



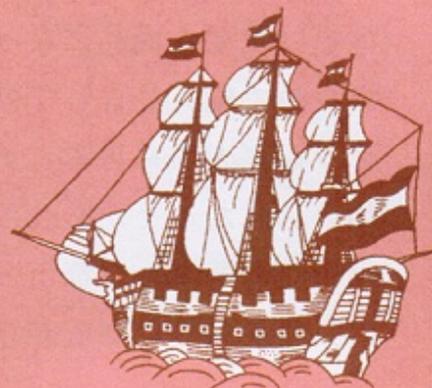
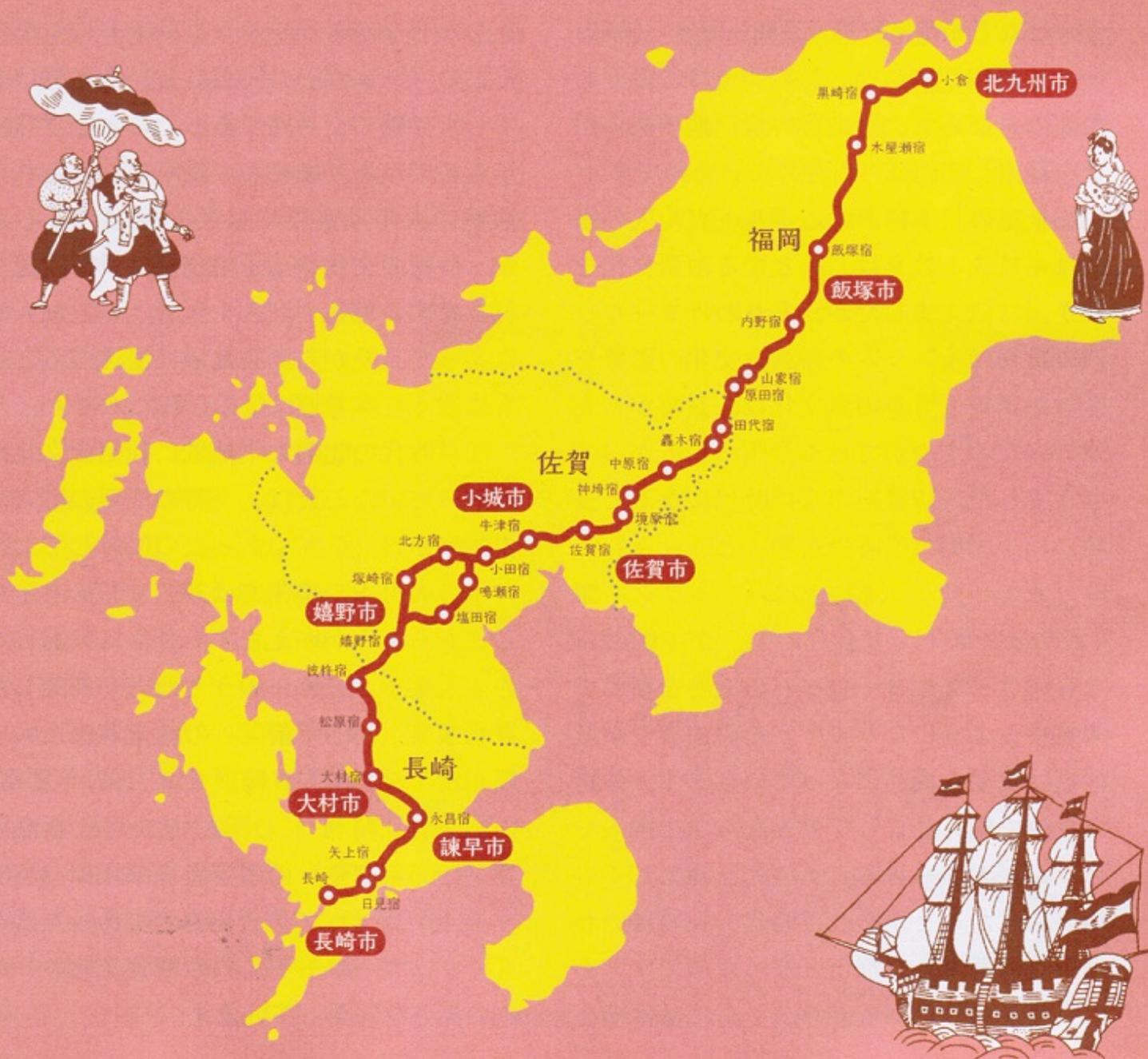
JAPAN HERITAGE

