

出雲大社と近代観光

工 藤 泰 子
(総合文化学科)

A Study on Izumo-Taisha and Modern Tourism

Yasuko Kudo

キーワード：出雲大社 Izumo-Taisha¹、近代観光Modern Tourism、鉄道Railway

1. はじめに

平成25年(2013)5月10日、出雲大社は60年ぶりの大改修に伴う本殿遷座祭のクライマックスを迎えた。遷座祭に伴う奉祝行事の観客数は延べ18万人余²、本殿遷座祭から一カ月間の参拝者数は75万2千人に上り、当初の見込み60万人を大きく上回った³。平成21年(2009)度から23年度の出雲大社への年間参拝者数(入込客数)が230万人、247万人、248万人だったことを考えると、遷座祭による集客効果がいかに大きかったかがわかる⁴。日銀松江支店の試算では、平成25年の島根県内における観光消費額は258億円。波及効果を含めると285億円に上る⁵。本殿遷座祭から半年が過ぎた現在(同年11月)でも、航空座席や宿泊施設の予約がとりづらい状態である。

今回の遷宮に向けて、町では様々な取り組みが行われた。大社の表参道・神門通り(しんもんどおり)では、門前町のにぎわい創出をめざし、県は勢溜(せいだまり)前から一畑出雲大社前駅までの330mを整備した。車道と歩道が石畳舗装され、電線の地中化、デザイン照明の設置など各種整備が行われたことで町は活性化した⁶。商店主などからなる「神門通り魅りの会」では、「縁結び」のイメージ発信を

行い、出雲市内の観光関係者らは「出雲大社『平成の大遷宮』おもてなし研修会」を開くなど、参拝者をもてなす準備をした⁷。60年ぶりの大行事を町全体で盛り上げ、大社周辺、さらには近隣の観光地にもにぎわいを見せている。

「平成の大遷宮」でにぎわいを取り戻した出雲の観光は、かつてどのように発展してきたのだろうか。ブームが過ぎ去り、短期間のうちに閑散としてしまった観光地ほど惨めなものはない。現在のにぎわいを一過性で終わることなく、未来に継承していくためにも、これまでたどってきた歴史に目を向けることが必要であろう。

本研究の目的は、出雲観光史研究の一環として、交通網の拡大を中心に、環境整備、観光機関の形成、観光情報の発信など、出雲大社周辺の近代観光都市としての形成過程を明らかにすることである。

2. 鉄道敷設と参拝者の増加

1) 山陰線の開通

明治41年(1908)11月、米子・松江間の山陰線が開通し、京阪神と島根県がようやく鉄道でつながった。さらに、明治45年(1912)6月、大社線の開通に伴い大社駅が開業し、京都・大社間が全通した。

日本初の鉄道（新橋・横浜間）が敷設されたのが明治5年（1872）、大阪・神戸間開通が明治7年（1874）、京都駅開業が明治10年（1877）である。さらに、明治20年代には山陽鉄道が拡大したのに対し、山陰地方の鉄道開設は大幅に遅れていた。鉄道敷設の遅れた山陰地方は、明治40年（1907）発行の『大日本地誌⁸』に「裏日本」と記されたように、近代化から取り残された後進的地域とみなされていたのである⁹。

山陽鉄道が拡大していた明治20年代から30年代初頭にかけて、杵築町においても、鉄道敷設のうごきはあった。大社鉄道株式会社の設立（1895）、出雲鉄道株式会社設立（1895）、山陰鉄道株式会社設立（1896）、大社両山鉄道株式会社設立（1898）など繰り返し計画されたが、経済不況や申請の却下などで鉄道敷設の実現が遅れたのだった¹⁰。

山陰線が全通するのは大正13年（1924）だが、京阪神から大社までが直通となったメリットは大きい。

図1は、明治45年（1912）の大社線開通後の大社駅利用者数の変化である。大正2年（1913）から翌3年（1914）の降車数が減少しているものの、駅（鉄道）利用者数は年々微増している。また、周辺旅館の年間宿泊者数をみると、明治45年（1912）の17,048人から、大正2年（1913）の38,283人へと急増していた¹¹。このことから、鉄道の開通により

遠方からの参拝者が増加したことが読み取れるであろう。なお、鉄道開業当時の主な旅館は、いなばや、大和屋、増吉屋、八幡屋、松田屋、本間旅館、大島屋、竹野屋、森亀、日の出館、藤原屋、虎屋などであった¹²。

