

〈研究ノート〉

地域間関係——2000年度中四国都市
学会大会について——

On the Occasion of the General Meeting in 2000 of the
Association of Urban Studies in the Chugoku and
Shikoku Areas — Interregional Relations

東 皓 傳

(受付 2001年5月10日)

序

1 地域間関係

- (1) 関係方向にみる3展開
- (2) トライアングルの思考

2 エキスカーションから (その1)

- (1) JR可部線一部廃止の意向
- (2) 可部線の歴史
- (3) 沿線域 (広島市関係)
- (4) 沿線域 (山県郡関係)

3 エキスカーションから (その2)

- (1) 鉄道と駅 (可部—加計)
- (2) 鉄道と駅 (加計—三段峡)
- (3) 水の景観 (ダムと溪谷)

4 大会発表から

- (1) 問題提起 (東)
- (2) 各種発表と追記
- (3) 結びとして

参考文献

〔追加〕 4-(2)の(その三)の附属資料とそのコメント

序

2000年度中四国都市学会の大会は、広島県山県郡戸河内町で開催された。広島修道大学の主管である。中四国都市学会は日本都市学会の支部的な機構（本部：名古屋）で、他に北海道、東北、関東、中部、近畿、九州などの支部がある。都市学会の大会は通例、都市の内部で開催されてきた。大会の開催について打診を受けた筆者は、躊躇することなく農村部の戸河内町で開くことを決めた。都市学会が、都市にあって農村のことも考えるだけでなく、逆に農村へ飛び込んで都市を見つめることが必要と考えたためである。結果は地域に大好評で、このような大会をたびたび農村で開催してほしいという強い要請を受けた。地域に貢献する大学の1使命を痛感した次第である。

周知のごとく、1950年代からの高度経済成長という風潮のなかで、人口の都市流出が続く農村部は若者の減少によって活力を失いつつあり、高齢化の進行で保守層の厚味が感じられるようになった。大会テーマの一つである可部線問題（1998年以降で当局の公的な態度表明）にしても、「オカミのいわれることだから」という半ば諦めムードもきかれる半面、「何とか続けて欲しい」という弱々しい発言もあった。発展を続ける青年層・壮年層を中心の都市部に対し、政治は「中山間地振興法」その他で平均化を図る方向を示しているが、現実には新しい時代への適応を模索する農村の姿がそこにある。

さて、大会の発表テーマや発表者は以下のものであった。すなわち、

- (1) 「西中国山地—その人をめぐる自然」（山口大学 貞方 昇）
- (2) 中山間地域振興と地方都市（広島大学 岡橋秀典）
- (3) 可部線問題（戸河内町観光協会会長 高下 務）
- (4) 村おこし、町おこし（地元の商店経営者 矢立孝彦）

である。主管者としての筆者は発表全体にもタッチしながら、また大会初日の巡検（温井ダム、三段峡）にも関係しながら、地域間関係（interregional

relation, interregional relationship) についてしみじみと考えさせられた。農村部の人がよく強く感じている都市部とのギャップ、それに対する農村部としてのあるべき姿への模索や（あきらめ）のムード、この間にあって地理学はどう対応していくのであろうか。

さて、今回の大会が1泊2日という日程であったとはいえ、2日目は終了後に都市部へ帰る関係者の便を考えると、半日分の予定しか組めなかった経緯がある。それゆえ、農村部の大会開催への熱望からすれば、小規模な形の例会を年間に複数回もつのも一方法である。話を戻そう。「地域間関係」とは、独自の性格で周囲の地域から色分けされるある地域と、同様な他の地域との結合関係や相互関係であるが、より高次の全体的な広い地域のなかでの地域構造にみる相互の機能関係として考えることもできる。現在のように地方分権、地方自立、町村合併をめぐる諸問題のなかでは、現状認識と将来思考の上で、地域間関係の考え方を改めて取り上げることも重要であろう。現時点では地域の科学、地域経済など諸研究の進展に伴い、一国を構成する各地方間の組合せのなかで、地域間の産業連関の分析や総合が地域間関係の主要テーマになっているようだ。しかし、最近の急速な交通の発達、情報技術の進展につれて、社会的な立場を中心とする地域間関係の研究も無視できないものとなってきた。都市対都市の地域間関係以外に都市対農村、それも農村対都市の地域関係も重要であることを知らしめた今回の大会であった。

今回の大会では、都市研究者は農村にスタンドポイントを置いた研究者でもなければならず、また、地域間関係が産業構造の研究によって効果を挙げるだけでなく、社会構造の仕組みのなかでの研究方向を示したものとして目に見えない部分を知りえたこと、地域の積極的な発言や参加のなかで21世紀への展望が見え始めたことなどの成果を得ることができたように思う。

話は前後するが、大会は2000年8月5～6日の1泊2日で実施され、第1日目はエキスカーションでJR可部駅発9時26分のディーゼルカー三段峡

行に乗車するところからスタートした。広島から可部までは昼行時でも20分ごとの電車運転であるが、この可部以西は気動車運転になり、32軒先の加計^{かけ}までは1日8本（さらに14.2軒先の三段峡へは加計始発も含めて5本の列車しかない）、三段峡への可部からの直接通しはそのうちの2本である。列車を利用するには余程時間の有効利用を考えないと1日の行動がスムーズにはいかない。

かくて加計駅着は9時26分、そこで建設省^{ぬくい}温井ダム工事事務所の御厚意によるマイクロバスに乗替えて約20分、その途中では温井川—太田川支流—溪谷の水力発電所やダム工事の進捗状況などを聞く。ダム工事の本体はほぼ完成し、湛水実験中であった。近くの温井スプリングス（広島市、加計町など出資の第3セクターの経営）での昼食後、再び上記のバスで加計駅へ、可部駅発13時06分できたディーゼルカーに乗車する（加計発14時8分）。同39分三段峡着。三段峡の峡谷沿いの遊歩道を3軒ばかり進んで折返した。そして、町教育委員会の佐々木正孝氏提供のワンボックスカーで、「戸河内ふるさと祭」を見学し、第1日目の宿泊地である「いこいの村ひろしま」に向かったのである。

第2日目の8月6日は戸河内町教育委員会のある農村開発センターの2階に設営した会場で大会をもつことができた。戸河内町側は町を代表して本多正教育長が町の現状を説明され、大会の成功を期待する旨の話があった。なお、県関係のM衆議院議員の大会祝賀の記念電報が届けられ、一同恐縮した次第であった。大会は熱気を帯びたものの、予定した正午で打ち切らねばならず、主管者（東）は燃える火に水をかける辛さを味わった次第である。

主管者は、発表の流れをみながら「地域間関係」について深い思いを抱かざるを得なかった。そこで、それも大会を通じて意識を強くした地理的概念の一つとして、その研究テーマを得たのであった。この形勢下において、先ず「地域間関係」について一般的な展開を試み、そこから得られたいくつかの成果を、大会内容に組み合わせてみたい。

1 地域間関係

(1) 関係方向にみる3展開

地域間関係を考えるには、一般に3連を設定するのがよいだろう。すなわち、起点部(A)、中間部(B)、終点部(C)であり、A・B・Cを中心にそのエリアにはそれぞれ大小の差はあっても核がある。その核の部分がAは「始まり」(origin)、Bは「通過」(passage)、そしてCは「到着地」(destination)である。物や人の移動を考える場合でも、この三者は常に同じケースに入るとみてよい。大同小異ながら経済活動の基本的な部分でも「生産」、「流通」、「市場・消費」のような形がある。

そこで、この三者をトライアングルに結びつけた形にするか、一直線に伸ばした形での展開にするか、問題の取上げ方によってその方向や考え方がちがったものになる。上記のA、B、Cはそれぞれに重要な役割をもつが、今、その基本的なところを示すと、

A		B		C
①送り手	→	①ルート	→	①受け手
②受け手	←	②ルート	←	②送り手
③起動力	→	③連絡性	→	③拠点(性)
④中心地域	→	④周辺地域	→	④外地域

などのキーワードが考えられる。Aの①は人や物が送り出されるような仕組が働くという意味であるが、終点としてのCの方はその受け手と考えられる。反対にCに発源して(②)Aの②へという形もある。Aを都市に考えれば、いろいろな意味で③を發揮し(農村に対して)、Cの③に至る。Cの③はその周辺部に対して相応に拠点性をもっている。そして、Aの④を考えればその周辺地域(都市周辺や郊村)があり、その外側の外地域に至るわけだ。

大会発表にあった可部線問題や町おこし・村おこしについて、その内容にA→B→C、ないしC→B→Aという直線的な方向が多く含まれている

と感じた。Bは途中であるから曲がってCへくることがあろう。曲がるということは方向転換であり、そこでは今までの動きが一度止まって、新しい出発をすることにもなる。この（一度止まる→方変する）という図式が、Cを出てBに至るときにBのなかでみられるか否か。CはBの動向にも十分留意することである。

地域間関係の具体例はその方向や広がりで多様に考えられるが、前記A→B→Cの動態のなかで、BはAとCの間にみられる変化の部分であり、Aの部分とCの部分をつなぐ部分として合理的に理解される存在となり得る。たとえば、ヨーロッパの農業形態の都市部からみた広がりがある。大都市があると、その周辺部では酪農・園芸農業の地域がみられ（A）、その外部では混合農業地域が立地する（B）。そして、外側へ穀物農業地域の展開がある（C）。しかし、BはAとCの間で同一性ではなく、Aに近い部分では商業性が、また、Cに近い部分では自給性がみられる。

一つのO-D（origin and destination）方向にみる3展開は、場合によればO-D間を直結する場合もあるから、基本的にはトライアングル（三角形）思考で考えるのがよいと思う。都市から農村部の発信はその逆の場合より遙かに多く、それは人間が生活する限りにおいて止むことのない開発・再開発ないしは調整が経済資本や知識、情報量に恵まれた都市にポイントがあるため当然のことである。しかし、今は急ぎの時代でもあり、CからAへ短絡に投げ返す場合もある。

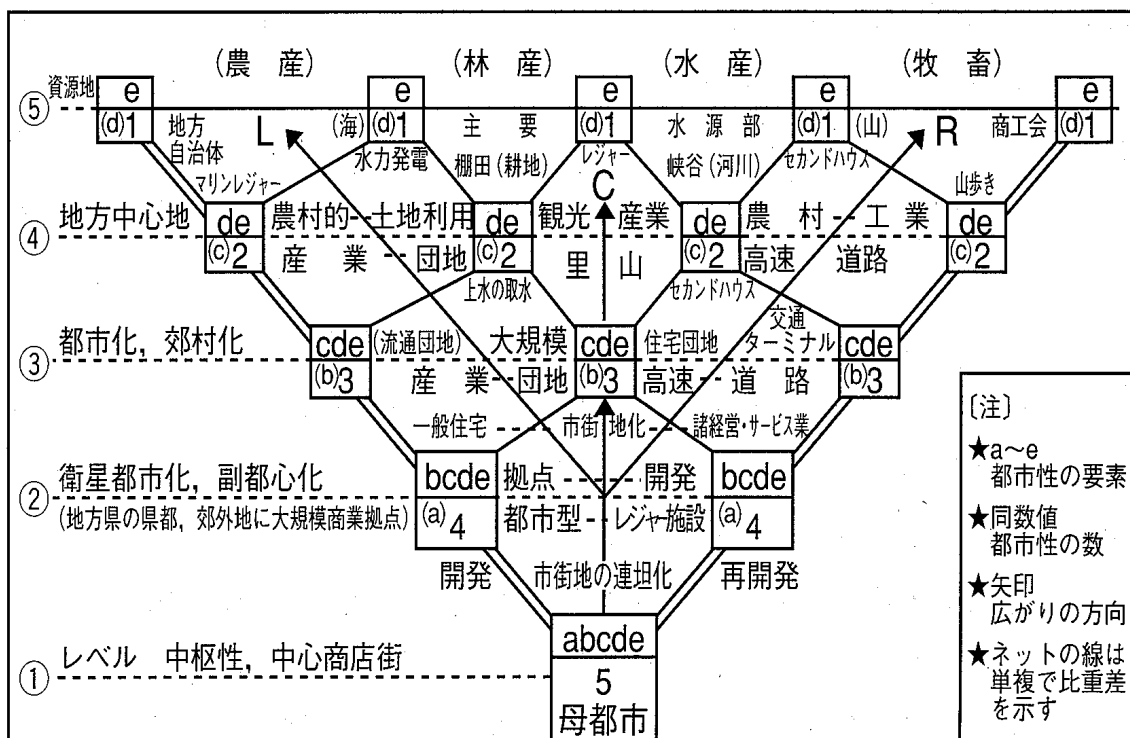
これからも、ひとり都市対農村というパターンに限らず大都市対中小都市、全国的規模で考える札幌、仙台、広島、福岡のような地方拠点都市間、これら諸市の高位にある東京、大阪、名古屋のような存在と地方拠点都市相互間などの地域設定もある。多くの具体的諸例の大・小のなかから相互間にみられる共通性や異質性を認め、その原因と結果を考えながら、経験則や法則に近いものが発見できないか。

(2) トライアングルの思考

大会発表のレジюме、発表の説明などに接して得た私の結論は「地域間関係」の再考であった。広島と中山間地域（戸河内町・筒賀村・加計町など）の間の相互の交流を一層促進して、わがふるさとの発展につなげたいということである。なお、自然をベースにした発表もあるが、それとても広く西中国地のなかの戸河内の周辺ということで巨視的な立場で人間界への研究方向の指示があった。

そこで、広域的な立場にあって都市と農村部の関係をアピールできるものを、その間の距離や発達の時間的ズレに従って探し出してみることにした。それが図1である。すでに前節において、広域的にみる一連の活動をA→B→Cに分けて述べたが（O-D関係として）、広域内の纏りはこのような地域構造としても捕えられると思う。O-Dに中間部を入れた3者は相互に結びつき、直線型に伸びることもあろうし、またトライアングルに結びつくこともあろう。その結びつきに強弱があるのは当然であり、そ

図1 都市と農村の地域間関係のモデルとキーワード



れに引きづられて三角形の形に変化も出るし、そこでは自然の影響も作用する。しかし、場所によればある程度形の整う部分もあろう。

さて、図2は母都市を考える①のレベルから、資源として考える⑤のレベルまでで、その間に展開するとみられるキーワードをあげてみた。これら全体についても、また、細部的にもいろいろ問題はあろう。モデルとしてここに示したものであるから異論のあるのは当然のことである。なお、都市性の外部への展開としてRはライト方向、Cはセンター方向、Lはレフト方向を示している。a, b, c, ……の符号の場所的展開で、都市性の内容のちがいを示すことにした。その各符号に何を宛てるかは各人によってちがいがあろう。すなわち、aは大型百貨店（単数、複数）、b, cは大型・中型の小売店（スーパー系統）や大規模施設の複数立地、dでは中型スーパーや相応規模の施設の複数立地、eは地元商店その他諸施設の立地などの商業施設面からの見方もある。それに加えて専門店をどの記に宛てるかということもあろう。都市性の強い地区ほど専門店は多いわけである。

つぎに、母都市の表現がある。各地区が地域的に大きく纏められて（三角形）、経済的・社会的に1つの中心都市につながっているという意味である。母都市がなければこの体系は崩壊するわけだ。そして、そこには横断的に①→⑤のレベルを考えてみた。関係するキーワードにも、今後の検討では新たに加えたり、削除したりするものも出てくるだろう。また、地域変化ということも考えられる。さらに、トライアングルのなかに示した各々のキーワードも、各地区を中心に考えられるものをあげたわけで、再考の余地を残すものである。都市対農村という考え方が基本にあるが、この場合、農村は都市に対することばとして一般的な意味で広く捕らえるもので、漁村や山村なども含めてのことである。

高速道路は大都市相互間を直結するもので、わが国の全体的発展を考えて建設されてきたが、その間では二次的なものとして沿岸の都市相互を大きくバイパス的に結ぶ形も建設されている。さらに縦貫道から横断道の建

設も中央日本から周辺地域へ波及している。里山研究も進む地域開発のなかで、人間生活との関係で重要視されてきた。人間の経済行動の範囲が拡大する程重要度を増すものの一つに交通がある。各地が分業体制、専門生産のシステムで動くなかでは、人間の生活もその経済的需給関係や社会的行動も広域化せざるを得ない。

大型化する経済社会のなかで、例えば⑤のレベルは④や③のレベルを目ざして地区の発展を願うことが一般的である。しかし、人間の貴重な財産として自然の風物を残しながら、それを根拠に都市化のなかで将来像を考える地区もあろう。各地区はそれなりにキーワードを考えて、このトライアングルのなかに位置づけをし、自地区の発展につなげることになるろう。

なお、図1に拘泥したい。母都市はトライアングルに展開する地域の頂点にくるもので、aという要素は次位の②のレベルにはみられないものであるが、発展の方向をたどれば②のラインでもaが育ち得るかも知れない。同じ考え方で、③、④、⑤と都市的ないし商業的な要素（拠点的要素と表現してもよいであろう）が移行するだろう。このように考えてくると、母都市が常に発展し充実していくことが、最期には⑤のレベルまで活性化を与えることになる。eの各地区ではdの要素を含ダブル要素をもつことになり、d・eの地区では新たにcの要素がプラスされる。

なお、⑤レベルeの地区が5点あげてあるが、ある地方自治体（町や村）で複数分を取り上げて同時に考えるも可である。その自治体へ交通ルートメインがどれになるか、によって形にも変化が出てくる。自分たちの町や村がどの場所に位置づけられるか、その場合周囲にどのような展開が一般にみられるか、ここにあげた多くのキーワードも参考になるろう。要は地方の各自治体が自地域を中心に三角形を組み、どのようなキーワードを入れていくか、ということから「村おこし、町おこし」や「可部線問題」のことを考えてみるのもよいであろう。

他方、人間は物と心に支配されるのでこうした目にみえる表現とは別に、都市・農村部相互に親近性・信頼性をもたせるように、心を開いて向き合

う場を多くつくることだ。それには都市、農村部ともに各地域で独自性を育て、相互に埋め合って、プラス方向を生み出すことである。ものごとには順序があり、⑤のレベルが一気に③や②には進み難い。母都市、それにつながる各地区が相互に何ができるか、お互いに埋め合わせる努力をすることが、少しでもバランスのとれた地域づくりが可能となる。

2 エキスカーションから

(1) JR 可部線一部廃止の意向

大会会開場のある戸河内町へは、広島から（正式には JR 山陽本線横川駅から）JR 可部線として支線が伸びている。JR サイドではこの可部線を可部以西、可部以南に分けて考える場合が強いようで、その傾向は経済採算という面でめだつ。その主張は以西で赤字が大きく（年間 4 億とも 6 億ともいう）、以南での赤字はそれに比べて非常に低く、収支のバランスに近い状態とのニュースも流れてくる。すなわち、民営化の方向を強めようとする JR 西日本では、黒字に転化できそうな部分には資力を注いで赤字から黒字への努力目標を掲げるが、その見込みのない部分は撤退することも止むを得ないという点が表面化し、地元の自治体は非常に危機感を抱いている。

国鉄から民鉄へ移行したのは、その膨大な赤字解消に向けて国の努力もさることながら、民間の活力を利用して鉄道を活性化させることにあった。しかし、その引継ぎでは昔からの国民固有の財産を生かすことにも主眼があったわけで、経済的採算面のみを考慮すれば新幹線以外には殆どすべて赤字路線で、都市間輸送という鉄道の 1 目的は失われてしまう。都市には大・中・小都市があり、それぞれに地域的独自性をもって生きている。鉄道のない都市は非常に少ないのが現状である。

そこで地域間関係で、JR 可部線のような都市部と農村部を結ぶ性質のものは、起点部（都市域）→農村部という広域的な 1 本化した立場で考えられないかということである。可部線の場合、可部以南は都市化が進み人口密

度も高いが、可部以西は農村的要素がめだつものの、その全長わずか60軒程度の路線は百万都市広島の広域圏でもある。可部以南で収入増を考えながら以西の路線をカバーする方向はどうであろうか。もちろん、以西の間でも可部の近くでは大住宅団地に即応して新駅の設置があろう。そのことでは、区役所その他官公庁、商店街などへの対応で新駅という点もある。可部以南でも安佐市民病院前駅の新駅設置は、それが郡部からも最高の技術をもつ病院とされているだけに、その利用のために重要な意味をもつ。可部以南、可部以西の両地域の焦点としての可部を地域的にどう位置づけるかが、行政としても（広島市）その姿勢が問われるところである。しかし、いずれも同じ地方財政の逼迫しているなかでは、新規大規模事業のほとんどが中止状態で、見通しが十分ではない。しかし、もう少し長いスパンのなかで、将来計画の実現をめざして一歩々々進んでいく努力がほしい。

さて、平成10年(1998) JR 西日本広島支社は可部線の可部以西の一部廃止を発表し、バス転換への方策を探ると発表した。それに対する地元の反対運動は大きく盛り上がり、沿線の広島市、加計町、戸河内町、筒賀村は反対期成同盟会を結成し、沿線の商工会も尽力してきた。また、JRの労組の関係者（運転その他）も広島市内で廃止のための反対集会を開き、沿線町村の関係者とも連携しながら地道な反対キャンペーンを広げた。沿線町村からの要望のなかには、もっと利用者のニーズに合った列車ダイヤを組んでほしいということであり、事実 JR 西日本労組の関係者は独自のダイヤを作成して当局へ申し入れた。しかし、その点では当局の反応はみられなかった。その後、表1のようなダイヤを発表し試験運行期間を決めて実施すると発表した。そして、この期間で1日800人の乗車を目標にし、それが達成されない場合は廃止を申請するという。規制緩和の点から、廃止は申請するだけで決定される方向にある。

可部以西の線区では、現在1日400人の利用があり、それを2倍の800人に目標を決めた上に運行期間も104日間という中途半端なもので、それが乗客数の少ない正月の後から2月というところに終末を設定している点にな

表 1 増便・延長（平成12年11月1日～平成13年2月12日）

(上り)		(A)						(B)						気動車 運転区間	
三段峡発		618	744	1105	1505	1623	1721	1857							
加計 着		642	808	1129	1530	1640	1745	1921							
発	603	645	(止)	811	1131	1415	(止)	1546	1643	(止)	1754	(止)	2015		
可部 着	700	744		908	1228	1517	1643	1725							
(広島着)								1816							

