

【笹川平和財団第86回理事会 特別講演】

日本における海岸線の歴史

麗澤大学教授 松本健一

2006年3月23日

於：日本財団ビル8階会議室



松本 健一 （まつもと・けんいち）

評論家、作家、麗澤大学国際経済学部教授。1946年1月22日、群馬県前橋市生まれ。68年東京大学経済学部卒業後、旭硝子勤務を経て、法政大学大学院で近代日本文学を専攻。大学院在学中の71年、『若き北一輝』を発表し、以後評論・文筆の道に入る。89年京都精華大学教授、93年麗澤大学国際経済学部教授。『ドストエフスキーと日本人』『思想としての右翼』『中里介山』『石川啄木』『死語の戯れ』『戦後の精神』『大川周明』『昭和に死す』『竹内好論』『太宰治とその時代』『エンジェル・ヘアー』『三島由紀夫亡命伝説』『「世界史のゲーム」を日本が超える』『昭和と天皇伝説』『われに万古の心あり』『日本がひらく「世界新秩序」』『司馬遼太郎』『評伝 佐久間象山』など多数の著書がある。95年『近代アジア精神史の試み』で第7回アジア太平洋賞大賞、2002年『日本の近代1 開国・維新』で吉田茂賞、05年『評伝北一輝』（全5巻）で司馬遼太郎賞および毎日出版文化賞を受賞。

【講演】

3 段階で変化した日本の海岸線

今日は、「日本における海岸線の歴史」という革命的な話をさせていただきます。革命の話ではなくて、革命的な話です。日本における海岸線がどのような歴史を持っているか、どのような変化をしてきたか、という話です。8年ほど前に、ペリー来航以来の日本の変化を本にしたのですが（『日本の近代 1 開国・維新—1853～1871』中央公論社 1998）、そのときに私は、ペリー来航が日本の海岸線に劇的な変化をもたらしたことに興味を持ちました。ペリー来航が 1853 年ですからいまから 153 年前になりますが、それ以前に日本で繁栄していた港は、今日においてはほとんど没落・衰退しているのです。日本の海岸線の歴史を本にまとめようという企画がそのとき持ち上がったのですが、残念ながらまだ実現には至っていません。しかしこのテーマにはずっと興味を持ち続けています。

日本における海岸線は、実は 3 段階で変化しています。いまは、第 4 段階目に入っています。古代からペリー来航のころ、つまり幕末から明治にかけてまでは 5～6m あれば十分だった港の深さが、ペリー来航によって 13m くらい必要になり、それまで使われていた浅い港は、産業的・軍事的にはほとんど役に立たなくなりました。そして現在では、10 万トンクラスのタンカーを接岸させるために、港を掘り直して深くしています。

たとえば高知では、紀貫之の『土左日記』にも出てくる古くからある小さな小さな土佐湊の跡に、高知港とは別に外洋に面した場所を 20m くらいの深さに掘って、高知新港という新しい大きな港をつくりました。

『土左日記』は、紀貫之が任期を終えて京の都に帰るために、土佐の大湊から船で乗り出す場面から始まっています。現在の土佐湊はどうなっている

かということ、戦時中の特攻隊の基地の跡のはずれに、幅 5mもないよう小川が流れているのですが、それが土佐の大湊です。そんなところから船が出せるのかと思うくらいの小さな川が、かつて紀貫之が船出した大湊です。しかし、かつてはそういう浅い港のほうが役に立っていたのです。

神話や古伝承からわかる古代の海岸線

広島県の福山に、瀬戸内海に突き出た鞆の浦という港があります。「鞆（とも）」というのは、弓を射るとき弦のはね返りが手に当たってけがしないように左手首につける丸い輪のようなものですが、鞆の浦はその輪のような地形をしています。ちょうど瀬戸内海の潮の流れが変わる場所で、万葉の時代から、瀬戸内海を航行する船の潮待ちの港として栄えてきました。私も5年ほど前にここを訪れたのですが、浅く小さい港なので外国船はもちろん入れないし、日本の船でも小型船しか入れず、伝統的な鯛漁のほかは、ほとんど使われなくなっています。港を埋め立てて駐車場にしてみようという市の計画があるぐらいです。

