

塩田で天日干しをしてとった濃い塩水は、その後、釜で煮詰めて濃縮した結晶塩となります。このときに使う燃料は周囲の山々から調達していました。燃料の消費量は莫大なもので、入浜式塩田1町歩(約1ha)の塩をつくるためには、下草、下枝のみ利用するとしても76町歩(約76ha)の山林が必要だったそうです。江戸時代の「赤穂塩屋・灘四ヶ村之覚書」(製塩燃料事情について岡山藩の奉行が家老にあてた報告書)によれば、塩屋村・灘四ヶ村には燃料を取る山が少なく、有年(赤穂市近隣)の山も近辺村々の燃料採取のため木が生えておらず、入山を断られたこと。この頃、所々の島々や備前、播州あたりから陸送や船で薪材が集まっており、以前から頼ってきた三石山(現 備前市)からの薪材は赤穂の需要量の20分の1にも満たないことが記されています。

● 石の島・石工文化

瀬戸内海の沿岸には石材の産地が複数あります。兵庫県の六甲山麓にある御影地区を産地とする「本御影石」や、岡山県の北木島を産地とする「北木石」、山口県の黒髪島を産地とする「徳山石(黒髪石)」などが、石材として有名ですが、石の材質はほとんどが「花崗岩」です。

花崗岩は、硬質の石材のため加工が難しかったのですが、17世紀になって石目に沿って楔を打ち込み、石を切るように割る技術が導入されました。それにより、花崗岩を使用した石仏や石塔類が全国に広がり、良質な花崗岩が採れる瀬戸内海では、石材を切り出したり加工したりする石工が栄えました。瀬戸内海の島々は平地が少なく、山肌から海岸までいたるところで巨岩がむき出しになっていたこと、海上交通が発達していたことから大きな石でも遠くまで運ぶことができました。このような島の特性を活かし、瀬戸内海沿岸では江戸時代以降、良質の石が切り出されました。

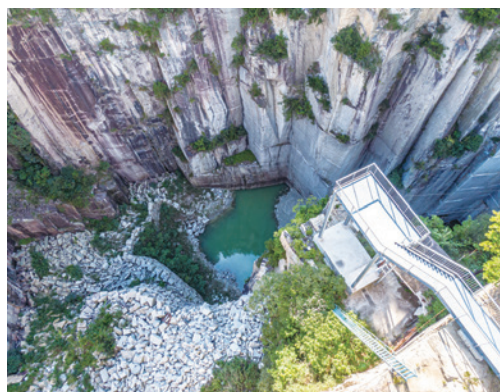
● 造船業

瀬戸内海は「風待ち、潮待ちの港」が多く栄え、海運業とともに、造船業も盛んでした。例えば広島県の倉橋島では、遣唐使が使用した船や豊臣秀吉が朝鮮出兵の際に使用した船がつくられたといわれています。こうした技術は西洋型船の造修を手がける近代造船業の時代にも引き継がれ、瀬戸内海沿岸は日本造船業の核地を担いました。

瀬戸内海での造船業の近代化の契機は明治期の呉海軍工廠の設立です。さらに第一次大戦後(1918(大正7)年～)の経済発展により軍艦や海運用商船の需要が

よく知られたものとしては、豊臣秀吉が大坂城を再建する際、石垣に使う巨石を小豆島をはじめ、瀬戸内の島々から運び出したほか、明治後期以降は日本銀行本店本館などの近代建造物にも使われました。

石を切り出した採石跡地は独特の景観をしており、北木島では日本遺産認定を機に、時間限定で採石場を見学することができます。



石切の溪谷展望台／©岡山県観光連盟

高まり、因島を始め、瀬戸内海各地に造船所が設立され、日本で最も造船の盛んな地域となりました。

瀬戸内海の造船所は、第二次大戦の被害が比較的軽微だったことから、戦後は戦時の遺産として活用され、昭和の造船ブームもあってさらに発展しました。

このように、風待ち、潮待ちの港町と合わせて造船業も栄え、現在にいたるまで大規模な船をつくったり、整備したりしています。最先端の造船技術が今も息づいています。



海運からみた瀬戸内海 ～人・物・文化を運んだ海路～

- ☑ 古代から国内外を結ぶ交通の要衝としてだけでなく、数多くの歴史が動いた海路
- ☑ 船で運ばれた文化や人によって、瀬戸内海ならではの産業や伝統芸能などが生まれた

