

〈論文〉

生駒山の宗教と観光

渡 邊 太

Futoshi WATANABE : Religion and Tourism in Ikoma Mountains Area

鳥取看護大学・鳥取短期大学研究紀要 第84号 抜刷

2022年1月

生駒山の宗教と観光

渡 邊 太¹

Futoshi WATANABE : Religion and Tourism in Ikoma Mountains Area

本稿は、生駒山における宗教と観光の関係を考察する。大阪と奈良の間に位置する生駒山は庶民信仰の聖地であるとともに、都市近郊の行楽地として観光開発も進んだ。ツーリズム研究によれば、聖地をめぐる宗教と観光の間でコンフリクトが生じることもあるが、生駒山では宗教と観光が並行して発展した。本稿では、宗教社会学の「聖一俗一遊」図式を適用し、生駒山における宗教と観光の並存が実現したのは聖・俗・遊の近接性によることを示した。

キーワード：宗教 観光 聖地 生駒山 聖一俗一遊

はじめに

大阪と奈良の境に位置する生駒山は標高642mとそれほど高くないが、さえぎるもののない大阪平野から眺めると東にそびえ立つ姿が印象的である。北は淀川から南は大和川まで南北約35kmに伸びる生駒山地は、古来より豊かな宗教文化を育んできた。近代以降は生駒山上遊園地が開発されるなど、気軽に行き来できる都市近郊の行楽地としても発展した。

近年、宗教研究におけるツーリズムの視点が注目されている¹⁾。聖地を訪問する観光客は必ずしも信仰をもつわけではないが、それでも聖地の「聖性」に惹かれたことが訪問の動機に含まれている。そこに新たな宗教性の萌芽を見出すことも試みられる。他方で、ユネスコ世界遺産登録などをきっかけとして聖地に訪問する観光客が急増した場合、信仰者の側から不満や反発が生じることもある。聖地をめぐる信仰と観光の関係は多義的である。

本稿では生駒山における宗教と観光の関係を考察する。生駒山は都市近郊の庶民信仰の聖地として今日も宗教文化が盛んだが、近代以降の観光開発とど

のように関係して現在に至るのか。以下では、生駒山の地理と交通、宗教文化史を概観した上で、近代の観光開発と庶民信仰の関係について考察する。

1. 生駒山の地理と交通

先史時代には、大阪平野は海域または海水が流入する大規模な湖沼地帯だった。生駒山地はそこに菱形の島状に浮かんでいたと推定される。生駒山丘陵は日当たりの良い斜面で動植物も繁茂し、集落形成の好適地であった²⁾。

生駒山西麓には縄文、弥生時代の遺跡が多く発見されている。生駒山北部の枚方台地からも縄文、弥生時代の遺跡が発見されている。生駒山東麓には遺跡は多くないものの、石器等の発見があり先史時代からの居住が窺える。東南斜面は沖積化が遅れ、弥生時代中期に耕作適地になったと考えられる³⁾。

古墳時代になると奈良に大和政権の原国家が成立し、生駒周辺にも有力な勢力が現れ古墳が築造される。とくに居住と耕作に適した恵まれた地を中心に、豪壮な古墳の築造がみられた。大阪に面する西側斜面が急峻で東側が緩やかな生駒山地の形状は、古代においては大和国が瀬戸内海方面から攻め寄せる敵勢の防御にも役立ったと考えられている⁴⁾。

1 鳥取短期大学国際文化交流学科

古代の交通の面では、生駒を越えて河内と大和をつなぐ横断路が記紀資料に示唆されている。他には、北側から淀川・木津川水系を利用して大和に入るルート、南側から金剛山地を抜けるルートも利用されたようである。中世には生駒西側を南北に走る東高野街道が12世紀に開かれ、生駒山地を東西に越える清滝街道、暗峠の街道も利用された⁵⁾。

近世になると街道の整備が進み、伊勢詣りのために生駒山地を横断するルートが利用されたことから、街道筋がにぎわった。

清滝街道は生駒北部に位置し、四条畷から清滝峠を越えて磐船街道と合流するルートである。北河内から伊勢詣りに向かう通り道で、見送りの宴を開く茶屋や料理屋もあった。また、河内と大和を往来する農産物の輸送路としても活用された⁶⁾。

暗峠街道は、大阪から枚岡を経て暗峠を越えて南生駒に下るルートである。大阪の中心地と奈良を結ぶ最短経路のため頻繁に利用された。峠には茶屋も多く、近代に鉄道が開通するまでは集落も栄えた⁷⁾。

十三街道は、中河内から十三峠を越えて南生駒に出るルートである。十三街道は「伊勢物語」で在原業平が通ったと伝えられ、大和と河内の往来に便利な商業路として重要であった。以上の主要な街道に加え、生駒山を東西に横断するルートには、信貴越、立石越、鷲尾越、日下越、中垣内越などもあった⁸⁾。

さて、近代になると生駒山地をめぐる交通は大きく発展する⁹⁾。明治期には、大阪鉄道と浪速鉄道が開通した。生駒南麓を迂回する大阪鉄道（現JR関西本線）は、1892年（明治25年）に湊町～奈良間が開通している。1895年（明治28年）には片町～四條畷間に浪速鉄道が開通。生駒西麓の野崎観音参拝に加えて生駒に点在する寺社仏閣参拝への交通利便性が向上する。

