

『信仰』と交通 特集にあたって

萩原 眞子*

Introduction

はじめに

旧盆の時節になると毎年、全国でさまざまな人の大移動がはじまる。夏の人の大移動はなにも日本だけのことではない。世界中のあちこちに同じ現象が起る。夏を前に人は休暇の過し方に話の花を咲かせる。そこには、その人の、その地域の、その国の休暇に対する考え方や習慣、生活や労働についての価値観、法的な労働基準を見出すことができる。それはさまざまに異なる。そうした大小の差異を秘めながら、夏の一時期に車が大河のごとく都市から流れ出す。表面的には現代の世界の大都市に生ずる共通の交通現象だ。それを交通現象としてだけ捉えれば、非日常的な路上の車の集中、局所的な交通量の増大ということになり、文字通り交通問題だ。しかし、渋滞し流れ淀んだ車の大河には人々の生活の営み、さまざまな人生、想念が閉じ込められている。一見、同じような交通現象と映るこの車の大河も色づけをするなら、地域によってそのニュアンスは微妙に違うはずだ。それは文化の違いだと言えよう。

1. 交通現象＝文化の表出

交通現象を社会がもつ文化の表出として捉えたとしたら、それはどのようにして可能だろうか。どんな類の移動であれ、人が動くにはそれなりの動機や目的がある。移動を促す社会的・経済的背景がある。伝統や習慣という文化的要因もある。宗教や信仰が直接間接の動機にもなる。そうした諸々の要因や文化的な規範に裏打ちされて、移動という行動は奥行きをもつ。例えば、「パーソン・トリップ」を個人のレベルで通勤、通学、家事・買物・娯楽・社交、レクリエーションと目的別に分けたところで、そこからは人の行動のもつ膨らみ、実像をとり出すことはできない。

通勤に車が使われるとすれば、その選択がなされるに十分な理由があり、それは居住環境、職業や個人の社会的性格、経済的要因、人生観や価値観など

*Shinko OGIHARA
国際商科大学助教授（本学会員）
Associate Professor, Internatinal College of Commerce
and Economics

にかかわっているはずだ。そして、このような要因は、社会そのものの文化的コンテクストのなかで意味づけられる。このことはまた逆にも通じ、社会で日常的に生ずる微妙な変化は敏感に交通現象に反映するということになる。毎月の「5・10日」や晦日には道路は平常より混雑する。

2. 「帰省」交通——その文化的コンテクスト

1年を通じて日本でもっとも大規模な人の移動が生ずるのは盆と正月、それにゴールデンウィークであろう。盆と正月は伝統的な年中行事でそれぞれ1週間ほどの休みになる。ゴールデンウィークは年により当たり外れがあるが、やり様によっては1週間前後の「連休」を獲得することができる。春、夏、冬の国民全体の公の長期休暇の交通行動は実に多彩な絵模様をくり広げるが、盆、正月とゴールデンウィークでは明らかに異った様相を呈する。盆、正月の移動に帰省・Uターンという特定の方向性が特徴的であるとすれば、ゴールデンウィークにはこの特徴が顕著ではない。

毎年盆と正月に繰り返されるこの帰省という交通行動についてはいろいろな視点から論ずることができよう。まず、人々の帰省を促す動機は言うまでもなく盆、正月という1年の大切な折目にかかわる伝統的な行事である。この時に、家族や親族一同が集まって行事を共にするという習慣は根強いし、また、そうするものだという意識は多かれ少なかれ日本人に共通している。盆、正月の休みに「くにへ帰る」という話は日本人の間では誰にも抵抗ないし、これを奇異に感ずる人もいないはずだ。盆には「ご先祖さま」を迎え、一族が相寄って供養し祀るという日本人の精神生活の根幹をなす行事が本来的であるが、「くにへ帰る」という時に人は果してそのことを目的として鮮明に意識しているかどうか。正月にも神仏へ供物を捧げ、一族の至福安寧を祈願することを中心として、行事はさまざまな信仰上の習慣の複合から成る。そうしたイメージは意識の深層に潜んではいても、人の直接の目的は正月に「くにへ帰る」ことの方にあるのではなからうか。