日本遺産

長崎街道

シュガーロード

GUIDE BOOK



長崎街道シュガーロードとは

江戸時代に九州の玄関口であった小倉と幕府の直轄都市であった長崎とを結ぶ街道である長崎街道はいわゆる「鎖国」政策がとられた江戸時代の五街道・脇街道の中で唯一海外へとつながる街道でした。そこは長崎奉行や幕府役人、福岡藩・佐賀藩の長崎警備や江戸への参勤交代に従事する大名・武士、江戸参府に赴くオランダ商館長一行、商用に向かう商人や遍歴する職人などの様々な人々が往来しました。

江戸時代の海外との窓口は「四つの口」と呼ばれる松前・対馬・長崎・薩摩（琉球）の4つがありました。長崎街道はこのうち長崎のみならず、対馬藩の飛び地である田代を經由して朝鮮へも通じていたのです。

16世紀の日本におけるポルトガル人の来航はキリスト教をはじめとする南蛮文化を我が国に伝えましたが、とりわけヨーロッパで最初にイスラムの砂糖食文化の影響を受けたポルトガルの食文化は、長崎から九州のみならずやがて日本全国へと広がっていきました。17世紀の江戸時代になると長崎には中国船（当時は唐船「とうせん」と呼ばれていた個人船主の船）・オランダ船（オランダ東インド会社の船）が中国のみならずアジアやヨーロッパの文物を積んで来航するようになります。その中でやがて砂糖は重要な商品になっていきます。砂糖は長崎で輸入品としてのみならず中国人やオランダ人から日本人への贈り物としても用いられたことから江戸時代の長崎はいわば砂糖のあふれる都市となったのです。その長崎から砂糖が広がり、さらには砂糖を

北九州市立大学文学部教授 八百 啓介
使った食文化が発信されたのは当然のことであったといえます。

長崎街道を指す「シュガーロード」という言葉はすでに1980年代からメディアに登場したようです。しかし平成8年（1996）の『月刊佐賀文化』連載記事「肥前シュガーロード」や平成16年（2004）1月1日の佐賀新聞・長崎新聞共同企画「肥前の菓子」に「シュガーロード」という言葉が用いられることによって人々の間に広く受け入れられるようになりました。

しかしながら「シルクロード」にちなんだこの「シュガーロード」という名称は必ずしも砂糖の交易路であったことを意味するものではありません。長崎に輸入された砂糖の大半は実際には船で運ばれましたが、砂糖の文化や菓子の技術は長崎街道を行き来する職人や商人や医者といった人々によって長崎から周辺地域に浸透するとともに遠く日本各地に伝えられたのです。

江戸時代の北部九州地域に砂糖食文化が広がっていたことは、当時の江戸の町人の虫歯率が11.7%であったのに対して九州の小倉の町人の虫歯率は26.9%もあったことからうかがえます。さらに戦前日本の4大菓子メーカーのうち個人が創業した森永製菓（1899年創業）の創業者森永太一郎（1865～1937）・江崎グリコ（1921年創業）の創業者江崎利一（1882～1980）・新高製菓（1905年創業）の創業者森平太郎（1869～1946）がすべて佐賀出身者であったことも「シュガーロード」の砂糖食文化のレベルの高さを物語っています。

