

三角における瀬戸の重要性に関する考察

熊本大学工学部社会環境工学科 学生員 ○原田 茉林
熊本大学大学院自然科学研究科 正会員 田中尚人・本田泰寛

1. はじめに

重要港湾である三角港を持つ熊本県宇城市三角町では、まちを活性化しようという動きの中で、廃止となったフェリーターミナル跡地の利用など、港湾施設のまちづくりへの活用が議論されている。しかし、陸上の港湾施設のみを考えているだけでは、海と共に育ってきた港町の本質が活かされず、まちが本来持っていた良さが失われてしまう恐れがある。

本研究では三角町を対象に、港がもつ本来の機能と瀬戸の性質を見直し、その関係性を史的に分析することで、まちづくりを考えるうえでの港・瀬戸の重要性を明らかにすることを目的とする。瀬戸とは、海洋と内海をつなぐ狭い海域のことで、波が穏やかで航路や船の停泊などに使いやすく、港の一部や漁場としても機能しうる、豊かな機能を持つ地域資産である。

2. 地形からみた三角の特性に関する分析

(1) 陸上からみた三角

図-1より陸路からみると、三角は半島の先端に位置しているため熊本市街地からは遠く、山がちな地形のため道路は大きく迂回している。

(2) 海上からみた三角

図-2は陸水を反転させ、これまで三角と他の港を結んできた海上ネットワークを示した。三角港がない時代から、三角近海の瀬戸を通る航路は使われていた。築港後は、天草・八代・長崎(島原各港)の中間に位置しているため物資集散や旅客船の拠点として、また中継港として海上交通の中心的存在であった。

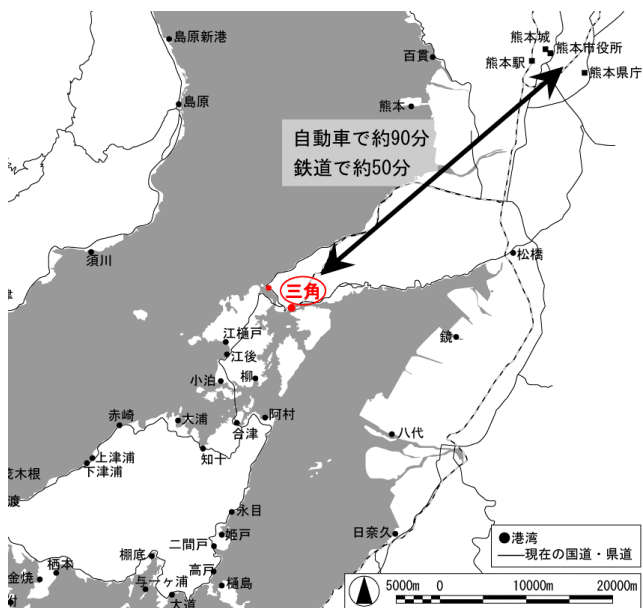


図-1 陸上からみた三角

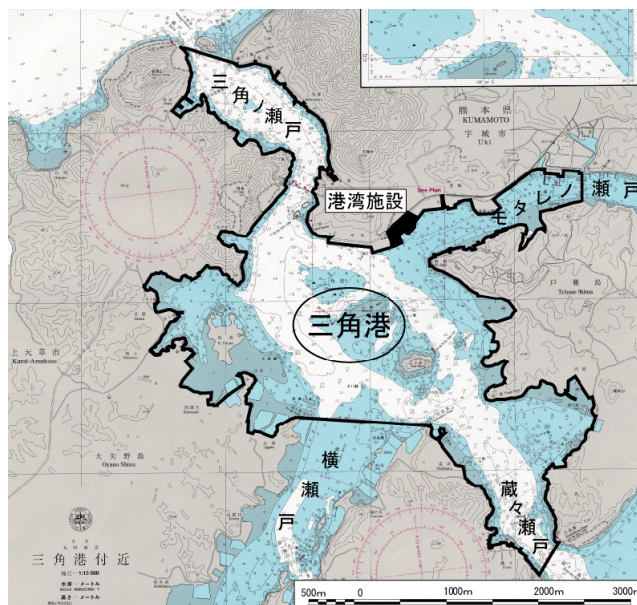


図-3 三角港と瀬戸の関係

(15000分の1海図を基に筆者作成)

