

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

要 旨

厳原港のお船江は、対馬藩の御船蔵として、1661年（寛文元年）から1663年（寛文3年）に建設されたものと伝えられており、櫛形状の突堤が5基築造され、その突堤間の水域が藩船の格納場所となっていた。現在では、突堤は3基しか残されていないが、我が国に現存する施設としては、規模、残存状況とも特筆に値するものと考えられる。

しかしながら、厳原港のお船江に関する研究は未だ少ないことから、本稿は、お船江の建設経緯について考察を加え、お船江の歴史的価値の高さを明らかにした。さらに、歴史的港湾施設であるお船江の保存・活用の方向として、「お船江を核とした対馬港湾文化の拠点づくり」を基本目標とし、石積みの崩壊が顕著なお船江の復元保存、コミュニティの拠点づくり、観光拠点の形成を整備方針とする計画立案を通じて、歴史的港湾環境整備計画のあり方を考察した。

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。

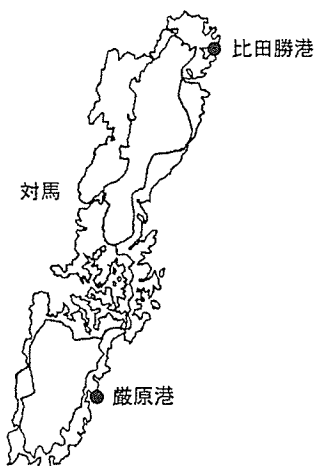


図-1 厳原港の位置（国土地理院1/20万地勢図より山下作成）

*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（船倉、通称お船江：おふなえ）が存在する（図-2）。

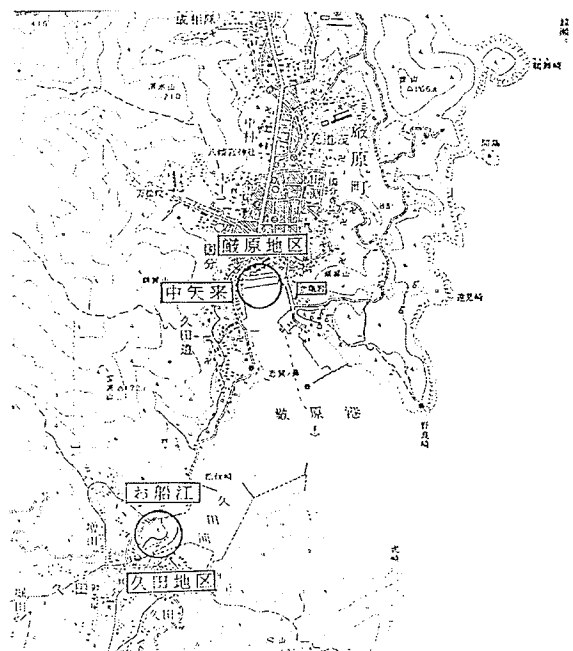


図-2 お船江の位置（国土地理院1/2万5千地形図より山下作成）

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、筆者が中心となってまとめた「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（えびすぎき）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 |

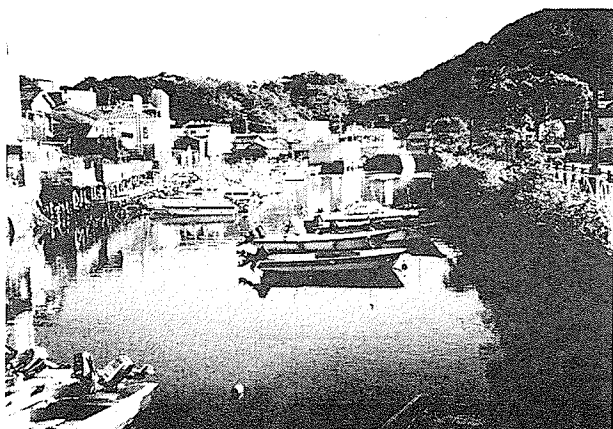
これらの「やらゐ」によって囲まれた背後の船着場は、近世の厳原港における港湾活動の中心となり、官船および民船とも荷物の揚げ卸しはここでなされた。

