



四万十川の中流域～下流域と河口部に位置する、四万十市内における文化的景観は、約 200 種類の豊かな生態系を誇る汽水域 (※) を中心とした漁労や、川を使った物資の流通を基軸に形成された景観で構成されています。

※淡水と海水が混じり合う水域

■四万十市の概要

四万十市は高知県西南部の幡多地域 (3 市 2 町 1 村) のほぼ中央部に位置し、平成 17 年 4 月 10 日、中村市と幡多郡西土佐村が合併して誕生しました。

その総面積は 632.29 km² と県内第 2 位の大きさであり、山林資源や日本最後の清流四万十川等の豊かな自然環境に恵まれています。歴史的には古来より土佐の小京都と称され幡多周辺の経済・文化・交通の中心として栄えてきました。近年においても国・県の出先機関が集中しており大型量販店等も進出するなど、県西南部における拠点都市の役割を果たしています。

■四万十市の全域と主要な河川



■流域での生業

(1) 川から得る生業

原始の時代から、流域で暮らす人々は川の生き物を獲って食料としてきました。

四万十市では山間部を中心に、縄文時代の始めから終わりにかけての遺跡が見つかっています。遺跡から出土した、漁労に使う土や石から作られたおもり 錘は、当時から人々が川と関わりを持って生活していたことを表しています。

流域で暮らす人々は長い時間をかけて生き物の生態を学び、その習性に合わせた様々な漁法を生み出してきました。また、漁で使う道具は時代の流れに合わせてより効率的な手法・素材に変化していきました。





弥生時代になると、縄文時代に比べ、生活の場は平野部にも広がりました。

四万十市では水田跡は見つかっていませんが、後川支流近くの集落跡から石包丁が出土しています。このことから、集落の近くで河川の氾濫によって運ばれた肥沃な土を使って農耕をしていた様子が伺えます。

古墳時代になると、川辺を祈りの場としていたと考えられる祭祀跡が見つかるようになります。



川辺でのまつりの痕跡
(古津賀遺跡群)

(2) 土地の利用

市内で発見された遺跡の立地から、狩猟や採集が盛んな縄文時代の遺跡は山や丘陵に多く分布し、水田耕作が主となる中世の集落は低地に営まれるなど、土地の利用については、その時代における生業の在り方による違いが伺えます。

古代から中世にかけて川沿いに多くの集落が形成され、その集落の背後や付近の丘陵上には多くの山城(中世城郭)が築かれました。山城は河川を往来する舟運や、集落の安全を見張るほか、争いが起こった際には守りの場となっていました。



川沿いの集落では増水を想定して家屋や神社等を丘陵斜面の高所に立地させ、低い場所を農地として利用するなど水害リスクと土地利用の間にも関連性が見いだせます。



川からの高さを考慮した土地利用(岩間)



洪水の浸水高を伝える石碑(西土佐口屋内)

川はそれらの集落や山城をつなぐネットワーク網として機能し、とくに河口部に位置する下田は関西方面や中国大陸などともつながる交易ルートの中継点でもありました。それを裏付けるものとして、市内の遺跡からは14～16世紀にかけて中国大陸から持ち込まれたと考えられる貿易陶磁器が出土しています。

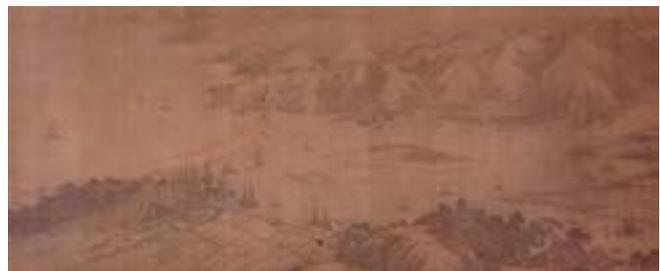


青磁（具同中山遺跡群出土）



■流域の往来

近世から近代にかけては大きく舟運が発展し、山林で切り出される材木や薪炭、生活物資等が川舟や筏によって運ばれていました。流域に点在する川港を経由して物資が流通し、たくさんの川舟が往来する風景は当時の絵画などにもしばしば描かれています。



下田湾風景図（島村小灣筆）

（1）水運の発展

センバ、センビ、高瀬舟などさまざまな川舟が河床の状態や用途に応じて使用されていました。物資の輸送は、途中の中継地で別舟に積み替えながら河口へ運搬する継舟制（リレー式）が主であり、主な中継地は十川、広瀬、井崎（十和村）、江川崎、津野川、口屋内などが挙げられます。

センバは西土佐江川崎から、港町下田へと荷物を運んだ運搬船で、風のある日には帆柱に帆を張って風の力を推進力に加えていました。



川を行き交うセンバ（昭和元年・百笑）

四万十川と黒尊川の合流点に立地する口屋内地区は支流と本流、中流と下流をつなぐ流通往来の結節点としての役割を果たし、森林軌道や沈下橋など森林資源の輸送の増大に伴って造られた構造物が多く見られます。



森林軌道（黒尊）



木材集積場（西土佐口屋内）

(2) 港町の発展

中世以降、港の機能が下田に集中すると、下田の町は四万十川の玄関口として大きく発展しました。とくに近世以降は舟運により富を得た豪商が軒を連ね、蔵や倉庫が立ち並び、流域のさまざまな物資が下田を経由して運ばれていました。



四万十川の河口は砂州の堆積によって河口部が閉口してしまうことがあり、船が入れなくなることもしばしばで、港湾の維持には苦勞が付き物でした。大きな船は水深の深い沖に停泊し、荷物の受け渡しは小型の舟が使われ、ナカセと呼ばれる女性たちが舟に荷物を積む仕事を請け負っていました。

また、下田は港湾として発展するだけでなく、造船も行っており船卸しの際には賑やかな祝いがなされていました。



積荷を運ぶナカセ



船卸しの様子（昭和 12 年／下田）

(3) 水運から陸運への転換

昭和 30 年頃になると道路の整備が進み、国有林から切り出される木材の搬出等をより安定して行うために沈下橋等の橋梁も架橋されて、トラック等の車両を使った輸送が主となっていきました。これによって四万十川の舟運は徐々に終焉を迎えていくことになりました。



