

その風土を背負って 21世紀広島

Hiroshima in the 21st Century in the Context “Fudo” (the Natural and Cultural Environment)

東 皓 傳

(受付 2001 年 10 月 11 日)

広島には広島の風土 (Fudo) がある。Fudo は今のところ英訳がないようだが、一応 natural and cultural environment としておこう。

わが国の広域中心都市 (regional central city; provincial metropolis) に福岡、札幌、広島、仙台などがあるが、前 2 者は東京から千キロ以上離れた遠隔地であるがゆえに、九州や北海道に対して、半ば独立的な都市機能 (urban function) を十分に発揮できる。他方、広島は300キロ離れて大阪があり、ともすればその影響を受けやすい。これも、広島がもつ場所的な運命というものであろう。その最たるものは人類最初の原子爆弾の洗礼を受けたことである。

この苛酷な運命をはね返して広島は今日まで発展してきた。そこには行政サイドや民間人の強い力があってのことである。21世紀の広島は海—陸—空 3 方面にわたって都市内部の充実を図り、外部への交通の広がりを期待する方向で地域のリーダーシップを強めることができる。

序 章

1 都市の一般的視点

- (1) 都市の枠組み
- (2) 都市と産業別従業者数から
- (3) 卸売業、小売業

2 広島についての基本的思考

- (1) 風土への接近
- (2) 広島の風土
- (3) 軍の存在と広島 (幕末以降)

3 都市の発達、鉄道、そして広島

- (1) 都市・人口・産業の近代化
- (2) 発達の尺度—印刷業
- (3) 軍用水道と都市水道
- (4) 鉄道の広域的な背景（広島）

4 旅客輸送—鉄道・海運

- (1) 鉄道の性格
- (2) 新幹線の駅勢圏
- (3) 海運

結 論

序 章

広島の原因は1590年に求められる。16世紀の末頃であるが、それから17—18—19—20世紀を経て、今や21世紀を迎えた。ここに改めて広島について、風土という立場やその場所がもつ運命的なものを分析し、21世紀広島のあるべき姿を模索したい。

「風土的な歴史」、 「歴史的な風土」ということばを耳にすることがあるし、また、人間にはどうしようもない運命が待ち受けて、それから様々な影響を受けるように、場所にもそのような状況が読みとれるように思う。そこで、本稿では上記のことを踏まえながら、広島を考察して21世紀への方向づけとか、その在るべき姿にアプローチしたい。すなわち、広島は20世紀の段階で、中国四国地方では唯一の政令指定都市になり、百万都市（巨大都市）として中枢性を固めることになった。そして、他の類似の札幌・福岡とともに一応比肩される形ができたようだ。問題はこれから、地方中枢拠点都市として（他の類似都市と比較されることが多いなかで）、21世紀の広島としての在り方をどのようにすべきかということである。そこで、広島には広島としての風土があるし、それを背負って生きる人びとは広島についてどのような意識をもつべきか。

日本の中心として一極性を高めつつある東京から、1,000軒の札幌や福岡

は遠距離のためにその直接的な影響力も弱く、北海道や九州を悠々と大きく纏めながら中心性を育て、地方拠点都市としての中枢性を高めつつある。北海道83,452平方料, 572万3千人, 九州7県42,157平方料, 1,346万3千人をバックにしている札幌, 福岡に対し, 広島は中国地方の5県31,910平方料, 774万9千人である。因みに, 仙台は東北地方に関係するが, その東北地方は6県66,886平方料に985万3千人が住む。すなわち, 面積では北海道, 東北, 九州, 中国の順で, 人口では九州, 東北, 中国, 北海道の順になり, 中国地方は通過的として対比される東北地方より低数値である。東京から西へは温暖地で人口も多く, 交通も発達して人の往来も激しく, その廊下性が表面化するのも無理はない。その廊下性に歯止めをかける意味でも四国地方4県を中国地方に併せ考えると, 50,708平方料, 人口で1,197万8千人となって, 1千万人台に到達し, 東北を抜いて福岡=九州の線に近づく。広島が海へも玄関口を広げるのは良いが, 「しまなみ海道」その他瀬戸内海2本の連絡ルートにも配慮して, 四国地方全体と手を結び, ともに地域を充実させていくことが求められる。もちろん, そのためには広島県と広島市が共通の目標をめざして, 緊密な関係にあることが求められる。

国の行政をめぐる大きな動きのなかには, 道州制の項目も散見される時代になっている。広島はこのあたりへの下地づくりでも, 広島以外の相手方の地域にも地方行政上プラスになる方向で進めていくべきである。まずは, 人の交流を活発にすることであり(住居を移して特定地が人口増加をみるということではなく), 早々に市内を中心に高速道路を充実させ, 人や物の往来を盛んにして今日の繁栄につなげた福岡の例を知ることである。ザルツブルクの例を考えよう。湖—山岳—丘陵—河川(ドナウ支流のザルツァハ川)の自然美や岩塩(食用塩)に恵まれたザルツブルクは, ミュンヘン—ウィーンの東西方向にアドリア海西部(イタリア)や東部(旧ユーゴ)のルートの接点で避暑地(高度400米)という天与の地理的位置をもち, モーツァルトの生誕地という条件をもつ。さらに, 8世紀ローマ教会は司教管区を置き(大司教座主——彼の父は宮廷楽団に——)大聖堂や修道院

などがあり「北のローマ」と呼ばれる程の人工的歴史的配慮が加わった。そして、人口13万人程度ではあるが政令指定都市になっている。広島も天与の条件に何があるか、また、それに加えられた歴史的・社会的などの条件に何があるか、それらをどう生かすかを考えたい。モーツァルトの音楽祭を毎年実施し、観光地として五階建以上の建物やネオンを禁じ、昔通りのパン屋が伝統の技法を守り、歴史的街並みを維持しており、1996年には世界文化遺産に登録されている。風土はモーツァルト生んだものの、彼はウィーンでデビューし故郷を離れてしまったが、後世の人びとは彼を中心に生きようとしている。ザルツブルクはこのような場所的運命をもちながら、よりかけられる人間的なものをそれにミックスさせて今日まで生きてきた。これからその方向で進むことであろう。この郷土意識は広島も学ぶべきである。

場所がもつ天与の条件を歴史に学びながら地理的に解釈し、広島の21世紀像を人工的に構築し、時に応じて再構築しながら住み易い郷土を維持し発展させていくことが望まれる。

1 都市の一般的視点

(1) 都市の枠組み

一般に都市には、政治・経済・産業・文化・軍事・観光・宗教など人を集める性質があるものの、これらの諸性質が単独性をもって形成されることはない。そこに人が住む以上、生活関連の諸施設があり、各方面に働く人が居て経済活動が相応に行われる。しかし、都市の様相を示す中心性がどこかにあり、それを中心に都市が歴史をもち、何らかの機能をもって変動していることは確かである。ここに都市の特色がみられる。各都市やそれを母都市にして日常生活を依存している周辺地域の人びとは、一致してその都市としての理想像をもつべきである。すなわち、

A 全体としての都市像

コミュニケーションによって組織化されている現代の都市地域 (urban area) は既成市街地 (urbanized area; built up area, 市街化の完了した地

域)と、さらに広くその都市を取り囲んで機能的に結びついている地域に分けられる。人口集中地区 DID (densely inhabited district) は、わが国で1960年の国勢調査以来新たに設定された統計表上の地域であるが(調査区の人口が4千人以上あり、そのような調査区が隣接して合計人口が5千人以上に達する場合、それを一つの人口集中地区とする)、は前者とされ、後者は都市的農村地域と概念規定される場合がある。

B 都市内部での各地区のデザインづくり

第2次世界対戦後、都市の再建、驚異的な経済成長や大きな変動、都市構造の複雑化、自動車時代の到来、都市やその人口の量的拡大などにより、地区的なスケールで地区の設計をし、またその必要性が高まってきた。そのためには建設、地理、歴史、文化、生活など各方面からのアドバイスが求められる。そこには、開発・再開発の問題があるし、視点を変えれば再建(reconstruction)とか現状に適合しなくなった地区の全面改造(redevelopment)、部分的な手直しを行う地区の修復(rehabilitation)、歴史的な保存(conservation)などの分野がある。現に広島もこの方向で動いているように見えるが、これらが混乱されることなく地域の実情に合わせて行われるのが望ましい。そのためには地区の住民たちが団結して風土に目覚め、目標を掲げて立ち上がることである。

C 社会のデザイン——平和首都広島——

都市は地域的に限られた1つの類型であるが、国家という枠は歴史的に都市といえどもそこに住む人間の自由な意志の発動を抑圧してきた。しかし、いくつかの都市はその封建的・前近代的な地域社会のなかにあっても、相応に自由や自治を獲得してきたのである。人間文化の創造の場として、都市は人間と人間の接触の多い環境下にあり、そこには最高の文化が形成される。また、それができるような情報の多く集まる場所でもある。有形・無形の文化を創造する場として賛成・反対の意見を大きく内蔵しながら、そのエネルギーのなかから新しい文化像を創造する。それができる社会が都市である。広島市は「平和の首都」として世界に

アピールしようとしている。各地の地域紛争，原水爆の今後の絶対阻止へ向かって（平和学研究の原点として）最適の条件をもつ広島市は，現在その方向へ進もうとしている。

D 都市景観——urban landscape——

都市のもつ建造物，その地に住む人間が考え行動してきた土地利用に対する変化と創造は歴史のなかで，それぞれに都市の性質を示している。いわゆる都市的風土というべきものであろう。景観は単なる風景や光景ではなく，自然と文化のミックスされた地域の全体である。景観はある時は時間をかけて計画的に，ある時は自然の動きに合わせて無理をすることなく自然に対応してきた。むしろ，前近代では後者が主流であり，その考え方の基本は「合理的精神」であって，それはまた人間が自然と接触するなかで自然から学んだものである。今一度，人間は前近代の人間の自然に対応していた歴史に学び，改めて自然のもつ合理性に学び，それを21世紀に生かして，子孫が安心して生活できる環境を目指すべきである。それには，地域社会の各人が各々の立場で共通の目標の許に強い意志をもって学びとった成果を集成し，地域の一層の再生に役立てるべきであり，そこに年齢の違いはないのである。広島市は「人の住みやすい水と緑の街」ヲ標榜するが，市街地で6本もの川に恵まれているのは本当に幸せであり，水辺も近接する山々もだいにしながら，合わせて地下水の流れをゆっくりさせる里山の重要さ（昔は里山をだいにしてきた）にも学びながら，21世紀への動きのみられることに期待したい。

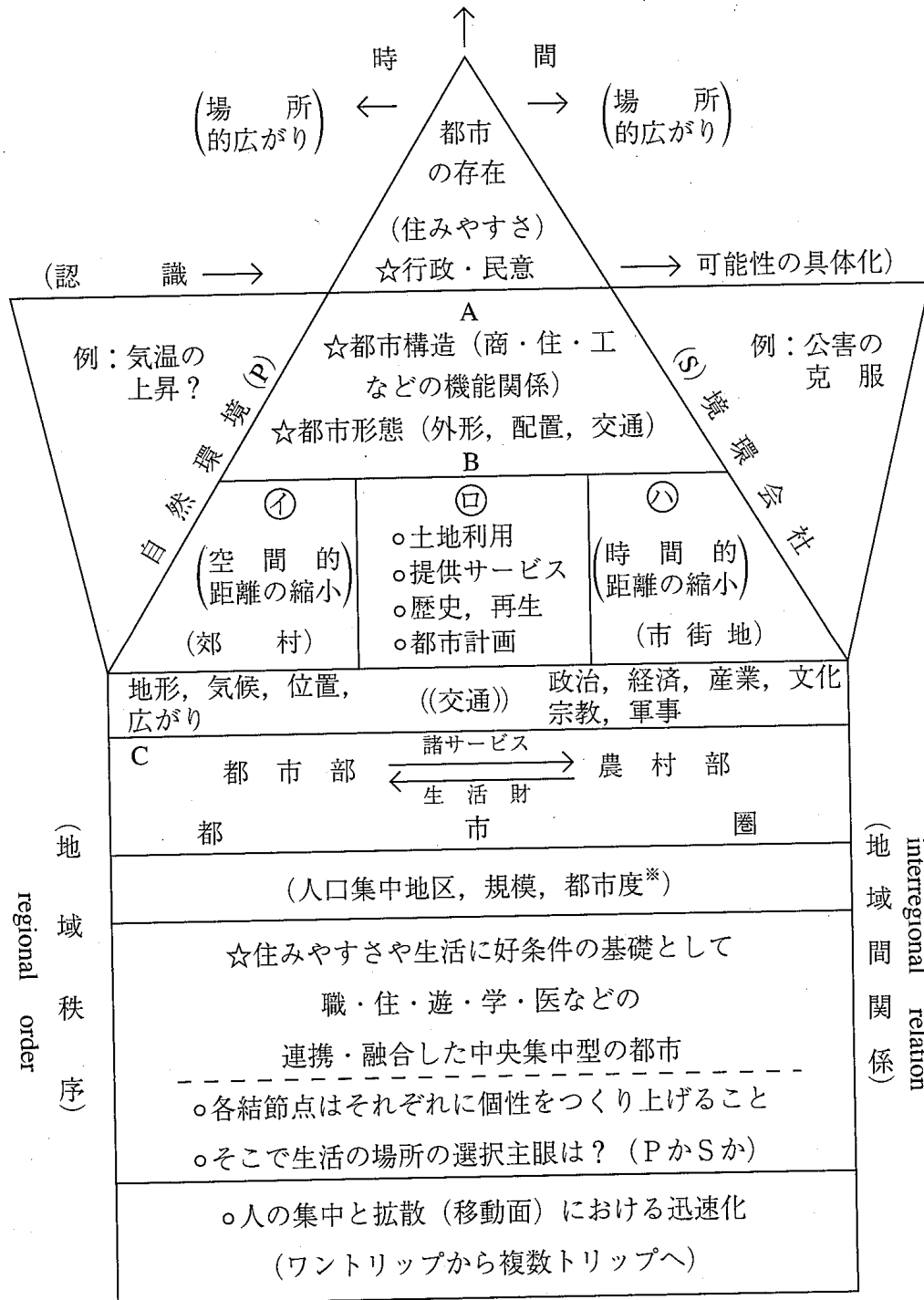
結局，都市のもつ最終的な資格は「住み易さ」である。都市には各界各層の人が集まり，人の数だけ意見があろう。それを1本化するのは無理な点はあるにしても，大きく纏め得るものもあるのではないか。「平和の首都」もその1例と思われる。それは，広島市の市長や関係代議員など先人の多くの関係者の命をかけて勝ち取ることのできた「広島平和記念都市建設法」（昭和24年—1949年8月公布）の原点でもあり，現在，広島市の中心テーマとなっている「平和の首都」（広島のアイデンティティ形成を主導する重点

東：その風土を背負って 21世紀広島

施策の一つとして、『広島市実施計画2000～2003』の1項があり、広島市は施策の原点に立ったことが理解される。

さて、図1は「都市の存在」という一応のテーマをトップに掲げて、そ

図1 都市の内的・外的諸関係



※都市的要素の集積の度合：人口密度, 兼業度, 地価など

れに関係する直接的・間接的な諸事項を挙げてみたものである。都市は人も物も多様化しているところに特色があり、簡単には纏め切れないのが現状であるが、試として図 1 のように表現することにした。これには異論もあり多くの意見のあろうことは承知しているが、経済の基盤をめぐってはさらなるキーワードの修正もあろう。また、筆者もその方向で努力していきたいと願っている。すなわち、この図は本項の標題にある「都市の枠組み」として、その周辺にあるキーワードを集めたもので、先述した①、②、③は「都市の基本計画」という立場から述べている。そして、この図やキーワードは都市規模や時代によって変化するものである。いずれにしろ、都市にも自然環境、社会（人文）環境の両面があり、他方ではその組織関係で内外ともに地域秩序（regional order）や地域間関係（interregional relation）がある。ドイツ人チューネンの「孤立国」は首都を中心とする農業の土地利用の配置を述べたものであったが、最近の機能化された社会では機能秩序の反映として捉えられるようになった。そして、求める地域の理想像と現代像のギャップを地域の人びとの積極的な努力で埋めようとする土地計画（land planning）や地域計画（regional planning）が生まれ、地域秩序はその実現を目指す方向づけを示すものとされる。そして、上記の諸計画はその作業経過を中心とするものである。地域秩序の具体的部門には産業・建設・交通・経済などがある。独自の性格をもった纏まりをもつ地域と他の同様な性格をもつ地域の機能的な関係を地域間関係というが、都市はこの面でも顕著な存在である。地域の最大は国であるがゆえに国対国の政治的、経済的諸関係も巨視的には地域間関係の範疇に入る。都市とその周辺地域との関係では、それは当然にみられる存在であり、その都市が巨大であればその中味は一層複雑さを増すことになる。ここで都市圏（urban region, city region）の問題が関係する。

都市性を考えるとき、そこで何をキーポイントにするか、「住みやすさ」もその選択肢の 1 つであろう。そこで、その都市の置かれた自然環境を認識し、それに対する先人の行動を理解しながら、その結果として生まれた

この社会環境に将来どのように対峙していくかという方向を探り、計画・実行の具体的行動を起こすことになる。各地域において自然環境のなかにある地域開発のための可能性に何があるかを考えねばならない。そして検討の結果、その実現を目指して行動するけれども、失敗や齟齬も多いことだろう。また、時間の経過とともに具体化の目標や手順の変化があることも止むを得ない。また、地域の人びとが到達目標を引き上げることもあり、未完成の状態が続くことも多い。また、都市の全住民に「住みやすさ」をすべて提供するのは無理であるし、都市のもつ他の魅力で代用してもらう面が出てくるのも当然である。

さて、都市内部では構造、形態などがあるなかで、それらの具体的な現実がある（A）。PやSからの落し子の1例として①や㊦の部分では距離の縮小も問題になる。郊村や市街地の存在も同様である。そして①や㊦のベーシックなところに地形（云々）とか政治（云々）の形が見えかくれる。都市は発足の当初から周辺の一定地域に支持され、また逆に支配することで成立発展してきたが、cityには行政的権限が認識されるものの、urbanでは「都市に慣れた」という意味もあるように行政的境界を越えて広がる地域とみることができ、urbanizeは都市化するという意味がある。広島に限らず福岡や札幌でも人口百万人の大都市の誕生前後は、それまでの行政的境界を越えて広がりつつあった近郊の周辺地域を市という行政枠のなかに取り込んで形成したものである。そこで、政令指定都市成立後暫くは広がった行政区域内部での各種の調整や内部の充実に力点が置かれるものの、次の段階では再び行政枠を越えて圏勢の拡大する姿が顕著になるのが一般的である。そこでつぎのような纏め方がある。

