

福岡市における軌道敷設と 街路構成の変遷に関する研究

奥村 瑛太郎¹・石橋 知也²・柴田 久³

¹学生会員 福岡大学大学院工学研究科（〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1）
E-mail:td114003@cis.fukuoka-u.ac.jp

²正会員 修（工） 福岡大学工学部社会デザイン工学科（〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1）
E-mail:tomoya@fukuoka-u.ac.jp

³正会員 博（工） 福岡大学工学部社会デザイン工学科（〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1）
E-mail:hisashi@fukuoka-u.ac.jp

本研究では、路面電車及び街路の歴史変遷を整理し、さらに福岡市の主要幹線道路における街路断面図を用いて街路形態を分類したうえで、それらを比較しながら、福岡市における路面電車が歩行空間に与えた影響と街路整備の課題を考察することを目的とする。その結果を次の3点にまとめる。現在の福岡市における主要幹線道路の大部分は、明治期の路面電車の軌道敷設に伴って整備されており、軌道敷設に起因した空間の存在が、再整備によって街路の魅力を高める基底として寄与したものと推察される。史実より福岡市の街路整備における歩行空間の質的向上に対する先見性を指摘した。今後の福岡市における街路整備の課題として、社会基盤施設の歴史的な脈を踏まえつつ、先を見据えた都市戦略とともに計画的な歩行空間を創出していくことを指摘した。

Key Words : tramway, street, laying track, street composition, Fukuoka-City

1. はじめに

(1) 本研究の背景と目的

我が国においては明治期の近代化に伴って、都市内の交通社会基盤として路面電車が導入されてきた。その後、社会的な要請の変化によって交通機能が転換され、結果的に大部分の都市で路面電車は廃止に至っている。路面電車の存在がその後の都市の街路形成に何らかの影響を与えてきたことは容易に想像がつく。しかしながら、路面電車の導入から廃止に至る経過と今日の都市を構成する街路との間に直接的な関連を見出すような議論はあまりされていない。快適で安全な歩行空間の確保といった歩行者中心の街路整備等、街路を取り巻く課題は多様であるが、かつて街路を占有した特殊な交通形態である路面電車に着目することには一定の意義があると思われる。そこで本研究では、路面電車及び街路の歴史変遷を整理し、さらに福岡市の主要幹線道路における街路断面図を用いて街路形態を分類したうえで、それらを比較しながら、福岡市における路面電車が歩行空間に与えた影響と街路整備の課題を考察することを目的とする。

(2) 先行研究及び本研究の位置づけ

日本の街路に関する研究には、明治以降の近代街路について、歩行者空間のレイアウトの多様性と特徴を明らかにした角¹⁾らの研究や札幌における広幅員街路へのパークシステム導入経緯を明らかにした鈴木²⁾の研究など数多いが、福岡市における路面電車の変遷と街路構成の関係について述べた研究は未だない。

(3) 研究方法

本研究では、福岡市における路面電車並びに主要幹線道路の歴史を明らかにするために写真³⁾、古地図⁴⁾、文献資料^{5) 6) 7) 8) 9) 10)}を用いた。さらに街路構成の変化を把握するために、街路断面図を用いて路面電車廃止前と廃止後の断面比較を行った。なお路面電車廃止前の街路断面図は、当時の写真に写り込んだ人物や車両を基本寸法として用い、断面図を構成する各部の寸法を計測することによって作成した。また路面電車廃止後の街路断面図は、2004（平成16）年の道路台帳平面図を基に作成した。

2. 対象地の概要及び時代区分

福岡市は、東アジア主要都市までの距離がほぼ東京・大阪と同じであり、アジアを中心とした国際交流の最適地として近年注目をあびている。同市総人口は1,450,838人、面積341.32平方キロ（2009年現在）となっている。

ここで便宜上、街区形成に影響したと思われるエポックとなった出来事に基づいて以下のように時代区分を行った。

1909（明治42）年に福博電気軌道株式会社が設立されており、翌年に医科大学前 - 西公園間、呉服町 - 博多駅間が開通している。また、1910（明治43）年には、博多電気軌道株式会社が循環線の一部が開通している。この時期を路面電車開通期とする。

1945（昭和20）年、戦災復興事業により、福岡市の主要幹線道路の整備および路面電車の一部復旧がなされている。この時期を戦災復興期とする。

昭和30年代後期に入るとモータリゼーションの影響で、路面電車の乗客数が減り、バスや地下鉄に機能を代替し、路面電車が廃止されていった。この時期を路面電車衰退期とする。

1979（昭和54）年に路面電車が廃止されてから地下鉄が開通し、その後の道路整備では東西軸トランジットモール事業が行われており、現在に至っている。この時期を地下鉄開通期とする。