ここは遣隋使や遣唐使も寄った港です。幕末には、坂本竜馬が乗った「いろは丸」という船が紀州藩の船と衝突して沈没し、救助されたのが鞆の浦です。竜馬はそこで紀伊藩と損害賠償交渉を行い、最終的に長崎で、紀伊藩から賠償金7万両を取りました。

ここがなかなかいいところなんですね。鞆の浦に「ささやき橋」という橋があります。この橋は、いまから1600年ほど前の応神天皇の時代、百濟使節の接待役の役人が官妓と恋に落ち、毎夜毎夜恋をささやいていた橋なのだそうです。結局それが噂になって、二人は海に沈められてしまったという悲恋の物語です。ここまで瀬戸内海の潮が上がってきて、その海水が上がってくるとき、下がっていくときにサラサラと音がします。これが男女の語らいを思わせるのです。

橋の隣には、戦国時代の武将、山中鹿介の首塚があります。備中の高梁で

毛利軍に殺害された鹿介の首は鞆の浦に運ばれ、室町幕府最後の将軍足利義昭が首検分をしたと伝えられています。そういう由緒ある鞆の浦でさえ、潰して駐車場にしてしまえばいい、というくらいに使われず、変化しているのです。

出雲地方を流れる斐伊川は、いまは宍道湖に流れ込んでいますが、昔は出雲大社のあたりで外洋に注ぎ込んでおり、日本海に通じていました。100 km 近く上流に、スサノオノミコトが降臨したという鳥髪山、別名船通山という山があります。万葉の時代には、船通山のあたりまで船が上っていったとも考えられるわけです。

途中 50～60km あたり上流に海潮（うしお）温泉がありますが、その近くに「鬼の舌震（おにのしたぶるい）」という、奇岩がゴロゴロ転がっている名所があります。恐ろしげな名前ですが、『出雲風土記』によると、昔この里に住んでいた美しい姫を恋い慕って海の鰐が夜な夜な川を遡ってきた。しかし、鰐を嫌う姫が岩で川をせきとめ、鰐が上ってこれなくしてしまった。それでも鰐はあきらめきれず、何度となく川を遡ってきたのだそうです。「鰐の慕ぶる」がやがて「鬼の舌震」になったのだ、といわれています。この美しい姫が玉依毘売（たまよりひめ）だといわれています。玉依毘売は豊玉毘売（とよたまびめ）の妹で、神武天皇の母親です。山幸彦の子どもを身ごもった豊玉毘売は出産するのですが、産屋が完成しないうちに豊玉毘売が産気づきます。子を産むときに決してのぞかないようにと毘売は頼むのですが、山幸はついのぞいてしまいます。そして、鰐の姿になっている豊玉毘売を見てしまうのです。豊玉毘売はもともと海の民族が信仰する海神の娘で、本来の姿は鰐なのです。それもインドにいるワニなどとは違って、鰐鮫でしょう。因幡の白兔を乗せたワニも、この鰐鮫でしょう。豊玉毘売は、出産の姿を見られたことを怒って赤ん坊を残して海に帰ってしまいます。残った玉依毘売がその赤ん坊の育ての親となり、やがてその子と結婚して後の神武天皇を産みます。この話からもわかるように、鰐鮫が 60 km 上流まで川を遡ってきて

いるわけです。つまり、昔の海洋民族がそこまで入ってきたということでしょう。

出雲大社から 60 kmほど上流に貴船（きぶね）神社があります。京都の鞍馬山のあたり、大阪湾から遡ることほぼ 40 kmにも貴船神社があります。貴船の「き」は「貴」と書きますが、もともとは「黄船」なのです。清朝皇帝の旗が黄色い竜だったように、黄色というのは帝王や天皇などの用いる高貴な色です。黄色い船、つまり帝王にかかわりのある船がたどり着いた場所が、京都の鞍馬山下の貴船神社です。ここには神武天皇のお母さん、つまり玉依毘売がたどり着いたという伝説がありますが、同じ伝説が出雲の貴船神社にもあります。出雲大社から 50～60 km、大阪湾から京都の山奥まで 30～40 km 入ったあたりまで、海の船が入ったということになります。

