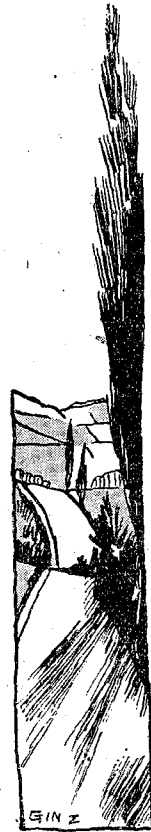


論説

交通と宗教との關係

古野 清人



交通(Communications)とは廣意に解すれば人物貨及び思想觀念の傳達である。その歴史は人類文化發展の歴史である。元來人類は自らの足の力だけに限定されてゐたが史的發展の途上に於て動物蒸氣電力大洋と風力とを利用するに成功した。そして新らしい方法が發明されても古きものは放棄されず多くは使用の方向が變ぜられてゐるにすぎない。話しは文書印刷電話ラヂオ等によつて増加されたし發動機は陸から海それから空へと進展した。殊に最近の目醒しい交通方法の進歩は

全く驚異に價するものがある。しかしこゝでそれと宗教との關係を略述し様とする交通とは主として人間の定期又は不定期の移動狀態を指す。

それにしても交通が高速度に器械化して汽車、自動車、汽船、航空機が殆んど思ひの儘と云つてよいほど自由に驅使されうる現代社會に於て、交通の問題を宗教と結びつけて考察し様とするのは甚だしく奇異な感情を抱かしめるかもしれない。交通量の増大は益々道路を整備せしめ、所要の時間を著しく短縮せしめるのに成功してゐる。昔の人々にとつては水盃までもした憂いもの辛いものゝ旅は今や現代人にとつては時として快樂である。とは云へこの發展した様式の中に於ても、交通は絶対に安全とは保證されえない。假令偶發的にしろ悲惨なる交通事故が頻繁に發生する。そこに神頼み、呪術、宗教的信仰が未だ相當根強く人心に巢食はざるをえないわけがある。自動車は神護の札を貼りつけ、旅行者はお守札を膺身から離さないのである。

宗教と交通との關係については多くの點から考察できる。交通とそれを守護する精靈又は神との關係も問題になるであらう。特定の土地に住む精靈、神の觀念は恐らく大部分の古代民族や未開民族が有してゐる。境界峠その他特種な神聖な土地には神靈が宿つてゐる。わが民間各地の信仰に見出さるゝ塞の神、道陸神、猿田彦などはまさに道路の神としてこの適例である。旅人はこの道傍の神に大きな草鞋などを献じて足を傷めないで安全な行路を祈るのである。また長途の旅路の恙なさを祈る對象としては水路、陸路の各々に特に効驗あらたかな例へば琴平様などの神々が存在し

てゐることは良く知れられてゐる如くである。田舎では一寸子供などが外出するときにでも荒神様のお潮ひを頂かせ、また部落の外に旅路を重ねるときには必ず鎮守氏神に参拜して安穩を祈る風習が今も残つてゐるところが多い。

しかし乍らこゝではいさゝか逆説的に見えても主として宗教的制度が交通の發展にどんな役割を演じたかについてののみ觀察の範圍を限定して二、三の注目をしてみたい。もちろん反對に交通の發展が宗教の發展に及ぼした影響の重要さも亦看却されてはならないのである。征服者による交通網の擴充を利用して宗教的傳道が大規模に行はれたことは歴史が明白に證明してゐるところである。密儀教の一つミトラ教はロマの兵士達によつて彼等が東洋との往來の結果ヨーロッパ各地に弘布したし、中央アジアと支那との殷盛な交通が摩尼教景教などを極東の大國に齎した。これを要するに交通と宗教とは密接なる相互的關係をもつてゐるのは自明である。

二

想ふに氏族、部族などの小社會集團が各々ある地域に據つて對立してゐたときには自己の領域を出て他所に赴くことは困難であつたし又危険でもあつた。自己の氏神部族神は他の領域内では何ら全能の權力を發揮しえないし、それにその旅行者は他族の者なるが故に何らかの儀禮上の實踐なしには不淨な存在として畏怖され又は忌避されざるをえない。多く特定の時期と場所と人にとりて

