

明治・大正期の西宮神社十日戎

平山昇

Changes in Toka Ebisu Festival at Nishinomiya Jinja Shrine in the Meiji and Taisho Period
HIRAYAMA Noboru

はじめに

- ① 明治改暦から阪神電車開業前まで
- ② 阪神電車開業後—デイベロッパの登場
- ③ 明治四三年の「旧暦廃止」以後
- ④ 神社と電鉄の協調と駆け引き
おわりに

【論文要旨】

本稿は、明治期から昭和初期までの西宮神社十日戎の変容過程を、鉄道の開業による参詣行事の変化、および神社と鉄道会社との関係に着目しながら検討した。

もともと西宮神社十日戎はエビス神を信仰する農漁村民や都市商人たちを中心とする参詣行事であったが、「汽車」の開通によって徐々に都市部から行楽がてらに参詣する「普通の参詣人」が訪れるようになった。神社側もこの層を呼び込むべく自ら新聞を通じて都市部に向けて広報をするようになった。

だが、もつとも重大な影響をもたらしたのは阪神電車の登場であった。この電鉄は、長らく寂れていた新暦十日戎を新たに「開拓」するなど種々の戦略によって参詣客の劇的な増加をもたらすという、沿線デイベロッパとしての性格が強い鉄道会社であった。

一方、阪神電車の大々的な乗客誘引によって都市部からの参詣客が大幅に増加していく状況を目の当たりにして、神社側も電鉄会社の強力な集客力を利用して都市部からの参詣客の増加を図るようになる。西宮神社の参詣行事は、もはや電鉄会社との協

調関係抜きには考えられないものとなっていったのである。

しかし、両者の関係は常に協調ばかりというわけにはいかなかった。電鉄にとつては運賃収入が増えればそれでよいが、神社にとつては伝統を厳守することも決してゆるがせにできなかった。そのため、時として両者の間で齟齬が生じることもあった。このように神社と電鉄会社との間に協調と駆け引きがせめぎあう中で、十日戎は今日の姿へと落ち着いていった。

以上の検討から、日本近代の大都市における社寺参詣の変容過程を理解するためには、①鉄道の登場による変化、特に明治末期以降のデイベロッパ志向の鉄道会社による変化、②もつぱら都市部からの参詣客の増加を志向する鉄道会社と伝統の維持も重視する神社との間に生じた協調と駆け引きがせめぎあう関係、という二点に注目することが有用であると結論づけた。

【キーワード】 近代、参詣、鉄道、都市

はじめに

本稿は明治・大正期の西宮神社十日戎の動向を鉄道との関わりに注目しつつ検討し、近代日本の都市圏における社寺参詣の変容の一端を明らかにせんとするものである。

社寺参詣をめぐる研究は、前近代（特に近世）については活発に行われており、戦後・現代についても一部の宗教学者によって興味深い研究がなされてきた。⁽¹⁾しかし、不思議なことに、近代の社寺参詣の動向を検討しようとする研究はきわめて稀で、特に都市周辺のそれに関する実証研究は皆無に近い。⁽²⁾⁽³⁾

もし仮に、明治以降の都市圏において、社寺参詣が近代化の荒波の中でただ細々と残存しただけであれば、本稿の問題関心はさほど重要な意味をもたないだろう。しかし、今日大都市圏では初詣や節分などの参詣行事が、衰退・消滅するどころか毎年大変な盛況ぶりをみせている。しかも、伝統的な装いを見せるこれらの参詣行事の様子をよくよく観察してみると、鉄道、マスメディアといった近代的な装置が重要な役割を果たしていることがわかる。してみると、社寺参詣という近世以来のものが明治以降の近代化の展開のなかでどのような変容を遂げたのかを明らかにすることは、現代の大都市における参詣行事を理解するために必要なことと思われる。

そこで本稿では明治・大正期の西宮神社十日戎を検討対象とする。西宮神社の十日戎といえ、例年一月九日、一〇日、一一日（一〇日が大祭）に合計百万人近くの参詣客を集めており、阪神一帯では最も人気がある参詣行事の一つである。そして、今日の大都市圏では鉄道を利用して郊外の有名社寺に参詣するという傾向が顕著であるが、西宮神社の十日戎はその典型をなしている。したがって、その動向を検討することに

よって近代日本の都市圏における社寺参詣の変容過程について、一定の見通しを得ることが期待できよう。

検討過程で特に注目するのは、鉄道の開業による参詣行事の変化、および神社と鉄道会社との関係である。

明治初年以來鉄道網が整備されていくなかで、西宮神社は次第に阪神両都市（特に大阪）との関係を深めていく。特に明治末期に登場した阪神電車による変化はきわめて大きなものであった。鉄道によって十日戎参詣にどのような変化が生じたのかを明らかにしたい。

また、筆者は既に別稿で明治期東京における初詣の形成過程について検討したが、史料が新聞に限られたため社寺側の視点を組み込むことができず、結果として諸社寺が単なる受動的な存在としてイメージされかねないという問題点を残してしまった。本稿では、新聞史料に加えて、幸運にも閲覧を許された西宮神社の社務日誌を活用することによって、神社側が鉄道開業などの変化に対してどのような反応・対応をしたのか、さらには参詣行事のあり方をめぐって神社と電鉄の間でどのような協調と駆け引きがあったのかという点についても注目してみたい。

なお、本稿の主たる検討課題ではないが、付随する問題として改暦をめぐる諸相にも言及していく。今日の大都市圏の参詣行事は新暦で行うのが当たり前になっている。もちろん西宮神社十日戎も例外ではない。歴史学・民俗学の研究者も含めておそらくほとんどの人が、これは明治五年末（明治六年初め）の改暦の結果であり、改暦以後も旧暦が長らく残存したのは農村部のみであると予想するのではないだろうか。しかし実際には、西宮神社では改暦後も旧暦による十日戎が行われ続け、都市部からの参詣客も多数訪れた。しかも、明治末期にはかつてないほどの活況を呈した時期があった。それはなぜか。そして、その後何がきっかけとなって旧暦十日戎が衰退へとむかっていったのか。本稿は従来注目されてこなかった明治期の新暦・旧暦の一側面も明らかにすることになる

う。

なお、使用する史料について注記しておく。

・西宮神社の社務日誌は『日誌』、『大阪朝日新聞』は『大朝』と略記する。

・適宜旧字体を新字体に改め、句読点を付した。

・必要に応じて「二月二日＝旧正月十日」のように旧暦による日付を付した。

・省略箇所は「……」によって示した。

・史料中の「〔 〕」および傍線は引用者によるもの、（ ）は原史料のものである。

第一章 明治改暦から阪神電車開業前まで

エビス信仰はもともと漁業との関わりで生まれ、その後農民、商人にも浸透していったとされており、近世の西宮十日戎は丹波・丹後・但馬・播磨・淡路といった農漁村地帯の人々や大阪・兵庫の商人が参詣して賑わっていた。⁽⁶⁾

明治に入ってこの西宮十日戎に変化をもたらしたのが、明治五年末(明治六年初め)の改暦と、明治七年五月の大阪―神戸間鉄道の開業にともなう西ノ宮ステーションの設置である。面白いことに、西宮神社では新暦と旧暦の二つの十日戎が行われるようになった。以下、それぞれの十日戎の動向をみてみたい。

第一節 新暦十日戎の不人気

改暦直後の明治六年一月、初めて新暦による十日戎が行われた。しかし、改暦直後ということもあって周知されていなかったためか、きわめて不振だった。⁽⁷⁾ その後はいくらか参詣客が訪れるようになるが、注意し

たいのは、「参詣人ハ兵阪ノ人ノミラシク、汽車ノ着ノ度毎ニ一斉ノ参詣ノミ」という記録からわかるように、その参詣客が主に大阪・神戸から「汽車」を利用して訪れる人々だったということである。改暦と鉄道開業によって、農漁村部信者ではなく都市からの参詣客が中心という新しい形の十日戎参詣が生まれたわけである。

もともと、この新暦十日戎の人気はいまひとつだったようで、後述する旧暦十日戎とは対照的に徐々に衰微していった。

〔史料1〕

汽車着シタル時而已少々ノ詣者アリテ、其間寥トシテ人ナシ。⁽¹⁰⁾

〔史料2〕

サラヌダニ近年此祭日ハ一年参拝者ヲ減スルニ、カテ、加ヘテ雨天ナリシカバ終日賽者寥寥タリ。⁽¹¹⁾

このようになった要因としては、農漁村部のエビス信者たちが旧暦十日戎に集中したことにくわえて、大阪周辺の参詣客が今宮神社に集中したことが考えられる。

後者に関してみると、西宮神社が新旧両度の十日戎を行うようになったのに対して、大阪の今宮神社は新暦十日戎のみを執行するようになり、毎年大阪の市中・周辺地域から多くの参詣人がつめかけた。特に明治一八年末の阪堺鉄道(南海鉄道の前身)の開業後は「いよいよ賑わいを増し、「府下に於て年中第一の群集雑沓を極むる恵比須祭り」と称されるほどになった。西宮神社の関係者たちも今宮十日戎の賑わいぶりが気になったとみられ、明治一九年と二一年には同神社の世話人や神職が視察に行ったことが記録されている。⁽¹³⁾

第二節 旧暦十日戎―農漁村部信者と都市部からの参詣客の混在―

さて、もう一方の旧暦の十日戎であるが、さすがに改暦直後にはいったん衰微または中絶したようで、数年間は社務日誌に関連した記述が見

られない。しかし、明治一〇年になると「殊之外賑々敷……⁽¹⁴⁾」という記述が現れ、その後は毎年のように盛況が記されるようになる。これは、農漁村部の信者たちが元通り旧暦十日戎に参詣するようになったとともに、官鉄⁽¹⁵⁾およびそれに接続する私鉄各社が積極的に便を図ったためであった。明治一四年の『日誌』には旧暦十日戎の様子が次のように記録されている。

