

近代期の岡山西大寺地区における都市基盤形成と軒切り

岡 本 訓 明*

摘要

本稿は近代期の岡山県の西大寺地区における都市基盤整備が都市内部構造に与えた影響を明らかにしたものである。西大寺鉄道の開通は西大寺地区～岡山市の移動の利便性を高めたが、九幡線の敷設計画は九幡港の衰退によって実現しなかった。道路整備では、観音駅（西大寺町駅）から掛之町にかけて「新道」が開削された。五福通りではバスを通すために住民が自主的に軒切りを行って道路を拡幅し、それによって看板建築が出現し、従来は軒下地であった空間が通行に供されることになった。軒切りの事例は全国的にみて多くはないため、一定の地区内で統一的な道路整備が実施された五福通りの軒切りは画期的であった。都市基盤整備の影響を商工業者の分布の変化から検証すると、西大寺地区の内部構造は、観音院の門前町を基盤とする伝統的な商業地区に、西大寺町駅を中心とした新興の商業地区が加わり、中心が二極化したことがわかる。

キーワード：都市内部構造、二極化、軒切り、看板建築、西大寺鉄道、「新道」、五福通り

I はじめに

1. 研究の目的と背景

日本の歴史的都市における近代都市形成過程やそれともなう都市内部構造の変化に関する研究は様々な分野において膨大な蓄積がある。特に、城下町を起源とする都市の近現代における変貌過程を明らかにした研究は数多く蓄積されており、個別の都市を対象にした研究が蓄積されていることはもちろんであるが、複数の都市を対象にした体系的な研究もみられる。例えば、近代以降の都市内部構造の変化について、モデル化と類型化を行った田辺（1959）、各地の事例を旧城下町の都市誌としてまとめ上げた藤岡（1983）、近代の都市計画街路の計画手法との関連から類型化を行った佐藤（1995）などの研究があげられる。

しかしながら、本稿は西大寺観音院（以下、観音院）の門前町を起源とする岡山県の西大寺地区を対象にして、明治期～昭和初期にかけての近代都市形成過程を明らかにするものである。尾越・浅野（2013）が指摘するように、国内の都市計画研究や都市形成史研究では、城下町都市を対象とした研究蓄積が進んでいるが、門前町を由来とする都市は数が多い反面、既往研究が少ないのが現状である。

門前町研究については、かつて藤本（1970）が地理学の立場から日本全国の門前町を対象に、その成立や発達過程などを明らかにした。尾越・浅野（2013）では、藤本の成果を踏まえて、複

*大阪府立山田高等学校非常勤講師 E-mail : onrk@mvg.biglobe.ne.jp

数の門前町都市を対象にして、公共施設の配置、鉄道敷設、道路整備の状況、核となる寺社の位置関係などの視点から近代都市形成過程を考察している。その結果、門前町都市の近代都市形成過程においても、道路基盤整備とそれによる市街地の拡大、鉄道の敷設と駅の設置という、他起源の都市との共通の特徴がみられることを明らかにしている。しかし、尾越・浅野の研究では、門前町都市の経済基盤となる商業施設について言及されていないことが問題点としてあげられる。

以上のことを踏まえて、本稿では観音院の門前町を基盤に発展してきた岡山西大寺地区を対象にして、近代期における鉄道敷設や道路整備などの都市基盤の形成過程を明らかにするとともに、それが都市内部構造に与えた影響を商工業者の分布傾向の変化から考察する。また、西大寺地区の通称「五福通り」では、1930（昭和5）年～1936（昭和11）年にかけて、バスを通すために家屋の軒先を切り取る軒切りを行って道幅を拡幅したわけだが（東居ほか、2015）、その詳細な実態は明らかにされていない。この点について、他都市の同様の事例と比較して、道路空間構成の変化の様相を明らかにする。

以上のことを通じて、門前町都市の近代都市形成研究の蓄積に寄与するとともに、日本の歴史的都市の近代都市形成過程には一定の普遍性があることを指摘する。

2. 研究対象地域の概要

本稿で対象とする岡山西大寺地区は、岡山市東区の吉井川河口付近に位置し、観音院の門前町を基盤に発展してきた。平沼（1933）によると、鎌倉時代には市場が成立し、観音院の門前で酒、魚、餅、鋳物などが売買されていたという。近世にも吉井川の高瀬舟の舟運が整備されるにつれ、後背地や瀬戸内海航路からの物資や貨物の集散地として繁栄し、米問屋や回漕問屋が台頭し、商業の町として発展した。また、1510（永正7）年にその原形がつくられたとされる観音院の会陽は、西大寺の裸祭として知られ、周辺地域からも多くの参加者や参詣客が訪れる盛大な行事で、現在では国指定重要無形民俗文化財にも指定されている。

近代以降の行政区画としては1889（明治22）年の町村制施行にともない西大寺村が成立し、1896（明治29）年に町村を施行し西大寺町が成立した。その後、1937（昭和12）年、1940（昭和15）年、1953年（昭和28）年に周辺町村との合併が行われ、1953（昭和28）年に西大寺市が成立した。1969（昭和44）年には岡山市に編入され、2009（平成21）年には岡山市の政令指定都市移行にともない旧西大寺市の地域は岡山市東区の管轄となり、現在に至っている。本稿では、明治期～昭和初期の西大寺地区の近代都市形成過程を明らかにする目的から、周辺町村を合併する以前の西大寺村及び西大寺町の範囲に、西大寺鉄道の観音駅（西大寺町駅）周辺を加えた地域、すなわち西大寺地区内の北之町、中福町、市場町、本町、掛之町、今町、渡場町、新町、元町及び駅前通り、幸町、川崎町、新堀町を主な考察対象地域とする。

近代以降も西大寺地区およびその周辺地域においては多様な特徴がみられ、工業生産の面では西大寺紡績株式会社（のちに鐘淵紡績株式会社西大寺工場）、山陽板紙株式会社、印刷局西大寺

工場（現：国立印刷局岡山工場）などによって紡績工業や製紙工業が発達したことなどがあげられる（西大寺愛郷会，2013：14-24）。商業活動では、中国地方を中心に百貨店などの経営を展開する天満屋の発祥の地としても知られる（天満屋社史編纂委員会，1979）。さらに文化的には前述した昭和初期の五福通りにおける軒切りによって看板建築が出現し、現在ではその町並みが評価されている²⁾。



第1図 西大寺地区五福通りの町並み
（2017年8月6日 筆者撮影）

以上のことから、西大寺地区は歴史的にみて、流通や商工業などの経済的な側面のほか、祭事や町並みなどの文化的な側面においても特徴的な事象が数多くみられる場所であったことがわかる。つまり西大寺地区は中・近世以来、様々な経済活動や文化活動によって多くの物資や人々が移動、交錯する空間であったことがいえるわけだが、これは多くの日本の歴史的都市に共通する普遍的特徴でもある。したがって、本稿では西大寺地区における近代都市形成過程にともなう都市内部構造と物資や人の流れの変化を明らかにすることによって西大寺地区の特異性を指摘するとともに、西大寺地区の事例を通じて日本の歴史的都市の近代都市形成過程に一定の普遍性があることを指摘する。

