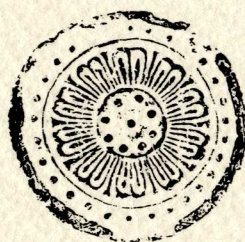


# 大分市歴史資料館年報

(平成13年度)



2002

## はじめに

平成13年度の年報をお届けします。

平成14年度からの“総合的な学習の時間”が導入を前に実施された、“すこやか体験活動”も軌道にのり、市内各学校で実施されるようになりました。当資料館の体験活動のカリキュラムもかなり安定し、一定の評価を得られるようになりました。

本年度秋季特別展は『江戸紀行 名所・名物・旅模様』と題して開催されました。博物館の一番重要な事業である展示活動で、入館者の増加をはかることが困難になってきているのは他館の例にもれない。一方大都市での企画展に多くの成人女性（最近は成人男性も）が観覧に来ている現象をみると、立地・資本力違いを見せられる思いが強い。

今後とも展示・普及活動をとおして、歴史を学ぶ場、そして歴史を体験する場として、より一層の充実を計ってゆきたいと思っておりますので、市民の皆様の暖かいご理解とご支援をよろしくお願いいたします。

平成14年 3月31日

大分市歴史資料館

館長 木村 幾多郎

## 目次

展 示 .....	1
テーマ展示 特別展示	
講演記録 .....	4
資料調査 .....	12
資料収集 .....	13
教育普及活動 .....	17
図 書 .....	21
資料館利用状況 .....	28
管理及び運営 .....	30
歴史資料館協議会 組織・事務分掌・職員・歳入歳出	
施設管理業務の内容	
施設の概要 .....	32
条例・規則 .....	34
日誌抄 .....	40
利用案内 .....	42

## 展 示

### テーマ展示

本年度は以下の内容のテーマ展示を開催した。

#### 第1回「新収蔵品展Ⅱ」

会期 4月28日(土)～6月24日(日)

入館者数 3525人

当館が近年収集した資料の中から、大友氏に関わる古文書をはじめ、郷土の歴史や人物に題材をとった錦絵、また別府鉄輪の温泉関係史料や、「ノンキナトゥサン」を描いて一世を風靡した宇佐出身の漫画家麻生豊の原画など、特に興味深い内容のものを選んで展示・紹介した。

**主な展示品** 大友義統筆「十二月言葉手鑑」／大友義鑑書状(種具文書 当館寄託)／歌川国芳作「大日本六十余州之内豊後、緒形の鼻祖、華の本」(緒方惟栄先祖の図)／賀来飛霞植物写生図(「チクセツニンジン」図)ほか

#### 第2回「大分近代の歩み」

会期 7月7日(土)～9月24日(月)

入館者数 3728人

明治4年の県都大分の成立から、戦後復興までの大分市の歴史の諸相を、記録や地図・写真をもとにたどった。

**主な展示品** 県治条例／戸長副戸長心得達／生石村地引絵図／大正初期大分写真帖／第6回九州沖縄八県連合共進会場図／明治40年『大分県写真帖』・明治13、4年頃「大分町図」／明治44年「大分町図」／大正6年「大分市街新地図」／昭和15、6年頃「戦災で消えた大分市中心部復元絵図」／昭和25年「大分市鳥瞰図」ほか

#### 第3回「南蛮文化—大分のエキゾチシズム」

会期 12月8日(土)～1月27日(日)

入館者 1850人

ザビエルの来訪を契機に大分に花開いた南蛮文化の有様を、当時の宣教師らの記録をもとに、南蛮屏風その他資料で展示・紹介した。

**主な展示品** 南蛮屏風(模写)／FRO朱印入大友宗麟書状(複製品)／ランタカ砲／南蛮人図鏡／南蛮兜／南蛮漆器／『東洋の使徒フラン



シスコ・ザビエルの生涯』／『日本の花束』／オルテリウス「アジア図」(1570年刊)／スピード「中国・日本図」(1626年刊)／チェンパロ(復元)／ルネッサンス・ハーブ(復元)／フィデル(復元)など

