

【特別連載】北九州地域における交通と都市の発展（中編）

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[†]

3. 戦後から5市合併前後までの交通

3.1 関門国道トンネル工事から5市合併までの道路交通

(1) 戦前、戦後20年がかりで完成した関門国道トンネル

戦後の北九州、関門地域にとって特筆すべき道路は、関門国道トンネルである。このプロジェクトは昭和4（1929）年頃から計画されたが、昭和不況による予算不足や鉄道トンネルとの競合などで昭和12（1937）年ようやく試掘が始まった。昭和14（1939）年試掘の豆トンネル完成とともに本工事に着手され、関門鉄道トンネルと競争して工事が行われた。戦時中の昭和19（1944）年12月に貫通したが、戦災を受け、昭和20（1945）年6～7月に工事を中断した。

昭和27（1952）年制定の「道路整備特別措置法」による有料道路制度を使って工事を再開し、昭和33（1958）年3月に完成した。完成した年、西鉄、山陽電気軌道、防長交通、山陽急行バス、関門海峡汽船が共同出資して関門急行バス(株)を設立し、山口県下と福岡県内とを多くのバス路線で結んだ。

(2) 戦後から5市合併までの道路交通

昭和20（1945）年8月に敗戦を迎えた時、市内各地は焼土と化していた。占領軍は進駐後すぐに、道路の清掃や路側に英文の案内標識を立てる命令を次々に出した。政府は「道路特別整備費」を計上して対処した。昭和21年度以降、アメリカの制度にならって公共事業費という費目が設けられ、道路事業費もこの中に組み込まれた。昭和23（1948）年11月に連合国最高司令官より「道路及び街路網の維持修繕5ヵ年計画」を速やかに樹立するよう指示が出されたが、これが我が国の道路整備の足がかりとなった。戦災を受けた八幡、若松、門司の中心市街地部は戦災復興による区画整理がなされ、昭和30年頃までに新街区が形成された。

ところで、北九州地域は傾斜生産方式という経済政策や昭和25（1950）～昭和28（1953）年の朝鮮戦争特需によって工業地帯の生産が回復していく。また、昭和25（1950）年6月1日に「国土総合開発法」が施行され、翌昭和26（1951）年にこの法律に基づいて全国で18地域が特定地域総合開発計画の地域指定を受けたが、北九州地域が唯一都市地域で指定された。その理由としては、北九州地域は鉱工業のポテンシャルは高いものの無秩序な成長によって交通・住宅、工業用水、工業用地、電力不足など多くの面で課題が生じていたためそれを打開するという目的があった。昭和28（1953）年には地域再生手段となる具体的なプロジェクト名が示され、新国道3号、国道199号、北九州道路、若戸大橋など多くのプロジェクトが盛り込

[†]国際東アジア研究センター 協力研究員

まれた。

この計画と同時期の昭和 27 (1952) 年に、道路法の全面改正と道路整備特別措置法の制定による有料道路制度が創設された。翌昭和 28 (1953) 年には「道路整備の財源等に関する臨時措置法」の制定による道路整備特定財源の創設など道路行政を進める上での大改革が行われた。

北九州地域をみると、道路法の全面改定によって、大正国道 2 号が現国道 3 号に、大正国道 4 号が現国道 10 号に指定された。昭和 28 (1953) 年には 2 級国道として 199 号と 200 号が国道の指定を受けた。

昭和 29 (1954) 年に第 1 次道路整備 5 ヶ年計画が策定され、5 ヶ年計画で道路整備を実施する現在の基本的な形が確立した。この計画は揮発油税を特定財源とし、道路投資を大幅に拡大するものであった。さらに昭和 30 (1955) 年には地方道路税、翌昭和 31 (1956) 年には軽油引取税が特定財源として創設され地方の道路財源が充実された。この頃の日本の道路事情を的確に表現したものに昭和 31 (1956) 年 8 月のワトキンス・レポート (ワトキンス調査団, 1956) がある。その中に、「日本の道路は信じ難い程悪い。工業国にしてこれ程完全にその道路網を無視してきた国は日本の他にない。」という文言がある。

北九州地域は主な道路が特定地域総合開発計画に盛り込まれたことや道路法改正で資金調達が容易になったことで道路整備の道筋がみえてきた。

まず、前述した関門国道トンネルとそれに関連する道路群である。門司では、関門国道トンネル (国道 2 号) と接続する国道 3 号が狭いうえに電車軌道と併用であるため、関門国道トンネルの開通後に渋滞し混乱することが予想された。このため新国道 3 号として北九州道路 (現都市高速道路 4 号線) が計画された。北九州道路は関門国道トンネルの開通から約半年後の昭和 33 (1958) 年 10 月に門司市黒川から山間部経由で大里まで、引き続き昭和 36 (1961) 年 3 月に大里から小倉市富野までが完成した。この道路は有料道路事業として当初は国直轄 (関門国道工事事務所) で、昭和 31 (1956) 年 4 月の道路公団発足後は、日本道路公団によって整備された。また、折尾バイパスは関門国道工事事務所八幡出張所により昭和 29 (1954) 年～昭和 33 (1958) 年に工事が行われ、まず 2 車線で供用開始された。

小倉～八幡でも昭和 30 (1955) 年に国道 3 号戸畑バイパスの調査が開始され、昭和 33 (1958) 年に新たに発足した北九州国道工事事務所が工事に着手、昭和 41 (1966) 年に完成させた。現小倉北区木町付近の国道 3 号の交通量を調べてみると、昭和 31 (1956) 年に 11.9 千台/日であったものが昭和 40 (1965) 年には 33.8 千台/日と 3 倍近くに増加している。

