

福岡市南部における戦中の新都市計画と現在への影響 — 戦中戦後の西鉄新駅・新線計画と桜並木駅の関係に着目して —

大森 文彦 *OMORI Fumihiko*

東京科学大学（旧東京工業大学・東京医科歯科大学）環境・社会理工学院建築学系 准教授

■要旨：福岡市は政令指定都市として広大な市域を持つが、その南部は現在の春日市・大野城市等と共に旧筑紫郡を形成していた。この地域では戦中に新興工業都市計画と呼ばれる軍事都市計画が国策として進められ、陸軍工廠の設置や工具・軍属住宅のための区画整理が行われ、戦後は米軍が駐留した。こうした戦中の都市計画には、西日本鉄道株式会社（以下、西鉄）の博多方面延伸だけでなく、雑餉隈・春日原駅間の新駅や周辺の商業中心地計画など、福岡南部の「衛星都市」として意欲的な新都市計画が盛り込まれた。本研究を通じ、こうした計画の一部が2024年の桜並木駅開業の遠因となった可能性を見出した。福岡市南部の都市計画史の一端が明らかになったことは、発展を続ける福岡市において、市中心部だけでなく、周縁部や隣接自治体と連携した都市基盤整備や交通体系再編の重要性を示唆している。

■キーワード：新興工業都市計画、西日本鉄道、桜並木駅、防火街路

1. はじめに

1.1. 研究の背景

新興工業都市計画（以下、新興計画）は戦時下の日本国内で、地方都市の工業化を意図して進められた大規模な都市計画と実際の都市基盤整備を指す。次に、住宅営団（以下、営団）は1941年に設立された住宅供給を目的とした公営事業体であり、戦前の同潤会と戦後の日本住宅公団をつなぐ日本住宅史上重要な開発企業体ながら、その戦中の活動に関する一次資料が殆ど残されていない。また営団施行とされる住宅も、その残存数を急速に減らしている。

福岡市南部から現在の春日市や大野城市にかけての一带では、戦中に新興計画実施と営団等の施行による住宅団地造成が行われたことが判明しているが、これに関する研究は極めて少ない。特に、現在の西鉄の新駅および新線計画等に着目した、都市計画史的な研究はこれまで見られない。

1.2. 研究の目的

本研究では、現在の福岡市南部（南区・博多区）・

春日市・大野城市等が含まれる一帯（以下、計画名に則り、春日原）で戦中から戦後にかけて実施された新興計画に基づく土地区画整理事業を調査し、同地における都市建設事業が、現在の福岡市南部や隣接する自治体の都市構造や都市施設に残した影響などを分析する。これにより、同新興計画内に配置されていた西鉄新線および新駅の計画が、戦後どのような経緯を辿り、現在の新駅（桜並木駅、2024年3月16日開業）に至ったか、明らかにする。

同新興計画は①福岡都市圏の南部方面への拡張および衛星都市の必要性を見越した先見性を有しており、②そのため戦後も同計画の一部が踏襲され、時局に応じて柔軟な都市整備が進められた可能性がある。本論文では、戦時中の新興計画と戦後の都市整備推進の背景と実際について、公文書等を博捜し、上記の仮説を検証する。これを通じて、実質的に一体の都市圏を形成している現在の福岡市南部及び隣接する自治体が、今後どのように連携した都市計画や交通計画を進めていくべきか、そのあり方に対す

る示唆を得たい。

研究にあたり過去の計画資料と現況との比較、および現地での踏査と、現存する建物の実測調査などを用いた。

1.3. 既往研究

福岡の都市形成史および都市計画史に関する研究は多くあり、特に石橋ら⁽¹⁾は「福岡市総合計画書：基本計画 1960」（一次計画）と同 1966 年計画（二次計画）を比較し、前者では福岡市の工業都市化が志向されていたことに対し、後者では第三次産業を中心とした九州の管理中枢都市として方針転換しており、これが九州の政治経済の中心的地位を占める現在の福岡市のエポックとなったと指摘している。

また西鉄による沿線開発の端緒として、春日原駅周辺の球場や景勝地開発、および戦後にかけての模範住宅の分譲については郷土史として広く認知されている⁽²⁾。

新興計画については、戦中に全国 23 地域で実施されたとされており⁽³⁾、群馬県の太田、神奈川県の新横浜、兵庫県の大畑（姫路市）、山口県の光などが知られており、これらの都市計画に関する研究は蓄積がある⁽⁴⁾。一方で、九州における新興計画は春日原、荊田、大村、佐世保が該当するが、春日原に関する研究は少なく、大森ら⁽⁵⁾による、戦時中の春日原の住宅団地整備に関する研究等に限定されている。

総じて、いずれの研究も、春日原の新興計画に関する全体像を提示するには至っておらず、また西鉄の新線および新駅に関する計画や経緯に関する分析や考察は見られない。新興計画を福岡の都市計画史・形成史に位置づける本研究には、新規性があると思料する。

2. 戦前の新興工業都市計画

春日原は 1941 年に、小倉陸軍造兵廠の支廠移転を受けて新興計画が施行されることとなり⁽⁶⁾、さらに 1943 年に 41 年の当初計画に土地区画整理の対象範囲を拡張する形で、図 1 のように決定された⁽⁷⁾。その範囲は現在の福岡市南部、大野城市北部、春日市広域を含むものであり、当時としては福岡市と那

珂町、日佐村、大野村、春日市の筑紫郡四町村を含む 1524 ヘクタールに及んだ。本計画の正式名が「福岡都市計画春日原土地区画整理」となっているように、福岡市以外の自治体を含んでいながら、あくまで福岡都市圏の中で本計画が位置付けられていたことがわかる（都市計画は単一の自治体の中に都市計画区域を納める必要はない）。

