

報 告

メビウス航路

—海から見る佐世保湾・大村湾の再発見—

原 哲 弘

(長崎国際大学 人間社会学部 国際観光学科)

Mevius Sea Route:

Rediscovery of the View from the Sea Sasebo Port-Omura Bay

Tetsuhiro HARA

(Department of International Tourism, Faculty Human and Social Studies,
Nagasaki International University)

Abstract

The purpose of this study is to take full advantage of the potential of the region from the point of view of regional studies, re-discover region-specific tourist material, and by means of moving by ship, consider events related to the sea within our car-centered society.

The study was conducted with citizens of Sasebo as well as faculty and students of Nagasaki International University who travelled by ship, experienced the region's tourism resources, and answered a questionnaire. The results suggest the possibilities of how to take advantage of the special regional characteristics of the sea route between the port of Sasebo and Omura Bay for accessing natural heritage, war heritage and tourism facilities.

Key words

Rediscovery to see from the ship, Town development by Art Tourism

要 旨

本研究の目的は、地域学の視点から地域の持っている力を最大限に利用して、地域特有の観光素材を再発見し、車社会に対して、もう一つの選択肢である「船」による観光、船による移動手段、海に係るイベントを考えることである。

また研究の方法は、佐世保市民や長崎国際大学の教員と在学生とで船に乗り、観光資源群を巡りながら体感してもらいアンケートや意見を取る方法を取った。また事前に佐世保湾と大村湾周辺にある自然遺産、戦争遺産、ツーリズム施設群など観光資源を海からアクセスする観光ルートとして実現可能性を検証し、地域特性を活かしたアート先進事例を参考にしながら考察するものである。

キーワード

船から見る再発見、アートツーリズムによるまちづくり

はじめに

長崎県は何かと日本で初めてとなる「事始め」の事象が多い。それは対馬海流による寄港地として平戸港や天領という土地柄で出島という海

外貿易を許されたことが大きく影響している。また長崎県の県域形状を描くことを試みると意外と難しい。

言うまでもなく多くの島があり、リアス式の

海が入り組み複雑な地形をしているからである。他県を見渡してもこのような複雑な地形を見ることはない。

また山から流れる川は高低差を考えると500m～600m級の山から、わずか20km足らずで滝のように流れ出し短時間で海へ至る。従って滝のように流れる川と、貯水性が乏しい土壌が水不足を招いている。また斜面地が多い地形では道路や宅地を計画したとしても平坦な土地が少ないために通常より工事費用がかさむ。結果として土地の高値、道路建設費用の高値につながる。

そのような長崎県は、車社会が到来する前は船による交通や流通手段が盛んであった。そこで忘れてしまった海からの視点をもう一度、体験して再発見できないものだろうかと思いついたのが研究の発端である。

1. 研究の概要

観光は人々の暮らしを支える手段である。そして同時に今や観光は、仲間を増やす方法でもある。さらに長崎県佐世保市は国際的な観点から近い将来、海外の人々との交流が日常化している。それに先立って、今から国際交流を視野に入れた地域づくりが、求められる。

長崎県は海に面した特徴があり、古来より船を利用した暮らしがあった。

それが近代化の流れの中で変化し、車社会が到来する。それによって見失った地域の特性や人々の暮らしを再発見することを目的として「メビウス航路」(図-1)と命名した。この言葉の意味は、ドイツの数学者が考えた「メビウスの輪」を比喻にたとえ、車社会では、裏と思えるルートが、実は船の航路を考えることで違う視点になることを意味している。

今回、長崎国際大学の原 哲弘研究室の学生達を中心として、長崎国際大学の教師及び関係者、さらに佐世保市民の人々と試験航路を実施した。国際社会が到来する時代において観光地としての魅力や可能性を体験した試みである。

