戦前期の大峰入峰における山岳修行前後の旅程と社寺参拝

小田匡保*

Travel Routes before and after the Mountaineering in Prewar Pilgrimage in the Omine Mountains

Masayasu ODA

筆者は前稿で、戦前期の聖護院の事例を中心として、近代における大峰入峰の概要やそのルートなどを明らかにした。本稿は、これを補う形で、戦前期の大峰入峰における山岳修行前後の旅のルートと、その旅程で行なわれた社寺参詣を、利用された交通機関に留意しながら明らかにすることを目的とする。

京都から吉野山までは、昭和2年以前は鉄道省線を主に使っていたが、奈良電鉄が開通し大軌に乗り入れるようになった昭和4年以降は、これを利用して現・橿原神宮前付近で乗り換えるルートに変わった。現・橿原神宮前付近では、昭和4年以降、橿原神宮への参拝が行なわれるようになった。帰路は北回りコースと南回りコースの年に分かれるが、北回りの場合は往路とは逆のルートをとり、途中、奈良の社寺などで昭和初期まで社寺参拝があった。南回りコースの場合、昭和5年以前は勝浦から鳥羽行きの船に乗り、伊勢内宮・外宮などに参拝したが、出帆時刻が変更されると、昭和7~11年は大阪行きの船を利用し、紀勢西線が全通した昭和15年以降は大阪直通列車に乗った。

以上のように、交通機関の整備状況によって旅のルートも決定され、新たな交通機関が開通したり、運行時刻が変化したりすると、便利なほうを選択して、旅程も変わっている。社寺参拝は橿原神宮を除いて名所観光的要素を併せ持ったもので、旅のルートが変化したり行程に時間的余裕がなくなったりすることで、次第に姿を消した。

キーワード:大峰入峰修行, 旅のルート, 近代交通機関, 社寺参拝, 聖護院

Keywords: mountaineering pilgrimage in the Omine Mountains, travel route, modern transportation facilities, visit to shrines and temples, Shogoin Temple

I. はじめに

筆者は前稿¹⁰で、戦前期の聖護院の事例を中心として、近代における大峰入峰の概要やそのルートなどを明らかにした。その際、峰中のルートだけでなく、聖護院のある京都から大峰までの行程や大峰からの帰路にも言及したが、紙数の都合で詳述することができなかった。本稿では、前稿を補う形で、戦前期の大峰入峰における山岳修行前後の旅のルートを明らかにすることを目的とする。

また、前稿では、山岳修行前後の行程で、鉄道・自動車・船などが利用されていることにも触れた。 近世以前は、一部の船の区間を除いて、聖護院から出発して帰るまですべて徒歩によるのが原則であっ たが(歩かざるをえなかったのだが)、近代以降は、鉄道・自動車・汽船などのいわゆる近代交通機関 が利用されるようになるのが大きな特徴であり、どのような交通機関を利用するかによって、旅のルー

^{*}駒澤大学文学部地理学教室

トも決定されることになる。本稿では、山岳修行前後の旅程で利用された交通機関についてもより詳細 に検討を行ないたい。

さらに、前稿では言及しなかった事柄として、山岳修行前後における社寺参拝がある。大峰入峰は大峰での山岳修行が中心であることはもちろんであるが、大峰への往路と大峰からの帰路に社寺参拝をしていることが確認できる。これは近世の大峰入峰においても見られる事象である。近世の社寺参詣や巡礼の途中で、主たる目的地以外の他の社寺に立ち寄り参拝することは、たとえば田中の研究²⁾ によっても明らかにされている。また小野寺は、明治期以降の鉄道利用によって、東国からの伊勢参宮ルートが変化したこと、善光寺など従来の訪問地に行かなくなったことを指摘している³⁾。本稿ではこのような観点から、社寺参詣の実態の解明とともに、利用交通機関の変遷によって、社寺参拝がどのように変化したのかについても検討したい。

資料は、聖護院の機関誌である『修験』の戦前版 と当時の時刻表の復刻版 を主に用いる。『修験』の戦前版は大正12年7月から昭和19年1月まで発行されており、そこに記載されている入峰予定や入峰報告記事などから、大正12年~昭和18年の大峰入峰の状況を把握することができる。ただし、入峰の眼目は大峰山中での修行であり、大峰に入る前と大峰から出た後の情報は非常に乏しい。なお、論文タイトルには「戦前期」の語を用いたが、正確には『修験』の発行された大正末期~戦中期である。

Ⅱ. 往路(京都~吉野山)

(1) 聖護院~京都駅

京都から大峰(その入口である吉野山)の行程について考察する前に、まず大峰入峰の一行が聖護院を出発する時刻から見ておきたい。大阪を回るなど特別の年 6 を除くと、『修験』掲載の最古の事例である大正12年から昭和12年まで、聖護院出門はおおよそ午前8時に予定されている。ただし、大正14年からは賀陽宮の使者が撫物を持参するようになり 7 、その時刻がおおむね8時と報告記事にあるので、撫物拝受や誦経の時間を考慮すれば、出門時刻は8時より少し後になったはずである(昭和4年と5年は8時半出門予定としている)。昭和13年以降は出門予定時刻の記載がないが、同じ年から入峰随行者や見送り人の参集時刻が、従来の7時半から7時になっており、昭和17年には賀陽宮使者が7時半に来ているので、出門時刻が早まった可能性がある(ただし、昭和14年には従来どおり8時に賀陽宮使者が来ている。「国民儀礼」を行なうなど、出門前の儀礼が増えたために、集合時刻を早めたのかもしれない)。

聖護院を出発した後は、京都駅まで行列する(図 1 参照)。まず聖護院の鎮守社である熊野神社に参拝し、大正13年までは、東山通(現・東大路通)を南へ行って、七条通を曲がり、三十三間堂の東側⁸にあった賀陽宮御殿で撫物を拝受し、烏丸通に出て京都駅に着いた⁹。大正14年以降は、上述のように賀陽宮の使者が聖護院へ撫物を持参するようになったため、七条通を通る必要がなくなり、行列のルートは、東山通から四条通に入って、烏丸通を京都駅へ向かった¹⁰。繁華街を通ることを意図したコースと思われるが、変更の理由は明記されていない。この行列ルートは昭和14年までは踏襲されているが、昭和15年以降の詳細は不明である。ただし、昭和17年は東山通から三条通、河原町通を通っており¹¹、戦中期にはまたルートが変わったようである。

(2) 京都駅~吉野山(昭和3年以前)

京都駅からは鉄道を利用する。かつては、京都から大峰の入口である吉野山まで徒歩で3泊の行程

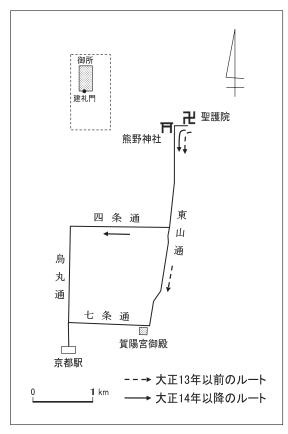


図1 京都市内の行列ルート

だったというが 12 , 明治期以降徐々に鉄道が整備され、それを利用して1日で移動するようになる。大正12年8月入峰の報告記には、次のように記されている。

十一時二十五分の列車に乗り吉野に向ふ。(中略)奈良、王子(寺力)に乗換へて高田御所を過ぐる頃には、右手に金剛山を望みて葛城修行を懐ひ、左手に茅原を指して遙かに神変大士の誕生所を拝し、車阪隧道を過ぐる頃には、大峯山上大天井嶽の連峯を仰ぎて遙かに思を山上にはせ、かくて午後四時十五分吉野駅に着した¹³⁾。

すなわち、京都駅を出発し、奈良、王寺で乗り換えて、吉野駅(現・近鉄六田駅)に着いている¹⁰。 当時の鉄道開通状況を考慮すると、鉄道省線(現・JR)の奈良線(京都~奈良)、関西本線(奈良~ 王寺)、和歌山線(王寺~吉野口)、吉野鉄道(現・近鉄吉野線)の吉野口~吉野(現・六田)を利用していることが分かる(図 2 参照)。桜井線を経由して高田に出て、和歌山線に乗り換える方法も可能だが、採用していない。

京都駅出発時刻は大正12年8月が上記の報告記のように11時25分で、昭和2年7月は11時12分京都発列車に乗車予定であったという 15 。大正12年7月の時刻表には、確かに京都11時23分発の奈良線の列車がある。昭和2年1月の時刻表でも、京都11時12分発の列車が確認できる 16 。当時の京都発奈良行き列