● 航路として発展した歴史

波浪が穏やかでありながら、速い潮流を船の航行に利用できる瀬戸内海は、古くから海上交通の要衝として栄えました。古い記録だと、奈良時代には遣隋使、遣唐使船の航路として、平安時代末期には平清盛による音戸の瀬戸（広島県）の開削、宋との貿易のための航路整備など、海外との文化や貿易の橋渡しの場として発展してきました。この頃の瀬戸内海の海上交通の発達が、船頭の育成や複雑な潮流を読む航海技術、造船技術の発展につながり、のちの海賊や水軍の出現へとつながっていきます。さらに江戸時代には、日本海と瀬戸内海を経由し北海道や東北と京都・大阪などの各地を結ぶ輸送ルート「西廻り航路」が開発されたことで、それらを結ぶ北前船が生まれ、瀬戸内海は国内の物流を支える重要航路として発展しました。この北前船の航海のためにさまざまな港が整備され、瀬戸内海沿岸

は大いに繁栄しました。また、朝鮮通信使など中国大陸との文化交流だけでなく、ギリシャ・ローマや東南アジアの文化も九州、瀬戸内海を通じて畿内に入ってくるなど、シルクロードの東端に位置する海の回廊でした。現在でも瀬戸内海は、造船所や重化学工業のコンビナートへ物資を運ぶ大型船舶や、移動・観光のための旅客船航路として利用されています。

瀬戸内海は航路として発展してきた反面、多島海で障害物や浅瀬が多く、潮流の早い瀬戸などの航行上の難所もあり、現在でも座礁や衝突といった事故が度々起こっています。特に、1955（昭和30）年には本土と四国を結ぶ連絡船と貨物船が海上で衝突し、修学旅行中の小中学生100人を含む168人が死亡した海難事故が、本四架橋建設のきっかけとなりました。

TOPIC

〔 姫島の乳白灰色の黒曜石 〕

旧石器時代から弥生時代に鉄が伝わるまで黒曜石は、さまざまな道具の材料として使われてきました。しかし、瀬戸内海周辺での産地は大部分の姫島のみです。姫島の黒曜石は一般的なものより色が薄い特長があり、産地一帯が国の天然記念物に指定されています。この特長な黒曜石は瀬戸内海各地の沿岸の遺跡を中心にみつかっています。古代の人々にとって重要な石器の材料ですが、なかなか手に入らない貴重なものでもあり、産地の姫島から西日本の各地に運ばれたものと考えられます。この姫島産黒曜石が最も流通した時期が、当時の温暖な気候により海面の高さが最大となり、今よりもかなり内陸部まで舟で移動できた縄文時代前期と重なるのは、興味深いことです。人々がいつごろから瀬戸内海を渡っていたか、詳しくは分かっていませんが、海面上昇により瀬戸内海ができた頃とおおよそ同じ時代から、人々は舟を使って海に漕ぎ出し、黒曜石などの荷物を運んでいたのかもしれません。

● 風待ち、潮待ちの港

瀬戸内海には、「風待ち、潮待ちの港」といわれ、栄えた港がいくつも存在します。北前船など、1本のマストの和船は、風向きが異なる春～夏、秋～冬とで航路を使い分け、風と潮流を利用しながら航行していました。そのため、潮や風が目的地の向きになるまで船乗りたちが待つ場所が必要でした。そのため、船を留め置くのに都合の良い場所に港が整備され、船乗りたちが過ごす快適な宿や食堂、遊技場などがつくられていきました。これが「風待ちの港」「潮待ちの港」の成り立ちです。

瀬戸内海の「風待ち、潮待ちの港」は本州や島々の沿岸部に点々とありますが、それは航路と深くかかわっています。平安時代末期、平清盛が後に「地乗り航路」と呼ばれる「瀬戸内海航路」を開き、以降中世まで主流

の航路となりました。「地乗り航路」は人力でこぐ櫓こぎ船のためにつくられた航路で、航路に沿って本州の沿岸に港がつけられました。「地乗り航路」の主な港は室津・牛窓・下津井・鞆の浦などがあります。

江戸時代に入って木綿でできた丈夫な帆が使われた帆船になり、また、造船・航海の技術も発達したことで、より沖合の島々をつなぐように進む「沖乗り航路」が使われるようになり、鹿老渡、御手洗など新しく「風待ち、潮待ちの港」ができ、発展しました。

牛窓や下津井、鞆の浦、御手洗といった「風待ち、潮待ちの港」では、今でも伝統的な町家や寺社、石造物、港湾施設、その頃の町並みが再現された場所などが残っています。

江戸時代の瀬戸内海航路



TOPIC

【 風待ちと潮待ちは異なるもの？ 】

「風待ちの港」と「潮待ちの港」は、よく「風待ち、潮待ちの港」と、一緒にいわれることが多いですが、実は両者は異なるものでした。「風待ちの港」は、強い季節風や暴風雨を避けつつ順風を待つときの港です。対して「潮待ちの港」は、約6時間おきに東西の流れが変わる瀬戸内海の潮流が、目的地の向きに変わるのを待つときの港です。「地乗り航路」の時代は櫓こぎ船が主流だったため、どちらかといえば風よりも潮の流れで航行するため「潮待ち」をする港が重要でした。風を受けて航行する帆船が主流になってからは「風待ち」をする港が重要となりました。