浪速鉄道を合併した関西鉄道は、生駒北麓を迂回する路線（現JR片町線＝学研都市線）を1898年（明治31年）に開通し、木津を経て奈良に通じた。1914年（大正3年）には、大阪上本町と奈良高天町をつなぐ大阪電気軌道（略称は大軌、現近鉄奈良

線）が開通する。幾多の犠牲を生んだ難工事の末にトンネルが開通したが、多額の工事費は経営を圧迫した。

1918年（大正7年）には、鳥居前～宝山寺間に日本初のケーブル鉄道として生駒鋼索鉄道が開通する。のちに大軌に合併され、1929年（昭和4年）には延伸して宝山寺～生駒山上間も開通した。同年には、大軌によって生駒山上遊園地が開園している。信貴山では1922年（大正11年）、東側から信貴生駒電気鉄道により山下～信貴山のケーブル路線が開通する。1930年（昭和5年）には、西側から信貴山電鉄（現近鉄西信貴鋼索線）の信貴山口～信貴山門間のケーブル路線も開通した。

20世紀後半になると、生駒山境界も関西都市部通勤圏の郊外住宅地として宅地開発が進んだ。1958年（昭和33年）、生駒山を横断する阪奈道路が有料道路として開通し大阪～奈良間の自動車交通の利便性を大いに向上させた。1981年（昭和56年）には無料開放されている。

1986年（昭和61年）には、近鉄東大阪線（現近鉄けいはんな線）の長田～生駒間が開通、さらに2006年（平成18年）には生駒～学研奈良登美ヶ丘間が開通し、大阪市営地下鉄（現大阪メトロ）中央線との相互直通運転により都市部への鉄道アクセスの利便性が向上した。

1997年（平成9年）には第二阪奈道路も開通し、大阪の都市部と生駒の距離はさらに近づいた。



生駒山（近鉄けいはんな線・新石切駅から）

2. 生駒の宗教文化

生駒山の宗教文化史は古く、日本神話の神武東征に記述が見られる。古代には『万葉集』にも「難波津を漕ぎ出してみれば神さぶる生駒高嶺に雲ぞたなびく」（巻20-4380）と歌われ、神々しい山として意味づけられていたことがわかる。

7世紀には、修験道の開祖とされる役小角（役行者）が生駒山で修行をしたと伝えられる¹¹⁾。役行者は葛城山、熊野山などでの修行により超自然的な力を備えたとされるが、奈良から紀伊半島の広範囲にわたる一帯が山岳修行の地だったと考えられる。

奈良仏教の高僧・行基も生駒山と縁が深い。行基は707年に生駒山の「仙房」に生母と移り住み、老母没後も712年まで山房暮らしを続けた¹⁰⁾。死後、遺命により生馬山東陵で火葬され、墓所は竹林寺に築かれている。社会事業と民衆布教に努めた行基は霊異神験にも優れ、行基菩薩と崇められた。

奈良時代の生駒山には、百濟寺、河内寺、開元寺など渡来人が建立した寺院や山岳寺院の法通寺、楮蔵山寺（神感寺）、平群寺などがあつた。神社では、奈良側に竜田大社、生駒山口神社、生駒神社、大阪側に恩智神社、枚岡大社、石切劔箭神社（石切神社）などがあり、宗教的密度の濃さが窺える¹¹⁾。

平安時代には信貴山朝護孫子寺が創建され、毘沙門天信仰、聖徳太子信仰と結びついて発展し、今日まで商売繁盛をはじめとする現世利益的な信仰を集めている。また、最澄の比叡山、空海の高野山を中心に密教が発展すると、生駒にも山岳寺院が建ち並び、京都から吉野・熊野の行場をつなぐ経路として利用された。鎌倉時代初期に修験山伏の秘伝を集成した『諸山縁起』には、生駒山系を經由して京の八幡から葛城山を結ぶルートが記されている¹²⁾。

近世に入ると、生駒山への参詣がしだいに大衆化していく。落語の「野崎詣り」で知られる野崎観音（慈眼寺）は行基が開山し、江戸中期には大坂からの参拝者を集めた。「野崎詣り」は、信仰にもとづ

く参詣行動であるとともに遊興の要素も含む大衆現象でもあつた¹³⁾。

野崎観音の他にも、既出の信貴山、枚岡神社に加えて、聖天信仰の宝山寺も大衆信仰を集めた。生駒山東側の中腹に位置する宝山寺は、1678年（延宝6年）、湛海律師によって開かれた。湛海は伊勢国に生まれ、江戸深川永代寺、高野山、東寺などで学び、遍歴の後に生駒山に入って役行者と弘法大師に縁のある般若窟を発見し寺院を築いた。湛海は現世利益をかなえる歓喜天（聖天）を勧請した。象頭双身抱擁の異形に象られた秘仏の聖天像は、庶民の特に商売繁盛の願いを一身に受けとめ、愛欲煩悩すべてを受け入れる寛容な衆生済度の菩薩信仰として今日も参詣者を集める¹⁴⁾。



宝山寺

幕末から明治初期になると、辻占総本社として大坂の米相場師たちの信仰を集めた瓢箪山稲荷神社や大阪北部の能勢妙見を勧請し開運厄除け祈願で栄えた星田妙見、腫れ物治療を意味する「デンボの神さん」として知られる石切神社など、生駒山はますます大衆信仰の集積地となった。

