

【特別連載】北九州地域における交通と都市の発展（前編）

北九州エアターミナル株式会社代表取締役社長 片山憲一[†]

1. はじめに

私は北九州市役所で長い間、地域開発の仕事に携わり北九州地域の発展過程、とりわけ産業の発達と交通の変遷、交通の拠点性と都市の盛衰に接し、これらが複雑に絡み合っている今の北九州市が形成されてきたことに興味をもった。また、歴史的な街ではなかった地域が都市に成長するには地理的な要因に加え、国の地域開発計画などの何らかのきっかけと、結果として具体的な国のプロジェクトを地域に導入することが都市の発展に大きな役割を果たしてきたことを強く感じた。

特に、公共財の道路や港湾などは、その整備が国の予算に大きく左右される。北九州の都市形成は筑豊地域の石炭の存在に加えて官営八幡製鉄所立地に始まったといわれているが、北九州市の都市形成過程に交通がどのような役割を果たしたかを、一度立ち止まって整理しておくことは有意義と考えた。

ここでは鉄道、路面電車、バスといった都市内の交通機関や市街地形成に寄与した道路などに着目し、北九州における交通と都市の発展のかかわりについて明治期から現在までを、主なエポックで区分しながら整理し、考察を試みた。

市役所の先輩である出口隆氏が平成11年にまとめられた博士論文「北九州工業地帯の形成と鉄道の役割に関する研究」（出口，1999）の中で、この問題について明治から大正期の北九州創成期における鉄道を中心とした状況について論じておられる。参考としたい。

2. 明治時代の「まち」と交通

2.1 日本における鉄道整備

明治維新後、殖産興業を加速させるため、何より早期に鉄道敷設が決定された。当初は東京と京都とを結び神戸に達する幹線、それに連なり横浜と敦賀への支線が示され、新橋～横浜間が日本における最初の鉄道として明治5（1875）年に開業した。当初、明治政府は資金不足で、また、民間にも鉄道事業に手を上げるものがなかったため、100万ポンドの外債を発行して資金を調達した。

国内の鉄道整備は、国鉄の分割民営化まで大まかに5つのステージにわかれる。

- ① 国策として鉄道整備に着手した時期（19世紀半ば～）
- ② 官民連携により主要幹線整備を加速させた時期（19世紀後半）

[†]国際東アジア研究センター（ICSEAD）協力研究員／北九州市立大学特任教授。本稿の執筆にあたってICSEADの田村一軌上級研究員からサポートをいただいた。この場を借りて感謝したい。

- ③ 全国主要幹線ネットワークを国有化した時期（20 世紀前半）
- ④ 戦後復興と近代化投資を促進した時期（戦後～1960 年代）
- ⑤ 主要幹線投資が完了したのちの時期（1970 年代～1980 年代半ば）

これらの時代区分や、先に述べた出口（1999）あるいは守田、神谷（1989）などの文献を参考にしながら、まず明治期における北九州地域の鉄道整備経緯を整理したい。

1.2 北九州地域における明治期の鉄道整備

明治政府の資金不足から官民が連携して鉄道主要幹線の整備を促進した 19 世紀後半、九州においては、明治 16（1883）年に門司から熊本までの鉄道整備を福岡県令の岸良俊介が上申し、明治 21（1888）年に九州鉄道株式会社（以下、九州鉄道）に免許状が下付されたことで、九州内の幹線鉄道整備が始まった。

現北九州市域の鉄道整備は九州鉄道という民間主導で、明治 25（1892）年の鉄道敷設法公布前に完成しているが、国が進めた幹線整備の一環として企図されたものである。起点となった門司浦や市内のルート選定の経緯については、前述の出口（1999）に詳述がある。この鉄道を建設中の明治 22（1889）年 4 月、門司村、田ノ浦村、小森江村が合併して文字ヶ関村となるが、鉄道の起点付近の旧門司村にあった港は地の利の良さから同年 11 月に国の特別輸出貨に指定された。

現北九州市域の鉄道整備の経過をみると、明治 24（1891）年 4 月に九州鉄道の第一工区として門司～小倉～大蔵～遠賀（32.2km）が完成した。開設当初、現北九州市域内に設置された駅は門司、大里、小倉、黒崎、折尾の 5 駅である。駅が設置された当時の各町村における人口は、統計のある明治 22 年（1889）時点で門司駅があった文字ヶ関村は 3,060 人、大里駅があった柳ヶ浦村 3,000 人、小倉町 1 万 5,070 人、黒崎村 3,886 人、折尾駅があった洞南村は 3,386 人であった（現市域全体では、8 万 9,589 人）。参考までに同年の福岡市（明治 22 年市施行）の人口は 5 万 3,041 人（当時の市域）であった。

