

厳原港お船江の建設経緯と保存・活用に関する研究*

A Study on the History of the Construction and the Measures of Preservation and Use of the "Ofunae" at Izuhara Port

山下 正貴**

By Masataka YAMASHITA

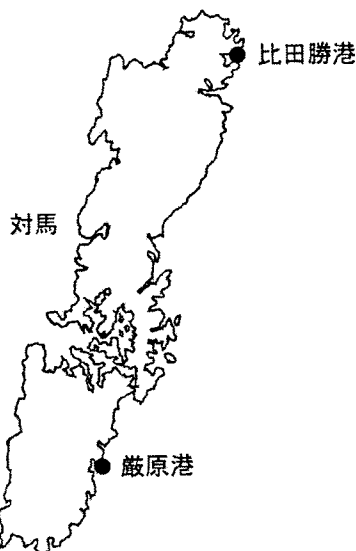
Abstract

The "Ofunae" at Izuhara Port in Tsushima Island was constructed between 1661 and 1663 in Edo Era as the storehouse of the ships owned by Tsushima regional government ("Tsushima-Han"). It originally had five piers with comb shape and ships were moored in the water between piers. Though there are three piers now, these piers are historically important in terms of the size, the structure and the present condition.

However, research study on "Ofunae" is very few. This paper analyzes process of initial development of "Ofunae", and makes clear the historical value of "Ofunae". Furthermore, this paper studies the way what the planning of the preservation and use of the "Ofunae" should be, on the basis of planning goal that is to develop cultural spot of Tsushima ports in where the "Ofunae" should be the core monument.

1. はじめに

対馬の東南岸に位置する厳原港は対馬の海の表玄関であり（図－1）、その取扱貨物の陸上搬出入は全島に及ぶなど、島内消費物資の物流拠点港として機能するとともに、本土連絡のためのフェリー、超高速船の定期航路基地として重要な役割を果たしている。また、韓国の釜山との間にも高速船が就航しており、国際定期航路基地としての役割も担っている。



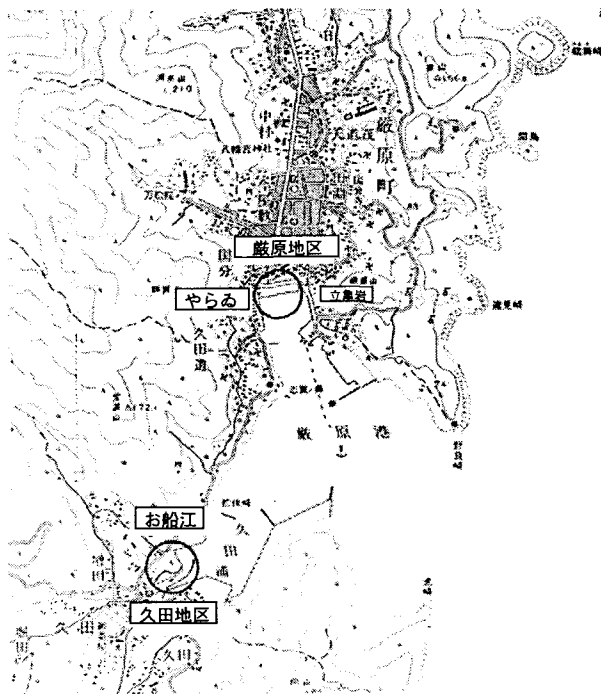
図－1 厳原港の位置（国土地理院1/20万地勢図より山下作成）

*keyword：江戸時代、お船江、歴史的港湾環境整備計画

**正会員 （株）地域開発研究所 取締役

（〒110-0015 東京都台東区東上野2-7-6）

この厳原港の一角にある久田（くた）地区に、江戸時代に築造された対馬藩の藩船を係留しておく船屋（船蔵、通称お船江：おふなえ）が存在する（図－2）。



図－2 お船江の位置（国土地理院1/2万5千地形図より山下作成）

国土交通省港湾局の調査によると、我が国では全国266の港湾（一部漁港、海岸を含む）に892の歴史的港湾施設の存在が確認されている。¹⁾しかし、その中でお船江に匹敵する船舶格納施設は見当たらず、現存する船屋としては、規模、残存状況とも特筆すべきものである。

それにもかかわらず、お船江の建設経緯やその価値の

検討に関する歴史的研究は見当たらず、最近では伊東孝の論文があるに過ぎない。²⁾

その他、調査としては、「歴史的港湾環境整備計画調査(1986.1、運輸省第四港湾建設局)」がある。

一方、お船江は老朽化が著しく、最近一部補修がなされたものの全体にわたって石積みが崩壊しつつあり、放置しておけば廃墟化への途をたどることは必至であることから、原型への修復・保存が早急に必要であるとともに、対馬固有の歴史的資源として活用を図ることが重要である。

そこで、本論文では、お船江の建設経緯について明らかにするとともに、保存・活用の基本方針、さらにはお船江に関する歴史的港湾環境整備のあり方に関して考察を加えるものである。

2. お船江の建設の背景と経緯

対馬は九州と朝鮮半島の間に位置し、しかも朝鮮半島に近いという地理的条件から、古代より大陸と日本の接点として重要な位置を占めており、特に、大陸に対する防衛・進攻の最前線基地としての役割が大きかった。また、室町時代以降は日韓関係が正常化したため、各港を舞台に対韓貿易が盛んに行われた。

その中でも、厳原港は古来より中国大陆および朝鮮との交易の拠点港として機能し、また、対馬藩主宗家の城下町の玄関港としての役割を担い、本土との連絡も盛んであった。

厳原港は、時代とともに、以下のように呼称を変えてきている。

- 1) 古代の684年(白鳳12年)には厳原に国府が置かれた。³⁾ これにより、中世には国府(こふ)の津⁴⁾あるいは国府(こふ)ノ浦⁵⁾と呼ばれていた。
- 2) 室町時代の1471年(文明3年)に、朝鮮議政府領議官、申叔舟が王命により作製した「海東諸国紀」に

は、「国府浦 百余戸」⁶⁾とあるように、厳原港は朝鮮でも国府浦と呼ばれていた。

- 3) さらに、藩政時代には府中湊と呼ばれていた。⁷⁾

府中湊では、1667年~1672年(寛文7年~12年)にかけて、「やらゐ」と称する以下の3基の防波堤が築造された。⁸⁾

- | | | | |
|--------------|-----|--------|-----|
| 1) 夷崎(えびすざき) | やらゐ | 長三十間五尺 | 幅四間 |
| 2) 中やらゐ | | 長七十間 | |
| 3) 東やらゐ | | 長十六間 | |

これらの「やらゐ」によって囲まれた背後の船着場は、近世の厳原港における港湾活動の中心となり、官船および民船とも荷物の揚げ卸しはここでなされた。

その後、明治17年(1884年)には、朝鮮貿易の指定港となり、明治23年(1890年)には開港場の指定を受けた。⁹⁾ 1952年(昭和27年)頃より「日韓片道貿易」が始まり、最盛期の1960年(昭和35年)には、韓国から1日10隻以上の船が入港することになり、町には20軒を越える貿易商社が軒を連ねた。¹⁰⁾

