

観光における二社一寺と東町の関係

The relationship between Shrines and Temples of Nikko and Higashimachi in tourism

田代 江太郎* 伊藤 弘**

Kotaro TASHIRO Hiromu ITO

Abstract: This study aims to clarify the changes of the relationship between Shrines and Temples of Nikko and Higashimachi, where would like to generate community development and landscape as Monzen-machi, the town in front of temples, in tourism. The methodology is literature survey, mainly from travelogues and paintings of Nikko. As a result, the changes of tourist routes in Nikko with the development of transports influenced both on changes of tourism behavior and on recognition of Higashimachi. With the developing of transports, it tended to be shortened that the time at each spot and the whole Nikko. Moreover, the more transports developed, the less objects were written at Higashimachi and Shrines and Temples of Nikko. Compare the number of objects at Higashimachi to that at Shrines and Temples of Nikko, when visitors recognized many objects at Higashimachi, they recognized many objects at Shrines and Temples of Nikko, too. In conclusion, tourism experiences in Higashimachi led to better tourism experiences in Shrines and Temples of Nikko. This is caused by the contrast between sacred landscape in shrines or temples and daily landscape like ordinary buildings, views of mountains, traditional crafts in Higashimachi.

Keywords: Nikko, tourism, travelogues, Shrines and Temples of Nikko

キーワード: 日光, 観光, 紀行文, 日光の社寺

1. はじめに

栃木県日光市は世界遺産「日光の社寺」を有する観光地である。中世は修験の地、近世以降は参詣地として栄えた。明治時代に外国人が訪れてからは避暑地としても知られ、観光地として長い歴史を持つ。日光東町は、松原町から上鉢石町の総称であり、東照宮の造営以前から集落として繁栄し、近世には門前町・宿場町として栄えた。東町には日光の名産を売る店が軒を連ね、旅籠も多く存在していた¹⁾。東町は日光山の祭礼や掃除への人足の提供や、社寺修復の御手伝い普請などの諸役を負っていた。一方で参詣客の宿泊や案内で生計を立てる住人も多く、御幸町や鉢石町は地免免除を受けるなど、日光山と東町は互惠関係を保ち発展した²⁾。しかし、現在は門前町としての賑わいが見られず、魅力に乏しい状態にあることが指摘されている³⁾。「日光市観光振興計画」では、観光の現状と課題として、自家用車が約6割、バスが約2割という観光客の移動手段による特定のコンテンツへの来訪を挙げ、地域の経済活性に繋がっていないとしている。このような状況で東町では、観光による地域の発展が期待され、門前町としての風格や賑わいを意識し、景観への配慮や歩道の拡張など、来訪者が歩い

て楽しむことができる、観光を意識したまちづくりが進められており⁴⁾、日光観光と関連付けた町の特徴とその表出が求められている。先行研究では、桂⁵⁾や江田ほか⁶⁾の研究など、日光における交通の発達とそれに伴う東町の構造的な変化を明らかにした研究はあるが、東町が観光にどう関係してきたのかについて、観光客の動向に大きく影響を与えたと考えられる交通手段との関係からみた研究はみられない。この関係を明らかにすることは、今後の東町のあり方を検討する基礎的知見になると考えられる。

本研究では二荒山神社・輪王寺・東照宮及びそれら周辺の堂宇をまとめて「二社一寺」とし、この二社一寺の門前町であった日光東町を対象に(図-1)、観光における二社一寺と町の関係が、交通手段の発達に伴ってどのように変化してきたのかを明らかにすることを目的とする。具体的には、交通手段の発達に伴う観光経路の変化と、二社一寺において来訪者が何を見たかという景観体験および東町における景観体験の変化を把握し、その関係を考察する。

2. 研究方法

来訪者の、交通の発達に伴う観光経路と、二社一寺および東町での景観体験の変化を把握するため、紀行文と図版(絵図と写真)を用いた文献調査を行った。資料収集は、筑波大学OPACと国立国会図書館デジタルコレクション、日光市立図書館において「日光」「晃山」をキーワードに紀行文を、「日光 絵」「日光 図」をキーワードに図版を検索した。紀行文については筑波大学付属図書館所蔵の紀行文集、図版については日光市立図書館所蔵の絵図や長崎大学古写真データベースにおいて、撮影地域から検索し、年代が特定できるものを対象とした。以上の方法で収集した紀行文32本(表-1)、図版11点を対象とした。紀行文の著者は外国人を含め、学者や俳人など多岐に渡り、その来訪目的や志向性なども異なると考えられる。本研究は、紀行文のページ数やテーマなど資料としての性格の差はあるものの、紀行文を網羅的に一樣に取り扱った既往研究が存在していること⁷⁾、これら著者の背景よりも



図-1 日光観光における基本経路と対象範囲

*筑波大学人間総合科学研究科 **筑波大学芸術系

交通手段の発達の方が景観体験により強く影響を及ぼすと考えたこと、交通手段の変化に伴って資料の性格が変化していることから、交通手段が発達していく中で二社一寺と東町の関係を明らかにする本研究では、紀行文を全て一律に扱い、こうした時期区分ごとのテーマや著者の目的の変化を踏まえて考察した。

