

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**, 小林一郎***, 星野裕司****, 増山晃太*****

By Yuki YAMADA, Ichiro KOBAYASHI, Yuji HOSHINO, Kouta MASUYAMA

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する。著者らは歴史の変遷を明らかにするにあたり、駅周辺を空間的に捉えるため地図を使用した。様々な作者が存在する地図を1つの群として捉え、また測量せずに描かれた地図の描かれ方から駅などの都市的意味の変遷と同時に都市構造の変遷も明らかにした。その上で駅周辺整備を履歴の上に位置付け、歴史的意義を明確にした。

1. はじめに

(1) 背景・目的

九州新幹線全線開通に伴い進行している熊本駅周辺整備計画¹⁾においても歴史を整備やまちづくりに活かすことが整備目標として掲げられているが、歴史の捉え方や位置付けは曖昧である。近年における社会基盤整備を見ると「歴史」を活かすことを整備目標や指針として掲げ挙げられる傾向にある。しかし、実際に行われている整備を見るとオブジェや舗装などで表現される場合が多い。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あると考える。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ば、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。

桑子氏は歴史を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”として捉えている。しかし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(未来)もその履歴の上に位置付ける必要があると考える。

そこで本研究では現在整備計画が進行している熊本駅周辺を対象とし、未来まで含めた歴史の変遷を明らかにする。その上で現在行われようとしている整備の歴史的意義、つまり駅周辺整備の履歴上の位置付けを明確にすることを目的とする。

(2) 既往研究と本研究の位置付け

鉄道と都市に着目した研究は、鉄道沿線に焦点をあてハード整備とソフト整備から明治末期から昭和初期における都市のイメージの変遷を見た土井らの研究³⁾や、京都の宇治を対象地とし、鉄道・電気事業といったインフラが都市のイメージ形成にどのように関係していったかを明確にした田中らの研究⁴⁾がある。本研究は、鉄道開通以前から未来の整備計画までを研究対象とし、都市構造と都市的意味の双方の面から歴史の変遷を明らかにし、駅周辺整備の歴史的意義を明確にするという点に特徴がある。

また、歴史の変遷を明らかにする手がかりとして本研究では、都市を空間的に見るため地図を主な資料として用いる。地図は熊本市歴史文書資料室、熊本県立図書館に貯蔵されているものである。地図は大きく2種類あり、1つは測量により描かれた地図、もう1つは測量せずに描かれた地図である。地図に着目した歴史の変遷の研究として、測量せずに描かれたと思われる地図から橋梁名、測量により描かれた地図から橋詰空間の変遷を見た伊藤の研究⁵⁾がある。それに対し、本研究では測量せずに描かれた地図の描かれ方の違いまで焦点をあて読み解き、2種類に地図を1つの群として捉え分析・考察を行う。

* keyword: 歴史の変遷、古地図、鉄道

** 学生員 熊本大学大学院自然科学研究科

(〒860-8555 熊本市黒髪2丁目39番1号)

*** 正会員 工博 熊本大学大学院自然科学研究科教授

**** 正会員 博(工) 熊本大学大学院自然科学研究科助手

***** 学生員 工修 熊本大学大学院自然科学研究科

(3) 本研究のポイント

本節では本研究の3つのポイントを述べる。

- ・「歴史を活かす」とはどうあるべきかを論じる。
- ・地図を資料として用い、描かれ方の違いまで分析することにより都市構造の変遷と同時に都市的意味の変遷も明らかにする。
- ・歴史研究に未来を含め、行われようとしている熊本駅周辺整備の歴史的意義を明確にする。

2. 研究対象地概要

本章では研究の対象範囲と対象範囲における歴史の概略を述べる。

(1) 対象範囲 (図-1)

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

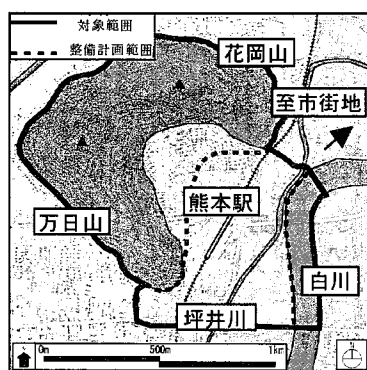


図-1 対象範囲図
(作成：山田 文献6)に加筆・修正)

