

# 旅行記にみる井上円了の鉄道利用

## 堀 雅通

*hori masamichi*

### 1. はじめに

鉄道開業から 150 年の令和 4 年は井上円了（以下「円了」）が鉄道を利用してから 144 年となる。その生涯に実に多くの旅行をした円了はしばしば鉄道を利用した。とりわけその半生に渡って行われた全国巡回講演（以下「巡講」）は鉄道利用の絶好の機会となっていた。当時の知識人で円了ほど鉄道を利用した人はいない。そもそも鉄道の利用がなければ超人的ともいえる巡講は不可能だった。巡講における鉄道の役割は大きい。円了の生涯はそのような鉄道の創業・発展期とほぼ重なる。

巡講は外地にも及んだから、満洲、台湾、韓国、朝鮮の鉄道も利用した。さらに 3 度の海外視察では、欧米のみならず、インド、南米の鉄道も利用した。そのような鉄道利用の概要を円了は旅行記や巡講日誌に記している。それにより鉄道利用の日時、車種等が把握できる。それはまた当時の鉄道を知る上でも貴重な史料・記録となっている。

旅行記には学生時代の自筆旅行記『漫遊記』、海外視察旅行記の『西航日録』『南半球五万哩』、さらに旅行記ともいうべき巡講日誌に「館主巡回日記」と『南船北馬集』がある。以上の著作を本稿では「円了旅行記」と呼ぶ<sup>(1)</sup>。

本稿は円了旅行記に記された交通利用、特に鉄道利用の態様について検証し、円了の鉄道利用に対する考え方を整理する。

## 2. 学生時代の鉄道利用—『漫遊記』—

明治5年、新橋・横浜間に鉄道が開業した。その後、明治7年に大阪・神戸間、明治10年に大阪・京都間が開業した。

明治11年4月2日、円了は京都東本願寺の国内留学生（給費生）として東京大学予備門受験のため上京、その際、京都から神戸まで初めて鉄道を利用した<sup>(2)</sup>。『漫遊記』には「鉄車ニ駕シテ神戸港ニ到ル」（東京紀行・97）とある。

神戸港から汽船で横浜港に向かった。横浜で一泊した後、東京（新橋）まで汽車に乗った。「横浜港ニ着スルコトヲ得タリ船ヨリ下テ港内ノ旅館ニ泊ス翌朝鉄車ニ駕シテ東京ニ到ル」（東京紀行・97）とある。以下、原文とその内容を列挙する。

明治11年9月、東京大学予備門に入学した円了は、翌年1月、友人と江ノ島・鎌倉に遊んだ。その際、新橋から神奈川（横浜）まで鉄道を利用した。「鉄路ニ駕シテ神奈川街ニ至ル・・・晴天ニシテ四面ノ風光恰モ三春ノ如シ」（江島紀行・98）。

明治12年12月、熱海に行くため再び新橋・横浜間の鉄道を利用した。「東京新橋ヲ発車シテ神奈川ニ至ル車窓ヨリ外観スルニ舟飛ヒ樹走り往クモノハ還ルカ如ク来ルモノハ追フカ如シ」（熱海紀行・104）。

明治14年7月、友人と箱根に向かった。「新橋ヨリ鉄路ニ駕シ神奈川ニ休ヒ藤沢ニ食シ大磯ニ至テ投宿ス清風涼月一楼ノ風趣実ニ雅ナリ」（箱根客寓・109）。当時、東海道線は全通しておらず、横浜から小田原、さらに熱海まで人力車と徒歩で移動した<sup>(3)</sup>。「歩シテ藤沢ニ至リ車ヲ倩テ大磯ニ入り又歩シテ小田原ニ向フ」（熱海紀行・104）。

明治17年7月、帰郷する。このとき上野から高崎まで開業まもない日本鉄道を利用した。「東京ヲ発シテ帰郷ノ途ニツク同日午前十一時上野ヲ発シ車行四時間ニシテ高崎ニ着シ直チニ馬車ヲ倩ヒ渋川ニ到ル」（冬夏遊跡・122）。日本鉄道上野・高崎間は明治17年5月に全通となって

いた。

明治18年4月、学友棚橋一郎と「大宮」(秩父)に旅行した。その際も上野から熊谷まで日本鉄道を利用した。「上野ヲ発シ熊谷ニ到ル」(秩父遊行・126)。

明治18年7月の帰省では日本鉄道の「上野・高崎間」を利用した。高崎から先は馬車だった。「寓舎ヲ発シテ午前五時上野ノ鐵路ニ駕シ九時高崎に着シ馬車ヲ倩ヒ渋川ヲ経テ湯原駅内田屋ニ泊ス」(帰省第四・128)。

学生時代の移動はもっぱら徒歩、人力車、舟運によったが、円了は早くから鉄道を利用する機会を得ていた<sup>(4)</sup>。

### 3. 前期巡講時代の鉄道利用―「館主巡回日記」

大学卒業後、円了は官途に就かず、哲学館の運営資金を募るため恩師勝海舟の助言に従って前期巡講を開始した<sup>(5)</sup>。以下はその内容である。

明治23年11月2日、午前9時、新橋発の列車で、静岡、愛知、岐阜、滋賀、三重5県を巡る講演旅行に出た<sup>(6)</sup>。「朝九時、新橋発車。大磯町教育会に出席し、教育上の講話をなせり」(12・11)。大磯で講演を行った後、4日、国府津駅発8時30分の列車で静岡に向かった。

静岡駅には12時14分に到着する予定だったが、8月の豪雨で興津川の橋梁が損壊、乗客は川の兩岸に設けられた臨時駅で一旦列車を降り、徒歩で橋を渡り、川を越えていた。そのため到着は若干遅れたものと思われる。