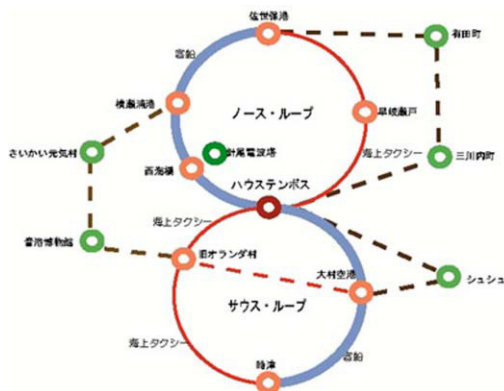


図-1 メビウス航路

現代社会では車による移動手段が、人々の暮らし、物流、インフラ整備など、ありとあらゆる部門において主流である。更に人は、便利さを手にしたときから生活が変わり暮らしが変わる。馬や船による移動の時代から産業革命の蒸気機関車を経て、馬車から電車となり、併せて車社会へと変わってきている。現在は車がないと生活が成り立たないと言っても過言ではないだろう。

車社会では、ロードサイドショップなどへ人々の行動が変化するのに伴い、歴史のある港や駅前の商店街が衰退している現状を日本各地で見受けられる。

地域学的な視点から土地の持っている力を最大限に利用して地域特有の観光資源を再発見して車社会に対して、もう一つの選択肢「船」による観光、「船」による移動、「船」によるイベント等を考える。メビウス航路は、ノースループとサウスループに区分しており。ノースループとは、佐世保港から西海橋通りハウステンボス港、更に早岐瀬戸を通り佐世保港に戻るルートのことを示す。またサウスループはハウステンボス港から長崎空港を通り時津港に至り、旧長崎オランダ村港からハウステンボス港に至るルートである。

2. 佐世保湾、大村湾沿岸の歴史

1) 佐世保湾

佐世保の街と大村湾沿岸の町の歴史には軍との関係が深い所が多い。

江戸時代には平戸往還が整備され、中里・佐世保・早岐に本陣が置かれたが、この時代は相浦と早岐に比較的大きな集落がある程度であった。佐世保が歴史の表舞台に登場するのは主に明治時代からである。明治時代に入ると海軍において九州西部に軍港の建設が求められた。いくつかの候補のうちから当時人口千人余りの寒村だった東彼杵郡佐世保村が適地とされ、鎮守府の設置以後急速に海軍施設と街の整備が進められた。これは佐世保湾の外海との行き来は俵ヶ浦半島先端の高後崎と寄船鼻の間1ヶ所、幅約850mの狭い水道のみで外海側からの艦船による攻撃に強く、また湾中央部は大型艦船を停泊させるのに十分な水深を持つ天然の良港だったためである。1902年には村から一足飛びに市制を施行し、九州でも五指に入る大都市として発展していった。その後、終戦と共に海軍は解体されるが、現在でも湾内には旧海軍とその後に入った米海軍及び海上自衛隊の基地施設が多く存在し両軍隊の艦船を近くで見ることができ。また、旧海軍工廠を源流とする佐世保重工業を始めとした造船業も盛んである。

2) 大村湾

佐世保湾の更なる奥にある大村湾は、9000年前までは盆地であった。海としての大村湾は存在しておらず盆地であったと言えるのである。それが2000年の歳月を経て現在の大村湾になったとされる。湾内には大小の半島や岬によって形上湾や村松湾、さらには時津湾や津水湾などの枝湾が形成されている。西彼杵半島を挟んで東シナ海を外海とよび内海が大村湾ということに成る。そして大村湾を挟んで対岸を東彼杵半島と呼ぶ。このように周辺を小高い山々に囲まれた大村湾は穏やかな海面に変化に富んだ山影や無数の島影を映し、墨絵のような美しい景観

を形作っている。

その素晴らしい自然景観により、昭和41年には大村湾岸域の多くが大村湾県立公園に指定された。一方、大村湾にはその自然景観の美しさだけでなく、そこに棲む生き物にも極めて興味深いものが見られる。大村湾の潮の干満は、針尾瀬戸、早岐瀬戸の二つの狭い瀬戸を通して、佐世保湾を介して行われる。そのため大村湾にはこの環境に適した非常に特殊な生き物や他の海域と同じ種類の生き物であっても、遺伝的な変異が生じている種類も多いと言われる。四方を陸で囲まれ、一見すると湖なのかと思われるほど細かい湾口から袋状に内陸部に入り込んでいる湾である。そのため外海の影響を受けにくい。