屋内大橋



建設中に水没する屋内大橋

四万十川は流域の人々にとって暮らしの場であり、また生業の場としての役割を担ってきました。人々は時間をかけて水害を織り込み、川を活かした暮らしをかたち作ってきたのです。

■四万十市の文化的景観

四万十市の文化的景観は、山間部から河口部にかけての集落が四万十川を基軸とした流通往来によって各々の役割を果たしながら有機的に結節し、文化圏を形成しています。

四万十川流域で営まれる集落の個別の役割と共通性に着目して、歴史性・社会性を踏まえた景観的まとめりから、①流域に特徴的な山間を持つ「**黒尊川区域**」、②下流区域沿いの「**四万十川下流区域**」、③河口部分である「**四万十川河口区域**」の3つの区域に整理されます。

さらに②四万十川下流区域における④「**口屋内地区**」、③四万十川河口区域における⑤「**下田地区**」を、それぞれの区域の特質を最も良好に表象する集落域として重点地区に設定しています。



①黒尊川区域

黒尊川流域には豊かな森林が広がり、本流に対して水源を涵養(※)する役割を果たしています。この溪谷ではほぼ人工物の存在しない小さな支流・黒尊川と深い山林を巧みに使う暮らしを基盤とし、一時期には国有林事業の拡大により林業地として栄えた歴史を持ちます。かつて林産物を運んだ森林鉄道の線路跡が現在の車道として利用されており、山間部の斜面地を農地として活かした暮らしが継続しています。

選定範囲には水源涵養林となる山林と、黒尊川流域に点在する集落が含まれます。



黒尊川

※) 森林の土壌が香水を貯留し、河川へ流れ込む水の量を平準化して洪水を緩和するとともに、川の流量を安定させたり、雨水が森林土壌を通過することにより水質を浄化させる働き。

②四万十川下流区域

この地域では、蛇行する川と折り重なる山並みで視界が分節されてできる小さな空間が、集落や^{あざ}字など暮らしの領域と重なることが多く、また、四万十川に典型的な水害リスクによって土地利用を選択する集落景観が多く見られる地域でもあります。特にこの区間には沈下橋と呼ばれる欄干を持たず、増水時に水没して水害をいなし、四万十川を代表する橋梁が多く存在します。点在する集落は水上交通や陸上交通によって緩やかに関係を持っており、とくに黒尊川と本流との結節点に位置し、かつて舟運の中継地として機能した口屋内集落が選定範囲に含まれます。



長生沈下橋

口屋内集落は、流域ではめずらしく本流を挟んだ両岸の2地区が1つの集落を形成しており、渡し場跡、沈下橋、抜水橋等川を渡る機能を持つ構造物すべてが集落内に存在し、川をいなし、川を使う暮らしが理解しやすい景観地です。当該区域は、アユ漁やエビ漁などの漁労が盛んに行われる区域であり、なかでも火光を利用した火振り漁など、先人の知恵と工夫を受け継いだ伝統的な漁法による漁労が、地域の食文化を支えています。



口屋内集落

③四万十川河口区域

四万十川流域の物資の集積地として、また、関西圏への窓口として大きな役割を果たしてきた港湾と河川で営まれる生業の景観地です。河口付近では沈下橋は存在しなくなり、「四万十川橋」(通称：赤鉄橋)などの抜水橋が架けられるようになるなど、川幅の広がりとともに四万十川の景観も変化します。川の生態系を支える広大な汽水域ではウナギのイシグロ漁やシラス漁、天然スジアオノリ漁、アオサノリ養殖など河口域に特徴的な漁労が現在も大きな収入源として地域経済を支えており、四万十川の豊かさを象徴する景観を形作っています。



四万十川橋

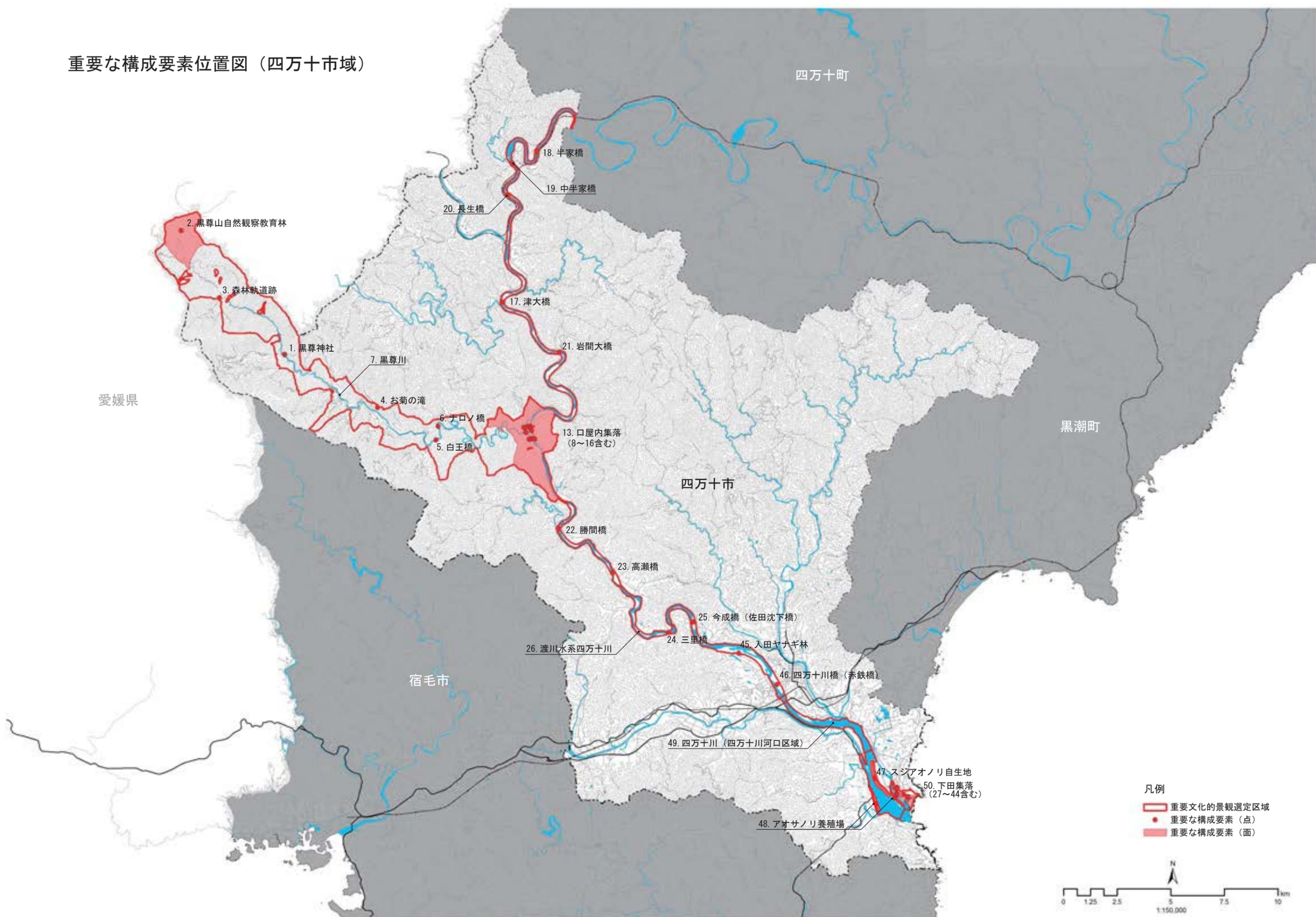
また、河口に位置する**下田地区**は中世より四万十川を介した水運の集積港として発展し、舟運の発展に呼応して街区を川側に延ばして拡大してきました。現在の街区形状や建物の特徴から



