

地図群から見る熊本駅周辺の歴史の変遷

Maps Based Study on the Historical Transition of the Area Surrounding Kumamoto Station

山田 裕貴
Yuki YAMADA

九州新幹線全線開通に伴い熊本駅周辺整備計画が進行している。整備目標として「歴史」を整備やまちづくりに活かすという事が明記されているが、歴史の捉え方や位置付けは曖昧である。本研究では「歴史」を「履歴」と捉え、熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにし、駅周辺整備を履歴の上に位置付けることを目的とする。著者は歴史の変遷を明らかにするにあたり、年代別で地域の様子を面的に捉える事のできる地図が有効であると考え、分析を行った。各時代別で様々な作者が存在する地図を1つの群として捉え通歴で分析し、熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにすると共に駅周辺整備を履歴の上に位置付ける。

Key Words: history, infrastructure improvement, Kumamoto Station, Kyushu Shinkansen, map

1. はじめに

熊本駅では九州新幹線全線開通に伴う熊本駅周辺整備計画¹⁾(以下、駅周辺整備と呼ぶ)が進行している。駅周辺整備では駅舎単体だけでなく東A地区の市街地再開発事業、南B地区の合同庁舎の建設、西地区の土地区画整理事業、街路事業による5つの道路整備といった周辺地域まで含めた面的な整備が行われ、熊本駅周辺は大きく変化しようとしている(図-1)。その計画の中で整備目標として、

「水」や「緑」とともに「歴史」を整備やまちづくりに活かすという事が明記されている。

歴史とは地域固有のものであり、整備の際に考慮することで、より豊かな個性ある空間の創出に繋がる重要な要素である。整備において歴史を活かそうとした場合、よく見る表現としてオブジェや舗装など一部に地域の歴史にまつわる事柄を表現したものがある。しかし、それらは歴史の模造であり歴史を活かしたとは言い難い。それらの要因は歴史の捉え方に問題があると考えられる。

桑子敏雄氏は著書「感性の哲学」²⁾の中で歴史の捉え方について次のように述べている。

空間のもつ歴史性を「空間の履歴」と表現してきた。なぜ「空間の歴史」といわないかといえ、歴史は過去を物語るものだからである。歴史が過去に属するのに対して、「履歴」は現在に属する。

桑子氏は過去の一地点の出来事としての“歴史”ではなく、時間軸上で様々な事柄が積み重なっていくもの、つま



図-1 熊本駅周辺整備基本計画図(参考文献1)より転載)

り“履歴”として捉えている。歴史の模造が行われる要因は歴史を過去から続き、現在に属する履歴ではなく過去の一地点のものとして捉え、抽出しているからであると推測する。歴史を真に活かすためには、歴史を履歴と捉え、駅周辺整備もその履歴の上に位置付ける必要がある。

そのような観点で駅周辺整備を見直すと、「活かす」とは明記されているものの歴史の捉え方や位置づけは曖昧である。本研究では歴史を履歴と捉え、熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにし、駅周辺整備を履歴の上に位置付ける事を目的とする。

2. 研究方法

2.1 対象範囲

駅周辺整備では駅舎単体だけでなく、周辺まで含めた範囲を対象としている。本研究では駅周辺整備計画範囲(図-2)に加え、整備目標の「緑」の拠点として位置付けている万日山、昔は花の名所として有名であり、現在も多くの史跡が残る花岡山を対象とする。さらに水辺空間整備計画の一部として白川高水敷の利用も駅周辺整備と一体となって整備することを検討しており、日本最初の背割堤である石塘に接している白川を含んだ範囲を調査対象とする。



図-2 対象範囲図³⁾
(一部加筆・修正)

2.2 研究方法と研究の流れ

歴史の変遷を見る場合、文献を元に調査するというのが一般的な方法である。3章では文献調査を行い、熊本駅周辺の歴史を明治以前、以後に分けて整理する。また鉄道開通以後、対象範囲が大きく変化する事を明らかにする。明治以降の歴史を(1)鉄道、(2)河川、(3)道路、(4)花岡山・万日山、(5)周辺施設の5項目に分類し歴史の変遷を述べる。文献調査では個別の変遷を明らかにすることはできるが、各項目間の相互関係や、様々な項目を含んだ地域の面的な変遷は見ることができない。そこで4章では面的な変遷を見ることができ、様々な項目が作成した年代別で同時に見ることのできる地図を用いて分析を行う。戦前の地図は熊本市歴史文書資料室、熊本県立図書館蔵のもの、戦後に関しては「新熊本市史 別編第一巻 絵図・地図下 近代現代」に収録されている国土地理院、熊本市作成の地図を使用する。戦前の地図には、大きく分けて2種類のものがある。1つは陸地測量部(現在の国土地理院)が測量機材を用いて作成した地図、もう1つは民間によって測量機材を用いずに作成された地図である。さらに、民間作成の地図も、熊本市の書店などが作成した地図と、県外の旅行案内が作成した地図の2つに分けることができる。4.1章では熊本における地図史を図歴とともに述べる。4.2章では同年代における陸地測量部作成地図と民間作成地図を比較する。陸地測量部作成地図を客観的視点として、民間作成地図を主観的視点として分析を行う。4.3章では民間における異なる作者が作成した地図を比較する。大阪・駈々堂旅行案内発行地図を旅行者の視点として、熊本・書画堂発行地図を地域住民の視点として分析する。4.2、4.3章を通して比較項目を抽出し、様々な作者が存在する地図を1つの群として捉え、4.4章において年代別で比較分析を行う。それらの結果を踏まえ4.5章において熊本駅周辺の歴史の変遷をまとめる。

3. 文献調査

本章では文献調査により判明したことを記述する。3.1章では河川と熊本市街地の地理的骨格に関わる明治以前の歴史について述べる。3.2章では明治以後の歴史について作成した年表を基に述べる。

3.1 明治以前の歴史

平安時代には現在の二本木に国府が存在し⁴⁾、二本木地区は熊本の中心であったと考えられる。以降、二本木地区は熊本の中心として栄えるが、江戸時代の熊本藩主加藤清正によって熊本の中心は二本木地区から産業や商業とともに現在の熊本城を中心とした城下町に移される⁵⁾。またこの時代、加藤清正の土木事業の一つとして河道変更が行われる。その目的は白川の洪水を緩和し、坪井川を舟運可能な河川にすると同時に坪井川下流域に対する灌漑のためであった。この河道変更の一環で、石塘を建設し白川から放流してくる土砂の浸入を防ぎ、また石塘堰の建設により坪

井川を舟運可能に、下流域に灌漑の効用をもたらした⁶⁾。このように江戸時代に現在の白川、坪井川、及び熊本市街地の骨格が形成される。

3.2 明治以降の歴史

文献を基に年表(表一1、表一2)を作成し整理した。判明した事柄を駅周辺整備も含め(1)鉄道、(2)河川、(3)道路、(4)万日山・花岡山、(5)周辺施設の5項目に分類し記述する。またこれらの項目は3.1で述べた事柄を除いて明治以前では変化しない。明治以降、鉄道開通を契機に熊本駅周辺が大きく変化していく事を先に述べておく。なお、駅周辺整備に関しては文献1)を参照する。

(1) 鉄道

1891(明治24)年、博多―熊本間の鉄道開通に伴い熊本駅(現在よりも南の位置)が誕生する⁸⁾。開通以後、徐々に路線を南に伸ばし、1909(明治42)年には門司―鹿児島間を結ぶ九州縦貫の鉄道が開通する⁹⁾。現在より南にあった駅舎は1914(大正3)年、駅舎の新築と共に現在の位置へ移動する。その後、駅前広場の拡張や駅舎の一部改築を経て、1958(昭和33)年現在の駅舎が完成する¹⁰⁾。高度経済成長期においては1961(昭和36)年に熊本駅近辺に操車場の開設、1965(昭和40)年に電化、1968(昭和43)年に複線化が行われ、鉄道の輸送能力が向上する¹¹⁾。

