



Title	霊場恐山の近代化 : 大正期の「観光化」をめぐって
Author(s)	大道, 晴香
Citation	文化/批評. 2016, 7, p. 22-45
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/75725
rights	
Note	

The University of Osaka Institutional Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

The University of Osaka

霊場恐山の近代化 ——大正期の「観光化」をめぐる——

大道晴香

1. 問題の所在

最近観光宣伝がゆきとどいて、この地蔵会を見物する客がずっとふえた。そして昔の雰囲気はうすれて来、死者としみじみ対話する気持もうすらいで来て、地元の参拝者は急に減って来た。死者との対話は、もともと見世物ではなかった。

「誰かよその人がおるのじゃろう、どうしても先祖がおりて来ん」

といってなげいているイタコがいたが、そのそばに都会風の女の子が三人しゃがみこんでニヤニヤしてんでいた。仏をおろしてもらう方も迷惑そうにしていたが、ほかへいってくれとは言い出せぬ風であった（中略）。

とにかくこの山を中心にした信仰も急におとろえて、ただの観光地になる日が近づいているようである¹⁾。

これは、宮本常一『私の日本地図3・下北半島』に記された、1960年代の霊場恐山における大祭（地蔵会）の様子である。青森県の下北半島に位置する霊場恐山（以下、「恐山」と略記）は、吉祥山円通寺の管理下に置かれた寺院境内地であると同時に、“死者の魂が集まる山”と信じられてきた民間信仰の地でもあり、多種多様な死者儀礼が展開されてきた。そうした死者儀礼の中で、非常に高い知名度を誇るのが「イタコの口寄せ」である。

東北地方北部の伝統的な民間巫者であるイタコは、死者の霊を体に憑依させて言葉を伝える「口寄せ」を筆頭に、託宣や占い等の業をもって地域住民の希求に応じてきた。平生は自宅を構える地域を拠点に単身で活動するイタコだが、寺社の祭礼の折にはその境内地に参集し、複数人で口寄せを行うケースがある。こうした巫業の形態は「イタコマチ」と呼ばれ、恐山では夏と秋の祭典時にこの慣習が実施されてきた。

恐山のイタコマチは1950年代よりマス・メディアの注目を集め出し、早くも1960年代には一定の知名度を得ていたことが分かっている²⁾。そして、『恐山のイタコ／恐山＝イ

タコ》というイメージの普及は、これを受容する人々を介して恐山の様相をも一変させた。冒頭に挙げた宮本の記述は、このマス・メディアに起因する「恐山の変容」を描いたものである。本誌第5号に公表した論者の研究結果に基づけば³⁾、恐山の来訪者数は1960年代頃から飛躍的な伸びをみせており、《恐山=イタコ》という表象受容者が参入した結果、当地には①「観る者／観られる者」という二項対立的構造の発生、②非公式的信仰（イタコ）の中心化という、霊場管理者である寺院にとって憂慮すべき変化がもたらされることになった。

とは言え、ここで一つ注視されるべきは、特定の場に係る表象の普及が来訪者の増加へと直結するには、輸送手段の整備や宿泊施設の確保など、場に対してツーリズムの素地がある程度出来上がっている必要があるという点である。つまり、上記の変化とは、あくまで「観光地」恐山の成立を前提とした現象であったと言える。

では、恐山が近代的ツーリズムの俎上に載せられたのは、一体いつ頃だったのか。この問題については前掲の拙稿でも触れており、そこでは幾つかの資料から、恐山における「観光」の夜明けを1921年（大正10）の大湊線開通に求めたうえで、来訪者の実質的な変化が戦後になって生じたものとの推測を立てていた。こうした見解自体に関して言えば、論者は現在も妥当という判断を崩していない。だが、扱った資料の限定性や視野の狭さ等、その検討は決して十分なものではなかった。

恐山の通時的変遷については、過去にも様々な研究者が考察を試みており、とりわけ史学の宮崎ふみ子が文献史料に基づき詳細な検討を行っている。しかし、宮崎が分析対象としているのは近世期に至るまでの動態であって、近代期の変遷はその射程に収められていない。また、近代以降の状況に言及している論考であっても、それらの多くは当地の信仰的局面を、同時代的な文脈から切り離れた形で断片的に取り上げるに止まっている。

そうした中で、示唆に富むのは池上良正の指摘である。新聞記事から近代期における恐山の変遷を跡付けた池上は、交通手段の発達やホテル建設等の例を挙げたうえで、近代資本による恐山の「観光化」が大正期に生じたと推測している⁴⁾。ただし、指摘に際しての池上の関心は「霊性の管理」にあるため、「観光化」の背景や内実に関してはまだ検討の余地があると言える。

そこで本稿は、近代化に伴う恐山の変遷というマクロな問題を念頭に置きつつ、大正期の「観光化」に焦点を当て、その具体相を探っていくことにする。

2. 前史—大湊線開通以前の近代化の諸相—

池上の指摘にもあるように、恐山の「観光化」を捉えるに際して一つのメルクマールと

見なされるのは、1921年（大正10）に全線開通となった大湊線の敷設である。とはいえ、この鉄道敷設が明治期に始まる近代化の流れの中に生じている点に鑑みれば、大正期の「観光化」を論じるには、前史の把握が必要不可欠であろう。ゆえに、本章では大湊線開通以前の段階に焦点を当て、まずは近代の到来に伴う恐山の変容について確認を行いたい。

恐山の成立と発展を跡付けた宮崎ふみ子によれば、恐山は18世紀後半頃より近国の人々の参詣地として賑わい始め、1830年代には十返舎一九『方言修行金草鞋第二十一編』（天保元年）といった道中記が記されるほどの有名参詣地になっていたという⁵⁾。こうした状況の背景にあったのは、海運という当時の輸送網である。

今でこそ「辺境」のイメージが強い下北半島であるが、近世期の当地は主要三航路（東回り・西回り・蝦夷地航路）の結節する交通の要所として栄えており、ここに入出りし、海上安全を願う諸国海商達の信仰を集めた結果、19世紀の恐山は物理的にも知名度的にも発展を遂げ、遠隔地からも参詣者を集めるような状況となっていた⁶⁾。そして、道中記という指南書が存在が、これに拍車をかけたものと推測される。

しかし、近代の到来を機に輸送システムのパラダイムチェンジが起き、鉄道が輸送の主流として普及すると、輸送の要所であったはずの下北半島は一転して僻地と化し、恐山の状況にも変化が生ずることとなった。その契機となったのが、東北本線の前身に当たる日本鉄道（上野 - 青森間）の開通である。

2-1. 東北本線（上野 - 青森間）の敷設に伴う“〈秘境〉化”

周知のとおり、日本における鉄道輸送は、1872年（明治5）の官営鉄道・新橋 - 横浜間の開業に端を発している。それから10年後の1882年（明治15）には、早くも日本初の私鉄である日本鉄道が上野 - 青森間を結ぶ路線の敷設を開始しており、同路線は1891年（明治24）に全通となった。なお、名称に関しては、日本鉄道が1906年（明治39）に国有化されるのに伴い、現在の「東北本線」の名が付与されている。

問題となるのは、その運行経路である。【図1】を見ると分かるように、青森県内における東北本線は、下北半島の玄関口に当たる野辺地に至った後、進路を西にとり一路青森へと向かうといったルートを取っている。端的に言えば、下北半島は鉄道輸送の直接的な恩恵にはあやかれなかったのであって、これに伴い、恐山もまた、最寄駅である野辺地駅から50km以上の道程を、「鉄道以外の手段で」移動しなければ辿り着けない場所と化していったのだった。こうした近代輸送の普及に起因する地理的配置の転換が、「旅」における恐山の位置付けを大きく変えていく。