#### 第4回「中根家伝来の品々—江戸時代の家老の暮らし」

会期 2月9日(土)～3月31日(日)

入館者 2679人

徳川家康の四天王の一人に数えられた本多忠勝家に代々家老として仕えた中根家伝来の古文書・絵図・武具・調度品などを展示。同家の歴史とその江戸時代の暮らしを紹介した。

**主な展示品** 本多忠勝書／三葉葵紋入土師器皿／丸に立葵紋入羽子板／「本」字文入陶器(京焼)／三州額田郡中山庄箱柳村中根肥後守居城跡図／本多政長知行宛行状(中根平右衛門忠真宛て)／紺糸威日の丸(日輪)文柄具足／上羽蝶赤地白染貫幟旗／中根忠容画像／肥前島原図／長崎黒船入津備図ほか



## 講演記録

### 『江戸時代の「みち」と旅

～豊前・豊後の大名と民衆を中心に～

西南学院大学教授 丸山 雍成

只今ご紹介いただきました丸山です。本日は、表題の『江戸時代の「みち」と旅』、副題を「豊前・豊後の大名と民衆を中心に」としております。最初ご講演の依頼をいただいた時、てっきり豊後のことが中心だと思い、豊後に焦点をあわせましたが、今回の展示は、全国的な視野で、特に九州から東海まで含めてありますので、私も少しばかり全国的な方にも話を広げたいと思います。

交通と申しますと、昔は人や物が場所的に移動する、例えば旅行だとか、商品輸送とか非常に狭い範囲で考えてきたわけですが、最近では交通の概念が少し広くなり、人・物だけではなく、通信や情報、また政治・経済的交流、ないしは文化的交流まで視野に入れるようになっていきます。昔も大名の参勤交代といえ、政治的・経済的な問題もからみ、あらゆる分野を包含したかたちで研究されてきましたが、今日では交通はいろんな側面が緊密に深く影響し合うというふうにし少し幅広く考えるようになりました。

まず、交通路の変遷ということで、古代・中世の交通路から述べたいと思います。古代には、律令時代の官道があります。律令制のもとで、国家的な道がつくられるのですが、山陽道の場合、都の羅生門から畿内五カ国のうちを通過して山陽道の諸国を通過し、今の下関すなわち赤間関に来て、さらに大宰府に到ります。そうすると、山陽道というのは、都から出で山陽道諸国の最初の駅から赤間関までなのか、或は大宰府までなのか議論がありますが、一応、福岡の鴻臚館を通過して大宰府まで行くのが主道であろうと考えられます。「令義解」は、山陽道を都から大宰府までと解釈し、「延喜式」では播磨から長門までとしており、現実と法の解釈の間で



は違いがあります。ただ、歴史地理学的にみますと、社埼<sup>いたむつ</sup>→一津を経て、玄界灘側の陸地を独見→夜久→鳴門→津日→席内→夷守→久爾（または美野→石瀬）、そして大宰府に到るコース（大宰府道）と、もう一つ、<sup>いたむつ</sup>到津から<sup>あしき</sup>荻田→多米→田河→伏見→蘆城を経て大宰府に到る田河道のコースとがあり、両コースの駅馬の数を合すると、山陽道の大路の駅馬数20疋にだいたい一致するから、2つをあわせて山陽道を構成するという見解もあります。これが西海道と山陽道の関係というのです。

律令官道のうち国府に向かっていくのが駅路、国府から郡衙に行くのが伝路といわれていますが、その駅路と伝路を統一して、その制度を駅伝制と呼んでおります。中央集権的な駅路と地方的な伝路とを統一した交通制度が駅伝制です。その道の幅は山陽道で10m以上、広いところでは20m近くあります。それが数キロないし十数キロも直線的に走っているわけで、今で言えば高速道路を考えればいいと思いますが、少々の山、それに丘も切り通して進むわけです。

これが、その後荘園制、いわゆる土地の大地私有制が拡大していきまると、だんだん蚕蝕されまして、畑地や田地になってきます。そうすると、従来の駅制ないし伝制は当然つぶれていきます。荘園制は後には武士の成長・発展と軌を一にしており、彼らが自分の土地を拡大する方法には、新しく土地を開墾していく以外に、

