戦後復興期広島市の観光景観とその語り

LANDSCAPE OF TOURISM AND ITS ORAL EXPLANATIONS IN HIROSHIMA CITY
IN THE RECONSTRUCTION PERIOD

千代 章一郎*, 横山 尚**

Shoichiro SENDAI and Hisa YOKOYAMA

This paper aims to clarify the transformation of the landscape of tourism just after the World War II through the oral explanations by the tour guides in the reconstruction period of the sightseeing bus tours in Hiroshima. Analyzing the guide texts and the interview to the tour guides at that time, we can find out the process of the connection of the various information; the tradition of Hiroshima before the war, the historical evidences in the wartime and the postwar rehabilitation. That is to say, the atom-bombed city Hiroshima in the beginning intended to be the 'peace' city, integrating the landscapes of tourism of the various times and spaces.

Keywords : *Urban landscape, Landscape of tourism, Peace city, Sightseeing bus tour, View, The Seto Island Sea*

都市景観、観光景観、平和都市、定期観光バス、眺望、瀬戸内海

1. はじめに

1-1. 研究の主題と目的

本研究は、都市における景観生成という主題について、都市観光を通して考察することを目的としている。所謂「日常景」とは対照的な、都市観光を通して表れる「観光景観」もまた、ある意味では都市のアイデンティティの一面を表していると考えられる。とりわけ近代の観光を一種の「疑似体験」の享受と見なすのではなく¹⁾、観光事業者（ホスト）と観光客（ゲスト）との相関として捉え直すことで、人間が体験する場所の現前性-再現性の問題について考察し²⁾、都市のアイデンティティの形成を再考してみたい。

これまでの筆者の研究では、広島市における定期観光バス³⁾を研究対象とし、その運行開始時（昭和 29 年）から現在までの運行系統（バス観光ルート）を全て復元し、それらの運行系統の変更要因について考察を加えた⁴⁾。また、その運行系統の変化と同時に移り変わる眺望対象⁵⁾についても、案内の形式から分析を行った⁶⁾。

そこで本稿では、広島市において定期観光が始まる戦後復興期に関して、バスガイドによって案内される「語り」の内容から、主要眺望対象の観光景観の生成とその変容の要因について考察することを目的とする。

一般的に、定期観光バスは毎日定時に運行され、予約なしで比較的自由に利用できるという利点を持っている。定期観光バスでは、観光客はバスの中からその車窓を通して、連続的に都市の景観を見

る⁷⁾。また、観光地ではバスから下車してその場所を自分で歩きながら、見る、聞く、触るなどの体験をする。そして、これらの一連の観光行動には、殆どバスガイドによる観光案内が伴い、眺望対象の歴史や由来、特徴、呼称などの詳細な情報を聞きながら、観光客は観光景観を形成する。とくに戦後復興期には広島市の定期観光バスは、戦後復興の姿を見るために宮島観光と共に社内旅行や修学旅行などで盛んに用いられた⁸⁾。したがって、定期観光バスにおける「観光景観」は「語り手」と「聞き手」の相互作用によって生成されると考えられるが、本研究では特にそうした観光景観生成の最初の契機であるバスガイドによる「語り」に注目したい。

観光景観に関する既往の研究として、観光景観画像⁹⁾¹⁰⁾や名所図絵¹¹⁾に関する定量的分析がある。また観光地に関するテキスト分析¹²⁾¹³⁾や景観生成の研究¹⁴⁾、あるいはその心象的景観に関する研究¹⁵⁾がある。それらに対して本稿は、観光事業者（ホスト）によって提供される観光景観を視覚像と意味内容の両面から捉え、その生成変容を明らかにしようとするものである。

1-2. 研究方法

本稿では、広島バス株式会社（以下、「広島バス」）のバスガイドが広島定期観光バスに乗務する前に案内内容を暗記するための基礎資料である「ガイドテキスト」を収集し、一次資料とした。また、バスガイド経験者へのインタビューを行い、その聴取データを共に一次資料とした。

* 広島大学大学院工学研究科社会環境システム専攻
助教授・博士(工学)

** 広島大学大学院工学研究科社会環境システム専攻
大学院生・修士(工学)

Assoc. Prof., Graduate School, Hiroshima Univ., Dr. Eng.

Graduate Student, Graduate School, Hiroshima Univ., M. Eng.

ガイドテキストは、運行系統の変更や都市景観の変容、観光客の要望に応じて、バスガイドによって新聞や文献資料、観光地での調査などをもとに、時事に合わせて改訂される。その間隔はおよそ一年である¹⁶⁾。実際の案内では、バスガイドはガイドテキストの内容をある程度演出を加えて改変している。しかし、バスガイドへのインタビューによれば、ガイドテキストはバスガイドらにとって基本的な重要性を持つ資料として位置づけられている¹⁷⁾。そのため、現在ではガイドテキストは企業資産としてバスガイド退職時にバス会社に返却される。バス会社に保管されているガイドテキストは5部であり、最も古いテキストは昭和48年発行である¹⁸⁾。しかし、それ以前のガイドテキストが個人所有されていることが判明した(昭和37年発行¹⁹⁾)。

一方、N女史とS女史の二名の広島バスのバスガイド退職者にインタビューを行った²⁰⁾。ガイドテキストが発行された昭和37年と前後する時期について、昭和37年や昭和48年のテキストとの相違点を確認するかたちでインタビューを行い²¹⁾、戦後復興期における眺望対象やそれらに対する案内内容についての聴取データを得た。

したがって本稿では、定期観光バス事業が開始される昭和29年から、高度成長期のガイドテキストが存在し、南北の運行系統が定着する昭和48年以前までを戦後復興期とし、昭和37年のガイドテキストを基準にその前後を合わせ、3段階に区分した。

本稿では、それらの一次資料と時期区分に基づいて、まず運行系統を復元してその概要を述べ(2.)、案内の特に多い眺望対象を主要眺望対象として抽出し、その観光景観について写真資料などを用いて周辺環境を含めた視覚像を把握する²²⁾(3.)。次に、ガイドテキスト及びインタビュー聴取データからそれらの観光景観に対する案内内容の変化について考察する(4.)。

