

## 瀬戸内海における島嶼間ネットワークの構築に向けて

東京都市大学 名誉教授 濱本卓司

### 1. 内海

日本は四周を外海に取り巻かれている。東と南は太平洋、北は日本海とオホーツク海、西は東シナ海である。逆に、日本が取り込んでいる海がひとつだけある。それが瀬戸内海である。開国して明治に入ると、欧米から風光明媚な Inland Sea (内海) として紹介され外国人観光客も多く訪れた。「日本の地中海」とも呼ばれ、1934年には最初の国立公園に選ばれた。瀬戸内海は半ば閉じ、半ば開いた海である。湖のように完全に閉じているわけでもなく、外海のように完全に開かれているわけでもない。内海は温暖な天候と穏やかな海という好ましい環境をもたらしてくれる。同時に、外海につながることにより生命体のような新陳代謝を繰り返している。瀬戸内海という空間に流れた時間を振り返り、建築のフィールドとしての瀬戸内海のいまと未来を考えてみたい。

### 2. 多島海

瀬戸内海は本州，四国，九州に取り巻かれている。外海へは、鳴門海峡，関門海峡，豊予海峡を経てつながっている。瀬戸内海は内海であるとともに多くの島からなる多島海として特徴づけられる。国立公園に選ばれた最大の理由は多島海が作り出す景観美である。巖島神社や鞆の浦をはじめとする名所・旧跡だけでなく、船舶から眺める移動景、高所に上って眺める俯瞰景と、景観美の楽しみ方は多様である（写真1）。

島々は瀬戸内海にまんべんなく散らばっているわけではなく、島がかたまって並ぶ海域とほとんど島のない海域が繰り返し現れる。島々がかたまって並ぶ海域には、家島諸島、備讃諸島、塩飽諸島、芸予諸島、防予諸島がある。ほとんど島のない海域は「灘」と呼ばれ、播磨灘、水島灘、備後灘、燧灘、斎灘、安芸灘、伊予灘、周防灘がある。

瀬戸内海では潮の干満にともない、海水が外海から流れ込み、しばらくすると逆に外海へ流れ出す大きな海水移動が1日に2回発生する。このため、穏やかな海のところどころに激しい潮流が作りだされる。その場所は本土と島の間、あるいは島と島の間の狭い海



名所旧跡：鞆の浦



移動景：大崎上島近海



俯瞰景：大崎下島

写真1 瀬戸内海の景観の楽しみ方

域であり「瀬戸」と呼ばれる。瀬戸内海を航行する船舶にとっての難所である。瀬戸内海の水軍勢力はこの瀬戸を拠点として航海技術の腕を磨いた。多島海がつくりだす全体としての静穏性と部分としての変動性は瀬戸内海の風土と歴史を生み出している（写真2）。

### 3. 島々をつなぐ和船

島々にとって海は豊饒の海であるとともに隔離の海でもある。隔離の程度は本土からの距離に比例する。瀬戸内海の島々は本土に取り巻かれており、外海に比べれば隔離の程度はそれほど高くはない。各諸島内ではローカルネットワークも形成されていた。本土と島、島と島をつなぐネットワークにおける人、もの、情報の移動は大小の和船が引き受けていた。荘園制度のもとでの塩づくりや城郭建築のための石切りなどの伝統産業も和船による搬送に支えられていた（写真3）。時代の要求に応じた和船をつくりだすために、倉橋島や大崎上島などは当時としては先端的な造船技術を有していた（写真4）。和船は平底であり、当時の瀬戸内海の遠浅海岸の港に適していた。初期のころは手漕ぎ中心の航海だったが、徐々に自然の風と潮流を利用する帆船が主流になった。このため風待ち・潮待ちのための寄港地が活況を呈するようになった。地乗り航路の寄港地だった鞆の浦や三之瀬など、沖乗り航路の寄港地だった御手洗や木江などは当時の面影を今も残している（写真5）。



音戸の瀬戸（倉橋島と本州の間）



来島海峡（大島と四国の間）

写真2 瀬戸内海の「瀬戸」



上蒲刈島の採石場



大島の採石場



大島石の丁場

写真3 伝統産業としての石材の切出し



倉橋島の洋式ドック跡



大崎上島の造船所



因島の造船所

写真4 造船産業の変遷 (和船→機帆船→鋼船)



三之瀬の雁木(下蒲刈島)



御手洗の町並み (大崎下島)



木江の町並み (大崎上島)

