

読みたくなる「地図」

西日本編

◆ 日本の都市は どう変わったか

平岡昭利 編



海青社

読みたくなる「地図」

西日本編

◆日本の都市は どう変わったか

平岡昭利 編



海青社

編者・執筆者一覧

編 者

平岡昭利 下関市立大学名誉教授

執筆者（50音順）

浅見良露	久留米大学・経済学部
荒木一視	山口大学・教育学部
石黒正紀	福岡教育大学名誉教授
出田和久	京都産業大学・文化学部
伊東理	関西大学・文学部
岡橋秀典	広島大学・文学研究科
小野田一幸	神戸市立博物館
遠城明雄	九州大学・人文科学研究院
河原典史	立命館大学・文学部
北川博史	岡山大学・社会文化科学研究科
北村修二	久留米大学・比較文化研究所
作野広和	島根大学・教育学部
佐野静代	同志社大学・文学部
平篤志	香川大学・教育学部
高橋誠一	前 関西大学名誉教授
土居晴洋	大分大学・教育学部
堂前亮平	久留米大学名誉教授
戸祭由美夫	奈良女子大学名誉教授
友澤和夫	広島大学・文学研究科
豊田哲也	徳島大学・大学院社会産業理工学研究部
中村周作	宮崎大学・教育学部
西岡尚也	大阪商業大学・総合経営学部
額田雅裕	和歌山市立博物館
平井松午	徳島大学・大学院社会産業理工学研究部
藤井正	鳥取大学・地域学部
藤塚吉浩	大阪市立大学・大学院創造都市研究科
藤永豪	佐賀大学・教育学部
藤目節夫	愛媛大学名誉教授
正木久仁	大阪教育大学名誉教授
三木理史	奈良大学・文学部
宮内久光	琉球大学・法文学部
三好唯義	神戸市教育委員会
矢野正浩	志學館中・高等部
山下宗利	佐賀大学・芸術地域デザイン学部
山田誠	京都大学名誉教授
山近博義	大阪教育大学・教育学部
山中進	熊本大学名誉教授
吉津直樹	下関市立大学名誉教授

はじめに

地図は表象された空間の事実を縮尺し記号化したもので、実際の空間とは異なるものの、1枚の地図でトータルな空間の把握が可能になることから、その利用価値は高い。とくに国土基本図としての地形図は、1880年(明治13)の迅速図、それに続く仮製図の作成以降、国の事業として今日まで継続して発行され、国土全域をカバーしている。

かつて物理学者の寺田寅彦は、世の中で安いものを列挙すれば、その筆頭に挙げられるものの1つは、5万分の1地形図とし、「その1枚から、われわれが学び得る有用な知識は到底金銭に換算することができないほど貴重なものである」(『寺田寅彦随筆集』第5巻)と述べている。

実際、その時代、時代で発行された地形図は、作成当時の世相を反映し、地域の姿や情報を伝えている。それゆえ古い地形図は、現在の風景の謎を解く鍵でもあり、風景の歴史を探る楽しみを与えてくれる。じっくり見れば見るほど味がある。

この古い地形図と現在の地形図の「時の断面」を比較することにより、我々が住んでいる地域は、どのように変貌してきたのかを視覚的にとらえようとの主旨のもとに、2008年に『地図で読み解く 日本の地域変貌』(海青社)を刊行した。

この本は、見開きの左の頁に古い地形図、右の頁に現在の地形図を配置する比較の手法を前面に押し出したもので、このことが読者に受け入れていただいたのか、本の増刷にこぎつけ、また、2010年には地理空間学会賞(学術賞)を受賞した。ただ、全国をカバーしたため330頁を超える大きな本となり、刊行当初からハンディタイプを望まれる読者も多かった。今回、取り上げる地域を都市に限定するとともに、地域を減らし、さらに東日本編と西日本編に分割して、手軽に利用していただけるよう、新たに『読みたくなる「地図」 東日本編、西日本編 ―日本の都市はどう変わったか』の2冊を制作することにした。

