

座  
談  
会

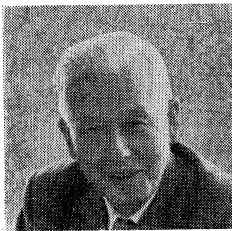
西部支部をあげてご協力を頂いた北九州市を語る座談会を6月5日、小倉日活ホテルで開くことができました。立案以来半年近く、「九州の土木事業の展望」と題する小特集号の編集というすばらしいお土産までつけて頂きました支部の方々のご努力には感謝の言葉もありません。今後も各支部のお力で学会誌をよりよくなる方向へ進みたいと考えます。(会誌編集委員会) カットは北九州市章

## 北 九 州 市 を 語 る

### 出 席 者 (順不同)

|       |                |         |               |
|-------|----------------|---------|---------------|
| 松尾 守治 | 司会 名誉員 元下関市長   | 高橋 淳二   | 第四港湾建設局長      |
| 岡崎 忠一 | (前)福岡県土木部長     | 別所 多喜次  | 国鉄、西部支社調査役    |
| 香月 久  | 北九州市建設局長       | 江崎 力    | 北九州市建設局都市計画部長 |
| 松尾 協  | 西日本工業クラブ主事     | 内田 一郎   | 九州大学工学部教授     |
| 神崎 義夫 | 北九州大学講師        | 白石 正彰   | 北九州水道企業庁企画室長  |
| 大串 満馬 | 支部長(前)九州地方建設局長 | 八十島 義之助 | 会誌編集委員長       |

### 北九州の重要事業



**司会** このたび100万都市の名のもとに「北九州市」が発足したわけですが、これを記念して土木学会誌編集委員会と西部支部が中心となりまして座談会を開くこととなりました。このたびの合併はいわゆる多核都市の有機的結合という意味で世界でも稀な例だと聞きます。この合併を生かすも殺すもこれからの努力にあるわけですので、今日は皆様へ明日の北九州市発展の指針となるような貴重なご意見をいただきたいと考えております。それでは、まづ最初に福岡県としての立場から岡崎土木部長にこの地域における従来の主要事業についてお話を伺いたいと思います。

**岡崎** 主要事業としまして第一に交通問題があげられます。道路ですが直轄のバイパス問題を含む国道3号線と10号線、道路公団の北九州道路が大きなものです。この他の大きなものとしては2級国道199号線門司・八幡線の問題があります。国道199号線ですがこの道路計画は関門トンネルが着工された昭和14年頃から議論された長い歴史を持っております。海岸の工場地帯に若松を経由した太い動脈が必要であるということで昭和29年の予算が組まれた頃から実現への努力がなされるようになりました。昭和37年ですか若戸大橋の完成目標がありましたので、これと並行して、若干の部分は完成させねばいけないと言うことで県が工事事務所を設置、本格的な建設にとりかかったわけです。結果的には補償等

に難点がありまして小倉市の浅野町から若戸大橋までの道路が繋がらず申しわけなく思っております。全長約29kmのうち公団が2km、県が27kmを分担しておりますが、このうち完成をみたのは約15kmぐらいです。これに要しました資金は37年度までで19億8000万円です。初期の資金計画では公団51億円、県が50億円計101億円であったのですが完成工事率約55%です。すでに19億8000万円を使ってしまっております。今日までの経験からして完成までにはまだ40億円はかかるのではないかと考えております。このたび、北九州市は政令指定都市となったわけですので道路、都市計画問題等は自分の手でやらねばならなくなったわけですが県としましても十分協力させていただきますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。つぎは、都市計画の問題です。これは県と市が分担してやっております。市担当として都市改造事業というのが2カ所ございます。担当県としては堺川地区といいます。小倉、戸畑の所の区画整理事業がありまして約90億円を投入、約64万坪を昭和40年度完成を目標として施工中です。都市計画に關係して都市公園が入ってきますが北九州市の将来の公園計画の大きな部門を占めるものがあります。戸畑、八幡、小倉の境目の所に面積10万2000坪の中央緑地という県営公園があります。まだ手入れも不十分ですのでこの活用は重要な問題となりましょう。

**司会** 治山、治水等の問題についてはいかがでしょうか。

**岡崎** 主要重要河川は紫川一本ですので大した問題はあります。防災の面では昭和28年の大災害がまだ影響しております。当時、6月25日から28日までに連続雨



量 646 mm という記録的な降雨があり、約 700 カ所の山崩れの発生をみました。このとき 20 億円の事業計画が立案され、現在までに大体 8 億円の仕事を消化してきました。今後の計画につ

いて、はっきりした見とおしがないわけですが、地質的に不安な箇所も多くありますので注意してやってゆきたいと考えております。それから港湾でございますが門司港は県と市で管理組合を組織しております。また、小倉と洞海は県と市で組織した港務局がこの仕事にあたっております。次が水の問題となりますがこれは現在、北九州水道企業庁という県市共同の組合、一部事務組合がやっております。これに対しての給水、水資源確保の面に県としましては、北九州市市外の遠賀川の支線の八木山にダムを造っております。昭和 39 年完成予定で 1 日 1 万 t の水を工業用水、ならびに飲料水に使用することを目標に工事を実施中です。その他、調査関係としまして裏門司地帯の河口より海寄りの箇所を締切りまして淡水湖化したいという調査をしております。また、その他の河口につきましても水資源確保をするように調査を実施中です。

