

明治～昭和初期の福岡都市圏における 鉄道整備と人口・都市施設立地の変遷

九州大学 学生会員 朴 相琥
九州大学 正会員 大枝良直
福岡建設専門学校 正会員 外井哲志

背景

福岡市は、2020年に推計人口が160万人を突破し、九州を代表する大都市として今なお発展を続けている。しかし、全国の都市で市制が施行された1889年（明治22年）時点で、現在の福岡市の市域343.46km²に含まれる当時の市町村の人口の合計は約10万人程度であった¹⁾。現在に至るまでの人口変遷を見ると、1920年代以降、特に人口の増加傾向が強まっている

一方で、明治以降、福岡市には1889年の九州鉄道（初代）の博多―千歳川間を皮切りに、市内と郊外、他都市とを結ぶ鉄道路線が整備されている²⁾。また、市中心部には軌道路線が整備されている。これらの路線網がほぼ完成したのも、人口の増加傾向が強まりだした1920年代であり、鉄道・軌道路線の整備が福岡市の発展の一端を担っていたのではないかという予想がつく。実際に、この路線網のうち福博電車^{※2}に関しては、一日に市民のおよそ3人に1人は福博電車を利用していたことが分かっている^{※3}。

先行研究

中川ら³⁾は鉄道整備の有無別に全国の市町村を分類すると、整備された市町村の整備後の人口増加率は明らかに高いことを述べている。

長尾ら⁴⁾は全国の地方都市において、運行頻度が3(本/h)以上の鉄道駅及び6(本/h)以上の軌道駅周辺では、多くの人が居住し、かつ人口が増加していることを述べている。しかし、これらの研究では、他の交通機関による影響を完全に排除して結論が得られたわけではない。

目的

本研究では、明治～昭和初期（～1940）における、福岡都市圏^{※4}を通る鉄道・軌道路線の整備の変遷と、福岡都市圏を構成する自治体の人口の変遷、さらに

は、先行研究^{3) 4)}では言及の無かった福岡都市圏の事業所・工場・炭鉱・高等教育機関等、人々の目的地となり得る都市施設の数や立地とを照らし合わせる。これにより、鉄道の開業と、人口・都市施設の増減との相関性を分析し、鉄道を整備することによる市民の生活圏の広がりを把握する。対象とする時代を、鉄道が市民の主な交通手段であった明治～昭和初期に限定するため、他の交通機関による生活圏の広がりは小さいと考えられる。また、鉄道整備により、人々の生活圏が拡大し、整備前の徒歩のみでは到達することが困難であった遠隔地での、就業・就学が可能となり、都市圏内の居住分布・交通行動にも変化が生じることが予想される。ゆえに本研究では、都市施設の立地・数・増減についても着目する。

分析（筑紫郡の人口変遷・事業所立地の傾向）

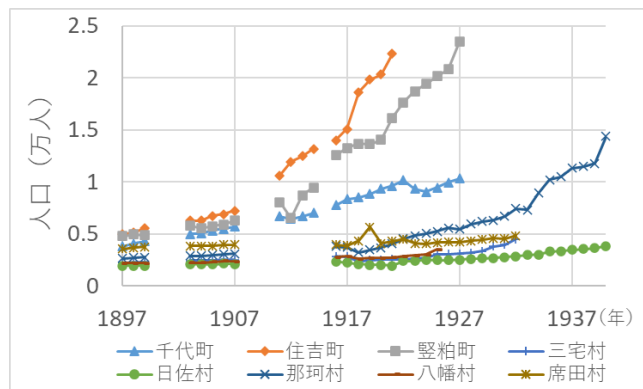
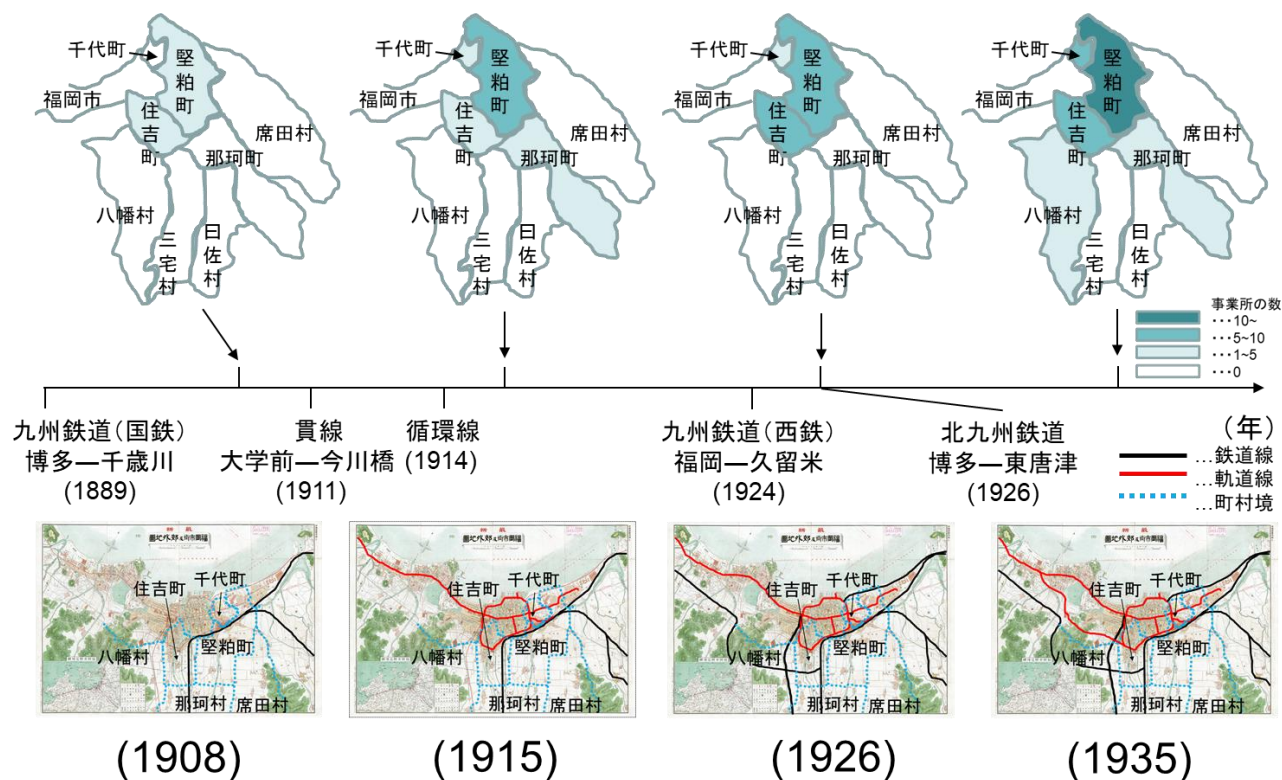