戦争などで軍功を挙げ、従来の公的・国家的な土地を略取していく2つがあります。前者の場合、駅路・伝路なども自分の領地にしてしまいます。そうすると、道が消滅しますので、それに代わって、それぞれの地域にいる豪族の館に向けての非常に狭い、曲がりくねった道がうまれます。これが中世武士の道であります。それは必ずしも全国一律に貫徹しているわけではなく、従来の律令制的な道が残っている地域もあります。

新しい道の代表が、鎌倉を中心とした鎌倉街道です。これは鎌倉より放射状に、場所によっては網の目状の道が庄園づたいに走っています。元寇を境として、鎌倉幕府の権威がゆらぎ、各地で新しい動きが出てくると、それまでの土地所有関係はさらに崩れて、南北朝の内乱、室町時代へと時代が移ることになります。室町時代には将軍が守護大名を統制して事実上、中央政治の実権を握り、3代将軍足利義満などは守護大名を全部京都に集め、国許で反乱が起きた時以外は帰国させないといった強権を振るっています。一方、在地では国衆や守護の代わりに彼らを束ねる守護代が新しく力を持ってきて、これが段々成長して戦国大名となってきます。

戦国時代には、これまでの交通体系も少し変わってきます。戦国大名は自分の権力を維持するために領国内に城を設けます。それは本城を中心として数十の支城、端城、砦なども含めると100内外の防禦施設を持っています。本城と支城の間を結ぶ交通体系が整えられてがっちりした支配の仕組が構築されていきます。また、自領の境界には数多の関所なども設けられます。戦国大名のそれは、古代の律令制下における郡司たちが自らの郡内での伝制に近いかたちを再現しているような傾向がみえます。本城を中心に支城をつなぐ交通路には宿駅を設け、伝馬制を施行しています。これを一応、宿駅制と申しますが、私は本来的に宿駅制になるのは豊臣秀吉の時からだと思います。秀吉が日本を統一し、伝馬制を全国的につなぐものにして、駅制を復

元した段階で、初めて宿駅制になるものと思います。戦国時代の段階は、伝馬制であり、宿駅と考えられます。ただ、当時の特定地域、例えば東海道の有力な戦国大名、後北条氏・今川氏の間では協定して、伝馬制の連絡制度を実現しています。

豊臣秀吉が全国を統一しますと、これらを踏まえて駅制、伝馬制を統一した宿駅制が出来てきます。宿と駅とは、どう違うかという、駅制はあくまで古代の国家的な交通の組織・機関です。これに対して宿制とは、平安時代の最末頃からようやく出てくるもので、私的な宿屋群すなわち宿場集落を制度的にまとめたものです。私的なものと国家的なものを統一したのが宿駅になるわけです。

これをさらに新しいかたちで編成したのが徳川家康です。秀吉が全国統一を推進する過程で、後北条氏が滅ぶと、代わって天正18年8月1日、徳川家康が東海地方から関東、江戸城に入ります。それ以降、彼は関東領国内の交通体系をつくるのですが、それは後の五街道の前身、ミニ五街道から始まります。関東領国の周辺部分には関所、例えば東海では箱根関所、甲州街道では小仏関所、中仙道では碓氷関所、上野・下野、それから房総の方にも利根川沿いに多くの関所を置きました。これが天正18、9年の段階の関所です。慶長5年（1600）関ヶ原の戦いに勝利した後、豊臣方の大名の所領を没収し、東海道・中仙道筋を押さえるようになると、その翌6年、江戸～京都間の東海道の宿駅制、すなわち伝馬制を、次の7年には、中仙道に同じく伝馬制を施行します。よく東海道五十三次と申しますが、その当時宿駅数は40余にすぎず、後に補充して五十三次にしたのです。そして、関所も浜名湖の所に荒井（新居）関所を、中仙道木曾路には福島関所を設けるなど、徳川氏の勢力伸張とともに関所配置の区域も拡大していきます。大坂城の豊臣秀頼が大坂の冬・夏の陣で敗れると、大坂城は徳川氏のものとなり、その勢力もさらに西へと伸張していきます。東海道もそれに伴

