

# 民族と土地

社会主義テーゼ三〇

(2)

G・ランダウアー  
松尾和彦訳

20 ある国家、たとえばドイツ帝国といったような国家の境界を形成する独特にゆれ動き、変化する、複雑な、位置の定まらない一線について考えるとき、ただちにわかることは、稚拙になった、もしくはそうなったままの作成者のこうした被造物のなかでは、一つの境界線、つまり海岸のみが現実感を帯びる、ということである。ある高められた観点からすると、明らかに次のように言える。海岸線もきわめて錯綜とし、馬鹿げているし、国家を創造する精神は、理性ではなく自然の無目的な必然性のみが存在するが故にまさしく、創造する自然の精神に類似している。このことは純乎として純なる僧侶、詭弁家、臆病者の言うことであろう。自然が目的をもっているかないかはここでは全く顧慮の外におくことができるが故に、いずれにせよ自然は人間の目的をもつてはいない。だが、全く明らかに、国家は人間の共同社会の諸目的に奉仕する被造物であることを欲する。こうした所見をめぐって、自然法、理性法、歴史上の法律学校というみすばらしく、騒々しい亡霊が出没していること

を、私は知っている。ダーウイン主義者たちも大いによろこんで名乗りをあげることができよう。こうしたすべての物知りたちの議論は顧慮しないでおこう。私たちがこのことを克服するのは、人間の歴史と国家の形成が事実上は地質学的な地層の成長や同種の自然の過程と絶望的に類似しているということを、ただちに認識する、むしろ承認するのではなくして、私たちのテーゼの支柱として定立するときである。多くのささやかな無意識のこと、偶然の破局と結びついた変わりやすい順応と服従の蓄積が現実には国家を構築し、歴史を構成してきた。にもかかわらず、人間がその記憶と知識、その均等化と思考、その衝動の意識、そしてその必然的な、それ故に強力な意志に応じて、その生活と共同生活を規定するということが人間であることの徴候である。人間は自己に目的をあてがい、歴史的に獲得された制度と被造物を利用し、現実の可能性を、その可能性がその重力から無感覚にさし迫ったり、惰性的に持続しようとするようにはなく、人間が欲するように利用するのである。こうした意

志は必然的であるが、愚劣な学校の表現ではそのかわりに非自由的と言われる。意志の非自由についての諸教説は、意志が存在することを否定せず、それが存在する以外の他の何らかの意志が存在しうるということのみを否定するのである。このことは自明のことである。意志とは、すなわち、前奏曲、伴奏音楽、終楽章として行<sup>ヘンドルグ</sup>にまといつく、衝動、快感、予感、連想から成る極端に複雑な魂の混合物であるが（そこでは意志は豊かなのであるが、行動に乏しい神経衰弱症患者にあっては、この魂の混合物は行為がなければ音楽ではない）、この意志は必然性を通じて意志なのであって、キャベツでもはしばみの実でもなく、意志であらねばならない。この意志がブルゴーニュ産ブドウ酒を欲するならば、ジャガイモを欲することはできない。それ故にこそ意志は意志なのであって、ある意志が強制されたものであればあるほど、それは強制するものである、とおおよそ言えよう。けれども、このことは修辭的な簡潔のなかでのみそう言えるのであって、陰影のあるより長い説明のための時間がもつとここにあるならば、それとは異なる内容であるにちがいない。というのも、増大する相違は明らかにいかなる必然性のなかにも、意志の必然性のなかにも存在しないからである。私があるものは必然的であるか、それとも単純であり、それが存在すると言ったかどうかにかかわらず、すべては、まさに同一であるように、ひとしく必然的である。だが、確かに必然性の由来には相違がある。意志が意志から生ずるのか、下腹部から生れるのか、ということはこれとは別のことである。それが人間を極端なもの、立派なものに駆りたてるが故に、もしくは困窮や粗野というムチが人間を打ちつけるが故に、人間は欲せねばならないのかどうか。多くの小さな悲惨

なことが増大できたり、できなかったりするが故に、国家が増大するのかどうか、あるいは、法外な渴望と情熱、洞察と形式志向が形成されるが故に、国家が克服されるのかどうか。過去からの未成熟な迷いが姿を現わすのかどうか、もしくは、天才の美的感覚や直観が生成するものに明確な輪郭線をひくのかどうか、いろいろな相違があるものである。

21 国家の狂気とは、国家は目的ある被造物ではあるが、場所という被造物の形態と境界をもっている、ということである。

22 現代の人間の共同社会生活にはただ一つの合目的な場所という被造物がある。つまり、共同体と共同体会<sup>フテヒン</sup>盟である。

23 共同体の境界はきわめて含蓄に富む（当然ながら、狂気のみを排除するのであるが、特別の場合には、無意味と不適当を排除しないということである）。境界は共同体がなくなるところでももちろんなくなる地域を包囲する。

