

関門海峡に面した門司港の足跡と近代建築 ～国際貿易港として栄えた港町～

関門海峡ミュージアム 学芸員
大道 智子

1. はじめに

門司港は瀬戸内海と日本海を繋ぐ交流地にあたり、またアジア大陸に通ずる国際航路上に位置する。古代から中央(畿内)と地方を結ぶ交通路として官道や街道が整備されたことから、九州最北端に位置する門司は九州の玄関口を担ってきた。

明治初期から北部九州の筑豊炭鉱が盛んになり、本州と九州の結節点である門司に注目が集まり、明治22(1889)年に特別輸出港に指定されたことを皮切りに、港湾整備に着手、明治24(1891)年には初代門司駅が誕生するなど、門司の港町は一大貿易港として歩み始め、官公庁の施設や財閥系の銀行の進出が相次ぎ、競うように近代的な建造物が建設された。

本稿では、国際貿易港となるまでの門司港の足跡と、港町に集まった企業や銀行などの近代建築に焦点をあて紹介する。

2. 門司港における歴史と足跡

門司の港町は、古くから交通や対外貿易の要所であった。古代から近世までの門司の港町の足跡を述べたい。

2.1 古代から近世までの門司港

大化2(646)年「改新の詔」が宣布され、朝廷による地方統治への道筋が示された頃、中央(畿内)と地方を結ぶ交通路として、主に7つの官道が整備された(五畿七道)。九州には七道の一つである西海道が整備され、門司初の駅として「杜崎(碕)駅」が誕生した。杜崎駅には駅馬が配備され、九州の重要拠点となった大宰府を目指し、朝廷の役人たちが利用した。

中世に入り、室町時代の門司は日明貿易の船籍地となる。当時の門司は周防国守護大名の大内氏が支配していた。莫大な利益をもたらす日明貿易を幕府より許された大内氏は、門司には造船所を設け、遣明船の造船や人材を供給し、日明貿易を支えた門司港は賑わったのである¹⁾。その後、江戸時代に参勤交代が始まると、港の中心は^{だいらしゅく}大里宿(門司区大里)へ移る。その結果、中世に栄えた門司の港は漁業、農業、製塩業などの一寒村となった。

2.2 塩田から一大貿易港へと変貌した門司港

文化10(1813)年頃から港に面する浜一帯に塩浜堤防が整備され、明治20(1887)年には約50ヘクタールの塩田面積を有した。しかしながら、塩田は地元産業の軸になるほどの生産量は上らず、厳しい経営が続いた²⁾。

幕末から明治初期にかけ、政府は海外との貿易拡大を目指し、開港場以外でも石炭などの特定品目に限り対外輸出を許可する「特別輸出港」制度を導入した。門司港は明治22(1889)年に5品目(石炭・米・麦・麦粉・硫黄)の特別輸出港に指定されると、翌23(1890)年、渋沢栄一(1840-1931)や浅野総一郎

(1848-1930)などの財界人が株主に名を連ねた門司築港会社が創立され、埋立工事に着手した。翌 24 (1891)年には開業間もない九州鉄道の本社が門司に新築移転し、鉄道の敷設を経て初代門司駅が誕生した。鉄道や船の交通が整い、塩田を含む港湾整備が進められたことにより、国際貿易港として出発することとなった。

3. 門司港の近代建築

特別輸出港の指定を受け、初代門司駅が開業したことで、駅周辺には鉄道関係の施設や船舶、貿易商社の社屋などが続々と建築されるようになる。門司港の歴史において節目となった建造物を紹介する。併せて近代以降の建築の技術の進化で発展した建築構造についても述べることにしたい。

3. 1 門司港近代建築の先駆けとなった建造物

3. 1. 1 部^{へさき}埼灯台

門司地域で最初に西洋の建築技術が移入されたのは、明治 5(1872)年初点灯した部埼灯台^{写真1)}である。慶応 3(1867)年、兵庫開港に伴い、英国公使との間の大坂約定で建設を約束した灯台 5 基のうちの1基が門司に設置されている。

灯台建築に関わったのは、イギリス人の灯台建築家スティヴンソン兄弟の基本設計に基づき、お雇い外国人で「日本灯台の父」と呼ばれるリチャード・ヘンリー・ブラントン(1841-1901、スコットランド出身)が指導監督にあたった。構造は石造で、ブラントンが手掛けた他の灯台と同様に円形の灯室に半円形の付属舎が設置される。石造の石は良質な花崗岩で、表面を手仕上げで瘤出しを作った。また、灯器は、明治 28(1895)年にフランスより輸入したフレネルレンズを現在も使用している。

関門海峡には、大坂約定で約束された 5 基のうち、もう 1 基が下関側にある。部埼灯台とともに双子灯台と称される六連島灯台(山口県下関市)^{写真2)}も、同年にブラントンが手掛けた。瀬戸内海へつながる関門海峡は、東口を部埼灯台、西口を六連島灯台が現在も稼働し、船の安全を見守っている。



写真1) 部埼灯台



写真2) 六連島灯台

3. 1. 2 旧日本銀行西部支店

門司港に多数の企業や金融機関が出店するきっかけとなった理由の一つに、日本銀行西部支店が下関(当時は赤間ヶ関)から門司に新築移転したことが挙げられる。

日本銀行西部支店は、明治 26(1893)年に開業し、明治 31(1898)年に建物が新築された。西部支店は日本銀行初の支店建物で、それまで支店の建物は既存の建物を借り入れまたは購入していた³⁾。設計は、日本銀行本店を手掛けた辰野金吾(1854-1919)が担当する。日本銀行建築技師で後に辰野と共同設計事務所を立ち上げる葛西萬司(1863-1942)、途中から辰野の高弟であり、後の日本銀行建築を牽引する長野宇平治(1867-1937)も参画している。建物の特徴は、二つの半球型ドーム屋根に煉瓦造 2 階建の本格的な石造洋風建築を造った。

日本銀行西部支店の新築移転を皮切りに、門司港には多くの財閥系の企業や金融機関が進出した。

3. 1. 3 門司港駅

現在でも門司港の顔である門司港駅は、関門連絡船と駅を直結させるため、大正 3(1914)年、初代門司駅より 200 メートルほど海側へ移動し、木造の駅舎が誕生した。また、昭和 17(1942)年に関門鉄道トンネルの開通後、旧門司駅は「門司港駅」と名称を変更する。

設計は、鉄道院九州鉄道管理局工務課が行い、ネオ・ルネサンスを基調とし、モルタル塗を石貼り風に仕上げた。両翼の屋根はマンサード(腰折れ屋根)が重なり、デザイン性を高めている。内部は、1階には旧 1、2 等待合室、旧 3 等待合室だった場所があり、2 階には貴賓室や旧食堂なども復原されており、その面影が残る。また、青銅製の手水鉢や大理石とタイル貼りの洗面所など、当時の雰囲気が残り、現在も JR 九州(鹿児島本線)の始点終点の駅として親しまれている。

3. 2 門司港に西洋建築をもたらした建築家たち

部埼灯台を除く門司港の近代建築群は、旧日本銀行西部支店を中心に約1キロメートル圏内に集まっており、その多くに官庁や財閥所属の建築技師(建築家)が携わった^{表1)}。中でも専門的な建築教育を開始した工部大学校造家学科(旧東京帝国大学)の卒業生が日本全国の建築界を牽引し、その流れは門司港の建築にも新たな建築技術が吹き込まれたのである。

工部大学校第1期生として卒業した辰野金吾、曾禰達蔵(1853-1937)、佐立七次郎(1857-1922)、片山東熊(1854-1917)の 4 人は、日本建築界の中心的な役割を担った。門司港では片山東熊を除く 3 人が建物の設計を手掛けている。また、工部大学校の後輩である河合幾次(旧大阪商船門司支店設計)、咲寿栄一(旧門司税関設計)、山田守(旧門司郵便局電話課設計)、そして工部大学校を中退し、アメリカ留学帰国後は辰野とライバル関係にあった妻木頼黄(旧門司税関監修)も携わった。彼らの建築は意匠だけでなく、建築構造にも当時最新の技術が持ち込まれている。

明治 24(1891)年、東海地方で大地震(濃尾地震)が起こり、それまで主流の構造だった煉瓦造や木造などの建築物は甚大な被害を受けた。辰野たちは被災地で調査を行い、当時の建築物の弱さを目の当たりにした⁴⁾。一方、当時の門司では大きな地震はなかったものの、火事が頻繁に起こり、木造と煉瓦造が混在する密集した中心地は危険を孕んでいた。加えて、関門海峡からの風を受ける立地のため、強固な建築物が必要であった。明治 27(1894)年に造家学会(現:日本建築学会)で鉄筋コンクリート造(以下、RC 造という)についての発表がなされると、明治 37(1904)年には東京帝国大学にて初めての RC 造の講義が始まり⁵⁾、実用化に向けて徐々に研究が動き出している。門司では大正6(1917)年に河合幾次が設計した旧大阪商船社屋に一部 RC 造が採用された。その後の大規模建築では RC 造が主流となった。

建築教育をする学校は徐々に増え、西洋的な建築に携わる建築家も広がりを見せた。加えて RC 造が実用化に向けて発展し、国際貿易港として急発展した門司港の建築を支えたのである。

表1) 門司港周辺の主な近代建築リスト(明治～昭和初期/『北九州市の建築』⁶⁾『ふるさとの思い出』⁷⁾をもとに筆者作成)

竣工年	建物名	構造	設計	建物の有無
明治 5	1872 部埼灯台	石造	スティーブソン社	○
明治 24	1891 九州鉄道本社(現:九州鉄道記念館)	煉瓦造 2 階建	不詳(鉄道院?)	○
明治 25?	1892 門司新報社	木造 2 階建	不詳	×
明治 26	1893 旧門司警察署	木造 2 階建	不詳	×
明治 29	1896 三菱合資門司支店	煉瓦造 2 階建	曾禰達蔵	×
	内國通運櫛門司支店	煉瓦造 2 階建	不詳	×
	日本商業銀行門司支店	木造 2 階建	不詳	×
明治 31	1898 日本銀行西部支店	石積煉瓦造	辰野金吾	×
明治 32	1899 住友銀行門司支店	煉瓦造 2 階建	野口孫市	×