本書から、金銭に代えられないほどの「有用な知識」(情報)を読み取っていたき、さらに新旧の地形図を比較することによって、「地図を読む」ことに読者がいくらかでも興味を覚えられたならば、编者にとって望外の喜びである。

最後に、今回、このハンディタイプ版の出版を決断いただいた海青社の宮内久社長と、その作業を進められた編集部の福井将人氏に心より御礼申し上げる。

2017年10月10日

平岡昭利

● 目 次 —— 読みたくなる「地図」 西日本編

はじめに 1

近 畿

1 大阪.....	4
2 堺.....	12
3 八尾.....	16
4 東大阪・大東.....	18
5 千里ニュータウン.....	20
6 枚方.....	22
7 神戸.....	24
8 西宮.....	30
9 姫路.....	32
10 京都.....	36
11 大津.....	42
12 奈良.....	44
13 天理.....	46
14 和歌山.....	48
15 津.....	50
16 四日市.....	52

中 国

17 広島.....	54
18 福山.....	60
19 呉.....	64
20 尾道.....	62
21 岡山.....	66
22 倉敷.....	70
23 山口.....	72
24 下関.....	74
25 鳥取.....	76
26 松江.....	78

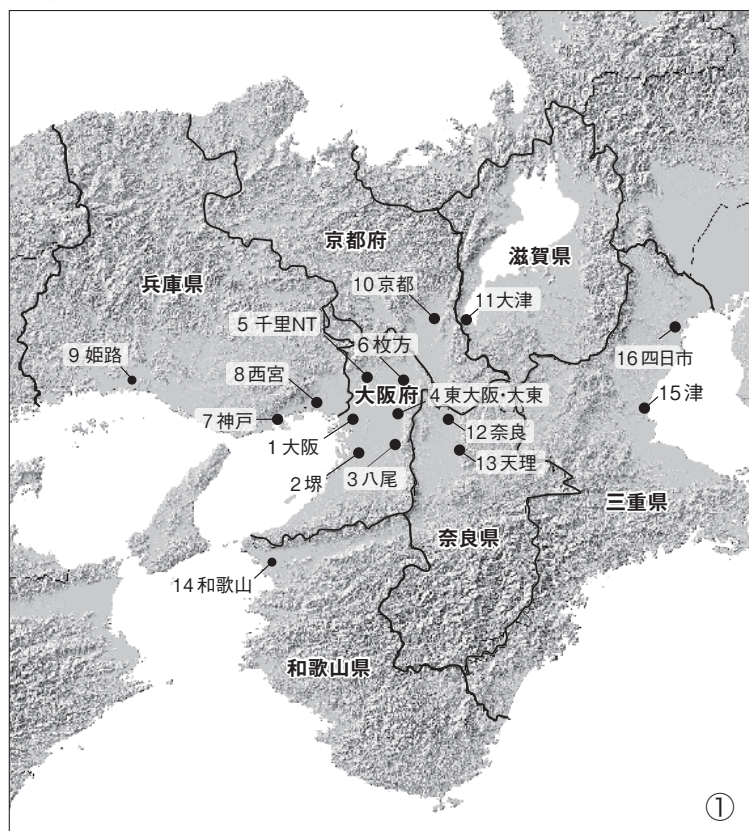
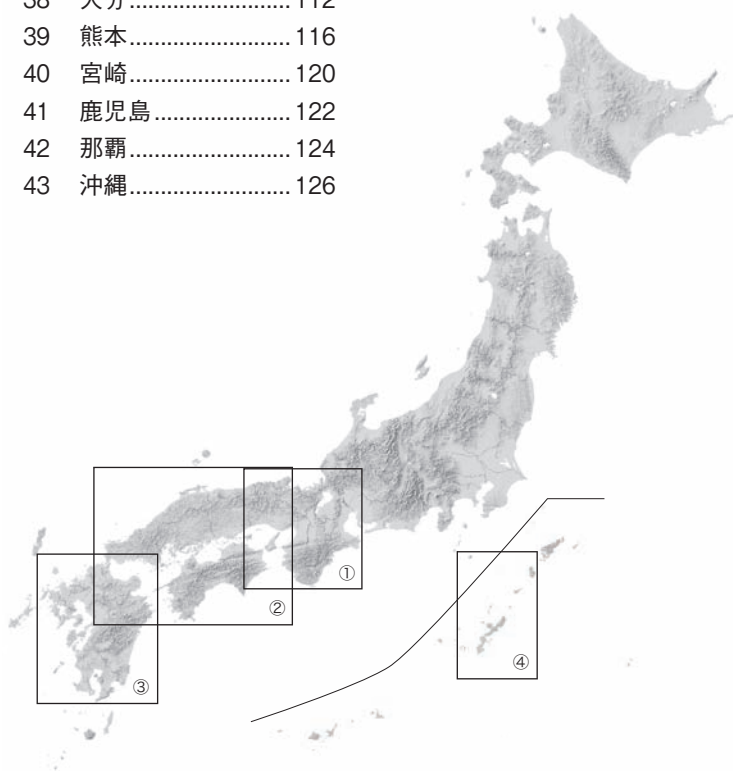
四 国

