

シティ FM「昭和初期の熊本市域における公共交通」

熊本市都市政策研究所 参事 堀 満

明治維新以降、日本において近代化が進行。日常の移動手段として路面電車やバスなどの公共交通が整備され、都市内の移動に威力を発揮した。熊本市においても、大正 13 年（1924）に熊本市営の路面電車が、昭和 2 年（1927）には同じく熊本市営のバスが運行を開始し、熊本市内における公共交通による移動手段が確立されていった。今回は、研究を進める上で集めた資料から、昭和初期の熊本市域における公共交通について、現在も運行を行っている熊本市営の路面電車・バスを中心に紹介したい。

1 全国で初めて運行を始めた時期

- ・（鉄道）明治 5 年（1872）新橋～横浜間に鉄道が開通。現在新橋駅には蒸気機関車が展示。運行開始日の 10 月 14 日は「鉄道の日」
- ・（路面電車）明治 28 年（1895）京都電気鉄道が、日本初の電車営業を開始
- ・（市営の路面電車）明治 44 年（1911）、東京市電気局が、市電を初運行。現在も荒川線が運行
- ・（バス）明治 36 年（1903）、京都の二井商会在、京都市内で乗合バスを運行開始。運行開始日の 9 月 20 日は「バスの日」

2 熊本市電について

熊本市電は、大正 13 年（1924）8 月 1 日に運行が開始された。開通した路線は熊本駅～水道町～浄行寺と水道町から水前寺間の約 5.9 km であった。この路線は、以前は民間の軌道会社が運行していたものである。

運行していた会社は、東京に本社があった大日本軌道(株)（運行開始時は熊本軽便鉄道(株)、のち明治 41 年合併により運営会社変更）で、明治 40 年（1907）に安巳橋～水前寺間で運行開始。上熊本駅や浄行寺まで路線を拡張していた。当時は、蒸気機関車が小型客車 1 両を引くだけであり、乗客の大量輸送はできなかった。またよく脱線したり、坂道では乗客が押す、黒煙を吐くなど、非常に評判が悪かった。その後、大正 9 年に全廃したが、熊本市が市営としてあらためて新規路線という形で、4 年後に運行を開始したのである。

この運行を開始するにあたり、軌道敷設工事が行われたが、同時に道路の用地買収と拡幅工事も行われ、道路幅はほぼ全線で約 18m、熊本駅前～祇園橋間は約 22m まで広げられ、白川に新しく道路と併用の太甲橋が建設された。また市役所前から辛島町までは、現在のルートとは異なり、市役所から長堀通り、市民会館前、花畑公園と交通センターの間のシンボルプロムナードを通過して、辛島町へ抜けていた。これは当時、陸軍の歩兵 23 連隊基地が花畑町にあったためであり、歩兵 23 連隊が大江へ移転後の昭和 3 年には、現在のルート

へ変更となった。

その後は、昭和 4 年に辛島町から段山町間と春竹駅から辛島町間、昭和 10 年に段山町から上熊本駅間、時代は下りるが、昭和 20 年に水前寺から健軍間が開通し、熊本市内の骨格となる路面電車路線が確立していった。

3 熊本市営バスについて

熊本市営バスは、昭和 2 年 11 月 23 日に運行が開始された。熊本県で最初に運行が開始されたのは大正元年 10 月で、熊本市の洗場橋と山鹿温泉を 1 日 2 往復結び、運賃は 73 銭だった。その後、熊本県内各地でバス路線が運行開始となったが、熊本市内においては、熊本市が路面電車を補完するバスを利用した移動手段の確保を目的として、昭和 2 年 (1927) 11 月 23 日に運行開始となった。

運行開始となった路線は 3 路線で次のとおり

(1) 第 1 号系統 味噌天神前～二本木口循環

味噌天神、九品寺尚綱校前、(安巳橋を通る)、代継橋、米屋町、熊本駅、細工町、辛島町、下通、上通り町、広町、白川町、大江新通り、味噌天神

(2) 第 2 号系統 花畑町～上熊本駅間

花畑町、洗馬橋、塩屋町、段山、本妙寺前、上熊本駅

(3) 第 3 号系統 上熊本駅前～竜田口駅前

上熊本駅前、京町、浄行寺町、第五高等学校前、竜田口駅前

その後、熊本市電が運行していない地域にも、バス路線が開設したり、昭和 5 年には、池田町から京町、花畑町間を運行していた個人営業の竹田バスの路線を買収したりして路線を拡張していった。

4 昭和 7 年の公共交通

熊本市営の市電 3 系統、バス 8 系統が運行され、上熊本、池田、京町、子飼、黒髪、大江、水前寺、春竹、春日、新町、花園と市域内をほぼカバーしており、二本木町には個人営業のバスが、また田崎までは熊本軌道の鉄道線を連絡するバスが運行されていた。その他のカバーされていない地域は渡鹿にあった陸軍の駐屯地や山林部分、池農地など市街地化が進んでいない部分だった

また、当時の熊本市営バスは熊本市外にも進出しており、竜田口駅から武蔵塚を通過して弓削までと、水前寺から健軍神社あたりまでの 2 路線が進出していた。

5 熊本市中心部と熊本県内をつなぐ鉄道・バス

電車では、荒尾玉名、八代水俣方面を結ぶ国営の鹿児島本線と水前寺を通り阿蘇方面を結ぶ国営の豊肥本線、三角線、山鹿から植木を通り鹿児島本線に乗り入れ熊本駅を結ぶ熊本鉄道、上熊本駅から藤崎宮を通過して室園(現:熊本電鉄本社)・菊池へとむかう菊池電車、

春竹駅（現：南熊本駅）から田迎を通って御船・甲佐へ行く熊延鉄道、田崎から松尾にある百貫港をつなぐ、熊本軌道の百貫線、河原町から近見を通って、川尻に到達する熊本軌道の川尻線があり、いずれも熊本市中心部と熊本県内を結ぶ鉄道網が形成されていた。

また、熊本市中心部と熊本県内を結ぶバスも開通していた。昭和 6 年に発行された当時の観光マップをみると、玉名、山鹿、菊池、阿蘇、御船、八代、三角にも競合してバス路線が存在し、その他南関や益城（木山）、西原（山西）、杖立、馬見原、河内、芳野、川口の各方面にもバス路線があり、熊本市中心部から熊本県内一円を結んでいた。

6 おわりに

このように昭和 7 年前後の熊本市域においては、市電を補完する交通機関としてのバスを位置づけがあり、都市の市街地形成に寄与していたこと、また熊本県内においては、鉄道だけでなくバスも含めた公共交通が熊本市中心部へ移動する事ができる手段となっており、熊本県内一円から熊本市中心部へ誘引し、当時デパートや飲食店、映画館、芝居小屋が集積していた中心部の繁栄につながっていたのではないかと考える。

現在熊本市では、人口減少社会に対応した持続可能な都市を目指すため、公共交通を軸としながら、市域内の地域拠点（15 か所）に、公共施設や医療商業の都市機能の集約や、公共交通の利便性が高い地域への居住促進を進めていく構想など、取り組みをすすめている。また公共交通自体についても、公共交通基本条例を制定して、市民や公共交通を運営する事業者とともに、日常生活や社会生活に必要な移動手段である公共交通の維持・充実に向けて、取り組みを行っている。市民の皆さんには、今回の公共交通の歴史を感じながら、積極的に利用していただき、公共交通の維持への協力をしていただきたい。