

行程記録

小川 浩三

- 一、はじめに
- 二、行程の解説と訪問地の特色
 - (一) 鞆の浦
 - (二) 尾道
 - (三) 大三島
 - (四) 大島
 - (五) 松山
 - (六) 金刀比羅
 - (七) 丸亀
- 三、おわりに

一 はじめに

人文科学研究所では、2017年12月26日～28日、19名の参加のもと、本四トラベルの貸し切りバスを利用して総合研究調査旅行を実施した。JR福山駅に集合し、瀬戸内の本州側を鞆の浦、尾道を訪問し、次いでしまなみ海道を通過して、大三島、大島を経て松山に至った。さらに、松山自動車道、高松自動車道を利用して金刀比羅から丸亀を訪ね、瀬戸大橋を通過して岡山駅を終点とする行程である。私は、今まで岡山、広島、高松、松山、宇和島を訪ねたことはあったが、いずれも学会や会議等のため点での見学であり、特に海を中心として、面を見ることはなかったもので期待の大きい旅行であった。

二 行程の解説と訪問地の特色

(一) 鞆の浦

隣の福山城の城壁を見ながら、福山駅を出発した。江戸時代の福山藩は、1618年備後・安芸を支配していた福島正則の改易の後、徳川家康の従兄弟である水野勝成が転封されることによって興され、福山城も彼のもとで現在の地に建築された。その後福山藩は、譜代・親藩の大名として西国の外様大名に対する抑えとして重要な位置を占めた。福山市中心街から県道 22

号線（福山鞆線）を通過して鞆地区（鞆の浦）に向かった。この県道はかつて軽便鉄道の線路であったものであり、途中の緩い勾配の坂道にきた時、この坂道を乗客が押して登ったという、往時をしのばせるバスガイドさんの説明があった。

鞆の浦では美しい海岸線や島々を眺めながらの地元の海鮮料理を頂いた後、鞆の浦歴史民俗資料館を訪ねた。古代の相伴旅人の万葉歌、古代以来の瀬戸内交通の要衝としての名残、1570年代に織田信長に追われて当地に滞在した足利義昭、朝鮮通信使の滞在地といった歴史の概観、さらに鯛網のような海の民の民俗資料などが展示されていた。その他に、当地出身の音楽家宮城道雄を記念する展示を琴の音をバックに見ることができた。資料館は高台にあり、ここからの眺望もまた得がたいものであった。

資料館を後にして、地元の特産である保命酒の蔵元岡本亀太郎本店を訪れた。途中、市街地の狭い道路を縫って歩いた。沿道の歴史的建造物に感心しながら、他方で住民たちがすれ違いも難しい狭い道路に強い不満を持っていることを耳にし、埋め立て、道路開設をめぐる訴訟について思い起こした。そのあと、港を見学した。瀬戸内海の潮流は、満潮時に豊後水道や紀伊水道から流れ込んできて瀬戸内海中央の鞆の浦沖でぶつかり、干潮時には逆流する。「地乗り」という陸地に沿って航海する時代には、鞆の浦港は「潮待ちの港」として重要であったが、近世以降航海技術が発達して「沖乗り」が一般化すると、港としての重要性は失われていった。現在では、主に漁港として利用されている。石が積まれた岸壁は風情があり、常夜灯なども相まって、規模は違うけれども雰囲気がかつて見たドゥプロブニクを思い出させるものがあって、感慨にふけた。

この後、朝鮮通信使遺跡、鞆福禅寺を見学した。本寺は、950年頃の空也による創建と伝えられている。本堂に隣接する客殿（対潮楼）は江戸時代の元禄年間（1690年頃）に建築され、その後江戸時代を通じて朝鮮通信使の迎賓館として使用され、日本の漢学者や書家との交流が行われたと言われている。本殿には、通信使たちが残した書が所蔵されていた（レプリカが展示）が、残念ながら私には評価できなかった。対潮楼から眺める眺望は柱に切り取られて一幅の絵ともいうべきもので、1711年従事官李邦彦は「日東第一形勝（朝鮮より東で一番の景勝地）」と称賛し、この書も残っている。また、1867年5月26日に起こった海援隊が借り受けていた「いろは丸」衝突事件の際には、坂本龍馬と相手方の紀州藩との間の交渉が、対潮楼で行なわれた。現在も「いろは丸」を模した観光船が運航されており、対潮楼から見下ろすことができた。