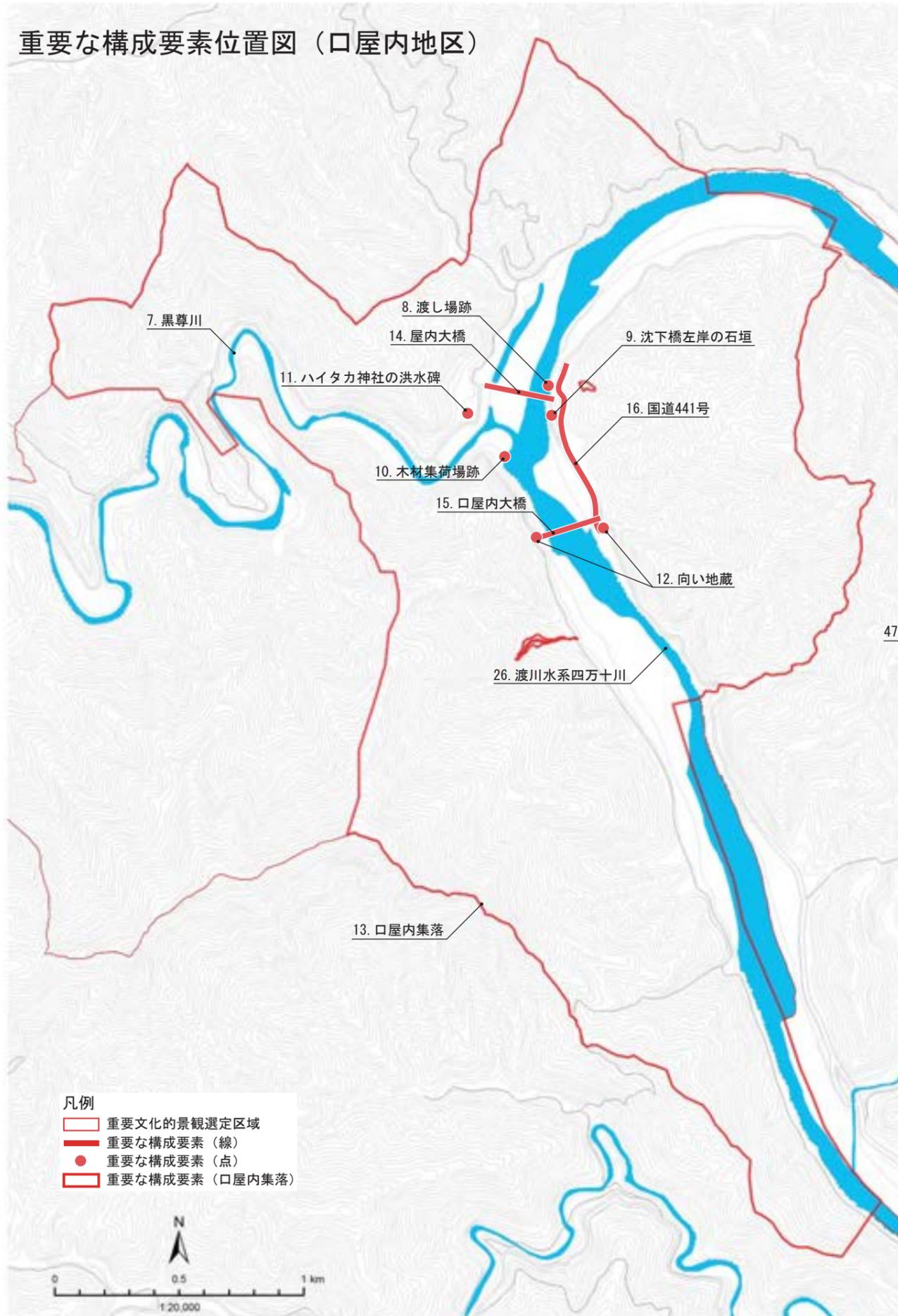
天然スジアオノリの天日干し

からも地域の発展の歴史を知ることができます。陸上交通の発展に伴い、現在は集積港の機能は失われていますが、港町独特の気風や祭事が継承され、かつての港湾部ではヒビノリ漁が行われるなど四万十川の河口域を代表する景観地です。