鉄道は現在のJR(旧国鉄)以外に市電と、1944(昭和19)年に全線撤去された百貫電車がある。百貫電車の軌道は対象範囲内に存在していたが、その期間は1916(大正5年)から1924(大正13年)までのわずか8年間である。運行自体は短い期間ではあるが、百貫電車軌道跡は市道として利用され、熊本駅周辺の骨格形成に寄与している¹²⁾。その道路は現在も使用されていると推測する。対象範囲内の路線取り外しと同時期に現在の市電が開通する。開通後、徐々に軌道を伸ばし一時は市街地を環状に結ぶほど発展した。しかし、1970(昭和45)年より一部の軌道が廃止され現在に至る¹³⁾。

そして平成22年度に新幹線が開通し、鉄道高架化及び駅周辺整備が行われようとしている。

(2) 河川

河川は坪井川と白川を対象とし、まず坪井川について述べる。鉄道開通以後、祇園橋¹⁴⁾、三嬌橋、春日橋の3橋が順に架橋される¹⁵⁾。坪井川により周辺地域と分断される駅周辺において、架橋は周辺地域との繋がりが重要になってきた結果の出来事といえる。しかし、それらの架橋も一因となり坪井川は洪水氾濫の起こりやすい危険な状態となる¹⁶⁾。1922(大正11)年、1923(大正12)年と立て続けに氾濫が起こり、以前より改修の必要性が指摘されてきた石塘堰は1924(大正14)年、春日橋と共に改修される¹⁷⁾。しかし、氾濫抑制の目的とは裏腹に改修の影響で坪井川の氾濫の危険度は高くなる。そのため石塘堰の撤去の議論は長い間続き、1977(昭和52)年撤去される。翌年、新堰が建設され現在に至る¹⁸⁾。

次に白川について述べる。明治初期に貫取橋である思案橋が架橋される。白川は洪水が頻繁に起こる河川であったため、思案橋も幾度となく流失する。明治期より木橋であったが、1937(昭和12)年の架橋では下部のみRC構造となる。しかし1953(昭和28)年、熊本市に大被害を及ぼした6・26水害でまたしても白川橋は流失する。1960(昭和35)年に鋼橋の白川橋が架橋され現在に至る¹⁹⁾。

このように両河川は洪水の歴史とともにある。駅周辺整備では坪井川・白川ともに親水空間として整備される。

(3) 道路

ここでは主に熊本駅と市街地を結ぶ春日新道、熊本駅と本山、大江方面を結ぶ産業道路について記述する。1890(明治23)年、熊本駅の開設に合わせて現在の電車通りに幅4間(約7.3m)の春日新道が開通する。その後、1902(明治35)年陸軍大演習の際に道路は幅6間(約10.9m)に拡張され、祇園橋まで伸びる。1923(大正12)年には東側3間、西側2間余りが拡張され、合計11間(約20m)となり、その翌年には電車、水道が敷設される²⁰⁾。その後1936(昭和11年)、熊本駅と大江渡鹿の第六師団兵営を結ぶ幅12間(約22m)の軍用道路(現産業道路)が開通する²¹⁾。春日新道は現行の道路幅員が22mであるから市電開通時期から大きく変化はない。

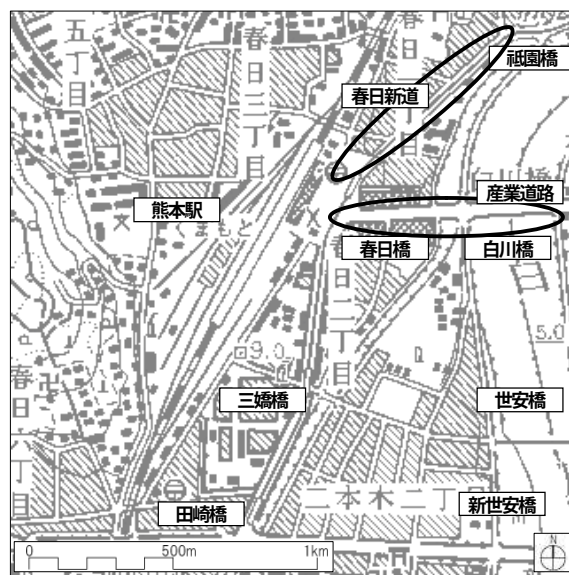


図-3 現況図(一部加筆・修正)⁷⁾

表-1 年表 (項目 (1) ~ (3))

年代	熊本駅及びJR (旧国鉄)	市電	鉄道	百貫電車	道路	河川
1868 (M1)						
1869 (M2)						
1871 (M4)						
1872 (M5)						
1873 (M6)						
1874 (M7)						
1877 (M10)						
1879 (M12)						洪水 (思案橋流失)
1880 (M13)						
1881 (M14)						
1884 (M17)						洪水 (思案橋流失)
1885 (M18)						洪水
1887 (M20)	私設鉄道条例					
1888 (M21)	鉄道敷設免許状 下付					
1890 (M23)					春日新道 (新道通り) 開通 (幅四間)	新橋 架橋
1891 (M24)	博多ー熊本間 開通					
1892 (M25)	鉄道敷設法					想思橋 (現三橋橋) 架橋
1893 (M26)						
1894 (M27)	熊本ー川尻 開通					
1895 (M28)	川尻ー松橋 開通					
1899 (M32)	宇土ー三角 開通					
1900 (M33)						洪水 (思案橋流失)
1901 (M34)						洪水
1902 (M35)					春日新道拡張 (幅六間) 並木 (梧桐) 140本伐採	祇園橋 架橋
1904 (M37)						
1905 (M38)						三橋橋 架橋
1906 (M39)	鉄道国有法 公布					
1907 (M40)	九州鉄道国有化					
1909 (M42)	九州縦貫の幹線鉄道開通					
1912 (M45)				百貫線起工式 (田崎にて) 田崎ー福岡 開通 (熊本軌道会社)		
1913 (T2)				福岡ー百貫 開通		
1914 (T3)	駅舎新築 (駅舎、北へ移動) 豊肥線開通 (熊本-大津間)			田崎ー高麗門下馬天神橋 (春日をとる) 開通		
1916 (T5)						春日橋 架橋
1917 (T6)	研究審議機関として電車期成会 結成					祇園橋 改道 (熊本市最初の鉄筋 コンクリート道による大規模施設)
1918 (T7)						
1919 (T8)	電車敷設の市民大会 開催					
1921 (T10)	軌道敷設特許書を提出 熊本電車会社 創立→日本軌道より権 利、財産を買収					
1922 (T11)	市会で市営に正式決定					坪井川 氾濫
1923 (T12)	用地買収			電化、百貫電車 (?) と名称を改める	春日新道拡張 (東側三間、西側二間)	坪井川 氾濫
1924 (T13)	市電開通 (熊本駅前ー浄行寺町間・水道 町ー水前寺間)			田崎ー高麗門 路線取り外し (春日町内の起動跡は市道として利用)	春日新道電車 水道 敷設	洪水 (思案橋流失)
1925 (T14)						石塘堰 改築 春日橋 改築
1928 (S3)	浄行寺ー子爵間 開通					
1929 (S4)	辛島町ー春竹駅前間・辛島町ー段山町 間 開通					洪水
1930 (S5)						
1931 (S6)	駅前広場拡張					白川橋建設 (下部のみ R C) 世安橋 架橋
1933 (S8)						井芹川 河川改修
1934 (S9)						洪水
1935 (S10)	段山町ー上熊本駅前間 開通					洪水 (白川橋流失)
1938 (S11)					軍用道路 (現産業道路) 開通	
1937 (S12)	一等駅に指定					白川橋建設 (RC構造)
1939 (S14)						
1942 (S17)						
1944 (S19)				電車部門を熊本市に売却→全線撤去		
1945 (S20)	熊本駅 一部改築	水前寺ー健軍間 開通				
1947 (S22)						
1950 (S25)						
1951 (S26)						
1953 (S28)						5・26水害
1954 (S29)	快速が走り出す 大分ー熊本間3時	上熊本駅前ー藤崎宮間 開通				5・26水害 (白川橋流失)
1955 (S30)						
1956 (S31)						
1957 (S32)	仮駅舎で営業					坪井川氾濫
1958 (S33)	駅舎新築 (鉄筋3階建て)					
1959 (S34)		熊本駅前ー田崎橋 開通				
1960 (S35)						白川橋建設 (鋼構造)
1961 (S36)	熊本操車場 開設					
1962 (S37)						洪水
1963 (S38)						洪水
1964 (S39)						
1965 (S40)	荒木ー熊本間 電化 「ただま」つばめ 乗り入れ					
1966 (S41)	ワンマン電車 登場					
1968 (S43)	熊本以北 全線複線化					
1970 (S45)		藤崎宮前ー上熊本駅前間 辛島町ー南熊本駅前間 廃止				
1971 (S46)					春日地下道 建設	
1972 (S47)		水道町ー子爵橋間 廃止				
1977 (S52)						石塘堰 撤去・移転
1979 (S54)						新堰 完成
2002 (H14)						
2003 (H15)						
2010 (H22)	新幹線開業 (予定) 駅前広場暫定整備	熊本駅前ー田崎橋 サイドリザーベーション化				
2012 (H24)					春日池上線 暫定整備 熊本駅新外線 整備 熊本駅南線 整備	
2016 (H28)					春日池上線 完成整備	
2018 (H30)	駅前広場完成整備			熊本駅城山線 整備 駅西地区 土地区画整理完了	石塘堰→歩行者専用道路 坪井川 整備 春日橋 架け替え	白川 整備
駅周辺整備 完了 (予定)						

