

# 「人の移動」の視座からみる廣池千九郎とモラロジー

—— 門人・中田中の回想から ——

宗 像 俊 輔

## 目 次

1. はじめに
2. 門人・中田中
3. 廣池の教訓から
4. 中田の講義から
5. 論点整理

### 1. はじめに

筆者はこれまで歴史学の一分野である社会史<sup>1)</sup>というアプローチから、19世紀アメリカの交通インフラが与えた市民への政治的・経済的・文化的なインパクトについて考究を続けている<sup>2)</sup>。

社会史研究の特徴の一つに「全体性の指向」が挙げられる。遅塚忠躬の言葉を借りれば、社会史で想定する「社会」は「相互連関的に構成された全体」を指し、それは「経済も社会も文化も相互連関的な関係のもとにある」という考え方に基づいている<sup>3)</sup>。マルクス主義的歴史学の下部構造（経済）、上部構造（政治、文化）、その中間にある社会という従来の垂直的な思考法から離れ、それぞれが水平的に結合しているというものだ<sup>4)</sup>。

この社会史の特徴を活用しながら廣池千九郎とその時代を研究するとどのような知見が得られるか、ということに筆者は関心を持ち続けてきた。その結果、「人の移動」という視座が重要だと考えるようになった。「人の移動」をめぐる歴史を描こうと様々な試みは盛んに行われており、アメリカ史でも移民史、黒人史、労働史の分野から研究の蓄積がされている<sup>5)</sup>。また集団としての移動でなく個人の移動についても関心が集まり、ある時代

1) 社会史の定義や変遷については、次の書籍を参照されたい。遅塚忠躬『史学概論』東京大学出版会、2010年。浜林正夫・佐々木隆爾編『歴史学入門』有斐閣、1992年。福井紀彦『歴史学入門』岩波書店、2006年。

2) その研究の一つの成果として、拙稿「大陸横断鉄道」計画とアメリカ合衆国憲法——インフラ整備における連邦権の拡大の契機として」『麗澤レビュー』第23号、2007年、59-76頁を参照されたい。

3) 遅塚忠躬『史学概論』41頁。

4) 同上、40-42頁。

におけるある人物の移動が思想形成にどう影響したかを追究するものもある。明治から昭和にかけて廣池は、研究活動や教育活動、さらに病気の治療で全国の温泉を巡るなど絶えず移動を繰り返していた<sup>6)</sup>。彼は移動する中でモラロジーに結実するまで思想をどう円熟させたか、移動先でどのような研究・教育活動を行いどうフィードバックしたのかを、改めて検証することが必要になろう。

「人の移動」という視座から廣池千九郎研究を行うことで、少なくとも次の2つの作業仮説を提示できるだろう。第一に、「廣池が平和思想を形成するにあたり、彼自身の移動が重要な意味を持っていた」という仮説である。『道德科学の論文』などの原典でも移民に言及している箇所がいくつか確認できるが、それは同時代の報道を見聞きしたということのほか、彼自身の移動の途上で目にした物事が影響を与えた可能性がある。彼は講演活動や研究調査で、朝鮮半島と清国を移動していることはすでに明らかにされている<sup>7)</sup>。当時の日本が朝鮮や清国への政治的・軍事的圧力を強めていたことを勘案すれば、彼がこの三国を移動する過程で、人種主義や帝国主義にまつわる問題を感知し、それが後年平和思想として昇華したということは十分に考えられる<sup>8)</sup>。この見立てを検証するうえで、若林宣、小牟田哲彦、ウィリアム・トーマス、ウォルフガング・シヴェルプシュ、ジョン・アーリの研究が参考になるし、ヴァルター・ベンヤミン、ゲオルグ・ジンメルが提示した視角を借用することで、この仮説を証明することにつながるであろう<sup>9)</sup>。

第二に、「モラロジー研究・教育活動と交通は密接に関係し、廣池やその門人は交通機関を戦略的に利活用していたのではないか」というものである。筆者は、廣池が大阪毎日新聞社の講堂でモラロジーの講演会に六百人規模の聴衆が詰めかけたというエピソードを、幾度も耳にしたことがある<sup>10)</sup>。そこで、なぜそれほど大規模な聴衆が講演に駆け付けたのだろうか、という疑問がすぐに浮かんだ。もちろん廣池が当時から評判高い学者だったということもあるだろうが、明治以降の都市交通や都市間輸送手段が発達していたからなのではないかという推論も成立する。当時大阪市内には市電が多く張り巡らされたほ