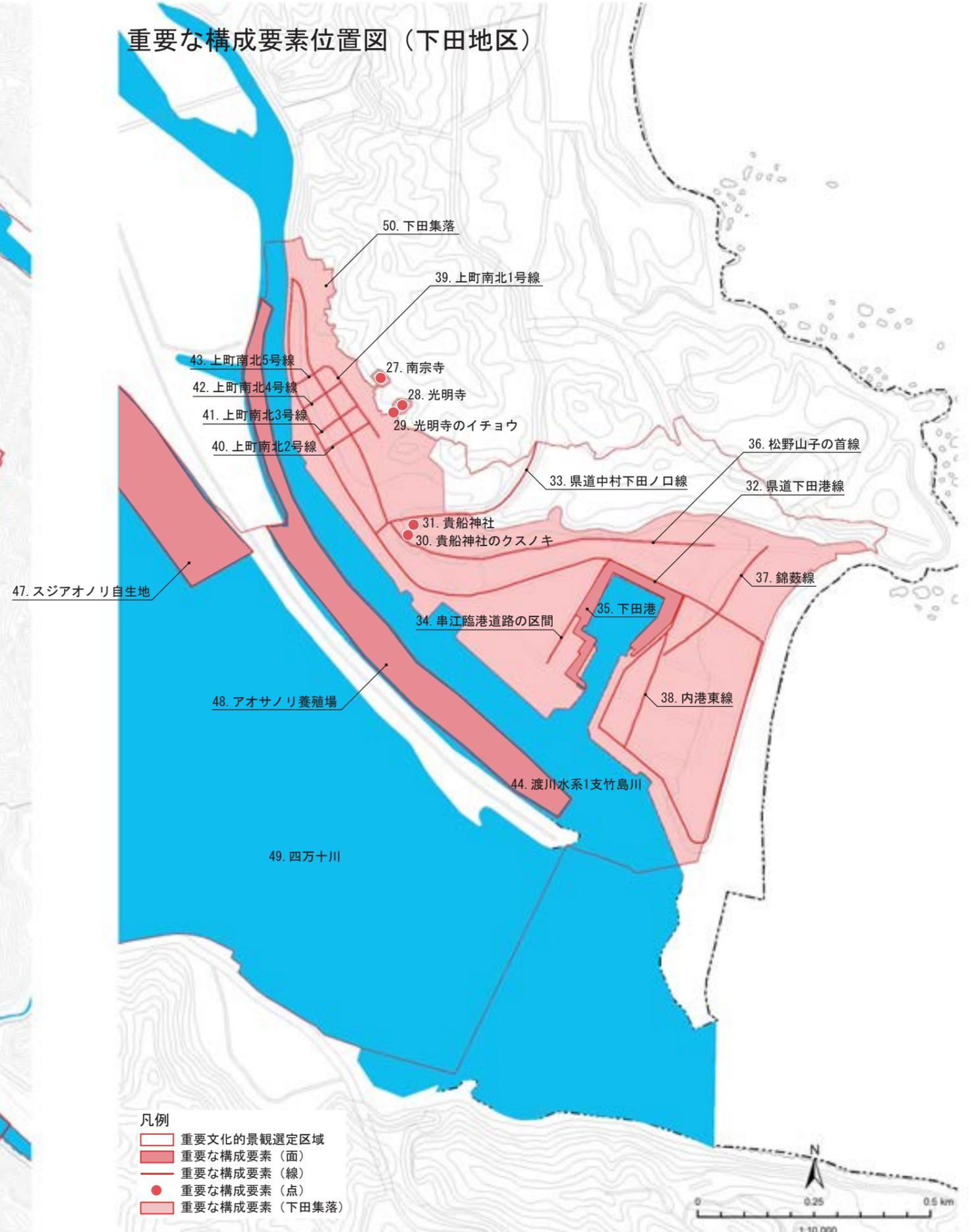
重要な構成要素位置図（四万十市域）



重要な構成要素位置図（口屋内地区）



重要な構成要素位置図（下田地区）



四万十市域の重要文化的景観の選定範囲



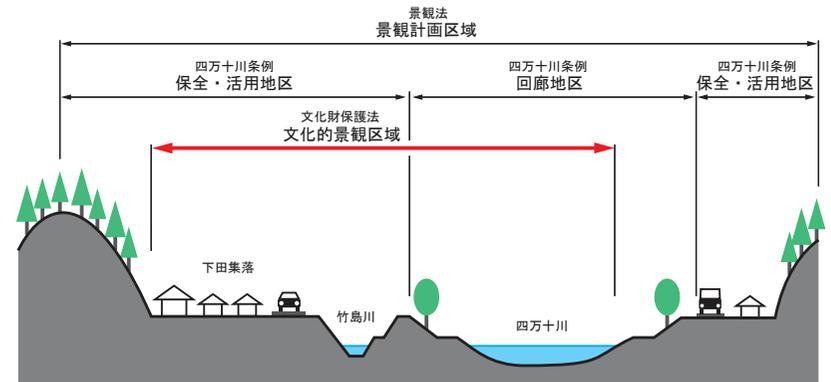
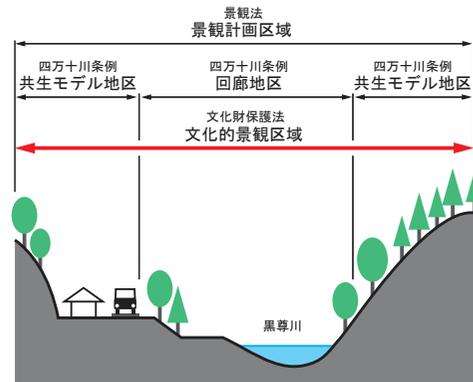
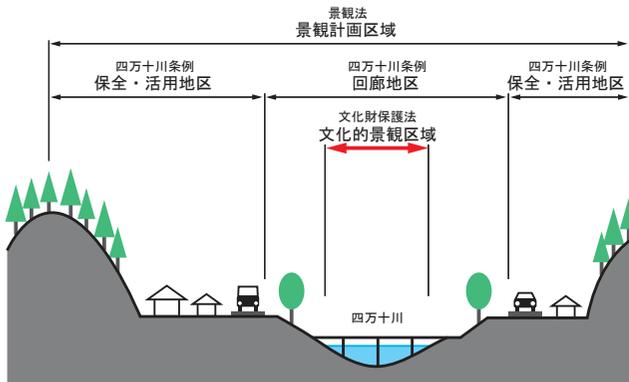
| 地区 | 番号 | 種類 | 名称 |
|-------|------|----------------|----------------|
| 黒尊川区域 | 1 | 神社 | 黒尊神社 |
| | 2 | 森林 | 黒尊山自然観察教育林 |
| | 3 | 線路跡 | 森林軌道跡 |
| | 4 | 滝 | お菊の滝 |
| | 5 | 沈下橋 | 白王橋 |
| | 6 | 沈下橋 | ナロノ橋 |
| | 7 | 河川 | 渡川水系四万十川1 支黒尊川 |
| 下流区域 | 8 | 渡し船発着所跡 | 渡し場跡 |
| | 9 | 石垣 | 沈下橋左岸の石垣 |
| | 10 | 川岸 | 木材集荷場跡 |
| | 11 | 石碑 | ハイタカ神社の洪水碑 |
| | 12 | 地藏 | 向い地藏 |
| | 13 | 集落 | 口屋内集落 |
| | 14 | 沈下橋 | 屋内大橋 |
| | 15 | トラス橋 | 口屋内大橋 |
| | 16 | 国道 | 441号 |
| | 17 | トラス橋 | 津大橋 |
| | 18 | 沈下橋 | 半家橋 |
| | 19 | 沈下橋 | 中半家橋 |
| | 20 | 沈下橋 | 長生橋 |
| | 21 | 沈下橋 | 岩間大橋 |
| | 22 | 沈下橋 | 勝間橋 |
| | 23 | 沈下橋 | 高瀬橋 |
| | 24 | 沈下橋 | 三里橋 |
| | 25 | 沈下橋 | 今成橋 |
| | 26 | 河川 | 渡川水系四万十川 |
| 河口区域 | 27 | 寺院 | 南宗寺 |
| | 28 | 寺院 | 光明寺 |
| | 29 | 樹木 | 光明寺のイチョウ |
| | 30 | 樹木 | 貴船神社のクスノキ |
| | 31 | 神社 | 貴船神社 |
| | 32 | 道路 | 県道中村下田ノ線 |
| | 33 | 道路 | 県道中村下田ノ線 |
| | 34 | 道路 | 串江臨港道路の区間 |
| | 35 | 港湾 | 下田港 |
| | 36 | 道路 | 松野山子の首線 |
| | 37 | 道路 | 錦森線 |
| | 38 | 道路 | 内港東線 |
| | 39 | 道路 | 上町南北1号線 |
| | 40 | 道路 | 上町南北2号線 |
| 41 | 道路 | 上町南北3号線 | |