祭りや行事の本質的な部分は確かに宗教や信仰の

奥義にかかわってはいても、祝い祀るといふ儀礼の場では参与する人々の社会的人間関係が重要な意味をもつことは祭儀についてどこでも一般的に言えることである。村全体で祭りをを行うことによって、村の人々の結束は確認され、強化されるしくみで、それにより伝統的に村人の同一性は保持されてきた。誰しも参加すること、消極的な表現を借りると「つきあう」ことで、村の斉一性も親族一同の絆も確認される。つきあわないことは村人の倫理からの逸脱行為であった。「つきあいが悪い」という日常的な表現は都市化や近代化の進んだ今日の社会でも非難めいた響きをもつ。それを現代社会にあって然るべき「個人主義」的な人格の評価と見なし得ない精神的風土は都市住人の母胎である農村の伝統的な社会構造に由来する。

祭儀がもつ社会的結合の強化という機能を少しく敷衍しこじつけると、盆だ、正月だ、ゴールデンウィークだと国中が平常とは異った心理状態になり、誰もかれもが動きたい心情にかられるのは、正にこの体験を通じて人は日本人であることを無意識に確認しているということになりはしないであろうか。

3. 地域差——その意味づけ

盆や正月に帰省する人々が織りなす交通現象がこのような日本社会がもつ文化的コンテクストに呼応するとして、次に考えてみなければならぬことは、果してそれが全国的に斉一に認められるかどうかという点である。数量的な調査をし、その結果を全国地図の上で線によって表わすことができるなら、恐らく帰省の交通量は人数にしても車両数にしても同様ではなかろう。仮に首都圏から東北・上信越地方への線が他の地域に放射状に広がるどの線よりも太いか濃いかであるとすれば、そのことは何を意味し、そこから何を読み取ることができようか。どうあっても「くにへ帰ろう」とする都市在住者とその帰省を待ち迎える人々との精神的絆や人間関係、人と地域社会とのつながりまで糸をたぐることができるとすれば、その先はそのような人間関係によって成り立ち、また、逆にそれを支えている要件を抽出することができないであろうか。宗教や信仰に根ざした行事はそれを担う主体や社会なしには成り立たない。

このことは、他方で、地図上の帰省交通量の細いか淡いかの線の示唆するところを吟味することによっても検証できよう。帰省する動機が十分でないなら、盆や正月の休みは春のゴールデンウィークと質

的にはあまり変わらないことになり、その利用は何の制約も受けない自由な裁量に委ねられよう。国内国外の旅行を含め、帰るべき「くに」がありながら帰省しないという選択にも解くべき問題を見出せる。

そして、このような交通量の分布と事実の分析から、日本の社会の精神的土壌であった宗教や信仰が今日どのように生き、また変容しつつあるかを全体的に見通すことができないであろうか。

4. 「信仰」と交通

意識の上では明確でないにしろ、日常生活には多かれ少なかれ宗教や信仰に結びついた習慣が受継がれ保持されている。それを交通という場に限って考えてみると、問題は思いがけない拡がりを見せる。

交通行為者について言えば、純粹に信心から社寺参詣や巡礼が触発される一方で、名所旧蹟への行楽で社寺参詣に至って護符を入手することもある。交通安全のお守りが必ずしも信仰心の強さを示していないことは奇異ではない。護符や呪符は人間世界のなかの知の及ばぬ領域にこそかかわっている。また、交通システムの設計や建設の当時者側にも固有の信仰や習慣がある。トンネル工事から「女人」は排除されるし、道路や鉄道の開通式、船の進水式にはお祓いがつきものだ。船や舟航にも固有の習俗が認められる。そして、道には、峠や橋を含めてさまざまな信仰や習俗が結びついていたことも古今東西共通している。

むすび

交通行動はそれがどのような形態であるにしろ、人間の存在にとっては本質的である。衣食住という人間の外在的文化に対比させるなら、交通は人間そのものに即して在る。人の行動半径が拡がり範囲が大きくなればなるほど、人の経験領域に取り込まなければならない自然の、未知の世界は拡大する。古代社会や無文字社会の人々は感性や理性によって自然の世界に説明を与え、整合性を付与してきた。神話や信仰、儀礼がそれである。科学と技術は知性と言葉によって信仰や神話にとって代り、あらゆることに合理的説明を与えてきた。だが、果してそうであったかどうか、科学技術の飛躍の時代を通過しながら現代のわれわれは自省を促されている。

路上を走っているのは車ではなくて、人なのだというを以下の論文は改めて思い起させてくれるように思う。