昭和初期に生駒山を精力的に調査した民俗学者・栗山一夫¹⁵⁾は、生駒山を「民間信仰の巨大な巢窟¹⁵⁾」と捉えている。栗山の報告書では、石切神社参道で鍼灸・薬屋に加えて「イカサマ商売¹⁶⁾」も交じる様子や、辻子谷・額田谷をはじめとする谷筋に無数に点在する滝行場や民間祠堂に集う未組織的な

願掛け信者たちの姿が描かれている。栗山は、生駒山に集う人々を引きよせる民間信仰の特徴を断片性、卑俗性、大衆性と把握している¹⁷⁾。公式化された宗教が眉をひそめそうな生々しい現世利益のニーズに応じてくれたのが民間信仰や民俗宗教だった。

その背景には大正期に大大阪と呼ばれるほどの大阪の経済発展があった。大谷渡によれば、「明治期の大阪の経済発展は、宝山寺や瓢箪山稲荷神社や石切劔箭神社と大阪都市民との結びつきを進行させ、大正期以降における生駒の民俗宗教の飛躍の繁栄を準備した」¹⁸⁾。

生駒の民俗宗教の活況は、1980年代に宗教社会学の会による共同調査によって再発見される。社会学者の塩原勉は、その衝撃を次のように記している。

私たちは民俗宗教について、ある程度の机上の知識をもっているつもりだったが、生駒にはいったとたん強い衝撃をうけた。それは異文化に接したときのカルチャーショックに似ていたといってもよい。たとえば、病気治しを祈願してお百度をふむ人々の渦巻き、法外ともみえる大金を寄進して現世利益と後生を願う人々、生活を再建するために断ちものの願をかける人々、除災招福を祈って絵馬を奉ずる人々、滝行をする人々、柴灯護摩の火柱をみつめる人々、はげしい鳴物入りで巫儀を行う朝鮮寺に集まる人々¹⁹⁾。

研究者たちは生駒の民俗宗教の盛況に直面し、近代化を前提とした宗教理論の見直しを迫られたのである。共同研究の成果として出版された『生駒の神々』（創元社）には、石切神社、宝山寺、信貴山など有名社寺のにぎわいに加えて、滝行場に集う無数の小規模未組織の信徒集団や、濟州島にルーツをもつ在日コリアンが巫俗儀礼を営む朝鮮寺（在日コリアン寺院）、断食道場やご神水など民間医療などの事例が網羅的に紹介されている。そこでは、無数の宗教的営みを「生駒の神々」と総称し、近代化した都市の近郊で呪術的要素を含む多様な信心の営み

が活況を呈している様子が鮮やかに描かれていた。

宗教社会学の会は四半世紀後に追跡調査を実施した。2010年代には生駒山も中腹まで宅地開発が進み、交通網も発達した結果、全体的に見ると民間信仰は停滞・縮小の傾向が窺えた。少子高齢化に伴い世代交代がうまくいかず宗教活動が継承されないケースが散見される一方で、石切参道における占い店舗の増殖や宝山寺周辺にヨガ道場や自然食など新しいスピリチュアリティ文化の萌芽が見られるなど、注目すべき点も見出されている²⁰⁾。



お百度を踏む参詣者（石切劔箭神社）



滝行場（岩谷滝大聖院）

以上、簡単に概観しただけだが、太古の時代から現代に至るまで生駒山は多様な宗教文化を育んできたことがわかる。

3. 近代化と観光開発

「野崎詣り」をはじめとして、近世から生駒山へ

の大衆参詣現象が始まったことは、近代化以降の観光開発につながっている。近世の大衆参詣現象には、信仰に加えて物見遊山の要素も含まれていたが、それが近代の寺社観光を準備したと考えられる。また、近代化に伴う鉄道路線の開発は、生駒山に行楽客を呼び寄せる上で大きな役割を果たした。鉄道によるアクセス改善により、生駒山は気軽に行き来できる都市近郊の行楽地として関西都市圏住民に近代的観光レジャーを提供することになる。

早くは明治期、片町～四條畷間（浪速鉄道）の開通は、野崎観音や宝山寺への参詣客増加を促した。住道停車場は、枚岡神社や石切神社、瓢箪山稲荷神社などに参詣する際にも利用されるとともに、宝山寺に向かう峠越えの拠点でもあった²¹⁾。

1914年（大正3年）の生駒トンネル開通（1914年）は、生駒山の観光開発をさらに促した。そこには、トンネル工事にかかった多額の費用を取り戻さなければならぬ鉄道会社の懐事情も影響していた。当時、最長規模だったトンネル工事は途中で崩落事故が起きるなど難航した²³⁾。高くついた費用を回収するためにも、大軌は利益が見込める行楽輸送を重視することになった²²⁾。

