

<b>Title</b>	伝道：〈道を伝えること〉と〈道で伝えられること〉
<b>Author(s)</b>	松本, 周
<b>Citation</b>	聖学院大学総合研究所 Newsletter, Vol.19-4 : 4-5
<b>URL</b>	<a href="http://serve.seigakuin-univ.ac.jp/repos/modules/xoonips/detail.php?item_id=2347">http://serve.seigakuin-univ.ac.jp/repos/modules/xoonips/detail.php?item_id=2347</a>
<b>Rights</b>	

聖学院学術情報発信システム : SERVE

SEigakuin Repository for academic archiVE

# 伝道—〈道を伝えること〉と〈道で伝えられること〉

松本 周

## 1. はじめに一伝道と鉄道

「プロテスタント日本伝道150年」を記念した諸行事が開催され、様々な形で歴史的回顧がなされている。本稿では「伝道と鉄道」すなわちキリスト教の福音と一文化事象との関わり合いという視点から、日本伝道史を理解する試みについて述べてみたい。

## 2. 植村正久の伝道と鉄道

日本基督教会の指導的牧師であった植村正久は「教会の五十年、鉄道の五十年」との文章を記している。日本最首のプロテスタント教会である横浜海岸教会50年を記念し、創設時を回顧して、植村は同年の鉄道開通を想い起こす。〈横浜〉を起点として教会も鉄道も、日本全国へと伸展していった。

植村は晩年に至るまで、各地へと伝道に赴いた。生涯最後の伝道の旅は1923年8月から、朝鮮半島に赴きその帰路に広島と静岡の浜松に立ち寄るという長大な計画であった。実際には東海道線での帰路途上の9月1日、関東大震災が発生した。東海道線の箱根以東が不通となり、植村は急遽、静岡の清水から汽船で横浜へ、そこから徒歩で東京へ向かった。そして富士見町教会の仮会堂を建築した後、延期した浜松伝道へ赴く。同年11月5日に浜松伝道所最初の洗礼式を植村は執り行い、その際の受洗者の一人が、聖隷福祉事業団の創立者、長谷川保であった。

着目したいのは、福音伝道の実際が、鉄道という手段を利用することで、効率的になされた事実である。時代が少し前で、すべてが徒歩伝道であったとすれば、同じ計画を遂行するために数十倍の月日を要したことであろう。そもそも先述のような伝道の旅を計画すること自体、不可能であった

に違いない。政治学者の原武史氏は明治から第二次大戦までの鉄道の利用方法について「一人の人間があちこちの鉄道に乗るということは、有力政治家や宗教的指導者などの著名人を除けばほとんどなかった」（原2009）と述べているが、植村は鉄道を大いに利用した宗教指導者として、間違いなく代表格の一人であった。

## 3. 群馬安中のキリスト教と鉄道

群馬安中とキリスト教との関係は、まず新島穰の生家があったことに起因する。のみならず当時この地の主要産業であった絹糸の輸出にあたり、商人が横浜の外国人居留地で触れた福音が、安中へ伝播する。湯浅治郎はその一人である。それは絹の道（シルク・ロード）を通しての伝道であった。

1885年に絹の道、品川～赤羽～前橋間に鉄道が開通、日本最初の開通区間である品川～横浜と併せて、生糸輸送は飛躍的な発展を遂げた。そしてこの鉄道との関わりなしに語り得ないのが、1910年代の柏木義円・吉野作造・湯浅治郎らによる「組合教会による朝鮮伝道への反対運動」である。彼らはこの運動のため安中と東京を頻りに鉄道で往来する。記録がすべて残されていないが、断片的メモからでも様子は窺い知られる。

