

# 1960年代の福岡市政変遷にみる 都市戦略のあり方に関する史的考察

石橋 知也<sup>1</sup>・柴田 久<sup>2</sup>

<sup>1</sup>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

<sup>2</sup>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

本研究は福岡市の都市形成に影響を与えたと考えられる1960年代に発表された施策（第一次・第二次福岡市総合計画）の変遷と当時の議論を整理しながら、都市戦略のあり方について考察することを目的とする。ここでは1958～1966年の福岡市議会での議論、1962年の西日本都市診断の新聞記事等を言説分析の対象とした。その結果、都市診断結果、政令指定都市北九州の誕生、本市の大規模地方開発の指定が往時の都市戦略の方向性を決定付けるエポックとして抽出された。これより都市戦略のあり方における要点は、1)客観的な診断分析は都市発展の方向を決定付けることに寄与すること、2)都市の競争相手となる他者を認識することでその比較から都市の特徴を見出し得ること、3)第三者からの都市の性格付けによって相対的な位置付けが明確化されること、であることを指摘した。

キーワード: 都市戦略, 総合計画, 変遷, 福岡市

## 1. はじめに

### (1) 背景と目的

蓑原は、将来の都市構想を模索するうえで、1960年代以降の歴史を振り返り、次の50年に備える志と展望を持つことの重要性を指摘している<sup>1</sup>。これを福岡市の状況に当てはめると、1961（昭和36）年に全国に先駆けて第一次総合計画が策定されるなど、福岡市政における重要な局面を迎えていたことがわかる。筆者らは既往研究の知見に基づき、その後1966（昭和41）年に策定された第二次総合計画が一次計画の施策と比べ大幅に方向転換されたことを把握している。

そこで本研究では一地方都市である福岡市の1960年代に発表された第一次・第二次福岡市総合計画の変遷と市議会での議論等を整理しながら、特徴的な出来事（エポック）を抽出することによって、都市戦略のあり方について考察することを目的とする。

### (2) 既往研究及び本研究の位置付け

福岡市を対象とした史的研究では、岡の明治から現在までの都市空間の形成過程に着目した研究<sup>2</sup>を始め、佐々木の都市空間が形成されていく過程で市民の意見がどのように反映されたかを明らかにする研究<sup>3</sup>、さら

に秀島の本市の都市空間が持つ独特の形態とその性格を創出させるに至った経緯を土木的視点で考察した研究<sup>4</sup>等が存在する。また吉野らは都市計画法制定後から終戦時まで（1920年代～1945年）に行われた本市の都市計画事業が、研究対象とする年度よりも前に描かれた大福岡市の構想による影響を受けていないかを明らかにする研究<sup>5</sup>を行っている。しかしながら、本市の1960年代の特徴的な総合計画に着目し、それら計画の変遷を詳細に追った研究は見受けられない。

### (3) 研究の方法

本研究を進めるに当たっては、筆者らは先行研究の知見より第一次福岡市総合計画（以下、一次計画）と第二次福岡市計画（以下、二次計画）における方向性の違いを把握した。そこで本研究では一次計画と二次計画の内容について詳細に比較分析することでその違いを明確化し、施策を変更するに至った経緯を、1958年～1966（昭和33～41）年の福岡市議会会議録の記述、1962（昭和37）年に西日本新聞に掲載された西日本都市診断に関する記事、および担当記者へのヒアリング調査によって明らかにする。なお史実を補完するため、福岡市史等の文献史料を用いている。

## 2. 福岡市の概要

### (1) 地理的特徴

本市は北は玄海灘を望み、海の中道と糸島半島が抱く博多湾に面して、南は背振山地、東は三郡山地に囲まれた半月型の福岡平野の中央に位置している<sup>6</sup>。博多湾に注ぐ川は、多々良川・御笠川・那珂川・室見川・瑞梅寺川等数多く存在するが、いずれも中小河川である<sup>7</sup>。さらに広範囲に眺めると、海岸沿いに迂回して北東は九州工業地帯、東は犬鳴・八木山峠を越えて1960年代頃まで炭鉱で栄えた筑豊地方、南東は二日市の峽部を経て筑後平野に連なり久留米、大牟田、岐れて佐賀、西は玄海国立公園の唐津がそれぞれ幹線鉄道・道路によって結ばれている<sup>8,9</sup>。また玄界灘を隔てて韓国とも間近な距離にある<sup>10</sup>。

### (2) 戦後における福岡市の発展経緯

1945（昭和20）年6月の空襲により市の要部は殆ど灰燼に帰し明治以来営々と積み上げられた諸施設の多くを一気に失ったが、同年8月の終戦を迎え、市民が戦災復興に尽力した甲斐があって、歴史的首都性を有するとはいえ戦前をしのぐ市勢の伸長をみるまでに至る。

広域的行政機能の本市への集中は、太平洋戦争中に、軍事的・統制経済的な要請から、国の出先機関あるいは各企業・各銀行の地方母店の集中としてあらわれ、その傾向を決定的にしたのは九州地方総督府の本市への設置である<sup>11</sup>。戦後はさらに、政治経済の再編過程で、これら機関の本市への新設・移動がますます進み、九州における主都的地位を確立した。これらの発展の基盤はいうまでもなく経済活動の圏域の広域化であり、その景気ないし指標は、九州鉄道の開設、西鉄大牟田線の新設、関門鉄道トンネルの開通等々交通輸送網の発展である<sup>12</sup>。

本市における行政機能は、九州全域に及ぶ行政支配圏を形成し、九州の首都としての地位を高めつつあった<sup>13</sup>。地元資本（九州に本社を有する会社）の本市への集中度については、戦前の1927（昭和2）年には福岡県全体の会社資本の10%が集っていたが、1932（昭和7）年に33%、戦後の昭和27年に53%、更に昭和30年には58%約6割の資本が集中した。ここで福岡県の6割ということは九州の4割ということに当たり平均的にみて戦前の約2倍に達している<sup>14</sup>。

また中央資本商社の本市への集中の状況をみてみると、一般に下部販売機関のミッションマーチャント化が進行し、本市におびただしい数の支店や販売代理店が設置された<sup>15</sup>。これら支店の取扱高は本市卸商業の大きな部分を占め、その管轄区域も多くが全九州に亘る統轄的支店となっている<sup>16</sup>。このことから、本市の商業の発展は著しく、九州における商業中心地としての地位を高めてきているといえる。

## 3. 一次・二次計画にみる施策の概要

### (1) 一次計画の概要

本計画は1961（昭和36）年に本格的な長期・総合計画として全国に先駆けて発表された。特徴としては、すでに行政支配圏、卸売圏、金融支配圏、人口流動圏、交通圏、通信圏及び学術・文化の立場から見て、西日本経済圏の中心都市としての地位にあった<sup>17</sup>本市をより発展させるため、産業の体質を改善しつつ産業振興を図り、必要な官公庁、商社、工場を誘致する等の首都性を向上させる施策<sup>18</sup>を打ち出している。

### (2) 二次計画の概要

本計画は1966（昭和41）年に発表された。計画策定に当たっては「市民参加」という新たな手法を取り入れ、計画期間を発表年度から25年間と明確に規定した。また前計画のように単なる工業導入偏重を避け、第三次産業の路線上で広域的な地域経済の発展に対応する管理中核都市としての都市機能の充実<sup>19</sup>を図るとしている。具体的な方策として、情報・物資の伝達施設の高度化・集約化が挙げられている<sup>20</sup>。

### (3) 一次・二次計画にみる施策の相違点

ここでは本市の都市形成に最も関係性の高い項目を選定し、その中で施策の変化が見られる項目のみ詳細に分析する。なお比較の結果「コミュニティと土地利用計画」「都市交通」「陸上貨物輸送」「市街地開発・再開発」等では明確な相違が見られなかった。