1941 年の計画決定理由は「福岡市ハ工業都市トシテ近時飛躍的發展ヲ遂ゲツツアル所ナルモ特ニ交通上地勢上一体ト見做サルル市ノ東南方那珂、春日、大野ノ三ヶ町村ニ跨ル附近一体ノ發展著シク各種軍需工場ノ設置拡張等アルノ外将来益々其ノ發展ヲ豫想セラルルノ状勢ニ在ルヲ以テ茲ニ此ノ附近約三、一四六、〇〇〇坪ノ区域ヲ劃シ都市計劃土地区劃整理トシテ決定シ以テ都市ノ合理的發展ニ備ヘムトスルモノナリ」⁽⁶⁾とされ、福岡市南部の町村との一体性に言及したうえで、工廠の進出を直接の理由としている。

さらに 1943 年の拡大計画時には「本土地区劃整理ハ昭和十六年五月地積約三百十四萬六千坪ノ地域ヲ劃シ此ノ区域ヲ決定シ次デ昭和十七年一月同区域ノ事業執行ヲ福岡縣ニ命ジ鋭意之ガ進捗ニ努メツツアリ

然ルニ現下時局ノ進展ハ愈々同区域内ニ各種重要施設ノ新設、拡張ヲ齎シ尙計畫中ノモノ等ノ多キニ鑑ミ之等各種施設ノ円滑ナル運営ニ即應セシムルト共ニ無統制ナル市街化ヲ防止シ以テ将来ノ合理的都市ノ構築ヲ図ルノ要アルヲ以テ新ニ地積約四百六十一萬一千二百坪ノ地ヲ追加セントスルモノナリ」⁽⁷⁾として、戦時下の軍事関連産業の移転・集積を理由にあげている。日米開戦前である 1941 年時点では軍需工場と明記しているが、1943 年の戦時下では各種重要施設と換言している。この拡張計画で、現在の春日市の主要な平坦部をカバーするような、大規模な都市の構想がなされることになった。施行主体は県であり、他の新興計画と同様、国からの補助金を受けたと考えられる。

2.1. 計画の骨子

本計画の方針として「本地方の計画は福岡市計画区域内の全体計画の一翼をなすものであるが福岡市

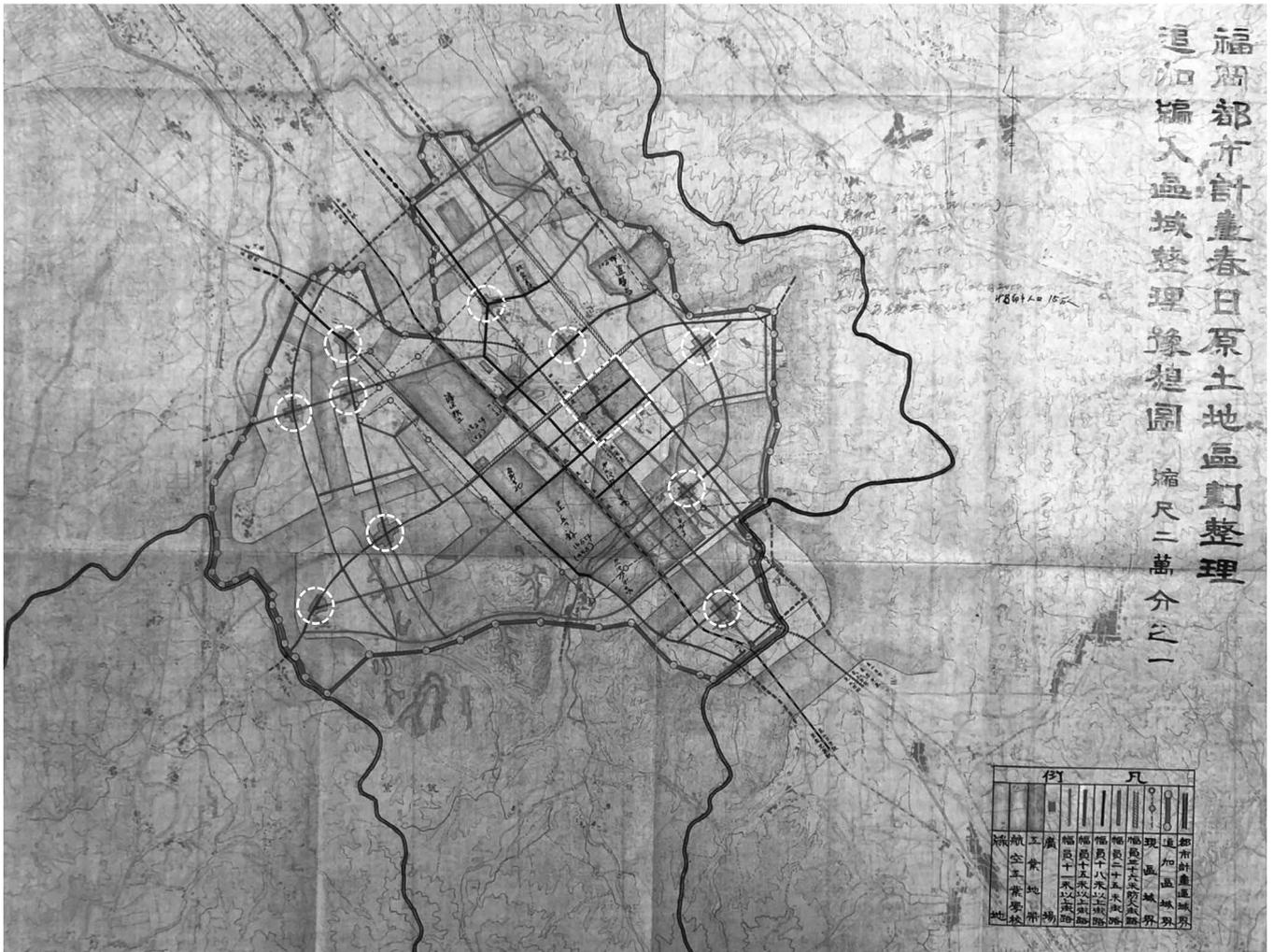


図1 春日原新興計画図（土地区画整理追加編入区域予想図）造兵廠という記載が、現在の空自春日基地、渡辺鉄工が現在の陸自春日駐屯地
出所：内務省国土局計画課、福岡都市計画春日原土地地区画整理中変更の件、1943年