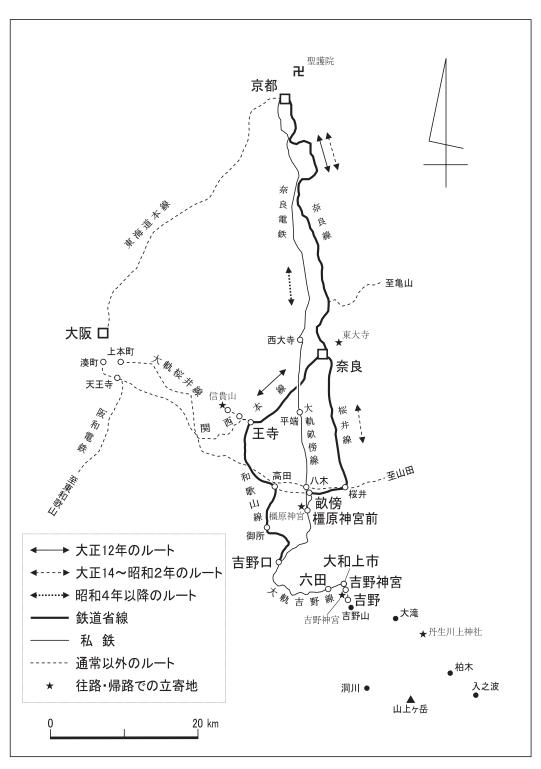


図2 京都~吉野山間の旅程(往路・帰路) 注:鉄道は昭和10年頃の状況である。

車は $1\sim 2$ 時間に 1 本で,10時台の列車はなかった。 8 時に聖護院を出門し,11時台の京都駅発の列車に乗るというのが,当時のタイムスケジュールだったと思われる。大正12年の記録には京都駅前の旅館で休憩したとあるから 17 , 8 時に出門して町中を歩いて行列しても,11時台の列車に乗るには充分な時間的余裕があったと言える。

ところで、前稿執筆時には気にしなかったことだが、吉野(現・六田)駅到着時刻のほうは、大正12年が上記のように4時15分なのに、大正13年と昭和2年は3時半に早まっている¹⁸⁾。この違いの理由を検討するため、当時の時刻表を使って、乗車スケジュールを推定してみたい。大正12年8月の入峰では、上記のように京都を午前11時23分に出発し、奈良12時59分着、奈良1時25分発、王寺1時58分着、王寺2時44分発、吉野口3時43分着、吉野口4時2分発、吉野(現・六田)4時35分着というスケジュールが考えられる(大正12年7月時刻表による)。報告記にある吉野駅4時15分到着という記述とは多少ずれがあるが、奈良・王寺・高田を経由したことが報告記に書かれており、このルートを通ったことに間違いはなかろう(吉野口で乗り換えたという記載がないので、同じゲージの鉄道省線から吉野鉄道へ乗り入れる特別の車両を仕立てた可能性もなくはない。その場合は、吉野駅に4時15分に着くこともありうる)。

ところが、大正13年7月の入峰の時も、京都~奈良~王寺~吉野口間の鉄道省線運行時刻は大正12年のものとまったく同じで、吉野口到着は3時43分になり(大正13年3月、同14年4月の時刻表による)、前年と同じ行程を利用したとすると、大正13年の報告記が記す吉野駅3時半到着は不可能である。また、昭和2年7月の入峰の際も、改正された昭和2年1月の時刻表によれば、京都駅を11時12分に出発すると吉野口駅到着は3時34分となり、大正12年と同じ行程では、やはり吉野駅に3時半に着くのは無理である。つまり、少なくとも大正13年と昭和2年の入峰では、京都~吉野山間のルートは、大正12年と同じではないと言うことができる。

そこで、大正12年以降の交通体系の変更を顧慮すると、大正12年12月5日に吉野鉄道の吉野口~旧・橿原神宮前間が開業したこと(旧・橿原神宮前駅は、現・橿原神宮前駅の北西にあったが、昭和14年、大阪電気軌道(大軌)畝傍線(現・近鉄橿原線)の線路移設とともに廃止になり、旧・久米寺駅の位置にできた「橿原神宮駅」駅に統合され、後に現在の「橿原神宮前」の駅名に改称する)、旧・橿原神宮前へは、大正12年3月に大軌畝傍線が平端から延伸しており、大正12年12月以降、大軌と吉野鉄道が旧・橿原神宮前で接続したこと、大正13年11月1日には、吉野鉄道の旧・橿原神宮前~畝傍間(後に大軌が戸線と称する。昭和20年、旅客運輸営業休止)が開業し、畝傍で鉄道省線の桜井線と接続したことに気がつく。

昭和2年7月の入峰で桜井線と吉野鉄道を利用したと考えると、京都11時12分発、奈良12時34分着、奈良1時25分発、畝傍2時27分着という乗車スケジュールが推測される(大正15年8月15日改正の昭和2年1月時刻表による)。当時、吉野鉄道は畝傍から旧・橿原神宮前を経て吉野(現・六田)まで直通運転しており、所要時間は約50分で、畝傍2時46分発の列車に乗れば、報告記にある3時半頃に吉野(現・六田)駅に到着することが可能である。つまり、昭和2年の入峰では、鉄道省線の奈良線(京都~奈良)、桜井線(奈良~畝傍)、吉野鉄道の畝傍~吉野(現・六田)を利用したと考えることができる。奈良・王寺・吉野口の3箇所で乗り換える大正12年のルートと比べて、乗り換え回数が2回で済み、しかも到着時刻が早くなっている。おそらく、吉野鉄道が畝傍まで延伸して以降の大正14年~昭和2年の入峰では、この行程を選択したのではないかと思われる。

問題は、吉野鉄道が旧・橿原神宮前までしか来ていない大正13年7月の入峰である。大正14年以降と同じく桜井線を利用したとすれば、京都11時23分発、奈良12時59分着、奈良1時28分発、畝傍2時38分

着となり(大正13年3月時刻表による), 吉野鉄道の詳細な発着時刻は不明だが, 旧・橿原神宮前~吉 野(現・六田)間は約50分を要するので、3時半に吉野(現・六田)に着くためには旧・橿原神宮前を 2時40分頃に出ないといけない。畝傍から大軌の八木(現・八木西口)まで歩いて大軌畝傍線(現・近 鉄橿原線)に乗り、旧・橿原神宮前で吉野鉄道に乗り換える方法は、時間的に無理であろう。別の可能 性としては、桜井線を丹波市(現・天理)で2時2分頃に降りて、大軌天理線(現・近鉄天理線)に乗 り換え、天理から平端に出ることが考えられる。また、平端と新法隆寺を結ぶ大軌天理線(後に法隆寺 線,現在は廃止)を利用する方法もある。奈良から関西本線に乗り換え,奈良を1時25分に出発し,法 隆寺1時49分着。大軌天理線の新法隆寺を2時ちょうどに出発し、平端に2時15分に到着する。大軌畝 傍線のダイヤは不明だが,平端~旧・橿原神宮前間は約20分程度と思われ,平端に出るこれらのルート は、接続がよければ、3時半に吉野(現・六田)に着くことも不可能ではないであろう。ただし、乗り 換え回数はいずれも4回と多くなる。これら以外の方法としては、省線の奈良から大軌奈良線(現・近 鉄奈良線)の油阪駅(旧・奈良駅前駅、現在は廃止)まで少し歩いて乗り換え、西大寺から大軌畝傍線 に乗車して、旧・橿原神宮前まで行くことも考えられる。省線の奈良には12時59分に着き、大軌奈良~ 西大寺間は8~18分間隔の運転で、所要時間は7分である。西大寺~旧・橿原神宮前間は20~37分間隔 の運転で所要時間が37分なので、これが最も時間的余裕のあるルートかもしれない。乗り換え回数も3 回で済む。以上のように検討してみたものの、大正13年7月の入峰については、京都~吉野山の行程を 確言できないが、旧・橿原神宮前から吉野鉄道に乗車したことは間違いないであろう。

なお、吉野(現・六田)駅で下車した後は、実質的な修行が始まり、徒歩で、吉野神宮・村上義光墓 所に参拝して、吉野山に向かっている¹⁹⁾。

昭和3年3月、吉野鉄道の六田(旧・吉野)~吉野間が開業し²⁰⁾、以後、基本的には吉野神宮駅まで乗って下車するようになる。終点の吉野駅でなく吉野神宮駅で下車するのは、それまでも立ち寄っていた吉野神宮への参拝を欠かすわけにはいかなかったためであろう。吉野神宮は後醍醐天皇をまつるが、近世には蔵王堂があった場所であり、柳の宿より始まる大峰七十五靡のルート上にも位置している。ただし、昭和3年7月の入峰は、後述のように御大典を祝って大阪を回る特別の行程であり、湊町駅から特別仕立ての臨時列車に乗って、吉野神宮駅ではなく終点の吉野駅で下車しているため²¹⁾、吉野神宮駅で最初に降りたのは昭和4年の入峰である。

(3) 京都駅~吉野山(昭和4年以降)

