

## 熊本市河内町における蜜柑畑と関連施設ならびに運搬設備の変遷からみた地域特性

準会員○前村実優<sup>\*1</sup> 正会員 辻原万規彦<sup>\*2</sup> 正会員 岡本孝美<sup>\*3</sup>

### 9. 建築歴史・意匠-8. 都市史 建築意匠・歴史

蜜柑小屋 地域特性 モノレール 土地利用変遷 領域史

#### 1. はじめに

熊本市西区河内町は市の北西部に位置し(図1)、西側が有明海に面している。大半の住民が蜜柑栽培に生計を頼る地域<sup>1)</sup>である。一方、地球温暖化による栽培適地の北上や、現場での高齢化と後継者不足などの問題が生じ、耕作放棄地が増加している。河内町の蜜柑生産における集出荷業者に関する研究<sup>2)</sup>はあるが、蜜柑畑や関連する施設と設備の変遷に関する研究はない。これらを考慮すると、過去の変遷を踏まえて現状を記録し、地域特性を理解することが重要である。

本研究ではテリトリー<sup>3)</sup>やテロワール<sup>4)</sup>の考え方を参考に領域の歴史をとらえる視点から、蜜柑畑の範囲の変遷と、蜜柑小屋や貯水槽などの関連施設ならびに蜜柑運搬用のモノレール、農道、索道などの運搬設備の変遷から地域特性を明らかにすることを目的とする。調査対象には、地形、蜜柑畑の開墾時期や方法の違い、モノレールや索道設置の有無、水田との混在など、多様な歴史的背景をもつ地区を網羅的に選んだ。

#### 2. 調査方法と河内町の蜜柑畑の概要

現地調査は2025年6月から11月にかけて約20回実施し、関連施設と運搬設備を目視で記録した。蜜柑畑の開墾時期、水田との混在、農道や策道などの運搬設備の整備時期の把握にはQGISを用い、河内町史の資料<sup>5)</sup>に記載された「河内町蜜柑園地分布概要」と国土地理院<sup>6)</sup>の1964年、1978年、2008年の空中写真を重ね合わせた。施設や設備の使用状況に関する聞き取り調査は、住民やJA熊本果実連を対象に、7名程度に行った。

河内町での蜜柑畑の敷地の選定には変遷があり、かつては日当たりのよい南側斜面が栽培適地として人気であった。現在は南側斜面が集落から離れた出作地として利用され、土地が売却された経緯や台風の影響なども考慮され、南北斜面を問わず栽培される<sup>7)</sup>。蜜柑

の運搬は、昔は人力や馬の力に頼り、収穫物は蜜柑小屋まで運ばれた<sup>7)</sup>。その後、農道の整備により車両による運搬が可能となり、効率化された<sup>7)</sup>。1975年頃までは空中を介して蜜柑を運搬する索道<sup>5)</sup>などの運搬設備も存在した。調査対象とする施設や設備は、運搬の効率化と栽培地の変遷の歴史的背景の中で変化したものであり、地域特性を理解する上で不可欠な要素である。

運搬の効率化と栽培地の変遷を歴史的な視点で捉え、7地区(図1)を以下の3つのグループに分けて地域特性を把握した。次章以下でそれぞれの地域特性を記す。①早くから蜜柑畑が広がる中川内(なかがわち)、白浜(しらはま)、清田(せいだ)地区、②南北斜面で蜜柑畑の開墾時期や施設や設備に違いがみられる尾跡(おあと)、野出(のいで)地区、③個別の工夫がみられる塩屋(しおや)、出羽(いずるは)地区、である。

#### 3. 早くから蜜柑畑が広がる地区

##### 1) 1964年段階で農道整備が遅れていた中川内地区

中川内地区(図3の①)は、早くから蜜柑畑が広がった地区<sup>8)</sup>である。同じく早くから蜜柑畑が広がった白浜地区や清田地区<sup>8)</sup>に比べ、モノレールが多く確認できた。モノレール発売後も大規模な農道整備が進まなかった結果、モノレールが運搬の効率化の主要な設備として導入されたと考えられる。蜜柑小屋は、1964年以前に整備された農道沿いにはほとんどみられず、モノレールや貯水槽の近くで確認できる。収穫した蜜柑の一時的集約を主な目的として配置したと考えられる。

