

第七章 博多港の整備と拡張

戦後の博多港の歴史は終戦に伴う引き揚げ邦人の受け入れから始まった。朝鮮半島、中国大陸に近いという地理的条件だけでなく、帰還船舶が停泊できる施設と能力を持つ港湾として、終戦から二カ月後の昭和二十年十月十五日に連合国軍総司令部（GHQ）から引揚援護港に指定された。約一年半後の二十二年四月に引揚援護港の役割を終えるまでの間に、同港が受け入れた引き揚げ邦人は約百三十九万人、朝鮮半島などへの送出国人は約五十万人に達した。

引揚援護港としての博多港の状況については、本編第一章の第六節「復員、引き揚げ支援」で詳述している。この章では引揚援護港の役割を終え、明治三十二年の開港以来の悲願である国際貿易港建設に向けて、戦災を乗り越えて整備、拡張された博多港の姿を、福岡市行政当局の港湾政策とそれを後押ししてきた市議会の活動や議論を通して書き留めておくことにする。

第一節 終戦直後の博多港

終戦当時の博多港は、昭和四年から国が着手した港湾修築工事の第一期、第二期工事と市が行う船溜ふなだまり工事および関連工事が完了し、ようやく第二種重要港湾としての形を整えた段階であった。十七年五月に策定された第三期修築工事計画に基づく箱崎地先の埋立工事と長浜船溜築造工事などは、戦況の悪化と資材不足によって中断されたままであった。（表1参照）

加えて、戦時中の米軍の空襲によって「上屋倉庫の被害は三十二棟を数え、港内の沈没船は五十三隻に達し、そのうえ、港口に投下された機雷で博多港の機能は失われていた」（福岡市港湾局刊「博多港史 開港百周年記念」）。

それでも、終戦直後の二十年九月三日には博釜連絡航路が暫定的に再開され、「徳寿丸」が大陸からの引き揚げ者二千七百六十四人を乗せて博多港に入港した。以来、博多港には朝鮮半島からだけでなく、中国大陸、台湾および南方からの引き揚げ者や復員軍人が続々と帰国し、同年十月十五日にGHQにより引揚援護港に指定された。同年十一月には政府の博多引揚援護局が設

第7章 (表1) 博多港港湾修築工事概況(戦前)

工 事 名	施 工 年 度	工 事 費	主 なる 工 事
第一期修築工事(国)	昭和 四〇一	三、七六二、五一〇円	西防波堤・中央ふ頭岸壁及び埋立・航路 泊地浚渫・福岡地先埋立
第一期関連諸工事(市)	一二〇一三	一、四四〇、〇〇〇	中央ふ頭上屋及び道路・福岡地先道路
福岡船溜工事(市)	九〇一〇	一四八、〇〇〇	物揚場・埋立・港内浚渫
第二期修築工事(国)	一二〇一六	二、八八〇、〇〇〇	東防波堤及び西防波堤・須崎波除堤
第二期関連諸工事(市)	一二〇一六	七三、七八〇	東防波堤灯台・水中貯木場・導流堤
箱崎・須崎裏・西公園下埋立工事(市)	一二〇一七	一、八八三、〇〇〇	物揚場及び埋立
博多船溜工事(市)	一五〇一七	九四〇、〇〇〇	物揚場及び埋立
第三期修築工事(国)	一七〇二一	五、七八四、〇〇〇	箱崎地先埋立(戦争のため工事中断)
博多水陸連絡設備工事(鉄)	一八〇一八 (四月～六月)	不詳	中央ふ頭東岸壁及び上屋・博多臨港鉄道
緊急施設工事(国)	一九〇二二	一、九一九、九一九	長浜船溜築造(戦争のため工事中断)
総 数		一八、八三二、二〇九	

(注) 1 昭和三十三年版「市勢要覧」より
 2 国Ⅱ国直轄工事・鉄Ⅱ鉄道省委託工事・市Ⅱ福岡市事業

置され、港内の倉庫などの施設が国に借り上げられて、引き揚げ者の検疫や検問、診療などの対応に充てられた。こうした状況の中で戦後を迎えた博多港の貿易港としての施設と機能の整備拡充は、戦災復旧や市街地復興とともに福岡市政にとって急務の課題であった。終戦時の福岡市長であった畑山四男美市長は二十一年三月十五日、通常市会の予算案提案理由説明で、博多港整備の関連予算について次のように述べている。

昭和二十一年三月十五日通常市会

○市長（畑山四男美）（前略）以上申し述べました通り復興事業の執行は本年度における唯一とも称すべき重点施策であります。このほか本予算におきましては本市の不動の市是たる博多港の完成を目指して、前年度に引き続きこれが修築工事費二百五十四万余円を計上し、同時に戦時中軍の専用するところとなり、ために甚だしく損壊するに至りましたふ頭地域一帯の諸施設を補修整備せんとして、これが修繕費二十万余円を計上し、もつて速やかに我が博多港をその本来の使命たる通商交易港に還元せしめ、大いに新時代の海運界に再生雄飛せしめんとしたのであります。（後略）

畑山市長は戦況の悪化に伴って修築工事が中断されていた博多港を「本来の使命である通商交易港」として蘇よみがえらせるために、昭和四年から行われてきた港湾修築工事の再開による「大博多港」建設を継続していくことを戦後初めて開かれた通常市会できち早く表明したのである。

これより先、市会は同年三月六日の臨時市会で「博多港中央ふ頭を一般貿易に使用する」ことを求める意見書の建議案を提出した。戦時中、軍部に供与されていた中央ふ頭が終戦後も一般貿易に使用できない状態が続いていたため、竹若啓次郎議員ら八議員が、博多港を本来の使命である貿易港として活用するために提案したもので、満場一致で即日可決された。

昭和二十一年三月六日臨時市会

○議長（高橋清作）次に建議案が提出されております。博多港中央ふ頭を一般貿易に使用するの件に関し、昭和二十一年三月二十日付の建議者八名の建議でありまして、三名以上の賛成者でありますので本建議案を提出いたします。建議者に何か御説明願います。

○四十三番（竹若啓次郎）ただ今議長のもとに提出されております建議案について、簡単に御説明申し上げます。

博多港中央ふ頭は、大東亜戦争中はほとんど軍部の手によって占められ、中央ふ頭の東側は逓信省の博金連絡船の発着場となつてまいつたのであります。

大東亜戦争中は、一に軍部の使用することになっておりまして、以来一般貿易は中止されておったのでありますが、終戦後現在に至りましても上屋倉庫などは、あるいは中国人、それらの占めるところとなって、本来の本質上におけるところの上屋倉庫の使用ということとはできないでおる現状であります。

(建議案を朗読)

○議長(高橋清作) なお、これに書いてありますが、大体上屋倉庫を一般貿易に使いたい、こういう趣旨であります。これに対して御意見はございますか。

○四十六番(吉村光次郎) 今の建議案は大体私は賛成であります。字句の上について私の意見を申し上げます。

占領軍の既定の現状においては、我が国は貿易を許されておらないのであります。そう考えますのであります。この博多港の使命をいかに果たすかということは不可能であります。できるならば、私は商工貿易の面も結構であります。国内国外に対する商業面に申請する方が妥当ではないかと思うのであります。

現在の占領軍治下において外国貿易が受理されるということは限定されておるので、果たしていかような事情でありましようか。それも、この博多港が商工業の中心地として考えますならば、これは強く現在の貿易港といつても、商業港として建議したものではないかと思ひます。私の意見を申し上げます、ご批判をお願いいたします。

○議長(高橋清作) このほかに御意見はございませんか。ただ今四十六番議員からの御意見により建議案を見ますというと、初めの方は大体重要食糧その他の商品、これに対する見返りの物資の輸出などでありまして、御意見の通り一般貿易ということについて字句の訂正をしたい、こういう御意見と思ひます。いかがでございますましようか。

○四十三番(竹若啓次郎) 四十六番議員からの御意見、誠にありがたく感謝するであります。よく字句を研究していきたいと思ひます。要は博多港本来の使命に沿うならばよろしいので、この点研究いたしまして善処いたしたいと思います。

○議長(高橋清作) ただ今建議者の一人である竹若議員からの御意見であります。この点研究して訂正したい、こういう御意見のようであります。

今このほか何か御意見ございませんか。御意見はないようでございますから、本建議案について議題の諾意をもって可決されました。(後略)

終戦から約半年、博多港が開港以来目指してきた「貿易港」として整備していく決意を、本市の行政と議会がそれぞれの立場で示したものである。博多港の回生による市勢発展に取り組む本市のこの姿勢は、その後、三好弥六市長の代になって一層明確になっていく。

1 貿易港指定と海港検疫所設置

畑山四男美市長の退任の後を受けて、昭和二十一年八月に戦後初の福岡市長に就任した三好弥六市長は翌二十二年三月の市会定例会の年度予算案提案理由説明で、博多港の機能回復と整備拡充に取り組む方針を次のように表明した。

昭和二十二年三月十四日市会定例会

○市長(三好弥六) (前略) 重点施策の第二は我が福岡市の市勢を更に一段と伸展せしめ、もって市民の福利増進を図らんとする所業事業であります。私は本市が我が国有数の経済都市として興隆する諸条件を具備し、かつ高度の文化都市として洋々たる将来性を有することを信じて疑わないものでありますが、申すまでもなく経済都市として発展いたしますためには交通網の整備拡充を必須条件とするのでありまして、まず第一に本市不動の市是たる博多港の完成につきましては更に一段の力を傾注する決意であります。

戦時中また終戦後、資材労力等の制約から築港工事の進捗意のごとくならず、博多港追加修築工事および博多港緊急施設・長浜船溜修築工事も昨年度をもちまして一応継続年を終了したのであります。これが完成にはなお程遠い状態でありまして、今後とも極力本省と折衝を重ね、これら工事の進捗を図りたいと考えております。なお本予算におきましては博多港臨時港湾修築費本年度支出額五十万円を計上し、既定計画に従い工事を実施いたしますとともに、目下窒息状態にあります中央ふ頭を現状の拘束から解放し、一日も早く博多港を本来の使命たる自由貿易港に還元せしむべく、過般来、市会の御協力を得て解放運動を続けておるのでありますが、一面これに備えまして床面沈下により使用に堪えざるに至りました中央ふ頭大型上屋三棟の大修繕を行う計画を立て、本年度においては差し当たり二棟を修理することにして臨時部第三款港湾費中、維持修繕費に百三十万円を計上いたしました。中央ふ頭解放後の博多港の運営に支障なからんことを期したのであります。なお近海航路の誘致に関しましても臨時部第七款勸業費中、所要経費を計上いたしましたほか、経常部第八款勸業費第四項勸業諸費中、港勢振興費に一万円を計上いたしまして、海員ホームの設置その他、港都として必要な各般の態勢を徐々に整えることにいたしました。(後略)

昭和四年に国が着手した第二種重要港湾としての博多港の修築工事(第一期、第二期)は、関連工事や追加工事を含めて二十一年度中に完成することになっていた。しかし、戦時中の工事中断で第三期工事やその関連工事は完成には程遠い状態のままであった。このため三好弥六市長は予算案提案理由説明の場を借りて、二十二年以降も重要港湾としての機能の回復と施設の整備拡充に力を入れていく方針を示し、「本市不動の市是」である博多港修築の完遂への決意を表明した。

三好市長の提案理由説明に対し、市会本会議では山本与三郎議員が市長の決意を再確認する質疑を行い、市長もそれに答えて貿易港指定を獲得して経済都市づくりを目指す方針をあらためて明確にし、そのためにGHQに対し博多港中央ふ頭の解放（使用）を強く求めていくことを明らかにした。市会本会議での質疑応答の概要は次の通りであった。

昭和二十二年三月十七日市会定例会

○二十七番（山本与三郎） 私は簡単に三好市長の御識見をお尋ね申し上げたい。

第一に、博多港の将来およびその繁栄策ならびに先般上京運動されたところの内容の結果を承りたい。（後略）
 ○市長（三好弥六） 博多港の将来、簡単に私の考え方をぶちまけて、どう致しても度々お叱りを被りますが、実際問題としては近い将来必ず締結さるべき国際条約によって、南方、大陸に向かって貿易港たることを獲得すべきである。これではなくては経済都市として発展の希望は持ち得ないと思っております。（中略）

中央ふ頭の解放問題については、初め援護院の長官に会ったが、なかなか難しいことを言う。マッカーサー司令部の指令書を盾に取ってやがましく言っておりますが、それでは市民に申し訳がない、博多港は窒息の状態である、経済上発展させるにはこれを解放してもらわねば困る、どうか老市長によい土産をくれと種々懇談しました結果、公の立場としては言えないが、マッカーサー司令部に相談してみようということになり、陳情書の中に礼を欠くような文句があると注意され、あちらで然るべき者に頼みすつかり案を書き換えて出しました。（中略）
 多分、通訳だけの話であります、四月ごろには解放になりはしまいかとの内意を承っております。簡単ではありますが、港湾に対する私が上京してわかりました分はそれだけであります。（後略）

博多港を国際貿易港とするためには、中央ふ頭施設の一般使用とともに、海港検疫所の設置も急務であった。市会は前年三月の臨時市会での「中央ふ頭の一般貿易使用」を求める意見書建議に続いて、この市会に博多港海港検疫所設置に関する意見書の提出を求める建議案を提出、二十二年三月二十四日の本会議で満場一致で可決した。

昭和二十二年三月二十四日市会定例会

○議長（貞方藤次郎） （前略）次に建議書が出ております。

建議書（朗読）

現下四囲の情勢に鑑み博多港が国際港として発足せんと致しておりますがその重大使命達成上本港に開港々則を実施すると共に海港検疫所の設置は最も緊急不可欠の問題と存ぜられますからこれが急速実現方に関し中央政府並びに各関係要路に対し本市会より意見書を提出いたし

たいと存じます

右會議規則第十二条により建議書を提出いたします

建議者 井上政雄 外二十一名

○四十二番(井上政雄) 建議書に説明しておりました通り日本の復興は、海外依存政策にまたねばならないのであります。従いまして、貿易振興第一義でありますこの戦争後の情勢の下で、博多港は国際港として発足してきたその重大使命達成のために、お手元に差し上げております建議書のように開港々則を実施するとともに海港検疫所の設置の必要なことは論をまたないところであります。この意味において本市会の名によりまして中央政府並びに要路の方面に意見書を提出したいと思ひまして建議案を出した次第であります。どうぞ各位の御賛同をお願いいたします。

○三十五番(久次友吉) 本建議案に満腔の賛成をしております。博多港は御存じの通り海外引き揚げ者の上陸港となっておりまして、かつ福岡市として貿易港となる上において、どうしても検疫所は問題になることと思ひます。これが急速な実施を期待するため、建議案の実行せられることを希望し本案に賛成いたします。

○四十三番(竹若啓次郎) ただ今上程されております建議案に賛成いたします。

○十番(松本一) ただ今上程されております建議案に賛成いたします。

○議長(貞方藤次郎) 満場御賛成のようでありますから、建議の趣旨によりまして直ちにそれぞれの手続きを取ることいたします。(後略)

貿易港としての機能回復と施設整備に向けた市当局と市議会の熱心な陳情活動が功を奏し、博多港は昭和二十二年十月十四日、連合国軍司令官の日本政府に対する覚書により貿易港に指定され、同時に海港検疫所が設置された。これによって博多港は農畜産物や水産物を輸入・輸出できる体制が整った。

2 機雷掃海完了で開港安全宣言

検疫貿易港となったものの、博多港にとつてもう一つ解決しなければならない戦争の傷跡が残っていた。戦時中、博多湾口などに米軍によって投下された多数の機雷の処理である。

終戦直後、全国各地の港湾や沿岸水路の浮流機雷の掃海作業は、米国の管理統制下で第二復員省掃海部(昭和二十三年一月に運輸省掃海部に移管され、同年五月の海上保安庁設置に伴い同庁に移された)が実施していた。

博多港の場合は、二十年十月に博多港が海外引揚援護港に指定されたこともあって、引き揚げ船の水路確保のために機雷の掃

海は急務であり、繰り返し掃海作業が行われ、引き揚げ船の入出港のための一応の水路確保はできていた。その後、貿易港として再出発してからも、港内航行の安全確保のため機雷除去作業は続けられていたが、港湾を管理する占領軍から外国船舶等の航行の安全が保障されていたわけではなかった。このため市議会は市当局とともに博多港を国際的に貿易港として「開港」するために、GHQや政府の關係省庁に対し、米軍による掃海作業を求める陳情を再三行つた。

当時の市議会工営常任委員会・白垣一雄委員長の二十四年四月の定例市議会における調査経過報告が、その一端を示している。

昭和二十四年四月二十八日市議会定例会

○二十一番（白垣一雄）（前略）つきましては博多港の開港宣言ならびに掃海作業に関しまして簡単に御報告申し上げたいと思ひます。

既に皆さま方も御承知の通り博多港が各位の絶大な御援助の下に一昨年十月に内地貿易港として指定を受けまして、引き続き昨年五月に検疫所の設置もできました。以来、貿易港として第一歩を踏み出しておるのであります。その間、港湾施設の急なることは言まれないのであります。なにごとに外国船舶出入が意のごとくなりませんので、当局ならびに委員会といたしましては、その点に十分に留意いたしまして、都度、軍政部に陳情あるいはその他の方法をもちまして開港宣言になることを折衝を重ねておつたのであります。

しかるに最近に至りましてはほほその見通しもつきませんでしたので、港湾關係の各組合の代表者約六十名位の連名の陳情書を持ちまして、去る十三日より不肖私と禪院（美幸）議員と港湾課長と三名で上京をいたしましたのであります。上京いたしました、まず海軍側の極東司令部、陸軍側といたしましてはGHQのCTS（民間運輸局）にまいりまして、各係官に直接面会をいたしまして、ひとしく博多港の現在のあり方あるいは将来の博多港のことをつぶさに申し上げましたところが、占領軍におきましては非常に好意を寄せられまして、博多港の掃海作業も予定より約一週間ほど早めにしていただきました。既に新聞紙等でも御承知の通りに、去る二十五日の未明、ウィルス少佐の率いておられますところの掃海隊が既に六隻博多港に入港いたしました。ただ今掃海作業に従事しておられるのであります。この度の掃海の区域は志賀島、玄界島間の水路、玄界島の西北方の水路二カ所でございます。作業の期間は約三週間くらいで終わる、かようなことになっておるのであります。この掃海作業が終了いたしますと同時に、開港宣言もでき得るという段取りになっておるのでございます。

要するに、ここまで順調に進みましたことは、ひとえに皆さま方の御援助のためであり、博多港将来のために皆さまと共に御同慶の至りに存ずる次第であります。なお、また掃海隊の博多滞在中はいろいろと皆さま方の御協賛をお願いしなければならぬことがあると思ひますので、どうかよろしく御願ひ申し上げます。以上、甚だ簡単ではございますが、経過を御報告申し上げます。（拍手）

市議会と市当局が一体となつた陳情活動が功を奏して、昭和二十四年四月二十五日から米國極東海軍司令部第十七掃海隊が六隻の掃海艇によつて十六日間にわたつて湾口の志賀島、玄界島周辺の水路を中心に機雷の掃海作業を行い、五月十日に作業は完

了した。これを受けて米国水路庁が博多港の安全を宣言し、二十四年六月十日、海上保安庁長官から福岡市長にその告示書（安全宣言書）が伝達されることになった。三好弥六市長は同日、待望の「開港安全宣言」を行い、市は福岡商工会議所と共催で盛大な祝賀行事を行った。

開港安全宣言の二日前、六月八日に開かれた市議会協議会で市当局が説明した祝典計画の内容は以下の通り。

昭和二十四年六月八日市議会協議会

博多港開港安全宣言祝賀祝典計畫

- 一、日 時 昭和二十四年六月十日午前十時
 - 二、會 場 博多港中央埠頭博多港驛構内
 - 三、主 催 福岡市・福岡商工会議所
 - 四、協 賛 西日本・朝日・毎日・夕刊フクニチ・九州タイムズ
新九州新聞社・放送局
 - 五、經費豫算 金八拾壹萬五千円也
- 行事
- 一、全市各戸國旗掲揚
 - 二、中小学校生徒旗行列（約二〇、〇〇〇人）
 - 三、中小学校生徒作品書畫展覽會（會場奈良屋校）
 - 四、開港安全宣言記念大福岡建設論文懸賞募集（各新聞社協賛）
 - 五、全 店頭裝飾競技會（市、夕刊フクニチ共催）
 - 六、開港宣傳ポスター製作発送
 - 七、市長ラヂオ放送 市長メッセーヂ
 - 八、在泊船舶滿船飾 汽笛吹奏
 - 九、ドンタク團・開港安全宣言記念藝能大會
商店街、百貨店の裝飾・劇場映画館利用宣傳
市内電車利用宣傳（行事表車内掲示、宣言宣傳標識板掲示、國旗交叉）
 - 十、新聞社協賛行事