このように港勢が伸びるにしたがい、「やらゐ」のある西の浜は1954年(昭和29年)頃から徐々に埋め立てられた。1970年代前半(昭和40年代後半)には、「やらゐ」を埋立護岸として前面にふ頭が建設され⁹⁾、「やらゐ」は埋立地の中に姿を消した。しかし、背後の船着場の水域は、現在でもほぼ原型を保って残されている。

(写真-1)

「やらゐ」及び船着場の護岸は空石積の構造物で、その遺構は背後の小型船溜まりとなっている水域の周囲に残っているが(写真-2)、明治時代末期から大正にかけての写真を見ると、「やらゐ」は背後の家屋と比較しても極めて大規模な構造物であり(写真-3)、ほぼ同時期に築造されたお船江の石積突堤と技術的に共通性がある。



写真-1 やらゐ背後の水域(2002.11.9.山下撮影)

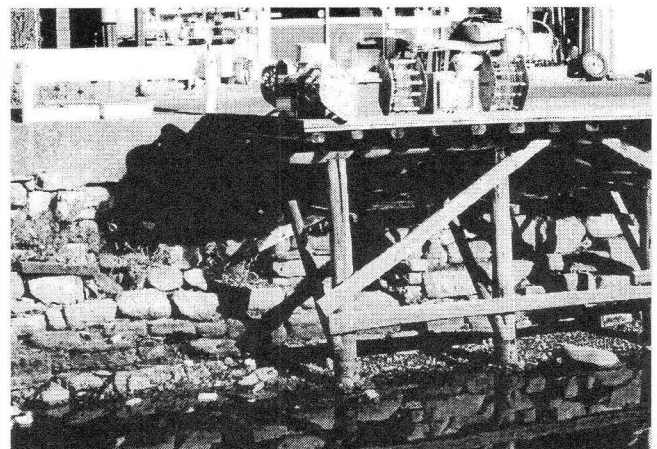


写真-2 船着場護岸の石積(2002.11.9.山下撮影)



写真－3 明治末期から大正時代にかけてのやらゐ¹¹⁾

江戸時代初頭における船蔵は、「やらゐ」の東側に立つ立亀石の北側にあり（図－3）、現在は埋め立てられているが、今でも船蔵町という地名が残っていることから、その辺りが船蔵であった。¹²⁾

一方、お船江は、対馬藩「中興の英主」といわれている宗家21代義真の手により、府中湊の「やらゐ」の建設を9年さかのぼる1663年（寛文3年）に完成した。¹³⁾

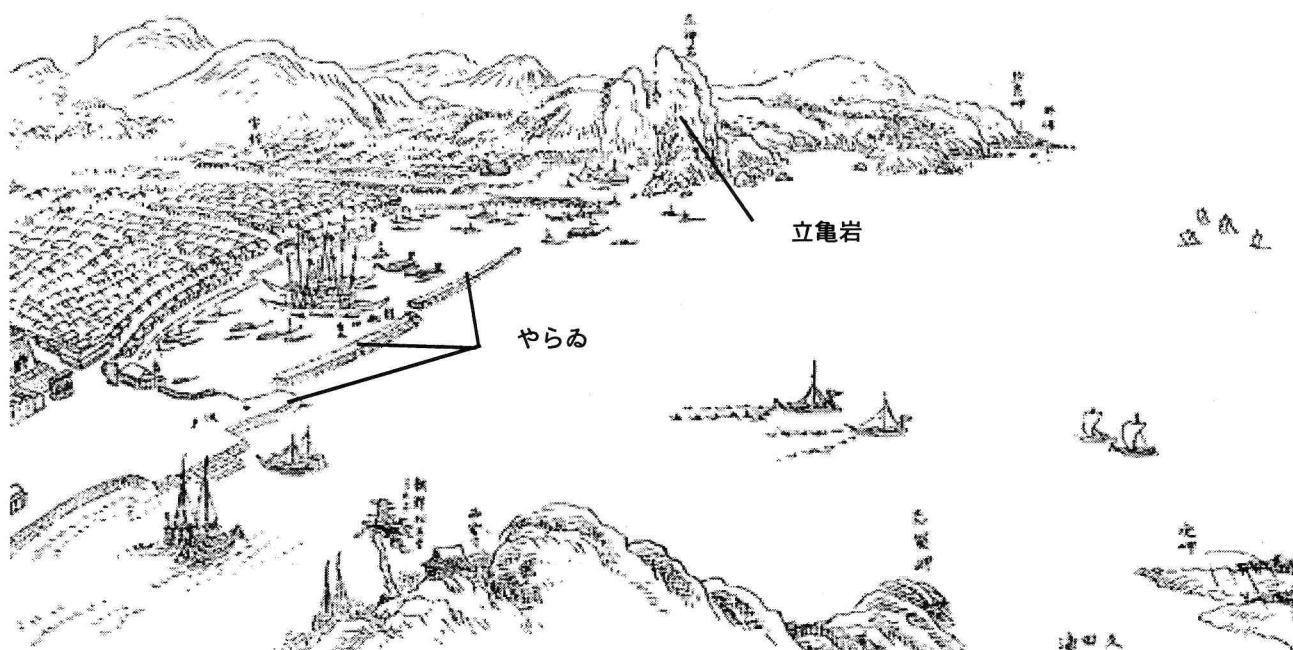
船蔵を、立亀岩北側から久田に移転させた理由は明らかではないが、延宝9年（1681年）現在、御召船は安宅丸（80挺立）等3隻あり¹⁴⁾、その他、慶長14年（1609年）の日朝貿易の再開により、交易に従事する歳遣船もあったため¹⁵⁾、次第に立亀岩北側の船蔵が手狭になり、

そこで府中湊に隣接する久田浦に、藩の御用船を収容するお船江が建設されることになったものと考えられる。

ちなみに、藩末における御召船は、天神丸、小鷹丸、八幡丸、日吉丸、安全丸、長生丸の6隻であった。¹⁶⁾

大船は、立亀岩近くの下り松と呼ばれる磯の沖合に停泊して艀荷役をしていたことから¹⁷⁾、お船江完成後、参勤交代で藩主が船を利用する場合には、乗船の数日前から藩船を回航して下り松に停泊しておき、「やらゐ」から小船で渡って乗船したものと考えられる。

なお、当時、久田浦は府中湊とは小字を異にする浦であったが、現在では厳原港の港湾区域の中に含まれている。



図－3 府中湊の図（草場佩川、「対馬日記」、1811（文化8）（立亀岩、やらゐの名称を山下記入）⁷⁾

3. お船江の計画

（1）建設の目的

お船江が建設された目的は藩船の格納であり、物流基

地としての可能性は、以下に示す理由から考えにくい。

1) 当時の経済の中心地は厳原であり、船で運ばれてきた荷物は当然厳原に送られた筈であるが、「文化八

年（1811年）対州接鮮旅館図にみる巖原府中図（国立公文書館蔵）」をみてもわかるように（図－4）¹⁸⁾、巖原から久田に至る陸路は未整備であった。道路が整備されたのは昭和期に入ってからのものであり、それまでは貨物の輸送に適しない道路条件であった。