娯楽を主体とした近代の旅、すなわち「観光（ツーリズム）」という新たな旅の文化を

成立せしめたのは、他でもない、近代輸送の発展である。ゆえに、近代輸送の要である鉄道網からの脱落とは、同時に、鉄道旅行を念頭に置いた近代ツーリズムからの脱落を意味していた。このことは、当時の旅行案内書—正確を期すれば、東北本線の全通後、大湊線開通までに刊行された旅行案内書—に見る恐山の様相が如実に物語っている。

下に挙げた引用は、「鉄道院」(大正9年に「鉄道省」へ昇格)によって発行された『鉄道院線沿道遊覧地案内』(明治43・44年版と、後の鉄道省へと刊行が引き継がれる『鉄道旅行案内』大正3・7年版の記述であるが、これらはいずれも、最寄りとなる野辺地駅の車窓から陸奥湾の向こうに眺め見る風景として恐山を描いており、決して汽車を下車して立寄るべき場所とは紹介していない。近世期の旅をめぐる状況に鑑みれば、当地の置かれたポジションの違いは明白である(以下、引用は論者が全て常用漢字および現代仮名表記に改め、ルビは省略した)。

○鉄道院編『鉄道院線沿道遊覧地案内』(明治43・44年版)

野辺地より鉄路西折して、陸奥海湾に沿うて走り、遙に恐山の威容を仰ぎつつ、青森に向つて走る⁷⁾

○鉄道院編『鉄道旅行案内』

(大正3・4年版)

【野辺地】陸奥湾の東南隅に在り、湾を隔てて遙に恐山の噴煙を望む、此より汽車は海岸を縫うて青森に向ふ、風景甚佳、馬門温泉、西一里半⁸⁾

(大正5・6・7年版)

野辺地のへじ 四三〇哩四 陸奥湾の東南隅に在り、(中略)湾を隔てて宇曾利山を望む、其中腹の円通寺には慈覚大師彫刻の地藏尊がある、野辺地より汽車は海岸を縫うて青森に向ふ、風光甚佳 ▲馬門温泉、西一里半 ▲青森種馬所、西八町 ▲大湊、北二十三哩、汽船賃一円⁹⁾

同様の特徴は、民間が主体となって発行された旅行案内書にも確認される。ここで例として取り上げる田山花袋『山水小記』(大正6)と全国名所案内社編『日本巡遊汽車の旅』(大正9)は、どちらも“テキスト内の語り手が実際に汽車旅行を体験している”という体で書かれた、紀行文形式の案内書となっている。同時代の刊行物を俯瞰する限り、こうした体裁は旅行案内のフォーマットとしてある程度一般化していたと見られるため、それらの中には、あくまで旅をした「つもり」で書かれたものも少なくなかっただろう。だが、

一方で、田山花袋のように実体験をもとに執筆している文章も存在する点に照らせば、紀行文形式の案内書は、旅のモデルケースを示すテキストであると同時に、一つの旅の事例として捉えることも可能だと思われる。

○田山花袋『山水小記』富田文陽堂、1917年

南部の恐山は、汽車が野辺地から小湊に行く間の海を越して、遙に遠く指点された。暗澹とした海、岸をさびしく縫った松並木、弓弦を張ったやうな半島の汀線、それを越して遠く見える山の頂きからは、噴煙が地を這うやうにして靡いた¹⁰⁾。

○全国名所案内社編『日本巡遊汽車の旅』岡村書店、1920年

陸奥湾の内港たる野辺地湾が、暗碧の色を其前に湛へて広々と見えている。

其海の向ふに恐山の円錐形が仄々と海の霧中に霞んで見える。

(中略) 血ノ池だの極楽濱だの、剣の山、畜生道、八大地獄だのがある恐山。さう云ふ所を見る為に、此辺で下りて、私はもう一度、緩然した旅をして廻りたいと思つて居る¹¹⁾。

このように、近世期の段階で既に有名参詣地の仲間入りを果たし、「訪れるに値する場所」という「旅」に係る文化的な価値を確立していたはずの恐山を、鉄道輸送の普及とこれに依拠した近代ツーリズムの誕生は、「訪れるべき場所」から「車窓の風景」へと変えていった。

鉄道に重きが置かれる場合、恐山が未踏の地とならざるを得なかったことは、当時の来訪事例を見ても明らかである。初期の記録として挙げられるのは、1892年(明治25)に大祭期間中の恐山へ足を延ばした幸田露伴の事例であり¹²⁾、ここで露伴は鉄道を野辺地駅で降りて一泊した後、横浜までの7里(約27km)を乗馬で進み、そこから恐山の登山口に当たる田名部までの7里を馬車で移動している。だが、首尾よく移動したとは言え、この時点で既に丸一日を費やし、翌朝になってから113丁(約12km)の登山道を徒歩で霊場に向かっている。

十四里行きて又其先なりと聴き、所思相違に厭気萌せしが、いやいや高が一日路なれば如是時(論者注：大祭)来合せしも地藏尊との因縁なるべし行きて見るべし行きて見ん、と心を決め、翌朝早く馬にて立つに、七里の賃錢五十錢とは随分廉からねど乗つてみれば鞍の上にてさへ倦きるほどなり(後略)。

正午少し過ぎに横浜へ着き、馬車の田名部へ帰るものありしに乘じて行く（中略）日もやや落ちかかるまで、相も変らぬ海辺を通りて、漸く田名部の町見ゆるあたりに到れば、（中略）さもさも陸奥らしくて、夏にてさへ如斯なるに秋などは如何に物悲しからむと徐ろに感じける¹³⁾。

また、1918年（大正7）の大祭時に「信仰物理学」の研究目的で恐山を訪れた東北帝大理科大学教授・日下部四郎太の一行においては¹⁴⁾、徒歩という移動手段を選択したことで、野辺地から横浜までの7里（約27km）に9時間を要し、結局、そこで一泊を余儀なくされている¹⁵⁾。そして翌朝、田名部までの7里を徒歩で進み始めたものの、落伍者が出たために4里（約16km）の道程に9時間を費やし、残りの3里（約12km）を荷車で急行したことで、夜までに何とか田名部の旅館へ辿り着くような状況となっている¹⁶⁾。日下部の記録には、野辺地と半島を結ぶ汽船の存在も示唆されているが、運航の不安定さから、その利用にはどうやら難があったようだ。一行が野辺地で受けた説明を見る限り、野辺地駅から恐山までの旅路は、お世辞にも整備されていたとは言い難い。

午後二時半野辺地駅に下車し運送店に向へば今日の汽船には既に遅れ明日は汽船の有無未定である毎日々々来る事もあれど隔日に来る場合もある故明後日迄には間違無しであると頗る暢気なものである。一行は何れも膝栗毛に鞭打たんとの説に一致したが横浜迄は七里ある午後三時半過ぎから七里の徒歩は初日には無理である其途中なる有戸は村役場もなき寒村である宿屋がない、但し宿惣代が居るから其処に頼めば一泊する事が出来る乎も知れんなどと心細い話のみである¹⁷⁾。

以上の事例が示すように、最寄駅の置かれた野辺地から恐山までの往復には、最短でも3日の日数を要していたのであって、費用や労力、そして輸送環境を考えてみても、その行程は決して近代ツーリズムを特徴付ける「容易な旅」と成り得るものではなかった。すなわち、鉄道という主要輸送網から漏れることで、恐山は近代化の進展と共に、逆行して〈秘境〉と化していったと言える。【図2】は、1909年（明治42）に国民新聞社主催で実施された旅行イベント「東北遊覧会」の回遊地を示した絵葉書であるが¹⁸⁾、この図は当時の鉄道旅行における下北半島、そして恐山の在り様を如実に物語っている。