大軌沿線では宝山寺が最も集客力のある宗教施設だった。既に浪速鉄道開通後から宝山寺参道に料理旅館が並ぶようになって門前町のにぎわいが生まれていたが、生駒トンネル開通後はますますにぎわいが増した。宝山寺も大軌の生駒停留所からの参道を整備し大鳥居を建設するなど、参拝客への対応を強化した²⁴⁾。1915年（大正4年）には福茶屋が芸妓認可を取得、同年に置屋巴席が開業する。さらに1921年（大正10年）には生駒芸妓株式会社が創設され、歓楽街としての性格を強めていく。1918年（大正7年）、生駒停留所前の鳥居前駅から宝山寺駅を結ぶ生駒鋼索鉄道（生駒ケーブル）が開通する。これにより人の流れが変わり、ケーブル駅を中心に飲食店、旅館、土産物屋などが発達する一方で、駅より外れた参道周辺は衰退に向かう²³⁾。栗山一夫は、往時の宝山寺門前町について、「大阪市民の歓楽と

迷信の対象であることが明瞭であらうと思ふ」と評している²⁴⁾。

大軌は、1922年（大正11年）に生駒鋼索鉄道を合併し、1929年（昭和4年）に宝山寺から生駒山上までの延長線が開業する。生駒山上への延伸は、生駒山上に遊園地を設置してさらに行楽客を誘う計画と一体のものだった。当時、鉄道会社は競って行楽地開発を進め、阪急の宝塚新温泉や阪神の甲子園、京阪の枚方遊園地に続くべく、大軌も生駒山上遊園地を開園した。

生駒山上遊園地は、大阪平野が一望できる眺望が自慢で、双眼鏡や望遠鏡を貸し出し、高さ40メートルの飛行塔アトラクションが人気を集めた²⁵⁾。生駒山上遊園地は、芸妓で賑わう宝山寺参道とは異なる層をターゲットとし、健全な行楽地を演出した。

関西屈指の夜景が楽しめるドライブウェイとして人気を集めた信貴生駒スカイライン（1958年～1964年開通）とともに、1980年代には絶叫マシンを楽しむ若者の遊園地としてにぎわったが、バブル崩壊とともに来園者が減少する。生駒山上遊園地は、1999年（平成11年）に子連れファミリー層向けにリニューアルした。入園料は無料化され、子どもが楽しめる遊具中心となり現在に至る。



生駒山上遊園地

生駒山上遊園地には、実現しなかった山上都市建設計画があった。1933年（昭和8年）、大軌は京都に滞在していた建築家ブルーノ・タウトに依頼し、

生駒山上都市の開発を計画していた。タウトの設計計画では、住宅、ホテル、競技場、遊戯施設、天幕村、購買所、展望台などの建設が予定されていたが、実現には至らなかった²⁶⁾。もし実現していれば、今日の姿とはまた別の観光リゾート地としての生駒山上となっていたかもしれない。

ともあれ大軌の主導で実現した生駒山開発の特徴をまとめると、鈴木勇一郎によれば、「旧来の遊楽と衛生的な郊外を複合的に組み合わせた郊外都市を開発していこうとした²⁷⁾」ことである。近世からの集団参詣との連続性を帯びた門前歓楽街の形成に都市近郊型の近隣レジャー観光を重ね合わせた大軌の集客戦略は、今日に至る生駒山観光の基本路線を形作ったと言える。



「観光生駒」看板（宝山寺参道）

つぎに生駒山西麓に目を向けよう。昭和初期には、大軌石切駅から石切神社に向かう参道沿いには商店が立ち並ぶ景色が見られた。栗山一夫によれば、当時、「神社前の両側にはまじない、易、姓名鑑定、土産物、うどん食堂、薬草店等」が並び、とりわけ「腫物患者」を狙った薬草店が多く見られた。こうした商店に加えて旅館や料理席貸店が集まる光景を、栗山は「歓楽と迷信の結合²⁸⁾」と表現している。

1980年代の宗教社会学の会による調査時には、石切参道で6軒の漢方薬店が営業していたが、戦前に比べると店舗数は大きく減少したという²⁹⁾。他方で古い店舗は1985年の時点で13軒の営業が確認さ

れている。その後、1990年代の調査では22軒、2011年の調査では42軒が確認され、古い店舗の増加が目立つ³⁰⁾。関西では石切参道は「古い街」として著名で街角探訪などのTV番組で取り上げられることもある。メディア上での評判の高まりがさらなる古い店舗の集積を促し、今日の活況につながったと考えられる³¹⁾。



古い店舗を訪れる若者（石切参道）

現在、石切参道は古い店舗がひしめく中に、参拝客向けの食堂や喫茶店、菓子屋、漬物屋、高齢者向けの婦人服を扱う洋品店、刃物屋、金物屋、易・暦の販売所など中高年を中心とする参拝客をターゲットとする店舗が並び、にぎわっている。関東圏で「おばあちゃん原宿」と称される豊島区・巢鴨の地藏通り商店街にも似た雰囲気醸している。

石切神社周辺の人の流れは、地下鉄と相互乗り入れする新石切駅が1986年（昭和61年）に開業すると、にぎわいの中心が新石切駅寄りに移行し、かつての大軌石切駅すなわち現在の近鉄石切駅付近ではしだいに空き店舗が目立つようになった。

石切神社の近くには、生駒山上遊園地よりも早く、1915年（大正4年）に日下遊園地が開園している。日下新池のほとりに温泉浴場を備えた洋館、料理旅館、歌劇団、ミニ動物園などを備え、行楽客でにぎわったが大正・昭和期には衰退したようである³²⁾。

