

## 交通の発達と門前町の変遷

鈴木忠義\*

門前町とは人びとの信仰の対象である社寺教団に集まることにより発生し、社寺境内の内外に成立している町である。一般に都市や町は政治経済の発達や変化により、機能も規模も活気も変化する。門前町もその例にもれるものではなく、門前町として機能が単純化したり、とくに交通文明の影響を強くうけている。

この小論はわが国の工業化、近代化の中で、大きく変化してきた交通手段と、観光が国民生活の中に融和してきた関係において、国民の社寺参詣の体験の変化と門前町の変遷と衰退をとらえたものである。結論として、門前町の将来とそのあり方について論及した。

### The Development of Transportation and Changes Undergone in Temple Towns

Tadayoshi SUZUKI\*

A temple town originated when people gathered around a religious order which was the object of their faith and worship, and then grew within and outside of a temple or shrine.

Both the function and scale of temple towns undergo changes along with overall towns go through processes in which their functions are purified, or in which they come under the substantial impact of the development of an economic society.

This essay aims at clarifying the structural changes of temple towns within the overall process of the industrialization and modernization of Japan, especially within the context of the relationship between the changing means of transportation, on the one hand, and sight-seeing and tourism which has become assimilated with the changing life-style of the Japanese people, on the other. In the concluding section, the author discussed the future of temple towns, and the roles that they are likely to play.

#### 1. 門前町の成立

##### 1-1 庶民の旅の原点から

町は人が集まることによって成立する。人が集まるためには誘因があり、門前町の核となる社寺は、その誘因となってきた。社寺の誘因は、本来的な信仰が存在していることは論をまたない。メッカ巡礼、四国八十八ヶ寺巡礼などがそれであろう。そして門前町の成立にはその社寺教団が多くの人びとの信仰を集めることが重要な役割をはたしている。それは大衆の参加であり、量の問題である。

人びとが大ぜい集まることは交通の発生である。ところが交通手段の未発達な時代には、社寺参詣は難行苦行の末に達成される。そのような交通の条件においては、強力な宗教心が根底になければ達成されない。

庶民の信仰は苦しい現世に対するさまざまな、すく、ねがい、いのりである。食糧や生業に対しては五穀豊穰、商売繁盛、病に対する無病息災や治癒祈願、天災人災からの家内安全である。苦しい時の神だのみとは庶民感情をよく表わしているといえる。そのため、「靈験あらたか」な社寺が、人びとにより口伝されると、より遠くから、人びとが集まることとなる。その意味では、庶民にとって、「信仰の旅」は旅の原点といえる。

門前町はどこの社寺にも発生するわけではない。上に述べたように、人びとの評判にのぼり、遠い地域からも多くの人びとが参詣をするようになって成立する。そこは遠くから「旅」をともなって参詣を成就する人びとが多くなる場所である。

このように広域から、参詣者を誘致する社寺では門前に多くの先達が居住するし、参詣者も宿泊、飲食、休憩がともなうことになる。このことは、一時的にしる、人びとの生活がそこに発生することになる。生活の発生はさまざまな物資とサービスが必要

\* 東京農業大学教授  
Professor, Tokyo University of Agriculture  
原稿受理 昭和60年7月1日

となり、消費集落が成立する。

### 1-2 門前町の変遷

“信仰の旅”は自分が“路銀”を負担するにしても、また巡礼の道すがらの“お恵”にしても、消費活動には違いない。それゆえ、時間と生産の余裕の中から顕在化が進行する。それゆえ、政治、経済、社会の発展に支えられ“信仰の旅”は大衆化がすすんできた。信仰に集まる人に加え、鎌倉・室町前期には社寺の領主化がなされ、門前町は巡拝の対象のみならず、商品流通の場ともなり、門前市が開催された。しかし、戦国動乱の世となり、大名権力のもとでは、城下町、港町などの機能分離がおこなわれ、ふたたび参詣者の町となる。

