

特集—海と島の日本・VI

- ・海、そしてシーカヤックから見た日本列島
内田正洋……………19
- ・顔と海が見える島の魚を学校給食へ
久保田弘道……………28
- ・伊豆大島からはじまった自然海塩の復活生産
本誌編集部……………42
- ・「離島漁業再生支援交付金」の活用事例について
水産庁漁政部企画課……………54
- ・〈海と島の道〉の視点からの道州制
菅田正昭……………62

海、そしてシーカヤックから見た 日本列島

内田正洋

漁獵用として使われてきたカヤックは、海辺の人々の生活を支えてきた道具だった。かつて海と密接なつながりをもっていった海洋国、日本。子どものころから海に親しみ、舟を繰り外洋へと旅立っていった。海の旅とは、言い換えれば航海である。その手段、道具として、いまはシーカヤックは位置づけられるだろう。そんな海の旅から見る島は孤立したものではない。シマ（島）には「縁（よすが）」という意味が含まれており、縁とは「抛り所」のこと。島とは、日本人の故郷なのである。

シーカヤックが継承する古代からのカヤック文化

海の魅力と自由さを伝えてきた海村の教育環境

日本人の故郷《シマ》から海の生態系回復を

シーカヤックが継承する 古代からのカヤック文化

僕は、カヤックという小舟で海を旅している。旅を続けて、すでに二二年が過ぎた。カヤックは、極北の民族によって、少なくとも二〇〇〇年ほど前から漁猟用として使われてきた舟だ。古代からの英知がそこに集約され、人類の遺産と言つていいほどの貴重な存在だ。

元来カヤックは、木の骨組みに海獣類の皮革を張り、それを縫い上げて作られた。魚類を始め、アザラシやラッコなどの海獣類、鯨までが漁猟の対象だった。寒風吹きすさぶ北洋の海岸で、数千年に渡り暮らし続けた人々の生活を支えてきた道具。

二〇世紀になり、カヤック文化は一旦途切れてしまった。しかし世紀の後半になり、素材をプラスチックに変えて甦った。それが現在シーカヤックと呼ばれる手漕ぎ舟になった。シーカヤックの方は、漁猟用ではなく海を旅するために作られたものだ。元々のカヤックとは少々用途が変わったが、道具としてのカヤック文化は、シーカヤックによって守られ、これからも継承されていくはずだ。何しろ二一世紀の今は、人類史上もつともカヤックが急増している時代だからだ。

今やシーカヤックは、世界各地で製造されている。特に



毎年、世界自然遺産になった知床半島を漕いでいる。総勢40艇以上のカヤック艦隊。知床シーカヤックシンポジウムを開催し、世界遺産と国立公園内でのシーカヤック利用について、実際に半島周回の旅を通じて討議をしている。昨年は、半島利用の心得という文書が環境省から出された。国がシーカヤックの利用を明文化した。

北米大陸では一大産業となった。もちろん日本でも年間数百艇は作られており、最近では中国でも製造され始めた。つまりは、世界中にシーカヤックを漕ぐ人たちがいる。

日本にシーカヤックによる旅の文化が上陸したのは、二年前の一九八七年。僕が漕ぎ始めた年でもある。当時ブームになり始めたアウトドアの道具としてシーカヤックは認識され始めた。それから四半世紀近くが過ぎ、シーカヤックはすっかり日本に定着した感がある。

全国津々浦々という大袈裟かもしれないが、ほとんど全国でシーカヤックを見かけるようになった。おそらく、すでに二〇万人ほどが日本の海でシーカヤックを楽しんでいると思われる。シーカヤックで日本一周の旅を行った人も、今や相当な数になる。

とはいえ、シーカヤックは静かに拡がってきたので世界的には目立たない。ブームになることもなく、大半が口コミという手段で拡がってきた。そんななか、学校教育でシーカヤックを取り入れるところが数年前から始まった。大学は無論のこと、公立高校や中学の授業としてシーカヤックを教えているところさえある。これも口コミや、先生たちの実際の体験を通して始まったことだ。

