



地図中心

特集 駅裏の探究

20

名古屋

なごや Nagoya

10

前橋

まえばし Maebashi

4

札幌

さっぽろ Sapporo

22

京都

きょうと Kyōto

12

東京

とうきょう Tōkyō

6

青森

あおもり Aomori

24

大阪

おおさか Ōsaka

14

長岡

ながおか Nagaoka

8

仙台

せんだい Sendai

26

広島

ひろしま Hiroshima

16

富山

とやま Toyama

28

高知

こうち Kōchi

18

長野

ながの Nagano

30

博多

はかた Hakata



駅裏概論
 札幌駅
 青森駅
 仙台駅「駅裏」の榴ヶ岡と宮城野
 前橋駅裏の変化
 東京駅～八重洲側が駅裏であったことは歴史的事実だが…～
 長岡駅
 富山駅北口の変化と現在の風景
 長野駅－善光寺と親水
 名古屋の「駅裏」
 京都駅南口（八条口）周辺の変容
 大阪駅
 広島「エキキタ」展望
 高知駅
 博多駅－新市街の中央駅

今尾 恵介 3
 野月 貴弘 4
 能町 みね子 6
 山田 陽子 8
 戸所 隆 10
 野々村 邦夫 12
 坂井 尚登 14
 高橋 悠 16
 津沢 正晴 18
 今尾 恵介 20
 森田 耕平 22
 三木 理史 24
 竹崎 嘉彦 26
 佐竹 泰和 28
 津沢 正晴 30

【連載】

《地図心中 復活版 35》 絵解き－32 “裏”の反撃
 《日本百名山が見える鉄道 見えた鉄道 19》 吾妻線から草津白根山、飯山線から苗場山
 《地図づくり最前線 022》 地図のエンタメ化を目指す「ディレクティングマップ」(2)
 《歴史舞台地図追跡 92》 江戸・東京をめぐる虚像と実像 (其の廿七)
 《地図を片手に大地を駆ける 86》 北欧の大地を駆ける
 《ベクター地歴地図孤軍奮闘記 59》 江戸落語地図 肆
 《地図教育の道具箱 34》 2022年から高校で必修修化した「地理総合」につながる中学校地理学習の実践【その2】
 《日本列島 1/20万 鶴の目鷹の目 32》 電子地形図 20万「中津」
 《四方山話 12》 国土地理院のすべて・補遺－むかしこんなのもあった課 02
 地図管理部地図情報室－コンピュータ・グラフィック－
 新刊地形図案内 50 / 今月新刊の見どころ！・日本地図センター便り 51 / 編集後記・次号予告 52

高橋 美江 32
 清水 長正 34
 片岡 義明 36
 谷口 榮 38
 村越 真 40
 小島 豊美 42
 高圓 省三 44
 小泉 武栄 46
 野々村 邦夫 48

月刊 地図中心

◆「地図中心」は毎月10日発行です◆

1冊 880円 (税込)

地図倶楽部

◆紙版と電子版のご購読会員

年間購読1年間 12冊

プレミアム会員

6,600円 (税・送料込)

プレミアム会員(シニア) 満65歳以上

5,500円 (税・送料込)

◆電子版のみのご購読会員(紙版は送付されません)

