

## 筑波山における観光ルートの変遷

The Transition of Tourist Routes to Mt. Tsukuba

西邑 雅未\* 黒田 乃生\*\*

Masami NISHIMURA Nobu KURODA

**Abstract:** The purpose of this research is to clarify, via document survey, changes in how people might perceive Mt. Tsukuba as a result of making alternative mountain-climbing routes. Mt. Tsukuba has two peaks, Mt. Nantai and Mt. Nyotai. Gods are enshrined on both peaks, and Tsukubasan Shrine is located halfway up the mountain where it serves as a front shrine. Climbing pilgrimages for mountain worship have been popular; over time, however, there has been a gradual transition from mountain pilgrimages to tourism-based mountain climbing. The chief climbing route starts at Tsukubasan Shrine, goes via Mt. Nantai to Mt. Nyotai, and then back to the shrine. This route remains the same for tourist climbers. However, as visitors coming by car have increased since the Showa era, traffic congestion at the mountain base has become a problem. To help ease this, roads were established through Tsutsujigaoka from the mid-1960s on, and many new tourist resources have been created. While this has enabled diverse entertainment options, conversely, tourism resources not appropriate to the original spirit of Mt. Tsukuba have also been constructed. Mt. Tsukuba has a very long history. Needed is multifaceted preservation suited to Mt. Tsukuba, such that its ancient history is neither damaged nor lost.

**Keywords:** Mt. Tsukuba, Tsukubasan Shrine, climbing route

**キーワード:** 筑波山, 筑波山神社, 登山道

### 1. はじめに

#### (1) 研究の背景と目的

筑波山はつくば市の北端に位置し、男体山と女体山という二つの峰を持つ。万葉集では 25 首の歌に詠まれ、富士山を詠んだ歌 13 首を上回り、古くから「西の富士、東の筑波」と崇められてきた。深田久弥は日本百名山に筑波山を選んだ理由を「高さ千メートルにも足りない通俗的な山」だが、「歴史が古い」ことであると述べているように<sup>1)</sup>、筑波山の特徴は奈良時代から参詣が盛んであった点にある。もとは信仰行事であった「遊山」は時代とともに行楽となり、旅をさすことになったと言われているが<sup>2)</sup>、筑波山は近世から現在まで継続する参拝と観光が一体となった典型的な日本の観光地であるといえる。

現在、山麓の自然環境を中心に保全することを目的とした「つくばジオネットワーク」やジオパーク指定を目指す動きがある。また茨城県では 2007 (平成 19) 年に「筑波山周辺地域魅力アップ戦略プラン」、翌年には「筑波山周辺地区広域景観形成プラン」を策定し、2012 (平成 24) 年には「筑波山地域ジオパーク推進協議会」が設立され、周辺 6 市による筑波山を核とした自然と歴史を総合的に評価する取り組みが始まった。筑波山の利用と景観形成において周辺地域が一体となった取り組みが求められている現在、筑波山そのものの利用がどのように変化したかを把握し再評価する必要がある。一般的なガイドブックには筑波山登山口は山の南側にある筑波山神社とつつじヶ丘の 2 地点が紹介され、登山者はここを登山の起点・終点とする。なぜ東・西・北側ではなく南側を拠点とする登山が形成されてきたかを明らかにすることで、今求められている筑波山の周辺地域一体を捉える視点ができると考える。

本論文の目的は、筑波山の登山道と筑波山へのアクセスルートを明らかにし、歴史に基づいた今後の観光の展開を考察することである。なお、本論文では、登山道とアクセスルートを合わせて「観光ルート」と称することとする。

#### (2) 先行研究

筑波山の歴史や観光に関連する研究は、筑波山麓の各集落について建築的視点から捉えるもの<sup>3)</sup>や、筑波山信仰に関わる宗教<sup>4)</sup>、筑波山への街路計画<sup>5)</sup>、門前町<sup>6)</sup>に関連する研究がある。しかし筑波山の参詣と観光利用とその観光ルートの変遷については論じられていない。また、近世から近代の観光ルートに関する研究では阿蘇山<sup>7)</sup>、鎌倉<sup>8)</sup>、奈良・山辺の道<sup>9)</sup>や稻荷山<sup>10)</sup>や岩木山<sup>11)</sup>の登山道などを対象とした研究が見られる。本研究ではこれらの既往研究をふまえて筑波山の観光ルートの変遷を明らかにする。

#### (3) 研究方法

研究方法は資料調査とする。国立情報学研究所の検索サイト CiNii にて、「筑波」または「筑波山」で検索し、登山道と観光の歴史に関わるものを抽出した。更に日本交通公社の「旅の図書館」にて雑誌『旅』、『月刊るぶ』、『ツーリスト』、国立国会図書館の「近代デジタルライブラリー」から筑波山に関わるものを抽出し、引用した。その他、町史(筑波町史、八郷町史など)、『風俗畫報』、筑波山観光サイト、観光ガイドブックを用いた。

### 2. 観光ルートと観光資源

文献を確認したところ、筑波山へのアクセスと登山道の変化が見られ、観光資源も時代ごとに変化してきたことが分かった。(表-1) 日本の観光旅行は大別すると 1871 (明治 4) 年に日本人の国内旅行が自由化された以前と以降、そして 1945 (昭和 20) 年以降の 3 つに分けられる<sup>12)</sup>。しかし筑波山では明治 4 年に特に目立った変化はなく、むしろ水戸鉄道水戸線 (現水戸線) と日本鉄道海岸線 (現常磐線) が開通し、栃木や東京からも登山客を誘致できるようになった 1889 (明治 22) 年頃と、戦中は運休していたケーブルカーが再稼働する 1955 (昭和 30 年) に区分できる。よって本章では「第 1 期: 近世以前~明治 21 年」、「第 2 期: 明治 22 年~昭和 29 年」、「第 3 期: 昭和 30 年~現在」に時代を 3 つに分け、観光ルート、そして観光資源について把握することと