静岡市では大東館(静岡市葵区紺屋町)に宿をとった。同宿者に久邇宮朝彦親王と福沢諭吉がいた<sup>(7)</sup>。

福沢は妻子と関西旅行の帰途、11月5日、静岡駅で下車、6日、三保の松原や久能山東照宮などを観光した後、翌朝、静岡駅発9時7分の列車で帰京した。

一方、円了は、5日午後、静岡師範学校の講堂で講演、6日も県庁訪問

後、講演を行った。7日、静岡駅発12時19分の列車で焼津に向かう。12時40分焼津駅着、小川尋常小学校（焼津市小川）で講演を行った後、焼津駅16時32分発の列車で掛川へ。17時50分、掛川駅に着き、了源寺（掛川市中央）で講演を行った。

8日は、午後、掛川駅17時50分発の列車で浜松へ。18時45分浜松駅着。知人宅に泊まった。浜松では、9日、浜松尋常小学校で教育講話を行った後、翌日、浜松駅発午前10時の列車で次の講演地・豊橋へ向かった。

以上のようなスケジュールを円了は精力的にこなしていった。移動には全通もない東海道線を利用した。

明治25年、鉄道敷設法が公布され、政府による主要幹線の建設が決定した。前期巡講の時代は、鉄道開業から18年、幹線鉄道の整備が進んだときだった。明治22年7月、官設鉄道の東海道線新橋・神戸間が全通、私設鉄道の日本鉄道も明治24年9月に上野・青森間を全通させた。こうした幹線鉄道網の整備は円了の効率的な移動を可能にした。かくして鉄道は円了の巡講にとって最も重要な移動手段となった。

#### 4. 後期巡講時代の鉄道利用―『南船北馬集』―

明治39年1月、学校経営から退いた円了は社会教育活動としての（後期）巡講を再開した。この年、鉄道国有法が公布され、主要私設鉄道の国有化が決定した。また南満洲鉄道株式会社（満鉄）がこの年設立された。

##### 4. 1 巡講にみる鉄道利用の態様

後期巡講の旅行記が『南船北馬集』である。それは次のような書き出しで始まる。明治39年4月2日午後、「新橋発車。相州平塚より更に腕

車に移り、中郡秦野町に向かふ。この日や風和し気朗らかにして、花笑ひ蝶舞ひ、菜花すでに香を送りきたる」(12・193)。前期巡講と異なり、学校経営の重圧から解放されたためか、幾分和やかな雰囲気が漂う。

『南船北馬集』には「館主巡回日記」以上に鉄道(利用)に関する多彩な記述が見られる。円了は、折に触れ、鉄道利用の体験、見聞、エピソードなどを書き留めている。

鉄道駅(停車場)は送迎、会見の場となり、車内では何度か思わぬ知人と遭遇した。運行障害、列車遅延の記事もある。妻同伴の旅行、法要での帰郷、あるいは湯治、いずれも鉄道を利用した。晩年は巡講の疲れを癒すための温泉行きが増えた。

以下、円了の鉄道利用の態様を幾つかの事項に分けて見ていく。

### ①巡講行程

旅行記には巡講の次第が簡潔に記されている。以下、それを確認する。「午前八時、浅草駅発、東武線にて群馬県巡講の途に就く」(15・212)。「早朝、呉を発し、岡山駅に一休して、更に中国線に移乗し、津山に着するときすでに夜九時なり。これより更に腕車をはしらせ・・・対泉楼に着宿す。ときに十一時なり」(13・275)。「辛うじて広島駅に達す。ときに十一時十五分なり。少憩の後、夜半の特別急行に乗り込み、三日午後八時半、新橋に安着す」(13・522)。

巡講の起点は東京だが、西日本への巡講は新橋駅を出発点とし、東日本は上野が出発駅となった。大正3年12月の東京駅開業からは同駅も利用するようになった。その他、両国駅、飯田町駅、あるいは(東武鉄道)池袋駅などからの乗車も見られる。

「両国駅午前十時四十分発に乗り込み、午後二時十分、下総国海上郡銚子町に着し、停車場より四、五丁離れたる一等旅館大新に入る・・・銚子駅より一里余を隔てて犬吠崎の灯台あり」(15・269～270)。「朝八時、

飯田町発車。午後三時半、山梨県小淵沢駅に着す」(13・188)。「午後五時、池袋駅を発し、東上線にて埼玉県入間郡川越町に至り、今福旅館に宿す」(15・233)。

## ②軽便鉄道の利用

明治43年、軽便鉄道法が公布され、簡易に敷設できる軽便鉄道の建設がブームとなった。幹線から枝分かれする軽便鉄道の整備は円了の巡講地の範囲を拡大した。旅行記にも軽便鉄道の整備・普及に関わる以下のような記事が見られる。

「近頃軽便鉄道を敷設し、機動車の往復あり」(13・482)。「この地は遠からざる内に、広島より三次へ通ずる（軽便）鉄道を架設すべし」(13・517)。「(滋賀県)八幡駅と八日市との間に軽便鉄道を架設し、一カ月前より客車の運転を開始せり」(14・51)。「横手と本荘の間にも軽便敷設の計画ありと聞く」(14・349)。「朝七時、上野発。午時、長野県小諸に着駅。これより軽便に転乗し、中込駅に降車し、更に腕車を走らすこと約一里にして、南佐久郡白田町小学校に至り講演をなす」(14・367)。

## ③民営鉄道、電車、自動車の登場

軽便鉄道の整備とともに民営鉄道の建設が進んだ。旅行記には民営鉄道の名が見える<sup>(8)</sup>。また気動車から電車に替わったところがあり、鉄道は発展の時代を迎える。一方で、明治末から大正初めにかけて（人力車に替わって）自動車が登場、モータリゼーションの萌芽期を迎えた。旅行記にはそのような交通の変遷がうかがえる。その内容は以下の通りである。

「別府より大分の間は電車あり<sup>(9)</sup>。日本初設の電車なりといふ」(12・346)。「碓氷嶺にきたれば、従来の汽車このごろ電車に变ず。隧道に入るも炭煙に苦しめらるることなし。夜八時半、上野に着す」(13・481)。