今日の生駒山は、寺社参詣に加えて都市近郊のハイキングコースとしても人気である。生駒西麓の東大阪市が作成したハイキングマップには、「辻子谷

コース」「生駒縦走コース」など全9コースが紹介されている。生駒東麓の生駒市が作成したハイキングマップには、「くろんど池コース」「暗峠コース」など全8コースが紹介されている。生駒山ハイキングは、日帰りで楽しめるレジャーとして人気である。

近代的な登山は日本では明治期に始まり、1905年（明治38年）には日本山岳会が設立された。山岳寺社の参詣を目的とするのではなく山道を往く行為そのものを楽しむ近代的な登山活動は、しだいに大衆化し、昭和初期には『アルピニズム』『山小屋』『ハイキング』など登山・ハイキング雑誌の創刊が相次いだ³³⁾。昭和初期の生駒山でも、辻子谷をはじめとする登山道はハイキング愛好者と民間信仰参詣者の両者がともに利用していた³⁴⁾。

戦後も高度経済成長とともに発達した大衆レジャーとして、ハイキングは人気を博した。経済成長期に山砂利採集が進行していた生駒西麓では、1968年（昭和43年）から大阪府政百年を記念した事業として、ハイキングや自然とのふれあいの場を市民に提供する「大阪府民の森」の整備を始め、余暇を楽しむ行楽地としての環境維持に努めた³⁵⁾。鉄道会社も行楽客を呼び込むウリの一つとして沿線のハイキングコースを積極的にPRしている。

4. 鉄道の役割

ここまで概観した事例からだけでも、生駒山の観光開発において鉄道が大きな役割を果たしたことがわかる。

對馬路人は、近代化初期における関西圏の私鉄路線網が著名な寺社仏閣を含む参詣霊場を結びながら展開してきたことを指摘する³⁶⁾。例えば阪急電鉄は、服部天神宮（服部駅）、中山寺（中山駅）、勝尾寺（箕面駅）、清荒神清澄寺（清荒神駅）、門戸厄神東光寺（門戸厄神駅）、神呪寺（仁川駅）、宝塚聖天（逆瀬川駅）など、著名な参詣霊場へのアクセスを重視した路線開拓を進め「遊覧電車」とも呼ばれた。

同様に、京阪電鉄における石清水八幡宮（八幡市

駅）、伏見稲荷大社（伏見稲荷駅）、平等院（京阪宇治駅）、石山寺（石山寺駅）や、阪堺鉄道（阪堺電軌）の住吉大社（住吉駅）、高野鉄道（南海高野線）の高野山（高野山駅）など、代表的な例を挙げただけでも関西私鉄網の発展と参詣霊場の関係の密接さは明らかである^{注5)}。

近代化が進行し、資本主義的賃労働が一般化すると労働時間と余暇時間が明確に分離し、経済成長とともに大衆の余暇活動（leisure）としての観光がしだいに拡大する。近代化初期の観光は、近世までの物見遊山的な大衆参詣を引き継ぐ形で発展し、鉄道網の拡張がそれを後押しした。

對馬路人は、参詣霊場へと不特定多数の大衆を誘った鉄道会社の役割を「世俗的宗教コーディネーター」³⁷⁾として概念化する。近世までの大衆参詣では「御師」や「先達」と呼ばれる職能者が聖地へ人々を導く案内役（コーディネーター）を務めていたが、近代化以降は鉄道会社はその役割を受け継いだと捉える。

鉄道会社にとって、参詣霊場は確実に集客が見込める上に、近代的な観光レジャーとしての魅力も備えていた。對馬は次のように指摘する。

参詣霊場は、その宗教的魅力だけでなく、しばしば自然景勝地としての魅力、行楽地としての魅力、文化的・芸術的魅力、歴史遺産の持つ魅力、国家への帰属感を高める魅力など、人をそこへ誘うさまざまな魅力を重ね合わせていたということも、私鉄経営者の参詣鉄道敷設の意欲を高めた要因の一つと思われる³⁸⁾。

こうして近代化初期の参詣霊場は、宗教的・非宗教的な様々な動機にもとづく不特定多数の参詣者・観光客を集めるに至った。

5. 宗教とツーリズム

山中弘は、聖地巡礼をはじめとする宗教現象と近

代的な観光が接近する新たな研究領域に注目し、「現代社会における『聖なるもの』の今日的な様態を検討しようとするならば、ツーリズムという視点を外すことはできないように思われる」³⁹⁾と指摘する。とりわけ、聖地とツーリズムの関係をめぐっては様々な論点が見出だせる。聖地は、信仰者にとっては宗教的な場だがツーリズムにおいては観光資源となる。信仰者にとっての聖なる場所が、観光客にとっては消費の対象となる。近年、「聖地」がユネスコ世界文化遺産に登録されるなどして観光客が急増すると、宗教の側から強い拒否反応が示される場合もある。観光客に対して門戸をどの程度開くかは、「聖地」を運営する上で重要度の高い問題となる。

たとえば、文化庁によれば、沖縄本島南城市の斎場御嶽（セーファウタキ）で世界遺産に登録後に観光客が増大した結果、「祈りの場としての神聖な雰囲気」が阻害されている⁴⁰⁾という事態が生じている。斎場御嶽については、塩月亮子も「ここに拝みに来る地元の人は静かに祈りたいのに、観光客が大声を出したりしてやりにくいと言っている」⁴¹⁾というガイドの声を紹介し、祈りの場であることと観光名所であることの間に生じるコンフリクトを指摘する。

