

広島横川の水辺に着目した都市形成に関する研究

熊本大学工学部 学生会員 ○中村康佑

熊本大学政創研 正会員 田中尚人
 熊本大学政創研 正会員 岩田圭佑

1. はじめに

広島は太田川を中心として発展した水の都として知られる。広島において水辺は市民の憩いの場として大切にされてきた。舟運を基軸に発展した都市であることから水辺との距離が近いことが考えられる。現在も水辺を活かした取り組みがなされている。広島において、今後の水辺利用を考えるためにも、水辺とその後背地にある都市の変遷を整理しておくことは重要であると考えられる。広島の水辺に着目した場合、「雁木」を考慮する必要がある。雁木とは石造の階段護岸であり、舟運が栄えた太田川において船着き場として利用された。現在新旧あわせて 300 基以上の雁木がある。一方でこれら雁木についての詳しい研究はなされていない。そこで本研究では、交通の要衝および物流拠点として栄えた横川地区を対象に、歴史的・地理的側面から横川の水辺の都市形成の履歴と、その実態を明らかにすることを目的とする。

既往研究について、都市形成に関する研究として鉄道に着目した伊東らの「鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究」¹⁾、また水辺に着目して都市形成を整理した菅原らの「米代川流域における舟運とまちの変遷に関する研究」²⁾などがある。また、雁木に関する研究として市吉らの「近世広島県瀬港の港湾整備と施設群の現存状況に関する研究」³⁾などがあるが、雁木に着目した研究は希少である。都市形成に関する研究は、鉄道や舟運、港湾施設といった輸送インフラに着目して分析を行っているものが多い。そこで本研究においても輸送インフラに着目することが重要であると考えた。

本研究は水辺に着目し、歴史の整理と地理的分析を行った。また、雁木に着目して歴史的及び地理的側面から都市形成を分析している点に特徴がある。

2. 横川の水辺における歴史の整理

本章では、参考文献⁴⁾より表 1 に示した年表を作成、水辺に着目して横川の歴史の整理を行う。

(1) 江戸時代 (~1867) 江戸時代、横川の対岸の白島付近に藩の運上場、横川付近に材木蔵が設置された。これをきっかけとして横川周辺に材木が集まるようになった。水害が頻発した時代でもあった。



図 1 対象地と楠木の大雁木(現在)

(2) 明治時代 (1868~1912) 1897(明治 30)年、山陽鉄道が広島から徳山まで延伸した。横川にも駅が設けられ、1898(明治 31)年には横川駅から太田川河畔まで支線が敷設、大雁木が改修される。舟運から陸運への切替えに大雁木が利用され、舟運と鉄道の共存が図られた。1910(明治 43)年には軽便鉄道可部線が開通し、可部からの鉄道による輸送が可能となる。以降鉄道整備が順次進められていった。

表 1 横川の都市形成に関する年表(明治 30~明治 45)

西暦	年号	横川(三篠地区)の出来事	輸送インフラ整備
1897	明治 30	広島倉庫株式会社創立 楠木に広島倉庫株式会社が創業後消滅するも理由不明	山陽鉄道株式会社が山口県徳山まで開通する 横川駅が営業を開始 横川駅から太田川河畔まで延長40線の支線が敷設される 大雁木に貨物積降場が設置される
1898	明治 31		大雁木に貨物積降場が設置される
1900	明治 33	製針機械を購入、田村雅一針の機械製法開始	
1901	明治 34	ライジングサン石油会社が支線に接続する専用線を敷いて広島油槽所を設置	貨物積降場の直営が開始される
1902	明治 35		
1903	明治 36	横川駅に横川荷扱所が設けられ横川駅と分立 広島木材商組合が発足する	雁木に鉄道荷扱出張所を併置する 日本初の乗合自動車(横川-可部間)に運転される、約10ヶ月で廃業
1904	明治 37	日露戦争に三篠町より120名出征する	
1905	明治 38	地震が発生し所々で被害が出る	私鉄買収法により山陽線が政府の所管となる
1906	明治 39	小田倉助が横川町に製材工場を設ける 田村雅一氏「メリケン針」の製造を開始する	山陽鉄道が国鉄に買収される 広島軌道株式会社が創立される 広島軌道株式会社に横川-可部間の軌道敷設を特許される 大日本軌道株式会社(広島支社)によって本町字猿塚より可部町に至る軽便鉄道敷設の工事を起こす
1907	明治 40	安佐郡三篠村に町制を施行、三篠町に改称する スタンダード石油会社が支線に接続する専用線を敷いてスタンダード石油油槽所を設置	
1908	明治 41		私鉄が広島-可部間で軌道敷設開始 大日本軌道株式会社を創立、広島軌道は同社に合併、広島支社となる
1909	明治 42	株式会社常設家畜市場を三篠町に開設	荷扱所を廃止され支線が無料使用になる 大日本軌道株式会社経営の軽便鉄道三篠町-孤園間が開通
1910	明治 43		大日本軌道株式会社の軽便鉄道可部-広島間が開通する
1911	明治 44		軽便鉄道可部線可部まで開通 三篠橋の架橋が開始
1912	明治 45	山田吉左衛門太田川治水計画発案	三篠橋が開通

