

関西私鉄・国鉄と「聖地」参拝

— 娯楽とナショナリズムの交錯 —

平 山 昇

- I. はじめに
- II. 明治から大正への代替わり
 - 初詣とナショナリズムの接合 —
- III. 「聖地」への鉄道路線の形成過程
 - (1) 京阪電鉄と桃山御陵
 - (2) 国鉄と伊勢神宮
 - (3) 大阪電気軌道（大軌）系列と「聖地」
- IV. 娯楽とナショナリズム
 - 関西私鉄と国鉄の多角的娯楽戦略 —
 - (1) 娯楽とナショナリズムの共存
 - (2) 戦時体制と初詣
 - 残された娯楽の領域 —
 - (3) 多角的娯楽戦略による「聖地」参拝の活性化
- V. ナショナリズム言説との関わり
 - (1) 体験至上主義
 - (2) 「国体」の象徴としての参拝客の集合体
- VI. おわりに

I. はじめに

本稿では、大正期以降、関西私鉄と国鉄¹⁾によって皇室ゆかりの「聖地」（天皇陵および皇室ゆかりの神社）への参拝が娯楽とナショナリズムの絡みあいのなかで活発化していく過程について、初詣を中心に検討する。

初詣については、高木博志が「官が上から、宮中儀礼と連動させて、正月元日に特別の意味をもたせ」るべく創出したもので、そ

の後庶民が娯楽として捉え返していったと論じた²⁾。しかし、拙稿で明らかにしたように、初詣は鉄道の展開によって都市庶民の行楽的な参詣として成立したものであり、もともとはナショナリズムと別次元のものであった³⁾。もっとも、地方町村レベルでは、「氏神＝地域社会」という従来の国家神道研究が基本的前提としてきた国民教化回路の一環として、高木モデルを適用できる事例も散見される⁴⁾。それでは都市部ではどうであったか。

本論を先取りして言えば、初詣は明治から大正への代替わりを契機としてナショナリズムと接合していく。ただし、これによって娯楽性が縮小したわけではなく、ナショナリズムと娯楽の両側面が増幅していく。そもそも、娯楽とナショナリズムは二者択一とは限らず、混在や相乗の関係もありうる。特に、雑多な人々が多数集住する大都市では、「氏神＝地域社会」単位で統一的な儀礼を行うのは容易ではなく、人々が“自発的”に楽しみながら「国民」として統合されていく回路として、娯楽という私的領域がナショナリズムと接合していく過程に注目する必要があるのではないか。

この点で示唆に富むのが、戦間期において都市モダニズムと適合した「新しいナショナリズム」が国家よりもむしろ資本によって娯楽性を伴いながら社会に浸透していったとす

キーワード：初詣，天皇（皇室），娯楽，ナショナリズム，鉄道

る指摘である。ただし、そこでは「資本——すなわちマス・メディア」と限定されており、私鉄資本は視野に入っていない⁵⁾。一方、鉄道も視野に入れて娯楽とナショナリズムを扱った研究としては高岡裕之による論文があるが、対象時期が1930年代以降に限定され、とりあげる鉄道も国鉄に限定されている⁶⁾。都市モダニズムの主要な牽引役がマスメディア資本と私鉄資本であったことは周知のことであるにもかかわらず⁷⁾、「娯楽とナショナリズム」というテーマになると私鉄資本が対象から抜け落ちてしまうのである。

その原因として考えられるのが、戦間期の都市モダニズムを取り上げる際の小林一三率いる阪急への関心の集中である。小林が私鉄の多角化経営の先駆者として重要であることには筆者も異論はない。しかしながら、阪急は沿線に皇室ゆかりの「聖地」がないという点では関西私鉄の中でむしろ例外的であったことに注意したい。すなわち、私鉄の娯楽戦略を「小林＝阪急」で代表させて論じると、少女歌劇や百貨店など一見するとナショナリズムとは直接関わりがなさそうな事物ばかりが目立ってしまうのである。実際、「小林＝阪急」は、都市モダニズムとファシズムの非連続性を基調とする研究ではほとんど必ず言及されるが、両者の連続性・親和性に注目する研究ではほとんど登場しないのである⁸⁾。

そこで本稿では、「小林＝阪急」ではなく、皇室ゆかりの「聖地」を沿線に抱える私鉄に注目することによって、昭和戦時期ではなくすでに大正期から私鉄資本が積極的に「聖地」への参拝を促進し、これに国鉄も触発されて、両者の競争／協同の関係が相俟って「聖地」参拝を活性化させていったことを明らかにしたい。さらに、「聖地」参拝がこのような集客戦略によって娯楽色を強めていきながら、同時にナショナリズム言説とも関わっていくことも明らかにしたい。

ところで、本稿で論じる「聖地」はいわゆる

国家神道と深く関わるものである。従来の国家神道研究のほとんどは制度・言説・思想に関心が集中しており、国民生活との関わりという点については、「氏神＝地域社会」を回路とした「上から」の教化という枠内に概ね止まってきた⁹⁾。近年は畔上直樹によって国家神道が大正デモクラシーとかかわりながら「下から」活性化していったとする興味深い視角が提示されているが¹⁰⁾、検討対象はやはり「氏神＝地域社会」である。一方、戦間期都市における国家神道の問題については赤澤史朗の著書のなかの2つの章で検討されているが、同書の別の章で検討されている娯楽の問題とはリンクしていない¹¹⁾。つまり、大正期以降の都市部において個人・家庭単位の私的な娯楽行動を回路として人々が国家神道とかかわったことについては、先行研究は検討していないのである。本稿は国家神道研究を専門とする立場からの論考ではないが、鉄道による集客戦略が皇室ゆかりの「聖地」と密接に関わったことを明らかにすることによって、大正期以降の都市部における娯楽と国家神道との関わりという問題領域を提示できるのではないかと考える。

なお、引用する新聞記事については、『大阪朝日新聞』＝『大朝』、『東京朝日新聞』＝『東朝』、『読売新聞』＝『読売』と略記する。

Ⅱ. 明治から大正への代替わり

—初詣とナショナリズムの接合—

本節では、次節以降の検討の前提として、庶民の娯楽行事であった初詣が上層に波及してナショナリズムと接合する重要な契機となった明治から大正への代替わりについて検討しておきたい。

明治期の知識人は概して社寺参詣と疎遠であった。すでに近世において知識人層（儒者や武士）の間では思考の脱呪術化と非宗教化が進行しており¹²⁾、幕末以降日本を来訪した少なからぬ欧米人たちは社寺参詣において

「役人とか地位のある男性の姿はめつたに見られ」ないことを観察していた¹³⁾。維新後は、文明開化の風潮、キリスト教的な「宗教」観にもとづく現世利益信仰の批判があいまって¹⁴⁾、この傾向はさらに顕著となる。それゆえ、当時の知識人は社寺参詣をおこなう庶民たちを「歳八新玉れども心ハ改まらぬ旧弊連中」などと嘲笑した¹⁵⁾。明治後期になって「旧慣」「国粹」を重視する思潮が台頭すると「参詣の善男善女」¹⁶⁾などと好意的な評価もみられるようになるが、それでも自ら参詣を行う知識人はまだ目立たない。それゆえ当時の神社界は「維新以後物質的進歩は西洋思想をも吸入し、上流社会は中流よりも、中流は下流よりも、一層神社に対し敬意が薄くなつた」¹⁷⁾と慨嘆し、「国家の中心は、勿論皇室である。併し皇室の後には、神社有ると云ふ事を忘れてはならぬ」¹⁸⁾とわざわざ強調しなければならなかった。皇室尊崇はまだストレートに神社崇敬に結びついていなかったのである。

ところが、1912（明治45）年7月に天皇の重態が公表されると、各地の神社で平癒祈願が行われ、「有名なる仏教国」で「平時は敬神の念慮至りて薄き国柄」であった富山ですら「県民上下の熱禱は驚くまで非常のものにして、御発病以来常には参拝少き当社〔国幣中社射水神社〕へは昼夜参拝者絶ず」という状況となった¹⁹⁾。その後、同年9月の明治天皇大喪、1914（大正3）年の昭憲皇太后大喪、翌年の大正大礼において、神道式の儀式がマスメディアで詳細に報道されながら大々的に挙行され、神社の求心力は高まり続けていく。注目すべきは、単に参拝者が増加しただけではなく、参拝層が庶民層から上中層まで拡大したという変化である。たとえば北海道小樽の住吉神社では、1914（大正3）年には約2万人であった元日初詣客数が、大礼が行われた年から急増し、1921年には約5万を数えるに至った。その理由について同神社社司