「潮待ちの港」鞆の浦の現在

● Murakami Kaizoku (村上海賊)



瀬戸内海は、古くから国内外へと人や物を運ぶ海上交通の要衝として栄え、それを支えたのが村上海賊でした。村上海賊は芸予諸島に本拠地をおき、そこは島々が多く、大きな干満差や速い潮流など複雑な海域で航海の難所でした。室町時代から江戸時代にかけて、その地で培われた優れた操船技術や造船技術をもって、航海の安全保障や水先案内人などとして活躍しました。

戦国時代、宣教師ルイス・フロイスに“日本最大の海賊”といわしめた「村上海賊」は、理不尽に船を襲い、金品を略奪する海賊（パイレーツ）とは対照的に、掟に従って航海の安全を保障し、瀬戸内海の交易・流通の秩序を支える海上活動を生業としていました。

村上海賊は、瀬戸内海を航行する船から通行料をとる対価として、他の海賊に襲われないよう村上海賊の署名が入った旗“過所旗”^{かしよき}を配布したり、自らが船に乗り込む“上乗り”をしたりすることで、海の難所を巧みな操船技術で航行する水先案内人として、また各地に潜む海賊から船を守るボディガードとして航海の安全を保障しました。この掟は重視され、大名や商人の船はこれに従うことで瀬戸内海の安全や秩序が守られていました。“過所旗”は、今津（福岡県）や厳島（広島）、雑賀（和歌山県）の人に渡っており、平戸（長崎県）では過所旗と同様のものとされる“御幕”を能島村上に頼

んでいることから、勢力範囲を超えて求められる存在として、九州から畿内まで広範囲で活躍していました。また、村上海賊の海城近くの島では、中国やベトナム、朝鮮の貿易陶磁器や備前焼が数多く出土し、物流貿易にもかかわっていた可能性が高いようです。

村上海賊は、優雅に茶や香をたしなむ教養高い文化人でもあり、漁業者でもありました。愛媛県の大山祇神社には村上海賊が詠んだ連歌や武具甲冑が奉納されており、芸予諸島の海鮮料理の法楽焼や水軍鍋は、村上海賊時代から伝わる郷土料理とされており、海賊たちの生活や食文化を垣間見ることができます。

豊臣秀吉により海賊禁止令が出され、村上海賊は海上での活動や経済的特権を禁じられましたが、巧みな操船技術は大名の御船手組として、朝鮮通信使の護送や漂流船を装った密貿易船の打払などで活躍しました。その頃の資料として、朝鮮通信使の船団先頭には御船手組頭である能島村上家の船が絵に残されています。また、来島村上は久留島と名を変え、別府で明礬技術^{みょうばん}を伝えるなど豊後森藩藩主として幕末まで活躍しました。

TOPIC

【塩飽水軍から幕府御用船方、大工へ】

巧みな操船と造船技術をもつ島民が組織化され、御用船方として鎌倉時代から活躍した塩飽水軍。豊臣秀吉は戦の功績から船方に領知を認め、全国的に例のない船方による自治（人名制）^{にんみょうせい}が行われ、江戸時代には米の輸送特権なども与えられていました。しかし、時代とともに廻船業が衰退すると、船方や船大工の多くは家大工や宮大工に転身しました。高度な造船技術は金刀比羅宮など建築にも生かされました。



1 荒神瀬戸／愛媛県



2 笠島集落／香川県

● 北前船



帆乾かし中の北前船（井田家旧蔵古写真）／写真提供：福井県立若狭歴史博物館所蔵

瀬戸内海の水運は、江戸時代までは沿岸近くを航行する「地乗り航路」が中心でした。航海は昼間、天候の良い日に限られたため、長距離の輸送にはかなりの日数がかかりました。しかし、江戸時代になると、木綿帆の導入と造船技術の発達により航海の技術が向上し、沖合の島々を結ぶ「沖乗り航路」が利用されるようになりました。さらに、河村瑞賢^{ずいけん}によって「西廻り航路」が開かれると一層航路は発展し、瀬戸内海の水運は黄金期を迎えます。