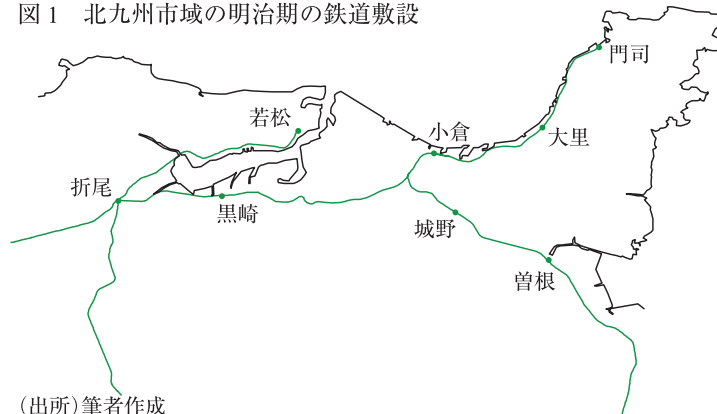
幹線鉄道ではないが、九州鉄道の開通と同じ明治 24（1891）年 8 月、筑豊の石炭を舟運から鉄道輸送に転換し、直接若松港とつなぐことを目的にした筑豊興業鉄道（筑豊鉄道と改称後、明治 34 年に九州鉄道が買収）の直方～若松も完成している。開業時、現市域の駅は折尾、若松である（二島駅は明治 32 年 8 月開業）。若松村と実際に駅舎があった修多羅村とを合わせた人口は明治 22 年で 3,800 人であった。なお、明治 40 年の九州鉄道国有化後、折尾駅の連絡設備を充実させた。

また、明治 28（1895）年 4 月には九州鉄道が第 13 工区である小倉～行事（行橋市）を完成させている。この鉄道は、田川郡の石炭を豊前海側の港に出すために整備された豊州鉄道（明治 34 年に九州鉄道が買収）の行事～田川伊田（明治 28 年 8 月完成）と連結する目的もあった。これは現在の日豊本線で、開設時の現市域の駅は城野と曾根（現下曾根）であり他に荻田駅があった。

このように北九州においては、都市化が始まる前の明治中期には、骨格をなす主な鉄道が既に完成していた。

明治 34（1901）年になると日清戦争（1894 年）の賠償金をもって建設されていた官営八幡

図1 北九州市域の明治期の鉄道敷設



製鉄所が完成する。翌年の明治35(1902)年12月、勾配が急で長編成の列車の運行が困難であった大蔵経由（当初、陸軍から艦砲射撃の届かない内陸を通るように指示された）に代わる戸畑廻り仮線（現在の鹿児島本線ルート）が完成した。これにともなって設置された八幡駅（現八幡駅より約1km東）で官営八幡製鉄所の構内線がはじめて九州鉄道に接続された。

その後、鉄道沿線（特に駅周辺）に企業が立地しはじめ、次第に工業地帯が形成されていく。出口（1999）では、門司の特別輸出港指定や官営八幡製鉄所を想定して鉄道計画がなされたのではなく、鉄道整備が後の企業立地などを促進したとしている。『北九州市史』（北九州市史編さん委員会編、1991）のなかに石炭積み出し用の港の整備なども鉄道が主導したとの記述がある。九州鉄道は、鉄道国有法（明治39年）によって明治40（1907）年7月1日に国有化された。翌明治41（1908）年4月に枝光駅が開業、同年7月に海岸沿いの戸畑廻り線が本線に昇格した。同じ年の7月、遠賀郡香月の石炭輸送を目的にした香月線（筑豊線中間～香月、3.5km）が完成している。また、国有化後折尾駅の改良で筑豊の石炭を直接、八幡、戸畑、小倉、門司に大量に運べるようになったことが工場地帯の発展に寄与した。

これまで述べてきたように北九州市域の明治期の鉄道敷設は、国が進める国内主要幹線に加えて筑豊の石炭輸送用として整備されたことがわかった（図1）。なお、若松港は明治31年時点では干潮時水深4mで700t積み以下の汽船しか通行できなかったが、明治39年には水深6mとなった。鉄道の整備後、積出港が整備されたことがわかる。

1.3 北九州を形づくった九州電気軌道

ここで、鉄道整備後の沿線の主な工場等の立地状況を見てみよう。

九州鉄道が開通した明治24（1891）年に小倉町金田に九州鉄道小倉工場が完成した。また、同年小倉中島に千寿製紙（後の十条製紙）が操業を開始した。明治27（1893）年に黒崎に大阪川口セメントが、門司には浅野セメント、門司鉄工が操業している。明治29（1895）年には戸畑牧山に筑豊骸炭製造（三菱骸炭製造）が、明治34（1901）年には前述の官営八幡製鉄所が完成した。明治37（1904）年に大里製糖所、明治39（1906）年に小倉製鋼所、明治41（1908）年に東京製綱、明治44（1911）年に大里製粉所が立地した。明治45（1912）年には戸畑鋳物（日立金属）、大里の帝国麦酒、九州電線、八幡の安田製釘など多くの企業が操業を始めている。

