

都市計画法制定後から終戦時まで(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 - *

A study on Fukuoka City Planning from 1920s to 1945 - focusing on the concept of the Greater Fukuoka City -

吉野 弘明**・梶田 佳孝***・秋本 福雄****

By Hiroaki YOSHINO, Yoshitaka KAJITA and Fukuaki AKIMOTO

概要

日本では1919年(大正8年)の都市計画法(以下、旧法とする)制定後、1923年(大正12年)に地方都市へ旧法適用が拡大され、福岡市も都市計画施行都市指定を受けて本格的な都市計画が始まった。本研究は1920年代から終戦時までの福岡市の都市計画決定、都市計画事業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(以下、大福岡市論とする)が都市計画に反映されたかを明らかにすることを目的とし、主に内務省が都市計画福岡地方委員会に通達した公文書を中心に各種文献資料調査によって行った。

結論としては、終戦時までの福岡市の都市計画決定から都市計画事業は、用途地域で指定された市の郊外の住居地域で土地区画整理事業が行われたが、市の中心部では行われず、都市計画街路事業で都市が整備された。また、大福岡市論に与えられていた条件が都市計画区域、都市計画街路、用途地域、風致地区の決定、土地区画整理事業、都市計画街路事業に影響を与え、終戦時までの福岡市の都市計画に反映されていた。

1. はじめに

(1) 研究の背景

大正期から昭和期にかけての福岡市は、筑豊の鉱業と北九州一帯の各種工業の影響を受けて急速に発展していたが、それに伴う人口増加の結果として、家屋や施設は無秩序に造られ、都市全体に何の規則も秩序も無かった。福岡市で都市計画を行うべきという風潮が高まる中で、1919年(大正8年)に都市計画法(以下、旧法と呼ぶ)および市街地建築物法が制定され、初めて日本において都市計画制度が確立した。六大都市(東京、横浜、名古屋、京都、大阪、神戸)が都市計画施行都市として指定されたことを受け、福岡市も適用されることを予測して、1920年(大正9年)に「福岡市臨時都市計画準備調査規定」が設けられ、各方面から期待を受けたが、すぐに都市計画適用都市指定を受けることはなく、その活動は衰退していった⁽¹⁾。その後、1923年(大正12年)に旧法の地方都市への適用・拡大により新たに20都市が追加され、福岡市も都市計画施行都市の指定を受け、本格的に都市計画が始まることになった。

(2) 既存研究及び研究の目的

旧法期の都市計画に関する既存研究は、六大都市に関するものを中心に蓄積がなされており、六大都市と比べて地方都市に関するものは少ないが、旧法期の地方都市に関する既存研究として、浅野⁽²⁾は長野の都市計画(街路、公園、地域設定)立案時の計画意図を整理し、特色を明らかにしただけでなく、計画立案の中心人物である山田博愛が長野都市計画に携わった経緯や山田の地方都市に対する考え方についても考察を加えている。福岡市に関する既存研究としては、岡⁽³⁾は、明治後半から現在までを5つの区切りにして、福岡市の都市計画決定による市域拡大や福岡市の街路建設、人口の増加、戦災復興計画などを歴史的に追って、現在までの福岡市形成の様子を考察し明らかにしているが、終戦時までの都市計画決定、事業の一連の流れは追っていない。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することを目的とする。また、旧法が制定される以前に大福岡市の構想が「九州の中心 福岡市大観」⁽⁴⁾という文献で紹介されており、当時の大福岡市の構想がその後の都市計画にどう反映されたかも明らかにする。

(3) 研究の方法

本研究は、各種文献資料調査による。以下に、参考にした資料を示すと、大福岡市論に関しては、「九州の中心 福岡市大観」⁽⁴⁾、県・市史関連資料⁽²⁾を参照した。福岡市の都市計画に関しては、市史関連文献⁽²⁾、国立公文書館所蔵の都市計画公文書⁽³⁾、福岡市役所所蔵の書庫資料⁽⁴⁾を参照した。

*keywords: 旧都市計画法、都市計画、福岡市

**学生会員 九州大学工学部地球環境工学科

*** 正会員 博士(工学) 九州大学大学院助手工学研究院

**** 正会員 工博 九州大学大学院教授工学研究院

(〒819-0395 福岡県福岡市西区元岡744)

2. 大福岡市論について

(1) 大福岡市論とは

大福岡市とは、理想的な発展を遂げた将来の福岡市のことを指していると考えられ、目覚ましい発展を遂げていた旧都市計画法施行前後にこの用語を使用した新聞記事は多く存在する。大福岡市に関する構想で有名なものは、1949年（昭和24年）に運輸省技官として博多港の所長であった大田尾廣治が発表した「大福岡市の構想について」⁽⁵⁾が存在するが、本研究の対象時期（1920年～1945年）では大福岡市に関する構想は確認できなかった。しかし、旧法施行以前の1918年（大正7年）に出版された「九州の中心 福岡市大観」⁽⁴⁾には、大福岡市に関する構想が存在している。この文献は、福岡市が監修して出版されたもので、市の実情が詳細に記載されているだけでなく、当時の識者が考えていた市の実情に対する意見も紹介されている。旧法施行以前にこのような構想が文献として発表されていたことは非常に貴重なことであり、市の意向を基に出版されているこの大福岡市に関する構想はその後の福岡市の都市計画に関係したと考えられるので、本研究では「九州の中心 福岡市大観」⁽⁴⁾を取り扱うことにする。なお、ここに紹介されている大福岡市の構想を以下、大福岡市論と呼ぶ。