太平の打ちつづく江戸期は、中期にいたり、庶民の生活は向上し、人口の増加も見られた。そのため、今日にも、その影響を強く残す社寺詣が繁栄をきわめることとなる。日光二社一寺、長野善光寺、成田山新勝寺、琴平宮……などは社寺ならびに門前町として、その完成を見た。

そして、その背景には“旅”の手段、サービスの向上が見られたが、何といても、庶民の“旅”への条件が大きく変化していた。

### 1-3 回遊旅行への発展

“社寺詣”の発生は消費行動であるから、“余暇・所得・情報”の3拍子がそろわなくてはならない。この3項目の変化は、“旅の発生”を大きく変化させる。一方、“旅の手段とサービス”の変化は、“旅の形態”を大きく変化させる。

前者の発生条件の変化は、江戸中期の町民に大きくあらわれている。その結果は多くの案内書の発行と庶民の広域行動となり、社寺参詣とともに、名所旧蹟の“回遊旅行”へと発展をとげてきた。このことは、今日の観光・レクリエーションの概念に達しているものと見ることができる。

ここで強調すべきことは、“社寺参詣”が旅行の名目として使われていたことである。前述したように、信仰への祈願は実利的であり、また平和と経済の発展がつづけば、さまざまな文化が興隆することとなる。また、文化は物と人の交流において発展をとげる。その意味からすれば、社寺参詣が“旅の名目”であり、回遊遊行を誘発したとしたら、それは“文化の発展”を加速することとなる。

### 1-4 門前町の殷賑

日本の近代化、工業化以前における江戸期の旅は、中世の旅に比べれば、街道、宿駅、サービスの向上

は著しいとしても、移動手段はほとんど“徒歩”であった。乗物といっても、小舟艇が静隠の河や海に恵まれたときに、ようやく快適であったにすぎない。

とすれば当時の江戸から伊勢までの18日間の徒歩の旅は、今日にして思えば、はるばるきたとの印象となろう。また、その間、足をのばして、途中の名所に立寄ることも当然といえる。名目とはいえ、めでたく目的の社寺参拝をすませば、リラックスしたくなることは当然といえる。このことが、当時の著名な門前町に、歌舞音楽、酒宴の発展を見るにいたったのである。“精進おとし”という言葉はそのことをよく物語っている。そして、人間の移動手段が徒歩ということに限定されると、広域からの人びとの来訪は、滞留日時の延長をまねくことになる。そして門前町の都市的集積のメカニズムが存在する。

要は強い誘致力をもつ“社寺信仰の誘因”により広域からの人びとの集合は、多彩な交流を活発にし集落として、3次産業の発展の道をたどることとなった。

## 2. 門前町の構造

### 2-1 観光地構造の原型

およそ集落が発展してゆくためには、もの・かね・ひと・しくみ・こころの5要素が相互に深く関連する。ハードなものや“かね”ばかりではない。そこに住む人びとやリーダー、外部から専門家として参加する人が一体化しなければならない。そして何よりも人びとのやる気、信頼感、連帯感などの“こころ”が原動力となる。門前町においても、このことはあてはまる。

“もの”は自然と文明である。門前町の核となる社寺の立地はいずれも開祖が理想的自然条件を選択している。そこに文明が加えられ、“町”としての集積が成立している。この文明の集積の仕方に門前町の構造がうかがわれる。

社寺は象徴性、神秘性、尊厳性を重要視する。わが国においては、地形、水系、森林など、自然の条件に恵まれることから、これらを巧みに利用し、境内が形成される。広大な境内地に宿坊、サービス施設が組込まれる境内町と、門前に参詣の街道を主軸として形成される門前町とがある。後者の門前町は、今日でいう、民間活力により、独特の雰囲気をもった街路となる。