2）山陰線の延伸と鉄道の旅

明治45年（1912）に開業した大社駅は、大正13年（1924）に純和風に建て替えられ、出雲大社の玄関口として多くの観光客を迎えた¹³。

京阪神とつながった山陰線は、その後、さらに西へと延伸し、九州方面との連絡が便利になっていく。大正4年（1915）に石見大田、12年（1923）12月には、石見益田まで開通した。京都から下関までの山陰線全線が開通するのは、昭和6年（1931）11月25日のことである¹⁴。昭和2年（1927）に門司鉄道局が発行した『出雲大社まうで』には、「山陰山陽一周略図 大社まわりの近道」と称するおおまかな路線図が掲載され（写真1）、交通網の拡大により、中国、九州方面から大社まで旅行しやすくなったことが以下のように記されている。

「恵比寿大黒出雲の国は西と東に福の神」として有名な出雲大社も従来は交通不便の為め、中国、九州方面からは京阪地方を大迂回するか、又は時刻不定の汽船便によるの外なかったが、山陽、山陰両線が連絡したため、従前は二日以上もかかって居たものが、僅々数時間で到着するやうに且山陽線の小郡駅からは一日二回大社に直行する旅客列車が運転するので、乗換等の煩瑣なく誠に便利になつた。小郡を起点とし左の時刻によれば一夜泊で楽々と大社まで往復することが出来る。

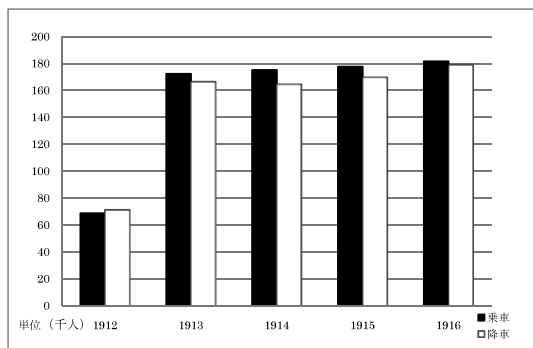
補注：下線部引用者による。以下同じ。

資料：門司鉄道局『出雲大社まうで』1927年。

当時の小郡大社間の直行列車は、小郡発午前9時55分（大社着午前6時3分）と午後3時38分発（大社着午後11時21分）であり、およそ20時間の旅であった。

京阪神、中国、九州からの交通が簡便化され、遠方から出雲方面への旅行者が増大した。

図1 鉄道開通後の大社駅利用者数の変化
[明治45(1912)―大正5(1916)]



資料：大社町史編さん委員会『大社町史（中巻）』509頁より、筆者作成。

写真1 「山陰山陽一周略図 大社まわりの近道」



資料：門司鉄道局『出雲大社まうで』1927年。

昭和2年（1927）、島崎藤村が朝日新聞社の依頼を受けて山陰線の旅の様子を『大阪朝日新聞（朝刊）』紙面に連載したのも、その当時、山陰への鉄道旅行が話題になっていたからであろう。藤村は、2年（1927）7月8日に大阪を出発し、同月19日、津和野を発つまでの12日間にわたる汽車旅の様子を2年（1927）7月30日から9月18日まで37回に分けて連載した¹⁵。

当初、藤村は境港から宍道湖を船で渡って松江に入るつもりであったが、予定を変更し、「一息に汽車で松江まで延びることにした¹⁶」。全行程鉄道の旅である。大阪から城崎、鳥取、三朝温泉を経て松江に入り、杵築、石見地方を経由して、津和野に到着。その後、小郡行の電車を待つ停車場でこの紀行文は終わる。藤村は松江で4日間も滞在したためか、杵築では宿泊もせず、また、日御碕に足を延ばすこともなく、大社と千家邸だけを訪問し、あわただしく去ってしまう。出雲大社に関しては、神話について述べるばかりで、境内の様子はほとんど記していない。「海岸に近い神社の境内には、松の枝が汐風に吹きたはめられ、あたりも開けて、今ではコンクリートの新しい大鳥居まで立つようになった¹⁷」とだけ記している。藤村にとっては、本殿をはじめ、国内有数の重要な建造物以上に、松と大鳥居が印象的だったようだ。とするならば、大正期における大社周辺の整備事業が観光客に与えたインパクト、つまり、大社のイメージ形成に与えた影響が非常に大きなものであったといえるであろう。