\*筑波大学大学院人間総合科学研究科 \*\*筑波大学芸術系

する。なお、本章で明らかにした内容は表 - 1 にまとめた。

(1) 第1期：近世以前～明治21年

1) 観光ルート

筑波山に関する最も古い記述は713(和銅6)年に編纂されたとされる常陸国風土記である。これによると男体山は「高くけわしく雄の神と呼ばれており、人の登ることを許さな」<sup>13)</sup>だったが、女体山は岩石で上り下りには険しいものの、冬も夏も泉が流れ、男女が連れ立って登る場所だった。男体山と女体山では奈良時代は自然災害を鎮める目的で、筑波山は富士山や赤城山とともに朝廷から階位が与えられたとされている。筑波山神社の起源は平安時代<sup>14)</sup>に法相宗の僧徳一が中禅寺を開いたことが始まりとされる<sup>15)</sup>。筑波山の中腹には筑波山を御神体とする拝殿、筑波山神社がある。奈良・平安時代は男女が集う歌垣<sup>16)17)</sup>、国見<sup>18)</sup>の場として利用されていた。鎌倉期に筑波山信仰が形成されて以降は神仏並立を通常とし、江戸時代は幕府の庇護を得て参詣登拝者が増加した<sup>19)</sup>。

奈良・平安時代は国府がある石岡から十三塚を経て登山していたとされている(図-1の(1))。鎌倉時代以降は土浦から神郡を経て筑波山神社に至る筑波山街道が中心になった<sup>20)</sup>。筑波山は江戸城から見ると鬼門の方角にあたり、家康の時代からは中禅寺を祈願所とし、家光の時代には大御堂<sup>21)</sup>の修築がなされ、その際材木運搬のために作られた「つくば道」がその後参詣道となった<sup>22)</sup>(図-1の(3))。それまでは六所神社を経て女体祠に至る道(図-1の(2))を参道とした。六所神社は明治に入り蚕影神社に合祀されるまで筑波山の里宮であり、毎年春秋に筑波山神社で行われる御座替祭の神輿は当時この六所神社を出発及び到着点としていた。そのため六所から筑波山神社へ通じる道は、つくば道に参詣道が移ってもなお、江戸時代には参詣者だけでなく住民にとっても重要な道であったと推測される。

筑波山は初めから霊峰ではあったが、標高が低いため早くから人々が登る山でもあった。寺の建立後は筑波山信仰と融合するが、江戸時代以降は中禅寺が幕府の庇護下に置かれ、繁栄する。そして明治初期の廃仏毀釈運動により神仏習合の中禅寺は仏教要素が排除され、1876(明治9)年には現在の筑波山神社の形が出来上がった。明治初年には北条へ続く六丁通り・つくば道に、さらには石岡方面へと続く東山地区の府中街道にもまた旅館や土産物屋が数多く立ち並んでいた。(図-3左図)これらの道が参詣道として繁栄していたことを表している。

2) 観光資源<sup>23)</sup>

万葉集には山頂からの眺めを歌った歌があり<sup>24)</sup>国見にも使われていたことから、眺望は登山目的の一つにもなっていたと思われる。そして百人一首には男女川が登場する。男女川は筑波山山頂

から流れる川で、和歌の歌枕にもなり、人々に親しまれていた。

仏教以前の自然信仰のひとつに「石神信仰」がある<sup>25)</sup>。筑波山でも「巨石の下で祭祀が執り行われたことを推測させる」<sup>26)7)</sup>世紀の土師器坏が巨石周辺から発掘されており、筑波山頂付近の巨石群も石神信仰の対象となっていたと思われる。1904(明治37)年の筑波山ガイドブック<sup>27)</sup>にも石の紹介があり、巨石巡りは最も古い観光資源のひとつと考えられる。

1755(宝暦5)年に描かれた筑波山下画図では中禅寺の二王楼門と参詣道橋の脇に「土産物を買っていたであろう店屋」<sup>28)</sup>が描かれている。参拝客で賑わっていたと思われ、参拝と同時に観光の側面を持ち始めていた。

(2) 第2期：明治22年～昭和29年

1) アクセスルート

1889(明治22)年には水戸と小山を結ぶ水戸鉄道水戸線、1896(明治29)年には水戸から上野を結ぶ日本鉄道会社海岸線(現常磐線)が敷設され<sup>29)</sup>、東京や栃木からの登山者が増えた<sup>30)</sup>。常磐線は福岡南部～茨城北部に広がる常磐炭田から東京への石炭輸送を目的としていた<sup>31)</sup>が、結果として筑波山観光にも役立つものとなった。これらの開通により、下館まで電車で行き、馬車等で筑波町へ行く方法<sup>32)</sup>や、土浦まで電車で行き、人力車あるいは馬車を使用して北条経由で筑波山へ行く方法<sup>33)</sup>などが紹介されている。1909(明治42)年のガイドブックには真壁町方面から薬王院を経て男体山へ登る北からの道が紹介されている<sup>34)</sup>が、1923(大正12)年の文献には「全く草に埋れてゐる」<sup>35)</sup>と書かれているのでこの頃には利用されなくなっていたと考えられる。その理由には今述べたように鉄道開通が理由としてあげられる。

しかしこれらの鉄道よりも筑波山に大きな影響を与えたのは1918(大正7)年の土浦駅と岩瀬駅を繋ぐ筑波鉄道の開通である。これにより筑波から土浦まで約50分で行けるようになった。この敷設には筑波山登山客誘致だけでなく、岩瀬・真壁地方の石材運搬という目的があった<sup>36)</sup>。その目的通り、花崗岩、土管、生糸、焼物、米などが東京に移送され、筑波山観光客増加にも成功した。7年後には筑波山神社と御幸ヶ原を繋ぐケーブルカーが開通し(図-2)、筑波鉄道筑波駅から筑波町までの交通手段には乗合自動車も利用され<sup>37)</sup>、登山客は大きく増加した<sup>38)</sup>。徒歩で3時間かかっていた筑波山神社からの登頂が8分に短縮され、「東京近郊の好旅行地」<sup>39)</sup>や、「拜殿には四時人の影を見ぬ日とてはない」<sup>40)</sup>など東京から気軽に行ける観光地として定着した。

筑波鉄道開通以降はほとんどが土浦から筑波鉄道で北条もしくは筑波まで行くルートを紹介している<sup>41)</sup>。その他は復路の経由地として下館<sup>42)</sup>や石岡<sup>43)</sup>を勧める文献がみられる程度である。実際は北条駅よりも筑波山に近い筑波駅を使う登山客が増え、これに