シーカヤックは、いわゆる手漕ぎ舟だが、そのスピードは相当に速い。したがって、驚くほどの距離を進める。訓練すれば一日五〇キロ程度なら普通に進めるし、ゆったり

漕いでも二〇キロぐらいなら朝飯前という感覚。だから旅ができるわけだ。当然ながら、旅に必要な道具類や食料も一週間分ぐらいなら十分に積み込んで移動できる。海の旅とは、言い方を変えると航海である。カヤックの旅は、カヤック航海。そう書くと、少しイメージが変わる。

海の魅力と自由さを伝えてきた 海村の教育環境

日本は今、海に出ている人の数が激減している。漁師しかり、船員しかりである。日本の漁師人口は、戦後まもないころの一〇〇万人レベルから二〇万人まで激減し、毎年一人ずつ減少している。だから、二〇年後には日本から漁師が消えてしまう計算になる。かなり深刻な状況だ。

船員に関しても、内航船（国内航路）の船員は三万人ほどしかおらず、外航船（外国航路）にいたっては、三〇〇〇人にも満たない状況になってしまった。日本の貿易のほとんどすべてを支える海運業だが、その海運を支える日本人船員がこれほど少ないのは、産業構造が異常だという証だろう。日本に物資を運んで来るのは、東南アジアの若者たちである。彼らのおかげで、日本人は今の暮らしが維持でき

る。
なぜ、こんな状況になったか。それは海の魅力を知る人がいなくなり、それを伝える人もいなくなってしまったか

ら。そして、海を旅する機会がなくなったから。

『我は海の子』という唄はご存知だろうが、その歌詞の四番は意外に知られていない。以下がそれである。

丈余じょうよの櫓ろ操さくりて 行手ゆくて定めぬ波なみまくら

百尋ももひろひ千尋ちひろ海の底 遊び慣なれたる庭にわ広ひろし

かつて、海沿いに住む子どもたちは、日常的に海へ漕ぎ出していた。それが日本の海洋文化を支えてきた。昭和三〇年代初頭までに漁村で生まれた子どもたちには、まだまだそんな環境が残っていた。

遊びとは、日常的な生活から心身を解放し、別天地に身をゆだねるという意味だ。つまり、遊びは旅のこと。この歌詞のように、子どもたちが舟を漕ぎ、海に出て行く行為は、まさに遊び（旅）の究極的な行為だということが分かる。今じゃこんな遊びは、まったく考えられない。でも、当時の漁村には、海の上で働いている大人が大勢いた。だからそんな遊びをする子どもたちを、大人は横目で見守りながら仕事をしていたのだろう。

実際僕には、小学六年生か中学に上がったばかりのころ、伝馬船を漕ぎ出して遊んでいた記憶がある。ある時、沖合まで行き、漁師にこっぴどく怒られた。怒られた理由は、持ち主に断らず、勝手に舟を使ったから。

当時の僕らは、浜に置いてあるものは自由に使っていたと思っていた。漁師も、僕らが危険なことをやっていると



伊豆諸島神津島にある露出している黒耀石の層。その下をシーカヤックで往く。3万年以上前からこの地へと、日本列島の石器人たちはカヌーでやって来ていた。その航海能力には、本当に驚かされる。

いう理由で怒ったわけじゃない。そこが、今考えると面白い。挨拶しなかったことを怒られたわけだ。それだけ、海での責任に対し、自信や技術のある大人の漁師がたくさんいた。そして海が自由な世界だと、大人は知っていた。

ところがその後、社会情勢は一変していく。子どもだけで海へ出て行くことなど、不可能な社会になっていく。理由は、責任が取れないという単純なこと。それは、学校の教育方針の転換なのか、工業社会を支えるための歯車のように従順な人材が必要だったのかは分からない。でもそこから、海の魅力、海の自由さを伝える漁村の伝統的な教育環境は、どんどん社会から消えてしまった。