明治 35	1902	旧福岡県港務部	木造 2 階建	不詳	×
明治 36	1903	日本郵船門司支店	石造平屋?	佐立七次郎	×
		旧門司倶楽部	木造 2 階建	辰野金吾、葛西萬司	×
明治 38	1905	古河合名会社門司支店	木造	不詳	×
明治 40	1907	旧三井物産社宅	木造 2 階建	不詳	×
明治 41	1908	三井物産門司支店倉庫	煉瓦造平屋建	不詳	×
明治 42	1909	三井銀行門司支店	煉瓦造 2 階建	不詳	×
		明治屋門司支店	煉瓦造 2 階建	曾根達蔵	×
明治 44	1911	出光商会	木造 2 階建	不詳	×
明治 45	1912	旧門司郵便局	木造 2 階建	不詳	×
		旧門司税関	煉瓦造 2 階建	咲寿栄一、監修:妻木頼黄	○
大正 3	1914	旧門司駅(2代目、現:門司港駅)	木造 2 階建	鉄道院九州鉄道管理局	○
大正 5	1916	YMCA 門司ブランチ	煉瓦造 2 階建	伝 デ・ラランデ	×
大正 6	1917	大阪商船門司支店(現:北九州市旧大阪商船)	木造+煉瓦型枠 RC 造	河合幾次	○
大正 10	1921	旧門司三井倶楽部(平成7年移築)	木造 2 階建	松田昌平	○
		門司商業会議所	RC 造 3 階建	不詳	×
大正 11	1922	二十三銀行門司支店	RC 造 3 階建	佐伯組	×
大正 13	1924	藤本ビルブローカー銀行門司支店	RC 造 2 階建	不詳	×
		門司郵便局電話課(現:門司電気通信レトロ館)	RC 造 3 階建	山田守(通信省)	○
昭和 2	1927	日本郵船門司支店(現:JP 門司港ビル)	RC 造 4 階建	八島知	○
昭和 4	1929	旧門司税関1号上屋(現:旧大連航路上屋)	RC 造 2 階建	大蔵省営繕管財局工務課	○
昭和 5	1930	門司市役所(現:門司区役所)	RC 造 3 階建	倉田謙	○
昭和 9	1934	横浜正金銀行門司支店(現:北九州銀行門司支店)	RC 造 2 階建	桜井小太郎	○
昭和 12	1937	旧三井物産門司支店(現:旧 JR 九州本社ビル)	RC 造 6 階建	松田軍平	○

○現存 ×解体

4. 門司港近代建築のこれから

門司港は古くから人や船の往来があり、賑わってきた。江戸時代になると、門司の港の中心は大里へと移り、門司の港町は塩田地帯が広がる景色となった。明治に入り、門司港の状況は一変し、特別輸出港の指定や港湾整備、鉄道の敷設などが進み、一大貿易港として賑わう町となったのである。

貿易港としての発展に伴い、大手企業や金融機関などの進出により、近代的な建造物が建ち並んだ。設計は辰野金吾、曾根達蔵、佐立七次郎などをはじめ、専門的な建築教育を受け、海外留学を経験した名だたる建築家が手がけた。そこでは建築の意匠だけでなく、近代的な建築構造も取り入れられ、災害などから建物が守られてきたのである。

これらの門司港に所在する近代建築群は、平成 29(2017)年に「関門”ノスタルジック”海峡」のストーリーを構成する構成文化財群として日本遺産に認定された。この日本遺産ストーリーでは、関門海峡に面した北九州市門司区・若松区、加えて対岸に位置する下関市沿岸に残る近代建築を紹介し、密接な交通網で結びついた関門海峡沿岸の3つの港町を気軽に巡ることができるという、この地域特有の魅力を前面に押し出している。日本遺産を通し、現存する近代建築の造形を守るだけでなく、守り続けられてきた遺産群をいかに活用できるかが、今後の地域発展のカギとなるのではないだろうか。

参考文献

- 1) 門司区役所.門司市史.平文社,1974,p.42-45.
- 2) 門司区役所.門司市史.平文社,1974,p.151.
- 3) 中村茂樹.支店建物の変遷.にちぎん.2012,no.29,p.28-31
- 4) 瀬口哲夫.近代名古屋と最初期の建築家達.名古屋造形大学研究紀要. 2013,vol.19,p.77-88.
- 5) 友澤史紀.建築コンクリート技術の変遷と将来展望.コンクリート工学.1999.vol.37,p13.
- 6) 片野博.北九州市の建築 明治―大正―昭和初期.瞬報社,1996,96p.
- 7) 今村元市.ふるさとの思い出 写真集 明治大正昭和 門司.国書刊行会,161p.

歴史的環境に見る関門海峡—中世～幕末期の下関を中心に—

岡松 仁

(下関市立歴史博物館学芸員)

1. はじめに

本稿では、中世から近世幕末期に至る関門海峡の歴史を概観し、当該地が海運の要衝となった背景について紹介する。しかしながら、関門海峡は幾度となく歴史的な事件の舞台となっており、それらのすべてについて言及することはできない。したがって、本稿は通史的な記述については最低限に止め、主として日本国内外の交通・流通上の位置付けの変遷を中心に記述することにした。また、なお、下関は、地名としては下関、赤間関などの複数の呼称が用いられていたが、特に中世については赤間関という呼称が用いられることが多い。そのため、本稿では中世期については赤間関、それ以降の時期については下関という呼称を用いている。また、紙幅の都合から、特に近世以降の記述が下関を中心としたものになることをあらかじめお断りしておく。

2. 古代～中世の関門海峡

中世以降の記述を進めるにあたり、前提として古代の海峡の位置付けについて概括しておく。関門海峡の「関門」は、海峡を挟む「下関(赤間関)」と「門司」という2つの地域から成る名称である。本州と九州、瀬戸内海と日本海を結ぶこの海峡には、8世紀半ばには本州側に長門関(下関)という関が置かれていた。古代に置かれた関としては、鈴鹿関・不破関・愛媛関の三関が有名であるが、天平宝字元年(757)施行の「養老律令」では、駅鈴や過所を所持しないで関を通過した場合の罪科などが定められ、その対象として、先述の三関に加えて摂津関と長門関が挙げられており、律令国家が長門関を重視していたことが知られる。また、長門関の対岸に位置した「豊前門司(門司関)」においても、8世紀前半には交通の検察行為が行われていた。なお、長門関と門司関における交通の検察は、それぞれ国司の管轄の下で行われている。

もともと交通の検察を目的として設置された長門関(下関)や豊前門司(門司関)であったが、こうした関は、時代が下ると通行料の徴収場所に変化した。たとえば「醍醐寺雑事記」に見える康治元年(1142)6月30日の大府宣には、門司関の勘過料(通行料)に関する記述が見え、通行料の徴収が確認できる。

また、9世紀に入ると長門関関係史料が見えなくなり、平安時代末期からは赤間関という呼称が登場する。この赤間関は、実態を失った長門関が中世の海関として復活したものと考えられ、ここでは、門司関と同様、通行料が徴収されていた。たとえば「赤間神宮文書」に収められる弘安5年(1282)3月の長門国司庁宣によって、赤間関の阿弥陀寺に灯油料として「関役船」12艘が宛行われており、国衙による通行料の徴収や利用のあり方の一部が判明する。

鎌倉時代には、関門地域への武士、特に北条氏の進出が確認される。13世紀末～14世紀初頭、阿弥陀寺は先述の灯油料について、長門守護の交代のたびに安堵を求めているが、当時の長門守護は、蒙古襲来を期に北条氏が独占していた。また、同時期の門司関は、北条得宗家領となっている。

鎌倉幕府の滅亡とその後の内乱を経て、大内氏が長門・豊前両国の守護となったことにともない、関門地域は16世紀半ばに大内氏が滅亡するまで、同氏の統治下に入った。以下、主として須田牧子氏の研究に拠りつつ、中世後期の赤間関・門司関についてまとめる。

中国西部から九州北部に至る広大な領国を築いた大内氏にとって、関門海峡はその結節点に位置していた。「忌宮神社文書」には、長禄3年(1459)、長門守護代内藤盛世らの「赤間・門司御代官」宛書状が遺っており、大内氏が両関に代官を置き、彼らが大内氏直属であったことがうかがわれる。また、この書状では、長門二宮の「浜面石築地」の築造について、「両津入船地下船」に申し付けるよう、赤間・門司両代官に伝達していることから、大内氏が両関で通行料を徴収していたことがわかる。なお、大内氏の支配との関係は不明ながら、16世紀の赤間関では、海上警固料ともいべき帆別船の徴収も行われていた。

ここで、通行料の徴収以外の関門海峡の機能について、まとめておきたい。「兵庫北関入船納帳」には、門司船籍の船に関する記載がある。これらのなかには、「兵庫北関入船納帳」最大の2500石もの積荷を積んで兵庫北関に入港した船が確認できる。また、寛正度の遣明船に使用予定であった船は門司船籍で、かつ1200～2500石積の船であることから、門司が大型船舶の船籍地だったことが知られる。さらに「大内氏掟書」には、文明15年(1483)に九州に軍勢を運ぶ船について、今後は「赤間関役」として仕立てるべきことを定めた法令が収められている。こうした船の建造が赤間関で行われたという確証はないが、先の門司船籍の大型船舶の事例をふまえると、関門地域が船舶の供給地という性格を有していた可能性が高い。なお、遣明船に船頭として「門司五郎左衛門祐盛」という人物が乗船していたことや、「赤間関水夫」が乗り込んだことも確認できることから、海峡は人材の供給地でもあった。

また、大内氏は、明や朝鮮との貿易を推進したが、海峡はその分野でも大きな役割を果たしている。朝鮮が日本に使節を遣わし、受け入れが決定されると、室町政権の主導者である室町殿は、赤間関・兵庫に対して「入送之文」を発給し、守護に護送命令を出した。しかし、朝鮮は、独自に大内氏に赤間関以東の護送を依頼しており、赤間関は使節護送の結節点として機能している。

次に、日明関係における関門海峡の位置付けについて見ていく。まず、遣明船が派遣される際、一部の積荷は関門地域の寺社に保管されていた。また、赤間関には、遣明船に便乗する商人に課された抽分銭徴収のために抽分司官が置かれ、貢物の調達・管理を担った蔵司がいたことが知られる。さらに、赤間関には遣明使節の宿舎となった永福寺があり、同寺は大内氏の外交における人的基盤であったという。