(下り)		(C)						(D)		(E)	(F)	気動車 運転区間	
(広島発)		745	1348										
可部 発	706	831	926	1306	1436	1648	1810	1909	2031	2118			
加計 着		802	918	1025	1405	1535	1748	1913	2008	2132	2218		
発	705	(止)	921	1028	1408	1548	(止)	1755	(止)	2011	2135	(止)	
三段峡着	737		945	1059	1439	1619	1826		2042	2206			

- 〔注〕 A：三段峡－加計延長。
 B：快速（広島発），日曜日・祝日，休日に運転，（気動車）。
 C：Bと同様。
 D：加計発が1820から1755へ（待ち時間が32分から7分へ）。
 E：2008の加計（止）を延長。
 F：可部発1909と2118の間に2031を新設した。

ぜか疑問が残る。そこで、筆者はこのダイヤが発表され運行が始まった間もない日に、可部発9時26分の列車に乗車してみた。この期間は、JRの職員が各車両ごとに乗車して、乗車人員をチェックしていたが、筆者は（運行期間が中途半端である、1年は4シーズンあるのだから少なくとも1年を通して調査するのが至当ではないか）と話したら、だまって笑みを浮かべる程度であった。なお、列車は椅子席を埋めてさらに通路にも多くの人立っていた。

平成13年(2001)3月19日の中国新聞は1面トップで「可部線、再び試験増便－存廃判断先送り」と伝えた。それは、2月12日までの試験的な増便・延長運行の期限切れの後、JR西日本が運行結果を検討してのことである。運行中は1日750人（平均）を上廻る利用者があり、また国土交通省も

地元自治体と当局者との交渉を慎重に見守るという意向もあってのことのようである。しかし、問題はもちろんこれからである。加計町・戸河内町・筒賀村を中心に地方自治体や商工会はたびたび会合をもち、神楽・棚田見学・温泉・観光・温井ダム・スキー・カラオケ大会など非常に多くのプランを立てて、実行してきた。また、「トクトク情報」を機会あるごとに流して、宿泊・宴会・雪見プランなどを訴えている。惜しむらくは、各種のイベントやトクトクプランの各種情報は、可部線を利用することで入手できる（各駅や役場、宿泊地など）のが主体で、もっと広く広報活動が行われるべきである。

大会2日目の発表テーマのなかに「可部線問題」があり、エキスカーションで可部線を利用するということもあって、関心を高めることができたが、可部線をめぐる当面の社会的変動は大きく3つに分類される。

- ① 1998年の廃止によるバス転換という広島支社の意志表明と地域自治体の廃止反対運動。
- ② 2000年11月1日～2001年2月12日までの増便・延長運行と乗車人員のチェック。その結果を検討して廃止の有無を判断したい。
- ③ 平成13年(2001)3月18日、JR西日本は可部—三段峡間(46.2km)の存廃問題について、その最終判断を先送りし、試験増便をして再度結果をみることにした。

すなわち、①の段階は従来の農村対都市の関係のいわば自然的な人口移動の地域的な結果の1つの現われであり、中国・四国都市学会はこのなかで行われた(平成12-2000-夏)。そして、秋には②の段階があり、③への展開をみている。本稿は①→②→③という段階のなかでの展開であり、地域間関係にみる力学的変化にも併せてふれることができよう。

なお、②の後の3月3日の改正では表1において増発便の(A)を消し(上り方面)、同じく(E)と(F)も消えた(下り方面)。結局、残ったのは(D)のみである。これも従来の18時20分加計発三段峡行が、17時55分になって加計駅での待ち時間が32分から3分に短縮されたことである。こ

の傾向は平成13年(2001)4月3日のダイヤ改正でも、発車や到着時分に1～2分の変動はあるものの、全体としては試験運行期間にある(D)の存在のみである。この試験運行期間の最大なものは(F)であったろう。広島での所用や予備校での学習後戸河内町まで帰宅できる条件下にあった。やはり利用者の関係でカットされたものか。基本的には広島駅→芸備線→可部線(可部)で快速性の1時間、三段峡到着による利用者の増を期待するということであろうか。

関係地域としては、地域住民が利用し易い列車ダイヤの実現をめざして粘り強い交渉を地域全体のものとして、JR西日本広島支社と交渉していくことであろうか。平成13年4月以降、新聞を賑わしたのは河戸(可部の次駅)までの電化延長であるが、筆者はさらに延長して「虹山下」の新駅をつくり、電化することを提案したい。虹山県営団地、勝木台団地その他小・中学校も近いためであり、一層多くの市民が近代交通の恩恵を受けることになる。

ところで、最近の可部線の乗降人員は2倍以上の伸びを示す。今、安佐南区および安佐北区可部町・安佐町の人口増などと比較して考えよう。なお、昭和55(1980)年は政令市の年である。

	(可部線)	(安佐南区)	(可部町)	(安佐町)
S. 55.	4,080,740 ^人	157,728 ^人	46,938 ^人	16,611 ^人
H. 10.	8,264,380	※205,211	※57,544	※24,501

(※印は平成13年2月)

すなわち、昭和55年(1980)から平成10年(1998)へ20年たらずのうちに可部線の利用者は2.03倍に増加している。その間に、可部線の可部以南の母胎となる安佐南区の人口は1.3倍に、可部町は1.23倍に、また安佐町は1.47倍に増加している。平成10年はJR西日本が可部線の可部以西の廃止に踏み切る方向を発表した年であったが、そのさなかでも関係地域の人口は増加の傾向にあったわけである。

安佐南区は住宅化しやすい平地部を多くもっており、別の指標である人

口密度は平成13年で1750.3人である。同じく可部町・安佐町では627.2人、226.9人であり、山がちな地形で大規模団地の造成が十分でない点も指摘される。JR西日本は、多少の赤字があっても先行投資をすることで黒字転換が期待できるなら営業の方向で進むこともやぶさかではないとの方針のようだ。ここでひとつ大事なことは、廃止の方針を打ち出した時期も含めて、市域では人口が伸びる方向にあるということだ。広島市としては、可部町や安佐町の既存の団地や中心集落と各駅とのアクセス、駅近隣地区でのアメニティー（生活環境の快適度）を一層向上させる政策が求められる。そのためには関係住民や地区としての意見を尊重し、地域に適した行動が求められる。

広島を中心市街地→周辺市街地→郊村中心集落という地域変化を仮定し、それぞれに地域としての役割を想定するなかで、可部線の可部を含めて以西沿線の各地域性を考えることである。そして、その相互の地域間関係を将来に互って模索し、行政施策を行うことで廃止方向に対する地域としての主張も強いものとなる。

地域の発達と交通の利便性の増大との関係は、一般的には前者の要求に応ずる形で後者が位置づけられ、次の段階には双方のもたれ合いとなる。この場合、交通は地域対地域の問題を重視するから（地域間関係）、地域の発達を一面でリードする行政サイドでは広域的な視点が求められ、同時にそれは交通サイドでも考えられねばならない。昭和55年（1980—政令指定都市に昇格）の可部線は可部→横川間で23本（うち以西線からの6本のディーゼルカーは広島行、1本は電車で海田市行）であったものが、1992年のアジア大会を経験しその際には大町駅、緑井交換駅増設などがあって2000年時では電車はすべて広島行で72本（うち可部発51本、緑井発19本、梅林発2本）であるが、このうち山陽本線・呉線の上りに直接入線する電車もある。行政がリードした西部丘陵都市の建設、アジア競技大会のための施設づくりとその開催に伴う新交通システムの建設なども直接間接に可部線の利用増に影響を与えている。アジア大会そのものは一過性であるが、大会を配慮して建設された新交通システムは結果的には地域開発のリー

ダーとしての役割を担っており、可部線と交差する大町駅以西へ市街化が徐々に進行しつつある。

可部線でも戦後増設した新駅になって、今回も新駅を建設することで鉄道に刺激を与え、逆に地域の住宅化や既存の住宅団地の再生化を計画することである。この場合、過疎化の農村部から人やエネルギーを吸い上げることでこの事業化を進めるのではなく、都市内部から外部へ発散する形を誘導する方向が望ましい。

(2) 可部線の歴史

先ず鉄道開通の系譜からスタートしたい。

- A 明治42(1909)年11月19日、広島電気株式会社軌道線、横川—古市橋間開通。
- B 同上年12月18日、同上線、古市橋—七軒茶屋間開通。
- C 同上年12月25日、同上線、七軒茶屋—上八木間開通。
- D 明治43(1910)年7月13日、同上線、上八木—可部間開通。
- E 同上年8月3日、軽便鉄道法を施行(同年4月21日に公布したもの)。
- F 昭和5(1930)年1月1日、広浜鉄道、横川—可部間電化工事完成、全線に電車運転(同3年11月9日古市まで電車運転)。
- G 昭和9(1934)年3月26日、広浜線、広島—亀山北口間に自動車による運輸営業開始。同年6月16日、亀山北口—大朝間(34軒)に自動車による営業運転開始。同年9月1日、大朝—浜田港間に自動車による運輸営業開始。
- I 昭和10(1935)年8月1日、広島市に広島鉄道局を新設(岡山・広島・下関に各運輸・保線事務所、高松・徳島・高知の各出張所を管轄)。12月1日、起点は三篠町から横川へ。
- J 昭和11(1936)年9月1日、広浜鉄道、横川町—広浜可部間鉄道を買収(可部線)。
- K 同上年10月13日、可部線、可部—安芸飯室間(11.1軒)開通(同21年8月15日、布駅延長)。

- L 昭和29(1954)年3月30日、可部線、布一加計間(18.5軒)開通、国鉄の営業料が2万軒を超える(標識は坪野駅から加計寄りに約500米)。
- M 昭和30(1955)年9月20日、可部線に気動車運転開始(混合列車廃止)。
- N 昭和31(1956)年6月1日、可部線、上八木—可部間に中島駅開業。
- P 昭和40(1965)年3月21日、本郷線、加計—三段峡間(14.3軒)の起工式(加計駅で挙行)。
- Q 昭和44(1969)年7月27日、本郷線、加計—三段峡間の開通式(戸河内町)
- R 昭和46(1971)年3月18日、可部線の蒸気機関車廃止。

などがある。可部—広島間の経済的・社会的交流は近世から非常に大なるものがあつた。可部が広島城下の北の玄関口として高田郡から三次方面(備中・出雲^{みち}路)、山県郡東部方面(出雲・石見路)、山県郡中部方面(庄原往還—芸北連絡)など交通の要地であり、さらに三次方面では上根^{かみね}付近から東へ山越えして^{えいどう}榮堂川筋(三篠川支流)を井原村に至る往還があつた。この往還の途中にある志路^{しじ}村では^{あかばね}赤羽根の煙草が有名で、可部の領国市場へ出荷されて好評であつた。玄関口というのは、この場合は広島城下に出なくても或程度の所用は可部でも対応できるという意味も含めているが、経済的な面が強かつたようである。

対する広島は明治6年(1873)第五軍管広島鎮台の設置、2年後の歩兵第十一連隊の編成、明治19年(1886)第五師団として陸軍の充実化、同27年(1894)糸崎—広島間の山陽鉄道の開通(6月)、日清戦争(明治27年8月1日～翌年4月21日講和)関係にみる軍隊の集結—出陣—帰還や大本營の設置(27年9月～翌年4月)、帝国議会の召集(貴族院・衆議員530名のほとんどが来広)など、広島は空前の軍・政治の景気に湧き、軍都としての都市性が顕著となつた。なお、山陽鉄道の西進による横川駅(安佐郡三篠村—明治41年町制)の設置(同30年9月、広島—徳山間開通に合わせて)は、広島が可部へ向かつての副都心的な要素を育てることになつた。川船は相生橋の慈仙寺鼻付近へ、木材関係は筏や枕木などを含めて横川その他市内の川

筋へという広島衛星的な中心が初めて陸へ上がったわけである。そして、横川駅前—可部間でわが国最初の乗合自動車が走行したのは明治36年(1903)4月20日であり、乗合馬車との激しい乗客の奪い合いがあった。広島サイドはともかく、可部サイドでは、バスに乗ると馬車の方からの仕返しが恐ろしいので、可部→広島(横川)の客はその逆方向に比べて少なかったという。

横川—可部間の運賃は乗合自動車(12人乗り)で24銭(馬車は15銭)で、往復は45銭であり、馬車よりは早く片道40分であったが、パンクや馬車の妨害、道路で遊ぶ子供を避けることで軒先に接触するなど収入も伸びず、結局2年後には廃業することになった。しかし、広島人の珍しいものへの挑戦と実現、続行への努力もさることながら、横川—可部間に乗客の需要を想定させた沿線域の経済的・社会的壤土を考えさせる。さらに、このことでの力の背景につぎの2点をあげておく。

- ① 明治15年(1882)、沼田・高宮・山形の3郡役所を合併して可部町に役所を置いた。
- ② 明治17年(1884)、陰陽連絡道路(広島—可部—浜田、広島—可部—松江、尾道—三次—松江)の改修を島根県と提携して計画し、3カ年の継続事業として着工することが県議会で決議された。これは宇品築港と内陸部の開発の幹線開発を結びつける意味も含んでいた。

さて、上記A→Rに戻ろう。開通の当初年は明治42年になっているが、明治39年(1906)10月1日広島軌道株式会社(資本金30万円)が先ず創立され、同年11月10日に横川—可部間の鉄道敷設の許可が下りた。当社はその後大日本軌道株式会社に移管され(広島支社)、軽便鉄道の敷設が始まった¹⁾。

1) 会社の設立とその後の変化は以下のような。すなわち、

明治39年10月、広島軌道株式会社。

明治41年8月、熱海鉄道・静岡鉄道・山口軌道などに広島軌道を加えた8社で大日本軌道会社を設立(広島支社)、着工。

大正7年(1918)12月、可部軌道(株)設立(資本金50万円—半額払込み)、事業継続。

大正15年(1926)5月、広島電気株式会社は可部軌道株式会社を合併(可部軌道株式20株に対し広島電気株17株の割合で交付)。

資金その他のことがあって全国的な規模の会社の傘下に吸収されてのことであった。工事は同42年に三篠町より下祇園へ、続いて古市橋に伸び、同年末には上八木まで開通した。そして、太田川の鉄橋工事があって翌年7月に可部まで列車が運行されたわけである（A→D）。また、Eによって、鉄道の建設を望む各地に、敷設が急速に進むことになった。

ところで、横川—可部間は乗合馬車も、それに続く乗合自動車も山陽本線筋からの分岐では県下でも早期の発達であり、貨物の川船に馬車や乗合自動車の乗客という交通の2大分が時代相を反映していた。しかし、その貨物も明治から大正期にかけての道路の改良で自動車に地位を譲ることになった。また、川船の凋落は水力発電や農業の取水などによる太田川の流量の激減も関係している。

Fは従来の軌道から鉄道に変わり、軌間も省線（鉄道省）に合わせたもので、その上に電車の運行ということで、地域に大きな刺激を与えた。なお、この時に古市橋—緑井間の路線は従来の中古市経由から中須（旧安村）経由に変更になった。そして、電車運転の練習は宮島線（郊外鉄道線—広島瓦斯電気株式会社所有）で行った。宮島線は大正11年（1922）己斐—草津間の開通を皮切りに、昭和6年（1931）には宮島口まで全通したものであった。なお、明治26年（1893）5月中国地方最初の電気事業者として広島電燈株式会社が設立され（同27年10月開業）、日清戦争時の国内総兵站基地という異常なまでの好況下で業績を伸ばし、同45年（1912）7月には亀山水力発電所（2100 kw）を稼働させたが（写真1）、その送電の一部は古市橋駅近くの変電所から広浜鉄道の電車運行に供給された。広島電燈は、大正10年（1921）8月広島呉電力（前身の広島水力電気—明治30年5月設立）と合併して広島電気株式会社となり、それが広浜鉄道に関係し国が買収して可部線となったわけである（前記J）。

昭和3年（1928）11月、広島電気株は電化工事に着工し2年後の1月に完成したのであるが、広島電気は可部軌道を足場に浜田への延長を計画し、陰陽連絡の開発と太田川流域の電源開発することで、太田川流域の完全な開発を考えたのである。



川下

写真 1 旧亀山水力発電所（右側 赤レンガの建物）
（2000年冬，東）

広島—可部間の陸上交通の強化は、日清・日露の両戦役に続く昭和初期を含めての軍都を背景にしたもので、さらにGやI（前記）もそれらに関係したものであった。省営バスは鉄道建設の前身的存在としての意味をもつものであり、それが浜田に延長されたところに、広浜鉄道（横川—可部間）の将来につながるものとしての意義を知ることができる。そして、K・L（前記）は将にその延長線上にあり、特にLの路盤工事や橋梁はすでに太平洋戦争以前に完成しつつあった。なお、Kで安芸飯室までの開通、Lで布—加計の開通となっており、安芸飯室—布間（2.4軒）にふれていない。すなわち、昭和の当初に盛んであった太田川水系の電源開発のための資材輸送として、この区間は貨物線として利用されていた。安芸飯室駅では、貨物の取扱いに対応できるだけの構内広場が確保できなかった事情がそこにある。もちろん、鉄道建設用の資材搬送や置場としての意味も含まれる（加計への延伸工事——担当は広鉄下関工事区——は日中戦争で中断される運命下にあった）。

かくて、鉄道の延伸はつぎのようになる。

- ① 可部→安芸飯室（11.1年に26年かかる）
- ② 安芸飯室→加計（20.9年に8年かかる）
- ③ 加計→三段峡（14.2年に4年かかる）

すなわち、可部まではすでに明治期の開通であり、それが国に買収された（上記J）暦年には①が実現している。太田川沿いの平地に乏しい地域への敷設工事であったが、ともかく、昭和になってレールが伸びたわけである。引続きこれが明治20年代からの先人の熱意を実現すべく、国に強く働きかけ、日中戦争中の工事中断の再開が認められて②が実現した。そして、大正期以来世情に知られてきた三段峡への延長をめざした③の実現をみたのである。この間、加計から戸河内へは^{かみとの}上殿駅から直行する路線であったが、それから外れる筒賀村が猛反対を展開し、中央の政情を動かし、鉄道は筒賀回りとなった経緯がある。②や③の鉄道事情では地域の豊富な木材の搬出という貨物の存在が期待され、関係駅の構内はそのための施設やスペースをとったものの、積替の不便（産地→トラック→駅→駅→トラック→消費地の構成ならば産地→トラック→消費地の方が良い）が基本的な問題として浮上し、鉄道貨物としての生命は短期で終了した。折柄、高度経済成長期

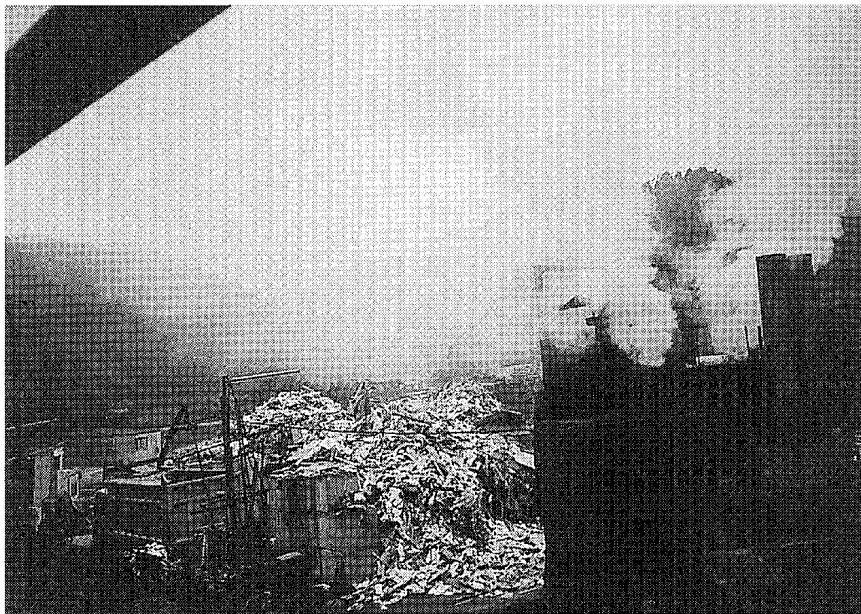


写真2 ゴミ処理場（個人）、（今井田—安芸亀山間）
（2000年冬，東）

で農村から都市への人口移動が進み、過疎化や自動車の普及などで鉄道は④で終末を迎えたのであり、その後の都市化のなかでは、公害を避けたゴミ処理場も山と川だけの狭い部分に立地する時代がきたのである（写真 2）。

(3) 沿線域（広島市関係）

可部線の可部以西で広島市の領域を馱でたどるなら、可部→小河内（おがうち）間15.6軒である。これは全線の可部→三段峡間46.2軒の約34パーセントを占める。そして、安佐北区の可部町と安佐町^{あさ}が関係する。明治22年(1889)の市町村施行では小河内村、鈴張村、飯室村^{いひむろ}、久地村が単独でそのまま近代村へのスタートを切った。この3村に日浦村（近世からの^け毛木・宮野・後山・筒瀬の各村を合せて成立—明治22）を加えたものが昭和30年(1955)に安佐町を形成し、領域のほぼ中心に当たる飯室村に役場を置いた。太田川の左岸側に小河内・鈴張・飯室の各地区、右岸に久地・日浦の各地区があった。鉄道は太田川沿いに右岸を通るものの、久地・日浦側からはかつての渡し船に代わる架橋工事が進められた。そして、昭和46年(1971)広島市に編入したのである。

他方、可部町域では近世の可部町（領国市場の一端を担った在町としての性格）が市町村制施行でもそのまま可部町として移行し、昭和17年(1942)町域の周囲を包む中原村（明治21年—1988—の中島・中野・上原・城の各村で同22年成立）を合併している。同様に勝木・大毛寺・四日市・今井田・綾ヶ谷の各村で近代村となった亀山村、同じく南原^{かみまちや}・上町屋^{しも}・下町屋^{とげ}・桐原の各村で成立した三入村、単独で近代村に移行した大林村の2村が昭和30年に可部町に合併したわけである。

