

---



# 今 月 の 一 冊

元木更津市教育委員会教育長 西村 堯 選

---

## 「線」の思考 — 鉄道と宗教と天皇と —

原 武史 著 ・ 新潮社

ISBN978-4-10-332842-1

1,800 円 + 税

誠に、知的好奇心をかき立てる味わい深い著作である。「線」とは、鉄道を意味する。著者の本書に対する意気込みは「はじめに」に述べられている。

### <前略>

全国各地に通じる鉄道に実際に乗ったり、線路跡を訪ねたりしながら、ただ史料を読むだけではわからない、地域に埋もれた歴史の地下水脈を探ろうとしたのである。

(p.4 「はじめに」)

「線」の起点から終点までの空間という軸に、古代から現代までの時間というもう一つの軸を重ね合わせることで、多様な日本の姿を描き出そうとする試みを、本書では「『線』の思考」と名付けている。

取り上げられた「線」(鉄道)は、全国津々浦々に及ぶ。

宗教は、「幕末から明治にかけて勃興した新宗教(民衆宗教)〈大本教やほんみ

ち等>」、カトリックや隠れキリシタンの足跡、日蓮など幅広い。さらに、

鉄道に乗る近現代の天皇ばかりか、記紀に記された古代の天皇や皇后の足跡までもが浮かび上がる。

(p.5)

千葉県に所縁の深い日蓮について、第五章「日蓮と『房総三浦環状線』」で詳しく述べられている。「房総三浦環状線」とは、久里浜－東京－千葉－上総－ノ宮－安房鴨川－浜金谷－金谷港(フェリー)久里浜港－久里浜という循環ルートをいう。

驚くべきは、この環状線の沿線地域が、鎌倉時代に日蓮宗を開いた日蓮(1222年～82年)の足跡と見事なほど重なっていることだ。

(p.131)

- ・ JR 総武本線 下総中山駅近く、中山法華寺
- ・ JR 外房線 茂原駅近く、日蓮宗・藻原寺(そうげんじ)
- ・ JR 外房線 安房小湊から安房鴨川にかけては、日蓮ゆかりの名所旧跡がたくさんある。誕生寺、鯛ノ浦、清澄寺、「小松原法難」と呼ばれる危機に遭遇した鏡忍寺

などである。

日蓮は清澄寺から鎌倉に向かう際、現在の長狭街道を歩いて房総半島を横断し、浦賀水道を船で渡って三浦半島に上陸することが多かった、という。東京湾フェリーのルートとほぼ重なっている。

ここで、著者の専門である日本政治思想史の知見が披露される。鎌倉仏教の開祖、法然(浄土宗)・親鸞(浄土真宗)・一遍(時宗)・栄西(臨済宗)・道元(曹洞

宗)らは、

総じて彼らは当時の都であり、文化の中心だった京都という磁場に多かれ少なかれ拘束されていたのだ。

(p.132)

と著者は述べ、日蓮は、他宗からも、鎌倉幕府からも迫害を受けながら生涯の多くを東日本、それも房総半島・三浦半島で過ごしている。他の開祖とは全く違った生涯を送ったと言える、と著者は述べる。

その故か、明治維新により天皇が京都から東京に移ったことで、皇室と日蓮宗の距離を縮めることになり、女官たちは、日蓮宗に深く帰依し、誕生寺に参詣したり、写経を納めたりしている、とのことである。

東京から比較的近かったことが、ほかの宗派とは異なり、皇室との結び付きを強める上で有利に作用したのである。

(p.134)

皇室の宗教は、神道になったとされている。

だが、「房総三浦環状線」沿線には、そうではない歴史を知るための重要な鍵が隠されている。

と述べる。著者はこの環状ルートを実際に乗車し、要所要所で下車して、史跡を訪ねている。

例えば、私は全く知らなかったが、茂原の藻原寺には、建立途中の日蓮聖人

大銅像があるのだそうだ。資金不足のため頭部だけが仮安置されているとのことである。胴体部分を含めた像の高さは 20m、台座を含めた高さは 32m となり、奈良・東大寺大仏より大きい銅像となるらしい。日蓮生誕八百年に合わせて 2021 年に完成させたいということらしいが、資金が集まらず、また、コロナ禍の中、どうなっているのだろうか。

こんなに近くにいても、全くそういう事情は知らなかった。著者の足で検証する実証主義に脱帽である。

日蓮と「房総三浦環状線」の紹介で、かなりの紙幅を費やしてしまった。

第四章の「古代・中世・近代が交錯する JR 阪和線」、第七章の「神功皇后と継体天皇と北陸本線と」など、各章、誠に興味深い言説が溢れている。

本書に触発されて、宮脇俊三の紀行文を書棚の奥から引っ張り出して、懐かしく読み返してしまった。「古代史紀行」(講談社)などである。

著者の宗教への対し方は特徴的で、巨大宗教のみならず、新宗教の「エホバの証人」(小田急江ノ島線とカトリックの章)や先にも触れた大本教や「ほんみち」等にも足を運んでいる。

歩く日本政治思想史研究者である。ご一読いただきたい。