

(論文)

交通と「神々」の関係の多様性と類型について

: 交通と文化のインターフェースをめぐる人文学的研究

Transportation Facilities Have Various Relations with Deities

- Humanities Studies on the Interface between

Transportation Facilities and Culture -

濱 雄亮*

Yusuke Hama

要旨

本稿は、交通と「神々」の関係の多様性と類型について、宗教社会学の知見と文化人類学の視点に基づいて分析するものである。交通現場における「神々」の扱われ方についての観察に基づいている。「神々」が交通の世界の内部に由来するものか外部に由来するものか、「神々」が普遍性を志向するものか特殊性を志向するものかによって四象限に分類した。交通と神々の関係は多様であり一定の規則性はみられないということと、比較的近年の事例においては普遍性と特殊性の双方を等しく志向するという点で両義的であるということが明らかになった。

キーワード： 交通 呪術 擬人化 神々

1. はじめに

本稿は、交通と「神々」の間のさまざまな関係の全体像について、宗教社会学の知見と文化人類学の視点に基づいて整理し、より包括的・統合的に理解することを目指すものである。交通領域において宗教がさまざまなベクトルで資源化されてきたことは、すでに指摘した(濱 [2019])。そこでは、鉄道会社による宗教文化に対する意識的な資源化を分析した。本稿では、文化人類学の視点に基づき、交通と「神々」の間の多様な関係を、「学習」され受け継がれ再生産され時には変化もする文化的産物と捉えて分析を試みる。

本稿の構成は以下の通りである。第2節において、この現象をとらえるための宗教社会学の理論的視座を整理し、「神々」という表記について定義する。また、前掲の目標に関連する先行研究の整理を行う。第3節以降では、交通と神々のさまざまな関係について、5つのパターンに類型化して事例分析を行うことで整理する。第3節では、呪術的・言霊的感性に基づいて、交通の外部にいる神々に安全・繁

* 〒170-0011 東京都豊島区池袋本町2丁目5-15 東京交通短期大学運輸科准教授 y-hama@toko.hosho.ac.jp

栄を託すパターンについて述べる。第4節では、呪術的・言霊的感性に基づくという点では同様であるものの「神々」の所在が交通の外部ではなく内部であるパターンについて述べる。第5節では、交通の内部に祀られている「神々」(殉職者や事故死者)を悼むというパターンについて述べる。第6節では、交通の外部にいる「神々」を観光の契機として資源的に扱うパターンについて述べる。第7節では、乗り物の神格化と擬人化について述べる。乗り物という無機物に人格を想定するという点でアニミズム的感性が見いだせるパターンである。第8節において、調査結果に基づく見取り図を呈示して交通と「神々」の関係性を検証し、交通と文化のインターフェースをめぐる人文学的研究の裾野をいかにして拡張できるのか、現時点の課題は何かについて述べる。

2. 「神々」と日本文化

2.1. 「神々」に関する宗教社会学的視座

本項では、本論文全体に通底する理論的視座、とくに宗教社会学の知見について述べる。「文化人類学の視点」については、「1. はじめに」の最初の段落で述べた通りである。

宗教研究者の中村は、日本をはじめとした東アジアは複数の宗教的文化が並立する多神教的「チャンポン状態」(中村 [2014]、p. v) であると指摘した。また、意識的な信仰・信念というより、実践・習慣的な形での「神々」との関わりが多いとも述べている。確かに、自分の家に仏壇があり寺院の敷地内に墓をもっていたとしてもその寺院の宗派や教義を知らないことは珍しくない。その一方で、路傍の地藏やお札を蹴ることにはためらいがある人が多いのではないだろうか。

1944年に文部省直轄の研究所として設置された統計数理研究所は、1953年以来5年ごとに「日本人の国民性調査」という調査を継続的に実施している。その質問項目に、「宗教」もある。「何か信仰とか信心とかを持っていますか？」という設問に「もっている」と答えた人は調査開始以来ほぼ常に30%台前半である一方で、「宗教的な心」というものを、大切だと思いますか」という設問に「大切」と答えた人は、この設問が新規に追加された1983年以降常に60%台後半以上である。この調査結果からは、中村の指摘の妥当性がうかがえる。