は「御大典以降敬神の思想が深くなつて来たからと思はれる。以前神前への参拝は迷信者のみ多かつたが、最近神社と国家といふ念が深くなつて敬神思想が變つて来た結果だらう」とコメントしている²⁰⁾。従来は下層の「迷信者」中心であったが、代替わりを契機として「神社と国家」を結びつける意識に基づいて参詣する層が新たに参入してきたのである。

このような変化が特に顕著に現れたのは「国家の宗祀」の頂点たる伊勢神宮であった。大正に入ると、関西・中京圏はもちろん東京のエリート層でも伊勢神宮初詣を毎年の「吉例」とする者が目立つようになり²¹⁾、年末の東海道線では「東京紳士達ノ伊勢参拝二乗客頗ル多ク 車中大ニ賑フ」²²⁾という光景が恒例となった。このようなエリート層の伊勢神宮初詣には娯楽の側面もあつたとはいえ²³⁾、ナショナリズムが単なる建前にすぎなかったわけではない。大戦開戦の翌年に平生夙三郎が伊勢神宮で初詣をした際に「日本ガコノ大戦乱落着ノ際ニ於テ優秀ノ地歩ヲ占メ、国威ガ益発揚セラレンコトヲ祈」²⁴⁾ったように、「神社と国家といふ念」から伊勢神宮で初詣を行うエリートは確実に存在した。

先行研究は、代替わりが国民統合を促進し、そのなかで神社が重要な役割を果たしたと論じてきた²⁵⁾。概ねその通りであろうが、そこには「国民」が一括りにされがちであるという問題点があつた。本節からわかるように、明治から大正への代替わりは、従来神社と疎遠であつたエリート層のなかから神社に参拝する者が見られるようになったという点で、神社をめぐる国民内部の隔たりが縮小する方向へと向かう重要な契機となった。また、代替わりの影響が一過性に終わらずその後いかに持続したのかという点についても先行研究はほとんど検討していない。本節で見たように、代替わりによる「神社と国家といふ念」の高まりは一過性に終わらず、初詣と

いう私的領域の行事として持続していく。それを「聖地」への集客戦略と結びつけて増幅させていったのが関西私鉄および国鉄であったことを次章以降でみていきたい。

Ⅲ. 「聖地」への鉄道路線の形成過程

明治から大正への代替わりを契機として初詣はナショナリズムと接合していくが、関西圏では急速に路線網を拡大しつつあった私鉄資本が積極的に「聖地」参拝をPRしていく。一方、国鉄も私鉄の攻勢を受けてにわかにサービス改善を本格化させていく。

(1) 京阪電鉄と桃山御陵

いちはやく代替わりによる恩恵に浴したのが京阪電鉄(京阪)である。1912(明治45)年の明治天皇の死去後、その陵墓が京阪沿線の伏見桃山におかれることになり、9月18日から11月3日まで一般参拝が許されると400万人もの参拝者が訪れ、京阪は思わぬ収益をあげた²⁶⁾。京阪はさらに集客を図るべく、正月にあたって次のような広告を出した。

諒闇中の新年には伏見桃山御陵参拝 新玉の年の始に謹で伏見桃山御陵に参拝せんとするは想ふに国民一般の至情なり
御陵の正面南門の前においてまのあたり御須屋を拝し得るは蓋し国民の本懐とするところなり²⁷⁾

これ以前の鉄道による参詣広告はおもっぱら現世利益の文句ばかりで、「国民一般の至情」「国民の本懐」といったナショナリズムの名目を掲げる広告は従来にはないものであった。そして迎えた正月は、京阪の宣伝や大増発の効果もあって「御陵一般参拝を許可され居たる当時に較べて一層夥しき人出」となった²⁸⁾。その後も桃山御陵参拝は衰えず、京阪は「一般経済界不振ノ時期ナルニ不拘幸ニ相応ノ成績ヲ挙」²⁹⁾げた。桃山御陵の誕生は、

皇室の「聖地」が鉄道にとって有力な収益資源になりうるということが示される契機となったのである。

(2) 国鉄と伊勢神宮

伊勢への鉄道を拓いたのは1893(明治26)年12月31日開業の参宮鉄道である³⁰⁾。神宮へのアクセスは飛躍的に向上し、大阪からも日帰り参詣が可能となった³¹⁾。同鉄道は関西鉄道と連携して宣伝を行い³²⁾、正月の神宮は関西・中京圏を中心とする各地から汽車で訪れる初詣客で賑わうようになる³³⁾。その後も両鉄道は関係各私鉄と提携して積極的に参宮客の勧誘に努めたが³⁴⁾、1907(明治40)年には両鉄道ともに国有化された。

大正期になると、代替わりの影響もあって参宮客は増加していく。初詣客数についてはまとまったデータがなく断片的な数字しかわからないが(図1)、年間参宮客をみると特に1917(大正6)年以降の増加が顕著である(図2)。これは一つには、同年のロシア革命、翌年の米騒動、世界大戦後の「思想動揺」といった相次ぐ変動のなかで国民統合の危機を感じた人々が伊勢神宮参拝を奨励するようになったという背景があった(第V章参照)。ただし、この時期にはそのような政治思想的背景と関係のない単なる行楽地でも軒並み人出が増加しており³⁵⁾、戦間期に進行したレジャーやツーリズムの大衆化がより直接的な要因であったと考えられる。

参宮客の増加をうけて、国鉄はそれなりに輸送改善を図った。例えば元日の大阪(湊町)からの参宮臨時列車は、1916(大正5)年には1便だったが、1920年は3便、1922年は5便と、年々増便された³⁶⁾。東京から直通の臨時列車も運行されるようになった³⁷⁾。

ところが、参宮客増加は国鉄の改善努力を上回るペースで進行し、多客時には利用客の不満が噴出した。なかにはこの状況を「国民敬神の念」という観点から憂慮する国家工

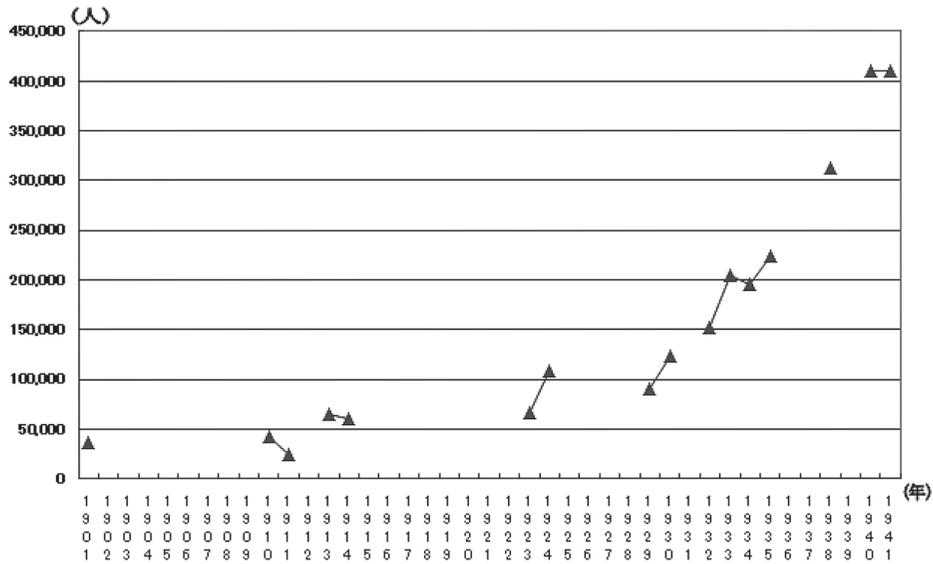


図1 伊勢神宮初詣客数 (1901~1941年)

(注) 正月三ヶ日の内宮と外宮の参拝者数を合算した数。

(出典) 『読売』(1910年1月10日「三ヶ日の参宮人」), 『伊勢新聞』(1901年1月8日「神宮の三日」, 1911年1月7日「山田雑信」, 1914年1月9日「三ヶ日の神都旅客」, 1924年1月3日「神宮参拝で賑ふ 神都の新年」, 同5日「二三両日の神宮参拝者」, 1930年1月5日「三ヶ日の神宮 参拝者十二万人 駅も電車も満員々々」, 1940年1月5日「参宮五十万人 年越から正月三日迄」, 1941年1月3日「翼翼誓ひの拍手 大御前に額く廿万人」, 同4日「渦巻く参宮客」, 同5日「正月三日間の参宮客 実に五十万人に及ぶ」), 神宮神部署発行『瑞垣』(3号 [1932年3月]『彙報』, 6号 [1933年2月]『彙報』, 9号 [1934年3月]『新年の奉養』, 13号 [1935年3月]『彙報』, 24号 [1938年5月]『彙報』)