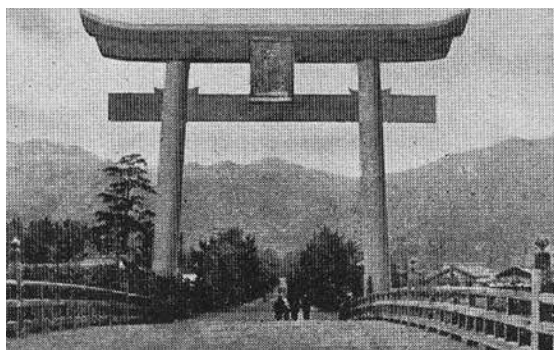
3. 観光都市としての近代化

1) 大社周辺の整備事業

大社周辺は、大正期から昭和初期にかけて観光都市としての近代化が加速し、参拝者を楽しめる仕掛けが相次いで整えられていく。

大正2年（1913）、大社駅から勢溜（せいだまり）までの1,200mの道路が県道として整備されることとなった¹⁸。翌3年（1914）、堀川に宇迦橋（うがばし）が架けられ、勢溜までの神門通りが完成する。4年（1915）2月には大正御大典を記念して実業家小林徳一郎¹⁹の寄付により大鳥居（「一の鳥居」）が建設され、7年（1918）には大通りの両側に黒松280本が植樹された（写真2、3）。この大鳥居は人造石

写真2 大正期の大鳥居と神門通り



宇迦橋側から撮影されたもの。通り両側に続く松並木がみえる。
資料：島連太郎『九州山陰旅行漫録』1925年。

写真3 現在の大鳥居と神門通り



信号や電柱、沿道の建物が目立ち、鳥居や松並木の存在が薄れている。（筆者撮影）

（鉄筋コンクリート）でつくられた日本初の鳥居である。その高さは75尺（約23m）で、出雲大社本殿より1mほど低い。大正14年（1925）に編纂された『九州山陰旅行漫録』には、「大社駅に下車して一直線に賽路を進むと、日本第一との称ある大鳥居がある」と記されている。この当時、大鳥居を誇っていた国内の神社は、靖国神社（69尺、50尺：いずれも銅製）、厳島神社（53尺：木製）、北野神社（37尺：石製）などがある。それらと比較して、出雲大社の大鳥居は素材、大きさともに、非常に珍しいものであった²⁰。

12年（1923）度からは総工費84万3千円をかけて神苑の拡張整備工事が始まり、昭和9年（1934）5月に竣工した。本工事の請負人もまた、小林徳一郎であった。氏は事務員とともに自ら陣頭に立って作業員を励まし、事業を成功させたのである²¹。

さらに、昭和7年（1932）には神門通りのアスファルト舗装がなされ、9年（1934）には大正12年（1923）に起工した大社神苑拡張工事が竣工、昭和11年（1936）6月には奉納山に出雲阿国記念塔が建立された²²。

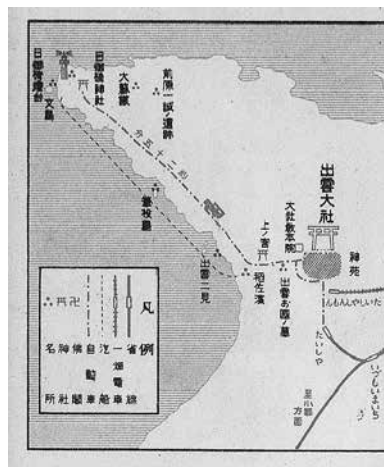
2) 交通網の拡大

大正期から昭和初期にかけて国鉄以外の交通網がさらに拡充し、近代的な観光都市としての整備に拍車がかかった。大正10年（1921）には神門通りに乗り合いバスが登場し、12年（1923）には杵築・日御碕間の新道が完成、14年（1925）7月には両区間を結ぶバス路線が開通した²³。これにより、出雲大社参拝者の多くが日御碕神社と日御碕灯台²⁴を訪れるようになった（写真4）。

3) 一畑電鉄の開通

昭和の時代になると、3年（1928）4月に一畑電気鉄道（以下、「一畑電鉄」）の出雲今市・北松江間が開通し、5年（1930）2月には大社神門駅まで延伸した。松江から大社が宍道湖北岸を通して結ばれ、相互の連絡がさらに容易となったのである。昭和3年（1928）、北松江駅開業当時の地元紙には、宍道湖北岸の産業界から寄せられた期待が見られる。