の大発展に統制を与える為には都市を衛生的都市誘導することが国防的にも必要なるを以て左の如く小単位の独立的機能を有する」を掲げ、「工業地帯」「中心商業地帯」「住居地帯」「公館地帯」を適当に配置することとした⁽⁷⁾。

実際の計画は図1のように、小倉陸軍造兵廠春日支廠（現在の航空自衛隊春日基地等）および渡辺鉄工所（現在の陸上自衛隊春日駐屯地）を中心として、両敷地の間を走る東西の都市計画道路および福岡市から南下する2つの都市計画道路をその骨格としている。特に東西の道路は幅員が当時の計画制度上最大級に近い36mとされている。福岡市や福岡県南部との連絡を考えれば、南北方向の道路幅員が広いほうが合理的であるが、東西方向の道路幅員を広く取っているのは防火緑地帯を兼ねていたと考えられる。実際戦後の同地の航空写真でも道路中央に植栽

帯が見られる。また軍需工場群の外周を囲むように緑地帯が配されており、これも同様の機能が期待されたといえる。

移設拡張が予定された春日原新駅の周辺や省線との間の一帯に「中心商業地帯」「公館地帯」を計画し（図1中の点線四角囲み）、加えて外郭部の幹線道路の交差点に、複数の生活拠点機能を点在して設ける計画がなされた（図1中の丸囲み）。

2.2.新駅を中心とした新市街地計画と博多方面の新線計画

本新興計画で特筆すべき点の一つとして、先述の通り、現在の西鉄春日原駅の北側に同駅を移転拡張し、この新駅周辺を商業地・官公庁街とする計画である。図1中では白点線で囲ったエリアを指す。つまり、ここが本新興計画における中心的なエリアとして位置づけられたと考えられる。この春日原新駅

は線路を挟んだ両側に駅前広場と、線路に直行して伸びる道路計画が描かれていることから、一定以上の規模・設備の駅を想定していたと考えられる。

また西鉄雑餉隈駅南側から分岐し、国鉄博多駅方面に北進する新線計画が、図中に明示されている。この新線計画は1940年3月23日に当時の九州鉄道株式会社（後の西鉄）が出願したもので、1943年に免許を求める嘆願書⁽⁸⁾が西鉄から鉄道省に出されている。これによれば新線の必要性として

「一、輸送状勢ヨリ見タル本線路敷設ノ必要性
福岡、大牟田間鉄道ノ旅客輸送状勢ハ昭和十二年支那事変勃発以来逐年増加ノ一路ヲ辿ルト共ニ昭和十三年十月柳河、大牟田間ノ線路開通シ福岡、久留米、大牟田ノ三都市ヲ連繫スルニ及ビ沿線各地ニ於ケル各種産業ノ発展助長ニ資スル處多ク時局ノ影響ト相俟ツテ沿線各駅交通量亦頓ニ激増仕シ候

福岡市ハ北九州地域ニ於ケル政治、経済、交通ノ中心地ヲ為セル関係上本鉄道ニ於イテモ当地ヲ中心トスル旅客ノ移動頗ル多ク且ツ本市ノ急激ナル発展ニ伴フ輸送量ノ増加ハ今ヤ福岡市近郊ニ於ケル線路容量ヲ殆ト飽和状態ニ達セシメ居ル感有之殊ニ郊外雑餉隈及春日原附近ニ於ケル特殊工場ノ新設、拡充等ニ依ル交通量ノ異常ナル活発化ハ輸送量ノ高壓ナル増強ヲ要スル状勢下ニ有之候此本市及近郊地域ノ急激ナル発展事情ニ鑑ミ博多駅ヨリ此方面ニ至ル線路ヲ敷設スル事ハ緊急ヲ要スル問題ニシテ関係各御方面ヨリモ特ニ早急実現方ノ御懇願ヲ受ケ居ル実情ニ有之候

今昭和十四年度以降ニ於ケル福岡、春日原間ニ於ケル乗降人員ヲ示セバ凡ソ左ノ通りニ御座候

年度	乗降人員	14年度ヲ100トシテノ指数
昭和14年度	15,630,000	100
〃 15年度	20,044,000	129
〃 16年度	27,066,000	173
〃 17年度	32,763,000	209

二、鹿児島本線ニ対スル補助線トシテ重要性
福岡、大牟田間鉄道ハ鹿児島本線博多、大牟田間ニ並行敷設セラレ其最モ離リタル地点ニ於テ七軒ヲ出テス従ツテ全線ヲ通シ省線ノ補助線トシテノ使命ヲ

有スルモノニ有之候然ルニ終点ニ於テハ既ニ大牟田駅ニ乗入レ連絡設備モ完備致シ居リ候得共起点タル福岡ニ於テハ博多駅トノ連絡良好ナラズ為ニ補助線トシテノ使命達成上充分ナル成果ヲ挙げ得ザル状態ニ有之ノミナラズ此戦時下ニ於テ朝有事ノ場合ヲ想到セバ一時モ猶予スベキモノニ無之早急実施ノ必要有之モノト存シ候」

を挙げており、春日原における「特殊工場」の新設・拡充による輸送人員増加を第一の理由としている。また戦時下、鉄道省の鹿児島本線の補助線として西鉄大牟田線の役割を位置づけ、博多方面との連絡の必要性を訴えている。同じ時期にも、名鉄の豊川線（愛知県）や鉄道省の清水港線（静岡県）など、軍事輸送のために新設された路線はあり、戦時下、物資が欠乏する中であっても、必ずしも新線建設は非現実のものではなかった。この新線は距離にして6600m、軌間1435mm、建設費232万円を見込んでいたが、戦中に実現することはなかった。複線か単線であったかは不明である。