(2) 大福岡市とは

まず、大福岡市論には大福岡市がどのような都市かということについて、次のような記載がなされている。

「所謂大福岡市とは福岡市をして独り政治的・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して真に実力ある近代的大都市とならしむるの希望又は理想を謂ふ」⁽⁶⁾

とあり、大福岡市とは、福岡市が単独で政治、交通、学術教育に関して九州の中心となるだけでなく、商業においても一層の発達を遂げて、真に実力のある近代的大都市にしようとする希望又は理想のことであった。

(3) 大福岡市形成の条件⁽⁷⁾

大福岡市を形成するためには、福岡市外に3つの条件、福岡市内に5つの条件を充たす必要があるとされた。以下では、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。

外的条件とは、大福岡市を形成するために福岡市外で充たすべき条件であり、1つ目の条件は博多湾の築港、2つ目の条件は大分（だいふ）鉄道の敷設、3つ目の条件は肥前海岸鉄道の敷設であった。

内的条件とは、大福岡市を形成するために福岡市内で充たすべき条件であり、1つ目の条件は市区整備、2つ目の条件は大濠及び海岸埋立、3つ目の条件は博多駅の移転、4つ目の条件は工業地・住宅区、5つ目の条件は福岡離宮であった。

(4) 外的条件について⁽⁷⁾

a) 博多湾の築港

博多湾の築港とは、博多湾に大規模な築港をすることであった。現在、博多湾の代表的な港である博多港の変遷について紹介すると、1884年（明治17年）に朝鮮圏との貿易に限り日本人船舶の積卸が許可された。1889年（明治22年）に、特別輸出港と定め、

米、麦、麦粉、石炭、硫黄の五品を海外に輸出することを許可された。1897年（明治29年）に特別輸出入港となり外国貿易のための日本人所有の船舶の出入、貨物の輸出入を許され、1900年（明治33年）に、開港と指定され、他の開港場と同じく一般貿易を許可された。しかし、これは名義上、形式上のことで著しい発展は見なかった。

博多港が発展しなかった理由として、

- ① 附近に工業がなく、輸出できるような物産が無かったこと。
- ② 数百年来海外貿易と無関係で、海外貿易との知識経験を欠いたこと。
- ③ 海港が遠浅で、わずかに和船が入れる程度であり、海外貿易船を引き入れることが出来なかったこと。

が挙げられた。その中でも福岡の人が貿易に疎いこと、海岸に一切手が加わっていないことが有力な原因であったとされた。

これらのことから、将来、福岡市が工業化を遂げるためには、博多湾に大規模な築港をする必要があるということから提案されるに至った。

b) 大分（だいふ）鉄道の敷設

大分鉄道とは、鉄道院篠栗線の篠栗駅から鉄道院筑豊線の長尾駅を結ぶ計画であった。筑豊の豊富な炭田を引き入れ、博多湾の築港に連結することを目的とした鉄道であって、大分鉄道が完成すれば、吉塚、篠栗を介して、付近に豊富な未開の炭田がある大分鉄道沿線と福岡市が連結し、博多湾付近に各種工業を実現させる有力な条件を整えることができると考えられていた（図-1）。

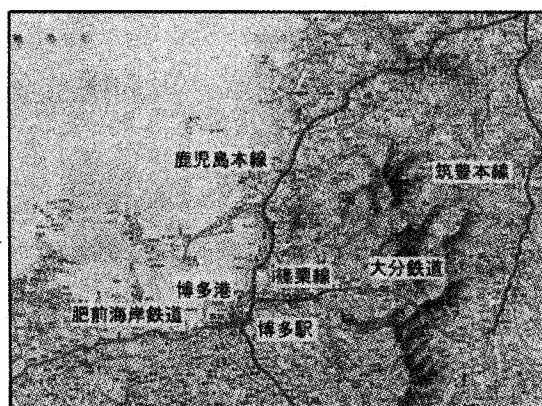


図-1 大分鉄道、肥前海岸鉄道図（「国土地理院発行 大正9年実測図20万分の1（小倉）」に加筆）

c) 肥前海岸鉄道の敷設

肥前海岸鉄道とは、福岡市と唐津・伊万里地方との連絡を強化する目的で提案された。肥前海岸鉄道は、博多湾を中心とした福岡市の交通運輸系統の整備のために必要なことであり、当時の福岡市と唐津・伊万里との交通は鳥栖を経由しなければならず非常に不便であった。さらに、この鉄道が完成すると江戸時代以来貿易港として栄えていた長崎との連絡においても一層便利になることが期待された（図-1）。

