

## 〔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

加瀬 直弥

藤本 賴生

「司会」  
阪本 是丸

(よしたに・ひろや)小松短期大学教授、博士(社会学)。昭和三十年、石川県生まれ。慶應義塾大学大学院社会学研究科博士課程修了。専攻は宗教民俗学、社会学。著書に、「郷土再考」、「新たな郷土研究を目指して」(編著)、「郷土史と代日本」(共編著)、「サブカルチャー聖地巡礼」(共編著)、「白山・石動修驗の宗教民族的研究」など。三十一年、宮城県生まれ。岩手大学准教授、工学博士。昭和卒業後、東北大学大学院工学研究科機械工学第二専攻博士課程修了。専攻は流体力学、風力エネルギー工学、産業考古学。著書に「産業遺産を歩こう」(共著)、「産業歴程」、「みちのくふるさとの産業遺産」(共著)、「みちのくふるさとの産業遺産」(共著)、「自然と神道文化」水・風・鉄」(共著)など。

(かせ・なおや)國學院大學准教授、博士(神道学)。昭和四十九年、岡山県生まれ。國學院大學准教授、博士(神道学)。昭和五十年、神奈川県生まれ。國學院大學大学院文学研究科神道学専攻博士後期課程単位取得満期退学。専攻は古代・中世神道史。著書に「平安時代の神社と神職」、「日本神道史」(共著)、「古代諸国神社神階制の研神社」と「神社と神様がよくわかる本」、「神社・お寺のふしぎ100」など。

(ふじもと・よりお)國學院大學准教授、博士(神道学)。昭和二十五年、岡山県生まれ。國學院大學大学院文学研究科神道学専攻修士課程修了。専攻は近世・近代行政論、神道と福祉、都市社会と神社。著書に、「神道と社会事業の近代史」、「地域社会をつくる宗教」(編著)、「神社と神様がよくわかる本」、「神社・お寺のふしひ」など。

(さかもと・これまる)國學院大學教授、博士(神道学)。昭和四十九年、熊本県生まれ。國學院大學大学院文学研究科神道学専攻修士課程修了。専攻は近世・近代行政論、神道史・国学。著書に、「近世・近代神道論考」、「國家新神道形成過程の研究」、「神道と学問」、「明治維新と学者」、「近代の神社神道」など。



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、どうぞ宜しくお願ひ致します。

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た、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いう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は是非とも考え、論議を深めてみたいということです。座談会を開かせて戴いたような次第です。

近年、鉄道についていえば、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九州を見ていますと、先ほど、近鉄の「しおかぜ」の話も松山専務



藤本 賴生氏

理事からありました、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銳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、盛んとなっています。

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つた部分もござりますし、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

の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、実は古代にまで遡つて考えてみますと、「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。そういう点をも含め、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つております。

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つております。

それでは、早速ですが小野寺先生からお願ひ致します。

**小野寺** 岩手大学の小野寺英輝です。宜しくお願ひ致します。私は、理工学部の教員で、流体工学が専門として、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だいております。

さて、自身の鉄道との関わりですが、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くつ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、



小野寺 英輝氏

ことで、今走っている列車に関する興味は、休止中のことです。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つ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「デゴイチ」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つ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、鉄道へのきらんとした価値観を持つてゐる人たちの間だつたら居られるかなということで、そのグループに入つております。

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。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つたのは、今から二十年余り前に、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

なつて、すでに二十年余。その鉄道がきっかけで世界遺産の登録のお手伝いにまでつながりました。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つたりもしております。本日は宜しくお願ひ致します。

先ほど少し触れましたが、「聖地巡礼と鉄道」の問題ですか、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ないという話もございます。一方で、一昨年いましたので、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、隧道と鉄道とのかかわりの問題ということも、後ほどお伺いできればなと思つております。どうか宜しくお願ひ致します。

それでは、次に加瀬先生お願ひ致します。

**加瀬** 國學院大學の加瀬です。宜しくお願ひします。

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つて、かなど思ひます。実家が横浜でしたので、当時は、新幹線のかなと思ひます。実家が横浜でしたので、当時は、新幹線の例えは手提げなり、あるいはハンカチなりに刺繡していまし  
た。その時、私の自由な意思じやなくて、親の意向で新幹線の絵を使つたというのが、多分、鉄道との最初の接点だったかなと思ひます。実家が横浜でしたので、当時は、新幹線のかなと思ひます。実家が横浜でしたので、当時は、新幹線の