さて、表 2 の人口密度では可部線で可部以南の部分の関係する安佐南区が異常に高い。安佐北区は芸備線筋の高陽・白木の両町域も含むため、安佐南区に比べてかなりの余裕がある。かつての可部は広島市の玄関口として経済・社会の面でも重要であり、広島市の副次的な地位に発展するかと思われた。しかし、自動車時代を迎え、山陽自動車道が開通し（写真 3）、

表2 関係域の面積，人口

	面積 (km ²)	S. 55 (1980)	S. 60 (1985)	H. 13 (2001)	H. 13.2 人口密度(人/km ²)
可部町	91.74	46,938 (100)	50,146	57,544 (123.0)	627.25
安佐町	107.97	16,611 (100)	20,818	24,501 (147.0)	226.92
安佐北区	352.11	113,238 (100)	131,210	160,414 (142.0)	455.58
安佐南区	117.24	157,728 (100)	169,431	205,211 (130.0)	1750.35

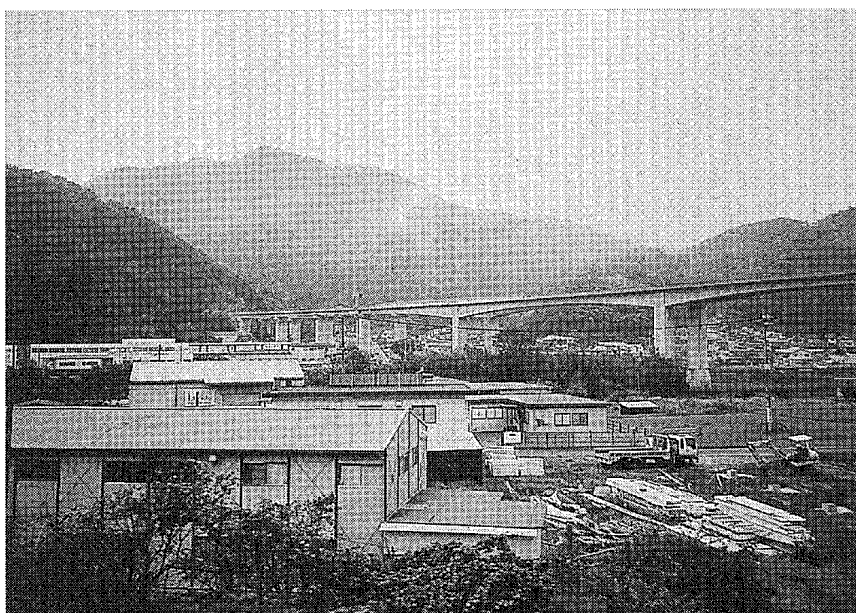


写真3 可部線，太田川を跨ぐ広島自動車道。(山陽自動車道と中国自動車道を連絡する。)右端の下付近に毛木駅
(2000年冬，東)

広島インターチェンジが設けられ，それに都心から直結する祇園新道が国道54号と交差する緑井付近が副次的機能を高めている。可部線の緑井駅では平成4年(1992)のアジア大会に備えて列車の効果的な運行のために行違いが可能となった。緑井駅付近から国道54号筋の百貨店域にかけて広島市の都市計画事業も着工した。可部は現状では緑井と同列に近い立場にある。そして，少なくとも人口密度でみる限り，可部町や安佐町には安佐南区に

比べて人口に余裕のみられることが推定される。また、昭和55年(1980)を100とした平成13年(2001)の人口の伸び率では、安佐南区と可部町の130～120パーセント台に対し、丘陵地に住宅団地化の進む安佐町地域は母数値が低かったこともあって150パーセントに近い高数値である。問題は地域交通で地元に一層の利便性を増すために、可部線筋へのアクセスをどう設定す

表 3 駅の動向

営業秆	(横川から)	可部から	駅間	駅の開設年						
14.0	可部	0.0	0.0	M.44						広島市安佐北区 可部町
15.3	河戸	1.3	1.3				S.31			(同)
17.7	今井田	3.7	2.4				S.31			(同)
20.6	安芸亀山	6.6	2.9	S.11						(同)
23.4	毛木	9.4	2.8				S.31			広島市安佐北区 安佐町
25.1	安芸飯室	11.1	1.7	S.11						(同)
27.5	布	13.5	2.4		S.21					(同)
29.6	小河内	15.6	2.1			S.29				(同)
32.1	安野	18.1	2.5			S.29				山県郡加計町
36.2	水内	22.2	3.1			S.29				佐伯郡湯来町
37.6	坪野	23.6	1.4			S.29				山県郡加計町
40.6	田之尻	26.0	2.4				S.31			山県郡筒賀村
42.5	津波	28.5	2.5			S.29				山県郡加計町
44.4	香草	30.4	1.9					S.41		(同)
46.0	加計	32.0	1.6			S.29				(同)
47.9	木坂	33.9	1.9						S.44	(同)
50.0	殿賀	36.0	2.1						S.44	(同)
52.0	上殿	38.0	2.0						S.44	山県郡戸河内町
54.1	筒賀	40.1	2.1						S.44	山県郡筒賀村
56.2	土居	42.2	2.1						S.44	山県郡戸河内町
57.3	戸河内	43.3	1.1						S.44	(同)
60.2	三段峡	46.2	2.9						S.44	(同)

※ 広島-横川間は3秆

るか、それが21世紀の1課題であろう。

表3から、可部線の可部以南の電化区間が14軒、可部以西が46.2軒であり、電車は広島駅から動くので、広島—可部間は17軒（35分程度）になる。横川—可部間では横川の次駅の三滝から可部までの11駅を考えると、平均した駅間隔は約1.27軒になり、同様に可部以西の21駅、46.2軒から換算すれば2.20軒となる。すなわち、ほぼ1軒分以西の方が長い。駅間でいえば、可部—安芸飯室間は昭和11年（1936）の開通以来、中間に安芸亀山駅があるのみで旅客駅志向の現状は戦後の昭和31年（1956）である。昭和の大合併期の年代と重なり、この頃から地域の大きな社会的経済的なエネルギーが表面化することになったとみるべきだ。そのことは、また、昭和29年（1964）の加計開通の影響を受けてのことであり、中国地方の自動車時代が昭和38年頃と目される以前のことであったことも付記しておきたい。

太田川筋は山地と河谷の平地に乏しいものであるが、可部に集まる内陸からの主要陸路は複数あり、そのなかには庄原街道（山県豊平町）や石見路のように近世の太田川筋のヒンターランドを通過するものであった。それにつながる広島—可部間の近代道路への改修も明治20年代から始められたわけで、昭和に入ってから可部以西の鉄道延長に早くから先行していた。昭和の鉄道は川筋の木材の搬出、水力発電所建設のための基盤、浜田連絡（一時は石見益田連絡も取沙汰された）などの役割をもっていた。陸路がバス主体の旅客輸送であったのは、近世以前からの集落の立地に順応したためであった。しかし、地域にとって陸上交通の出現では後者の立場になった鉄道ではあるが、レールが全国につながっている安心感をもたせる一面があった。

しかし、可部—安芸飯室間の開通時、それは昭和11年（1936）のことであったが、この時すでに当線が日帰り路線の役割をもっていたことに驚かされた。当時は表3にあるように安芸飯室までには、中間に安芸亀山駅があるのみの状況であった。駅の背後は直ちに山の傾斜地の太田川筋で大野地区で養蚕が盛んであったが、そこでの調査の際、「鉄道がついて祇園の三菱の工場へ

の通勤が可能になり非常に喜んだものです」という声を聞いた。鉄道の日常通勤としての役割はごく当然のことであるが、その恩恵は独り都市部だけの問題ではないと痛感したわけである。

鉄道も時代的变化のなかでその役割に影響が出てくるのは当然であり、現代は都市間の大量輸送や快速性に主役を担っている。しかし、人が住み経済活動が広域化している現状では、やはり四季のなかでの不利な状態の発生に対しても先ず安心して利用できる鉄道の生命は、日常生活に直結しているものとして、特別な事情のない限り存在し続けるものであろう。ヨーロッパでも鉄道は国の補助を受けて活動している。地形の複雑なわが国では背骨としての鉄道、培養機関としてのバスの存在を改めて求めたい。また、都市住民にとっても自然への回帰を自動車行とは別の意味で捕らえることができ、リゾートを満足させることができる。

(4) 沿線域 (山県郡関係)

安佐郡を編入した広島市は、昭和55年政令指定都市に基づく区制で、近世の沼田郡、高宮郡から区名を考えたものの、戦後の旧広島市からの移住者が2/3を占める安佐郡域では、地域住民にそのなじみがなく、安佐南区、安佐北区に冠した由来がある。この安佐郡域の北西に接して山県郡域がある。

近世の浜田藩は参勤交代の通路として、石見路(山県郡東部)を利用し(中山^{じゅく}宿、本地宿、可部宿)、草津を東上の港とした。寛永12年(1635)家光の時代で、武家諸法度に制度化されての結果によるものであった。公道整備の急進展は寛永10年(1933)の幕府の巡検使を迎えるときのことで、西国街道や石見・出雲両街道は幅2間半(約4.5米)であった。西国街道には1里塚を築いたというが、可部町南原^{なばら}の南原川沿い(可部峠から山県郡東部へ)にも戦後の昭和まで1里塚が残っていた。広島城下から最初の可部宿は石見や出石・備中への往来の接点として伝馬20疋が置かれ、次の本地宿で15疋、さらに中山宿も同様であった。往還は郡東部を通り、次に重要な

庄原往還（近世山県郡の郡代駐在地庄原）も東よりにあり、太田川筋は社会的に離れていた。それは古代郷の5個所が郡東部に比定される事情下にあったこととも関連しよう。

古代の郡は平均して7～8個の郷をもっていたが、山県郡では賀茂、壬生、山県、品治、宇岐の5郷であった（和名抄）。賀茂郷は先述の庄原付近（豊平町）に、壬生郷は旧壬生村に、山県郷は旧有田村付近に、品治郷は旧本地村に（以上3者は千代田町）、宇岐郷は現在の豊平町の吉木か大朝町の新庄付近だという。また、賀茂郷を有田付近の古保利のあたりに考える場合がある。何れにしても5郷が郡の東部であることは一致しており、太田川流域を指す可部以西筋は開発から取残されがちであった。中世から近世へ砂鉄の採取と野だたらによる製鉄業が盛んになると、材料の木炭資源を支える郡西部の大森林が大きく浮上し、太田川流域が広く知られるようになった。しかし、その世相のなかでも陸路は庄原往還に中心があり、それは依然として郡東部域であった。古代の石見往還が郡東のなかでやや西移した程度である。中世豊平の砂鉄事業、同じく近世での山県郡西部山地での砂鉄事業下でも、郡代屋敷の庄原が山県郡の指令地であった（砂鉄関係では加計と高野に駐在を置いた）。

山県郡の一般的な地域割の呼称では「口筋、中筋、奥山筋、太田筋」などがあった。口筋は「口山県」の称もあるように山県郡の東部域で、可部峠から浜田に至る石見往還に関係する。中筋は太田筋と口筋に挟まれた部分であるが、巨視的には郡の中部から東よりとなる。そして庄原往還が通るが、その延長が奥山筋（現在の芸北町域）につながっていく。奥山筋から広島城下へは奥山地方を東へ進み、溝口から戸谷へ出て中筋を通り可部へ出た。奥山地方から1日歩いて中筋の吉木付近に泊し、次の泊地が広島であり、広島出向は2泊3日の行程の場合もあった。すなわち、奥山筋と太田川筋での地高の落差の大きいこと（600米付近と140米付近）、山地と川の連続などの複雑な地形も関係していたためと思われる。近世になっての川船は、広島まで約40軒の河道を1日で到達することになり利便性を増し

たが、奥山筋—中筋—可部往還（広島城下）もよく利用された。

中世における太田川の水運、そしてそのことによる広島沖積地一帯への近接感を抱かせることについての十分な資料はないが、陸路による沿岸部からの太田筋への影響力はみられる。逆に太田筋の栗栖氏（戸河内町土居を本城に）の東への拮勢による豊平町域での影響力の行使がある。前者では（沿岸部からは）、佐東郡金山城^{かな}の武田氏信が文和元年（北朝年）（1352）三入在の熊谷彦八（直平）に「太田郷内津波村地頭職」を預け置いている。また、豊平町の都志見（近世都志見村—庄原の地を含む）の香川家は、沼田郡八木村の八木城主香川氏と同一祖先（香川景政）で、戸谷・長笹を経て弘治年間（1555～57）に移住したといい、農業経営に加えて近世から鉄山業や酒造業を営んだという（芸藩通志）。豊平町域には現在約200カ所にも及ぶ砂鉄製錬のための野だたらの跡があるといわれ、ために中世武士たちの武具（鉄製）調達場として、周辺勢力の進出がしきりに行われたのではないか。鎌倉幕府による地頭の設置、承久の変（承久3年—1221）後さらにそれが強化された形での新補地頭の設置（前者の本補地頭に対して）にみる東国武の西下と定着化のなかで、北東から大朝の吉川氏、東から毛利氏、北西から栗栖氏、南から武田氏が勢力を伸ばしており、南東部の在地領主笠間（笠天）氏は栗栖の縁者であったというが、後には吉川氏に従っている。しかし、当地が争乱の地になったのは単に鉄だけではなく、戦いにとって重要な役割を占めた良馬の産地としての条件を兼ね備えていたのではないか。豊平町域で太田川の支流西宗川の上部の西宗付近は500米前後の冷涼な高原で、中世から良馬の産地であった旨を伝えている（広島県農業発達史資料編）。

さて、古代における山県郡東部の開発が目立つものの、郡西部の開発はどのようなであったか。戸河内町土居の発坂城^{ほっさか}に在城した栗栖氏は後世に名を残した土豪とされるが、その起源は在地性のものか、近江の栗栖からの西移者か不明である。ただ、この太田川本流筋や支流の筒賀川筋では郡東部に比べて冷害は少ない状態下にあったろう。すなわち、散見されるいく



この地図は国土交通省国土地理院発行の1/5万「加計」
図幅を引用したものに一部かき加えたものである。

図2 飯室-上殿付近

つかの谷底平野では麓から直ちに500～800米級の壮年期の山容が迫り、豊かな森林は地下水を蓄えて伏流となって流出する。灌漑用水の潤沢さが、高原状で乏水性にみられる冷害を防ぐ形となる。デメリットとすれば日照時間や日射量の不足ということだ。栗栖氏は正にこの河谷に沿って筒賀や東の加計方面へ拡勢していったのである。

2 エキスカーションから (その2)

(1) 鉄道と駅 (可部一加計)

先述したように、可部駅は広島方面からのターミナルとして発達した。駅の正式の開設は明治44年(1911)7月13日というが、当地は字中野で、近世は上中野・下中野両村に関係し、藩政時代の在町としての可部町の南端部でもある。広島は三篠町からの軽便鉄道は約1時間で到着した。県境の大朝町方面へ帰省する人のこともあって、最終列車は午前零時頃になり、当駅から夜通し歩いたという。昭和5年(1930)の電化以後は広島への通勤通学も便利となり、駅前付近は4～5軒の自転車利用者のため、その預かり所が何軒もあり、他の店舗や旅館も立地した。

次の河戸^{こうと}駅は戦後の昭和31年(1956)12月20日の開設であった。近世は上四日市・下四日市両村であるが、中世は河戸の地で内陸各地からの水上交通への玄関口であった。承久3年(1221)後鳥羽上皇を中心とした倒幕の挙兵は失敗し、上皇方の荘園領主や武士の所領は没収され、鎌倉幕府はその地へ関東の御家人を送り込んだ(新補地頭)。そのなかに三入郷へ入った熊谷氏が居り、彼は当初の大林(伊勢ヶ坪城)から根野谷川筋を下り、町屋村(近世上・下町屋村)を形成させながら、最終的には可部市中の東にある高松城に拠る。そのため、市中も町屋から南下し現在の可部市中が形成されていく。この時代ころから、四日市という中世市場の繁栄は可部の地に移動していったようである。すでに近世の当初には市中の形成がみられたという。河戸はカワベ、カベということから可部(かべ)につながったとする考え方がある。前記の町屋村(熊谷氏の市場集落)の延長としての

「南村市」が可部の地の先名であるとする高宮郡の差出帳（文政2年—1819）からすれば、呼の転移が想定される。従って古代郷の「漢弁」は広く河戸を背景とする福王寺山麓一帯の緩斜地に求められよう。同山麓に密集する上ヶ原古墳群の大部分は円墳・横穴式で6世紀後半から7世紀のもので人骨・土師器・須恵器・馬具・金環・刀子などが出土している。

経済の繁栄は人を集め、行政の充実を促し、寺社を招来させる。河戸駅の近くの山手側には浄土真宗本願寺派の徳行寺があるが、古くは真言宗であった同寺を別当寺とする総社があったという。今は徳行寺境内に惣社大明神一社があるが、日本書記にいう「埃宮^{えのみや}」とされ、安芸国の総社であったともいう（前記高宮郡差出帳）。この大明神は祇園牛頭天王の由^{こすてんのう}というが（前記差出帳）、当所より福王寺山麓に向かった上手に祇園社があり、あるいはその分請とも考えられ、祭神はスサノオノミコト以下になるため、埃宮との関係に疑問が出る。何れにしても高貴な宮から高宮に由来して高宮郡（先記安北郡の近世の呼称）の郡名になったのではないか。

可部から河戸を通る列車は正面の螺山（475米）を目指して進む。螺山は虹山と汎称されるが、近世では西山の称があり、今井田柳瀬村に属した。東麓に虹山の住宅団地²⁾があり、広島駅からバス便がある。列車が西へ向きを変えるあたりは荒人^{あらしと}（荒下）で、近世の今井田柳瀬村になる。列車は茶臼山（近世の神宮寺山—229.7米）が太田川と接する狭い部分を西進する。近くの亀山水力発電所（2400 kw、明治45年10月営業）は昭和48年（1973）の水害と老朽化で運転を休止したもので、現在は太田川漁業協同組合になっており、近代化遺産として重要な構造物である（写真1）。

先入曲流の太田川で最大の曲流部を避けた列車は茶臼トンネルで一気の上流部へ向かうが、旧発電所の送水路も同様で、それは今井田の駅を過ぎてさらに約2軒溯る。これによって発電所付近では13.8米の有効落差が得

2) 虹山団地は、1620戸分の広さで昭和46年（1971）完成時では県下最大といわれた。虹山団地の下付近の荒下^{あらしと}団地付近から今井田駅方向への地域が、近世今井田柳瀬村になる。

られたのであった。近世は今井田柳瀬村で家数60軒、百姓26軒243人、紙漉12軒12人、竹細工15軒20人、大工2軒2人、猟師2軒2人、鶉匠2軒2人などであり、牛は25疋というからほぼ各家毎にいたことになる（なお、馬は1疋）。これは郡中国郡志によるもので（文政2年—1819）、同書はもとは両四日市村（上・下）の枝郷で今枝といったのが訛って今井田になったといい、柳瀬は古く柳の木のある瀬の意味か、藩の御築所^{やな}があったためかというが、後者の方が妥当であろう。紙漉や竹籠が盛んで、廃寺ではあるが福王寺三十七刹の1つであり、今井田から神宮寺山へ上がる神宮寺峠は、1360年代に武田氏信（祇園町山本の金山城）の頃も可部に至る通路としても利用されたようだ。

次は安芸亀山駅であるが、駅から急な斜面に大野がある。東に大毛寺村そして両四日市村に続く山がちの勝木村であるが、その飛郷に竹坂（次の毛木駅の近く）、中河内（川沿い）、大野などがある。大野からは対岸の近世沼田郡宮野村へ渡しがあり、中河内とともに紙漉が盛んで、維新後は養蚕業、戦後は一時期ブロイラー（鶏肉の一種）の生産を行ったこともある。次は毛木^{けき}駅であるが、上を高く大きく太田川を越える広島自動車道（山陽自動車道と中国自動車道を連絡する）の高架橋がある。対岸は近世沼田郡毛木村で、安芸国衙領注文状では「阿戸^{あと}毛木村」と呼ばれたが（国衙領）、明治22年（1889）の市町村制施行では日浦村に属し「日浦毛木」と称した。対する毛木駅サイドは「飯室毛木」であった。中世武田氏の家臣であった毛木小太郎（ないし毛木民部？）の居城があり、川の両岸に同一地名があることに興味がある。飯室毛木からは牛も川船で日浦毛木へ渡し、水田の多い同地で主に米作に力を入れたという。安芸飯室は北東からの鈴張川が太田川の屈曲部に相会する付近にあり、主に薪炭の積出しで賑わった。今井田—安芸飯室間は山地が河谷に迫るところで、道路は未改良で鉄道はその意味でも重要な代替交通の役割をもつ。

次は安芸飯室駅である。昭和29年（1954）加計開通時では可部から11.1軒約20分、最初の列車行違い駅であり、いくつかの上り下りの列車が交錯し

た。「郡中国郡志」は往古氷室を構えられたためかといひ、太田川の支流として北東からくる鈴張川に沿う近世関屋村は当村から分離したといふ。「大日本地名辞書」は安芸郡にみる古代郷の1つである河内郷を当村付近に比定する。次駅の小河内は旧小河内村（山と谷）であり、毛木駅付近には中河内（小字）もある。また、旧飯室村内の小字には原河内、土居河内、山根河内、笑田河内、梅ノ木河内、岡河内、吉見河内、表河内、寅河内、南河内などがある（「郡中国郡志」）。農村経済の1中心地で（在郷市場）、畳表（飯室表）、山繭織、楮、煙草などの産があり、可部からは2本の交通路（陸路）で結ばれた。