(5) 内的条件について⁽⁷⁾

a) 市区整備

市区整備とは、市区拡張と市区改正の意味を併せ持ち、市区拡張とは隣接市町村の合併のことで、市区改正とは統一的街路の設計、道路復員の拡張、建築条例の制定、市街町割の整理等であり、

これらが実現すれば市区整備が出来ると考えられていた。

市区拡張が必要になったのは、次のような問題点があったことが挙げられた⁽⁸⁾。

- ①福岡市以外の隣接町村にまで市街地が及んでいる。
- ②地理上、社会生活上隣接町村も福岡市の一部と見るべきである。
- また、当時の福岡市の街路には次のような問題点があった。
- ③当時の福岡市の市街系統は北から西に走る旧街道、電車通りの2路線のみである。
- ④当時の福岡市の道路幅員は何れも狭く、人道車道の区別があるものが無かった。

これらの問題点より、市町村合併を行い、郊外の街路も含めて一体となって統一的な設計をする必要が生じたために市区整備が提案されるに至った。

b) 大濠及び海岸埋立(図-2)

当時の福岡城址大濠については、面積30万坪あるが利用の方法が決定していないので、埋立が完了すれば一大市街地が得られると考えられていた。

また、須崎裏町及び材木町海岸から西公園までの海浜は、埋立浚渫すれば20万坪の地積が得られ、その埋立地を利用すれば市の財源、市の膨張にも対応できると考えられていた。

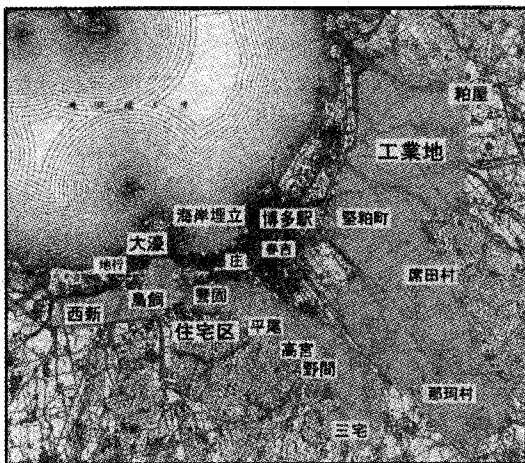


図-2 内的条件(「国土地理院発行大正15年修正図5万分の1(福岡)」に加筆)

c) 博多駅の移転(図-2)

当時の博多駅についての問題点として、次のようなことが挙げられていた。

- ①博多駅の位置が、市の南方発展を阻害している。
- ②博多駅の南の十数鎖間、大曲線、大勾配であるため、運転操作上不便である。

このことから、博多駅は現在の駅の後方に移転し、この跡地を工業地とすることが提案された。もし移転が完了すれば跡地は50万坪の地積が得られ、那珂川、石堂川を浚渫して縦横運輸連絡方法を整備すれば、天下有数の工業地となるとされた。

d) 工業地・住宅区(図-2)

当時の工業地・住宅区に関わる問題点として、次のようなことが挙げられていた⁽⁸⁾。

- ①福岡市の現状は、商店、住宅、工場等が互いに錯雑して建てられている。

- ②工場に隣接する住宅は、煤煙、騒音、振動など保安衛生上有害である。

- ③住宅、工業、商業の地域を制定するべきである。

このことから、工業地として、河川の有効利用ができる堅粕一帯の土地、那珂郡内の席田村、那珂村及び表粕屋の西半分の広大な地面が予定地に提案され、工業用水として那珂川、石堂川(御笠川)、多々良川が利用できると考えられた。

また、当時の住宅区は、地行、春吉、庄方面であったが、市街地の拡大に伴って住宅地を増設する必要性があり、増設予定地として、市の郊外部の警固、平尾、高宮、野間、三宅、鳥飼、西新町が閑静な健康地帯であることから適当であった。

e) 福岡離宮

福岡離宮とは、福岡に皇室の離宮を建設しようとしたことであり、福岡離宮が提案された理由として次のようなことが挙げられていた。

- ①福岡は満州・台湾・朝鮮の間にあるが、福岡市付近に政治上の特殊施設が無いこと。

- ②北海道に離宮があって、九州に離宮が無いこと。

当時対外関係から福岡市が将来重要な地になることが明らかで、福岡還都論も起こっており、このことから皇室の離宮を建設すべきであるという考えが持ち上がった。

3. 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。都市計画区域は、3つの標準に基づいた考えから周辺町村を含めた当時の市域の約6倍という面積で決定された。都市計画街路は1931年(昭和6年)に総延長約184,628メートル、52路線の放射・環状街路網として決定された。用途地域は、1931年(昭和6年)に都市計画区域約12,194.7haのうち、住居、商業、工業、未指定地域が合計4500.6ha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、亀原公園、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の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⁽⁹⁾。(図-1)