II 鉄道網の整備

1. 西大寺鉄道の開通

西大寺鉄道³⁾の開通に至るまでの経緯などについては、すでに両備バス株式会社（1962）や安保（2007）などで詳しく述べられているので、ここではこれらの成果に基づいて西大寺鉄道の敷設の経緯を概観しておくことにする。

西大寺地区における鉄道網の整備に関係する事項や法令をまとめたものが第1表である。西大寺鉄道が計画される以前に西大寺地区方面に鉄道を通す計画を持ちかけたのは山陽鉄道であった。しかし、同時期に西大寺地区に紡績会社⁴⁾を設立する計画が進んでおり（西大寺愛郷会，2013：14）、鉄道と紡績会社の両方に投資をできるほどの資本がないことから、鉄道か紡績かの選択をせまられることになった。最終的には、鉄道開通による海運と舟運の衰退や港の衰微が危惧されたり、紡績工場を建設したほうが採算は明確で西大寺地区の発展にも大いに役立つなどという意見があったりするなど、西大寺地区への鉄道敷設に対する反対意見が台頭したことから、鉄道の必要性があまり認められず敬遠される方向になり、山陽鉄道は西大寺地区の北方の瀬戸町経由で敷設された。

その結果、西大寺地区の住民は西大寺鉄道開通までの約20年間、交通の不便を痛切に体験す



【凡例】

施設名称等 (設立・建設年代)



西大寺町

第2図 近代期の西大寺地区における都市基盤形成

ることになったといわれる。その後、西大寺地区と山陽鉄道⁵⁾とを連絡する鉄道を敷設することによって西大寺地区の産業発達と都市発展を図ろうとする構想のもと、1906 (明治 39) 年 8 月に西大寺町長の山口誠孝を創立委員長とする軽便鉄道会社の創立委員会が発足した。つまり、創立総会の報告書 (両備バス株式会社, 1962: 19) にあるように「当会社ハ文明ノ利器機関ノ任務ヲ尽」して「地方ノ産業上ニ裨補」するために鉄道を敷設するわけだが、鉄道院への申請書 (両備バス株式会社, 1962: 18-19) で説明されているように「岡山, 西大寺ノ姉妹市街ヲ連結セントスルモノ」ではあるが、「其ノ目的ハ寧ろ、起点西大寺町ト鉄道院幹線トノ連結」することであり、「ソモソモ本軌道計画ノ動機」は、「由来西大寺町ヲ表示セル西大寺停車場 (現: 東岡山駅) ト西大寺市街トノ距離余リニモ遠 (括弧内筆者)」いために「人力賃ノ不廉ナル旅客ヲシテ

第1表 西大寺地区とその周辺地域における鉄道網の整備

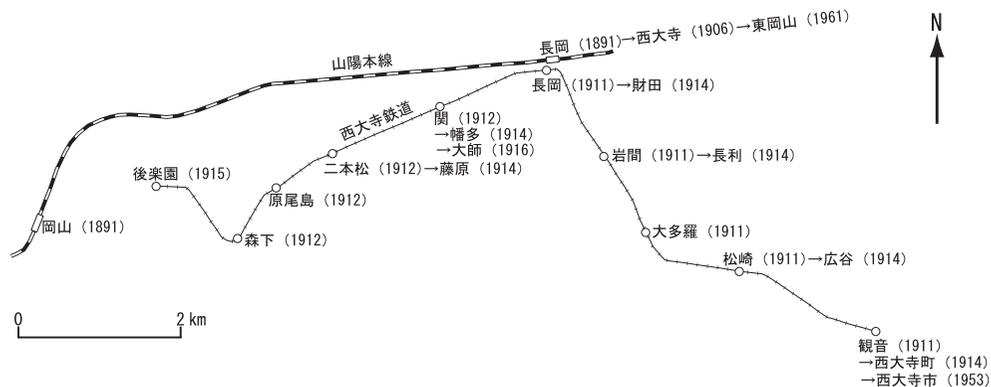
年代	事項
1886（明治19）年	山陽鉄道が西大寺地区をルートに入れるために交渉を行う
1891（明治24）年	山陽鉄道の岡山駅～三石駅が瀬戸町経由で開通
1906（明治39）年8月	軽便鉄道会社の創立委員会結成
1906（明治39）年12月14日	西大寺軽便鉄道株式会社として軽便鉄道敷設認可の願書を提出（不認可）
1906（明治39）年12月26日	西大寺電気鉄道株式会社として電鉄敷設の願書提出
1907（明治40）年6月7日	西大寺電気軌道株式会社に社名変更
1907（明治40）年9月7日	敷設の特許状と命令書の下付を受ける
1908（明治41）年1月18日	「電気軌道の電気使用許可申請書」を提出（不認可）
1909（明治42）年8月25日	動力変更の申請書を提出
1910（明治43）年2月18日	動力変更の許可を得る
1910（明治43）年4月21日	「軽便鉄道法」公布（同年8月3日施行）
1910（明治43）年7月31日	軽便鉄道に方針変更し、西大寺軌道株式会社の創立総会を行う
1910（明治43）年8月5日	用地買収に取りかかる
1911（明治44）年12月	用地買収終了
1911（明治44）年12月29日	観音駅～長岡駅が開通
1912（明治45）年1月28日	長岡駅～森下駅が開通
1914（大正3）年7月4日	軌道条例下の運行から軽便鉄道法への運行へ移行
1914（大正3）年11月2日	西大寺鉄道株式会社に社名変更
1915（大正4）年9月15日	森下駅～後楽園駅（仮駅）が開通
1915（大正4）年11月4日	後楽園駅の新築停車場が開業し、工事が竣工
1962（昭和37）年9月1日	国鉄赤穂線が全通
1962（昭和37）年9月6日	西大寺鉄道が営業終了

資料：両備バス株式会社（1962）、安保（2007）

常ニ不便不利ヲ嘆カシムルノ結果、迂路ヲ採リテ岡山駅ニ乗降スルモノ却ツテ多キヲ占ムルノ有様」であるため、「是等不便、不利ヲ艾除シ、一般公衆ノ福利ヲ計」ることにあり、「西大寺市街ト西大寺停車場連絡コソ当軌道ノ根本義」であった。

その後は第1表からもわかるように、敷設認可の申請、動力変更、社名変更を繰り返しながら、1910（明治43）年7月31日に西大寺軌道株式会社の創立総会が開催されるに至り、開業に向けて本格的に用地買収や工事が進められていくことになった。用地買収においては農民の土地への執着や鉄道が農業に及ぼす経済的、社会的影響への無知などで難航したため、各所有者への直接交渉ではなく、各町村有力者を介して交渉が行われることもあった。また交渉に応じないものは土地収用審査裁決申請を県知事に提出し、審査会の決裁を仰いだ。1911（明治44）年12月29日に観音駅～長岡駅、1912（明治45）年1月28日に長岡駅～森下駅がそれぞれ開通し、1915（大正4）年11月4日の後楽園駅の完成をもって工事はすべて竣工し、全長7.2哩（約11.6km）にわたる西大寺鉄道が全線開通した（第3図）。開通により「西大寺市街ト西大寺停車場連絡」が実現し、西大寺地区～岡山市内の移動の利便性も高まり、年1回の観音院の会陽の際には通常運行の数倍の乗客を運ぶために特別運行を行った。

