

## 工業都市・北九州の成立と展開

—インフラ整備、官・公・民の関係、五市合併の思潮から読み解く—

# THE ESTABLISHMENT AND DEVELOPMENT OF INDUSTRIAL CITY KITAKYUSHU: BY UNDERSTANDING INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT, THE RELATION BETWEEN GOVERNMENT-PUBLIC-PRIVATE AND THE CURRENT THOUGHTS ON THE CONSOLIDATION OF KITAKYUSHU

建築デザイン分野 浦田周兵  
Architectural Design Shuhei URATA

北九州市は工業によって成立した都市である。しかし、既往研究では“一都市の一企業”や“五市の政治運動”という枠組みの中でしか語られておらず、北九州の全容を捉えたものとはいえない。本研究では、3つの視点から、工業化による北九州の物理的・心理的な繋がりや形成を捉えた。その結果、五市間の繋がりや地形的な必然性によって有機的につくられており、工業化がそれらを強く結束させたということを示した。

Kitakyushu is the city formed by industry. But the one which was told only in the structure as "one company in one city" and "political movement in five cities" by the past study and caught full particulars in Kitakyushu but, I don't have that. Formation on the physical psychological relation of Kitakyushu by industrialization was caught from 3 viewpoints by this research. As a result, the relation between five cities was made with the topography-like inevitability organically, and I made it clear that industrialization made those be united hard.

## 1. はじめに

### 1-1 目的と背景

北九州は、1901年、漁村集落であった八幡村に官営八幡製鐵所(現・新日鐵住金)が設置されたことをきっかけに、工業都市として発展したことで知られている。そういった側面から、既往研究では官営八幡製鐵所による単一企業都市と捉えられている。一方で、北九州旧五市(門司市・小倉市・若松市・八幡市・戸畑市)は、1963年に世界にも類例をみない五市対等合併を果たした。雑誌『近代建築』1963年5月号では北九州特集が生まれ、『朝日新聞』1962年6月10日の夕刊には「世界からも注目、合併は大きなプラス」と取り上げられたこと等、合併に対して大きな期待がかけられていた事が分かる。

しかし、それらは“一都市の一企業”や“五市の政治運動”という枠組みの中で語られたものであり、北九州の全容を捉えたものとはいえない。北九州の工業化と都市化の全容を知るためには、政治的・経済的な境界のない地形そのものをみる必要があると考える。本稿では地形を捉える際に、地形をなぞるものであるインフラの視点から北九州を読み解く。

本研究では、工業都市・北九州の成立と展開を追う事で、五市の物理的・心理的な繋がりが工業化によってどのように変容したかを示すことを大きな目的とする。北九州の工業化と都市化の関係を示すた

めに、以下の三つの観点から読み解いていく。一つ目は、インフラ整備の変遷をみていく。二つ目に企業が北九州の工業化に果たした役割を扱う。三つ目に五市合併に関する思潮を追う事で、工業化が五市合併に対する思想にどう作用したのかを示す。これらインフラ・企業・思想を総合的にみていき、工業化が北九州の場所性をいかに変容させたかを明らかにすることで、北九州における工業化と都市化の関係を考察する。

こうした中で、地方の工業化と都市化のメカニズムを解明することが、これからの地方都市の展開に役立てば幸いである。

### 1-2 研究方法

本研究では、明治期～昭和38年(1963)の五市合併までを対象とする。

まず、旧五市の市史やインフラ整備に携わった民間企業の社史をもとに、事業内容や整備理由を抽出することで、北九州がどのように形作られ、拡大していったのか、そしてどのように場所性を変容させていったのかを明らかにしていく。

次に、官営八幡製鐵所や北九州に進出していた民間企業の社史から、創業の理念や事業方針、戦略を読み取ることで、北九州における工業に関係した企業が国家・県や市とどのように関係しあっていたかを明らかにしていく。

最後に、当時発刊された新聞や都市問題を扱った雑誌などを中心に、彼らが考えていた思想を抽出することで、旧五市長や地元財界人をはじめとした要人の発言や言述から北九州の五市合併がどのように考えられていたかを明らかにしていく。

