

Title	近代における軍港都市呉の形成と発展 : 市街電車の敷設を通して
Author(s)	
Citation	令和3 (2021) 年度学部学生による自主研究奨励事業研究成果報告書. 2022
Version Type	VoR
URL	https://hdl.handle.net/11094/85592
rights	
Note	

Osaka University Knowledge Archive : OUKA

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University

令和3年度大阪大学未来基金「学部学生による自主研究奨励事業」研究成果報告書

ふりがな 氏名	にしりさ 西莉沙	学部 学科	文学部人文学科	学年	3年
ふりがな 共同 研究者氏名	なかむらかなこ 中村加奈子	学部 学科	文学部人文学科	学年	3年
	いながきけいいち 稲垣慶一		文学部人文学科		3年
	たけうちしゅんすけ 竹内舜典		文学部人文学科		3年
アドバイザー教員 氏名	飯塚一幸	所属	文学研究科		
研究課題名	近代における軍港都市呉の形成と発展ー市街電車の敷設を通してー				
研究成果の概要	研究目的、研究計画、研究方法、研究経過、研究成果等について記述すること。必要に応じて用紙を追加してもよい。(先行する研究を引用する場合は、「阪大生のためのアカデミックライティング入門」に従い、盗作剽窃にならないように引用部分を明示し文末に参考文献リストをつけること。)				
<p>2021年3月、民間の空襲被害者に対する補償を認める救済法案が国会において否決された。戦後76年を迎えてもなお戦争に苦しめられている人がまだ大勢いるのにも関わらず、世の中の戦争に対する関心が低いことに我々自身危機感を抱いている。我々は悲惨さだけを切り取らない人々の日々の暮らしを知りたいと考えている。映画「この世界の片隅に」では、戦時下においてもたくましく豊かに生きる主人公の「日常」が、戦争の「非日常」と対比して描かれている点が印象的である。この映画の舞台となった呉は、軍港都市として海軍と共に発展してきた都市であるが、我々がこの呉における都市の形成過程を追うことによって、今一度76年以上前の出来事に目を向けるきっかけになれば幸いである。</p> <p>ここで、本研究に関わる軍事史研究および近代都市史研究の研究状況とその問題点について軽く触れたい。まず、軍事史研究においては、1990年代以降「地域と軍隊」研究が隆盛しつつあるが、その検討対象は陸軍中心であり、海軍と地域社会に関する検討は少ない¹。また、近代都市史研究においても、1990年前後から大きな進展が見られるものの、6大都市に研究が集中しており、軍港都市そのものを対象にした研究はほとんどなかった²。</p> <p>しかし、『軍港都市史研究』全7巻(清文堂出版、2010～2018年)の刊行に見られるように、近年海軍と地域住民との関係に関する研究が徐々に進められてきている。</p> <p>これら先行研究の問題点及び近年の研究動向を受けて、我々は軍港都市たる呉における海軍と地域社会とのかかわりについて明らかにしたいと考えている。特に、これまでの軍隊と都市の研究に多く見られた</p>					

¹ 坂根嘉弘「軍港都市と地域社会」(坂根嘉弘編『軍港都市史研究 I 舞鶴編』、清文堂出版、2010年)。

² 成田龍一「近代日本都市史研究のセカンド・ステージ」(『歴史評論』第500号、1991年)。金沢史男「序章 課題と方法」(大石嘉一郎・金沢史男編『近代日本都市史研究』日本経済評論社、2003年)。坂根前掲注1論文。

構図である「軍主導の都市行政」や「軍によって導かれた都市の発展」という固定観念についてはこれを取り払い、より地域社会に根ざした都市の在り方について考察を行う事を目的とする。呉を研究する上で様々な着眼点があるが、今回は日常に欠かすことのできないインフラたる市街電車に着目して都市形成について論じたい。

第1章 明治期における市街電車と都市形成

第1節 市街地形成の基盤とその推進力

『呉市史』や先行研究においては、軍港都市呉が海軍ありきで、都市形成がなされたといったことが強調して論じられてきた。もちろん軍港都市ゆえに海軍の存在は切っても切り離せないが、その都市形成においては海軍だけでなく民間も積極的に推進し関わっていた。以下では、呉における都市形成の基盤と主体者について、検討していく。

1886(明治19)年5月4日をもって呉が第二海軍区鎮守府の位置として呉港が選定され、同年11月をもって鎮守府建設工事が開始された³。当初呉の都市建設の計画は、1885年頃に東京において海軍の主導のもとで策定された⁴。海軍は、この時期既に軍港都市としてある程度発展していた横須賀においては無秩序な市街地形成が進んだとの認識から、新たに軍港都市を建設するにあたっては軍用地と市街地の一体的な建設計画によって計画的に都市化を進めることを理想としていた。実際に計画に基づき、1886(明治19)年11月から呉鎮守府の建設工事が開始された。しかし、海軍鎮守府建設の第2期土木費予算が認められなかったがゆえに、当初の計画は頓挫することとなった。1888(明治21)年2月に海軍省から提出された「第二期海軍繪旨費請求ノ議」を、黒田清隆内閣は否決したのである。呉鎮守府建築委員長海軍中将真木長義が1888(明治21)年3月6日に海軍大臣西郷従道に宛てた書翰からは、第2期予算が通る見込みが無いことから、当初の計画を変更し工事を縮小することによって何とか鎮守府を開庁させようと苦心していたことが伺える⁵。また、同じく真木建築委員長から西郷従道へ同年4月30日に充てた書翰でも、一部の建物の素材を煉瓦石造から木造に変更するなどして何としても同年度中に開庁させたい意思を明らかにしている⁶。当初の海軍の計画では、海軍用地内や隣接地の河川の付替えや下水事業、堺川から二河川の隣接地までの放水路や道路の建設を企図するなど、海軍用地外における市街地化も主導する予定であった。しかし、予算不足のために海軍の市街地における開発は海軍用地の隣接地に限られることになったのである⁷。

では、海軍に代って軍港都市呉の市街化を推進していった主体は誰だったのであろうか。上記に述べたように、1888(明治21)年4月30日の書翰において真木建築委員長が鎮守府建設の計画の縮小・変更を述べたが、この約1年前の1887(明治20)年5月7日、広島県は県令乙第9号をもって「呉港家屋建築制限法」を公布した⁸。これにより、宅地や道路の高さ制限や道路の規格、衛生設備や防災に関する規定が設

³ 呉市史編さん委員会『呉市史』第三卷(呉市役所、1964年)、64頁。

⁴ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C11081301200、呉佐世保実況視察の件(防衛省防衛研究所)。

⁵ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C11081297500、呉鎮守府建築費第2期予算の義の件(防衛省防衛研究所)。

⁶ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C11081298100、呉鎮守府建築改定施工の義伺(防衛省防衛研究所)。