枝湾として7つの各湾が存在する。湾口部から流入した海水は、大崎半島沖で2つに分かれ、一つは東流した後、北上して川棚に至り、一つは南流して時津沖に達し、その後、大村沖となる。湾内における干満の潮位差もわずか0.9mほどで水深は浅く、平均水深は14.8mで10m～20mの水深がほとんどを占める。また水深は激しい潮流によって抉られる針尾瀬戸で最深54mに達するが平均水深は15mにすぎない。

佐世保湾の更なる奥の閉鎖性が強い内湾は、潮の流れが緩いため工場や養殖漁場などから排出された有害物質を含み、海底は細かい砂泥やヘドロが堆積し、ほとんどが砂泥底である。湾口部の水質は悪くないが、湾奥部では排水による汚染が問題となっており、1970年代から赤潮や貧酸素水塊が頻発するようになった。沿岸地域の下水道の整備は始まったばかりで、環境改善が待たれる。

大村湾を代表する生き物として、動物ではスナメリやカブトガニ、植物ではハマボウがあげられる。また珍しい生物として、イトミミズハゼ、トラフグ、トビハゼ、そして小型のクジラ__スナメリ、そして生きた化石と呼ばれるカブトガニが生息し、早岐瀬戸の場所は大村湾の子宮と呼ばれるほど生態系が豊かなところとなっ

ている。

漁業面では、真珠とナマコ（マナマコ）が名産品として挙げられる。またナマコは身が柔らかいとされ、沿岸各漁協による種苗放流も行われている。しかし20世紀末頃からは柔らか過ぎて価値が低い「クロナマコ」の増加が問題となっている。種苗に紛れこむ上、漁獲した漁業者が再放流してしまうことで増加に拍車が掛かっている。大村湾の天然真珠は古来より有名で、現在は養殖真珠に取って代わっている。

地球温暖化の影響で海水温も変化して熱帯魚がいるし、シリキスズメ、コバルトスズメやサンゴも発生している。九州の海が沖縄の海に近いといえるだろう。海の中ではアマダイ、チヌ、ナマコ、アジ、キビナゴなど様々な魚が混在して見ていて飽きない海の中である。

1992年開園した時「海から生まれた街、ハウステンボス」と言ったキャッチフレーズは、長崎空港～ハウステンボス港へ定期航路に乗って初めて実感できる。それはヨットハーバーが最前列に視界に入りドムートルンから観覧車、そしてホテルオークラ JR ハウステンボスが林立している姿を海から見たとき、初めて実感できる景観となっているからである。さらに海から見る景観では、川棚町の虚空蔵山や大村市の経ヶ岳が作り出すスカイラインは海と山との穏やかな景観を見ることができる。また大村平野は長崎でも大きな平野であるが大村湾に面する住宅地は傾斜地にへばりつく様に階段状の住宅地が広がっているのも海から見る景観の特徴にも成っている。

大村湾の定期航路は安田産業汽船株式会社が長崎空港とハウステンボス港（50分）、長崎空港と時津港（25分）の定期航路を営業しているのみである。

昨今の旅行形態は空港に到着した後に、レンタカーを利用して周辺観光をする交通手段が多くを占め、船による移動は交通弱者か、あるいは目的がはっきりした旅行者に限られるのが実情である。その目的を更に工夫して多くの観光

商品を組み立てると長崎ならではの特徴がでるのは明白である。観光資源として検討する素材を次に検証する。

3. メビウス航路の観光資源

1) ノースループ……佐世保湾周辺に関する観光資源

①佐世保湾

1886年佐世保鎮守府が設置され、軍港として始まる。旧日本海軍の時代を経て1946年米軍基地、及び海上自衛隊基地、佐世保海上保安部が設置され、佐世保港の83%を占有している。それらの場所には、陸から50m、艦船からは100mまでしか近づくことができない。

②横瀬浦港

横瀬浦港は、1562年ポルトガル貿易が行われたところである。当時のナウ船は、八の子島の十字架を目印に入港しており、横瀬浦には地名が花町の丸山、思案橋、上町、下町などがあり、現在の長崎港より前に港として栄えたところでもある。