〔史料3〕

幸ニシテ春來ノ好天氣且前日數日間天氣打続キ、遠近ノ衆賽人頗ル多ク在リ大雑沓ヲ極ム。汽車最モ低價ニ引下ケ七回ノ臨時車ヲ發ス⁽¹⁶⁾

この史料にもあるように、官鉄は毎年欠かさず旧暦十日戎のために臨時汽車の増発や運賃割引を行った。明治一六年には新聞広告まで掲載している⁽¹⁷⁾。

これまでの改暦をめぐる研究では、明治政府が国民に旧暦を棄てて新暦に従うように奨励・強制したと繰り返し論じられてきた⁽¹⁸⁾。しかし、その政府の一組織であるはずの官鉄が、旧暦行事のために増発のみならず運賃割引まで行い、あまつさえ新聞紙上で堂々と広告を出しているのだから、驚かざるをえない。営利性を伴う部門ゆえに、時には政府の建前とずれる方針をとることさえあったという、官鉄の「私鉄的」な一側面とも言えようか。

それはさておき、明治二〇年代以降になると、官鉄に接続する山陽鉄道⁽¹⁹⁾、播但鉄道⁽²⁰⁾、阪鶴鉄道⁽²¹⁾が開業し、いずれも官鉄と連携して旧暦十日戎への参詣客を呼び込むようになった。

〔史料4〕（阪鶴鉄道の広告）

二月廿七廿八ノ両日間（旧暦正月九日十日）蛭子神社祭礼ニ付往復ともにきしやちん 官線ハ二割引 社線内半ちん 但三田以北の各駅より西ノ宮に往復する旅客に限る⁽²²⁾

〔史料5〕

汽車は殊更に同地〔西宮〕への便利を計ると覚えたり。山陽鉄道は今明の両日姫路以東の各駅より西宮迄の連絡往復切符を発売し、尚姫路大阪間に臨時汽車を加へ、又官線も山鉄と連絡を取り西宮を中心として梅田（大阪）神戸の両駅より臨時汽車を運転する事と成れり⁽²³⁾。

このように、幹線（官鉄と山陽鉄道）だけでなく内陸部への鉄道路線も拡張し、諸鉄道が協同して積極的に参詣客輸送にあたったことによつて、丹波・丹後・但馬・播磨といった農漁村地帯からの旧暦十日戎への参詣は、単に元通りに回復したのではなく、むしろ近世期よりも活性化していくことになる。

注意すべきは、これに加えて都市部からの参詣客も多数訪れるようになったということである。その様子をよく示しているのが、次に引用する明治三二年の新聞記事である。

〔史料6〕

一昨日（旧正月九日の宵戎）は大阪、神戸辺より出掛くる普通の参詣人の外に、講中は大抵泊り掛けなれば同町二十二軒の宿屋業は何れも客を以つて満され……阪鶴鉄道の便にて丹波、但馬其他よりも赤毛布を被りし連中多く入込み一層雑沓を極めたり。

……汽車は数回の臨時列車を發したるも、却々乗切れぬ処から我一に乗車せんと相争ふ様言語に尽されず、梅田停車場の雑沓實に非常なりき⁽²⁴⁾。

つまり、西宮神社の旧暦十日戎は改暦によつて消滅したどころか、近世以来なじみが深い農漁村信者たちに阪神両都市からの「普通の参詣人」も加わつて、むしろ賑わいを増していったのである。その発展ぶりは、神社関係者も「参詣人年一年増加ス」と記すほど、目に見えて明らかのものであった。

第三節 「普通の参詣人」

ここで、都市部からの参詣客、すなわち史料6で言うところの「普通の参詣人」について考えてみたい。というのも、今日の都市部の参詣行事で大多数を占める参詣層の原型をここに見出すことができるからである。

すでにみたように、農漁村部の人々は、旧暦十日戎には参詣するものの、新暦十日戎には集まろうとしなかった。すなわち、彼らにとっては、旧暦正月十日という日取りが重要な意味をもっていたと思われる。このことは、第三章で述べる明治末年の動向からもあらためて明らかになる。

これに対して、大阪の人々についてみると、新暦十日戎の際には大多数が今宮神社に、ごく一部の者が西宮神社に参詣するようになった。しかし、また他方では、旧暦十日戎の際にも少なからぬ人々が西宮神社に参詣した。つまり、都市部からの「普通の参詣人」にとって、新暦と旧暦の区別はさほど重要な意味をもっていなかったと考えられる。それどころか、正月十日という日取りさえも別段重要ではなかったのかもしれない。次に引用する『日誌』と新聞記事を見てみたい。

〔史料7〕

本日ハ節分ト日曜ト合シタレハ、大阪地方ヨリノ参拝人頗ル多ク、午后大ニ賑ハヒタリ。⁽²⁶⁾

〔史料8〕

前日の宵蛭子は日曜日のことと岡本の梅見がてらに参詣する者多く、大阪神戸は勿論京都又は姫路等より出たは出たは、普通列車、臨時列車に溢る、許りにて雑沓の為に乗遅る、婦女子も少からざし。……境内には所々「お神楽を上げます」「神札は一銭より」「御神体は此処から出ます」「お燈明を上げなさい」「神籤を授けます」「福箸は如何」「御紋入りの盆は五銭」と袴着けたる人は呼かけ居り、

吉兆、福俵めでためてたの鯛は跳るが如く、慾の熊鷹ならぬ熊手の店など所狭きまで推列び声々に呼立つる賑はしさやかましき、実に言語に絶せり。⁽²⁷⁾

ここでは、日曜にあたったとか行楽のついでといった理由で都市部からの参詣客が多かったと記されている。『日誌』・新聞記事ともに、このような記述は明治二〇年代以降目立つようになる。そうすると、史料6にある「普通の参詣人」とは、十日戎だから毎年必ず参詣するという慣習の持ち主というよりは、休日の郊外行楽として参詣して、ついでに福を授かることができばなおよし、といった感覚の人々であったと考えられよう。そして、史料8からは、旧暦十日戎がそのような行楽本意の参詣客を十分にひきつけ得る賑やかなイベントになっていたことがうかがえる。

このようなタイプの参詣客の増加は、西宮神社だけにかぎったことではなかった。すなわち、鉄道が整備されるにつれて都市部の人々の郊外行楽が盛んになり、結果としてそのついでに社寺を訪れる人が多くなるというのが当時の関東・関西の都市圏に共通する傾向であった。⁽²⁸⁾大阪では、この傾向は明治二〇年代以降鉄道路線が相次いで開業していくなかで徐々に顕著になっていく。その状況の一端は、明治三十六年の旧正月の様様を記した次の新聞記事からもうかがえる。史料中の「住吉」とは住吉神社、「我孫子」とは我孫子観音のことである。

〔史料9〕

一昨日は旧正月に当り好天気なれば、寒さも厭はず諸方へ出掛けたる者多し。中にも南海鉄道の三日間の汽車賃割引に引かれて、住吉我孫子及び堺の大濱へ水族館の建物を見がてらに遊散せしもあり。⁽³⁰⁾

第四節 神社による「普通の参詣人」へのPR

このように、都市部から郊外へと繰り出す「普通の参詣人」たちは、

特定の社寺・行事にさほどこだわらない浮動層であった。それゆえ、この人々が少しでも多く西宮神社十日戎に足を運ぶようにするためには、何らかのPRが必要となる。当時、不特定多数の人々の目に触れるPR媒体といえば、何といっても新聞広告であろう。

すでに見たように、官鉄は旧暦十日戎に際して毎年運賃割引・臨時列車増発を行ったが、新聞広告に関しては、『大朝』をみるかぎりでは第二節で触れた明治一六年のもの以降三二年までしばらく途絶える。停車場の掲示など新聞広告以外の媒体で宣伝した可能性も否定できないが、少なくとも、主要参詣行事の際には毎年欠かさず新聞広告を掲載していた私鉄各社ほどは熱心でなかったといえる。

ここでむしろ注目したいのは、西宮神社による広報活動である。というのも、「普通の参詣人」が目立つようになるのと時を同じくして、西宮神社は明治三三年から毎年欠かさず旧暦十日戎の広告を新聞に掲載するようになったのである。

この広告掲載は当初は『大朝』のみであったが、二五年からは『大阪毎日新聞』、三〇年からは『神戸又新日報』にも掲載するようになった。⁽³¹⁾新聞を通じて阪神両都市の人々に向けて十日戎を宣伝したわけである。広告には十日戎神事執行のことだけでなく、「当日坂神間臨時汽車出発賃金減額⁽³²⁾」のように官鉄の臨時汽車・運賃割引の情報も併記された。ただし、官鉄と打ち合わせて出したという形跡はみられず、「午後良秀永田ヲ伴ヒテ上阪ス。……朝日毎日両新聞社へ広告依頼ノ為ナリ⁽³³⁾」という記録からもわかるように、西宮神社が単独で掲載した広告とみられる。

明治三二年には同神社の広報活動がより一層意欲的なものになる。『日誌』の記録をみてみたい。

〔史料10〕

当日大阪毎日新聞ニ当社由来記ヲ其儘附録トシテ刷出シ、尚売子数名ヲ当地ニ派出シテ公売セシム。……右広告的由来書ハ大二世上一

般ニ効力ヲ示シタリ。明年ハ朝日新聞ニ向ツテ交渉ヲ要スベシ⁽³⁴⁾。実際に新聞に掲載されたものを見てみると、同神社の由来や十日戎を含む年間の主な祭典が詳細に記されている。まるごと二頁を使用しているうえに、表門と本殿の絵も添えられており、多くの読者の目をひたものと思われる。西宮神社は、新聞という不特定多数向けの媒体を通じて、同神社に馴染みが薄い人々をも旧暦十日戎に呼び込もうと図り、「大二世上一般ニ効力ヲ示」すことができたわけである。これが都市部からの「普通の参詣人」の増加に寄与したことは想像に難くない。

以上みてきたように、西宮神社の旧暦十日戎は、単に細々と残存したわけでも、衰微したわけでもなかった。鉄道路線の拡大によって従来農漁村部のエビス信者たちの参詣が活性化したのみならず、都市部からも多くの「普通の参詣人」が訪れるようになった。しかも、神社側はこの浮動層を呼び込むべく新聞広告を活用するようになった。一見すると時代の流れからもっとも縁遠いように思えるこの伝統行事も、実は近代化・都市化の趨勢と深く関わりながら変化するようになったのである。