交通と「神々」の関係の多様性と類型について

統計数理研究所「日本人の国民性」調査結果（単位：％）

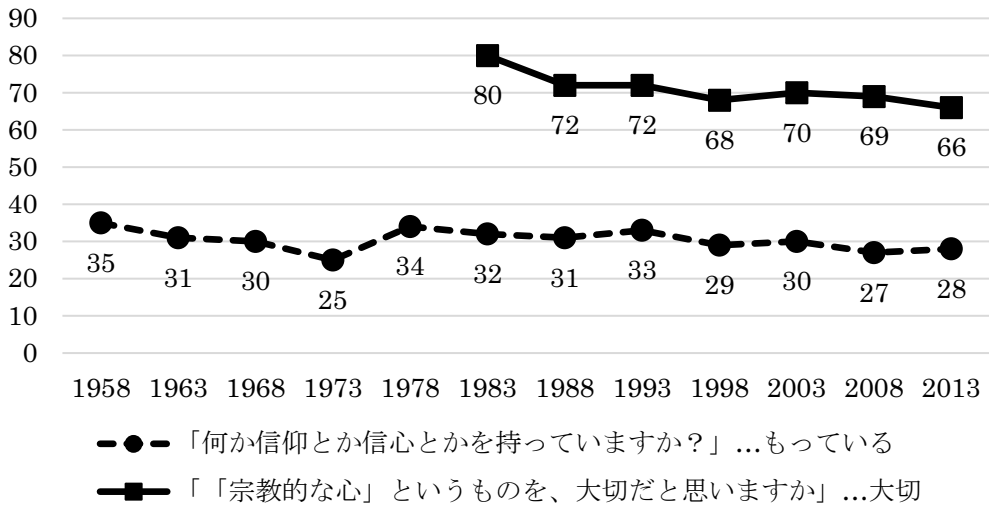


図1 「日本人の国民性」調査における「信仰」関連項目の回答の時系列変化

宗教社会学者の岡本は、一般的な「宗教」のイメージは、「信仰・実践・所属（組織）を共有している」ものであり、日本においてはキリスト教や新宗教には合致するものの、初詣や葬式、神道の儀礼は除外されて考えられやすいことから、「日本では信仰を重視しない宗教が、広範かつ長期的に存在してきた」（岡本 [2021]、p.36）と指摘した。さらに岡本は、アメリカの作家・ハリスの指摘を追認し、「宗教をスポーツのようなカテゴリー概念として用いることを提案」している（岡本 [2021]、p.42）。スポーツには団体競技も個人競技もあるし、どういう能力が重視されるかは競技によって異なるのであり、それを無視して、ともにスポーツというカテゴリーに属するからといって、「柔道（選手）がマラソン（選手）より優れている」という主張が成り立たないことは論を待たない。ところが宗教領域においては、各地にある観念や実践を、宗教カテゴリーに属するからというだけで優劣をつけようとするのが横行していることへのプロテストが、ハリスや岡本の主張の根底にはある。

こうしたデータや議論からは、「日本人は無宗教」という通俗的理解が複数の意味で不適切であることがわかる。これらの近年の議論を受けて、本稿では、自覚的であるかどうかを問わず「知識や習慣といったレベルで人々に受け入れられているような宗教文化」（中村 [2014]、p.ii）の中で、超自然的な力をもつとされるものを、「神々」と表記する。なお以降では、煩雑さを避けるため「」は省略する。

2.2. 交通と神々をめぐる研究成果

本項では、交通と神々の関係性についての人文学分野の研究の蓄積を整理する。

まず、代表的な研究分野である鉄道史学の成果と課題について論じる。鉄道史学分野の代表的な学会は、鉄道史学会である。鉄道史学会は、1983年に創設された学術団体で、2021年現在の会員数は264人である。同学会は年1回、学術雑誌『鉄道史学』を刊行している。『鉄道史学』に掲載されている論文や書評されている書籍を概観すると、研究のバックグラウンドは、①経済学・経済史学（国鉄と植民地鉄道の歴史と日本の政治・経済の関係など）、②経営学・経営史学（小規模鉄道と地域の政治・経済の関係など）、③地理学（私鉄沿線論など）、④文化史学、に大別できる。これらのうち、本稿と問

題意識を比較的共有しているのは④である。その近年の代表的論者である平山 [2012] は、「初詣」という年中行事の誕生に対する鉄道会社の影響力の大きさについて、近代的労働慣行の成立や寺社側の困惑や思惑などの関連事象も視野に入れながら、詳細に論じた。しかし、「史学」の守備範囲のためか、現在の人々の感性や行動について具体例に基づいて論じる研究はみられない。

社会学者による「鉄道ファン」の研究はある（辻 [2018]、辻・荻谷 [2011]）。ファンの世代と歴史の変遷の分類の提示や、各世代のごとの「好み」は時代の影響を色濃く受けていることが論じられており、興味深い。しかしそれらは、社会情勢と鉄道ファンのかかわりを論じるものの、そこに文化がどのように影響を及ぼしているかについては、さほど注意が払われていない。

