

7-1 瀬戸内海の歴史と景観 I

7 -1 瀬戸内海の歴史と景観 I



瀬戸内海では、人々との深いかかわりの中で独自の歴史・文化が築かれてきました。

その関わりは、物資や人々の輸送の場としての「道」、生産の場としての「畑」、憩いの場としての「庭」として整理することができます。

ではまず、「道」としての瀬戸内海の歴史を辿っていきましょう。

瀬戸内海は、古来より交通の大動脈として機能し、人の移動や物質の交易が盛んに行われてきました。

その動きは既に縄文時代から確認でき、少なくとも弥生時代から7世紀前半までこの海には一定の基幹航路があったことが推測されています。

大化の改新以後の律令体制下では交通の整備拠点は陸路に置かれていましたが、8世紀に入ると再び輸送力で勝る海上交通が重視されるようになり、以後、中世にかけて様々な航路が構築されていきました。

このような古代における瀬戸内海航路は、大陸への門戸であった北九州と畿内の2つの拠点を結ぶ文化の大動脈であり、畿内から朝鮮半島や中国へ派遣された使節が利用する重要な道になっていました。

また、地方と都はもちろん、中国と四国と島々を互いに往来する物流の道であり、米や塩をはじめ様々な物資が運ばれていました。

古代末期～中世：瀬戸内海海運の先進的展開と内海文化の発達

平安末期、平氏による航路整備は日本と宋、九州・瀬戸内と京都との交流を活発化

海上交通の重要拠点—宮島、厳島神社



写真提供：広島県

とりわけ瀬戸内海が交通・経済、そして政治においてより大きな意味を持つようになるのは、平安末期、平氏が力を持つようになる時代からです。

平清盛は、日宋貿易の富を掌握するため、それまで北九州までしか来なかった宋からの船を畿内まで導き入れるべく大輪田泊（おおわだのとまり）を拡大整備する等、瀬戸内航路の大整備を行いました。

この航路整備によって、日宋間、さらに九州・瀬戸内と都である京都との交流は活発化しました。

また、航路の重要拠点にある、土地の豪族の氏神であった厳島神社を熱心に崇拝し、入江に建つ類を見ない壮大で優美な社殿へと大規模改築を行いました。

鎌倉後期～ 貨幣経済の進展に伴う、港湾を核とする流通・経済活動の活性化→室町時代：商船の頻繁な往来と物資の流通

海賊集・能島村上氏の海城「能島城跡」と宮ノ窪瀬戸



出典：今治市教育委員会（2020）『史跡能島城跡保存活用計画』口絵写真

政治体制の変動の中、平氏の瀬戸内海支配は長くは続きませんでした。鎌倉後期になると、貨幣経済の進展に伴い、港湾を核とする流通・経済活動が急速に活性化し、瀬戸内海沿岸では港町が交易船の中継地として、また物資の集積地として、飛躍的に発展を遂げていきました。

中世後期すなわち室町時代の瀬戸内海には、商船が頻繁に往来し、米・塩の二大物資の輸送はもとより、麦・豆・ゴマなどの農産物、海産物のほか、織物・陶器といった手工業製品も含む様々な物資が流通していました。

このような状況のもと、船の水先案内や通航料の徴収など海上交通・交易に深く関与した「海賊衆」が特色ある活動を展開したのも、中世の瀬戸内海の特徴です。

近世：西廻り航路の開発・多様な航路の発展による大繁栄

遠隔地交易の発達。従来の「地乗り」のみならず「沖乗り」航路も発達し、各種物資の一大流通地域に。

江戸時代の瀬戸内海航路



広島県立文書館所蔵 木村恒氏旧蔵文書200602「広島藩海防絵図」

近世、江戸時代に入ると、物資の流通はより一層拡大し、瀬戸内海は一大流通地域として繁栄します。

瀬戸内海の航路は、中世以来、山などの地形を目標に本州沿岸に沿って航行する「地乗り」が中心でしたが、江戸時代になると、造船技術・航海技術の向上に伴い、沖合いを航行する「沖乗り」航路も用いられるようになり、多様な航路が発達しました。

