

既存集落と新設鉄道駅を結ぶ「駅接続路」の形成史
—沿道及び周辺の土地における個々の応答に着目して—

The formative history of "the station connection road" connecting the existing village and the newly constructed railway station

-Focusing on the individual response on the side and the surrounding of the road-

37-186162 原 洪太

Along with re-focusing on public transportation, they are focusing on the station connection road. This space exists nationwide, and is unique in the stores located in the 1920s and 30s. The history of the station connection road at Higashi-Soja Station in Okayama Prefecture, which opened in 1904, reveals that the uniqueness of the stores has changed, and that the factor is the change in users, and that location of the stores at the early stage was based on land ownership and site form, and that initial location of the stores had affected that of today.

1. はじめに

1-1. 研究の背景

公共交通の見直しが進む中で徒歩と公共交通の両交通モードを結ぶ空間である駅前通りへの着目がなされ、各地での歩行者天国化社会実験などが行われている。公共交通、特に鉄道の利用を促進する中では、駅前通りが購買行動を中心とする生活の一部を担う地となることが必要であろう。この特異な空間に着目し、今後の変化を期するにあたってはその形成を捉えることが重要となる。

ところで、この文脈でこの地を捉える上で、駅からの視点である従来の「駅前通り」にかえ、本研究では駅の最寄の都市・集落の側から捉えた「駅接続路」という語を用いることとする。

1-2. 既往研究

都市史・都市計画史の分野においては鉄道の影響を考察したものとして、佐藤ら(1995)や中野ら(2007)など、近世都市・集落が近代都市・集落へ移行する段階の変化の一部として扱ったものや、堤ら(1987)の市街地の拡大や方向を扱ったものがある。また地理学の分野では、尾崎(1931)、鈴木(1953)、中島(1986a, b)等、駅前集落としてある一時点の駅前の店舗状況について考察した研究がある。

つまり、駅接続路の形成過程を店舗の内容に

至るまで明らかにした研究は存在しない。

1-3. 研究の目的

そこで本研究の目的は駅接続路の形成過程とその役割を明らかにすることとし、特に以下の仮説を検証することとする。

- I 立地店舗に特異性がある。
- II 特異性には時代に応じた変化がある。
- III 特異性の変化は利用客の変化による。
- IV 初期の店舗立地が後の変化を決定する。
- V 初期段階には土地所有状況が作用する。

1-4. 研究の方法

2章では1920～1930年代に発行された大日本職業別明細図(以下、職業別明細図)を用いて、戦前期における駅接続路の全国的な状況を把握する。そして3章では一つの駅接続路に限定し、駅開業以降の個々の土地や店舗の状況を旧土地台帳や商工名鑑、商工地図、住宅地図、地元住民への聞き取りによって明らかにする。

2. 駅接続路の全国的把握

2-1. 全国的な傾向

全国236の駅接続路に立地する1735の店舗を、概ね職業別明細図の分類方法に基づき、分類し、1つの駅接続路当たりの軒数が0.1以上のものを抽出すると以下の通りとなる。

表1. 全国236の駅接続路に立地する店舗

	運送	旅館	自動車	医病院	食料品	食堂	菓子	銀行	料理	工場	組合	会社	薬局	材木
総計	258	195	110	55	55	46	45	34	32	30	29	27	26	25
立地する駅数	173	107	79	36	34	32	39	29	23	27	25	23	26	21

なお職業別明細図においては駅接続路が都市・集落の内の主要な道路と交わるまでの区間の沿道を駅接続路沿とし、店舗数を数え上げた。

2-2. 特徴的な立地店舗

上記の業種を鉄道との関係性や、近代¹⁾移行期であることを考慮して分類を行えば、以下の3類型が1920年代～30年代の駅接続路に特徴的に立地している店舗等であり、立地店舗に特異性がある（仮説I）と言える。