加瀬 直弥氏

す。そういつたところを一つの起点として、お話ができる位かと思ひますが、どうぞ宜しくお願ひ致します。

**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ひ致します。

先ほど加瀬先生の方からも話がありましたが、各社の鉄道路線に沿つて鎮座する神社ということと、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

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。そういうた運送上の問題ということもあります。それで、「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、走つていたら見えるような場所に住んでいたというのもあつて、そういつた意味では、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、正直など

ころを言ひますと、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」という話となつてくると、個々の神社調査なり、あるいはそのもう一步手前の、各地を巡つて神社参詣をするというような中で、鉄道を使つ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、そういつた中で、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車していようと、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、そういう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つております。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としたところ、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。

それで、由谷先生、お願ひ致します。

**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、修驗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だが、日本では、小林一三や瀧澤栄一ら私鉄の経営者に非常に影響を与



由谷 裕哉氏

という点で、お招き戴いたのかなと思つております。

**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つてお誘い致した次第です。

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、アニメの舞台になつていて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

内務官僚の井上友一さんのお話を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、あの輪つ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、急行列車がサーキュレーション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、そういうたった旧式の路線がたまたま近くにあつたのですから、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と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、中央線に乗つて飯田橋に来たわけですが、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ますと、実は非常に面白い駅でもござります。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すし、実際にお召し列車には列車内に玉座や剣璽等の神器を奉安できる車輦もありました。

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、ぜひ伺つ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。前近代といいますと、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ありません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、海路ということがあれば、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あります。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したが、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、簡単で結構ですので、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つてきますと、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つて高まつていくかといえば、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つ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ますので、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います。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、何なのかということです。

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つていても、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

先生に紹介を戴ければと思うのですが。

**加瀬** 今藤本さんがおつしやった話題は、かなり広めですで、多少、焦点を自身の関心の赴くままに絞りつつ話をしていると思います。

自己紹介の折に話したことですが、東海道新幹線に乗つてどうなつ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、三島駅の手前で三島大社の社叢が見えてきます。しばらく乗つていて、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。滋賀県に入つていくと、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。

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	廢駅	五十鈴川：昭和 44 (1969)
	愛媛大神宮	三重交通	内宮線	外宮前	明治 36	1903	廢駅	伊勢市：明治 30 (1897)
	石清水八幡宮	京阪	鋼索線	男山山上	大正 15	1926		八幡市：明治 43 (1910)
	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	鳥丸線	北山	平成 2	1990		植物園前：大正 12 (1923)
	伏見稻荷大社	JR	奈良線	稻荷	明治 12	1879		嵯峨：明治 30 (1897)
	松尾大社	阪急	嵐山線	松尾大社	昭和 3	1928		花園：明治 31 (1898)
	平野神社	京都市電	堀川線	北野	明治 45	1912	廢駅	
	大原野神社	阪急	京都本線	洛西口	昭和 21	1946	物集女駅の開業年、路線は昭和 3 (1928)	
	春日大社	近鉄	奈良線	近鉄奈良	大正 3	1914		奈良：明治 23 (1890)
大和	大和神社	JR	桜井線	長柄	大正 3	1914	路線開通は明治 31 (1898)	
	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		
	春川神社	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)
河内	枚岡神社	近鉄	奈良線	枚岡	大正 3	1914		
	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)
摂津	多度大社	養老鐵道	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	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)
伊勢	常陸	鹿島神宮	JR	鹿島線	鹿島神宮	昭和 45	1970	宇都宮：明治 16 (1885)
	近江	日吉大社	京阪	石山坂本線	坂本	昭和 2	1927	塙龜 (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	一宮宮貴前神社	上信電鉄	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	塙龜神社	JR	仙石線	本塙金	大正 15	1926	塙龜 (廃駅)：明治 20 (1887)
	出羽	鳴島山大物忌神社	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	氣比神宮	JR	北陸本線	敦賀	明治 15	1882	
尾張	加賀	白山比咩神社	北鉄	石川線	加賀平一の宮	昭和 2	1927	廢駅
	能登	氣多大社	北鉄	能登線	能登一ノ宮	大正 14	1925	廢駅
	出雲	熊野大社	4km 以内に最寄駅なし					羽咋：明治 31 (1898)
	出雲大社	一畠	大社線	出雲大社前	昭和 5	1930		
	播磨	伊和神社	4km 以内に最寄駅なし					大社 (廃駅)：明治 45 (1912)
播磨	備中	吉備津神社	JR	吉備線	吉備津	明治 37	1904	
	安芸	巖島神社	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	JR	寶志川線	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					
	宗像大社	JR	鹿児島本線	東郷	大正 2	1913	辻洋宮、路線開通は明治 23 (1890)	
播磨	篠山	吉神社	JR	鹿児島本線	博多	明治 22	1889	
	高良	香椎宮	JR	香椎線	香椎神宮	大正 13	1924	香椎宮前停留所の開業年
	筑後	高良大社	JR	久大本線	久留米大学前	平成 8	1996	路線開通は昭和 3 (1928)
	豊前	宇佐神宮	大分交通	宇佐參宮線	宇佐八幡	大正 5	1916	廢駅
	肥後	阿蘇神社	JR	豊肥本線	宮地	大正 7	1918	宇佐：明治 42 (1909)