「西廻り航路」は、出羽国^{でわのくに}（現在の山形県・秋田県）から日本海を南下して関門海峡に入り、瀬戸内海を通過して大阪に至る航路でした。「風待ち、潮待ちの港」も北前船の寄港地であり、この航路の開発により日本海側の各地から年貢米だけでなく特産品の輸送も活発となりました。荷物を運んで運賃をとるだけでなく、各港で物産を買い込み、別の港で売りさばく廻船業が瀬戸内海で栄えていきました。

このように、北海道や東北地方の港から西廻り航路を経由して大阪に至るまでの各港で、廻船業を行った船のことを「北前船」といいます。北前船は、春から秋にかけて西廻り航路を運行しました。北海道・東北から大阪へ向かう上り航路では、昆布、ニシン、タラなどの水産物やニシン粕を運び、瀬戸内海地域から北へ向かう下り航路では、塩や醤油、砂糖、酒などの食糧や木綿、わら製品、衣料品、日用雑貨などを積んで帰るとされています。

また、北前船は人や物資だけでなく文化を日本各地に運びました。例えば、北前船によって北海道から持ってきた昆布によって、西日本で昆布だしを使った食文化が生まれました。

また、九州発祥の民謡「ハイヤ節」が新潟県の「佐渡おけさ」となり、さらに青森県の「津軽アイヤ節」に姿を変えて伝わったり、島根県の「出雲節」が「秋田船方節^{ひな かつ}」になったのも、北前船の船乗りが覚え伝えて、それぞれの地域に定着したようです。瀬戸内海の岡山県・下津井に伝わる「下津井節」も、北前船の船頭たちによって広まり歌い継がれてきたものです。北前船の最盛期は明治時代に入ってからで、明治時代初めまでは江戸時代の航路もほぼ維持されていました。しかし、動力がついた蒸気船や機帆船^{きはんせん}の登場、明治時代半ば頃の山陽鉄道の整備などにより、港は徐々に衰退し、日露戦争によって北海道周辺の海が危険になったことで、姿を消すこととなりました。



● いまに残る風景

▶ 船まつわる祭

瀬戸内海周辺には、古くから船まつわる祭・神事がいくつも残されています。船神事の多くは、船乗りや漁民など海の民が航海の安全や豊漁を祈願する目的ではじまりました。同時に、神事を通じて造船技法や航海の知恵を伝承していくといった地域の歴史や文化の役割もありました。

また、神事の運営を通じて地域住民の絆やコミュニティの結束をもたらし、観光資源としての価値を高めることにもつながりました。船神事は、瀬戸内海の豊かな海洋文化を象徴するものとして重要であり、地域の人々の生活と深く結びついた、地域にとってかけがえのない行事のひとつです。

▶ 坂越の船祭／兵庫県



写真提供：赤穂市教育委員会

- 毎年10月に開催される300年以上の歴史を持つ祭
- 瀬戸内海三大船祭のひとつで、国の重要無形民俗文化財に指定
- 御祭神・秦河勝の渡来伝承を再現する祭
- 「バタかけ」という船に板を渡す際の踊りや餅まきが特長

▶ 観光鯛網／広島県



写真提供：福山観光コンベンション協会

- 約400年の伝統を持つ鞆の浦の鯛網を再現したもの
- 桜の咲く頃、産卵のために生まれ故郷の瀬戸内海に帰ってくるマダイの魚群を待ち構えて、鯛しばり網漁で捕る
- 威勢のいい樽太鼓の音と大漁節が響きあい、乙姫が船上で大漁祈願の舞を踊る

▶ 厳島神社の管絃祭／広島県



写真提供：広島県

- 毎年7月中旬頃(旧暦6月17日)に行われる厳島神社最大の伝統的な船神事
- 天神祭(大阪府)、ホーランエンヤ(島根県)とともに日本三大船神事のひとつ
- 平清盛が安芸国に赴任後、平安京の管絃遊びを厳島神社を奉る意味で京風に変わって始めた
- 対岸の地御前神社、宮島の長浜神社、大元神社で神事を行い、厳島神社に戻る
- 三艘の小船に曳かれた管絃船に神様と管絃祭の奏者を乗せ、伝統音楽を奏でながら厳島神社周辺の海上を巡行する

▶ 庵治の船祭／香川県



- 毎年7月中旬(旧暦6月15日)の満月に近い金曜りと土曜日に庵治皇子神社で行われる船祭
- 香川県指定無形民俗文化財に指定
- 船の屋台上で獅子舞が行われ、神輿やだんじり、獅子舞を載せた船が船団を連ねて、約2km離れた御旅所まで海を渡り、戻ってくる船渡御が特長
- 江戸時代末期の香川県の観光地を描いた「讃岐国名勝図会」には船祭のようすが描かれているほど歴史がある
- 勇壮なだんじり(太鼓台)の奉納がみどころ

