

旧都市計画法期（1919 - 1945）における福岡都市計画に関する研究*

A study on Fukuoka City Planning from 1919 to 1945 *

吉野弘明**・梶田佳孝***・秋本福雄****

By Hiroaki YOSHINO・Yoshitaka KAJITA・Fukuoku AKIMOTO

1. 研究の背景及び目的

大正期から昭和にかけての日本は、工業化、軍需化を背景として、東京、大阪などの大都市では人口の急増と市街地の郊外への膨張が顕著になり、急速な都市拡張が進行した。この時期に求められていたのは、広範な都市に適用可能な都市計画制度の確立、都市計画手法を制度化することで、大都市では独自の都市改造も行われていたが¹⁾、内務省は1918年に京都、大阪、横浜、名古屋、神戸の五大都市に東京市区改正条例を準用し、翌1919年に日本においての初めての都市計画に関する法規である都市計画法（以下、旧法と呼ぶ）および市街地建築物法が制定され、東京を含めた六大都市に適用された。

地方都市でも、旧法制定以前に市街地改良を意味した市区改正を計画・実施している都市は存在したが²⁾、ほとんどの地方都市の市街地では無秩序な拡大が進んでいた。地方都市は六大都市より少し遅れ、1923年から順次適用が開始された。

この当時の福岡市でも筑豊の鉱業と北九州一帯の各種工業の影響を受けて急激に人口が増加し、他の地方都市と同様の現象が起っていた。その一方で、“大福岡市とは、福岡市をして政治的、交通的また学術教育的に九州の中心都府たらしむるのみならず、商業方面に於ても一大発達を齎らして、真に実力のある近代的大都市とならしむるの希望または理想を請ふ”という理想像も提唱されていた。これを実現するためには博多湾の築港、市街地整備、駅舎の移転、工業地や住宅地の用途誘導と多くの課題が残されていたが、勢いのあった当時の福岡市が九州の中心都市となるようにという期待の表れであった。

このような状況から福岡市を含む地方都市にとって、旧法期は都市形成がなされた重要な時期と考えられ、代

*キーワード：都市計画，地域計画，土木史

**学生員、工学士、九州大学大学院工学府都市環境システム工学専攻

(〒812-8581 福岡市西区元岡774,

TEL092-802-3408 (内線8657), FAX092-802-3408)

***正会員、博士(工学)、九州大学大学院工学研究院

****正会員、工博、九州大学大学院工学研究院

表的な研究として浅野による研究³⁾が存在するが、地方都市計画に関する研究はあまりなされておらず、福岡市も例外でない。旧法期は都市構造に影響を与えた重要な時期であり、都市計画を明らかにすることは、今日の福岡市における都市基盤の解明に繋がり、将来の都市計画の参考となるだけでなく、旧法期の地方都市計画研究の上でも非常に重要なことである。

そこで、本研究は、旧法制定後から終戦時までの福岡市の都市計画決定、都市計画事業の一連の状況を整理し、また六大都市との比較から福岡市の都市計画の特徴を明らかにすることを目的とする。

2. 福岡市の都市計画決定について

(1) 福岡市の都市計画決定の策定経過

福岡市の本格的な都市計画は、1923年(大正12年)の都市計画施行都市指定から始まる。まず、1925年(大正14年)に都市計画区域が決定された。その後、1931年(昭和6年)に用途地域、都市計画街路が決定され、市域拡大に伴って1938年(昭和8年)に用途地域の追加も行われた。風致地区は、1935年(昭和10年)に風致、維持の必要がある場所を指定し、10地区、合計約1,160haが決定された。都市計画公園は、1941年(昭和16年)に南公園、山王公園、1942年(昭和17年)に小戸公園、1943年(昭和18年)に須崎公園、鹿原公園、1944年(昭和19年)に箱崎公園の計6公園、合計約60haが決定された。