だが、宗教とツーリズムは対立するばかりではない。山中によれば、観光客は信仰者の存在を通じて聖地の「真正性」に価値を見出す。他方、信仰者は観光客の存在を意識することでかえって聖地の聖性へのこだわりを強くする。その結果、観光客と信仰者の中で聖地の聖性が相互増幅的に高められることもある⁴²⁾。

あるいは、スペインのサンティアゴ巡礼を調査した岡本亮輔は、脱宗教化が進む聖地巡礼のなかでゲストとホストが共犯的に巡礼世界を再構築する事態を指摘している⁴³⁾。聖地がツーリズムに巻き込まれる中で、宗教は単に失われるのではなく従来とは異なる新たな現象形態をとると考えられる。

生駒山の場合、近代的観光と宗教的参拝は部分的に重なりながら発展してきた。その際、鉄道が聖地と大衆の媒介者となり、関西都市部住民の観光行動

と宗教行動の両方を並行的に促進した⁴⁶⁾。

ここで、観光と宗教の関係を整理するために、エミール・デュルケムの聖俗論に遊の要素を加えたロジェ・カイヨワと井上俊の聖俗遊論を参照する。

デュルケムによれば、「聖なるもの」は経験世界の意味秩序を根源的に支える役割を担う⁴⁴⁾。「聖なるもの」が究極的な意味の源泉となることで、道徳的命令や秩序の正当性が維持される。宗教的権威が相対化された近代社会においても、個人の尊厳やかけがえのない生命は「聖なるもの」としての価値を帯びている。だからこそ、残忍な事件などが起きると人々の間で道徳的憤怒の感情が噴出する。「聖なるもの」への冒瀆は何より許しがたい行為だからである。

生きるために実利性を優先する日々の人間生活は、基本的には俗の秩序に属する。日常生活が保身と利己的関心に浸っているのに対して、「聖なるもの」の経験は自己放棄と純粹贈与の脱自体験(ecstasy)を特徴とする。「聖なるもの」の価値は、世俗の原理と鋭く対立し超越するからこそ高められる。俗の秩序を平常としつつ、時おり「聖なるもの」を体験することで社会と人間の生命力は賦活される。

ロジェ・カイヨワや井上俊は、こうした聖—俗の二項図式に「遊び」を追加し、聖—俗—遊の三項図式を展開した(図1)。カイヨワは、文化の発展と遊びの原動力が同一であるとし、遊びの文化創造性に注目した⁴⁵⁾。また井上は、聖—俗—遊がそれぞれ固有の秩序と構造をもち相互に相対化しあう独自のパースペクティブであることを明確化した⁴⁶⁾。

聖と俗の対立関係は先述の通りだが、両者はともに真面目である点において遊と対立する。また、聖と遊は、日常の実生活から離脱=解放する点で俗と対立する⁴⁷⁾。しかし対立の仕方が聖と遊では異なり、聖は厳粛さにおいて俗を超越し、遊は気楽な自由さで俗から遊離する⁴⁷⁾。聖とともに遊も、俗を基本とする人々の生を充実させるために不可欠のものである。

本稿の問題関心では、三項図式に照らして聖地に

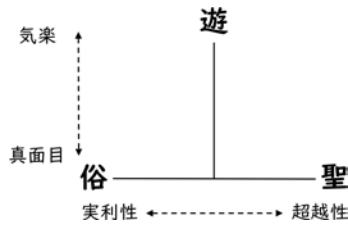


図1 「聖—俗—遊」図式

おける信仰と観光の連関を解明することが課題となる。塩原勉は、生駒山の聖地としての特徴を「境界性」(liminality)として捉えていた。塩原によれば、「聖と俗との境界、他界としての深山幽谷と日常界としての都市との境界として生駒がある」⁴⁸⁾。中世には生駒山も吉野・熊野に至る修験道の行場に含まれていたが、俗界からの隔たりの度合いを見ると、生駒山は吉野・熊野の霊峰に比べるとはるかに俗界との距離が近く、生駒山自体が聖と俗の境に位置している。「生駒の神々」の特異性は、世俗的な現世利益にまみれた庶民の欲望さえ包容する「清濁をあわせ呑むような境界的な性格」⁴⁹⁾に存するのである。

先に図1として示した三項図式に、俗界との距離を要素として追加し描き直したものが図2である。

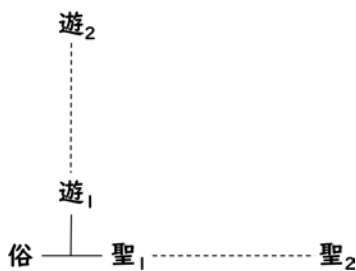


図2 「聖—俗—遊」拡張図式

生駒のように俗界と近い聖地を「聖1」とすると、吉野・熊野の行場のように俗界から遠く隔たった峻厳たる聖地は「聖2」にあたる。「聖2」は聖性が高まる分、それだけ俗からの徹底した離脱が求められる点で厳格である。

