

1920年代から終戦時までの福岡都市計画に関する研究 - 大福岡市論に着目して -

九州大学工学部 学生会員 ○吉野弘明

九州大学大学院 正会員 秋本福雄

九州大学大学院 正会員 梶田佳孝

1. はじめに

日本では1919年に都市計画法(以下、旧法とする)が制定されると同時に、六大都市(東京、京都、大阪、横浜、神戸、名古屋)に適用され、初めて統一した都市計画制度が確立した。その後、地方都市に適用が拡大され、1923年に福岡市は都市計画施行都市指定を受け、本格的な都市計画が始まった。

旧法期の地方都市の都市計画の研究は、長野に関する浅野の研究^①、金沢に関する土屋の研究^②が存在しているが、六大都市に比べて極めて少ない。このような研究で福岡市に関するものは確認できていない。

よって、本研究は1920年代から終戦までの福岡市の都市計画決定、都市計画事業の実施状況を整理するとともに、当時の大福岡市という理想の都市像を都市計画としてどう反映させたかを明らかにすることを目的とする。

2. 大福岡市論について

(1) 大福岡市論とは

旧法制定前後、旧法期の福岡市に関する雑誌、新聞記事には、将来の発展を遂げた福岡市のことを指した「大福岡市」を使用したものが多く存在している。その中でも、1918年(大正7年)に出版された「九州の中心 福岡市大観」には、大福岡市に関する構想(以下、この構想を大福岡市論と呼ぶ)が存在し、大福岡市形成のための具体的な条件が述べられている。大福岡市論は理想の都市像を表しているとともに、大福岡市の形成条件として当時の都市の問題点を指摘したものであるのもので、大福岡市論を明らかにすることは当時の福岡市の実情を知る上でも重要なことである。

(2) 大福岡市形成の条件

大福岡市を形成するために充たすべき条件として、福岡市外に3つの条件、福岡市内に5つの条件があった(以下、福岡市外の条件を外的条件、福岡市内の条件を内的条件と呼ぶ)。

3つの外的条件とは、福岡市の長年の懸案であった博多湾の築港、当時出炭高全国一を誇った筑豊炭田から石炭を運搬するための大分(だいぶん)鉄道の敷設、唐津・

伊万里や長崎との交通の利便を図るための肥前海岸鉄道の敷設であった。また、5つの内的条件とは、市町村合併、街路、区画整理、公園を含む市区整備、福岡城跡地の利用を図る目的としての大濠埋立、福岡市の南方発展のための博多駅移転、福岡市内の状況に応じた工業・住宅地の指定、当時の対外との関係から地理的に優れていた福岡への皇室離宮の建設である。これらの条件は、当時福岡市で問題とされていたことであり、これらが充たされると大福岡市が実現するとされた。

3. 福岡市の都市計画決定について

(1) 都市計画区域の決定(図-1)

福岡市の都市計画区域は1925年に決定され、1市4町7村を包含する当時の福岡市の面積の約6倍の区域であった。区域決定にあたっては、人口増加による予測、人口密度による予測、交通時間帯による範囲の3つの基準を基に決定された。

(2) 都市計画街路、用途地域の決定(図-1)

都市計画街路と用途地域は1931年に決定された。都市計画街路は、工農地域造成を目標に総延長約184,628メートル、52路線に及ぶ博多港を中心とした放射環状式であった。

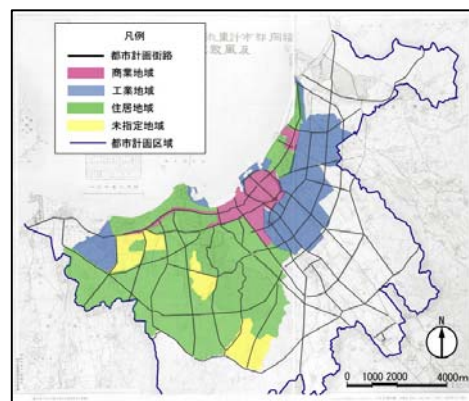


図-1 1931年時の都市計画区域、街路、用途地域^③

また、用途地域は、都市計画区域12,194.7haのうち、商業地域463.3ha、工業地域1,193.1ha、住居地域2,422.7ha、未指定地域421.3haが指定され、1938年に市域の拡大により用途地域の追加も行われた。

(3) 風致地区、都市計画公園の決定(図-2)

風致地区は福岡市内外における自然美を維持し、その破壊を防ぐ目的で1935年に決定され、景勝地、史跡、

名勝地、公園など 10 地区、1158.5ha が指定された。都市計画公園は、1941 年に南公園、山王公園、1942 年に小戸公園、1943 年に須崎公園、亀原

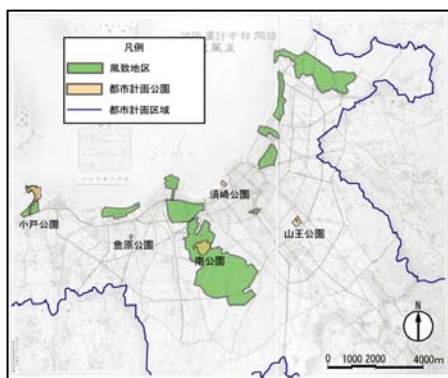


図-2 1941 年時の風致地区、都市計画公園 (4)

