

A B r i e f N o t e N o . 1 9 2

発行日：2008.8.6

My ヒロシマノート < 広島の旅 >

千葉市花見川区 小林 敬

< はじめに >

20代のまだ血気盛んなころに、こんなことを考えたことがあった。

「ニッポン人として、広島と長崎と沖縄は自分の目で見ておくべきだ」

既に高校三年の最後の春休みに九州一周の旅行をし、その時に長崎の旅は体験済みだった。さらに、30代半ばの頃、福岡に転勤したことにより再び長崎の旅ができた。

60歳を過ぎて、沖縄旅行が実現した。それぞれの年齢で、それぞれの旅を体験することができたが、広島への旅だけが最後に残った。遂にその機会が巡ってきた。

広島への旅立ちにあたり、40年ほど前に読んだことがある大江健三郎氏の「ヒロシマノート」をもう一度読んでおこうと思った。思いつきは良かったが・・・・・・。

一週間ほど前から本棚を探しまくったが、残念ながら見つからなかった。再三の転居や身辺整理の結果どこかへ紛れ込んでしまったようだ。やむなく、同氏の「日本の「私」からの手紙」をバッグに突っ込んで旅立つことにした。

< 広島入り >

広島へは空路を利用することにした。理由は単純だ。旅行社のホテル付きフリープランの旅行商品を調べた結果、新幹線利用より飛行機利用の方がはるかに安価だとわかったからである。

広島空港は山の天辺のような所にある。下界を見下ろすような場所もなく、ただひたすら山ばかり。快晴で日差しも強く暑い。うろろろしていると汗が出てくるので、広島バスセンター行のバスに乗り込む。

約一時間のバスの旅の大半は高速道路で、地図と実景とを見比べながら退屈もせずに過ぎた。

広島バスセンターは広島の繁華街の中心にあるが、広島駅からは遠く離れたところにある。福岡の博多駅と天神の関係のようにこの町には臍が二つあるようだ。近くのパンやでコーヒーとサンドイッチの昼食をとり地図を片手にホテルまで歩いてみることにした。

紙屋町の交差点を渡ろうとしたら横断歩道がない。地下道が完備されていて地上で道路を渡ることはできなくなっているようだ。

地下街からは各ビルや路面電車の停留所への通路等が細かく整備されている。

地上も地下も「ゴミがなくきれいな街」というのが広島の第一印象である。

< 平和記念公園を歩く >

ホテルは平和大通りの平和大橋のたもとにあり、部屋からも公園全域が見渡せる場所にあった。

チェックイン後平和記念公園とその周辺を歩くことにした。

広島の町への第一歩として平和記念資料館に入ってみた。まず最



初の驚きは外国人の多さである。日本人と外国人の比率は4：6ぐらいで、やや外国人の方が多いように感じた。

外国人の方々はひとつひとつのパネル展示を丁寧に見て説明文もきちんと読み、関心の高さを感じる。一方日本人を観察してみると、興味のあるパネルだけを選んで見る程度の走り抜けをする人が目立った。

パネル展示では、日本という国が軍事力を持って海外に進出していくことになった経緯が細かく述べられている。明治時代からの日本軍の動きと其中で広島という町が果たしてきた役割が時系列で語られている。そして、それが留まることができぬ所まで行ってしまい、やがて昭和20年8月を迎えることになる。

歴史認識についてはかなり正確に語られていると感じた。ともすれば、被害者の立場を強調し過ぎ加害者としての認識が薄れてしまいがちなこの話題について、冷静に歴史を整理して表現してあるという点で共感を感じた。所々の展示コーナーにはボランティアの説明員がいて、さらに細かい補足の説明をしてくれていたが、心なしか原爆投下以降のことに偏っている感じがし、残念な気がした。

戦争の傷跡から平和を語るにあたって、「特殊な爆弾を投げられて未曾有の被害を被ったから・・・」が起点なのではなく、「戦争が行きつく所まで行ってしまうとこんなことにさえなってしまうのだ」が起点となる理解が重要であると強く感じた。



