

企業都市における法定都市計画に関する史的研究 — 八幡駅前地区を中心として —

その3 地区形成史 (戦後)

正会員 青木 正夫 ^{*1} 同 竹下 輝和 ^{*2} 同 友清 實和 ^{*3}
同 西 洋一 ^{*4} 同 深野木 信 ^{*4} 同 仲江 肇 ^{*4}

本報では、第2報に引き続き、戦後の地区形成史について検討する。

■ 地区形成史 (戦後) ■

● 戦災復興都市計画

太平洋戦争による罹災及び疎開面積は、123万8千坪で、市街地の中央の大半に及び、その区域は市の中心部中央区、枝光、尾倉、前田の既成市街地であった。

本市は大正12年、都市計画適用都市に指定されて以来、都市計画区域、街路、公園計画決定及び地域地区の指定を受け、その事業も逐次施行されてきたのであるが、戦災復興を契機として基本計画を見直すこととなった。基本計画立案に当り重点的にとりあげられたのが、1. 八幡駅の移転改築、2. 整地、3. 主要道路の整備、4. 防火帯の形成 の4点である。

まず八幡駅の移転改築について述べると、旧八幡駅は現在八幡駅より東へ約1Km東に位置していたが明治38年の町割時代に建造された木造平屋建であったため、老朽化が著しく、戦前から改造問題がとりざたされていたが、空襲で市の大半が焼土と化したのを契機に八幡駅の移転新築が具体化し始めた。特別都市計画法により2億円で駅の移転計画が進められ、昭和22年1月に認可された。現在の場所が選定された理由として

- 山がせり出してゐる八幡市の中にあるのは、比較的後背地が広いこと。
- 整地がなされれば、良好な商業・住宅地になり得ること。
- 鹿児島本線の直線部分であること。

等が挙げられる。駅舎は昭和30年に完成をみた。

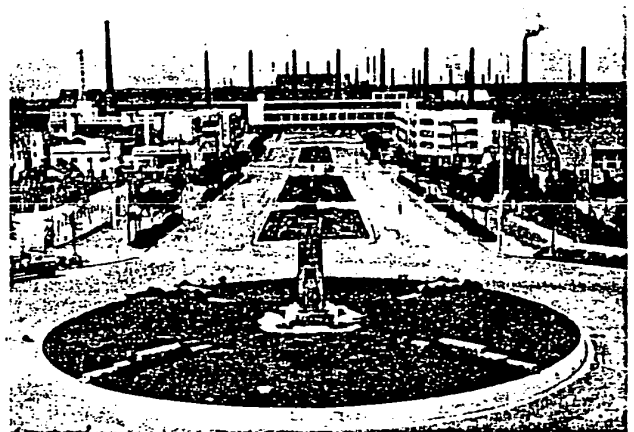
第2は、市内に点在していた小丘と低湿地の整地である。小丘は切り取り、その土砂は低湿地の埋め立てにあり、将来不良住宅地とならぬように整地するとともに諸設備の整備を行った。八幡駅前地区においては、小伊藤山の残りの部分を切り取り、附近の低湿地一帯291,000m²を埋め立てることにより、健全な住宅地とした。

第3に、本市は東西に帯状に広がる都市であるが、

これを貫く主要幹線道路は国道3号線1本しかなく、しかも西鉄経営の電車軌道と併用であるため、交通量の増加に対応できずにいた。従って、旧西本町1丁目から分岐し、西前田において再び国道3号線に連絡する幅員30mの街路を新設し、将来は国道への管理換えをすることとした。他に九州縦貫国道、補助幹線、連絡街路計画を決定した。