| 42 | 道路 | 上町南北4号線 | |
| 43 | 道路 | 上町南北5号線 | |
| 44 | 河川 | 渡川水系四万十川1 支竹島川 | |
| 45 | 植生 | 入田ヤナギ林 | |
| 46 | トラス橋 | 四万十川橋 | |
| 47 | 漁場 | スジアオノリ自生地 | |
| 48 | 漁場 | アオサノリ養殖場 | |
| 49 | 河川 | 四万十川 | |
| 50 | 集落 | 下田集落 | |

●景観法・四万十川条例・文化財保護法の網掛け範囲（断面図）

<四万十川下流・河口区域> 文化的景観区域=四万十川の水面のみ

<黒尊川区域> 文化的景観区域=第一線緑間

<景観重要構成要素集落箇所(下田・口屋内)> 文化的景観区域=四万十川(竹島川)水面~集落端



出典：『四万十川流域の文化的景観』（2009.3.四万十財団）

【黒尊川区域の重要構成要素 ①～⑦】

②黒尊山自然観察教育林

黒尊川の上流域に位置する国有林で、針広混交の天然林が広がっている。黒尊川、ひいては四万十川の水源地を涵養し、それら河川の水量・水質の維持に資している。黒尊川流域の山林の多くは、林業が活況を呈した大正～昭和にかけて人工林へと移行したため、当国有林は黒尊川流域の自然植生を知ることができる希少なエリアである。林内には遊歩道が整備され、自然学習の資源として活用されている。



③森林軌道跡

大正13年～昭和25年にかけて運行した森林鉄道の軌道跡の一部。森林鉄道は、かつては黒尊川流域における木材の搬出や物資の運搬だけでなく、流域の交通手段としても大きな役割を担っていた。鉄道によって口屋内まで運ばれた木材は、四万十川との合流地点で筏に組まれ、河口の下田まで流された。自動車道が整備され、トラック輸送へ移行する昭和25年～27年ごろに廃線となり、その軌道跡が自動車道へと転換された。



①山津見（やまつみ）神社

通称：黒尊神社。黒尊大明神とも呼ばれ、古くから蛇の神様を祀り、山間部で篤く信仰されてきた神社。拝殿、本殿は急な勾配の石段を登った高所にあり、そこに至る石組みの山道は、樹齢500年以上と伝わる大杉をはじめとした古木群の中に通されている。神社の祭日である旧暦6月18日と10月18日には、黒尊川に行ってはいけないとされていた。これは神社の御神体である蛇が川から神社に行くからだと伝えられてきたことによる。



⑦黒尊川

黒尊山の山林で涵養された水が流れる四万十川の支流。四万十川流域でも際立って良い水質と適度な河川規模が、人の暮らしとの密接な関わりを可能にしてきた。川に過度の負荷をかけない流域の暮らしが河川環境の維持につながっているものと考えられ、川との良好な関係性を考えるうえで手掛かりとなる。藩政期から昭和期にかけて、流域で木材の生産・搬出が盛んであった時代には、水運を介した搬出経路として役割を果たしていた。