退館前に売店を覗いたら、商品陳列棚にいくつかの書籍類と一緒に「ヒロシマノート」が置いてあったので自分の土産用に買って帰った。

次に原爆死没者追悼平和祈念館を経て、周辺に散在する各種戦跡を見歩いた。

(上の写真：凝視すると母の嘆きが伝わってくる) 太田川と元安川の岸辺を何度となく散策しているうちに雷雨となり、ホテルに戻った。

やがて雨も上がりきれいな青空と元安川に映る岸辺の景色が印象的だった。(左の写真：ホテルの窓から) 気温33度、昼はかんかん照りで日が暮れても尚蒸し

暑い一日だった。

燃え上がる炎、逃げ惑う人々、川に漂う死体の数々、死臭と阿鼻叫喚……。今日の暑さからあの日のことを思い浮かべてみただけでも、尋常でない気分になる夜だった。

<国際都市 広島>

平和記念公園に限らず、町には外国人の旅行客が沢山歩いている。案内表示なども英語・韓国語・中国語の表示が目立ち、外国人が多いことが日常化している町と感じた。地下街の案内所などを覗いてみると各国の言語で書いたリーフレット類が用意されており、「Country 名」を言うとその言語のものをもらえるようになっていた。

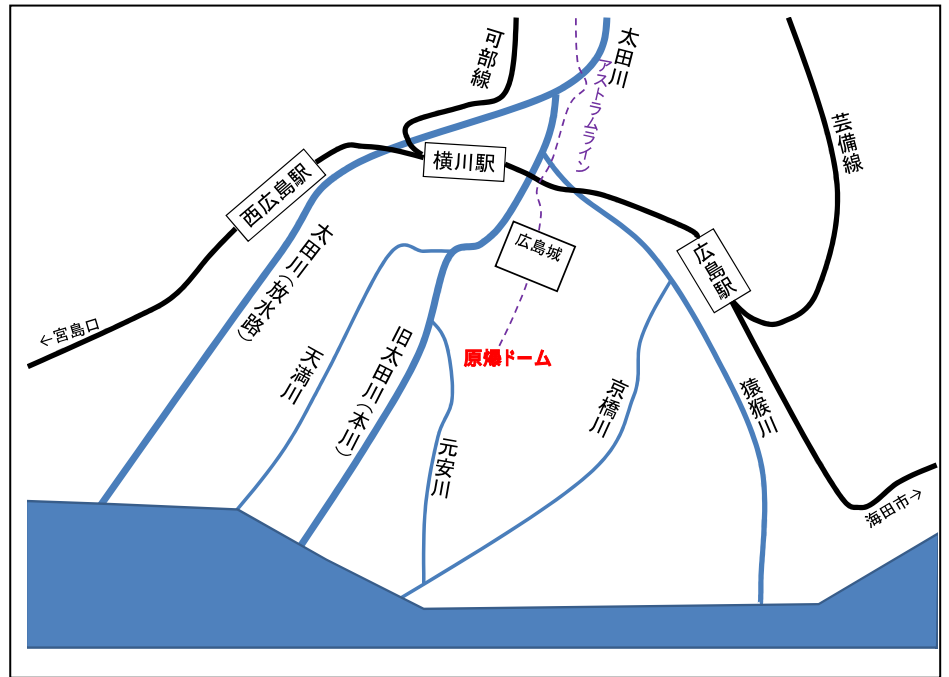
気をつけて見ていると、外国人の旅行者はいくつかに分類できる。

「リタイヤした老夫婦」「何かテーマを持って広島旅行にきた人」「高校生ぐらいの年齢の一群の研修旅行」

などが目立ち、その中に「単なる海外観光旅行」とおぼしきグループも混ざっている。
とにかく、東京や横浜でもこれほどには外国人を見ることはない。広島は押しも押されもしない国際都市だ。

<川と橋の町 広島>

広島の町の形は、太田川が河口近くに織りなす幾多の流れをベースに成り立っているように感じる。細かな流れの内のいくつかは、長い歴史の中で人工的に開削されたものもあり、また八丁堀のように埋められて道路になった広島城の堀などもある。いずれの流れについてもその歴史を聞くと興味深いものがある。広島駅から路面電車に乗り西に向かうと、猿猴川（荒神橋）・京橋川（稻荷大橋）・太田川（相生橋）。更に西広島方面へ進むと、天満川（天満橋）・太田川放水路（新己斐橋）。いずれの橋もゆったりと流れる下流の水流が海の近さを教えてくれ、それぞれの橋がそれぞれの景観を見せてくれる。広島は、「川と橋の町」である。



<路面電車（広電）>

今や日本中でも希少価値になってしまった路面電車。
広島では町を象徴する

「ヒロデン」として長く生き続けている。

広島電鉄の前身である広島電気軌道株式会社が路面電車を走らせたのは大正元年（1912年）間もなく百年になろうという歴史ある乗り物である。

広島に入って二日目の朝、宮島への旅にヒロデンを使ってみた。西広島までの路面区間の料金は150円均一料金になっており、他の路線への乗り換えも均一料金の中でできるように配慮されている。西広島から宮島口までの鉄軌道区間は通常の電車の運賃のように距離別料金となっている。鉄軌道区間と路面軌道区間を



