

佐賀関港の「みなと文化」

鹿毛 敏夫

目 次

第1章 佐賀関港の整備と利用の沿革.....	112-1
1. 古代の海部（あまべ）と佐賀関.....	112-1
2. 古文書に記録された中世の佐賀関.....	112-2
(1) 一尺屋と佐賀関.....	112-2
(2) 若林一族の活動.....	112-3
(3) 大友義統の佐賀関法度.....	112-3
3. 近世の佐賀関.....	112-8
4. 近現代の佐賀関.....	112-8
第2章 「みなと文化」の要素別概要.....	112-9
1. 中世武士の漁撈活動.....	112-9
2. 造船の伝統.....	112-9
3. 船の相続.....	112-10
4. 「水居船」の経営.....	112-10
5. 港町間流通の伝統と九州・四国間の結びつき.....	112-11
6. 海の信仰.....	112-12
7. 若林家・上野家の先祖と現在.....	112-13
第3章 「みなと文化」の振興に関する地域の動き.....	112-14
1. 海からの歴史研究の進展.....	112-14
2. 伝来する古文書の保存と活用.....	112-14
3. 観光資源の活用.....	112-14
4. 漁獲資源のブランド化.....	112-15

所在地：大分県 大分市	港の種類：港湾	港格：地方港湾
-------------	---------	---------



【位置図】



【現況写真】(大分市ロケーションオフィス)

第1章 佐賀関港の整備と利用の沿革

1. 古代の海部（あまべ）と佐賀関

奄美大島や種子島等の薩南諸島から日向灘へと抜ける黒潮（日本海流）の流れは、四国と九州のリアス式海岸が対峙する豊後水道を入り口として、瀬戸内海に入り込む。この豊後水道に面する九州東端の「海部郡」地域は、『和名類聚抄』では「安万」と訓まれるが、その郡名について、『豊後国風土記』は「此郡百姓竝海辺白水郎也、因曰海部郡」と説明している。古代の海部は、この海域の豊かな海産物の貢納と航海技術によって朝廷に奉仕したと推測され、『延喜式』主計上によると、御取鮪・短鮪・蔭鮪・羽割鮪・葛貫鮪等の多様な鮪（鮑）の加工品や堅魚（鯉）等が、豊後国からの調や中男作物として貢進されている。佐賀関は、この古代の海部の系譜を引く東九州の伝統的な港町である。



【写真 1-1 四国から見た豊後水道と佐賀関半島】

2. 古文書に記録された中世の佐賀関

(1) 一尺屋と佐賀関

佐賀関の位置する九州の豊後国（現大分県）は、中世以来の古文書史料等が多く現存する地域である。

数ある古文書史料群のなかで、豊後若林家文書は、豊後国海部郡佐賀郷の一尺屋（佐賀関半島南部の港町）を本貫とした若林家に伝来した古文書群である。中世の若林一族は、海岸部に所領をもち、海に生活基盤を置く領主であるが、現存する古文書群には、「敷網船」や「水居船」を所有して海上での生産活動を営んでいたことが記されている。若林氏が豊後国守護の大友氏の家臣となった時期は特定できないが、遅くとも大友氏第12代持直の15世紀前半期には、守護大名権力傘下の武士として、知行地を宛行われていることが判明する。

佐賀関は、既に貞治3年（1364）には、豊後国守護大友氏第8代氏時の直轄領に組み込まれているが、中世後期に戦国大名大友氏の水軍組織として編成される若林氏は、まさにこの一尺屋から佐賀関にかけての古代の海部の歴史と伝統を有する海部郡を舞台に成長を遂げた海の領主である。黒潮が北上する豊後水道は、伊予の佐田岬と豊後の佐賀関半島が向かい合う豊予海峡（速吸瀬戸）で急激に狭まるが、半島の先端部の佐賀関と、その南方の一尺屋は、ともに外洋航路と内海航路の境界に位置する港町とすることができる。



【写真 1-2 南を上にして見た佐賀関関係地図】

一尺屋は上浦・下浦の二つの浦からなる港町で、寛永・正保期（17世紀前半）の編集

と考えられる『豊後国古城蹟并海陸路程』には、両浦の状況が次のように記されている。

- 一、壹尺屋南浦船掛り、西北風ニ六端帆より拾四、五端帆之船、五、六拾艘程懸り申候、東南の風にハ船懸り悪し、此浦南向也、深さ拾壹尋在之、
- 一、壹尺屋東浦船懸り、西風にハ六端帆より拾四、五端帆の船、四、五艘程懸り申候、東南北風にハ懸り悪し、此湊口、良ノ方ニ向申候、南浦より船路三拾壹町、陸地ハ九町四拾間、此浦より下関迄船路弐里、