#### a) 臨海工業地帯

一次計画では臨海工業地帯を軸に全体が記述されているのに対し、二次計画には一切記述が存在しない（図-1）。しかもこの臨海工業地帯の造成に関する施策は、一次計画の中で最も力を入れるべき事業と捉えられており、今後整備を要する社会基盤施設の整備の方向性を決定付けるものでもあった。なお臨海部に工業用地の確保を求めた当時の思想の根拠として、人口増加に伴う宅地開発の高まりによる内陸部の地価の高騰、あるいは本市が予測した1985（昭和60）年の推定製造業従事者数が1960（昭和35）年の約6倍にあたる規模であり、内陸部にそれら従業者を収容する大規模な工業用地を確保することが困難であったこと、さらに当時の日本国内において工業地帯が臨海部に集中する傾向にあり、京葉・水島・大分・鶴崎等の新規工業地帯も全て臨海部に存在したこと等が理由として挙げられている。また臨海工業地帯の造成を行うに当たり漁業権補償、埋立地の経費、臨海工業地帯関係者の住居と交通、工場誘致等が問題として指摘されている<sup>21</sup>が、これらの見通しについて詳しい記述は見当たらない。誘致すべき産業については、石油化学、輸送用機械製造業、自動車工業等のコンビナートを中心とした機械系の工業地帯にすることが適切と考え

られている<sup>22</sup>。

## b)工業及び工業用水

第二次世界大戦前後の本市における工業の特徴として、食料品工業の急速な発展、繊維・ゴム工場の減退、金属機械工業の中立的発展が挙げられている<sup>23</sup>。特に食料・印刷・紙・家具等の家庭生活用品を中心とした消費財産業の零細企業が多く存在していた<sup>24</sup>。このためこれら産業が本市の工業の跛行性を解決し得るものではないと一次計画で捉えられたため、1985（昭和60）年に本市の第二次産業を40%台に押し上げる可能性のある輸送用機械、石油中心のコンビナートを立地させる目標を掲げた<sup>25</sup>。特に機械加工は北九州で生産される鉄鋼を短時間で入手でき、九州では機械加工が未発展であったため大きな可能性を持った産業であった。一次計画が発表された後、本市は電気器具製造業、金属機械、木材・木製品等のいわゆる都市型工業が発展するに至り<sup>26</sup>、さらに九州地方開発促進計画において本市は大規模地方開発都市に指定を受けた。これを受け二次計画では一転して主に農業産物等の食品加工業、木材加工業、機械工業、自動車工業等の加工工業に力を入れる<sup>27</sup>とともに中小企業の育成を掲げられている<sup>28</sup>。

なお工業に最も関連性の高い工業用水の取水計画について、一次計画では筑後川及び瑞梅寺川からの取水が検討されているものの、安価で大量に確保できる水は筑後川の水より他ないとしきりに述べられている<sup>29</sup>。一方、二次計画では不用な農業用水を転用した御笠川工業用水道、筑後川、多々良海中湖等複数の水源からの取水が検討されている<sup>30</sup>（図-2）。

## c)商業

一次計画では商圈（卸売圏・小売圏）の拡大を図るために九州全土にわたる交通網、通信網をはじめとする産業基盤の整備<sup>31</sup>を行うとしており、二次計画ではこれを発展させた形で金融策あるいは広く九州、沖縄、韓国等を対象とした物資のストックポイントとして流通センターを早急に建設<sup>32</sup>するとしている。さらに商業圏内に第二次産業（特に都市型工業）を誘致・育成し、第三次産業と相乗的かつ相互補完的な機能を高め、商圈の拡大深化を図ることが必要である<sup>33</sup>としている。このことから、一次計画が出された後、徐々に九州あるいは日本だけではなくアジアを視野に入れた計画が必要になってきたことが窺えるとともに、具体的な計画はないが、第二次産業と第三次産業の連携を謳うようになっている（図-2）。

## d)港湾

一次計画では荷揚場・漁港等の施設、貯木場の整備事業を早急に進める必要があると<sup>34</sup>しており、これら港湾開発を積極的かつ円滑に進めるためには港湾開発会社による独立が望まれると述べられている。その後1961（昭和36）年10月に博多港開発株式会社が設立され、

二次計画でも基本的な方針はそのままに、貯木場の早期整備と新たに船舶の大型化に対処するための施設、旅客埠頭、厚生施設等の整備を進める<sup>35</sup>としていることから、本市は将来の港湾のあり方を明確化させている。しかし、港湾整備に伴う漁業権補償についての見通しは立っていなかった（図-1）。

## e)貿易

一次計画では市場調査・海外見本市・積荷集荷を行うことが貿易振興に繋がると考えているが、本市の後背地産業が貧弱な状況では貿易都市としての発展には限界があるため、まずは産業振興に力を入れる必要がある<sup>36</sup>としている。従って、一次計画の段階では具体的な施策を打つことができていない。一方、二次計画では地域企業の輸出戦略の拠点として貿易センターを設立することで、国内関係機関並びに各国関係機関との強力な連繫を図り<sup>37</sup>、九州貿易の拠点あるいは東南アジアのベースポートとして機能することを望んでいる。さらに埠頭における外貨貨物専用のストックポイントの建設、航路の誘致拡充を図る<sup>38</sup>としている（図-2）。

## f)街路及び道路

一次計画では1959（昭和34）年に決定された大規模な港湾整備計画及び臨海工業地帯造成計画を含めて、新たに予定される工場の配置を考慮しつつ、25年後の



図-1 一次計画と二次計画の比較（港湾等）

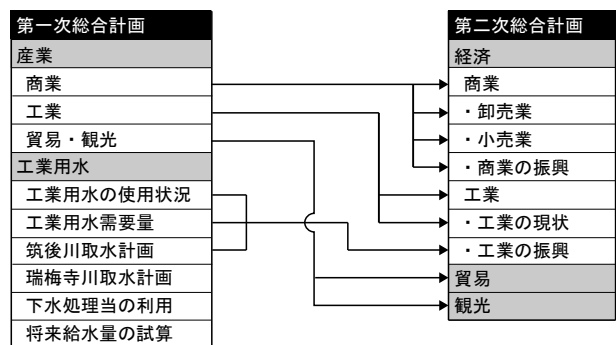


図-2 一次計画と二次計画の比較（産業等）

将来を想定した幹線街路網を整備していく方針<sup>39</sup>としている。また市街地内の道路に関しては戦災復興計画内の道路と戦災を受けなかった地区の道路とでは幅員差が激しく、防災上、交通上危険な場所が存在していたため、区画街路と交通街路を区分して考える整備を行っていく<sup>40</sup>としている。しかしその後、市道の舗装整備が特に進まなかったことから道路補修、舗装、砂利道等の整備の不備に関する市民からの苦情が寄せられ、さらに歩道や駐車場不足、信号機や道路標識の不備等により道路交通上の危険性の増大に対する強力な施策の要望が挙がった。このため、二次計画では区画整理や再開発による区画街路の整備・拡充を行うとともに、幹線街路の歩道整備、道路そのものの機能分化により歩行環境の安全性・快適性を確保する計画<sup>41</sup>がなされている。また都市計画街路（交通幹線街路）については、既成市街地と周辺部を結ぶ放射状道路、あるいは高速道路等の必要性<sup>42</sup>について述べられている。

#### 4. 施策の変遷

一次計画が策定される前の1958（昭和33）年から1961（昭和36）年まで、一次計画策定後から第二次計画策定までの1962（昭和37）年から1966（昭和41）年について、各年の福岡市議会の会議録にもとづき、本市が都市戦略の方向性についてどのように考えていたのかについて、産業、港湾、都市に着目して把握を行った（図-3）。またここでは表-1に従って、施策の変遷に関する経緯について記述する。

##### (1) 一次計画が策定されるまで（昭和33～36年）

本市のこれまでの都市形態は、普通都市、田園都、鉱業都市、普通工業都市、港湾都市、観光都市等と名付けられていたが、1958（昭和33）年頃には総合都市といっても良いほどの発展を遂げていた<sup>43</sup>。しかしながら、産業構造は他の主要都市よりも際立って第三次産業に偏る傾向にあり、1960（昭和35）年における産業別従業人口を見ても明らかな違いが見られる（図-4）。このような情勢を踏まえて、市長は本市の将来のあり方について「本市をいわゆる観光都市ばかりでもなく、工業都市ばかりでもない、政治都市ばかりでもないという考え方で、都市の形成目標は経済力、即ち産業経済性を強くしたる総合的文化都市を育成していきたい<sup>44</sup>」「福岡市の将来に対する考え方、基本方針として、本市の現在は消費都市又は政治都市というような名前でも、経済的には申ししており、そのような性格が濃厚であるが、将来は港湾商工都市として進むべきと考えている<sup>45</sup>」と明言した。つまりこの発言は、産業構造のバランスを取るために他都市

