

西南戦争後の復興街路計画にみる 熊本城下の近代都市づくりの第一歩

松澤 真由美

熊本市都市政策研究所 研究員

キーワード：西南戦争、復興計画、街路計画、近世城下町の近代都市づくり

1 緒言

1.1 研究の背景と目的

旧都市計画法制定から 100 年と、現行の都市計画法制定から 50 年を迎える時期に、熊本市都市政策研究所では「熊本都市計画史図集」を刊行した。この図集の編纂に際して史料収集を行ったところ、大正 8 (1919) 年制定の旧都市計画法が適用される以前に行われた、明治 10 (1877) 年の西南戦争での被災を契機とする道路拡幅計画の絵図等の存在が明らかになった。

これまで市史などで、西南戦争で城下の市街地の大部分を焼失したことが、近世の封建都市から近代都市へと脱皮する大きなきっかけとなったことに触れられてはいるが、その実態については具体的に明らかにされていない。そこで本稿では道路拡幅部を示した絵図等から、具体的にどのような復興街路計画が立てられたのかを明らかにしたい。

1.2 研究の対象と方法

国立公文書館収蔵の公文録に収められた明治 10 年の公文書「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」¹とこれに添付された「熊本県下道路修築ノ図」²を分析対象とし、絵図のトレース図を作成し、そこに様々な情報を重ね合わせることで、街路計画と近世期の武家地や町人地といった地歴との関係、並びに主要街道との関係等を明らかにする。その後の旧都市計画法下での街路計画へつながる近代都市づくりの第一歩がどのようなものであったかを紐解くことを目的に、研究の対象と方法を定めた。

2 関連研究の現在と評価

これまで西南戦争での被災を契機とした都市整備について、どのような記述がなされ、研究・報告があったのかを

概観する。

前記のように熊本市史³では、「熊本県令富岡敬明は、籠城中に戦後の都市計画、それに要する財政措置などにつき構想し、包囲軍が撤退して後の明治 10 年 5 月、政府に市区改正費 10 万円を要求して、これをもって焦土と化した城下を、家居が未築のうちに、旧道路町区を改正するなどして、熊本市の面目を一新した」と記述している。これは当時の県令富岡敬明 (1822-1902) の退任に際して、明治 24 (1891) 年 4 月の九州日日新聞に掲載された富岡の功績を紹介した記事⁴に拠っている。熊本市史に道路改正についてこれ以上の記述は見当たらない。ただし、山崎町と京町に焦点をあて、基本的区画にほとんど変化はみられないが、居住する住民の約半数が入れ替わっていることが言及されている。併せて、熊本市街全体をみて、士族の住宅の占める割合が明治 9 (1876) 年で 29% であったのが、西南戦争後の明治 12 (1879) 年には 24% に減少していることから、西南戦争が兵隊町・官員町に変わっていくきっかけになったことを指摘している。

その他にも、木島安史 (1976) は罹災後の市街地形成について、「主な道路幅を 5 間から 7 間に拡げたといわれているが、街区の構成に変化はなく、かつての武家屋敷街が官公用地化した以外は新しい変化はない」としている。久武哲也 (1992) も、「西南戦争後の熊本区の都市形態をみても各地区の道路パターンは旧花畠邸以南の山崎地区を除いて殆ど変わらない」とするなど、いずれも後の地図などから考察し、街路網がほぼかわっていないことを指摘している。つまり具体的な計画についての解説は未達の現状といえる。

3 「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」の展開

まず「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」をみて

いく。これは、明治10年5月に熊本県令より提出された道路更正の伺いに対して、同10月に許可が下りるまでの一連の文書である。内訳は表1の通りである。

表1 「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」の展開

明治10年5月

(熊本県権令 富岡敬明 から 内務省少輔 林友幸 宛て)
「熊本市中兵火二罹リ窮民救助ノ為メ道路更生ノ儀伺書」
添付資料
・熊本市街國縣道等更正凡目論見帳
・別紙絵図一葉（熊本県下道路修築ノ図）