地図倶楽部会員	会費(税込)	入会資格
一般会員	5500円	なし
一般会員(シニア)	4400円	満65歳以上
学生会員	2200円	学生または18歳未満の方

地図倶楽部事務局
 map-club@jmc.or.jp 03-3485-5417

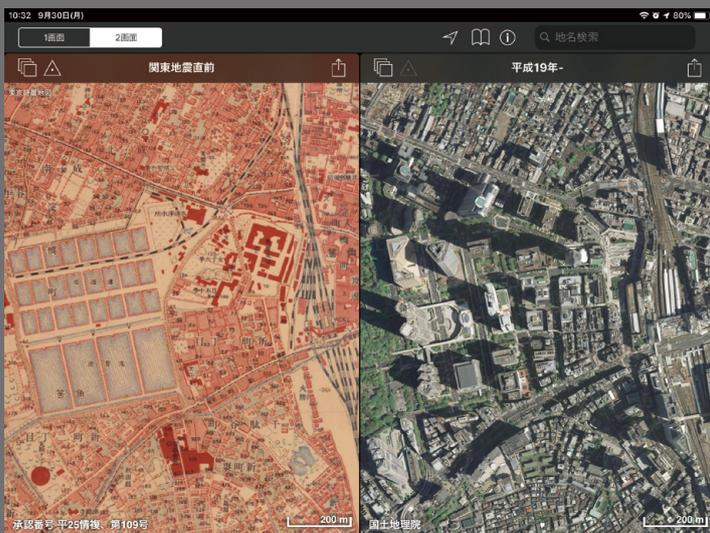
《表紙》

地図は、地理院地図で作成した段彩陰影図に、本特集の掲載駅と、国土数値情報の鉄道データ2023(令和5)年度版よりJR線(新幹線・在来線)について表示している。

数字は、各駅の掲載ページを示している。
 写真は、上(名古屋駅南からの遠望)、下左(大阪駅北・うめきた広場)、下右(京都駅南・烏丸八条)

東京時層地図

TOKYO JISOU MAPS



東京時層地図は、同じ場所の古地図と現代地図を、切り替えて見比べることができるスマートフォン・タブレット用アプリ。地図は明治期から現代まで、7種類を用意。見たい時代を選んでタップするだけで、瞬時にその時代へタイムスリップ。GPS情報を利用し、今、自分がいる場所を古地図上に示すことができる。端末を持って移動すると、それに合わせて地図も移動。まち歩きが一層楽しくなるアプリ。

「時層」は「時間の重なり」を意味する造語で、古地図を重ねて見ることで、地層のように、その土地の変遷を捉えることができる。

文明開化期(1876～1886年)、明治のおわり(1906～1909年)、関東地震直前(1916～1927年)、昭和戦前期(1928～1939年)、高度成長前夜(1948～1960年)、バブル期(1984～1990年)、現代の7種類の地図のほか、現代の地形図、航空写真、航空写真+地図の計10種類を用意し、最新版では各時代の航空写真などを加え計19種類となっている。

iPad版では、一画面表示と二画面表示があり、19種類を自由に組み合わせ、並べて表示することができる。ピンチイン・ピンチアウトで拡大縮尺も自由自在。

現在、iPhone版の「東京時層地図」「横濱時層地図」、iPad版の「東京時層地図 for iPad」があり、Android版も用意されている。

時層地図

検索



一般財団法人 日本地図センター

<https://www.jmc.or.jp/>



駅裏概論

いまお けいすけ
今尾 恵介

「駅裏」と聞いて何を連想するだろうか。若い世代なら「そもそも駅にオモテとかウラがあるの?」と疑問を呈されるかもしれない。ごもつともである。なぜなら最近では各都市の駅から裏と表現すべき場所が消えつつあるから。

それでは駅裏というのはどんな場所なのか(だったのか)。ひと言で表現するのは難しいが、たとえば戦前生まれの世代なら、敗戦直後に闇市があった雑然とした場所、何となく怪しい飲食店などが並ぶ一帯、といったところかもしれない。子供はなるべく近づかない方がいい。でもお手頃価格の旅館はある。その一方、駅で貨物を扱うのが当たり前の時代なら、多くのトラックが横付けになってお兄さんたちが忙しく立ち働き、駅のバックヤード(まさに舞台裏である)として、今よりはるかに多い駅員さんの詰め所もあった。

駅裏の対概念はもちろん正面口だ。ある程度以上の都市ならロータリーが整備され、そこから目抜き通

りがまっすぐ中心市街へ向かう。バスターミナルとタクシー乗り場が並び、昨今ではペデストリアンデッキが上を覆う。キャリアケースを引いた人々が忙しく行き交う風景である。