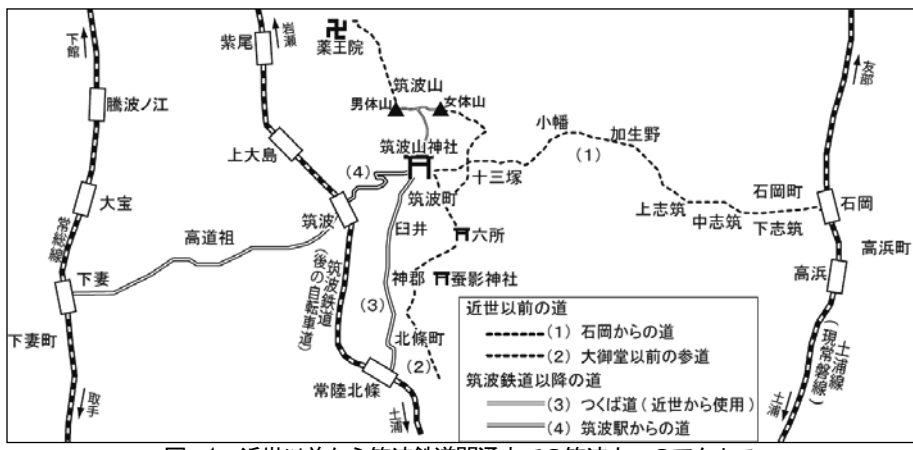


図-1 近世以前から筑波鉄道開通までの筑波山へのアクセス

(日本交通公社(1928):旅7月号,30-31の筑波旧登山道略圖と荒川潤(1950):筑波の里宮:民間伝承14(7),279の図を合わせて作成)

よりつくば道の利用客が減ったため北条の町は寂れていくこととなった<sup>44)</sup>。一方筑波駅から筑波山神社への道は栄えたものの、「昔は参拜登山の客が大勢泊り込んで、随分賑はつたものだそうですが、今は汽車の便がよくなって東京からでも日歸りが出来ますので、泊り客が殆ど無くなって町は大層寂れました。」<sup>45)</sup>とあるように、交通機関の発達により滞在時間が短縮され筑波町の旅館は宿泊客が減少した。筑波鉄道で移動時間が減り、ケーブルカーで登頂時間が減り、大量に登山客を迎え入れることができる状況になったものの、筑波山麓の町の繁栄については考慮されていなかったのだろう。

また、明治期の幾多の鉄道開通に伴い筑波山へのアクセスルートに変化をもたらしたものの、大正期の筑波鉄道開通後は筑波駅からの入山に集約され、石岡や北部にある薬王院からの入山はほぼなくなったと言える。

## 2) 登山道

明治以降、筑波山頂までは「拝殿より左に男体山へ上りて、女体山より下らるゝが洞路なり」<sup>46)</sup>と言われていたように、「筑波山神社→御幸ヶ原→男体山→女体山→白雲橋→筑波山神社」<sup>47)</sup>を辿るルートが主流であった(図-2)。その理由は「女體の道は少し峻しいので、大抵は先づ男體へ登つて兩峰の鞍部(御幸ヶ原)を傳うて女體へ行つて、歸りに女體道を都るやうである」<sup>48)</sup>とされている。登山道について記述がある文献12件すべてにこのルートが示されている。

1925(大正14)年には、筑波山観光振興のために地元の資本家たちが筑波山神社から御幸ヶ原までを繋ぐケーブルカーを敷設させた。この建設には、筑波山神社は神聖な筑波山の神域が穢されることを、住民は樹木伐採による土砂災害が発生時の農作物被害を想定して反対運動を起こしたが、当時の権力者の強い意向により工事は決行された<sup>49)</sup>。ケーブルカーは、①御幸ヶ原コースの行程を時間短縮させるためのものであり、筑波山神社を出発して男体山、女体山を経てまた神社に戻る従来のルートに変化はなかった<sup>50)</sup>(図-2)。

戦争に入ると筑波山でも状況は変わった。戦時中はケーブルカーは不要不急線として1944(昭和19)年に営業廃止となり<sup>51)</sup>、1955(昭和30)年から再開を果たす。また、男体山山頂近くには1902(明治35)年から観測を始めた筑波山山頂測候所があるが、戦時中はこの屋上で防空監視体制がとられた<sup>52)</sup>。山頂は関東平野を見渡せるので平安時代にも国見に使われたが、戦争にもこの眺望が利用されていた。

ケーブルカーや筑波鉄道の開通により多くの登山客が流れ込むようになったが、戦争が始まるにつれてその動きは終息する。

## 3) 観光資源

1900(明治33)年の『地理歴史勝地記文』には「賽す」と同時に「併せて山中ノ名勝ヲ歴覽スル者多シ。」とある。文献に多く記載されているのは山頂から関東八州が見渡せることであり、「四面に八州の野を望むべく其威靈其秀美兩つながら」<sup>53)</sup>との記述がある。反対に、「平野の間に特立した筑波の秀姿は、連山重畳した山峰などよりも早くから旅客の興味を惹いたものと見える。」<sup>54)</sup>のように、遠方からの眺めも評価され、筑波山から見た風景だけでなくその山容も重要な観光資源であったことがわかる。

明治から大正にかけての旅行記には、山中にある茶店についての記載が目立つ。特に「御幸ヶ原の五軒茶屋(五亭)」と呼ばれる5軒の茶店<sup>55)</sup>は有名で、「再び五亭に過りて渴を醫し英氣を蓄ひ、嶮道東を指して歩す」<sup>56)</sup>とあるように、男体山から女体山へ行く際の休憩場所として栄えた。そこで振舞われる夫婦餅や田楽の味や、五軒茶屋のひとつである依雲亭にて天狗党の藤田小四郎が刻印した扁額<sup>57)</sup>を見せてもらうことも多く紹介されている。今で言う歴史巡りの片鱗をうかがわせる。五軒茶屋は1918(大正7)年

には5軒が2軒<sup>58)</sup>になり1923(大正12)年には1軒になる<sup>59)</sup>。減少した理由は定かではないが、登山道にも茶店はたくさんできていた<sup>60)</sup>ため、御幸ヶ原に到達するまでに休養をとる登山者が多く、五軒茶屋の店舗数が減った可能性がある。

