

大動脈・瀬戸内海の風景の行方

東京大学名誉教授

篠原 修

1. 交通の大動脈・瀬戸内海

瀬戸内海の風景を考えるに当たっては、我が国の国土開発において瀬戸内海という内海が果たしてきた役割を概観しておく必要がある。幾ら景観といい、自然風景と言っても、それだけが自立して存在する事は出来ないからである。

瀬戸内海の役割の第一は、歴史的にみれば古代からの交通の大動脈であったことだろう。日向から瀬戸内海を畿内に来たという神武東征や、瀬戸内海から船出したという神功皇后の朝鮮出兵の事は神話であるからさて置くとしても、様々な話は瀬戸内海が九州から大和、畿内への、更には大和、畿内から朝鮮半島への最重要の交通路であった事を示唆している。歴史の時代に入り大和朝廷が成立すると、都は飛鳥京から藤原京、藤原京から平城京へ、更には平安京へと移っても、朝鮮、大陸との関係で北九州の地勢的重要性は変わることはなかった。やがて北九州には大宰府が置かれ、都と大宰府を結ぶ瀬戸内海の大動脈たる地位は、やはりゆるがなかった。瀬戸内海の沿岸の各所には津、即ち湊が開かれて江戸時代を経て今日に至るのである。

古代から江戸の近世に飛んでしまったが、ここは歴史を辿る話ではないので、大目に見てもらおう事として、江戸時代に至っても交通の大動脈であった事を再確認したいのであ

る。九州や瀬戸内海の大名は参勤交代に瀬戸内海を利用し、朝鮮通信使の一行も瀬戸内海の海上の途を辿ったのであった。蝦夷との交易で栄えた日本海航路も、松前から酒田、酒田から佐渡の小木などを経て下関から瀬戸内海に入り大坂、京を終点としていたのであった。江戸時代を通じて京、大坂の経済を支えていたのである。これが可能だったのは瀬戸内海の気象条件である。気候は温暖で、台風も四国の山脈に遮られて来ない、雪も降らない。日本の航路で最も恵まれているのは、夏の日本海と瀬戸内海である。エピソードを紹介しておく。如何に瀬戸内海が恵まれているかという話である。筆者の友人の高橋滋は東大のヨット部だった。就職で広島に行ってもヨットに乗っていた。一寸風が吹くと地元のヨット仲間は怖い怖いと言うのである。東大のヨット部の基地、江ノ島あたりの波から言うと、瀬戸内海の波は波の内に入らないのだがな～と言うのである。江ノ島は相模湾とはいえ太平洋に面しているから波は荒い。

勿論、鉄道が発達した近代に入ると旅の主役は陸路の山陽本線に移るが、物流の動脈は相変わらず瀬戸内海の船運である事に変わりはない。この様な古代からの交通の大動脈であった事が人口を引き寄せ、瀬戸内海を文明の先進地帯とさせた第一の要因であろう。こ

●略歴



1945年 神奈川県出身(しのはら おさむ)
 1971年 東京大学大学院工学系研究科修士課程修了
 東京大学農学部助教授
 東京大学大学院工学系研究科教授を経て
 2006年 政策研究大学院大学教授、東京大学名誉教授

れが後に触れる瀬戸内文化圏を成立させる事になる。

2. 信仰と風光明媚の地、瀬戸内海

人が住めば土地の神を祀る神社が産まれるのは、日本の常である。瀬戸内海の場合には、これに海上交通の護り神が加わる。讃岐の金毘羅さんがその代表格である。船運に携わる船頭も、塩飽諸島の海賊達も、航行の安全を祈って競って護り神の神社に詣でる。この有り難みが世に広まるにつれ、舟運に直接関係のない連中までもが参拝に訪れる習慣を生み出していく。講談、浪花節で有名になった清水の次郎長の代参で金毘羅さんにきたのは、森の石松だった事は皆知っている。例の「江戸っ子だってねえ、寿司食いねえ」というあれだ。はるばると駿河、遠州から瀬戸内海にお参りに来たのである。