③八の子島

八ノ子島は横瀬浦港の沖合、およそ500メートルに浮かぶ白い大きな十字架が立つ小島である。昔、南蛮貿易港として栄え、島の上に立つ十字架は入港するポルトガル船の標識の役目も果たした。現在立っている十字架は、ポルトガル船寄港400年を記念して1962年に復元されたものである。

④針尾島無線塔

針尾島にある高さが約135mの巨大な3本のコンクリート製の電波塔、針尾送信所は1922年に完成した。烏帽子岳などからも確認できるほど壮大であり、太平洋戦争において真珠湾攻撃の暗号を発信した無線塔として知られている。正三角形300m間隔で設置された旧日本軍による無線塔で、塔の直径が一番下で12mとなって

いる。

解体される予定であったが、当時の最先端のコンクリート技術で作られた結果、解体を免れ大正時代から建つ自立式電波塔としては高さ、古さ、共に日本一であり現在では公園として整備されつつある。また国の重要文化材にも指定されている。

⑤浦頭港

太平洋戦争が終結し昭和20年10月14日、帰国第一船となった米軍 LST 舟艇で韓国済州島から陸軍軍人9,997名が揚陸、以後昭和25年4月までにおもに中国大陸や南方諸島から、引揚船1,216隻により軍人・軍属・一般邦人合わせて1,396,468名の引揚者を受入れた港である。

⑥早岐瀬戸

生きた化石として有名なカプトガニが生まれ生息するところである。大村湾の子宮と呼ばれ、ここで生まれ育った生物が大村湾で大きく成長する。また早岐茶市が5月から6月初旬に掛けて7、8、9の数字の日に茶市が立つことでも有名である。

海峡が一番狭いところに位置する観潮橋は昭和11年に掛けられ、早岐と針尾島を結ぶ交通の要所であり車による交通渋滞が絶えないところである。開通当初は、港に帆前船が入港し、橋は手巻きで片方を開閉橋であった。昭和29年に西海橋架橋に連動して、拡大強化され現在のところに架け替えられた。

2) サウスループ……大村湾に関する観光資源

①西海橋

全長 316m、海面からの高さ 42m、日本 3 大急潮の「伊の浦瀬戸」に東洋一のアーチ橋として1922年に完成した。「節句潮」と呼ばれる旧暦3月3日の大潮の時には、桜の開花と相まって「観潮会」が催され、大変な賑わいを見せる。

②ハウステンボス

大村湾北部に位置する滞在型リゾート地である。1992年に「森の家」として完成した。それから植物の成長により、四季折々の草花が咲き誇り、レンガ作りの重厚な施設群が安らぎと癒しを与えてくれる。

③早岐瀬戸

早岐瀬戸は平均幅が50mの川のように見えるが実は海である。潮の干満で流れが変わり、干満の差を利用したカヤックが盛んな所である。また、生きた化石として「カプトガニ」が生息する場所としても有名である。

④片島魚雷発射試験場

川棚町は、一農漁村としての歴史から始まり、現在では臨海部の海軍工廠跡地は大手企業の工場が複数誘致されている。第二次世界大戦中は川棚海軍工廠が建設され一時的に人口が急増し魚雷試験場や特攻隊の訓練所もあった。

片島魚雷発射試験場は佐世保海軍工廠や三菱長崎兵器製作所で製造された魚雷を発射実験するために大正7年(1918)川棚村三越郷の片島に魚雷発射試験場が設置され、発射した魚雷の進行状況を頂上の観測所から観測し、発射性能試験を行い状況の確認と記録を取っていた。現在、他には類を見ない建物は崩れかけているが、面影を未だに残している。戦争の記憶が残るようにすることで後世の人々に伝承する重要な施設だと考える。

⑤志田真珠

長崎県は日本有数の真珠生産地です。内海で波静かな大村湾は真円真珠の発祥の地として知られている。バイオパークから車で5分。宮浦港にある志田真珠では真珠の珠だし体験が行われている。

⑥無人島・田島

西彼杵半島の亀浦港から船で5分の所に位置

する無人島である。灯台が島の中央小高い丘にあり、合鴨農法の自然農園、自然体験型のアミューズメントが多く用意されている。ジップライン、ツリーハウス、露天風呂がある。