なお、補足しておく、官鉄は明治三二年に西宮旧暦十日戎の新聞広告を復活させ、以後毎年ではないものの継続させていく。ときには同じ紙面に西宮神社と官鉄の広告が両方掲載されるということもあった。⁽³⁵⁾

第二章 阪神電車開業後—ディヴェロッパの登場

第一節 阪神電車の開業

大阪出入橋と神戸三宮を結ぶ阪神電車が開業したのは、明治三八年四月一二日のことである。西宮神社から至近の場所にも戎停車場が設置された。この停車場設置の詳細な経緯は不明であるが、明治三四年の社務日誌には「電気鉄道線路ヲ可成南門前ニ敷設セハ、将来神社隆盛ノ一端

トモナランニ付、交渉セハ如何」という関係者の提案をうけて、神社職員が阪神電鉄関係者に面会しに行ったという記録がある⁽³⁷⁾。このことから、同神社が新設の阪神電車に強い関心をもっていたことがうかがえる。前章でみたように、すでに旧暦十日戎に際して都市部からの参詣客の誘引を図っていたほどであるから、これはまことに自然なことと言えよう。

さて、前章でみたように、もともと官鉄とそれに接続する私鉄各社は旧暦十日戎の際に増発・割引を行っていたのであるが、阪神電車のデイヴェロッパ的ともいえる集客戦略はこれら従来の鉄道とは明らかに異なるものであった。以下、阪神電車開業後の動向を具体的にみていきたい。

第二節 新暦十日戎―「電車によつて開拓された祭り」―

既述の通り、明治二〇年代以降は、旧暦十日戎のみが賑わうという状況が続いていた。諸鉄道も旧暦十日戎の際には臨時汽車運行・運賃割引・新聞広告などの対応をしたが、新暦十日戎には全くと言っていいほど関心を示さなかった⁽³⁸⁾。つまり、確実に輸送需要が見込める行事に便乗して収益増加を図るという姿勢はあるものの、そうでなければ特に何もしないという姿勢であったと察せられる。鉄道がこのような姿勢にとどまっているかぎりは、祭典はあくまでも神社主導であり、鉄道は単に参詣客を輸送する交通機関にすぎなかった。

ところが、新しく登場した阪神電車はそうではなかった。すなわち、開業翌年の明治三九年、阪神電車は「全線半賃」の触れ込みで、長らく忘れ去られていた西宮新暦十日戎を宣伝したのである⁽³⁹⁾。しかも、おそらくは同電車のよびかけに応じたものと思われるが、新聞社が「福神像授与」をするというオマケまでつくことになった⁽⁴⁰⁾。

このように大々的な客寄せが行なわれた結果、はたして西宮新暦十日戎は前年までの不人気が嘘のように思えるほどの大変な賑わいとなつ

た。

〔史料11〕

西の宮の蛭子神社にては例年旧暦の十日蛭子の外に今年は新暦にて臨時祭を執行したるが、金銀の蛭子の当福や〔阪神〕電車の全線半賃といふに、イヤ出たは出たは、九日の午後から十日に掛けて電車は上り下りとも満員の札を掲げ、出入橋の出札所の如きは待合所より遠く長蛇の陣を造れり⁽⁴¹⁾。

きわめて残念なことに、この前後（二八・二九年）の社務日誌は現存していない。筆者としては切齒扼腕するばかりである。ただ、前述の通り、西宮神社は旧暦十日戎の新聞広告を出していたものの、新暦十日戎の新聞広告は一切行っておらず、『日誌』をみても新暦十日戎を盛り上げようとした形跡はみられない。このことだけを考えても、この新暦十日戎が阪神電車側の主導でプロデュースされたことはまず間違いない。それは、次のようなユーモアたっぷりの新聞記事からもうかがえる。この新聞記事は今宮神社の十日戎の景況について報じる記事であるが、そのなかで西宮神社（「西の宮の兄弟分」）の新暦十日戎について次のように述べている。

〔史料12〕

世智辛きは人間社会の流行ばかりではないものと見えて、毎年旧暦正月の十日には開運のお守授けられる例の西の宮の兄弟分が、何処の誰におだてられてか此九日十日に今宮と競争の祭礼執行ある由⁽⁴²⁾。

当時の新聞読者には、「何処の誰」が阪神電車を指しているということは一目瞭然であったにちがいない。また、数年後の新聞記事であるが、「電車によつて開拓された祭りゆゑ何事も電車本位⁽⁴³⁾」といった身も蓋も無い表現さえ見られる。

このように、それまで下火になっていた西宮神社の新暦十日戎は、阪神電車主導で「開拓」され、一転して多くの参詣客で賑わう行事になつ

た。そしてこの成功を受けて、阪神電車は翌年以降も積極的に宣伝に努めていく。もちろんその主なターゲットは大阪・神戸の両都市部の人々であった。翌年の『日誌』をみてみると、阪神電車が両都市にむけて盛んな宣伝を行い、それにひかれて多数の参詣客が訪れた様子が詳細に記されている。

〔史料13〕

電鉄会社ハ三日間阪神ヨリ当所へ往復賃金半減ノ上、三日間大神楽ヲ奉納、一日式拾円分神楽料祭典ノ際奏上シ、終日神楽処ニテ舞奏セシム。右各新聞紙へ広告、外ニ阪神両市ニ大々的の広告ヲナセシヲ以テ、朝来賽者多シ。且大阪ヨリ恵方ニ当ルヲ以テ大ニ人気ヲ引立タリ。戎停車場ニハ二棟ノ待合所ヲ新設シ、数十ノ電燈ヲ点火、美歎ヲ添ヘタリ。……夜十一時迄絶エズ参詣者アリ。本日ハ非常ノ盛況ニ終ル。⁽⁴⁴⁾

翌四一年に掲載された新聞広告をみると、前年に行なつた往復割引や神楽に加えて、「参詣者には参万人を限り福御守札(無料)授けらるべし」という新しい目玉も登場し、ずいぶんと楽しそうな参詣行事として宣伝されている(図1)。しかも、エビスにゆかりが深い鯛を背景に、阪神電車の社章を染めた服を着たエビスが「阪」「神」「電」「車」と書かれた扇をもつというイラストになつており、読者の目をひこうとする工夫がよく感じられる。もつとも、大切なエビス様をあたかも阪神電車のイメージキャラクターでもあるかのように都合よく用いられて、神社関係者は如何に思つたのであろうか。

それはともかくとして、ここで注意したいのは、阪神電車が右のような宣伝だけにとどまらず、神社境内のことにも関わるようになったという点である。例えば、右の史料13にある通り、阪神電車は新暦十日戎の際、費用を投じて終日境内で神楽を舞奏させた。これが行楽本位の参詣客向けの演出であることは明らかである。神楽が舞奏されているとも



図1 阪神電車の広告(『大朝』明治41年1月6日)

なれば、いかにもそれらしい雰囲気味わうことができ、多くの参詣客を楽しませたことであろう。また、明治四二年になると、都市部からの参詣客が夜間遅くまで訪れるようになったことをうけて、西宮神社では「電鉄会社ヨリノ交渉ニ依リ九日十日両夜トモ十一時迄点灯、本殿拜殿其他一切ニテ参者ノ便ニ供ス⁽⁴⁵⁾」という対応をとった。都市部の人々がより一層参詣しやすくなるように、阪神電車が神社にはたらきかけを行ったのである。このようなことは、在来の諸鉄道にはおよそ見られないことであつた。すなわち、旧暦十日戎に便乗して増発や割引をすることはあつたものの、それはあくまで神社の外部で行うことであり、参詣の現場そのものをどうしようという意図はなかつたのである。

右のような阪神電車のある手この手のPR・演出によって、ほどなくして新暦十日戎は旧暦十日戎にもひけをとらぬほど賑わうようになってきた。例えば、出店・見世物についてみると、はじめは旧暦十日戎のとき

ほどの数は見られなかったが、わずか二年後には「境内出店ハ本年ヨリ非常ニ増加、旧大祭ト殆ト同様ノ観ナリ」という状態になった。神社関係者も参詣客への対応が相応に忙しくなったと実感したらしく、『日誌』には「明年ヨリハ旧大祭ノ例ニ慣ヒ祭典ヲ早メテ祭典後開門ノ事。依テ五時三十分迄ニ祭典ヲ終ルベシ」と注記されている。

以上みたように、新暦十日戎は阪神電車の主導によって「開拓」され、都市部からの参詣客を中心に賑わいを増していった。この経過から明らかのように、阪神電車の登場は、ただ単に西宮神社にアクセスする交通機関が一つ増えたという程度の出来事ではなかった。すなわち、阪神電車は既存の人気行事に便乗するにとどまらず、新たに行事を「開拓」した。しかも、都市部からの行楽客にあわせて神社境内にも工夫をほどこす、あるいはそのように神社にはたらきかけるといった特徴をもっていた。単なる交通機関ではなく、沿線ディヴェロッパーとしての性格が強い鉄道会社であったといえよう。

第三節 旧暦十日戎―阪神電車と国鉄の競争―

それでは、旧暦十日戎の動向は阪神電車開業後どのようなものであったか。実は、新暦十日戎が賑わうようになったからといって旧暦十日戎が衰退したわけではなく、むしろ以前よりも賑わいを増していった。

まず、開業翌年の三九年であるが、阪神電車は新暦十日戎同様に旧暦十日戎の宣伝も行った。その広告文句は次のようになっており、どういうわけか新暦十日戎の広告にはなかったエクスクラメーションマークが多用されている。

〔史料14〕

西宮十日蛭子!!!
往復切符発売!!!
不停車停留場!!!