写真4 出雲大社・日御碕間の連絡



補注：大社・日御碕間が移動しやすくなり、阿国の墓、稲佐浜、上ノ宮など、ルート上の観光スポットも記されている。

資料：大社駅長『出雲大社まうで』1932年。

…「諸君は汽車の煙を遥拝して居れ」と湖南の誰かが湖北の我々に皮肉ってから彼此二十年漸く「セーミスチール（ママ）電車を遥拝しろ」と敵討のできたのは愉快に堪えない。（中略）従来我が湖北一帯の地はまるで島国如く原始的な感じがあったのである、金融機関にしても商店にしても或いは教育方面にしてもまたは衛生方面にしても何一つとして他に比較ができなかった勿論電話もなければ電信もない、（中略）電鉄開通とともに湖北文化は産業組合中心に面目を一新するであらう

資料：『山陰新聞』1928年4月3日付。

最新鋭の車両を導入した一畑電鉄は、都会からの旅行者をも驚かせ²⁵、地元の人々にとって近代化の象徴であった。また、一畑電車は、単なる移動手段として利用されるのではなく、車窓からの「水郷の風光」を楽しめる「遊覧電車」としての期待も寄せられていた²⁶。一畑電鉄は、映画『RAILWAYS』の公開でもその名が広まったが、「レール&サイクル」、「手荷物託送サービス」、「運転体験」、ビールを飲みながら眺望を楽しむ「酔電」など、今日でもユニークな取り組みを行い、観光資源としても機能している。

また、一畑電鉄の大社神門駅（戦後「出雲大社前駅」に改称）は、ドーム状の天井、ステンドグラス

写真5 一畑電鉄出雲大社前駅



平成8年(1996)に国の登録有形文化財に指定され、平成21年(2009)には経済産業省から近代化産業遺産に認定された。(筆者撮影)

写真6 島根県観光協会観光パンフレット(表紙)



資料：島根観光協会『島根県鳥瞰図』1932年(吉田初三郎画)。

の窓が印象的な西洋建築で、純和風の国鉄大社駅と対照的なつくりである(写真5)。

4. 昭和初期における観光組織の誕生

1) 観光組織の誕生と情報発信

昭和初期は戦前最後の観光ブームの時代であり、国際観光局が設置されたほか、地方においても観光振興を執り行う組織団体が相次いで形成された²⁷。出雲地方においては、昭和5年(1930)に島根振興会(翌年「島根観光協会」に改称)、昭和6年(1931)に大社観光協会、松江観光協会が発足し²⁸、次第に観光地を有機的に結びつけた宣伝が行われるようになる。

昭和7年(1932)、島根観光協会は、大正の広重といわれた吉田初三郎の画「島根県名勝遊覧図絵」を使った美しいカラー刷りの観光パンフレット『島根県鳥瞰図』を発行した。このパンフレットの表紙にはスサノオノミコトとクシナダヒメが描かれ、スサノオがヤマタノオロチを退治したのち、姫を妻に迎えた際に詠んだとされる歌「八雲立つ出雲八重垣妻ごめに 八重垣つくるその八重垣を」が添えられている(写真6)。また、鳥瞰図には道路と鉄道線路で結ばれた県内各地の名勝史跡が描かれている。初三郎の画らしく、東方奥に小さな富士山が描かれ、

道は函館まで続く。西方は海を越えた朝鮮半島の金剛山までおよんでいる(写真7)。

この鳥瞰図の中心に描かれているのは宍道湖だが、線路が朱色で太く記されており、その存在が際立つ。駅名がひとつひとつ記され、トンネルや橋などの描写も細かい。各観光地への交通の便利さを物語っているようである。特に、大社から松江までの短い距離をむすぶ一畑電鉄の線路は国鉄の線よりも太く描かれ、線路上には電車が4台も走っている。一方、国鉄は営業距離が一畑電鉄よりもはるかに長いのに2台しか電車が描かれていない。そこには、便のよさを強調することで一畑電鉄の利用を促し、沿線にある鰐淵寺や一畑薬師への観光者誘致を狙おうとする観光協会の意図が見え隠れする。

鳥瞰図の裏面には名勝の説明を記しているが、一畑電鉄および一畑薬師については、それぞれ次のようにある。

「一畑電気鉄道株式会社」の説明文

…北松江駅を起点として、宍道湖の北岸を走って、一畑薬師、出雲大社に通ずる電車で川跡駅から別に今市町に支線を分つて山陰本線出雲今市駅に連絡して居る。最新式の乗心地のよい観光電車である。本県を訪る、ものは必ず此の電車に依って松江宍道湖の風景を