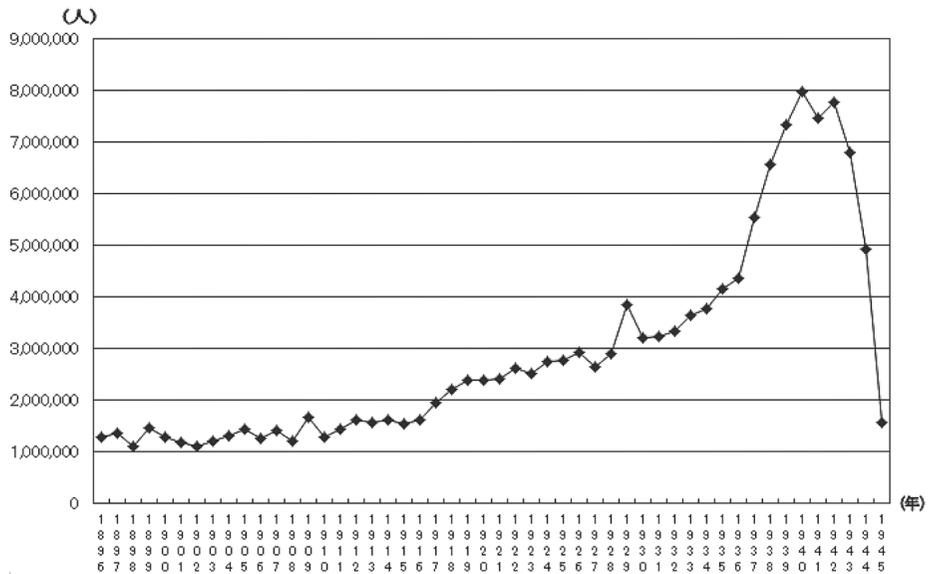


図2 伊勢神宮年間参拝客数

(出典) 伊勢市観光企画課提供の記録による。

リートもいた。陸軍軍人宇垣一成は、1920（大正9）年の正月に伊勢・橿原をめぐる旅行に出かけたが、大勢の参宮客を目にして「国民敬神の念の旺盛なる實に感激に堪へざる所なり」と感じ入りながらも、国鉄については「汽車の不便混雑の如き以て国民の信仰を冷却する恐なし、往昔の徒歩道中の困難を考ふれば多少の不便混雑何かあらん、と考へて居ては間違ひである。〔中略〕鉄道当局の猛省を促すこと肝要なり」³⁸⁾と痛烈に批判している。

(3) 大阪電気軌道（大軌）系列と「聖地」

宇垣は「鉄道当局」（国鉄）の輸送改善が必要と考えたが、実際に「聖地」へのアクセス改善を主導したのは私鉄であった。現近鉄の前身である大阪電気軌道（大軌）³⁹⁾とその系列の参宮急行電気鉄道（参急）⁴⁰⁾である。

(a) 伊勢神宮

1930（昭和5）年12月、参急の全通にもなつて大軌上本町駅から参急山田駅間に所要2時間30分の直通電車が1時間毎に運行されるようになり、さらに1932年には「特急神風号」が登場して所要2時間となった。国鉄（湊町一山田）が約3時間10分であったから相当な時間短縮である。車両も国鉄二等車並みで、老幼・婦人客のための特別室を設けるなど、実に至れり尽くせりであった⁴¹⁾。

このようなサービス満点の私鉄が登場すると、国鉄もにわかにサービス改善を本格化させ、激しい競争が勃発した。国鉄が「大阪からのお伊勢参りには、これまでのお役所らしい理窟をさらりと棄て、猛然参急電車に挑戦し、三等往復四円、二等八円といふ特別割引で旅客吸収に大童」とくれば、大軌系列は「汽車の特別サービスに対抗して二十五日から大阪、山田間往復三円七十銭を発表し露骨な争奪陣を張る有様であった⁴²⁾。国鉄はスピードでも対抗すべく、大阪一山田間に「超特急列車」を運転し、「暖かい汽車で楽に

お詣りいたしませう」と私鉄ばりの宣伝をした⁴³⁾。

(b) 橿原神宮・畝傍御陵

大軌系列が伊勢路線を開業したのは昭和に入ってからであったが、橿原神宮・畝傍御陵（神武天皇陵）への路線開業はすでに大正期に実現させていた。

橿原への鉄路は、1893（明治26）年5月、大阪鉄道（大正以降の大阪鉄道とは別）が王子一桜井間を開通させたことに始まる。開業後初めての正月にあたって同社は沿線の社寺参詣を宣伝したが⁴⁴⁾、神武天皇を祀る新設の官幣大社である橿原神宮は人気振るわなかった⁴⁵⁾。『大朝』の正月の記事をみてもこの神社が登場することは明治期を通じて皆無である。鉄道会社としては集客が望めない神社には関心が薄くならざるを得ない。その後大阪鉄道が橿原神宮を正月の広告に登場させることは二度となく、これを買収した関西鉄道も同様であった。しかも、関西鉄道は1907（明治40）年に国有化されたが、国鉄でさえ同様であった。国鉄は、確実に収益が見込める天理教のための運賃割引サービスはしっかりおこないながら⁴⁶⁾、収益が見込めない橿原神宮には関心を向けなかったのである。

これに対して、大軌は大正大礼が行われた翌年（1916年）から、西大寺より分岐して橿原に至る新路線の計画を進め、1923（大正12）年3月に開業させた。これによって「大阪から聖地に到る直通列車が二十分間隔に一時間二十分で運転」されることになり⁴⁷⁾、大軌は初詣や紀元節に際して橿原・畝傍への参拝を盛んに宣伝するようになった。その広告文句は「神武天皇ヲ奉祀セルうねび橿原神宮参拝ハ国民ノ本分」、「元日や神代のことも思はるゝ」といふのは正しく橿原神宮の延寿祭に参拝して、はじめて体験し得るゝことである、「国民こぞつて挙行する建国祭当日最も意義ある御参拝！」⁴⁸⁾などと、しばしば「国民」としての参詣をうたうものであった⁴⁹⁾。

(c) 「聖地」巡拝

1928(昭和3)年、京都—桃山御陵—奈良を結ぶ奈良電鉄が開業した。同電鉄は大軌と京阪の合弁によって設立され、開業当初から大軌に乗り入れがなされるなど、大軌との関係が深い電鉄であった⁵⁰⁾。この奈良電鉄と前述した参急の全通によって関西の主要な「聖地」を巡拝できる路線網を完成させた大軌系列は、「三聖地」巡拝を盛んに宣伝するようになった。ただし、「三聖地」の中身は「橿原・畝傍・桃山」あるいは「桃山・橿原・伊勢」などと一定していない。主要な「聖地」をすべて含めた「橿原・畝傍・桃山・伊勢」というバージョンがないのは、「四聖地」とすると縁起が悪いと感じられたためであろう。

大軌はこのような「聖地」巡拝路線網を大正期から構想していた。1917(大正6)年に大軌が橿原路線建設について政府に提出した陳情書は次のような内容である。「交通ノ便否ハ敬神思想ノ消長ニ大ナル関係ヲ有」するが、「伊勢大廟ニ垂グ護国ノ靈廟」である畝傍御陵と橿原神宮への現路線(国鉄)は十分ではない。そこで「電気軌道ヲ敷設」すれば「畝傍及神宮参拝者ノ増加スルハ期シテ俟ツベク〔中略〕国民ノ思想上ニ及ボス影響ハ更ニ大ナル利益アルベキヲ信ゼントス」⁵¹⁾。このような主張は、私企業が自社事業を政府に認めさせるための単なる方便だったとは言いが切れない。というのも、「交通ノ便否ハ敬神思想ノ消長ニ大ナル関係ヲ有」という論法は、「汽車の不便混雑」が「国民の信仰を冷却」しかねないという前述の宇垣一成の考えと一致しているのである。もっとも、宇垣は国鉄の「猛省」が必要と考えたが、それを待つまでもなく、私鉄が「敬神思想」という名目をかかげて新路線実現へ動き始めていたのである。

さらに、1926(大正15)年に大軌が政府に提出した伊勢延長線計画に関する陳情書も先

の陳情書と酷似した論法となっている。しかも、「従来殆ト不可能ナリシ伊勢大廟・橿原神宮・桃山御陵ノ三霊所ヲ一日間ニ参拝セムトスルモノノ冀望ヲ茲ニ実現スルヲ得」とあり、「聖地」巡拝路線の構想が明確に打ち出されている⁵²⁾。

前述したように桃山御陵の誕生によって京阪は大幅な増収をあげており、また、桃山御陵への参拝ブームが契機となって関西圏に散在する天皇陵を巡る「皇陵巡拝」が流行しはじめた⁵³⁾。さらに1915(大正4)年の即位大礼の際に天皇が伊勢神宮・畝傍御陵・桃山御陵を参拝したため⁵⁴⁾、京都の大礼式場とこれらの「聖地」をあわせて巡る旅行がブームになった⁵⁵⁾。このように天皇の代替りによって皇室ゆかりの「聖地」が観光集客資源として浮上したことが、大軌の「聖地」巡拝路線網構想の背景にあったと考えられる。

