

楠木の大雁木にみる土木遺産としての価値に関する研究

中村 康佑¹・田中 尚人²・岩田 圭佑³

¹学生会員 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail:132d8822@st.kumamoto-u.ac.jp

²正会員 熊本大学 准教授 政策創造研究教育センター（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail:naotot@kumamoto-u.ac.jp

³正会員 熊本大学 特任助教 政策創造研究教育センター（〒860-8555 熊本市中央区黒髪2-39-1）

E-mail:iwatake@kumamoto-u.ac.jp

広島の水辺には舟運で利用された石造の階段状の船着場である雁木が多数現存し、近年その利用や保全などの取組が行われている。関心の高まりがうかがえるが認知度は低い。今後の広島の水辺利用を考えるうえでも、土木遺産としての雁木の価値づけが必要である。本研究の目的は楠木の大雁木を事例に、周辺地域との関係を歴史的・地理的に明らかにし、その価値を考察することである。楠木の大雁木の後背地であるまち、横川の発展は鉄道整備と関係し、楠木の大雁木は鉄道敷設に起因して大型に改修された。また舟運や鉄道といった、地域からの要請によってその機能を発揮していたことから、横川の水辺の履歴が刻まれた構造物であるといえる。地域の歴史を背負い、ネットワークで機能したことが雁木の評価の視点として重要である。

Key Words :gangi,water navigation system ,outstanding universal value ,city development

1. 序論

(1) 研究の背景および目的

広島の水辺を語るうえで、雁木はなくてはならないものである。雁木とは広島発展を支えた太田川舟運で利用された、階段状の船着場および護岸である。現在では近・現代に入って築造されたものを含めて約 300 基以上が現存しているとされる。江戸時代の水辺の様子を描いた「江山一覽図」には当時の水辺の様子が生き活きと描かれている。このなかには雁木も描かれており、舟から荷揚げしたり、渡し船の船着き場として利用されるなど、生活空間の一部だったことがうかがえる。

近年では広島の水辺利用において雁木の利用の仕方も考えられるようになり、さらに 2002 年には「京橋川周辺の雁木群」が土木学会の選奨土木遺産¹⁾に選定されるなど雁木への関心の高まりがうかがえる。しかし、雁木に関する研究は未だ多くないのが現状である。先述のように選奨土木遺産へも選定されているが、雁木の認知度は高くない。雁木は今後の広島の水辺利用を考えるうえでも重要なものであり、土木遺産としての価値づけが必要であると考えられる。

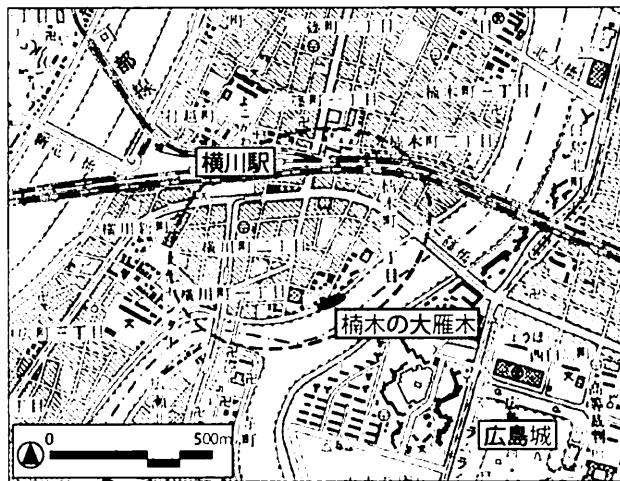


図-1 研究対象地と雁木の位置

そこで本研究の目的は雁木と周辺地域との関係を歴史的・地理的に明らかにしたうえで、土木遺産としてみた楠木の大雁木の価値について考察することである。なお、300 基以上の雁木を網羅することは難しいため、本研究では「楠木の大雁木」を事例とした。