瀬戸内海には船の守り神とは別の神社もあった。清盛以来の宮島の厳島神社である。金毘羅さんが庶民の信仰を集めたのに対し、厳島神社は一段格の高い存在であったろう。この神社のお陰で、厳島は後に日本三景の一つに選ばれる事になる。信仰の神社をいちいち追っていたのでは切りがないので、ここでは大三島の大山祇神社を挙げて終わりとしよう。この神社には国宝になっている作品が多数存在する事は誰もが知っている。瀬戸内海の第二の重要な点は信仰の海であった事である。



写真-1 日本三景、松島の大高森の眺め。瀬戸内海に比べればスケールは格段に小さい。

日本三景と言ったが、それは大分時代の下った室町期の事で、瀬戸内海の風景の良さは平安時代から既によく知られていた。源氏物語の須磨、明石の海岸である。浪速の河口部とは違い、この辺りは白砂青松の地で眼前の淡路島と月を眺めつつの風光明媚の海岸であったのだ。それが中世に至ると日本三景が成立したとされる。江戸時代の林羅山の記述には「三処の奇観」として日本三景が紹介されている。厳島、天橋立、松島である。いずれも海の風景で、自然の風景がベースにはなっているものの、後の国立公園とは違って純粹の自然風景ではない事に注意しなければならない。厳島では厳島神社が、天橋立と松島では寺が添景となっているのである。日本人の美意識では、自然の風景は人為の入った自然・人文景なのである。

日本三景は我が国の中世、近世を通じて人々の規範風景であったが、近代に至って国立公園の概念がアメリカからもたらされると、より大スケールの風景が求められるようになる。国立公園発祥の地アメリカでは開発によって失われる自然を惜しんで、国立公園の制度が制定された事はよく知られている。それは自然の豊かさを保護し、人間に自然の崇高さを教えるものとして貴重だと考えられたのであった。この国立公園の概念は日本に入って多少歪められる。自然の大風景を保護して人々の利用に供し、そこから天啓を得ること、これは日本の国立公園の目的にも共通する。しかし、国立公園が検討されていた昭和の始めという時代は、第一次世界大戦後の不況の時代でもあった。政府は国立公園によって外人観光客を誘致し、外貨の獲得を目論んでいたのである。政府は国立公園に選定した各地に外人観光客用のホテルを次々に設置する。箱根の富士屋ホテル、日光の金谷ホテルなど。こういう目論見があったから、各候補地は国立公園の誘致に躍起となった。つまり、日本の国立公園指定は観光地開発で

もあったのである。歴史は繰り返す。何やら、今日の世界遺産選定誘致運動とそっくりである。

昭和6(1931)年、国立公園法公布、同9年、第一次選定。この選定には極めて対照的な所が選ばれている。本来の概念に合致する大雪山国立公園、人間の手が色濃く反映している瀬戸内海国立公園。先に述べた日本人の美意識に照らせば、如何に湊があり、ミカン畑があってもそれは自然の風景なのであって国立公園の概念を外れたものとは思わなかったのだろう。ただしこの時の国立公園の範囲は備讃瀬戸に限定されていた。日本三景の松島の多島海風景を受け継ぐのは、備讃瀬戸であったから。瀬戸内海でも西の海域は、風景論的にいうと、多島海風景ではなく水道風景であるから。つまり、島が大きくて多島海には見えないのである。

しかし、いずれにせよ須磨、明石以来の瀬戸内海の風景は近代に入っても風光明媚の地として認知されたのである。これが瀬戸内海の第三の役割だった。日本の風景美を国民に開示、認識させるという役割である。



写真-2 備讃瀬戸、鷺羽山からの眺め。多島海風景の典型であった。写真-4のすぐ左。

3. 開発の適地、痛めつけられた瀬戸内海

古来から交通至便で、それゆえに人口稠密な瀬戸内海では必然的に開発が進む事になる。地形的には厳しいものの気候温暖であったから、島の斜面は至る所、みかん畑となった。この風景は日本人が見ると勤勉の証と見