## 2. インフラ整備からみた北九州

本章では、明治期～五市合併までの北九州のインフラ整備史を扱う。本論で扱う「インフラ」とは、地形をなぞるものであり書き換えるものでもあるという二面性を持った対象であり、具体的には港湾・鉄道・道路・上下水道という産業基盤を扱う。

そこで、北九州におけるインフラ整備と工業化の関係を時代ごとにみていく事で、都市形成の変遷を述べる。そして、工業化が地形に与えた影響から、どのように北九州の場所性を強めていったのかを考察していく。

### 2-1 明治時代のインフラ整備

北九州におけるインフラは、官営八幡製鐵所の創業よりも早く普及していることが分かった。明治以前は港湾機能をほとんど持っていなかった門司港や若松港は、近代化の波を受けて改良工事が行なわれ、周辺港湾に取って代わり九州の玄関口としての門司港、石炭積出港としての若松港という意味を獲得したと考えられる。

また、港湾整備や上水道敷設に国庫補助金が多く投入されていることから、工業化による都市発展がある程度見込まれていたといえよう。そして、洞海三市の水道設備の共有は、工業化が進む以前から都市間の連携があったということを意味する。

### 2-2 大正時代のインフラ整備

都市の拡大に合わせて、インフラ整備が急速に行なわれる傾向にある。それらは大工場や港湾の拡張に追随するかたちで拡大していることが分かった。また、それぞれのインフラ整備には事業主体の違いがあらわれ始めることが分かった。門司は港湾への国家介入によってより官治的な都市となり、官営八幡製鐵所に依存するかたちで洞海三市は都市化しているといえる。

都市部においてインフラがある程度普及したことで、大まかな都市の骨格が形成されたことが分かった。

### 2-3 昭和戦前期のインフラ整備

戦時体制に入っていくにつれて、北九州は軍事生産工場として強く結束していった。それにあわせて北九州のインフラも拡大していることが分かった。特に、本州と九州を繋ぐ関門鉄道トンネルが開通したことによって、北九州の「九州の玄関口」という性格は徐々に変容していくことが明らかとなった。

### 2-4 昭和戦後期のインフラ整備

戦後、北九州は戦災で甚大な被害を被ったが、八幡への鉄鋼増産体制などによって急速な復興を遂げた。その後、「北九州総合計画」が政府によって提案され、北九州一体の開発が進むこととなった。そして、老朽化したインフラの再整備が主だってみられた。

また、1962年に開通した若戸大橋は、地形の壁を乗り越えて都市を繋ぎ、両市民の心理的な距離を縮めたといえよう。

以下の図は門司港・下関、小倉、八幡地区の1922年と1969年の頃の地形図を比べたものである。ここからインフラ整備と都市化の関係を述べる。

#### ・門司港・下関のインフラ整備



図 1 『1:25000 地形図下関』大日本帝國陸地測量部、1925年発行

1922年の門司港は、図2と比べても市街地整備は比較的進んでいることが分かった。海岸線のかたちはこの頃からほとんど変わっていない。本来、この場所は港湾の機能を持たなかった場所であった。三方が山に囲まれた良港であり九州鉄道の起点となる可能性もあったため、港湾整備が進められ都市化が進んだことが分かった。

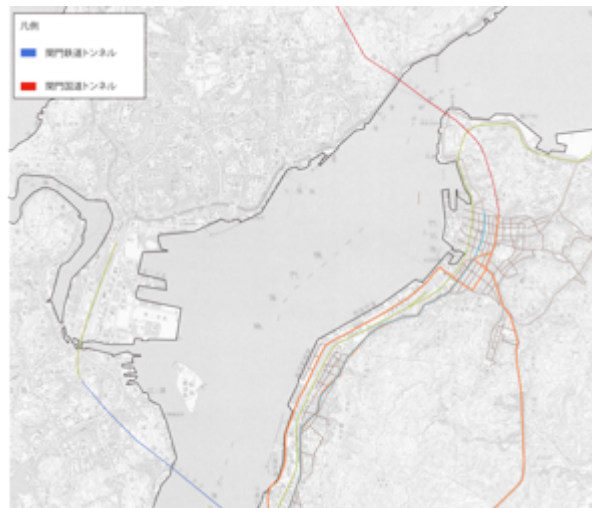


図 2 『1:25000 地形図 下関』 国土地理院、1972年

図 2 は 1969 年の門司港及び下関の地形図に、港湾・鉄道・道路をプロットしたものである。市街地の拡大はみられないが、都市を縦断する道路が拡張されており、関門鉄道トンネル、国道トンネルによって本州との連絡がなされている。これによって、門司の九州の起点という場所性は失われたといえる。