(2) 都市計画区域の決定

1923年(大正12年)5月の福岡市の旧法施行都市指定後、同年7月に調査が開始された。将来的な工業の強化や朝鮮等との対外関係も視野に入れ、博多港を中心とする商工都市として発展するために必要な区域として、1市4町14村の区域を内務大臣に内申した。しかし、内務大臣は区域が過大であるとして7村を除外し、県知事に関係市町村の意見を上申するよう通牒した。1925年(大正14年)1月、県知事は諮問案に5村追加の希望を付して上申したが、最終的には諮問案の1市4町7村の区域で同年4月に決定された(図1)。

また、区域決定には3つの標準が考慮された。まず、

市とその周辺地域を市街地・近郊地・外郊地に区分し、過去の人口の増加率から最小二乗法によって各地域の人口増加直線を求め、人口の予測結果を受けて、人口密度による都市の収容人口を考え、市街地・近郊地・外郊地の人口密度をそれぞれ約 152、76、38(人/ha)まで高めて設定し、区域内が飽和状態になる年次を試算、最終的に決定された 1 市 4 町 7 村の区域内では、包容人口は約 45 万人となり、およそ 1964 年(大正 53 年)まで対応できる範囲としている。都市として機能するための都市の中心部までの交通時間帯による地理的範囲を考えている。時間帯は 30～40 分で到達出来る範囲、距離は西中洲公会堂から半径約 8km を目安とした(図 1)。

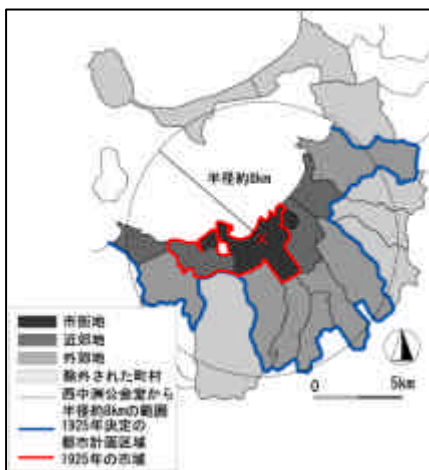


図 1 1925 年決定の都市計画区域(『都市計畫基要福岡市之部』⁴⁾の「人口増加豫想圖表」、「時間帯圖」に修正・加筆)

六大都市との比較をすると、六大都市は目安とする交通時間帯についておおよそ 60 分を目安としているのに対して、福岡市は 3、40 分を目安としている。これは、六大都市と比べて福岡市の人口・都市規模が小さかったことや都市の発展状況が異なっていた事が理由として挙げられる(表 1)。

表 1 六大都市、福岡市の都市計画区域決定状況

都市名	認可年月日	区別	1920年(19)国調		飽和が予想される年次	飽和時		目安とする交通時間帯
			人口	坪/人		人口	坪/人	
東京	1922年 4月24日	旧市部	2,173,162	11.4	1957年頃	2,473,830	10.0	60分 (半径10哩)
		近郊	941,341	41.4		1,949,000	20.0	
		外郊	243,595	432.5		2,545,000	40.0	
		全区域	3,358,098	50.3		6,967,830	23.8	
京都	1922年 8月2日	市部	679,962	20.3	1963年頃	637,750	12.0	(半径6哩)
		近郊	164,906	214.3		255,292	24.0	
		外郊	844,868	58.1		604,330	50.0	
		全区域	1,806,108	35.1		1,497,372	32.8	
大阪	1922年 4月24日	市部	1,252,983	14.1	1965年頃	2,031,300	8.7	30分乃至60分 (半径10哩)
		郊外部	553,125	183.36		3,456,000	19.6	
		全区域	1,806,108	35.1		5,487,300	15.6	
		市部	422,938	26.4		-	-	
横浜	1922年 4月24日	市部	126,697	149.2	-	-	-	-
		外郊	549,635	77.8	-	-	-	-
		全区域	-	-	-	-	-	-
		市部	587,206	12.8	1,156,348	9.0	60分 (半径10哩)	
近郊	99,390	121.2	612,764	12.0				
外郊	686,596	18.5	1,769,112	10.0				
全区域	-	-	-	-				
神戸	1922年 4月24日	市部	429,997	28.63	1955年頃	820,834	15.0	60分以内 半径約5哩
		近郊	195,334	183.36		459,924	80.00	
		外郊	625,331	78.53		1,280,758	38.84	
		全区域	-	-		-	-	
名古屋	1922年 7月5日	市部	121,980	23.5	1964年	143,285	20.0	340分 (半径9哩)
		近郊地	46,551	111.3		129,562	40.0	
		外郊地	23,082	622.7		179,658	80.0	
		全区域	191,613	117.0		452,505	49.5	