“かね”は奉納、寄進、祈願、祭事、成就参観に参詣する善男善女の信仰心の結晶として、集められる。

まさに寺勢、社勢そのものといえる。このことから参道、境内、維持管理、改修と社寺境内の内外が整備される。

“ひと”は開祖と弟子と社寺の人びと、先達・世話人から細かいサービスを担当する人びとが、深いかわりをもつ。

“しくみ”はさきの“もの・かね・ひと”が一体となっている、複雑な組織である。文明の導入、サービスの方法、門前町と境内の一体化などに関係する。

“こころ”は信仰の町にふさわしい“こころ”の持主で、迎える人も、参詣する人も、本来の“善男善女”であることが、門前町の特色といえる。社寺の興隆はまさに“こころ”そのものであり、門前町の人びとも、強い連帯意識が存在した。

門前町には、核となる社寺を連綿として受け継ぐ人びと、それを資材や技術をもって支える人びと、それらの人びとの日常を支える人びとが、まずもって生活している。

これらの人に加え、短期滞在の参詣者が訪れることとなる。いわゆる“旅人”である。そこで、交通、宿泊、飲食、休憩、販売、案内など今日いうところの観光産業の人びとが集まり生活することになる。

とくに、消費物資の生産、備蓄、流通、包装、販売などの未発達な時代には、労働生産性が低く、多くの人手を要していた。中でも物資の輸送は困難が多く、衣食住の物資、原材料、燃料なども地域での自給率が高く、結果として、定住人口の増大となる。

多くの参詣者は、社寺にまつわる諸事について、親類縁者、友人など親しい人びとの分まで祈願し、名物とする土産品を持帰ることになる。以上のことを要約すれば、門前町は今日の“観光地”の構造となる。

## 2-2 歩行者のまち

ここまでのべれば容易に理解されるように、社寺に人びとが集まることは、そこに人びとの生活が発生することになり、その生活を支える人びとがそこに定住していなければ、人びとは集まり得ないということである。そこで、門前町の構造は、核となる社寺の存在と、その社寺への信仰心で集まる人びとにより形成される“消費市場”により、町が形成される。そして社寺境内と門前とに大別され、それぞれの空間での人びとの行動は、信仰的な参詣行動と生活行動に大きく分れることとなる。その行動はすべて徒歩であった。

門前町は社寺を核とし、“歩行者”である参詣者を

もって発生し成立してきた。そのことは極めて大切なことである。人びとが歩くから、そこに賑いが生まれ人と人とのふれ合いや、文化の交流も活発となる。また、あきない(商)も成立する。

## 2-3 門前町と“上り”

ところで、近年、各都市において、車からの開放として、“歩行者天国”なる、みじめな言葉が生まれた。商店街や、都市のメインストリートなどを特定の日時にかぎり歩行者に開放している。ところが門前町と、歩行者天国との間には大きな相違が存在している。門前町は、もともと歩行者から発生しているが、そのことだけではない。門前町の大きな特色は、“双六”でいえば、“上り”があるということである。参詣という行動を達成し、なにかを祈願した区切をはっきりつけようということである。歩行者天国にはこの“上り”がない。単なる“流れ解散”になって、人びとは霧散してしまう。このことは、信仰心のみではなく、町としての“核”が大きく存在していることなのである。

## 2-4 門前町のシークエンス

また、門前町には、歩行の移動とともに、幾多のシークエンシャルな変化が存在する。もともと、参詣への信仰心から、神仏への祈願をはたすべく、遠路わざわざ一途に向って来た。遠く大きな鳥居を望んだり、五重の塔を眺めた時は、これまでの長旅の疲れも忘れることとなる。やがて門前町の賑いに入り、宿を定め、参詣への身仕度を整える。境内の入口は確然と仕切られ、これまでの門前町の雰囲気とは正反対の森厳さ、静寂さに入る。その参道の区間に神仏へぬかずく心の準備ができるのである。そのシークエンスがあってこそ、大望久しき、参詣という、大きな満足感が得られることになる。さきへのべた“上り”とはこのことである。