対象とする。

(2) 歴史の概要

主に熊本市史、新熊本市史、また対象地の歴史をまとめたものを資料とし、調査を行った。ここでは鉄道の歴史を中心に述べる。

平安時代より対象地には熊本の国府が置かれ、熊本の中心だった⁷⁾。江戸時代の熊本藩主、加藤清正の城下町構築により産業などが北の現在の市街地方面に移される⁸⁾。また加藤清正により坪井川、白川の骨格が形成される⁹⁾。それ以来、対象地は田畑の広がる土地となり、そ菜の産地であった。そのような土地に1891(明治24)年、鉄道が開通し(現在よりも南の位置に)熊本駅が誕生する¹⁰⁾。その後、路線を徐々に南に延ばす。また鉄道開通以後、対象範囲内の坪井川には上流より祇園橋、三矯橋、春日橋の架橋や街路整備が行われ始める。1914(大正3)年に駅舎が改築し、開設当時から北へ(現在の位置に)移動する。1924(大正13)年には路面電車が開通し、市街地との結びつきを強くする。戦後になると、1961(昭和36)年には熊本操車場の建設、1965(昭和40)年に電化、1968(昭和43)年には複線化が行われ、輸送能力を強化する¹¹⁾。そして、2010(平成22)年に九州新幹線が全線開通し、2018(平成30)年に熊本駅周辺整備が完了する予定である。

3. 地図について

(1) 熊本における地図作成史¹²⁾

地図は熊本市歴史文書資料室、熊本県立図書館蔵のものを用いる。測量技術が未発達な戦前において、それらの地図には大きく分けて2種類存在する。1つは陸地

表-1 戦前における熊本地図史(作成：山田)

年代	発行者	陸地測量部(国土地理院)	民間	
			熊本	県外
1880 (M13)		2万分1地形図の作成を開始(全国)	②熊本全圖発行	
1893 (M25)			③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)	①	2万分1地形図発行(熊本「川尻」)		
1904 (M37)			④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)			⑤最新熊本市街地圖発行	
1918 (T7)			⑥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	⑦熊本市街地圖発行	⑩1万2千分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		
1928 (S3)		2万5千分1地形図(熊本)発行		
1930 (S5)			⑧1万2千分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)				⑪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)		
1952 (S27)		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		
1953 (S28)			⑨1万分1熊本市街地圖	
1956 (S31)		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		
1957 (S32)		2万5千分1地形図(熊本)三修		
1959 (S34)		2万5千分1地形図(熊本)発行		
1965 (S40)		2万5千分1地形図(熊本)改測		

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。

測量部により測量機器を用いて作成された地図、もう1つは民間により測量機器を用いずに作成された地図である。また民間においても熊本市内の書店が作成した地図と大阪の旅行案内部が作成した地図がある。地図の測量と発行年度を表-1にまとめ、収集できた地図を太字で記述し、番号を与えた。

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。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ため、ガイドマップとしては適していない。つまり戦前においてガイドマップとして有効な、測量により描かれた地図は3度しか発行されていない。戦時下においては地図が統制された歴史もあり、発行はごく短い期間に限られる。よって戦前において民間によりガイドマップとしての機能を果たす地図を作成する必要があったと考えられる。

筆者らは測量せずに描かれている地図には、測量という客観性を失う代わりに、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（主観）が描かれていると考えた。本章では基礎的な分析としてそれらの地図の描かれ方の違いを比較分析し、考察する。

また民間作成地図の中に縮尺が描かれているものがあるが、測量により描かれた地図と重ね合わせた結果、移動していないと思われる北岡神社や道の線形が一致しなかったため、測量されていない地図と判断したことを先述しておく。

(2) 陸地測量部作成地図と民間作成地図の比較分析

本節では陸地測量部作成地図と民間作成地図のうち最も年代が近い表-1のうち、地図番号①と地図番号④の地図を用いて比較する。

a) 熊本駅

駅の描かれ方を見ると陸地測量部作成地図(図-2)に比べ民間作成地図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-3)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かとと思われる。

b) 街区

図化精度の違いより道路線形や幅の違いはあるものの、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-2)を見ると町割り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-3)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。

c) 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-3)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-2)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