24 だが国家は、共同体が制限された地域であるように、拡大された地域なわけはしていない。人間を国家のなかで結びつけているものは共同居住ではなくして、歴史、因襲、権力によって相互に結びつけられている錯綜とした多くの目的である。

25 私たちは、国家が種族の遍歴と定住によって形成されたことを知っている。土地を占拠し、次いで占有する「民族」が存在した。国家と土地は同じものであった。国家は植民され、整備され、防衛されねばならない地域であった。それは種族の土地、祖先の土地、祖国であった。整備された地面、そこで共に生きた人間、人間がその諸目的のために自己に与えた諸制度、これら三つは同じものであった。制度と法律が祖先と人間の処罰に結びつけられていた。

それらは大地に基盤をもつてはいるが、天の雲のように山の精霊として人間の上に浮いていた。それは純然たる三位一体であった。つまり、大地という父なる神、その上にその息子たる人間、そしてその上に聖なるもの、すなわち精神。

26 しかし、今や、もはや種族国家も祖国も存在せず、あがめられた無精神のみが存在する。現代の精神、その言語と芸術は国家とはかわりがない。こうした被造物は現実から発生するのであるが、この現実はいくらか出現するはずの現実であり、民族である。私たちは迷途たる国家を解体せねばならず、分解し、切り離し、破壊的であらねばならない。精神の共同体は地域に結びつくのではなく、そして共同体がなおも折々にしてそれであるかぎり、決して国家に結びつきはしない。ドイツ気質とは非定住性、遍歴時代、大地の開墾の記憶を今でも血筋のなかに宿している種族の共同居住、密集存在ではなく、征服された民族を自分たちの間に抑えこみ、外部へ向けて土地を防衛するために常に十分に武装しておらねばならない戦闘態勢にある征服者の方陣ではない（そうしたことをすべてを維持し更新することは全くの虚偽であり、歴史の愚行である）。ドイツ気質とは精神であり、結合する特性であり、言語である。言語の精神とドイツ気質とが本当にいわゆるドイツ国家もしくは帝国の基礎であるとするならば、この国家の戦争は、レッシングがコルネーユを相手にして起した戦争とおそらく関連があるにちがいないし、ドイツ帝国の国内制度はゲーテ流の詩のリズムと精神に類似しているであろう。ギムナジウムの先生がたはほとんどそうは信じていない。

27 知識と道徳の私的な事柄において若干のもの（少数のもの）

であり、人間を結合し、多くの個々の組織から新しい被造物、新しい組織体をつくりだす一切の結びつきである。迷妄は人間が有するもののうちで最高のものである。迷妄のなかにはいつもいくらかの愛がある。愛は精神であり、精神は愛であり、愛と精神は迷妄である。国家とは破棄され、更新され、もしくは取り換えられねばならない古い迷妄である、とむろん人は信ずまい。消滅しつつあるか、あるいは障害となつていくときでさえ、古い迷妄よりも品位のある尊敬すべきものはあるまい。今なお生気があり、世代から世代へ移行する古い迷妄よりも強力なものはない。若い犬あるいは新しいブドー酒のように不透明で、さしでがましく、不確実である新しいものは常に迷妄をめぐる醜悪な、あるものである。国家は古い迷妄ではないし、おどろくほど不純な新しい迷妄でもない。国家は新しくはないし、神聖にもなりえない。国家はヴォルテールが拙劣に名づけたものの以外の、まごうことなき全くの他のものである。だが、真正の迷妄といつわりの迷妄がある。生気ある必然的な迷妄があり、組み立てられた強制的な迷妄がある。真正の迷妄は個体の内部に位置し、外部の被造物はもっと多くのもののなかに迷妄の平等性をつくりだす。真正の迷妄は結合する特性である。愛は人間のなかに位置する準備であり現実である。それは家族の基盤である。愛とその陶酔的な帰依が悲劇と神の創造者をつくりあげた。キリスト教の本質、つまり、愛と人間を結合し、すべてを結びつける精神も、それが中世において生気があつたときには、そうであった。国民の言語会盟も、国家がそれを圧迫し、制限しないなら、そうであろう。すべての国家に抗するユダヤ民族もそうである。現実、つまり気候、血統、歴史、共通する困却が魂のなかのどこかあるところに平

が賢明なる人間の数百年にわたる作業によって今日までに迷信から解放されていると同じように、公共の事柄における人間の精神が迷信から脱け出ているほどにいつかようやく十分にになるとするならば、ドイツ気質は偉大な、遠大な事柄である。それ故に、国家は土地でない、としばしば十分にはけつて言えない。土地は大地であつて、それ以外の何ものでもない。他のもの、すなわち、転義したいつわりの意義は、君主はもはや君主ではないが、それでもなお君主でありたいと欲するときや、形成され、信じられるのである。農夫とその結合体、自作農と住民、土地台帳にもとづく結合体（いづれかが存在するならば。だが、土地台帳のために必要とされるのは本当のところは領邦国家なのではない）と共同体は大地と関連がある。こうした個々の組織はすべて、正しいドイツ語では管轄と呼ばれるものに結合されている。管轄あるいは管轄区域とは共同体の会盟である。国家は土地を防衛するために存在するのではない。むしろ逆に、国家が存在するが故に、土地と生産地の家庭が今なおときどき防衛されねばならないのである。