①—Inner city（都心部、旧市内）——実 態

㊦—Urban fringe（都市の外辺）——機能的

㊦—Hinterland（後背地）——商 圏

すなわち、景観的に連続した市街とみなされる中核部①と、その外辺にあって本来は農村的色彩の強かったものが①の影響を受けて、都市的要素

が種々形でつぎつぎに入ってくる㊦が存在する。㊦は都市の実体そのものであるが、㊦は機能的要素の展開部分であり、㊦が内部的に商・業務などの機能を中心に一層充実すれば、それはBの拡大に拍車をかけることになる。この㊦と㊦で人口百万級の生活集団には大都市圏の呼称が当てられる。いわゆる大都市地域 (Metropolitan region, メトロポール) であるが、これは凡その見方であって㊦や㊦での指標の取り上げ方の問題もある。㊦の部分では他の大都市の後背地も兼ねる場合があり、㊦→㊦→㊦と拡大傾向のなかで、Cに働く別の都市の吸引を考察するのもおもしろい。㊦から㊦への切り込みの状態を交通から考えるのは、それが地域住民の日常生活に直結するだけに、重要な尺度となる。

都市が、図1の下部に示した住みやすさの好条件を求めて21世紀に進むとすれば、結局は移動のための時間を縮小する以外に方策はない。そして、そのことが、1日のワントリップ (one trip, 1回の行動先) から複数トリップへと1日の行動範囲を広げることになり、逆に交通の発達を促進する相乗効果をうみ出すことになる。

(2) 都市と産業別従業者数から

産業革命後、都市は商業やその他の機能に近代工業を加えて発達し、周辺の農村部に異質の経済性・社会性などでエネルギーを発散させていく。都市が発展し周辺の農村部へ種々の変化を与えていくプロセスを都市化というが、その1指標として第一次産業人口の減少と第二・三次産業人口の増加がある。一次の減が二次の増へ、二次の増がやがて三次へと考える場合もあるが、一次の減は程度の差こそあれ、二次や三次に影響を与える。都心から周辺部へ向かって、市街地部の連なりが切れ切れになって都市的郊村化がみられ、やがて農村的要素が強くみられるようになる。産業別従業者層からは二種兼業 (農従)、一種兼業 (農主) の視点や、都市化の先端部を第一次産業の減少の割合の年次的変化を場所的に追究して、計量的に示す方向もある。

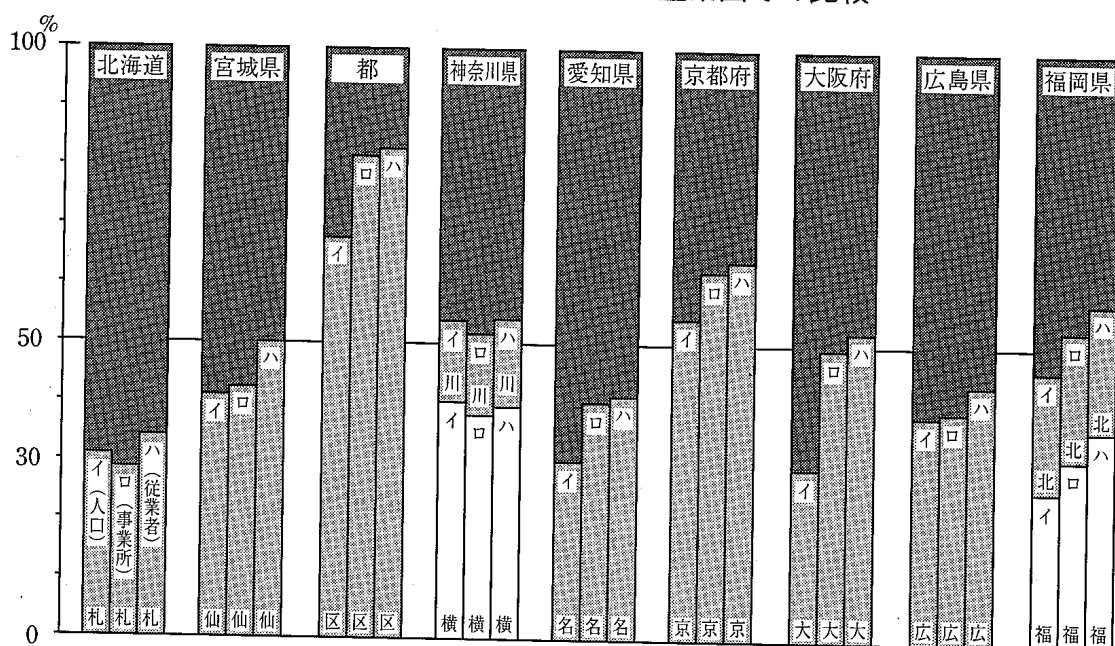
そこで、トータル的な意味で中央、地方の大都市（百万都市級）とそれを抱える県を取り上げて並べてみることにした（表1）。また、図2は表1にある人口・事業所・従業者（㊶，㊷，㊸）をグラフ化したものである。

都市は人や産業が集積し経済が活発であるのが一般的だが、東京都や京都府では㊶，㊷，㊸ともに半数を超える。とくに東京都区部は㊷と㊸で80パーセント以上で、区部以外は住宅中心の地域性を推測させる。この方向で㊶，㊷，㊸ともに50パーセントに近いのが神奈川県や福岡県で、県内における都市的要素が比較的濃い。北海道，愛知県，広島県などは㊶，㊷，㊸ともに30パーセント台か多くても40パーセント台の初めの位置である。

表1 県域，大都市の人口・産業関係など

	㊶ 人口 (1999)	同県域に 対する比	産業別就業者比(1995)			㊷ 事業所数 (1996)	同県に 対する比	㊸ 従業者数 (1996)	同県に 対する比
			1次	2次	3次				
	万人	%	%	%	%		%	人	%
北海道	569.2		8.9	23.6	67.3	283,778		2,708,055	
札幌市	179.2	31.4	0.5	20.3	77.9	82,747	29.1	932,563	34.4
宮城県	234.0		8.2	27.5	64.1	118,737		1,113,481	
仙台市	97.1	41.4	1.5	18.7	79.0	50,461	42.4	557,527	50.0
東京都	1,168.0		0.5	26.0	73.4	771,331		8,977,812	
(区部)	788.4	67.5	0.2	25.0	72.7	629,044	81.5	7,473,591	83.2
神奈川県	832.4		1.1	31.8	66.9	326,071		3,525,167	
横浜市	335.6	40.3	0.6	29.2	68.9	124,798	38.2	1,387,872	39.3
川崎市	120.9	14.5	0.5	31.4	66.9	46,765	14.3	536,406	15.2
愛知県	687.6		3.3	39.0	57.5	381,126		3,842,459	
名古屋市	209.6	30.4	0.4	29.9	69.2	153,673	40.3	1,579,689	41.1
京都府	256.1		3.3	30.9	65.6	155,471		1,268,591	
京都市	138.8	54.1	0.9	27.9	69.0	96,536	62.0	814,968	64.2
大阪府	862.4		0.6	33.6	65.8	533,444		5,219,393	
大阪市	247.2	28.6	0.1	33.5	67.0	263,130	49.3	2,728,149	52.2
広島県	287.5		5.6	32.0	62.2	155,682		1,442,695	
広島市	110.2	30.3	1.7	26.0	71.3	62,550	38.8	627,801	43.5
福岡県	495.5		4.3	26.3	69.2	252,949		2,333,707	
福岡市	495.5	25.6	1.0	17.5	80.2	77,964	30.8	837,021	35.8
北九州	127.0	20.3	1.1	30.1	68.2	56,250	22.2	510,399	21.8

図 2 県域、大都市の人口・産業面での比較



〔注〕 北：北九州，川：川崎，都：東京都，区：東京都区部

東京が一般にわが国のなかで一極集中がいわれるけれども、東京都内では区部が産業面で一極集中の状況下にある。京都府がまた、その方向に追従している形のような。そして、大都市2市を抱える神奈川・福岡両県では全県的にこれら2大都市と県内の経済勢を2分するくらいの力を地方がもっているということであろう。そして、北海道、宮城県、愛知県、大阪府、広島県などは県内の巨大市の市勢よりも地方勢の方が一層強く出ている。けれども、このなかで愛知県や大阪府は日本の中央部にあり、県人口も大であって全体的に都市化しつつあり、地方勢の充実さがうかがえる。視点を変えれば、上記の北海道以下広島県までのグループで愛知県や大阪府を除けば、札幌・仙台・広島に匹敵して地方の経済力の中心になるような都市経済力の高まりがみられないということでもある。

なお、すべての県が東京都の状態を目標にして進むということでもないわけで、各県がそれぞれに自県の発展の方向を考えながら、よりよい経済的な環境の充実を努めれば良い。広島県は県域も広く、県東部で人口や経済面での大同団結による1ブロックの形成があっても良い。安芸圏で広島、

備後圏で1ブロックというわけで、両者は70軒以上離れているから、勢力の吸収をめぐる諸関係は長期間に互って発達し難いように思われる。もちろん、その間に備後側のブロックも内部充実を図り、域内の経済的循環度を高めて置くことである。今後の21世紀の暫くの間のこの努力が、広島県内の経済動向にも影響を与えるし、また、百万都市広島と対等に経済的に意見交換できる社会的地位をも確保できる態勢をつくることにもなる。

ところで、産業別就業者の割合（表1）がある。巨大都市を抱える県であるから第1次産業関係は1桁台であるものの、東京都と大阪府はすでに1パーセントを切り、神奈川県も限りなく1パーセントに近い。都市の部門では仙台、広島、北九州などが1パーセント台で、他都市はそれ以下である。第2次産業関係では巨大都市は県数値よりも低位にあるが（20パーセント台）、北九州市はさすがに北九州工業地帯の名残りを留めて県平均を上廻り、川崎市や大阪市も接近した状態である。このようにみると大阪市は北九州市とともに30パーセント台であり、工業も地域経済の有力な牽引力になっているようだ。

第3次に目を移そう。東京都は殆んど区部もそれ以外の領域も都市化が進み、区部もそして残りの都域も差はみられない。区域の方で第3次がやや低い、ほぼ同じとみてよい。札幌から福岡へ総じて都市部が県域よりも高数値であるのは当然であるが、川崎市や北九州市はやはり同数値か低位にあり、工業都市として存在する姿をみせている。全体的に巨大市は福岡市、仙台市の80・79パーセントを先頭に60パーセントの後半の数値を確保している。広島県は第1次が高いだけ第3次が他県に比べて低いが、愛知県も似たようなところがある。しかし、愛知県は工業の一方で農業は水不足に悩む三河台地に水利を開発し、日本のデンマークとして早くから近代的農業を確立してきた。東海道線が東京－神戸を結ぶ中央付近に県が展開し、農産物からみる東西の大市場に地元の大市場があり、全体的に大人口地域である以上当然のことである。数字の上で類似の広島県がそれを追いかけるのは無理としても、「町おこし、村おこし」を兼ねて「地産地消」

に徹することであろうか。人の交流を活発にすれば地元消費も増大し、訪れる人びとは地元産の安全食品を求めているから、5.6パーセントという他県に比べての高い数値を生かして、来訪者に提供する農産物をつくることである。例えば、地元産の大豆に地元の清水、そして「豆腐づくり」でも良いと思う。三次のピオーネのぶどう栽培にワインづくりは少しずつ地域に定着しつつある。単品生産に終わることなく、単を複に変え、さらにそれに付加価値をつけることで、地域経済の活性化に結びつけることができよう。要は強力なリーダーの存在と、それに参加する人びとの熱意、行政側の後押しということになる。

(3) 卸売業、小売業

卸売業や小売業を地理学から考える場合、3方向があろう。すなわち、

- ① 卸売業のある中心地（都市が多い）から、その卸売機能が支配的勢力をもっている地域的な範囲（卸売商圈：wholesale trade area）を考える場合で、個別の研究にそのトータル面での研究が加わる。
- ② 卸売業について、最初から地域の比較として考える場合。この場合は比較する都市の人口やその他地理的、歴史的、社会的条件などを考慮して類似の都市を選び、比較することになる。
- ③ 卸売業、小売業の場所的活動の記述（地誌として）。

などである。ここでは、②の展開で進みたい。

広島、福岡、仙台、札幌は一般に地方中枢都市と位置づけられ、人口も100万人の巨大都市であり、中央日本の関東、中部、関西を離れた場所にある。卸売業は、生産から消費の窓口まで一気に取り込んだ総合スーパーに押され、減少傾向にあるものの、依然として生産－卸－小卸（地方卸）－小売のタテの系列は強く残っており、その経済的活動は巨大都市の格位を示す重要な指標になっている（小売業の減は高齢化社会の購売に逆行する）。

また小売商業圏があり、スーパーの進出につぐコンビニ店の進出でその古くから地域に根差した小売業も、しだいに縮減の方向にある。百貨店、

スーパー、生協、農協、コンビニ店、ディスカウントショップなど多様化する時代の落とし子として互いに激しい競合のなかで、場所的に夫婦店で漸く店を維持しているところもあり、過疎地では上記の出店も相対的に少ないものの、逆に後継者難で閉店することも多い。また、都市・農村を問わず品物も新鮮で可能な限り明かるく、遅くまで営業してほしいと願う。コンビニ店の方も、たとえ農村であっても国道筋で道路交通量があり、近くに観光要素があって有利と判断すれば、今まで漸く維持してきた在来の商店に共同経営を持ち込む。拒否の方向ならコンビニ店側は近くに出店すると強く迫る。この場合、酒店や煙草店などもその対象になるようだ。さて、在来の都市部の小売店（商店）で、日常生活の各種用品を販売する場合、その商業圏はほぼ500米とみるのが一般的である。

さて、わが国の卸売業と小売業を比較すると（1997年）、つぎのような数値が出てくる。すなわち、

<div style="display: inline-block; vertical-align: middle; font-size: 3em; line-height: 1;">{</div>	卸売業	390,929店、従業員 4,160,529人、年販 479,813,295百万円
	小売業	1,419,696店、従業員 7,350,712人、年販 147,743,116百万円

である。すなわち、小売業は卸売業よりも約3.6倍も多くのお店があり、従業員も約1.7倍いるのに、年販額は卸売業の約30.7パーセントであるということだ。ここに必要的に卸売業とは違って、直接消費者に多様な商品を提供せねばならない小売業の宿命がある。

つぎに、これを地方の巨大都市の卸売業から考えてみる。

	札幌 (97/94)	仙台 (97/94)	広島 (97/94)	福岡 (97/94)
店 舗	6,415 (−8.4) %	5,232 (−13.7)	5,377 (−9.7)	8,979 (−3.3)
従業員	81,633 (−13.4) 人	65,745 (−13.3)	65,271 (−14.9)	124,787 (0.0)
年販高	9,166,133 (−2.8) 百万円	9,388,717 (−5.4)	8,396,933 (−3.8)	16,828,510 (9.8)

すなわち、4者のなかでは店舗数の減は福岡が一番少なく、しかも従業員はほとんど同じである（他の3者は10%以上のマイナス）。また、驚くことに年販高は他の3者を尻目に独り増加しており、バブル経済下にあるよう

な錯覚をもたせる。福岡県では、九州経済の中心として中枢機能を集め、それが大きく回転しているということであろう。企業統合で広島山陽コカコーラはコカコーラウェストジャパンとして北九州コカコーラ（福岡）の傘下に入ったのもその例である。関係業者は売り上げ高の大きいところに本社を置くのは当然のことと発言していた。年販高もやはり企業の生命であるが、97年では広島が4者のなかでは最低である。また、従業員の減少率も最大であり、従業員の絶対数も最低である。すなわち、広島ではそれだけ企業が人を受け入れない状況下であり、規模縮小の方向にあるということなのか。福岡はこの点、減がない。自動車産業は組立産業として幅広く協力企業を抱え込むが、その親企業が規模を縮小する方向で黒字化をもくろむ広島のマツダの影響もあるのだろうか。福岡では、JR九州が赤字から黒字への転換を図るべく新駅の設置、快速性の向上、鉄道の電化や高架事項、新型車両の投入など積極的に実施している。本社が地元であり、新幹線のターミナル博多があり、広島のようにJR西日本（大阪）の支社的存在とは全く立場がことなる。ここに、やはり、広島のもつ場所的な宿命があり、経済の地域的循環のスケールの違いがあるのだろうか。

つぎに小売業を並べてみる。

	札幌 (97/94)	仙台 (97/94)	広島 (97/94)	福岡 (97/94)
店 舗	12,667 (−6.4) %	8,823 (−10.8)	73,542 (−10.0)	15,138 (−0.8)
従業員	109,182 (0.7) 人	61,026 (−5.3)	68,543 (−6.8)	95,419 (4.7)
年販高	2,488,985 (6.6) 百万円	1,361,902 (−0.1)	1,569,957 (−4.4)	2,022,503 (8.9)

ここでも広島の退潮が目立つ。年販高で札幌、福岡はプラス、仙台は横ばいであるのに広島はマイナスである。従業員の沈みも大きい。店舗数も減が大きい。小売業は直接に消費者に対応するだけに、地域経済の動きを地域に即して直ちに知ることができる。凡そ人口も10万程度少い仙台に追い上げられて肩を並べられることになるのであろうか。ここにも広島がもつ場所的宿命があるのだろうか。