相互に乗り入れられるように車両の開発や軌道周辺の整備が行われており、力入れようがわかる。超低床車両のグリーンムーバーやグリーンムーバー・マックス（左写真）など新型車両とともに、大阪などの路面電車を廃止した都市から購入した車両が走っていて、鉄道マニアにはたまらない街角風景である。

地下街の案内所で路線地図をもらって、紙屋町西から宮島口行に乗り込んだ。斜め前の席にはインド人らしい家族が路線地図を見ながら車窓風景を楽しんでいる。右斜め前には中国人らしい若者が、その向こうにはフランス人らしい夫婦が・・・、皆それぞれの言語で作られた路線地図を片手に乗っている。この路線

地図には電車の乗り方・降り方やお得なプリペイドカードの案内など何でも分かるように書いてある。料金後払いなので、車内の表示やお客さんの一挙手一投足をじっくり観察しながら「この電車の乗り方・降り方」などを学習していたら、路面電車と宮島行の船が一日乗り放題のプリペイドカード「One day trip card」があることがわかり購入。

賑やかな繁華街を抜け出し、平和記念公園のある相生橋を渡り十日市町あたりまで来ると徐々に生活臭の感じられる「広島の下町」を感じさせる風景に変わる。十日市町・土橋・観音町などで何度か右折・左折を繰り返して西広島（JR西広島駅前）に到着。

ここからは景色はがらりと変わり、電車の走行速度も上がる。右手にJRの線路を見ながら鉄軌道を走り、やがて宮島口が近くなると左手に海が見えてくる。宮島口の駅前は宮島行の乗船場になっており、すぐに船に乗れるので便利だ。



ヒロデンの旅が気に入り、この日は宮島と岩国（錦帯橋）を見物した後再び広島駅から乗り、さらに翌日も移動の交通手段として利用し便利に使った。

旅の最終日、本屋に立ち寄った。旅先の本屋で「その土地らしい本」を買うのが好きな私は、一冊の本を見つけて購入した。「広電が走る街 今昔（LRTに脱皮する電車と街並み定点対比）」、帰りの飛行機の中で読み始め、家に着くまでにほぼ半分を読み終えてしまった。ヒロデンと広島のことを良くわかる面白い本だ。

<新交通アストラムライン>

旅立ちの前に地図を眺めていたら、広島城の上の方に書いてある「アストラムライン」という文字が気になった。どうやら新しい交通機関らしいことがわかった。旅の最終日に全線走破を試みた。

起点は大手企業が立ち並ぶ広島を中心街である「本通」の地下、「県庁前」、可部線の大町駅を経て、終点の「広域公園前」まで、駅の数はいくつかで所要時間は40分足らず。



広島市北西部の住宅開発に伴い、深刻な交通問題が生じていたことから、この抜本策として広島市の将来を見越した新たな交通手段の確保が必要と考えられた。その結果として、「排気ガスを出さない」「交通渋滞や交通事故を起こさない」「快適で静かな」乗り物として、都市計画による大型道路の上の空間を利用したゴムタイヤの電車が平成6年に開通した。

一般公募により命名されたアストラムラインは、「明日の交通手段」を意味するものだそうだ。

本通駅で一日乗車券を買って体験の旅スタート。

どの駅もプラットホームにドアの付いた安全な構造になっており、（上写真：本通駅プラットホーム）スマートで安全で清潔な駅は気持ちが良い。



本通駅を出ると県庁前までは地下を走るが、広島城の北側に出ると地上の高架線になる。ゴムタイヤの柔らかな響きが心地よい。旧太田川の左岸に沿って北上するアストラムラインは、不動院前駅を過ぎると右岸に渡り、やがて本流から離れていく。左右の丘陵地帯には新しくできたばかりの家々が建ち並び、まさにニュータウンの様相。可部線と接続する大町駅では沢山のお客さんが乗ってくる。沿線に学校が多いせいか乗客は学生が圧倒的に多い。学校の他に動物公園、交通科学館などの公共機関などもあるが、どの駅も駅の周りには何もない。左右に迫る丘陵地帯の上の方に学校が見えたりする。山を削ってできたニュータウンらしい景色が続く。大町駅を過ぎると面白そうな駅名が続き、車窓の景色とともに楽しめる。毘沙門台・安東（やすひがし）・上安（かみやす）・高取・長楽寺・伴（とも）・大原（おおばら）・伴中央（ともちゅうおう）・大塚（おおづか）そして終点の広域公園駅に到着。明るくてきれいな駅舎に思わずシャッターを切った。（右写真）