2. 運行系統変遷の概要 (表1-1 参照)

2-1. 第一段階：昭和29年～36年

広島城→原爆ドーム・平和記念公園→(瀬戸内海)→比治山・御便殿跡
(但し()内は下車しない眺望対象)

この時期では、広島城・原爆ドーム・比治山を経由する南北の運行系統の原型がつくられる。その他に、戦前からある寺社や戦争に関連する施設を比較的多く経由する。

2-2. 第二段階：昭和37年

(世界平和記念聖堂)→(縮景園)→広島城→原爆ドーム・平和記念公園→広島空港→比治山展望台(但し()内は下車しない眺望対象)

この時期では、瀬戸内海まで南下せず、市街地を東西に移動する運行系統となる。戦後復興整備による市街地の施設や、市街地西部に位置する新設の広島空港を経由し、他の段階で経由する瀬戸内海沿岸部の港は経由しない。

2-3. 第三段階：昭和38年～47年

(世界平和記念聖堂)→広島城→原爆ドーム・平和記念公園→(瀬戸内海)→(東洋工業宇品工場)→比治山展望台(但し()内は下車しない眺望対象)

この時期には、南北移動に加え瀬戸内海沿岸を東に移動する運行系統となる。前段階までとほぼ同様の市街地の施設を経由する他に、バスは瀬戸内海沿岸部に新設された東洋工業の近辺を走行する。

3. 主要眺望対象の景観変容 (表1-1及び表2参照)

3-1. 世界平和記念聖堂

第一段階には、昭和29年6月に竣工したこの聖堂は新奇性の高い建物で話題性が高く、また周辺の建物に比べ高層で遠方からも見えた可能性があるにも関わらず、公的な機関ではなかったため聖堂近くを走行せず、眺望対象とならなかったと思われる²³⁾。

そして第二、第三段階には眺望対象となっている。第二、第三段階共に、観光客は橋の上で走行中の車内から川(京橋川)向こうに見ていた。バスガイド経験者へのインタビューによると、周辺の住宅群に比べ高層であり、また建物上部の十字架が目印となるため、観光客にもよく見えていた(写真1)。

写真1 (昭和30年撮影)

3-2. 縮景園

第一段階には昭和26年に復興整備された縮景園の付近を走行する運行系統であるにも関わらず、眺望対象とならなかった。事業者へのインタビューによると、休園日がある施設は、毎日運行する定期観光バスにおいては下車場所とすることができなかった。おそらくこの時期の縮景園もその理由で下車案内はされなかったと思われる。また、車内から見ても園内の様子は確認できないため、車内からの案内を避け、他の眺望対象の案内を優先していたと推測される。

しかし第二段階には、縮景園西側道路を走行中の車内からの案内のみが行われる。観光客は庭園の内部は見えないが、昭和34年に完成した隣接する「モダンな建物」広島県立図書館の案内と共に、その周囲に縮景園の樹木が茂っている様子を車内から見ていた(写真2)。この段階には、案内地点となった道路から県立図書館までは高い建物はなく図書館の奥に縮景園の樹木が見えた。

第三段階には、バスガイドへのインタビューによると、おそらく世界平和記念聖堂を目印にして、その背後に縮景園を見せる方向に変わる²⁴⁾。昭和43年図書館の西側に広島県立美術館が建てられたことにより、図書館、縮景園の樹木は共に隠され、第二段階の方向からの案内は中止されたと考えられる(写真3：広島県立美術館の背後に県立図書館と縮景園の樹木)。第二段階以降、庭園内部の幾つかの建物が復元されていることから、内部の様子は変化していたと考えられるが、下車しなかったため周辺からの眺望のみで、その樹木の茂っている様子はあまり変化しなかったと思われる。

写真2 (昭和36年撮影)

写真3 (昭和43年撮影)

3-3. 広島城

第一段階から第三段階まで眺望対象となり、どの段階でも城内で下車をして、大本営跡や天守閣、第二段階以降には広島護国神社も

新設され、それらを見ながら移動する。第一段階の初めには天守閣の復元されておらず、天守閣の石垣のみであった時期もあった（写真4）。しかし、天守閣がなくても城跡というその場所の意味を重要視して下車案内がされていたものと考えられる。その後復元工事中には、天守閣の大きさを思わせる大規模な工事を眺めていたと考えられる。また、内堀内側にある通信司令室（防空壕）も眺望対象と

なっていた。昭和33年には「広島復興大博覧会」開催に合わせて、天守閣の復元工事が完了しており、第二、第三段階では、走行中の車内から石垣と内堀内側の広島護国神社を眺め（写真5）、内堀内側で下車をして、歩いて大本営跡、天守閣の近くまで行く。そして、観光客のみが自由に天守閣などを見学する。そのために、高層建築物であるにもかかわらず、外からの特別な案内はされない。