紀行文より、来訪者の観光経路や宿泊拠点、滞在日数を整理・把握した。次に東町と二社一寺における景観体験について、KH Coder を用いて視対象（記述された対象）を抽出し分析した。形態素解析辞書は中古和文 UniDic を使用し、「東照宮」や「鉢石町」などの固有名詞は強制抽出した⁸⁾。まずは、抽出した視対象を分類し、東町および二社一寺での各時期における視対象数の変化を把握した。次いで、東町と二社一寺での景観体験の関係を分析するため、東町および二社一寺の、各時期における分類された視対象が記述されている文献数の、時期別総文献数に対する割合をみた。東町においても同様に紀行文中の東町に関する記述と、図版に描写された視対象を分析した。二社一寺に比べて、東町では要素が多く、また水路や道路など各施設や建築物が変化していることが考えられること、紀行文の記述のみではその変化を確実に把握できるとはいえず、また、東町と二社一寺が関連付けて認識されていたのかを把握するために、補完的に図版を用いた。

3. 観光地日光の概要

(1) 日光の概要

日光は主に二社一寺と、馬返から先のいろは坂を経た華厳の瀧や中禅寺湖、さらに奥日光と呼ばれる湯元温泉で構成されている。その他、山内北東側に霧降の瀧、二社一寺から馬返の間に含満ヶ淵や裏見の瀧がある。中禅寺湖畔には、男体山の登山口も兼ねる二荒山神社中宮祠や、輪王寺の別院である中禅寺がある。中禅寺湖から湯元温泉の間に竜頭の瀧や戦場ヶ原などがあり、文化・自然の両面で豊富な観光資源を有している（図-1）。

(2) 日光東町の概要

日光駅や東武日光駅のある東側から順番に松原町・石屋町・御幸町・下鉢石町・中鉢石町・上鉢石町、そして北側の稲荷町で構成されている。山内東側にあるこれらの町を総称して東町と呼称して

表-1 対象とした紀行文一覧

No.	文献名	出版年	編著者	備考	ページ数
1	奥の細道	1689	松尾芭蕉	俳人。江戸から東北への道中、日光に立ち寄った。	2
2	日光名勝記	1713	良原益軒	儒学者・博物学者	32
3	紀行まじり日記	1772	萬惠女	東北の名所を巡る道中、日光に立ち寄った。	3
4	従江戸日光足利之記	1790	磯谷正朝	尾張藩士、儒家。先公の旧事の修訂、山中の故事を尋ねるため江戸から日光、足利に向け出発。	10
5	野総紀行	1839	松岡行藏	探検家。奥州日光、有馬家、栃木の足利学校や茨城の鹿島社の訪問記。	3
6	日光道の記	1841	藤原定祥	正二位権大納言。中山道、東海道の東路を往復した1か月の日記。	3
7	日光山歴史秘記	1843	成島司直	幕臣・儒者。天皇の御幸に際した際の日記。	12
8	西遊草	1855	清河八郎	幕末期の志士。母を連れ伊勢参りを果たし、関西・四国・中国を回り、江戸を経て山梨に帰郷するまでの旅行記。	15
9	日本旅行日記	1872	アーネスト・サトウ	イギリスの外交官。アダムズ、フーグマンと埼玉・茨城・栃木・群馬を周遊中に日光に立ち寄った際の旅行記。	9
10	日本旅行日記	1874	アーネスト・サトウ	イギリスの外交官。ヘイラー夫妻とともに埼玉・栃木を周遊中、日光を訪れた際の旅行記。	6
11	東京日光散策・素描紀行	1876	エミール・ギム	フランスの実業家。レガメとともに横浜・東京・日光・伊勢を訪れた際の旅行記。	26
12	日本その日その日	1877	E・S・モース	アメリカの動物学者。日本滞在中に日光へ旅した際の旅行記。	32
13	日本奥地紀行	1880	イザベラ・バード	イギリスの旅行家。東京から北海道までの道中、日光に立ち寄った。	41
14	紀行論語集 巻下 「日光山」	1884	菊池三溪（純）	儒者・文人	13
15	日本旅行記	1889	チャールズ・ホームズ	日本美術愛好家・美術批評家・経営者。京都から出発し、名古屋・東京・日光・鎌倉などを巡った旅行記。	11
16	紀行論語集 巻下 「日光山」	1889	福井澤	—	11
17	日本地理旅行談 「日光紀行」	1893	松浦	—	10
18	春の日光山	1897	田山花袋	小説家。国木田独步と昭憲院に寄寓した際の旅行記を記したものである。	6
19	風月集 「日光結核記」	1899	大橋乙羽	文豪・出版人	13
20	緑蔭集 「日光山の紀行」	1900	間寛米	—	12
21	一葉一書 日光だより	1901	大野桂月	明治期の詩人・随筆家・評論家	9
22	黒白集 「日光紀行」	1908	泉屋伝一	—	11
23	彩雲 好文全集 「日光」	1916	好文会	—	13
24	旅から旅へ 「日光山紀行」	1919	石井満	出版人	19
25	「日光山」	1919	松川二郎	旅行作家	10
26	日本巡遊汽車の旅 「日光へ」	1920	全国名所案内社編	—	10
27	趣味旅行 「夏の日光」	1926	岸谷貞次郎	—	17
28	本山山参拝紀行	1933	藤夢会	—	3
29	紀行文・随文 「一日の日光見物」	1937	高浜虚子	明治～昭和前期の俳人・小説家	8
30	水と大地全集 「日光」	1941	岩波書店	明治～昭和前期の小説家・評論家・劇作家	4
31	日本見学旅行 「日光東照宮見物」	1942	中島徳行	—	18
32	随筆外 「日光遊覧記」	1946	森於菟	解剖学者、随筆家	9