同じ理屈で、遊が俗から離脱する程度も遠近を測ることができる。気軽な遊び(遊1)は俗からの一時的な離脱に過ぎず、いつでもすぐに俗に帰還でき

る。しかし、賭博に溺れ生活の破綻に至るような遊び(遊2)は俗界から遠く離れ、その分帰還が困難となる。都市近郊の気楽な行楽地としての生駒は、「遊1」の位置こそふさわしい。

俗界に近い「聖1」の生駒では、さらに聖と遊の距離も近く、「遊1」と「聖1」が近接したまま聖地かつ行楽地として発展してきた。俗界から隔たった聖(「聖2」)は自ずと遊との距離も遠ざかる。ここから、聖地をめぐる信仰と観光のコンフリクトは、聖と遊の距離が隔たっている場合に生じやすいと考えられる。

おわりに

古来、河内平野と奈良盆地、京の都と吉野・熊野を結ぶ要所に位置する生駒山地は、修験道をはじめとする宗教文化を育んできた。近代化以降は、都市近郊の身近な観光地として繁栄した。近世以降、大阪の都市部住民の宗教的ニーズに応え庶民信仰が栄えた生駒山は、近代的な観光レジャーのニーズにも対応してきた。

宗教とツーリズム研究では、聖地をめぐる宗教と観光の間にコンフリクトが生じるケースも指摘されてきた。しかし生駒の場合は、聖地としての特徴が聖・俗・遊の近接性にあつたため、宗教と観光が並行して発展できたと考えられる。

2000年以降の生駒山は、郊外住宅地開発がさらに進む。生駒市の人口も1980年の約7万人から2010年には約12万人に達し、生駒山中腹まで住宅地が押し寄せている。環境の変化に加えて少子高齢化の波もあり、かつて盛んだった民俗宗教の営みも縮小しつつある。

近年の動向としては、2009年に創刊された関西の文化情報誌『IN/SECTS』第000号で「生駒が面白い」という特集が生まれ、大阪出身の音楽ユニット EGO-WRAPPIN' が生駒山の思い出を語り、Hip Hop グループのスチャダラパーが宝山寺を訪問するなど派手な企画とともに、生駒山中で営業する

サーファー青年たちが始めた石窯焼のピザ屋や、宝山寺参道でラスタファリズムを理念に開かれた自然食レストラン、アメリカ出身の指導者がクンダリーニヨガを指導するヨガ道場などが紹介されている⁵⁰⁾。生駒山の自然環境に惹かれ、この地で営まれる活動が生駒山に新たな魅力を付与している。スピリチュアル・ツーリズムの気配も感じさせる動向であり、宅地開発という俗の領域拡張が進む中で、聖一遊の巻き返しを示唆するものとして興味深い。

生駒山において成り立っていた聖一俗一遊の絶妙な均衡は、今後も維持されるのか変容を被るのか、注視を続けたい。

注

- 1) 辻村泰善によれば、役行者は22才のとき生駒入山を企てるが叶わず、平群の鳴川にとどまり千光寺を開き、その後39才のときに入山が実現したという⁵¹⁾。
- 2) 非常民の民俗文化や性の民俗を研究したことで著名な赤松啓介は、栗山の筆名の一つである。
- 3) 犠牲者には朝鮮半島出身の労働者が多く含まれた。近鉄生駒駅近くの宝徳寺には、トンネル事故犠牲者を祀る韓国人犠牲者無縁仏慰霊碑が建立されている⁵²⁾。
- 4) 川原典史らは、交通機関の発達とともに拡大した宝山寺の信仰圏について石造物調査から明らかにしている。調査によれば、宝山寺の信仰圏は大阪市域を核心とし、戦前は大阪府南部へ、戦後は大阪府北部と奈良へも拡大し、とりわけ昭和30年代以降、大阪の企業からの信仰が増大した⁵³⁾。
- 5) 戦後になると、モータリゼーションの進展とともに参詣鉄道の利用客が減少する一方で、沿線住民の輸送を主とする近郊型の都市鉄道に転換するケースも見られる⁵⁴⁾。
- 6) 奈良観光のガイド本の中で松本清張は、「とにかく、生駒山も信貴山も、大和に多い観光寺院とちがって、今日でも庶民信仰にささえられながら、信者の便利とサービスを考えて運営されている、

一種の近代寺院である⁵⁵⁾と述べている。呪術的な民間信仰の外観に惑わされがちだが、江戸期から都市流動民を受け入れてきた「生駒の神々」の近代性を指摘したのは作家の慧眼である。