27 高松.....	80
28 徳島.....	82
29 鳴門.....	84
30 松山.....	86
31 高知.....	88

九 州

32 福岡.....	90
33 北九州.....	96
34 久留米.....	102
35 佐賀.....	104
36 長崎.....	106
37 佐世保.....	110

38 大分.....	112
39 熊本.....	116
40 宮崎.....	120
41 鹿児島.....	122
42 那覇.....	124
43 沖縄.....	126



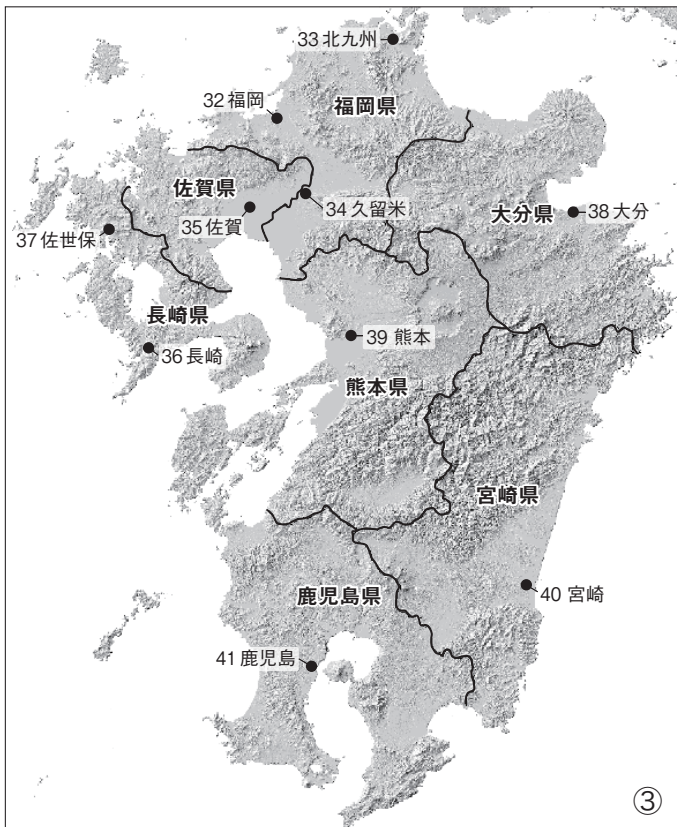




図 1-1 1899 年(明治 32)頃の大阪 (2 万分の 1 地形図「大阪」明治 32 年修正、「天保山」明治 18 年測量、「尼崎」「天王寺村」明治

1. 大 阪

スリムからフラットへ 大阪(近世以前を大坂、近代以後を大阪と表記)の都市的起源は、一般に豊臣秀吉の城下町建設に求めることになっている。それは、先立つ難波京の京城や石山本願寺の寺内町が、上町台地上に限定した南北に細長いスリムな市街地で、現在の正方形に近く、かつフラットなそれとは趣を異にするからである。すなわち、近世前後で大坂の都市形態は大きく変化したといえる。