広島の卸売業年販高の約8.4兆円、福岡の16.8兆円（札幌や仙台でも9兆円台）、小売業の年販高は同様に広島の約1.5兆円、福岡2兆円、札幌2.4兆円、仙台1.3兆円であって、仙台の追い上げを受けている。卸売業は県域を越えての取引があるわけで、広島の卸売業の年販高は小売業のその約5.6倍、同様に福岡は8.4倍、仙台7.1倍、札幌3.8倍となっている。仙台市の人口は約100万人で広島市より10万人少ない結果が小売業にみる広島の僅かな優位とみても、卸売業において広島と仙台では後者がかなり比重が大きく、後者は東北地方を中心にその領域を十分に把握しているのではないか。広島は、岡山が四国や山陰に鉄道連絡が強く、高速道路による山陰への直接連絡の完成も近い。広島は卸売業でみる限り、中国地方を把握しているとはいえないようだ。なお、そこでは広島県の人口287万、宮城県の人口234万人であり、このギャップを超えての仙台の展開である。奥羽山脈を越えて日本海側の山形・秋田両県でも人口は100万人を十分に上回っているし（秋田120万人、山形124万人）、隣接の岩手県142万人、福島県213万人も大きい存在である。秋田新幹線は盛岡から東北新幹線に接続し、青森・秋田は盛岡に集約されつつあり、それが仙台につながっている。広島では東北6県に対し、中国5県であるものの、岡山県195万人、山口県153万人が大きい、山陰2県の計は138万人（鳥取県62万人、島根県76万人）で1県分とみれば、中国地方は4県に相当する。中国山地を越えての山陰連絡は特に鉄道において広島は低い地位にある。広島以外の仙台、福岡などの諸都市は点を太くし、線の展開が目立つ。

広島は域内の人の交流を活発にすることで先ず域内の経済の充実からスタートする必要にせまられている。そのためには副都心の建設も1焦点であるが、先述の「広島市実施計画2000～2003」では宇品の拠点化が述べられている程、可部についてはふれていない。緑井地区の再開発が当面の中心のようだ。東は合併が進まず市としても総合計画を出し難いということであろう。駅前には都市の顔といわれるが、広島では再開発は未完である。仙台では旧宮城電鉄（多賀城、仙台湾方面）を買収した仙石線（50軒）の

電車が仙台駅を地下延長して、中心街「あおば通り」に直通した。鉄道でもこのような大投資が行われている。人を集団で大きく動かすのは鉄道である。福岡にみる博多—吉塚—箱崎付近の鉄道高架工事や筑豊線の電化、地下鉄新線（旧筑肥線筋）などの影響も、近い将来において広島と他市との間でどのような数値の差となって表われてくるのであろうか。

2 広島についての基本的思考

(1) 風土への接近

人間を取り巻く自然環境と似たような内容を持ち、地形、気象、気候、地質、動植物、水関係などをさすが、それらがその地域に住む人びとによって主観的に取り入れられたもので、いわゆる客観的なものではない。「風土」の組合せは天地を表わしており、大きく人間を包みこむものである。風は人間の住めない天にあって晴雨を呼び、土はそれを無条件に受容する。その間に人間や動物が介在して長い歴史を積み重ねてきた。『漢書地理志』は、人間のもつ本性は同じであっても、地水風の場所的違いが人間の存在に変化を与えるという。日本でも風土記にはこの思想が受け入れられているようである。しかし、この方向を押し進めると環境決定論や哲学的観念論へ向かう恐れがないとはいえない。

そこで、ここでは方向を変えて「風土」という立場から考えてみたい。

風土について1つの視点を上述し、その考え方を深めるあまりに、環境決定論のなかにはまり込む恐れはないかという点にふれた。環境決定論(determinism)は決定論に関係する。一般に世の中で生起するものは、すべて因果の必然的な鎖によってつながっている(原因があって結果がある)、とする哲学概念に関係するという。地理学の分野では、地域の生活様式(way of life)の形成は人間の自由な選択によるものではなく、外的な自然環境に属する諸条件(地形、気候、日照、水文、植生など)によって必然的に決定されるとする考え方である。そして、それは一方で環境可能論(possibilism)と対照的な立場になる。可能論は哲学的には選択に対する人間の

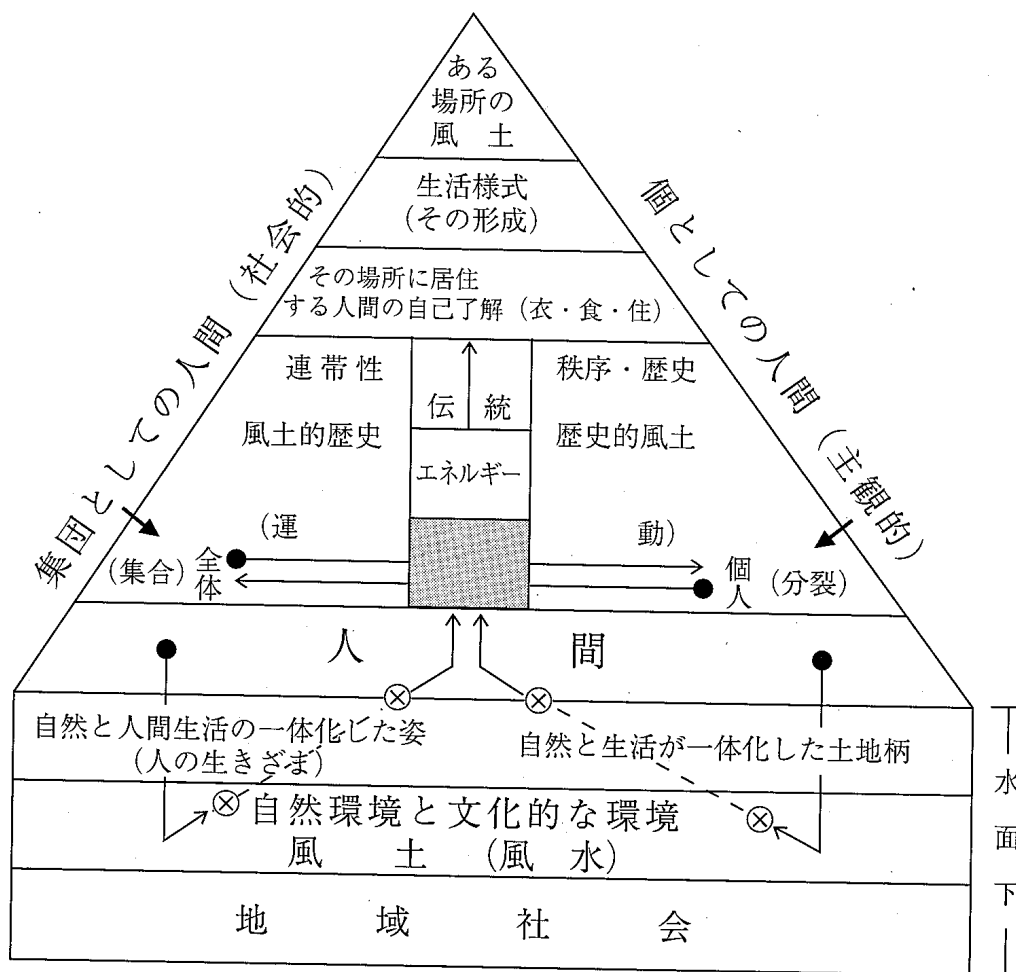
自由を主張する論であるが、地理学では各地域がもつ自然環境の諸特性のなかから人間自身が自由に選択した（自然のもつ可能性を具体化した）ものとして扱われ、これが現在の地理学の主流となっている。

一般に地質や気象、植生などから地理学へ入った人たちは決定論の領域へ関心をもち易く、経済学や史学からの人たちは可能論の領域に関心があるといわれる。地理学の場合、取り上げる立場によっては、植生が無条件に自然環境の諸条件に従うように人間の生活も……との考え方の玄関口に立つことはあるだろう。開発への可能性は至る所にあり、それを具体化するかしないかは人間側のもつ条件の如何による、というところが現在の主張の中心であり、20世紀初頭のフランス人ブラーシュ・P. (Vidal de la Blache, Paul 1845-1918) の思想が生き続けている。

風土は漢語的には（気候と土地の有様。風気と水土。風俗。—諸橋徹次：大漢和辞典）の解があるが、風俗というのは同じく（上の人の教化教え、みちびき—によってかもし出された内容が一般の人びとに行きわたり高尚化すること）である。また、風気は（自然界の生物に及ぼす勢力）とか（風俗、民風）などの意味を示す。風は天気が変化する前兆であり、晴天、雨天への方向性を示す。その変化は地球の人間や各種作物に影響を与える。このあたりから地理的解釈への緒口が出てくる。

さて、図3は地理学をベースにして和辻哲郎の『風土』に学びながら、風土の概要に迫ろうとしたものである。図化、キーワードを入れたのであるが、これにはもちろん、いろいろな表現方法があろう。頂点部にこの問題の対象になる「ある場所の風土」を置く。そして、地理学としてそれに接近していく場合に、どのようなプロセスがあり、そのいくつかのからみ合いや発生するエネルギーなど考えてみることにした。そして、風土の概念に近いものとして地理学からは地域社会 (local community) を宛ることにしたのである。地域社会とは、村落や都市などのように人びとが集住して、そこにある纏まった「地域秩序」 (regional order) がみられる場合のことである。その領域には大小様々なものがある。頂点に立つ風土の部分

図 3 風土をめぐる諸関係



注) 和辻哲郎：『風土』の一部を参考に作成

は「地域性」(regional characteristics)に置き換えることも可であろう。地域性は地域的性格のことで、今のところ地理学の最終結論として、一般に認められているようである。

ところで、図3についてであるが、風土の主役は人間であるから、人間の二律背反する側面を左右の両面に見、その底辺に人間というキーワードを置くことにした。人間には「生へのつながり」をもつ全体としての人間と、「死へ向かって生きる」個としての人間がある。そして、それら人間を下で支えるのは風土であり、地理学としては地域社会を考えることにした。地域社会も領域の取り方に大小はあるが、そのなかで地域性の濃いものはより狭い範囲内になり、その点は風土も同様であろう。理論展開

の水面下では、場所的にみた自然環境と人文環境双方の性質を合わせもつと風土（換言すれば人間の生活・文化に密着し影響を与えるその場所特有の自然環境）であるが、climate が直訳的に宛てられるものの、それは気候上からみた地帯という意味合いをもち、上記のような幅広い内容からは離れた限定された内容となっており、現在のところ適語はないようである。改めていえば geographical climate（地理的風土、文化的風土）などの用語も関係しよう。地理学のための基本用語では「Fudo」が宛てられている。

さて、人間は風土に自分の姿を投影することで、自分の存在を確認することができる。その風土は、現在のところ地理学では2つの見解が示されているようだ。すなわち、自然と人間生活の一体化した姿（いわば地域にみるトータルとしての人間の生きざま）であり、他の1つは、自然と生活が一体化した土地柄である。かくて人間は自分に目覚め、つぎなる新しい展開に進む。そこでは時間的経過のなかで、ある時は集合して全体を形成し、ある時は分裂して個人となる運動が常時みられる。それらがエネルギーとなって長年に亙る自己了解（地域的な広がりの中での）があつて、その土地としての衣・食・住の形式が生まれてきた。それは、時間の変化とともに修正されながらも、ともかくもその地域に特有の生活様式（way of life）をつくり上げていくことになる。それが風土というものであろう。

なお、盛り上がるエネルギーの地域的場所的結集のなかから伝統（地域としての）が強められ、その周辺では連帯性が生まれ、社会的秩序や歴史が形成されていく。風土的な歴史とか歴史的風土ということばもそこに関係するだろう。もちろん、これらの過程では混乱もあろう。それを乗り越えることで風土は地域に形成され、そこに住む人びとに安心感を与えることになる。地域に住むという場合、人間の力ではどうしようもない自然の力というものを認識せねばならない。例えば、その場所での寒さや暑さは好むと好まざるとにかかわらず、人間以外の向こうからやってくる。同様にその場所の地理的位置はすでに決まっている。日本なら日本という国の

なかで福岡は福岡として、広島は広島としてその自然的位置は所与のものである。先ずはそのことを十分に知ることから場所として、風土としての見直しが始まると思われる。人間にも自分ではわからない大きな運命や、その時折での与えられた立場があるように、場所にもそのような傾向があるのではないか。将来への展開を考える場合、運命は運命として、また、人間では決定しようがないものはそれとして素直に受け入れることがスタートになるのではないか。そして、そのなかから環境にプラスするもの、マイナスに働くものを選別し、マイナスは零に、そしてプラスに転向させていく方策を考えるべきである。常に人事を尽くすということであり、天命はその後にくるということである。

(2) 広島 of 風土

風土の自然的側面では、そのなかに幾多の島しょをもつ広島湾、太田川の関係する広島沖積平野とその背後の高度400～600米の高原、東京から鉄路で約900軒の位置にある、などの点が理解される。わが国では、日本海に面しては大きい湾で多くの人口をもつような存在は余り多くはないが、太平洋側では仙台湾、東京湾、駿河湾、伊勢湾（海）、大阪湾、広島湾、島原湾から有明海など比較的大きな湾で多くの人口を抱えている。このなかで、仙台湾から大阪湾までは直接外海に面して、その出入は容易である。しかし、広島湾は内海部の奥まったところにあり、しかも湾口を塞ぐ形で防予諸島が存在している。有明海も早崎瀬戸から島原湾を経由するが、海域は遠浅で大型船の着船は人工的な設備のある大牟田港程度である。

広島湾は湾口や湾内の東半に島しょがあり、外海から直ちに広島湾へ入るものではないが、そのために日本有数の避難港と容認されている。紀州沖、四国沖を航行中の船舶でも海上が時化る場合には、時に広島港入港の指示の出ることがある。広島湾も荒れることはあるが、風が止むとすぐに波は収縮する。この点からの広島湾の有効性を今までは考えられてこなかったわけである。仙台湾、東京湾、駿河湾、伊勢湾、大阪湾は外海に直

接しており、直ちに陸地部へ接近することができ、しかもそこには大人口地域があり、特定重要港湾が立地する。広島も博多とともに特定重要港湾ではあるが、広島の場合、湾口の諸島の狭水道を通過しないと入港へのルートが開けない。それゆえ、水先案内人を広島港に設けることで、岩国港や呉港への入船を助けることは考えられないものか。

つぎに、狭い沖積平野と人工的なデルタの造成地に存在がある。現時点では最後の氷河期が終了して約1万年というが（沖積世）、それは可部以南から湾へ向かっての沖積地の形成であった。そして、1590年毛利氏の広島進出に併せて人工的なデルタの延伸が進み、可部から海への距離は約17軒になった程度である。そして、約6～7千万年前から新生代に入るが、それを古第三紀→新第三紀および170万年以降の第四紀（洪積世→沖積世）にわけると。新第三紀の終り頃以前（つまり170万年以前）に海進があつて日本海側から海水が入り（一般に古瀬戸内海または第一瀬戸内海）底面を洗掘したりしていたが、やがて海退や地殻変動で中国地方が全体的に隆起して準平原化に向かう（第三紀から第四紀にかけて）。これが現在にみる吉備高原（広島沖積平野の北部一帯から中国山地脊梁部に広がるもので高度400～600米のあたり）で、ゆっくり大きく広く隆起する間に、そこに始まった侵蝕が低地へ砂礫を吐き出してつくった低位面（300～100米台）があり、現代の広島市の住宅団地の進行はそこをターゲットにしている。高原部の下の方の土砂の流出地では貴重な地下水源部であるが、団地化の進行は山地で受けた雨水の地下水の溜りを断ち切りかねず、在来の農業利用や地下水飲料水への供給を止める恐れがある。広島市安佐南区大塚の慈光寺（『芸藩通志』は廃慈光寺として古城主大塚氏の護身仏—観音—を安置していたという）の湧水は広島銘水の1つとして、かつては8月6日の広島原爆忌に、供養塔に捧げられるほどであった。今は団地開発が進み、それも不可能となっている。

広島市に接した平地部は、沖積世から300米付近までの丘陵地（里山林）を制しながら広がってきたが、さらに内陸へ進むならばそのつぎは高度400

米以上の高原部もターゲットになるものの、その土地利用には将来を見据えた十分な事前調査や環境アセスメントが必要である。

わが国の一極集中化が進む東京から直線距離で札幌へ1,100軒、福岡へ1,000軒、そして広島へ800軒の自然的な意味での位置関係は、広島にとって変えることのできないものである。そして、そのことが、東京との経済関係を考える上で札幌や福岡と比較して、広島に微妙な影を落とす。西日本は新幹線や航空路線が発達し大人口地域で、人びとの交流も激しく各種経済が発達し充実している。札幌や福岡と比べて広島には300軒先に大阪があり、陰に陽にその影響を受け易い。札幌は新幹線がなく（航空機が代行）、仙台は東京に、広島は大阪を考えての東京という一面をもつ。広島の風土を対外的にみれば、必ずしも福岡と同様には考えられない面をもつ。このことは、同じ百万都市でありながら広島の現実としてどう対処していくか、留意すべき事項である。これも広島の置かれた予期できない事情である。

なお、中国地方の中心県に位置づけられる場合の多い広島県、広島市の立場がある。明治4年（1871）兵部省は藩兵を廃止し、東京・大阪・鎮西・東北の4鎮台を置き、広島には中国地方の岡山県を除く地域を背景にした鎮西鎮台の第一分営が設けられた。明治5年兵部省は分割されて陸・海軍省となり、翌6年には6鎮台が設置され第五鎮台が広島に設置された。その管轄範囲は岡山県西部、島根県、山口県に四国地方を加えたもので、同19年（1886）には第五師団となった。呉海軍も明治23年（1890）に正式開業し（呉鎮守府）、潮ノ岬から瀬戸内海、豊後水道入口付近までを管轄し、広島県は中国四国地方に影響を与えることになった。このような広島県を中心とする中国・四国地方への中心性は、広島県や広島市そのものの性格には関係がなく、運命的に国からもたらされたものである。他方、人口や面積も全国的に大きく、中国地方の地理的中心位置を占め、兵員を集め易い立場にあったことが考えられる。けれどもそのエリアが四国をも包み込む場合に発展したことが大きい。広島県は瀬戸内海に中心的に面して海に包まれる四国というイメージもそこに働いていたのかも知れない。また、

国の総力を挙げて初めて外国と戦った日清戦争（明治27-28）の際、東から西へ来た鉄道建設が広島であったことも、そしてそれが契機となって軍都として発展していくことになる広島も大きな運命に支配されていたわけである。かように、人に大きく運命が動いてくるように、場所にも計り難い運命があるように思う。地域に住む人びとはその次第をよく認識し、図3で述べたように、広島の風土という鏡に自分たちを映し出して、自己点検をし、新しいエネルギーを次なる発展のために燃やすべきだ。