次駅の布は旧飯室村の枝郷で、安芸飯室駅から2.4軒離れている。村の中心の古市からすれば3.5軒以上になる。すなわち、前記した上・下四日市村（中世の河戸）の枝郷としての今井田（駅）が河戸から2.4軒離れているのと同義である。1日のうちで、村の中心から往来して用を達する（逆に1日の予定で村の中心から出かけて所用をすまして帰る）ための時間と距離を考えた枝郷立地の1つの限界を感ずる。左岸の布から右岸の久地（旧久地村）へは大河橋を渡る。明治以前では、川の呼称に一貫したものがあつても、地元では別に相応した呼称が残っていた。ここでは「大川」である。なお、国土地理院の1:2.5万「飯室」の図幅では「布橋」になっている。山繭袖は可部から当地へも盛んであり、紺屋もあつたといひ、「布」の地名も文政2年(1819)の「国郡志」に記載されており（米高は25石9斗8升の生産）、八幡宮の勧請も寛永17年(1640)と同書は記している。

列車は対岸（右岸）の間野平発電所（写真4）や旧船宿・筏宿の民家を窓外に眺めつつ上流へ向かう。横谷の本流に対し、縦谷の支流がよくみられるが、当所も例外ではなく、右窓からくる急傾の小谷「ヘキ谷」が旧飯室村と旧小河内村の境界となる。川岸の斜面を削って国道191号と鉄道が通っているが、このあたりの標高は77.8米で、可部の20米からは約57米も上ったことになる。ヘキ（ヘギ）谷の急斜を北東へ約2軒登ると小支谷があり、左が高野で旧小河内村分、右が右平で旧飯室分である（高度は250～

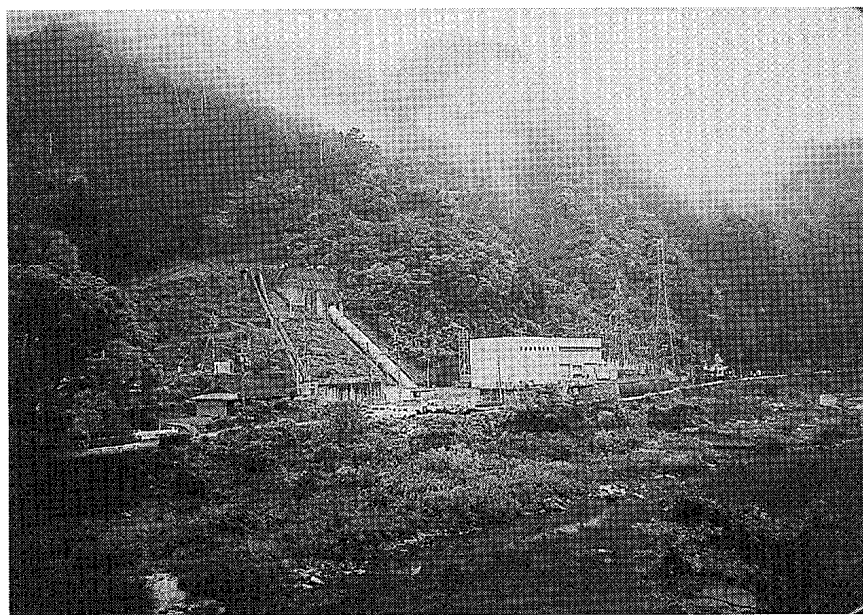


写真4 久地の間野平発電所
太田川本流筋では最大の発電能力をもつ。
(2000年秋，東)

350米で現在は廃村)。両地区とも薪炭や山仕事を生業として、産品は下の太田川の川船の船荷として担いで谷を下った。飯室小学校への通学は上級生が引率して東へ3料余を山越えしていた。へぎ谷と太田川の出合の少し上流部に大岩があり（車窓望見），そこが小浜の船着場（旧小河内村）であった。列車はやがて小河内川を渡り小河内駅に着く。

近世の小河内村は太田川右岸に展開した沼田郡に所属したが、それは中世佐東郡（近世沼田郡）に展開した武田氏の川を越えての拡勢の結果である。古代では同じく左岸側の飯室などと同様に安芸郡（後に南北に分かれ安北郡）下にあったと思われる。北東—南西の地体構造に支配された縦谷性の小河内川に沿った7～8料に及ぶ細長い山の村で、小浜は太田川の玄関口であったものの、むしろ、飯室の古市へは村の中心から牛頭山（672.6米）の北面を通して連絡する陸路（谷越え）が主であった。そして、佐東郡を受けた沼田郡、安北郡を受けた高宮郡が明治31年（1898）に合郡して安佐郡となり（太田川の左右両岸部の合併）、昭和30年（1955）に小河内村は飯室村中心の安佐町（他に鈴張、久地、日浦の各村を含む）に含まれること

となった。

小河内駅の呼称は「オガウチ」で、これは広島市西区の小河内「オガウチ」と混用されるのを避けたためという。鉄道や国道191号は太田川の曲流に沿うか、曲部をトンネルで抜けるかなどして山県郡の旧穴村（安野村から加計町へ—昭和31年・1956）へ出るが、近世から明治～大正期では旧小河内村の東にある旧鈴張村や旧飯室村から山越えの小道を抜けていた。そして、近世では当村を含めて対岸の久地、その川下へ毛木・後山・宮野・筒瀬の各村は奥組と呼ばれた。これに飯室、飯室から分村したという関屋、鈴張が参加しての安佐町（昭和30年—同46年に広島市へ）の成立があった。中世では東の飯室や南の久地が国衙領の影響下にあったようで、当小河内村もその可能性が考えられる。大永年間（1521～27）広島市安佐南区の金山城々主武田刑部の弟小河内弥太郎とが牛頭山に城居したが、天文年間に滅んだという。本城金山城が毛利勢によって落城した天文10年（1541）に関係しよう。必従河川の小河内川上流右岸にある養山八幡（牛頭山北東の堂原河内在）はもと高野（先述）にあったといい、高野には古八幡の名が残る（芸藩通志）。近世小河内村では普通1村に1社倉のところ、小浜と内奥部牛頭山麓の小平地（養山八幡、本郷の地）の2カ所にある。小峠地区（200～250米）で大きく南北に分断された山中の小河内地ではあるが、太田川沿いの小浜の社倉は対岸の久地村の北部（中心地は宇賀）を含めてのことではなかったか。すなわち、小浜の後背地で小峠に向う河谷には宇賀井野がある。「ウガヘイノー」と考えられぬこともない。なお、宇賀には後述する中国電力の宇賀調整池があり、四季の光景を楽しむことができる。山と川だけで殆んど平地に乏しい一帯では、小浜や対岸の鹿ノ巣・瀬谷などに筏師や船稼ぎが多く、小学校卒業でそれに従事した最大の理由の1つは米の飯が腹一杯食べられるということであった。早晩に久地村の奥山の高山方面から山出しされた丸太を筏に組んで広島へ出たのである。瀬谷や野闔のかずきには船宿があった。広島府から祇園を通り久地へ出た近世の加計道（小道）は瀬谷から400米を越える山中の境を抜けて直進し（川筋の屈曲を

東：地域間関係——2000年度中四国都市学会大会について——

さける)、佐伯郡の旧下村(湯来町)の津都見^{つつみ}へ出た。列車はその間、小河内駅から市境を越えて山県郡加計町に入り安野駅(旧安野村船場^{ふなば})から水内駅へ向かう部分になる。

旧安野村は近世の穴村と坪野村が明治の市町村制施行で成立したもので、穴村は北東-南西の必従河川の西宗川に沿い、河岸段丘を中心に発達した上穴、下穴の2地区があった。下穴の澄合は太田川の河岸にあり、薪炭の船荷を扱う仲継地で(山出しから川船へ)、とくに筏をしぼる葛^{かすら}の良質な産地として知られた。列車は左岸のその地とは対照的に右岸を走る。当地域はもと佐西郡に属していたが、寛文4年(1664)佐西郡の佐伯郡への郡名変更の際に山県郡へ移ったのである。理由は、佐西郡では廿日市宿の助郷役を負担するには余りにも遠い辺境にあるということであった。車窓からは桧の苗木の栽培地(津都見)が見られる(写真5)。農産物の粗生産額(平成4年、1992)で加計町の計は349百万円であるが、米(189同)、生乳(47同)について3位(27同)であり、4位の肉用牛につぐ5位では切り枝があり、他町村にみられない独自の生産を5位までのなかで示している。

列車は程原を通過するが、当地区はすべて猪^{いの}さんであり(約20軒)、近世



写真5 旧安野村津都見の苗木畑(ひのき)
(2000年秋, 東)

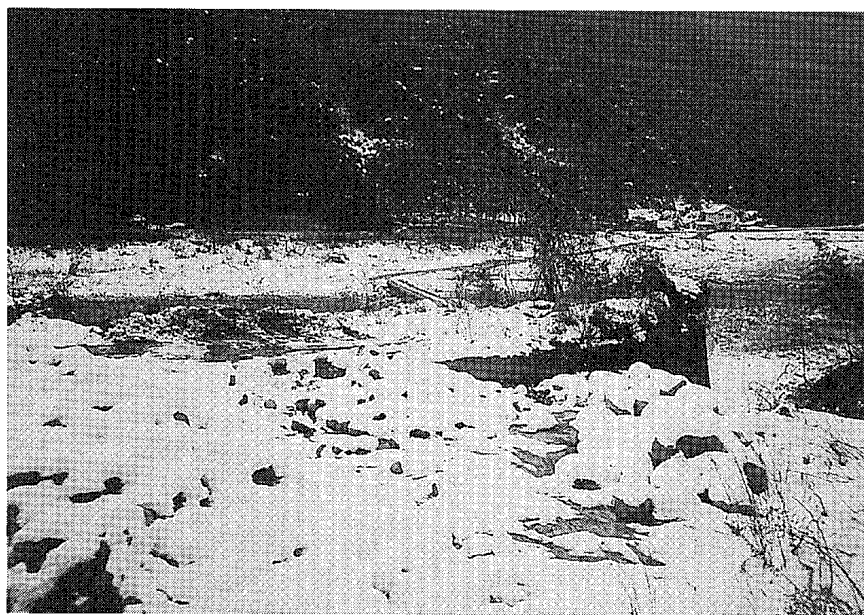


写真 6 旧安野村程原付近

手前右は路盤建設当初の鉄橋の橋台，現路線は水害を避けて山際を通る。なお，向こうに斜めに河原へ下りて，手前へ渡る橋は最近まで残っていた太田川最後の渡し船の代わりに建設されたもの。

(2000年冬，東)

では硝磺を製し岡山の池田藩へ送っていたといい（対岸の澄合方面では広島藩へという），維新後はこの地区だけでいち早く山の水を引く水道をつけることができた。窓外には戦前にレールを引くべく工事された路盤や鉄橋の跡が残るが，列車はそれを避けて山際を通る（写真6）。太田川では最後まで残っていた渡し船も1～2年前に沈下橋（洪水時には水中に）の設置で消えた。川の上に鉄のワイヤを張り，それから降ろしたロープに船をつなぎ，人はそのロープを手前に引くことで船は進んだ。やがて鉄橋を左岸へ渡り国道191号に沿う。このあたりは宇佐で佐伯郡湯来町に属するが，周囲は加計町域である。かつて，太田川が右岸の町域を対域の左岸へ拡大して流れていたためであろう。列車は水内駅に着く。当地も右岸に大きく広がる旧下村（水内川の川下で太田川に合流する）が川を越えて右岸まで広がったところで，久日市という旧農村市場の地である（写真7）。

北東－南西の山脈列に必従する形の水内川が当地で太田川に注ぐが，水



写真7 ^{みち}水内駅の看板と旧貨物（木材）ホーム

湯来町分は太田川を渡って加計町分に入り，そこに水内川の船荷（軽荷）を本流の大船に積み替えた仲継地として^{さかいら}久日市の集落が立地し，駅舎が設けられた。

（2000年秋，東）

量の少ない水内川の船荷や筏は当地で大船に纏めて積み替えられ，筏も3倍くらいに大きくつなぎ替えて本流を下った。筏の場合通常は早朝に出発すると河戸の手前の^{あらした}荒下で筏宿に一泊する。翌日は広島市内での満潮から引き潮に間に合うように出発した。寺町から鷹匠町，舟入から江波の製材地へ渡すことにした。電柱（防腐剤を注入する工場—舟入）や船のマスト材，枕木材など多方面の商品価値をもつ筏であったわけだ。列車は左窓に太田川を見ながら進むが，向うからくる水内川が合流する^{こぼら}小原付近の広い空地は，かつて森林軌道が運んだ丸太材を筏に組んだところであり，水内河に沿う国道433号が，鉄道と並行する国道191号に^{あんすい}安水橋（安野と水内）を渡って相会する。かつて当地は「県道渡し」の名があり，広島から安—萩原峠—久地で右岸沿いの主道が下村まできて，この渡しを対岸の坪野へ渡り加計を目指した。広島へ出た筏師も帰りはこの道を利用し1日歩きの行程であった。列車は再び安野村の坪野に着く。

近世は独立村の坪野村で宇佐（先述した水内分の宇佐の一方）、三ツ石（光石）^{つけじ}、附地、本郷の4郷で形成される。そして、太田川流域は戸河内^{とごうち}までみられた大麻の産地の一部であり、楮、茶、蒟蒻玉などの商品作物もみられた。男は山仕事、木挽、駄賃稼ぎ、女は木綿織や麻の水すき（麻糸や苧^ををつくる）などであった。太田筋船株仲間の支配格が当村に居て、仲間の紛争や船荷分け、川漑いなどの調整や通船方法の遵守などに配慮した。水内川の合流する当地域は今までの山から川という狭さとはやや趣を変えたやや広い河谷で日照にも恵まれる。戸河内の上流から当地までが浄土真宗の「太田組」^そのエリアである。逆に、当地の善福寺は元文2年(1737)西本願寺から寺号や木佛を受けたもので、沼田郡相田村（広島市安佐南区相田）の正伝寺の子寺でもあった。

坪野駅の近くで右窓には旧坪野小学校の校舎が見られる。学校統合で小学生は加計へ列車で通学する。列車はバスとは違って車内が広く、加計駅—坪野間は15分程度であるが、子供たちは早速宿題らしきものを始める。その間引率の上級生は下級生の学習の面倒をみる。その姿は実に人間味のある心の通う光景である。高齢者と話せば、列車にはトイレがあり安心できるし、何といても相互にゆっくりとした広い座席でコミュニケーションができるという俸せがあると強調していた。列車は今までの左岸から右岸へ渡るが、川上にある光石の集落はこれから通過する左岸側^{むごう}に向光石の集落と関係がありそうだ。川を挟んで光石は安野村分（加計町に合併）、向光石は筒賀村分になる。一般的に言えば、洪水やコレラのような伝染病を避けるために万一に備えて対岸にも集落をつくることはあるが、この場合はどうであろうか。なお、当地（向光石）には筏師の支配者がおり、上組と下組で筏師が材はそのままに運転を交替した。つまり、上組は戸河内あたりから筏を組んで当地まで下ってくる。ここで、彼らは加計を経由しないで直ちに井仁^{いに}へ谷を上がり、直線状の道を戸河内へ帰る。下組は当地からその筏を受けて広島へ下るのである。その用事が終われば歩いて帰ってくるが、それは1日の行程であった。なお、筏を操作する權は最初は筏

師の宿に寄ってくれる馬車が運んだが、後にはトラック（大正時代から始まる）にかわったという。かくて列車は田之尻に着く。

坪野－田之尻間で列車は左岸に移ると先記したが、左岸には吉ヶ瀬があり発電所がある。この吉ヶ瀬は今は田之尻とともに筒賀村であるが、近世は上殿村の飛郷であった。上殿の川船関係者が水運のために付地を求めたためである。さて、田之尻の最初の駅名は筒賀口（後に筒賀）であったが、昭和44年（1969）加計－三段峡間の開通で筒賀駅ができたのに伴い、現地名に変更した。田之尻は田之後と表現した場合もある。駅は田之尻川の河口（高度150米）にあるが、川筋に西への山越えは400米の高さまで山中の約4000米の急勾配（100分の6.25）であり、冬を中心に厳しさがあった。そこにかけて砂鉄の採取が盛んであり、棚田で有名になった井仁地区があり、そのまま下れば加計から伸びたJRの筒賀駅がある中筒賀に出る。駅からこの山道を暫く上がると銅や亜鉛の採取地があり、田之尻から川船で広島へ下したこともある。田之尻から加計方面へ向う右手には「砂ヶ瀬」の集落があるが、ゴミガセは難読であるものの、地元ではごく自然に語られる。筒賀分ではあるが義務教育関係は田之尻同様に加計町に依頼している。

列車は中国自動車道の下を通過して右岸から左岸へ渡り、神楽団で有名な津浪駅に到着する。国道191号が併走する当駅付近は標高153.6米だが、近くの丸山（446.1米）（図2）は貫通（流）丘陵の1例という。本流に並行する支流があって、その間の鞍部が側方侵蝕によって削られてできる。支流の水は削られた方へ流出するため、支流の下部は干上がり川跡を残して水田化される。これを貫流（通）丘陵といい、前者が西谷地区で後者が東谷地区となっている。この支流はかつて北西部の寺尾（銀山の跡）から発源していたという。

文和元年（1352）武田氏信（佐東郡金山城主）の熊谷直平（可部付近居住）宛の預け状があり、当村の地頭職の存在が知られる。可部－飯室－小河内－穴－津浪の山越えのルートが想定される。飯室や穴は国衙領の部分もあり、小河内は武田勢力下で通過し易い状態下にあったろう。津浪は大田郷

栗栖（武田と対抗する巖島方）の動向をキャッチする最前線のアンテナ的存在であったろう。西谷の三島神社の天正11年(1583)の棟札では河野良久の記があり、河野氏は弘治2年(1556)伊予から移住し、同族神の三島社を勧請したという。地元では山津波が川を塞ぎ、そのために流路が変わったというが、付近の川幅と同じ程度の川跡が鮮明によみとれる。列車はそのまま左岸を川上へ向かうが、途中国道191号バイパスは高架で川も一緒に跨いで対岸の辻ノ河原地区を北上する。次は香草駅である。

香草^{かぐさ}はやや遅れて開駅されたが、駅付近は山が迫り平地は殆んどなく、集落の中心は対岸にある。近世後半、当地一帯でも茶の栽培が盛んとなり、香り高い草ということで地名が生まれたという。今も茶畑は残る。加計の鉄山経営の中心隅屋の祖は遠江の佐々木氏というが、南北朝の争乱で隠岐より香草に移住し、叢林を拓いて農業を営んだ。毛利の支配下では巖島合戦にも参加したものの、慶長5年(1600)毛利の防長移封により帰農した。万治3年(1660)加計本郷の新町の町割では五軒口を買い切って屋敷地とし、香草から移った。なお、加計町史は寛永19年(1642)に加計村下久保田で隅屋が鉄山業（長割鍛冶屋）を営んだという。加計へ本拠地を構える以前のことであった。

列車はそのまま左岸を北上して、北東からくる^{ようろ}丁川を渡りそのデルタの月ヶ瀬公園（桜の樹林）を左窓に加計駅構内へ入る（写真8）。丁川が合流する手前付近で山脈に従った必従河川の太田川はここで急に南へ向きを変え、可部までの長い横谷のなかを先行川として流れ下ることになる。北西の戸河内方面からきたこの本流が南へ反転する場所は急斜面の崖であり、ここをカケ（懸）と呼び、それが地名になったと地元の郷土史の専門家はいう。しかし、船がけということから水運との関係で生まれた地名とする考え方もあるが、地形面や地域住民の立場からみて前者に妥当性があるようにも考えられる。当地は支流の丁川、北から南下する滝山川（温井ダムがほぼ完成）が合流するため、水が太くなり大船（川船）の船がかりの可能性は一層大きいものがあつた。



(その一) 加計駅のホーム
(左：可部行，右：三段峡行でそれぞれ乗替え。)
(2000年冬，東)



(その二) 駅舎の前
(2000年秋，東)

写真 8 加計駅は可部を除く以西では最大の利用客をもつ。

中世，本郷（中心市街地）の茶臼山や土居の桜尾山には城趾があり，戸河内郷土居の栗栖氏の一派が居城したという。天文末年頃（1554頃）太田山里一揆があった。大内家に反乱した陶隆房勢に毛利が版旗を翻したこと

から、この地方の一揆勢力が陶方に従って毛利に反抗したもので、大朝の吉川元春が石見へ遠征していた留守中のことでもあった。吉川軍は加計へ出て吉和（村）や山代地方（岩国の奥地）の一揆を併せた奥衆と終日「かけ」の橋で矢打ちをしたという。一揆は敗退し指揮の栗栖は滅亡に向かい、香草を本拠とする宍戸隆家の弟元忠が代官として居城した。「かけ」の呼称が出てくるのは中世と思われ、河川の舟運に関係する舟がかりとの間で両者はどのように考えるべきか。なお加計村の惣社である長尾神社は毛利時代に13.4余石の社領が安堵されていたが、慶長6年(1601)福島正則によって社領が没収された。

さて、川船免許で加計分は明暦元年(1655)庄屋忠右衛門が1艘許可され、前年許可の下殿内村、加計と同年の津浪村・坪野村の各1艘を併せて計4艘となった。可部や深川からの船は年貢米輸送という使命があるので、許可という形はとらなかったが、山県郡では板材、薪炭、割鉄、商人荒荷（扱亭^{こぎそ}、茶、蒟蒻玉、繭など）商業ベースのため、許可が必要であり、42艘に増加した。実際の動きとしては坪野、根夫谷（坪野の対岸で明治では筒賀分だが近世は上殿村の飛郷）、吉ヶ瀬、附地、田ノ尻、砂ヶ瀬、津波などの浜所で荷積みする下組、同じく辻ノ河原、遅越（おそごえ）、香草、加計、山崎などを上組とし、それぞれに寄合を開いて荷物の調整、トラブルの解決、ミオ筋の改良などを行った（加計町史上巻）。

加計市場も当初は周辺農民のささやかな農産物交換の場であったが、寛永15年(1638)では本郷に町屋敷13軒があり上層農民が住したという。万治3年(1660)には新しく開市と町割を願い出て許可され（古市と新町の形成）、明和元年(1764)から加計村内で鉄山業を始めて嘉永6年(1853)まで広島藩に譲り渡すまでの隅屋の活動による市場経済の支えが大きい。加計の市は毎月7、17、27日の市立があり、領内各地の不定期的な小農村市場の上位にあって隔地間商業の中心であり、市日には広島、浜田、津和野などからも商人が集まった。加計の人口集中は明治31年(1898)にはすでに町制を施行したということである。明治22年(1889)の市町村制施行では巖島村が町