—：不明

おり、これを本研究の研究対象とする。東町は、勝道上人が日光山を開山して以降、坂本集落を起源とし、門前町として発展してきた。1640年頃、現在の松原町から鉢石町までの東町が形成されると、1647年には鉢石町が日光街道の宿場町となり、本陣や脇本陣が置かれ、日光参詣の止宿を担うようになった。「日光道中宿村大概帳」によると、大小合わせて19軒の旅館屋があった⁹⁾。名物として塗り物などの工芸品、漬物や湯婆などを売る商店が数多く存在し、来訪者を対象とした商業などで生計を立てていた。道の中央と両脇には水路があり、住民達は水路の利用や清掃について細かに規則を定めていた¹⁰⁾。

明治時代には外国人が避暑のため、東町と山内を挟んで西に位置する西町に滞在するようになった。当時の東町は緩やかな斜面地に位置しており、その道路は石段であったため、人力車が通行しづらく、1883年に石段と道の中央の水路が撤去された¹¹⁾。電気軌道の敷設や東武鉄道の全通以降、駅前松原町と、山内入口および神橋に最寄りの上鉢石町に商店や宿屋が集中した。東町の中心に位置する石屋町から中鉢石町にかけては、来訪者が通過するようになり、商店や宿屋などの門前町の機能は衰退していった。具体的には、宿屋や土産物屋など商業施設は、1907年の時点では115軒存在し、町全体の30%を占め、そのうち70軒が鉢石町だった。1932年に町全体の45%に達したが、以降減少し1968年には町全体で72軒となり、鉢石町が最多の35軒で最も少ない石屋町では2軒のみであった¹²⁾。このように、特に自動車の普及以降は、町を通過する傾向が一層強くなり、東町中央の地域では商店や宿屋が減少し、空洞化が進んだ¹³⁾。

(3) 交通の発達に伴う時期区分

日光市の作成した旧日光市歴史年表¹⁴⁾などから、日光における交通の発達を5時期に区分した（表-2）。前項で示した鉢石町の宿場指定から中禅寺道の開通までは、後の交通網の基盤が整備された時期であり、この時期を交通基盤整備期（～1890）とした。

1890年の日本鉄道の開通により、東京から日光まで5時間で到達可能となった。1889年に中禅寺道が開削され、通行が比較的容易になったが、神橋から中禅寺往復には人力車で7時間、駕籠で9時間を要した¹⁵⁾。この時期は、域内の交通網が開発されたとは言えず、鉄道黎明期（1890～1909）とした。

1910年の日光電気軌道開業と1913年の軌道延伸によって、中禅寺湖までの所要時間は大幅に短縮された。この時点では馬返から中禅寺湖までは未だ徒歩や駕籠、人力車での移動であった。1916年の日光自動車株式会社設立と、1925年のいろは坂改良により、日光駅から中禅寺湖までの輸送体制が整った。来訪者の輸送手段は電気軌道から乗合自動車へと変わり、域内の交通が発展したと言え、この時期を域内交通発展期（1910～1928）とした。

1929年に東武日光線が開通し、浅草から日光を最短2時間15分で結んだ。1932年、馬返～明智平間に登山鉄道が開業し、明智平～中禅寺湖畔間に乗合自動車が運行を開始した。これにより、日光

表-2 交通の発達を基準とした時期区分

時期区分	年	交通の発達
交通基盤整備期	1647	鉢石町が宿場に指定され、伝馬役などを担う。
	1889	中禅寺道の開削工事が始まり、車・馬が通行可能になる。
鉄道黎明期	1890	日本鉄道の宇都宮～日光間が開通。
	1910	日光電気軌道の日光駅～岩ノ鼻間が開業。
	1913	日光電気軌道の岩ノ鼻～馬返間が開通。
	1916	日光自動車株式会社が設立、自動車輸送が開始。
域内交通発展期	1925	いろは坂が改良され、自動車が通行可能になる。
	1929	東武日光線が全通。
	1932	馬返～明智平間のケーブルカーが開業。
	1933	明智平～展望台間のロープウェイが開業。
自動車発展期	1954	第一いろは坂が開通。
	1965	第二いろは坂が開通。
	1968	日光軌道が廃止される。
	1970	馬返～明智平間のケーブルカーが廃止される。