昭和3年11月には奈良電鉄の京都~西大寺間(現・近鉄京都線)が開通し、大軌畝傍線(現・近鉄橿原線)の旧・橿原神宮前まで乗り入れを行なう²²⁾(後には、吉野線(旧・吉野鉄道、昭和4年大軌と合併し吉野線)の久米寺まで乗り入れる²³⁾)。奈良電鉄・大軌を利用して旧・橿原神宮前または久米寺で乗り換えれば、京都から1回の乗り換えで吉野神宮駅まで行くことができるようになり、入峰の一行は、昭和4年以降戦中期まで特別の年を除いて、こちらのルートを利用している(下車駅は違うが、このルートは現在の入峰にまで引き継がれている)。昭和4年の入峰行程は、「七条(小田注:京都駅)より見送講中と分れて、一行百五十名、奈良電車にて、橿原神宮に参拝し、吉野神宮前にて下車」²⁴⁾というものであった

京都駅出発時刻についてはほとんど明記されていないが、昭和12年には8時の出門で10時過ぎに京都駅に着いており 25 、昭和14年は例年と少し行程が違うが10時半に京都駅を出発したようである 26 。また、昭和18年には9時40分京都駅出発とあり 27 、鉄道省線を利用していた昭和2年以前の11時台に比べて、昭和4年以降は京都駅出発時刻がいくぶん早くなったと思われる。これは、京都~橿原神宮前(久

米寺)間の列車が頻繁に運転していたためであり(昭和4年5月の時刻表によれば、京都~旧・橿原神宮前間は20分ごとの運転)、11時台まで待たなくても、もっと早い時間帯の列車に乗車することが可能であった。一方、吉野神宮駅到着時刻もあまり記載がないが、昭和12年には午後1時半頃に到着し、宿舎の吉野山・喜蔵院に午後5時に着いている²⁸⁾。昭和12年の京都駅~吉野神宮駅間の所要時間は約3時間ということになる(これには、後述の橿原神宮参拝の時間まで含まれている)。京都駅から鉄道省線に乗っていた昭和2年には、手前の旧・吉野(現・六田)駅までで4時間以上かかっていたから、京都からの所要時間が大幅に短縮されている。昭和8年10月改正時刻表によれば、京都~久米寺(現・橿原神宮前)間の所要時間は、急行で1時間7分、普通で1時間30分であった²⁹⁾。乗り換えの手間が少なくなるだけでなく、所要時間の短さも、鉄道省線から奈良電鉄利用に変わった大きな理由であろう。

以上の京都~吉野山間の往路通常ルートをまとめておくと、大正12年は京都~奈良~王寺~吉野口~ 六田(旧・吉野)、大正14年~昭和2年は京都~奈良~畝傍~六田(旧・吉野)、昭和4年~18年は京都 ~現・橿原神宮前付近~吉野神宮というルートをとったと言える(現・橿原神宮前駅付近の駅の名前と 位置はたびたび変わっているので、ここではおおまかに「現・橿原神宮前付近」としておく)。

(4) その他のルート

上述のルートは通常の年のものであり、特別の年には異なるルートをとっている。具体的には、御大典祝禱入峰の昭和3年、高祖誕生1300年慶讃入峰の昭和9年、皇紀2600年祝禱入峰と智証大師1050年遠忌慶讃入峰を兼ねた昭和15年がそうである。

昭和3年と昭和15年は大阪回りのルートである。一般信徒の多い大阪市内で山伏行列を披露することを意図してのことであろう。昭和3年は、京都駅から列車に乗り、大阪駅下車、中之島公園から湊町駅(現・JR難波駅)まで行列する。湊町駅からは特別仕立ての臨時列車に乗り、吉野駅に着いている³⁰。鉄道省線の関西本線で王寺に出て、以後、高田、吉野口経由で吉野に向かったと考えられる。昭和15年も、京都駅から大阪駅まで列車に乗り、大阪市内を上本町6丁目まで行列する。そこから大軌の特別仕立ての電車に乗り、途中、橿原神宮に下車・参拝して吉野駅(当初の予定は吉野神宮駅)に到着している³¹⁾。当時、上本町駅と「橿原神宮駅」駅との間は、大軌桜井線(現・近鉄大阪線)経由で通常の電車も多数、直通運転されていたが³²⁾、特別の入峰年には参加者が多く(昭和3年の大阪市内行列は3000人の修験衆、昭和15年の行列は1000人余という³³⁾)、特別列車を仕立てざるをえなかったのであろう。

昭和9年の高祖誕生1300年慶讃入峰では、聖護院から京都御所・建礼門前(図1参照)まで行き、天皇の安泰を祈願してから京都駅に向かっているほか、京都駅からは600人の乗る特別仕立ての列車で、鉄道省線の奈良を経由して、吉野神宮駅に着いている³⁴⁾。省線を使ったのは、畝傍または吉野口で、同じゲージの大軌吉野線に乗り入れできることのほか(大軌畝傍線はゲージが違うため、吉野線に乗り入れできない)、「吉野に向ふ途中、門跡代理は御所駅に下車、高祖誕生の地たる茅原山吉祥草寺に参拝勤行」する予定だったためであろう³⁵⁾。しかし、実際は、往路には寄らず、大峰山上での法儀を終えて聖護院に帰門する本山衆が、門跡の代理で帰りに参拝している³⁶⁾。

その他には、大軌吉野線での下車駅が違う年がある。昭和11年と13年には、現・吉野駅までの延伸後にもかかわらず六田駅で下車しており、昭和18年も吉野神宮駅で下車と報告記事にはあるが、水浴をしていることから³⁷⁾、六田駅で下車したものと思われる³⁸⁾。また、昭和14年は、下市口駅で下車して、バスで天河神社・洞川に行き、そこから山上ヶ岳に登るコースをとっている³⁹⁾。

(5) 往路の社寺参拝

ところで、上にも記してきたように、大軌の乗り換え地点である現・橿原神宮前付近では、昭和4年 以降、橿原神宮への参拝が行なわれるようになり、戦中期までずっと続く。神武天皇を祭神とする橿原 神宮への参拝は、時代的背景もあろうが、交通機関のアクセスの問題も関係していると言える。

ただし、明治32年の入峰でも、役行者1200年忌の記念入峰であったためか、「大阪を経て湊町停車場より乗車し、大和畝傍駅に下車し(小田注:ここで宿泊か)、十八日神武陵及橿原神宮に参拝」して吉野山に向かう予定であった⁴⁰。聖護院はそもそも門跡寺院で天皇家との親和性があり、橿原神宮への参拝は昭和期になって始まったものではないことも付言しておく。また、昭和9年の高祖誕生1300年慶讃入峰では、京都駅から鉄道省線を走る特別仕立ての列車を使っており、橿原神宮への参拝は行なわれていない⁴¹。これは、当時においては、橿原神宮は必ずしも参拝しなければならない場所ではなかったということであろう。

Ⅲ. 北回りコースの場合の帰路(柏木~京都)

(1) 帰路のルート

次に、大峰からの帰路について検討する。前稿でも既に述べたが、戦前期における聖護院の大峰入峰 は、中間の前鬼から北へ行き柏木の岩屋を回るコースと、南へ行って熊野三山を巡るコースを交互に隔 年で行なっていた。したがって、帰路の考察は、北回りコースと南回りコースとに分けて行なう必要が ある。

考察は、入峰修行の解散地点からを目安とする。ここで「解散」とは、一般信徒参加者にとっては、 大峰での修行を終え自由行動できることを意味するが、聖護院の本山一行や希望者は京都まで帰り、聖 護院で「本尊明王の宝前に結願の祈願誦経あつて」⁴²⁾、入峰修行を正式に終了する。すなわち、「解散」 以後の行程も、形としては入峰修行に含まれる。

ただし、北回りコースの場合、解散地点は一定しない。大正12年の場合、柏木から吉野山まで戻って解散した。吉野山・喜蔵院に宿泊した翌朝の状況を、報告記は次のように記している。

愈々本日は本山に帰門する日である。随行者はこゝにて一先づ解散を告ぐる事になつたので、一同 喜蔵院門前に旅装を整へ互に別れの辞をかはし随行員の発声にて本山幷に随行者一同の万歳を三唱 し各自思ひ々に吉野駅(小田注:現・六田駅)に向つた⁴³。

次の大正14年は上市が最後の宿泊地で、修行予告の参加費欄には上市で解散とある(これは、参加費が上市まで含まれることを意味する)。昭和2年と4年には最終宿泊地と解散地点が柏木まで早まるが、昭和6年は上市までの自動車費用を考慮してか、最終宿泊地は柏木のまま解散地点は上市に戻っている。昭和8年以降は、大台ヶ原が最終宿泊地で、柏木は最終日の昼食地点になるが、解散地点は明記されていない。上市解散のままであったのか、聖護院帰門まで途中解散はなかったのか不明である。ただ、昭和16年と18年の参加費欄には「往復乗車賃共」と記されており、両年とも京都駅で解散している。もっとも、上市で解散するにせよ、柏木で解散するにせよ、また京都駅で解散するにせよ、柏木の岩屋巡拝を終えれば、入峰修行の重要な部分は終了したことになる。したがって、帰路の考察は柏木以降を目安としたい。