また民俗学者の島村 [2020] は、駅という公式的な空間における駅員による非公式的な行為（池庭づくりなど）、駅ができた頃に不幸な出来事が続いたため狸を祀ったという徳島県池谷駅の事例、回数券をばらで立ち売りする人の存在などを記述している。民俗学者による数少ない報告である。

以上のことから、交通をめぐる人文学においては、現在の・交通と神々との関係性というテーマは等閑に付されている。しかしそれでは、「日本は無宗教」という誤解を追認するに等しく、学術的に不適切である。そこを是正できることが、本稿の存在意義である。次節以降では、交通と神々のさまざまな関係のパターンを類型化して整理を行う。

3. 神々に安全・繁栄を託す

本節では、呪術的・言霊的感性に基づいて、交通の外部にいる神々に安全・繁栄を託すパターンについて述べる。呪術とは文化人類学の専門用語で、ある行為によってある対象を望んだ方向に操作しようとする事、およびそれが可能であるという信念のことである。言霊とは、「特定の状況で使用が忌まれる言葉」、すなわち忌み言葉に典型的に現れるような、言葉は音声であるだけでなく「現実に作用しそれが指し示す実態を呼び起こす」という観念」のことである（大嶋 [2006]、p.52）。

呪術と技術が混同されることはないが併用されることは多い。たとえば、鉄道など交通の現場では、お守り・お札などの呪術的物品がよく見られる。駅務室には、神棚が祀られていることも少なくない（図2）。また、改札口に「熊手」¹が飾られている駅もある（図3）。これは鉄道に限った話ではない。バスターミナルの事務室の入口に、地元の霊峰（岩木山²）のお札が貼られている事例もある（図4）。

¹ 熊手とは、商売繁盛の縁起物で、11月の「酉の日」に主に都市部の神社で開催される「酉の市」で売られる。もとは竹ぼうきの熊手で、それを骨組みにして上部におたふく面・千両箱・七福神などの縁起が良い飾りものがつけられている（長沢 [2001]）。飲食店や小規模自営業者の店・企業でみられることがある。

² 岩木山神社は、津軽地方の著名な神社である。カミサマと呼ばれる宗教的職能者にも崇敬されている。

交通と「神々」の関係の多様性と類型について



図2 西武鉄道是政駅駅務室の神棚



図3 TX北千住駅の熊手



図4 弘前のバスターミナル事務室のお札



図5 京成電鉄の車両の乗務員室のお札

図2から4までは、事務エリアにおける呪術的物品の事例であった。次に、場所を乗務員室に移す。京成電鉄の車両の乗務員室には、同社の発足の契機となった千葉県成田市の成田山新勝寺³のお札が、専用の収納箱に入れられて丁寧に祀られている（図5）。また、航空機のパイロットが主人公のドラマ⁴において、コックピットに「お守り」が吊るされているシーンが描かれたこともある⁵。私見では、優れたドラマは、本筋に関係の薄い細部においても実情を反映している。主人公の行為は実際にもよくあることと推測し、知人のパイロットに確認したところ、コックピットに「お守り」を持ち込むことはあるという⁶。

³ 成田山新勝寺は、940年に開山した真言宗寺院で、御護摩祈祷を長らく行ってきた。京成電鉄は1909年に創業され、1926年に成田まで開通し成田山参詣客輸送を重視していた。

⁴ 2003年にTBS系列で放送された「GOOD LUCK!!」の第7話である。主演は木村拓哉、ほかに柴咲コウ・堤真一・竹中直人らが出演していた。

⁵ 著作権保護の関係上、その画像を本稿に掲載することはできない。

⁶ 壁に箱入りのお札も貼られていたが、これは図5のことを知ったスタッフによる「遊び」と推測している。

具体的な路線や写真の情報はないが、バスにおいても同様の事例を見たことがある。

以上のように、交通に限らず人々の日常生活世界を見守る、一般の人々においても一定の認知度をもつ神々に安全・繁栄を託すパターンが存在することがわかる。

また、日本鉄道史上初めて、設計段階から日本人技術者のみによって作られた東海道線旧逢坂山トンネル（1880年竣工）の揮毫は、「楽成頼功」と記されている（図6）。「楽成」の本来の表記は「落成」であるが、土木工事においては「落」の字は「落盤」などの事故を連想させるためか、「落」の字が「忌み言葉」的に扱われている。代わって、同音の良い意味の「楽」の字が用いられている。これは、広く一般に知られた特定の神格を念頭に置いたものではないが、呪術的・言霊的かつ一般的にも理解可能なものである⁷。