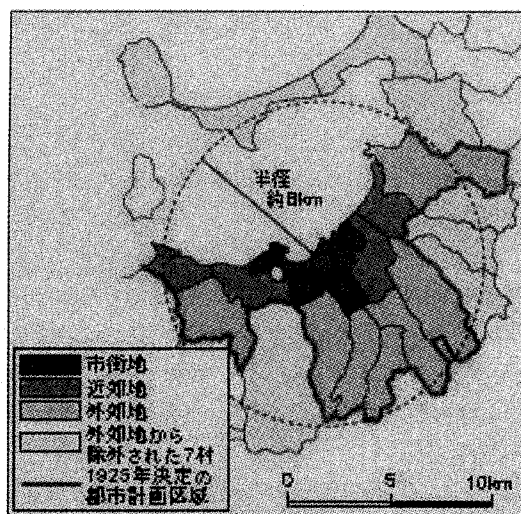


図 - 1 3つの区分と1925年決定の都市計画区域(『都市計画基要 福岡市之部』⁹⁾の「人口増加豫想圖表」、「時間帶圖」に修正・加筆)

区域決定の手法としては、当時の東京等とほぼ同じ手法が用いられ、主に次の3つの標準を考えた⁽¹⁰⁾。

まず、約30年後の人口増加の予測を行った。当時、市街地は人口飽和、近郊は人口増加の状態であったため、将来の人口の増加を郊外地で収容するとして、市とその周辺地域を市街地・近郊地・外郊地に区分し(図-1)、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ている。

次に、人口の予想結果を受けて、人口密度による都市の収容人口を考えている。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している。その結果、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)まで対応できるとしている(表-1)。

表 - 1 都市計画区域の人口飽和の予測⁽¹¹⁾

	面積 (ha)	1920年国勢調査結果		飽和年次(1964年)の予想	
		人口	密度(人/ha)	人口	密度(人/ha)
市街地	945.7	121,980	129	143,285	152
近郊地	1,710.2	46,551	27	129,562	76
外郊地	4,743.0	23,082	5	179,658	38
全区域	7,398.9	191,613	26	452,505	61

最後に、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(図-1)を目安とした。

市周辺部の町村の区域編入の理由としては、千代(市街地)・堅粕(近郊地)は既に市と一帯の市街地であること、姪浜町(近郊地)は石炭産業で重要視されていたこと、河川流域の箱崎(近郊地)・多々良・席田(共に外郊地)の3村は博多湾改修及び重河整備後には工業地として最適であること、八幡・三宅・日佐・那珂・原の5村(全て外郊地)は土地も高燥で、鉄道や道路が整備されており住宅地に適していること、等が挙げられている⁽¹²⁾。

(3) 用途地域の決定⁽¹³⁾

用途地域は1931年(昭和6年)に都市計画街路と同時期に決定された。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)。

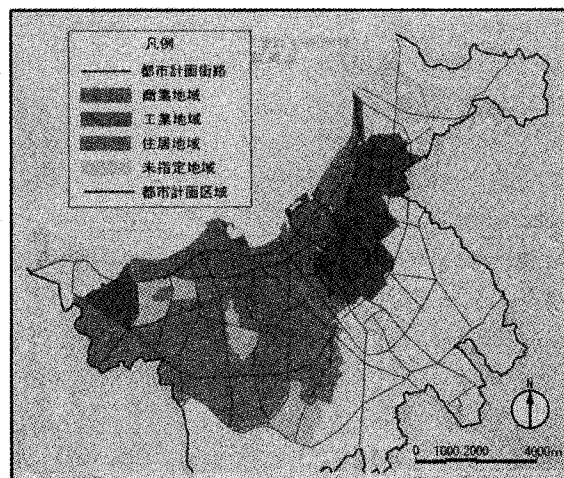


図 - 2 1931年時の都市計画区域、街路、用途地域(『福岡市史 別巻』¹¹⁾の「福岡都市計画街路及風致地区図」に修正・加筆)

住居地域は、大濠・西公園周辺といった既成の住宅地と、商業・工業地域以外の市街地周辺の未開発であった地域で、良好な環境が残され住宅地に適していると判断された市の西部、及び大学周辺の東部地域が指定されている。

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・那珂河川間の旧博多部では現状に沿った指定がなされ、路面電車・幹線道路沿いの地域では商業地域の交通利便性を高めるための指定がなされている。

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。

(4) 都市計画街路の決定⁽¹⁴⁾

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)。決定の背景として博多湾を中心とした「商工都市」としての発展を図るという考えがあり、その理由として、予定されていた博多港の大修築、九州電気軌道の敷設及び開門地下鉄道の開通を挙げている。

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。市街地を起点とする重要地域に向かう放射状の街路として、筑豊炭田へ千代二股瀬線(25m)、工業地域である那珂河川流域へ住吉老司線(15m)、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)をそれぞれ配置している。

(5) 風致地区の決定

風致地区は1935年(昭和10年)に10地区、総面積1,160haで決定された(図-3)。風致地区の決定理由⁽¹⁵⁾としては、福岡市及び市の郊外には古くから「四季ノ遊覧地」として広く知られているものが多くあったが、「漸次宅地トナリ」とあるように、都市の発展とともに住宅地整備が進み、豊かな田園や丘陵などの