「午後、梅田より阪神電車により、千船村小学校に移りて開演す」(15・124)。「向日町より鉄路に駕し、稲荷駅より京阪電車に転乗し、八幡駅に下車す」(15・130)。「箕面電車に移りて三国停車場に下車」(15・135)した。このように民営鉄道の利用もあった。

「午前十時、上野発にて前橋に着し、これより電車にて渋川町に至る・・・電車連絡不便のために一時間以上を徒費す・・・高崎よりは電車の直通あれば、大いに便利なり。午後五時、伊香保に着す」(14・176)。

「横須賀駅よりここに至る道程三里弱、自動車の毎日数回往復するあり」(14・311)。「かかる山村(山口県豊田前村)まで自動車の出入するは、実に文明の恵沢なり」(15・59)。

円了は鉄道、自動車など近代的交通手段の普及を好意的に捉えていた。過密な巡講日程を効率的にこなしていく上で、鉄道、加えて自動車の存在は必要不可欠なものとなっていた。

#### 4. 2 鉄道利用の側面

鉄道の利用は様々な話題を提供した。以下、鉄道利用の側面を幾つかの項目に分けて見ていく。

##### ①車窓風景を楽しむ、漢詩を賦す

車中での時間、円了は、これを執筆、読書、調べ物、講演準備などに充てた。多忙な巡講も時に鉄道の利用がくつろぎを与えてくれた。窓外に目をやり、漢詩を賦した。

「汽車にて空知郡岩見沢町に移る・・・車窓よりこれを望むに、柳葉なほ青き中に、落葉松の一面黄にして紅色を帯ぶるを見る」(12・405)。「往々野花の媚を呈するを見る」(朝鮮日誌第3回・2)。「中津行途上、車窓の所見を詩をもつて写す」(12・431)とある。

## ②遭遇、送迎、混雑

鉄道は時に出会いの場を提供する。以下のように混雑した車内で思わぬ人と遭遇したこともあった。

「東京を発して神戸に向かふ。車中、雑踏を極む。たまたま嘉納治五郎氏と相会す」(13・9)。「汽車中にて友人有馬祐政氏の九州より帰東せるに会す」(13・515)。「最大急行に駕し、午後四時、名古屋に着す。車内満員、寸地を余さず・・・(偶然)島地黙雷氏と相会す」(13・138)。

駅は送迎の場ともなった。「湯沢駅前柳沢支店に入りて休憩す。植田郡長、佐川校長来訪あり。深夜二時四十分発にて乗車せんとするに際し・・・深夜をおかして送行せられたる」(14・352)。「午後六時、随行松尾徹外氏とともに上野発に乗り込む。乗客満室、終宵眠り難し・・・朝五時、仙台に停車するや、吉村善吉氏来訪あり」(15・331)。

車内は時に混雑した。「今朝の汽車および停車場の非常に混雑せるは、軍人入営を送るためなり」(13・378)。「電車に駕して御影町に移らんとするも、各車満員、入乗を許さず。この日は旧天長節にして、しかも本願寺別邸二楽荘縦覧日なるによる」(13・359)。「東京大相撲一行が名古屋市にて興行せんとて同乗し、車内雑沓を極む」(14・49)。

「八代より汽車に駕す。乗客充溢し、車窓より出入するものあり。その雑沓いふべからず。熊本市招魂祭を拝観せんと欲してなり」(12・466)。「汽車に駕して宝登駅に降り、秩父第一の勝地たる長瀬に至りて休泊す。旅館を長瀬館といひ、鉄道会社の経営にして、新築すでに成る。このときたまたま中秋明月に会し、臨時列車の往復ありて、観月の客群集し、樓上立錐の地を余さぬほどなり」(13・345)。

## ③運行障害、遅延、乗り遅れ

また運行障害や列車の遅延に遭ったり、乗り遅れて時間を空費したこともあった。「朝、上野を発し、午後三時、福島県郡山駅に着し・・・鉄



道馬車に駕し、三里の間を走るに馬足遅々、田村郡三春町に着せるは夜六時半なり。雨激しく泥深くして馬脚疲れたるによる」(13・374)。「伊賀上野に着す。この日、汽車延着せり」(15・132)。「荷物延着のために九時半まで駅前に休憩」(15・126)した。

「早朝、伊良原を発せしも、泥深く道険にして馬進まず。犀川停車場に着するや、汽車すでに通過せり。徒然として茅店に休憩すること二時間の久しきに及び、やうやく乗車するを得たり」(12・427)。「藤富を発し川尻駅に至れば、汽車煙を吐きて発す。空しく駅前にて三時間を費やし、午後二時乗車、下益城郡小川町に移る」(12・457)。「唐津停車場に着するや、汽車すでに発せり。やむをえず送行の諸氏数名とともに茶亭に休憩し、ビールを傾けて次の発車を待」(12・499)った。

#### ④鉄道開通による地域の盛衰

円了は鉄道の開通が産業経済の発展、地域振興に資する役割を評価していた。一方で、鉄道の開通により衰退する地域のあることも認識していた。その要因は、「交通不便」のためだが、物資の輸送が、近世の舟運から近代の鉄道に転換したことによる。

「留萌は新開の市街なるも、鉄路の予定地なりとてにはかに繁盛の状を現ぜり」(12・378)。「大館町は鉄道四通の中枢に当たり、ことに鉾山区域の中心に位せるをもつて年を追いて発展し、かつ大いに活気を帯びたるがごとき観あり」(14・316)。

このように鉄道の開通によって繁栄を遂げるに至った地域もあれば、開通からはずれ、「交通不便」のために発展が遅れた地域もあった。

「本村(山口県厚狭郡船木村)は郡衛所在地なるも、鉄道駅を隔つること里余、交通不便のために、先年漫遊せしときよりも衰微の現象あり」(13・547～548)。「この地(岡山県小田郡矢掛町)は福山と岡山との中間に位せる要路なるも、近年鉄道の便を欠きたるために、昔時のごとく盛