よりも低位に位置している第二次産業の底上げを図る目的で港湾整備を重点的に行うこと意味している（当時の議員はこの考え方を大福岡市構想<sup>46</sup>と呼ぶ者もいた）。またこの考えには埋立地をアジア大陸、その他東南アジア諸国と貿易をする一大生産工業地帯とし、東洋一の重工業地帯にしたい<sup>47</sup>という目標を含んでいることが明らかとなっている。この時議員からも「飛躍せんとする都市というものはどうしてもこの第二次産業、生産的な建設的な製造業とかを勃興しなければならない<sup>48</sup>」「福岡市の将来を考え将来を期待するときにはどうしてもこの第二次産業を誘致育成すべきではないか<sup>49</sup>」といった賛同する意見が挙がっていた。しかしながら、大福岡市構想を実現する上で既に議員より指摘されていたこととして「これまで行ってきた港湾整備に投入される資金が有意義に生きてない<sup>50</sup>」「すでに長浜地帯から旧博多築港に対しての施設整備は行き詰っている<sup>51</sup>」「工場誘致地区（内陸部）として堅柏地区、吉塚地区が命名されているが工場がこない<sup>52</sup>」といった意見があり、初期段階から施設整備及び工業誘致の両側面において構想実現が困難であるという見方が示されていた。さらに総務局長が「北九州五市の工業都市に追従すべく福岡市の経済上の体質改善、第二次産業の増大が当面の問題であり、北九州地区と福岡地区の間をどういうふうにか考え、計画していくのが今後の課題である」と述べたことから、本市は北九州市に対抗する意識を持っていたことが窺える。

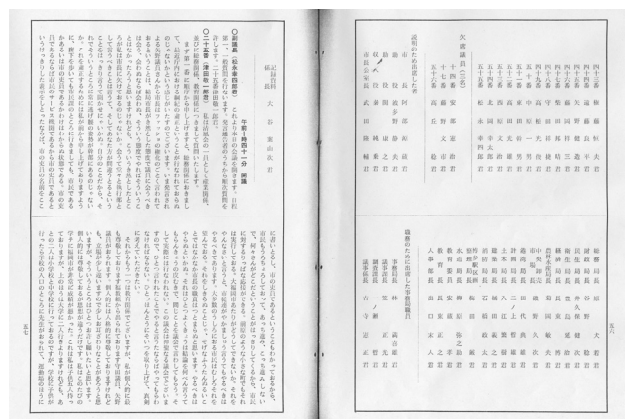


図-3 福岡市議会会議録

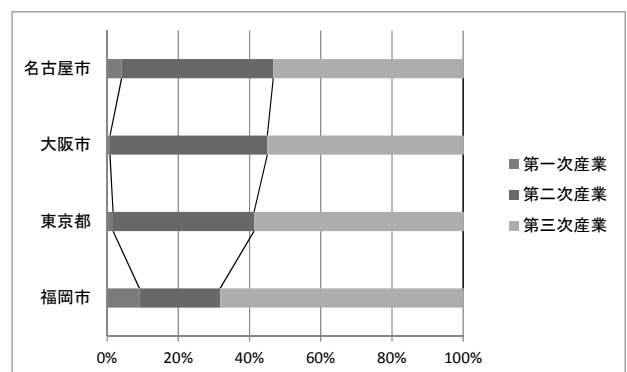


図-4 産業別就業人口の比較

表-1 施策変遷に関する経緯

年号	変遷(●福岡市、◆九州内、◇他県、△全国、□世界)	背景	議会での話題
1950(S25)	△(5月)国土総合開発法制定 □(6月)朝鮮戦争 △住宅金融公庫設立	→産業構造の高度化が急速に進む →既成大工業地帯において重化学工業を中心とする設備投資が活発化し、過密の弊害が現れてきた	
1951(S26)	□(9月)サンフランシスコ平和条約締結 □(9月)日米安全保障条約調印		
1952(S27)	△(6月)道路整備特別措置法制定 △メーデー事件	→有料道路の制度が設けられる	
1953(S28)	△(7月)道路整備費の財源等に関する臨時措置法制定	→ガソリン税を道路整備の費用に充当する制度が確立	
1954(S29)	△(5月)土地区画整理法制定 △特別都市計画法廃止 △道路整備5ヵ年計画法策定		
1955(S30)	△(7月)日本住宅公団設立	→S30前後から大都市地域への急激な人口集中が目立ってきた	
1956(S31)	△(4月)都市公園法制定 ◇(4月)首都圏整備法制定 △(5月)日本道路公団設立 □(10月)日ソ共同宣言調印 □(12月)日本、国連加盟	→有料自動車道路の本格的な建設の開始	
1957(S32)	△(5月)駐車場法制定 ◇(5月)東北開発促進法制定		
1958(S33)	△(4月)下水道法制定		市長が総合都市を目指すと言明し、第二次産業の底上げと港湾整備に力を注ぐ方針を表明。その他アジアを視野に入れる貿易、工業誘致、埋め立てについて議論。
1959(S34)	◆(3月)九州地方開発促進法制定 ◇(5月)首都高速道路公団設立 ◆(11月)九州地方開発計画法策定		第二次産業育成のための工場誘致とその効果について詳しく述べられている。
1960(S35)	□(1月)日米新安全条約調印 ◇(4月)四国地方開発促進法制定 △(12月)国民所得倍増計画法策定 ◇(12月)北陸地方開発促進法制定 ◇(12月)中国地方開発促進法制定 ●第一次博多港湾整備5ヵ年計画法策定		第二次産業の誘致育成がしきりに議論され、また博多港への集荷対策として産業道路の開発が議論されている。
1961(S36)	△(3月)港湾整備緊急措置法制定 ●(6月)第一次福岡市総合計画法策定 ●(10月)博多港開発株式会社設立 △(11月)低開発地域工業開発促進法制定 △(11月)産炭地域振興臨時措置法制定 ◆第一次港湾整備5ヵ年計画法策定	→エネルギー革命により石炭産業が不況となる →炭鉱失業者のための雇用確保のための法律が制定される	S33～35年で議論されている内容とほぼ同じ議論がなされている。
1962(S37)	△(4月)産炭地域振興事業団法制定 ◇(5月)阪神高速道路公団の設立 △(5月)新産業都市建設促進法制定 △(7月)工業整備特別措置法制定 ●(8月)都市診断委員会記事掲載 □(10月)キューバ危機 △(11月)全国総合開発計画法策定 △(11月)石炭対策大綱閣議決定	→産業構造の激変と都市と農林地域の急変が起こる →13の新産業都市と8つの工業整備特別地域が指定される	北九州五市合併、政令都市指定直前だったため、圧倒的にこの議論が多い。具体的には本市への影響、政令指定や新産業都市指定への可能性等が議論されている。また炭鉱合理化に伴う離職者の対策についても多く議論されている。
1963(S38)	◆(2月)北九州市発足 ◆(4月)北九州市、政令都市指定 △(7月)新住宅市街地開発法制定	→公的な主体の開発事業が開始される(千里・多摩ニュータウンなど)	福岡市の今後の政令都市の指定への不安はあったが、市長の明言により、工業都市に追随するような考え方から、それぞれの特性をありのまま受け入れるような考え方に変化している。周辺都市の臨海工業地帯等と連携して本市の市民生活の充実を図ろうと方針を打ち出す。また市町村合併、都市基盤整備の資金、マスタープランの都市開発計画について議論されている。
1964(S39)	●(2月)福岡市、大規模地方開発都市指定 ●(8月)博多港ニューマ・サイロ株式会社設立 △(10月)東京オリンピック開催 △S40年不況(S39後半～S40)		政令都市の指定に向けた取り組み、市町村合併、港湾については貿易振興のためのニューマチックコンベア建設、東福製粉が与える雇用への影響、工業用水の不足について議論されている。
1965(S40)	△(12月)全国の国際観光地および国際観光ルートの整備方針策定 ●第二次博多港湾整備5ヵ年計画法策定	→流通センター建設の強力な手法が制度化される	マスタープラン改正調査、改定において配慮すべきこと、大規模地方開発都市の財政面の優遇措置について議論されている。またS39年後半からの経済情勢の悪化による影響についても報告されている。
1966(S41)	△(7月)流通業務市街地の整備に関する法律制定 ●第二次福岡市総合計画法策定		福岡市が進むべき方向や取り組むべき産業、政令都市指定の可能性、貿易振興、工場誘致(S40年不況の弊害)、西公園下埋立、工業用水の飽和について議論されている。
1967(S42)	△(7月)工業整備特定地域整備促進法制定	→15都市が新産業都市として法律で定められる	
1968(S43)	●第三次博多港湾整備5ヵ年計画法策定		
1969(S44)	△(5月)新全国総合開発計画法策定 □(7月)アポロ11号月面着陸		
1970(S45)	□(3月)核拡散防止条約締結		
1971(S46)	□(6月)沖縄返還協定調印		
1972(S47)	●(4月)福岡市、札幌市、川崎市、政令市指定 □(9月)日中共同声明		

