

慶雲の作品には狛犬が多く見られるが、手水鉢や灯籠などの作品も多数見られる。

神社やお寺あるいは道端などに置かれている石造、地藏尊・庚申塚・馬頭観音・板碑等を目にすることは多い。製作年代や作者などは気にかかるが、個人名の奉納者に関して追及することはまず無い。インターネットで表題の石造を検索したときに「鈴弁事件」のことを知り驚いたものだ。自分が生まれるよりはるかな昔に、身近な所で起こった事件に出会ってしまった。

参考

『開港五十年記念横浜成功名譽鑑』

著者 森田忠吉

横浜商況新報社（1910・7）

*本法寺 小机町字土井谷戸137番地、日蓮宗、長秀山本法寺、東京池上本門寺の直末。戦国時代の天文八年（1539）十月 綱島太郎の発願により、池上本門寺九世東眼院日純聖人を開山と仰ぎ、綱島に創立。安土桃山時代の天正年間（1573〜1592）、小机

城家老の一人鈴木丹後守が、綱島から小机村字堂之脇へ移転させ長秀山本法寺と改称。文政二年（1819）度重なる鶴見川の氾濫により現在地に移転。明治六年（1873）本法寺の寺子屋が小机学舎となる（城郷小学校の前身）



【上方の龍の口から水を吐く部分アップ】



【石造龍吐手水鉢（横浜市指定有形文化財）】

【筆者紹介】

平成30年5月入会。横浜市保土ヶ谷区在住。街中や里山をウォーキングしながら史跡めぐりを楽し

エッセイ

車窓雑記「そのII」

佐藤 猛夫

第一話

「今は山中 今は浜 今は鉄橋 渡るぞと・・・」。この歌の、列車がなめらかにすべり出すようなメロデーは、のんびりと車窓の風景を眺めるために乗っている私にはうってつけです。この歌は『汽車』という曲名で尋常小学校唱歌として制定されたもので、作詞者不詳、作曲者 大和田愛羅（おかわだ あいら）となっています。

私が読んだ本には「大和田は少年時代を新潟県村上市で過ごしたが、孫のバイオリニスト・桂幸子さん（千葉市）は村上市から羽越線に乗った際、あつと思つた。山形県鶴岡市にかけての日本の風景はまさに『汽車』のそれだった。『別の場所を挙げる人もいます。』

まれている。横歴の皆さんはフレンドリーで暖かく迎え入れて下さり大変ありがたく嬉しく思っていますとのこと。

しょうが、私にはあそこが曲の舞台だと映りました」（註）と紹介されています。

私は羽越本線には2回乗りに行きました。本に書かれた村上市から鶴岡市にかけての風景のみならず、その先の秋田方面にかけての風景も同じように見逃せません。日本海の荒々しい海岸風景を間近に見られることで有名な五能線（秋田・青森県）にも決して引けを取らない景色だと私は思っています。

ところで、車窓から見える風景は季節により、また天候や時刻により様々な姿を見せますが、その風景を見る我々の方もその時の心持ちにより感ずるところ区々だと思えます。

冬の朝、山形盆地を走る左沢（あてらざわ）線に乗った時のことです、窓の外は一面の雪の原。快晴の青空の下、朝日がまぶしく反射する中を一両だけのディーゼルカーは走り出しました。徐々に速

度を上げた車両の後方を見て驚きました。もうもうと凄まじい雪煙を上げて雪原を突っ走っているのです。雪国の方々には当たり前前の風景かもしれません、平地に雪の積もることのない静岡で育った私には強烈な光景として記憶に残っています。

また、初秋の北海道、日高本線を苫小牧から終点の様似へ向かった時のこと。途中の新冠(にいかつぶ)、静内(しずない)あたりの前後数十キロの景色は目を見張るものでした。遠くの山すそまで見渡す限り緑の牧場が続く、遠く近くに一頭あるいは数頭集まった馬の姿が見える風景がずっと続いているのです。この競走馬の牧場が続く風景は全国でもこの路線、ただだと思います。