このように、交通の上かつ外側の大きな存在としての神々に安全・繁栄を託すパターンは枚挙にいとまがない⁸。



図6 逢坂山トンネル全体と揮毫部分

4. 神々に安全・繁栄を祈る

前節では、会社が寺院から得たお札が祀られていたり、神棚が本来の鎮座場所から分祀されていたりという形の神々を紹介した。つまり、神々の本来の居場所はそこではなく、かつ一般に広く知られた神々であった。これらに対して本章では、安全・繁栄のための独自の祭神、一般には知られていない祭神をもつパターン、交通の現場の神社に鎮座している神々に安全を祈願するパターンについて検討する。

東京都北区田端の JR 東日本の敷地内に、「鉄道神社」という神社が鎮座している。開基は1936年で、当初は鉄道省屋上に鎮座していた。祭神は殉職者で、一般人は参拝不可能である（鉄道職員養成学会 [1943]、pp.26-27）。

⁷ この忌み言葉回避は、呪術の中の特に「類感呪術」的な色彩が強い。「類感呪術」とは、「似たものは似たものをよぶという原理で成り立つ呪術」（松岡 [2002]、p.152）である。

⁸ とはいえ、これらの事例を根拠にして、安全の実現をお札や呪術的な文字の選択に頼っていて技術的行為をないがしろにしているとみるのは著しく不適切である。それは、「合格祈願」のお札を入手したから慢心して勉強をしない（呪術的行為に安住し技術的行為をおろそかにする）ことは通常想定できないことから類推可能である。

交通と「神々」の関係の多様性と類型について

殉職者を祭神として祀ることは、鉄道に限られない。草創期には事故死者が多かったと推測できる航空業界においてもそれは見出せる。「航空神社」という神社が、新橋の日本航空協会の航空会館屋上に鎮座している(図7)。

この神社は、1944年に航空殉職者を祭神として建立された。1982年には、殉職者慰霊から航空安全のための神社に変わった。また、羽田空港の第1旅客ターミナルには、この神社から分霊を勧請して建立された「羽田航空神社」が1963年に建立された



図7 航空会館屋上の航空神社



図8 羽田空港の羽田航空神社

(図8)(日本航空協会ウェブサイト)。

祭神が殉職者であるかどうかは不明であるが、1940年に碓氷峠の安全運行を祈念して横川機関区職員が建立した横川機関区内小社も存在する(図9)。現在は、碓氷峠鉄道文化むらに移築されている。

本節でみたのは、殉職者、すなわち同業界の先人という、交通の上かつ内側にいただく神々に安全・繁栄を託すパターンであった。

なお、大日本帝国海軍や海上自衛隊の艦船には、「艦内神社」が鎮座していることがある。分霊元は様々で、地名と結びついた艦名の場合、その土地の代表的神社の祭神が勧請されることが多いという(久野[2014])。祭神の一般性は高く、しかしお札やお守りといった形ではなく艦内に鎮座しているという点で、前節の神々の祀られ方と本節で紹介した神々の祀られ方との中間的なパターンである。



図9 横川機関区内小社

5. 不慮の事故死者を悼む

続いて、交通の脇の悼むべき存在が祀られるパターンについて述べる。事故などが起こった現場の慰霊碑・神社・慰霊施設などが該当する。

静岡県熱海市のJR伊東線来宮駅近隣の丹那トンネルの上には、1934年に竣工した丹那トンネル工事の事故死者67名を供養する丹那神社がある。丹那トンネルは、それまで現在の御殿場線を用いていた東海道本線の輸送の改善に多大な貢献をした、日本鉄道史上有数の建造物である。そのためか、例年は4月第1日曜日に例祭、子供会出し物・Nゲージ運転会・神輿渡御など行われていた(図10)⁹。こ

⁹ 2020年以降は、コロナ禍のため途絶している。いずれも、丹那神社奉賛会ウェブサイトによる。

これは、人を神として祀り加護を願う、歴史的によくみられるものの一例である¹⁰。



図10 丹那神社の入口と全景

兵庫県尼崎市のJR福知山線尼崎駅徒歩20分の場所に、2005年に発生した福知山線塚口駅～尼崎駅間列車脱線事故¹¹死者の慰霊・鎮魂施設の「祈りの杜」がある。列車が衝突したマンションの一部がそのまま保存されており、しゃがんで祈ったり供物や千羽鶴を捧げたりすることができる「献花台」がある。また、事故に関連する各種データや関連書籍を展示する建物もある。全体的に、特定宗教を想起させることを避けようとしているようにみえるが、「お地藏様」・「慰霊碑」が施設内にある¹²。なお施設内の撮影は禁止されている。