- 一、西日本新聞社
 - 一、毎日新聞社
 - 一、夕刊フクニチ新聞社
 - 一、新九州新聞社
- 藝能大會
講演會
博馬船競漕
假裝行列、座談會
- 式次第案
- 一、開會の辞
 - 二、宣言告示書交付
 - 三、市長挨拶（放鳩、花火掲揚）
 - 四、来賓祝辞
 - 五、閉會の辞
- 市議會議長
祝宴（以下略）

祝賀行事と開港安全を宣言する式典は予定通り二十四年六月十日、博多港中央ふ頭一帯を中心に行われ、全市を挙げて新生博多港の「開港」を祝った。
その模様を当時の新聞は次のように伝えている。

博多・開港宣言

待望幾年、安全開港祝賀の日を迎えた博多港の開港宣言式典は十日午前十時半から中央ふ頭港駅で行われた。大久保（武雄）海上保安廳長官から「博多港はすべての船舶の出入にたいして安全である」と宣言した米極東海軍司令部の宣言書を三好（弥六）福岡市長に傳達、臨席した九州軍政部ベスタル少佐、米極東海軍第七掃海隊スチュアート大尉の祝詞がありこの日を期して七つの海へ船出する歡喜の式典を終った。

博多港晴れて世界の仲間入り

海は満船飾、全市に旗の波

祝い目出度や港どんたく

十日午前十時三十三分、港内をうずめた満船飾の船々が一せいに汽笛を吹奏して新生博多港にわっと歡聲があがった。この日を期して博多港は高らかに開港宣言を発し、晴れの門出を祝福する多彩な記念祭の催しをくりひろげた。

ミナト博多の飛躍を祝福するかのよう十日は朝から快晴にめぐまれて市内各家庭はもちろん市内電車も日の丸をかざして走り、まず福岡市内中小学校生徒二万人の旗行列が中央波止場の祝典会場から港をねり回り停泊中の各船舶に万歳を呼びかければ、青空につづげさまに花火が打上げられ、会場から放たれた白鳩数羽が港上高く舞いつづけて祝賀気分を盛り上げていった。那珂川では博多港運主催の傳馬船競漕が午前十時から火ぶたをきり、壹岐、姪浜などの漁業組合からも参加した五十余チームが熱戦をくりひろげ、市内目抜数ヶ所につくられた舞台は花やかな藝能大会でにぎわい、繰出した港どんたくは船型の山車を押して各商店街をねり回った。

このほか賞金、賞品つきの仮装大会も飛び出すなど市内は終日祝一色にぬりつづぶされたが、本社でも博多港の発展を祝って天神町に特設舞台を設け、平田汲月の博多にわかをはじめ飛入りのど自慢大会に多数の観客を集めて盛況であった。

(昭和二十四年六月十一日 西日本新聞朝刊)

この日の祝賀式典挨拶で、三好弥六市長は「我が博多港は国際貿易港として発足することになり、また、この栄ある門出を一転機として、今後博多港の施設の充実および経営の合理化に全力を傾注したい」と、博多港の飛躍を目指して港湾整備の一層の促進を図る決意を表明した。

昭和二十四年六月十日の「開港安全宣言」によって、博多港は名実ともに「貿易港」として認知された。二十二年三月の定例市会で三好弥六市長が博多港を貿易港として整備する方針を表明して二年余、市は開港安全宣言を契機に翌二十五年から博多港への食糧輸入船誘致に乗り出したのを皮切りに、「博多港本来の使命」である国際貿易港としての港湾施設整備と運営体制づくりを進めていくことになる。

第二節 貿易港へ体制づくり

1 食糧輸入港指定と港湾部創設

昭和二十四年六月に貿易港として「開港」を宣言した博多港が、最初に目指した食糧輸入船誘致が実現したのは翌二十五年二月、それまで関門地区から陸送されていた輸入食糧が博多港に直接陸揚げされることになった。昭和二十三年に朝鮮からの鉱石および同製品の緊急的な輸入があったが、これを除くと昭和十四年以來十年ぶりの輸入再開であった。

これを契機に博多港は食糧輸入基地としての実績と態勢を整えていき、二十五年六月には植物防疫法の公布に伴い植物防疫港

に指定され、同年十一月に「食糧輸入港」の指定を受けた。

本市港湾局が開港百周年記念に平成十二年に刊行した「博多港史」の資料編によると、博多港における昭和二十五年の輸入相手国は韓国、シヤム（翌年からタイ王国）、ポーランド、キューバの四カ国で、輸入品目の八割近くは米穀類であった。その後もコメの輸入が原則禁止される昭和三十二年まで米穀類輸入が博多港への輸入量の一〇〇%〜四三%を占め続けた。

食糧輸入の一方、博多港が貿易港として開港したことで、昭和十四年を最後に中断していた同港からの民間輸出も、二十五年に十年ぶりに再開された。輸出先はいずれも韓国で、石炭・コークスや雑貨、米穀類（押し麦）が博多港から積み出された。

輸出入が再開された博多港は、二十五年から外航船の入港が急増した。昭和十五年から戦後も同二十三年までゼロだった外航船は、機雷掃海完了後の開港安全宣言が行われた二十四年から入港し始め、二十五年の年間入港船舶は百八十三隻となり、一気に昭和前期の平均を上回る水準に達した。（表2参照）

博多港が食糧輸入を中心に貿易港として活況を呈し始めたのに伴い、市は港湾の整備や運営を担当する行政部門の体制を強化するため、二十五年十月に実施した行政機構改革で、それまで土木部にあった港湾課を「港湾部」に昇格・独立させ、港管、振興、技術の三課体制とし、博多港の施設・機能の拡充と運営効率化を進める体制を整えた。

港湾課の部への昇格は、二十五年九月十一日の定例市議会本会議に上程された市事務分掌条例改正案によって定められ、これに関連する市職員定数条例改正案とともに条例特別委員会が審査された。条例特別委員会では、市民税の税率を引き上げる一方で二十八人の増員を伴う新たな部を設置することに対し強い反対意見が出され、議論の集約が困難となった。このため両改正案は採決に持ち込まれ、多数決によってようやく特別委員会が承認され、九月十三日の本会議で賛成多数で可決、成立した。

審議経過と結果を報告した条例特別委員会の委員長報告の概要と、これに対する本会議での質疑の概要は次の通り。

昭和二十五年九月十三日市議会定例会

○三十八番（宮田隆好） 条例特別委員会を代表いたしましたして、その審査の経過並びに結果について御報告いたします。（中略）

最も論議の焦点となりましたものは議案第六十四号職員定数条例の一部改正条例案及び議案第八十七号事務分掌条例の一部改正条例案であったのであります。この二議案は相互に関連性あるものとして一括審査に付した次第でございます。このたびの定数条例の改正案によれば、職員定数二千二百五十七名となり合計百四十一名の増員となるのであります。その内訳は税務課八十五名、農地、港湾各二十八名増であり、税務課の増員は今次地方税法改正による市税条例制定に伴う税務機構の拡充強化を目的とするものであります。（中略）

第7章〈表2〉

博多港入港船舶累年比較表

区 分	総 計		外 航 船		内 航 船		
	年 次	隻 数	総トン数	隻 数	総トン数	隻 数	総トン数
昭和	元	5,344	490,111	45	113,314	5,299	376,797
	2	5,462	552,131	61	162,964	5,401	389,167
	3	7,156	1,088,716	58	170,033	7,098	918,683
	4	7,604	1,134,725	46	146,687	7,558	988,038
	5	7,575	1,112,932	56	182,076	7,519	930,856
	6	7,608	1,056,739	48	152,351	7,560	904,388
	7	8,245	1,127,643	49	111,029	8,196	1,016,614
	8	8,840	1,363,960	267	255,550	8,573	1,108,410
	9	14,106	1,555,931	41	93,214	14,065	1,462,717
	10	14,029	1,805,247	73	165,255	13,956	1,639,992
	11	14,376	1,834,443	92	173,173	14,284	1,661,270
	12	15,435	1,700,359	80	144,396	15,355	1,555,963
	13	15,252	1,385,223	137	135,532	15,115	1,249,691
	14	12,442	1,402,312	238	198,439	12,204	1,203,873
	15	11,394	1,495,026	…	…	…	…
	16	12,448	1,553,125	…	…	…	…
	17	10,923	972,950	…	…	…	…
	18	6,873	1,331,761	…	…	…	…
	19	…	…	…	…	…	…
昭和	20	…	…	…	…	…	…
	21	…	…	…	…	…	…
	22	6,794	619,526	…	…	…	…
	23	10,188	956,933	—	—	10,188	956,933
	24	9,408	1,105,952	12	32,400	9,396	1,073,552
	25	17,362	1,681,564	183	477,779	17,179	1,203,785
	26	19,759	1,861,336	65	135,014	19,694	1,726,322
	27	20,389	2,156,515	102	165,178	20,287	1,991,337
	28	19,673	2,064,470	188	264,773	19,485	1,799,697
	29	21,034	3,058,265	527	1,157,316	20,507	1,900,949
	30	21,809	2,257,675	125	246,529	21,684	2,011,146
	31	20,978	2,635,258	116	272,889	20,862	2,362,369
	32	23,717	3,152,233	107	234,906	23,610	2,917,327
	33	23,252	3,288,235	122	426,217	23,130	2,862,018
	34	26,476	3,710,854	137	535,565	26,339	3,175,289
	35	27,541	3,940,984	145	451,856	27,396	3,489,128

(注) 福岡市港湾局「博多港史 開港百周年記念」より

港湾課二十八名については、うち十三名は従来船舶運管会所属のひき船第四徳山丸を同運管会解散に伴い接收し、これとともに併せてその従事員を市職員に引き直したものであり、残り十五名は従来運輸省に施工を委託した港湾修築事業を市直営としたため、これに携わるところの主として技術員を市職員に引き直したものであります。

以上の当局改正案にたいしては一部強硬な反対意見があったのであります。すなわち、この八月定例会の最初九日間の市税条例審査に当たっては、もっぱら市民の負担軽減をその中心議題として白熱的議論を戦わし、その揚げ句、去る（九月）二日午前二時、当初予算の二分五厘経費節約を条件として可決したにもかかわらず、返り再開の本議会において提出されたこれら議案は百四十一名の職員増加と機構の膨張を計り、経費節減はおろかその増大を招来するものである。

また、本市定数条例の改正経緯をみるに、昨年九月一千六百四名の定員を決定した後、十二月、三月、四月と累次増員し、そのたび議会としては職員の配置転換、事務能率の増進を強く当局に要望したにもかかわらず、一向にその成果が認められない。以上のような理由により強硬な反対意見があったのであります。

また、これに対し今回の職員増加は前述の通りの内訳であり、市政進展に伴う必要やむを得ざる増員なりとする意見があり、賛否両論対立して直ちに決することができず、ついに委員長としては採決に入り、賛成十二名、反対六名の多数決をもって原案を承認した次第でございます。

しかしながら、先に述べた反対意見の通り能率増進、配置転換等人事行政の刷新と市費節減の点については、各委員とも全く意見を同じゅうするものでありまして、その点特に当局に対して考慮を払うよう促した次第であります。

事務分掌条例の一部改正案についても、これと同時に一括採決したのでありますが、一部反対意見を除き税制改正、港湾法制定等、客観情勢の変化に伴い、万やむを得ずとして多数決をもって承認したのであります。（後略）

（中略）

○議長（高丘稔） ただ今の委員長の報告へ何か御意見、質問はありませんか。

○九番（別府規） 職員定数条例の一部改正案並びに事務分掌条例改正案並びにこれに関連する議案について、市政同志会の所信を披歴し市当局に猛省を促すとともに、委員会は通過したとはいえ市議会の御理解ある反省を願いたいと思う。本条例については昨十二日の条例特別員会では私も同志会の意見は入れられなかったが、我々の真意はあくまで市民の負担軽減にある。市当局が事業の拡張、新税制の施行や港湾法の施行に伴い必然的に事務の煩雑を来たし、そのために条例を改正し市職員の増員を要求することに耳を聳し、全面的にこれを拒絶し一方的に葬り去ろうと思っているわけではない。事務分掌条例すなわち機構改革についても多少異論を持っているが、機構の拡充という意味では全面的に否定しようというわけではない。

私どもが第一に指摘したいのは、税制改革を機に市当局に対し、市議会が再三にわたって勧告した剩員並びに配置転換による強力人事の構成を実現せずに今百四十一名の増員を要求していることである。この増員要求はいささか放漫政策ではないか。昨日の委員会で具体的に申し

上げたように、必要でない剰員の増加である。このことは、市民の血税で賄われている市吏員の人件費を、骨肉を徹して一銭一厘たりとも無駄には使いたくないとする真剣さが市当局に足りないということではないか。

第二に申し上げたいことは、両条例の施行が時期甚だ尚早であるということである。私どもはこの市議会で連日、市民の負担軽減のために全議員一体となつて（市民税の税率をめぐる審議に）全知全能を傾けてきた。しかしながら地方税法の法規法令に縛られ、旧態依然とした中央集権の権力の前に涙をのんだのは何日か前のことである。しかし、中央の情勢が変化し好機が来たら市民の負担軽減に向かつて邁進するつもりである。市当局も市議会の意を体して、そのときに二分五厘の市費節約を確約し、市民の負担軽減に努力するとの決意を披歴したのである。その舌の根も乾かぬうちに継続市議会で、このような増員要求を提出しているのである。市が確約した二分五厘の節約さえ疑わざるを得ない。しかも、これから新税率で徴収する市民税、固定資産税が果たして予定通り入るかどうかさえ疑われている。こうした客観的情勢は、増員と機構改革の条例の施行を一、二カ月延ばせと言っている。私たちが二、三カ月延ばすのが妥当だと考える。

市民の負担軽減に対し、市当局、市議会がいかに真摯に闘っているかを身をもって示すためにも、この条例の施行を延ばすことが必要なのではないか。採決に入る前に各位に御再考をお願いしたい。

○七番（阿部武夫）　ただ今九番議員の述べた定数条例改正案と事務分掌条例改正案並びにこれに関連する議案について、私も絶対反対の意思を表明する。私どもは昨日の特別委員会で少数意見として敗れた。恐らくこれから本会議で表決される場合、再び少数意見として一敗地にまみれるだろうと考えている。しかしながら我々の反対意見は少数であってもあくまで正しいという信念を失ってはいない。我々はなぜ執拗に反対するかということを一言この機会に明らかにしておきたい。

それは議会側が切実に要望する市民の負担軽減とこの条例改正案とが一致しない、両立しない、矛盾するという点にある。市当局が今回提案している職員の定数条例並びに機構の改革案、あえて申し上げれば部課の増設案は市税の大増徴のどさくさに紛れさせて提案されている。便乗的に提案された形跡があるということに対して我々は絶対に反対の意思を持っている。我々としても増員をピンからキリまで反対しているのではない。部課によつては緊急緊切やむを得ない増員があることは認めている。しかしながら、そのためには庁内の機構をまず整理充実することが先決問題である。既存の部課の整理充実をやめて、増員と部課の乱設を図つたことに我々は強く反対し鋭く反撃しているわけである。（中略）

結論を要約して申し上げるなら、今回の二つの条例改正案は、市民の負担軽減と相矛盾するがゆえに反対するということを一言申し述べて当局並びに議会側の御理解を得たいと考えている。

（中略）

○議長（高丘稔）　ほかに御意見はないですか。

それでは御意見がないようですから、しばらく休憩いたします。

採決は後回しにいたします。

(六時十五分休憩、六時四十分再開)

○議長(高丘稔) それでは再開いたします。時間を十時まで延長いたします。しばらく休憩いたします。

(六時四十三分休憩、九時四十分再開)

○議長(高丘稔) それでは再開いたします。時間を十二時まで二時間延長いたします。

休憩前に引き続き委員長報告に対する御意見を―

○七番(阿部武夫) 先ほど特別委員長の報告に対する私の反対演説中―(取消)―に関する発言につきましては、あらためてこれを取り消したいと思います。(拍手)

○議長(高丘稔) ほかに御意見はないですか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

それでは御意見がないようですが、相当この委員長報告に対しましては反対の意見もあるようであります。それでは反対意見のない議案より先に採決することにいたします。

(中略)

次に、議案第百五十三号「昭和二十五年福岡県福岡市歳入歳出追加更正予算」及び議案第百六十四号「福岡市職員定数条例の一部を改正する条例案」並びに議案第百八十七号「福岡市事務分掌条例の一部を改正する条例案」議案第百八十八号「福岡市議会委員会条例の一部を改正する条例案」以上四件について採決いたします。以上四件は各特別委員長の報告通り可決することに御賛成の方は挙手願います。

(挙手者多数)

それでは賛成者が多数でありますので、議案第百五十三号及び議案第百六十四号、議案第百八十七号、議案第百八十八号は各特別委員長の報告通り可決決定いたします。(拍手)

市民への負担増となる市民税、固定資産税の税率引き上げ可決直後に提出された市の経費増につながる職員定数増と機構改革案をめぐる市議会の議論は、強い反対意見があつて二度の休憩を挟んで各派の折衝、議員の協議を重ねて、ようやく成立した。難産ではあつたが、同条例改正によつて昭和二十五年十月、福岡市に港湾部が誕生した。

港湾部はその後、財政難の下で経済都市・福岡の復興に向けて、貿易港としての博多港の施設・機能の整備拡充、運営の効率化を進め、昭和三十三年七月の機構改革で市が「局制」を施行したのに伴い、「港湾局」となった。

2 市単独の港湾管理運営体制に

港湾管理行政の在り方も戦後大きく変わることになった。それまでの港湾の修築、管理、運営は、関係法令とともに明治期以来の行政上の慣習や指導が混在するかたちで行われてきた。そのため施策に一貫性を欠くことがあり、関係法令の整備が求められていた。

そうした状況下、昭和二十二年五月の新憲法施行によって、行政は法律に基づいて執行されるべきであるという法治主義が徹底されたのに伴い、港湾行政も法による管理・規制の必要性が認識され、二十五年五月三十一日に港湾法が制定された。

同法は「港湾の管理運営に関し、最大限の地方自治権を与え、且つ、国家のおよび地方的利益に適合する港湾管理主体の形態を設定または創設する機能を地方公共団体に与える」という趣旨で制定され、米、英、英、英国が当時広く採用していた港湾の管理運営方式を導入するのが狙いでもあった。

翌二十六年一月十九日には、同法施行令によって重要港湾の指定を受けた。九州では博多港はじめ関門港、荏田港（以上福岡県）、長崎港、佐世保港（以上長崎県）、唐津港、伊万里港（以上佐賀県）、三角港（熊本県）、大分港（大分県）、細島港（宮崎県）、鹿児島港（鹿児島県）の十一港湾が重要港湾に指定され、港湾施設の整備や機能拡充が進められることになった。

福岡市が港湾法の制定を受けて、市単独による博多港の管理運営方式を採用したのは、法制定から二年五ヵ月後の昭和二十七年十月十五日であった。以後は福岡市長が港湾管理者となり、港湾法に基づき港湾の開発利用および管理に関する責任を負い、それに必要な業務を遂行していくことになった。

博多港の本来の使命を国際貿易港と宣言し、それにふさわしい港湾づくりを目指した三好弥六市長の後を継いで福岡市長に就任した小西春雄市長は、博多港の港湾管理者になったことを受けて、二十八年七月二十一日の臨時市議会に「福岡市附属機関設置に関する条例案」を提出、この条例の中で博多港発展形成の推進母体となる審議会の設置を提案した。

市議会は同月二十二日の本会議で同条例案を可決、市長は同年八月、市執行機関の附属機関として「博多港運営審議会」を設置した。

昭和二十八年議案一七二号

福岡市附属機関設置に関する条例案

右の議案を提出する。

昭和二十八年七月二十一日

福岡市長 小 西 春 雄

理由

この条例案を提出したのは、地方自治法第三百三十八条の四第三項の規定により、執行機関の附属機関を設置するには条例の定めるところによらなければならないためである。

福岡市附属機関設置に関する条例

(目的)

第一条 この条例は、地方自治法(昭和二十二年法律第六十七号)第三百三十八条の四第三項の規定に基き、法律又は他の条例に特別の定めがあるものを除く外、本市が設置する附属機関について必要な事項を定めることを目的とする。

(名称及び担当事務)

第二条 附属機関の名称及びその担任する事務は、別表のとおりとする。

第三条 別表の中欄に掲げる機関は、上欄に掲げる執行機関の附属機関として置かれるもので、その担任する事項は、それぞれ下欄に記載するとおりとする。

(委任)

第四条 附属機関の位置、組織、所掌事務、委員その他の構成員及びその運営に関して必要な事項については、附属機関の属する執行機関の規定で定める。

附 則

1 この条例は、公布の日から施行し、昭和二十七年九月一日から適用する。

2 この条例施行の際、第二条の附属機関のうち、現にある附属機関の委員その他の構成員の職にある者は、この条例により設置されたそれぞれの附属機関の委員その他の構成員とみなす。