現在福来みかんとして流通している蜜柑もこの頃から有名であったが、味の評価は良いものではなかった<sup>61)</sup>。旅館は江戸屋をはじめ4~5軒あり<sup>62)</sup><sup>63)</sup>、筑波山に徒歩で登っていた時期には宿泊して山を巡るスタイルが一般的だったと考えられる<sup>64)</sup>。しかしケーブルカー建設後の文献には旅館の名は江戸屋しか載らなくなった。先にも述べたように、登山の時間短縮により宿泊客が減少し閉鎖に追い込まれた旅館があったこと表れだろう。

妓楼も6軒あり「山に妓楼あるは天下無類也」<sup>65)</sup>と記されるほど、山にある施設としては異色だったようだが、明治から大正にかけて存在した。

この時期の筑波山の魅力は、「筑波山の崇はれた原因は凡そ二つあつて、其一は宗教的の意味、其二は遊び場所としてである」<sup>66)</sup>と書かれている。ケーブルカーができ登山客の大量受入れを可能にして観光地化が始まったように見えるが、参拜登山の意味合いは残っていた。登山ルートを見ても、筑波山神社に参拝してから双峰に登頂してそれぞれの祠にお参りし神社へ戻る、という、山への崇拝精神が感じ取れる。その参拝には茶店や巨石巡り、山頂の絶景を楽しむといった観光要素が備わっていた。

巨石は、男女川と同じように、明治・大正期でも弁慶七戻り、立身石、胎内潜など、今とほぼ同じ呼び名で紹介されている。これら山中の自然の産物は明治で既に名所となり、人々を呼び寄せる観光資源としての役割を担っていたと言える。

## (3) 第3期: 昭和30年~現在

### 1) アクセスルート

終戦を迎えケーブルカー復旧が再稼働した後は、日曜日ごとに上野-筑波間を「自然科学列車」が走り、東京から子どもたちを筑波山に運んだ<sup>67)</sup>。おそらく遠足である。筑波鉄道を媒体として東京都から観光客を運搬するこうした動きは、時代が昭和30~40年代になると観光客の多くが自家用車を利用するようになった<sup>68)</sup>

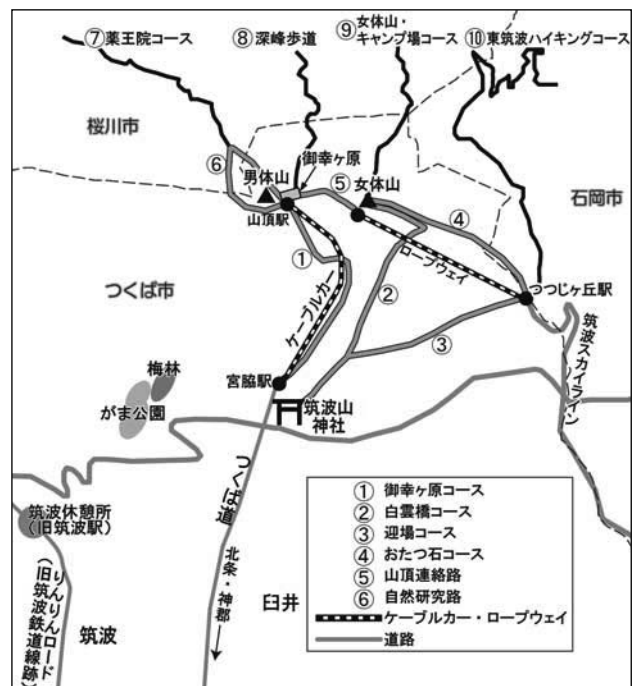


図-2 現在の登山道と道路交通網

(NPO法人つくば環境フォーラム(2012):筑波山自然観察ハンドブック,2-3と筑波山ケーブルカー・筑波山ロープウェイHPの登山マップ(詳細版)([http://www.mt-tsukuba.com/?page\\_id=136](http://www.mt-tsukuba.com/?page_id=136))(2014.12.9参照)より作成)

ことで終わりを迎える。自家用車増加に伴って筑波鉄道の利用者は減り<sup>69)</sup>、1985 (昭和 60) 年に廃線となる。その後、筑波山への交通手段はバス等もあったはずだが、自動車利用客が増え筑波山付近で交通渋滞が起きたため、1965 (昭和 40) 年には筑波スカイラインが開通、それと同時につつじヶ丘に駐車場が設けられ、そこから女体山をつなぐロープウェイ<sup>70)</sup>が完成した。こうして筑波山の入山口は筑波山神社だけでなくつつじヶ丘が追加され、登山客を分散させることとなった。

また、より広い地域に目を向けると、つくば市 (当時は筑波町、大穂町、豊里町、谷田部町、桜村、荃崎村) における研究学園都市の建設も筑波山への観光客の流入に影響を与えたと言えるだろう。東京の人口集中を回避するために各機関の集団移転が昭和 50 年代に本格的に開始され、1985 (昭和 60) 年、谷田部町を第一会場としたつくば万博開催によって「つくば」という名が筑波山とは別に注目を集めるようになる。万博に合わせ、筑波山の旅館は改修や商店の整備、万博会場への出店をし、いばらきパビリオンでは筑波山神社のお祭りなどを紹介し<sup>71)</sup>、筑波山を宣伝した。万博以降、茨城県南部の中心地は土浦からつくばに移行していく。つまり筑波山へは、明治の日本鉄道海岸線 (現常磐線) 開通から続いた土浦経由のアクセスは衰えを見せ、つくば経由が主になっていく。2005 (平成 17) 年のつくばエクスプレス開通はそれが決定的なものとなった。

また、明治初年には筑波山神社周辺の参道に立ち並んでいた旅館や土産物屋は現在はかなり減少し、神社周辺に集中している。

(図 - 3 右図) 自動車やバスで神社入口まで来られるようになり、参道と呼べる道はなくなったと言える。

## 2) 登山道

戦中に廃線となっていたケーブルカーが 1953 (昭和 28) 年に再開した後、自家用車利用客の増加に伴い筑波スカイラインとロープウェイも開通する。(図 - 2) これにより、徒歩と交通機関を

