

【座談会】

鉄道と神道文化

平成二十九年三月二十八日（火）

場所 東京大神宮



【出席者】

由谷 裕哉

小野寺英輝

昭和三十年七月一日生まれ。慶応義塾大学大学院社会学研究科博士課程。宗教民族学、社会学。小松短期大学教授。著書に、『白山・立山の宗教文化』（岩田書院）、『郷土再考』（編著、角川学芸出版）、『サプカルチャー聖地巡礼』（共著、岩田書院）
昭和三十七年二月二十四日生まれ。東北大学大学院修了。専攻は機械工学。岩手大学理工学部准教授。著書に『日本の産業遺産（2）』（分担執筆、玉川大学出版部、二〇〇〇）、『日本近代化遺産を歩く』（分担執筆、JTB出版事業局、二〇〇一）、『自然と神道文化3 水・風・鉄』（共著、弘文堂、二〇一〇）、『近代日本製鉄・電信の源流』（共著、岩田書院、二〇一七）

加瀬 直弥（國學院大學准教授）

藤本 頼生（國學院大學准教授・司会）

【オブザーバー】

阪本 是丸（國學院大學教授）

藤本 本日の司会を務めます國學院大學の藤本です。先生方、どうぞ宜しくお願い致します。

今日は「鉄道と神道文化」というタイトルで座談会を始めるわけですが、今回、このテーマで座談会を進めることになりました経緯について、まずお話を致したいと存じます。

実は、本誌『神道文化』の第十九号で、「文明開化と神道文化」というタイトルで座談会を行いまして、それから、これは第二十二・二十一の合併号ですが、「旅と神道文化」というタイトルで座談会を致しました。その後、第二十四号で「流行と神道文化」というタイトルで、現代の流行と神道文化についての座談会を開催しております。そこで、今回、それぞれのテーマの間を繋ぐものは何かというものを考えますと、実は、鉄道やツーリズムにあるのではないかと一点が挙げられまして、それでは、少し鉄道と神道文化との関わりについて座談会で是非とも考え、論議を深めてみたいということで座談会を開かせて戴いたような次第です。

近年、鉄道に関していえば、JR北海道管内の路線の廃線計画の話題などにも象徴されますが、最近ではJR西日本管内の三江線の廃線にかかる報道がありました。三江線は、広島県の三次市と島根県の江津市をつなぐ路線で、中国地方のちょうど中央付近を横断する路線です。一方で、JR九州を見てみますと、先ほど、近鉄の「しおかぜ」の話も松山専務



藤本 頼生氏

理事からありましたが、いわゆる観光型の特急列車が多数、管内の路線を走っているのが、JR九州です。こちらは著名な工業デザイナーの水戸岡鋭治さんがデザインした高級感あふれる列車が走り、各駅舎までも水戸岡さんがデザインするなど活況を呈している状況です。他方、近年、全国各地の社寺へのいわゆる「聖地巡礼」も一つの観光文化となり、盛んとなっております。

そのような状況も考えますと、第二十四号での座談会の「流行と神道文化」では、鉄道については、なかなか突っ込んだ議論がなされていなかった部分もございますし、第十九号の「文明開化と神道文化」、第二十二・二十一号の「旅と神道文化」では、民俗学者の神崎宣武氏からの提起にて、巡礼そ

ものの概念には触れたものの、鉄道について十分に踏み込んだ議論はできませんでした。そのようなこともあり、今回このようなテーマを選定した次第です。

そもそも鉄道については、歴史的な経緯から見ても、実は古代にまで遡って考えてみますと、「駅」という言葉一つとっても、古代から既に使用されているわけです。そういう点を含め、今回の座談会では、「鉄道」を中心に、少し中身を深めていければと思っています。

それでは、まず先生方の「鉄道との思い出」を開陳戴きながら、自己紹介を兼ねまして少しお話を戴ければと思っております。

それでは、早速ですが小野寺先生からお願い致します。

小野寺 岩手大学の小野寺英輝です。宜しくお願い致します。私は、理工学部の教員で、流体工学が専門でして、もともと鉄道を課題とする研究者ではありません。そのため、本日の座談会は、あくまでも一趣味人という立場で出席させていたいております。

さて、自身の鉄道との関わりですと、両親が共働きだったものですから、父が土曜日の午後など、私の面倒を見る際、よく踏切に連れていって列車を見せて時間を潰したというのがスタートだったのかなと思います。十代になりますと、ちょうど、日本の蒸気機関車の終焉の時期にあたりまして、

ことで、今走っている列車に関する興味は、休止中なのです。というわけで、私の名刺にも印刷しておりますが、今はミニSLという、レールの幅が5インチ、一二七ミリの蒸気機関車に自分で乗って走らせております。このミニSLの趣味をお持ちの方々と一緒に楽しんでおりまして、その人たちは蒸気機関車のD51を「デゴイチ」と呼ばないで、正しく「デコイチ」と呼ぶ人たちの集まりです。何か流行があつて始めたにわかファンの人たちではなくて、その前からきちんと自分で理解して納得してそういう言葉を使っている人たちの集まりに参加したい。私も画一化したものではなくて、鉄道へのきちんとした価値観を持っている人たちの間だったら居られるかなということで、そのグループに入っております。

さて、別な話になりますが、近代日本の産業革命遺産が、一昨年に世界遺産のリストに登録されましたが、その世界遺産の問題に推薦の段階から、多少関与させていただいています。現在は、例えば、内閣府の審議会の一つである「稼働資産を含む産業遺産に関する有識者会議」という会議の委員も務めております。

その委員を務めるきっかけになったのは、今から二十余年前に、JRの財団から頂いた研究助成でした。岩手県の釜石市の釜石鉄道に関しての研究をするということで助成を頂き、その釜石鉄道と釜石の産業との関係を調査するように



小野寺 英輝氏

それで友達と一緒に廃止予定の蒸気機関車を見に行ったりもしました。その時の友人とは今でも付き合っていて、彼は、つい先日訪ねてきました。そういう縁、つながりがあるのも鉄道です。

ただ、現在、一般の方々が乗るような鉄道の趣味というのは少しおやすみをしております。なぜかといいますと、近年、おおよそ各社の車両が、一般的な列車ですと、ほぼ画一化されてしまったこと、また豪華列車は沢山発表されていますが、いずれもなにか、人の手のぬくもりではなく、無機質な感じがするためです。人の手で何かをしたというよりも、機械で車輛をつくったような感じがするのです。不完全の美といいますが、それが無くなってしまい面白くない、という

なつて、すでに二十余年。その鉄道がきっかけで世界遺産に登録のお手伝いにもなりました。また、この世界遺産登録の前段に関しては、十年ほど前に神道文化会の公開講演会「鉄と神道文化」での講演の際にお話しさせて戴いたという経緯がございます。

このように、私自身、鉄道の研究で研究助成を戴いたという経緯もありますので、その意味では、鉄道も私の専門分野の一つかなと思ったりしております。本日は宜しくお願い致します。

藤本 小野寺先生どうもありがとうございます。

以前、小野寺先生には本会主催の公開講演会「鉄と神道文化」でも講演戴いた経緯もあり、その点では、神道文化会ゆかりの先生のお一人でもございます。本日は東北、岩手県の方からご無理を言ってお招きした次第です。

先ほど少し触れましたが、「聖地巡礼と鉄道」の問題ですとか、あるいは小野寺先生の「世界産業化遺産と鉄道」という部分でのお話にもありましたように、観光も含めてですが、近年、ユネスコの世界遺産への推薦・登録問題、とくに本年夏に、世界遺産に宗像大社、沖ノ島が正式に登録の運びになるかもしれないという話もございます。一方で、一昨年の「近代日本の産業革命遺産」の世界遺産登録の問題もございましたので、その点も含めて、小野寺先生には工学部の先

生でもございますので、鉄との関わりも含めて、ふいごの神様であるとか、あるいは鉄道ですので、トンネル、隧道と神道とのかかわりの問題ということも、後ほど伺いできればなと思っています。どうか宜しくお願い致します。

それでは、次に加瀬先生お願い致します。

加瀬 國學院大學の加瀬です。宜しくお願いします。

鉄道との思い出からということですが、鉄道との縁といいますと、幼稚園で、それぞれのシンボルマークをつくって、例えば手提げなり、あるいはハンカチなりに刺繍してしました。その時、私の自由な意思じゃなくて、親の意向で新幹線の絵を使ったというのが、多分、鉄道との最初の接点だったかなと思います。実家が横浜でしたので、当時は、新幹線の



加瀬 直弥氏

す。そういったところを一つの起点として、お話ができる位かと思いますが、どうぞ宜しくお願い致します。

藤本 ありがとうございます。加瀬先生、本日はどうぞ宜しくお願い致します。

先ほど加瀬先生の方からも話がありました、各社の鉄道路線に沿って鎮座する神社ということ、その話も含めて、加瀬先生になぜお越し戴いたかと申しますと、単に、鉄道というのは、近代からのものというふうに考えるのではなくて、鉄道敷設以前の交通と文化を考える上で、司会としては、やはり古代からの交通や運輸全般に目を配りたいという意図も少しございます。例えば、近世では、一番の運輸、輸送の主力は海運です。樽前廻船、北前船ですね。勿論幕府が整備した五街道もありましたが、陸路というよりは、大量輸送は船が主ですね。そういった運送上の問題ということもあるわけですが、古代、中世を含めて、律令制では「駅路」、「駅制」「駅馬」というものも登場してまいります。

古代にも「駅」という言葉がまさに登場するわけで、例えば、島根県の隠岐島、かつての隠岐国ですが、玉若酢命神社の宮司家で隠岐国造家の億岐家に残されている「駅鈴」という鈴も出てまいります。その意味で、古い時代も含めた部分を概観しながら近代以降の鉄道との関わりをお話戴ける先生ということになりますと、やはり古代中世神道史がご専門か

屋根の部分が、走っていたら見えるような場所に住んでいたというのもあるって、そういった意味では、鉄道そのものに関する直接の関心ではありませんが、一応は身近に鉄道がある環境にいたのは確かだと思います。

ただ、ある意味、この座談会の場にいることが、正直なところを言いますと、少し場違いと申しますか、鉄道を専門的に研究しているわけでもなく、いわゆる鉄道マニアでもオタクでもなく……（笑）。

鉄道ファンといえば、ファンであるのは確かですが、研究と「鉄道」という話となってくると、個々の神社調査なり、あるいはそのもう一歩手前の、各地を巡って神社参詣をするというような中で、鉄道を使っている際に車窓とかを見ているのが楽しいかな、という程度かも知れません。

ただ、そういった中で、神社と交通、鉄道との関わりを考えますと、例えば東海道新幹線に乗りしていますと、車窓にいわゆる歴史的にも由緒のある神社とか、こんもりしたその社叢とか、そういったものが割と多く見える、というような、そんな関心というものを最近では持っております。それは、後で少し踏み込んだ話をしますが、神社の立地というものと、鉄道とのかかわり合いというのが何か関係あるのかな、というような話を本日の司会の藤本さんにしたところ、この座談会の話が舞い込んできたというような次第であります。

つ、鉄道にも関心をお持ちという加瀬先生のお力をお借りして、少し何かご示唆戴けるような話が聞けるのではないのかなというところで、御無理を申し上げて今回の座談会にお願いを致した次第でございます。加瀬先生には、後ほど色々また伺いできるかと思しますので、宜しくお願い致します。

それでは、由谷先生、お願い致します。

由谷 私は、鉄道ファンという訳ではありませんで、元々は山岳宗教、修験道が対象の宗教民俗学の研究者です。しかしながら、十年くらい前に金沢大学の非常勤講師を務めた際に「宗教民俗学」という講義を担当致しました。その際に、いわゆる明治末期の「神社合祀」の話を致しまして、井上友一という内務官僚が主にこの神社合祀政策に関与していたんだよ、という風に授業をまとめていたんですが、少し調べてみたら、井上友一という人物は石川県金沢の出身ということで、本格的に調べ始めました。そうすると、井上はE・ハワードの「ガーデンシティ」という都市構想を日本にもたらした人物ということがわかりました。つまり、井上友一が、いわゆる現在の田園都市構想、鉄道も含む「ガーデンシティ」という都市計画論を日本に逸早く紹介した人物でした。井上そのものが鉄道と特に関係があるわけではなく、後で述べますが、井上が紹介した田園都市論というのが、日本では、小林一三や澁澤榮一が私鉄の経営者に非常に影響を与



由谷 裕哉氏

えて、鉄道と結びついてゆくという経緯がありました。その点で日本の田園都市論についての論文を二年ぐらい前に書いたことがあります（由谷「田園都市に住むこと」、『北陸宗教文化』第二八号、二〇一五年）。それが私の鉄道とのつながりの一つということです。

もう一点が、司会の藤本さんから、お招き戴いた事由かと思いますが、私は、ここ四、五年ぐらいですが、いわゆる「アニメ聖地の巡礼」という、アニメの舞台になっている場所をファンが訪れる、そういうような人々による宗教と関係するツーリズムについて研究をしています。実は、先ほどまで映画「君の名は。」の聖地を調査していたんですが、幾つか、鉄道と関係しているアニメ聖地についても研究を進めている

という点で、お招き戴いたのかなと思っております。

藤本 ありがとうございます。由谷先生、加瀬先生、小野寺先生ともにご多忙の中、私が本当にご無理を言ってお誘い致した次第です。

特に由谷先生については、近年、特に聖地巡礼の問題、これを単なる観光社会学、宗教社会学の視点、つまり「コンテンツ・ツーリズム」「聖地巡礼ツーリズム」と呼ばれるような分野だけではなくて、由谷先生は、民俗学の視点も取り入れながら、各神社をくまなく回られて、何度も足を運ばれながら実際に巡礼の様相を定点観測されています。大洗磯前神社や秩父神社、秩父三十四カ所の観音様の寺院、それから最近では映画「君の名は。」の大ヒットというのもありますので、新海誠さんの作品なんかも含めて考えますと、由谷先生がこの分野に一番造詣が深いということで、私の方から無理を言ってお願ひした次第です。また、先ほどお話のあった内務官僚の井上友一さんのお話も含めてお話戴けるというのも興味深いものですので、後ほど是非お伺いをしたいと思います。