になり、同29年に高田郡吉田町、同30年に甲奴郡上下町がみられ、加計町は比婆郡西城町・東城町とともに31年の町制であった。そして、同40年の新市町で広島県における明治の町制施行は終了する。もちろん、可部は藩公認の町であり他に廿日市や御手洗もあった。

(2) 鉄道と駅（加計—三段峡）

加計—三段峡間は14.2軒、約20分の行程であり、昭和29年(1954)の加計までの開通に続いて同44年に路線延長があり、三段峡駅までの7駅は開通(7月27日)と同時に開業した。

加計駅を出た列車は、国道191号バイパスの下を通ると同時に支流滝山川が太田川へ合流する付近で鉄橋を渡り、木坂^{きさか}駅へ向かう。途中、右窓に近世広島藩が飢饉に備えて各町村に設置した社倉(下筒賀村分)がみられる(後記)。さて、西へ滝山川を渡るとそこは近世の下筒賀村で、南西から北流して太田川に合流する筒賀川筋(近世の上・中筒賀村)を川越えした東よりの部分に当たり、滝本・木坂^{にしじょうし}・西調子^{のだけ}・野竹^{こやま}・小山・草尾などが、加計・上殿河内・下殿河内・中筒賀などの各村に分断されて存在し、しかも

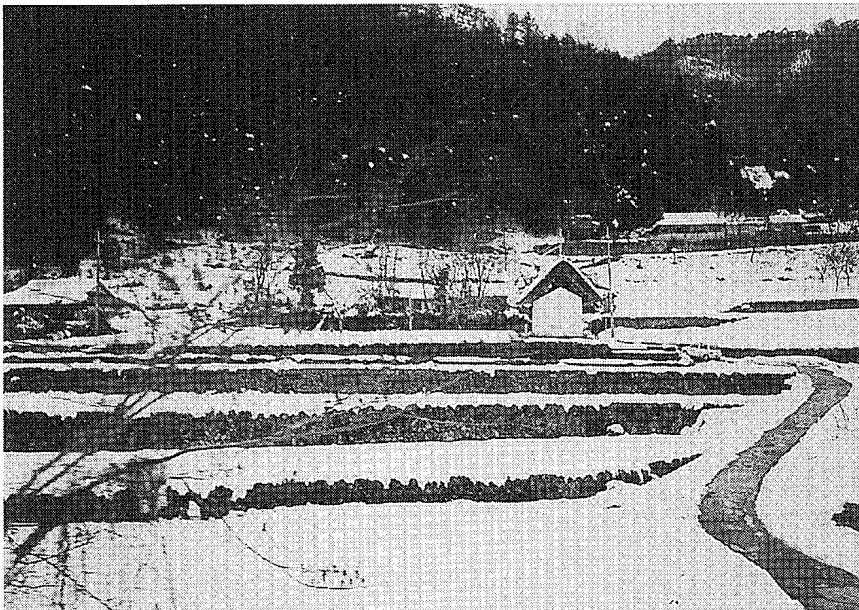


写真9 近世下筒賀村(加計町下筒賀の社倉—中央右より)
(2000年冬, 東)

太田川の左岸や右岸に立地する村であった。村の中心は社倉のある木坂であるとみられるが（写真9）（図2），明治の前期で滝本は滝山川を越えて加計村に，山中の草尾が下殿河内村に合併している。楮・麻・茶などの栽培が盛んで，紙漉も行われた。享保20年（1735）海田市の儒者加藤友益が「社倉法」を提起し，その子に学んだ香川将監の指導で実施され矢野・押込両村では飢饉を免れたことから，藩は明和7年（1770）領内に広く行うことを奨励した。救い麦，永貸麦，永利麦の3種のうち，救い麦は低収穫の百姓や無職者について1人1日麦2合（女は1合2勺）を6カ月給付可能なまで貯蔵し，永貸麦の利殖で永利麦を蓄えさせる。安永9年（1780）では広島藩領内町村すべてに設立させ，6年後には目的を達成し，続く天明・天保の飢饉に対しても大きな成果を挙げたという。社倉の現存は珍しく，県の史跡に指定されている。

駅には下を並行する国道191号から82段の階段を上がらねばならない。冬の積雪や雨・風のときはたいへんである。すなわち，集落のなかを道路に沿って往来するバスに比べて，後から交通路を開いた鉄道は不利な条件の場所を通らざるを得ない。過疎化や高齢化の進む中山間地域ゆえに，とくに不利な条件下ではエレベーターの設置も必要であろう。木坂駅を出ると川や道路は迂回するが，列車は直線的にトンネルを抜けて殿賀駅に着く。

近世下殿河内村は，同じく上殿河内村とともに戸河内村に含まれていた。しかし，正保2年（1645）頃戸河内村から分かれ，その後上・下殿河内村に二分したという。明治22年（1889）の市町村制施行で下殿河内村は下筒賀村と合併して殿賀村となり（加計村は津浪村を合併して加計町となる），2者は昭和29年（1954）に新しく加計町となった。そして2年後に加計町は安野村を合併したわけである。殿賀駅も国道からは階段が設けられ，太田川流域では可部の安佐市民病院に次いで地元民に信用のある総合病院としての加計病院があり，鮎釣りや病院関係で乗降者は必ずみられるとあってよい。このあたり産業は前記したように林産，農産（麻，楮，紙漉，茶など）ほぼ同様な展開をみせる。



この地図は国土地理院発行1/5万の「三段峡」図幅を引用したものに一部かき加えたものである。

図3 三段峡付近

明治初年には神戸から外国へ輸出した程の「広島茶」であるが、本来は野生の茶種を増殖したものといい、畦畔や田畑・山際のギシ（はし、きわ）に植えられ、時には楮や桐と雑植されていた。製茶の起源は延宝6年（1678）山城国宇治の人佐平がミツとともに殿賀村の穂坪に逃げて来た。2人の仲を父母が認めなかったためというが、地元の有力者九左衛門はこれを受け入れ、佐平の勧めで製茶の技術を試み好結果を得て近郷に広めた。新事業を移したということで当時の風習に従い、元禄11年（1698）には山城国宇治の片岡道二へ運上金を差出したという。最高品質の茶は藩で使用することを含めて緑茶や番茶の需要が拡大し、天保13年（1842）には久保喜八郎が宇治より広島に移住して茶商を営むほどであった。慶応元年（1865）広島藩は各産地（賀茂郡四日市次郎丸村＝西条，豊田郡竹仁村，佐伯郡水内村，山県郡加計村，高宮郡可部町，佐伯郡飛渡瀬村など）の代表者を集めて、久保喜八郎に宇治風の製茶技術を伝習させ、製茶場（賀茂郡板城，^{いたき} 莊^{しょう}野，白市，志和東，山県郡の上殿，加計，坪野，戸河内，上筒賀，穴など）を設置して輸出茶に力を注いだ。しかし，明治4年（1871）の廃藩置県以降，行政も努力したけれども衰退化の方向となった（^{広島県農業発} 達史資料編）。現在，企業的ではないが茶の樹は各地に残り，旧家の高齢者は製茶の技術をもち，本学の筆者のゼミ生もその体験をしたほどである。なお，この穂坪は加計病院の対岸（右岸）にあり，加計町に合併する（昭和31年，1956）前の旧殿賀村に属していたが，近世では加計村の飛郷であった。

ところで，旧殿賀村は明治22年（1889）の市町村制施行前は下殿河内村と下筒賀村の領分になる。殿賀駅の傍は^え江河内谷で江河内川が流れ，その正面に加計病院がある。川筋の西側の堀地区には堀八幡（秋祭の流鏝馬は県指定の文化財）があり，戸河内土居の^{ほっさか}発坂域を本拠とする栗栖氏の一族親高が再建した。天文年間（1532～1554）では，近くの^こ小坂城主が祭米として年10石を寄進していたともいう。丘陵先端部の境内からはとくに上流部戸河内に向かって縦谷の太田川筋が一望され（北東－南西の地体構造に沿う），丘陵の下部は太田川の流れがカーブして急勢である。列車は神社の裏

山側に殿賀駅から直線状にトンネルで通過し、川筋の曲部を鉄橋で渡り上殿駅へ向かう（図2）。

けれども、特記されるべきものは江河内谷にもみられた昭和63年（1988）の集中豪雨の被害だ。もちろん、7月21日の加計、浜田災害では加計町で11人（うち江河内谷で10人）、戸河内町で3人などの死者が出た。21日の午前零時前後から急増した累加雨量は土石流の発生とみられる午前3～4時のあたりで268ミリに達した。そして、付近のJRの路盤を押し流しレールは枕木をもったまま宙釣りの状態となった。直根型の杉を植えてあまり年数が経ていないこと、しかも谷沿いにも植林していること、むしろ根を張る広葉樹への経済的価値の低いことなどがあるろう。今回も各地で山崩れが発生しており、花崗岩の硬い岩盤が冷却してヒビ割れを生じ、6～7千万年という長い年月で表面は何十米にもわたって風化した崩れ易いマサ土になっているところを横谷で先行川が山脈を切る形で流れているところも多い。1時間に30～50ミリ前後の降雨が3～4時間も続くようであれば、当地は十分に注意せねばならない。教訓を将来に生かすことが重要である。

列車は上殿駅に到着する。太田川の左岸部（北側）で河岸段丘上に、背後の正しょうきょうざん教山（817.2米）につながる東西方向の山陵（650米程度）からの崖錐が堆積している。谷筋は大きく3本あり、それに導かれた円錐体状の堆積が相互に重合した形であり、運搬の途中での削磨作用も大きくはないので角礫、砂土など大小さまざまな物質が急斜面に共存する。上殿河内村、下殿河内村の存在を先記したが、広島への太田川の舟運の船着場として現在は筒賀村分になっている砂ヶ瀬、吉ヶ瀬、今の湯来町に接する根ねぶ夫谷などの飛郷があったが（図2）、明治の前期に移行した。村内の長田在の上殿小学校敷地内から縄文早期の押型文土器や石器類が発見され、近くの京之本遺跡からは町教育委員会の発掘調査により炉跡を含む住居跡や石器、弥生中・後期の土器片が発見された。近世では上記の飛郷に加えて対岸（筒賀側）の丘陵部のへもり辺森、同上部山地のいに井仁などの集落もあった。前記正教山系下の山麓では東の長田、西のみのすみ箕角の間の中央部は加計村分であり、当

時の人々の生活の苦勞（加計の經濟に依存していた）が偲ばれる。明治の市町村制施行では上殿村中央として形成された。昭和31年(1956)戸河内町と合併して現在に至る。

さて、当地の重要な開発に「上殿^{じょうすいろ}上水路」がある。上水は水道用水ではなく、東西に広がる耕地部の上部を西の寺領から引水して箕角から長田に至る灌漑用の水路である。前記した崖錐が厚く堆積しているため、山水は伏流して段丘下の水田へ出てしまう。そのため、山際や谷川沿いの一部を除いて当地は殆んど畑地であり、楮、麻、桑などの畑地であった。生活は苦しく出稼ぎも多く、下の水田部には筒賀村の地主も多数存在した。昭和5年(1930)不況対策の一環として村は6軒の導水と畑地の水田化を図ることにし、村民総出で奉仕した。2年後に工事は完成し、30町歩の水田化と200戸の利用戸数を見、年計では多少の余剰米も出るようになった。この水路は現在も稼働中で、先者の生きた歴史を今に伝えている。上殿駅の川側には「三国屋の海苔」とボールの「モルテン」の両工場があり、いずれもすぐ近くの中国自動車道戸河内インターチェンジの交通利便に立地したものである。前者は有明海からの海苔を取寄せて加工し、各地へ販路を広げる。後者も広島その他の工場や市場と連絡して工場を維持している。列車は西の戸河内本郷方面よりの191号が箕角でバイパスとなり、インターへ入る道路の上を跨ぎ、太田川を渡って筒賀村に入る。

鉄橋からトンネルに向かう直前で、川上からきた水路（幅、深さともに約2米）が横切る。このあたりで高度は250米だが、この水路は約1.5軒上部で筒賀村^{かみしょうじ}上正司の5.1米の堰堤から水であるが、当地からほぼ直線的に東に向い（約7軒のトンネル）吉ヶ瀬発電所（高度130米）へ落差をつくる（有効落差114.1米）。日本発送電中国支店が昭和15年(1940)から4年をかけて建設したものである。吉ヶ瀬付近の太田川が川上の加計から北西へ向きを変えて当地へくるまでにこれだけの落差をつくっているわけだ。

筒賀駅は中筒賀にある（写真10）。加計から三段峡への本郷線（戸河内町本郷は中心地）の当初の建設予定は上殿からそのまま太田川沿いに土居を



写真10 筒賀村の風景（中筒賀）
筒賀駅よりみたもので、この駅も材木積出しの貨物ホームの跡が残る。
（2000年冬，東）

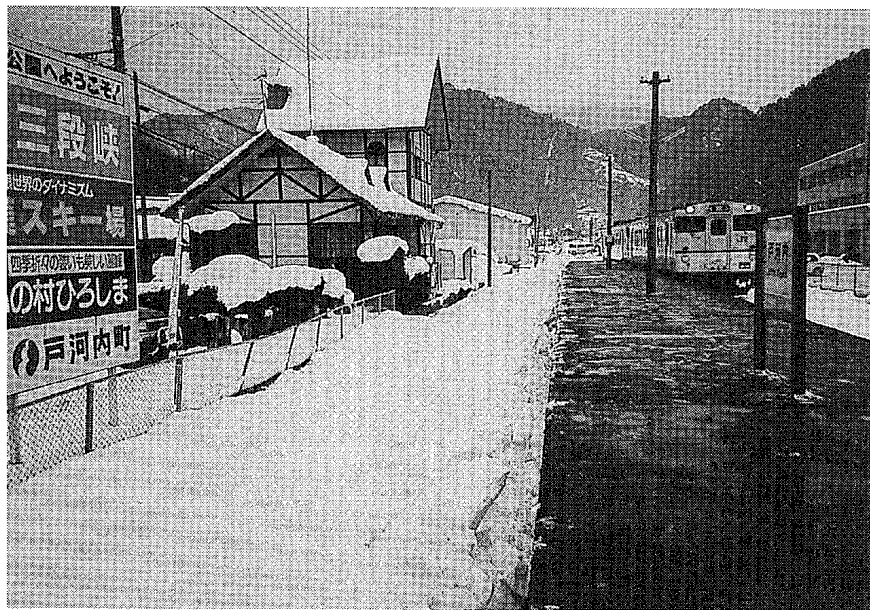


写真11 戸河内駅
三段峡発加計行の列車が入構したところ。行き違いのレールは
使用されず雪のなか。なお、広島市も出資した第3セクター
「いこいの村ひろしま」の看板があり、その裏側は「熊南峰」の
記念碑があり、国道191号のバイパスがある。
（2000年冬，東）

経るものであった。鉄道から外れる筒賀村は自村へのレールの引き入れに猛運動を展開した経緯がある。その結果、鉄道は「コ」の字形にカーブした。北東—南西の地体構造に形成した縦谷に沿う筒賀川は南西から北東へ向かい、途中で南から龍頭峽りゅうづつに導かれた三谷川（図3）を併せて本村の松原で太田川に注ぐ。その際、先記の吉ヶ瀬送りの水路に一部の水を供給する。筒賀川沿いは中国自動車道が高架で通り、地上部は大竹—筒賀—加計—芸北—浜田の国道186号がある。駅は村役場のある中筒賀に位置する。村域の93パーセントが山林で、かつては森林を育てることで村の経済を維持することに熱心であった。明治22年(1889)市町村制の施行で上筒賀村と中筒賀村が合併して筒賀村となった。当地からも戦前は伐り出した桐材を馬車に積んで木履工業の中心地の玖村へ1日1往復していた。

上筒賀の大歳神社は永正10年(1519)栗栖大和紀友長、同村内紀信吉の勧請といい、毛利氏の時は社領があったという。また、中筒賀の八幡宮には享祿3年(1530)再造の棟札があるが、西山小次郎の勧請ともいう（芸藩通志）。北へ山嶺を越えると太田川本流で、土居の発坂城ほっさかを本城とする栗栖氏が居り、筒賀方面にも城居を構えているので、当地への進出はこれ以前のものであったろう。すでに明治28年(1895)の日本名勝地誌では安芸国で山県郡内では瀑布のトップに龍頭滝（正木山在）を紹介し、三段峽ではわずかに龍口滝たつのくち（図3）を紹介するのみである。芸藩通志は岩の形が龍頭に似ており、瀑泉に上・下があって上は高さ8丈（約24米）、下は15丈（約45米）で岩間に石南花しゃくなげが多くみられるという。また、村の目玉として湯空間の創造（高齢者福祉を兼ねた温泉施設）、観光面ではさらに筒賀神社の大イチョウをあげる。樹齢約1100年、周囲7.85米、樹高50米で県天然記念物に指定されている。列車はトンネルを抜けると直ちに鉄橋を渡り、再び太田川の左岸に戻り、土盛り高架のまま土居駅に至る（戸河内町域）。

この土居地区はすでに昭和30年代に圃場整備が完成し、農業に便益を提供していたが、本郷線が計画地割を斜横断したため、各所に三角地面が残り、灌漑排水も不良個所が生じ、耕作不能部分が複数みられることになっ

た。もし、JR西日本が鉄道廃止を主張するのであれば、地元は当時において相応の協力をしているのであるから、路盤を撤去して元の農業可能な状態に戻してほしいという気持がある。土居は近くの発坂城に拠った中世栗栖氏の居館に関係したところで、中世栗栖氏の本拠は北西—南東方向の高度160米の細い出張の峰（東側は寺領川を控えた急斜面、前面は太田川を隔てて400米級の山地）の先端に本城の発坂城、その手前で土居→寺領の鞍部の上に岩田城（政所であったようだ）を構えた。そして土居を「コ」字形に囲む上記の川下側に対し、川上側には如意庵、二城山に築城し、集落は四方を山に囲まれた場所で、他地からは直ちには発見され難いが、自分からは太田川筋の上・下が見通せる好条件下にあった。近くの中学校のプールやグラウンドは公認の競技が可能な形で建設されている。

土居を出て列車は小トンネルを抜けて再び太田川を渡り、戸河内小学校を左手にみながら戸河内駅に入る。駅前には国道191号の新道路が通るが、それはその東側にあって近世からの街並を維持してきた旧国道のバイパスとして、昭和51年(1976)に完成したものである。なお、主要地方道から国道191号への昇格は同44年11月のことであった。同44年7月国鉄本郷線（加計—三段峡間）の開通と同時に戸河内駅広場の一角に、地元三段峡を大正時代に広く紹介した熊南峰の碑が建立された。駅のある本郷は町域の中心地で、板ヶ谷川、柴木川、太田川本流筋、田吹川の4筋が集まる谷口集落で、近世から商業が盛んで市場町が形成された。そして、大田庄（戸河内、筒賀、加計に豊平町域の戸谷や長笹を加えた領域）の中心として、明治の市町村制施行で各村が独立しながらも、単独で村制を敷いた。昭和の当初からの太田川水系をめぐる電源開発工事、明治以来の一連の鉄道建設に伴う枕木材（栗）や坑木の需要に山林は有効に作用し、活況のさなかの昭和8年(1933)に町制となった。それは1898年の加計町制に遅れること35年であった。

近世の戸河内村は広島藩領で最大領域の村であり、本郷・田吹・吉和郷・柴木・松原・土居・寺領・猪山の8組があり、村名は応永35年(1428)の実際寺（土居）文書にみられる。本郷の市は寛永15年(1638)の地詰で市屋

敷の6筆がみられたが、寛文年代（1661～72）では市の長さが77間（138.6米）と定められ、道幅1間半（2.5米）の両サイドには9軒・7軒の屋敷が設けられた。当地は加計とはちがう農村市であり、石見方面から宮島の市立（3，6，9月ごろ）に往来する商人の宿泊するところであった。現在はこの旧道の一角に戸河内町筒賀村商工会の事務所があり、村おこし・町おこし事業、可部線対策など地域経済の活性化に非常な努力を傾注している。

なお、戸河内鉄山がある。通称「山県鉄」の殆んどは当村域で生産されたが、経営者は加計村の隅屋ないし都志見村（現在豊平町）の七郎左衛門であった。すなわち、当村が90パーセント以上森林で木炭の生産に恵まれていたこと、本流筋の谷の上部には各地に緩斜面があり山が浅く、早くから奥地まで開発が進みやすかったこと、都市部の犯罪者が逃亡してきても労働力として彼らを利用できたこと、農閑余業としての鉄荷の消化、利用する馬のための飼料（草）のある緩斜面は霧が広がって日光を押さえ草を軟くすること、経営者が借用した馬が耕作にも使用可能であったことなど多くの利点があり、冬から春にかけての厳しい山道での重い鉄荷の運送の不利に対応しながらも続行された点がある。また、広島藩は寛永10年（1633）、広島城の濠が埋められるという理由で、太田川流域の砂鉄採取を禁じたため、鉄山師は石見へ採取地を求めて移動したが、それらの地は戸河内村の隣接地であり、爾来の村内の^{たたら}炉場への砂鉄供給を維持することにつながった。

駅名は「とごうち」であるが、「とがあち」と呼ぶ場合もある。吉和村の戸垣内も同様である。河を「ごう」と呼ぶことと関連すると思われるが、奥三段峡付近の集落で小学校の分校もあった横川は「よごごう」と読む。駅前付近の高度は約280米であるが、次の三段峡駅前に至ると約340米である。そこは柴木^{しわざ}の集落で、開けた谷筋はここで終わりとなる。駅前にはホテル・旅館・土産物店・町の観光案内所などがあり、九州その他からの大型観光バスも立ち寄る。中国自動車道の戸河内インターのあることで、遠路からの訪客がある。戸河内駅から三段峡へ向かう列車の左窓では太田川の