るのだが、土地のある大陸の中国から見ると、貧さの証拠と映ったようである。「何と日本という国は貧しいのか」と中国人が言ったという話。これは有名な話であろう。遠浅な部分では塩田開発が進んだ。雨量の少ない瀬戸内海気候だから、これが可能になったのであった。この塩田は後に臨海工業地帯に変貌する事になる。以上の開発はしかし風景にさほど致命的な影響を与えるものではなかった。開発が瀬戸内海の風景を痛めつけ始めるのは、秀吉が天下人となった桃山時代からであろう。各地で築城ブームが起き、瀬戸内海の島は採石場と化していった。島の花崗岩が築城の材料として最も適していたからである。石材の供給地としても、その石を運搬する経路としても瀬戸内海は良い条件に恵まれていたのである。

更に瀬戸内海の風景に決定的な打撃を与えたのは、戦後の臨海工業地帯の造成だった。我が国の高度成長を牽引する事になる、新産業都市と工業特別地区の指定は本州と四国の沿岸の風景を一変させた。かつての白砂青松は煙突の林立する工業地帯と成り果てた。石炭、石油や鉄鉱石の原材料を輸入し、製品として輸出する所として瀬戸内海の沿岸は絶好の地位を占めていたのである。阪神工業地帯は言うまでもなく、岡山の倉敷、四国の坂出、山口の徳山、光に至るまで。造船、鉄鋼、化学製品の石油コンビナートなど。瀬戸内海は阪神の大都市に近く、古くからの交通大動脈



写真-3 瀬戸内海の塩田。これが後に臨海工業地帯に変貌する。

であったという条件に加え、遠浅な部分が近世の塩田開発で工業立地の用地を用意していたのである。自然条件、社会条件の両面にわたって良い条件を備えていたことが裏目に出て、風景は破壊される事になったのであった。

この様な事は、瀬戸内海の風景に先行していた日本三景では起こっていない。かつて国府があったとはいえ、幹線交通路から外れている天橋立では、瀬戸内海のような風景の破壊は生じていない。気候、交通などの点で瀬戸内海のような好条件に恵まれていないためである。松島も同様。現代に至るも東北電力の火力発電所を除いて、多島海の風景に大きな変化は生じてはいない。松島も幹線交通路から外れた位置にあるためである。更に言えば、天橋立も松島も人口稠密地帯にはない。かたや裏日本であり、かたや仙台の外れの田舎である。

瀬戸内海の風景へのインパクトは高度成長時代の臨海工業地帯開発で終りではなかった。皮肉な事に、海の大動脈である瀬戸内海の上空を陸の大動脈が横切る事になったのであった。それも三カ所で、始めに備讃瀬戸に瀬戸大橋が、続いて尾道から今治へのしまなみ海道という橋梁群が、そして最後には明石海峡大橋が、風景へのインパクトを危惧した国立公園を管轄する環境庁は委員会を組織して検討を行なった。画家の東山魁夷の意見により、橋梁群の色彩が決められてインパクトは緩和されたが、風景の質が決定的に変化した事は否定しようもなかった。多島海や水道風景は島々と橋梁の風景となり、明石海峡の風景は海峡と長大橋の風景となった。国民的な反対が起こらなかったのは、やはり、日本人の美意識が自然に人文的要素が加わっても、それを自然風景と考えているからであろうか。スケールは全く異なるが、日本庭園には橋が存在していて、むしろ橋によって庭園風景に趣が添えられていると考えて来たように。



写真-4 瀬戸大橋。多島海の風景は長大橋の風景となった。日本人の風景観ではこれも自然風景なのであろう。

4. 大動脈の宿命

平安時代には歌枕の、憧れの地であった坂東、陸奥は、ありていに言えば未開の地だった。江戸まで行った業平や、平安の末に平泉に旅した西行の苦難はいかばかりであったろう。やがて鎌倉幕府が成立しても、関東の地が文化的に後進地帯であった事は明らかである。周知のように関東が京と文化的に肩を並べるのは、文化、文政の時期を待たねばならない。もう幕末も近い時代である。とはいえ、家康が江戸に幕府を開いて以来、江戸と京をつなぐ東海道は幹線交通路となった。近代の国土計画の言葉で言えば、第一国土軸である瀬戸内に続いて第二国土軸が成立したのであった。幹線大動脈の宿命に従って、東海道は宿場の連なる人口稠密地帯となって行く。幕末に来朝した欧米人の記録を紐解くと、東海道筋は既に人家の切れ目のない街道風景だった。この街道風景は、明治維新で首都が東京に定められるとより一層顕著となり、それは戦後の東海道メガロポリスにつながって行くのである。人口も産業も、資本も、いや大学ですらそこに集中していくのである。