大正12年の帰路は、上述のように、柏木から大滝に出てそこで昼食をとり、喜佐谷越えで吉野山に戻

り、一泊の後、吉野鉄道の吉野(現・六田)駅から乗車している。乗車経路の記載はないが、後述のように信貴山と奈良に立ち寄っていることから、往路を逆にたどったと考えられる。すなわち、吉野口で鉄道省線に乗り換えて京都まで行くというルートである。大正14年は吉野山まで戻らず、柏木宿泊、大滝昼食、上市宿泊というスケジュールになり、昭和2年には上市宿泊がなくなって、柏木を出発した日に帰門している。これは、後述のように大正15年に柏木までの定期乗合自動車の路線が開業しており、柏木から自動車を利用することを念頭においての日程短縮と思われる。吉野(現・六田)駅から乗車後のルートは、やはり往路を逆にたどったと考えるのが自然であろう。つまり、畝傍で鉄道省線に乗り換えて、桜井線経由で京都に帰ったと推測される。

吉野鉄道の延伸以後の昭和4年には大和上市駅より乗車するようになる。また奈良電鉄も開通しているので、「吉野電鉄、奈良電鉄にて」40、往路を逆に京都まで帰っている。昭和8年以降は大台ヶ原が最終宿泊地で、柏木は最終日に通過するだけとなる。乗車経路の詳しい記載はほとんどないが、現・橿原神宮前付近で乗り換えて、大軌・奈良電鉄で京都に帰るルートがずっと踏襲されたと思われる。以上の乗車経路をまとめると、大正12年は六田(旧・吉野)~吉野口~京都、大正14年~昭和2年は六田(旧・吉野)~畝傍~京都、昭和4年~18年は大和上市~現・橿原神宮前付近~京都というルートをとったと言える。

ところで、柏木から上市までは自動車がしばしば使われている。自動車の記述が最初に見えるのは昭和2年で(この時は六田〔旧・吉野〕駅まで)、昭和4年は不明だが、昭和6年以降は昭和18年まで毎回自動車を利用している(昭和12年には入之波からも自動車に乗っている⁴⁵)。柏木へは、大正15年に定期乗合自動車の路線が開業しているが⁴⁶、『修験』誌には単に「自動車」とのみあり「乗合自動車」と記されたものがこの区間にはまったくないこと、昭和2年には「二台の自動車を連ねて」いることから⁴⁷、定期運行の乗合自動車を利用したのではなく、自動車を雇ったと考えられる。また、この「自動車」は現代の箱型のバスではない。吉野地方で使われた戦前の乗合自動車の写真を見ると、多くて12人乗り程度のものであり⁴⁸、数十人の団体が小さな1台の乗合自動車に乗りきれるはずがなく、自動車を雇うという方法がとられたのであろう。上記の昭和2年の場合も、17名の参加者が2台の自動車に分乗していることから、その自動車はやはり10人乗り程度の現代の大型タクシーのようなものであったことが推測される⁴⁹。自動車の利用は、上市・柏木での宿泊を省略させ、入峰修行の日程を短縮化する結果をもたらしている⁵⁰。

(2) 帰路の社寺参拝

帰路の社寺参拝という面では、大正12年と14年の修行予告に「大和霊場随時参拝」あるいは「途中随時大和霊場参拝」⁵¹⁾とあり、大正12年の報告記でも、「途中信貴山及奈良著名の社寺に参拝し」というように、信貴山と奈良の社寺に参拝したことが記されている⁵²⁾。信貴山へは、大正11年に信貴生駒電気鉄道が鉄道線(王寺〜山下、現・近鉄生駒線の一部)と鋼索線(山下〜信貴山、後の近鉄東信貴鋼索線、現在は廃止)を開業しており⁵³⁾、王寺で乗り換える時に立ち寄るのは容易であった。奈良も上述のとおり乗換駅で、著名社寺に参拝するのには好都合である。また昭和2年は、修行予告からは帰路の大和霊場参拝の文言が消えているが、報告記を見ると、奈良の猿沢池・東大寺・三笠山(現・若草山)を巡っている⁵⁴⁾。修行予告から消えたのは、この年から、柏木を出発した日に帰門するようになり、大和霊場参拝の時間的余裕がないと予想されたためと思われるが、実際は柏木から六田(旧・吉野)駅まで自動車を利用したので、奈良で下車する時間が確保できたのであろう。この時は、六田(旧・吉野)駅に午前11時に着き、午後5時半には京都へ帰っている(2箇所に寄った大正12年には、午後6時40分に

京都駅に着いている)。しかし、昭和4年以降、このような社寺参拝があったかどうかは不明である(昭和6年は上市まで自動車を使っているにもかかわらず、夕刻帰門しているので、どこかに立ち寄った可能性はある)。上述のように、昭和4年以降は現・橿原神宮前付近で大軌・奈良電鉄に乗り換えるようになっており、奈良は通らなくなったので、奈良の社寺に寄るには西大寺でまた乗り換えねばならず、手間がかかるようになっている。そして、昭和8年からは、柏木に泊まらず、大台ヶ原を出た日に京都まで帰ってくるようになったので、途中で自動車を使っても、社寺に寄り道をする時間はなかったであろう。

信貴山や奈良の社寺以外にも、柏木を出た後、大滝までの途中、丹生川上神社への参拝が行なわれている。この記録は、大正12年以降、昭和2年を除いて昭和6年まで見られるが、昭和8年以降はその記事がない。これも、同年から大台ヶ原が最終宿泊地になり、時間がなくなったことが関係しているのではないかと思われる。

以上のように、大正〜昭和初期においては、帰路に、奈良の社寺や丹生川上神社などに参拝をしていたことが分かるが、時間的余裕がなくなったことと乗り換え地点が変わったことにより、それらの社寺参拝は見られなくなる。

Ⅳ. 南回りコースの場合の帰路(勝浦~京都)

(1) 帰路のルート (昭和13年以前)

次に南回りコースの場合は、本宮・新宮・那智山の順に熊野三山を巡ることが必須で、その後、勝浦で解散する。修行予告の参加費欄には、大正13年から昭和15年まで一貫して、勝浦で解散すること、あるいは勝浦から帰途の費用を含まないことが明記されている(昭和17年は本山修験道場の修験僧のみを奥駈に引率し、一般参加者を募集しなかったため、勝浦云々の文言はない)。したがって、以下においては、原則として勝浦以降を帰路の考察範囲とする。

大正15年に聖護院の宮城信雅は、「現今の入峯修行では、(中略)新宮に宿泊し、その翌日、那智山、飛龍(瀧力)権現、那智観音、夫順(須力)美神社に参拝して勝浦に出で、汽船にて帰る事となつてゐる」⁵⁵⁾と述べているが、勝浦からの汽船には鳥羽行きと大阪行きの2つの選択肢がある(図3参照)。大正13年、15年、昭和5年の入峰では、本山一行は鳥羽に上陸している⁵⁶⁾(昭和3年の上陸地は不明)。しかし、昭和7年、9年、11年の3回は大阪に向かっている。昭和13年は「大阪行汽船が欠航してゐるので止むなく予定を変更して」、新宮、尾鷲、「参宮電車」(参宮急行電鉄、現在の近鉄山田線・大阪線)、奈良電鉄(現・近鉄京都線)経由で真夜中の12時半に京都に着いている⁵⁷⁾。

大阪行きと鳥羽行きのどちらのルートを選ぶかは、船の時刻が関係していると考えられる。表1は、大正期から昭和戦前期にかけての勝浦港発の汽船時刻表である⁵⁸⁾。大正後期から昭和初期の勝浦港発の汽船には、勝浦を経由して大阪と鳥羽・名古屋を結ぶ大阪商船(後に摂陽商船、大阪発動機船に譲渡)の大阪名古屋線⁵⁹⁾と、大阪と勝浦を結ぶ大阪商船の大阪勝浦線⁶⁰⁾があった。大阪名古屋線は大阪行きと名古屋行きが毎日各1便、大阪勝浦線は大阪行きが1便あった。出港時刻は年によって変わっており、鳥羽・名古屋行きは、昭和5年までは16時台の出発であったが、昭和6年以降、少しずつ出帆時刻が繰り上がっている。一方、大阪行きの船は、昭和5年までは朝8時30分(大阪勝浦線)または深夜零時頃(大阪名古屋線)の出発であったが、昭和6年以降、大阪勝浦線の便が夕方発になっている。他方、大阪名古屋線の大阪行きは、昭和6年は正午発になっているが、昭和9年以降は朝8時30分発に変わっている。