本節でみたのは、一般的に知られた神々でもなければ、交通の内側の人々でもない、交通の犠牲になってしまった人々（あえて内か外かと言えば外に属する）が慰撫され弔われるパターンであった。とはいえ、一定の意思のもとで工事に従事し結果的に事故に遭った人々を祀る丹那神社と、客として全く偶発的に事故に遭った人々を慰撫する「祈りの杜」には、一定の懸隔がある。

6. 神々を観光の契機にする

鉄道会社が沿線の宗教文化を観光資源として活用することは、鉄道の草創期から非常によくみられた。参詣客輸送を経営の根幹に置いていた会社も、枚挙にいとまがない。具体的には、成田山新勝寺への輸送を担った成田鉄道・総武鉄道・京成電軌や、自社が都市部から運ぶ客の多さにもものを言わせて西宮神社（西宮えびす）に様々な提案を飲ませた阪神電車などである（平山 [2012]）。

現在は、スタンプラリーを連想させるものやスタンプラリーそのものが多いこと（「**七福神巡り」など）、以前から宗教文化の資源化を始めている地域有志や自治体と連携すること（東急における「多摩川七福神」など）、沿線に著名な寺社がある場合はその寺社を軸にした文化資源開発・創造を試

¹⁰ 文化人類学者・民俗学者の小松和彦 [2020] は、その一例として平将門・徳川家康らを挙げている。小松は、人を神として祀り上げようとする動機として、無念を鎮めることと、傑出した業績をたたえることの2点を挙げている。

¹¹ 事故の名称は、運輸安全委員会が記している名称に従っている。

¹² 本稿および著者には、JR西日本が特定宗教の連想を避けようとしていること、「お地藏様」・「慰霊碑」があること、これらのいずれをも批判する意図はない。「」表記のものは、いずれも当該施設における表現である。

交通と「神々」の関係の多様性と類型について

みること（京急・京成・京王の「大本山スタンプラリー」など）が、特徴である（濱 [2019]）。

これらは、交通の外側の大きな存在としての神々を資源として活用しようとするパターンである。

7. 乗り物の神格化・擬人化

最後に、乗り物の神格化と擬人化について論じる。鉄道をはじめとした乗り物の車両・船体等が神格化されたり擬人化されたりする事例は枚挙にいとまがない。それらの特質について分類および分析を行う。

7.1. 車両の神格化①：聖なる車両と不可視のご利益

まずは、車両そのものが聖性を帯びる例である。神奈川県の鎌倉駅と藤沢駅を結ぶ江ノ島電鉄では、沿線の長谷寺の本尊造立1300年を記念して、2021年10月から2022年2月まで、「客室内に極楽浄土をイメージしたラッピングを施した観音電車」（江ノ島電鉄ウェブサイト）を運行している。車内には、仏教美術において多用される蓮の花の形にくりぬかれた中吊り、石庭をイメージしたと思われる床、陰陽五行説に基づき仏教寺院によく吊るされている「五色」の幕と同じ色に塗り分けられたつり革などが備えられている。運行開始前には、極楽寺検車区において長谷寺の僧侶による法要が執り行われ、コロナ渦の収束と観光の回復が祈願されたという。

これは、乗ることがはばかれるということや、「乗ったら**というご利益がある」ということは言われていない。沿線の著名な寺院である長谷寺との提携にみられるように、前節の、交通の外側の神々の資源化の一形態ともいえる。



図11 江ノ電「観音電車」

7.2. 車両の神格化②：黄色い車両が与える幸運

乗車自体の影響が言及されない列車がある一方で、「見ると幸運が訪れる」とされる車両がある。東海道・山陽新幹線の新幹線電気軌道総合試験車、通称・ドクターイエローである。

鉄道趣味ライターの柴田 [2017]は、「珍しい車両が見られた→ラッキー」という回路でドクターイエローが幸運を呼ぶ車両となったと指摘している。

「ドクターイエローを見ると幸運が訪れる」ということは、公式に JR が広報しているわけではない。しかし、会社が公式にそのように広報する例も多い。柴田は、島原鉄道の1997年デビューの「島鉄ハッピートレイン」、JR 西日本の2009年からの「幸せの黄色い電車」という命名、2011年に都電荒