「表」大神宝奉獻社と最寄駅一覧（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、大陸に渤海という國がありましたが、そこから使節が渡航した際に受け入れるようないというだけではなく、一種の交際の管理ですね。そういう面に關わった神社も存在するのです。つまり、交通の要衝に神社が建つてあるというだけではなく、一種の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、今述べたような特徴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いうのが重要視されていたとして、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いう話になつておられます。

いくわけであります。

そして、そういうところに、近代鉄道が敷設されているのです。先ほど対象となつた大神宝奉獻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が、一部、四キロ以内に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した。今は廃線ですが過去に鉄道が通つ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つていくというのは、ある意味、自然なこととも言えるわけです。そういう意味では、鉄道と大神宝奉獻の神社は、一応の関連性があると言えるかと思います。

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、大神宝奉獻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、出石鉄道が走つていました。播州、但馬の内陸部は、生野銀山も近いとありますが、鉄道をなかなか引きにくい地理的、経済的状況もあつたといえるかと思います。また愛媛の大山祇神社も島岬部の大二島ですので、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います。とはいっても、どこを見ても

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、大神宝奉獻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、出石鉄道が走つていました。播州、但馬の内陸部は、生野銀山も近いとありますが、鉄道をなかなか引きにくい地理的、経済的状況もあつたといえるかと思います。また愛媛の大山祇神社も島岬部の大二島ですので、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います。とはいっても、どこを見ても

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、二年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ていましたが、井上の著作を色々読んでいくと、「自治要義」とか「救濟制度要

義』とか、地方自治や社会福祉関係のことをやつており、かつ、都市行政政策です。その中でE・ハワードの都市計画理論である「ガーデンシティー（庭園都市）」を日本に紹介したことと、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ともに含め、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・ハワードという人が一九世紀末に「ガーデンシティー（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ります、『To-morrow』という本で提唱した論がハワードの理論です。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。そこに田園部が開むというもので、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、「ガーデンシティー」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ーの住民が公共性を持つ一緒に生活していくんだということを言っています。

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經營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、ハワードが説いたような田園都市をこれからつ

くるというような、キヤッチコピーミ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）年に井上友一とともに親交深かつ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。私鉄沿線に住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、ハワードのガーデンシティー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、ハワードの理想と全然違うことを日本ではやつたんだと考えられているけれども、ハワードの理

想は、井上友一が共感したように、共同性とか公共性であつたと考えられます。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、株式会社になつてゐるんですね。そのため、ハ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、日本的な田園都市が、必ずしもハワードの理想と違うから云々といふ、否定的な評価を下すのはどうな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

**藤本** ありがとうございます。

由谷先生のお話を伺つておりますと、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くかというのは、「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つてく

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つておりました。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つてきました。

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かわつ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、そういう点をどう考え、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との中で当然考慮しなければならない問題でもあつたわけです。

それから、一方で、経済的な面といいますか、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。そういうふたつの形で、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つてきたのではないか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かる諸権力を一極集中して、とにかく欧米に早く追いついたい、早く発展させたい、と設けられたお役所だつたわけです。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、ある程度軌道に乗つたときには鉄道部門は分離されて内閣の管轄になつて、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をお話しいただければと思いますが。

**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はいい。ゆえに近代化以前は、諸産業も山の中、内陸部にあります。そこで、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をされました。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します。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つ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、國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ね。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つ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”のはしりであつたというふうに言うことができます。