また産業局長は工業誘致に関する考えとして「いずれ都市も消費だけであれば農業生産等の第一次産業だけの土地構想ではなかなか十分伸びない。どうしても近代都市として第二次産業の工業生産力を大きくしないと、今後の大きな発展を期待することはできないため、その意味で工場を誘致する<sup>53</sup>」と発言している。当時工場誘致による効果は第一に税の収入増大、固定資産税、市民税、電気・ガスの収入財源の確立とされており、さらに下請け工場の育成、繁栄の関連として第三次産業等が起こるので、その関連事業で利益を得ることができると述べられている。特に博多港は直接工場や関連産業等を通じて、市民のための雇用や就業機会の増大<sup>54</sup>の可能性が考えられ、徐々に増えつつある人口に対しての就業対策を兼ねていることが窺える。

## (2) 二次計画が策定されるまで（昭和37～41年）

### a) 昭和37年の議会

1962（昭和37）年は北九州が五市合併に伴って政令指定都市（以下、政令市）に指定される前年であったことから、福岡市議会においても多くの議論がなされた。

この時期の北九州の動向として、五市合併に向けて福岡県議会により「市の合併の特例に関する法案」が閣議で決定され、国会に提出された。法案成立のために中央では地元選出議員が推進力となり、超党派的に国会対策が進められ、1963（昭和38）年4月には政令市の指定に向けた動きが着々と進められている<sup>55</sup>状況であった。当時北九州（小倉、八幡、戸畑）に視察にいった議員は「小倉、八幡、戸畑は政令都市となった後、今までの各都市でできなかった大規模な産業の開発、水資源の開発、道路問題等を解決する大きな構想を持っている<sup>56</sup>」と発言している。これに対して他の議員は「県は北九州五市を特例を設けてまで合併せんとして中央に対する働きかけを行っている<sup>57</sup>」「北九州五市合併は、県が去る1934（昭和9）年以来数度にわたり音頭を取り、五市に対して合併の勧告をしてきており、以来27年にわたり運動してきた<sup>58</sup>」「県の本市に対する態度と北九州に対する態度ははなはだしい懸隔を感じさせるものではないか<sup>59</sup>」等と発言しており、本市が県の態度に不満を持っていたことが明らかである。また不満を持つ理由として「本市より先に北九州五市が指定都市に指定されることになれば、本市にとってはその足がかりを失うことは必至であり、行政上大きなマイナスとなる<sup>60</sup>」「もし本市より先に北九州五市が指定された場合、本市の指定は実現性があるのか<sup>61</sup>」「北九州五市が合併後、政令都市指定となった場合本市への影響はどのようなものであるか<sup>62</sup>」等があり、本市が政令市に指定される可能性が失われるのではないかという不安によるものだった。この時の助役・波多野静夫の見解は「北九州五市が政令市とな

った場合、本市の首都性がどうしても薄くなってしまふと同時に、政令市は県の拘束が減るため本市にとっては不利になると考えられる<sup>63</sup>」「本市の人口はまだ70万人であるため100万人という基準を達しない点から考えると実現性はかなり困難と予想する<sup>64</sup>」「政令市は相当の努力をしても困難ということが予想されるが努力は続けるつもりである<sup>65</sup>」「どうしても政令市に出来ない場合は新しい法律の新産業都市の指定を受けたいと考えている<sup>66</sup>」というものだった。

新産業都市とは、1962（昭和37）年5月に施行された新産業都市建設促進法の第一条で謳われており、「大都市における人口及び産業の過度の集中を防止し、並びに地域格差の是正を図るとともに、雇用の安定を図るため、産業の立地条件及び都市施設を整備することにより、その地方の開発発展の中核となるべき新産業都市の建設を促進し、もって国土の均衡ある開発発展及び国民経済の発達に資することを目的とする<sup>67</sup>」と記されている。

これらの発言から、本市は政令市及び新産業都市のどちらかに指定を受けることで、本市の発展をより確実なものにしたいという目標があったと推察される。これに対して議員は「市長は当然本市の地理条件を政府に強く働きかけて、新産業都市建設法案をやってもらようよう努力してもらいたい<sup>68</sup>」等と肯定的な発言をしている。また助役は「一方で新産業都市指定により、本市の近代的産業基盤の充実に邁進したいという考えもある<sup>69</sup>」とも発言している。

以上のように、この当時、本市は政令市及び新産業都市という二つの方向性がある中でどう舵を取るべきか混乱していたと推察される。そのような中でも本市は、着実に政令市になるべく、県知事並びに県会議長宛に公文書を出し、国会に出向いて自治省に政令市にしてほしいとの陳情を行ったほか、自治省の次官、行政局長、財政局長が年に一回幹部講習のために本市に来る際も陳情を行った<sup>70</sup>。

### b) 昭和38年の議会

1963（昭和38）年2月、北九州の小倉、門司、戸畑、八幡、若松の五市が合併を行い、北九州市が誕生した。これに伴い同年4月には北九州市が政令市として指定を受け、本市議会でも多くの時間が市町村合併の議題に割られることとなった。

本市は、北九州市の誕生により人口全国6位の座を奪われ<sup>71</sup>、政令市の指定が益々困難となったことに大きな不安を抱いていた。この時市長は、北九州市との関係性について「北九州は北九州の特色がある。福岡市にも福岡市の特色がある。一方は産業都市、工業都市であるが、福岡市は西日本の首都として、政治、経済、文化の中心という一つの大きな命題を持っているわけで、それぞれの都市の機能特色を活かして、いわば都市機能の分業と

いうことで相連携して西日本、九州の発展のために邁進すべきではなかろうかと、このように考えている」と明言しており、北九州市をはじめとした工業都市に追随する考え方から、地域独自の特性をありのままに受容しながらも活用する考え方に変化していることが窺える。この考えに基づき助役は「本市が周辺地域（新大分市、北九州市、鳥栖、久留米、有明沿岸の臨海工業地帯等<sup>72</sup>）の中核になるには第一に経済の相互提携が必要で、これに関しては現在各町村長との経済ブロック会議において工場誘致、都市計画道路に関する打ち合わせを行っている<sup>73</sup>」「都市計画道路や博多港への貨物集荷、本市の行政や産業構造の在り方を検討せねばならない<sup>74</sup>」と述べている。また議員からは「百万都市の形成において町村合併は近き将来必要なことと思われるが、市長の町村合併に対する所見と政令都市構想に対する所見とはどういふものか<sup>75</sup>」という質問が挙がり、これに対し市長は「政令市になることによって財政は2億程度のつぎ足となり、その他の面でも非常にプラスになると考えるため、将来は是非政令市の指定を受けたい<sup>76</sup>」「準備段階としては、出先機関などを徐々に統合して市民の利便を図る必要がある<sup>77</sup>」「仮に政令市に指定されなくても、政令市扱いしてもらえるようにいろいろと中央政府にお願いする<sup>78</sup>」「今から準備を始めておけば数年後に時期がくると考えるため、行政区画審議会などともよく連絡をとり、研究を続けたいと思う<sup>79</sup>」と述べている。

