JAPARCHI

Réseau scientifique thématique de chercheurs francophones sur l'architecture, la ville et le paysage japonais

Notice du Vocabulaire de la spatialité japonaise en ligne

Miyagata reikyūsha
宮型霊柩車
Corbillard de type sanctuaire

Par INOUE Shōichi 井上章一 (Professeur, Directeur général de l'International Research Center for Japanese Studies 国際日本文化研究センター所長・教授)

Mis en ligne le 24 septembre 2022

URL : https://japarchi.fr/miyagata-reikyusha・宮型霊柩車・corbillard-de-type-sanctuaire-par-inoue-shoichi/

Édité par Japarchi

Pour citer cet article :
INOUE Shōichi, « *Miyagata reikyūsha* 宮型霊柩車 Corbillard de type sanctuaire », *Vocabulaire de la spatialité japonaise en ligne*, 2022, 10 p. Consulté le jour/mois/année. URL : https://japarchi.fr/miyagata-reikyusha・宮型霊柩車・corbillard-de-type-sanctuaire-par-inoue-shoichi/

Version française :

日本語版（原文）は下にあります

Le corbillard (*reikyūsha* 霊柩車) est le véhicule qui sert à transporter la dépouille des défunts pour parcourir le chemin entre le funérarium (*sōsaijō* 葬祭場) et le crématorium (*kasōba* 火葬場). Je précise que dans le Japon contemporain, les corps sont presque toujours incinérés. Les enterrements, étant rares, n'entrent donc pas en considération.

Il existe différents types de corbillards. Dans cet article, nous allons faire la lumière sur l'un d'entre eux, le « type formel sanctuaire » (*miyagata reikyūsha* 宮型霊柩車) pour lequel l'arrière du véhicule a subi une grande modification (fig. 1 et 2). Sa forme rappelle celle des sanctuaires portatifs (*mikoshi* 神輿) transportés lors des fêtes. Ces corbillards ressemblent ainsi fortement à de petits sanctuaires ou temples, c'est-à-dire qu'ils rappellent l'architecture religieuse traditionnelle du Japon. On peut encore les rapprocher des sanctuaires shintō miniatures (*sōshi* 叢祠) ou des autels bouddhiques (*butsudan* 仏壇) de grands formats. Il s'agit d'un véhicule funéraire qui a subi ce que l'on peut décrire comme une transformation typiquement japonaise.

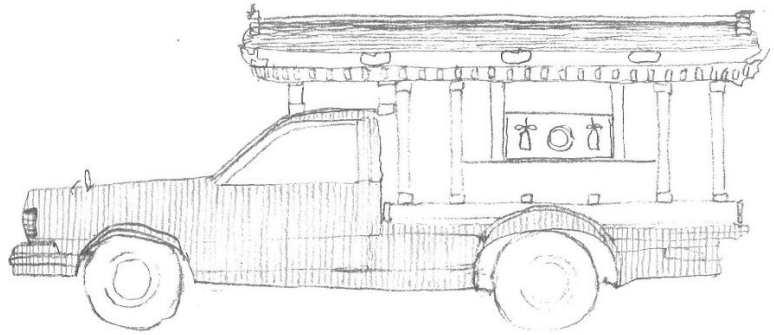

Fig. 1. Vue de côté d'un corbillard de type sanctuaire miyagata reikyūsha 宮型霊柩車 *(collection de l'entreprise Kyōto kōrei jidōsha* 京都厚礼自動車*). Réalisée par l'auteur.*

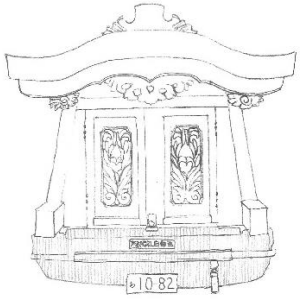

Fig. 2. Vue arrière d'un corbillard de type sanctuaire miyagata reikyūsha (collection de lentreprise Kyōto kōrei jidōsha). Réalisée par l'auteur.