(2) 用途地域の決定

用途地域は 1931 年(昭和 6 年)に決定された。各用途としては住居地域が 2422.7ha、商業地域が 463.3ha、工業地域が 1193.2ha、未指定地域が 421.4ha の合計 4500.6ha が指定された(図 2)。

住居地域は大濠周辺の既成の住宅地と未開発に郊外地に、商業地域は既に商業的建築物が集積していた博多駅以北や御笠・那珂両川間の現状に沿った指定がなされ、工業地域は水陸交通運搬の施設設置への適性に加え、工場倉庫が建設されている現状から博多港周辺及び御笠・那珂・室見等の河川の流域が指定され、整備予定の博多湾の背後地の工業地帯として博多駅以南から東部にかけて広い地域が指定された。

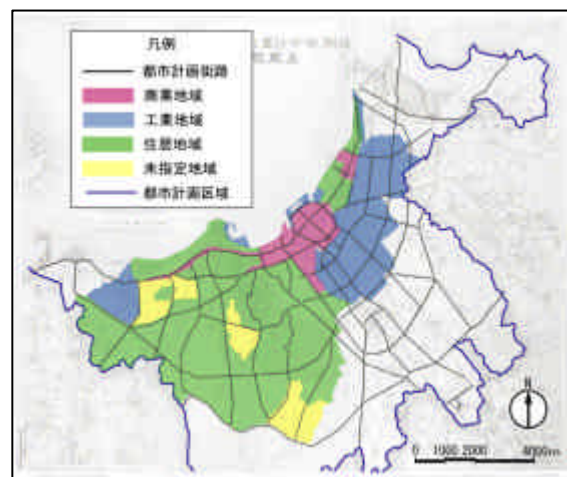


図 2 1931 年時の用途地域・都市計画街路(「福岡市史 別巻」⁵⁾の「福岡都市計画街路及風致地区図」に修正・加筆)

表 2 より、六大都市との比較をすると、全用途地域の総面積では東京の約 10 分の 1 で、六大都市の中では京都や神戸に近い値である。各用途の割合については全国的に工業の割合が高く、福岡に関しては住居・商業は東京、名古屋と同程度であり、都市規模は違うが 2 都市と同じような都市状況であったことが考えられる。

表 2 六大都市、福岡市の用途地域決定状況

	住居地域		商業地域		工業地域		未指定地		合計	
	面積(m ²)	百分比	面積(m ²)	百分比	面積(m ²)	百分比	面積(m ²)	百分比	面積(m ²)	百分比
東京	66,600,000	54.2%	14,500,000	11.8%	39,500,000	32.2%	2,200,000	1.8%	122,800,000	100.0%
京都	7,500,000	44.0%	3,450,000	20.2%	4,530,000	26.6%	1,580,000	9.3%	17,060,000	100.0%
大阪	20,100,000	30.9%	9,200,000	14.1%	24,040,000	37.0%	11,680,000	18.0%	65,020,000	100.0%
横浜	26,910,000	66.4%	4,751,000	11.7%	5,795,000	14.3%	3,055,000	7.5%	40,511,000	100.0%
神戸	10,880,000	61.5%	2,240,000	12.7%	3,350,000	18.9%	1,230,000	6.9%	17,700,000	100.0%
名古屋	24,449,000	54.9%	4,451,000	10.0%	14,485,000	32.5%	1,133,000	2.5%	44,518,000	100.0%
福岡	7,328,789	53.8%	1,401,569	10.3%	3,609,359	26.5%	1,274,655	9.4%	13,614,372	100.0%

