

## 第3章 景観構造と特徴

### 第1節 集落

#### (1) 集落の立地と土地利用

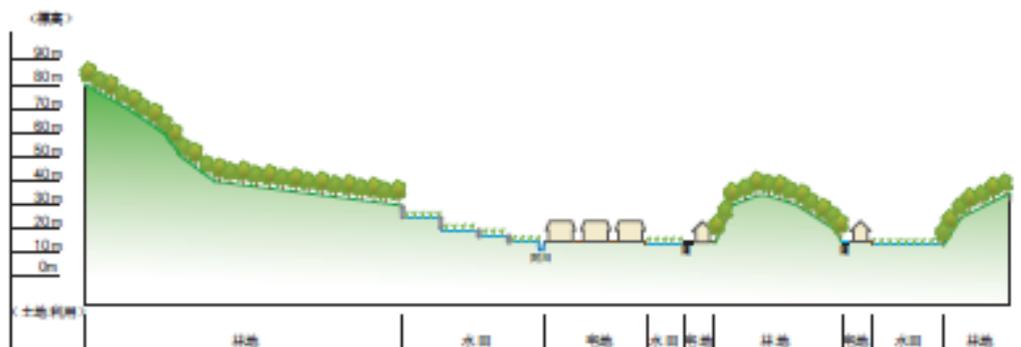
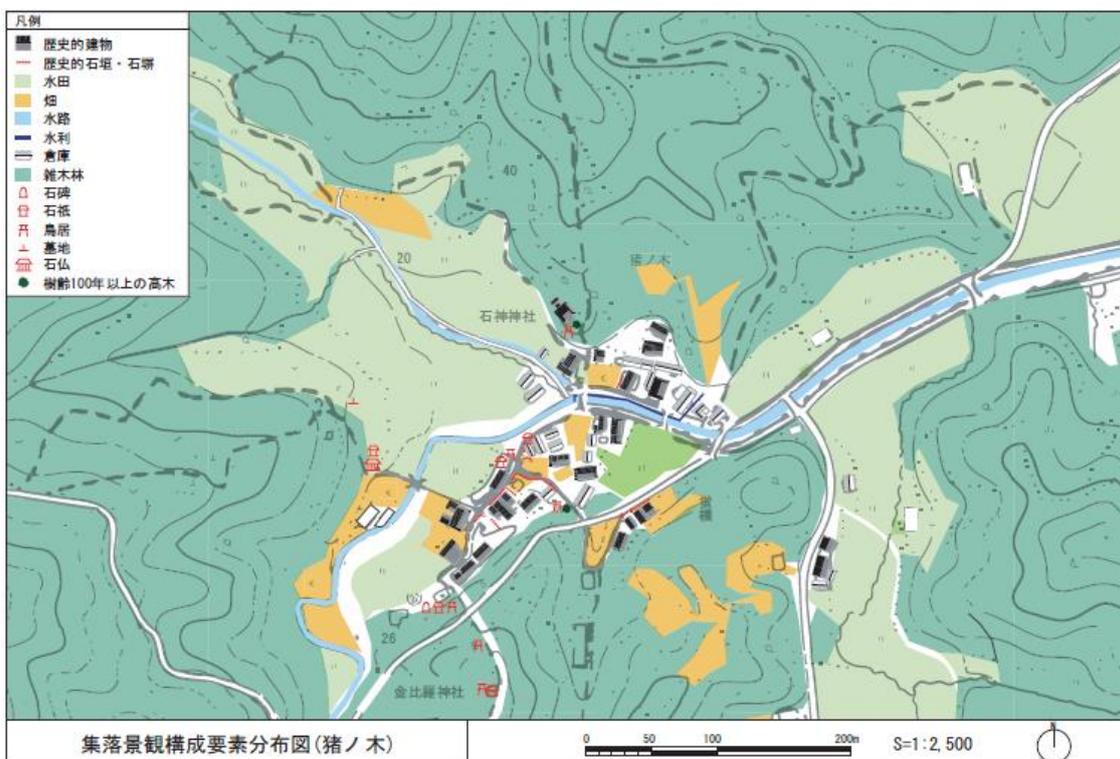
久賀島の集落は、そのほとんどが水源である河川に沿って形成されている。島内の主要水系である大開川(2.7km)や市小木川(2.2km)、そして、猪之木川(2km)をはじめとして、島内には山の湧水を水源とする河川が点在している。特に、集落と水田は馬蹄形の山脈から久賀湾に向かう斜面に多く存在しており、集落名でいうと、久賀、大開、猪ノ木、蕨(幸泊)に棚田・水田景観が広がっている。上記の集落における現在(平成22年6月)の耕作地、および、耕作放棄地の分布状態からは、以前は標高が高いところまで棚田が河川沿いに開かれていたことが伺える。また、島の外岸側においては北東部の福見においても谷から海岸に流れる川に沿って水田が形成・維持されている。東部の五輪をはじめ、南西部の浜脇、野園、田ノ浦においても各地区の河川沿いに急斜面を切り開いた棚田・段畑があったが、現在は耕作放棄地となっていたり(五輪、浜脇)、放牧地(野園)、あるいは、椿林(田ノ浦)になっていたり、土地利用形態が変容しているケースも多く見られる。

#### (2) 集落の分類

久賀島内の集落にみられる共通点は、標高約100m弱の地点が地理的境界となっていることであるが、各集落の景観特性と空間機能的特性は、おおまかに①島の内岸である久賀湾に面する集落、②外岸に面する集落、そして、③その両方の特性を持つ集落に分類される。前者の久賀湾に面する集落は、標高約100m、もしくは、それより標高の低い地点から、大開川、市小木川、猪之木川といった全長2km以上の傾斜が比較的緩やかな河川沿いに、湾を見下ろすように広がっているのに対して、後者である外岸に面する集落は長さが比較的短い河川の河口付近に漁港、居住地域、そして、農地が密集しているだけでなく、海を挟んで隣接する島の集落に面している。また、久賀島内の全ての集落に共通している点として、集落の限界域に椿林が立地していることがあげられる。以下に、各集落のそれぞれの特性を記述する。