札幌、福岡に多少の遅れはあったものの、広島は20世紀のうちにともかくも政令指定都市、百万都市になり、他の類似の地方開発拠点都市と肩を並べることになった。市政関係者の努力は大きなものがあつたろう。市としても相応にこれらの面でも人材を得ていたということで、時流に乗ることができた。わが国の経済が大型化し、交通も広範囲に動き始めたなかで、国の地方行政への拠点づくりを高めるような広島としてのそのベースには、明治の軍進出以来固められてきた中国地方ないし四国を含めての中心性がある。昭和10年（1935）広島鉄道局が設置されたが、門鉄局が九州を管轄したのに対し、広鉄局は島根県東部～鳥取県を除く中国地方と四国地方を管轄した。なお言えばこの場合、山陽本線は姫路までの大鉄局、その西（英賀保）から下関に至るもので、大陸進出の関釜連絡船—朝鮮鉄道局のルートで、下関はキーポイントの地位を占めるものであつた。広鉄局は大陸へつながる鉄道の重要な管理的地位にもあつたわけである。

（3） 軍の存在と広島（幕末以降）

近世では藩領がその勢力圏であつた広島が、維新後は従来の安芸に備後を加えた広島県内に拡張したもの、それを一気に中国地方に広げ、場合によれば中央政府にまで広島の存在をアピールできたのは、やはり軍の広島に対する進出（投資）の大きかったことによる。しかし、全国的に広島が知名度を上げたのは、幕末の長州征伐で軍事拠点になったことが、明治になっての軍都へのつながりに関係をもつかも知れない。

文久 3 年 (1863) 禁門の変で薩摩藩や会津藩などによって京都を追われた長州藩であったが、翌年には再起して京都に進み、蛤御門の変を起こしたが失敗した。かくて長州藩征討の朝命や下令があり、陸路では芸州口、石州口、海路では徳山・下関・萩の 3 方面が攻撃路となり、広島には主に中国・四国地方からの屯集諸軍を迎えた。他方、征討の副総督は海路小倉入りして本営を置き、九州諸藩の兵を督することにした。しかし、長州藩との和議が成立し、諸侯は続々と広島を離れた。芸州口追討軍は約 2 万 8 千人といい、その駐屯によって町内には多くの銀子が流れた。これを俗に「お入り込み」という。しかし、多くの兵を預かった藩は逆に財政の窮乏化を招くことになった。

さらに、元治 2 年 (1865-慶応元) には征長総督の長州 (毛利氏) に対する不十分な処置に不満の幕府は第 2 回の征討軍を組織する。長州藩は広島藩に幕府へのとりもちを依頼し、ために長州人の広島往来は著しいものがあつた。しかし、芸州口討手として幕府の騎兵組や各地の農民兵が広島に集結し、慶応 2 年 (1866) 2 月には將軍家茂委任の老中小笠原長行も広島入りをし、歩兵隊も増強されて 1 万 2 千余人になったという。5 月になると征長の総督や副総督が来広した。広島藩は長州藩との間に立って幕府首脳との和解への努力を試みたが、そのことが逆に在広幕府首脳の心証を害した (長州側は引き延ばしを図りその間に力を充実しつつあるのではないか)。幕府は廿日市に本営を移し、長州軍と一進一退の闘いを繰返し、佐伯郡下でも 9 千人に近い罹災民を出したが、広島城下では旅館や商人は好況下にあつたという。

さて、明治 4 年 (1871)、鎮西鎮台 (熊本) の第 1 分営が設けられ、その管轄区域は安芸・備後・備中・出雲・石見・隠岐・周防・長門であつた。明治 5 年 2 月、兵部省は陸軍省、海軍省となり、同年 12 月には徴兵令の發布があり、翌 6 年には全国に 6 鎮台が設置された。第一 (東京)、第二 (仙台)、第三 (名古屋)、第四 (大阪)、第五 (広島)、第六 (熊本) である。第五軍管広島鎮台は広島県、岡山県西部、島根県、山口県、そして四国 4

県を管轄することになった。その後、明治19年（1886）広島鎮台は第五師団と改称した。なお、広島における軍関係の諸部門では以下のような新設があった。すなわち、

明治8年（歩兵11連隊－既存の大隊編成替，12連隊－丸亀）

同（練兵場－西：現在の県庁付近）

明治10年（陸軍射撃場－広島市江波）

明治11年（砲兵隊－同25年島根県三瓶原に大砲射的場設置）

明治13年（輜重隊－広島城内）

明治16年（工兵隊－広島市白島，工兵橋）

明治17年（第9旅団－11連隊と丸亀12連隊で構成）

明治21年（騎兵隊－東練兵場の西隅）

明治23年（憲兵隊－西練兵場東隅）

同（練兵場－東：広島駅裏，尾長）

などである。なお、工兵隊や騎兵隊は拡充が図られて上記へ移動したものである。これで歩，砲，工，輜，騎の五大部門が揃ったわけである。

また、大型の施設としては、

○ 陸軍運輸通信部宇品支部（明治27年）

日清戦争時宇品に設置，海岸地帯に倉庫，岩壁，軍隊・軍需品の輸送に当たる。

○ 台湾陸軍補給廠宇品支部（台北，明治30年），後に台湾陸軍補給廠宇品支廠－運輸通信部の廃止にともなって陸軍補給廠宇品本廠－明治37年陸軍運輸本部に改称（名実ともに陸軍運輸通信の重要機関），宇品の対岸金輪島に造船及び船舶修理工場設置。

○ 陸軍貨物廠（日露戦争時－明治37年，貨物倉庫の管理）。明治38年陸軍被服廠広島派出所－後に明治40年広島陸軍被服支廠に昇格。

○ 陸軍糧秣廠宇品支廠（明治30年）－倉庫，糧米所，罐詰工場などの建設。罐詰工場は明治44年の完成で陸軍唯一のもの。

○ 陸軍兵器支廠（明治30年9月）－拡張のため明治40年に比治山南東部に

兵器庫設置、大正 7 年 (1918) 兵器支廠も同地へ移転。

- 陸軍幼年学校 (明治30年—1897) (予科士官学校の性格をもった)。
昭和 3 年 (1928) に廃止され、同11年復活。
- 呉要塞砲兵連隊 (明治30年—1897) —広島湾要塞司令部 (明治35年—1902) と改称。
- 呉鎮守府開庁 (明治23年—1890) (明治22年より実動、23年明治帝を迎えて正式に)。
- 海軍兵学校 (明治21年—1888) —東京から移転。

などがあり、広島・呉付近は軍事的ベールに包まれ、軍事都市としての性格を強めていった。

上記のような展開のなかで、海外では明治28年 (1895) 日清戦争の結果、台湾は日本領となり台湾総督府が置かれ、日本の南洋進出の足がかりとして、陸軍による宇品発の立場が強化されることになった。また、明治43年 (1910) には韓国併合を行った。日本は日清戦争後しだいに朝鮮に圧力を加え、日露戦争後日韓保護協約 (明治38—1905) を結んで外交権を手中に収め、韓国統監府を置いて伊藤博文を初代総監に任じて内政にも関与したものの、4年後に伊藤博文が暗殺されて併合を強行し韓国を朝鮮に改め、朝鮮総督府を置いて大陸進出への足場とした。宇品港や広島鉄道局管内の下関はこのような意味で、日本の海外進出の拠点となった。

また、明治天皇が日清戦争に際して広島を臨戦首都にされた事情がある。明治 2 年 (1869) 京都から東京へ遷都して以来、元主が東京を離れて広島に滞在したことは今までに例をみないものである。広島が全国的に注目されたのは広島に大本営が設置されたことである。明治27年 (1894) 8 月 1 日の清国への宣戦布告により作戦用兵の総指揮は東京の参謀本部や宮中で行っていたが、戦局の進展とともに迅速な命令が必要であり、戦場の兵士と労苦を分つという天皇の思召しから、広島移転が決せられた。9 月25日明治天皇は広島駅に到着され、第五師団司令部内の大本営に入られた。それより翌28年 4 月27日まで約 7 カ月、広島は日本の首都を代行し、さらに、

10月18日には臨時帝国議会も開催され、臨時軍事費 1 億 5 千万円が可決された。

明治28年（1895）1月、講和を求めて清国から特使が宇品へ上陸し、県庁で談判したものの不調に終わり、改めて3月に下関で大臣級の会談があり、天皇は4月に平和恢復の詔勅を下し、広島を離れて京都へ大本営を移された。帰還部隊は続々と宇品に上陸し、広島駅から帰路について。新修広島市史第二巻政治史編によれば以下のような表示がある。すなわち、

- ① 明治27年6月2日、在韓居留民保護を目的に第五師団（広島）に動員令下る。広島は戦時色に向かう。
- ② 同6月9日、歩兵十一連隊（広島）中心の第九旅団は宇品港を発船。
山陽鉄道は6月10日広島開業前の8日から予備役召集者の広島輸送に協力。
- ③ 宇品の陸軍糧秣倉庫、広島停車場荷物揚場の拡張命令で県・市の吏員は地主と交渉。
- ④ 県庁兵事係は全国からの軍夫応募者の対応に忙殺。3千人を6月に軍へ引渡す。
- ⑤ 第五師団の主力は8月4日から順次宇品港を出発（8月18日まで）。
- ⑥ 広島駅—宇品間の軍用鉄道は8月20日の開通で、これにより宇品への輸送がスムーズになった。
- ⑦ 出征各師団の広島着・宇品の最終発は（最初の漢数字は師団の呼称）
以下のものであった。

三（名古屋） 明治27年8月26日着、9月13日発。

一（東京） 同9月24日着、10月24日発。

二（仙台） 同10月31日着、翌年2月12日発。

四（大阪） 明治28年2月21日着、同4月26日発。

近衛（東京） 同3月4日着、同4月5日発。

すなわち、鉄道は東からの広島への軍事輸送に協力し、各師団は宇品発までに船越・海田・奥海田・府中・矢賀・中山・温品・三篠・長束・西

原・祇園・己斐・廿日市などが宿营地になったという。そして出征軍の宇品帰還も第一師団の明治28年5月25日（同最終部隊の宇品発は同6月23日）、第二師団の同年6月23日（同最終部隊の宇品発は7月16日）、そして第五師団の宇品着は同年7月10日で同最後の部隊の帰営は8月1日であった。要するに大量の兵員ゆえにその移動には多くの日数がかかり、それがすべて、物を含めて広島に集散したということである。さらに、広島の外国電報の取扱数も明治27年にはその前年の50余通から一気に16.1万通になり、同28年には22.7万通になったという。広島の通信量も正に天文学的な数字であったわけである。

なお、上記の兵員輸送では明治28年7月25日に尾道―糸崎間で軍用列車が脱線転覆し、死者11名、重軽傷者98名を出す大惨事もあった。また、広島から西へ現在の岩徳線経由の山陽鉄道は、明治30年9月25日になって徳山まで開通したという事情がある。また、明治28年広島にコレラが流行し、動員兵士との関係もあって似島に陸軍検疫所を設けた。なお、明治38年には俘虜収容所を設けている。なお、軍用水道と広島市の水道事業の関係も重要なテーマである（後述）。

3 都市の発達、鉄道、そして広島

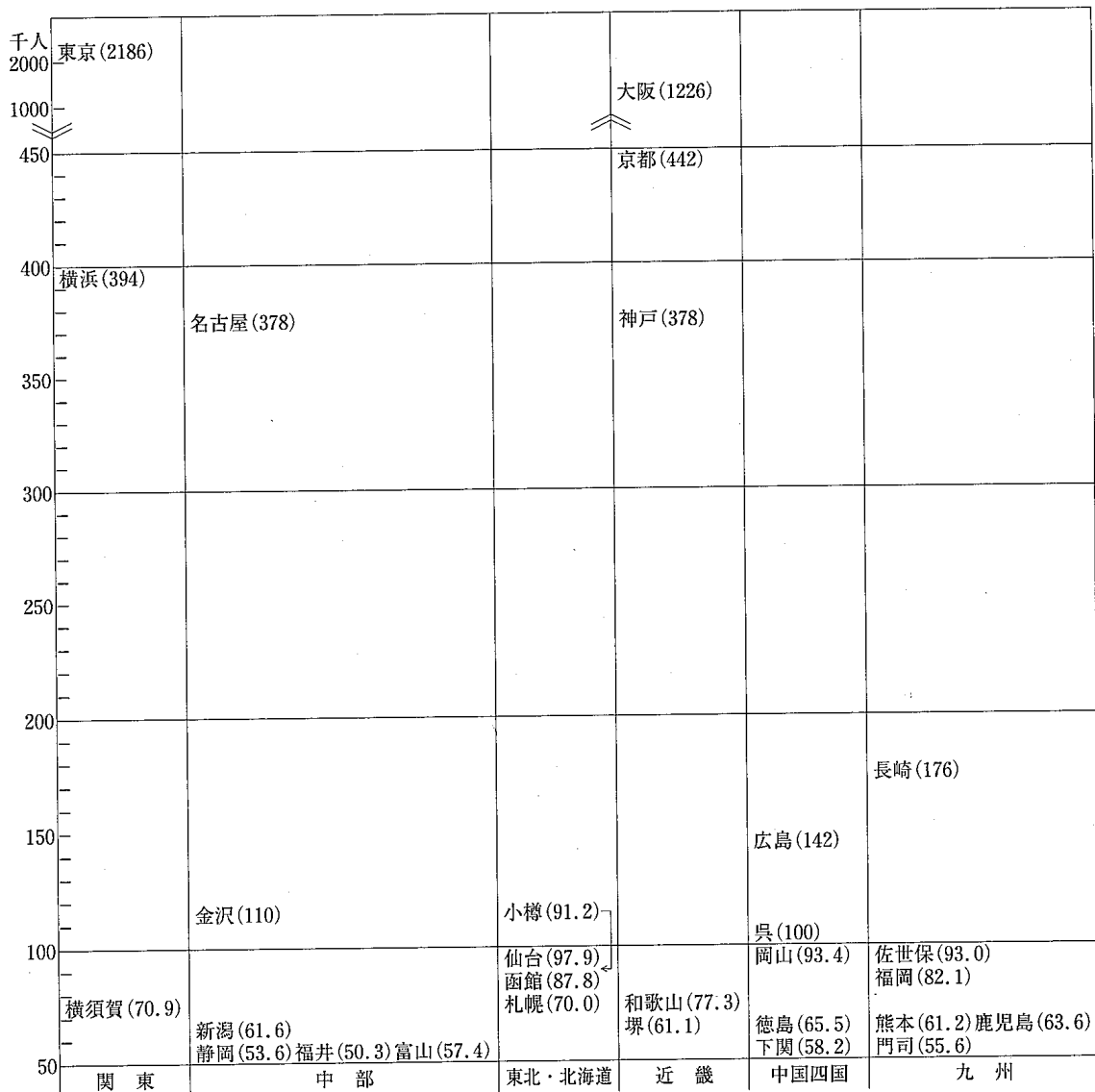
(1) 都市・人口・産業の近代化

都市といえば先ず人口数が増えられ。明治41年（1908）12月31日の時点で現在の日本に当たる領域では66市であり（広島県は広島、尾道、呉の3市）、日・朝・台で8,299,744人が居住する。その時のわが国（同上の領域）の人口は49,318,300人であるから、都市人口の割合は16.82パーセントである。それが、昭和60年（1985）10月1日では674市、91,641,331人であり、その時のわが国の人口は120,007,812人であるから、都市人口比は76.36パーセントになる。もっとも別の計算によれば1995年の時点で69.2パーセントの数字もあるが、ともかくもこのあたりでは60～70パーセントが都市人口である。そして2030年になると87.3パーセントになるという予

測も出ている。いずれにしても、都市人口にみる世界の趨勢が29.7 (1950) → 36.7 (1970) → 45.3 (1995) → 予測の61.1 (2030) の各パーセントであって、その全体は都市化の方向で動いているとみられる。

因みに、明治41年 (1908) 12月31日の都市66市のうち、人口5万人以上を取り上げて地方別に分類すると図4のようになる。すなわち、首都であり消費地ゆえに近代工場をもった東京 (後にさらなる工業の展開は周辺県へ)、日本最初の産業革命を経験した大阪の2都が百万都市に成長している。大阪は生駒山麓、神戸六甲山麓の水車動力の綿織物を受けた日本の産業革命は明治20年代の阪神をかけめぐり、名古屋にみる河川－河舟・水車・工

図4 明治41年の人口5万以上の都市群



場の動力と綿工業、東京江戸川周辺の印刷その他の近代工業と在来の工業は人を集め、東京や大阪の工場の増加はやがて（東京－川崎）に対する（大阪－尼崎）の関係を生み出し、川崎や尼崎が工業都市として育つ基盤をつくり出す。関東では東京、横浜（幕末からの開港場の繁栄を受けて東京をバックに新時代の港づくりへ進む）はわが国最初の鉄道開通（明治5年－1872）区間でもあり（横浜側は港の直前の桜木町駅が旧横浜駅）人口の計は258万人である。中部地方は名古屋のみ単独で、関西は大阪と古都京都があり鉄道も大阪－神戸間、大阪－京都間（大宮通が旧京都駅）が明治9年（1876）までに開通しており、大阪・京都・神戸3都の人口は205万人で、東西の中心部での人口差はそんなに大きいものではない。東の中心部の2市、西の中心部の3市（神戸も横浜と同様に開港地→近代化へ）の原動力は何ととっても鉄道の存在が大きい。それは鉄道の遅れた名古屋付近をみれば一目瞭然である。名古屋から加納（岐阜）への着工は明治18年（1885）であり、木曾川^{たけとよ}の橋梁で手間どる間に加納－大垣間が開通し（西へ）、東へ名古屋－武豊（知多湾、名古屋の代港、鉄道建設資材の陸揚地、知多木綿続いて綿工業、後に野菜・果樹の産地）間で工事が進み、明治20年（1888）には敦賀－長浜－大垣－加納－名古屋－武豊間が開業している（明治22年東海道線静岡－浜松間開通で長浜まで直結後は近くの大府駅が開業、武豊へは支線となった）。

名古屋における鉄道は日本海岸と太平洋岸を結ぶ意味での敦賀－武豊間であり、大阪中心の1876年、さらに東京の1872年に比べて鉄道の開通は10年以上の遅れをとった。その上に産業革命で近代化へ急転しつつある東京や大阪に直結できず、伊勢湾が近在しながらも遠浅で利用できない怨みがあり、スタートの遅れは場所のもつ宿命ともいえる。さて、関西ではさらに古都の伝統を受け継いだ京都がある。そして安政5年（1857）大老になった井伊直弼の専断で（江戸・大阪の開市に続く）神奈川・箱館・長崎および将来新潟・兵庫の開港などは日本の役人の干渉を受けない自由貿易の原則を規定した不平等さのなかで、日本も完全に世界市場の一角に加