大体、海へ漕ぎ出て遊ぶような子どももつてのは、先生や大人の言うことをきかない、いわゆる悪ガキが多かった気がする。でもそれは自由を求めていた子どもたちだった。奔放とも言えるが、英語的に言うならワイルドな子どもたちだ。

それから半世紀が過ぎ、海の魅力を教える機会がないのは、もはや仕方ないことだ。でも、昭和三十一年に生まれ、漁村で育った僕などは、そんな環境があったことに感謝して生きている。そして僕らこそが、磯遊びじゃなく、海の上に出て遊んだ体験のある最後の世代になってしまった。だからこそ、あの海遊びや海旅の感覚を後世に伝える責任があると強く思っている。もちろん、危険性を排除した上



今年2月、久しぶりに仙崎湾を訪れた。手前は仙崎半島。奥が青海島。かつては湾内に漁船が数多くいた。今は閑散としている。かつては、春になると湾中にホンダワラが生い茂っていた。そんな藻場を回復させようと、鉄分供給の実験が、仙崎にある山口水産高校で本格的に始まっている。

で、ではあるが。

日本人の故郷《シマ》から 海の生態系回復を

日本列島人は、世界最古の航海者であるという考古学的な事実がある。三万年以上前、日本列島人は、沖合の島（伊豆諸島の神津島）で採れる黒耀石こくようせきを手に入れるために舟を漕ぎ出していた。そのころは、まだ旧石器時代。そんな時代に意志を持って海へ出ていた可能性のある証拠は、他の世界にはほとんど見当たらない。つまりは、世界最古の航海者が、日本列島にいたことになる。

縄文時代が始まったと言われるのは、一万二〇〇〇年ぐらい前だとされる。その時代になると、人類が航海をしていた形跡が少しずつ出てくる。その中で実際の道具が出土しているのも日本列島だ。それはカヌー（丸木舟）を作るための工具で、丸ノミ型石斧（鹿児島県の楯ノ原遺跡たてのはら）と言

われる。大木を削り貫くための道具。それが、出土している最古のカヌー建造用工具である。

そんな事実から、日本列島には、世界最古の航海文化があったと思われる。しかし、その伝統はほとんど消えていき、特に戦後になると極端に忘れ去られた。漁村の子どもたちが受けていた自然な環境での海洋教育は、そんな伝統の流れだったと、僕は思っている。ちなみに僕が遊んでいた海は、山口県の日本海側、仙崎湾というところだ。古式捕鯨の伝統があり、明治になり日本の近代捕鯨が始まったところだ。戦後は引き揚げ港だった。

仙崎湾の入り口には、青海島あおみしまが横たわっている。仙崎半島は砂州の半島で、半島のすぐ北側に島があり、海峡の幅は一〇〇メートルほどしかない。半島と青海島の西側が仙崎と呼ばれる地区で、島の東側には通かよひという集落があり、こちらも伝統捕鯨の基地だった。

仙崎の子どもたちは「島」という言葉を、日常的に使っ





「森は海の恋人」という標語のもと、漁師さんによる植樹運動が始まったのは20年ほど前。宮城県気仙沼の隣、唐桑半島で養殖をやる畠山重篤さんがきっかけ。写真は彼が暮らす舞根（もうね）湾。運動は全国に浸透し教科書にも取り上げられた。2008年、彼は『鉄が地球温暖化を防ぐ』（文藝春秋）という本を書いた。それが僕の人生を変針させた。

ていた。僕が通っていたのは、半島側にある仙崎小学校で、青海島側には、大泊、大日比、青海という集落があり、そちらには青海島小学校があった。中学からは、同じ仙崎中学校で学んだ。

島と半島は、すでに橋でつながっていたが、子どもたちの中には、島の子と半島の子の区別があった。もちろん仲よく遊んだり、親友にもなっていたけど、初めて出会った中学一年の時の緊張感は覚えていいる。