「南浦」・「東浦」は、それぞれ下浦・上浦を指しているが、「良」（東北）向きの上浦より南向きの下浦の方が港の規模がやや大きい様子、及び、一尺屋の下浦から上浦を経て「下関」（佐賀関の下浦）に至る沿岸航路の存在が確認できる。

（２）若林一族の活動

若林氏が豊後国の守護大友氏と被官関係を結び、守護大名権力傘下の武士として知行地を宛て行われた中世後期になると、守護・戦国大名権力下での若林氏の活動も、船を操っての海上警固や兵船馳走に関わるものが数多く見られるようになる。例えば、大永から天文初年のものと思われる10月6日付の大友氏第20代義鑑書状で、義鑑は若林越後守に「兵船」馳走を求め、3日後の「来九日到来」を要求している。また、永禄12年（1569）、毛利元就と合戦中の大友氏第21代義鎮は、大内輝弘を周防の秋穂に上陸させて北部九州に出陣中の毛利軍の裏をかく作戦を実行するが、この海上戦で若林鎮興は「従宗麟警固船為大将被 仰付」ている。このように、16世紀後半期の若林氏は、戦国大名大友氏の水軍組織のなかで中核的な役割を果たしていた状況が確認できるのである。

戦国大名大友氏は、国内的な活動のみでなく、16世紀には中国や東南アジアの諸国へ貿易船を派遣し、活発な東アジア外交をおこなった大名である。中国の史料『明実録』には大友義鎮が日本から「巨舟」を派遣してきたことが記録されている。この「巨舟」に、使僧善妙の他にどのような立場の人物が乗船していたかは定かではないが、天正14年（1586）もしくはその翌年に比定される若林越後入道宛の大友氏第22代義統の書状には、「態染筆候、仍至口津無餘儀用所之子細候、打続辛勞雖無盡期候、舟一艘可預馳走候、上乘・水主・武具以下、手堅可被申付事肝要候」との一文がある。この時期の若林氏は、豊後国海部郡を本拠とする海の領主であるとともに、大友氏の水軍組織の中で中核的役割を果たしていた家臣である。書状は、「舟一艘」を豊後国から肥前国の島原半島南端の港町「口津」（口之津）へ派遣する内容であるが、注目されるのは、この船派遣に際して義統が「上乘」や「水主」、「武具」等の編成を若林氏に指示している事である。大友義統の指示を受けた若林越後入道が、「上乘」と「水主」になるべき複数の人物を指名し、必要な武具を準備調達したものと考えられる。

船の楫取りや船頭をさす「水主」に対して、「上乘」とは、積み荷の警備、あるいは船そのものの安全航海のために乗船する警固衆である。大友氏が各地に派遣した船にどのような人々が乗り込み、また船をどのような人々が操舵したかについて、史料的に明らかにすることは容易ではない。しかしながら、次の大友義統軍忠注進披見状によると、

若林氏による「警固船」の乗組員の状況がある程度推測可能である。

(花押)

天正八年八月廿日従上表兵船立下、於安岐切寄表懸合防戦、依被碎手、退散之刻、向地室富口迄付送、諸警固船帰津之砌、同廿二若林中務少輔敵船一艘切取、鎮興自身分捕高名、其外親類被官討捕頸着到、銘々加披見訖、

野田弥右衛門

頸一 若林中務少輔 討之

小田原丹後

頸一 若林因幡守 討之

頸一 若林九郎兵衛尉 討之

頸一 幸野勘介 討之

頸一 丸尾野新五兵衛尉 討之

頸一 合澤市介 討之

被疵衆

首藤源介

三郎右衛門

五郎兵衛

太郎左衛門

已上、

史料は、毛利氏の「兵船」と大友氏の「警固船」による海上合戦の際の軍忠注進披見状である。天正8年(1580)8月20日、豊後国国東郡の安岐郷に攻めて来た毛利氏の「兵船」に対し、大友氏の水軍衆は防戦し、退散する敵船を追って周防国熊毛郡の「室富」(室積)まで追跡した。2日後の22日、豊後へ帰国途中の周防灘で敵船と遭遇した若林中務少輔鎮興の一行は、「敵船一艘切取」ったのである。