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⁾

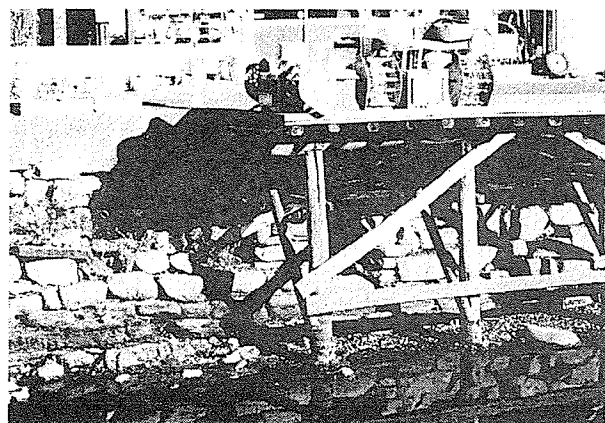
このように港勢が伸びるにしたがい、「やらゐ」のある西の浜は1954年（昭和29年）頃から徐々に埋め立てられた。1970年代前半（昭和40年代後半）には、「やらゐ」を埋立護岸として前面にふ頭が建設され⁹⁾、「やらゐ」は埋立地の中に姿を消した。しかし、背後の船着場の水域は、現在でもほぼ原型を保って残されている。

（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）



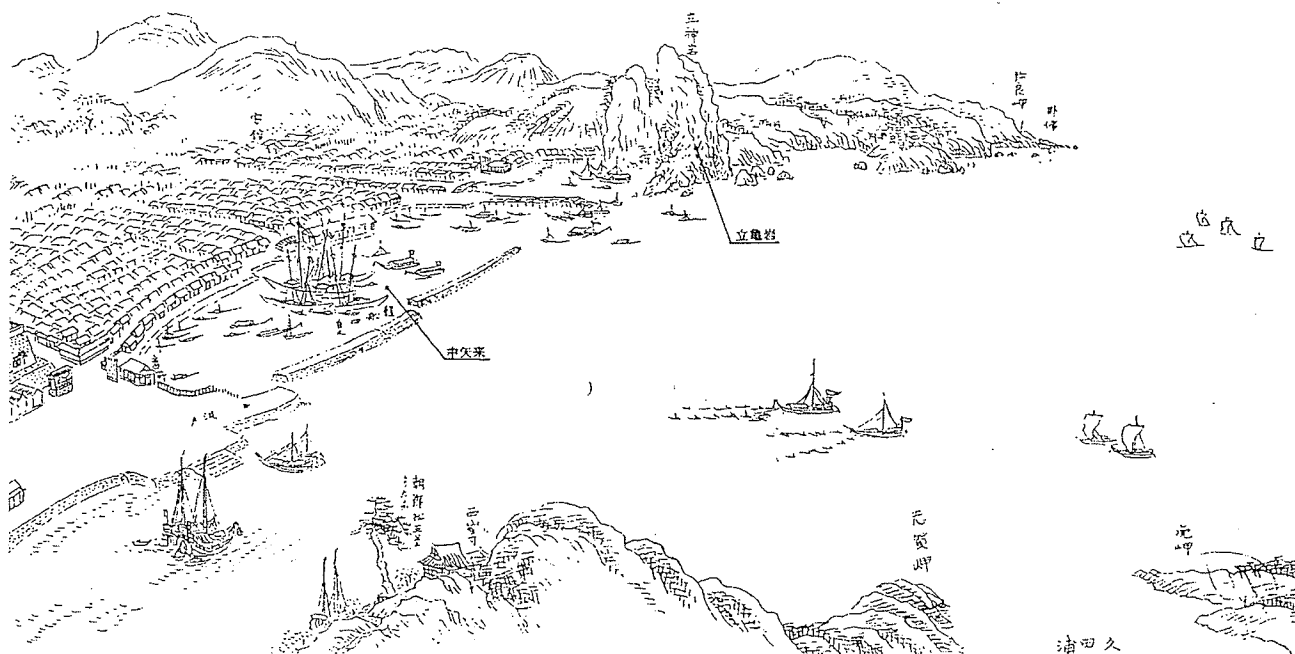
写真－3 明治末期から大正にかけてのやらゐ¹¹⁾

藩政時代における船倉は、「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、今でも船倉町という地名が残っていることから、その辺りが船倉であった。しかしながら、この船倉は官船のみならず民船も入るようになっていたため次第に手狭になり、そこで府中湊に隣接する久田浦に、藩の御用船専用のお船江が建設されることとなった。¹²⁾

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⁾ 注1) 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港に係留しておき、準備をした。¹²⁾

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、中矢来の名称を山下記入）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、藩船の格納であった。しかし、それ以外にも、軍港および物流基地として建設さ

