

〈研究ノート〉

瀬戸内海沿岸地域の都市景観

—— 坂出市の場合 ——

三野有香子, 田畑 久夫

Urban Landscapes along the Coastal Areas of the Seto Inland Sea:
The Case of Sakaide City

Yukako MINO, Hisao TABATA

1. 問題の所在

景観 (Landschaft) は我々の日常生活を映し出す。生活している誰もが、何時でも目にすることができるといふ点において、景観はその地域に関わる全ての人にとって共通の所有物であるといえる。この点に注目が集まり、近年では景観という用語が、地域の都市計画や文化財行政に関する場面において、頻繁に用いられるようになってきている。

香川県坂出市は、伝統的建造物群保存地区や文化的景観の選定を受けた地区などを持たず、住民の生活を優先した開発が継続して行われており、一見するとどこにでもあるような景観を持つ。このような、住まうことを優先して開発され続けている景観の形成過程を明らかにすることは、住民の生活や地域の性格を解明することに繋がると推察できる。

多くの自治体では、都道府県のみならず、坂出市に隣接する同県内の高松市や丸亀市などにおいても、市町村単位での「景観計画」が作成されている。これらの景観計画は、市町村が掲げる基本構想の下に、景観法や各市町村の定める都市計画と適合するように作成されている。また、景観計画の役割として、住民に地域の景観資源を提示し

て、地域のことを理解してもらうという意義もある。そのため、各自治体の教育課文化財担当部局や都市整備課都市計画部局などが「地域の景観」を調査し、その保全方法および活用方法の模索に注力している。このように、景観は地域の資源や文化財としても注目されている。しかし、行政的な面での景観の認識と、学術的な視点での景観の認識には相違がみられる。

そこで、地理学における景観の認識を確認するために、先行研究を整理する。最初に、「景観」の概念に関して検討を重ねてきた学問分野は地理学であった。19世紀頃のドイツにおいてLandschaftの概念が定着し、20世紀初期になるとこの概念を地理学体系の中に組み込む作業が行われた(岡田1987:55)。そして、Landschaftの概念は、都市計画や建築の分野ではLandscapeあるいはPaysageとしてアメリカやヨーロッパに伝播した。その後、P. Vidal de la BlacheやVallaux, C. Demangeon, A.などの地理学研究者らによって、Landschaftについての研究が積み重ねられた(松田1965:114-120)。

一方、日本の地理学界においても、Landschaftの概念は、明治以降にドイツから導入された。1920年頃に辻村太郎や三澤勝衛らの研究のなか

で Landschaft の概念の導入が試みられたのが最初であり、その訳語や概念の定義について言及した著書や論文も多くみられた*1。例えば、景観に特に関心を持った自然地理学研究者である辻村は、Landschaft の訳語として「風景」の用語を使用し、三澤は研究初期には「地理的景観」や「地理学的景観」という訳語を用いたが、その晩年には「風景」を用いた(岡田1987: 446-457)。このように、多くの地理学研究者が Landschaft の訳語についての検討を重ねてきた(岡田1987: 446-457)。

結果的に地理学研究者間で景観の用語が盛んに使用されるようになったのは、1930年頃からのことであった(岡田1987: 445-449)。また、Landschaft の定義に関しては、その概念のなかに地域*2の意味を含有すべきか否かの検討や、客観的(数値を用いる分析)・主観的(感覚を用いる分析)のどちらの立場から捉えるのが適当かなどについて議論された。

Landschaft (景観) の観察は、社会的側面や経済的側面といったあらゆる側面の理解の上で可能となることから、その性質は総合的で複雑なものであるといえる。それゆえ、「景観」の概念については、多くの研究上の蓄積がみられるにもかかわらず、依然として一貫した定義付けはなされていない。このことが景観の認識に広がりを持たせていると考えられる。というのも、一般的には、景観を対象とした調査や研究を行うのは、都市計画や建築学、造園学、歴史学といった地理学以外の分野であるという印象が抱かれているからである(上杉2014: 5-7)。これらのことを踏まえると、景観は異なる学問分野によって総合的に研究されてこそ、人々が日常の生活において認知している「景観」と、行政にとっての「景観」、さらに学術的に考察される「景観」との相違が埋められてくるのではないかと推察する。

2004年には国土交通省が「景観法」を施行

し、同年の文化財保護法の一部改正により文化庁が「文化的景観」の項目を設けるなど、観光や行政の場面においても景観の用語を盛んに使用する動きがみられる。

それでは、前述したような様々な異なる分野が研究対象としている景観について地理学的立場から研究する意義とは何であろうか。三澤や松田、さらに景観行政について関心を持つ岡橋秀典らは景観を扱う研究のなかで、地理学は景観を研究対象としてではなく、研究手段として扱うべきであると言及している。すなわち、地理学では、都市計画や建築学における研究のように景観を如何に「創造する」かについては検討することがない。地理学では景観を「観察する」ための資料として用いて、住民の生活や地域の性格を解明することを目的とする。