記憶をたどれば車窓風景が次々に思い出されてきりがありませんが、もう一つだけ挙げれば三角(みすみ)線(熊本県)の車窓から眺めた春のどかな島原湾です。「春の海 ひねもすのたりのたりかな(蕪村)」を思い出しました。ちょうど大潮の時期にあたったのでしようか、線路ぎわの海岸から沖へ向かって百米あるいはそれ以上

あるかもしれない干潟が広がり、その先の海の向こうには雲仙岳が半ば霞み、山水画を見るような風景でした。

地元の人にとっては見慣れて特に気にもとめない景色かもしれませんが、旅人にとっては強い印象となつていつまでも記憶に残る風景なのです。

ところで冒頭の唱歌『汽車』ですが、小学校4年の孫娘にこの歌知っているかと聞いてみました。その返事は一言「知らないよ」でした。

少々気になったので、数日後今度はその母親(私の娘・40才)に「勤め先の若い人2〜3人に知ってるかどうか聞いてみて」と言つて歌詞をメモして渡ししました。結果は「食事の時に20代と30代の同僚に聞いてみたけど、知らなかったよ。同い年の人も知らなかった。私は知ってるけど、学校で習ったんじゃないかとお父さんが歌っていたから、だと思ふ。『今は夜中の三時ごろ・・・』って替え歌も歌つてたよね」と。

前掲の本にはこのように書かれています。

「初登場は明治45(1912)

年の『尋常小学校唱歌(三)』。戦時中の国民学校教科書で省かれたが、終戦後に復活し、3年生で教えられた。・・・昭和45年に大手の教科書から消えるが、子供達には長く歌い継がれた」と。

私は日本人なら誰でも知っていると思つていましたが、それは熟人以上の人達の話で、現役世代、特に平成生まれの人達には昔の人の歌なのです。

(註)「教科書から消えた唱歌・童謡」横田憲一郎著 扶桑社文庫(第一話 終り)

第二話

とにかくJR全線を隅から隅までくまなく乗ってみようと思ひ立った私にとつて、JR各社が発売するフリー切符は大変有難いものです。なかでも東日本の「大人の休日倶楽部パス」はその最たるものです。年3回程度旅行のオフシーズンにそれぞれ2週間弱とごく短期の期間設定ですが、その期間中の切符の有効期間5日は東日本と北海道の全線について新幹線、在来線特急を含めて全列車何回乗つてもオーケー、乗り降りも全乗って自由。しかも価格は新幹線と特

急を乗り継いで東京から札幌へ行く正規の片道料金とほぼ同じ、ときては乗り鉄にとつてこれを最大限使わない手はありません。

ということになればチマチマした細かい路線は後回しにしてドーンと行つてみよう、と平成23年9月北のはずれ根室を目ざしました。新青森までは新幹線、ここから在来線の特急に乘換えて函館へ、さらに乗換えて札幌へ着いたときは既に暗くなつていました。

翌朝一番の釧路行特急に乗り約4時間で釧路。釧路から根室へは鈍行で2時間余り、一両だけのデイズルカーになりました。車窓からの風景を楽しむなら断然右側の座席です。波静かな厚岸湾に沿つて走り、しばらく海から離れませんがやがて海岸段丘の上を走るようになりまふ。車窓からは雄大な太平洋が眺められます。最後に線路は左へカーブし終着駅根室へ入りますが、その一つ手前の東根室駅が日本最東端の駅となつています。根室到着の10分後このデイズルカーは折返し釧路行となるのですが、根室―釧路間は一日5本しかなくその次の発車は2時間後となつてしまふ。私は一旦改

