

街路を基盤とした都市景観の変遷に関する一考察

熊本大学工学部社会環境工学科 学生員 野呂有佳子

熊本大学大学院自然科学研究科 正会員 田中尚人・本田泰寛

1. はじめに

街路は都市の骨格と言え、都市景観の基盤となる。明治期の近代化以降、この人々の交通手段は歩行から馬、馬から軌道、そしてモータリゼーションの結果、現代の車社会へと移行した。このように近代都市形成や都市景観を考える上で、街路空間に起きた変化は大きい。近世から城下町として発展してきた熊本市は、1924年に市電が開業して以来、市街地が急速に拡大し発展を遂げた。本研究では、街路を基盤として近代の熊本市における都市景観や賑わいの変遷を歴史的文献や新聞記事、地図、写真などの参考資料に基づき明らかにして、街路において路面電車が果たしてきた役割を明らかにすることを目的とする。

2. 熊本市における路面電車の歴史

熊本市に路面電車が開業された大正期から現代にかけて3つの時代区分を設け、路面電車の歴史を明らかにした。表-1に主な史実を年表としてまとめ、その変遷を図-1に示した。

(1) 黎明期：1917年(大正6)～1927年(昭和2)

1917年、市電の基盤となる電車期成会が発足。明治期、電気軌道が発達する以前には軽便鉄道など蒸気機関車が主な交通手段であった。しかし、路面電車が導入され、それまで発達していた人力車などは廃退して行き、徐々に街路スケールも大きくなっていく。

(2) 拡張期：1928年(昭和3)～1963年(昭和38)

1924年(大正13)、それ以前に大量輸送機関として利用されていた軽便鉄道と菊池軌道に代わり、三大事業の一環として熊本市電が開業した。電気軌道である路面電車は市民に望まれたものであった。1924年から1954年にいたるまで市電の系統は7号系統まで開通し、最盛期には年間乗客数は4,248万人を記録した。市電の路線開通とともに、城下町としてのまとまりを持っていた熊本市も拡大する。1924年の大甲橋の架け替えにより市電は白川を渡河し東へと広がる。しかし、1960年頃から市電事業の経営が苦しくなった。

(3) 衰退期：1963年(昭和39)～

1960年代に入りモータリゼーションが進展し、路面電車は直接的にその影響を受けることとなる。最盛期に7系統あった路線も1965年の百貫線、川尻線の廃止をはじめ相次いで廃線となった。同時に、それまで親しまれてきた路面電車のある風景も失われた。その一方で、1965年には九州の路面電車では初のワンマン電車が導入され、冷房電車、二両連接車や省エネ対策の交流式電車の導入など、最先端の取り組みによって現在の熊本市電が作られてきた。

表-1 熊本の路面電車に関する年表

	西暦	年号	事項
黎明期	1917	大正6	電車期成会発足
	1921	大正10	熊本電車株式会社創立
	1923	大正12	菊池軌道(上熊本～室園間)電車運輸営業開始
拡張期	1924	大正13	熊本市電開通式 幹線(熊本駅前～浄行寺町 4.7km)、水前寺線(水道町～水前寺 2.2km)開通
	1928	昭和3	熊本市電黒髪線(浄行寺町～子飼橋)開通
	1929	昭和4	熊本市電春竹線(辛島町～春竹駅前)、上熊本線(辛島町～段山町)開通
	1935	昭和10	熊本市電上熊本線(段山町～上熊本駅前)開通
	1945	昭和20	熊本市電健軍線(水前寺～健軍町)開通
衰退期	1954	昭和29	熊本市電坪井線(藤崎宮前～上熊本駅前)開通
	1970	昭和40	百貫線(百貫石～田崎)、川尻線(河原町～川尻線)廃止
	1970	昭和45	坪井線(藤崎宮前～上熊本駅前)、春竹線(辛島町～南熊本駅前)廃止
	1972	昭和47	幹線の一部及び黒髪線(水道町～子飼橋)廃止