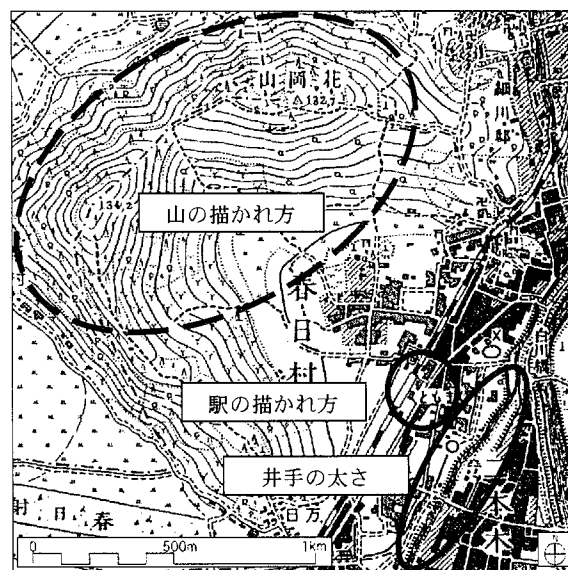


図-2 陸地測量部作成地図(地図番号①)
(作成：山田 文献13)に加筆・修正)

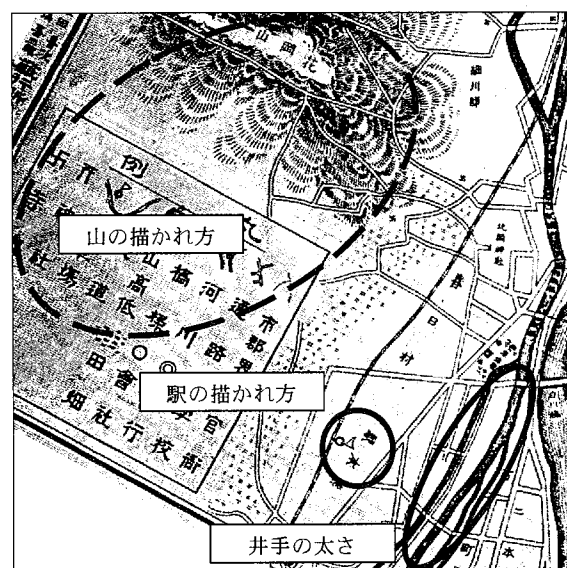


図-3 民間作成地図(地図番号④)
(作成：山田 文献14)に加筆・修正)

ある。当時の生活者にとって坪井川の水辺は非常に身近な存在だったのではないかとと思われる。

d) 花岡山

民間作成地図(図-3)には万日山が描かれていない。また描かれている花岡山にも描かれ方の違いが見られる。花岡山への道が陸地測量部作成地図(図-2)では小道であるが、民間作成地図(図-3)では駅裏の道とほぼ同じ太さで描かれている。当時の生活者にとって、万日山はそれほど重要ではないこと、当時の生活者は花岡山に足を運び、利用していたと考えられる。

このように比較すると民間作成地図からは街区や道といった都市構造と同時に、描かれ方の違いから駅や水辺、山といったものが都市においてどのような意味を持っているかが読み取ることができる。

(3) 民間における異作者作成地図の比較分析

本節では表-1のうち、熊本市内の書店が作成した地図(地図番号⑦)を生活者の視点、大阪の旅行案内部が作成した地図(地図番号⑩)を旅行者の視点として同年代の地図を用いて比較分析する。

a) 熊本駅

駈々堂旅行案内部(大阪)発行地図(図-4)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-4)に比べ、書画堂(熊本市)発行地図(図-5)は春日新道から熊本駅の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。

b) 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-4)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-5)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-4)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-5)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-4)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-5)では直線で描かれている。春日橋、白川橋を直線で繋ぐ軍用道路が開通するのは1936(昭和11)年である¹⁵⁾。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。

c) 石塘

駈々堂旅行案内部(大阪)発行地図(図-4)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-5)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

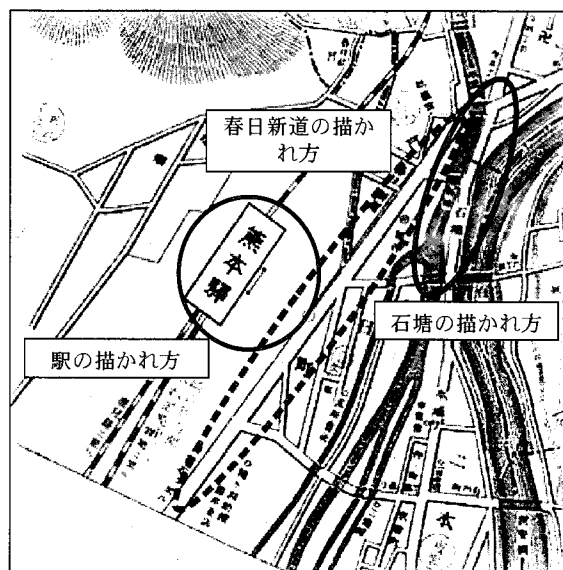


図-4 書画堂(熊本市)作成地図(地図番号⑦)
(作成: 山田 文献17)に加筆・修正)