3. 福岡市における路面電車と街路の変遷

(1) 路面電車開通期（1906年～1945年）

a) 路面電車の導入

明治30年代のはじめ頃に市民から市内に路面電車を敷設して欲しいとの要望があり、市は1906（明治39）年末に市会の議決を受けて電車敷設特許を出願したが、財政難のため自力での敷設を断念した。そこで当時電力業界で有力者であった福沢桃介らと協議の上、市は条件付ではあるが1909（明治42）年に福博電気軌道株式会社（以下、福博電車）の設立を認めた。その条件の一つが1910（明治43）年3月に開催される第13回九州沖縄八県連合共進会（写真-1）に間に合わせることである。県や市の協力もあり、起工以来わずか5カ月の1910（明治43）年3月9日に、医科大学前 - 西公園間、呉服町 - 博多駅間を完成させた（写真-2）（図-1）。

b) 循環線の開通

福博電車が貫線を完成させた1910（明治43）年3月に博多電気軌道株式会社（以下、博軌電車）が設立され、同年に筑紫水力電気株式会社、北筑軌道株式会社と合併し、10月に循環線の一部（博多駅前 - 天神町 - 取引所前）の営業が開始された。1914（大正3）年には大学通 - 博多駅前間を開業して循環線を全線開通させた。これ



写真-1 第13回九州沖縄八県連合共進会の会場（M43）



写真-2 貫線開通時の箱崎終点（M44）

らの循環線の用地は、博軌電車を設立した渡邊與八郎が取得した私有地を道路として、その上に軌道を敷設したものであり、県および市が積極的に道路を建設し、支援した福博電車とは対照的であった¹¹⁾。循環線を完成させたことで電車沿線近隣町村の市街化が促進された¹²⁾。

c) 幹線道路の新設

明治後期には官内町から中間町、掛町、橋口町を経て県庁に至る幅員4.2mの国道と、西町から唐人町、通町、六町筋、橋口町を経て県庁に至る幅員5.5mの一等県道とがあつて東西の幹線をなしていた。これは、1910（明治43）年春開催の九州沖縄八県連合共進会に備えた市内電車敷設とも関連したものであつて、この完成によって福岡市は、電車通りの主要部が造成されるとともに、交通動脈を得て市街地の面目を一新し、近代的都市形成の第一歩を踏み出した。

d) 東亜勸業博覧会の開催

1927（昭和2）年、市は大正後期からの長い経済不況を脱却するため、大濠公園で東亜勸業博覧会を開催した。博覧会は連日多数の入場者であふれ、西日本の雄都、福岡市の市勢を内外に紹介しただけでなく、沈滞した社会に大きな刺激を与え、所期の成果を上げて無事会期を終了した。この展覧会を契機として、本市の西南部耕地整理も進展し、同時に城南線（渡辺通一丁目 - 西新町間）

が開通して、薬院，六本松，鳥飼方面の発展を促した¹³⁾。

e) 西日本鉄道株式会社の誕生

この時期に運営していた福岡県内鉄軌道事業者である筑前参宮鉄道，福博電車，九州電気軌道，博多港鉄道汽船，九州鉄道各社の営業成績の低下や，1938（昭和13）年に政府から出された「陸上交通事業調整法」を背景に，1942（昭和17）年に上記5社が合併し，鉄軌道226.6km，バス1360.4kmを擁する北部九州の一大交通事業者となる西日本鉄道株式会社（以下，西鉄）が誕生した¹⁴⁾。

f) 福岡大空襲

1945（昭和20）年6月，2時間にわたる空襲により，福岡市は焦土と化した。被災面積は3.78平方キロにおよび，被災戸数12,856戸，被災人口60,599人を数え，死者902人，負傷者1,078人，行方不明244人を出した¹⁵⁾。県庁，市役所，警察などは被災を免れたが，西部軍関係の施設をはじめ，官公庁，学校，会社，工場，商店街から一般民家に至るまで，多数の建物が被弾炎上した¹⁶⁾。また交通，通信，電気，ガス，水道などの公共施設も甚大な被害を受け，都市としての機能は壊滅的な状態に陥った¹⁷⁾。路面電車は天神町 - 築港 - 千代町間が被災し，全線不通となった。