わった。2年後から横浜（神奈川を変更）、長崎・箱館で貿易が始まり、生糸・茶・海産物・蚕種などが輸出され、逆に綿織物、綿糸、毛織物、金属類や軍需品などの工業製品が輸入された。徐々にではあるが開府の江戸（東京）と横浜、大阪と神戸という形がみられるようになった。産業革命のスタートで遅れをとって名古屋は綿織物に続く毛織物業の発達をみるようになった。ラシャや毛織物の洋服、ネクタイなどの諸工業があり、街は海へ広がる一方で城下町の継承もかねていた。

ここで大きな段差があり、20万人のラインに近く長崎がある。都市の発展はもちろん、江戸時代からの唯一の開港に続く、先述の安政の五大開港の一港であったことにもよる。それに続くのが軍都としての広島で、日清戦争で一気に軍事基地としての門戸を海外へ開き、北清事変（義和団事件—明治32・33年—1899・1900）、日露戦争などで軍事都市としての道を一層色濃いものにしてきたのである。幕末の広島の人口を4万人程度にみれば、この14.6万人は当時としてはかなりの重い数値ではある。なお海軍基地として新しくスタートした呉・佐世保・横須賀などが7万人から10万人規模で顔を出している。北海道の玄関口となった小樽も函館とともに札幌よりは重い人口比重をもつ。なお、これら3地名は本州のような市名ではなく、市町村制施行前の区制であった（小樽区、函館区、札幌区）。総じて10万人以下に多くの都市が集中しているが、金沢が江戸時代を受けて単独で10万人以上の存在である点は、地区伝統産業の強い一面をのぞかせていることも関係するのではないか。

さて、この図4の数値を大正14年（1925）10月1日の国勢調査による都市人口にダブらせてみると（※印は廃置分合により境域変更したもの）、

- ① 大 阪 2,114,804人(13区) 約88.9万人の増
- ② 東 京 1,995,567 (15区) 約19万人の減
- ※③ 名古屋 768,558 (4区) 約39万人の増
- ※④ 京 都 679,963 (2区) 約28.3万人の増
- ⑤ 神 戸 644,212 約29.6万人の増

⑥ 横 浜	405,888	約12万人の増
⑦ 広 島	195,731	約5.4万人の増
⑧ 長 崎	189,071	約1.3万人の増
⑨ 函 館	163,972 (+7.6)万人	①⑨ 八 幡 118,376
※⑩ 金 沢	147,420 (+3.7)	②⑩ 新 潟 108,941 (+4.7)
※⑪ 熊 本	147,174 (+8.6)	※②⑪ 堺 105,009 (+4.4)
※⑫ 福 岡	146,005 (+6.4)	②② 横須賀 96,351 (+2.5)
⑬ 札 幌	145,065 (+7.5)	※②③ 和歌山 95,622 (+1.8)
⑭ 仙 台	142,894 (+4.5)	②④ 佐世保 95,385 (+0.2)
⑮ 呉	138,863 (+3.9)	※②⑤ 門 司 95,087 (+4.0)
⑯ 小 樽	134,469 (+4.3)	※②⑥ 下 関 92,317 (+3.4)
⑰ 鹿児島	124,734 (+6.1)	※②⑦ 浜 松 92,152
※⑱ 岡 山	124,521 (+3.1)	②⑧ 静 岡 84,772 (+3.0)

などであるが、1908年から1925年まで17年間に66市から101市に増加し、小樽・函館・札幌の各区は市制を施行している。韓国から東北区（旧満州）への海外進出の裏側では、軍需生産を基調にした重工業の育成があり、鉄鋼業では官営の八幡製鉄所が日露戦争後に飛躍的に拡張し、国内製鉄業に不動の地位をもった。同時に民営の釜石製鉄所も大きく発展したが、造船業も日露戦後海軍の発注・指導、遠洋航路補助法などで国家的保護を受け、軍艦・商船ともに国内自給を達成することになる。明治20年代の大阪を中心とする綿工業にリードされた産業革命は電力・鉱業（三井・三菱など財閥企業中心の石炭産業その他）などにも著しい刺激を与えた。しかし、資本主義的な国内市場の大動脈としての鉄道は軍事的にも重要で、明治終期までに国内の主要部分の連絡に^{めど}目処をつけた。

都市の発達を上表でみるように、全国一斉に広がり産業の発達とともに鉄道網の拡大がその大きな支えとなった。さらに海運業の海外進出も国内の諸産業を全般に互って刺激し、人口の都市集中化を一層進めることになる。日露戦後、「遠洋航路補助法」に助長された日本郵船、大阪商船、東洋

汽船の3社は中国・南洋航路ではイギリス資本の独占を破って対抗し、欧米航路に進出していった。当初の外国貿易は繊維工業製品の輸出、原料・食料品の輸入の増加が主であったが、輸出では絹・綿織物の増とともに生糸（半製品）が首位を占め（主にアメリカ向け）、軍国主義の日本では「生糸が軍艦に化けた」といわれたものである。輸入では綿花と首位を争って機械類・鉄・鉄製品が重要な地位を占め、そのために国内産の綿花は激減し、農家は大きな1収入源を失うことになる。かくて、外国人バイヤーの優位は打破されたが、逆に三井や三菱など財閥の支配的地位は一層顕著になった。財閥系の銀行は国家財政に結びつき政治的発言力をもち、それに関係する地域（例えば鉱山）や都市が続々と誕生することになった。

かくて、都市の数や人口の増加は農村人口の都市集中化を裏書きするものであるが、その根幹となったものは鉄道の建設の全国的規模での展開であった。次項ではその一端にふれるが、明治期の終わりにはほぼ全国的主要部に鉄道が広がっており、日清・日露の戦争を経過しながらも、政府は鉄道の建設・国有化へと情熱を傾けた。それが一層人びとや貨物の移動を容易にし、国内産業を発展させることになった。ここで、人口の社会的立場から広島の集積性、都市のもつ中枢性、食品工業としてビール工場の存在の3点にふれて置きたい。これら3点もやはり都市的要素の重要な部分を占めるがためである。

すでに、『概観新修広島市史』も述べているように明治2年（1869）版籍奉還時の凡その人口を88,607人とすれば、廃藩置県時の明治4年（1871）の72,751人はかなりの減少である。理由としては家禄を失った旧藩士やその家族、奉公人たちが広島を離れたことにふれているが、彼らが主にどの地へ移動していったかは不明である。しかし、明治7年（1874）の官立師範学校や外国語学校（広島県中、後の一中）、明治9年の裁判所や備後を新しく県に含めたことなどで、県庁をもつ市として人口の充実する方向がみられたという。なお、明治8年（1875）の『共武政表』は明治5年から8年頃の数値を載せているが、その人口は66,906人（18,504戸）で江波村1,340

人 (331戸) は沼田郡として別掲している。明治22年の市制では83,387人であるが、明治2年のそれにはやや及ばない。この数値への増加傾向では先述に加えて拘置所、郵便電信局、控訴院、第五師団司令部、衛戍病院などに新しく職場を得た人もあろう。その後日清・北清・日露の3事変を経て広島は軍事都市化で人口も増加し、明治43年(1910)で14万2千(先述)、大正9年(1920)で19万6千(先述)と伸びてはいるが、他市の多くは町村合併で市域を広げ人口を増加させたのに対し、広島市は明治37年(1904)仁保島村の元字品を編入したのみで、つぎの合併は昭和4年(1929)のことであり(安芸郡矢賀・仁保・牛田の各村、安佐郡三篠町、佐伯郡己斐・

図5 昭和10年における人口10万人以上の都市分布(10月1日、国調)

百万都市	東京都 5,875,388人 大阪市 2,989,866 名古屋市 1,082,814 京都市 1,080,592 神戸市 912,140 横浜市 704,290					
万人31 30					広島(310)	
29 28 27 26 25	千人 室蘭(265)					福岡(291)
24 23 22 21 20	仙台(219) 函館(207)		静岡(200)		呉(231)	長崎(211) 八幡(208)
19 18 17 16 15	札幌(196) 小樽(153)	横須賀(182) 川崎(154)		和歌山(179)	岡山(166)	熊本(187) 鹿児島(181) 佐世保(173)
14 13 12 11 10		新潟(134)	豊橋(140) 浜松(133) 岐阜(128)	堺(141)	下関(132) 高知(103)	門司(121) 小倉(110) 大牟田(104)
地方	北海道 東北	関東 甲信越	東海 北陸	近畿	中国四国	九州

草津の各町と古田村)，その後はこの領域が終戦時まで続くことになる。

さて、昭和10年（1935）10月1日の国調でみると図5のようになる。ほぼ100万人に近い都市からそれ以上の大都市を上段に6市を載せると、広島市が7番目になり、横浜市との間に大きな人口的落差がある。全体的には九州地方が石炭資源、近代工業で人を集め、軍港3市が相応に人口の地歩を固めている。関東甲信越では東京への集中で都市の数が少ない。北海道では近代工業の製鉄・製鋼業で旧市の函館、札幌、小樽を押さえて室蘭が高い地位を保つ。札幌は明治40年（1907）7月1日北海道鉄道を買収し北海道帝国鉄道管理局の札幌設置（九州も同様に門司に設置）があり、札幌農学校（明治5年－1872－の東京開拓使仮学校を移し明治9年に開校、北大の前身）その他北海道の中心性を高めるなかで小樽の停滞がみられる。広島は順調に人口を伸ばしながらも福岡の追い上げも急である。水産業の基地として下関と並び、筑豊炭田の経済を金融面から支える都市としての成長もあり、それは北九州工業地帯とも関係する。

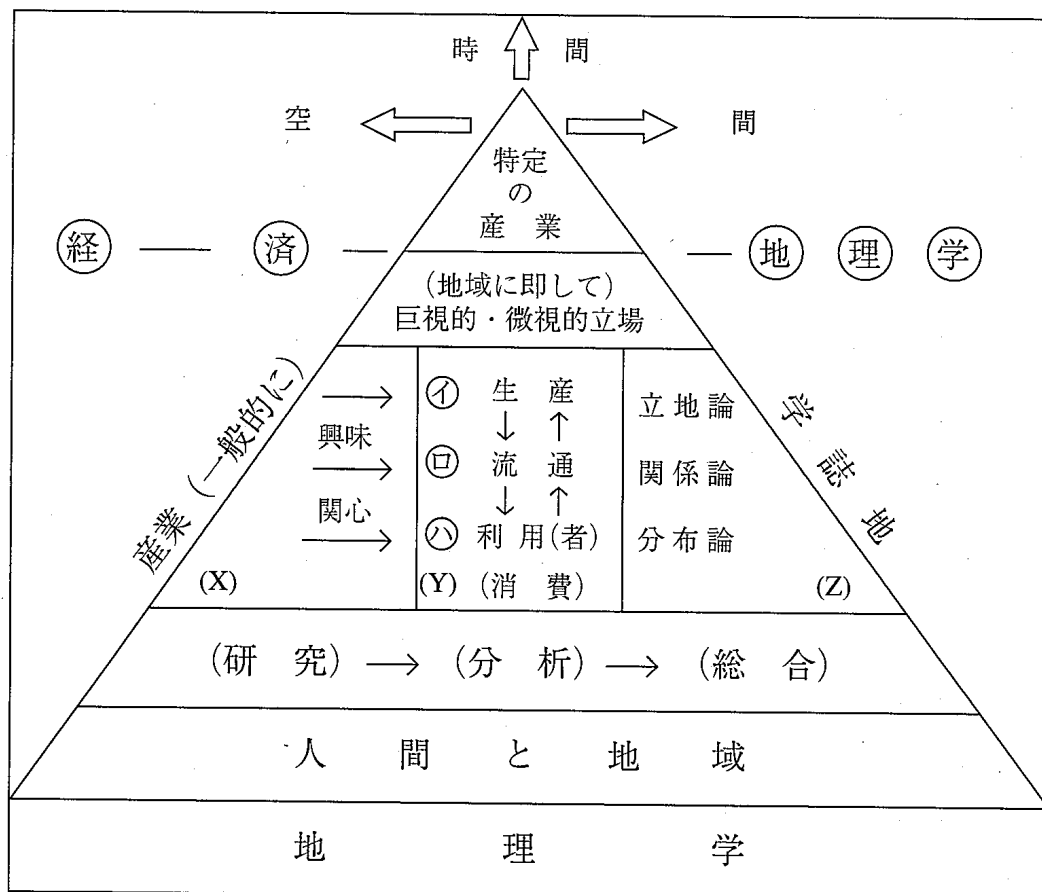
広島のもつ中枢性は軍によって育てられた。すなわち、陸軍兵器支廠は中国5県と四国を管轄し（九州の小倉に対応）、陸軍糧秣支廠は中国5県に四国2県、九州を管轄して大阪に対応した。また、陸軍被服支廠は中国4県（鳥取を除く）に四国、九州を管轄するものであった。また、昭和13年（1938）安芸郡府中町域で広島市矢賀に隣接して麒麟ビール広島工場が建設された。ビール工場は本来、人口100万人が1工場の対象となるが、広島で考えると、先述の図で広島と呉の人口の計は53万人であり、この両市に挟まれた安芸郡の11.3万人、さらに広島近傍の安佐郡6万人、佐伯郡10.7万人を加えても81万人である。そこにビール工場が立地したのは、水を安く大量に供給するとした広島市側、出征・帰還兵士、及び家族の送迎にみる広島での人びとの大集散地を考えてのことであったと思われる。とくに東日本方面から広島に到着した出陣前の各師団の兵士は、戦況や宇品発船の都合上10日や20日に互って近郊町村の民家に分宿した関係もある。その理由も含めて明治の調査でも広島市内には米穀商が非常に多い（稿を改めたい）。

(2) 発達の尺度—印刷業

都市は多くの人の集住，交流があるため，その形成（土地，人口，相互地域など），類型（史的，構造，機能，施策など），交通，公営事業，コミュニケーション，住宅，生活環境，社会労働，経済と産業，教育と文化，レジャーと観光，政治と行政，都市計画とデザインなど実に多面的で複雑にからみ合っている。それゆえ，その研究は九牛の一毛を撫でるようなことになりかねない。巨視的立場が常に求められるわけで，一口に「都市と文化」といっても多様性を含んでいるが，ここではその基本項目の一つとして印刷業を取り上げることにするが，その前に産業と地理学の基本的な関係にふれて置きたい。

図 6 は産業と地理学の関係を図化したものである。当然のことながら，産業関係は経済地理学の分野に大きく連動する。そこには時間と空間の大

図 6 産業と地理学の関係



きな揺れが常にみられ、ある特定の産業（研究の対象にしようとしている産業）を頂点に、その内容では研究をめぐって様々な事象が交錯する。地理学は「地域に生きる——活動する——人間の姿」を研究する学問であるから、先ず「地域に即して」ということが點頭されねばならない。ベースには「人間と地域」という感覚が常に必要である。つぎに産業を地理学にみれば、研究のために興味や関心をもつXの分野、行動を中心とするYの分野、それらを地理学的に纏めようとするZの分野があり、その1つの結果が得られた時点で地誌学ができ上がる。無論、三角形の頂点に示したように時間は空間のなかで変動して止まないし、空間もまたその影響を受けて変動しているから、1つの結果が得られてもそれは変化のプロセスの1結節点に過ぎない。地理研究にも継続性が求められる所以である。

さて、(Y)の枠内は(X)から(Z)へ思考を移す段階で展開する分野であり、(X)から入る中心を①にするか、②にするか、③にするかということがあろうけれども、それは単に結論へ進むためのメインだけの問題であって、(X)のなかでは①、②、③が同じ立場で十分に検討されねばならない。そこではまた、巨視的かつ微視的立場が要求される。①、②、③の矢印は（とにかく3者すべてをその関係する具体的な諸立場から分析することを求めている）ということを示している。そして、総合面では立地論、関係論、分布論などが出てくるが、それらをすべて取り上げなくては（地域に即した）ことにはならない。そして、ここでも先述の研究のメインの方向に沿って（Z）分野でのどれかが強調されて結果につながることになる。多くの場合、現状では産業地理学での研究メインは①であるけれども、それを下地に（Z）へ展開していけば、(Y)という混沌の世界からは「立地論」出てくるだろう。しかし、分析の過程では「関係論」や「分布論」にもふれないわけにはいかない。ここで、「関係論」とは、一般に自然（資源）と産業の関係で問題にされるが、特定の産業の稼働が①から③へ展開するなかでは、その周辺にある諸産業の相互関係や人間関係といった社会的関係も無視できない。また、ある特定産業をめぐる産業の人や物、

それに関係する経済の動きにみる地域性ないし地域における経済的循環を考えることも出てくる。

なお、分布論も地理学にとっては重要なテーマであり、どの地域にどういう理由でなぜ分布しているかということは立地論にも関係論にもつながることである。偏在するのか一般的所在なのかということにもなる。これで一応のところとして立地論、関係論にふれたわけであるが、地理学ではなお「地理的習慣性」(geographical inertia) がしばしば問題になり、立地論との関係で論じられることが多い。ある有利な地理的条件によって立地した産業(複数の場合もある)が、時代の推移によりその決定的な成立条件やその必然性を失ったとしても、以前からの伝統を保持する努力を続けながら、その地域に踏み止どまっている場合のことである。もちろん、それら産業の関係者は傍観的ではなく、正を一層の正に、負を零から正にという条件整備を続けるなかのことであるが、一方では、工場の移転による操業の停止を避ける狙いもある。

さて、印刷業に戻ろう。紙の消費量は文明を測る尺度といわれる。それ程われわれの生活に深く入り込んでいるということだ。それは活版印刷術の発明によって一層重要性を増すことになる。10世紀から12世紀にかけての北宋の時代に、世界に先がけて火薬・羅針盤・活版印刷が発明された。宋代はペルシアやアラビアとの交易もあり、学問・芸術・詩文などが盛んであった。これに1～3世紀は後漢の時代に蔡倫の紙の発明があり、中国の四大発明といわれる。印刷は文化の発達と深く結びついており、従って学問や文化のよく発達した大都市に盛んであるのが普通である。日本では東京集中であるが(印刷工業)、外国ではニューヨーク、ロンドン、ライプチヒ(大学は有名)、モスクワなどが有名である。大都市では印刷業の存在が都市との格付けに重要となる。新聞の印刷はその最たる例であって、図6での①を中心にした展開となる。