二月二、三、四の三日間

西宮十日蛭子祭り 蛭子停車場は神社に接近

三日共往復切符を発売す⁽⁵⁰⁾

『大朝』は「明三日は西宮の十日戎なり。今年は電鉄の便利もあり官線汽車の方も用意せる由なれば参詣の群集想ひやるべし」と予想したが、はたしてその通り、「朝より参詣非常に多く、電車を初め蛭子神社附近は先月の臨時祭〔新暦十日戎〕以上の雑沓を呈し⁽⁵²⁾」た。電車に「開拓」されて新たに賑わうようになった新暦十日戎だけでなく、もともと相応に賑わっていた旧暦十日戎もさらに賑わうようになったのであるから、新旧両方の十日戎を合わせれば、参詣客は相応に増加したことになる。神社のふところもさぞかし潤ったであろう。

旧暦十日戎の賑わいはその後もさらに増していく。翌四〇年の日誌を見てもいい。

〔史料15〕

九日十日両日共未曾有ノ群参、特二十日ノ盛況筆紙ニ尽〔シ〕ガタシ。午前十時頃ヨリ午後四時迄辛門内立錫ノ地ナシ。西辛門出口ハ身動キモ出来ズ……思フニ古来斯ノ如キ大盛況ハアラザルベシ⁽⁵³⁾。

実際の参詣客数は不明ながら、旧暦十日戎がかつてないほどの大盛況となったことがわかる。

しかも、翌四一年には国鉄が阪神電車への対抗策に本腰を入れるようになる。例えば、阪神電車に刺激されたためか、国鉄はこの年初めてイラスト付きの広告で旧暦十日戎を宣伝した(図2)。この広告が従来のものでどれほど異なるかは、前年の広告(図3)と見比べてみれば一目瞭然であろう。しかも、この広告でも告知されているように、国鉄はこの年をはじめ臨時の「蛭びす駅」を設置した。これは、阪神電車の戎停車場が国鉄西宮駅よりも神社に近い位置にあることに対抗するためであった。

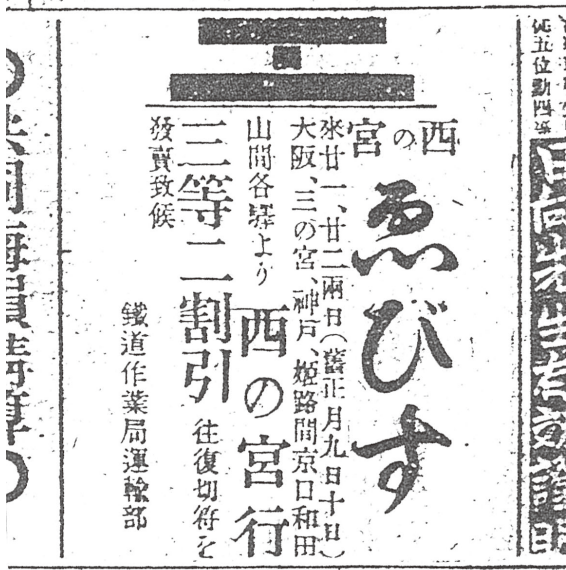


図3 国鉄の広告(『大朝』明治40年2月9日)



図2 国鉄の広告(『大朝』明治41年2月9日)

両者のサービスクラッシュはますます過熱していく。翌四二年、まず阪神電車が広告に「電車は一分毎に発車します」と記載し、国鉄が真似することのできないフリークエントサービスクラッシュを前面にだした。さらに、「えびす停留場を装飾し、夜間はイルミネーションを点じ、乗客休憩所には幔幕を張つて暖炉を設け湯茶の接待をなす」という徹底ぶりであった。対する国鉄も負けてはいられない。

〔史料16〕

夜は阪神電鉄が戎停留所に二十余個のアーチ状のイルミネーションの装飾を施し景気を添ゆるとの事を聞き、鉄道院(国鉄)にても戎の仮ステーションに元山陽(山陽鉄道)の蓄電車を運び来り、無数の色電燈を点じ、此の外四個のルックス燈を掲げれば、中々に壮观なりし。⁽⁵⁶⁾

当時、夜間に多数の電燈を照らすことは、それだけでも人々の目を大いに楽しませたであろう。このときの現場での客引き合戦の様子は、次に引用する新聞記事が生き生きと伝えてくれる。

〔史料17〕

鉄道院にては道筋の要所々々に「汽車乗場はこちら」と貼紙せし外、本通を札場筋の突当に汽車の時間表を掲げ、此処に駅員交代にて出張して客を引けば、電車もなかなか負けて居らず、境内社殿の脇に「電車の乗場には(銭いらす)だんろと湯茶の備あり」と大書して貼紙し、又汽車乗場に通ずる今在家の踏切には「電車は一分毎に発車まつせわなし」と立札して乗客の吸集策、何事も勉強の世と凄まじかりし。⁽⁵⁷⁾

仮に国鉄ではなく私鉄であれば、間違いなく阪神電車が参入した三九年から早速対抗策をとったであろう。あえてすぐに対抗策をとらなかつたのは、いかにも国鉄らしい。しかし、阪神電車が大々的に客寄せをするのを目の当たりにして、さすがの国鉄もただ指をくわえてだまって見

ているわけにはいかなかったと思われる。

以上みたように、阪神電車というデイベロッパ的な性格が強い私鉄の登場によって、西宮神社ではあらたに新暦十日戎が「開拓」され、都市部からの参詣客で賑わった。さらに、そのみならず、阪神電車は旧暦十日戎でも盛んに集客を行ない、空前の賑わいをもたらした。ありていに言えば、阪神電車にとっては、新暦であるのが旧暦であろうが運賃収入が増えさえすればそれでよかったのである。しかも、旧暦十日戎の方では国鉄を競争に引きずりだし、両者の間で激しいサービス競争が起こった。その結果、この行事はエンターテイメントとしての性格を強め、ますます多くの行楽客をひきつけることになったのである。

第三章 明治四三年の「旧暦廃止」以後

第一節 明治四三年の「旧暦廃止」

改暦といえれば先行諸研究ではもっぱら明治六年（明治五年末）の改暦がとりあげられる。しかし、あまり知られていないことであるが、明治四三年から政府は官暦への旧暦併記を廃止した。この改正は、「太陰暦廃止」⁽⁵⁸⁾、「旧暦廃止」⁽⁵⁹⁾、「新暦施行」⁽⁶⁰⁾（一）と称されたことからわかるように、今度こそ本当に旧暦廃止という印象を人々に与えた重要な改正であった。この改正によって様々な影響・混乱が生じたが、なかでも社寺行事は西宮十日戎のように旧暦にもとづいて行なわれるものがあつたため、少なからぬ影響を被ることになった。

新聞をみるかぎりでは、多くの社寺は従来の旧暦の日取りをそのまま新暦に移行したとみられる⁽⁶¹⁾。西宮神社の関係者たちも、今度ばかりはさすがに旧暦十日戎のまままで継続するのは具合が悪いと認識したようで、祭日を変更することにした。ただし、新暦十日戎への一本化ではなく、

新暦十日戎を従来通り行なうとともに、旧暦十日戎の代わりに月遅れの二月十日を本来の十日戎とするというものであつた⁽⁶²⁾。ところが、これが思わぬ事態を引き起こすことになる。

第二節 新暦十日戎

まず、新暦十日戎であるが、この年から国鉄と阪神電車がサービス競争をするようになった。前章で述べたように、国鉄は明治四一年から旧暦十日戎に際して阪神電車と競争をするようになったが、新暦十日戎では目立った対抗措置をとっていなかった。後に引用する新聞記事（史料18）も示唆するように、四三年の改正によって旧暦十日戎から新暦十日戎に参詣の比重が移ると予想したのである。国鉄は遅ればせながらもようやく新暦十日戎に本腰を入れることになったわけである。

このときの阪神電車と国鉄のサービス合戦の様子は、次の新聞記事が記すように前年までの旧暦十日戎とまったく同様のものではあつた。

〔史料18〕

阪神電車は西宮初戎（新暦十日戎）に就き九、十、十一の三日間車輛を増発し、十日の本祭当日は往復八百七十四回の運転をなし、賃金は大阪神戸より西宮へびす行往復十六銭に割引をなし、同停留場には幔幕を張り、夜は無数のイルミネーションに景気を附け、西部鉄道管理局（国鉄）にても昨年迄は旧十日戎だけ今在家（神社裏手）の鉄道側に仮停車場を設けて電車の向ふを張りたれど、今年は九十兩日の人出を予想せしか仮停車場設備の上、ネツクス燈、イルミネーションを施して、花々しく競争的に参詣人の便利を与ふるよし⁽⁶³⁾。

はたして結果はといえば、次の新聞記事が報じるように「郊外散策」を求める都市部の人々がつめかけて、空前の大盛況となった。

〔史料19〕

昨日は日曜にて郊外散策の地を求むる者多き上に、今年は大坂より

の恵方に当る事とて、西宮戎神社の初祭は実は大当りであった。汽車も電車も前年以上の人出を予期して夫々其の心構へをしてゐたが……午後一時頃よりは刻々人足殖えて、ノベツ幕なしに運転する往復の電車は悉く満載となり、戎停留場では発車毎に取残される客が多かつた。神殿は〔旧曆〕十日戎の時と同様神楽巫女の鈴の音絶えず響いて心耳をすまし「例年の福守はこれから出ます」と正装の世話役声を限りに呼立てるので、参詣人は先を競うて波の如くに押しよせ一時は危険を感じる程であつた。⁽⁶⁴⁾

このときの賑わいには神社関係者も「新曆十日祭トシテハ空前ノ盛況⁽⁶⁵⁾」と驚嘆している。ただし、『日誌』が次のように分析していることに注意したい。

〔史料20〕

本年参詣人ノ多カリシハ、好天気ト大阪ヨリ恵方ニ当レルニ依ルハ申迄モナケレド、当年ヨリ旧曆廃止ノ結果従来ノ旧十大祭ハ廢セラレテ新十大祭ニ改正セラレタルモノト誤解セシ向モ多数見受ケタリ。⁽⁶⁶⁾

つまり、神社側としては旧曆十日戎を月遅れの二月十日戎に移行して最も重要な行事にしたつもりであつたのだが、参詣客の中には新曆十日戎に一本化されたと思つた人が多数いたのである。実際そのようにする社寺が他にもたくさんあつたのであるから「誤解」してしまうのは無理もないことであつた。

新曆十日戎はすでに阪神電車による「開拓」によって相当に賑わうようになつていたが、右に述べたように、この年からは、阪神電車と国鉄のサービス合戦に加えて、前年まで旧曆十日戎に参詣していた客が多数合流したことによって、「空前ノ盛況」となつたのである。ただし、史料19・20からはこの参詣客の中身が主として都市部の人々であつたと察せられる（農漁村部信者の動向については後述）。つまり、前年まで新