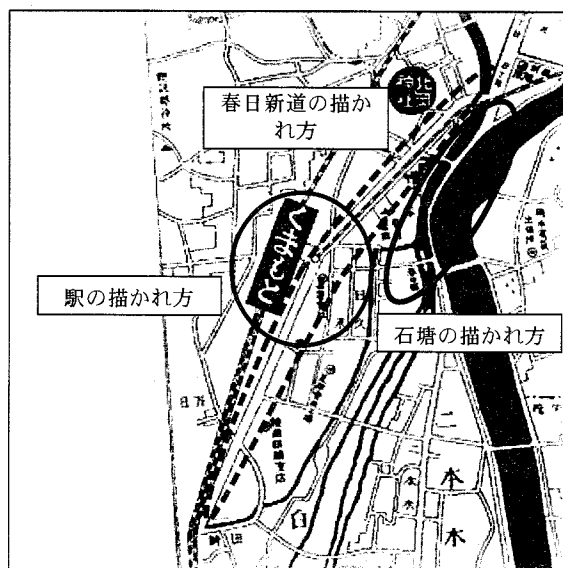


図-5 駈々堂旅行案内部(大阪)作成地図(地図番号⑩)
(作成: 山田 文献18)に加筆・修正)

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¹⁶⁾。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。

4. 地図群の分析

表-1に示したように、収集した民間作成地図は熊本市内の書店などが作成したものが大半を占める。県外の旅行会社などが作成した地図は年代別で比較できるほどの地図を収集できていない。そのため、本章では生活者の視点に限って比較分析を行う。戦前においては表-1の地図番号②~⑨の地図を用いる。戦後においては主には「新熊本市史 別編第一巻 絵図・地図下」に収録されている国土地理院、熊本市が測量し作成の地図を用いる。

それらの地図を1つの群として捉え、明治13年から駅周辺整備完了時の平成30年まで約140年間をおよそ10～15年間隔で、14枚の地図を年代別で比較分析する。その結果、比較項目の変遷における変化点がある時期に集中していることが判明した。以下、それらの転換期にそって変遷を述べる。転換期は次の通りである。

- ① 明治30年代
- ② 大正末期～昭和初期
- ③ 昭和30～40年代
- ④ 平成20年代

本章では3章の2節で比較分析を行った項目を比較対象項目とする。a) 都市構造の変遷、b) 都市的意味の変遷の2つに分け、b) についてはb-1. 駅、b-2. 河川、b-3. 山の3つに分けて転換期の前後の地図のみ紹介し、記述する。

また現時点では、戦後は測量により描かれた地図しか収集できていない。そのため戦前は描かれ方の違いから、戦後は地図表記より分析を行うことを付記しておく。

(1) 明治30年代

図-6 (地図番号③) と図-7 (地図番号④) を比較する。

a) 都市構造の変遷

田畑であった土地が鉄道開通以後、駅前を中心に街区が発達している。また、この時期に現在の市街地(駅より北)と繋がる現在の骨格となっている道が開通している。

b) 都市的意味の変遷

b-1. 駅

熊本駅は正面が描かれている程度で近くの道とは繋がっていない。道からの距離も遠い。当時、地域の生活者にとって駅は重要ではなかったと思われる。

b-2. 水辺

3章で述べたように春日橋下流の井手が実際の太さよりも太く描かれている。生活者にとって井手や水辺は重要であり近い存在であったと推測する。

b-3. 山

山は花岡山しか描かれていない。描かれている花岡山には山への道が他の道路と同じ位の太さで描かれている。当時の花岡山の地域のシンボルとしての重要性、花岡山へ行けることの重要性が推測できる。また実際、花岡山は桜の名所、市内を眺望できる場所として有名であった¹⁹⁾。