なかでも、フランスの地理学的観点から景観と生活様式の関係について研究を重ねた松田は、景観の研究手順は以下のように行われるとした。第1に景観全体の観察によってその特徴を把握し、第2に景観の構成要素・個別景観を分析すること。そして、第3にこれらの諸要素・因子の関連を明らかにし、最後には上記で得た成果を用いて、景観全体を再構成し記述説明する方法が望ましいという(松田1970: 207-208)。

このような松田の研究手順を用いることで、研究対象とする地域の性格や住民の生活を浮き彫りにすることこそが、地理学の立場から景観研究を行うことの最終目的であるといえよう。

以上の点を踏まえて、本稿は、現在の坂出市の景観を分析の軸とした。中心軸としては、坂出市の経済的中心を担ってきたと考えられる沿岸部の工場地帯に着目した。そして、自然地理的環境と人文地理的環境との関連から、景観の形成過程を遡ることで景観を分析・考察する。さらに、これらの考察を踏まえた上で、坂出市の都市としての性格について検討する。

2. 坂出市の都市景観

坂出市は、香川県中讃に位置し、東部は高松市と、南西部は丸亀市と隣接している。北部は瀬戸内海に面しており、対岸の岡山県倉敷市とは瀬戸大橋*3によって陸続きとなっている。このことから、海橋のまちとして知られている。また、瀬戸内海気候に属する坂出市は、降水日数が少ないという気候的条件に加えて、平野部を流れる河川が短く急勾配のため雨水が溜まり難いという地形的条件を持つ。そのため、夏季には旱害が起りやすく、農地における灌漑施設の目的で造設された溜池が散見されるのも特徴といえる。

このように、坂出市は穏やかな瀬戸内海と山々に囲まれて、田畑と溜池とが遍在する地域も多くある。それゆえ、自然環境の豊かな地域であるという印象を受けることが多いが、本稿では都市景観として検討を進めていきたい。その理由は、坂出市を経済的に支えてきた沿岸部の景観は、工業地帯を中心として発展してきた都市景観と表記するのが適切であると思われるからである(写真1)。そこで、都市景観を観察する際に着目したのが交通景観である。なかでも自動車などの通り道

である道路は、景観の一部としてその形態を地表に確認することができる典型的な交通景観である。この坂出市臨海部の交通景観について、その形成過程の検討を行う。

現在の坂出市の沿岸部にみられる景観は、瀬戸大橋架橋に伴う都市計画(1976)の影響を色濃く受けている。この計画の中心とされたのは、さぬき浜街道(臨海産業道路、県道186号線)の整備事業であった。さぬき浜街道は、市域内において瀬戸中央自動車道から坂出北ICで接続し、市域沿岸部を東西に走り宇多津町や高松市へと至る活気のある幹線道路である(図1)。この道路は、さぬき浜街道という名前が付けられていることから分かるように、沿岸部に立地する工業地帯に沿って走る臨海産業道路として、陸上運搬の面から坂出市の産業を支えてきた。架橋に伴う整備事業では、工業地帯の中心である御供所町から入船町の間を走る50m幅のさぬき浜街道に並列するようにして50m幅の緩衝緑地を造成した(写真2)。これは工業地帯と中心市街地との境界線の役割を担うためである。この整備事業の目的は、第1に中心市街地周辺から工業地帯への通勤渋滞の解



写真1 現在の坂出市沿岸部(2016.8.24筆者撮影)

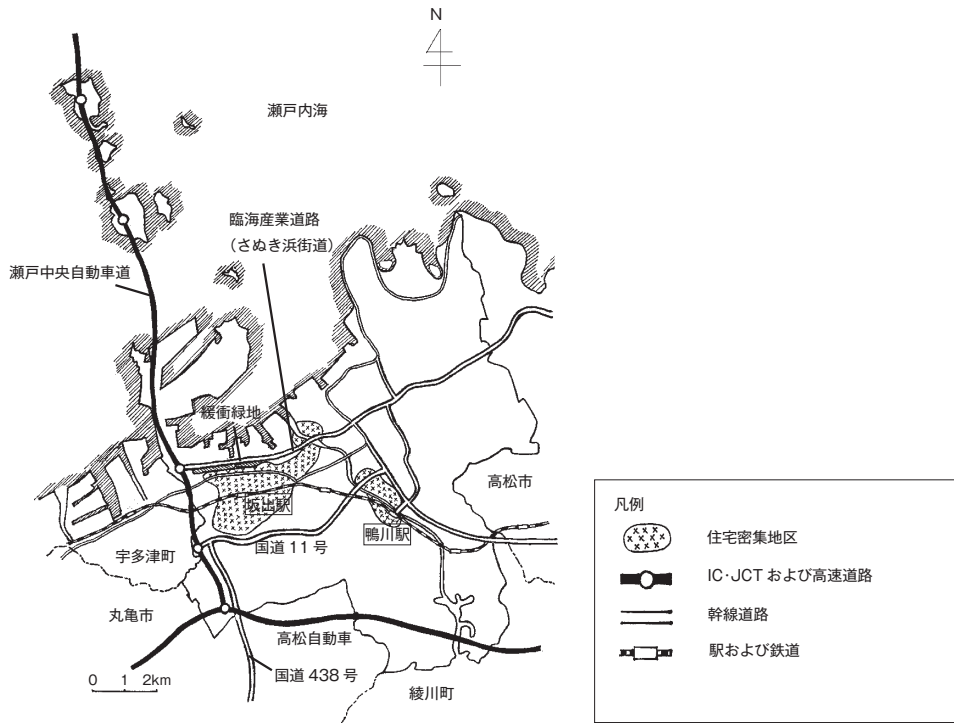


図1 坂出市の交通景観 (2012)