やはり、そういうふたつのアイデンティティ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、そういうふたつのサービスを、国鉄ではなかつ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つていつていますけれども、今はある種、スピードがサービスになつて、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つてきているんですが、そういうふたよな鉄道哲学というのが、やはり鉄道にはついて回つていたような気がします。

もちろん、鉄道省とか国鉄でも、「列車ボーア」とか「づばめガール」「はとガール」というふうなものはあつたのですが。今でも小田急だとありますよね。私鉄には一部残つてゐるわけですが、JRの方はどんどん廃止していつて、グリーン車に乗つていた乗客サービスもなくなつてしまつたので。そういうふうなサービスの変化もあります。

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することが大きいと思つます。鉄道に乗る人がある程度お金を持つていなければ乗れなかつた時代に、そういう人たちに対するサービスから、とにかく誰でも乗れるような形に鉄道が変化してきました。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つてしまつよう人たちが増一つでもあります。

鉄道の発達ということを考えしていく中では、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をもありましたが、各地の鉄道の敷設に伴つて人々は全国各地を鉄道を使っ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れます、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乗車して色々と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、実際に、大正時代、あるいは明治末期から鉄道を使っ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関係す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

加してきている。そういう形に世の中が、変わつ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つてしまひましたが、貨物の変化、そして鉄道の経営者の持つてゐる哲学、そういうふたよなものまでも、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。

**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した。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たりますね。

先ほど、鉄道の哲学という話がございました。「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「おしごりサービス」というのがありました。これは、ちょっと現代の話になつてしまいますが、前々回の第六十五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「おしごり」のサービス

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やないですが、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つていませんでした。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、龜山行き、東京行きというのがありますして、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ものですが、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つていて封筒です。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の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つ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、鉄道というものを當時の人々がどう考えていたのかといいますと、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つたように、スピーデ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、さまざま鉄道の哲学が登場してくるというようなお話をつながるのかなと思つております。

もう一つ、小野寺先生にお伺いしたかつたのは、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い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の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** そういういた場には、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し

た。年に一回は、「ふいご祭りするから、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ね。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しれません。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壁に神棚が祀つてあります。それも当然ながらふいご祭りをやるんだろうな、なんて思つて見たことがありますね。

**藤本** 「ふいごの神様」ですね。鉄道の場合、まさにぴ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つ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るがつて、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く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

と非常に興味深いものがあると思ったのですから、ちょっと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をあつたわけですが、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をあつたわけですが、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れるわけです。

**由谷** ちょっ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。

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つてゐるわけですが、それとは別の会社です。

羽咋から、この赤い線のように、總持寺がある門前よりも南側なんですが、三明というところでとまつてしまつて。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っていたみたいですが、結局うまくいかなくて三明というところでとまつてしまつたと。松本清張さんの『ゼロの焦点』(映画版)に出でてくる駅です。

能登鉄道という会社が大正十四(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



大軌發行の少年向け参宮パンフレット

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

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

この路線が、氣多神社近くに敷かれていました。羽咋と氣多神社は結構離れていて、三口台なんですが、歩いていくとちょっと大変なので、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、ホームから氣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、氣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、初詣などに閑しては利用客が多かつたということをちょっと取り上げてみました。

それと、私が非常に関心を持つているのは、『ゼロの焦点』に出できたこともあります、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、私鉄であっても、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、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、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。氣多神社の一宮に関しても、五番の歌詞で、「松原過ぎて瑠璃色の海も間近し一宮 気多の社に詣づれば 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つた頃は、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つて、今まで北陸鉄道石川線になつていたんですが、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、聖地巡礼といいますか、初詣などの一般的な神社の参詣に用いられていましたと、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をの中で、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、氣多神社、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、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つていますね。

**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ね。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つて能登鉄道しかなかつたんですね。公共交通というのはこれしかなかつた。今は廃線ですが。

もう一つは、氣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、駅がなくなつてしましました。

ちょっと複雑で、これも戦時の吸収合併で北陸鉄道という会社に合併されましたが、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つており、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つていました。