んならず」(14・260～261)。

それどころか鉄道の開通によってかえって衰退に至った地域もある。

「本町(平鹿郡角間川町)はもと御物川の要津にして、物産集散地なりしが、鉄道開通以来、打撃を受けたりといふ」(14・347)。「本村(北津軽郡市浦村)は海口にありて、維新前までは津軽の要港なりしが、その後やうやく衰え、ことに東北鉄道開通以来大打撃を受け、船舶の出入なく、物産の集散なく、全く寒村となれりといふ」(15・349)。「当町(静岡県磐田郡掛塚町)は東海道鉄道開通せざりしときは、天竜川の材木の集散地にして大いににぎはるしも、開通以来次第に衰へりといふ」(15・402)。

円了は鉄道を「文明の恵沢」(15・59)として受け入れ、その利便性を評価しながらも、一方で鉄道の開通により自然の景観美が損なわれることを、それがやむをえぬこととはいえ、残念に思っていた。

「朝霧をおかして人吉を発す・・・輕艇に駕して球磨川を下る。舟行急速にして、兩岸の風光、応接にいとまあらず。なかなずく『槍たおし』の勝、清正公の岩の景、最も妙なり。その天工は筆紙のよく尽くすところにあらず。近来、この間鐵路(耶馬溪鉄道)を架す。風光のために一変せざるを得ず」(12・465)と記し、以下の漢詩を詠んだ。「球磨川上別風光 山紫水明無尽藏 誰毀奇巖開鐵路 炭煙恐是穢仙郷」(12・465)。

## ⑤伝聞、エピソード

旅行記には以下のような鉄道に関わる様々な伝聞、エピソードが記されている。

「汽車にて秋田市に帰る。同市およびその付近は台湾蝶多く発生し、停車場内の天井のごときはその蝶のために一面に黄色を点ず。形は普通の蝶なれども、黄粉身に満ち、もしその粉人の皮膚に触れるときは、たちまち腫れ上がりて痛癢を起こす。これ秋田県特有の蝶なり。先年台湾

占領の年、非常に繁殖せしより、台湾蝶の名を得たりといふ。故にかの地より輸入せるにはあらず」(14・334)。

「近年、桃山御陵を参拝せんとて、五百人の団体を募集し、東京より品川に至る間、海を見んとて一同ことごとく左手の車窓によりたれば、汽車一方に傾き、転覆のおそれありとて、駅員より注意を受けたりとの話を聞く」(15・221)。

#### ⑥妻との旅行、法要での帰郷

巡講で家を空けることの多かった円了は、家庭内のことはほとんど妻の敬に任せていた。しかし、時に妻を伴って出かけることもあった。

明治43年11月、「妻とともに六日、夜行汽車にて西行」(13・249)し、大垣から養老公園に行った。明治45年4月、「妻とともに京都本願寺および紀州高野山を参拝せんと欲して、朝八時、新橋より乗車」(13・328)し、奈良、高野山、吉野に遊んだ。

大正4年12月22日には「新潟県の郷里より舎弟井上円成病気危篤の電報に接し、二十三日の急行にて郷里に向かふ。信州より雪を見、郷里にて雪を踏む。病気も幸いに危篤を免れたるをもつて、ただちに上京す」(14・389)とある。

また、法要のため鉄道で帰郷することもあった。

「上野発にてまず越後に向かふ・・・塚山駅より乗車し、来迎寺にて換車し、平沢駅にて降車・・・汽車にて来迎寺村の実家に至り、亡父二十三回忌の法要を営む。舎弟円成、本年(大正5年)二月一日病没せしにつき、その仏事をも兼修す」(15・9～10)。

#### ⑦温泉保養

温泉好きの円了は、若い時からよく温泉に行った(10)。特に晩年は、以下のような記述から持病と巡講の疲れを癒すための温泉保養が増えた

ことがわかる。

「持病をいやせんと欲し・・・修善寺温泉に入浴す」(14・417)。「東京を発し・・・長岡温泉に入浴す。本年は二月以来東奔西走、ほとんど半日の休養をなすの余暇なかりしたために、心身ともに大いに疲労を感じたれば、これをいやする目的なり」(15・360)。「にはかに思ひ立ち、豆州天城山下の温泉に向かひて休養を求む」(14・101)。「心身休養のため東京を発し、その夕、箱根塔之沢鈴木に一泊し、翌朝、小田原より軽便に駕し、湯河原温泉に入浴す」(15・92)。

## ⑧母の臨終

明治42年8月、巡講先にて母危篤の報に接する。円了は、急遽、予定の講演を延期し、帰郷の途に就いた。

「演説終はりて・・・寓所(清水市滞在)に入れば、急電の飛報に接す。『母病ひ重し早く帰れ』の急報なり。その翌日山陰道へ向け出発せんとて、すでに旅装を整へおきたるにもかかはらず、播州及び鳥取へは巡回延期を打電して、深夜一時の急行にて帰郷の途に上る。かくして二十七日午前十一時、郷里に着駅するや、その時刻より二時間前に母すでに絶命して不帰の客となる。人生は無常なり・・・茫然として自失し、悵然として長嘆し、追慕の念胸中に湧くも、またいかんともするあたはず・・・(二日後)葬儀を行い、ついで法要を営み、九月上旬帰京し、喪中は和田山哲学堂に幽棲することに決す」(13・105)。

母イクは慈光寺がつぶれても円了の事業を支えると言っていた。

## 5. 外地の鉄道利用―「満漢紀行」、「台湾紀行」、「朝鮮日誌」―

巡講は内地のみならず外地(台湾、満洲、韓国、朝鮮)にも及んだ。外地で円了は満鉄など、当時、日本(軍)が建設・整備した鉄道を利用した。「満漢紀行」「台湾紀行」「朝鮮日誌」に鉄道利用の概要が記されて