以上のように、中世の関門海峡は、国内外の交通・流通における要地であった。このうち国内の交通・流通については、関門海峡が本州と九州、瀬戸内海と日本海を結ぶ場所に位置するという地理的な条件に加え、中世に廻船の活動が活発化し、遠隔地の交易が盛んになったことなども作用したものと思われる。ただし、こうした廻船の活動は、近世に隆盛を迎え、それが当該地域の発展によりいつそう寄与することになるのである。また、大内氏が朝鮮や明との通交に積極的であったことが、対外関係における関門海峡の重要性を高めることになった。16世紀半ばの大内氏の滅亡前後から、大名権力による朝鮮・明への船の派遣は行われなくなっていくが、石見銀山の開発にともない、16世紀後期の毛利氏統治下の赤間関では、明の商船が来訪し、貿易が行われている。しかし、こうした海峡の国際性は、近世になると外国との接触が制限されたことで、潜在化することになった。

3. 近世の関門海峡

関ヶ原の合戦後に滅封された毛利氏は、江戸幕府との協議の結果長門国萩を城地と定める。また、一族の毛利秀元は長門国豊浦郡一帯を分知され、長府を城地に定めて萩藩の支藩長府藩を興した(以下、本支藩個別の動向を述べる場合は萩藩、長府藩のように呼称し、本支藩全体の動向を述べる場合は長州藩という呼称を用いる)。その一方で、対岸の豊前国北部は細川氏、次いで小笠原氏が領している。

外国との通交が制限された近世にあって、関門海峡は国内交通・流通の要衝として大きく発展するが、その発展に大きく作用したのが、東廻り・西廻り航路の刷新事業であった。河村瑞賢によって行われたこの

事業の目的は、遠隔地から江戸・大坂へと、城米(幕府直轄領の年貢米)を回漕することであったが、廻米体制の定着にともない、領主廻米のみならず、全国各地の様々な商品が廻船によって運搬されることにより、近世には全国的に海運業が盛んになる。関門海峡との関わりでいえば、西廻り航路の刷新事業が契機となり、下関の重要性が高まることになった。以下、主として『下関市史 藩制—市制施行』の成果に拠りつつ、近世における海運業の隆盛と関門海峡の関わりについて概観したい。

西廻り航路の刷新事業では、城米船の寄港地に務場が置かれた。務場には河村瑞賢配下の手代が務場人役として派遣され、城米船の監督や事故への対処などを行っている。下関の務場人役は、これに加えて水先案内船による海峡の安全な通航の確保と、城米船からの報告受けも役割とした。幕府は、直接監視できる城米積出地や江戸・大坂のみならず、遠隔地における城米船の監視・統制を企図しており、瀬戸内海と日本海の結節点に位置する下関は、幕府による監視・統制に最適な場所だったのである。

城米輸送は、17世紀後半に河村瑞賢から幕府の手に移ることになり、幕府は務場人役に相当する城米浦役人を設置した。城米浦役人は、西廻り航路の日本海沿岸では、務場人役と比べて設置場所が大きく減少するが、城米積出港である酒田に加え、下関にのみ配属されている。下関における城米浦役人の役割は、城米船に対する海難救助・保護業務と、城米船に対する監視・取締業務に大別され、さらに輸出入の銅や俵物といった長崎御用荷物輸送船に対しても、城米船同様の役割を果たしていた。このことから、下関には、引き続き幕府の輸送事業において重要な機能を果たすことが期待されていたことがわかる。

幕府による城米輸送などの事業に加え、下関は諸藩の蔵米輸送においても重要な役割を果たしていた。諸藩は、年貢米を大坂に輸送・換金することで、必要経費の捻出や借銀返済を行っており、各藩は下関に御用達を置き、幕府御用船に対する城米浦役人と同様の機能を果たさせていたのである。

18世紀後半、備中国出身の文人・地理学者であった古川古松軒は、紀行文「西遊雜記」のなかで、下関は「西海第一の港にて、浪華より九州・北国船路往来の咽くびにて、諸州の廻船よらざるはなし」と記している。下関の西廻り航路の刷新は、幕府や諸藩による領主的海運における下関の重要性を高めたわけであるが、古松軒が記すような下関の繁栄は、より直接的には、民間における商品流通および海運業の隆盛によって、下関が商品流通の拠点として発展したことに起因するといわれる。

幕府や諸藩による海運は、一定の運賃で船を雇い、仕向地までの物資の回漕を請け負う運賃積みという形態の廻船経営により行われていた。これに対し、自己資金で購入した商品を高価格で売却可能な地域で売り、差額で利益をあげる廻船の形態を買積みといい、近世における商品流通の発展においては、後者の果たした役割が大きかったといわれる。買積み経営はハイリスク・ハイリターンであったが、生産地と消費地の間で大きな価格差が存在した近世には、生産地から需要が大きく高価格で売却可能な消費地に商品を運んで売却することが盛んになり、その担い手として買積み経営の廻船が活躍したのである。

近世中期頃まで、西日本や北日本の商品は、通常大坂で売却されていたが、相場の関係で利益が見込めない場合、途中の港で商品を売却することや、一時的に問屋に荷物を預けて委託販売してもらうこともあった。また、気象の問題で廻船が運航できない季節に、積出港と大坂の間の港で商売を行う廻船も存在していた。そうした港では、大坂まで行かなくても上方の商品が入手可能であり、生産地まで行かなくても各地の産物が入手できることから、近隣の廻船も集まるようになり、中継市場が形成されていった。

大坂や北国から距離があることに加え、多用な地域からの廻船が入港し、中世以来港町として発展していた下関は、中継市場として発展する条件を備えており、最初から下関を目指して買積みを行う廻船も増加していく。この結果、近世下関は、大きく発展することになったのである。

4. 幕末の関門海峡

幕末期の下関の位置付けを表すものとしてよく知られているのが、薩摩藩主島津斉彬の下関評である(「島津斉彬言行録」)。安政4年(1857)、開港場に最適な場所として下関を挙げた斉彬は、下関は九州の「^{のどくび}咽喉」であり、下関が開港場となれば、瀬戸内海・日本海・九州の沿岸地域への経済効果が高いと考えた。また、幕府が下関を毛利氏に与えたのは拙策であったとし、「下ノ関・小倉ノ二ヶ所」を公領として取締りを行えば、九州諸大名の統制は容易であると述べている。

近世下関は海運の隆盛により繁栄しており、斉彬の下関評はそうした状況をふまえたものである。幕末期においても下関の繁栄は続いていたが、情勢が不安定になるなかで、下関は戦乱に巻き込まれていく。

アメリカによる開国要求が契機となり、日本国内で様々な議論がおきるなか、当初は積極的に開国し、朝廷・幕府間の融和と国内人心の一致を実現しようとする航海遠略策を策定していた萩藩であったが、のちには直ちに外国を打ち払うべしという「即今(破約)攘夷」へと方針を転換し、攘夷派の急先鋒となる。

朝廷へ働きかけ、文久3年(1863)5月10日を攘夷期限とするという幕府の奏上を引き出した長州藩は、下関において外国船への砲撃を実行し、海峡を封鎖するに至った。これに対し、アメリカやフランスによる反撃が行われ、翌元治元年(1864)8月には、英・仏・蘭・米の4か国連合艦隊による下関攻撃が実行される(下関戦争)。この下関攻撃によって攘夷派の急先鋒である長州藩を敗北させることで、日本全体を開国方針に転換させることが目指されたのである。また、長州藩による関門海峡の封鎖によって、瀬戸内海の自由航行に障害が出ているとして、封鎖の解除も求められた。戦いは8月6日に始まり、大きな被害を受けた長州藩は、8日に高杉晋作を派遣して連合艦隊との交渉にあたらせ、14日には講和が成立している。

長州藩と連合艦隊との間で結ばれた停戦協定では、外国船による関門海峡の自由通行が認められ、海峡の封鎖が解除されることになった。なお、この時賠償金の支払いなども定められ、これは4か国の代表と幕府との間で話し合われることになる。4か国は、賠償金の支払いの代わりに下関またはその周辺地域を開港することも含めて幕府との交渉にあたっている。このことから、諸外国も下関の重要性を認識していたことがわかるが、大名領内における対外貿易の実現を嫌ったためか、幕府は賠償金の支払いを選択している。また、イギリスは、萩藩との交渉のなかで下関開港を提案したようであるが、萩藩が、下関を領有する長府藩との関係が悪化することを避けたためか、提案は否定されることになった。

5. おわりに

以上、中世から近世幕末維新期に至る関門海峡の歴史を概観し、関門海峡が海運の要衝となった背景についてまとめてきたが、筆者の力量不足により十分に言及することができなかった事項が多い。また、紙幅の都合上、本稿では先行研究や典拠史料について逐一示すことができなかった。そのため、末尾に挙げた参考文献やその典拠についても、あわせてご参照いただきたい。

【参考文献】

- 相田二郎『中世の関所(復刻)』(吉川弘文館、1983年、初出は1943年)
 石上英一「日本古代一〇世紀の外交」(『日本古代史講座7』学生社、1982年)
 須田牧子「中世後期の赤間関」(松尾葦江編『海王宮一壇之浦と平家物語』三弥井書店、2005年)
 下関市史編修委員会『下関市史 原始—中世』(下関市、2008年)
 同 『下関市史 藩制—市制施行』(下関市、2009年)
 山口県『山口県史 通史編 幕末維新』(山口県、2019年)

周防灘と関門海峡, 北九州

京都大学 名誉教授
藤原 建紀

1. はじめに

瀬戸内海を外海とむすぶ3つの水路のうち、周防灘と関門海峡について、海洋学的記述がなされることは希である。本報では、大阪湾や播磨灘とならび、大きな水質変化、貧栄養化が起きている周防灘西部（豊前海）の海況、水質および生物生産の変化について述べる。また、瀬戸内海を東西に横断するフェリーによって測定された水温、塩分、海水密度を用いて、瀬戸内海における周防灘の特徴について述べる。