〔出典〕国土地理院 (2012) :「1 : 25,000 地形図 丸亀」, 国土地理院 (2012) 「1 : 25,000 地形図 五色台」より作成



写真2 現在の旧西大浜周辺 (2016. 3. 16 筆者撮影)

(注) 写真の用語は筆者が加えた

消*4であった。第2の目的は、当時全国的に深刻化していた工業地帯近辺での公害の問題に対して、住民の健康不安や住居環境の不安を緩和することであった（井上1984：87）。上述したように、さぬき浜街道と緩衝緑地とで形成された100m幅の施設が、居住地域と工業地帯との境界線の役割を果たした（井上1984：86-87）。このような都市計画からは、坂出市が工業都市特有の都市問題を抱えていたことが読み取れる。

一方で、瀬戸大橋架橋期の香川県には1988（昭和63）年から1990（平成2）年にかけて、観光地化する3度目の波*5が押し寄せた。この波は坂出市の社会的立地条件の宿命を浮き彫りにさせたように思われる。瀬戸大橋建設期の1987（昭和62）年に施行された全国総合保養地整備法（通称リゾート法）の煽りを受けて、全国各地がリゾートブームに沸いていた。当時、坂出市においても、架橋イベントである「瀬戸大橋博'88」の会場として「県営瀬戸大橋記念公園」が建設されたり、瀬戸大橋の立橋地点のひとつである与島には、鉄道会社の投資によって建設された道の駅である「京阪フィッシャーマンズワーフ」が建設されたりするなど、観光施設の建設による観光地化が目指された。その結果、1988年の大橋開通年と翌年には来客数が著しく増加した（坂口1989：128-129）しかし、開通3年後から客足は急速に減少していった。このような、瀬戸大橋に関わる観光化の特徴は、大橋を渡ってくるバス及び自家用車による観光であった。観光客は、坂出市を經由して高松市の「栗林公園」や「玉藻城」、琴平の「金毘羅宮」から、愛媛県の「道後温泉」などの伝統ある観光地域へと流れるという構造であった（坂口1989：128-132）。結局、坂出市において活気づいたのは、坂出市を中間地点として丸亀市と高松市を繋ぐさぬき浜街道、および国道11号の幹線道路や五色台スカイラインであった。坂出市におけるモータリゼーションの観光化に対する立地

的不都合がうかがえる。

しかし、工業の側面に観点を移すと、坂出市は内海特有の立地的優位性を持つといえる。

番の州工業地帯のような重厚長大産業である石油コンビナート*6の立地には強固な地盤を持つ広大な土地が不可欠とされるが、番の州地域は砂礫層の埋立てによって造成された地域であることから、石油コンビナートおよび大規模ドックを持つ造船所の誘致が可能であった（横山1978：71-74）。

以上論じたことは、番の州工業地帯の他にも、瀬戸内海沿岸地域に位置する水島臨海工業地帯や呉の工業地帯、福山の工業地帯、また新居浜や今治の造船工場群などの工業地帯についても同様であり、瀬戸内海沿岸地域の臨海部には大規模な工業地帯が見られる。坂出市の場合、上述した石油コンビナートや造船所が建設されたことから瀬戸内海の流通の場としての役割を果たしてきた（横山1978：73-74）。当然のことながら、このような交易は瀬戸内海沿岸地域の他の工業地帯間においても盛んに行われており、瀬戸内海地域全体が巨大なコンビナートを構成しているといえる。

しかしながら、上記のような臨海部の立地的優位性を活かした産業であれば、瀬戸内海沿岸地域以外の沿岸地域においても確認することができる。そこで着目したのが、坂出市を含む瀬戸内海沿岸地域の臨海部の景観形成を特徴づける大きな要因と考えられる、塩田跡地の利用である。この点が、他の沿岸地域と異なる点であると考えられる。

3. 塩田景観—坂出市の場合—

前述したように、坂出市沿岸部の景観形成過程を特徴づけるのは、大規模な塩田の広がる景観の存在である。近世からの瀬戸内海沿岸地域では、特に文化頃（1804-1817）には全国の年間製塩高500万石のうち、約90%の450万石を生産するなど、十州塩田と呼ばれるほど製塩業が盛んであ

った(渡辺1960:25)。また、明治時代になると、坂出地域では、全国一の製塩量を誇った。ところが、人々の生活と密接に関係して住民の目に触れてきた製塩業であるが、この製塩業に関して地理学的観点から研究を行った研究者は、重見之雄や小澤利雄などごく少数である。そしてそのほとんどの研究者が、坂出市を含む瀬戸内海沿岸地域において製塩業が盛んに行われた理由として、地形や気候などの自然地理的環境と、産業交通の発達や専売制による技術革新などの人文地理的環境といった地理的諸条件を製塩業に関する優位性として挙げている。