駅から中禅寺湖まで旅客輸送が可能となったため、この時期を鉄道発展期（1929～1952）とした。

第一・第二いろは坂の開通（それぞれ1954年と1965年）以降は大型バスが通行可能となり、自家用車の利用客も増加した。利用客が減少した日光電気軌道は1968年に廃止され、1970年には馬返から明智平を結んでいた登山鉄道も廃止された。日光内での旅客輸送は主に自動車が行うこととなり、この時期を自動車発展期（1953～）とした。

紀行文について、交通基盤整備期は来訪の主目的は社寺参詣であり、日光を目的とするものと諸国周遊の道中で日光を訪れるものが混在していた。紀行文の平均ページ数は14.3であり、4時期区分中で最多であった。鉄道黎明期以降、日光のみを目的とすることが多く、来訪目的は風景観賞や物見など多岐に渡っていた。紀行文の平均ページ数は鉄道黎明期に10.2と減少し、域内交通発展期で13.8に増加したが、鉄道発展期では8.4と再び減少した。

4. 日光観光の変化

(1) 観光経路の変化

紀行文中の来訪場所と宿泊拠点から、時期区分ごとに湯元まで含めた日光での観光経路の変遷を把握した。来訪場所は、前述したような特徴が大きく変わる二社一寺・中禅寺湖・湯元温泉とした（表-3）。自動車発展期の紀行文は検索されなかった。

交通基盤整備期では、二社一寺の後に中禅寺湖が示される経路が多く、二社一寺のみ示される紀行文もあった。湯元を示す紀行文は多くはなく、主に外国人であった。日本人は湯治を目的として湯元を訪れていた¹⁶⁾。日光観光の中心は二社一寺であり、そこに中禅寺湖もしくは湯元が加わる観光経路であったと言える。

鉄道黎明期では、どの紀行文も中禅寺湖を示し、多くが中禅寺湖を起点としていた。前期とは異なり中禅寺湖よりも先に二社一寺が示される観光経路は少なく、二社一寺が示されていない紀行文もあった。日光観光の中心が中禅寺湖や奥日光に移ったと言える。

域内交通発展期では、どの紀行文も二社一寺・中禅寺湖・湯元が示されており、域内での新たな移動手段の影響がうかがえる。観光経路は、二社一寺を起点とするパターンと中禅寺湖を起点とするパターンに分かれた。電気軌道の開通によって、駅や二社一寺から中禅寺湖までの所要時間が短縮されたため、二社一寺を拝観した後に中禅寺湖まで到達することが可能となった。また、湯元を訪れて中禅寺湖で宿泊し、翌日二社一寺を拝観した後、同日の汽車で日光を出発するという行動が可能となった。

鉄道発展期は、起点が二社一寺もしくは中禅寺湖であり、湯元もしくは二社一寺が示されないなど多様なパターンが見られた。前期とは異なり、来訪者の志向性に即した、訪問場所の多様な選択がなされるようになったといえる。日帰り観光もみられるとともに各区分での滞在時間が短縮されていた。

(2) 宿泊拠点の変化

表-3 時期区分ごとの経路パターン・宿泊拠点・平均滞在日数

時期	経路		文献数	宿泊拠点（文献数）					平均滞在日数
				東町	山内西町	中禅寺湖	湯元	不明	
交通基盤整備期 （～1889年）	二社一寺		5						3.4
	二社一寺	中禅寺湖	5						
	中禅寺湖	二社一寺	2						
	二社一寺	中禅寺湖 湯元	4						
鉄道黎明期 （1890～1909年）	中禅寺湖	二社一寺	1						3.0
	中禅寺湖	湯元	2						
	二社一寺	中禅寺湖 湯元	1						
	中禅寺湖	湯元 二社一寺	2						
域内交通発展期 （1910～1928年）	二社一寺	中禅寺湖 湯元	3						2.4
	中禅寺湖	湯元 二社一寺	2						
鉄道発展期 （1929～1953年）	二社一寺	中禅寺湖	2						1.2
	中禅寺湖	湯元	1						
	中禅寺湖	湯元 二社一寺	2						

各時期区分の滞在日数は、交通の発達に伴い減少傾向にあった。交通基盤整備期では、来訪者は東町や山内・西町で宿泊しており、中禅寺湖での宿泊はほとんど見られなかった。この時期、湯元での宿泊（2件）は、いずれも外国人の宿泊であった。この時期には中禅寺湖では行屋、湯元では自炊形式の湯宿が存在するのみであった¹⁷⁾。そのため、東町や山内西町での宿泊が多かったと考えられる。鉄道黎明期以降の交通の発達に伴い、中禅寺湖や湯元温泉への来訪者も増加した。それに伴って宿泊施設の整備が進んだ。域内交通発展期には、ホテルや旅館が営業を開始した。これによって中禅寺湖及び湯元といった奥日光での宿泊が中心になったと考えられる。鉄道発展期になると日帰り観光が増え、日光での滞在日数は短縮されていった。また、宿泊も数は少ないものの山内西町以外で分散していた。