秀吉の城下町建設では、住吉はもちろん、堺までを

町続きとし、さらに五畿内(摂津・河内・和泉・大和・山城)を外構えとする壮大な構想であったともいう。もちろん、その大構想は実現しなかったが、その足がかりとして秀吉は上町台地西部の大阪湾を埋め立て、市街地を西方へ拡大して、そこに後年の船場や島之内などの地区を生み出した。そして、豊臣秀頼時代から松平忠明時代、さらには天領期を通じて大坂はスリムな街からフラットな街へと生まれ変わった。また、拡大した西方の市街地には、商業都市へ発展するためのインフラ整備として多数の堀割がつくられた。

ところで、大坂では人の移動する陸上の道路と、物



31年修正、×0.4)

0 1km

の移動する水路とを併せて^{みち}路としてきた。そして、両者の交点に多数の橋を架け、それは「八百八橋」とよばれるほどの数におよんだ。17世紀はじめに河村瑞軒が東廻と西廻の各航路を相次いで開設したが、当時の和船(日本型帆船)は、危険のともなう外洋の太平洋を避け、距離的には長い、安全な日本海経由の西廻航路を利用することが多かった。そこを航行したのが北前船で、大坂には西日本のみならず、東日本の物資も集まって「天下の台所」とよばれることになった。

そして、北前船などの輸送してきた貨物をリレーし、都市内の蔵屋敷や商家に届ける上荷船や茶船とよ

ばれる^{はしけ}船が都市内水路を盛んに往来した。そのため大坂は近世以来「水の都」と称された。

ところで、明治政府は、当初から江戸を首都と定めていたわけではなく、積極的に大坂遷都論を唱えた大久保利通のような実力者もいた。それにもかかわらず大坂が首都の座を逸したのは、前島密の大坂遷都反対が原因といわれている。その理由は、大坂の市街道路が非常に狭く、首都機能の維持に困難を来すことを危惧したためとされ、近世以来水路と道路を併せて「路」としてきた「水の都」が災いしたことになる。

近世大坂では、町人資本を中心に臨海部の新田開発

このプレビューでは表示されないページがあります。



図 1-4 現在の大阪市 (5 万分の 1 地形図「大阪西北部」平成 11 年要部修正、「大阪西南部」平成 11 年修正、「大阪東北部」平成 20 年

「煙の都」の異名をとるほど大規模に進行した。さらに、そうした工業化は、1960 年代の高度経済成長期まで継続することになった(図 1-3)。そして、それらの工場が豊富な地下水を無制限に使用したため、市内中心部に深刻な地盤沈下が発生した。その結果、大阪市内の河川に架かる橋梁も沈下して、満潮時には橋桁が水面すれすれになるところも多くなった。また、都市内物流が自動車に転換したとして、1950 年(昭和 25)頃から通航量の減少した河川の多くが埋め立てられ、そうでなければ人の背丈を越すような堤防で市街地と隔てられ、貨物の積み下しはもちろん、水面を眺める

ことさえ困難になった。そして、使用されない水路は廃物が浮き沈みする悪臭漂うドブ川と化し、かつての優雅な水都の印象は忘却の彼方(かなた)のものとなってしまった。高度経済成長期の大阪は、「大大阪」時代にも増して水都忘却の時代であったともいえる。

1983 年(昭和 58)に京阪電気鉄道が、創立 70 周年記念事業の 1 つとして、運航を開始した大阪水上バス「アクアライナー」は、大阪に水路利用の可能性の再考を促す契機(きか)の 1 つになった。地盤沈下によって低くなった数多くの名橋の下を、船上から眺める大阪遊覧は、大阪に新たな都市型観光を創出することになった。



修正、「大阪東南部」平成 21 年修正、原寸)

0 1km

2003 年(平成 15)から道頓堀川～木津川～堂島川～東横堀川経路で大阪市内の残存水路を周航する一本松海運(株)の「なにわ探検クルーズ」も加わって、近年は、各社が競うように、そのヴァリエーションを増しつつある。また、近年になって水陸両用バスの運行もはじまっている。