(3) 都市計画街路の決定

1931 年(昭和 6 年)に決定された都市計画街路は、総延長約 184,628m、52 路線が決定された(図 2)。

街路網は、東西南北の幹線として、博多港を中心に東西に走る博多箱崎線・博多姪浜線(幅員・25m)と、博多港から南に走る瓦町雑餉隈線(25m)を決定し、これらの

路線は既存の県道の拡幅等によって整備を行うとしている。また東部工業地帯への連結として平尾香椎線(22m)、住宅地開発が予定されていた西部地域へ六本松原線(20m)もそれぞれ配置している。

表 3 より、決定当時の資料が確認できた六大都市との比較をすると、福岡では決定されていない広路、一等大路第一類、一等大路第二類が京都以外の都市では決定されている。また、福岡でのみ一等小路が決定されている。このことから福岡は六大都市に比べて街路が小さかったことが確認でき、都市規模に見合った幅員を決定していたと考えられる。

表 3 六大都市、福岡市の都市計画街路決定状況

	広路	一等大路			二等大路			一等小路	合計
		一類	二類	三類	一類	二類	三類		
		44m以上	36m以上	28m以上	22m以上	18m以上	15m以上		
京都				5			3	35	43
大阪	4		2	14	26	10			50
神戸		3	2	36	12	12	38		103
名古屋	1		14	44			1		60
福岡				14	9	12	15	2	52

(4) 風致地区・都市計画公園の決定

風致地区は1935年(昭和10年)に10地区、総面積約1,160haで決定された(図5)。風致地区には史蹟や神社、公園、景勝地の他、丘陵や樹林が指定され、名島や鴻ノ巣山については住宅地としての適性も考慮されていた。また、風致地区内の規則は、各地方長官に決定の権限が与えられていた。福岡県の場合は、県令第20号として1935年(昭和10年)4月27日付で「風致地区規則」が規定され、具体的な風致地区内での行為の制限や手続き、罰則などが定められた。

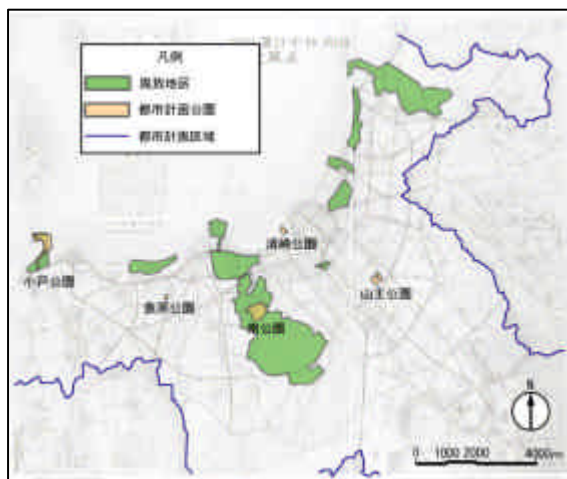


図5 1941年時の風致地区、都市計画公園(「福岡市史 別巻」⁵⁾の「福岡都市計画街路及風致地区図」に修正・加筆)

都市計画公園は、都市計画地方委員会で公園計画の準備が進められていたが、街路、土地区画整理事業の活発化に比べて進展せず、終戦間際に国策の線に沿って防空、避難という目的で、1941年(昭和16年)に南公園、山王公園、1942年(昭和17年)に小戸公園、1943年(昭和18年)に須崎公園、麓原公園、1944年(昭和19

年)に箱崎公園が決定された。終戦時まで決定されたのは、6公園、合計約60haであった(図5)。

表4より、六大都市との比較をすると、六大都市に比べて福岡の風致地区の面積、都市計画区域に対する割合は小さい。これは、発達する都市拡張を風致地区でコントロールしたいという考えが福岡市よりも他の六大都市の方が強かったことが理由として考えられる。