Les charpentiers qui dirigent les travaux de construction des sanctuaires et des temples sont appelés généralement *miyadaiku* 宮大工 (littéralement « charpentiers de sanctuaires »). On retrouve ce même caractère chinois *miya* 宮 dans le terme *miyagata reikyūsha* 宮型霊柩車, corbillard de type sanctuaire, et d'ailleurs ces modifications ont été effectuées par des artisans charpentiers et par des fabricants d'autels bouddhiques. On en voit rarement de nos jours car les funérailles se déroulent généralement dans un véhicule semblable à une fourgonnette, la plupart du temps similaire à celle que l'on voit par exemple aux États-Unis.

Jusque dans les années 1980, les services funéraires avaient souvent lieu au domicile du défunt. Les dépouilles étaient transportées en corbillard au crématorium par chaque famille, depuis une salle funéraire installée temporairement. Leurs itinéraires se déployaient ainsi dans toute la ville. Vers la fin du XX^{e} siècle, le lieu des funérailles s'est déplacé vers des funérariums. Les services funéraires ont alors commencé à être regroupés dans ces établissements définitifs et pérennes, et les funérailles sont ainsi devenues un service public.

Corrélativement, les chemins menant au crématorium ont commencé à être limités à un parcours fixe depuis le funérarium. Par le passé, les routes utilisées pour les funérailles étaient disséminées dans toute la ville, donc les habitants susceptibles de voir un corbillard étaient également dispersés. Mais avec l'implantation fixe des funérariums, les voies où l'on pouvait les voir circuler ont été réduites selon des itinéraires déterminés. Inévitablement, les personnes résidant le long de ces voies ont été davantage exposées à voir passer de nombreux corbillards.

En outre, le corbillard de type sanctuaire est un véhicule au dessin exceptionnel. Il est conçu pour exhiber l'état de défunt lors de son transport. Les personnes qui voyaient souvent ces véhicules jours après jours étaient plus ou moins incommodées, et pour certaines même, il s'agissait d'un mauvais augure. De plus en plus de personnes ont alors appelé les autorités locales à restreindre la circulation des corbillards de type sanctuaire. Cette tendance a dû contribuer à la raréfaction des clients demandant ce type de corbillard et les prestataires des services funéraires ainsi que les entreprises de transport ont également commencé à en négliger les préparatifs. Si on ne voit plus de corbillard de type sanctuaire aujourd'hui, c'est un développement de cette tendance.

Jusque dans les années 1980, on voyait ces corbillards de type sanctuaire un peu partout en ville. Contrairement à ce qui s'est produit par la suite, leur mauvaise réputation n'était pas encore manifeste. Il n'y avait pas de critiques à leur égard et ils circulaient largement dans les rues. À cette époque, les voies menant au crématorium n'étaient pas encore limitées et finalement peu de gens voyaient passer un tel corbillard de type sanctuaire, pas suffisamment pour en être indisposés. Mais ce n'est pas la seule raison pour laquelle ce type de corbillard était toléré.

Pour commencer, ce véhicule est apparu dans certaines circonstances historiques. C'est à partir des années 1910 que des véhicules automobiles ont commencé à être utilisés en zones urbaines pour les funérailles. Jusqu'alors, les proches du défunt transportaient la dépouille à pied et tous les participants de la procession empruntaient la route menant au crématorium (fig. 3 et 4). Par ailleurs, à partir du début du XX^{e} siècle, la population a augmenté dans les villes et les zones densément construites se sont étendues. À l'origine, les crématoriums étaient installés à la périphérie des villes, toutefois l'étalement des zones urbaines a fini par englober les crématoriums dans les quartiers. Cela a entraîné leur dispersion dans les zones densément habitées. Les crématoriums de cette époque ne respectaient certainement pas les mêmes normes sanitaires qu'aujourd'hui. La capacité de l'incinération était faible, provoquant une odeur nauséabonde qui envahissait les environs et de la fumée se répandait dans les alentours. Les

habitants autour des crématoriums n'appréciaient guère cette situation, d'où des conflits fréquents. La plupart des crématoriums ont fini par s'éloigner des zones résidentielles, pour être situés à l'extérieur comme ils l'étaient auparavant, et à cause de l'étalement urbain, ils ont donc été relocalisés toujours plus loin à l'extérieur. Les voies d'accès vers les crématoriums en ont été prolongées d'autant.