ただし、ここで注意を要するのは、既述のような「〈秘境〉化」が、あくまで“鉄道輸送”を主軸に据えた近代化の一面を捉えたものに過ぎないという点である。近代輸送の発展は、下北半島を外界から隔絶された陸の孤島にしたわけではなかった。鉄道とは異なる

位相の近代化、それは先に少し触れた汽船輸送の発達である。

2-2. 汽船就航と恐山参詣の活発化

陸奥湾内やその外海に当たる津軽海峡では、明治初期の段階から、下北半島の大湊や大間等の港と対岸の青森や北海道とを繋いで、汽船の定期運行されていたことが分かっている¹⁹⁾（発着地については、【図3】を参照）。在地の研究者である鳴海健太郎が「下北の近代化は“海上交通”からはじまったと言っても言えなくもありません」²⁰⁾と述べるように、日本初の鉄道開業から僅か5か月後の1873年（明治6）2月には、早くも開拓使函館支庁の御用汽船「弘明丸」が函館－青森－大湊の航路で定期運航（月3回）を始めている²¹⁾。これらの汽船は郵便物や貨物の輸送を目的としたものであったが、客船としての役割も果たしていたという。

その後、東北本線が全通となった明治20年代には、青森－蟹田－脇野沢－川内－大湊を結ぶ定期船や、青森－室蘭－大湊間での定期航海が開始され、さらに明治30年代に入ると、下北を本拠地とする陸奥汽船合資会社（1902年に陸奥汽船株式会社へと改称）と東北汽船株式会社（1907年に陸奥汽船株式会社と合併）によって、東北本線の通る野辺地と大湊、青森間を結ぶ定期航路が開かれている。

したがって、東北本線全通の前後には半島の玄関口に当たる野辺地や、鉄道の終着点である青森から恐山山麓の大湊まで汽船が就航していたのであって、鉄道網から漏れ出たとは言え、下北半島は決して近代輸送機関以外でしか来訪の叶わない場所ではなかった。それどころか、陸奥湾内外における汽船の就航は、下北半島と航路で結ばれた地域での恐山参詣を促進する役割を果たしたとみられる。

例えば、「恐山参詣」と題された『東奥日報』1903年（明治36）8月15日の記事には、「当市（論者注：青森市）附近より年々下北郡恐山に参詣に赴く者多数なるか本年も最早や其時季なるを以て昨日福栄丸にて南北（論者注：津軽）両郡及当市附近の老幼男女五十余名出帆せり尤も次回の航海よりは一層多数の乗船あらん」との記述を見出すことが出来る²²⁾。「福栄丸」は1898年（明治31）2月より就航となった定期船であり、大湊を起点に野辺地・青森間で隔日運航を行っていた²³⁾。

また、1892年（明治25）に大祭期間中の恐山を訪れた幸田露伴は、野辺地で一泊した際、宿の者より「来る十七日旧暦の廿四日は一年の大祭にて、今より近郷近在の男女遊びは津軽松前の者まで参詣群衆し、御籠り致して居ります」²⁴⁾と教えられているが、陸奥湾内外の交通事情を踏まえるに、この「津軽松前の者」は汽船を利用した参詣者と解してよいだろう。なお、1929年（昭和4）刊行の中道等『奥隅奇譚』が、大湊線の利便性に触

れたうえで、「汽車に抱えぬ人は、汽船を利用した。青森、野辺地から湾を横切つて大湊へ通つて居る。津軽方面からの登山者は、大概この汽船を使用したものらしい」²⁵⁾と述べている点に鑑みれば、鉄道が恐山参詣の主要な交通手段となった後も、汽船はこれと並存する形で参詣の足を担ったものと思われる。

つまり、恐山に押し寄せた近代化の第一波は、当地をツーリズム上の〈秘境〉と位置付け、脱地域的な来訪者への門戸を閉ざす一方、汽船輸送の発達によって近隣地域からの参詣を促進するという、アンビバレントな効果をもたらしていたことになる。こうした二面性を踏まえる場合、「観光化」に先立つ恐山の変容とは、19世紀以前のような“地域的霊場”への逆行を志向するものとして理解が可能である。近代化の過程でローカル化したかつての有名参詣地を、近代の「旅」の組上に再配置する試み、それが大湊線開通に端を発する恐山の「観光化」であったと言える。

3. 大湊線の開通と恐山をめぐる状況の変化

「観光化」の契機をなしたと考えられる大湊線は、1921年（大正10）3月に野辺地 - 陸奥横浜間が先行して開業を果たし、同年9月の陸奥横浜 - 大湊をもって全線開通（約58km）となった（経路は【図4】を参照）。軽便鉄道法に基づいて着工され、「大湊線」の名称は1922年（大正11）に国有化された際に設定されている。

寺社と鉄道敷設と聞いて思い起こされるのは、伊勢の「参宮線」や川崎の「大師線」のような、寺社参詣を目的に据えた路線の存在だろう。だが、大湊線に関して言えば、その敷設の原動力となったのは1905年（明治38）の大湊要港部の開庁である。ゆえに、恐山参詣を念頭に作られた路線というわけではない。

とは言え、同路線の完成によって、ついに下北半島は鉄道輸送網の中に編入され、恐山麓の田名部にも駅が開業する運びとなった。この出来事は、恐山をめぐる状況に大きく三つの変化をもたらしている。

3-1. 参詣の容易化

第一に、輸送機関の発達は、当然のことながら、参詣に係る移動を格段に容易化した。かつて陸路で1日ばかりだった野辺地 - 田名部間の53kmを、大湊線はわずか1時間55分の行程に変えている²⁶⁾。加えて、鉄道開通と同年には、田名部駅 - 恐山間で自動車による旅客輸送も開始された²⁷⁾。「恐山一里手前まで駅（論者注：田名部駅）から七円五十銭、登山口までは五十銭」²⁸⁾という運賃を考えれば、その実用性には疑問が残る。だが、事実上、近代的な陸上交通のみによる恐山参詣が実現し、恐山は野辺地から最短3時間で辿り

着ける場所となったのだった。

上記の交通革命が恐山参詣をいかに“容易な旅”としたかは、大湊線開通後の参詣事例を見れば一目瞭然である。ここでは、1926年（大正15）に朝日新聞記者・杉村楚人冠によって連載された紀行文「恐山行」²⁹⁾を取り上げたい。青森市で仕事を済ませた楚人冠は、青森駅から東北本線で野辺地に至り、同地から大湊線で恐山へ向かっている。

青森の講演をすませて後、恐山まで行つて見ようといふことになった。（中略）

青森から東の方野辺地に出で、ここから大湊線に乗りかへて北へ北へと進む。满目荒涼、樹も何もない枯野で、人も家も見えない。日本にもこんなばアとしたところがあるかと思ふほど大陸臭い。野辺地から大湊まで三十六マイルの間に停車場が四つしかない。有戸駅と横浜駅の間などは十二マイル七分などといふ、内地には珍しい長丁場だ。

