

歴史写真を用いた八代海沿岸域における社会・環境の変遷把握の検討

熊本大学工学部社会環境工学科
熊本大学沿岸域環境科学教育研究センター
熊本大学五高記念館

学生会員 ○後藤史津花
正会員 森本剣太郎, フェロー 滝川 清
岩崎竹彦

1. はじめに

八代海は、我が国で最も閉鎖度が高く、大きな潮位差と広大な干潟を有し、湾奥浅海域において独特の生態系を育む特徴を持つ内湾である¹⁾。近年は、赤潮の多発化、生物多様性の損失等の環境悪化に伴う諸現象が問題となっている¹⁾。しかし、これらの問題に対策を打とうとも、どの程度の環境状態に戻すべきかを議論するときに他の閉鎖性内湾と異なり八代海では客観的なデータがほとんど未収集であることに気づく。

近年、歴史写真が学術的価値を有する貴重な資料として認識されるようになり、歴史写真から様々な変遷を読み解く研究が進められている。研究例として、岡林らは幕末から明治・大正期にかけての長崎市街地に架設された「橋梁」に着目し技術革新の変遷過程を明らかにした²⁾。また平岡は、長野県から愛知県、静岡県を経て太平洋へ注ぐ「天竜川流域」において、人と川の関わりの転換期とされる昭和 30～40 年代以降の変容の内容や過程を検証している³⁾。人と川の関わりの変容が 30～40 年代以降、つまり高度経済成長期とされているのならば、沿岸域の変化も同時期ではないかと考えた。そこで本研究で

は、研究資料のツールとして注目されている歴史写真を用い、八代海沿岸域の民俗・風俗から自然環境の変遷を読み取ることを最終目的として、戦後以降の八代海・天草沿岸域の社会・環境変遷について読み解いた。

2. 研究方法

研究に用いた歴史写真は、熊本県八代市を中心に活動を行うアマチュアカメラマン、麦島勝氏が戦後から現在まで撮影した 9556 枚（以下、麦島写真とする。）をデジタル化したものを用いた。まず、麦島写真の中から八代海沿岸域に関する写真を抽出し、被写体や写真のタイトルの情報を基に写真整理を行った。歴史写真から変遷を把握する方法は、大きく分けて①対象物を決め変遷を把握する方法と、②観測地域・期間を決め変遷を把握する方法に分類される^{2) 3)}。本研究では、定点的かつ広範囲に変遷を把握したいと考え、両方の視点から八代海沿岸域の変遷を読み解く。また戦後 1946 年以降、日本は高度経済成長期の時代へと移る。その頃熊本県内では、熊本港や八代港、三角港の重要港湾への指定や、天草五橋の開通に伴い物流や港湾等の整備が進められた。このように日本の経済成長の動向は沿岸域整備と密接に関係して

表-1 八代海沿岸域における海辺の変遷

年代	対象		
	a:漁船	b:観光船	c:フェリー
1946-1960			
	上天草市	八代市	天草市
1961-1974			
	天草市牛深町	天草市	天草市
1975-1988			
	天草市牛深町	天草市	天草市
1989-現在			
	上天草市大矢野町維和	左:鹿児島県蔵之元港, 右:天草市	左:天草市御所浦町, 右:鹿児島県蔵之元港

おり、沿岸域の変遷を把握する上で決して欠かすことのできない事柄である。そこで高度経済成長期を、戦後 1946 年から国民所得倍増計画が策定された 1960 年、1960 年から第一次石油危機により戦後初のマイナス成長となった 1974 年、1974 年から安定成長期へと移り昭和最後の年となった 1988 年に分け、同時に、歴史写真とほぼ同一地点の現在の様子とも比較し四期間での変遷を把握する。

3. 八代海沿岸域における海辺の変遷

調査対象を「漁船」、「観光船」、「フェリー」、「干潟」、「港」、「天草五橋開通」として変遷を把握する（表-1、表-2）。まず「漁船」に着目すると、高度経済成長期の後半 1960 年代を境に、船の材質や性能の変化が見られ、手漕ぎからエンジン備え付けの船が増加しているのが確認できた。「観光船」に着目すると、天草五橋の開通した 1960 年代頃、利用客の増加に伴い、座席や柵の設置等の安全面を重視した船構造への変化や材質の変化、観光場所・用途に合わせた大きさへの変化が見られた。「フェリー」は、どの年代を見ても少しずつ変化が見られ、観光船同様に安全面の強化や、長距離船の発達に伴った旅客船と貨物船両方の機能を備えた旅客船兼自動車渡船が出現した。「干潟」は熊本県宇土市の御興来海岸の写真が多く見られ、干潮時に砂浜に出現する潮紋の美しさは今も変わっていない。また海苔養殖や潮干狩りの利用も昔と変わっていない。「港」は、「漁船」、「観光船」と同時期頃から変化が見られた。港が船舶の避難所、交通の拠点となっていることに変わりないが、大型船舶の入港がで

きるよう築堤・護岸の整備や泊地の大水深化の様子が確認できた。「天草五橋開通」は、1966 年 9 月 24 日のことである。開通前から現在までの変遷を、天草の前島と松島を結ぶ五号橋に注目してみると、開通した 1960 年代を境に、展望所等の観光施設が建設され景勝地として栄え、大型フェリーの運航や、バス・遊覧船での観光が盛んになった。このように「船」が被写体となっている写真が多いことから、昔から八代海や天草諸島では人々の生活に「船」が密着していたことが伺える。また、上天草市は島が多く、1960 年代以前から島の移動は「船」を利用していた。

4. おわりに

近年、研究資料として注目される歴史写真を用い、八代海沿岸域の変遷を定点的かつ広範囲に把握するため、「漁船」、「観光船」、「フェリー」、「干潟」、「港」、「天草五橋開通」に着目し、戦後日本の経済成長の動向との関係を読み解いた。今後は現地調査を行い、歴史写真と同一地点で変遷を把握すると共に、高度経済成長以外の様々な要因とも比較し、八代海沿岸域の変遷を読み解いていく必要があると考える。

参考文献

- 1) 環境省：有明海・八代海総合調査評価委員会 報告書, 2006.
- 2) 岡林隆敏, 島田省三：長崎市における近代橋建設に関する歴史的考察, 土木史研究, 1993.
- 3) 平岡直樹：天竜川沿川における新旧写真比較からみる景観の変容に関する研究, ランドスケープ研究 日本造園学会誌, 2005.

表-2 八代海沿岸域における海辺の変遷

年代	対象		
	d: 干潟	e: 港	f: 天草五橋開通(五号橋)
1946-1960	写真なし	左: 天草市樋島, 右: 天草市松島	五橋開通前の高舞登山からの眺め
1961-1974	宇土市御興来海岸	天草市(右: 合津港)	左: 合津港からの眺め, 右: 高舞登山からの眺め
1975-1988	宇土市御興来海岸	八代市(八代港)	熊本大学合津マリンステーションからの眺め
1989-現在	宇土市御興来海岸	左: 八代市(八代港), 右: 天草市牛深	左: 合津港, 右: 熊本大学合津マリンステーションからの眺め