1914年の組合教会第二十九回総会に出席した柏木のメモでは「五時五十六分〔安中〕発、赤羽で電車に乗り換え池袋にて品川行電車に又乗り換え、十時頃代々木武井氏に着。直ちに沓も脱せず出掛け、虎ノ門の一旗亭にて午餐を取り、十一時過靈南坂教会堂なる総会に臨み九十五番の席に着。昼の議事休憩中野口氏と共に湯浅氏に至り、湯浅氏より朝鮮伝道に関して総督府より寄付金の事を聞く」（片野1993）。吉野の1915年の日記では「2月24日朝、上野停車場から八時十五分の汽車で安中へ、十二時十分着、柏木牧師ら出迎え、二時

から〔安中〕教会で講演、車で太田牧師と原市へ、七時過より演説。翌日は七時半磯辺発の汽車で帰京、一時帰宅、昼食後教授会に出席」と記される（太田1998）。

鉄道網および運転本数が充実し、分刻みの活動をも可能にした様子が観察される。正確に運行される鉄道への信頼がなければ、こうした行動は成り立たない。この時代に、定刻運転が定着していたとも解釈できる。

そして何よりも重要なのは、朝鮮総督府の機密費に援助された「組合教会による朝鮮伝道」への反対運動、政府施策への反対活動がこうした仕方なされたという事実である。

#### 4. 三浦綾子『塩狩峠』に見る鉄道

ここで目を転じ、日本で二番目に鉄道が敷設された北海道での伝道と鉄道の関係に触れておきたい。名作『塩狩峠』の主人公は、実在の鉄道職員であった長野政雄氏がモデルである。鉄道キリスト教青年会を各地に組織する上で、氏の貢献は絶大なものだったようである。坂本直寛（坂本竜馬の甥で伝道者となった）自伝にも長野氏の名が登場する。

この小説の中で主人公が、間もなく日本中の鉄道が官営になれば、東京への通勤も可能だろうと考える場面がある。明治政府は一方で民間資本を導入し、鉄道網の拡充を急いだ。しかし他方で鉄道網完成の暁に、それらを国有化し、一元的な統制と管理の下に置いた。この辺りに後述する、政府の鉄道敷設に秘めた狙いに関係していると思われる。

#### 5. むすび—福音は前進する

日本のキリスト教伝道が、鉄道の利用により伸展し、進度を増した事例を観察した。

ところで明治政府が国有鉄道の拡充を画策した目的は何だったのであろうか。産業振興という理由だけであれば、必ずしも官営でなくても良い。

そこで前述の原氏の「鉄道による視覚的支配」という指摘は注目される。国有鉄道は、当時の最も政治的な人物による巡行の実装置という役割を担わされた。

しかしその装置を、別の目的に、いや時には政府の方針と真っ向から対立する主張を各地に訴えるためにさえ用いたのが、キリスト教会であった。そして鉄道は福音伝道を推進する有用な装置となったのである。

歴史を振り返ると、〈伝道〉という教会の本質的性格からして、初期の教会にも同様の事象を見出すことができる。ローマ帝国は安全保障のため、全版図に街道を整備した。この街道こそ、地中海脇の一地方に誕生した福音が帝国全体へと浸透する有力な装置となった。あらゆる道を伝えて、伝道は前進していく。

従来、日本での「教会史」は各個教会史という、地理上の点を捉えていた。また「日本キリスト教史」は主として神学思想の研究であった。今回提示したのは、日本の「教会史」を地理的線や面で捉えるささやかな試みである。ここでの事例は、筆者の限られた知見に過ぎない。各地の諸事例が集積され〈伝道社会論〉といった視点が可能になれば、今後の伝道方策への展望も拓かれてくることと思う。

#### 参考文献

『植村正久著作集2時事評論』、新教出版社、1966年。  
蝦名賢造『聖隷福祉事業団の源流』新評論、1999年。  
太田愛人『上州安中有田屋』小沢書店、1998年。  
片野真佐子『孤憤のひと柏木義円』新教出版社、1993年。  
原武史『鉄道から見える日本』日本放送出版協会、2009年。  
三浦綾子『塩狩峠』新潮文庫、1973年。

（まつもと・しゅう 聖学院大学総合研究所助教）