

STORY  
IV近代化がもたらした水運の変化と  
水の利活用（明治時代～現在）

1868年の王政復古の大号令を経て、明治4年（1871）に廃藩置県が行われ、松江県が設置されます。当初は「県一区」の行政区画だったものが、やがて現在に近い「県―郡―市町村」の行政制度となります。幕府と藩からなる江戸時代の体制が一新され、新たな制度の下で、西欧化と近代化が推し進められます。当初は政治も経済も古いもの、新しいものが混在し、市民にも混乱が見られたようです。このストーリーでは、近代化によって変わっていったもの、新しくできたものとともに、今に残された水の歴史の軌跡を追ってみます。

## 1. 北前船のピークと衰退

松江を中心とした出雲地方は、近世までの長い歴史の中で、日本海を通じた交流・交易・交通を発展の基盤としてきました。明治維新による政治体制の一新と産業や経済の変化は、日本海水運にどのような影響を与えたのでしょうか。

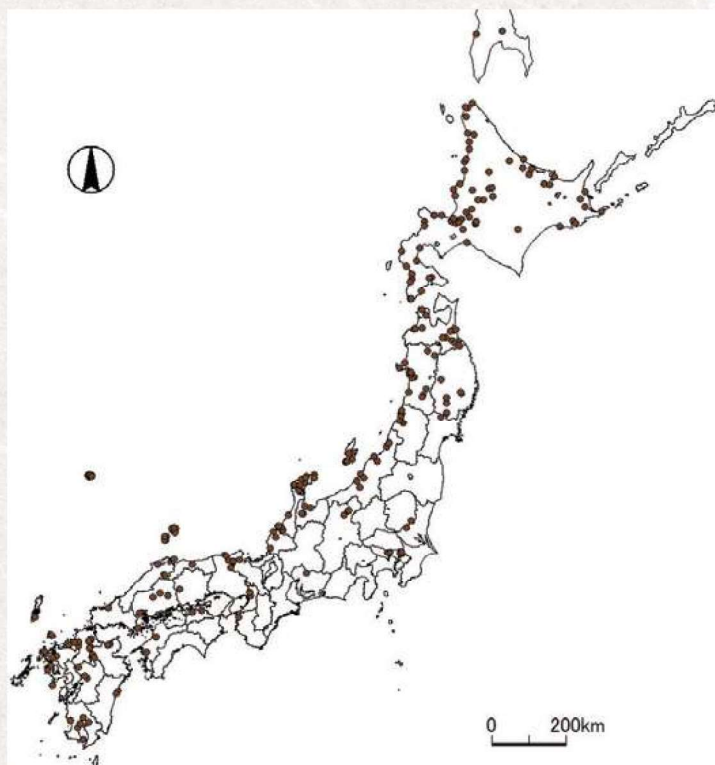
## (1)北前船のさらなる発展

江戸時代に航路が開発された北前船（西廻り航路）は、大型船で大阪を発着し、日本海をまわる航路として、物流を活性化させました。しかし、この廻船は幕府が主導した官営の航路だったうえ、寄港する各藩はものや人の出入りの規制も行っていました。江戸期後半になると、官船の活動に付随して民間の商業的廻船も活発化しますが、幕府と藩の壁はまだ厚かったと考えられます。また、多くは年一回の往復で、おのずと運送できる物資の量は限られていました。

しかし幕末から明治にかけての動乱を経て、藩からの縛りを逃れた日本全国の港は解放されます。また明治政府は殖産興業政策をとり、資本主義社会を目指しましたから、大量輸送ができる海運業が日本の運輸の中核を担いました。日本海沿岸の各地を行き来する中小の船主を含めて、寄港地で直接取引をし、利益を上げる船が増加します。船の構造も改良されていき、明治以降に北前船は最盛期を迎えたのです。

**各地へ運ばれたもの** 一般的な商品としては米があげられますが、たたら製鉄によって生産された鉄も重要な船荷でした。これらは目で見ても島根県や松江産とは判断できませんが、目で見てもわかる製品もあります。

**石見焼・石見瓦** 島根県から日本海を経由して運ばれたものの代表として、石見焼や石見瓦があります。特に赤い釉薬（来待釉）をかけた大甕（はんど）と赤瓦は、透水性がほとんどないため氷結による破損がなく、寒冷地では重宝されました。近年の研究で、北海道から鹿児島まで多くの製品が運ばれたことが明らかになっています。「松江の石をめぐるヒストリー」で詳しく書いていますが、石見の赤い釉薬は、宍道町来待の特産品、来待石の粉です。



石見焼を展示・保存している施設分布図  
(阿部志郎氏提供)  
(保管施設だけでも日本海側を中心に全国に広がります。)

### 来待スタイルの狛犬

松江から船出しされた代表が来待石の加工品で、目立つのは灯籠と狛犬です。特に狛犬は、出雲式などとも呼ばれるように、ほかにはない独特の様式がみられ、「松江の石をめぐるヒストリー」では「来待スタイル」