島というのは、英語のアイランドと同義語だ

と思っっている人が多いだろう。ところが、島とアイランドでは、まったく逆の意味がある。それは視点の違いだ。

シマ（島）には縁（よすが）という意味が含まれている。縁とは、拠り所のこと。日本語のシマは、自分の拠り所なのだ。ところがアイランドの方は、孤立したところや孤立させるという意味がある。

シマは、日本人にとつては拠り所なのだ。シマを拠り所として日本人は生きてきた。しかし、英語圏の人にとつてアイランドは、孤立したところであり、それは大陸からの視点なのだ。

そして拠り所とは、自分の故郷にも通じる。シマには縄張りという意味もあるが、故郷という解釈もできる。つま

うちだ まさひろ
内田正洋



1956年長崎県大村市生まれ。海洋ジャーナリスト。(社)海洋緑化協会キャプテン。山口県立大津高校ではラグビー部に所属し花園へ。日本大学農獣医学部水産学科で遠洋漁業学を専攻、カッター部に所属。パリ・ダカール、バハ1000などのデザートレースを経て海のカヤック世界へ。台湾～九州、西表島～東京湾といった遠征を行い、関野吉晴氏の「グレートジャーニー」におけるパタゴニア海域のサポートを行う。近年はシーカヤック・アカデミーの実践版「瀬戸内カヤック横断隊」を企画し実践している。近著に『祝星「ホクレア」号がやって来た』『海とオートバイ』（共に榎文庫）、『シーカヤック教書』（海文堂）がある。

り、島とは日本人の故郷なのである。

この、島⇨縁⇨故郷という図式が分かれば、日本人にとって島がいかに大切なものが理解できる。島をアイランドに置き換えてはイケナイのだ。四大島（本土）以外の離れ島についても、そこが私たちみんなの故郷という認識になれば、産業や政策が激変するに違いない。

島を故郷だと実感するためには、シーカヤックで旅することだ。海を旅するには、シーカヤックという手段しかない。さらには旅とは「タブ」という言葉から来たもの。「タブ」とは「賜ぶ」である。何かを賜るのが旅である。遊び⇨旅⇨賜る。そんな図式さえある。

そして今年、僕は海洋緑化協会という一般社団法人を立

右は島山さんの本に登場する山口県は宇部の鉄人、杉本幹生さん。鉄分供給のアイデア、鉄炭ダンゴを考案し実践している。水産高校の指導も彼が行う。真ん中は島山さん。左が僕。島山さんの講演が仙崎で行われたので、僕も慌てて駆けつけた。奥の山は青海島。その手前に仙崎湾がある。



ち上げた。シーカヤックで旅を続けていくうちに、日本の海がどんどん疲弊していることに気付いたからだ。生命の息吹が薄くなり、海の森である藻場が消え、砂漠化（磯焼け）が急激に進行している。

島の周囲には、本来藻場があった。藻場こそが海の生命を育み、光合成によって陸以上に二酸化炭素を吸収し、地球温暖化を抑えていた。二〇世紀の文明は、埋立てや干拓で藻場を消滅させ、追い討ちをかけるように陸の森を荒廃させた。

島で暮らす二一世紀の日本人の生き方は、海森を育てる行動しかない。藻場を育んでいたのは陸森からの微量な鉄分だが、近年ハッキリと分かってきた。海の現状をシーカヤックで感じ、カンフル剤として鉄分を供給する。そして陸森から海へ養分を流すための新たな工夫をしていく。海岸道路、堤防、川の護岸、すべて見直しである。シーカヤックを島の観光と教育産業にしていくことで、数千年もの温故知新が再興する。解決策はおそらくここしかない。

僕の名は、正洋。それは海を正すという意味。これからの人生は、海洋緑化が主題である。英語ではOcean Green。シーカヤックの視点から、海の生態系を回復させねばならない。それこそが、二一世紀に生きる島人、日本列島人の使命だと思っている。