表4 六大都市、福岡市の風致地区決定状況

都市計画区域名	地区数	風致地区面積(ha)	認可年月日(最終)	都市計画区域に対する比(%)
東京	9	2,332.88	1933.1.24	4.09%
京都	-	7,998.02	1932.11.28	24.82%
大阪	25	1,968.12	1933.4.10	9.16%
神戸	1	5,704.13	1937.8.24	42.87%
名古屋	23	2,454.19	1939.2.10	15.12%
横浜	10	2,447.05	1941.3.27	-
福岡	10	1,159.63	1935.2.15	9.67%

4. 福岡市の都市計画事業について

(1) 土地区画整理事業

福岡市の土地区画整理事業は、1909年(明治42年)制定の耕地整理法を適用した西南部耕地整理事業に始まり、姪浜町第一、南部、西部、庄、野間、南部第二、東部、堅粕東松原、東部第二、南部永田町、西新駅裏、薬院火鉢台、塩原、春日原が終戦時まで土地区画整理事業として15地区が認可された(表5、図6)。終戦時(昭和20年8月)までに完成した土地区画整理事業は、15地区中、9地区であとは戦後に持ち越された。15地区のうち、「春日原」は県、「堅粕東松原」は共同、その他は組合施行で、その土地の地主によって組合が設立され、市が事業に補助を出す形で区画整理が行われた⁷⁾。

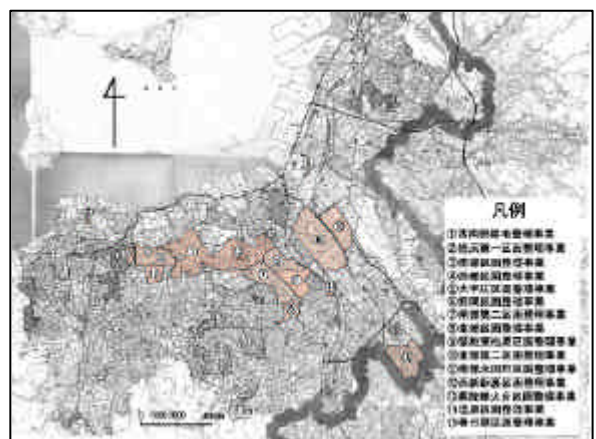


図6 終戦時まで認可された土地区画整理事業(福岡市都市整備局都市開発部管理課編集「土地区画整理施行図(平成17年度発行)」に加筆)

また、福岡市で戦前に土地区画整理事業が盛んに行われたのは、1925年(大正14年)5月7日に県令第31号として「土地区画整理奨励規定」が規定されたことに

起因する。この「土地区画奨励規定」は、土地区画整理事業を奨励するとともに、基本調査、実施設計に関わる規定が設けられ、区画整理を行う際の細かな事項が設けられた。

表 4 区画整理施行一覧表

事業名称	施行主体	事業年度	換地処分年月日	施行面積 (ha)
西南部	組合	T11~S8	S8.10.21	397.07
姪浜第一	組合	S2~S6	S7.3.23	1.69
南部	組合	S3~S10	S10.12.26	166.19
西部	組合	S4~S11	S11.12.25	101.17
大字庄	組合	S4~S9	S9.12.12	33.62
野間	組合	S5~S9	S9.5.29	34.09
南部第二	組合	S5~S18	S18.6.30	151.29
東部	組合	S6~S26	S26.4.10	244.21
駿柏東松原	共同	S7~S9	S9.6.21	0.61
東部第二	組合	S8~S23	S23.8.30	91.85
南部永田町	組合	S11~S12	S13.3.3	76.57
西新駅裏	組合	S12~S27	S26.11.30	42.13
薬院烽火台	組合	S12~S26	S26.8.2	2.69
塩原	組合	S14~S34	S34.9.21	2.57
春日原	県	S16~S31	S32.1.1	124.91