28 今や私たちは、国家とは厳密には何であるのか、という認識に近づく。国家とは迷妄もしくは幻影である。そのために、国家によつていとわしくないことが言われている。迷妄もしくは幻影とは精神の別名にすぎない。迷妄もしくは幻影とは食べることを、飲むことを、交合することを超越して人間がかかわっていることすべてである。迷妄は私たちの食べることを、飲むことを、愛することにも入り込んでいる。迷妄とは一切の目標、一切の理想、生命と世界の意味と目的についての一切の信念であるだけではない。迷妄とは人間が服従する一切の調伏者であり、人間を危険に導く一切の太鼓打ち

等を、人間から同盟を、法律的ではない精神的な人間を、より高度の秩序ある組織体を創造したところではどこでもそうである。私たちが語ってきた種族国家がそうであった。都市共和国がそうであった。だが、国家はそうではない。国家はそれに所属するものの心臓や魂の現身のなかに位置するのではない。国家は個人の特性、真理、真正の迷妄になつてはいない。中世の終り以来、国家は衰退する都市共和国、種族同盟、ギルドや教会、村落共同体、慈善施設や学生組合にとつて代ろうとしたが無駄であつた。真正の迷妄はそれが関係するすべてのもののなかに精神をもちこむ。それは古い都市、家庭、風習という死んだものに形式、美、生命を与えた。だが、国家は精神をもたず、あるものに美を附与せず、すべてのものを冷却し、死んだままにしておくか、そうしてしまふのである。死んだものの形式は自由の外観をとつた必然性である。生気ある組織が同盟の形をとり、より高度の組織体に合流する形式は自由意志の感覚をとつた必然性である。だが、国家の形式と非形式とは強制と権力である。

29 国家は、総じて相互に結びつきあつてはいない地域を通じてではなしに、小さな集団もしくは包括的なそれだけで存続する会盟においてのみ達成することができると目的を地域、領土、領邦に結びつけるが故に、いつわりの迷妄なのである。だから、たとえ国家が国民国家ではなくとも、くり返して国籍という驚くほど真正の迷妄ならびに外套のなかに包み込まれるをえない。けれども、一切の国民の問題がそれ自身（すなわち、言語会盟）によつて解決され、国家の戦争が国民の狂熱によつていいかげんに動機づけられるけれども、現実には戦争と習俗のためにけつしてひき起されないとこ

から、国家の内部で唾棄すべき汚れた国籍闘争が形成されるという事態は、ただもつといわしくなっている。国籍とは十全に真正、愛の同盟、精神であり、目的として人間のなかに居をかまえ、それから美という被造物を創造するためには、国家を必要としない。だが、国家のなかなお押し込められている他の目的は、それが真正かつ完全に迷妄にあふれ、知的で、健全であるときのみ自由になり、人間の結合体を基礎づけるであろう。人間相互にとつては万人に対する正義が若干のものに対する愛よりもすぐれているが故に、人間を有用な労働に結びつけられることが愛、すなわち平等への愛、事物への愛であるとき、更に、共同体と同盟においては一切のものが願望と精神に即して文化にとりかかるとき、そのとき、心の愚鈍に則つて自己の下に、今日スカート（訳注・トランプ遊びの一種）をするように国家をよそおふことができるけれども、他のものを沈黙させておく国家の盟友の結合体がないならば、国家はもはや存在しないであろう。

30 結合精神、団体精神、総体精神、自明なことがらのなかの協調の精神、自主のことがらのなかの自由と特性の精神が人間に失われたり、悲しくも弱体化していたりするが故に、人間は他の方法で指導され、指揮され、抑制されねばならない。精神は無精神もしくは国家に取り代えられる。法律に拘束され、権力という武器を装備したビュロークラシーもしくは国家は、それにとつてはおりおり精神が有効である人間の事柄すべてにおける最終審であり、ほとんど流行と呼ぶうる多様な気ちがいじみた関心と緊張した無関心がその権力の外延を決定する。国家的に規制されてはいない個人の生活や集団の生活はすでに存在しないし、まさしく国家から自由である