①物流対応系

鉄道の物流に対応した運送業や材木・木材店など。他と異なり、駅開業からの年月の浅い駅でも立地が多く見られる。

②外部者向け系

鉄道で外部から集落を訪れる人の流れに対応した業種。（旅館、自動車、食堂、料理）

③近代以降系

近代以降に成立した業種・業態で鉄道利用とは必ずしも結びつかないもの。（医病院、銀行、組合事務所、会社事務所）



図1. 大日本職業別明細図の例

3. 駅接続路の変遷東総社駅 1890～2019

3-1. 対象地の選定

鉄道駅と最寄り集落に関して、

- ・駅開業後に駅接続路が形成される。
- ・駅開業以前には駅接続路とその周辺に建物が存在しない。
- ・駅開業後に駅接続路両側で20軒前後以上の建物立地が期待できる100mほどの距離がある一方で、駅までの範囲が最寄り集落の住民の徒歩圏内となる、最寄り集落から

（まで）3～400mほど以下の距離である。
・駅開業以前からその集落に農業者のみならず、商工業者が存在し、物流に加えて人の流れの面でも鉄道を自らの生業との関連で捉えうる人が存在し、駅接続路への店舗等の立地可能性がある。

これらの条件が揃うことでの、立地店舗等の、駅開業後の変化を観測することができる。

ここでは2章で扱った駅の中で総社という地をとりあげる。この地は江戸時代には松山往来という街道が通る小宿場町で当時から列状に建物が並び、店が存在していた。一方で現在の東総社駅のできる地は、街道から200m強の距離にあり、駅開業の1904年まで駅接続路のできる地を含めて田畠が広がる地であった。これらより、上記の条件を満たし、また資料収集可能性も高いことから対象地を現在の東総社駅から伸びる駅接続路及びその沿道とする。

土地所有や店舗等に関する詳細な検討の対象とする地は字の単位で設定し、駅のある宮ノ後、殿城そして街道沿の栄町とした。ただし、宮ノ後のうち、現在の国道180号線より北側で、線路以南の土地は、鉄道開業以降、中国鉄道あるいは運輸省などの所有のままであり、さらに線路より北側の土地は空間的に駅接続路と連続しない。このため、対象地は現在の国道180号線より南側とした。

以下、駅接続路沿と街道沿での比較を通して駅接続路の特徴を見ていいくが、この際の駅接続路沿は図2において駅接続路に面している筆をさし、街道沿も同様とする。なお、両者に面する筆は駅接続路沿として扱う。



図2. 研究対象地

3-2. 鉄道駅の利用

東総社駅の開業以降の利用状況を確認する。

旅客は開業当初は定期外旅客が8割以上を占める。1920年代から1950年代まで史料が存在しないため、その間は不明であるが、1960年代以降は定期旅客が6割以上を常に占めている。このことから、開業当初は現在では日常的である通勤通学利用よりも、集落外部からの訪問などの需要が存在していたと考えられる。

図3. 東総社駅の年間乗客数推移

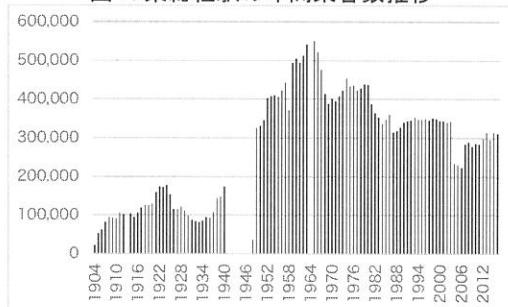


表2. 東総社駅の乗客性格ごとの人員

	定期外	定期
1910年度	1,303,923 (約81.7%)	292,146 (約18.3%)
2017年度	1,027,840 (約27.5%)	2,707,570 (約72.5%)

貨物は1962年に取扱を終了しているが、東総社駅での1910年代の取扱品目を確認すると、県外移出は農作物、その加工品、県外移入は肥料、織物、燃料が主なものである。

3-3. 初期の立地店舗とその後の変遷

旧土地台帳を用いて駅開業以降の地目の変遷を確認すると、開業5年ほどで運送業と3-2で述べた東総社駅での主な貨物取扱品目を取り扱う商店の支店の立地する筆が宅地化する。2-2で述べた通り、開業からの年月の浅い段階では、鉄道開業と同時に必要となり、また営業可能な物流に関係する店舗等が立地する。その後は沿道では3筆しか宅地化せず、開業後20年～30年の間に大きく宅地化が進み、沿道のほとんどに建物が建つこととなる。特に1930年前後に大きく宅地化が進むことが確認される。

