

『海の日』に思いを寄せて

中 林 幸 夫

(会員 香川県綾歌郡国分寺町)

私は現役時代、海上保安官という職業柄、海を見ない日は一日もなかった。

それが退職後、海の見えないところに住んで、海の雄大な美しさ、すがすがしい潮風の匂い恋しくてしかたがない。

港はどこかへ、未来へも続いているようで今でも佐伯の港を思い出しながら。

海には母のような優しさど時に荒れ狂った男の強さの両面があるからか、海に働く人々には陸上の人にはない礼節がある。

毎朝、佐伯港を出港していく外国船などは、さようならと別れの合図を告げるようにボーと汽笛を鳴らして行

く。
私はその光景を眺める度に、童謡のみかんの花咲く丘の二番の詩、

黒い煙りをはきながら

お船はどこへ行くのでしょうか

波にゆられて島のかげ

汽笛がボーと鳴りました

と口ずさんでいた。

佐伯の海の日には市民合唱団の海の歌を聞き、多くの来賓たちの港の未来への発展を祈念するという祝詞に佐伯の希望のようなものを感じていた。

そこで南郡の海の歴史を思い出す度に目に浮かぶのが蒲江の元猿に引き揚げられていた何隻かの古い木造漁船のことであった。風雨にさらされているがみんな文化財なのにと思った。

私が初めて元猿に行ったのは昭和五十年、悪路の旧道のトンネルは入り口が小さくて向こうへ抜けられるのかと心配した。

昔、元猿の人たちは蒲江や佐伯に行くには船で行くしか方法がなく、力をこめて漕いだことであろう。

船は二丁櫓か三丁櫓でしょうが、遠方への手漕ぎはたいへんなことだったに違いない。

手漕ぎの方法には、オール、櫂、櫓などがありました。荒波の中を漕ぐことは大変なことでした。現今ではほとんどの船が動力船になり、漁村の人たちでもしっかりと漕げる人は少なくなっています。

これらの道具の歴史的詳細を確認することはできませんが、櫂、櫓は昔中国から伝えられたといわれています。

オールは一漕ぎで一回しか進みませんが、櫂、櫓は一回で往復の推進力があるため効率的で、そのうえ体の動きが楽に漕げます。この原理には魚のしつぽの動きにヒントがあるようです。

昔、大空を飛んでみたいと思った人が、鳥を見て、羽に似たものを作って飛んだのと同じです。

オールは波を後ろへ押しやるという単純な考えで大きな労力が必要でした。バイキングなどの大航海時代、帆が使えないときはオールで漕いでおり、船底には鎖でつながれた多くの奴隷がいました。

日本の藩船、御座船も同じ方式でした。そのため御座

船には多くのかこ(水夫)が割り当てられていました。佐伯藩の水夫は海崎あたりに住んでいたようです。

私はそれ以前の柏江みなどに出入りしていた大型船の詳細が知りたい。

日本はペリーの黒船の来航によって目を覚まされました。黒船に驚いたのは煙をまく蒸気機関で船体の横に水車を取りつけ走ったからです。動力による船の航走は水車船が始まりのようです。

各藩では黒船をまねて大型の帆船や水車船を建造しました。坂本竜馬などの勤皇の志士が大きく行動できたのは、藩船の行動力が利用できたからといわれております。船舶が文明の利器であったのです。

私が水車船を初めて見たのは宇野―高松の連絡船でした。大昔ではありません。昭和十年代でした。

この船は関門丸といって五、六隻ありました。宇野―高松へ配属されたのは下関―門司間で貨車の航送に使用していたものが、関門海峡にトンネルが開通して不用になったからです。長い煙突から煙をはき水車を回して走る姿は黒船そっくりでした。

幕府は時代の趨勢により、軍艦の必要から蒸気機関で

走る船の建造をオランダに要請して、オランダで威臨丸（六二五トン・一〇〇馬力）を建造しました。日本船でスクリューをつけた最初の船です。各藩では水車をつけずに何で走っているのかと密偵をいれました。ドックに困った末、鹿児島県でドックをしました。藩主、島津斎彬がスクリューを見たいと幕府役人を困らせました。スクリュー船は水掻捻付船（ミズカキネジツキ）と訳され軍事機密でした。勝海舟を艦長として日本人が初めて太平洋を横断しました。

大きな水車と小さなスクリューとどちらが強いかわかることになり英海軍では同一馬力、船体の船を作り綱引きをさせました。スクリュー船が勝ちました。スクリューの発想が飛行機のプロペラとつながりました。