さまざまの領域がさまざまの時代には常にあるのである。かつて国家は喫煙することやコーヒーを飲むことに干渉したが、結婚には干渉しなかった。今や、国家はそのかわりに公衆便所に手を出し、他の享楽を放つたらかしにしている。私は詳細に立ち入ることはできず、沈黙も守りたいし、犯罪についてはそれ以上語りたくない。私はある一対の命題を提出するだけである。第一に、国家の中央権力によってきわめて多様な諸目的を規整することは、なくてはならないことであり、実行したいことである。一切の目的はそれ独自の目的の結合体を必要とするし、諸目的が接しあうところでは目的の会盟が必要であり、諸目的が交差するところでは、仲裁管轄を必要とする。第二に、結合した人間の諸目的を達成するだけでなく、自己目的でもある傾向を国家がもち、そしてもつにちがいないということ文化の妨げとなり、文化の脅威となることである。自己目的はただ真正かつ高尚な迷妄であるべきだ。人間は国家のなかにいて、人間が服従する不可視の、神聖な力を崇拜する。人間は不可視の神聖な力を崇拜し、それに服従すべきである。生命の全目的のなかに、ある意味、ある聖化、ある迷妄、ある何物かが定在すべきであり、それ故にこそ生き、共に生きるのである。だがそのうえに、国家が諸目的、すなわち、達成することができずに失敗する諸目的を剝奪されるとき、国家は無意義であり、完全なる無意義である。かくして、明らかとなることは、国家は人間のために存在するが、人間にとつて有用たりえないということ、人間は国家のために存在するが、人間にとつて国家はどんな意味もちえないということ、である。私たちにとり、私たちすべてにとり暗黒なもの、相互に圧倒的なものが何ものかを意味しうるのかを、私たちは知らない。私た

ちは生命と世界の意義を発見しておらず、探求中なのである。だが私たちが発見しうるものは、私たちの生活に役立ち、それに奉仕しうるもの、つまり有用性と文化のために最も合目的な種類の人間の結合、これである。最終的に私たちが自分の前に本質的にきわめて明確に横たわる生命の諸目的を強固かつ節操をもつて追求するとき、生命のなぞ、新しい人間文化における偉大な、魅力的な迷妄もまた再び発するのだろうか、誰が知っているであろうか。そうであるかもしれないし、そうでないかもしれない。いずれにせよ、国家は地上のものにとつては愚劣であり、天上の渴望にとつては無意義である。

## エルンスト・トラーの手紙（一九二一年）

おいのハリーへ

……

本を二冊あげる。「生長しつつある人間」と「シエクスピアにかなする講演集」だ。どちらもグスタフ・ランダウアの書いたもの。この人は大そうえらい人で、立派な精神をもち、社会主義の理想のためにぎせいになった人だ。おまえが学校できくようなえらい人とはちがう。王様でもなければ將軍でもなく、戦争に勝ったものでも、軍服に勲章をぶらさげた人でもない。しかし彼は人間をより明かるくするために戦った。正義の精神に奉仕し、働くものすべてが兄弟のように団結できるようにつとめたのだ。おまえにはわかるかしら。例をあげて説明してみよう。今日ここ（「ニードーシェーネンフェルト監獄」）を出ていったわかい同志は、おまえによく見てごら

んといった少年たちのひとりだ。彼はおえまの年頃（十一歳前後）にはもう見習工だった。彼は昼間は十二時間も働かねばならなかったのだ、夜になって何か知識になる本を読みはじめると、疲れのためにはぐ眼がふさがるとのことだ。おまえはちがう。そうしようと思えば本箱を開けて、好奇心からか、または知識欲から、読みたい本をとりだし、腰をすえて自由に読みはじめることができる。どの少年たちもみんなおまえのようになれたら——グスタフ・ランダウアはそういう目的のために戦ったのだ。……

村山・島谷訳『獄中からの手紙・燕の書』（東邦出版社）より



# 船の思想(3)

菅田正昭

津々浦々という言葉がある。このことはふつう《全国津々浦々》といふかたちで使われているのだが、さてわたしがここでこのことばを持ち出したのは、昔の船がもやっていたところの、港の様子を知る手懸がこのことばの中に隠されているようにおもえるからである。

いまわたしの手元にある改訂版角川国語辞典(武田、久松編)によれば、津々浦々とは「①いたるところの海べ。②全国いたる所」という意味である。つまり、全国津々浦々なることは同義反復である。けれども、このかなりシツコイ同義反復は、わたしに、日本が四方を海で囲まれた弧状列島であること、そしてそれゆえに交通手段としては船が大いに活用されていたに相違ない、という地理的特徴を改めて認識させるのである。にもかかわらず、現代人が全国津々浦々を口に出すと、それはまったくシラケてしまうのであり、最早その語感が秘めている地理的特徴は自然破壊に邁進しているブル