(2) 戦災復興期（1945年～1961年）

a) 戦災復興による幹線道路の整備

1945（昭和20）年11月，政府は戦災復興院を設置すると，戦前の都市計画のすべてを見直し新たな構想のもとに復興都市計画事業を大規模かつ徹底的に実施するよう「戦災地復興計画基本方針」を同年12月30日に決定した¹⁸⁾。その中に「街路については，今後の自動車交通量，建築の規模に適応し，かつ防災，保健に役立てられるよう主要幹線街路の幅員は，大都市においては50m以上，中小都市は36m以上，その他の幹線街路は大都市で36m以上，中小都市で25m以上，また緑地の総面積は，市街地面積の10%以上を目途として系統的に配置すること，その他の都市施設は，必要に応じ整備計画をなすこと¹⁹⁾」とある。これを受けて福岡市は，1946（昭和21）年に最大幹線の幅員を50mと定め，大博通り・渡辺通りを縦の軸，昭和通りを横の軸として，この主要街路を縦横に連絡させた（図-2）。この頃，街路事業では幅員15m以上の道路は，原則的に歩車道が分けられ，歓楽街においては実情に応じて幅員12mの道路にも歩車道の境界を設けた。

b) 街路拡幅に伴う軌道移設

路面電車の通る道路は幹線道路として拡幅され，自動車交通の妨げにならないよう循環線が通る須崎町 - 薬院新川間と，貫線が通る県庁前 - 万町間及び荒戸町 - 黒門橋間の軌道敷を道路中央へ移設する工事が行われた。橋口町 - 薬院新川間は，幅員18mの在来道路が50mに拡幅