⁷ 千田武志『海軍工廠の形成』(錦正社、2018年)、693頁。

⁸ 前掲『呉市史』第三卷、10頁。

けられた。市街地形成に厳しい制限を設けたこの県令の布達により、この後の市街地形成は秩序的に進んでいくことになる。この時期にこれが制定された背景には、鎮守府建設に伴う深刻な住宅問題があった。前年11月から鎮守府の建設工事が開始されたことに伴い、建設に従事する労務者が呉に多数流入した。その数は1万数千名に達したが、家屋の供給不足によりみずから仮小屋を建てざるを得ず、海軍用地周辺は無秩序な状態に陥っていた⁹。これに対し、安芸郡役所は1887(明治20)年4月に呉港仮小屋建設内規と人夫小屋取締規則を制定し仮設小屋の規制をはかったものの、抜本的な施策とはならなかった。そこで布達されたのが前掲の「呉港家屋建築制限法」であった。さらに、この県令に基づく市街地形成を進行させるため、莊山田、和庄、宮原、吉浦村の4カ村からそれぞれ3名ずつ選出された商議員で構成される組合が発足した¹⁰。組合規約第2条「商議員は各村浦将来の公利公益を企図し専ら市街の整理を謀る義務あるものとす」及び第3条「商議員は市街の整理に付て其利害損失を謙究し実際施設の方法を審議弁論し而して地民に代り郡長戸長に其意見を郡上し及び郡長戸長の諮訊に応ずる責任あるものとす」とあるように、この組合の役割は1.市街地整理を進行させること、2.市街地整理に関しての郡長戸長の諮問機関であった。また、第5条「市街整理上の儀に付商議員の意見により施行せらるゝものは其村浦人民之を拒むを得ざるものとす」第7条「商議員となることを得べきものは満二十五年以上にして其土地に居住し資産名望あるものに限る」とあるように、市街整理は郡長と村落の上層部の強力な推進力に委ねられたのである。実際、呉においては民間による市街地形成が比較的スムーズに進められていった。1887(明治20)年2月、鎮守府建築委員本宿宅命が呉と佐世保の鎮守府建設の状況を報告した中に以下の記述がある¹¹。

市街ノ計画家屋ノ制限ノ如キ広島ニ於テハ小官到着以前已ニ協議終結シ郡役所モ呉ニ移転シ警察署モ呉ニ設ケタレトモ長崎県ニテハ市街計画家屋制限等協議全ク終結セス郡吏警部ノ出張モナカリシナリ

呉においては同時期に鎮守府が建設されていた佐世保と比べて、軍港都市にふさわしい都市形成を進めていく基盤が早くから整えられていた。本宿はこの理由について、鎮守府設置の決定が長崎よりも数年早かったこと、長崎では知事や書記官の交代が相次いだこと、長崎は長崎事件や前年のコレラ流行への処置に追われていたことにより、鎮守府建設地佐世保への意識が低かったことを挙げている。また、同じく本宿の報告書には呉の住民について以下の記述がある¹²。

呉ト佐世保ノ両地ノ土民ヲ比較スルニ佐世保ハ九州ノ一隅ニ僻在シ呉ハ山陽道ノ中央ニ在ルヲ以テ呉ノ人民ハ佐世保ニ比スレハ恰利ナリ故ニ狡猾ナル者モ多シ佐世保ハ呉ニ比すれば敦朴ナリ故ニ狡猾ナル者モ少ナシ呉ノ人民ハ自己一家ノ生計ニ於テ持重ナラサルモ公共ノ事ニ出金スル等ノ説諭ハ其頭脳ニ入り易ク佐世保ノ人民ハ之ニ反セリ市街ヲ開クカ為メノ費用支出ノ目処ハ呉ニ於テハ畧定マリシト雖モ佐世保ハ未タ其目的立タズ是一ニハ呉ハ四ヶ村ノ共同負担ニ属シ佐世保ハ唯一ノ村ノ負担ナルト県官郡村吏尽力ノ原簿ニハ依ルト雖モ民情ノ如何ニ関係スルモノモ亦大ナリト考フ

⁹ 呉市史編さん委員会『呉市史』第四卷(呉市役所、1976年)、9頁。

¹⁰ 前掲『呉市史』第三卷、11頁。

¹¹ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C11081300900、表紙 「呉、佐世保両鎮守府設立書 2」1886年乃至1889年(防衛省防衛研究所)。

¹² JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C11081300900、表紙 「呉、佐世保両鎮守府設立書 2」1886年乃至1889年(防衛省防衛研究所)。

呉の住民は都市形成のために出資することに対して理解があり、それゆえに市街化のための費用の目途も佐世保よりも早く立てることができた。法整備や資金面に加え、マンパワーの面においても呉の住民が都市形成に寄与した力は大きかった。明治20(1887)年、幅2間(約3.6メートル)、長さ26町(約2836メートル)の吉浦東浜新開～川原石間道路が建設されるにあたっては、110名の村民による労力奉仕によってわずか1ヶ月余りで竣工に至った¹³。これらのことを考えると、呉においては軍港都市としての矜持が住民の間に早くから芽生え、海軍に対する理解も他の軍港都市と比べても比較的高かったのではないかと考えられる。軍港都市として海軍の大きな影響力のもと強力に市街地化されていったイメージの呉であるが、実際は海軍の予算不足の影響などもあり縮小・中止され、法整備や資金、マンパワーの面において民間の手にある程度委ねられるようになった。以上のように、呉鎮守府建設期においては呉の市街化推進における法整備が整えられ、以後民間の大きな主導のもと軍港都市呉は建設されていったのである。

第2節 呉の発展と既存の交通機関の限界

呉電気鉄道会社成立の起源としては、1906(明治39)年4月に設立許可された呉馬車鉄道株式会社をあげることができる。本章では、設立以前の時期における呉について簡単に説明したうえで、同社の設立過程について概観することにした。

呉は明治初期まで、安芸郡莊山田村、和庄村、宮原村から構成される小さな寒村にすぎなかった。1886(明治19)年、第二海軍区鎮守府が呉に設置されることが決まると、呉は軍港の街として急速に発展することになる。人口の動態については、表のとおりである。1887(明治20)年を100とすると、20年後の1907(明治40)年に戸数は489、人口は502となり、ともにおよそ5倍の増加を遂げている。

	戸数	人口	備考
明治20年	4,362	18,450	
25	5,273	24,530	
30	7,678	37,249	
35	13,809	60,113	市制施行
40	21,741	92,625	

表1 戸数と人口の推移

(市制施行以前は、呉市を構成する地域の戸数と人口)

『呉市史』第四巻(1976年)14頁、99頁を参考に作成

このように鎮守府の設置により発展をみた呉では、人力車や馬車が交通機関として住民の足となっていた。しかし、「都市の交通機関として、ガタ馬車、人力車は餘に陳腐にして且不便」であるというのが実状であったことから¹⁴、十分な交通供給力や速度をもった近代的な都市交通手段が必要とされた。

第3節 市街電車と呉の都市形成

(1)呉電気鉄道株式会社による鉄道敷設

¹³ 呉市史編さん委員会『呉市史』第六巻(呉市役所、1988年)、921頁。

¹⁴ 満村良次郎『呉－明治の海軍と市民生活－』(呉公論社、1910年)184頁。

1896(明治 29)年、呉においてはじめて市街電車敷設が計画された。日本初の電気軌道が開いた京都の例にならい、「呉にも電気鉄道を」という動きが起こったのが、発端であった。沢原為綱、松本清助、内藤守三の三名が発起人代表となり、呉港電気鉄道株式会社を設立したが、川原石から荘山田村字大新開をへて、和庄町十字町へ、さらに十字町から北は古江橋、南は眼鏡橋にいたる路線敷設を計画していた。しかし、当時は二河川や堺川に電車が渡れるような橋はなく、道路も未整備の状態であったことから、この計画は時期尚早ということで実現には至らなかった。その後、1903(明治 36)年 2 月 2 日に太刀掛正一や宮原幸三郎らの発起人が馬車鉄道敷設の計画をたてた。1906(明治 39)年 5 月 11 日ようやく許可を得、呉馬車鉄道株式会社が設立されたが、「呉市二川町ヨリ全市和庄町二至ル」あいだに鉄道を敷設するというのが計画の内容であった¹⁵。しかし、明治末期になると、もはや馬車鉄道は過去の産物になっていた。そこで、急遽、「其動力を電気に変換する」ことにし¹⁶、同年 10 月に動力変更の申請を内務省に提出した。翌年 2 月に特許を得て、さらに 1908(明治 41)年 2 月には社名を呉電気鉄道株式会社と改称した。このように動力変更に伴う社名の変更を経ながら開業準備が進められた。西本通三丁目の国鉄踏切より本通九丁目の路線がまず完成し、1909(明治 42)年 10 月に営業運転を開始した。かくして、広島県下初の市街電車として呉電気鉄道が開業したのである。