(別表)

附属機関の属する執行機関	附属機関	担任する事務
市長	博多港運営審議会	博多港の運営について審議すること。

(その他の附属機関については省略)

博多港運営審議會は顧問十二人と委員三十八人で発足し、政府機関、福岡県、隣接町村、日本国有鉄道、福岡県議会、福岡市議会、港湾関係会社団体、学識経験者で構成された。市議会からは顧問に議長が名を連ね、委員として八議員が参加した。小西春雄市長は二十八年十一月末までに顧問と委員の人選を終え、同年十二月三日に第一回会合を開き、審議會設置の意図を説明した。

審議會発足時の顧問と委員の顔触れは次の通り。

博多港運営審議會顧問・委員（昭和二十八年十一月現在）

〔顧問〕（順不同）

福岡県知事・杉本勝次▽福岡県議会議長・田中保蔵▽福岡市議会議長・高丘稔▽福岡商工会議所会頭・山脇正次▽日本国有鉄道門司鉄道管理局長・石井英一▽同下関工務局長・吉田朝次郎▽運輸省九州海運局長・和田勇▽同省第四港湾建設局長・加藤正晴▽同省第七管区海上保安部長・松野清秀▽大蔵省門司税関長・中野皎▽前福岡市助役・三原久▽九州大学名誉教授・君嶋八郎

〔委員〕（順不同）

運輸省博多港工務事務局長・山東盛彦▽同省九州海運局福岡支局長・石井忠治▽同省福岡海上保安部長（博多港長）・山本一男▽農林省福岡食糧事務局長・近沢進一▽大蔵省門司税関博多税関支署長・秋元浩▽厚生省博多検疫所長・井上周而▽福岡県土木部長・飯田一実▽同商工水産部長・山元精吉▽多々良町長・黒木寛一▽香椎町長・森兵三郎▽志賀町長・阿曇磯興▽和白村長・白石三平▽日本国有鉄道門司鉄道管理局営業部長・赤木渉▽同鉄道管理局施設部長・根来幸次郎▽福岡県議會議員・三苦欽英▽福岡市議會議員・永江隆三▽同・松永幸四郎▽同・山本与三郎▽同・吉永稔▽同・阿部武夫▽同・中田弥三郎▽同・禪院美幸▽同・井上吉左衛門▽福岡倉庫株式会社取締役社長・森雄四郎▽博多港運株式會社社長・井上鉄之▽福岡商工会議所交通港湾部長・福井義敬▽福岡重工株式会社社長・武藤義吉▽福岡県漁港協會長・田村延一▽日本冷蔵株式會社福岡支社長・武谷巖▽新出光株式会社取締役社長・出光弘▽九州製糖株式会社代表取締役・板波俊太郎▽東福製粉株式会社取締役社長・野上彦一▽明治鋳業株式会社福岡事務局長・山川和夫▽東洋埠頭株式会社博多支店長・半田不二夫▽博多地区機帆船組合長・村田国勝▽海上運送業・福井義敬▽前下関市長・松尾守治▽九州大学教授・松尾春雄

博多港運営審議會の第一回会合での小西春雄市長の挨拶は概要次の通り。

「福岡市が爆撃の灰燼より雄々しくも復興に立ち上がっておりますとき、博多港は海の玄関として港湾諸施設の改修整備に巨費を投じその面目を一新し、また西日本における雄港として対韓・对中国の大陸貿易の重要な拠点たるの地歩をようやく固めつつあります。しかしながら博多

港将来発展の構想よりするときは、これら諸施設の改修整備の現段階はその緒に就きその礎石を置いたにすぎず、先進近代諸港湾に伍するには
なお将来にまつものが山積しておるのであります。大陸に拠点を失い四圍を海に囲まれる我が国の将来は『よい施設を持つ良港による国際貿易
の開拓』にあることは贅言を費やすまでもないところであります。我が博多港が自然的、地理的、経済的な好条件に恵まれて、その要請に応
え得る西日本における唯一の雄港たるの自信をもつて、その使命の重かつ大であることを痛感しておるものであります。

この転機に際会しまして港湾の管理形態につきましては、昨年十月十五日港湾法による博多港管理者の指定を受けまして港湾管理運営の帰趨
を明確にせられたところでありますが、港湾経営の方途・将来計画に思いを致しますとき、縫い針的な施策をもつては先進諸港と競争場裡に相
まみえ一籌を輸することは明らかでありまして、ここに計画的な整備発展の恒久的な施策の樹立が要望されるゆえんの存するところでありま
す。」

博多港運営審議会の発足会合における小西市長の挨拶は、福岡市長であると同時に博多港の港湾管理者として、今後の博多港
の整備・発展に対する決意がにじむ挨拶であった。

博多港運営審議会は、①港湾区域に関する事、②臨港地区および臨港地区における分区に関する事並びに分区内の規則に
関すること、③港湾施設（港湾の管理運営に必要な土地を含む）の建設、改良管理および処分に関する事、④公有水面の使用
および埋立てに関する事等々の企画立案について、市長の諮問に応じてその内容を審議し、多角的な見地から是非を検討する役
割を担い、市の港湾運営を支え、施設整備や機能拡充による博多港の発展に寄与してきた。

福岡市長が港湾管理者となり、市単独で博多港の管理と開発利用、運営を行っていることに対し、その後の福岡県議会で博多
港の管理の在り方をめぐって次のような質疑応答が交わされたことがある。博多港の管理と活用をめぐる県と福岡市との当時の
微妙な関係を示す資料として、県議会会議録からその概要を引用しておく。

昭和三十三年七月二十六日福岡県議会

○二十五番（山本辰雄）（前略）知事の考え方をお聞かせ願いたいのは、博多港の管理の問題でございます。博多港は東南アジアの貿易が前
進し、なおまた中共（中国）貿易がだんだん発展していきますならば、いろいろな意味でこの博多港は国際的な性格をもち、国際重要港とな
ることは火を見るよりも明らかであると私は考えるわけでありますが、これに對しまして港湾の整備拡充などについては、現在福岡市だけの
管理であるかのように聞き及んでおります。私はかような総合開発の中におきましては、この際県民全般の利益を助長発展するという意味か

らも、市と県の共同管理の方向が極めて重要であろうと考えるが、知事はこの共同管理の是非、あるいは考え方等について、この際詳しく御説明、御答弁願いたいと思うのでございます。

○知事（土屋香鹿）（前略）それから博多港の管理の問題につきましてお話ございました。博多港管理につきましては、港湾法が改正になりました昭和二十五年でございましたか、関門（港）につきましても、港務局を作るということで、いろいろ山口県と折衝いたしました結果、これが不調に終わりました、いまだにできない状態でありますが、小倉と洞海湾につきましても港務局ができ、県、関係市が協力いたしました、それぞれの港湾の建設、あるいは管理の面に当たっておるわけでありますが、博多港につきましても、その当時に市の方から、これは市単独で管理をしていきたい、県と共同管理をすることはお断りする、こういうお話ございました。私もその当時副知事でありまして、そのことをお勧めしたのでございます。博多港の発展のためにはやはり県市が協力をして、金も等分に持ち合せていくことが、非常に博多港の発展のために望ましいということをおっしゃるのであります。押しかけ女房はお断りだという市からの御返事でございましたので、現在市単独の管理となっておるのでございますが、私は今後、博多港は将来大陸貿易におきまして占める地位という点から考えましても、ぜひやはり県市協力いたしまして、港務局を作りまして、これを管理していくことが適当と考えておりますので、市の方とも今後十分折衝いたしていきたいと考えております。

3 定期航路誘致と振興会の設立

博多港は戦後、昭和二十五年九月に沖繩（四十七年に日本復帰）との間に航路が開設され、同月十日その第一船が入港した。しかし、国際貿易港として海外との定期航路が開設されたのは、福岡市が積極的に海外定期航路誘致に乗り出した昭和三十年代に入ってからであった。

三十二年十二月には、福岡市が那覇市で開催した物産見本市などが功を奏して、琉球海運が那覇港と博多港を結ぶ定期航路を開設し、新造船「首里丸」を就航させた。これと相前後して同月七日には豪州航路（西オーストラリア航路）の貨物船が日本との定期航路の新たな寄港地として博多港に入港、翌三十三年一月には飯野海運が博多港と東南アジア（バンコク）間に定期航路を開設し、同月三十日に第一船「宮島丸」が博多港に入港した。これに続いて三十四年三月には、博多港を経由するインド・パキスタン定期航路も開設され、同月五日その第一船として三井船舶の「天城」がインドに向けて博多港を出港した。

昭和三十三年から三十四年にかけてアジアや豪州との定期航路を次々に開設していった博多港は、食糧輸入港から本格的な国際貿易港に向けて大きく飛躍した時代であった。こうした港勢の伸展を背景に、この時期は港湾関係業界の動きも活発化し、博多港振興協会や福岡貿易振興会などが結成された。

三十三年一月に発足した博多港振興協会は、博多港の整備促進と貿易振興に関して港湾管理者である市の方策に協力し、総合的な調査研究に基づく提言や活動を行うための民間組織で、博多港所在の倉庫業者や港湾運送業者、これらに関係する業者や団体が加入した。

福岡貿易振興会は、福岡地域の貿易業者や貿易に関連する製造業者や運輸倉庫業者などで組織し、外国航路の開設や集荷促進、貿易関係機関の誘致、海外取引の斡旋や指導、貿易情報の収集と広報など、国際貿易港としての博多港の環境整備と拡充を推進する事業を行う目的で三十三年十月に設立された。

開港六十周年（昭和三十四年）を前に、地元経済界が主導する二つの振興会が設立されたことで、港湾の整備発展の推進母体となる博多港運営審議会とは別に、国際貿易港を目指す博多港を施設・機能の整備と貿易振興というハード、ソフト両面から支援する地元の協力体制も整った。

第三節 港湾施設の整備と拡充

戦時下で中断していた博多港の修築工事とその関連工事は、昭和二十二年十月の貿易港指定と相前後して順次再開された。

終戦から昭和二十一年にかけては港内の沈没船引き揚げや戦災で損傷した岸壁・上屋等の修復、湾内機雷の掃海作業など、戦災で損なわれた港湾機能の復旧に追われたが、二十二年度からは国直轄事業による港湾施設の修築および維持補修工事が十カ年計画で開始された。国直轄事業と並行して福岡市も二十三年度から本格的な港湾整備事業に着手、中央ふ頭や航路のしゅんせつ、船溜^{ふなだまり}や岸壁等の埋立て造成、臨港鉄道の敷設、波除堤の築造などが行われ、博多港の港湾整備は着々と進捗した。（表3参照）

市は戦争で工事が中断したままになっていた長浜船溜の修築工事を二十三年度から再開し、二十四年度には港湾機能の強化に欠かせない臨港鉄道の敷設に五カ年計画で着手した。これを皮切りに昭和二十年代後半から三十年代前半にかけて、西公園下の埋立地造成による油槽所地域の形成、中央ふ頭的大型船係留岸壁や水路のしゅんせつなど、港湾機能の拡充に向けた事業を継続的に実施していった。

長浜地区の船溜修築・整備については、続く本章第四節の「漁港整備と中央卸売市場」と、第十五章の「産業の復興と発展」に「水産業と中央卸売市場」に関する項を立てて、その経緯を市行政当局や市議会の対応および議論を通して述べる。従って本

第7章 (表3)

博多港港湾修築工事概況(戦後)

工 事 名	施 工 年 度	工 事 費	主 なる 工 事
戦災復旧工事(国)	昭和二〇〇～二二	一、六八三、九九九円	福岡船溜内の沈船引揚・掃海
修築及び維持補修工事(国)	二二〇～三二	二九二、一八四、二二五	中央ふ頭横さん橋・水深九米航路泊地 浚渫・長浜船溜波除堤
長浜船溜工事(市)	二三〇～二四	五七、六〇〇、〇〇〇	岸壁及び物揚場・埋立
臨港鉄道敷設工事(市)	二四〇～二九	一二五、〇六〇、三六二	長浜臨港鉄道・東浜及び中央ふ頭専用 側線
改 修 工 事(市)	二五〇～三一	二六六、一一〇、一五三	長浜船溜埋立・波除堤・東浜物揚場・ 西公園下埋立・物揚場及び道路舗装
長浜地先埋立護岸工事(市)	二七〇～二九	九二、七七五、二八六	物揚場・埋立
博多港代替施設整備工事(市)	二七〇～二八	八二、九七〇、一二四	長浜商港物揚場・埋立
博多港返還施設工事(市)	二七〇～二八	四、八〇四、六六三	上屋補修
総 計		九二三、一八八、八二二	

(注) 1 昭和三十三年版「市勢要覧」より
2 国Ⅱ国直轄工事・市Ⅱ福岡市事業

第三節 港湾施設の整備と拡充

節では商港・貿易港としての博多港の港湾施設と港湾機能の整備・拡充の推移について記すことにする。

1 博多臨港鉄道の敷設

博多港の臨港鉄道は昭和前期、日本の大陸進出が拡大していく中で計画され、鉄道省は昭和十七年度から四カ年計画で臨港鉄道を敷設する事業計画を決定していた。しかし、戦時体制に入ってから大陸との往来の主力であった関釜航路（下関―釜山）が飽和状態となり、大陸との物資人員の輸送の新たな拠点として博多港を充てることを持ち上がり、鉄道省、門司鉄道管理局、西部軍司令部、福岡県、福岡市、港湾・鉄道関連の企業などで構成した博多臨港鉄道仮設協議会が、急きょ国鉄と博多港を連結する臨港鉄道の応急敷設を決定した。

この臨港鉄道は鉄道省が計画した四カ年継続事業と別個に、応急仮設として敷設するもので、昭和十七年四月に慌ただしく着工し、三カ月半後の同年七月に香椎駅から多々良川、石堂川に架橋し、箱崎浜を通って中央ふ頭の博多港駅に至る約八キロの臨港鉄道が完成した。日本国有鉄道（JR各社の前身）の建設史上かつてない驚異的なスピード敷設であった。

本市港湾局が刊行した「博多港史 開港百周年記念」（平成十二年発行）は、この間の経緯を「悲惨な戦争は、一方で博多港に臨港鉄道を走らせた」と記している。この戦時体制下における博多港の臨港鉄道計画から応急仮設工事の完成に至る経緯と背景については、福岡市議会史第三巻昭和編(一)の第十章「博多港の修築と拡張」第九節「臨港鉄道の完成」に既述しているので、ここでは戦後「本来の使命である貿易港」を目指して再出発した博多港の新たな臨港鉄道の敷設（延伸）の経緯と市議会の対応を中心に書き留めることにする。

福岡市が戦後、博多港の臨港鉄道敷設工事に着手したのは昭和二十四年度であった。同年度を初年度とする五カ年計画の国庫補助事業で、総工費は約一億二千五百万円に上った。三好弥六市長が同年三月の定例市議会で、二十四年度本市予算案の港湾費に関する提案理由説明で次のように述べ、同年度から臨港鉄道敷設工事を始めることを明らかにした。

昭和二十四年三月九日市議会定例会

○市長（三好弥六）（前略）次に輸出貿易の振興が、経済九原則の示すがごとく、まさに日本再建の絶対条件として要請される今日、この機を逸しては断じて我が博多港の興隆はあり得ないと存するのであります。幸いに本港は国際貿易港として開港宣言下の感激の日も間近に予想

せられるのでありますが、翻つて博多港諸施設の現状を見るに、いまだもつて隔靴搔痒かつかうようの感を禁じ得ざるありさまであり、港湾修築計画の速やかなる具現こそ、まさに焦眉の急務なりと信ずるのであります。よつてこれが修築工事費およそ一億円を計上して、前年度に引き続き港内係船泊地のしゅんせつ工事並びに長浜船溜の整備工事をはじめとして、待望久しき臨港鉄道の敷設、中央ふ頭内道路の舗装、上屋の一大補修等、いずれも緊急の工事を執行し、一方、港湾調査費九十万円を新規計上して、内外客観情勢の変化に鑑み、あらためて港湾立地条件の科学的調査を試み、もつて港湾建設、ひいては本市経済発展の基本資料を作成することにいたしましたのであります。(後略)

三好市長が提出した二十四年度予算案の港湾費に関しては、同月十四日の代表質問で川島亥夫議員(社会党)が「博多港の港湾整備事業は眼前の経済情勢に左右されることなく、百年の大計をもつて一大貿易港への整備拡張を目指すべきである」との考えを述べ、修築工事の再開や戦災の補修にとどまらない長期的展望をもつた港湾整備予算の計上と事業執行を求めた。市議会は同月二十八日の本会議で、臨港鉄道敷設工事費の国庫分担金を含む二十四年度予算案を、教育費、産業経済費などを一部修正して可決した。臨港鉄道敷設のための国庫分担金の初年度分となる一千五百万円の起債の承認を求める次の二議案は同日、原案通り可決された。

昭和二十四年議案第五三號

博多臨港鐵道敷設費國庫分担金起債及び償還方法の件

- 一、起債金額 金壹千五百萬圓也
 - 二、起債の目的 博多臨港鐵道敷設費國庫分担金に充當のため
 - 三、利率 年壹割壹分以内
 - 四、借入先 大藏省預金部・通信省簡易保険局・銀行・その他
 - 五、借入時期 昭和二十四年度但し政府又は市財政の都合によりその全部又は一部を翌年度に繰越し借入れることができる
 - 六、償還方法 昭和二十四年度迄据置昭和二十五年度から昭和四十一年度まで十七ヶ年間に毎年度元利金百九拾六萬八千八百八拾七圓四拾錢也を償還する(償還方法の定めあるものはその定めによる)
 - 但し市財政の都合により繰上げ償還をなし又は償還年限を短縮し若しくは低利債に借替をなすことができる
 - 七、償還財源 一般歳入
- 昭和二十四年三月九日提出

福岡市長 三 好 弥 六

昭和二十四年議案第六三號

博多臨港鐵道敷設費國庫分担金について

昭和二十四年度において博多臨港鐵道敷設工事を國において直接施行せられるに於て本市は右整備費中金壹千五百萬圓也を政府の定める条件により分担納付する

昭和二十四年三月九日提出

福岡市長 三 好 弥 六

翌二十五年度も、市議會は三月定例議會で前年度に引き続き一千五百万円の起債を承認するとともに、臨港鐵道敷設工事を日本國有鐵道公社に委託するための議案を原案通り可決した。国鉄への工事委託施行は、軌道敷設の経験と実績、軌道資材等の利便を考慮すれば、国鉄に工事委託した方が効率的で得策との国と市の判断によるもので、市議會も議案を可決することによつて、この判断を了承した。

これにより、博多港の臨港鐵道敷設は本市が毎年度予算計上した事業費を国鉄に提供して、工事を委託する方式で進められることになった。二十五年二月の定例市議會で可決された臨港鐵道敷設工事の国鉄への委託施行議案は次の通りであった。

昭和二十五年議案第四八號

博多臨港鐵道敷設工事委託施行の件

右地方自治法第百四十九条第二號の規定により議會に提出する。

昭和二十五年二月二十七日

福岡市長 三 好 弥 六

理由 この工事は工事量並びに軌道資材等の関係よりみて日本國有鐵道公社に委託施行することが利便且つ經濟上得策と認めるため。

博多臨港鐵道敷設工事委託施行の件

博多臨港鐵道敷設工事は次の要項によりその施行を日本國有鐵道公社に委託する。

要 項

一、 工 事 名 博多臨港鐵道敷設工事

二、 委託費豫算額 壹仟五百萬圓

三、工事着手及び竣功期限

一、着手

昭和二十五年

一、竣功豫定

昭和二十五年

臨港鉄道敷設工事は予定通り二十八年中に東浜地区への引込線敷設など関連工事を含めて完了し、二十九年五月には中央ふ頭の博多港駅から長浜地区の福岡港駅までの延伸を中心にした総延長三千五百六十メートルの臨港鉄道が開通、同年六月十五日から国鉄が博多臨港線として営業を開始した。これに伴い、市は鉄道の敷地約三万五千平方メートル（一万五百九十七坪）を以下のような付帯条件を付けて国鉄に無償で移管した。

昭和二十九年議案第百三十三号

博多臨港線（石堂川―福岡港駅間）敷地の移管について

右の議案を提出する。

昭和二十九年五月二十七日

福岡市長 小 西 春 雄

理由

一千坪以上の土地を無償移管するについては、地方財政法第八条第一項並びに福岡市財産条例第二十四条第二項及び第三十一条の規定により議会において出席議員の過半数の議決を経なければならぬため。