表1 運行系統と主要眺望対象の案内内容（筆者作成）

年号	第一段階:昭和29年～36年	第二段階:昭和37年	第三段階:昭和38年～47年
運行系統の概要と主要眺望対象(表1-1)
<p>凡例: — 運行系統 ◎ 発着地点 ● 眺望対象 → 眺望方向</p>
主要眺望対象の案内内容(表1-2) (上段:案内地点、下段:案内内容)			
世界平和記念聖堂	[記述なし]	建設時の寄付 ・大型堂の高さ(東洋有数) ・内部の様子、四つの鐘 ・塔の上から街を一目で見渡せる ・市民の平和への祈り	建設時の寄付 ・大型堂の高さ(東洋有数) ・内部の様子、四つの鐘 ・市民の平和への祈り
縮景園 (下車前の案内)	[記述なし]	西側の道路 (広島県立図書館の周囲に、樹木が見えるので) ・作庭の概要 ・庭園の特徴 ・広島市民の憩いの場所	遠く離れた南方の道路 (眺望できないが、世界平和記念聖堂の奥に、と指し示し) ・作庭の概要 ・庭園の特徴 ・広島市民の憩いの場所 ・戦時中の様子、被爆樹木
広島城	城内(観光客のみ天守閣へ上がる) ・「大本営跡」 ・防空壕(通信司令室) ・「御便殿跡」 ・天守閣から「原爆ドーム」、軍事施設、被災地域が眺望できるという説明	城内(観光客のみ自由に天守閣などを見学) ・築城にまつわる歴史 ・「広島護国神社」、「大本営跡」の概要 ・城内の戦時中の軍事的用途 ・被災状況 ・天守閣の高さ ・天守閣の戦後復興の様子 ・現在の郷土館としての天守閣の用途	城内(観光客のみ自由に天守閣などを見学) ・築城にまつわる歴史 ・「広島護国神社」、「大本営跡」の概要 ・城内の戦時中の軍事的用途 ・被災状況 ・天守閣の高さ ・天守閣の戦後復興の様子 ・現在の郷土館としての天守閣の用途
原爆ドーム	内部 ・被爆者による現地での被爆の様子	そばの橋の上、車中 ・被爆前の「広島県産業奨励館」の設計年、設計者 ・被災状況(市街地の状況も含めて) ・原爆投下直後の周辺の様子	そばの橋の上、車中 ・被爆前の「広島県産業奨励館」の設計年、設計者 ・被災状況(市街地の状況も含めて) ・原爆投下直後の様子
平和記念公園 (慰霊碑の説明を除く)	公園内 (平和公園、資料館共に工事中) ・原爆資料館(現市民球場敷地)にて館長による案内 ・公園の特徴的な形態の説明	公園内 ・公園の特徴的な形態の説明 ・公園整備の目的 ・資料館	公園内 ・公園の特徴的な形態の説明 ・公園敷地の整備前の説明(広島で一番の賑やかな場所) ・公園整備の目的
広島空港	[記述なし]	空港へ向かう道路、車中 (下車するが、現地での案内はない、車中のみ) ・空港の建設年、広さ、航空便などの概要 ・周辺環境(草原、海) ・拡張工事の概要 ・空からの瀬戸内海の眺めの良さ	[記述なし]
東洋工業 宇品工場	[記述なし]	比治山、富士見展望台 ・大きな煙突が浜山立ち並んでいる ・生産車、会社の知名度の高さ	比治山、富士見展望台(但し昭和41年以降と推定) ・大きな煙突が浜山立ち並んでいる ・生産車、会社の知名度の高さ
瀬戸内海	御幸橋～ 広島港 にて	御幸橋通過中、車中 ・「似の島」 ・風光明媚な瀬戸内海 ・「宮島」の歴史	御幸橋通過後用船、車中 ・「宮島」(厳島神社の説明など) ・「似の島」(戦時中の用途、現在の様子) ・沿岸部、車中 ・「向宇品山」(天然記念物区域、瀬戸内海の景色を望むなどの現在の様子)
	比治山 にて	「御便殿跡」(山中の史跡) ・(瀬戸内海を眺望し) ・瀬戸内海について ・「宮島」 ・「似の島」の戦後直後の様子	富士見展望台(山上) ・「宮島」、「江の島の海水浴場」、「弁天島」、「似の島」、 ・「向宇品山」、「峠島」、「江田島」、「音戸の瀬戸」、「奥市」、「金輪島」 ・産業施設(「三菱造船所」、「東洋工業」の工場) ・交通施設(「広島空港」、「宇品港」) ・かきいかだ
比治山	山の麓付近、車中	山の麓付近、車中 ・経山前の確認 ・明治時代の政治的建物「御便殿」の概要 ・「ABCC(原爆傷害調査研究所)」 ・「臥虎山」という呼称 ・瀬戸内海の島だった ・貝塚(山の南側)	山の麓付近、車中 ・経山前の確認 ・「ABCC(原爆傷害調査研究所)」 ・「がこ山」という呼称(頼山陽) ・瀬戸内海の島だった ・貝塚(山の南側)
	登山中、車中	登山中、車中 ・市民の憩いの場所 ・広島で一番見晴らしの良い場所 ・四月の花見の様子 ・眼下に広がる広島を眺望をお楽しみ下さいませ。」	登山中、車中 ・広島で一番見晴らしの良い場所 ・四月の花見の様子 ・眼下に広がる広島を眺望をお楽しみ下さいませ。」
	下山中、車中	下山中、車中 ・眺めのすばらしさ ・眺めのすばらしさ(俳人正岡子規の明治時代の一句) ・原爆に対する市民の悲しい憤りの歌	下山中、車中 ・眺めのすばらしさ
参考資料	N女史へのインタビュー聴取データ、昭和37年発行のガイドテキスト	昭和37年発行のガイドテキスト	S女史へのインタビュー聴取データ、昭和37年及び昭和48年発行のガイドテキスト

表2 各主要眺望対象の変遷（筆者作成） ●眺望対象、◆眺望地点（下車）、◇眺望地点（車内）……▶ 眺望方向
 （表中に示した地図は、第一段階は昭和32年発行二万五千分の一地形図（国土地理院発行）、第二段階は昭和42年発行一万分の一地形図（広島市発行）、第三段階は昭和47年発行二万五千分の一地形図（国土地理院発行）をもとに筆者が加筆したものである。）