(d) 関西私鉄と国鉄の競争／協同

注意したいのは、近距離客についてはしばしば競争関係となった大軌系列と国鉄が、関西圏以外からの「聖地」巡拝客についてはむしろ協同関係になったということである。

たとえば大蔵公望は、大晦日に東京駅を出発、元日朝に山田入りして伊勢神宮で初詣をすませ、その日のうちに参急に乗車して橿原神宮に参拝するというパターンを1936(昭和11)年、1937年、1938年、1940年と頻りに繰り返している。1937年には桃山御陵にも参拝したが、元日朝9時9分山田着→「直ちに」内宮・外宮に参拝→11時10分山田発の参急で橿原神宮へ赴き参拝→午後2時10分橿原神宮駅発奈良電車で桃山御陵へ向い参拝→4時15分発京阪にて大阪へ向かう、という行程であり、国鉄と関西私鉄網をフルに活用して1日のうちに主要な「聖地」の巡拝をスピーディにすませている⁵⁶⁾。まさに前述の大軌の陳情書が想定した通りの行動である。結局、国鉄が関西圏外から参宮客を運んでくればくるほど関西私鉄はその恩恵に浴することになった

のである。

このように、関西私鉄と国鉄は、関西圏内の近距離旅客を奪い合う競争関係にありながら、関西圏外からの中長距離旅客については協同関係を形成した。このような両者の競争／協同の関係が相俟って、「聖地」巡拝はますます活性化していくことになったのである。

IV. 娯楽とナショナリズム

—関西私鉄と国鉄の多角的娯楽戦略—

(1) 娯楽とナショナリズムの共存

初詣は代替わりを契機としてナショナリズムと接合していくが、これによって娯楽性が縮小したわけではない。例えば先に見た1913(大正2)年正月の桃山御陵参拝の際には「午の日の元旦として〔中略〕御陵拝を兼ねて稲荷詣でを為す者」や「山陵が恵方に当るを以て参拝する者」も少なからずいた⁵⁷⁾。皇室尊崇の念による「国民」としての参拝と旧来通りの娯乐的参詣は、特に摩擦を生ずることもなく共存していたのである⁵⁸⁾。そもそも、人々は娯乐的行動をとるからといってナショナリズムから切り離されるわけではない。娯楽を通して人々とナショナリズムの結びつきが強められるという側面を考える必要がある。とりわけ、小学校・官公庁・軍隊といった公的で義務的な儀礼の場ではなく、私的領域を通じてナショナリズムが浸透していくためには、楽しみながら自発的に参加する形をとることが重要な条件となるであろう⁵⁹⁾。

ここで注目したいのが、「聖地」を抱える関西私鉄による娯楽とナショナリズムを織り交ぜた集客戦略である。例えば大軌系列は、「聖地」参拝を「国民ノ本分」などと宣伝しながら、他方では「開運の初詣 檀原神宮 春日神社 奈良七福神めぐり 生駒聖天 桃山御陵」⁶⁰⁾などと他の社寺と一緒にした現世利益祈願としても宣伝した。これは満州事変以降も同様で、「遊覧拳国一致」⁶¹⁾などとあけすけに並列することさえあった。大軌

系列のたくましい商魂を示す広告をあげておこう。

お伊勢へ特急!! 正月中大割引 大型ローマンスカー〔中略〕参宮御乗客に列車内でお雑煮券を呈上、宇治山田直営食堂で差上げます(直営食堂終夜営業)⁶²⁾

大福運付の初詣! 伊勢大神宮 檀原神宮 奈良春日神社 信貴山 生駒聖天 上記聖地霊場のうち三ヶ所以上を御巡拝の上、所定用紙に其下車駅のスタンプの押捺をうけて御郵送ください。抽選により白米一俵(四斗入)を始めスバラシイ景品を進呈いたします。⁶³⁾

お伊勢まわりはアベックで!! 新春伊勢参宮御同伴クーポン券 大人二人分往復乗車券・外宮参拝内宮送りタクシー一台・中食券二人分・お土産引換券・記念撮影券付⁶⁴⁾

家族や「アベック」で打ち連れて、快適な「ローマンスカー」に乗って「聖地」を訪れ、様々なサービスが受けられる。「国民」として意義深い(ように感じられる)参拝もできる。しかも、運がよければ豪華景品までついてくる。これほど種々の魅力がぶら下がっていて、大勢の人々が反応しないはずがない⁶⁵⁾。

このような娯乐的集客戦略は、程度の差はあれ、国鉄も同様であった。たとえば、1932(昭和7)年の正月に、「旅客誘致に血眼」の国鉄は、東京・名古屋・大阪発の参宮臨時列車に「食堂車を連結し車内にはしめかざりをして雑煮、屠蘇、数の子などのお献立で元旦気分を出すといふくだけたサービス振り」であった⁶⁶⁾。1936(昭和11)年には日本旅行協会(国鉄の外郭団体)⁶⁷⁾浜松支部の主催で「漫談列車」なる伊勢初詣の団体列車が企画された。「二等車六輛編成の豪華な参宮列車

— 車内に拡声器を備へつけ昨秋『伊勢の夕』以来更に読者の耳に馴染み深い漫談家西村楽天氏が沿線の名所、旧蹟の車内アナウンスを承はる」というもので「車内又爆笑、哄笑の渦」であったという⁶⁸⁾。

(2) 戦時体制と初詣

—残された娯楽の領域—

日中戦争開戦後しばらくは娯楽自粛ムードがひろがり、「戦勝祈願」を名目にできる社寺参詣は許容される数少ない娯楽行事となった⁶⁹⁾。なかでも特定の縁起と結びついていない初詣は⁷⁰⁾、現世利益祈願の色合いが拭いきれない節分⁷¹⁾ などよりも「国威宣揚」「戦勝祈願」の名目を冠することが容易であったため、とりわけ柔軟に「時局」に即応できた⁷²⁾。そのため、事変勃発後の正月に際して、国鉄は「時局を反映させて戦勝祈願を目的とする神詣を主」「スキー、スケートを従」とし、ジャパン・ツーリスト・ビューローでも「国威宣揚、尽忠英霊供養神仏参り」の団体旅行を募集する一方で、「温泉行きの旅行は時局柄積極的にすすめない」方針をとった⁷³⁾。

当然、関西私鉄は従来以上に積極的に「聖地」参拝の宣伝に努めた。ただし、「橿原神宮・大軌奈良・桃山御陵前 廻遊」⁷⁴⁾と宣伝する、「アベツク券」を「家族同伴券」と改称してサービス内容はそのままとする⁷⁵⁾、乗客にお土産をサービスするなど⁷⁶⁾、娯楽とナショナリズムを織り交ぜる手法に変わりはない。そして迎えた事変勃発後初めての正月の「聖地」は、「伊勢神宮、橿原神宮を控えた参宮急行、大軌では三ケ日の間一日平均約十五万の渦巻く神詣客を吞吐」⁷⁷⁾するなど、自粛を吹き飛ばす空前の賑わいとなったのである。

(3) 多角的娯楽戦略による「聖地」参拝の活性化

このような「聖地」参拝のピークの到来が

日中戦争という「時局」の影響によるものであることは間違いない。しかし、ここであらためて確認しておきたいのは、関西私鉄の「聖地」参拝のPRは、この「時局」に便乗して始まったものではないということである。

大軌の重役であった五島慶太は、大軌系列の路線網によって「一日の内に伊勢大廟、畝傍御陵、桃山御陵の三聖地参拝を済ませることが出来る」ようになったことについて、「大軌コンチエルの多年の理想であった」「大軌は此の点に於て国体明徴運動に関し、二十年の先覚者であった」と述べている⁷⁸⁾。たしかに、大軌系列は大正期から「聖地」巡拝を視野に入れて路線網を形成し、「国民ノ本分」といった名目をを用いて「聖地」参拝をPRした。東京では鉄道の参詣広告にナショナルスティックな文句が登場するのは満州事変以後であり、前述の京阪と併せて、大正期からナショナルリズムの名目で「聖地」をPRしたのは関西私鉄の際立った特徴であったと言える。

ただし、五島の発言は日中戦争開戦後のものである。この発言を根拠に関西私鉄が国家神道教化を志向したなどと一面的な評価を下すのは控えるべきであろう。「聖地」参拝があくまでも関西私鉄の多角的娯楽戦略の一環であったということをふまえておくべきである。