## 3. 近代化の中での門前町の変化

### 3-1 交通の近代化、鉄道と社寺参詣

国の近代化は交通の近代化でもあった。わが国においても、近代化の開幕は明治5年の鉄道開通に代表される。ここに鉄道史をのべるまでもなく、社寺と鉄道との関係は深い。日本国民の代表的参詣は伊勢参宮と日光東照宮の参拝である。1890(明治23)年にはともに私鉄として、鉄道が導入されている(Fig.1-B)。沢本守幸氏によれば、この時期「明治20年末には、国鉄、私鉄とも500km強であったことを考え合せれば、明治20年末から23年末にかけての

私鉄ブーム期における私鉄の開業延長1,300km というすさまじさに驚く<sup>1)</sup>とある。

3-2 時代の変遷による私鉄の再興と社寺参詣

わが国の近代化の歴史を把握する時、15年間隔の見方がある。その区分は Table 1のとおりである<sup>2)</sup>。

このことからみると、混乱・統治・経済・文化の各時代が15年のサイクルで繰返されているように思われる。

ところで、近代化当初の統治の時代に、伊勢神宮や日光に、私鉄が通じ、江戸(東京)―伊勢神宮間が18日を要したことが、ほぼ20時間で到達しようよう

になっている。これ以上の交通革命はあり得ない。その後、鉄道の延伸は国鉄、私鉄を問わず、つづけられた。しかし、幾度かの恐慌と戦時期を経過し、1906(明治39)年～1907(明治40)年に鉄道国有化が実施された。しかし、一地方の目的に対しては私鉄も認められ、大正デモクラシー期においては、全国各地の郊外電車が全盛をきわめた。たとえば、東武鉄道株式会社は1929(昭和4)年に複線電化により、東武日光駅に乗り入れている。以上のような鉄道発達の背景のもとに、革命的な交通機関が全国の門前町へ突入したのである。