- 2) 朝鮮からの輸入品はほとんどが本土向けであり、お船江で藩船から荷揚げする必然性は弱い。しかも、日常物資は「やらゐ」のある巖原で荷役したので、藩専用の施設であるお船江で荷役した可能性は低い。
- 3) 藩主の館は巖原にあり、久田とは距離的に遠隔であるため、物流拠点としては不利な条件にある。

以上から、お船江は藩船の格納場所としての役割がすべてで、物流拠点としての役割は担っていないものと考えられる。

（2）立地選定

前掲した「海東諸国紀」には、

「仇田浦 三十余戸
造船五浦 十余戸」⁶⁾

と記されており、ここで「造船」とあるのは、久田浦に附記したのが誤って五浦に冠したものと解釈されていることから、久田浦には足利時代から既に造船所があり、そのため、お船江の立地点に久田浦が選ばれたとの考えも示されている。^{13)、19)、20)}

お船江が藩船の格納施設としての役割を目的に建設されている以上、船の維持補修のために造船技術が必要であったことは論を待たず、したがって、久田浦の造船所の存在がお船江の立地要因となった可能性は極めて高い。

（3）法線計画

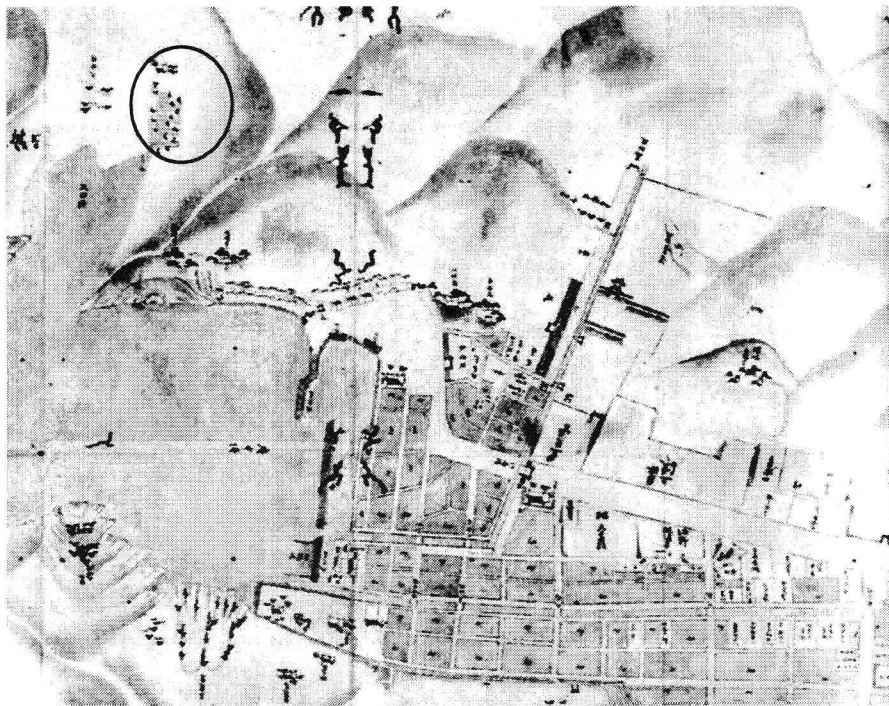
藩の御用船を係留する施設としては、櫛型状に突堤を築設し、その間の水域を充てた。現在は突堤が3基あるが、その突堤の基数には以下のように諸説がある。

- 1) 「巖原町誌」に掲載されている「文化八年（1811年）対州接鮮旅館図にみる巖原府中図（国立公文書館蔵）」では、¹⁸⁾ 3基の突堤と4の水域が描かれている。（図－4）

- 2) 字図では、5基の突堤と6の水域が示されている。（図－5）

- 3) 「巖原町誌」では「四つの突堤と、五つの船渠が設けられていたが、そのうち一つの船渠は埋め立てられている」と記されている。²¹⁾

- 4) 地元在住の郷土史家である永留久恵は、「突堤は字図にもあるように元々5基あったが、1基は1937年（昭和12年）頃、久田川河口の防波堤築造に流用され、またもう1基は1960年（昭和35年）頃に埋立られ、今では3基しか残っていない」としているが、史料は残されていない。²²⁾



図－4 「文化八年（1811年）対州接鮮旅館図」にみる巖原府中図（お船江の位置を山下記入）¹⁸⁾

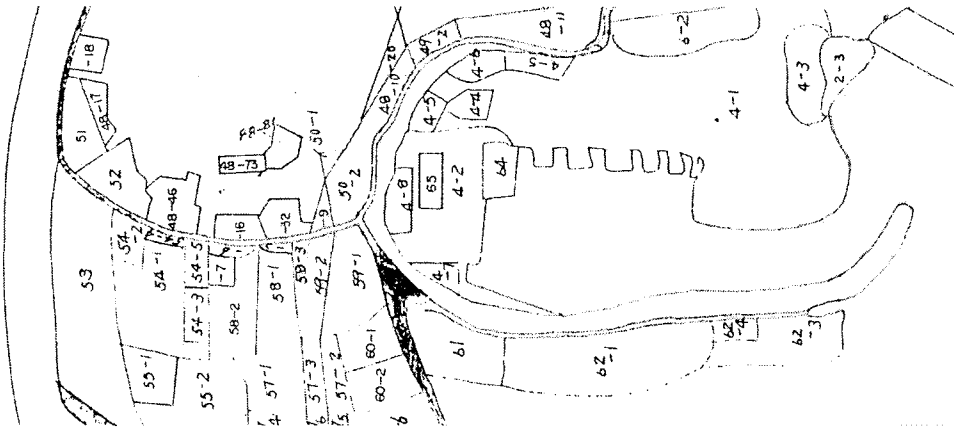


図-5 字図（厳原町役場より1985.8.21.入手）

このように、突堤の基数についてはそれを確定する資料に欠けており、現在でも正確な基数は不明であるが、厳原町の1986年（昭和61年）頃の都市計画図においては、一番東側の水域に突堤の基礎をうかがわせる細長い浅場が見出されること（図-6）、一番西側の石積護岸で守られた陸域に現在でも細長い窪地が残っており、水域跡

とみなせることから²³⁾、建設当初、突堤は5基あったものと推察されるが（図-7）、今後、水底部及び窪地の詳細な発掘調査の必要がある。

図-6に1986年（昭和61年）頃の現状図を、また、図-7に突堤位置想定図を示す。

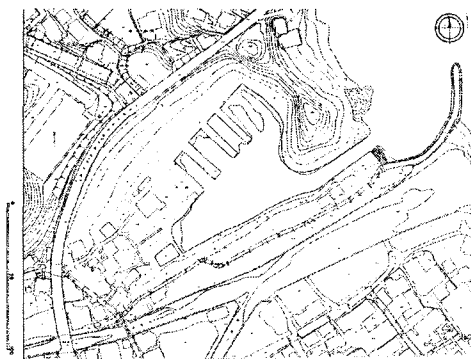


図-6 お船江の現状図（1986年当時の1/2500都市計画図より山下作成）

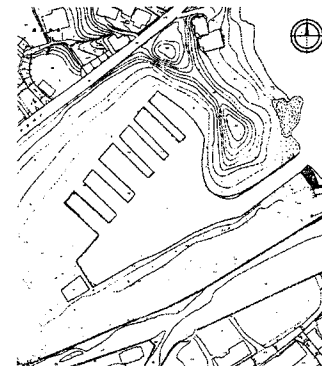


図-7 お船江の突堤位置想定図（1986年当時1/2500都市計画図より山下作成）

（4）規模、構造および工法

お船江の泊地は、1986年（昭和61年）当時の1/2500都市計画図からの図測によると、奥行約90m、幅約70mのやや台形に近い長方形で、周囲は石積の護岸で守られている。北西側護岸からは、同じく石積の長さ約30m、幅約5mの突堤が3基、櫛形状に突き出ており、その突堤間の水域が落船の係留場所となっていた。