#### ・小倉のインフラ整備

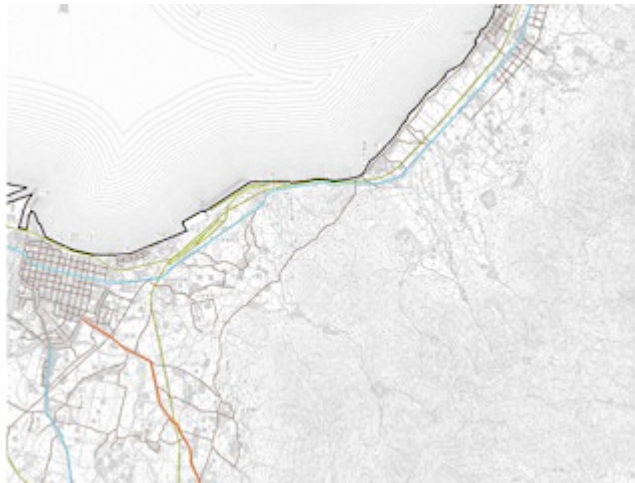


図 3『1:25000 地形図小倉』大日本帝國陸地測量部、1925 年発行

小倉は、鉄道線にぶら下がるように市街地が形成されている。既存の城下町が残されていたため、市街地は整然としている。近世までは九州の玄関口であった小倉港は、門司港や若松港に取って代わられたため、それほど整備が進んでいないことが分かった。



図 4『1:25000 地形図 小倉』国土地理院、1971 年発行

小倉の工業化によって海面埋立が進み、海岸線が大きく書き換えられている。これは大正期以降、製鋼業や軍需工場が進出し、工場用地を海上に求めたためである。小倉港は商工港湾として新たな位地を獲得し発展したことが分かった。

また、都市計画道路の普及が進んでおり、都市が面的に広がっていることが分かった。都市を繋ぐ線は鉄道から国道に取って代わられていることがわかる。



図 5『1:25000 地形図 八幡』大日本帝國陸地測量部、1925 年発行

#### ・八幡のインフラ整備

1922 年の洞海湾はまだ埋め立てが進んでおらず、工場の進出もみられない。海岸線をなぞって鉄道が敷設されており、海側に工場、山側に住宅地が展開されている。



図 6『1:25000 地形図 八幡』国土地理院、1969 年発行

洞海湾の海面埋立てがかなり進行していることがわかる。これによって八幡は工業都市としての性格をさらに強めたと考えられる。

一方で、高度経済成長期あたりから石炭積出港としての意味を失いつつあった若松は、若戸大橋の開通によって八幡や戸畑、小倉の住宅地としての位置を占めるようになることが分かった。

#### 2-5 まとめ

これまでみてきたように、北九州のインフラ整備は工業化に対して先行して進められたことがわかる。国の補助も多く、工業化による都市発展を非常に期待されていたと考えられる。

明治期に、各都市をまたぐように海岸線をなぞって敷設された鉄道は、工業都市・北九州の骨格を形成したといえる。一方で、工業や港湾の発展によ

て海岸線は大正期あたりから何度も書き換えられていることがわかる。洞海湾では、大工場の進出によって半分以上の海面が埋め立てられた。これは北九州には平地が少ないため、海上に工場用地を求めた結果といえよう。洞海三市を隔てていた洞海湾が工場によって埋め立てられたことによって、一つのまとまりとして形成されたことが示唆される。関門鉄道トンネルや若戸大橋は、既存の地形を乗り越えて都市間の関係を生んでいる。こういった目に見えるかたちで北九州五市はまとまりを創出したと考えられよう。

一方で、目に見えない部分でも都市間の関係をみることができる。北九州において、頼る水源が遠賀川しかないため、上水道敷設の際に都市間の連携が顕著であった。洞海三市では、官営八幡製鐵所が所有する貯水池から戸畑、さらに対岸の若松へと配水管が通された。