つて他部族はその門戸を解放さるゝにすぎないのである。人は常時容易には自由に他領を闊歩することはできない。「よそもの」はその部族の儀禮的拘束を遵奉すると云ふ條件なしには入ることを許されなかつた。この種の社會的孤立の生活では交通の範圍は著しく制限されるのは止むをえない。しかし婚姻交換等の實際上の要求に伴ふて次第に部族間の關係が複雑化するにつれて交通は容易となり交通網は擴充されてゆく。西紀前後數世紀に亙る地中海沿岸を中心とする海陸交通の發展は埃及希臘小アジア等に發生した密儀的宗教を國際的なものにまで誘ひ、そしてこれらが世界的宗教としての原始キリスト教の展開を可能ならしめたのである。このことはヨーロッパ諸國に存する夥しい數の密儀教の遺跡が立派に證明してゐる。頻繁な各地間の交通がよくこれらの宗教の傳播に貢獻したのである。

しかし見逃してならないことは一、交通路の發達に對して宗教者は常に受身であるわけでない點である。否却つて宗教者は内に燃ゆる熱烈なる信仰に鼓舞されて生命を賭して新分野に向つて改宗勸説の傳道に赴くことである。殊に反宗教改革以後耶蘇教などのカトリック諸教派が野蠻未開の民族或はアジアの諸民族へ試みた廣汎で組織的な傳道運動は新に多くの交通路を開拓するのに大いに役立つたのである。或ひはまた民衆的な聖者で道路や橋の建設又は修理に献身した人は洋の東西を問はず尠くない。わが國に於ても行基菩薩や弘法大師のこの種の功德は今も民間信仰の中に生きてゐる。ローマ法王の別名最大の司教ポピヤと云ふ語は橋を作る人を意味してゐる。中世では

道普請などは僧院に課せられてゐた。

三

宗教が交通路を開拓した適例としては先づ僧院の建設が擧げられねばならぬ。初期キリスト教以來多くの隠者は神とのみ共にあることを念じて遠く俗塵を避けて山林の孤獨裡に逃避した。後この隱遁生活に僧院生活が相次ぐに及んでは周圍の山林は修道院の牆となつた。大きな僧院の大部分(例へばフランスのクレエルヴオ、シトオ、クラニ、大シャルトルズ等)は廣漠たる山林を保有してゐたのである。そして僧侶達は最初獨居するために山林を用ひたものではあつたが、その領域を擴大し資源としての價値を高むるため或は耕作人を惹きつけキリスト教國を作るために次第に開墾を始めた。しかもこの山林を開墾する勞働は宗派によつては特別な願立てであつた。かくして修道院は尤大な領土と豊富な財寶とを蓄積しえたのである。かくして本來はたゞ僅かに村里と結びついてゐた山林の小徑も漸次に發達してその交通量も増大して行つたのである。また帝政ロシア時代の國教であつた希臘正教が十世紀以後漸次に勢力を獲得する過程に於ても、尙殆んど交通のない最僻地に修道院を建設して、それを中心にしての開墾、植民の手段によつて、人々の増加に正比例して交通の發達を促したのであつた。

しかし乍ら宗教と交通との關係を極めて具體的に示すのは諸社奉幣巡禮並びにその對象である

靈場の存在である。巡禮とは云はゞ一定の宗教的信仰に浸りつゝ或はまた何らかの超自然的扶助或ひは利益をめあてにして神聖とされた場所を歴訪することである。靈場それは本山の如く一宗教又は一派の行政的中心地であることもあらうし、傳統にみちた單なる地方的或は一宗派的の聖地の場合もあらう。いと高き所であることもあり、河畔であることもあり、或はまた都市の一部であることもあらう。しかし何れにしてもそれらの場所は信者にとつては神聖な畏敬すべき地域であり、しかもよき信者たるがためには必ず少くとも一度は參詣すべき義務のある聖地である。その靈地へ巡禮すべきことは不可避的に信者には一種の拘束性をもつてゐるのである。ある宗教のもとに生き續けてゐる限り、好むと好まないにと拘らず信者はその宗教が命ずる靈場へ參拜しなければならぬのである。それであるから大小如何を問はず、靈場を中心として多少とも恒久的な交通網が開かれざるを得ない。炎熱、酷寒、瘴癘、飢渴を凌いで巡禮者は靈場への往來をしなければならぬのである。(勿論これはあらゆる宗教が義務的な巡禮を命じてゐるとの謂ではないが。)

この巡禮には地方的の場合と更に廣汎な國際的とでも云つた場合とがある。これは靈場に小中心地と大中心地とがあるのに照應してゐるわけである。一宗と興廢を共にする大本山もあり、束間の生命しかもたぬ聖地もある。