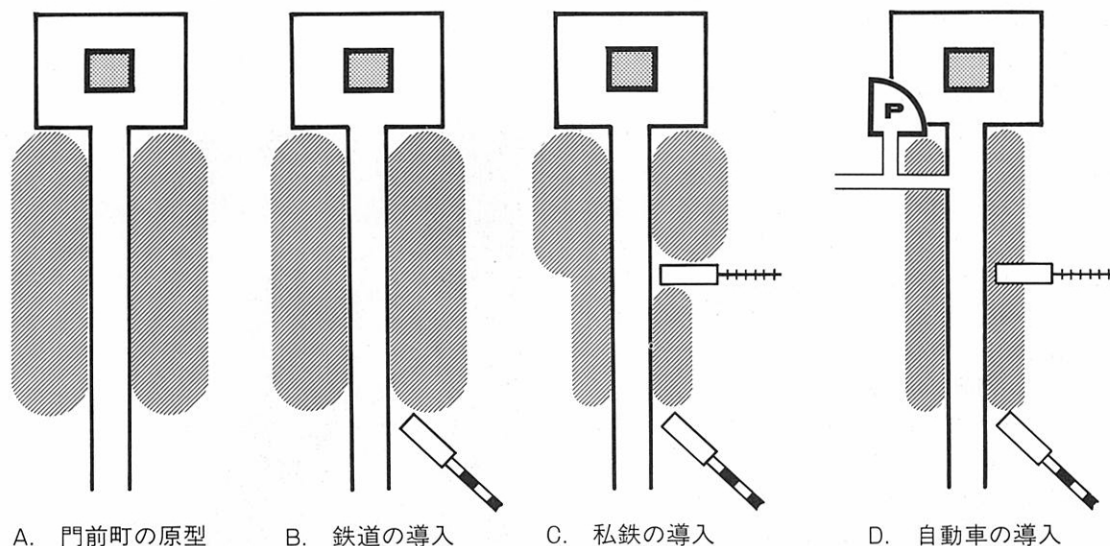


Fig. 1 典型的な門前町の発展過程

Typical development process of temple town

Table 1 わが国の近代化の歴史

History of modernization of Japan

I	1885～1900 明治18～33	欽定憲法(1889)教育勅語(1890)など統治がすすみ、帝国議会召集のため、1889年に東海道線が全通している	統治の時代
II	1900～1915 明治33～大正4	わが国の資本主義の成立を見て、日露戦争、第1次世界大戦で、1915年は経済界に好景気が到来した	経済の時代
III	1915～1930 大正4～昭和5	大正デモクラシーから末期には政治経済に暗雲がたなびいた	文化の時代
IV	1930～1945 昭和5～昭和20	満州事変(1931)がおり、太平洋戦争へと拡大。敗戦までの期間、15年戦争といわれる	混乱の時代
V	1945～1960 昭和20～昭和35	1951年のサンフランシスコ条約締結(1951)、1956年の経済白書で“もはや戦後ではない”といわれ、経済復興の達成期	統治の時代
VI	1960～1975 昭和35～昭和50	高度経済の達成期で、末期にはニクソンショック(1972)、第1次オイルショック(1973)となり高度成長の終り	経済の時代
VII	1975～現在 昭和50～現在	安定成長期、文化の時代といわれているが、国際的に政治経済の多難な時代	文化の時代

この鉄道の門前町への突入は、鉄道建設の土木工学的な自然的、社会的な条件とともに、強く利便性が要求されていた。たとえば典型的な門前町である日光東照宮の門前町、出雲大社の門前町、金刀比羅宮の門前町はいずれも国鉄に対して、競い合うように私鉄が社寺に接近している (Fig.1-C)。

門前町の形成は、歩行者の流れが決定的な条件となる。それゆえ民間鉄道のターミナルが重要な役割をはたすこととなる。

さらに、鉄道の建設が門前町に与える影響は、歩行者の流れを変えたのみではない。大量の参詣者を導入しうようになった。その裏をかえせば、大量の参詣者は帰り易くなったということである。それゆえ、門前町の歩行や飲食や宿泊に魅力がなければ、門前町での滞留日時は、革命的輸送機関により、著しく短縮されてしまうことになる。そして、あわただしく帰宅しないまでも、旅の典型である、より楽しく、より美しい観光地への回遊を試みる参詣者も多くなる。このことは、参詣者にとって、回遊圏の拡大ということになる。日光の場合も、出雲大社の場合も門前町の盛衰と、周辺観光地との関係は強い相関性を示している。

### 3-3 門前町の崩壊

これら鉄道の門前町への影響は、自動車時代になり、より明瞭になってきた。自動車の場合、門前町の主軸である街路に車を乗入れたり、駐車したりする。またよく発展してきた門前町ほど、適正なところに大型駐車場が得にくいということである。そして、当然のことながら、駐車場から歩行者の流れが出発することから、門前町の重要な要素である観光企業が、個別に駐車場をつくり、呼び込みなどを行っている。このことにより、伝統的な社寺参詣のシークエンスは全て得られなくなった (Fig.1-D, Fig.2)。

また、自動車による回遊性は鉄道をはるかに凌駕するもので、門前町の形成を決定的に破壊してしまったといえる。

交通文明の発達人間により強力なモビリティを与えることになる。そこで人間はその文明をより効率的に使って移動しようとする。しかし、本来は効率的な移動が、参詣という本来の目的に十分な効果を与えていることにはなっていない。このことに十分な注意を要する。