5) これについては牧挙に暇がないが、2009年までに出版されたアメリカ史研究の書籍とそのレビューを集積したものとして、有賀夏紀・紀平栄作・油井大三郎編『アメリカ史研究入門』山川出版社、2009年を挙げたい。また、「人の移動」のアメリカ史をめぐる最近の研究動向について、次の書籍を紹介する。Hidetaka Hirota, *Expelling the Poor: Atlantic Seaboard States and the 19th-Century Origins of American Immigration Policy* (New York: Oxford University Press, 2017). ダナ・R・ガバッチア (一政 (野村) 史織訳) 『移民からみるアメリカ外交史』白水社、2015年。南川文里『アメリカ多文化社会論——「多からなる」の系譜と現在』法律文化社、2016年。

6) 次の書籍にその詳細が描かれている。財団法人モラロジー研究所編『伝記 廣池千九郎』財団法人モラロジー研究所、2001年。廣池千九郎『廣池千九郎日記』①-⑥、1986-1988年。財団法人モラロジー研究所。

7) 同上。

8) 『新版 道德科学の論文』①と④-⑨にかけて、「平和」もしくは「世界平和」に関する記述が多数確認できる。廣池千九郎『新版 道德科学の論文』①-⑨、財団法人モラロジー研究所、1985-1988年。

9) William Thomas, *The Iron Way: Railroads, the Civil War, and the Making of Modern America* (New Haven: Yale University Press, 2011). ジョン・アーリ (吉原直樹・伊藤嘉高訳) 『モビリティーズ——移動の社会学』作品社、2015年。小牟田哲彦『大日本帝国の海外鉄道』東京堂出版、2015年。ウォルフガング・シヴェルプシュ『鉄道旅行の歴史——19世紀における空間と時間の工業化』法政大学出版局、2011年。ゲオルグ・ジンメル (居安正訳) 『社会学——社会科の諸形式についての研究』、年。ヴァルター・ベンヤミン (浅井健二郎編訳 久保哲司訳) 『ベンヤミン・コレクション I——近代の意味』筑摩書房、1995年。若林宣『帝国日本の交通網——つながらなかった大東亜共栄圏』青弓社、2016年。

10) この事実は次に詳しい。財団法人モラロジー研究所編『伝記 廣池千九郎』財団法人モラロジー研究所、2001年、559-561頁。

か、関西圏の交通網はこの時期には完成しており、大衆を広域から大規模に動員できる素地はすでに整っていた<sup>11)</sup>。講演会の開催場所やモラロジ事務所の設置に際して、参加者にとっての利便性と集客力の向上を鑑み、廣池や門人など当時のモラロジアンが周辺の交通手段を重視した可能性は十分に考えられる。当時の鉄道省や各私鉄の沿線人口と乗降客数のデータを確認したうえで、櫻井良樹や原武史や平山昇、さらにはウィリアム・クロノンなどの研究者の先行研究も援用することで、実証が可能になると考えられる<sup>12)</sup>。

つまり筆者の研究は、社会史のなかでも「人の移動」というキーワードをもって、廣池の思想形成、理論構築、教育活動の再評価を迫るものである。彼の生涯を通じた移動・交通インフラの利用実態を解明し、移動そのものが彼の研究活動と教育活動を可能にさせ、厚みを持たせたという論を展開する。それは、モラロジの基礎理論や廣池の思想形成の「根底をなすもの」を解明する試みでもあるので、従来取り組まれてきたモラロジ研究の延長線上にある。

## 2. 門人・中田中

廣池は研究目的、教育目的、治療目的で全国を訪問しており、移動という行為は彼の諸活動の生命線であった。現地でのモラロジの支援者（モラロジアン）、出先での人々との出会い、トラブルとの遭遇などは『廣池千九郎日記』や廣池の事蹟を扱った先行研究でもよく扱われているところだ。その時々における廣池の道德実践はモラロジ・最高道德の日常生活への適用作業であり、移動中の交通機関の利用はその格好の場であったととらえられる。