本流と列車の進行方向から流れてくる柴木川（支流）が合流し、その出合には巖島神社がある。かつて、明治～大正期では両川からの一本流しの材が当地でも筏に組まれ、広島へ送られた。列車が柴木川の右岸へ移りトンネルを抜けると、柴木第二発電所向けの柴木ダムがある。水面付近は約320米だが、前記した吉ヶ瀬発電所へ送水する正司ダム（本流）の上手にある柴木第二発電所付近（250米）との落差は70米（ダムと発電所間のトンネル水路は約4軒）である。一度発電に使用した水は再びトンネルで直線的に次の発電所へ送り（落差をつけて）発電する仕組みである。柴木も小さいながら、谷口集落であった。かつては背後の横川（高度720米）の集落から940米の内黒峠を越えて内黒山（1082米、平頂峰）の山頂付近を通過して下りてくる谷口になり、僧侶も往復する山道でもあった（図3）。冬は雪も多く氷柱も多く下がるためか、築後百年の家は軒先が長い。

さて、三段峡の四季の峡谷美を広く紹介し、国の天然記念物指定の原動力となった熊勝一の尊い努力がある。明治9年(1876)愛媛県温泉郡に生まれた彼は同29年に広島第五師団に入隊し、日露戦争にも参加したが、妻の実家広島市大手町に居住した。曲折を経て大正3年(1914)写真館の出張員として芸北地帯に入り、小学校や旧家、神社・仏閣の撮影で各地を訪れた。大正6年龍の口（三段峡入口から少し入ったところ）の話を聞き、その峡谷を訪れて自然の造作に驚かされたことが、彼と三段峡を結びつける第一歩となった。奇勝を追いかけて熊南峰（号）は奥地へ、探検と撮影の月日を重ねた。それには地元の案内者、旅館関係の大きな協力があり、この自然美を広く世に出したいと南峰の熱意があった。

大正12年(1923)内務省の調査があり、同14年国の名勝に指定され³⁾、昭和28年(1953)特別名勝になり、同44年(1969)国定公園になった。「三段峡」の命名は指定のための調査で来訪した国府犀東だというのが、熊南峰という主張もある（『源流』^宮林深雪）。三段峡入口付近から始まる上部への柴木川筋の峡谷

3) 三段峡はこの後、昭和7年(1932)に県立芸北公園になっている。そのことが本郷線の開通（昭和44年）に合わせた国定公園の指定へつながった。

は終点部の樽床ダム（中国電力の堰堤で高度750米）約13軒である。ダムを形成した八幡川が峡谷に入り三ツ滝・龍門などは芸北町八幡分になる。八幡川は餅ノ木の断層筋を通り葎ヶ原の出合で左からの横川川（猿飛渡船あり）と合流し、柴木川となって柴木の集落付近に出てくる。この間竜門付近（730米）、三段滝付近（600米）に第2番目の大きな遷急点がある。当地を含めて2段階の大きな隆起運動のあったことを示唆するものであろう。前者では脊梁面と吉備高原面を分けるもので、後者は吉備高原と瀬戸内面を分けるものとされる。なお、脊梁面（高位面）については、1000米付近に境界を入れて、それより下部の高位面では別に八幡高原面を考える考え方もある。三段峡の三段については三ツ滝（三段峡の中心光景）を中心に考えるも可であるが、これを大局的にみて、北西から南東へ向かう峡谷を三つに分ける断層の動きの結果と捕らえてもよい。すなわち、

A 小板川の谷筋—餅ノ木—餅ノ木峠—田代川の筋

B 水梨林道（水梨川筋）—猿飛・二段滝（田代からきた田代川を合した横川川筋）

の2系列の地体構造が、川上から川下へ前・中・後と三段に仕切るとみるわけだ（図3）。

なお、三段峡の観光客は10.7万人（平成10年—1998）で、その主な発源地は山陽地方2.7万人、山陰地方1.2万人、九州地方1万人、四国地方6千人などとなっている。なお、訪れる手段は鉄道が4.3万人でほぼ半数に近く、その他は自家用車、観光バスなどである。

(3) 水の景観（ダムと溪谷）

ここでは太田川の水景観として考えたい。景観（landscape）は、地表面の1切片であって、それはその外面とそこに内在する諸現象によって、また周囲との位置関係によって一定の性格をもつ空間的な1単位として取り出せるものをいう。太田川の水を中心とする景観は水力発電のための一貫した開発で全国的にも有名であり、水力の完全開発の川として知られる。

表 4 水資源開発の経緯

		ダム 万 m ³	水力発電所 千 kw
M.45	1912		亀山(2.4) ⊗
T. 2	13		↓
	3		
	4		
	5		
	6		
	7		
	8		
	9		
	10		
	11		
	12		
	13		
	14		
S. 元	1926		
	2		
	3		
	4		
	5		加計(16.4)
	6	1931	
	7	32	
	8	33	
	9	34	下山(10.0)
	10	35 王泊(S 34 増)(2610.0)	
	11	36	
	12	37	
	13	38	土居(8.0)
	14	39 立岩(1510.0), 鱒溜(21.5)	打梨(21.7)
	15	40	
	16	41	
	17	42	
	18	43	
	19	44	吉ヶ瀬(18.9)
	20	45	
	21	46	
	22	47	
	23	48	
	24	49	
	25	50	
	26	51	
	27	52	
	28	53	
	29	54	
	30	55 柴木川(14.5)	柴木川三(6.4)
	31	56	
	32	57 樽床(1750.0)	柴木川二(24.0)
	33	58	

東：地域間関係——2000年度中四国都市学会大会について——

34	59	宇賀(40.9), 滝本(24.0)	滝山川(51.5), 滝本(2.0), 間野平(24.5) S 61 増
35	60		
36	61		安野(13.6) S 61 増
37	62		太田川(16.4)
38	63		
39	64		
40	65		
41	66		
42	67		
43	68		
44	69		
45	70		
46	71		
47	72		
48	73		龜山(休止) ↑ ⊗
49	74		
50	75		可部(38.0), 土師ダムから
51	76	南原(524.6), 明神(522.0)	南原(620.0)
52	77	温井ダム工事事務所開所	
H.10	1998	温井ダムコンクリート打設終了	
H.12	2000	湛水, 試運転	

反面で水量に乏しい川になり往時の水量豊かな様相はみられない。雪解け水や俄雨での増水も大きいものではない。

太田の水力開発は前記したように明治45年(1912)の龜山発電所にスタートするが、現実には表4にみるように昭和期に入ってからで、それは終戦後も続けられ、昭和37年(1962)の太田川発電所の稼働開始で終結をみた。なお、可部線太田川橋梁の電車からも一部みえる(下池)揚水式の中国電力南原発電所(南原川—太田川支流根之谷川へ注ぐ)の建設と稼働がみられ、龜山発電所は61年に互る長い歴史を閉じている。そして、発電所の構造物は太田川漁協協同組合に移管された。

さて、図4とその付表によって太田川水系の発電所の位置や導水管の凡その存在を知ることができる。水力発電所のキーワードは水量と落差であるが、中国山地が老年期から幼年期に入ろうとしており、山脈も平頂峰が続く。谷も浅く大きなダムができにくい状況下にある。冬の北西季節風による積雪も三月が限度であろう。次は梅雨・台風待ちとなるが、広島県で

最も降水量の多い八幡高原でも年間を通じては2200～2300ミリ程度であり、広島市内での1500ミリ前後に比べてあまり差はみられない。しかし、太田川（103軒）は100万市民の生活を支える重要な母なる川である。

広島県では、現在水力発電所は28地点あるが、そのうち太田川水系が13地点を占める。これに江ノ川水系土師ダムからの可部発電所を加えて14になる。さらにこれから温井ダムの本格的完成に合わせて稼働する温井発電所がプラスされる。

学会参加者の一行は、可部→加計のJRディーゼルカーの巡検をひとまず終えて、国土交通省温井ダム工事事務所のご配慮によるマイクロバスで温井ダムに向かった。支流滝山川に沿って北へ山の中を分け入る。すでに表1に示したように温井ダムの工事事務所が加計市街地の近くに設けられたが、今回訪問したときはダムサイトに温井ダムの管理棟がほぼでき上がり、事務が開始されていた。2000年10月からの湛水もかなりなものに達し、各持場で実動態勢への試験運行がみられ、ダム本体の内部も巡検することができた。振り返れば、昭和52年（1977）の工事事務所開設後、国道186号の付替工事に着手（1982年）、温井団地造成工事に着手（1984年）、漁業補償の妥結（1990年）、国道186号滝本－温井間開通（1991年）、本体工事に着手（堤高156.0米、アーチ式コンクリートダム－1991年）、温井ダムワークステーション開所（1992年）、コンクリート打設式（1994年）、インフォメーションセンター開所（1995年）、国道186号温井－黒滝間開通（全線開通－1997年）、コンクリート打設終了（打設完了式－1998年）など、温井ダムをめぐって事態は短時間のうちに目まぐるしく動いたのである。

温井ダムの堤高は156米であるが、第1位は黒部ダムの186米（関西電力、1961年）であり、第7位に157米の奥只見（電源開発、1960年）がある。なお、温井ダムはアーチ式ダムであるが、この面では第1位の黒部ダムについて第2位になる。そして、ダム本体打設ではコスト削減方策が考えられた。すなわち、

図4の付表

	発電所名，発電型式	出力 (kw)	落差 (m)	使用水量 m ³ /s
1	打 梨 (ダム水路式)	21,770	115.24	24.00
2	土 居 (ダム水路式)	8,000	129.60	7.60
3	柴木第一 (ダム水路式)	24,000	403.80	7.00
4	柴木第二 (ダム水路式)	6,400	76.7	10.00
5	滝 山 川 (ダム水路式)	51,500	314.4	19.00
6	滝 本 (ダム式)	2,000	16.8	16.00
7	下 山 (水路式)	10,000	85.50	14.32
8	加 計 (水路式)	15,000	216.80	8.90
9	吉ヶ瀬 (水路式)	18,900	114.08	20.00
10	安 野 (水路式)	7,700/ 5,900	64.78/64.71	14.15/11.00
11	間野平 (水路式，ダム水路式)	9,500/15,000	46.10/53.11	25.00/33.00
12	太田川 (水路式)	16,400	39.12	50.00
13	南 原 (ダム水路—純揚水式)	620,000	294.00	254.00
14	可部 (ダム水路式) 江川水系土師 ダムから	38,000	199.00	22.00
15	温井 (ダム式) 温井ダムの直下	2,300	93.60	3.00

〔従来型〕

原石山→骨材製造→コンクリート→本体打設

└→土捨場

本体掘削——→土捨場

〔温井ダム〕

本体掘削→骨材選別設備→骨材製造→コンクリート製造→本体打設

└──────────┘└→土捨場

となる。目玉は本体掘削で得たものをそのまま素材にして本体打設の方向にもっていくという方法であり，これで本体工事費用の10パーセントダウンに成功したという。また，作業員（470人）に清潔で快適な環境を提供す

るために「温井ダムワークステーション」を建設した。これは現場事務者、作業員宿舎として請負者に貸与するためのものである。もちろん、高性能の浄化槽を設置して汚水排出のないように配慮している。

なお、温井ダムの目的は洪水調節、流水の正常な機能の維持、水道水の確保、発電などで、いわゆる多目的ダムの性格をもつ。洪水調節では下流部の玖村（広島市安佐北区高陽町）における基本の高水のピークの流量を $12,000 \text{ m}^3/\text{s}$ と考え、このうち $4,500 \text{ m}^3/\text{s}$ を上流ダム群で調節する。故に河道における高水流量は $7,500 \text{ m}^3/\text{s}$ になる。温井ダムはこの線に沿って建設されているもので、ダム地点での計算された高水流量 $2,900 \text{ m}^3/\text{s}$ のうち、 $1,800 \text{ m}^3/\text{s}$ の洪水調節を行う役割をもつ。つぎに、流水の正常な機能維持として上流部では水を中心とする豊かな自然環境の維持が求められ、下流部では都市化の進展による親水機能の増大が一層重大になりつつあることに対して、正常な流量を可能な限り維持するということである。水道面では広島市、呉市、瀬戸内海沿岸島しょ部などでの需要増大に対応するために、玖村地点において新たに広島県に対し日量で最大10万立方米、同じく広島市に対し20万立方米の水道水の取水を可能ならしめるということである。このために広島市や県も建設費のなかで応分の負担をしている。なお、ダムからの放流水の落差を利用した完全従属式の発電（最大出力2,300キロワット）を行い、その水はダム直下で滝山川に放流されるものである。

ところで、三段峡は峡谷に水がほとぼしることで観光価値が高められる。三段峡の上部に樽床ダムの建設計画が発表された時、この点が心配されたものの1つであった。中国電力は、毎年5月1日から11月15日までは一定の流量を放流して（観光放流）、景勝の維持に努めている。この期間内は1日のうち8時間は $1 \text{ m}^3/\text{s}$ の流出が定められ、11～14時間はダムの貯水量の動向も考えて、必要水量を放流することになっている。しかし、昭和38年（1963）の変更で、日中の11～14時間のうち8時間は原則として $1 \text{ m}^3/\text{s}$ の放流することになった。そして、その他は景観の保全上必要に応じて放流されることがある、ということになった。

また、峡谷の岩と水と緑を採勝するための遊歩道の建設、峡谷での部分々々の呼称の命名などの問題がある。三段峡の名称が南峰によってつけられた後、「三段峡保勝会」が発足し遊歩道の建設が計画された。南峰と画家の三沢三千彦は、樽床の旅館経営者後藤^{あずま}妻を訪ね、八幡村の村長を動かして、高下務（大会発表者）の祖父の力を得て、とにかく川筋に沿った遊歩道をつくることに苦勞を重ねた。さらに部分々々の呼称（長淵、こうもり穴、天狗岩、仏岩、三段滝、三ツ滝、竜門、出合滝など）も南峰が中心になってつけたという。昭和2年（1927）日本百景選では溪谷部門で第1位に選ばれ、観光者はその後増加していった。その反面で、三段峡の地名向上に終始生命をかけた南峰の名は忘れられがちとなっていった。しかし、鉄道開通を期に戸河内駅前に南峰の石碑が建立され、末永くその功績を知らしめる手がかりがつくられたことは同慶にたえないものがある。

4 大会の発表から

(1) 問題提起（東）

都市学会も敢えて農村部で開催し、地元農村部の衣食住にふれながら、また、地元の意見を直接に耳にすること、景観を直視することが、都市を考える上で新しい分野を開拓することになろう。逆に、都市的な感覚での自由な発言が、地元にもいろいろな視座を与えることにもなるし、都市の市民も古くからの農村からの関わりを改めて知ることもあろう。今回の大会はこのような趣旨を含めての展開となる。

大会では、都市部で大学研究者から2名の方々が発表され、加えて地元から同じく2名の方々が発表される。しかも、前者は中国山地や中山間地域を対象に自然と人文両面からの展開であり、地元からは現在大きなニュースになっているJR可部線の動向、また、村おこし・町おこしで奮闘中という2名の方々に発表して戴くわけで、まことにいろいろな意味でバランスのとれた形となっている。

さて、今回の発表を大きく纏めると都市と農村部の「地域間関係」とい

うことになる。維新後、それまでの閉鎖的な農村の経済体制は開放的な都市経済体制へと進み、経済の大型化や交通の発達による国を挙げての一元化のなかで国民経済体制へと変化してきたという視点がある。しかし、都市化や海岸部を中心とする近代産業のなかで、地域間関係では産業が中心指標の1つとなり、その地域分布で都市と農村が考えられる一面が出てきた。そして成長する都市は、さらに産業以外でも文化や社会面でもその拡大傾向のなかで農村を呑み込んでいくことになった。戦中・戦後の混乱期では都市の弱体を救った農村も、今や都市に依存する面が多くなり、中山間地域も人口減で関係自治体も近い将来に夢を描き難い状態である。

しかし、都市ではすでに失い、また、失われつつある「自然そのものの姿」が農村では「緑」を湛えてそれが十分に存在し、都市の市民に「人の心のふるさと」を提供している。松籟が、蛇が、蝉が、蝶が、ミミズが、螢が、ブナ林が人間を迎え、心の隙間を埋めてくれる。赤蛙と蛇の食物連鎖、熊の生態、猿の知恵にも接し、生きている自然をそこに見る。さらに、都市の上水は山や森が供給し、海藻やプランクトンも森からの栄養分で支えられている。牡蠣は海のミルクというが、そのルーツは森にある。

森の展開する中山間地域は、まさに都市の母親である。そこに人が住み、今まで住みのように農業をベースに安心して森林作業（植林、下枝落とし、間伐、下草刈りなど）に従事できる体制下でこそ、森は本来の力を発揮できる。現在は残念ながらその方向から離れていきつつある。そこで、交通の発達とその維持により大きなパイのなかで地域を考えること、各地域では高齢者が自分の持味ごとに団結し、知恵や力を出し合って隣接グループとも相互に連絡して集団で動くことであろう。その場合、リーダーを決めておくことはもちろん、先人の業績を学ぶことで自然と人間の合理的な関係（これこそ21世紀以降も続く環境維持の機能につながる）を察知し、現代に生かせるものは生かすことで参考内容を発見することである。

経済の効率化が時間に及び、高速バスの高料金もそれに吸収された形であるが、時には都市から農村へ緩やかな交通を楽しむのもよいわけで、マイ

カーと並ぶ鉄道は交通途絶時の有力な味方ともなる。他方、「資源のあるところに発達なし」とは一般的なことばであるが日本の発展期にクリ材を枕木で出し、坑木やチップ材を出して造林はヒノキ、スギにしたものの、地域の繁栄は下降している。すなわち、地域住民の無気力さが助長されてきた面はないか。この面の分析と新しい方向転換も今後の地域の1課題であろう。

大会での結論が地域の中・長期の充実、発展を考える上での参考になれば幸いである。

(2) 各種発表と追記

(その一) 「西中国山地 その人をめぐる自然」

(山口大学 貞方 昇)

西中国山地の一角、芸北山地とも呼ばれる広島県西北部は、恐羅漢山や三段峡などの観光地のイメージから深山幽谷が織りなす県内有数の山岳地域と見られている。その一方、太田川本・支流の谷底平野や山麓の緩斜面、高原状の盆地などもかなり規則的に分布し、古くから人々の生活の場となってきた。本発表では、この地域のそうした自然環境を少し大きな視点から見直してみたい。主な内容は次の三つ、すなわち一つは緩やかな十方山、恐羅漢山山頂斜面や八幡高原の盆地、三段峡の成り立ちに関わる話(侵食小起伏面)、一つは北東-南西方向に延びる押峠断層など断層線谷に関する話(第四紀地殻変動)、もう一つは集落の立地条件(防災)についての話であり、それらをビジュアルに説明したい。

すなわち、戸河内町域を中心に西中国山地一帯の地形や地質について説明があった。機器操作によるカラー表現での話であり、ともすれば地上の人文現象に目を奪われがちなわれわれの日常生活について、もっとそれらの生活を支えている地下の動きに注目するようという警告があった。

安芸西部山地に全面的に展開し、全国的にも有名な北東-南西の地体構造について断層か断層線谷かという論争のあることの話があった。断層線谷(fault line valley)は断層線に沿う選択的な侵蝕作用によってつくられた

谷で、断層運動の直接的な結果つくられた断層谷とは区別される。断層に沿う岩石は多くの場合破碎され、ある幅をもった断層による破碎帯が形成される。この部分は侵蝕に弱いので選択的な谷頭侵蝕によって谷が形成されやすい。断層を受けた地域が準平原化され、その後隆起を開始した後で生ずるものである。ゆえに、当該地域の地下も活動性を秘めているとみるべきであるという。

なお、ここで「西中国山地」がことばとして出されたことで、筆者として付言したい。中国地方の山地部では1000～1300米級の脊梁部、それを取り巻く（南側に広い）吉備高原（400～600米級）、都野津丘陵、周防高原を含めた全体を中国山地と呼ぶことがあり（『中国地方の地形』小畑，1991）、脊梁部の東・西性をベースに東部・西部の各中国山地を考える。その脊梁部を東・西に分ける部分に江川関門が位置づけられる。そして、広島県を中心にいえば、東の道後山塊、西の冠山塊の存在があり、戸河内一帯は後者に所属する。

「西中国山地」の呼称と定着は、やはり1969年（昭和44）1月10日の三段峡を中心とする一帯が西中国山地国定公園に指定されたことも大きな一因である。折柄、同年7月27日国鉄本郷線（加計－三段峡間14.3軒）の開通（4年前に着工）したこともその力添えとなった。この公園の領域は県境を越えた部分（島根県の奥匹見峡、山口県の寂地峡など）と、県内では八幡高原（800米級）、樽床貯水池、奥三段峡、小坂川－田代川筋、水梨川－横川筋などにいわゆる三段峡の峡谷を含むものとなっている。

西中国山地に含まれる高原部は、脊梁部に沿うあまり広くない石見高原部に対し、広島県側では佐伯郡の殆んどを占めて広島湾岸まで広がり、山口県東部を大きく含む。そのために、河谷筋や山地の鞍部を越えて地域の人びとは早くからこの山地部に入って生活領域を拡大してきた。西中国の山地部は吉備高原部の始まりとみられる400米級の下に広がる崖錐堆積物、その他高原内の類似の場所にも進出し、土砂の崩壊や雪崩れなどの災害や危険にも遭遇することになった。もちろん、脊梁部一帯は冬の北西季節風

がもたらす降雪をめぐる厳しい生活条件の体験も先祖伝来のものである。

暮らしのなかの山や森ということが1大テーマになるが、当地では古くからの伝承として、「飢饉のときは森へ行け」ということばがあり、山にあるリョウブの木の葉を米飯に混ぜて量を増やしたことも伝えられている。「ブナは森の湖」というのはすでに耳に慣れたことばである。また、杉の造林も古くから行われていたようで、その方法は近隣の山の天然杉の枝苗を採取して挿し木するものであった。樽床では1898年(明治31)県の奨励で奈良県の吉野から種を入手し、3000本植えたという。結果的には軟材で風雪に耐えられなかったという(樽床誌、1970)。やはり、地元には地元産の苗が効果的であった。