石積みは「鏡積み」を基本としているが、布積みも多く見られ、後世の積み直しが指摘されているが²³⁾、突堤内部の構造は不明であり、解体調査が必要である。

泊地の底には、石畳の下に松材が敷かれているとも伝えられているが²⁴⁾、事実は不明であり、突堤の基数の確認も含め、水域の現地測量及び発掘調査が早急に必要である。

4. お船江の現状

（1）保存状況

建設当初、突堤が5基あったと仮定すると、現在は3

基しか残っていないことから、保存状況は決していいとは言えない。また、残っている石積の突堤3基および護岸についても、自然風化や樹根の成長などによって石積が崩れてきており、それはほぼ全体に及んでいるが、とりわけ、突堤部分の破損状況が目立つ。さらに、堆砂により水深が浅くなっており、干潮時には泊地の底が干し上がるなど、お船江としての形態の保存面で不備な点が生じている（写真-6～7）。

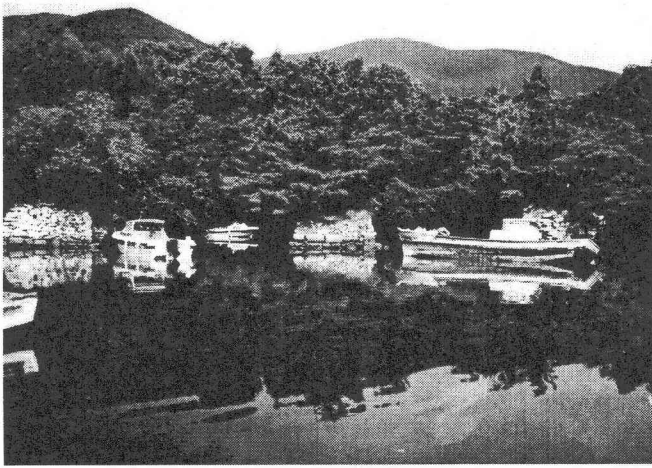
また、突堤の背後地には樹木が生い茂り、「厳原町の文化財」では「倉庫、休息の建物が残っており」²⁵⁾と記されているが、樹木の繁茂及び私有地であることから、その遺構を確認することはできない。

なお、1999年度（平成11年度）から、長崎県の補助により、突堤の崩落防止工事がなされており、2002年度（平成14年度）に3基の突堤が補修され、樹木も一部伐採された。さらに、2003年度（平成15年度）には最奥部の突堤の発掘作業が行われ、2004年4月現在、突堤は4基となっている。（写真-8）。

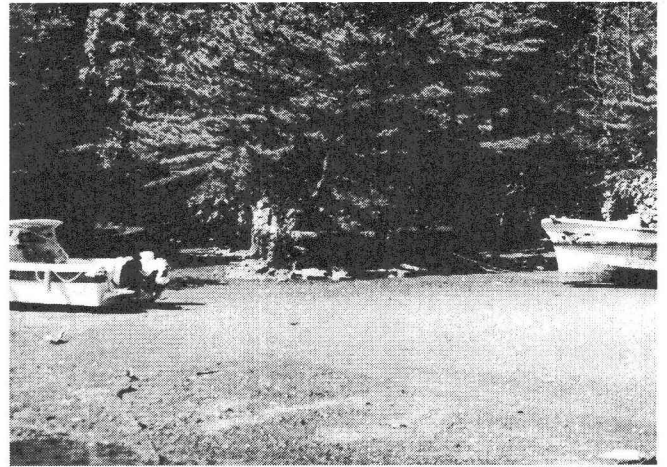
（２）利用状況

江戸時代までは当初の目的通り、対馬藩の御用船の係留施設として利用されてきた。しかし、藩制が崩壊した明治以降は利用状況が大きく変わり、主として地元の小型漁船の係留場所として使われてきた。1986年（昭和61年）頃に調査した段階では、小型漁船、プレジャーボート

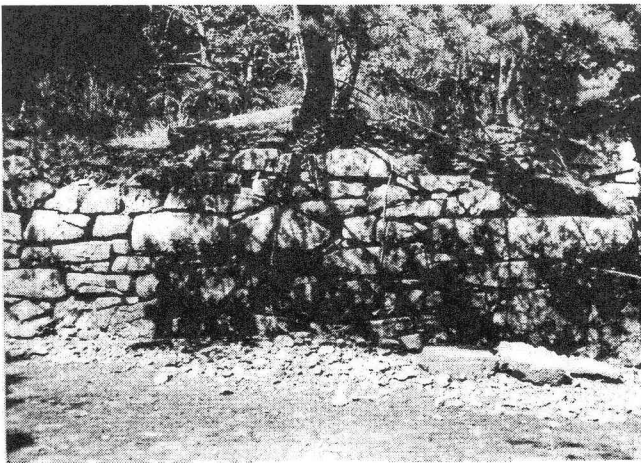
トなどが常時10隻ほど係留しており（写真－５）、荒天時には周辺の船が相当数、避難しに来るような状況にあったが、現在では文化財保護の考えが徹底し、船舶の係留は禁止されており、特に港湾施設としての利用は見られない。