参考文献 8)~21) を元に筆者作成

表-2 年表(項目(4)～(5))

年代	花岡山・万日山	周辺施設			
	花岡山・万日山	北岡神社	遊郭	工業	その他
1868 (M1)		名称を祇園宮から北岡宮に改称(位置:花岡山山頂)			
1869 (M2)	桜並木 植樹				
1871 (M4)		北岡神社に改める			
1872 (M5)			川尻町柳郷に存在(公認)		春日小学校 設立
1873 (M6)			私娼取締り令(熊本県初)		
			酌取女規則、料理屋規則		
			貸座敷(遊郭)許可		
			(京町1、2丁目表通り限定)		
			遊郭、古町村二本木に移転		
1874 (M7)					
1877 (M10)					
1879 (M12)					
1880 (M13)					
1881 (M14)			東雲楼 洋館新築		郡役所 設置
1884 (M17)		鎮座950年記念事業として花岡山より 現在地(北岡山)へ移される			
1885 (M18)					
1887 (M20)					
1888 (M21)					
1890 (M23)					
1891 (M24)					
1892 (M25)					
1893 (M26)				鐘淵紡績熊本工場設立	
1894 (M27)					
1895 (M28)					
1899 (M32)					
1900 (M33)			娼妓自由廃業運動 隆盛 内務省第44号娼妓取締規則		
1901 (M34)			二本木女紅場 設立	鐘淵紡績熊本工場 売却	
1902 (M35)				鐘紡支店熊本工場	
1904 (M37)					熊本銀行 創立
1905 (M38)					古町小学校 設立
1906 (M39)					
1907 (M40)					
1909 (M42)		鎮座975年記念事業として、神苑の拡張整理			
1912 (M45)					
1913 (T2)					
1914 (T3)					
1916 (T5)					
1917 (T6)					
1918 (T7)					
1919 (T8)					
1921 (T10)					
1922 (T11)					
1923 (T12)					
1924 (T13)					
1925 (T14)					
1928 (S3)					
1929 (S4)				深夜業廃止	
1930 (S5)	風致地区に指定				
1931 (S6)					
1933 (S8)	北岡神社から招魂社(中腹)まで 自動車道路開通				
1934 (S9)		社殿を現在のとおり改修築			
1935 (S10)	花岡山十地区画整理組合 結成				
1938 (S11)					
1937 (S12)					
1939 (S14)				鐘紡支店熊本工場 操業停止(戦時中)	
1942 (S17)				つちやゴム株式会社 工場設置	
1944 (S19)					
1945 (S20)					
1947 (S22)	花岡山風致協会 結成				
1950 (S25)				(改名)日華ゴム株式会社	
1951 (S26)	街区整備、土地各筆の換地 完工				
1953 (S28)					
1954 (S29)	仏舎利塔 落成 自動車道路、第一期工事(仏舎利 塔正面階段下まで)竣工				
1955 (S30)	細川北岡邸、泰勝寺→市の自然 公園(一般開放へ)				
1956 (S31)			売春防止法→公娼制度廃止		
1957 (S32)	自動車道路、第二期工事(乳水 下から万日山鳥越まで)				
1958 (S33)			業者転業(旅館、料理店、飲食店)		
1959 (S34)					
1960 (S35)	正面階段下から頂上西広場ま での 道路竣工(頂上までの自動車道路 道路工事→万日山古墳消滅)			(改名)月星ゴム株式会社	
1961 (S36)					
1962 (S37)					
1963 (S38)					
1964 (S39)	花岡山 遊歩登山道路 完成				
1965 (S40)					
1966 (S41)					
1968 (S43)					
1970 (S45)					
1971 (S46)					
1972 (S47)				(改名)月星化成株式会社熊本工場	
1977 (S52)					
1979 (S54)					
2002 (H14)				月星化成株式会社熊本工場 撤退	
2003 (H15)				熊本市が工場跡地を買収	
2010 (H22)					東A地区再開発ビル 建設(予定)
2012 (H24)	万日山 トンネル建設			工場跡地に合同庁舎 建設(予定)	
2016 (H28)					
2018 (H30)					
			駅周辺整備完了(予定)		

参考文献 22)～29)を元に筆者作成

駅周辺整備では春日新道は熊本駅北部線として道路の幅 30mに、産業道路は熊本駅新外線として道路の幅 32mに拡張される予定である。

(4) 花岡山・万日山

花岡山は明治以前、祇園宮（現北岡神社）があったことより祇園山と称していた。明治2年桜並木が植えられたことより花岡山と呼ばれるようになった²²⁾。それらの桜並木により明治中期には桜の名所となり、また景色も良かったため花見客で賑わっていたと言われている²³⁾。1930（昭和5）年には風致地区に指定され、市民の意識が高まる。整備された道路が無かった花岡山に道路開鑿の議が起こり、1933（昭和8）年に北岡神社から花岡山中腹まで自動車道路が開通する。戦後、自動車道路が開発され、1960（昭和35）年には現在の自動車道路が開通する²⁴⁾。

また万日山には、熊本駅西側台地上に円墳があったが1961（昭和36）年の道路工事で消滅している²⁵⁾。同年、熊本駅近辺での熊本操車場の開設に伴い、万日山の土が使用され、万日山の稜線が変形する²⁶⁾。