それでは、司会からですが、司会の私の方が、まず鉄道との関わりを話さねばなりませんでしたが、申し訳ありません。

私自身、鉄道との関わりといいますと、私の実家が、岡山県の北部、美作地方でして、因美線という、JR西日本管内

の単線で鳥取県と岡山県、いわゆる山陰、山陽をつなぐ陰陽連絡線です。汽車の単線鉄道なんですが実家の近くにありました。この因美線、寅さんの映画最終作でも著名になりましたが、今では非常に珍しいタブレット交換式、つまり閉塞式の単線鉄道ということで、数年前まで実際にタブレット交換がなされており、鉄道ファンには貴重な路線です。私は、母の実家に帰る際に、因美線を利用していたこともあって幼い頃から、なぜ、あの輪っかのついた革のタブレットをホームにある鉄のバーに引っかけて、急行列車がサッと通過していくんだろうというのが、幼心にすごく不思議に思い、印象に残っていた次第です。また、腕木型のいわゆる信号機や、駅にある線路のレール切替というのも実際に見ておりまして、そういった旧式の路線がたまたま近くにあったのですから、幼い頃の懐かしい記憶が蘇る次第です。

ただ、実際に私が、鉄道というものを身近に考えるきっかけになりましたのは、実はこの神道文化会の座談会の「文明開化と神道文化」以降でして、その折に色々な資料を蒐集し出したのに加えて、近年、私自身が調査を進めている一つが伊勢信仰を中心にした全国の神社講社の研究でして、その中で神宮教会や、戦前期の修学旅行の問題、それから戦前期のお伊勢参り、修学旅行のことを研究している関係で、史資料を分析していくと、必ず鉄道との関係が出てくる訳です。あ

るいは数年前に明治神宮の方から依頼された仕事の関係で大正天皇や昭憲皇太后の事績について研究致しましたが、明治天皇もそうですし、昭憲皇太后、大正天皇もそうですが、崩御後、葬場殿から御陵まで鉄道にて運ばれております。

ちょうど、今日も、原宿を通過して、中央線に乗って飯田橋に來たわけですが、千駄ヶ谷の方は、現在、駅がオリンピックに向けて新しくなっています。やはり、皇室とのかかわりも含めてこの千駄ヶ谷駅を考えてみますと、実は非常に面白い駅でもございます。原宿駅もそうですし、信濃町駅もそうですが、明治天皇、大正天皇の大喪儀、あるいは昭和天皇の大喪儀、昭憲皇太后の大喪儀も含めて見ていくと、いずれも鉄道が深く関係しており、非常に興味深いところがあります。さいたま市大宮区の鉄道博物館に行きますと、お召し列車の中も見ることができまして、実際にお召し列車には列車内に玉座や劍璽等の神器を奉安できる車輛もありました。

そういったことも踏まえますと、後ほど由谷先生にもお伺いしたいと思いますが、大正天皇が皇太子殿下時代に鉄道を利用した地方行啓の話なども非常に興味深いところですので、ぜひ伺ってみたいと思う次第です。

それでは、先生方に自己紹介を兼ねて鉄道と思い出についてお話を戴いたわけですが、最初に鉄道敷設以前の問題として、やはり、古代、中世、近世を少し俯瞰しておきたいと存

じます。前近代といえますと、いわゆる陸路では、街道の問題がございます。古くは東山道であるとか、鎌倉街道とか中山道、いわゆる街道筋を通じての陸路と、海路では江戸期の樽廻船とか北前船の海運ということで、交通と神社、あるいは交通と神道文化というテーマに近いものにあるかもしれません、いわゆる陸路、海路、それぞれの問題が実はあるのではないかと考えるわけです。

実際に、東山道の難所、岐阜県の御坂峠。古い時代ですと峠を越える際には、『万葉集』にも登場しますが、峠の神に何か花などを手向けるというような風習などもございましたし、時代は異なりますが、箱根峠の関所には、箱根神社もございます。関所となる地に神社があるという点をどう考えるかという点も興味深いところです。それから、海路ということであれば、例えば、住吉大社なんかも含めてですが、廻船問屋の奉納灯籠というのも沢山、各湊付近の神社に奉納されているというようなこともございます。先ほど申し上げましたが、隠岐島の古社である玉若酢命神社の駅鈴などもありますが、やはり「駅」制という問題もございます。

こうした鉄道以前の問題としての点ですが、先ほど、路線沿いにある神社という話が加瀬先生の方から少しありました、が、鉄道以前の問題も含めて、簡単に結構ですので、古代律令制から中世にかけてご専門とのかかわりの中で、少し加瀬

見ていますと、要は海の道の神、道の神として祭神が登場します。

詰まるところ、海路も含め、道を掌る―道中の人々を守ったりとか、あるいは場合によつては、マイナスの方向に働いたりとか―そういった存在として神がいたといえます。悪い話でいきますと、『風土記』にも出てくる神などは、道を通る人々を半分は生かして、半分は傷害する、殺してしまうというような事例なども幾つかあったり致します。そういった面も含めて、神社と道とのかかわり合いというものが古代からあったということは、史料の上から確かであるといえます。そういったかかわりを重視する流れというのは、やはり点ではなく面で見たときも、朝廷の政策的な部分においても意識されていると言えらるのではないかと話になってきます。

今日の座談会のために、少し大雑把ではありますが、簡単な表を作成してきました。この資料の見出しのところにいきなり「大神宝奉獻社」という言葉が出てきます。先ほども名前を出しましたが、まずはこれが、一体、何なのかというところです。

これは、平安時代中期あたりから、天皇が即位した際に、これらの神社に対して神宝と呼ばれるような物を奉るという制度がありました。それを朝廷は全国規模で行っていたものですから、これら神宝奉獻の対象となる神社は、少なくとも

先生にご紹介を戴ければと思うのですが。

加瀬 今藤本さんがおっしゃった話題は、かなり広めです、多少、焦点を自身の関心の赴くままに絞りつつ話をしたいこうと思います。

自己紹介の折に話したのですが、東海道新幹線に乗ってどうなっていくかと申しますと、東京から行きますと、新丹那トンネルを過ぎて左側の車窓を見ると、三島駅の手前で三嶋大社の社叢が見えてきます。しばらく乗っていると、名古屋駅の手前では、熱田神宮の森が右に見えてきます。次に関ヶ原の手前あたりでは、左手のところに東海地方では有名な南宮大社の鳥居が見えてきます。滋賀県に入っていくと、三上山という山が左に見えますが、その麓には御上神社があります。などです。

今、述べたそれぞれの社の多くは、実は、平安中期あたりですと、比較的、朝廷の篤い崇敬を受けていた「大神宝奉獻社」と呼びえる社です。これが単なる偶然なのかどうなのかということになっていきますと、当然地理的な問題があり、これら神社そのものの関心というのがどうやって高まってきたかといえ、詰まるところ、道とのかかわり合い、交通とのかかわり合いがそもそもある、ということに行き着きます。

陸上ではないですが、先ほど少し話しに出てきた、九州の沖ノ島を神域とする宗像大社ですと、『日本書紀』あたりを

平安中期、あるいは後期ぐらいですと、中央からも重要視されていた伝統的な神社だったといえるわけです。大方、鎮座位置が大きく移動してはいないと思われるので、これらの社の立地と近代以降の近隣の鉄道の駅の開業年代とを、ひとまず資料で確認しつつ整理して見たというのが、この一覧表です。

この表で特に特徴的な点を申し上げますと、古代の三関、つまり関所と神社との関係が一番わかりやすいかと思えます。古代、京の防衛ラインとみなされる関は、美濃国の不破の関、愛発関という越前国の関。それと、伊勢の国の鈴鹿の関、亀山に近い所ですね。その三つがあり、それが「三関」です。

鈴鹿の関には対象の社はありませんが、例えば美濃でいきますと、不破の関近くには南宮大社があります。先ほど、東海道新幹線の話で関ヶ原の手前という話をしましたが、その神社です。南宮山という山の麓にありますが、美濃側から見るときには山は関の入口にあり、境の神という位置づけ、交通の要衝の神という位置づけがここでは想定されるということになるわけです。

もう一つ、愛発の関という名前を挙げましたが、こちらは越前国です。さきほどの表にある、敦賀の気比神宮の近くです。敦賀ですと、海と陸の交通の結節点ということになります。

旧国名	社名	会社名	線名	駅名	開業年	西暦	備考	近隣鉄道駅
伊勢	皇大神宮	三重交通	内宮線	内宮前	大正 3	1914	廃駅	五十鈴川：昭和 44 (1969)
	豊受大神宮	三重交通	内宮線	外宮前	明治 36	1903	廃駅	伊勢市：明治 30 (1897)
	石清水八幡宮	京阪	網走線	男山山上	大正 15	1926		八幡市：明治 43 (1910)
山城	賀茂御祖神社	叡電	鞍馬線	出町柳	大正 14	1925		河原町今出川：明治 34 (1901)
	賀茂別雷神社	京都市営	烏丸線	北山	平成 2	1990		植物園前：大正 12 (1923)
	伏見稲荷大社	JR	奈良線	稲荷	明治 12	1879		
	松尾大社	阪急	嵐山線	松尾大社	昭和 3	1928		嵯峨：明治 30 (1897)
	平野神社	京都市電	堀川線	北野	明治 45	1912	廃駅	花園：明治 31 (1898)
大和	大原野神社	阪急	京都本線	洛西口	昭和 21	1946	物集支駅の開業年、路線は昭和 3 (1928)	奈良：明治 23 (1890)
	春日大社	近鉄	奈良線	近鉄奈良	大正 3	1914	路線開通は明治 31 (1898)	
	大和神社	JR	桜井線	長柄	大正 3	1914		
	大神神社	JR	桜井線	三輪	明治 26	1893		
	石上神宮	JR	桜井線	天理	明治 31	1898		
河内	率川神社	JR	関西本線	奈良	明治 23	1890		
	恩智神社	近鉄	大阪線	恩智	大正 14	1925		志紀：明治 42 (1909)
	枚岡神社	近鉄	奈良線	枚岡	大正 3	1914		
摂津	住吉大社	阪堺	阪堺線	住吉鳥居前	明治 44	1911		住吉 (廃駅)：明治 18 (1885)
	大依羅神社	大阪市営	御堂筋線	我孫子	昭和 35	1960		
	生田神社	JR	東海道本線	三ノ宮	明治 7	1874		
	長田神社	神戸市営	西神・山手線	長田	昭和 58	1983		長田 (廃駅)：明治 43 (1910)
	伊勢 多度大社	養老鉄道	養老線	多度	大正 8	1919		
尾張	熱田神宮	名鉄	名古屋本線	神宮前	大正 2	1913		熱田：明治 19 (1886)
駿河	富士山本宮浅間大社	JR	身延線	富士宮	大正 2	1913		
伊豆	三嶋大社	JR	東海道本線	三島	昭和 9	1934		下土狩：明治 31 (1898)
下総	香取神宮	JR	成田線	香取	昭和 6	1931		佐原：明治 31 (1898)
常陸	鹿島神宮	JR	鹿島線	鹿島神宮	昭和 45	1970		
近江	日吉大社	京阪	石山坂本線	坂本	昭和 2	1927		日吉 (廃駅)：大正 12 (1923)
美濃	南宮大社	JR	東海道本線	垂井	明治 17	1884		
信濃	諏訪大社	JR	中央本線	下諏訪	明治 38	1905	下社	
上野	一之宮貫前神社	上信電鉄	上信線	上州一ノ宮	明治 30	1897		
下野	宇都宮二荒山神社	東武	宇都宮線	東武宇都宮	昭和 6	1931	日光駅(日光二荒山神社)：明治 23 (1890)	宇都宮：明治 16 (1885)
陸奥	塩竈神社	JR	仙石線	本塩釜	大正 15	1926		塩竈 (廃駅)：明治 20 (1887)
出羽	鳥海山大物忌神社	JR	羽越本線	吹浦	大正 9	1920	吹浦口の宮	
若狭	若狭彦神社	JR	小浜線	東小浜	昭和 28	1953	路線開通は大正 7 (1918)	
越前	気比神宮	JR	北陸本線	敦賀	明治 15	1882		
加賀	白山比咩神社	北鉄	加賀一の宮	昭和 2	1927	廃駅		
能登	能登大社	北鉄	能登線	能登一ノ宮	大正 14	1925	廃駅	羽咋：明治 31 (1898)
出雲	熊野大社	4km 以内に最寄駅なし						
	出雲大社	一畑	大社線	出雲大社前	昭和 5	1930		大社 (廃駅)：明治 45 (1912)
播磨	伊和神社	4km 以内に最寄駅なし						
備中	吉備津神社	JR	吉備線	吉備津	明治 37	1904		庭瀬：明治 24 (1891)
安芸	厳島神社	JR	山陽本線	宮島口	明治 30	1897	宮島連絡船宮島駅：明治 35 (1902)	
紀伊	日前神宮・国懸神宮	和歌山電鉄	興志川線	日前宮	大正 5	1916		紀和：明治 31 (1898)
伊予	大山祇神社	4km 以内に最寄駅なし						
筑前	宗像大社	JR	鹿児島本線	東郷	大正 2	1913	辺津宮、路線開通は明治 23 (1890)	
	住吉神社	JR	鹿児島本線	博多	明治 22	1889		
	香椎宮	JR	香椎線	香椎神宮	大正 13	1924	香椎宮前仮停留所の開業年	香椎：明治 23 (1890)
筑後	高良大社	JR	久大本線	久留米大寺前	平成 8	1996	路線開通は昭和 3 (1928)	
豊前	宇佐神宮	大分交通	宇佐参宮線	宇佐八幡	大正 5	1916	廃駅	宇佐：明治 42 (1909)
肥後	阿蘇神社	JR	豊肥本線	宮地	大正 7	1918		