駅の「1番線」があるのも多くはこちら側だ。鉄道省時代には駅長室(駅舎)のある側を1番線とする原則があったので、必然的に中心市街地側になる。この機会に日本の全都道府県庁所在地の「代表駅」の番線を構内案内図で調べてみたら、JR札幌駅からゆいレールの県庁前駅(那覇市)まで、ほとんどの駅が中心市街側に1番線を持っていた(京都は1番線がなく0番線)。例外は山口駅と浦和駅(さいたま市役所の最寄り駅)、そして東京駅しかない。大正3年(1914)の開業で登場した立派な東京駅の赤煉瓦駅舎は、天下の中心市街たる日本橋や銀座に背を向け、皇居=天皇に正面を向いて建てられたため、ここでは「駅裏」が銀座側なのであった。

中心市街側に重厚な駅舎がデんと

構えていた時代が過ぎ、高度経済成長期になると主要駅の駅ビル化が進む。東京や名古屋、大阪など戦前から旅客専用駅が設けられた一部の例外を除けば、それまで駅の裏側には「ヤード」があった。貨物を扱うのが当たり前だったので、そこには機回し線(機関車を前から後に付け替えるための線路)や貨物入れ替え用の何本ものレール、車両の修理を行う施設、機関区や保線区、各部署にわたる駅員の詰所などが並んでいた。

それらが次々と姿を消す契機となったのが、「コンテナ中心」に大変貌を余儀なくされた鉄道貨物である。主要駅のヤードは不要となり、駅裏は「もうひとつの駅前」として再開発の対象となった。分割民営化でJRになるとそれがさらに加速されていく。都市開発の目玉として連続立体交差事業も立ち上げられ、バックヤードの跡地には商業ビルが建ち並び、マンションも進出。一方で中心市街は衰退して相対的に集客力を弱めたので、オモテとウラの格差は縮小していく。そんな動きが半世紀ほどの間に全国規模で進んで現在に至ったのであるが、駅裏はピンポイントではなく文化的側面も色濃いのので、しばらくの間はその「余熱」は残りそうだ。



富山駅周辺・1/1万地形図(「富山(集合図)」昭和30年測図)



富山中心市街(地理院地図2024年10月取得)

今尾 恵介

プロフィールは、15ページ



札幌駅

のづき たかひろ
野月 貴弘

札幌駅は、言うまでもなく北海道の代表駅である。JR北海道函館本線の駅であるが、運用上白石駅で分岐する千歳線と、桑園駅で分岐する札沼線の列車も乗り入れる。それぞれの駅から札幌駅まで、函館本線と独立した線路でつながっているため、実質的には3路線が乗り入れる、JR北海道最大の拠点駅である。1988年11月に高架化され、現在はホーム6面で10線の構造となっている。札幌市営地下鉄の南北線・東豊線の駅も隣接しているが、こちらは「さっぽろ駅」として区別されている。元来、札幌の中心市街地は、南へ500m～1km離れた大通・すすきの地区で、札幌市営地下鉄は大通駅が拠点となっており、南北線、東西線、東豊線すべての路線が乗り入れている。高架化以前の札幌駅周辺は繁華街としての規模は大きくなく、駅地下の商店街や、老舗の百貨店「五番館」、そして1階がバスターミナルとなっていた1978年開業の札幌そごうが大きな商業施設だった。その後2003年に駅ビル「JRタワー」が開業するなど再開発が進み、現在は多数の商業施設・ホテルが林立し、大通・すすきの地区を凌ぐ繁華街を構成している。北海道新幹線の札幌開業にむけての工事も行われており、今後も大きな発展が見込ま



空中写真：最新
(地理院地図)