長崎街道とは

長崎街道は江戸幕府が整備した五街道に続く脇街道の中でも海外との貿易港で幕領であった長崎へ至る街道でした。その起源は慶長17年（1612）に内野宿から冷水峠を越えて山家宿に至る道が整備されたことに始まるとされています。長崎街道は江戸時代の初めには小倉城下の常盤橋を起点としていましたが、やがて九州諸大名が参勤交代のため大里から下関へと渡海するようになると大里が起点とされるようになりました。長崎街道の宿場は東から福岡藩領である黒崎宿（北九州市）・木屋瀬宿（北九州市）・飯塚宿（飯塚市）・内野宿（飯塚市）・山家宿（筑紫野市）・原田宿（筑紫野市）の「筑前六宿」がありました。

筑前・肥前・筑後の国境であった原田宿から肥前に入ると対馬藩領である田代宿（鳥栖市）・轟木宿（鳥栖市）から佐賀藩領に入ります。肥前佐賀藩領から長崎に至るルートには小田宿（江北町）から「浜道」と呼ばれた六角宿（白石町）・高宿（有明町）・鹿島宿・浜宿（鹿島市）を通り多良宿（太良町）・湯江宿（高来町）・諫早宿から永昌宿に抜ける「多良道」、小田宿から北方宿（北方町）・塚崎宿（武雄市）・嬉野宿（嬉野町）から大村藩領の彼杵宿（大村市）に抜け松原宿（大村市）・大村から永昌宿（諫早市）に至る「彼杵道」、小田宿から成瀬宿（武雄市）・塩田宿（塩

田町）を經由して「多良道」の鹿島宿もしくは「彼杵道」の嬉野宿に至る「塩田道」などの複数のルートがありました。その理由は長崎の警備を担当していた佐賀藩主が長崎に向かうのに際して「多良道」を用いることで大村藩領を通らずにすんだことや塩田川の氾濫により宝永2年（1705）に塩田を迂回するルートがとられるようになったことなどがあげられます。

このように長崎街道には途中複数のルートがあったため宿場の数は一定していません。一般に25の宿場（宿駅）があったとされていますが、これは「彼杵道」の小田宿から嬉野宿までを4つの宿場（宿駅）とするほか起点と終点の小倉・長崎を加えた数です。大里から長崎までは58里（約230km）あり、現在の国道200号線と34号線を結ぶ



図書出版のぶ工房九州文化図録撰書
長崎街道肥前長崎路と浜道・多良海道143ページから引用

ルートにほぼ相当します。

江戸時代の長崎街道の所要日数を見ると、元禄4年(1791)に長崎から江戸に向かったケンペルは小倉まで4日、文政9年(1826)に長崎から江戸に向かったシーボルトは小倉まで6日かかっています。また文化2年(1805)赴任先の長崎から江戸に帰る途中の太田南畝は小倉まで5日、嘉永

長崎における砂糖輸入

長崎街道がシュガーロードと呼ばれるようになったきっかけは江戸時代の海外貿易港であった長崎を通じて砂糖が輸入されるようになったからです。長崎における砂糖の輸入は江戸時代以前マカオから来航するポルトガル船との貿易港として長崎が開港された翌年元亀2年(1571)に始まりました。ポルトガル船は中国の福建省や広東省で生産されていた白砂糖や黒砂糖を年間でおよそ10トン前後もたらしたようです。

江戸時代に入って幕府のキリスト教禁止と貿易の統制を目的としたいわゆる鎖国政策によって寛永16年(1639)にポルトガル船の来航が禁止され、同18年(1641)に平戸にあったオランダ商館が長崎の出島に移転させられると砂糖は、長崎に来航する唐船とオランダ船により中国本土に加えて、