北九州五市の繋がりは、地理的な要因によって生み出されている部分が多いといえる。そして、工業化は地理的要因を強めるように作用していたのではないかと考えられる。

### 3. 官・公・民間企業の関係からみた北九州

北九州は、明治34年(1901)に操業を開始した官営八幡製鐵所をはじめ、いくつかの重工業によって支えられてきた。また、企業が事業を為す際に、国や県、市といった官公による補助や、中央資本家による資金援助が行なわれている。そういった重工業に関わる各企業は北九州五市の都市形成に大きく参与している。この章では、各企業や北九州五市がどの

ような理念を持って北九州で事業を展開していったのかをみていくこととする。また、重工業に携わった企業と官公の関係をみていくことで、企業が北九州の工業都市化に果たした役割を示す。

#### 3-1 明治時代

地元自治体や財界人は工業化が都市を大きく発展させる要因として捉えていたと考えられる。

それは八幡村長、若松町長、安川敬一郎ら地元財界人が製鉄所誘致運動を行い、中央政治家や資本家に働きかけていたことから推測できる。また、地元財界人の安川敬一郎は取締役会長として洞海湾の拡張を進め、製鉄所誘致に大きく貢献していたことが分かった。

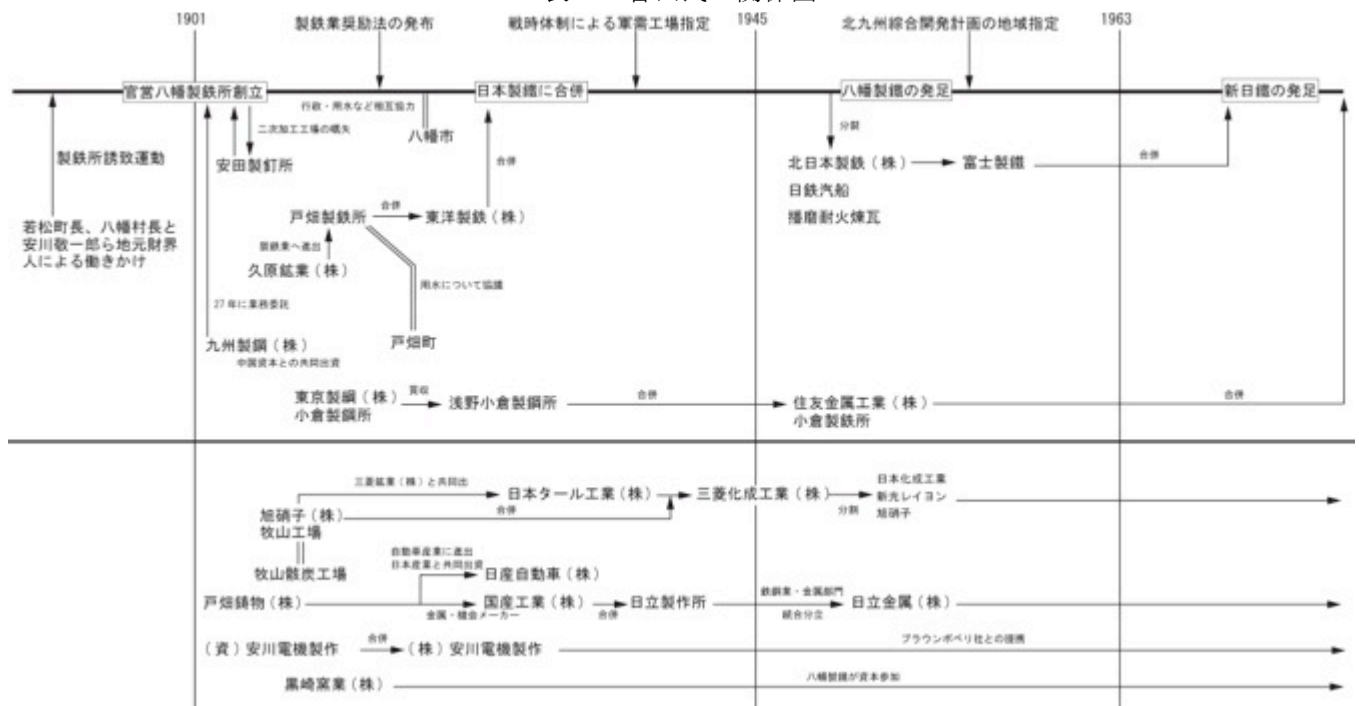
官営八幡製鐵所の設置という国家の一地方都市への介入に対して、地方自治体が寄り添う構造になっているといえる。