主要眺望対象	第一段階	第二段階	第三段階	年表
世界平和記念聖堂				昭和29年6月 完成
縮景園				元和 5年 広島藩主の別邸の庭園として完成 昭和15年 国の名勝に指定される 昭和20年 原爆投下により壊滅状態になる 昭和24年 園の復旧開始 昭和26年 復興整備により開園 昭和39～49年 園内の建物復元工事 昭和43年 縮景園の西に広島県立美術館完成
広島城				1591年 築城 明治27年 日清戦争の際に大本営が置かれる 昭和6年 天守閣が国宝に指定される 昭和20年 原爆投下による爆風によって天守閣倒壊 大本営は倒壊し、礎石のみが大本営跡として残される 昭和31年 広島護国神社、城内に再建 昭和33年 「広島復興大博覧会」開催に合わせて、天守閣の復元工事完了（郷土館となる）、国の史跡に指定される
原爆ドーム				大正 4年 「広島県産業奨励館」として完成 昭和20年 原爆投下によって崩壊、部分的に残り 「原爆ドーム」へ改称 昭和42年 第一回保存工事終了
平和記念公園				昭和24年 「広島平和記念都市建設法」の制定 昭和25年～34年 公園整備、完成 昭和27年 原爆慰霊碑 完成 昭和30年 平和記念館、平和記念資料館開館 原爆供養塔 建立 昭和33年 「広島復興大博覧会」開催
広島空港				昭和33年2月 広島空港工事着手 昭和36年9月 完成 昭和43年～47年 拡張工事
東洋工業宇品工場				昭和33年 仁保沖町の埋め立てに着工 昭和41年11月 操業開始
瀬戸内海				昭和19年 三菱重工業広島造船所江波工場、観音工場 完成 昭和36年 広島空港 完成（三菱重工業広島造船所観音工場の西部分につくられた） 昭和41年 東洋工業宇品工場 完成 昭和42年 広島港 整備完了
比治山				明治40年 御便殿を広島城内から比治山山上北側に移す 昭和20年 原爆投下によって御便殿倒壊 昭和26年 ABCC（原爆傷害調査研究所）が比治山に移される 昭和28年～31年 展望台整備（第一～第四展望台）

写真4 (昭和32年撮影)

写真5 (昭和33年撮影)

3-4. 原爆ドーム

原爆投下によって崩壊した広島県産業奨励館はいつからか「原爆ドーム」と呼ばれるようになった²⁵⁾。第一段階には保存工事が始まっているが、直接原爆ドームの西側までバスで行き、そこで観光客は下車をして、ドーム内へ入って行く(写真6)。この段階の初期にはまだドーム周辺に戦後にできたバラックが密集していた。

第二段階からは、バスガイドへのインタビューによると、保存状態の悪さによる危険性から内部に入らず、原爆ドームそばのドームがほぼ正面から見える橋の上の停車しているバスの車内から眺めた(写真7)。第三段階の途中から保存工事が開始されたため、建物全体に工事のための足場が組まれ、覆いがされていた時期もあった。

写真6 (昭和29年撮影)

写真7 (撮影年不明)

3-5. 平和記念公園

昭和25年に整備が始まる平和記念公園は、どの段階でも公園内で下車して、公園内を歩きながら、慰霊碑や施設を見る。

第一段階の初期、昭和33年までは公園内には戦後に建てられたバラックが建ち並んでいた。その中に原爆慰霊碑や原爆供養塔があり、それらを見て回った(写真8)。そして、公園整備が進むにつれてそれらは取り壊され、その後に植樹される(写真9)。昭和30年以降は、完成した平和記念館、平和記念資料館内の見学も行っていた。その後、徐々に木々は成長し、慰霊碑の数も増えていく。

写真8 (昭和29年撮影)

写真9 (昭和33年撮影)

3-6. 広島空港

広島空港は、完成直後の昭和37年の第二段階のみで下車案内される²⁶⁾。空港まで南下する途中に案内され、その後現地で下車をして観光客は自由行動をし、空港ビルなどを見学するが、現地での案内はされない。当時は緑の草原の中に1200mの滑走路と空港ビルがあり、その周辺は三菱重工業観音工場などがあるが、高い建物は殆ど無かった(写真10)。バスガイドへのインタビューによると、展望デッキがあり瀬戸内海も見えたが、高さはあまり高くなかった。

また比治山の展望台から、第二段階には下車案内と共に遠方であるにも関わらず、皿山の向こうに広島空港があると示される(写真11:右端に見える山が皿山)。このことを地図上で確認する限りでは、おそらく細長く続く滑走路と草原が皿山によって一部隠されていたが、山の右側に確認できたと考えられる。

バスガイドへのインタビューによると、交通量が多いため、空港への行き帰りに渋滞することが多くなり、時間通りに運行することが困難になったため、第三段階には経路が中止された²⁷⁾。しかし、下車しないにも関わらず、第三段階では比治山から方向を示して案内されていた(写真11)。

写真10 (撮影年不明)

写真11 (昭和44年撮影)

3-7. 東洋工業宇品工場

第一段階には、敷地の埋め立て工事中で工場が完成していないために、案内されない(写真12)。

第二段階には操業は開始していないが、話題性が高かったため、第二段階で東洋工業の案内内容を含んだテキストが用意されていたが²⁸⁾、第三段階の初期の昭和40、41年までは本格的な操業前であったため、案内されなかったようである。

その後、昭和41年11月に操業開始をしてからは、運行系統から判断して工場近くを通りながら案内されていたと思われる。少なくとも下車した比治山の展望台から、立ち並ぶ煙突を目印にして眺望していた(写真13:操業開始直後の写真であり煙突はまだない)。

写真12 (昭和37年撮影)

写真13 (昭和42年撮影)

3-8. 瀬戸内海

島々の景観には殆ど変化がないと考えられるが、瀬戸内海沿岸部はすでに戦中から産業施設が建設され(三菱重工業広島造船所江波工場、観音工場など)、戦後には更に広島空港、東洋工業宇品工場、出島の工場群などの新設に伴い大きな変化が見られる。

第一段階には瀬戸内海沿岸部でバスを停車させ、車内から島々を眺望する。第二段階には新設の広島空港での下車を優先したため、この沿岸部までの南下は省略される。しかし、第三段階には再度沿岸部まで南下する運行系統となり、島々の案内がされる。

また、第一、第二、第三段階全てにおいて、比治山の展望台で下車をして、瀬戸内海の島々、沿岸部の工業施設など、多くの対象物を眺望する。第一段階(写真14)、第三段階(写真15)には沿岸部で眺望対象とした幾つかの島を比治山山上から再確認する。第二段階においては、沿岸部での案内の省略を補うかのように山上から多くの島々が案内される。

写真 14 (昭和 36 年撮影)

写真 15 (昭和 47 年撮影)

3-9. 比治山

全ての段階において、比治山に到着前に麓付近を走行中に特徴的な山の形などが示された後、バスで登山道を通って、展望台近くで観光客は下車する。麓付近からは窓一杯に山が見えており、建物の高層化がさほど進んでいないことが伺える。