図1 筑紫郡の人口変遷（1897～1940）^{※5}

顕著な人口増加を見せている福岡市外の町村には、粕屋郡の箱崎町、筑紫郡の住吉町、千代町、堅粕町、早良郡の姪浜町、西新町などがある⁵⁾。図1に筑紫郡の人口変遷を示す。図2において特に顕著な伸びを見せている筑紫郡の住吉町、千代町、堅粕町とその周辺の事業所数と鉄道整備の変遷を示す。図中下部に示す地図内の黒線、赤線はそれぞれ筑紫郡を通る鉄道・軌道路線を示す。鉄道・軌道路線は、1889年の九州鉄道（初代）以降、継続して整備され続けている。1925年時点で、千代町、席田村以外には少なくとも

図2 筑紫郡の事業所数と鉄道整備の変遷⁶⁾⁷⁾

一つは鉄道の駅が立地しており、千代町、堅粕町、住吉町には福博電気軌道、または博多電気軌道（いずれも社名は開業当初のもの。のちの福博電車。）もしくはその両方が乗り入れている。図2上部に示すように、住吉町、千代町、堅粕町は福岡市に隣接していつかつ早期に鉄道・軌道路線が開業しており、図1に示すように、これらが開業したのちに人口が急激に増加していることが分かる。

次に筑紫郡内に立地していた事業所について言及する⁹⁾。図2上部に示すように、九州鉄道（初代）が開業していた1908年時点で、すでに堅粕町、千代町には事業所が立地していた。その後福岡市内線の全通を経た1915年、九州鉄道（2代目）が開業したのちの1926年、北九州鉄道が開業している1935年と、年を追うごとに筑紫郡内の事業所数は増加しており、いずれも鉄道・軌道路線の沿線を中心にその傾向が見られる。人口と同様に、住吉町、堅粕町、千代町では、事業所の立地が急増している。

結論

筑紫郡内においては、福岡市に隣接していつかつ、鉄道・軌道路線が早期に整備された自治体から、人口、事業所の立地が急増した。本研究の今後の課題としては、同様の傾向が他の郡でも見られるか確かめること、そして鉄道の営業速度、運行本数、特定の地点間の所要時間等を考慮した分析を行うことなどがあげられる。

<参考文献>

- 1) わたしたちの福岡市—歴史と暮らし— (2021)
- 2) 西日本鉄道百年史 (2008)
- 3) 中川大、西村嘉浩、波床正敏 鉄道整備が市町村人口の変遷に及ぼしてきた影響に関する実証的研究 (1993)
- 4) 長尾基哉、中川大、松中亮治、大庭哲治、望月明彦 地方都市における鉄道・軌道の運行頻度に着目した駅周辺人口分布の経年変化に関する研究 (2010)
- 5) 福岡県統計書 (明治30年～昭和35年)
- 6) 福岡県デジタルライブラリ 「近代福岡市街地図」 一覧画面 https://trcadeac.trc.co.jp/Html/home/4000115100/topg/theme/kindai/chizu_hukuoka_city.html (2021/12/20)
- 7) Geoshape リポジトリ - 地理形状データ共有サイト | ROIS-DS 人文学オープンデータ共同利用センター (CODH) <https://geoshape.ex.nii.ac.jp/> (2021/12/20)

※1 福岡県統計書、福岡市 HP で公開されている現住人口、推計人口、国勢調査の結果を参照

※2 開業当初、福岡市には福博電気軌道、博多電気軌道の2社の軌道路線が存在しており、その後、時期によって両社ともに社名が変化するが、最終的には1934年に両社が合併して「福博電車」が設立される。ここでは特に断りがない限り、両社の軌道路線をまとめて「福博電車」と呼ぶ。

※3 西日本鉄道100年史に掲載されている、のちに福博電車となるすべての路線の年乗降客数の和を、往復利用を前提として2で除したのち、1日当たりの乗降客数に換算。

※4 福岡市と、現在の福岡市の市域に含まれている周辺町村をまとめて「福岡都市圏」と定義する。

※5 いくつかの自治体でグラフが途切れているのは、その年のデータの記載がなかった、もしくはその年以降、福岡市に編入されたためである。また、他の市町村に比べ、早期に編入された豊平村と警固村を除いている。