四

わが國は神社佛閣に夥しく多數の大小の聖地を持つてゐる。地方的尊崇を受けてゐるに止つてゐるのもあり、國民的敬虔の對象となつてゐるものもある。或は一宗派だけの尊信するところとなつてゐるもの、或は通宗教的信仰を克ちえてゐるものもある。殊に山岳宗教の發展は山上に鎮座します神佛への參拜のためのみ限られた路を構成せしめてゐる。羽黒山、月山、湯殿山、の所謂出羽三山、熊野三峯、富士等の著名なる山岳の靈場。或ひは高野山、九州では英彦山など、枚舉に遑ないほどの人口に膾炙した山岳靈場がある。之らは多くは神佛混淆してゐた時代をもつてゐるので、嚴密には神道佛敎の何れであるかを決しえないが、しかしこの曖昧さは別に修道者の信仰を弱めはしないのである。わが國での巡禮の典型的なものとしては何と云つても西國八十八ヶ所、或は三十三ヶ所の遍歴が擧げられねばならない。四國の島、それ自らが直ちに八十八ヶ所の札所と聯想さるるほど、これは民衆的な宗教行事である。然しこの巡歴が長時間を要し、物質的にも頗る困窮を伴ふこと、或は地方的繁榮を策しての宣傳などからして、各地方に種々な札所が作られてゐる。そしてこれらがまた地方民衆の信心に旨く訴へてゐるのか、可成りの巡禮者を持つてゐるのには興味がある。勿論地方によつては最近ではバス、汽車などの交通機關の宣傳のために利用されてゐる嫌ひがないでもないが。巡禮のうちでも世界的に著名なのはマホメット教徒が聖地メッカ、メヂナへ向つてなすそれであらう。今世界には約二億三千萬の回教徒が存在してゐると云はれてゐるが、彼等は一生のうち少くとも一度はメッカに參詣——この巡禮を *Hadi* と稱してゐる——しなければならぬのである。従つ

てこのアラビアの聖地へ集つてくる回教徒は毎年實に夥しい數に上つてゐる。メツカ、メデナへはアフリカ、インド、マレー半島、中央アジア等々からの水陸ともに半恒久的な交通網がしかれてゐるわけである。わが國歐洲航路の汽船もこのメツカ巡禮者の群をデツキパツセンディアとして運ぶことは屢々である。かくイスラムの最高の聖地がメツカである如く、キリスト教のそれはパレスチナである。この聖地へ詣でるキリスト教徒は今も尙多數であるが、この聖パレスチナの巡禮と關連した悲壯な歴史的事件は中世のかの十字軍である。この地への巡禮は既に四世紀頃から篤信のキリスト教徒によつて漸次に旺んになつて行つたが、十一世紀に至つて回教徒がこの巡禮に妨害したのが十字軍の主なる原因の一つだとされてゐる。ヨーロッパではパレスチナへ通ずるいくつかの幹線ができてゐたので數回の十字軍遠征或は失地恢復の宗教運動も必ずしも危険にみちた異國の旅路を辿つたのではない。(勿論後には地方的自衛團がこの狂熱の宗教的行列に抗爭したことはあるが)この聖戦は誰も知ることく失敗に歸したとは云へ、諸キリスト教國を緊密に接觸せしめ、交通網の發達を著しく促進したことは否み難い。

勿論、巡禮の風習は後期の發生ではなく、古代文明に於ても、埃及やカルデアあたりでは國民的聖地は數多い禮拜者を引きつけてゐた。ギリシヤではアテネやエフェソなどにそれがあつたし、殊にエリユジスは名聲があつた。またエダヤ民族の大聖地エルサレムが巡禮の跡を斷たなかつたことは冗言を費すまでもない。印度教徒にとつてはベナレス、ガヤ等の靈場があるし、また印度での佛教徒