このような航路の発達とともに、島嶼も含む各地に風待ち・潮待ちの港を核とした港町が新たに発展しました。

特に17世紀後半、日本海側から関門海峡に入り、瀬戸内海を通過、「天下の台所」大阪から江戸に至る「西廻り航路」が開かれたことにより、瀬戸内海は全国的な流通経済の中に組み込まれ、海運は最盛期を迎えます。

盛んな交流の痕跡—長雁木（広島県呉市下蒲刈町）

※当時は長さ約113mの幅があり、11段だったといわれている。
現在は長さ約55.5m、14段となっている。



このような江戸時代の瀬戸内海には、商船や漁船はもちろん、幕府の使臣や参勤交代等の諸大名の船も頻繁に往来していました。

また、鎖国体制下ではありましたが、異国の人々の船も往来していました。

特に、江戸時代前期、計12回来日した朝鮮通信使が、最後を除き、いずれもこの瀬戸内海を航行したことは有名です。

写真は、往時のありようを現在に伝える痕跡のひとつ、下蒲刈島（しもかまがりじま）の長雁木（なががんぎ）の景観です。

瀬戸内海は干満の差が大きいので、それと関係なく船を着岸させるには、このような岸壁を階段状に造った雁木（がんぎ）が有効で、当時は各地の港にみられました。

当時、下蒲刈には蒲刈広島藩の海の窓口として関所（海駅）が置かれており、西国大名をはじめ、朝鮮通信使、さらに、琉球・オランダの使節が江戸等への往路、復路ともに立ち寄り、ここから上陸していました。

■ 「畑」としての瀬戸内海

1) 製塩業とその景観

一年を通じた海水入手＋温暖少雨＋海上交通の便

■ 古来、日本の塩業の先進地

土器製塩→塩尻法→揚浜式塩田→入浜式塩田（近世～）

大正11年ごろの入浜式塩田の景観（愛媛県今治市）



今治市伯方ふるさと歴史公園資料館所蔵

では次に、「畑」としての瀬戸内海、すなわち様々な生産の場としての瀬戸内海についてみていきます。

この地域の代表的な産業としてまず挙げられるのが、製塩業です。

瀬戸内沿岸は、内海であるため海水を一年を通じて入手でき、温暖少雨という気候や物資を運ぶ海上交通の便など諸条件に恵まれていたため、古来製塩業が盛んでした。

最も原始的なものは、海水を直接汲み入れ煮沸する方法ですが、その後古代から中世にかけて、海藻を利用して海水を濃縮した塩分度の高いかん水を専用の土器で煮詰めて効率的に塩分をとる方法、さらにより生産性の高い砂浜を使用してそこからかん水を得る塩尻法、満潮水位より高い位置に塩田を造成し海水を運搬する「揚浜式塩田」へと製塩方法は発展していきました。

さらに近世に入ると、海水の圧力に耐える堤防を有し、潮の干満を利用して海水を自動的に塩田に導入する本格的な「入浜式塩田」が播磨国沿岸に出現して、瀬戸内海沿岸の各地に急速に広がっていきました。

本州沿岸や島嶼の海沿いにはこのような入浜式塩田が多数開かれ、当該地域で全国に供給される塩の大半をまかなうようになりました。

- ・ 製塩時の燃料→島嶼や沿岸部の山で原生植生の広葉樹伐採
→露出した花崗岩の風化→海岸への流出➡白い砂浜
- ・ 砂防林等として砂浜に貧栄養地でも生育するクロマツ植栽
白砂青松の景勝地－桂浜の松原（広島県呉市倉橋町）



製塩のプロセスでは、いずれの方法でも最終的にかん水を煮詰めて塩に仕上げますが、そのためには燃料が必要となります。

製塩業が発達するにつれて、必要とする燃料もまた膨大になり、瀬戸内海地域の山地にもともと生育していたシイやカシなどの常緑広葉樹は、この製塩業と中国山地で大正時代まで盛んに行われていた「たたら製鉄」の燃料として次々と伐採され、その後には主に材としてマツ類が育成されました。

また、伐採により当該地域に広く分布している花崗岩が露出し、風雨により浸食され、その砂が海岸へと流出して、随所に白い砂浜が形成されていきました。さらにその砂浜には、飛砂（ひさ）を防止する等の目的で、貧栄養地でも生育するクロマツが広く植栽されました。