▶ 大阪の天神祭／大阪府



写真提供：(公財)大阪観光局

- 天神祭は日本各地の菅原道真を祀る天満宮で行われる祭で1,000年の歴史をもつ
- 大阪の天神祭は毎年7月に大阪天満宮で開催、日本三大船神事や瀬戸内海三大船祭のひとつ
- 大阪天満宮より御鳳輦を中心に地車、神具、牛車などが氏地を巡回する陸渡御と、夜に大川(旧淀川)に100隻あまりの船が行き交う船渡御がみどころ

航海の安全を願う神社と風習

「板子一枚下は地獄」ということわざがあります。これは漁師や船乗りの仕事は常に海難と隣り合わせであるということですが、北前船などの航海はときに自然の脅威にさらされ、現在よりも遥かに危険な船旅でした。

そのような航海だからこそ、船乗りたちは神様に加護をもとめました。瀬戸内海における航海守護の神は、古くは住吉、のちに厳島、大三島、そして江戸時代には金比羅が船人たちの信仰心を集めてきました。瀬戸内海沿岸の港町に住吉神社や金比羅神社が多く建立されたのも、航海の安全を願う漁師や船乗りの願いがあったものと思われます。そして無事に目的地まで辿り着けたときには、海難を免れて生還したことを神様に感謝し、荒波にもまれる帆船を描いた「難船絵馬」を奉納したといえます。

金毘羅から北にある海は、西と東からきた潮流がぶつかり、潮が湧き立っている場所です。航行しながら樽を投げ入れても外洋に流れ出ることなく、金毘羅の山のふもとの海域に届きます。こうした地形や潮流をいかして安全な航海を願う風習、「流し樽」がありました。これは瀬戸内海を航行する船乗りなどが、初穂料を入れた樽に「奉納 金刀比羅宮」と書いたのぼりを立てて海に流し、その樽を拾った人が代わりに金刀比羅宮へ樽を奉納するものでした。樽を流した人も奉納した人も、神のご加護があり心願成就すると伝えられていました。

このように、海の神様は航海の安全を願う瀬戸内海の船乗りや漁師たちにとって、今も昔も心の拠りどころとなっています。



1 広島神社奉納難船絵馬／提供：瀬戸内海歴史民俗資料館



2 白石踊／岡山県



3 姫島盆踊り

TOPIC

〔瀬戸内海の各地に引き継がれた“權伝馬”〕

瀬戸内海の祭事には「權伝馬」という船がみられます。「權伝馬」とは權で操作する手漕ぎの和船のことで、岸まで近づけない大きな船から上陸するための解船や貿易の伝令船として、また水軍の襲船（早船）として使われていました。

權伝馬はそれぞれの祭りにおいて、ご神体を載せた御座船の曳航、さらびやかに着飾った水夫による船上での踊りの披露、勇壮なレースなどさまざまです。

広島県大崎上島の權伝馬は、ひがしの住吉祭の御座船を曳航することが本来の任務でしたが、いつのまにか競漕中心となったため、速さを競う造船（設計）に工夫を凝らし、勝つための漕手の選定や舵取り技術、太鼓の打ち方に至るまでを競い合うようになったと伝えられ、地区の名譽を賭けて競いあいます。

愛媛県興居島の船踊りは、伊予水軍の勇士が戦いの模様を留守の家族に演じてみせたのが氏神の祭礼行事となり、伝承されたといわれ、伝馬船に舞台を設けて歌舞伎や新作の舞踊などを演じるのは、独自の地方芸能として珍しいものです。

このように、瀬戸内海沿岸で行われるさまざまな祭事に權伝馬が受け継がれており、手漕ぎ船で海上を行き来していた当時を感じられます。



權伝馬／提供：瀬戸内海歴史民俗資料館

鬼を“迎える”祭

修正鬼会 [大分県]

国東半島(大分県)には、独特な鬼の文化があります。国東半島は約100～200万年前の火山活動によって形成された自然豊かな地で、放射線状に広がる奇岩奇峰と洞穴を見ることができます。古代から仏教が栄え、鬼は不思議な法力を持つ存在として仏(不動明王)と重ねられ、僧侶たちの憧れの存在でした。僧侶たちは、鬼の姿を探して岩峰をよじ登り、鬼の棲む洞穴を削って岩屋と呼ばれる修行場をつくり出し、岩屋を巡る峯入りを創始しました。宇佐八幡神の化身である仁聞菩薩によって、6つの郷に最大65の寺院が開かれ、神仏習合の原点である山岳宗教「六郷満山」が広がりました。六郷満山のほとんどの寺では鬼会面がつくられ、僧侶が扮する鬼は国家安泰から雨乞いまでさまざまな願いを叶えてきました。

