

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)