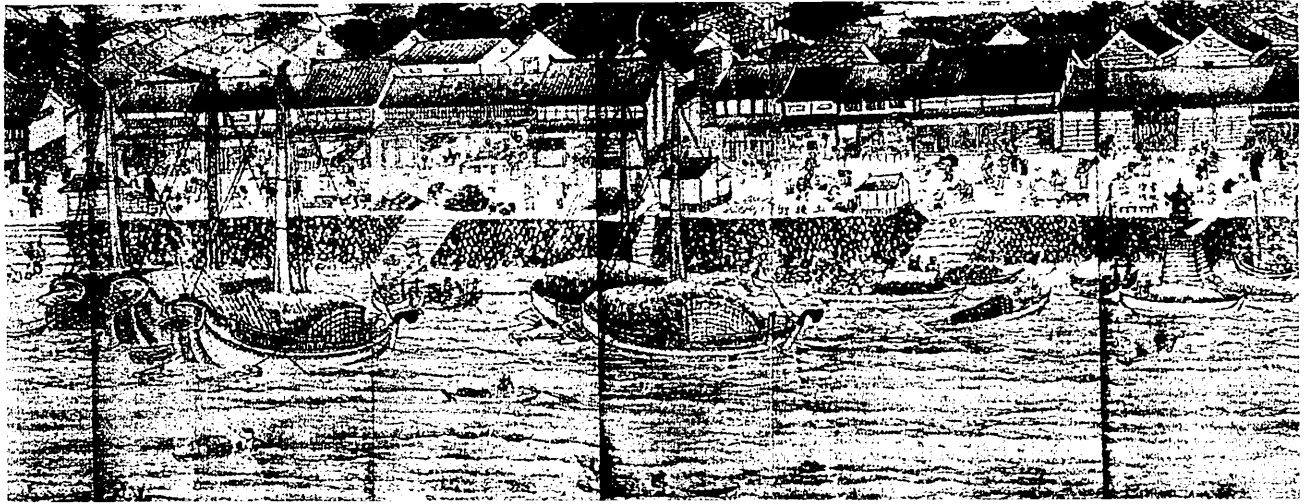


図-2 江山一覽図 廻船の荷揚げ（参考文献²より抜粋）

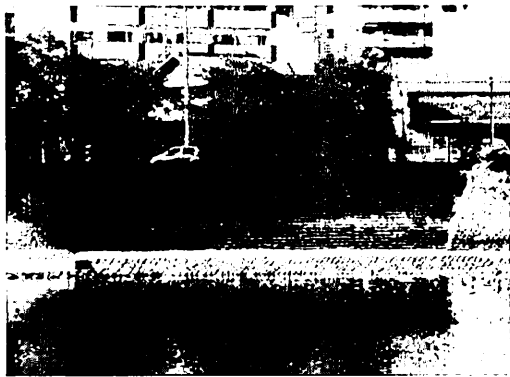


図-3 現在の楠木の大雁木（筆者撮影）



松成屋と本雁木
図-4 昭和初期の楠木の大雁木
（横川商店街振興組合提供）



図-5 舟運の様子（別院付近）
（参考文献²より抜粋）

(2) 研究対象の選定

a) 楠木の大雁木の選定理由

楠木の大雁木はもともと渡し場に利用された雁木が鉄道敷設を期に拡張されたものである。写真2に示す大雁木は昭和初期のもので、幅約 100m とされる。現在の大雁木は当時より小さく、幅約 23m となっている。積み直しが繰り返されたと考えられ、現在のものは平成 9 年に補修を行ったものである。

雁木に関する資料は十分であるとは言えない。雁木は 2 種類に大別されると考えられ、一つは個人宅から川に降りるように造られた雁木、もう一つは物流などに利用された公共性の高い雁木である。今回は一つの雁木に着目することから、ある程度資料が残っていると考えられる物流に利用された雁木を取り扱った。対象とした楠木の大雁木は郷土誌で紹介されたり、地元出身者の手記が残されるなど資料が残っていたため研究対象とした。

b) 対象地の概要

楠木の大雁木の後背の街である横川について定義する。1889（明治 22）年の市町村制の施行で打越村、新庄村、楠木村が合併し、三篠村が誕生した。1907（明治 40）年には町制が施行され三篠町になり、昭和 4 年に広島市と合併した。1933（昭和 8）年の町名変更で横川町となった。横川は楠木村の一部であったため、横川の歴史を扱うためには楠木村、三篠町など広くとらえて資料収集する必要があった。このことをふまえ、本研究では対象地域を「横川」と呼ぶこととした。