2. 地形と漁業

西部瀬戸内海の海底地形を図1に示す。周防灘の地形は、東部で深く、西部に向かって浅くなり、西側の沿岸部は水深10 m以浅の水域が広くみられる。海底地形は極めてなだらかなであり、海岸近くで急に深くなる、瀬戸内海の他の湾・灘とは異なった海底地形となっている。

周防灘の漁獲物組成は、瀬戸内海の他の湾・灘とは大きく異なり、かつては二枚貝が漁獲量の過半を占め、瀬戸内海のアサリ漁獲量の大部分を担っていた(図2a)¹⁾。これは、主に周防灘西部の豊前海干潟およびその地先の浅海域においてアサリ、ハマグリなどが大量に育っていたからである。なお、このころ、山口県側の浅海域においても二枚貝類の生産は盛んであった。一方、現在は二枚貝の生産量が激減し、漁獲物は他の湾・灘と類似の組成となっている(図2b)。なお、養殖ノリの生産量も著しく低下している。

3. 海象

3.1 関門海峡

関門海峡は幅約1 kmの、瀬戸内海と北九州の日本海をむすぶ水路である。関門海峡の大部分を占める関門航路は、現在水深12 mまで浚渫されている。海峡の断面積は、豊後水道南部の断面積の0.2 %と小さいため、関門海峡の潮流往復流量は、瀬戸内海の潮汐に影響を及ぼす大きさではない²⁾。しかし、冬季の季節風(北西風)の影響を受けて、関門海峡の西側(日本海)と東側(周防灘)の間に40 cmに及ぶ大きな水位差が生じる(図3)³⁾。このため、日本海から周防灘に向かう通過流が生じ、その流量は $1.4 \times 10^3 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$ に達する(12月から2月の平均値)。これは備讃瀬戸の同時期の通過流量($4.3 \times 10^3 \text{ m}^3 \text{ s}^{-1}$)の33 %に相当する³⁾。つまり北九州市の日本海側の海水は、瀬戸内海(周防灘)へと流入しやすい。

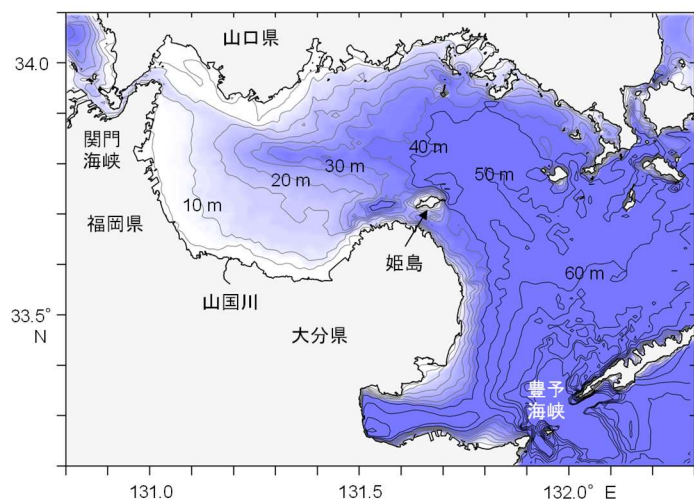


図1 周防灘の海底地形

3. 2 夏季の周防灘

(1) 底層冷水塊(Cold Pool)と底層 DO

夏季の周防灘では、海底上に、周囲よりも冷たい水塊がドーム状に盛り上がった形となっている(図4)⁴⁾。この底層冷水塊は、強混合の海峡部に隣接する灘部で一般的にみられ、Cold Pool あるいはその形状から Cold Dome、Cold Cushion(座布団)といわれる。周防灘の Cold Pool は、豊予海峡に隣接して生じたものである。豊予海峡の北東側に隣接する伊予灘にも、大きな Cold Pool ができる³⁾。また、瀬戸内海のみならず伊勢湾や東京湾にも Cold Pool ができる。

Cold Pool は、海底上にできた孤立水塊であるため、その溶存酸素濃度(DO)は低下しやすい。湖と異なり、沿岸海域における底層 DO の挙動は、この Cold Pool の消長と密接に関係している⁵⁾。

(2) 周防灘の平均流(残差流)

周防灘の平均流は、強混合の海峡部に隣接する灘部に一般的にみられるものである。このため、周防灘の平均流系は、伊勢湾とよく似ている。加熱期(春～夏)の中層(水深10 m～20 m)では、水温上昇・海水の低密度化が、海峡部の方が灘部よりも早く進む。このため、海峡部の海水は灘部の中層へと進入し、灘部の底層には、昇温の遅れた Cold Pool が形成される⁵⁾。

この海峡部水の進入は、地球自転効果(コリオリ力)によって、岸を右にみて湾内に流入する。周防灘においては、豊予海峡水が、山口県の沿岸に沿って西進し、周防灘全体に反時計回りの水平循環を形成する⁶⁾。

Cold Pool の海水は、その周辺の海水よりも重い海水である。重い水塊がドーム状に海底上に盛り上がり、崩れることなくその形状を維持しているのは、圧力勾配が地衡流バランスしているためである。

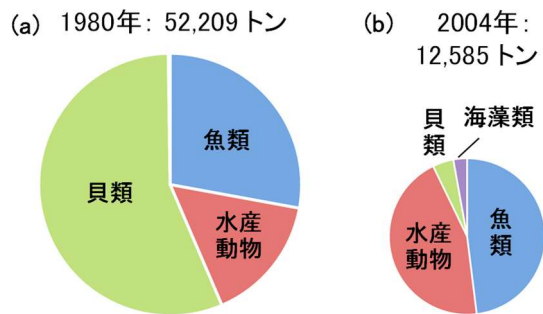


図2 周防灘の漁獲量

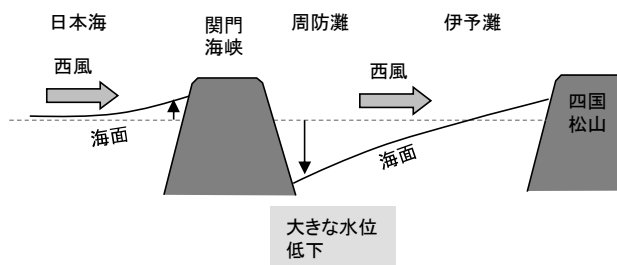


図3 西風によって生じる関門海峡の通過流

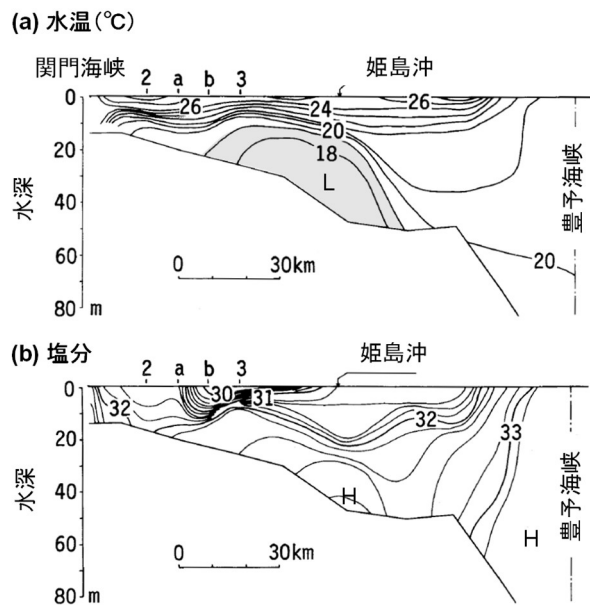


図4 周防灘縦断面の (a) 水温、(b) 塩分分布. 陰影部が Cold Pool、1973年7月.

3. 3 冬季の周防灘(熱塩フロント)

冬季の周防灘では、南西部は、北東部よりも低温、低塩分となっている。図5、6 に、ランドサット8号衛星でとらえた海面水温分布を示す。また、図7には、大阪港と釜山港(韓国)を結ぶフェリーで測られた水温、海水密度を示す⁷⁾。

熱映像(図5)では、豊後水道・豊予海峡(黄色で表示、12.5℃以上)に比べ、周防灘は冷たい(赤～紫色で表示、10℃以下)。特に、水深 10 m 以浅の周防灘南部と北西部は 8℃以下と、最も冷たくなっている。一方、関門海峡の東側には、北九州沖の日本海から暖水が流入している。

熱映像(図6)は、周防灘西部から九州北岸海域(日本海)の熱映像である。関門海峡を隔てて、周防灘の水温が日本海よりも著しく低いことが明瞭に示されている。また、九州北西岸に沿った浅海域の水温は、沖合の対馬海流域(図ではオレンジ色～黄色部分)よりも低温となっている。次の図で示すが、この低水温域の海水は、沖合の海水よりも重く、沈み込んでいく海水である。

福岡市の博多湾では、湾内水温が湾外水温よりも大きく低下しており、両者の境界(熱塩フロント)は湾口付近にある。

フェリーの水温記録(図7a)でみると、10 月から周防灘の際だった水温低下が始まっており、2 月には姫島～関門海峡間の水温が、瀬戸内海で最も低くなっている。一方、密度(図7b)には、この低水温の影響はみられず、低水温による密度上昇量と、低塩分による密度低下量が等しく、打ち消しあっていることを示している。このため、冬季の熱映像でみられる低温部は、低塩分部ともなっている。

姫島付近にみられる短い距離での急激な水温低下は、一般に熱塩フロント(前線)とよばれる。熱映像にみられるように、熱塩フロントは、湾内外を一本の前線で隔てるものではなく、シャープな不連続とやや緩やかな変化が混在したものである。また周防灘内にも、場所的に温度の違いがある。このことは、紀伊水道、伊勢湾、東京湾や博多湾の、それぞれ外海との境界にできる熱塩フロントにも共通している。