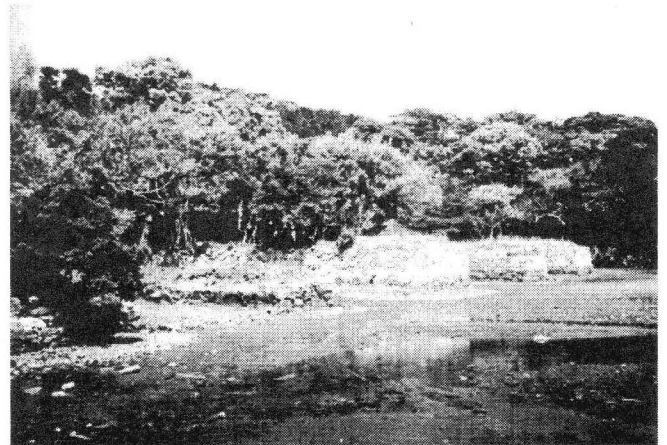
写真－５ 満潮前のお船江（撮影：山下、1985.9.12）



写真－６ 干潮時のお船江（撮影：山下、1985.9.12）



写真－７ 石積突堤先端部（撮影：山下、1985.9.12）

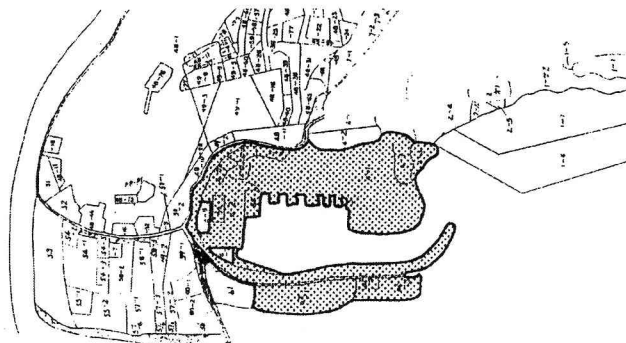


写真－８ 突堤の補修・発掘状況（撮影：山下、2004.4.13）

（３）所有状況

2002年（平成14年）3月現在、お船江は長安六氏の所有下にあり、久田川左岸も含めて長家の個人所有物件となっている。

また、水面下の土地に関する公有地・私有地の境界が明確でなく、所有関係に関して所有者と厳原町との間で対立が続いている。そのため、不明確な点が多い水域部の発掘調査が困難な状況にある。²⁶⁾



図－９ 長家の所有範囲（字図より山下作成）

(4) 管理状況

長家では、自費で石積護岸を補修する等、実質的な管理主体としての役割を担っている。また、地元では住民により「お船江を守る会」が設立され、お船江周辺の清掃や草刈りを行っている。

(5) 文化財としての指定状況

お船江は、1969年（昭和44年）4月21日に長崎県指定史跡になっており²⁵⁾、文化財行政の管轄下にある。当該行政においては現状凍結保存が基本的な方針となっている。^{註1)}

文化財行政における事業としては、1984年度（昭和59年度）に「お船江を守る会」へ補助金を交付し、久田川左岸に駐車場の整備が行われた。また、1985年度（昭和60年度）には、長家の正門の屋根の修理等を行っている。1999年度（平成11年度）以降、石積突堤の先端部を補修したのは、前述のとおりである。

なお、厳原町も所有者も、国指定文化財となることを望んでいるが、水面下の土地の所有関係が明らかとなっていないことから、未だ県指定文化財にとどまっている。

²⁶⁾

5. お船江の建設意義および価値

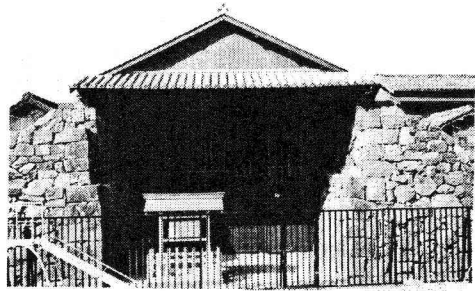
①我が国の稀少な歴史的港湾施設である。

江戸時代、水域に面する各藩は、御座船や軍船を格納する御船蔵を有していた。明石港、飾磨港（現姫路港）、福山港、今治港、清水港²⁷⁾、高松港²⁸⁾などには藩船の繋泊地あるいは船蔵が整備されていた。

しかしながら これらの泊格納施設は明治期の幕藩体制の崩壊とともに廃され、現存しているものは数少ない。

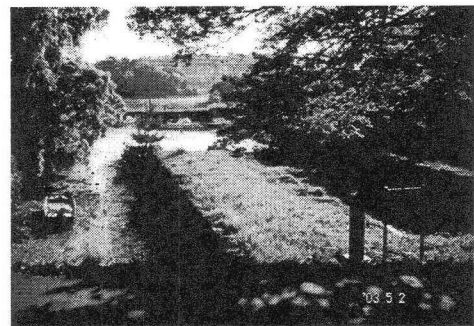
2000年度に、国土交通省が実施した歴史的港湾施設の全国悉皆調査の結果によると、約900近い歴史的港湾施設のうち、現存する船蔵は、山口県の旧萩藩御船倉（慶長年間）及び厳原港のお船江の2施設だけであった。それ以外には、山口県の三田尻御舟倉（慶長年間）、長崎県旧大村藩のお船蔵（元禄年間）がある程度である。

旧萩藩御船倉は、明治以降の埋立のため内陸化しているが、往時は松本川に面していた。構造は両側と奥に玄武岩で堅固な壁を築き、上部に瓦屋根を葺き、前面は木製扉である。奥行29.4m、前幅8.5m、高さ8.8mの規模で、天保年間作の八江萩名所図会には4棟の船倉が描かれているが、現在は1棟しか残されていない。^{29)、30)}



図－8 旧萩藩御船倉¹⁹⁾

旧大村藩のお船蔵は、厳原港のお船江同様、石積みの2基の突堤が築造され、3隻の船が係留できるようになっていた。突堤の天端の石には柱穴が規則的に穿たれていることから、屋根で覆われていたものと推察される。



写真－4 旧大村藩お船蔵（2003.5.2.山下撮影）

三田尻御舟倉は、藩主の参勤交代の護衛をするための御船手組の本拠地として建設され、御座船をはじめとする藩船が係留されていたが、現在では、水域が残るのみである。³¹⁾

一方、お船江は1663年（寛文3年）の建設で、萩及び三田尻の施設よりもやや時代は下がるものの、萩の施設が既に水域を失っており、1棟の船倉しか残っていないこと、三田尻の施設が水域しか残っていないことを考慮すれば、石積突堤が残る厳原のお船江の残存状況は極めて良好と言える。

さらに、船舶の安全で確実な係留を可能とする櫛型の船蔵は、旧大村湾のお船蔵と厳原のお船江の2施設しか現存せず、しかも、旧大村湾の施設が3つの船舶格納水域をもつのに対して、厳原のお船江は、推定を除いても5つの格納水域を持つものであり、希少性及び規模の点において優位性がある。

注1) 1986年（昭和61年）当時、長崎県文化課では、お船江の保存について、以下のような意見を持っていた。

「史跡としては、元の形にして残すことが理想だが、元の形が十分に把握できるかという問題がある。元の形が把握できるならばそれでいいが、推測の域を出ないのであれば、現状変更は慎まなければならない。崩壊部分の修復や土砂の浚渫は、是非やらなければならないが、石積突堤の修復は、石材、工法とも昔のままだがよい。樹木については、かつて突堤の上にはなかったかもしれないが、景観を配慮するならば、全部を伐採することは問題である。突堤に影響を与える不必要な樹木の伐採にとどめるべきである。いずれにしろ、長期的には慎重に対処したい。」³²⁾

このように、船蔵の現存数が少ない中で、厳原のお船江は、残存状況、形状の独自性、規模の点で、船舶格納施設としての高い歴史的価値を有するものと位置づけられる。

さらに、歴史的港湾施設全体をみても、1600年代以前の施設で現存しているものは少なく¹⁾、現在のところ、高知県手結港（1652年）が現存する最も価値の高い歴史的港湾施設と考えられるが、お船江はそれに優るとも劣らない港湾構造物といえる、しかも、一部突堤の石積が崩れているとはいえ、泊地の形状や突堤の下部はほぼ原型を保っており、港湾構造物としての技術水準の高さがうかがわれる。