さて、古代から注目されている中国山地の砂鉄であるが、加計の隅屋の鉄山経営は寛永(1624-43)以前という。その後の繁栄から経営不振で広島に鉄山を譲り渡す1853年(嘉永6)の間、農閑余業としての鉄荷の輸送が地域経済での循環性を高めた。鉄荷には砂鉄を鑪場へ、鑪場の銑を鍛冶屋へ、その製品を加計へ運ぶものであった。農民の木炭生産が鉄の生産に係り、これも余業であった。文政期、隅屋では家僮(召使、こどもの召使)2300人、牛48匹、馬487匹(1819年、文政2)の最盛期を迎えた。鉄山飯米補給の方法として為替米の制度があり、各村の年貢米はすべて鉄山に納めさせ代銀を鉄山師から藩へ納入させた。また、一般に年貢米の他に歩米や運賃米も付加されたが、八幡村ではこれら定額の半分位しか納められなかったが、藩への上納は定額通り済まされ、その差額は鉄山師の負債であった(加計町史上巻、1961)。なお、1819年加計の佐々木氏(隅屋)が樽床に駄賃馬として預けたのは65匹であったという。

農民も生活のためには野山(各地区の耕地所有者が共有)や腰林山(個人の保有)で柴草を刈り、薪炭を生産して販売もせねばならない。田への肥草の確保も重要だ。しかし、鍛冶屋が設けられると、そのための製炭や牛馬のための飼料に影響のないところでしか、上記のことをすることはできなかった。逆に山内(鍛冶場や鑪場の設けられているところ)の下肥は

秋の彼岸から春の彼岸まで各自持ち帰れるようになっていた。農民も生活に伴う負債を返却するために、馬（鉄荷）を引き、峻しい山道を加計へ、また山中の爐場や鍛冶場へ運び、木炭を運んだのである。

鑪経営は或る1カ所で粉鉄（砂鉄）7里に炭3里」といわれる程広範なエリアが必要で、これが採算の限度といわれ、山県郡の山中でも場所の移動があった。木炭の原材料を支える木山は広くあるものの、その成長に時間がかかるためである。しかし、山県郡の森林は200余年の伐採によく耐えてきた。山の偉大さを改めて考えさせられる。

(その二) 「中山間地域振興と地方都市」

(広島大学 岡橋秀典)

中山間地域問題は、今日広い視野から捉え直す時期に来ている。本報告では、中山間地域問題を、1) 中心地域からの遠隔性、2) 人口の希薄さと小規模社会の維持困難、3) 経済的衰退と外部依存の高さ、4) 生態系社会の保全の4つの側面からみてみたい。

これらの問題の状況をみると、1) は道路整備などにより改善されたが、公共交通の維持や個人間の移動性の格差に問題が残されている。2) は公共サービスが拡充されてきたが、介護サービスなど新たな需要が出てくる中で、人口規模の小ささ、需要密度の低さがネックとなっている。3) は農林業が衰退する一方で、工業、建設業などの新たな雇用が生みだされたが、景気の悪化、自立性の弱さ、労働力の高齢化などの問題が出てきている。4) は環境問題への関心の高まりから最近重視されるようになった。これまで見過ごされていた自然環境、文化景観、文化遺産をどのように見直し保全し、総合的な地域の魅力の向上につなげていくかが課題となる。

このような多岐にわたる問題に対処するには、最寄りの地方都市との連携が不可欠であろう。たとえば、公共交通問題、公共サービスの供給、観光の振興、環境や景観の保全といった重要課題をあげてみただけでも、その必要性は容易に理解される。都市行政に中山間地域を含んだ広域的な視

点が求められるとともに、中山間地域町村も都市との連携を大いに模索する必要がある。地方中小都市の活力自体も低下しつつある今日、中小都市と中山間地域が一体となって小規模経済圏の振興を考える時期に来ている。

要するに、各地域はそれぞれに地域としての個性を育てながら、隣接地域や第三の地域と互いに交流し合い、連携していくことである。

ここで、「中山間地域について東としてふれておきたい。用語としての最初の公的使用は、1992年6月の「新農政」が公表された（農林水産省）ことに由来するといわれる。

『日本農業の中山間地帯問題』（小田切，1994）では、中山間地域の表現に2種類あることを述べている。すなわち、一般的には平地農村と山村との中間という使われ方で、他方ではとくに中国地域に関するもので瀬戸内側では島峙・平地・中山間・山村の各地帯に分けた点（山陰側には中山間がない）に起源があらうといい、中山間地帯の英訳として Semimountain-Region が宛てられている。そして、中山間地帯の将来の地域開発として中国縦貫自動車道を軸とする内陸の工業開発までも考えた限定的な地域区分といえるだろうという。

かくて、中山間地は中国地方に特定された対象地域としての用語であったものの、官庁の特定農山村地域を中山間地域と補足説明したことで、それはひとり歩きして全国的なものとなったわけである。そこで、このような語源追究から以下のような地域開発の方向づけが考えられる。

中国地域を瀬戸内と山陰に分け、前者のなかにある中山間地と中国縦貫自動車道（東西）に対し、海岸部の大都市とからの鉄道（JR可部線その他）と国道は山陰側の海岸部（南北）という十字型に交錯した連絡性を示す。逆にいえば、当該地域はそれぞれに目的をもってこの十字型を軸に経済交流を高め、地域経済の循環性を充実させることである。広島港と浜田港が姉妹港として相互に地域性を発揮しながら機能を分担し合うこと、同様に浜田を中心とする石見地方と山陽は広島を中心とする一帯で、なかに中山間地域を挟みながら地域相互の分業体制を確立することである。

さて、主張は地域の広域連携にある。地域についても従来の生活のパイで行き詰まりを感ずるなら、より広域的なパイを考え相互に機能を分担し合い、経済に融通性をもたせることである。生活の基礎としての自然、経済をベースにした人間の行動、これらをめぐる地域住民の循環的経済圏を広げることである。そこでは、やはり日常の交通圏の拡大がベースになろう。

同時に、当該地域にあっても観光資源を総合的に捕えることであろう。また、総合的に生かすことで地域に活性化の方向が出てくる。都市が失いつつある自然・緑・土地空間などは農村に十分に存在する。人間はこれら3者からも精神的・肉体的な安らぎを得ることができる。また、緑陰は人間本来の要求内容の1つでもあろう。戸河内町にあっても山の緑はだいに守っていききたい。そして、それを都市につなげる努力をしたい。

発表のなかに、オーストリアのチロル（ティロール）地方の例が出された。オーストリアの首都ウィーンが東偏していることもあろうが、西部はチロル地方で中心地のインスブルックがめだつ。同地は北のドイツ、西のスイス、南はアルプス山脈を境にイタリアがある。ドイツのミュンヘンからインスブルックを経てアルプスのブレンナー峠を越えると、そこは北イタリアのトレンティーノ地方になる。インスブルックには1677年創立の大学があり、観光地としても有名で、近くに迫る高い山々も市街地と一緒にして（つまり山を取り込んで）観光要素としている。市街地へは自動車を入らせないということもあるようだ。もちろん、織物・ガラス・化学用品などの工業があり、地域経済の一大中心地でもある。観光だけの単一経済では、発展や地域経済の維持が困難であることは誰しも認めることである。

戸河内町でも同様で、地域を生かした別の経済的支柱を育てることが求められる。他方、自然の方指摘された過去の地形変動に基づく将来への災害対策が重要な課題となる。

(その三)

可部線問題

三段峡観光協会会長 高下 務

(注) 発表に際しては当初から多くの資料を提出されたので、ここではその提案内容を記しておく。なお、後尾に詳細な資料を付した。

JR 可部線の可部以西廃止の新聞報道は1988年であった。地域住民の鉄道利用への十分な説明のないままに突然の発表に驚かされたわけである。鉄道の利用促進について事前に話し合いの場のもてなかつたことを残念に思う。可部線の廃止は地域住民にとっては死活問題であり、当局はもっと慎重に対処すべきであったと考えている。以下発表の項目はつぎのようになる。

- ① 読売新聞のスクープから
- ② 当局の意向とそれに対する当方の反論
- ③ われわれの訴え
- ④ JR の弁解に反論 (1)
- ⑤ JR の弁解に反論 (2)
- ⑥ 鉄道事業法の一部改正法案の審議
- ⑦ 廃止反対運動のうねり

さて、発表者の第一言は「廃止の対象がなぜ可部線であるのか」ということにあった。可部線は横川から始まっており、同じ可部線なのになぜ一部だけ廃止の対象になるのか、可部線廃止をいうのであれば横川からすべてのレールを外しても良いのではないかという素朴な疑問さえもったとのことであった。今乗客数は可部以南で増加し（安佐南区の人口増加、アストラムラインとの接続など）、収支もバランスがとれる状態に近い。JR サイドと対策協議会が相互に問題を出して、互に解決し合う方向をつくりたいと提案しても当局はそれに応じてこなかった経緯もある。

政府は近く本州3社の持株を放出する方向と伝えられるが、規制緩和の体制下では政府の規制も弱くなり、廃止申請をすればそれを容認せざるを得ないのが実情である。政府への存続陳情では、「JR は地元とよく話し合うように」という意向を得ている。廃止反対運動を大阪にまで広げて、他

の類似線（廃止の意向）関係者と一緒に反対の合同キャンペーンを開催したいということであった。

（その四）

村おこし・町おこし

矢立孝彦

地元での小売業者として、過疎化・高齢化などによる商業不振にどう対応していくかということでは、常に前進的であるべきだというのが基本的にもっている私の考えである。都市から訪れる人たちに地元の自然味溢れる品物（商品）の良さを知ってもらうだけではなく、逆にこの考え方で都市方面へ打ち出していくべきである。

さて、発表者は表の各項ごとに小文を載せたなかでも「なや産業」にふれた。この部分だけでも十分な時間が必要だが、限られた15分のなかでは意をつくせないという。かって、家族同志が高齢者を中心に納屋で農林関係の仕事をやっていた。それは雨天の日とか夜なべに属するもので、今やそれを復活すべきだという。まずは個から始めてグループ化し、成長させていくことになる。

その実践は上殿を中心に行われているようで、中国自動車道の戸河内インターチェンジから上^{かみ}の方向へ一部完成している191号のバイパス沿いに、産直店がある。なお、発表者は191号（在来）沿いに小売商店を別に経営し、屋号の立丸をそのまま商店名にしている。当地付近でも家の呼称は姓ではなく屋号が一般的である。というのは、佐々木や栗栖の姓が多く、それが入り乱れて分布していて、そこに戸河内—加計の太田川流域一帯での中世から近世への生活の歴史的な展開をみることも重要な課題である。

そして、次頁は発表者と筆者の意見をまとめたものである（表5）。

（3）結びとして

「資源のあるところ発展なし」ということばがある。司会者（東）として、今回の大会では十分に自覚しておかねばならないことばであると思う。豊

表5 発表と司会者（東）の連記

	矢立孝彦（本人の記）	（東）
1. 過疎地域の現状	<p>☆過疎地の光と影</p> <p>①社会資本の拡充といびつな人口構成が示すもの</p> <p>②戦略なき自治体の到達先</p>	<p>☆中山間地域として</p> <p>①総論 自然の合理性にマッチした生活様式を知る。 都市在住者に人間的空間を提供する。</p> <p>②各地域 経済的エネルギーの低下は保守を廃した高齢者パワーと学習で。</p> <p>③計画，行動をめぐる官民の交流 商工会，農林関係者に行政を加えて軌道にのせる。JAの加担も。</p>
2. 「町おこし・村おこし」となや産業	<p>☆「なや産業」復活と地域おこし</p> <p>①なや産業</p> <p>②地域内発型産業の育成（循環型経済の確立）</p> <p>③法整備と「ひとおこし」</p>	<p>☆地域の特性を生かす</p> <p>①自然と人間の間にある臨界帯への人間の入り込みについて先人の知恵や行動を知る</p> <p>②戦後の急速な都市部の拡大に伴う各種の社会的需要への取組み</p> <p>③民・民，民・官の立場と行動に対する自覚と認識</p>
3. 自治体の自立と産・官・学・野	<p>☆理想自治体の想定</p> <p>①都市的機能を保持する田舎</p> <p>②田舎的機能を保持する都市</p> <p>③居住コストの平準化と「産・官・学・野」の役割分担</p>	<p>☆生産—流通—市場のシステムから</p> <p>①各地区，各グループはどこに中心をおくか</p> <p>②リーダーのもとに行動する</p> <p>③行政のサポート</p> <p>④失敗をつぎの発展（展開）へのステップに 小さな仕掛けからの出発。各部門のニーズの掘り起こしと対応</p>
4. 学者に期待するもの	<p>☆「日本おこし」への提起を！</p> <p>①「幻想」からの脱却を学術的に</p> <p>②「無規制社会」のシミュレーションを</p> <p>③学究実現への努力を</p>	<p>☆自然のサイクルを探究し，地域としての活動方針や計画立案，実行など</p> <p>①理論研究と実践結果の相互交流</p> <p>②広報活動の展開 学校教育，生活教育への協力</p> <p>③町域全体の形と地域独自の形の2形成</p>
5. その他	<p>☆実現自治体への挑戦</p> <p>①「金いらず自治体」へのプログラム</p> <p>②「日本にんげんムラ」</p>	<p>☆経済計算と公益計算を併せもつ思考への柔軟性</p> <p>①地域問題への対応（現在，中・長期）</p> <p>②民意と地方自治，地方と中央</p>

かな自然の恵のなかに安閑と生活していると、早いテンポで進む都市との間に大きなズレが生じ、亀裂ができて農村部は取り残されてしまう恐れはないか。そこで、地域間関係をどう捕らえていくか、そこにはどのようなエネルギーが相互に働いているか、これからこの地域についても十分に時間をかけて討議し、可能なものから行動に出ることが必要だ。そして、問題があれば再び検討を加え、新しい方向を発見していくことであろう。

さらに重要なことは、異業種グループ間の交流である。業種が違えば考え方や事業の積み上げ方も異なると思われるが、地域の経済的・社会的発展、都市の経済をどのように地元を引き寄せるかという共通の問題から入っていけば、また新しい方向が得られるのではないか。地域住民として、都市の動向をキャッチすることについて狭い範囲でものを考え、そして行動していたのではないか。反省と行動の積み重ねが今後の問題になろう。情報を常に豊かに、動的に入手していくことはもちろん重要であり、その消化と行動には行政と民意の一致した展開が必要となる。

最後に「過疎地ほど行政の力が一層重要なものとなる」ということにふれておきたい。経済力の強い都市では、行政はともすればそのなかに埋没しがちであるが、農村部ではそうはならない。農村部の行政に優れたスタッフを集めて地域を活性化させ、地域住民をリードしていく気持が求められる。

戸河内を中心に地域の活性化を考えるとすれば、近世から明治—大正期での動きがみられたように、同地を頂点に広島（太田川筋）と五日市・廿日市を底辺とする三角形を設定して、その間にも可部や加計などの地区を入れて三角網を考え、関係するキーワードを入れてみてはどうであろう。そのことで、逆に広島市に対して、単に可部の活性化だけではなく、五日市の拠点化も広域的には戸河内にも関係してくる問題を含むと主張できる根拠が得られよう。中間の湯来の町づくりも戸河内としてはキーワードをつくる上で重要であり、それが可部線問題にもからみ合いをもたせることになろう。

参 考 文 献

- 『改訂増補鉄道略年表』：日本国有鉄道，鉄道図書株式会社，1963年，526ページ。
『中国支社三十年史』：日本国有鉄道中国支社，広鉄印刷株式会社，1966年，469ページ。
野田晴人：『急テンポで変貌—戦後の山県郡史』，広島文化評論社，1978年，169ページ。
『広島県史近代1』，広島県，1980年，1252ページ。
小畑 浩：『中国地方の地形』，古今書院，1991年，262ページ。
『中国地方電気事業史』，中国電力株式会社，1974年，1202ページ。
『可部町史』，広島市，1976年，1030ページ。
『広島県史中世』，広島県，1984年，
『安佐町史』，広島市，1977年，854ページ。
『駅長さんの書いた駅名ものがたり』（広島鉄道管理局），東洋図書出版(株)，1977年，394ページ。
『広島県農業発達史資料編』，昼田栄編，広島県信用農業協同組合連合会，1981年，906ページ。
『文政二年高宮郡，国郡志御用につき下調べ書出帳』，可部郷土史研究会，1994年，276ページ。
野田晴人：『急テンポで変動，戦後山県郡史』，広島文化評論社，1978年，169ページ。
宮林深雪編著：『源流』，中国山地振興の会，1985年，215ページ。
『中国電力の水力発電所』，中国電力株式会社土木部，1996年，93ページ。

〔追加〕 4 - (2) の (その三) の付属資料とそのコメント

JR 可部線について，可部以西の廃止問題が2年前に突然に表面化した。地元への事前の相談は当然のことながらなかったわけである。高下務の発表内容の目次はつぎのようになる。即ち，

- ① 読売新聞スクープ (1998年4月16日)
- ② 反論 (高下務の主張)
- ③ 訴え (高下務)
- ④ JR による弁解とそれに対する反論 (1)
- ⑤ JR による弁解とそれに対する反論 (2)
- ⑥ 鉄道事業法の一部改正法案の審議
- ⑦ 廃止反対運動のうねり
- ⑧ 鉄道事業法の改正法案の成立と今後の課題

というものであった。

平成12年 8 月 6 日 (日) 中国四国都市学会研究大会シンポジウムレジメ

平成12年 7 月 9 日

戸河内町観光協会長

高 下 務

① 読売新聞スクープ

JR 可部線 (横川駅～三段峡駅60.2キロ) のうち可部駅～三段峡駅までの46.2キロを平成11年夏にも廃止する意向であると平成10年(1998) 4 月16日に読売新聞朝刊でスクープされた。路線廃止には運輸大臣の許可が必要。

これをうけて同 4 月16日 JR 西日本広島支社で四方弘文支社長より JR 可部線についての報道機関合同記者会見がひらかれた。その要旨は

「内部で勉強している段階で廃止を決めたわけではないが鉄道の機能性や特性を十分発揮できるかどうかを考えると存続は難しい。日程は白紙だが白紙撤回はしない」とし

「廃止の最大の理由は赤字」

「可部以南は収入15億－経費19億＝4 億赤字

可部以西は収入 1 億 5 千－経費 7 億 5 千＝6 億赤字

可部以西は一日約1000人の乗員かがある内訳は定期が747人切符が258人」と。同日中国新聞記者がはなさきみのる花咲 實 総務企画課長に関連インタビューをする。

(地元で老人、高校生の足となっている現状をどう考えるのか) という問いに

「1. 鉄道事業を止めてバスに転換しようとしているのであって足をなくすといっているのではない。

2. 鉄道事業に必要な大量性、高速性、定時制のうち一番重要な大量性が発揮できない。

3. 民営化したのだから経営改善のための効率化は欠かせない。

今まで平成 3 年 4 月ワンマンを導入、同年11月に CTC を導入、平成10年 3 月には二両を一両に削減、本数も徐々に減らしてきた。」と

(廃止後の代替手段として JR バスの運行を考えているのか) という問いに

「JR バスはうちのバスではない、広電バスなどと他のバス会社と同じで、その区間を走っているバスにお願いしようと思う。」と

(地元から JR の企業努力がたりないのではないか、スピードアップできないのかという声もある) という問いに

「3のように企業努力はしてきた。曲がりくねってスピードが出せない。路線を真っ直ぐに直すのにすごくお金がかかる。河戸までは電化を考えている。それより先は人口も減って鉄道事業が成り立たない。」

(三段峡始発が7時44分で広島着が9時49分。これでは通勤できなく地元住民が利用しようにも利用しずらくJRの策略ではないかという声もある。)

「広島に通勤する人よりも加計や可部の高校に通勤する人が多く、ぎりぎりの本数を利用者の一番多い時間帯に配置した結果」と回答している。

② 反 論

平成10年4月18日JRの記者会見を聞いてどう思うかという中国新聞の記者に次のように答えた。

I 「バス転換」という点について

1. 鉄道からバスへの転換は環境問題の配慮がない。

1997年橋本総理は京都会議で、CO₂炭酸ガスの削減という国際公約をしている、CO₂の大半は自動車からである。鉄道事業をやめてバスに転換しようとしているのは国の環境問題に配慮するという方針に反している。

(今ではすでに最初からバスに転換する意志は無かったことがはっきりしています。)

2. バスは大量性、高速性、定時制という鉄道の機能を持っていない。又バスにはトイレが無く乗り降りが不便でお年寄りにとっては安全性という問題がある。

II 「大量性の機能が発揮できない」という点について

大量性の機能が発揮できないようにしているのはJRのほうである。すなわち

1. 観光シーズン(5月から11月)には日曜日は列車が満員で又11月のシーズンは超満員にも関わらず列車の増便されず又連結は秋のシーズンでも3連結までである。

2. 毎年夏に中国新聞主催のちびっこワンパク列車を三段峡同業組合も協賛しているが平成2年より列車が増結(国鉄時代は5両連結現在は3両連結)されないため申し込みが多いのにも関わらず乗客が減少している。

3. 加計—三段峡間は可部線の中では整備が進んでおり加計駅では自動遠隔装置(ARC)があり加計—三段峡間を走る列車が接近すると、次の信号などを自動的に換え、加計構内のポイントと信号を一カ所で制御するシステムがあった。

国鉄時代昭和61年11月2日3日9日地元戸河内町と観光協会の要望で戸河内—三段峡間運賃140区間のところピストン臨時便を出してもらい延べ20往復3500人が利用した。

しかし現在スタフ閉鎖方式(信号機がよそを向いている)に改悪したので三段峡加計までは車両が1便しか入れられなくなったそのためピストン運転ができなくなった。

Ⅲ 「経営改善のための効率化をはかり企業努力をしている」という点について

1. JR のいう企業努力とはワンマン化したり運行便数を減したりする経費削減の面だけをいっている。本当の企業努力とは乗車利用客を増やす努力である。すなわち

A. 昭和44年三段峡まで鉄道が開通して以来可部以西はなんらの改善もされず運行スピードは遅く三段峡から広島までの所要時間は早いダイヤで1時間55分遅いのになると2時間42分もかかっている。(競合バス路線が1時間15分の所要時間と比較してもらいたい。)