長野県の諏訪大社には、大国主神（おおくにぬしのみこと）の子の建御名方神（たけみなかたのかみ）が祀られています。出雲民族が大和民族と戦って破れたときに、絶対に私は降伏しないと逃げた子どもなのですが、糸魚川から諏訪まで遡っていったということですね。

諏訪の御柱は有名ですが、なぜ、あんなに高い樅の木を切って神への捧げものとするかということ、それを海に浮かべれば船になるからなのです。海洋民族は陸に上がったとき、船の竜骨を真柱、御柱にするのです。出雲大社は上古には空に向かって伸びた何本もの高い柱の上に社が建っていたといわれます。出雲大社や諏訪大社など出雲系の海洋民族の建てた神社、そうして青森県の三内丸山（さんないまるやま）古墳の 30mともいわれる高い神殿—これは元は筏状の船柱を使っているのかもしれませんが—など、船をつくって海を渡ってきた民族が陸に上がったときに、船をそのまま神社の柱にしたのです。

こういったことから、日本の古代においては、海の水や船は 50～60 km、場合によっては 100 kmくらい上流まで遡ってきていたのがわかります。

「曳船」の歴史

川の流れと一緒に下ってくるのは簡単ですが、川を上っていくのは、帆を立てたところで、なかなか難しい。東京をふくめ、日本各地で現在残っている地名で曳舟というのがたくさんあります。曳舟というのは、船をロープで曳いて上流まで上らせていく地名ですね。昭和 15 年ごろまでは「綱曳き船頭」というものを船に乗せていました。船がこれ以上遡れないところまで来ると、川岸から綱で船を引き上げる。そのための船頭を必ず乗せていたのです。東北の最上川では、それを「川犬」と、ひどい名で呼んでいました。

土光敏夫さんの生家は岡山県の児島です。いま児島湾は全部埋め立てられてなくなってしまいましたが、土光さんは児島湾に面した海産問屋の息子で、岡山中学校に通うとき、毎日船を学校の近くまで曳いて行って、そこで海産物を市に出してから学校に行き、帰りには自分で船に乗って帰ってきたそうです。私は曳船を実際に見たことはありませんが、そういう意味でいうと、昭和の初めごろまで日本における曳船の歴史はずいぶん長くありました。

島根の安来町に、足立美術館という美術館があります。ここに横山大観の名画の 1 つといわれる「曳船」という絵があります。船自体は描かれていないのですが、綱曳き船頭がロープをピンと張って、体中に力を入れて船を曳いている図なのです。船を描かないでも、その先に船があつて全身に力が入っている感じがわかるという名画です。そのようにして、海から 50~60 km の上流まで、日本の大きな川は多くのところで曳船をしていたのです。それが、昭和 15 年ごろまでの日本の文化、交易の形でした。

盛岡に行きますと、石巻から 80 km ぐらい内陸に船橋というところがあります。海から来た船がそのまま北上川を遡って盛岡まで行き、船橋で西国などから来た品物を降ろしていました。岡山県では、岡山から約 50 km のところに高梁という場所があります。昭和 15 年ごろまで、高梁まで海の船が白帆をあげて遡ってきて、そこで荷降ろしをしていました。ここは、「綱曳き船頭」を使っていました。そして、そこまでが湊なのです。

ペリー来航によって劇的に変化した日本の海岸線

しかし、江戸時代になると、北前船が全国を航行するようになります。日本海側が中心ですが、江戸時代までは浅い港が役に立っていました。このころまでの日本の船や中国のジャンクは、基本的にはお椀型で、船底が平らで底が浅く、甲板がなく、風で真横へスーッと平らに海を渡っていく形です。沿岸航行に便利なのです。真ん中に帆柱を立てて、船底の周りに板を張って、その上に座ったり米俵を積んだりする。江戸時代の水夫（かこ）は、雨が降ったときや水漏れの際に水を必死にかき出すのが主な仕事でした。北前船などもこの型式です。「沖の暗いのに白帆が見える／あれは紀の国蜜柑船」の歌で有名な紀伊国屋文左衛門の千石船は、大きいといっても、長さは30～40m、洋トン数に直すと100トンぐらいしかありません。喫水線も非常に浅い。だから、昔の日本の港は深くても5～6mあれば十分で、浅くて、入り江状の丸い港が役に立っていたのです。