れた可能性が考えられる。

軍港であることについては、当時、対馬藩は朝鮮外交の基地であり、また、お船江は国防第一線の船蔵として機能していたため、1663年（寛文3年）以来、徳川幕府

注1) お船江の着工時期については、1661年（寛文元年）という説もある。¹²⁾ これを前提とすると、お船江の建設期間は2～3年と、極めて短期間であった。

もその維持について相応の援助を与え、保存・補修を加えてきた。¹²⁾ 以上のような経緯から、お船江は軍港として位置づけることができる。

一方、物流機能については、以下に示す理由から、可能性は低い。

- 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厳原府中図（国立公文書館蔵）」をみてもわかるように（図－4）¹⁴⁾、厳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」のある厳原で荷役したので、藩専用の施設であるお船江で荷役した可能性は低い。
- 3) 藩主の館は厳原にあり、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、それも軍船の格納場所である軍港としての役割が大であり、物流拠点としての役割は担っていなかったものと考えられる。

（2）立地選定

新しい船倉を建設する候補地は、以下の2ヶ所があった。¹²⁾

- 1) 厳原北部の阿須浦（阿須川河口部）
- 2) 久田浦（久田川河口部）

当時の築港技術の水準を前提とすれば、河口港が最も建設し易かったものと考えられるが、阿須浦は厳原の城下から遠いこと、阿須川の流送土砂が多いことなどから適地とされず¹²⁾、その結果、久田が選ばれることとなった。

た。

さらに、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)、15)、16)}

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、櫛形状に突堤を築設し、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) 「厳原町誌」に掲載されている「文化八年（1811年）対州接鮮旅館図にみる厳原府中図（国立公文書館蔵）」では、¹⁴⁾ 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。

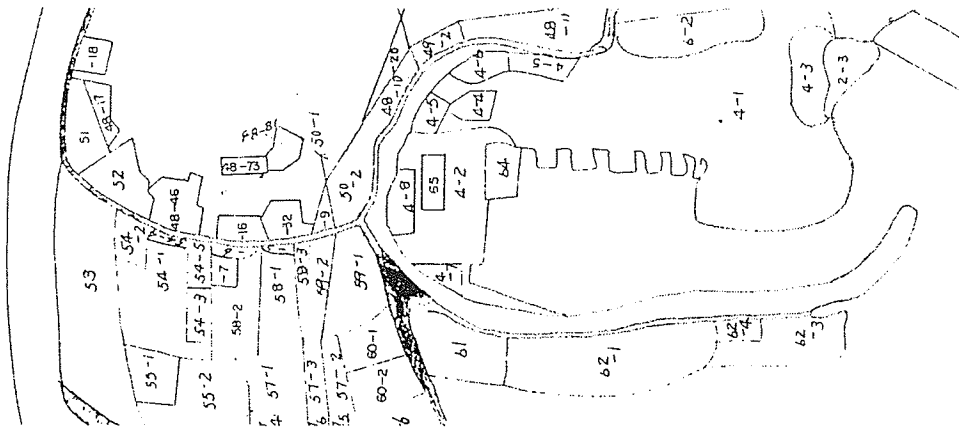
（図－5）

- 3) 「厳原町誌」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。¹⁷⁾

- 4) 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。¹²⁾



図－4 「文化八年（1811年）対州接鮮旅館図」にみる厳原府中図（お船江の位置を山下記入）¹⁴⁾

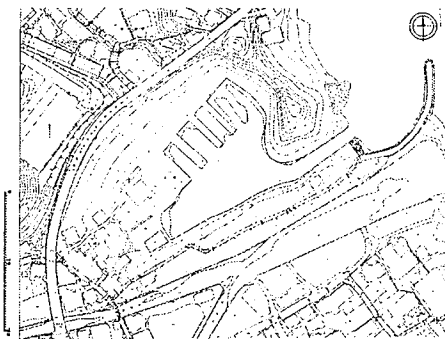


図－5 字図（厳原町役場より1985.8.21.入手）

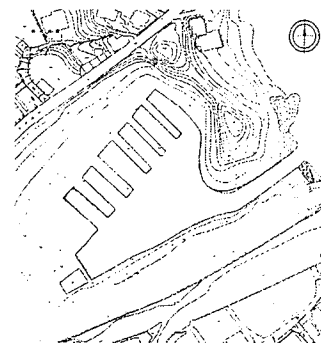
このように、突堤の基数についてはそれを確定する資料に欠けており、現在でも正確な基数は不明であるが、厳原町の1986年（昭和61年）頃の都市計画図においては、一番東側の水域に突堤の基礎をうかがわせる細長い浅場が見出されること（図－6）、一番西側の石積護岸で守

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¹⁸⁾、建設当初、突堤は5基あったものと推察される（図－7）。

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1/5000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年当時の1/5000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1/5000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藩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、布目積みも多く見られ、後世の積み直しが指摘されている。¹⁸⁾

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¹⁹⁾、事実は不明であり、突堤の基数の確認も含め、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、保存面で不備な点が生じている（写真－5～6）。