道が悪いのか、車が不出来なのか、それとも風が強いためか、列車はべらぼうに揺れる。（中略）

大湊の一つ手前の田名部といふに車を下る³⁰⁾。

車両の乗り心地にこそ問題があったとは言え、幸田露伴が約30年前に馬・馬車・徒歩で1日以上を要した道程を、楚人冠はさほどの苦も無く数時間で消化し、田名部に至っている。何より注目されるのは、青森での講演後、非常に軽い気持ちで恐山行きを決めた楚人冠の態度だ。単に土地勘が無かっただけの可能性もあるが、こうした態度には、ツーリズムにおける恐山の変化が窺われる。

田名部に到着した楚人冠は、モデルケースの如く、そこから自動車に乗り、山上の霊場を目指している。

田名部から自動車に乗る。先方までゆき着けるかどうか請合ひかねると初めからやられる。

汽車でさへあのゆれ方であつたから、自動車のゆれ方は察するに余りあり。がつくりと溝のやうにおちこんだ二條の輪立の跡へ踏みこませまいと、車は右に左に首をふりながら進む。（中略）

道ぬかるみて車進まず、タイヤに鎖をゆはひつけて、辛うじて進んだが、とうとうあと五十町といふところまで来て、車はどんぶりと泥の中におちこんでしまった。

仕方がないから車をすてて歩き出す³¹⁾。

田名部と霊場とを結ぶ登山道の整備は、大湊線の完成に先立つ 1917 年（大正 6）に着手され、1924 年（大正 13）にひとまず完了しており、中道等はこれを指して「立派な道路」と表している³²⁾。しかしながら、その完成度は、自動車の安定的な運行を保障するまでには至らなかったらしい。悪路ゆえ、5 km 程手前から徒歩を余儀なくされた楚人冠だったが、それでも当日中に霊場入りし、日没前には境内の観覧を済ませて湖畔のホテルに引き上げている。「この荒れさびた山の奥の湖水の側にちやんとした旅館が立っていて、自動車で往復出来るといふことはたしかに慈覚大師を一驚せしむるに足りる」³³⁾という彼の言葉は、一連の輸送機関の発達に伴う参詣の容易化を象徴するものと言えよう。

3-2. 恐山開発論の高まり

第二の変化として挙げられるのは、恐山開発に対する関心の高まりである。鉄道敷設が“集客”への期待と結び付き、観光資源の掘り起こしが行われた結果、下北地方では恐山の開発を主張する言論が活気を帯びることになった。

下記の引用は、下北半島初の地方史に当たる笹澤魯羊『下北郡地方誌（再版）』（1926 年）に収録された、酒井隆吉「株式会社恐山遊園地を興すべし」からの抜粋である。酒井隆吉は樺太庁内務部長を務めていた人物で、本稿の執筆経緯については残念ながら定かでない。現行の「仏教信者の地獄詣り」や「学生連の登山」を恐山の「真価」ではないとしたうえで、酒井は「温泉地」「避暑地」「名勝地」の三点に価値を見出し、これを活かすために、恐山を中心とする各種設備や交通機関の整備に資本を放下すべきだと主張する。

真に夏知らずの好避暑地である、温泉地としては泉量の豊富なると、効能の顕著なると共に、対岸の名温泉北海道登別に譲らざるものがある、（中略）釜臥大湊等を包括したる一帯の風景と、無量地獄の状況を眼のあたり彷彿する奇観に至りては、全国温泉中稀に見る勝地である、（中略）

されば当該地方有力者、特に地元地方有力者は宜しく卒先、大奮発して株式会社恐山遊園地といふが如き、半営利会社を創設して、恐山を中心とする温泉設備、旅館設備、浴客、避暑客に対する慰安設備より、交通機関等の完成に資本を放下し、一は以て此の無比の勝地を広く天下に紹介し、一は以て此の天与の資源を利用して、地方住民の福祉増進に寄与すべきものではあるまいか³⁴⁾

大湊線の敷設と共に持ち上がった「恐山開発論」は、その全てが日の目を見たわけではなかった。とは言え、なかには実行に移された計画も存在する。例えば、恐山開発論の活

況を伝える1922年（大正11）7月30日の『東奥日報』には「大湊村有志が（中略）大規模のホテル建設を計画し」との記述が見られるが、この計画は具現化し、1922 - 1923年（大正11 - 12年）頃、霊場脇に「恐山ホテル」が開業している。

【図5】は、「恐山ホテルの景」と題された絵葉書の写真である。従来知られてきた「恐山ホテルの遠望」（熊谷徳寿編『奥州南部恐山写真帖（大正版13年版）』に収録。本誌は『青森県史 民俗編 資料下北』で復刻されている）とは異なり、この写真からは和風の木造建築で、眼前の宇曽利湖を一望するように取り付けられた縁側等の様子をはっきりと確認することが出来る。前掲の「恐山行」で言及した「湖畔のホテル」とは、他ならぬ恐山ホテルの意であり、本稿において楚人冠は「夜静かにして四辺に一点の燈光を見ず、淡い月影に湖の水が白い」³⁰と、縁側からの眺めを綴っていた。

また、八戸の郷土史家で、教員でもあった小井川潤次郎のエッセイには、旧制小学校の遠足旅行の引率で恐山を訪れた際、当該ホテルに宿泊したとの記述が見受けられる³⁰。同じ南部地方に区分されるとは言え、下北半島と100 km以上の距離を隔てた八戸は、決して近郷と呼ばれるような場所ではない。そんな八戸の小学校が遠足旅行の目的地に恐山を選択していたという事実は、「恐山行」と同様、ツーリズム上における当地の変化を予感させる。

3-3. 鉄道旅行案内書での紹介

こうした変化を最も端的に示すのが、第三に挙げられる、鉄道に重きを置いた旅行案内書での扱いの変化であろう。鉄道の開通によって、恐山はついに「大湊線沿線の名所」として、旅行案内書でも紹介がなされるようになった。

前章で確認したとおり、鉄道院が発行した『鉄道院線沿道遊覧地案内』や大正7年版までの『鉄道旅行案内』において、恐山は「訪れるべき場所」としてではなく、「車窓の風景」と描かれるに過ぎない存在となっていた。ところが、大湊線開通後に発行された『鉄道旅行案内（大正13年版）』になると、その情報量は以前の比ではない程に増加し、当地へのアクセスや霊場内の見所、宿泊施設等、“実際の来訪を想定した”非常に厚みのある記述がなされるようになっていく。つまり、鉄道輸送の確保をもって、恐山はツーリズム上の〈秘境〉を脱し、「訪れるに値する場所」という観光価値を獲得したと述べる事が出来る。

○鉄道省編『鉄道旅行案内（大正13年版）』

田名部町の登山口まで馬鉄二十銭、自動車は恐山一里手前まで駅から貸切七円五十銭、

登山口までは五十銭、恐山には円通寺の地藏堂霊場あり、天造地設の奇異を利して、仏説地獄冥府の形相を喻示し、以て慈尊済度の大悲を勤めんとするものである、(中略) 南方に周圍二里の宇曾利湖あり、其落口を三途川とい云ひ太鼓橋を架す、又血ノ池、極楽の浜、胎内くぐり、畜生道、西院の川原其他八大地獄の称あり、(中略) 温泉は地藏堂境内に古瀧の湯、新瀧の湯、薬師の湯、冷拔の湯、花染の湯あり、寺内に数百人を宿泊させることが出来る、昨年寺の門外宇曾利湖畔に新浴場を開き、恐山ホテルを設けた³⁷⁾

本誌の恐山に付与する観光的价值は、主に①地獄極楽の様相を呈した特異な自然景観と②温泉の二点であり、この特徴は、同時期に刊行された民間の旅行案内書にも確認が可能である³⁸⁾。酒井隆吉の恐山開発論で提示された「温泉地」「避暑地」「名勝地」という価値に照らしてみれば、下北地域の当事者的言説空間において醸成された評価と外部からの評価との間に、それほど大きなズレは存在しなかったものと解される。