①久賀湾に面した水系と集落の特性

馬蹄形に並ぶ山系を背景として猪ノ木、久賀、市小木、大開の各集落は、久賀湾に面して立地しているが、それぞれの集落は各集落の水源である河川に沿うように緩やかな斜面に形成されている。西内岸部に流れる猪之木川(2km)に沿うように猪之木地区の棚田・水田は形成され、



猪ノ木集落断面図

久賀湾に面した集落（猪之木集落）

また、島の南部より中央部に流れる市小木川(2.2km)に沿うように、上流より内上平地区、市小木地区、そして、下流には久賀地区が連続した水田・段畑景観が形成され、南東部から内岸に流れる大開川(2.7km)には河川に沿うように棚田・水田景観が形成されている。猪ノ木、久賀、市小木、大開の各集落においては居住地域と生業地域である水田は明確に区分されてい

る。また、久賀湾に面した集落の水田に共通することは、傾斜が緩やかなこともあり、外岸の集落と比較して棚田・段畑の区画が大きく取られていることである。農業のための用水は各集落が面している河川から引かれ、田植えの準備が行われる3・4月には河川に沿った谷全体が



市小木川流域の水田（左）と大開川流域の棚田（右）

河川の流域となるような幅広い棚田の溪谷が形成される。

#### ②外岸に面した水系と集落の特性

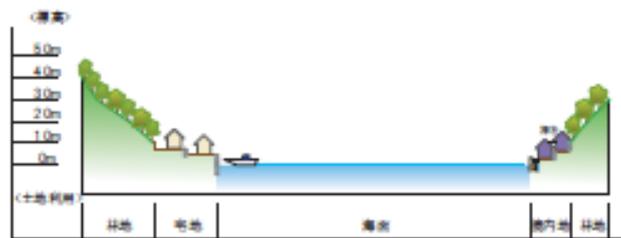
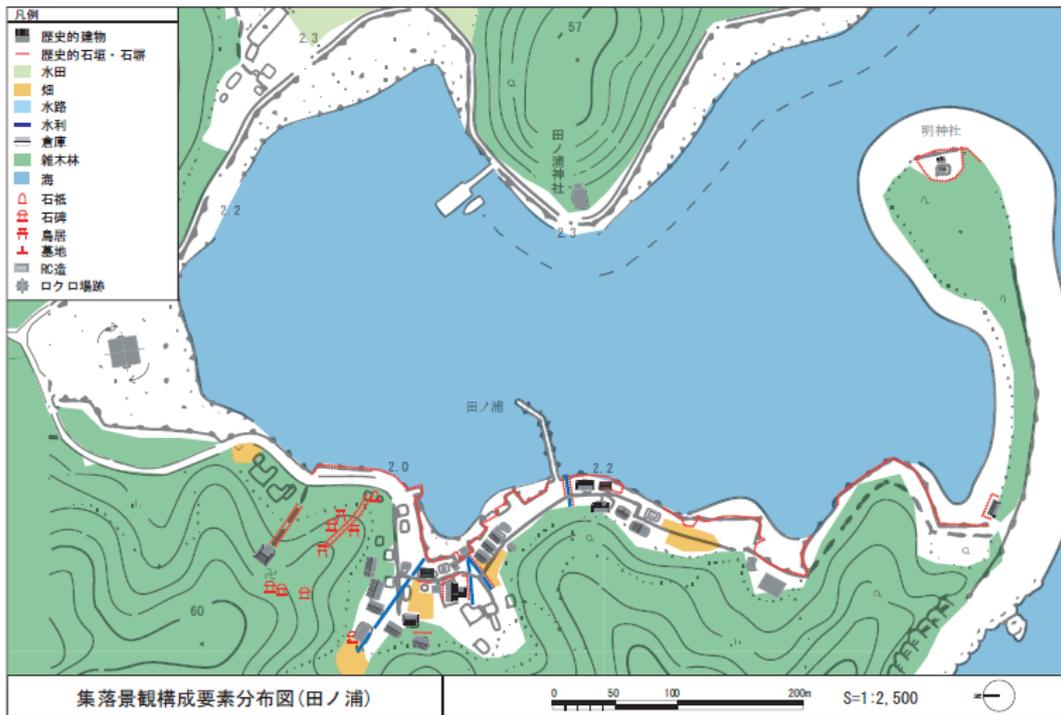
内岸の久賀湾に面する集落が傾斜の緩い斜面に立地しているのに対して、島の外岸においては、長さが比較的短く、かつ、傾斜が急な河川に沿って集落が形成されている。田ノ浦、浜脇、野園、福見、五輪といった集落に流れている河川は、その長さ、および、流域面積が内岸に流れ込んでいる河川と比較して短く、河川に沿う急斜面に石垣積みの棚田・段畑が作られ、河口付近に漁港や居住地域が形成されている（註1）。