博多臨港線（石堂川―福岡港駅間）敷地の移管について

左記により博多臨港線（石堂川―福岡港駅間）敷地を日本国有鉄道に移管する。

記

一、目的物

博多臨港線（石堂川―福岡港駅間）敷地・一万五百九十七坪七合二勺（別紙図面、略）

但し、右坪数については、福岡市復興土地区劃整理事業による換地決定の際、多少の増減があるものとする。

二、移管の方法

無償とする。

三、移管の時期

福岡市復興土地区劃整理事業施行完了後とする。

四、附帯条件

- 1 移管に至る迄の間は、無償使用とする。
- 2 本件土地の全部又は一部が鉄道用地として不用になつた場合は、日本国有鉄道は無償で福岡市に移管する。

博多臨港鉄道はその後、長浜地区の鮮魚市場開設に伴い昭和三十八年には福岡市場線が開通し、昭和五十年ごろにかけてはその輸送機能も著しく高められた。しかし、運送手段の主力が貨車輸送からトラックへの転換で、鉄道の経営収支は年々悪化し、昭和六十年代に入ると長浜地区の福岡港駅が廃止されたのを皮切りに博多港駅、新博多港駅も相次いで廃止され、さらに福岡市場線の一部も廃止されるなど、戦後の復興から昭和の高度成長期に福岡市の経済発展を支えてきた博多臨港線は縮小されていくことになる。

2 航路しゅんせつと中央ふ頭整備

戦後の博多港は昭和二十二年十月の「貿易港」指定を皮切りに、二十四年六月の「開港安全宣言」、翌二十五年の食糧輸入体制の整備促進と「食糧輸入港」指定、同年十月の市港湾部の創設による港湾運営体制の強化、そして二十六年一月の「重要港湾」指定と、明治期の開港以来目指してきた国際貿易港としての再生に向けて着々と港勢の伸展を見せてきた。

その一方で、博多港が国際貿易港としてさらに飛躍するためには、世界の海運界の船舶大型化に対応できる港湾整備の必要に迫られていた。具体的に言えば、一万トン級外国貨物船の出入港を保全する水深をもつ港内水路と係留岸壁および係留泊地の整備が急務となっていた。

子を抱く母の腕を思わせる「海ノ中道」に包まれた穏やかな湾にある博多港は地形的には「天然の良港」といえるが、その地形と穏やかさゆえに湾内には遠浅の海岸が多く、大型船を受け入れるためには港内航路と係留泊地のしゅんせつが必要であった。戦後の船舶大型化に対処し大型船舶の出入港を可能にするため、福岡市は昭和二十三年三月定例市議会に博多港維持補修費の国庫分担金一千五百四十万円の起債議案を提出、同議案は原案通り可決され、港内航路と係留泊地のしゅんせつ工事に乗り出した。

昭和二十三年議案第二十八號

博多港維持補修費國庫分担金起債及び償還方法の件

- 一、起債金額 金壹千五百四拾萬圓也
- 二、起債目的 博多港維持補修費國庫分担金え充當のため
- 三、利率 年利壹割以内
- 四、借入先 大藏省預金部、通信省貯金保険局、銀行、其の他
- 五、借入時期 昭和二十三年度 但し工事又は市財政の都合により、その全部又は一部を翌年度に繰越し借入れることができる
- 六、据置期間 昭和二十五年年度まで
- 七、償還期限 昭和二十六年より昭和四十二年度まで十七箇年度間に毎年度元利金壹百九拾萬貳千六拾七圓七拾貳錢を償還する（償還期日の定めあるものはその定めによる）但し市財政の都合により繰上げ償還をなし又は償還年限を短縮し若しくは低利債に借替えをなすことができる
- 八、償還財源 一般歳入

右地方自治法第百四十九條第二號の規定により提出する

昭和二十三年三月六日

福岡市長 三 好 弥 六

博多港内の航路等のしゅんせつは、こうして二十三年度から開始されたが、当初は戦災復興のための港湾の維持補修目的で実施されたものであった。貿易港への港湾整備として、当時の博多港の外国船接岸・係留岸壁であった中央ふ頭への大型船舶の係留停泊を可能にするため、市が本船航路（延長約六キロ）とメイン岸壁である中央ふ頭水域の水深九メートルへのしゅんせつ工事に着手したのは昭和二十六年からである。

戦後、博多港の戦災復旧と修築再開、新たな港湾整備に心血を注いだ三好弥六市長の後を受けて、昭和二十六年四月に福岡市長に就任した小西春雄市長も、経済都市として飛躍を目指す福岡市にとって博多港の整備拡充の重要性を強調し、就任直後に編成した二十六年度予算案の提案理由説明で、予算内容の第一項目に挙げて次のように述べた。

昭和二十六年七月九日市議会臨時会

○市長（小西春雄）（前略）以下、予算の内容に立ち入りまして主な事項につきまして概略の御説明を申し上げます。

まず最初に博多港はすでに御存じのように、戦時、戦後を通じましてもつぱら国家の犠牲に供せられ、貿易港として本市独自の活用はほとんど抑えられる悲運に遭ったのであります。一昨年来漸次諸般の縄縛が緩和され、本来の機能を發揮し得る様な情勢に立ち向かいましたことは、まことに御同慶に堪えないところであります。爾来、本市はこの趨勢に力を得て一路博多港の整備に邁進しつつある次第ではありますが、近代的貿易港としては諸事まだまだ不満足な現状でありまして、さらに一段の力をいたさなければ、来るべき講和条約によつて飛躍的な展開を予想される国際貿易の場におきまして、少なからぬ不利を招く危険があるのであります。なおまた漁港としての整備も極めて緊要だと存ずるのであります。何分にも本港の港勢いかんということは今後ますます本市経済の隆替を左右するに至るものであります関係からいたしましても、ここに歴代の施策を踏襲いたしまして、さらに全幅の努力を重ね、港湾の拡充整備を続けなければならぬと存するのであります。

そこで本予算案におきましては、前年度に引き続きまして、航路及び泊地のしゅんせつ、長浜船溜及び西公園下の埋立て、波除堤の築造等を執行すべく国庫分担金二千二百五十万円、博多港改修費二千九百六十五万円を計上いたしまして、さらにまた一昨年来継続施行中の臨港鉄道の敷設工事をいよいよ本年度において完成せんとするために経費二千三百四十九万円、また中央ふ頭内の道路舗装工事を続行するのに百六十万円、その他陸上荷役施設の整備等、合計八千五百万円という経費を港湾事業に投ずることにいたしましたのであります。(後略)

小西市長の提案理由説明に対し、同臨時市議会の各派代表質問で概要次のような質疑応答が交わされた。

昭和二十六年七月十三日市議会臨時会

○議長(高丘陵) (前略) 各派の代表質問を開始いたします。

○十九番(小野栄) 本会議に提出された昭和二十六年年度歳入歳出予算案の全面にわたり、自由党を代表して総括的に質問いたします。(中略)

まず第一にお尋ねしたいことは港湾問題であります。博多港の改築工事は遠く第二代市長磯野七平氏の時代から計画され、特別外国貿易指定港として指定されて以来、歴代市長いづれも福岡市の発展は博多港からのモットーの下に、港のしゅんせつ修築に格段の努力を傾注し、相当莫大な予算を投下し、加えて市議会においても常に重要案件として審議・検討され、なかんずく倉庫施設をはじめとし防波堤の築造、西公園下の埋立て、航路及び泊地のしゅんせつ、いまだもって完成せず、さらに福岡市の重要産業の一つである水産関係において、現存漁港設備の不完全等は近代国際貿易港としての望みは、はるかに望み薄き感があります。

しかるに本年度予算に編成された博多港修築予算は二千九百六十五万円と、国庫負担金二千二百五十万円、その他中央ふ頭道路舗装費等を合算して八千五百万円にすぎない。されば本市発展の生命とも期待される博多港完成の見地よりして、誠に寒々たるものがあります。博多港は二十五年年度中の入港船舶数一万七千三百隻に上り、しかも港湾法により近く小西市長が博多港湾管理者として港の実権を掌握し、加えて長浜地先より西公園下にかけて農林省の指定する第三種港湾漁港としての新発足しようとするとき、これが国庫補助その他の財源獲得並びにそ

の付帯施設として重要な大型鋼鉄造船所の誘致、中央卸売市場の建設、特に輸出工業の伸展などについて市長はいかなる所見を持たれるや。
(後略)

○市長(小西春雄) (前略) まず最初に港湾問題についての見通しについて、いろいろお話があったのであります。私も前代の各市長と同様に、結局この福岡というものは港にまつところが極めて大である、この港の問題が結局は将来の福岡を決めていく、運命づけていくものと思っておるのであります。ことに近くに朝鮮半島また中国大陸、タイを控えておりますので、この観点からぜひこの港湾問題については相当力を入れて、一遍にはなかなかいかなないのであります。ぜひぜひ相当有用な、立派な利用のできるような方にもっていきたいと思っております。これが結局、市の大勢を支配する問題だと信じて、提出した予算でも相当巨額の金を入れたつもりであります。まだまだ、なかなか足りない点が多々あることはよく承知しておりますが、少ない金の中で相当重点をおいて考えたつもりであります。(後略)

○四十番(川島亥勇夫) 本日、返り初日におきまして各派代表の質問戦が展開されるにあたり、その第二陣を承りまして社会党市議団を代表して、予算案並びに施政の方針について質疑をいたしたい。(中略)

まず博多港湾拡充整備は本市不動の市是であります。当面経費八千五百万円、この事業は起債国庫支出金が大部分を占めていゝ。なかなか起債において六割の高率を占めていゝのであります。この予算に基づいて私は次の三項目を質問いたします。一、起債認可は確信があり見通しもつていゝのか。二、もし起債が予期に反したらどう処理するののか。三、所期の通り工事が完成すれば内外航路の活用には十分の御自信が持てるかどうかということについて御所見を承りたい。(中略)

博多港の整備は上程された予算に加えて、(航路泊地を水深)九メートルないし十メートルにしゅんせつすること、石炭の貯炭場積みみ施設の完備ふ頭の増設、その他付帯施設の設備等を挙げ得る。市単独では、このような多額の経費や、このような多額の施設の事業は、到底手が届きかねる、処理しかねるということであれば、この際このとき勇猛果敢に財界による資本の導入、あるいは外資の導入等によつて実現させるような方途も考えられ得る。市長の御所見をお伺いしたい。(後略)

○市長(小西春雄) (前略) それから博多港の施策について、認可に対する確信があるかどうかという点であります。予算に掲げておられることは、ぜひぜひ握りたいという強い信念でやってきたのであります。全国的にいろいろんな比較研究があり、(起債の認可を)見通し得るかということ、ここで大丈夫ですと言ふまでのことはちよつと申し上げかねます。獲得すべく努力いたすつもりであります。

それから工事成後の博多港の航路に対する考え方については、平和になつたら朝鮮との連絡航路の再開が必要になるだろうから、下関と博多から一つずつ設けたらどうかということ、運輸省で話した。はっきりした確信があるわけではないが、将来の運営を十分にしないではないという点については相当考えています。(中略)

それから市だけの金で将来博多港の施設が完全にやれるかどうかという点については、ごもつともでありまして、私の聞いたところでは大

阪の復旧については、築港は住友財閥が相当力を入れて市と協力してやったというようなことであります。そういうことになりますと、ただやる人はいないはずですから、そこにある期間の権益を提供しなければならぬという問題にもなりますから、簡単に取り扱える問題ではありません。しかし構想としては、博多港の完成についての会社というようなものでもつくって、その間に条件を検討してやって、荷揚げ設備なり施設なんかに対して、一日も早く処置をつけるといようなことも考え方としては一、二のところと話はしていますが、まだ皆さんに具体的に申し上げるような段階には達しておりません。(後略)

臨時市議会の各派代表質問はこの後も純正クラブの河崎精一議員、民主党の深沢充議員、公正会の石村貞雄議員が、引き続き二十六年年度予算案と小西市長の就任後初の施政方針に対する質疑を行ったが、後半の三氏には港湾整備問題に対する質問がなかったため、質疑概要の記述を省略する。

三好弥六前市長時代からの懸案であった一万トン級大型船舶の出入港を可能にするための中央ふ頭水域と航路の水深九メートルしゅんせつ工事は、こうして二十六年度以降は小西春雄市長に引き継がれ、三十年十月に完工した。完工に先立つ同年八月には穀物を積んだ一万トン級の「青島丸」が入港、初めて一万トン級船舶が中央ふ頭に接岸した。

その後、運輸省が港湾整備の長期計画を提示し、博多港についても昭和三十一年度を初年度とする港湾整備五カ年計画が策定された。福岡市はこの計画に沿って、中央ふ頭をさらに拡張して近代的施設を持つふ頭として整備するのをはじめ▽大浜ふ頭(その後博多ふ頭に改称)を築造して旅客専用ふ頭を整備する▽西公園下の埋立地を保安港区とし油槽所を集約してオイル・センターを建設する▽東浜地区の埋立地に臨海工業地帯を造成する▽長浜の商港地区に上屋を建設し船溜を築造する―など、博多港を商都・福岡にふさわしい貿易港として、より近代的な港湾にするための新たな整備事業に着手した。

船舶大型化に対応するための航路や泊地のしゅんせつと同時に、昭和二十年代の博多港にとって、中央ふ頭の上屋倉庫が自由に使用できない状態を解消することも大きな課題であった。

博多港の港湾施設は終戦とともに占領軍の管理下に置かれたが、二十二年十月の貿易港指定によって民間貿易に使用できるようになった。しかし二十五年六月の朝鮮戦争勃発により中央ふ頭の市営上屋五棟(約四千三百坪)は全て米軍に接收され、使用できなくなった。

このため、市議会は市当局と連携して米軍のほか関係機関に中央ふ頭の市営上屋の接收解除を要請するなど、貿易港としての

博多港の機能確保に側面協力を続けた。食糧輸入港として上屋接収解除の必要性を訴える市議会と市当局の熱意が実り、米軍は二十六年八月、全国の港に先駆けて博多港中央ふ頭市管上屋の接収を一部（三百二十八坪）解除した。

その後、朝鮮戦争の休戦協定が締結される約四カ月前の二十八年三月二十六日、博多港中央ふ頭の市管上屋は全面的に本市に返還されたが、同年四月には輸入穀物の近代的荷役設備であるニューマチックコンベアー仮設サイロが東福製粉株式会社によって中央ふ頭に完成し、博多港の食糧輸入体制は一段と強化されることになった。

3 民間資本導入による油槽基地造成

戦後の博多港は、昭和二十年後半までに港内の機雷掃海、沈船除去、岸壁・船溜・上屋の補修など、いわゆる戦災復旧工事を完了し、二十年代後半から三十年代前半にかけては大型船舶誘致のための港内の航路・泊地のしゅんせつ、荷役や輸送等の港湾機能強化のための臨港鉄道敷設、港内道路の整備、上屋倉庫の拡充等を進めた。

その一方で、国際貿易港に向けて港湾施設の整備が着々と進む博多港にとって、油槽基地（石油貯蔵センター）の整備は大きな課題であった。昭和二十年代、博多港の石油施設は須崎地区、長浜地区を中心に十一社の石油タンクがばらばらに散在していた。（表4-1参照）しかし二十年代後半には、海運界の活況などで博多港への入港船舶が大幅に増え、それに伴って石油輸入のための油槽船の入港も急増していた。このため、運輸省は港内の石油流出や火災などの危険防止という保安上の理由から、油槽船の泊地を一般船と隔離する必要性を指摘していた。

これを受けて市港湾部は、港内の危険物施設を一カ所に集約する保安地区の設置を痛感し、その候補地として一般商船が出入港する中央ふ頭から離れた西公園下埋立地を対象に具体的な検討に入った。

西公園下埋立地は昭和十七年に総面積約二十二万平方メートルを目標に着工したが、戦局の悪化によって目標の約七分の一を達成した時点で工事が中断されたままであった。戦後、二十六年から長浜地区整備の一環として埋立工事が一部再開された状況であった。

福岡市が港湾整備計画で西公園下埋立地への保安地区造成を計画していることに着目したのが、日本石油株式会社である。日本石油は二十九年八月、市港湾部に市内北湊町地先（西公園下埋立地）に油槽所を建設するため、埋立地約三万平方メートルの用地貸与を申請した。日本石油が貸与を申請した箇所はまだ公有水面であったため、日本石油は一年後の三十年八月、あらためて埋立てと埋立地払下げを申請した。

市港湾部は日本石油の申し入れをあらゆる角度から検討して、日本石油への埋立地売却を行うことが博多港の今後の港湾整備にとって有益であるとの結論に達した。この結論を受けて福岡市は、竣工認可を条件に約三万平方メートルを五千万円（一坪当たり五千五百円）で日本石油に売却することにし、その契約締結に同意を求める議案を三十年十二月の定例市議会に提出した。

福岡市が日本石油株式会社と締結した不動産売買契約に同意を求める議案は次の通りであった。

昭和三十年議案第二百九十四号

不動産売買契約の締結について

右の議案を提出する。

昭和三十年十二月二十二日

福岡市長 小 西 春 雄

理由

福岡市財産条例第三十一条及び福岡市契約条例第七条の規定により議会において出席議員の三分の二以上の同意を得なければならないため。

不動産売買契約の締結について

福岡市を「甲」、日本石油株式会社を「乙」とし、甲乙間に甲の経営にかゝる埋立工事地の売買契約を左記要項により締結する。

記

一、甲は、その経営にかゝる福岡市北湊町五十八番地の一地先から七十三番地々先に至る埋立工事地一萬坪（別紙図面表示の区域。以下「契約土地」と称する。）の土地を埋立竣工認可を条件として、金五千万円（坪当たり五千五百円）で、乙に売渡す。

なお、この契約土地の坪数は土地造成完了後実測の結果増減を生じた場合は、実測確定の坪数とし、売買代金は、実測坪数に一坪当り五千五百円を乗じて算出した額とする。

二、甲乙双方は、前項の条件成就までに第三項以下の規定によって夫々履行することを約諾する。

三、乙は、第一項の代金を左記の通り甲に分納する。

第一回納入金一千八百万円は、この契約締結の日より三日以内。

第二回納入金一千八百万円は、昭和三十一年三月上旬まで。

第三回納入金（第一項の実測の結果算出された売買代金より三千六百万円を控除した残額）は第四項前段により契約土地を甲が乙の使用に供する前、甲の指定する日まで。

- 四、甲は、前項の第一回納入金の納入ありたる日より概ね一ヶ年以内に契約土地を造成し、前項により乙が売買代金全額を完納次第契約土地を乙の使用に供するものとし、第六項に定める所有権移転のときまでの使用料は、無償とする。
- 五、第一項の契約土地の売買の効力は、埋立竣功認可と同時に発生し、第三項以下の規定により甲、乙が為した履行は、売買契約の履行とみなすことを甲、乙諒解する。
- 六、前項の売買の効力発生後、速に甲は、乙に契約土地の所有権移転登記を為し、登記と同時に所有権は乙に移転する。
- 七、乙は、契約土地を油槽所及び附属施設敷地として使用するものとし、他の使用には供しないものとする。
- 八、乙は、正当と認められる理由のない限り、第四項前段により契約土地の使用を許可された日から概ね六ヶ月以内に前項施設の建設工事に着手し、着工後概ね一ヶ年半以内に完成するものとする。
- 九、乙が、正当の事由なく分納金の納入を怠ったとき、又は期限内に工事に着手、又は竣功しないとき、その他この契約に定める義務に違反したときには、甲はこの契約を解除することができる。
- 十、前項によりこの契約を解除した場合は、乙は、甲の損害金を甲に支払わなければならない。
但し、甲はその損害金を甲が乙に返還する既納代金と対等額で相殺することができる。この場合において甲は、第四項後段の規定にかかわらず、第四項前段に定める契約土地を使用に供した日に遡及し、甲の定める使用料を乙より徴収する。
- 十一、第九項によりこの契約を解除した場合は、乙は、甲の指定する期限内に乙の施設物を撤去し、土地を契約当初の原状に回復し甲に返還するものとする。

この市の提案に対し、定例市議会では油槽基地の安全面や売買契約の履行に懸念を示す質疑が交わされた。同年十二月二十二日の市議会本会議における日本石油への西公園下埋立地売却をめぐる質疑応答の概要は次の通り。

昭和三十年十二月二十二日市議会定例会

○議長（井上政雄副議長）（前略）それでは上程議案について質問を開始いたします。

○十四番（仲尾四郎） 私は三百五号議案中央市場問題、二百九十四号議案日本石油土地問題について一つ責任ある答弁をお願いいたします。二百九十四号議案については消防局長さんをお願いしたい。（中略）

それから消防局長さんにお尋ねしたいことは、このたび日本石油が、あの長浜町の公園の下の埋立てに一万坪の土地買収の議案が上程されているが、この大事業を福岡に誘致するということは、誠に結構なことだと思ふ。しかし石油タンクというものは危険千万なものである。この危険物は福岡市内から、市民から離れた郊外地に造るのが至当である。現在、港湾行政で西公園の一角が石油タンクの計画地ということ