この1930年前後について着目する。総社に立地する商工業者を確認できる、1936年の「総社町要覧」の総社商工会名鑑を中心に用いながら店舗に関する考察を行う。

駅接続路沿と街道沿での立地店舗の性格の差として、駅接続路沿でのサービス業の立地の多

さがあげられる。これは1936年段階のみならず、住宅地図により明らかになる1960年代から現在までも同様の傾向を示している。

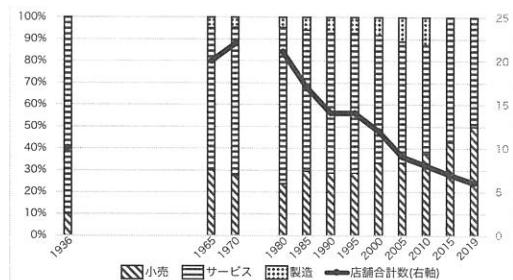


図4. 駅接続路沿の立地店舗変遷

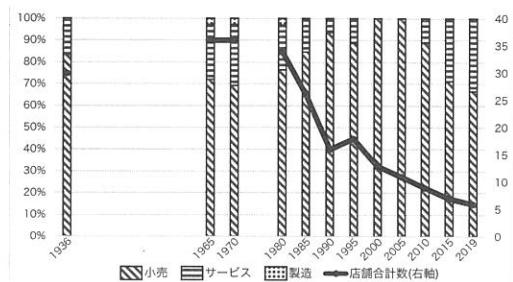


図5. 街道沿の立地店舗変遷

2章で駅接続路に特徴的に立地すると述べた3つの類型はここでも立地している。しかし、①として運送店(2軒)や、移出入品を扱う商店(1軒)があるがこれらは1930年代までにはなくなり、②として旅館(2軒)、料理屋(1軒)、食堂(2軒)、自動車業(1軒)があるが、旅館と食堂1軒ずつ以外は1950年代までになくななり、③として電力会社、電気工事会社の営業所、劇場、農協が1軒ずつあったが劇場(1950年代に映画館に転換)と農協のみが戦後も残るが、これらも現在は既に倉庫としての利用のみしかなされていない。

これらが減少した要因として、①は運送店が基本的には1駅1店舗に集約されていったことがある。そして、②については、3-2で確認した通り、開業当初は多かった定期外旅客が減少し、定期旅客が増えるという変化から、集落の外部から人が訪れることが少なくなっていたことが考えられる。特に③で取り上げた電気工事会社(立花商会(本社大坂))の営業所は「大阪からの出張施工では不便が生じたため、(筆者注・昭和)7年9月岡山県総社町に

