

実踏からみる瀬戸内海景観分析

日本大学 学生会員 ○片桐 隆晴
日本大学 学生会員 西塚 泰道
日本大学 正会員 川西 崇行
日本大学 正会員 伊東 孝

1. はじめに

瀬戸内海は、日本有数の多島海であり、それが特徴的な景観を構成している。かつては、沿岸の都市・島と島の間を相互に結ぶ海上交通の発達していた地域でもある。

そうした盛んな舟運を背景に、瀬戸内の風景を船上から見、記録した紀行・絵図・写真などは古来多数存在するが、開発を経た今日、昔と寸分違わぬ風景を目にすることは稀であろう。古からの瀬戸内の景観の骨格が保たれているか否かという問が、本研究の一契機となっている。

本研究では、2003年5・6・8月におこなった実踏調査のデータをもとに船上から見た多島海景観の分析をおこない、特徴を見出そうとした。そして古来からの瀬戸内の景観の骨格が、保たれているか否かを検証した。

2. 調査方法

鞆一瀬戸田航路を「東西軸方向」、三原一伯方間航路を「南北軸方向」として整理した(図-1)。

実地で乗船し、船尾で一定時間(3分もしくは5分)ごとにGPSデータを採って測点を出し、同点で船上からの写真を1地点3枚(正面と左右)の撮影をおこなった。

調査は、3次にわたっておこなった(表-1)。

南北軸方向の写真とGPSデータは2003年8月調査、東西軸方向は2003年6月調査のものを利用した。

3. 分析方法

東西軸・南北軸の航路とも、船尾で撮影した写真をデータとし、眺望的側面(景色の立ちあらわれ方・特徴)と機能的側面(航海時に目標物となる対象等)について分析した。

分析時、各地点の主な目標物の位置と名前を調べるため『瀬戸内海水路誌 瀬戸内海・豊後水道』(海上保安庁, 1999年)を用いた。また景観変化の比較には、1951年に刊行された『内海対景図集』(海上保安庁)を用い、一致した地点の比較をおこなった。

4. 分析結果

2において得られた撮影点は東西軸15点、南北軸31点にのぼった。また、調査で得たGPSデータを海図にプロットして航路の距離を出すと、東西軸は約38km、南北軸は約20kmであった。

4-1 景観ゾーンの類型化

各航路の撮影点の景を時間順に並べ、類似の景をグループ化し、その中間点を以下「地点」として抽出した。この結果東西軸方向は5地点、南北軸は2地点になった。

これは、東西軸の約38kmが5つの景観ゾーンに、南北軸の約20kmが2つの景観ゾーンに類型化できたことを意味する。

以下に各地点ごとの特徴を分析する。分析は、各点の実踏時の印象を加味しておこなった。

4-2 東西軸方向：鞆一瀬戸田航路

(1) 眺望的側面の記述

A地点(図-2-1) 右手になだらかな山なみが続く。掲載していない写真の左手には、お椀型の小島が見えた。山が重なって立ちあらわれてくる。

B地点(図-2-2) 左手に頂上がとがった凸形の島、右手に平らな大きな島が見え、正面には、なだらかな島なみが見える。船の側面に島や山がないため、空間がひらけている印象。島なみが中心に向かって収束する。

C地点(図-2-3) 島(左側)に近い航路を航行しているため、景色の変化が激しい。この地点では島と島のあいだを通り抜けているような印象。

D地点(図-2-4) 船が右に旋回するため、景色が著しく変化する。左右に見える山なみが横にスライドする。E地点に近い写真には、正面に橋があらわれる。

E地点(図-2-5) 左になだらかで低い山なみ、右に高いが、頂上部はなだらかな山がみえ、正面に橋が見える。景色が中心に向かって収束する。

(2) 機能的側面の検討(表-2)

東西軸方向の航路では、左右に見える島や山なみを

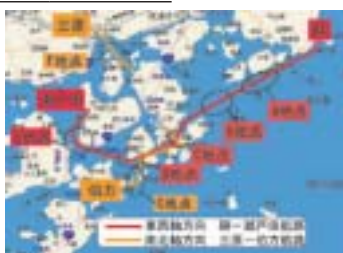


図-1 航路図

表-1 調査概要

	実施日	航路	撮影時間の 間隔
第1回	2003年5月	三原-佐木-重井	5分
		土生-弓削-佐島-岩城-伯方	5分
第2回	2003年6月	鞆-弓削-瀬戸田	5分
		瀬戸田-弓削-鞆	5分
第3回	2003年8月	伯方-岩城-佐島-弓削-土生	3分
		重井-佐木-三原	3分