7

《津》《港》《浦》《湾》《湾》とはいえないかも知れぬ。がしかし、便宜上、対応関係にあると仮定すれば、現代語においても《港》と《湾》とは、その貌を異にするはずである。にもかかわらず、現代人はなぜ《みなと》を総称して《港湾》などという曖昧なことばを使うのか。実は、この誤解は、船の変遷がみなとにどのような影響を与えたのか、あるいはみなとの変化が逆に昔ながらの船を操作している人々の生活をどのように変えたのか、ということを知りたい人が知らなすぎるからである。そしてこのことは、いいかえれば、船の変遷についていかなかった、それこそ《全国津々浦々》の立遅れた弱小離島、寒村化した漁村の怨念を物語っているのである。

では、《みなと》とは何か。《みなと》とは、例の辞典によれば、「船が集まり、風波をさけて安全にとまることができ」という意味である。さて、ここで注意してもらいたいのは、「風波をさけて安全にとまることができ」という《とまる》という点である。つまり、《みなと》の原義は、船が集まり、とまる、ということにあり、それは風波をさけるため、というわけだ。したがって、そういう場所は地形的には《浦》以外にはありえない。この場合、浦とは《うら》(裏)であり、半島や島影にかくれた風の当らぬ場所を指す。もちろん、風はいつも一定方向ばかりから吹いているとは限らぬから、両側を、否、三方を山で囲まれた入江のごとき湾曲した処が、《みなと》としての《浦》としてはもっともふさわしい。そして、これは良港としての必要条件である。

古代においては、このような《みなと》としての自然条件を具備した《浦》が人為的な改修を加えられつつ次第に《津》になってい

トーザーの轍のごとき跡しか与えないのである。わたしはその轍の跡から港の変遷と、それにとまらぬ船の思想について推論しよう。

では、《津》とは、そして《浦》とは何か。同じ辞典によれば、津とは「①ふなつぎば。港。②わたしば」であり、浦とは「①海べ。②海・みずうみが陸地にはいりこんだ所。入り江」である。かくのごとく、津と浦とは、そのニュアンスが明らかに異なる。ただし、津と浦では地形的にはかなりの部分で一致するところが多いけれども、概念的には津は浦に含まれてしまうのである。いいかえれば、津と浦という貌の相違は、浦があくまで自然的なものであるのに対して、津は多少なりとも人為が加えられているのである。つまり、この相違は、船にとっては重要な関心事である。

今日、人びとは《みなと》のことを称して《港湾》という言葉を使う。港湾とは、機械船の停泊できる設備のことをいい、それは明治以降の技術史的概念ではあるけれども、港とは大体の意において《津》的であり、湾とは《浦》的である。もちろん、《津》《浦》は古語的であり、《港》《湾》は現代語的であるから、厳密にいえば

った。たとえば、『日本霊異記』(板橋倫行校註)には「時に行基菩薩、難波にありて、椅を渡し、江を掘り、船津を造らしむ」とあるが、このばあいの《船津》などはその典型であろう。つまり、津とは、船の交通の盛況なゆえに、港湾化した古代の浦のことを指したのである。

そして、ここから浦と津の乖離が始まった。というのは、難波の船津のように、津には小規模ながらも棧橋(椅)がかけられ、船の停泊地としての単なる浦から商港的なものに整備されていったからである。一方、津になれなかった浦は地形的には浦としての機能を保持したまま、単なる荒磯、単なる浜へ、と疎外されてしまうのである。そしてこの背景には、多少なりとも船の大型化という問題がある。

さて話は前後するが、ここで改めて《みなと》について考察しておこう。みなとの原義は前述のように、船が安全のために《とまる所》という意である。しかし、これはあくまで《みなと》の精神であり、古語としての《みなと》には、もうすこし異なった意味があった。

古語としての《みなと》——漢字で書くと《水戸》あるいは《水門》——は、「①川や海などの水の出入口。川口。同瀬戸。②行き着く所。とまる所」という意がある。この意味からみても、《みなと》の特徴は、まず第一に地形的には《浦》としての機能を備えていることである。第二には、これは商業の発達に關係することだが、海上交通に河川を利用した交通が加味されていることである。

つまり、津に昇格した浦の多くは、浦の一部が河川と通じている、という自然に恵まれていたのである。いいかえれば、河川と通じて

いた浦は、それゆえに海船と川船が出会う津となり、《みなと》としての機能を次第に増強させていくのであった。こういった津のなかから、鎌倉時代に入ると、《湊》としてますます商港化していくところもあった。むろん、浦のなかでも《湊》への中継基地として、あるいは避難地として適していた所では、《泊》として再生するところもあるにはあったが、《泊》はあくまで船の《とまる》ところではなく、《湊》のような商港化した所と比較すると、その賑にはかなりの差があった。