(3) 大正時代~昭和時代前期 (1912~1940) 1923(大正 12)年になると、支線は砂利線と呼ばれ、継続して利用されていた。しかし上流でのダム開発による水量の減少や、鉄道など陸上交通の発展が進んだことで輸送



図2 横川の土地利用の変遷

の主軸は陸上輸送へ移り、昭和初期には筏や舟運は姿を消してしまつたとされる。

3 時代に区分して整理したところ、江戸時代は物流拠点としての基礎ができた時代、明治時代は舟運の最盛期であり陸運と共生した時代、大正～昭和時代前期は陸運への転換の時代と見ることができる。これらから、横川の水辺が最も活発に変化し、都市形成に影響を与えたのは、明治時代であったと考えられる。

3. 横川の地理的特性に関する分析

本章では、地形図を用いて横川周辺の土地利用の分析を行う。

(1) 横川の位置づけ 横川には雲石街道が南北に通っており、広島城下の北方の入り口となっていた。雲石街道でつながる可部町とのつながりが深かった。可部町は雲石街道が出雲街道と石見街道の分岐点で宿場町であった。また水上交通の拠点でもあった。1910(明治43)年、軽便鉄道可部線が開通するが、当時の起終点は横川と可部町だった。1897(明治30)年の山陽鉄道横川駅の設置などからも、横川は交通の要衝であったことがわかる。

(2) 横川周辺の地理的分析 横川を含む三篠地区は太田川放水路の改修工事が行われるまでは四方を川に囲まれており、輪中になっており、水害が頻発していた。また、対岸には広島城があり、基町、白島、寺町は城下町となっていたが、横川は城下町に含まれなかった。そのため、藩による計画的な町割りがなされず⁵⁾、町民による自由なまちづくりが進んだ。

横川を広域的な視点から分析したところ、周辺の地域との関係から、交通の要衝として機能したことが分かった。また、水害を受けやすい地域だったことが確認できた。

4. 大雁木に着目した横川の空間分析

本章では、これまでの歴史的・地理的整理をもとに、横川の都市形成の分析を行う。分析は「楠木の大雁木」に着目して進める。横川の水辺における都市形成が「楠

木の大雁木」を中心に整理できることを示す。

(1) 大雁木を視点とした地理的分析 図-2は、横川の土地利用の変遷を示したものである。山陽鉄道敷設まで、横川付近は田畑がほとんどで、建物は街道沿いに集まっていた。可部線の開通もあって人が集まるようになった。この図からは太田川方面に市街地が拡大しているのがわかる。これは支線と大雁木の改修が行われたことで、太田川方面に生活の場が広がっていったためと考えられる。

(2) 水辺の歴史における雁木の位置づけ 大雁木は江戸時代に6間(5.5m)幅だった雁木が明治に入り鉄道の敷設をきっかけに大型化されたものである。舟運と陸運の結節点となることが期待され、大正初期までは結節点として機能した。しかし陸上交通が主になるにつれ雁木の利用も少なくなっていったと考えられる。

(3) 大雁木に着目した横川の都市形成に関する考察

大雁木に着目すると、横川の都市形成は①江戸期、②明治期、③大正・昭和前期に区分することができる。これらの区分において、各境界点となる時期には、それぞれ雁木が関係していることが分かった。

5. まとめ

横川の水辺の都市形成は、大雁木を中心に整理することができた。また、各時代区分の変化点には大雁木が関係しており、水辺の都市形成と深い関係があることが分かった。

【参考文献】 1) 伊東宏匡, 田中尚人, 秋山孝正; 鉄道網を基軸とした岐阜市の都市形成に関する研究, 土木計画学研究, Vol.22 2) 菅原恵介, 川村公一, 清水浩志郎, 木村裕一; 米代川流域における舟運とまちの変遷に関する研究—能代・二ツ井を例に—, 土木史研究, Vol.23, 2004 3) 市吉太郎, 植松弘幸, 長野隆人, 金子慎太郎, 伊東孝; 近世広島県鞆港の港湾整備と施設群の現存状況に関する研究, 土木史研究, 第21号, 2001 4) 広島市三篠地区社会福祉協議会; 広島市三篠郷土史, 1970 5) 横川商店街振興組合; 横川発展史, 2010