野園集落の旧棚田・段畑  
現在は牛の放牧に利用されている。

#### ③内岸集落と外岸集落の両方の特性を持つ集落

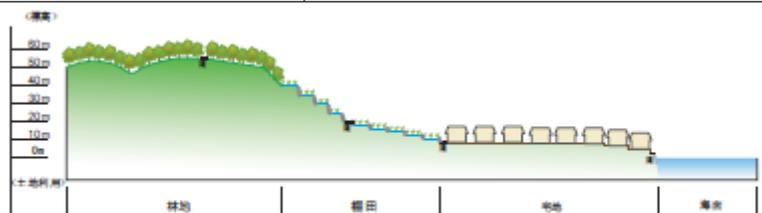
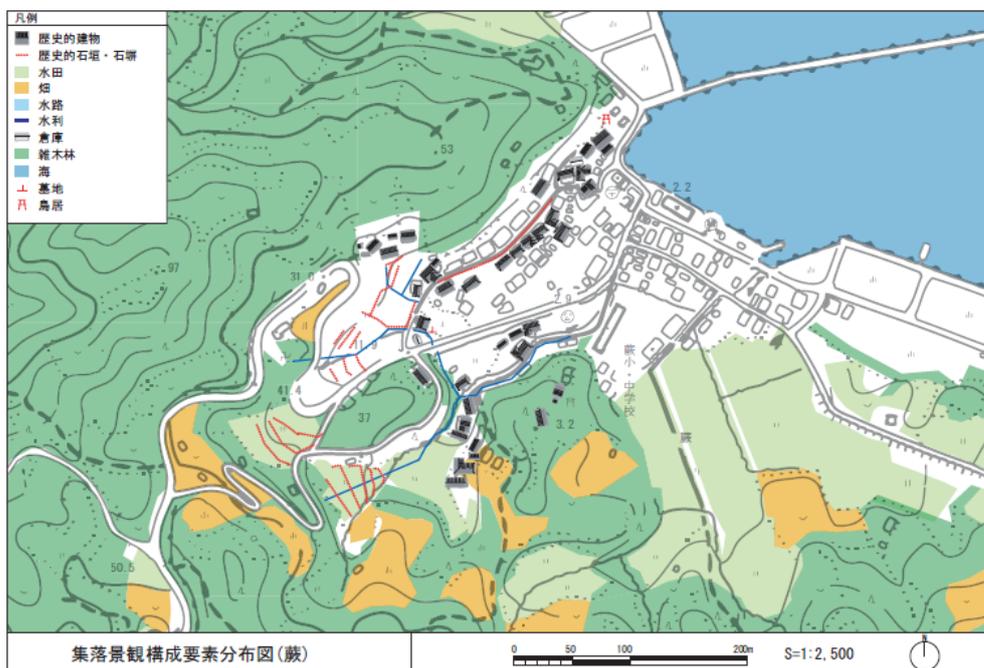
久賀島の第3の集落分類として、内岸集落と外岸集落の両方の特性を持つ集落である北東部の蕨集落があげられる。第1・2分類の集落がひとつの水系沿いに形成されているのに対して、蕨地区は峠を挟むように集落が形成されており、集落の中に島の外岸に流れ込む水系と久賀湾に流れ込む水系の両方を含有しているという地理的特性を持っている。蕨地区全体を見渡せる久賀地区方面に向かう南側の峠や福見地区に向かう東側の峠から集落を見渡すと、約500m<sup>2</sup>の区域内に漁業（蕨港）、居住地区、そして、農業（棚田）が帯状に配置され、一見、半農半漁の集落特性を凝縮した空間特性を持っているような印象を受ける。特に島の中央につながる道



田ノ浦集落断面図



外海に面した集落(田ノ浦集落・五輪集落)

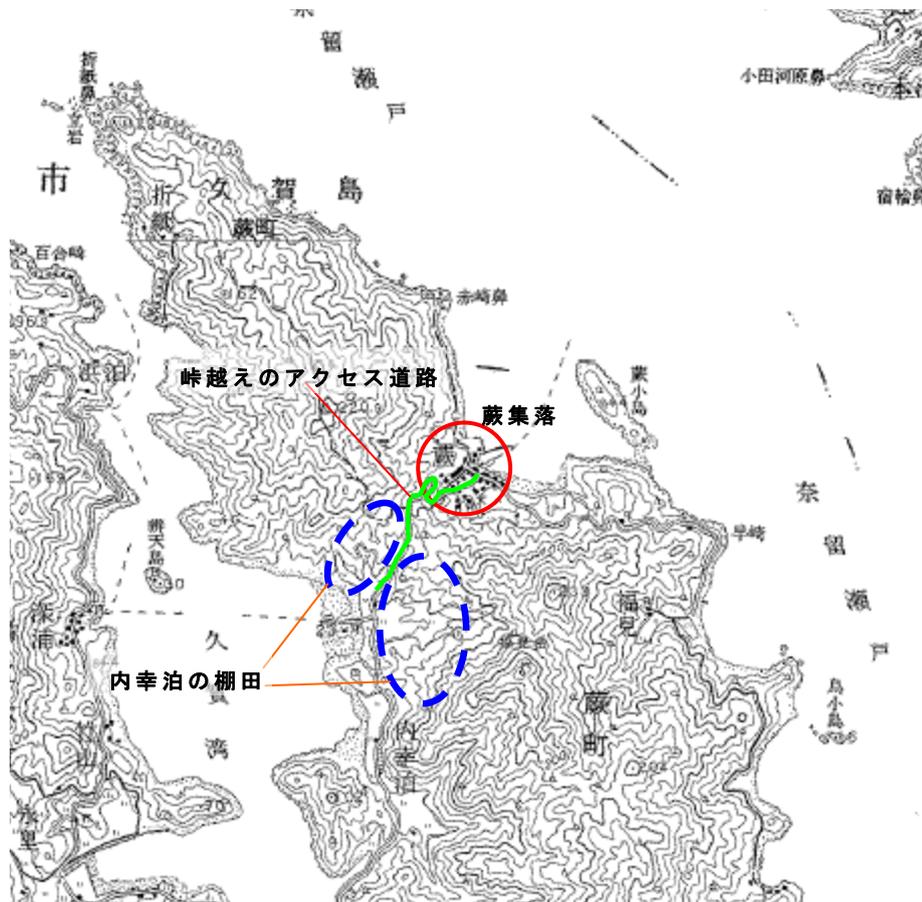


内海と外海両方の要素を有する集落（蕨集落）



蕨の集落景観

左：集落の南西に位置する岬から撮影。棚田—集落—漁港と続く。  
 右：集落の東部の海側から撮影。棚田—集落と続く。



蕨集落と内幸泊の棚田との位置関係



内幸泊の棚田（遠景）



内幸泊の棚田（近景）

路にある峠は標高約 60m 弱であるものの、その勾配は約 12% (約 500m の距離に 60m の標高差) と急であるだけでなく居住地域が坂の入り口で途切れているため、視覚的に集落の空間的境界がこの峠であるような印象を受ける。しかし、峠の南側である幸泊地区の棚田や養殖場で従事している者に蕨地区の居住者が多く、視覚的な自然地理的特性を機軸とした集落の景観と住民の生活範囲が必ずしも一致しているわけではない。つまり、景観判断の基点となる峠や河川を