自然美が破壊される恐れがあったので、これらの破壊を防ぐことを目的として決定された。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。風致地区の決定状況から、当時「博多湾を中心とする商工都市」としての発展を目指していた福岡市において、一方で自然や観光名所、良好な住環境の保護を計画しているので、商工都市としての発展と、風致の維持・保存を両立させることで、都市としての魅力を高めようとしていた。

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 - 3 1935年決定の風致地区（『福岡市史 別巻』¹¹⁾の「福岡都市計画街路及風致地区図」に修正・加筆）

(6) 都市計画公園の決定⁽¹⁶⁾

都市計画公園は、都市計画地方委員会で、1931年（昭和6年）頃から風致地区の設定とともに公園計画の準備を進められていたが、公園計画は街路、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、亀原公園、1944

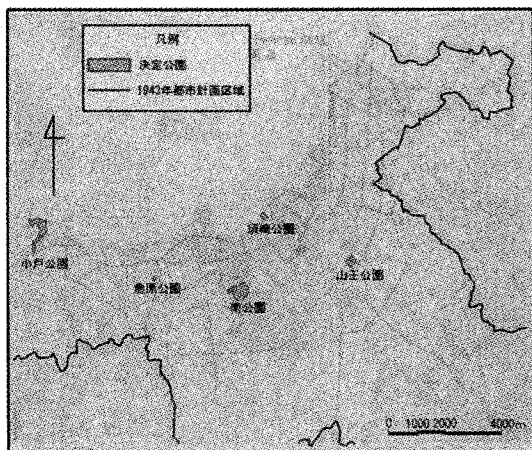


図 - 4 1943年都市計画公園決定状況（『公文雑纂』¹⁴⁾～¹⁶⁾の「福岡都市計画公園決定ノ件」付属の図に修正・加筆）

年（昭和19年）に箱崎公園が決定された。終戦時までに決定さ

れたのは、6公園、合計約60haであった（図 - 4）。

(7) 大福岡市論と都市計画決定

大福岡市論と都市計画決定の関係については、外的条件の博多湾の築港、内的条件の市区整備、大濠・海岸の埋立、工業地・住宅地の条件が都市計画決定に反映された。以下に、各都市計画決定との関係を示す。

a) 都市計画区域の決定

都市計画区域の決定（1925年）では、大福岡市論の「市区整備」が反映された。都市計画区域は都市計画決定が可能となる範囲のことであり、「市区整備」は、市区改正と市区整備を含んでいて、その内容は市街化が進んでいた隣接町村との合併とそれら町村との統一的な街路の設計、道路幅員の拡張、建築条例の制定、市街町割の整理等であり、つまり「市区整備」とは合併町村と一体となって設計、計画を行いたいということであった。よって、都市計画区域の決定により、決定区域では統一的な都市計画が行えることになったので、一体となった設計を行いたい大福岡市論の「市区整備」が都市計画区域の決定として反映、実現したのである。

b) 都市計画街路の決定

都市計画街路の決定（1931年）では、大福岡市論の「博多湾の築港」、「市区整備」が反映された。都市計画街路の決定では、街路決定の『理由書』に博多港の大修築により、将来は「博多湾を中心とする商工都市」とすべきとあることから、「博多湾の築港」が街路網決定の理由に取り入れられた。また、周辺の町村も含め統一的な街路の設計を行いたかった「市区整備」が、市域を越えて設定された都市計画区域の基で統一的な街路である都市計画街路が決定されたことで反映、実現された。

c) 用途地域の決定

用途地域の決定（1931年）では、「工業地・住宅区」が反映された。大福岡市論の「工業地」は工業用水だけでなく海陸運輸の手段として那珂川、石堂川（御笠川）、多々良川が利用できる堅粕一帯の土地、那珂郡内の席田村、那珂村及び表粕屋の西半分の広大な地面を工業地にすべきとの考えだったが、実際に工業地域として、須恵川、宇美川、御笠川、那珂川といった各河川流域が水陸交通運輸の施設をなすに適するという理由で、市の東部が工業地域とされたことから用途地域の決定として反映されたことがわかる。また、「住宅区」は、西北風が少なく閑静な健康地帯として、警固、平尾、高宮、野間、三宅、鳥飼、西新町の西南部地域が住宅地に適しているという考えであったが、実際に住居地域に指定された地域も、丘陵が起伏し、風物快適という理由で、市の南西部が住居地域に指定されたことから用途地域に反映されたことがわかる。

d) 風致地区の決定

風致地区の決定（1931年）では、大福岡市論の「大濠埋立」が反映された。「大濠埋立」は、福岡城跡地の大濠を埋め立てれば有効な利用ができるという考えから提案されたものであるが、実際に1925年（大正14年）に埋め立てが行われ、1927年（昭和2年）に大濠公園が開園し、その後、風致地区として大濠公園が指定されたことにより、「大濠埋立」の提案が風致地区の決