⑥ナロノ橋

黒尊川に架かる2つの沈下橋のうちのひとつ。架橋年代は昭和30年代で、黒尊川では最も早く架橋された。口屋内の沈下橋（屋内大橋）と同時期のもので、対岸の山林からの木材搬出において重要な役割を果たしていた。現在も植林地の管理に利用されている。



⑤白王橋

黒尊川に架かる2つの沈下橋のうちのひとつ。架橋以前は河川内にコンクリートで固めた台座を据え、板橋を渡して人馬が渡っていた。現在もそのコンクリートが残存し、渡河の来歴がわかる。現在は住民の生活道や農道として常に利用され、地元では「松ヶ谷橋」と呼ばれている。橋の周辺ではアユ、ウナギ、エビ、カニが獲れ、黒尊川へのアクセス、川遊びや川漁などの河川利用の役割を担っている。



④お菊の滝

この土地に伝わる「お菊」の伝承に因んだ滝。伝承は現在の兵庫県で発祥したとされる「播州血屋敷の伝説」に酷似している。黒尊川流域から木材が土佐湾を経由して兵庫、堺など関西の主要な港湾へ搬出されるとともに、関西圏から多くの生活物資が流入していた頃に、同じルートで文化的な交流があったことが想起される。現在では地元の有志により祠やアクセス路が整備され、滝の近くにお菊をイメージした観音像が立てられている。



【口屋内地区の重要構成要素 ⑧～⑬】

⑬口屋内集落

四万十川を挟み、左岸側の野加辺、右岸側の本村の2つの集落で構成されている。住民の意識においても両集落は一つのまとまりをなしており、河川を挟んだ集落が同一の生活圏を共有するという、他の河口域では見られない様相を呈している。

【本村】

四万十川右岸の山林を背にして、山際に集落が広がり、家々の前に細い道が伸びている。道路から河原までを農地として利用する、典型的な農村の姿で神社や寺はこちらにまとまっている。

⑪ハイタカ神社の洪水碑

ハイタカ神社の境内へ続く石段横に設置された石碑。明治23年9月13日に発生した洪水による浸水被害がその高さまで及んだことを示している。

集落における水害との関係を証するとともに、水害時に浸水しない高さに神社が設置されるという流域の特徴も表している。



神社までの参道

⑩木材集荷場

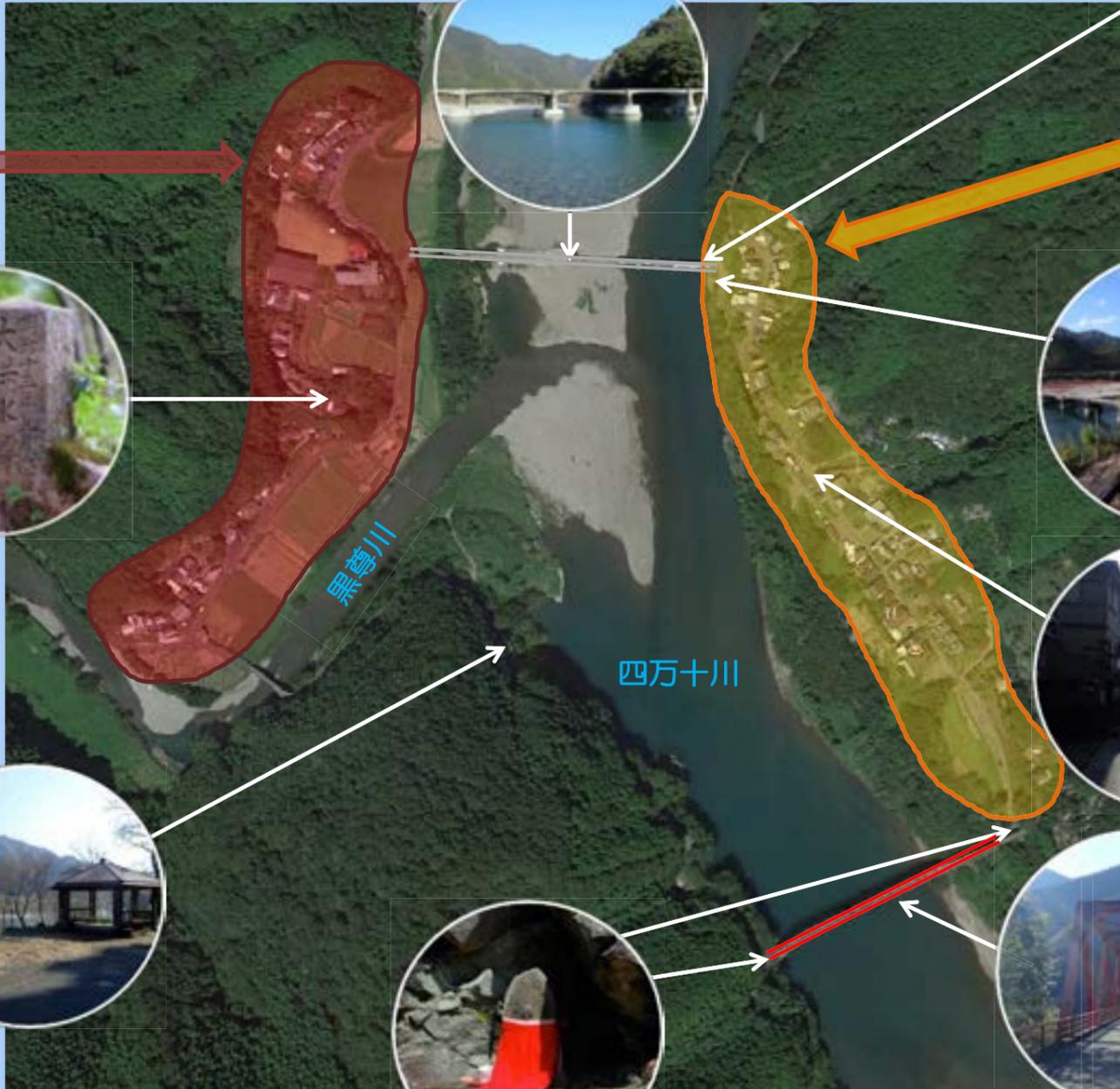
かつて黒尊地域から伐り出された木材は、森林軌道等により運び出されて、口屋内で一度集積された後、筏に組んで下流に配送されていた。その貯木場（地元では「土場」と呼ばれた）の跡地。現在は東屋が建っており、観光船の発着場などとして利用されている。