JR 横川駅がまちの中心に位置し JR 山陽本線、JR 可部線、国道 183 号、広島電車横川線などの交通網が密集する。出雲石見街道が通っていたため、旧街道は現在横川本通り商店街となっている。町工場や材木店、古くからある商店や遊戯場なども見られ、都市としての開発と昔の面影の両面をもったまちである。

(3) 既往研究の整理

本研究に関連する既往研究を整理する。雁木を扱った研究は少なく、特に太田川の雁木群に関するものは希少である。川后は京橋川右岸に現存する護岸の歴史性調査³⁾を行い、石の積み方から護岸の築造年代を推測した。太田川以外の雁木については、市吉らが近世広島県鞆港の港湾設備と施設群の現存状況に関する研究⁴⁾で、港の整備経緯を明らかにしたうえで実測による雁木の現況把握を行っている。鞆港の雁木について「商いの町並みが隣接し、これらと有機的に関連しあって空間を形成している点において、鞆港の現存する雁木は、大きな文化遺産的価値をもっている」と述べているが詳細な分析は行われていない。

近代化遺産に関する研究としては、水辺の近代化遺産の保全について土木構造物と地域との関係を考慮した田中らの研究⁵⁾が挙げられる。近代化遺産保全の意義や手法には、対象土木構造物と地域との歴史的な結びつきを考慮することが重要であるとしている。

雁木に関する研究は少ないため、価値づけを行うためにも研究の蓄積が必要である。また既往研究の指摘から、雁木と地域との関係や、雁木と地域が構成する空間が土木遺産としての価値づけにおける視点であると考える。

2. 横川における水辺の歴史

横川の水辺は江戸時代からの利用が確認でき、明治以降になると近代化が進められている。本章では参考文献をもとに、楠木の大雁木と横川の水辺に着目して史実を整理した。時代ごとに特徴的な史実とその特徴を示す。

(1) 江戸時代(～1867)

藩政時代、三篠橋東詰付近、西白島に藩の舟運の役場である運上場が設置された。1715(正徳5)年、運上場は御材木場に改称され、運上場の対岸にあたる楠木には「材木蔵」が設置された。舟運によって運ばれた木材等の林産物は運上場で木場役人の検査を受け、その後用途ごとに蔵納めされた。このため両岸は木材の大集散地となった。この時代、楠木の大雁木があった辺りにはもっと規模の小さい3間幅(約6m)の雁木があったとされ、渡し船の船着場として利用されたようである。横川が物資の集散地として利用される基礎が出来た時代であるといえる。

(2) 明治時代(1868～1912)

横川でも明治時代に鉄道敷設による近代化が進められた(図-6)。1897(明治30)年、山陽鉄道は山口県徳山まで開通し、横川にも横川駅が設置された。一度は設置

表-1 横川の水辺の歴史

1715	正徳5	運上場が「御材木場」に改称される
1825	文政8	楠木町付近に藩の運上場の木蔵が建てられる
1871	明治4	材木場が廃止される
1894	明治27	山陽鉄道が広島まで延伸する
1897	明治30	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
1898	明治31	横川駅から大雁木まで延長40鎖の支線が敷設される 大雁木に貨物積降場が設置される
1903	明治36	雁木に鉄道荷扱出張所を併設する
1911	明治44	軽便鉄道可部線可部まで開通
1923	大正12	支線を横川砂利線と改称し使用料を取るようになる
1926	昭和元	己斐-横川間、広島-横川間の複線運転開始
1930	昭和5	横川-可部間の軌道を1.067Mに改良し全線電化開業



図-6 横川における鉄道整備の変遷

を撤回されたものの、地元民の強い要望で再度設置が認められた。物資集散の地としての発展が期待されていたことがわかる。さらには1898(明治31)年に横川駅から太田川河畔まで支線が敷設され、大雁木付近に貨物積降場が設置された。1908(明治41)年からは大日本軌道株式会社により可部線の敷設が開始され、横川から北方への陸路移動が可能になった。横川-可部間の移動時間を舟運に比べ30分短縮した。舟運衰退の一つの要因であると考えられる。