ブーアスティンの「疑似イベント」やアーリの「観光のまなざし」に代表されるように³⁹⁾、従来、近代的ツーリズムを「それ以前の旅」と区別してきた特性の中には、場に係るイメージの創出とその消費が含まれている。ゆえに、旅行案内書に見る観光的价值の成立は、恐山の「観光化」を定位するに際し、一つの有効な指標として機能し得ると言えよう。

観光的な価値の成立とは、当然のことながら、先行する二つの変化——すなわち、近代的輸送手段や各種施設の整備があつて初めて現実化する局面である。ここに「苦痛を伴わないこと」を前提条件とした「娯楽性」という、ツーリズムに内在するもう一つの特性を考え合わせた場合、本章で確認してきた三つの変化は、いずれも、恐山における「観光」の夜明けを告げる出来事と見なすことが可能だと思われる。

ただし、そうして生じた「観光化」が「観光」の意味で成功を収めたのか、その実質的な効力については、また別の問題だと言わざるを得ない。

4. 「観光化」の内実

4-1. 来訪者の量的変化

まず、量的変化に言及すれば、既述のような「観光化」の中で、恐山を訪れる人の数自体は増加に転じたと解してよいだろう。第一の論拠となるのは、同時代の新聞報道である。大湊線が開通してから初の開催となった、1922年(大正11)の大祭の賑わいを伝える『東奥日報』の記事には、「大湊鉄道開通の結果各地の学生団体廿五六組程登山し一般登山

者毎日四五十名を下らず殊に十八日より廿四日に至る例祭には参詣人三萬以上に達し山上に宿泊せる者のみにて一萬三千四百余名に達したり」⁴⁰⁾との一文を見出すことが出来る。しかしながら、これについては既に池上良正が指摘を行っているため、本章では第二の論拠となる「寺院の発行物」に焦点を当てたい。

恐山を管理する円通寺の発行物に関しては、大村達郎や小熊健による研究の蓄積が存在する⁴¹⁾。そのなかで特に成果を上げているのが、恐山の境内を図示した「境内絵図」の研究であり、これまでに木版刷り9種、印刷刷り3種の「境内絵図」が確認され、成立年代の分析も進んでいる。そこで注目されるのは、近代以降に発行された印刷刷りの絵図である。

この三種の絵図は、大正10年・11年・13年という極めて短い期間のうちに改版を繰り返し、しかも内容的な差異の殆ど見られないことが特徴となっている。寺社の発行する刷り物の改版は、基本的に記述内容に変更が生じた場合、もしくは、残部が無くなった際になされるものと考えられる。よって、内容に大きな変更の施されない状況での短期間の改版は、大村も指摘するように⁴²⁾、当該時期に発生した「境内絵図」に対する需要の高まりを示すと捉えてよいだろう。大正10・13年は、言うまでもなく、恐山の「観光化」が推進された時期に当たる。

本稿の執筆に際し、論者は上記の見解を補強する資料として、円通寺が大正14年に発行した『奥州南部 宇曾利山詣での栞』という表題の冊子入手した。管見の限り、既存の論考や書籍でこの冊子に言及したものは見当たらない。ゆえに、初出の資料である可能性を考慮し、ここではその書誌情報を簡単に記しておきたい。なお、国会図書館や東北六県の公立図書館、大学図書館、人間文化研究機構の構成機関にも所蔵が無く、寺院側からも過去の発行物を保存していないとの回答を得ているため、現状、存在を確認出来ているのは論者の所有する1点のみである。

本誌は縦幅15cm、横幅11.5cmの、比較的小さなサイズの冊子である（【図6】～【図8】）。携帯に便利な大きさであることから判断して、境内を巡る際に参照されることを想定して作成されたのではなかろうか。厚さも0.5cm未満であり、内訳は、下北半島の地図が1枚・計1頁分、写真が4枚・計2頁分（「恐山別当円通寺山門」「三途川」／「賽の河原」「回向供養塔」）、活字部分が計15頁となっている。

表紙と裏表紙のみがカラー印刷、他は全て白黒印刷で、表紙には宇曾利湖とこれを囲む自然、そして本尊の延命地藏尊を意識したであろう、錫杖が描かれている。題字は「奥州南部 宇曾利山詣での栞／恐山別当吉祥山円通寺」で、裏表紙に印字は無い。奥付は、「大正十四年六月二十五日印刷／大正十四年六月三十日発行／非売品／編輯兼発行所 青

森県下北郡田名部町大字田名部新町三十六番地一号 恐山別当 吉祥山 円通寺／印刷人
青森市米町五八・五九 千葉平吉／印刷所 青森市米町五八・五九 株式会社 啓明社
／振替口座仙台一一四〇番」となっている。以前は何らかの金具で綴じられていたと見られ、錆に加えて水に濡れた形跡もあり、コンディションは総じて良くない。

活字部分の内容は、以下のとおりである。

- ①慈覚大師による開山縁起（1・2 頁／22 行）、
- ②霊場を取り巻く自然景観（2・4 頁／14 行）、
- ③地蔵大士の霊験譚（4・5 頁／14 行）、④境内施設の概要（5 頁／9 行）、
- ⑤別当円通寺（5・6 頁／13 行）、⑥境内の施設（6 頁／10 行）、
- ⑦温泉（6・7 頁／8 行）、⑧仏法僧（8・9 頁／8 行）、
- ⑨宇曽利湖周辺の施設（9・10 頁／16 行）、
- ⑩宇曽利湖周辺の景観（10・11 頁／9 行）、⑪例祭（11 頁／5 行）、
- ⑫恐山へのアクセス（11・14 頁／29 行）、
- ⑬田名部円通寺の施設（14 頁／5 行）、⑭参籠者への案内（15 頁／11 行）

「慈覚大師による開山縁起」が述べられている点に着目すれば、本誌は、従来の調査で所在の明らかとなっている「奥州南部宇曽利山 釜臥山菩提寺地蔵大士略縁起」（以下、「略縁起」と略記）の系譜に属するテキストとも解される。「略縁起」には、「文化七年再版」とする版本と、明治初期に印刷されたと推測される活版本の二種の存在が確認されている⁴³⁾。後者は前者を底本として作成されており、本文も一致する箇所が多い。また、『奥州南部恐山写真帖（明治44年版）』にも「略縁起」が収録されているが、こちらもやはり前掲の版本を底本としたものとなっている。ところが、『奥州南部 宇曽利山詣での栞』に記された開山縁起は、慈覚大師が恐山に至るまでの経緯等が省かれ、簡略化されている。つまり、本誌は「略縁起」を扱いながらも、決してこれに重きを置いた作りにはなっていないのである。

では、当該テキストが重視している要素とは一体何か。記された内容を見ても分かるように、それは景観、施設、アクセスといった“ツーリズム的要素”である。ここに含まれる温泉と景観が、鉄道省や民間の旅行案内書で提示された恐山の観光的価値と重なることは、もはや指摘するまでもないだろう。戦後の恐山に見る寺院と「観光」との対立状況については、『文化／批評』第5号で論じたとおりである。よって、円通寺によるツーリズム的要素を前景化した霊場像の形成には、少なからず驚きを感じる。