来待スタイル狛犬  
(左：加茂志神社、右：熊野大社)

と呼びました。形は、足をそろえて背筋を伸ばし、姿勢よく座っている「お座り型」、腰を高く上げて今にもスタートダッシュしそうな「クラウチング型」の2種類があります。来待スタイルの狛犬は出雲、石見、伯耆地方に多くみら



小松市石部神社のお座り型狛犬

石狩弁天神社の狛犬  
(阿部志郎氏提供)

れるだけでなく、北陸や東北、遠くは北海道稚内地方まで存在が確認されています。長い航海をするための船の底荷（重し）として出雲で載せられ、遠方にまで運ばれたと考えられます。底荷の役割以上に、そのスタイルの素晴らしさから遠方でも買い付けられたのでしょう。



### ● 松江の石のヒストリー

<https://sitereports.nabunken.go.jp/131>

## (2) 鉄道敷設と北前船の衰退

**鉄道の開通と延伸** 維新期には陸路による運送強化をめざし、幹線道路網の整備が推進されました。荷車や馬車なども登場したため、道の拡幅や勾配を緩やかにして、陸上運輸活発化を図っていきます。しかし物資の大量輸送、という観点から見れば水運にかなうはずもなく、本格的な陸運の発展は鉄道運輸に頼ることになります。明治政府は近代化の一步として鉄道敷設を急ぎます。明治5年（1873）には、早速に日本初の鉄道が新橋・横浜間で開通します。その後明治政府は着々と鉄道を延伸していきました。東海道から山陽への延伸に平行して、東北地方への鉄道建設がすすめられ、明治24年（1891）には、上野駅から青森駅までの東北本線が開通したのです。

### 新たな海運の発展

これを境に北前船の収益は減少していきます。明治30年代以降、次第に北前船は姿を消していったのです。しかし、鉄道が開通したからといって、海運の必要性がなくなるわけではありません。全国津々浦々に港があり、地域間の海上交通や運輸は近代化の進行にそって、かえって活発化した側面もあります。またスピードでは勝負できなくても、大量輸送には船輸送の方がはるかに優れています。明治後期には汽船も広がっていき、海運産業は発展を続けていったのです。

### 阪鶴丸の就航

しかも松江に鉄道が通じるのは明治41年（1908）まで待たなければなりません。海運は明治の時代を通じて松江にとって生命線だったといえます。事実、明治39年（1906）には阪鶴鉄道株式会社の阪鶴丸が、境港と神戸・大阪間に就航し、翌年には松江の馬潟港発着となるのです。阪鶴丸は、明治45年（1912）に出雲今市までの鉄道開通を機に廃止されるまで、山陰と関西をつなぐ最も便利な交通機関でした。明治末期のトピックの一つです。



境港における阪鶴丸  
(島根県立図書館蔵)

## 2. 湖と河川のネットワーク

交通や流通は維新时期以来の近代化が推し進められ、陸路の整備も進められましたが、松江に鉄道が来たのが明治41年（1908）、一畑電鉄北松江乗入れが昭和3年（1928）、松江市営バスが発足したのが昭和4年（1929）です。松江とその周辺の往来は江戸時代から引き続いて、宍道湖～中海と主要河川を往来する船が運輸の中心だったことは言うまでもありません。