1898(明治31)年当時の舟運と雁木について、横川に住んでいた西浦氏の手記⁶⁾によると、「日清戦争後、明治30年に山陽鉄道の広島、徳山間が開通すると、横川駅が開設せられ、県当局、山陽鉄道株式会社ならびに地元先輩融資の協力によって、太田川沿岸の豊富な農産資源と瀬戸内海島嶼との海運による物資を横川に水揚げし、陸運に切りかへることをキャッチフレーズとして、横川駅を広島市における貨物の中心化を企画せられて、太田川の沿岸陸揚場として大雁木が修理せられた。」⁷⁾とされる。つまり楠木の大雁木は1897(明治30)年頃

に多くの舟がつける沿岸陸揚場として、また舟運と鉄道の結節点としての機能を期待され支線の敷設と共に大雁木へと改修されたことがわかった。

(3) 昭和時代(1912～1940)

1923(大正12)年頃、支線は砂利線に改称され、建築資材などを運んでいた⁸⁾。楠木の大雁木には砂利を運ぶ舟が停泊した。横川駅については1929(昭和4)年に貨物取扱の収入において広島運転事務所管内49駅中、4位という好成績をおさめている⁹⁾。

上流でのダム開発による水量減少や鉄道など陸上交通の発展が進んだことで輸送の主軸は舟運から陸上輸送へと転換していった。昭和初期には筏や舟運はほとんど姿を消してしまったとされる。

以上のことから、横川の水辺が最も活発に利用されたのは明治時代であったことがわかった。楠木の大雁木は明治時代の水辺がもっとも活発に利用された時代に地域の要請をもとに造られたことがわかった。

3. 楠木の大雁木の立地特性

楠木の大雁木は舟運や鉄道など物流で主に利用された。その基礎には立地的な特性があると考えられる。本章では地形図を用いて楠木の大雁木の立地条件を分析した。

(1) 舟運に着目した地理的特性

横川が舟運で主に利用され始めたのは対岸の白島に藩の運上場ができた時である。横川は貯木場として利用され、藩の木蔵も建てられた。対岸は広島城と城下町だったが横川は城下町に含まれなかった。しかし運上場と貯

木場というセットで考えられることもあり、決してつながりが薄かったわけではなかったようである。

次に駅の場所と川との関係性を見てみる。横川の両隣である広島駅、己斐駅に比べ横川駅のある横川および白島付近は川幅も広く、比較的に直線であることがわかる。川船や筏にとっては接岸するのに有利な条件だったと考えられる。そのため舟運と鉄道を考えた場合には横川が最適だったと予想される。

(2) 鉄道に着目した地理的特性

横川駅から横川橋までの街道沿いは商店街が形成され、横川の生活を支えていた。現在でも商店街として残っている。また川沿いにも建物が集まっており、これらは材木店が中心だった。舟運で運ばれた材木を扱うために川沿いに集まっていた。川沿いと駅周辺、街道沿いに建物が多く集まり、その間の土地は田畑として利用されていた。他の2駅と比較して横川駅は舟運との連携において利便性が高かったと考えられる。他の2駅の近くを流れる川と比べてみても、横川の前を流れる本川は川幅が広い。また江戸時代の運上場と木蔵があったことから物資が集まる場所という特性を持っていた。さらに山県方面は芸備鉄道が通って広島駅に、加計・可部方面は可部線が通り横川駅に接続され、物資運搬の役割を担った。こういったことから横川は広島駅の隣の駅でありながら物資集散の地として機能したと考えられる。