当時の大社までの鉄道運賃は、東京から8円44銭、京都から4円64銭、下関から3円80銭であった。『出雲大社まうで』では、「御三社まわり」として、美保関、日御碕、大社の三社参拝をすすめているが、大阪鉄道局が指定したという行程案は、鉄道ばかりではなく一畑電鉄や汽船の利用を組み合わせた遊覧コースを提案している（写真9）。

写真9 『出雲大社まうで』



補注：鉄道だけでなく、一畑電鉄、汽船の利用を組み合わせた「御三社まわり」を薦めている。

資料：大社駅長『出雲大社まうで』1932年。

たとえば、京都発の夜行に乗り、米子着（午前5時37分）。境港を経由して合同汽船で美保関着（7時7分）。9時10分の汽船に乗り、松江着（11時15分）。北松江駅から一畑電鉄に乗り、一畑着2時22分。一畑薬師を見学し、4時1分発の一畑電鉄で大社着4時47分。翌日日御碕方面の観光をして、正午に国鉄大社駅を出発するというルートであった。一畑薬師については、「大社参拝のときには必ず参詣せられんことをお奨め致します」とある。

これらに共通するのは、島根観光協会のもの、大社駅長発行のもの、松江観光協会発行のもの、それぞれ立場は異なるが、いずれも松江だけ、大社だけ（あるいは国鉄だけ）という宣伝ではなく、昭和初期までに発達した様々な交通機関とその途上にある観光資源（一畑薬師）を組み合わせ、有機的な宣伝を行い、遠方からの観光客誘致に努めている点であった。このような誘致方法が功を奏したのか、昭和

和初期には大規模な団体客が出雲を訪れるようになった²⁹。同時に、交通機関の組み合わせによる巡拝奨励は、節分祭、福神祭などの機会に、地元住民に向けても発信された³⁰。

5. おわりに

本研究を通して、明治45年（1912）大社線開通以降の出雲大社周辺における観光都市としての変化をみてきた結果、次のことがわかった。

山陰線が大社まで延伸したことで、鉄道を利用して出雲大社を訪れる観光客が増加した。特に、大社周辺旅館の宿泊者数が大社線開通直後に急増したことから、遠方からの来訪者の増加が顕著となった。その後も鉄道敷設は拡大し、京阪神だけでなく、九州、中国地方からの観光客誘致も図るようになった。また、大正期から昭和初期にかけては、神社拡張整備をはじめ、神門通り整備、新たな観光資源の創出（大鳥居、国鉄大社駅の改築、一畑電鉄大社神門駅開業、お国の塔など）、日御碕との連絡など、地域内での近代都市化が進んだ。明治期末から大正初期は、県外や遠方からの観光客をいかに出雲へ誘引するかが課題であったが、次第に近隣都市の居住者もターゲットに入れつつ、観光客が楽しめる空間創出に力を入れるようになっていく。さらに、昭和初期に開通した一畑電鉄は、車両自体が魅力的な観光資源（「遊覧電車」となった。同時に、昭和初期には観光振興を執り行う組織が誕生し、美保関、松江、一畑薬師、大社、日御碕といった観光地と、交通機関を有機的に結び付けた宣伝が行われるようになった。

以上をふまえて、現代の観光振興を改めて振り返ってみると、域内の連携がかつてに比べ、相当薄れているように思われる。連携する範囲があまりにも拡大しすぎると、事実上の連携が困難である。移動ばかりに時間がとられ、各地域での印象が薄れがちになる上、情報発信の窓口が多多元化し、観光客がどこに問い合わせたらよいのかわからなくなる。テーマを絞り、無理なくゆっくり廻れる範囲での連携を行い、窓口を一元化することも必要であろう。

また、かつて『出雲大社まうで』（1932）に掲載

されたように、近隣空港への到着便、JR寝台列車「サンライズ出雲」の駅到着時刻に合わせ、交通機関の発着時刻も含めた情報発信を行うのも一案である。

今日では、出雲地方における移動手段の主流は自動車である。また、出雲に住んでいながら日御碕や美保関、一畑薬師に行ったことがない、公共交通機関をほとんど利用したことがない、という話もよく聞く。これからは超高齢化社会、環境への配慮という点からも、公共交通機関を充実させ、観光客と住民の双方にとって、利用しやすい環境をつくり、情報を発信することが必要であろう。