また、関門国道トンネルが完成した昭和 33 (1958) 年の 7 月、日本道路公団が若松と戸畑とを結び長大橋の礎となった若戸大橋の建設に着手する。この橋は昭和 37 (1962) 年 9 月 27 日供用開始され、昭和 38 (1963) 年 2 月の 5 市合併を象徴する事業となったが、北九州工業地帯を産業道路として緊密につなぐ国道 199 号の一部をなしていることが重要な点である。昭和 28 (1953) 年に指定を受けた国道 199 号は、福岡県が昭和 29 (1954) 年～昭和 37 (1962) 年までの 8 年間をかけ若戸大橋の開通に間に合うよう 5 工区 (旧 5 市に対応) に分けて工事に着手した。明治の末期に完成した路面電車が北九州工業地帯で働く住民の一体感を醸成したのと同様、北九州を東西に貫く国道 199 号は産業面のみでなく新たに生まれた北九州市の一体感を作る重要な道路となった。ただし、全線完成は昭和 53 (1978) 年 12 月の本城バイパス竣工

まで待たねばならなかった。

3.2 戦時体制から再生する鉄軌道事業

戦後の占領下、混乱が収まりかけた昭和 24 (1949) 年 6 月、官営鉄道は幕を閉じ、日本国有鉄道 (以後国鉄) が誕生する。鉄道についても先に述べた特定地域総合開発計画の中に具体的プロジェクトが多く盛り込まれた。

国鉄は昭和 32 (1957) 年から第一次 5 カ年計画に着手。北九州市が誕生する昭和 38 (1963) 年を挟んでそれらの事業が次々に完成する。例えば、昭和 36 (1961) 年 5 月、約 3 年の工事期間を経て門司港～久留米の電化が完了。これにより門司港～博多の所要時間が約 2 時間から 1 時間余に一挙に短縮された。また昭和 41 (1966) 年には、日豊線の小倉～朽網の電化と鹿児島本線東小倉～東折尾の複々線化が完了。この際に枝光～戸畑の短絡線 (牧山隧道) が開通している。なお、この改良に合わせ門司駅 (昭和 27 年)、八幡駅 (昭和 30 年)、小倉駅 (昭和 33 年)、戸畑駅 (昭和 39 年) が次々に民衆駅としてリニューアルされた。また昭和 31 (1956) 年、日田線 (旧小倉鉄道線) の石田から日豊線の城野へ短絡線が整備され、旅客は日豊線経由となった。その後は東小倉～石田間は貨物線として運用されていたが、昭和 33 (1958) 年に小倉～城野が複線化されたこともあり昭和 37 (1962) 年に廃止された。

一方、西鉄は昭和 25 (1950) 年 12 月、念願であった北九州～福岡の鉄道新設について、ルートを筑豊経由に変えることで鉄道免許を取得、昭和 26 (1951) 年 2 月、管理会社となる筑豊電気鉄道 (以下筑豊電鉄) を設立し北九州側から着工した。昭和 31 (1956) 年 3 月に貞元 (現熊西)～中間が開業、昭和 34 (1959) 年には筑豊直方まで完成した。しかし、その先は八木山峠のトンネル掘削資金が調達できず、昭和 46 (1971) 年に直方～福岡市新堀町の事業免許が失効。貞元～黒崎も完成できず、昭和 49 (1974) 年に免許が失効した。この区間は現在も旧西鉄北九州線の一部を使っている。

表 1 電力制限解除以降から旧 5 市合併直後までの西鉄利用者数 (北九州管内)

年度	路面電車 (人/日)	バス (人/日)	人口(人)	備考
昭和 25 (1950)	321,800	—	711,306	電力制限解除
昭和 26 (1951)	361,454	—	763,389	
昭和 27 (1952)	360,676	79,167	788,634	
昭和 28 (1953)	359,295	107,953	815,068	
昭和 29 (1954)	362,260	134,427	843,499	
昭和 30 (1955)	375,030	151,030	868,032	
昭和 31 (1956)	396,761	165,573	917,146	
昭和 32 (1957)	422,747	183,868	940,810	
昭和 33 (1958)	422,695	202,394	965,786	
昭和 34 (1959)	415,200	226,235	991,599	
昭和 35 (1960)	428,520	265,317	986,401	
昭和 36 (1961)	457,232	326,742	1,000,016	
昭和 37 (1962)	444,912	373,624	1,022,613	
昭和 38 (1963)	421,145	416,695	1,032,648	旧 5 市合併
昭和 39 (1964)	420,205	467,454	1,036,034	
昭和 40 (1965)	418,202	435,906	1,042,388	
昭和 45 (1970)	307,736	409,265	1,042,321	

(注) 太字は利用者数のピーク年度を示す。

(出所) 西日本鉄道株式会社 100 年史編纂委員会編 (2008) より作成

また、戦中戦後規制がかかっていた路面電車は昭和25（1950）年に電力制限が解除され、車輛の並行運行が可能になった。戦後復興から高度成長に伴い、路面電車の利用者は増え続け、昭和36（1961）年には1日平均45万7,232人を運びピークを迎える。旧市街地では人口の受け入れが限界となり住宅が郊外に延びていくが、筑豊電鉄完成後、沿線は宅地開発の最前線になる。

一方、鉄道駅に向けたバス路線のある地域も住宅開発が進み、同年の西鉄バスの北九州エリアの輸送人員は1日平均32万6,742人と伸びた。さらに昭和39（1964）年には1日平均46万7,454人となり、路面電車から3年遅れでピークを迎えた（表1）。