いる (11)。

## 5. 1 「満漢紀行」

明治 39 年 10 月 27 日、円了は、朝鮮半島（大韓帝国）と南満洲の巡講に向かった。その旅行記が「満漢紀行」（『南船北馬集』第 1 編所収）である。

巡講では韓国総督府鉄道京仁線・京義線、日本軍管理下の「野戦鉄道」安奉軽便線を利用した。11 月 13 日、「安東県より奉天に至るの間の鉄道を安奉鉄道といふ。軍用鉄道にして客車の設なしと雖も、千秋大佐の好意によりて、特に客車を附せらる・・・是より山路にかかる。鐵路如蛇曲幾回といふが如き處あり」（満漢紀行・72）。満洲には約 1 カ月滞在し、11 月 28 日、大連港から日本郵船横浜丸に乗船、神戸から東海道線に乗り、29 日新橋に帰着した。

## 5. 2 「台湾紀行」

明治 44 年 1 月 7 日、新橋駅 18 時発の東海道線急行列車で円了は台湾巡講に出発した。翌朝、三ノ宮で下車、神戸港より大阪商船笠戸丸に乗り込んだ。1 月 12 日、基隆に上陸し、台湾各地を巡遊した。巡講の概要は「台湾紀行」（『南船北馬集』第 6 編所収）に記されている。

台湾では台湾総督府鉄道縦貫線・沿線の鉄道を利用した。鉄道がないところでは竹輿や土呂（トロッコ）で移動、一カ月ほどの滞在中、台湾全土を隈なく回った。

1 月 24 日「是より土呂に駕し、鹿港を指して行く。里程三里あるも平坦なり。途中土呂の衝突数次に及ぶ。鐵路単線なる故、両方より土呂車来りて相会するときは、荷物の軽重を較し、其軽き方が車を軌道の外に移すの規定なり」（台湾紀行・20～21）とある。

留意すべきは鉄道のない地域の巡講で、台湾の文化の差異を鋭く觀察

していたことである。「圧巻は、鉄道の敷設されていない東海岸への、巡講の旅である。平野部でトロッコを利用できたほかは、ほぼ終日、竹輿に揺られての移動であった・・・急峻な山道を上り下りしての移動には、巡講にかける円了の強い使命感を感じずにはおれない。鉄道の無い場所への移動は、『汽車線路に沿へる地方とは、大に文化の度を異にするが如き観あり』と円了自身が記す通り、台湾社会が南北だけではなく東西にも別趣の文化を擁していることを実感する旅となった」(12)。

### 5. 3 「朝鮮日誌」

円了は、大正7年5月24日、8時30分東京駅発の東海道・山陽本線特別急行で朝鮮巡講に出発した。旅行記は「朝鮮日誌」として『南船北馬集』(第15、16編)に3回に分けて掲載された。

「朝八時半の特急に駕して鮮地に向ふ。二十五日午前九時半下関着・・・十時半発の連絡船対馬丸に乗込、海上風波あり。午後九時釜山着・・・夜十一時釜山を発して京城に向ふ・・・二十六日、午前九時半、京城南大門駅」(朝鮮日誌第1回・103)に安着した。

6月14日、「午後六時自動車にて疾風の如く走り、七里の間を一時間にして忠清南道の首府公州に着す」(朝鮮日誌第2回・117)。「車窓より田植の状況を一望」(朝鮮日誌第2回・123)し、24日午後三時半、大田に着いた。「木浦より大田までの鉄道を湖南線といふ・・・当地は鉄道分岐点にして、物産の集散地なれば、益発展の趨勢を有す」(朝鮮日誌第2回・124～125)とのことだった。

7月4日、「是より暫髪をすまし、十一時五十分発にて京城を辞して北行す。車中暑気劇甚なり・・・汽車一條の溪流に沿て走り・・・内地の箱根鐵路(御殿場線)の趣あり」(朝鮮日誌第3回・1)。14日、「鉄道経営のホテルあれども、西洋人に占有せらると聞き、金剛館に宿」(朝鮮日誌第3回・7)した。

18日、「六時京城に着し釈尾等の諸氏と共に駅内のカヒー店にて別杯を傾け、七時発の夜行にて釜山に向ふ・・・朝五時釜山栈橋に着す・・・是より対馬丸に駕し、穏波静風の中に朝鮮の山河に告別して馬関に向ふ・・・午後五時下関に着し、直ちに門司に渡り、博多に至りて親戚の宅に一泊・・・二十日午後四時博多発の急行に駕し、二十一日夜八時東京に安着」(朝鮮日誌第3回・11～12)した。

## 6. 海外視察にみる鉄道利用

円了は、当時としては異例ともいうべき生涯に3回の海外視察を行っている。その際、いずれも鉄道を利用した。欧米のみならず、インド、南米の鉄道も利用している。

### 6. 1 「欧米周遊日記」

明治21年6月9日、第1回の海外視察(明治21年6月9日～22年6月28日)に出た。岩倉使節団の跡を辿るように太平洋を渡り、米国西海岸に上陸、28日、大陸横断鉄道を利用した。車窓から雄大な米国の国土を体感、日本の国土と比較する。そこから狭小ながら日本には優れた固有の文化があるとの見解を船便で送った<sup>(13)</sup>。

### 6. 2 『西航日録』

明治35年11月15日、円了は第2回の海外視察(明治35年11月15日～36年7月27日)に旅立った。「余再び航西の途に上らんとし、午前八時半、新橋を発す。ときに千百の知友、学生の余が行を送るありて、汽笛の声は万歳の声にうずめられ、秋雨蕭蕭のうちに横浜に着す」(23・159)と壮行時の様子を記している。

この視察では哲学館の教え子である河口慧海と再会(河口[2015] 411～418頁、参照)、慧海の案内でインドの鉄道に乗車、「ヒマラヤの雪

景」を楽しんだ。

「河口氏とともにカルカッタを発し、ヒマラヤの雪景を見んと欲し、ダージリン (Darjeeling) に向かひ、夜に入りて恒河を渡り、翌朝シリグリー (Silliguri) 停車場に着す。これより山道にかかる。汽車転々として登る。あるひは蛇行し、あるひは回旋し、あたかも曲芸を演ずるがごとし。かくしてダージリンに達すれば、汽車はすでに七千フィートの高地にあり」(23・170)。インドでは、藤井宣正、大宮孝潤とも会い、記念写真を撮った。