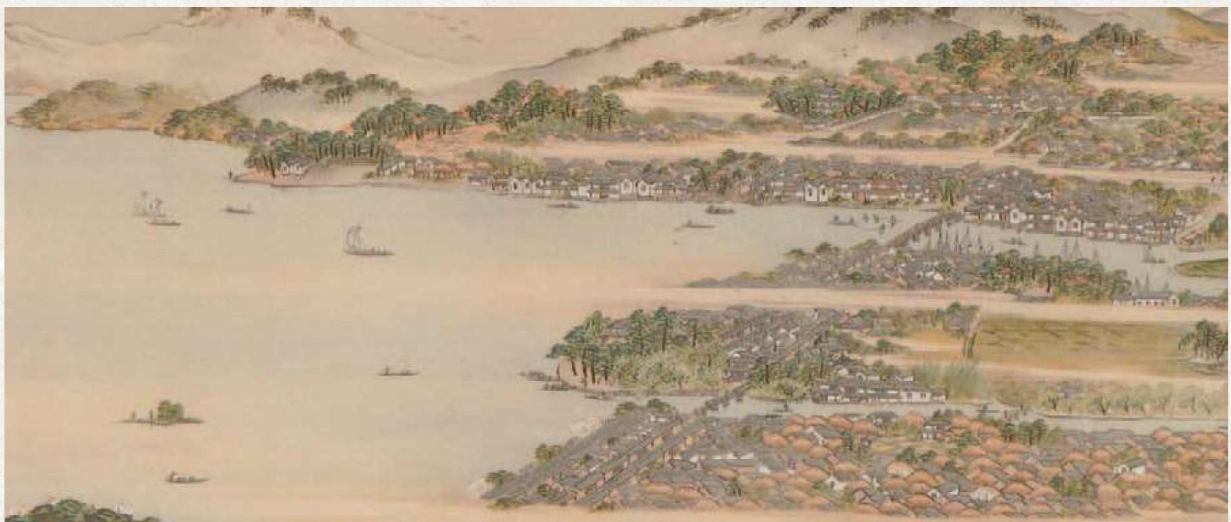


宍道湖渡船（松江歴史館蔵）

**湖上や川を行き交う各種の船** 幕末期から西洋より伝わった蒸気船の製造は始まっていました。しかし明治になっても、一般の渡海船は帆掛け船、川を移動や短距離の移動には手漕ぎの船が当たり前でした。明治初期の「松江四季眺望図」を見ると、様々な船が湖上や大橋川、天神川などに描かれているのが分かります。また写真をみると、松江大橋の南詰には多くの帆船が停泊し



大橋川に停泊する帆船（明治後半）  
（松江歴史館蔵）



松江四季眺望図に描かれた船（松江歴史館蔵）

ています。江戸時代以来、船着きとして八軒屋町界隈がにぎわっていたようです。帆船や手漕ぎ小型船は、汽船就航後も消えることはなく、交通・運輸に活躍しました。特に荷物の搬送は、水上交通が長らく出雲地方の中核として利用され続けたのです。

汽船の導入と乗合船の発展

明治初期は「早船」と呼ばれた、江戸時代から続く小型渡海船が、乗合船として湖上の港間を運航していました。一方で早くも明治11年（1879、明治8年説もある）には、中原町の内藤新八が30人乗りの外輪船（船の両側に水車のようなパドルをつけ、蒸気機関でパドルを回転させて動く）波濤丸を就航させます。やがて明治15年（1882）に天神町の中島伊八が、外輪船の第一玉津島丸を購入して、松江・米子間の中海航路を開きました。この事業は軌道に乗り、明治20年ころまでには5隻の汽船を所有して、米子・荘原・平田方面に航路を広げて、宍道湖航路も運行を始めました。その後、汽船による湖上運送会社や個人による運航が相次ぎ、過当競争になったようです。特に松江・宍道・荘原を結ぶ路線は競争が最も激しく、積荷や客の乗せすぎによる危険も生じたといわれます。宍道湖は普段は穏やかですが、特に冬場の北西の季節風が強い時期は大荒れとなることもあります。明治26年11月には、松江大橋近くで第二松江浦丸が転覆し、多くの死者を出すという悲劇もありました。

明治25年（1892）1月中 松江港の乗降客  
（『新修 松江市史』より作成）

| 船 名    | 常客（人） | 降客（人） |
|--------|-------|-------|
| 第一玉津島丸 | 1,229 | 986   |
| 第二玉津島丸 | 1,171 | 1,127 |
| 第一松江浦丸 | 1,877 | 685   |
| 第二松江浦丸 | 771   | 862   |
| 第三松江浦丸 | 622   | 520   |
| 第一蓬萊丸  | 907   | 677   |
| 第二蓬萊丸  | 917   | 677   |
| 第一米子丸  | 1,047 | 1,297 |
| 境 丸    | 312   | 342   |
| 渡 海 丸  | 476   | 573   |
| 計      | 9,329 | 7,746 |

東西湖上汽船発着表 明治26年7月  
（『新修 松江市史』より作成）

| 松江・小境・平田 | 松江・宍道・荘原          | 松江・安来・米子  | 松江・境 |
|----------|-------------------|-----------|------|
| 3 往復     | 5 往復              | 4 往復      | 2 往復 |
| 蓬萊丸・松江浦丸 | 蓬萊丸・玉津島丸・<br>松江浦丸 | 玉津島丸・松江浦丸 | 境丸   |

**合同汽船株式会社の創設**

そのため、経営がたちゆかなくなった会社も出たようです。明治30年代には、松江汽船株式会社、米子汽船株式会社、中島汽船の3社が中海・宍道湖航路を担う状況になりました。やがて明治40年（1907）には、航路の安定と合理化を目指し、3社は合併して合同汽船株式会社が設立され、松江市白潟本町に本社を構えました。乗降する港のターミナルは松江大橋南詰の和多見町に置かれ、その後内水面交通の中核としての役目を果たしていきます。

合同汽船は、それまでの各社が担っていた航路を引き継ぎ、中海、宍道湖をまたにかけて汽船を運航しました。しかし、鉄道の延伸や、一畑電車の開通、自動車の普及などにおされて、次第に利用者は減少していきます。鉄道山陰線が出雲市に延長されると松江・荘原線が、一畑電鉄が開通すると松江・平田線の利用客が減少、昭和初期には廃止されるにいたります。一方で鉄道の恩恵を受けなかった美保関への航路は、その後も交通の幹線として運行を続けました。