れている。

こういった趨勢から、現在の札幌駅では「駅裏」というイメージを持つ所が目立たなくなっているが、歴史も踏まえて辿っていくとその痕跡を見ることができる。まず「駅裏」の感覚が最も残るのが札幌駅北口である。小～中学生当時の筆者が、鉄道の撮影によく通った1980年ごろの地上駅時代は、2階建て程度の北口駅舎がポツンと建つのみで、周辺はほとんどが駐車場という正に駅裏であった。当時の札幌駅には0～9番ホームがあり、北口側が8・9番ホームで、北口駅舎との間には複数の側線があった。8・9番ホームは全長が短く、主に札沼線などのローカル列車の発着に使用され、優等列車が発着する「駅表」の南口側のホーム(行き止まりの0番線を除く)とは雰囲気が異なっていた。利用客が少ない8・9番ホームの駅蕎麦店が「このホームだけだからね」と大盛のカレーを出してくれ、馴染みとなり食事はかならずここで取っていたものだ。

高架工事は北口の側線をつぶして行われ、完成まで9番ホームの横に



札幌駅北口

は大きな壁が設置されていた。1988年11月の高架化の際は、現3番ホームから10番ホームまでと、仮設の11番ホームで暫定開業した。つまり現在のホームの大半は、駅裏であった北口側に作られている。

その後、南口よりの1～2番ホームが作られ、仮設11番ホームは撤去され側線となり、1990年に全面開業した。北口駅前にはロータリーや噴水がある広場が整備され、ホテルなども相次いで建設されていった。高架駅の側壁も窓が階段状にデザインされた特徴的なもので、文字通り面目躍如な面持ちとなった。しかし現在、広場は工事のための壁で覆われ、駅側壁も仮設の物となっている。これは、新幹線の札幌開業に伴い、2028年度の完成を目指し行われているリニューアル工事によるものである。

このように北口は工事の度に姿を変えており、その度に出現・消滅を繰り返しているのが「11番ホーム」だ。現1番線と、その南側に新幹線の

北口の側線に佇むC62。1971～72年頃の撮影会での1コマと思われる。(撮影 金野淳一)



8番線に停車する臨時特急「アルファワンタールエクスプレス」。背後に建設中の高架駅。



上野へ発車する北斗星を歩行者用踏切から撮影。背後に0番線とそごう。国鉄最後の日、0番線から撮影。手前の舗装が歩行者踏切。函館までの機関車DD51は、1988年3月の北斗星登場時は原色のオレンジだったが、貨物用のイメージが強く不評で、すぐに客車に合わせた青に塗り替えられた。



線路を通すため、1番ホームの使用を停止。あらたに11番線にホームを復活させ、2022年10月から使用を開始している。このため北口は再びの完成に向け仮の姿となっているのだ。この工事に翻弄されてきた姿こそ、札幌駅の「駅裏」と言える。

また、桑園方にも良い雰囲気のある場所がある。日本最初の都市公園「偕楽園」が線路両脇にあり、札幌駅至近でありながら、うっそうとした森が存在する。高架化前にはここに遮断機の無い歩行者用の小さな踏切があり、物凄い駅裏感をかもし出していた。

さらに、南口にも駅裏を感じる光景があった。地上駅時代に、苗穂方駅本屋の横にあった行き止まりの0番ホーム周辺である。長さが短く、他のホームから大きく苗穂方に外れた位置にあり、私鉄の列車が発着する別の駅のような雰囲気があった。実際にこのホームは、



空中写真：1961～1969年(地理院地図)

このホームは、

1969年11月に廃止となった定山溪鉄道の国鉄乗り入れ列車が使用していた過去がある。前述の札幌そごう1階のバスターミナル側壁が迫り、駅を出てすぐの歩行者用踏切が目前にある、狭隘な場所に設けられていた。またこの踏切が、踏切保安係が手で遮断機を操作する第1種踏切で、多数の列車の合間を縫い、長い距離を渡る人々を見るのはスリリングだった。ビルの裏手で狭い踏切への道があり、南口側だが大いにうらぶれた感じがあった。