組み合わせた「つつじヶ丘→(ロープウェイ)→女体山→御幸ヶ原→男体山→(ケーブルカー)→筑波山神社」というルートが可能となった。これは比較的緩やかな男体山から登るそれまでのルートと逆行した形となっている。1980 (昭和 55) 年の「月刊るぶ」では、つつじヶ丘大駐車場からロープウェイで女体山頂に登り男体山には行かず④おたつ石コースを徒歩で下り、車で筑波山神社に行くルートが紹介されている。それまで「筑波山神社→①御幸ヶ原コース (もしくはケーブルカー)→男体山→⑤山頂連絡路→女体山→②白雲橋コース→筑波山神社」が主流であったので、つつじヶ丘と女体山を繋ぐルートができたことで新たな登山ルートが生まれた。

1969 (昭和 44) 年には男体山に筑波山の自然観察のための「自然研究路<sup>72)</sup>」が新たに設けられた。同年筑波山は加波山地域と共に水郷筑波国定公園に追加され、この頃から「自然豊かな筑波山」が注目されるようになったと言える。

つくばエクスプレス開通翌年の 2006 年 (平成 18) 年の記事には、ケーブルカーとロープウェイの利用客が増加したことが<sup>73)</sup>、2009 年 (平成 21) 年の記事にはつくばエクスプレス開通以前は観光客減少を辿っていたが、開通後は観光客が押し寄せたことが<sup>74)</sup>筑波山旅館組合からの声として掲載されている<sup>75)</sup>。新たな交通機関の展開により観光客誘致が上手くいっていたのだと思われる。

## 3) 観光資源

戦後の文献で観光資源として目立つのは「がま」関連である。「がま洞窟」<sup>76)</sup>というテーマパークがつつじヶ丘に、口上を見せる「がま公園」が筑波山神社西方に造成される<sup>77)</sup>など、高度成長期に筑波山に多くの観光施設が建設された。この有名ながまの油売りの口上は近世に香具師、永井兵助が始めたという説もあるが<sup>78)</sup>、既往研究によると昭和以降に広がったものとされている<sup>79)</sup>。戦後の観光地化に活発に利用されたのだと思われる。がま公園は現在閉鎖されているが、1966 (昭和 41) の「筑波山麓合唱団」

表-1 観光ルート、インフラ整備、観光資源の関係

(表内の①～⑥の数字は図-2の登山コース番号を示す。)

		近世～1888 (明治21) 年	1889 (明治22) 年～1954 (昭和29) 年	1955 (昭和30) 年～現在
インフラ整備	つくば道	1626		
	水戸鉄道水戸線 (現水戸線) 開通 (小山-友部)		1889	
	日本鉄道海岸線 (現常磐線) 開通 (上野-水戸)		1892	
	常総鉄道開通 (取手-下館)		1913	
	筑波鉄道開通 (筑波-岩瀬)		1918-1985	
	ケーブルカー開通		1925-1944	1955
	筑波スカイライン・ロープウェイ開通			1965
主な観光ルートの	つくばエクスプレス開通 (秋葉原-つくば)			2005
	ア 筑波 東から 石岡 → 筑波山			
	ク 波 北から 真壁→椎尾薬師→男体山			
	セ 山 西から 下館 → 神社			
	ス 南から 六所神社 → 筑波山			
	北条/神郡→神社			
	筑波駅 → 神社			
登山道	自家用車/バス			
	〈車〉 → 神社			
	〈車〉 → つつじヶ丘			
	〈バス〉 → つつじヶ丘/神社			
神社から	①→⑤→②→神社			
つつじヶ丘から	ケーブルカー→⑤→②→神社			
	ロープウェイ→⑤→ケーブルカー			
	ロープウェイ→④→スカイライン→神社			
観光資源	巨石			
	眺望			
	男女川			
	五亭の夫婦餅			
	五亭の田楽豆腐			
	依雲亭の扁額			
	蜜柑			
	妓楼、遊郭			
	がまの口上			
	がま洞窟			
	がま公園			
	自然研究路			
	桜山キャンプ場			
	国民宿舎つくばね			
	梅林			
自転車道 (旧筑波鉄道、通称「りんりんロード」)				

という歌も筑波山とがまとの結びつきを広く示すものとなったであろうし、2009（平成 21）年に映画「ガマの油」が公開されたところを見ると、この「筑波山＝がま」のイメージは今後も人々に根付いていくだろう。

また、山でキャンプをするという近代登山の傾向も見られるようになった。桜山キャンプ場は閉鎖されたが、今は臼井のつくばふれあいの里や石岡市のつくばねオートキャンプなどがある。1969（昭和 44）年の国定公園追加の 5 年後には筑波山中腹に国民宿舎つくばねが石岡市（旧八郷町）にオープンした<sup>80</sup>。この頃春と秋以外にも観光客を誘致するため、1974（昭和 49）年には筑波山神社西方に梅林を設けて以降、毎年梅まつりが開催されている。その他にも最近の特徴として、秋にはもみじをライトアップするもみじまつり、冬には山頂から夜景を楽しむスターダストクルージング、婚活登山などのイベントが盛んに行われている。そして 1987（昭和 62）年に筑波鉄道廃線跡は自転車道（りんりんロード）として整備された<sup>81</sup>。昨今のロードバイクブームもあり、サイクリングロードを紹介するサイトにもこの自転車道が紹介されており、かつて栄えた北条地区などを楽しむことができる。

筑波山の登山客だけを対象に観光資源が作られているのではなく、登山をせずとも筑波山近隣を楽しむような観光開発やイベント開催に目が向けられていることが最近の特徴だと言える。

さらに、最近のガイドブック<sup>82</sup>を見ると「筑波山でプチハイキング&パワスポめぐり」との見出しがあり、昨今の登山ブームやパワースポットの流行に対応した資源が注目されていることがわかる。かつての参拝登山から観光登山へと登山理由は変化してきたと思われたが、ここにきて神社や山の神秘性がまた見直されている。

### 3. 考察

本論文は時代を 3 つに区分し、筑波山の観光ルートの変遷を、観光資源の変化にも焦点を当て明らかにしてきた。その明らかにした内容は以下の通りである。

第 1 期では、石岡や六所神社方面からのアクセスがあった。巨石巡りや山頂からの眺望、男女川などはこの時期からも存在する。江戸時代には中禅寺が幕府庇護下に置かれ、つくば道が参詣道となった。土産物屋が出現し、観光の側面を持ち始める。