当局は主張されているが、これは港湾行政の誤りだ。その一例は、あの四日市で生々しい事件が突発し、その油が海に流れ込んで三日三晩燃え続けた。(今回の福岡市の場合)その付近には市民の台所を預かる中央市場がある。その横には造船所がある。船溜には五十隻、百隻と入っている。もし四日市のような事件が発生し、海に油が流れて火災を起した時、あるいは戦争でもし爆弾が落ちた時に、都心部に石油会社の貯蔵庫ができるということは市民のために不幸であると考ええる。(港湾委員会では)当局としては災害に対する防止を責任をもって会社に申し入れる、後顧の憂いのないようにすると答弁されたが、その指導的立場にある消防局長の危険物資に対する所信を伺いたい。

(中略)

○消防局長(馬男木繁雄) お答え申し上げます。石油が危険であることは御旨の通りで、それがためにその取り扱い、貯蔵の方法については非常に厳格な法令をもって取り締まりをするようになっております。御趣旨がありました日本石油の問題は(油槽所が建設されるかどうか)まだ私は分かりませんので、もし左様なことになりましたら申請書が出ましたならば、諸法令に基づいて厳重な書類の監査、あるいは実際を見たと上で諸条件に合うよう取り扱いたいと思っております。

○十四番(仲尾四郎) 消防局長の答弁ではその建築の方法が出てからやるということでありましたが、どうか一つ十分な監督をして市民の後顧の憂いのないようにやってもらいたい。

(中略)

○四番(渡辺茂) 関連議案二百九十四号議案ですが、日石に一万坪を(一坪当たり)五千五百円で売り渡すような議案が出ているが、昭和十八年十月三十一日に福岡造船にやはり港湾地帯を売り渡している売買契約がある。その第四項に「乙は第二項の土地において全面的操業開始に必要な施設は昭和三十年三月三十一日までに完成する。さらに施設については工事着工前あらかじめ福岡市長の承認をうけるものとする。五(第五項)、前項の施設が昭和三十年三月三十一日までに完成しないときは、甲はこの契約を解消する。この場合乙はいささかの異議も申し立てることはできない」とある。二百九十四号議案にもやはりこういうような立派な文章が書いてある。八(第八項)に乙は…その他云々…読めば長くなるから読みません。第九(項)にもやはりこれを怠った場合には解約になると、こういうことを書いてある。

役人である助役、各部長はこれ(この契約)を起こす前に、先例がどうであったかということに一番重きを置かれたと思う。(福岡造船の件は)最初は昭和十七、八年、三十万円で一万坪ばかりの土地を売るといったことだった。これが不履行になり、取り戻せということで、三千九百何十坪をやって昭和三十年三月三十一日まで云々…ということになった。港湾部長はとぼけているのかもしれないが、こういうことはまず前の事件をさばいて後のことをやらないといけない。今回の件も(坪)五千五百円で、しかも一年以上の工事が必要ではないか、一万坪を果たしてまとめて使われるようになるのかどうか。私は技術的なことは分からないので技術家の言うことを信用するが、福岡造船の問題が事実としてある以上、日石の問題は簡単に承認でき得ないということをまず申し上げておく。(後略)

○港湾部長(江崎善愛) 福岡造船については本年の三月三十一日までに契約履行ができなかったら、この土地を取り返すという約束になっております。しかしながら天災地震その他のやむを得ざる事情の場合には、こちらとしても考えるというような覚書があります。実は相手方に

は日にちも相当経過しているので、再三再四契約の履行を迫っておりますが、相手方もあらゆる努力をしておられます。この督促につきましては第二助役にもいろいろと骨を折っていただいておりますが、不幸にして今日まで（「そげな答弁聞かれんばい」と呼ぶ者あり）問題はそういうような事情で長引いておりますが、新しく出てきました日石の問題は御承知の通り相手方が非常に有力な会社でもありますし……。

○四番（渡辺茂） 契約を履行しなかった時にはどうするか。これは契約しているのだから、前の時に。だから履行しなかった時には、こっちはこうするということを言い切るならば、この問題も本当になるんだから、日石ものまなきやならんだろうということ。あなたが言う経過がどうだとか、こうだとか、そういうことは我々が知るべきことではない。結んでいる契約が不履行になるような条件下に置かれた時にはどうするか。取り上げるか。事のいかんにかかわらず取り上げるとならば取り上げると言えばいいんだよ。

○港湾部長（江崎義愛） ただ今お話になりましたように、今度の場合には契約不履行の場合には契約通り執行さして取り上げる……。

○四番（渡辺茂） この前がどうなるかと言えは今度の基準になるのではないか。

○第二助役（塩塚重蔵） ただ今港湾部長から御答弁申し上げましたが、なお補足して私から御了承を得たいと思います。今回の日石の西公園下土地の売買問題であります、これは相手が日石という信用ある会社でありまして、恐らく御質問のようなことはないと思っております。しかしながら万一そういう事態がきました場合には、この条項に照らしまして処置をしたい。こういうように考えております。

（中略）

○四番（渡辺茂） （前略）第二助役さんの話では、日石は大きい会社で万般こういうことはなからうと思うことだが、私たちは福岡造船の審議をさせてもらう時も、これは間違いがあるということと審議させてもらってはいい。絶対に間違いがないということと審議させられたのに、（契約履行期限の）三月三十一日という日が来よる。二年十カ月、あなた方はそれまでどういうことをしてきたのか。いつもその時になれば間違っておらんやった、こうだと言いな言いは我々を愚弄しているような言い方である。

ここで私が聞きたいのは、昭和二十八年の福岡造船との契約が、契約条項に違反するようなことがあったらどうするということ一言でいいんですよ。そうすれば次の日石の問題も、それがいわゆる考え方の基礎になるのだから、もう一回その点から第二助役さん言うてつかあさい。○第二助役（塩塚重蔵） お答えいたします。福岡造船の問題は現在まだ向こうの方でいろいろと計画を実施するよう画策中であります。今後我々としては十分検討を加えまして福岡市としての態度を決定したいと思っております。

（中略）

日本石油への土地売却による油槽所造成問題の質疑は、石油貯蔵タンクの安全性、売買契約履行問題に対する質疑から、将来の博多港および福岡市経済の在り方を視野に入れた石油基地造成の是非をめぐる議論にまで発展した。

○二十五番(藤岡祥三) (前略) 次に日本石油の問題について、次のことを港湾部長にお伺いしたい。二百九十四号議案によると、一万坪の土地を(一坪)五千五百円で日本石油に売却する。しかも、条件としてはまだ海である所を埋め立てる前に約三千六百万円の金を福岡市に前金で支払う。これはとてもいい条件として市当局は乗り気になったと思う。そこでお伺いしたい。現在石油タンクは須崎に十二社あるはずで。現在この十二社が市有地約七千坪の土地を使用して、石油を福岡県、福岡市に供給していると思う。ところが今度急に今までなかった日本石油が、一万坪の膨大な土地にタンク十四個、貯蔵量一万四千四百キロ(リットル)の施設を造るということであるが、この点について須崎にある十二社の貯蔵量はどれくらいであるかということが一点、十二社の貯蔵量だけで福岡市の石油が賄えないかどうかということが二点。

それからもう一つ。(中略) 現在須崎にある貯蔵量だけで、この福岡市の石油(の需要)量を賄えないのか、賄えるのか。一万四千四百キロ貯蔵量を有する日石の貯蔵量は(必要なか)——急に福岡の(石油の)需要が増えるとは考えられない。その点、ご答弁お願いしたい。

○港湾部長(江崎善愛) ただ今の質問の第二点について、このたび西公園下に設置される油槽所は第二次油槽基地という程度のもので、須崎にある十二社のタンクとはおのずから違うと思うのであります。分かりやすく言うと、今度の油槽基地は卸問屋のようなものになって仲買人や小売業者に油の供給をすることになるので、基地ができるとその供給が非常に円滑にいくために、値段も安く需要者に不自由のないようにてつとり早く供給ができるようになるということでもあります。

須崎の方の貯蔵量は大体月間五千トンぐらいではないかと考えています。この油も実は福岡市内だけに供給されているわけではありませぬ。従って市内の油の需要と供給の問題については、私どもにははっきりしたことは分からないので、お答えができません。石油貯蔵タンクは、あの場所が博多港の保安港区になっておりますから、あそこに設置される。ただ今のところでは(設置場所はそれ以外に)考えようがないということでもあります。

○二十五番(藤岡祥三) (前略) 福岡市を見ると、こちらに板付基地、向こうにいろいろな香椎周辺も(米軍の)基地がある。船溜にも高射砲の基地がある。周囲を見回すと、福岡市は基地の中にある谷間と言えないかと思う。その玄関口に一大油槽基地、油の貯蔵庫ができる、恐らくマッチ一本つければ福岡市は灰になってしまうという条件の下に置かれていと言えないか。そこで私は市長さんをお願いしたい。このような危険を感じさせるような石油(の貯蔵基地)をわざわざ博多港の玄関口に設けなくても、能古島かもつと郊外地に持つていく意思があるかどうかお伺いしたい。

○市長(小西春雄) (前略) 日本石油の問題についてご意見がありました。私としてはあの設備ができますと、九州全部の石油の問題にいろいろ寄与することになる。福岡市の経済力を強化するという点からも相当役立つものと信じております。また、火災の面について、これは最も懸念すべき問題であります。法の命令によって完全な設備を絶対にやらせるという考えであります。先方も十二分のことをやるということをおっしゃいます。それ以上のことは何とも申し上げかねますが、(日本石油の油槽所建設は)やはり市の発展の一つではないか、こういうふうに考えております。

こうした議論を経て、市議会は三十年十二月二十六日の本会議で、市が提出した売買契約締結の同意を求める議案を可決した。これを受けて、福岡市は日本石油株式会社と土地売買契約を締結し、竣工認可を条件に西公園下の土地（埋立予定地）約三万平方メートルを売却、日本石油はこれに要する工事費（三回分納）の前払い（第一回支払分一千八百万円）を行った。契約締結に当たり、市は契約通りの埋立工事履行を確実にするため、日本石油と次のような「覚書」を交わした。

覚書

昭和三十年十二月二十六日、福岡市と日本石油株式会社との間に締結した条件付土地売買並に附帯契約（昭和三十一年一月六日、福岡法務局所属公証人松井善太郎作成公正証書第九二九三八号、以下単に「契約」と称する。）に関し両者間に左記の通り覚書を交換する。

記

一 契約第壹条による添附图面表示の埋立工事の内訳は左記の通りとする。

1 工期

着工予定期日 昭和参拾壹年式月初旬

造成完了予定期日 昭和参拾壹年拾壹月末日

2 埋立面積

イ 乙の所有とする面積壹〇、〇〇〇坪

埋立高参米五〇（基準面は博多港工事基準面による。以下同じ。）

（余盛壹〇糎）

ロ 甲の所有となる面積約五、六〇〇坪

埋立高参米五〇

道路及び護岸敷面積約参、四〇〇坪を含む

3 護岸工事

イ 護岸上部工事延長壹六式米

ロ 護岸裏込並に附帯工事延長参六〇米

4 道路工事

埋立地入口仮設道路砂利道（栗石基礎）

巾員九米、延長式四五米

二 契約による添附図面の埋立工事完了した時は甲、乙は、遅滞なく第一項の工事内訳を確認の上、乙の所有となるべき面積壹万坪の立会実測をなし契約第四条の第三回納入金の納入期日を決するものとする。

三 第一項に定めた甲の埋立工事は、甲は、工事に支障のない限り乙の将来施設する棧橋、船着場並びに航路になる個所等を考慮して施行するものとする。

昭和三十一年二月一日

甲 福岡県福岡市

福岡市長 小 西 春 雄

乙 東京都千代田区丸ノ内参丁目拾番地

日本石油株式会社

取締役社長 佐々木 弥 市

西公園下埋立地は、日本石油による油槽所造成を契機に、ゼネラル物産、丸善石油、出光興産、昭和石油、三菱石油、日本漁網石油、伊藤忠商事などの石油販売会社も、日本石油と同じ方法で土地を取得し、資金を投じて油槽所を造成・建設していった。この結果、昭和三十三年三月、当初計画の約二〇万平方メートルの埋立地造成が完成した。(表4―2参照) この間、石油企業等が投じた資金は日本石油の五千五百万円を含め約二億円に上った。

西公園下埋立地における油槽所造成で実行された民間資本導入による港湾施設整備の方式は、その後、東浜地区の埋立地造成にも用いられるなど福岡市のその後の港湾経営に影響を与え、昭和三十六年の博多港開発株式会社設立にもつながることになった。

第7章〈表4-1〉 博多港における油槽(昭和28年12月末現在)

経 営 者	油槽所在地	貯 油 槽	
		基 数	貯蔵能力(kℓ)
丸 善 石 油 (株)	須崎町1	5	707
出 光 興 産 (株)	"	8	908
福岡海洋漁業協同組合	"	1	350
ゼ ネ ラ ル 物 産 (株)	"	1	300
喜 多 村 石 油 (株)	" 22	1	77
"	北湊町	1	350
新 出 光 (株)	"	3	429
増 田 石 油 店	"	2	340
日 進 石 油 (株)	西浜町一丁目9	2	179
岸 商 店 (株)	海岸通り一丁目	1	90
シ ェ ル 石 油 (株)	西戸崎125	15	31,400
三 菱 石 油 (株)	"	8	2,840
計		57	38,763

(注) 29年度版「博多港」より

第7章〈表4-2〉 博多港における油槽(昭和40年12月末現在)

地区別	経営者	油槽所在地	貯油槽	
			基数	貯蔵能力(t)
西公園下地区	日本石油(株)	福岡市荒津町	22	15,664
	出光興産(株)	"	21	10,640
	ゼネラル物産(株)	"	13	10,400
	昭和石油(株)	"	10	5,700
	丸善石油(株)	"	14	3,800
	日本漁網石油(株)	"	7	3,600
	伊藤忠商事(株)	"	5	2,980
	西日本石油(株)	"	16	2,950
	三菱石油(株)	"	7	2,950
	伊藤忠燃料(株)	"	10	1,810
	福岡遠洋漁業(協)	"	3	800
	相光石油(株)	"	8	800
	大協石油(株)	"	5	750
	崎陽石油(株)	"	5	700
	福岡海洋漁業(協)	"	3	700
	徳島石油(株)	"	4	390
林兼石油(株)	"	7	291	
	計		160	64,521
西戸崎地区	シェル石油(株)	福岡市西戸崎	19	41,521
	三菱石油(株)	"	11	8,470
	太洋プロパン(株)	"	5	600
	伊藤忠燃料(株)	"	5	590
	計		40	51,181
その他の地区	新出光石油(株)	福岡市北湊町	7	1,760
	喜多村石油(株)	"	3	677
	増田石油(株)	"	4	386
	岸鉦油(株)	" 海岸通り	1	90
	計		15	2,913
合計			215	119,019

(注) 41年度版「博多港」より

第四節 漁港整備と中央卸売市場

福岡市における近代的漁港整備の歴史は、長崎県五島列島の南松浦郡玉之浦（平成十六年に福江市などと合併し五島市となる）に基地を置いていた徳島県遠洋漁業団（以西汽船底曳網漁船団）が、福岡市の誘致要請に応じて昭和九年十月、荒津山（西公園）下の博多港福岡船溜（博多漁港）に基地を移転してきたのを契機に始まった。徳島県遠洋漁業団が福岡を以西底引き網漁の出漁拠点としたことで、戦後の食糧難時代に博多港に水揚げされる漁獲量が一気に増え、博多港は否が応でも漁港としての整備を求められ、福岡船溜を中心とした長浜地区の漁港施設の整備拡充が進んだ。

× × ×
玄界灘、東シナ海の豊富な海の幸に恵まれた地理的条件のみならず、天然の良港である博多港に近代設備を持つ漁港を建設することは、福岡市民が念願するところであり、博多港に漁港施設を併設することは、明治、大正期を通して福岡市の懸案であった。

しかし、博多港は商港、貿易港としての修築、拡張に追われ、漁港としての整備や建設計画まで手が回らず、昭和初期までは出入港する漁船は、既存の博多船溜や中央ふ頭を貨物船と一般船舶と共用していた。このため福岡市に漁港建設を求める声が漁業関係者や水産業者の間で高まり、その建設場所をめぐって博多部の石堂川河口沿岸、福岡部の荒津山（西公園）下など、さまざまな候補地論議がなされていた。

昭和二年十月には、同四年度を初年度とする国の博多港修築計画（第一期）案が発表されたのを機に、博多部の漁業関係者が「博多漁港速成同盟会」を組織するなど、福岡市内の漁業関係者や水産業者の間に博多港修築計画の中に漁港施設の整備を盛り込むよう求める動きが急速に強まっていった。

こうした状況を受けて、漁港の整備促進を求める次のような建議案が昭和四年六月十五日の市会に提出され、満場一致で可決された。

建議

漁業施設促進に関する建議

第四節 漁港整備と中央卸売市場

吾が福岡市は北に博多灣を控え、玄界灘より遠く朝鮮、臺灣の沿海に至る魚類の寶庫を擁し陸上げの門戸として最も地の利を得たり。然も久しく問題となりし博多築港も愈々本年度より着手せらるることなれり。此の時に際し、漁港の施設に展開を計るは誠に天の時を得たるものと言ふべし。況んや全國的に魚類を吞吐する下關市に大漁港既に成らんとして年久しく未だ成らず、却て下關より共同漁業會社、日本漁網會社等が戸畑市に移轉し以て漁港を施設せんとするの報を聞くに於て、孰んぞ能く我が博多港を有する本市が拱手傍觀するを得んや。殊に況んや博多築港案の市会に於て決定せらるるや港内の漁港施設を條件として附せられあるをや。此際此時、博多港に於ける漁港の設置が眞に一日も閑却すべからざるは敢て多くを言ふを要せざるべし。宜しく市當局に於て之が完成の爲、案を具して上程せられんことを。

右福岡市會議規則第十九條により建議候也

昭和四年六月十二日

建議者 石橋愛太郎、徳永勳美、王丸代吉

賛成者 西島徳四郎、高崎勝文、太田太兵衛、長野嘉平、岩隈久兵衛、古屋萬平、野田貫造、梅津高次郎、

中野慶藏、曾我祐夫、扇玉明治、中村多喜夫、小山七右衛門

福岡市會議長 太田 勘太郎 殿

市会の建議を受けて、市当局は直ちに政府に対して博多漁港の建設・整備を要請したわけではなかった。昭和四年度から着工された博多港修築第一期工事の完成が港湾整備の最重要課題であり、同工事の遂行に専念したのである。そこには、国際貿易港を目指す大規模な港湾修築工事と漁港建設を同時に行うのは困難との判断があったとみられる。このため、博多港の漁港整備計画はその後しばらく進展することなく経過した。

博多港に漁港建設問題が再び浮上したのは、昭和九年になって福岡市が徳島県九州出漁団の誘致に本腰を入れ始めてからである。徳島県遠洋漁業団は当時、長崎県五島福江島の玉之浦を基地として朝鮮海峡、黄海、東シナ海の海域に出漁していたが、漁獲物の販路拡大や港の利便性などを求めて、玉之浦より有利な地を探していた。その候補地として福岡、佐世保、伊万里の各市町が挙げられていた。

遠洋漁業団誘致のために博多港に専用漁港を整備する必要があるとの声は、既に述べたように昭和四年ごろから漁業関係者や水産業者を中心に福岡市民の間にあったが、市当局と市会が玉之浦を基地とする徳島県遠洋漁業団の福岡誘致に具体的に動き出したのは、昭和九年三月二日の予算市会に提出された次の建議案を満場異議なく可決してからであった。

福岡漁港設置及徳島縣九州出漁團誘致に関する建議案

西日本の雄都として、空に、陸に、海に飛躍開發の首途に立つ福岡市は博多港修築完成を眼前に控へ、外は發動して凡ゆる經濟文化を開拓し、内は發奮して凡ゆる産業文化を確立し、以て惠まれたる地利を利用更新する使命を有す。然るに無限の富と無償の天恵を有する海上開發に見るべきものなく、博多港修築達成を前にして、海の博多、海の福岡の認識最も乏しく、爲に市民の福利を壅塞する感なきに非ず。洵に遺憾に堪へざる所なり。

茲に於て乎、先づ漁港を構築して海の利用に努め最も進取的にして且つ最も生産的なる市民共同の福利を増進することは、最も緊急且最も有効的なる企劃に屬す。本議員研究久しく、先づ福岡漁港の新設を爲し、最も有利なる徳島縣九州出漁團を誘致し、以て本市商工業の發展に資し、大福岡産業開發の一新紀元を劃期せんとし、爰に、博多港完成の幸先として福岡漁港の設置及徳島縣九州出漁團の誘致を要請し、特別の御賛意を得度此段緊急及建議候也