その結果、かつて広重が描いた「東海道五十三次」の風景は失われてしまう。いや、陸路であるだけに瀬戸内海以上に失われたと言ふべきであろう。いかに破壊されたとは言

え、瀬戸内海には海が残っているのである。国土の3分の2が山で、人口が水田稲作文明故に稠密な我が国では、交通の大動脈に全てが集中する。この事実は歴史の教える疑いのない処である。

この冷酷とも言える事実を抗して、我々の祖先は風景を旗印に瀬戸内海の開発を押しとどめることが可能であったろうか。津の開発を、みかん畑の開発を、更には塩田開発と城下町の開発を。いやそこまでならよい、未だ致命傷ではなかったのだから。では戦後の臨海工業地帯開発は、とどめ得ただろうか。筆者の回答は弱々しい。押しとどめ得なかっただろうと言うしかない。

道後温泉の整備の仕事で、しばらく松山に通っていた時期があった。その松山への出張で、ある夕、空路松山へ向かった。飛行機は瀬戸内海上空を旋回し、南から着陸態勢に入った。海面は薄霧につつまれ、あたかも山水画のように島々が黒々と浮かんで見えた。それまでに見たことのない幻想的な風景だった。「ああ、これが本当の瀬戸内海の風景だったのだ」と思い、嬉しかった。

このような体験は、しかしながら、通常の視点からは得られない。時期と天候、時刻に恵まれなければ得られない稀な風景体験である。やや冷徹に言えば、今の瀬戸内海は国立公園の名に値しない風景である。解除されても文句は言えない風景になってしまっていると思う。更に近年では芸術を旗印に美術館などを立てる開発が盛んになっていると聞く。地元では島の振興策として歓迎の声が大きいとも聞く。だが、冷静になって考えてみれば、どの国の国立公園がこのような開発を許すことであろうか。国立公園は自然の風景が素晴らしいが故に、国立公園なのである。いかに芸術を標榜しようとも、開発は開発である事に変わりはない。ここにも我が国では、自然風景は自然・人文風景であるという暗黙の了解が働いているのであろうか。

5. 文化的景観としての瀬戸内海の風景

大動脈の風景は、純粹の自然風景として生き延びることは難しいと述べてきた。多島海の瀬戸内海は条件が良すぎるが故に、運が悪かったのである。では、瀬戸内海の風景をどう考えたらよいのであろうか。もはや国立公園失格であると、些か過激なことを事を書いた。これは筆者の偽らざる心境である。では瀬戸内海には何の価値もないのかと言えば、そんな事はないと答えたい。これまでに述べて来たように、瀬戸内海には持って生まれた自然風景をベースに、時代毎の人間の手が刻み込まれて来た。その結果が現在の瀬戸内海の風景に他ならない。古代からの津の風景、信仰の風景、みかん畑の風景、採石の風景、塩田の、後に臨海工業地帯となった近代の風景、本四架橋の風景。瀬戸内海には人間の手が入った風景が積層しているのだ。これこそは、文化庁が制度化した文化的景観そのものではないか、と考える。古代からの海と共にあった日本人の生活と生業を時代毎に検証、理解する絶好の場ではないか。文化的景観の選定を受けるには、些か広すぎる嫌いはあるが、積極的に考えてみる価値はあると思う。

更に付け加えると、瀬戸内海の交流文化圏は現代に至っても健在である。大分県の間には愛媛県や広島県出身の人間が多く、やはり仕事で通っていた大分の市役所の女性の顔立ちは、明らかに九州人のもものではなかった。試みに「九州は何処ですか」と聞くと、大方の九州人は、「それは福岡、熊本、鹿児島です」と答える。「大分は」と言うと、あれは瀬戸内海だと言うのである。瀬戸内海の文化的景観は人間の文化圏にも現れていて、今でも健在なのである。

参考文献

- 1) 篠原 修；時代を画す文化的景観の概念とその展開，ランドスケープ研究73 (1)，2009
- 2) 篠原 修；庶民文化財の再発見と景観形成の起爆剤，文化的景観研究集会（第三回）報告書，奈良文化財研究所，2011