(2) 大正末期～昭和初期

図-8 (地図番号⑥) と図-9 (地図番号⑧) を比較する。

a) 都市構造の変遷

駅裏の田畑は無くなり、街区が発達してくる。また軍用道路が開通し、駅前から大江方面(東)への道が直線で繋がる。この時期に駅から東への繋がりが生まれる。

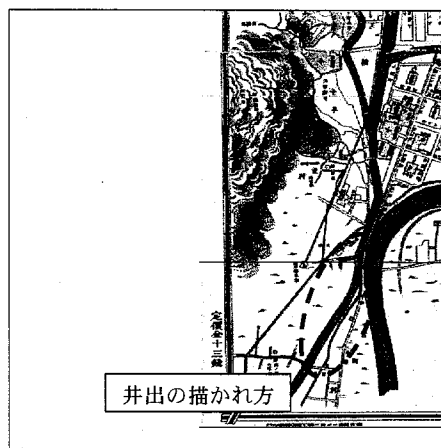


図-6 1904 (明治25) 年 (地図番号③)
(作成: 山田 文献20) に加筆・修正



図-7 1904 (明治37) 年 (地図番号④)
(作成: 山田 文献21) に加筆・修正



図-8 1921 (大正10) 年 (地図番号⑥)
(作成: 山田 文献22) に加筆・修正



図-9 1930 (昭和5) 年 (地図番号⑧)
(作成: 山田 文献23) に加筆・修正

b) 都市的意味の変遷

b-1. 駅

この時期に駅近くの線路の描かれ方が大きく変わり、駅前広場も描かれ始める。曖昧だった駅から他の道へのアクセスも明瞭に描かれる。生活者にとっても熊本駅が重要になってきた時期と言える。

b-2. 水辺

依然として坪井川の井手が支流と同等の太さで描かれている。この時期においても井手や水辺は生活者にとって近い存在だったと思われる。

b-3. 山

この時期に万日山が描かれ始めるが、依然として花岡山の方が地図を占めるウエートは大きい。徐々に万日山にも関心を持ち始め、花岡山は依然として重要であったと思われる。

(3) 昭和30～40年代

図-10と図-11を比較する。

a) 都市構造の変遷

この時期になると山を取り囲むように住宅が増えていく。花岡山の北岡自然公園西側にも宅地が増えている様子がわかる。また、田崎方面への繋がりは駅前の道からそれよりも東の道へと移行している。現在の田崎方面（南）との繋がる幹線道の骨格が生まれる。

b) 都市的意味の変遷

b-1. 駅

駅前広場が拡張されている様子が地図よりわかる。拡張は主に南側である。都市構造の変遷でも触れた田崎方面へのつながりとも関係があると考えられる。駅の正面性を高めていった時期と考えられる。

b-2. 水辺

1959（昭和34）年の時点では坪井川の周辺は建物もなく周囲に開けている。それに対し、1968（昭和43）年になると周囲に建物が張り付く。この頃から坪井川は裏というイメージが生まれ、生活者との関係性も薄くなっていったのではないかと推測する。

b-3. 山

1959（昭和34）年と1968（昭和43）年を比較すると万日山の描写が大きく異なる。万日山の稜線が大きく変化しているのが読み取れる。これは近くの操車場建設の際に土が使われたためである²⁴⁾。両山ともに宅地が張り付きだす等、この時期に山への関心が希薄になっていると思われる。