元来、社寺の参詣には信仰心が根底にあり、その信仰心が最も高揚するように参詣した時にはじめて、信仰への満足感が得られるはずである。ここに文明

を用いた時間的効率のよさと、本来の目的の効果の衰退を強調したい。

さきの社寺参詣にはシークエンシャルな移り変りが大切だということをのべた。社寺境内の設計には、開祖をはじめ、その任に当る者は、敬虔な祈願がおこなわれ、尊厳さ、壮重さが得られるよう苦心している。それがまた社寺本来の姿である。そのとき門前町は参詣の基地であり、一般人間社会と社寺との仲立ちの場でもある。それゆえ、単なる利便性から、それらの効果を失うようなことでは、その利便性は、マイナスの効果となってしまふ。

自動車が社寺参詣に活用されて悪いはずはない。今日では、18日もかけて、東京から伊勢参宮を試みる人は、ほとんど皆無といってよい。要は自動車で社寺への最終的な接近を、どこで打切るかに問題が



この図の作成にあたっては国土地理院発行の航空写真を使用しました。

Fig.2 Fig.1-Dの典型例 (出雲大社)  
Typical example of case 1-D Fig.1-D (seen at Izumo Taisha Shrine)

存在している。日本の住宅は玄関で靴をぬぐ、土足では部屋には上がらないし、下駄箱も完備している。自動車は大きな靴である。とすれば、それをどこでぬぐかであり、そのためには下駄箱としての駐車場をどう整備するかである。

#### 4. むすび

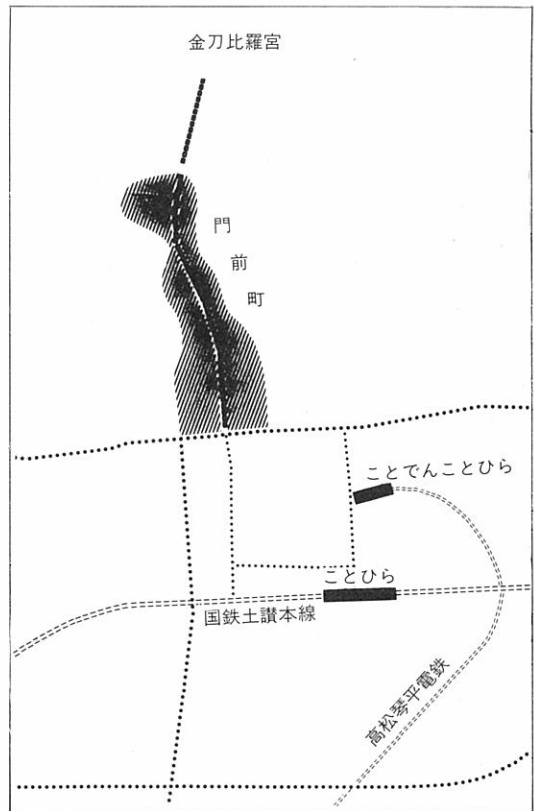
正月の2日には関東では大学対抗の箱根駅伝がはじまる。お屠蘇気分ですべてのファンはTVを眺めている。全国でマラソンやジョギングはブームで、早朝などは誰もが自宅の付近でランナーと出会うであろう。ところが、人びとは歩かなくなった。社寺参詣でも歩かなくなった。門前町のみならず、観光地の人びとは誰もが、そのことを口にする。人びとはほんとうに歩かなくなったのであろうか。

ゴルフも今日では大衆のスポーツといえる。TV番組にしばしば登場してくるから、大衆化は間違いない。ところで、ゴルフをすれば、ほぼ8kmは歩くであろう。中高年でも、わざわざ8kmも歩きにゆくのである。それも仕事ではなく、楽しく歩くのである。人が観光で歩かないというのは、楽しく歩くような、また精神的に満足感が得られるように歩けるような、場所でないから歩かないのである。

社寺参詣は信仰心の強弱はあるにしても、社寺参詣の本旨は参詣という精神的な満足感にあるはずである。精神的な体験空間としての社寺境内と、門前町とは一体的な関係にあり、その順序体験こそが貴重であり精神的な理解の機会となるはずである。