さて江戸時代に入ると、湊はますます商港としての地位を固めていった。かの菱垣、樽両回船などで栄えた湊町はこのような過程でその貌を明確化させていったのである。ところで、菱垣回船、樽回船というのは、周知のように、当時、世界でも稀な一〇〇万都市であり、消費都市でもある江戸と、経済的な先進地帯である大坂を中心とする上方とのあいだで行なわれた、船による物資の輸送のことである。前者は大坂から木綿、油、酒、酢、醤油などの日用品を積んで、後者はその名が示すように主として酒樽を積んで江戸に回送した。だが、江戸期の海運はこの他にもいろいろあつて、いずれも幕藩領主の年貢米など「公用」あるいは「専売」荷物を運び、それぞれ東回り・西回りの航路で本州、四国、九州の主要都市を結ぶ海上交通路を形成していた。そしてこれらの航路で活躍したのが、いわゆる《千石船》と呼ばれる大型の和船であった。

千石船というのは、米を千石積込むことができたから俗称としていわれてきたのだが、それは特定の船型を示すものではなく、そしてかならずしもすべてが千石積みというわけでもなかった。それはともかくとして、この千石船というのは、和船としては、日本が生

みだした最大規模の船であった。というのは、明治になると、明治新政府は西洋型帆船および機械船の導入を開始し、和船の伝統をすっかり忘却してしまうからである。そしてこのことは、わが和船にとっても二重の不幸であったが、と同時に和船が活躍してきた《湊》にとっても大なる不幸を意味したのである。

さてここで、この不幸の問題にかかざらう前に、もうすこし千石船について考察しておこう。千石船という大型の大和型和船は、本来は、十六世紀ころ瀬戸内海を中心として発達してきた《弁才船》である。弁才船の特徴というのは、船底を《航》（かわら）と呼ぶ厚板を基本材として、これに根柵・中柵・上柵という幅の広い外板を組み合せて構成したところにある。つまり、この船型は、すでにふれたように、オモキを船底板として使用した刳舟の伝統を継承するものであった。この形式は耐波性という観点からすれば欠点ではあったが、特長としては製作が容易であること、かなりの強度をもっているという点では、かなりすぐれたものであった。しかし、各柵のつぎ目が弱点になる、という最大の欠陥がこの形式には内包されており、これがために「板子一枚下は地獄」ということわざなどありでもあった。これは、他面では和船には水密甲板が欠陥していたことにもよるが、どちらにしても荒天のときなどは打ち込む波で船内が水浸しにならざるを得なかった。

こういった和船の造船技術上の立遅れは、何も日本人の保守主義によるものではなく、その主たる原因は江戸幕府の鎖国政策にあった。というのは、もし耐波性に強い和船を建造したとすれば、それは外洋の航海に簡単に挑戦できるからである。

それはともかくとして、江戸時代の和船は、日本海上交通史の中

では最大の花形であり、和船にとつては最も幸福な時代でもあった。たとえば、千石船に例をとり、同規模の輸送を陸上輸送と比較してみると、当時の海上交通がその能率と経済性の上で段違いの優秀性を誇っていたことがわかる。石井謙治氏によれば、それはだいたいつぎのようである。

「たとえば、一〇〇〇石の米を大阪から江戸へ運ぶ場合を考えてみよう。馬一頭に四斗俵二俵を積み、馬子一人が手綱をとるとすれば、一〇〇〇石では馬一二五〇頭、馬子一二五〇人が必要とし、順調にいった十五日はかかる。しかも実際には宿場での乗継ぎをせねばならず、その手間や人馬の食料などは莫大なものとなる。ところが、一〇〇〇石積の船を使えば、わずか一艘、船頭以下の乗組は十五、六人ですみ、日程は天候に支配されるにしても、ふつう十日程度で走破できるのであるから、陸上輸送とは比較にならない能率と経済性をもっていたことがわかる」（須藤利一編『船』（法政大学出版局）所収の『千石船』）。

つまり、日本が島国であるという地理的事実、否、四方を海で囲まれた山国であるという現実を直視すれば、江戸時代の海上交通が陸上交通よりも活発であった、ということはずぐうなづけよう。そしてこのような千石船が停泊できた湊というものが、商港としての体裁をかなり整えていたであろうことも納得できよう。

さてここまででは、わたしが青ヶ島に在住しているあいだに書いた考察してきたことである。それはともかくとして、青ヶ島に三宝港という名ばかりの小さな港がある。この三宝港に鯨がどうやら接岸できるようになったのは、戦後を十年以上も経過してからのこと

であった。岩だらけの荒磯に築港するという工事はかなり難工事だったらしい。そしてその難工事の結果やっと完成した港というのが、鯨一隻がかりうじて接岸できる程度のちびけな突堤だった。しかも、それに接岸する鯨たるや、今日でも江戸時代の千石船の規模にはるかに及ばぬ和船である。

このことから想像できるように、江戸時代、千石船が停泊・接岸できた湊というものが、たとえ今日の港湾からみれば取るに足らない存在であったにせよ、当時としては相当な規模であったといえよう。