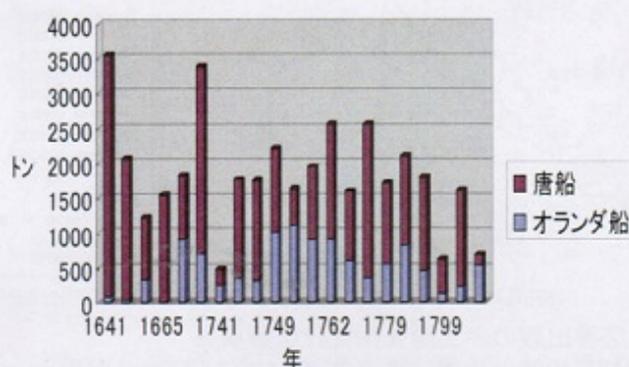
3年(1850)長崎遊学に赴いた吉田松陰は大里から長崎まで6日かかっています。なお長崎街道のルートは陸路に限られたものではなく、轟宿(鳥栖市)から柳川城下、もしくは境原宿(佐賀市)から筑後川河口の寺井津(佐賀市)へ南下したのち有明海を渡り諫早へ至る海上のルートもありました。

17世紀から新たに砂糖の生産が始まった台湾やジャワ島からもたらされるようになりました。

オランダ船については当初、砂糖は積み荷のバランスを取るためのバラスト(重り)商品に過ぎず、平戸オランダ商館時代の砂糖の輸入量は年間100トン程度であり輸入品の金額の1%にもなりませんでした。しかし17世紀末から18世紀初めになると反物類や染料である蘇木と並んで輸入品の30%を占める主要な輸入品になりました。このため18世紀の出島には砂糖専用の蔵が作られていたことが長崎の唐絵目利であった広渡湖秀(1737~1784)筆の『日蘭貿易絵巻』(松浦史料博物館所蔵)にも描かれています。この結果、出島オランダ商館の砂糖の輸入量も年間500トンから1000トンにも達し、唐船による輸入量をあわせると長崎に輸入される砂糖は年間1500トンから2000トンを超えるようになりました。江戸時代後半の19世紀になると貿易額は減少するものの砂糖の輸入量は増加して輸入額の50%に達しています。

オランダ船はジャワ島の華僑らの製糖工場で生産される白砂糖・氷砂糖を輸入し、

長崎貿易砂糖輸入量(1641-1807)



ました。たとえば寛永16年(1639)「ポウロ」(ポルトガル語で菓子の意味)と呼ばれていた南蛮菓子の作り方が佐賀の菓子商鶴屋太兵衛(二代目)によって長崎から佐賀に伝えられ「丸ぼうろ」となったとされています。延宝元年(1673)には「卵素麵」と呼ばれていた南蛮菓子フィオシュ・デ・オボシュ(ポルトガル語で「金の糸」の意味)の製法が福岡藩の御用商人大賀家の手代であった松江利右衛門によって博多にもたらされ「鶏卵素麵」となりました。こうした長崎からの菓子技術の伝播は九州にとどまらず全国に及びました。たとえば寛政8年(1796)には長崎に蘭学を学びに来た美濃(現在の岐阜県)岩村藩の藩医神谷雲澤