駅周辺整備において花岡山は整備計画に含まれず、万日山にはトンネルが建設される予定である。また万日山は2章で述べたように緑の拠点として位置付けられている。

(5) 周辺施設

平安時代より存在する北岡神社は1868（明治元）年に祇園宮から北岡宮に名称を変更する。1884（明治17）年に花岡山山頂より現在の位置に移動し、1934（昭和9）年に改修され現在に至る²⁷⁾。また1877（明治10）年、遊郭が熊本市京町から二本木に移転する。1956（昭和31）年に売春防止法が制定され、1958（昭和33）年に業者が転業するまで、二本木は遊郭地として栄えていた²⁸⁾。鉄道開通の影響は大きく、地域の発展と輸送の利便性より、春日が紡績工場の建設地に選ばれ、1893（明治26）年建設される²⁹⁾。幾度か改名なども行い100年余り存在し続けたが、2002（平成14）年熊本工場撤退となり、翌2003（平成15）年熊本市が用地買収を行う。その他に飽田郡、飽託郡時代には郡役所や飽田銀行が存在していたが今は無い。駅周辺整備では、東A地区に図書・情報センター、紡績工場の跡地である南B地区に合同庁舎が建設される予定である。

以上、対象範囲における歴史を明治以前、明治以降に分けて整理した。明治以前において地形的な骨格が形成されることを、明治以降においては鉄道、河川、道路、花岡山・万日山、周辺施設の5項目に分けて駅周辺整備まで含めた歴史の変遷を述べ、鉄道開通を契機に熊本駅周辺が大きく変化していくことを明らかにした。

このように個別の歴史の変遷は判明するが、各項目の関係性や面的な変遷は読み取れない。駅周辺整備では周辺まで含んだ面的な整備が行われようとしているのだから、歴史の変遷もまた面的に見て行く必要がある。そこで筆者は調査方法として地図の使用が有効であると考えた。地図は作成年代別で各項目を同時に見ることができ、また地域の様子が面的に見ることができる。加えて、各年代の地図を収集し比較することで地域の面的な歴史の変遷を見て取れるのではないかと考えた。そこで4章では熊本駅周辺が大きく変化する鉄道開通以後に着目し、地図の分析を行う。

4. 地図群の分析

4.1 熊本における地図史³⁰⁾

陸地測量部は1880（明治13）年に全国の2万分1地形図作成に着手する。熊本駅周辺が描かれている「川尻」の地形図は1901（明治34）年に測量を行い、1903（明治36）年に発行されている。全国の測量開始から21年かかっており、当時の測量技術で全国の2万分1地形図を作成するには長い年月を必要とした。その後、2万分1地形図は作成されず、5万分1地形図に切り替わっている。地図の役割を考えると、日常に人々が地図を使用するのは「現在地を知る」、「目的地までの道のりを調べる」といったガイドマップとして役割が主な目的であろう。つまり5万分1地形図では主要となるような道路しか描かれないため、ガイドマップとしては適していない。1910（明治43）年より2万5千分1地形図作成が開始されるが、「熊本」が発行されるのは1928（昭和3）年と1931（昭和6）年である。また正式な年代は不明であるが、戦時下において地図は統制された。つまり戦前において、ガイドマップとして有効な地図はわずかな期間にしか発行されていない。近代化していく明治・大正・昭和初期においてガイドマップの役割を果たす地図を民間で作成する必要があった。また大正末期には民間の中でも熊本市の本屋などが発行した地図だけでなく、県外の旅行案内部が作成した地図が発行される（表-3）。

しかし当時の測量機材は高価なものであったため、民間が基準点を基に測量機材を使い図化作業したとは考え難い。実際、方角は描かれているものの地図に縮尺は描かれていない。地図表現も陸地測量部作成の地図とは形式が大きく異なる。民間によって作成された地図は測量をせずに描かれ、幾何的精度は低く、主観が入った地図であると考えられる。しかし裏を返せば、その主観は地図上に当時の人々の意識を映し出したものだといえる。測量という客観性を失う代わりに、民間作成の地図にはガイドマップとして表現するため、地域における諸地物の重要性の高低が描かれていると考える。

本研究では地図において地物を見ることにより、地物と人との関係性の変遷を分析していく。戦前では測量せずに描かれた民間作成の地図を用いて描かれ方からの分析を行う。戦後は逆に測量により描かれた地図が大半である。そこで戦後の地図においては地物の地図表記により分析を行う。

表-3 戦前の図歴

年代	陸地測量部（国土地理院）	民間
1880 (M13)	2万分1地形図の作成を開始（全国）	熊本全圖発行
1893 (M25)		熊本市街全圖発行
1895 (M27)	5万分1地形図の作成を開始（全国）	
1901 (M34)	2万分1地形図測量（熊本「川尻」）	
1903 (M36)	2万分1地形図発行（熊本「川尻」）	
1904 (M37)		熊本市明細地圖発行
1910 (M43)	2万5千分1地形図の作成を開始（全国）	
1912 (M45)		最新熊本市街地圖発行
1918 (T7)		最新熊本市街地圖発行
1924 (T13)	全国5万分1地形図がほぼ完了	1万2千分1最新熊本市街地圖発行
1926 (T15)	2万5千分1地形図（熊本）測図	熊本市街地圖発行
1928 (S3)	2万5千分1地形図（熊本）発行	
1930 (S5)		1万2千分1最近 実測熊本市街地圖
1931 (S6)	2万5千分1地形図（熊本）部修 2万5千分1地形図（熊本）発行	
1936 (S12)		最新熊本市街地圖発行
1948 (S24)	2万5千分1地形図（熊本）資修 2万5千分1地形図（熊本）発行	
1950 (S25)	2万5千分1地形図の作成を再開（全国）	

測図・・・地形図の無かった区域を測量して地形図を初めて作成すること。

部修・・・部分修正の略。変化部分の一部のみを修正すること。

資修・・・資料修正の略。市町村の合併や鉄道の新設など、比較的大きな変化があった場合、その項目だけを官報や関係機関からの資料だけで修正すること。

4.2 陸地測量部作成地図と民間作成地図の比較分析

ここでは明治35年前後における陸地測量部作成の地図と民間作成の地図を用いる。つまり測量機材を用いて客観的に描かれた地図と、主観的に描かれた地図ではどのような差異があるのか比較分析する。

陸地測量部作成の2万分1地形図[川尻]（明治34年測量）と、入手できる民間作成の地図で最も年代が近い、明治37年、熊本市の精華堂発行、坂田善次作成の地図を用いて比較する。3章の文献調査により明治34年から明治37年にかけて起こった主な出来事として祇園橋の架橋が判明している。祇園橋は現在も熊本駅と市街地を結ぶ主要な橋梁である。おそらく祇園橋の架橋と共に周辺も整備された可能性があるため、比較対照外とする。

（1）熊本駅

駅の描かれ方を見ると陸地測量部作成地図（図-4）に比べ民間作成地図（図-5）は実際の位置よりも春日新道から遠くに描かれている。民間作成地図（図-5）では駅舎そのものも点で表現され、入り口の位置は曖昧である。当時、地域住民にとって熊本駅はそれほど重要ではなかった、もしくは遠い存在だったのではないと思われる。

（2）街区

図化精度の違いより道路線形や幅に違いはあるものの、街区は両地図とも描かれている内容はほぼ同じである。陸地測量部作成地図（図-4）を見ると町割りが描かれているところに宅地などの暮らしの場も発展している。測量されていない民間作成地図（図-5）においても街区が描かれているところには住宅は発展しており暮らしの場となっていることが推測できる。

（3）坪井川

両地図を比較すると坪井川の描かれ方に大きな違いが見られる。民間作成地図（図-5）では坪井川より伸びる派川の井手が陸地測量部作成地図（図-4）よりも太く描かれている。派川は支川とほぼ同じくらいの太さである。また、陸地測量部作成地図（図-4）を見ると現在の春日橋付近より下流は建物も密集していない。坪井川は周辺に開けた川