さて、表2で東京は区部ともに印刷が第1位である。東京全体では約5.7兆円、23区の計は5.6兆円弱であるが、多くは区部に集中していることが知

東：その風土を背負って 21世紀広島

表2 県とその所属する大都市の工業出荷額等

1998 百万円 県, 市	1 位	2 位	3 位	4 位	5 位
北海道	食 1,905,281	パ 513,854	飲 399,366	油 374,576	金 358,164
札幌	食 217,207	⑩ 186,349	飲 91,075	金 77,065	機 29,724
宮城県	電 999,885	食 703,299	飲 280,071	パ 209,405	金 208,690
仙台	油 171,052	電 153,442	飲 141,559	⑩ 134,917	食 85,548
東京 (区 部)	⑩ 5,778,996 ⑩ 5,597,047	電 4,622,104 機 741,132	輸 1,608,182 電 655,382	機 1,252,062 食 604,622	食 1,038,138 化 591,982
神奈川県	電 5,561,950	輸 4,659,324	機 2,584,878	化 2,360,664	油 1,473,136
横浜市	電 1,461,888	機 790,208	油 565,048	食 562,662	輸 497,693
愛知県	輸 15,396,219	機 3,443,629	電 2,759,470	鉄 1,706,457	食 1,574,112
名古屋市	輸 1,055,981	機 663,598	⑩ 507,473	電 438,559	食 352,381
京都府	電 1,041,923	輸 726,754	飲 569,130	機 464,462	他 463,179
京都市	電 529,107	飲 354,716	輸 354,566	⑩ 326,712	機 208,186
大阪府	電 2,703,642	機 2,587,146	化 2,200,569	金 2,034,148	⑩ 1,519,840
大阪市	⑩ 1,127,790	化 959,001	機 665,356	金 639,822	電 426,381
兵庫県	電 2,673,083	機 2,140,922	食 1,450,758	化 1,252,720	鉄 1,225,634
神戸市	機 596,575	食 518,396	電 489,435	輸 293,947	飲 203,847
広島県	輸 1,835,032	機 1,235,763	鉄 851,259	電 582,000	食 466,122
広島市	輸 813,565	機 425,377	食 187,179	⑩ 101,583	金 70,411
福岡県	輸 1,475,082	電 927,226	食 835,745	鉄 688,872	化 527,776
福岡市	食 215,356	⑩ 145,753	飲 134,033	電 127,261	金 27,602
北九州市	鉄 591,247	化 275,114	電 230,537	機 222,656	金 190,234

(地域経済総覧2001－東洋経済)

[注] 食：食料品，パ：パルプ紙，紙工品，飲：飲料・飼料，油：石油・石炭，金：金属製品，⑩：印刷関係，機：一般機械器具，電：電気機械・器具，輸：輸送機械・器具，鉄：鉄鋼，化：化学

られる。東京の傾向を追いかける形の大阪では、府の方が約1.5兆円で5位、市の方が約1.1兆円で第1位である。巨大都市としては1位であるが、それを包む府のそれは5位であるものの、その数値のほとんどは市が背負っている形である。広島県では県の順位にはみえないが、広島市の方は4位に出るものの、それは1000万円程度である。福岡県も同様に、福岡市の2位に1,450万円を顔を出す。福岡県では中央紙が九州・山口向けも含めて地元で印刷し、さらに地元にも地方では大きい読者層をもつ西日本新聞がある。因みに、5位までに県ではみられないが（印刷業）市ではみられるというのは名古屋や京都である。広島市はここでも仙台市の後塵を拝している。両市ともに印刷業は4位であるが、その金額では前者1,300万円であり、ここでは東北大学の仙台と広島大学の東広島という要素も下地にはあると思われる。

なお、県人口で837万人、市人口で337万人の横浜市でありながら、印刷業はそのどちらにも5位までにみられない。これよりも人口の少ない札幌市、仙台市、広島市、福岡市では出現している。いわゆる東京の枠内に納められているのだろう。大阪府の抱え込みのなかで兵庫県や神戸市にも印刷はみられず、大阪の支配力のなかにあるのだろう。ここでも仙台市の1,349億円より広島市は約350万円低く、ここでも差をつけられている。中国電力が中国地方5県に一部四国側の内海島しょをエリアとするのに対し、東北電力が東北6県に新潟県をも含んでいることの違いも水面下では関係しているという推測も浮かんでくる。

(3) 軍用水道と都市水道

「水の都、広島」というものの、その狭い沖積平野でしかも旧市街地の百米道付近以南は人工的なデルタであり、良好な地下水には恵まれなかった。中世では盛んであったと思われる砂鉄採取の残滓は広島沖積平野の西側に（河川で運ばれて）堆積し「カナケ水」として赤濁し、地域住民は各家庭で川砂、炭、シュロの葉など封し込んだタメマスに水を通して飲用にしたが、

それでも不十分であった。自宅前を流れる灌漑水路の水を直接汲んで風呂を湧かすのは当然であり、少なくともそれは表面的には透明に見えた。江戸末期から明治へ広島城下では元安橋より川上で河川を飲むことを黙認した形であり、日清戦争時の明治天皇の広島駐在では井戸水（現在の「ひろしま美術館」北側城南通の歩道上に井戸の遺構がある）を使用された。

しかし、人口増や軍隊強化とともに水の汚染も進み（溝や厠の悪水、海面汚水など）悪疫流行の原因をつくっていた。そのため、本川と元安川分かれ（相生橋付近）の慈仙寺鼻に足踏みポンプで河水を汲み上げ、砂を通した水を売る会社ができたり、水売りや河川水の直接利用の継続、比治山の湧水の利用などがあったが、前記の会社も洪水で設備が破損することもあり、水の需要には対応できなかった。明治22年（1889）市町村制が施行され、水道事業は市町村の責任でしか実施できないことになった。明治23年第五師団長から県知事に県と陸軍で広島市に共同で上水道敷設の紹介があり、知事は市に連絡したものの市は財政難で対応できなかったという。

しかし、日清戦争が始まると上水道問題は一刻も猶予できないものとなった。出征兵士の御用船の用水確保が問題となり、呉市の海軍の軍水用道の供給を受けることにしたものの、呉軍港も戦役の拡大で軍艦の用水が増大したため、それも不可能となり陸軍も広島市も急拠新水源を求めることが焦眉の急となった。陸軍は結局、安芸坂村（当時）の水尻（呉線新駅）に良質・豊富な滝を発見し、水渠から船へ運んで宇品へ回送することにした。広島市も水の緊急性を痛感し、上水道工事を急ぐことになった。明治28年（1895）、広島市議会は牛田の日通寺村で太田川からの引水を計画し、県に工事費の見積作成を依頼した。工事費は95万円と計算されたので、市は1／3負担で、国に2／3の補助を依頼することに市会へ提出した。異論はあったが、本来、地元として軍に譲歩・協力している面もあるとして可決され、水道建設のための稟請書^{りんせい}が県知事を通して内務大臣に提出された。明治28年7月15日のことである。それは却下されたが、11月9日勅令で軍用水道が敷設されることになったので、市は改めて軍用水道に市の

水道を接続敷設することを願い出て許可された。すなわち、広島宇品間の臨時軍用水道に接続の儀については臨時広島軍用水道敷設部長の指導の許に行うというものであった。

明治29年（1896）5月軍の水道敷設部長監督の許に市の水道工事も起工し、牛田付近の日通寺村付近で太田川の水を引き、牛田村神田の水源地で濾過したものを神田山に揚水して高圧配水することにした。これは軍の計画であり、2年後の同31年8月軍用水道と市の接続工事も完了した。

敷設工事費は

軍用水道	63万9845円19銭7厘
市の接続水道	29万4065円48銭4厘
(計)	93万3920円68銭1厘

となって、市の持出し分は31.48パーセントである。国庫補助は1／3が原則であったが、ここでは逆に2／3を獲得したことになった。陸軍も市も上水確保の緊急性ということで一致した結果がもたらしたものであったといえるだろう。

さらに市は、軍用水道の無料払下げを稟請し、31年9月1日から30年間の期限付きで許可を得た。併せて軍用水道と接続水道を含めて広島市水道と称することになった。そして、同32年（1899）1月1日から市内の陸軍関係や市内一般に給水が開始された。当初の市民の給水人口は5.5万人（9,089戸）であったという。

軍も広島 of 軍事的な特異性を認めながらも国庫補助の比を1／3から増すことは他市との関係もあり却下したと思われ、軍が主体となって水道を建設し、その後で期限付で広島に貸与することで軍の諸施設や家族（市民として）の用水も確保しながら、有事の際の行動を留保する狙いもあったのではないか。

広島では交通機能のアップが緊急の課題の1つであるが、上水の確保も重要である。とくに震災・洪水・高潮などの災害などを考えるときにパニックの原因になり易い。百万都市になれば河川を堰き止めた小規模なダムだ

けではなく、本格的なダムが複数必要となる。現状では平成13年（2001）10月山県郡加計町にアーチ式ダムでは黒部ダムにつぐ^{ぬくい}温井ダム（堤高156米，堤長382米，有効貯水量7900万立方米）が完成し，広島市も水の供給を受けることができる。しかし，人口1174万人の東京は8個のダムに関係しているが，広島市も将来的にはさらにつぎのダムを模索すべきであろう。

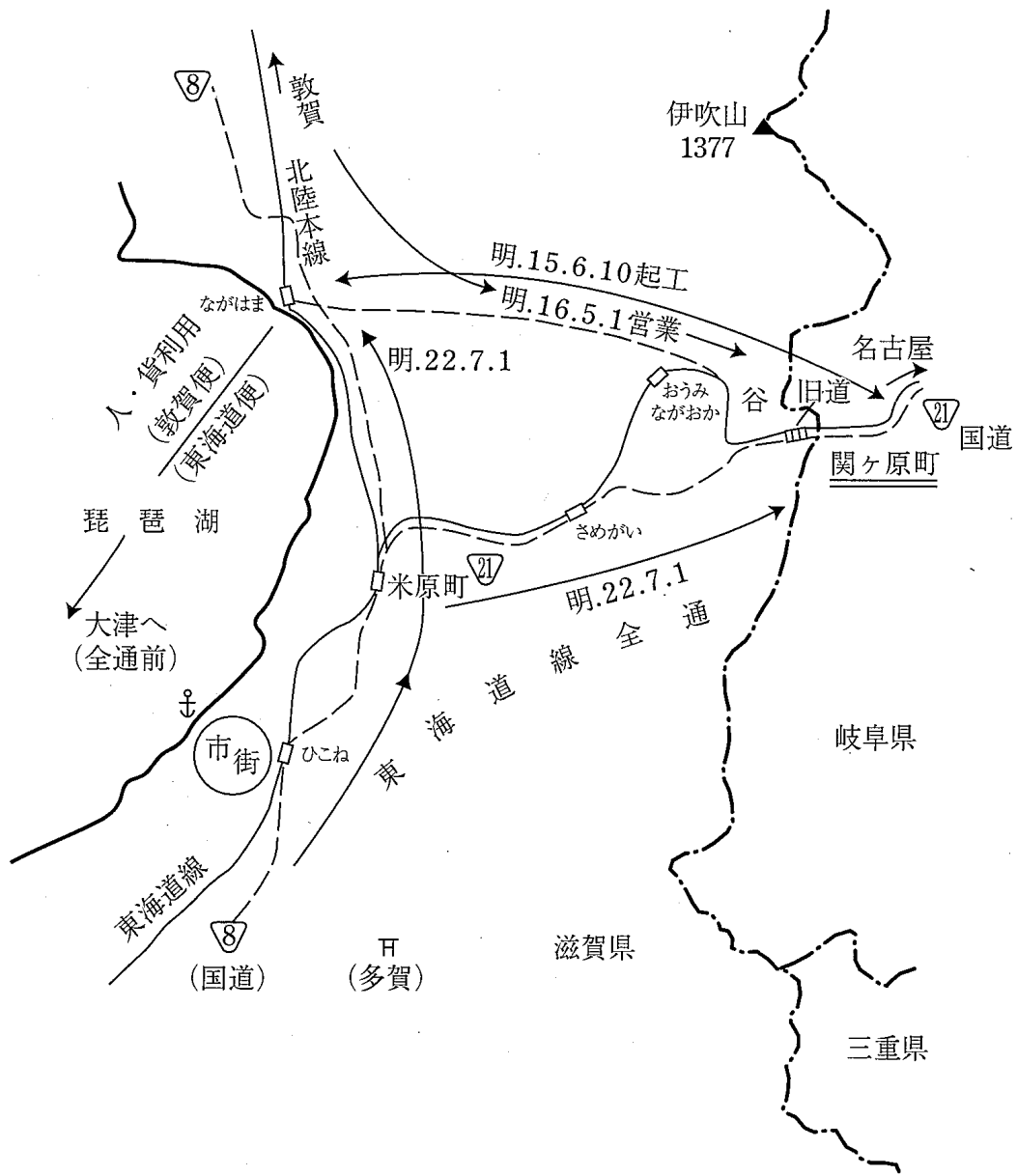
（4）その広域的な鉄道の背景と広島

明治22年（1889）7月1日，湖東線の馬場（現^{ぜぜ}膳所）－米原－長浜間（現北陸本線），米原－^{ふかや}深谷間が開通して東海道線新橋（汐留）－神戸間が全通したのに続いて，明治24年9月1日に日本鉄道が盛岡－青森間を開通させたことで，上野－青森間が全通している。そして山陽鉄道の下関開通（山陽線全通）が明治34年5月27日であるから，西へは青森よりも10年の遅れであり，東海道線の全通より12年も遅れていることになる。

なお，東海道線は明治5年（1872）9月12日新橋（旧汐留貨物駅－現在廃止）から横浜へ開通し西へ延伸していくが，明治7年5月11日には大阪－神戸間が開通し（明治15年複線を旅客・貨物の専用に一神戸港と海上交通の重視），同10年2月6日には京都駅を開業し，11月20日には京都－大阪間で貨物運輸の営業を始めている。そして，明治12年（1879）7月15日京都－大津（現^{ぜぜ}膳所）間の開通で，大津－長浜間を汽船で結ぶことにした（明治15年5月1日，太湖汽船会社と契約）。そして金ヶ崎（現敦賀港）－長浜間が明治17年4月16日に開業したため，敦賀から大阪への連絡がとれることになった。また，同15年6月10日には長浜から関ヶ原への路線を起工し，翌年の5月1日には運輸営業を始めている。関ヶ原→大垣間をその年の11月26日に起工しているが，明治18年8～9月では名古屋を中心に北と南へ鉄道工事が始まった。明治20年（1887）1月21日になると北への路線は大垣から東への線路と加納（現岐阜）でつながり，同年4月25日の木曾川橋梁の完成で名古屋へ向かい，さらに南下して武豊（大府から知多湾の港，東海道線はその手前の大府を通ることになった一駅開業は同年9月10

日) で線路が延びて日本海と太平洋を結んだわけである。東海道線はさらに東へ進んで明治21年9月1日には浜松へ到着した。そして、東からきた東海道線の静岡→浜松間が明治22年4月16日に連結し、新橋—長浜間が全通した。そして、すでに明治21年(1888)1月11日に着工していた湖東線の大津—長浜間が明治22年7月1日に完成し、さらに米原から東へ深谷(柏原付近—美濃と近江の国境で近江側、谷を上がる不破関、そして美濃側の関ヶ原駅へ)へ通じたことで、新橋—神戸間の東海道線は全通したのである(図7)。

図7 米原・長浜・関ヶ原付近(概念図)



すなわち、東海道線が西と東からの建設によって浜松でドッキングし全通した時点では、敦賀からの鉄路もそれにつながり、京浜－中京－阪神が日本海を背景に活動することになった（そして2年後には上野－青森の開通があった）。しかしながら、その時点での山陽鉄道は兵庫から竜野までの開業に過ぎなかった（会社は明治21年4月27日の創立、6月1日の神戸－姫路間起工、同22年11月1日竜野仮停車場へ）。この間の工事中に兵庫－神戸間がつながり、官設東海道線と線路が一本化した（明治22年9月1日）。

なお、日本海の1要港新潟への鉄路は直江津から長岡、新津経由（現信越本線）で沼垂から信濃川の右岸（江東と俗称）へ来た北越鉄道が明治37年（1904）5月3日に新潟駅を開業したことに始まる。なお、対称的に信濃川左岸では越後鉄道（越後線）が直江津から海岸沿いに伸びて来て白山駅を開業している（明治45年－1912－8月25日）。そして、白山から新潟駅へ鉄道が延伸されたのは昭和26年（1951）6月25日であった。近代では特に水上交通と鉄道交通が結びつくことによって地域の大きな発展が図られてきた。なぜなら、それらはともに大量輸送に同時に対応できるからであり、道路交通の不備な近代の当初では特にそれが顕著であった。しかし、いくら道路交通が向上しても陸上の安価大量輸送の基本は鉄道にあり、現時点では輸送における水面下で地味ながら都市間拠点の連絡に活躍する鉄道の貨物列車が見直されている。それはまた、公害防止にもつながることであり、福岡はその点で水産物の陸揚げも含めて貨物ターミナルとなり、北の札幌ターミナルとともに日本の重要な拠点となっている。これらの点で21世紀の広島は市民に有利で安価に大量の貨物を届けたり、広島から発送するための鉄道中心の方策は考えられないものか。

以上、山陽鉄道の広島開通を迎えてその前後を時間的には明治期全体に、場所的に東日本の幹線にふれたが、そのことによって、すでに先述した日清戦争時における東日本からの軍事的動員体制が理解されたと思う。出征があればその帰還があり、そのすべてが宇品から広島を経由したのであり、さらにそれへ呉線から山陽鉄道を経由して東日本と結ぶ重厚さがあった。

そして、それらの背後には家族の広島往来や呉往来もあった。呉線も開通後間もなく気動車が広島－呉間を盛んに運行されている。ところで富国強兵政策（産業・鉄道・軍事）推進する上でのトラブル対策を早くも考えたのであろうか、明治22年（1889）7月30日には土地収用法を公布している。

