

臥蛇島生活痕跡調査

長嶋俊介

鹿児島大学多島圏研究センター

A Research on the Life Traces on Gajyajima Islands, an Uninhibited Island

NAGASHIMA Shunsuke

Research Center for the Pacific Islands, Kagoshima University

要旨：この島が無人島化したのは、1970年7月末である。なぜ無人島化したかの理由は、はしけ労働力の確保困難であった。しかしはしけを必要としない公共事業がその直後から近接島でも始まる。それほど建設困難地であるかを現場で見ると、他の東京の島々程の困難地ではなかった。離島政策の時代性と地域差を知る大切な場所であることを知った。生活痕跡は色濃く残っていた。その可能な範囲での総括的整理を行った。整理手法は、人間生活を取り囲む5生活環境要素（十分条件）に従った。

Abstract: Gajyajima Island is part of a chain of islands between Kagoshima mainland and Amami Islands. It became an uninhabited island on July 1970 as a result of not being able to secure enough barge laborers. At the same time, construction new harbor which had no use for barges in neighboring islands. We investigated whether infrastructure problem may have led to industries to cease barge and harbour construction, but its state was not as bad as Tokyo Islands where it had difficulties. This island proves to be an important location to investigate remote island policies with respect to the differences and effects of time and region. A comprehensive classification was conducted using 5 livelihood environmental elements which revealed marked life traces remaining.

1 無人島化と生活痕跡追跡の意義—とくに臥蛇島事例の重み—

この島が無人島化したのは、1970年7月末である。その経緯、生活の変化と歴史についてはすでに、「島々とくらし:臥蛇島」『日本一長い村 トカラ〜輝ける海道の島々〜』梓書院, pp.107-120, 2009年7月でまとめた。ここでは、南星丸での調査時点における、生活痕跡確認の概要（そのすべてとなると改めて一書を要する）とその意義についてまとめる。

自然科学的な無人島調査には、人為の影響度の少なくなった自然に関わる実益がある。社会科学では社会・コミュニティ崩壊後の、事後的関与と残像・社会益的政策的管理がある（例えば1996年中国人6人の不法入国事件も発生している）。生活領域ではどうか。それらすべてを含めつつも、生活の残像・その保全（関係者の心象・実益）そして現在という時代に照らして、なぜそこが無人島に至ったかという時代認識的再吟味がある。

無論島外に出た人たちの追跡や、その記録の発掘や保存も大切である。彼らはトカラに居住し、鹿児島に居を置き、さらにそこを經由して各地に散った。その後灯台が無人化した後も、墓地の管理等に人々は帰島する。集落移転30周年のときは大挙して帰る予定が、海が荒れかなわず、その実現は翌年のこととなった。無人島化しても当事者（現存する生活者）にとっては、関係が継続している。従って生活痕跡は単なる過去記録ではなく、変遷と変化そして追加事実を加えつつ、「そこ（現地・郷里）にある」「意味を持って存在している」「実体」なのである。

追跡者も敬意を持って調査にあたるべき研究対象である。飢饉の島・入道先生の島・帰島の映像・報道などは、今日にも残されているそれと比較することで経年推移も見えてくる。比較論に加えて、「現地」では、多次元的生活痕跡を追跡することにより、無人島化しなかった場合の、仮想現実も想起されてくる。それには多様な類似島の現在やその後の政策変化を重ねることにより、よりリアルな「仮想シナリオ」がシミュレートされてくる。ここでは深くは追跡しないが、離島振興法の過去はこの島で一つの総括も可能である。時代制約の中で生み出した現実を知る上で、国土政策・社会政策の1960年代後半における功罪、国策そのものの総括にも連なる代表的・悲劇的事例であるとだけ、言及しておきたい。

2 調査での実査確認事項

今回の調査にあたって、図1 臥蛇島集落と土地利用図、赤松国吉「生活様式の変容」『トカラ列島—その自然と文化—』古今書院1980年p.321、および図2 臥蛇島集落復元図(1969年7月現在:日高和広原図)、赤松前掲書p.321は極めて貴重であった。この図書と地図は、鹿児島大学教育学部地理学教室が行った臥蛇島に関する初めての本格的共同研究の成果物であった。現在では竹林繁茂やジャングル化（山羊・鹿の食害で見開けているところもある）で測定不可能な畑利用区画も詳細に調査している。当時行政も米軍撮影の空中写真を用いていた。図2は最後の生活者の記憶に頼っているが、それだけに同様に貴重である。とりわけ最後まで残っていた家の明記は貴重である。ただし、学校と教官宿舎など明記されていない箇所もある。またその後墓地の移転箇所もある。これらを踏まえた実査であった。

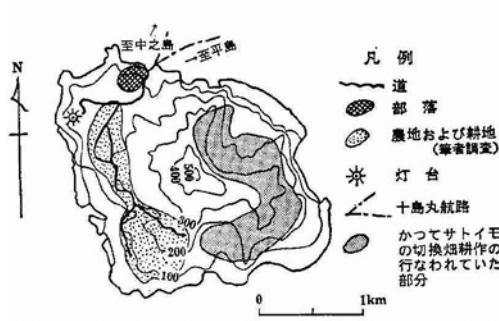


図1. 臥蛇島集落と土地利用図

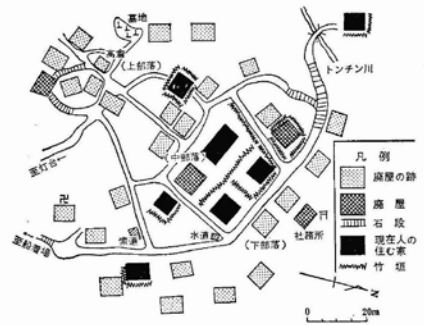


図2. 臥蛇島集落復元図(1969年7月現在:日高和広原図)