さらに、現在まで市民のためにと大量の資金を投入して都市基盤整備を推し進めているが、石炭産業の後退による影響から失業者数及び生活保護世帯は、1959（昭和34）年の4728人、3763世帯から1962（昭和37）年の8300人、7692世帯に上っており、ともに2倍近くに増えた。また総合計画推進事業への資金投入により福岡市の借金は1955（昭和30）年で31億3370万円であったが、1962（昭和37）年で105億円と2倍以上に、更に1963（昭和38）年には143億円と予想されており、1年間で約1.5倍に増える見通しとなっていた。この状況から「市長の進める地域開発計画を本当に住民の立場に立って、住民の利益を守る計画に変更すべきではないか」「市長はマスタープランに基づく都市開発を進めると考えているが、そのマスタープラン自体が市民の十分な納得の上に立った計画ではないのではないか」と議員から疑問の声が挙がった。

### c)昭和39年の議会

1959（昭和34）年3月、我が国では1950（昭和25）年5月に発表された国土総合開発法に基づき九州地方開発促進法<sup>80</sup>が制定された。その後、この九州地方開発促進法に基づいて計画される総合的な計画として九州地方開発促進計画<sup>81</sup>が策定された。この計画の中で本市は、1964（昭和39）年2月に九州における大規模地方開発都

市として九州開発審議会及び閣議によって決定された<sup>82</sup>。

大規模地方開発都市とは、1962（昭和37）年10月に過大都市の解消と地域格差の是正を目的として発表された全国総合開発計画<sup>83</sup>の中で謳われている都市の一つで「大規模な外部集積を持たせることによって、東京、大阪、名古屋のもつ外部経済の集積を利用しにくい地域の飛躍的な発展を可能にする中枢主動的な役割をもつ<sup>84</sup>」と記されている。また選定基準は「相当規模の外部経済の集積があり、かつ当該地方の行政、文化等の中心となるに適した条件があること<sup>85</sup>」「当該地方の開発を促進するような大規模な外部経済の集積をもちうること<sup>86</sup>」と説明されている。

本市の場合、戦前戦後にかけて九州における首都的地位を確立していた<sup>87</sup>ことから、大規模地方開発都市になるべき条件を備えていたと推察される。しかしながら、本市はもともと政令市並びに新産業都市に指定されることを目標としていたため、大規模地方開発都市に指定された事実に対して本市議員からは「大規模地方開発都市に指定されたが、その実態は具体的に明瞭ではなく、国の助成措置が期待できるのかも分からない<sup>88</sup>」との声が挙がった。一方、大牟田、有明地帯は新産業都市に指定され、財政投融资等の助成を得る<sup>89</sup>ことが確実となった。この事実より、当初一次計画で目指された臨海工業地帯の建設に伴う土地造成や工場誘致等の施策は、事実上達成されにくい状況に陥った。

また同時期に神戸を中心とする南日本国道建設促進連盟は、神戸から淡路島に橋をかけ四国を東から西へ縦断する四国縦断道路を建設し、四国の西端三崎から海路で大分県佐賀関への海上最短距離をとって、3000トンのフェリーボート三隻で九州縦断道路及び九州東海岸道路につなぎ、四国及び南九州の未開発資源を促進し、これらの資源を京阪神方面に集中すべく計画を進めていた<sup>90</sup>。本市議員は「南九州の資源が周防灘から京阪神方面へ逃げる恐れがあるため北九州、筑豊地帯、筑後、佐賀県方面の工業生産物、さらには九州中、南部の開発資源を博多港に導入集中するための幹線道路の開発を急ぐべきではないか<sup>91</sup>」と心配する発言をしており、全国の地域間の競争が激化していたと考えられる。本市においても大規模地方開発都市を造り上げる12の手段として「九州の陸海空の玄関として博多駅の移転及び周辺整備、空港の国際化、博多港の整備、九州文化及び産業発展のために国立芸大の誘致、工業用水・上水道用水確保のための筑後川の開発と水系指定、観光資源開発促進のための西九州国際観光ルートの指定、九州全土の開発及び道路整備のための九州縦貫自動車道路の建設、陸海行政の円滑を図る港湾合同庁舎の建設、陸上官公庁の合同庁舎の建設、九州の司法センターとなる法務総合庁舎の建設<sup>92</sup>」が市長により挙げられている。

さらに、一向に進まない政令市対策に関して議員からは「(昭和 35 年に策定された)本市総合計画の結末には政令指定都市への前進が謳われているが、市当局はいかなる研究、政府筋への働きかけをなしたのか<sup>95</sup>」「政令指定都市に指定されるには全市的な空気を盛り上げて、精力的な運動を展開すべき時期にきているのではないか<sup>94</sup>」との質問が挙げられた。これに対し市長は「機会あるごとに自治省をはじめとした関係各方面に指定の陳情をしている<sup>96</sup>」「本市は 1962 (昭和 37) 年に行政区画審議会を設置し、適正区域に総合出先調査の建設に努め、市民に対しては実質的な区役所の設置を考え、指定市の受け入れ態勢を強化していくことが政令市指定への近道であると考えている<sup>97</sup>」と説明している。また市町村合併については難色を示していたことから、議員からは「市長は必ずしも合併しなくても、近郊の町村とは話し合っ道路や都市計画、産業方面の連携はやれると言っているが、実際は行いにくいのではないか<sup>98</sup>」「周辺町村の立地条件からして工業地帯の造成、観光資源の開発に貢献すると考えられ、江川ダム、筑後川水系の本市への導入を先行して考えるとこれら町村を本市に編入しておくべきではないか<sup>99</sup>」「すでに周辺一部町村では合併を渴望している所もあるため、十分に調査研究を要する時期に来ていると考えられるが、市長はどう考えているのか<sup>99</sup>」との意見が挙げられた。これに対して市長は「上水道、工場敷地にも関連してくることなので調査研究は行っているが、本市行財政の現状からすると都市内容の充実を努めることが最優先の課題である<sup>100</sup>」「本市の将来の発展のためにも町村合併は無視できないため、今後も十分に検討していくつもりである<sup>101</sup>」と説明し、政令市に指定されることは目標としながらも、本市は大規模地方開発都市に指定された事実を受け止め、市町村合併により市域を拡大し大規模に開発を行っていくよりも都市内容の充実を優先的に行うべきと判断していることが推察される。

#### d)昭和40年の議会

1965 (昭和 40) 年の本市議会では、マスタープラン及び実施計画の改定のために設計調査費 513 万円が計上された<sup>102</sup>。特にマスタープランの重点改定項目とされていたのは、人口増加率の傾向や筑後川の開発問題、新幹線の乗り入れ問題等、最近の情勢や切迫する問題である<sup>103</sup>と市長は発言している。実際に当時の人口増加テンポは停滞気味<sup>104</sup>となっており、1960 (昭和 35) 年の新安保条約の締結を境に池田内閣が打ち出した高度経済成長政策が始まったときや新産都市計画、地域開発、新産基盤の整備等の名のもとに、国と地方自治体の予算を独占資本のために投入する政策が強行されたことにより、物価の上昇や公共料金の値上げ等で経済情勢が悪化し<sup>105</sup>、1964 (昭和 39) 年は多くの中小企業が倒産した。またこの

改定にあたり、本市としては九州の首都的性格を持っていること、大規模地方開発都市に指定されていること、西九州の観光ルートの一つの出発点であることを十分に配慮したい<sup>106</sup>と助役は発言していたことから、工業化を含む発言は見られなかった。一方、市長は「大規模地方開発都市に対する財政面の優遇措置は現在とられておらず、昨年以來行財政面における優遇措置がとられるように関係各方面に対して陳情を続けている<sup>107</sup>」と明かしている。