第 2 期では、薬王院から男体山、下館からのルートもあったが、

鉄道（現水戸線と常磐線）の開通で栃木や東京からも集客できるようになり、夫婦餅や田楽、妓楼などで筑波山を宣伝する。筑波鉄道開通後は筑波駅から筑波山神社へのルートが主になる。登山道は、最初に神社を通り男体山と女体山、そして神社に戻るスタイルが主流で、ケーブルカーが開通しても変化はなかった。

第 3 期は、ケーブルカーが戦後 10 年目に再稼働したことで、東京からの自然科学列車など観光地化が活発になり、更に 10 年後にはロープウェイと自動車道が整備される。これにより登山口は筑波山神社、つつじヶ丘に集約され、筑波山神社に行かない登山ルートが誕生した。同時期筑波山が国定公園に追加され国民宿舎も建設される。つくばエクスプレスが誕生するとつくば駅からのシャトルバスが充実を見せる<sup>83</sup>。最近筑波山に登頂せずとも梅まつりや自転車道など観光資源の範囲を広げている。一方で筑波山内ではイベント開催などで登山客増加を図っている。

筑波山の観光地化の第一歩は第 2 期から始まったと言える。その起点は土浦を通る常磐線で、当初は石炭運搬を目的としたが観光客を運ぶ要因となった。筑波鉄道も筑波山観光の他に石材運搬を目的としていた。この頃の鉄道は産業目的の傾向が強かったが、結果として観光の活性化に役立ったと言える。戦後は全国的に高速道路や新幹線などの交通網が展開され、観光が大衆化した時代である。自然科学列車の運行はそのひとつであろう。また国定公園指定後に国民宿舎ができるなど、国民の健全なレクリエーションと健康増進を図る全国的な動きと一致する。東京都の各機関をつくば市<sup>84</sup>へ移転させたことも、都市の過大化防止を目標とした当時の日本の国土計画と一致する。つくば市北端の筑波山と同市中部の学園都市は離れているが、第 2 期から長く続いた土浦経由のアクセスがつくば駅経由に移行したのである。

筑波山登山は近世から参拝的側面と観光的側面を兼ね備えていた。鉄道という外的要因により自ずと観光地の色彩を濃くし、徐々に積極的に観光地化を進めるようになり、国の動きとも連動していったと言える。筑波山を取り巻く交通機関や交通手段は歴史を追うごとに次第に変化し、その結果登山口も 2 つに固定された経緯を把握してきたが、実際登山口は図-2⑦～⑩のように複数存在する。筑波山は周辺地域が一体となった取り組みが求められている現在、かつて観光ルートがあった石岡や真壁、下館方面から捉える筑波山を歴史的に見直し、今後注目することで市域を超えた新たな観光の展開が必要だと思われる。

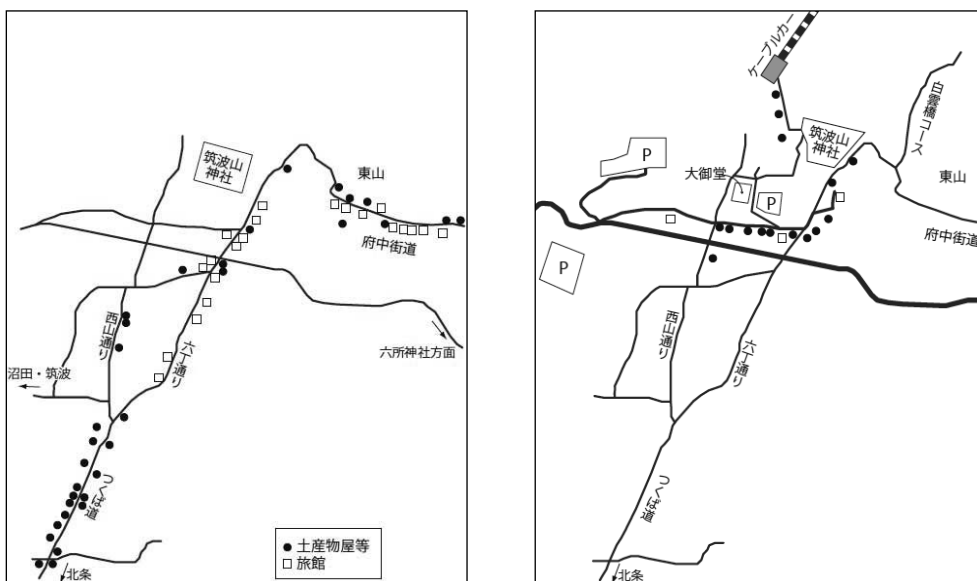


図-3 筑波山神社近隣の旅館及び土産物屋の分布（左図は明治初年頃、右図は現在）

（左図は佐々木博（1983）：筑波山門前町の立地生態：筑波大学人文地理学研究（7）, 188 より、

右図は筑波山ケーブルカー&ロープウェイHP（[http://www.mt-tsukuba.com/?page\\_id=136](http://www.mt-tsukuba.com/?page_id=136)）（2014.12.9参照）の登山マップ（詳細版）より作成