(2)鉄道路線の拡張と都市空間

以上のような構造によって市街化が推進された呉であるが、呉電気鉄道株式会社の最初の路線が敷設されたのは、市制施行に伴う人口増加により急速に市街地化が進んだ時期であった。ここでは、上記の電気軌道網の段階的拡大を踏まえつつ、電気軌道が接続した都市機能や施設、市街地について検討し、路線選定の背景を明らかにする。呉電気鉄道株式会社は、初期の国鉄踏切～四ツ道路間を始めとして、計 4 回に及ぶ敷設・延伸を実施した。これを時期によって第Ⅰ～Ⅲ期に区分する。

まず最初に開通したのは、西本通三丁目の国鉄踏切から四ツ道路を経て本通九丁目までのおよそ 2.2 キロメートルを結ぶ区間である。1909(明治 42)年 10 月に完成し、これにより呉においてはじめて電気軌道が営業を開始した。これを第Ⅰ期線と区分する。この路線は呉市内の主要幹線道路である本通(国道)と県道筋に敷設され、鉄道開通により沿線のが繁華街化していくことにつながった。つぎに第Ⅱ期線は、支線今西通三丁目(停車場前)から呉駅前までの路線、そして国鉄踏切から川原石までの路線である。前者は 1909(明治 42)年 12 月に、後者は 1910(明治 43)年 4 月にそれぞれ開通した。最後に第Ⅲ期線は、本通 9 丁目から鹿田にいたる、およそ 0.6 キロメートルの路線である。これは 1910(明治 43)年 3 月に専用軌道で開通し、朝日町に設置された市内最大の遊郭と市街地を鉄道で結ぶことになった。Ⅲ期に渡る路線拡張を経て、その総延長は約 3.52 キロメートルとなり、呉市民の足として重要な役割を果たした。

第Ⅰ期 鉄道路踏切～本通 9 丁目間敷設期

鉄道路踏切～本通九丁目間の路線を支えた国道(和庄大通、本通大通)と県道は、模範的道路として当時全国的にももっとも整備された道路であった。前者は海軍第一門(眼鏡橋)から大字和庄町字十文字新開にいたる延長 324 間、幅 10 間の道路、後者は和庄町字松垣谷の海軍監獄下から堺川、二河川をわたり、左折して大字二河町字川原石に達する道路であった¹⁷。呉市内の基幹道路であるこれらの道路の整備が検討さ

¹⁵ 呉市史編さん委員会『呉市史』資料編 近代Ⅰ(呉市役所、2018年)534頁。

¹⁶ 前掲『呉－明治の海軍と市民生活－』184頁。

¹⁷ 前掲『呉市史』第四巻、61頁。

れたのは、呉への鎮守府設置が決定された頃であった。鎮守府建築委員本住宅命の報告書によると、当初計画されたのは延長 500 間、幅 15 間の国道と、延長 1883 間、幅 8 間の県道であったことが分かる¹⁸。道路整備の費用については海軍第 2 期土木費予算の一部から捻出されるようになっていた。海軍はこの第 2 期土木費予算において、4 万 9106 円の道路費と 5000 円の地所買上費を計上している。しかし第 1 節でも触れたように、この第 2 期予算が認められず市街化計画の実態が住民に委ねられると、道路の規模も当初の予定より縮小せざるを得なかった。道路建設費用の内、国道工事については工費 6800 余円の内 3000 円が和庄村の村費から、残り 3000 円は地元有志の寄付金によって賄われた¹⁹。和庄町の村費からの支出となったのは、第 1 節でも述べた通り、市制施行以前において、各村内での都市整備についてはその村の管轄となっていたことによると考えられる。

この路線開通に合わせ、路線を敷設する橋の整備も進んだ。吉浦村に通じる二河川に架けられた二河橋は、1907(明治 40)年 7 月 15 日の洪水で流失したが、その新設が呉電気鉄道株式会社の鉄道敷設出願の時期と重なり、会社が 1 万 3000 余円の建設費を負担し橋梁を竣工するに至った²⁰。これにより中央が市街電車、両側が歩道という市内最大の橋梁を出現させることになった。また、和庄町と荘山田村の境界に架けられた県道筋の堺橋は、もとは板橋だったものを道路改修に合わせて本格的に架橋したが、こちらも呉電気鉄道株式会社の鉄道敷設に際し、会社が 1 万 4553 円の工費を負担し新築した。これにより中央が電車軌道、両側が歩道という市内最大の橋梁を 2 つも出現させることになった。

鉄道の開通式は 1909(明治 42)年 10 月 31 日に行われ、以後沿線道路の賑わいが生まれるようになる。本通は道路の整備に伴って商店街化されていったが、国道に鉄道が敷設されるようになると、その賑わいが次第に中通まで移り商店街を形成していった。

1896(明治 29)年段階では実現に至らなかった鉄道開通であるが、軍港都市として道路やインフラ整備が進んだことを前提としてこの時期に実現するに至った。この鉄道敷設が、橋の改修や商店街の形成を通じて、呉の近代化・市街化をさらに急速に発展させることにつながり、鎮守府開庁後に人口増加した呉の住民を支えるようになるのである。

第Ⅱ期 支線今西通三丁目(停車場前)～呉駅前間、呉線踏切を隔てた鉄道踏切～川原石間

1910(明治 43)年に、第Ⅲ期路線として、国鉄踏切から川原石まで路線が敷設された。もともと川原石は、当地区の他に落走、吉浦、両城からなる吉浦村の一部であった。川原石と両城は近く、それに対してその地勢上、村役場のおかれていた吉浦とは隔絶し、行政上の不利な位置にあった²¹。

しかし、川原石は、道路や商港という交通インフラが整備され、呉の一拠点へと発展し、市街地化する。道路建設については、先述したので、商港について簡単に説明を加えると、川原石は、呉軍港の開設によって、呉の商港として設置された。1885(明治 18)年にはじめて広島宇品の汽船航路が開かれて以降、港として繁栄していった。

ところで、海軍は 1886(明治 19)年に鎮守府を呉に設置しており、それ以前から海軍用地の買収が進められていた。とりわけ被害が大きかったのが宮原村で、その面積は約 77 町歩にのぼり、当時宮原村の買上地内に現住している戸数は 1023 戸をかぞえた²²。ちなみに、1888(明治 21)年ごろに、海軍の用地買収

¹⁸ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C11081300900、表紙 「呉、佐世保両鎮守府設立書 2」1886 年乃至 1889 年(防衛省防衛研究所)。

¹⁹ 前掲『海軍工廠の形成』、693 頁。

²⁰ 前掲『呉市史』第 4 巻、64 頁。

²¹ 呉市史編さん委員会『呉市史』第 4 巻(呉市役所、1976 年)20 頁。

²² 呉市史編さん室『呉市制 100 周年記念版 呉の歩み』(呉市役所、2003 年)、230 頁。

にともない村外への移住を余儀なくされた旧宮原村の住民の移転先となる市街地の荘山田村大新開への建設事業が地域の有力者を中心として計画された。ところが、実際に計画は挫折し、移転市街地はついに建設されなかった。結局、移住を命じられた宮原村住民のうち、和庄、荘山田、吉浦の一部落である川原石に移住したものは、594 戸にのぼった²³。この海軍による宮原村の買収は、川原石にとって「膨張の発端」となった²⁴。人口の動態をみてみると、1887(明治 20)年には、河原石・両城の両地域合わせて戸数は 137、人口は 617 であったのが、1889(明治 22)年には戸数は 890、人口は 4450、さらに市制が施行された 1902(明治 35)年には戸数は 1944、人口は 8142 へと大幅に増加している²⁵。