（二）尾道

鞆の浦から尾道へは船で行くことも可能であったが、私たちはバスで陸路を移動した。尾道

に着くと直ちに千光寺山ロープウェイによって頂上の展望台に上った。200～300メートルほどの狭い尾道水道、対岸の向島、向島のいくつかの造船所、市内にある数々の寺院の甍を眺めることができた。調査旅行後、向島、造船所、尾道水道は、偶然にも受刑者の逃亡事件で何度もテレビ画面をにぎわすことになった。この地形・産業の在り方が、新しい行刑の展開を可能にしたことは、法律家にとって興味深いことであった。たとえ、この事件によって多少とも停滞することがあるとしても。頂上を含む千光寺公園は桜の名所であるとのことであるが、冬のこの時期ではもちろん見ることはできなかった。下山の途中に「文学の小道」があり、志賀直哉、林芙美子、中村憲吉といった尾道ゆかりの25人の句碑が自然石に刻まれて点在する。

文学の小道を下ったところに大宝山権現院千光寺がある。開基は空海と伝えられている。本堂は、独特の赤舞台の構造から「赤堂」とも呼ばれ、1686年の創建である。本尊は千手観世音菩薩である。千光寺には、「玉の岩」という周囲50メートル、高さ15メートルの巨岩がある。この岩には、かつて如意宝珠があり、それが光を放っていたが、異国人がその宝珠を取ってしまったという伝説があり、大宝山、千光寺、尾道の古名である「田の浦」の由来となっている。ちなみに、上からの展望で述べたように、尾道には多くの寺がある。近世になって、航海法が「地乗り」から「沖乗り」になってくるにしたがって、海上交易の中心は鞆の浦から尾道に移ってきた。財を蓄積した尾道の大商人たちは、競って寺を寄進した。それが、現在の寺の街に繋がっているのである。

千光寺からさらに下ると、有名な尾道の坂道が始まる。残念ながら私は大林宣彦の尾道三部作を見ていないので、その意味での坂道に対する特別の感慨はない。しかし、ここで生活する人々の困難についてはそれなりに想像することができた。私の知っている坂の町は小樽、函館、神戸といったあたりであるが、しかし尾道の坂はそれらの町の坂とは全く違う。細すぎる。坂の途中に中村憲吉旧居、尾道文学記念室があり、当初は見学予定であったがすでに入館可能時間を過ぎており、外から見ただけで見送らざるをえなかった。

その後、日の暮れた水道沿いを散歩しながら、宿泊ホテルに入った。

(三) 大三島

二日目尾道を後に「しまなみ海道」を進んだ。通称しまなみ海道・西瀬戸自動車道は、1999年5月に橋梁部分が完成し、島嶼部も含めて全線が開通したのは、2006年である。橋梁部は、自動車道と並行してサイクリングロードが走っており、自転車好きとしてはぜひ再訪してサイクリングしたいと思った。新尾道大橋・因島大橋・生口橋・多々羅大橋を経由して大三島に入った。島内で伯方塩業に至るまでの車窓から瓢箪島が見えた。瓢箪島は周囲約700メートルの無人島であるが、島の中央を県境が走り、北側が広島県、南側が愛媛県である。NHKの人形劇

「ひょっこりひょうたん島」のモデルの一つとされている。

伯方塩業株式会社大三島工場は、2000年5月に竣工したが、株式会社自体は1973年8月に創立された。1971年4月に「塩業近代化臨時措置法」成立によって、それまで日本の塩製造の伝統であった塩田が廃止され、塩化ナトリウム99パーセント以上のイオン交換膜製塩が出回るようになった。これに対して不安を抱いた松山市在住の有志が、自然塩存続運動を起こした。塩田が盛んであった伯方島でも、1971年12月には全塩田が廃止されるに至ったが、自然塩存続運動は続けられ、最終的には上記の伯方塩業株式会社設立に至った。設立は、1口10万円の無担保、無保証、無期限の塩による出世払いということで出資を募り、直ちに数百万円の応募があったという草の根運動に支えられたもので、「伯方の塩」の製造販売は1973年12月に開始された。

製法は、メキシコおよびオーストラリアから輸入された天日塩田塩を日本の海水に溶かし、ろ過した後の塩水から製造している。1997年の「塩専売法」の廃止によって日本の海水から直接製塩することが可能になったが、現在でもこの方法が用いられている。それは、日本で海水から直接製塩する場合、自然条件の制約から「かん水（濃い塩水）」を作るために大量のエネルギーを要するからである。工場では、輸入天日塩田塩を溶解・ろ過から始まって、最終的に袋詰めされた製品が完成するまでの工程を見学することができた。すぐ思いつくのは、何も日本で溶解・ろ過して塩分抽出・乾燥する手間を加えることなく、輸入天日塩田塩をそのまま販売する方がエネルギー節約になるのではないかということである。しかし、にがりの加減等を調節するために必要な作業なのかもしれない。残念ながら、この点を質問することはできなかった。見学を終えた後、サンプル品のお土産もいただいて、工場を後にした。