以上より横川は立地的に舟運、鉄道の双方に利用しやすい場所であったことがわかった。そのために物資の集散地としての機能をもつことができたと考えられる。

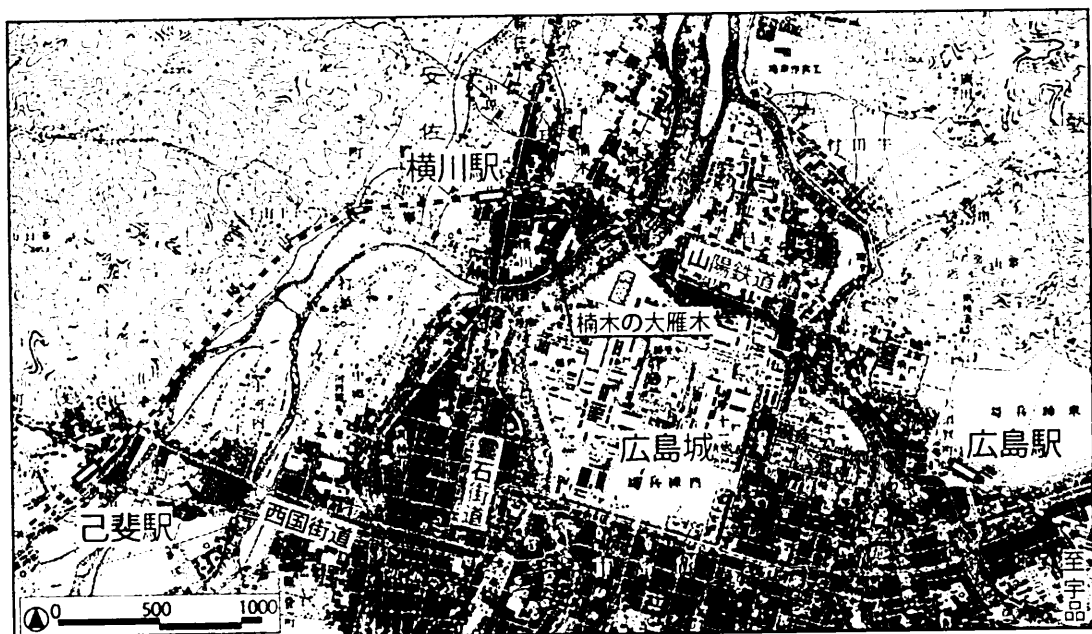


図-7 広島市街地の鉄道と街道の様子

(3) 横川の水辺における土地利用の変化

地形図を用いて土地利用の変化から、横川の変遷について分析した。明治31年から昭和25年までの土地利用の変遷をまとめたものが図-8である。この図をみると、明治から大正にかけて建物が建設されていることがわかる。大正から昭和にかけては大きな市街地の変化は見られない。横川在住の方にインタビューを行ったところ、「祖父は駅が横川にできたことで明治の末ごろ横川に移住した。当時、周りは田んぼだったと話していた。」との話を得ることができた。このことから1897(明治30)年の山陽鉄開通と横川駅設置により、駅周辺に人が多く集まったとみられる。これらのことから明治から大正にかけて、横川駅の設置をきっかけとして人々が集まったことで横川の市街化が進んだと考えられる。

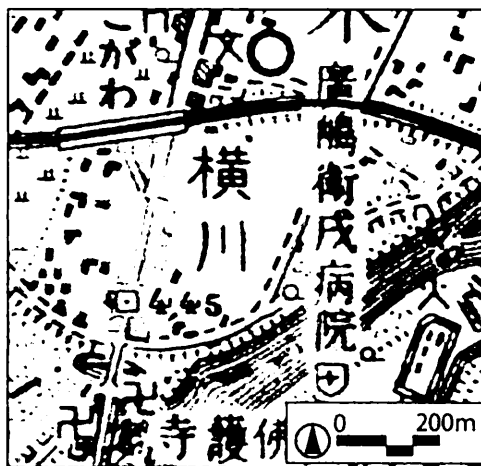
以上のことから、横川は鉄道と舟運の連携を行うのに有利であり、結節点の機能を期待して楠木の大雁木が築造されたと考えられる。また横川の都市化は鉄道敷設が大きな要因であったことがわかった。

4. 楠木の大雁木の位置づけ

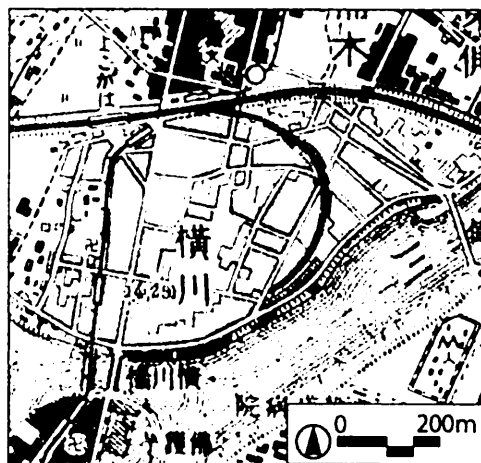
本章では、楠木の大雁木の利用について整理し、横川の水辺の歴史における大雁木の位置づけを考察する。参考文献をもとに、楠木の大雁木に関する記述を整理した。