Fig. 3. Illustration d'une procession funéraire bouddhiste effectuée jusqu'au début du XXe siècle (Source : Kamigata 上方, 1938/12).

Fig. 4. Illustration d'une procession funéraire shintō effectuée jusqu'au début du XXe siècle (Source : Kamigata, 1938/12).

Si la distance dépasse une certaine limite, le transport funéraire devient difficile à réaliser à pied, d'où l'introduction des véhicules à partir des années 1910. À cette époque, les tramways et les voitures à cheval, répandus dans les zones urbaines, interrompaient souvent les cortèges funéraires. Ces nouvelles conditions de circulation ont également favorisé l'apparition de véhicules pour les funérailles.

Néanmoins, l'introduction de véhicules transportant les corps des défunts tels des marchandises a été mal accueillie. Jusqu'alors, les défunts étaient accompagnés par de dignes processions et il y eut une forte résistance à leur remplacement par le transport par véhicule. Les corbillards de type sanctuaire ont ainsi été conçus pour calmer cette opposition car ce n'était plus un simple transport par véhicule, l'habitacle étant transformé en une forme jugée appropriée pour accompagner les morts. Ce corbillard de type sanctuaire a d'abord été élaboré à Ōsaka vers le milieu des années 1920, puis, a été introduit dans des villes comme Nagoya et Tōkyō dans les années 1930. En fait, même dans les processions faites à pied jusqu'alors, il y avait parfois des palanquins de forme similaire. Pour les cortèges funéraires de personnes réputées, ou bien riches et privilégiées, un tel palanquin était fabriqué à chaque occasion. Le cercueil avec la dépouille y étaient disposés et il était porté par plusieurs personnes. Néanmoins,

comme il était démonté à la fin de chaque cérémonie funéraire, il ne nécessitait pas une finition solide et sa construction était extrêmement simple.

Le corbillard de type sanctuaire, *miyagata reikyūsha,* est ainsi semblable à un palanquin en forme de sanctuaire portatif installé sur un véhicule automobile. Mais en fusionnant avec la voiture, il a perdu son caractère temporaire à usage unique pour chaque cérémonie. C'est devenu une carrosserie permanente, utilisée à plusieurs reprises. À ce stade, la partie arrière du véhicule semblable à un sanctuaire portatif a pris un aspect plus architectural, en reprenant les qualités constructives qui rappellent les sanctuaires shintō ou les temples bouddhiques de petites tailles. Les charpentiers et les fabricants d'autels bouddhiques de toutes les régions ont commencé à faire des décors similaires. C'est ainsi que ce type de corbillard est devenu populaire.

Enfin, l'histoire de l'apparition et de la disparition du corbillard de type sanctuaire peut être décryptée sous un autre angle. À partir de la fin du XIX^e^ siècle, les funérailles des gens aisées des zones urbaines du Japon ont pris de l'ampleur. Des éléments empruntés au registre des défilés comme des drapeaux, des bannières ou des orphéons ont été ajoutés. L'introduction de véhicules pour les funérailles a sans doute mis un terme à cette tendance et les cortèges funéraires à pied ont alors dû être abandonnés au plus fort de leur essor. Si le corbillard a hérité de cet aspect fastueux dans la conception de sa carrosserie, il a aussi pris l'aspect évident d'un véhicule de transport des morts. Il incarne ainsi à la fois la manifestation du traitement de la mort dans toute sa splendeur et la rationalité d'une opération rapide. Cette rationalité s'est accélérée à la fin du XX^e^ siècle : les funérailles se sont déroulées plus discrètement sans que la mort ne soit visible, d'où le bannissement des rues de ce type de corbillard en forme de sanctuaire. Ainsi, la société urbaine japonaise a dissimulé les funérailles et la mort dans les villes.