しかし、1962（昭和37）年に国鉄赤穂線が全通したことや、バス路線が充実してきたことなどによって、同年9月6日に西大寺鉄道は営業を終了し、開通から52年で役目を終えることになった。



【凡例】 駅名 (開業年)→変更駅名 (変更年)

第3図 山陽本線および西大寺鉄道の路線と各駅の開業年および駅名の変遷

資料：両備バス株式会社 (1962), 安保 (2007)

2. 九幡線敷設計画

1) 九幡線敷設計画と九幡港

西大寺鉄道はさらなる路線の拡張を目指し、1913 (大正2) 年8月16日には西大寺地区から約5 km 南方にある吉井川河口の九幡村の九幡港へ向かう九幡線の敷設認可を受けた。西大寺鉄道の敷設の根本目的は西大寺地区と山陽鉄道との連絡であったが、それ以外に初期構想として、西大寺地区の産業を支える九幡港と岡山市の門田新田屋敷中納言を結ぶ構想や (安保, 2007 : 6), 九幡線と支線の敷設によって上道郡一円にわたる循環線をつくる構想 (両備バス, 1962 : 148) などがあったといわれており、いずれにしても九幡港方面への敷設は当初から構想に入っていたといえる。

九幡線の敷設特許願は1912 (明治45) 年4月12日に政府に提出された。

軽便鉄道布設特許願⁶⁾

今般岡山県上道郡西大寺町ヨリ全県全郡九幡村ニ至ル別紙経過地名箇所へ軽便鉄道ヲ敷設シ明治四十四年十二月以来開業セル当会社軌道路線ト連絡セシメ以テ一般公衆ノ利便相計リ度候條右軽便鉄道布設ノ儀速ニ御特許被成下度別紙書類相添此段奉願候也

明治四十五年四月十二日

(後略)

その結果、以下のように大正2 (1913) 年8月16日に敷設免許が下付された。

九幡軽便鉄道敷設免許ノ件⁷⁾

案ノ一

免許状

（岡山県経由）西大寺軌道株式会社

右申請ニ係ル岡山県上道郡西大寺町ヨリ同県同郡九幡村ニ至ル軽便鉄道ヲ敷設シ旅客及貨物ノ運輸營業ヲ為スコトヲ免許ス

軽便鉄道法第三条ニ依ル認可申請ハ大正三年六月十五日迄ニ是ヲ提出スヘシ

大正二年八月十六日

（後略）

免許状中の「軽便鉄道法第三条ニ依ル認可申請」とは「免許ヲ受ケタル者ハ免許ニ指定シタル期限内ニ線路実測図、工事方法書及工事予算書ヲ提出シ主務大臣ノ認可ヲ受クヘシ但シ会社ニ在テハ定款ヲ添付スルコトヲ要ス」⁸⁾というものであり、この場合は免許状が下付された日から10ヵ月後の「大正三年六月十五日」までに「線路実測図、工事方法書及工事予算書ヲ提出シ主務大臣ノ認可ヲ受」ける必要があった。

しかし、用地買収や設計協議が難航したため、工事施行認可申請の1年間の延期願が提出された。

工事施行認可申請延期願⁹⁾

大正二年八月十六日付監第一五六八号ヲ以テ免許相成候当会社九幡軽鉄線ノ義来ル六月十五日迄ニ軽便鉄道法第三条ニ依ル認可申請可致筈ニ有之候得共用地買収設計協議等容易ニ進捗不致為メニ認可申請難致候條事情御洞察ノ上来ル大正四年六月十五日迄向フ満壹ヶ年認可申請ノ義御延期被成下度此段奉願候也

大正三年六月四日

（後略）

その結果、以下のように10ヵ月の延期が認められることとなった。

西大寺軌道株式会社九幡軽便鉄道敷設工事施行認可申請期限延期ノ件¹⁰⁾

（岡山県経由）西大寺軌道株式会社

大正三年六月四日附申請工事施行認可申請期限延期ノ件大正四年四月十五日迄許可ス

（後略）

しかしながら、工事施行認可申請期限が迫った1915（大正4）年4月10日に、前年と同様に用地買収や設計協議の難航を理由として、さらに1年間の延期願が提出され、10ヵ月の延期、つまり1916（大正5）年2月15日までの延期が認められた¹¹⁾。

しかし結果的には、1916（大正5）年4月に免許を返納することになった。

土甲第一五六九号¹²⁾

回答

大正五年四月十一日 岡山県知事笠井信一

鉄道院監督局長殿

軽便鉄道ノ件

大正五年三月二十四日付監軽第一二七四号ヲ以テ御照会ノ西大寺鉄道工事ノ件ハ該会社ヨリ免許状返納致候ニ付別紙送付致候条右ニ御了知相成度候

そして、同年4月28日をもって九幡線の敷設免許を失効し、敷設は実現しなかった。

軽便鉄道免許失効¹³⁾

大正二年八月十六日西大寺鉄道（旧称西大寺軌道）株式会社ニ対シ岡山県上道郡西大寺町、同郡九幡村間軽便鉄道敷設免許状ヲ下付セシニ指定ノ期限内ニ工事施行認可申請ヲ為サ、ルタメ其効力ヲ失ヘリ（鉄道院）

このように、九幡線は2度にわたり工事施行認可申請の延期願を行ったにも関わらず、結果的には敷設は実現しなかった。延期を願い出た理由として用地買収や設計協議の難航があげられていたが、その他に当時の九幡港の衰退も要因であったことが推測される。

吉井川河口に位置する九幡村は、1692（元禄5）年の備前藩による干拓によって成立した半農半漁の新田村で、その南部に設けられた九幡港は近世の頃から四国や阪神方面へ向かう船舶の寄港地になっていたとされる（巖津，1974：166，1975：37-38）。明治以降は、『港湾調査報告』（岡山県，1928）によると、「明治初年頃より同十八，十九年頃迄毎年秋季に至り北海道より魚肥を積載せる所謂千石船数隻入港」し、「和歌山地方よりは木材，線香粉等の移入をなし作州より茶，木炭，木材等の移入」があった。さらに「明治二十五年頃よりは久米郡柵原鉾山より硫化鉄鉾の搬出開始せられ吉井川の舟運を利用し本港を経由して九州，大阪方面へ移出」されるようになり、「明治三十五年頃よりは是れ等鉄鉾石運搬の爲め千噸級の汽船は屢々沖合に碇泊して其航送に当り其他後方の地より本港を利用して小麦，玄米等の輸出年々多額に達」するようになるなど、非常に活況を呈するようになったが、それ以後は「交通体系の変化と港内の埋没とに依りて貨物の吞吐次第に衰へ」ていったとされている。つまり、九幡港は明治初期の頃には全国各地から様々な物資が移入され、明治中頃には岡山県中部の吉井川流域にある柵原鉾山で産出される硫化鉄鉾石が吉井川の舟運を介して移出されるようになるなどして繁栄してきたが、その後は交通体系の変化などによって貨物の取り扱いが減少して衰退していったのである。