明治10年8月25日

(内務卿 大久保利通 から 太政大臣 三條実美 宛て)
「熊本縣管内窮民救助之為道路更正脩繕之儀ニ付上申」

明治10年9月27日

大蔵省通牒「賑恤金百五拾万圓ノ内ヲ以下渡ノ義」

明治10年10月4日

上申之趣聞置候事

（「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」を基に筆者作成）

この伺いの時系列を西南戦争の戦況と照らし合わせてみる。明治10年2月19日に政府軍による熊本城下の焼払い作戦が決行され、城下の大部分が焼け野原となる。同2月22日に薩摩軍による熊本城包囲と攻撃が開始するも、同4月14日に包囲がとかれ、熊本城は開放される。熊本城での籠城がとかれるとすぐに、熊本県令富岡敬明は、城下の焼失区域内の街路の拡幅と新設、架橋を計画し、その資金を救恤金から貰いたい旨を願い出ている。これが表1中の明治10年5月の「熊本市中兵火二罹リ窮民救助ノ為メ道路更生ノ儀伺書」である。伺文中に「…家屋改築之機會ニ際シ…道路等…更正シ…」とあり、建物の再建が進む前に道路を整備したかったことが分かる。

この願い出を受けた内務省は、明治10年8月25日に太政大臣に対し、熊本市街の道路の更正と修繕に、救恤金150万円のうちから必要額を下げ渡したいと上申している。この上申に対し、「上申之趣聞置候事」と、熊本県の希望通り救恤金の一部を道路整備に充ててよいとの許可が下りるのは、西郷隆盛らの自決により西南戦争の終結をみる明治10年9月24日の後の、同10月4日である。

熊本県から内務省へ提出した「熊本市中兵火二罹リ窮民救助ノ為メ道路更生ノ儀伺書」には別冊として「熊本市街國縣道等更正凡目論見帳」と絵図一葉が添付している。目論見帳には、拡幅道路の幅や長さ、工事に必要な土量や人

足量などと、その必要経費が記されており、合計で4万9千8百54円86銭である。

添付の絵図「熊本県下道路修築ノ図」は、既存の街路網に対して、拡幅・新設部分を赤く着色し、街路幅を記載したものである。

4 街路拡幅計画の詳細

「熊本市中兵火二罹リ窮民救助ノ為メ道路更生ノ儀伺書」の本文から道路拡幅計画の詳細を明らかにする。

まず既存の街路網について、「熊本市街往来ノ道敷狭隘ニシテ人馬ノ往来差間不都合不勘」とし、人や馬の行き来に不都合があるのでほど狭く、拡幅の必要性があるとしている。その為、「國縣道ヲ初メ市街樞要ノ道路等兼テ交付ノ趣ニ準慷慨シ別紙繪図朱線ノ通幅六間或ハ四五間ニ更正」したいとする。ここで、狭いとされている既存の街路幅を近世期の絵図⁵からみると、拡幅対象となった既存街路の幅で明らかなものは、1間半～4間で、3間程度のものが多い。

また、傍線部の兼テ交付ノ趣とは、明治9年の太政官達第60号「道路等級ヲ廢シ更定」の事を指していると考えられる。この達では、国道県道里道の考え方方が示されるとともに、国道は一等から三等の三等級に分けられ、それぞれ幅員を7間、6間、5間と定めた。併せて、県道の幅員は4～5間とし、里道の幅員は定めずとしている。この規定に鑑み、道路の拡幅幅の設定を主に6間あるいは4～5間に更正したいとしている。

このことは当時の新聞報道からも確認でき、明治10年7月1日の熊本新聞には「當地焼跡の市街ハ今度明治八年地方官（縣令方）會議之節御議定になつた御規則の通りに道幅ガ國道縣道里道と三通りに區別ガ立て廣まりますから、追々と繁昌にもなり、九州第一の都會と申すよふになりましよふ。総して道幅が廣りましたなら、馬車ても何車でも蚊車でも自由に往来が出来、人力車なとはどんなに忙しく急いても人に怪我をさせるよふな事が出来升まい。」との記事が掲載されている。