表 1 大神宝奉献社と最寄駅一覧（加瀬直弥作成）

す。律令の時代でしたら、氣比社の神宮司、つまりトップが国家的な外交にも関わっています。要するに、古代には、大陸に渤海という国がありましたが、そこから使節が渡航した際に受け入れるような場所（松原客館）の管理をしていたという制度がある位です。つまり、交通の要衝に神社が建っているというだけでなく、一種の交通の管理ですね。そういった面に関わった神社も存在するのです。これらの例を踏まえ、表を眺めていきますと、今述べたような特色を有している神社が少なからずあります。となると、交通と神社は密接に関わっている、といえます。鎮座する各地域を代表する神社として、交通の要衝を守護する神社というのが重要視されていたということは、少なくとも指摘できるのではないかと思います。

いくわけでありませう。

そして、そういったところに、近代鉄道が敷設されているのです。先ほど対象となった大神宝奉献社と駅との直線距離を、地図で計測して確認してみました。一部、四キロ以内には最寄駅なしという社がありましたが、それ以外のところは、おおよそ大正時代までに近くに鉄道が開通しています。今は廃線ですが過去に鉄道が通っていたところもあります。

要するに、都市間輸送を中心とした鉄道ルートが、神社のある付近を通るようになっていくというのは、ある意味、自然なこととも言えるわけです。そういった意味では、鉄道と大神宝奉献の神社は、一応の関連性があると言えるかと思えます。

藤本 加瀬先生、ありがとうございます。加瀬先生からは非常に興味深い資料を頂戴しました。播磨国の伊和神社のお隣りの但馬国の一宮は出石神社で、大神宝奉献社ではありませんが、こちらも地理的に特殊な場所でしたが、出石鉄道が走っていました。播州、但馬の内陸部は、生野銀山も近いところですが、鉄道をなかなか引きにくい地理的、経済的状況もあったといえるかと思えます。また愛媛の大山祇神社も島嶼部の大三島ですので、地理的、技術的、経済的にも鉄道が敷設しにくい条件を持つ特殊な場所ですので、最寄り駅なしというのは当然だと思えます。とはいえども、どこを見ても

やはり鉄道との関わりというのが出てくるというのが改めて確認できる資料を座談会の話題として頂戴し、さらに解説を加えて戴いたかと思えます。交通の要衝となる地に鉄道を敷設するという点を考えますと、一方で都市計画、鉄道をどこにどう引くのかという問題も当然、出てまいるわけです。先ほど、由谷先生の方から E・ハワードの田園都市論というのもございました。鉄道路線をどう引いていくか、都市計画論の中でどのように鉄道を利用していくのかということも含めてですが、内務省神社局の局長を明治末期から大正にかけて七年間務めた内務官僚井上友一のこととも由谷先生がお詳しいと思いますので、お話を願います。

由谷 本日、配布の資料に井上友一について記載しておりますが、先ほど自己紹介でも述べましたように、十一、二位前から井上について関心を持っていました。近年、國學院大學の木下順先生が、今日の司会の藤本先生とともに「井上友一研究会」というのを主宰されているということで、私もその研究会に三年程前から参加しています。この研究会では、私が井上に関心を持った理由の一つである、石川県出身の内務官僚であるということで、石川県時代の井上友一について調べて欲しいということを依頼されましたが、井上の著作を色々読んでいくと、『自治要義』とか『救済制度要

義」とか、地方自治や社会福祉関係のことをやっており、かつ、都市行政政策です。その中でE・ハーワードの都市計画理論である「ガーデンシティ（庭園都市）」を日本に紹介したということで、田園都市論と井上をテーマにした論文を二年ぐらい前に書きました。

その論文でどんな論を記したかということも含め、お話ししながら、鉄道との関係について述べたいと思います。

日本における「田園都市論」の系譜については色々な議論があつて、内務省地方局有志の『田園都市』がほとんど井上の著作だというような評価もあれば、内務官僚の研究をなされている本日の司会の藤本さんの論考などでは、センネットの著作を紹介しただけだというような評価もあります。いずれにしても、E・ハーワードという人が一九世紀末に「ガーデンシティ（田園都市・庭園都市）」という都市計画論を提唱しており、明治三十一（一八九八）年に一九世紀末にあたりますが、『To-morrow』という本で提唱した論がハーワードの理論です。この本には、あまり鉄道のことは出てきておりませんが、都市の中心にクリスタルパレス、周囲に公共施設とか環境道路。そこに田園部が囲むというもので、人工的な都市計画理論を提唱しました。それに賛同した英国人たちが、明治三十七（一九〇四）年から、レッチワースという新たな田園都市をロンドンの郊外に実際に造成しました。井上

らが内務省地方局有志で『田園都市』という本を発刊したのは、そのレッチワースの都市建設が始まった三年後の明治四十（一九〇七）年です。世界的に見ても、「ガーデンシティ」を注目して国内に紹介した早い例だと思います。

この田園都市論についても色々な評価がありますが、日本の私鉄の経営者がそれに影響を受け、ニュータウン的な住宅を造成しようとしたことで、ハーワードの理想とは非常に異なるものを日本でやっているという、否定的な評価が結構多いわけです。しかし、井上は地方自治論とか社会福祉、あるいは都市行政の議論の中で、公共性とか共同性というものを非常に重んじて述べています。ハーワードの『To-morrow』という本もそのような方向性で、レッチワースなど、新たに田園都市を造成しますが、自治的にガーデンシティの住民が公共性を持つて一緒に生活していくんだということを言っている、井上の考えと共通性があることを私の論文では主張しています。

鉄道との関係についてですが、この内務省地方局有志編の『田園都市』という本が出て二年余後に、阪急グループの開創者である小林一三が経営を託された箕面有馬電鉄の沿線の池田、豊中などに住宅地を建設する際に宣伝用のパンフレットを作成したわけですが、当時の大阪は非常に住宅環境が悪化していて、ハーワードが説いたような田園都市をこれからつ

くるといような、キャッチコピーみたいなものを宣伝広告に出して、それが田園都市の考えを日本で実現しようとした最初の例ではないかと考えられています。

その後、本格的に田園都市株式会社という会社をつくったのが渋沢栄一です。大正十二（一九二三）年に井上友一とも親交深かった渋沢栄一と息子の渋沢秀雄が洗足田園都市計画を提案して、田園調布を造成します。

両方とも共通するのは、阪急電鉄、東急電鉄という私鉄です。私鉄沿線に環境の良い大規模宅地を造成して、鉄道の定期券乗客を増加させようというアイデアですが、ハーワードのガーデンシティの考え方を日本に導入したわけです。

私の書いた論文では、ハーワードの理想と全然違うことを日本ではやったんだと考えられているけれども、ハーワードの理想は、井上友一が共感したように、共同性とか公共性であったと考えられます。しかし、実際にレッチワースという都市を造成した際には、株式会社になっっているんですね。そのため、ハーワードの理想というのは既に造成段階から崩壊しており、営利事業としてレッチワースをつくっているのです。日本的な田園都市が、必ずしもハーワードの理想と違うから云々という、否定的な評価を下すのはどうなのかというような論を述べました。

井上友一の著作を読むと、彼は内務省神社局長、明治神宮

の造営局長でもありました。彼が神社をどう考えているかというのは非常に難しい点ですが、この田園都市構想を日本に紹介したのは、ハーワードの公共性とか共同性の概念に深く共鳴したからだと思います。神社との関わりまでは、不明な点もありますが、井上は、渋沢栄一と親交が深かったことは事実です。井上が急逝することになった帝国ホテルでの会合にも渋沢は同席していました。また、小林一三や井上とも親しかった渋沢栄一は、井上の紹介によって、ビジネスチャンスの一つとして、田園都市計画に飛びついたんだと思います。

以上、神社との関係というのは不明な点もありますが、神社局に深く関わった内務官僚と鉄道との関わりということで少し申し上げました。

藤本 ありがとうございます。

由谷先生のお話を伺っておりますと、日本における鉄道の整備、発展の中の一つとして、住宅地の造成との兼ね合いが挙げられるわけです。住宅の造成、人が住むところを前提として、あるいは人の利便を考えてということもあります。その意味で、先ほど大阪の箕面有馬電鉄の話もありましたが、どのような都市計画の中に基づいてどこに鉄道を敷設しているのかというのは、「我田引鉄」という言葉もありますが、非常に大事な問題です。

まさに、その点は、先ほどの加瀬先生の話もつながって

るところでして、南宮大社の門前に、なぜそこを横切るかのように新幹線が走るのかという問題もあります。例えば伊勢ですと、現在、JRと近鉄の二線が伊勢市内の中心部の市街地を通っていますし、かつては路面電車も市街地を走っていました。しかしながら、本居宣長ゆかりの松阪市では、市内の中心部になる松阪城周辺から遠く離れたところに鉄道を敷設しています。その理由の一つは、城下町ではよく言われる、蒸気機関車による煙害風評による鉄道忌避説からだと考えられていますが、そのような鉄道忌避に関わる問題も日本の鉄道史研究の中では議論の一つとなっていました。

都市計画の中で、どのように鉄道を敷設、整備するのかというのは、実は人の暮らしの中に直接かわってくることでありますし、近世的、中世的な視点で考えますと、そういう市街地中心のいい場所に、当然、神社が鎮座しているわけですから、そういった点をどう考え、どう市街部中心に近づけて鉄道を敷設するのかというのが一方である訳です。無論、鉄道が日本に敷設されたのは、明治初期で、かつ昭和三十年代になるまでは、蒸気機関車が列車の中心ですので、煙害などの問題も市民の暮らしの中で当然考慮しなければならぬ問題でもあったわけです。

それから、一方で、経済的な面といえますか、産業の面というのも鉄道との関わりで考えていかなければいけない部分

で山仕事をする限りにおいて、神様というのは、山頂、もしくは山麓においてになるんですね。ですので、山神社、は山の上の方に奥宮、もしくは山麓の里宮として鎮座しているわけですが、それが沿岸部に工場が立地されるようになると、なかなか内陸部の奥宮や里宮から勧請までして、山神社を設立するというわけには、いきませんので、沿岸部の工場の多くでは神棚が設けられるというわけです。そういったような形で、産業と神社の形態、つまり、神様のいらつしやるところ、そういった形態も近代の産業の進展とともに変わってきたのではないかなとも考えられるわけです。

工部省鉄道についてですが、工部省という役所は、鉄道や電信、その他、船とか灯台に至るまで管掌する役所でしたが、十年間しか存在しませんでした。明治初めに工業にかける諸権力を一極集中して、とにかく欧米に早く追いつきたい、早く発展させたい、と設けられたお役所だったわけですが、その役所が管掌して鉄道も敷設されていきます。そして、ある程度軌道に乗ったときに鉄道部門は分離されて内閣の管轄になって、その後、鉄道院、鉄道省というふうな形で組織改編が進んだという次第です。その工部省の時代に先ほど申し上げた釜石の鉄道がでてくるわけです。

そして、その釜石鉄道ですが、製鉄所が明治一六年に廃止になると、主な設備は、今の南海電鉄の前身である阪堺鉄

です。その点で、工部省鉄道など、経済史的な面での鉄道というものを研究されてきた小野寺先生から、近代における鉄道発展というところの面で、少し岩手の釜石の例なんかもお話しいただければと思います。

小野寺 やはり、近代になると、鉄道が非常に重要な位置を占めているのは事実です。最初に結論から申し上げますと、江戸時代までは、産業は、山の中、いわゆる内陸部の山間地にあるのが一般的です。荷物を運ぶのが大変なので、山の中で物を最終製品にしてしまつて麓に下した方が輸送効率がいい。ゆえに近代化以前は、諸産業も山の中、内陸部にあるわけです。それが、明治時代に入ると、大体は、工場が沿岸、あるいは平野部への立地となります。その沿岸の工場に行くためには、原材料を全部、山から沿岸部まで持つてこなければならなくなる。それから、外部から工場に資材を入れるとなると船を使うわけですが、釜石にも同じことが起こります。こうなつてくると、必要になるのが鉄道です。山から海まで鉄道を敷設して工場に資材を運ぶ。それが官営釜石製鉄所の基本的なモノの考え方で、そこに走つたのが先ほど申し上げた釜石鉄道という、日本で三番目、明治十三年の二月に開業した鉄道です。

今、藤本先生の方から少し、神様と鉄道が云々というお話がありました、これも一つ強いて述べるとすれば、山の中

道、そちらの方に売られてしまっています。今の南海電鉄で、最初に使用されていた設備は機関車を含め釜石のお古であったということになります。

もう一つ、工部省の後に鉄道院、鉄道省となるわけですが、鉄道院の時代になり、工部省系とは別に私鉄が登場してくると、対乗客という観点で種々変わってきます。民間の私鉄というのは、当時、国の方もお金がありませんでしたので、主にかつての士族や商人がお金を出して敷設したものです。例えば、日本鉄道ですね。近畿日本鉄道ではなくて、東北の方で敷かれるのが日本鉄道ですが、有名なところでは、他に関西鉄道もそうです。

ここで、特にお話したいのが、山陽鉄道と九州鉄道です。何がそこでトピックになるかといいますと、今につながるような乗客へのサービスが始まったのがこの時代です。まず山陽ですと寝台車、九州ですと豪華列車ですね。『ザ・トレイン』のはしりであったというふうに言うことができます。

やはり、そういったようなアイデンティティーを出そうとするというのがこの時代はあつたと思いますが、ちゃんとしたサービスを、機械ではなく手づくりで出そうとする。山陽鉄道の場合は湯たんぽサービスなんかもあつたようですが、そういったサービスを、国鉄ではなかったからスタートでき

たと思います。国にお金がなくて私鉄ができたわけですが、その私鉄はそういうサービスでアピールをしていき、乗客を伸ばそうとしていった。

現在では、そういう乗客へのサービスがどんどんなくなっていると思いますけれども、今はある種、スピードがサービスになって、その他はサービスが要らないというような考え方ですね。鉄だけに鉄道の哲学が変わってきているんですが、そういったような鉄道哲学というのが、やはり鉄道にはついて回っていたような気がします。

もちろん、鉄道省とか国鉄でも、「列車ボーイ」とか「つばめガール」「はとガール」というふうなものはあったのですが。今でも小田急だとありますよね。私鉄には一部残っているわけですが、JRの方はどんどん廃止していつて、グリーン車に乗っていた乗客サービスもなくなってしまうので。そういうようなサービスの变化もあります。