(1) 自然地理的環境の優位性

横山昭市は、瀬戸内海沿岸地域の自然地理的環境の特性として (i) 閉鎖水域であること (ii) 大小の湾入と沖合に多くの島しょがあること (iii) 波が静かであること (iv) 中小河川の下流には沖積地が発達し、特に河口にはデルタの形成が著しいこと (v) 瀬戸内型気候の特徴である寡雨で晴天日数が多いことの5点をあげ、瀬戸内海沿岸地域の干拓と塩田開発は、当時の技術水準の最大利用したものであると考察した(横山1990:9-10)。このような気候や海洋環境は、海水中の微量の塩分を塩田の撒砂を媒体にして、天日利用で蒸発させる作業である採鹹作業の効率を飛躍的に高めた(小澤2000:255-256)。また、この作業で使用する散砂に関しては、瀬戸内海沿岸地域の多くの塩田が地質学でいう領家花崗岩帯内に位置していることから、撒砂として花崗岩や安山岩が海水の侵食により極めて細かい粒子となった塩付きのよい砂を用いることができたという土質面での優位性などがみられた(小澤2000:257-275)。前出の重見は、瀬戸内海沿岸地域の中でも坂出市の位置する中讃地域では、塩田の土地生産力が最も高く、遠ざかるにつれて土地生産力は同心円状に低下すると分析した。重見は、瀬戸内海沿岸地域において

入浜式塩田の構造や製塩方法に関する地域的な相違はみられないことから、土地生産力は自然条件に大きく支配されるものとして、晴天日数がより多いという条件を指摘した(重見1993:358-359)。

また、内陸の山間部から流れてくる大きな河川を持つ地域である坂出市や備中の玉野、児島などの瀬戸内海沿岸地域では、河川流域からの薪を利用できる点で入浜式の製塩に有利であった(千葉1973:116)。すなわち、製塩過程の煎熬作業の燃料として必要となる大量の薪を、上流である里山から河川を下り河口部まで運ぶという流れであった。このため塩田を持つ地域の方々では、木材として伐採の続いたために、瀬戸内海沿岸地域でははげ山が多くみられたという(千葉1973:115-124)。

さらに、こうした河川は、食塩の沖売り(他国売り)よりも領内売りや奥地売りを主とした特徴を持つ勇崎塩田(岡山県倉敷市)では、「奥地売り」*7「沖売り」「近在売り」の塩販売の3形態がみられるなど、水路としての役割も果たした(日本専売公社1982:299)。坂出の東西大浜や今治市の波止浜塩田の場合は、野間廻船*8を塩廻船として利用した塩販売が行われた(日本専売公社1982:269-275)。

以上から、天日塩田を用いた採鹹煎熬作業による製塩は、瀬戸内海地域の持つ、気候や地質、地形といった自然地理的環境を最大限に利用した地場産業であったといえる。

(2) 人文地理的環境の優位性

一方で、塩田の広がる景観は、沿岸部の開発によって描き出された人工的な景観であるといえる。坂出市において大規模で整備された塩田の広がる景観がみられたのは、1829(文政12)年の久米栄左衛門による東西大浜の完成*9から、専売制の第4次塩業整備によって全国の塩田が廃止された1972(昭和47)年の間である。人々の生活必

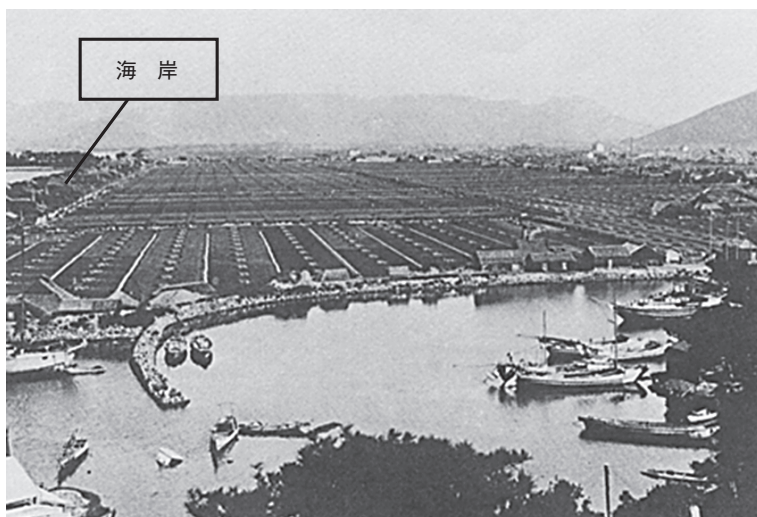


写真3 1922(大正11)年頃の西大浜

(注) 写真の用語は筆者が加えた

〔出典〕川畑通(1982)『ふるさとの思い出写真集 明治大正昭和 坂出』国書刊行会、p.85

需品である食塩の販売費用は足並みを揃えた価格であることが求められるとともに、その生産量は膨大な量を必要とした。さらに、日露戦争後の食塩不足が重なった、1905(明治38)年からは専売制が施行され、食塩の生産方法や生産量、販売方法などが国の監視の下に置かれることとなった。この専売制下の製塩業では、効率的な製塩生産を目的とした4次に及ぶ塩業整備^{*10}が行われた。製塩方法もより原始的な入浜式塩田から、1951(昭和26)年頃からは枝条架流下式塩田^{*11}への転換がみられた。これに伴い瀬戸内海沿岸地域の臨海部では入浜式塩田の沼井の立ち並ぶ景観から、枝条架流下式の枝条架の立ち並ぶ景観への変化がみられた(写真3)。