以上のように、新興計画における春日原新駅およびその周辺は、新興計画における中心地として、福岡市中心部とも連絡する交通と一体となった、重要な拠点として位置付けられていたと言える。

2.3. 住宅団地

新興計画のうち戦時下に竣工したのものとして、1948年の航空写真から、前述の36m幅員道路を含

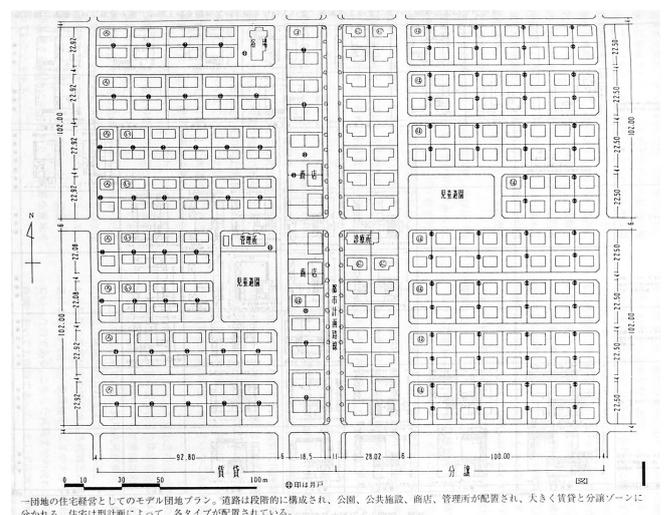


図2 営団モデル団地

出所：富井正憲：住宅営団、住宅49(9)、p.33、日本住宅協会、2000。

めた主要幹線道路に加えて、現在の光町区一帯の住宅団地が推察される。現在の光町区は、公園を囲んで、行き止まりの生活道路と短冊状の住宅街区が稠密に入り組んでおり、営団のモデル街区⁽⁹⁾に基づく計画であったことが示唆される(図2)。

春日市史によれば、現在の光町区にあたる字永田



図3 光町区に残る営団型と思われる戸建住宅

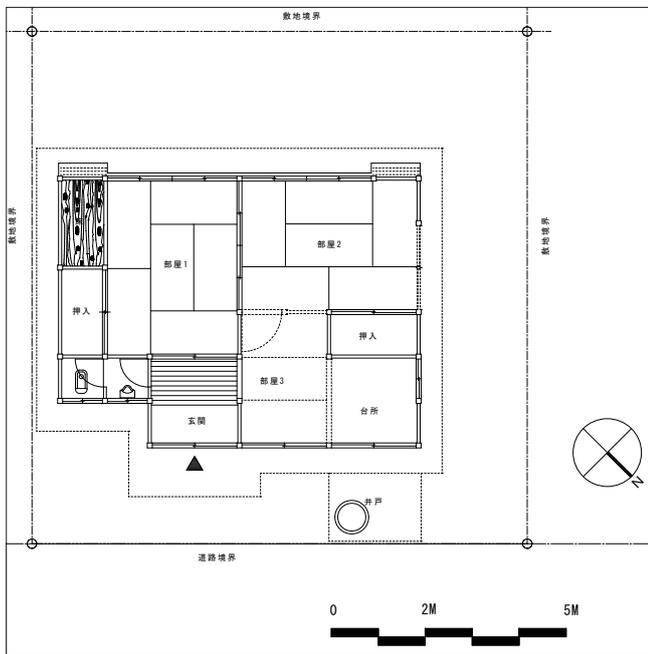


図4 光町区内戸建住宅平面図(筆者実測)

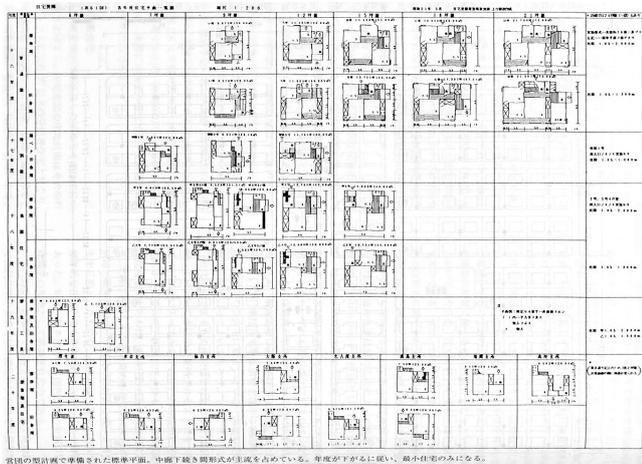


図5 営団の標準型住宅平面図

出所：富井正憲：住宅営団、住宅49(9)、p.33、日本住宅協会、2000。

および字立石において、営団住宅255戸(立石)・県営住宅100戸(永田)が戦中に工員住宅として建設された⁽¹⁰⁾。現在光町区内に散見される平屋住宅がこれらに該当する可能性が高く(図3、図4)、間取りも当時の営団標準型住宅⁽⁹⁾に類似している(図5)。

以上のような春日原の新興計画の進捗を1948年の航空写真と重ね合わせたものが図6となる。

3. 戦後の新駅・新線計画と土地区画整理

軍需産業都市として整備途上にあつた春日原新興計画は、日本の敗戦により本来の役割を失ったが、戦後も戦中の計画の一部が、福岡県施行の土地区画整理として受け継がれることになる。

3.1. 博多方面新線免許と失効

陸軍工廠への工員輸送という役割が失われてからも西鉄は福岡方面への延伸免許を求める嘆願を1947年5月1日におこなっている⁽¹¹⁾。その理由として、「本線ノ通過致シマス博多駅南部一帯ハ福岡都市計劃ニ依ル主要工業地帯デアリマシテ終戦後ハ益々発展シ今や大中工場ガ集中シ今後共急速ニ膨脹スル趨勢ニ有リ此方面ノ従業員ニシテ大牟田線利用ノ人達ハ一応福岡市内線ヲ迂回スルノ不便ナル状態」を挙げ、免許を求めている。さらに共に連合軍が駐留する席田(板付)飛行場(現福岡空港)と旧