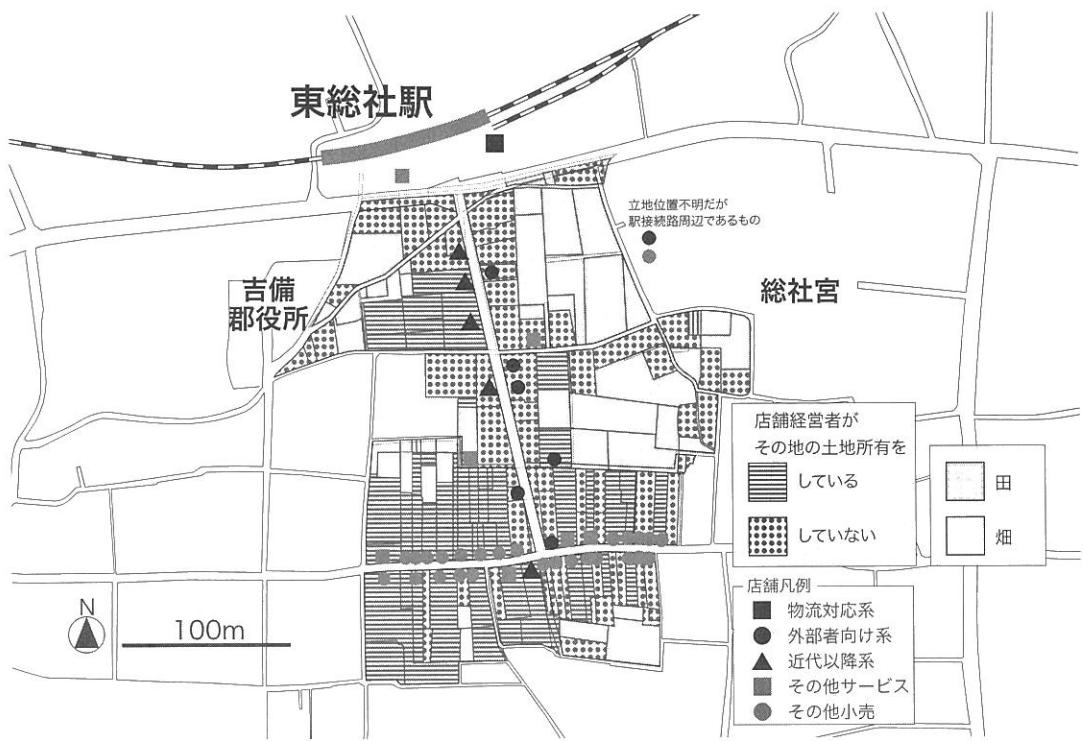


図 6. 1936 年の店舗立地

総社出張所を（中略）開設し」ている。これは 1930 年代までは外部から訪れる人があったことを示す。つまり鉄道の旅客状況に合わせた店舗立地がなされていたのである。しかし、特に旅館のうち 1 軒が、1950 年代に自動車販売・整備などの店舗に業種を転換するなど、1950 年代頃を境に、外部者向けサービスが減少していくこととなる。一方で③は、大きくは鉄道の貨物、旅客の動向と関係していないために、1950 年代以降も一部は残存している。

1950 年代以降、店舗等としては近隣住民向けの店舗が増えていく。しかし、近隣住民の鉄道利用と結びついた店舗は 2 店舗あった自転車預りのみで、その他は、鉄道利用よりむしろ映画館利用や街道沿の店舗の利用と結び付いたものとなる。鉄道旅客の減少率（図 3）に比して、駅接続路沿での店舗数の減少率（図 4）が大きく、街道沿の店舗数の減少率（図 5）と近いのはこの要因に基づくと考えられる。

3-5. 土地所有状況

1930 年代の店舗立地の背景の 1 つとして、土地所有状況に応じて地主を分類し、その所有状況を確認する。土地を飛び地状に所有している地主を「複数区画地主」とし、それ以外を「

区画地主」とする。さらに鉄道建設の情報が入る 1900 年以前から所有しているか否かで「従前」「従後」の区別も加える。

駅接続路沿では複数区画地主が多くの土地を所有しており、土地を利用する側にとって、賃借によって土地を利用することが可能となる。旧土地台帳に加え、現行の登記簿を合わせて確認すると、これは現代に至るまで状況は変化せず、駅接続路沿で土地を取得した個人の経営者によると見られる店舗は 6 つのみである。これらも 1 つを除き、現在に至るまで廃業等により姿を消しており、多くの店が土地を賃借して利用し、経営していた。

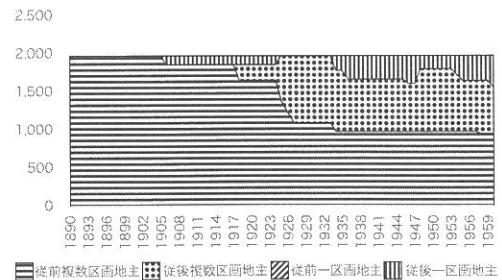


図 7. 駅接続路沿の土地所有者変遷
(縦軸は面積(単位坪)、横軸は年。図 6 も同様)

一方で街道沿では駅接続路沿と異なり、一区画地主が多く存在し、一区画地主同士での土地の売買が多い。つまり街道沿では土地を利用する場合は買得する必要があり、実際に多くの店舗は土地を所有した状態で経営されていた。