Les corbillards de type sanctuaire sont apparus pendant une période de transition. Leur existence se situe des années 1920 aux années 1980, période pendant laquelle le spectacle funéraire a atteint son apogée puis a fini par disparaître. Le sociologue Geoffrey Gorer, qui a exposé le concept de « pornographie de la mort », explique que la réticence à parler de la mort s'est renforcée au cours du XX^e^ siècle. Il a observé cette tendance dans la société anglo-saxonne, qu'il a appelée la « pornification » (ndlt : Gorer constate que dans les sociétés modernes, le tabou du sexe est remplacé par le tabou de la mort qui s'invisibilise alors que le sexe s'exhibe à travers la pornographie). On peut se demander si l'émergence et la disparition du corbillard de type sanctuaire peuvent s'inscrire dans ce schéma. Cet article ne cherche pas à retracer l'évolution des discours face à la mort dans la société japonaise, toutefois le changement que représente la réduction des funérailles fait écho à la théorie de Gorer.

Traduction : Sylvie Brosseau, Hiromi Matsugi, Delphine Vomscheid

Pour en savoir plus :

- GORER Geoffrey, *Death, Grief and Mourning in Contemporary Britain*, London, Cresset Press, 1965, 205 p.
- INOUE Shōichi 井上章一, *Reikyūsha no tanjō* 霊柩車の誕生 (La naissance des corbillards), Tōkyō, Asahi shinbunsha 朝日新聞社, 1984, 211 p.
- MCPHERSON Thomas A, *American Funeral Cars & Ambulances Since 1900*, Glen Ellyn (Illinois), Crestline, 1973, 352 p.

日本語版：

霊柩車は、死者の亡骸をはこぶための車である。葬祭場から火葬場までの道程に、つかわれる。土葬の場合はどうなのかと、問う方もおられようか。しかし、現代日本の死体は、ほとんど火葬で処理される。ねんのため、のべそえる。

その霊柩車には、さまざまな型がある。ここでは、それらのひとつである「宮型」に、光をあてていく。

宮型霊柩車は、運転席よりうしろのほうが、大きく改造されている（図１，２）。その形は、祭礼にくりだす神輿（みこし）をしのばせる。小型の神社仏閣を、日本の伝統的な宗教建築だが、ほうふつとさせなくもない。あるいは、大型の神棚用叢祠や仏壇を連想するむきも、いるだろう。特殊日本的と言うしかない変形をこうむった、葬送用の自動車である。

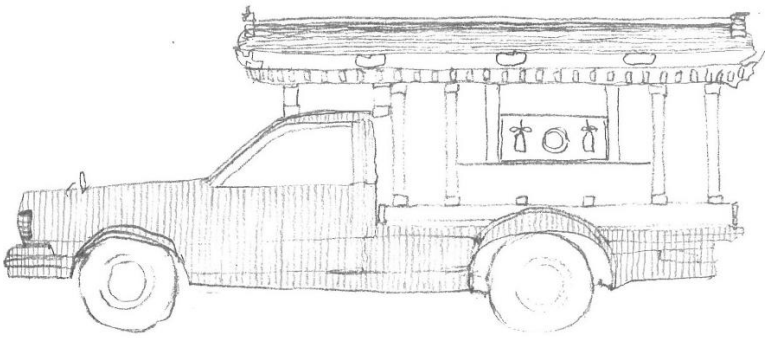

図 1. 宮型霊柩車（京都厚礼自動車蔵）側面図、井上章一作画

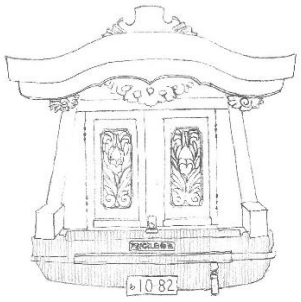

図 2. 宮型霊柩車（京都厚礼自動車蔵）背面図、井上章一作画

神社仏閣の建設を指揮する棟梁は、いっぱんに宮大工と称される。その「宮」と同じ含みが、宮型霊柩車の「宮」にもこめられている。じっさい、その改造は大工職人たちにより、仏壇職人の場合もあるが、になわれてきた。

今は、まず見かけない。今日の葬送は、たいてい乗用寝台車めいた車ですまされる。アメリカなどで見かける霊柩車と似かよったそれが、もっぱらつかわれている。

1980 年代までの葬儀は、死者の家庭でいとなまれることが多かった。だが、20 世紀のおわりごろには、その場が市中の葬祭場へうつっている。葬儀の場が、いくつかのきまった場所へ集約化されだした。葬式の公共化がすすんだのだと言ってもいい。