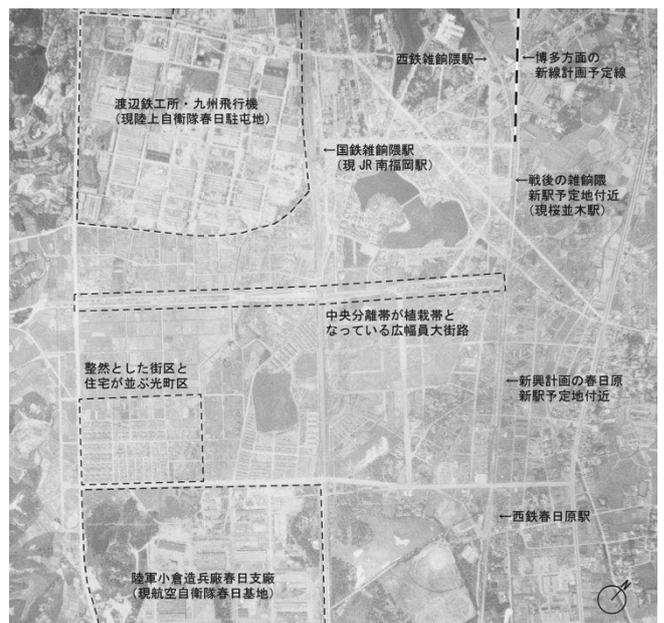


図6 1948年の春日原の様子

出所：国土地理院航空写真閲覧サービス、米軍撮影

春日支廠との連絡強化のため、米軍第5戦闘隊設営隊長の「マックブライト中佐ヨリモ予テ屢々本線ノ実現方ニツイテ懇懇ガ有ツタ」として、連合軍も望んでいることを申し添えている。1949年5月10日にこの新線が免許された時の理由書⁽¹¹⁾では「省博多駅南部一帯は福岡市都市計画による工業地帯で現在大小の諸工場が集中し将来も急速に膨張する趨勢にあり、この方面の従業員にして大牟田線利用者は福岡市内軌道線を迂回するの不便な状態であり、又省博多駅の復興計画と関連してこの際省線と連絡して地方交通の利便を増進せんとす」としている。いずれも博多駅南部から雑餉隈にかけての一帯が戦後、工業地帯として成長しており、ここへの西鉄沿線からの輸送を目論むものとなっている。実際に戦後の福岡の復興都市計画では博多駅南部の広域を工業地域に指定していた。

しかし、その後この新線計画は進捗することなく、1962年に西鉄は運輸省に対して工事竣工期限延長許可申請を提出⁽¹²⁾、これによれば「昭和34年12月1日工事着手以来用地買収に努力いたしており雑餉隈付近一部用地の買収は終了しましたが他の部分の用地買収が困難なため止むを得ず本申請を行う」としており、新駅予定地以外の買収が難航していたことが伺える。

さらに西鉄は1968年に再度延長許可申請を出しており⁽¹³⁾、ここでは申請の理由を詳細に

「1. 本雑餉隈・博多間鉄道は、当社大牟田線の雑餉隈駅（西鉄福岡駅より8.3キロ）附近より分岐し、旧国鉄博多駅附近に至る免許路線であります。経済の高度成長並びに都市の郊外化に伴い当社大牟田線沿線の開発は最近急速に進み、特に福岡市近郊の輸送需要は、将来飛躍的に増大することが予測されます。このため、大牟田線の将来対策として各駅の立地条件や沿線用地状況その他を勘案し、既設線の増強方式で対処するか或いは輸送力の分散方式で対処するか種々検討を要するところあります。このため、本雑餉隈線の将来の位置づけ等について大牟田線の将来対策と併せて再検討いたす必要があります。

2. 国鉄博多駅が当初より南方約600米の現在位置

に移転したため国鉄との連携輸送が甚だ困難となり、加えて新旧博多駅周辺の市街地造成は依然として進捗せず、その構想も不明であります現状では、ターミナル駅の建設並びに工事方法について慎重に再検討する必要があります。

3. 近々発足予定の都市交通審議会北部九州部会で福岡地区の既設線及び計画線を含め総合的に将来の交通体系について審議決定されることと思考されますので審議結果を待つて本雑餉隈線を再検討いたしたいと思ひます。」

としている。1962年の理由と合わせて、線路用地の買収が進まず、既存の大牟田線の輸送力強化での対応により、新線の意義が失われつつあったことが読み取れる。1961年には並行する国鉄の鹿児島本線も電化され、近代的な通勤路線に改善されつつあった。これ以降、免許の伸長願いが出された記録はなく、1972年に自動的に失効した可能性が高い。

戦災復興計画を経て、福岡市が初めて平時の都市政策として発表した「福岡市総合計画書：基本計画1960」⁽¹⁴⁾にも、この新線計画に対する言及は見られない。本総合計画は次号以降の都市政策と一線を画し、福岡市の工業都市化を目指していた特異な計画であったとされており⁽¹⁾、それであれば博多駅南部の工業地域への通勤輸送を目的とした新線計画は言及すべき項目のはずである。換言すれば、この時点で既に新線計画は形骸化していたものと思料される。

3.2. 新駅計画

戦後の新駅計画（図7）は、戦中のそれより更に北側、雑餉隈駅寄りに移動した新駅計画の記載が見られる⁽¹⁵⁾。この新駅の敷地の形状は東側に膨らんで、博多方面への新線が開通した場合に対応し、折り返しや追い越し等を考慮した複数のプラットフォームを有する駅の線形となっていると推察される。つまり、戦中に計画されていた新駅周辺の商業地・公館地区整備がなくなり、純粋に分岐駅としての新駅として改めて位置が定められたと考えられる。駅西側には駅前広場と思われる用地も確保されており、国鉄の雑餉隈駅（現在のJR南福岡駅）方面と接続する街路が計画されていた。