蜜柑小屋までの効率的な運搬と、水分供給ラインとの連携が重視されたといえる。農道の整備不足をモノレールで補った運搬設備が発達した地区である。

##### 2) 1964年段階で農道整備が早かった白浜地区

白浜地区(図1の②)も、早くから蜜柑畑が広がった地区<sup>8)</sup>であり、モノレール発売とともに農道の整備も

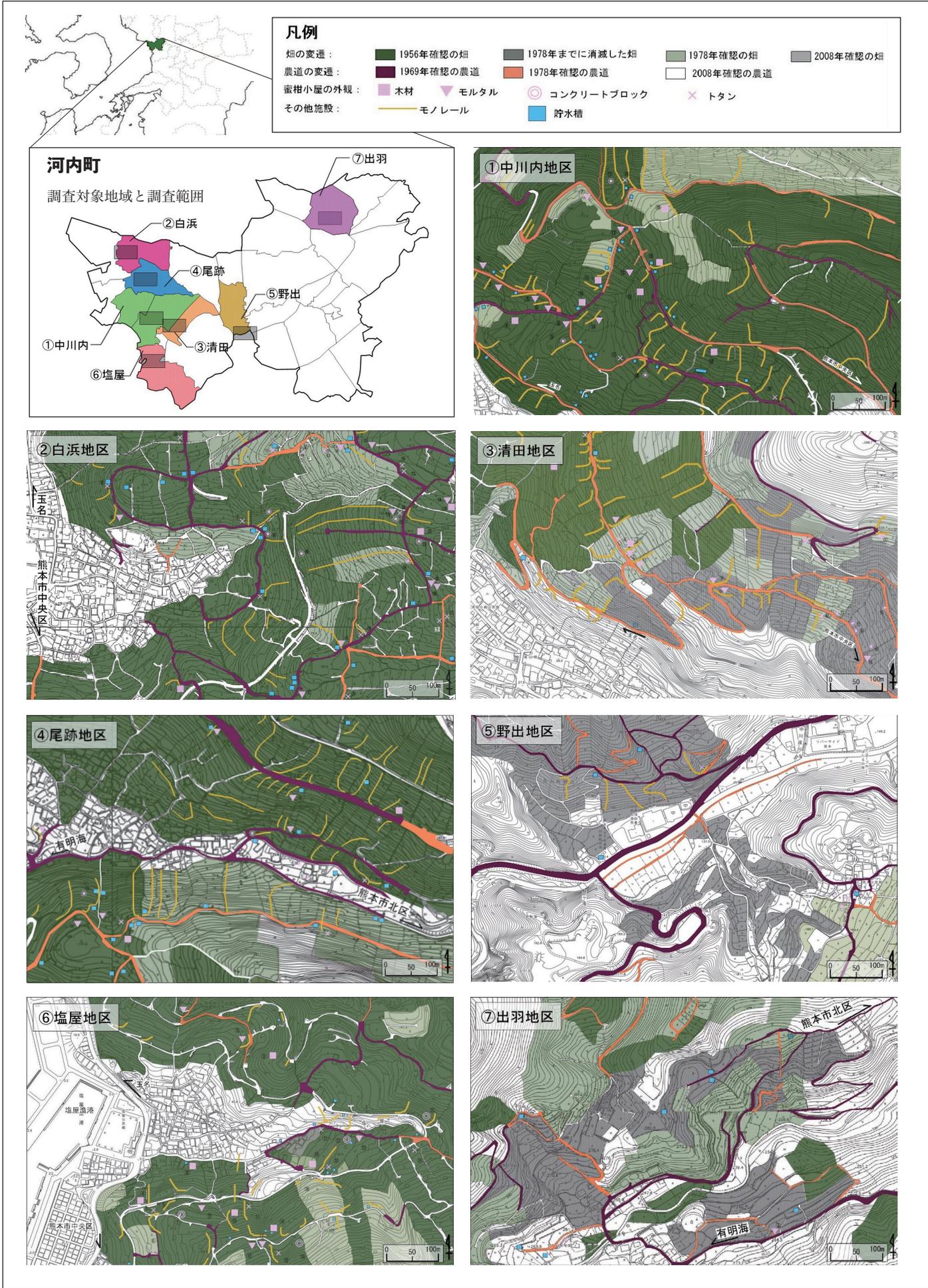


図1 地図上にみる河内町の7地区ごとの蜜柑畑と関連施設ならびに運搬設備の変遷<sup>9)</sup>

進んだ。早くから蜜柑畑が広がった他の2地区と比べると、蜜柑小屋やモノレールが少ない。農道が早くから整備されたことで、蜜柑の運搬が容易であったと考えられる。ただし、農道の間隔が100m以上離れている広い範囲の畑では、間を埋めるようにモノレールが長くひかれ、蜜柑小屋も多い。農道の整備度合いが施設や設備の配置に影響を与えたと考えられる。

農道の整備が早く、運搬とアクセス性の向上に貢献した結果、他の地区よりも施設や設備が相対的に少ないといえる。施設や設備の導入を最小限にしつつ効率的な蜜柑生産を維持した地区である。

### 3) 蜜柑畑の範囲が拡大していった清田地区

清田地区(図1の③)も、早くから蜜柑畑が広がった地区<sup>8)</sup>であり、時代とともに蜜柑畑が拡大した。蜜柑小屋は畑の中に点在し、貯水槽も多い。斜面地での水の確保と収穫物の効率的な集約が個々の蜜柑畑で重要視された結果と考えられる。等高線と水平方向に農道が広がっている地区でモノレールが多く、農道の間隔が100m以上離れている広い範囲の蜜柑畑でも多い。高低差の克服が農道だけでは難しく、広い範囲の蜜柑畑ではモノレール導入の必要があったと考えられる。

