知多半島ケーブルネットワークコミュニティ誌 ［ココナッツクラブ］

COCONUTS CLUB

JUNE 2020 6

島と半島を繋ぐもの

島と半島を繋ぐもの

前号で巡った師崎から船に乗り込んで、今回は篠島と日間賀島へ渡ってみよう。
たった10分先にある海上の別天地は、様々なインフラで半島と密接に繋がっている。
そこは離島でもあり、半島の一部でもある。

昭和40年(1965)に発行された「南知多町商工案内図」より、島の部分を抜粋した。日間賀島の「西浜港」のそばに「名鉄観光船営業所」の文字が見える。篠島ではまだ埋め立て工事が行われていない。

愛知用水は島まで通ず

4月から当社の提供する光通信サービス「ちった光」が、篠島と日間賀島でも開始された。昨年秋に地元説明会を開催し、両島の乗船ターミナルでも紹介展示を続けてきたので、すでに加入された島民の皆さんも多いことだろう。今後は、CCNCの番組での情報発信はもちろん、本誌でも島の歴史や文化、さまざまな取り組みを紹介する予定なのでご期待いただきたい。島外の人にとっても、身近な観光スポットであり独特の文化を持つ島の話題は興味深いはずだ。

島と知多半島を繋げたちった光だが、これまでも多くのインフラが離島と半島を繋げてきた。そのひとつに愛知用水がある。

愛知用水は、知多半島全域に農業用水、工業用水、飲料水をもたらす水の大動脈であることはご存じのとおり。岐阜県可児市と八百津町にまたがる木曽川の兼山ダムから取水し、愛知県東部を縦貫して美浜町古布地区の美浜調整池に至る幹線水路は、全長112キロ。幹線水路の途中から分岐して、知多半島全域を網の目のように巡らされた「支線水路」は総延長が1012キロにも及ぶ。三河湾に浮かぶ島は、その水路が行きつくもっとも遠いところである。

愛知用水が通水したのは昭和36年(1961)のこと。昔から水不足に悩まされてきた知多半島では用水の建設が戦前から叫ばれていたが、具体的に建設に向けて動き始めるのは戦後間もない昭和23年(1948)。知多市八幡出身の久野庄太郎が、安城農林学校教員の浜島辰雄とともに用水のルートを丹念に調査し、詳細な「愛知用水概要図」を作成したことからプロジェクトが始まる。二人を中心に熱心な建設運動が展開され、それが契機となって建設が決定。昭和32年(1957)に着工すると、最新の土木技術を駆使してわずか四年で完成にこぎつけた。

島に水がもたらされるようになったのは、通水の翌年である。

それまでの島では、飲用水や農業水は井戸から汲み上げていた。島の中にいくつかの共同井戸があり、子供がいる家では水汲みはもっぱら子供の仕事だったという。しかし、雨の少ない冬には水不足になることも多く、船で半島の村まで貰いに行ったり、海水で米を研いだりしたこともあったという。篠島の有名な史跡に、南北朝時代に島に漂着した義良親王(のちの後村上天皇)のために掘ったと伝わる「帝井」があるが、この井戸も長らく島民の共同井戸として利用されてきたものだ。

愛知用水から島に水を引くことは工事開始から程なくして決まり、師崎まで通じる用水から分水し、島までの海底送水管が敷設された。これにより島にも安定して水が供給されることになったのである。

その後、観光ブームによる民宿の増加や、真水を必要とする海苔養殖が島でも始められたため、たびたび断水が起きるようになった。そのため、昭和47年(1972)に水を管理する組織を編成して、送水設備を拡充している。その際に両島だけでなく、一色町(現西尾市)から給水船で水を運んでいた佐久島にも海底送水管が敷設された。

島の灯かりが一斉に消える日

半島とつながるインフラには電気もある。

知多半島の家庭に初めて電灯がもたらされたのは名鉄常滑線沿線の町で、明治45年(1912)のこと。普及地区は順次南下し、大正6年(1917)には師崎まで達した。これは、名鉄の前身である愛知電気鉄道が交通事業と同時に電力供給事業も始め、そのエリアを次第に広げていったことによる。

島に電灯がやってきたのは、半島の町村より若干遅かった。先んじたのは篠島で、師崎より二年後の大正8年(1919)。新たに設立された篠島電気株式会社が、篠島小中学校そばの山上に設けた発電所から島じゅうに電気を送った。日間賀島は少し遅れて昭和5年(1930)で、知多湾電気株式会社が久渕港の近くに発電所を設置した。両島とも、島内で電気を作り島内で消費していたわけである。しかし、燃料不足や設備の老朽化、経費が嵩んだことがたたり、やがて発電量が低下する。