(3) 三角港と瀬戸の関係

三角港の港湾施設は図-3に示した部分だが、本来の三角港は図の黒線で示した海域も含む部分であり、瀬戸を含めて三角の町が成立している。

蔵々瀬戸は八代海と繋がる水道、三角ノ瀬戸は有明海と繋がる水道として、水深・幅も十分なので今でもコンテナ船の航路として利用されている。横瀬戸は天草への航路として古くから使われているが、天草五橋架橋以後はあまり利用されなくなった。モタレノ瀬戸は水深が浅く、貯木場としての利用が主である。

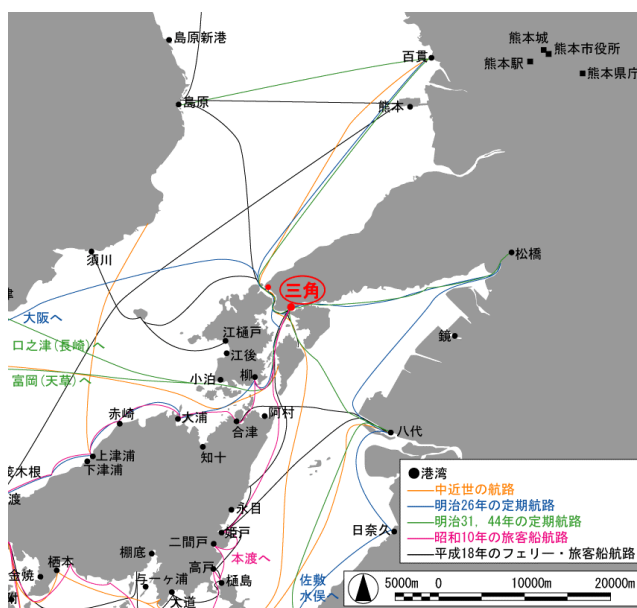


図-2 海上からみた三角

3. 三角におけるインフラストラクチャー整備史

三角町の歴史を海上と陸上のインフラ整備の視点から3期に区分し、図・表・1に整理した。

(1) 西港開港期 (1887年～)

明治20年の三角港(現在の西港)開港以来、それにあわせて道路を築き、都市施設を集めてまちを形成した。しかし土地が狭かったために、本来の港の機能である倉庫などを建設する場所がなくなり、やむを得ず際崎に倉庫を設置することになった。

(2) 鉄道開通・東港開港期 (1903年頃～)

その後鉄道の開通にあたり、物資の輸送に便利に際崎に三角駅を設置したことで、その周辺に商人が移り住むようになり、鳥崎区を形成した。次第に魚問屋、宿屋、汽船会社の関係者で町が大きくなり、港からの物資の輸送にあわせて道路整備も行われた。

(3) 天草五橋開通期 (1966年～現在)