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」²⁰⁾と記されているが、樹木の繁茂により、その状況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（平成14年）11月現在、3基ある内の両脇の2基の突堤の先端部が補修されているが、中央の1基は従来どおり、石積みが崩れた状態にある（写真－7）。

（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、プレジャーボートなどが常時10隻ほど係留しており(写真-4)、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。

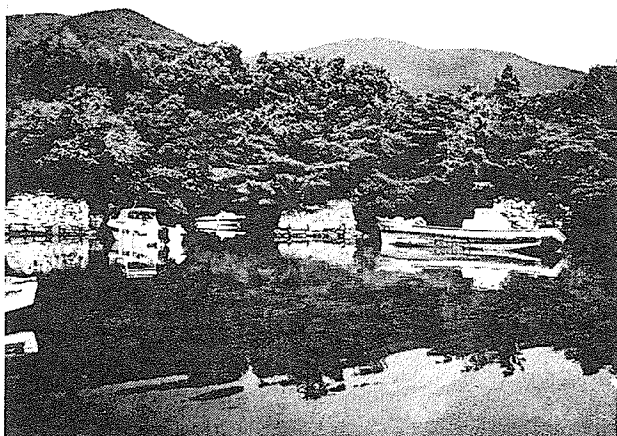


写真-4 満潮前のお船江(撮影: 山下、1985.9.12)



写真-5 干潮時のお船江(撮影: 山下、1985.9.12)

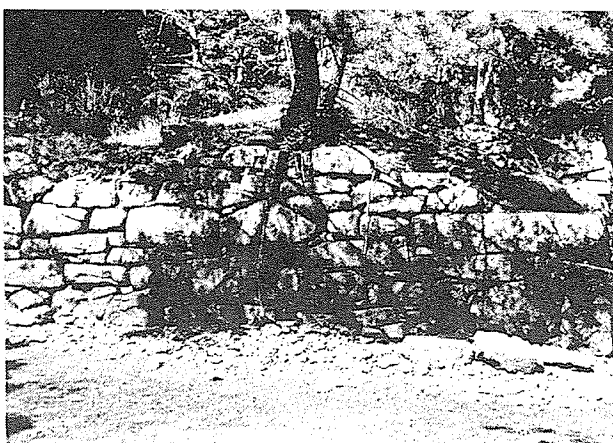


写真-6 石積突堤先端部(撮影: 山下、1985.9.12)

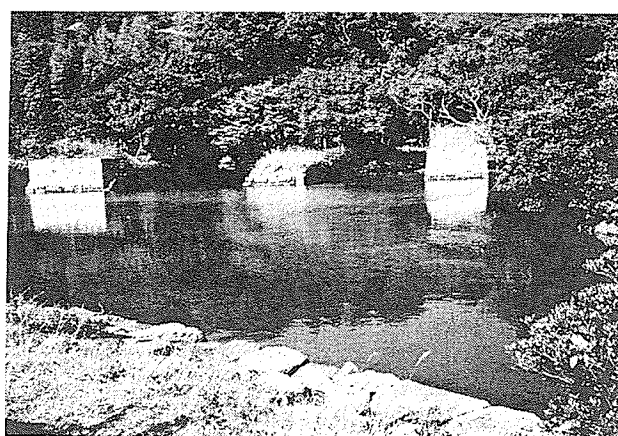


写真-7 突堤先端部補修部分(撮影: 山下、2002.11.9)

(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であり、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巖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。²¹⁾

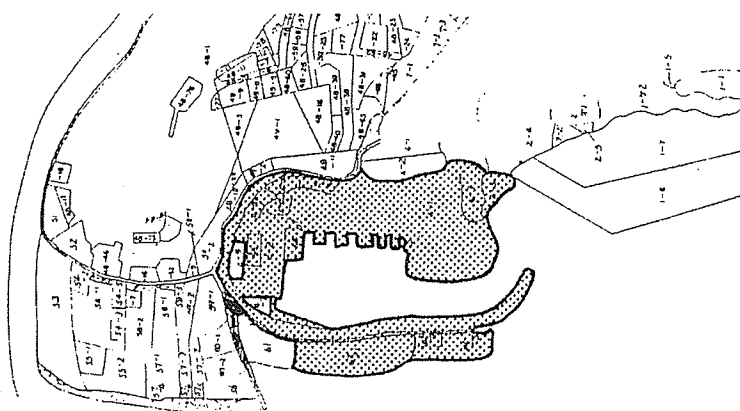


図-8 長家の所有範囲(字図より山下作成)

(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²¹⁾、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。^{注2)}

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、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。

20)