本稿の問題意識との関係でとりわけ注視されるのは、恐山へのアクセスに費やされた記述の多さである。見やすさを考慮したレイアウトのため、他に比して余白が大きく取られている感は否めない。とは言え、交通に4頁・29行の紙面を割いている点は注目に値する。集客を意図したPR用の冊子であったのか、はたまた来訪者に境内で授与された「略縁起」的な冊子であったのか、『奥州南部 宇曾利山詣での栞』の作成意図は定かでない。しかし、アクセスに重きを置いたその在り様を考える場合、本誌が恐山に來慣れていない“新たな来訪者”を意識したテキストであることに、疑いの余地はないだろう。そして、ここに「大正十四年六月三十日」という発行年月日を重ね合わせれば、大湊線開通から既に4年が経過した後発行された本誌は、新たな参詣者を見越して作成された冊子ではなく、新たな来訪者の発生を受けて作られた冊子、すなわち、来訪者増加の産物と捉えるのが妥当なように思われる。

4 - 2. 来訪者の質的变化

一連の「観光化」は、“数”のうえでは成功を収めたものと推測される。ただし、そうして増えた来訪者が、「観光」の枠組みで想定されていた景観や温泉地という価値を求め、脱地域的な来訪者であったかと言えば、そこには疑義を抱かざるを得ない。

第一の判断材料となるのは、1934年（昭和9）に実施された「下北町村座談会」での発言内容である。この座談会は、東奥日報社の記念事業として開催された青森県下全町村に及ぶ「町村座談会」の一つに相当し、そこでは地域の有力者によって、下北地方の現状と今後の展望が語られることになった。各町村の町長や助役といった参加者の中には「恐山住職 熊谷東全氏」も含まれており、恐山の現状についても意見が交わされている。1921年（大正10）の大湊線開通から既に15年が経過した時点での「現状」は、「観光化」の成否を知るうえで、格好の判断材料となり得よう。この観点からすれば、宣伝不足と観光資源の開発を訴える下記の会談内容は、決して「観光化」の成功を物語るものとは言えない。

（論者注：山田…東奥日報社社長、熊谷…恐山住職、山本（角）…東通村助役、河野…県会議員）

山田 （略）恐山の開発といふことについて熊谷さんどうぞ

熊谷 お願ひは沢山ありますが、恐山を県立公園としての実現を期したいものです、昨年関係者が調査に来ましたがその後どうなつて居ることやら

山本（角） 大正十三年に大町桂月先生がやつて来て大いに恐山を宣伝しましたが

もう五、六年も生きて居られたらもつと徹底した宣伝が出来たと思つている、大町先生の様な方がないものでせうか

河野 十和田の小笠原松次郎さんなんか一生懸命宣伝してくれて居る様ですね、それにあの湖を利用したらどうかと思ひます

山田 宇曽利湖ですか

河野 さうです、湖畔にドライブ道路を設けたらどんなものでせうか、(略)

熊谷 今まで考へていることですが、私の寺は僧が不足で現在では私と小僧と二人です、その前は私一人でした、他から来る人は霊山といふから相当な僧が二三十人も居るものと思つて居る様です、だから彼処へ僧の修行場所としての僧堂を建てて欲しいものです、本県にはまだ一ヶ所もありません、恐山はそれにふさはしいと思ひます、県から補助金なり貰つて経営したいと思ひます

河野 それはいいことだ⁴⁴⁾

なお、この会談で興味深いのは、熊谷住職の考へる「恐山開発」と、その他の識者が考へている「恐山開発」とが、微妙に噛み合っていない点である。寺院と観光推進者との恐山認識が乖離の一途を辿り、利害の相違をめぐつて対立の様相を呈するようになった戦後の状況に鑑みれば、ズレを孕みながらも、両者の「恐山開発」が利害の一致によって共存していた事実は、マス・メディアに起因した戦後の変化の特異性を、あらためて浮き彫りにする。

また、第二の判断材料としては、恐山ホテルの廃業が挙げられる。1951年(昭和26)に青森県を訪れた佐藤春夫の紀行文『恐山半島記』には、宇曽利湖の湖畔に佇む「経営困難のため閉鎖されたまま捨てられているホテルの残骸」という描写が確認される。「白つ茶けた多くの柱がみな様にかしぎ傾いた大きく歪な二階屋が二棟」という外観的特徴からして、この構造物が恐山ホテルであるのは確かだろう。つまり、大正末に開業した恐山ホテルは、昭和20年代以前の段階で、既に経営難を理由に廃業していたことになる。これは同時期に竣工され、1982年(昭和57)まで営業を続けた山麓の「大湊ホテル」の命運とは大きく異なっている⁴⁵⁾。

当ホテルが経営難に陥った要因は判然としない。だが、1929年(昭和4)刊行の中道等『奥隅奇譚』に記された「道がよくなり従つて萬事に手軽となつたので、近在の人々などは一人として泊る者もなく、(中略)山門外のホテルや、菩提寺の宿坊などへは、よほど遠国から来るか、又は温泉を目的とする者が宿泊するのみだといふ」⁴⁶⁾という文言を見る限り、「観光化」で想定された客が増えず、比較的近隣の、「信仰」に立脚した従来型の参

詣者が増えたに過ぎなかったことも、主要な廃業要因の一つであったように思われる。

こうした見解を後押しするのが、第三の判断材料である旅行専門誌上での評価である。1924 年（大正 13）に創刊され、2012 年（平成 24）まで発行の続いた雑誌『旅』では、1966 年（昭和 41）に創刊 40 周年を記念して、「新日本旅行地 100 選」と題した読者投票を実施している。本誌の読者が「行ってよかった」または「行きたい」旅先を選出するもので、投票は、企画者側の提示した候補地から地方毎に三ヶ所の旅先を選ぶという形式で行われた。この企画において、恐山は「東北地方」の第 9 位にランクインしている。

全地方の開票が終了したことを受け、1966 年（昭和 41）11 月号の『旅』には、得票結果に基づく会談「戦後 20 年目の旅行感覚を分析する」が掲載された。注目されるのは、会談で恐山に与えられた評価である。本誌編集長の岡田喜秋は、選出された 100 か所を概観したうえで、「いわゆる戦後派といいますが、戦前には全然観光の力もなかった場所が支持されて」⁴⁷⁾ いることを指摘しており、「戦後派と思われる入選地」として 16 か所の名前を挙げている。恐山は、ここに名前を連ねているのである。確かに、1927 年（昭和 2）に選定され、社会的な影響力も大きかった「日本八景」、そして同時に決定された「日本二十五勝」と「日本百景」の中に、恐山はノミネートされていない。こうした事実を見ても、やはり恐山における大正期の「観光化」は、“質”の面からすれば成功を収めたとは言いがたい状況にあったものと考えられる。

5. 総括

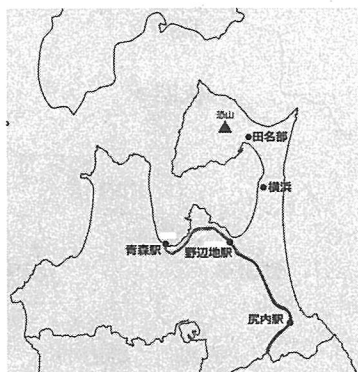
近代化の初波は、汽船の発達によって近隣地域からの恐山参詣を活発化する反面、鉄道網からの隔絶された当地をツーリズム上の〈秘境〉と位置付けることで、恐山を 19 世紀以前の地域的霊場へと逆行させた。こうした前史に鑑みれば、大正期に生じた当地の「観光化」は、近代化の過程で産出された〈秘境〉という名のローカル霊場を、近代の文脈の中で再度全国へと開いていくような試みとして解されよう。