ところが、ここに湊の没落という局面が生じてきたのである。それは、周知のように、幕末ころから日本近海に外国船が頻繁に出没し始めたからである。そしてそれらの外国船は機帆船であったが、わたしたちの曾祖父、曾祖母あるいは彼らの父母たちを何よりも驚かせたのは、外国船が黒船つまり鋼鉄船であったことだ。

幕府や各藩は次第にこれら洋船の方式を採用し、かつ和船の技術をいかしながら西洋式の帆船を建造した。がしかし、明治になるまでは、本格的な鋼製の機帆船は持てなかった。

ところで、ここで問題となるのは、鋼製の動力船の登場というところである。つまり、鋼鉄船の登場は必然的に動力としての蒸気機関の導入をもたらしただけである。いいかえれば、鋼鉄製の蒸気船は船の大型化に拍車をかけ、そしてそれゆえに近代的な港の出現を準備したのである。

ここで、幕末期における造船・港湾関係史を簡単にみてみよう。

一八五三（嘉永六）年 石川島造船所建設、米使ペリー浦賀来航  
一八五五（安政二）年 長崎製鉄所建設



一八五九（安政六）年 神奈川・長崎・函館三港を開き貿易開始  
一八六〇（万延二）年 横浜開港  
一八六五（慶応二）年 横浜製鉄所・横須賀造船所起工

今日、日本最大の港湾は、誰れもが知るように、東京湾の横浜港である。幕末ころの横浜は相次ぐ外国船の寄港でそろそろ活発化し始めていたけれども、うらびれた漁村、寒村といった状態であった。それが今日のようになったのは、東京湾という地理的条件もあったけれども、当時の横浜が単なる寒村の浜（浦）だったからだ。このことは、江戸時代の千石船が全国津々浦々から最終的に集結する江戸湾の品川や深川が、なぜそのまま今日の東京港にならなかったのか、という説明にもなる。いいかえれば、このことは隅田川（そしてそれに直結する運河）という湊にとって不可欠の存在がありながら、どうして横浜の方が先に近代的な港湾となったのか、ということである。

結論的にいえば、江戸はすでに大都市になっていたからである。したがって当時、同じ江戸湾内で港湾としての最適立地を捜すなら、恐らく横浜しかなかったはずである。

この経過は重要である。がしかし、わたしにはその余裕もないし、それにかんする知識が十分に備わっているわけでもない。だから、わたしはこの問題について、もう少し別の角度から探ってみようとおもう。

とにかく、ここには湊の没落の過程と、今までは単なる浜でしかなかった浦の港湾化、という相反する二局面がある、もちろん、港湾化した浦というのは、全国数ある浦のなかでも限られた、いわば

相当に盛んだった。

ところが今日、多くの弱小離島は海を眼の前にしていながら、実際は海を背に向けているかのごとく外部から魚を購入している状態にある。しかもこれは島だけに限らず、浜のまま放置されたうらびれた漁村についてもいえる。ここには、たしかに以前のように魚がとれなくなった、という位相もある。がしかし、これこそ機械船の登場による島の不幸なのだ。島民は、眼の前を大資本系列の漁船や、港湾設備の充実している他島の漁船が操業している様を、ただ丘の上から指をしゃぶって眺めているだけなのだ。そうでなくとも、せいぜいその間に小舟を出して、採り逃した魚を細々と釣るだけなのである。

そしてついでにいうならば、島以外のうらびれた漁村ではこういった苦しい漁業の生活に耐えきれなくなり、ついには漁業権すらも手離し、公害企業の誘致をまねくのである。そして不幸なことに、彼らが漁業権を放棄していくばくかの現金を代償として受けとると、海は汚染されるのだが、かつて漁民たちが待ちこがれていた港よりも大規模な港湾が建設されるのだ。

こういったコンビナート専用の港はいかにも設備としては立派であつても、わたしにいわせれば、最早言葉の正確な意味で、港とはいえないのである。というのは、すでに述べているように、〈みなと〉とは「船が集まり、風波をさけて安全にとまる所」という意であるが、こういう港は一見それらの条件を具備しているかのように見えるけれども、船の主体性が欠落しているため、それは見掛けではないのである。いいかえれば、ここには船と人間の共同体という〈みなと〉としての必要条件が欠除しているのである。つまり、こ

幸運な浦である。けれども、横浜のごとき幸運の浦の港湾化は、すでに述べたような浦と津との、あるいは津と湊との乖離よりも重大な問題を内包している。いいかえれば、近代的な港湾の登場は産業革命と密接にむすびついているため、港湾とそれ以外の浦、湊との乖離はまさに決定的な断絶となり、それゆえに浦、津、湊で生活している人びとを疎外してしまうのである。