このような地形的・宗教的背景をもつ国東半島には、鬼にまつわる多くの伝説が残されています。一般的に“恐ろしい”とされる鬼が、この地では昔から“人々に幸せを運ぶ存在”として親しまれてきました。その代表的なものが修正鬼会です。修正鬼会は旧正月の夜に行われる伝統行事で、現在は国東市の成仏寺と岩戸寺(隔年実施)、豊後高田市の天念寺で行われています。鬼に扮した僧侶たちが持つ松明の火の粉を浴び、御加持を受ければ、五穀豊穡や無病息災などの幸せが叶えられるとされています。岩戸寺や成仏寺では、集落に

繰り出した鬼たちを自宅に招いてもてなし、鬼と酒を酌み交わします。くにさきの鬼はその法力を使って災厄を払う良い鬼として、人々から厚く信仰されています。

修正鬼会は、仏教儀式でありながら農耕儀式や庶民信仰をも含んだ儀式として1977(昭和52)年に国の重要無形民俗文化財に指定され、2018(平成30)年には「くにさきの鬼」をテーマとしたストーリー『鬼が仏になった里「くにさき」』が日本遺産に認定されました。



修正鬼会



1 国東半島(奇岩奇峰の地形) 2 大不動岩屋





サワラ料理

瀬戸内海の魚介がおいしい理由

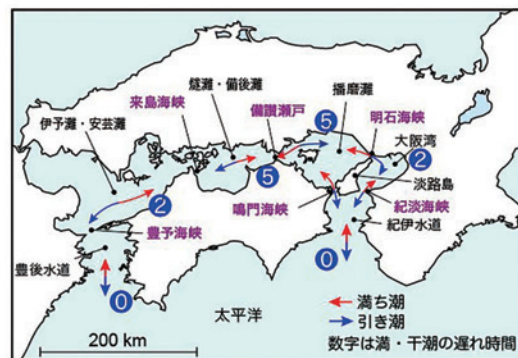
- ☑ 高速潮流の瀬戸・海峡と穏やかな海の灘が繰り返す地形
- ☑ 潮流によって異なる海の底質とその環境に産卵・生息する多様な魚類
- ☑ 海底地形や潮流を生かした、瀬戸内海ならではの多様な漁具や漁法、養殖

● 瀬戸(海峡)と灘が生む高速潮流

潮流を生み出す潮汐とは1日に、1、2度起きるゆっくりした海面の昇降運動で、月と太陽の引力と地球の自転運動、それに海水の大規模な振動によって生じる現象です。

太平洋側の紀伊水道と豊後水道では、潮汐によってほぼ同時に満潮となります。太平洋の満潮が瀬戸内海へ流れ込むとき、狭い海峡や瀬戸を通るのに時間がかかり、奥まった播磨灘の満潮は5~6時間後になります。一方、そのとき既に太平洋側では潮が引いているため、紀伊水道と豊後水道は干潮に、播磨灘は満潮というよ

うに明石・鳴門海峡で大きな水位差が生じ、滝のように流れ落ちるような潮流や渦潮が発生します。



潮の干満が伝わる時間を示した図

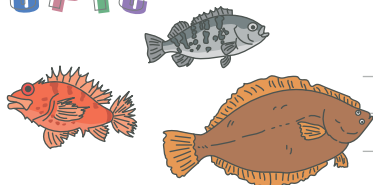
● 地形と潮流がもたらした海の幸

瀬戸や海峡の高速潮流は、海中や海底の細かい粒子を流してしまうため、周辺には粗い砂地が堆積します。粗い砂地は、内部まで十分に酸素がいき渡り、そこで発生したたくさんのプランクトンを目当てに、タコやタイの大好物である甲殻類やイカナゴが集まります。一方、比較的潮流が遅い灘の海底は、泥がちの堆積物

になります。

瀬戸内海には、産卵などで外洋から入ってくる魚も多く、その多様な魚類は400種以上といわれ、瀬戸と灘の地形と潮流がもたらす底質の違いによって、それぞれの環境に合った魚類が生息し、地域食をも豊かにしてくれます。

TOPIC



【 一生を瀬戸内海で過ごす魚 】

東西に長い瀬戸内海でも、兵庫県が面する播磨灘は外洋からの魚の進入が少ない海域です。この場所ではカサゴやメバル、カレイ類、エビ・カニ類、コウイカ類など一生をこの海域で終える種類が多く、このような魚は「居付き」「地付き」といわれます。これらの魚は季節による漁獲量の多少やサイズの大小といった違いはあるものの、年間を通して漁獲されています。