- 7) 舞踏や歌唱の起源が儀礼の所作に由来するように、本来、聖と遊は絡み合うが、社会の機能分化が進行する近代社会では遊の相対的自律性も高まる⁵⁶⁾。

引用・参考文献

- 1) 山中弘編『宗教とツーリズム—聖なるものの変容と持続』, 世界思想社, 2012.
- 2) 立命館大学地理学同好会編『生駒山脈—その地理と歴史を語る』, 積善館, 1944, pp. 43-44.
- 3) 藤岡謙二郎編『生駒山地の人文地理』, 大阪教育図書, 1961, p. 47.
- 4) 前掲 3), p. 4.
- 5) 前掲 3), pp. 58-60.
- 6) 前掲 3), p. 61.
- 7) 前掲 3), pp. 61-63.
- 8) 前掲 3), pp. 63-64.
- 9) 前掲 3), pp. 167-182.
- 10) 吉田靖雄『行基』, ミネルヴァ書房, 2013, pp. 41-43.
- 11) 宗教社会学の会編『生駒の神々』, 創元社, 1985, pp. 15-16.
- 12) 木下密運「深秘の山, 生駒—生駒山の宗教世界」, 生駒山系歴史文化研究会『生駒山—歴史・文化・自然にふれる』, ナカニシヤ出版, 2010, pp. 36-37.
- 13) 前掲 11), pp. 17-18.
- 14) 11), pp. 41-45.
- 15) 栗山一夫「河内生駒山脈に於ける民間信仰の一般情況に就て」, 『赤松啓介民俗学選集 第3巻 口承文芸と民間信仰』, 明石書店, 1998, p. 667.
- 16) 前掲 15), p. 671.
- 17) 前掲 15), pp. 677-678.
- 18) 大谷渡『大阪河内の近代』 東宝出版, 2002, p. 55.

- 19) 前掲 11), p. iii.
- 20) 宗教社会学の会編『聖地再訪 生駒の神々』, 創元社, 2012.
- 21) 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号 (2007), p. 111.
- 22) 前掲 21), p. 112.
- 23) 前掲 21), pp. 116-118.
- 24) 栗山一夫「大阪及び附近民間信仰調査報告一その一 生駒山及び附近行場の調査」, 『赤松啓介民俗学選集 第3巻 口承文芸と民間信仰』, 明石書店, 1998, p. 539.
- 25) 橋爪紳也『日本の遊園地』講談社, 2000, p. 90.
- 26) 石崎順一「ブルーノ・タウト『生駒山嶺小都市計画』の図面発見について」, 『建築史学』21号 (1993), pp. 109-110.
- 27) 前掲 21), p. 125.
- 28) 前掲 24), p. 583.
- 29) 前掲 11), p. 104.
- 30) 前掲 20), pp. 217-218.
- 31) 前掲 20), p. 229.
- 32) 「三井住友トラスト不動産大阪府八尾・東大阪」
<https://smtrc.jp/town-archives/city/yao/p05.html> (2021.9.15 閲覧).
- 33) 布川欣一『明解日本登山史』, 山と溪谷社, 2015, Kindle 版, No. 1884.
- 34) 前掲 15), p. 671.
- 35) 吉村元男『『大阪府民の森』誕生秘話—それは大阪平野に屹立する過激な壁として誕生した』, 生駒山系歴史文化研究会『生駒山—歴史・文化・自然にふれる』, ナカニシヤ出版, 2010, pp. 74-90.
- 36) 對馬路人「鉄道と霊場—宗教コーディネーターとしての関西私鉄」, 山中弘編『宗教とツーリズム—聖なるものの変容と持続』, 世界思想社, 2012, pp. 36-40.
- 37) 前掲 36), p. 55.
- 38) 前掲 36), p. 45.
- 39) 山中弘『『宗教とツーリズム』研究に向けて』, 山中弘編『宗教とツーリズム—聖なるものの変容と持続』, 世界思想社, 2012, p. 4.
- 40) 文化庁『世界遺産一覧表記載資産保全状況報告書』, 文化審議会世界文化遺産・無形文化遺産部会世界文化遺産特別委員会 (第1回) 配付資料, 2015, p. 3. https://www.bunka.go.jp/seisaku/bunkashingikai/isanbukai/sekaitokubetsu/4_01/gijishidai/pdf/shiryo_3_2_9.pdf (2021.9.15 閲覧).
- 41) 塩月亮子「沖縄の洞窟信仰と観光—民俗知活用の可能性を探る」, 『明治学院大学社会学・社会福祉学研究』, 第133巻 (2010), p. 17.
- 42) 前掲 39), p. 29.
- 43) 岡本亮輔「信仰なき巡礼者—サンティアゴ・デ・コンポステーラへの道」, 山中弘編『宗教とツーリズム—聖なるものの変容と持続』, 世界思想社, 2012, p. 146.
- 44) エミール・デュルケム (古野清人訳), 『宗教生活の原初形態 (上・下)』, 岩波書店, 1975.
- 45) ロジェ・カイヨワ (清水幾太郎・霧生和夫訳)『遊びと人間』, 岩波書店, 1970.
- 46) 井上俊『遊びの社会学』, 世界思想社, 1977.
- 47) 前掲 46), p. 163.
- 48) 前掲 11), p. vii.
- 49) 前掲 20), p. 266.
- 50) 『IN/SECTS』第000号, 青幻社, 2009年.
- 51) 辻村泰善「生駒山系と宝山寺」, 生駒山系歴史文化研究会『生駒山—歴史・文化・自然にふれる』, ナカニシヤ出版, 2010, p. 17.
- 52) 前掲 20), p. 103.
- 53) 川原典史・渡抜貴史・赤石直美「近代以降における生駒宝山寺の信仰圏—石造物からのアプローチ」, 『京都民俗』20・21号 (2004), pp. 125-141.
- 54) 天野光三・前田泰敬・二十軒起夫「関西地方における寺社参詣鉄道の成立と発展について」, 『第8回日本土木史研究発表会論文集』第8巻 (1988).
- 55) 松本清張・樋口清之『奈良の旅—今日の風土記2』, 光文社, 1966, p. 117.
- 56) 前掲 46), pp. 149-151.