松江大橋と汽船（大正期～昭和20年）  
（松江歴史館蔵）  
（松江大橋には車が通行しています。）



松江大橋と汽船（米子丸か）  
（松江歴史館蔵）  
松江大橋はトラス橋



松江大橋南詰の合同汽船乗り場（昭和35年）  
（松江歴史館蔵）



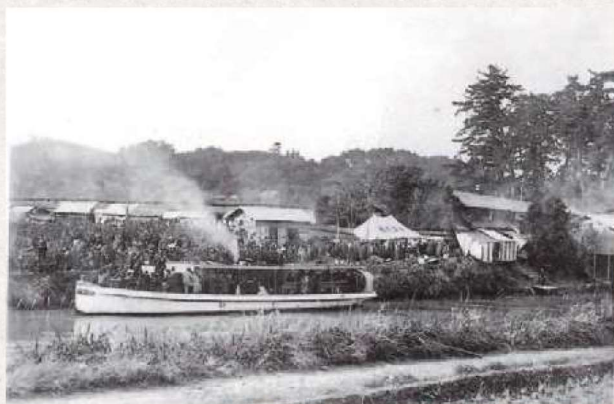
合同汽船美保関棧橋（昭和21年～昭和50年）  
（松江歴史館蔵）  
（奥に汽船が停泊しています。）

### 佐陀川を往来する汽船

ところで、鉄道の開通で経営が困難になりつつあった合同汽船にとって、大正時代からの収益源となったのが宍道湖から佐陀川を通して恵曇に通じる佐陀川航路でした。明治40年（1907）に設立された江角商業KKが貨客船として就航した「江角丸」とともに、恵曇港で仕入れた魚や海産物加工品を松江に行商に出かける「魚商人」の足となりました（恵曇は近代には江角と呼ばれました）。江戸時代に開削され、松江の城下町と日本海を最短距離で結ぶ佐陀川は、明治期後半に至ってあらためて航路としての整備も進むとともに、恵曇港の整備も行われることで、松江の海産物流通の基幹として復活しました。また昭和初期には民間事業としての魚商人専用線も現れ、活況を呈していたとい



魚商人をたくさん乗せて佐陀川を走る汽船  
(大正年間) (佐太小学校蔵)



神在祭に合同汽船で佐太神社に訪れる参拝客  
(昭和13年頃) (個人蔵)

佐陀川航路を利用したのは魚商人だけではありません。松江港と海域を行き来する様々な職業の人が利用したと考えられます。興味深いのは、佐陀川中途にある佐陀神社への参詣にも多くの人が航路を使ったことです。特に11月20日から25日（新暦）に行われる神在祭の日には、多くの乗客であふれたと伝わり



島根県鳥瞰図（昭和12年・1937年 吉田初三郎）（古代出雲歴史博物館蔵）

（内航船は美保関航路と江角航路が描かれています。  
江角から美保関・隠岐への外航船も重要な航路でした。）

ます。また江角と古浦の海水浴場に向かう行楽客も航路を使って訪れ、にぎわったそうです。内航船は、参詣・行楽・観光の足としても重要な役割を果たしました。それは、美保関航路でも同様で、美保関は参詣地、観光地としてにぎわいました。

**内航船の閉業** 合同汽船として命脈を保っていた美保関線は、境港からの隠岐航路に接続することもあるが、戦後にも続きました。しかし、七類港の開港による隠岐汽船フェリー乗り場の分割や陸路の発展により、昭和50年（1975）には廃止となりました。残された大根島への往復便も、昭和55年（1980）に中海干拓事業のための堤防が開通して陸続きになり、合同汽船は長い歴史を閉じたのです。

### 3. 観光地「水の都松江」の誕生と宍道湖の観光資源化

松江といえば「水の都」「水郷」と呼ばれるように、町のイメージを形作っているのは「水」です。これまでお話ししてきたように、松江は水に恵まれた町で、それは松江を観光で訪れる人々にとって大きなキーワードになっていることは間違いありません。江戸時代後期にまとめられた「雲陽国益鑑」にも、出雲大社や美保関の参物（参詣）が出雲国の収入源として上位にあげられており、昔から「観光」が一つの産業だったことがうかがえます。