これらにともなう、北九州市内の人口も急速に増えた。当時人口が一番多かった門司（約3.4万人）は明治32（1899）年に、二番目に多かった小倉（約3万人）は明治33（1900）年にそれぞれ市制を施行した。現北九州市域における人口は明治33（1900）年時点で17万1,884人、明治40（1907）年には、23万8,285人になっている。

周辺の交通機関が整っていない中、各駅や工場から徒歩圏で居住地が拡大する。門司は港と駅に近い平地から谷沿いに住宅が山に向かって伸びた。官営八幡製鉄所は板櫃村荒生田と黒崎村前田に官舎を作った。幕末に藩庁を移した小倉は旧城下に土地の余裕があり現在の国道3号の内側と各街道沿いに住戸が増えた。

増え続ける人口を背景に、明治38（1905）年10月に門司電気軌道が門司～小倉を、明治39（1906）年7月には八幡馬車鉄道が小倉～八幡の軌道敷設免許をそれぞれ別々に取得した。しかし、明治41年12月、政府の合併勧奨により両社は合併し九州電気軌道会社（西日本鉄道の源流）として両免許区間を整備した。明治44（1911）年6月に門司市東本町から遠賀郡黒崎まで24kmを完成させた。明治44（1911）年6月10日付門司新報によると、九州電気軌道の開通で九州鉄道の門司～小倉の門司駅の1日利用者が約2割（1,265人→245人）に激減したとの記事がある。このようなことや、戸畑回り仮線が明治41年に本線に昇格したこともあり、ルートが近接し勾配に課題があった九州鉄道の大蔵経由線は、九州電気軌道の完成後3ヵ月余の明治44（1911）年9月末に廃止された。引き続き九州電気軌道は明治45（1912）年には大門～戸畑渡場（大門～三六は専用軌道）を供用させた。開通後は電気軌道沿線に住宅が張り付いていった。北九州という連坦した都市軸の形成を促進したのは、九州電気軌道の電車（一部専用軌道）によるところが大きい。『西日本鉄道100年史』（西日本鉄道株式会社百年史編纂委員会、2008）によると、九州電気軌道で使用された電車は、八幡製鉄所などの創業や相次ぐ工場の立地に伴う人口集積を見込んで、北九州地域の市・町の街の中心地をつなぐ高速電車として阪神電鉄（明治38年供用）をモデルに計画された大出力・高速運転対応のボギー車を導入したとある。

視点を換えよう。明治27（1894）年～28（1895）年の日清戦争終結後の三国干渉（1895年）以降、ロシアとの緊張が高まった。このため、中国大陸への玄関の位置にあった北九州、小倉北方に第12師団や歩兵47連隊ほか大規模な軍隊が次々に駐屯した。余談だが、森鷗外は明治32年6月に第12師団の軍医部長として小倉に赴任し明治35年3月に離任している。鷗外の短編「鶏」には九州鉄道門司～小倉の車窓風景や小倉の街の様子が出てくる。駐屯部隊の拡大で増大する交通需要に対応するため、明治39（1906）年に小倉軌道（当初は小倉馬車鉄道）が香春口から城野まで馬車鉄道を敷設し、翌明治40（1907）年にこれを北方まで延伸した。この北方線は大正9（1920）年に電化、昭和7（1932）年には魚町まで延伸され九州電気軌道線と接続した。これら多くの電気軌道（路面電車）は北九州地域の住民の足として20世紀末まで長く機能することになった。

1.4 街道から脱皮できなかった明治期の道路

江戸時代、長崎街道の起点（常盤橋）であった小倉は、九州全域から街道が集まり、長崎街道のほか大分方向の中津街道、田川方向の香春街道、博多方向の唐津街道などの起点となつて

いた。明治政府は鉄道を優先させたため、道路整備は遅れた。このため、明治24（1891）年の九州鉄道の完成までは、旧街道を使った徒歩、人力車および馬などが陸上の主な交通手段であった。

過去の文献から推測すると、当時の街道幅員は宿場で4間（7.2 m）、それ以外は2.5間（4.5 m）～3間（5.4 m）、峠越え区間は1間（1.8 m）程度と思われる。