5. 東町における来訪者の景観体験

(1) 紀行文からみる東町

東町における視対象から、東町に対する来訪者の認識を分析した。既往研究¹⁸⁾¹⁹⁾を参考に、抽出した視対象を山岳・自然物（樹木などの草木や、名称のない岩石など）・建築物（町屋や寺社などの不動産）・環境（詳細な描写がない町や風景）・産物（名産品や飲食物、燈籠などの動産）・営み（案内人や僧侶などの人物）・道及び水系・移動手段（人力車や自動車など移動に関するもの）・時節（雨などの天候や夕日など時分に関するもの）に分類し、時期区分ごとの傾向を把握した（表-4）。交通の発達による時期区分の観光経路や滞在時間の変化と、視対象の記述件数との関係を考察した。

交通基盤整備期では建築物と産物で全体記述数の約半数を占めていた。他の視対象もおおよそ10件～20件程度記述されていた。一方、移動手段と時節は他の視対象と比較すると、記述件数は少なかった。以上よりこの時期、日光への来訪者の多くは、徒歩で東町を通過していたため、建築物や産物を中心として様々な視対象が注目されていたことがうかがえた。

鉄道黎明期以降、建築物の記述件数が全体の約半数を占めており、視対象全体の記述件数は減少していた。特に産物は前期と比べて大幅な減少が見られた。建築物はほとんどが町屋であり、寺社は交通基盤整備期に2件だけだった。これらのことから、この時期には人力車で駅から山内に直行する場合もあり、以前よりも町での滞在時間が短くなり、視対象の記述件数が減少したと考えられる。また、この時期には、人力車通行のために町中央の水路が撤去されたため、道及び水系の記述件数も減少したと考えられる。

域内交通発展期では、建築物と産物が視対象のほとんどを占めた。その他の視対象の記述件数は前期と比べるとすべて減少していた。このことから、この時期、軌道で町を通過することが多かった一方、建築物を中心に、産物が注目されることがあったといえる。交通の結節点である日光駅や神橋付近では、商店や宿屋が集中していたことが影響したと考えられる。

鉄道発展期では、山岳や自然物の記述がみられなくなり、自動車

表-4 東町および二社一寺における視対象数

	交通基盤整備期		鉄道黎明期		域内交通発展期		鉄道発展期		合計	
	東町	二社一寺	東町	二社一寺	東町	二社一寺	東町	二社一寺	東町	二社一寺
建築物	40	337	17	70	16	42	5	41	78	490
産物	64	339	8	45	11	21	2	15	85	420
環境	18	2	4	0	2	0	4	0	28	2
山岳	15	16	3	0	3	0	0	0	21	16
営み	12	33	1	8	1	1	1	3	15	45
道及び水系	15	28	3	2	1	3	1	2	20	35
自然物	20	66	2	5	1	1	0	3	23	75
移動手段	1	0	1	0	0	0	4	1	6	1
時節	3	9	2	0	0	0	1	2	6	11
合計	188	830	41	130	35	68	18	67	282	1095

表-6 図版に描かれた主な視対象

時期	年	資料名	著者・撮影者	視対象 (上段：紀行文、下段：図版)									
				建築物	山岳	営み	道及び水系	自然物	町屋	寺社	山岳	人物	河川
交通基盤整備期	1806	日光道中分間絵図	不明	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1815	日光近傍絵図	不明	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1824	日光山志	植田孟禧	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1826	日光道中分間絵図	竹村立義	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1882	銅板袖珍日光名所図会・上	中沢幹能	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1885	道中記：附・東京四日廻	鈴木基石備門	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1887	荒山勝概	鎌石秋	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
鉄道黎明期	1892	日光山名勝図会	市岡正一	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	1902	日光名所図会	秋山武右エ門	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
域内交通発展期	1912	日光	小川一真出版部	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
合計				11	5	8	9	5	8	10			

(記述有：○、記述無：-)



図-2 「日光近傍絵図」²⁰⁾

図版からは、往還両端の水路など、紀行文よりも詳細に町の様子を読み取ることができた。ただ、時期ごとに描かれる視対象の傾向と変化は紀行文と同様であり、町屋以外の建築物および河川や水路の減少など、紀行文と同じ傾向を示した。

6. 景観体験の変化

(1) 二社一寺における景観体験

時期区分ごとに、二社一寺での視対象数を把握した(表-4)。時期に関わらず、二社一寺においては東照宮や輪王寺などの建築物の記述が多くみられた。記述件数は交通基盤整備期から鉄道黎明期にかけて急激に減少し、域内交通発展期から鉄道発展期では横ばいとなっていた。交通基盤整備期では、移動手段を除くすべての視対象が記述されていたが、鉄道黎明期以降は山岳や環境、時節などの視対象は記述がみられず、人力車や電気軌道・自動車など交通の発達に伴って二社一寺での滞在時間が減少したことにより、認識が薄れていったと考えられる。