瀬戸の砂地に生息する魚

▶ トラフグ

砂地に生息する代表的な魚です。瀬戸や海峡の砂地で産卵し、子どもの頃に高速潮流のなかで育った後、外洋を回遊することで、筋肉をまとったトラフグになります。薄造りの刺身「てっさ」は、しっかりした身質のトラフグならではの料理です。

▶ サワラ

太平洋から産卵のために瀬戸内海を来遊することから「春を告げる魚」といわれるサワラ。砂地の海域で産卵し、瀬戸内海全域が漁場になっています。備讃瀬戸では大量に獲れることもあり、刺身やたたき（焼き霜）、ハレの日の郷土料理などサワラを使った食文化が広がりました。

▶ イカナゴ

イカナゴは、水温が高い夏の間は、砂にもぐって休眠し、秋になり、海水温が下がると、砂の中から出てきて活動を始めます。イカナゴの子どもは「くぎ煮」ともいわれ、地域に親しまれている食のひとつです。

灘の泥地に生息する魚

▶ 底生魚類

潮流が遅く、粒子の細かい泥がたまりやすい灘の海底には、ハモやアナゴなどの底生魚類が生息しています。昼間は海底の巣穴に潜み、夜になるとえさを求めて泳ぐ習性があります。ウロコのない底生魚類は、粗い砂地だと巣穴を掘るのが大変なため、泥質の海底を好むようです。ハモは大阪湾から京都まで生きた状態で運ぶことができ、京都では2,000本以上あるハモの骨を切る「骨切り」の技法が編み出されました。

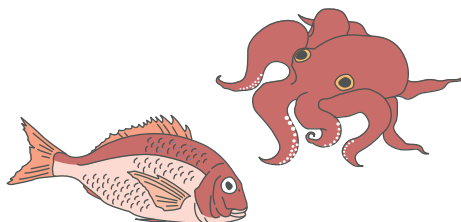
瀬戸の岩礁地に生息する魚

▶ マダイ

水深20～200mの岩礁域を中心に生息する瀬戸内海を代表する魚のひとつで、特に明石海峡の“明石鯛”、鳴門海峡の“鳴門鯛”はブランド鯛として有名です。明石鯛の青い目の周りや鮎色の身質は、海峡周辺の粗い砂地に集まる甲殻類やイカなど豊富なえさを食べるためといわれています。

▶ マダコ

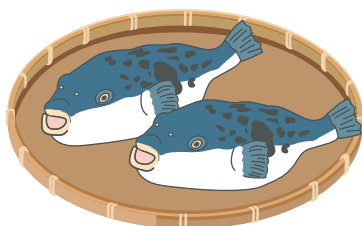
瀬戸の高速潮流に適応するため、足が短く太いのが特長です。高速潮流のなかで育ち、泳ぐため筋肉質となったマダコには、アミノ酸が多く含まれ、これが美味しいタコといわれているようです。冬になると、漁港近くでは干しダコを見られることがあります。



▶ イワシ類（カタクチイワシ、マイワシ）

瀬戸内海の総漁獲量のうち、約半数をイワシ類が占めており、特にカタクチイワシが最も多いです。瀬戸内海では、春から秋に生まれて、そのまま成長するものに加えて、春に太平洋で生まれた後に海流に乗って瀬戸内海に入ってくるものがあり、沿岸部の海面近くに大きな群れをつくって回遊します。讃岐うどんの出汁に使われるイリコは、カタクチイワシの子どもです。