明治9（1876）年太政官達第60号で国道、県道、里道がおかれ、夫々1～3等で道幅が決められた。しかし明治18（1885）年には国道の等級が廃止され、すべて幅員7間（12.7 m）となった。これが所謂全44路線の明治国道で、現北九州市域では長崎、中津、唐津の旧街道3本が指定されていた。

因みに東京から沖縄までの明治国道4号が、山口県赤間が関（現下関）から大里（だいら）経由で小倉～黒崎～木屋瀬（こやのせ）につながっており、市内では長崎街道のルートと一致していた。

『北九州市土木史』（北九州市産業史・公害対策史・土木史編集委員会土木史部会、1998）によると、明治22（1888）年に福岡県会で常盤橋の架替えが決議され、規模は不明だが明治23（1889）年に鉄製の橋が完成したと記録にある。また、明治19（1886）年には大里～門司間を国道にする建議がなされたが、その時は実現せず、明治24（1891）年に国道になったとの記録が残っている。同様に明治国道34号は小倉～戸畑～若松～芦屋となっており、唐津街道のルートである。明治国道35号は旧中津街道で、小倉～苅田～行事…となっている（内務省告示6号「国道表」）。経路地は明記してあるが、街道時代から改良された形跡はほとんどない。その後、日清戦争、日露戦争（1904～05年）を経験し、兵員輸送などの観点から道路予算が拡充され軍用道路が若干整備された。

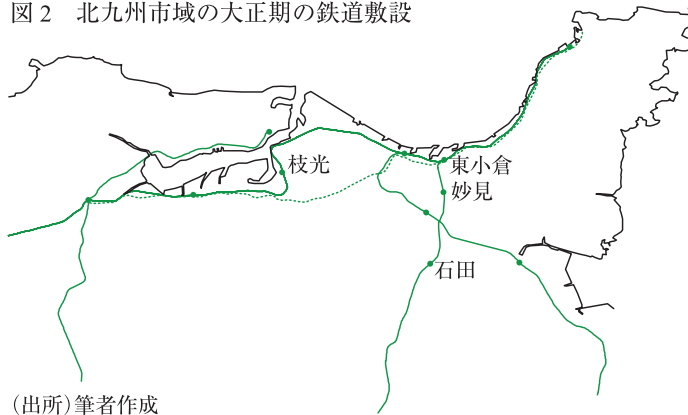
参考だが、斎藤（1987）によると、日本国内で自動車が始めて走ったのは明治33（1900）年頃との記載が多く文献にあることがわかる。自動車ではないが、小倉では明治39（1906）年に旧香春街道が拡幅され前述の北方駐屯地に向けた馬車鉄道が開通した。

明治33（1900）年に陸地測量部によって測図された5万分の1地形図を調べても、旧街道のルート以外に旧市町村間をつなぐ道路は確認できない。

域内道路では、旧市時代の『戸畑市史』（戸畑市役所、1939）に、明治34（1901）年に戸畑大渡通～八幡間の一部で県道工事竣工の記録がある。また、『門司市史』（門司市役所、1933）には庄司町～畑田町（6.8km）などの道路が完成した記録が残っている。中村（2000）によると、福岡市では明治41（1908）年に初めて自家用乗用車が出現し、県庁～千代村間（現明治通り）に10間（18 m）道路が完成した記述がある。

現北九州地域においては、官営八幡製鉄所の立地以降、明治末から急速な工業化が始まったが、企業立地に必要な物流は港と鉄道が大きく貢献していた。明治期は国道、県道、里道など道路の指定はしたものの馬車を中心の軍事輸送用など限られ、道路整備はあまり進まなかった。

図2 北九州市域の大正期の鉄道敷設



(出所)筆者作成

2. 大正期から戦前の交通

2.1 鉄軌道の進展と工業の発達

明治期の項で述べたように、大正時代に入るまでに九州鉄道（明治40年国有化）、九州電気軌道の主な路線は完成していた。大正3（1914）年に、九州電気軌道は黒崎～遠賀郡折尾（5.1 km）を完成させた。

また、小倉鉄道は大正4（1915）年、田川郡の石炭を港へ出すために新たに金辺トンネルを貫いて東小倉～上添田の鉄道を完成させている（図2）。起点側から東小倉駅、妙見駅、石田駅があった。門司では、田ノ浦・大久保地区の活性化を促進するため門司築港会社が大正12（1923）年に門司市日ノ出町9丁目～田ノ浦（2.5km）の路面電車線を供用した（昭和11年廃止）。