廣池自身が交通と道德の関係をめぐって彼自身がどのような主張をしたかは不明瞭なままであるが、無関係であると短絡的に結論付けるのは早計だ。この場合、門人が残した記録や回想録が有力な資料となりうる。そのため本論考では筆者の研究を進めるうえで必要な基礎資料を紹介する。

門人のなかでも、<sup>なかつみつる</sup>中田中の記録は大変参考になるが、そもそも中田中とは何者なのだろうか。それを一旦、彼の生涯を概観した年表で参考に供したい。

明治 20 年（1887 年）7 月 24 日 三重県鈴鹿郡亀山町（現・亀山市）で生まれる。

明治 36 年（1903 年）鈴鹿郡亀山町で尋常高等小学校を終える。

明治 40 年（1907 年）鉄道連隊に入隊、大正 4 年（1915 年）満期除隊。

大正 5 年（1916 年）廣池博士巡回公演のおり、亀山にて初めて博士にお目にかか

11) 老川慶喜『日本鉄道史 大正・昭和戦前篇——日露戦争後から敗戦まで』中央公論新社、2016 年、84-86、117-119 頁。

12) William Cronon, *Nature's Metropolis: Chicago and the Great West* (New York: W. W. Norton & Company, 1991). 櫻井良樹『近代都市の装置と統治——1910～30 年代』日本経済評論社、2013 年。張彥馨（山岡由美訳）『鉄道への夢が日本人を作った——資本主義・民主主義・ナショナリズム』朝日新聞出版、2015 年。原武史『「民都」大阪対「帝都」東京——思想としての関西私鉄』講談社、1998 年。平山昇『初詣の社会史——鉄道が生んだ娯楽とナショナリズム』東京大学出版会、2015 年。

る。

大正 6 年 (1917 年) 東京都京橋区 (現・中央区) の株式会社鈴木弥兵衛商店に入社。大正 12 年 (1923 年) 退社。

大正 13 年 (1924 年) 4 月 助手として廣池博士に専従する。

昭和 6 年 (1931 年) 道德科学研究所職員、7 年社会教育講師、9 年道德科学専攻塾幹事兼講師。

昭和 20 年 (1945 年) 滋賀県淡海農業修練所所長。21 年同顧問。22 年財団法人道德科学研究所常務理事。26 年学校法人廣池学園理事。

昭和 31 年 (1956 年) 財団法人道德科学研究所開発部長。32 年同講師会議長。37 年廣池博士記念館館長。

昭和 38 年 (1963 年) 財団法人道德科学研究所顧問、学校法人廣池学園顧問。

昭和 39 年 (1964 年) 9 月 29 日 永眠。享年 78 歳。

著書として、『心にともす光』、『思い出の旅』、『最高道德の帰着点』、『必要なときに必要なものが』、開発シリーズ 58 『家庭問題解決の要点』、開発シリーズ 62 『人心開発上の注意点』、開発シリーズ 65 『廣池博士の日常』、開発シリーズ 66 『写真に偲ぶモラロジー草創期』、開発シリーズ 68 『まことの体験』がある<sup>13)</sup>。

明治 40 (1907) 年～大正 4 (1915) 年の 8 年間に、中田が大日本帝国陸軍鉄道連隊に所属していることに注目したい。この鉄道連隊は、明治 29 (1896) 年に東京・牛込の陸軍士官学校内に大隊として設立され、1907 年に連隊に昇格すると同時に千葉県千葉郡津田沼町 (現・習志野市) に本部を移転する<sup>14)</sup>。鉄道を用いた兵器や建設だけでなく補修技術の開発を主たる任務とし、依頼があれば私営の鉄道の敷設も担っていた。中田が入隊した時期は、連隊昇格と千葉への本部移転のころであった。中田本人が線路や鉄橋など、鉄道構造物の破壊仕事を専門としていたことは、開発シリーズ 65 『廣池博士の日常』から確認できる<sup>15)</sup>。このため、彼のエピソードには駅や列車利用、他の交通機関に関して詳細な記述をしていることが特徴的である。

生前の廣池が敢行した講演旅行や湯治旅行にも中田は同行しており、廣池の言行から交通の利用や運営で必要な道德を見聞している。また中田自らもモラロジーを説明するのに、交通技術と利用法をアナロジーとして活用していた。その具体例をこれから示していきたい。