写真5 地乗り・沖乗り航路の寄港地として栄えた港町

#### 4. 海の大動脈

造船技術と航海技術が結び付き、瀬戸内海は近畿と北九州を結ぶ大動脈になった。左遷された菅原道真は失意のうちに瀬戸内海を大宰府に向かった。難波津を出港した遣唐使船は瀬戸内海を経て東シナ海の荒海を越えて大陸に向かった。平清盛は水軍勢力を傘下に置き日宋貿易における瀬戸内海航路の実権を握った。江戸時代の北前船は北海道と日本海の幸を瀬戸内海経由で大坂に運んだ。釜山を出港した朝鮮通信使は対馬・壱岐を経て瀬戸内海を通り淀から陸路を江戸に向かった。戦後、瀬戸内海は北九州の石炭を関西の工業地帯に搬送するためのエネルギーの道になった。

しかし、大動脈の寄港地として栄えた一部の港町を除けば、瀬戸内海の島々は単なる通過点として置き去りにされ潤うことはなかった。源平合戦の戦場となった瀬戸内海に平家落人伝説が多く残されているのは時代の流れから取り残されていった証でもある。瀬戸内海沿岸に鉄道が敷設されると、海の大動脈としての役割は終わりを迎えた。大動脈と直交するように山陽と四国を結ぶ航路は「渡し」と呼ばれる。大動脈が消失したのちも、渡しの定期便と個人経営の渡海船が毛細血管のように本土と島々を結んでいた (写真6)。

#### 5. 斜面と闘う農業

瀬戸内海の島々は温暖な気候に恵まれている。しかし、けっして農業に適した場所とはいえない。瀬戸内海は陸地陥没と海面上昇によって形成された海であり、島々はかろうじて海面下に沈まずにすんだ場所である。かつての山地の峰々が海面から覗いているのが現在の島々である。山の峰の近くは急傾斜になるので島には平地がほとんどない。このため農業は斜面との闘いという様相を呈する。「耕して天に至る」と言われるように、島の麓か





因島の土生港ターミナル



大崎上島と大崎下島を結ぶフェリー

写真6 定期航路による多島海ネットワーク

ら頂まで段々畑が延々と続く光景は瀬戸内海の島々と人間とのかかわりをよく表している（写真7）。

瀬戸内海は雨量が少ないため水不足にも悩まされた。稲の栽培は容易ではなく、段々畑には麦や芋が植えられ、毎日麓から頂まで水を運び続ける単調な作業が続けられた。本土での需要に対応し、段々畑で栽培される農産物は「麦と芋」から「除虫菊と葉たばこ」を経て「みかんと花」へと変化してきた。しかし、瀬戸内海の農業は産地間競争や生産過剰による暴落などの市場経済に翻弄され続け、斜面との闘いも相変わらず続いている。

## 6. 衰退する漁業

かつて瀬戸内海は漁獲宝庫と言われた。イワシ、タイ、タコなどが豊富に獲れる海であり、島々の生業は基本的に漁業だった（写真8）。瀬戸内海の限られた海域を多くの漁村で取り合うことを嫌い、戦前は瀬戸内海を後にして五島列島に近い西海沖での捕鯨に参加したり、朝鮮半島沖やマニラ沖での外海漁業へと転出したりすることも多かった。戦後になると、南氷洋捕鯨への参加といった動きも活発だった。しかし、朝鮮半島沖やマニラ沖での操業や捕鯨は昔の話となり、内海漁業も漁獲量減少により今ではお手上げ状態にある。

戦後の乱獲もあるが、最大の原因は本土沿岸の工業用地化により自然海岸が消失し海洋



大崎下島の大長みかんの段々畑



小豆島の棚田

写真7 「耕して天に至る」瀬戸内の農業



桂浜漁港（倉橋島）



漁村集落の小野浦（豊島）

### 写真8 鍵を握る瀬戸内の漁業復活

汚染が進んだことである。閉鎖性の強い内海では異臭魚・奇形魚が目立つようになり、赤潮が繰り返し発生して漁業を圧迫した。1974年、水島コンビナートから約8万キロリットルの重油が流出して瀬戸内海の1/3が汚染される大事故もあった。現在では公害対策により海洋環境の改善は進んでいるが、漁業従事者は1960年代に比べて半減している。

広島の特産品に代表される養殖業は戦後急成長し、漁業の減少を養殖業でカバーしてきた。しかし、1988年をピークとして減少に転じている。1960年代、瀬戸内海は「とる漁業」から「つくり育てる漁業」へのモデル海域となり、沿岸各地に栽培漁業センターが設立された。マダイ、ヒラメ、クルマエビなどが中心である。その効果もあり生産性は一時大きく向上したが、1980年代ころから伸び悩み状態になっている。