関西私鉄が年間の「聖地」参拝のなかで重点的に宣伝したのは初詣であったが、これには冬季減収対策という経営上の理由があった。近代日本の鉄道は行楽シーズンである春・秋の行楽客が多いのに対して、夏・冬は旅客が減少し、「年内ある季節の溢れるような乗客のために、用意せられた設備が半季は遊んでいる」⁷⁹⁾という問題を抱える傾向にあった。大軌も例外ではなく、ある座談会で大軌の運輸部次長は次のように述べている。

春と秋はお客が多いですが、夏と冬が薩

張りあかんで、之を緩和する意味でラグビーを初めました。〔中略〕アメリカの本場でも野球のそれよりも遙かにファン数が殖えてゐるといふことですから、物真似上手な日本のことだ、或はさうなつて来るのぢやないかといふ訳でラグビーを初めました。⁸⁰⁾

この発言はラグビーのみにふれているが、初詣や紀元節といった冬季の「聖地」参拝も同様に冬季増収の一翼を担っていたことは、「お伊勢さんと花園のラグビーを沿線に持つ大軌、参急では元旦の伊勢参宮客一万五千、ラグビー客七千、それに榎原神宮、石切、生駒各神社詣で客らすべて合して正味十二万といったところ」⁸¹⁾ という元日の輸送概況から明らかである。また、大軌系列は国家神道と関係のない寺院への集客にも積極的であった⁸²⁾。大軌系列の経営にとっては、皇室の「聖地」も、寺院も、アメリカの「物真似」ではじめたスポーツも、冬季の集客資源という点では変わりなかったのである。図3の広告はそのことを端的にあらわしている。

一方国鉄においても、初めての東京からの参宮回遊列車が「平生より比較的旅客の少き期間」⁸³⁾ である正月に企画されたことも示すように、参宮客輸送が冬季減収対策の一環であることは明治以来のことであった。特に昭和に入ると国鉄は全国各地で参宮団体旅行を多数企画するようになるが、その実施時期は1月から3月に集中している。たとえば、

<p>一ピカラ園花</p> <p>早稲田駅→向志社 早大OB 向大OB 八分科 五〇分科 全国高専大 慶應大 二高 (入場券)</p> <p>大軌電車</p>	<p>寅初は日今</p> <p>信貴山 運理乗車券 生駒野天 上野より往復 一円 一四〇分</p> <p>大軌電車</p>	<p>！詣神年新</p> <p>お伊勢まゐり 大軌電車 二時間 新大軌引 (1937.1.3) 上野より 往復 四円</p> <p>良奈 榎原神社 信貴山</p> <p>大軌電急参軌大</p>
--	--	---

図3 大軌・参急広告
〔『大朝』1937年1月3日〕

1934 (昭和9) 年の伊勢神宮における「大々御神楽奉奏者」の記録をみると、年頭3ヶ月 (1月から3月) の個人・団体あわせて167の奉奏者のうち、「〇〇駅主催参宮団」といった名称で国鉄主催とわかる団体が121 (72.5%) を占めている。ところが残りの9ヶ月 (4月から12月) についてみると、合計194のうちわずか14 (7.2%) と、顕著な対照をなしている⁸⁴⁾。おそらくこれは、国鉄の冬季減収対策が農閑期の旅行需要と合致したためであろう⁸⁵⁾。

国鉄は、大正後期から不況対策として旅客誘致に努め、不況が深刻化した1930 (昭和5) 年頃からは一層強化した⁸⁶⁾。その低姿勢ぶりには、鉄道次官が国民に「皆様平素我が国有鉄道御愛顧の程は〔中略〕誠に感謝に堪へない次第でございます」⁸⁷⁾ と挨拶したほどである。当然、国鉄は増収に利用できるものは何でも利用した。都市部では私鉄に押されがちな国鉄も、全国の路線網を活用した中長距離輸送という強みがあり、例えばその重要な“お得意様”となったのが天理教であった。

べめて四十八万人余の団参客に四百人以上の団体は六割引、小口でも四割乃至五割といふ大勉強をしてなかつ国鉄は百二万円といふ^{べらぼう} 運賃をあげるといふのだから天理教様々である。〔中略〕北海道や九州あたりからはるばると馳せ参ずる団体客はお参りがすむと解散して関西地方遊覧のお上りさんと化しこれには鉄道も割引なしで正味稼げると抜け目なく遊覧宣伝につとめてゐる。⁸⁸⁾

前述の通り国鉄は大正期以降伊勢参宮客輸送の改善を図ったが、それは国鉄が「官」であるがゆえに (宇垣のように) 国民の「敬神思想」を重視していたからではなく、「聖地」も仏教もはたまた天理教さえも、増収に利用できるものは何でも貪欲に利用するという強

い収益志向性によるものであった。

関西私鉄や国鉄に限らず、戦間期の大衆向け娯楽戦略に共通していたのは、「Aも！ Bも！ Cも！」と多角的な集客戦略を展開することによって、むしろAの活性化をもたらすという傾向である。このことを、これまで国家神道の主要な担い手とみなされてきた神社界と比較すると対照的である。たとえば、日中戦争後に神社界は戦死者公葬を神式に統一することを目指す、仏教界のみならず政府内からも異論が出て挫折してしまう⁸⁹⁾。このように、神社界の社会に向けた行動・発言の様式は、あえて単純化すれば「Aを！ Aを！ Aを！」であった。つまり、神社神道のプレゼンス向上に専心するあまり往々にして独善的で原理主義的な主張に走り、国民の広汎な支持を得られないという傾向である。

このような神社界の姿勢は、娯楽戦略を手広く展開する国鉄とも齟齬を来すことがあった。1936（昭和11）年、国鉄は前年に始めた「観光祭」をさらに「賑々しく」展開したが⁹⁰⁾、これに対して神道学者加藤玄智は「当事者の知識能力の貧弱を曝露してをる。〔中略〕苟も祭と云ふ以上、神道の嚴重な祭式がそれに伴はなければならない。それなくして、どこに祭がある乎。世人及当局の注意を特に此処に喚起したい」と嘯み付いた⁹¹⁾。国鉄からすれば難癖以外の何物でもない。実際、国鉄はこのような主張にはいっこうにかまうことなく大々的に「観光祭」を展開したのだった。日比谷公会堂のイベントに「ブレースの女王」淡谷のり子も登場したこの賑々しい「祭」を⁹²⁾、加藤たち神社界の人々はどのような思いで受け止めたことであろうか。

小括すれば、「Aを！ Aを！ Aを！」と原理主義的に先走って国民の広範な支持を得られない神社界とは対照的に、収益増加を重視する私鉄と国鉄は「Aも！ Bも！ Cも！」と多角的な集客戦略を展開するなかで皇室の「聖地」参拝をPRすることによって、

かえて「聖地」の人気を高めるという効果をもたらしたと言える。意図は分散していても、効果は絶大であったのである。

V. ナショナリズム言説との関わり

「聖地」参拝は娯楽色を強めながら盛んになっていくが、それにもかかわらず、ナショナリズムの言説とも深く関わっていく。以下、二つのタイプに分けて検討していきたい。

(1) 体験至上主義

戦間期には「国体」の尊さを“理窟ではない”と主張する言説が大量に流布するようになるが、その多くに共通するのが「聖地」参拝の「体験」の重視である。例えば「机上の議論や演壇ではだめだ。宜しく伊勢両宮を始め、明治神宮桃山御陵、近くは最寄の神社へ参拝せしめて、実地指導するに限る⁹³⁾」という具合である。このような主張は第一次大戦後にとりわけ教育界で顕著となる。例えば1919（大正8）年、東京の小学校教員たちによって伊勢参宮旅行が行われたが、これは、大戦の「余波は延いて各種の方面に及ぼし」て「人心の動揺」の恐れがあるので、「敬神崇祖の思念を一層堅固ならしめん」ために「理窟ではなく国家の歴史の実際に面接して究め」るのが目的だった。一行は5泊6日の行程で熱田神宮、伊勢神宮、畝傍御陵、橿原神宮、桃山御陵、乃木神社を次々と巡拝した。その参加者の感想文のなかには「千早振る神代に帰る心地してかたじけなきの涙こぼるゝ」という歌が記されている⁹⁴⁾。西行法師の「何事のおはしますかは知らねども忝けなさに涙こぼるる」という有名な歌をパロディ化したものであるが、この歌は今日にいたるまで繰り返し参照され続けており、参宮の体験を語る言説のパターン化を象徴するものである。