また第一段階には、比治山山上の北部分にある明治時代の政治的建物跡である御便殿跡の西端の展望台で下車していた (写真 16)。しかし、その展望台は桜の木々の繁茂によって眺望の悪化を招いたため、第二段階には山の西部分に突き出た新設の富士見展望台へと移り、第三段階にもこの展望台からの案内であった (写真 17)。

一方で、中心市街地からは比治山がよく見通せたと思われるが、中心市街地からの案内はどの段階にもされない。

写真 16 (撮影年不明)

写真 17 (撮影年不明)

4. 案内内容の経年変化 (表 1-2 及び表 2 参照)

4-1. 世界平和記念聖堂

第一段階の初期には案内されないが、後期以降、第二、第三段階では近くの橋の上から塔の上の十字架を示しながら、「世界各地のカトリック信者や平和愛好者から集められた浄財一億円を以って着工され、…」という建設時の寄付や東洋有数の大聖堂の高さ、内部の様子について、また平和への祈りを捧げる象徴であると説明される。

また、「デルタの街、広島が一目で見渡せるあの塔の上から…」というように、市街地の俯瞰を示唆する説明が第二段階にされる。建物の高層化によって、市街地の高い場所から俯瞰するという新しい眺望を獲得したため、実際には塔の上に行かないにも関わらず、そこからの俯瞰景について案内がされるようになったと考えられる。

しかし、第三段階にはこの案内はされなくなる。おそらく徐々に周辺の建物高層化が進み、市街地を見渡せる公共建築物や商業建築物が他にも見られるようになったことにも関連すると思われる²⁹⁾。

4-2. 縮景園

縮景園は第二、第三段階にのみ、車中で確認できる少しの間に案内される。第二、第三段階共に「元和六年芸州広島四十二万石のお殿様、浅野長晟公が支那現在の中国にある西湖の真似をして造られたもので、浅野の泉邸とも呼ばれております。」という作庭についての歴史的な内容も含む庭園の概要が説明される。また、第三段階にはそれに加えて、被爆樹木が残っていることが説明される。

しかし第三段階には、庭園内の小高い丘から「瀬戸内海が昔見えていた」という説明が付け加えられる³⁰⁾。このような瀬戸内海への歴史的な眺望の案内は、第二段階から第三段階に入り、瀬戸内海沿

岸まで南下する運行系統に変更され、瀬戸内海への眺望の機会が増したことにとも関連している。

4-3. 広島城

第一段階には、城内での大本営跡、通信司令室 (防空壕)、練兵場などの戦時中の施設の説明に加え、再建された天守閣から原爆ドームや軍事施設、被災地域が見えることが説明されている。

しかし第二段階以降は、移築された広島護国神社や、三百七十年前の築城計画などの城の概要や戦時中に城を中心に多くの兵営があったこと、現在の天守閣の郷土館としての用途や城内の施設などの案内へと変わる。これは、昭和 33 年の広島復興大博覧会の開催前に、天守閣の復元や護国神社の再建などの城内の施設整備が進んだことにより、それらに対する案内が、戦時を示す対象物への案内よりも優先されたためと考えられる。

4-4. 原爆ドーム

第一段階には、ドーム内で被爆者によって「僕は 8 月 6 日午前 8 時 15 分には東を向いて手をこんなにしていたから、こうやけどしました」という生々しい体験話がされていた。

第二、第三段階には橋の上のバス内でのバスガイドによる案内³¹⁾に変わり、内容も変化した。被爆前の広島県産業奨励館としての建物の概要、「想い起こせば十七年前、昭和二十年八月六日、…」と始まる原爆ドームを中心とする市街地の被災状況、原爆投下後の周辺の人々の様子 (「母は子を求め、子は母を、夫よ妻よと、泣き叫ぶ、修羅の巷と変り、…」) についての案内へと変わり、実体験からやや遠いものになっている。

4-5. 平和記念公園

平和記念公園は整備中であった時期を含めて、おおむねすべての段階で「資料館の一階、中央の柱の間を通して、この慰霊碑と、原爆ドームは、一直線に結ばれて居り、構成の美しさを誇って居ります。又あちらの記念館と後の原爆ドームとこちらの公会堂を直線で結びますと資料館を底辺とする三角形が出来上ります。…これらの建物を結んで出来た三角形は、広島を表している訳でございます。」というこの公園計画を誇る内容の説明がされる。

しかし第三段階には、公園敷地の整備前の町の様子について、「広島が一番賑やかであった場所、それが今の平和公園です」という説明が付け加えられる。第一、第二段階はそれぞれ公園整備中、完成直後であり、新しく整備され話題性の高い平和記念公園についてその計画や形態の紹介が中心となったため、公園敷地の整備前についての案内はされなかったと考えられる。しかし第三段階において、戦前のこの地域の都市における中心的な繁華街であったという重要性から、公園敷地の整備前の説明が加えられたと考えられる。

4-6. 広島空港

第二段階のみで下車案内される。到着前には、「…滑走路と…大きさを誇る空港ビルが、青い内海とはえて快い調和をみせている近代的な飛行場です。」という規模などを誇る案内や今後の拡張計画などについての説明がされる。出発後には、「最近では瀬戸内海の眺めは空から」と航空会社もしきりに宣伝しております」という、飛行機によって初めて得られた瀬戸内海の眺めを示唆する説明がされる。

また、比治山展望台から俯瞰して案内される。第一段階の初期にはまだ完成していないため案内されないが、第二段階では全ての眺望対象を経由、案内した後に、比治山から「皿山の向う側に、国内

旅客航空機の発着する広島飛行場があります。」という簡単な再確認がされる。新しい交通手段の獲得により、話題性が高かったため、再度案内されたものと考えられる。

4-7. 東洋工業宇品工場

第二段階の昭和 37 年には東洋工業宇品工場の操業開始後を想定して、ガイドテキストには案内の記述があり、操業が開始される昭和 41 年以降、ガイドテキストに沿って比治山展望台から案内される。産業施設の象徴として、「大きな煙突が沢山立ち並んでいる所は」と指し示され、「マツダオート三輪、マツダクーペの製造で、全国にその名を知られております」というその生産力を誇る説明がされる。工業化が盛んな時代であることがわかると同時に、戦後復興の象徴としての意味も含意されていたと思われる。