13) 中田中『取り違えた最高道德』廣池学園出版部、1983 年。太字は筆者による。

14) 岡本憲之・山口雅人『実録 鉄道連隊——知られざるその使命を解き明かす』イカロス出版、2009 年、21 頁。

15) 中田中『開発シリーズ 65 廣池博士の日常』廣池学園出版部、1981 年、36-37 頁。

### 3. 廣池の教訓から

廣池とその同行者は鉄道、渡し舟、自動車、駕籠を利用して移動した。彼の伝記や門人らが残した資料によると、その途上に訓示や教訓を残し、必要あれば道徳を実践した。例えば訓示の例として、長野県茅野市の信州滝の湯温泉から同県下高井郡山ノ内町の洪鉦泉に移動したときのことを紹介したい。天候の急変や馬の転落事故が頻発する険しい山道を馬で通過するという状況だった<sup>16)</sup>。無事に通り抜けたあと廣池は、「今来た道の困難のごとく、将来人心の開発においてもこの通り困難のあることを覚悟せよ」と述べたという<sup>17)</sup>。「今来た道」というのは、先に通過した転落事故の頻発する険しい山道のことであるが、モラロジーの普及や道徳の実践が一朝一夕にならないということを、山道の険しさに例え門人たちに身体化させた。

次に教訓の例として、群馬県霧積温泉に行く途上の「七曲り」を通過したときのことを挙げたい。この「七曲り」のエピソードというものは、廣池を乗せた馬が荷物ごと谷底に転落したが、無事に救助されたというものである<sup>18)</sup>。中田はこの事故を記述するとき、二つの事実を明らかにしている。一つは「人間は常日頃から運をひらいておかねばいかんものじゃ」という廣池の発言である<sup>19)</sup>。もう一つは「七曲り落馬の地」と書かれた木札を設置したことで、廣池の事績をたどる人々がそれを見て廣池を偲び神への感謝の念を深めたという<sup>20)</sup>。

まず、前者に関して言うならば、開運によって最悪の事態を防ぐことができたという論法をとっている。『新版 道徳科学の論文』第15章「最高道徳実行の効果に関する考察」中、特に第22項「最高道徳の実行と天災及び人禍」で、「聖人は天災を免れ、知者は禍害を防ぐ」という格言を引用し、パウロや鑑真のエピソードを紹介しながら、最高道徳を実行した者はあらゆる災害や人災から免れるという記述があるが、これに対応していることがわかる<sup>21)</sup>。現場の地形やタイミングなど様々な要素が絡むなか、廣池は「神」や「開運」の効果と解釈している点は興味深い。いささか単純なようにみえるが、身に襲い掛かる事件事故や災厄に対する解釈方法を提唱しているように考えられる。

後者の場合、最高道徳実行者としての廣池を称揚し、門人やモラロジアンとの教育の場として現場を利用している様相を示している。このことは、記憶・記念碑研究を専門としているケネス・フットが提唱した、歴史記憶のパターンのひとつ「聖別」であると捉えられるべきだろう。フットは聖別について、「地理学者の言う「聖なる」場所を創り上げることであり、その場所は周囲から区別され、特定の事件や人物、集団などに捧げられている」ことが一つの特徴であると述べる<sup>22)</sup>。また、「永続的な維持管理を前提」として記念

16) 中田中『思いでの旅——廣池博士に随行して』廣池学園事業部、1960年、8-9頁。

17) 同上、9頁。

18) 同上、14-17頁。

19) 同上、17頁。

20) 同上。

21) 廣池千九郎『新版 道徳科学の論文』⑨、財団法人モラロジー研究所、1986年、245-250頁。

碑、庭園、公園などが建立されるほか、儀礼も執り行われる<sup>23)</sup>。フットの場合は戦争をいかに記憶するかを議論しており本論とは前提が異なるが、彼のいう歴史記憶のパターンは廣池千九郎研究でも参考になると指摘できよう。その木札というものは、門人やモラロジアンがその地に立った時に廣池の姿を思い浮かべ、教訓内容を確認し強化する装置であったといえるからである。