(4) 平成20年代

図-12と図-13を比較する。

現在進行している熊本駅周辺整備計画を元に記述する。

a) 都市構造の変遷

駅周辺整備により万日山にトンネルを建設し、祇園橋から西へ繋がる道路（春日池上線）が建設される。同時に、鉄道高架化により分断されていた駅表、駅裏が繋が



図-10 1959（昭和34）年
（作成：山田 文献25）に加筆・修正）



図-11 1968（昭和43）年
（作成：山田 文献26）に加筆・修正）

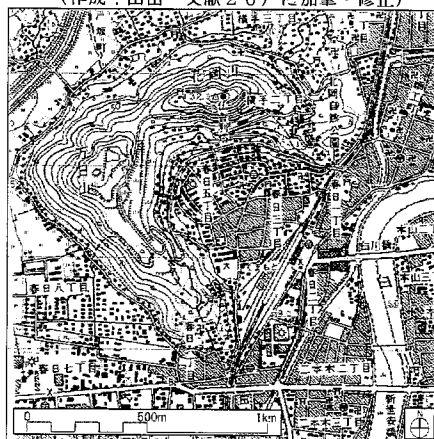


図-12 2002（平成14）年
（作成：山田 文献27）に加筆・修正）

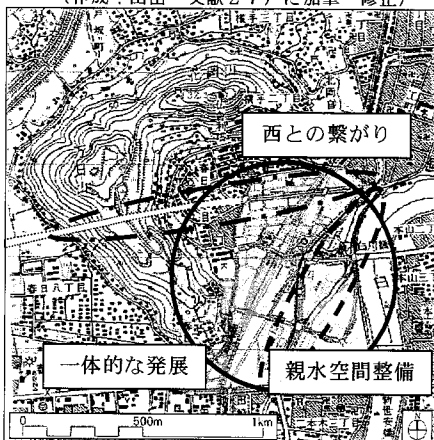


図-13 2018（平成30）年
（作成：山田 文献28）に加筆・修正）

る。合同庁舎の建設、再開発事業による情報図書館の建設、西地区における土地区画整理事業などにより都市構造は変化する。また春日池上線の建設により、今まで埋もれていた北岡神社が縞状に現れ、新しい道路と古い神社が共存する空間が生まれる。

b) 都市的意味の変遷

b-1. 駅

新幹線が開通し、駅舎が拡張・新装すると共に駅前広場も大きく変わる。より一層熊本市の玄関口としてイメージを大きくしていくと思われる。

b-2. 水辺

坪井川・白川共に親水空間として整備し、祇園橋、三嬌橋が接する場所においては回遊拠点としても位置づけ人と水辺とを近い関係にしようとしている。

b-3. 山

整備計画範囲には入っていないが、万日山を緑の拠点とし、駅舎、坪井川、白川までの軸を整備計画の中心軸と捉えている。また駅西の駅前広場から万日山の眺望を

阻害しないように配慮しようとしている。一方、花岡山に関する位置づけや整備は無い。

(5) まとめ

以上で述べたように鉄道開通以前から整備計画まで含めた地図を1つの群として捉え分析することにより、都市構造の変遷と、都市的意味の変遷の2つの変遷を同時に明らかにした。これらの歴史の変遷を図-14にまとめ、駅周辺整備の歴史的意義を述べる。

(a) 都市構造の変遷

熊本駅周辺は徐々に都市としての範囲を広げ、現在の整備ではその範囲は広げず合同庁舎や情報図書館の建設、土地区画整理事業などによって、より都市機能を高めようとしている。周辺との繋がりにおいても徐々に繋がりを積み重ね、現在の骨格を形成している。そして駅周辺整備により新たな繋がりが生まれようとしている。その効果により北岡神社が顕在化し古い要素と新しい要素が共存する空間も生まれようとしている。