次に拡幅する道路の設計基準について「熊本市街國縣道等更正凡目論見帳」の記載内容をまとめたものが表2である。なかでも6間道路については図1のような略図が記されている。この略図に注釈を加える形で整理した模式図が図2である。

表2 復興街路計画の道路幅と設計基準

| 道路幅 | 道路延長 | 道路構成 |
|-------------|-----------------|--|
| 7間 (12.72m) | | 〔目論見帳には記載なし 絵図上では草場広丁の延長新設部〕 |
| 6間 (10.92m) | 3,132間 (5.70km) | 馬車道3間4尺、ヤゲン水路左右各1尺 人道左右各1間(内3尺水路床)、(軒下私有地左右各3尺) |
| 5間 (9.10m) | 4,036間 (7.35km) | 道幅4間4尺、両側ヤゲン水路各1尺 |
| 4間 (7.28m) | | 〔目論見帳には記載なし 絵図上では5間道路は1筋だけで、4間道路が11筋となっている。〕 |
| 3間 (5.46m) | | 〔目論見帳には記載なし 絵図上では古城から新一丁目の新設部と、新堀から坪井の新設部〕 |

(「熊本市街圖縣道等更正九目論見帳」より筆者作成)

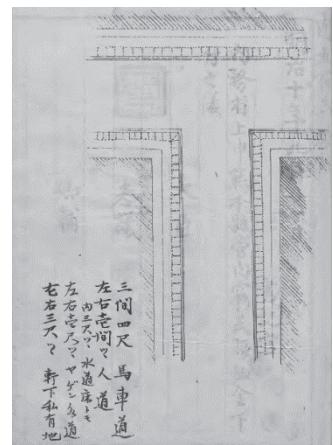


図1 6間道路の略図

(出典:「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」所収)

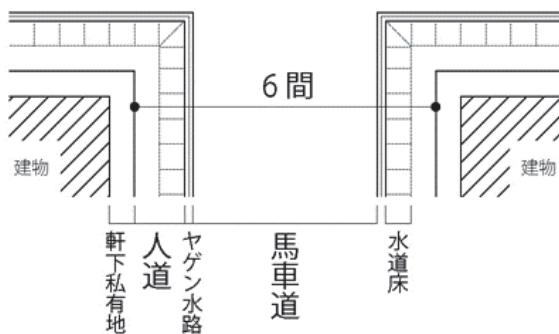


図2 6間道路の模式図

(「熊本県窮民救助ノ為メ路線修築費需用伺」より筆者作成)

明治5年の大火からの復興計画である、銀座煉瓦街計画は、焼跡に対するまちづくりという点で共通する。その街路計画をまとめたものが表3である。比較してみると、銀座煉瓦街計画の特徴的な成果の1つとされている、歩道の設置による歩車分離が、西南戦争からの復興街路計画でも6間道路についてのみ、取り入れられている。また、銀座煉瓦街計画で推奨されていた歩廊（アーケードのような半公共空間）の設置も、6間道路にかぎり、軒下私有地というかたちで提示されている。

5 「熊本県下道路修築ノ図」にみられる街路計画の特性

「熊本市中兵火二罹り窮民救助ノ為メ道路更生ノ儀伺書」に添付された「熊本県下道路修築ノ図」（図3）には、街路の拡幅・新設部が赤く示されている。拡幅・新設部と城下の焼失区域⁶を重ね合わせたのが図4である。

図示されている焼失区域は、軍の施設が配置されていた本丸や二の丸、旧御花畠などを除き、ほぼ城下の全域に渡

っている。そのため、街路計画も焼失地に対応するよう面的に計画され、主要街路の拡幅や行き止まり道路の解消などが行われている。

表3 銀座煉瓦街の建築規則（明治5年3月発布）

(『明治の東京計画』⁷を参考に筆者作成)

| 道路等級 | 歩道部分 |
|-------|---------|
| 15間道路 | 左右各3間3尺 |
| 10間 ツ | ツ 2間3尺 |
| 8間 ツ | ツ 2間 |
| 3間 ツ | なし |

・4尺5寸～1間の歩廊
〔歩道の幅は明文化されておらず、地図からの実測値〕



図3 熊本県下道路修築ノ図

(出典:国立公文書館所蔵)