B. 現在のダイヤでは広島までの通勤も通学も不可能である。それは行きは三段峡駅始発が7時44分発広島駅着が9時49分又帰りは広島駅発が16時9分発三段峡駅着18時51分である。

本当の企業努力とは設備投資をしてスピードアップや通勤通学に可能な路線に利用客に応じてダイヤを臨機応変に改善することでありませう。

2. JR のいう企業努力とはできるだけお金のかからないように赤字のあるところは廃止していこうというものである。昭和62年の旧日本国有鉄道の分割民営化の際に、今のいろいろな赤字路線を抱えているけれどその赤字路線も全部抱き込んだ上で何とか経営が成り立つという国鉄の改革法に反している。

③ 訴 え

平成10年5月19日私はJRの発表に対する反論文を携え衆議院会館に河井先生を訪れもし可部線が廃止されれば死活問題であると当時三段峡観光同業組合長としての立場を訴え可部線存続のお願いをした。又河井先生より運輸省鉄道局縄野次長に紹介されJRの不当性を訴える。

平成10年5月31日可部線対策協議会は広島全日空ホテルに亀井静香先生を招き沿線町村長の首長、関係者が存続のお願いした。

JRの発表以来沿線各地で沿線町村各団体政党より廃止反対運動がわき上がり沿線住民の存続署名など官民一体となった廃止反対、存続への取り組みがされた。その報道を連日マスコミが取り上げた。

平成10年7月21日可部線対策協議会は戸河内ふれあいセンターで「がんばれ可部線」決起大会を開いた。その時意見発表を求められた壇上で次のように訴えました。

JRの主張に「民営化したのだから経営改善のため効率化は欠かせない」とあります。しかしJRは完全に民営化といえるのですか。旧国鉄の赤字を特別清算事業団をつくって特別の法律で保護されている会社の公共輸送手段としての社会的責任をどう感じているのでしょうか、国民の税金を使っても国民から支持されるのもJRが公共性と社会性を持っているのではないのでしょうか。

JR可部線は将来的に収支の改善が見込まれるにもかかわらず設備投資をせず利用

者を自ら減らしています。民間の感覚すれば古くなれば設備投資をし、快適でなければ利用者が減少するのは当然ですしそれが企業の経営努力というものではないでしょうか。

もっとも重要なことは鉄道は国民地域住民の移動にとって身近で効率的な移動手段であり、加計高校生の通学など国民の移動の権利としての交通権を保証し、お年寄りの病院通いなど交通弱者の生活権を保証し、環境対策や省エネルギーの問題を重視するためにも、社会経済的な効率性の視点から JR 可部線は維持されるべきではないでしょうか。

JR 可部線はこの一路線の問題ではなく日本の政治の問題です。広島県の過疎対策の問題です。大きな行政の仕事だ……と

④ JR による弁解と反論 (1)

平成10年12月25日 JR は可部線対策協議会の質問事項に対する回答を出してきた。可部線対策協議会の質問、JR の回答と平成11年2月4日に行った私の反論（それを平成11年3月27日可部線の存続を考えるシンポジウムパネラー意見として発表しています。）と以下読みとっていただきたい。

I. 鉄道廃止の理由について 質問

JR 各線は、もともと日本国有鉄道として税金により鉄道が建設されてきたものであり鉄道は国民共通の財産であった経緯を踏まえると企業の論理だけで鉄道を廃止することに地域住民は納得できない。

国鉄分割民営時に当時の不採算路線も含め事業全体で採算が確保できるよう所要の政策的措置が講じられた経緯があるにもかかわらずなぜ今可部線を廃止するのか。

国鉄分割民営時に当時の不採算路線を廃止した際当時の運輸相はこれ以上の路線については廃止はなく維持していくと答弁されているがそのことを JR 西日本としてどう受けとめているのか。

回答

「1. 弊社は民営時に企業として持ち得る最大限の債務と鉄道事業に必要な最小限の資産を引き継いだ。新会社は借金により（当時リースで新幹線の潜在的債務を除き約一兆円）買い取ったものである。

2. 政策的措置が講じられた経緯は承知していて線区を最大限経営努力をすることは必要であるとうけとめている。しかし

第7回国会の国鉄改革関連法案の審議において当時の橋本運輸大臣は『一般の地方交通路線については、諸条件に変化がない限り今後も維持していくこと

が可能だと考えております。したがってこれらの路線について廃止申請がでていくことは通常考えられませんが、仮に申請が出てまいりました場合には鉄道事業法28条第2項の規定により当該廃止によって公衆の利便が著しく阻害されるおそれのあるなしについて判断されることとされており、この判断に当たっては、運送量の動向や、バスを含めた代替交通機関の整備の状況等が総合的に勘案されると考えております。』と答弁しました。可部線はこの規定に該当する。

すなわち可部線は行き止まり線であり可部以西は非電化であり可部を境に鉄道の特性が異なり輸送量の動向は会社発足時の昭和62年から平成9年度までの間のご利用が約4割減少し、輸送密度は500人/日を下回る状況に至っているなど、ご利用状況に大きな変化を生じております。この輸送密度は、国鉄における廃止転換基準であった4,000人/日をはるかに下回るものであり、もはや鉄道としての特性が発揮できなくなったと認められるため、今回効率的でより相応しいバスに転換することにより今後とも地域交通を維持していきたいというものであります。なおバス転換につきましては公衆の利便が著しく阻害されないよう輸送力ルート等に十分配慮してまいります。』

反論と今後の問題点

1. 最初に本当に可部以西と可部以南では鉄道の特性が異なっているのでしょうか。

可部を境に鉄道のあたかも特性が違おうようにしたのはJR自身ではないか可部以西の廃止のための秘密の方程式というようなものをもって行動しているのではないか。

そう思う理由

今まで可部以南にされた可部以西にされたことを見ると

可部以南には

1. 昭和5年可部まで電化される。
2. 平成3年7月可部まで列車集中制御装置（CTC）を導入し運転手が駅でタブレット（通行票）を交換しながら列車を運行する方式から信号機を自動化して中央制御できるシステムの導入をする。列車の増便をした。
3. ダイヤを見てわかる利用者の増加

昭和44年10月のダイヤ横川－可部間

所要時間29分から35分 一日 26往復

平成11年3月13日現在横川－可部間

所要時間27分から39分 一日 50往復

可部以西には

ダイヤ改正という名目で利用を年々だんだんできにくくしている。特に昭和60年

3月14日より三段峡駅発朝5時39分発の列車がなくなるこれにより、三段峡広島市間での通勤通学が不可能になる。

昭和44年10月のダイヤ始発三段峡5時19分横川着6時30分終列車17時48分横川発三段峡19時58分着一日6往復加計から10往復

昭和49年には快速が走り横川—三段峡間が1時間23分で運行される便があった。それでも昭和59年には始発は7時54分終便は横川発6時11分があった。

2. 観光対応に対する利用についても昭和61年11月1日まで快速電車は10月5日、10日、12日、19日、26日、11月2日、3日、9日の8本あった。そしてその所要時間は1時間15分であった。しかし現在は大幅に減少され3本程度である。

又中国新聞主催のワンパク列車は三段峡観光同業組合が共催戸河内町観光協会が協賛しているおり申し込みが多いのにも関わらず平成2年より車両が連結できないという理由で320人から160人に1日の利用が制限された。もともとワンパク列車は国鉄時代下祇園の永岡駅長さんの構想であった。可部線を有効に活用使用という国鉄と民間との共同事業といえる。

3. 加計—三段峡間は可部線の中では整備が進んでおり加計駅では自動遠隔装置(ARC)があり加計—三段峡間を走る列車が接近すると、次の信号などを自動的に換え、加計構内のポイントと信号を一カ所で制御するシステムがあった。

国鉄時代昭和61年11月2日3日9日地元戸河内町と観光協会の要望で戸河内—三段峡間運賃140区間のところピストン臨時便を出してもらい延べ20往復3500人が利用した。

しかし現在スタフ閉塞方式(信号機がよそを向いている)に改悪したので、三段峡加計までは車両が1便しか入れられなくなったそのためピストン運転などができなくなった。

4. 昭和60年2月1日より三段峡戸河内筒賀各駅は正式の職員のいない駅となり定期券や長距離切符販売に支障をきたすようになるその他は加計駅を除き無人駅となる。

しかも三段峡駅戸河内駅は戸河内町が筒賀駅は筒賀村が人件費負担をしている。

本当の経費節減は売上及び利用の便を減らさないですべきであり利用の利便を減らすのは経費節減とはいわない。

ワンマン化・無人化・徹底的な合理化・安全面サービス面での低下している。

鉄道の特性を発揮できない路線であるという理由付けを一生懸命にするために可部以西という概念を導入している。しかもダイヤを毎年改悪して車両連結を減少させ廃止のための秘密の方程式を考え続けているからであると思われる。

2. 輸送密度4000人の問題と今国会で審議される法律改正の問題

廃止基準4000人について

昭和61年11月25日第107回国会参議院日本国有鉄道改革に関する特別委員会で「……輸送密度が4千人未満の路線におきましては、大部分が特定地方交通線ということでございますので、いわゆる鉄道特性と申しますか、これを発揮するのが非常に難しい区線であろうというふうなことで、それを55年の再建特別措置法の時に、これについてはいわゆるバスあるいはその他の輸送手段に転換していくという方針で進めてきたわけでございます。その方が地域の交通体系から見ても望ましいわけでありまして、これから鉄道というものを再生していく上にとっても必要であると思うわけでございます。しかし基本的には鉄道特性を発揮しがたいものであるけれども、地域輸送手段としてこれを廃止したら他に方法がない場合には鉄道としてこれを生かす努力をしていかざるをえない、……鉄道事業法28条でいきますと、運輸大臣は、当該休止又は廃止によって公衆の利便が著しく阻害されるおそれがあると認められる場合を除きと、その場合を除いて休廃止の許可をしなければならないとかけられている……特定地方交通線は別でございますけれど、それ以外の地方交通線は、これを抱えても会社は活力のある効率的な経営をやれば十分将来にわたって企業経営ができる、こういう確信をもっています……」と政府委員は答えている。

このことから著しく鉄道特性を欠くいわゆる1日4千人未満の輸送密度の特定地方交通線で代替交通機関のあるところは廃止の方針であることを国会で決議されたことがわかる。

可部線は平成9年は4635人の輸送密度である。従ってこの例にはあてはまらないのであります。

しかし今回鉄道事業法の一部を改正する法律案が今国会に上程されています。それによると「鉄道事業法第二八条の二 鉄道事業者は、鉄道事業の全部又は一部を廃止しようとするときは、廃止の日の一年前までに、その旨を運輸大臣に届け出なければならない。第二号 運輸大臣は、前項の届出に係る廃止を行った場合における公衆の利便の確保に関し、運輸省令で定めるところにより、関係地方団体及び利害関係者人の意見を聴取するものとする。」とあります。

すなわち届出だけで一部の路線の廃止ができるのであります。可部線はこれに該当するわけです。

II 廃止の理由その2

質問

JR西日本全体での経営状況はどうか、公共交通機関としての役割等から内部補助により可部線を存続すべきと考えるがどうか。又JR西日本管内で多くの赤字路線がある中でなぜ可部線を廃止するのか

回答

「平成10年度の業績見込は営業収益で9,100億円、経常利益で450億円、当期損益は600億円の赤字となる見込です。可部以西については輸送密度が500人/日を下回り、国鉄における廃止転換基準であった4,000人/日をはるかに下回るもの（輸送密度全体4600人、横川三段峡間18300人、可部三段峡間492人）であり、もはや鉄道としての特性が発揮できなくなった。4,000人/日未満の線区は20線区約1,200キロあるけれどもその中でも可部線は著しく悪い。（木次線、輸送密度が500人/日、三江線、輸送密度が200人/地は行き止まりでなく代替手段がない。）（なお輸送密度4,000人/日というのはバスと鉄道を比較してこれ以上なら鉄道の方がコスト的に有利であるがこれ以下ならバスの方が安くなるという輸送コストの分岐点です。）」

反論

JR 西日本は旧国鉄長期債務処理法で定められた年金移換金追加負担（JR 7社に1800億円そのうち JR に444億円負担、それを12年間で償還することを国は予定していたが）を当期一括して444億円特別損失に計上する予定にしているため60億円の損失見込みでしているのである。

廃止転換基準であった4,000人/日について可部線全体では平均9年は4635人の輸送密度である。従ってこの例にはあてはまらないため可部以南と可部以西をこじつけで別々に考えしかも代替路線が可能のため鉄道特性という詭弁をこの可部以西に適用しているが鉄道事業法の一部を改正する法律成立現在ではこれも可能となっているのはすでに述べた。

質問

可部線全体での収支状況はどうか。可部以南、可部以西の区間毎の収支状況はどうか。具体的産出過程、内訳を含めて示してほしい。

回答

「可部以西、収入普通運賃収入0.5億、定期収入0.3億、その他雑収入0.6億、計1.4億、支出人件費2.7億、修繕費・減価償却などの物件費3.5億、その他の管理費1.2億、計7.4億、差引マイナス6億円。可部以南収入15億円、経費20億円、約5億円の赤字」

反論

可部鉄道部は平成10年度の収入目標を29.11億円としている。平成11年1月21日現在実績収入が23.92億円ある。3月31日が決算であるのでほぼ収入目標に近い収入となるはずである。平成9年度の発表は疑問ある。

又人件費2.7億円とあるが1日往復十数本のワンマンカーの運行になぜこれほどの人件費がかかるのか、運転手の交番表及び車掌の交番表を検証してみるとその発表費用は信用できない。...これについては再回答があったのでその時反論する。

注 輸送密度とは旅客営業キロ1岐路当たりの1日平均旅客輸送人キロ
線区年間輸送人キロ÷営業キロ÷365

⑤ JRによる弁解と反論 (2)

平成11年3月27日可部線の存続を考えるシンポジウムパネラー意見として発表したものをJR 仲井広島支社長に直接手紙をしたためこの意見書を送ったところJR 広島池田総務企画課長より次のような回答が来た。平成11年7月7日

1. ダイヤ改正について

ダイヤ改正は、ご利用状況に応じて輸送力が足りなければ列車本数を増やし、極端にご利用が少なくなれば本数減になります。...可部以南は昭和44年の26往復から現在の50往復に増やす必要がありました。これに対し可部以南は三段峡ー加計6往復が5往復加計ー可部が10往復が8往復となりました。...約2割の減少でしかありません。...なお平成3年の列車集中制御装置 (CTC) は、可部以南だけでなく、加計までも導入しており、現在も稼働中です。

2. 観光快速列車等について

観光快速列車につきましても年々ご利用が少なくなってきたため、現在では秋の3日間運転となっておりますが、他の行楽日は定期列車の増結で対応させていただいています。なお、わんぱく列車については、ご指摘のとおり平成6年から可部以南の列車本数が増加し、合間に臨時列車がはいれなくなったため、4両の内2両は通常のお客様に利用していただかなければならず、やむなく160人の募集になってしまいました。

3. 加計・三段峡間の信号方式について

昭和61年当時は、三段峡・木坂間の1日あたり乗車人員は339人でしたが、平成8年には138人となり、ARCの信号設備は過大なものとなったため、経費節減のため、現在のスタフ方式に変更しました。従いまして加計・三段峡間にご指摘のとおり同時には1列車しかはいれなくなりました。

4. 三段峡、戸河内、筒賀各駅の要員について

乗車券の発売額が少ないため60年2月無人駅となりました。この時戸河内町や筒賀村と乗車券の代売契約を結び、発売額に応じた手数料を国鉄が町村にお支払いすることとしました。

5. JR発表による疑問について

可部以西の平成9年度収入1.4億円、可部以南15億円、合計16.4億円と申し上げながら、平成10年度可部鉄道部の収入目標は29億円ということで、かなりの相違があり、疑問に思われたことと思います。

可部鉄道部の収入目標29億円は部内では取り扱い収入と申しておりますが、可部鉄道部の乗車券や旅館券などの売上総額です。しかしながらこの中には、可部線を

乗車いただいた分の収入以外に山陽新幹線や他社である JR 東海新幹線或いは旅館代などもあります。これらを清算し、可部線を乗車された分だけの収入を内部では純収入ともうしておりますが、可部以西の1.4億円および可部以南の15億円は、これに該当しており可部鉄道部の収入目標29億円とは意味合いが異なっています。

なお人件費については運転手、車掌だけでなく駅員や設備保全の要員、あるいは CTC センターで可部線の信号制御に携わる要員、その他鉄道部や運転所の管理者がおり... 1日16時間働いていますから交代要員も必要になってきます。

なお乗車人員は目視で概算を把握しているのではなく定期券や乗車券の発売枚数やワンマンカーの乗車整理券の枚数から算出しております。

6. 通勤通学に可能な路線及び観光路線としての活用について

可部以西は川沿いを谷間を縫うように走っております。地形による急曲線，急勾配の連続であり今以上にスピードをあげることはできません。その地形から平面線形，縦断線形の変更は事実上不可能であり仮に実施するとしたら，別線を1本建設するぐらいの工事量となります。また，新型車両を投入しても，急曲線，急勾配でありスピードをあげることは不可能であると考えております。

観光路線としての活用については，モータリゼーションや高速道路の整備により鉄道の役割は年々低下しています。従って通勤通学及び観光面においてもバスで十分その機能は果たせると考えています...」

反論

以上のような回答である。技術的な問題には回答しているが JR に移行したときの国会決議，公共交通の自覚，公害問題等の基本的な回答はしていない。

しかしそれでも回答に反論してみる。

1. ダイヤ改正について

「可部以南は三段峡—加計6往復が5往復，加計—可部が10往復が8往復となりました...約2割の減少でしかありません...」

この2割の減少が広島までの通勤通学が不可能になったという認識が JR 側になり。

2. 観光快速列車等について

3. 加計・三段峡間の信号方式について

2. 3. においてもやむなくという理由は利用者を増やすより経費節減に重点を置いていることにほかならない。経費を伴わない設備投資はありえない。

4. 三段峡，戸河内，筒賀各駅の要員について

手数料により町村負担分は賄いきれないので地方行政に費用負担させていることは間違いない。

5. JR 発表による疑問について

ローカル線の廃止を合理化するため JR は対外的に数字を発表する際には、収入は少なく費用は多めに発表してきた。しかし取り扱い収入を考慮しないのはフェアではない。それを含めて JR の収入になっているのだから。また旅館などの取り扱い収入はまるごと JR の収入になるわけではないが通常 5% の取り扱い手数料が収入になる。従って $29\text{億円} - 16.4\text{億円} \times 5\% = 6\text{千}300\text{万円}$ は可部線の純収入にくわえるべきです。

本社経費の割り当て分が可部線の経費に入っているのにその金額も明らかにされていない。本社経費・共通経費はいくらなのかわからない。

6. 通勤通学に可能な路線及び観光路線としての活用について

現在の技術で不可能というのはいいすぎではないか。あくまで費用と収益の関係で議論すべきではないだろうか。

JR の今までの対応が利用者を増やす発想ではなく費用を削り利用者を減らそうという発想ではなかったのか。

「地域の鉄道を元気にする」というのが JR 発足の際の公約であり、また鉄道事業法第 1 条は「利用者の利益を保護すること」「公共の福祉を増進すること」を鉄道会社に求めています。従って収益性の観点を最優先させてローカル線を廃止しようとする JR はこの法律の趣旨にも反しています。

⑥ 鉄道事業法の一部改正法案の審議

平成11年2月17日中国新聞記事

可部線一部廃止に慎重論

“自民党交通部会は16日、JR等の路線廃止を現行の許可制から届け出制に改める「鉄道事業法の一部改正法案」を審議した。JR西日本が計画している可部線可部一三段峡間の廃止問題について慎重意見が相次いだ。部会では運輸省側の説明に続き、河井克行氏が可部線の廃止問題を取り上げ「広島から三段峡までが可部線であり一部を廃止しては路線の機能が落ちる」と指摘。小幡鉄道局長は「路線の一体性は大変重要だ。利用・運行状況を見て判断したい」と答えた...” (以下略)

第145回衆議院予算委員会第7分科会(平成11年2月16日)での地元出身のK代議士(衆議院議員)と政府当局の質疑があり、規制緩和にしても光の部分は別として影の部分については見捨てることのないように、協議会をもって十分な議論をし、問題を詰めていきたいとの解答が得られたという。また、第145回衆議院運輸委員会(平成11年4月10日)の報告が紹介された。それによると、可部線は全線では一応の経営基盤をクリアーしているが、一部の可部一三段峡間が採算悪ということで廃止するということが法律上の妨げはない。しかし、別の企業が新規参入のし難い鉄道事業法のなかでは、規制緩和が果して真の鉄道事業を支えていくことになるのかと

いう疑問も出されている。

なお、第145回同上委員会（平成11年3月9日）では、鉄道廃止について規制緩和により今までのような地元自治体の同意の必要性がなくなったということか、という質問に対して政府委員からは、廃止するのであれば地元自治体の十分な合意を得ること、廃止のための十分な説明をすること、代替機関が十分に機能できるものであること、地元の支援を得ながら継続するのも1つのチョイスではあることなどの返答があったという。

⑦ 廃止反対運動のうねり（平成11年7月）

反対の署名運動と署名簿の提出（広島支社長）、可部線対策協議会（五市町村—広島市、加計町、戸河内町、湯来町、筒賀村）として運輸大臣に存続の要望をしたことなどがあった。

また、平成11年3月には戸河内町で関西大学の教授（公共経済学）を招いて国労西日本の関係者や地元民も加わって、存続を考えるシンポジウムが開かれた。そのパネラーの一人に高下務がいたわけである。

⑧

ともあれ、法案は成立したので、JR西日本はいつでも申請可能であり、反対派としてもその動向に常に注目し、体制を強化していかねばならないという主張であり、参加者からの反対意見は出なかった。

平成12年になって、上記可部線対策協議会（五市町村長）のメンバーに県知事も加わって運輸省その他関係部門に廃止反対の陳情を行ったわけであるが、県は行事役の立場と考えて積極的な態度ではなかったとのことである。県としては、海田市付近の鉄道高架工事（予定では2階に山陽本線、3階に呉線というが）や白市—広島空港でのJR延伸依頼の件もあるので、1件のことだけでは簡単に行動できないのかも知れない。