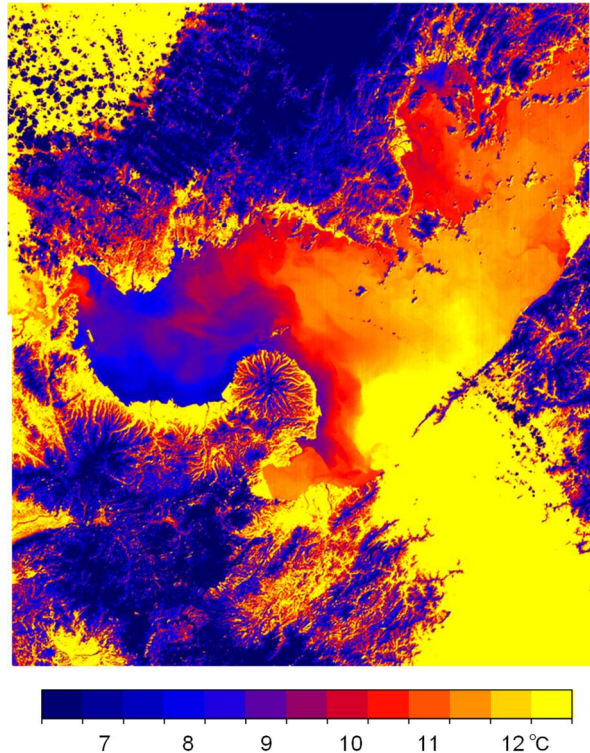


図5 西部瀬戸内海の熱映像。2017 年 2 月
3 日 10 時 47 分、LANDSAT8 衛星による。
(USGS 提供データより作成)

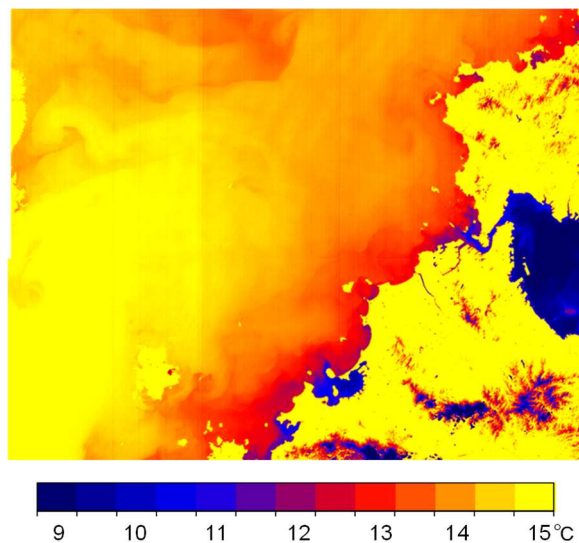


図6 周防灘西部から日本海の熱映像。
2021 年 2 月 21 日、LANDSAT8 衛星による。(USGS 提
供データより作成)

水温が低下する 11 月以降の瀬戸内海の密度分布 (図 7b) は、全体に西高東低であり、周防灘および伊予灘の海水が瀬戸内海で最も重くなっている。このため、冬季、西部瀬戸内海の海水は、豊後水道西岸の底層を通して外海へと流出している^{3,8)}。また、関門海峡の日本海側にも局所的な海水密度のピークがあるが、これは岸沿いの浅い海が低温域(ただし高塩分)となっているからである。

内湾の冬季水温が、外海よりも著しく低いことは、内湾に生息可能な生物種を規定する重要な要因である。また、湾内外で大きな水温差があるにもかかわらず、密度差がほとんどないことは、海洋物理学的には興味深いことである。冬季、湾内外に密度差のない状態をスタートとして、過熱期が始まると、表層下では、湾外水の方が先に昇温し、軽くなって湾内中層に進入し、この進入層の下に Cold Pool ができていく⁵⁾。

4. 豊前海の貧栄養化とアサリ漁獲量の激減

周防灘西部の豊前海とよばれる海域では、栄養塩類濃度の経年的低下が著しい。図 8 の彩色部は、全窒素 (TN) および溶存無機態窒素 (DIN) の濃度低下が顕著な水域を示す。また、この水域の TN、DIN の経年変化を図 9 に示す。TN の低下幅は、大阪湾や播磨灘に匹敵する大きさである。また、TN の低下に伴って DIN も低下している。

瀬戸内海で最大の干潟である豊前海干潟のアサリ漁獲量(大分県)と、同海域の TN、クロロフィル a の経年変化を図 10 に示す。アサリ漁獲量は、2002 年までは低位ながら安定していたが、2003 年に激減し、2006～2007 年に一旦回復するも、2008 年以降はほとんど漁獲のない状態に陥っている(図 10a)。近年のアサリ稚貝の発生状況は、局所的に比較的良好な年もあるが、夏季から秋季にかけて大幅に減耗し、漁獲にはつながっていない状況である⁹⁾。

同海域の TN とクロロフィル a (図 10b,c) をみると、どちらも経年的に低下しているが、アサリ漁獲量の激減が起きた 2003 年は TN が 0.2 mg L^{-1} 程度に低下し、クロロフィル a がほぼ $3 \text{ } \mu\text{g L}^{-1}$ 以下となった時期

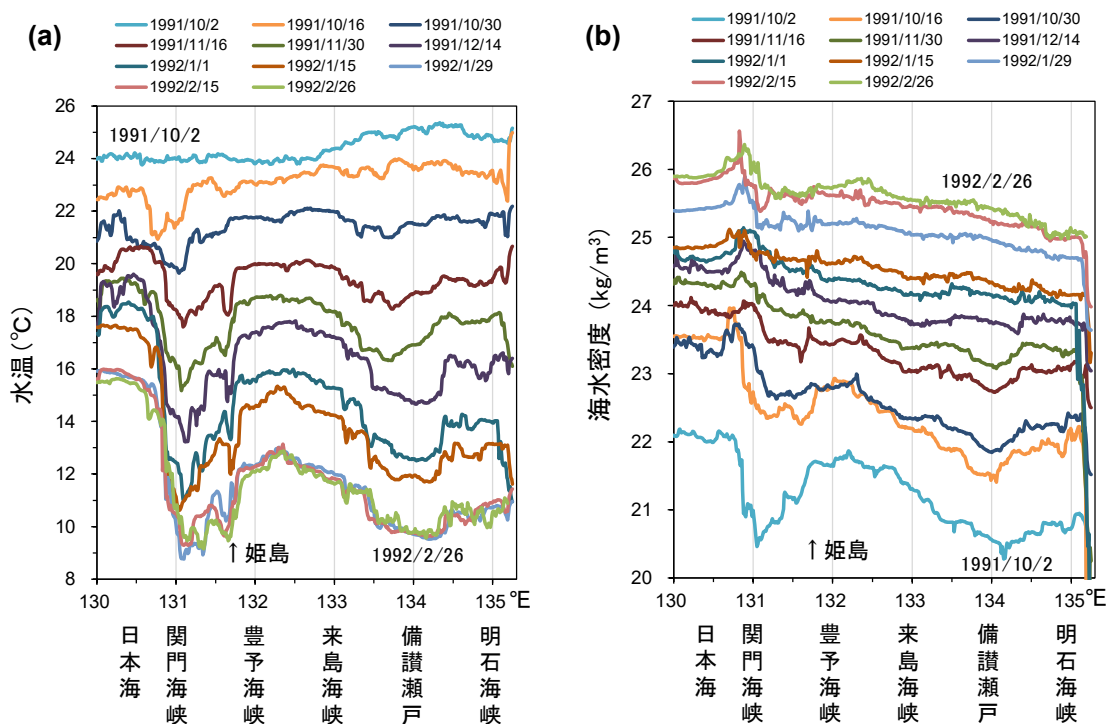


図7 大阪港から瀬戸内海を通じ、関門海峡を経て日本海に至る航路の
(a) 水温、(b) 海水密度(実密度 - 1000 kg m^{-3} で表示)。

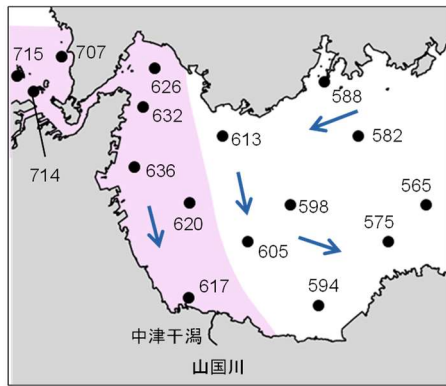


図8 周防灘～日本海(北九州)において TN および DIN の濃度低下が著しい海域(彩色部). データ源: 広域総合水質調査、図中の数値は測点番号、矢印は平均流。

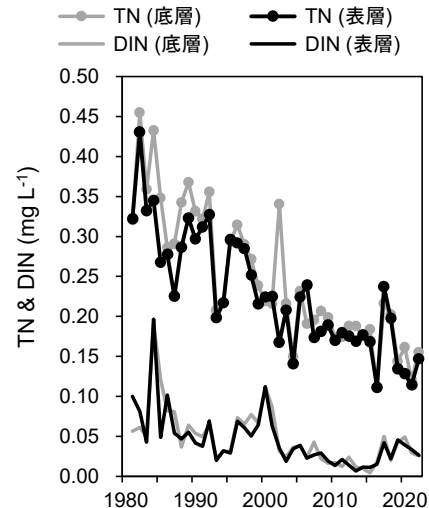


図9 周防灘西部の豊前海の TN および DIN の経年変化. データ源: 広域総合水質調査、測点 617、620、632、636 の平均。

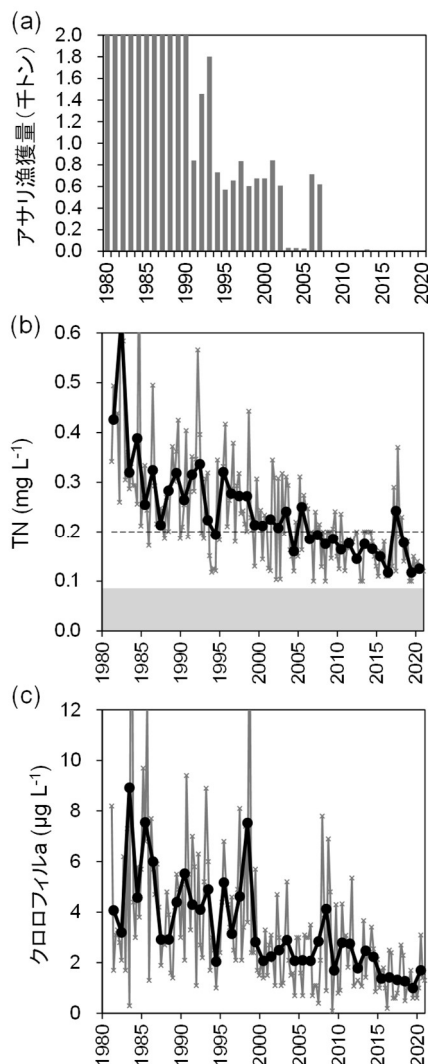


図 10 豊前海干潟における (a) アサリ漁獲量(大分県)、(b) TN、(c) クロロフィル a。

(b)の陰影部は、外海起源の難分解性溶存有機態窒素で生物の使えない部分。(b)、(c)の黒太線は年平均値、データ源: 広域総合水質調査、測点 617。

である。2016 年以降は、アサリ漁獲量がさらに減少し、10 トン以下になっている。このときクロロフィル a は $2 \mu\text{g L}^{-1}$ 以下にまで低下しており、このクロロフィル濃度ではアサリ資源の回復は困難と考えられる¹⁰⁾。