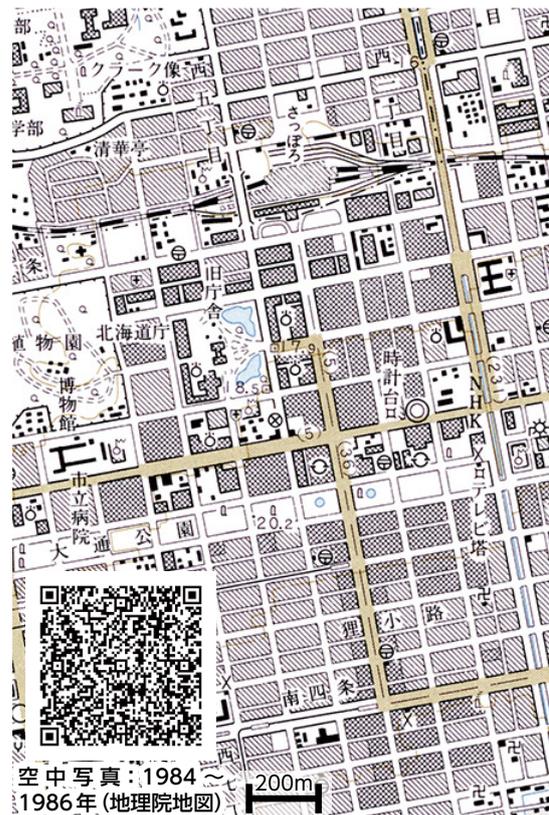
0番ホームに発着する列車は少なく、使用していない時間帯を利用して、新形車の展示などがよく行われていた。特に国内最大の旅客用SL C62が、1988年4月に「ニセコ号」として復活する際の展示は印象に残っている。「SL冬の湿原号」などで現役のカフェカー・スハシ44のコーヒーが無料でふるまわれていた。

そしてこの場所は新幹線札幌駅となることが決まり、現在工事が進んでいる。ホーム番線はほとこの「0番」が復活し、

の2030年度から、2031年度以降に延期されたが、あらたな札幌駅の誕生を心待ちにしたい。



空中写真：1974～1978年(地理院地図)



空中写真：1984～1986年(地理院地図) 200m 1/25000地形図「札幌」昭和54年修正測量、×1.25

復活工事が行われている11番線。2022年の撮影。



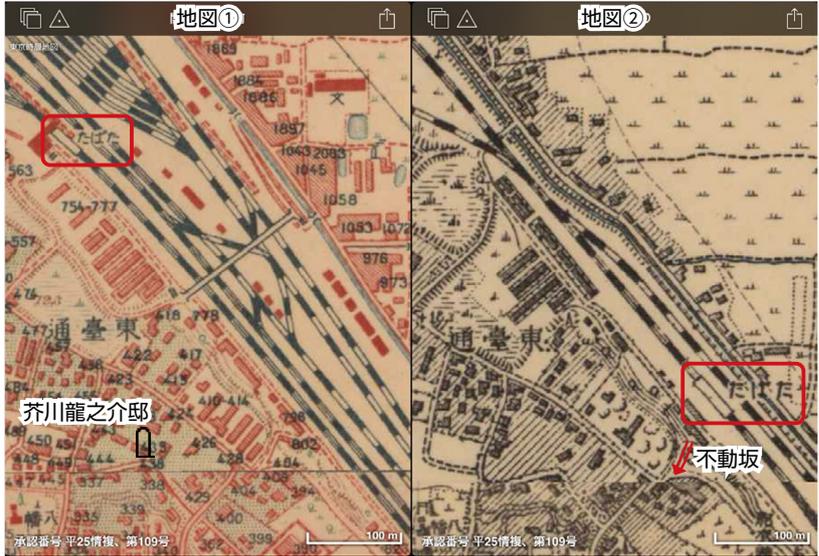
0・1番ホームが新幹線用となる。今後最も注目される、かつての「駅裏」スペースと言って良さそうだ。北海道新幹線札幌延伸開業は当初

