

海上交通による港町ネットワーク

—瀬戸内の港町を巡って—

日本大学 学生会員 ○ 高橋寛之
日本大学 正会員 伊東 孝

1. はじめに

物流が船による海上交通が主流であった頃、瀬戸内の港町は水のルートで結ばれ、港町の正面は海を向いていた。しかし物流が陸上交通に移ると海上交通は衰退し、水辺からの視点は忘れ去られた。

本研究では、水辺からの視点やアプローチを再現するため、現代の港町ネットワークを構想した。

かつて港町を結んでいた水のルートを復活させ、港町同士をつなげる線をつくり、地元住民と交流を重ねることで、人のネットワークをつくる。さらに人のネットワークからどのように恒常的な港町ネットワークへと発展させるか。今回はまずネットワークづくりの第一歩として鞆の浦から瀬戸内海の島々や対岸の四国の港町を巡り、交流を深めることにした。一ヵ月後にはシンポジウムを開催した。港町ネットワークの試みと今後の課題について報告する。

2. ルートの概要：いろは丸ルート

歴史的港湾遺産や町並みが数多く現存する瀬戸内の港には、かつて朝鮮通信使や北前船など、瀬戸内の東西ルート（横軸）が発達していた。しかし瀬戸内には、縦の南北の動きもある。東西ルートはよく知られているが、瀬戸内の南北ルートはないのだろうか。歴史的にみると、坂本竜馬の「いろは丸」事件がある。



図 - 1 瀬戸内の主な船の航路

この「いろは丸」とは、海運業を構想していた坂本龍馬が大洲藩から借りた船のことである。紀州藩の「明光丸」と松山沖で衝突、破損した「いろは丸」は曳航されて鞆港へ向かったが、船腹に潮が満ち、宇治島沖で沈没した（図 - 1）。

今回は「いろは丸ルート」を辿ることにした。

3. 海上交通のバリアとメリット・デメリット

3 - 1 法律のバリア

今回のルートは当初、鞆の浦を起点とし御手洗・下蒲刈・釣島・伊予・長浜の五つの寄港地の訪問を計画した。「いろは丸」の航路を辿るもので、途中、釣島へ寄り、そのまま伊予・長浜へ向かう予定だった。海上は自由航行なので直行できるはずである。しかし実際は、海には境界線があり、それまで平水であった海面が伊予・長浜の近海(伊予灘)は沿海であるため潮の流れがそれまでとは大きく異なり、海上交通安全法から船の装備を換える必要があるという。そこで、当初の予定を変え、松山港で船を降り、陸路で伊予・長浜を訪れた。

3 - 2 時間距離

車と船による各港までの時間距離を算定してみた。車の速さはカーナビゲーションで設定されている速さである高速道路 60km/h・国道 30km/h で算定し、船の速さは今回の「いろは丸ルート」の巡航速度である 40km/h で航行するとした。すると各港町へは、車より船で訪れた方が早くなった（図 - 2, 3）。現実には車は、渋滞などを考えるとさらに時間がかかる可能性がある。

3 - 3 費用

費用では車の場合、国道・高速道路・一般道路など、どの道を通るかによって異なるが、例えば鞆の浦から伊予市までの費用は、有料道路を使うと普通乗用車 1 リットル 12km 走行するものとして、高速・ガソリン代含めて 5,250 円であるが、船の場合、今回はチャーター代だけで 378,000 円かかり、乗船料だけでも 10,000 円を超えてしまうため、費用的には船の移動の方が高つく。

キーワード ネットワーク いろは丸 町並みゼミ

連絡先 〒 274-8501 千葉県船橋市習志野台 7-24-1 電話 047-469-5572 FAX047-469-2581



図 - 2 各寄港地までの所要時間(単位：分)

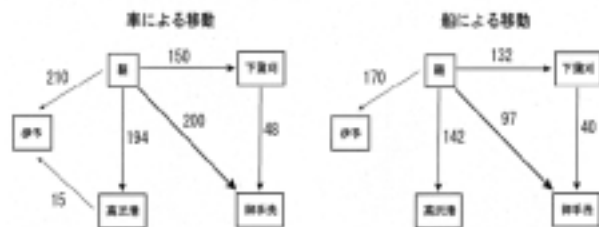


図 - 3 各寄港地までの移動距離(単位：km)

4. 地元住民との交流

現地では地元住民の方に協力・先導してもらい、各港町の港湾遺産や町並みを見学、まちづくりの進展状況についても報告してもらった。鞆と下蒲刈では雁木を測量・調査し、鞆のほうが長く、下蒲刈のほうが古いことがわかった(図 - 4、5)。釣島では英国人技師 R・H・プラントンが設計・指導し、明治6年に初点灯した釣島灯台(図 - 6)を、長浜では今もなお現役の可動橋である長浜大橋(図 - 7)を特別に動かしてもらい、橋が動く様子を見学するなど、貴重な体験をした。夜には懇親会もおこない、意見交換をした。

5. 「全国町並みゼミ鞆の浦大会」

四国訪問から1ヶ月後に開催された「全国町並みゼミ鞆の浦大会」では、今回訪れた港町の他に瀬戸内の港町の代表者が集って分科会やディスカッションをおこない、さらに交流を深めた。

「全国町並みゼミ」は、全国町並み保存連盟により毎年開催されているゼミである。25周年にあたる今年は鞆の浦で3日間の予定で実施され、大会では、「港町ネットワーク」を主題にパネルディスカッションがおこなわれた。パネリストには、訪問した鞆・御手洗・伊予・長浜をはじめ、尾道・佐古・室津の代表者も出席し、全国町並みゼミでネットワークはさらに広がった。パネルディスカッションでは以下のような港町ネットワークをつくる意義や問題点、今後の課題などが提案された。

(1) 過去の歴史や遺産を一緒に勉強することで認識が共有化され、瀬戸内海の港町を世界遺産に登録する展望が見えてくる。

(2) 港町ネットワークをつくるためには、交通がスムーズにならないと「海の道」の復活はない。



図 - 4 鞆の雁木



図 - 5 下蒲刈の雁木



図 - 6 釣島灯台



図 - 7 長浜大橋

(3) 海の道は直結していて早い。周期的に結ぶという意味でネットワークをつくり出したい。

(4) 海の上に境界線はない。あるとしたらそれは行政が決めたもので、港町ネットワークを立ち上げるための妨害にはならない。

(5) 広島市が瀬戸内を巡るツアーを実施した。また観光という意味で尾道～鞆区間の定期航路をつくる計画もある。料金が低いという問題はあるが、今後10年、20年の間に船で港町を結びつける可能性を秘めている。

(6) 町並みを生かすためにもネットワークで交流を広め、海から港町を育てていく運動をしていきたい。

(7) 船のない港も現れ始めている。港を結ぶ船を復活させるためにも、ネットワークを実現させたい。

このように、パネリストの間からは積極的な意見や提案が出された。こうしたディスカッションを繰り返すことで具体的なアイデアが生まれ、できることから行動して、現実的なネットワークの可能性が見えてくるにちがいない。

6. おわりに

パネルディスカッションでは、以下のようなひとつの結論に到達した。

各港町には遺産や歴史など、さまざまな魅力はあるが、現在のところ共有化できるものがない。まず市民が点である個々の港町の歴史を勉強することが必要である。点を十分理解したのち、点と点を結ぶ線の歴史を勉強する。その線が人のネットワークから港町のネットワークとして発展し、ひとつの形になっていくだろうというものであった。

今後の進展に期待したい。

本研究は、H14年度日本財団の助成金を受けた。