しかし、水都＝大阪の本来の意味は、遊覧利用ではなく、都市内物流を水路が分担する産業利用にあった。ところが、2001 年の河川舟運制度研究会の調べによれば、都市内河川における貨物船やタンカー利用の全国平均は約 10 % 強で、特に東京のそれは 30 % 弱に

までおよんでいるが、大阪はほぼ 0 % である。四方を海に囲まれた日本では、高速道路網が全国を網羅した昨今でも、国内物流を依然内航海運に依存する部分が小さくない。そのため、都市消費物資の一定量は港湾に到着するとすれば、その継送を都市内水運が担うことも可能であろう。都市内河川に乗り入れ可能な小型の貨物船 1 隻でも、タンクローリー約 10 台分と試算される輸送力は、燃料高騰や CO₂ 排出量に悩まされる現代の救世主になるであろう。今後は、本来の意味での水都の再生が、せめて全国水準にまで回復することを望みたい。

(三木理史)

このプレビューでは表示されないページがあります。



図 18-1 1898 年(明治 31)の福山町 (5 万分の 1 地形図「福山」「井原」明治 31 年測図、×0.9)

18. 福 山

明治維新の廃藩置県によって、福山藩は当初単独で県となったが、その後の見直しで 1876 年に広島県に編入された。市制は 1916 年の施行と県内でも 4 番目の比較的遅い方であった。図 18-1 にも福山町と表記されている。この図では城郭の南部と西部にあった武家屋敷が農地と化し、市街地は東部の旧町人町地区のみに形成されていることが読みとれる。地方行政の中心としての地位を失った結果、人口や戸数が減少し、衰退傾向にあったことが土地利用にも投影されている。

1891 年(明治 24)の山陽鉄道開通を契機に、福山では近代産業の立地条件が整い始め、紡績、ゴム、染料などの工場の立地がみられた。大正期には、^と軽便鉄道や両備軽便鉄道、国道 2 号線の開通があり、交通の結節地としての地位が高まった。このような交通の整備に伴い、金融機関や教育機関、また軍施設の進出がみられ、昭和初期には地方中心都市としての機能が整った。しかし、1945 年の大空襲によって全戸数の 79% が焼失し都市機能は壊滅した。戦後は、いち早く復興都市計画が実施され、市街地の整備が進められた。

戦後の福山の都市成長において、日本鋼管福山製鉄



図 18-2 現在の福山市 (5 万分の 1 地形図「福山」平成 8 年修正、「井原」平成 12 年要部修正、×0.9)

0 1km

所(現 JFE スチール西日本製鉄所)が果たした役割は大きい。同製鉄所は 1966 年に本格操業をはじめ、1973 年頃には年間粗鋼生産能力 1,600 万トンに達し、世界最大級の規模となった。生産のピークは 1974 年であり、その後はオイル・ショックの影響で減少した。市内には、シャープの LSI 工場等の先端技術産業のほか、アパレルなどの地場産業、各種のオンリーワン企業が所在しており、工業集積の裾野は広い。

1972 年(昭和 47)の新幹線開通は福山の拠点性を高め、福山駅周辺における大型小売店の立地を促進した。近年では都心周辺部や郊外にも大型店が進出して

おり、福山の商圏は備後地方から岡山県西部に及ぶ。かつての干拓地では、市街化が顕著に認められる。都心に隣接する旧野上新田から東方の多治米や新涯にかけては水田・畑地の宅地化が急激に進み(図 18-2)、現在では人口集中地区となった。大門町から都心部にかけての国道 2 号に沿った地域には、各種事業所や宅地が密集し、往時の農村景観は完全に失われた。

福山は 1998 年に中核市に昇格し、2003 年以降の「平成の大合併」により近隣の 4 町を合併した。現在の人口は約 47 万人であり、広島県第 2 の都市として重要性をさらに高めている。(友澤和夫)