## 7. 瀬戸内工業地域

瀬戸内海には宇部炭鉱や別子銅山のような江戸時代から続く鉱業、伝統的な造船業や繊維工業などが土地ごとに栄えていたが、工業地帯の形成という点では京浜、阪神、中京、北九州の四大工業地帯に大きな後れをとっていた。戦前・戦中は軍都広島と軍港呉を中心に軍需産業が伸びたが、それが連合軍の標的となり、各地への度重なる空襲と広島への原爆投下をもたらした。戦後になると、自治体による企業誘致の積極的働きかけを背景に多くの大企業が瀬戸内海沿岸に進出した。北九州工業地帯の衰退もあり、いまや中京、京浜、阪神に次ぐ第4位の生産額を誇るまでになっている（写真9）。瀬戸内工業地域の急成長は、伝統的な瀬戸内海の水運利用、沿岸埋め立てによる工業用地獲得、穏やかな海象・気象による安定操業など瀬戸内海の恩恵によるところが大きい。

北九州から関西に石炭を運搬するには、かつての和船にエンジンを取り付けた機帆船が使われた。しかし、1960年代以降の石炭から石油へのエネルギー政策の転換は、瀬戸内海沿岸を石炭運搬の中継地ではなく石油運搬の終着点となることを要求した。工業地域では自然海岸が消失し、深底の鋼船が外洋から直接接岸できるように水深を十分確保した直立岸壁の人工海岸が目立つようになった。



臨海埋立地に造られた製鉄所（福山）



海軍工廠を引き継いだ造船所（呉）

写真9 本土沿岸部を覆う工業地帯

## 8. 本州四国連絡橋

1988年の児島・坂出ルート，1998年の神戸・鳴門ルート，1999年の尾道・今治ルートの開通により瀬戸内海の島々の環境は大きく変わった。しかし，もともと本四架橋の目的は山陽と四国の格差を埋めることにあり島の振興のためではない。そこには，個々の工業地帯の集合体であった瀬戸内工業地域の一体化を進める狙いがあった。沿岸工業地帯のネットワーク化のための架橋であり，橋脚として利用された島々は再び通過点となって取り残された。架橋により人どもの移動の担い手は船舶から自動車へと変った。その煽りを受けるかたちで「渡し」の定期便は航路も便数も減り，渡海船はほとんど姿を消し，海のネットワークはめっきり貧弱になった。

## 9. 離島の持続可能性

漁業や農業を生業とする離島での生活はいつの時代も決して楽なものではなかった。貧しく小さな離島に収容できる人数も限られていた。とくに，医療と教育における遅れは大きかった。本土沿岸の工業地帯は働き盛りの若者を労働者として吸収し，離島における人口流出と少子高齢化が進行した。本四架橋の完成も離島の人口流出を促す方向に働いた。

本土に近い島々は架橋により本土とつながり半島化した（写真10）。半島化することにより島の生産物の搬送や医療・生活面での利便性は大幅に改善された。その一方で，多くの島々は架橋ルートから取り残され，両者の格差は広がっている。架橋が及んでいない離島の持続可能性を考えることが重要な課題となっている。

## 10. 島嶼間ネットワークの構築に向けて

人口減少と高齢化が進む離島においてもっとも大切なことは，老人が不安なく過ごせ，若人が希望をもって働ける環境を整備することである。都会のような利便性や経済的な豊かさを目指す必要はない。離島には都市生活における利便性の追求からはこぼれ落ちてしまう心の安らぎと憩いを提供し，豊かな自然とゆっくりと流れる時間の中で過ごせる空間





大崎下島から岡村島に至る橋



上蒲刈島と下蒲刈島を結ぶ橋

写真 10 架橋による離島の半島化

づくりと価値づくりが求められる。離島での暮らしの向上という点では、なんといっても海からの恵みと直結する漁業の復活に期待したい。そのためには周辺海域の海洋汚染を監視しつつ、離島周辺の生物多様性を守り続ける未来型の漁業を創出する必要がある。たとえば、ヴェニスのように島内では自動車をいっさい使わない、使うとしても低速の小型電気自動車程度にとどめるといったような思い切った施策がほしい。

島を活性化する試みの一つとして瀬戸内海にアートを持ち込んだ直島や豊島の事例が注目されている。このような個々の島における積極的な挑戦は今後も必要である。しかし、多島海においては、個々の島よりも島嶼群として勝負する方が持続的効果を期待できる。