境界として帯状（漁業地域〔港〕 - 居住地域 - 農業地域 - 墓地 - 椿林）に集落が完結しているのではなく、むしろ、蕨地区の生活・生業の空間は山を挟んだ広域の帯（漁業地域〔港〕 - 居住地域 - 農業地域 - 椿林 - 峠〔山〕 - 農業地域 - 漁業〔養殖場〕）に続いている。漁港に面し密集している居住地域には、学校や公民館といった公共施設が配置されているだけでなく、居住地域の南東部にある標高約 30m の丘には集落を見渡すように集落の神社である蕨神社が位置している。峠の北東部にある農地はこの蕨神社を境にして東側に 3 本の河川が形成する谷に沿うように広がっている。それに対して、峠の南部である幸泊地区は蕨地区の生業の場となっており、漁場である養殖場を中心として棚田が密集している。農業従事者は軽トラック、および、原付自転車に肥料を積み生業に取り組んでいる。

空間配置から得られる視覚的特性と集落のつながりが一致していないという印象を受けるのではあるが、以前より行政区分として幸泊地区は蕨地区に入っており、集落機能としては峠を挟んだ連続性を持っていたことが伺える。

## 第2節 交通

### （1）久賀島と隣接する島々の集落との結びつき

海を介した久賀島と隣接する島々の結びつきを記した地図として、長崎県平戸市の松浦資料館に収蔵されている『伊能図・九州全図』（文政 5 年〔1822 年〕：縮尺 1/432,000）〔京都大学附属図書館なども所蔵〕、『五島之図』（年代不明）、そして、『肥前国五島絵図』（年代不明）〔松浦資料館収蔵、長崎県平戸市〕があげられる。これらの地図では、蕨、久賀村、田ノ浦、深浦といった現存する集落の名前とともに、田ノ浦港と久賀湾が港として記載されており、当時は内岸の集落も船を介した海上交通網と連携していたことがうかがえる（註 2）。とくに『肥前国五島絵図』に久賀島と他の島々を結ぶ田ノ浦―福江間の航路が記されているように、これらの古地図から当時の主要航路を読み取ることはできる。しかし、上記の地図においては集落住民の日常の海上行動の形態までを読み取ることは難しい。

本調査では、久賀島住民への聞き取りにおいて、住民の海上移動のパターンや、調査者本人が低速移動の漁船や海上タクシーを利用して調査地や五島灘を実際に移動することにより、江戸期から近年における住民の海上移動のパターンを検証してみることを心がけた。久賀島を含め海に面した集落は、集落住民の生活空間が集落が立地している陸地のみで完結せず、集落が海を挟んで面している島々にある集落を含めたより広域の範囲を含んでいる。例としては、久賀島南部の集落（田ノ浦、浜脇、野園）は福江島の奥浦地区との海路を跨ぎ結びついており、

また、北東部の集落（蕨、福見、五輪）は奈留島西部の集落と結びついている。このような海を介した集落機能の結びつきは、近年の造船技術の発展や道路開発、そして、車の普及などをはじめとした交通・運輸の変容とともに変化してきている（註 3）。しかし、久賀島北東部の集落（蕨、福見、五輪）における生業・習俗に焦点を当てると、海が各集落の機能において重要な位置を占めていたことがわかる。以下の節では、このことについて蕨地区と五輪地区、そして、長崎港から福江港への航路を事例として取り扱いたい。

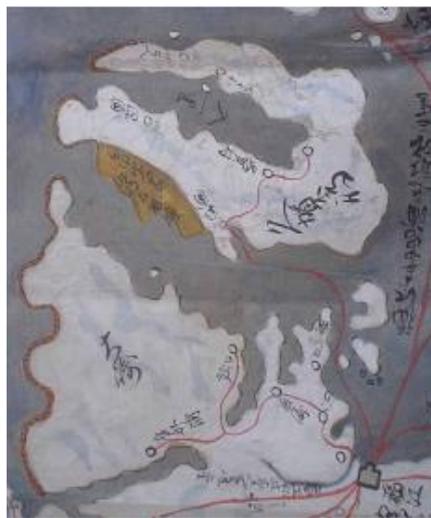


『伊能図・九州全図』〔文政5（1822）年〕松浦史料館所蔵



『五島之図』〔年代不明〕松浦史料館所蔵

当時の主要港が赤く着色されており、久賀島では田ノ浦、深浦、久賀に港湾が存在したことが分かる。



『肥前国五島絵図』〔年代不明〕松浦史料館所蔵  
田浦港から福江港につながる航路が記されている。

#### 久賀島関連古地図

## (2) 近年における海を介した集落機能の変容

### ① 蕨地区と奈留島

久賀島内の集落と隣接する島々との関係性とその変容は、市町村合併といった行政的側面や物流の変化といった経済的側面のみならず、近年における島内の各集落の生業と習俗の関連性の変化という社会・文化的側面もあげられる。特に、近年の久賀島の習俗は、福江島や奈留島といった接続する島々との密接な関連性を持っているだけでなく、その形態にもいくつかの変化が見られてきた。

そのなかでも特に顕著な事例として挙げられるのが久賀島北東部の蕨地区における習俗の運営の変化である。蕨地区の習俗は、奈留島との関係を抜きにして議論することが難しいだけでなく、奈留島における習俗の運営においても蕨地区は機能的に重要な役割をはたしている。蕨地区を含めた久賀島北東部の集落と奈留島は3kmほどの海峡を挟んで面しており、濃霧の日

以外は対岸の集落を明確に望むことが可能である。平成22年6月現在、久賀島北東部と奈留島を結ぶ定期船は無く、移動には個人が船を出すか、もしくは、海上タクシーをチャーターするかのいずれかに限られている。つまり、五島列島における現行の海上航路においては、久賀 - 奈留の両岸は結びついてはおらず、そのため、現地調査の際に車を主な移動手段として用いると久賀 - 奈留両岸の結びつきを把握するのは難しい。しかし、蕨地区の習俗・生業の変容過程において、奈留島にある奈留神社の宮司が蕨地区の神社である蕨神社の宮司を兼任することになり、奈留島に点在する神社のしめ縄の藁が、最近まで蕨地区の水田よりまかなわれていたことなど、習俗・生業は島々の集落の結びつきや集落間の機能の関係を再考する素材である。