### 北九州市の済経産業

**司会** 将来計画を含みまして産業経済面からみた北九州市を西日本工業クラブの松尾主事にお伺いしたいと思います。

**松尾（協）** 北九州市の産業別人口構成をみますと二次産業にも比較的多くの人がおり、八幡、戸畑では 51% という数値が出ております。三次産業の占める比率は 53% であり、この数値は神戸の 58% とよく比較されます。工業生産高では何と云っても鉄鋼関係がとびぬけて大きく、次いで化学工業、食料品製造業とつづき、次に窯業、土石製品等があげられます。重工業による素材生産工場が多く、それに片寄りすぎているというのが北九州市の現実の姿であります。また、大企業と底辺の企業が多く中間に位置する企業に乏しいのも特長のひとつです。またここは土着の企業で大きく発達したものが少なく出先機関による大企業関係の占める分野が大きいことが特長としてあげられましょう。

### 北九州市の姿をみる

**司会** それでは政令指定都市である北九州市の外ほうについてお伺いしたいと思います。

**松尾（協）** ここ北九州市は県庁所在地でないこと、公共企業が根をおろしていないこと、強力な金融機関がまだ成長していないこと、マスコミが出先機関を除いて

強力なものがないこと、教育機関も強力なものがないこと等により、市というものを中心に考えるとき血のかよものがあるいは不十分ではなかろうかと考えられます。今後、北九州政令指定都市というものを本当に求心力のある強力な姿に育ててゆくには政治をする方も、また、市民の方も努力が必要と思います。ことに経済関係の人達は相当努力せねばならないでしょう。

**司会** 松尾さんが所属されておられます「西日本工業クラブ」と申しますのはどのような性格をもった団体でございますか。



**松尾（協）** このクラブはこの市で事業を営んでいる経済人が集まってつくったものでして北九州市の将来に大きな関心を寄せている団体です。関心を持つと同時に経済人としての責任を十分に認識しているわけで

す。日頃、いろいろと話しあっておりますが具体的にどうしようということまではまだいっておりませんが、これから工夫と努力を重ねて進んでゆきたいと考えております。何しろ当市は素材供給地として非常に片寄った産業構造をもっておりますので、この点を意識しつつ将来のあり方を見出さねばなりません。中小企業の方々が工業団地を造ろうとしている動きや機械工業技術の改革を目的とする技術センターなどがそろそろ活動し始めております。巨大産業と中小企業が協調して生産管理の面の向上をはかる、労働管理も然り、その他の面でも新しい芽がのび始めております。また、北九州市が素材生産地にとどまらずより高い加工産業を育成してゆくということは大きな目標として失なわないようにしたいものです。また地方開発の拠点としての北九州市を考えてみた場合、北九州市は九州地方開発の拠点となる運命を背負って誕生してきたような面もありますので九州縦貫道路、新関門トンネル、関門連絡橋などの問題もあわせ考えまして一つ市の範中におごることなく九州の頭脳として、これから将来にかけて問題を解決してゆきたいと経済人は考えております。それには、まづ第一に裏門司の開発がありますがこれも皆様にお考え願えればと思います。

### 北九州市の交通問題

**司会** 先ほど、岡崎さんのお話の中にも出てまいりましたが交通問題、特に道路についても一度考えてみたいと思います。大串さんどうぞ。

**大串** 私のほうは一級国道を担当しておりますので、この面からお話させていただきます。何しろ北九州市は九州のど首に位置しますので、ここに一級国道が集中しております。直接関係のあります道路は 3 号線と 10

号線ですが 34 号線, 35 号線と今年昇格しました 57 号線もこれに含めると全長約 1230 km ほどになります。例の「道路整備 5 カ年計画」によりますと昭和 40 年 3 月末までには九州において 1000 km の道路が舗装されることになっております。1000 km と申しますと先にのべました道路のうち 57 号線を除いた全線にあたります。現在のところでは北九州の改良が一応終了したところでして、重点を熊本, 宮崎, 鹿児島へ移しはじめたところです。道路に関する建設省の調査資料がここにあります, これによりますと数値の伸びは相当なものでして鈍化の傾向はみられません。この調査は 5 年ごとに実施しておるものですが 1 年早めて調査しましてもこの傾向は変わりません。このことからしまして, われわれが想定いたしましたように交通量の土台が相当大きくなりましても伸び方というものは以前と変わらず鋭い伸び方をしておることがわかります。交通量の想定ですが現在の改良で 20 年先までは大体いけるのではないかと考えられる所もありますが, 熊本の一部を含めた地域等では現在の国道ではその交通量をさばききれなくなり昭和 55 年の予想では交通マヒが考えられます。現在の交通容量の数倍になること等が昭和 37 年までの 3 カ年間の調査から想定されますので, 何といたっても北九州を中心とした国道の改修というものは重点的にやらねばならないことがおわかりと思います。幸いにして, 昭和 38 年度から新 3 号バイパスの国家予算が認められ, 本年度着工の運びとなったことと公団の手になります新 3 号道路の不通箇所が工事予算認可にともなって開始されること等があり問題点は解決される方向にあります。これからの交通量の問題もありまして, 新 3 号等は 4 車線を計画しておりますが, 予算等の問題でこれができない場合は地区的な交通を吸収するという意味で, 199 号線の完成をぜひとも早急に解決していただきたいと考えている次第です。