昭和41年天草五橋開通を境に、港に関する整備はほとんど行われなくなった。陸上交通が発達し、さらにより近代的な港湾の登場で役割を奪われ、衰退していった。

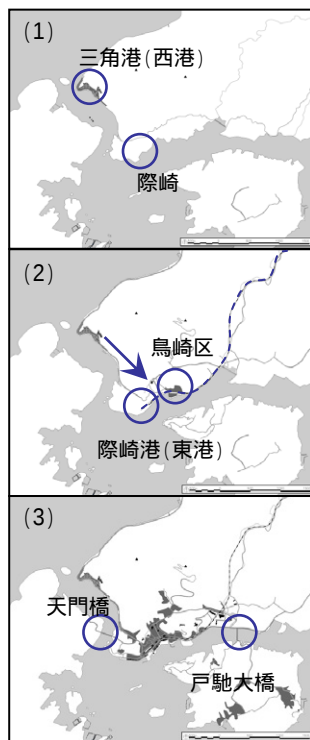


図-4 都市機能の移り変わり

表-1 三角における社会基盤整備の変遷

	年代	陸上のインフラ整備	海上のインフラ整備
西港開港期	1886年	熊本・三角間道路開通	
	1887年	三角港電信局の設立 三角浦警察署の設置	三角港(西港)開港
	1889年	長崎税関の三角出張所が開設	三角西港が特別輸出港に指定
	1899年	九州鉄道三角線開通 松橋・三角・三角駅・西港間道路開通	三角西港が一般普通港(開場港)に指定
鉄道開通・東港開港期	1903年	鉄道が延長される	野崎の渡しができる
	1913年	駅周辺に鳥崎区を形成	大型船が入港するようになる
	1922年	乗合自動車開始	
	1923年	貨物自動車の登場	
	1924年		際崎港の修築工事着工
	1932年		三角港が第二種重要港湾に指定される
	1940年	産業道路開通	
	1944年		際崎港完成
	1958年	波多浦駅開業 国鉄が蒸気機関車からディーゼルカーに移行	貯木場だった海面を埋め立て、荷揚げ場を拡張 木材輸入港に指定される
	1963年	産業道路が国道57号線に昇格	島原行きフェリー渡航開始
天草五橋開通期	1966年	天草五橋開通	八代港開港
	1972年	貨物列車廃止 山陽木材工場が八代港へ移動 合板会社が撤退	
	1973年	戸馳大橋開通 島内の道路を近代的に改良	渡し、定期船が廃止
	1996年		島原行きフェリー廃止

4. 瀬戸を介した物流ネットワークに関する分析

海上交通の拠点として、また、鉄道・道路との接続が容易であるという利点から海上・陸上交通、物流の接点として栄えた。表-1からわかるように、昭和35年～40年にピークを迎えるが、天草五橋開通以降、県内の港との取引が激減している。架橋により陸路の方が便利になり、昔からあった近くの港との海上ネットワークの役割は薄れ、陸路のみの繋がりとなってしまった。瀬戸と物流ネットワークに関するより詳細な考察は、今後行う。

表-2 三角港と取引していた港の数

	1950 S25	1960 S35	1965 S40	1970 S45	1980 S55	2004 H16
北海道	0	0	2	2	1	0
中部地方	2	4	0	2	2	0
関東地方	2	1	2	0	1	1
近畿地方	2	5	2	5	6	3
中国地方	1	12	8	9	13	1
四国地方	2	4	1	4	3	0
九州地方	18	76	55	52	18	21
-熊本	10	44	30	29	5	5
-長崎	5	18	10	13	4	6
-福岡	2	7	7	3	3	1
-鹿児島	1	3	6	4	3	7
-大分	0	0	1	1	1	1
-佐賀	0	3	0	2	2	2
-宮崎	0	1	1	0	0	0
琉球諸島	0	1	1	1	1	3
東アジア	0	5	4	2	4	3
東南アジア	1	7	6	5	4	2
西アジア	0	0	0	0	1	0
南アジア	0	2	0	0	0	0
北アメリカ	0	2	2	1	1	0
南アメリカ	0	0	0	1	0	0
ヨーロッパ	0	1	0	0	0	0
アフリカ	0	1	0	1	0	0
オセアニア	0	2	0	1	1	0
計	28	123	83	86	56	34

5. おわりに

本論文では、港町においては港単独の整備を考えるのではなく、港同士のネットワークが大切であることを、そのネットワークを支えているのが瀬戸であることを、地形、インフラストラクチャー整備、物流ネットワークという3つの観点から明らかにした。

今後は、この結果を港のあり方に反映し、さらに、まちづくりに活かす手法を提案する。

【参考文献】

- 1) 星野裕司, 北河大次郎: 三角築港の計画と整備, 土木史研究論文集 vol. 23, pp95-108, 2004.
- 2) 本田泰寛, 星野裕司, 田中尚人: 土木計画史的発想に基づく地域づくりに関する一提案, 土木計画学研究・講演集 vol. 34, 2006.
- 3) 三角町編: 三角町史, 1987.
- 4) 松島町編: 松島町史, 1987.
- 5) 天草地区建設協会: 天草建設文化史, 1972.
- 6) 熊本の風土とこころ編集委員会: 熊本の駅と港, 1984.
- 7) 西田正憲: 瀬戸内海の発見, 中公新書, 1999.