であり、当時の地域住民にとって水辺は非常に身近な存在だったのではないと思われる。

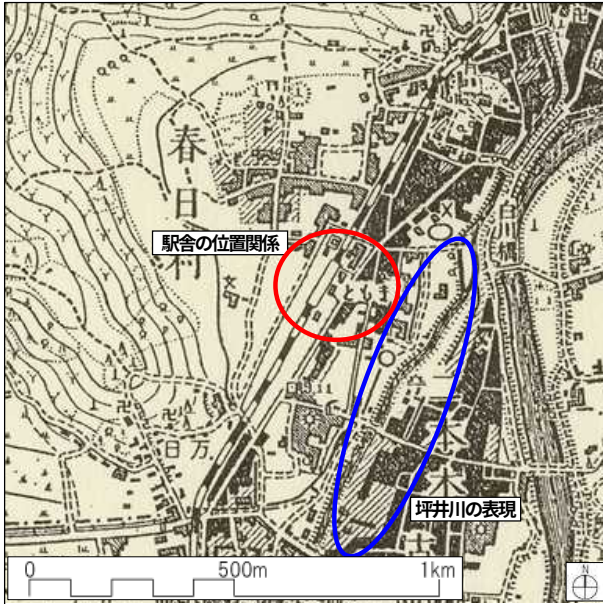


図-4 陸地測量部作成地図³¹⁾ (一部加筆・修正)

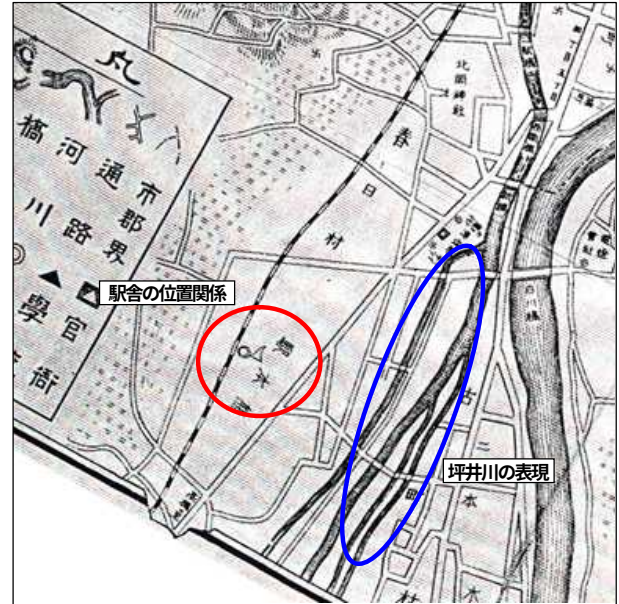


図-5 民間作成地図³²⁾ (一部加筆・修正)

4.3 民間における異作者作成地図の比較分析

1924 (大正 13) 年の民間における異なる作者が作成した地図を用いる。一方は大阪の駈々堂旅行案内部が作成した地図 (図-6)、もう一方は熊本市内の書画堂が作成した地図 (図-7) である。つまり旅行者の視点と住民の視点で描かれた地図の違いを比較分析する。

図-6 の作者・大淵善吉は他に「別府温泉及附近名勝廻案内地図 (大正 12 年)」、「福岡博多及郊外地図 (大正 12 年)」や「奈良名勝案内地図 (大正 15 年)」を作成している。この事からも大淵善吉が旅行者向けに地図を作成していた事が推測できる。最新熊本市街地図 (大正 13 年) には縮尺 1:12000 と記されているが、縮尺を 1:20000 にし、陸地測量部作成地図 (図-4) と重ね合わせた結果、移動や変更していないと考えられる春日新道、北岡神社などの線形や位置関係が一致しなかった。そのため、この地図も縮尺は書かれているものの測量により作成されたものでは無いと判断し、比較分析を行う。

(1) 熊本駅

駈々堂旅行案内部 (大阪) 発行地図 (図-6) では熊本駅から道を繋げて描いている。一方、駈々堂旅行案内部 (大阪) 発行地図 (図-6) に比べ、書画堂 (熊本市) 発行地図 (図-7) は春日新道から熊本駅的位置を遠くに描いている。駅から春日新道への道も描かれていない。移動手段が鉄道だった当時、旅行者にとって熊本駅からどの道に出るか、どの道から熊本駅に戻ることができるのかが地図から読み取れる必要があったため熊本駅と道の繋がりが重要であったと考えられる。一方、地域住民にとっては熊本駅と道の繋がりよりも、道と道の繋がりの方が重要であったと思われる。

(2) 道路

春日新道の太さの描かれ方に着目すると、駈々堂旅行案内部 (大阪) 発行地図 (図-6) では熊本駅以南よりも以北の道の方が太く描かれている。その上、熊本駅以北の春日新道は駅周辺のその他の道路と比較しても最も太く描かれている。書画堂 (熊本市) 発行地図 (図-7) では熊本駅以北以南に関係せず一律の太さで描かれているが、周辺と比較すると最も太く描かれている点は同様である。続いて春日新道の線形に着目する。駈々堂旅行案内部 (大阪) 発行地図 (図-6) では屈曲して描かれているのに対して書画堂 (熊本市) 発行地図 (図-7) では直線で描かれている。また熊本駅以北と以南で太さの描かれ方の違うことも合わせて推測すると、旅行者にとって駅から熊本市街地に行ける事が重要であったと考えられる。それは地図の裏面にある「熊本市遊覧案内」に書かれている名勝の大半が熊本駅以北に集中していることから読み取れる。路面電車がこの時期に開通していることもその一端を担っているだろう。地域住民にとって熊本駅以北の春日新道の重要性は同じであるが、熊本駅以南の春日新道も同等に重要だったと思われる。

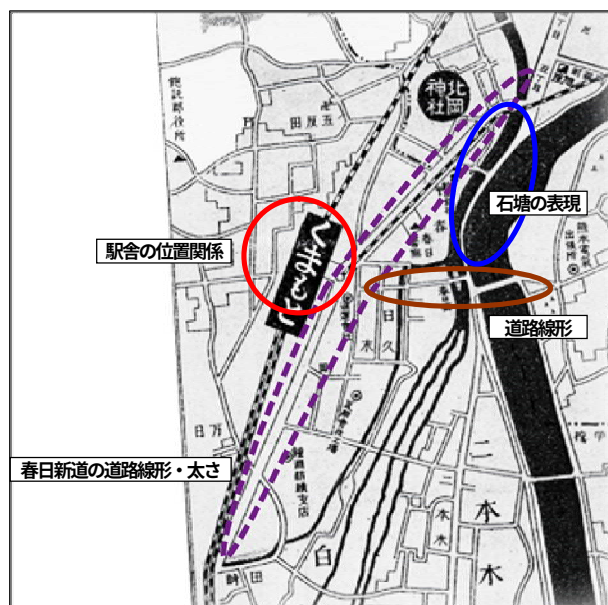
次に熊本駅から春日橋、白川橋に続く道の道路線形に着目する。駈々堂旅行案内部 (大阪) 発行地図 (図-6) では春日橋、白川橋をずらして描かれるのに対して、書画堂 (熊本市) 発行地図 (図-7) では直線で描かれている。軍用道路が

開通するのは1936（昭和11）年である。つまり正確には春日橋と白川橋は直線では繋がっていないはずである。住民にとって本山、大江方面と繋がる道が重要であったことが読み取れる。