**司会** それでは国道がどのように利用されておりますか, その実状についてお話し下さい。

**大串** 昭和 37 年度の資料が間に合いませんので昭和 33 年度の OD 調査を参考にお話ししますと, 何と申しましても博多との関連が非常に大きな比率を占めておりま

して 54% という数値がでております。10 号線におきましては宇佐, 中津, この辺が大きな値を出しており, 宇佐と北九州との交通比率が 28% と報告されております。大分地区は 5% です。さらに南へゆきまして久留米地区が 7%, 熊本地区が約 3% です。34 号線にまいると佐賀, 長崎と北九州の関係をみますと佐賀地区が佐世保・長崎で約 1.2% 程度の数値が報告されております。このことから交通の勢力範囲は中心より 100 ~ 120 km 位のところまでであり 3 号線ではせいぜい熊本あたりまでで, 10 号線では大分あたりまでであろうということです。このこと等から 100 ~ 120 km ぐらいの所以ではまだ交通が不足している形をとっているといえます。この 100 ~ 120 km 内を整備するという事で難所といわれる 3 号線の三太郎峠, 10 号線の 宗太郎峠の改修を急いでおります。これが終了しましたら南部の農業構造の改善とか観光地の整備等をやる計画です。

**司会** 話題になっております九州縦貫高速道路はいかがですか。



**大串** これは目下調査中です。今までの国道等とは少し目的が違っておりまして相当長い区間をねらう道路ですので南の方が相当開発されて参りませんと利用面が円滑, 順調にゆかないのではないかと考えられます。

いろいろな条件はございますが 39 年度に調査を終らせたいと考えております。したがいまして中国縦貫道路との関係でどこかにつなぎ目を持ってこなければならなりません。これに対する試案ですが現在の関門トンネルのある付近に架橋をするというのがあります。建設省としましては来年からこれに調査費をつけるというので, その結果によって具体的に動きだすと考えられます。

## 北九州の鉄道

**司会** 同じく交通の問題ですが鉄道の問題を別所さんから伺いたいと思います。

**別所** この北九州地区は地理的にも, また, その持つ産業が必要とする意味合いからも非常に鉄道の密度が高い地区であります。これを表わす数値としまして面積と延長の比率がありますが全国 1 平方キロ/0.55 に対して九州地区は 0.67



座談会風景

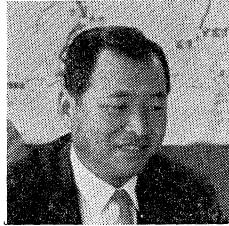
という値がでております。九州の地図をみていただければよくわかりになりますが鹿児島本線、日豊本線、日田彦山線等が北九州に向けて集中しております。それから旅客と貨物の比率について申しますと全国では国鉄が全旅客の23.7%、民間等で33%運んでおるのに対し九州では国鉄16%、私鉄が27%しか運んでおらない。ところがバスは全国と比較してみた場合非常に高い数値を示しておるのです。その他、船による運送は全国平均を上まわっております。それから、最近の傾向としまして九州への優等列車、特急の乗り入れが観光重点主義の影響で多くなってきております。これは数値的にも34年度以降、荷物が旅客輸送に首位の座を追われたことで証明できます。また、その増加率は30年度と比較して35年度は185%と急激な増加がみられます。部分的には東小倉〜小倉間で石炭のみがマイナスとなっておりますが、これは石炭の生産高があまり低下していないのにこだけ減少しているということは筑豊の石炭産出高が相当落ちてきたことを示していると思います。この他、いろいろなデータを参考としまして国鉄としまして将来計画をたてております。この将来計画とは何かと申しますと、まず第一に本州との交通のかなめとなります関門トンネルに集約されると思います。昭和37年には片道114回程度の列車が走っておりますが現在のような発展が続きますと昭和45年には片通約164回位の列車が走ることが考えられます。つまりその頃には関門トンネルの輸送量は限界に達するのではないかと考えそうです。また、新幹線を博多までもってくるとなると、これに関係してトンネルとかいろいろな問題がでてきます。このほか増加すると思われる荷物に対して操車場の問題が生じて参ります。現在は門司にございまして一日2800両を扱っておりますが、昭和50年には4500両が予想されてますのでこれの拡張が必要となって参ります。下関に幡生という所がございますがここも同様です。これを大々的に拡張するということとなりますと門司の方に60億円、幡生の方に約30億円ぐらい資金が必要となるのではないかとわかれております。北九州で一番問題となりますのは、やはり東小倉と折尾の間の路線です。現在片道153回ほど走っておりますが昭和45年には約200回の列車回数にふるのではないかと考えられますので、現在進行中の複々線化の工事を昭和45年度には一応完成というところまでもってゆきたい考えでおります。

**司会** 幹線のほうはいかがですか。

**別所** まず日豊本線ですが現在104回ほど走っております。昭和45年度には154回ほどになるのではなかろうかということで複々線化工事を実施中で昭和45年度までにぜひとも鶴崎地区までは完成させる計画です。このほか宇部、小野田埋立臨海工業地帯の完成にもなった

