

四国遍路が歩いた近代の道路

中川未来（愛媛大学法文学部准教授）

The modern-day path that Shikoku pilgrims have walked

Mirai NAKAGAWA

Associate Professor, Faculty of Law and Letters, EHIME University

1 切り通しの新鮮さ

2019年度の愛媛大学四国遍路・世界の巡礼センター公開シンポジウムは、「四国遍路道の景観と巡礼路」をテーマに開催された。本稿では、筆者が日本近現代史の立場からコメントした内容を摘記し同シンポジウムの記録とするとともに、併せて簡単ではあるが今後の研究へ向けた一視点を提示したい。

前近代に比べ立ち遅れていた近現代の四国遍路研究であるが、近年には数多の成果が蓄積されつつあり、2015年に開催された同センター主催の研究集会でも「近現代の四国遍路」をテーマに景観、戦争、政治、芸術といった視点が提示された⁽¹⁾。しかし、未だ深められていない論点も多数残っている。

なかでも遍路道や景観、巡礼路という主題と深く関わり、近年の近現代史研究上のトピックとも重なるのは巡礼という行為を支えるインフラとしての「道路」である。まず、近世の道路と近代のそれとの差を確認するために、よく知られる泉鏡花の小説「高野聖」（1900年）の一節を紹介したい。物語の冒頭、主人公である高野聖が語る飛驒越えの回想である⁽²⁾。

「参謀本部編纂の地図を又繰開いて見るでもなかり、と思つたけれども、余りの道ぢやから、手を触るさへ暑くるしい、旅の法衣の袖をかゝげて、表紙を附けた折本になつてゐるのを引張り出した。

飛驒から信州へ越える深山の間道で、丁度立休らはうといふ一本の樹立も無い、右も左も山ばかりぢや。手を伸のばすと達きさうな峯があると、その峯へ峯が乗り巔が被さつて、飛ぶ鳥も見えず、雲の形も見えぬ。

道と空との間に唯一人我ばかり、凡そ正午と覚しい極熱の太陽の色も白いほどに冴へ返つた光線を、深々と頂いた一重の檜笠に凌いで、恁う図面を見た。」

旅僧は然ういつて、握拳を両方枕に乘せ、其で額を支えながら俯向いた。

〔中略〕

路は此処で二条になつて、一条はこれから直ぐに坂になつて上りも急なり、草も両方から生茂つたのが、路傍のその角の処にある、其こそ四抱、さうさな、五抱もあろうといふ一本の檜の、背後へ畝つて切出したやうな大巖が二ツ三ツ四ツと並んで、上の方へ層なつて其の背後へ通じて居るが、私が見当をつけて、心組んだのは此方ではないので、矢張今まで歩行いて来た其の幅の広いなだらかな方が正しく本道、あと二里足らず行けば山になつて、其からが峠になる筈。

つとに前田愛はこの「高野聖」を近代ツーリズムの黎明期という時代背景から読み解いたが⁽³⁾、ここで注目したいのは主人公が歩いた道路の記述である。それは「飛驒から信州へ越える深山の間道」ではあるが、戦前の地図編纂を担った陸軍参謀本部陸地測量部（現在の国土地理院）の「輯製二十万分の一地図」（1884年編纂開始、1893年完成）に掲載されている（と描写される）点からして、決して人影稀な草深い道ではなく、当該地域の主要生活道路と判断できる（同地図が掲載したのは「村道」まで）。

この道路は途中で二つに分岐するが、一方は荒れるに任された急峻な山道、もう一方は「幅の広いなだらかな」本道である。引用部以降の記述によると、山道の方は近世に大名行列も通つたであろう道とある。すなわちここでの描写は、近世の道路と近代のそれとの差を明確に踏まえたものといえる。もちろんそれは作者泉鏡花の想像の産物ではあるが、『新青年』という雑誌媒体で発表された小説であるからには、作者と読者の間には新旧の道路についての同時代的なイメージが共有されていたと考えてよい。「幅の広いなだらかな」道は、近代に特徴的な新しい道路なのである。

後述するように、道路幅の広さや勾配の緩やかさは、馬車や荷車を利用を想定し物流の促進を目的に開鑿された「車道」の特徴である。基本的に徒歩移動を前提とした近世の街道とは異なり、近代の車道整備は山間部の勾配を克服するための切り通しやトンネル、河川を徒渉せずに越えるための橋梁といった大規模な土木工事・工作物の建設を随伴していた。

その結果現れた景観に対して人びとが感じた新鮮さ——近代性は、まさに切り通しを画題とした岸田劉生「道路と土手と屏（切通之写生）」（1915年、東京国立近代美術館蔵）からも看取することができよう。「高野聖」では、「本道」の先は「峠になる筈」と記されている。恐らくその峠は切り下げが実施されていたのではなかろうか。結局、主人公はある偶然から急峻な旧道を選択することで怪異の世界へと導かれる。それは、物語の舞台を現実（近代）から怪異（近世）へと転換するための周到な構想であった。