#### (1) 松江を印象付ける宍道湖

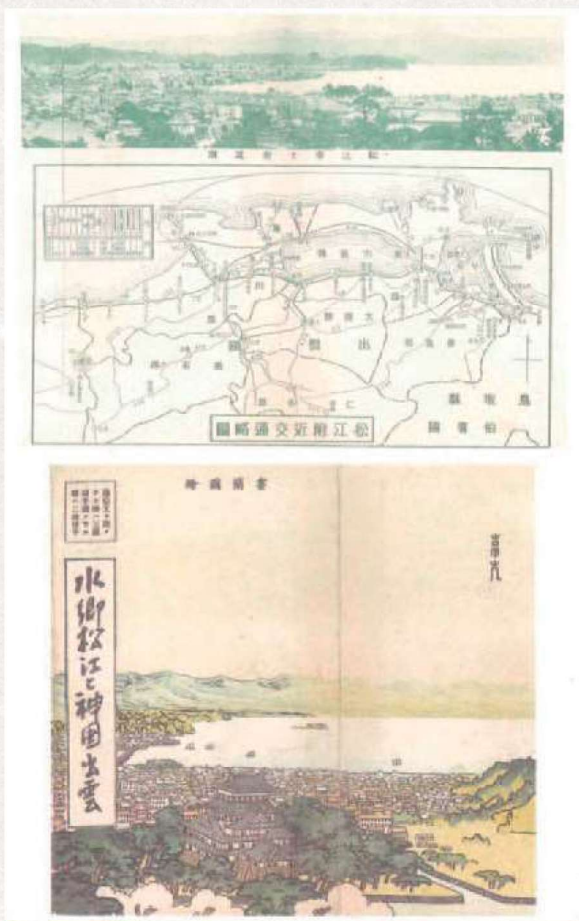
松江の観光地を上げると、とても多くて多種多様です。たとえば、松江城と城下町にかかわるスポット、歴史が古くご利益にあふれた寺社、神話の舞台としてのパワースポット、古代からはぐくまれた遺跡、雄大で美しい海岸美、効能が高い温泉、などでしょうか。

**水郷松江** 昭和7年（1932）、松江観光協会が発足して作られた観光パンフレット『水郷松江と神国出雲』の全体鳥瞰図を見ると、図のほぼ真ん中に空白の宍道湖が、どんと描かれています。その表紙箱に描かれた絵図は市街地を越えて広がる宍道湖中心で、広大な水面が眼に焼き付きます。その裏（図の上）に出雲部の地図上に配された写真では、横幅のおよそ6割程度を宍道湖が占めています。「水郷松江」を連想させる主役は明らかに宍道湖なのです。

パンフレットが作成された時代をさらにさかのぼって、明治のころに発行された絵ハガキを見ても、やはり宍道湖の風景が多く取り上げられています。



観光案内『水郷松江と神国出雲』の鳥瞰図（1932年 松江観光協会）  
（松江市立図書館蔵）



観光案内『水郷松江と神国出雲』の  
表紙（下）と裏側（上）

下の明治20年代以降に発行された宍道湖の風景は、特別な景色ではなく、帆船や小型の漁船が浮かぶ長閑（のどか）な風景です。山の向こうが光っているのは夕景だからでしょうか。



明治期の絵葉書の宍道湖  
（松江歴史館蔵）

**宍道湖の魅力** 宍道湖には、取り立てて奇岩とか、有名な信仰の地、歴史的曰（いわ）く因縁、などはありません。嫁ヶ島の悲劇伝説なども地元で語られた程度で、一般的な観光地の構成要素に恵まれているわけではないのです。それでも、松江を代表する観光地として宍道湖があげられるのはなぜでしょうか。

松江市民にとって、生活に溶け込んだ水辺の景観の中で、宍道湖はその中核といえるでしょう。同時に、普通のありふれた風景と思っておられる方も多いと思



宍道湖南岸（玉湯町布志名）から見た風景



宍道湖北岸（松江市役所）から見た風景

いますが、それは大きな間違いです。宍道湖で実感できる空気感や景観の雰囲気は、特別な条件に恵まれて実現されています。

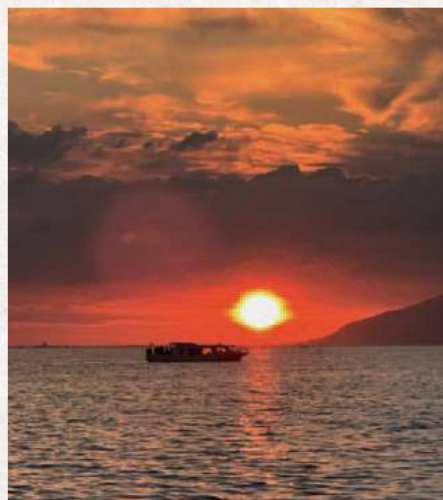
松江市街と宍道湖の地質は、深い部分では中国山地と同じ花こう岩です。その後の火山活動で、南北二つの高まりが生まれたことが地形の基本を形作りました。縄文時代には二つの高まりの間に海が入り込み、海峡となっていました。やがて斐伊川と鳥取県の日野川を中心に下流に土砂を流し込み、砂嘴や平野を形作って、弥生時代以降に二つの湖が生まれました。詳しくは第1章を読んでみてください。