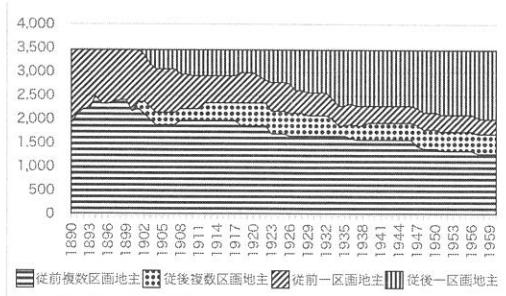


図8. 街道沿の土地所有者変遷

3-6. 敷地形状

1904 年段階の複数区画地主のうち駅接続路沿に土地を持つ者の所有状況を確認する。



図9. 1904 年の駅接続路沿の土地所有

駅接続路の通された位置に応じ、駅接続路の中でもそれぞれの土地の奥行に差が生じている。実際に北西部の宮ノ後西側のみ、奥行きの長い土地があり、そこには大きな土地を利用し、後の農協となる有限責任総社信用販売購買利用組合、中国合同電気株式会社、立花商会総社出張所といった組織が立地した。後にも大きな土地を利用した朝日醤油株式会社が立地するなど、大きな土地を必要とする組織の立地適地となっている。

一方で他の土地では総社劇場と君乃恵旅館を除き、奥行も間口も小さいサービス業が立地した。これらはいずれも土地を所有しておらず、零細な個人によるものであったことが伺える。

さらに、これらの零細な個人による店舗について、1936年から現在に至るまで判明している範囲で15件の店舗の入替（異なる経営者による異なる業種の店舗になることを入替とする）が発生しており、1件は大きな土地を引き継いで別の組織が立地するもので、残り14件は零細な個人の店舗の抜けた小規模な土地に同様の零細な個人の店舗が入るものである。

これらは敷地形状の差により、店舗の立地が定められたこと、そしてその後は初期のこの店舗立地によって立地が定められたことを示す。

また、街道沿の敷地形状は間口が狭く、奥行きが長い。駅接続路沿では旧来から存在する土地とは異なる形状の土地が供給されていることとなる。こちらには小売業の立地が多く見られ、在庫機能などの面で個人のサービス業よりも土地が必要であったものと考えられる。

表3. 敷地形状

	間口	奥行
駅接続路沿（小）	10m 前後	10 ~ 25m
駅接続路沿（大）	30m 前後	60m 前後
街道沿	8 ~ 10m	30 ~ 70m

しかしその後、3-3で見た通り店舗数は減少する。駅接続路沿の店舗が廃業した際、建物の隣棟間に応じた取り壊しの難易度の差から、小さな敷地の店舗の場合、空き家として残っている場合が多く、大きな敷地の店舗の場合はそれ自身や近隣の小さな敷地の店舗が取り壊されている場合が多い。現在の小さな空き家が並び、大きな駐車場・空地がある背景はこれである。

3-7. 小結

①利用客と店舗内容

鉄道利用客の性格に応じ、開業から1950年代までは外部者向けサービスが目立ったが、それ以降は、日常利用の鉄道旅客が増えると共に、鉄道利用とは結び付かない近隣住民向けの店舗が増加した。立地店舗の特異性は時代に応じて変化し、それは鉄道利用客の性格の変化に応じていたのである。（仮説Ⅱ、Ⅲ）

表4. 鉄道旅客と立地店舗の関係

	開業～50年代	50年代～現在
鉄道旅客	用務客を含む定期外旅客が主。	日常利用の定期旅客が多い。
立地店舗	鉄道利用と関係した外部者向けのサービス。	鉄道利用と無関係な近隣住民向け店舗。

②土地の形状、所有状況との関係

地主の土地所有規模や、土地所有の状況によって決まる敷地状況に応じて、立地する店舗の種類と経営者の性格が決定されていた。そしてこれはその後も引き継がれ、店舗の入れ替わりが生じても同様の種類、同様の経営者の性格の店舗が立地しており、初期の立地店舗がその後の性格を決定している。(仮説IV、V)