⑦旧長崎オランダ村

長崎オランダ村はかつて長崎県西彼杵郡西彼町にあったテーマパーク。佐世保市のテーマパークハウステンボスのルーツとなった施設である。1983年開園、2001年に閉園。跡地は2003年に西海市が購入し、2005年に食のテーマパーク「キャスビレッジ」として再生したが約半年で破綻した。キャスビレッジ破綻後の跡地には、2010年5月6日に西海市役所西彼総合と長崎県納振興局農林部西海事務所が移転した。

⑧四本堂

四本堂公園は西海市西海町の母衣崎の先端部にある公園で温暖で穏やかな気候と自然環境の中、季節の花々や緑を眺めながらの散策、キャンプ、バーベキューなど1年中楽しむことのできる公園である。公園中央の展望台に上ると大村湾の北部海域を一望することができる。

5. 地域特性

長崎県佐世保市の地域特性を考えると、一つには目的地までの船による時間距離が短いことが挙げられる。車で行くと40分の距離が、船だと佐世保港から横瀬港まで15分で行くことができる。ハウステンボスまでなら35分で行けるのである。二つ目が観光資源として自然の豊かさと海の景観に魅力があることを挙げることができる。九十九島、八の子島、横瀬浦地区、西海橋下の干潮による渦潮、海から見るハウステンボス町の異国情緒溢れる姿など数々の魅力を秘めていること。三つ目が大村湾は琴海と呼ばれるほどに穏やかな海であり、欠航率が低いこと。四つ目が生業として漁師が減少し、後継者不足していることが挙げられる。

1) 時間距離が短い

交通弱者の高齢者や高校生以下が利用するには最適な交通手段だと言えるだろう。佐世保港から横瀬浦港まで船によると時間距離15分の距離である。

2) 観光資源の豊かさ

西海市横瀬浦地区には、ポルトガル宣教師の影響が色濃く残り、その象徴である「八ノ島」がある。キリシタン禁教令により、現存するものは全く無いと言ってもいい。

3) 2重の湾

大村湾は、佐世保湾のさらに奥に位置する湾であり、その地形は2重になった湾ということが言える。

4) 人々の暮らし

横瀬浦地区では、2003（平成15）年、海の駅（船番所）がブルーツーリズムの拠点（BTS）として移築、完成した。今後、瀬川漁協、針尾漁協、更に周辺地域の江ノ島、平島と連携するBTS重要拠点として捉えられている。地元漁師たちと連携しながら、海における着地型・体験観光を目指すものである。漁を見る、体験する、そして海の幸を味わうことで交流人口を増し経済効果や人と人との関係づくりができることが目的である。海を活用したツーリズムを基本事業に据えて、「メビウス航路」は通常の交通手段に「船」を用い、イベントとしても「船」を利用して長崎県の佐世保湾と大村湾を利用した人的交流と経済の活性化を期待するものである。

6. 課題の整理とアンケート結果

1) 台風など自然災害による欠航率

大村湾及び佐世保湾は、穏やかな海であることから、古来より良港が多いところである。琴海という別名は、琴の音が聞こえてくるような静かな海ということから命名された。その事から船の欠航率は、ほとんど無いと言える。ただ

年間を通じて冬季に1回から2回程度、北西の風が5mを超える場合があり、その時は運行ができないとされる。

2) 船酔いに対する対応

波が静かな、佐世保湾と大村湾は、船酔いする可能性が極めて低いと言える。また事前に船酔いの可能性がある人に対しては、船酔い薬を飲用するなど対応をする必要がある。更に重度の全く船を受け付けない人は、バスによる移動という方法を取り別行動とならざるを得ない。

3) 往復の航路に対するルート検討

船は往復を基本としている。そこで船賃の軽減のために、ルート開発を2のコースを設けて、往復の船賃を低減する工夫が必要となる。

4) 海運会社の検討

新しい航路については、長崎県への申請が必要となり事前申請が1ヶ月を要する認可制となっている。今回は、佐世保・西海を定期航路としている「瀬川汽船」に依頼し、検討を重ねた。また海のタクシーに関しては、需要が現在のところ期待できない事と船の維持管理費用、係留費用、船底のメンテナンス、災害時の非難など、困難な問題が山積である。