次に道德実践の部分を確認したい。まず、静岡県のお煙毛温泉から山梨県内の下部温泉に向かう途中の出来事である。記述では身延線の終点が身延となっていたので、1927年に市川大門まで延伸する前のことであろう。身延—鯉沢間を渡し舟で渡ろうとしたということだが、現在鯉沢の最寄り駅となる鯉沢口駅が開業するのは1927年末のことであったので、渡し舟に乗船するしか方法がなかったのである。廣池、中田と随行の女性の三人の乗船で運賃12円と契約したのにもかかわらず、出港後突然船頭が料金を倍加して請求したという<sup>24)</sup>。廣池はここで船頭側の契約違反を不法行為として断じ、「こちらにいるお方(廣池)は法律家で日本でも偉い人である。もしもあなた方がそういうことをしてお金もうけするならば、商売を停止させられるかもしれないが、それでもよいか<sup>25)</sup>」と中田を通じて船頭に主張し、船頭は請求を取り下げたという。

渡し舟のエピソードといえば、「誠の体験」中に廣池が神社港から松本初子のいる天理教二見今一色教会に向かう途中の、船頭との問答が有名である<sup>26)</sup>。神社港では廣池は自身の精神作用に問題があったことを反省するが、鯉沢の一件では船頭の不法性を明示した。鯉沢での出来事は、自らの権威を示し船頭を教育・救済する方針を優先し、異議申し立ては乗船中の人間すべてが冷静になるタイミング(下船時)を見計らっていた、という二つのことを指摘できる。

次に長野県の塩尻駅でのエピソードである。列車で塩尻駅を出発する直前、助役に苦情を申し立てる場面だ。前日塩尻駅に降り立った時には赤帽がおらず、近くにいた駅員の助力でなんとか荷物を降ろせたということ伝え、「もしこれが老人や病人、あるいは婦人が子供などつれて、しかも荷物をたくさん持っているような場合だったら、非常に迷惑をかけるではないか。それに赤帽がけがをしているからといって、ほうっておいては他の人たちが困るだろう<sup>27)</sup>」と述べる。高齢者や女性、病人や子どもは少しの荷物でも赤帽が必要になるかもしれず、赤帽がないなら別の手段を考えるなどすべきだという訴えだっ

22) ケネス・E・フット(和田光弘訳)『記念碑の語るアメリカ——暴力と追悼の風景』名古屋大学出版会、2002年、7頁。なお、フットは「選別」「復旧」「抹消」という他の記憶形態についても言及している。それぞれを簡単に説明するならば、「選別」とはある特定の場所を記念行為の対象とする点で聖別と同様だが、神聖化されず長期的・定期的な記念の場になりえないことを指す(16-17頁)。「復旧」とは、「悲劇に見舞われた場所が正常な場に戻され、再び使用に供されるようになるプロセス」のことで、その土地で発生した忌まわしい出来事が記憶から薄れ、日常生活に組み込まれることである(21-22頁)。「抹消」とは、「悲劇を覆い隠し、景観から除去するために、あらゆる痕跡を積極的に消し去る」ことをいい、その記憶を「忘れたい」という願望から生じている(23頁)。

23) 同上。

24) 中田中『思いでの旅——廣池博士に随行して』34-37頁。

25) 同上、36頁。

26) 『伝記 廣池千九郎』

27) 中田中『思いでの旅——廣池博士に随行して』43-44頁。

た<sup>28)</sup>。

このエピソード中の廣池の発言は、拡大的に解釈すれば平成 28 年 4 月 1 日より施行の「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（通称：障害者差別解消法）」中の、いわゆる「合理的配慮」の参考になる事例であろう。この法律は「障害を理由とする差別の解消の推進に関する基本的な事項、行政機関等及び事業者における障害を理由とする差別を解消するための措置等を定めること<sup>29)</sup>」で、差別の解消と障害の有無にかかわらず個性を尊重し共生する社会を目指すものである。ここでいう、「合理的配慮」は第 8 条の「事業者における障害を理由とする差別の禁止」の第 2 項で、事業者が「障害者の権利利益を侵害することとならないよう、当該障害者の性別、年齢及び障害の状態に応じて、社会的障壁の除去の実施について必要かつ合理的な配慮をするように努めなければならない<sup>30)</sup>」と規定しているところからくる。この「合理的配慮」を駅のような鉄道施設における道徳の実践方法を、廣池が述べているとも読み取ることができる。もちろんこの場面では明確に障害者のことに言及しているわけではないが、女性や高齢者、子供といった社会的弱者が安心して暮らすことができるバリアフリー社会実現のための、事業者としての責任を説いているともいえるのではないだろうか。