開墾後の農道整備の限界を、蜜柑小屋とモノレールで補完し、収穫物の集約を重視した地区である。

## 4. 南北斜面で蜜柑畑や施設と設備の配置が違う地区

### 1) 南北斜面で開墾時期が異なる尾跡地区

尾跡地区(図1の④)は、集落を境に蜜柑畑が南北に分かれる。どの畑も比較的住居から近い位置にある<sup>8)</sup>。早くから蜜柑畑が広がった地区<sup>8)</sup>だが、蜜柑が空中を移動する索道の導入がない<sup>5)</sup>。南側斜面では、モノレールが等高線と垂直に交わるだけでなく、水平方向にも整備された。高低差の克服ではなく、より住居に近い農道までモノレールを通すための配置と考えられる。また、モノレールの始点近くに駐車スペースが計画的に設けられ、モノレールが等高線と垂直に伸びる箇所もみられる。一方、北側斜面では比較的新しく開墾された蜜柑畑が確認でき、モノレールが等高線と垂直に長く住居まで続く。北側斜面の開墾に合わせて、住居とモノレールをセットで計画した可能性がある。

索道の導入がない南側斜面では車の導入を想定した農道と駐車スペースの計画により運搬の課題を克服し

た。北側斜面では、モノレールと住居を密接に結びつけた。南北斜面での異なる工夫により蜜柑小屋の設置戸数が他の地区より少ないと考えられる。集落を境とした畑の配置と、南北斜面で異なる運搬設備を工夫して配置し、斜面地での蜜柑栽培を効率化した地区である。

### 2) 南北斜面で設備に違いがみられる野出地区

野出地区(図1の⑤)は、南北斜面で蜜柑畑の成立経緯と施設や設備の整備状況が大きく異なる。南側斜面では、1978年以降に蜜柑畑が開墾された。斜面では水平方向に農道が張り巡らされている一方、一部に等高線と垂直な箇所がある。モノレールは、水平方向しか農道が存在しない区間に配置され、農道整備では補えない高低差の克服のための配置と考えられる。