3.3 北九州を取り巻く社会環境の変化

経済に目を転じると朝鮮戦争特需で工業地帯の活気を取り戻してきた北九州地域だが、石炭から石油へのエネルギー転換への対応や、老朽化した工場設備の更新が課題であった。石炭から石油への転換で、三菱鉱業が石炭からセメント部門に転進、昭和30（1955）年に黒崎で操業を開始した。八幡製鐵所は、昭和34（1959）年に大水深の港をもつ最新鋭一貫製鉄所である戸畑製造所の操業を開始した。戦後の新企業として、昭和21（1946）年にバス車体製造の西日本車体工業、昭和23（1948）年に高田工業所、昭和24（1949）年に岡崎工業、日本磁力選鉱、三島光産がそれぞれ設立された。その後、昭和28（1953）年に大阪酸素小倉工場、昭和32（1957）年に三井工作所、昭和33（1958）年に吉川工業が設立されている。

この時期のトピックスとして航空路の開設がある。昭和31（1956）年5月、日本ヘリコプター（現全日空）が小倉（曾根飛行場）～大阪の空路を開設。翌年、不定期ではあるが東京便も開設された。昭和37（1962）年にはターミナルビルが完成、小倉～熊本～鹿児島線と小倉～広島線が開設された。しかし、その後高速化した電車や新幹線には勝てず、昭和58（1983）年に最後まで残った大阪線が廃止された。なお、旧空港がジェット機に対応できるよう改修された平成3（1991）年に東京便が再開された。

戦後から北九州市が誕生するまでの道路整備は、戦災復興と新時代を睨んだ上位計画に基づく国道3号各バイパスや国道199号といった北九州工業地帯再生の要となる東西軸を強化する時代であったといえる。また、公共交通機関は、自動車がまだ普及しておらず、戦後復興から高度成長期に増え続ける交通需要に対し輸送力増強に追われた時代であったといえる。

戦前75万人まで増加した旧5市の人口は大戦中に60万人以下まで減少したが、昭和26（1951）年には回復しその後も人口が増え続ける。八幡の筑豊電鉄沿線と国道200号に挟まれた上津役などで大規模な住宅地開発が進められた。ところで5市合併直前の昭和37（1962）年10月には特定地域総合開発計画の後継となる「全国総合開発計画」が発表され、新産業都市建設促進法が制定された。大都市への産業集中を排除するため、新たな企業立地の受け皿となる瀬戸内などの太平洋ベルト地帯が登場することになる。

4. 北九州市の誕生からの四半世紀

4.1 北九州市誕生からルネッサンス構想策定前までの公共交通

昭和38（1963）年4月に政令指定都市になるまでは、福岡県が県全域の交通計画を担って

表2 北九州市の自動車保有台数の推移(二輪を除く,各年度末,単位:台)

年度	総数	貨物自動車		乗用自動車		バス	特殊車	軽自動車
		普通車	小型車	普通車	小型車			
昭和 37(1962)	37,423	3,799	12,636	392	6,668	868	1,171	11,889
昭和 38(1963)	42,203	3,751	14,310	308	8,552	786	1,313	13,813
昭和 40(1965)	58,816	3,929	13,528	361	17,505	1,190	1,542	20,761
昭和 45(1970)	151,180	6,688	30,150	340	49,060	1,905	3,247	59,790
昭和 50(1975)	233,466	9,418	41,550	1,155	117,050	1,505	4,923	57,865
昭和 55(1980)	301,552	11,392	48,010	2,926	174,244	1,990	5,751	57,239
昭和 60(1985)	354,802	11,767	42,401	4,102	195,121	2,009	5,977	93,425
平成 2(1990)	431,320	15,004	42,093	11,015	231,794	2,121	7,105	122,188
平成 7(1995)	510,524	17,182	43,045	52,760	245,273	2,080	10,068	140,116
平成 12(2000)	536,235	17,430	39,444	95,898	221,062	1,892	12,172	148,337
平成 17(2005)	550,125	17,183	34,678	112,757	201,773	1,956	12,071	169,707
平成 22(2010)	558,866	16,387	30,608	119,360	182,198	1,939	12,056	196,318

(出所)北九州市統計年鑑(各年版)より作成

いた。しかしその中身は道路計画づくりと旧国鉄対策がほとんどであった。旧5市や合併後の北九州市においても、公共輸送計画は西鉄と国鉄門司鉄道管理局に負うところが大きかった。例えば西鉄80年史「明日に翔ける」(西日本鉄道株式会社社史編纂委員会,1988)に、西鉄北九州線本線の混雑対策が記載されている。昭和36(1961)年頃,ラッシュ時には2輻連結ボギー車を40秒間隔で運転してもさばききれなくなり、混雑緩和対応のため3輻連結車を試験導入,昭和37(1962)年12月から、3輻連結車10編成を導入したとの記述がある。

北九州市が誕生したのは高度成長期の後半で、その後オイルショック、プラザ合意を経て鉄冷えを迎える。北九州市の人口は昭和56(1981)年までの漸増から停滞,そして減少に転じる。人口が頭打ちになっても自動車は増え続け核家族化の進行もあってスプロール化が進んだ時代である。道路整備は道路特定財源をもって以前よりスピードは上がったが、それを上回る速度で車が増えた。