こうした背景もあり、港湾施設や道路が建設され、海上交通・物流の拠点となった川原石は急速に市街地化が進行した。そのため、川原石まで路線を敷設した意図については、既存の交通拠点(鉄道)や呉の中心街との接続を図り、市内の交通網を充実させるということ、また住民の日常的な利用を見込むことができるということが考えられる。

第Ⅲ期 本通九丁目～鹿田間

1911(明治 44)年 3 月 26 日、既に電車の通っていた本通 9 丁目の停車場から新たに朝日遊郭まで延びる専用軌道が開通した。これにより、呉電気鉄道株式会社が当初から計画していた路線が全て開通し、川原石から朝日遊郭裏門まで全長 3.5 キロメートルとなる路線が完成した。当時朝日遊郭は呉市最大の遊郭として、主に海軍関係者が多く利用していた。もともと、呉市内において免許を持つ遊郭は吉浦村にあった吉浦遊郭だけであった。私娼は性病の温床になることから排除すべきもので、共同生活を送る軍隊の駐留地には代わりに公娼がつきものであった。しかし、吉浦遊郭は市街地から遠く利便性に欠けるため、市街地内における公娼設置が求められた。朝日遊郭は、1895(明治 28)年に認可され、貸座敷 45 軒、娼妓は 500 人いた。『全国遊郭案内』²⁶によれば、吉浦遊郭の貸座敷は 13 軒、娼妓は 110 人であったから、朝日遊郭の規模の大きさがうかがえる。海軍関係者に多く需要のあった朝日遊郭に接続する路線を延伸することは、呉電気鉄道株式会社にとっても大きなビジネスチャンスであったのではないだろうか。また、鹿田停車場は遊郭裏門の目の前に停車し、市街からの遊郭利用者を確実に取り込んだと考えられ、遊郭と市街地の近接をもたらした。

第 2 章 大正・昭和期における市街電車と都市形成

第 1 節 芸南電気軌道株式会社の設立と大正期の都市形成

本節においては、1914(大正 3)年以降問題化された呉-阿賀間県道改修工事を契機とした芸南電気軌道株式会社の設立過程を事例に、明治後期～大正期における呉市・阿賀町・広村の財政状況を踏まえつつ、大正期軍港都市呉の都市形成における行政の主体性および行政と海軍の協調関係について明らかにしていく。

以上の課題を検討するにあたって、まず近世から大正前期までの阿賀町および広村の状況を概観したい。

阿賀町・広村は休山を挟み、呉市街の東側に位置し、近世においては、農業や漁業の盛んな地域であ

²³ 前掲『呉-明治の海軍と市民生活-』(呉公論社、1910 年)45 頁。

²⁴ 前掲『呉-明治の海軍と市民生活-』、45 頁。

²⁵ 千田武志『海軍工廠の形成』、699 頁。

²⁶ 『全国遊郭案内』(日本遊覧社、昭和 5 年)。

り、特に阿賀村は周辺村の中心である在郷市として発達していた²⁷。1889(明治 22)年の呉鎮守府の開庁以降、両地域は呉鎮守府の近郊として位置づけられるようになり、阿賀村においては、農水産物の供給地、呉海軍工廠従業員の住宅地としての性格を強めていった²⁸。広村においては、1907(明治 40)年に明治初期以来の村政が評価され、内務省から模範村として表彰を受けており、呉鎮守府近郊の模範村としてのアイデンティティを形成していた²⁹。

(1) 呉-阿賀間県道改修工事と芸南電気軌道の設立

ここでは、大正期における呉-阿賀間県道改修工事を契機とする芸南電気軌道の設立及び呉市電の阿賀町・広村延長について論じていく。

呉-阿賀間道路は 1890(明治 23)年以降の改修により整備され、呉-阿賀間及び広を連絡する重要道路としての役割を担っていた³⁰。

その再改修が問題化されたのは、1914(大正 3)年に広島県会で「呉市より賀茂郡阿賀町に通する県道約一里は人車馬の交通頻繁なる県下一等地たるを疑はするに永年修繕を加へざるか為め險悪不便不勘に付速かに実地調査提案あらんことを望む」という内容の呉-阿賀間県道改修に関する意見書が可決されたことに始まる³¹。この意見書の可決を受けて、1916(大正 5)年には呉市長ほか阿賀・広を含む町村長 10 名の連署によってその具体化を求める陳情書が広島県知事に提出されている³²。この段階においては、町議会において潰地及び家屋移転費の寄付決議をするなど、阿賀町が積極的な動きを見せた³³。一方、呉市においても改修工事实施は寄付金に依ることが前提とされており、その財政難を背景に呉市は財源の一部として軌道敷設を要請することで、電車敷設補償費に依存しようとした³⁴。

ここで、呉市が電車敷設補償費に着目したのは、呉-阿賀間県道の改修工事が議論される以前に、呉と阿賀を結ぶ軽便鉄道の敷設申請があったことと関係していると考えられる。1910(明治 43)年には呉電気鉄道株式会社³⁵が申請し、翌 1911(明治 44)年 6 月に免許されるも、1912(大正元)年 12 月に失効しており、その後 1913(大正 2)年に、賀茂軽便鉄道株式会社が同じく敷設申請を行い、免許を得るも、1915(大正 4)年 7 月に失効している。このような背景から、呉市は 1917(大正 6)年 6 月に広島呉電力株式会社にその旨を打診したのであろう。そして、この呉-阿賀間県道改修工事を受けて、広島呉電力及び賀茂軽便鉄道による再度の出願が計画されたのである³⁶。

上記の 2 社に加わる形で、1918(大正 7)年 1 月には芸南電気軌道株式会社の設立が計画され、呉市街～

²⁷ 阿賀村に関しては、前掲『呉市史』第六巻、752～753 頁。広村に関しては、前掲『呉市史』第六巻、956～960 頁。

²⁸ 前掲『呉市史』第六巻、825 頁。なお、阿賀村は 1898(明治 31)年に町制が施行され、阿賀町となっている。

²⁹ 前掲『呉市史』第六巻、960～963 頁。

³⁰ 前掲『呉市史』第四巻、62 頁。

³¹ 広島県議会事務局『広島県議会史』第三巻(広島県議会、1962 年)、628 頁。

³² 前掲『呉市史』第四巻、412 頁。

³³ 前掲『呉市史』第六巻、792 頁。

³⁴ 前掲『呉市史』第四巻、412 頁、430 頁。

³⁵ 呉電気鉄道株式会社は 1911(明治 44)年 10 月 25 日に広島水力電気株式会社に吸収合併され、社名も広島呉電力株式会社と改称している。さらに、広島呉電力は 1921(大正 10)年には、広島電灯株式会社と合併し、広島電気株式会社が誕生している。

³⁶ 前掲『呉市史』第四巻、430～431 頁。

広村間の電気軌道の敷設許可申請が行われた。ここで、芸南電気軌道の発起人に注目したい。防衛省防衛研究所所蔵「呉市広村間の軌道に関する件(3)」に見られる、鉄道敷設許可申請書に記載された発起人には、当時呉市長であった天野源一郎や阿賀町長の大多昌三など、呉・阿賀・広の3市町村出身の行政担当者が多く含まれている³⁷。ここから、芸南電気軌道は3市町村の協力によって設立され、行政の意向を反映しやすい会社であったことが指摘できよう。