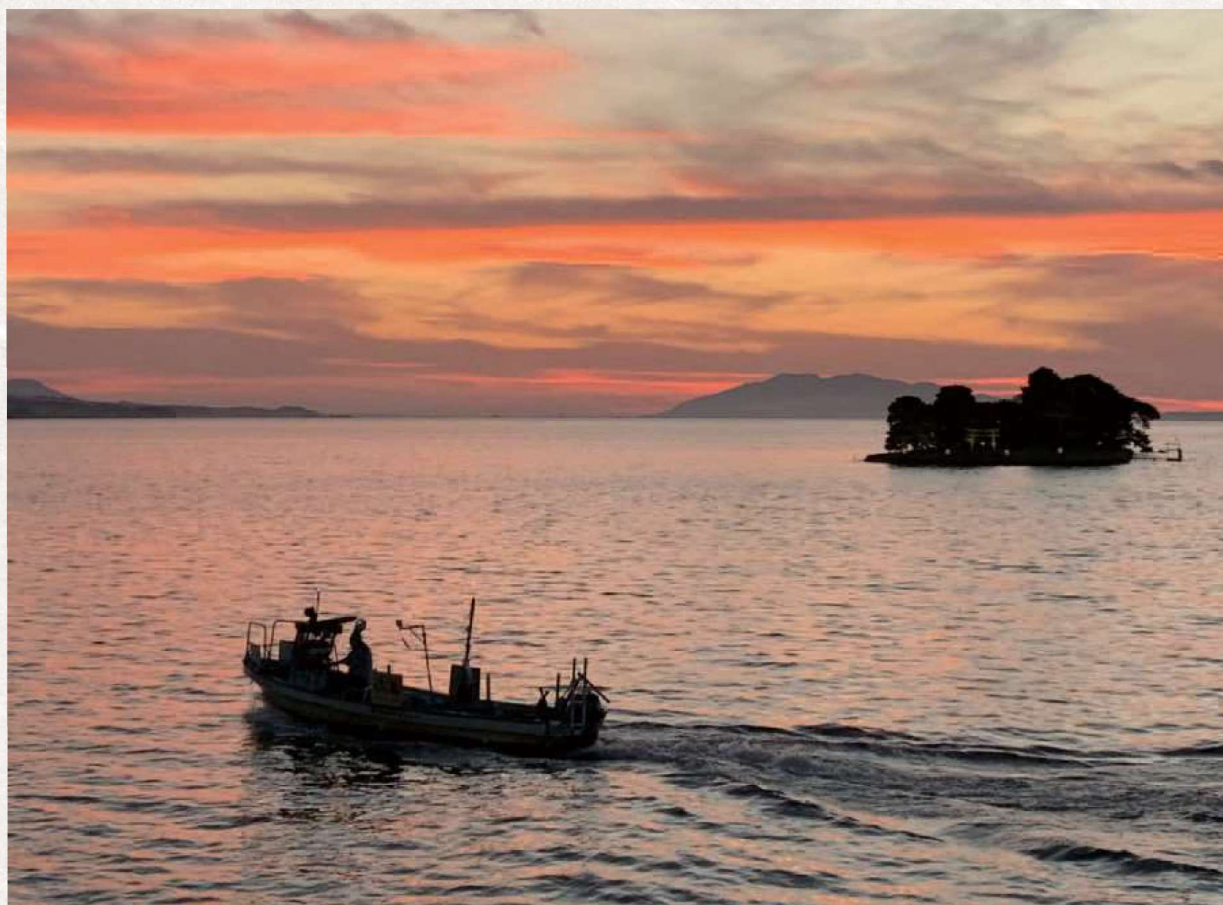
宍道湖南岸から見た  
出雲平野と旅伏山

**全国唯一の誇れる景観** その結果、北側に200m～600mの山が並び、ところどころ低い変化のある北山山地が見渡せます。南側は、中国山地の山々との間に同じく200～600m級の山々が連なります。西側は大きな沖積平野の出雲平野が広がります。そして北岸からは、東側に遠く大山を、西側には三瓶山を望むことができます。このような自然環境がつくり出した、湖、山、空、雲が織りなす絶妙な景観が味わえるところは、全国でここにしかないと言って過言ではありません。

水面が凪いでいるときは山々や雲を映し、雨が降りそうなときは山際が薄雲で霞んで神秘的な雰囲気を醸し出します。例をあげればきりがありません。季節や時間、風、日差し、流れ、見る場所などが変わることによって、それぞれ別の表情を見ることができます。時に真っ赤に染まり、また時々刻々と色が変わる夕景は、全国を代表する夕陽の景観といえるでしょう。



宍道湖南岸から見た夕景



宍道湖南岸から見た夕景

## (2)遊覧船と渡船

湖上を行き交うことがなくなった現代ですが、船に乗って水上目線で見る湖や陸上の風景は、湖畔から見る景観とは違った趣があります。ボートや屋形船の例を出すまでもなく、観光地や遊覧地には船上からの観光はつきものでしょう。

**宍道湖遊覧船** 宍道湖では船に乗って遊覧したり、風情を楽しんだりすることは近代以降も行われてきました。一方で道路の発達により、乗合汽船の運航がなくなると、水上からの観光の機会はめっきり減りました。しかし、宍道湖をめぐる定期船を期待する声は高く、昭和50年代には松江港を発着する宍道湖遊覧船が就航しました。

