

海上交通と安全祈願

塩原礼次郎*

日本船と外国船（キリスト教国の船）の場合の安全祈願の実態を述べ、日本船の祈願の対象として著名な金比羅様や住吉神社の由来と、キリスト教徒の神への祈りを仲介する天使や聖人の由来について考察した。また島国としてのわが国の歴史は、安全祈願とともにあったこと、わが国は海上の安全に優れた成績をあげていること、ただし海上の危険は相変わらず大きいので、安全祈願は将来とも低調にはならないであろう、ということなどを説明した。

Maritime Transportation and Prayers for Safe Voyage

Reijiro SHIOBARA*

This paper presents an analysis of the actual patterns in prayers for safe voyage for Japanese, as well as foreign ships (those ships belonging to Christian countries). In particular, the study focuses on Kōmpirasama (The guardian deity for seafarers) and the Sumiyoshi Shrine as objects of prayer for Japanese sailors, on the one hand, and on the origin of the roles of angels and saints who serve as intermediaries in relation to God for Christian sailors, on the other. It is shown also that as an island nation, the history of Japan has been closely bound up with the prayers for safe voyage. And while Japan has achieved a remarkable record in improving the safety of maritime transportation, there are still great hazards that are involved in it. For that reason, there is no reason to expect the importance of the prayers for safety to decline in the future years.

1. はじめに

海上交通の担い手である航海者は、船が大洋に乗り出して陸地が見えなくなった後は日月星辰を仰ぎ見て船を進めなければならない。そこで航海者にとって、天文学は敬愛おく能わざる隣接科学である。

さる1982年10月からの6か月間、NHKの市民大学講座で、宇宙科学研究所の小田稔教授は「新しい宇宙像」とのテーマで講義された。最近の天文学のめざましい発展ぶりを学んで驚嘆したが、テキストには掲載されていない小田教授のなまのご感想の中で、大変興味深く感じたことが2つあった。

ロケットを使用して大気圏外で観測する電波天文学の新しい分野が、日本の独壇場になっているということと、ロケットの発射の前日一切の準備を終えると、関係者一同が近くの神社に、いわばロケットの宇宙への航海の安全を祈願しに、連れ立っていく

ということである。

日本の航海者も世界一優秀で勤勉であるといわれており、海上の安全において優れた成績をあげているが、同様に神仏に祈願する習慣を守っている。

この小論は、このような事実を基本的な認識としてとりまとめたものである。

2. 安全祈願の実態

2-1 日本船

日本では昔から船を建造すると、その土地の神社において海上安全の祈願をするのが習わしであった。船内に神棚を設け、そこにその神様を勧請し、その船の霊としての船霊（または船魂）とした。

その後、船の活動範囲が広くなり、乗組員も全国各地から集まるようになると、全国的な尊崇を受けている神仏のお札を受けるようになった。その代表的なものが金比羅様と住吉神社である。これらの由来については後述する。

昔の船の名前は縁起の良い名前が多くつけられたが、近代的な大型船は地名を載くことが多く、神社名をとる場合もある。その場合はその船名にゆか

* 社団法人 日本海難防止協会海上安全研究部長
Manager, Department of Maritime Safety Research.
The Japan Association for Preventing Marine Accidents.

原稿受理 昭和60年6月18日

りのある神社のお札を受けることになる。

これらの船の場合、船が造船所で竣工するまでに船長、機関長、あるいはその代理のものが出張してお札を受けに行く。また新年には、会社の責任ある地位の者が、社船全船のために、出張してお札を受けてきて、各船に配布する場合が多い。

船内では船橋*に神棚が設けられているのが常である。

五島列島のかくれキリシタンの子孫である船主達は、新船を建造すると、船魂入れという入魂式を行う。この風習は、キリスト教のものではなく、前述のような日本の風習が受けつがれているものであろう。まず家でお初穂を上げてから、お神酒だけをもって船にゆき、それを船にふりかけながらお届けのオラシヨ（祈りの意味）とご恩礼のオラシヨをする。九州北西岸の生月島のキリシタンの船魂入れは、お授けのオラシヨ（洗礼のときのオラシヨ）をしながらか、「お水」を打つとのことである¹⁾。

2-2 外国船の場合

キリスト教国の船の場合を考えることとする。

キリスト教のような一神教の場合は、神は超越的な唯一絶対の神のみであるから、祈願する対象はこの神だけである。したがって日本船のように、船霊があるとか、船によって違う神を祭ることはない。