#### 3-2 大正時代

官営八幡製鐵所は事業規模とともに敷地も拡張を行っており、一大工業都市を築きつつあったことがわかる。一方で、製鉄業勸業法が公布され、民間製鉄業が設立されたのを起点として、多様な重工業に携わる民間企業が北九州に進出した。官営八幡製鐵所は国内シェアの半分以上を占めていたが、民間製鉄企業と対立関係にあったわけではなく、お互いに事業を補完しあう関係にあったといえよう。

官営八幡製鐵所をはじめとする製鉄企業は、地元の治水及び給水事業に大きく参与していた。それは官営八幡製鐵所が、八幡町の貯水池予定地を買収し、給水に関する協定を結んでいたことから明らかである。地元自治体も財政難のために企業の力に頼っ

表 1 官公民の関係図



ていたと推測することができよう。このことから、工業優位の時代であったと位置づけることができる。

### 3-3 昭和時代(終戦まで)

昭和初期の世界的な不況対策として、民間企業は財閥系企業に吸収合併される動きがみられた。また、日本製鐵の成立によって北九州は工業都市として徐々にまとまりつつあったと考えられる。

一方で、戦時体制に移行すると、北九州における重化学工場は一樣に軍需工場としてみなされることとなる。企業間は軍事産業によってのみ繋がっており、非常に弱い関係であったことが推測できよう。

また、地方自治体との関係もほとんどみられず、国家の直接的な支配によって北九州の工業は成り立っていたといえる。

### 3-4 昭和時代(五市合併まで)

戦後復興期に目覚ましい回復を遂げたものの、北九州の工業全体が相対的に停滞していたことがわかる。八幡製鐵をはじめ民間企業は独自に合理化や新技術の導入をはかったが、根本的な解決には至らなかったといえる。

### 3-5 まとめ

北九州の工業化は、官営八幡製鐵所によってその大部分がなされたという認識は間違いではないだろう。八幡製鐵所は一企業でありながら、政治への介入や八幡市をはじめとした周辺都市に分水を行なうなど、北九州の都市形成にも大きく影響を与えていることが分かる。

しかし、北九州を本拠地とした民間資本による企業を無視することはできない。明治期に創業を開始した企業の理念は、国家繁栄のために工業を推し進めようという考えを持っており、北九州の工業化に貢献していたことが分かる。そして、大正期には北九州には留まらず、国家繁栄のために大陸への進出を企てていたことから、民間企業が工業化に果たした役割は大きいといえるだろう。

## 4. 五市合併の思潮からみた北九州

この章では、北九州五市合併に関する思潮をみていく。北九州の合併論は戦前期から盛んに議論されており、五市合併に留まらず様々な可能性が提示されてきた。北九州五市合併までに行なわれてきた議論や論考の中心的内容を抽出し、その変遷を示す。

### 4-1 明治時代

合併論が散発的に登場していたのが特徴としてあげられる。合併論の内容は、五市の拡大と市制施行のための市域拡大のためであり、港湾・鋳工業の発展を予見した各市の意図を読み取ることができる。

