

古地図から見る熊本駅周辺の歴史の変遷

熊本大学工学部 学生会員 ○山田 裕貴 熊本大学工学部 正会員 星野 裕司
 熊本大学工学部 正会員 小林 一郎 熊本大学大学院 学生会員 増山 晃太

1. はじめに

1. 1 背景・目的

熊本駅では九州新幹線全線開通に伴い熊本駅周辺整備計画¹⁾ (以下、駅周辺整備と呼ぶ) が進行しており、駅舎だけでなく周辺地域まで含めた面的な整備が行われようとしている。整備目標に着目すると「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、それらは歴史の模倣であり歴史を活かしたとは言いがたい。歴史とは時間軸上で様々な事柄が積み重なっていくもの、つまり履歴であるが、歴史の模倣が行われる要因は歴史を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ろう。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。本研究では駅周辺整備を履歴の上に位置付けるために熊本駅周辺の歴史の変遷を明らかにする。

1. 2 調査方法

歴史の変遷を見る場合、文献や資料を元に調査するというのが一般的なやり方であり、まずそのような調査を行った。しかし、それらの資料は個別に存在するため鉄道や河川といった個別の変遷を明らかにすることはできるが、面的な変遷を読み取ることが困難であり、各要素間の相互関係も見ることができない。そこで本研究では面的な変遷を見ることができ、様々な要素が年代別で同時に見ることのできる古地図を用いて年代ごとに比較し整理した。

2. 調査対象

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。本研究ではその対象範囲に加え、花の名所であった花岡山、万日山、日本最初の背割堤である石塘を有する白川を含んだ範囲を調査対象とする。



図-1 対象範囲の概要

2. 2 対象項目

対象項目としてまず、骨格をつくる社会基盤整備(鉄道、河川、道路)があげられる。鉄道は市電、大正時代に軌道が対象範囲内にあった軽便鉄道も含み、河川は白川、坪井川の2河川を対象とする。その他には地域にとって重要な機能を果たす諸施設、地域を特徴付ける産業があげられる。施設や産業の具体的な例として、平安時代から現存している寺社、一時期存在していた県庁、現存していないが当時熊本に唯一存在していた遊郭などが挙げられる。

3. 古地図による分析

3. 1 分析手法

古地図をほぼ同縮尺にし、明治初期からおおよそ10年間隔で2. 2の項目に着目し比較を行った。明治・大正期に作成された古地図は案内用に作られたものであり座標や道路幅員など数学的精度は疑わしいが、道路・施設・橋梁の存在や、位置関係については信頼できるものと捉え、熊本駅周辺の面的な変遷を見るには条件を満たしているものと考えた。

3. 2 分析結果

上記の手法で分析をした結果以下の4つの転換期の存在が明らかとなった。古地図は転換期の前後のみを掲載し、各転換期については主に熊本駅周辺の面的な変遷、交通結節点として他の地域とどう関わ

っていったかの2点について記述する。

(1) 鉄道開通期 (明治20年代)^{2) - 3)}

鉄道開通後、駅前を中心に街区が整備され、それまで畑だった土地が大きく変化する。またこの時期、熊本駅以北の坪井川に北から祇園橋、新橋、春日橋の3橋が架橋され、それと共に駅から祇園橋を経て市街地へ向かう道路が整備され、駅と市街地が結ばれる。

(2) 駅前成立期 (大正～昭和初期)^{4) - 5)}

図-3、4、5を比較する。熊本駅前から市街地まで路面電車が开通し、また新橋が撤去され、駅と市街地のつながりは祇園橋にメインとなる。またこの時期に顕著なのは駅舎の北への(現在の位置)移動と軍用道路(現在の産業道路)の开通である。これらより駅と市街地の繋がりが強化され、新たに駅から東へのつながりが生まれ、現在の駅前の骨格が形成される。⁶⁾

(3) 駅周辺開発期 (昭和30～40年代)

万日山山頂付近で山の稜線が変化し、広葉樹林、針葉樹林から荒地の表記になり、同時期に花岡山、万日山に道路が整備されている。また花岡山、万日山の周囲を囲むように宅地が増えている。市電の電停が熊本駅以南に2つ(北から二本木口、田崎橋)増え、それと共に田崎橋電停以南の道路が建設され、駅から南へのつながりが生まれている。

(4) 新幹線開通期 (平成20年代)⁷⁾

戦災が無かったため各転換期を通して大きな変化は見られない。鉄道開通以後は比較的緩やかな変遷だと言えるのに比べ、駅周辺整備で熊本駅周辺が劇的に変化しようとしていることが読み取れる。駅周辺整備では祇園橋から西側に道路が整備され万日山にトンネルが造られ、西へのつながりが生まれる。