北側斜面では蜜柑畑と水田が混在し、蜜柑栽培の主要な設備である貯水槽やモノレール、蜜柑小屋がほとんどみられない。水田から転換された経緯を持つためである<sup>6)</sup>。水田特有の比較的平坦な地形と既存水路の利用により、関連施設や運搬設備の新たな整備が不要であったと考えられる。

農道整備の利便性を補うためにモノレールが配置された南側斜面と、水田転換地のために施設と設備が少ない北側斜面という異なる特徴を併せ持つ地区である。

## 5. 個別の工夫がみられる地区

### 1) 集落と蜜柑畑が密接に結びついた塩谷地区

塩谷地区(図1の⑥)では、北側斜面に蜜柑小屋が集中している。南側斜面との日射量の違いから栽培される蜜柑の品種や、貯蔵の必要性が異なる可能性がある。農道整備の遅れを補うために、蜜柑小屋の戸数も比較的多い。蜜柑畑が水害後に移転した<sup>8)</sup>ため、集落内に蜜柑小屋と貯水槽がみられる。モノレールは等高線と垂直に交わる一方、集落と蜜柑畑を結ぶ路線もある。モノレールと住居が近接する尾跡地区と似た特性である。

農道整備が遅れたからこそ、住民個々が効率化のために施設や設備の配置を工夫したことで、集落と蜜柑畑が密接に結びついた地域である。

### 2) ブルドーザー開墾が行われた出羽地区

出羽(図1の⑦)地区では、ブルドーザーによる大規模な開墾が行われた<sup>1)</sup>。その結果、段々畑の奥行が広い。蜜柑畑の他にも水田や梨畑が混在し、複合的な農業経営が展開されている。蜜柑小屋も3戸と少なく、モノ

レールもみられない。畑の奥行が広いため、運搬車などの農業用機械が導入しやすく作業も容易であることが関係すると考えられる。農道も等高線と水平と垂直の両方向に交わるよう計画されたため、モノレールが不要であったと考えられる。

ブルドーザーでの大規模な開墾による運搬の効率向上の結果、施設と設備の導入が最も少ない地区である。

## 6. まとめ

本研究では、斜面地に蜜柑畑が広がる熊本市河内町の7地区を対象に、蜜柑畑と関連施設ならびに運搬設備の変遷を基に地域特性を分析した(図2)。その結果、集落からの距離や傾斜などの地形的要因に加えて、モノレールや索道設置の有無、農道整備、災害などの歴史的経緯が、各地区の蜜柑畑における景観と土地利用の多様性を生み出したことが明らかになった。

## 謝辞

本研究・調査の実施にあたり JA 熊本果実連、河内町の蜜柑農家の皆様にご協力頂いた。記して謝意を表す。

## 注

- 1) 河内町史編纂委員会編：河内町史 蜜柑・民俗編、1987.3
- 2) 川久保篤志：熊本市河内町におけるミカン産地の維持とその要因、地理学評論、79巻9号、pp.455-480、2006.6
- 3) 木村純子・陣内秀信：イタリアのテリトリー戦略 甦る都市と農村の交流、白桃書房、2022.8
- 4) 赤松加寿江・中川理：テロワール ワインと茶をめぐる歴史・空間・流通、昭和堂、2023.5
- 5) 猪飼隆明編：河内町史 通史編 下、1991.1
- 6) 国土地理院：国土地理院地図（電子国土web）、2025.7閲覧
- 7) JA 熊本果実連や住民からの聞き取り調査の結果による。
- 8) 河内町史編纂委員会編：河内町史 地誌編、1991.1
- 9) 各地区の地図は、地形図（国土基本図）（1/25,000）を基に、蜜柑畑の開墾時期や、農道の整備時期、確認できた施設や設備を追加して作成した。
- 10) 河内町史、(株)筑水キャニオムのHP、(株)ニッカリのHPを参考に作成した。