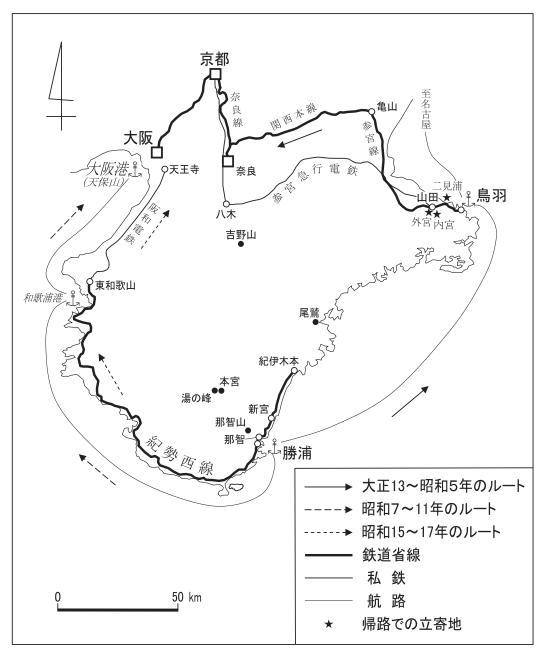


図3 勝浦~京都間の旅程(帰路)

注:鉄道は昭和15年末頃の状況であるが、汽船の航路は昭和11年以前の状況を示している。 航路のうち、多くの寄港地は省略してある。

大阪名古屋線

表 1 勝浦港発の汽船時刻表

	2:30	2:30	2:00	8:00	7:20	7:20	8:10		8:10	8:10	19:17	世界
	13:50	13:50	15:20	16:20	16:20	16:10	16:50	記載なし	16:50	16:50	18:00	勝浦発
	3:00	3:00	5:10	22:30	22:00							大阪(安治川)着
			4:40発	21:30	21:30発	22:40	22:30		22:50			大阪(天保山)着
										23:20	f 22:30	大阪(港名なし)着
	20:30	20:30	23:10	15:40	15:40	16:30	16:20		16:30	16:30	15:40	和歌浦発
記載なし	8:30	8:30	12:00	0:00	23:00	0:00	0:50	記載なし	0:50	0:50	21:00	勝浦発
昭和14年12月	昭和10年10月	昭和9年6月改正 昭和10年10月	昭和6年6月	昭和5年3月改正 昭和6年6月	昭和4年5月	昭和2年1月	大正13年3月 大正14年4月	大正13年3月	大正12年7月	大正10年8月	大正4年3月	

大阪勝浦線

	大正4年3月	大正10年8月	大正12年7月	大正13年3月	大正14年4月	昭和2年1月	昭和4年5月	昭和5年8月訂補	昭和6年6月	昭和9年3月訂補	昭和10年10月	昭和14年12月
勝浦発	08:30	6:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	8:30	18:00	16:00	17:00	記載なし
和歌浦発	20:10着21:00発	19:50着20:10発	18:50着19:10発	記載なし	記載なし	18:00	17:30	17:30	2:30	0:30	1:30着	
大阪(港名なし)着	1:10	0:15							早朝		6:40	
大阪(天保山)着			22:40	21:30	21:30	21:30	20:30	20:30		2:00		

資料:『公認汽車汽船旅行案内』大正 4 年 3 月号,『公認汽車汽船旅行案内』大正10年 8 月号,『公認汽車汽船旅行案内』大正12年 7 月号,『列車時刻表』大正13年 3 月号,『汽車時間表』 大正14年4月号,『公認汽車汽船旅行案内』大正16年1月号,『公認汽車汽船旅行案内』昭和4年5月号,『汽車時間表』昭和5年10月号,『汽車汽船旅行案内』昭和6年6月号, 『汽車時間表』昭和9年12月号,『汽車汽船旅行案内』昭和10年10月号,『汽車汽船旅行案内』昭和14年12月号 表1を参照しながら、聖護院の本山一行がどの便に乗船したかを推測すると、鳥羽に向かったことが明らかな大正13年、15年、昭和5年は、いずれも大阪名古屋線の午後4時台の夜行便を利用したと考えられる。実際のところ、大正13年の報告記にも「午後四時出帆の鳥羽行汽船に乗つた。翌朝鳥羽に上陸」と記されている⁶¹⁾。また、大阪に向かった昭和7年、9年、11年は、いずれも乗船の翌日に本山帰門の予定であることや、昭和9年の報告記に「五時出帆の大阪行急行船に乗りて(中略)大阪築港に入つたのが翌朝六時」と記されていること⁶²⁾、昭和11年も「午前九時本山に帰門」していることから⁶³⁾、大阪勝浦線の大阪行き夜行便に乗船したと思われる。昭和5年の入峰までは大阪名古屋線の鳥羽行き、昭和7年以降は大阪勝浦線の大阪行きを利用していると言え、両者に共通するのは、勝浦を夕方出帆する夜行便であることである。

このようなコース選択をする前提条件の1つは、前日の宿泊地である。昭和7年までは前日の宿泊地が新宮で(昭和9年以降は前日の宿泊地が湯の峰と遠くなるが、熊野川を下るのにプロペラ船を使い、新宮で昼食をとるようにしている)、当日は那智山に参詣するから、新宮と那智山の間を鉄道⁶⁴⁾または自動車で移動しても、勝浦で解散するのは昼以降になる。その後の選択肢としては、昭和5年までは、①夕方の鳥羽行きの船に乗り、翌朝鳥羽に上陸する、②深夜の大阪行きの船に乗り、翌日午後3時過ぎに和歌浦(または夜遅く大阪)に上陸する、③勝浦に一泊して翌朝大阪行きの船に乗り、夕方の和歌浦か夜の大阪に上陸する、の3つが考えられるが、本山一行はもう一泊せず、待ち時間の少ない①夕方発の鳥羽行きを選んでいる。また、船の出帆時刻が大幅に変わった昭和7年以降は、④夕方の大阪行きの船に乗り、翌朝大阪に上陸する、⑤勝浦に一泊して翌朝大阪行きの船に乗り、夜に和歌浦に上陸する、⑥同じく勝浦に一泊して翌日昼過ぎの鳥羽行きの船に乗り、真夜中に鳥羽に上陸する、という3つの選択肢のうち、やはり宿泊せず、待ち時間の少ない④夕方発の大阪行きを選択している。聖護院の本山一行は、勝浦でゆっくり休息することなく、夜行の船を使って、なるべく早く帰門できるルートを選んでいると言える。

ただし、大正13年の当初の入峰予定では、那智山から下山した後、勝浦に宿泊し、翌日勝浦から乗船して本山に帰門することになっていた⁶⁰。これはおそらく、大正11年以前のルートでもあったのだろう。表1を見ると、大正13年以前にも、午前8時30分頃に勝浦を出て夜に和歌浦・大阪に到着する大阪勝浦線の便があり、かつてはこの便が使われていた可能性がある。

なお、交通機関の運賃も、ルート選択をする際の重要な条件と考えられる。勝浦発の船の運賃は、昭和2年1月の3等の場合、勝浦〜鳥羽が3円50銭に対して、勝浦〜和歌浦3円45銭、勝浦〜大阪3円60銭とあまり変わらないが、大阪勝浦線は急行船のため、勝浦〜和歌浦・大阪間で50銭の特別料金がこれに加えて余計にかかった⁶⁶⁾。しかし、鳥羽・大阪それぞれから京都への列車運賃を勘案すれば、鳥羽行き、大阪行きのどちらのルートでも運賃に大きな違いはないであろう。

鳥羽あるいは大阪上陸後、京都までのルートについてはほとんど記載がなく、詳細は不明である。わずかに、昭和9年の報告記に「大阪駅より気車にて八時半京都駅に着し」とあり⁶⁷、大阪~京都間は鉄道省線(東海道本線)が使われていたことが分かる。また、大正15年は、「鳥羽に上陸し、十二日夕頃、無滞帰門」というルートだが⁶⁸、鳥羽に午前8時頃上陸するとして、その後の旅程を大正14年の時刻表⁶⁹で推測すると、鳥羽午前9時10分発、亀山11時30分着、亀山午後0時12分発、奈良2時44分着、奈良2時54分発、京都4時25分着と乗り継ぎ、「夕頃」に帰門する行程が可能である。すなわち、鳥羽からの帰路は、鉄道省線の参宮線(大部分は後に紀勢本線に編入)(鳥羽~亀山)、関西本線(亀山~奈良)、奈良線(奈良~京都)を利用していたと考えられる。なお、現在の近鉄大阪線(当初は参宮急行電鉄)が全通し、上本町~山田(現・伊勢市)間の直通運転が開始するのは昭和5年12月で⁷⁰、鳥羽に上陸し