4-8. 瀬戸内海

瀬戸内海は、市街地南部の瀬戸内海沿岸周辺と、比治山の山上から案内される。

市街地南部からは、第一段階には車中で「ここからも、島が見えます。似の島の話をして、風光明媚な瀬戸内海でここからど行きの船が出ますよ。宮島は平清盛が 1300 年に建てたものですよ」などの宮島も含めた島々の歴史などが説明される。さらに、第三段階には島の戦時中の用途（似の島の陸軍の検疫所など）や現在の用途（似島学園など）の説明が付け加えられる。

比治山の展望台からは、島々の案内が殆どであるが、第二段階に特に多くの島々が案内される（3-8. 参照）。「藤原時代の華やかな美しさを伝え残して」いる宮島の厳島神社や、「戦前は、多くの海軍将校を生んだ、海軍兵学校の所在地として有名」な江田島、「平家の御大将、平の清盛公が切り開かれたと伝えられて」いる音戸の瀬戸、「戦前数百万屯の艦船を擁し、列国海軍に互して、帝国海軍としての偉容を誇って」いた呉市などの説明がされる。この他にも、宇品港の戦時中の軍港としての役目など、様々な年代の歴史的な説明が多くされる。瀬戸内海沿岸の施設について第二段階には三菱造船所や、新設の東洋工業宇品工場、広島空港の説明が増える。

このように瀬戸内海に関する案内は、三つの段階を通して、自然景観としての案内はもちろん含まれるが、特に島々などに関わる戦前の様々な時代の史実についての説明が多くされる。運行系統全体の中でも、戦前の歴史的な説明は特に瀬戸内海の島々において多くされており、眺望対象としての重要性が伺える。

4-9. 比治山

比治山についての案内地点は変化せず、麓付近と登山道、及び山上で案内される。

内容については、山の麓付近ではどの段階でも昔は瀬戸内海に浮かぶ島であったこと、山の南側には貝塚が残っていること、頼山陽が「虎が伏した山“がこ山”」と名付けたことなど歴史的な説明がされる。特に第二段階のみで、こうした説明に後に「何かしら時の流れを感じさせられるのでございます」という過去との繋がりを強調する説明が加えられる。

さらに第二段階には登山道で、第三段階には山の麓付近で、「桜の名所」、「市民の憩いの場所」など現在の様子についての説明がされるようになる。一方、どの段階にも登山道では、「広島で一番見晴しの良い所です」や、「この眺望の素晴らしさは、一目百万ドルと云われて居りまして…」などと比治山からの眺めを誇る案内が殆どで

ある。その中でも、登山中に、第一、第二段階では「眼下に展る広島の眺望をしばらくの間お楽しみ下さいませ」という説明があったが、木々の繁茂により第三段階にはなくなる。

また第一段階には、案内地点は定かではないが、比治山山上での下車場所となる御便殿跡について、明治時代の政治的建物跡であることなどの説明がされる。その後、第二、第三段階には下車場所は御便殿跡よりも眺望の良い、新設の西側展望台へと移り、御便殿跡についての説明はされなくなる。

このように比治山に関しては、この戦後復興期全体を通して眺めの良さや市民の憩いの場所という現況の説明だけではなく、山に関係する史実や史跡などについての歴史的な説明も多くされている。

5. おわりに

以上より、バスガイドによって語られた広島市の観光景観をみていくと、新設の高層建築や飛行機という新しい交通手段によって得られた都市や瀬戸内海に対する俯瞰を強調する一方で、広島城や比治山という戦前からある眺望による歴史的な意味を含む俯瞰景は継続的に取り上げられ、重要視されていることがわかる。

また、戦後に再建もしくは新築された施設については、当初は戦後復興という意味が強調されているが、その後、戦前からの歴史も含めた案内がされ、歴史的な繋がりが説明されるようになる（特に平和記念公園、縮景園、広島城）。逆に戦争の史実が途中から取り上げられるものもある（瀬戸内海、比治山）。

これらのことは、地元のバス会社による郷土愛の反映ともいえようが、単に戦後復興を示すために対比として語るために戦前の歴史が取り上げられたのではない。戦前の広島市の伝統、戦中のむしろ語りたくはないであろう史実、そして誇るべき戦後復興が定期観光バスにおける語りにおいて繋がれていく。つまり、原爆投下によって破壊された都市広島では、都市環境が急激に変化していく戦後復興期に、おそらく物理的な復興の様子を見に来たであろう観光客の要望に応えるだけではなく、伝統的な俯瞰景や史実のある場所を通して、歴史的な時間の連続性を復興し、都市環境全体の時間的・空間的つながりの中で語り手は「平和」を志向し、聞き手の観光景観が形成されていったと考えられるのである。実際、昭和 37 年のガイドテキストでは、「復興の息吹に燃える広島の観光に、ようこそお越し下さいまして、有り難うございます」に始まる定期観光バスは、最後に比治山を経由し、歴史的都市環境全体が俯瞰され、「縄文文化の昔から、現在まで、広島は、種々様々の人生をのせて、一秒一分と年代を重ねています」という文言で締めくくられている。