さて、広島を含む西日本での鉄道の動きをみると、つぎのようなものがある。

- ① 明治29年(1896) 3月 日本郵船の神戸－基隆・欧州航路。
- ② 同 11月 九州鉄道門司－八代間で全通。
- ③ 明治30年(1897) 9月 山陽鉄道広島－徳山間開通。
- ④ 明治31年(1898) 3月 同上徳山－三田尻間開通。
- ⑤ 同 11月 九州鉄道門司－長崎間全通。
- ⑥ 同 11月 関西鉄道名古屋－大阪間全通。
- ⑦ 明治33年(1900) 12月 山陽鉄道三田尻－厚狭間開通。
- ⑧ 明治34年(1901) 5月 山陽鉄道厚狭－馬関（下関）間開通（神戸より全通）。
- ⑨ 同 8月 京釜鉄道起工式。
- ⑩ 明治36年(1903) 12月 官設呉線（海田市－呉）開通。
- ⑪ 明治37年(1904) 11月 京釜鉄道完成。
- ⑫ 明治38年(1905) 8月 新橋－下関間に急行列車を運転。
- ⑬ 同 9月 下関－釜山間連絡航路を開始。
- ⑭ 同 9月 山陽鉄道厚狭－大嶺間開通。
- ⑮ 同 9月 奥羽北線横手－湯沢間開通し奥羽線福島－青森間全通。
- ⑯ 明治39年(1906) 4月 新橋－神戸間の列車を最急行、急行、直行に分け、最急行には急行列車料金を設定。
- ⑰ 同 12月－山陽・西成鉄道を国が買収。関釜・四国連絡・宮島各航路引継ぎ。
- ⑱ 明治40年(1907) 7月 九州鉄道を買収し、九州帝国鉄道管理局を門司

東：その風土を背負って 21世紀広島

に設置。

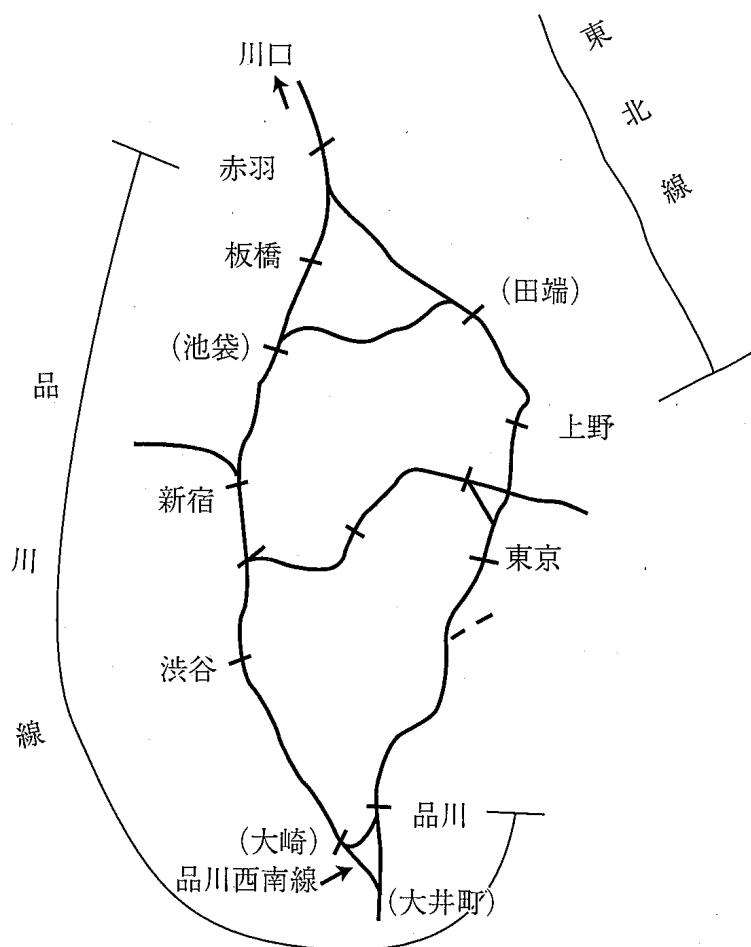
- ⑱ 明治41年(1908) 3月 青森－函館間航路を国鉄直営に。
- ⑳ 同 12月 鉄道院は地方に5鉄道管理局設置。
- ㉑ 明治42年(1909) 6月 大阪・湊町・広島に営業・運転両課員を派出。
- ㉒ 明治43年(1910) 3月 青函航路を国有化し普通旅客運賃を制定。
- ㉓ 同 4月 軽便鉄道法公布(8月施行)。
- ㉔ 同 6月 宇野－高松航路開設。
- ㉕ 明治44年(1911)10月 下関－小森江間貨車航路開始(渡船、貨車3両積載、曳航、個人請負)。
- ㉖ 明治45年(大正元年－1912) 3月
京都－出雲今市間全通(山陰本線となる)。
- ㉗ 同 6月 出雲今市－大社間開通(山陰線全通式を鳥取で開催)。
- ㉘ 同 6月 新橋－下関間に速達便貨物列車を運転。
- ㉙ 同 6月 新橋－下関間に展望車連結し、特別急行列車を運転(特別急行券、座席券の発行)。

すなわち、①は明治22年の東海道線の開通で一層比重を高めた鉄道に対応してのことであり、②や⑤で九州も西と南に幹線が伸びているが(長崎開業が早い)、先述したように全国の幹線建設では遅れ気味であったが、広島を經由して下関から釜山へ、そして京城への鉄道の趨勢は速められた(⑨、⑪)。それに合わせるかのように⑫や⑬があった。⑭は呉海軍の軍艦用燃料炭の徳山積み出しに関係する。⑯で、人の動きは先ず東京－神戸に比重のあったことがわかる。⑰、⑱は鉄道の国有化であり、⑱と肩を並べて北海道も同様の扱いとなって(明治29年5月14日に北海道鉄道敷設法が公布されて以来11年が経過)、⑲がそれに続いた。⑳ができる程地方の鉄道も充実してきたということで、東部・中部・西部(神戸)、九州・北海道がそれに当たる。㉒は㉑の延長にあり、㉔も宇野線の開通(明治43年－1910－6月12日)により在来の岡山市内発着船から四国連絡を効率化したということ

であり、⑤で関門航路へのルートが開ける契機となったわけである。明治も末になって②⑥、②⑦で出雲大社に京都から列車が通じ山陰本線と命名されたところに、東から西を見た社会の形勢を認知することができる。②⑧や②⑨で山陽筋でも東海道線と同等に扱われる面の出てきたことが知られる。

つぎに、従来述べられていなかったが陸軍の広島輸送のために建設された品川西南線について述べたい（図 8）。明治14年（1881）11月11日創立の日本鉄道は、翌年1月23日鉄道建設工事費30万円の貸下げを政府に請願し2月16日に聴許された。同社は明治16年7月28日上野－熊谷間を開通させ上野駅を開業し、さらに翌年前橋へ延長する間に品川－川口間に着工した（明治17年1月）。そして、明治18年（1885）3月1日品川－赤羽間を開業するが（図 8、品川－渋谷－新宿－板橋－赤羽が当時の駅、大崎駅は明治

図 8 品川西南線（矢印）



34年開業), それを「日本鉄道品川線」と呼称した。

明治27年(1894)7月, 日本鉄道とは軍事輸送のため, 陸軍省の依頼により後にできる大崎駅から分岐して品川駅から南の大森駅へ伸びている東海道線の大井町に接続する直通線(矢印)を起工し, 8月には完成させている。これは「品川西南線」と呼称した。そして, 明治34年(1901)2月18日品川-大森間の大井連絡所から日本鉄道大崎間の元軍用線を大井支線とし, 1週間後に大崎駅を開業している。ここで重要であるのは, つぎの4点である。すなわち,

- ① 明治24年9月1日, 日本鉄道は盛岡-青森間を完成させ, 上野-青森間が全通していたこと。
 - ② 明治27年8月に日本鉄道品川西南線が開通したこと(陸軍省の依頼)。
 - ③ 明治27年8月に山陽鉄道宇品線が開通したこと(同上)。
 - ④ 明治27年9月, 神奈川-程ヶ谷間直通線(軍用線)が完成したこと。
- などである。先ず①があつて②につながるが, ②は赤羽から東北線と分かれて新宿経由で品川へ向かっていた品川線から, 東海道線の横浜方面へレールを直接させたことである。これにより, 品川回路がなくなり東北や前橋方面から横浜(桜木町)へ直行できるようになった(貨物便)。またそれは東北から広島へ直にレールで結ばれることになった。④は神奈川から湾岸に沿ってカーブし旧横浜駅(現桜木町-横浜港正面)に向かっていた路線を程ヶ谷(現保土ヶ谷)へ直線化したことである。なお, 東海道線の横浜-国府津間は明治20年(1887)7月11日に開通していた。これも直接間接に広島連絡を急いだ軍の動向として注目される。③はさらに, これらの背景を一層生かすことになり, 後方支援は一層強化された。そして, 明治34年2月18日, 品川西南線は大井支線として貨物営業を行い, 大井町駅も東海道線の品川-大森間に開業することになった。

日本鉄道の前橋延長, そしてこの大井支線にはすでに生糸の横浜送り(外国貿易商人による生糸の輸出)があつた。すなわち, 安政5年(1858)幕府は勅許なしに日米修好通商条約を結び, 翌年5月神奈川, 長崎, 箱館の

3 港を開き、露・英・仏・蘭・米の五カ国に貿易を許可している。かくて生糸の横浜交易が始まると茶も含めて輸出が盛大となった。それが、その後の明治の鉄道貨物としての輸送につながっていくのである。なお、これは明治41年（1908）9月の八王子―東神奈川の横浜線の開通も同様である。因みに、八王子から西へは官設の中央東線が明治34年（1901）8月にすでに上野原へ開通しており、八王子から東京方面への甲武鉄道が明治22年（1886）8月に新宿まで開業していた。岡谷の生糸をめざして中央東線は西進し、笹子トンネルを抜けて明治38年（1905）11月には到達した。それは山陽鉄道下関開通の僅か4年後のことであり、甲州街道筋や桐生に近い前橋からの生糸の発送も鉄道建設の大きな背景になっていたかを知ることができる。

4 旅客輸送―鉄道・海運

(1) 鉄道の性格

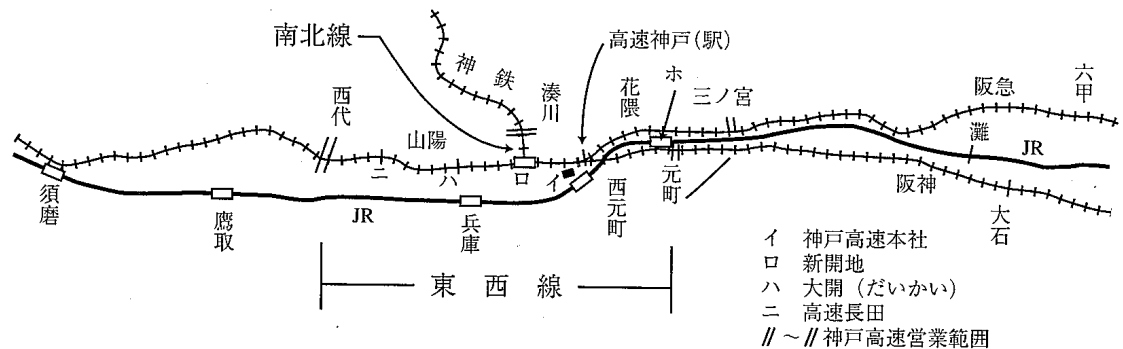
1825年、イギリスでスチブソンが蒸気機関を走らせた後、1830年に英米2国で正式に採用された（英：リバプール・アンド・マンチェスター鉄道、米：ボルチモア・オハイオ鉄道）。イギリスではマンチェスターの外港としてのリバプールであり、綿工業の原料の輸入、綿製品の輸出（マンチェスター地域はイギリスの代表的な綿工業地）に関係するいかにもイギリスらしい鉄道の性格をもつ。対するアメリカは鉄道よりも道路の建設（1806年以降）の方が早かったものの、広大なアメリカの初期開拓を可能にしたのは1776年の独立宣言後、イギリスやメキシコと戦いながらも1830年に鉄道を開通させ、南北戦争後（1865）には早くも最初の大陸横断鉄道を完成させた。鉄道アメリカの産業資本形成に貢献したのは当然のことであるが、現在でもその営業料は30万料を超えて世界最大であるが、旅客が自動車と航空に比重を移すなかで、貨物は重要な役割を担う。すなわち、アメリカ合衆国の州別生産第1位の野菜や果樹は中部～東部の市場に4000～5000料を走行して送られているのもその1例である。

なお、アメリカでは1820年以降運河も重要視されてくるが、ミシシッピー川以西は広大な大平原が広がり、その建設を不可能に追い込んだ。そこで代役として鉄道の建設が始まったが、1850年連邦政府はイリノイ中央鉄道建設に公有地を付与して建設を有利にさせた。以後、地方政府も鉄道建設を援助し、中央政府も公有地を付与するなどのことがあって、大陸横断鉄道も可能となった。鉄道は西部の開拓と農業の発展に多大の刺激を与えたが、その独占性は運賃に不平等さをもたらし、中央政府も規制に乗り出した。20世紀当初の自動車、そして長距離輸送に耐えるディーゼルトラックの開発は石油と自動車・航空機に対する鉄道と石炭の結びつきを好対照なものとし、合衆国発展の基礎をつくった。また、シカゴは東と西の鉄道の接点としての地位を形成することになる。

さて、運用面からみた鉄道の性格は大きく①都市間鉄道、②都市高速鉄道、③重工業地域での貨物や旅客への対応などがある。すなわち、①はJRが主で都市間の相互連絡であり、旅客と貨物の輸送体系がある。積替がなくドアトゥドアのトラックの存在が大きく、そのため、鉄道貨物は主な都市の貨物ヤードと全国的な札幌や福岡などの貨物ターミナルは東京並みの大きな貨物の集約性をもたせている。その点、広島の貨物駅は通過的要素がある。これも広島の地理的位置がそうさせる宿命下にあるといえるのか。②は都市内部の交通目的に沿うための鉄道で、地下鉄や新交通システムなどがある。

最近では都市規模が拡大するにともなって、郊外→都心→郊外という都市を通り抜ける都市高速鉄道もある。もちろん、この鉄道は市街地部で高架ないし地下にならざるを得ない。この都心経由で4私鉄が相互に連絡する先例を確立したのは神戸市である（図9）。昭和43年（1968）4月7日、4私鉄に神戸市がバックアップして神戸高速鉄道が営業を始めた。すなわち、阪急の終点三ノ宮、阪神の終点元町、山陽の終点西代（本来の終点は兵庫であるが神戸高速の開通と同時に兵庫―長田―西代間をカットして神戸高速に移す）、この東西線（7.2km）に、南北線（湊川終点の神戸電鉄―狭軌

図 9 神戸市内東西線、南北線の連携



ーが0.4軒地下を南へ来て新開地で東西線と乗替連絡) するという形である。西代・湊川・三宮・元町は神戸高速と関係会社の共同駅であるが、駅の管理運営はすべて関係会社が行い、神戸高速は管理費も負担していない。神戸高速は運賃収入のうちから乗り入れ各社へ車両と乗務員の借り代を支払う。相互直通運転の運賃は高速通過料金に加算するが、高速内は特定運賃区間として高くないように設定している。会社発足時、特定区間は営業開始時で40円（1－3軒）と50円（4－6軒）の2本立であり、高速内はほとんど地下トンネルである。神鉄（神戸電鉄）以外は電車は相互に乗り入れ、阪急・阪神山陽（各その逆の場合）の呼称がある。阪急・阪神は山陽電車の須磨公園まで、また山陽電車は阪急の六甲、阪神の大石まで乗り入れた。乗り換えなしに目的地へ行ける便利さは利用者にとって好都合であり、鉄道側にも便利ことが多い。最近阪神と山陽はこれを延長して梅田と姫路をノンストップで走る特急を運行している。もちろん相互乗り入れは戦前の昭和2年（1927）の東京地下鉄道（新橋－上野）と昭和13年（1938）の東京高速鉄道（渋谷－新橋）があり、両者の利害対立を鉄道省が仲介して、昭和16年（1941）7月に帝都高速度交通営団——通称営団地下鉄——がスタートした。たいせつなことはこれを支える人口であり、昭和5年（1930）の東京市の人口は200万人であったが、2年後に人口増の著しい郊村部の5郡82カ町村を編入し、580万人となった（昭和17年－1942－では717万人）。すなわち、地下鉄の存在は在来からみれば100万人や200万人

の巨大都市ということが最低の条件となるようである。広島市内では広島駅—都心部—宮島沿線間の市内電車による延長運転で、郊外—都心—郊外というルート形成には至っていない。将来的には現在のアストラムラインの延長でこのようなルートを考えざるを得ないであろう。そのためには広島市が広島電鉄の電車部門を買収し、広島市交通局を設置することである。

以上、①と②についてふれたが、③の重工業地帯での鉄道の役割も大きく、近くではかつての北九州工業地帯のなかの連携軸として走行した鹿児島本線の門司—折尾付近もその例である。その他、阪神間や京浜間も同様である。なお、①の都市間輸送の最たるものは新幹線であり、それがかなり日常通勤の様相を深め、新幹線としては短区間での朝夕の増発をみている。すなわち、それらの列車は東海道山陽新幹線の「こだま号」である。さて、

- ① 三島（静岡県）発東京行は625発から754発まで8本（うち浜松発2本、静岡発1本）あり、東京から浜松257分、同静岡180分、同三島120分であり、それが日常通勤ということは、そのうち三島発の3本が土・休日は運休するということでも理解される。
- ② 東北・秋田・山形新幹線的那須塩原発東京行（なすの号）も同様に、606から728発まで7本（うち1本は郡山発）あり、那須—東京間158分、同じく郡山—東京間227分である。
- ③ 上野・長野新幹線では高崎—東京間で同始発は626から905まで6本あるが（たにがわ号）、それ以外に以遠から来る列車は高崎→東京間ではほとんどの列車が各駅停車となる。この区間距離は105分である。そして、②③ともに土・休日運休は2本である。
- ④ 小倉発博多行も多く632発から924発まで12本あり、うち2本は広島からで、他に新下関発と岡山発がある。博多へは小倉から67分、新下関から86分、広島から280分、岡山から442分の区間距離がある。
- ⑤ 博多—博多南（総合車両部に近接）間8.5分も新幹線の回送列車を活用して10分で結ぶ。通勤路線として博多南から博多へは622発から855発ま

とつても11本ある (1990. 4. 1 開業)