「白砂青松（はくさせいしょう）」という瀬戸内海を代表する風景は、このように、製塩業と深い関わりのもとに、人が作り出した風景なのです。

2) 農業とその景観

狭小な平坦部・温暖少雨

➡海面の干拓

近世～

新田開発が盛ん

二毛作農業の発達

米、麦に加え、菜種、
木綿等商品作物も栽培

山がちの地形・温暖少雨

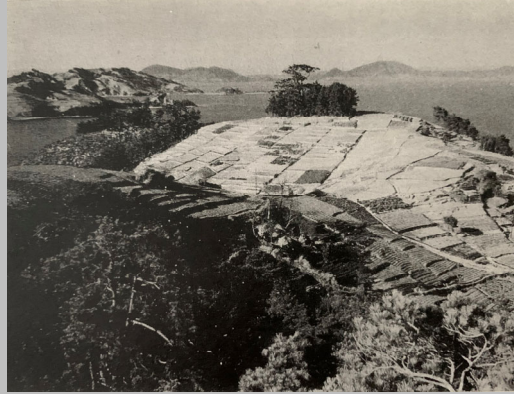
➡山野の開墾

近世～

段々畑

「耕して天に至る」

麦、サツマイモ等



出典：岡山県土木部都市計画課編（1959）
『瀬戸内海島嶼部の自然と人文第一輯
笠岡沖の島々』扉絵p.5
「真鍋島の山頂部」

また、瀬戸内海地域では、平坦部が狭小で山がちな地形という自然条件に基づき、海面の干拓や山野の開墾によって農業が営まれてきました。

温暖少雨の気象条件を背景に早くから二毛作農業が発達し、米のほか麦、粟、稗、小豆など雑穀類の生産、さらに海上交通の発達により様々な商品作物の生産も行われてきました。

特に近世に入ると、沿岸部で干拓による新田開発が盛んに行われ、ここでは木綿や菜種などが栽培されました。

とりわけ瀬戸内東部の大阪湾沿岸から西部の広島付近にかけての一带は、日本を代表する綿作地帯として栄えました。

山野の開墾も進み、近代に入り「耕して天に至る」と評された瀬戸内海島嶼の段々畑景観の基礎は、江戸中期にはできていたと考えられています。

近代～ 島嶼・沿岸部において除虫菊等の栽培が定着・拡大



出典：『日本の美と自然－国立公園』（株）淡交社、1969、写真no.28(p.56-57) 撮影：緑川洋一

このように、特に近世において瀬戸内海沿岸部や島嶼でその面積を拡大した農地では固有の自然条件に適した様々な作物が栽培され、それらの作物はこの地域域の景観に四季折々に明るい彩を添えていました。

近代に入り、生産性の低い段々畑は荒地化が進みましたが、除虫菊、みかん、桑の栽培が急速に進展し、再び集約的に利用されるようになりました。

なかでも除虫菊の白い花が広がる光景は、瀬戸内の近代をいろどった景観として知られています。

しかし外国産の合成殺虫剤の輸入・台頭等による需要の低下と共に栽培は激減し、次第にサツマイモ、さらに柑橘類の増産へと置き換わっていきました。

3) 水産業とその景観

平穏で島嶼や湾、入江が多い

➡ 漁労に敵した海域

近世～ 物流の拡大・商品経済の発達

→ 漁業・漁法の飛躍的発展

18世紀後半～ 綿作等の魚肥（干鰯、𩶂粕等）需要向上

→ イワシの網漁業の発達

鞆における鰯網の図絵



出典：菅茶山著『福山志料』（復刻版「福山志料」刊行会，1968年刊 国立国会図書館所蔵）

基本的に平穏で、島嶼や湾、入江に恵まれた瀬戸内海では、古来、漁労が盛んに行われていました。

縄文・弥生の貝塚や遺跡からも、多種の魚介の骨や釣針等の漁具が出土しています。

中世以降、この地域における商品経済の発達に伴い、海産物の需要は増加し、それと共に網漁業が発達していきました。

特に、物流が拡大し商品経済が発達した近世において、この地の漁業は飛躍的に発展しました。

それと同時に、自然条件や魚の生態に応じて、様々な漁法もまた開発・発展していきました。

先ほど述べたように、この時代には木綿や菜種などの商品作物の栽培が盛んになりましたが、そのための肥料として需要が高まったのが、イワシを天日で乾燥させた干鰯（ほしか）や、イワシの魚油の搾りかすである𩶂粕（しめかす）でした。このような、肥料の原料としてイワシの網漁業が各地で盛んになり、以後、瀬戸内海の代表的漁業のひとつとして定着していきました。