ここで、わたしの専門分野である離島について考えてみよう。たとえば、伊豆諸島に御蔵島という小さな離島がある。この島は、江戸時代、伊豆諸島では江戸との間に定期便を有している唯一の島であったのである。というのは、御蔵島には櫛の材料となる良質のツゲが自生しており、これが幕府の奥女中たちに愛用されていたからである。ところが、江戸幕府が崩壊すると、その需要がなくなり、御蔵島は他の離島と同じく忘れられた存在に転位していくのであった。

むろん、この事例は表面的には、機械船の登場に影響されていない。がしかし、離島全般について考えると、離島の離島化はこの機械船の登場という契機に大きく影響されているのである。いいかえれば、港湾設備の導入という点で大幅に立遅れた多くの離島は、これ以降は機械船が立寄るという機会もなくなり、忘れられた島あるいはせいぜい人の住む岩礁といった存在に転位していくのであった。

ここで漁業との関係から、この問題について考察してみよう。離島は周囲を海に囲まれているから、当然、本来は漁業に適している。他の離島でも同様であったが、わが青ヶ島でもかつては江戸への税金を鰹節で納めたり、島内での自給自足の生活のため、漁業は

これらの港は民衆の生活と全然係わりを持たないのだ。

これに対して有識者は「石油パニックがもたらした狂乱物価を想起せよ」というかも知れない。けれども、もしそうであるならば、それこそ余計に本末転倒だ。もし石油基地プラス港という存在が、今日の生活条件を支えるところの絶対的条件であるというのなら、その大前提として、海を汚染し、漁民の漁業権を奪い、船による民衆の自由な交通を拒否する、という三大悪と金輪際手を切らねばなるまい。

わたしは近代的な港湾というのが浦、津、湊で生活していた人びとを疎外してしまう、とすでに書いているけれども、実は、こういった港の存在はその土地に住む人びとの生活をも疎外してしまうのだ。くりかえしになるが、こういう港は最早〈みなと〉と呼ぶことができないのだ。民衆の生活史がはいり込む隙間もないのだ。

ところで、佐賀県の漁民たちは、普通の地区には載っていない青ヶ島のことを東京都民よりはよほど知っている。というのは、彼らは年数回、青ヶ島周辺の漁場で操業するからである。彼らは青ヶ島が無人島でないことを知っており、青ヶ島の人びとが彼らの漁船に對してどのように感じているか、ということは、彼らは知っていないけれども、絶海のなかで彼らは島民に見られているということに安心を抱いているのである。それはあたかも青ヶ島が彼らにとっての船丘であるかのようになっている。彼らはほとんど上陸してくるということはないけれども、ときどきは青ヶ島村民の求めに応じてコーラと魚を物々交換したりする。そしてこういったほとんど目につけないような民衆レベルの交流が、何かの時の青ヶ島への大きな支援となるのである。

わたしはこの意味で、漁港からコンビナート・プラス港に変貌した港湾には、船の主体性、民衆の生活史が欠落している、といっているのだ。そしてそれは巨大化した商港についてもいえる。ともあれ、船の大型化は築港に伴なう犠牲者を出しながら必然的に近代的港湾をもたらしただが、その反面では浦、津、湊との格差はますます拡大していくという結果をまねき、民衆と船との結合は弱められていった。冒頭でふれたように『津々浦々』という言葉の中には、このような変遷の過程が秘められているのである。

最後に、わたしは本章をとじるにあたって、港の変遷にはつぎの六つのパターンがあることを示しておく。

- ① 浦……（海岸線の後退で陸地となる）
- ② 浦→浦
- ③ 浦→津・泊
- ④ 浦→津→湊
- ⑤ 浦→津→湊→港
- ⑥ 浦→港

#### 付記

当初本稿は四回連載のころつもりで書き始められた。といっても、私に具体的なプランなどあるわけではなく、実は、思いついた折り折りに、つれづれなるままに書き、四回で終るというのが一応の目安だった。そして書き始めた頃はこの調子なら五〇回でも一〇〇回でも続けられるぞとおもったが、最近はややシンドクなってきたのである。

さて私が『船の思想』を書こうとおもったのは、私のライフワー

クともいふべき『日本離島史』にも一歩でも近づきたい、との野望のためであった。そして私はその序説として『船の思想』、『海の思想』、『島の思想』という未だ書かれざる三部作を夢想したのであった。

がしかし、『船の思想』ですら容易でないことがわかってきた。というのは、あまりにも己れの研究不足が見えてきたのである。にもかかわらず、一応の体裁はつけたいなどとおもい、やや結論じみたものを提出してしまったのである。今回の船と港との関係がそれである。

というわけで、当初の予定より一回早く終了することになってしまった。けれども、もともと本稿は行き当たりばったりに書き始めたもの、こうなることも幾分かは予測していたのである。けれど、私としてはライフワークの目処が立つまで、今後も持続してやりぬく覚悟である。

だから、そんなわけで、いつの日か多少の装いは変っても『船の思想』のつづきをお眼にかけられることもできるかもしれない。

（一九七四・八・二二）