札を出て広くもない駅前をぐるっと見渡すとすぐにホームに戻って折返し、の車両に乗り込み、釧路へ戻りました。

3日目は釧路から網走經由旭川を目ざしました。この拙文を書きながら、数多あるJRの路線の中でもう一度乗ってみたい路線はどこかと問われれば、先ずその第一番はこの釧網本線ではないかと思えます。釧路から網走まで約3時間、路線全長約170kmのうち、最初の1/3が釧路湿原、次の1/3は原生林の中を、最後の1/3はオホーツク海に沿って走りま

す。オホーツク海が列車の窓から眺められるのは、この釧網本線だけです。

網走で石北本線の特急に乗換え約4時間、昼過ぎに旭川に到着しました。ところが順調な乗り鉄の旅もここまで！台風の影響でダイヤが乱れ、運休もあるとのアナウンスです。

予定していた富良野線下りの列車に乗りましたが、風雨強く列車は徐行、一時停止を繰り返し始めたため不安を感じ、途中の美瑛でホームの反対側に停車中の列車に

乗り旭川へ引き返しました。

翌日は旅の4日目ですが、悪天候が続き札幌まで移動したもののダイヤは終日乱れており旅は断念、一日札幌市内で過ごし次の日横浜へ帰りました。

北海道乗り鉄の旅第2回目は、ちょうど1年後の平成24年9月となりました。今回は稚内を目ざしました。但し途中ちよつと寄り道で東室蘭から支線に乗換えその終点室蘭を往復し、その晩は苫小牧泊としました。

次いで2日目は日高本線の終点様似を往復しました。この日高本線、苫小牧を出てからしばらくは草木の生えるにまかせた広大な遊休地の中を走ります。昭和4〜50年代の高度成長期に工場用地として埋立整地されたものの、オイルショック後の産業構造の変化で工場進出にブレーキがかかったまま現在に至っているようです。やがて車窓からは緑の牧場が見えるようになりまし。第一話で書いたように、列車の左右に競走馬の牧場が見渡す限り続く光景はJR路線でもこの日高本線だけです。類似で折返し、苫小牧經由で夕刻札幌に着きました。

3日目、いよいよ稚内へ向かいます。札幌発7時48分の特急「スーパー宗谷」は旭川までは函館本線、そこから宗谷本線に乗り入れて稚内着12時47分、5時間より1分少ないところがミソです。

列車は旭川を出ると石狩川と別れ、塩狩峠を越えひたすら北へ向かいます。名寄（なよろ）からは深い森林地帯をゆったり蛇行して流れる天塩川の岸に沿って走りま

す。「この先野生動物の棲息地域のため、動物が線路を横切ることがありますので、しばらくの間速度を落として運転致します。ご了承ください。」の車内アナウンスも流れました。やがて列車は森林地帯を抜けて広い原野に入りました。サロベツ原野です。遠くには海に浮かぶように利尻富士が見えています。旭川から3時間半、列車は日本最北端の駅稚内に到着しました。

駅へ戻ると、歩いて数分のところ

に巨大なコンクリートの構造物が目に入ったので、行ってみました。海へ向かって数百メートル突き出た防波堤を高さ10メートルもあるうかと思われる頑丈なコンクリートのドームが覆っています。戦前このこと樺太を結んでいた定期航路の岸壁でした。北からの強風と高浪を防ぐため、今から80年程前に造られたとのこと。

4日目、この日は旭川から札幌、小樽、長万部を経て終点函館まで、即ち函館本線の端から端まで420km余りを丸一日かけて乗るので

す。札幌までは特急ですが、その先小樽方面は快速と鈍行しかありません。かつて北海道の大動脈だった函館本線ですが、小樽からは今や全くのローカル線で、一両だけのディーゼルカーが山間をゆっく

り走って行きます。途中の倶知安からしばらくの間、左側の車窓から羊蹄山を仰ぎ見ることができました。長万部からは、敢えて途中の森駅から大沼駅まで駒ヶ岳の左側、即ち海側を回る鈍行に乗りました。今までに函館―札幌間は何回か行き来してきましたが、特急列車は