た昭和 5 年以前の帰路に使われた可能性はない(昭和13年の想定外の帰路には上述のごとく使われている)。また、宇治山田と鳥羽を結ぶ近鉄鳥羽線が全線開業するのは昭和45年のことである 70 。

(2) 帰路のルート (昭和15年以降)

ところで、大阪商船の大阪勝浦線は、紀勢西線(現・JR紀勢本線の一部)の延長による業績不振と軍による使用船の徴発とによって、昭和13年11月に休航している⁷²⁾。大阪商船から摂陽商船を経て大阪発動機船に譲渡された大阪名古屋線についてはよく分からないが、角によれば、昭和12年5月に廃止されたという⁷³⁾。一方、現在のJR紀勢本線は少しずつ開業区間を増やしていき、昭和15年8月8日には紀伊木本(現・熊野市、新宮の北に位置する)~和歌山(現・紀和)間の紀勢西線が全通する⁷⁴⁾。

昭和15年と17年の入峰では、この紀勢西線を使って大阪回りで京都に帰ってきている。昭和15年8月入峰の記録には、「那智駅に還つて九時四十七分の汽車」⁷⁵⁾ に乗り、「午後六時恙なく本山に帰門」⁷⁶⁾ とあり、昭和15年8月8日改正の時刻表と対照すると、確かに9時47分那智発の便があり、この列車は東和歌山(現・和歌山)を経て、阪和電鉄(現・JR阪和線)直通で午後3時30分に阪和天王寺に着いている⁷⁷⁾。天王寺への直通列車は、他には不定期運転の夜行列車がもう1便あるのみである。9時47分発の直通列車に合わせたのか、この年は、前回の昭和13年までとは違って、最後の宿泊地を新宮に戻しており、新宮駅を早朝午前6時20分に出発して那智山を参拝した後⁷⁸⁾、上記の天王寺行き列車に乗車している。

一方、昭和17年7月入峰では、勝浦から夜行列車に乗り、朝6時30分に天王寺に着いて、大阪経由で京都駅に着いている⁷⁹⁾。昭和17年11月の南海山手線(旧・阪和電鉄)時刻表(昭和16年4月改正)を見ると、新宮を午後10時40分に出て、南海山手線直通で南海天王寺に朝6時15分に到着する便があるが、昼間の新宮発直通列車は記されていない⁸⁰⁾。この夜行列車に乗るためか、前日の宿泊地は湯の峰で、新宮市内で昼食をとり、列車の時間待ちのため勝浦温泉で休憩している。

以上のように、船の便が廃止され紀勢西線が全通した昭和15年以降の入峰では、紀勢西線から天王寺へ直通する列車を利用して帰っており、この列車が1日1便しかないため、入峰修行の行程をこれに合わせて調整するかたちになっている。

(3) 帰路の社寺参拝

帰路の社寺参拝に関しては、鳥羽に上陸した場合、二見、伊勢内宮・外宮に参拝したことが確認できる。大正13年の報告記には「二見、内宮外宮を参拝した」、「伊勢両宮を拝し」とあり、昭和5年の記事にも「伊勢両宮参拝」と記される⁸¹⁾。鳥羽からは鉄道省線の参宮線が二見浦・山田(現・伊勢市)を経て亀山まで通じており、山田・内宮・二見を結ぶ三重合同電気線(後に三重交通神都線、現在は廃止)もあったので、立ち寄るうえでの交通上の問題はなかったと思われるが、詳細な行程は不明である。なお、大正15年は立ち寄りの記載がないが、夕方に帰門する上述のような鳥羽・京都間の旅程を推定すると、寄り道する時間的余裕はなかったと考えられる(二見・伊勢内宮・外宮に寄った大正13年には、帰門が夜8時半にもなっている⁸²⁾)。とすれば、内宮・外宮は、必ずしも参拝しなければならない場所ではなかったということになる。

一方,大阪に上陸した場合(昭和7年,9年,11年)は、帰路に社寺に参拝した記事が見えない。昭和11年の報告記事に「午前九時本山に帰門」とあるので⁸³⁾、大阪港に朝7時頃に着いて、どこにも立ち寄らず聖護院まで帰ってきたと思われる。帰路に鉄道を利用した昭和15年と17年の入峰においても、社寺参拝の記載はない。上述のように、昭和15年は午後3時30分に天王寺に着いて午後6時に聖護院に帰

門しているから、寄り道の可能性は少ない。大阪の場合、寄り道する時間的余裕はあっても、大阪は京都から近く、距離的に行きやすいところなので、帰路にわざわざ社寺等に立ち寄ることがなかったこと、また帰路の社寺参拝が見られるのは、上述のように昭和6年までであり、大阪を経由して帰るのがそれより後の時期で、社寺等に立ち寄る雰囲気ではなかったことも考えられる。

∇. おわりに

以上、本稿では、戦前期の聖護院の大峰入峰における京都から大峰への往路ルートと大峰から京都への帰路のルート、利用交通機関、それらの変遷などについて明らかにした。また、その途中に見られる社寺参拝についても述べた。要点をまとめると、次のとおりである。

京都から吉野山までは、大正12年は鉄道省線を主に使って京都~奈良~王寺~吉野口~六田というルートをとったが、吉野鉄道の畝傍への延伸によって、大正14年~昭和2年は京都~奈良~畝傍~六田というルートを利用した。吉野鉄道が吉野まで延伸し、奈良電鉄が開通して大軌に乗り入れるようになった昭和4年以降は、これらに乗車して京都~現・橿原神宮前付近~吉野神宮というルートに変わった。大軌の乗り換え地点である現・橿原神宮前付近では、昭和4年以降、橿原神宮への参拝が行なわれるようにった。帰路は北回りコースと南回りコースの年に分かれ、北回りの場合は、大正12年は六田~吉野口~京都、大正14年~昭和2年は六田~畝傍~京都、昭和4年~18年は大和上市~現・橿原神宮前付近~京都という往路とは逆のルートをとった。また、柏木~上市(六田)は昭和2年以降自動車を雇っている。帰路の社寺参拝は、奈良の社寺や丹生川上神社などで見られるが、昭和6年までである。南回りコースの場合、大正13年~昭和5年は勝浦から鳥羽行きの船に乗り、鉄道省線で帰ってきているが、昭和6年頃に出帆時刻が変更されると、昭和7年~11年の3回は大阪行きの船を利用した。紀勢西線が全通した昭和15年と17年の2回は、那智または勝浦から大阪へ直通する列車に乗っている。社寺参拝は、鳥羽へ上陸した時、伊勢内宮・外宮などへの参拝が見られるが、昭和5年までである。

以上のように、大正末期~戦中期の聖護院の大峰入峰においては、山岳修行前後のほとんどの旅程で近代交通機関が利用されており、交通機関の整備状況によって旅のルートも決定された。新たな交通機関が開通したり、運行時刻が変化したりすると、便利なほうを選択して、旅程も変わることになる。山に登る前と山から下りた後の区間では、鉄道や汽船が使えるのに意図的に歩いて修行するという意識はなく、利用できる交通機関には遠慮なく乗車(乗船)している。

その旅程の中で、社寺参拝の事例がいくつか見出された。しかしながら、訪れた信貴山や伊勢の内宮・外宮などが大峰入峰や修験道と強い関わりを持たないことや毎回参拝しているわけではないこと、昭和2年に、東大寺とともに奈良の猿沢池や三笠山を訪れていることは、これらの社寺参拝が純粋な宗教行動ではなく、名所観光的要素を併せ持ったものであることを示唆している(ただし、橿原神宮は時代的背景も考慮する必要があるだろう)。換言すれば、これらの社寺は行っても行かなくてもよい場所であり、王寺、奈良、現・橿原神宮前付近、鳥羽という乗り換え地点に近い社寺が、往路・帰路のついでに参拝されたと見ることができる。

したがって、旅のルートが変化したり行程に時間的余裕がなくなったりすることによって、これらの 社寺参拝は姿を消すことになる。山岳修行前後における参拝地点は昭和7年以降は橿原神宮のみとな り、時局の影響もあったと思われるが、資料のある昭和18年までほぼ毎年参拝が行なわれている。ただ し、昭和9年の高祖誕生1300年慶讃入峰の時のみ、鉄道省線を走る特別列車に乗って、現・橿原神宮前 付近を通らなかったためか、橿原神宮への参拝も行なわれていない。つまり、少なくとも昭和9年にお いては、橿原神宮は必ずしも参拝しなければならない場所ではなかったと言える。