(そはら) 公園、1944 年に箱崎公園が決定された。

(4) 大福岡市論と都市計画決定について

大福岡市論の提案は、博多駅移転、離宮の建設は都市計画として行われなかったが、路計画として博多駅前築港線、南北直通道路は松園板付線などが反映され、用途地域については、河川を水陸交通の手段として利用する目的で東部を工業地域に指定し、風物快適が目的で西南部を住宅地域に指定するということが反映され、風致地区として大濠跡地の大濠公園が指定され、公園決定として南公園が決定を受け、大福岡市論が都市計画決定に反映されたことがわかる。

4. 福岡市の都市計画事業について

(1) 福岡市の土地区画整理事業 (図-3)

福岡市の土地区画整理事業は、西南部耕地整理事業に始まり、終戦までに 15 組合が設立認可され、春日原は県、堅粕東松原は共同で、その他は組合施行で、市が事業に補助を出す形で区画整理が行われ、土地区画整理事業と用途地域の関係を見ると (表-1)、終戦時までに完了したのは 15 組合中、住居地域にある西南部、姪浜第一、南部、西部、野間、南部第二、南部永田町の 7 組合、工業地域内にある庄、堅粕東松原 2 組合の 9 組合であった。終戦時までは市の西南部を中心に住居整備を目的と

した区画整理が行われた。

(2) 都市計画街路事業 (図-3)

都市計画街路事業は、終戦時までに 52 路線中 9 路線が都市計画事業として決定されたが、市の財政難や工事の進捗状況の遅れから博多港築港線な

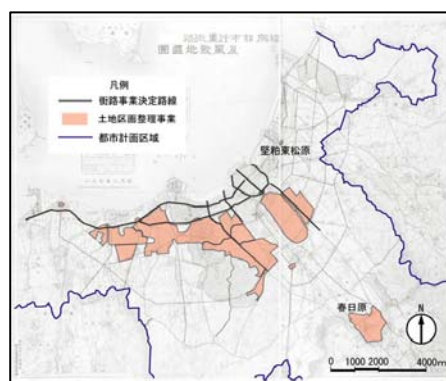


図-3 1945 年時の土地区画整理事業、街路事業決定路線 (6)

ど 4 路線が事業として完了した。

(3) 大福岡市論と都市計画事業について

大福岡市論の提案で住宅地域として指定された市の西南部地域では、土地区画整理事業により住宅地が整備されたことで事業として反映され、大福岡市論の提案の博多駅博多港直通道路が都市計画事業として完成したことから大福岡市論が都市計画街路事業として反映された。

5. おわりに

1920 年代から終戦時までの福岡市では、都市計画施行都市指定後、都市計画区域、街路、用途、風致、都市公園決定がなされたが、旧法には都市計画事業に対する総合的な補助制度がなく、市の財政難や戦局の拡大により、都市計画事業として完了したのは土地区画整理事業が 15 組合中 9 組合、街路事業が 9 路線中 4 事業であった。

大福岡市論は、街路、用途地域指定、風致地区、公園決定に反映され、事業として、福岡市の西南部地域で土地区画整理事業、都市計画事業として博多港に直通する博多駅築港線として反映されたことがわかった。

補注

- (1) 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、2002 年、No.37、pp887-882
- (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、2000 年、No.35、pp97-102
- (3)、(4) 参考文献 4) を基に筆者作成。
- (5) 参考文献 2)、3) を基に筆者作成。
- (6) 参考文献 4)、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)」を基に筆者作成。

参考文献

- 1) 九州の中心「福岡市大観」、博文社、1918 年
- 2) 「福岡市史 第三巻昭和前期 (上)」、福岡市役所、1965 年
- 3) 「福岡市議会史 第三巻昭和編 (一)」、福岡市議会事務局、1991 年
- 4) 国立公文書館所蔵「公文雑纂」
- 5) 吉村崇：「1920 年代から 1930 年代の福岡市における都市計画決定に関する研究」、九州大学卒業論文、2005 年

表-1 用途地域別土地区画整理事業

用途地域	事業名	施行主体	事業年度	施行面積 (ha)
住居地域	西南部	組合	T11~S8	397.07
	南部	組合	S3~S10	166.19
	野間	組合	S5~S9	34.09
	南部第二	組合	S5~S18	151.29
	南部永田町	組合	S11~S12	76.57
	薬院烽火台	組合	S12~S26	2.69
	塩原	組合	S14~S34	2.57
住居地域一部商業地域	姪浜第一	組合	S2~S6	1.69
住居地域一部工業地域	西部	組合	S4~S11	101.17
工業地域	大字庄	組合	S4~S9	33.62
	東部	組合	S6~S26	244.21
	堅粕東松原	共同	S7~S9	0.61
	東部第二	組合	S8~S23	91.85
未指定地域	西新駅裏	組合	S12~S27	42.13
	春日原	県	S16~S31	124.91