参考文献

- 1) 日本水産資源保護協会(1986): 昭和 27～59 年 瀬戸内海漁業灘別漁獲統計累年表。
- 2) 藤原建紀(2013): 瀬戸内海の潮汐・潮流。瀬戸内海の気象と海象。海洋気象学会編, 海洋気象学会, 61-73。
<https://dl.ndl.go.jp/info:ndljp/pid/9970500>
- 3) 藤原建紀(2013): 瀬戸内海の水温・塩分と海況変動。海洋気象学会編, 海洋気象学会, 37-58。
- 4) 藤原建紀・高杉由夫・肥後竹彦(1989): 成層状態の内湾に風が起こす現象。沿岸海洋研究ノート, 27(1), 38-46。
- 5) 藤原建紀(2010): 内湾の貧酸素化と青潮。沿岸海洋研究, 48, 5-15。
- 6) 中嶋さやか・金山進・関本恒浩・井関和夫(2010): 夏季周防灘の底層における孤立低温水塊の形成メカニズムと物理環境に関する一考察。土木学会論文集 B2(海岸工学), 66, 951-955。
- 7) 国立環境研究所(2005): 東アジア海域海洋環境モニタリング・アーカイブデータ。
- 8) 田村勇司(2012): 豊後水道の水環境。瀬戸内海, No. 64, 22-25。
- 9) 環境省(2019): 中央環境審議会水環境部会 瀬戸内海環境保全小委員会(第 12 回) 議事次第・資料, 資料 3-3, 大分豊前海における水環境と水産資源等を巡る諸情勢(大分県漁業協同組合)。 URL: <https://www.env.go.jp/council/09water/y0915-12/900429288.pdf> (2025 年 1 月時点)
- 10) 日本水産資源保護協会(2018): 水産用水基準(2018 年版)。

北九州市が誇るブランド水産物 関門海峡たこ

北九州市関門海峡たこ協議会 会長
藤島 重治

1. はじめに

北九州市と下関市の間にある関門海峡は、瀬戸内側の周防灘と外洋性の響灘をつなぐ、長さ約 30 km、幅は狭いところで約 600mの細長い帯状の海域です。潮流は最大 10 ノットを超えることがあり、鳴門海峡、来島海峡とともに日本三大急潮流として知られ、海の青、山の緑に彩られた美しい場所であることから、観光名所ともなっています。

同時に、関門海峡は、海上交通の要衝としても重要な場所であるとともに、海峡の特徴から「航海の難所」としても知られてきました。

本稿では、このような特徴をもつ関門海峡で漁獲されるマダコを「北九州市が誇るブランド水産物『関門海峡たこ』」に育て上げるまでに挑戦してきた私たち漁業者の取組みについて紹介します。

2. 北九州市沿岸域の漁業の状況

私たちの漁場は漁業活動の場であると同時に、港湾施設の整備拡充が進められてきたため、海岸は、すべてコンクリートによる護岸となっています。

営んでいる漁業種類は、たこつぼ漁はもちろんのこと、かご漁、小型底びき網、刺網、吾智網、採貝など多種多様で、1 経営体当たり年間複数種類を組合わせて操業しており、地先漁場への依存度が高い漁業形態です。

北九州市沿岸域の漁業生産量は、昭和 49 年と 61 年にピークがあったものの、全般的に減少傾向で推移しており、たこつぼ漁業によるマダコの漁獲量についても、同様の傾向となっています¹⁾。

生産量が全般的に減少傾向を示している要因としては、海面埋立による漁場面積の縮小、漁業就業者の減少による生産能力の低下、資源の悪化などが考えられます。

3. ブランド化をめざすこととなった経緯

平成 10 年当時、関門海峡でのマダコ漁獲量は右肩下がりでしたが、漁獲するマダコの品質には自信がありました。餌となるエビやカニなどが多く、潮が早い場所で育っているためか、足が太く、漁船に揚げたタコツボからの逃げ足が速いのが特徴で、食べると、身が引き締まっていて歯ごたえがあり、噛めば噛むほど甘みがあって美味しいことが売りになると考えました。

一方、卸売市場では、他の海域で漁獲されたマダコに混ぜられてせりが行われるため、単価は、納得できる価格ではありませんでした。

そこで、マダコに名前をつけることにより他の地域のマダコと差別化し、付加価値を向上させることを目的にブランド化を開始しました。

4. ブランド化への取り組み

4.1 安定した漁獲への挑戦

ブランド化への取り組みは、平松漁業協同組合（現在、北九州市漁業協同組合平松支所）から始まりました。ブランド化にあたって最初に挑戦したことは、資源保護による安定した漁獲量の確保です。

マダコが卵を産み育てる場所は、天敵から身を隠すことができる岩礁域の岩棚の下や岩穴などで、ヒトが沈めた“たこつぼ”は、格好の場であることから、資源量の増加を目的に平成 11 年度から産卵用たこつぼを年間 2,000 個設置することにしました。

また、福岡県漁業調整規則では体重 100g 以下のマダコは採捕禁止となっていますが、関門海峡のマダコについては、春季生まれの個体が多く、おおむね 500g より大きな個体が産卵していたことから、平成 15 年度に「稚ダコが育つ 3～5 月は禁漁とする。500g 以下は海に戻す。」といった自主制限を設定しました。それまでは、「誰かに獲られるくらいなら自分が獲る。」という競争心が強く、獲れるだけ獲っていましたが、何度も話し合いを行い、資源保護の考えを徹底していきました。

この他、特に努力したことは、遊漁者へ海のルールを説明することでした。プレジャーボートも多い関門海峡では、マダコを釣る遊漁者が多くいましたが、マダコは、アワビやサザエと同様に、共同漁業権対象種であるため、勝手に獲ったら密漁となります。そのため、漁業者全員で協力し、漁の途中に遊漁者を見かけると、船を近づけてチラシを配りながらタコ釣りの禁止を呼びかけ続け、数年かけて周知を行ってきました。「漁獲量が減っている。漁業者は自主規制も行っている。海は漁業者の生活の場所である。」と、操業しながらの粘り強い説明は、とても大変でした。

4.2 PR活動への挑戦

関門海峡でとれるマダコの魅力をまずは地元の方に知っていただこうと、平成 15 年度に「関門海峡たこ」としてネーミング決定し、北九州市で開催されるイベントや市政番組に参加することから始めました。

平成 16 年度には、親子体験漁業（平松漁港よかたこ祭り（写真 1））を開催したり、漁協主催の朝市（平松とれとれ朝市（写真 2））をスタートするなど、少しずつですが新たな活動に挑戦してきました。朝市では、直接消費者の感想を聞くことができるとともに、漁業者として納得いく価格で販売することができ、魚価の向上につながりました。

平成 18 年度には、「関門海峡たこ」としてロゴ（図 1）を作成するとともに商標登録を行い、地元飲食店で関門海峡たこが味わえるフェア（関門海峡たこフェア）を開催すること等により、北九州市のブランド水産物として認知されました。



写真 1 平松漁港よかたこ祭りで
のたこつぼ放流



写真 2 平松とれとれ朝市

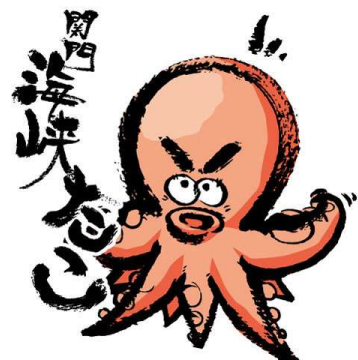


図 1 関門海峡たこのロゴ

5. 「北九州市関門海峡たこ協議会」の発足

平松漁業協同組合が「関門海峡たこ」としてブランド化を開始し 6 年が経過した平成 21 年、より広域的な取り組みが必要であると考え、関門海峡でマダコを漁獲している漁業者(2 漁協 5 支所)を集め、協議を重ね、平成 21 年 9 月に「北九州市関門海峡たこ協議会」を発足しました。

この協議会では、今まで曖昧であった関門海峡たこの定義を以下のとおり定め、商標の使用方法についても取り決めました。

【「関門海峡たこ」とは、北九州市関門海峡たこ協議会の会員が、規約で定める区域(図 2)で、たこつぼ漁、つり、かご漁業により漁獲した 500g 以上のマダコ及びその加工品とする。】



図 2 関門海峡たこの漁獲海域

また、関門海域のマダコは、おおむね 400g を超えた個体が産卵する²⁾ことが調査の結果わかったことから、協議会では、400g 未満のマダコの漁獲禁止を定めました。また、筑前・豊前海区漁業調整委員会に要請を行い、平成 23 年 6 月、海区漁業調整委員会指示による採捕禁止指示がかけられました。

6. 現在の取り組み

現在も約 1,000 個/年間の産卵用たこつぼの設置を継続していますが、禁漁期の設定はせず、漁具数の制限により資源保護に取り組んでいます。また、地元イベントや朝市での定期的な販売、のぼりやチラシの作成・配布、地元飲食店と提携など、積極的な PR を続けています。令和元年度及び令和 4 年度には学校給食に関門海峡たこを提供し、子供たちの前で、たこつぼ漁業の講師を務めるなど、新たなチャレンジも恐れません。

このような積極的な取り組みは、地元の一魚種であったマダコを地域水産物のブランドまで確立し、北九州市の誇れる水産物として認識されるまでとなりました。³⁾

7. おわりに

地域の雇用や地元経済を支えつつ、海難救助等、海の安全にも協力する私たち小規模漁業者が実施している営みは、重要な社会基盤であると誇りを持っています。今後も、このことを理解いただく福岡県や北九州市と連携し、持続可能な漁業に努めて参ります。