ただし、神に対する祈りを仲介して貰うところの神の子としてのイエス・キリストや、天使や聖人がある。それらの詳細については後述する。

日本の神棚に似たものとして、キリスト教徒には厨子がある。厨子は個々の家庭に備えられている例は少ないとのことであり、船にもほとんどないであろう。

3. 金比羅様の由来

広辞林によると次のようにのべられている。

「〔仏〕梵語 Kumbhīra 罽(わに)の意。天竺靈鷲山(てんじくりょうじゅせん)の鬼神。魚身で蛇の形をし、尾に宝玉をもっている。十二神将のうちでは宮毘羅(ぐびら)に当る。わが国でも、海上の守護神としてまつり崇敬する。」

冒頭に仏教用語としての略号が付けられているが正確にはヒンドゥ教の神話の中の神であろう。釈尊

は人間存在にまつわる根源的な苦からの解脱を求めて修行し、坐禅によって悟りを開かれたもので、その教えは現代にも通ずる高度な哲学的内容をもっており、神話とは縁が遠い。しかし当時のインドの社会ではヒンドゥの神々が信じられていたから、仏教とともにその神話が中国や日本に伝わったのは、自然ななりゆきであったといえよう。

明治維新まで金比羅様は金比羅大権現とよばれていた。権現の意味は、岩波国語辞典によると次の通りである。

「日本における神の称号の一つ。仏や菩薩が衆生を救うため、かり(=権)に日本に神として現われたのだという思想に基づく。」

明治2年の廃仏毀釈の折、祭神を大物主神と崇徳上皇(保元の乱のあと讃岐に流され、1165年に崩御した)とする神社となつて、金刀比羅宮とよばれるようになった。

4. 住吉神社の由来

広辞苑によると次の通りである。

「大阪市住吉区住吉町にある元官幣大社で、仁徳天皇(第16代)の時代に、海上の守護住吉神(すみよしかみ)を勧請し、神功皇后をあわせ祀る。住吉神は墨江神(すみのえのかみ)ともいい、表筒男命(うわづつのおのみこと)・中筒男命・底筒男命の三神である。伊弉諾尊(いざなぎのみこと)が黄泉国(よみのくに)から帰り、筑紫の櫛原(あはきはら)で禊(みそぎ)をした時に生れた。航海の神、あるいは津(船の碇泊する所)をつかさどる神、または和歌の神とされる。」

江上波夫東大名譽教授は、日本は騎馬民族王朝が統一した国であり、天孫降臨のニニギノミコトは崇神天皇(第10代)であり、東征を行ったという神武天皇は実際は応神天皇(第15代)であったものと推定している²⁾。作家金達寿氏は、日本の神社は騎馬民族の部族の氏神の祠が原型であり、韓国には鳥(の精霊)がとまっている鳥居が残っているとのことである。これらはほぼ事実と考えられ、住吉神は、征服王朝の王族の守護神だったものであろう。その騎馬民族は東北アジア系の騎馬民族と考えられているから、彼等の自然崇拜、祖先崇拜の信仰による神であったと推定される。

日本に渡来した騎馬民族は、満州と朝鮮で中国文明を学んでおり、仏教、儒教、道教の優れた3宗教もすべて彼等により日本に伝えられたものである。

* 船橋とは、船長が操船の指揮をする場所であつて船の頭脳に相当するところである。昔帆船の時代には、吹きさらしの高所に橋の手摺りのような囲いがあつただけであつた。そこでBRIDGEと名づけられ、日本語では船橋と訳されたものである。

そのうち、神道が最も似ているのは道教であり、天皇の称号も道教の用語である。したがって騎馬民族の守護神は、道教の神と似ている可能性がある。

5. カトリック教会の聖人

一神教では、唯一絶対の神に対する祈りを仲介して貰う天使や聖人を祀る。カトリック教会では、多くの聖人の記念日を記載した暦を作って、ミサの際にその日の聖人の徳を讃え、あやかるべく祈る。

この聖人の中に、航海の安全と、日本に関連する守護者が3人含まれているので、Table.1に紹介する。

そのうち聖クトベルト司教は7世紀のイギリスの司教で、死後ファルン島のその墓で多くの奇跡が起ったため巡礼者が多く、ことに船員たちは今でも保護の聖人と仰いでいるとのことである。