臨海工業鉄道、それから長府地区の臨海工業鉄道、現在盛んにやっております裏門司地区の臨海工業鉄道等がどうしても必要になってくると思います。

**司会** 発展する工業地帯を中心としてみますと、このほかにどのような計画がみられますか。



**別所** 日明地区に対して小倉から臨海工業鉄道をつくる必要があると思われます。荊田地区はヨード関係、その他火力発電、セメント工業の関係で必要性が生じましょう。

**司会** 住宅計画とともにこの方面の計画はどのようになっておりますか。

**別所** まず、日豊線の電化を目標としておりましてこれにともなう電車駅がやはり住宅街すなわち通勤という問題に関連して問題になって参りましょう。

**司会** どうもありがとうございました。それでは次に港湾問題について高橋局長からお伺いしたいと思います。

#### 港湾に関して

**高橋** 私どもは関門港と呼んでおりますが北九州港湾を中心としてお話したいと思います。この全国的な地位と申しますかその重要度をみますと内外貿易が京浜、阪神について第3位、地区の工業生産額との関係においてみた場合に当所は第一次、第二次産業が多く第三次産業が少ないという面がみられます。このことは内陸工業が極めて稀薄でその殆どが臨海工業であるということです。すなわち、現在海外からの原料を主体とした重化学工業が主体となっていて港湾の貨物をしてその殆どの工業が成立しているということです。先ほど別所さんのお話にもありましたが船舶の扱比率が高いところですので、その経済活動は港湾に依存しておるといっても過言ではないでしょう。ということはとりもなおさず港湾の重要性を意味します。内容的にみますと第一次、第二次産業関係の扱品目が多くなるのはその地域の特性を考えた場合順当ですが第三次産業、すなわち機械産業、繊維、薬品等の高次の産業製品の扱い高が上昇させることは今後の北九州に課せられた課題だと思っております。

**司会** 若松、八幡、戸畑をひかえての洞海港についてお伺いしたいと思います。

**高橋** この港湾取扱貨物量は全国的にも上位にありますがその地理的特性からしてその改良問題は大変な意味をもって参ります。出入船の大型化は近年の傾向でありますのでそれにともない水深を大きくとること、特に洞海港は奥が狭いのでこれを広くする問題、現在は5,6万t級の出入りしかできないが将来は8万t級の出入り

を可能にさせたいこと等いろいろございます。この次としまして高次産業の振興にともなうて生じてくる軽出荷物の問題がございます。現在これに門司港をあてておりますが将来は手ぜまになりますことが考えられますのでこれを拡張する問題があります。しかし、これだけでは少し無理ではなからうかということの小倉地区の使用も考えております。

**司会** この地域は非常に潮流の速いところと聞きますが……。

**高橋** はあ、ここは非常に潮流の速いところでございまして、このため荷役が非常にやりにくく、また、荷役時間も制限され、荷役中の船の事故が多いという事態が発生しております。これらの問題を解決するために、潮流緩和を目的とした計画を研究中です。この問題はここ



だけではなく他の港でも発生している難問題でして第一に資金が相当必要であること、第二に地元負担が大きな比率を占めること等により困難をきわめております。しかし、これは目先の問題ではなく永久投資とも申すべき性質のもので一定の計画のもとに着実に歩をすすめるべきものと考えますし北九州市の港湾計画の第一歩として魅力ある目標の一つです。

**司会** 近年大型の通峽船が増えておると聞きますが海の難所といわれる当所の事情等を併せお話し下さい。

**高橋** 最近の統計を調べますと1万t級の通峽船が増えておる事は事実でありまして、その特長として定期船が非常に増えてきておることがあげられます。大型船の通航にそなえるためにも所々にある浅瀬を除去させるべきでしょう。つぎに関門海峡の問題に移りますが水深を-11m、幅員を500~1000mという計画を立て全額国費でやっております。将来は水深-13mを計画しております。横浜等では大型船バースは水深-12mですのでここもやはり-12mは欲しいと思っておりますのでこれからが大変です。何はともあれ有力な臨海工業地帯を造成して有力な工業を迎えるように速やかな処置をとることがこの際必要ではないかと思うのです。

### 北九州市の水の問題

**司会** それではつぎに水についてお話をお伺いしたいと思います。白石さんどうぞ。

**白石** 現在北九州市の上水道の需要水量をみますと一日31万1000t、工業用水が約22万tでその他を含めて需要水量は約73万6000tであります。これに対する供給能力は上水道、工業用水、自家用水等合わせまして59万5000t、差し引き現在のところ約14万1000t

の不足がみられます。これに対する供給計画として将来計画をみますと、現在工事中の八木山のダムから11万2000t、その下流部の伊佐座地点から6万t、計17万2000tが大体昭和40年に給水可能な予定です。これを併せ考えた上での将来の需要の伸びは昭和50年で不足分が約81万4000t、昭和60年で129万2000tというような数字がでております。

**司会** 将来の需要の算定にはどのような要素が考えられますか。



**白石** 工業用水の将来需要高の算定は大変むづかしい問題でして計画中の臨海工業地帯の埋立計画によりまして一応業種に工場を推定して算定します。この他に上下水道に関するもの等は都市計画等のもとに算定します。飲料水等の伸びは割合的確につかめるのですが、進出してくる業種によって工業用水は左右されますので何とも申し上げられません。これは大変めんどうでして……。