■ 戦前に土地区画整理事業が竣工したもの
 □ 戦後に土地区画整理事業が竣工したもの

(2) 都市計画街路事業

1931年(昭和6年)に52路線の都市計画街路が決定された後、終戦時までに都市計画街路事業として決定された路線は、博多駅築港線、須崎裏新柳町線、浜町平尾線、松園板付線、博多駅松原線、辻堂祇園町線、瓦町西新線、博多川線、博多姪浜線の9路線である。実際に事



図 7 都市計画街路事業路線決定区画(「公文雑纂」⁷⁾の「福岡都市計画街路事業図」に修正・加筆)

業決定された路線が終戦時までに完成したのは、9路線中、博多駅築港線、須崎裏新柳町線、浜町平尾線、松園板付線、博多駅松原線の5路線で、その他4路線は戦後に持ち越された。終戦時までに街路事業として決定された路線の区画を図7に示す⁷⁾。

これらの事業が完了した路線と現在の福岡市の街路網を比較すると、「博多駅築港線」は現在の「大博通り」、「須崎裏新柳町線」は現在の「渡辺通り」、「浜町平尾線」は現在の「大正通り」、「松園板付線」は現在の「国道3号線」に対応しており、現在の福岡市の交通の主要な道路となっている。また、終戦時までに事業

が完了しなかった「辻堂祇園町線」、「瓦町西新線」、「博多川線」についても、現在の「国体道路」に対応しており、終戦時までに重要路線とされた事業路線は、現在の福岡市の主要な道路となっていることが確認できる。

5. まとめ

旧法期の福岡市の都市計画は、都市計画決定は行われたが、決定から事業へという流れはあまり進展しなかった。これは、戦時中に突入したことにより、資材の高騰、物資の不足により事業が行えなかったという背景が存在する。しかし、そのような戦時中でも都市計画決定・事業は継続されたので、福岡市は発展する都市をコントロールし、計画的に創りたいという意欲は強かったと考えられる。

六大都市と福岡市の都市計画決定の状況を比較すると、都市計画区域については、都市規模の違いから目安の交通時間帯を2分の1程度を基準とされていたこと、用途地域については六大都市、福岡市も工業の割合を多く指定しており、全国的に工業を重視した決定がなされたことがわかる。街路に関しては、都市の規模に応じて幅員が広い街路が決定され、風致地区に関しては、福岡市より六大都市の方が大幅に面積が決定され、都市をコントロールしたいという考えが強かったと考えられる。

旧法期は、地方都市にとって初めて都市計画制度を導入し、都市を計画的に誘導するというで、先に決定を行っていた六大都市に後追いつる形で決定を行ったことが確認できた。

参考文献

- 1) 上田隆夫・赤崎弘平：1922年大阪都市計画区域決定経緯と区域決定基準に関する内務省案・大阪市の論争案について、日本都市計画学会学術研究論文集、No.37, p883-888, 2002.
- 2) 土屋敦夫：大正期の金沢の街路建設 -市区改正計画と市外電鉄の敷設-, 日本都市計画学会学術研究論文集, No.35, p97-102, 2000.
- 3) 浅野純一郎：長野都市計画と山田博愛 -1920年代から1930年代初期の長野都市計画に関する研究-, 日本都市計画学会学術研究論文集, No.37, p877-882, 2002.
- 4) 都市計画福岡地方委員会：都市計画基要 福岡市之部, 福岡印刷株式会社, 1925.
- 5) 福岡市役所：福岡市史別巻・生活の構造と変遷をみる福岡都市圏の地図帳, 福岡市役所, 1968.
- 6) 福岡市議会事務局：福岡市議会史 第三巻昭和編(一), 福岡市議会事務局, 1991.
- 7) 国立公文書館：公文雑纂 福岡都市計画街路事業及其ノ執行年度割ノ件, 1935-1943.