しかしながら、観光景観におけるそうした歴史的な時間の連続性は、高度成長期以降切断されていくことになる。この点に関しては、次稿にて報告したい。

謝辞：

本研究は広島バス株式会社の方々とそれに関係する方々の協力のもとに行いました。ここに記して、感謝の意を表します。

写真出典：

写真 1：広島市：被爆 50 周年 図説戦後広島市史 街と暮らしの 50 年, p. 81, 1996. 3. 31

写真 2：広島県立図書館：広島県立図書館要覧, p. 47, 1961. 5

写真 3：広島市：被爆 50 周年 図説戦後広島市史 街と暮らしの 50 年, p. 183, 1996. 3. 31

写真 4：広島市：河岸の戦後史 4 本川, p. 54, 1988. 3. 31

写真 5：広島市：広島被爆 40 年史 都市の復興, p. 74, 1985. 8. 6

- 写真 6：広島市：被爆 50 周年 図説戦後広島市史 街と暮らしの 50 年，p. 140，1996. 3. 31
- 写真 7：(有)備後園企画社：広島県の観光 ガイド写真集，p. 82，1974. 12. 10
- 写真 8：広島市：広島被爆 40 年史 都市の復興，p. 94，1985. 8. 6
- 写真 9：広島市：被爆 50 周年 図説戦後広島市史 街と暮らしの 50 年，p. 62，1996. 3. 31
- 写真 10：広島市：HIROSHIMA 広島，p. 13，1973. 4
- 写真 11：広島市：河岸の戦後史 2 京橋川，pp. 64-65，1986. 3. 31
- 写真 12：広島市における定期観光バスは、広島バス株式会社（以下、「広島バス」）によって昭和 29 年から運行されている。バスガイドの同行する観光バスは昭和 2 年 12 月 2 日に大分府の「亀の井バス」から始まり、その成功を受けて全国の観光地や都市でその形態を参考に次々に運行されるようになった（重信幸彦・大月隆寛：耳の旅の経験—昭和初期・別府亀の井バス「少女車掌解説付地獄巡り」から、旅の文化研究所 研究報告 4 号，pp. 1-13，1996. 12 参照）。現在、広島市における定期観光バス事業は、広島バス 1 社のみによる運営であり、全国的に見てもその規模は大きくない。しかし、広島市での定期観光バス事業導入は十分での成功を比較的早く取り入れたものであるという（広島バス株式会社の事業者（総務部長 Y 氏、観光部長 N 氏）へのインタビュー、平成 16 年 1 月 16 日、広島バス株式会社本社）。また、広島定期観光バスでは、事業開始時から現在まで長短の 2 コースから選択できた一時期を除いて、広島市内のみを回る 1 コースと宮島との組み合わせで幾つかのコースがあるのみである。おそらく広島が、滞在型観光地ではなく、通過型観光地であるためであろう。本稿では、特に広島市内のみを回る 1 コースを対象とした。
- 4) 千代章一郎・横山尚：広島定期観光バスにおける運行系統の変容，日本都市計画学会都市計画論文集，No. 38 - 3，pp. 685-690，2003. 10
- 5) 本研究での「眺望対象」とは、観光客が説明されて見るものだけではなく、実際に見えなくても目を向けるという意味で、案内される全ての対象物として幅広く捉えている。
- 6) 千代章一郎・横山尚：広島定期観光バスにおける眺望対象の変容，日本建築学会計画系論文集，No. 581，pp. 227-234，2004. 7
千代章一郎・横山尚：事業開始期の広島定期観光バスにおける眺望対象，日本都市計画学会都市計画論文集，No. 39-3，2004. 10
- 7) 本稿の分析では、主要眺望対象によって得られる観光景観の変遷を分析するため、所謂「シークエンス景」について主観的に考察していない。シークエンス景については、馬木知子・吉村晶子：廻遊式庭園にみる風景生成に関する研究，ランドスケープ研究，Vol. 63，No. 5，pp. 573-576，2000；加藤祐介・吉田博宣：史跡岡城跡におけるシークエンス景観の分析，ランドスケープ研究，Vol. 67，No. 5，pp. 637-642，2004 などの分析があるが、これらの研究では、景観の歴史的変容については考察されていない。本稿では観光景観の時間的変容を、より重点的に考察しようとするものである。
- 8) この戦後復興期の定期観光バスの客層は、バスガイド経験者へのインタビューによる。「職場で団体でいらしたり、修学旅行でいらしたり、原爆に興味を持って、戦後どのように復興したかについてのもニュースで流れたら、訪ねていらしたり」、「当時はけっこの新婚旅行もありましたね。宮島がありましたから。」（注：21 参照）客層は一年の中でも時期によって異なり、また年代による変化があるが、そういった変化に伴ったガイドテキストの内容の変更などはせず、どんな客層にも対応できるように特化しないように作成している。したがって、さしあたり観光客が形成する観光景観は当時の客層の変化に左右されないと考えられる。（注：3）参照
- 9) 姫野由香・佐藤誠治・小林祐司・金キョン希：観光資源としてされた景観画像の構図解析手法，日本建築学会計画系論文集，No. 569，pp. 139-145，2003. 7
- 10) 神谷文子・浦山益郎・北原理雄：主題要素の写され方からみた都市景観写真の構図に関する研究 欧米 10 都市の観光ガイドブックを事例として，日本建築学会計画系論文集，No. 528，pp. 179-186，2000. 2
- 11) 千葉一輝：江戸・東京における眺望の客層に関する研究，日本建築学会計画系論文集，No. 481，pp. 157-166，1996. 3
- 12) 青木陽二：明治期に訪れた欧米人の風景記述，環境情報科学論文集，第 12 回，pp. 59-64，1998
- 13) 森田義規・羽生冬佳・十代田朗：明治以降戦前までの東京案内本の記載情報の変遷，観光研究，日本観光研究学会，Vol. 15，No. 1，pp. 11-18，2003. 10
- 14) 西田正憲：瀬戸内海における定数名所・観光地等の変遷，ランドスケープ研究，Vol. 61，No. 5，pp. 395-400，1998
- 15) 八城薫・小口孝司：観光地選考に及ぼす個人的原風景と心理的個人差，観光研究，日本観光研究学会，Vol. 15，No. 1，pp. 27-33，2003. 10
- 16) ガイドテキスト作成にあたり、バスガイドなどの作成者の意図によって、案内が偏ることのないように広島市について広く案内ができるテキスト内

容にしていた。このことは、以下のバス会社の事業者へのインタビューによって明らかである。「浅く広くその地域の昔からの文化というものを、より多くの人に知って頂けるといふ努力はしています。」（注：3）参照