芸南電気軌道による申請により、3社による競願となったが、広島県の調停などにより、1918(大正7)年5月には、申請は芸南電気軌道一本に絞られた。また同年9月、呉鎮守府より芸南電気軌道に対して、意見が提出されており、東大川(広大川)東岸・河口方面に支線を設けること、その位置に関しては鎮守府の承認を要すること、将来阿賀～広工場方面に軌道の敷設を要請することなどが主張された³⁸。これを受けて、芸南電気軌道はこのような海軍の意向を受け入れ、軌道敷設計画を進めていくこととなった。そして、1920(大正9)年には芸南電気軌道と呉市長及び阿賀町長、広村長との間に契約書が締結され³⁹、同年9月に正式な軌道敷設申請が行われた⁴⁰。

ところで、1917(大正6)年に広村に航空隊の設置が計画され、用地買収が開始されており、翌1918(大正7)年には、広村に呉工場分工場の設置が決定されている。このような計画を受け、広村の発展が見込まれることから、呉-阿賀間県道の改修という当初の予定から、広まで延長されることとなる。さらには、1919(大正8)年には呉-広道路の国道編入化の要求へと発展し、呉・阿賀・広の3市町村による陳情が複数回にわたって行われた。その結果、1920(大正9)年11月の道路会議によって、阿賀町の小倉新開～広支廠にいたる一部分が軍事道路として国道に編入、他は県道のままとして、工費の国庫補助がなされることとなった⁴¹。これを受けて、芸南電気軌道は当初の専用線での敷設方針から、道路併用線での敷設へと変更して、再度申請を行い⁴²、1921(大正10)年7月になって軌道敷設特許状が下付された。なお、この申請に関しては、海軍次官からも後押しする意見が鉄道次官に提出されている⁴³。

一時不況により株式の募集が困難に陥ったものの、芸南電気軌道株式会社は1922(大正11)年12月に発足した。その首脳陣は地元出身の行政担当者が占められ、社長松本勝太郎・専務取締役富島歌郎・常務取締役林利平であった。また、1923(大正12)年から1924(大正13)年にかけて、軍縮不況等により道路の着工が延期され、それに伴い軌道建設工事も延期されたが、1925(大正14)年1月に道路工事が開始されると、翌1926(大正15)年9月から軌道工事も開始され、1927(昭和2)年4月に本通九丁目～呉越間が開通し、営業が開始された。その後、同年11月には呉越～先小倉間が、1930(昭和5)年12月には先小倉～広工場間が開通している⁴⁴。

(2)明治後期・大正期における呉市・阿賀町・広村の財政状況

³⁷ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08050341400、呉市広村間の軌道に関する件(3)(防衛省防衛研究所)。

³⁸ JACAR(アジア歴史資料センター)Ref.C08050341300、呉市広村間の軌道に関する件(2)(防衛省防衛研究所)。

³⁹ 前掲「呉市広村間の軌道に関する件(2)」

⁴⁰ 前掲『呉市史』第四巻、430～433頁。

⁴¹ 前掲『呉市史』第四巻、413～415頁。

⁴² 前掲「呉市広村間の軌道に関する件(2)」、「呉市広村間の軌道に関する件(3)」。

⁴³ 前掲『呉市史』第四巻、433頁。

⁴⁴ 前掲『呉市史』第四巻、433～434頁。なお、呉-広間道路は1930(昭和5)年に竣工している(呉市史編纂委員会『呉市史』第五巻(呉市役所、1987年)、482頁)。

軍港都市財政は基本的に脆弱なものであった。それは、広大な面積を占める軍事関連施設の土地や建物の課税ができないことや住民の担税力が非常に弱いことなどにより財政収入が制限されており、さらに、一般的な都市に比べて教育費や社会事業費、インフラ整備等の都市事業によって財政が圧迫されるという軍港都市であるがゆえの構造的財政問題を有していたためである⁴⁵。ここでは、明治後期～大正期における呉市の財政状況を検討し、呉-阿賀間県道の改修が問題化された際に呉市が電車敷設補償費に頼った背景を探りたい。

呉市は、明治時代を通じて財政規模を徐々に拡大させていった。明治後期における呉市財政の特徴としては、歳入に占める借入金の割合の高さが挙げられる。呉市は、教育施設や道路の建設等の新規事業を実施する際、その費用を民間金融機関からの借入金に依存したのであるが、この借入金の額は経常的な歳入に対してかなりの多額であった。そして、その返済金は1908(明治41)年以降、歳出の20～50パーセントを占めており、市財政を圧迫していた⁴⁶。

大正初期には緊縮方針をとり、財政規模を縮小させていた呉市であったが、第一次世界大戦の勃発による好景気と工廠の急速な拡大により、市勢は活況を呈し、市財政は急速に膨張した。しかし、工廠労働者の税負担が軽度であったため、人口の増加が市税収入の増加に反映されず、歳入に対する市税収入の比重は停滞あるいは低下の傾向を見せた。むしろ、人口増加に伴い、教育費や衛生費などへの支出が増加し、さらに各種の継続事業が特別会計として運用されるようになり、これらの費用が1913(大正2)年以降、市債の発行によって捻出されるようになったため、呉市財政を圧迫させていった。大正後期には、軍縮不況により財政は大きく逼迫し、危機的状況に陥った⁴⁷。

以上のように、明治後期～大正期を通じて、呉市の財政は軍港都市であるがゆえに、財政収入が制限された一方で、都市事業に支出がかさみ、その費用を借入金や市債によってまかなっていたために、市財政が圧迫されるという状況にあった。呉市はこのような財政状態を改善すべく、1921(大正10)年に他の軍港都市と結んで海軍助成金の交付を求める請願運動を開始し、1923(大正12)年以降、海軍助成金の交付が実施されている。なお、『呉市史』においては、1923(大正12)年度の海軍助成金の交付額が、「この年の市税(決算額)の約15.4%におよぶもの」であり、さらに海軍助成金が市長の責任に関わる重要問題であったことを示し、当時の呉市の海軍への依存の強さを如実に表していたとしているが⁴⁸、坂根氏による研究によって呉市における海軍助成金の財政規模に対する割合が、5～6パーセント程度であったことが示されており⁴⁹、『呉市史』は呉市による海軍への依存を強調しすぎているように思われる。

また、呉の郊外で工廠労働者が多く居住した阿賀町においては、住民の担税力が弱く教育費への支出がかさんだことなどで財政難に陥っていた⁵⁰。広村については、明治中期以降、模範村として安定した経済基盤を築いていた。しかし、海軍関連施設の設立以降、人口増加より都市事業への支出が急増しており、模範村の経済基盤が崩壊し、村債に頼らざるをえなくなる⁵¹。以上から、両町村においても軍港都市と共通する財政な脆弱性を見出すことができるのではないだろうか。なお、1923(大正12)年には、両町村に

⁴⁵ 坂根前掲注1論文。なお、呉市の財政状況に関する研究としては、海軍工廠都市における国庫助成金の成立-呉市の海軍助成金にかんする書類をめぐって-(『岡山大学経済学会雑誌』第12巻2号、1980年)と、林美和「軍港都市呉における海軍受容」(『軍隊と地域 年報・日本現代史第17号』、2012年)が挙げられる。