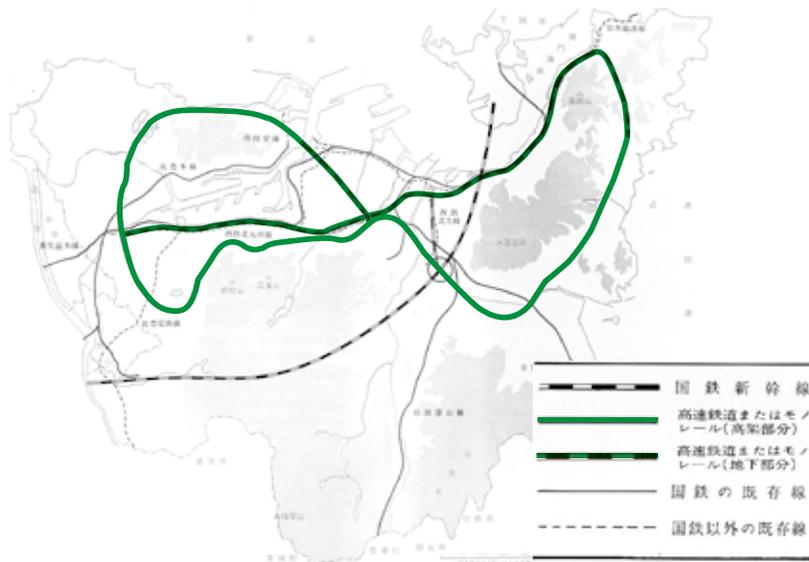
北九州市の自動車保有台数(表2)をみると、昭和38(1963)年合併時点の二輪車を除く自動車保有台数は3万7,400台である。昭和41(1966)年3月には、5万3,800台になった。その後、急激なモータリゼーションで昭和46(1971)年3月には15万1,200台となり、この年市内の交通事故発生件数は4,631件,死傷者は約1万1,000人とピークに達した。さらに昭和51(1976)年3月には23万3,500台と増加、計画道路延長が650kmを超えた平成3(1990)年3月末には43万1,300台まで達している。

貨物輸送の面では、昭和41(1966)年に交通機関別の貨物輸送トンキロで、トラックが鉄道を逆転しており、その後市内でもトラックが急増する。

(1) 各種計画策定の経緯

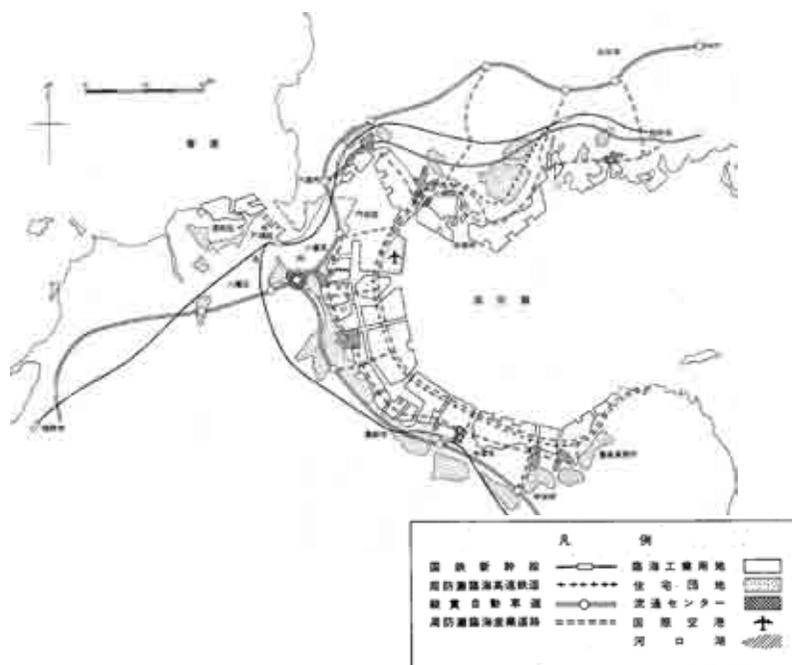
国において、地域間の均衡ある発展を目指した「全国総合開発計画」(昭和37年10月)が合併前年に出された。新たに政令指定都市となった北九州市はこの上位計画なども参考に、昭和40(1965)年1月に初の長期構想である「北九州市長期総合計画(北九州市企画局,1965)」を策定した。大都市にふさわしい都市づくりを目指すという意志と、5市が平等に発

図1 北九州市長期総合計画におけるマストラ構想図(1965年)



(出所)北九州市企画局(1965)

図2 周防灘大規模総合開発構想図(1970年)



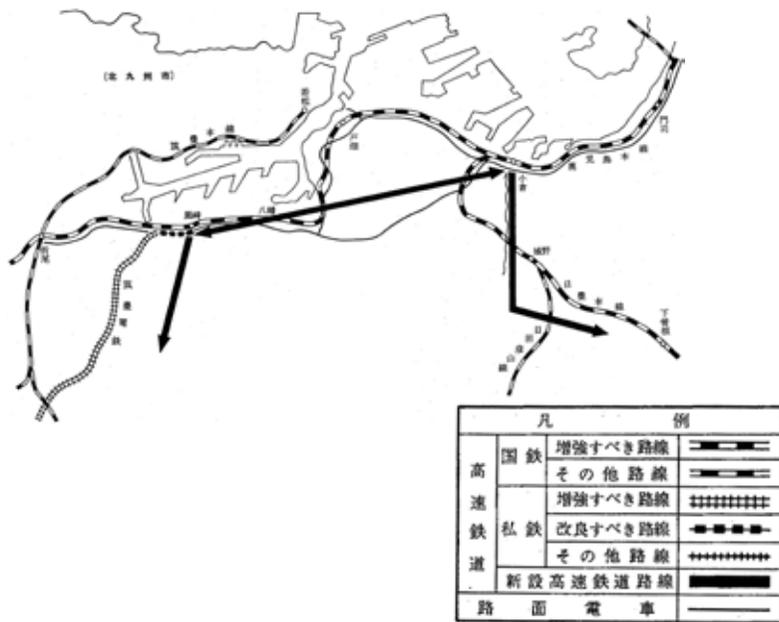
(出所)建設省計画局, 建設省国土地理院(1971)