②対馬の中心港である厳原発展の歴史を物語る貴重な港湾施設である。

港とともに発展してきた厳原において、港の基盤が形成された近世初期の港湾施設は、厳原地区の「やらる」背後に埋め残された小型船溜まりと、このお船江しかない。したがって、厳原における地域の発展の過程を示す貴重な歴史的港湾施設としての価値を有している。

6. お船江の歴史的港湾環境整備計画

お船江に関しては、放置しておけば、樹根や老朽化による石積突堤及び護岸の崩壊は必至であり、また、水域における土砂の流入・堆積も大きな問題であることから、お船江の保存は喫緊の課題である。

また、その保存にあたっては、石積突堤だけでなく、周囲の環境にも配慮し、地域住民や見学者が違和感を感じないような空間の整備が必要である。

そこで、以下では既往調査の成果も踏まえ、筆者の独自な見解も加えて、お船江の歴史的港湾環境整備計画を示す。

（1）お船江の歴史的港湾環境整備の基本目標

■お船江を核とした対馬港湾文化の拠点づくり

お船江は5. でもみたように、全国的にみても極めて価値の高い歴史的港湾施設である。さらに、物流機能こそ果たしていなかったが、日朝貿易や国内貿易を支えてきた対馬の貴重な港湾施設であり、「やらる」が埋め立てられた今、対馬の最盛期の港湾活動を示す唯一の遺構である。

このような高い歴史的価値を有するお船江であるが故に、対馬の港湾の文化拠点として整備し、後世に継承していくことを計画の目標とする。

（2）計画対象区域

計画対象区域は、お船江を中心に、久田川と県道（主要地方道）にはさまれた地区とする。

この地区は、長家の所有地が大半を占めるため、長家の協力が得られるならば、一体的な空間として扱うことが可能である。

（3）整備方針

基本目標に基づく整備方針として、以下の2つを設定する。

①お船江の構造物の修復・保存

お船江を核とした歴史的港湾環境整備の中心は、お船江の保存である。保存にあたっては、歴史的価値をより高めるために原型への復元保存が望まれるが、現状においては、原型を示す史資料が見いだせないことから、情報が不十分な状態での復元は、原則避けるべきである。

したがって、原型を示す史資料が発見されるまでの対応として、現在のお船江の構造物の保存状態を基本とし、その状態が損なわれないように、積み石の崩落を助長する樹木の伐採や崩落した積み石の積み直しをするなど、現状維持のための修復を図り、お船江の保存を目指すこととする。

ただし、人為的に破壊された最も奥の突堤については、後述するように、別途の考え方で保存を図ることとする。

②コミュニティの拠点づくり

高い歴史的価値を有するお船江は、久田地区を特徴づける地域固有の資源である。しかも、その維持には、地元住民から構成される「お船江を守る会」が携わってきた。お船江が現在あるのは、地域住民の努力によるものであるといっても過言ではない。

このため、地域住民のお船江の保存活動の拠点となるとともに、地域生活に関連して利用されるコミュニティ活動拠点（交流の場、語らいの場、行祭事の場など）の形成を図る。

（4）整備内容

a) ゾーニング

現在の土地利用、および基本目標、整備方針を踏まえ、対象区域を図-10に示す4つのゾーンに区分する。

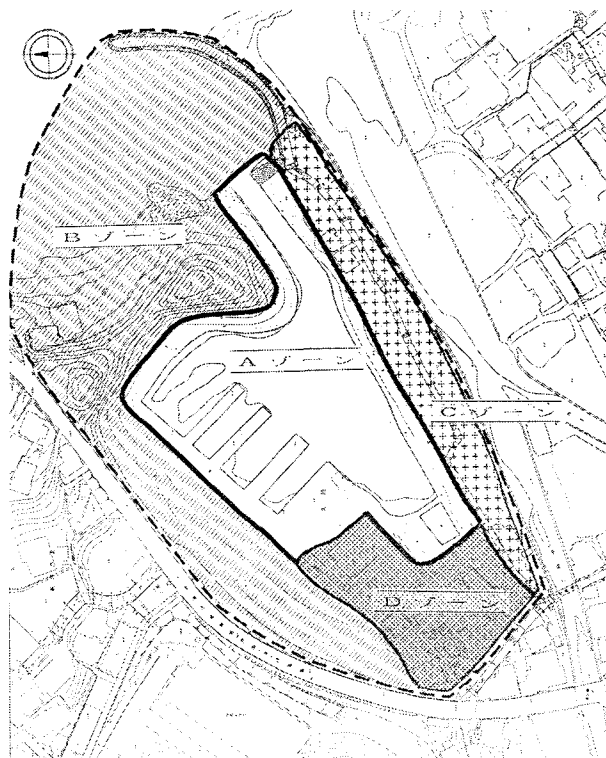


図-10 ゾーニング図（1986年当時の1/2500都市計画図より山下作成）

b) ゾーン別整備内容

①Aゾーン

お船江の中心的な施設である石積突堤と船の係留水域が含まれるゾーンである。

1) 石積構造物の修復・保存

お船江の空間の中でも、楕形の石積突堤は最も中核的な歴史的港湾施設であり、「やらる」が埋め立てられた現在、対馬の港湾において、唯一対馬の石の文化を表徴する施設である。

しかしながら、残存する3基の石積突堤においては、「全体を通して天端部分に石材の欠落や石材のヌケ、ワレ、ズレはもとよりハラミが散見」²³⁾されている。また、水域周辺の石積護岸においては、後補により目地がモルタル補強されているところも見られる。

一方、我が国の歴史的港湾施設の中でも高い歴史的価値を有するお船江の石積構造物がこのような状況に置かれていることは、お船江の保存上、大きな問題である。

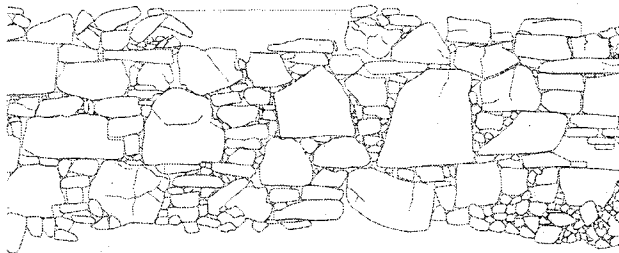


図-11 石積突堤の「鏡積み」部分²³⁾

ただし、図-7の突堤位置想定図で示した、現在は上半分が損壊され、船の係留水域も埋め立てられている最奥部の突堤については、残存する突堤を参考に「鏡積み」を基本とする推定復元を図ることとする。

その場合、復元の真正性をどのように確保するかということが問題になるが、突堤下部の石が残っていることから、平面形状については損壊前の規模を知ることができる。また、採用する石材の材質については、現存する突堤同様、地場産の石英斑岩を用いることが可能である。ただし、突堤の高さについては、現存する突堤からの類推により設定せざるを得ない。