本稿では触れなかったが、近世の大峰入峰においても、大峰に入る前や出た後の行程で、途中の社寺に随時参拝を行なっていた。戦前期の聖護院の大峰入峰は、近代交通機関を利用するようになったが、乗り換え地点での社寺参拝が見られ、近世的な行動をわずかに残していると言える。しかしながら、行程の変化や日程の短縮によって、そのような行動は消滅し(戦時中までの橿原神宮参拝を除く)、現在に至っている(ちなみに現在は、往路の橿原神宮への参拝もなくなっている)。本稿で扱えなかった明治期や戦後期の状況については、今後の検討課題としたい。

注

- 1) 小田匡保「近代における大峰の入峰ルート―戦前期の聖護院の入峰を中心に―」, 山岳修験36, 2005, 25~39頁。
- 2) 田中智彦「愛宕越えと東国の巡礼者―西国巡礼路の復元―」,人文地理39-6,1987,552~565頁。田中智彦 『聖地を巡る人と道』岩田書院、2004所収。
- 3) 小野寺淳「道中日記にみる伊勢参宮ルートの変遷―関東地方からの場合―」,人文地理学研究14, 1990, 231 ~255頁。
- 4) 修験1~124, 1923~1944。名著出版の1982~1983年の覆刻版による。
- 5) 『明治大正時刻表』(全11冊),新人物往来社,1998。『明治大正鉄道省列車時刻表』(全20冊),新人物往来社,2000。『昭和戦前時刻表』(全6冊),新人物往来社,1999。『時刻表復刻版 戦前・戦中編』(全7冊),日本交通公社出版事業局,1999。『復刻鉄道名著集成』(全22冊),アテネ書房,1993。
- 6) 大阪を回って吉野山へ行った昭和3年と15年,吉野山蔵王堂で願経供養のあった昭和9年は、聖護院参集時刻が前後の年に比べて早くなっている。
- 7) 賀陽宮からの撫物拝受については、次の拙論を参照されたい。小田匡保「戦前期の大峰入峰における「古式」の復活」、駒澤大学文学部研究紀要65、2007 (予定)。
- 8) 最近まで京都パークホテルが営業していたところである(現在は、ホテル「ハイアットリージェンシー京都」)。 栗野真紀子「京都・一ツ橋・南柏」(大久保利謙監修『日本の肖像:旧皇族・華族秘蔵アルバム 第11巻旧皇族・竹田家 旧皇族・北白川家 旧皇族・賀陽家』毎日新聞社、1990)74頁。
- 9) 大正12年の記録には「先づ熊野神社勤行,東山通を七条へ出で賀陽宮御殿にて御撫物を拝受し,七条通より 島丸へ出で駅前菊岡屋と立花館に分れて休憩」とある。嶺雲「入峰修行記」,修験2,1923,50頁。
- 10) 大正14年の記録には「大先達は乗馬にて威風堂々、行列粛々として東山通より四条通に出で、四条通を烏丸に、京都駅より乗車」とある。「本山大峰修行」、修験14, 1925, 51頁。
- 11)「東山通を三条へ三条を河原町へ、大仏正面、烏丸通を七条へ」とある。桑原慶光ほか「大峰奥駈修行日記」、修験116、1942、13頁。
- 12)「修験道大峰入り出立状況」、修験92, 1938, 7頁に「第一日三室戸, 第二日奇(奈力)良, 第三日下市と, 吉野へ行く迄も三日を費やしてゐた」とある。
- 13) 前揭注9)「入峰修行記」,50頁。
- 14) 文中の「茅原」とは、役行者御誕生所とされる吉祥草寺のある奈良県御所市茅原であり、和歌山線を王寺、高田、御所から吉野口に向かうと左方に位置する。「車阪隧道」とは薬水トンネルのことと思われる。薬水トンネル東方の現在国道309号が走っている峠を「車坂峠」と呼んでいる。『奈良県の地名』(日本歴史地名大系30)、平凡社、1981、840頁。
- 15) 「本山大峰修行予告」, 修験25, 1927, 44頁。
- 16) ①『列車時刻表』大正12年7月号,鉄道省運輸局,1923,79頁。②『公認汽車汽船旅行案内』大正12年7月号,旅行案内社,1923,91頁。③『公認汽車汽船旅行案内』大正16年1月号,旅行案内社,1927,91頁。

- 17) 前掲注9)。
- 18) ①宮城信雅「大峰奥駈修行雑記」, 修験 8, 1924, 35頁。②戸田守信「大峰修行に随行して」, 修験26, 1927, 40頁。
- 19) ①前掲注9)「入峰修行記」,50頁。②前掲注18) ①「大峰奥駈修行雑記」,35頁。吉野駅(現・六田駅)と 吉野山黒門前の間には、大正10年、南和自動車によって自動車の運行が開始されていたが、六田の柳の渡しか ら実質的な修行が始まることや、吉野神宮などへの参拝があることから利用されなかったのであろう。③『奈 良交通のあゆみ』奈良交通,1994,245頁。
- 20) ①『近畿日本鉄道80年のあゆみ』近畿日本鉄道, 1990, 68頁, 84頁。②吉野町史編集委員会編『吉野町史 上巻』吉野町役場, 1972, 475頁。③松藤貞人『奈良県の軽便鉄道 増補版』やまと崑崙企画, 星雲社(発売), 2004, 73頁。
- 21) ①「御大典祝禱入峰修行と聖体護持の本誓」,修験31,1928,6 頁。②「御大典祝禱大峰修行日程及順路」,修験31,1928,8 頁,③「大典祝禱大峰修行」,修験32,1928,22頁。
- 22) ①前掲注20) ①『近畿日本鉄道80年のあゆみ』, 58頁, 68頁, 84頁, 87頁, 152頁。②藤田佳久編『奈良県史第1巻 地理―地域史・景観―』名著出版, 1985, 498~510頁。③フリー百科事典:ウィキペディア(http://ja.wikipedia.org/)「奈良電気鉄道」、「近鉄橿原線」、「近鉄吉野線」。
- 23) 広軌狭軌併用工事を行なって、昭和5年7月10日、吉野線の久米寺(現・橿原神宮前)まで畝傍線の電車を乗り入れるようになる。
- 24) 南嶺道人「大峰修行記」, 修験38, 1929, 34頁。
- 25) 牛田明海・中村眞明「大峰修行に随行して」, 修験86, 1937, 13~14頁。
- 26) 宗清行ほか「大峰修行之記」, 修験98, 1939, 29頁。
- 27) 「本山入峰修行満行」, 修験122, 1943, 16頁。
- 28) 前掲注25) 「大峰修行に随行して」、13~14頁。
- 29) 鉄道省編『汽車時間表』昭和9年12月号, ジャパン・ツーリスト・ビューロー(日本旅行協会), 1934, 103頁。
- 30) 前掲注21) ①「御大典祝禱入峰修行と聖体護持の本誓」,5~6頁。前掲注21) ②「御大典祝禱大峰修行日程及順路」,8頁。前掲注21) ③「大典祝禱大峰修行」,21~22頁。
- 31) ①「国禱大入峰修行」,修験103, 1940, 7~8頁。②吉田光俊「大入峰法儀の盛観」,修験104, 1940, 9~11頁。
- 32) ①鉄道省編『時間表』昭和15年10月号,日本旅行協会,1940,115頁。ここに掲載の昭和13年6月改正時刻表によると,昼間は30分間隔で運転されている。②前掲注20) ①『近畿日本鉄道80年のあゆみ』,88頁。
- 33) 前掲注21) ③ 「大典祝禱大峰修行」, 21頁。前掲注31) ② 「大入峰法儀の盛観」, 10頁。
- 34) ①「慶讃大入峰の日程」,修験67, 1934, 24頁。②「願経埋納大入峰法儀の盛観」,修験68, 1934, 10頁。
- 35) 前掲注34) ①「慶讃大入峰の日程」、24頁。
- 36) 前掲注34) ②「願経埋納大入峰法儀の盛観」、19頁。
- 37) 前揭注27) 「本山入峰修行満行」, 16頁。
- 38) 水浴の意義については、前掲注7) の拙論を参照されたい。
- 39) ①「本山の国禱入峰」,修験97, 1939, 35頁。②前掲注26) 「大峰修行之記」, 29~30頁。
- 40) 『教学報知』(『中外日報』の前身) 明治32年5月15日付け記事。
- 41) 前掲注34) ①「慶讃大入峰の日程」,24頁。前掲注34) ②「願経埋納大入峰法儀の盛観」,10頁。
- 42) 前揭注11) 「大峰奥駈修行日記」, 23頁。
- 43) 前揭注9)「入峰修行記」,55頁。
- 44) 前揭注24) 「大峰修行記」, 38頁。
- 45) 前掲注25) 「大峰修行に随行して」, 30頁。
- 46) 柏木への定期自動車路線について以下にまとめておく。柏木へは、大正15年に大南和自動車の路線が延長されており、同年解散した大南和自動車の路線を譲渡された吉野川上自動車は昭和2年、柏木・入之波間にも路

