



はじめに

第7回「あの森を訪ねて」は、幕末騒乱の発端となった黒船来航の地として知られるが、名前以外はあまり知られていない浦賀とその周辺の歴史などをたどりながら、美林50選の森を訪ねる。

コースは、久里浜駅（JR，京急）～吉井貝塚・怒田城跡～お林（浦賀道）～陸軍棧橋～西叶神社～（渡船）～東叶神社社叢林（美林50選）～浦賀駅（京急）とした。距離は約6km。

駅から平作川に沿った道を進む。

平作川の周辺は住宅などが一面に広がるが、縄文海進時には、今の衣笠駅付近まで達する古久里浜湾の海底で、湾を囲んでいた山地には多くの貝塚遺跡がある。その後、海退した沖積地に内川新田が開発された。それも今は地名に名をとどめるだけで跡形もない。



吉井貝塚より衣笠方面（古久里浜湾）

吉井貝塚・怒田城跡

標高約20mの台地上にある縄文貝塚や古墳時代にかけての集落址で、昭和35年の発掘で土器や

石器、それに当時の漁法をしるのに役立つ貴重な骨格器などが出土。県指定史跡となっている。

また、この地は、平安時代末期から三浦半島を支配していた三浦一族によって怒田城が築かれた所で、三浦水軍の拠点となっていた。

平家との戦いに敗れた頼朝が房総半島に逃れる際、同じく敗れて城を脱出した三浦軍と海上で遭遇し、房総に渡ったあと勢いを盛り返して鎌倉幕府を開くことになるという因縁もある。

お林と浦賀道

丘を下り真福寺を廻り込むように浦賀道と呼ばれる細い道を行く。

道の両側は、マテバシイを主林木にタブやコナラ等の混じる林が覆いかぶさるように続く。かつての道もかくやと思わせる雰囲気がある。この付近の森林は、「お林」と呼ばれ、浦賀奉行所が支配する幕府の御用林であった。

近年、住宅地造成のために、各所で森林の大規模な開発が行われた中で、この一帯は比較的まとまった森林が残っている。



お林と浦賀道

峠を越すと、再び谷あい広がる住宅地が浦賀の海まで続く。

浦賀

浦賀は、「太平の眠りをさます上喜撰（お茶の銘柄で蒸気船とかけた） たった四杯で夜も眠れず」と狂歌に詠まれたペリーの黒船来航の地。

アメリカの東インド艦隊司令官ペリーは、フィルモア大統領の親書を携えて、嘉永6年（1853）に2隻の蒸気船と2隻の帆船で江戸湾の入り口にあたる浦賀沖にあらわれた。そして、翌年2月には9隻に2千人ほどの乗組員を載せて再度来航し、3月には横浜村に500人の将官と船員が上陸して、日米和親条約が締結された。

浦賀は「うらかわ」ともいわれ、浦河、浦川とも書いた。海が奥深く入り込んだ入江で、河のような感じのする地形から名がついた。

船の停泊にはもってこい入江で浦賀湊として戦国時代には小田原北条水軍の根拠地でもあった。

町は、入り江を挟んで東浦賀と西浦賀に分かれている。

東浦賀は、関西方面で盛んだった綿花栽培の肥料として重宝された干鰯の集散地として干鰯問屋が軒を連ねて繁栄した。西浦賀には江戸の守りのため享保5年（1720）下田奉行所を廃して、浦賀奉行所が設置された。箱根が陸の関所なら、ここは海の関所である。江戸湾に出入りする廻船の積荷改

めや幕領支配、江戸湾防備等を明治になって廃止されるまで150年間行った。役人の指示で船を漕ぎ出し積荷改め等にたった廻船問屋が100軒余あったという。

奉行所の面影を示すものはない。街中は細い道とわずかに残る連子格子の家が往時をしのぼせる。



陸軍棧橋

海岸通りに出て陸軍棧橋で暫し静かな海を眺めるのも良い。

終戦後、この棧橋に50万人余の引揚者が上陸した。

西叶神社

対岸に渡る前に西叶神社に寄ってみよう。叶神社は、入り江を挟んで西と東にある。

源氏の再興を願って創建され、その願いがかなったので「叶」と名付けられたとのこと。それほど大きくはないが、当時の浦賀の財力を示すかのように、権現造りの社殿を見事な彫刻で飾っている。



西叶神社の彫刻

渡船

渡し場まで少し戻り、対岸へ船で渡る。この渡船ルートは市道2073号線となっているれっきとした海上の道で横須賀市が有料で運航している。

渡船の歴史は古く、浦賀奉行所ができて間もないころから300年の歴史があり、今も昔も地域の生活に欠かせないものとなっている。距離は200m程、約3分の船旅だが、舟に揺られて行くのも一興である。船からは、東浦賀の住宅地の背後に木々で覆われた山が見える。ここには房州の里見氏と対峙するために小田原北条氏の水軍の砦があった。右端が明神山。

ここが今日目指す森林。

船を降りた所に徳田屋という旅館があった。吉田松陰や桂小五郎、そして安藤広重などの有名人も宿泊した。黒船来航の際には、黒船見物に多くの人々が浦賀を訪れたという。怖いもの見たさと強い好奇心は昔からのようだ。



美林50選の森へ

東叶神社を目指す。

東叶神社裏の社叢林が美林50選の森で、神社が森への入り口。

社叢林のある明神山山頂では、1860年遣米使節の護衛と実地操練のために太平洋を横断した咸臨丸の勝海舟が断食して、航海の無事を祈ったと伝えられている。

鬱蒼とした森林は、タブ、シイを主林木とする常緑広葉樹林で、ウバメガシの北限とされ、貴重な森林として、県指定天然記念物や風致保安林に指定されている。

山頂まで続く階段を上る。両側にはタブの巨木が点在する中にスダジイ、イヌマキ、マテバシイ、シロダモなどがまじり、原生林的



自然度の高い森林となっている。

住宅地などに削り取られ、島のように残された森林だが、けなげに、しかし逞しく、その存在を主張している。

山頂からの浦賀水道が一望できる。江戸時代に灯台として造られた燈明堂のある岬や房総半島も手に入るように見える。ペリーの船が停泊した海には、大小様々な現代の黒船がひっきりなしに通る。



浦賀駅へ

浦賀駅への道筋に人気のない大きな建物が続く。造船所であった。浦賀の造船は古く、安政5年(1854)日本で最初の洋式軍艦鳳凰丸がつくられ、咸臨丸の修理もここで行われた。

その後、明治29年(1896)に創設された浦賀ドックと呼ばれた造船所は、平成15年に閉鎖するまで日本丸や海王丸など千艘余の船がつくられたとのこと。

浦賀の町は、新住民を迎えながらも、そこここに昔の繁栄と賑わいの歴史を残しながら、時の流れに身を委ね、落ち着いて静かである

(2014. 4 瀧澤)