この点について、三木（2000）は九幡港の東に位置する片上港との関連から九幡港の盛衰を指摘している。つまり、1907（明治40）年の段階では九幡港の移出貨物の中に吉井川の河川舟運を利用して移送されてくる柵原鉾山の硫化鉄鉾石が含まれていた。しかし、これ以降、九幡港は

片上港とは対照的に移出総額が急減してゆき、1923（大正12）年～1925（大正14）年の九幡港の移出主要貨物品目にも硫化鉄鉱石は認められなくなった。その一因が明治末期から大正中期にかけて硫化鉄鉱石の積出港が九幡港から片上港に変更されたことにあり、さらにそのことが片上港の産業港湾としての地位向上に大きく寄与したのであった。

この背景には、『港湾調査報告』で指摘されている「交通体系の変化」があったわけだが、それは柵原鉱山の開発を本格的に行った藤田組が、吉井川舟運による鉱石輸送が増産の妨げとなっていたことに対して輸送方法の改善を模索する中で、積出港として片上港に目をつけ、さらに片上港までの輸送手段として索道や鉄道など近代的輸送システムを導入していったことであった。

九幡線の「軽便鉄道布設特許願」の内容からみて、九幡線の敷設と硫化鉄鉱石の輸送は直接関係しないと考えられるが、九幡港ではその他にも様々な物資の移出入が行われてきたわけで、九幡線による貨物輸送も想定されていたと考えられる。また、後述するように観音院への参詣客の輸送も見込んでいたことも考えられる。しかし、九幡線の敷設が計画された明治末期頃は港湾の優位性が片上港に奪われていく時期でもあった。旅客輸送の面でも、明治以降、瀬戸内海航路の尼崎汽船が児島湾に入港し、九幡と三幡沖に寄港して阪神方面や高松などへの旅客を運び、九幡港はその利用客の往来で賑わったが、1910（明治43）年に鉄道院の宇野線が開通し、同時に宇野～高松の本四連絡航路が開設されたことで、九幡港の旅客数が減少していった（巖津，1975：38）。

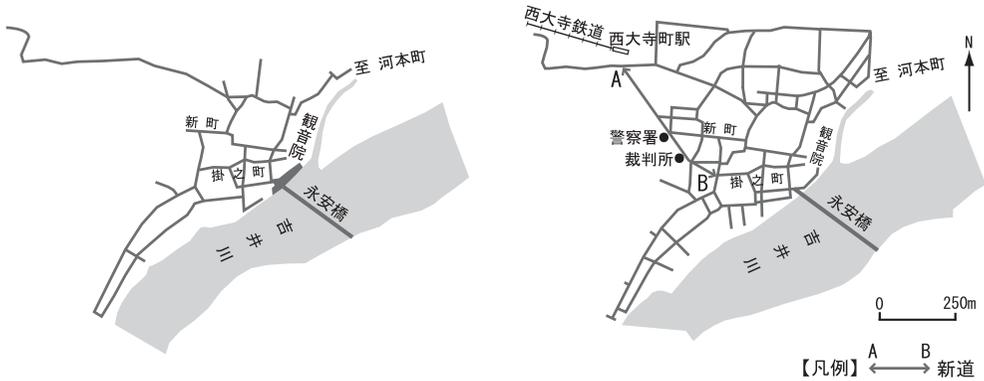
つまり、明治末期頃に九幡港の周辺で相次いで行われた交通網や港湾の整備が九幡港に打撃を与え、港湾としての地位が低下し、貨客ともに九幡港の利用が減少し、その結果、九幡線の必要性が薄れてゆき、敷設は実現しなかったものと考えられる。

2) 九幡線の敷設予定ルート

次に九幡線の敷設予定ルートについて考察する。九幡線が「軽便鉄道布設特許願」で説明されていたように「明治四十四年十二月以来開業セル当会社軌道路線ト連絡」する構想であったことや、「工事施行認可申請期限延期」の書類に含まれている路線の概略図で示されているルートなどから判断して、敷設予定ルートとしては西大寺地区北西部の観音駅¹⁴⁾から西大寺地区南東部の掛之町まで西大寺地区を斜めに縦断して、そこから南下してゆき九幡港へ至る構想であったことが考えられる。しかし、敷設予定ルートの詳細な場所などについては明らかではないため、ここでは観音駅～掛之町までの間の敷設予定ルートを道路網の変化などから考察する。

西大寺鉄道開通前後の西大寺地区とその周辺における道路網の変化を示したものが第4図である。明治期～昭和初期の間に道路整備が進んでいることがわかるが、なかでも1928年段階でみられる西大寺町駅から南東方向に延びるA-Bの道路は、1898年段階にはみられないもので、しかも西大寺町駅から掛之町方面へ延びる道路であることから、九幡線の敷設ルートとの関連が窺われる。

ちなみに、この道路は大正初期に建設された道路であると考えられる。つまり、1913（大正2）年に掛之町～観音駅の間に開通し、町民が「新道」と呼び親しんだ道路で、建設費用の多く



第4図 近代期の西大寺地区における道路網の変化

(左：1898 (明治31)年頃 右：1928 (昭和3)年頃)

資料：1：20000 地形図「西大寺」(1898年発行)，1：25000 地形図「西大寺」(1928年発行)

は掛之町と新町の寄付金で賄われた(西大寺町誌編集委員会, 1971:202-203)。この「新道」は、従来は観音院から掛之町に至ると袋止まりになっていたところを切り開いて建設されたもので、掛之町と観音駅を結ぶ道路となり、沿道には警察署などの官公庁が建設された。また観音駅から観音院が1本の道路で結ばれる形にもなったことから観音院への参道にもなった。つまり、九幡線が観音駅から掛之町を経由する予定であったこと、両地点を結ぶ目的で「新道」が建設されたことなどから考えると、この「新道」に沿って九幡線を敷設する予定であったことが推測できる。

前述のように、九幡線敷設計画が政府に提出されたのは1912(明治45)年で、1913(大正2)年に敷設免許が下付され、1916(大正5)年4月には免許を失効してしまうわけだが、「新道」の開通時期と九幡線敷設免許の下付の時期とが重なることになる。九幡線敷設の工事施行認可申請の延期理由とされていた用地買収や設計協議の難航が、実際に敷設予定ルート中のどこで起こっていたのかは不明であるが、「新道」が九幡線の敷設予定ルートの一部とされていたならば、少なくとも「新道」にあたる部分では用地買収や設計協議の難航などといった敷設工事の進捗を遅らせるような事態は発生していなかったといえる。

九幡線の敷設は実現しなかったが、観音院の門前町を中心とする旧来からの市街地と鉄道駅を中心とする新興市街地とを結びつける新たな動線が創出される契機になったことは間違いなさであろう。さらに前述したように「新道」が観音駅と観音院を結びつける形になっていたことから、九幡線は観音駅～観音院～九幡港を接続して、各方面からの観音院への参詣客の輸送を見込んでいたことも考えられる。

Ⅲ 五福通りにおける看板建築の出現と軒切り

1. 看板建築と軒切りの様相

西大寺地区の東部に位置する五福通りでは、昭和初期にバスを通すために住民が自主的に家屋の軒先を切り取る軒切りを行い道幅の拡幅を行った¹⁵⁾。それによって従来の伝統的な町家形式の家屋に代わって、看板建築とよばれる洋風の外観をもつ建築様式の建物が多く建ち並ぶようになった。