川線と東急世田谷線が実施した「黄色い電車でハッピーに！」キャンペーン、京浜急行が2014年から運用している「イエローハッピートレイン」など、多くの例を挙げている。柴田によるとこれらは、人口減少社会に突入したことを受けて乗客の獲得をより積極的に行う必要性が増したために各社が策を講じていること、黄色が幸運・ラッキーと結びつけられているのは、1977年に公開された映画「幸せの黄色いハンカチ」の影響であるという。

私見では、インターネット回線の大容量化や SNS の普及に伴い、自らが撮った画像や出所不明の噂話が流通するスピードが加速していることも関連している¹³。鉄道会社が公式に「幸運の**列車」と広報する場合、客が写真を拡散してくれることを期待してそうした施策をとることもあるであろう。今後も同様の期待に基づいた物語性のある広報は続くのではないだろうか。

7.3. 車両・路線の擬人化

擬人化とは、人ではないある対象を、人格をもつものとみなすことである。鉄道車両は、非常によく擬人化されてきた。教育学者で絵本や子供向けメディアにおける鉄道表象について研究している弘田 [2011, p.203] と弘田が引用している Plotnick によると、19世紀末から擬人化された（顔が描かれた）機関車の物語がアメリカの少年雑誌に登場しているという。

現在非常に有名なシリーズである「きかんしゃトーマス」は、1945年に『三だいの機関車』という絵本として出版された。3台それぞれに「性格」が与えられている点が特徴的である（弘田 [2011]）。

日本では、1959年に作家・阿川弘之による絵本『きかんしゃやえもん』が刊行された。老蒸気機関車「やえもん」が、新鋭の電車・気動車、そして周辺住民に邪険に扱われつつも最後には博物館で大切にされるという話である。

弘田によると、「一九七〇年代までの絵本で、蒸気機関車が顔をもったり、性格や人格を与えられて擬人化されるのに対して、電車を主人公にした絵本では、電車はあくまでも写實的に描かれる」（弘田 [2011]、p.208）。この傾向を弘田は、戦前・戦中・戦後の3つの世を生き多くの語るべき物語をもった世代が退場してゆく時代と重なっており、人であれ車両であれ、その後の世代には大きな語るべき物語がなくなったことを反映しているのではないかとしている（弘田 [2011]、pp.208-211）。

なお、船舶が女性として擬人化されることや（神野 [2006]、日本船舶海洋工学会ウェブサイト）、「路線」を擬人化したマンガもあるが（青春 [2009]）、紙幅の関係上、存在を指摘することにどめる。

7.4. 車両の神格化③：「火」を扱う蒸気機関車への畏敬

最後に、再び車両の神格化について論じる。それは、蒸気機関車の火入れである。2013年11月に小田急20000型が富士急に譲渡されたことを報じた『鉄道ピクトリアル』誌には、小田急の喜多見検車区内にて当該車両を塩と日本酒で清めている様子の写真が掲載されている（鉄道ピクトリアル [2013]、p.121）。それについて、編集後記には「昔、国鉄機関区で蒸機の引退¹⁴時に機体に御神酒を捧げる光景がよく見られました」（鉄道ピクトリアル [2013]、p.159）との記述がある。日本において神社や聖地の神などの崇拝対象に酒を供えることや神格化の対象に酒をかけることは、広く行われている。喜多見検車区での実践は、そうした伝統的価値観の延長上にあるといえる。

¹³ それを、「フォークロア（民間伝承）」になぞらえて「ネットロア」と名付けて分析する民俗学・口頭伝承研究の流れもある（飯倉 [2017]）。

¹⁴ この表現自体が擬人法的である。

交通と「神々」の関係の多様性と類型について

また、蒸気機関車に初めて火を入れる「火入れ式」は、東武鉄道の「大樹」などにおいて現在も行われているし（下野新聞ウェブサイト）、火力発電所や製鉄所の溶鉱炉の新設や操業再開時にも行われることがある（朝日新聞記事）。「火」は、有史以前から崇拜・畏敬・恐怖の対象であった。このことは、南・西アジアの拝火教（ゾロアスター教）や、日本における家庭の守護や豊穰を約束する神であるかまどの神の存在や（古家 [2006]）、「火」を操って原材料の形態を変える職能者である鍛冶屋自身が崇拜の対象になることもあった（朝岡 [2006]）ことから理解できる。また、防火（火伏せ）の神として静岡県秋葉山神社は名高い。こうした前史を視野に入れば、蒸気機関車が「火」という直接的な動力をもつこと、そこから「火」を恐れつつも制御・利用しようとしてきた伝統的価値観・実践の記憶が発動しやすく、それゆえに蒸気機関車への火入れや引退時の酒の奉納がなされやすいということが理解できる。