さらに、突堤の修復・復元にあたっては、石工の確保、材料の調達、施工方法の選択といった技術的な課題が挙げられる。

特に、施工方法については、お船江の干満差が約1.8mあり、しかも航路口が狭いため海上工事は困難であること、一方陸上工事についても、「鏡積み」の場合大石は4トン/個程度の重量となるが、突堤の石積みが部分的にハラミ出しており、重機の進入が困難であることが想定されることから、突堤背後の樹林地の暫定的な利用も考慮に入れ、適切な施工方法を選択することが必要である。

2) 水域の浚渫

したがって、お船江の石積構造物に関しては、突堤および護岸における樹根の除去と平行して、保存に向けての修復を講じることが必要である。

実際の原型への復元にあたっては、いくつかの問題点が考えられ、一つにはお船江をいつの時期の形状に復元するかということがある。

お船江の石積突堤については、前述のように「鏡積み」が基本である。しかしながら、「鏡積み」は部分的にしか残されておらず、大部分は布積みや小石材による乱積みとなっている。これらは後世の積み直しと考えられるが、原型を示す史資料が見いだせない以上、それを現段階で検証する手立てがない。そのため、現存する3基の突堤をすべて「鏡積み」で復元・保存することは避けるべきであり、むしろ石材の欠落やヌケ、ワレ、ズレ、ハラミなどの石積の損傷の修復にとどめ、現在の状態が損なわれないように修復・保存を図る。

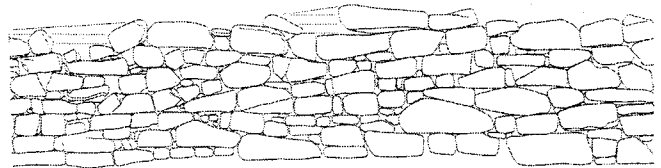


図-12 石積突堤の布積み部分²³⁾

土砂の流入・堆積により、干潮時お船江の地盤が干上がり、景観的にも見苦しいことから、土砂の浚渫を図る。

その場合、突堤の基礎部分の構造が不明確であり、また泊地の底が石畳敷となっているという言い伝えもあることから²⁴⁾土中の状況を十分に把握し、浚渫によって既設構造物が損傷しないようにすることが重要である。

3) 周遊路の整備

長家の所有地ということもあり、現在ではお船江の水域沿いに歩き、突堤に達する路が通っていない。そのため、お船江の石積構造物や船の係留水域を適切に見せるために周遊路の整備を図る。

②Bゾーン

お船江の突堤背後に広がる自然緑地のゾーンである。

当該ゾーンについては、緑地の保全を基調として、現在の植栽は伐採せず、樹間に踏み分け道的な遊歩道を設定し、また遊歩道に通じる見晴らしの場を設定する。さらに、見学者にお船江の歴史的価値を認識してもらうために、お船江資料館を整備する。

お船江の最大の展示物は石積みの突堤群であり、その現物を見せることが最も説得力があるが、見学者の理解度を増すために、お船江の復元模型や藩船の模型、絵図や解説資料等も必要であることから、資料館の整備を図る。

さらに、お船江の関連施設として整備されていた倉庫、休息施設については、遺構の発掘調査により位置及び規模を確認した後、解説版を設置する。建屋の形状についての史資料が見いだせないことから、現地復元はせず、お船江の復元模型の中でその存在を示すこととする。

③Cゾーン

お船江と久田川に挟まれたゾーンである。

当該ゾーンについては、ここしかお船江に通じるアクセス路がないこと、既に駐車場が整備されていることから、お船江へのエントランス部として位置づける。さらに、久田地区の中心部に面していることから、地区のコミュニティ空間としての整備を図る。

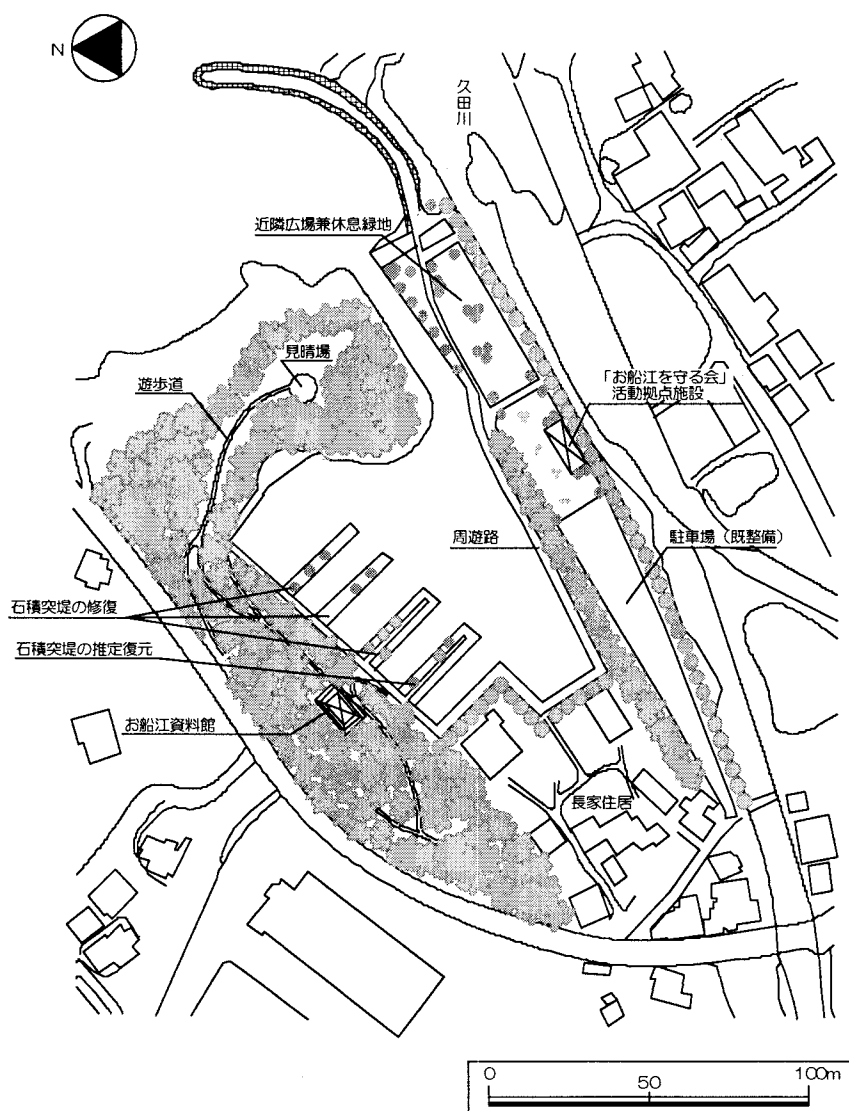
具体的には、除草や清掃等、お船江の維持管理作業の活動拠点となる施設として、地区集会施設を整備する。さらに、お船江周辺では、オープンスペースは当該ゾーンでしか確保できないことから、地区住民の季節の行祭事や日常のレクリエーション活動に利用できる近隣広場を整備するとともに、見学者にとっても憩いの空間となる休息緑地の整備を図る。