蕨集落と奈留島の関係

折紙神社をはじめとして、島内の4地区(蕨、久賀、田ノ浦、猪ノ木)それぞれに神社があり、

昭和43年(1968年)までは角田伊織氏が島の神社の宮司として従事していた。その角田氏が昭和43年に宮司職を離職する際、島内の神社・祭事の管理は、各集落毎にそれぞれ別の宮司に依頼するようになった。以来、久賀島に常住している宮司はいない。現在は福江島と奈留島に居住している宮司が久賀島内の各地区の神社の宮司を兼任している(註4)。蕨地区にある蕨神社においては、昭和43年に登記上、角田元宮司より奈留島の奈留神社の宮司であった月川芳博氏に移管されて以来、現在まで奈留神社の宮司が蕨神社と金比羅神社の宮司を兼任して

いる（註5）。そのため、祭礼をはじめとして奈留神社の宮司は奈留島より海上タクシーを利用して蕨地区での職務についている。奈留島から宮司が移動してくるのに対し、数年前まで蕨地区からは奈留島へ稲わらが奈留島内の神社のしめ縄の材料として供給されていた。蕨地区の水田で取れた稲わらは蕨港よりチャーターした船に積まれ、奈留島まで運ばれた後、奈留神社の氏子の手作業でしめ縄とされたあと、奈留島内の各神社に供給された。奈留島では、以前、船廻地区に水田があったものの、現在では島内において生業として稲作に従事している島民は非常に少ない。そのため、奈留島にとって久賀島蕨地区は稲わらの重要な供給地であった。しかし、奈留神社にとって蕨地区より稲わらを提供してもらうことは、近年において神社を運営していくための費用対効果という側面から難しくなってきたことに伴い、稲わらを通じた兩岸の集落関係は、現在、中断されている（註6）。

また、以前は奈留港経由の長崎行きフェリーに乗船するために、蕨地区から船をチャーターして奈留港に移動する蕨地区住民の姿も見受けられたが、近年は、海上交通の運賃の上昇や奈留港経由のフェリーが1日に1便ずつ（博多方面1便、長崎方面1便）と限定されていることもあり、船のチャーター利用は非常に稀になっている。

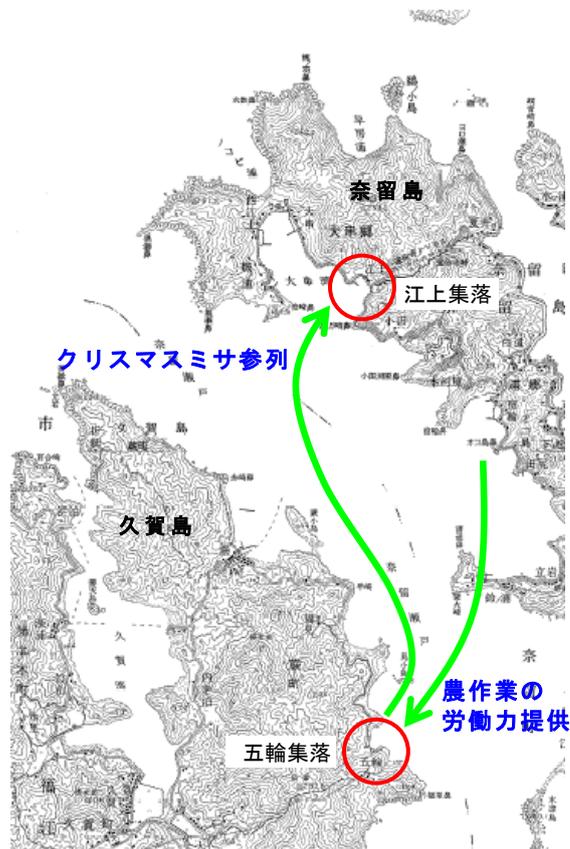
## ②五輪地区と奈留島

蕨地区と同様、久賀島の東岸に位置する五輪地区も以前は奈留島との結びつきが強かった。蕨地区と奈留島の結びつきが、稲わらとしめ縄といった生業と神道行事を機軸につながっていたのに対して、五輪地区と奈留島の結びつきはカトリックという宗教を介した結びつきと、漁業と農業という生業を介した結びつきという二重のつながりがあった。現在、五輪地区には漁業を営んでいる3世帯が居住しているのみであるが、農作業は生業としてではなく、自家消費のためのサツマイモ栽培のみであり、収穫されたサツマイモは主に天ぷら、もしくは、カンコロ餅として加工され消費されている。また、畑の南側を河川が流れているが、現在は五輪地区において稲作はおこなわれてはいない。

蕨地区と奈留島の集落機能の結びつきに関する内容の時間軸が昭和40年代以降（1960年代後半以降）であるのに対して、五輪地区と奈留島の集落機能の結びつきに関する時間軸は主に昭和40年代以前である（註7）。これは、五輪地区で聞き取り調査に応じてくれる住民に限られていることが理由として挙げられる（註8）。昭和30年代頃まで、五輪地区ではイワシ漁が活況であったとともに、イワシの缶詰工場が建設・稼動していた。その当時は、五輪地区の世帯数は約40世帯弱であり、イワシ漁に加えて農業も集落内での消費のみならず島外への販売を含めた生業として取り組まれていた。特に、サツマイモ栽培は焼酎の原料として島外に販売されていた（註9）。五輪地区の住民だけでは農作業に必要な人手は不十分であり、協力の要員として遠洋漁業の漁師が潮の干満にあわせて隣接する奈留島や中通島の奈良尾より伝馬船で協力のため日帰りで五輪地区に来たとのことである。また、海を挟んで奈留島側にある江上地区の江上教会においてクリスマスの礼拝が行われた際には、五輪地区の住民を含めた久賀島北東部に住むカトリック信者が伝馬船で礼拝に参加していた。