図3 北九州市中期計画における交通体系構想図(1970年)



(出所)北九州市(1970)

図4 都市交通審議会答申における高速鉄道路線新設計画図(1971年)



(出所)都市交通審議会(1971)

図5 北部九州パーソントリップ調査による将来公共交通機関網図(1977年)



(出所)北部九州圏パーソントリップ調査協議会(1977)

展する多核都市論が強く示されている。この中で「交通輸送計画の基本構想」が発表され、ここには交通施設の不備は産業面からのみでなく生活基盤の充実の面からも取り組む必要があると記述されている。経済発展最優先から市民目線の重要性にも着目したこの構想が新たな北九州市の公共交通計画づくりのスタートになった。北九州市長期総合計画が策定されたのは日本の高度成長期の中盤で、この構想における将来予測人口は昭和55(1980)年時点で135.4万人まで大きく伸びることを想定していた。このため、その開発計画図のなかには将来の130万都市の交通需要に対応できるループ型のマストランジット構想が記載されている(図1)。

一方、国は、昭和44(1969)年5月、持続する高度成長を背景に大規模開発構想型の新全総(第二次全国総合開発計画)を発表する。この構想をもとに運輸省第四港湾建設局(下関)によって調査された「周防灘総合開発計画調査報告(運輸省第四港湾建設局, 1970)」の中に、周防灘大規模総合開発構想図が示されている。山口県宇部市から新門司まで堤防を建設しその上に臨海高速鉄道を走らせる構想や隣接して海上空港を整備する構想など、拡大志向型のプロジェクトが多く記載されている(図2)。市はこの調査なども参考に、長期構想を具体化する中期計画(1971～75)(北九州市, 1970)を策定した。ここで示された交通体系構想図が北九州市の計画史上最も多くの交通プロジェクトを含んだものとなっている(図3)。昭和44(1969)年2月に福岡県は都市交通審議会に対し「福岡市及び北九州市を中心とする北部九州都市圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本計画について」諮問を行う。これに対し昭和46(1971)年3月に答申12号が出された。この中に、小倉～黒崎の東西ルートと小倉、黒崎をそれぞれ基点として南下するπ型のマストランジット整備の必要性が答申された(図4)。

そこで市は、優先度が一番高かった小倉駅～徳力・曽根方面へのマストラ計画の検討をモノレール協会に委託し、昭和46(1971)年6月に同協会から実施に当たってはモノレールを採用する計画案が報告された。当時は小倉駅北口(現新幹線口)の開発に寄与するように北口起点案が検討されたが、コスト面や進入道路整備の困難性などから結果としては南口案が採用された。

ところで、昭和40年代に入ると急激なモータリゼーションの進展で北九州市内でも車が急増する。道路整備の遅れもあり交通渋滞や交通事故が多発した。また、昭和38(1963)年に自動車軌道敷通行可になったことなどから、路面電車の表定速度が急速に落ち利用者が減少して運賃が上がり、利用者がまた減少するという悪循環に陥った(表1)。同様に香月線などの国鉄ローカル線は運行頻度が低く、自動車保有台数の増加にともなって利用者が減少した。

自動車の増加が著しくなった昭和42(1969)年度以降、市民要望の上位に「交通安全」と「道路整備」が浮上してくる。このため北九州市では合併後10年が経過した昭和49(1974)年3月、交通渋滞や交通事故などの問題に目を向けた新たな「北九州市基本構想(北九州市企画局、1974)」を発表、これを具現化する北九州市新中期計画(1975~79)(北九州市企画局、1975)を策定した。この中に、都市交通審議会答申12号に沿ったマストランジット計画が採用され、モノレール小倉線と黒崎線の整備が明記された。

この構想もオイルショック前に策定されたため、将来人口は前構想より減少したものの、120~130万人(昭和65年)まで伸びると想定していた。

(2) パーソントリップ調査による計画の変更

建設省九州地方建設局は福岡県、北九州市、福岡市と共同して昭和47(1972)年から4年間をかけ北部九州圏の将来の交通計画の在り方を検討するため「北部九州都市圏パーソントリップ調査」を実施している。その将来予測の中に、将来の道路網とともに公共輸送機関網が示された。ここでは、北九州市基本構想で示された π 型のマストラに加えて、大規模開発が想定された若松区響灘と小倉都心とを直結する「モノレール若松線」(図5)が新たに提案された(北部九州圏パーソントリップ調査協議会、1977a)。調査結果は各種計画の裏づけデータとして使われた。昭和49(1974)年に第一次オイルショックを経験したことから、将来予測値は人口が増えないケースも検討された。パーソントリップ調査のデータを用い、昭和52(1977)年3月に出された「総合都市交通体系調査」報告書(北部九州圏パーソントリップ調査協議会、1977b)には、代替案として都市指向型、地方分散型、傾向型の3案が示されている。昭和65年の想定人口はそれぞれ、124.4万人、114.5万人、102.7万人である。

都市モノレール小倉線は、昭和51(1976)年12月16日に計画決定された。「都市モノレールの整備の促進に関する法律」を適用した我が国でも初めての都市モノレールであり沿線住民への説明会で景観や電波障害、騒音など多くの問題が噴出した。このため全線で着工できたのは昭和55(1980)年8月で、完成は昭和60(1985)年1月9日までかかった。なお、都市モノレール小倉線と一部路線が重複する西鉄北方線は昭和55(1980)年11月に廃止された。