曆十日戎と旧曆十日戎に分散していた都市部からの参詣客が新曆十日戎に収束したのである。

第三節 二月十日戎と旧曆十日戎

それでは、一ヵ月後の月遅れの二月十日戎はどうであつたか。神社は大祭が二月十日に変更になつたことを告知する新聞広告を出し、⁽⁶⁷⁾阪神電車・国鉄も増発・割引の広告を出した。⁽⁶⁸⁾ところが、宵戎にあたる九日は「参詣人寥寥、殆ト平日ト異ラズ。一同意外ノ感ニ打タレ……夜モ早ク門ヲ閉ザシ八時全ク終了セリ」という状況で、肝心の十日も全くの空振りに終わるといふ結果になつてしまつた。『日誌』は次のように記す。

〔史料21〕

本年ヨリ曆面ニ太陰曆記載ヲ廢止シ新曆ヲ勵行セラル、事トナリシヲ以テ、当社年中ノ祭典行事ヲ改メスベテ一ヶ月送りト改正シ、本日ヲ以テ旧正月十日大祭ヲ執行スル事トセリ。是ヲ以テ一般ニ普ク熟知セシムルノ必要アルヲ以テ、本月一日二日両日ニ涉リ各新聞紙ヲ以テ講社員及信徒ニ予告シ、更ニ七日八日九日三日間阪神全部ノ新聞ニ広告セリ。于然意外ニモ参者三日間ヲ通シテ平年ノ拾分ノ一位ノ少数ニテ前代未聞ノ一日ニ属シ、一同無念ノ外ナカリシ。……三丹洲〔丹波・丹後・但馬〕信者ハ一人ノ参者モナカリシ。聞ク処ニ依レハ本月二十日祭即チ旧十日祭当日ニ参詣スル由各村申合セシ処モアリトカ。兎モ角モ案外千万ノ状況ナリキ。⁽⁶⁹⁾

神社が驚いたことには、農漁村地帯である「三丹洲」からの参詣は皆無であつた。そうすると、引き算で考えれば参詣したのは都市部の人々ということになるが、それでも「平年ノ拾分ノ一位ノ少数」という有様であつた。おそらくは、都市部の人々の多くはすでに前月の新曆十日戎を満喫していたので、あらためて二月十日戎に参詣しようとする人は少数であつたものと思われる。

そして、旧暦正月一〇日にあたる二月二〇日は、次のような状況となった。

〔史料22〕

昨今ハ旧正月十日祭ニ相当スルヲ以テ参者多カルベシトノ予想ヲ以テ境内出店等旧大祭ト同様多数アリ。于然平年ノ三分ノ一二モ足ラズ。殊ニ阪神ヨリノ参詣ハ皆無ニシテ三丹洲ノ人ノミナリ。

史料21の最後に記された伝聞情報の通り、農漁村部の人々は、神社関係者の意図にはお構いなしに、申し合わせたように（おそらくは実際に申し合わせて）旧暦十日戎に参詣に訪れた。彼らにとっては、神社関係者の想像が及ばないほどに旧暦正月十日という日取りが重要なものであったわけである。これに対して、都市部からの参詣は皆無で、結果として「平年ノ三分ノ一二モ足ラ」ないという有様となった。

神社にとってこれは一大事であった。『日誌』は一連の経過について次のように分析している。

〔史料23〕

本年ヨリ改暦励行ノ為メ、明年ノ大祭ヲ二月十日ニ設定シ、普ク広告シ、汽車電車側モ同様一般ニ広告セルニモ拘ラズ、参者稀少ナリシガ、本日ノ二十日祭（旧暦十日戎）ハ本社ヨリ広告セズ汽車電車ノ割引等モナシ。于然両日共相応ニ賑ハヒタリ。尤モ平年ノ旧十日大祭トハ比スベクモアラネド、旧慣ハ容易ニ脱却シガタキ事ヲ察スルニ足ル。

結局、翌年以降も二月十日戎は賑わいを見せることはなく、神社関係者もこれを維持することをあきらめ、旧暦十日戎に重点を移すことになった。

以上の経過を整理しておきたい。明治四三年の「旧暦廃止」を受けて、西宮神社としては新暦十日戎と二月十日戎の二本立てに改正したつもりであったが、ふたをあけてみれば実質上は三つ（新暦・月遅れ・旧暦）

の十日戎となつてしまった。新暦十日戎は阪神電車と国鉄のサービス合戦の場となり、前年まで旧暦十日戎に参詣していた都市部参詣客も新たに加わつて、三つの十日戎の中で最も賑わつた。しかし、皮肉なことに、神社側が最重要行事として意気込んでいた月遅れの二月十日戎は、都市部の人々がわずかに訪れた程度で、農漁村部の人々からは全くと言っていいほどかえりみられず、最も賑わいが少なかった。一方で、旧暦十日戎は都市部の参詣者は皆無であったが、農漁村部からは相変わらず参詣客がやってきた。

結局、明治四三年の「旧暦廃止」以降、都市部からの参詣客は新暦十日戎に集中し、農漁村民は相変わらず旧暦十日戎に参詣するという形に落ちつくことになったのである。

第四章 神社と電鉄の協調と駆け引き

周知のごとく、明治末期から大正にかけて、阪神両都市、特に大阪の都市化が著しく加速していくとともに、両都市には生まれた地帯も阪神電鉄や小林一三の箕面有馬電鉄（のちの阪急）といったデイヴエロツパーによって急速に郊外宅地化していった。西宮神社にとって、急速に人口が膨れ上がる阪神一帯からいかに多くの参詣客を呼び込むということが重要となつていく。もちろんそのためには参詣客の誘引に威力を発揮する阪神電車との協力関係が不可欠であり、両者の協調のもとで十日戎はますます発展し、今日にまで至る人気を確立していくことになる。

ただし、常に協調ばかりというわけにはいかなかった。両者ともに参詣客増加を望むとはいえ、あくまでも神社は神社、電鉄は電鉄であり、思惑がずれてしまうこともあった。そのため時として両者の間に駆け引きが起こり、協調と駆け引きのせめぎあいのなかで今日の十日戎の姿へと落ちついていく。

第一節 旧曆十日戎

明治四四年以降も二月十日戎がまったく振るわなかったために、まもなく神社側もその維持をあきらめるようになり、そのかわりに旧曆十日戎を再びもとの賑わいに戻そうと努めるようになった。ここで考えてみるに、前章でみた通り、農漁村部の信者たちの多くは「旧曆廃止」や新聞広告といったものにはお構いなしに、自発的に参詣にやってくる人々であった。そうすると、問題は浮動層とも言えるべき都市部からの参詣客を再び呼び込めるかどうかということになる。そしてこれには阪神電車の集客力がなんとしても必要となろう。

すでに西宮神社は阪神電車の集客力に注目し、これを利用する道を考えるようになっていた。十日戎ではないが、明治四〇年の節分のときの『日誌』には、次のような興味深い一節がある。

〔史料24〕

本日節分ニ付且大阪ヨリ恵方ニ当ルヨシニテ電車ヨリ広告シタリ。故ニ早朝ヨリ大阪人ノ参詣夥シ。非常ノ賑ナリ。……明年ハ恵方ナラズトモ電車ヨリ節分ノ広告ヲナサシムル方法ヲ考フベシ。

ここからは、阪神電車の強力な集客力を目の当たりにして、同電車とタイアップして神社の発展につなげようという発想が神社関係者のなかに萌芽したことがわかる。そして実際に、西宮神社は旧曆十日戎の挽回を図るべく阪神電車に協力を求めるようになった。つまり、第二章第二節でみた「阪神電車↓西宮神社」とは逆の「西宮神社↓阪神電車」というはたらきかけが行われるようになったのである。

十日戎に関してこの動きが明確化するのは大正三年である。その前年の大正二年の『日誌』には次のようなメモが記されている。

〔史料25〕

明年ハ前以テ阪神電鉄会社ニ交渉シ二月十日祭ノ広告ヲ廃シテ本祭

〔旧曆十日戎〕ニ広告セシムル事。鉄道院へモ交渉シテ本祭ニ広告セメバ一層効力多カルベシ。

つまり、この時点で神社は二月十日戎に見切りをつけ、重点を旧曆十日戎に戻す決断をしたのであるが、そのために電鉄・国鉄の宣伝を利用しようと考えたのである。翌三年、どういう事情からか国鉄の広告は実現しなかったものの、阪神電車とは打ち合わせが行われた。十日戎にさきだつて神社から電鉄会社におもむいて打ち合わせをするというのは、『日誌』をみる限りではこれ以前には皆無である。交渉の結果神社側の要望に沿って話がまとまったとみられ、右のメモの方針通りに、旧曆十日戎に合わせて阪神電車の広告が新聞に掲載された。

ところが、その結果は「本日ハ節分ニ当レル上阪神電鉄ヨリ広告セシヲ以テ定メテ多数ノ参拝アラント予期セシニ、割合ニ少ナカリシ」とさえないものであった。この史料が示すように、神社関係者たちは阪神電車の集客力に相当な期待をしていた。しかし、都市部の人々が新曆十日戎に集中するという傾向は明治四三年の「旧曆廃止」以降わずか数年の間ですでに定着しており、電車の宣伝をもってしてもその傾向はいかんともしがたいものとなっていた。明治四三年の「旧曆廃止」による変化はそれほど大きなものだったのである。

電鉄にとっては、参詣客が多くなつて運賃収入がアップすればこそ、宣伝をする価値があった。しかし、宣伝をしたにもかかわらず右のような成果しか得られないとなると、もはや旧曆十日戎は電鉄にとってメリットを失うことになる。実際、これ以降電鉄側は明らかに消極的な姿勢を見せるようになり、神社側は電鉄側の協力を引き出すために苦心するようになる。翌四年、神社は前年同様に電鉄の担当者とあらかじめ広告の打ち合わせをしていたのであるが、それにも関わらず次のような珍事が起こってしまった。

〔史料26〕

当祭〔旧暦十日戎〕広告ノ件、十日以前ニ阪神電鉄太宰運輸課長ニ交渉セシニモ拘ラズ、旧八日ニ至ルモ各停留場ノ掲示ハ更ナリ新聞紙ニモ広告セズ。依テ同日電話ヲ以テ掛合ヒタルニ、失念セシ由ニテ直ニ着手セリ。明年ヨリ再度入念ヲ要ス。⁽⁷⁹⁾

