

越後鉄道による地方参詣地・弥彦の新市街と遊園計画をめぐる試論

大正5年の弥彦支線開業日の新聞記事から

正会員 ○永瀬 節治*

参詣地	近代	鉄道
観光	市街地整備	

1. はじめに

地方における地域空間の近代化の中で、遊覧・観光という人々の行動が与えた影響は少なくない。我が国の歴史的な文脈を踏まえれば、近世に庶民に浸透していた社寺参詣の習俗が、明治期以降の国内観光の素地となり、鉄道の発達でそうした行動文化を活性化していった事実がある。鉄道がもたらす来訪者の存在は、地域空間整備の動機となり得たのであり、全国各地に存在する参詣地（門前町）の近代化のあり方は、その典型と言える。遊覧需要に着目した鉄道経営¹は明治期から見られるものであるが、都市化が進展する大正期には、郊外に路線を延ばす電鉄会社が、沿線の住宅地とともに、観光・行楽地開発を活発に展開した。これに類する空間開発は、地方にも見出すことができる。

本稿で取り上げる新潟県弥彦村は、越後国一の宮・弥彦神社の門前町である。戦後の国定公園の設置と、温泉の開削や弥彦山ロープウェイの開設等により、現在も新潟県を代表する観光地の一つとなっているが、その直接の契機は、大正5年の越後鉄道弥彦支線（現 JR 弥彦線）の開通であった。同社はこれを機に、弥彦駅に隣接して遊園（弥彦公園）を整備し、遊覧客の誘致を図るが、あわせて駅前に小規模ながらも区画の整った新市街（駅前広場を含めて約 2ha）を計画しており、これは地方の民間鉄道会社による特色ある沿線開発の事例として着目される。

これまで郷土史研究において、弥彦線開業や弥彦公園に関する経緯が取り上げられ²、また社殿風の弥彦駅舎については、近代化遺産調査でも扱われているが³、新市街の整備を含めた空間計画の全体像を捉える視点は備えていない。とは言え具体的な計画資料については目下確認されていないが、本稿では試論として、鉄道開業日の『日刊新潟』の記事⁴と現況を手がかりとしながら、同計画の空間的特色を概観してみたい。

2. 計画の背景：明治45年の大火と社殿の復興

越後国一の宮の門前町として、また北国街道の宿駅として開けてきた弥彦に鉄道が敷かれるのは大正期であるが、その前史として、明治45年3月の大火により、多数の民家とともに弥彦神社の社殿の大半が焼失する惨事があった。官社（国幣中社）であった弥彦神社では、新たに伊東忠太の設計により社殿が再建されるとともに、社地も拡張されて現在の境内が整えられる。またこれに併せて、一の鳥居へ至る門前町の道路についても、幅員4間に拡張し、一部の土地を切り下げて傾斜を整える等の改修工事が県により行われた⁵。

そして大正5年10月21日の再建遷宮式を前に、越後鉄道

は弥彦への支線を開業させることとなる（同月15日）。同路線は弥彦神社への参拝客輸送を企図したものであったが、注目すべきは、旧来の門前町付近に直接乗り入れることはせず、その端部から600mあまり離れた地点に駅を設けている（図1：左）。その経緯は定かでないが、これにより遊園と新市街をセットにした空間開発が実現する。

3. 新聞記事に記された計画の特色

大正5年10月15日付の『日刊新潟』には、半面に支線開業に関する記事（以下では単に「記事」と記す）が掲げられている。そのうち「県下唯一の大楽園 万人の崇仰する彌彦の仙臺に百戸の新市街と楽園とを作らんとする = 越後鉄道会社の大計画 =」と題する箇所に、計画内容が紹介されているが、そこからは計画内容に対する当時の認識をも窺うことができる。記事の記述を主な手がかりとしながら、以下に計画の特色をまとめる。

(1) 幅員10間・歩車分離の駅前通り

新市街は「停車場大通り」と名づけられた駅前通りを中心軸として構成される。駅前通りについて、記事には「市街の中央を通じて道幅十間、坦々たる路上往來激しき雑踏を防がんが為め左右両側を人道として、中央を車道とし頗る整然たるものがある」とあり、近代的なメインストリートの出現が報じられている。その先は「五間巾の県道」に接続し、これを辿って旧来の門前町に入り、弥彦神社へと至ることが記されているが、この県道（現県道29号）は大正2年の5万分の1地形図には記されておらず、鉄道開業と新市街の計画に合わせて整備されたものと思われる。さらに当時の写真によれば、車道と側溝により隔てられた両側の歩道部分には街路樹が植えられた（図2）。

(2) 駅前通りを中心軸とする格子状街区

駅前通りの両側にほぼ対象形で、新街区が整備されることとなる。記事には「街路は最も正しい基盤の目の如く今から区画してあるので、出来上がった市街は小さいながらも実に整ったものであろう」とし、「此の新市街の越鉄会社で制限した一区画は五間の十六間で、之が十区画づつ八通りに仕切られて居るから少くも百戸以上の戸数が出来る事となる」とある。これは街区毎に多少のばらつきはあるものの、現況の街区規模にほぼ当てはまる。

区画の大半は来客を相手とする商業者が店舗や旅館が立地することとなり、「停車場前通りには既に旅館の支店、料理店で会社へ土地の貸付を申込んだもの十数に及ぶ」とともに、「近き将来の発展を見越して新市街には忽ち多数の芸妓屋の

開業を見ん」としており、「従来彌彦への参拝客によりて少からず潤ふていた吉田の花柳界は彌彦支線の開通によって却って多大の打撃を蒙るを予想し料理店の彌彦新市街へ転ぜんとするもの続出の有様」だとして、新興商業地の発展が見込まれている。また上水道について「飲用水は滾々尽きざる清水から小規模なる水道を以て住居民に供給せんと」の計画」があると記されている点も着目される。