5) 漁師への配慮（漁業権など）

あらたな定期航路や海のタクシーを考えるとときには、漁業関係者の同意が必要となり通行費用が発生してくる。その金額を低減する工夫や漁業組合への説得が必要となる。まず観光協会からメビウス航路が地域の活性化につながり経済効果だけでなく、社会的な効果も大きいという説明が必要ではないかと思われる。

6) 海難事故に対する配慮

海難事故に対する対応が迫られる。海難事故と車社会の交通事故の比率から比べると、はるかに海難事故の発生率は低いと思われる。

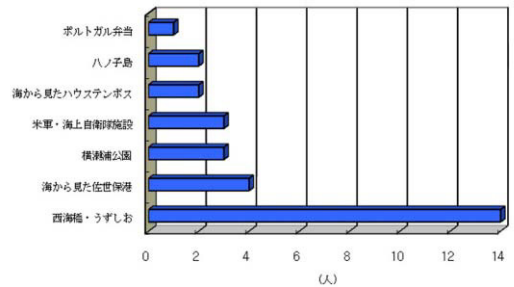
7) アンケート結果（長崎国際大学国際観光学科小島講師の集計による）

日 時：2010年9月23日

対象者：30人（学生11人、教員8人、市役所職員2人、観光コンベンション協会4人、その他5人）

船外に見えたもので印象に残ったもの・場所はどこですか。

| | |
|--------------|-----|
| 西海橋・うずしお | 14人 |
| 海から見た佐世保港 | 4人 |
| 横瀬浦公園 | 3人 |
| 米軍・海上自衛隊施設 | 3人 |
| 海から見たハウステンボス | 2人 |
| 八ノ子島 | 2人 |
| ポルトガル弁当 | 1人 |



インタビューなどを通して読み取れるのは、メビウス航路の体験者は船を使って長崎を見る機会が非常に少ないこと、また佐世保湾や大村湾を海から考えたことが無いことである。アンケートの母数は少ないが、西海橋の渦潮が1番人気となっており佐世保市民が初めての渦潮経験であったと答えた人がほとんどであった。

7. イベントの企画

アートプロジェクトの可能性を提案したい。瀬戸内海で繰り広げられる瀬戸内国際芸術祭は、最もメビウス航路によるアートプロジェクトに類似した所である。株式会社ベネッセホールディ

ングス取締役会長の福武總一郎（総合プロデューサー）と香川県知事が協力して初めて実現できたプロジェクトである。そこに北陸の越後妻有トリエンナーレ、通称「大地の芸術祭」で実績のある北川フラム（総合ディレクター）が加わり開催された。

香川県は、代々木体育館、広島平和公園などの設計で知られる建築家、丹下健三の出身地であり香川県庁舎は彼の設計による。また広島平和公園の彫刻作品を最初に依頼したイサム野口も香川県にアトリエを構えていた。また倉敷市には大原総一郎による大原美術館があり瀬戸内海を跨いで互いに芸術に関係する人と場所が多く存在する土地柄だから人々にも芸術のある生活が受け入れられていると推測される。

また福武總一郎との関係で建築家、安藤忠雄が加わり直島にベネッセハウスミュージアムと宿泊施設が併設した建築物が完成し、直島は話題性を持った島として知られることに成る。安藤忠雄は続いてクロード・モネの絵画「スイレン」やジェームス・タレルの協力を得て地中海美術館の設計を手掛けており、その後、安藤忠雄ミュージアムによって安藤作品群の完成を見る。また作家、草間彌生により直島の港には「赤かぼちゃ」と呼ばれるカボチャに似た赤と黒の現代美術作品がアートプロジェクトの顔となっている。そして「家プロジェクト」として大竹伸朗が「直島銭湯」として実際に入浴できる美術館を作っている。