物流を担う主な鉄道が明治期に完成したこと、また九州電気軌道は電力供給事業も行ったこともあり、大正期に入ると駅周辺に限らず鉄道沿線に多くの企業が立地し始めた。大正3（1914）年には戸畑牧山の三菱炭灰製造跡地に旭硝子牧山工場が立地した。翌大正4（1915）年には黒崎に安川電機製作所、大里には鈴木商店冶金部（後の日本精鉱大里精錬所→神戸製鋼）が立地、さらに大正5年（1916）年には戸畑に明治製糖、若松に東海鋼業が操業を開始した。大正5（1916）年の現北九州市域の人口は35万人を超え、九州鉄道開通後の25年間で約4倍になっている。このため、町域が狭く宅地が少なかった戸畑では、大正5年から軌道沿いに盛んに耕地整理・区画整理事業が施行された。

大正6（1917）年には小倉に東洋陶器が立地、翌大正7（1918）年には門司に山九、小倉に浅野製鋼所、黒崎では黒崎窯業が操業を始めている。若松では大正11（1922）年に服部製作所（現日本鉄塔若松工場）が稼働した。このように企業立地が続いたことで大正12（1923）年の国定教科書に「北九州工業地帯」という表現が出てくる。この年の現北九州市域人口は、47.5万人であった。相次ぐ企業進出と人口増の結果、大正3（1914）年に若松が、大正6（1917）年に八幡がそれぞれ市制を施行、少し遅れて大正13（1924）年に戸畑が市となった。

急激な人口増で、いろいろな都市問題が顕在化してきた。そこで大正12（1923）年5月、門司、小倉、八幡、若松（市制が遅れた戸畑は大正14年）の4市が都市計画の適用都市となった。北九州市史編さん委員会（1987）の中の適用区域を定める際の文言に「交通機関の相当普及し

表1 北九州工業地帯成立頃からの路面電車の利用者数(単位：人／日)

年次	九州電気軌道	小倉電気軌道	備考
大正 9 (1920) 年	51,736	1,441	
大正 14 (1925) 年	63,701	1,819	1923 年 中央町～枝光
昭和 5 (1930) 年	81,915	2,758	1929 年 牧山～枝光
昭和 10 (1935) 年	111,493	6,328	1933 年 北方線全通
昭和 15 (1940) 年	256,164	17,326	

(出所)西日本鉄道株式会社百年史編纂委員会(2008)から作成

たる時期において 30 ～ 40 分を以て市の中心部に到達し得るべき範囲を基本として、これに天然の地形、行政区画等を参酌して以て都市計画区域を定める」とある。言い換えれば鉄軌道等の交通機関が整備されたエリアを市街地にするという方針であり、その後、開発可能なところは山に駆け上がるように住宅が立地しはじめたことも理解できる。

さて、第一次世界大戦後の大正 9 (1920) 年からは戦後恐慌、大正 12 (1923) 年の関東大震災、昭和 4 (1929) からの昭和恐慌と長い不況が続く。

この不況下の大正 10 (1921) 年に米穀法が制定された。この法律に基づき、昭和 3 年に門司米穀倉庫が門司市大久保に完成した。これに合わせ昭和 4 (1929) 年に門司築港が、外浜駅から門司米穀倉庫まで鉄道(現レトロ列車の路線)を整備した。

九州電気軌道は不況下にも投資を行い、昭和 4 年(1929)年に枝光線(4.8km)を完成させている。北九州工業地帯形成期の路面電車利用者数は表 1 のとおりである。

昭和初期の企業立地としては、関東大震災で被災した陸軍省東京砲兵工廠の移転立地がある。全国で誘致合戦が繰り広げられたが、最終的に造兵廠長官直轄の小倉兵器製造所があった小倉に移転が決まった。昭和 2 (1927) 年から移転が始まり昭和 10 年 10 月に完了した。昭和 4 (1929) 年には共同漁業(後の日本水産)が戸畑に進出、昭和 5 年(1930)年には帝国酸素が小倉に立地している。それ以降は経済が低迷、めぼしい企業進出はみられない。特筆すべきは、昭和 11 (1936) 年以降、日本化成工業(現三菱化学黒崎工場)が、先行する三井住友財閥の化学工業に追いつくためコークス工場を皮切りに多くの新工場を立地させたことだ。これは同工場が海軍の指定工場になったことも一因である。

本州方向に目をむけると明治 22 (1889) 年に山陽鉄道により開設された関門航路は、昭和 12 年に着工し戦時下の昭和 17 (1942) 年に完成した関門鉄道トンネルに受け継がれた。このトンネルの開通と同時に大里駅が小倉寄りに 500 m 移設され新たな門司駅となった。この時点で旧門司駅は門司港と名前を変えた。