インドからスエズ運河を経て、明治36年1月17日、午前10時、マルセイユに入港、その後、ジブラルタル海峡を抜け、ロンドンに入った。ロンドンには2週間余り滞在後、ドイツからロシアに向かった。

5月7日、「午後七時ケーニスベルク発車、夜中十一時、独露国境に着す。税関ありて、いちいち厳重に旅行券を調査す。わが国徳川時代の関門を通過するがごとき感あり・・・これよりロシアの汽車に乗り換え、夜一時発車。汽車はこれを他邦のものに比するに一層大にして、意外に安逸なるを覚ゆ。しかして、その走ることはなほだ緩慢なり」(23・214)と感想を記した。

9日「午後七時、ロシア・サンクト・ペテルブルグに着す。ベルリンよりこの地に至る駅路およそ千百マイルありて、車行三十六時間を要す。インド以来の長途」(23・215)となった。

12日、「当夜十時発の急行にて露都を辞」(23・218)し、ロシアからドイツに戻り、スイスに向かった。

### 6. 3 『南半球五万哩』

円了は第3回の海外視察(明治44年4月1日～45年1月22日)では南半球にも足を伸ばした。赤道を通過し、豪州に渡る。そこから南アフリカを経て赤道を横切り、北半球に戻った。



7月8日、「臨時汽車にてロンドンに向かふ」(23・308)。「余、ロンドンに遊ぶこと前後三回なり・・・その前後を比較するに、多大の相違あり。第一はロンドンが市外に向かひて膨張し、各方面に人の輻湊する場所を生ぜること、第二は地下鉄道の電氣に変じたること、第三は市街の乗合馬車が多く自動車となりたること」(23・311～312)とあり、我が国より若干早い鉄道の電化、初期モータリゼーションの様子を目にした。

8月4日、「午後六時発車夜行にて、スウェーデンに向かふ・・・この間平原麦田のみ・・・国境に至りて停車し、税関の検閲あれども厳ならず・・・車窓より村落の農家を望むに、屋根は赤瓦またはブリキを赤く塗りたるを用ゐ、木壁もまた赤く塗り、緑樹の間に紅を点ずるの観あり。しかして風景の賞すべきものあらず」(23・331～332)と感想を記した。11日、ドイツに入り、「瀬木氏の案内にて・・・汽車にてシュタルンベルク湖<sup>(14)</sup>に遊」んだ(23・335)。

乗車中、円了は、窓外の景色に目をやり、風景を観察した。鉄道による大陸移動は円了を観光旅行者に変えていた。

25日、「ユーストン駅より六時の最大急行に投じ、リバプールに向かふ・・・当夕九時半、リバプールに着し、レールウェー・ホテルに宿す。ロンドンよりここに至るまで二百一マイルの間、途中一回も停車せず、三時間半にて着駅せるは、その速力の大なるを知るべし」(23・342～343)と鉄道の力を実感した。

欧州から南米に渡った円了は南米の鉄道も利用した。チリでは「(アンデス) 溪谷の間を縫ひてやうやく登り、登り極まりてまた下がる」鉄道に乗ってバルパライソ・サンチアゴ間を往復した(23・393)。また、時に、友人・知人を訪ね、旧交を温めた。

## 7. むすびー最期の鉄道利用

大正8年5月5日、円了は最後の巡講地となる中国へ旅立った。上海

に上陸後、中国各地（漢口、北京、天津）を巡遊、營口から満鉄に乗車、6月5日20時、大連に到着した。幾分疲労気味ではあったが、直ちに大連幼稚園に赴き、講演を開始した。しかし、その直後、にわかに体調を崩し、その場に倒れ込み、講演は中止となった。そして、翌日、午前2時40分、不帰の客となった。

遺体は大連で茶毘に付され、遺骨は、13日、19時大連発の満鉄本線列車で奉天を経由し、関釜連絡船から下関で特別急行を乗り継ぎ、17日20時30分、東京駅に着いた。これが円了最後の鉄道利用となった<sup>(15)</sup>。

半生に渡って続けられた円了の巡講は極めて過密な行程であったから何よりも移動の効率性が重視された。それゆえ、まず一次交通の鉄道を利用し、当地の拠点駅へ直行、そこから適宜二次交通を選択し、講演会場を巡った。

そのような鉄道も、円了にとってはあくまでも移動手段の一つにすぎず、鉄道に固執する理由はなかった。鉄道がなければ、人車鉄道、馬車鉄道、腕車（人力車）、舟運、あるいは徒歩と、その時々交通事情により自在に移動手段を使い分けていた。実際、旅行記には多彩な交通手段が登場する<sup>(16)</sup>。とはいえ、巡講の主たる移動手段は鉄道である。そもそも超人的ともいえる円了の巡講は鉄道の利用がなければ不可能だった。巡講に鉄道の果たした役割は大きい。幸い円了の生涯はそのような鉄道の創業・発展時代と重なった（付表参照）。

いうまでもなく円了旅行記に記された鉄道利用の記述は、行程、日時、発着地、車種等を、ごく簡単に記したものがほとんどだが、当時の鉄道の運行状況、鉄道利用の態様を知る上で貴重な史料・記録となっている。

ちなみに、これまで交通及び鉄道史研究の多くは、「歴史」ということからいえば、当然のことであるが）行政側・事業者側からの記述が大半だった。しかし、円了旅行記は、需要者・利用者側からみた鉄道・交通利用の記録という点で大きな意味をもつものとする。