第4に、帯状の都市形態の適当な位置の地形を利用して、公園、広幅員の道路、集団防火建築帯を配し、都市を防火的に区画する計画が決定された。

以上4点を中心とする復興計画において八幡駅前地区の占める位置は大きなものがあつた。八幡駅前地区の復興後のフィツカルな理想像は、本市においてツギツギ7センターとして、平和と発展を願う市民の象徴として位置づけられ、駅前から南へ延長320m、幅員50mの平和通り(西脇)には4層の共同店舗併用アパート“平和ビル”が出現し、その末端のローリーの正面には製鉄労働会館。その左右には公民館及び市立病院、更に近辺には立立図書館、県立婦人の家、水道組合本部、市民館、美術工芸館等の公共施設が配された。ローリーには平和像が建立された。“平和ビル”は昭和29年完成し、平和通りの植樹も昭和31年には完了し、八幡市の表玄関たる新八幡駅前整備は重点的に進められたのである。



八幡駅前写真 (昭和31年)

●戦災復興土地区画整理事業

第2報で述べたように、戦前の組合施行土地区画整理事業は本市の外縁部にしか実施されず、中心市街地は、諸々の問題を抱えながら手つかずの状態であった。しかし、そのような中心市街地のほとんどが戦災で焼失したのを契機に、区画整理事業が実施されることとなった。

しかしながら、この戦災復興土地区画整理事業は、その実施において大変困難を伴った。具体的には、昭和22年1月に事業決定がなされ、昭和25年までに完了するよう命令を受けたが、その後物価高騰、資材調達困難等により事業の収束がつかず、事業年度を昭和29年度まで延長した。更に、残事業執行のために昭和32年度まで延長し、ほぼ完了の域に達したと言え、区画整理の清算事務も、ほぼ少数の移転未了の建物処置が残存するに、昭和37年度まで再度延長がなされた。以上3回の事業年度の変更を経て、この事業は完成した。

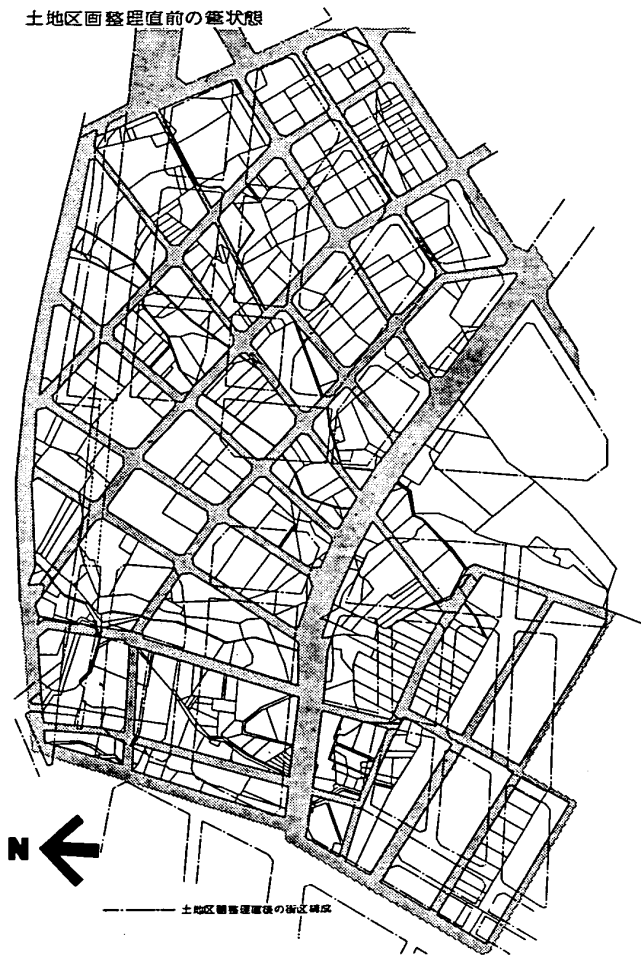
八幡市全体の換地計画について述べると、本市の施行区域の従前における総筆数は8,553筆で、この内30坪未満の土地は約2,900筆が全体の3割強を占めており、従前における土地利用形態の零細さをよく示している。過小宅地に関する規定により、換地の最小地積を30坪とし、30坪未満の宅地については、25坪を基準として、それ以上は増換地して30坪に、それ未満の宅地は、換地不交付金銭清算することとなった。しかし施行に際して、この制限は緩和され、換地の最小地積を20坪とし、10坪以上20坪未満の宅地については増換地して20坪に、10坪未満の宅地については換地不交付金銭清算することとなった。金銭清算の分についてはできる限り市で買収することになり、19筆を買収した。