⁴⁶ 前掲『呉市史』第四巻、53～58頁。

⁴⁷ 前掲『呉市史』第四巻、178～187頁。

⁴⁸ 前掲『呉市史』第四巻、190頁。

⁴⁹ 坂根前掲注1論文、35頁～38頁。

⁵⁰ 前掲『呉市史』第六巻、762～763頁。

⁵¹ 前掲『呉市史』第六巻、975～982頁。

対しても海軍助成金の交付が行われている⁵²。

(3)軍港都市呉の都市形成における行政の主体性と海軍との協調

ここまで、呉-阿賀・広間道路の改修と芸南電気軌道株式会社の設立、および明治後期～大正期にかけての呉市の財政状況について検討してきた。ここでは、本節の結びとして以上の検討に基づき、大正期軍港都市呉の都市形成における行政の主体性と海軍との関係について考察していく。

『呉市史』や従来の研究においては、軍港都市呉が海軍ありきで都市形成がなされていったことを強調して論じられてきた。今回検討した呉-阿賀・広間道路改修工事や芸南電気軌道の設立過程においては、海軍の主体的な介入は1918(大正7)年の呉鎮守府による意見書と1921(大正10)年の海軍次官による意見書の提出に見られる。

しかし、ここでは、海軍による介入を受けつつも、行政や芸南電気軌道が主体的に都市形成に関与していたことにも注目したい。明治後期～大正期においては軍港都市特有の財政構造により都市事業の実施が困難となる状況が生み出されていた。そこで、呉市は道路の改修が問題化される以前に呉-阿賀間を結ぶ軽便鉄道の敷設免許が申請されていたことを背景にして、道路の改修費用を電車敷設補償費から捻出しようとする。

ここで、着目したいのが、最終的に軌道敷設権を獲得した芸南電気軌道株式会社の発起人・首脳陣が地元の行政を担当していた者で構成されていた点である。つまり、呉・阿賀・広の3市町村は芸南電気軌道という民間企業を設立することによって、道路改修費用を生み出したのである。ここに、呉市・阿賀町・広村の都市形成における臨機応変な姿勢が検出できるのではないだろうか。また、呉-阿賀間県道改修工事の広延長を受けて行われた、1919(大正8)年の呉-広道路の国道編入化の請願に関しても、改修費用の捻出を目指した3市町村の柔軟な対応を見出すことができる。

つまり、本節における検討を通じて、軍港都市呉の都市形成において、海軍への依存という側面だけでなく、行政による主体的な関与という側面を見出すことが可能なのではないだろうか。少なくとも大正期においては、海軍と行政が協調的に呉の都市形成を進めていったのである。

第2節 呉都市計画区域の設定に対する各種意向及びその影響

呉市街電車は単にそれ自体が都市の一構成要素であるのみではなく、都市計画、それも市域の拡張という問題に大きく影響を与えることとなる存在であった。すなわち、呉～広間における軌道の延伸計画が、呉とその周辺の3町1村を区域とした都市計画の構想を創出する一大要因となったのである。

1921(大正10)年7月18日に本通九丁目～先小倉間軌道法特許が下付され⁵³、それまで市内を運行していた呉市電が市外との連絡路の役割を果たすこととなるが、折しもこの頃、呉では都市計画の拡張の話が持ち上がっていた。第一次世界大戦以降、経済発展に伴う労働者の流入、それに伴う都市問題の増加が、主に大都市において見られることとなった⁵⁴。呉市もこの風潮の例外ではなく、「呉市都市計画区域設定理由書」には当時の同市の状況について、

現在人口密度ハ大正十二年末ニ於テ一人富リ十坪ニシテ甚シク密集状態ニアリ(中略)今他ノ同質

⁵² 前掲『呉市史』第四巻、190頁。

⁵³ 前掲『呉市史』第四巻、433頁。

⁵⁴ 前掲『呉市史』第四巻、198頁。

ノ都市ノ例ニ依リ標準人口密度一人富リ十坪トスルトキハ市内既ニ飽和ノ状態ヲ超エ⁵⁵

と記述されている。この状況を解消するべく、1919(大正 8)年 4 月に都市計画法が制定されると⁵⁶、呉市においても同法を適用し都市問題を打破することが目指された。この時目指されたのは、主に呉を中心とした地域共同体の拡大によって前出の人口過密を解消することであり、そこで 1924(大正 13)年に都市計画区域として選ばれたのが吉浦町、警固屋町、阿賀町、そして今回取り上げる広村といった町村である⁵⁷。この中でも特に広村については、

広村ハ市東方山地ヲ超エタル地ニ位シ約一時間ヲ以テ達スルコトヲ得ル区域ナルヲ以テ現在ニ於テハ時間的ニモ地理的ニモ呉市ト有機的ニ一体ヲ成スニ甚タ不便ナル位置ニアレトモ(中略)海軍ノ施設ト相俟ツテ市トノ間ニ電気軌道敷設ノ計画アリテ之カ完成ノ暁ニハ三、四〇分ヲ以テ市ノ中心地点ニ達スルコトヲ得ヘク⁵⁸

の記述如く、市街電車敷設がその起因となっている点が特徴的である。市電の広村への延伸に関しては、後の 1929(昭和 4)年には先小倉～広工廠間が開通し、1933(昭和 8)年に広海軍工廠一門前～長浜港間の敷設許可が下付されている⁵⁹ことから、芸南電気軌道側も行政も積極的に動いていることがわかり、前述のような背景を見据えた行動としても受け取ることができる。

このような行政主導の都市計画の流れの中で、しかし、その計画都市範囲に包括されることとなった広村は、阿賀町と共に計画に反対する動きを見せることとなる。都市計画区域が設定された 1924(大正 13)年の 9 月 13 日には、広村長岡林豊之助の名で「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」が提出され、「呉都市計画区域ニ賀茂郡広村ヲ包括セラルハ適當ナラスト認ム」⁶⁰という広村の立場を表明していた。

このように、市街電車の存在を構想にとりいれた都市計画は、それを推進する呉市と反対する広村双方の影響を受けながら進められていくこととなる。計画的に造営された軍港都市であり、その発展が海軍に依存して行われたという呉市の特性上、都市の方向性の決定に行政及び海軍の意向が反映されやすいと想像されるが、そのような背景をもつ都市計画の在り方について、特に海軍、そして村民側の姿勢について考察することにより、その性格を明らかにしたい。

先ほど挙げたように、海軍は呉という都市の中で大きな影響力を持つ存在であった。そもそも呉市において都市計画が構想されるようになった原因は、軍港都市としての成長に伴う商工業の発達、及び人口増加であり⁶¹、つまるところ海軍の状況によって呉市の動向が決定されると述べても障りのない様子である。そのような中で、今回取り扱う都市計画の内容についても海軍の意向が介在していたと推測するのは自然であろう。実際、太平洋戦争が激化の兆候を見せる 1941 年には、広村に対して海軍の名で強力な合併勧告が出され、村はやむなく呉市への併合を認めることになる⁶²。このように、海軍は広村に対して呉市への併合を望んでいたものであり、その点から見ても都市計画と海軍との関係には注目せざるを得ない。

⁵⁵ 「呉都市計画区域設定理由書」1924(大正 13)年。

⁵⁶ 前掲『呉市史』第四巻、198 頁。

⁵⁷ 前掲『呉市史』第四巻、200 頁。

⁵⁸ 前掲「呉都市計画区域設定理由書」。

⁵⁹ 前掲『呉市史』第五巻、502 頁。

⁶⁰ 岡林豊之助「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」(1924 年)。

⁶¹ 前掲「呉都市計画区域設定理由書」。

⁶² 前掲『呉市史』第四巻、206 頁。

それでは海軍にとって、広村の呉市域化及び併合という計画にはどのような利点があったのであろうか。まず、都市計画制定当時の広村の状況に目を向けると、1921(大正10)年3月30日に航空機や機関の修理、製造を目的として呉海軍工廠広支廠が設立されている⁶³。海軍にとってこの出来事は、広村を呉に関連する海軍根拠地の一つとしてとらえるようになる契機であると考えられ、これは都市計画区域制定を後押しする要因となりうる。