他方で、当初主人公が踏み出そうとしていたのは「本道」の方である。高野聖とは配札をしながら高野山への参詣を勧進した下級宗教者である。彼らのような存在も行き来する（と想定された）「本道」=近代の車道はまた、四国遍路が歩いた道とも重なる。近現代の遍路が身を置いた空間は、彼らの足もとから捉え直さなくてはならない。

2 四国遍路と車道

現在各方面において文化財指定への努力が払われ、一部では指定が進んでいる遍路道は、仏木寺道や横峰寺道などのように尾根筋や谷川を辿る山道であり、その道筋や景観が近世の名残りを留めている点に価値が見いだされている。一方で、それ以外の大部分の遍路道は現在も使用される主要道路と重なっており、近代以降の改変が著しく「歴史的価値を有する景観」という側面から注目されることは少ない。

しかし、近現代の四国遍路、とりわけモータリゼーションの浸透に伴う巡礼手段の変化を考えるならば、旧態を留めず自動車道と化した遍路道についても歴史的意義を検討すべきであろう。その際に参考としたいのは近年の「車道」研究であり、そこではこれまで鉄道や航路に比して言及の少なかった「車道」の歴史が政治史や社会経済史の見地から再検討されつつある。

その代表的な成果である高久嶺之介の研究は⁽⁴⁾、明治前期の京都府北部地域を事例に、とりわけ地域社会の経済振興要求=地域振興をキーワードとして京都・宮津間道路の開鑿をめぐる政治史を分析している。そこでは、複数地域をまたぐ物流促進への意欲が車道への需要を生むこと、町村や郡という地域間の利益要求を調整する府県会という機関の存在が車道開鑿の実現に決定的な意義を持つこと、国庫補助金とその配分を担う府県や内務省が道路行政の主導権を握っていたが地方名望家層をはじめとする地域社会の道路開鑿に対する熱意（地域振興要求）も工事進展の条件であったことなどが明らかにされた。

このような「車道」研究を参照するならば、明治期四国の代表的な土木事業として知られる四国新道（愛媛と高知、香川を結ぶ現在の国道32・33号線）についても、四国遍路に関連して新たな視点から評価できる可能性がある。四国新道は1884年に立案され1894年に完成した。計画の最初期に愛媛・高知両県より内務省に宛て提出された上申書には、その基本的な性格が次のように記されている⁽⁵⁾。

土佐伊予ノ両国ニ跨リ東西ニ大路線、即チ川ノ江ヨリ瓜生野・高知・伊野・須崎等ヲ経テ、吾川・高岡両郡間ニ流ル、仁淀川ニ沿ヒ別枝ニ至リ久万町ヲ経テ松山ニ達スルノ国道ヲ開修シ、以テ中国・九州ニ向フノ車道トナス

まず注目すべきは、四国新道が「車道」として計画された点である。その道幅を松山・久万町間でみると、松山から下浮穴郡上村は4間（約7.3[㍎]）、上村から三坂峠（平均勾配27分の1）は「山嶺屈曲ニテ」道幅3間（約5.5[㍎]）、そして三坂峠から久万町（平均勾配35分の1）は再び4間となっている。当該期の一般的な道路の幅員は1間（約1.8[㍎]）以下、京都市中で最大の道（三条通・寺町通）でも幅員は4間であったとする点から考えると、平野部で荷車や馬車が十分すれ違うことのできる幅（2間程度）の倍、山間部でも1.5倍の規格であった四国新道は、相当に意欲的な計画といえる。

ただし、道路開鑿の目的としては「運輸ノ道ヲ開キ殖産通商ノ利便ヲ図ルハ目下地方ノ一大急務」などと殖産興業の必要性が語られるのみであり、具体的にいかなる産業の進展や経済効果が見こまれたのかについては、従来必ずしも明らかでなかった。

この点について、1884年に当時愛媛県に属していた讃岐国の名望家たちが県へ提出した願書を検討してみよう⁽⁶⁾。同願書も文面上は新道開鑿の効果について「三州人民カ殖産興業ノ利源ヲ開キ幸福ヲ享有セシムル」「官府施政上ニ於テ陸軍・郵便・電信等的然其効利ヲ得ルヤ必セリ」と包括的に言及するのみである。そのため提案された新道の道筋を確認すると、彼らが愛媛・高知両県による内務省への上申に記された松山—高知—一川之江とは異なる構想を抱いていたことが解る。すなわち「多度津・丸亀両港ヨリ琴平及ビ戸川ヲ経テ徳島県三好郡池田ニ出テ、直チニ吉野川ノ上流ニ沿ヒ高知県長岡郡ヲ過キ以テ高知ニ達スル」として、多度津・丸亀両港と琴平を組み込んだルートが描かれるのである。