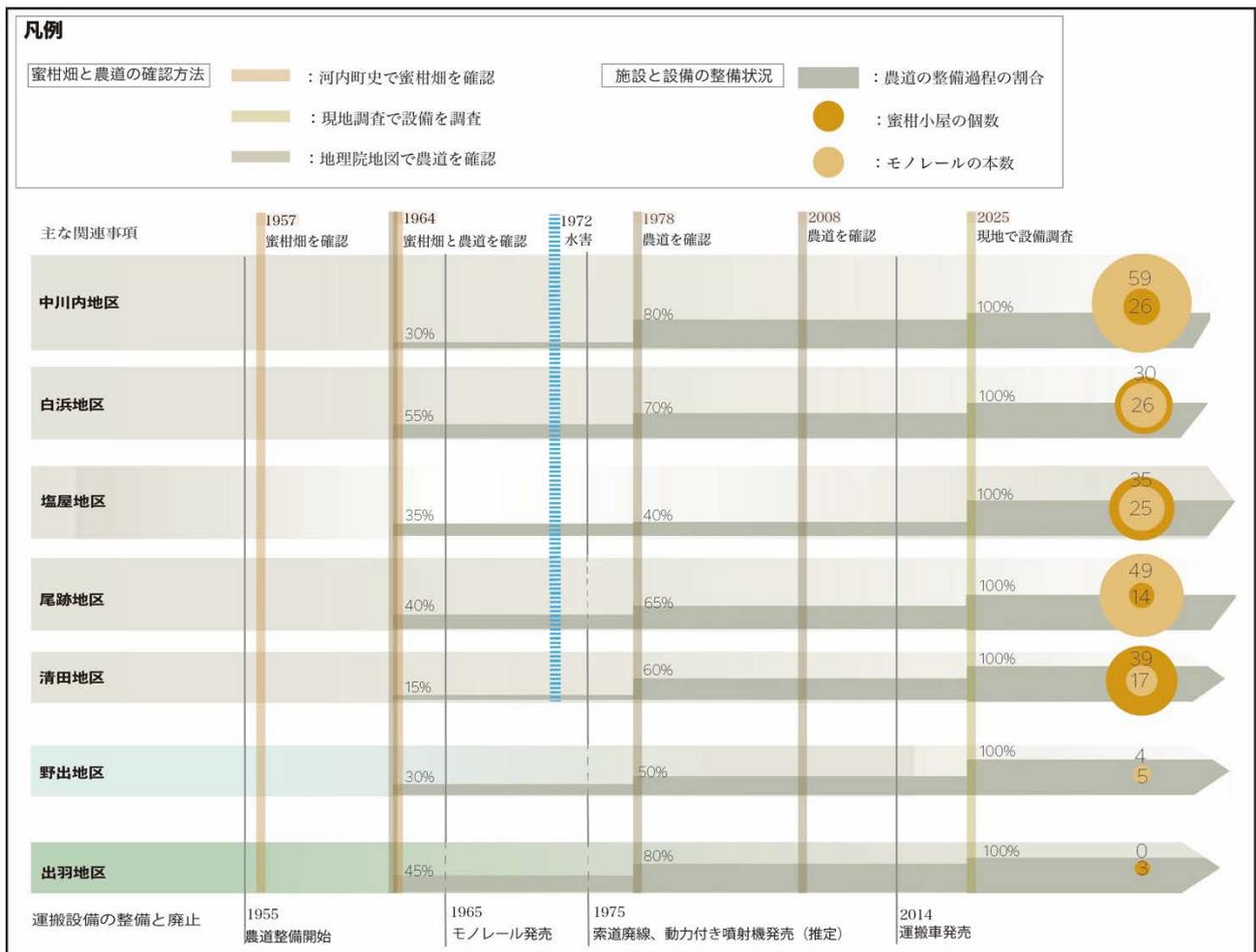


図2 時系列でみた河内町における地区ごとの蜜柑畑の関連施設の現状と運搬設備の整備過程<sup>10)</sup>

※1:熊本県立大学環境共生学部 学生  
 ※2:熊本県立大学環境共生学部 教授・博士(工学)  
 ※3:熊本県立大学環境共生学部 助手・修士(工学)

Student, Prefectural University of Kumamoto  
 Prof., Prefectural University of Kumamoto, Dr.Eng.  
 Assistant, Prefectural University of Kumamoto, M.Eng.