復興土地区画整理による減歩率は、測量増見込で、22.1%となった。(整理前宅地面積-691,012坪、整理後宅地面積-537,882坪、差引減歩-153,129坪)

次に八幡駅前地区に限って、こうした諸点を分析するが、それに先立って、現在のフィジカルな形態が形成されるまでの経緯を詳細にみてみる。

村割の頃は、旧長崎街道が東から小伊藤山と豊山の間を通り南へ延びて、西は平野川という比較的大きな河川があり、中央には西尾倉山がそびえていた。製鉄所創業と同時に南門と、街道の北に官舎が建設され、続いて北に九州鉄道中央に電車が通り、明治44年には、既にこの地区をストラフチャーは固まったと見てよい。以後、小伊藤山の大部分と西尾倉山が切取られ、西門が建設されたと言え、おおよ

土地区画整理直前の筆状態



土地区画整理直後の筆状態



この形態が区画整理前で保持されるのである。従前の筆形態をみまると、旧長崎街道と小伊藤山との間の地区、西尾倉山と小伊藤山との間の御供田地区、西尾倉山と平野川との間の緑町、官舎と電車通りとの間の地区では、かなり細かい土地利用形態を呈しているがわかる。地区全体でみれば、

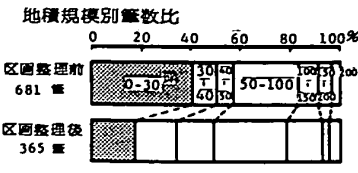
30坪未満の筆が40%強にもあがるのに対し、土地所有形態になると、30坪未満の土地所有者は8%強に過ぎない。土地所有者全体の平均所有筆数は2.58筆/人であり、平均所有地積は161.82坪/人で、細かい筆形態は細かい土地利用形態を限定するものであった。

戦後の区画整理により、この地区は様相を一変することになる。それは前述の復興計画に基づくシブツセンター構想の実現であるが、これはこの地区に、公共用地収用のため当然高い減歩率を要求したのである。減価補償制の採用により、地区全体で38.88%の高い減歩率がかけられ、個人の土地所有者については、その平均所有地積が60坪減少し、96.37坪/人となった。筆形態は、従前681筆あったものが、大幅な一括換地により365筆となり、筆当り平均所有地積も61.94坪/筆から70.44坪/筆となった。規模別にみると、10坪未満と50坪以上100坪未満の2つに、ヒール7が50坪以上100坪未満の1つに移行している。これに対し、土地所有形態を規模別にみると、従前は40坪以上100坪未満をヒール7とし、400坪を超える大規模な土地所有者も10%近く存在したが、従後は30坪以上60坪未満にヒール7が移行し、大規模な土地所有者もほとんど見られなくなる。これにおいて、土地所有形態は、筆形態と密接な対応関係を有するに至るのである。要するに、使用価値よりも交換価値のみを所有権を還元する減価補償制により、元来生存権的な土地所有者は更に圧迫され、多数を占めていた資産的な土地所有者も多く、資産としての土地の狭い筆形態は直接的土地利用を示し、それを限定する色彩を強めるに至ったと思われるのである。

■ まとめ ■

八幡駅前地区が、ここに至った要因は、先に述べた如く、様々な要因が指摘される。まず第1の要因は、都市構造上の問題であり、第2の要因は、当地区が形成されたその歴史的過程に見い出すことができる。