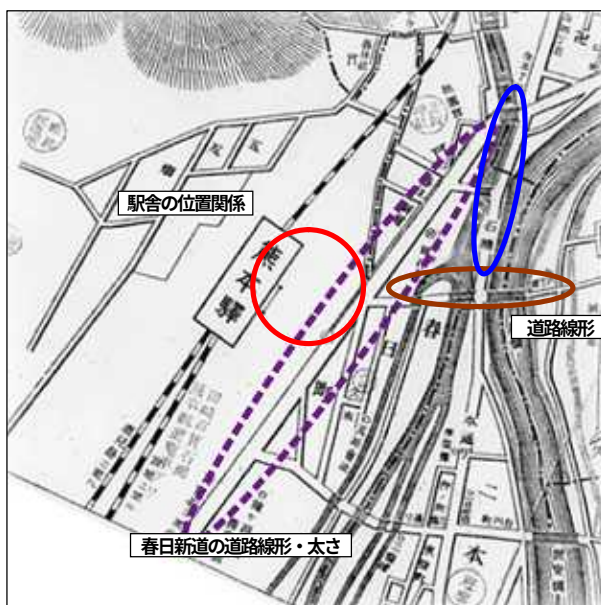
（3）石塘

寝々堂旅行案内（大阪）発行地図（図－6）では細い路地として描かれているのに対し、書画堂（熊本市）発行地図（図－7）では春日新道と変わらない太さで描かれ、「石塘」という名称も書かれている。この表現の違いは地域住民にとって石塘の重要性を表していると考えられる。

また石塘は昭和初期まで地域住民にとって散歩道の役割を果たしていた³³⁾。石塘が当時、地域住民にとって重要な道であり水辺に近い存在であったと思われる。



図－6 寝々堂旅行案内（大阪）発行地図³⁴⁾
（一部加筆・修正）



図－7 書画堂（熊本市）発行地図³⁵⁾
（一部加筆・修正）

以上4.2、4.3において同年代において異なる作者により描かれた地図を元に分析を行った。このように地図の描かれ方から地物と人々の関係性が読み取れる。また同時に道路や街区といった都市構造も読み取れる。4.2、4.3での比較項目（熊本駅、春日新道、坪井川、石塘、町割り）を元に4.4では都市構造、地物と人々の関係性という2つの着眼点の下、以下の事柄に着目し分析を行う。

・都市構造の変遷

（1）街区から見る駅周辺の発達

（2）駅と幹線道路（春日新道など）から見る熊本駅と周辺地域の繋がり

・地物と人々の関係性の変遷

（3）井手・石塘から見る人と水辺との関わり合い

4.4 年代別比較分析

地図は年代順で並べる。また、図－8～24はそれぞれ参考文献に筆者の考察を加えたものである事を先に付記しておく。

（1）熊本駅周辺の発達

鉄道開通以前は畑が広がっている（図－8）。そのような土地が1901（明治34）年（図－10）には駅表を中心に発達し、大きく変化している。1924（大正13）年（図－14）では駅裏の町割りも描かれている。同年（図－15）においてもそれまで描かれていた田畑が描かれていない。昭和になると山麓まで町割りが発達している様子がわかる（図－16）。大正の終わりから昭和初期にかけて駅裏が発達していったと思われる。1968（昭和43）年（図－20）になると宅地が花岡山、万日山の周囲まで広がり、その後徐々に拡大していく。その一因に、この時期に2つの陸橋と春日地下道が建設され、駅表と駅裏のアクセスが良くなった事が考えられる。駅周辺整備（図－24）では鉄道高架化が行われる。駅表と駅裏のアクセスは地上レベルで行われ格段に良くなる。今まで駅裏だった駅の西側にも改札口が設けられる。また、駅表においても再開発事業、合同庁舎の建設などがある。駅周辺は横へ、縦へ大きく発展する。

(2) 熊本駅と周辺地域の繋がり

3章より1902(明治35)年の祇園橋架橋及び春日新道延長により熊本駅と熊本市街地が繋がる事、1936(昭和11)年の軍用道路開通により熊本駅と本山、大江方面が繋がる事が判明している。

鉄道開通以前は新橋と石塘により熊本市街地と繋がっていた(図-8)。鉄道開通以後も数年間その状態が続くが、1904(明治37)年(図-11)になると祇園橋が架橋され、架橋に伴い春日新道も延長されている事が確認できる。駅周辺と市街地とが祇園橋を主として繋がっている現在のかたちがこの時期に形成される。加えて図-11において、すでに春日橋、白川橋を結ぶ道がほぼ直線で描かれている。軍用道路が開通する以前、明治30年代より住民にとって本山、大江方面との繋がりは重要であることがわかる。1924(大正13)年(図-14)の頃には路面電車も開通し、祇園橋に続く春日新道の重要性が強まったと思われる。同時期に新橋もなくなっている。1939(昭和5)年(図-16)になると駅前広場が描かれ始め、1937(昭和12)年(図-17)には春日橋、白川橋を通り本山、大江方面を結ぶ軍用道路(現在の産業道路)の開通が確認できる。昭和初期、新たに周辺との繋がりが生まれるとともに、駅前広場が形成される。また3章では判明していなかったが1959(昭和34)年(図-19)では、熊本駅から田崎への大きな幹線道路が生まれ、1968(昭和43)年(図-20)には新世安橋も完成し、田崎から東、西、南へ延びる道も生まれる。この時期に路面電車も熊本駅前から南へ二本木口、田崎橋の2つの電停ができ、延長されている。現在の北、南、東への幹線道路の骨格がこの時期までに形成される。そして整備計画図(図-24)を見ると、3つの幹線道路の骨格は維持されたまま祇園橋から西へ伸び、万日山にトンネルを建設する春日池上線の整備が予定されている。この整備により、駅周辺は西との繋がりが生まれる。また、今まで埋もれていた北岡神社が島状になり現れる。新しい要素と古い要素が並存する空間が生まれる。

(3) 人と水辺との関わり合い

鉄道開通以前(図-8)から開通当初にかけて(図-9)井出は坪井川より細く描かれているが、4.2で述べたように井手は本来よりも太く描かれる。1904(明治37)年(図-11)当時、人と水辺は近い存在であったと思われる。元々、水辺が近い存在であったのではなく、鉄道が開通し地域が発展することにより生活者、旅行者が集まった結果近くなったのではないかと推測される。このような表現は1930(昭和5)年(図-16)まで続く。しかし1953(昭和28)年(図-18)では井手が描かれなくなり、代わりに井手が描かれていたところに町割りが描かれる。この時期に坪井川兩岸に建物が密集してきたと推測する。1959(昭和34)年(図-19)では実際に坪井川兩岸に建物が密集している様子がわかる。つまり昭和初期に人と水辺の関係が薄れていったと考えられる。以後、坪井川に建物は常に密集する。

次に石塘に着目する。4.3で述べたように祇園橋架橋まで石塘は熊本駅と市街地を結ぶ道路であった。市街地との主要な道路が熊本駅以北の春日新道に変わっても、石塘は昭和初期まで散歩道として利用されていた。図-19を見ると石塘上に建築物の存在が確認できる。歩行空間ではあったものの違う利用形態があったことが読み取れる。1968(昭和43)年(図-20)ではすでに表記されておらず、その後車道となり現在に至る。

駅周辺整備(図-24)では石塘を歩行者専用道路に、坪井川を周辺の建築物まで一体と考えた親水空間にし、人と水辺が出会う場をつくる計画である。



図-8 1880(明治13年)³⁶⁾
(一部加筆・修正)



図-9 1893(明治26年)³⁷⁾
(一部加筆・修正)



図-10 1901(明治34年)³⁸⁾
(一部加筆・修正)



図-11 1904 (明治37年)³⁹⁾
(一部加筆・修正)