金名鉄道は、もっと白山の上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お酒屋さんが、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、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。生田裔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。こういつ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ら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、非常に不便だつたところとか、あるいは便利だつたところとか、色々あろうかと思うんですけど、もし何か鉄道と神社との関わりがあるところがあれば、お話しし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「大神宝奉獻社」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、藤本先生がおつしやつたとおり、一宮を挙げながらお話をすれば分かりやすかつたんですが、一宮というのは、実はそれが選ばれた時期というものは結構バラバラです。それで、中世の半ばぐらいになつてくると、どこが一宮かということが固まつてきます。ただ、幾つか一宮の候補がある國も存在するというような状況になつてしまふんですね。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、それで大神宝奉獻社と呼ばれる社を

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います。

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『播磨國風土記』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、そういうたエピソードがある神様です。

伊和神社は、地理的にいつても、但馬、そして因幡へ抜け道筋にあります。鳥取の方に向かう国道29号線などです。

今まで、交通の要衝ということで単純に割り切つ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理由が、専ら鉄道を敷設するまでの事情だったと分かるところ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つ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理由が、専ら鉄道を敷設するまでの事情だったと分かるところもあるということです。

それは、日本で一番の聖地ともいいうべきお伊勢さんであつてもです。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つたわけです。

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（のちの大坂電気軌道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すて、当時の人々とつては、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つたようです。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でしようか。

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けれども、本日用意した資料の下段に、例えれば昔は宇佐参宮線というのが走っていました。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、伊勢の神宮であっても、やはり内宮線は廃線となっています。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。

までに内宮線が走つており、もう一本、山田駅から二見駅まで路面電車が走つていました。この神都線が廃線となる理由は、もともと路面電車を經營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つ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つたわけですから、そういうふうな事情もあるかと思います。

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、関東になりますが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ものは、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思うところもあるかと思います。

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」というようなお話をありました。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二〇〇メートルの路線が廃止になつたという話題があります。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つたのは大きな話題となりましたが、阪堺線には、現在も住吉鳥居前駅もあって、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は、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、例え伊太祁曾神社というのが和歌山にあり、伊太祁曾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、竜山神社、伊太祁曾神社の三社をお参りするために山東軽便鉄道として敷かれたという路線です。

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、中央線も含めての皇太子時代の行啓のことで少しお話しいただけませんでしょうか。

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の皇太子時代を少し研究されていましたが、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そのように評価しておらず、あまり大正天皇に関するモニュ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こともあります。

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うんですが、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、いわゆる昔話的なものとかフォークロア的な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、そういうものが起つたのが、この明治四十二年の皇太子行啓ではなかつ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、国指定の重要な無形民俗文化財、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覽しております。この台覽ができる前提、基礎になっ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るあがる。それによつて、九

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、人力車だと思いま

すが。

和倉温泉に行啓された際の部屋というのは今も残つております。石川県内で皇太子時代の大正天皇の行啓で残つているモノニュメント（由來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、石川県民にとっ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つたかと思います。九月二十三日から二十九日の約一週間、そのうち日帰りで一日だけですが、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てのが、鉄道が敷かれたということで、非常に興味深いことだと思つています。

**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つたわけですが、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宫廷駅（原宿駅側部乗降場・宫廷ホーム）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、釧路線だと小樽、室蘭本線とかを使われて帶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、先ほど小野寺先生の話もありましたように、東北中心に広がつ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らず、その意味では、大正天皇はかなり鉄道を利用されていましたということで、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、何かお話を戴ければ有難いです。

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では根本的に考え方方が違う。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、日本の場合だつたら、今は違うのかもしれませんけれども、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つたそうなんですね。外国の場合ですと、産業遺産といつたら、自然をどんどん破壊して、レンガでどんと構造物を建てるのですが、日本の場合は、銀山の坑道の出口で細々と精錬をして、やり終わつたら、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、ドドッ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つたといえます。そこが西欧との大きな違いではないかと思つています。

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は立てなかつた。でも、大相撲を含めて現在は、こうした習俗も大分変わつてきていますね。

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、そのポイントは、日本と西欧との神様の立場の違ひ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、ゴッドというものは、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、神道がもともとの文化、信仰の根底にある日本ではそうではないわけですね。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つてくるわけですが、自然を改変して何か工事などをしたいとなつたら、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」ということをします。

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を戴きましたが、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、ヘその縄を切るように斧でパンと綱を切る。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、三柱の神様に切つてもらう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もありますが、鉄道を含めて近代以降の産業化の問題を考えてみると、先ほど小野寺先生がおつしやつ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つております。

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つております。

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いかと思いますが、「何もねえじやねえか」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されましたのでしょうか。