交通の近代化は大きく 徒歩—鉄道—自動車 と変化した。そのため、大部分の門前町は衰退した。その影響をまぬがれた筆者の体験した、全国的に有名な二三の例を紹介してみよう。まずはじめは、四国の金刀比羅宮 (Fig.3) である。この宮も国鉄土讃本線と民鉄高松琴平電鉄の接近があった。また四国にも、当然モータリゼーションの影響はあった。しかし、標高差185mで、名物の1,232段の階段が、「交通の近代化」を阻止したのである。そのため、門前町は細部の変化はあるにしても、町としての変化は最少限に止めることができた。そして今日も観光的な風趣は満足しうるものがある。

いまひとつの例は広島県の宮島である (Fig.4)。これも町の繁栄のためと、架橋の話や、島の一周道路の話もあったが、さまざまな規制と、町民の良識により、それらの話は実現しなかった。宮島の場合、海が車を阻止したのである。それゆえ、宮島町の門



この図の作製にあたっては国土地理院発行の航空写真を使用しました。

Fig. 3 金刀比羅宮の門前町  
A temple town of Kōpira Shrine

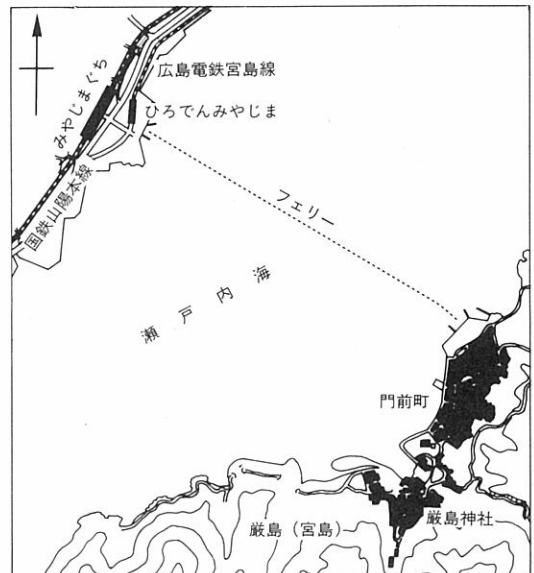


Fig. 4 厳島神社の門前町  
A temple town of Itsukushima Shrine

前町と、本州側の大野町に趣の異なる観光集落が繁栄している。

今日、街並保存の事業が各所でおこなわれている。これらは、特別の評価で早くから文化財や自然公園風致地区などの指定をうけたところは別として、ほとんどが、過疎の対象となったところである。高度成長と観光ブームの波に洗われた社寺の門前町では、交通の近代化に遅れをとるまいと、自動車化を無理をして取り込んできた。そのために、前述したような衰退をきたしたのである。要は、どこまで自動車化するかの問題であり、このことは、住宅地でも、都心でも、自然風景地でも、全く同じような考え方が成立するのである。

門前町を昔日のおもかげにもどすことは、不可能である。しかし、境内を正面から参詣し、その門前に休憩、飲食、売店、案内などが調和よく、新しい門前町として再生することは、是非とも必要なことである。そのためには、車による交通と駐車場が基

本問題であることは言をまたない。このことは土木事業として、地元の社会経済的にも問題は多いことは筆者もよく認めるところである。しかし、物質万能、文明至上主義では危険この上もない。門前町と社寺境内が一体となった、“信仰空間”“歴史空間”は現代人にとっても、未来の人びとにとっても、人間として生存していくためには必要であろうし、人間にとってその存在は幸福な条件となる。

わが国土の中に、すぐれた“信仰空間”を保護育成してゆくことは、自動車社会を実現した現代人の責任ともいえるものである。

#### 参考文献

- 1) 沢本守幸：公共投資100年の歩み、大成出版、pp.107-108、1981
- 2) 内閣官房内閣審議室分室、内閣総理大臣補佐官室編集、文化の時代の経済運営 大平総理の政策研究会報告—7 大蔵省印刷局