ここでは各箇所の現状についての詳細確認対比写真は紙面の都合上割愛する。そのすべてをきちんとするには数度の追加訪問が必要で、公表には一書を要する。もっともGPSも利用可能な昨今、緻密調査が実現すれば、この地図をさらに補足する図面と現状把握図が作成可能となる。

現地は竹やぶの防御で集落内移動は困難であったが、石垣や水回り施設の残骸が確認できる状態で、ある程度よく現地保存されていた（他の類似無人島に比べてかろうじて屹立した家屋とその壁や板材が極めてすくないのは何らかの事情がありそうに思えた）。また農地・耕地は荒廃が進み、鹿の食害（竹の繁茂抑制にも作用しているが）も顕著であった。この地は原則村の許可を得て入村する建前になっている。しかし遊漁船や違反入島の事例も指摘されている。その痕跡確認もテーマの一つである。今回は近海で漁撈する漁船を観察したことのみ事実にとどまった。



写真1. 元集落位置全貌



写真2. 素朴な荷揚げ用クレーン施設



写真3. 教員住宅跡地と想定される地点から集落を見下ろす



写真4. 集落内道路



写真5. 煮干し加工につかっていたと思われる鍋



写真6. 最後まで残った屋敷敷地か



写真7. 廃屋生活痕跡の定番



写真8. 石垣はやぶの中にも形を残していた



写真9. 集落内の崩れた石垣



写真10. 集落の外周：荷揚げ空間としても狭い



写真11. 集落近辺の元畑地



写真12. 灯台途中の本格的畑地の跡



写真13. 灯台への道は小型車も移動困難な程に狭かったが舗装道であった



写真14. 附近で最初の灯台で米軍射撃を受ける
灯台守は当時の貴重な島収入源。今は唯一の公的出入口であるヘリポートがある

3 港湾の貧困さの確認とシミュレーション変数

港湾事情の確認

いま一つの最大確認事項は、挙家全島民離島の最大原因の現地確認にあった。はしけ従事者として3-4名以上の若手が必要である事情 [得心]、中型船も着眼できない事情とは何か [冬の北からの風向きと港湾適地だが岩盤が続く]、また公共事業投資が中型水準ですまなかったほどの劣悪環境条件であった [岩盤で掘削費用がかさむ、また崖の上に集落があり、道が険しい、周囲は黒潮通過地点] のかどうかの現地確認にあった。



写真13. 素朴なはしけのみ対応の港湾



写真14. 時間により水没すれすれのもの



写真15. 現在のはしけでも要注意
牛も泳がせて船に運んだ



写真16. 急峻で過重労力と危険性の登り道
牛を下すのも大作業であった



写真17. 荷揚げするにも直接釣り上げ困難



写真18. 崩れていないところでもこの状態

東京都青ヶ島との比較

東京都青ヶ島とは岩盤を除いては似た条件であるが、現在の技術水準からすれば、巨費・大型公共事業とは思われない。

無論当時も今も村・県には財政負担能力には限界がある。東京都とは違う事情だが、はしけ着岸港は1968年10月中之島ですでに完成している。時代環境が変わった70年以降次々に、75年宝島、76年口之島、77年悪石島、80年平島、83年諏訪之瀬島、そして平成に入り90年小宝島完成ではしけ港は全国から姿を消した。この20年という時間（見方によれば短い期間：そのもとでの社会環境変化）が、無人島化阻止の実現可能性に関わるキーワードであるとすれば、島社会の運命に関わるシミュレーション設定の在り方も再考の余地が大きい。



写真19. 青ヶ島三宝港



写真20. 青ヶ島ヘリコプター

200m断崖の要塞とされるが、それでも、欠航率の高い航路である。漁船はクレーンで左コンクリートの奥に運ばれる。岩壁をくりぬいたトンネルでクレーターの中の道に連なる。(2008年10月)

財政力・時代環境の違いは、空路経営にも及ぶ。東京都島嶼振興公社は交通途絶高頻度島御蔵島と青ヶ島にも1993年にはヘリコプターの定期航路化を実現した

まとめにかえて

現地を踏まえて、あと10年臥蛇島で生活（者が一人でもいて）が続いていたら、港湾条件の改善があったと思えて仕方がない。似た条件の厳しい御蔵島・青ヶ島も近年になるまでは、欠航1-2ヶ月は当たり前の島であった。その為に船待ちの宿舎・寮も最近まではあった。その御蔵島に大型定期船が着岸するようになったのはホンの数年前であり、時代ははっきりと変わっている。今から17年前にヘリコプター定期航路が開かれ、イルカブームで若者の定着も進んだ。また国境離島には今は国策・マスコミからも熱い視線が注がれている。均衡ある国土形成政策が打ち出され始めるのは1970年代半ばであるが、1970年臥蛇島・諏訪野瀬島に向けられた無人島化視線と「勧誘（強制）」は、その逆方向の効率主義国策であった。

まだまだ調査すべき生活痕跡がある。また各生活環境要素別コーナーの写真記録も追加したい。畑地跡地も深くは入れていない（安全性確保が前提である）。集落内で確認したいことで時間無く、目認のみで帰った個所もある。しかし有意義な1日であった。その南星丸での訪問機会に感謝したい。