#### e)昭和41年の議会

1966 (昭和 41) 年度は福岡市総合計画の改定期に当たる年で、本市議会でもこれについて多くの議論がなされた。

まず議員からは「本年度のマスタープラン改定期に当たり、今後も積極的に政令都市を目指すのか、それとも大規模開発都市として進もうと考えているのか<sup>108</sup>」と今後の本市が進むべき方向性に関する質問が挙げられている。これに対して市長は「改訂マスタープランに政令都市、大規模地方開発都市としてふさわしい機能整備を盛り込むつもりである<sup>109</sup>」と発言している。また本市のマスタープランに基づく将来の港湾行政の方向性<sup>110</sup>については「マスタープランの新答申の中では、生活環境の整備を優先すること、個性ある市民文化の造型を行うことを謳っているが、前マスタープランは市民経済の内容充実を期するというので、第二次産業を特に強く謳っている<sup>111</sup>」「従来はむしろ臨海地帯あるいは工業地帯の埋め立てを第一番に行ってきたが、新答申ではいくらか後退したということになっている<sup>112</sup>」「今後の港湾行政は何としても西公園の二工区を埋め立て、箱崎浦の埋め立ての推進をはじめとする航路浚渫、貯木場の確保に力を入れたいと思う。従って漁協の方あるいは箱崎浦の方と話し合いを続けていくつもりである<sup>113</sup>」と述べている。これらの発言から、政令市に指定されるという目標は一次計画と変わらず継続的に努力するという方針であったが、施策に関しては大規模地方開発都市としての役割を踏まえた変更を行う必要があったと推察される。しかしながら、政令市指定は県内では既に北九州市が受けており本市が指定される可能性が低くなったことは既に述べたが、北九州市が誕生する際、当時の自治省の事務次官は「福岡県の場合は二つの政令都市はあり得る」とはっきり明言していた<sup>114</sup>ことが議員の発言より明らかとなった。これにより本市は政令市に指定を受ける目標を保持し続けることができたと考えられる。

またこの時、本市の人口は 77 万 9000 人、人口密度は 3122 (人/km<sup>2</sup>) で全国第 7 位に位置していた。一方、川崎市は人口 85 万 4000 人、人口密度は 6270 (人/km<sup>2</sup>)、札幌市は人口 79 万人、人口密度は 788 (人/km<sup>2</sup>) であったことから、本市が政令市になるときは川崎市、札幌市



も同時に指定を受ける<sup>115</sup>と認識されていた。しかし、助役の政令市に対する考え方は「今後もあらゆる努力をして市政全般の内容の拡充を行い、政令都市になるよう努力をする<sup>116</sup>」にとどまり、議員からは「このまま行くと川崎市に先をこされてしまうが、どういう考えを持っているのか<sup>117</sup>」と疑問の声が挙がった。これに対して市長は「川崎市とは機会あるごとに話し合いをしており、この問題に関しては手をたずさえてやっていこうと話している<sup>118</sup>」「大都市だけで財政首脳者の会合などもあるため、これらの会合の席上においてもいろいろ検討を進めており、具体的には出先の総合庁舎などを集めて区制に移行しうる準備を進めていきたいと考えている<sup>119</sup>」と発言していることから、本市は区制の仕組みを固める等の段階的な過程を経て、政令市に移行する方針であったと考えられる。

また本市の一人当たりの市民所得は、九州経済の総体的停滞や北部九州の炭鉱地帯の不振により離職者層が増加を続けていた<sup>120</sup>ことが影響し、依然として大都市の中で最も低位に位置していた<sup>121</sup>。港湾行政においても1955（昭和30）年代から積極的に臨海部の埋め立てを行い、様々な施策を講じてきたにも関わらず、対外貿易における輸出取引が停滞していた。議員からは「貿易振興を行うには本市自身が積極的に産業開発を行い輸出の規模を拡大していかなければならないと考えるが、そのことに対していかに考えているのか<sup>122</sup>」「韓国に対しては資材プラント等、相手の欲しがるものを輸出するような態勢を整え、さらに北九州に習って中国向けの見本市等積極的に手を打つべきではないか<sup>123</sup>」「海外航路の誘致には強力な対策を講じる必要があるのではないか<sup>124</sup>」「企業誘致については、臨海、内陸ともにそれ相当の優遇措置をしていかないといけないのではないか<sup>125</sup>」等の多くの意見が挙がっていた。これに対して助役は「港湾局、経済局は一体になって行政を進め、背後地を含めた市町村との協力が必要と考える<sup>126</sup>」「東京における福岡市、福岡県出身の財界人等に協力を仰ぎ博多港の積極的活用や工場新設進めるために予算を計上している<sup>127</sup>」「工場誘致条例では固定資産税の減免を図るものがあるので、工場誘致条例の適用についてもできるものは適用して十分活かしていきたい<sup>128</sup>」と発言している。しかしながら、これまでの港湾行政に対する不快感からか、議員は今後の方向性について改めて「福岡市にふさわしい産業とはどんな産業のことか<sup>129</sup>」「臨海工業が行き詰った状態にある現在、福岡市の産業基盤を今後どこに持っていか<sup>130</sup>」等の質問が挙がり、市長は「市民所得の向上を図るためにふさわしい産業として第二次産業の機械組み立て工業等の誘致が望ましいと考えられるが、当面は木材加工業、食品工業等が効果的と考える<sup>131</sup>」と述べ、市長公室長は「本市は大規模地方開発都市として指定を受けて

おり、管理都市機能の集積とともに、それに関連した産業（消費型産業、軽工業など）をあわせて推進していく方向である<sup>132</sup>」と語っている。さらに市長公室長は二次計画についても「第二次総合計画では臨海工業のみを重視するのではなく、内陸工業を含めて総合的に工業配置を行い産業振興を図る方針<sup>133</sup>」と発言したことから、これまでの臨海工業重視の姿勢に対して、時代の状況を見極めながら慎重に進めていく姿勢に変化している様子が窺える。

以上のような状況の変化は進行中の港湾整備にも現れており、本市は箱崎一区付近の漁業権の解決を図る目的で西公園下の埋め立てを計画していた<sup>134</sup>が、これにより西公園下の景観を損なうことを懸念し、事業に反対する団体が出てきた<sup>135</sup>。このため県は黒門川の排水権を認めず<sup>136</sup>、事業が一向に進捗しない状況が続いた。議員からは「埋立地は売れていないにも関わらず、なぜさらに西公園下を埋め立てなければならぬのか<sup>137</sup>」と疑問の声が挙がったが、市長は「貿易、産業振興を行うためには西公園下の埋め立ては実行すべきという観点に立っているが、観光、博多港開発の経理内容、土地売却状況等を判断しながら今後慎重に漁業権者と検討していく<sup>138</sup>」と発言していることから、開発会社の埋立地の売りさばき状況や金融状況を考慮せずに開発を続けることは非常に困難であったことが推察される。

## 5. 西日本都市診断について

1962（昭和37）年8月29日に都市診断委員会は、本市の一次計画の診断結果を西日本新聞にて発表した（図-5）。

都市診断委員会は、診断委員の九州大学教授・社会学の内藤完爾、九州大学助教授・経済学の都留大治郎、九州大学助教授・建築学の光吉健次、九州都市学会常任理事・経済史の神崎義夫、九州経済調査協会理事長の鳥居健男の5名と、顧問の東京都立大学教授・都市社会学の磯村英一とで構成されている。当時の担当記者である山下氏は設立目的について「当時は高度経済成長の真っ直中にあり、このまま第二次産業中心の考え方で進んで良いものかという疑問があった。さらにモータリゼーションの影響で社会生活、産業構造の予測がつかず都市計画がガタガタだったことから、広域圏における地域の位置付けについて考えるため、西日本新聞社・経済部（宮田弘司、滝口凡夫、山下国つぐ）が中心となって委員会を立ち上げた」と語っている。またこの診断は、自治体、市議会議員、市民団体へのヒアリングと、それを受けての診断委員会でのディスカッション、市民シンポジウムの開催により行われた。