前者の都市構造上の問題は、大きく3つの側面に分けることができる。第1の側面は、八幡のもつ地理構造上の問題であり、第2は企業都市としての制約、第3は地

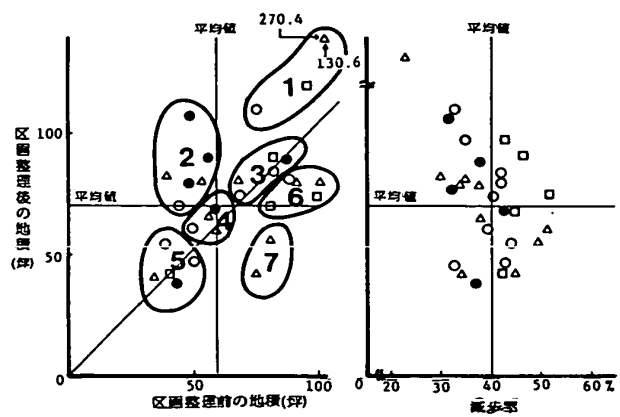
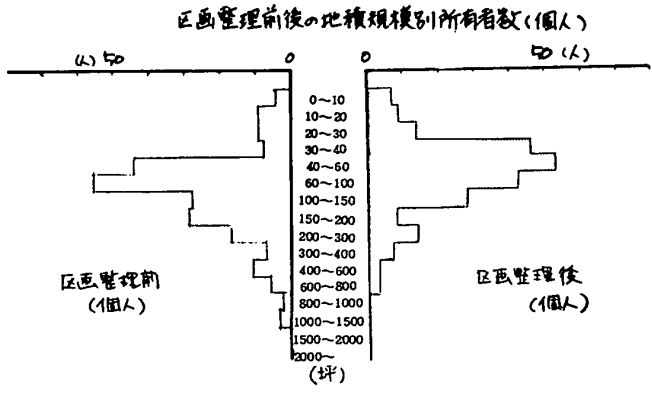
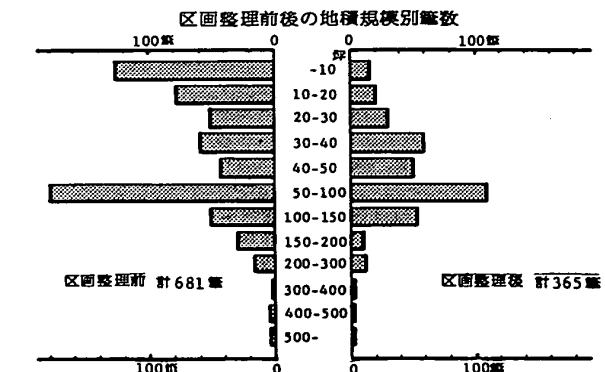


	区画整理前	区画整理後
地積 (坪)	42,181.77	25,781.54
平均地積 (坪)	61.94	70.44
筆数 (筆)	681	365 ※1
減歩率 (%)		38.88

※1 地区外2筆 不明1筆を含む

区画整理による平均所有地積の変化

	区画整理前 (坪/人)		区画整理後 (坪/人)	
個人	234人	156.08	96.37	減歩率-38.26%
法人	30人	206.59	112.31	減歩率-45.64%
計	264人	161.82	98.15	減歩率-39.35%



ゾーン	平均地積との比較		増減
	区画整理前	区画整理後	
1	+	+	↗
2	-	+	↘
3	+	+	↔
4	±0	±0	↔
5	-	-	↔
6	+	±0	↘
7	+	-	↘

凡例
 □ 1丁目 (計5街区)
 ○ 2丁目 (計9街区)
 ● 3丁目 (計5街区)
 ▲ 4丁目 (計10街区)

九州市の合併による誕生のため、都市構造が変化したことである。

第1の地理構造上の問題は、八幡製鉄所が開設された当初から指摘されてきたことであるが、地形上、八幡の中心部は海岸部から丘陵部に至る平坦な地勢に乏しく、都市が成長、発展するうえで大きな制約があったことである。こうした制約の下で、製鉄所の拡張に伴う従業員確保のための住宅建設も、自ずと拡散的とならざるを得ず、その結果、都市として中心部の形成が非常に困難であった。戦前戦後を通じて、地形上の制約を克服すべく、様々な開発が行われたが、都市の核となる中心部の使役地域の形成は極めて困難であり、現状においても、こうした地理構造上の問題は大きな制約条件となっている。