聖ミカエルは天軍の頭としての大天使で、「死者のためのミサ曲」(レクイエム)の中の第5曲奉獻文(offertorium)で、死者が地獄にのみこまれないように、旗手なる聖ミカエルが彼等を聖き光に導き給え、と祈られるその天使である。旧約聖書の「出エジプト記」の中のユダヤ人のエジプトからの脱出を助けたために、ユダヤ人の保護者と仰がれていた。日本の保護者と定めたのは聖フラススコ・サヴィエルである。サヴィエルは1549(天文18)年8月15日に鹿児島に上陸し、9月29日の大天使ミカエルの祝日には、薩摩藩主島津貴久から布教の許可を与えられたために、日本の守護者と定めたものである。

サヴィエルは1506年スペインの貴族の子として生れ、パリ大学に留学中にイエズス修道士会の創立者というべき聖イグナチオ・ロヨラを知り、1534年8月15日、イエズス会の発足となったモンマントルの聖堂における誓願(イエスの兵士として布教に献身

する)に参加した10人の同志の1人となった。

31歳で司祭に鉞階されたのち、ポルトガル国王の要請により、法王パウロ3世の使節として東洋に派遣されてきた。その後のサヴィエルの活躍については日本でも良く知られているところで、聖人とよばれるにふさわしい優れた伝道者であり、慎重で偉大な人格者であった。日本人の優秀さを良く理解して報告しており、スペインが中米で残虐な征服をした直後であったため、次に日本征服を考えないようにスペイン国王に進言している。

後に、日本に与える中国文化の絶大な影響を考慮し、中国への布教を志して同国に向い、1552年に46歳で、広東港外の上川島で惜しくも病に倒れた。

サヴィエルの没後、日本のキリスト教布教は苛酷な弾圧を受けた。また日本のキリスト教徒の数は、現在でも人口の1%程度であり、サヴィエルの遺業は達成されていない。この状況は、一神教であるキリスト教が異教との妥協を許さないことによって起っている、東西文明の避け難い対決の結果である³⁾。

Table 1に示されているように、サヴィエルが嵐よけの守護者ともされている理由は、その業績が、当時の頼りない帆船で、万里の波濤を越えて遂行されているからであろう。サヴィエルの伝記の中で、モルッカ諸島からゴアにもどる航海中嵐にあって船が危険に瀕したとき、神やイエス・キリストや、多くの天使に安全を祈ったと述べられている。

6. 優れた指導的な国家と安全祈願

ライシャワー・ハーバード大学名誉教授は、1979年7月大阪での「世界における日本の役割」との講演(NHKが放送)の中で次のように述べた。

「英国や日本のように小さな島国の国民が、優れた指導的な国家を作ってきた理由は、両国の国民が、漁業や海運で海に鍛えられた進取の気象に富むからではないか、とは多くの歴史学者の指摘するところである。」

この海に鍛えられてとは、海難との戦いを意味すると思う。相手が大自然の脅威では、駆引きや威圧的態度は通用せず、誠心誠意と取り組むよりほかはない。日頃先輩からよく学び、航海の準備には万全を期し、航海中いよいよあらしにまきこまれたら、男らしく全力を尽して戦ったであろう。その中で、未知のものを恐れない勇気や合理主義精神、つまり進取の気象が培われた、ということであろう。

両国の国民が優れた指導的な国家を作り得た理由

Table 1 航海の安全と日本の守護者たち
Protecting angel and saints for safety of navigation and Japan

月/日	守護者	守護の対象
3/20	聖クトベルト司教	船員
9/29	聖ミカエル	日本・放射線学者・騎士・乾物屋
12/3	聖フランシスコ・サヴィエル	日本宣教・囚人・火難と嵐よけ・坑夫・建築家・設立者

は、さらに海に護られた島国の軍事、経済、政治、文化の各方面での有利さがあつたためと思う。軍事的な有利さは日本の元寇が良い例である。経済的な有利さは、異民族の侵攻に備えて常備の大陸軍をもつ必要がなかつたことと、海事産業の発展に有利だつたことにある。政治的には、異民族の侵攻に備えて国内体制を引締めておくための専制政治を行う必要性が弱く、王家や天皇家が革命によってなくなることがなく、相変らず国民精神統合の中心として尊崇を受けている有利さがある。文化的な有利さは、英国の場合、本質的に民主的なゲルマン法の伝統を継承した判例を法源とする法体系を墨守して、自由と民主主義の母国といわれ、紳士の国として世界中の尊敬を受けた民主的で良識のある社会を作り得たことに明らかである。日本の場合、東洋文化を集積し得ていることに明らかである⁴⁾。