現在では2隻の遊覧船が定期運航しており、観光客や市民に親しまれています。令和6年（2024）時点で、80人乗りと100人乗りの二隻が運航しており、



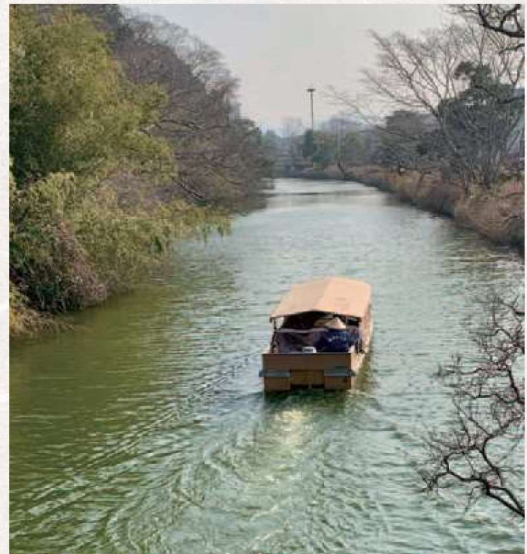
はくちょう号のサンセットクルージング

特に季節によって日没の時間に合わせて出港するサンセットクルーズは高い人気を誇ります。

**堀川遊覧船** 堀川遊覧船は、平成9年（2011）に就航しました。松江城を囲む約3.7kmの堀川を、全長約8m、幅約2mの屋根付きの船に乗って巡る観光遊覧船です。松江城天守をはじめ、武家屋敷、松江城東側の樹木がかぶさるように茂る内堀、外堀の京橋川など風情ある町並みや堀端をグルッと一周、約50分かけての遊覧が楽しめます。

特に松江城周辺は、江戸時代の石垣を見上げることができますし、歴史を感じさせる石積みや石段など、松江の近世・近代の歴史を目の当たりにできます。

16ある橋のくぐり抜けでは、船の屋根が下がってきてスリリングな場面もあります。地上では見ることでできない水上風景が広がり、遊覧船は四季を通して楽しめ、水辺を彩る草花や水鳥が四季を感じさせてくれます。冬の風物詩であるコタツ船も好評です。



松江城椿谷西側の内堀を行く  
堀川遊覧船

**美保関・境港渡船、フェリー** 宍道湖から中海にかけての水域で、比較的近年まで残されていた渡船が二つあります。一つは境港と美保関町宇井の間の渡船で、昭和32年（1957）には自動車を乗せることができるフェリーボートが就航しました。フェリーは昭和40年代前半には、さばききれないほどの需要がありました。境水道の間を結ぶ幹線として活躍してきたフェリーですが、昭和47年（1972）、境水道大橋の開通に伴って、惜しまれながら廃止されることになりました。しかし境水道大橋は相当高い場所に架橋されているため、歩行者や自転車利用者には不便でした。そこで車を乗せない渡船としては、その後も通勤通学時間帯を中心に運航が続けられましたが、平成19年（2007）に休航となりました。

**矢田の渡し** もう一つは、矢田町から福富町付近の大橋川の南北を結ぶ「矢田の渡し」です。本ヒストリーの「ストーリーⅡ 日本海交流が発展する古代・中世」、「3.『出雲国風土記』に記された水」で触れたように、奈良時代には官道

(今でいえば主要国道)の渡船場として設置されるとともに、民間の渡船場もあって、市が立つなどとてもにぎわっていたことが「出雲国風土記」に記されています。江戸時代の享保二年にまとめられた出雲地方の地誌『雲陽誌』には、「矢田渡 二町半わたし守あり」と記され、やはり松江藩が管理をした重要な渡しだったことがうかがえます。



手漕ぎで渡る矢田渡  
(『朝酌郷土誌』より)



フェリー (第二多賀丸) より下船する車  
(個人蔵)



乗り場に向かう第二多賀丸 (個人蔵)

近代以降は、地元で渡船組合を作り、輪番制で櫓をこいで毎日運航されていました。昭和35年ころまでは北側の朝酌矢田と南側の竹矢井ノ奥の両側に舟が置かれていましたが、その後は朝酌側のみに舟が常駐し、客があるたびに運航していました。昭和41年(1966)には、松江市がフェリーボートを新造し、栈橋も建設して自動車も渡ることができるようになりました。船は第一多賀丸と第二多賀丸が建造され、これを機に、運営は渡船組合から地元の町内会・自治会連合会に移管されました。昭和40年代から50年代初めころまでは、通勤通学はじめ、生活に必須な渡船として多くの人が利用したのです。