8. 参考文献

- 1) 北九州市水産課統計データ
- 2) 上田 拓: 関門地区におけるマダコの成熟ならびに成長, 福岡水海技セ研報, 第 20 号, 2010 年 3 月, 1-10
- 3) 北九州市: 市政モニターアンケート, 平成 24 年度「地産地消についての意識調査」及び平成 6 年度「北九州市食の魅力について」

関門海峡に息づく魚食文化

日本伝統食品研究会 会長
鷲 尾 圭 司

海峡には美味しいものがある。激しい潮流が周辺の海水を攪拌し、海底やそこに住む生き物たちを活性化させている。津軽海峡には大間のマグロがあり、明石海峡や鳴門海峡にはマダイが高く評価され、豊予海峡には関サバ、関アジが知られている。

では、関門海峡はどうだろう。関門海峡は6000年前に開通したという地質学的には新しい海峡で、他の諸海峡とは異なる漁場環境を見せている。また、交通の要衝であった関門地域には各地からの産物や文化がもたらされ、興味深い魚食文化が育まれてきた。そこには地政学的な要素も加わり、人々の気質にも反映した水産物の楽しみ方が伝えられてきた。



写真1 下関市火の山から関門橋と早鞆の瀬戸を望む(著者撮影)

1. 関門海峡の漁場

関門海峡には下関漁港のほか北九州市の漁港など水揚げ拠点があり、下関市の唐戸市場や小倉の旦過市場などが市民の台所として買い物客に親しまれている。そこで見られる水産物には関門海峡で獲れるものもあれば、下関漁港などに水揚げされる近海物もあり、レール物と呼ばれる遠来の水産物も集荷されてくる。近海物としては、山口県や福岡県沿岸のほか、以東底引き網漁場と呼ばれる山陰西部から対馬にかけての海域や瀬戸内海物も含まれる。また、養殖漁業が盛んな長崎県や大分県からの入荷もあり、それらが関門海峡周辺の市場を潤している。

関門海峡は本州と九州を分かち海峡であり、内海側の周防灘と外海側の響灘(ここも瀬戸内海に含まれる)をつないでいる。一番狭い早鞆の瀬戸では幅が600mほどしかなく、水深も浅いところでは15mにも満たない。5万トン以上の大型船は通航に支障をきたすほどだ。

また、水質的にはかつて「死の海」とも呼ばれた洞海湾があつて心配されるが、その後の環境改善が図られて汚染負荷は減り、生物相もよみがえってきている。ただ、瀬戸内海全般にも共通しているが、温暖化の影響に加えて停滞水域以外での貧栄養化は関門海峡にも及んでおり、海水の透明度は向上してきたものの基礎生産力は低迷してきており、魚介類の不漁傾向も広がっている。

マダイが評判の明石海峡や鳴門海峡は水深が数十メートル以上あり、赤いマダイが暮らしやすい環境を作っている。一方、関門海峡の浅さはマダイの生態に馴染まないのか1キロを超える大きなマダイは少なく、手のひら大の小鯛が目につく。この大きなマダイがいない理由を滅亡した平家の祟りだと恐れ、壇ノ浦の漁師たちは小鯛の群れを「海に沈んだ平家の女官たち」の生まれ変わりとして「小平家(こべけ)」と親しみを込めて呼んでいる。さらに甲羅に人の顔を連想させる凹凸模様がある平家蟹(ヘイケガニ)という小さなカニもいて、平家の歴史が人々の心に深く刻まれている土地柄になっている。

海峡の潮流が速いことは、海底の泥や砂を吹き飛ばし、マダコ的好むきれいな岩礁性の海底が多いことから、身の引き締まった関門ダコが評判を呼んでいる。昔ながらのたこつぼ漁が続けられているのは、潮流で洗われた複雑な海底地形により底引き網が使い難いことにもある。詳しくは、別の特集項目で紹介されている。

旧暦元旦の行事として知られる「和布刈神事(めかりしんじ)」は早鞆の瀬戸で大潮の干潮時にワカメを刈り、神前に供えて航海安全や豊漁祈願を祈るもので、昔から海藻利用の口開けを教えてくれる。関門海峡は赤間関と呼ばれていた時代があり、その「あかま」は「わかめ」が転じたものという説もあり、この地の重要な産物であったことが知れる。

海藻類では、ワカメを筆頭にアワビやサザエのエサとして重要なアラメやカジメ、総菜におなじみのヒジキ、寒天に使うテングサなどが得られる。しかし、温暖化や磯焼け現象などで藻場が衰退しており、昨今では数年前に流れ藻として大量漂着したアカモクが定着して目につく。

下関といえば「ふく」と言われるが、フグにも何種類かあつて素人には分かりにくいところもある。代表格はトラフグだが、次いでマフグ、たくさん流通しているのはシロサバフグで、釣り人にはショウサイフグやヒガンフグなども人気があり、河口で見かけるクサフグや水族館で目を引くシマフグなど多様さに驚かされる。しかも、種類によって有毒部位が異なり、扱いには注意がいる。

トラフグの成魚は東シナ海や日本海で成長するが、産卵期には瀬戸内海に移って海底の砂場に産卵する。春の産卵期が近づくとトラフグの群れが小倉沖に現れ、日に日に東に向かう。それを追う漁船群とともに海峡を抜けて瀬戸内海へと広がっていく。遠くは備讃瀬戸に至り、「ばしゃあみ」と呼ばれる袋待ち網でおなかの大きなトラフグが漁獲される。瀬戸内海でかつて行われてきた海砂採取は、このトラフグの産卵場を損なうもので罪深いものであり、トラフグ資源が減少した一因とも考えられる。

関門海峡を得意とする釣り人たちにとっては、かつての海峡沿いのポイントを懐かしむ話がよく出てくる。今では、下関市のカモンワーフや門司港レトロ地区など、観光地が整備されて賑わいを見せているが、こうした海岸部は高度経済成長期に埋め立てられ、沿岸部のほとんどが直立海岸化している。以前の沿岸部には入り江や岩礁があつて、海峡を通る潮流の陰になる反流域や憩流域が生じて砂場や岩場など多様な底質に応じた魚種の住みかとなっていた。ポイントをよく知る釣り人たちは、季節と潮時を見定めて大物のヒラメやスズキを釣り上げていた。大物狙いでなくても、アイナメやカサゴ、カワハギなど多様な磯魚を相手に季節を追って楽しんでいた。

近頃は大都市圏を中心に「未利用魚」という言葉が目につくようになり、食品ロスの問題とあわせて水産物需給の課題になっている。しかし、これは昔ながらの町の魚屋さんが激減して消費者がスーパーでの買い物に集中してきたためでもある。スーパーマーケットの儲けを生み出すルールとして「四定条件」というも

のがある。定量、定質、定価、定時という四つの条件が商品納入側に求められ、商品需給を最も低コストで運用する仕組みだ。これに見合うのは工業製品のように規格化され、安定供給されるものであり、農水産物のように変動の大きなものはコストのかかるものとして排除されていく傾向にあった。「未利用魚」というのは「これまで利用されてこなかった新しい魚種」という訳ではなく、スーパーを中心とした水産物流通において安定供給が難しい魚種などが零れ落ちていった結果でもある。

その観点からすると、関門地区でも大手スーパーでは全国的な状況と類似しているが、地方スーパーや生き残っている魚屋さんには広域流通になじまない地魚が居並んでいる。市民の中には、簡単便利と安さを求める消費者もいる一方で、地域ならではの食を懐かしむ人々も根強くいて、漁港の朝市などあれば長蛇の列が出るほどだ。小倉の旦過市場の復活が待たれているのもその表れだろう。

2. 関門海峡の地政学と食文化

関門海峡の地政学を考える上で重要なポイントは、徳川家康が関ヶ原で勝利した後の処置として、西軍に与した毛利家の領地の主要部分を召し上げて、防長二州に押し込めたことにある。長州の下関を外様の毛利に与えたことは、後の時代に明治維新に至る長州藩の財源が与えられたことにつながるのだが、家康は毛利にそんな利権を与えた覚えはなかっただろう。江戸時代初期には、北前船のような大型船は関門海峡を容易には通れなかったのではないだろうか。

日本史の教科書には、関門海峡は古来の海路として描かれてきたので、にわかには信じられないかも知れないが、この説は本誌の65号(H25.3)に「関門海峡異聞」として記しているので参照していただきたい。

関門海峡が大型の北前船などを通せる海路の要衝となったのは、江戸時代中期の河村瑞賢(ずいけん)による西回り航路が整備されたころ。それ以前の北前船は遠く鹿児島を回り込むもので、薩摩藩の利権になっていた。幕末に坂本龍馬が薩長同盟に苦心したのはこの軋轢が両藩の利害関係を助長していたのだろう。

長州藩への押さえは小倉藩が担い、細川忠興や小笠原忠真などが入封されたのは政略的な位置づけだ。そして食文化の観点からは、千利休の弟子である細川忠興の食通ぶり(江戸時代の料理書「料理塩梅集」につながる)や信州松本出身の小笠原忠真が持ち込んだ糠床が異なる風土で「糠炊きイワシ」の郷土食を生み出すなど、大きな影響をもたらしてきた。

「糠炊きイワシ」というのは、寒い信州から持ち込まれた漬物のぬか床が、温暖な小倉では傷みやすく、捨てるにはもったいないので青魚の煮つけに用いたところ、臭みがとれて風味の良い食べ物になったことから伝えられてきた。イワシやサバなど青魚をじっくりと水煮にしたうえで、ぬか床にトウガラシなどを加味して煮付けたもので、骨まで食べられる逸品になっている。

下関とフグの関わりは、秀吉の朝鮮出兵のおり将兵にフグ中毒が多発して「フグ食禁止令」が出されたことと、明治に入って伊藤博文が解禁した逸話に由来する。下関でのフグ食はこの一件で注目されるようになったが、西日本各地でも郷土食として「毒魚との付き合い方」を含みつつフグ食が育まれてきた。それが今日の温暖化の影響か産地が北上し、北海道にまで至っている。また、生息域の変化から種類間の交雑が生じており、有毒部位の確認が難しくなるなど困惑が広がっている。