霊柩車は、くりかえすが、遺体を葬儀の場から火葬場まで運搬する。かつては、各家庭が臨時にもうけた葬祭場から、はこんでいた。火葬場へいたる道は、市中の全域へまんべんなくひろがっていたのである。

だが、20 世紀末には、葬祭場が特定の常設施設へ集中する。おのずと、火葬場までいたる道筋は、ある特定のコースへ限定されるようになる。

以前は、葬送に供される道が、あちこちに分散されていた。ある道ぞいの住民だけが、霊柩車を見ていたわけではない。しかし、葬祭場の集約化は、それが出現する場所も特定の道にしぼりこみだした。当該沿道の人びとは、必然的に毎日少なからぬ霊柩車を見せつけられることとなる。

そして、宮型霊柩車は、自動車としての意匠がきわだった。死者がはこばれているという状態を、顕示するようにこしらえられている。これを、連日、何台も目のあたりにする人びとは、大なり小なり不快感をつのらせた。不吉であると、声をあげるようにもなる。宮型霊柩車の運行を制限するよう、行政にはたらきかけるところも、ふえていく。

こういう気運にも、あとおしをされてのことだろう。葬送の執行に宮型霊柩車をもとめる顧客は、へりだした。葬祭業者やそれとかかわる陸運業者も、その準備をおこたるようになっていく。宮型霊柩車を見かけない今日の状況は、今のべた趨勢の延長線上にある。

しかし、1980 年代までは、宮型霊柩車の姿を都市のそこかしこで、まま見かけた。20 世紀末以後とちがい、まがまがしくうつるという風評は、まだ顕在化していない。とりたてて批判的に語られることもなく、路上を走っていた。

もちろん、そのころは、まだ火葬場までの道が集約化されていない。いまわしさをいだくほどの頻度で、宮型霊柩車を見かける人は、少なかったろう。しかし、それだけの理由で、宮型霊柩車の通行が見すごされたわけではない。そもそも、この車は、ある歴史的な事情があって、世の中への登場をうながされていた。

都市部で葬送のために自動車がもちいられだしたのは、1910 年代からである。それまで、死者をとむらう人びとは、遺体を歩きながらはこんでいた。火葬場までの道は、参列者ともども、徒歩行列をくみつつ行進していったのである（図３，４）。

そして、その前ごろから、都市部では都市圏の膨張がすすみだしていた。人家のむらがるエリアも、ふくらんでいる。もともと、火葬場は、都市の周辺にもうけられていた。だが、拡大する市街地は、その火葬場を市中へふくみこむ。人家の密集地に火葬場が点在する状況を、もたらした。

当時の火葬場に、今日と同じ衛生面の充実をのぞむことはできない。死体の焼却力も弱く、まわりに悪臭を蔓延させた。のみならず、煤煙も周囲にまいている。火葬場をとりまきだした住民は、この状況をいやがった。両者のあいだには、しばしば悶着がおこっている。

図 3. 20 世紀初頭までの葬列（仏式）、『上方』1938/12

図 4. 20 世紀初頭までの葬列（神式）、『上方』1938/12

けっきょく、多くの火葬場は、人家のならぶエリアから遠ざかる。以前から、市街地の外側に位置してはいた。だが、市街地の拡大にともない、さらにその外側へ立地をかえている。言葉をかえれば、市中と火葬場をむすぶ道程は、以前より延長されだした。

その距離が臨界をこえて長くなれば、遺体を徒歩ではこぶ葬送は、執行しづらくなる。1910 年代に、霊柩自動車がもちこまれだしたのは、そのためである。

そのころの都市部には、路面電車が普及していた。馬車も、ひんぱんにとおっている。そして、しばしばそれらは徒歩ですすむ葬送の行列行進を、分断した。そんな新しい道路事情も、葬送用自動車の登場をうながすことになる。

ただ、亡き人の遺体を荷物輸送のようにあつかう自動車の導入は、反感ももたれている。それまでは、死者をおごそかな行列でおくっていた。それを自動車での搬送へあらためることには、強い抵抗がおこっている。