### 北九州市の生活環境をみる

**司会** それではつぎに生活環境と申しますか都市の公共的な施設について香月さんから伺いたいと思います。

**香月** 衣食はとにかく残念ながら住宅問題だけは非常に難点があり、現在この地区で3万5000戸ほど不足しております。この算定にはいろいろな要素が入ってきますが一応現在の生活水準を維持するに足る程度の明るい生活をなすということを基準にしております。現在のままでゆけば10年後には約11万戸が不足する事となりますが戦後15年間に公営、準公営を含めてたった2万戸しか建っていないのです、このことから7、8万戸は民間の自力建設にまたなければならなくなります。ところが、ここに問題があります。当地は割合傾斜面の多いところとして住宅地の入手が困難なところですが、11万戸分の敷地として大体1000万坪の住宅用地を確保する必要が生じてくるわけです。このことはまず第一に宅地造成を今後やる必要があるということです。これに対しまして私どもは若松の蟹住、別名島郷と申しますところに100万坪、八幡の西部の永大丸第一、第二、香月茶屋の原に80万坪、小倉地区に第一期5カ年計画分として500万坪、第二期5カ年計画として500万坪を計画しております。これにともないまして上下水道、道路、学校、公園等の計画を進めてゆきます。このほか当地特有の問題としまして産炭地域の振興問題がございます。振興とともに離職者の問題、この人々どの

ようにして職場を与えるかが当面の問題となります。

### 鉱山離職者の問題

司会 なるほど切実な問題ですね。ボタ山の利用という事を最近よく耳にしますがこの点いかがでしょうか。



香月 影灘A地区の埋立てに際し、ボタ山と炭鉱離職者の有機的活用を考えております。A地区の埋立ては120万坪を計画しておりますが八幡から小倉を中心に半径20kmのうちに6000万tぐらいのボタがあります。この筑豊炭田地帯に1億8000万m<sup>3</sup>ぐらいのボタがありますがこのA地区に約67000万m<sup>3</sup>のボタがあります。このボタを運搬して埋め立てる。この作業に離職者を転用すれば一挙三得となります。ただし、経済的に成り立つかどうかは保障の限りではありません。ちなみに北九州市が生活保護費として支出している金額は35億円にも達しておりますので、この支出対照者に職を与えることはやはりある意味で生活環境の改善といえると思うのですがいかがでしょうか。

### 新しい市をつくる

司会 それでは学問的な面で内田さん、交通、都市計画についてお話し下さい。



内田 北九州市の場合、素材供給地でございますのでいわゆる産業基盤的な交通問題の面がクローズアップされてくると思います。それと通勤、通学の問題この二点を中心として考えてみたいと思います。道路は大略して四方向に分離して考えればよろしいかと思えます。第一は本州の方へ向いてます道路、すなわち下関、宇部、小野田、徳山、岩国の方向、第二に南の方向、すなわち日豊線沿いの大分、鶴崎方面、第三は博多を経て久留米、大牟田、あるいは長崎方向、第四に現在問題になっております筑豊地区への道路この四方向を中心として問題の解決にあたるべきと考えます。空路の問題に関し、現在は板付を使用しているわけですが、例えば雁ノ巣あたりに新空港を建設すべきではなからうかといいますが県の考えのようですが、私個人としましては、福岡と北九州の間にもってきて双方で利用しあうようにしたらどうかと思っております。

司会 住宅問題についてご意見をお聞かせ下さい。

内田 先程のお話にしても都市内に宅地を求めるから

無理が生ずるのだと思います。もっと積極的と申しますか筑豊の北部等に新しく求めるのも一法だと思うのです。それから北九州の場合忘れてならないものにスモッグの問題があります。この他、私がちょっと感じたこととして八幡等が緑地地域を広くとりすぎたこと等により現在非常に困っておるように見受けられました。それから10号線沿いに住宅地域が設定されておりますがあの様な所に住宅群をもってくることがはたしてどうかと思うのですが……。

司会 神崎さんのお考えはどうですか。

神崎 私、皆様のご意見をお聞きしておりましたもう少し補足したいと思ったことがございますのでこの点を重点的に述べてみます。北九州市を考える場合、工業立地委員会その他では準過密地帯の密接地点と考えておるようですが国連の調査団によりますと、そこまで過密地帯ではないというのです。また来年3月にくるそうですがもう少し積極的に考えてもよいのではないのかという勧告が出されています。当地は北の海岸線に非常に工業立地が集中しておるわけですが大分、鶴崎というような中間都市の新しい面が出てきて南北の線に新しい展開の起点が考えられたわけでございます。北九州市の新しい産業構造、都市計画の体質改善の一つのテコ入れとなると思います。この意味で非常に新しい展望が持てるのではないかと思います。それからもう一つの問題は成立頭初より多核都市と呼ばれたとおり北九州市は、それぞれ60年余の歴史を持つ市がその特質を生かしつつ合併したことにより、その将来を大きくいえば世界が注目しておると思うのです。われわれとしましては多核都市と申しましてもむしろ5つの市がそのまま核となるというようには考えるべきではないと考えております。戸畑地区は小倉と比較した場合、面積は1/10にも足りないくらいでいろいろな意味で今後総合的な都市計画をたてた場合にコミュニティーとしてこれが問題になってくると思うのです。これは将来いろいろなマスタープランの中で当然考えるべき問題でこの意味では北九州市の成立がマスタープランなしに成立したということは一つの倒錯であり異例だと思うのです。これには市としましても家庭の事情もありますので今後このマスタープラン着手の段階で世論の批評を受ける立場に立つと思うのです。