また、呉と同様の軍港都市の一つである舞鶴市の例を用いて、類似した状況下における海軍の立場について確認する。新興の軍港都市である東舞鶴市と歴史ある城下町である舞鶴市は、城下町太平洋戦争の緊迫化に伴い、海軍の要請により1943(昭和18)年に合併した。しかし、それぞれ異なる背景を持つ両市の合併はその対立から困難であり、海軍の積極的関与によってようやく成し遂げられたものであった⁶⁴。合併の経緯やその難航した様子については坂根嘉弘「補論 大舞鶴市の誕生」に詳しいが、ここで注目したいのは、舞鶴市の合併に海軍が非常な労力を費やしていることである。論文中では、海軍が合併を推進する理由として、たとえば時局に伴う国防、軍港の整備であることが当時の人間の言葉を借りて明らかにされているし、あるいは海軍関係施設が複数の行政区域にまたがっていることによる不都合の解消といった側面も指摘されている⁶⁵。合併によって海軍が享受することになるというこれらの利点は、同時に呉市にも適応できるものであり、また呉、舞鶴に限らず、佐世保や横須賀といった軍港都市もまた周辺町村との吸収合併を繰り返してきたということは、坂根氏が論文中にて指摘されている通りである⁶⁶。このような事情は軍港都市共通のものであって、呉における都市計画をその流れの中に置くことは自然であろう。

このように、呉市の設定した都市計画区域は海軍にとって益の大きいものであって、この事実は、広村が都市計画区域として決定された背景に海軍の意向が存在したという推測をより確かなものにする。呉市の都市計画は単なる市行政の決定であるにとどまらず、同時に海軍の意に沿った産物でもあり、軍港都市として海軍から大きな影響を受け続けたという呉の在り方を示す一つの証左であるといえる。

これまで海軍の都市計画への関与について触れてきた。呉という一大軍港都市を形成、運営してきた海軍と呉市という強力な権威が背後にあり、また呉市が軍事都市であるという事実は、都市計画の強引な遂行すら想起させるが、実際には広村のように都市計画区域の設定に異論を唱える地域が現れることとなる。以下では、広村と呉市都市計画の関係について、その背景も含めて考察し、広村が都市計画に与えた影響についても言及したい。

これまで幾度か触れた通り、広村の都市計画に対する反応は批判的である。例えば、呉市役所広支所蔵『呉都市計画関係書類』所収の書類に「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」「呉都市計画区域決定ノ件ニ関シ陳情」など、広島県や大臣宛ての意見書・陳述書が存在し、その書中において「廣村カ呉市ト一体ノ都市ヲ成ス能ハサルコト明カナリ」⁶⁷「附近ノ都市ト強イテ一括シ都市計画ヲ施行セムトスルハ法令ニ適合セサル点アル為幾多ノ支障ヲ生スルニ至ルモノト相信シ候」⁶⁸といった文言が見られ、広村が計画に反対の立場を明確にしていることがわかる。

では、広村がこのような立場をとるに至った理由は何であろうか。その一つとして、1921(大正10)年

⁶³ 前掲『呉市史』第六巻、962頁。

⁶⁴ 坂根嘉弘「補論 大舞鶴市の誕生」(『軍港都市史研究 I 舞鶴編 増補版』清文堂出版、2018年)397~406頁。

⁶⁵ 前掲「補論 大舞鶴市の誕生」。

⁶⁶ 前掲『軍港都市史研究 舞鶴編』396頁。

⁶⁷ 前掲「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」。

⁶⁸ 「呉都市計画区域決定ノ件ニ関シ陳情」(1924年)。

の呉海軍工廠支廠（後の広海軍工廠）の開設、及びそれに伴う広村都市計画の存在が挙げられるだろう。海軍工廠の存在については既に触れているが、工廠開設後、求職者の流入により広村の人口は急増し、村の都市化も進展することとなる⁶⁹。もう少し具体的に検討すると、例えば広村の現住人口について、海軍工作庁開設の土木工事が始まった1918(大正7)年には14,400人となっているが、広支廠が開設された1921(大正10)年には16,159人とおよそ2,000人も人口増加に見舞われている⁷⁰。また、村内における海軍関係者の戸数について、1924(大正13)年には780戸(全体3,389戸)であったのに対し、わずか2年後の1926(大正15)年には1,059戸(全体3,403戸)と、約300戸の増加がみられ、村内の戸数に占める割合で見ると約8パーセントもの増加を見せている⁷¹。このように、当時の広村は海軍の影響によって大きく変化しようとしており、その対応のために都市計画による村の整備が必要であった。1924(大正14)年の都市計画広島地方委員会の組織に先んずること4年、1920(大正9)年には既に臨時都市計画調査委員会が設置され、海軍との協議を含めた検討を行い、翌年1921(大正10)年に具体的な都市計画構想である「広都市計画概要」が作成され、それをもとに各種工事や区画整理が進められていた⁷²。呉都市計画区域の制定は、このような広村独自の都市発展の途を辿らんとした矢先の出来事であり、該当計画は村としての利潤追求を求める広側にとって反発すべき内容のものであったと考えられる。

また、書翰中にその理由を求めると、「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」には主に「呉市都市計画区域設定理由書」にて広村を計画区域として適当と認めた理由を否定する内容が多いことが特徴である。例えば、

区域設定理由書ニハ呉市ノ区域狹隘ナルカ為海軍ノ施設及商工業ノ発達ニ伴フ過剰ノ人口ハ何等地勢上ノ羈束ニ制セラルルコトナク益々近郊町村ニ向ツテ膨張シツツアル現況ニシテ広村カ大正九年以前十年間ニ殆ント人口ノ増加ヲ見サリシニ大正十年以降俄ニ増加ノ傾向ヲ示スニ至リシハ以テ此ノ間ノ事情ヲ明ラカニスルニ足ルヘシトアルモ右ハ全ク事実ニ相違セル点アリ(中略)大正十年以降広村ノ人口カ遽カニ増加セルハ全然広海軍工廠ノ設置ニ伴ヘルモノニシテ呉市ノ人口カ膨張セル結果ニ非サルコトハ瞭然タル事実ナリ⁷³

という具合に、主に地勢上の理由についての反論が多く見られる。また、陳情文においては、先の内容に加えて都市計画地方委員会のメンバー構成が呉市関係者に偏っていること、計画における自治体の立場が対等ではなく不合理であることを挙げ、これを不服の理由としている⁷⁴。

ところで、上のような広村の主張の中に市街電車と関連する内容が含まれているので、市街電車を通して呉市の解明を目指す本研究としては詳細に確認していきたいと思う。該当の主張は意見書における

今後或ハ交通機関ノ発達完整ニ由リ両地間ノ交通時間ヲ短縮シ得ルトスルモ広村ハ其ノ区域広濶ニシテ呉市ノ中央部ニ達スルニモ猶一時間以上ヲ費ササルヘカラサル地点多シ(中略)現在広村ヨリ同工廠ニ通勤スルニ二時間乃至三時間ヲ要スル状態ニシテ電気軌道敷設ノ後ニ於テモ一時間以内ニ短縮スルコトハ絶対ニ不可能ナリト信ス依テ時間的ニモ広村カ呉市ト一体ノ都市ヲ成ス能