(1) 楠木の大雁木の利用実態¹⁰⁾

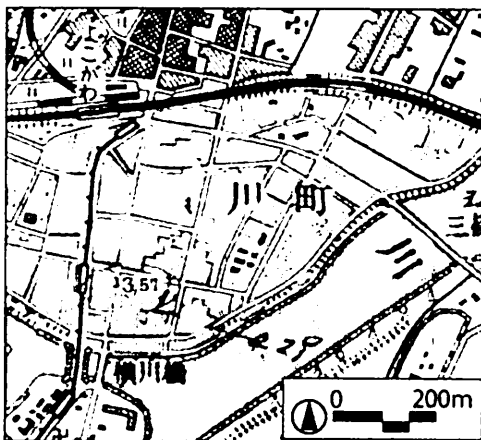
楠木の大雁木は舟運と鉄道による陸運の連携を目的として横川駅からの支線と共に造られた。横川駅を広島市における貨物の中心地にしたいというビジョンがあったためである。しかし実際の利用については不便な点も多かった。荷役に関しては、大雁木を利用する場合、舟から荷揚げして荷揚置場に置きその後道路を越えて支線の脇に設けられた倉庫入口まで約30m、支線まで約40m以上の距離を馬車もしくは人力で運ばなければならなかった。また支線に関しては、小駅だった横川駅の支線に機関車を走らせる余裕はない為、手押しの台車が用いられた。横川駅から楠木の大雁木まで約750mの線路を、荷物を載せて手押しで運ばなければならなかった。このような点から、楠木の大雁木から支線を利用した駅までの輸送は効率的なものではなかった。一方で全く利用がなかったわけではなく、上流から運ばれるタタラ銑鉄などは大雁木に水揚げされ、支線を用いた水陸連帯が可能だった。また、綿糸や綿花などの取引もあった。明治39年に国鉄化し、支線の利用が有料化すると運送業者は利用から手を引いたが、関西肥料会社が製品、原料の発着に支線を利用した。大正に入ってから砂利採集業者が納品・販売するのに利用した。このように、利用効



(a) 1898 (明治31) 年



(b) 1925 (大正14) 年



(c) 1950 (昭和25) 年

図-8 横川の水辺の変遷

率が高くないという状況にありながらも使えるところで利用する努力がなされた。

(2) 横川における楠木の大雁木の位置づけ

楠木の大雁木は鉄道との連携を期待して大型化されたが横川駅の支線との連携など実際の利用には不便な面が多くあった。しかしながら何かしら利用はされており、川湊の機能を果たしていた。昭和5年発行の三篠町沿革

誌¹¹⁾には名勝の項目で「大雁木 附、居成松」として掲載されている。当時楠木の大雁木の際に大きな松の木が生えており、この松の木の由来とともに紹介されている。紹介には「太田川流域に於ける最大の貨物陸揚場なり、元同所は三間幅の雁木にて僅に川船の荷揚場なりしも鐵道の敷設と共に大改築をなし専用線を敷き専ら海陸の連絡に便せしむ」¹²⁾とある。雁木の規模の大きさ、またそこにもたされた舟運と鐵道の結節点という機能が楠木の大雁木の大きな特徴であったことがうかがえる。

以上から横川の大雁木は実際の利用については期待されていた機能性を発揮することはできなかったものの、その規模や舟運と鐵道の結節点であるという点から横川の特徴としてとらえられていたことがわかった。

5. 結論

以下に本研究の成果をまとめる。

- (1) 楠木の大雁木の後背地である横川の発展は鐵道形成に深く関係しており、楠木の大雁木は鐵道の敷設に起因して築造された。
- (2) 楠木の大雁木は、船着場や川湊といった目的でつくられることはなくなったが、水辺の変化を経験してきた構造物であり、横川の水辺の履歴が刻まれている。