## 補注及び引用文献

- 1) 深田久弥 (1964) : 日本百名山 : 新潮社, 102
- 2) 旅の文化研究所編 (2011) : 旅と観光の年表 : 河出書房新社, 5
- 3) 例えば, 大屋みりの, 藤川昌樹 (2000) : 茨城県の近世民家における小屋組の変容過程 : 日本建築学会大会学術講演梗概集 (東北), 203-204 など
- 4) 例えば, 長倉信祐 (2009) 天寧院篤姫と法華信仰 : 筑波山本證寺の沿革をめぐって (第六部会<特集>第六十七回学術大会紀要), 宗孝研究 82(4), 1178-1179, 坂本正仁, 名越時正 (1968) : 筑波山拳兵史論 : 芸林 19(6), 248-266 など
- 5) 高森賢司, 大澤義明, 腰塚武志 (2011) : 山アテ道路景観の地域比較分析 : 筑波山を対象とし Crofton の定理を用いて : 都市計画論文集 46 (3), 379-384
- 6) 佐々木博 (1983) : 筑波山門前町の立地生態 : 筑波大学人文地理学研究 (7), 湯本桂, 後藤台, 安藤邦廣 (他) (2005) : 近世の筑波山門前における参詣道沿いの町並の変遷について—二階建て家屋を中心に— : 日本建築学会計画系論文集 (598), 227-233
- 7) 黒田乃生 (2012) : 阿蘇山の国立公園指定の経緯と観光登山の変遷 : ランドスケープ研究 (オンライン論文集) Vol.5 (2012), 55-62
- 8) 押田佳子 (2013) : 鎌倉における伝統的な「古都観光」の継承に関する研究 : ランドスケープ研究 76(5), 593-596
- 9) 山口敬太 (2013) : 近代における奈良・山辺の道の形成とその背景 : ランドスケープ研究 (オンライン論文集) Vol.6 (2013), 25-32
- 10) 大坪祐子, 堀繁, 竹形頌, 宮澤泰子 (2003) : 京都伏見・稲荷山の登山道の特徴 : ランドスケープ研究 66(5), 655-658
- 11) 金子直樹 (1998) : 岩木山における参詣登山道の歴史の変遷 : 歴史地理学 45-5(191), 26-46
- 12) 財団法人日本交通公社 (2004) : 観光読本 (第2版) : 東洋館書, 6
- 13) 秋本吉徳 (2001) : 常陸国風土記全訳注 : 講談社学術文庫, 32
- 14) 筑波町史編纂委員会 (1990) : 筑波町史下巻, 667 には 782~806 年頃と記載
- 15) 筑波山神社 (2008) : 関東の名山 筑波山 筑波山神社案内記, 11
- 16) 「歌垣は春秋の祭りに男女が歌を掛け合わせ, 相手の歌に負けると相手の意に従うことになる。」(宮本千代子 (2012) : 万葉集いきる筑波山 : 新幹社, 119)
- 17) 「春秋の季節には多くの男女が, 東の峰 (女体山) 近くにあつて泉が流し出て一年中耐えることがないという御幸ヶ原に集まり, 歌会をしては遊山した。」(西海賢二 (1981) : 筑波山と山岳信仰—講集団の成立と展開— : 斎書房出版, 15)
- 18) 「高いところから人民の生活状態や国情を視察すること」(前掲書 16), 宮本千代子 (1912), 38
- 19) 前掲書 17) 西海賢二 (1981), 19
- 20) 宮田登, 宮本毅彦 (1979) : 日光山と関東の修験道 : 名著出版, 246
- 21) 現在筑波山神社より南東に位置する筑波山大御堂は 1961 (昭和 36) 年に再建されたものである。
- 22) 荒川潤 (1950) : 筑波の里宮 : 民間伝承 14 (7), 39
- 23) 観光資源とは「観光する対象として活用される潜在的な可能性を指す」(前掲書 12), 財団法人日本交通公社 (2004), 38)。近世以前, 登山の目的は参詣であり観光ではなかったもので, 「観光資源」との表現は正しくない。ここでは当時から筑波山の特徴的なものであると認識され, 後に観光資源としての役割を持つようになったものを挙げた。
- 24) 例えば巻十・一八三八, 春雑歌「峯の上に降り置く雪し風のむた此處に散らし春にはあれども」や巻九・一七一二雑歌「天の原雲なき宵にぬばたまの夜渡る月の入らまく惜しも」は筑波山に登って詠んだ歌である。
- 25) 小泉武栄 (2001) : 登山の誕生 : 中公新書, 80
- 26) 前掲書 15) 筑波山神社 (2008), 11
- 27) 岩上長作(1904) : 筑波山 : 交通世界社, 17-36
- 28) 前掲書 15) 筑波山神社 (2008), 20
- 29) 前掲書 6) 佐々木博 (1983), 189
- 30) 木村繁 (1959) : 筑波山, 311
- 31) 中川浩一(1980) : 茨城県鉄道路発達史 上 : 筑波書林, 34
- 32) 大町桂月 (1912) : 筆のすさび : 富山房, 209
- 33) 「上野より土浦線の汽車に乗りて土浦に下車し其れより (中略) 筑波町に達す」(博愛館編輯所編 (1910) : 東京近傍避暑遊楽案内地図 : 博愛館, 32, 「上野駅より水戸線に由りて土浦まで汽車にて二時間半, 土浦より北條まで四里」(前掲書 33) 大町桂月 (1912), 208
- 34) 大町桂月 (1909) : 関東の山水 : 博文館 106, 及び大塚周作 (1918) : 筑波登山之友 : 一名・筑波山詳解, 1
- 35) 河田楨 (1923) : 一日二日山の旅 : 自彊館書店, 378
- 36) 前掲書 14) 筑波町史編纂委員会 (1990), 321, 356
- 37) 日本交通公社 (1931) : 筑波山麓を巡る旅 : 旅 1931 年 6 月号, 137
- 38) 前掲書 30) 木村繁 (1959), 318
- 39) 日本交通公社 (1925) : 筑波のケーブルカーを観る : 旅 1925 年 11 月号, 87
- 40) 前掲書 37) 日本交通公社 (1931) : 旅 1931 年 6 月号, 138
- 41) 例外として取手と下館を繋ぐ常総鉄道の開通年 1913 (大正 2) 年の『常総鉄道名勝案内』には下妻からのルートが記載されている。
- 42) 谷口梨花 (1920) : 名所どころ : 博文館, 124
- 43) 松川二郎 (1925) : 土曜から日曜 : 有精堂書店, 303
- 44) 前掲書 30) 木村繁 (1959), 312
- 45) 西亀正夫 (1931) : 学習旅行文庫 : 趣味の地理 1 (山めぐり) : 厚生閣書店, 119-120
- 46) 前掲書 34) 大町桂月 (1909), 108
- 47) 登山道を明確に説明するため, 本文及び図 - 2, 表 - 1 では現在使われているコース名を使用した。ただしこのコース名がいつから使用されたかは不明である。本研究で用いた文献に記述はなく, 最近のガイドブックやホームページで使用されている。