哲学の追及する価値としての真善美の語順に東洋文明をみてみたい。

比較宗教学の権威であるバーン・ニューメキシコ大学教授は、インド文明の中に生れた仏教が中国に渡来して、中国文明の中の優れた宗教（中国古来の意味は宗とする教であり、バーン教授はヒューマンイズムまで宗教に含ませている）としての儒教、道教と融合し、中国の3大真理となつた。その後日本に渡つて日本古来の神道と一体となり、禪に貢献して、他日日本に絢爛たる宗教の花園を現出することとなつた、としている⁵⁾。

善の見地からは、東洋文明の精粹は儒教の説く家族道徳で、これは中国人が古来から抱いてきた天帝と祖先に対する尊崇の念を孔子が体系化したものである。現在欧米の先進諸国はキリスト教国も社会主義国も等しく社会解体状況に陥っており、社会秩序の維持と経済運営に成功しているのは東アジアの5儒教国*のみであるといわれている。

美の見地からは、神も自然も人も一体とみる一元論の世界観を背景とした深遠な美意識があり、芸術がある⁶⁾。日本の伝統美術や音楽の水準の高さは、中国に萌し、日本でその極みにまで達した芸風、と評されるほどである⁷⁾。

この優れた東洋文明は、すべて1,000年の昔、当時の小さく頼りない船で、航海安全のひたすらな祈願とともに日本に渡来したものである。

Table 2は、現在の日本の海事産業の規模の例を示

Table 2 日本の海事産業の規模の例⁹⁾

Some examples of the scale of Japanese maritime industries

業種	項目	単位	日本	世界	日本のシェア	年度
漁業	漁業生産高	万トン	1,077	7,350	15%	昭52
海運	商船船腹量	万総トン	4,096	41,991	10	55
海運	沿岸タンカーの隻数*	隻	1,221	2,962	41	54
造船	建造量	万総トン	729	1,393	52	55
港湾建設	浚渫船の隻数	隻	1,098	3,411	34	53
港湾運送	港湾貨物取扱量	億トン	29	109.9	26	54

*ロイド船名録統計表による100-2,000総トンのタンカー

したものである。19世紀には、英国の世界におけるシェアが、同様なものであつた。日本は外国に資本が提供できる唯一の先進国といわれるようになったが、19世紀から第1次大戦まで英国がその役割を果たしていたものであつて、国土の狭小な島国がこのような国になり得た理由のひとつに、強大な海事産業の貢献があり、海事産業の活動の過程でも、航海安全のひたすらな祈願があつた。

7. 海上安全の実現の程度

Table 3は海難発生率等の国際比較を示したもので、日本は海でも陸でも防災に優れた成績をあげている。このような比較値は犯罪発生率などの国際比較にも見られるところで、海上安全の祈願の直接的な結果のみとはいえないが、船員教育、海難審判、海上保守等の諸制度にみられるわが国の社会の海上安全への優れた対応を背景としたものであり、そのまたうしろには、国民のひたすらな安全祈願があるように思える。

表値で明らかのように、欧米のキリスト教国は平均して日本の10倍程度の発生率であり、英国もその例に洩れない。嘗つて優れた指導国であつた同国がこのようになつてきている背景には、次のことがあろう。

江上博士は、近代ヨーロッパは騎馬民族社会が作り出したもので、その収奪・搾取主義の行き方は終局を迎えており、いまや、はっきり限界が見えてきた、と述べている⁸⁾。現在欧米の先進諸国が、キリスト教国も社会主義国も等しく社会解体状況に陥っており、力を信奉する近代ヨーロッパが行詰つてい

* 日本、韓国、台湾、香港、シンガポール。

Table 3 タンカーの海難発生率等の国際比較

The international comparison in accident rates of tankers and etc.