1) 看板建築の成立と広まり

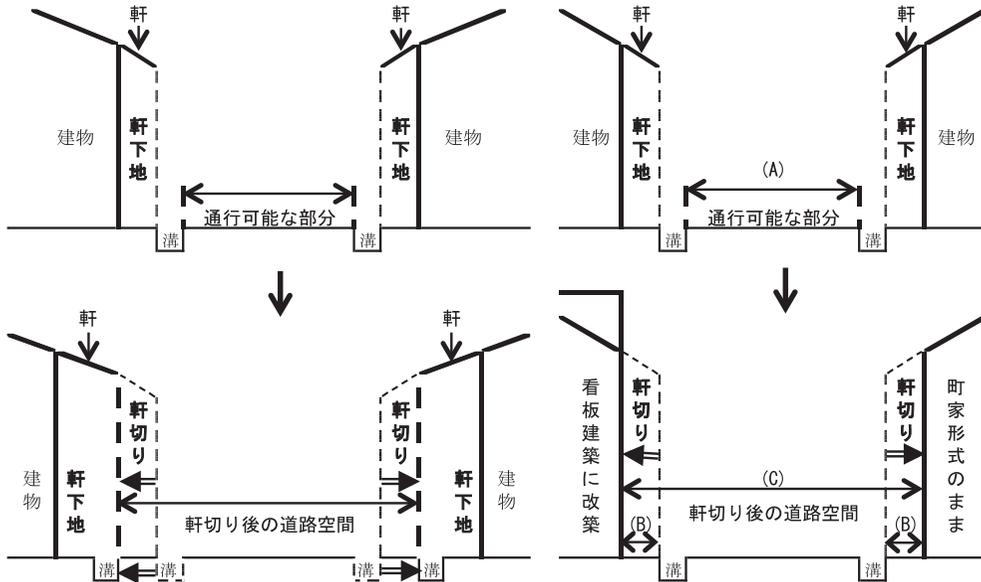
看板建築という用語を最初に提唱したのは藤森（1975）であり、その後、藤森・増田（1999）、江面（2003）、初田（2007）などが看板建築の特徴や看板建築が各地で増加してきた法的な背景などを明らかにしてきた。それらによると看板建築とは、1923（大正12）年の関東大震災後の震災復興の過程で東京において成立し、防火のために建物正面を銅板やモルタルなどで覆った洋風の外観をもつ木造の店舗併用住宅で、建物前面に衝立を置いたような看板を兼ねた外壁をもつものであった。また、看板建築の増加を促した背景として、市街地建築物法の建築線制度の影響があったとされる。その他、看板建築の普及には関東大震災後の震災復興に関わった地方の職人の役割があったといわれる。つまり、関東大震災の復興のために各地方から職人が東京に押し寄せてきて、仕事を終えた職人が看板建築の技術を持ち帰ったことによって各地方に看板建築が普及していったとされている（江戸東京たてももの園ほか、2014：200）。実際に青森県弘前市の看板建築は、関東大震災の際に弘前の大工たちが東京へ出かけて持ち帰ってきたものであるといわれている（ブルーノ・タウト、1939：91）。ただし、西大寺地区の五福通りにおける看板建築の出現に同様の背景があったのかは不明である。

いずれにしても、看板建築は各地へ広まってゆき、現代においては看板建築に対する評価は都市によって様々であるが¹⁶⁾、町並みを特徴づけたりするなど、都市景観に与える影響が大きいことは間違いない。西大寺地区の五福通りの看板建築も景観を特徴づける重要な要素になっており、現在では岡山市による「西大寺観音院まちづくり協定」（岡山市役所 都市計画課 都市景観係、2011）によって、伝統的な町家だけでなく看板建築についても増改築に一定のルールが設けられ、看板建築を活かした町並みの整備が進められている。

2) 軒切りの様相

昭和初期の軒切りによって五福通りの道幅は拡幅され、看板建築が出現し、特徴ある町並みが形成された。しかし、軒切りによって道幅をどのように確保したのか、それによって道路空間を構成する建物、軒下地、溝、道路の位置関係に何らかの変化があったのかなどの点については明らかにされていない。そこで、他都市の軒切りの事例と比較して、西大寺の軒切りの様相を明らかにする。

近代期に道幅確保のために軒切りを行った都市としては大阪や堺などがあげられる（岡本、



第5図 軒切り前後における道路空間の変化

(左図：大阪，右図：西大寺地区 上図：軒切り前 下図：軒切り後)

注) 建物，道路，溝の位置関係を示したもので，実際の寸法は考慮していない。

資料：岡本 (2006 a)

2006 a, 2006 b)。いずれも近世以来，家屋の軒先が道路敷地上に突出し，軒下地が私物化されていったことによって道幅が狭められていたわけだが，近代以降，家屋の軒先を切り取ることによって道幅の確保を行った。

第5図は大阪と五福通りにおける軒切りの様相を比較したものである。大阪の場合，軒切りによって軒先を切り取って道幅を確保し，さらに建物壁面も後退させているため，軒先から落ちる雨水などを受ける溝の付け替えも行われている。

一方，五福通りにおいても，軒切り前には道路両側の建物から軒が突出し，軒先の下に雨水などを受ける溝が設置され，溝～溝の(A)の部分が通行可能な空間となっていたと考えられる。軒切りによって，看板建築に改築した場合，軒下地にあたる建物壁面～溝までの(B)の空間に突出していた軒先を切り取り，建物正面を垂直に立ち上げる形に変化したと考えられる。町家形式のままの場合，(B)の空間に空間していた軒先を切り取っただけで，軒下地がほぼ消滅する形になったと考えられる¹⁷⁾。

したがって，大阪では，軒切りによって建物壁面の後退と溝の付け替えが行われたわけだが，五福通りではそれが行われていないことがいえる。つまり，五福通りの場合は軒切りによって軒下地の名残と考えられる(B)の空間がオープンスペースとなって通行可能な空間となり，それが道路両側に沿って連続することで，道幅が拡幅されたとみることができる。現地での計測によると，もともと通行可能であった(A)の部分の幅は3.8 mほど，(B)の部分は幅70 cm～80 cmほど，溝の幅は50 cmほどの場所が多い。したがって，軒切りによって道路両側の(B)の部分

が道路空間に編入されて計 1.5 m 前後ほど拡幅されたことになり、(C) の軒切り後の道路空間は溝の幅も合わせると 6 m ほどになったのであった。ただし、大阪のように溝の付け替えは行われていないと考えられるので、溝が道路空間の両端ではなく通行部分上に位置する形になっている¹⁸⁾。