また、一本釣り漁業も発達し、潮流が速いため、網を使えない瀬戸を控えた沿岸や島嶼等各地に、このような釣漁の村が多く形成されました。

平穏で島嶼や湾、入江が多い

➡ 養殖適地

カキ養殖（中世末期～）、ノリ養殖（近世～）
以後、ワカメ、魚類等。養殖法も発展

広島湾のカキ養殖工程における抑制棚の景観



また、瀬戸内海は養殖の適地でもあり、特にカキとノリの養殖は長い歴史を持ちます。

カキ養殖は中世末期に広島湾で始まったと伝えられ、干潟に小石を並べて牡蠣を付着させる石まきや干潟の砂上に直接牡蠣を置く地まきといった原始的方法に始まり、干潟に竹や雑木を建てて牡蠣を付着させるひび建て、杭打垂下式、そして現在一般的な筏垂下式と、その養殖法は時代と共に進化していきました。

ノリ養殖を瀬戸内海でいち早く開始したのも広島で、近世中期に江戸湾のノリ養殖を見て導入したと伝えられます。

はじめはひび建て、その後干潟に網を張る水平式網ひび、さらに浮き流し方式と養殖法が進化すると共に各地に広がっていきました。

4) 採石業とその景観

瀬戸内海沿岸部および島嶼の基盤岩は主に花崗岩

➡ 緻密で硬く丈夫なため、石材に適している

中世・近世～

城郭の石垣、段々畑、集落、堤防等 幅広く利用。

近代～ 良質な花崗岩石材の産出地として広く認知

北木島の花崗岩「北木石」丁場跡地（岡山県笠岡市北木島）



古来より瀬戸内海地域は石の産地として知られ、地域住民の営みに深く関わりと共に、この地で採れた石材は人々や物資と共に海を往来していました。

旧石器時代から弥生時代にかけて石器に使用されたサヌカイトに始まり、当地の主役となる石材は、時代と共に変化していきました。

中世から近世にかけては、沿岸部や島嶼に広く分布する花崗岩が、大阪城をはじめ西日本各地の城郭築造に重宝されるようになりました。

この花崗岩は、緻密で硬く丈夫なので、このような城の土台としての石垣はもちろん、先述した近世に発達した、「入浜式塩田」を波から守る堤防や、段々畑、海上輸送の発達により、港に築かれた波止（はと）や雁木（がんぎ）など、地域住民の暮らしの随所に用いられました。

さらに近代以降は鉄道・電車の軌道や橋、各地の建造物に広く用いられ、瀬戸内海地域の花崗岩は、日本を代表する主要石材として知られるようになっていきました。

参考文献

- 公益社団法人瀬戸内海環境保全協会編（2017）『瀬戸内海における水環境を基調とする海文化シリーズ3 瀬戸内の石と塩の文化』、公益社団法人瀬戸内海環境保全協会
- 公益社団法人瀬戸内海環境保全協会編（2015）『瀬戸内海における水環境を基調とする海文化シリーズ1瀬戸内の食文化』、公益社団法人瀬戸内海環境保全協会
- 北川建次・関太郎・高橋衛・印南敏秀・佐竹昭・町博光・三浦正幸編（2007）『瀬戸内海事典』、南々社
- 山口徹編（2001）『瀬戸内海諸島と海の道』、株式会社吉川弘文館
- 白幡洋三郎編著、合田健監修（1999）『新・瀬戸内海文化シリーズ1 瀬戸内海の文化と環境』、公益社団法人瀬戸内海環境保全協会
- 横山昭市編著（1979）『瀬戸内海文化シリーズ3 瀬戸内海の産業と交通』、公益社団法人瀬戸内海環境保全協会
- 松岡久編著（1978）『瀬戸内海文化シリーズ1 瀬戸内海の歴史と文化』、公益社団法人瀬戸内海環境保全協会