また、約一年おきにガイドテキストの内容の見直しを行うのが、一回の印刷冊数が多いため、それがなくなるまで、又は大きな運行系統の変更が行なわれるまでは同じテキストに個人で加筆して使用していた。そのため、現存するガイドテキストの発行年も 3 年から 9 年の間隔があいている（注：19）参照）。しかし、本稿で用いた昭和 37 年、48 年のテキストも含め、現存するガイドテキストの内容は観光案内の大きな変化を十分追うことができるものであることは、S 女史（注：21）参照）に確認済みである。

また、この定期観光事業開始直後の時期には、バスガイドも業務に慣れず、作成されたガイドテキストの記述内容については、そのまま殆ど手を加えずに案内していたと思われる。したがって本稿では、バスガイドによる「語り」の分析は、主にガイドテキストに依拠しており、「語り」のコンテキストやニュアンスについては、考察の対象としない。「語り」のダイナミズムについては、大月隆寛：バスガイドの「語り」と観光の空間，旅，No. 918，p. 60-62，2003. 7 参照。

また、この時期には観光案内においてバスガイドと観光客が双方向的にコミュニケーションをとる対話型がとられていたが、その後、一方的な解説型へと移っていく。ただし、本稿ではそういった語りの型については分析対象としていない。

- 17) 広島市における観光案内では、平和に関する観光対象の性格上、政治的、倫理的な問題が含まれることが多く、観光客から苦情を受けることがあるため、基本的にバスガイドはよく推察されたガイドテキストの内容に忠実に案内を行う。したがって、ガイドテキストとバスガイド経験者へのインタビュー聴取データを同等のデータと捉え、共に一次資料として扱った。
- 18) 広島バス株式会社：観光案内テキスト市内編，昭和 48 年 2 月／ 広島バス株式会社：観光案内（広島都心編），昭和 57 年 1 月／ 広島バス株式会社：観光案内テキスト（広島市内編），昭和 60 年 3 月 1 日／ 広島バス株式会社：観光案内テキスト（広島市内編），平成 3 年 3 月 1 日／ 広島バス株式会社ガイド教育センター：定期観光テキスト，平成 11 年
- 19) 広島バス株式会社：観光案内テキスト（市内編），昭和 37 年
- 20) 広島バスのバスガイド退職者組織「安芸ガイドクラブ」へのアンケート結果、定期観光バス事業開始期のバスガイド経験者が十名程度存命であることが確認できた。しかし、その組織在籍のバスガイド退職者らは、すでに当時の観光案内に関して記憶が少なかった。本稿ではよりその記憶が強く残っている経験者二名に限定してインタビュー調査を行った。（平成 15 年 10 月 19 日，12 月 3 日，平成 16 年 3 月 10 日）
- 21) インタビュー対象者二名の経歴は以下の通りである。N 女史は、昭和 26 年入社、定期観光事業開始の昭和 29 年に車掌からバスガイドに転向し、その後昭和 35 年まで広島市内の定期観光バスで乗務していた。また、S 女史は昭和 35 年の入社後は広島定期観光バスに短期間しか乗務しなかったが、その後昭和 40 年～41 年にガイド教育者として、定期観光バスのバスガイドの教育を行っていた。したがって、前者は昭和 29 年～35 年、後者は昭和 40 年～41 年についての定期観光バスについてのインタビューを行った。しかし、記憶が曖昧な部分も多く見られたため、他の資料などを用いて当時の様子については推測し、本文中にはそれを明記している。
- 22) 当時の観光景観を写真資料は、中国新聞社、広島市立中央図書館、広島県立図書館、広島市公文書館を中心に収集したが、眺望地点（視点場）と眺望対象（視対象）が一致する正確な資料は稀少である。本稿では、これらの写真資料や地形図・空中写真を用いて総合的に考察し、当時の観光景観について復元している。
- 23) バスガイドへのインタビューによると、もっとも聖堂の近くを通らない運行系統での運行は短期間であり、変更後は第二段階のようにこの聖堂を眺望対象としていたらしい。
- 24) 第三段階に観光客が縮景園をどのように見ていたかについてはバスガイドの記憶が定かではないため、推測の域を出ない。本文中の写真から、第二段階と同様の方法では眺望できなかったことが伺える。
- 25) 原爆ドームと呼ばれ始めた年代は明確ではないとされている。（広島市：被爆 50 周年 ヒロシマの被爆建造物は語る，p. 28，1996. 3. 31 参照）
- 26) バスガイドへのインタビューによると、行政からの要請によって広島空港で下車することになった。しかし、当時空港は珍しく、またお土産の販売もされており、観光客は自由時間を最大限使っていた。
- 27) この運行系統は既に路線に交通量が多い時期にも関わらず設定されたものであると考える。この広島空港は当時空港の少ない中国地方では珍しく、また国内主要空港に位置づけられるほどの規模を持つ空港であったため話題性が高く、交通量が多いにも関わらず、経由地とされたと考えられる。
- 28) 東洋工業宇品工場は、他企業の工場用地を買収した部分と、埋め立てをした部分の隣り合った二箇所に建てられた。この第二段階は埋め立て工事の途中であるため、この段階で眺望対象となっていたのは、他企業の工場跡地である可能性もある。しかし、バスガイドへのインタビューによると、ガイドテキストは先を見越した内容とすることももあるため、完成した工場を想像して作成したと考えられる。
- 29) 昭和 37 年と広島地方第一合同庁舎をはじめ官庁街が形成され、天満屋（昭和 29 年）や福屋のデパート（昭和 4 年開店、昭和 21 年営業再開）も新築されている。
- 30) 縮景園からの瀬戸内海への眺望の歴史は、寛文三年（1663）京都の儒者黒川道祐が編纂した『芸備国郡志』に「築山に上ると東南に蒼海を眺め、敵島の山なみも拝することが出来る。」と記述されていることから確認される。広島県教育委員会：縮景園史，pp. 8-9，1983. 3. 31 参照。
- 31) バスガイドへのインタビューによると、下車案内よりも停車しているバスの中での案内の方が、観光客がバスガイドの案内に集中することができた。

（2004 年 10 月 28 日原稿受理，2005 年 4 月 20 日採用決定）