図-1 熊本市電路線の変遷

(『熊本市制100周年記念』を参考に筆者作成)

3. 都市施設に着目した賑わいの変遷

熊本市の都市形成において路面電車が果たした役割を、都市機能の立地傾向や変遷を整理し考察する。

(1) 都市形成に関するデータの把握

熊本市は、1889年(明治22)市制町村制施行により区から市へと改められた。その後1924年(大正13)の熊本市の三大事業によって市電・上下水道が整備される。市制施行当時、面積5.55km²、人口4万2千人余だったが、267km²、人口66万人を超える都市へと発展した。

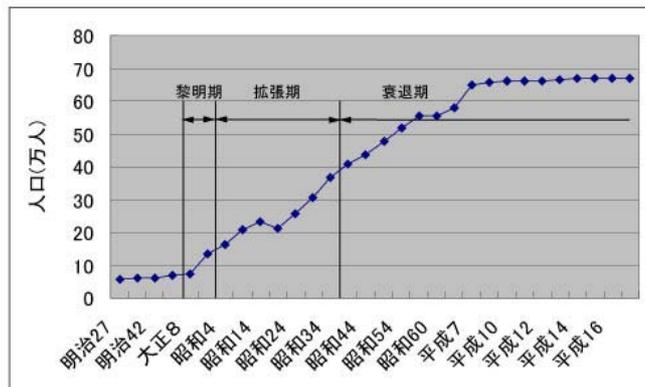


図 - 2 熊本市における人口の推移

(2) 都市施設の配置とその変遷

a) 学校施設 (図 - 3 参照)

学校施設の立地や分布は、人口集中地域の把握など日常生活空間の指標となる。熊本市において小学校の数は、明治8年当時27校であったが、西南の役後7校に統合された。その後も合併や廃止などが繰り返され、大正15年に向山校、昭和15年に城東、砂取、健軍校と漸次増加し、路面電車の延伸とともに、白川以東への居住地域の拡がりが見られたことが分かる。



図 - 3 小学校分布の変遷

(『図説 熊本・わが街』を基に筆者作成)

4. 路面電車電停を対象とした景観変遷の分析

市電開業の前後から現代に至るまでの景観の変化を、特に人の集まる電停に周辺の新旧の景観を定点観測に基づき考察した。



写真 - 1 健軍町電停周辺の景観変化

(左: 1968年 参考文献6より, 右: 現代 筆者撮影)

写真-1は、健軍町電停周辺の景観を昭和43年と現代とで比較したものである。現在は自動車の往来が増加し、歩車分離がしっかりなされている。電停周辺は、建設当時から熊本市東部の拠点的作用を担っていたことから、現在も金融系、商業系の立地が多く見られる。



写真 - 2 辛島町電停周辺の景観変化

(左: 参考文献3より, 右: 現代 筆者撮影)

写真-2は、辛島町電停周辺の新旧の景観を比較したものである。電停は現在と異なり、昭和初期には交差点の中央に位置していた。電停付近に立地する新市街は熊本市一の繁華街とされており、映画館などが立ち並び多くの人で賑わっている様子が分かる。

5. おわりに

以上、城下町として栄えていた熊本市が近代化していく過程において、路面電車が街路景観形成や都市の賑わいと密接に関わってきたことが分かった。

《参考文献》

- 1) 熊本日日新聞編: 図説 熊本・わが街 1988.
- 2) 松本寿三郎・板橋和子・工藤敬一・猪飼隆明: 熊本の歴史, 山川出版 1999.
- 3) 熊本日日新聞社編: 絵葉書が語る20世紀の熊本 2002.
- 4) 熊本市制100周年実行委員: 熊本市制100周年記念 熊本・歴史と魅力 1989.
- 5) 細井敏幸: 熊本市電70年 1995.
- 6) 中村弘之: 熊本市電が走る街 今昔 JTBパブリッシング 2005