などがあるけれども、東京は新幹線通勤も引受ける形で関東地方を抱き込む形 (㊦, ㊧, ㊨) であり、それが静岡県に伸び、在来線の浜松一名古屋間に対立する形もみられる。そして、東京への通勤は100軒を越えるものである。また、博多では春日市や那珂川町 (福岡市に南接) からの通勤列車 (㊩) が、在来の西鉄バス利用による40~60分を一気に縮めて好評であり、㊪も在来線の小倉-博多間90分を20分に縮小する新幹線は好評である。このあたりは博多が西日本のターミナルであり、朝は6時頃から動く新幹線もこのあたりに来るには広島からでも1時間、岡山からは2時間もかかるので、その空き間をついて短区間の列車を走らせることが可能である。問題はその事を可能ならしめるような旅客需要を福岡市がもっているということである。夕方までに1707発の小倉止がそれが上りの以遠の列車 (すべて小倉停車) を含めて2327発小倉行まで28本もある。博多発が23時過ぎまであるので、福岡市内でゆっくり時間を過ごすことが可能である。このような状況が生み出されるのも、北九州という100万都市が小倉を中心に70軒足らずの地点に立地していることによる。このようになってきたのも福岡市のもつ場所的な宿命というものであろう。

(2) 新幹線の駅勢圏

駅勢圏 (sphere of station's influence) は、駅中心の貨客の流動範囲であるが、厳密に言えば他の輸送機関が関係する部分を除いたエリアになる。ある駅勢圏と他のそれとが境界部で競合する場合もあるが、単独で立地することもある。一般に駅は歩行、馬車の行動範囲などを考慮して設けられたが、その後の社会的・経済的諸条件などの変化により、貨物集配の停止駅や無人駅が多くなり、ローカル駅は廃止の方向にある (駅勢圏内の貨客需要のすべてを鉄道が受け持った時代は過ぎているということ)。

かくて、わが国では昭和38年 (1963) という中国地方の自動車化時代の影響を受け、同44年7月27日加計-三段峡間を開業して可部から延伸した

可部線も木材積出しの側線を外さざるを得なかった。本来は豊富な森林源を鉄道に生かすという主目的もあっただけに、旅客のみの扱いになったということで（昭和46年）、可部以西の三段峡（終点）間はJR西日本が廃止も含めた厳しい意向でせまってきた。国鉄時代の建設ではあったが、それが民営化されると経済計算が優先し、国民固有の財産を生かし一層の活力を与えるという民営化当初の目的は隅へ追いやられたようである。可部線が広島から三段峡への途中止まりの培養運輸（本線に対して）に過ぎない点が1つのウィークポイントになっている。しかし、昭和39年加計からの延長工事では（本郷線として）浜田連絡が目的であり、事実三段峡駅では同49年5月に着工式が行われた。それは、すでに浜田から今福まで路盤工事の終わっていた島根県側をめざしたものであった。

旧国鉄から移行した貨客輸送は赤字の大きい貨物部門を分離し（全国を1社に統一）、旅客部門がJRとして発足し、高速・快適を主題に新幹線を開業した（昭和39年—1964—10月1日 東京・新大阪間）。新大阪は西日本の鉄道の玄関口になる程利用者が増加した。そして、昭和47年（1972）3月15日には新大阪—岡山間が開業し、新大阪—広島間の開業という県民の願いは受け入れられなかった。これも広島がもつ場所的宿命であったのか。そして、昭和50年（1975）3月10日、新幹線は海をくぐって博多営業を開始し、博多は西のターミナルとして26年目を迎え、在来線の九州特急の乗替駅、地下鉄の開通（空港へ）など鉄道交通の要地に成長した。なお、新幹線総局（国鉄）の地方管理部として広島管理部、九州管理部が設けられ（昭和49年4月20日）、併せて運転所・工場の機能をもつ車両保守基地として博多総合車両部が誕生し、営業中である。

そして、昭和62年（1987）4月1日国鉄は分割民営化されてJRとなり、北海道（札幌）・東日本（東京・仙台）、東海（名古屋）、西日本（大阪）、四国（高松）、九州（博多・門司）で営業を分割した。新幹線では東京—新大阪間をJR東海が、新大阪—博多間、及び博多南線（博多—博多総合車両部間の引込み線）をJR西日本が管理することになった。東京—新大阪

間は利用者の80パーセントを鉄道が、20パーセントを航空機が受けもつといわれ、新幹線のドル箱となっている。それも鉄道側が営業当初の時速230km/hを270km/hに上げたり、新車両を次々に投入して乗客のニーズに応えたことによる。そしてJR西日本は独自にレールスターの新車両（283km/h/時）を新大阪―博多間に走らせ、乗車効率を80～90パーセントに高めている。なお、重要な点はスピードアップとともに東京・新大阪―広島間の乗車時間が縮小してきた点がある。

列車利用者の乗車時間は4時間が一応の限界とされ、飛行機は半分の2時間（国内線）とされる。東京―広島間は新幹線で5時間とされていたが、今はそれが4時間になった。かつての東京―岡山間の乗車距離が広島へ拡大したわけである。東京駅から浜松町でモノレールへ、そして羽田を考えれば1時間、広島空港から広島へバス1時間、機中1時間20分を計算すれば計3時間半程度にはなるわけで、新幹線と飛行機は広島で50対50の攻防を繰返している。新幹線にしても飛行機にしても目的地への到達時間を縮めるために利用するわけで、その意味ではアクセスのための補助手段も便利であるか、急ぐ性質の機関がほしいわけである。広島はそのあたりがどのようなであろうか。駅勢圏にはその駅を中心とする乗替機関や快速性・便利さが駅の利用度に関係し、それが駅勢にも影響する。そこで、以下では新幹線と在来線との連絡関係から博多（新幹線のターミナルとして）、広島（同通過駅として）、新潟（地方大都市で新幹線のターミナル）の3駅について駅勢を述べることにする。

新幹線は駅の間隔が10～20kmと長く、在来線は2～3km程度と短いこともあって、平成7年（1995）ではJR全体の輸送人員89億8200万人の3.1パーセント（27,600万人）を占めるにすぎないが、旅客輸送人kmでは全体の2490億人kmの約28.4%を占める。すなわち、新幹線は遠方の地からでも人が動いてくるということである。百万都市のクラスでの駅勢は新幹線の駅で考えるのが適当であるが、同時にそれは在来線への乗替にも大きく影響する。

さて、博多影響から考えたい。航空ダイヤにみる福岡－羽田間は43便（千歳－羽田間は47便）に対し広島－羽田間は15便であり、一般に言われるように福岡からみれば東京へは航空便、大阪へは福岡－伊丹間 9 便、福岡－関空間 9 便（計18便、後者は国外行であろう）があるが広島－大阪間（伊丹・関空）には便はない。福岡－大阪（伊丹）間では、新大阪－博多のレールスター（283軒／時）が165分で走行しているので、航空便の65分では伊丹からの大阪への陸上の移動を考えるとほぼ同格ではないだろうか。それゆえ、博多からの第一の駅勢は先述したように北九州・下関のあたり、第二は大阪とみられる。博多は新幹線で西のターミナルであるから、当然に在来線が特急という形で鹿児島、長崎、佐世保、宮崎、大分などへ連絡する。そこで今回は博多着の新幹線の終着を受けて在来線がどのようにダイヤを組んでいるかをみることにした。もちろん、これは広島や新潟でも同様である。

東京1852（博多行終発の「のぞみ」）は博多へ2353の終着となる。約6時間の運行である。これを受けて在来線ではつぎのようなダイヤがある。

☆ 鹿児島本線

下り（博多002始発久留米行、006始発特急ドリームつばめ西鹿児島行、014発二日市行、104発南福岡行の4本）

上り（博多006始発福岡行）

すなわち、下りは4本（特急を除くと実質3本）で上りは福岡（21.6軒）行の1本である。この最終便が小倉に停車して博多へ向かうのであるから、逆方向への上り便が少ないのは当然であり、博多から20軒あたりが1つの利用限界とみているのであろう。他方、下りは新幹線の延長になるが博多から久留米へ35.7軒、二日市へ14.2軒、南福岡へ6.7軒になるが、久留米は西鉄との競争で乗客を恒久的に確保する姿勢があり、二日市などそれに続いての発車があるところに博多の駅勢の強味がある。二日市行と次の南福岡行はともに門司港を2239、2335の発であるが、後者は特に回送の意味合いが強い。南福岡は元は雑所^{ざっしょのくま}隈で、それを分かり易く改名し電車区（略名

ミフ)を置いている。二日市も翌日の運行に備えての回送の意味もあろう。

つぎに広島を考えたい。東京終発1952(のぞみ号広島行)の列車は2351が終着となる。そこで、在来線への連絡をみると、

☆ 山陽本線

下り (広島2358終発岩国行)

001終発白市行=最近西条行に変更、翌朝西条発広島行になる)

☆ 呉 線

上り (広島2358終発広行)

☆ 可 部 線

下り (広島002終発可部行)

の3方向があるけれども、芸備線は広島2310の終発志和口行であって連絡はない。広島-岩国間41.7軒、広島-白市間40.8軒(広島-西条間31.8軒)、広島-広間33.2軒、広島-可部間17.0軒などがある。広島では新幹線の三原-広島ルートが在来線とかなり離れていることもあって広島からは上り方面も博多より長い走行線であり、それはシティ区間として日中でも運転しているところであり、岩国、広、可部も同様である。芸備線も広島の郊外へ拡勢するルートであり、市内の狩留家-広島間で運転回数が増加したものの、この部分からは外されている。鉄道側からみればまだその時期ではないと判断しているのであろう。可部線も最近までは外されていたが、可部線の終発を遅らせることで間に合わせることにしたわけで、そのような展開にさせる広島市勢の充実が駅勢に反映したものであろう。

つぎに新潟がある。当市はローカルながら地方の中心都市で在来線も集散し、新幹線のターミナルとなっている。東京-新潟間333.9軒(東京-名古屋間366.0軒)と比較的距離が短く列車利用度を考えてのことか、東京2300終発は高崎行である。その前の便は東京発越後湯沢止であり、新潟行の東京終発「あさひ」は2140で2352の新潟着となる。この時刻では、新潟駅で在来線に連絡することはできない。新潟終発でみると信越線方面は2339新津行、越後線方面は2333吉田行、白新線方面は2331発新発田行である。

新潟市からその郊外地域へは新幹線を受けての最終列車を運用する程市域が充実していないと見做されているのであろう。百万都市というのはこのあたりが郊外でも充実していると鉄道側は考えてのことであろう。因みに人口ではほぼ類似の岡山駅を考える。多くの在来線が集中しているだけにそれが広島と比べてどのようになっているだろうか。東京1914終発岡山行「ひかり」は2323に岡山へ到着する（しかしその38分後の広島行終発の「のぞみ」はそれより早く2314に岡山着となる）。山陽線下りは2331発の福山行、002発の倉敷行、上りは2324上郡行、赤穂線上り2338備前片上行、宇野線下り2324宇野行（茶屋町で高松行に連絡）、吉備線下り2331（総社行などがあり多面的である。人口は60万人ながら西へ15.9軒で倉敷（40万人）、58.3軒で福山市（38万人）があり、さらに備前片上33.7軒、宇野（32.8軒）も含めて、鉄道と古くからの集落が共存しており、遅い時間帯でも鉄道側は旅客需要があるのを見越してのことであろう。逆に鉄道は集落の維持に大きな貢献をしている1例とみることもできる。

(3) 海 運

狭い谷筋や近くにせまる台地など、平野に恵まれない広島にとって、広島湾は重要な位置を占める。しかも、湾内の島しょには6万人が住み、観光地宮島もある。湾内は台風による風波も短時間で収縮し、湾口は南向きである。広島港は特定重要港湾に指定され、近く国際航路の釜関航路が開設されるという。かつてグリーンフェリーが広島―大阪を運航し、それが船中泊で安く大阪へ行くことができた。現在では夜行バスがその代行をつとめる形である。広島として、海上への広がりを考えることは議会関係のみならず、商工会議所サイドからも古くから主張されてきたことで、昭和40年代（1965頃）の「広島湾開発マスタープラン」から、現在の「広島湾海生都市構想」まで、その方向は失われてはいない。しかし、具体的な取り組みでは今後の問題となっている。

さて、広島は湾内に島しょをもつ海の玄関口であり、四国の松山や今治

にも直結する航路をもつ。また、呉・広島－別府航路も復活し、釜関航路の延長による再開も進められている。今、広島港の乗降人員を考えてみたい（図10）。すなわち、船舶乗降人員は全国的にみても広島港は337万人で4位であり、厳島港は鹿児島に次いで2位である。小用港（江田島町）や

図10 1999年港湾乗降人員

500						鹿児島669	
450				厳島493			
400							
350						桜島366	
300				広島337			
250				小用250			
200			鳥羽243 岩屋238 神戸219 (新潟206) (両津191) 浜金谷187,横須賀188 大阪176 東京162	呉248	松山226, 高松221	垂水207	
150					土庄182	博多181 北九州169	
100		松島135 気仙沼114 塩釜108	師崎108	土生145 尾道138 竹原116	今治116	多比良132, 長州132 肥前大島119, 長崎115	石垣134
90 80 70 60 50	苫小牧71 稚内62 函館54	休屋55,青森50	伊良湖89 姫路74 熱海64	宇野97 鯉崎83 下関60 瀬戸田54,柳井50	小松島76 宮浦64,立石61(工) 宮浦50(香)	島原91 佐世保84 福江73,大分72, 別府71 呼子56	那覇63 平良59,仲間54,竹富東51
	北海道	東北	中央日本 (日本海)	中国	四国	九州	沖縄

(注) 工：愛媛県，香：香川県

その対向港である呉港も利用者は全国的である。広島湾内のこれら諸港の数値はもっと重要視されねばならない。広島港の乗降客は平成11年（1999）で337万人であるが、平成元年（1989）では388万人、昭和53年（1978）では454万人であった。利用者の減がみられるとはいえ、ともにかくも300万人以上が通過する港であるから、行政サイドは副都心として港湾地区を早急に育てることである。港湾地区と都心部や広島駅、広島西飛行場、商工センターから五日市駅方面へのアクセスを早く確立し、都市内部の人の動きをスムーズにさせることである。

行政上、広島港は県管理であり港周辺での陸上部の諸施設では県との合意が必要となる。戦前、宇品港が陸軍の管理下にあったとき、民間用として港内の一部に市営棧橋があった。現在は大きく県営棧橋として元宇品の西側の海面で施設を拡充しつつある。広島港の相手港として広島から直接航路のある厳島港（それは生活航路と観光を兼ねた港）・呉・小用、松山・今治などの諸港と連携しながら、相互に利用者の最大便益を諸事業に生かすことである。その一環として、島しょからのすべての航路が広島港に集中するのではなく、漁港になっているが、草津港の利用をもっと拡大する方向はないのであろうか。島から広島港を経ての2港寄りでも良いと思う。草津港も当面は水産荷揚げだけでなく、その他貨物に広げることでトラック一辺倒の商工センターの貨物の輸送需要に海上からの風穴をあけることである。中国電力が南原の揚水式発電所用の水車陸揚げの例もある。

すなわち、草津港の補助港化と同時に、広島西飛行場の近くにも旅客船の発着所が設定できないものか。草津港との相互関係の港の施設でも良いと思う。要は湾内島しょの住民や四国からの乗降客にも理解を得るということである。

結 論

百万都市としての広島は地方の中核都市と目されながらも、札幌や福岡に遅れをとりつつあるといわれる。2市は東京の強力な支配力の及び難い

地理的位置にあると考え、広島は交通の発達とともに300軒離れた大阪の支配力に影響され易い。広島は対大阪関係を意識しながら、先ず域内を交通の利便さで固めながら中国・四国へ伸びている広島からのルートを育てていくことである。現時では、広島の置かれた立場からは大阪は必然のものである。また、広島は平地に乏しい。しかし、海上に向かっては広い拡勢地域をもつ。広島としての内部を固めながら、瀬戸内架橋を視野に入れて外部へ拡勢することになる。この場合、交通が主役である。広島中心の1次圏、2次圏から広島に住所を移さなくても良いように（周辺部と都心・副都心部が人の交流の増加によることで）ともに栄えていくということ、そのための交通能力の向上である。広島の風土を考えながら各種交通機能の連携が求められる。

参 考 文 献

- 和辻哲郎：『風土，人間学考察』，岩波書店，1967年（第32刷），253ページ。
『都市問題事典』：磯村英一編，鹿島研究所出版会，1967年（2版），773ページ。
『共武政表，明治八年版』：陸軍参謀部編，青史社，1976年（復刻）。
『広島新史資料編Ⅱ（復興編）』，広島市，1982年，598ページ。
「2001地域経済総覧」：東洋経済新報社，871ページ。
『新修広島市史第2巻政治史編』，広島市役所，1958年，804ページ。
『港湾統計（年報）平成11年』，国土交通省総合政策局情報管理部，社団法人日本港湾協会，2001年，605ページ。
（同上）平成元年版，昭和53年版，昭和42年版。

Summary

The perspective of the 21st C. Hiroshima —— with its “Fudo” background ——

Terutada Higashi

Hiroshima has its own condition characteristic of land and climate.

We Japanese call it “Fudo” in our own language, but it seems hard for us to put “Fudo” in proper English, which we can dare to identify with the English expression ‘natural and cultural environment’.

We have four major cities as provincial metropolis in Japan; Sapporo, Fukuoka, Sendai and Hiroshima.

The former two of which have the reason for more flourishing and booming town as a matter of course because they are far distant from Capital Tokyo or the second populated ‘Kinki’ area including Osaka and, besides, they are located on the adjoining island off the mainland of Japan.

Thefore, they occupy top-position on the respective island and act as an independent capital-like function.

On the contrary, the latter two of which are rather small than the former, because they are situated on the mainland of Japan and are comparatively less distant from Tokyo and Osaka respectively.

Hiroshima is said to be a city not to keep an independent “Fudo”, but easily influenced under above-mentioned one.

Hiroshima has developed, expanded and flourished her fortune/destiny till now in spite of her rigorous disadvantaged geographical condition.

In the course of repulsing her less-favored destined condition, we owe her dynamic power to the ability of prefectural and municipal administra-

tion and private enterprise.

Hiroshima is a verginal centaral city as well as the first atomic-bombed city famous throughout the whole-world.

Hiroshima in the 21st century is imposed heavy task of a wide perspective of rearrangement and development of land, sea, air route within and without city on us.

We must not only improve and intensify the function of provincial center but also have a self-awareness of the World City, a mecca for people seeking for world peace.