### 美しい北九州市

司会 それでは次に国連の人達も特に注目していた風光の面からみた北九州市をお話し下さい。

神崎 海外の方が特に北九州をみて感心することはバックに森林あり、森あり、平尾台という本邦に1ヵ所しかないカルスト地帯あり、和布刈、関門を含んだ国定

公園あり、若松、島郷の玄海国立公園あり、帆柱山系ありとその美しい海岸線を含め実に充実した自然を持っています。この自然の中にダイナミックな産業を調和させ



た都市像というもの、これは非常におもしろいテーマだと思うのです。ということは北九州が観光都市としての価値でも群を抜くものであると思うのです。

また、別に広義的に北九州自体の位置づけが問題となると思うのですが北九州の都心部として北九州市を考える場合、後進地域に入っておる南九州自体のテコ入れの役目をはたさねばならないと思うのです。また、先日の公開の席での発言にあったのですが奥洞海から芦屋の河口にかけて過去に存在した運河を拡張して水を通す問題がありますが、土木技術とか潮流の関係でどうなるか心配ですね。また、北九州の都市圏というものが下関、福岡、筑豊全域を含めた中で阪神都市協議会のような、もっと広域的な都市圏の中でいろいろな都市問題を処理する協議会方式を早急に考えるべきであろうと思います。

**司会** どうもありがとうございました。それでは神崎さんのお話にもありました都市構想問題について江崎さんお話し下さい。

### 都市構想について

**江崎** 統計的にみましても北九州市の道路が占める面積比は全国の諸都市と比較した場合、決しておとるものではないとは思いません。いろいろな難問題をかかえてこれから進んでゆく北九州市にあって政令都市というのはやはり魅力でありまして、この面からも中央をお願いして極力予算をいただくよう努力しておるところです。

**司会** 埋立の面で高橋さんどうぞ。

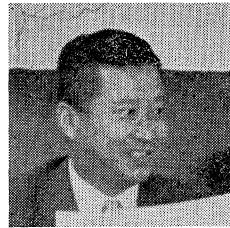
**高橋** 裏門司の臨海工業地帯を含めてこの辺に将来約1000万坪以上の工場立地が必要となってくるのではないかと考えられますが、それには工業用水の問題を解決していただきたいと考えております。もう一つ、州南地区の工業地帯を早く結べるように努力していただきたいと思ひます。一案としましてこの結び方の一策として潮流緩和を兼ねたものをつくりその上に道路を通す。あるいは鉄道を通す。このような案も両地帯を連絡締結する方法として考えてみてよいと思ひます。それには本州と九州の縦断道路のつなぎのところが等もあわせ研究の対照となりましようから、大局からの指導が大切だと考えます。

**岡崎** 私は北九州市の現在の区域だけではなくて先ほどのご意見にもありましたが隣接地を含めた大きな視野の中で物事をみてゆきたいと考えております。それから、

交通問題に入りますが産炭地との連絡道路をつくるべきだと思ひます。海岸地帯と内陸とを結び有機的、かつ実利的な九州の発展を願うためにも先行投資的にやるべきだと考えております。また、199号線の延長にかんがみまして神崎さんのお考えでもありますが、やはりどうしても海岸線にもう一本道路が欲しいという考えを持っております。住宅問題につきましては福岡と北九州の間、福岡から宗像一帯にニュータウンの名のもとに一応の計画案がございます。これは工場等に使わず純然たる住宅地として活用する方針と聞きます。何はともあれ北九州市という市だけの考えではなく大きな、全体的な目で九州をみてゆきたいものです。

**八十島** 私、いろいろと有益なお話をお伺いしております。第三者と申しますか他所の人間として、ぜひ伺っておきたいことがございます。今まで合併前ですが各市ごとに用途地域制が定められておったと思うのです。そのために非常に無理な住居専用地域等が合併したときに生じ再検討されるべきところに来ていると思われます。各市ともいろいろな事情があつての地域制であつたのでしよう。がこれを一本にせねばならないと思うのです。この作業はもうぼつぼつ進んでおりましたか、それからかなり障害もあると思ひますがうまく整理してまとめてゆく方向に簡単にすすめてゆけるものでしようか。それを一つお伺いしたいと思ひます。

### むずかしい都市づくり



**江崎** 八十島さんのおっしゃる事の重大さは痛切に感じておることです。何とも赤面の至りですが正直に申し上げまして、やはりまだそこまで手がまわっていないというのが実情でございます。現在のところ私どもは県から移譲された事業の消化という仕事に忙殺されておるわけでございまして、これから逐次そういう本来の都市計画と申しますか「街づくり」という姿にもどりたくて考えております。

**八十島** 問題が問題ですので何もそう急におやりになることもないでしようが、ゆっくりよりよいプランのもとに実行されることを祈つております。それではもう一つお伺いしたいと思ひます。北九州市としてのしっかりした政策が欲しいというお話がございましたが、これはおそらく産業構造等もどういった方向に向くべきかその問題にも触れておられると思ひますが、例えば、港湾建設局の今のお話では北九州市の沿岸ほとんど全部を埋め立てて工場誘致をする——こういった案を一つだしておられたのですが、これに北九州市というのはほとんど二