下関がフグどころとして定着したのは、主要漁場であった対馬海峡や朝鮮半島周辺から下関の南風泊漁港に集荷されたことにある。他の水産物であれば通常の鮮魚輸送で各地に出荷できるのだが、フグの場合は毒のある部位を取り除く「身欠き処理」が必要で、それにはフグが生きた状態である必要がある。フグが死んでしまうと、血液中の毒素が身にまわることがあるから、生きた状態ですぐに処理できる南風泊漁

港が拠点として整備されてきた。

このように身欠き処理には熟練が必要で、素人調理は戒められている。下関市の南風泊漁港にはこうしたフグ処理業者が集まり、山口県産ばかりでなく各地から持ち込まれる活けフグが身欠き処理され、全国の消費地に送り出されている。この市場でトラフグを競る「袋セリ」は冬の風物詩として毎年紹介されている。

また、下関ではフグは「不具」に通じるといわれ、福に通じようと願いを込めて「ふく」と濁らずに呼ばれる。そうした郷土食としての「ふく料理」には、調理技術ばかりではない応援団もある。その代表として「安岡ねぎ」があり、薬味のネギとしてはきわめて細く刺身を巻く芯にもなる。切り口が丸く「ヌル」もないのが特徴で、ポン酢が薄まらないことや混ぜてもつぶれないことでフグ料理に欠かせない。下関市の安岡地区を中心に栽培されているが、もとは京都の九条葱を品種改良して特産物にしたものだ。

さらに鍋料理の野菜には春菊は欠かせないが、下関や北九州では「ローマ菜」という丸葉が特徴の大葉春菊があくのない柔らかな味わいで用いられている。ただ、傷みやすいためにこの地域以外ではあまり栽培されていない。そして、萩の名産である橙(だいだい)はつけダレのポン酢の柑橘酢として用いられている。カボスやスダチなどより酸味がまろやかで、フグの身の味わいを柔らかく包んでくれる。

このように主役のフグばかりでなく、それを引き立てる脇役の存在も支えになっており、地域をあげた応援団の存在が「フグの本場」というブランドを形作っている。

瀬戸内海東部から関門海峡など西部に行くと、刺身の甘さが引き立つ。最初は「さすがに玄界灘の魚は違うな」などと感じたものだが、気が付くと醤油が甘いせいだった。日本の醤油は中国から伝わったものだが、江戸時代に入って各地に特徴のある醤油が育まれて分布図が作られるほどになっている。その中で甘い醤油は九州を中心に山口県や愛媛県にも及んでいる。

関門地区も九州山口圏とひとくくりにされるように、この甘い醤油の範囲に入る。これは温暖な気候で発酵食品が腐りやすいことも一因で、砂糖が加わると保存性が向上することが知られている。砂糖は南蛮貿易で運ばれてくることから長崎から通じる街道は日本のシュガーロードとも呼ばれている。高価で貴重な砂糖だったが、こうした地政学的な条件から九州の甘さの背景になってきたものだ。

この醤油と水産物の関係でいうと、魚の食べ心地に対する好みの点で「びたの魚」が好まれることが考えられる。「びたの魚」というのは鮮度が一番良い状態で、魚の筋肉がぷりぷりと硬く噛み心地が良いものを指す。一例をあげれば、ブリの刺身よりヒラマサ(現地ではヒラスと呼ぶ)の刺身の方が好まれるところに現れている。ところ変われば、東の明石では「荒魚」と呼ばれて「硬いが味が無い」と評価される価値観の違いが出るものである。

関門地区は魚の集散地であり、遠い消費地に届けるには鮮度保持が一番の課題となる。鮮度の維持には漁獲後いち早く氷冷し、最速で市場に送ることが求められてきた。そうした背景にある地域では、身がやわらかくなった魚は価値がないとみなされ、食べる習慣も失われていった。日常的にコリコリした刺身に親しむ中、魚そのものの熟成によるうま味は乏しくて調味料の醤油に味を求めることになったものと思われる。

関門地区の有名な鮨店に行くと醤油にはご当地のもの他に、関西や関東の醤油も選べるようになっており、中には塩にこだわって出す店もある。東から来た人には甘い醤油にびっくりされて、馴染みの味を求める方も多いと聞く。一方、関門地域の人に聞くと東京に行って刺身を食べるとしょっぱくて、甘い醤油が懐かしくなるという。

北前船の交易品としては、米どころの山形や新潟からの年貢米はもちろん、北海道からのニシンや昆布が知られている。ニシンは主に肥料用として関西の綿栽培の発展に寄与し、岡山の倉敷や大阪の貝塚な

どに紡績工場が生まれた背景になっている。

下関は江戸時代中期から北前船の交易ルートに位置づけられ、立ち寄る北前船への補給のほか一部の交易や荷物の積み替えを行ってきた。そこで航海の過程で損じた積み荷から昆布の端切れなどが安く払い下げられてきた。それが「ほおかむり」という郷土食に用いられる薄く安っぽい昆布に名残をとどめている。

こうした交易の中継地で、船旅で劣化した積み荷を払い下げするなどして当地の郷土料理に利用されている例は、昆布では富山や沖縄で顕著にみられ、大衆的な日常食として普及している。これは京都や大阪など高級食材として利用されている地域から見ると奇異に思われることだ。また、砂糖についても江戸時代まで高級品であったのに、長崎や鹿児島で大衆的に使われてきたことは、砂糖が船の重心を調節するバラストとして使われてきたため、一部は浸水や劣化したものが生じて、払い下げられたものという考え方もできる。長崎のカステラや鹿児島のさつま揚げなどの甘さの背景となっている。

下関の郷土料理として伝えられている「ほおかむり」は頭を包む「頬被り」から来ており、下関という貧しい地域に客が見えた時、イワシなどの雑魚をつみれ状にまとめ昆布の端切れで包んだ、安っぽい昆布巻にして煮付けたものだ。端切れのコンブで包んだ姿が、恥ずかしそうに装った「頬被り」を連想することから名づけられたものという。

また、山口県の郷土料理として学校給食にも登場する「けんちょう汁」は、鎌倉時代に防人(さきもり)が派遣されてくるときに僧侶も送られており、鎌倉の建長寺から精進料理が伝えられたという説がある。大根と人参をイチョウ形に切りそろえ、水切りした豆腐とゴマ油で炒め煮にしたもので、煮返すと何日も食べられる日常食となっている。

下関は以東底引き網の水揚げ港であることから多種多様な魚種が水揚げされる。先に紹介した関門海峡あたりの食習慣から「びたの魚」と呼ばれる高鮮度のコリコリと硬い口当たりの魚が好まれるが、底魚の中にはキダイ(れんこだい)やアカアマダイ(ぐじ)、キアンコウなど身質が柔らかい種類も多く、これらは関西や関東方面に出荷されてしまい、地元での消費の優先順位はやや低くなっている。

この中には、福井県の小浜に送られて「小鯛の笹漬け」に加工されるキダイや、鯖街道を通じて京都に届けられて「ひと塩のぐじ」として喜ばれるアマダイ、関東の茨城県などに送られるアンコウのように遠隔地において名産の誉れを得るものもある。

また、京都や大阪の夏祭りに喜ばれるハモは周防灘が好漁場として知られているが、ご存じの通りハモには小骨が多く経験がないと調理に難渋する。そのため地元での消費は少なく、多くが生船(なません)と呼ばれる活魚運搬船に買い付けられて関西に送られてきた。その点をもったいなく考えた山口県漁協などが十数年前からハモ料理の普及を進め「西京はも」の名で地元活用が図られている。

もう一つ興味深いのは、土産物として知られる「瓶詰ウニ」だが変質しやすいウニを保存するためにアルコール漬けにするという方法にまつわる話だ。関門海峡を大型船が通航するには水先案内人を乗せて狭い航路を抜ける必要がある。明治時代の後期にその水先案内人の詰め所が関門海峡の西入口にある六連島にあった。ある時にその詰め所でウニをあてに酒宴があり、その折に生ウニの上に洋酒のジンがこぼれ、ジン漬けのウニを口にしたところ独特のおいしさがあったという。それがきっかけで瓶詰のウニが工夫された。その後、開通した山陽鉄道による旅客が土産物として買い求めたことから普及したという。

関門海峡の歴史において、下関において日清講和条約が結ばれたことも魚食文化とつながっている。フグ料理で有名な春帆楼の前には日清講和記念館がある。

下関にはマルハニチロの前身である大洋漁業の拠点があり、後に北九州の戸畑に拠点を置いた日本水

産など、朝鮮半島漁場の水産物を大量に取り扱ってきた実績がある。それは今日でも関釜フェリーが毎日就航して、日韓交流の海路をつないでいる。

現在、韓国は福島原発事故による汚染水問題をめぐり、福島県をはじめ8県の水産物に対して輸入禁止措置をとっているが、以前は三陸産ホヤの一大消費国であった。このほか日本からはホタテ、スケトウダラ、マダイ、タチウオ、エイなどが輸出され、韓国からはヒラメ、アナゴ、ハモ、アワビ、アカガイ、トリガイ、アサリなどが輸入されてきた。下関港はそれらの輸出入港として活躍し、税関を通す通関が速いと人気を呼んできた。

日韓関係が政争の具にされがちだが、相互理解を深め穏やかな関係が構築されることを願いたい。関釜フェリーが結ぶ水産物など文物の交流が、双方の食文化を豊かに育んでくれることに期待したい。

3. まとめ

- * 関門海峡は、水産物の生産地であり、消費地でもあるが、中継地としても大きな役割を担ってきた。
- * 気候変動などが漁場や市場の産地事情を大きく揺るがせ、社会のグローバル化と格差拡大が消費のありようも揺るがせ、SNSやAIといった情報インフラの変容も物流のあり方も揺るがせている。その一方で、都市一極集中の弊害を感じる人々が「ふるさとづくり」にシフトし始めるなど、魚食文化を生かした地方の再生が芽吹き始めている。関門海峡もその縮図といえる。
- * 画像で参照できるものとして「関門時間旅行」を閲覧ください。
ページトップの「WebTV」にある「関門時間旅行Deeper！！」の中から「関門 海の幸 堪能の旅」を選び、「【Episode3】関門の海の幸は、なぜこんなに豊富で美味しいのか？」をご覧ください。