**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なので、一部は残っています。ヨーロッパの本を使って、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が、木がどんどん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でいる。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いますが、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や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やないかなというふうに私は思います。（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。秩父三十四觀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つて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）は余りぱつとしない印象です。『朝霧の巫女』という、これは漫畫が原作で、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

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けれども、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のですから、ちょっとお伺いしてみた次第です。

もう一つ小野寺先生にお伺いしてみたいなと思ったのは、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。

**小野寺** 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ど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、リニア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』の舞台になつてゐる関係で、「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ろうとしていました。結果として、うまくいきませんでした。

次に、先ほども紹介のあつた『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ゐ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年（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りませんで、資料で次の平成二十三（二〇一二）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ると明らかになつてきました。この年は東日本大震災の発生の年ですが、秩父を舞台にしています。西武鉄道の秩父駅とともに作品に出てきていたと

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つたのが、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ふようなコラボが、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も(笑)。結構、巡礼している人もいるみたいですね。

「あの花」や「花咲くいろは」の後は、先ほどもちよつと紹介して戴いた、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

う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りませんで、資料で次の平成二十三（二〇一二）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ると明らかになつてきました。この年は東日本大震災の発生の年ですが、秩父を舞台にしています。西武鉄道の秩父駅とともに作品に出てきていたと

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つたのが、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ふようなコラボが、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

「あの花」は、秩父三十四観音の靈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りましたのは、『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つていて、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つたということです。

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、スタンプラリーをやつていますよね。

地ともなつてゐる大洗磯前神社は、『ガールズ＆パンツァー』だけではなく、育成シミュ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が、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つたキャラクターなんですね。これは原作からそうなんですが、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つたんですが、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が、知り合いは「あつたよ」って言つ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つていたみたいですね。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。伏見稻荷大社を徹底的にロケハンして、精密に描いていますね。伏見稻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クエクトしているもので、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。

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ると思います。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つたらしいんですね。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しいんです。駅にファン向けのノートが置いてあつて、それを私は調査しているんですけど、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、バ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つてあるらしいんですが、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ようなことが前提になっています。

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』の大洗磯前神社の人たちとは、何故か、この大洗磯前神社

『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つていいくほど行かれて参拝されるというように伺つております、事実私自身も調査に行っ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

うように伺つており、事実私自身も調査を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けど、劇場版には、大洗磯前神社が出ていますね。

と思ひます、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つていて、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。ですが、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ことで、アニメのファンが来ていました



花いろラッピング列車

**小野寺** いのじ。ハイカーですか  
**由谷** そうですね。ハイカーですかね。そういう人もいる

『艦隊これくしょん』に関しては、キヤラクターである「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が詳しいと 思います。

藤本 大洗磯前神社とアーメとの関係について私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いますか、その点も含めてご紹介戴けると、まさに鉄道を使っ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、少しお伺いしたかつた次第です。

**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、鷺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

いと思います。



大洗磯前神社・絵馬掛け所

それと、鷺宮も  
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、普  
通的な人がいっぱ  
り来てアニメキャラ  
クターを描いた絵馬を  
奉納しているんで  
すが、それは、大

洗磯前神社や鷺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  
の浜身さんという方ですが、あとは鷺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いますので、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、鉄道と神社にかかるポピュラー文化表

現といいますか、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  
かなと思いましたが、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娛  
楽作品との中間的な人だと思うんですね。作品は、ほとんど  
恋愛物なので、ちょっと深夜アニメとは違うのかなとい  
うことで、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『ぼしのこえ』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  
としているんだろうな、ということです。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、ということだと思います  
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 자체には、神社とは、日本の神と  
は、といった問い合わせ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、まとめに入つ

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



須賀神社石段

の方も、聖地です。

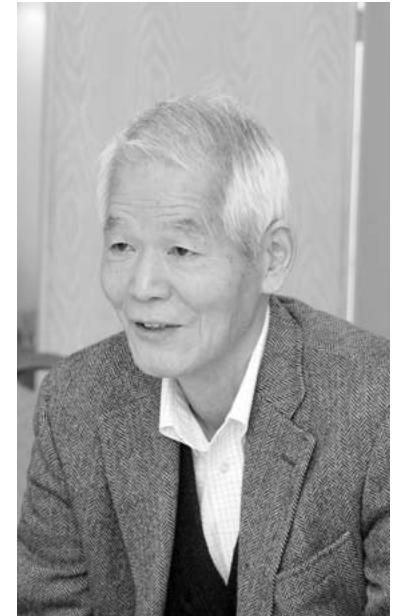
作中で男の主人公と女の主人公がいて、男の主人公は四谷

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、体を入れかわるという設定です、入れ替わら

なくなつたとき、男の子が岐阜県のほうに行く際に下車し  
た駅が飛驒古川の駅。で、女の子の後を追つて探していくと  
やつぱり巡礼者が沢山いました。この石段で、みんな、写真  
を撮っていますが、絵馬の奉納もあります。もう一方の飛驒  
の方も、聖地です。