3. お船江の建設意義および価値

①我が国の歴史的港湾施設における稀少な施設である。

お船江は1663年（寛文3年）に建設されたものであるが、当時の港湾構造物の遺構は少なく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である。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。

さらに、江戸時代、海岸・河川に接した諸藩は、御用船（軍船）を常備しておく必要上、大なり小なり御船蔵を有していたが、幕府の瓦解とともに廃され、現存しているものは極めて少ない。現在でも船倉の遺構が現存するのは、山口県萩港の旧萩藩御船倉（慶長年間）、長崎県旧大村藩のお船蔵程度であり、規模や保存状況を勘案すると、厳原港のお船江は、全国でも稀少な歴史的港湾施設としての価値を有している。

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「やらゐ」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。

4. 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。

さらに、私有地であり、護岸沿いに樹木が繁茂しているため、施設全体を巡る遊歩空間が確保されておらず、見学者は突堤対岸部の護岸から見るしかない。

しかしながら、お船江の歴史的価値を踏まえれば、その保存は論を待たないとともに、地域を訪れる見学者に、対馬の石の文化に触れてもらえるように、よりよい見学環境を整えることが必要と考えられる。

そこで、以下では既往調査の成果も踏まえ、筆者の新たな見解も加えて、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

お船江を核とした歴史的港湾環境整備は、貴重な港湾文化の集積であるお船江の歴史を現在に蘇生させることであり、これにより、地域の生活環境の向上と厳原地域の活性化を目指す。

ここで、お船江の歴史の蘇生は、構造物がほぼ原型に近い形で保全されていることから、原型の復元を第一のものとする。さらに、お船江にかかわる歴史史料の集積を図ることや、かつての船舶の係留・航行などを蘇らせることなど、“もの”を復元すると同時に、機能や情緒といった、総合的な歴史的空間の蘇生を図る。

一方、地域の生活環境の向上および地域活性化に関しては、お船江の歴史の蘇生により地域の個性の創造を行い、さらに、地域の人々の交流の場、語らいの場としての空間づくり、ひいては、広く外来者（観光客）が訪れる場として整備を図る。

以上の二点は、前者が港湾文化の歴史の拠点づくりであり、後者は現在から将来に向けての地域社会、地域文化の拠点づくりである。この両者により、「お船江を核とした対馬港湾文化の拠点づくり」を目指すものである。

注2) 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。いずれにしても、長期的には慎重に対処したい。」²²⁾

(3) 計画対象区域

基本方針に基づいた計画対象区域は、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。

山側は急峻な地形であるため用地の確保が困難であり、主要道路を界とするため、地区としての一体性が損なわれる。同様に、久田川の右岸側は既に市街化されつつあり、川をはさんだ地区の形成は望ましくない。

また、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、一体性のある地区として扱うことが可能である。

(4) 整備方針

基本目標に基づく整備方針として、以下の4つを設定する。

a) お船江の歴史の復元と継承

お船江の原型を可能な限り忠実に復元し、より多くの人々に、楽しみながら歴史と接する機会を提供する。

そのため、お船江の復元を中心とした“港湾博物館”機能を持たせ、野外空間の中で歴史と文化を体験し、学ぶことのできる地区の形成を図る。

b) 緑地の保全

お船江の建設時に、現在のように樹木が繁茂していたとは考えにくい。既にお船江の景観として不可欠なものであることから、お船江の情緒を創出する重要な景観資源として、お船江と一体的に緑の保全を図る。

c) コミュニティの拠点づくり

お船江は地域の個性の核となるものであり、その整備は、コミュニティの活性化を促すものであることが重要である。地域の人々がお船江を共有財産として認識し、誇りを持つことにより、文化財としての役割を発揮し、外来者にとっても居心地の良い魅力的な空間となる。

このため、地域住民のお船江の保存活動の拠点として、また、地域生活に関連して利用していくコミュニティの拠点（交流の場、語らいの場、行祭事の場など）の形成を図る。

d) 港湾観光拠点の形成

以上により、歴史的空間である特性を活かして、野外空間の中で憩いながら歴史と情緒を味わえる港湾観光拠点の形成を図る。

(5) 整備内容

a) ゾーニング

以上の基本目標、整備方針に基づき、対象地域内を図-9に示す4つのゾーンに区分する。

表-1 対象地域内のゾーンの性格づけ（山下作成）

ゾーン	性 格（整備の方向）
Aゾーン	お船江の歴史の復元
Bゾーン	緑地空間の一体化・緑陰機能中心
Cゾーン	コミュニティ広場
Dゾーン	港湾文化センター（港湾博物館）