この間、自動車の増加や表定速度の低下で利用者が減少し続ける路面電車の存廃が現実問題となっていく。根底には、新産業都市建設法(1962年)による地方分散化施策や、いわゆる工場三法の準用などで市内への新規企業立地が減少、既存工場の流出も続いたため旧市街地の人口が減少したことがある。また、郊外へのスプロール化による自動車利用の拡大やオイルショックによる景気後退も加わり、路面電車の利用者減が続いた。さらに、国鉄が昭和55(1980)年に鹿児島本線の高頻度輸送を始め、利用者の減少に追い打ちをかけた。

このような状況を打破するため市は、昭和51(1976)年度の総合交通体系調査の中で西鉄

北九州線の再生案を検討した。しかし、提案された軌道敷内通行禁止などの改善案は軌道がある道路の物理的制約などから採用されなかった。このため昭和 60（1985）年 10 月に赤字が続いていた北九州本線門司～砂津と戸畑線、枝光線が廃止された。

(3) この間の国鉄の動き

電化等の投資が完了した昭和 41（1966）年以降は新幹線建設に主力が移った。昭和 42（1967）年 3 月に起工された山陽新幹線は、昭和 47（1972）年 3 月の岡山開業に続き、昭和 50（1975）年 3 月、終点の博多まで伸びた。

この間、市内で新幹線関連工事以外に大きな設備投資はない。車の増加や道路の整備が進んだ昭和 50 年代後半になると国鉄の赤字問題が大きくクローズアップされ、分割民営化や赤字ローカル線の廃止などに本格的に取り組んだ。その結果、市内では香月線が昭和 60（1985）年 4 月に廃止されバス輸送に転換した。この間、新駅としては昭和 45（1970）年に新中原駅（現九州工大前）が、昭和 49（1974）年に西小倉駅が日豊線の駅として（1987 年から鹿児島本線も停車）開設された。

4.2 北九州市誕生後の道路

法制度や特定財源が明確になり、道路整備が順調に進められるようになったが、それ以上のスピードで車が増えたことは前述したがこの時期、北九州市内ではどのように道路整備に取り組まれたのかを整理したい。

(1) 自動車専用道路や国道等の進捗

前章では、戦後から 5 市合併までの間は、北九州工業地帯を支える東西軸である国道 3 号、国道 199 号などの整備に重点的に取り組まれ、少しずつ成果を上げつつあったことを示した。

日本道路公団では、新国道 3 号の整備が最重要という位置づけで北九州道路の富野以西について工事が続けられた。昭和 45（1970）年 10 月に大谷 IC～黒崎 IC を、昭和 46（1971）年 7 月に紫川 IC～大谷 IC を完成させている。昭和 48（1973）年 11 月 10 日、関門橋の開通（同年 11 月 14 日）に先立ち、小倉市街地部の富野 IC～紫川 IC を供用させた。これに合わせて関門自動車道門司 IC と北九州道路春日 IC とが直結された。引き続き日本道路公団は国道 200 号バイパスとなる北九州直方道路の整備に着手し、昭和 54（1979）年 3 月に完成させた。同時に九州縦貫自動車道八幡 IC と直結され北九州道路～北九州直方道路が九州縦貫道の完成まで都市間高速道路の役割も担うことになった。

また、昭和 59（1984）年 4 月には渋滞が恒常化していた若戸大橋の 4 車線化に着手し、平成 2（1990）年 3 月 31 日に完成させた。これにともない、償還期間が当初の 1992 年 9 月 26 日から 2013 年 9 月 26 日まで 21 年間伸びた。

ここで、長距離都市間交通を受けもつ九州自動車道についても見ておきたい。

昭和 32（1957）年に制定された「国土開発幹線自動車道建設法」に基づき、昭和 40（1965）年 5 月に九州自動車道建設法が公布された。昭和 41（1966）年 7 月に予定路線が発表され、日本道路公団が工事に着手した。九州南部から整備されたため、北九州市内で一番早く供用さ

れたのは前述の昭和 54（1979）年 3 月の八幡 IC である。その後、昭和 59（1984）年 3 月に関門自動車道門司 IC と九州縦貫自動車道小倉東 IC 間が開通、昭和 63（1988）年 3 月に小倉東 IC と八幡 IC 間が完成し市域内の全区間が開通した。

一方、北九州国道工事事務所は、国道 3 号戸畑バイパスの完成（昭和 41 年）後、国道 3 号の八幡駅周辺、折尾バイパスの拡幅にとり組み、それぞれ昭和 45（1970）年、昭和 48（1973）年に竣工させた。また、昭和 41（1966）年に新規事業として国道 10 号の整備に着手した。まず、城野地区の拡幅に着手、昭和 48（1973）年に完成させている。引き続き、昭和 46（1971）年曾根バイパス整備事業に着手、昭和 60（1985）年 4 月に全線を完成させた。なお、これらの国道はいずれも都市計画道路として計画決定されている。

(2) 北九州市が所管する道路の状況

合併後の昭和 38（1963）年 4 月 1 日に政令指定都市となり、県道や国道の一部の整備も県に代わって市が行なうようになった。表 3 は、合併翌年の道路状況を示している。

予算獲得上、主要道路はほぼすべて都市計画道路に指定されることから、ここでは都市計画道路を中心に記述する。まず、計画決定状況についてみてみたい。昭和 38（1963）の合併時においては、基本的に旧 5 市の都市計画道路がそのまま踏襲された。この時点の都市計画道路延長は、337km である。前述のように昭和 40（1965）年発表の長期総合計画の中に「交通輸送計画の基本構想」が示された。この計画に基づいて昭和 42（1967）年 3 月に都市計画道路も見直された。この見直しで、図 6 のように計画延長が 510km と大幅に増加した。その後、自動車の増加とともに国道 10 号、200 号、322 号など主な道路沿いに住宅開発が進み市街地が拡大する。