一方、ペリー艦隊のいちばん大きな船は70m、2,450トンです。喫水線も5～6mではとうてい足りません。洋船は構造がまったく違います。和船がお椀型なのに対してビヤ樽型です。ビヤ樽を横に倒して、上を真っ平らな甲板にしたような形です。この型の船は、波が来ても水をかき出す必要などないわけですから、外洋に出て、ヨーロッパから日本や中国まで来ることができるようになったのです。洋船は、喫水線が深い、つまり水の中にある部分が非常に大きい形になっています。こういった船が着岸できる場所は、遠浅ではなく山から海へストンと落ちているような港ですね。

それゆえ、江戸時代まで栄えたのは、たとえば三国港とか青森の十三（とさ）湊とか、松前——千代の富士の出身地ですが——のような、白砂青松の浅い海で、スーッと真横に船が着く港です。

ところが、松前に代わって幕末から栄えたのは函館の港です。函館は火口

の港ですから、火口に海の水が入り込んだ、ストーンと深い港です。あるいは、六甲山からストーンと落ちた深い港である神戸が役に立つ。神戸港は江戸時代から栄えていたのではないと言われるかもしれませんが、江戸時代に役に立っていたのは神戸の港ではなく、隣の小さな兵庫の港なのです。横浜も山からストーンと落ちた港です。幕末、日米修好通商条約によって日本が開港したのは、長崎のほかに先の日米和親条約で開港した下田、函館、横浜、神戸、新潟ですが、いずれも海のそばに山があり、深い港で、江戸時代には漁業にも農業にもまったく役に立たなかった寒村です。

日本が幕末に自分たちで開いた港は、フランスのツーロン港を模倣してつくられた横須賀港です。平均水深が 13mあり、10 万トンクラスの船さえ入れるので、現在でもアメリカが第7艦隊の母港にしています。このように港の仕様も大きく変化してきました。

神戸にしても横浜にしても、背後に平野などないわけです。香港もシンガポールも同様です。そこを何とか干拓して、人が住めるようにしていったのです。そこで決定的に町のつくり方が変わってくる。人の住む場所を何とか確保しなければならない。幕末には、横浜村の人口は800人、対岸の戸田村を入れても2,000人でした。江戸時代にはまったく役に立たなかった横浜のような寒村が、いまでは人口350万人の大都市になったのです。

もっと劇的な例を挙げますと、先ほどの香港です。阿片戦争によってイギリスに割譲させられたときの香港島の人口は2,000人、九龍半島まで入れても8,000人でした。これがいまでは800万人、1,000倍になっています。江戸時代の江戸の人口は100~120万人でした。いま東京の人口は約1,200万人ですから、せいぜい10倍の増加です。他の都市もだいたい10倍程度です。しかし、横浜村や香港は1,000倍と大きな変化しています。

横浜も、昔は税関のある関内から先は海でした。東京でも、咸臨丸が出航したのは増上寺から200mほど離れたところです。浜松町のあたりは全部海でした。このようにして、海岸線にも変化が現れました。干拓をして、人が

住めるようにして行って、街ができたのです。

『海』から遠ざかってしまった日本人

ところで、私は、現在の日本の教育は間違っているのではないかと思うことがあります。『われは海の子』という歌がありますが、文部科学省はそれを文部省唱歌から外そうとしました。『われは海の子』の中に『苫屋こそ』という歌詞が出てくるが、苫屋など現代の日本の海浜からはなくなっているのです、誰も知らない、したがってそんな歌を歌っても仕様がないうというのが文部科学省の見解なのです。結局文部省唱歌から外したものの、かなり反対意見が出たので、元に戻りました。海に関する歌は、文部省唱歌ではかなり少なくなっています。たとえば、「松原遠く消ゆるところ／白帆の影は浮ぶ」(『海』)という有名な唱歌がありますが、いまの子どもたちは、白帆を見たりすることがなくなってしまうのです。

