鹽竈神社と竹駒神社とあわせた「巡拝」を挙行し、成功をおさめた。長大な路線をもつ国鉄はその後、二年参りや巡拝を広域に広げていく。

第5章においては西宮神社の十日戎を例に新旧正月の様子を浮き彫りにしている。十日戎は本来農漁村信者が旧暦正月に参詣する行事であったが、阪神電気鉄道と西宮神社の連携で「普通の参詣人(一六六頁)」を獲得することに成功した。こうした「鉄道」と「神社」の「協調」関係だけでなく、阪神電鉄と西宮神社

どの「駆け引き」についても記述している。営利を前面に出す「鉄道会社」は何かと沿線名所でのイベントと絡めて乗客の増加を図るが、賽銭は必要であるものの、「神社」は最終的にしきたりや伝統を守ろうとする。両者の合致しない部分が表現されており、それぞれの本音が明らかにされている点は興味深い。

終章では、成田山の事例で時期を下げて鉄道間の競争を明らかにして、「昭和戦前期までに確立した社寺参詣の形がほぼそのままの形で戦後にも受け継がれた(二一六頁) ことを確認している。また、鉄道と社寺参詣の関係は戦前と戦後とでは大きな断絶はなかったとしており、①鉄道の誕生、②並行路線間での競争の勃発、③イベントプロデューサーの性格の強い郊外電鉄会社の登場が転機となって大きく変化したとまとめている。

以上、同書の概要を記してみたが、同書の評価すべき点を挙げ、若干のコメントをしておきたい。同書は鉄道会社の経営という鉄道史・経営史と「初詣」・「恵方詣」・「二年参り」という民俗史とを融合した点

で画期的成果であり、非常に学術的価値の高いものであるといえる。また、伝統的な慣習として考えられていた初詣について、そのルーツを再確認している点、すなわち「当たり前を疑え」の姿勢は重要なことであると感じたし、そうした意識によってこれだけの成果を生み出したといえる。そして「鉄道によって参詣のあり方が年々変わっていく様子を神社の内側から記録し続けた大変貴重な資料」(八頁) と評する西宮神社の『社務日誌』を筆者は閲覧・引用できたことで、社側の様子を描いた点は非常に研究的水準を高めたといえる。評者も過去に「山陽鉄道における運賃の改定とその効果」(広島女子商短期大学『紀要』第9号、一九九八年、六三—七〇頁に所収)をまとめた後に鉄道会社のサービスばかりに注目したために、社側側の動向についての記述が皆無で資料の追跡不足を反省したことがあった。そういった経験からもこの資料を探し当てた点を評価したいし、この資料の引用は同書より魅力的なものにしている。その他、本文以外でも巻末の資料の「社寺一覧」、「鉄道会社一覧」も語句を

簡潔に解説しており、読者にとっては本文を補足する有益な情報となっている。

次に若干の「注文」をしておきたい。本文、参考文献のリストから見て鉄道会社の資料の利用が乏しいのではないかと感じた。同書で取り上げた鉄道会社である関西鉄道、山陽鉄道については『営業報告書集成』（日本経済評論社）が刊行されている。これらの資料を参考文献に挙げていないことは少し気になったことである。せつかく寺社側の貴重な資料、西宮神社の『社務日誌』を利用しているので、鉄道会社の資料あるいは鉄道会社の経営者の伝記などを利用して良かったのではないかと考える。そうすることで、鉄道会社、経営者の意思決定を直に組み込むことができ、より動態的に決まる様子を描けたのではなかったかと思う。そして2章において成田山、4章において鹽竈神社をめぐる鉄道間の競争結果は表2―③「京成成田駅・国鉄成田駅の元日乗降客数」（六七頁）や本文で記しており、数量的に把握しやすかったが、2章の伊勢神宮などで集客に関する数字が全く見られないこと

が残念に感じた。もう少し数量的なデータを織り込むと、より一層競争効果に説得力が増したのではないかと思う。

ともあれ、同書が非常に興味深い、鉄道史・交通史・民俗史研究において示唆に富んだ一冊であることには間違いない。今後、東京、大阪、その周辺の様子だけでなく、鹽竈神社のケースのように地方の寺社仏閣での参詣のケース・スタディを重ねて全国的に広げていかれることを期待したい。最後に評者の停滞した山陽鉄道史研究の再開に向けて、少なからぬ刺激を与えてくれた書籍になったことも付け加えておきたい。