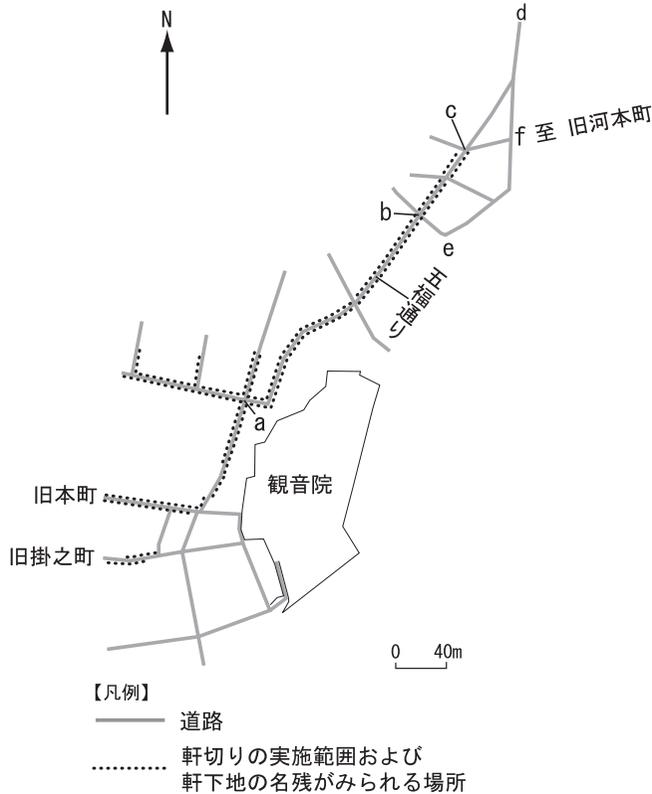
なお、大阪の場合は軒切りを行う際に、道幅の計測や家屋の切り取り部分の明示などが厳密に行われたりするなど、計画的に進められていった側面があるが、五福通りの軒切りの場合、こうした厳密性や計画性という点については資料が残っておらず不明な点が多い。これは大阪では行政が主導して軒切りを行ったのに対し、五福通りでは公的な事業ではなく住民が自主的に軒切りを行ったために、軒切りの経過や様相が判明する公的な資料が残存していないことによるものと考えられる。しかし、結果として一定の地区内で統一的な道路整備が住民主導で実施されたことは画期的なことであったといえよう。

2. 軒切り実施区間

次に軒切りが実施された区間について考察する。資料としては西大寺地区の歴史的建造物群の間取りや建築年代などの調査結果をまとめた『西大寺の歴史的建造物及び町並み調査報告書』（岡山理科大学江面研究室，2015，岡山商工会議所西大寺支所蔵，以下、『調査報告書』）を使用する。『調査報告書』に記載されている五福通り沿いの現存する建物のうち、昭和初期に軒切りが行われたことが明らかなものは 21 軒あり、所在する範囲としては第 6 図中の a 地点～b 地点のところまでである。また、この範囲内にはあるが『調査報告書』に記載されていない建物についても、現地調査で確認したところ、第 5 図で示した (B) のように軒下地の名残と考えられる空間が存在する建物が多くみられることから、この範囲内では全面的に軒切りが行われたことは間違いないであろう。それより北側の部分についても現地調査によって軒下地の名残と考えられる空間の存在を確認したところ、五福通りの北端の d 地点までではなく、途中の旧河本町方面への道路が分岐する c 地点付近で途切れている。

しかしながら、前述の第 4 図と合わせて考えると、明治期の五福通りは第 6 図の b 地点で T 字路になっており、そこから d 地点までの間は道路が存在しなかったか、或いは小径のような道路が存在する程度でしかなかったと推測され、b 地点から河本町方面へ向かうには e 地点～f 地点を経由するルートがメインストリートであったと考えられる。昭和初期の段階になると第 4 図でも d 地点までの道路が描かれているため、b 地点～d 地点の区間では明治期～昭和初期の間に道路整備と沿道での建物の建設が進められたことが考えられる。なお、『調査報告書』によると b 地点の交差点北西角の建物（現存しない）は、1906（明治 39）年に建設され、昭和初期に軒切りが行われたとされている。このことから、明治後期頃に b 地点～d 地点で道路整備と沿道での建物の建設が進められ、昭和初期には b 地点～c 地点で軒切りが行われた可能性が高い。

つまり、b 地点以北における軒切りは従来のメインストリートである b 地点～e 地点～f 地点の区間ではなく、いわば新設道路といえる b 地点～c 地点の区間で行われたことになる。c 地点



第6図 軒切りの実施範囲
 (現地調査により作製)

～f 地点を結ぶ道路は第4図では確認することはできないが、1935（昭和10）年発行の「西大寺町及附近著名商工業者案内図」（松田，2014所収）では確認することができるので、b 地点～c 地点で行われた軒切りは、b 地点～c 地点～f 地点を経由する、より直線的なルートを河本町方面へ向かうメインストリートにする意図のもとで行われたことが考えられる。

その他、第6図中の南部の旧掛之町の通りは、前述の大正初期に開削された「新道」に接続する道路にあたるわけだが、「新道」開削の際に、掛之町でも良い商店街とするために南側、北側の家屋とも軒先を切り取って道路を拡張し、その道路を雷隠（ライオン）線と名付けたといわれている（西大寺町誌編集委員会，1971：203）。旧掛之町の通りにおいても軒下地の名残と考えられる空間がいくつか確認できるため、五福通りの軒切りに先立つ事例とみることもできる。しかし、軒下地の名残と考えられる空間が途中で途切れていたり、場所によって広狭の差が大きかったりするなど、軒切り後の景観としては、五福通りのような統一感はありません。その他にも五福通り周辺で軒下地の名残と考えられる空間が存在し、軒切りが行われた範囲は観音院前付近から五福通りの周辺地域まで拡大される可能性が考えられるが、この点については今後の課題としたい。

IV 交通網整備の影響

次に、近代期の西大寺地区における鉄道の敷設や道路の整備などの交通網の整備が、西大寺地区の内部構造に与えた影響を商工業者の分布の変遷から考察する。資料としては、1883（明治16）年発行の『山陽吉備之魁』、1926（大正15）年発行の『西大寺商工案内』を使用する。『山陽吉備之魁』には28軒、『西大寺商工案内』には330軒の商工業者が記載されている。このうち『山陽吉備之魁』に記載されている「一等湊問屋」（3軒）や「一等旅籠宿」（1軒）の「一等」は、1年の営業税並に雑税の納税額が15円以上で指定を受けることができたもので（西大寺町誌編集委員会、1971：99）、これらは上位階層の商工業者と考えられる。一方で『西大寺商工案内』に記載されている商工業者の営業税の平均額は約35円で、最少額が3円で最高額が1090円であり、納税額にかなりの差が認められる。それぞれの資料が発行された時期の西大寺地区全体における商工業者の実際の総数は資料的制約もあり不明であるので、これらの資料に掲載されている商工業数が西大寺地区全体の中でどれほどの割合を占めるのかは判明しないが、いずれも西



第7図 大正期の西大寺地区における各町の商工業者数

資料：西大寺商工会（1926）

大寺地区の中でも比較的上位階層の商工業者が記載されている可能性が高い。

まず、明治期の段階では最も軒数が多い掛之町（10軒）をはじめ、本町（5軒）、北之町（4軒）、市場町（2軒）など観音院の門前町を中心にして商工業者が集中している。業種では28軒中10軒が問屋として紹介されており、そのうち8軒が「湊問屋」、1軒が「回漕問屋」となっており、吉井川の河港と舟運を背景に成り立っているものが多いことがいえる。『西大寺商工業案内』から明らかになる大正期の商工業者の町別の軒数を示したものが第7図である。明治期の段階と同様に掛之町などの門前町を中心にして商工業者が多くみられるが、大正期にはその周辺の町々にも分布が広がっており、西大寺町駅付近の町々にも商工業者の集積が確認できる。