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、体を入れかわるという設定です、入れ替わら  
なくなつたとき、男の子が岐阜県のほうに行く際に下車し  
た駅が飛驒古川の駅。で、女の子の後を追つて探していくと  
やつぱり巡礼者が沢山いました。この石段で、みんな、写真  
を撮っていますが、絵馬の奉納もあります。もう一方の飛驒  
の方も、聖地です。

ただ、女の子のほうが、実家が神社という設定になつてい  
て、その神社のご神体といつてある山頂の奥宮というのが、  
カルデラみたいになつてあ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驒古川と須賀神社に関しては、聖地



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、私はオブザーバーという立場でよかつたと思っています（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が、鉄道が開通したことによって昔の旅とは全く様相が違つてゆくという意味で、基本的には、目的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つて、歩いたりぶらぶらするという意味での物見遊山というものが省略されてゆく。すると目的地まで着くまでのそこ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。

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、鉄道つてどういうものなのか、近代化つ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つたときに、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。この時は山陰本線は鳥取までしか駅は開通していなかつた。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つたわけです。明治天皇の六大巡幸の時代は明治十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

数十倍、数百倍という路線距離になつて、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つ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、大正天皇になつてからはさらに進むわけです。大正時代に入ると、先ほど話のあつた原宿の宫廷ホーム、これは、本当に大正天皇が、崩御の寸前によつやく完成して、葉山御用邸に行かれましたが、それが鉄道を使っての行幸の最後になつてしましました。そこから戻つてこられる際には、崩御されたこともあつ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全部ひつ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

て、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いますか、各地を見て回る、勉強するといふのができてきた。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だといえます。

それぐらい、ある意味では鉄道を通して神道文化があるのは神道的な日本文化がだんだん当時の人々の認識されにくわけです。それが哲学的にまでなつたかは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。鷦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、鉄道によつて利便性、だけではなく、神社というも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、あそこにつ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つたわけです。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た、作詞者が国学者の大和田建樹で、作曲者は多梅稚（おおめわら）にして、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う点で、日本文化というか、神道に近い文化の見直しきつかけになつ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」で括つてしまつた子安宣邦さんに対し、僕は、何とか学問的に違うんだと言いたいのが、もともと何十年か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つて、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、单なる軍国主義とか、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、戦時の若い人も含めた様々な考え方や社会状況が土壤になつてているんじや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。

引っ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つたということもあります。しかし、それが全部、いわゆるナショナリズム的な部分とかをひつくるめ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、全くもつて素朴な部分で、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と思いましたのは、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、鉄道とナショナリズム、国家神道とがセットにされて論じられやすくなつてしま

先ほど、阪本先生に色々お話を戴いた通りですが、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、いつからあつたのかという問題を含めて言えば、平安期から、例えれば恵方詣でとか、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（『師記』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のかかわりでいえば、由谷先生のご専門とくということもあると思います。

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つたものが、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、信仰の仕方というのも少し変わつていいくことがあります。

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ですが、車もエコカーになつてきておりますし、トラック輸送というものが非常に大きくなっています。そういう意味で、一方で、鉄道が、近年、廃線になつたけれど、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、廃線になつてたりしているところも出てきていますが、もう一度、神道文化との関わりといふものを見ていきますが、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ったのかなと思つております。

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つておりますが。小野寺先生、いかがでしようか。

**小野寺** ちょっと個人的な話題で話が逸れるかもしれません、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。京都から下つてきた方ですが、その実方中将が道祖神に参るよう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つ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つた次第です。

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つていまして、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つていますので。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