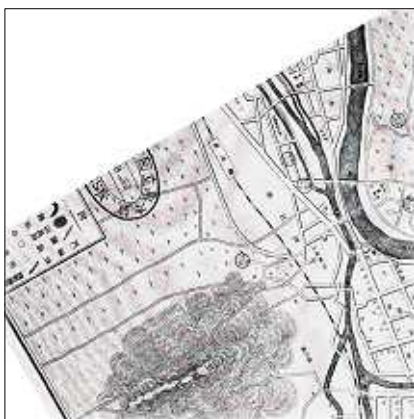


図-12 1912 (明治45年)⁴⁰⁾
(一部修正)



図-13 1921 (大正10年)⁴¹⁾
(一部修正)



図-14 1924 (大正13年) (1)⁴²⁾
(一部加筆・修正)



図-15 1924 (大正13年) (2)⁴³⁾
(一部加筆・修正)



図-16 1930 (昭和5年)⁴⁴⁾
(一部加筆・修正)



図-17 1937 (昭和12年)⁴⁵⁾
(一部加筆・修正)

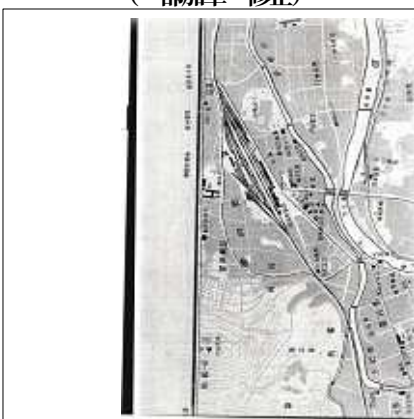


図-18 1953 (昭和28年)⁴⁶⁾
(一部修正)



図-19 1959 (昭和34年)⁴⁷⁾
(一部加筆・修正)

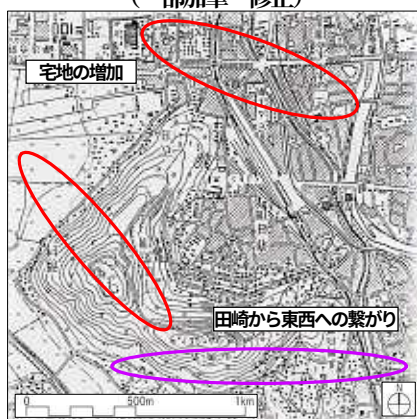


図-20 1968 (昭和43年)⁴⁸⁾
(一部加筆・修正)



図-21 1978 (昭和53年)⁴⁹⁾
(一部加筆・修正)



図-22 1987 (昭和62年)⁵⁰⁾
(一部加筆・修正)



図-23 2002 (平成 14 年)⁵¹⁾
(一部加筆・修正)

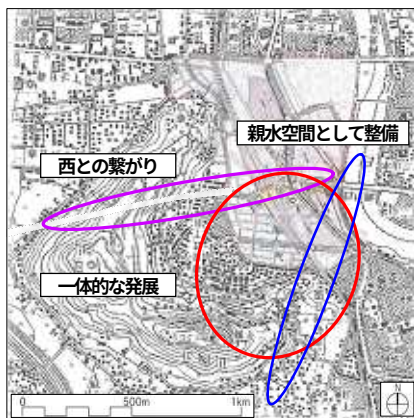


図-24 2018 (平成 30 年)⁵²⁾
(一部加筆・修正)

以上、地図を元に都市構造の変遷として駅周辺の発展、周辺との繋がり、地物と人々との関係性の変遷として水辺との関わり合いの3つの観点から歴史の変遷を見た。その中で、歴史の変遷においての3つの観点を通して、変化点がある時期に集中している事が判明した。それらを転換期と位置づけ、昭和 30 年代を1. 鉄道開通期、大正末期から昭和初期までを2. 駅周辺発展期、昭和 30、40 年代を3. 駅周辺拡大期、そして駅周辺整備が行われる平成 20 年代を4. 新幹線開通期とし、熊本駅周辺の歴史の変遷を以下の図-25にまとめる。熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにするとともに、現在の駅周辺整備の歴史的意義を明確にした。

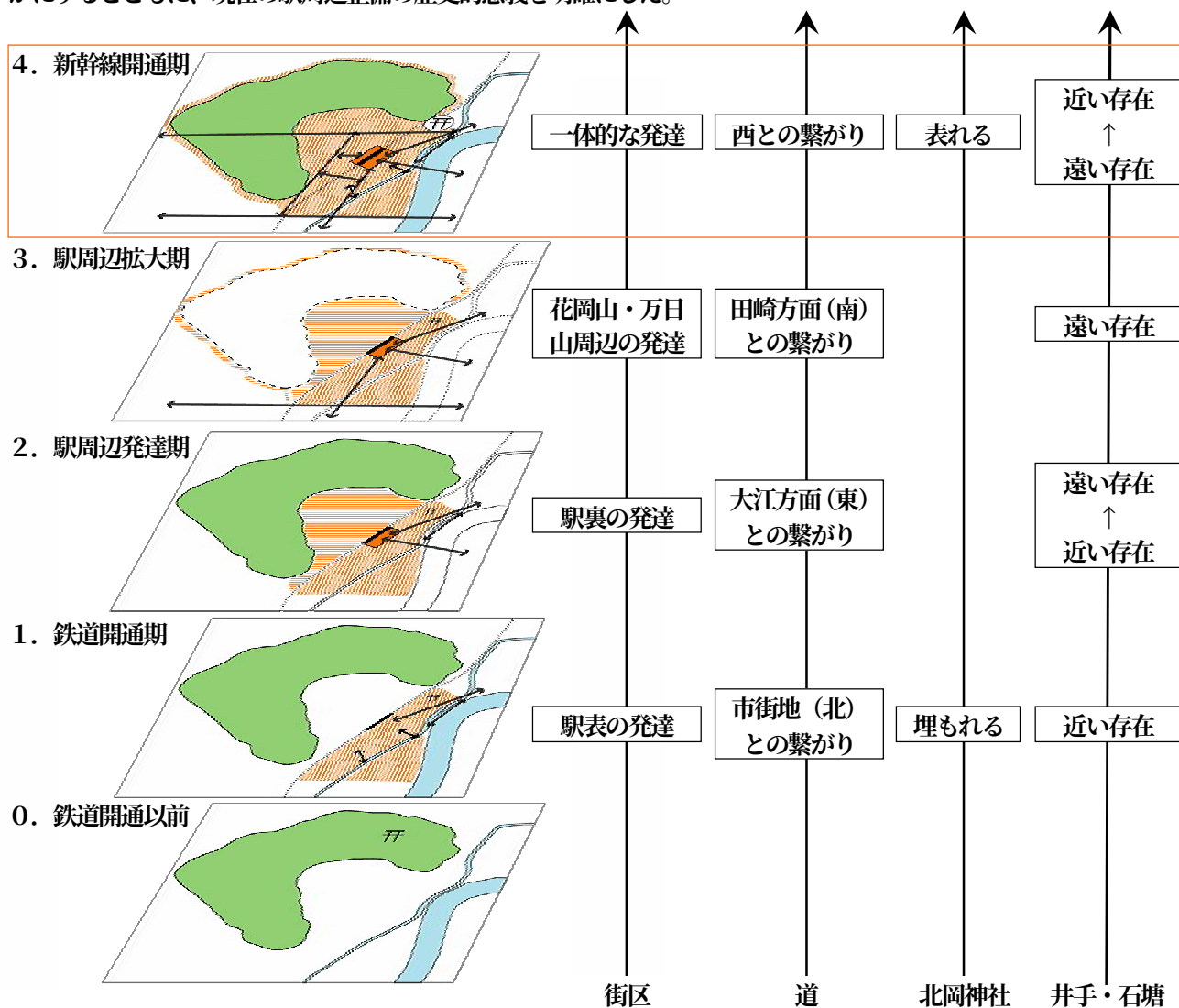


図-25 熊本駅周辺の歴史の変遷

5. おわりに

本研究では歴史を履歴と捉えた上で熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにし、駅周辺整備を履歴の上に位置付けることを目的とした。文献調査で歴史を整理した後、主に地図を用いて調査を行った。本研究により明らかにしたことを以下に記す。