そこで昭和22年(1947)、中部配電株式会社が海底ケーブルを敷設して、両島に電力を供給することになった。以後、今に至るまで島の電気は半島から送られている。また、水と同様に佐久島へもケーブルは延びている。古来佐久島は三河に属しているが、水と電気については知多半島と命運を共にしているのだ。三つの島は至近距離にありながら、行政区域が異なるので一体感を感じることはあまりないのだが、普段目にすることのない海底送水管とケーブルで密接に繋がっているというのは面白い。

昭和34年(1959)の日間賀島東港(小戸浜港)。防波堤の先に接岸していた。(大善院提供)

昭和40年代の篠島港。防波堤の向こうは木島、その奥に師崎が見える。(南知多町企画課提供)

水、電気、船、そしてCCNCで、
島と半島は繋がっている。

昭和40年代の師崎港。接岸しているのは伊良湖行きのフェリー。(南知多町企画課提供)

昭和35年(1960)の河和港。奥に見える木立の中には別荘があった。(大善院提供)

多くの人々の笑顔が、いつの　時代も島と半島を繋いでいる。

Shinojima

ところで電気と言えば、篠島では年に一度、短時間だが島の電気が一斉に消える日がある。それは毎年1月3日に執り行われる正月の祭礼のとき。「オワタリ」や「おわたりさん」と呼ばれるその神事は、一年に一度、八王子社に祀られている男性神「オジンジキサマ」が、神明神社で待つ女性神のもとへ行き一夜を共に過ごすという、ちょっとロマンチックなもの。オジンジキサマのオワタリは決して見てはいけないものとされており、本当に見ることができないよう、オワタリの間だけ島じゅうの電気が消されるのである。合図に合わせて島民が自宅の電気を自主的に消灯するのではなく、変電所から島への送電を止め、強制的に消灯してしまうというのだから徹底している。

筆者は数年前、この祭礼を取材したことがある。消灯時間は太陽がすっかり沈んだ午後6時。行く前は、消灯と言っても形式的なものと高をくくっていたのだが、その時間になるとなんの前触れもなく島じゅうの電気が消え、いきなり真っ暗になってしまったので狼狽した。しかもその間、すべての島民は家の中に籠もり息をひそめているので、シーンと静まり返っている。聞こえるのは浜に打ち寄せる波の音のみ。見るなと言われても、こんな闇ではオジンジキサマがどこをどう渡っているのかさっぱりわからない。

港付近でじっと待つこと約20分、神明神社の方から太鼓の音が聞こえてきた。オジンジキサマが無事着いたという合図だ。その瞬間、一斉に島じゅうの灯りがともる。ホッとしたのも束の間、島の人たちは家を飛び出して、我先に神明神社へと向かった。なんでも、このとき参拝に行くのが早ければ早いほど、御利益も多いのだという。

島だからできる一斉消灯という離れ業と、その風習を今なお続ける篠島の人々の心意気に、ただただ驚くばかりであった。

新しくなった島の玄関口

そして最後にもうひとつ、半島と島をつなぐ最重要インフラである船を忘れてはいけない。

島へ渡る定期航路の歴史は、明治26年（1893）に亀崎（半田市）の成田新左衛門らが開いた亀崎―大浜（碧南市）―半田―一色―大井―師崎―日間賀島―篠島―福江（田原市）というルートが最初といわれている。以後、ここに書ききれないほど複雑な変遷をたどり、最終的には名鉄海上観光船株式会社が運行を一手に担う現在の形に落ち着いた。この会社は、師崎の海運業者、松本禮三郎が大正15年（1926）に設立した松本汽船株式会社がルーツで、愛知商船株式会社、愛知観光船株式会社と名称変更を経て、昭和38年（1963）に現在の社名になる。

乗船場は言わずと知れた師崎港と河和港である。師崎港は羽豆岬のすぐ北側、河和港は名鉄河和駅から東へ300メートルほどのところだが、以前は両港とも別の場所にあった。

昭和50年（1975）までの師崎港の乗船場は、現在の師崎漁協の付近にあった。本誌前々号「50年目の新師崎」で往時の地図を掲載したので、お持ちの読者はご覧いただきたい。また、河和港の旧乗船場は新江川河口の北側、国道247号沿いのスギドラッグ河和店の裏あたりにあった。現在地への移転は昭和48年（1973）。折しも観光ブームの真っただ中で、乗客が増加の一途を辿っている頃だった。