図4 明治10年の焼失区域と拡幅・新設街路との関係

(筆者作成)



図5 主要往還筋と拡幅・新設街路との関係

(筆者作成)

図5のように主要往還筋⁸を重ねてみると、焼失区域内の主要往還筋の街路は、その67%が拡幅される計画であった。

図6では、近代の拡幅・新設街路網に近世期のゾーニングである寺社地、町人地の別を重ね、街路復興後の明治13年時の軍施設と官公庁、商工業施設の配置⁹を表示している。

一般に、近世城下町を基盤とする都市では、近代になると、城郭と近接する武家地を官有地とし、官公庁施設を集積させる事が多い。熊本も同様に、城内とその周辺の旧武家地を中心に、軍施設をはじめとする官公庁施設が配されていることが分かる。拡幅・新設街路については、旧武家地に位置するものが50.2%と、武家地を利用した計画といえるものではない。なお、先に見た主要往還筋と重なっていない計画街路部については、旧武家地に位置するものが57.8%と、武家地に若干偏在した傾向がみられる。

また、計画街路網と官公庁施設や商工業施設などの主要都市施設の配置との関係を見ると、拡幅された計画街路の沿道ないし付近に主要都市施設が配置されていることが分かる。



図6 主要都市施設の配置と拡幅・新設街路との関係

(筆者作成)

6 その後（明治23年～）の街路計画への影響

西南戦争を契機とする復興街路計画が成って後の、明治23（1890）年7月18日に熊本市会で、次なる街路計画として道路更正下調案が審議されている。この議案説明の中で、先の復興街路計画に対して次のように述べている。「去ル明治十年兵燹ニ際シ、我富岡知事ハ深ク将来ヲ慮リ数条ノ道路ヲ更正セラレタリ。當時或ハ之ヲ非トシ民力ノ如何ヲ説キ以テ不急ニ土功トナシ世評殊ニ喧シカリシ。爾来僅ニ年所ヲ経ルノ今日ニ至リテハ一般其利益ヲ受クル著大ニシテ尚其狭隘ヲ感スル箇所尠トセス」¹⁰復興当時は不急の土功などと低く評されていたようだが、明治23年時には道路の拡幅によって大きな恩恵を受けていると評価している。

さらに、明治10年の拡幅部においても街路幅が足りないものもあり、拡幅していないものについてはなおさらであるとし、更なる街路拡幅・新設計画を実現したいとしている。



図7 明治23年の計画街路¹¹と明治10年の計画街路
(筆者作成)

明治23年からの新たな街路計画は、九州鉄道停車場（池田駅）と坪井広丁とをつなぐ第1区第1号～3号¹²の3路線

と、当時の二大商業中心地である古町と坪井町を結ぶために、間に位置する高田原の街路を整備する第2区第1号～3号¹³の3路線の、合わせて6路線の計画であった。この計画を明治10年の計画に重ねたものが図7である。

計画案として示された6路線のうち、事業決定したのは第1区第1号と第2号の2路線のみであった。事業決定できた2路線の大半は、京町本丁の西側の崖地や京町2丁目の東側の崖地などの、家屋の建ち並びのない場所に築かれるもので、既存市街地に計画されたものはほとんど事業決定できなかったことになる。

このような平時の街路計画と比べ、明治10年の復興街路計画は、既存市街地の大部分が焼失したこと、市街地で面的に街路整備を進めることができたということが、特徴的な成果であると考察できる。

7 結語

本稿により、これまで明らかでなかった西南戦争後の復興街路計画の、幅員種別や拡幅・新設部の位置、官公庁施設の配置との関係など、具体的な関わりを明らかにすることができた。特筆すべきは、街路幅員の設定が太政官達に拠っているものの、街路構成については、歩道や歩廊など銀座煉瓦街計画からの影響を受けたであろうことが読み取れたことである。都市計画法という全国統一ルールが課せられる以前に、地方の実情や理想とする都市像に合わせ、計画手法を選択していたことが推察される。