### (3) 海上交通と集落機能の結びつき

久賀島北東部の集落機能の地理的広がりには焦点を当ててみると、各集落の機能が航海技術を基礎とした海上航路によりつながっていることが伺える。そのため、海は生活範囲の限界ではなく、むしろ、住民の生活圏を形成する貴重な地理的要素として捉えることができる。五島を含め長崎県各地に形成された、カクレ、および、カトリック集落が「交通的に不便で辺鄙な僻地に点在する」と議論されることがしばしばあり（註10）、特に久賀島の五輪地区はその「不便で辺鄙」な地域の例として取り上げられることが多い。しかし、海上交通の視点から五輪地区をはじめとした久賀島外岸の集落などを分析すると、必ずしも「不便で辺鄙」な場所に集落が立地しているのではなく、むしろ、海からのアクセスが良好な場所に立地しているといえる。カトリック集落である五輪地区も、奈留島や上五島方面を結ぶ海上航路に面しており、「隠れ」ているというよりは、むしろ、航路上機能的な位置に「隠れず」に目立って立地している。



五輪集落と奈留島の関係

奈留島の中心地である奈留港から約3kmほどしか離れていないうえに、小型船が潮流を活用した際に通る長崎 - 福江の海路に面しているなど、海上からのアクセスが良好なところに位置している。伝馬船など人力で海上を移動する際、船頭は潮流や風力をはじめとして、潮汐や潮位を把握・活用することにより移動にかかる労力を最小限に抑えながら移動する。その際、潮汐や潮位の変化の判断の基礎となるのが、陰暦、もしくは、潮時表である。これは、五島地区をはじめとして漁船や海上タクシーといった小型の船舶を扱っている漁師や船乗りの間では、効果的に漁や航海に従事するための判断材料として現在も活用されている（註11）。

また、久賀島においても、漁業を営んでいる集落では潮時を基にした生活のリズムが営まれている。これは、漁（特に素潜り漁）においては潜っている時間を最小限に抑え、身体的な負担を軽減するために、干潮の時間帯に漁を行う（註12）。そのため、干潮の時間帯には、住民全てがいなくなるような錯覚を受けるぐらい集落が静まりかえり、干潮時には農業をはじめとした漁業以外のことに従事している住民を見かけることは稀である。

地には点在する」と議論されることがしばしばあり（註10）、特に久賀島の五輪地区はその「不便で辺鄙」な地域の例として取り上げられることが多い。しかし、海上交通の視点から五輪地区をはじめとした久賀島外岸の集落などを分析すると、必ずしも「不便で辺鄙」な場所に集落が立地しているのではなく、むしろ、海からのアクセスが良好な場所に立地しているといえる。カトリック集落である五輪地区も、奈留島や上五島方面を結ぶ海上航路に面しており、「隠れ」ているというよりは、むしろ、航路上機能的な位置に「隠れず」に目立って立地している。

例えば、五輪地区には、木造船を舟付けしやすい浜があるだけでなく、生活に不可欠である飲料水の源となる河川が存在している。また、それだけではなく、

また、潮流・潮時は住民の移動の判断にも用いられている。例えば、五島灘を長崎から五島方面に西方に低速で移動する際、地元の漁師や船乗りは潮時をもとに移動日や航路の予測を立て、そして、移動当日の潮流や風力といった要素を織り交ぜながら実際の航路を決定する。大まかな潮流のパターンをもとに地元の漁師や船乗りが好むのは、長崎の伊王島付近より福江港に向かって直線方向に進む航路ではなく、潮流が比較的弱い長崎の外海地域付近から中通島に向けて



**海上から見た五島列島**  
外海付近の会場から五島列島を望む。太陽の周りの島が中通島。

西方に向かう航路である。濃霧のときを除いて、外海地方の海上からは中通島から福江島までを一望することができ、また、星空が明瞭な天候が良好な日においては夜間でも五島列島の島々の位置関係を明確に把握することが可能である。筆者も平成 22 年 7 月 18・19 日に長崎港より福江港に向けて漁船・海上タクシーで時速約 0.4~3 ノット（時速 0.8~5km）の低速で移動した際、海上より五島列島の外岸に面した集落の位置関係を目視で把握することが可能であった（註 13）。この外海 - 中通島 - 福江島の航路を移動する際、航海者の視点はやや北東方面から南西方面に五島列島を眺めるかたちになる。そのため、久賀島の五輪地区や福江の大泊地区といった旧隠れキリシタンの集落は航路上良好な位置に立地しており、海上からは「隠れている」というよりは、非常に目立った位置に立地している印象を受ける（註 14）。

また、久賀島を含め、福江島、奈留島、中通島の旧隠れキリシタン集落は海上航路からは良好な地域に立地しており、海上地理的視点から考察すると非常に機能的な地域に集落が形成されている。隠れキリシタンが隠れた集落に立地していたという言説は、むしろ、陸上交通のみを基礎とした議論であるといえる。また、過去における隠れキリシタンの海上航路と、現代における漁師・船乗りの航路分析が重複することを比較すると、外海 - 五島の航路は「隠れ」て移動するための航路ではなく、船外機が普及する以前から地元の航海技術として用いられた航路であったと推測できる。

#### （4）交通網の変容がもたらす空間認識の変容

以前は福江島において、九州商船のフェリーが福江 - 玉ノ浦間の北回りの定期船を運航していた。久賀島の南部のカトリック集落である浜脇地区、野園地区、そして、福江側のカトリック

ク集落である半泊地区、堂崎地区、間伏地区も、上記の航路上に面している。現在の公共交通機関で、五輪地区を望む海上航路を通るのは奈良尾から福江に向かう航路か（九州商船）、若松から福江に向かう航路（野母商船、五島汽船）の数航路に限定されており、調査期間が限られている場合には既存航路、もしくは、海上タクシーの航路以外から集落を眺めることは比較的難しい。