これらの資料だけでは明治期と大正期の状況を単純に比較することはできないが、明治期の段階においては吉井川の河港と舟運などを背景にして掛之町、本町、北之町、市場町などの門前町に商工業者が集積し、それが西大寺地区の経済を支えていた。大正期の段階においては、それに加えて、西大寺鉄道の開通や「新道」の建設によって西大寺町駅付近の町々にも商工業者の集積がみられるようになり¹⁹⁾、鉄道駅の設置や道路整備が商工業者の分布に影響を与えていることを見て取ることができる。

したがって、近代期の西大寺地区では、観音院の門前町を基盤とする伝統的な商業地区に、西大寺町駅を中心とした新興の商業地区が加わることで中心が二極化して、それらを「新道」が結びつけるという都市内部構造に変化していったことがいえる。

その後、昭和初期になると、伝統的な商業地区内の五福通りでは、バスを通すために軒切りが行われて町並みが一変するわけだが、それが沿道の商業にどのような影響を与えたのという点については資料的制約から明らかにすることができなかったので、今後の課題としたい。

V おわりに

本稿では近代期の岡山西大寺地区について、西大寺鉄道の敷設、「新道」の建設、軒切りの3つの都市基盤整備に焦点をあてて、それに伴う都市内部構造の変化を明らかにした。

まず、西大寺鉄道の開通は西大寺地区～岡山市内の移動の利便性の向上に寄与し、さらに九幡線の敷設によって九幡港を中心とする流通網や交通網の整備を図ろうとした。しかし明治末期頃に九幡港の周辺では交通網や港湾の整備が相次いで行われ、結果として九幡港の港湾としての地位が低下していったために、九幡線の必要性も薄れてゆき、敷設は実現しなかった。ただし、九幡線の敷設予定場所であったと考えられる観音駅と掛之町を結ぶラインが「新道」となり、旧市街地と新興市街地を結ぶ新たな動線が創出された。

五福通りでは昭和初期にバスを通すために住民が自主的に軒切りを行い、道幅の拡幅を行った。それによって従来の伝統的な町家形式の家屋に代わって、看板建築の様式の建物が多く建ち並ぶようになった。大阪の軒切りの事例との比較によって、五福通りにおける軒切り前後の道路空間の変化の様相を明らかにしたが、五福通りの軒切りの場合は、厳密性や計画性という点にお

いては不明な点も多い。しかしながら、軒切りの事例が全国的にみて希少な事例であることからすると、一定の地区内で統一的な道路整備が実施されたことは画期的な出来事であった。さらにそれが住民の自主的な取り組みによって成し遂げられたことは非常に稀な事例といえる。

鉄道敷設や道路整備が都市内部構造に与えた影響を商工業者の分布の変化から考察した結果、明治期の段階では観音院の門前町や吉井川の河港と舟運などを背景にして、掛之町、本町、市場町、北之町を中心に商工業者が集中していたものが、大正期の段階には、それに加えて、西大寺鉄道の開通や「新道」の建設によって西大寺町駅付近の町々にも商工業者の分布がみられるようになった。

つまり吉井川沿いの門前町を中心とする伝統的な商業地区に、西大寺町駅を中心とした新興の商業地区が加わることで、都市の中心が二極化したことが西大寺地区の都市内部構造の特徴であるといえる。その後、伝統的な商業地区内の五福通りは軒切りを契機としてバスなどの近代的交通手段に対応し得る道路へと変貌した。なお、こうした都市内部構造の二極化は城下町を起源とする都市でもみられるわけで、佐藤（1995）は鶴岡や川越を二極化が進んだ都市に分類している。

したがって、中心が二極化した都市内部構造の特徴は西大寺地区の特異性として指摘できるわけだが、日本の歴史的都市の近代都市形成過程には、その起源を問わず一定の普遍性があることも示しているといえる。

今後は、前述した課題を明らかにすることのほかに、軒切りが住民の自主的な取り組みによって行われた点について、住民の中でイニシアティブをとった人物が存在したのか、住民間で軋轢があったのか、どのように合意形成がなされたのかなどの点についても明らかにする必要がある。

付記

聞き取り調査および資料の閲覧にあたり、西大寺文化資料館館長の徳田昇氏、岡山市東区役所総務・地域振興課 地域づくり推進室の湯浅博氏、岡山商工会議所西大寺支所、西大寺地区の住民の皆様には大変お世話になりました。この場を借りて厚く御礼申し上げます。

注

- 1) 本稿で考察対象とする明治期～昭和初期の間に町制施行によって西大寺村から西大寺町に名称が変更されたことや、当該地域を由来とするとされる岡山市中心部の西大寺町や新西大寺町との混同を避けるため、本稿では西大寺地区と称することにする。
- 2) 『ALWAYS 三丁目の夕日』（2005年）、『ALWAYS 三丁目の夕日'64』（2012年）など多くの映画やドラマのロケ地となっている。
- 3) 西大寺鉄道の社名は年代により異なるが、ここではすべて西大寺鉄道とする。
- 4) 1896（明治29）年に西大寺紡績株式会社が創立されたものの自立経営に堪えられず、1899（明治32）年に岡山紡績株式会社に合併され、それが1907（明治40）年に絹糸紡績株式会社に合併され、さらにそれが1911（明治44）年に鐘淵紡績株式会社に合併された（岡山市史編集委員会、1966：471、岡山市百年史編さん委員会、1989：547、西大寺愛郷会、2013：15）。
- 5) 1906（明治39）年12月1日の鉄道国有法により買収されて国有化されたので（日本国有鉄道、1972：