この軍忠注進披見状には、若林氏当主の中務少輔鎮興をはじめ、「其外親類被官」の名前が記されているが、これらの記述は当該期の大友氏の「警固船」乗組員の構成を如実に表わしている。すなわち、当主の若林中務少輔に続く若林因幡守以下9名の人物が、同史料上で若林家の「親類」と称される一族、及び「被官」と称される同家の従者と考えることができよう。

若林氏による船を使った警固活動については、この他にも、大友義鎮から「浦警固」を指示された若林藤六(鎮仲)に若林四郎が「同心」馳走した事例や、若林中務少輔に「同心」して若林九郎が「渡海」馳走した事例、さらには、別府湾岸の辻間に本拠を置く辻間弾正忠(統直)が「若林越後守類船」として活動した事例等が検出される。

このように、若林氏の警固活動は、同氏の当主を中心に、親類衆や被官衆の「同心」組織と、辻間氏のような豊後国内の他地域の海の領主の「類船」組織化のうえに成り立つ性質のものであった。大友氏からの指示を受けた若林氏当主によって「上乘」や「水主」としての乗船を命じられたのも、こうした「同心」組織化された親類・被官衆であると推測できる。

(3) 大友義統の佐賀関法度

大友義統は、佐賀関において次のような袖判条々を発給している。

(花押)

條々

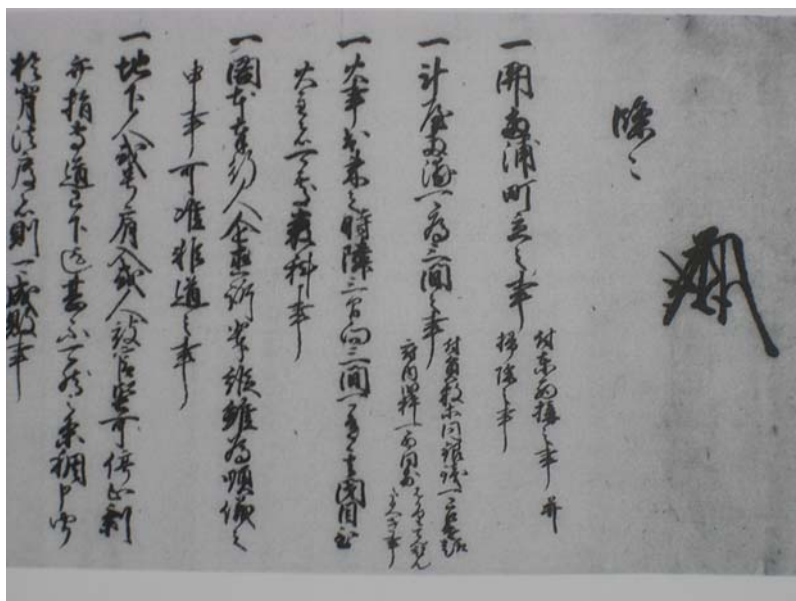
- 一、関両浦町立之事、付東西構之事并掃除之事、
- 一、計屋両浦可為三間之事、付員数等、同銀錢可召遣趣、府内・臼杵可為同前、はかりてんひんたるへき事、
- 一、火事出来之時、隣三間向三間可有其閉目、至火主者可處嚴科事、
- 一、関本奉行人企直訴輩、縦雖為順儀之申事、可准非道之事、
- 一、地下人或号肩入或人被官、堅可停止、剩弁指専道已下迄、甚不可然之条、稠申聞、於背法度者、則可成敗事、
- 一、従前々相定諸公事納所等免許之儀、可改易、於自今已後者、其取沙汰肝要之事、
- 一、用所之刻、臨其時一雅意之口能可申族、為後人一途可申付事、付一味同心之申事、禁制之事
- 一、旅船着津之砌、其国之問丸、従往古在之之条、以借宿憲法、売買等之取沙汰可為專一事、
- 一、宮山之儀者不及申、若御子山・烏帽子岳其外山野法式、殊猪鹿同前之事、付牧场不可成繕事、
- 一、喧嘩鬪諍之儀、不決理非、一結可成敗事、
- 一、神主・宮主・檢校両三人江用所之砌者、公役之儀可申付之事、