阪神電車が掲示や広告を「失念」してしまふなどということは、旧暦十日戎が大いに賑わっていた明治四二年以前であればおよそあり得ないことであつた。旧暦十日戎は阪神電車側にとって明らかにどうでもいいものになりつつあつたのである。

さらに翌五年、阪神電車側ははっきりと広告廃止を切り出してきた。

〔史料27〕

午前、良晃、阪神電鉄山口運輸課長ニ面会、旧十日祭広告ノ件ヲ談ス。電車側ニ在テハ昨年不況ニ鑑ミ本年ハ広告ヲ廃スル意見ナリシモ、交渉ノ結果例年ノ通掲示スルコト、セリ。⁽⁸⁰⁾

神社側の要請によりなんとか広告は廃止を免れ、その後も継続されることになった。ただし、やはり目立つた成果をおさめることはなかつた。さすがの神社関係者もあきらめ気味となり、やがて「時勢ノ傾向ニ依ルカ年一年減少ス」⁽⁸¹⁾、「年々衰微ニ向ヘルハ已ムヲ得ズ」といつた慨嘆が繰り返し記されるようになる。阪神電車の新聞広告もついに昭和五年で打ち切られた⁽⁸²⁾。現時点では十分に解明できるに至らないが、明治四三年の「旧暦廃止」に都市化・工業化による農漁業の比重の低下といった趨勢があいまつて、いよいよ旧暦行事は衰微せざるをえなくなつたと予想される。

それにしても、どうして西宮神社は明治四三年の改正後ただちに新暦十日戎に一本化せず、二月十日戎や旧暦十日戎の維持にこだわつたのであろうか。そのあたりについては、『日誌』にも述べられておらず、正確なことはわからない。あえて推測してみるとすれば、新暦十日戎はつい数年前に電車が「開拓」した行事であり、神社本来の伝統行事では

ないという思いがあつたのかもしれない。あるいは、エビス神の総本社として、明治六年の改暦後あつさり新暦十日戎に一本化してしまつた今宮神社とあくまでも一線を画し、農漁村民のための十日戎という性格を残したかつたのであろうか。

結局、旧暦十日戎の挽回策は失敗に終わってしまった。ただし、この経過のなかで注意したいのは、西宮神社から阪神電車に宣伝を依頼するというはたらきかけが行われるようになったということである。つまり、神社は阪神電車の集客をただ受け身で傍観したのではなく、逆にその集客力を利用して参詣行事の維持・発展を図るようになったのである。そして、このような神社と阪神電車の協力関係は、その後の同神社の参詣行事に不可欠なものとなつていく。

ただし、両者の利害が常に一致したわけではなかつた。本節でみたように、旧暦十日戎に関しては、都市部からの参詣客増加が見込めなくなつたとたんに阪神電車側が消極的になり、しばらく駆け引きがあつたのち、最終的には神社側があきらめざるをえなくなつたのである。

第二節 新暦十日戎―夜間参詣をめぐる駆け引き―

ひるがえつて新暦十日戎の動向はといえば、既述の通り、明治四三年以降都市部からの参詣客が集中するようになり、事実上西宮神社の最人氣行事として定着する。大正期の『日誌』をみると、「参拝者八年一年多ク、本年ノ如キ殊ニ多数ヲ究ム」⁽⁸⁴⁾、「賽者非常ニ群参近年ニ比類ナシ」⁽⁸⁵⁾といった記述が繰り返されており、新暦十日戎の賑わいが増すまま増していったことがわかる。

新暦十日戎の参詣客が増えること自体は、神社にとつても電鉄にとつても都合なことであり、その点に関しては両者の立場は一致していただと思われ。しかし、思惑が大きく食い違つてしまう場合もあつた。特に神社関係者の頭を悩ませるようになったのが、九日（宵戎）深夜の参

詣をめぐる問題である。

古来より西宮神社では十日戎祭に先立って前夜より忌籠を行うことになっており、九日夜には必ず閉門していた。⁽⁸⁶⁾この慣わしは明治になっても変わることはなく、明治三年の旧暦十日戎を報じる新聞記事にも旧九日の様子について「但当日戎神社は午後六時より閉門したり」と記されている。

ところが、阪神電車開業によって都市部からの参詣客が増加すると、閉門後であるにもかかわらず参詣につめかける人が少なからず見られるようになった。

〔史料28〕

当日参者非常ニ多ク、夜八時閉門後も電車停留場ヨリ門外迄陸続群集セリ。⁽⁸⁸⁾

このため、明治四一年、神社は旧暦十日戎を告知する新聞広告に「旧九日は恒例に依り夜八時門を閉づ」と明記した。しかし、このような告知にもかかわらず、この年もやはり「十一時過迄門外参者群集セリ」という状態になってしまった。

このような参詣客が見られるようになったのは、阪神電車の開業後に西宮神社の伝統を熟知していない参詣客が増加したためと思われる。また、大阪からやってくる参詣客のなかに、今宮神社の十日戎と同じ感覚で参詣する人が少なからずいたのかもしれない。というのも、今宮神社の一月九日の宵戎は深夜も参詣客で賑わうことが珍しくなかったのである。⁽⁹¹⁾

しかし、後から考えてみれば、このときはまだ良い方であった。なぜなら、明治四三年の「旧暦廃止」以前は都市部参詣客が新暦・旧暦の二つの十日戎に分散していたからである。ところが四三年以降都市部からの参詣客が新暦十日戎に集中するようになると、西宮神社はいよいよ不都合を痛感するようになる。特に大正七年には、神社関係者の神経をと

がらせるようなトラブルが発生した。

〔史料29〕

夕刻ヨリ参者群集、夜ニ入りテ殊ニ殺到ス。十二時ニ至リ閉門セシモ、尚門外多数ノ参詣者アリ。不平ヲ鳴ラシテ怒リシ由ナリ。是ハ本年ハ何故カ電鉄ヨリ九十二日終夜運轉ノ□□〔宣伝カ〕セシニ依ルナラン。⁽⁹²⁾

電鉄側が神社との相談なしに終夜運轉を行ったため、十二時に閉門した後もなお門外に参詣客が続々押し寄せて文句を言うというトラブルが起こってしまったのである。神社関係者もさすがにこの事態には危機感を覚え、「明年ヨリハ会社ヘモ予告シ、尚各新聞記者ニモ九日夜閉門ノ御例ヲ予告スベシ」と再発防止策を注記している。しかし、翌年の阪神電車広告⁽⁹⁴⁾をみても、閉門に関する明記はなされていない。

その後、阪神電車の終夜運轉こそ繰り返されなかったものの、九日のみならず十日夜までも深夜まで賑わう傾向が強まり、例えば翌八年の一〇日夜は「晩十二時ニ至ルモ尚陸続来参アリ。一時過門ヲ閉ス」という状態であった。深夜一時に閉門などということは、阪神電車開業以前にはおおよそあり得ないことであった。

神社側は、閉門時刻が遅くなることはある程度仕方ないとしても、せめて九日夜の閉門・忌籠の伝統はなんとしてでも厳守したいと考えたようである。大正一四年には「今夜閉門ニ関シテハ前以電車側ト交渉シ、九日晚八十一時ニ総門ヲ閉鎖スベキ旨大阪神戸両停車場へ揭示セシム」という対策をとった。しかし、それにもかかわらず、翌一〇日早朝には一部の参詣客が開門前に勝手に境内に入り込むというトラブルが生じ、「明年ヨリ三門トモ門衛ヲ附」すようにと『日誌』に記されている。⁽⁹⁸⁾都市部からの不特定多数の参詣客が増加していくなかで、西宮神社の厳肅な忌籠の伝統などお構いなしという者も出てきたのである。

このような不心得者まで運んできってしまう当の電鉄側とはいえ、神

社の要請をうけて停車場の掲示で九日閉門の旨を告知するという対応をとったものの、もともと強力な宣伝媒体であるはずの新聞広告にはなかなか明記しようとしなかった。電鉄側してみれば、閉門を明記してしまおうと、いわば稼げるはずの時間に店じまいをしてしまうことになる。同じ十日戎でも、ライバルの南海電車は今宮神社参詣客のために終夜運転をしていた⁽⁹⁹⁾。阪神電車もできれば同じように終夜運転をしたいところであるが、神社に門を閉められてしまつては仕方がない。それゆえ、終夜運転は我慢するが、深夜も多少は稼がせてもらいたい、というのが阪神電車の本音だつたのではなからうか。

その後夜間参詣客はさらに増え続けたとみられ、昭和八年にいたつて西宮神社の危機感は一ピークに達する。神社側は、もはや停車場の掲示だけではなく、新聞広告に明記させることが不可欠であると判断するに至つた⁽¹⁰⁰⁾。そして神社側が強く要請したためであるう、電鉄側は翌九年になつてようやく九日夜の閉門の旨を新聞広告に明記した。閉門時刻は夜一二時となり、先に見た大正一四年の神社の方針よりも一時間遅くなつている。神社側も多少は譲歩せざるを得なかつたのであろう。ただし、非常に面白いことに、この広告をよく見てみると、広告文句がたくみに言い換えられたものとなつてることがわかる。

〔史料30〕

九日宵戎

古例に則る居籠祭

午後十二時迄開門⁽¹⁰¹⁾

物はいよいよとはまさにこのことであろう。神社側の意向は「忌籠をするために、九日夜に閉門する」というものであつたはずであるが、阪神電車は勝手に「忌籠祭」という何やら楽しいことでもありそうな響きとする名称にしてしまつた。しかも、おそらくは「十二時に門を閉じる」とすると印象が悪くなると考え、「十二時迄開門」と肯定的な表現にか

ムフラージュしたのである。このしたたかさは、もはやお見事というほかはない。これを見た神社関係者はどのように思ったであらうか。

その後も神社と電鉄の間で夜間参拝客をめぐる駆け引きはくすぶり続けるのであるが、すでに表題に反して先の時代まで行き過ぎてしまつた。その後の経過については別の機会を期すほかはない。