昔、鉄道が建設され機関車が到着したとき、どこでも盛大な歓迎式やちようちん行列が行われたといわれていますが、初めて蒸気船が入港したときには何も行われず記録すらありません。なぜなのでしょう。

明治天皇が初めて船に乗った日が、海の記念日となり、それが今日の『海の日』になっております。

佐伯市の海の日はいったったのでしょ。記録がない

かと、あれこれ調べてみましたが、はっきりしたものがみつかりません。手元にある記録では次のようなものがあります、確認はできない。

一、一八六七、（慶應四年）大江灘三九郎谷に船入場を設けお召艦をつなぐ。

（この記録は佐伯史談会からいただいた年表にあるが、疑問。）

明治一年、（慶應四年）明治新政府は幕府軍艦四隻没収、海軍創設、日本海軍が創設されたときの旗艦は『開陽丸』オランダ製、約五〇〇トン・三五〇馬力

二、一八七七（明治十年）西南の役、佐伯湾に海軍艦艇入港。

孟春（三五七トン）英国製、佐賀藩。

浅間（一四二二トン）

三、一八八〇（明治十三年）汽船、佐伯丸進水式を行う。

四、一八八四（明治十七年）大阪商船、大阪―宇和島、細島間に定期船、三光丸（二七〇トン）就航、佐伯に寄港。

等があり、その時、歓迎式典が行われたかである。

話は変わるが、私は遺跡巡りだけが史談会の使命ではないと思う。進展の激しい現代では数年前のことが記録に残る歴史になる。

海に発展を遂げようとする佐伯市であつてみれば、南郡の船舶、造船の歴史を知ることでも必要ではないだろうか。佐伯、三浦、本田などの造船所を見学して自分の目で確認することは今後の勉強には役立つと思われる。進水式、試運転を是非見学していただきたい。それから、ジェット推進のエンジンを付けたものは、大島―佐伯間に就航している。

歴史には古いもの、新しいものもある、温故知新、知新温故も必要ではないだろうか。

港には 未来のありて 小蟹の目 幸夫

石神越

佐伯市から堅田川をさかのぼり、川井から黒沢川沿いの道に入ると六ヶほどで黒沢ダムに着く。ここから西に若山谷、東に播磨谷が分かれ、播磨谷を峯越林道で登ると石神越標



高四六六(6)を経て宮崎県北浦村の三川内に入る。

林道が通じたのは近年のこと、それまでは相当の難所だった。だが、かつては大分と宮崎を結ぶ主要路の一つに数えられていたもので、江戸時代に佐伯藩では犯罪人追放の場所としてこの峠を使っている。戦後は、宮崎県側からここを越えてヤミの焼酎が大分県下にくわさん流れ込んだと聞く。つまり、人目につかないルートとして利用されたわけだ。

しかし、この峠を歴史上で有名にしているのは、佐伯氏の悲劇の道であるということだ。

大永七年(一五二七)のこと。佐伯惟治は大友義隆に謀反の疑いを受け、その居城である榎牟礼城を攻められる。合戦のありさまは「大友興廢記」「榎牟礼実録」などに詳しい。攻城軍は二万余にのぼったが、守りは固いゲリラ戦を含めて、激しい手合わせが続く。攻めあぐんだ寄せ手の将、白杵長景は策をもって和を結ぶこととし、佐伯惟治は「いつの日か疑いのとける日もあろう」と日向落ちを決意する。

惟治は先述のコースをたどり、石神越から日向に入る。途中、落ち行く村々のありさまが、戦記に哀切の情をもつて描かれ、黒沢の村娘若狭から飲み水をもらうエピソードなどが語られる。そして石神越から尾高干山に出た十一月二十五日、惟治一行二十余人は大友方の指令を受けていた新名党の郷民数百人に襲われる。

「榎牟礼実録」は伝える。もはやこれまでと覚悟を決めた惟治は近くの岩にかけのぼり、無実の罪による自害の恨みはきつと晴らすと叫んで鎧を脱ぎ、脇差で腹を十文字にかき切り、返す刀を口にくわえて岩角から真つさかさま。ときに三十三歳。

黒沢の村を訪れてみた。若狭はみえゆるわしい乙女だったという。彼女が水をささげたのはどのあたりだったろうか。路傍に富屋神社が鎮座する。惟治自害の数年後、若狭は神がかりして惟治の怨霊出現を伝えた。その霊を鎮めるため、天文七年(一五三八)に創祀されたのがこの神社。(峠シリーズ⑩)・大分合同新聞・昭和五十三年二月十三日版