4. おわりに

本稿では古地図を用いた分析を行い4つの転換期を明らかにし、熊本駅周辺の面的な変遷と交通結節点として周辺の地域とどう関わっていったかを読み取った。今後は本稿では触れることのできなかった項目についても分析し、人々の暮らしなどにも着目して考察を深めていきたい。

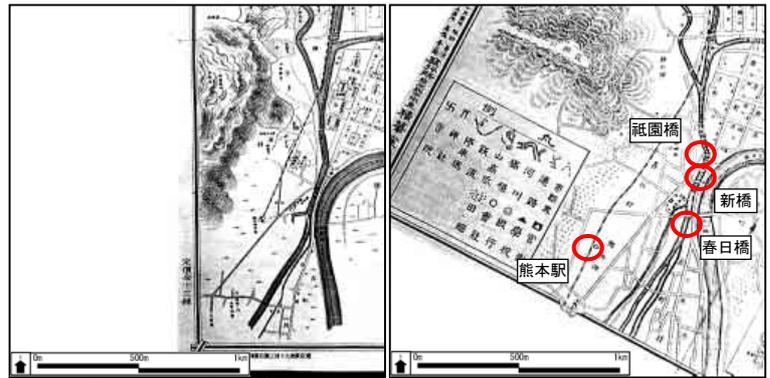


図-2 1903(明治26)年

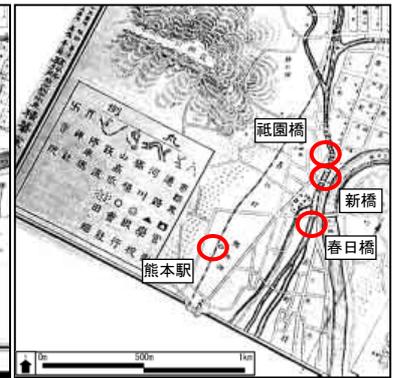


図-3 1905(明治38)年



図-4 1924(大正13)年



図-5 1937(昭和12)年

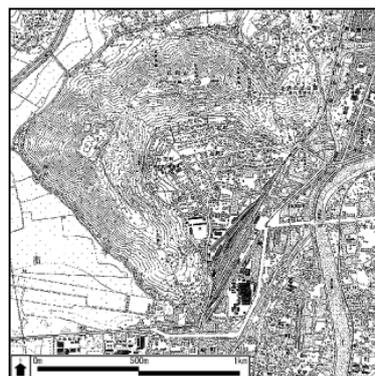


図-6 1957(昭和32)年



図-7 1968(昭和43)年

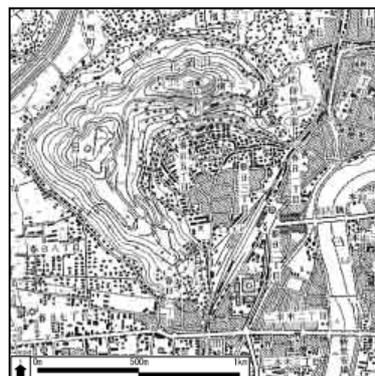


図-8 2002(平成14)年

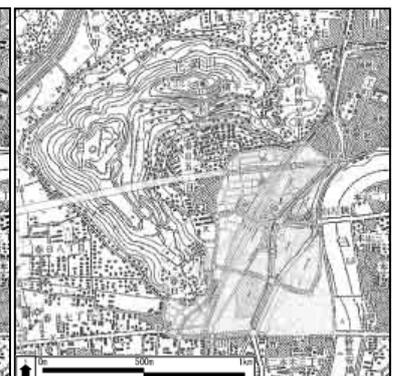


図-9

2018 (平成30)年 完成予定図
図-8を元に熊本駅周辺整備計画図を合成・加工

【参考文献、注釈】

- 1) 熊本市一熊本駅周辺整備事業ホームページ <http://www.city.kumamoto.kumamoto.jp/toshiseibi/kumamotoeki/index.htm> 2) 衛藤〇〇、熊本市街全圖、長崎次郎、1893 3) 坂田善次、熊本市明細地圖、精華堂、1905.1 4) 大淵善吉、最新熊本市街地圖、駸々堂旅行案内内部、1924.1 再版 5) 大淵善吉、最新熊本市街地圖、駸々堂旅行案内内部、1937.5 6) 新熊本市史編纂委員会、新熊本市史 別編第一巻 絵図・地図下 近代現代、pp.302 - 305、熊本市、1995.3.30 7) 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〕