それにしても、神社としても、もし仮に終夜参拝を許せば、その分参詣客が増えて賽銭収入が増加するというメリットがあつたはずである。それにも関わらず頑なに九日の閉門にこだわり続けたところに、エビス神の総本社として忌籠習俗を守り抜こうとしたこの神社の人々の強い意志が垣間見えるように思われてならない。

おわりに

以上、明治期から昭和初期までの西宮神社十日戎の変容過程をみてきた。ここで以上の内容を簡単に要約しつつ、本稿で得られた知見を整理しておきたい。

ふりかえつてみれば、もともと西宮神社十日戎は農漁村民や都市商人たちを中心とする参詣行事であつたが、「汽車」の開通によつて徐々に都市部から行楽がてらに参詣する「普通の参詣人」が訪れるようになっていった。神社側もこの浮動層を呼び込むべく自ら新聞を通じて都市部に向けて広報をするようになった。そのため、西宮神社旧暦十日戎は衰微するどころかむしろ賑わいを増していく。一見すると時代の流れから最も縁遠いようにみえる参詣行事も、実は鉄道や新聞といったものと深く関わるようになり、確実に近代化・都市化の文脈のなかで変化し始めたのである。

だが、なんといつてもこの傾向を決定的にしたのは阪神電車の登場であつた。

重要なことは、阪神電車の登場は、ただ単に西宮神社への交通機関が一つ増えたというだけにとどまらなかったことである。この電鉄は、長らく寂れていた参詣行事（新暦十日戎）を新たに「開拓」したという点、さらには、神社境内のことにまで関わるようになったという点で、従来の諸鉄道とは決定的に異なっていた。

既存の鉄道史では、明治末期以降の大都市近郊電鉄の特徴として、単なる交通機関としての性格にとどまることなく、沿線の不動産営業やレジャー開発といったデイヴェロッパ的な多角経営を行なうようになってきたことが指摘されている⁽¹⁰⁾。ただ、そのような視点に基づいた先行諸研究は、もっぱら阪急の宝塚や東急の田園都市などといった目新しいものに注目し、社寺参詣という近世以来の伝統をもつものとの関わりを看過してきた。しかし、本稿の検討内容からわかるように、大都市近郊電鉄のデイヴェロッパ志向は社寺参詣にも深く関わるようになった。そして、今日の大都市圏の社寺参詣の有り様はこの点を考慮することなくしては決して理解することができないのである。

一方、阪神電車の大々的な乗客誘引によって都市部からの参詣客が大幅に増加していく状況を目の当たりにして、神社側も電鉄会社の強力な宣伝力を利用して都市部からの参詣客の増加を図るようになる。大都市からの参詣客が多数を占めるようになった西宮神社の参詣行事は、もはや従来のように神社と氏子・崇敬者だけで維持できるようなものではなく、電鉄会社との協調関係抜きには隆盛を望めないものとなっていったのである。

しかし、両者の関係は常に協調ばかりというわけにはいかなかった。あくまでも神社は神社、電鉄は電鉄であり、双方の思惑がずれてしまうこともある。例えば明治四三年の「旧暦廃止」以後、都市部からの参詣客が新暦十日戎に集中するようになると、にわかに電鉄側は旧暦十日戎に関して消極的になり、神社側は電鉄会社側の協力を引き出そうと種々

苦心せざるをえなかった。また、西宮神社の忌籠習俗の伝統に頓着しない者たちが九日夜間にも押し寄せるようになり、神社側はこの伝統を維持すべく電鉄側に協力を求めたが、電鉄側はなかなか全面的に協力しようとはしなかった。電車にとっては運賃収入が増えればそれでよかったのであるが、神社にとっては賽銭収入も大事だが伝統を厳守することも決してゆるがせにできないことであつたのである。このように神社と電鉄会社との間に協調と駆け引きがせめぎあう中で、十日戎は今日の姿へと落ち着いていった。

以上の検討から、日本近代の大都市における社寺参詣の変容過程を理解するためには、①鉄道の登場による変化、特に明治末期以降のデイヴェロッパ志向の鉄道会社による変化、②もっぱら都市部からの参詣客の増加を志向する鉄道会社と伝統の維持も重視する神社との間に生じた協調と駆け引きがせめぎあう関係、という二点に注目することが有用であると結論づけたい。

なお、本稿の主たる検討目的ではなかったが、改暦をめぐる問題についても付言しておきたい。従来の諸研究はもっぱら明治五年末（明治六年初め）の改暦にばかり注目し、しかも明治政府による旧暦抑圧という側面を強調してきた。しかし実際には、西宮神社では改暦後も旧暦による十日戎が行われ続け、都市部からの参詣客も多数訪れた。しかも、官庁から規制が行なわれた形跡は一切見られず、それどころか、政府の一組織であるはずの官鉄が積極的に便を図った。明治末期には新たに開業した阪神電車と国鉄が熾烈な競争を繰り広げ、神社関係者が「古来斯ノ如キ大盛況ハアラザルベシ」と驚嘆するほどの空前の賑わいとなった。そして、この旧暦十日戎から都市部参詣客が離れる最大のきっかけとなったのが、明治四三年に実施されたもう一つの「旧暦廃止」であつた。この明治四三年の改正についてはこれまでほとんど注目されていない。もちろん、本稿で取り上げた事例を一般化するのには拙速に過ぎるが、少

なくとも従来の改暦をめぐる固定化されたイメージがある程度相対化する必要があることだけは確かである。新暦・旧暦をめぐる検討はまだまだ検討すべき課題が多いように思われる。

註

- (1) 近世の社寺参詣をめぐる近年の研究動向については、青柳周一「近世旅行史研究の成果と課題」(『歴史評論』六四(二、三〇三年)、鈴木章生「社寺参詣をめぐる研究の動向と展望——江戸およびその周辺を中心として」(『交通史研究』五六(二〇〇五年)などを参照。
- (2) 森岡清美「近郊化による地域構造の変化——三鷹市野崎町の事例研究」(『社会科学研究』一〇号、国際基督教大学社会科学研究所、一九六四年)、石井研士「戦後の社会変動と神社神道」(大明堂、一九九八年)など。
- (3) それは例えば社寺参詣に関する古典的な研究書である新城常三「新稿 社寺参詣の社会経済史的研究」(塙書房、一九八二年)が、古代から近世末に至る幅広い時期を対象としていながら明治期以降については終章で若干の展望・仮説を述べるにとどまっていることに象徴されている。もともと、近年は近代の社寺参詣に注目する研究がわずかながら見られるようになってきた。ここでは、宇田正鉄道経営の成立・展開と「巡礼」文化(山本弘文編『近代交通成立史の研究』、法政大学出版局、一九九四年)、山本光正「旅から旅行へ——近世及び近現代の伊勢・西国巡りを中心に」(丸山雍成編『近世交通の史的研究』、文献出版、一九九八年)をあげておく。ただし、主に伊勢参詣のような中・長距離の参詣を検討する傾向にあり、本稿で取り上げる西宮十日戎のような都市周辺における日帰り程度の社寺参詣の動向は検討されていない。
- (4) 拙稿「明治期東京における「初詣」の形成過程——鉄道と郊外が生み出した参詣行事——」、『日本歴史』六九一、二〇〇五年。
- (5) 北見俊夫「恵比寿信仰の研究」と課題(同編『恵比寿信仰』、雄山閣出版、一九九一年)、一九〇頁。
- (6) 魚澄惣五郎編『西宮市史』第二卷(西宮市役所、一九六〇年)、八六一頁。
- (7) 「当日甚淋キ神事ニ候事」(『日誌』明治六年一月一〇日)。
- (8) 「御祭典無滞執行。本日中午賑ヒ有之候事」(『日誌』明治七年一月一〇日)。
- (9) 「日誌」明治三年一月一〇日。
- (10) 「日誌」明治一九年一月十日。
- (11) 「日誌」明治二六年一月一〇日。
- (12) 「大朝」明治二二年一月八日。
- (13) 「日誌」明治一九年一月一〇日、二二年一月九日。
- (14) 「日誌」明治一〇年二月三日、旧正月一〇日。
- (15) 本稿では官設鉄道の略称として「官鉄」を用いる。
- (16) 「日誌」明治一四年二月八日、旧正月一〇日。
- (17) 「来二月十七日西宮蛭子祭二付、神戸大坂ノ間例年ノ通臨時列車出発、左ノ賃金ニテ西宮迄下等往復切手ヲ売与乗客運輸致候」(『大朝』明治一六年二月二日、旧正月四日)。
- (18) 岡田芳朗「明治改暦」(大修館書店、一九九四年)、福澤昭司「暦と時間」(福田アジオ・赤田光男編「講座 日本の民俗学6 時間の民俗」、雄山閣出版、一九九八年)、三宅紹宣「明治改暦と新暦の浸透過程」(頼祺二先生退官記念論集刊行会編『近世近代の地域社会と文化』、清文堂出版、二〇〇四年)など。
- (19) 明治二二年の兵庫—明石間の開通を皮切りに、翌二三年には神戸—姫路間が全通し、官設鉄道と接続した(兵庫県史編集委員会編『兵庫県百年史』、兵庫県、一九六七年、第八章第一節。以下、註20、註21も同様)。
- (20) 明治二八年に飾磨—生野間が開通。三六年には会社を解散して山陽鉄道播但線となる。
- (21) 明治三二年に神崎(現在の尼崎駅)—福知山南口間が開通し、三七年に京都鉄道の福知山駅と接続した。
- (22) 「大朝」明治三四年二月二五日、旧正月七日。この二日後には山陽鉄道も運賃を半額にする旨の新聞広告を掲載している(『大朝』同二月二七日、旧正月九日)。
- (23) 「大朝」明治三五年二月一七日、旧正月一〇日「西宮の十日戎」。
- (24) 「大阪毎日新聞」明治三三年二月二〇日、旧正月一日「西の宮十日戎の景況」。
- (25) 「日誌」明治三三年二月一九日、旧正月一〇日。
- (26) 「日誌」明治二八年二月三日、旧正月九日。
- (27) 「大朝」明治三八年二月一四日、旧正月一日「十日蛭子」。
- (28) 東京については、前掲拙稿六四—六六頁を参照。
- (29) 前述の通り、明治一八年に関西で初めての私鉄である阪堺鉄道が開業したが、その後大阪鉄道(二二年)、関西鉄道(二四年)、高野鉄道(三三年)が相次いで開業した。
- (30) 「大朝」明治三六年二月一日「祭日の景況」。
- (31) 「日誌」明治二五年二月四日、三〇年二月一日。
- (32) 「大朝」明治二八年二月一日、旧正月七日。
- (33) 「日誌」明治二五年二月一日、旧正月三日。
- (34) 「日誌」明治三三年二月一九日、旧正月一〇日。
- (35) 「大阪毎日新聞」明治三三年二月一九日、旧正月一〇日「西宮十日戎」(付録)。
- (36) 「大朝」明治三五年二月一五日。西宮神社と官鉄が打ち合わせたかどうかは不