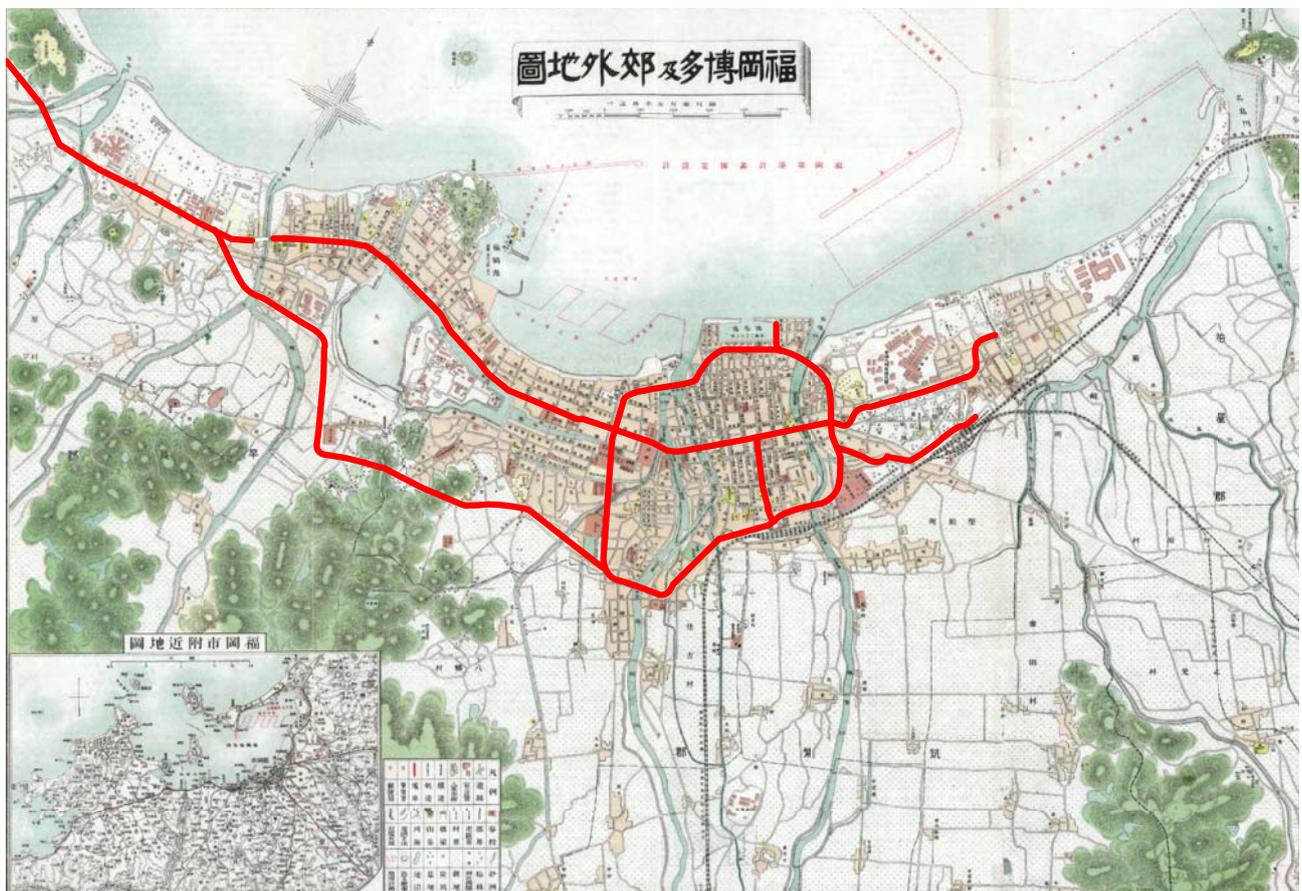


図-1 1920（T9）年の福岡市の路面電車路線図

され、1954（昭和29）年に移設を開始し、1955（昭和30）年に竣工した（写真-3）。須崎町 - 橋口町間は、在来幅員が18mから36mに拡幅され、1959（昭和34）年に軌道が街路中央部に移設された。また、貫線が通る荒戸町 - 黒門橋間は、在来幅員18mが25mに拡幅され、1959（昭和34）年4月に軌道移設に着手し、翌年3月に竣工した。このように軌道が街路中央部に移設されたことにより、道路通行が円滑となり交通渋滞緩和に大いに役立った²⁰⁾。

c) 街路樹の植栽

道路整備のひとつの方向として快適な道路造りが取り上げられ、道路の付帯設備としての街路樹の植栽が重要視されるようになってきた。市は戦災復興の進捗に伴い、次に打つ手は市街地を緑化することにあるとして構想をまとめ、さらに市財政の好転も影響し、1957（昭和32）年より三か年計画で本格的に道路緑化が推進されるに至った。1957（昭和32）年から1965（昭和40）年までに国体道路、博多駅築港線、50m道路、天神町電車通などを含め30路線、50区間、総延長48.7kmに主要樹種14種、約10,000本が植栽された²¹⁾。



写真-3 軌道移設が行われている天神町（S30）

a) モータリゼーションの到来

昭和30年代後半に入ると、モータリゼーションの影響を受け、自動車の利用台数が爆発的に増えていった。福岡市も同様に、1965（昭和40）年における自動車登録台数は58,000台だったものが、5年後の1970（昭和45）年には145,000台、さらに5年後の1975（昭和50）年には232,000台と10年間で約4倍に増加している²²⁾。

(3) 路面電車衰退期（1961年～1979年）



図-2 1946（S21）年の福岡市の路面電車路線図

b) 路面電車の代行・代替バスの運行

1975（昭和50）年11月2日、西鉄は貫線、呉服町線、城南線を廃止したことに伴い、代行・代替バスの運行を開始した。貫線、呉服町線の代行バスとして姪浜 - 九大前線（貫線）など3路線、城南線の代替バスとして姪浜 - 九大前線（城南線）など4路線が新設された。利用者への影響を最小限に抑えるため、路面電車の運行経路、停留所の位置、始発・終発の時刻などが引き継がれた。

また、運行回数を路面電車時代よりも増やすなど、路面電車を上回るサービスがなされた²³⁾。

c) 路面電車撤廃

福岡市は1961（昭和36）年に自動車の軌道内通行が許可し、路面電車の運行に支障をきたした（写真-4）。定時運行ができなくなった路面電車は、次第に乗客数も減り、経営が立ち行かなくなっていった。1971（昭和46）年、都市交通審議会北部九州部会は旅客輸送力の増強のため、高速鉄道（地下鉄）の新設が答申された。それに伴い路面電車はバスに代替可能な箇所から逐次撤廃することが決まった。まず廃止されたのは吉塚線であった。吉塚線は筑豊・粕屋両炭田の石炭を、国鉄吉塚駅前から博多港まで運ぶ路線として活躍していたが、渋滞による路面交通のマヒが極度に悪化し、沿線住民から廃止の要望が高まっていたことで、地下鉄建設と別個に西鉄独自の判断によって1973（昭和48）年に廃止された。次に廃止となったのは貫線、呉服町線、城南線である。地下鉄一号線を建設するために貫線、呉服町線は早期廃止が決定し、城南線も地下鉄工事のため渋滞する恐れがあるということで上記3路線が1975（昭和50）年に廃止された。最後に廃止されたのが循環線と貝塚線である。循環線は最も採算が取れない路線であったため、西鉄側は早期に廃止したかったが、福岡都市圏交通対策協議会、福岡市交通問題協議会及び福岡市都市交通対策特別委員会において検討された結果、地下鉄二号線の工事の進捗度を見ながら廃止することとなった。そして1979（昭和54）年2月、ついに福岡の路面電車は全線廃止となった。

(4) 地下鉄開通期（1979年～現在）

a) 地下鉄開通

福岡市営地下鉄の建設は、福岡市交通機関変遷史の中で、1910（明治43）年箱崎 - 西公園間を九州初の電車が運行されたことに次ぐ大きな交通革命である²⁴⁾。1981（昭和56）年に開通した地下鉄一号線（空港線）は福岡空港 - 姪浜間を結ぶ路線であり、この路線が開通したことにより筑肥線の博多駅 - 姪浜駅間が廃止されている。1982（昭和57）年に開通した地下鉄二号線（箱崎線）は中洲川端駅 - 貝塚公園間を運行している。箱崎線沿線は、かつて路面電車の貫線の一部、貝塚線が運行しており、ほぼ同じルートを通っている。2005（平成17）年に開通