このプレビューでは表示されないページがあります。

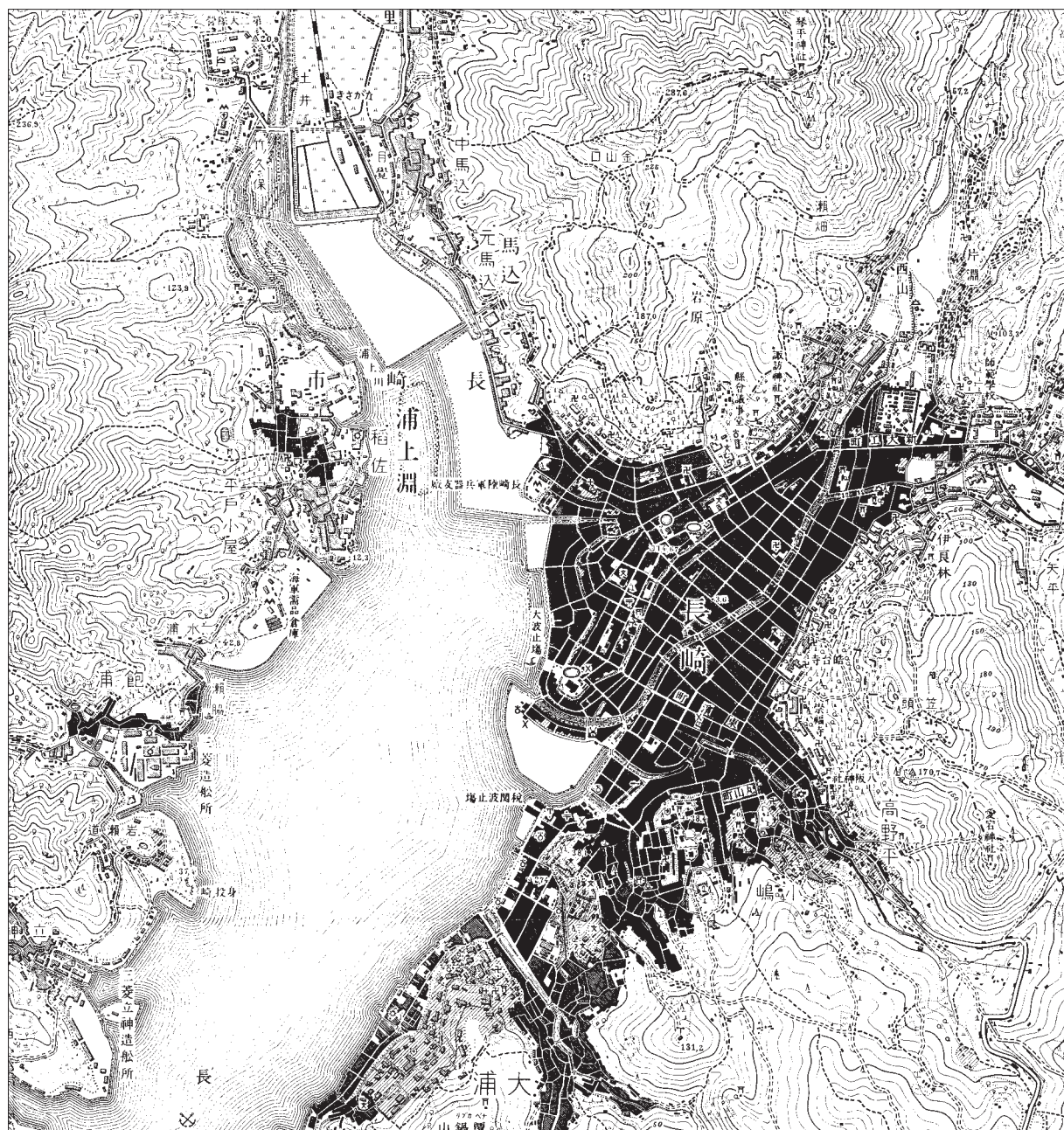


図 36-1 1901 年(明治 34)の長崎市 (2 万分の 1 地形図「長崎」深堀 明治 34 年測図、×0.8)

