

国のかたちを造った「明治という時代」(前編)

江戸時代までの国土造りが国土の原型だが、現在の国土の姿は明治以降の努力で形造られた。明治政府が掲げた国家政策の第一は富国強兵で、目的の1つは江戸末期に強制的に結ばれた不平等条約を改正する国力を整えること。強大な軍事力・経済力を持つ西欧列強の植民地主義や帝国主義から逃れ、植民地にならない兵力を備えることだった。

列島保全への課題

明治政府の国土造り政策の第1は鉄道整備だ。1870(74年(明治3(7年))の社会資本への投資シェアをみると、河川整備14・4%、道路整備8・6%に対し、鉄道への投資は77%。当時わが国は鉄道整備に最大の努力をしたのだ。国土を一体的に使い、幕末の戊辰戦争の対立を解消して、一つの国家としてまとめようと努力であった。

鉄道ネットワークの推移

明治20年末(1887年末)

開業延長：1,033km
国鉄：523km
私鉄：510km

1874年(明治7年)5月11日
大阪・神戸間開業

1872年(明治5年)10月14日
我が国初の鉄道開通(新橋~横浜間)



明治38年末(1905年末)

開業延長：7,697km
国鉄：2,414km
私鉄：5,283km



出典：「公共投資100年の歩み」沢本守幸

わが国、国土への働きかけの歴史⑤

急速な鉄道・通信網整備

1893年(明治26年)末の鉄道開業延長は3283キロ(国鉄898キロ、私鉄2385キロ)で、76年9月大阪~京都間が開業、同年末新橋~品川間複線化と、次々に事業を進めた。89年7月新橋~神戸間が開通し、2年後の91年9月に上野~青森間が全通した。

新幹線開通は東京~新大阪間が1964年(昭和39年)、東京~博多間が75年だが、東京~新青森間は2011年(平成23年)だ。これは国土の一体化への努力より、需要追随、採算性こそ絶対の価値とする今の日本人の考えの反映だが、明治の人々の「国土の一体観・全国観」を見習わなくてはよいのかと思う。

その後、運賃の低廉化や軍事目的などの観点から「鉄道国有化時代」を迎えた。1906年(明治39年)に鉄道国有法が公布され、翌年末には国鉄7166キロ、私鉄718キロとなり、今日の鉄道の

だったが、1901年末に6481キロ(国鉄1706キロ、私鉄4775キロ)、1905年末には7697キロ(国鉄2418キロ、私鉄5283キロ)となった。昭和30年代末から供用が始まった高速道路の延長はまだ7900キロ(高速自動車国道総延長。他に一般国道の自動車専用道路約2000キロ)だから、明治の人々の鉄道建設にける意気込みと、整備の速さには驚くばかりだ。

碑の記憶②

大津浪記念碑

岩手県宮古市 重茂(姉吉)



東日本大震災から3年。津波の脅威は記憶に生々しい。岩手県宮古市南東部の重茂姉吉地区は、その津波で浜辺の施設は流失したが、住居被害は無かった。被災

の教訓を刻んだ碑が地域を救ったのだ。湾口は直接太平洋に面する。明治三陸地震津波では全滅に近い被害、昭和三陸地震津波では半数近くの人命と家屋、チリ地震津波でも被災した。その後、河口の集落を浜から600メートル、標高60メートルの高台に集団移転。跡地は漁業施設やキャンプ場とし、住居は全く建てなかった。

碑文は高さ1・3メートル、幅60センチ厚さ33センチ。そこが明治と昭和2つの津波の到達点であることと、住宅の建て方の警告を刻む。この教訓を守り石碑より浜側に住宅を建てなかったため、東日本大震災でも住宅被害は1戸も無かった。

参考：国土交通省東北地方整備局道路部ホームページ「津波被害・津波石碑情報アーカイブ」

国土と日本人 災害大国の生き方 大石久和著



本書では日本の国土の地形的・社会的特徴や国土への働きかけの歴史が明らかにされています。日本人は今、何を考えるべきか、何を目指すのかの出来る好著。発行：中央公論新社 定価：882円(本体840円)