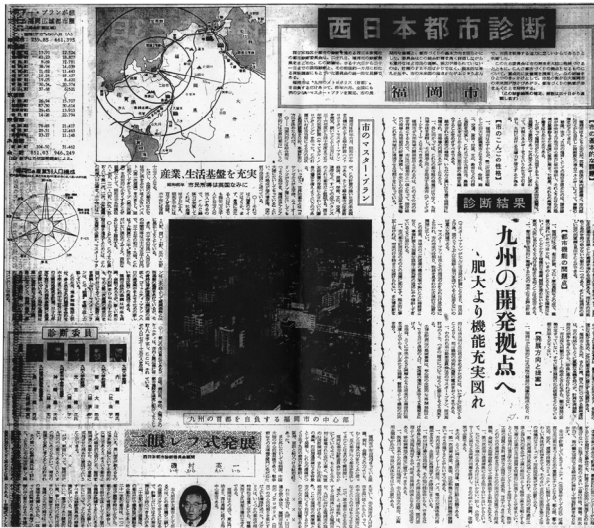


図5 都市診断委員会の診断結果



図6 阿部市長の発言

都市診断委員会は、本市の一次計画に対して「福岡市は1961（昭和36）年6月、全国にも例の少ないマスタープランを策定、市の長期的な課題と、都市づくりの基本方向を明らかにした。委員会はこの総合計画を高く評価しながらも意外なほど市民の理解、協力が得られていないのは、市のPR不足ばかりでなく、根本的な考えかたや、市の未来図の描きかたがふじゅうぶんで、市民を説得する迫りに乏しいからであろうと判断した<sup>139)</sup>と診断内容が記載されている。

また、この診断結果に対する意見は、高松組社長の高松光彦、福岡市新天町商店街協理理事長の舟木卯一郎、福岡学芸大教授の森脇憲三、九州・山口経済会専務理事の浜正雄、福岡市長の阿部源蔵へのインタビューによって聴取され、昭和37年9月6日から11日までの西日本新聞に連載された。注目すべきは、阿部市長の発言であり「総合都市ということははっきりしていたが、では総合都市とは何かというと必ずしもはっきりしなかった。それが周辺都市群の機能を総合した管理都市とはっきり診断してもらった。これでイメージ図が固まった<sup>140)</sup>」

「市の目標をだしてもらった<sup>141)</sup>と語っている（図-6）。その後1966（昭和41）年に二次計画が策定されるに至ったが、その策定を担当した総合計画審議会のメンバ

ーの中には一次計画でも審議委員として参加し、都市診断委員でもあった内藤完爾をはじめ、他4名の都市診断委員も二次計画の審議委員に加わっていることが明らかとなった。さらに、前述の診断結果に対して意見を述べた浜正雄も総合計画審議会の会長として参加している。

このように、都市診断委員がその後の審議委員として積極採用され、計画策定審議の重要な決定権を握っていて、都市診断結果が二次計画策定に直接的かつ強力に影響を及ぼしたと推察される。

そこで、都市診断委員の診断結果と二次計画の比較を行ったところ、二次計画は大筋で診断結果と似通ったところが存在することを確認している。例えば、診断結果では「福岡市のように第三次産業の集積があり、しかも九州の『管理都市』として発展しようところ、徳山市や八代市のように主として、第二次産業以外には頼れない都市とが同じ方向をとるのは不適當である<sup>142)</sup>」福岡市が広域的には九州地方開発の指導的拠点となり、内的には高水準の生活都市を目指すためには、いたずらに肥大することよりも、都市機能の充実に施策の重点を置くべきである<sup>143)</sup>「機械、金属、高度加工化学、食品工業（いわゆる都市型工業）の成長を期待している<sup>144)</sup>と述べている。これに対して、二次計画は「管理中核都市として本市の向かうべき道は、自ら明らかである。都市機能の充実に第一義とし、旧来の工業化偏重を避け、文化・教育を含む第三次産業を中軸とする都市型工業への特化、開発に力点を置くべきである<sup>145)</sup>と述べており、共通する考え方や文言が使われていることが明らかとなった。

## 6. 都市戦略のあり方に関する考察

### (1) 都市診断委員会の診断結果による影響

前述した都市診断委員会の診断結果に対する阿部市長の発言からも分かる通り、本市は西日本新聞社主催の都市診断委員会という客観的な診断を受けることにより、九州における本市の立ち位置を明確化することができ、それまで暗中に模索し続けてきた本市の向かうべき方向性を決定付ける一つの要因になったと考えられる。これを裏付ける普遍的な事実として、前述した二次計画策定メンバーの構成、ならびに二次計画内容と都市診断結果に見られる共通性が挙げられる。このことから、本市の施策転換にとって、都市診断の実施は重要な意味を持ちうる事が確認された。

### (2) 政令指定都市北九州の誕生による影響

前述した1962（昭和37）年から1963（昭和38）年にかけての福岡市議会会議録の記述からも明らかなように、

本市にとって北九州の存在は身近なライバルであり、総合都市を目指す本市にとっては目標的な存在でもあった。その理由として、当時工業都市は財政面において有利な立場であり、既に北九州が第二次産業面のモデル都市として広く認識されていたからである。なお、本市は九州の首都的地位を確固たるものにするため、政令市の指定を目標に掲げ、積極的に産業基盤の強化を図っていたが、県の意向により北九州が先に政令市に指定され、本市の政令市への昇格の可能性が弱まったことは既に述べた。一方で、ときの自治省事務次官が「福岡県の場合、二つの政令指定都市はあり得る」と述べたことにより、北九州の政令市指定によって失われかけた本市の政令市昇格という目標が保持されたと考えられる。このような経緯のもと、本市は北九州との比較によって自らの都市の特徴を見出す機会を得ることができ、前述した「それぞれの都市機能の特色を活かして連携していくことが九州全体の発展に繋がる」という市長の発言にも見られるように、広域的視野に基づく考え方ができるようになったと示唆される。さらに、北九州の存在によって芽生えた本市の追随意識がその後の都市発展の速度を速めたとも解される。

### (3) 大規模地方開発都市の指定による影響

1964（昭和39）年に本市が九州地方開発促進計画において大規模地方開発都市に指定を受けたことは、本市にとって大きな転機となった。その理由として、国（中央）は法的根拠に基づき明確な役割を本市に与え、都市の性格付けを行っており、これによって本市が周辺との相対的な位置付けや連携の仕方について検討する切っ掛けを与えられたからである。

## 7. おわりに

これまで述べてきたように、1961（昭和36）年に本市が全国に先駆けて策定した一次計画を起点とする往時の施策変遷ならびに転換の経緯について会議録に基づき記述した。ここでは前章で述べた施策転換に影響を与えたエポックから本市における都市戦略の構築の要点について考察する。

まず1点目として、都市発展の方向性を決定付けることに寄与する客観的診断による分析の必要性が挙げられる。2点目として、都市の競争相手となる他者を認識することによって、その比較から都市の特徴を見出し、さらには広域的視点に立って検討することが可能となる。3点目に、第三者からの都市の性格付けによって、相対的な位置付けが明確化されるとともに、周辺との連携の契機となることが期待される。時代の変化や社会情勢に

合わせて都市が発展する、言わば対応力のある都市戦略においては、上記3つの要点は必要不可欠であろう。

本研究で対象とした時代は、現在から約50年前であり、往時の施策が連綿と引き継がれ、結果として都市的發展に大きく寄与している。周知の通り、本市は現在も人口増加しており、九州における政治・経済の中心的地位を獲得してきた。一方で、今後の都市戦略という点においては行政を中心とした様々な議論がなされているものの、未だ具体的な構想を提示できていないと思われる。本研究の成果として得られた都市戦略の3つの要点を踏まえつつ、1960年代のような密度の濃い議論を参考に50年後の本市の姿を占うべきではなかろうか。