- ・ 文献調査を元に戦前・戦後に分けて歴史を整理し、鉄道開通を契機に熊本駅周辺は大きく変化する事を明らかにした。
- ・ 調査方法として地図を用いることにより、都市構造の変遷と、地物と人々の関係性の変遷を読み取った。
- ・ 様々な作者が作成した地図を1つの群として捉え、年代別で比較することにより熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにするとともに、現在の駅周辺整備の歴史的意義を明確にした。

本研究では戦前・戦後において地図の表現方法が変わるものを比較するため、戦前においては表現の違いから、戦後においては客観的事実からの考察を行った。今後は戦後においても地域の人の意識を表す地図を収集する必要がある。それらの資料を収集した上で、戦前から表現の違いを通して分析を行いたい。また、比較分析ができなかった事柄（例えば花岡山・万日山）に関しても分析を行い、熊本駅周辺の歴史の変遷の考察をより深めていきたい。その上で、現在の駅周辺整備への提案を行いたい。本研究は提案まで踏み込むことで本研究の意義は更に大きくなるものと考えている。それは履歴をどのように受け継ぐかが、現在を生きるわたしたちに課せられた大きな使命だと思うからである。

謝辞

本研究を進めるにあたり、終始適切な御指導を下さいました小林一郎教授に深く感謝申し上げます。また、折にふれて細やかな御指導、御助言を下さいました星野裕司助手に心より感謝申し上げます。両先生はご多忙の身にも関わらず、些細な質問から研究のいろはまでご指導を下さいました。文字では表現しきれないくらい感謝しております。さらに、熊本県、熊本市、国土地理院の皆様には資料提供やご助言いただき、北川重士氏には快くインタビューにご協力していただきました。ここに深く御礼申し上げます。

本研究では“履歴”が1つのキーワードでした。熊本駅周辺の履歴を調査すると共に、自身の履歴を考えるとこの1年は大きな転換期だったように思います。漠然とした高校時代を追い、大学に入学し様々な事を学びました。その中で自分は何に興味を抱いているのか、何がしたいのか徐々に見え、この1年間で向き合い始める事ができました。そのような1年間の大半を施設設計工学研究室、博士1年の毛利洋子さん、修士2年の中島幸香さん、橋本大志さん、増山晃太さん、松尾和人さん、松尾賢太郎さん、山口修平さん、修士1年の椎葉祐士さん、椎葉航さん、堤正雄さん、中村大祐さん、永村景子さん、学部4年の今井洋人君、柿本亮太君、鶴丸悠一君、研究生の本田泰寛さんと共に過ごし、公私に渡り支えて頂いた事は感謝しても余るものがあります。特に増山晃太さん、松尾和人さん、永村景子さんには研究、論文執筆にあたりご自身の貴重な時間を割いて多大なるご指導頂きました。この場を借りて感謝申し上げます。

最後に応援して頂いた家族、祖父母と友人に心より感謝の意を表し、研究の結びとさせていただきます。

平成 18 年 2 月 27 日

参考文献・補注

- 1) 熊本県・熊本市：熊本駅周辺地域整備基本計画、2005.6
- 2) 桑子敏雄、感性の哲学：日本放送出版協会、2001.4
- 3) 国土地理院地図閲覧サービスHP <http://watchizu.gsi.go.jp/> 2万5千分1地形図：熊本 [南東]
- 4) 熊本市役所：熊本市史 復刻版、p119、青潮社、1973.4
- 5) 前掲4)、p326
- 6) 前掲4)、p348
- 7) 前掲3)
- 8) 熊本市：新熊本市史 通史編 第六巻 近代II、p160、熊本市、2003.3
- 9) 前掲8)、p512

- 10) 春日小学校：春日の歴史、pp13-14、春日小学校創立百周年記念事業期成会、1973.6
- 11) 前掲 10)、pp31-32
- 12) 前掲 10)、p16
- 13) 熊本市交通局HP <http://www.kotsu-kumamoto.jp/>
- 14) 熊本市役所：熊本市史 復刻版、p951、青潮社、1973.4
- 15) 前掲 14)、p954
- 16) 角田政治：石塘堰改築工事顛末記、p13、石塘堰樋普通水利組合、1926.7、「第二編第一章 石塘堰改築の必要」に石塘堰付近の地方が危険となった理由 5 つのうちの 1 つに『第四、橋梁の増設』とある。
- 17) 熊本市：新熊本市史 通史編 第七巻 近代Ⅲ、pp478-479、熊本市、2003.3
- 18) 熊本日日新聞社：熊本日日新聞、昭和 52 年 11 月 30 日
- 19) 戸塚誠司：熊本県下における近代橋梁の発展史に関する研究、p108、平成 11 年度熊本大学大学院自然科学研究科学学位論文、1999.3
- 20) 前掲 10)、pp10-11
- 21) 前掲 17)、p430
- 22) 下中邦彦：日本歴史地名大系第四四巻 熊本県の地名、pp524-525、平凡社、1985.3
- 23) 角田政治：熊本市・飽託郡誌、p129、名著出版、1974.5、花岡山の説明に「眺望の絶佳なること熊本の近郊第一にして四時登臨の客絶ゆることなし」とある。
- 24) 前掲 10)、pp40-41
- 25) 前掲 22)、p526
- 26) 熊本日日新聞情報文化センター：写真集・熊本 100 年、熊本日日新聞社、p292、1985.11
- 27) 前掲 10)、pp77-78
- 28) 竹内理三：角川日本地名大辞典 4 3 熊本県、p854、角川書店、1987.12
- 29) 前掲 8)、pp192-194
- 30) 国土地理院HP <http://www.gsi.go.jp/>
- 31) 地図資料編纂会：正式二万分一地形図集成、p60、柏書房、2001.10
- 32) 坂田善次：熊本市明細地図、精華堂、1905.1
- 33) 当時の石塘と地域住民の関係性を知るために、大正 13 年生まれで昭和 8 年まで春日町久未在住であった北川重土氏にインタビューを行った。インタビューによると当時、石塘は地域住民にとって散歩道の役割を果たしていたそうである。
- 34) 大淵善吉：最新熊本市街地図 1:12000、駸々堂旅行案内、1924.1 再版
- 35) 濱田辰次郎：熊本市街地図、書画堂、1924.5
- 36) 林知英：熊本全圖、國武弘、1881.6
- 37) 衛藤〇〇：熊本市街全圖、長崎次郎、1893
- 38) 前掲 31)
- 39) 前掲 32)
- 40) 都田伍一：最新熊本市街地図、静文堂、1912.4 発行 1913.10 再版
- 41) 大淵善吉：最新熊本市街地図、静文堂、1921.6
- 42) 前掲 33)
- 43) 前掲 34)
- 44) 三上信人：最近 実測熊本市街地図 1:12000、大同印刷、1930
- 45) 大淵善吉：最新熊本市街地図、駸々堂旅行案内、1937.5
- 46) 熊本教材社：熊本市街地図 1:10000、熊本教材社、修正第二版 1954.10
- 47) 熊本市：新熊本市史 別編第一巻 絵図・地図下 近代現代、pp.318、熊本市、1995.3
- 48) 前掲 47)、p305
- 49) 前掲 47)、p307
- 50) 前掲 47)、p319
- 51) 前掲 3)
- 52) 前掲 3)