「体験」の重視は、「体験したらわかる」と

いう型のみならず、「体験しなければわからない」とさらに踏み込んだ主張をも生み出す。東京市長永田秀次郎は、メキシコから来日した大学生に次のような話をしたという。

真に日本を理解せんとせば、伊勢の大廟、明治神宮、桃山御陵などを参拝しなくてはならない。そして、参拝する時に、必ず不可解な一外国人に取つては解すべからざる一種の刺戟を味ふ事と思ふ。而してその刺戟に依つて日本の国民性の特長を解し得るであらうと思ふ。これは言葉を以つてしては、容易に言ひ現はし得ないものである。⁹⁵⁾

実のところ、我々はこれと同じ型の言葉を既に第三章で目にしてている。『『元日や神代のことと思はるゝ』といふのは正しく橿原神宮の延寿祭に参拝して、はじめて体験し得らるゝことである』という大軌の広告である。この文句は大軌が独自に捻り出したものではなく、当時広まりつつあった体験至上主義のヴァリエーションだったのである。このような言説は「だから、現地に行くべし」とバラフレーズすれば交通・旅行業界にとってきわめて利用価値が高いものとなる。実際、とくに昭和に入ると、旅行雑誌にはこのタイプの言説が頻出する。雑誌『旅』に掲載された次の文章は、西行の引用も含めて、まことに典型的な例である。

百聞は一見に如かずといふ通り、旅をして実地に見て来るほど認識を深くするのはない。〔中略〕伊勢大廟に参拝しないでは、あの荘厳にして神聖な気分を知ることには出来ないのである。何事のおはしますかは知らねども、たゞたふとさに涙こぼるゝ。実地を拝してあの厳肅さを呼吸して甫めて味わえる境地である。⁹⁶⁾

この史料(1939年)も示すように、単なる物見遊山を目的とした観光が制約された戦時体制下では、教育における体験至上主義が交通・旅行業界にとってますます利用価値の高いものとなった。この趨勢にさらに受験競争が絡めば、「入学試験は国史だけ!最後の仕上げに現地教育」といった時局便乗広告も生まれることになる(図4)。

ところで、体験至上主義は発言者自身が既に体験していなければ説得力が生じ得ないから、基本的に発言者たちは自ら体験済みであったと思われる。逆に言えば、体験を済ませた人々が他者に向かってその意義や必要性を説く“伝道師”となっていく。実際、前述の参宮旅行の参加者も、自らの体験の感想を述べるにとどまらず「江湖教育者諸彦に神地靈域の巡詣順拝を為さんことを懇憑せずんばあ

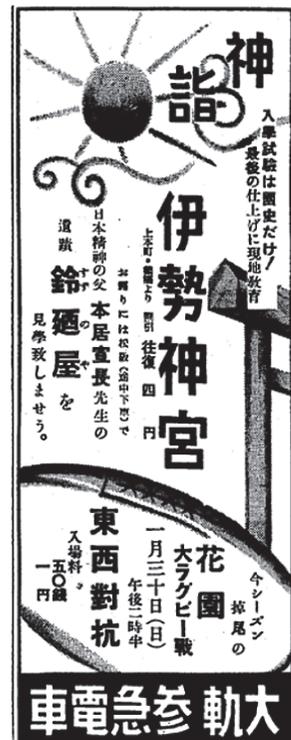


図4 大軌・参急広告
〔『大朝』1938年1月29日夕刊〕

るべからざるなり」⁹⁷⁾と熱心に勧奨している。

以上から、鉄道によるアクセス改善によって「聖地」参拝の体験者が増え、その体験を根拠として他者に同じ体験を勧奨する言説が流布していくと同時に、交通・旅行業界も体験至上主義を宣伝に活用して、一層多くの人々を「聖地」参拝の体験へと誘引していくというループ構造が生まれたと考えられる。

(2)「国体」の象徴としての参拝客の集合体

鉄道によるきわめて娯楽色の強い集客戦略もあって、「聖地」参拝者たちの内面は多かれ少なかれ娯楽気分を含んでいた。しかし、注意したいのは、そのような参拝者たちでも「伊勢神宮の参拝者」と一括りにされたとともに「国体」の象徴としてナショナリズムの言説のなかに滑り込んでいったということである。

「国体問答」⁹⁸⁾と題された文章がある。これは「国体」に関する質問に答えるというものであるが、はじめは「理論」を講釈しておきながら、いささか唐突に「伊勢神宮の参拝者が年々何百万人に上る理由も考へて見たまへ」と切り出す。そして、この参拝者たちのなかに含まれているはずの娯楽気分は捨象され、「天照大御神が、直接我々国民の守り神でもあるといふ信念が、いつ誰に教へられたといふわけでもないのに、頭の底に浸みこんでるからだ」と、「国体」の文脈のなかで画一的に解釈される。さらに、「天皇は『我が天皇』であるとの実感が、伊勢神宮明治神宮を通じて、否各自の家の神棚の前に、勃然として起つて来る。こゝになるともう理論じやない。信念だ。信仰だ」と、自ら講釈したはずの「理論」までも吹き飛ばしてしまう。最後は西行を引用して「体験すればわかる」と説き伏せる。「君は伊勢神宮に参拝した事があるか。〔中略〕西行法師ならずとも、〔改行〕何事のおはしますかは知らねども有りが

たさにぞ涙こぼるゝ〔改行〕の実感に打たれるだらう」。

すでにみたように関西私鉄と国鉄の娯楽的集客戦略によって「聖地」参拝は娯楽色を強めながら活性化していくが、これによって増加した参拝客の集合体は「国体」の象徴として一括りに解釈されることによって言説上でナショナリズムを支えていくことになったのである。

VI. おわりに

明治期に庶民の娯楽行事として生まれた初詣は、明治から大正への代替わりをきっかけにナショナリズムと結びつくようになったが、その後関西圏において娯楽とナショナリズムを絡めながら初詣を盛んにしていったのが関西私鉄と国鉄であった。

「聖地」を沿線にもたなかった阪急だけを見ていると気づきにくいことであるが、関西私鉄資本は、郊外住宅地や百貨店といったこれまでモダニズムの象徴とされてきた装置だけではなく、ナショナリズムも娯楽資源として積極的に活用し、「時局」に便乗するどころかむしろ先駆的に皇室ゆかりの「聖地」へのアクセス改善と参拝活性化を推進した。私鉄資本の娯楽戦略は、天皇制ナショナリズムときわめて相性がよかったのである。

このような動向は、冒頭でとりあげた「新しいナショナリズム」の流れのなかにいちおうは位置づけることができよう。ただし、関西私鉄がナショナリズムや国家神道をことさらに重視したわけではないことを確認しておきたい。「Aも！ Bも！ Cも！」と多角的に旅客需要資源を開発・活用していくのが関西私鉄の基本戦略であり、「聖地」もその一環として活用されたにすぎなかった。一方、国鉄も「聖地」参拝を促進していくが、「官」としてナショナリズムに傾斜したからではなく、私鉄に負けじと増収のために多角的娯楽集客戦略を展開したためであった。

関西私鉄と国鉄の競争／協同の関係が相俟って「聖地」参拝は娯楽色を強めながら活性化していくが、それにもかかわらず、この動向はナショナリズムの言説にも影響を及ぼしていった。一つには、「聖地」参拝の「体験」を至高視する体験至上主義型の言説が社会に流布し、これが鉄道の宣伝でも活用されながら、さらに多くの人々を体験へと誘引していく。体験が言説を生み出し、その言説が他者を体験へと誘引するというループ構造である。そして、このループ構造を駆動させる動力源となったのが私鉄資本と国鉄であった。また、「聖地」参拝は娯楽色を含むものでありながら、参拝客の集合体は「国体」の象徴として一括りに解釈されていく。鉄道による娯楽的な集客戦略は、それを展開した側の意図をこえて、その結果がナショナリズムのなかで解釈されていったのである。

以上の検討は、これまで検討されてこなかった戦間期都市における娯楽を回路とした国家神道と国民の関わりについて考える一助にもなるのではないだろうか。国家神道をめぐる研究が基本的前提としてきた「氏神＝地域社会」という国民統合回路は、都市化が加速して住民の多様化・流動化が顕著となっていく戦間期都市においてはその影響力は限定的とならざるをえない。実際、氏神については都市部において必ずしも教化の機能を果せていないことが神社界でもはっきりと認識されていた⁹⁹⁾。また、国家神道は理論方面でも政府や神社界内で統一がとれずに迷走が続いていた¹⁰⁰⁾。このような事実のみを見ると、国家神道の社会的影響力が限定的であったようにも見える。ところが、同時代の娯楽の領域に目を転じれば、細かい理屈には頓着しない（それゆえ、神道学者から原理主義的な批判をされても相手にしない）交通・旅行業界が、娯楽とナショナリズムを織り交ぜて人々を皇室の「聖地」へ誘い出し、これに反応した人々は“自発的に”楽しみながら「聖地」参