国 別	海 難 の 発 生 率 ¹⁾				陸上火災の出火率 ²⁾ (人口1万人当り件数)	
	タンカーの海難 (10種類合計) 1977~79平均		貨物船の貨物倉 の火災 ³⁾ 1977~80平均		1980	
	%	比較値	%	比較値	件数	比較値
日 本	1	1	0.3	1	6.2	1
ソ 連	1	1	0.3	1		
中 国	1	1	0.5	2		
韓 国	2	2	2	7	1.5	0.2
イ タ リ ア	3	2	3	8		
デンマーク	5	4	0.4	1	37.4	6
西 独	7	6	1	3	21.7	4
ノルウェー	7	6	1	4	36.2	6
フ ラ ンス	9	7	4	11	23.1	4
オ ラ ン ダ	9	8	3	7	15.6	3
米 国	12	10	1	3	131.3	21
リベリア	13	11	9	25		
ギリシャ	15	12	4	12		
英 国 ⁴⁾	17	14	6	17	63.1	10
世 界	6	5	3	7		

るといわれるのはこのためであろう。

東洋文明は、穏かに宇宙の法則に従って自然と共存して生きようとした農耕民族の文明である。そのために騎馬民族に負けて征服されたわけであるが、いま20世紀の末に、その優位が証明されたといえるであろう。日本ももともとは騎馬民族が統一した国家であるが、その後東洋文明を集積する国となったもので、英国と日本の差はここにあると思う。

注¹⁾ 海難の発生率は、1年間の海難事故(この場合、ロイド海難週報に掲載された100総トン以上の船)の在籍隻数(ロイド船名録統計表による)に対する比率として求めた。

注²⁾ 陸上火災の出火率は、消防白書(57年度)による1980年の値である(他の年度の値の国もあるが、年度毎の変化は少ない)。

注³⁾ 貨物船の貨物倉の火災の火元は、多い順に綿花、綿糸15%、麻6%、油滓、コブラ6%で、植物油脂を含んだ貨物の自然発火が多い。

注⁴⁾ 英国船の海難発生率が大きい理由は、士官が白人、CREWが有色人種という乗組員数構成が一因であろう、ロイド協会に海難の情報がはいりやすい、という事情も発生率が大きく出る一因かもしれない。