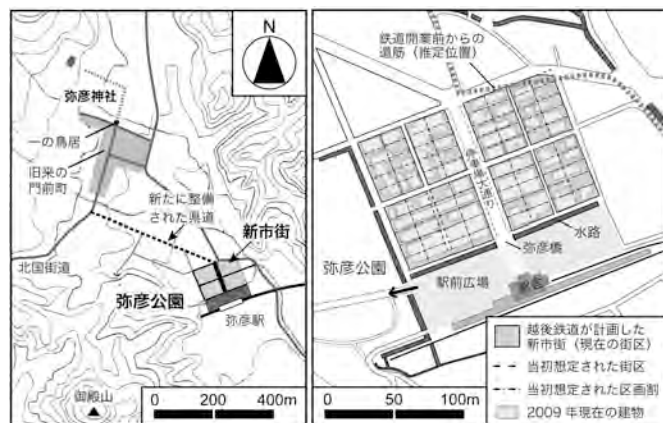


図1：弥彦公園・新市街の位置（左）と現在の新市街（右）（右図は1911年及び1913年の5万分の1地形図、及び1968年の2万5千分の1地形図をもとに作成。左図は2009年の住宅地図をもとに作成）



図2：大正期の停車場大通り（出典：弥彦村教育委員会編『弥彦村の百年-弥彦村100周年記念誌-』弥彦村，2001）



図3：社殿風の駅舎と新市街の入口に架かる橋（出典：『弥彦名所写真帖』，弥彦写真館，1921）

3) 社殿風の駅舎建築と水路で隔てられた駅前広場

現在の社殿をイメージした弥彦駅舎が竣工するのは開業の翌年である⁶。なお、これは筆者が前稿で取り上げた15の「社寺風駅舎」の中では最も早い例であり⁷、駅前通りのアイストップとして、新市街の景観を特徴づけている。

さらに特筆すべきは、駅前に街区部分の3分の1程度の矩形の広場が設けられている点である。この広場は水路によって新市街と隔てられ、境界に擬宝珠の欄干を備えた橋が架けられるとともに（図3）、西隣に整備される弥彦公園への入口を設け、公園への導入空間ともなっている。

4) 眺望の地への遊園（弥彦公園）計画

四季の花々や紅葉の名所として知られる弥彦公園は大正7年に造成が開始されるが、記事には「彌彦を従来の如く不便の地より救うて最も便利よく而も遊樂の地として参拝者の帰途を擁して是れを留めしむ可く、新市街の西方に隣りて御神山を遊園地に充つるために同山六千坪を買収したが、此の山は高さ百尺位にして眺望もよく」とあり、眺望の地を利用した公園の設置準備が進められていた。その他関連計画と合わせた「県下唯一の大公園」実現の暁には、「彌彦は実に大神境たり且つ無二の大遊樂地となってその発展の程は今より思ひ俟ばる」とあり、新市街・遊園を合わせた一大計画への大きな期待が窺える。

4. おわりに

弥彦に新市街と遊覧客のための公園を構想した越後鉄道は、久須美秀三郎（1850-1928）を取締役社長として明治44年に設立される。秀三郎は県会議員や衆議院議員をつとめるとともに、新潟新聞、新潟鉄工、日本石油をはじめとする地元企業の重役を歴任し、明治40年に国有化される北越鉄道（現信越線）の経営にも携わった地域政財界の有力者であったが、越後鉄道時代、経営の実権は息子の東馬（1877-1947）へと移っていったとされ⁸、弥彦公園内には東馬の銅像が建てられている。同社は白山・柏崎間（現越後線）を全通させた大正2年に弥彦支線の免許を得ているが、前掲の記事によれば、この敷設は既に会社創立時から検討されていたようである。

本稿で取り上げた計画が、久須美父子の間でいつ頃から構想され、またどこから着想を得たものであるのかなど、具体的な経緯については不明な点が多い。今後さらに入手可能な資料を渉猟し、計画から市街の成立に至る過程や、当時における計画の水準についても検討してゆきたい。

参考文献・注釈

- ¹ 宇多正は、明治中期以降の日本の鉄道網の発展に、前近代の文化的素地に根ざした「巡礼本位」の鉄道経営が寄与したことを指摘している。（宇田正『鉄道日本文化史考』，思文閣出版，2007）
- ² 『弥彦郷土誌』第6号，弥彦村教育委員会，1989など。
- ³ 『新潟県の近代化遺産』新潟県教育委員会，1994
- ⁴ 『日刊新潟』，大正5年10月15日，三面。なお同記事は『彌彦郷土誌』第16号（2001）に掲載され、『弥彦村の百年』（弥彦村教育委員会編，2001，p.23）には概要が記されている。
- ⁵ 弥彦神社社務所編『弥彦神社明治百年誌』前編，1988，pp.105-112
- ⁶ 弥彦村誌編纂委員会『弥彦村誌』，弥彦村，1971，pp.112-113
- ⁷ 永瀬節治（2008）「地域づくりの観点からみた参詣地における「社寺風駅舎」の出現文脈 - 大正期～昭和戦前期に竣工した15駅舎を対象として -」『日本建築学会大会学術講演梗概集』F1，pp.553-554
- ⁸ 瀬古龍雄「解題『越後鉄道沿革史』『信濃鉄道史』」（野田正徳ほか編『大正期鉄道史資料<第2集>国有・民営鉄道史 第7巻 常総鉄道株式会社三十年史他』日本経済評論社，1984所収）