写真-4 渡乃通り(昭和(後期))

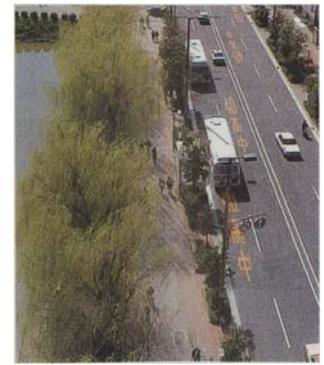


写真-5 整備された明治通り

した地下鉄三号線（七隈線）は、天神南 - 橋本間を運行し、これまで軌道系交通機関がなかった本市西南部と都心部を結ぶ路線として計画され、日本で4番目に開業した鉄輪式リニアモーターミニ地下鉄である。

b) 東西軸トランジットモール事業の実施

1979（昭和54）年に東西軸トランジットモール事業が実施された。これは、中央区荒戸から博多区東公園に至る旧市内電車通り（明治通り）を歩行者空間として緑あふれる街路を作るために実施された事業である。昭和48年度に地下鉄建設が決定された時点で、市民運動団体（天神発展会）や、地元経済団体（博商会、九州・山口経済連合会）などの民間団体から「福岡都心軸モール計画」が提案され、福岡市においてマスタープランの中で検討が進められた。昭和52年度に各界の人々の意見を参考にして、人の流れ、車の流れ、将来の街づくりの方向、施設利用による人の流れの変化など多方面の調査を行い、その結果に基づき基本設計を行った。地下鉄工事の路面復旧に合わせて、延長4,010m、計画幅員25mで赤坂門から呉服町までは歩道幅13m（片側6.5m）、車道幅12mとし、他の区間は歩道幅12m（片側6m）、車道幅12mとした。この東西軸トランジットモールは「ゆったりと広い歩道、緑あふれる並木など、優れた環境のもとで美しい景観をもった道である」ということで、昭和62年度に「官公庁・オフィス街を走るモール（福岡市東西軸トランジットモール）」が「日本の道百選」に選ばれた²⁵⁾（写真-5）。

c) 道路構造令の改定

道路構造令とは、1958（昭和33）年に街路構造令と旧道路構造令を統合し、出された政令で、道路の安全性・円滑性を確保する観点から、最低限確保すべき一般的技術的基準、例えば車線数や幅員構成、中央帯の有無等を定めたものである。1982（昭和57）年に改定され、標準横断構成は、主要幹線道路において歩車道構成比（歩道：車道：歩道）を1：2：1から1：4：1の間にする¹⁰⁾ことが、良好な道路環境の形成並びに自転車や歩行者の安全かつ快適な通行の確保の観点から好ましいものとされた

4. 街路断面に着目した分類

(1) 街路形態の分類

ここでは、福岡市における幹線道路の断面構成に関して、代表的な街路を対象に挙げながら議論する。これら幹線道路に対して路面電車の観点から分類すると「かつて路面電車が走り拡幅されていない街路」「路面電車が走らず拡幅された街路」「路面電車が走らず拡幅されていない街路」に分けられる。以降この3パターンについて整備前後を比較しながら整理する。なお、歩道幅員の把握できる詳細な平面図がなかったため路面電車廃止前の街路断面図は、写真を基に寸法を読み取りながら作成した。その際、写真に写り込んだ人物や車両を基本寸法とし、断面図を構成する各部の寸法はその比率によって計測した。一方、路面電車廃止後の街路断面図は、2004（平成16）年の道路台帳平面図を基に作成している。



写真-6 練塀町方面から見た六本松 (S47)

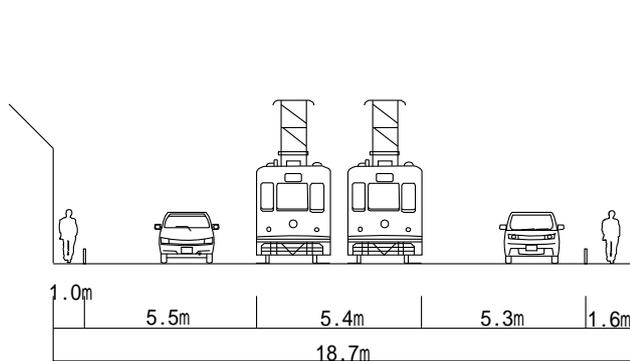


図-3 城南線街路断面 (S47)