定に影響を与え、反映されている。

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に土地区画整理事業として15地区が認可された（図-5、表-2）。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」は共同で、その他は組合施行であり、地主など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⁽¹⁷⁾。

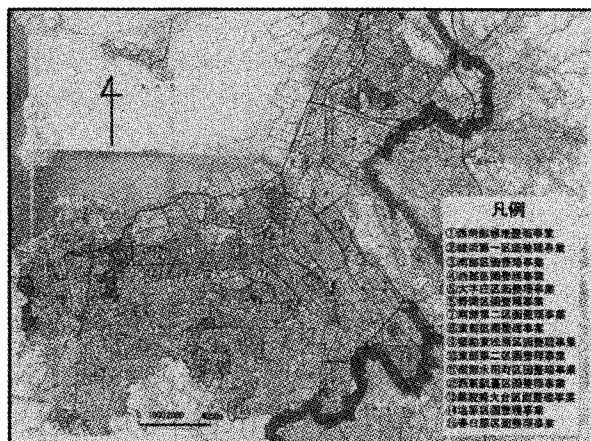


図-5 終戦時までに認可された土地区画整理事業（福岡市都市整備局都市開発部管理課編集「土地区画整理施行図（平成17年度発行）」に修正・加筆）

表-2 区画整理施行一覧表⁽¹⁸⁾

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
堅粕東松原	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
薬院火鉢台	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

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「土地区画整理事業奨励規定」が規定されたことに起因する。この「土地区画整理事業奨励規定」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。

土地区画整理事業と用途地域指定との関係を見ていくと、用途地域の指定を受ける1931年（昭和6年）までに、市の西南部地

域の7地区で組合認可、事業に着手しており、1931年（昭和6年）の用途地域の決定では当時土地区画整理事業施行中の市の西南部と未開発の郊外部が住居地域に指定され、用途地域は土地区画整理事業による住宅地整備に後追いの形で行われた。また、指定後には、工業地域でも東部土地区画整理事業、東部第二土地区画整理事業といった大規模な土地区画整理事業によって住宅地整備が行われるが、終戦時までは完了しなかった。実際に終戦時までに完了したのは、住居地域（未指定地域も含む）で7地区、工業地域で2地区が完了し、終戦時までは主に住居地域で宅地整備を目的とする土地区画整理事業が行われた（図-6）。

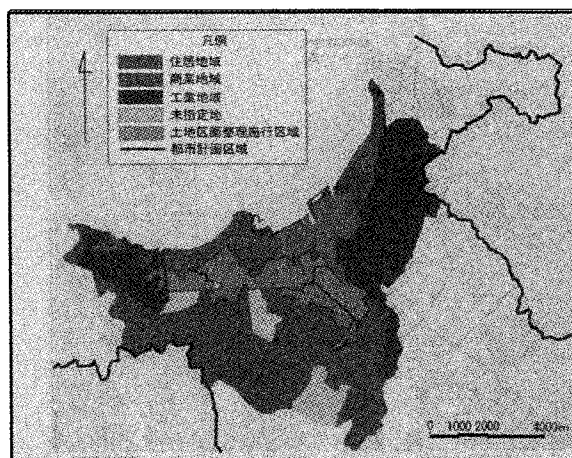


図-6 1945年時用途地域内事業完了区域（「福岡市史別巻」⁽¹⁾の「福岡都市計画街路及風致地区図」に修正・加筆）

(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⁽¹⁹⁾。終戦時までに街路事業として決定された路線の区間を図-7に示す。

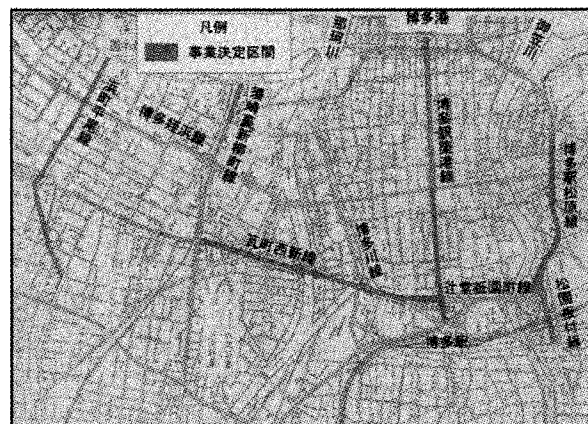


図-7 都市計画街路事業路線決定区間（「公文雑纂」¹の「福岡都市計画街路事業図」に修正・加筆）

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。

(3) 大福岡市論と都市計画事業

a) 土地区画整理事業

土地区画整理事業では、大福岡市論の外的条件の「肥前海岸鉄道の敷設」、内的条件の「大濠埋立」、「住宅区」が関係していた。土地区画整理事業では、外的条件の「肥前海岸鉄道」が北九州鉄道として市の西南部で開通したことで「大濠埋立」後に大濠公園が完成したことが、交通網の拡充、大公園の設置による市の西南部での住環境の改善となり、内的条件の「住宅区」が住宅地整備を目的とした土地区画整理事業によって整備された。よって、外的条件の「肥前海岸鉄道の敷設」、内的条件の「大濠埋立」が土地区画整理事業に影響を与え、「住宅区」が土地区画整理事業で実現したことで、これらの条件が反映されていることがわかる。

b) 都市計画街路事業 (図 - 8)