古民家を再生して設計した杉本博司の作品や千住博の「護王神社」、宮島達男の設計による「角谷」など多くの建築家、作家が参加して現在の直島を特徴づけている。また直島の隣に位置する豊島は十和田券代美術館の設計者である西沢立衛と作家、内藤礼が作ったアート作品により豊島美術館が完成している。瀬戸内国際芸術祭は、多くの人々が知ることとなり北陸新潟の越後妻有トリエンナーレ（大地の芸術祭）と同じように世界中から高い評価を受けている。

この2つのアートプロジェクトの成功事例と比較すると九州でのアートプロジェクトは大分県別府市の温泉街の再生として始まった「混浴温泉世界」が散見される程度で、大きなアートプロジェクトは未だに開催されていない。長崎県では単体として長崎市内に建築家、隈研吾による長崎県立美術館。佐世保市は日建設計による島瀬美術館が散見されるが、全体として取り組んでいるアートプロジェクトが存在しないのである。

イベントがアートであることで市民の参加意識が生まれ生活の質の向上が求められる。佐世保湾、大村湾周辺で生活する市井の人々の中には陶芸作家や彫刻家、更に画家が多く在住している。それら作家たちは個々の活動は行っておらず全体としてのまとまりが未だに見受けられない。

メビウス航路は、先に述べたように北の経済圏の佐世保市と南の経済圏の長崎市を海で結び定期航路や海のタクシーを交通手段とする計画である。そして「メビウス航路」によるアートプロジェクトは佐世保湾と大村湾の海岸周辺に位置する魅力的な歴史建造物や場所がアート作品の野外展示場として最適である。それは長崎県でしかできない地域観光ルートとなり、瀬戸内海と同じように多くの来場者を確保できるのである。

む す び

里海の定義は、「人手が加わることによって生物多様性と生産性が高くなった沿岸海域」という意味である。第一次産業が製造と体験を加えて第6次産業と呼ばれるが、マネー資本主義による発想の原点は経済的な生産性であり、少子高齢化、生産人口減少、消滅可能性都市といった人口減少による生産性に陰りが見え危機感を覚える。しかし、これからの将来を見据えると、経済性の追求だけでなく社会的効果の追求となり、人々の暮らしの「質の変容と向上」が育まれることで暮らしやすい、住みたい町になると

筆者は考える。

将来予想される社会の姿を変えるのは、そこに住む人であり、資源の再発見である。生物多様性は、海だけでなく山も同時に考えなくてはならず、山を源流とする川と河口に至る海との流域圏で捉えて生物多様性を考えなければならない。

そこでメビウス航路によるアートプロジェクトは、海を活用して北の経済圏と南の経済圏をつなぎ暮らしを結ぶことで経済効果をもたらす。生物多様性の面では佐世保湾と大村湾周辺に位置する山と海の間を河川流域圏で捉え、源流から河口まで治山治水と生物多様性の視点を持って考えることで質の向上をもたらす豊かな将来像を作ることができるのである。

参考文献

◇和文図書

1. 佐世保市教育委員会 (2002)『佐世保市史』通史編, 上巻698頁-704頁
2. 佐世保市教育委員会 (2002)『佐世保市史』通史編, 下巻53頁-58頁
3. 西海町教育委員会 (2005)『西海町郷土誌』481頁-485頁
4. 旧早岐町佐世保市合併50周年記念 (1993)『早岐郷土史概説』20頁-41頁
5. 松岡藪光 (2004)『大村湾』長崎新聞新書013, 29頁, 30頁, 53頁-56頁
6. 井上恭介 (2015)『里海資本主義』NHK「里海」取材班 80頁-87頁
7. 増田寛也 (2014)『地方消滅』中公新書 55頁-57頁
8. 長崎県環境部自然保護課 (2007)『大村湾再発見ガイドブック』長崎新聞社
9. 原哲弘・小坂智子・小島大輔共著 (2010)『佐世保市及び周辺地域における観光素材の発掘と活用による観光ルートに関する研究』長崎国際大学／国際観光学科, 学科共同研究図書 1頁, 32頁, 37頁-38頁

◇和文雑誌

1. 美術出版社編 (2013)『美術手帳』瀬戸内国際芸術祭2013公式ガイドブック, アートを巡る旅夏・秋 988号, 17頁, 52-67頁