一方で、地方財閥の安川敬一郎は国家の繁栄という思想を持って北九州の工業化に尽力した。両者が

表 2 五市合併までの歴史的変遷

	合併対象	議論内用
1889年	門司-下関	・門司市の都市化によって、港湾で結ばれた両市に合併の話。
1903年	門司-小倉	・門司新報に合併論が掲載される。
	若松-戸畑	・若松が市制を施行するため、戸畑との間に合併話を進めたが挫折
1909年	若松-戸畑	・合併交渉が再燃するが、協議不調
1913年	若松-戸畑	・それぞれの町間で合併の話がくり返され、調査研究も行なわれた。
	戸畑-八幡	
1922年	下関-北九州五市	・北九州工業地帯は五市を連ね一体的な広域都市としての姿を現しつつあり、関門港の統一とあわせ関門と北九州諸都市の合併期待(通信大臣)
1928年		・北九州五市+折尾町による広域都市計画の視点での県からの合併要望
1929年		・県都市計画委員会による五市の一体的都市計画を行なう要望決議、五市長懇談会
1931年		・満州事変の勃発……准戦時体制への突入もあり、関門鉄道トンネルの着工決定とともに重化学工業都市の北九州工業地帯の生産拡大をもたらし、軍事的要請により、五市は一体となって防空演習などを行なった。
1934年		・県による五市合併調査(洞海三市の先行合併論、その後五市への意見)…上水道、病院、交通、教育、市役所費、社会事業費などの統制、節約などを目的とした。
1936年		・北九州五市市長、助役懇談会……高架鉄道、工業用水、吏員教員の待遇問題などと併せて合併問題が取り上げられる。 ・内務省地方局の方針が出される。 ①地域的必然性から当然合併するべきで、地元の見解も尊重すること。 ②合併区域については慎重に考慮すべきで、必ずしも広いことが良いことではないこと。 ③下関市との合併も望ましいが、東京都制解決の後にくる特別市制問題と関連するものであるから、しばらく保留すること。 ④合併の時期を急いで地元感情を害することがないようにすること。
1937年		・北九州五市及び付近町村合併協議会による基本方針発表から、3月中に各都市の見解をまとめることになった。 ・若松市、小倉市(合併賛成決議) ・戸畑市(慎重考慮の必要性ありと答申) ・門司市(港湾を主体とする関門六市合併論) ・八幡市(法人区(合併後の区に法人格をもたせるもの)の固執)
1941年		・太平洋戦争の勃発…本格的な戦時体制に組み入れられる。この時までには門司、小倉、八幡の各市は市域を拡大させ、人口は急速に増加した。戦時体制への突入により北九州工業地帯は飛躍的活況を上げていた。
1942年		・政府において軍需産業の基地として国防上と生産増強の見地から合併問題が検討され、内務省において現地調査が行なわれる。
1943年		・衆議院市制法改良特別委員会…内務大臣により五代市+北九州五市を一緒に考える必要性が提示され、内務省において現地調査が行なわれる。 ・合併論には基本的に賛成であるが、細かい点で意見が合わず、その後戦局が激しさを増し、合併問題は打ち切りとなった。 ・小倉市、若松市、八幡市(賛成) ・門司市(下関市との合併を主張、下関市は態度保留) ・戸畑市(生産拡大が第一であり、時期尚早)
1947年		・初の民選市長による意見交換の後、各議会代表による五市合併研究委員会を設置
		・福岡県知事が五市合併に積極的発言。県に招聘された東京都建設局長が北九州視察後五市合併が急務との報告を行う。 ・朝日新聞の世論調査が行なわれる。(賛成61%、反対7%)
1950年		・NHK小倉放送局による合併キャンペーン ・合併の検討事項として住民投票を行なうことを県が提案、門司市が住民投票に反対の姿勢をとり、五市の足並みが乱れる。 ・小倉・八幡(住民投票実施)…投票率は低いが合併賛成が多い。 ・若松…基本的に合併賛成であったが、門司市が住民投票に反対したため、投票を見合わせる。 ・戸畑…依然として時期尚早論であった。 ・門司…場末となる懸念から住民投票の実施を見送った。 ・このような経緯により、五市合併は崩壊した。県の事務局も閉鎖される。
1960年		・北九州総合開発促進協議会の設立。 ・五市共催による北九州大都市問題講演会を開催し、東京都立大学磯村英一教授による「多核都市論」が、その後の合併促進の大きな理念となる。
1961年		・北九州五市合併問題連絡協議会が設置され、国、県を交えた様々な検討が行われる。政令指定都市の実現を盛り込んだ決議が行なわれる。 ・マスコミ(新聞とテレビの連携)によるキャンペーンの実施。 ・春闘北九州共闘会議による合併反対運動の高まり。 ・新都市名称の検討。(全国からの応募)
1962年		・合併特別法に基づく協議会の発足。 ・タッチゾーン(経過期間)の決議。 ・飯市庁舎の位地をめぐる合併決議が送れる。(10月に解決)
		・2月10日北九州市制施行 ・4月政令指定都市へ移行