#### 4. 中田の講義から

廣池没後は、千英を筆頭に門人たちがモラロジー草創期の生き証人として、モラロジー教育の一線に立つことになる。中田もその一人であるが、しばしばモラロジーの説明に交通システムの機能と利用をアナロジーとして用いていた。

例えば『人心開発上の注意点』に収録された相談と中田の回答を見てみよう。質問者は専攻塾別科を卒業しモラロジーの研究に熱を入れつつも、運命も商売もそれほど向上しないという不満を述べる。それに対して中田は（蒸気）機関車にたとえ、「何もかもおとした冷たい機関車は、そうとう石炭を入れて火をたかなければスチームは上がってきません。けれども、まだどンドン走っている機関車はスチームも上がってきておりますから、スコップに一杯石炭を入れただけでも、まだずっと走っていくのです。だからしてボイラーの冷えている人は、少々やってもなかなかいかんかもしれない。しかしボイラーの熱い人は、一杯か二杯のスコップの石炭で走るかもわからん<sup>31)</sup>」と説明する。ここから、ボイラーを品性・道徳性に、機関車を人（の心）に、そして石炭をモラロジーとして置換していることがわかる。

現代のモラロジー学習者にも通じる「運命・商売の向上が難しい」という課題を、別科卒業生も抱いていたことは興味深い。本稿での関心に沿えば中田は、暗にその質問者の

28) 同上、45 頁。

29) 内閣府「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（平成 25 年法律第 65 号）」〈[http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/law\\_h25-65.html](http://www8.cao.go.jp/shougai/suishin/law_h25-65.html)〉2018/03/11

30) 同上。

31) 中田中『開発シリーズ 62 人心開発上の注意点』廣池学園出版部、1981 年、43-44 頁。

努力が足りないことを、蒸気機関車を例示しながら説明している。この説明は、蒸気機関車の構造に精通して初めて可能になるものであり、こうしたアナロジーを用いることは鉄道に長く携わっていた中田だからできたといえる。ただし、この説明で果たして運命や商売が向上しない原因を端的に示すかどうか、さらに質問者の「努力の足りなさ」で簡単に片づけてもよいものかどうかは、議論の余地の残るところであろう。

次に『最高道徳の帰着点』の「価値ある努力」の項をみたい。運命をよくするためのモラロジー・最高道徳を学び実践することが重要だということが要点だが、その説明として1955年当時の世相、特に頻発していた国内問題を引き合いに出している。中田はこのなかで、交通機関などの事故での被害者を「運が悪い」とし、「運が悪いとか、つまり人々が多ければ多いだけ、国家が負担しなければならぬ<sup>32)</sup>」と発言した。「その運の悪い人を、まず運のよくなるよう<sup>33)</sup>」にすることが大切だとし、そのためにあるのが最高道徳だとも言及している。この説明の際、1947年の紫雲丸事故、1952年のもく星号墜落事故、1954年9月の洞爺丸事故、同年10月の内郷丸遭難事故を列挙した。最高道徳の実行はそのような事故や災難に遭遇しないためにあるという<sup>34)</sup>。

それぞれの事故の説明を加えると、①紫雲丸事故は岡山県玉野市宇野と香川県高松市を結んだ宇高連絡船の事故で濃霧が原因、②もく星号墜落事故は日本航空（ノースウエスト航空が業務委託）が運航していた航空機「もく星号」が伊豆大島で墜落し、操縦あるいは管制の誤りが原因、③洞爺丸事故は青森県青森市と北海道函館市を結んだ青函連絡船の事故で、台風によるもの、④内郷丸遭難事故は神奈川県相模原市緑区の相模湖の遊覧船が沈没したもので、乗客の過積載が原因だった。大規模な船舶・航空事故が頻発していた時代であり、こうした事故に遭遇しないようにするために中田は、最高道徳による自己の運命の改善が必要と主張している。廣池の側近として見聞きしたことを基盤として、最高道徳実行者は事故に遭遇しないという楽観的な結論を導き出している。ただし、モラロジー・最高道徳による運命改善に関する実証研究は発展途上であり、廣池も第三緒言にも今後の研究課題の一つとして位置づけている<sup>35)</sup>。その一方、中田は廣池のエピソードを紹介してあたかもそれが真実であるかのように語っている。中田が自身で確認したことなので一概に否定はできないものの、科学的に実証できておらずミスリードを招く危険性がある。