## 参考・引用文献

- <sup>1</sup> 蓑原敬：今、何故1960年代を問題にするのか？、284都市計画 vol.59/No.2, 2010
- <sup>2</sup> 岡道也：都市形成史 福岡市の都市空間（その1～その5）、URC都市科学 Vol.52-56, 2002～2003
- <sup>3</sup> 佐々木喜美代：福岡都市文化史—1961年～2005年まで、九州大学大学院比較社会文化学府
- <sup>4</sup> 秀島隆史：福岡市の土木史的考察（その1～その2）、日本土木史研究発表会論文集, 1986～1987
- <sup>5</sup> 吉野弘明、梶田佳孝、秋本福雄：都市計画法制定後から終戦まで（1920年代～1945年）の福岡都市計画に関する研究—大福岡市論に着目して—、土木史研究講演集 Vol.27, 2007
- <sup>6</sup> 福岡市総合計画書—基本計画一、p.6, 1966
- <sup>7</sup> 前掲6, p.6
- <sup>8</sup> 前掲6, p.6
- <sup>9</sup> 福岡市役所 HP：<http://www.city.fukuoka.lg.jp/>
- <sup>10</sup> 前掲6, p.6
- <sup>11</sup> 前掲6, p.6
- <sup>12</sup> 前掲6, p.6
- <sup>13</sup> 福岡市総合計画書—基本計画一、p.15, 1960
- <sup>14</sup> 前掲13, p.15
- <sup>15</sup> 前掲13, p.15
- <sup>16</sup> 前掲13, p.15
- <sup>17</sup> 前掲13, p.17
- <sup>18</sup> 前掲13, p.17
- <sup>19</sup> 前掲6, p.10
- <sup>20</sup> 前掲6, p.9
- <sup>21</sup> 前掲13, pp.70-72
- <sup>22</sup> 前掲13, p.70
- <sup>23</sup> 前掲13, p.48
- <sup>24</sup> 前掲13, p.48
- <sup>25</sup> 前掲13, p.50
- <sup>26</sup> 前掲6, p.145
- <sup>27</sup> 前掲6, p.146
- <sup>28</sup> 前掲6, p.148
- <sup>29</sup> 前掲13, p.79
- <sup>30</sup> 前掲6, pp.149-150
- <sup>31</sup> 前掲13, p.52
- <sup>32</sup> 前掲6, p.141
- <sup>33</sup> 前掲6, p.142
- <sup>34</sup> 前掲13, pp.64-67

- <sup>35</sup>前掲 6, p.193
- <sup>36</sup>前掲 13, p.53
- <sup>37</sup>前掲 6, p.172
- <sup>38</sup>前掲 6, p.171
- <sup>39</sup>前掲 13, p.109
- <sup>40</sup>前掲 13, p.126
- <sup>41</sup>前掲 6, p.35
- <sup>42</sup>前掲 6, p.41
- <sup>43</sup>福岡市議会事務局：昭和 33 年 福岡市議会会議録, p.340, 1958
- <sup>44</sup>前掲 43, p.34
- <sup>45</sup>前掲 43, p.333
- <sup>46</sup>福岡市議会事務局：昭和 35 年 福岡市議会会議録, p.123, 1960
- <sup>47</sup>前掲 43, pp.65-66
- <sup>48</sup>前掲 46, p.333
- <sup>49</sup>前掲 46, p.333
- <sup>50</sup>福岡市議会事務局：昭和 36 年 福岡市議会会議録, p.64, 1961
- <sup>51</sup>前掲 43, pp.42-44
- <sup>52</sup>前掲 43, pp.141-142
- <sup>53</sup>福岡市議会事務局：昭和 34 年 福岡市議会会議録, p.79, 1959
- <sup>54</sup>前掲 53, pp.79-80
- <sup>55</sup>福岡市議会事務局：昭和 37 年 福岡市議会会議録, p.97, 1962
- <sup>56</sup>前掲 55, p.175
- <sup>57</sup>前掲 55, p.295
- <sup>58</sup>前掲 55, p.296
- <sup>59</sup>前掲 55, p.296
- <sup>60</sup>前掲 55, p.98
- <sup>61</sup>前掲 55, p.98
- <sup>62</sup>前掲 55, p.296
- <sup>63</sup>前掲 55, p.296
- <sup>64</sup>前掲 55, p.101
- <sup>65</sup>前掲 55, p.135
- <sup>66</sup>前掲 55, p.101
- <sup>67</sup>総務省：<http://law.e-gov.go.jp/haishi/S37HO117.html>
- <sup>68</sup>前掲 55, p.129
- <sup>69</sup>前掲 55, p.135
- <sup>70</sup>前掲 55, p.296
- <sup>71</sup>福岡市議会事務局：昭和 38 年 福岡市議会会議録, p.144, 1963
- <sup>72</sup>前掲 71, p.266
- <sup>73</sup>前掲 71, p.269
- <sup>74</sup>前掲 71, p.269
- <sup>75</sup>前掲 71, p.99
- <sup>76</sup>前掲 71, p.96
- <sup>77</sup>前掲 71, p.96
- <sup>78</sup>前掲 71, p.96
- <sup>79</sup>前掲 71, p.96
- <sup>80</sup>総務省：<http://law.e-gov.go.jp/haishi/S34HO060.html>
- <sup>81</sup>国土交通省国土計画局地方計画課：  
<http://www.mlit.go.jp/kokudokeikaku/keikaku/kyusyu.htm>
- <sup>82</sup>福岡市議会事務局：昭和 39 年 福岡市議会会議録, p.97, 1964
- <sup>83</sup>前掲 82, p.10
- <sup>84</sup>経済企画庁：全国総合開発計画, p.6, 1962
- <sup>85</sup>前掲 84, p.9
- <sup>86</sup>前掲 84, p.9
- <sup>87</sup>前掲 46, pp.12-17
- <sup>88</sup>前掲 82, p.199
- <sup>89</sup>前掲 82, p.199
- <sup>90</sup>前掲 82, p.198
- <sup>91</sup>前掲 82, pp.197-198
- <sup>92</sup>前掲 82, p.210
- <sup>93</sup>前掲 82, p.199
- <sup>94</sup>前掲 82, p.199
- <sup>95</sup>前掲 82, p.211
- <sup>96</sup>前掲 82, p.211
- <sup>97</sup>前掲 82, p.198
- <sup>98</sup>前掲 82, p.198
- <sup>99</sup>前掲 82, p.198
- <sup>100</sup>前掲 82, p.211
- <sup>101</sup>前掲 82, p.211
- <sup>102</sup>福岡市議会事務局：昭和 40 年 福岡市議会会議録, p.273, 1965
- <sup>103</sup>前掲 102, p.273
- <sup>104</sup>前掲 102, p.272
- <sup>105</sup>前掲 102, p.428
- <sup>106</sup>前掲 102, p.276
- <sup>107</sup>前掲 102, p.71
- <sup>108</sup>福岡市議会事務局：昭和 41 年 福岡市議会会議録, p.153, 1966
- <sup>109</sup>前掲 108, p.161
- <sup>110</sup>前掲 108, p.145
- <sup>111</sup>前掲 108, p.149
- <sup>112</sup>前掲 108, p.149
- <sup>113</sup>前掲 108, p.149
- <sup>114</sup>前掲 108, p.72
- <sup>115</sup>前掲 108, p.71
- <sup>116</sup>前掲 108, p.72
- <sup>117</sup>前掲 108, p.73
- <sup>118</sup>前掲 108, p.73
- <sup>119</sup>前掲 108, p.73
- <sup>120</sup>前掲 108, p.190
- <sup>121</sup>前掲 108, p.190
- <sup>122</sup>前掲 108, p.236
- <sup>123</sup>前掲 108, pp.245-242
- <sup>124</sup>前掲 108, p.289
- <sup>125</sup>前掲 108, p.241
- <sup>126</sup>前掲 108, p.239
- <sup>127</sup>前掲 108, p.239
- <sup>128</sup>前掲 108, p.243
- <sup>129</sup>前掲 108, p.190
- <sup>130</sup>前掲 108, p.67
- <sup>131</sup>前掲 108, p.202
- <sup>132</sup>前掲 108, p.69
- <sup>133</sup>前掲 108, p.69
- <sup>134</sup>前掲 108, p.184
- <sup>135</sup>前掲 108, pp.22-23
- <sup>136</sup>前掲 108, p.32
- <sup>137</sup>前掲 108, p.23
- <sup>138</sup>前掲 108, p.24
- <sup>139</sup>西日本新聞：西日本都市診断, 1962.8.29
- <sup>140</sup>西日本新聞：わたしの提案-福岡市都市診断を見て-, 1962.9.11
- <sup>141</sup>前掲 140, 1962.9.11
- <sup>142</sup>西日本新聞：新しい都市・福岡, 1962.9.5
- <sup>143</sup>前掲 139, 1962.8.29
- <sup>144</sup>前掲 142, 1962.8.30
- <sup>145</sup>前掲 6, p.2