次産業に徹してゆこうということを暗にその裏に秘めているのではないかと思うのです。このような提案が既にできているといってもよいかと思いますが、このような事について北九州市としてはどのように考えておられますか。何か、これからの方向というものをお持ちなのですか。

**江崎** これは一番大きな問題でして……。

**八十島** あるいは合併早々ではっきりした考えをお持ちではないということ……。

**江崎** 持っていないと申してよろしいかと思えます。

**八十島** 神崎さん、内田さんにこの件につき身近なご意見を伺えたらと思えますが。

**内田** 県勢振興計画というものをエキスパートを集めて作成しましたがその中に福岡県はこうあるべきであるというビジョンは一応載せましたが、北九州市はこうなるべきであるという箇所は見当りません。ただ、これからいえますことは機械工業が一番伸びやすいのではなからうかという見方です。それから先ほども話題になりましたが水が非常に少なうございませう。これに対しても適切な投資のもとで解決し住みよい北九州市建設へ努力すべきだろうと思えます。

**八十島** 機械工業ですか。しいて臨海部に工場を持ってゆく必要もないと考えますがいかがでしょうか。

**内田** そうです。鉱山の跡に工場群を持ってゆくことも十分考えられます。現に産炭地振興のもとに直方のほうにも工場誘致を始めております。

**八十島** 直方は行政区画からみますと北九州市に入っておりますか。

**内田** 入っておりません。視野を広げてみていただいと考えております。これにともなってこれらを結ぶ道路が、また、ここで問題となってくるわけです。

**大串** この面での道路整備は県としても考えております。いろいろ難問題は山積みされておりますが……。

### 合併によって生まれるもの

**八十島** このたびの合併はやはり新しい何かを生むといえますか合併による効果というものがあるかと思えますが、この点はいかがでしょう。

**大串** 具体的には申し上げられませんが大きな範囲でたとえば水道ですと北九州企業庁のような形で全体を眺められるという利点があるかと思えます。交通の面でも北九州市は九州ののど首にあたりませうので、ここを除いてはその整備も考えられませう。ここにこのような大きな政令都市ができた事はその工事等もやりやすくなるという意味でこの合併はよろしいかと思えます。

**八十島** そうしますと北九州市の合併は市内のみでなく外にも働きかける可能性を生んだといえますか。

**大串** 視野が広まったということでそういえると思えます。



**八十島** マスタープランなしで合併したわけですがこれは今後マスタープランを作り実行してゆく夢を持つものだと思います。今日も話題になりました公共施設の問題ですが、合併を機会にどんどんこの問題を推進したらよいのではないかとこの観点からお伺いしたいと思います。

**神崎** このたびの合併は北九州地区の生産の頭打ち状態、背骨となるべき石炭の不調等、数々の原因から将来をみたとときどうしても合併して新生面の開拓をしようではないかという生活感情がその基調になったように思われます。これは長い歴史の中で生み出されたものでして、このことは市民も相当真剣に考えております。このような中で北九州市をみたととき、どうしても市民の主体性を尊重して公共的な面を充実させてゆくべきであるかと思えます。当市のいわゆる条件のよい用地は明治以来大企業にほとんど占拠されて生活環境は相対的に劣っております。八幡製鉄の煙などはタバコで誰もいえなかった（笑）。それを他の企業も入ってくる等で煙害調査を実施するようになった。これは市民の主体性の相当な進歩だと思っております。市としましても産業基盤の整備で産業構造の体質改善、その他をやるか、遅れている生活環境、上下水道、衛生、市民道路、厚生面の遅れをとりもどすか、合併に至るいきさつもあり市としてもこの辺が大変やりづらいつと思うのです。私は、やはり市民の生活向上を中心として市政をすすめてゆくべきだと考えておりますので、長期計画の中にこの要素をもり込んでゆかねば近い将来不満の声が出てくるかと思っております。そこでこのマスタープランは狭いセクションにとどまらずに都市計画を広範囲に広げて実践する段階でそれをチェックできるような行政機構が必要だと思っております。都市計画にしても総合的社会計画も含めた広い行政機構の中で推進してゆかないと、結局、普通の町村合併と同じものになってしまうかと思っております。

**八十島** そうしますとマスタープランを作ることが大切で、そのマスタープランを作成する段階で環境整備と産業基盤整備とこの二つをかみ合わせてやるのが一番大切である。それを上手にやりなさいと解釈してよろしいでしょうか。

**神崎** よろしいかと思えます。具体的に申しますと各区が海岸線を埋め立てるときにすぐ工場誘致を考えますがマスタープランにしたがって、そのうちの一つに急いで工業基地を設置してあとは生活基盤を充実させる工



事を先行させるようにと考えます。

内田 大賛成です。

別所 鉄道側から申しますとやはりマスタープランを一日も早くつくっていただきたいと考えております。私どもとしましてはマスタープランにしたがって協力させていただく事を考えております。

八十島 都市計画と申しますと外観的にはどうしても土木とか建築、いわゆるフィジカルプランニングに属するものと考えられがちですが最近の傾向ですとソーシャルプランニングを重視せねばならないということになっております。この点いかがでしょうか。