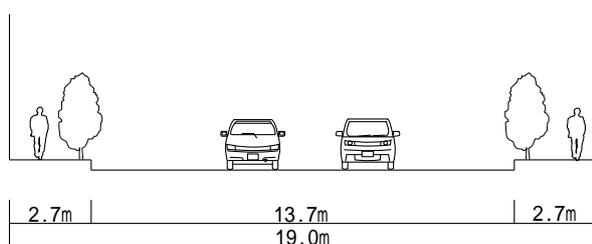


図-4 城南線街路断面 (H16)

a) かつて路面電車が走り拡幅されていない街路

ここでは、城南線、渡辺通り、明治通りなどに代表される、かつて路面電車が走っており、路面電車廃止後に拡幅を経験しなかった街路について記述する。なお便宜上、この街路分類はタイプ1とする。城南線は、渡辺通1丁目交差点から西新交差点を結ぶ路線であり、戦災復興時に拡幅された後、1988（昭和63）年に西南部交通対策第2期道路整備十箇年計画の路線に採択され整備された。なお、街路断面図を作成するために使用した写真は、六本松交差点付近にて撮影されたものである（写真-6）。

整備前にあたる1972（昭和47）年には、全幅員は18.7m、そのうち軌道が5.4m、車道10.8m、歩道2.6mであった（図-3）。2004（平成16）年の断面図では、全幅員19.0m、そのうち車道13.7m、歩道5.3mであることが確認できる（図-4）。次に、渡辺通りはその津1丁目から渡辺通1丁目交差点までを結ぶ路線であり、戦災復興時の天神地区の土地区画整理事業に伴い道路が整備された。さらに1972（昭和47）年には事業主体が県から市に移管



写真-7 西鉄天神バスセンター前 (S45)

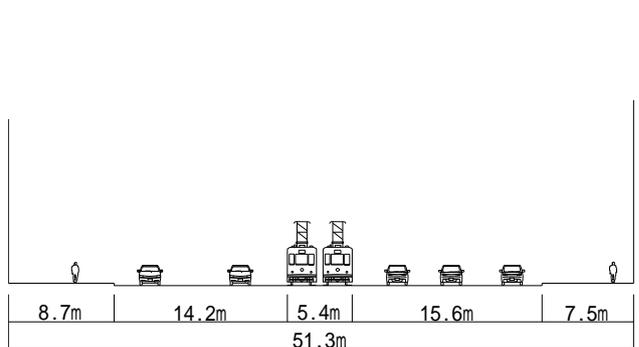


図-5 渡辺通り街路断面 (S45)

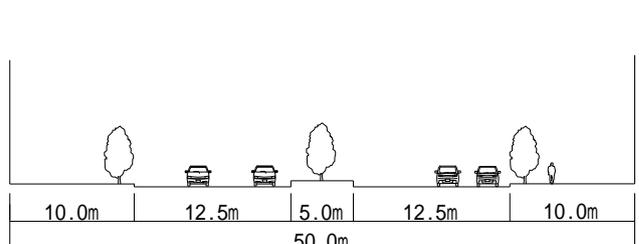


図-6 渡辺通り街路断面 (H16)



写真-8 薬院新川付近の国道道路 (S24)

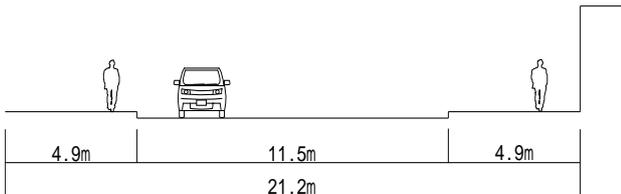


図-7 国道道路街路断面 (S24)

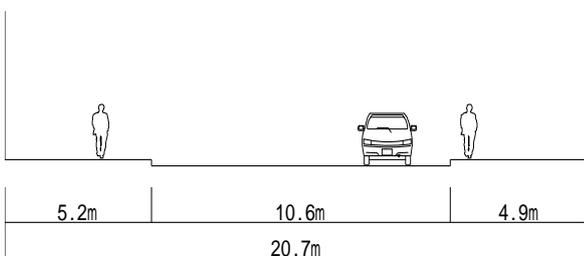


図-8 国道道路街路断面 (H16)

し、1983（昭和58）年に全線完成に至った。1978（昭和53）年には、渡辺通再開発事業により渡辺通1丁目交差点付近を起点に東側の地域にて延長120mに渡る拡幅がなされた。街路断面図を作成した箇所は西鉄天神バスセンター前付近である（写真-7）。整備前の1970（昭和45）年には、全幅員51.3m、そのうち軌道5.4m、車道29.8m、歩道16.1mであった（図-5）。2004（平成16）年の断面図では、全幅員50.0m、そのうち車道25.0m、歩道20.0m、中央分離帯5.0mであることが確認された（図-6）。

b) 路面電車が走らず拡幅されていない街路

ここでは、国道道路、大正通りなどに代表される、路面電車は通ることなく、戦災復興の拡幅を最後に更なる拡幅がされなかった街路について記述する。なお、この街路分類はタイプ2とする。国道道路は、祇園交差点から大濠1丁目交差点を結ぶ路線であり、1948（昭和23）年に第3回国民体育大会開催を機に植栽などの再整備が行われている。1936（昭和11）年の下水道整備にて薬院川が埋め立てられ、1941（昭和16）年に都市計画道路松園西新線として整備された。比較対象となる1949（昭和24）年の街路断面図を作成するために、薬院新川付近に