また、道路の整備がすすみ、自動車が普及している近年においては、陸地の移動に伴う利便性や不便性は、自動車が普及する以前と比較し大きく変容している。自動車では、貨物を搭載したまま急斜面や標高が高いところを移動することの不便性は軽減されるのに対して、1隻あたりの搭載量に制限が伴う海上交通がもつ不便性は解消されにくい。そのため、昭和30年代以降、住民の主な移動手段が海上交通から陸上交通へと変化するに伴い、交通や物流を基礎とした久賀島内外の集落機能の結びつきが変容してきた。研究者による集落構造のとらえ方の変化も、陸上交通の発展に伴い研究者の視点がより陸上からの視点に変化してきたことに伴うものであるといえる。実際に、現在、久賀島で道路が整備されている地域においても、標高60mを越える地域には、集落、および、住居が建てられていない。むしろ標高60mを超える高さに建設されているものは、島南部の浜脇地区と島中央部を結ぶ峠を越える道路のみである。また、折紙神社の祭礼を除いて、現在においても島内の各集落の機能や習俗が海を跨ぐことはあっても、島内の山系を越えることが稀であることを考えると、現在においても島内集落の地理的境界は海ではなく、むしろ、島内の山系と捉えることが適切である。

また、交通や物流の変化の要因は陸上交通の発展のみならず、造船技術の発展や海上交通の変容にも起因している。昭和40年代以降、FRP（Fiber Reinforced Plastics：繊維強化プラスチック）を船体の素材とするFRP船が普及した。久賀島を含めた五島列島の各地においても



**五輪地区の漁船（左）と福見地区の漁港（右）**

すべてFRP船。小さいながらも岸壁がある五輪港では船を港に横付けできるが、岸壁が未整備の福見港では沖合に船を泊めて小舟に乗り換えて上陸している。

FRP船は普及しており、現在は五島における漁船、高速船、海上タクシーのほとんどがFRP素材を用いている。FRP素材は強度が強く軽量であるという利点がある反面、強い衝撃を受けると素材が剥離するという弱点を持っている。そのため、FRP船の運用には港湾整備が必要となり、浜に直に係留するには適していない。つまり、造船技術の発展は、船体の軽量化など海

上交通へ一定の利益をもたらしたものの、それまで木造船で可能だった浜へのアクセスへ制限がかかるなど、海上移動を機軸としていた久賀島住民の行動様式と行動範囲に新たな制限をもたらした。例えば、長浜や亀河原の椿林へ海上から上陸を試みる際、両地域の浜は礫浜であるため、FRP 船に乗って直接上陸することは困難である。近年、地域のボランティアの方が海上から亀河原の浜への上陸を試みた際、船を浜のぎりぎりまで近づけた上で海に飛び込み、泳いで上陸をしなければならなかった。船は集落内の浜、もしくは、岸壁に係留することによりその利便性が確保されるのであり、係留ができなければ同じ船舶を使って再度海上移動することは不可能になる。事実、久賀島において現存している集落は港湾整備が行われている地域である。それに対して、消滅している集落には港湾整備が施されていないことが共通点としてあげられる（註 15）。このように、昭和 30・40 年代以降の交通技術の発展と交通網の変化は、久賀島の住民の行動様式に変容をもたらしたとともに、その変容にともなう物流の変化は集落の生業や集落機能の結びつきに影響を与えてきた。奈良尾地区や奈留地区の住民が五輪地区を訪れる頻度は激減するとともに、現在、五輪地区を含めた久賀島北東部の住民が、船を使って直接奈留島を訪れることは稀である（註 16）。

久賀島の景観を議論する際に、欠かせないのが「水」と「海路」である。島内の各集落にはえびすを祀る神社と大物主神を祭る金比羅神社がある。えびすも大物主神も、漁業・海運の守り神であり、作上り届をはじめとした生業に関わる歳時も海にまつわる神に対してささげられていることから分かるように、久賀島の住民にとって水は切り離すことのできないものである。島の総面積が 38km<sup>2</sup>に満たない中で、人口が一時期は約 4000 人近かった住民に飲料水と作物を自給できるだけの水量を湧水のみで賄えるように水利管理をしてきた島嶼地域は全国的に見ても稀である。また、島の住民による海上交通における潮流をはじめとした自然の変化の活用や集落内における河川の活用など、住民が持つ水利知識をもととして、きわめて機能的な場所に集落が形成されている。農業従事者の間では稲作をはじめとする治水を基礎にした誇り、そして、漁業従事者には海の変化を把握できる誇りとがそれぞれにあり、そのような「水」にまつわる久賀島の住民の誇りは過疎化や高齢化が進む現在においても健在である。

しかし、交通技術や交通網の変化、さらに過疎化や高齢化が進むにつれ、久賀島が有してきた水と海路を基礎とした景観に変化がでてきている。港湾整備と道路整備の両方が及んでいない地域においてはすでに集落が消滅しているだけでなく、港湾整備が及んでいるところでも陸上交通が不便なところでは過疎が極端に進んでいる地域も見られる（例：細石流、深浦、浜泊、五輪など）。また、港湾整備が整っている地域においても、漁獲の変化や燃油の高騰、そして、市場における魚の卸価格の下落なども影響し、船舶の利用を見合わせている集落も多い（註 17）。農業従事者も漁業従事者も、出荷に関しては物流・運輸を既存のフェリー航路に依存せねばならず、主要航路へのアクセスがよい海路や道路網への依存度が必然的に生じる。そのため、海路や道路網が変化すると、集落機能の結びつきの変化をはじめ、集落自体が持つ機能に大きな変化が生じる。例えば、奈留島が持っていた地域の中核地として機能と海運の中継地と