- 250), これ以降は山陽本線となる。
- 6) 『鉄道省文書 第十門私設鉄道及軌道 二. 地方鉄道 西大寺鉄道 卷二 自明治四十五年 至大正三年』(国立公文書館所蔵) 所収の「西大寺町九幡村間鉄道敷設免許ノ件」。
 - 7) 前掲6) 所収。
 - 8) 「官報」第8046号(明治43年4月21日)。
 - 9) 前掲6) 所収の「九幡線工事施行認可申請期限延期ノ件許可」。
 - 10) 前掲9) 所収。
 - 11) 『鉄道省文書 第十門私設鉄道及軌道 二. 地方鉄道 西大寺鉄道 卷三 自大正四年 至大正十二年』(国立公文書館所蔵) 所収の「九幡線工事施行認可申請期限延期ノ件」。
 - 12) 前掲11) 所収の「九幡線免許失効ノ件」。
 - 13) 「官報」第1120号(大正5年4月28日)。
 - 14) 第3図で示したように1914(大正3)年に西大寺町に駅名が変更されるため、それより前のことを指す場合は観音駅、それ以降については西大寺町駅とする。
 - 15) 宇野バスが運行していたことが知られているが、軒切りが行われた昭和初期頃の宇野バスの詳細なルートは資料的制約から不明である。しかし、松田(2014)が昭和初期頃には本町通りの待合所を起点としていたことや、1964(昭和39)年頃には西大寺地区から北へ向かう西大寺市駅前～赤穂線西大寺駅～平島～瀬戸の路線と、東へ向かう西大寺市駅前～新堀～河本～百枝月の路線が存在したことを明らかにしており、それらと昭和初期頃の道路網とを合わせて考えると、昭和初期頃には五福通りも運行ルートに入っていたと推測される。
 - 16) 齋藤ほか(2004)や李ほか(2003)のように景観整備に看板建築を積極的に活用していこうとする事例がみられる一方で、長谷川ほか(2007)のように看板建築から町家形式に改修して町並みの復古を図ろうとする事例もみられる。
 - 17) 個別の建物で細部は異なるため、町家形式のままの建物において、軒下地が若干残存しているものもみられ、看板建築へ改築されたものについても、もともとの建物の壁面と看板建築に改築後の壁面が一致していないことも考えられる。これらの点については個別の建物の検証や、道路敷地と私有地の境界線の確定に関する歴史的な経緯などから考察する必要がある。
 - 18) 現在は溝に蓋がされているが、軒切り当時の状況は明らかではない。
 - 19) 西大寺町駅の南側のもともと田地であった所に、1922(大正11)年頃から住宅組合が作られて住宅も建設されていった(西大寺愛郷会, 1978:23)。

文献

- 安保彰夫(2007).『西大寺鉄道 (RM LIBRARY 89)』ネコ・パブリッシング.
- 巖津政右衛門(1974).『岡山地名事典』日本文教出版.
- 巖津政右衛門(1975).『岡山の港』日本文教出版.
- 江面嗣人(2003). 近代の住宅建築. 日本の美術, **449**, 1-98.
- 江戸東京たてもの園・スタジオジブリ(2014).『新江戸東京たてもの園物語』東京都江戸東京博物館.
- 岡本訓明(2006a). 近代大阪における「軒切り」の展開について. 歴史地理学, **48**(2), 19-40.
- 岡本訓明(2006b). 近代初頭の堺における軒庇の伐縮. 史泉, **104**, 17-34.
- 岡山県(1928).『港湾調査報告』岡山県.
- 岡山市史編集委員会(1966).『岡山市史(産業経済編)』岡山市役所.
- 岡山市百年史編さん委員会(1989).『岡山市百年史 上』岡山市.
- 岡山市役所 都市計画課 都市景観係(2011).「西大寺観音院まちづくり協定」<http://www.city.okayama.jp/contents/000100819.pdf> (2018年8月13日閲覧).
- 岡山理科大学江面研究室(2015).『西大寺の歴史的建造物及び町並み調査報告書』岡山理科大学江面研究室.
- 尾越麻美・浅野純一郎(2013). 門前町都市の近代都市形成過程に関する研究. 日本建築学会大会技術報告集,

19(42), 725-730.

川崎源太郎(1883).『山陽吉備之魁』川崎源太郎.

西大寺愛郷会(1978).『西大寺 第四号』西大寺愛郷会.

西大寺愛郷会(2013).『備前の国西大寺 歴史探訪記』西大寺愛郷会.

西大寺商工会(1926).『西大寺商工案内』西大寺商工会.

西大寺町誌編集委員会(1971).『西大寺町誌』西大寺町誌刊行会.

齋藤 亮・後藤春彦・佐久間康富・上原佑貴(2004).内外境界・商住境界からみた「町並み」の変化－青森県弘前市における「看板建築」を事例として－. 学術講演梗概集, F-1, 都市計画, 建築経済・住宅問題, 955-956.

佐藤 滋(1995).『城下町の近代都市づくり』鹿島出版会.

田辺健一(1959).日本の都市の地域構造の発達－城下町およびその後進における場合－. 文科紀要, 3, 55-62.

天満屋社史編纂員会(1979).『天満屋百五十年史』天満屋.

東居優典・江面嗣人・上西 徹・福島孝篤・江平卓寛・佐田 健・福本雅美・眞鍋大輝(2015).西大寺五福通り筋の町並み及び歴史的建造物の特徴に関する研究. 日本建築学会中国支部研究報告集, 38, 905-908.

日本国有鉄道(1972).『日本国有鉄道百年史 第4巻』日本国有鉄道.

長谷川知香・西慎太郎・松島史朗(2007).豊川稲荷景観整備事業に関する研究 その1－パラペット・看板建築の変遷とその仕組み－. 学術講演梗概集, E-2, 建築計画 II, 住居・住宅地, 農村計画, 教育, 83-84.

初田 亨(2007).『図説東京都市と建築の一三〇年』河出書房新社.

平沼淑郎(1933).備前国西大寺及び門前市場に就いて. 早稲田商学, 9(1), 1-20.

藤岡謙二郎(1983).『城下町とその変貌』柳原書店.

藤沢 晋(1998).『岡山の交通』日本文教出版.

藤本利治(1970).『門前町』古今書院.

藤森照信(1975).看板建築の概念について(近代日本都市・建築史の研究1-1). 日本建築学会大会学術講演梗概集, 1573-1574.

藤森照信・増田彰久(1999).『看板建築』三省堂.

ブルーノ・タウト(篠田英雄訳)(1939).『日本美の再発見』岩波書店.

松田泰明(2014).『商業の町 備前西大寺町史』松田泰明.

三木理史(2000).『地域交通体系と局地鉄道－その史的展開－』日本経済評論社.

李永桓・後藤春彦・李彰浩(2003).韓国地方都市における看板建築の発生経緯と今日的課題－慶州市の路板洞商業地域を事例として－. 都市計画論文集, 38(3), 703-708.

両備バス株式会社(1962).『西大寺鉄道五十二年のあゆみ』両備バス株式会社.

Development of Urban Infrastructure and Clearing of Eaves (*nokigiri*) in the Saidaiji Area of Okayama Prefecture During the Modern Era

OKAMOTO Noriaki*

The purpose of this paper is to clarify the influence of urban infrastructure development on urban internal structure in the Saidaiji area of Okayama Prefecture during the modern era. The opening of the Saidaiji Railway increased the convenience of traveling from the Saidaiji area to Okayama City, but the plan to lay the Kuban Line was not realized due to the decline of Kuban port. Regarding road improvement, a “new road” was built from Kannon Station (Saidaiji-cho Station) to Kakeno-cho. In Gofuku Street, to open a bus route, residents voluntarily realized the widening of the road by the clearing of eaves (*nokigiri*). As the road widened, billboard architecture appeared, and space which was conventionally under the eaves was used for traffic. The clearing of the eaves in Gofuku Street was epochal because it unified roads improvement within a certain district. The internal structure of the Saidaiji area added an emerging commercial district around Saidaiji-cho Station to the traditional commercial district based on Monzen-machi of Kannonin. Finally the city center of the Saidaiji area became polarized.

Key words : urban internal structures, polarization, clearing of eaves (*nokigiri*), billboard architecture, Saidaiji railway, “new road”, Gufuku Street

*Part-time Lecturer, Osaka Prefectural Yamada High School E-mail : onrk@mvg.biglobe.ne.jp