已上、

右、背法度輩於在之者、不謂最眞用捨、以交名承、可加下知者也、

天正十六年六月廿八日

若林越後入道殿



【写真 1-3 佐賀関法度(「豊後若林家文書」)】

計 11 カ条は、大友氏による佐賀関の港町支配の性格を物語る重要な条文である。

まず第 1 条は、佐賀関の「両浦」の町立に関わる内容である。一尺屋同様、佐賀関も上浦・下浦の 2 つの浦からなる港町である。伊予の佐田岬と対峙する佐賀関半島の先端部手前のくびれ部分に地理的に位置する佐賀関の町において、上浦は北方の別府湾に向けて開けた港であるのに対し、下浦は東南方面の臼杵湾から豊後水道に向けて開けた港である。

前述の『豊後国古城蹟并海陸路程』によると、上浦については、「上関湊、四季共ニ何之風にも無構、拾四、五端帆の船百五拾艘程懸申候、但地より五拾間あられ懸る也、此湊口乾に向、湊口の広さ三町五拾六間、横の広さ貳町五拾三間、長五町貳拾六間、岸深く懸り吉」と記し、また、下浦については、「下関湊、舟懸り西北風にハ六端帆より拾四、五端帆の船百艘程懸り申候、東南風にハ波高く懸り悪し、此湊南に向、深さ四尋、五尋之間、但冬泊り吉」と説明している。下浦より上浦の方が大きく、かつ港としての地形的環境が優れていた様子が明らかである。

上浦の海岸線は、日本鉱業佐賀関精錬所の操業に伴い、大正から昭和初期にかけて大幅に埋め立てられたため、中世の町立の状況を探るのは容易ではないが、上浦港を囲む早吸日女神社門前の黒砂地区から鮮浜、上浦地区にかけての海岸地域に上浦の港町が栄えていたものと推測される。また、条文には付けたりとして、町の「東西構」についての言及があるが、これは上浦港の海岸に沿って弓なりに伸びた上浦の町の東西の入り口に施された木戸のことと思われる。



【写真 1-4 上浦の現況】

一方、下浦の町も、下浦港に沿った弓状の海岸地域に想定できる。上浦ほどの大規模な海岸埋め立てがなされなかったこの地域には、現在でも「東町」、「西町」との名称が残っており、中世の「東西構」の名残を留めた地名と考えることができる。

次に第2条は、戦国大名の港町における衡量制政策に関わる条文である。「計屋」とは、天文期以降、特に16世紀後半期の銀の社会的流通を前提に、港町や市町等の交易の拠点での銀の秤量を担った商人である。大友氏は、流通拠点に同一規格の秤を使用する「計屋」を設定して、領国内の複数の都市や町に共通する計量標準の創出を企図する政策を実施する。佐賀関におけるこの条文もその政策の一環であり、上浦と下浦に3軒ずつ計6軒設置された「計屋」は、「府内・臼杵可為同前」と規定された天秤と分銅を使用して秤量活動を行うことで、府内・臼杵・佐賀関という大友氏の領国経済の拠点となる三つの都市・町での衡量制の統一が図られたものと考えられる。

続いて第3条から第7条、及び第10条の6カ条は、佐賀関の町における行政・訴訟・徴税に関わる条文である。火事出来の際の火主と隣家の処罰、正式な手続きを経ない直訴者の処分、「肩入」や「人被官」と称して町の「地下人」と主従的結合をなすことの禁止、従前に認めた諸公事納所免許の改易、大友氏の用所への馳走命令に従わない者や一味同心者の処分、そして、喧嘩や闘争行為者の処罰、がその内容である。

第8条は、港町の問丸商人の営業に関する条文である。領国外からの「旅船」が両浦に入港した際には、古くから営業している船籍地の問丸のもとへの着荷慣行を順守し、公平な宿泊と商取り引きの敢行を定めている。下浦の正念寺の過去帳によると、19世紀後半の安政年間頃には、上浦には大坂屋、明石屋、長門屋、平野屋、伊方屋、しわく（塩飽）屋、高松屋等の屋号が、下浦にも豊前屋、日向屋、土佐屋、志摩屋等の屋号が確認できる。しかも、それらの多くは旅館業を営んでおり、中世の「其国之間丸」の系譜を引く家も含まれているものと推測される。