7.5. 小括

本節は、本稿のうちで最も多岐にわたる記述をおこなった節である。そこで各項の記述の要点を今一度略述する。まず第1項で、車両が神格化される例として江ノ電の観音電車を挙げ、車両そのものに聖性を帯びた装飾が施される一方で、特定のご利益は想定されていない事例であることを指摘した。次に第2項で、「見ると幸運が訪れる」とされるドクターイエローを取り上げ、色と幸運の関係について映画が端緒になっていることを指摘した先行研究を紹介し、インターネット回線の大容量化や画像の共有の一般化という現代的状況について注意を促した。第3項では、蒸気機関車の擬人化の時代背景に関する先行研究を紹介した。第4項では、蒸気機関車の火入れの背景に「火」への畏敬の念などの伝統的価値観の伏在を指摘した。

8. 考察

本稿では、鉄道を中心とした交通と神々の関係の多様性を概観してきた。最後に、それらを四象限に割り当て、全体の見取り図を提示し、そこから読み取れることを整理する。

四象限に分類するにあたって、2つの軸を導入した。1つ目は、崇拜・慰撫・活用の対象となる神々が交通の世界の内部に由来するものか外部に由来するものかという軸である。もう1つは、その「神々」が一般にも知られている神格であり普遍性を志向するものか、そうではなくむしろ特殊性を志向するものかという軸である。その結果は以下の図の通りである。

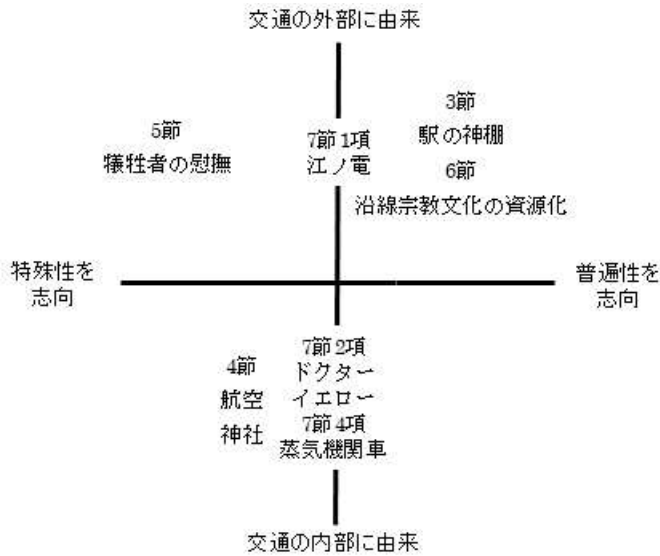


図12 交通と神々の関係

この図から読み取れることはいくつかある。

一つは、交通と神々の関係は多様であり一定の規則性はみられないということである。交通の内部に由来する神々も外部に由来する神々もおり、それらが普遍性を志向するか特殊性を志向するかについての偏りはみられない。もっとも、交通の内部に由来しかつ普遍性を志向する神々はいないものの、これは想定通りであった。ただし、特定の職域において崇拝されていた神々が一般に知られ崇拝されるようになることは、中国福建省の地域的な航海神であった媽祖がより広い地域・職域に広がった例があるため（川島 [2015]）、数百年を経ればこの象限に位置する神々が現れることはありうる。殉職者慰霊から航空安全に祈願対象を広げた航空神社は、すでにその傾向をもつのかもかもしれない。その点を反映し、ごく限られた関係者に向けられている5節の施設とは、左右の座標を若干ずらして表示している。

もう一つは、比較的近年の事例（江ノ電とドクターイエローと蒸気機関車）は、普遍性と特殊性の双方を等しく志向するという点で両義的であるということである。江ノ電の例はよくあるコラボともとれるが、ドクターイエローと蒸気機関車は、今後よりいっそう普遍性を志向する方に動くこともありうる。交通あるいは鉄道ファンという特定の求心的な世界の中で生まれた感性が、インターネットという遠心的なメディアという触媒を得て広がってゆく現象は、非常に現代的である。そこにあるかもしれない、前述の媽祖の例のような動態性を見逃さないようにしたい。

交通と文化のインターフェースをめぐる人文学的研究は、これまで主に歴史学的手法でのみなされてきた。それは豊富な実りをもたらしたはしたが、現在進行形の対象に対しては、本稿で用いた社会学や文化人類学的手法・姿勢も有効である。今後の課題としては、図12の枠組みが正しいかアップデートし続けることと、海外の例を調べてこの枠組みの妥当性の向上を図ること、ポピュラーカルチャーにおける擬人化の諸相に位置づけて理解を深めることなどがある。