そして、こうした鉄道哲学の変化というのは、やはり乗客にとつてみると鉄道が大衆化してきたということが大きいと思うんです。鉄道に乗る人がある程度お金を持っていなければ乗れなかった時代に、そういう人たちに對するサービスから、とにかく誰でも乗れるような形に鉄道が変化してきた。そうなつてくると、速さの方でサービスを提供する。ゆえに乗客へのサービスを不要だと思ってしまうような人たちが増

加してきている。そういう形に世の中が、変わってきているのかなとも思います。

現代に至るまでの話になってしまいました。が、貨物の変化、そして鉄道の経営者の持つている哲学、そういったようなものでも、随分、時代時代で変化したのではないのかなと思います。

一時期大分、貨物列車が消えてしまいましたが、また今、復活してきていますね。佐川急便の専用電車とか、あとは岩手の方ですとトヨタ専用の列車が一日二便到着しています。が、環境問題の関係で復権してきていると、貨物列車の方は言えるのかもしれませんが。

藤本 ありがとうございます。近代から現代につながる鉄道の歴史を概観しながら、お話し戴き、洵にありがとうございます。山から海へ原材料が運ばれるという点では、まさに関東では、元々砂利や石灰石の運搬のために敷設された南武線が、小野寺先生の例に当てはまりますね。

先ほど、鉄道の哲学という話がありました。「湯たんぽサービス」の話もございましたが、近鉄特急にもかつて「おしぼりサービス」というのがありました。これは、ちよつと現代の話になってしましますが、前々回の第六十一回の神宮式年遷宮の直後ぐらいまでは、近鉄の特急電車の中では、夏には冷たい、冬には温かいタオル地の「おしぼり」のサービ

スを添乗のアテンダントが一席ずつ配布するサービスをやってたのですが、それがいつの間にか、紙のおしぼりを配るようになり、それも無くなつて今では、紙のおしぼりがトイレの前に設置してあつて、乗客が使うなら勝手に取つて持つていつてくださいというサービスに変わりました。その意味ではサービスというものも人件費の問題もありましようが、変わつてきた証の一つかもしれません。まさに鉄道の大衆化と経営優先の中で鉄道サービスが変化していったという話の一つでもあります。

鉄道の発達ということを考えていく中では、やはり神社の参詣という問題があります。先ほど、産業との関係でのお話もありましたが、各地の鉄道の敷設に伴つて人々は全国各地を鉄道を使つて移動するようになります。例えば、大正天皇は皇太子時代に全国各地を行啓あそばされますが、この場合は、やはり先ほどお話にあつた東北の日本鉄道に乘車して色々移動していくわけです。少し、それとは話が逸れてしまふかもしれませんが、実際に、大正時代、あるいは明治末期から鉄道を使つての神社参詣ということが増加してまいります。

伊勢神宮を例えに出すとしますと、今日、私は、座談会に併せて近代の鉄道と神社に係る資料を幾つか持つてきましたが、ここで、その幾つかの資料をお見せすると、例え

ば「大神宮御遷宮奉賛会」という団体が発行した「参宮案内」というものなんです。が、当時のサービスの一環というわけじゃないですが、こんな小さなパンフレットにも実は時刻表が若干掲載されております。このパンフレットにある「上り列車」の時刻表は、実は明治四十二年の御遷宮の後なんですね。当時はまだ鉄道が名古屋から伊勢までは一本しか走っていませんでした。それこそ、今の近鉄も敷かれていない時代です。ですので、上り列車を見てみますと、名古屋行きとか京都行き、湊町行き、亀山行き、東京行きというのがありまして、なお、下りは勿論、鳥羽行きしかないんですが（笑）。

それから、これは昭和五十五年のものだと思いますが、神宮司庁が作成した封筒です。これは牟禮仁先生から頂戴したのですが、伊勢神宮の神宮司庁と伊勢神宮崇敬会との共同名の封筒。この封筒は、伊勢神宮崇敬会の評議員会の折の資料が入っていた封筒です。今ですと、こんなことは余りないと思うんですが、国鉄と近鉄の時刻表が会議の資料を入れる封筒に印刷されています。まさに、鉄道を使つて皆さんが全国から来られているということが前提だということを証明するような資料です。その意味ではこういった封筒にまで時刻表が案内で印刷されているということは、鉄道というものを当時の人々がどう考えていたのかといえますと、非常に大事なものであるということが明確にわかる資料です。

ですから、先ほど小野寺先生の話があったように、スピードこそがサービスに置き替わってゆくということではなくて、さまざまな鉄道の哲学が登場してくるというようなお話につながるのかなと思っています。

もう一つ、小野寺先生にお伺いしたかったのは、産業化と神道文化との問題ですね。神棚の話がございました。小野寺先生は理工学部で流体工学がご専門かと思うんですが、実際に、大学の方で工作場とか、色々な実習をするような場所とこのうのはあるんでしょうか。

小野寺 学生の工作実習をする必要があるんで色々な設備があります。

藤本 鍛冶場もあるんでしょうか。

小野寺 鍛冶場もあります。私も学生時代には、トンテンカンと赤熱した金属の鍛造をやりました。

藤本 そういった場には、よく神棚がお祀りされますが、小野寺先生がご存じのところで、鉄道ですと、よく駅舎の中に神棚があつて、駅長さんとか職員の方が拝むということはあるんですが、例えば、鉄道の修理工場の中にも、何か神棚のようなものはございませんでしょうか。

小野寺 一応、岩手大学は国立大学ですが、ついこの間までその工場に神棚がございまして、その職員の方々は、毎日、二拝二拍手で「パンパン」という形でお参りしていま

と非常に興味深いものがあると思つたものですから、ちよつとお伺いをした次第です。

先ほど、列車内のサービスと鉄道哲学というようなお話もあつたわけですが、もう一つのところでお話を少しお伺いしたいと思うのは、鉄道の発達に関連して、旅とのかかわりということが出てくると思います。

実際に観光客を誘致していくことについては、先ほど、私鉄の発達というようなお話もあつたわけですが、その中で聖地の巡礼というようなことも含めて考えますと、お伊勢さん

などは、まさに

この聖地巡礼になるわけです。

今日、持参した資料にも、例えば、これは「大軌（現在の近畿日本鉄道の前身）」の『少女電車の旅』というパンフレットで、昭和初め頃のもので



大軌発行の少年向け参宮パンフレット

た。年に一回は、「ふいご祭り」から、もし時間のある方は、どうぞ参列ください」という案内も来たりして、職員の方々は、夏のふいご祭に参列していた記憶があります。今は鍛冶場も改装されてしまつて、その際に神棚は撤去されてしまつたんですが。さすがに、様々なことが問題視されるような時代ですので、国立大学にはまずいだろうということかも知れません。まあ、世代替わりしたというのもあると思いますが。

昔、国鉄の機関庫を見学をしたことがあるんですが、そこにもやはり、機関庫の入り口の上の方の壁に神棚が祀つてありまして、それも当然ながらふいご祭りをやるんだろかな、なんて思つて見たことがありましたね。

藤本 「ふいごの神様」ですね。鉄道の場合、まさにびつたりかも知れません。例えば、公設の浄水場でも水神様を場内にお祀りしたりといったことがありますね。浄水場では、やはりきれいな水がきちんと出てもらわなければ困る、鉄道はきちんとレールや列車ができあがつて、無事に運行してもらわねば困るという、人々の素朴な願いが込められた事例の一つなのかなと思います。JRでも私鉄でも、単に運行の安全を祈るという意味での交通安全のような形での神様との関わりということではなくて、車両や線路の整備・点検などの保線面での安全とかといった修理、修繕などを含めて考える

すが、宇治山田駅の駅舎の写真とともに「お伊勢まゐり二時間！」とあります。こういったような修学旅行向けのパンフレットも出されていますね。

由谷先生に修学旅行とか、あるいは聖地の巡礼ということも含めて、少し鉄道とのかかわりというところで何かお話を戴いて宜しいでしょうか。巡礼と鉄道との関わりというような話を少し。

由谷 ちよつと資料を準備してきたもので、石川県関係で神社に参拝するためにだけつくられたものではないんですけど、初詣などに結構使われていた、二つの例を紹介したいと思います。

まず、能登鉄道です。現在、「のと鉄道」という第三セクターの鉄道会社があつて、この「のと鉄道」がアニメ聖地巡礼で話題になっているわけですが、それとは別の会社です。羽咋から、この赤い線のように、総持寺がある門前よりも南側なんです。三明というところまでまつてしまつて。本当は總持寺のところまで行つて、やがて輪島のほうまで開通させたいと思つていたみたいですが、結局うまくいなくて三明というところまでまつてしまつたと。松本清張さんの『ゼロの焦点』（映画版）に出てくる駅です。

能登鉄道という会社が正十四（一九二五）年に敷設したということで、最後まで非電化のままでした。戦時中に大合

併みたいのがあって、北陸鉄道能登線という路線になって、昭和四十七（一九七二）年に廃線になってしまったんですが、私も二回ほど乗った記憶があります。

この路線が、気多神社近くに敷かれていました。羽咋と気多神社は結構離れていて、三キロ台なんですけど、歩いていくとちよつと大変なので、これが初詣のときに大変混雑したというふうなことが伝えられています。今もホームの跡はありますが、ホームから気多神社の大鳥居が見えるという、ロケーションでしたので、気多神社に参詣するための鉄道ではないですが、一時的には、初詣などに関しては利用客が多かったということとちよつと取り上げてみました。

それと、私が非常に関心を持っているのは、『ゼロの焦点』に出てきたということもありますが、唱歌があることです。「能登鉄道唱歌」というのが作成されていて、当時、鉄道唱歌を模して、私鉄であつても、どこにでも似たような歌のメロディーで作成されていたものの一つかもしれませんが、一番から十八番目まで歌詞があります。一番の歌詞が面白いんですが、「文化至らぬ能州の交通産業開発につとめたふとき能登鉄道 いざ君ともに旅ゆかむ」。気多神社の一宮に関しては、五番の歌詞で、「松原過ぎて瑠璃色の 海も間近し一宮 気多の社に詣れば 千古の神域尊けれ」というものでした。

だから、昔は車が余り一般的でなかった頃は、初詣その他、白山比咩神社にお参りするときは、我々の頃は戦後になっていまして北陸鉄道石川線になっていたんですが、これを使ってお参りしたということです。石川県の私鉄は戦時中に北陸鉄道に合併されたんですが、こういう二つの鉄道が、聖地巡礼といえますか、初詣などの一般的な神社の参詣に用いられていたということです。

藤本 ありがとうございます。

先ほど、由谷先生のほうから戴いたお話の中で、もう一つが明治四十二年の皇太子時代の大正天皇の行啓がございましたが、そちらはどうでしょうか。

由谷 そちらはまだ。すみません。

藤本 由谷先生からはまず先に、聖地巡礼ということで気多神社と白山比咩神社のお話を戴きました。ここで面白いのは、気多神社、白山比咩神社、どちらの社も、先ほど加瀬先生の資料の中にもありましたが、能登と加賀はどちらも近くまできていた鉄道路線が廃線となっていますね。

由谷 意図したわけじゃなくて。申し訳ありません。（笑）

藤本 もう一つは実はこの駅名なんです。面白いのは、加賀一の宮、能登一宮とある点だと思います。

由谷 確かに。

藤本 例えば、神戸の生田神社がある地が三宮ですが、こ

能登半島の西側の交通機関って能登鉄道しかなかったんですね。公共交通というのはいさしかなかった。今は廃線ですが。

もう一つは、気多神社は旧社格でいえば国幣大社ですが、白山比咩神社、加賀の一宮ですが、こちらは国幣中社です。こちらは最近まで路線が廃線にならず存在していたのですが、平成二十一年に廃線となり、駅がなくなっていました。ちよつと複雑で、これも戦時中の吸収合併で北陸鉄道という会社と合併されましたが、もとは、石川電気鉄道という会社と金野軌道という二つの会社の路線があつて、それが金沢から鶴来までつながっており、鶴来駅から加賀一の宮駅までは金名鉄道という別の会社でした。ですので、鉄道三社が路線をつなげて、金沢から加賀一宮まで鉄道が走っていました。

金名鉄道は、もつと白山の上の方まで昔は路線が敷かれていたのですが、「金名」というのは、もともと金沢と名古屋を結ぶという意味です。今も鶴来にある小堀酒造という酒屋さんが、金沢と名古屋を結びたいということで、鶴来駅から鉄道を引いていって、名古屋まで行こうとしたらしいですが、その途中に加賀一の宮駅というのがあつたということです。これも、私は、小学校の遠足とかで加賀一の宮駅まで行きました。この路線は、八年前くらいに廃線ですので、割と最近まであつたわけです。

の「三宮」は、一宮制のものではなく、別の意味です。生田斎神八社のうちの三宮神社に因む地名からくるものですね。一宮でいえば、例えば、貫前神社の上州一ノ宮というのがあります。こういった名前の部分でいきますと、実は一宮なんかも鉄道とも多く関係しますね。

加瀬先生、各地の一宮のほうも沢山お参りになれていると伺っていますが、鉄道駅の中で一宮との関わり、実際にお参りになられて、非常に不便だったところとか、あるいは便利だったところとか、色々あるかと思うんですが、もし何か鉄道と神社との関わりがあるところがあれば、お話しいただければと思うんですが。

加瀬 その点については、先ほど、何で余り耳慣れない「大神宝奉献社」をとりあげたのかという補足から、お話をしたいと思います。

今、藤本先生がおっしゃったとおり、一宮を挙げながらお話をすれば分かりやすかったんですが、一宮というのは、実はそれが選ばれた時期というのは結構バラバラです。それでも、中世の半ばぐらいになってくると、どこが一宮かということが固まってきます。ただ、幾つか一宮の候補がある国も存在するというような状況になってしまっているんです。ですので、一宮ですと、特定の時代の重要な神社の代表ではないという面もありますので、それで大神宝奉献社と呼ばれる社を

挙げさせて戴いたこと、ご容赦いただければと思います。

一宮は、それでも、各国それぞれにあるわけでして、その意味では、大神宝奉獻社よりもきめ細かく交通の要衝と神社との関連具合が確かめられます。その一宮でも、鉄道が近くを通っている例は多いかと思えます。