この新駅予定地は、西鉄が所有の上 1962 年より西鉄バスの営業所（雑餉隈自動車営業所）として供用されたが、同年に先述の伸長申請もおこなっていることから、バス営業所は当初は暫定的な利用だった可能性がある。しかし、新線の建設は実現しなかったため、以降同地はバス営業所として長く利用されることとなる。

3.3. 春日原の区画整理の計画

戦後の土地区画整理は、戦前のそれよりも対象範囲を縮小しつつ（約 460ha で従来の約 30%）も続行され、1957 年に完了することとなった⁽¹⁵⁾。こうした事業継続の理由として「本事業の着手は太平洋戦争発端の項で軍需工場の進出、拡張、陸軍兵器廠の決定等戦時色濃厚なる工業地帯を確保する外、それに伴う一般住宅地の整備を主眼として福岡市都市計画区域の一翼として本地

区に広大な衛星都市形態を達成せんとしたものである。

然るに事業半ばにして終戦を迎え衛生的（ママ）工業生産都市造成の初期目的を失ったけれども終戦により軍需工場の閉塞により広大な工場跡には間もなく駐留米空軍板付基地の宿営施設に急変続いて警察予備隊の発足により又も本地区内工場敷地跡は駐屯地となりて様相は全く一変した。加うるに戦災、疎開、引揚等により住宅は極度に不足の時にあり立地的好条件のため住宅建設適地として急激に発展段階にありすでに福岡市の衛生的（ママ）概念一步進み既に福岡都市計画の一環たる様相を帯びるに至っている。尚地区北方五軒の地には駐米軍飛行機地として日本航空の国内線並国際空港として利用される板付飛行場あり。南西方八軒の地には歴史的な址蹟地太宰府都府楼跡等観光地もありて本地区の郊外住

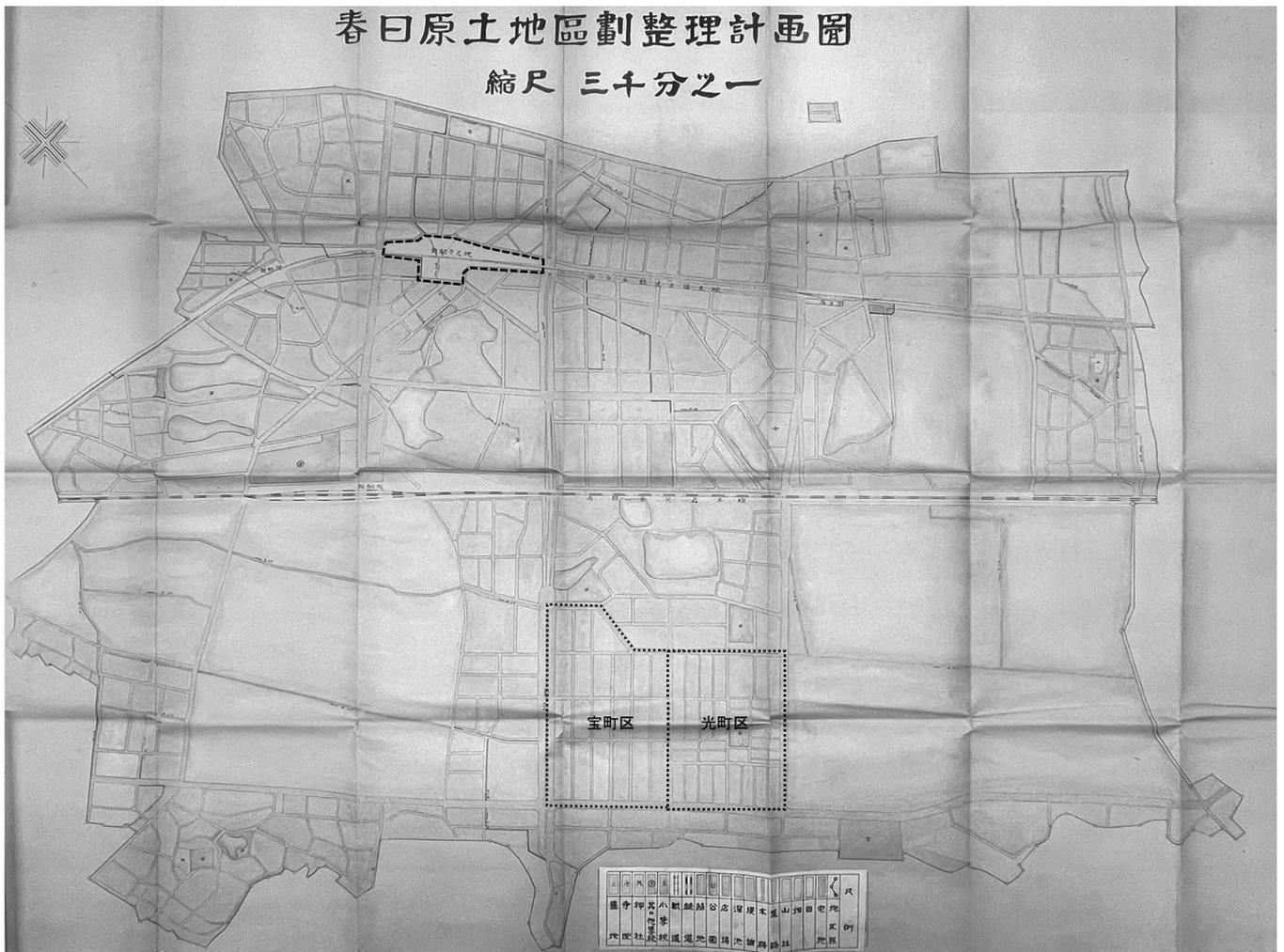


図7 戦中より範囲が縮小された戦後の土地区画整理図 新駅予定地の記載がある（点線内）

出所：昭和 31 年建設省告示第 756 号 福岡県福岡都市計画春日原土地区画整理事業の変更について

宅地としての飛躍的發展は予想されるに至った。前述の如く福岡都市計画の一端として發展途上にある本地区は地区内の道路、水路、公園等の公共用地を確保し共に一般民有地の理想的整理を含む総合的福岡都市計画の実現に寄与すべく土地区画整理事業の急務を望む所以である。」