線を延長する。吉野川上自動車の事業は昭和4年,吉野鉄道に譲られ,同年の大軌との合併によって大軌吉野線自動車が発足する。一方,大峯自動車も大正15年,六田・柏木間の路線を開業する。大和上市・柏木間の路線は、昭和6年,都司自動車が譲り受け、この路線は大軌吉野線自動車と都司自動車の両社が競合して運行する。両社は昭和15年合同して,吉野宇陀交通を設立し、昭和18年には奈良県内の他社と合併して現在の奈良交通になる。①前掲注19)③『奈良交通のあゆみ』,6~8頁,20頁,30頁,33頁,247~255頁。上市・柏木間の所要時間は2時間であった。②鉄道省編『汽車時間表』昭和5年10月号,日本旅行協会,1930,364頁。③前掲注29)鉄道省編『汽車時間表』昭和9年12月号,228頁。④『汽車汽船旅行案内』昭和10年10月号,旅行案内社,1935,310頁。

- 47) 前掲注18) ②「大峰修行に随行して」, 50頁。
- 48) 前掲注19) ③ 『奈良交通のあゆみ』, 6~8 頁, 20頁, 30頁, 32頁。箱型のバスは, 吉野地方では昭和10年 頃から見られたという。前掲注20) ② 『吉野町史 上巻』, 479頁。
- 49) 昭和9年の入峰でも、場所は違うが、新宮から那智山まで「六台の自動車を雇つて」いる。36名の一行が6台の自動車に分乗していることから、7~8人乗り程度の自動車だったと思われる。①前掲注34)②「願経埋納大入峰法儀の盛観」、24頁。なお、この区間は当初、昭和7年時と同様、新宮から鉄道で那智に行く予定だったが、前日の宿泊地が新宮から湯の峰になったことにより、時間的余裕がなくなったのであろう。昭和13年も同区間で「自動車をやとつて」いる。②岳堂「大峰奥駈修行の記」、修験92、1938、25頁。
- 50) 前稿の32頁では、大台ヶ原以降の区間で「近代交通機関の利用がすぐに入峰日程の短縮につながったわけではない」と述べたが、上市での宿泊省略だけを例にとれば、必ずしもそうではない。
- 51) ① 「大峰奥駈修行予告」, 修験 1, 1923, 40頁。② 「大峰修行予告」, 修験13, 1925, 43頁。
- 52) 前掲注9) 「入峰修行記」, 55頁。
- 53) 前掲注20) ①『近畿日本鉄道80年のあゆみ』,58頁,153頁。フリー百科事典:ウィキペディア「信貴生駒電鉄」,「近鉄生駒線」,「近鉄東信貴鋼索線」。
- 54) 前掲注18) ② 「大峰修行に随行して」, 50頁。
- 55) 宮城信雅「大峰山の霊蹟に就て」, 修験20, 1926, 40頁。
- 56) 大正15年は、当初の予定では和歌浦上陸であった。前稿の33頁で和歌浦上陸が1例あるとしたのは誤りで、 鳥羽上陸を3例とすべきであった。
- 57) 前掲注49) ②「大峰奥駈修行の記」, 26頁。
- 58) 紀州航路については以下の角の研究があり参照したが、ここでは復刻版時刻表を資料とした。①角克明「近代における紀州航路の発展と沿岸都市」、地理学報32,1998,85~109頁。②角克明「近代における和歌山県の交通変革と紀州航路の輸送力・運賃について」、史泉88,1998,1~22頁。③角克明「近代における紀州沿岸航路の発展と陸上交通一和歌山県の場合」、交通史研究43,1999,55~75頁。④角克明「草創期における紀州航路再考」、地理学報34,2000,129~144頁。
- 59) 当初は大阪熱田線と称した。明治33年から大阪商船が運航していたが、昭和4年3月に摂陽商船に譲渡され、昭和8年12月には大阪発動機船へ譲渡された。『大阪商船株式会社五十年史』大阪商船, 1934, 177~179 頁, 544頁。
- 60) 明治期から運航区間の変更や休航期間のあった後、大正2年、大阪~勝浦間を大阪勝浦急航線と称し、大正3年に大阪勝浦線と改称した。前掲注59)『大阪商船株式会社五十年史』、174~176頁。
- 61) 前掲注18) ① 「大峰奥駈修行雑記」, 48頁。
- 62) 前掲注34) ②「願経埋納大入峰法儀の盛観」、24頁。
- 63) 「本山大峰修行」, 修験80, 1936, 37頁。
- 64) 新宮と那智,勝浦の間は,大正 2 年に新宮鉄道が開通していた。昭和 9 年に国有化され,紀勢中線と呼ばれるようになる。①『紀勢本線の70年』郷土出版社,1996,230~231頁。②フリー百科事典:ウィキペディア「紀勢本線」。
- 65) 「大峰奥駈修行予告」, 修験 6, 1924, 55頁。

- 66) 前掲注16) ③ 『公認汽車汽船旅行案内』大正16年1月号, 252頁, 254頁。
- 67) 前掲注34) ②「願経埋納大入峰法儀の盛観」, 24頁。
- 68) 「本山大峰修行」, 修験20, 1926, 55頁。
- 69) 鉄道省運輸局編『汽車時間表』大正14年4月号,日本旅行協会,1925。
- 70) ①前掲注20) ① 『近畿日本鉄道80年のあゆみ』, 64頁。フリー百科事典:ウィキペディア「近鉄山田線」。宇治山田までつながるのは昭和6年3月である。 『近畿日本鉄道80年のあゆみ』 66頁。
- 71) 前掲注20) ①『近畿日本鉄道80年のあゆみ』、174頁。フリー百科事典:ウィキペディア「近鉄鳥羽線」。
- 72) 『大阪商船株式会社80年史』大阪商船三井船舶, 1966, 259頁。
- 73) 前掲注58) ①「近代における紀州航路の発展と沿岸都市」,89頁。
- 74) 前掲注64) ①『紀勢本線の70年』, 231頁。フリー百科事典:ウィキペディア「紀勢本線」。
- 75) 新客南雲「奥駈日記より」, 修験104, 1940, 26頁。
- 76) 前掲注31) ② 「大入峰法儀の盛観」, 18頁。
- 77) 前掲注32) ①鉄道省編『時間表』昭和15年10月号, 108頁。
- 78) 前掲注75) 「奥駈日記より」, 26頁。
- 79) 前掲注11) 「大峰奥駈修行日記」, 22~23頁。
- 80) 鉄道省編『時刻表』昭和17年11月号, 東亜旅行社, 1942, 101頁。
- 81) ①前揭注18) ①「大峰奥駈修行雜記」, 48頁。②「本山大峰奥駈修行満了」, 修験 8, 1924, 51頁。③「本山大峰修行」, 修験44, 1930, 42頁。
- 82) 前掲注18) ①「大峰奥駈修行雑記」,48頁。別の記録には午後9時とある。前掲注81) ②「本山大峰奥駈修行満了」,51頁。
- 83) 前揭注63) 「本山大峰修行」, 37頁。

Travel Routes before and after the Mountaineering in Prewar Pilgrimage in the Omine Mountains

Masayasu ODA*

The author already elucidated pilgrimage routes in the Omine Mountains in modern times with special reference to the prewar pilgrimage organized by Shogoin Temple in Kyoto. This paper further attempts to make clear their travel routes before and after the mountaineering pilgrimage and their visit to shrines and temples on the way. It also pays much attention to modern transportation facilities used on the travel routes.

The findings obtained are summarized as follows:

From Kyoto to Yoshinoyama at the foot of the Omine Mountains, pilgrims used national railways in much of the route before 1927, but after the completion of another line by private railways in 1928, it came to be utilized. When they change trains, the Kashihara Shrine was visited.

There were two courses in the mountaineering pilgrimage. In case of the northern course, on their way back from the Omine Mountains to Kyoto, pilgrims took almost the same route as the route from Kyoto and visited some shrines and temples until about 1930. In case of the southern course, they were embarked on a steamship from Katsuura to Toba before 1930 and visited the Ise Shrine after landing at Toba. After the large change of the departure time in 1931, ship to Osaka came to be used. After a train route from Katsuura to Osaka was opened, trains were utilized in stead of ship on their return trip.

As mentioned above, pilgrims' travel routes were determined by the situation of the transportation facilities. Completion of the new lines and modification of the timetable brought about the change of travel routes. Their visit to shrines and temples on the way seems to have been for a kind of sight-seeing, and disappeared as a result of the change of the travel routes and shortening of the travel time.

Keywords: mountaineering pilgrimage in the Omine Mountains, travel route, modern transportation facilities, visit to shrines and temples, Shogoin Temple

^{*}Department of Geography, Komazawa University