第9条は、早吸日女神社の神領である「宮山」と、上浦の北方の若御子山、下浦の南西方向の烏帽子岳等の、佐賀郷内の山野に関する定めである。郷内の山野、特に猪鹿狩場の管理を指示するとともに、半島の先端に近い関崎に経営する牧場の管理についても触れている。関崎の牧場は、古代の延喜年間の奉納神馬を起源とすると言われ、中世までは99頭の馬を放牧して名馬を産しており、また熊本藩領となった近世にも細川氏の保護のもとで規模を縮小しながらも牧場経営が続けられていたと言う。牧場は明治末年に廃絶するが、歴代の大友氏当主が各方面に贈った贈答品に含まれる駿馬の一部は、この関崎産のものと推測されよう。

最後の第11条は、早吸日女神社の諸役に関するもので、大友氏が神主・宮主・検校の三役に「公役」負担をさせることを明言している。

このように、この大友義統袖判条々は、港町佐賀関の政治的支配から行政、訴訟、徴税をも含む内容となっており、言わば「佐賀関法度」としての性格を有する史料である。義統は条文末尾で、この「法度」に背いた者がいれば、鬣員用捨をせず、交名を承って処分する旨を記してもいる。

法度が定められた天正16年（1588）6月段階の大友氏は、前年初頭に豊後国内に軍事侵攻してきた島津氏を豊臣氏の後ろ盾によって排除し、豊臣政権下の大名としての新しい領国支配体制を確立していこうとする時期であるが、注目されるのは、この法度の

宛書が若林越後入道になっていること、そして、この史料が若林家の史料群中に伝存している事実である。このことは、天正末年段階での大友氏の港町佐賀関支配の転換を意味している。豊臣政権下の大名大友義統は、隣接する一尺屋を本貫とした港町経営の伝統を有するとともに、船を使った海上活動に秀でた能力をもつ若林氏を通じて、領国経営上欠くことのできない要港佐賀関の政治・経済的掌握の深化を図ったと考えることができる。

3. 近世の佐賀関

佐賀関は、大友氏改易後の近世には熊本藩領となる。

近世の佐賀関の様子を描いた絵図として、明和9年(1772)の森本一瑞『肥後国志略』(松本寿三郎『肥後国誌』補遺・索引(新潮社、1972年)に復刻)所収の肥後国絵図「豊州海部郡佐賀関之図」がある。そこには、上浦の町の東端に「関大権現」(早吸日女神社)の鳥居、西端には木戸が描かれている。

近世末期から明治期にかけて、佐賀関の水産業の発展に貢献した人物に、仲家太郎吉と橋本権太郎がいる。仲家は天保10年(1839)に生まれ、一本釣漁を営む父宮吉のあとを継ぐとともに、安政3年(1856)には大鱧を漁獲する漁具と漁法(延縄漁法)を考案した。仲家の出漁先は豊後水道に止まらず、鹿児島島の南方に広がる種子島や硫黄島、口永良部島周辺の海域や対馬海峡に及んでいる。一方、弘化3年(1846)生まれの橋本も、幼少時から漁業に従事し、従兄の仲家太郎吉とともに種子島や土佐沖に出漁した。特に、明治10年(1877)には朝鮮半島全羅南道の巨文島沖を測量して延縄漁を行い、多くの漁獲を得ている。

上記の諸事実は、昭和45年(1970)発行の『佐賀関町史』に紹介されるが、19~20世紀前半にかけての佐賀関漁民の活動が、いかに活発かつ遠洋にわたっていたかを物語っている。『佐賀関町史』では、仲家太郎吉を「遠洋漁場の開拓を行ない漁業の面目を一新し、同業者の利益を増進した」人物とし、また橋本権太郎については「わが国の朝鮮海における遠洋漁業の創始者」として位置付けている。

4. 近現代の佐賀関

佐賀関漁民の活動は、20世紀においても活発に繰り広げられた。例えば、明治44年(1911)、佐賀関の港から30艘の漁船が出港した。船は、7人乗り5丁櫓の鱧(フカ)縄漁船で、出漁先は朝鮮半島沖の黄海、10貫から大きいものは120貫程もある鱧を漁獲し、途中、中国山東省の威海衛に寄港して佐賀関に帰港している。

また、昭和11年(1936)の統計によると、佐賀関における漁労従事者の数は2,090人、登録された漁船の数は917艘である。このうち、有動力船は122艘に過ぎず、残りの795艘は無動力船であった。さらに、漁獲量の多いものとしては、沿岸漁として鯛(タイ)、鰯(イワシ)、鱈(アジ)、遠洋漁としては鮪(マグロ)があげられている。