かつての貯木場（土場）

⑭屋内大橋

通称：口屋内沈下橋。昭和30（1955）年、本村と野加辺を結んでいた渡し船の航路に架橋され、その建設には口屋内集落の住民も携わっている。曲線を基調とした独特の形状が特徴で、川の増水時の水位の上昇を知るために、橋脚に大きな目盛りが書かれている。地域の生活道や親水の場として頻りに利用されてきたが、平成22（2010）年の落橋以降、修復等のため通行止めとなっている。



⑧渡し場跡

屋内大橋が架橋される前に運航されていた渡し舟の発着場跡。当該集落において河川交通から陸上交通への移行過程が分かる資料である。



【野加辺】

商店、民宿、民家等が建ち並び、道沿いに商業で発展した村の姿が見られる。地域内外の人々が集う場所として、診療所、営林署、郵便局などの公共施設が多くみられる。

⑨沈下橋左岸の石垣

国道441号線から屋内大橋へ続く通路沿いに積まれた石垣。沈下橋、河川などと一体になった良好な景観を作り出しており、地域でも親しみの深い石垣である。

平成27年に大規模崩落が発生し、現在修復工事を実施中（平成31年度完了予定）。



⑯国道441号

野加辺集落を南北に縦断する道路で、当該集落の特徴である「列村構造」の軸となる道である。道に間口を向け、両側に民家や商店跡などが立ち並んでいる。古い街道を思わせる一車線ほどの狭い幅員で、車の行き違いの難所となっている。



⑮口屋内大橋

赤いトラス構造（複数の三角形で骨組みを形成した構造）の鉄橋。昭和49（1974）年に架橋。口屋内で木材などの流通が陸上交通に移行する時期に需要が高まり建設された。平成30年度現在、屋内大橋が通行不可となっているため、本村集落や黒尊方面への通行は主にこの橋が利用されている。



⑫向かい地藏

口屋内大橋の两岸に配置されている一対の地藏。本来は口屋内大橋が架橋される前に運航されていた、渡し舟の安全を見守るために两岸に配置されていたと考えられており、口屋内大橋が架けられた後に現在の場所に移設された。集落での河川交通の痕跡をとどめる遺産である。



（左岸側）



右岸側の地藏



屋内大橋（口屋内沈下橋）から見た口屋内大橋

【下田地区の重要構成要素】

⑤0 下田集落

四万十川河岸に形成された旧港町の集落。鎌倉時代にはすでに要港であったが、元弘元（1331）年、尊良親王が貴船神社を勧請したことで集落の形成が始まった。

藩政期から昭和期にかけ、四万十川流域の木材・林産物等の物資を集積・移出する港町として栄えた。現在でも、明治から昭和初期にかけて建設された、水切瓦や土佐漆喰など伝統的な建築技法の見られる家屋や建造物が点在し、町の空間構造についても藩政期からほとんど変わらない様相を呈している。



②7 南宗寺

地域の人々に「たかいてら」と呼ばれ親しまれている禅宗（臨済宗）の寺。寺社の設置場所として、洪水時に浸水しない高さの土地が選ばれるという流域共通の傾向が表れており、過去にも水害や津波時の避難先として頼られていた経緯がある。



②8 光明寺

南宗字の「たかいてら」と対比され「ひくいてら」と呼ばれ親しまれている浄土真宗の寺。寺社の設置場所として、洪水時に浸水しない高さの土地が選ばれるという流域共通の傾向が表れており、過去にも水害や津波時の避難先として頼られていた経緯がある。



②9 光明寺のイチョウ

光明寺への参道を登った境内にある樹齢600年と伝わる大イチョウ。寺の歴史の古さを表しており、その存在感から地区のランドマークとして親しまれている。市指定文化財。

④7 スジアオノリ自生地

スジアオノリ（アオノリ）やアオサノリ（ヒトエグサ）の生育に適した汽水域の河床環境が維持されており、秋から春にかけてスジアオノリが河床を緑に染め上げる。潮が引いた時にアオノリカギでアオノリをかきとり収穫し、河原で天日干しされるといった営みは、四万十川河口域を特徴づける景観として広く認識されている。



④8 アオサノリ養殖場

かつては河床に自生したアオサノリ（ヒトエグサ）を手で摘み取って収穫していたが、需要が増えるにつれ乱獲されるようになり、天然のアオサノリが激減した。

昭和23（1948）年頃より、四万十川下流域で試験的栽培が行われ、昭和32（1957）年から本格的な養殖栽培が行われるようになった。

かつて林産物や物資の積出港として栄えた地域において、その機能が衰退していった時代に、地域の人々の生業と土地利用が変化していったという来歴を表している。



④4 竹島川

河口部は船が通る流路を残して一面アオサノリの養殖場となっている。



③1 貴船神社

元弘の乱によって土佐に配流となった尊良親王（後醍醐天皇の第一皇子）が、京都鞍馬山の基布祢大明神の鏡と鉾を勧請して船に祭り、無事幡多にたどり着いたことに感謝して社を建立したという伝承がある神社である。この神社の勧請により、人が次第に下田に集まり、集落として発展していったと伝えられている。



③0 貴船神社のクスノキ

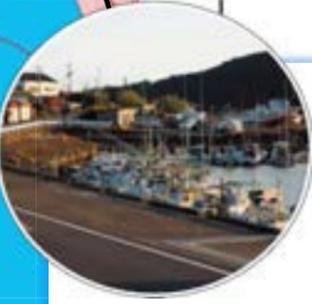
貴船神社の境内にあるクスノキ。神社の位置と下田・串江の地区境界を示すランドマークとして親しまれている。市指定文化財。