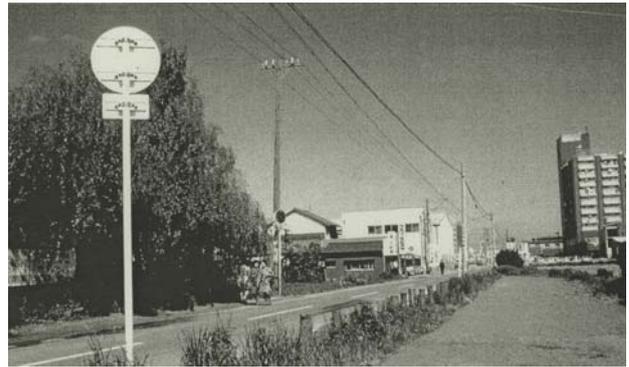


写真-9 南区役所から見た日赤通り (S43)

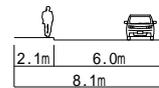


図-9 日赤通り街路断面 (S43)

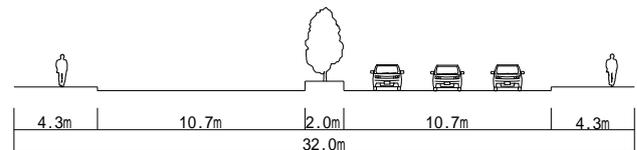


図-10 日赤通り街路断面 (H16)

て撮影された写真を用いた（写真-8）。図-7より全幅員21.2m、そのうち車道11.5m、歩道9.7mであったことが分かる。一方、2004（平成16）年の断面図では、全幅員20.7m、そのうち車道10.6m、歩道10.1mであることが確認された（図-8）。

c) 路面電車が走らず拡幅された街路

ここでは、日赤通り、那の津通りなどに代表される、路面電車は通らず、主に土地区画整理事業などによって拡幅された街路について記述する。なお、この街路分類はタイプ3とする。日赤通りは、渡辺通1丁目交差点から九大大橋キャンパス入口交差点を結ぶ路線であり、1968（昭和43）年に塩原土地区画整理事業の進行に伴い拡幅された。さらに1973（昭和48）年に区画整理の対象外に該当していた街路を整備し、1988（昭和63）年に完成している。整備前となる1968（昭和43）年の街路断面図は、南区役所付近にて撮影された写真から作成している（写真-9）。図-9より全幅員8.1mのうち、車道6.0m、歩道は2.1mの片側のみであった。2004（平成16）年の断面図では、全幅員32.0m、そのうち車道21.4m、歩道8.6m、中央分離帯2.0m、両側に歩道が設置されたことが確認された（図-10）。

表-1 タイプ別にみる街路の特徴

	タイプ1		タイプ2	タイプ3
	城南線	渡辺通り	国体道路	日赤通り
整備完了年	2007(平成19)年	1983(昭和58)年	1941(昭和16)年	1973(昭和48)年
軌道廃止	1975(昭和50)年	1979(昭和54)年	-	-
現平均幅員	25m	50m	22m	22m
車道幅員	10.8m	29.8m	11.5m	6.0m
	13.7m	25.0m	10.6m	21.4m
歩道幅員	2.6m	16.1m	9.7m	2.1m
	5.3m	25.0m	10.1m	10.6m
歩道幅員 / 全幅員比率	13.61%	31.47%	45.86%	25.93%
	27.89%	40.00%	48.67%	33.13%
街路樹	なし	なし	なし	なし
	あり	あり	一部あり	あり

(各街路の整備後の状況を矢印の後に記す)

(2) 分類表にみる街路の特徴

ここでは分類ごとに、車道幅員、歩道幅員、歩道幅員 / 全幅員比率（以下、歩道全幅比率）、街路樹の有無について表-1にまとめた。まず、歩道幅員に着目すると、全てのタイプにおいて幅員が広がったことが把握された。一方で、車道幅員については減少したのも見受けられる。また、歩道全幅比率に着目した場合、タイプ1と2の比較から、かつて路面電車を有していた街路の方が、結果的に比率を高める傾向にあることが把握された。さらに、渡辺通りと国体道路の整備後の歩道全幅比率を見ると、標準横断構成（1982年改定道路構造令による）である1:2:1（50%）から1:4:1（33.3%）の間にあることが分かる。街路樹の有無では、整備後に全てのタイプにおいて植樹がなされていることが把握された。