Himakajima

いっぽう島の乗船場はというと、日間賀島の西港と東港は昔からほぼ変わらない。フェリーが発着する北港は、昭和48年の就航に合わせて整備されている。対して篠島の乗船場は大きく位置が変わっている。かつては下船したらすぐ集落という場所にあったのだが、篠島・中手島・小磯島を陸続きにする大規模な埋め立て工事が行われたのに伴い、昭和63年（1988）に現在地に移った。

その両島の玄関口である乗船場が近年、面目を一新した。篠島港には平成26年（2014）4月に「島の駅」が、日間賀島西港には平成31年（2019）に「ひまポ」がオープンしたのである。

島の駅は、従来の待合所の場所に施設が整備された。広いフロアの一角に観光案内所、篠島土産を揃えた売店、名物のしらす丼などが提供される軽食コーナーを設けている。日間賀島西港にはこれまで専用の待合所がなく、雨天時などはいささか難渋させられたが、岸壁にひまポが新設されて便利になった。館内には島の駅と同様に観光案内所も置いている。用地の法的制約の関係で土産と飲食の販売は行っていないが、すぐそばに店が並んでいるので観光客にとっては問題ないだろう。どちらの施設も、外観の明るい装いやキャッチーなネーミングが島の雰囲気にぴったりで、島に降り立った観光客の気分を盛り上げてくれる。

島の新名物、揃い踏み！

そんな新しい「島の顔」を得た両島では、昨年のほぼ同時期に新たな名物を誕生させている。篠島は「鯛のじゅうじゅうみそ焼」、日間賀島は「海ソース」という商品だ。いずれも愛知県の

離島振興事業の一環として、両島の観光協会がプロデュースして開発したもの。篠島と日間賀島は、目と鼻の先ほどの近さにありながら文化や特産が大きく異なっているとよく言われるが、商品もそれぞれ個性的で面白い。

篠島の「鯛のじゅうじゅうみそ焼」は、パッケージを開けると鯛がまるごと一匹現れる豪快な一品。その鯛を鍋に入れ、別袋の味噌で炊いて味わうというもので、鯛の旨味と甘辛い味噌の相性が良く、ご飯にもよく合う。篠島観光協会副会長の河口修さんに聞くと、この商品は篠島の郷土料理がベースになっているという。「魚貝だけでなくワカメ、卵、茄子、生姜などを味噌で煮込み、それをご飯にかけて食べるという伝統が篠島にあるんです。特に決まった呼び名やレシピもない家庭料理の一種で、朝食で提供する旅館もありますよ」。開発にあたっては、篠島と言えばやはり鯛だろうとの意見で一致し、鯛を使うことになった。

日間賀島の「海ソース」は、タコ・シラス・白ミル貝という島の三大海産物をオリーブオイルやガーリックと合わせたもの。見た目も商品名もなかなか洒落ており、パスタやアヒージョなどに使えそうだが、和風の料理にもよく合うとか。日間賀島観光協会食文化部のメンバーがアイデアを出し合い、日間賀島の加工業者、丸幸（まるこう）有限会社が製造を手掛けている。丸幸の北川千佳さんはこう話す。「白ミル貝の水揚げ量は日間賀島が県内トップなんです。この貝には独特のクセがあるのですが、それを抑えつつ、旨味を引き出すことを心掛けました。苦心の甲斐あって、いろいろな料理に使える美味しいソースになったと思います」。

新型コロナウイルスの影響で、県内屈指の観光地である両島も厳しい状況が続いている。しかし、この危機が終息したとき再び多くの人に島を楽しんでもらえるよう、両島の観光協会は前を見据えている。「第二弾の商品として『鯛釜めしの素』も作りましたし、昨年から若手が中心となって牡蠣（かき）養殖も始めました。篠島の味や篠島の文化をもっと多くの人に知ってもらいたいですね」と話すのは篠島観光協会会長の板谷豊さん。「最近は多くの若い人たちが訪れて、日間賀島での一日を満喫してくれています。この4月からは島の見どころをめぐるスタンプラリーも始めたので、また是非お越しください」と話すのは日間賀島観光協会の鈴川幸彦さん。

この我慢の時を乗り越えたら、豊かな恵みとあたたかな人たちが待つ島を、思い切り楽しもうではないか。

我慢の時期が過ぎ去ったあと、
きっとまた、島へ行く。

〈取材協力〉篠島観光協会／日間賀島観光協会／南知多町地域振興課　〈資料提供〉南知多町企画課／山崎修さん／補陀落山大善院（常滑市）
〈参考文献〉南知多町誌 本文編／水と文化を育む愛知用水50年（ミツカン水の文化センター）／名鉄海上観光船70年のあゆみ（名鉄海上観光船株式会社）