③5 下田港 昭和14（1939）年に汐田に築造された内港。

（1）川港の時代

鎌倉時代、中村平野に九条家領幡多荘が成立し、建長2（1250）年に一条家の荘園として受け継がれて以来、年貢をはじめ荘内の産物の積出港として重要な役割を果たしていた。藩政期においても幡多地域の要港であった。四万十川の水運を介した物資流通が活発になり、その流通方法の確立とともに港町下田は繁栄した。この時期は松野山を物資の集積港とし、ここから直接または河口に停泊する船によって京阪神への移出を行っていた。



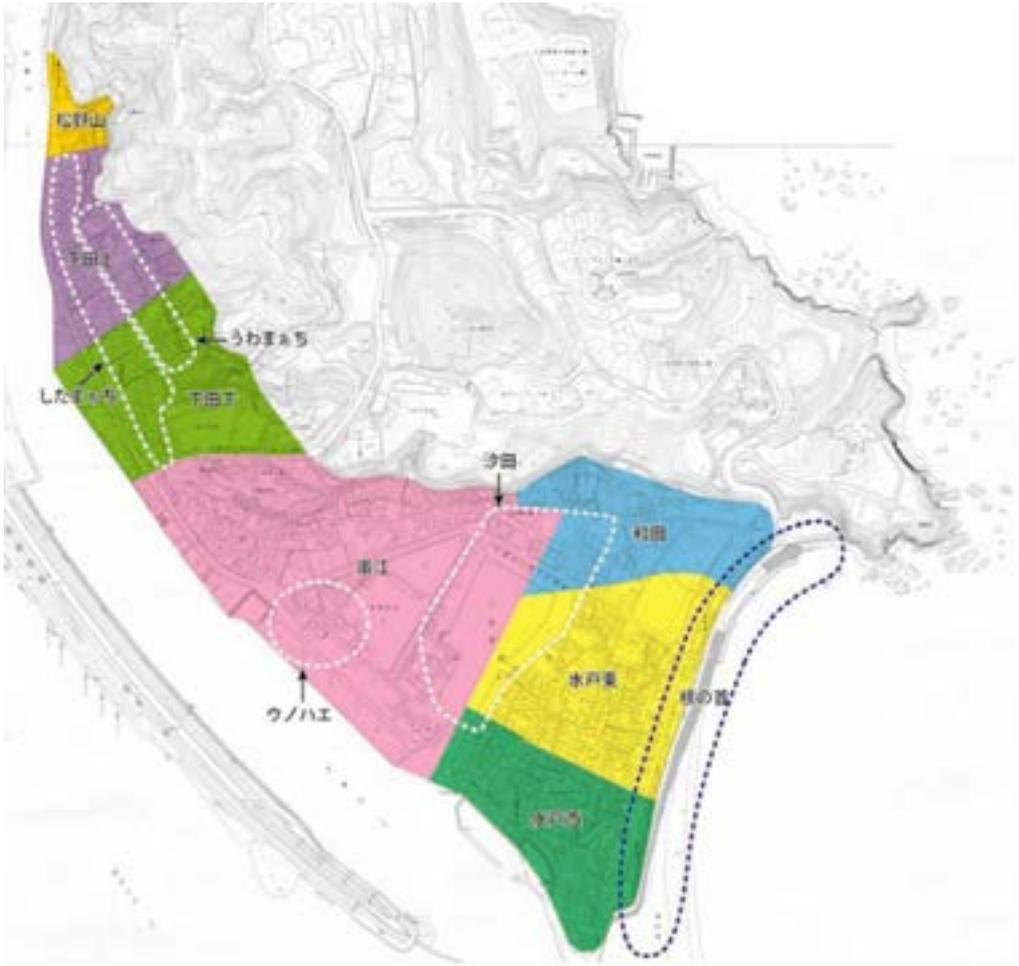
（2）外港の時代

明治期から大正、昭和にかけて下田は活況を呈する。明治末から大正初期頃、下田港の湾口が浅くなり、船も大型化したことで下田や松野山への航行が困難になった。このため船は土佐湾に面した根の首に停泊するようになり、松野山や下田の物資はそこまで小舟で運ばれ、積込まれた。

（3）内港の時代

昭和11（1936）年、室戸台風が当地を襲い、多くの汽帆船を流失させる甚大な被害を受けた。この被害から内港の必要性が高まり、昭和14（1939）年に現在の内港が整備されるに至った。

■下田地区の構成



①^{まつのきん}松野山

下田地区の最北部に位置し、藩政期には四万十川の水運で運ばれてくる物資が集積された場所であった。河岸には木炭や塩などを貯蔵する倉庫が建ち並んでいたという。

②^{しもだかみ}下田上／③^{しもだした}下田下

南宗寺から河岸に伸びる路地を境に北側が下田上、南側が下田下と呼ぶ。

これとは別に山側に面した土地を「うわまち（上町）」、川側に面した土地を「したまち（下町）」と呼び分けるなど、街区の発展に伴う街並みの認知が現在も息づいている。

重厚な石垣や土佐の伝統的な民家が点在し、藩政期からの豪商の存在や、廻船と山海の交易による繁栄期の時代を彷彿とさせる街並みが残されている。

④^{くしえ}串江

主要地方道中村下田ノ口線から南側の地域をいう。街並みは山裾に沿って東西に形成されている。地域では南側の土地をウノハエと呼ぶ。

⑤^{わだ}和田

串江の東で、現在の下田港内港の北東側の地域を指す。

⑥^{みと}水戸

四万十川の土砂の堆積によってできた砂州上に形成された地域で、明治後期頃から急速に発展する。その砂州は戦前までは青砂島と呼ばれ、かつては松林の発達した浜であったが、戦後になり水戸と呼ばれるようになった。

水戸西と水戸東に分けられ、海岸側は根の首とも呼ばれる。