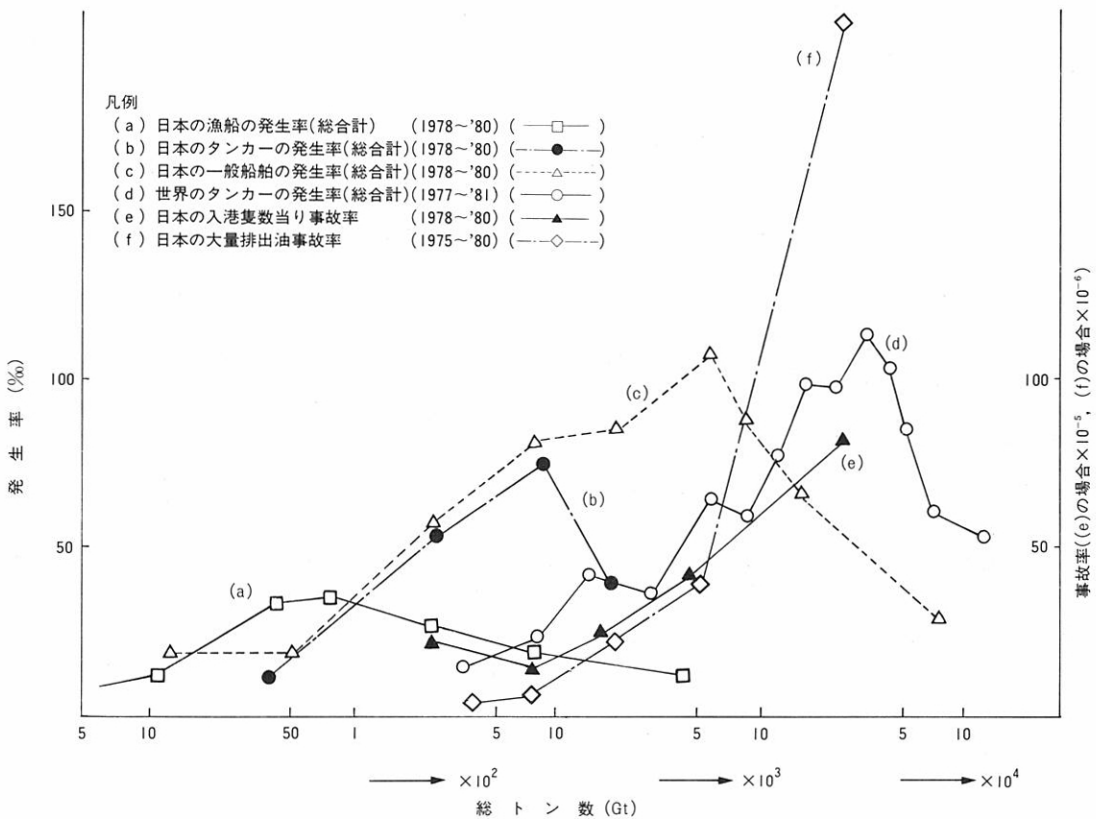


Fig. 1 各種の船の海難の発生率と各種の事故率の総トン数との相関¹¹⁾

The correlation between accident rates and the ships' gross tones

8. 将来の見通し

昔、帆船の時代の海上交通は危険に満ちたものであり、そのため、熱心に安全の祈願が行なわれた。現在、汽船、鋼船の時代となつて、航海の安全は大幅に向上した。しかし、海上交通に伴う危険性は相対的に相変わらず大きく、乗組員の努力をもってしては克服し難い点がある。また、個々の船の確率としてはごくまれな事象であるため、不運なできごと、と感じられる場合が多い。したがって、海上交通の安全祈願が、急に低調になるとは考えられない。

Fig.1は、海難というものが、乗組員の努力をもってしては克服し難いことである説明のために掲げたものである。

図中には、発生率の折線が4本(a~d)と事故率の折線が2本(e, f)示されている。発生率とは1年間(平均)の海難隻数の在籍隻数に対する比率であり、事故率とは、日本の港湾への入港隻数(沿岸を航行している船の密度を意味する)に対する比率である。

発生率の折線は、船の種類毎に異なるピークのトン数まで、大きい船ほど海難の発生率が大きくなることを示している。ピークのあとで減少に転ずるのは、遠洋航海の船の割合が多くなるだけのことである。その証拠に、事故率としてみると、ピークのトン数をこえても小さくなっていない。

海難は普通10種類(衝突、乗揚、火災爆発、機関故障、船体損傷、舵故障、転覆等)に分類される。大きい船ほど海難発生率が大きくなる傾向を最も容易に説明できるのは、衝突海難の場合である。衝突を回避するために舵を切っても、大きい船はなかなか旋回をはじめない。質量が大きいからで、その大きさは船の長さの3乗(L^3)に比例する。舵の力は L^2 に比例する舵面積に比例するものでしかないから大きい船ほど質量とかけ離れ、衝突回避が困難になる。理論的には、その困難さは L^2 に比例する。

重荷が L^3 に比例し、支える側が L^2 に比例するというこの事情は他のほとんどの海難でも同様であり、いわば船の生れつきの自然の性質によっている。

日仏を除く世界の先進海運国では、海難に関して

「船員は大変な難かしきと取組んでいるのだから、たとえ間違つて事故を起こしても船員を責めるべきではない」との社会的理解がある。日本は明治初年に、海難防止の法制をフランス(本質的に農業国である)に学んで、海員懲戒法として制定した歴史があることや、責任を追及する側もされる側も生真面目な国民性の日本人であり、例えば船長は「一切の責任は私にある」という潔い態度をとるため、海難に関して船員に厳しい国である。このことも、日本船員の安全祈願を急に低調にしない理由となろう。

9. むすび

日本人の海上安全の祈願は、20世紀の末に、「優れた指導的な国家」となつたわが国の歴史とともにあり、国民の心のより所であり生き甲斐であった。わが国が「優れた指導的な国家」となつたことによる国民の伝統文化への自信にも支えられ、この祈願が急に衰えることはないものと考えられる。

参考文献

- 1) 片岡弥吉：かくれキリシタン—歴史と民俗，日本放送出版協会，1967，pp.152~153
- 2) 江上波夫：騎馬民族国家，中央公論社，1967，pp.181~187
- 3) 海老沢有道：キリシタンの弾圧と抵抗，雄山閣出版(株)，1981，p.9
- 4) 田辺尚雄：東洋音楽選書の発刊の辞，東洋音楽学会，音楽之友社，1967
- 5) A. J. パーン，桑原亮三訳：現代に生きる世界の宗教，春秋社，1977，p.30
- 6) 今道友信：東西の哲学，(株)TBSブリタニカ，1981，p.257
- 7) 中井正一：美学入門，朝日新聞社，1975，p.192
- 8) 江上波夫：私の世界—騎馬民族的思考の終えん，読売新聞，1983.2.14 夕刊
- 9) 塩原礼次郎：船舶の信頼性と海難事故，日本船舶機関学会誌，Vol. 18 No.9 1983 p.66
- 10) 同上 p.65
- 11) 同上 p.61