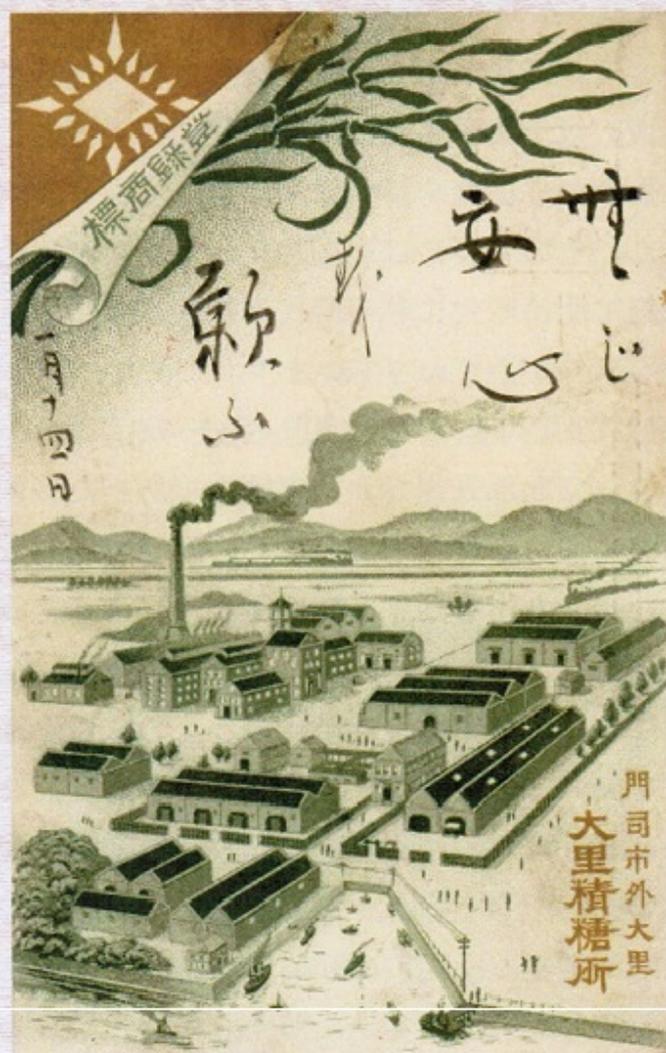
(1772~1820)によってカステラの製法が伝えられ、現在の「岩村カステラ」が誕生しました。

幕末に江戸から長崎に西洋菓子の修行に出かけた鈴木岩次郎(1837~94)が神戸で設立した鈴木商店は明治37年(1904)門司に大里製糖所を設立しました。明治時代になっても長崎でカステラの製法を学んだ黒田菊太郎は明治18年(1885)に大牟田で「カステラ饅頭」を考案し、石坂茂は大正元年(1912)に飯塚で「ひよ子」を発売するなど、鉄道の時代になっても長崎から砂糖の文化が全国へ広がる「シュガーロード」は生き続けました。

近代のシュガーロード

安政3年(1856)の日米修好通商条約をはじめとしてイギリス、フランス、オランダ、ロシアとの条約によって新たに横浜などが次々と開港され貿易港としての長崎の地位は大きく変わっていきました。さらに明治22年(1889)の九州における鉄道の開業によって陸路としての長崎街道の時代も幕を閉じました。しかしながら明治28年(1895)の下関条約で台湾が日本に割譲され、明治37年(1904)に台湾から輸入される砂糖のための精糖所が門司の大里に設立されると、北部九州に新たな「シュガーロード」が開かれます。明治40年(1907)には台湾から日本へ輸入された砂糖20万トンのうち6万トンが門司港に陸揚げされました。

門司を起点とする近代の「シュガーロード」は、新たな交通手段である鉄道とともに



大里製糖所(鈴木商店記念館)

目次

<ストーリー編>

ストーリー解説……	P2
長崎市 ……………	P12
諫早市 ……………	P14
大村市 ……………	P16
嬉野市 ……………	P18
小城市 ……………	P20
佐賀市 ……………	P22
飯塚市 ……………	P24
北九州市 ……………	P26

<資料編>

長崎市 ……………	P28
諫早市 ……………	P34
大村市 ……………	P36
嬉野市 ……………	P37
小城市 ……………	P39
佐賀市 ……………	P41
飯塚市 ……………	P44
北九州市 ……………	P45

<地図編> ……………	P48
-------------	-----

日本遺産 砂糖文化を広めた長崎街道～シュガーロード～ ガイドブック（2021年版）

企画・発行	シュガーロード連絡協議会
監修	長崎市、諫早市、大村市、嬉野市、 小城市、佐賀市、 飯塚市、北九州市
発行日	令和3年3月
問い合わせ	シュガーロード連絡協議会



シュガーロード