楠木の大雁木は、江戸時代には広島城とのつながりを持ち、近代では横川の鐵道および駅と深い関係があった。つまり楠木の大雁木は単体で機能したわけではなく、舟運や鐵道といった水辺や後背地からの要請によってその機能を発揮した。また舟運と鐵道の結節の役目を期待され大型に改修された。地域の要請によって造られた構造物である。よって、楠木の大雁木は横川の水辺の履歴が刻まれた、地域の土木遺産である。

雁木は単体としての評価も重要であるが、それ以上に広島の水辺として、面的な評価が重要である。楠木の大雁木のように、それぞれの雁木にはそれぞれの地域や水辺の履歴が刻まれていると考える。そのため、これら単体の雁木を“雁木群”としてとらえ、ネットワークでみることによって面的に広島の水辺の文脈を読み取ることができると考えられる(図-9)。よって地域の歴史を背負い、かつネットワークで機能したことが雁木の土木遺産の評価の視点として重要であることがわかった。

謝辞：本研究を進めるにあたり、氏原睦子氏、山崎学氏をはじめNPO法人雁木組の皆様、ポップラペアレンツクラブの隆杉純子氏にご協力頂いた。また、広島市郷土資料館の本田美和子氏、太田川河川事務所、横川商店街振興組合の皆様には資料提供に協力して頂いた。ここに記して深く感謝の意を表する。また、本研究は科学技術研

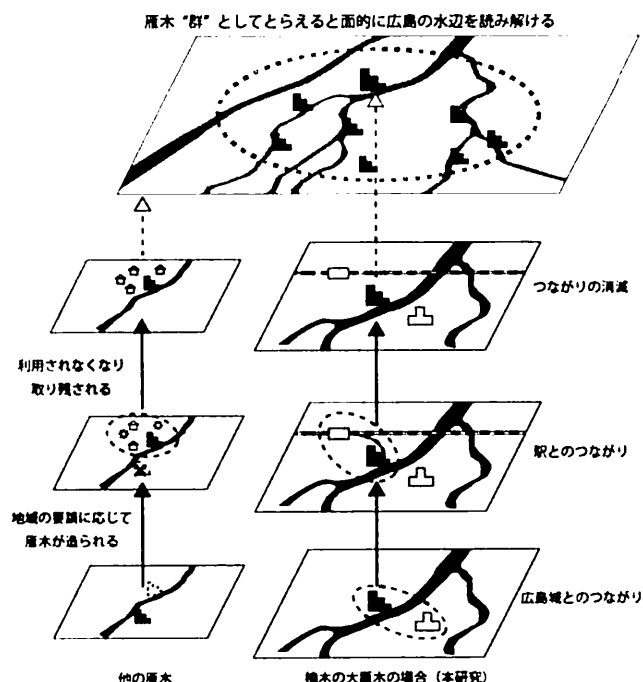


図-9 雁木群の価値の所在

究費・基盤研究(C)「歴史と文化を活かした川まちづくりのための地域マネジメント手法の開発」(田中尚人代表)の助成を受けたものである。

参考文献

- 1) 推奨土木遺産「京橋川の雁木群」選定の経緯-NPO法人雁木組ホームページ www.gangi.jp/keii.html
- 2) 建設省中国地方整備局太田川工事事務所：太田川史，建設省中国地方整備局太田川工事事務所，1993。
- 3) 川後のぞみ：京橋川右岸における護岸歴史性調査，NPO法人雁木組，2006。
- 4) 市吉太郎，植松弘幸，長野隆人，金子慎太郎，伊東孝：近世広島県瀬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，pp25-36。
- 5) 地域との関係性を考慮した水辺の近代化遺産の保全に関する研究，土木計画学研究，Vol.24 no.2，2007，pp315-322。
- 6) 西浦志乃ぶ：50年前の横川3丁目物語，1961。
- 7) 前掲6，p.224。
- 8) 前掲2，p.227。
- 9) 前掲2，p.225。
- 10) 前掲2，p.15-34。
- 11) 広島市三篠地区社会福祉協議会：広島市三篠郷土史，1970。
- 12) 前掲11，p.241。

(2013.4.5 受付)