拝を体験していった。この「体験」は、国民が「上から」教化されるのではなく、楽しみながら自発的に国家神道的な価値観に親しんでいく回路となったと予想される。国家神道を、そのイデオロギーの中身よりも国民への浸透という点に注目して考えるとき、本稿で試みたような娯楽との関わりに注目する視角も必要となってくるのではないだろうか。

(九州産業大学)

〔付記〕

本稿は、2011年に東京大学大学院総合文化研究科に提出した博士論文「初詣の成立と展開—近代日本の都市における娯楽とナショナリズム—」の一部をもとに第57回歴史地理学会大会(2014年5月 長崎外国語大)において発表した内容を、加筆・修正したものである。

〔注〕

- 1) 本稿では、原田勝正『鉄道と近代化』吉川弘文館、1998、129頁、をふまえて、1906(明治39)年の鉄道国有法施行以前の「官鉄」(官設鉄道の略)に対して、それ以降は「国鉄」(国有鉄道の略)を用いる。
- 2) 高木博志『近代天皇制の文化史的研究』校倉書房、1997、255頁、257頁。
- 3) ①平山 昇「明治期東京における「初詣」の形成過程」日本歴史691、2005、60-73頁。
②同「明治・大正期東京・大阪の社寺参詣における恵方の変容」交通史研究61、2006、87-101頁。
- 4) 例えば次のような事例がある。「宮崎県児湯郡長小幡忠蔵氏は、平素敬神の道に厚く斯道の為め熱誠以て尽力せられ郡内神社の発展に意を注ぎ衆庶の渴望深き人なるが、本年一月二日には国幣小社都農神社に初参りとして郡書記及び雇員等数名を随へ参拝し〔中略〕尚将来も年々新年詣をなさんと申出ありと。実に敬神篤志のことと云ふべし」(「郡長の新年初詣」神社協会雑誌9-2、1910、64頁)。引用史料には適宜句読点を付した(以下同様)。
- 5) 山野晴雄・成田龍一「民衆文化とナショナ

- リズム」歴史学研究会・日本史研究会編『講座日本歴史9 近代3』東京大学出版会, 1985, 275-283頁。
- 6) ①高岡裕之「観光・厚生・旅行」(赤澤史朗・北河賢三編『文化とファシズム』日本経済評論社, 1993), 9-52頁。なお、娯楽とナショナリズムの関わりを検討した研究として②ケネス・ルオフ(木村剛久訳)『紀元二千六百年』朝日新聞出版, 2010, もあるが、書名が端的に示すように対象時期は1940(昭和15)年前後に限定されており、これ以前の時代とのつながりが見えにくい内容となっている。
- 7) 南博編『大正文化』勁草書房, 1965, 118-149頁。
- 8) 前者の研究としては①前掲7), ②石川弘義編『娯楽の戦前史』東書選書, 1981, ③津金澤聡廣『宝塚戦略』講談社現代新書, 1991, ④竹村民郎『笑楽の系譜』同文館出版, 1996, ⑤原武史『「民都」大阪対「帝都」東京』講談社選書メチエ, 1998, など。後者は⑥前掲5), ⑦前掲6) ①, ⑧小森陽一ほか編『岩波講座 近代日本の文化史6 拡大するモダニティ』岩波書店, 2002, など。
- 9) 国家神道をめぐる研究史については, ①齊藤智朗「解題II 『国家神道とは何だったのか』と国家神道研究史」(葦津珍彦著・阪本是丸註『新版 国家神道とは何だったのか』神社新報社, 2006), 201-221頁, ②昆野伸幸「近代日本における祭と政 一国民の主体化をめぐって一」日本史研究571, 2010, 117-140頁, などを参照。
- 10) 畔上直樹『「村の鎮守」と戦前日本』有志舎, 2009。
- 11) 赤澤史朗『近代日本の思想動員と宗教統制』校倉書房, 1985, 51-104頁, 199-242頁(第2章「大正デモクラシーと神社」, 第5章「日本ファシズムと神社」), 243-322頁(第6章「宣伝と娯楽」)。
- 12) 渡辺浩「「教」と陰謀 一「国体」の一起源」(渡辺浩・朴忠錫編『韓国・日本・「西洋」』慶應義塾大学出版会, 2005), 389頁。
- 13) 渡辺京二『逝きし世の面影』平凡社ライブラリー, 2005, 526頁。
- 14) 磯前順一「近代における「宗教」概念の形成過程」『岩波講座 近代日本の文化史3 近代知の成立』岩波書店, 2002, 173-174頁。
- 15) 『読売』1876年1月7日「説話」。
- 16) 『読売』1906年1月6日「初水天宮」。
- 17) 大分一水「帝室博物館内に著名神社の模型を陳列する必要なきか」神社協会雑誌11-6, 1912, 45頁。
- 18) 丸山正彦「神社は我が邦徳育の中心たらざる可からざる事」神社協会雑誌11-3, 1912, 3頁。
- 19) 全国神職会々報167, 1912, 79-83頁。
- 20) 『北海タイムス』1921年1月1日「創造の春は明けて 紫にほふ『社頭の暁』。下線は引用者による(以下同様)。
- 21) 敬神生「毎年正月伊勢参宮の諸名士」実業之日本24-1, 1921。
- 22) 関一研究会編『関一日記』東京大学出版会, 1986, 579頁(1925年12月30日条)。
- 23) 男性参宮客の娯楽の最たるものが遊郭であるが、伊勢神宮の「聖地」としての重要性が高まると問題視されるようになる(『読売』1917年4月24日「伊勢山田の公娼廃止 婦人矯風会の運動」)。
- 24) 甲南学園平生鈇三郎日記編集委員会編『平生鈇三郎日記』1, 甲南学園, 2010, 225頁。ただし、「次で家運ノ長久及子孫ノ繁栄ヲ禱」っており、国家的祈願と私的祈願はとくに違和感なく共存していた。
- 25) 中島三千男「明治天皇の大喪と帝国の形成」(網野善彦編『岩波講座 天皇と王権を考える』岩波書店, 2002), 273-295頁。
- 26) 京阪電気鉄道編『京阪70年のあゆみ』, 1980, 13-14頁。
- 27) 『大朝』1912年12月25日。
- 28) 『大朝』1913年1月2日「新年第一の御陵参拝」。
- 29) 京阪電気鉄道『第拾四回営業報告書』(大正2年上半期), 1頁。
- 30) 近代の伊勢参宮と鉄道の関わりについては, ①宇田正「鉄道経営の成立・展開と「巡礼」文化」(山本弘文編『近代交通成立

- 史の研究』法政大学出版局，1994），408-418頁，②山本光正「旅から旅行へ—近世及び近現代の伊勢・西国巡りを中心に—」（丸山雍成編『近世交通の史的研究』文献出版，1998），551-617頁がある。
- 31) 「梅田午前四時の一番列車に乗れば一日に往復するを得」（『大朝』1894年12月28日「汽車賃割引」）。
- 32) 両鉄道は正月参宮の新聞広告を国有化まで毎年連名で掲載した（『大朝』1894年12月27日など）。
- 33) 参宮鉄道開通からまもなくして『大朝』紙上に伊勢神宮初詣を報じる記事が初出し（1896年1月5日「伊勢の新年」），以後頻出するようになる。
- 34) たとえば1905（明治38）年の正月に奈良鉄道が「伊勢参宮客の為め七條駅より山田行の賃金を半減」すると，1年前は皆無だった参宮客が一気に約250名になった（『鉄道時報』1905年1月14日「奈良線七條駅の乗客」）。日露戦争の影響もあっただろうが，運賃半額が大きく効いたのは間違いない。
- 35) たとえば大阪の浜寺における海水浴客の増加について，前掲8）④129頁を参照。
- 36) 『大朝』1915年12月26日広告，同1919年12月25日「伊勢参宮臨時列車」，同1921年12月26日「初参宮 大阪より臨時列車」。
- 37) 管見の限りでは年末年始の東京—伊勢間直通列車は1903（明治36）年が最初だが，1月2日に新橋を出発して5日に帰路につく「回遊列車」であった（『読売』1903年1月7日「伊勢参宮回遊列車」）。単なる臨時列車については，大久保邦彦ほか編『鉄道運輸年表最新版』（『旅』1999年1月号別冊付録，JTB）をみるかぎりでは1918（大正7）年12月新設の不定期1往復（東京—山田）が最初である。
- 38) 角田順校訂『宇垣一成日記Ⅰ』みすず書房，1968，238-239頁。
- 39) 1910（明治43）年9月に設立された奈良軌道株式会社が同年10月に大阪電気軌道株式会社と改称し，1914（大正3）年4月に大阪—奈良間を開業した。
- 40) 1925（大正14）年，大軌は大和鉄道を買収し，1927（昭和2）年に姉妹会社の参宮急行電鉄とした。なお，参急については武知京三『近代日本と地域交通』（臨川書店，1994）に多くを教えられた。
- 41) 以上，①前掲40）82頁，97-98頁，②「参宮急行電鉄編」（③『大阪電気軌道株式会社三十年史』大阪電気軌道株式会社，1940，に付属）95頁。
- 42) 『大朝』1931年12月26日「年末と新春は 列車か，電車か，船旅か」。
- 43) 前掲40）97頁，『大朝』1930年12月23日夕刊「大阪山田間超特急試運転」。
- 44) 『大朝』1893年12月26日。
- 45) 社格は高いが人気がない神社の存在は，当時の様々な史料で指摘されている（松本愛重「大阪府下神社視察談」神社協会雑誌8-3，1909，25頁，など）。
- 46) 『大朝』1912年1月8日「天理教の節会」。
- 47) 前掲41）③201頁。1927（昭和2）年7月には国分—八木間全通で短絡線が完成し，上本町—橿原神宮間は所要時間55分となった（同202頁）。
- 48) 『大朝』1925年2月9日夕刊，同1926年1月3日，同2月11日。
- 49) 1929（昭和4）年には大阪鉄道（明治期の大阪鉄道とは別）も橿原への路線を開業した。しかし，橿原の集客力はまだ十分でなく，営業好転は皇紀2600年を待たねばならなかった（森川太郎・植野郁太編『大鉄全史』近畿日本鉄道株式会社，1952，122頁，148頁）。
- 50) 奈良電鉄は1925（大正14）年5月設立。1928（昭和3）年11月に京都で昭和大礼が行われることになったため，予定工事を前倒して実施し，同年11月に全線（京都—西大寺）を開業。
- 51) 前掲41）③90-91頁。
- 52) 前掲41）②4頁。
- 53) 船越幹央「明治・大正期における皇陵巡拝」大阪市立博物館研究紀要33，2001，30-32頁。
- 54) 原武史『可視化された帝国』みすず書房，2001，222頁，228頁。
- 55) たとえば，国鉄が「伊勢大廟初詣 大典式