上り下りとも全て内陸側回りなので、このままでは私のこだわる全線隔から隔までがいつまでたつても成就しないからです。大沼駅を過ぎ勾配の急な線路を下って行く頃には夕日も沈み、列車のずつと先に函館の街の灯が広がっていました。

北海道乗り鉄旅の3回目は、翌平成25年7月上旬となりました。いよいよ北海道JR線の仕上げの旅です。また乗っていない数ヶ所の中距離路線や一部区間を3日かけて乗りましたが、なかでも札幌(さっししょう)線は思い出の路線となりました。

この線は愛称「学園都市線」の通り沿線にいくつかの大学があり、朝晩は10〜15分間隔、昼間も20分間隔で走っています。その大部分は途中駅で折返しとなり、終点の新十津川まで行くのは一日3本だけです。札幌を7時に発ち、9時半に新十津川駅に着きました。終点まで乗ってきた数人の客が屋根もないホームに降り立つと、思いもよらず6〜7人の保育園児が引率の先生に連れられて、ここにこしながら出迎えてくれました。小さい手に持った白いカードを差

し出すので、びっくりしながらもこれを受け取りました。それは絵手紙のカードでした。

山とデイズェルカーと朝顔のイラストが描かれ、

『おかえりなさい』 終着駅のあ
る新十津川へ

またいつか笑顔で会えるその日まで・・・『行つてらっしゃい』

の文言が書かれていました。

駅の隣りにある病院の附属保育園の園児と先生が描いたものだと思います。北海道乗り鉄の旅の思い出の品となりました。

なお、その後のダイヤ改正で、終点の新十津川まで走る列車はさらに本数が減り、一日1本だけとなりました。一日1本だけというのは全国のJR線の中でもここだけのようになっています。赤字路線を多く抱えるJR北海道の苦悩を感じます。

また、この3年後の平成28年3月には、新幹線が青函トンネルをぬけて新函館北斗まで営業を開始しました。その半年後に私も乗ってみました。在来線が津軽海峡や函館山を望みながら走るのに比べ、新幹線は海岸線から離れているうえにトンネルが多いため

車窓からの風景を楽しむことが殆んどできず、「北海道に来たんだ」

エッセイ

関ヶ原の戦い

明治維新

平成最後の夏に想つくと

東谷 由紀

去年の夏、初めて関ヶ原古戦場跡を訪ねました。

その日は8月15日の終戦記念日でしたので、東首塚あたりで正午のサイレンが響きました。いつもは先の大戦で命を落とした方々を思つてする黙祷ですが、この日に限っては400年以上前のこの地での戦いに想いを馳せながら不思議な気持ちで息子と一緒に立ち止まって黙祷をしたことが深く印象に残っています。折りしもその日は、慶長5年9月15日の早朝

と全く同じように、小雨が止んだばかりで深い霧に包まれていたので、まさしく当時にタイムスリップしたかのような気持ちになりました。

戦国武将たちが自らのプライドと一族の生き残りをかけて死闘を

という感慨は湧いてきませんでした。(第二話 終り)

繰り広げた場所に佇むと、あの時代の息吹がよみがえってくるような感じがした。どちら側に味方するのかという選択でその後の先祖代々までの運命が決まった、まさに天下分け目の戦いが起こった場所、世界三大古戦場の一つである関ヶ原古戦場ですが、実際に訪れてみると、山々に囲まれたわずかな平地でした。ここで十数万の大軍が乱戦を繰り広げていたとは想像しがたいほど意外な狭さに驚かされます。

たとえば1815年のワートルローの戦いは、約2キロ平方キロメートルもの広大な丘陵地帯が広がる土地で行われた戦いです。十萬単位の軍勢がぶつかり合う戦争というのは、普通ならば広い平野でやり合うものです。そうした意味でも、関ヶ原の合戦は世界的に見て極めて特殊かもしれませぬ。

石田三成が陣を置いた笹尾山からは、戦場全体の様子が見て取れます。先に布陣した三成がかなり良い場所に陣取ったことがわかります。