(2) 東町と二社一寺における景観体験の関係

前章で分類した視対象について、東町における記述の有無と二社一寺における各視対象の記述文献数の割合をみた。東町で抽出された視対象のうち、一文献あたりの記述件数が全体平均数の8.8(件数/文献数)以上で、該当文献数が2本以上の視対象の記述文献数の割合を表にまとめた(表-7から表-10)。

交通基盤整備期には、東町での視対象種類や記述の有無に関わらず、二社一寺において建築物と産物が記述される傾向にあった。また、東町で山岳・営み・道及び水系・自然物が記述されている場合、二社一寺でも建築物・産物・環境以外の視対象が記述される傾向にあった。逆に、東町で建築物・山岳・道及び水系・自然物が記述されていない場合は、二社一寺では建築物と産物だけが記述される傾向が強かった。

鉄道黎明期には、東町での視対象に関わらず、二社一寺で建築物が記述される傾向にあった。東町で建築物が記述されていない場合、二社一寺でも建築物の記述割合は低かった。東町で建築物・産物・環境・山岳のいずれかが記述されていると、二社一寺でも営み

と道及び水系が記述される傾向にあった。特に東町で山岳と産物が記述された場合、その傾向は顕著であった。一方、東町での視対象に関わらず、二社一寺では環境と山岳の記述はみられなかった。

域内交通発展期には、建築物と産物が東町で記述されている場合が多く、このとき二社一寺でも建築物と産物が記述される傾向にあった。一方で東町での視対象の記述が無い場合も、ほとんどの紀行文で二社一寺において建築物と産物が記述されていた。また、東町で山岳が記述されているとき、他の場合よりも二社一寺で営み・道及び水系・自然物の記述割合が高いことが分かった。

鉄道発展期には、そもそも東町で山岳・営み・道及び水系・自然物を記述している文献が極めて少なかった(1本以下)。東町で建築物・産物・環境の記述があるとき、二社一寺では環境と山岳以外の視対象の記述割合が高い傾向にあった。このときも二社一寺では建築物・産物・自然物の記述割合は高い傾向にあった。

以上の結果には、東町における具体的な記述例からみたように、東町において二社一寺を意識させる、山岳などの町の景観や眺望が影響していたと考えられる。

7. 観光における二社一寺と東町の関係とその変化

(1) まとめ

交通基盤整備期においては、東町を歩くことで町屋や産物を中心に様々な視対象を観察していた。来訪の目的が参詣であったこともあり、経路と宿泊拠点は二社一寺中心であったため、二社一寺での滞在時間は比較的長く、認識は充実していた。東町での景観体験に関わらず、二社一寺での視対象数は多かったが、建築物や産物以外の営みや道及び水系、自然物などを認識することによって、二社一寺における景観体験の充実につながったと考えられる。また、紀行文の具体的な記述から、東町からの山岳や道及び水系、自然物は二社一寺への期待感や日光山への接近を実感させる存在だったと考えられる。

鉄道黎明期以降、目的は風景観賞や物見など多岐に渡ったが、滞在日数の減少に伴ってページ数は減少した。鉄道黎明期では、日光内で人力車が用いられるようになった。平均滞在日数は前期よりも短くなり、観光の拠点が中禅寺湖畔に移動したことで、以前よりも二社一寺での滞在時間が短くなったと考えられる。この時期、東町での滞在時間も短縮されたため、詳細な描写は少なく、前期と比較して町での体験は希薄化していたと考えられる。

域内交通発展期では、日光電気軌道が開通したことで日光内での移動時間が短縮された。軌道で東町を通過することもあった。この時期、中禅寺湖方面や奥日光が観光の中心であり、平均滞在日数が前期とほぼ同じで比較的短く、日光全域を通るため二社一寺における滞在時間は短くなっていったと考えられる。各場所の記述があるため、ページ数は多くなっていた。東町では、特に建築物と産物が注目されていた。記述数は少なかったものの、山岳については特徴的な記述がみられた。東町で山岳が記述されたとき、二社一寺での記述がより充実していたことから、町全体から見える山岳が、二社一寺での体験に影響を与えていたと考えられる。

鉄道発展期では、自動車を利用して東町を通過することが多く、東武鉄道開通の影響もあり、日光における滞在日数はさらに減少した。東町での視対象数は前期と比較して半数に減少した。また、来訪者の目的は多様化しており、二社一寺が観光の中心ではあったが、滞在時間は短くなっていったと考えられる。二社一寺では東町での視対象に関わらず、建築物や産物が注目されていた。東町での記述も詳細な描写が少なく、町での体験の希薄化が伺えた。