しかし、昭和 45（1970）年度末の都市計画道路の改良率は 28.9% で、道路整備が交通需要に追いつかず、常時渋滞が発生するようになる。これに抜本的に対応するため、昭和 46（1971）年に都市高速道路とその関連道路が計画決定された。昭和 48（1973）年時点で計画延長が 570 km となった（図 6）。その後、昭和 51（1976）年には都市モノレールを、また平成 2（1990）年までに都市高速 4 号線や黒崎バイパスなども加え、計画道路延長は 651km に拡大した。

次に、整備状況について概観したい。北九州市が誕生した昭和 38（1963）年に国の特定地域総合開発計画は終了したが、指定解除もされなかった。この計画に沿って整備が続けられてきた骨格道路はこの時点でかなり積み残された。

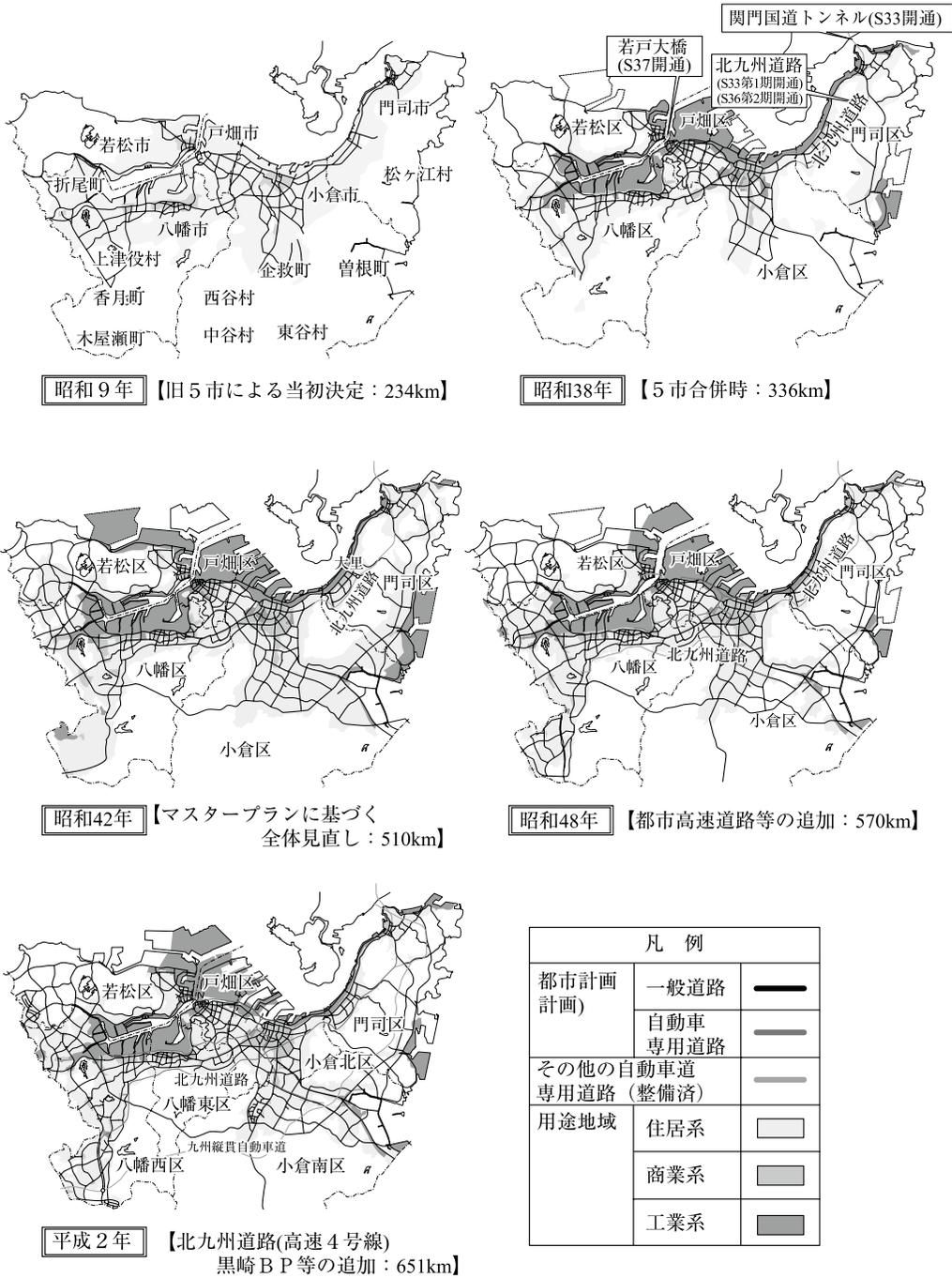
このため合併後、主要な道路整備を県から引き継いだ市は、積み残された道路をマスタープランに盛り込み、5 カ年の実施計画（1966～71）や第 2 次実施計画となる中期計画（1970～

表 3 合併後(昭和 39 年 4 月)の市内道路現況(単位:m, %)

区 分	総延長	実延長	内 訳		路面別延長		舗装率
			改良済	未改良	砂利道	舗装道	
指定区間国道	34,917	34,917	33,087	1,830	—	34,917	100.0
有 料 国 道	13,112	13,112	13,112	—	—	13,112	100.0
国 道	73,244	50,105	50,105	934	460	49,645	99.0
主要地方道	66,028	63,665	50,029	9,626	40,642	23,013	36.1
一般県道	203,163	196,188	137,069	59,119	161,914	34,274	17.4
市 道	3,257,153	3,149,953	593,666	2,556,287	2,873,981	275,972	10.8
計	3,647,617	3,507,935	880,134	2,622,796	3,076,997	430,933	—