近代的交通手段と周辺施設の整備、そして消費イメージの確立が達成されたという点で、大湊線の開通に伴う一連の動向が、当地における近代的ツーリズムの夜明けであったことは間違いない。ただし、その内実を目を向けた場合、そうした「観光化」は近隣地域からの潜在的な参詣を促すに止まり、ツーリズム的な価値に基づく集客をもって、当地を地域的霊場から日本有数の霊場に昇格させるまでには至らなかったものと推測される。よって、やはり恐山が実質的に「観光」の対象となったのは、マス・メディアを介して『恐山のイタコ』ブームの生じた 1960 年代以降の出来事と考えるべきだろう。

なお、本稿で紹介した『奥州南部 宇曾利山詣での栞』に関しては、その資料的価値を

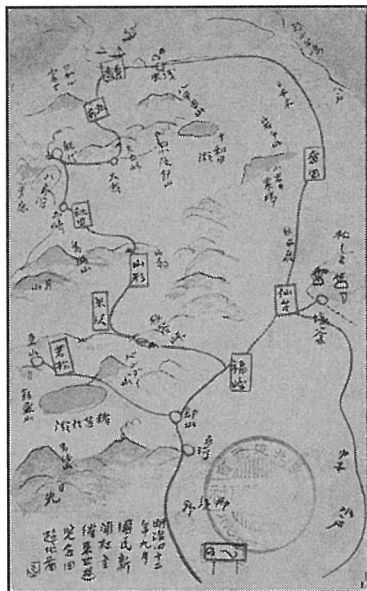
考慮し、別途、報告を行いたいと考えている。

【図1】東北本線の経路と主要駅

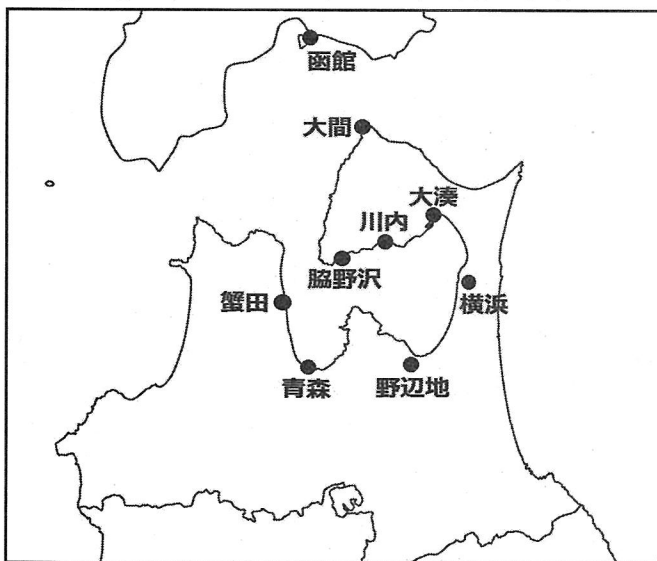


【図2】「明治四十二年九月 国民新聞社主催 東北遊覧会回遊地図」

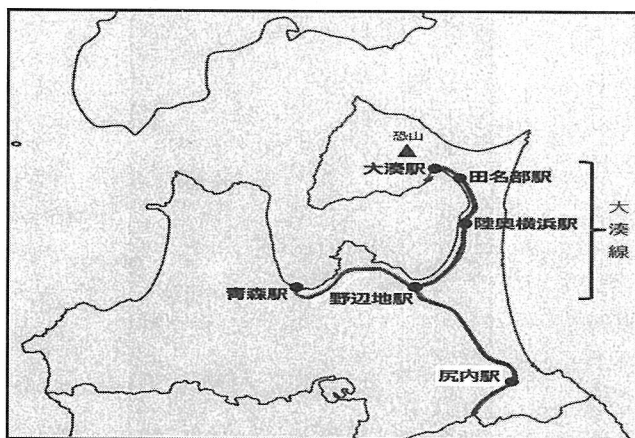
(東北芸術工科大学東北文化研究センター所蔵)



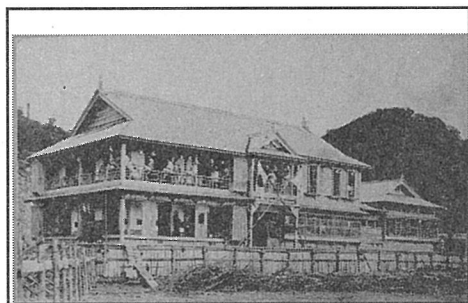
【図3】陸奥湾内・津軽海峡における汽船の発着地



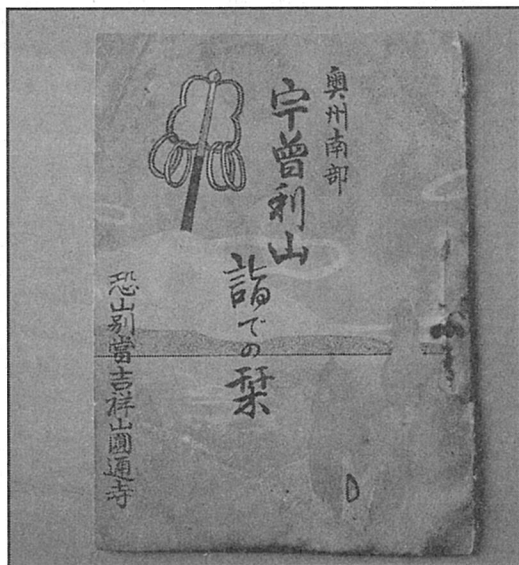
【図4】大湊線の経路と主要駅



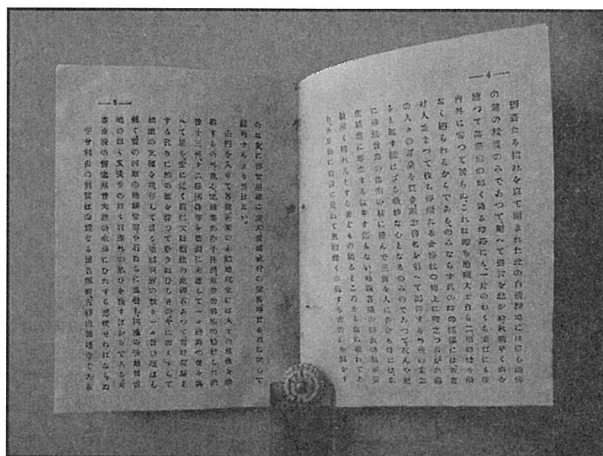
【図5】「恐山ホテルの景」



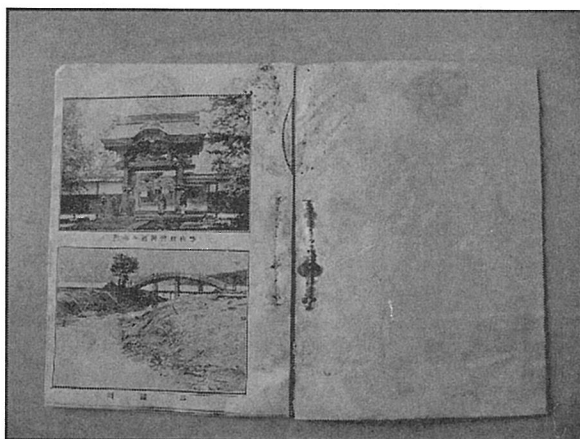
【図6】『奥州南部 宇曾利山詣での栞』（1）



【図7】『奥州南部 宇曾利山詣での葉』（2）



【図8】『奥州南部 宇曾利山詣での葉』（3）



注

- 1) 宮本常一『私の日本地図3・下北半島』同友館、一九六七年、一〇四 - 一〇六頁。
- 2) 表象文化としての《イタコ》については、拙稿「大衆文化における〈イタコ〉の登場 — 一九五〇年代から六〇年代の活字メディアをめぐる —」（『横浜国大 国語研究』第29号、2011年）、「大衆文化としての〈イタコ〉 — 一九七〇～八〇年代の「オカルト」ブームをめぐる —」（『宗教研究』第376号、2013年）を参照されたい。
- 3) 拙稿「表象の消費と霊場恐山の変容 — 『東奥日報』『デーリー東北』の「恐山大祭」関連記事を手掛かりとして —」、『文化／批評』第5号、2014年。
- 4) 恐山の「観光化」に関して、池上は以下のような指摘を行っている。