昭和九年三月二日

建議者 久次友吉、小川庄三郎、古川初雄

賛成者 王丸代吉、若江信親、扇玉明治、貞方藤次郎、神保榮、副田直規、北愛藏、田中茂平、江利田源六、

水津剛助、西島徳四郎、大楠清、高丘稔、今村貞太郎、末松磯太郎、谷川丈七、河野政次郎、藤崎敬藏、

竹之内勅、西川歌之助、津島金次郎、兒島善四郎、竹若啓次郎

福岡市會議長 太田 勘太郎 殿

昭和九年三月市会で可決されたこの建議を受けて、市会に徳島県遠洋漁業団誘致のための特別調査委員が設置され、伊万里町や佐世保市、下関市、さらに玉之浦引き留めを求める長崎県との誘致競争を展開し、徳島県遠洋漁業組合などと九州出漁團の福岡市移転に向けた交渉を精力的に続けた。

その結果、徳島県遠洋漁業組合の総会で九州出漁團の主力の福岡移転が決まり、同年九月から玉之浦の漁船団は順次、福岡への移転を開始した。これを受けて、市当局は昭和九年十二月十三日に福岡船溜の護岸埋立て、しゅんせつ工事に着手し、同十二年三月に福岡船溜の築造工事を終えた。これによって、博多港に漁船団の船溜が一応整備されたかたちとなった。

徳島県遠洋漁業団（当初は十八組三十六隻）が、福岡船溜がある博多港の西部臨港地域（長浜地区以西）に基地移転してきたことで、博多部の石堂川河口か福岡部の西公園下の船溜かをめぐる論争が続いていた漁港問題はおのずと決着し、西公園下の福岡船溜が漁港として定着したかたちで戦後を迎えた。

1 第三種漁港指定と長浜埋立て

戦後の博多港の修復と整備は、主力港湾施設である中央ふ頭の修復とともに、漁港と商港が混在する西部臨港地域の整備拡張から始まった。

戦時下に中断していた国直轄事業の長浜船溜築造工事を、福岡市が昭和二十二年度に国庫分担金起債額を変更して継続し、翌二十三年度から新たな起債認可を受けて市事業として本格的に築造工事を再開した。

当時の博多港は、戦後の食糧不足を解消するため福岡に水揚げされる漁獲量が急増し、下関や長崎の漁港と並ぶ西日本の主要な漁港の一つとなっていた。しかし、遠洋への出漁船団百七十隻の基地である福岡船溜は、水産物の水揚げや荷さばき場、製氷や冷蔵・冷凍工場、臨港鉄道などの輸送手段といった漁港に必要な施設に乏しく、鮮魚は依然、博多船溜や中央ふ頭で水揚げしなければならぬ状態であった。

二十三年度から再開した長浜地区の船溜築造工事では、戦時中に中断した防波堤や水揚げ用岸壁の築造を中心に漁港としての港湾施設整備が進められた。その一方で、漁業関係者や水産業者からは、長浜船溜の漁港整備と併行して水揚げした魚介類の荷さばき場等の整備や、漁港に併設するかたちで長浜地区に鮮魚等を取り扱う市営の中央卸売市場の開設を求める動きが出始めた。こうした状況を受けて、二十四年三月九日の定例市議会本会議に市議会議員十六人が議案提出者となって、市営の魚市場開設を求める次のような意見書の建議案が提出された。

昭和二十四年建議案第二號

建議案

魚市場市営に関する件

魚市場市営に關し別紙意見書を關係官廳に提出したい

右地方自治法第九十九條第二項及び本市議會會議規則第十五條により建議案を提出する。

昭和二十四年三月九日

福岡市議會議員	早麻 崎蔵	同	古川 初雄
同	安増 武雄	同	御田 工
同	徳永 徳恵	同	田上文次郎

福岡市議會議長 高 丘 稔 殿

意見書

同	同	同	同	同	同	同	同	同
						木林	文男	同
						柴田	源蔵	同
						阿部	武夫	同
						新庄	智郎	同
						中村	七平	同
								同
								川島亥勇夫

魚市場は青果市場と共に市民の日常生活に欠くべからざる生鮮食糧品配給の施設でありまして、^{すく}ととも人口三十万以上の大都市に於ては生鮮食糧品配給原理の上から中央卸賣市場開設を必要とするは多言を要しない所でありまして今日大都市に於ては何れも中央卸賣市場を開設せしむることは、御承知の通りであります。福岡市におきまして昭和十年中央卸賣市場を開設すべく既存市場の市營移管を計画したのでありますが、青果市場のみ之に應じ魚市場は遂に交渉不成立に終り市としては、當初の計画を変更し中央卸賣市場を前提とする市營青果市場のみを開設するの已むなきに至ったのであります。魚類の蒐^と荷^に就いては、本市としては多大の犠牲の下に徳島、島根等の漁業團を誘致した関係もあり、魚市場について市營の實現を見なかつた事は誠に遺憾に堪へない所であります。

其の後戦時戦後を通じて魚類配給機構は大変革を來たし、本年一月十八日福岡水産物會社は閉鎖機關令に依り閉鎖を命ぜられ、その結果再編成により三會社が新たに荷受機關として設立されたのであります。市場開設者は茲に全く消滅し空白の状態に立到つたのであります。

本市としましては豫^かねて市内長浜町に専門漁港と中央卸賣市場を計画致しておるのであります。一方現實の事態を考へますに、第一に戦時中の独占を廢止し荷受機關の複數制を採用し、自由競争を建前とする現在の新しい事態に於ては、魚市場の開設者は公共團體たる市が之に當り、其の施設は各荷受機關に平等に使用せしめる事の妥當且つ必要なることは万人の首肯する所であると信じます。第二に魚市場は市民並に縣民の食生活と直結し公共性が極めて強いものでありますから、市が公共的見地から其の施設を改善充實し、衛生上にも又配給秩序の維持の上に於ても充分なる管理を行ふ事は之又當然のことであり、市民の総意として希望する所であります。第三に現在の魚市場敷地は本市が巨額の経費を投じて築造した公共市場であつて、一業者に独占使用せしめる事は絶対に許されない性質のものであります。

以上三点の理由並に過去の事例に鑑み、將來の中央卸賣市場開設に支障を生ぜざる様、本市としては現在の市内海岸通り五丁目に充分なる設備を施し、中央卸賣市場法に依る中央卸賣市場乃至は縣條例に依る魚市場を開設し、市民並に縣民の福祉の爲めに最善の努力を拂い度い所存であります。

尚、前述の市場開設者が現在空白なる事及び第一、第二の理由に基き公共團體たる福岡市が市場を開設するの妥當なることは、農林省の御見解も同一でありますから、速かに農林省御指示の線に副ひ貴職の御高配を相仰ぎたく茲に福岡市議會満場一致の議決を以て地方自治法第九十九條に依り本書を提出する次第であります。

同建議案については、三月九日の本会議で魚市場経営の在り方をめぐって建議案提出議員や市当局に対する質疑が行われ、魚市場に営業権を持つ水産物卸売業者の経営を市が圧迫することになるのではないかなどの懸念が示された。しかし最終的には、建議案提案者を代表して早麻崎蔵経済委員長が水産業卸売業者の営業権について次のような説明を行い、魚市場の公共性を勘案すれば公共団体である市が市場を開設して管理・運営するのが妥当との意見が多数を占め、同日の本会議で原案通り可決された。

昭和二十四年三月九日市議定会定例会

○議長（高丘稔） それでは再開いたします。

○四十番（早麻崎蔵） ちょっと皆さんに御了解を得ておきたいことがございます。市場権の問題であります。市は市場を開設してこれを監理し、営業は従来通り各会社にやらせるのでありまして、各会社の営業を市が奪い取るというようなことは全然考えておりませんから、この点御了承願います。

○議長（高丘稔） 質問はありませんか。それでは質問はないようでありますから採決いたします。原案に賛成の方は御起立願います。

（ほとんど全部起立す）

それでは多数をもちまして建議案は原案通り決定いたしますこといたします。（後略）

建議案可決を受けて、市議会が魚市場の市営移管を求める意見書を市および関係機関に提出したことで、市は長浜地区に中央卸売市場とセットで計画した専門漁港の整備に向けて本格的に動き出すことになった。

二十四年度からは、水揚げされた鮮魚等の輸送のため、臨港鉄道の長浜地区への延伸工事が始まり、戦時中に中断していた緊急施設としての長浜船溜築造は二十四年度中に当初計画分の工事を終え、二十五年からは市の博多港港湾改修事業の一環として、東浜地区や西公園下の埋立てとともに長浜船溜の新たな整備に着手した。

戦後、漁港としての修築工事が続けられてきた福岡船溜および長浜船溜一帯の港湾区域は、昭和二十七年七月に「博多漁港」として漁港法に基づく利用範囲が全国的規模である「第三種漁港」に指定された。福岡市としては、市の経済に占める水産業の重要性から、農林省水産庁に対し漁港整備事業の国庫補助率が六割となる特定第三種漁港の指定を求めていたが、特定第三種漁港指定の実現は昭和三十五年三月まで待たなければならなかった。

しかし、第三種漁港の指定を機に、市は漁港の整備拡大に向けて長浜町地先の埋立護岸工事を二十七年度から三カ年計画で着工し、鮮魚等の水揚げのための荷さばき場や製氷・冷蔵・冷凍施設建設のためのスペースを造成するなど、漁港としての施設と機能を拡充していった。

漁港としての施設整備と併行して、中央卸売市場の建設に向けた動きも第三種漁港指定を機に加速した。当時の漁港整備と中央卸売市場計画の状況および、それに対する市議会と市当局の対応について、二十七年六月二十六日に開かれた市議会協議会の会議録は、協議概要を次のように記している。

昭和二十七年六月二十六日市議会協議会

二、長浜町地先埋立てについて

市長（小西春雄）の説明要旨は次の通りである。

「第三種漁港の指定は官報掲載の手続中という情報を握っている。埋立地は七、五〇〇坪完成、また埋め立てたとは称しておるが三、八〇〇坪が未完成で、このほか九、〇〇〇坪とその他図中AとB合わせて一三、六〇〇坪を整備し市場を造りたい。それには第一期、二期と工事の順序を決めて、第一期は市場予定地の未完成の部分B、Cの部分で二十九年末までに完成し、建物までを完成したい。第二期は昭和三十年から三十二年まで三カ年計画で中央突堤及び右側地区の一五〇坪見当六、八〇〇坪の完成を図りたいという構想である。

まず第一期工事の費用概算は一億八千万円から二億円はかかるのではないかと思う。この資金の調達方法については、別個に起債等を得ることは不可能の情勢にあるので、別の機関を作つてその機関の名において融資の道をつかんで仕事をやる。市がその後、毎年適当の金額を償還していく。これは一般市費から既に完成した市場の収入を加えて償還する。金融機関との話し合いで十年、十五年という長期では困るということになれば、その際は今のガス会社に貸しておる土地についても考慮したい。そこで問題となるのは、この仕事をやる機関であるが、これはどこまでも公共的なものであるという原則を堅持したい。これについては阿部（源蔵）助役が東京で検討してきたが、公益法人をもってするよりほかに方法はないと思う。資本金は一千万円として市と関係業者が折半して出資する。それから開発銀行をはじめ地場銀行等に援助を求めるという考えである。この事業会社は埋立工事について借り入れた金を市に寄付して市が実際の実務に当たる。市場については、これはどちらが仕事をしても良いと思う。とにかく埋立地市場の完成ということとどめておきたいと思う。この構想で資金の調達はうまくいくと思うが、業者側、県庁にも助成をもらう必要があるので、了解を得て業者とも話し合い中央の関係各省の批判援助を願いたい。もし変更を要求すれば、その都度御了解を得るよう努力したい。

第二期工事については、資金等まだ研究していないが、第一期工事が計画通りいけば後は問題ないと思う。それから貸地の問題は大体の構想としては、既成部分はなるべく早く活用したいという趣旨である。水が足らないので戸畑その他に漁船が買いに行っているような実情からみて、

こういう工場を早く作ることはそれだけ漁港計画にプラスになるのではないかと思う」

これについては、前段の埋立て及び市場建設計画については了承したが、埋立地貸与については、議員中一部に即決に反対する意見があり。また研究する時間がほしいというので、十分研究した上、六月二十八日午後三時より再び協議会を開き、決定することになった。

なお埋立地についての（議員からの）主な意見は次の通りである。

「埋立地市場等の一億八千万ないし二億円の事業計画財源の見通し等がはっきりした後に（土地の）貸与を決定したらどうか。もし貸与後に計画の変更を余儀なくされた場合に困りはしないか」「漁港市場の整備計画は関係業者にも協力を求めなければならぬが、その前にこうした貸与を決定することは遠慮した方が良くはないか」「製氷、冷凍のみに三社にも貸地しておるが、製缶、製油あるいはかまぼこ工場等の振り合いを考えたか、また工場完成後の氷生産額と消費額のバランスをみたか」「いかに自由競争とは言いつながら、狭い所に二社も三社も許可するといふことは、もう少し考えてみる必要がないか」「利権屋の食い物にならぬように注意せよ」「この計画が実行不能の場合を考えて二案、三案を用意しておるか」「冷凍設備等を市で計画して、それができない時に初めて営業会社に貸与するなりすべきではないか」「確固不動の計画を立てることに第一義的に全力を注げ。土地の貸与については第二義的である。一日あるいは二日を争って貸さねばならぬ問題とは思わぬ」「議員に研究期間を与え、また一方、市長の構想が見込みが付き、十月から一億八千万円の予算をもって第一期工事を踏み出すという、はっきりした見通しがここ一カ月内の間に迫っていると思う。そのうち全議員は十分な調査研究をすべきではないか」

これに対して市長、港湾部長よりそれぞれ次の答弁がなされた。

「貸すものは早く貸して利益を早く受けたいとは思わないかと思う。また、それぞれ着工して仕事を始めていくということは第一期工事を解決する上に大きな力になると思う」「十数社の出願の中から選考して決定したものである。一社のみに許すということは自由経済の現在においてはいかかと思うし、また中小企業の育成にとりかかるといふためにはできるだけチャンスを与える必要がある」「利権屋については良く考えておる」

「冷凍、製氷以外の事業については第二期工事でやれる余地ができる。むしろその方が場所が良いのではないか」「二案、三案ということとは考えていない。ぜひともやり遂げたいと思う。政府筋なんかでこれに代わる良い案ができれば別であるが」

他市の実績は次の通りである。「氷の生産高と消費高の関係について」

（中略）

結論つかずさらに二十八日午後三時より協議会を開き、あらためて協議することとして閉会。各議員はその間さらに研究してあらためて協議することとして閉会した。

漁港に欠かせない製氷、冷蔵、冷凍等の施設建設のための埋立地貸与をめぐる意見がまとまらず、結論は次回の市議会協議会に持ち越された。しかし、六月三十日に開かれた次回協議会でも意見は一致せず、長浜町地先埋立地の土地貸与の適否をめぐる

議論は再び先送りされることになった。六月三十日の市議会協議会での協議概要は次の通りであった。

昭和二十七年六月三十日市議会協議会

一、長浜町地先埋立地について

これについて議長よりその後の研究調査の結果による各議員の意向を聴取した。

すなわち「社会党としての結論は出ていないが、大体において貸すことには同意するが、その時期については考慮してもらいたい。また、この製氷冷凍等を市営で行わない理由を聞かしてもらいたい」。

これに対し、(小西春雄)市長は「貸す時期ということとは、もちろん慎重に考慮する。また民業の相当発達した産業は、民業圧迫をなるべく避けるため公共的なものを除いては、市で行うべきでないと思う」と説明した。

その他「もし計画が実行できず、変更を要する場合には、既に貸しておる土地について抜き差しならぬようになりはしないか」「この計画は全力を傾倒して実行するつもりである」、さらに公正会よりは「一日一刻を争って貸与を決定しなければならぬ理由がどこにあるのか」「既成部分は早く利用するのが当然ではないか」等、当局との質疑応答があり、一部には「港湾委員会で貸与を決定した以上それに従うべきではないか」「市長のやり抜くという信念を信頼して、任せたらどうか」など意見が出て、最後に市長より「この工場を誘致するということは、さらに漁船の入港を誘致し漁港整備計画を促進することになりはしないか」との説明があったが、ついに意見の一致を見ず、市長に再考を求め時期をみて再び協議会に諮ってもらうことに決定した。

漁港整備に向けた製氷、冷蔵・冷凍施設誘致のための長浜町地先埋立地の土地貸与をめぐる議論は結局、同年八月四日に招集された定例市議会の場に持ち越された。同定例市議会では、土地貸付議案の審査を付託された港湾委員会の審議で賃貸料更新に関する但し書きを削除する修正を行い、八月六日の本会議で採決によって三分の二以上の同意を得て次の土地貸付議案二件を可決した。

昭和二十七年議案第一四三号

土地の貸付について

右地方自治法第百四十九條第二號の規定により議會に提出する。

昭和二十七年八月四日

福岡市長 小 西 春 雄

理由

一、一廉一千坪以上の土地について十年を超える期間に亘り貸付けるには、市有財産及び營造物並びに契約に関する條例第十二條第十一號の規定により、議會において出席議員の三分の二以上の者の同意を要するため。

土地の貸付について

左の通り土地を貸付ける。

(一)

一、契約の相手方 福岡市北湊町一〇八番地

福岡海洋漁業協同組合

二、目的物 福岡市長浜町地先埋立地の中

土地 八〇〇坪

三、使用目的 製氷・冷蔵工場敷地

四、使用期間 十五年

五、賃賃料 一坪につき一ヶ月十五円

(二)

一、契約の相手方 東京都中央区湊町三丁目八番地一

日本冷蔵株式会社

二、目的物 福岡市長浜町地先埋立地の中

土地 一、〇〇〇坪

三、使用目的 製氷・冷蔵・冷凍工場敷地

四、使用期間 十五年

五、賃賃料 一坪につき一ヶ月十五円

(参考)

契約の要領

一、貸付申請のときの事業の全体計画を厳守せしめること。

二、契約締結の翌日から六ヶ月以内に建設工事を着手せしめること。

三、契約保証金は賃賃料一ヶ年分相当額とすること。

四、賃賃借契約期間中であっても公共の福祉のため必要を生じたときは何時でも契約解除ができること。

- 五、市が適当と認める保証人を二人樹てしめること。
保証人は債務者と共に相互に連帯して義務を負はしめること。
- 六、賃借人の違反に基く契約解除の事由
 - イ、賃借の目的以外の目的に土地を使用したとき。
 - ロ、契約締結の翌日から六ヶ月以内に建設工事に着手しないとき。
 - ハ、貸付申請のときの全体計画を厳守しないとき。
 - ニ、建設工事の進捗を著しく遅延せしめたとき。
 - ホ、賃借料の納入を怠ったとき。
 - ヘ、市の承認を得ないで賃借土地及びその地上物件に第三者の権利を設定したとき。
 - ト、その他契約の趣旨に反する行爲をしたとき。

昭和二十七年議案第一四四号

土地の貸付について（以下省略）

この二議案が可決されたのを受けて土地賃借契約が締結され、福岡海洋漁業協同組合の製氷・冷蔵工場、日本冷蔵株式会社の製氷、冷蔵冷凍工場などが長浜町地先埋立地に建設され、長浜地区の漁港としての施設と機能は飛躍的に強化されることになった。

2 長浜地先に中央卸売市場を開設

第三種漁港の指定を受けて漁港の施設整備と機能拡充が着々と進む中で、市は二十八年十月三十日招集の定例市議会に長浜町地先の埋立地に約一万三千六百坪（約四万五千平方メートル）の中央卸売市場を設置するために必要な五つの議案を提出、市議会は同年十一月四日の本会議でいずれも原案通り可決した。

昭和二十八年議案第二三四号

福岡市中央卸売市場設置について

第四節 漁港整備と中央卸売市場

右の議案を提出する。

昭和二十八年十月三十日

福岡市長 小 西 春 雄

理由

市有財産及び営造物に関する条例第四条の規定により、議会において出席議員の過半数の議決を経なければならないため。

福岡市中央卸売市場設置について

左記のとおり福岡市中央卸売市場を設置する。

記

- 一 名 称 福岡市中央卸売市場
- 二 場 所 福岡市長浜町地先埋立地
- 三 敷地坪数 約一三、六〇〇坪
- 四 取扱品目 魚類、蔬菜及び果実その他

昭和二十八年議案第二三五号

福岡市中央卸売市場開設事務局条例案

右の議案を提出する。

昭和二十八年十月三十日

福岡市長 小 西 春 雄

理由

この条例案を提出したのは、地方自治法第一百五十八条第六項の規定により、部課等の設置については、条例でこれを定めなければならないためである。

福岡市中央卸売市場開設事務局条例

第一条 福岡市に福岡市中央卸売市場開設事務局（以下「事務局」という。）を置く。

第二条 事務局は、中央卸売市場の開設に至るまでの建設並びにこれに伴う事務を行う。

第三条 事務局に次の課を置く。

企画課

施設課

第四条 この条例の施行につき必要な事項は、規則で定める。

附則

この条例は公布の日から施行する。

昭和二十八年議案第二二九号

特別会計設置について

福岡市中央卸売市場開設に関する歳入及び歳出は会計を分別し、福岡県福岡市特別会計中央卸売市場開設費とする。

昭和二十八年十月三十日提出

福岡市長 小 西 春 雄

この三議案のほか、同市議会では中央卸売市場建設事業費の起債承認議案（二十八年度起債額一千二百万円以内）と市場開設事務局設置に伴う市職員定数条例の一部改正案を可決、市はこれを受けて同年度から中央卸売市場建設に着手した。中央卸売市場を設置するために必要な議案は、同定例市議会でもいづれも満場一致で承認・可決されたが、市場の具体的な建設計画や運営方法などはまだ明確に示されておらず、十一月四日の本会議では中央卸売市場の基本的な計画をめぐって概要次のような質疑応答があった。