今のお話の流れを受けると、鉄道が近くになくとも交通の要衝だと分かる場合もあります。大神宝奉獻社で一宮でもある播磨の伊和神社を例としたいと思います。あえていうと播磨新宮という駅が近いですが、ただそれもバスをそこから二本ほど乗り継がないと行けないようなところです。結局、私自身は車を使って行きましたが、伊和の神というのは『播磨国風土記』の中で出てきまして、但馬の天日槍命という神と競争をしたりとか、そういったエピソードがある神様です。

伊和神社は、地理的にいっても、但馬、そして因幡へ抜ける道筋にあります。鳥取の方に向かう国道29号線などですね。要するに、「何でここに鉄道がでなかったのか」という理由が、専ら鉄道を敷設する上での事情だったと分かることもあるということです。

今まで、交通の要衝ということで単純に割り切って申し上げましたが、もう一点指摘したいのは、大神宝奉獻社の中には、地域のランドマークと関係するところも多いです。わかりやすい例を言うと、山の信仰と関わる神社ですね。とりわ

加瀬先生のお話は、先ほどの由谷先生の田園都市論にも何かしらつながっていくところだと思えますね。田園都市計画も、人が住む環境をどう作り上げるかという問題もあり、そこに公共交通として鉄道を敷く、敷かないという問題もあります。それから、加瀬先生の先ほどのお話のように、その地域のランドマークである神社との関係性で鉄道を敷いたからといって、実際にはうまくいかない場合もあるわけです。

それは、日本で一番の聖地ともいうべきお伊勢さんであってもです。特にお伊勢さんの場合は、地理、地勢、社会的な問題、つまり周辺域の人口そのものの問題もあるわけです。伊勢というのは、江戸時代、幕末からずっと一〇万人余で、鉄道の利用人口そのものの基礎に変化が全くないという場所に鉄道路線が沢山敷かれて、一体、どれだけの経常利益があるのか、という点も実際はあったわけです。

昭和、これは戦前期、終戦末期の頃ですが、伊勢では、山田に省線の参宮線山田駅（現在の伊勢市駅）と、参宮急行電鉄（のちの大阪電気軌道Ⅱ大軌）の宇治山田駅、それからもう一本、外宮前まで伊勢電気鉄道（のちに参宮急行電鉄に買収後、大軌に吸収合併）の大神宮駅（大神宮前駅）という三駅がありました。その上、市内には、昭和三十年代まで、三重交通神都線の路面電車という形で、今でいう外宮前にあたる伊勢市駅（山田駅）の前から内宮の宇治橋のある内宮前駅

け、駿河の富士山本宮浅間大社。まさに、これは富士山そのものでありまして、当時の人々にとっては、境界や交通の要衝の神というよりは、富士山の神としての意識が強かったようです。平安時代でしたら噴火もしていましたから、なおのことといえます。鉄道は、こうしたランドマークめがけて引きやすいのではないのでしょうか。

さらにいえば、先ほども、ちょうど加賀と能登の一宮の話が出てきましたが、本日用意した資料の下段に、例えば昔は宇佐参宮線というのが走っておりまして。今ですと、宇佐神宮は、日豊線の宇佐から直線で4キロ弱だと思いますので、バスを使わないと行きづらいところです。しかし、かつて神社近くまで鉄道が走っていたわけです。鉄道を敷設する上で、神社というのも重要な目標となっていたのは明白です。資料にはないですが新潟県、越後国一宮の彌彦神社もですね。弥彦線の終点が最寄の弥彦駅です。

ただ、そうした路線は、宇佐のように、今はもう廃線という例が少なくないです。お伊勢さん、伊勢の神宮であつても、やはり内宮線は廃線となつています。神宮であつてもそうですので、やや厳しい言い方をすると、神社が鉄道の維持にプラスの意味で貢献することは、なかなか難しいという、一つの分析もできると思います。

藤本 ありがとうございます。

までに内宮線が走っており、もう一本、山田駅から二見駅まで路面電車が走っていました。この神都線が廃線となる理由は、もともと路面電車を経営していたのが宮川電気株式会社で、その後、伊勢電気鉄道、神都交通となり、昭和十九年に三重交通神都線となったことが大きな契機です。戦後、昭和三十年代のモータリゼーションの最中に親会社の三重交通がバスに代替することで、運行の休止を明確化して事実上の廃線にしていくことで廃線になったわけですけれども、そういった事情もあろうかと思えます。

もう少し古いところでいきますと、これは「文明開化と神道文化」の座談会でも話が出ましたが、関東になります川崎市の川崎大師に参詣するための大師線ですね。それから、成田山もあります。実際には、市電的なものというのは、のちにバス路線に代替されていくというのがあるわけですが、その辺りも含めて鉄道の盛衰を見ていく必要もあるのかなというところもあるかと思えます。

それから、もう一つの問題として、先ほど加瀬先生から神社は「ランドマーク」という点を提起戴きました。

この問題は、駅名などの名称の問題にもつながります。駅名との関わりでは、先ほど、小野寺先生のお話の中に、「釜石の鉄道がのちに南海線で使われた」というようなお話がありました。実は、駅名でいきますと、南海線というのは、鉄

道と神社との関わりを見る上で、非常に興味深い駅名が沢山ございまして、例えば、今宮戎神社に因む「今宮戎」「新今宮」という駅があります。それから南海線に「住吉大社前」という、神社そのものの名前が付いた駅名もあつたりします。昨年一月に、南海線の方では最近、その住吉大社駅に隣接する阪堺電気軌道の上町線住吉公園駅と住吉駅というわずかに二〇〇メートルの路線が廃止になったという話題がありました。この路線は大正二年の開業で昭和三十年代の全盛期は一日二〇〇本、分刻みで運行していたようで、この路面電車が運行廃止になったのは大きな話題ともなりましたが、阪堺線には、現在も住吉島居前駅もあつて、路線沿いにある神社というのは、その意味でも面白い面があります。

神社の名前のつく駅とか、お寺の名前のつく駅ということで、駅名に社寺の名称が付けられるというケースでは、先ほどの、加瀬先生の資料にある表の中でいきますと、例えば紀伊の日前神宮・國懸神宮のところですけれども、これは和歌山電鉄、かつての南海電鉄の貴志川線ですね。これも、例えば伊太祁曽神社というのが和歌山にあり、伊太祁曽駅があるわけですが、猫の「たま駅長」、「たま電車」で有名な路線であります。これも元々は、大正五年に日前神宮・國懸神宮、竈山神社、伊太祁曽神社の三社をお参りするために山東輕便鉄道として敷かれたという路線です。

明治末から大正期にかけて、天皇や皇后、皇太子などの行幸啓があると、どの地方でもあることだと思ふんですが、要するに各地で郡誌的なものが作成されているんですね。例えば、河北郡では『加賀河北志』、羽咋郡では『羽咋志』、鹿島郡では『鹿島志』など。また、七尾にも行かれたので『七尾町誌』。鹿島郡の鹿西町を通られたので『鹿西地方生活史』。私が確認した中では、その五誌が刊行されています。その中で、いわゆる昔話のなものとかがフォークロアのものをとり入れたりして、嘉仁親王が来られるので、より自分たちの郷土を見直すというか、郷土意識というか、郷土愛というか、そういうものが起こったのが、この明治四十二年の皇太子行啓ではなかったのかと考えています。

石川県内でも民俗行事として、例えば金沢では獅子舞を演じたりとか、七尾に行かれた際は青柏祭という、今、国指定の重要無形民俗文化財、およびユネスコの無形文化遺産になつているものですが、その曳山三台を全部台覧しております。この台覧ができる前提、基礎になつているのがインフラ面、つまり鉄道の敷設です。

実際に行啓があつたのは明治四十二年ですが、それに遡つて金沢から七尾まで七尾鉄道という会社が敷設し始めて、最終的には明治四十年に国有化するんですが、金沢から七尾まで、明治四十年段階で鉄道ができあがる。それによつて、九

また、府中の大國魂神社は、京王電鉄が敷かれる際にかつての境内地、馬場大門のケヤキ並木内を鉄道が横切ることになるので問題が起きましたし、あるいは府中より奥の八王子の多摩御陵の参拝との関係もありますので、中央線も含めて考えなければならぬわけですね。

また、多摩御陵について少し触れましたが、そこで時代を少し遡つてみたいと思います。由谷先生、先ほど、大正天皇の皇太子時代の行啓のことで少しお話しただけかもしれません。

由谷 この点については、余り研究がなされていないのかなと思います。原武史さんが少し研究されていますが。

藤本 原以外にも例えば、古川隆久さんの著作もありますね。

由谷 はい。原武史さんは、余り一次資料は用いていない感がありますね。どうも『石川県史』等の二次文献を用いているようです。

私は、皇太子時代の大正天皇が石川県に行啓されたことが、行啓以降の石川県内の文化面、郷土意識に非常に大きな影響を与えたと考えています。一方、県内の歴史研究者はどのように評価しておらず、あまり大正天皇に関するモニユメント的なものも県内に残っていないので、その点を明確化しづらいいこともあろうかと思っています。

月二十七日に日帰りですが、皇太子殿下は金沢の前田侯爵家に宿泊されていたんですが、七尾に行啓なされて、それから和倉温泉まで行きます。これは、多分、人力車だと思ひますが。

和倉温泉に行啓された際の部屋というのは今も残っております。石川県内で皇太子時代の大正天皇の行啓で残っているモニユメント（由来の建築物および記念碑など）は、それくらいです。お部屋くらいなんですが、かなり、石川県民にとつては郷土意識というか、この皇太子殿下の行啓は重要なイベントではなかったかと思ひます。九月二十三日から二十九日の約一週間、そのうち日帰り一日だけですが、おそらく近代の皇族で初めて能登に入られたのではないかと思います。その行啓の前提になつていたのが、鉄道が敷かれたということ、非常に興味深いことだと思ひています。

藤本 ありがとうございます。

先ほど、由谷先生から大正天皇のことを触れて戴いたわけですが、大正天皇は、皇太子時代にかなり各地へ行啓していることが知られています。明治天皇は、船舶を使われることも多かったわけですが、大正天皇の場合は、皇太子時代の行啓では多くが鉄道を利用あそばされています。大正天皇になられてからは、天皇の最後の鉄道利用が原宿駅の奥にあるいわゆる原宿宮廷駅（原宿駅側部乗降場・宮廷ホーム）で大正

十五年八月に葉山御用邸に行かれたということでも鉄道との関わりが出てくるわけです。

実際に、能登、加賀の場合でも鉄道を利用あそばされていますが、それ以外にも、例えば、皇太子時代の明治四十四年の北海道行啓でも、釧路線だとか小樽、室蘭本線とかを使われて帯広の方へ赴かれています。明治四十年の山陰の方への行啓、明治四十一年の東北行啓、先ほどの小野寺先生の話にもありましたように、東北中心に広がっていた日本鉄道を使われております。

九州への行啓は鉄道よりも海路が多いんですが、明治三十六年の、皇太子時代の和歌山、瀬戸内の訪問時では、海路と山陽鉄道を利用あそばされています。中国地方を移動された際は岡山あたりでは鉄道を利用しており、その意味では、大正天皇はかなり鉄道を利用されていたということ、非常に興味深いという点もあります。

次に小野寺先生お伺いしたのですが、先ほど、鉄道の駅舎と神棚、あるいは修理工場と神棚、ふいごの神様のお話を戴いたわけですが、別の機会に小野寺先生とお話していた際に「坑道と神道」というお話を少し伺いました。いわゆるトンネルと神道との関係性みたいなものかと思うのですが、鉄道と神道との関わりを見る上で興味深い点ですので、その辺、何かお話できれば有難いです。

神に伝えてもらい、お願いをする。これにより、神様の許しの中で工事などが行われていくわけです。そういう形で考えると、キリスト教国の欧米と日本とは根本的に考え方が違う。許しの中で行われるということは、神様が怒られるようなことはしてはダメなんだという自己規制が、日本の場合だったら、今は違うのかもしれないけれども、昔は働いていた。そういうこともあると思います。

石見銀山の世界遺産の推薦の際でも実はこうした考え方の違いは出ていたんですが、最初は、石見銀山を見にきたユネスコの審査員の方々が、「ここには何もねえじゃないか」と日本側に文句を言ったそうなんです。外国の場合ですと、産業遺産といったら、自然をどんと破壊して、レンガでどんと構造物を建てるものですが、日本の場合、銀山の坑道の出口で細々と精錬をして、やり終わったら、そのままにしておけば崩れる。坑道も丸太での補強程度ですから、時間が経てば、ドドツと崩れて中も壁面が落ちてしまつて、埋まつていき、また自然に還つていく。そういう形ですので、日本では、神々に一時期だけ、この地を使わせて戴くんだという考え方が根底にある。それが産業なんだというのが、少なくとも明治以前までの考え方だったといえます。そこが西欧との大きな違いではないかと思っています。

藤本 ありがとうございます。

小野寺 あまり、他の研究者の方は取り上げていない事象ですが、昔は坑道、トンネルに女の方を入れませんでしたよね。地下鉄もそうですし、山岳のトンネルもそうなんですが、その理由としては、山の神様が女だということで、女の人を入れると神様が怒るからという習俗のようなのです。大相撲の土俵も女性立ってなかった。でも、大相撲を含めて現在、こうした習俗も大分変わってきていますね。

さきほど、藤本先生がトンネルと神道とが興味深いと述べられていましたが、そのポイント、日本と西欧との神様の立場の違いではないかと思うんです。

どう違うかといいますと、ヨーロッパ的な考え、つまりキリスト教の神、ゴッドというのは、神様が人間に自然の管理を完全に委ねた、委託したという形で考えます。聖書の創世記に委託すると書いてありますので、自然の管理は、人間の自由でできるのがキリスト教の国々ということになるわけです。

しかしながら、神道がもともと文化、信仰の根底にある日本ではそうではないわけです。自然の管理者は、今でも神様なわけです。そして、神社がその点に強く関わってくるわけですが、自然を改変して何か工事などをしたいとなったら、神主さんに依頼してお祓いをしてもらい、祝詞を奏上して「これから何何をするのでお守りください」ということを