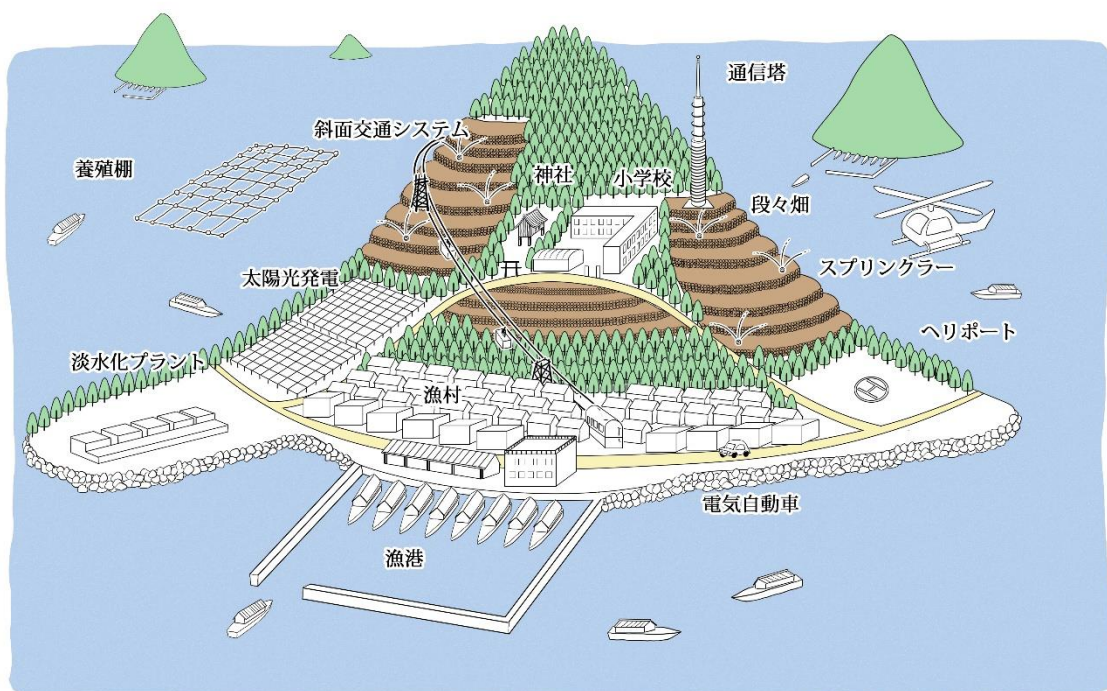


図 1 島嶼間ネットワークの構築

それぞれの島の個性を生かしつつ、相互に足りないところを補完しあい、島嶼群全体を内的にも外的にも活性化させ、それぞれの島が通過点ではなく目的地になれる島嶼間ネットワークを構築することが望まれる（図1）。

島嶼間ネットワークの主体はあくまで離島の住民である。外部からの大資本に頼るべきではない。島嶼間ネットワークの人とものの搬送にはかつての和船技術を復活させるなどネットワーク内での循環経済を第一に考えて戦略を練るべきだろう。瀬戸内海の島民はこれまで海の自然を慈しみ、島の伝統・文化・祭りを守ってきた。祝島の島民が原発建設の動きに対峙して30年間以上に及ぶ反対運動を展開し、田島・横島の島民が海への冷水排出を避けるためにLPG基地建設反対に立ち上るなどの例もある。このような秘めたエネルギーを燃やす島民の姿を見ていると、島民の・島民による・島民のための島嶼間ネットワークの構築も決して夢物語ではないように思える。

#### 参考文献

- 1) 中国新聞社：瀬戸内海 上・下，中国新聞社，1959
- 2) 中国新聞社：瀬戸内からの報告 公害に蝕まれる人間と自然，未来社，1973
- 3) 中国新聞社：瀬戸内海を歩く 上・下，中国新聞社，1998
- 4) 斎藤潤：島—瀬戸内海をあるく 第1～3集，みずのわ出版，2009，2010，2014
- 5) 西田正憲：瀬戸内海の発見 意味の風景から視覚の風景へ，中公新書，1999
- 6) 沖浦和光：瀬戸内の民族誌 海民史の深層をたずねて，岩波新書，1998
- 7) 山口徹（編）：瀬戸内諸島と海の道，吉川弘文館，2001
- 8) 中国地方総合研究センター：海の交流 古代から近世までの瀬戸内海・日本海，2012
- 9) 武田尚子：海の道の300年 近現代日本の縮図瀬戸内海，河出書房新社，2011，
- 10) 仁田一也：文明の海 新・瀬戸内海時代をひらく，日本地域社会研究所，1989
- 11) 福武総一郎，北川フラム：直島から瀬戸内国際芸術祭へ 美術が地域を変えた，2016
- 12) 山秋真：原発をつくらせない人びと 祝島から未来へ，岩波新書，2012