- 場拝観」（『万朝報』1915年12月26日）、新聞社が「京都、奈良、伊勢へ」（『都新聞』1915年12月25日。桃山御陵を含む）といった巡拝旅行を企画している。
- 56) 『大蔵公望日記』第1巻～第4巻、内政史研究会・日本近代史料研究会、1973～1975、各年元日条。
- 57) 前掲28)。
- 58) 高木博志は、庶民にとって天皇陵が現世利益と崇敬が共存した行楽の場となっていたことを示す近世および明治期の事例を紹介している（高木博志『陵墓と文化財の近代』山川出版社、2010、52-55頁）。
- 59) ある皇陵巡拝団体は、参加者を「御陵前に列ばせ、『最敬礼ッ』『直れッ』『右向け』『前へッ』といったやうな号令的をやつたために〔中略〕段々に衰へた」という（『大阪毎日新聞』1918年3月25日「膝栗毛汽車栗毛(六)」、前掲53) 33頁より再引用）。
- 60) 『大朝』1929年12月28日、大軌・参急広告。
- 61) 『大朝』1933年12月27日、大軌・参急広告。
- 62) 『大朝』1931年12月30日、大軌・参急広告。
- 63) 『大朝』1935年12月28日夕刊、大軌・参急広告。中山太陽堂との共催で、他の景品は「クラブ化粧品」と「クラブ歯磨」となっている。
- 64) 『大朝』1936年12月26日夕刊、大軌・参急広告。
- 65) 紀元節でも「お伊勢参りがタダになる 電車賃払戻抽選券進呈」（『大朝』1932年2月10日、大軌・参急広告）といった宣伝が行われている。
- 66) 『大朝』1931年10月20日「車内にしめ飾りの信仰列車」。
- 67) 1924（大正13）年に鉄道省の支援を受けて設立された日本旅行文化協会が、1934（昭和9）年にジャパン・ツーリスト・ビューローと合併して、ジャパン・ツーリスト・ビューローおよび日本旅行協会の和英二本立ての名称となった（日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史8』、1971、342-343頁）。
- 68) 『伊勢新聞』1936年1月5日「春は“漫談列車”につて 爆笑の伴奏入りで 賑やかな初参宮」。
- 69) 1937（昭和12）年は各行楽地が軒並み前年よりも人出を減じるなかで、伊勢神宮はむしろ前年比129%の増加となった（前掲6）①24-25頁）。
- 70) 初詣は、細かい縁起にこだわらずに行楽ついでに郊外の社寺に参詣する形として明治期に成立した（前掲3）①②）。そのため、時勢に応じてどんな名目でも柔軟に冠することができるという特徴をもっている（平時は「家内安全」、戦時は「武運長久」、交通事故が増えれば「交通安全」、等々）。
- 71) なんとか「時局」に適合させようと「外敵膺懲挙国一致」（『大朝』1939年2月2日夕刊、京阪電鉄広告、ルビは原文通り）などこじつけた例もある。
- 72) これ以前にも、大震災や天皇死去によって正月娯楽が自粛された際に、行き場を失った人々が初詣に殺到するという現象が生じている（『大朝』1913年1月1日「元旦の市中」、同1924年1月2日「初詣客で大賑ひ」、同1927年1月3日「日陰うらゝかな昭和の御代の初春」）。
- 73) 『東朝』1937年12月21日「事変下のお正月をどうするか⑬」。
- 74) 『大朝』1937年12月20日夕刊、大軌・参急広告。
- 75) 『大朝』1937年12月27日「戦捷調の新春へ」。
- 76) 『大朝』1937年12月21日、大軌・参急・クラブ歯磨（中山太陽堂）合同広告。中山太陽堂とのコラボレーションも事変前（注63）参照）と変わらない。
- 77) 『大朝』1938年1月4日「記録を破つた三ケ日の人出」。
- 78) 高梨光司『金森又一郎伝』金森又一郎翁伝記編纂会、1939、168頁。
- 79) 柳田国男『明治大正史世相篇 新装版』講談社学術文庫、1993、212頁。
- 80) 「大阪郊外発展座談会」旅9-10、1932、68頁。
- 81) 『大朝』1937年1月3日「大阪駅は日本一 元旦の乗降客三十六萬人！」。
- 82) 鈴木勇一郎「生駒山宝山寺門前町の形成と大阪電気軌道の郊外開発」ヒストリア205、107-131頁、2007。

- 83) 前掲37)。
- 84) 瑞垣9-12, 1934-1935, 各号巻末記載の奉奏者名一覧より集計。
- 85) 伊勢参宮が農閑期に活発に行われるというのは近世以来の傾向である(原 淳一郎『近世寺社参詣の研究』思文閣出版, 2007, 98-99頁)。この傾向は高度経済成長期まではある程度存続したのではないかと予想されるが、詳細は今後の課題としたい。
- 86) 日本国有鉄道編『日本国有鉄道百年史 通史』, 1974, 247-248頁, 253-256頁。
- 87) 久保田敬一「年頭に際して皆様へ」旅10-1, 1933, 2-3頁。
- 88) 『大朝』1936年1月5日「景気は丹波市から」。
- 89) 白川哲夫「一九三〇～五〇年代「戦没者慰霊」の動向」日本史研究571, 2010, 143-149頁。
- 90) 『読売』1936年3月3日「観光祭」。
- 91) 加藤玄智「鉄道省主催の観光祭に関する質疑に答へて」皇国時報597, 1936, 2-3頁。
- 92) 『読売』1937年4月20日夕刊「観光祭り」。
- 93) 札幌神社宮司宮澤春文の談話(『北海タイムス』1921年1月1日「社会問題と諸名士」)。
- 94) 以上, 都市教育179, 1919, 1頁, 4-5頁, 13頁, 20頁。この参拝旅行にあたっては国鉄が種々の便宜をはかっている(8-9頁)。将来の学校生徒の参宮旅行需要を見込んで、いわば試験的なモニターとしてこの教員参宮旅行に便宜をはかった可能性がある。
- 95) 『婦女新聞』1931年2月8日「建国祭と家庭」。
- 96) 河田嗣郎「時局と旅の心構」旅16-12, 1939, 3頁。
- 97) 前掲94) 2頁。
- 98) 福島春浦「国体問答」『婦女新聞』1931年2月8日。
- 99) 落合政利「小学校教育と神社」神社協会雑誌35-1, 1936, 35頁。
- 100) 阪本是丸『国家神道形成過程の研究』岩波書店, 1994, 337-362頁, 前掲9) ②藤田大誠「大正・昭和戦前期における祭政一致観の相克 —八神殿奉斎問題をめぐって—」明治聖徳記念学会紀要復刊43, 2006, 309-326頁, など。