昭和二十八年十一月四日市議会定例会

○議長（新宮大三郎副議長）（前略）それでは去る十月三十日の本会議におきまして各常任委員会に付託いたしました議案並びに請願・陳情等につき、各常任委員会における審査の経過並びに結果の報告をお願いいたします。

（中略）

○十一番（阿部武夫）（前略）次に要望事項ではありませんが、経済委員会でも熱心に討議を加えたのは中央卸売市場の開設予算に関連してであります。戦後福岡市としては最大のこれは事業計画でありますので、それが今回の十月市議会において初めて開設事務局をおきまして追加予算を計上されたわけでありますが、我々といましては一日も早くその基本計画―基本的なプランを我々に提示してもらいたいという各委員の要望に対して、当局としても早急に基本構想を作成するという答弁がありましたので、我々としてもこれを了承することに決定したわけでありませぬ。（後略）

（中略）

○議長（高丘稔） それでは他に質疑はないですか。

○二番（平野清） 経済委員長の報告の中に、中央卸売市場に対する基本プランというものについて、当局に対して構想を練らしておるということをおっしゃったが、この予算に上りました面、先般の人員拡充、福岡市の定員条例を増やすというような重要な提案があつておつたのでありますが、この点について本年度にいかなる線まで中央卸売市場は構想をもつて進まれるのか。その点、経済委員長にお尋ねしたい。（後略）

○十一番（阿部武夫） 中央卸売市場の建設について本年度初めて追加予算が計上されたのは、先に認可になった千二百万円ですが、この千二百万円では中央卸売市場の建設も九牛の一毛にも当たらぬ仕事しかできないので、当局の経済委員会の席上における説明では舗装工事、こういったことにこれを充てたいというような説明があつたので、経済委員会ではこれを了としておるのであります。

先ほどの委員長報告にもいたしましたように、この中央卸売市場の建設計画は、小西市長の在任中に大体一億円内外の予算をもつて中央卸売市場の一部計画、とくに魚市場関係の仕事を完了すると、陸上施設を完了することが従来の公約であつたのであります。ただ今のところ当局の構想と経済委員会の考え方とは若干の隔りがあることは、従来の本会議においてもしばしば意見を戦わしておるので御承知と思ひます。大体人口百万を目標とした理想的な中央卸売市場を速やかに建設せよ、ことにその敷地に至つては当局が考えておる一万三千六百坪程度では狭隘であるから、将来さらに一万五千坪以上くらい余裕を持たせよ、というような要求も出しておるのであります。こういった中央卸売市場の基本的な構想については、ここ数日中に経済部で机上のプランをたてて経済委員会にこれを諮り、その上で外郭団体も加えた開設委員会の総会に諮問案を提出する運びであるという説明があつたので、一応委員会としてはこれを了として承認した次第であります。（後略）

（中略）

○二番（平野清） 経済委員長の答弁で大体分かりましたが、先般来本省の方においては中央卸売市場の構想があまりにも大きすぎるといふようなことを言うたと風説に聞いております。それで、人口百万を基準としての市場という点、それと経済部長の考えておる、いわゆる当局の考えておる構想とに大きな食い違いがありはしないかということ懸念するものであります。委員会と当局の間に果たしてそういう大きな食い違いがあるかどうかという点、これは委員長なり、及び当局なり御説明願いたいと思つております。この福岡市の期待するところの中央卸売市場において、そういう大きな構想の点において根本的に食い違いがあるという面がありますと、そこにわずかながらも議決して予算として上つてきたこの工事に当たりまして、どうかという舗装工事をやるという面においても、その構想の基本となりはしないかと考えるのであります。（後略）

○十一番（阿部武夫） 中央卸売市場の計画について重ねての質問にお答えいたしますが、先般来この新聞紙上に農林省の方から福岡市の中央卸売市場の申請に対して、規模構想が大きすぎるからもう少し縮小せよといったような示唆があつたのは事実であります。一カ月ほど前、農林省の中央卸売市場の仕事の主管課長である山崎技官が福岡市において、この点をよくお話を承るし、また山崎技官も中央卸売市場の予定地をつぶさに踏査されたわけでありまして、ただ農林省が現在考えておるのは、その時の話では昭和三十年以降五カ年間に全国の中央卸

売市場関係の起債関係が二十五億円、国庫補助が五億円と、合わせて三十億の予算で全国の中都市の中央卸売市場を建設するんだと、その起債及び国庫補助の枠からいって、福岡市は全体で、総合計画全体で一億二千万円程度しか認めないといったような意向を漏らされたのであります。これは福岡市が計画しておるプランの三分の一にも当たらないので、その線で農林省が福岡市の中央卸売市場計画を抑えるとは、福岡市としては到底承服できないと言って、我々の意のあるところを十分熱烈に山崎技官宛て説明をし、さらに一段の援助方をお願いしたのであります。

福岡市においてになった山崎技官は、農林省で考えておる以上に地元福岡市の中央卸売市場計画に対する烈々たる熱意に対して非常に感銘を受けられた模様で、農林省は国庫補助なり起債の額を増やしたいのはやまやまであるけれども、大蔵省が農林省の予算要求に対して無理解であるので、中都市の中央卸売市場計画に地元がこれほど熱意を持つておることを知らないから、上京のたびに大蔵省なり自治庁方面に福岡市のその烈々たる意気込みを大いに反映してもらいたい、その上で農林省としても起債なり国庫補助の点は将来とも十分考える。こういったことに話し合いの結果はなつたわけでありまして、今後福岡市が考えておる中央卸売市場の計画をさらに進展せしむるためには中央への政治折衝あるいは陳情運動というようなことも一つの方法ではないかと考えるのであります。

何分にもこの市場計画―卸売市場計画は緒に就いたばかりで、規模構想をどの点まで広げるかということは今後なお幾多の難関があることであろうと考えられますので、所管の我々経済委員会といたしましても議会議員各位の御協力を得て当局を叱咤激励して今後ともこの計画が円滑に運ぶように努力する覚悟でありますので御了承願いたいと思ひます。

福岡市中央卸売市場の設置が議決され、建設計画が具体的に動き出した約半年後の昭和二十九年三月、二十七年度から工費約九千三百万円で進めてきた長浜町地先埋立護岸工事（埋立面積約三万六千方メートル）が完工した。さらに同年五月には、鮮魚や食料品の輸送に欠かせない臨港鉄道の博多港駅―福岡港駅の延伸が開通し、博多港の西部臨港地域は国内貿易のための商港機能と漁港機能が整備され、長浜地先埋立地以西の港域は日本有数の水揚げ高を誇る漁港として相應の施設と機能が備わつた。

昭和三十年、市議会は同年一月二十七日の協議会で市の中央卸売市場資金計画を了承、翌一月二十八日の臨時市議会で、卸売人の資格や保証金額、市場使用料、取扱い品目など市場の管理運営に必要な規則等を定めた「福岡市中央卸売市場業務条例」案を可決した。

同年二月には農林大臣の市場開設の認可を受け、その際、市場の卸売人として福岡県魚市場株式会社と福岡中央魚市場株式会社の二社が認められ、それまで市内海岸通りでそれぞれ個別に魚市場を経営してきた両社が、市営の中央卸売市場の荷受機関として水揚げされた鮮魚や水産物取引の運営に当たることになった。

そして昭和三十年六月二十日、市中央卸売市場鮮魚部が開設され、翌二十一日、市内長浜町地先埋立地に建設された中央卸売市場内に市民待望の鮮魚市場が開場した。当時としては西日本一の規模を誇る鮮魚市場であった。

長浜地区の漁港の整備拡張はその後も続けられた。昭和三十年に採択された国の漁港第二次整備計画で、三十一年度から総工費二億四千万円を投じて、水深四メートルないし五メートル、総延長四百八十メートル（幅八十メートル）の水揚げ岸壁に漁港施設用地を有する中央突堤を新設する工事に着手した。同突堤には道路、鉄道も延伸され、三十七年四月に完成する。（表5参照）

この間、博多漁港は昭和三十五年三月には水産業振興の重要漁港に位置付けられる「特定第三種漁港」に指定され、全国の七漁港（青森県八戸、宮城県塩釜、千葉県銚子、神奈川県三崎、静岡県焼津、山口県下関、長崎）とともに日本の主要漁港として、昭和から平成にかけて福岡だけでなく西日本の水産業の一層の発展に寄与していくことになる。

漁港の整備・拡充とともに、三十年六月に長浜町地先埋立地に開設された中央卸売市場もその後、三十四年九月に枝肉（食肉）などを扱う食品部が、同三十五年三月には青果部が開設され、総合卸売市場として整備・拡充されていった。

第五節 東浜埋立てと臨海工場地帯

終戦時、千鳥橋と名島橋を結ぶ国道3号以北の博多湾沿岸地先一帯には、荒涼とした未完成の埋立地が広がっていた。この埋

第7章〈表5〉 漁港第二次整備計画

○補助事業 240,000千円 (昭和31年～37年)

	工 種	数 量
中央突堤新設	- 5 m 岸壁	200 m
	- 4 m 岸壁	280 m
	浚 渫	5,000 m ³
	埋 立	837,000 m ³
	幹 線 下 水	61.3 m
	鉄 道	1,490 m
	道 路	600 m
福船岡溜	- 3 m 岸壁	420 m
	浚 渫	3,400 m ³

立地は大正五年、福岡市出身の実業家・杉山茂丸氏が石堂川尻から名島川尻に至る沿岸地先約百七十万平方メートルを埋め立てて、そこに近代的港湾を築き上げようとした地域である。

杉山氏の構想は実施に移されたが、第一次世界大戦後の不況により一時中断し、昭和四年再び埋立てに着手したが、杉山氏の死去によって約七十二万六千平方メートルを埋め立てた時点で、杉山氏の構想に基づく同地先一帯の埋立てによる港湾築造は断念を余儀なくされた。

その後、国直轄事業として昭和十二年から始まった博多港第二期修築工事によって、同地先一帯の埋立地でも航路しゅんせつ土砂による埋立て、物揚げ場および護岸の築造工事等が行われ、新たに二十四万五千五百六十七平方メートルの埋立地が造成された。

さらに昭和十七年からの第三期修築工事で、埋立地の拡大とともに航路泊地や係留岸壁など港湾施設が整備されることになっていたが、戦局悪化によってほとんど未着工状態で中断して終戦を迎え、戦後しばらくは百万平方メートル近い荒地が箱崎沿岸地先に広がったままの状態であった。

1 工場設置奨励条例による企業誘致

昭和二十二年四月、この荒涼とした埋立地は東浜町一丁目、四丁目と町名が決定した。以降、「東浜地区」は臨海工業用地として工場進出が期待されたが、終戦後の産業界の不況もあって進出を企図する企業はなく、昭和二十年代半ばまで埋立地はがら空きの状態が続いていた。

このため福岡市と市議会は、東浜埋立地への工場誘致を積極的に促進するための施策を検討し、市の工場誘致に応じた企業に奨励金を交付する条例を制定することになり、昭和二十五年三月の定例市議会に工場設置奨励条例の制定議案を提出、同年三月二十二日の本会議で同条例案を可決した。

昭和二十五年議案第九五號

福岡市工場設置奨励條例案

右地方自治法第百四十九條第二號の規定により議會に提出する。

昭和二十五年三月四日

福岡市工場設置奨励條例

第一條 本市は産業の興隆と博多港の進展とに寄與する工場を設置する者に対しこの條例の定めるところにより奨励金を交付する

第二條 奨励金は輸出品産業その他市長の必要と認める事業のため次の各號の一に該當する工場を本市又は市長が指定する近隣町村に設置するものにこれを交付する

一、投資額 五百萬圓以上

二、常時使用する工員の数 五十人以上

第三條 奨励金の額は當該工場に使用する土地及び家屋に対しその年度において賦課された市町村税の合算額を限度として市長が定める

第四條 奨励金は事業開始の年度から三年これを交付する

第五條 奨励金交付の時期及び方法については規則を以つてこれを定める

第六條 奨励金を受けようとするものは事業開始の日から一月以内に次の事項を記載した申請書（法人にあつては法人登記簿の謄本を添付すること）を提出しなければならない

一、工場の所在地

二、營業所の所在地

三、事業計画の概要

四、投資額

五、常時使用する工員の数

六、事業種目

七、建物及びその敷地の面積

八、事業開始の年月日

第七條 奨励金を受ける者はその工場が次の各號の一に該當したときは十日以内にその旨を市長に届出なければならない

一、第六條に定める申請書（法人にあつては法人登記簿を含む）の記載事項に変更があつたとき

二、事業を休廃止したとき

第八條 相續讓渡その他の事由により奨励金を受ける者に変更を生じたときは十日以内にその旨を市長に届出なければならない

第九條 奨励金を受ける者が次の各號の一に該當するときは奨励金を交付せず又は減額し若しくは全部又は一部を返納させることが出来る

一、第七條又は第八條に違反したとき

二、詐偽その他不正の行為により奨励金を受け又は受けようとしたとき

附則

この條例は昭和二十五年四月一日から施行する

この工場設置奨励条例の第一号適用工場として、東浜埋立地への誘致が決定したのは福岡県八女郡羽犬塚（後の筑後市）に本社および工場を置いていた九州製糖株式会社であった。九州製糖は、戦後の砂糖統制が撤廃されたのを契機に増産態勢に入るため、原料および製品の輸送に便利な臨港地区の工場建設用地を物色していた。

その候補地として大牟田市と福岡市を対象に検討した結果、同社は福岡市の勧誘に応じて昭和二十五年十二月、福岡市への工場移転を決定した。これを受けて、市は同年十二月二十一日招集の定例会議に、九州製糖の新工場建設用地として東浜地区の埋立地六千二十七坪（約二万平方メートル）を一カ月当たり坪三円で使用許可を与える議案を提出、市議会は同月二十三日の本会議で異議なくこれを可決した。

九州製糖はその後、東浜より利便性が良い長浜地先埋立地への建設を希望したが、工場設置奨励条例適用による東浜地区への工場建設を求める福岡市の要請に応じて、東浜埋立地の一角に同市と賃貸契約を結んで二十七年六月、工場建設に着手した。九州製糖の新工場は同年十二月一日に操業を開始し、翌二十八年一月には本社を東浜町に移した。

工場設置奨励条例はその後、昭和三十年十月招集の定例会議に、市が全面的に改正する新条例案を提出、市議会は同年十一月八日の本会議で、工場設置に対する奨励金の増額や奨励金交付以外の奨励措置などを規定した新たな「福岡市工場設置奨励条例案」を可決した。

新たな工場設置奨励条例に盛り込まれた奨励措置の内容および同条例の適用企業をめぐる市議会の論議、全面改正された条例がもたらした工場誘致の効果等については、第十五章「産業の復興と発展」の項で記す。

2 西部瓦斯の工場移転めぐり論議

福岡市工場設置奨励条例（昭和二十五年四月一日施行）の初適用を受けた九州製糖の東浜地区への進出はその後、市が進める東浜臨海工業地帯の形成を加速させることになるが、東浜地先に造成された工場誘致計画地帯に最初に進出したのは、市の工場設置奨励条例の適用対象ではないが、地元有力企業であった西部瓦斯株式会社のガス製造工場であった。

西部瓦斯は当時、市内千代町にあったガス製造工場だけでは本市のガス需要に供給が追いつかず、新たな製造工場の建設を迫

られていた。さらに千代町一帯は人家の密集地で、地元からもガス製造工場の移転を求められていたという事情もあった。こうした状況を受けて市議会も動いた。土木委員会が西部瓦斯のガス製造工場移転計画の是非について調査研究を行い、これを受けて市は昭和二十五年六月十三日開かれた定例市議会に東浜埋立地への製造工場建設を認めるための不動産使用許可に関する議案を提出した。

昭和二十五年議案第一四八號

不動産使用許可の件

右地方自治法第四百九條第二號の規定により議會に提出する

昭和二十五年六月十三日

福岡市長 三 好 弥 六

理由 一 廉売阡坪以上の土地について十年を超える期間にわたり獨占的な使用を許可するには、市有財産及び營造物竝に契約に関する條例第十

二條の規定により議會に於て出席議員の三分の二以上の同意を要するため

不動産使用許可の件

左記により使用を許可する

一、目的物

所在地	地目	面積
福岡市東濱町三丁目四番地	雜種地	五、五七七坪一九
福岡市東濱町四丁目一番地	〃	六、七六七坪八四
計		一一、三四五坪〇三

二、契約の相手方 福岡市千代町二丁目六十一番地

西部瓦斯株式會社

取締役社長 山脇正次

三、使用目的 瓦斯並びに副生産物製造工場建設敷地

四、使用期間 十五年間

五、賃賃料及び 一ヶ月につき金參萬七阡參拾五圓九錢（坪当り參円）を六ヶ月分宛

納入方法 毎年二回前納する

六、保証金 賃貸料一ヶ年分相當額以上

七、保証人 福岡市弥生町二丁目二九の一

福岡市大濠町一九

山脇正次

和智昂

議案は、市内千代町にある西部瓦斯のガス製造工場を、東浜町の埋立地に移転・建設するための用地として一万二千三百四十五坪（約四万七千七百平方メートル）を同社に一月約三万七千円（一坪三円）で貸与するというものである。

この議案に対して、定例市議会ではガス製造工場が東浜地区に移転することは非や賃貸契約の内容などをめぐって次のような質疑が交わされた。六月十三日の本会議での質疑応答の概要は次の通りである。

昭和二十五年六月十三日市議会定例会

○十八番（友杉次三郎） 議案第一四八号不動産使用許可の件について市長に伺いたい。一万二千坪の土地をガス会社に貸すという議案だが、市議会としては三月の定例会で厚生常任委員会として、住宅（の確保）に難儀しておるので、「この際（東浜の工業用地埋立地については）一時たりとも住宅建設に振り向けるよう（市長、助役などによる最高幹部による）会議を開いてもらいたい」との要望事項を出しておる。（今回）この一万二千坪の土地を貸し与えるということについては、市長、助役を含む最高幹部会で決定され、その会議で（この土地を）住宅に回さずにガス会社に貸す方がよろしいという結論を得られたのは、いかなる理由によるかということをお尋ねしたい。

私はこの点について、質問と同時に私の結論を申し上げる。これは私個人でなく厚生常任委員会委員諸氏の意見もそこにあると思う。

現在、市ではあちらこちらに闇値で坪四円、五円の土地を僻遠（へんげん）に求めておる。そして、その土地に家を建てると非常に便利というよきな非難がある。三十円を四十五円に値上げされても目をつぶって買わなければならぬ状態である。一方でガスタンクを据えるために坪三円で土地を貸すということには私は反対である。反対、賛成の前に、市長に会議の結果をお聞きしたい。（拍手する者あり）

○市長（三好弥六） 本件の土地は御承知のように工場地帯として構想に入れている。（このことは）友杉議員もよく御承知のはず。これは市の発展の体制上からみて住宅地にする方が良いか、工場地帯にすべきが適当であるか、大所高所から目を付けて考えていくべきことだと思ふ。私は従前の方針を踏襲して工場地帯と考えている。さよう御承知おき願いたい。また住宅地については今後、都市計画のことも頭に入れて首脳部（くわぶ）をそろえて協議して、委員会にもお諮りして土地を求めたいと思っておる次第である。

あの一帯（東浜埋立地）の地は工場地帯こそ最も市の発展の体制上からみてふさわしいものだと思ふ。疑いませぬ。

○十八番（友杉次三郎） 市長が非常に明確な答弁をされたことについて、私はその自信のほどに敬服しておる。なるほど工場地帯にしてよろ

しいと思うが、私の意見を申し上げておく。あの一帯は工場地帯であり、そこに福岡市の発展のための工場を誘致されるのであれば、多少福岡市に損がいても、他の所で高く土地を借りてあそこを安く貸しても、工場地帯を発展させるためにもろ手を挙げて賛成する。しかしながらあの所に一営利会社のガスタンクを持つてくるのが果たして福岡市、博多港の発展に資するや否やということについて、私は疑いをもつておる。現在ある千代町のガス会社の地は適当ではない。営利会社として他に移すべきものであるが、あそこにタンクを持つてきてふさわしいというのは、将来福岡市発展のためにいかがかと思う。