先ほど、小野寺先生から坑道と神道というものについて少しお話戴きましたが、実は小野寺先生と本座談会の企画内容についてやり取りさせて戴く中で、「トンネルと神道というのも面白いんだよ」というお話を頂戴していました。いわゆるトンネルの神様をどう考えるかですね。トンネルもそうなのですが、実は、橋についてもそうですね。橋が開通する際には、渡り初めの儀式を行いますし、伊勢の神宮では、現在、式年遷宮の折に宇治橋の架け替えが行われますが、親子・孫三代の渡女による宇治橋渡り初め式が行われます。

また、船については、いわゆる建造中のドックから完成して、初めて海へと出船をする時には、船と岸壁とに繋いだ綱を切る儀式が行われますが、その折も、ドックを女性に例えるというような形、つまり、生まれ出でて行く船を胎児に例えて、へその緒を切るように斧でバンと綱を切る。その綱切りの斧には、三つの筋が彫られており、その三筋が三柱の神の依り代と考えられており、三柱の神様に切ってもらふことで新船が海に出て行くという儀式があります。

先ほどの神棚の話、ふいごの神様の話とも通じるところがあります。鉄道を含めて近代以降の産業化の問題を考えてみますと、先ほど小野寺先生がおっしゃったように西洋の宗教文化との比較の中で見てみると、少し哲学的な話になるかもしれませんが面白い面が見えてくるのかと思っております。

す。この点、世界産業化遺産の推薦に関わっていた小野寺先生ならではのお話かと思っております。

小野寺先生、釜石が、近代の産業化遺産に指定される際には、海外からユネスコの審査員の方が来られて、釜石の橋野鉄鉱山の高炉跡等を見たのではないかと思います。「何もねえじゃねえか」といったような、石見銀山の指定の際と同じようなことを言われたのでしょうか。

小野寺 釜石の場合は、現存する最古の洋式高炉、つまりヨーロッパの考え方で建設されたもので、一部は残っています。ヨーロッパの本を使つて、ヨーロッパの仕方 で建設したものですから、純然たる日本の哲学ではないのでそのまま残っているものもあり、完全に破壊されていません。

橋野鉄鉱山は、明治二十七年まで動いていたんですが、使われなくなつてから約一〇〇年。鉄をつくる炉の部分は石組みなので残っています。他の部分は、世界遺産指定に際して、見えやすいように伐採してしまいました。木がほとんど生えてきて森に戻つていつているような状況でした。やはり、根本的な考え方としては、神々から自然を使わせて戴いている。釜石製鉄所に山神社があるというのは特にそのことだと思ひますが、そういう考え方は近代化、産業化が進む中でも残つていたんじゃないかなと思います。

藤本 小野寺先生のご指摘の点については、私も東日本大

いだというのはあると思うんですよ。

藤本 それもありますね。

小野寺 山田線ですと、本当に山と山の間の狭い平野部を走っています。沿岸部も海と山の間の狭いところを走つていつているので、自動的に神社の鎮座地に近くなつたんじゃないかなというふうに私は思ひます。(笑)

藤本 ありがとうございます。

次に由谷先生にお伺いしてみたいと思つていたのは、先ほど自己紹介を戴いた中にもありましたが、近年、聖地巡礼、とくにアニメに関わる聖地巡礼の問題です。由谷先生が、宗教との関わりということで調査されている中で、実際に調査対象の一つとして、例えば大洗磯前神社、秩父神社や鷲宮神社など、アニメ聖地と言われるような神社。秩父三十四観音などのお寺も含めてですが、近年、鉄道ともコラボレーションしながらやっている事例もありますので、少しお話戴ければと思います。

由谷 配布資料にまとめてみました。十年前、つまりゼロ年代(二〇〇〇年代)は余りぱつとしなない印象です。『朝霧の巫女』という、これは漫画が原作で、アニメ作品としては、あまり話題にならなかつたアニメです。作者の宇河弘樹さんは、広島県の三次市に今も住んでいて「西日本コンテンツ文化研究会」というアニメ聖地巡礼を研究している人たちが

震災の復興に際して各地を調査しましたが、その折に岩手は特にそうですね。先ほど、山神社という話もありましたが、私も三陸沿いで鯨山神社などを見て、岩手は山の信仰というのが特に強いなというイメージがありました。先ほどの鉄鉱山も含めてですが、山の信仰にあらわれているのかなというイメージがあつたものですから、ちょっとお伺ひしてみたい次第です。

もう一つ小野寺先生にお伺ひしてみたいなと思つたのは、調査をしていて、岩手の山田線というのは、意外と神社が路線沿いに沢山あるような記憶があるんですが。いかがでしょうか。

小野寺 そうですね。今日も列車で自宅から来たのですが、途中に駅のすぐ真横に神社があるところがありますね。私も注意を払つて乗つたことはないのですが、他の路線でも確かに、今、復旧工事をしている、山田線の沿岸の、津軽石駅では、すぐ真横に神社がありますね。

藤本 下閉伊郡の山田町の方でも、山田町役場の奥の八幡神社も陸中山田駅にほど近い、山田線のすぐ脇にありますね。鶴住居なんかも鶴住神社が山田線の路線沿いにあるなというイメージがありました。

小野寺 実際問題として、山田線についてはおそらく、リアス式海岸の沿岸部ですので、そもそも陸地の場所が狭いせ

と仲良くなりまして、その関係でコスプレ列車を走らせたりしていました。

実際に三次では、もともとある『稲生物怪録』の舞台になつている関係で、「物怪プロジェクト」という妖怪を使つたまちおこしをやつていて、『朝霧の巫女』もそういう物怪が出てきて、巫女が退治するというような漫画、アニメです。アニメ自体はあまり話題にならず成功しなかつたんですが、来年、廃線が決定した三江線にコスプレ列車を走らせたりすることで、アニメとコラボレーションをやるうとしていました。結果として、うまくいきませんでした。

次に、先ほどご紹介のあつた『らき☆すた』ですが、これは、平成十九(二〇〇七)年、今から十年前ですね。作品にもオープニングに東武線の春日部駅が出てきたりとか、作品の中で東武鉄道が随分登場していました。キャラクターたちが東武鉄道に乗つているところが出ていたのですが、この作品については研究が山ほどありまして、アニメ聖地巡礼の研究というのは『らき☆すた』から始まつたようなものです。私も全部は読んでいませんが、どうやら平成二十一(二〇〇九)年頃に東武鉄道と久喜市商工会(鷲宮支所)とのコラボレーションが始まつたようで、すぐに開始されたわけではありませんでした。

東武鉄道と関係ないわけではありませんが、「鉄道むすめ」

という萌えキャラクターがあります。東武鉄道の「鉄道むすめ」というのは、「栗橋みなみ」というキャラクターです。そのキャラクターボイスは『らき☆すた』とか「涼宮ハルヒ」シリーズの声優さんなので、久喜市の商工会と東武鉄道の「鉄道むすめ」がコラボしたようです。

ただ、この時期は鉄道とアニメとの本格的なコラボレーションというのはまだなされておらず、資料で次の平成二十三（二〇一一）年ぐらいから開始されているのが、今回の座談会に併せて調べてみますと明らかになってきました。

この年は東日本大震災の発生の年ですが、秩父を舞台にした『あの日見た花の名前を僕達はまだ知らない。』というアニメが放映された年として、作品にも西武鉄道が出てきたりしています。西武鉄道の秩父駅とかも作品に出てきたと思います。秩父鉄道も出ていましたが、鉄道との本格的なコラボレーションは、この時期からだと思います。特にラッピング電車が始まったのが、この時期で、アニメが公開される前ぐらいから列車をそのキャラクターでラッピングするというようなコラボが、この年ぐらいから始まりました。

「あの日見た花の名前」、通称「あの花」と呼称しますが、とその「あの花」と同じスタッフが作成したアニメの映画作品ですが「ここさけ」というやつですね。『心が叫びたがっているんだ』という平成二十七（二〇一五）年のアニメ映画



ガルパン・ラッピング列車

由谷 ええ。私はあまり知らないんですけどでも（笑）。結構、巡礼している人もいるみたいです。

「あの花」や「花咲くいろは」の後は、先ほどもちょっと紹介して戴いた、鹿島臨海鉄道の『ガールズ&パンツァー』（通称「ガルパン」）です。資料には鹿島臨海鉄道の大洗行きラッピング列車の画像を入れていますが、大洗駅は本当に、キャラクターグッズとかパネルとか、声優さんのサインなどで溢れています。なお、この「ガルパン」の聖

でも西武鉄道が出てきていますが、これもコラボしています。「あの花」は、秩父三十四観音の霊場の定林寺が主な聖地ですが、「ここさけ」の方は同じく大慈寺という、秩父市からちょっと離れたところにある札所ですが、それが聖地になっています。「あの花」には秩父神社も登場しますが、そういう観音の札所が聖地で、西武鉄道も出てくるわけです。

それから、私がアニメ聖地巡礼の研究を始める契機になったのは、『花咲くいろは』というアニメです。「あの花」と同じ年、東日本大震災の発生の年ですが、同じ時期に放映されたアニメです。これは、金沢市の湯涌温泉をモデルにした湯乃鷺温泉というのが舞台になっていて、キャラクターは女子高生で、温泉街でアルバイトをしているというアニメです。架空の湯乃鷺温泉に、鉄道の駅があるという設定なんですね。実際にはありませんが、その駅のモデルがのと鉄道の西岸駅というところです。ということで、のと鉄道とコラボして、ファンも西岸駅に多く集まったということです。

資料には、そのラッピング列車の画像と、それから西岸駅のパネルを出しておきました。これは「鉄道むすめ」とコラボしています。和倉なおさんというキャラクターは、のと鉄道の運転士という設定だそうです。

加瀬 「鉄道むすめ」は現在、スタンプリーをやっていますよね。

地ともなっている大洗磯前神社は、『ガールズ&パンツァー』だけではなく、育成シュミレーションゲームの『艦隊これくしょん』（通称「艦これ」）のファンも来るので、それは鉄道とは少し別の話です。

この「ガルパン」の時期から、ラッピング列車などのコラボが一般的になりまして、平成二十六（二〇一四）年の『いなりこんこん、恋いろは』、通称「いなこん」ですね。ヒロインが伏見いなりという娘なんですけど、その片思いしている相手の男の子が丹波橋君。あと、女の子の友達が墨染さんと三条さん、丸太町さん。京阪電鉄の五つの駅の名前を使ったキャラクターなんです。これは原作からそうなんですけど、京阪電鉄が五つの駅に大きなキャラクターパネルを置いたり、ラッピング列車など本格的にコラボレーションをやりました。

次の年の『響け！ユーフォニアム』。これは昨年も第二期あったんですが、作中に、ほぼ毎回、京阪電車が出てきます。これも駅にパネルを置いたり、かなり本格的なコラボをやりました。私は、これ、放映中に駅に巡礼しまして、パネルをどこに置いてあるのかわかりませんでしたけど、知り合いは「あったよ」って言っていましたけれども。

京阪電鉄は、それ以前にも『けいおん！』の劇場版とか『中二病でも恋がしたい！』の第二期とか『ちはやふる』な

んかでも、ラッピング列車はやってみたいみたいです。ですが、『いなりこんこん、恋いろは。』が本格的なコラボレーションで、作品も神社神道が中心です。伏見稲荷大社を徹底的にロケハンして、精密に描いているんですね。伏見稲荷大社の色々な場所を精密に描いていますし、神道の神観念とかも割ときちんとリスペクトしているものなので、これらのアニメ、ゲーム作品中では一番、作品としては神社神道に近い内容かなと思います。

こういうコラボレーションをやっている背景についてですが、一つは、鉄道ファンとアニメファンとが重なると言われることがあります。例えば、『花咲くいろは』の西岸駅というのは、もともと駅舎が鉄道ファンに有名だったらしいんですね。それで『花咲くいろは』の監督と脚本家がロケハンをする為に色々回っていた時に、この駅舎がいいからというので、そこにすることにしたらいいんです。駅にファン向けのノートが置いてあって、それを私は調査しているんですが、ノートを見ると、作品は知らないけれども、鉄道ファンで日本全国の全駅を乗り降りするのを趣味にしているとか書いている人もいます。のと鉄道は、パスがあつて全駅降りても乗車代金が変わらないようなサービスをやっているらしいんですが、そういう鉄道ファン向けのサービスとアニメファンとが重なるということが前提になっています。

ので。だから、鉄道ファンというのはあくまでその一部だと思います。ただ、全駅を乗りおりする人も含めてですが、自分の体を苦しめて自分の行きたい場所に行くというのが共通しているのかなと思っています。

藤本 由谷先生、さらにお伺いしてみたいのは、例えば、『ガールズ&パンツァー』と鹿島臨海鉄道との関係ですが、大洗駅から、なぜに大洗磯前神社まで『ガールズ&パンツァー』のファンが関わってくるんでしょうか。『ガールズ&パンツァー』のファンの人たちは、何故か、この大洗磯前神社にまで皆さん必ずといっていいほど行かれて参拝されるというように伺っており、事実私自身も調査に行つてその様子を拝見したこともあるのですが、実際に由谷先生も調査されてみて神社とアニメが何か関係あるといえるのでしょうか。

由谷 テレビで放映された作品にはほとんど出ていないんですが、劇場版には、大洗磯前神社が出ていますね。

大洗磯前神社との関係については、藤本さんの方が詳しいと思いますが、当該神社の宮司さんは、あまりアニメをお好きではないらしいという話を私はうかがっていて、だから、最初はアニメに描いてくれるなといわれたそうです。ですの、アニメの第四話に神社の大鳥居が出てくるだけで、あとは登場していないんです。しかし、やはり、大洗磯前神社が大洗町を象徴するという事で、アニメのファンが来ていた



花いろラッピング列車

ただ、もう一点は、大洗磯前神社と「ガールズ&パンツァー」について色々調べていますと、先ほど『艦隊これくしょん』の話が、大洗の場合には、色々なファンがいて、確かに鉄道ファンもいますが、これは西岸とか秩父もそうですけれど、アニメファ