次は、同じ大三島に鎮座する大山祇神社を参拝した。「伊予国風土記」逸文によれば大山積神は、百済から渡来したものと伝えられている。百済との関係が現実はどうであったかは素人が口をはさむことではないが、伝承が朝鮮半島と関連づけていること自体は、古代におけるこの地方の人びとの意識を考えるうえでは、意味があるように思われる。斉明天皇奉納とされる国宝・禽獣葡萄鏡とつなげるのはあまりにも安易であろうか。いずれにせよ、瀬戸内海が朝鮮半島との関係で前線であるという印象をもたせるものであろう。日本で現存する「甲冑」で国宝と国の重要文化財に指定されている武具の40パーセントが大山祇神社にあるということは、この神社の軍事との関連を想像させる。

本殿は、室町時代1427年に再建されたもので、三間社流造、檜皮葺で国の重要文化財に指定されている。拝殿も同じ年に再建されたもので、1602年に大修理がなされている。素木造りで屋根は切妻造り檜皮葺で、国の重要文化財に指定されている。鎮守の森には、楠の巨木があり、38本が「大山祇神社のクスノキ群」として国の天然記念物に指定されている。その他に、紫陽

殿および国宝館には上記の数多くの武具、刀剣が一般公開されており、マニアにとっては至福の時を過ごすことができるであろう。中世史にもう少し造詣があれば、奉納した三島氏や河野氏のプロソポグラフィと絡めながら多くのことを想像できるのであるが、残念ながら私には猫に小判であった。その他、大三島海事博物館が併設されており、四国の海に生息する魚介類や全国の鉱石、鉱物などが展示されていた。

(四) 大島

大三島橋、伯方橋、大島大橋を渡って大島に上陸した。まず、村上水軍博物館を見学した。村上水軍は、しばしば「村上海賊」と呼ばれた—例えば最近でもベストセラー和田竜『村上海賊の娘』(2013年)—が、潮流の厳しい瀬戸内海での水先案内、海上警護の請負なども行っていた。村上水軍は、それぞれ本拠地の名に由来して、能島村上、因島村上、来島村上の三水軍に分かれていたが能島村上水軍が最大であった。大島は現在無人島となっている能島の対岸にあるということで、博物館が置かれているのであろう。館内では、水軍の活躍の状況の理解のために船の復元模型や古文書、発掘された生活用品などが展示されていた。とりわけ、海上において威力を発揮したであろう「〇に上」の旗、さらには、このマークの入った村上武吉・景清父子の陣羽織は、水軍の力を偲ばせるものであった。

この後、能島水軍潮流体験を行った。エンジン付きの小型船で水軍の本拠地のあった能島周辺の海域に乗り出した。博物館前を出発して、能島要塞—船折瀬戸—見近島—伯方・大島大橋をめぐる40分ほどのクルージングである。能島要塞に接近して、要塞跡、上陸の場などを間近に見ることができた。しかし、何よりも貴重な体験は、強い潮の流れであった。最大10ノット(時速約18キロ)の能島の周囲の潮流の中を、時にはそれに逆らって、時にはエンジンを止めてそれに乗った。エンジンのない船にとっては、いかに潮流を読んでそれに乗るか、あるいは島との距離をどうとるかが、最も重要な技術であることが理解できるクルージングであった。12月末の寒い海での、文字通り肌で感じた体験であった。

(五) 松山

しまなみ海道では最も長い来島海峡大橋を渡って四国に渡った。橋の上から潮の流れ、船の往来を見たあと、来島海峡展望館から芸予要塞を眺望した。車窓から依然として政治の焦点であり続ける「加計学園」の大きな文字の入った建築現場を眺めながら、バスは今治から松山へと向かった。松山のホテル到着後、夕食までの残された時間に「坂の上の雲ミュージアム」を見学した。このミュージアムは、司馬遼太郎の歴史小説『坂の上の雲』の主人公たちの故郷である松山に、2007年4月に誕生した。この小説は、その後2009年から2011年にかけてNHK