混じり合ったという事実は確認できなかったが、明治期における北九州の工業都市化を期待していたという点で共通していると考えられよう。

### 4-2 大正時代

有識者による合併論の登場と県主導の合併運動が特徴としてあげられる。これは一部市民にすでに北九州が一体のものとしてあるべきだという考えがあったということを示唆しているといえる。

また、県が主導となってすすめた五市合併運動は、市民を顧みないものだったためあまり浸透しなかった。しかし、この運動は県及び地元自治体において、すでに港湾・工業都市として北九州が一体のものとしてみなされていたと考えられる。

#### 4-3 昭和時代(終戦まで)

挙国一致体制の下で、地元自治体の長たちによって合併運動が繰り返されることが特徴的である。それぞれの市長は五市もしくは六市合併に賛同する姿勢を見せていたが、それらはあくまでも戦時下の全体主義の文脈の中で主張されたものだけということが分かった。

#### 4-4 昭和時代(五市合併まで)

戦後、北九州が全国的に注目される機会が増えたことが特徴としてあげられる。雑誌には北九州市民ではない立場の都市計画家が意見を寄せるなど、全国的に北九州の合併が注目され始めたことが分かる。こうしたことから、北九州への高い関心は合併が目前に差し迫っていたからだと考えられる。

一方で、これまで長い間五市合併が達成されなかったことに根本的な問題があるのではないかという意見もみられた。このことから、五市が最も納得するかたちでの合併手法を模索していた時代と位置づけることができる。

#### 4-5 まとめ

五市一体の意識は明治期から徐々に形成されており、それは地理的に近い関係にあるために起こったことが分かった。合併成立までを大観すると五市合併の方向で進んでいたが、その構造は洞海三市と下関・門司・小倉の三市のまとまりであったといえよう。

### 5. 結論

工業都市・北九州の成立と展開をみてきたことで、五市の物理的・心理的な繋がりを以下のように導くことができる。

北九州において、都市の骨格の大部分は明治～大正期までに形づくられており、同様に北九州の工業を担った企業の多くは大正期末までには出そろっている。また、北九州の工業化と五市合併論が対応して進展していることがわかる。

しかしながら、北九州の工業都市としての礎はすでに官営八幡製鐵所が創業を開始する以前から形作られていたのではないかと考えられる。それは、工業化に対してインフラ整備が先行していた事や合併

の意識が明治期からあらわれていたことから推測できる。その根底には、北九州を一大工業都市に仕立て上げようと考えていた政府の思惑に、身を呈して応えようとした市民や地元企業の尽力が所以だといえよう。

一方で、工業都市・北九州は多様な広がりを持って展開されていったことが明らかとなった。それは鉄鋼増産体制の下での民間企業の北九州への進出によって語る事ができる。官営八幡製鐵所は自社の生産体制への設備協力をを行い、経営難に陥った企業の救済をするなど、北九州全体の工業化を考えていたともいえる。しかし、工業都市の展開は必ずしも八幡製鐵所の力だけではない。それは北九州五市が行なった工場誘致運動や、県が進めた都市計画、製鉄業奨励法の施行といった事実からも明らかであろう。こういった工業の広がりは、五市合併の意識にも関わっているといえる。つまり、工業の拡大と港湾の整備がある程度整い、生産・流通体制が確立されてきたことで北九州がまとまった一つの都市であるという意識が形成されたのではないかと考えられる。

工業都市・北九州は、官営八幡製鐵所によって形成された単一な都市であるといわれている。しかし、関門鉄道トンネルや若戸大橋の開通、鉦工業と港湾の一まとまりの経済構造、五市合併運動などにみられる政治運動といった五市間の繋がりは地形的な必然性によって有機的につくられており、工業化がそれらを強く結束させていったといえよう。