- 48) 松川二郎 (1922) : 東京近郊写真の一日 : アルス, 338
- 49) 前掲書 15) 筑波山神社 (2008), 359, 前掲書 30) 木村繁 (1959), 317
- 50) 「先づ男體に登つてそれから女體へ廻るのが普通です。」(前掲書 45) 西亀正夫 (1931), 121
- 51) 筑波山ケーブルカー・筑波山ロープウェイ HP ([http://www.mt-tsukuba.com/?page\\_id=8](http://www.mt-tsukuba.com/?page_id=8)) 2014.11.30 参照
- 52) 前掲書 15) 筑波山神社 (2008), 420
- 53) 光村写真部 (1902) : 仁山智水帖, 83
- 54) 田山花袋 (1917) : 山水小記 : 富田文陽堂, 82
- 55) 常総鉄道株式会社編 (1913) : 常総鉄道名勝案内, 53 にて, 五軒茶屋には依雲, 迎客, 遊山, 向月, 方眼の 5 つがあつたと記されている。なお, 本研究で用いた文献には五軒茶屋の開業年は明らかになっていない。
- 56) 前掲書 27) 岩上長作 (1904), 31
- 57) 1864 (元治 1) 年, 元水戸藩主で尊王攘夷派 (天狗党) の藤田小四郎が筑波山に拠つた際, 刻印した扁額とされる。
- 58) 大塚周作 (1918) : 筑波登山之友 : 一名・筑波山詳解, 2
- 59) 前掲書 35), 河田楨 (1923), 376
- 60) 「茶店の多い事も亦夥しいものだ」(前掲書 35), 河田楨 (1923), 375)
- 61) 「其品質に於て甚だ佳良なるものに非ず」(前掲書 27) 岩上長作 1904, 42)
- 62) 前掲書 27) 岩上長作 (1904), 37, 前掲書 32) 大町桂月 (1912), 209
- 63) 本研究の文献の最初に登場する旅館は「江戸屋, 結束屋」(前掲書 27) 岩上長作 (1904), 41) である。江戸屋は今も存在し, 創業 1628 (寛永 5) 年と HP (<http://www.tsukubasan.co.jp/enjoy3.html>) 2014.9.22 参照) に記載されている。結束屋に関しては現在存在せず創業年については未確認である。
- 64) 前掲書 34) 大町桂月 (1909), 108
- 65) 前掲書 34) 大町桂月 (1909), 106
- 66) 鳥居竜蔵 (1927) : 上代の東京都其周囲 : 磯部甲陽堂, 296
- 67) 前掲書 14) 筑波町史編纂委員会 (1990), 611
- 68) 前掲書 14) 筑波町史編纂委員会 (1990), 611
- 69) 日本交通公社 (1986) : 私鉄のある風景 4 筑波鉄道 : 旅 1986 年 5 月号, 151-156 にて, 今年の 9 月までに毎日の乗降客を 2000 人確保しなければ鉄道開始が決定しており, 『みんなて乗ろう・筑波線』を合言葉に自治体が存続運動を行っていることが記載されている。前掲書 14) 筑波町史編纂委員会編 (1990), 616 には「昭和 40 年の旅客数は 412 万人であったが, 50 年には 298 万人, 60 年には 130 万人と減り続けた」との記載もある。
- 70) 前掲書 14) 筑波町史編纂委員会編 (1990), 612  
資料には「ロープウェイ」と記載されているが, 本論文内では, 筑波山ケーブルカー・筑波山ロープウェイ HP を参考に「ロープウェイ」と記載する。
- 71) 前掲書 14) 筑波町史編纂委員会編 (1990), 619
- 72) 筑波山ケーブルカー・筑波山ロープウェイ HP ([http://www.mt-tsukuba.com/?page\\_id=760](http://www.mt-tsukuba.com/?page_id=760)) 2014.9.21 参照
- 73) 「昨年 9 月~11 月, (中略) ケーブルカーを利用した人は 17 万 5600 人を教え, 前年同時期に比べ, 約 6 万 7000 人, 6 割も上回った。ロープウェイも 4 割増えた。」筑波山観光思わぬ恩恵 : YOMIURI ONLINE (<http://www.yomiuri.co.jp/e-japan/ibaraki/kikaku/069/3.htm>) 2014.1.9 参照 )
- 74) 常陽地域観光センター (2009) : いばらきの観光, 22 (<http://arc.or.jp/ARC/200904/ARC0904gatu/0904chousa.pdf>) 2014.9.23 参照
- 75) 「統計つくば (平成 25 年度版)」のデータでは TX 開通後に筑波山入込数の大幅な増加はみられない。現地で観光客増加を感じたこうした声とデータに差が出る理由は今後調査が必要である。
- 76) 本研究で用いた文献がま洞窟建設年についての記述はない。いくつかのサイトに昭和 40 年代頃と記されているが, 今後建設年を明らかにする必要がある。  
(<http://www3.hpz.com/hp/mitsuyukankou/page1>)  
([http://portal.nifty.com/kiji/111114150613\\_1.htm](http://portal.nifty.com/kiji/111114150613_1.htm)) 2014.9.23 参照
- 77) 設立年は不明だが, 2007 (平成 19) 年に閉鎖された。
- 78) 堀口友一 (1960) : [巡察案内]水郷と筑波山 : 地理 5(8) 134 には「長井」京介とあるが, 筑波山ガマ口上保存会 HP (<http://www15.ocn.ne.jp/~ayabe/>) 2014.1.9 参照) では「永井」とあるのでそちらを採用する。
- 79) 今回の資料では, がまの口上については 1960 (昭和 35) 年『地理』の「筑波山の名物, 四六のガマ」の記述が初めてである。2000 (平成 12) 年の『風俗史学』で「がまの油売りの口上のルーツは上方落語」であり, 「がまの油売りの口上が筑波山になったのは, 昭和以降であるに間違いはない」とされている。
- 80) 八郷町史編纂委員会(2005) : 八郷町史, 1270
- 81) 日本交通公社(1998) : 一万円旅行 筑波鉄道線跡自転車行 : 旅 1998 年 8 月号, 226
- 82) JTB パブリッシング (2013) : るるぶ情報版 関東③茨城 13~14, 46
- 83) 電車で筑波山へ向かう場合, つくば駅発と土浦駅発が紹介されており, 土浦発は路線バス一本ののに対し, つくば発はシャトルバス 4 本である。筑波山ケーブルカー・筑波山ロープウェイ HP より
- 84) つくば市は 1987 (昭和 62) 年に誕生。筑波山を含む筑波町はその一年後に編入合併される。