都市計画街路事業では、大福岡市論の外的条件の「博多湾の築港」、内的条件の「市区整備」、「海岸埋立」が反映された。実際に博多湾で博多港の整備事業が行われたことで、博多駅と博多港を結ぶ街路の必要性が高まり、1935年(昭和10年)に「博多駅築港線」が事業決定され、1943年(昭和18年)に完成したので、「博多湾の築港」、「市区整備」の提案が都市計画街路事業として反映された。

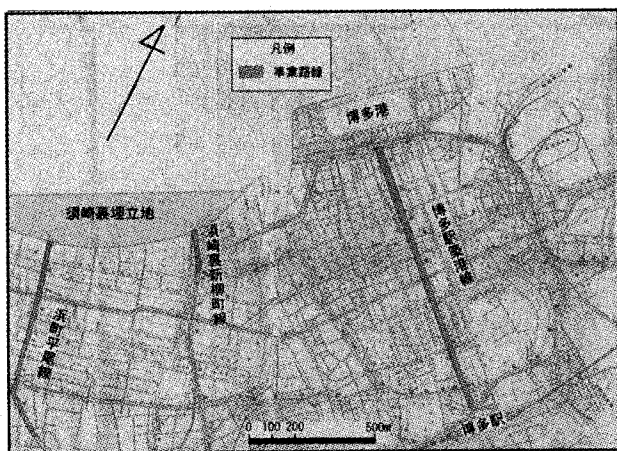


図 - 8 1943 年時都市計画街路事業路線図 (「公文雑纂」¹⁾
⁷⁾ の「福岡都市計画街路事業図」に修正・加筆)

また、博多湾での博多港整備事業により、西公園下から須崎裏にかけての海岸が埋め立てられて、「海岸埋立」の条件が実現し、その埋立地で1936年(昭和11年)に博多築港記念博覧会が予定され、博覧会のために「須崎裏新柳町線」、「浜町平尾線」が事業決定された⁽²⁰⁾。よって、大福岡市論の「海岸埋立」の条件が都市計画街路事業の決定に影響を与え、反映されていることがわかる。

5. 結論

本研究では、終戦時までの福岡市の都市計画決定、事業を整理し、大福岡市論と都市計画決定、事業の関係について言及した。

まず、終戦時までの福岡市の都市計画を整理する。終戦時までに福岡市では、都市計画区域、都市計画街路、用途地域、風致地区、都市計画公園の決定が行われた。

1925年(大正14年)の都市計画区域の決定では、福岡市と周辺の4町7村を包含する区域で決定された。区域決定にあたっては内務省と都市計画福岡地方委員会が意見を交換しながら決定に至り、「都市計画区域決定理由書」から将来的に区域内町村が担う役割を具体的に予測し、また、区域決定の手法としては、人口の増加予測・許容人口密度による飽和人口の設定・交通時間帯による地理的範囲の設定の3つの標準を基にしていた。

1931年(昭和6年)に決定された用途地域と都市計画街路について、用途地域は、住居地域が現住宅地と未開発の郊外地、工業地域が河川流域や市の東部に将来の発展を考えて現状より拡張して、商業地域が現状に沿った形で指定された。また、市域拡大に伴って用途地域の追加決定も行われた。都市計画街路は、博多港及びその背後の市街地を中心に、後方の筑豊炭田や工業地域としての発展を考えていた河川流域及び市の東部、さらには住宅地開発を予定していた市の西部等の重要地域へ放射状の街路網で決定された。

1935年(昭和10年)の風致地区の決定では、10地区、総面積約1,160haが決定された。都市の発展に伴って景勝地や史跡などが破壊されることを防ぐ目的で決定されており、当時の福岡市が商工都市としての発展を目指す一方で自然や良好な環境を保存していく方針であった。1941年(昭和16年)から1944年(昭和19年)にかけての決定された都市計画公園は、6地区、総面積60haであった。この決定には公園の役割として市民の慰楽や風紀の維持の目的に加えて、戦時中の避難地としての目的も与えられていた。

また、終戦時までの都市計画事業は、土地区画整理事業、都市計画街路事業を整理した。土地区画整理事業は、終戦時までに15地区が認可され、「堅粕東松原」は共同、「春日原」は県、それ以外は全て組合施行の区画整理であった。福岡市で土地区画整理事業が盛んに行われたのは、県に土地区画整理事業奨励規定が設けられていたことが理由であった。土地区画整理事業と用途地域の関係については、現住宅地に後追いの形で用途地域が指定され、終戦時までは市の西南部の住居地域を中心に土地区画整理事業が実施された。