第2章 「みなと文化」の要素別概要

1. 中世武士の漁撈活動

中世後期の佐賀関を領有した若林家に伝わる古文書群は、その大半が15・16世紀のものである。この若林一族の在地領主制が、海を基盤とした海部郡の歴史と伝統のうえに展開したことは、伝来した史料群の随所に明証される。例えば、16世紀初頭の若林源六と若林越後守が主君大友氏へ渡した贈答品として史料上に確認できるのは、「鯛」「塩鯛」「いか」等の海産物がほとんどであり、豊後水道からの特産物の贈与を受けた大友親治は「近比見事にて候」と感嘆した礼状を送っている。また、漁獲のための網に関しても、大友政親が若林源六に「しきあみのいと」（敷網の糸）を催促した事例や、天文末年に大友義鑑が真那井の渡辺氏のもとに払底していた「網」を、海部郡の上野氏や若林氏のもとから調達しようとした事例が散見される。これらの史料は、いわゆる「士農工商」のような職業分化が進展する以前の中世の社会において、大名家臣の武士が、日常的には漁労活動を営んでいたことを示しており、若林氏の生産活動が、武士・漁民・船大工、さらには船を使った流通業にまで幅広く展開していた事実を物語っている。

なお、和田富成「豊後水道域の漁網と漁法」（大分大学教育学部編『豊後水道域—自然・社会・教育—』1980年）では、豊後水道域で近年は見られなくなった麻や綿製の網や桧網・藁網等の漁具、及び、現在行われている船曳網・刺網・敷網等の漁法が紹介されており、海部郡方面の伝統的な漁具や漁法の一端を垣間見ることができる。

2. 造船の伝統

中世豊後国の海辺領主の造船に関する史料として、例えば永禄年間に大友義鎮が佐賀関の若林中務少輔に「船誘」を指示した文書が見られるとともに、別府湾岸の真那井を本拠とする渡辺氏のもとにも、「急度用所之儀、警固船之事、各申合、数艘可被誘置候」との大友義鑑書状や、「至土州、警固船可被差渡之由、兼日被仰付候条、舟誘等定而不可有油断候」との大友氏奉行人連署書状が残されている。大友氏の「用所」や土佐への警固船派遣に、「真那井衆」と呼称された渡辺氏一族が動員されたことを物語る興味深い史料であるが、史料は更に、渡辺氏を中心とした「真那井衆」が「各申合」せて船の建造や修造に着手した事実を伝えている。

佐賀関をはじめとする「海部郡」地域は、リアス式海岸の各入り江を利用した造船活動が伝統的に盛んである。近代の産業構造の変化により、木造船は斜陽をむかえ、新たに鉄製の船の需要が高まるが、佐賀関の南の臼杵では、昭和5年（1930）に開設された臼杵造船所において、昭和28年（1953）から鋼鉄船の建造が開始された。また、佐賀関に近い臼杵市下ノ江には「若林」を冠した造船所があり、現在はおもにFRP（強化プラスチック）船の建造と修理を手がけている。



【写真 2-1 臼杵市下ノ江の「若林造船所」】

3. 船の相続

元龜3年（1572）前後のものと考えられる若林鎮興の書状が残されている。

尚々敷網船之儀、如前々相違有間敷候、
御りやう田并居屋敷之事、親父任讓之旨、可預進候、珠五貫分之内分地之事、至九
郎兵衛可申付候、聊不可有相違候、恐々謹言、

正月十四日
三郎殿

鎮興（花押）

若林家当主の鎮興が一族の三郎に対して、「御りょう（料）田」と「居屋敷」の父親からの相続を了承するとともに、九郎兵衛への分地を指示した内容であるが、その尚々書で鎮興は更に「敷網船」の相続も認めている。海部の伝統を有する佐賀関の領主若林氏にとって、海上に浮かぶ船が、陸上で占有する土地や屋敷と並ぶ重要な相続財産であったことをこの史料は物語っている。