はチベットやセイロン島に参詣しなければならなかつた。

世界最大の信者数を擁してゐるカトリックの大本山羅馬のヴァチカンへの参詣者はヨーロッパ南北アメリカ東洋等から蝟集してきて、そのお賽錢の年收だけでも巨額に達すると云はれてゐる。總ての道は羅馬に通ずと云ふ諺はこの宗教的な、永遠の都市を讚美したものとも看做されるのである。南歐諸國に散在してゐる大小のカトリック諸派の本山を中心にしても亦程度こそ異なれ、宗教的地域を中軸にして交通網の輻湊してゐる情況は看取できる。ピレネー山脈の奇蹟の聖地ルルド、此僻遠の地にエミルゾラの描寫を待までもなく狂信的な群集がひきもきらず巡禮してくるのである。聖母マリア信仰或は聖女などに起因してゐる奇蹟の聖地はヨーロッパには頗る多いのである。これらの例を一々他國にとるまでもない。わが國でも信濃の善光寺などの山間の僻地に交通が拓けてゐるのは全國から蝟集してくる善男善女の善光寺参りに負ふところが多いのである。宗教都市としての京都、奈良は云ふに及ばず、高野山が發展してゐるのも亦同様の理によるのである。

五

全國民的崇拜の對象である伊勢大神宮へ参拜する無数の民衆のため神都を中心とした交通量は殊に國體明徴の叫ばれる最近に於ては驚くべく増大してきてゐる。また民衆は縁結びの神様出雲大社への参拜を殆んど唯一の目的にして山陰の地に旅するのである。その他各地方に存する社格

の高い神社、熱烈なる俗信の對象となつてゐる稻荷様などの例など限りなく引用することができる。新興宗教隨一の信者を擁することを誇る天理教の如きは本部の所在地たる丹波市の「地場」にはその祭例には一時に數萬から數十萬の信者を糾合し、全國からの多數の團參は鐵道省をしてそのダイアグラムの作製に惱ましめると云はれてゐる。

卑見によれば、今日に於ても、軍事輸送などの特種の場合は暫くこれを除いて、宗教的祭儀を中心とした社會的の人口動態ほど交通量を一時的にしる増大せしめるものは他に求められない。池上本門寺の御會式の群集或ひは成田様への參詣者などは東都附近に於ける何人も目撃しうる群集的景觀である。試みに帝都の主要驛に立つて暫くの觀察を怠らないならば、別に特種著名な宗教團體でなく殆んど未開の宗教團體、講社の集團が幾組となく往來してゐるに吃驚するであらう。現代は非宗教或ひは無宗教の時代だと云はれてゐる。だが交通の中に於ては未だ宗教は死んではゐない。聖所、本山を遍路し、特種祭儀に參列拜觀しやうとの民衆の宗教心の發露はあらゆる交通運輸の手段を通して實現されてゐる。そこには恐らく質に於て昔日ほどの白熱した信仰心は見出されないかも知れない。だがそれにも拘らず、それは依然として宗教的巡禮である。

この種の宗教的行脚には定期的のものとは不定期的のものとが含まれてゐる。年祭例祭等のある特定の日に舉行さるる祭儀に參加するための宗教的群集の行脚は前者に屬する。この場合に於ては交通量は一時的に激増するが、それは恒久性をもたない。これに反し四時斷えず多くの參詣者

をもつ神社佛閣が存してゐる。その交通は常にある定量をもつてゐるものがある。勿論これらの神社佛閣と雖もその特種神事に際しては急速に交通量を上昇せしめるしまた平素何らの参詣者をもたずしてその例祭に際してのみ盛況を呈する場合は餘りないのではあるが。

しかし何れの場合にしても、著名なる神社佛閣に於ける宗教的祭儀が地方に於ても大都市に於ても、一時的にしる半恒久的にしる人群の交通を激動せしめる一要因であることに疑ひはないのである。田舎の少し地方的に有名な祭禮では數萬の人間が群集してくるのは尠くない。大都市に於ては祭禮期間には數十萬の人口動態を示すことは決して稀らしくはない。

歴史を通じて交通の發達に對して宗教は少なからぬ貢獻をしてきたことが概略乍らも看取されたかと思ふ。そしてまた今日に於ても宗教的因子は交通と遊離してゐないことは宗教的團體旅行巡禮等を通して理解しうるところである。

嘗つて道路や橋は宗教者の發願によつて建設されたものが多く、旅行の不安は宗教的信仰に因て減殺されるのを常とした。そして今も尙民衆が日常の生活圏から脱出して他地方に旅行するときには特別な人々の商用や業務を除いては宗教的動機によるものが多い。この場合神社佛閣の参拜は例え慰安娛樂の要素を含んでゐるにしても、交通と宗教との關係は未だ決して淺くはない。この兩者の關係を今日の世界的交通殊に廣意の交通に關連して強調することは極論であるにしても、了