都市計画街路事業については、終戦時までに52決定路線中、9路線が事業認可され、5路線の街路事業決定区間が完了した。終戦時までの市の中心部での都市の整備は区画整理ではなく、都市計画街路事業でなされた。

大福岡市論が都市計画決定、事業にどう反映されたかについては、外的条件の博多湾の築港、内的条件の市区整備、大濠埋立、工業地・住宅区が都市計画決定に反映された。実際に博多湾で、国の直轄事業で博多港整備事業が行われたことで、将来の発展を

期待して博多港を中心とする都市計画街路網が決定され、市町村合併を行い、統一的な街路設計を行いたい市区整備が、実際に市だけでなく周辺の町村も含めた範囲で一体的な計画できる都市計画区域を決定し、その区域内で統一的な街路網が決定され実現した。大濠埋立は、大濠埋立後の大濠公園が風致地区に指定され、工業地・住宅区は、市の西南部が住居地域、市の東部が工業地域として用途地域の指定を受けたことで反映された。大福岡市論と都市計画事業については、外的条件の肥前海岸鉄道の敷設、内的条件の大濠埋立、住宅区が土地区画整理事業に、外的条件の博多湾の築港、内的条件の市区整備、海岸埋立が都市計画街路事業に反映されていた。

最後に終戦時までの福岡市の都市計画決定から都市計画事業の流れとしては、市の郊外部では住居地域に指定された西南部中心に土地区画整理事業による宅地整備が行われ、市の中心部では都市計画街路事業で街路整備が行われたが、決定から事業へは戦争を挟んだこともあり、あまり進捗せず、終戦時までは事業として多くの成果を挙げることはできなかった。

補注

- (1) 参考文献1) pp548 を参照。
- (2) 参考文献1), 4), 5), 7) を参照。
- (3) 参考文献10), 12)～16) を参照。
- (4) 福岡市で行われた各土地区画整理事業の基本情報が掲載されている「組合施行区画整理事蹟」を閲覧、参照。
- (5) 「大福岡市の構想について」は、1949年に運輸省技官として博多港事務所所長であった太田尾廣治が発表したものであるが、構成は大きく前編・後編に分けられ、前編では福岡市の歴史を追って、後編で大福岡市の構想を提案している。
- (6) 参考文献4) pp109。
- (7) 参考文献4) pp83-114 を参照。
- (8) 参考文献1) pp591-598 を参照。
- (9) 参考文献8) pp418-421 を参照。
- (10) 参考文献9) pp27-35 を参照。
- (11) 参考文献8) pp421-423 を参照し、作成。
- (12) 参考文献8) pp421-422 を参照。
- (13) 参考文献10)「福岡都市計画地域決定ノ件」を参照。
- (14) 参考文献10)「福岡都市計画街路決定ノ件」を参照。
- (15) 参考文献13)「福岡都市計画風致地区決定ノ件」を参照。
- (16) 参考文献14)～16) を参照。なお、箱崎公園に関しては公的資料を入手できなかったため記載していない。
- (17) 参考文献7) pp971 を参照。
- (18) 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)」の区画整理施行一覧表を引用。
- (19) 参考文献7) pp962 を参照。
- (20) 参考文献7) pp942 を参照。

参考文献

- 1) 福岡市役所：『福岡市史 第二巻大正編』、福岡市役所、1963年。
- 2) 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、pp887-882、2002年。
- 3) 岡道也：「福岡市の都市空間」、『URC』、vol.52-56、(財)福岡都市科学研究所、2002-2003年。
- 4) 福岡市大観編集所：『九州の中心 福岡市大観』、博文社、1918年。
- 5) 福岡市役所：『福岡市史 第三巻昭和前期編』、福岡市役所、1968年。
- 6) 財団法人西日本文化協会：『福岡県史 産業経済(二)』、福岡県、2000年。
- 7) 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年。
- 8) 内務省都市計画課：『都市計画要鑑(復刻版)第5巻』、柏書房、1988年。
- 9) 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年。
- 10) 国立公文書館：「福岡都市計画地域決定ノ件」、「福岡都市計画街路決定ノ件」、昭和6年、公文雑纂、第三十八巻、都市計画四。
- 11) 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区帳』、福岡市役所、1968年。
- 12) 国立公文書館：「福岡都市計画地域決定ノ件」、昭和6年、公文雑纂、第三十八巻、都市計画四。
- 13) 国立公文書館：「福岡都市計画風致地区決定ノ件」、昭和10年、公文雑纂、第三十七巻、都市計画二。
- 14) 国立公文書館：「福岡都市計画公園決定ノ件」、昭和16年、公文雑纂、第七十八巻、都市計画一。
- 15) 国立公文書館：「福岡都市計画公園追加決定ノ件」、昭和17年、公文雑纂、第百二十二巻、都市計画十三。
- 16) 国立公文書館：「福岡都市計画公園追加決定ノ件」、昭和18年、公文雑纂、第百五十一巻、都市計画十五。
- 17) 国立公文書館：「福岡都市計画街路事業及其ノ執行年度割ノ件」、昭和15年、公文雑纂、第七十七巻、都市計画二。