⁶⁹ 前掲『呉市史』第六巻、962頁。

⁷⁰ 人口のデータはいずれも前掲『呉市史』第六巻、965頁の「5-5表 戸数の推移(2)」より。

⁷¹ 戸数のデータはいずれも前掲『呉市史』第六巻、1060頁の「5-53表 海軍関係者与其他村民との比較」より。

⁷² 前掲『呉市史』第四巻、201頁 第六巻、1063～1065頁。

⁷³ 前掲「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」。

⁷⁴ 前掲「呉都市計画区域決定ノ件ニ関シ陳情」。

ハサルコト明カナリ⁷⁵

というものであり、本節冒頭にて取り上げた市街電車の延伸による都市計画区域の制定を否定したものである。前にもふれたように、呉市側の主張は市街電車の延長によって呉～広間の移動が30～40分にまで短縮されるというものであり、「一時間以内ニ短縮スルコトハ絶対ニ不可能ナリ」とする広村の主張とは全く異なるものであって、差異が発生した背景にはいずれかの、あるいは双方の自治体の恣意が存在しているものと考えられる。そのような主張と事実を照らし合わせてその整合性、そしてそこに込められた意図について確認したい。

市街電車を用いた呉市街地から広村までの所要時間はどれほどなのだろうか。1930(昭和5)年に作成された「運転所要時間、停車時分竝料程表」によると、鉄道踏切⁷⁶～一門前間の運転所要時間が東行42分31、西行43分47であったという⁷⁷。一門前から見て、鉄道踏切が呉市街中心部に存在する本通九丁目はおろか呉駅よりもさらに遠方の駅であることを考えると、この所要時間はさらに割り引いて考えることができるようになり、およそ呉市側の主張する時間と合致することがわかる。同時に広村の主張についても、成程「呉市ノ中央部ニ達スルニモ猶一時間以上ヲ費ササルヘカラサル地点多シ」という部分については頷ける。本研究を進めるにあたって我々は現地へ赴いて調査を行い、その一環として長浜～呉駅前まで当時の市街電車の路線に沿って歩き現地の様子を確認しているが、当時の延伸の終点予定地であった先小倉は広村の中心からはいささか離れており、確かに広村のうち複数の地点からは市との往来に1時間以上を要するであろうとの実感を得た。一方で主張の後半については、実際の運行時間の確認によって判明した通り事実とは程遠く、村の恣意が多分に入ったものであると考えざるを得ない⁷⁸。先ほど述べたように、広村は呉市の主張について細かく反駁を試みているが、これについては文字通りの指摘であるというよりは計画区域への組み込みを阻止したいという意図が先行したものであると捉えてもよいのではないか。

これまで確認してきた広村の様子からは、ある種閉鎖的にも見える村の著しい自立意識が表れているように思えるが、ただし呉市から全く独立して発展を目指していたというには少々疑問が残る。その根拠として、当時市街電車を運営していた芸南電気軌道の発起人のうちに少なからぬ広村の人間が存在したことを挙げたいと思う。1919(大正8)年に提出された「鉄道敷設許可申請書」には芸南電気軌道の発起人の名前が羅列されているが、発起人として挙げられている21人のうち実に13人が広村の人間であり、その中には後の広村長となる大石菊次郎や森岡多吉の名も記載されている⁷⁹。この事実は、芸南電気軌道の運営方針、特に市街電車の広への延伸について、広村上層部が事前に把握していたことの証左であり、さらに言えば彼らが延伸に積極的に関与していたということまで想起させるものである。このように、広村は呉市との連絡手段の拡充については積極的である⁸⁰ことから、あくまで呉市の傘下として発展することを嫌

⁷⁵ 前掲「呉都市計画区域設定ニ関スル意見書」。

⁷⁶ 後の西本通三丁目。

⁷⁷ 長船友則『呉市電の足跡』(ネコ・パブリッシング、2009年)、11頁。

⁷⁸ もっとも広村が主張を行った1924(大正13)年段階では一門前までの路線は開通しておらず、村が開通した場合の所要時間について想像しえなかった可能性は一応考えられる。ただし、延伸による将来的な時間短縮の可能性についても「絶対ニ不可能」とまで言い切った姿勢にはやはり意図的なものを感じられる上に、後述する事実よりその可能性自体についても疑問が残る。

⁷⁹ 前掲「鉄道敷設許可申請書」 前掲『呉市史』第六巻、973、974頁。

⁸⁰ それだけに、市電に対する広村の認識の甘さがみられる注80のような事例については不可解さが残り、彼らが唱える所要時間と現実との差異が意図的な誇張なのではないかと考えられる一因となっている。

ったのであって、都市計画への反対が単に排他的な心理にもとづいた活動ではないと結論づけられるように思う。

これまで広村の様子を確認し、村が呉都市計画区域への組み込みを拒否した背景、及びその意図の強さについて十分に裏付けることに成功したと考える。先述のように明確な拒絶を示した広村であるが、結局村は1941(昭和16)年に呉市に合併されることとなる⁸¹。しかしながら、これは他区域が1928(昭和3)年に合併された⁸²ことと比較すると非常に遅く、例えば広村と同様に計画区域に反対の立場をとっていた阿賀町についても他の自治体と同時に呉市と合併されたこととあわせて考えると、都市計画ならびに合併に対する広村の頑強な抵抗が想像でき、またそのような活動が少なからず行政活動の決行に影響を与えたと考えられるのである。

以上、呉都市計画に対する軍及び広村の姿勢、関与について詳述し、考察を行った。本節を通して、軍及び行政の主導で造営されたことが想像される軍港都市呉について、その都市計画の方針に対し軍が大きく影響していたということ、そして同時に周辺町村の意向もまた同じように大きな影響を及ぼしていたことが明らかになった。軍港都市における都市計画の性格について、従来は軍及び中心都市を軸として語られる事が多かったが、周辺の自治体が海軍と共同して独自に都市計画を進めていたこと、その計画によって単なる軍港都市の一構成要素であることを脱し、一つの都市圏として発展しようとしていたことは、軍港都市の形成に新たな視点を与えるものであると考える。同時に、従来の研究では軍港都市の施策における海軍の主導的立場が強調されてきたが、その限界性についても考慮する必要があるのではないかと。

以上の検討から、軍港都市呉の発展には海軍の力のみならず民間の推進力も必要不可欠であったことが明らかとなった。たとえ都市構想の背景に海軍の意向がこめられていたとしても、実際に都市を形作ったのは民間が持つ資力や労働力であった。その後アジア・太平洋戦争期に突入すると、軍事機能の強化や戦争遂行を目的として海軍の発言力が強まり、以前に増して地域に対する介入を進めていった。その結果として、例えば市街電車は芸南電気軌道の手を離れて公営化され、自主独立の気風に富んだ広村もついに合併されることとなったのである。戦後、市街電車はその廃止まで民営に戻ることはなく、広村は合併されたまま今日に至る。これらは確かに戦争の爪痕といえるだろう。しかし、戦後においても市街電車はほぼ変わらぬルートで運行を続け、広村においては戦中戦後を通して自村への愛着を忘れることなく、1948(昭和23)年の住民投票において呉市からの分離を勝ち取る一歩手前までたどり着いた⁸³。戦争を経験し、悲惨さに耐える傍らで地域社会はその日常を守りつづけていたのであった。

⁸¹ 前掲『呉市史』第四巻、206頁。

⁸² 前掲『呉市史』第四巻、206頁。

⁸³ 前掲『呉市史』第六巻、963頁。