(b) 都市的意味の変遷

熊本駅は開設当初、生活者にとってそれほど重要ではなかった。しかし、徐々に駅前広場の成立とともに重要性を増していった。そして、駅周辺整備ではより重要性

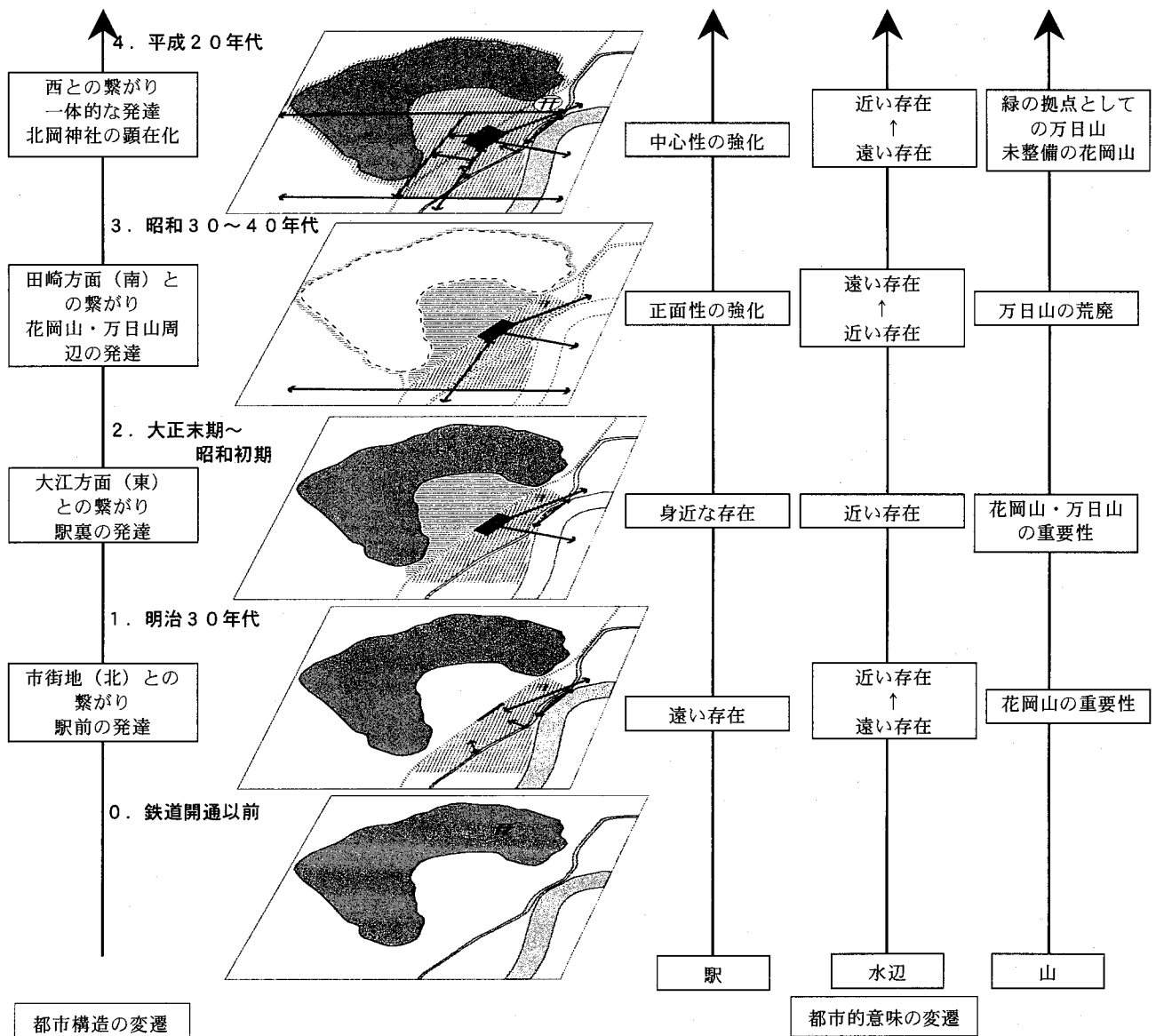


図-14 熊本駅周辺の歴史の変遷 (作成: 山田)

を増そうとしている。

鉄道が開通し、人が集まるようになり水辺は人々との近い関係性を構築していた。しかし、建物が密集していく水辺はまちの裏側に姿を潜め、関係性は遠いものとなった。駅周辺整備では水辺をまた近い関係性にしようとしている。

花岡山の生活者における重要性は鉄道開通以前からあり、その重要性は鉄道開通後も継続されていき、万日山の重要性も生まれる。しかし、万日山の荒廃など山は生活者の意識から薄れていく。駅周辺整備では緑の拠点としての位置付けはあるものの積極的な整備などは無く、山と人々の関係性は薄いままである。

5. おわりに

本研究では歴史を履歴と捉え、地図を主な資料とし、描かれ方まで含めた分析を行った。その分析より都市構造の変遷と都市的意味の変遷を明らかにし、その上で現在の整備の歴史的意義を明確にした。「歴史を活かす」とはこのような歴史的意義を実際に行う整備の前段階としての整備方針、つまりマスタープランに包括されている必要がある。別の言い方をすれば、整備の歴史的意義がマスタープランに明記されていれば「歴史を活かす」事になりえると考える。

そのような観点で再度、熊本駅周辺整備計画のマスタープラン(図-15)を見直すと本研究で明確にした歴史的意義は含まれていない。「歴史を活かす」整備にするには以下の事柄を歴史的意義としてマスタープランに盛り込む必要がある。

(1) 西との繋がりを生む春日池上線の建設により北岡神社が顕在化する。歴史的に見て重要であり位置付ける必要がある。

(2) 水辺の小径として位置付けられている坪井川は、今は遠い存在であるが、かつて近い存在であった。坪井川を親水空間として近い存在にすることは歴史的意義のあることである。しかし、親水空間としての整備は井手も含む必要がある。