駅前通りに触れた研究の多くは田畠があった故に大きな土地を利用できることを述べているが、それだけが要因ではなかったのである。

表 5. 土地と立地店舗の関係

	駅接続路	街道沿
土地所有規模	複数区画地主の所 有。→賃借で新規 店舗が入る。	一区画地主が多 い。複数区画地主 の所有でも地主自 身が利用→売買で の店舗入替が基本
土地所有状況	同一地主の敷地が 間口方向に長く伸 びる。	それぞれの敷地が 間口方向で細かく 分割。
敷地形状	奥行の状況によ り、大小それぞれ の規模の土地が供 給。	間口が狭く、奥行 きの長い土地のみ が供給。
立地店舗	・土地取得しない、 零細な個人店舗 ・大規模な組織	・土地取得可能な 程度の個人店舗

4. 結論

2章3章において検証した仮説から駅接続路の役割を考える。1つには、零細な個人の起業の場となったこと。従来の集落よりも小さな土地が供給されたことで、土地の買得は困難である層が店舗を開くための適地となった。そしてもう1つには、近代化の受容の地となったこと。大規模な土地も同時に供給されたことで、大規模な組織などの適地ともなった。

2章で見た1920年代から30年代は、駅の開業からある程度の年月の経過した駅接続路にとって、鉄道利用と結びついた店舗が多く立地する時代であり、上述の役割を強く果たしていた時代であると考えられる。

しかし、その後鉄道利用とは無関係な店舗が並び、街道沿の店舗と同様にモータリゼーションやロードサイド型の店舗の抬頭などにより数を減らしていくこととなった。鉄道駅に近接するという利点を活かすことができなかつたこ

と、そしてその他の商店街と同様、あるいは土地を賃借で使うような経済的な状況であったこと、これらによって上記の影響を強く受けることとなったものと考えられる。

公共交通利用に魅力を与えるには、その前後の利便性向上が必須となると思われる。鉄道利用に結び付いた店舗は、利便性向上の一側面を担い得る上、需要と結びつき得る。現在東総社の駅接続路沿に残る小規模な建物群の活用方策を上記の視点で行なうことは駅接続路、ひいては公共交通の再興に繋がるだろう。

本研究では1つの駅での個々の土地・店舗の応答に主眼を当てた。今後個々人以上の単位での応答や、利用者側の視点で駅接続路を分析することで、より適切な将来像を描くことが、また多くの駅に関する分析を行うことで駅接続路の形成過程の一般化がなされることが期待される。

補注

1) 本研究では店舗変遷を主に扱うことから「近代化」は「近代以降に日本に入ってきた業種あるいは業態の店舗が立地し始める」と示すこととする。

既往研究

- 1) 佐藤滋 (1995), 「城下町の近代都市づくり」, 鹿島出版会
- 2) 中野茂夫・藤川昌樹・河東義之 (2007), 「近代における在郷町の都市 建築空間と産業化の影響 -茨城県桜川市真壁町を事例として-」, 日本建築学会計画系論文集, 621, pp.243-250, 日本建築学会
- 3) 堀佳代・新谷洋二 (1987), 「旧城下町における鉄道の導入とその後の町の変容に関する研究」, 日本土木史研究発表論文集, 7, pp.113-119, 土木学会
- 4) 中島義一 (1986) 「駅前集落 1902, 埼玉県の場合」, 駒沢地理, (28), pp.179-194
- 5) 中島義一 (1986) 「駅前集落(2) 1907, 栃木県の場合」, 駒沢地理, (28), pp.1-17

主な史料

- 1) 東京交通社, 「大日本職業別明細図」(81枚)
- 2) 「前松山領川東村々見取絵図」(岡山県立図書館所蔵)
- 3) 総社市史編さん委員会 (1990), 「総社市史 近世史料編」, 総社市
- 4) 総社市史編さん委員会 (1994), 「総社市史近代現代史料編」, 総社市
- 5) 仙石佐吉編 (1936), 「総社町要覽」, 総社商工會
- 6) 立花商会75年史編纂委員会編 (1996), 「立花商会75年史」, p.38, 株式会社立花商会
- 7) 内国通運株式会社編 (1918), 「内国通運株式会社発達史」