5. 総合的考察

(1) 街路の魅力を高めた基底としての軌道敷設

現在の福岡市における主要幹線道路の大部分は、明治期の路面電車の軌道敷設に伴って整備されていることが史実より明らかとなった。また、一般に主要幹線道路は、街割を構成する表通りや目抜き通りとなることも多い。そうした幹線道路は、都市を代表する文化的あるいは景観的象徴性を持つ社会基盤施設として、人々の豊かな活動や通りとしての魅力を保持することが求められる。魅力を担保する街路の形成要素として、街路樹や舗装の整備、沿道建物の統一感などが挙げられるなか、本研究では歩道幅員に主眼を置いた。

福岡市でも主要幹線道路に対して、路面電車廃止に伴う街路の再整備によって歩道の拡幅等が積極的に行われており、結果的に歩道幅員が一定区間連続的に確保されたという一連の事実が明らかとなった。すなわち、軌道

敷設に起因した空間の存在が、再整備によって街路の魅力を高める基底として寄与したものと推察される。

(2) 街路整備にみる福岡市の先見性

既述のとおり、1982（昭和57）年に改定された道路構造令の標準横断構成は、主要幹線道路において歩車道構成比を1:2:1から1:4:1の間にするのが、良好な道路環境の形成並びに自転車や歩行者の安全かつ快適な通行の確保の観点から好ましいとされていた。この基準を福岡市の街路断面構成に照査してみると、渡辺通り、国体道路の歩道は、基準の構成比範囲に当てはまっていることが表-1より明らかとなった。ここで特筆すべきは、これらの2街路の再整備開始が上記構造令の施行前であったという事実である。つまり、好ましいとされる標準横断構成を整備計画に反映させることは不可能であったと推察される。このことから福岡市の街路整備における歩行空間の質的向上に対する先見性が見出されよう。

(3) 今後の福岡市における街路整備における課題

路面電車は、明治後期からモータリゼーションの影響を受ける昭和30年代後半まで福岡市の公共交通基盤としての役割を果たしてきた。しかし、交通渋滞が悪化すると福岡市は路面電車を廃止し、その機能の一部を地下鉄に譲り、結果として地上と地下とで交通を分けるという九州では唯一の地下鉄保有都市となった。

一方、街路整備では路面電車が走っていた街路に関しては、歩道幅員を広げるような整備がなされてきたが、他の街路では必ずしも同様に整備されたとはいえない。そのため街路によって歩道幅員の差が大きくなっている。今後の福岡市における街路整備の課題として、社会基盤施設の歴史的な文脈を踏まえつつ、先を見据えた都市戦略とともに計画的な歩行空間を創出していくことが挙げられよう。

参考文献

- 1) 角真規子, 齋藤潮: 東京都心の近代街路における歩行者空間のレイアウトについて, 日本都市計画学会 学術研究論文集, pp.1051-1056, 2002.
- 2) 鈴木栄基: 札幌における広幅員街路網の形成に関する考察 - 1936年都市計画街路における緑樹帯構想について -, 日本建築学会計画系論文集, pp.157-162, 1998.
- 3) 大田治彦: 西鉄電車おもいでアルバム, 權歌書房, 2010.
- 4) 福岡市役所: 「福岡市史・別巻」, 1968.
- 5) 福岡市土木局: 「福岡市土木史」, 福岡市, 2006.
- 6) 福岡市役所: 「福岡市史 第六巻 昭和編後編(二)」, 福岡市, 2008.
- 7) 西日本鉄道株式会社 100年史編纂委員会: 「西日本鉄道百年史」, 西日本鉄道株式会社, 2008.
- 8) 福岡市総務局: 「福岡の歴史」, 福岡市, 1979.
- 9) 福岡市交通局: 「福岡市高速鉄道建設史」, 福岡市, 1990.
- 10) 日本道路協会: 「道路構造令の解説と運用(改訂版)」, 2004.
- 11) 前掲 7): p.19.
- 12) 前掲 5): p.56.
- 13) 前掲 8): p.195.
- 14) 前掲 7): pp.102-103.
- 15) 前掲 8): p.230.
- 16) 前掲 8): p.230.
- 17) 前掲 8): p.230.
- 18) 前掲 5): p.78.
- 19) 前掲 6): p.220.
- 20) 前掲 5): p.114.
- 21) 前掲 6): pp.50-51.
- 22) 前掲 5): p.87.
- 23) 前掲 7): pp.236-237.
- 24) 前掲 6): p.493.
- 25) 前掲 5): pp.314-315.

(2011.8.5 受付)