一方で平成元年(1988)には、大井町と馬潟町を結ぶ中海大橋が開通

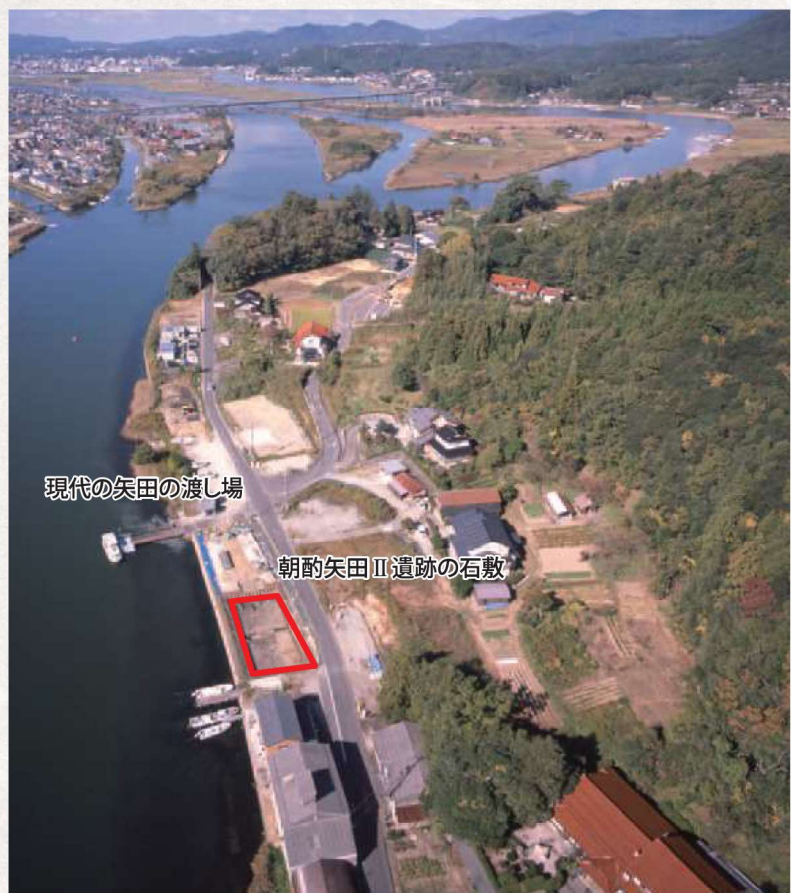
し、自動車の渡河は激減します。歩行者、自転車の需要はあったと思われますが、地元が担う経営は厳しくなり、あり方の見直しに迫られました。平成10年(1998)、松江市は遊覧観光船構想を提起します。渡船業務は朝夕のみ行い、昼間は観光船として活用することとなりました。これにより、観光用のデッキが設けられた「矢田の渡し号」が建造されて、宍道湖や中海を含めた観光活用の模索が始まりました。



観光用、渡船用に建造された「矢田の渡し」

### 古代の「朝酌渡」の出現

令和2年(2020)に、島根県埋蔵文化財調査センターが斐伊川水系大橋川河川改修に伴い、朝酌矢田Ⅱ遺跡の発掘調査を行いました。現在の矢田の渡しからわずか30m東にあたる、大橋川に面した場所でした。すると現在の大橋川水面を前後する高さから、大量の石を人工的に敷き詰めた「礫敷遺構」が発見されたのです。詳細な検討の結果、この礫敷遺構は8世紀頃に人工的に築かれた大橋川沿岸の土木工事



朝酌矢田Ⅱ遺跡の石敷と矢田の渡し（東上空から）  
（島根県埋蔵文化財調査センター提供、一部加筆）

によるもので、舟が着岸したり、陸揚げされたりする港の跡と結論付けられました。天平五年(733)に完成した『出雲国風土記』に記載された「朝酌渡」と近い時期の、渡船場にかかわる遺構が残っていたわけです。

この礫敷遺構は、さらに西に続くことが確認されていますので、現在の矢田の渡しとの距離は縮まることとなり、ほぼ同じ場所といって過言ではないでしょう。礫敷遺構は10世紀ころまで機能し、水位の上昇によって使われなくなった

ことが分かっています。中世ごろの渡船場は不明とはいえ、江戸時代の記録を含めると、矢田の渡しには1200年以上の歴史が重なっているといえるでしょう。およそ1.3km続く朝酌地区と竹矢地区間の大橋川の川幅が狭い区域（朝酌促戸）のなかで、公的な渡船場が固定的に使われたとすれば、単に地理的に近いという意味に加えて、様々な渡船に有利な条件が重なった場所だといえるかと思います。このような事例は、全国的にみてもここだけです。



朝酌矢田Ⅱ遺跡の石敷  
上に見えるのが矢田の渡し  
(島根県埋蔵文化財調査センター提供)

**「矢田の渡し」のポテンシャル** 現在、矢田の渡しはその利活用の方策が探られています。これまで見てきたように、矢田の渡しとその周辺は、豊かな歴史文化に彩られた景観や文化財にあふれています。特に4世紀～10世紀の古代に関しては、南側に続く八雲立つ風土記の丘地内とともに、全国的にもまれな文化財密集地です。古代出雲中心地を南北につなぐ枢軸の中心点といってもよいでしょう。

ここに全国唯一完本で伝えられる『出雲国風土記』が加わります。松江市北部にあたる嶋根郡の「入海」の記述は、朝酌促戸（あさくみのせと）から始まり、舟上から東に向かって進みながら観察された景観が記述されています。意宇郡の記載とともに、大橋川、穴道湖、中海の風土記を体感できるルート設定が可能です。今後文化財の活用を図る重要な文化財群と位置付けられると思います。



矢田の渡し発着の現在の観光船