次に、同書の「最高道徳の帰着点」では、最高道徳の帰着点、つまり「慈悲寛大」「自己反省」「伝統尊重」「人心救済」「品性完成」に到達するのに「まことに簡単なことですがけれども、まだ行っておる人はない<sup>36)</sup>」、「行こうと思って骨を折っているのですけれども、行った人は聖人の外ない<sup>37)</sup>」と、非常に厳しい道であることを指摘している。

32) 中田中『最高道徳の帰着点』廣池学園事業部、1978年、25頁。

33) 同上、24頁。

34) 同上、25-27頁。

35) 例えば32番の「興隆期の家と衰運期の家との状態の調査」を参照されたい。廣池千九郎『新版 道徳科学の論文』①、序134頁。

36) 同上、66頁。

37) 同上。



そこで中田は、聴衆が会場にたどり着くまでに利用した交通手段を例にとりながら次のように語る。「そこで皆様は、こうして遠方からおいで下さっておりますが、時間表を見て、何時の汽車に乗ってどこで乗りかえて、何時にここに着くということがお分かりになって来られたわけなのです。そして、その汽車も船も同じことを繰り返して進んでいるのです。皆さんはその汽車に乗ったのでここへ来られたのでしょうか。ただ乗車して、すぐ来たのじゃないでしょうか。寝台や船で寝ておるうちにこうやって来られたのです。自転車に乗っても、自動車に乗っても、飛行機に乗っても、同じことを繰り返しておるのです。だから毎日、毎晩、同じことを言っておるのも、それと同じであります。そしていつか漸く極楽浄土に行けることになるのです。だからその途中でやめたら、行けぬだけのことでありますから、どうぞそれをおやめにならぬように。<sup>38)</sup>」

ここでは明確に、交通利用をアナロジーとして用いていることがわかる。最高道德の帰着点に到達するのは厳しい道ではあるが、たどりつくためには絶えず努力が必要であるということ、交通手段を例にして説明している。聴衆が講演会場に到着するまでに、適切な時間、適切な行き先の汽車や船舶を利用し、車中泊や乗り換えなど様々なプロセスを踏む必要があるというが、引用文中から解釈可能である。講演会場を最高道德の帰着点とし、「正しく」「手順を踏んだ」交通機関の利用が帰着点に向かうための道と置換できるだろう。しかしながら、帰着点とは言うもののそれが何なのかについて具体例が提示されておらず、到達すべき目的地があるのに霧に覆われてよくわからない状態であることには変わらない。また、「正しい」「手順を踏んだ」努力というものが何を指すのかは不明瞭なままであるということを指摘しなければならない。

## 5. 論点整理

以上の事例から、以下四点の論点を導き出せよう。第一に、中田の回想録のみを取り上げても、廣池は交通機関の利用と運営に関する教訓は少なくない。第二に、廣池の道德実践を概観すると、交通事業者の経営や、ハンディキャップを負う者へのサービスの在り方など、現代にも通じる課題を解消する手立てを提示するものである。第三に、廣池が教訓を残した場所を記念するという行為は、後世にいかなる「廣池千九郎博士」像を伝承させようとしたかを考究するのに重要な材料となる。それは、「廣池千九郎博士」という集合的記憶の形成過程を問うものでもある。第四に、中田の教育活動でモラロジーの説明に交通システムを用いていたことは、「わかりやすさ」と「本質」の両立を目指す昨今のモラロジー教育を探求するときに参考となる事例である。同時に、そのアナロジーが妥当かどうかを検討することも必要であろう。いずれも、「人の移動」や交通インフラという視点を加えることによって明らかになったものだ。今後は今あげたような論点を、さらに精密に分析することが求められる。

---

38) 同上、66-67頁。