神崎 総合開発が各所で実行に移されて総合開発の意味が失なわれている現況をみるにつけても残念です。ただ、今のご質問に対しては私の常々そのように考えておりますので……ということでした（笑）。

司会 どうもありがとうございました。北九州市がこのたび誕生しましたことは新しい意味でその将来が世界の注目を受けていることと解釈します。皆様のご意見等も参考とさせていただきます、理想的なマスタープランを育てあげ、よりよい北九州市へ成長することを祈るものです。本日はありがとうございました。

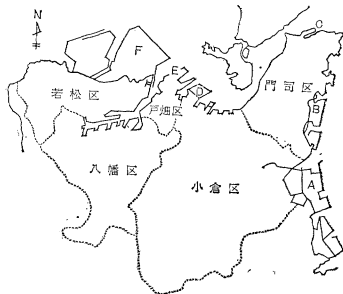
〔文責 編集部〕

## ■座談会メモ

### ■埋立計画

| No | 地区名                | 埋立計画面積(坪)  |
|----|--------------------|------------|
| A  | 曾根, 草見干拓(新田, 間島工区) | 1 233 867  |
| B  | 裏門司, 松ヶ江地区         | 1 883 970  |
| C  | 門司, 田ノ浦地区          | 53 198     |
| D  | 小倉, 日明, 許斐, 浅野地区   | 828 245    |
| E  | 戸畑, 八幡製鉄所用地        | 499 125    |
| F  | 若松, 響灘地区           | 10 485 558 |
| G  | 〃 奥洞海, 二島地区        | 137 335    |
|    | 計                  | 15 121 298 |

埋立計画略図



### ■北九州市年表

- 明・32 門司市, 明・33 小倉市, 大・3 若松市, 大・6 八幡市, 大・13 戸畑市誕生す
- 明・36 門司, 小倉, 若松, 戸畑の合併論でる
- 昭・9 県知事地方課に北九州五市合併の調査を命ず
- 昭・11・11 県庁で開催された「北九州市および付近町村合併協議会」で県が正式に五市合併を提唱するが五市で意見の統一はみられなかった
- 昭・18・2 衆議院市制法改良特別委員会が合併が論ぜられ合併論が再燃する
- 昭・22・7 五市市議会で合併のための五市合併研究委員会を五市の議会代表者にて構成することを申し合わせる
- 昭・23・1 第一回五市合併研究委員会開かる
- 昭・25・6 県が五市市長, 各市議長, 各市商工会議所代表の参集を求め, 県から知事, 副知事, 総務部長, 土木部長が出席会議を

開き県知事を委員長とする「北九州五市合併調査促進委員会」を発足させる

- 昭・25・7 同委員会は専門委員として九州大学教授林田和博氏外7名を委嘱, 現地調査を実施する
- 昭・25・10 県市で合併に関する地区別懇談会を開催
- 昭・25・11・6 県知事は五市に対し, 合併のための住民投票実施(11月10日投票)と11月25日までに市議会で合併決議をするよう要請する
- (注) 県の要請に対し小倉, 八幡は住民投票を実施する。若松市は昭和26年1月10日, 戸畑市は同年2月11日に住民投票を実施する予定であったが, 昭和25年12月, 門司市から「現段階では住民投票は実施しない」との声明が出され若松, 戸畑両市も住民投票を見合わせる
- 昭・26・2 県知事と門司市長の会談で合併促進は一応打ち切りとなる
- 昭・35・2 五市市長会で八幡市長より北九州市合併促進の提案があり, 原則的にこれを認める
- 昭・35・2 県知事が合併推進について意思を表明
- 昭・35・4 八日会(五市市長, 五市議長, 五市商工会議所会頭で構成)は北九州の体質改善と五市合併促進のため「北九州総合開発促進協議会」を設置同年6月27日発足
- 昭・35・4 五市市長, 五市議長懇談会は合併の方針を定めるため中央から権威者として東京都立大学磯村, 小倉両教授を招き北九州大都市建設の講演会を開催する
- 昭・36・1 県知事が記者会見の席上五市合併の強力な推進方を表明する
- 昭・36・3 小倉市議会で五市合併促進を決議
- 昭・36・4 五市の連絡機関として「北九州五市合併問題連絡協議会」(五市の正副議長, 合併正副特別委員長の20名で構成)の設置を決定, 発足させる
- 昭・36・6 県議会で「大都市制度調査特別委員会」設置さる
- 昭・36・9 同委員会の合併推進の決定事項が県議会で承認さる
- 昭・36・11 若松, 八幡, 門司市議会合併促進を決議
- 昭・36・12 戸畑市議会で合併促進決議
- 昭・36・12 五市市議会の特別委員会の名称を「北九州合併特別委員会」に改称, 「北九州五市合併問題連絡協議会」を「北九州五市合併促進協議会」と改称活動に入る
- 昭・37 合併促進のための法改正等の陳情を開始, 事務局を充実本格的に合併へと動き出す
- 昭・37・3 国連社会局長次長アーネスト・ワイズマン氏, 都立大磯村教授とともに来訪
- 昭・37・5・4 合併特別法国会を通過
- 昭・37・6・7~9 国連調査団に新都市建設についての意見を聞く
- 昭・37・6・10 合併後の新市予定名を「北九州市」と協議会で決定, 合併諸事務等について協議に入る
- 昭・38・2・10 北九州市発足