と記載され、軍事産業都市としての戦中計画が、ほぼそのまま福岡都市圏の衛星都市、住宅供給都市としての役割に転じて受け継がれることになったといえる。また、当時、板付飛行場に加えて春日原にも米軍が駐留しており、こうした施設への対応としても一定の都市基盤整備が急務であったと考えられる。

計画図（図7）によれば、戦中に竣工していたと見られる現在の光町区やその北の宝町区は緻密かつ整形の街区として実現したが、それ以外の地区では、概して洗練された街区構成とはなっていない。溜池などの地形・地物に引きずられるような街区・道路計画も見られ、のちに池が埋め立てられた後も、こうした街区構成が現在に引き継がれている。大規模な土木工事を要さず、戦中から長期にわたっていた土地区画整理の事業完了を急いだためと考えられる。

先述の「福岡市総合計画書：基本計画 1960」においても、春日原の土地区画整理について、すでに

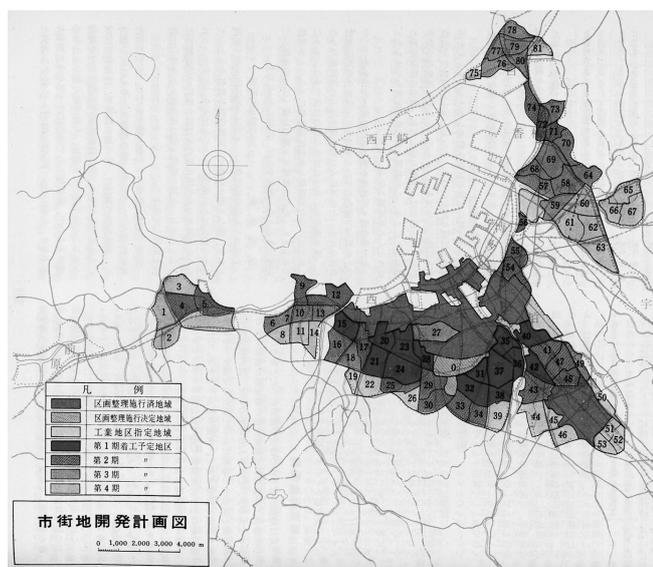


図8 総合計画 1960 に記載された開発計画図
右下の数字のない区画が春日原土地区画整理
出所：福岡市：福岡市総合計画書：基本計画 1960、1961.

事業完了しているため文中の言及はないものの、図中に記載は見られ⁽¹⁶⁾、戦中から福岡都市圏の一部として計画された春日原新興計画は、戦後も同都市圏の重要な構成要素として位置付けられていたことが示唆される。

3.4.21 世紀の新駅計画「桜並木駅」

以降、JR 春日駅の開業を除けば、春日原周辺での公共交通の状況には大きな変化は無かったが、21世紀に入り、西鉄天神大牟田線の踏切に起因する道路混雑の解消や、鉄道の速達性向上などを目的として、福岡県・市による西鉄雑餉隈駅～下大利駅間の連続立体交差事業が開始された⁽¹⁷⁾。雑餉隈駅周辺にバス広場等の用地確保が困難なことから、西鉄は前述の雑餉隈バス営業所を廃して新駅を設けることとなり、「桜並木」駅として2024年3月16日に開業した。事由が異なるものの、かつての新駅予定地に、計画時から約70年後に実際に新駅が建設されたことになった。ただし、既に1924年の開業から百年が経ち、地域に定着している従来の雑餉隈駅を廃止することはせず、桜並木駅は雑餉隈駅の移転ではなく、あくまで新設の駅となった。駅名の由来は、戦中に建設された幅員36mの防火街路の中央分離帯に、戦後住民が桜を植樹し、当地の名所となっていることに由来する⁽¹⁸⁾。ここで戦中の新興計画を伝える重要な遺産（防火街路）が、かたや戦後に計画され立ち消えとなっていた新駅の復活に際し、その名を記すこととなった。

表1 春日原の都市・交通基盤整備の経過

年	事項
1941	陸軍工廠開設・春日原新興計画決定
1943	新興計画範囲拡大
1949	西鉄博多方面新線免許
1957	春日原土地区画整理完了
1960	福岡市総合計画（新線に言及なし）
1962	新線免許延長申請・新駅予定地にバス営業所開設
1968	新線免許延長申請（1972 免許失効）
2008	西鉄連続立体交差事業都市計画決定（福岡市）
2024	桜並木駅開業

出所：筆者作成

以上のような戦中から2024年の新駅開業までの経過を年表としたのが、表1となる。

4. 研究のまとめと今後の課題

春日原の戦中の新興計画は、大規模な工業地を中心として、良好な住宅地と新駅一帯の官公・商業地、その他にも広幅員の防火街路やグリーンベルトを配した意欲的な工業都市建設を、福岡市南部一帯で目論んでおり、戦後も規模を縮小して継続された。特に、戦中に建設された春日市光町区は、住宅営団の住宅団地の設計思想を色濃く反映した戸建住宅地として現在まで維持されている。さらに、新興計画から戦後計画に受け継がれた新駅計画は、計画から半世紀以上を経て桜並木駅として実現を見たことになる。これは戦中の新興計画、およびそれを引き継いだ戦後の土地区画整理事業の先進性を示すものといえる。