夏の例祭は、大正年間に飛躍的な発展が見られたようである。道路の整備や交通手段の発達も要因のひとつであった。大正一一年（一九二二）には恐山ホテルの建築が開始され、この年の夏季祭礼中の参詣者は三万人に達し、寺では一七三人の臨時雇いを入れたという。わずか一〇数年のあいだに参詣者が六倍にも増えたことが注目される。（中略）近代資本による恐山の「観光化」が本格化したのは、この時期からと推測される。〔池上良正『民間巫者信仰の研究』未来社、1999年、140頁〕

- 5) 宮崎ふみ子「霊場恐山の誕生」、『環』vol.8、2002年、361 - 362頁。
- 6) 宮崎、前掲、366 - 371頁。
- 7) 鉄道院編『鉄道院線沿道遊覧地案内（明治43年版）』鉄道院、1910年、181頁。鉄道院編『鉄道院線沿道遊覧地案内（明治44年版）』鉄道院、1911年、66頁。
- 8) 鉄道院編『鉄道旅行案内（大正3年版）』鉄道院、1914年、210頁。鉄道院編『鉄道旅行案内（大正4年版）』鉄道院、1915年、155頁。
- 9) 鉄道院編『鉄道旅行案内（大正5年版）』鉄道院、199-200頁。鉄道院編『鉄道旅行案内（大正6年版）』鉄道院、256頁。鉄道院編『鉄道旅行案内（大正7年版）』鉄道院、289頁。
- 10) 田山花袋『山水小記』富田文陽堂、1917年、5頁。なお、『山水小記』から5年後に出版された『温泉周遊 東の巻』（金星堂、1922年）において、田山は「私が長い間あくがれていながら、今だに行つて見ることの出来ないのは、野辺地からずつと長く出ている下北半島の地であつた。私はそこを通る度に、何遍あの恐山の微かな影を仰いで、遙かにそれに憧憬したであらうか」〔225頁〕と述べている。
- 11) 全国名所案内社編『日本巡遊汽車の旅』岡村書店、1920年、795頁。
- 12) 幸田露伴「易心後語」、『國會』1892年7月14日号 - 8月30日号。

- 13) 幸田露伴『露伴叢書 後編』博文館、1909 年、697 - 699 頁。
- 14) 日下部四郎太「恐山紀行（全 11 回）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1918 年 8 月 2-12 日。
- 15) 日下部四郎太「恐山紀行（三・上）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1918 年 8 月 4 日付。
同「恐山紀行（三・下）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1918 年 8 月 5 日付。
- 16) 同「恐山紀行（三・下）」。
- 17) 日下部四郎太「恐山紀行（三・上）」。
- 18) 「明治四十二年九月 国民新聞社主催 東北遊覧会回遊地図」（東北芸術工科大学東北文化研究センター所蔵）。
- 19) 下北半島をめぐる汽船の状況については、むつ市史編集委員会編『むつ市史 近代編』（むつ市、1986 年、892 - 901 頁）と鳴海健太郎「明治期の白い航路—海上交通に頼ってきた下北—」（『はまなす』第 4 号、1996 年）を参照。
- 20) 鳴海、前掲、23 頁。
- 21) 「弘明丸」は就航開始から 3 か月後の 1873 年（明治 6）5 月に航路を室蘭まで延長したが、同年 12 月には航路を以前の函館・青森・大湊に戻している（むつ市史編集委員会編『むつ市史 近代編』むつ市、1986 年、896 - 897 頁）。
- 22) この記事については、既に池上が指摘を行っている（池上、前掲、138 頁）。
- 23) 鳴海、前掲、29 頁。
- 24) 幸田『露伴叢書 後編』、697 頁。
- 25) 中道等『奥隅奇譚』郷土研究社、1929 年、125 頁。
- 26) 『公認 汽車汽船旅行案内（大正 12 年 7 月）』旅行案内社、1923 年（『復刻版 明治・大正時刻表』新人物往来社、1998 年）175 頁。
- 27) 都谷森五郎「下北の旅がぐっと楽になった—下北バス会社の誕生—」、『はまなす』第 4 号、1996 年、58 頁。
- 28) 鉄道省編『鉄道旅行案内（大正 13 年版）』鉄道省、1924 年、251 頁。
- 29) 楚人冠「恐山行（全 6 回）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1926 年 11 月 24 - 30 日。
- 30) 楚人冠「恐山行（一）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1926 年 11 月 24 日付。
- 31) 楚人冠「恐山行（二）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1926 年 11 月 25 日付。
- 32) 中道、前掲、126 頁。
- 33) 楚人冠「恐山行（五）」、『朝日新聞（東京・朝刊）』1926 年 11 月 28 日付。
- 34) 酒井隆吉「株式会社恐山遊園地を興すべし」、笹澤魯羊『下北郡地方誌（再版）』1926 年、213 - 214 頁。
- 35) 楚人冠「恐山行（五）」。

- 36) 小井川潤次郎「宇曽利の山道」、『潮鳴』第1号、1925年（小井川潤次郎著・江刺家均校訂『稿本 小井川潤次郎遺文 第三篇 潮鳴集』春秋堂出版部、2007年）。
- 37) 鉄道省編『鉄道旅行案内（大正13年版）』鉄道省、1924年251頁
- 38) 安治博道『新撰鉄道旅行案内』（巖々堂旅行案内部、1923年）、日本旅行会編『日本名勝旅行辞典』（日本旅行会、1931年）、日本旅行協会編『東北地方（ツーリスト案内叢書 第八輯）』（日本旅行協会、1937年）等。
- 39) ダニエル・J・ブーアスティン著、星野郁美、後藤和彦訳『幻影の時代—マスコミが製造する事実—』東京創元社、1974年。ジョン・アーリ、ヨナス・ラースン著、加太宏邦訳『観光のまなざし—現代社会におけるレジャーと旅行—』法政大学出版局、2014年。
- 40) 「恐山施設 御祭典の盛況」、『東奥日報（夕刊）』1922年7月30日付。
- 41) 大村達郎「恐山の略縁起と境内絵図」、『青森県史研究』第6号、2002年。同「オヤママイリ（恐山参り）と刷り物」、『青森県の民俗』第5号、2005年。小熊健「恐山の「境内絵図」などについて」、『青森県の民俗』第6号、2006年。
- 42) 大村「オヤママイリ（恐山参り）と刷り物」、131頁。
- 43) 大村「恐山の略縁起と境内絵図」、17 - 18頁。
- 44) 「下北座談会」、東奥日報社編『青森県を語る』東奥日報、1934年、5頁
- 45) 「むつ市 HP」（<http://www.city.mutsu.lg.jp/index.cfm/36,1351,67,242,html>、アクセス日：2015年8月17日）。
- 46) 中道、前掲、196頁。
- 47) 「戦後20年目の旅行感覚を分析する」、『旅』1966年11月号、99頁。