36. 長崎

長崎は「長崎港」とともに発展した。湾奥に位置するこの天然の良港は 1570 年(元亀 1)に開港し、翌年にはポルトガルとの貿易を開始した。寒村にすぎなかった長崎はそれ以降、急激な変貌を遂げることになる。長崎県庁付近に新市街地「6 カ町」の地割りがなされ、ここは 1580 年(天正 8)からの 7 年間はイエズス会の領地として「小さなローマ」と呼ばれた。やがて中国船(唐船)による交易も開始され、長崎は、わが国最初の国際貿易都市として機能するようになる。幕府はポル

トガル人によるキリスト教の布教を禁止するため、1636 年(寛永 13)にその隔離・収容地としての人工島の出島を中島川河口に造成した。しかし、3 年後の 1639 年(寛永 16)にはポルトガル貿易は禁止され、代わって 1641 年(寛永 18)にはオランダ商館が平戸から出島へ移転し、オランダが出島を舞台に貿易を行うことになった。

それ以降、1859 年(安政 6)の安政の開国まで出島は西洋に開かれたわが国唯一の窓口として、日本の近代化に大きな役割を果たした。同時に出島を窓口として、わが国の文物や情報がオランダ経由で西洋に伝えられ



図 36-2 現在の長崎市 (2万5,000分の1地形図「長崎西北部」「長崎東北部」「長崎西南部」「長崎東南部」平成19年更新、原寸)

0 500 m

た。出島は国際交流の場として機能したのである。

オランダとともに多くの唐船が来航して大きな唐人社会が当時の長崎に形成されつつあった。最盛期には人口約6万のうち1万人を中国人が占めたとされる。幕府は出島に次いで唐人屋敷を造成して中国人を収容した。また「末次の大火」(1698年)により大量の唐人物資が消失し、これを契機として人工島が造成され、中国貿易品を保管する新地蔵所が銅座川河口に出現した。明治維新後にこれら唐人屋敷や新地蔵所は廃止され、在留中国人はこの蔵所跡に移住して現在の^{しんち}新地中華街を形づくった。現在では新地中華街は横浜・神戸

と並ぶ日本の三大中華街の1つとして多くの観光客で賑わっている。

これら開港以降の町割りの様子は図36-1および図36-3に見てとれる。長崎湾には北からは浦上川が、東からは中島川が流入している。長崎は平地が少なく起伏に富んだ斜面都市として知られるが、初期の市街地の大部分は専ら後者の中島川下流域の低地に形成された。標高約30メートル以下の地域に高密度な市街地が張り付き、海岸部の低地から徐々に標高の高い地域へと斜面を登りながら市街化が進んで行った。

長崎県庁の地先には扇型の出島を明瞭に判読でき、

このプレビューでは表示されないページがあります。

JAPANESE CITIES THEN AND NOW
Survey Map Comparisons, Western Japan

よみたくなるちず にしにほんへん

読みたくなる「地図」西日本編
日本の都市は どう変わったか

発行日 ————— 2017 年 11 月 10 日 初版第 1 刷

定 価 ————— カバーに表示してあります

編 者 ————— 平 岡 昭 利

発 行 者 ————— 宮 内 久



海 青 社
Kaiseisha Press

〒520-0112 大津市日吉台2丁目16-4
Tel. (077) 577-2677 Fax (077) 577-2688
<http://www.kaiseisha-press.ne.jp>
郵便振替 01090-1-17991

● Copyright © 2017 ● ISBN978-4-86099-314-6 C3025 ● Printed in JAPAN
● 乱丁落丁はお取り替えいたします

本書に掲載の地図は、国土地理院長の承認を得て、同院発行の20万分1輯製図、5万分1地形図、2万5千分1地形図、2万分1迅速図、2万分1仮製図、2万分1正式図及び1万分1地形図を複製したものである。

(承認番号 平29情複、第750号)

本書のコピー、スキャン、デジタル化等の無断複製は著作権法上での例外を除き禁じられています。本書を代行業者等の第三者に依頼してスキャンやデジタル化することはたとえ個人や家庭内の利用でも著作権法違反です。