多度津と丸亀は関西や中国地方からの琴平参宮、そして四国遍路の玄関口である。同願書の作成に関わった名望家の居所は、那珂郡(69人)を筆頭に、三野郡(18人)、多度郡(11人)、阿野郡(6人)、豊田郡(1人)、鶴多郡(1人)、那珂郡(1人)、香川郡(1人)に分布しており、彼らの地域振興意欲がこのようなルート設計に影響していたことは間違いない。交通網の整備による社寺参詣者の増加、それに伴う経済効果もあるいは意識されていた可能性には留意すべきであろう。

確かに、かつて拙稿で論じたように明治期の四国各県は遍路を統制していた⁽⁷⁾。しかし1880年代以降の規制対象は刑法(1880年公布、82年施行)第425条違警罪が規定した「定リタル住所ナク平常營生ノ産業ナクシテ諸方ニ徘徊スル者」に限定され、それは1900年代以降にも継承される(1908年警察犯処罰令)。物見遊山を兼ねた霊場巡拝は統制の対象ではないのである。

もちろん以上は史料の裏づけを欠いた展望に過ぎない。遊覧という意味での「観光」という言葉が一般化するの、やや時代が降った明治期後半である。ただし、明治期に拡幅、整備された道路は1910年代以降に全国で形成される路線バス網の前提となり、さらには定期観光バスの出現を後押ししたインフラであった。

1960年5月20日にNHK(総合)で放送されたテレビ番組「日本風土記 四国の遍路たち」では、「戦後万事スピード時代の世の中を反映」して「お遍路さんも八十八ヶ所早回り人が増えてきました」とのナレーションとともに伊予鉄による巡拝バスの様子が重点的に撮影されている⁽⁸⁾。同番組では「こうして巡拝バスの企画は大当り。今年は17台のバスで運んだお遍路さんを、来年は更にバスを増やし、更にデラックスなものにするということです」と語られるが、映像を見る限り「遍路バス」が歩き遍路にクラクションを鳴らしつつ通っていくのは2間幅ほどの未舗装の道路、つまり明治期以来の「車道」である。

近現代の道路整備と巡礼路、景観の変化、四国遍路の観光化との関係などを明らかにするためには、地域社会の思惑を視野に入れつつ個々具体的な事例に即して検証する必要がある。もとより今回のコメントは論点の所在を提示したに留まるが、今後の議論の叩き台となれば幸いである。

註

- (1) 特集「近現代の四国遍路」(『四国遍路と世界の巡礼』第1号、2016年3月)。同特集には、稲田道彦「『四国遍路道指南』における聖地の景観」、小幡尚「戦争と四国・遍路—高知の事例」、中川未来「植民地台湾の四国八十八ヶ所写し霊場」、青木亮人「文学や漫画から見る近現代の遍路」、上野進「近現代の四国遍路研究によせて」の諸論考が掲載されている。
- (2) 泉鏡花「高野聖」(初出は『新青年』第5年第3巻、1900年2月)。テキストは『新日本古典文学大系 明治編20 泉鏡花集』(岩波書店、2002年)による(318頁、327~328頁)。
- (3) 前田愛「泉鏡花『高野聖』」(『国文学—解釈と教材の研究』第18巻第9号、1973年7月)。のち同『近代日本の文学空間』(新曜社、1983年)に収録。
- (4) 高久嶺之介『近代日本と地域振興—京都府の近代』(思文閣出版、2011年)第1章「車道時代の到来」。
- (5) 1884年6月28日付山県有朋宛関新平・田邊良顕「国道開鑿之義ニ付上申」(『愛媛県史』資料編近代2、愛媛県、1984年、326~329頁)。
- (6) 1884年12月付愛媛県令宛愛媛県讃岐国有志者「高知県ヨリ徳島県ヲ経テ本県多度津丸亀両港ニ達スル道路開鑿ニ付願」(『香川県史』近代1、香川県、1982年、233~234頁)。
- (7) 拙稿「明治期の遍路統制—根拠法令とその運用」(『四国遍路と世界の巡礼』第3号、2018年3月)。
- (8) 本番組の視聴は、2019年度第3回NHK番組アーカイブス学術利用トライアルに採択された「映像資料にみる高度成長期から現代にいたる『四国遍路』の実態と表象に関する歴史学的研究」(研究代表者・中川未来)に基づき許可された。同トライアル事務局およびNHK大阪放送局の各位に御礼申し上げます。