日本財団の笹川会長などが中心となって、日本は海洋国家として、戦略や組織を整備し、海洋基本法を制定しなければならないと提言しています。しかし実際には、日本の子どもたちは海から遠ざかっている。白帆も見ることがない、海岸線も見えない。そういったことを教えないことは、日本にとって大変不幸なことではないかと思えます。明治時代には、利根川河口の銚子から 60km 遡った布川・布佐でも、白帆をあげた船が見えたのです。

まだお話ししたいことはいくらでもあるのですが、もう時間が来てしまいました。今日は私が 8 年ほど前からずっと考えている海岸線の歴史について、入り口だけを大急ぎでお話しました。

【質疑応答】

田淵 節也 笹川平和財団会長
水口 弘一 中小企業金融公庫総裁
諸井 虔 太平洋セメント相談役

○田淵会長 先生のお話によると、日本の陸地は昔に比べると増えていていっているわけですか。

○松本 そういうことになりますね。

我々が学生時代には夢の島と呼んでいたゴミの島一帯は、いまはお台場と呼ばれています。あそこももともとは海ですから、そういう形で陸地は増えていることにはなりますが、だからといって靫ノ浦を駐車場にしまうのは、あまり結構なことではないと思います。

○水口理事 私は、いま「スーパー中枢港湾」というプロジェクトにかかわっていますので、先生のお話がよくわかりました。400mの長さのコンテナ船が入るには、港の水深は16m以上でなければなりません。先生がおっしゃったとおり、そういった港は、シンガポール、香港、日本では神戸と横浜くらいしかないのです。しかし同時に広大なバックヤードがなければなりません。コンテナ物流には奥行き 800mほどのバックヤードが必要なのですが、深い港はすぐ後ろに山が迫っています。

私の質問は、曳船が 50 km、80 kmまで遡るとおっしゃいましたが、川幅との関係はどうなっているのかということです。

○松本 昔は水力発電などなかったもので、ダムもありませんでした。ですから川の水量はいまよりはるかに多かったのです。いまある川と昔の川では、

流れも水量も川幅も違っていたと考えられます。水量が多ければ、当然深さも出てきますから、河口から 30~40 km くらいは船が帆だけで上れたと考えていいと思います。そこから先は曳船でなければならなかったということです。

対馬に大船越と小船越というところがあります。中国と貿易をする御朱印船などは、玄界灘を通っていくのは危険なので、対馬に船を引き上げて、材木の上に船を乗せてゴロゴロと引っ張って東シナ海まで船を運んでいました。それが大船越と小船越という地名で残っているのです。

私が海岸線の歴史を考えていると言うと、司馬遼太郎さんは「松本さん、また変なこと考え出してるね」と、おっしゃってくださいと思います。司馬さんはもっと奇妙なことを考えていて、日本の豆腐はなぜ柔らかいのかとか、うだつを上げるというのはどういう現象なのか、といったことに関心を持つわけですから、我々の思いつかないようなことを思いつくわけです。私の関心もいろいろな方向に向いていて、日本の文学や地形と、幕末の社会の変化という関心が重なり合って、海岸線の歴史を考えてみようということを思いついたということです。

○諸井理事 港湾局はそういう歴史を調べていますか。

○松本 いいえ。

○諸井理事 そうでしょう。でも、それは必要なことですね。

○松本 私もそう思います。虎ノ門に金刀比羅神社がありますね。このあたりもかつては海で、溜池は海の水と山王神社のほうから流れてくる真水が混ざり合っていた場所です。いまの子どもたちに、虎ノ門まで海が入っていたのだとか、内陸 100km の盛岡まで海の船が入ってきて、そこに船橋というところがあったのだということを教えたり、あんな山の中の人々が海の船を見

ていたのだ、ということを伝えないと、日本は海洋国家であるとか、海に親しんできた民族である、とただ教えても、子どもたちには実感がわかないのです。いまの大学生に「日本三大美景とは何ですか」と聞いても、誰もわかりません。天橋立など行ったこともないし、知らないというのです。ですから、港湾局は、日本が海洋国家としての戦略を打ち立てる際に、このように日本人は海に親しんできたのですよ、と説明するところから始めないといけないのではないかと思います。

○ **田淵会長** どうもありがとうございました。