ンは自転車が好きの人とか、バイクのファンとか、あと長い距離を歩く、歩いてアニメ聖地まで来たとか……。色々なパターンがあります。

小野寺 いわゆるハイカーですね。

由谷 そうですね。ハイカーですかね。そういう人もいます。

んじゃないですかね。劇場版では、大洗磯前神社の境内も登場していました。例えば神門です。神門の前の石段を戦車が下りてくるシーンとかもありましたから。その点では大分、神社側も軟化したのかなと思っています。それとゲームの『艦隊これくしょん』に関しては、キャラクターである「那珂」との関係もあるのか、神社側はウエルカムだと思います。こちらでも神社が聖地巡礼の対象となっていますが、大洗磯前神社の社報に執筆されている藤本さんの方が詳しいと思います。

藤本 大洗磯前神社とアニメとの関係については、私も少し調査しましたが、由谷先生はこの『ガールズ&パンツァー』との関係で、神社の奉納絵馬を沢山お調べになつていて論文も書かれています。なぜファンの人たちが大洗駅からわざわざ歩いて大洗磯前神社までお参りに行つて、絵馬を奉納していくんでしょうか。そのファンの心理といえますか、その点も含めてご紹介できると、まさに鉄道を使つて神社に行くという一連の流れが明らかになるかなと思つたものですので、少しお伺いしたかった次第です。

由谷 実際のファンの奉納絵馬のパーセンテージとしては、驚宮神社もそうですが、ファンの奉納した絵馬は、多いときで三割とか四割だと思います。やはり、一番は地元の人です。祈願内容も、大洗でも合格祈願とか学業成就が一番多



大洗磯前神社・絵馬掛け所

と思います。

それと、鷲宮も大洗も、いわゆる絵馬師と言われている、漫画のセミプロというか、プロ的な人がいっぱい来てアニメキャラを描いた絵馬を奉納しているんですが、それは、大

洗磯前神社や鷲宮神社が東京に近いということが要因としてあげられると思います。大洗で一番有名なのは、茨城県在住の拝身さんという方ですが、あとは鷲宮神社周辺の絵馬師が多いと思います。だから、やはり関東ということでセミプロ的な、コミケとかで本を売っているような絵馬師が奉納していることが多いと思います。あとはコミカライズしている漫画家さんとかも、奉納にいっぱい来ています。だから、自分の描いた絵馬を見せたいと思う人が、やはり東京近辺の神社だから多く奉納しているのかなと考えています。

藤本 ありがとうございます。

座談会の時間も限られておりますので、もう一点。由谷先

生から頂戴している資料の中で、昨年大ヒットした『君の名は。』のところで、鉄道と神社にかかわるポピュラー文化表現といえますか、新海誠さんの作品の例を出されていますが、こちらも少しお話戴けると、先ほどの話ともつながるのかなと思いました、いかがでしょうか。

由谷 私は、最初あまり新海作品に興味がなくて。新海さんは要するに、深夜アニメと一般的なメインストリームの娯楽作品との中間的な人だと思っんですね。作品は、ほとんど恋愛物なので。一応、資料には色々書きましたが『ほしのこえ』はSFだとか、『雲のむこう、約束の場所』もソ連が北海道を支配している設定とか書きました。ですが、全体としては恋愛物なので、ちよつと深夜アニメとは違うのかなというところで、サブカルチャーではなくてポピュラー文化という言い方をさせて戴きました。

新海作品は、劇場版の作品六作しかありませんが、全部、鉄道とか踏切とかが出てくるんです。不思議なほどに。で、神社は『ほしのこえ』と『言の葉の庭』については、多分出てこないと思うんですが、あとの作品は、神社が出てきますので。新海誠という人の個人様式かもしれません、鉄道で何か描こうとしているとか、神社で何か聖なるものを描こうとしているんだらうな、ということ。資料では鉄道と神社がクローズアップされている二つの作品を紹介しています。

巡礼をする人が年配者を含めて結構います。

以上のように、この作品の聖地巡礼は、作品に出て来た印象的な場所を訪ねて作品を追体験する、ということだと思えますので、宗教的な意味はほとんどないと思います。ただ、『君の名は。』という作品自体には、神社とは、日本の神とは、といった問いかけが含まれていると思います。

藤本 ありがとうございます。由谷先生に立て続けにアニメと鉄道と神社ということで話を伺ってしまいました。

時間も大分経過致しましたので、そろそろ、まとめに入っ

作中で男の主人公と女の主人公がいて、男の主人公は四谷辺りに住んでいて、女の子は岐阜県の架空の村に住んでいるという設定で、体が入れかわるという設定です、入れ替わらなくなったときに、男の子が岐阜県のほうに行く際に下車した駅が飛騨古川の駅。で、女の子の後を追って探していくときに、背景に出てきたのは気多若宮神社です。これも結構巡礼者がいます。

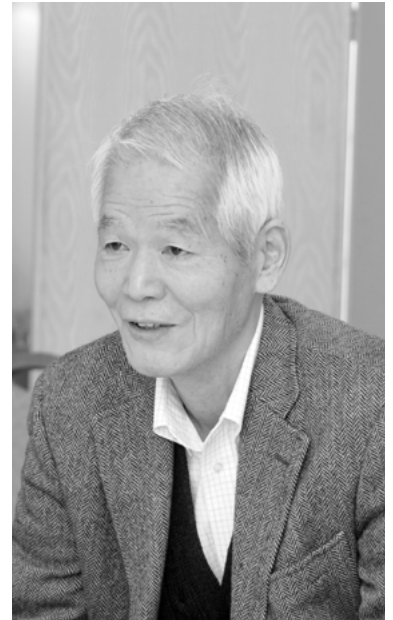
ただ、女の子のほうが、実家が神社という設定になっている、その神社のご神体といっている山頂の奥宮というのが、カルデラみたいになっている真ん中の大きな岩なんですけれど、その具体的なモデルはどこかというのは、御嶽山だとか、色々な説があるみたいです。多分、架空と思いますが、少なくともこれ以外の飛騨古川と須賀神社に関しては、聖地



須賀神社石段

ていかないといけません。本日、オブザーバーというお立場でお見えの阪本先生の方にも、「鉄道と神道文化」という座談会のこれまでの話も含めて、ご示唆戴ければと存じます。

阪本 今日の座談会は、話が近代から現代の今の聖地巡礼という時代の幅が長いスパンで、それぞれの研究対象のス



阪本 是丸氏

ポットが違うわけですので、一つ一つを詰めて考えれば、一時間でも二時間でも済まない話題です。その意味で、私はオプザバーという立場でよかったと思っています（笑）。

「鉄道と神道文化」というテーマですので、藤本さんの作成した進行資料にも柳田国男の『明治大正史 世相編』が取り上げられています。鉄道が開通したことによって昔の旅とは全く様相が違ってゆくという意味で、基本的には、目的地に行くということがどれだけ速いかという現代的な価値観によって、歩いたりぶらぶらするという意味での物見遊山というのが省略されてゆく。すると目的地まで着くまでのその本来の目的というのは何かというときに、旅というのはやはり後からついてきたものなんですね。

数十倍、数百倍という路線距離になって、皇太子時代の大正天皇はたびたび行啓されて、先ほどの能登の話のように、色々などところに行かれたわけです。遠いところでは現在の韓国の釜山にまで行かれたわけです。

明治天皇も初めて東北へ行かれた際には、小樽まで青森からは船で行かれましたが、小樽から札幌までしか鉄道が敷かれていなかったところに行かれたという意味では、皇室がまさに北海道における近代化の尖兵のような存在です。

それが、大正天皇になってからはさらに進むわけです。大正時代に入ると、先ほど話のあった原宿の宮廷ホーム、これは、本当に大正天皇が、崩御の寸前にようやく完成して、葉山御用邸に行かれましたが、それが鉄道を使つての行幸の最後になってしまいました。そこから戻つてこられる際には、崩御されたこともあって葬送の棺で戻つてこられたわけです。色々な意味で技術とか文化とか、あるいは皇室の葬送の儀礼だとか全部ひっくるめて鉄道が関係しているという点が非常に興味深いわけです。

本日お見えの加瀬先生と一緒に、数年前に、昭憲皇太后の大喪儀の殿舎の模型を作成した際に、当然、鉄道も関係していましたので、模型内に示す線路や列車の問題も取り扱いました。

明治から大正、昭和にかけて、ある種、国民が鉄道を通し

その点で、やはり明治維新の功労者である岩倉具視とか、あるいは福沢諭吉、日本の鉄道の父ともされる井上勝なんかが見て、鉄道ってどういうものなのか、近代化ってどういうものなのかということを実感したという点についての問題も今一度、考えなくてはいけないと思います。非常に唯物的なものであったときに、先ほど、小野寺先生からも鉄道の哲学という話がありましたが、一種の思想とか考え方とか、もう一度、日本というものを見直すために、鉄道があつて便利になつたが、便利になつたからこそ、もう一度、日本のあり方を見直す、大抵の人に見直すことができるような状況ができたわけです。

例えば、大正天皇は、先ほど、能登のことも出ましたが、皇太子殿下の時代に山陰に行啓されましたが、この時は山陰本線は鳥取までしか駅は開通していなかった。明治四十年ですが、千家尊福ら錚々たる面々がお迎えになり、千家尊福はそれを『まちし出まし』という記録として残しています。その記録は、非常に貴重なものです。

大正天皇は、色々な文物だけじゃなくて、当時の科学的なことや技術をあちこちに行かれてご覧あそばされた。その点は明治天皇とは全く違ったわけです。明治天皇の六大巡幸の時代は明治十年代で終わっています。明治四十年代になつてから鉄道院ができて、その後、鉄道省になつて明治の初めの

で、神社を初めとする仏閣だけではなくて、日本人の本当の意味での観光といえますか、各地を見て回る、勉強するというのができてきた。そこに今の株式会社JTB（旧株式会社日本交通公社）の親元ともいえる日本交通公社（現公益財団法人日本交通公社）旅行にかかる営利部門が昭和三十八年にJTBへと分離）ができてゆく。鉄道省でも明治から大正、昭和にかけて一番の大出版社だった博文館を使つて人々に『日本案内記』というシリーズものの神社の紹介を発刊する。これもやはり鉄道が全国に張り巡らされたからこそできたものといえます。

それぐらい、ある意味では鉄道を通して神道文化が、あるいは神道的な日本文化がだんだん当時の人々の認識されていくわけです。それが哲学的にまでなつたかどうかは別としても、そういうものが根底にあつて現代の聖地巡礼の文化へと繋がっていくんだと私は思っています。鷲宮神社なんかも何だかんだで、アニメとの関わりが深いお社、聖地巡礼するお宮として著名になりました。

まさしく、鉄道によって利便性だけではなく、神社というのが、身近な神社だけでなく、各地の神社について国民の認識が広まる契機というより、あそここういうところがあつてこういう神社があるんだ、こういう景観があるんだ、こういう風景があるんだ、こういう歴史があるんだというこ

とが知られるようになったわけです。それは明治四十年代ぐらいからです。鉄道唱歌は一番それを象徴しているわけでして、作詞者が国学者の大和田建樹で、作曲者は多梅稚（おのうめわか）にしても上眞行（うえさねみち）にしても、伝統的な雅楽を受け継いだ洋楽をやるとかいふ点で、日本文化とか、神道に近い文化の見直しのきっかけになったのが鉄道唱歌だったんじゃないかなと考えています。

そういう中で、一番酷いのは、全てを「国家神道」で括ってしまった子安宣邦さんに対して、僕は、何とか学問的に違うんだと言いたいのが、もともと何十年前からこういう鉄道と神道文化の関わりを考えたかつたきっかけでした。

鉄道を通して日本を再認識する契機として、先程紹介した『日本案内記』というシリーズ本を鉄道省が刊行しましたが、これは、かなり調べた上で書かれたものであって、単に神社だけではない。寺院のことも全て含めてです。それが、戦前、戦時中も出版されたということ自体に、単なる軍国主義とか、国家神道とかだけでは済まないもつと深いものがありますし、戦時中の若い人も含めた様々な考えや社会状況が土壌になっているんじゃないのかなという気がします。今、先生方の色々お話を聞いていて、私なりの総括をすれば、そういうことになります。

藤本 ありがとうございます。

引つかかるところもあるわけですが、鉄道というものができたから、各地の色々なところに参れるようになったということもあります。しかし、それが全部、いわゆるナショナルリズム的な部分とかをひっくり返して何でもかんでも国家神道と関係するという話とは全く逆で、今日の話の中からは、全くもって素朴な部分で、色々な話題が出てくるわけです。もちろん鉄道の哲学的な話も含めてですが、鉄道を通じて考えると、ナショナルリズムだけでない、様々な物事が見えてくるわけです。

その中で実際には、本日、先生方のお話を聞いてみる中で思い出しましたのは、例えば、鉄道が敷かれる関係で神社の境内のど真ん中を鉄道の線路が横断することは、一方で神社にとってみれば、色々な意味で神社への人々の信仰を分断されたような部分もあるわけです。これは先ほど例に挙げた大國魂神社や南宮大社や住吉大社などだけではありません。また、反面、それ以前から交通の要衝に神社は置かれる、置かれていたからということもあります。ゆえに鉄道が境内を横断、縦断するような形で敷かれてしまうということもあります。そういう意味では、いわゆる交通の要衝に、衢の神、岐の神というわけではありませんが、神社が鎮座していることもあるわけで、その点ではどうしても、鉄道とナショナルリズム、国家神道とがセットにされて論じられやすくなってしまう

先ほど、阪本先生に色々お話しして戴いた通りですが、今日の座談会のテーマをいわゆる「国家神道」という視点に移してみれば、今日、私が持参してきた本の中で『初詣の社会史』という、近代史が御専門の平山昇さんの著作があります。別に彼を批判するつもりは全くありませんが、例えば、鉄道が生んだものの一つとしてナショナルリズムがあるというような論があります。従来、近代史の中ではステレオタイプで言われがちな部分もなきにしもあらずの部分でして、いわゆる近代の宗教ナショナルリズムと天皇制というものが、鉄道、初詣を発展させたという指摘です。平山さん以外にも例えば、京都大学の高木博志さんなどが、近代の文化史的な視点からこの点を意識しながら論じています。