表-2 各地点での主な目標物

地点	左手	正面	右手
A	なし		横島
B	弓削島・百貫島		因島
C	弓削島		因島・生名島
D	伯方島・大三島	多々羅大橋	岩城島
E	大三島	多々羅大橋	生口島

キーワード 瀬戸内海 景観 対景図

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-2-1 東西軸方向 A地点

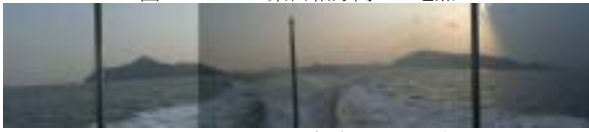


図-2-2 東西軸方向 B地点



図-2-3 東西軸方向 C地点



図-2-4 東西軸方向 D地点



図-2-5 東西軸方向 E地点

目標物として、その島と島の間に見える低くなだらかな山なみに向かって収束する特徴があった。ただしA地点では左に目標物とするものがなく、C地点では船が右に旋回するため、あてはまらない場合がある。

D・E地点では、まわりに山・島などの自然物が多いため、正面にある人工的な多々羅大橋の斜張橋が目につく。

4-3 南北軸方向：三原―伯方航路

(1) 眺望的側面の記述

F地点(図-3-1) 正面の遠くに多くの島なみが見える。起伏が多い島が重なっている。中心に収束するように立ちあらわれる。

G地点(図-3-2) 右手と左手に低くなだらかな島が見える。両方の島に鉄塔が見える。中心に収束するように立ちあらわれる。

(2) 機能的側面の検討

南北軸方向の航路の特徴は、2地点とも異なっていた。

F地点では、正面に重井港のある因島が見え、写真全体に山なみ、島なみが連なって見える。図-3-1では右手にある佐木港に出入港する際、宿禰島を目標物として進路を変更していた。

G地点の目標物の特徴は東西軸方向の特徴と同じだった。この写真では右手に伯方島、左手に津波島が見え、両方の島とも鉄塔が立っており、目標物になると思われる。

4-4 対景図との比較

対景図と写真を照合した結果、一致した地点は東西・南北軸方向で1箇所ずつあり、B地点、F地点である。

(1) B地点(図-4)

B地点と一致した対景図は、「E1百貫島北方から因島方面を望む(西行)」である。

写真には、図集に遠景として描かれている積善山・生口島が見えない。これは撮影日に、もやがかかって



図-3-1 南北軸方向 F地点

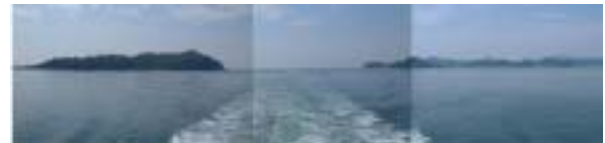


図-3-2 南北軸方向 G地点

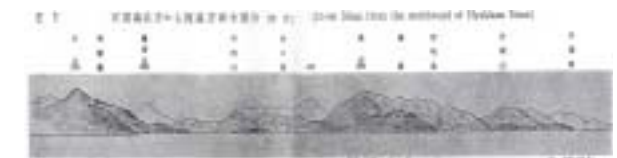


図-4 東西軸方向 B地点対景図



図-5 南北軸方向 F地点対景図と写真

いたためだと思われる。山なみの変化は、50年以上経った今日でも、ほとんど変わらない。

(2) F地点(図-5)

F地点と完全に一致した対景図はなかったが、E20「六本松ノ鼻南方から天狗山方面を望む(東行)」の一部と図-6の一部にある因島が一致した。B地点と同様、因島の山なみに大きな変化はないが、山の頂上に鉄塔が建てられ、島を判別する目標物が山の頂から鉄塔に変化した。

5. おわりに

今回、東西・南北軸は4-1のように類型化ができた。東西軸は5地点、南北軸は2地点の景観ゾーンを得たが、地点数の違いは航路の距離が関係していると思われる。

両航路では景観的な差異がみられた。まず東西軸方向では、視界に次々に島や山が入って来て、個々の島のあらわれる頻度が高かった。また島との距離が近く、島と島の間を通り抜けるような航路だったこともあり、景色の変化が早かった。一方、南北軸方向は視界の中での山なみ、島なみの重なりあいが多く見られ、奥行きを感じさせる多島海景観となっている。

また今回の分析では、4の機能的側面の検討で見られるように、視覚的に目立つ特徴的な形状の山・島が、今日でもなお操船上の目標物や参考になっていることがわかった。

山なみ・島なみの形状は、基本的には50年以上変化がなかった。しかし地点によって山・島より工作物のほうが目立ち、工作物が島を判別するための目標物になっていた。

今回の分析では航行している船上からの風景という動的な風景を静的な写真を用い分析したため、体感していた連続する風景の流れが失われてしまった。