④Dゾーン

Dゾーンについては長家の住居があることから、現状維持とし、隣接ゾーンとの間には遮蔽のための植栽を施す。

表－1 ゾーン別整備内容（山下作成）

ゾ ー ン	整 備 内 容
Aゾーン	○石積突堤の修復、復元 ○水域の浚渫 ○周遊路の整備
Bゾーン	○お船江資料館の整備 ○樹間遊歩道の設定 ○見晴らし場の設定
Cゾーン	○「お船江を守る会」活動拠点施設 ○駐車場（既整備） ○近隣広場兼休息緑地
Dゾーン	○現状維持（長家住居）



図－13 整備計画図（山下作成）

7. お船江の保存に向けて

本研究は、厳原港お船江の歴史的港湾環境整備のあり方に関する一つの考察を示したものである。実際の事業化にあたっては、未だ公開されていない史資料の分析や石積突堤の構造的解析など基本的な調査が第一義的に必要であるが、それとともに、関係主体が連携した保存活動を進めることが必要である。

まず、所有者である長家については、自費で石積護岸の一部補修を行った経緯もあるが、個人でお船江の維持管理をすることは既に限界にあり、文化財行政及び地域住民の支援を期待している。実際にも、文化財行政による石積突堤の補修、「お船江を守る会」による除草、清掃作業が行われているのである。

そのため、境界紛争に関する係争は解決していないものの、水域や建屋の遺構の発掘調査など、お船江の建設経緯の解明に積極的に協力することが必要である。

また、「お船江を守る会」は、1984年（昭和59年）6月、周辺住民約300世帯が参加して設立されたものである。お船江の維持管理作業を継続的に進めているが、より発展的な活動目標を設定することが必要である。会では、一つの方向性としてお船江の観光振興を目指していることから、地域住民主導型でお船江を活用した観光振興の提案や計画づくりなどに取り組むことが必要である。

さらに、文化財行政においては、お船江が全国でも高い価値を有する歴史的港湾施設であることを広く情報発信し、お船江の保存に関する中・長期の全体計画を明確にして、保存事業を着実に進めることが必要である。さらに、「お船江を守る会」の活動は、お船江の維持管理に欠かせない存在となっていることから、活動資金や清掃用具等の支援に加え、総合学習の場としてお船江を活用していくことが必要である。

8. むすび

①お船江に関する研究蓄積は極めて少なく、その理由としては、文献史料の少なさが挙げられる。現在、旧対馬藩の宗家文庫に関する調査研究が進められており、お船江に関する文書が解明されれば、研究の大きな支えとなる。しかしながら、本研究では、そのような文献史料の少ない状況下においても、お船江は全国レベルでみて、極めて歴史的価値の高い船舶格納施設であることを明らかにすることができた。

それとともに、お船江の構造や平面計画、技術内容を明らかにするためには、突堤の解体調査、水域及び建築物の遺構の発掘調査が早急に必要であることを指摘した。

②歴史的港湾施設は、大都市港湾、地方部港湾を問わず、全国各地の港湾に存在する。横浜港や北九州港といった大都市港湾における歴史的港湾環境整備は、背後に大きな市場を抱えているため、商業・サービス系、アミューズメント系の施設整備が複合的に可能であるが、地方部港湾においては、大きな市場性が見込めないこ

とから、大都市港湾とは異なった整備方針が必要と考えられる。

本研究は、厳原港お船江という地方部港湾の歴史的港湾施設を対象に、その歴史的港湾環境整備計画のあり方を考察したものであり、その中で、

- 1) 歴史的港湾施設の修復・保存（一部、推定復元）
- 2) 歴史的港湾施設周辺環境の整備
- 3) 地域住民の交流の場づくり

を整備方針として設定した。

この整備方針は、地方部港湾の典型といえる厳原港のお船江に即したものであるが故に、地方部港湾における歴史的港湾環境整備の基本的考えを共通的に示し得たものと考えられる。

③お船江の保存に関しては、所有者、住民団体である「お船江を守る会」、文化財行政の三者の連携が不可欠である。中でも、所有者における各種調査への協力、「お船江を守る会」における提案型活動の展開、文化財行政におけるお船江の保存に向けての全体計画の明確化の重要性を指摘した。

〈謝辞〉

本研究を行うにあたっては、永留久恵氏及び厳原町教育委員会尾上博一氏から、貴重な資料を閲覧させていただいた。また、（株）地域開発研究所島崎社長、国土交通省国土技術政策総合研究所沿岸海洋研究部長細川恭史氏にご指導、ご協力をいただいた。ここに厚く謝意を表します。

〈資料出所〉

- 1) 国土交通省港湾局環境整備計画室、「歴史的港湾環境施設調査報告書」、2001.3
- 2) 伊東孝、「対馬の石の文化」、〈（財）リハ・フロントセンター「FRONT」〉、pp. 66-68、2002.1)
- 3) 鈴木棠三編、「對州編年畧」、pp. 43、1972.6
「天武天皇 白鳳十二年（中略）對馬國与良（厳原の古名）地被定國府因以被立國廳於櫻川之南」とある。
- 4) 永留久恵、「対馬の歴史探訪」、pp. 58、1982.9
- 5) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 108、1997.3
- 6) 朝鮮議政府領議官申叔舟、「海東諸國紀」、1471（文明3年）
- 7) 草場佩川、「対馬日記」、1811（文化8）
- 8) 對馬教育會、「對馬島誌」、pp. 501、1928.7
- 9) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 109、1997.3
- 10) （社）日本港湾協会、「日本築港史」、pp. 787、1978.3
- 11) 対馬高校が所蔵していた写真を、地元のみつしま印刷がホームページで紹介していたものを転写。正確な撮影年月は不明であるが、明治時代末から大正時代にかけての頃と伝えられている。「目でみる対馬の100年（郷土出版社、pp. 31、2002.5）」にも、類

似の写真が掲載されている。

- 12) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 271、1997.3
- 13) 対馬教育會、「對馬島誌」、pp. 575、1928.7
- 14) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 737、1997.3
- 15) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 652-653、1997.3
- 16) 新対馬島誌編集委員会、「新対馬島誌」、pp. 343、1964.4
- 17) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 993、pp. 997、1997.3
- 18) 厳原町、「厳原町誌」、口絵、1997.3
- 19) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 289、1997.3
- 20) 永留久恵、「対馬の歴史探訪」、1982.9、pp. 82
- 21) 厳原町、「厳原町誌」、pp. 1156-1157、1997.3
- 22) 長崎県立対馬歴史民俗資料館研究員（1985年当時）永留久恵氏へのヒアリング調査による。
- 23) 厳原町、「対馬藩主お船江跡石垣調査報告書（2001.3）」pp. 6でも同様の見解が示されている。
- 24) 厳原町議会議員・お船江を守る会会長（1985年当時）主藤光行へのヒアリング調査による。
- 25) 厳原町境域委員会、「厳原町の文化財」、pp. 32、1984.3
- 26) 厳原町教育委員会へのヒアリング調査による。
- 27) 土木学会編、「明治以前日本土木史」、1936.6
- 28) 廣井勇、「日本築港史」、1927.5
- 29) 萩市、「萩市の文化財」、pp. 26、1973.3
- 30) 萩市、「萩の百年」、pp. 312、1968.3
- 31) 防府市ホームページ
- 32) 長崎県教育庁理事兼文化課長（1985年当時）辻田肥佐雄氏へのヒアリング調査による。