終戦により明確な完成を見なかったものの、春日原新興計画は、平地（可住エリア）の限られる福岡都市圏において、その南部に全く新たな市街地像を求める都市拡張計画もしくは副都心計画ともいえる計画であった。特に新興計画中の大規模な官公・商業地計画がそれを物語っており、場所は異なるが実際に戦後、米軍に返還された大野城駅前の一帯（現在の九州大学筑紫キャンパス）に県庁が移転する検討もなされたように、手狭な福岡都心部から外縁に都市機能を移すその先見性から、福岡都市圏の都市計画史上、一定の評価に値すると思料する。戦後も「衛星都市」として事業が継続されたことがその証左といえる。実際に新興計画の対象となった区域の大半は、その後1975年に誕生した春日市に含まれ、同市の都市基盤の礎となり、市民の多くが福岡市に通勤・通学する良好な住宅都市となっている。

一方で本研究では、新興工業都市計画および戦後にかけての西鉄新線・新駅計画が、福岡市としての都市計画・交通政策の中で、どのように位置づけられていたか明確な記載や言及を見つけれなかった。こうした福岡の都市計画史における福岡市南部の位置づけの変遷について、さらなる調査が求められる。

5. 福岡都市圏の課題と本研究からの示唆

福岡市は第三次産業の発展・人口の集中などで、九州随一の旺盛な成長を遂げており、その都市圏は拡大している一方、海や山地によって可住域が限られている。比較的平地が続く市の南方面は、春日市・大野城市・筑紫野市など別の自治体となっているものの、ベッドタウン・通勤圏として実質的には福岡市と一体の都市圏を形成していることに疑いはない。そのため、西鉄天神大牟田線沿線からJR博多駅方面への通勤需要は、本研究で明らかになった過去の計画群の頃と比べても、現在でも一定の需要があると推察される。例えば、西鉄とJR鹿児島本線が交差する井尻付近（福岡市南区・博多区）に両線の乗換駅を設ける、並行区間の間の二次交通を充実させるといった、今後も柔軟な都市交通政策を検討していく必要がある。西鉄・JR九州という異なる鉄道事業者および、春日市や大野城市といった他の自治体との調整は、非常に労力を要するが、福岡市が今後さらなる発展を遂げるために、こうした市域周縁部の交通再編・都市基盤整備も重要になってこよう。その点でも、こうした状況を先取りしたかのような戦中の都市計画から、学ぶことは多いと思料する。

謝辞

本研究のきっかけを与えてくれたのは、春日市立春日東小学校の同級生であり2020年に33歳で夭逝した猿渡勇太君である。また調査に当たり、同じく春日東小学校の同窓であり、西鉄で桜並木駅開業を担当した藤岡原理君の協力を得た。記して謝す。

6. 参考文献

- (1) 石橋知也, 柴田久: 1960年代の福岡市政の変遷にみる都市戦略のあり方に関する史的考察, 土木学会論文集 D1 (景観・デザイン), 70巻, 1号, pp.1-15, 2014.
- (2) 春日原自治会ウェブサイト
http://kasugabaru.org/1_gaiyou/syukai.htm
- (3) 土木学会編: 日本土木史—昭和16年~昭和40年一, 土木学会, p.280, 1973.

- (4) たとえば、中野茂夫、角哲、中江研、小山雄資、井上亮：戦時下における播州臨海工業地帯の造成と工業都市計画－広畑・網干・高砂を事例に－，日本建築学会計画系論文集，80巻，717号，pp.2713-2723，2015.
- (5) 大森文彦，中野茂夫，齋藤駿介：福岡県春日原における戦時下の新興工業都市計画および住宅営団による市街地形成について，日本建築学会大会学術講演梗概集（近畿），pp.1087-1088，2023.
- (6) 内務省：福岡都市計画春日原土地区劃整理決定の件，公文雑纂・昭和十六年・第八十九巻・都市計画十二，1941.
- (7) 内務省国土局計画課：福岡県 福岡都市計画春日原土地区画整理中変更の件，都市計画及び都市計画事業の決定書類等・昭18・国土都市計画・福岡・385冊，1943.
- (8) 運輸省鉄道局：西日本鉄道雑餉隈，博多駅間地方鉄道敷設免許方促進陳情の件，地方鉄道・軌道・専用鉄道免許特許雑之部・昭和18年，1943.
- (9) 富井正憲：住宅営団－初の全国版住宅供給機関－，住宅，49巻，9号，pp.31-36，日本住宅協会，2000.
- (10) 春日市史編さん委員会：春日市史 中，春日市，p.270，1994.
- (11) 運輸省鉄道局：雑餉隈，博多間鉄道敷設の件，鉄道免許・西日本鉄道・昭和22～24年，1949.
- (12) 運輸省鉄道局：西日本鉄道（株）申請の雑餉隈，博多間地方鉄道工事しゅん工期限の伸長について，免許・西日本鉄道・昭和35～38年，1962.
- (13) 運輸省鉄道局：西日本鉄道（株）雑餉隈，博多間地方鉄道しゅん工期限の伸長，免許・西日本鉄道・昭和41～44年，1969.
- (14) 福岡市総務局企画室：福岡市総合計画書：基本計画1960，福岡市，1961.
- (15) 建設省計画局都市計画課：福岡県福岡都市計画春日原土地区画整理事業の変更について（昭和31年建設省告示第756号），都市計画及び都市計画事業の決定書類等，福岡県（昭31.4.7～昭36.12.1），丘計第116号，1956.
- (16) 同上（14）p.104.
- (17) 福岡県連続立体交差事業ウェブサイト
<https://www.pref.fukuoka.lg.jp/contents/kouka1.html>
- (18) 西日本鉄道株式会社ウェブサイト：西鉄天神大牟田線の新駅名称を「桜並木」に決定しました！
https://www.nishitetsu.co.jp/ja/news/news20220725103013/main/0/link/22_037.pdf