付表：井上円了の鉄道利用及び鉄道史略年表

井上円了の鉄道利用年表		鉄道史略年表	
学 生 時 代 ↓ 前 期 巡 講 時 代 ↓ 後 期 巡 講 時 代	・京都停車場界限に止宿（明治10年）	鉄 道 創 業 時 代 ↓ 鉄 道 発 展 時 代	・新橋・横浜間開業（明治5年）
	・初めて鉄道を利用する（明治11年）		・大阪・神戸間開業（明治7年）
	・東京大学予備門入学（明治11年）		・京都・神戸間開業（明治10年）
	・鉄道を利用し、学友と江ノ島・鎌倉を旅行（明治12年）		・日本鉄道（上野・熊谷間）全通（明治16年）
	・東京大学文学部哲学科入学（明治14年）		・日本鉄道（上野・高崎間）開業（明治17年）
	・鉄道を利用し、学友と伊豆・修善寺に遊ぶ（明治17年）		・横浜・国府津間開業（明治19年）
	・長岡に帰省、上野・高崎間の鉄道を利用（明治18年）		・私設鉄道条例公布（明治20年）
	・東京大学文学部哲学科卒業（明治18年）		・日本鉄道上野・青森間全通（明治21年）
	・哲学館創立（明治20年）		・東海道線新橋・神戸間全通（明治22年）
	・第1回海外視察、欧米の鉄道を利用（明治21～22年）		・鉄道敷設法公布（明治25年）
	・前期巡講開始、東海道線を利用（明治23年）		・京都電気鉄道開業（明治28年）
	・九州鉄道、山陽鉄道などを利用（明治24～38年）		・東武鉄道開業（明治32年）
	・第2回海外視察、欧米及びインドの鉄道を利用（明治35～36年）		・私設鉄道法公布（明治33年）
	・大学経営から退き、後期巡講を再開（明治39年）		・山陽鉄道神戸・馬関間開業（明治34年）
	・満洲・韓国巡講、満鉄などを利用（明治39年）		・阪神電気鉄道開業（明治38年）
	・台湾巡講、土呂（トロッコ）に乗る（明治44年）		・鉄道国有法公布（明治39年）
	・第3回海外視察、欧米及び南米の鉄道を利用（明治44～45年）		・南満洲鉄道株式会社設立（明治39年）
	・哲学堂公園ほぼ完成する（大正4年）		・池袋・赤羽間で電車運転開始（明治42年）
	・朝鮮巡講、朝鮮鉄道を利用（大正7年）		・軽便鉄道法公布（明治43年）
	・中国・大連にて61歳で死去（大正8年）		・明治天皇崩御（明治45年）
			・東京駅開業（大正3年）
			・地方鉄道法公布（大正8年）

出所：筆者作成

## 【註】

- (1) 外地（植民地）の旅行記として「満漢紀行」、「台湾紀行」、「朝鮮日誌」がある。いずれも『南船北馬集』に収められているが、ここでは内地との対比上、分けて扱うこととする。なお旅行記からの引用は以下の通りとする。
  - ①『井上円了選集』からの引用の出所はかっこ内の巻数・頁数で本文中に示す。例：(12・111)
  - ②『漫遊記』からの引用はそこに所収された小旅行記名と井上(1992)の頁数をかっこ内に示す。例：(西京紀行・93)
  - ③「満漢紀行」「台湾紀行」「朝鮮日誌」からの引用は当該旅行記名と原著の頁数をかっこ内に示す。例：(満漢紀行・23)
  - ④引用に際し、かなづかいを改める、ひらがなを漢字にするなど、一部表記を変えたところがある。
- (2) 明治10年7月、円了は京都東本願寺から「至急上洛せよ」との命を受け、郷里・新潟から京都に向かい、京都停車場近くの旅館に泊まった。「京師ニ入ル旅館ヲ六条街ノ客舎ニ定ム館ハ停車場ニ近フシテ車カ運輸耳ニ喧ク人行雑沓目ヲ乱ル実ニ都会ノ都会ト云ヘシ」(西京紀行・96)。これは円了にとって「鉄道」と「都会」に触れる初めての機会となった。
- (3) 円了が徒歩で行った小田原・熱海間(25.6キロ)には、明治29年、豆相人車鉄道が全通した。その10年後、熱海軽便鉄道に替わった。人車鉄道は1日6往復、所要時間は4時間10分だった(軽便鉄道は2時間40分)。伊佐九三四郎「幻の人車鉄道 豆相人車の跡を訪ねて」『交通新聞』交通新聞社、2022年9月9日号、第4面、参照。大正3年1月「東京を発し、相州湯河原温泉に入浴す・・・昨今は小田原より軽便に駕し、湯河原駅(門川)に降車し、これより上等馬車ありて約十里の間、二、三十分にて往復するを得」(14・42)。
- (4) 「本村(三重県)小学校において調査せしに、尋常六年生と高等生合計百九名のうち、名古屋を知れるものは五人・・・鉄道に駕したるものは六人、海を見たるものは三、四人、京都を知れるもの一人もなかりしといふ」(14・405)。これは大正5年のアンケートだが、当時、一般の人々にとって鉄道の利用がいかに限られていたかがわかる。
- (5) 巡講は前期(明治23～38年)と後期(明治39年～大正8年)に分かれる。
- (6) 最初期の巡講の行程、鉄道利用について出野(2022a)(2022b)を参考にした。なお当該巡講の概要はこれを報じた『静岡大務新聞』(明治23年

11月5日～8日)に当時の時刻表が掲載されており、それをもとに列車の発着時刻を特定することができた。しかし、すべての事例についてこのような検証が可能なのではない。旅行記のデータは断片的で、おおざっぱなものが多く、必ずしも正確ではない。また時刻表はしばしば改正された上、運転時間も時刻表との間にずれがあった(曾田[2016]29～39頁)。