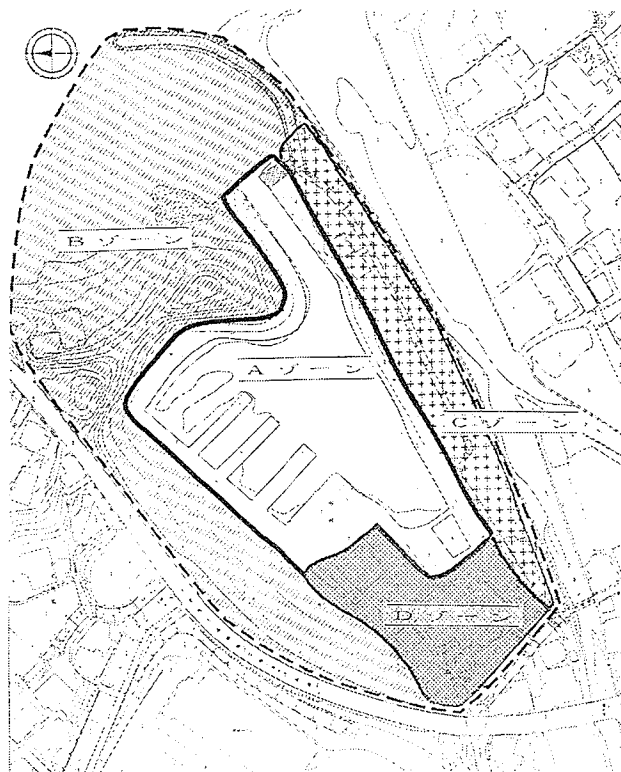


図-9 ゾーニング図（1986年当時の1/5000都市計画図より山下作成）

【Aゾーン】

復元保存を原則として考え、可能な限りかつてのお船江の形状や構造を蘇らせるものとする。さらに、外来者が十分な見学を楽しめるために、石積みに沿った遊歩道を整備する。

【Bゾーン】

お船江の背後の緑を保全することを基調に、外来者を迎えるための港湾博物館と遊歩道を主体に整備する。

遊歩道施設は緑の中での回遊を基本とし、眺望と親水性を加えた魅力づくりを行う。そのために、高台に展望施設（小規模な東屋）を整備する。したがって、観光客の動線は、博物館～お船江～緑陰～高台と続く。

港湾博物館に関しては、緑と景観の観点から目立たない施設とする。

【Cゾーン】

Cゾーンについては、お船江への出入り口であるとともに、地区の人々の集いの場として位置づけられ、外来者も利用できる休息スペース、地域住民の保存活動の拠点ともなるコミュニティ空間を整備する。

一方、導流堤付け根のオープンスペースは、住民も外来者も憩える空間として、水辺に近付ける河口側に園地を配置し、住民が催物（盆踊りなど）を開け、また、外来者の駐車場となるよう整備する。

【Dゾーン】

Dゾーンについては長家の住居があることから、現状維持とする。

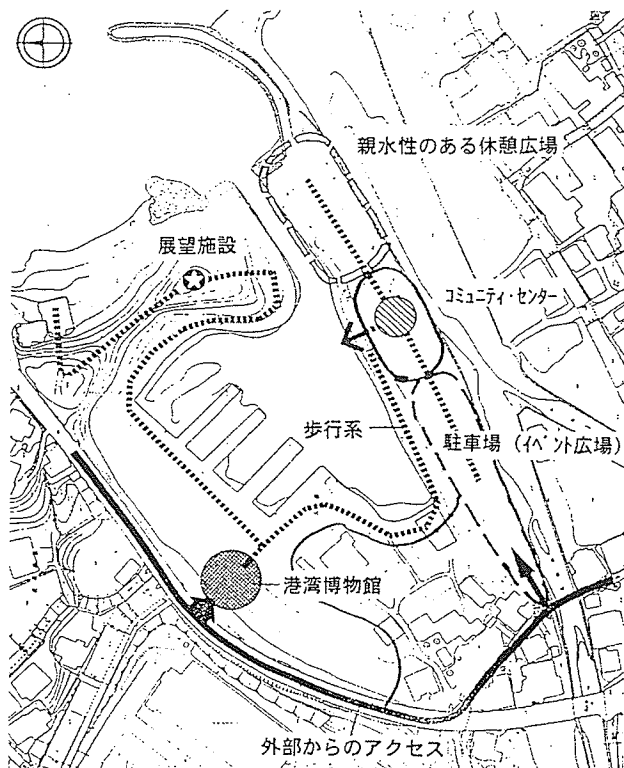


図-10 ゾーンのイメージ (1986年当時の1/5000都市計画図より山下作成)

b) 導入施設の検討

お船江を中心とした歴史的港湾環境整備における導入施設については、整備方針で示した4つの柱ごとに設定する。

①「お船江の歴史の復元と継承」に関する導入施設

お船江の歴史の復元に関しては石積みの復元が主なものとなるが、このほかに、かつて設置されていたと考えられる覆屋根を復元することが考えられる。また、ここに江戸時代の船を係留させることによって、かつてのお船江の情緒をより鮮明に蘇らせることができる。