しかしながら、今日の座談会にて、それぞれの先生方のお話を聞く中で、私自身、平山さんが近代から創出されたものとする初詣というのが、いつからあったのかという問題を含めて言えば、平安期から、例えば恵方詣とか、初参り、年籠りなどの民俗的な習慣もあり、源経信が平野社、北野社、賀茂社、鞍馬に参詣したのが初詣の初見とされています（『帥記』永保元年正月九日）。また元旦初詣の初見も源頼朝が御家人を引き連れて鶴岡八幡宮へ参詣したという記録もあり、その意味では初詣というのは古くから存在するわけで、むしろ宗教民俗学とかかわりでいえば、由谷先生のご専門と

うというようなところもあるわけです。

そのような話もあるわけですが、他方で、人々の暮らしの面では、近代化の中で色々な意味で、これまでの生活習慣、民俗的な部分を含めてですが、神様との関わりの変化というのは出てまいります。その中で鉄道が日本に開通していく中で、小野寺先生のお話にもありましたが、山の中で今まで産業としてあったものが、川で運ばれていく。それを船で運ぶために鉄道を敷いてという社会に変わっていく中で、やはり神様とのつき合い、信仰の仕方というものが少し変わっていくということもあると思います。

それから、「鉄道唱歌」の話もございましたが、その点も色々と見ていかなければいけないとも思っています。

それから、現代でも鉄道というものは、陸路では輸送手段として車とともに大事なもののですが、車もエコカーになってきておりますし、トラック輸送というものが非常に大きなウエイトを占めている中で、今日も小野寺先生の話もありましたけれど、一方で鉄道貨物による輸送というのは、近年、非常に環境問題のことも含めて見直されてきているわけであります。そういう意味で、一方で、鉄道が、近年、廃線になっていたりしているところも出てきているわけでありますが、もう一度、神道文化との関わりというのを見ていきますと色々なものが見えてくるわけです。改めて見直すべきものが

たくさんあるのかなと。その意味では、今日の座談会は、何か沢山のヒントをもらったのかなと思っております。

その意味で、私も言葉足らざる部分があるんですが、各先生方に、お一人ずつ、短く、補足をいただいて、まとめをして座談会を終わりにしたいと思っておりますが。小野寺先生、いかがでしょうか。

小野寺 ちよつと個人的な話題で話が逸れるかもしれませんが、私の父の実家の傍に道祖神があります。付近の交通を考えますと、街道筋の守り神ということになりますが、その傍に実方中将のお墓というのがあるんです。京都から下ってきた方ですが、その実方中将が道祖神に参るようになると言われたのにもかかわらず、無視して通り過ぎたために落馬して亡くなった場所がここであると伝えられています。こうしたエピソードも輸送に関して考えるとき、その地域の神への強い畏敬があるんだなと思った次第です。

今日のお話の中で一点だけ追加しますと、本日、岩手から上京する際に、尾久駅のあたりにお召し列車の車両がとまっています、あれ、列車が使用されるのかなと思いました。普通は車両基地の中に入っていますので。それを車窓から眺めながら参りました。先ほど御召し列車の話題も出たところでしたので。

藤本 小野寺先生ありがとうございます。それでは、加瀬

先生お願い致します。

加瀬 お話に出ていて、私に向けられて話さなかったことも少し回収しながら話をしたいと思います。先ほどの阪本先生のお話にも出てきた話ですが、私もかつて御大喪の列車について色々調べることがありました。

明治天皇の大喪儀の時ですと、今の神宮外苑、青山練兵場に葬場殿を設け、大正元年の九月十三日に大喪儀を行って、その翌日に霊柩は伏見の桃山御陵に鉄道で移動しました。どこを通っていくかといえば、大体は東海道本線ですけれども、葬場殿の裏に青山仮停車場、御陵のそばにも仮停車場を設けました。御陵が京都にある以上、霊柩をただちに京都まで移さなきゃならない。そのため、移動手段としては、当時のことを考えれば、当然、鉄道が一番効率がよくて速いということでしょうが、特別の霊柩車を作り、停車場も臨時に設けてまで鉄道を利用するところ、皇室と鉄道との関係は切っても切り離せない関係にあるかと思っています。

また、由谷先生や阪本先生が指摘されていたような、皇太子時代の大正天皇の行啓などを通じて、インフラ、鉄道網整備の流れがあり、一種の鉄道ネットワークがつくられたのが明治末までだとすれば、鉄道院の『神まうで』のような視点で神社を見、実際に鉄道を使って旅行しようというような流れになっていくというのが、大正以降になつたのは必然かと



『神まうで』など

するとか。あるいは松尾大社（まつのおたいしや）ですと、もともと近くの駅は松尾（まつお）という名だったのが、松尾大社（まつおたいしや）というふうな駅

に変更したりとか。鉄道の側からして、一つの観光の拠点として神社を考えているというのは、今なお、現代的な流れであるかと思っています。

ただ、一方でこれも良いとばかりはいえないかと思っています。今の例でも社名が省略されたり、呼び方が変わったりしています。この駅名の話になりますと、さらに重い問題になる場合もありました。これは神社でなくて寺ですが、ある寺が、鉄道を経営している事業者を訴えましたが、結局、寺のほうが悪けてしまいました。要するに、寺の名を駅名としても、寺が自らの名を利用する権利を侵さない、裁判所はそういった判決を下しました。

ただ、寺の立場を慮れば、駅名として、そして二次的、三次的に、自らの名を勝手に使われるのは、やはり問題だというような意識だったのでしょうか。同じようなことはやはり神社にもありえることだろうと思います。

要するに、鉄道ということの色々な恩恵というものはあるでしょうけれども、それに対して神社の方は、どう向き合うかというところに実はいささか課題があるのかなと思っております。

藤本 ありがとうございます。加瀬先生からは、公共性の問題、共同性の問題ともつながるような、駅の名称と神社との問題を指摘して戴きましたが、まさに鉄道の恩恵というも

のと裏腹な部分をどうみるのかという点でまさにご指摘の通りか思った次第です。次に由谷先生、いかがでしょう。

由谷 最後の聖地巡礼のことで、ちょっとつけ加えさせて戴きたいと思います。

去年の『君の名は。』が大ヒットして随分ポピュラーな用語になってしまつて、流行語大賞の候補に入り、大賞にはならなかったんだと思うんですが、実際にその作品に因む場所に行つてみると、巡礼者がいっぱい今でもいるんです。また、ちよつと深夜アニメの巡礼者と違うような気がしています。『君の名は。』の巡礼者はいわゆるロケ地観光的な、作品に出てくる場所に行つて作品世界に浸るというか、そういうので来ている。深夜アニメの聖地巡礼の場合、そういう側面も結構あるんですが、さつきもちよつとお話しましたが、のと鉄道の全部の駅で乗りおりするとか、鉄道の駅を乗つたり下りたりするのが趣味で、その一環で西岸駅にも来たという人もいます。大洗とか秩父、西岸もそうですけれど自転車で、石川県に神奈川から自転車で来たとか、新潟から来たとか、結構そういう人もいます。だから、鉄道ファンもその一つだと思うんですが、自分の体を苦しめて目的の場所に行くという、まさに過去の巡礼そのものみたいな人も結構いると思います。ただ、現代的な巡礼だと目的がずれてきて、聖なる場所に行つて何かご利益を得たいとかというのではない

家神道」論を批判するというような考え方に對して、もうちよつと、今日の座談会で出たような話を踏まえて考えて戴ければ、何か、国家神道に対する一方的な決めつけのようなものはなくなるんじゃないかなと私は思っています。その点も含めて、今日のお話は非常に有益な座談会でありますし、ちゃんと研究者が読んでもらつて、ここでの先生方のご発言を、これ、どういう意味なんだというふうに考えれば、私は、とつてつけたような俄かの鉄道研究ブームみたいなものではない、本当の意味での鉄道と神社とはどういう関係性があるのかというのがわかると思います。

ぜひ、現在、國學院北海道短期大学にいる森悟朗さんや、先に名前の出た平山昇さんやツーリズムの研究者、そういう人たちに読んでもらえればありがたいなと思います。より研究の視点が広がるといいですね。

今日は、非常に有意義なお話をお聞きすることができまして、ありがとうございます。神道文化会の理事として、座談会のオブザーバーとしても感謝申し上げます。

藤本 阪本先生、ありがとうございます。

私、司会のほうがあまり話すぎてもいけません、最後に、ちよつと今日持参しました興味深い資料を二、二点挙げてまとめていきたいと思います。一つは、明治初めの神宮教会、神風講社の定宿帳です。中を見てみますと、江戸から

く、行くことにそもそもの目的があつて。苦勞しながら行くことに目的がある、というふうに変つてきているのかなと私は思っています。

そういう意味では、新海誠作品の聖地巡礼というのは、単にロケ地を訪ねているだけです。場所も四谷とか新宿ですんで、そんな苦勞しなくても行けるということで、ちよつとサブカルチャーと違う聖地巡礼が去年あたりから流行してきているのではないかなと思っています。

藤本 ありがとうございます。阪本先生からも、よろしいでしょうか。

阪本 私も、鉄道や聖地巡礼の問題は、本当は二年ぐらい前から座談会のテーマや論文にしたいと思つたんですけども、なかなかできなくて（笑）。

いずれにしても、本日の座談会の内容としては鉄道を中心にして、近代から現代までカバーしています。加えて何らかの形で神道との関わり、特に神社が多いですが、神道的なものということで話が進みました。恐らく、『神道文化』の誌に座談会で載つたら、これは、多くの人が色々な興味を持って、当該領域の研究者が増えてくるんじゃないかなと思っております。

ただ一言。平山氏の著書などでは、私の著書や論文を引いて従来オーソライズされてきた、制度面に重きを置いた「国



神風講社の定宿帳

伊勢、京都に至るまでの宿の一覧がずっと書いてあるわけです。東海道ですね。江戸から伊勢へ行って、京都までの各宿がずっと載っているものです。この版本のそのもの自体は、江戸期からのものだと考えられるわけなんです。神風講社の宿帳ということ自体、神宮教会の名前で発行されていること自体がまさに近代の伊勢参宮の一端でもあり、江戸期からのお伊勢参り、おかげまいりとの継続性を示すものでもあります。

ただ、この宿帳、実は古い版本にわざわざ埋め木をして刷り直したものを配布しております。江戸時代の版に埋め木を入れて明治期用に刷り直しています。例えば横浜の停車場の図ですね。それから、蒸気機関車なんかも絵で出てまいります。船も、蒸気船も出てまいりますけれども移動の手段である船や列車なんかがまさに出てくるというのは、単なる読み物、ただの宿帳ではない部分でもあります。こうやって、蒸気機関車が走っている絵の部分は、この部分だけ埋め木をして、改めて刷り直して発行しているということです。実はこれは近世から近代に旅と鉄道と伊勢神宮とがつながっていく中での一つの産物でありますし、その意味では面白い資料でもあります。

また、今日はほとんど触れられなかったのですが、実際に昭和初期の伊勢の参宮なんかでも、先ほど述べた近世、近代

している。つまり、明治初期の神宮御改正で分離させられた旧御師の家であつても、この時期もお伊勢さんとの関わりが出てくるということです。これは、鉄道との関わりで調べていくことがきっかけで登場してきた資料でもあり、単なる国家神道、ナショナルリズムの影響で御師がいなくなった、廃絶したというのではなくて、その後もどういうふうに御師の家が続いているのか、いたのかという点を見ていく中で、他の資料の分析とも関連させると何か色々わかることも出てくるんだらうと思うわけです。

そういう意味では、今日、先ほど阪本先生から、まさに有意な示唆を戴いたと思いますが、近世から近代、近代から現代につながる歴史の大きな流れにあって、鉄道、神社とのかわりを見ていく中で、いろいろと見えてくるものというのがまさにあるんじゃないかなと思います。それはやはり漫画とかアニメだとか、色々なものにまで広がりがあり、関わってくるものもあります。鉄道そのものが、まさにそういった大きな研究の広がりを持つ素地があるということです。

先ほど小野寺先生が「お召し列車がひよつとしたら」なんていう話もありましたが、今回の鉄道と神道文化に関していえば、お召し列車から皇室に何かつながるような視点もありますし、鉄道を敷設するということに関していえば、都市計画の問題という視点もあつたりする。ゆえに、交通、運

の継続性を示す面白い資料があります。例えば、今日持参した資料に伊勢参宮地図がありますが、これは単なる参宮地図と見るのではなくて、実は裏側を見てみると、「九州参宿本部、中川采女神主」という名前がなぜ出ているのかということに大きな意味があります。この「中川采女神主」とは、つまり江戸時代までは御師として活躍していた家のことで、近年、内宮祠官であつた岩井田家の文書史料の分析や同じく内宮祠官であつた浦田家の文書の分析を進められている櫻井治男先生や八幡崇経氏、谷口裕信氏らが科学研究費にて研究されて



伊勢参宮地図

いるところですが、実際に、この伊勢参宮地図の自身を見てみますと、昭和初期であることが明らかな地図です。その意味では、昭和になってからも、かつての御師の家の名称を使つて、かつての御師らも何らかの形で、伊勢の参宮に関与

輪、都市計画、さらにはアニメなどの現代文化、さらには鉄道の哲学に至るわけです。色々な意味での問題を含むものが、まさにこの鉄道なのかなと思います。

本日の座談会では、加瀬先生にも資料を作成して戴きましたが、古代も含めて考えますと大神宝奉献社と駅という関わりを見ただけでも、長いスパンの中で見てみると違つて見えてくるものもあるのかなというような感もありました。

私自身、鉄道研究が専門ではありませんが、今回、鉄道が持つ、奥の深さ、幅の広さというものを改めて感じさせて戴いた座談会だつたと思つております。先生方のご協力を得まして無事に任を務めさせて戴くことができましたので、まづもつて御礼を申し上げます。

近年、特にツーリズムを通じて、アニメと鉄道とが関わりを深めているところですが、先ほど阪本先生のご指摘にありましたが、本日の座談会の内容は、今後の神道文化の興隆に何かしらお役に立つのではと思つております。纏めという程にはなっていないかもしれませんが、これで本日の座談会を閉じさせて戴きます。先生方、本日はどうもありがとうございます。