ここで、当時計画されたが実現しなかったエピソードを『西日本鉄道 100 年史』(西日本鉄道株式会社百年史編纂委員会, 2008) から 2 つ紹介したい。1 つは大正 8 年(1919)年 12 月、九州電気軌道が北九州と福岡市とを結ぶ軌道敷設特許(折尾～福岡 47.27km)を取得したことである。社内事情で頓挫したが、その後予定地などを譲り受けた博多湾鉄道汽船が引き継ぎ、宮地嶽～折尾の鉄道計画を進めた。しかし今度は日中戦争の勃発などで実現しなかった。両者は昭和 17 (1942) 年 9 月に合併し、西日本鉄道株式会社(以後、西鉄)になる。西鉄も昭和 18 (1943) 年に同様の計画を再出願するが、太平洋戦争の戦局悪化により却下された。もう

1 つも、同じ九州電気軌道による小倉～大分の電車構想である。この構想は、昭和 14（1939）年に豊州電気軌道を新たに設立し、下富野（小倉）から苅田までをまず整備し、その後宇佐参宮鉄道や別府大分電鉄とも連携し大分までつなぐ計画であった。この構想も戦時下に断念された。

2.2 大正時代から戦前までの道路

大正 8 年（1919）年 4 月 11 日法律第 58 号をもって、日本で初めて道路法が成立した。当初、一般の国道は 38 路線が制定された。現北九州市内の国道は 2 本である。1 本は大正国道 2 号で現在の国道 3 号ルート。もう 1 本は大正国道 3 号で現在の国道 10 号のルートである。一般国道のほか北九州にはなかったが軍事施設をつなぐ極めて軍事色の強い特 1 号から特 26 号も指定された。

しかし、当時の規格は馬車を念頭に置いたものであった。このため、大正 15（1926）年に自動車を意識した「道路構造に関する細則」が定められた。

旧 5 市の市史から当時の道路事情を拾ってみる。昭和 8 年（1933）年 2 月に旧 5 市の中で一番早く刊行された『門司市史』（門司市役所、1933）によると、国道は大正国道 2 号が門司市八幡町～小倉市境まで 8,183m 九州電気軌道併設とある。県道は①田ノ浦～門司停車場線、②丸山～田ノ浦線、③白野江～門司線、④白野江～恒見線、⑤柄杓田～大里線、⑥曾根～門司線、⑦浦中～大里線、⑧大里停車場線の 8 路線で延長 2 万 4,728m、市道は 223 万 4,030m の記載がある（記述内容から昭和 6 年末と考えられる）。

『門司市史』（門司市役所、1933）には大正時代の市道の道路改修事例が記載されている。それによると、幅員 1 間（1.8 m）の道路を 3 間（5.4 m）に拡幅した事例が 1 例、2.5 間（4.5 m）に拡張した事例が 3 件報告されている。そのうちの 1 つは昭和 2（1927）年に門司市から東郷村へトンネルを開通させた事例である。これを契機に東郷村で門司市との合併運動が盛んになり、昭和 4 年 11 月に合併している。

昭和 15（1940）年に刊行された『小倉市誌』（小倉市役所、1940）には道路の記載はほとんどない。昭和 9（1934）年 5 月時点で都市計画街路決定路線数 28、幅員 3～8 m、延長 7 万 2,200 m とある。因みに、昭和 9 年における旧 5 市の都市計画道路の計画決定延長は全体で 234km であった。

昭和 12（1937）年刊行の『若松市史』（若松市役所、1937）には、大正 8 年道路法による国道はなし、県道は 2 路線、①二島～修多羅（藤の木経由）、②本町角～若松停車場とある。里道 86 路線、延長 9 里 6 町 37 間、そのうち郡道 2 路線①脇田～若松線、②深町～若松停車場の記載がある。昭和 3 年時点では、県道が増えて 7 路線、①若松～芦屋線、②脇田～折尾線、③岩屋～折尾線、④波津～折尾線、⑤脇田～八幡（黒崎）線、⑥折尾～若松線、⑦脇田～芦屋線とある。幅員は 4 間（7.2 m）であった。

昭和 11（1936）に刊行された『八幡市史』（八幡市役所、1936）では大正 12 年 5 月 29 日勅令 276 号で門司、小倉、若松とともに都市計画施行市になった記述が目を引く。これは、工業の急速な発展で住宅問題など多くの都市問題が発生し、北九州地域が連携して対応するために取られた措置とある。八幡市の都市計画街路は幅員 11～27m で延長 6 万 7,140m の記載がある。

表2 昭和4(1929)年度末時点の北九州の道路状況(単位: 上段m, 下段㎡)

	国道	県道	市道	合計	うち 舗装面積
門司	7,910	22,846	223,506	254,262	
	110,740	119,103	571,483	792,386	17,605
小倉	12,253	21,666	329,367	303,286	
	167,401	108,330	899,183	1,174,914	—
若松	**	11,807	63,907	75,714	
	**	172,627	943,493	1,116,126	20,633
八幡	9,403	9,830	256,864	276,097	
	151,709	80,057	805,563	1,037,329	202,201
戸畑	**	8,653	61,673	70,326	
	**	—	—	—	—
合計	29,566	74,802	935,317	979,685	
	429,850	—	—	—	—