4. 「水居船」の経営

船の相続と関連して、更に注目される史料がある。

一所	津久見村之内	十貫分	津久見美作跡
一所	臼杵庄之内	十五貫分	高松 同人跡
一所	臼杵庄之内	十貫分	津久見尾張跡

彼在所我等先給地浦部相当分、召替被下様ニ御取合可目出候、一入津久見海辺之

事に候条、被下候ハハ、居屋敷として水居船などを営悟仕、海上御用等をも涯分可致馳走候、恐惶謹言、

若林上総介仲秀（花押）

若林上総介仲秀は 15 世紀後半の文明年間の人物と思われるが、既に大友氏から安堵を受けていた「浦部」（豊後国国東郡・速見郡の海岸部）の地の替地として、本拠地一尺屋に近い臼杵庄と津久見村の津久見氏跡地安堵の斡旋を願って作成されたのがこの文書である。表書に 3 カ所の土地を明記した仲秀は、希望の海岸部の土地を宛て行われたならば、居屋敷として「水居船」を構え、大友氏のために「海上御用」の馳走奉公をすと述べている。

「水居船」とは、文字通りに読めば、「家船」に象徴される水上生活船を意味するものと解釈できる。漂泊漁民とも称される「家船」については、古くから民俗学的な研究が進められており、近年では瀬戸内海中央部の豊島（広島県豊浜町）漁民の「家船」の実態が紹介されている。豊後国の海部郡においても、臼杵湾央の津留地区に「シャア」と称された水上生活民が打瀬船による底曳網漁を生業とし、近代には「ウワカタ船」と呼ばれた行商船での遠隔地取引を大正末年ごろまで行っていたという。若林仲秀は、「水居船」の経営を「居屋敷として」と明言していることから、同船が居住空間を伴う船であったことは間違いないと推測される。中世の若林氏が常に水上生活を行っていたと考えることはできないが、一尺屋を中心とした海部郡の海岸部に領地を有しながら、長期間の船上生活に対応可能な船を経営して、土地・屋敷とともに船を代々相続していたことは事実と言える。

5. 港町間流通の伝統と九州・四国間の結びつき

海の領主としての伝統を有する佐賀関の若林氏を介しての大友氏の領国経営は、港町という拠点の掌握のみでなく、港と港を結ぶ流通ルートにおいても応用された。例えば、大友義統は若林越後入道の所有する船を合戦時の兵船や警固船としてだけでなく、「済物運送舟」としても利用して、大名権力のもとへの年貢物資輸送体制の一翼を担わせている。

また、若林氏の「類船」として活動することのあった別府湾央の港町辻間の領主辻間氏も「粮運送船」を担い、また、「公米」を辻間の港から「津出」して府内の港町「沖浜まで運送」することを依頼された事例も検出できる。これらは、若林氏や辻間氏といった海に存立基盤を置く領主の船が、平時には海上での物資輸送を担っていたことを物語る興味深い史料であり、中世末期の流通経済機構のなかで、海の領主たちの有する水運機動力が極めて大きな役割を担っていたことを物語っている。

港町を結ぶ流通や交通ルートは、中世や近世の過去のみならず、現代においてもこの海域においては健在である。その代表例として、佐賀関港と対岸の愛媛県三崎港の間の 31km を 70 分で結ぶ「国道九四フェリー」がある。このフェリー航路は、その名称が示す通り、九州の大分市から四国の高知県須崎市までつながる国道 197 号の海上区間であり、いわば「海上を行く国道」である。近年、瀬戸大橋やしまなみ海道の開通によって橋で結ばれた本州と四国の間では、多くのフェリー航路が経営縮小や廃業に追い込まれ

ているが、いまだ架橋ルートが実現していない九州と四国の間では、このフェリー航路が双方を結ぶ最短ルートとして機能している。

通常期、佐賀関を朝 7 時発の第 1 便から、夜 23 時発の第 16 便まで、1 時間に 1 便のシャトル運航を行っており、特に、三崎港からの便には、愛媛や香川などの四国ナンバーの乗用車やトラックはもとより、岡山や関西方面から四国を經由して九州に上陸する車を多く見かける。



【写真 2-2 愛媛県佐田岬沖を航行する「国道九四フェリー」】

6. 海の信仰

天正 16 年（1588）2 月、大友義統は府内を出立して上洛し、聚楽第にて豊臣秀吉に謁見する。この上洛直前の正月 26 日付けで、義統は次のような書状を認めている。