そして、1971(昭和46)年から1972(昭和47)年の第4次塩業整備では、全国の製塩がイオン交換膜式という工場での製塩方法に転換された。その結果すべての天日塩田が機能を失うこととなった(小澤2000:210-222)。

坂出市の場合、1954(昭和29)年頃には、①西大浜・②東大浜(東西大浜)、③金山浜、④金新

浜、⑤本條浜、⑥阿河浜、⑦林田浜、⑧総社浜、⑨旧浜、⑩高屋塩田、⑪大藪塩田、⑫乃生浜、⑬木沢浜の存在が確認できる(日本専売公社塩脳部1954)(図2)。専売制下における3度の塩業整備にかかわらず残存してきた坂出の塩田も、1971(昭和46)年の第4次塩業整備の結果、讃岐塩業の1社のみが現在まで製塩業を行っている(重見1972:35)。坂出市の塩田の規模の特徴は、他の地域(一般には1塩戸1.5haから2ha)と比べ1塩戸平均約1.5haと小さく、そのうえ半塩戸経営が多かったために平均経営面積は0.89haであった。特に、坂出市北東部に位置する高屋浜・木沢浜では1塩戸を数名で分け合っており、その平均経営面積約0.3~0.4haと小さく、労働形態としては製塩業と農業とを兼業する百姓浜が多くみられたという特徴がある(重見1972:35)。このため、高屋浜や木沢浜周辺では住宅密集地と農地がみられた(重見1972:37-38)。また、東西大浜や御供所浜は、1883(明治16)年には地主に払い下げられたが、地主は1883(明治16)年に塩産会社を組織し、1904(明治37)年には東西大浜の地主で構成

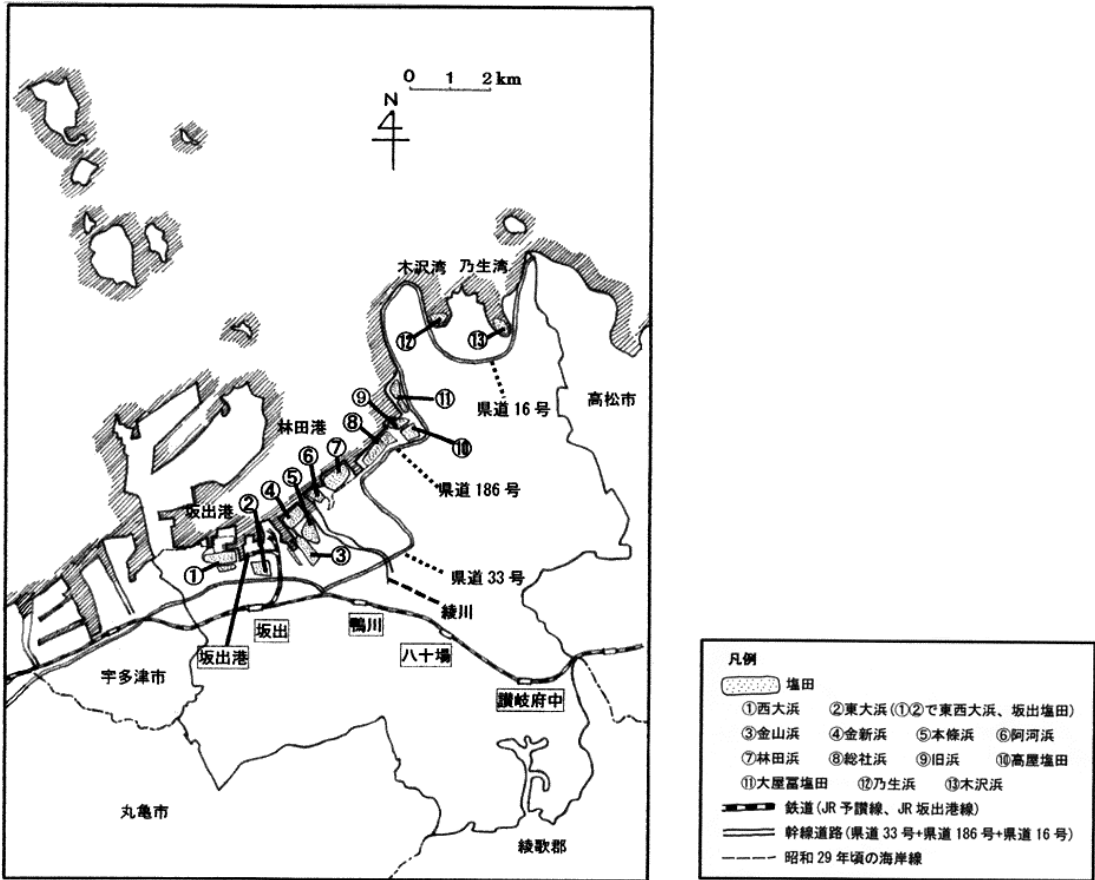


図2 坂出市の塩田 (1954)