本稿で、明治23年の街路計画との比較を行ったが、その後の市区改正期の都市計画や、旧都市計画法制下での都市計画へとどうつながって行くかは今後の研究課題したい。

（参考文献・資料）

- (1) 熊本県議会事務局編(1963)『熊本県議会史 第1巻』熊本県議会
- (2) 熊本市 (1993)『熊本市史 別編第一巻 絵図・地図 上』
- (3) 熊本市 (1993)『熊本市史 別編第二巻 絵図・地図 下』
- (4) 熊本市 (1999)『熊本市史 史料編 第七巻 近代II』
- (5) 熊本市 (2001)『熊本市史 通史編 第五巻 近代I』
- (6) 熊本市 (2003)『熊本市史 通史編 第四巻 近世II』
- (7) 熊本県議会事務局 (2000)『熊本市議会史 戦前編』
- (8) 熊本市都市政策研究所 (2021)『熊本都市計画史図集』

- (9) 熊本日日新聞情報文化センター・福原昌明 (1988) 『図説 熊本・わが街』熊本日日出版社
- (10) 木島安史 (1976) 「熊本市の市街地形成（その2）—明治以降に起きた災害の市街地形成へ与えた影響—」第11回日本都市計画学会学術研究発表会梗概集
- (11) 佐藤治 (1995) 『城下町の近代都市づくり』鹿島出版会
- (12) 久武哲也 (1992) 「城下町熊本の地域構造」山中進・鈴木康夫編『肥後・熊本の地域研究』大明堂
- (13) 藤森照信 (2004) 『明治の東京計画』

¹ 『公文録』明治十年・第五十四巻・明治十年十月・内務省伺（三）所収

² 『公文附属の図』一三〇号 熊本県下道路修築ノ図（本図は参考文献（8）に掲載している。）

³ 参考文献（5）pp. 649–652

⁴ 九州日日新聞の明治24年4月14日の記事「（前略）先づ君が尤も意を注ぎたる、其の土木の事より記さんに、十年二月、西南の役籠城中、大に熊本市区を改正せんことを計画し、同年五月、囲みの解くるを待ちて、直ちに其筋に向かって市区改正費拾万円を請求し、之を以て城下兵燹後、家居未築の中に、旧道路町区を改正して、大いに我が熊本市の面目を一新せしめたり。（以下略）」

⁵ 参考文献（2）に掲載の「27 西二ノ丸」や「31 山崎」などの近世期の道路測量図には、街路の幅や長さなどが書き込まれている。

⁶ 焼失区域については熊本焼場方角図（1877 作成／熊本県立図書館所蔵）を参照し作図。（本図は参考文献（8）に掲載している。）

⁷ 参考文献（13）

⁸ 参考文献（6）、（9）を参照し作図

⁹ 参考文献（3）に掲載の「233. 熊本全図（明治13年）」を参照し作図

¹⁰ 参考文献（7）p. 57

¹¹ 参考文献（5）pp. 986–988 に掲載の明治24年度予算審議の市会に提出された道路更正事業説明書を参照し作図

¹² 第1区第1号は、停車場（池田駅）を起点に京町本丁の西崖を穿ち、字沢寺坂を出て東に折れて宇土小路を貫き本丁に至り、福岡往還に出る路線。第2号は、第1号の終端京町本丁福岡往還を起点に、字柳川町を東行し瀬戸坂の南角に出て南折し京町2丁目の東崖を漸下し、寺原町より東に湾曲して坪井川を渡り、内坪井本町に出る路線。第3号は、第2号の終端内坪井本町を起点に、該町を南行して錦橋通りに出て、東に折れて元溝口より八百屋町通り坪井広丁に至る路線である。参考文献（5）p.987

¹³ 第2区第1号は、下通町と新鍛冶屋町との境界を起点に仲間町に入り、西岸寺町より東北に折れ五十人組町、知足寺町、楠木町、木戸組町、千反町を貫き自然の円状を描き安巳橋通りに出る路線。第2号は、第1号の西岸寺の東北角を起点に、五十人組町、駕町通りを北行して安巳橋通りに出る路線。第3号は、第1号の楠木町を起点に西行して下通町に出る路線である。参考文献（5）p.988