宮型霊柩車が考案されたのは、その反発をやわらげるためである。ありきたりの自動車で運搬するのではない。死者をおくるにふさわしいとみなされた形へ改造された自動車で、はこんでいく。そんな宮型霊柩車が、1920 年代のなかごろに、大阪でこしらえられた。そして、名古屋や東京などへも、1930 年代には、この型がつたわったのである。

宮型霊柩車は、車台の後部に神輿めいた軀体をのせている。じつは、じゅうらいの徒歩による葬列でも、似たような形の駕籠をもちいることがあった。名望家や特権的な富裕者の葬送では、神輿風の駕籠を、そのつどつくっている。遺体のはいった柩をそこへおさめ、その駕籠を人びとは歩きながらはこんでいった。

ただ、その駕籠じたいは、いたって簡素なつくりになっている。葬礼が終了するごとに解体されたため、堅牢な仕上げはもとめられてこなかった。

宮型霊柩車は、こういう神輿状の駕籠を自動車にとりつけたものだと、位置づけうる。その駕籠は、自動車と融合することで、一回かぎりの葬送用という性格をうしなった。数多くの葬送につかいまわされる、常設の自動車軀体となっている。

その段階にいたり、後部車体の神輿めいた部分は、より建築的なかまえを見せだした。小型の神社仏閣をしのばせる構築性も、獲得するにいたっている。それらしい装飾を、各地の大工職人や仏具師が、ほどこすようにもなった。宮型霊柩車は、こうして浮上したのである。

宮型霊柩車が世にあらわれ、やがて消えていく。その説明は、ここまで都市における道路事情の移り変わりで、なされている。しかし、この歴史はべつの角度から読みとくこともできる。

19 世紀のおわりごろから、日本の都市部における富裕者の葬送は肥大化した。旗や幟、そして楽隊もともなうページェント的な要素が、加味されだす。葬送用自動車の導入は、まちがいなくその趨勢に歯止めをかけた。徒歩による葬送は、肥大化の頂点をむかえた時代に、断念を余儀なくされたのである。

宮型霊柩車は、徒歩行列があきらめた豪奢ぶりを車体の意匠において、たもたせた。その意味では、華美へむかった葬送の歴史を、ひきついでいる。だが、自動車で死体を運搬する即物性も、ひきうけた。死をことごとしくあつかう顕示性と、すばやく処理する合理性を、同時に体現している。

そして、20 世紀末に進行したのは、その後者を加速させる事態であった。死の様子を街頭できわだたせることなく、人目につかないよう葬送をとりおこなう。宮型霊柩車が路上から追放される。日本の都市社会は、そうして葬送を、あるいは死の気配を街から隠蔽したのだと考える。

この傾向は、自動車の利用がはじまった 20 世紀初頭から、はじまっていただろう。そして、20 世紀の終盤には、より徹底してすすめられた。宮型霊柩車の時代は 1920 年代から 1980 年代までつづいている。葬送の光景が肥大化の頂点をむかえ、やがては影がうすくなる。その過渡期に登場したものこそが、宮型霊柩車だったのだとも、位置づけうる。

ジョフリー・ゴーラーという社会学者が、かつて「死のポルノグラフィー」という概念を提示した。20 世紀をつうじ、人の死を口にすることはつつしむべきだとする観念が、強くなる。ゴーラーは、そんな潮流をアングロ・サクソン社会に、読みとった。そのことを、「ポルノ化」とよんだのである。

この小稿は、日本社会でかわされる会話の推移を、おいかけていない。だが、葬送の矮小化という変化は、ゴーラーのしめす歴史とも、ひびきあう。宮型霊柩車の出現と退場は、こういう見取図の中でもえがきうると考えるが、どうだろう。

参考文献

井上章一『霊柩車の誕生』（朝日新聞社）1984 年.

McPherson, Thomas A, *American Funeral Cars & Ambulances Since 1900*, Glen Ellyn (ill.): Crestline, 1973.

Gorer, Geoffrey. Death, *Grief and Mourning in Contemporary Britain*, London: Cresset Press, 1965.