『神まうで』など

今日は松尾大社（まつのおたいしや）でと近くの駅は松尾（まつおといしや）だつたのが、松尾大社（まつおたいしや）というふうな駅

思います。でもそれを、神社の立場で考えてみると、外部からどういうふうに人を受け入れるかというような問題にも直面したのではないでしようか。それは、由谷先生のお話を伺つていてですが、今の多くの神社が直面している、インバウンド客の対応とも変わらない部分があるのかなとは思いました。

次いで名前の話が出てきましたが、ちょうど鉄道の駅といふのは、神社の名前を駅名に用いているところも多くて、昨今でも、京都のほうでは例えば、神宮丸太町とか、あえて單なる「丸太町」であるはずが平安神宮の「神宮」をつけたりするとか。あるいは松尾大

社（まつのおたいしや）でと近くの駅は松尾（まつおといしや）だつたのが、松尾大社（まつおたいしや）というふうな駅

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つたこと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つて、その翌日に靈柩は伏見の桃山御陵に鉄道で移動しました。どこを通つていくかといえれば、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、靈柩をただちに京都まで移さなきやならない。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、特別の靈柩車を作り、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つても切り離せない関係にあるといえるかと思います。

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、実際に鉄道を使つて旅行しようというような流れになつていくというのが、大正以降になつたのは必然かと

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います。今この例でも社名が省略されたり、呼び方が変わつたりしてます。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。これは神社でなくして寺ですが、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、寺のほうが負けてしまいました。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つたのでしよう。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かども、それに對して神社の方は、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つてゐる次第です。

**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つた次第です。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と、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つてしまつて、流行語大賞の候補に入り、大賞にはならなかつ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、ちょっと深夜アニメの巡礼者はいわゆる口ヶ地観光的な、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、さつきもちょっとお話しましたが、のと鉄道の全部の駅で乗りおりるとか、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つています。ただ、現代的な巡礼など目的がずれてきて、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くて、本日の座談会の問題は、本当は一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つて、当該領域の研究者が増えてくるんじやないかなと思っています。

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「国く、行くことにそもそもその目的があつて。苦労しながら行くことにある目的がある、というふうに変わつてきているのかなど私は思つています。

藤本 ありがとうございます。阪本先生からも、よろしいでしようか。

阪本 私も、鉄道や聖地巡礼の問題は、本当は一年ぐらい前に口ヶ地を訪ねておられるだけです。場所も四谷とか新宿ですねで、そんな苦労しなくても行けるということで、ちょっとサンカルチャーと違う聖地巡礼が去年あたりから流行ってきているのではないかと思っています。

藤本 ありがとうございます。阪本先生からも、よろしいでしようか。

そういう意味では、新海誠作品の聖地巡礼というのは、單に口ヶ地を訪ねておられるだけです。場所も四谷とか新宿ですねで、そんな苦労しなくても行けるということで、ちょっとサンカルチャーと違う聖地巡礼が去年あたりから流行ってきているのではないかと思っています。

「家神道」論を批判するというような考え方に対して、もうちょっと、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やないかなと私は思つています。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、

先に名前が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思いますので。

今日は、非常に有意義なお話を聞きることができまして、ありがとうございました。神道文化会の理事として、座谈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が、最後に、ちょっと今日持参しました興味深い資料を一、二点挙げてまとめていきたいと存じますが、一つは、明治初めの神宮教会、神風講社の定宿帳です。中を見てみると、江戸から



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。江戸から伊勢へ行つて、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が、神風講社の宿帳ということ 자체、神宮教会の名前で発行されていること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お配布しております。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ので、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つ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あります。

また、今日はほとんど触れられなかつたのですが、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くた資料もあり、単なる國家神道、ナショナリズムの影響で御師がいなくなつた、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とわかることも出てくるんだろうと思うわけです。

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つて、鉄道、神社とか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、まさにそういつ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。

先ほども小野寺先生が「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するいえ、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關していくれば、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



伊勢参宮地図

実際に、この伊勢参宮地図の中身を見ますと、昭和初期であることとが明らかな地図です。その意味では、昭和になつてからも、かつての御師の家の名称を使って、かつての御師らも何らかの形で、伊勢の参宮に関与

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的研究費にて研究されているところですが、実際にはほとんどの御師が、昭和初期の参宮地図の中身を見ますと、昭和になつてからも、かつての御師の家の名称を使って、かつての御師らも何らかの形で、伊勢の参宮に関与

輸、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っ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たいと思います。

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、先ほども阪本先生のご指摘にありました、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ないかと思つております。纏めという程にはなつていなかもしれませんが、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した。