【注】

- 1) 出雲大社では「いづもおおやしろ」を正式呼称としているが、一般的には「いづもたいしゃ」と呼ばれている。戦前に出雲大社から発行された「参拝案内」に「いづもたいしゃ」とルビがあることから、本稿では一般的な呼称「いづもたいしゃ」としている。近世までは「杵築大社」と称され、「出雲大社」とされるのは明治期以後のことである。
- 2) 錦田剛志『出雲大社平成の大遷宮』山陰中央新報社、2013年、36頁。
- 3) 『山陰中央新報』2013年7月20日付。
- 4) 『島根県観光動態調査結果表』（平成21年度－23年度）、島根県商工労働部観光振興課。
- 5) 『山陰中央新報』2013年9月18日付。
- 6) 石田武「出雲大社門前町の再生を目指して」『新都市』62(11)、2008年、175－180頁。
- 7) 錦田剛志、前掲、124－125頁。
- 8) 山崎直方・佐藤伝蔵編『大日本地誌』博文館、1907年。
- 9) 内藤正中『島根県の百年』山川出版社、1982年、3頁。
- 10) 大社町『旅立ち1990年大社線80年の軌跡』山陰中央新報社、1890年、18－19頁。
- 11) 大社町史編集委員会『大社町史（中巻）（以下、「大社町史」）出雲市、2008年、509頁。
- 12) 大社町、前掲、23頁。
- 13) JR大社線は平成2年（1990）に廃止されるが、

当駅舎は平成16年（2004）に国の重要文化財に指定され、今も「旧大社駅舎」として残る。

- 14) 内藤正中『県史シリーズ32島根県の歴史』山川出版、1972年、174頁。
- 15) 鈴木昭一「島崎藤村ノートー『山陰土産』の本文の異同」『帝塚山短期大学紀要－人文・社会科学編』第20号、1983年、1－16頁。
- 16) 島崎藤村「山陰土産」『改造文庫藤村紀行文集 山陰土産その他』改造社、1929年、40頁。
- 17) 同上、67頁。
- 18) 『大社町史』前掲、510頁。
- 19) 島根県邑智郡高原村出身の九州の実業家。この他にも、故郷の高原村や県の教育にも多額の寄付をしている。
- 20) 島連太郎『九州山陰旅行漫録』（非売品）、1925年、34頁。
- 21) 『山陰新聞』1926年12月22日付。
- 22) 『大社町史』前掲、532頁。
- 23) 同上、513頁。
- 24) 明治36年（1903）竣工。建設当時から日本一の高さを誇る（128尺、約44m）現役の灯台。外国人技師による設計が主であった当時において、日本人の力だけで設計・建設を行った。当初は「日ノ岬灯台」であったが、昭和10年（1935）2月、「出雲日御碕灯台」と改称された。平成10年（1998）に「世界の歴史的に特に重要な灯台100選」に選ばれ、平成25年（2013）年6月に国の登録有形文化財に登録された。
- 25) 根宜康広『一畑電車がゆくRAILWAYS特別版』今井書店、2010年、84頁。
- 26) 『山陰新聞』1928年4月5日付。
- 27) 工藤泰子「昭和初期における観光行政－京都市観光課を事例に－」『日本国際観光学会論文集（第12号）』2005年他。
- 28) 国際観光局「全国観光機関調」1933年。
- 29) たとえば、昭和6年1月から6月までの半年間に、500人にも及ぶ大規模団体数件を含む5万人の観光客が出雲を訪れた。大社・松江間を一畑電鉄で移動し、途中の一畑薬師にも参拝した（『山陰新聞』1931年6月29日付）。

30) たとえば、『山陰新聞』は「新春は神国出雲の福神まいり 出雲大社と美保神社で節分祭、福神祭等々」、「…出雲大社一方だけの参拝は『片まゐり』と申します、両福神へ参拝して始めて福は授かるのであります」、「大社と美保の交通連絡機関」

など、交通機関の連絡図を示しながら、両社参拝を奨励した。一畑電鉄、汽船会社、乗合自動車会社、両社の沿線にある旅館、温泉組合なども大々的に広告を掲載している（『山陰新聞』1929年1月31日付）。

（受稿 平成25年11月29日，受理 平成25年12月12日）