第2の企業都市としての制約は、八幡が八幡製鉄所という単一の産業構造体で形成された都市であり、この大規模な単一の企業の経営状態の推移によって、都市の発展が大きく規定されてきたことである。八幡製鉄所(現新日鉄八幡)はこれまで幾度となく成長期と停滞期を繰り返して来たが、成長期としては企業の成長が急激であったために、それに見合った都市の整備が遅れ、逆に停滞期になると、それまでの成長期の整備の遅れの克服と、同時に経済不況による市の財政への直接的な影響が及び、計画的に都市を整備していくことが困難であった。近年では、オイルショック以降、構造的な不況現象、いわゆる「鉄冷え」が進行しており、都市整備上に深刻な影響を与えている。

もうひとつの都市構造上の問題は、昭和38年に行われた五市合併による北九州市の誕生と契機とした都市構造の分極的な変化である。北九州市の場合、もともと地理的に分節された小都市群が市街地を延長し、連担したことで行政区として合併されたことであるが、こうしたベルト状の都市形態においては、必然的に複数の都市核がつけられることになる。しかし複数の核とは言え、集積効果の高い核が限定して選定されることから、合併後の実際の発展過程では、行政上中心としての小倉と、もう一方の核としての黒崎が分極して発展することとなった。こうした2極構造の発展の中で、八幡は谷間的な位置となり、都市構造上の地盤沈下が顕著となった。

次に第2の要因である当地の形成史に見い出せる問題であるが、これは、以上指摘した都市構造上の問題

※本研究のために、資料作成において、九大4年生、渡辺浩之、小松善又両君の協力があったことと感謝する。

と深く関連し、それと歴史的に絡み合っているものに他ならない。

先に地区形成史の中で述べたように、当八幡駅前地区は、八幡製鉄所が一定のストラクチャーをつくりあげ、工場周辺に本格的な市街地が形成された大正後期の時点では、それら市街地の中に取り残された残留地であった。ここには西尾倉山と小伊藤山なる丘陵が横にわたり、地理的には市の中心に位置しながら未利用地として放置された状態にあった。

当然のことながら、一等地にあるこの2つの丘陵の開発が計画される。これは同時に、これらの丘陵が西方面への市街地拡張に対して、フィジカルなネックとなっており、黒崎町輸入のためにも、これらの丘陵の切取工事が具体化するものである。こうした耕地整理組合が結成され、八幡市と製鉄所の援助の下に、この残留地の急速な開発が進められた。しかしながら、開発自体が性急であったこと、更に市街地中の残留地であり、特に山麓部は菜園地として利用されていたため、極めて細分化された利用形態であったこと等が景観として、良好な市街地形成の本格的な整備が行われなかった。更に不幸にも、この事業が終了した直後の昭和3年は依然として世界的不況の底期にあり、昭和6年からは軍需生産への急速な傾斜の中で、経済立地競争型の市街地形成は行われず、部分的に進行した市街地の形成も、戦火とともに消失し、本格的な整備は戦後の戦災復興事業を待たねばならなかった。

戦災復興土地画整理事業は、八幡駅前地区を、行政上文化上のツビツセツとして位置づけ、八幡駅の移転や幅員50mの平和通りを初めとする街路の新設等、そのフィジカルな形態を一変するものであった。しかし、その反面、このような大規模な事業は当然ながら高い減歩率をこの地区に要求し、土地所有形態の整細化を決定づけた。要するに、ツビツセツとしてフィジカルなストラクチャーが大規模な事業によってつくられた一方で、それを生かした土地利用の形態が保障されなかったために、以後、大きな矛盾を生むこととなるのである。

*1. 九大教授、工博 *2. 同講師 *3. 同助手
*4. 同大学院