TOPIC

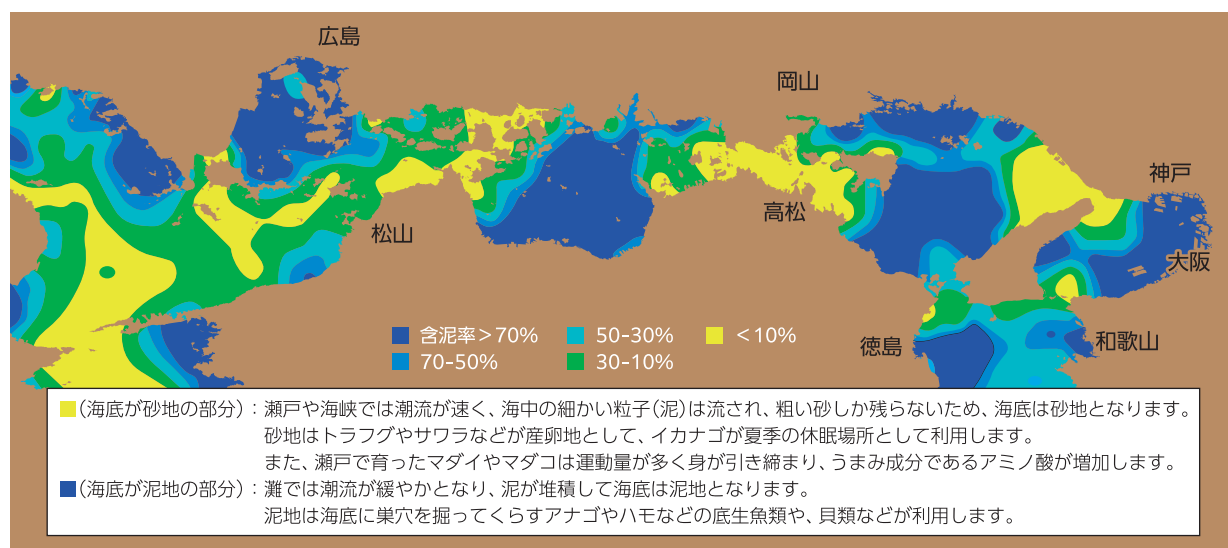


〔 淡路島3年とらふぐ 〕

瀬戸内海の高速潮流はトラフグの養殖にも適しており、近年、養殖フグの高級ブランドとして知られている、兵庫県淡路島の「3年トラフグ」があります。通常2年では出荷される養殖物と比べ、このトラフグは倍ほどの大きさがあり、養殖技術の発達とともに、渦潮で有名な鳴門海峡の高速潮流が養殖を支えています。

令和6年1月に、特定農林水産物などの名称の保護に関する法律（GI法）に基づく地理的表示（GI）保護制度＊に登録されました。

＊地理的表示（GI）保護制度：その地域ならではの自然的、人文的、社会的な要因のなかで育まれてきた品質、社会的評価などの特性を有する産品の名称を、地域の知的財産として保護する制度。



瀬戸内海の海底における底質分布図

● 養殖漁業

瀬戸内海は、外海に面していないため、1年通じて波が穏やかで、また海に流れ込む川の数も多く、山からの栄養塩に恵まれていることもあり、養殖に適しています。養殖の生産量のほとんどは、マガキやイワガキなどのカキ類やノリ類(スサビノリ)、魚類だとブリ類が多く養殖されており、水温変化に対応しながら育成されています。

▶ カキ類 (マガキ・イワガキなど)

マガキやイワガキなどのカキ類は広島県をはじめ、瀬戸内海の各地で養殖されます。特に広島湾は、流れ込む太田川によって大量の土砂や栄養塩類が供給され、波も穏やかなのでカキ類の生育に適した環境として、古くから天然のカキ類がとれていたようです。縄文時代や弥生時代の貝塚からカキ類の殻がでてくることから、広島湾の周辺ではるか昔からカキ類が食べられていたことが分かっています。

長い間天然のカキ類が食べられてきましたが、室町時代の終わり頃(天文年間：1532～1555年)、安芸国(現在の広島県)においてはじめてカキ類の養殖法が発明されたといわれています。このことは、1924(大正13)年に草津村役場が発行した資料のなかで「天文年間、安芸国において養殖の法を発明せり」と書かれています。この初期のカキ養殖については記録が少なく、どのような養殖方法だったのか分かりませんが、この発明から良質のカキ類をたくさんつくるために、人々は工夫や努力を重ねてさまざまな養殖方法が開発されてきました。

▶ 石蒔式養殖法：

初期の養殖法のひとつで、干潟に小石を並べてカキ類を付着させ、成長させて収穫します。

▶ 地蒔式養殖法：

初期の養殖法のひとつで、カキ類を干潟の砂の上に直接置き、成長させて収穫します。

▶ ひび建て養殖法：

竹や雑木を干潟に建ててカキ類を付着させ、成長させて収穫します。この養殖方法は江戸時代の寛永年間(1624～1643年)に発明され、その後、昭和の初めまで約300年間にわたり、カキ類の主要な養殖方法でした。

▶ 杭打垂下法：

干潟に高さ1.3～1.4mの棚をつくり、そこに貝殻と竹の管を交互に通した連をぶらさげ、カキを付着させ、成長させてから収穫します。この方法は昭和の初めから30年代(1926～1964年)頃まで行われました。

▶ 筏式垂下法：

筏にカキ類の稚貝がついた貝殻と竹やビニールなどの管を交互に通したひもをぶらさげ、成長させて収穫します。1932(昭和7)年に広島県水産試験場によって初めてこの方法が開発され、1953(昭和28)年にモウソウチクでつくる風や波に強い筏が開発された結果、筏式垂下法は日本全国に急速に普及しました。これにより、沖合でのカキ生産が可能となって生産面積が拡大し、生産量も飛躍的に伸びました。