鉄道黎明期以降、東町ではおおむね建築物もしくは産物が多く記述され、その結果、二社一寺では建築物および産物が多く記述された。二社一寺での滞在時間が比較的長い時期には東町での景観体験の充実は、二社一寺での景観体験の充実につながっていた

表一七 視対象記述文献数の割合（交通基盤整備期）

東町	二社一寺		建築物	産物	環境	山岳	営み	道及び水系	自然物
	有	無							
建築物	有 (12)	1.00	1.00	0.17	0.58	0.58	0.67	0.67	
	無 (4)	0.75	0.75	0.00	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00
産物	有 (10)	1.00	1.00	0.10	0.40	0.60	0.50	0.60	
	無 (6)	0.83	0.83	0.17	0.67	0.33	0.67	0.33	
環境	有 (10)	1.00	1.00	0.20	0.50	0.50	0.50	0.60	
	無 (6)	0.83	0.83	0.00	0.50	0.50	0.67	0.33	
山岳	有 (7)	0.86	0.86	0.14	0.71	0.71	0.71	0.86	
	無 (9)	1.00	1.00	0.11	0.33	0.33	0.44	0.22	
営み	有 (6)	1.00	1.00	0.17	0.67	0.67	0.67	0.83	
	無 (10)	0.90	0.90	0.10	0.40	0.40	0.50	0.30	
道及び水系	有 (5)	1.00	1.00	0.00	0.60	1.00	0.80	0.80	
	無 (11)	0.91	0.91	0.18	0.45	0.27	0.45	0.36	
自然物	有 (4)	1.00	1.00	0.25	1.00	1.00	1.00	1.00	
	無 (12)	0.92	0.92	0.08	0.33	0.33	0.42	0.33	
		0.75以上	0.67以上	0.5以上	一: 該当文献数が2以下				

表一八 視対象記述文献数の割合（鉄道黎明期）

東町	二社一寺		建築物	産物	環境	山岳	営み	道及び水系	自然物
	有	無							
建築物	有 (4)	1.00	0.50	0.00	0.00	0.50	0.50	0.25	
	無 (2)	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
産物	有 (3)	1.00	0.33	0.00	0.00	0.67	0.67	0.33	
	無 (3)	0.67	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
環境	有 (2)	1.00	1.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	
	無 (4)	0.75	0.00	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	
山岳	有 (2)	1.00	0.50	0.00	0.00	1.00	1.00	0.50	
	無 (4)	0.75	0.25	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
営み	有 (1)								
	無 (5)	0.80	0.40	0.00	0.00	0.20	0.20	0.20	
道及び水系	有 (2)	1.00	0.50	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	
	無 (4)	0.75	0.25	0.00	0.00	0.25	0.25	0.00	
自然物	有 (1)								
	無 (5)	0.80	0.20	0.00	0.00	0.20	0.20	0.00	
		0.75以上	0.67以上	0.5以上	一: 該当文献数が2以下				

表一九 視対象記述文献数の割合（域内交通発展期）

東町	二社一寺		建築物	産物	環境	山岳	営み	道及び水系	自然物
	有	無							
建築物	有 (5)	1.00	0.80	0.00	0.00	0.00	0.20	0.40	0.20
	無 (0)								
産物	有 (4)	1.00	0.75	0.00	0.00	0.25	0.25	0.25	
	無 (1)								
環境	有 (1)								
	無 (4)	1.00	0.75	0.00	0.00	0.00	0.25	0.00	
山岳	有 (2)	1.00	1.00	0.00	0.00	0.50	1.00	0.50	
	無 (3)	1.00	0.67	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	
営み	有 (1)								
	無 (4)	1.00	1.00	0.00	0.00	0.25	0.50	0.25	
道及び水系	有 (1)								
	無 (4)	1.00	0.75	0.00	0.00	0.25	0.50	0.25	
自然物	有 (1)								
	無 (4)	1.00	0.75	0.00	0.00	0.25	0.50	0.25	
		0.75以上	0.67以上	0.5以上	一: 該当文献数が2以下				

表一〇 視対象記述文献数の割合（鉄道発展期）

東町	二社一寺		建築物	産物	環境	山岳	営み	道及び水系	自然物
	有	無							
建築物	有 (3)	1.00	0.67	0.00	0.00	0.67	0.33	0.67	
	無 (2)	0.50	0.50	0.00	0.00	0.00	0.00	0.50	
産物	有 (2)	1.00	1.00	0.00	0.00	1.00	0.50	1.00	
	無 (3)	0.33	0.33	0.00	0.00	0.00	0.00	0.33	
環境	有 (2)	1.00	1.00	0.00	0.00	0.50	0.50	0.50	
	無 (3)	0.67	0.33	0.00	0.00	0.33	0.00	0.33	
山岳	有 (0)								
	無 (5)	0.80	0.60	0.00	0.00	0.40	0.20	0.60	
営み	有 (1)								
	無 (4)	0.75	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	
道及び水系	有 (1)								
	無 (4)	0.75	0.50	0.00	0.00	0.25	0.00	0.50	
自然物	有 (0)								
	無 (5)	0.80	0.60	0.00	0.00	0.40	0.20	0.60	
		0.75以上	0.67以上	0.5以上	一: 該当文献数が2以下				