- (7) 両人が会ったという記録はない。円了は講演で帰りが遅かった。会ったとしても簡単な挨拶程度だったろう。
- (8) 『南船北馬集』には以下のような鉄道会社、路線の名が見える。山陽鉄道、九州鉄道、関西鉄道、中国鉄道、東北鉄道、吉備鉄道、近江鉄道、養老鉄道、高野鉄道、北陸線、尾西線、能勢線、岩越線、酒田線、信越線、駿豆線、宝塚線、播州線、山陰線、宝塚電車、阪神(箕面)電車、京阪電車、東武鉄道、秩父鉄道。
- (9) 森鷗外の日記に以下のような記述がある。「別府より電機鉄道に由る・・・予の電機鉄道に上るは、是を始とす」(森[1975]328頁)。円了の名も見える。「夜漫步す。街頭横文を書したる提灯を提げて、井上円了の妖怪学講義を听讲するものあるを見る」(森[1975]303頁)。
- (10) 堀(2021)参照。
- (11) 満洲、台湾、韓国、朝鮮巡講の鉄道利用について、佐藤(2022)、千葉(2022)、野間(2022)を参照した。
- (12) 野間(2022)5頁、引用。
- (13) 「欧米周遊日記」は「汽車に駕して山川の形勢を熟視し、以為らく・・・汽車に駕して其高嶺に登るに・・・」(「欧米周遊日記」第2回・34～35頁)とあるだけで鉄道利用の具体的な記述はない。『欧米各国政教日記』も同様。
- (14) 明治19年6月13日、バイエルン州国王ルートヴィヒ2世がシュタルンベルク湖で溺死した。数奇な運命の王の死は関心を集めた。ドイツ留学中の森鷗外はこの事件に強い興味を抱き、何度か現地を訪れている。森[1975]153頁、小堀(1969)66～68頁、参照。この事件は日本でも報じられたことから円了もわざわざ現地に足を運んだものと思う。
- (15) この詳細は、後藤(2022)、佐藤(2022)、千葉(2022)、三浦(2022)が参考になる。
- (16) 円了は、「本県(岩手県)は、交通不便のために種々の乗り物ありて、毎日乗り物を異にするは、他県の旅行の単調なるに比し、却つて多趣味なるを覚ゆ。これを表示する」(15・203)として、以下の交通手段を挙げ

ている。人力車、勅任馬車、円太郎馬車、荷車馬車、和船、海汽船、川汽船、石油発動機船、汽車、軽便鉄道、電気鉄道、馬車鉄道、轎、荷鞍つき車、西洋式鞍馬、自動車。「電鉄を除く他は皆これを用ゐたり」(15・203～204)。

### 【参考文献】

- 井上円了 (1908)「満漢紀行」『南船北馬集』第一編、64～78 頁
- 井上円了 (1918a)「台湾紀行」『南船北馬集』第六編、13～45 頁
- 井上円了 (1918b)「朝鮮巡講第一回(西鮮及中鮮)日誌」『南船北馬集』第十五編、103～116 頁
- 井上円了 (1918c)「朝鮮巡講第二回(南鮮及東鮮)日誌」『南船北馬集』第十五編、116～130 頁
- 井上円了 (1918d)「朝鮮巡講第三回(北鮮)日誌」『南船北馬集』第十六編、1～28 頁
- 井上甬水 (1992)『『漫遊記』第一編・第二編』井上円了センター年報』Vol. 1、井上円了記念学術センター、1992 年 3 月、93～129 頁
- 井上円了記念学術センター編 (1997a)『井上円了選集』第 12 巻、東洋大学
- 井上円了記念学術センター編 (1997b)『井上円了選集』第 13 巻、東洋大学
- 井上円了記念学術センター編 (1998a)『井上円了選集』第 14 巻、東洋大学
- 井上円了記念学術センター編 (1998b)『井上円了選集』第 15 巻、東洋大学
- 井上円了記念学術センター編 (2003)『井上円了選集』第 23 巻、東洋大学
- 出野尚紀 (2022a)「最初期の館主巡講について：静岡県巡講の詳解」『井上円了センター年報』第 30 号、東洋大学井上円了哲学センター、2022 年 3 月、107～141 頁
- 出野尚紀 (2022b)「井上円了の巡講にみえる鉄道利用」東洋大学アジア文化研究所 (2022)
- 河口慧海 (2015)『チベット旅行記(下)』講談社(講談社学術文庫)
- 後藤武秀 (2022)「井上円了最後の旅と鉄道」東洋大学アジア文化研究所 (2022)
- 小堀桂一郎 (1969)『若き日の森鷗外』東京大学出版会
- 佐藤厚 (2022)「井上円了の朝鮮巡講と鉄道」東洋大学アジア文化研究所 (2022)
- 曾田英夫 (2016)『発掘！明治初頭の列車時刻』交通新聞社(交通新聞社新書)
- 千葉正史 (2022)「近代東アジアにおける鉄道の発展と国際交通ネットワークの展開―井上円了のアジア巡講旅行より辿る―」東洋大学アジア文化研究所 (2022)
- 東洋大学アジア文化研究所 (2022)「鉄道開業 150 周年記念シンポジウム ア

ジアの鉄道路線整備と社会教育の拡充—井上円了の日本・アジアにおける遊説再考」東洋大学白山キャンパス、2022 年 10 月 14 日・15 日、報告者配布資料

野間信幸（2022）「台湾縦貫鉄道に乗って—井上円了の漢詩紀行」東洋大学アジア文化研究所（2022）

堀雅通（2021）「円了旅行記にみる酒と温泉」『井上円了センター年報』Vol. 29、東洋大学井上円了研究センター、2021 年 3 月、19～42 頁

堀雅通（2022）「円了旅行記にみる鉄道利用」東洋大学アジア文化研究所（2022）

三浦節夫（2016）『井上円了—日本近代の先駆者の生涯と思想』教育評論社

三浦節夫（2022）『日本人に哲学を広めた男—井上円了追悼文に見る哲学者の横顔—』教育評論社

森林太郎（1975）『鷗外全集』第 35 巻、岩波書店

堀雅通 国際観光学部元教授・本センター客員研究員