#### ■参考文献

- ・門司市役所編『門司市史』(1933)門司市役所
- ・福岡県小倉市役所編『小倉市誌 續編』(1940)福岡県小倉市役所
- ・福岡県小倉市役所編『小倉市史 補遺』(1955)福岡県小倉市役所
- ・八幡市史編纂委員会編『八幡市史 続編』(1959)八幡市役所
- ・若松市史第二集編纂委員会『若松市史第二集』(1959)福岡県若松市役所
- ・戸畑市役所編『戸畑市史 第二集』(1961)戸畑市役所
- ・門司鉄道管理局編『鉄道年表 九州の鉄道 80年記念』(1969)門司鉄道管理局
- ・運輸省第四港湾建設局編『関門航路整備 60年のあゆみ』(1970)運輸省第四港湾建設局
- ・北九州市水道史編集委員会編『水に生きる 北九州市水道史』(1989)北九州上下水道協会
- ・北九州市開港百年史編さん委員会編『北九州の港史 北九州港開港百年を記念して』(1990)北九州市港湾局
- ・西日本文化協会編纂『福岡県史 近代資料編[18] 筑豊興業鉄道』(1990)福岡県
- ・北九州市史編さん委員会編『北九州市史 近代現代・産業経済1』(1991)北九州市
- ・北九州市産業史・公害対策史・土木史編集委員会産業史部会編『北九州市産業史』(1998)北九州市
- ・北九州市産業史・公害対策史・土木史編集委員会産業史部会編『北九州市土木史』(1998)北九州市

## 討議

### 討議 [ 嘉名准教授 ]

地形的なかたちで北九州を見ておられるということで、地面のあるところから見るだけでは北九州は不十分だと思われませんが、要するに水面の方から見た北九州というのはどうなのですか。つまり、港湾の発展という側面から捉えることができるのではないかとというのが一つ。

大阪でも似た様な事があって、例えば、大正期の大阪の最初の都市計画っていうのは、大阪市の境界を越えて計画されています。それは将来の市街地の発展や、拡張を前提に考えられてきたという経緯があります。そういうことからすると、北九州において、当時の都市計画はどういう空間像を描いていたのでしょうか。また、そういった都市計画は各自治体が考えていたことと別の枠組みで都市像を考えていたのですか。

### 回答

一つ目に関して、若松や門司は元々寒村であり、それぞれ近隣の別の場所で港湾が発達していました。しかし、港湾の浚渫によって若松や門司が良港になったことで、港湾都市という認識に書き換えられました。インフラ整備がこういった認識を変容させたと考えられます。

二つ目ですが、大正期の福岡県の都市計画担当が、五市をバラバラにみなして計画するのは非常に効率が悪く、北九州一体の都市計画は避けて通れないと発言しています。都市計画でも五市を一体と扱うかの議論はありました。

### 討議 [ 嘉名准教授 ]

当時は地方委員会が都市計画をつくっており、つまり、市町村の境界なく考えていたそうなので、その辺はひとつ参考になるかと思います。

### 討議 [ 宮本教授 ]

北九州の歴史の150年位を見返したときに、他の都市とは違い、突然成長して突然止まったという面白さがやはり北九州の一番の魅力だと思うのですが、そういう掘り下げ方はしないのですか。

### 回答

戦後以降の北九州は戦前ほど面白くないと感じていました。

合併も、元々明治から始まっていて、大正期には

合併できる段階まで準備できていましたが、どうしてもできなかったということがあり、北九州も結局他の都市に及ばなかったのではないかと思います。

### 討議 [ 佐久間講師 ]

北九州についての議論になっていますが、北九州をどう捉えて取り上げているのか、何の代表事例として取り上げているのですか。

地形をなぞるのがインフラだ、ということが簡潔に説明されましたが、もう少し詳しく、どうして地形からインフラを捉えようとしたのか、その背景や問題意識はありますか。

### 回答

北九州は、“地方の工業化”の代表事例だと捉えており、工業化と都市化のメカニズムを明らかにすることで、他の工業都市がこれからどのように展開していけばいいのかを考えられると思い、北九州市を取り上げました。

二つ目ですが、インフラが地形をなぞるというのは必然ではありますが、インフラ整備が都市の持つ場所性を変容させるのではないかと、という着眼点から入りました。

### 討議 [ 横山教授 ]

地形をなぞるインフラを見ると、どういう新しい発見があるのですか。

### 回答

五市が何故別々の性格の都市に発展していったのかは、おそらく何となくでしか言えないと思います。しかし、その裏にはインフラ整備があり、他の都市が持っていた都市機能がこちらに移り変わってきたということを追えるのがインフラを見たときの面白さかと思います。

### 討議 [ 三谷講師 ]

地形や海も含めて、五つの都市と一緒に眺むような地図がどうしてプレゼンテーションに入っていないのですか。

### 回答

私のプレゼンテーションの不十分なところだったと思います。