(出所)北九州市史補遺

図6 北九州市の都市計画道路の変遷(昭和9年～平成2年)



(出所)北九州市資料

75) の中に位置づけて整備を継続した。例えば、国道 199 号は、都市計画道路幹線 1 号、幹線 2 号などとして昭和 39 (1964) 年に小倉～若戸大橋、昭和 42 (1967) 年に若松区岬の山～藤の木、昭和 45 (1970) 年に小森江 (門司)～末広 (小倉) を完成させている。このような中、昭和 43 (1968) 年には、国道 199 号に直結した日明港と神戸港とを結ぶ日本初の長距離フェリーである阪九フェリーが就航した。

また昭和 46 (1971) 年以降、主要地方道若松芦屋福岡線 (幹線 2 号) や国道 322 号 (小倉日田線) の整備に着手している。ここで目を引くのは、県道の直方行橋線と八幡赤池線といった土木技術者が力を発揮できる山越え道路の整備を重点的に行うとの記述がみえることである。なお、八幡赤池線は未改良のまま昭和 58 (1983) 年に路線廃止されている。

合併後約 10 年間は合併前に計画された事業を継承し、優先して整備した時期であった。新たな取り組みは、昭和 41 (1966) 年以降の総合交通体系調査でその必要性が議論され、昭和 46 (1971) 年に都市計画決定された都市高速道路 (当時 19.9km) および昭和 51 年に計画決定された都市モノレールの関連道路などである。昭和 46 年 11 月に、それらの建設を担う福岡北九州都市高速道路公社が設立された。昭和 49 (1974) 年に出された北九州市基本構想を具体化するための新中期計画 (1975～79) の中に都市高速道路の整備が明記され、昭和 50 年代に入り本格的な工事が進められた。

昭和 55 (1980) 年 10 月に篠崎北～日明 (4.6km) が開通したのを皮切りに順次整備が進み、昭和 63 (1988) 年 12 月までに、1 号線は到津～横代、2 号線は東港～日明、3 号線は愛宕 JCT～東港 JCT が供用された。

一方、モノレール関連では、昭和 51 年の計画決定以降、未整備区間の幅員 (38 m) 確保のため区画整理や用地買収に全力が注がれた。

新中期計画にはその他の整備予定路線として国道 199 号、200 号、322 号と県道の高須二島線、門司苅田線の固有名詞が記載されている。

新中期計画の後継である新・新中期計画 (1980～84) (北九州市企画局、1980) には新中期計画に明記された道路で完了していない事業を継続実施することが記載されている。新規の路線としては曾根根田線と若戸大橋 4 車線化の関連道路が上がっている。

合併からルネッサンス構想策定までの四半世紀を総括すると、前半は都市再生を目指した骨格道路の継続整備、後半は若戸大橋の 4 車線化に代表されるような渋滞や交通事故対策の道路整備に追われた時代であったといえるだろう。見方を変えれば、渋滞の激しかった国道 322 号方向にモノレールや広幅員の道路を整備したことで守恒や徳力、志井といった郊外の宅地開発を促進したが、人口が停滞する中でスプロール化を拡大したともいえる。

この間、市内の基幹産業である企業群はリストラをとまなう高付加価値製品の生産にシフトして生き残りを図り雇用は大きく減少した。しかし、TOTO の新規工場が立地した昭和 38 (1963) 年や三井鉱山コークスが立地した昭和 45 (1970) 年、日産自動車が進出した昭和 50 (1975) 年には市内にそれぞれ 1,000 人を超える新規雇用が生まれた。昭和 50 年代に入り人口は停滞から減少に向かうが、所得の向上や核家族化による世帯増もあり郊外の住宅需要は続いた。モノレール沿線以外では八幡の本城から高須方向と国道 10 号沿線で宅地開発が進んだ。郊外の大型のショッピングセンター等の出現で多くの 3 次産業での雇用が生まれたが、店舗周辺で渋滞を招くことになった。

参考文献

- 運輸省第四港湾建設局（1970）『周防灘総合開発計画調査報告概要』
- 北九州市編（1970）『北九州市中期計画 1971～1975』
- 北九州市企画局編（1965）『北九州市長期総合計画 基本計画』
- 北九州市企画局編（1974）『北九州市基本構想・長期構想』
- 北九州市企画局編（1975）『北九州市新中期計画 1975～1979』
- 北九州市企画局編（1980）『北九州市新・新中期計画 1980～1984 プラン'80 北九州』
- 建設省計画局，建設省国土地理院（1971）『西瀬戸地域大規模開発計画調査報告書（土地条件調査）』
- 都市交通審議会（1971）『福岡市及び北九州市を中心とする北部九州都市圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画について』都市交通審議会答申（第12号）
- 西日本鉄道株式会社社史編纂委員会編（1988）『明日に翔ける：西鉄創立80周年記念』
- 西日本鉄道株式会社100年史編纂委員会編（2008）『西日本鉄道百年史』
- 北部九州圏パーソントリップ調査協議会（1977a）『北部九州圏における交通体系の将来』
- 北部九州圏パーソントリップ調査協議会（1977b）『北部九州圏総合都市交通体系調査 昭和51年度』
- ワトキンス調査団（1959）『日本国政府建設省に対する名古屋・神戸高速道路調査報告書』，建設省道路局