〔出典〕日本専売公社塩脳部 (1954)『全国塩田地図』日本専売公社塩脳部より作成

する坂出塩産合資会社となるなど小作経営が行われた。1897 (明治 30) 年頃には、塩田の寄生地主制がみられ塩田地主の多くが問屋の機能を有していた東西大浜であったが、1905 (明治 38) 年の専売制施行により、塩の販売問屋としての機能が失われた。東西大浜では地主は、小作料や小作人への資材斡旋に対する手数料等で収入を得ていたという (重見 1972 : 25-38)。このうち、西大浜における海岸線は、後の御供所町のさぬき浜街道と緩衝緑地との通り道となることが写真 2 と写真 4 を比較することで読み取れる。

その後、1941 (昭和 16) 年から 1943 (昭和 18) 年には東大浜の北側が軍需用地に転換された。そして、1949 (昭和 24) と 1952 (昭和 27) 年には工

業用地や市の都市計画のために塩田が廃止された (重見 1972 : 38)。このうち、1950 (昭和 25) 年頃の東大浜の総面積が 1830 (天保元) 年と比べて半分以下となったのは、1949 (昭和 24) 年の塩田廃止のためである。さらに、1954 (昭和 29) 年から 1957 (昭和 32) 年にかけての入浜式塩田から流下式塩田への転換期には、坂出の塩生産量は 3 倍以上に増加し、労働力は大幅に削減されたことから、多くの浜子が失業し転職を余儀なくされた (重見 1972 : 639)。

塩田の経営面に関しては、製塩業者が従来の半戸前の塩田をさらに細分化したために、小規模となった塩田の販売は容易となった (重見 1972 : 35-49)。加えて、この時期には、前述したように坂



写真4 1954（昭和29）年の坂出市の臨海部

〔出典〕川畑迪（1982）『ふるさとの思い出写真集 明治大正昭和 坂出』国書刊行会、p.84

出塩田に隣接する番の州工業地帯の造成工事（第1期埋立て1964年）などの工業用地の埋立て計画や工場の誘致が進展した時期にあたる。この影響から、塩田跡地の土地としての価値は、住宅地や工業用地への転換の容易さによってはかられることとなった（重見1972：53-54）。

このようにして、坂出沿岸部にみられた塩田の広がる景観は、土地生産力の高さから専売制によって保護されてきた。一方で、専売制下における製塩技術の進歩から土地自体の価値は低下した。この結果、塩田跡地の転用は、工業用地や自動車教習所、ゴルフ場が多くを占めるにいたった*12。

4. 結語

坂出市沿岸部における景観の形成過程について、自然地理的環境と人文地理的環境との関わりから検討を行った。その結果、以下のことが確認できた。

現在みることのできる坂出市沿岸部の輪郭の基礎となっているのは、1829（文政12）年頃の久米栄左衛門による東西大浜の干拓に始まる塩田の開

発である。これらの土地は、1972（昭和47）年に実施された第4次塩業整備により塩田としての機能を失った。さらに、同時期に坂出市や香川県の自治体が工業都市を目指して、番の州工業地帯が造成し、工場の誘致が盛んに行うなどしたことから、図2の①西大浜、④金新浜、⑦林田浜、⑧総社浜、⑨旧浜の塩田跡地は工業用地に転用された。また、1987（昭和62）年に施行された全国総合保養地整備法の影響から⑥阿河浜の一部にはゴルフ場が建設され、1988（昭和63）年に開通した瀬戸大橋にもみられるようにモータリゼーションに向けて、①西大浜北部には自動車教習所が建設された。瀬戸大橋架橋に伴う都市計画では、工業都市としての都市づくりに重点を置いた交通網の整備がおこなわれた。このように産業の効率化のために幹線道路を形成した坂出市では、瀬戸内海沿岸地域の多くの都市みられるような景観資源を活用した観光事業は大きな意味を持たない。

以上のような坂出市沿岸部における景観形成の過程を日常生活において目にしてきた住民にとって、沿岸部は産業のための地域として認識されて

いると推察される。

また、坂出市のような塩田跡地の転用傾向は、旧主要製塩地域であり、架橋地点に程近い地域である倉敷市児島地域や玉島地域、今治市波止浜地域、福山市松永町においても確認できることから、瀬戸内海沿岸地域の典型的な景観形成の1つであると考えられる。今後は、今回検討した坂出市の性格をもとに、景観にみることのできる住民の生活についても具体的に詳細に分析する。そして、坂出市をはじめとする瀬戸内海沿岸地域の景観形成の過程や地域の性格について他の都市との比較をおこなうことで、瀬戸内海地域に共通する都市景観の特徴について検討をおこなう。