野月 貴弘

テクノユニット SUPER BELL"Zの中心人物、車掌DJ & ボーカル。



スーパーベルズオフィシャルウェブサイト「鉄音寺」
<http://www.superbellz.com/>



編集後記

ふとJR山手線の駅の中で、現在でも駅裏／駅表感のある駅はどこだろうかと思ひまして。勝手ながら2つの改札出口があって一番ギャップを感じる駅として、無人改札のある田端駅を選定してみました。

北口には商業施設が隣接し、駅前ロータリーがあり、田端文士村記念館も目の前と駅表らしい佇まい。一方の南口は、無人改札から出ると坂道や階段(不動坂)を上らないと一般道路に出られないという駅裏感十分。

この南口から徒歩数分のところに住んでいたのが、芥川龍之介。1914(大正3)年に書いた学友宛の手紙には「たゞ厄介な



田端駅北口

のは田端の停留所へゆくのに可成急な坂がある事だ(中略)だから雨のふるときには足駄で下りるのは大分難渋だ そこで雨のふるときには一寸学校が休みたくなる」と書いています。

しかし、翌1915(大正4)年の地形図(地図①)の田端駅は、



田端駅南口

1909(明治42)年の地形図(地図②)とは異なる場所にあります。地図①の田端駅は、駅周辺に貨物操車場を建設するために造られた仮設駅の様です。仮設駅は、それまでの駅より芥川龍之介の家からは500mほど遠くなってしまっています。坂道への愚痴だけではなく、駅が遠くなったことへの不平不満も口にしていたかもしれませんし、そんなことも芥川龍之介の「ぼんやりした不安」につながっていたのかもしれません。

(編集長・小林政能)

地図中心 2024-12 通巻627号 令和6年12月10日発行(毎月1回10日発行)

発行 一般財団法人日本地図センター 定価880円(税込)

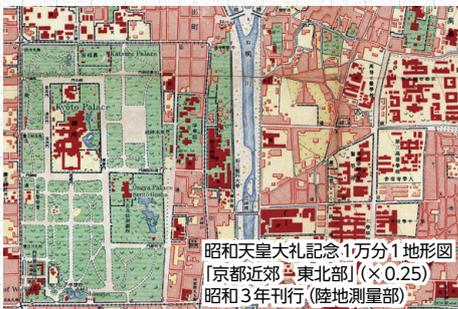
次号予告 2025年1月 通巻628号

毎月10日発行

地図と学ぶ月刊

地図中心 総特集 昭和元年地図物語

2025年1月は、昭和100年正月に相当します。1926年12月25日、大正天皇の崩御に伴い、摂政宮裕仁親王の踐祚を受けて、同日「大正」から「昭和」と改元の詔書が公布されました。昭和元年は、1926年12月25日から12月31日の1週間。そんな昭和元年頃の日本の様相を地図から紐解きます。



昭和天皇大正記念1万分1地形図「京都近郊・東北部」(×0.25) 昭和3年刊行(陸地測量部)

バックナンバーのご案内

地図中心

検索

「地図倶楽部」へのご入会をお待ちしています! 03-3485-5417(事務局)

地図中心

2024-12 通巻627号

発行 2024年12月10日

発行所 一般財団法人日本地図センター

〒153-8522

東京都目黒区青葉台4-9-6

電話 03-3485-8125

FAX 03-3485-5593

(「地図中心」編集室)

メール chushin@jmc.or.jp

URL https://www.jmc.or.jp

©一般財団法人日本地図センター

定価 880円(税込)

印刷所 昭栄印刷株式会社

地図と学ぶ月刊誌



本誌の一部あるいは全部を無断で複製・複製・転載することは、法律で認められた場合を除き、禁じられています。

(編集後記参考)

田端文学散歩、二松学舎大学附属図書館季報 No.114

田端駅、山手線が渡る橋・くぐる橋、https://warpal.sakura.ne.jp/yamanote/17tabata/0kounai/tabata-st-2020.html

雑誌86689-12



4910866891246 00800