駅の外に降りて周辺を散歩してみようと思ったら駅前には何もない。修道大学の学生が学校のある山の上へ昇って行ってしまうと、人っ子一人いない静かな駅になってしまった。案内図の表示を見ると、広域公園の各種施設まで徒歩10分、運転免許センターまで徒歩8分とあった。暑いし喉も渇くし、行くところもないし……。駅前をぐるっとまわって電車の撮影に適したアングルを見つけて、折り返す電車を何本か撮影し、上り電車に飛び乗った。帰りも左右の車窓の景色を楽しんでいたが、窓から差し込む強い日差しに目をしかめているうちにいつしかうとうと……。

気がついたらもう終点の本通駅だった。アストラムライン体験の旅はこれにて終点。

<暑い！ 蒸し暑い！>

7月の中旬、関東地方ではまだ梅雨明けの論議はされていなかった。

広島に到着しての第一印象は、「暑い！」だ。

平和記念公園を清掃しているおじさんと立ち話した。

「広島の夏は暑いよ 梅雨明けするとそれから一か月、昼はかんかん照りの猛暑でしかも夜になると風も吹かずに、ベトツとした湿度の高い空気が漂う 海から上がってくる湿った風が これは暑苦しい……」前は海、後ろと東西は山、海から上昇した湿った空気は広島市の上空に漂う。冷気が入ってくる気圧配置だと西部の方では雷雨もあるらしい。

ヒロデンの中で二人の老婆が話していた話。

「暑くなりましたね ぼちぼち梅雨明けするだろうかね」

「今日あたり梅雨明けするようなこと言っていましたよ これから一か月が暑いよね、毎年」

その晩テレビのニュースが「広島地方の梅雨明け」を宣言していた。

翌日も湿度の高い暑さで、15分も歩くと汗びっしょりになるほどだった。昨年9月末に行ったシンガポールの暑さを思い出した。この湿った暑さはよく似ている。

<ついでに山陽本線の旅>

宮島から船で戻った後JR宮島口駅まで歩き、山陽本線で岩国へ。宮島口から岩国までは20分ほどの行程。岩国が近付くにつれて海側の車窓には化学プラントらしき工場が並び、排気ガスが気になる景色が続く。

岩国から錦帯橋まではバスで20分ほど。錦川に架かる芸術的かつ科学的なフォルムの錦帯橋はみごとな橋だ。対岸の山の頂上には岩国城が立ち、目を橋の下の水面に移すと、川魚の乱舞が見下ろせる。絶好の好天で紺碧の青空の下に弧を描く橋、水面に映るその姿、どれをとってもみごとな美しさである。

あまりの暑さにソフトクリームをなめながらしばし河原で腰を下ろすことにした。どの角度から見ても絵になる、誰がシャッターを切っても美しく映りそうな橋だ。

路線バスの車内でも錦帯橋の歴史と見どころを語るビデオが流されており、参考になった。

<広島と静岡は>

その昔、「専売公社が新しい煙草を発売する時、全国一斉販売を始める前に広島と静岡で試験的に販売する」という話を、とあるラジオ番組で聞いたことがある。

その理由は、「広島と静岡の人は極めて冷静かつ中庸な動きをするので、新商品の市場での反応を調査するのに最適」とのことだった。確かに静岡在住の知人が、「東京で売っていない煙草が静岡なら買えるよ」と言っていたことがある。

静岡県生まれの私は、「何となく静岡人はそうかな」という気がするが、広島の人がそうなのかどうかはわからない。

戦火に焼き尽くされた町に、被爆三日後には一部に電気が通じて路面電車が動き出したという。そして戦後60余年を経てかくも立派な町が作られた。国政の力もあつたかもしれないが、この地に住む人々の並々ならぬ奮闘があつたからこそ見事に復興し立派な国際都市になったのだらうと思う。

そんなことも考え合わせると、専売公社の話もわかるような気がしてくる。

<おわりに>

というような次第で、40年余りを要して我が青春時代の課題「広島と長崎と沖縄の旅」が達成できた。

旅の収穫を何かに反映し行動を起こすというほどの意欲もとりわけあるわけではない。

ただ、やり残したことをやり終えたという達成感と安心感に浸るだけの毎日である。

以上

広島のみやげ