付記

本稿の骨子は、2017年に提出した修士論文「瀬戸内海沿岸地域の都市景観－坂出市を中心に－」第2章を中心に、一部、訂正補足を加えた。本論文作成に当たっては、1. 問題の所在、4. 結語を中心に、田畑が論旨の見直し、補足などを行った。

註

- *1—西亀正夫 (1927) 「地理的景観の個性と通性」『地球』8(3), 38.
- 小田内通敏 (1929) 「風景形態としての都市——一般人文地理学的考察のために——」『都市地理研究』, 3-4.
- 飯本信之 (1929) 『政治地理学』改造社, 13-14.
- 保柳睦美 (1929) 「文化景観の理論的研究」『地理学評論』5(11), 62-63.
- 綿貫勇彦 (1930) 「人文地理学の特性」『地理学評論』6(7).
- 三澤勝衛 (1936) 「南信地方の民家風景」『山小屋』(56), 1-14.
- 辻村太郎 (1937) 『景観地理学講話』地人書房, などがある。
- *2—この場合, (i) 単位としての地域, (ii) 類型としての地域 (iii) 可視的・形状的側面としての

地域を指す (岡田1987: 59)。

- *3—別名瀬戸中央自動車道。1978 (昭和53) 年10月に着工し、1988 (昭和63) 年4月に開通した。斜張橋の岩黒島橋やトラス橋の与島橋、吊橋の北備讃瀬戸大橋などの6つの橋により構成される全長12,300mの大橋。特に、南備瀬戸大橋は道路・鉄道併用橋としては世界最大級の橋として知られる (本四高速2007: 7)。瀬戸大橋は、神戸淡路鳴門自動車道と西瀬戸自動車道 (しまなみ海道) の3本の橋を合わせて本州四国連絡橋という。新全国総合開発計画 (1969) において、大規模国家プロジェクトに位置付けられた (田口2000: 117-118)。
- *4—坂出市都市計画課長を務めていた猪熊満によると、番の州への企業進出による交通量の増加が激しく、国道11号や県道貞光線などの主要幹線道路のほとんどが飽和状態であった。そして、これらの道路の改修は目下の急務であるとされていた (猪熊1979: 69)。
- *5—坂口は、1度目の波を1928 (昭和3) 年の「高松市主催全国総合博覧会」の成功から、1934 (昭和9) 年の瀬戸内海国立公園指定の時期としている。また、2度目の波を大阪万国博覧会 (1970) が開催され、岡山では新幹線のターミナル時代として栄えた1965 (昭和40) 年頃から1975 (昭和50) 年頃とした (坂口1989: 125-126)。
- *6—石油コンビナートとは、製油工場やコークス工場、発電所、精錬工場、そしてアルミ加工工場などの工場が隣り合う工場の生産物を互いに流通させることで効率的な生産を行う工場集団のことを指す。
- *7—奥地売りの販売対象地域は備中松山 (高梁) の上流にある備中新見・高梁川の支流成羽川の備中成羽・備中矢掛宿であり、高梁川の舟運 (高瀬舟) を利用した販売が行われた (日本専売公社1982: 299)。
- *8—野間廻船の塩積み地は、阿波方面及び竹原、瀬戸田、波止浜、坂出、生嶋、赤穂等の瀬戸内中部以東の塩田地帯であり、下り26航路のうち浦賀で11回、江戸で6回、神奈川で5回、清水で1回とほとんどが浦賀・江戸・神奈川において販売された (日本専売公社1981: 269-275)。

*9—久米栄左衛門は、高松藩の財政困窮を救うために、1798（寛政10）年に建白を申し立て、延べ194万人の人員と3年半を費やして、1829（文政12）年に131町歩（約130ha）という大規模な塩田を築造した（日本専売公社編1982：411-412）。

*10—1910（明治43）年から1911（明治44）年に行われた第1次塩業整備により廃止され塩田は1,946町歩（瀬戸内280町歩、瀬戸内以外1,666町歩）であり、廃止塩田にける瀬戸内の塩田の割合は17.1%にすぎなかった。逆に整備後の1912（大正元）年の瀬戸内塩田の面積は4,829町歩（残存率94.5%）で、瀬戸内以外の塩田の面積は1,125町歩（残存率40.3%）であった。1909（明治42）年には64.7%であった瀬戸内における塩田集中度が、1912（大正元）年には81.1%と大幅に高くなった。

また、生産費の高い不良塩田を整備する目的で実施された第1次塩業整備では、当時製塩法の主流であった揚浜式塩田と入浜式塩田のうち、廃止された揚浜式塩田は580町歩中409町歩（廃止率70.6%）であるのに対して、入浜式塩田は7,315町歩中1,534町歩（廃止率21.0%）と、多くの揚浜式塩田が廃止された。小澤は、揚浜式塩田の生産性が、能登（石川県）の揚浜系塗浜をのぞくと、入浜式に比べて低く、生産費が高いことが要因と考えた（小澤2000：218-219）。以上のことから、瀬戸内海沿岸地域の塩田のほとんどが、生産性の高い入浜式塩田であったことが分かる。