しての役割が低下するにつれ、蕨地区をはじめとした久賀島北東部と奈留島の結びつきが弱くなったと同時に、久賀島内の道路交通網が発展したことにより田ノ浦港を通じて久賀島全域が福江島に対する依存関係を強めていった。そのため、北東部地域の集落をはじめとして、福江島との結びつきが弱かった久賀島の北部地区の集落は、福江市を中心とした五島列島南部地域における地域的機能の周辺に置かれることとなった。それに対して、以前より福江島との関係が深かった久賀島の内岸部や南部が島内で持つ社会的機能は維持されてきたといえる。特に、水田の1区画を広く取ることが可能である内岸部において農業用具の機械化にも対応することが可能であったのに対し、外部の急斜面の地域では農業の機械化の不自由にもなう農業離れが見られることとなった。

つまり、久賀島の景観の変容は、島内の住民が海運や農業における技術革新を、生活のなかでどのように受容してきているのかを表象している景観であるといえる。島が持つ豊富な湧水と複数の海路を基礎として農業と漁業に関する新技術を島の特性にあわせながら受容することにより、農地や椿林の管理状況だけでなく神道行事をはじめとした関連する祭事にも変化が見られてきた。換言すると、久賀島の住民が今後の技術や交通の変化にどのように対応していくかによって、島全体の景観は今後も常に動的に変化していくといえる。

#### 【脚註】

1. 例外として、福見地区に流れる河川は傾斜が緩やかで、河川を中心とした平坦な地域には区画が大きい水田が広がっている。
2. これらの地図においては、久賀島内岸の深浦地区が目立つように記載されている。それに対して、久賀地区や大開地区の水深は現在でも浅く、上記の地域は搭載量大きい船舶には不向きである。
3. 特に現在においては、フェリーを中心とした海上航路と島内の道路網が各集落の地理的結びつきの基礎となっている。
4. 各地区の宮司の兼任状態は、蕨地区が奈留神社（奈留島）、久賀地区が七岳神社（福江島）、田ノ浦地区が住吉神社（福江島）、そして、猪ノ木地区が住吉神社（福江島）となっている。また、カトリック教会も小教区が存在しているものの、福江教会神父が兼任しており、島内に常駐している聖職者はいない。寺院も類似した変容を見せており、久賀島の禪海寺が福江島の松山町に布教所を設立している。ちなみに、法要、葬儀は久賀島の寺院のみで行っている。
5. 蕨神社現宮司の月川氏が、奈留神社と蕨神社の兼務者として引き継いだのは昭和56年（1981年）2月19日である。
6. 月川氏によると、氏子への差し入れなどをはじめとしたしめ縄作成のための費用と、五島外部の業者よりしめ縄を購入する際にかかる費用があまり変わらないとのことである。現在は奈留島にある神社のしめ縄は、京都にある株式会社・井筒より購入している。
7. 例外として、携帯電話に関する話がある。数年前まで、五輪地区に面した携帯電話の中継アンテナが無かったのはあるが、数年前に五輪地区の対岸である奈留島に中継アンテナが建設されたため、五輪地区でも携帯電話の利用が可能になった。このことは集落住民が笑顔とともに話していた。
8. 調査に応じてくださった五輪地区のS氏は、以前、近海・遠洋漁業に従事されており、五輪地区に帰ってこられたのが約40年前になる。そのため、S氏への聞き取り調査においては、活気があった頃（漁業で集落を離れた頃）と活気が失われて以降（ここ40年）に時間軸が区分されている。
9. 加工用のサツマイモ生産は、中華人民共和国との国交正常化以降に安価なサツマイモの輸入開始以降、急激に減少した（当時の中国産サツマイモの卸価格は、国産サツマイモの約10分の1）。これは、五島地方だけでなく佐世保市黒島をはじめとした長崎県全域のサツマイモ栽培に共通して見られた（長崎県の農業統計）。
10. 第1回長崎県世界遺産学術会議（平成20年12月26日開催）の配布資料など。
11. 潮時表の形態は様々で、小型の『ポケット潮時表』を携帯したり、漁船に潮時を記す器具を取り付けたり、または、携帯電話で確認したりなど、その形態は五島地区でも多様である。
12. 久賀島の素潜り漁では、テングサ（天草）、サザエ、ウニ、あわびなどが漁の対象となっている。ちなみに、加工後不要になったウニの殻などは、そのまま畑の肥料として使われている。これは殻が肥料として使える石灰質であるためであり、田ノ浦地区をはじめとした五島の各地で眼にすることができる。
13. 平成22年7月19日は小潮であり、第1の満潮が午前1時18分頃であった。そのため、長崎より五島に向かう船に

としては、満潮前後約5時間（18日午後10時ごろより19日午前3時ごろ）が「向い潮」という逆流に向かうかたちになり速度が極端に遅くなった。また、干潮（午後7時10分ごろ）前後約5時間（18日午後5時より9時ごろ）は「追い潮」という順流であった。

14. つまり、海上交通網から目立ったところに集落を形成していたということは、宗教的隠密性は地理的位置関係よりも、むしろ、集落に来た訪問者に対して居住者の宗教実践のあり方を分かりづらくするために、主に住居のデザインや儀礼の運営などに「隠れ」の要素を織り込んでいたと考えられる。このことは平戸や外海を含めた長崎県の島嶼地域、および、海に面した集落における隠れ信仰の形態に共通している。
15. ちなみに、久賀島南部の対岸に位置する、福江島の間伏地区は港湾整備はされているが、現在住民はいない。
16. また、奈留島の中心部と比較して福江島のほうが商業的な活気があることも要因として挙げられる。近年、久賀島の住民も奈留島の住民も、生活物資の購入や娯楽の為には福江まで移動することが多い。福江島の中心街が五島列島南部の機能的中心地となっているのに対して、奈留島は社会・経済機能的に見て福江島の従属的地域としての色合いがより強くなっている。そのため、久賀島の北東部の集落の住民は奈留島を介し福江島と間接的な生活機能の従属関係を持つよりも、整備された陸上交通網を活用して南部の田ノ浦港を経由し福江島と直接的な関係を持つほうに重きがおかれるようになったといえる。
17. これは、久賀島だけでなく、福江島や奈留島の漁港で特に目にする光景である。

※ この章は、平成22年度の民俗調査を行った山田 亨氏（ハワイ大学大学院）の調査成果に基に、五島市が補足調査を行い、追補のうえ再編集した。