(注)** は存在しない, —は統計がない。

(出所)北九州市史編さん委員会(1987)

県道は4路線で①八幡～戸畑線(国道2号通町13丁目から分岐), ②黒崎～中間線(上津役経由), ③戸畑～昭和町線, ④昭和町～小倉線(小熊野経由)とある。主要な市道として, 新町線, 上本町線, 春の町線, 祇園町線, 南本町線の5路線の記述がある(昭和10年時点と考えられる)。

昭和14(1939)年に出された『戸畑市史』(戸畑市役所, 1939)には, 大正5(1916)年久原鋳業戸畑製鉄所の立地話が出て以降, 道路の重要性の記述が出てきている。他市より年次が下るが, 昭和13(1938)年の道路状況として, 八幡方向とは幅員13.16mの県道八幡～戸畑線で, 小倉方向とは, 幅員12mの県道小倉～戸畑線で連絡されていた記述がある。戸畑は大正5年から始まった区画整理事業で順次小倉方向に街区形成が行われ, それにともなって道路が整備されたとの記述がある。昭和9(1934)年5月時点での戸畑の都市計画道路は13路線で延長は1万7,860m, 幅員が8～27m, 区画整理で3,135m完成との記載がある。大正期に旧法ですでに94haの区画整理が始まり, 昭和に入り戦前までに更に160haが区画整理で宅地化がされた戸畑では, 市道の平均幅員がこの時点で6.36mとかなり広いことがわかった。

これらをまとめると, 大正から昭和初期までは, 計画幅員7間(12.7m)の国道が福岡方向と大分方向に2本あり, 主な県道が幅員4間(7.2m)で旧市町村間を, 旧大字間を市道が幅員2.5～3間(4.5～5.4m)でそれぞれを受けもち, 結ばれていたイメージである。のちに編纂された『北九州市史』(北九州市史編さん委員会, 1987)によると, 昭和4(1929)年度末の道路状況の記載がある。表2のとおり国道が2万9,566m, 県道が7万4,802m, 市道が93万5,317mの延長があった。

ここで, これらの道路がどのように使われていたのかをみてみたい。

柳田(1944)や鈴木(1999)によると, 日本で自動車が普及するきっかけとなったのは, 大正12(1923)年の関東大震災である。大震災で東京市の鉄道, 市電が壊滅的になったため, 同年, 東京市電気局が公共輸送用にフォードのシャーシ1,000台を輸入しバスに改造した。また, 復興需要の資材運搬のため多くのトラックも輸入された。これを契機に大正13(1924)年にフォードが日本(横浜)で自動車の生産を開始する。昭和2(1927)年にはゼネラルモーターズ(GM)も大阪で車の製造に着手した。昭和4(1929)年にはフォードが約1万台, GMが昭和7(1932)

表3 1910～30(明治43～昭和5)年日本における車台数(単位:台)

年度	馬車		牛車	荷車	自動車			人力車	自転車・その他
	乗用	荷積用			オートバイ	乗用	貨物		
明治43(1910)年	8,565	158,590	35,448	1,667,520	—	—	—	149,567	239,474
大正4(1915)年	8,091	183,969	32,010	1,842,594	660	873	24	115,229	738,267
大正9(1920)年	6,178	252,747	44,455	2,143,397	2,478	7,023	889	110,405	2,051,104
大正14(1925)年	3,905	306,038	66,308	2,186,775	12,378	18,562	7,884	79,832	4,070,614
昭和5(1930)年	2,175	308,914	98,690	1,807,788	23,136	57,827	30,881	42,635	5,779,297

(注)明治43年の「自動車」は「自転車・その他」に合算されている。

(出所)日本帝国統計年鑑(各年版)から作成

表4 昭和12(1937)年度末時点の北九州の道路状況(単位:上段m,下段㎡)

	国道	県道	市道	合計	うち 舗装面積
門司	9,097	26,780	245,508	281,385	9,041
	109,164	155,786	572,972	837,922	94,059
小倉	10,641	13,863	414,013	438,517	44,597
	85,569	62,815	951,059	1,099,443	249,947
若松	**	37,845	553,557	591,402	4,627
	**	172,627	1,148,000	1,320,627	30,420
八幡	9,036	9,595	337,183	355,814	29,262
	103,187	161,309	1,553,961	1,818,457	334,142
戸畑	**	10,246	91,810	102,056	7,376
	**	120,071	531,733	651,804	73,912
合計	28,774	98,329	1,642,071	1,769,174	94,903
	297,920	672,608	4,757,725	5,728,253	782,480