急度令上洛候、海上殊在京中無異儀様、於 関宮神前、可被励懇祈事肝要候、恐々謹言、

正月廿六日

義統（花押）

関宮 神主殿

上洛にあたり、豊後から畿内へ向かう瀬戸内海上での船舶の安全航行と在京中の無事を「関宮神前」で祈願してほしいという内容である。「関宮」とは、佐賀関の早吸日女神社のことであり、港町に鎮座する同社が海上安全祈願の神として、地元の信仰を受けていただけでなく、大名大友氏からの崇敬も集めていたことを物語っている。



【写真 2-3 早吸日女神社】

7. 若林家・上野家の先祖と現在

佐賀関の南方の一尺屋には、現在でも若林姓が多く見られる。特に、上浦に 25 軒程見られる若林姓のうち、半数以上が大宇瓦崎の山裾に集中していることから、この地区が若林氏の本貫地と推測できる。なお、小島道裕氏も、「センソバカ」（先祖墓）の存在等から、「集落の中でも古い所と思われ、あるいは中世からの若林氏の屋敷地」の可能性を指摘している（小島道裕「豊後若林家文書の舞台」（国立歴史民俗博物館『中世の武家文書』1989年））。

中世からの古文書「若林家文書」の一部を所有する合澤家は、現在では、大分市内で割烹料亭を営み、多くの客に美味しい料理を提供している。また、同じく佐賀関に関する中世からの古文書「上野家文書」を有する上野家も、佐賀関で割烹旅館を営んでいる。



【写真 2-4 若林家の「センソバカ」(先祖墓)】

第3章 「みなと文化」の振興に関する地域の動き

1. 海からの歴史研究の進展

豊後水道は、伊予の佐田岬半島と豊後の佐賀関半島が向かい合う豊予海峡で急激に狭まる。古くからの要港佐賀関は佐賀関半島の先端に近い場所に位置しており、外洋航路と内海航路の境界に位置する港とすることができる。

大分県内には、佐賀関の若林氏や国東の岐部氏、別府湾岸の渡辺氏・辻間氏など、戦国大名大友氏の水軍に組織されて活動した海辺領主家の古文書が豊富に残されている。陸上で活躍する武士たちに比べて、彼らのような海に生活基盤を置いて生産活動を行う武士たちの実態は、これまであまり明らかにされてこなかった。しかしながら、近年、大友氏の本拠地である豊後府内（大分市）の発掘調査では、日本列島のなかの小島である九州の杵を越えて、西日本各地からの産物や、さらには中国、朝鮮、そして東南アジアの国々からの陶磁器等が大量に発見された。海を隔てた各地域から、これらの産物を運ぶ手段は船であり、その船を操ったのは豊後国内の各浦で生活し、大友氏の武士団に編成された若林氏らの水軍衆であった。

2. 伝来する古文書の保存と活用

「豊後若林家文書」と呼ばれる佐賀関の若林家に伝わった古文書群は、現在、千葉県の国立歴史民俗博物館で保管される「若林家文書」以外に、若林家や合澤家に別れて伝来している。

このうち、国立歴史民俗博物館が所蔵する古文書のうちの中世文書については、昭和58年（1983）に『大分県史料』第35巻のなかに翻刻された。さらに、『大友水軍—海からみた中世豊後—』（大分県立先哲史料館、2003年）では、86点の中世文書を写真版で紹介して、一般の人々の活用にも供している。

3. 観光資源の活用

16世紀の中国から豊後に訪れた鄭舜功が、豊後の特産品として紹介した「碁子」（碁石）は、佐賀関町黒ヶ浜のものと思われる。黒ヶ浜では、現在でも海岸沿いで大量の黒石を採集することができる。



【写真 3-1 黒ヶ浜の現況】

佐賀関半島の突端の高台には、関崎灯台がある。明治 34 年（1901）に設置された大分県最古のこの灯台は、対岸の佐田岬灯台とともに、豊予海峡最狭部を航行する船舶の安全航行に貢献している。

また、近隣の関崎海星館では、多彩な催しが開催され、口径 60cm の反射望遠鏡では迫力ある月や惑星の観測を行うこともできる。

4. 漁獲資源のブランド化

黒潮が瀬戸内海へと流れ込む佐賀関沖の豊後水道は、漁獲資源の宝庫と言える。古文書によると、16 世紀初頭の若林源六は、佐賀関沖でとれた鯛を塩漬けにして主君の大友親治に贈っている。急流に育った魚は身がしまっており、特に「関あじ」「関さば」ブランドは日本一の味として評価されている。

(掲載写真は著者撮影)