い、京都から大坂城のたもとの京橋まで延び、宿駅も伏見～守口間、4つ増えます。地元では京街道ともいっていますが、現実には江戸幕府の道中奉行などの認識は東海道五十七次であって、これは徳川氏の勢力が拡大したことを示しております。それは大坂までではなく、豊臣氏を亡ぼして全国支配への道を完成したことを意味します。

そのためには元和年間の段階で、江戸幕府は有力な大名たちを亡ぼさねばなりません。例えば、広島藩の福島正則や山形藩の最上義光など豊臣系・旧族居付系の人々の改易（取潰し）がそれです。さらに元和～寛永年間には藩の主導権争奪をめぐる各大家で御家騒動が頻発しますが、幕府はそれを利用して全国支配をすすめるのです。こうした流れの中で、加藤清正の子忠広や久留米藩の田中忠政などが改易の運命をたどっていきます。福岡藩では黒田長政の子忠之が栗山大膳と御家騒動をし、漸くこれを乗り切っています。その際将軍が所領を一応取りあげた後に改めて忠之に与えるというかたちで決着、こうして将軍の権力が確立するわけです。

このように徳川氏の勢力が全国に及んでいく過程で、交通の制度も一宿駅や関所も整備されていきます。例えば箱根関所は、元和5年（1619）に箱根権現近くの場所から芦ノ湖の湖畔の現在地に移されます。元和5年といえば、福島正則が改易された年で、こうした政治的動きのなかで関所制度も新たに改変されるのです。

五街道はこのように天正18年（1590）の関東移封の段階から出発して、しだいに拡大しますが、それは本州の中央部分にあたるので、江戸幕府はここをしっかりと押さえようと考えました。そのためには、道中奉行、京都所司代、江戸町奉行、関東奉行などが協議して交通政策を施行していますが、彼らは交通の政策がいかに重要かをよく認識していたわけです。

五街道の分岐・延長部分を脇街道といいます。五街道では親藩・譜代藩など徳川氏

と親密な大名領ないしは天領が多いのですが、これに対して脇街道では外様大名の所領が多いという差異がみられます。脇街道に対して幕府は、五街道のような徹底した支配はちょっとやれません。

本州の中央部分では、宿駅のすみずみまで江戸幕府の権力が及ぶ政策をとっていきます。ここでは道中奉行として、4代将軍徳川家綱の段階から大目付、勘定奉行も監察にかかわるのですが、道中奉行は宿駅だけでなく周辺の助郷の村々をも交通政策を通じて直接支配するようになります。そこが藩領であろうとも、藩権力の介入なしに直接支配するわけで、これが貫徹するのは五街道と、その附属街道の諸村です。

これに対して脇街道の場合は、勘定奉行が支配するのではなく、史料の上では、「取扱い」という表現がなされています。「取扱い」というのは、五街道から先の脇街道の交通関連の諸問題は幕府の勘定奉行の意見を伺うとしても、各地方の大名や天領であれば代官に最終的な決定権を認めるというものです。ある意味では藩などの自治性が生きているということになります。幕府はこれら諸藩には、一つ家老を派遣して監視するという方法をとる一方、財政的にもリモート・コントロール（遠隔操作）するという方法をとります。例えば、江戸幕府は馬や人足が同じ重量の荷物を一定距離運ぶときの運賃を決めています。それが一番高いのは東海道、次に天領、三番目が譜代藩、4番目が外様藩となっています。ある宿場の人たちが物を運ぶときの運賃が外様藩領では安いわけですので、大名行列があって通行量が多いときには、その土地の人たちの負担は、収益が少ない分だけ、大きいということになります。幕府は、豊前や豊後の街道宿駅にもこの方法を貫徹させていますので、各藩、特に外様藩では譜代藩ないしは天領並に運賃を上げてもらうよう運動しています。何故かというと、自分の領内の宿場や助郷の人たちが物を運んで収益が少ないと、その分を宿場や藩が馬方や人足の人たちに補償しなければなり