歴史の継承に関しては、野外博物館とするために、訪れた人が楽しく歩けるための施設として、遊歩道、休息施設（ベンチ、東屋、水道など）、展望施設など、基本的な施設の整備を行う。また、野外と連携して、資史料の展示、学習、研修などの機能を持った博物館（建物）の整備が不可欠である。

②「緑地の保全」に関する導入施設

ここでは、緑地の保全を前提とするために、既存の緑を損なわず、訪れた人々が心地よく緑に接することのできる歩行空間を整備することが主体となる。そのための施設は、歴史の継承のための歩行空間と同様、基本的な施設の導入にとどめる。

③「コミュニティの拠点づくり」に関する導入施設

お船江の位置する久田地域全体の人々が日常的に利用できる施設として、彼らが集い語らう場としてのコミュニティセンター、地域の催しがひらけるイベント広場、あるいは、児童が安全に遊べる園地を整備する。

このコミュニティセンターは、久田地域のセンターとして、会合、講習、研修、休息などに利用できるものとする。また、港博物館が別途に設置されない場合は、港資料館としての機能も兼ねそなえた施設とし、地域の人々自らの歴史の継承の場とするとともに、外部から訪れる人々との交流の場とする。

イベント広場は、季節の行祭事や日常のレクリエーションにも利用できるものとするとともに、外来者のための駐車場としても利用できる広場とすることが効率的である。

④「港湾観光拠点の形成」に関する導入施設

歴史を基調とした厳原観光の拠点を形成するものとして、新規の集客施設の導入は行わず、観光案内や休息程度のサービス施設を設置する。

また、来訪者の安全管理や、史跡施設の保全管理のために管理センターを設置する必要もある。

c) ゾーン別整備内容

ゾーンごとの整備内容を表-2に示す。また、それに基づく整備計画図及びイメージ図を、図-11、図-12に示す。

表-2 整備内容 (山下作成)

ゾーン	整備内容
Aゾーン	○お船江の復元（石積みの修復、浚渫等） ○歩行路の整備（周遊歩道） ○歴史的船舶の係留
Bゾーン	○サービスセンター ・インフォメーションセンター ・管理事務所 ・休息施設 ○港湾博物館 ○緑陰広場 ○歩行路の整備（周遊歩道） ○展望台 ○バスのストップ
Cゾーン	○コミュニティセンター（集会所等） ○駐車場（イベント広場を兼ねる） ○園地 ○川沿いの修景
Dゾーン	○現状維持（長家住居）