といえる。域内の交通が発達するにつれ、二社一寺での滞在時間は短くなった。山岳が目されることもあった一方で、東町でほぼ建築物もしくは産物だけが記述されるようになると、二社一寺でも建築物及び産物だけが記述されるようになった。自動車導入以降、域内での滞在時間がさらに減少すると、東町と二社一寺での視対象の記述の傾向はより顕著になっていった。東町での景観体験は、二社一寺での景観体験に影響を及ぼすと考えられ、東町での様々な視対象を記述する豊かな景観体験は、二社一寺での景観体験をより豊かにする役割を担っていたといえる。これは、二社一寺という非日常的な宗教景観と東町の特徴である町屋や営みなど日常的生活景観の対比や、東町での二社一寺を想起させる山岳景観の影響と思われる。

(2) 今後の課題

本研究では紀行文の著者の目的や志向性による差を考慮しなかったが、今後はこれらによる景観体験の差について分析することも重要であるとする。また、小説や歌集なども対象とすることや、視対象に対する評価としての形容詞についても分析を行うことで、東町での景観体験が二社一寺での景観体験に及ぼした影響をより具体的に明らかにすることができると考える。

現在日光では、バスや自家用車を利用して東町を通過する傾向が強く、本研究で指摘した東町と二社一寺の繋がりが希薄化している。今後、東町の特徴が分かるような整備と、内部を歩いてそれらの特徴を体験するとともに、日光連山の眺望や日光名産に触れ、二社一寺との繋がりを実感できる仕掛けづくりが必要である。これにより、特に二社一寺での体験がより豊かになると考えられる。

謝辞：本研究はJSPS 科研費 16K08125 の助成を受けたものである。

補注及び引用文献

- 1) 日光市史編さん委員会 (1979)：日光市史 中巻：日光市, 572-573
- 2) 日光市史編さん委員会 (1979)：日光市史 中巻：日光市, 550-702

- 3) NPO 法人日光門前町まちづくり：設立趣旨：NPO 法人日光門前町まちづくり web ページ、「設立趣旨」(<http://www.npo-nikko.jp/corporate/seturitu.html>) 2006 年 6 月 7 日更新, 2019 年 9 月 23 日参照
- 4) 日光市 (2018)：観光振興計画
- 5) 桂大輔 (1995)：日光門前町の変容と現状：地理学研究報告 6, 63-65
- 6) 江田真澄・大岡淑江・三好万喜・横澤まりな・片柳勉 (2002)：日光市街地における宿泊施設の立地と変容：地球環境研究 vol.4, 39-45
- 7) 山口 敬太・出村 嘉史・川崎 雅史・樋口 忠彦 (2010)：近世の紀行文にみる嵯峨野における風景の重層性に関する研究：土木学会論文集 D, 66 巻 1 号, 14-26
- 8) 樋口耕一：入力データとその準備について：KH Coder ホームページ, (<http://khcoder.net/FAQ.html#kobun>), 2019 年 11 月 19 日参照
- 9) 児玉多幸校訂 (1972)：日光・奥州・甲州道中宿村大概帳：吉川弘文館, 30-239
- 10) 日光街道ルネッサンス 21 推進委員会企画・編集 (2003)：栃木の日光街道 荘厳なる聖地への道：下野新聞社, 208-209
- 11) 日光市史編さん委員会 (1979)：日光市史 下巻：日光市, 139-140
- 12) 岸野稔 (2009)：鳥居前町・門前町としての「東町」、社家町・僧坊町としての「西町」の変遷、動揺：大日光 (79), 46-56
- 13) 岸野稔 (2007)：日光地域の集落地理学的研究：随想社
- 14) 日光市：旧日光市歴史年表：日光市ホームページ (<http://www.city.nikko.lg.jp/profile/rekishi/nikkotop.html>), 2010 年 9 月 1 日更新, 2019 年 9 月 23 日参照
- 15) 手嶋潤一 (2016)：観光地日光その整備充実の歴史：随想社, 257
- 16) 日光市史編さん委員会 (1979)：日光市史 下巻：日光市, 128,
- 17) 日光市史編さん委員会 (1979)：日光市史 下巻：日光市, 124-128
- 18) 伊藤弘 (2011)：近代の松島における風景地の整備と眺めの関係：ランドスケープ研究 74 (5), 769-772
- 19) 伊藤文彦 (2016)：巡礼体験における熊野参詣道伊勢路の装置性に関する研究～熊野参詣道伊勢路の価値再考～：世界遺産研究 1 巻, 62-67
- 20) 国立国会図書館デジタルライブラリー, 『日光近傍図』 (<http://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/2533733>) 2020 年 3 月 21 日更新, 2019 年 9 月 23 日参照

(2019.9.28 受付, 2020.3.30 受理)