ません。そうすると、藩の財政は苦しくなるので、運賃上げを認可してもらえばいいわけです。幕府は交通制度を通じても諸藩を財政的にリモート・コントロールしているといえます。

考えてみますと、幕藩領主が交通体系をつくりあげるのには、庶民の旅に供するためではなく、あくまでも政治・軍事的な機能として出発しているわけです。平和な時代になると、その政治的・軍事的な側面が後退し、例えば箱根の関所や大井川などは江戸幕府の政治的権威を象徴する役割を果たすようになります。大井川では架橋しない、渡船も認めない、特異な「関所川」として徳川氏の権威を示すために、江戸時代を通じて維持されていきます。

ところで、鎌倉時代には鎌倉番役、京都大番役などあります。鎌倉番役は、地方の御家人が幕府に出むくわけで、参勤交代の原初的な形態をとっております。それに代替するものとして、京都の御所や市中を警備する京都大番役、元寇の時には異国警固番役がありますが、これらは参勤交代に準ずる軍役です。このように鎌倉幕府が成立した段階の軍役の中に、後の参勤交代制の原型ができあがっていたと考えられます。ところが、それが崩れて、室町時代の3代将軍足利義満の段階には、全部の守護大名を京に集めますので、これは地方分権というよりは中央集権的な政治といえます。よく室町時代は守護大名による地方分権だといいますが、少なくとも3代義満、4代義持の段階は中央集権的な制度ですね。中国地方の守護大名、大内氏の場合をみますと、山口に家臣たちを集住させ大友氏も同じことをさせ、集住しない者には参勤交代をさせています。このようにして、戦国大名の段階までにその領内においては参勤交代制が一応できています。これを踏まえて豊臣秀吉は、全国の名を京都や大坂城周辺に集め屋敷地をあたえ、また徳川家康は江戸城周辺に集めるといった、家臣よりは上のクラスの名に対して参勤交代をさせるようになります。もっとも、室町・戦国時代に領内で定着していた参勤交代

は、近世にも大名一家臣間の服属儀礼として、特定大家では依然として続きます。例えば、佐賀藩では蓮の池・小城・鹿嶋といった支藩がありますが、その支藩主や大知行主などは自分の本貫地に館を構えて佐賀城に参勤交代をしています。主人が館に帰ったときには在地の人々が拜謁に来るわけです。こうしたことは、薩摩藩も寛永の段階までつづけ、それ以降は種子島氏などの有力な家老クラスにとどめ、それ以外は城下に集めてしまいます。

文久3年（1863）の「府内藩年中行事」をみると、殿様が国許に帰ってくると、地元の家臣とか大町人、それから庄屋、大寺社の者たちが正月や五節句に挨拶に来ています。この状況をみますと、殿様が将軍の江戸城に伺候している時とよく似たかたちです。城中での服属儀礼など、江戸城から大名居城までヒエラルヒーを築いているわけで、参勤交代を単に殿様が江戸と国許を往返しているだけで理解してはいけません。

さて、九州の主要な街道は、脇街道にあたり。脇だから大したものではない感じがしますが、そうでもありません。特に長崎街道は江戸から幕府の交易商港である長崎をつなぐ、換言すれば九州支配の根幹をなす長崎奉行と幕府とが常に連動する道として重要視されています。その長崎街道が一番大きく、次いで唐津街道、薩摩街道、豊前街道、肥後街道、日向街道などがあります。これらの街道名は、非常に呼び方が難しい。例えば唐津街道といえば唐津にむかう道すべてが唐津街道でありますし、当然別の名称もつくわけで、ある場所を目標にして行けば、その名前をとって〇〇街道というので、一つの街道に最低3ないしは4つぐらいの街道の名前があると思います。

豊後の街道ですが、文化庁が「歴史の道」を保存・整備しようとした時に、調査報告書がだされました。その中に、永山布政所路、府内城路、臼杵城路、岡城路、肥後街道、豊後街道などがあります。このなかには後に名づけられた