交通と「神々」の関係の多様性と類型について

参考文献

- 青春 [2009]、『青春鉄道』メディアファクトリー
- 朝岡康二 [2006]、『かじや 鍛冶屋』『精選 日本民俗事典』福田アジオ〔ほか編〕、吉川弘文館、pp.126-127
- 朝日新聞「日鉄室蘭、高炉の操業再開 火入れ式、自動車生産回復受け」2020年11月23日朝日新聞「北海道総合」19面
- 岩木山神社「由緒・北門鎮護 岩木山神社」、(<https://iwakiyamajinja.or.jp/history.html>)
- 飯倉義之 [2017]、『都市伝説とメディアの変遷——都市民俗・ネットロア・SNS——』『こえのことばの現在：口承文芸の歩みと展望』、日本口承文芸学会〔編〕、三弥井書店、pp.168-182
- 運輸安全委員会「福知山線脱線事故・事故調査報告書」、(<https://jtsb.mlit.go.jp/jtsb/railway/bunkatsu.html>)
- 江ノ島電鉄「長谷寺本尊造立1300年観音電車の運行・長谷寺提灯の設置について」、(<https://www.enoden.co.jp/tourism-news/13685/>)
- 大嶋善孝 [2006]、『いみことば 忌言葉』『精選 日本民俗事典』福田アジオ〔ほか編〕、吉川弘文館、pp.52-53
- 岡本亮輔 [2021]、『宗教と日本人』、中央公論新社
- 神野善治 [2006]、『船霊』『精選 日本民俗辞典』福田アジオ〔ほか編〕、吉川弘文館、pp.464-465
- 川島麻衣 [2015]、『現代における媽祖信仰のあり方：「世界媽祖會北港」現地調査報告』『言語・地域文化研究』21号、pp.333-350
- 久野潤 [2014]、『帝国海軍と艦内神社』、祥伝社
- 小松和彦 [2020]、『神になった日本人』、中央公論新社
- JR 西日本「祈りの社」、(<https://www.westjr.co.jp/fukuchiyama/inorinomori/>)
- 柴田東吾 [2017]、『“黄色い鉄道車両”の歴史と考察』『鉄道ダイヤ情報』2017年1月号、pp.10-14
- 下野新聞「東武鉄道に SL3両目 日光・鬼怒川での運行へ火入れ式」、(<https://www.shimotsuke.co.jp/articles/-/537217>)
- 島村恭則 [2020]、『みんなの民俗学：ヴァナキュラーってなんだ？』平凡社
- 丹那神社奉賛会、(<http://www.kinomiya.or.jp/tanna/index.html>)
- 辻泉 [2018]、『鉄道少年たちの時代：想像力の社会史』勁草書房
- 辻泉・荻谷寿夫 [2011]、『分析・鉄道趣味(1)—歴史の変遷に関する一考察』『鉄道ピクトリアル』856号、pp.83-88
- 鉄道職員養成学会 [1943]、『鉄道一般』、大教社出版部（国立国会図書館デジタルライブラリーにて閲覧）
- 『鉄道ピクトリアル』2014年1月号（通巻885号）、p.121・p.159
- 統計数理研究所「日本人の国民性調査」、(<https://www.ism.ac.jp/kokuminsei/index.html>)
- 長沢利明 [2001]、『江戸東京歳時記』、吉川弘文館
- 中村圭志 [2014]、『教養としての宗教入門』、中央公論新社
- 日本航空協会「航空神社」、(<http://www.aero.or.jp/jinjya/jinjya.html>)
- 日本船舶海洋工学会 海洋教育推進委員会「どうして船は女性なの?」、(<https://www.jasnaoe.or.jp/mecc/fushigi/report/report010.html>)
- 濱雄亮 [2019]、『鉄道会社による宗教文化の資源化に関する試論：観光人類学の視点から』『東京交通短期大学研究紀要』、24号、pp.49-56
- 平山昇 [2012]、『鉄道が変えた社寺参詣』、交通新聞社
- 弘田陽介 [2011]、『子どもはなぜ電車が好きなのか：鉄道好きの教育<鉄>学』、冬弓舎
- 古家信平 [2006]、『ひのかみ 火の神』『精選 日本民俗事典』福田アジオ〔ほか編〕、吉川弘文館、pp.452-453
- 松岡悦子 [2002]、『信仰と世界観』『文化人類学 カレッジ版』第2版、波平恵美子〔編〕、医学書院、pp.145-182