(注)**は存在しない。

(出所)北九州市史編さん委員会(1987)

年に約6,000台を生産した記録がある。

ここで、明治43(1910)年～昭和5(1930)年までの国内の諸車台数を日本帝国統計年鑑から拾ってみたい(表3)。オートバイを入れた自動車保有台数は、大正14(1925)年に全国で3万8,824台である。同じ年、馬車は乗用が3,905台、荷積用が30万6,038台ある。昭和5年にやっとオートバイを含む自動車が全国で10万台を超える。それでも、31万1,089台あった馬車の約3分の1である。

北九州地域では鉄道や路面電車網が整備されており、当時は高価で性能が悪かった自動車が普及しなかったことから大正期は自動車に関する記録がほとんど残っていない。大正12(1923)年製地図の市街地状況から推測すると、人々の多くは駅や電停から歩いて20分(1.5km)圏内に居住していたと考えられる。

ただし電車軌道がなかった若松市では大正9(1920)年、民間の「クラブバス」が若松渡し場～二島にバス事業を開始した記述が市史の中にある。昭和4(1929)年に運行を始めた若松市営を含めバスが若松市民の重要な足となっていく。『若松市史』(若松市役所、1937)によると若松市営バスは旧市内の主な県道を走っており、昭和10年時点で営業キロは30km、利用者は1日平均約3,000人で14台のバスが運行されていた記録が残る。

『北九州市史』(北九州市史編さん委員会、1987)には昭和7年時点の旧5市の自動車台数として、乗用自動車459台、貨物車197台、オートバイ301台、自転車24,210台の記載がある。

これによると自動車は旧5市で650台前後しかなく北九州工業地帯の形成期には自動車が果たした役割は小さいと考えられる。

しかし、昭和に入ると若松市以外でもバス事業を始めるものが出始め、路面電車の利用客に影響を及ぼす可能性が出てきた。『西日本鉄道100年史』（西日本鉄道株式会社百年史編纂委員会、2008）には、軌道と競合する区間で運行を目論むバス事業者への対抗上、九州電気軌道が昭和4（1929）年8月から門司～折尾、中央区～戸畑のバス事業を自ら始めたことが書かれている。昭和8（1933）年に自動車交通事業法が公布されて以降、バス事業者の統廃合が進むが、昭和9（1934）年時点では旧5市に19のバス事業者が存在した。九州電気軌道は順次バス事業を拡大するが、昭和11年にバス部門を分離して九州合同バスに移した。しかし、戦時下の昭和17（1942）年3月に再び九州電気軌道に集約し、昭和17（1942）年9月、前述のように西鉄となる。昭和18（1943）年7月には九州自動車（株）を合併後、東福岡交通など46社を統合している。

昭和12（1937）年末の道路状況の表4を参考に総括すると、国道延長は約30km、旧市の主要部をつなぐ県道が約100kmあった。市街地部の道路は区画整理などで徐々に整備され始め、県道など主な道路でバスサービスが開始されたが、自動車はあまり普及していなかった姿が浮かぶ。昭和15（1940）年時点で旧5市の市域で人口が75万人を超えるが、住宅は鉄軌道とバス路線まで徒歩で行ける範囲にあった。

（中編に続く）

参考文献

- 北九州市産業史・公害対策史・土木史編集委員会土木史部会（1998）『北九州市土木史』
 北九州市史編さん委員会編（1987）『北九州市史 近代・現代 行政・社会』
 北九州市史編さん委員会編（1991）『北九州市史 近代・現代 産業経済1』
 小倉市役所編（1940）『小倉市誌』
 斎藤尚久（1987）「明治30年代の日本の乗合自動車営業」『同志社商学』39（2－3），pp. 224～255
 鈴木五郎（1999）「日本の自動車100年－自動車（四輪車・二輪車）と日本人の暮らし」『JAMAGAZINE』33（12），pp. 2～9
 出口隆（1999）「北九州工業地帯の形成と鉄道の役割に関する研究」（博士論文）九州大学
 戸畑市役所編（1939）『戸畑市史』
 内閣統計局編（各年版）『日本帝国統計年鑑』
 中村宏（2000）「福岡市における都市と交通の発展」『URC都市科学』44，pp. 19～29
 西日本鉄道株式会社百年史編纂委員会編（2008）『西日本鉄道100年史』
 門司市役所編（1933）『門司市史』
 守田久盛，神谷牧夫（1989）『九州の鉄道100年』産業図書
 柳田諒三（1944）『自動車三十年史』山水社
 八幡市役所編（1936）『八幡市史』
 若松市役所編（1937）『若松市史』