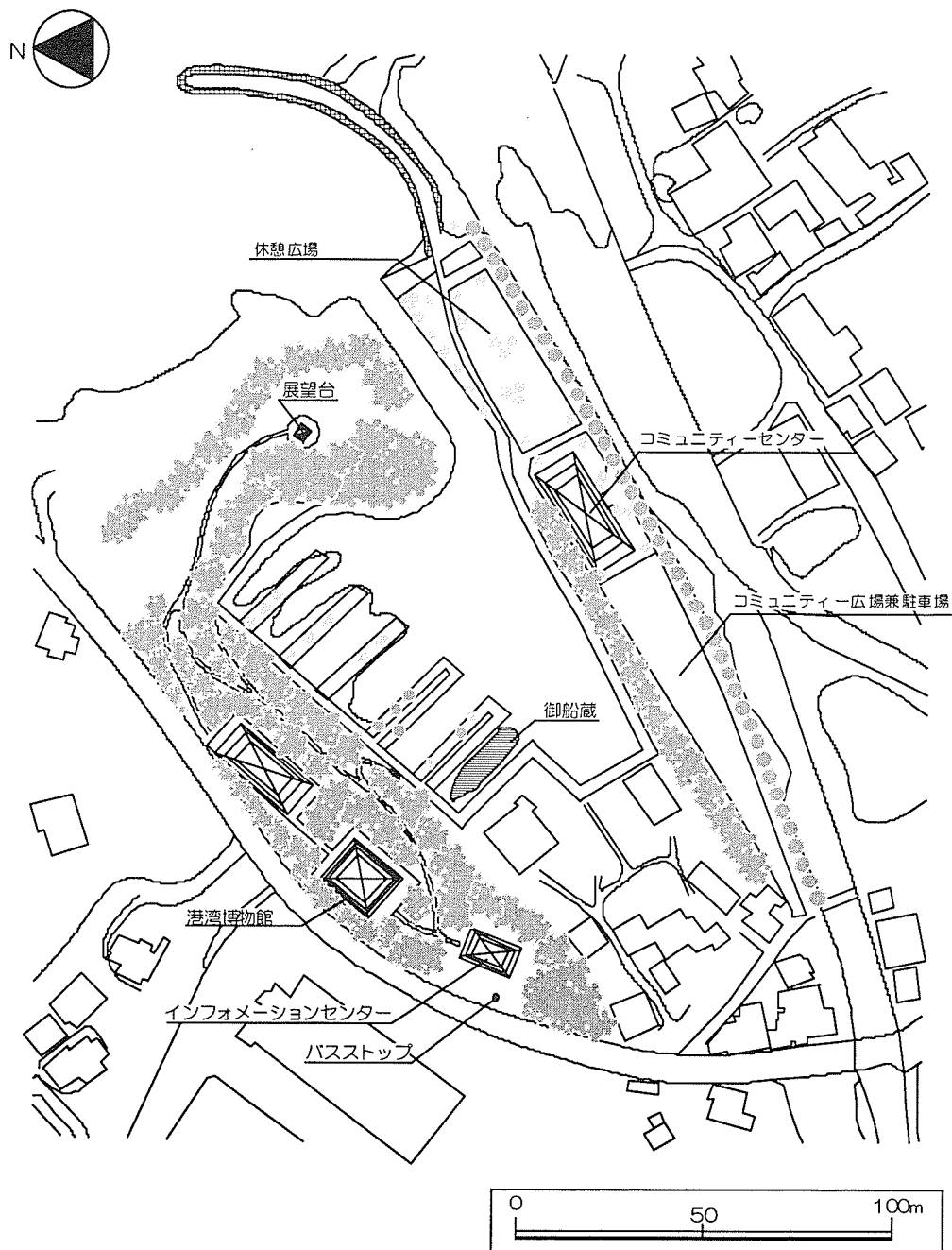


図-11 整備計画図（山下作成）

7. 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、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、護岸並びに水域の解体調査・発掘調査が早急に必要であることを指摘した。

②国土交通省港湾局では、「歴史的港湾環境創造事業」を創設し、1989年度（平成元年）以降、歴史的港湾施設の修復・保存や周辺整備を進めてきた。しかしながら、その実績は13港15地区にとどまり、我が国における港湾数1,088と比較すれば約1％に過ぎない。その背景には、歴史的港湾環境整備に関する事業論はあっても、調査・計画論が未確立かつ一般化しておらず、そのため、地域の総意に基づく歴史的港湾環境整備が発案されにくいものと考えられる。

本研究では、歴史的港湾施設であるお船江を対象に、歴史的港湾環境整備計画のあり方を考察した。その中で、

1) 歴史的港湾施設の復元保存

2) 地域の生活・交流に資する環境整備

3) 観光レクリエーション資源としての活用

を整備方針として明らかにすることができた。

この基本的な考えは、お船江に限らず、他の歴史的港湾施設にも共通化するものと考えられ、今後の課題として、「歴史的港湾環境創造事業」を既に実施した港湾における検証作業及び評価が必要である。

〈謝辞〉

本研究を行うにあたっては、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)リサーチ・フロント - 「FRONT」、2002.1、pp. 66-68)
- 3) 鈴木棠三編、「對州編年畧」、1972.6、pp. 43
「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」、1982.9、pp. 58
- 5) 厳原町、「厳原町誌」、1997.3、pp. 108
- 6) 朝鮮議政府領議官申叔舟、「海東諸国紀」、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」、1928.7、pp. 501
- 9) 厳原町、「厳原町誌」、1997.3、pp. 109
- 10) (社)日本港湾協会、「日本築港史」、1978.3、pp. 787
- 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、2002.5、pp. 31)」にも、類似の写真が掲載されている。
- 12) 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。
- 13) 對馬教育會、「對馬島誌」、1928.7、pp. 575
- 14) 厳原町、「厳原町誌」、1997.3、口絵
- 15) 厳原町、「厳原町誌」、1997.3、pp. 289
- 16) 永留久恵、「対馬の歴史探訪」、1982.9、pp. 82
- 17) 厳原町、「厳原町誌」、1997.3、pp. 1156-1157
- 18) 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。
- 19) 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。
- 20) 厳原町境域委員会、「厳原町の文化財」1984.3、pp. 32
- 21) 厳原町教育委員会へのヒアリング調査による。
- 22) 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。