- 明である。官鉄の広告文句は次の通り。「西の宮まびす祭 汽車賃割引 本月一七日ハ西ノ宮まびす祭ニ付キ一六、一七ノ兩日神戸大阪間ニテ絶エズ臨時汽車ヲ仕立テ神戸、三宮、住吉、神崎、大阪ヨリ西宮行キ三等往復割引切符ヲ発売ス」。
- (37) 『日誌』 明治三十四年二月五日。
- (38) 『大朝』をみるかぎりでは、官鉄が西宮神社の新暦十日戎に際して臨時汽車・往復切符発売をしたと報じる記事は、阪神電車開業以前には明治一三年のもの(『大朝』 明治一三年一月八日)だけで、広告にいたっては皆無である。
- (39) 『大朝』 明治三十九年一月八日。
- (40) 「阪神電車は九、十、十一の三日間西宮十日戎に付半賃切符を発売す。尚右の三日間同戎神社に於て大阪新報催しの福神像授与あれば定めて賑ふべし」(『大朝』 明治三十九年一月九日「西宮戎と電車」)。
- (41) 『大朝』 明治三十九年一月二日「十日戎の雑況」。
- (42) 『大阪毎日新聞』 明治三十九年一月一〇日「今宮の十日戎」。
- (43) 『大朝』 明治四十四年一月一〇日「昨日の宵戎」。
- (44) 『日誌』 明治四〇年一月九日。
- (45) 『日誌』 明治四二年一月一〇日。
- (46) 「蛭子神社の境内は彼の福俵子宝の店其の他ぞろぞろありたれど例年旧暦の時程には多からず、又町側の見世物もまばらなりし」(註41に同じ)。
- (47) 『日誌』 明治四一年一月一〇日。
- (48) 同右。
- (49) 原田勝正『鉄道と近代化』(吉川弘文館、一九九八年) 一一九頁の指摘に従い、明治三十九年の鉄道国有法の施行以後の官宮鉄道については「国鉄」と呼ぶこととする。
- (50) 『大朝』 明治三十九年一月三〇日。
- (51) 『大朝』 明治三十九年二月二日 旧正月九日「西宮の十日戎」。
- (52) 『大朝』 明治三十九年二月四日 旧正月一日「昨日の十日戎」。
- (53) 『日誌』 明治四〇年二月三日 旧正月一〇日。
- (54) 『大朝』 明治四二年一月二九日 旧正月八日。
- (55) 同「西宮十日戎と電車」。
- (56) 『大朝』 明治四二年一月二二日 旧正月一〇日「西宮宵戎」。
- (57) 『大朝』 明治四二年二月一日 旧正月一日「西宮十日戎」。
- (58) 『日誌』 明治四三年一月一日。
- (59) 『日誌』 明治四三年一月一日。
- (60) 『大朝』 明治四二年二月二九日「西宮戎祭日改正」。
- (61) このことは、「高野山法会……明治四十三年度より太陽暦ニテ修行ス」、「新暦今月十四日執行 備前西大寺会陽」(『大朝』 明治四三年一月二三日、二月一日)
- といった新聞広告から推察できる。
- (62) 『大朝』 明治四三年一月九日「十日戎」。
- (63) 同右。
- (64) 『大朝』 明治四三年一月一〇日「西宮の初祭」。
- (65) 『日誌』 明治四三年一月一〇日。
- (66) 『日誌』 明治四三年一月一日。
- (67) 『大朝』 明治四三年二月一日。
- (68) 『大朝』 明治四三年二月八日。
- (69) 『日誌』 明治四三年二月一〇日。
- (70) 『日誌』 明治四三年二月二〇日。
- (71) 『日誌』 明治四三年二月二〇日。
- (72) 小山仁示・芝村篤樹『大阪府の百年』(山川出版社、一九九一年) 九八―一〇六頁、鈴木博之『都市へ』(日本の近代二〇、中央公論新社、一九九九年) 第六章。
- (73) 『日誌』 明治四〇年二月四日。
- (74) 『日誌』 大正二年二月一五日。
- (75) その後も二月十日祭はいちおう形式的に続けられたが、大正七年に「二月十日祭ハ旨ヲ奉告スルニ止メ」ることとなり、参詣行事としては事実上廃止された(『日誌』 大正七年一月一〇日)。
- (76) 「阪神電鉄会社ニ太宰運輸課長ヲ訪ヒ、旧十日祭ノ件打合ハス処アリ」(『日誌』 大正三年一月二二日)。
- (77) 『大朝』 大正三年二月三日。
- (78) 『日誌』 大正三年二月四日 旧正月一〇日。
- (79) 『日誌』 大正四年二月二三日 旧正月一〇日。
- (80) 『日誌』 大正五年二月七日 旧正月四日。
- (81) 『日誌』 大正一〇年二月一七日 旧正月一〇日。
- (82) 『日誌』 昭和六年二月二六日 旧正月一〇日。
- (83) 同右。
- (84) 『日誌』 大正八年一月一〇日。
- (85) 『日誌』 大正一〇年一月九日。
- (86) 同神社における忌籠習俗の由来などについては、吉井貞俊『えびす信仰とその風土』(国書刊行会、一九八九年)、二八―二八九頁を参照。
- (87) 『大阪毎日新聞』 明治三二年二月二〇日 旧正月一日「西の宮十日戎の景況」。
- (88) 『日誌』 明治四〇年二月二一日 旧正月九日。
- (89) 『日誌』 明治四一年二月九日 旧正月八日。
- (90) 『日誌』 明治四一年二月一〇日 旧正月一〇日。
- (91) たとえば明治三八年の今宮神社の宵戎は次のようなものであった。「人の出盛

りは夜八時より九時までの間なりき。十二時頃よりズツと減りたれど、終夜参拝人絶えざりき」〔大朝〕明治三十八年一月一日「十日蛭子の景況」。

(92) 『日誌』大正七年一月九日。

(93) 同右。

(94) 『大朝』大正八年一月八日。

(95) その正確な理由は史料的な制約から今のところ確認できないが、産業構造の変化によって年中行事にあわせて休み日をとることができる人が減少し、仕事が終わった後に参詣する人が増えたためではないかと予想される。

(96) 『日誌』大正八年一月一〇日。

(97) 『日誌』大正一四年一月九日。

(98) 同右。

(99) 毎年であったかどうかは確認できていないが、『大朝』大正一五年一月九日には「今宮十日戎 九日終夜運転」という南海電車の広告がある。

(100) 「九日晚十二時閉門ノ旨ヲ電車広告ニモ掲載セシメ、一般ニ周知セシムル事」〔日誌〕昭和八年一月一〇日。

(101) 『大朝』昭和九年一月八日夕刊。

(102) 昭和一二年の『日誌』には次のようにある。「門前二十二時閉門ノ揭示ヲ出ス。阪神電鉄ヘモ数日前新年広告ニ右ノ旨掲載スベク様通告セシモ、遂ニ出サズ。明年ヨリ厳達ヲ要ス」〔日誌〕昭和十二年一月九日。翌年はすっかり「厳達」しただめか、「阪神ノ新年広告ニモ揭示セシメ」ることができた〔日誌〕昭和十三年一月九日。ただ、実際の新聞広告〔大朝〕同年一月六日夕刊)を見ると、それほど注意しなければ目にとまらないような小さい活字で記されただけである。電鉄側の意図が察せられよう。

(103) 野田正穂ほか編『日本の鉄道 成立と展開』（日本経済評論社、一九八六年）、一九七頁など。

【追記】本稿のための調査にあたって、社務日誌の閲覧などで吉井貞俊氏・吉井良英氏をはじめとする西宮神社の皆様から多大な御高配を賜りました。末筆ながら、心より御礼を申し上げます。

(東京大学大学院総合文化研究科博士課程、

国立歴史民俗博物館展示協力者)

(二〇〇九年五月八日受付、二〇〇九年九月二五日審査終了)

Changes in *Toka Ebisu* Festival at Nishinomiya Jinja Shrine in the Meiji and Taisho Period

HIRAYAMA Noboru

This article aims to examine how *Toka Ebisu* Festival — an annual prayer event held at Nishinomiya Jinja between January 9 and 11 — changed during the period from the Meiji era to the beginning of the Showa era, mainly focusing on the changes caused by the opening of a railway and the relation between the railway company and the shrine.

Soon after the dawn of the Meiji Period, due to the opening of a state-run railway, more and more urban dwellers joined the festival, which made the shrine interested in attracting them. However, what played a decisive role was Hanshin Electric Railway (HER), a private railway company which opened toward the end of the Meiji era. HER not only made the shrine more accessible to urban dwellers, but also, by making various attempts to attract as many people as possible, rendered the event dramatically more popular than ever before, which means HER was a developer as well as a transportation enterprise. In response, the shrine began to seek to be more prosperous in cooperation with HER.

However, the shrine and HER were not always on good terms because the former regarded both its prosperity and the preservation of its traditional rituals as essential, while all the latter hoped for was to increase its revenue. Thus there sometimes occurred a conflict between them.

Having the process above in mind, the author concludes that, in order to analyze the process in which annual prayer events in and around urban cities changed into the way they are at present, it is essential to focus on the following two aspects — (i) changes caused by the opening of a railway company, especially one which not only offered better access to shrines but also acted as a developer producing or arranging annual events. (ii) the cooperation / conflict relation between a shrine and a railway company, the former trying to preserve tradition and the latter only seeking to be economically successful.

Key words: modern times, worship, railway, city