次の1929（昭和4）年から1930（昭和5）年に行われた第2次塩業整備では、日本全体で1,274haの塩田が廃止された。瀬戸内では4,934ha中383ha（残存率83.0%）が、瀬戸内以外では870ha中436ha（残存率49.9%）の塩田が廃止され、瀬戸内への塩田集中度は1928（昭和3）年の整備前の85.0%から整備後の1994（昭和6）年には90.4%とさらに高くなった（小澤2000：219）。

1951（昭和26）年頃からは流下式塩田と枝条架式塩田を組み合わせた採鹹方法が用いられるようになり、1950（昭和25）年から1958（昭和

33）年頃にかけては、製塩業のさらなる合理化を目的として、約300年続いた入浜式塩田のほとんどが流下式塩田に転換され、労働力は約1/5となり多くの浜子が失業した（重見1993：125）

さらに、1959（昭和34）から1960（昭和35）年におこなわれた第3次塩業整備では揚浜（塗浜）・入浜塩田のすべてと、流下式塩田の35.9%が廃止され、64.1%（2,714ha）の塩田が残存した。瀬戸内の塩田占有率は1958（昭和33）年の91.3%から1961（昭和36）年には97.1%にまで上がった。第3次塩業整備は、先に述べたような流下式塩田への転換により、単位面積当たりの塩の生産量が従来の3倍となったことから、生産過剰を招いたために塩田を整備する目的で行われた。

第4次塩業整備については、本文中に記載のため省略する。

*11—1905（明治38）年の専売制の施行以降の塩業整備と瀬戸内の全国に占める塩田集中度の拡大がみられることから、瀬戸内における製塩業発達に要因に人文・社会条件を挙げている。すなわち、瀬戸内海沿岸地域における塩田集中の過程を専売制による4度の塩業整備と照らし合わせると、瀬戸内の塩田集中度（塩田集中度）は、1879（明治12）年には58.0%であったが、1905（明治38）年の専売制度成立時には2.9%に、さらに第4次塩業整備後の1961（昭和36）年には97.1%にまで拡大した（小澤2000：213）。

流下式塩田では、モルタルや粘土で緩い不浸水性の斜面をつくり、その上に入浜式で使用していた撒砂を厚めに撒き、撒砂に傾斜を利用して海水を流して採鹹できるようになったため、従来の撒砂や沼井に撒砂を集める作業を省くことができ労働力が削減できた。

*12—第4次塩業整備後の1972（昭和47）年時点において、出塩業17haのうち、1.48haは坂出自動車学校の練習場となり、埋立て造成地が5.52ha、工場敷地が0.4haとなり、塩田全体の43%が転用済みであるが、57%は空き地となっていた。その後、旧大藪浜31.45haに加えて新たに3.46haが埋立て造成され、旧阿河浜では、16.07haが工業用地に転用され、旧金山浜では

0.9 ha が市道に、また、旧明治浜の 0.76 ha は埋立て造成がなされた (村上 1972 : 226-230)。

引用文献

- 松田信 (1965) 「景観と生活様式」, 『人文地理』, 17 (2), 113-133.
- 岡田俊裕 (1987) 「戦前前の日本における『景観』概念と『景観』学論」, 『人文地理』, 39 (5), 55-70.
- 上杉和央 (2014) 「『景観』と言えば地理学?—文化的景観の前線から—」, 『地理』, 59 (1), 4-7.
- 松田信 (1970) 『新訂 地理学の歴史と方法』, 大明堂.
- 井上孝広 (1984) 「坂出市—瀬戸大橋の建設とわがまちづくり」, 『新都市』, 38 (2), 82-88.
- 坂口良昭 (1989) 「瀬戸大橋架橋と観光開発—香川県の場合—」, 『日本都市学会年報』, 22, 124-138.
- 田口正己 (2000) 「『本四架橋』の地域経済に及ぼす影響に関する実証的研究 (1)—瀬戸大橋と明石大橋についての事例研究—」, 『立正大学社会福祉研究年

- 報』, 2, 117-142.
- 横山昭市 (1978) 「瀬戸内の工業化」, 高野史男, 山本正三, 正井奏夫ほか, 『日本の生活風土 I—西日本—』, 朝倉書店.
- 横山昭市 (1990) 「瀬戸内海地域の環境問題への地理学的アプローチ」『愛媛大学法学部論集文学科編』, 23, 1-18.
- 千葉徳爾 (1973) 『はげ山の文化』, 学生社.
- 日本専売公社編 (1982) 『日本塩業大系 近世』, 文化社.
- 小澤利雄 (2000) 『近代日本塩業史—専売制度下の日本塩業—』, 大明堂.
- 日本専売公社塩脳部 (1954) 『全国塩田地図』, 日本専売公社塩脳部.
- 国土地理院 (2012) 「1 : 25,000 地形図 五色台」.
- 国土地理院 (2012) 「1 : 25,000 地形図 丸亀」.
- 川畑迪 (1982) 『ふるさとの思い出写真集 明治大正昭和 坂出』, 国書刊行会.

(みの ゆかこ 歴史文化学科 助手)

(たばた ひさお 生活機構学専攻 教授)

受理年月日 平成 29 年 10 月 2 日

審査終了日 平成 29 年 12 月 12 日