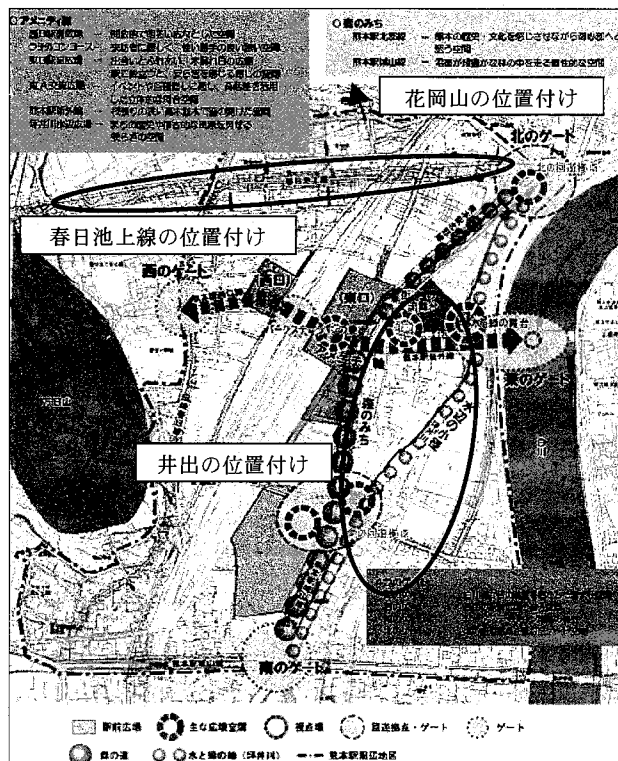


図-15 熊本駅周辺空間デザイン配置方針図
(作成：山田 文献29)に加筆・修正)

(3) 現在のマスタープランでは花岡山に対しての位置づけはない。マスタープランの範囲をより広くし、花岡山を位置付ける必要がある。また花岡山までのアクセスもマスタープランに取り込む必要がある。

また、今後の課題を以下に示す。

(4) 描かれ方の違いによる分析は戦前までしか行っていない。今後は戦後においてもゼンリンや地域誌を基に戦前と同様の分析を行う必要がある。

(5) 今回は生活者の視点のみの分析を行った。駅周辺は生活者の視点はもちろんのこと、旅行者の視点も重要である。3章で述べたような旅行者の視点での分析を明治時代から行うため、観光地図や旅行情報誌などを収集し分析を行う必要がある。

(6) 上記の分析をした上でより深い考察を行い、駅周辺整備計画マスタープランを作成する。

参考文献

- 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) 土井勉、河内厚郎：「鉄道沿線における郊外住宅地の開発と地域イメージの形成—阪急沿線の郊外住宅地開発と生活文化に着目して—」、土木史研究 第15号、1995.6
- 4) 田中尚人、川崎雅史、坪井樹：「鉄道・電気事業からみた近代宇治の都市イメージ形成」土木史研究 論文集 vol.23、2004
- 5) 伊藤孝：「絵地図にみる万世橋と橋詰広場の歴史の変遷—江戸から今日まで—」、第8回日本土木史研究発表会論文集、1988.6
- 6) 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]
- 7) 熊本市役所：熊本市史 復刻版、p119、青潮社1973.4
- 8) 前掲7)、p326
- 9) 前掲7)、p348
- 10) 熊本市：新熊本市史 通史編 第六巻 近代Ⅱ、p160、熊本市、2003.3
- 11) 春日小学校：春日の歴史、pp31-32、春日小学校創立百周年記念事業期成会、1973.6
- 12) 国土地理院HP <http://www.gsi.go.jp/>
- 13) 地図資料編集会：正式二万分之一地形図集成、p60、柏書房、2001.10
- 14) 坂田善次：熊本市明細地図、精華堂、1905.1
- 15) 熊本市：新熊本市史 通史編 第七巻 近代Ⅲ、pp478-479、熊本市2003.3
- 16) 当時の石塘と地域住民との関係性を知るために、大正13年生まれで昭和8年まで春日町で暮らしていた北川重士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。
- 17) 濱田辰次郎：熊本市街地図、書画堂、1924.5
- 18) 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
- 19) 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。
- 20) 衛藤〇〇：熊本市街全圖、長崎次郎、1893
- 21) 前掲14)
- 22) 大淵善吉：最新熊本市街地図、静文堂、1921.6
- 23) 三上信人：最近 実測熊本市街地図 1:12000、大同印刷、1930
- 24) 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
- 25) 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
- 26) 前掲26)、p305
- 27) 前掲6)
- 28) 前掲6)
- 29) 熊本県・熊本市：魅力ある熊本駅周辺のまちづくり、p6、2005.6