によってドラマ化され、一層有名になった。しかし、7月の調査旅行で習志野騎兵連隊跡地を見学し、騎兵連隊の悲惨な最期一時代遅れになった騎兵連隊が戦車部隊に改組され、最後はレイテ島で全滅した—を知ったばかりの私にとって、余り気乗りのするものではなかった。ということで、展示についてはほとんど記憶に残っていない。しかし、それよりも近くの「萬翠荘」が気になっていた。この建物は、1922年に旧藩主の嗣子、伯爵久松定謨によって建造された洋館である。松山で最も古い鉄筋コンクリートの建造物で、詳細は紹介できないが、フランス滞在の長かった当主の趣味を反映したフランス風の建物である。1階の謁見の間と晚餐の間、2階の複数の寝室において優雅な時間を味わった。この建物を訪れたのは2回目であったが、再び新鮮な興奮を覚えた。

翌日の朝は、久松（松平）家の居城松山城を見学した。松山城は賤ヶ岳の七本槍の一人加藤嘉明によって1603年から創建が始まり、四半世紀後ようやく完成した。加藤が会津に転封された後、蒲生氏が入り、蒲生氏断絶の後、1635年桑名城主であった松平定行が松山藩15万石に封ぜられて以降、明治維新まで続いた。現在の天守は、2度の再建を経ているが、江戸時代のもものが現在も残っている12城の1つである。昨年の調査旅行では彦根城を見学したので、2年連続の現存天守閣の見学である。天守閣は勝山（132メートル）の上にそびえ立ち、途中まではロープウェイまたはリフトで登り、門に入ってからかなりの距離を登らなければならない。天守閣は132メートルの勝山の上に30メートルの高さがあり、最上層からの眺めは素晴らしいものであった。

（六）金刀比羅

松山から松山自動車道、高松自動車道を経て金刀比羅に至った。私は、すでに金丸座を見たことがあったので、それは省略して金刀比羅宮の参拝をゆっくりと行った。金丸座は、1835年に建てられた、現存する最古の芝居小屋である。1970年に国の重要文化財に指定された。1985年から毎年「四国こんぴら歌舞伎大芝居」が開催され、本年（2018年）は中村芝翫襲名興行が行われた。見学は、奈落に入ることもでき、手動の回り舞台などにも触れることができる。

金刀比羅宮は、その由来は明確ではないが、近世初頭には象頭山松尾寺金光院と神仏習合して金毘羅大権現と言われるようになっていたようである。江戸時代中期には全国に信仰が広がり、各地に金毘羅講が組織され、金毘羅参りが行われた。明治維新による神仏分離の結果金刀比羅宮と改称された。金刀比羅宮は、海上交通の守り神として信仰を集めており、漁師や船員などの海事関係者の崇敬を集めてきた。石段が多いことで有名で、本宮まで785段、奥社まで登ると1368段になる。私は、本宮まで登ったが、奥社までの道は台風の影響で通行不可となっていたため、これ幸いとあきらめた。本宮の途中までは駕籠で登ることができる。今回は参与

の先輩のお伴をして駕籠について石段を上った。駕籠かきは大変な重労働であったが、また物珍しいものでもあり、多くの人が写真を撮っていた。神社の建物としては明治以降のもので、取り立てて感銘を受けなかった。

(七) 丸亀

四国での最後の訪問地は丸亀であった。車窓から、12 現存天守閣の1つである丸亀城を右に見ながら、新堀湛甫に向かった。新堀湛甫は、金毘羅参りの参詣客がここで船を降り、ここから徒歩でお参りをする金毘羅街道の起点であった。ここには、高さ 5.3 メートルの青銅製の常夜灯が立っている。これは、1834 年に 4000 人近い人々が浄財した寄付によって創建された。最も多額の寄付をした塩原太助の名を取って、「太助灯籠」と呼ばれている。

最後の見学地は、この近くにある「うちわの港ミュージアム」であった。丸亀はうちわが伝統工芸であり、このミュージアムでは関係する展示の他に、うちわ作りの実演が行われていた。ピカピカの新人も含めた徒弟が、竹を割り、削っていた。他方で、親方と思しき人がうちわの骨格部分の形を作っていた。短時間ではあったが、手作業を見ていることは、飽きないものであった。ミュージアムの中には手作りのうちわも販売されていた。相当高価なものもあったが、ここ以外では簡単に見つけることができないものも少なくなかった。

三 おわりに

丸亀を後にして、坂出北インターから瀬戸大橋に乗って、途中与島パーキング・エリアで一時間休憩した後、岡山インターを経て岡山駅終点に到着した。私にとって、今回の瀬戸内の旅は、頭ではなんとなく理解していた、鉄道以前の水上交通の圧倒的重要性を実感させるものであった。