○十六番(山本与三郎) 私も同じく議案第一四八号について質問したい。この議案を提出なさるについて、当局はいずれの委員会にお諮りになったのか。お諮りになったとしたならば総務委員会としてこれは全く知らない、よって、この真意を一応お尋ねしたい。

○総務部長(藤田信次) 第一四八号議案不動産使用許可に関する件については、総務委員長より御質問の通り総務委員会にお諮りしております。これは土木委員会の方にお諮りになった案件ですが、学校や病院などと同様に現在その効用が活用されている行政財産であり、その効用が廃止された後は(一般財産として)総務委員会の所管になるわけですが(この案件は)港湾地帯の行政財産として今日存続しているという事で、(港湾行政を所管する)土木委員会の方にお諮りしたという事であります。

○十三番(前田幸作) (前略) 十八番議員からお尋ねのあった点だが、問題は、提案されておる一万二千坪を坪三円で貸すということが安い。市が家を建てるのに、土地がないので六本松の向こうのボタ山周辺でも四円、今川橋方面も四円というような金を出して、しかも事業税や固定資産税の関係から(実際は)十円くらいに跳ね上がるのではないかと危惧しておる。(そんな時に)一万二千坪を坪三円ではバカに安いではないか、一方では土地がなくて西に東に走り回っておるのにはいかと危惧しておる。(そんな時に)一万二千坪を坪三円ではバカに安いので賛否を尋ねたいことは、(西部瓦斯の工場が)移転した後の(ガス)タンク跡がどうなるのか。そこに市営住宅でも建てられるなら、タンク跡を使うてあの周辺一帯の民家の便を図るということになれば、市の繁栄も考えられる。(その際、西部瓦斯との交渉で)坪三円を場合によつては二円八十銭まで切り下げなければならぬかも分かんない。(タンク跡について)そのへんはどうなるのかお尋ねしたい。

(中略)

○助役(三原久) 賃貸契約の高い安いの問題は、これは一つの経済統制つまり土地家屋の統制(家賃統制令、地代統制令)の制限を受けておる。知事の認可を受けてやっておるのであって、港湾地帯の関係から市街地の賃貸価格のようにべらぼうにこれを上げるといふことは、他の港湾との競争上、博多港の利用の関係からいかなるものか、できるだけ安くした方が港湾の利用促進の上から良くはないかというので、三円程度に決めて県の認可を受けた価格であります。(後略)

○議長(永江隆三副議長) 十分間休憩いたします。

西部瓦斯の東浜埋立地への工場移転案件をめぐる市議会の質疑は、その後も一時休憩を挟んで、移転計画内容の調査のため西

部瓦斯社長らから意見聴取した土木委員会の禪院美幸委員長をも巻き込んで議論が続いた。

○議長（高丘稔） 再開いたします。

○十六番（山本与三郎） 議案一四八号に関連してありますが、議案にある（賃貸の）価格は、近い将来に家賃統制令あるいは地代統制令が撤廃されたときに上げることはできるのか。さらに使用期間が十五年とされているが、港湾行政の運営面から考えて、この年限を短縮することができるとか。（この二点を）一応当局にお尋ね申し上げておきたい。

○助役（三原久） 賃貸価格の将来の見通しについては、市の財政上及び港湾の運営上、他の港湾との比較において、上げてもよいという場合は、上げる場合もある。（使用期間については）ガス会社の事業の進展及び港湾の情勢を考えて、あるいは早く除けてもらうというような時期が来るかもしれないが、しかしガスは水道と同じく文化生活の一端の燃料供給であり、市の人口増加によって将来いかに必要性があるかということは、今からどうということとは言えない。（今回の工場移転で）これだけの施設を造って年限を限って、それ以後は（土地貸与は）いかなんということだめだと思う。

○十六番（山本与三郎） 私は希望条件として、切実な（工場移転に伴う）事実問題である污水处理の問題を是非うたつておいてもらいたい。ガス会社が（博多港の臨港地域に）移転し、移転先の隣接地にいろんな工場や工場に関連した住宅ができた場合、有害な汚水が地下に浸透しないよう、污水处理に万全を期すことを、市議会の声として当局は了承したうえで（賃貸契約の）付帯条件にしてください。

○三十番（禪院美幸） この不動産賃貸契約議案について、土木委員会を代表して一応経過の御報告をして、皆さまの御了承をお願いいたします。

この不動産契約の件が土木委員会に付議されたのは、去る七日の土木委員会です。この契約は相当の重要性があるので、この議案だけは二日にわたって（審議し）十日には会社側の社長以下技術家の出頭を求めて、工場の生産工程における施設計画について詳細に調査研究いたしました。もちろん、この土地は港湾地帯造成のために博多港しゅんせつ土砂で埋め立てておる所で、御承知のように（工場用地等の）特定の目的に供するものであります。市有財産及び営造物並びに契約に関する条例により、行政財産に属するものであるということは皆さま御承知の通りであります。

（一方において西部瓦斯の）会社当局では、現在の千代町の工場では、すでに福岡市民の生活に（ガスの）供給が堪え得られない状況になつており、（工場の）移転拡張をしなければならないということは、本市において水道増設の急に迫られておると同じ事情であります。さらに（新設予定の工場は）ガス製造とともに第二次、第三次製品を生産する化学工場まで併設するというところであります。

そこで私どもは、この工場地帯にこの化学工場の新設を妥当と認めたのであります。その席上、ただ今問題になっている一万二千坪（の工場用地）に一時に移ることはできない、徐々に千代町の工場を移すという説も聞いたのであります。その際、土木委員である白垣（一雄）議

員が地元千代町の市民の総意を代表して、千代町の工場は本市の重要な一帯の発展を非常に阻害しておるのみならず、人家密集地帯にあるガスタンクの存在は危険であるので、現工場は速やかに新工場の海岸埋立地に移ってもらいたいという強い要求があったのであります。(これに対し)会社は新工場新設は膨大な費用を要するので、一時に移ることはできないが、徐々に工場を海岸に移していく、新工場に移った暁には(工場跡を)市民に公開するという言葉を白垣議員と土木委員会に与えたのであります。

というようなことによつて、私も委員会はこの箱崎浜地先における港湾特別地区として、その他の生産工場を次々と誘致すべく、鐘太鼓をたたいて早く誘致したいのであります。しかしながら、現況の社会情勢では、まだがら空き的情勢で、私も地元資本のこの大会社が港湾地区に移転大拡張されることを歓迎しております。同時に、ガスと水道というものは絶対に切り離されるべきものではなく、この際、ガス会社が拡張できないならば市民生活に非常に支障があると考えて、今度の港湾地区移転拡張をあらゆる方面からみて妥当なりと賛成したものであります。どうぞよろしく願います。

○三十二番(御田工) 議案一四八号に関連して当局にただしておきたい。図面を見ると(工場建設用地は)海岸に面しておる。この会社(が製造する製品)の性質から考えて、汚水が海水に流れることも考えなければならぬ。そういう点を考えてガス会社に貸与することを決定されたのか。もし(汚水が)海水に流れ込むということになると、漁師の生活を一層脅かすことになるので、決定前に当局の方針について伺いたい。

○助役(三原久) これは今、山本(与三郎)議員から承つて、我々は初めて気が付きました。山本議員の御要望通り(賃貸契約に)汚水を完全に処理するという条件を付けて御要望に応ずるつもりであります。

(山本(与三郎)議員でなく、速記に載っておるから御田(工)議員に訂正してもらいたい)と云う者あり)

○三十二番(御田工) ただ今の答弁を了といたしますが、将来こういう問題が起こった場合に、漁師が必ず当局に対して要望するであろうということをお頭に置いてもらいたい。

○十三番(前田幸作) 休憩前に尋ねたタンク跡はどうするか。それによつては考えを変えなければならぬと云うておいたが、まだ当局からその答弁がない。

その矢先、土木委員長から本件に関する委員会の経過を今発表された。(それで)大体の輪郭が分かった。これは甚だ失礼な言い方も申しんけれども、証文の出し遅れである。本日へき頭に常任委員長報告の時に、こういう大事なものはちよつぱり言うておいてもらえば、我々も又質問の仕方もあるし、御苦労を多ししなければならぬところもある。と云うのは、お話の内容によると、ガス会社から社長及びその他の者を土木委員会の席に呼んで、市情勢などいろいろ話をし、白垣(議員)さんから、あの地域にああいうものがあるのは危険であつて一日も早く移転するようにという意見があり、移転跡はどうするかということに対して市民に公開するということを会社は答弁しておる。そういうところまで御研究になつておるならば、(本日の会議の)始まりに聞かしてもらえば余計なことをあれこれ言わんで良かった。(中略)

ただ残る問題は(貸与)期間の問題と坪三円(の問題)。いかに(工場跡を)公開されても、それはそれである。こちらも先方が公開する

条件によって貸す。三円ということも二円にまけねばならぬかもしれんし、五円くらいもらわなければならぬかもしれん。それは（相手方の交渉で）聞いてみなければならぬ。その点を委員会が承諾してくださるならば、私は本案に賛成したい。

○議長（高丘稔） あなたの質問は済んだと。

○十三番（前田幸作） まだ余り、委員長の話を聞きたい。

○三十番（禅院美幸） ただ今前田議員からいろいろ御質問があったが、土木委員会として委員長が証文を出し遅れたと言われたが、出し遅れにあらす。その点を反駁^{はんぱく}いたす。なぜ出し遅れではないかといえば、前田君は常に議事規則をこねくり回し、引っぱり回して（いろいろ）申しておるが、これくらいの議事規則が分からんことはなからうと思う。分からねば私が一応言うておきます。

議長というものは自治法によって市長が提案するものである。市議会の議案説明は当局がすべきものである。それを、その日の提出議案を委員長が常に説明することになれば、委員会は当局になり代わったことになるが、それはどうなるのか。市議会において委員長が報告するのは、前市議会から今市議会まで（常任）委員会が働いたところの経過を報告するのであって、その日の提案事項は当局すなわち市長の説明があるべきであって、私が説明すべきものではない。（後略）

○十三番（前田幸作） 議長。

○議長（高丘稔） 討論にならんように。

（中略）

○十三番（前田幸作） （前略）私は証文の出し遅れということは確かに申し上げたが、甚だ失礼なことじゃけれども前提して申し上げた。（土木委員長は）提案は当局がしたから当局が説明するのであり、委員会はこの前と今度の議会との間の経過を言うだけだと言うておられる。私が言うのは、その間の経過をなぜ初めに言わなかったのかと言っておる。どうも話がおかしい。議会と議会の間に委員会があって、その席で会社を呼んで質疑応答をされて会社が（工場跡を）公開すると言った。そういう話は重要な話だから委員長報告の時に報告をしてもらうべきである。（委員長自身も）前議会と今議会の間の経過を報告するのが委員会報告であると言っておられる。そうすれば当然そこに報告はあるべきものである。（中略）

そこで本問題の移転跡を市民に公開するということを（西部瓦斯の）山崎社長が言明したという点について、重ねて委員長がその点については実行させるということを本議会で重ねて言明願いたい。議長よりよろしく。

○議長（高丘稔） もう一度してもらおうのか。

（中略）

○三十番（禅院美幸） （移転跡の）委員会に対する公開という問題は、それ以上に発展しておりません。とにかくガスをあのか所に移転させるということは妥当なりとして、これ（議案）を承認しておる問題であります。

○三十八番（宮田隆好） ガス会社の移転問題について一言申し上げたい。多年の懸案であるガス会社の件が移転になり、その後は現在の土地

を市民に解放するということで、私はまことにうれしい次第であるが、解放にはおよそ限界がある。どんな解放か、(土木委員長が)そこまですべてで発展しないというからも質問はしないが、あの土地は福岡市東部の発展のため重要な所であるので、何年か先に解放した場合には地元発展に好ましくない施設は絶対にお断りする。これだけ言わせていただきたい。

人家密集地域の市内千代町にあった西部瓦斯のガス製造工場の東浜埋立地への移転をめぐる議論は、企業への工場用地貸与より住宅建設用地としての活用を求める意見や、土地貸与契約の賃貸料および使用期間の是非、新工場の化学製品生産に伴う安全性確保や海水汚染対策など環境面の問題、さらに現工場跡地の公開とその後の利用問題まで、幅広く質疑応答が交わされた。

地元有力企業との間で市当局と市議会土木委員会が、東浜埋立地への移転交渉を議会への十分な報告なしに進めたことに対し、疑念や不満を示す議員もいたが、最終的には水道や電力の施設増強と同様に市民生活に必要なエネルギーの安定供給の必要性から、西部瓦斯にガス製造工場の移転用地を貸与する議案は満場異議なく可決された。

市議会の不動産使用許可議案可決を受けて、西部瓦斯は市から貸与された東浜埋立地の工場建設用地で製造工場の建設に着手、昭和二十六年十月二十六日に新工場が完成し、操業を開始した。

昭和二十六年十月の西部瓦斯の新工場移転操業と、同二十七年十二月に本市の工場設置条例の適用を受けて進出した九州製糖の移転によって、東浜埋立地に計画した臨海工業地帯の形成に向けて、さらに一歩踏み出した。二十九年五月には東浜埋立地に博多臨港鉄道の東浜専用側線(市営、一千四百二メートル)が運行を開始し、これを契機に主要物資輸送能力の増強と、背後地との便が順次図られた。

市は昭和三十三年から再度、東浜地先の埋立てに着手し、三十五年までに新たに合計三十ヘクタール(三十万平方メートル)近い土地を造成した。この土地には、すでに東浜地区で操業していた西部瓦斯が新たに拠点工場を建設したのをはじめ、丸紅飼料、宇部興産、三菱セメントなど大手企業グループ系の工場が進出、臨海工業地帯を形成していった。

東浜埋立地は臨海工業地帯として取り付け道路や臨港鉄道など輸送手段や荷揚げ等港湾施設が整備されたことで、三十五年ごろからは大手企業系列の工場のほか食料品などの中堅企業の立地が相次ぎ、かつての荒地は高度成長期の博多港の臨海工業地帯として新しい役割を演じることになった。

市内千代町にあったガス製造工場を東浜地区に移転した西部瓦斯はその後、同社の新拠点工場を建設するため、市に対して東

浜埋立地約二万六千坪（約八万五千八百平方メートル）の売却を申し入れた。市はこれを受け入れ、西部瓦斯に同埋立地の土地を一坪一万円で売却することにし、三十三年三月の定例市議会にこれに同意を求める議案を提出した。

同定例市議会では、西部瓦斯への埋立地売却の是非および埋立地の有効利用策をめぐって、二十五年六月の工場移転用地の賃貸契約をめぐる議論と同様に、活発な質疑応答が交わされた。その議論の詳細については、第十六章「交通通信と電気ガス」の第四節「ガス供給事業の復興」の項で記すので、ここでは割愛する。

東浜埋立地の一角には新しいふ頭も整備された。当時、博多港の背後地には福岡炭田（粕屋炭田）があり、出炭量は年々増加していた。博多港では、その石炭を中央ふ頭、博多船溜^{ふなだまり}、福岡船溜、西戸崎棧橋などから分散輸送しており、効率的輸送のために石炭積み出しの一元化が求められていた。

粕屋の炭田地帯に近い東浜埋立地へのふ頭建設はこうした背景の下に計画され、約四万八千平方メートルを埋め立てて水深五・五メートルの岸壁八十メートルと、水深四・五メートルの岸壁二百メートルを築造し、臨港鉄道および道路、荷役のためのベルトコンベアを設置しようというもので、昭和三十四年に着工、同三十九年に完成する。

ただ、東浜ふ頭が完成したときには、すでにエネルギーとしての石炭は石油に取って代わられ、同ふ頭は木材や鋼材など建設資材の荷揚げ場として利用され、後にトヨタ、マツダなどの九州地区販売用車両の陸揚げ基地として活用されていくことになる。

第六節 港湾整備五カ年計画の策定

終戦から十年、空襲によって一時機能不全となった博多港も、昭和三十年ごろまでには著しい復興を遂げた。

終戦二年後の二十二年十月に「貿易港」に指定され、食糧輸入を中心とした国際商港として再出発した博多港は、沈没船引き揚げや機雷掃海などの港湾内の戦災処理を終えて二十四年六月、港湾内の航行安全宣言を行って世界に向けて開港した。その後、二十六年一月には国の「重要港湾」に、翌二十七年七月には「第三種漁港」に指定され、港湾施設の整備と機能拡充が図られてきた。

昭和二十九年には博多港の年間入港船舶は二万一千三十四隻、入港船舶の総トン数は史上初めて三百万トンを超え、戦前の最

盛期の年間入港船舶約一万五千隻、入港総トン数約百八十万トンを大きく上回った。(表2参照)

入港船舶の増加に伴い、年間の取扱貨物量も昭和三十年には内外貿易を合わせて百六十万トンに達し、戦前のピーク時だった昭和十三年の年間取扱貨物量約二百万トンの約八〇%にまで回復した。しかし、昭和二十年代における外国貿易は取扱貨物総量の〇・一四%〜七・二%に過ぎず、博多港が目指す国際貿易港として発展していくためには、外国貿易貨物をいかに増やしていくかが課題となっていた。(表6参照)

そのためにも、昭和三十年代は国際経済情勢を視野に入れた長期的展望に基づく港湾整備計画の策定が求められていた。

1 博多港運営審議会に港湾計画諮問

昭和三十年二月十七日、小西春雄市長は博多港の港湾管理者として博多港運営審議会に、運輸省の指示に基づく長期計画として「博多港港湾計画」について諮問した。これが、二十八年八月に市の付属機関として設置された博多港運営審議会(設置の経緯と背景、委員の顔触れ等については本章第二節「貿易港へ体制づくり」の項で既述)に対する初めての諮問であった。

諮問した計画案は、博多港が将来国際貿易港として発展するため、①船舶の大型化に対する航路泊地等の改良、②取扱貨物の増加に伴う港湾施設の拡充、③臨海工業地帯の早急な造成、④保安港区の設定と貯油施設用地造成などの必要性を取り上げていた。

博多港開港七十周年を記念して昭和四十四年刊行された「博多港の歩み」(福岡市港湾局編集)によると、このとき博多港運営審議会に諮問された「博多港港湾計画」の要点は次の通りであった。

一、内貨施設

内貨貨物は現在主として中央ふ頭及びその周辺にて取り扱われ、その能力は極点に達しており、今後の増加貨物に対して不足をきたすことになる。したがって戦後引続き施行し、外かく、接岸施設が一応完成した長浜船溜の陸上施設整備と新たに東浜工場地区の小型船溜、また、北側に新設ふ頭を設け貨物量の増加に対応せしめる。なお、漁獲物は現在博多船溜及び中央ふ頭で取り扱っているがこれを全面的に博多漁港に移し船溜内の緩和を図る。

二、旅客施設

年間八十万人をこえる旅客は、現在狭隘なる博多船溜や中央ふ頭の一部で乗降し、管理運営と乗降客の不利不便をきたしている。このため

第7章〈表6〉

博多港出入貨物累年比較表

(単位：トン)

区分	総計			外国貿易			内国貿易		
	年次	計	輸移出	輸移入	計	輸出	輸入	計	移出	移入
昭和元	1,038,905	788,155	250,750	85,472	9,210	76,262	953,433	778,945	174,488
2	633,576	382,806	250,770	81,839	5,010	76,829	551,737	377,796	173,941
3	1,250,898	910,399	340,499	90,618	16,860	73,758	1,160,280	893,539	266,741
4	1,156,405	804,650	351,755	86,069	7,975	78,094	1,070,336	796,675	273,661
5	1,090,983	807,235	283,748	114,931	8,623	106,308	976,052	798,612	177,440
6	1,115,765	839,606	276,159	103,054	4,194	98,860	1,012,711	835,412	177,299
7	1,328,383	1,061,192	267,191	89,607	13,461	76,146	1,238,776	1,047,731	191,045
8	1,279,705	1,040,656	239,049	117,725	31,215	86,510	1,161,980	1,009,441	152,539
9	1,444,405	1,166,524	277,881	78,474	19,952	58,522	1,365,931	1,146,572	219,359
10	1,728,874	1,436,047	292,827	107,877	31,888	75,989	1,620,997	1,404,159	216,838
11	1,783,504	1,478,717	304,787	113,359	37,429	75,930	1,670,145	1,441,288	228,857
12	1,936,274	1,603,316	332,958	115,365	47,512	67,853	1,820,909	1,555,804	265,105
13	2,030,907	1,686,071	344,836	182,804	125,317	57,487	1,848,103	1,560,754	287,349
14	1,996,895	1,742,680	254,215	177,862	145,342	32,520	1,819,033	1,597,338	221,695
15	...	...	...	...	...	...	1,856,705	1,631,571	225,134
16	...	...	...	...	...	...	2,075,524	1,899,819	175,705
17	...	...	...	...	...	...	2,005,875	1,856,752	149,123
18	...	...	...	...	...	...	1,816,606	1,643,617	172,389
19	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20	...	...	...	...	...	...	...	...	...
21	...	...	...	...	...	...	...	...	...
22	...	...	...	...	...	...	381,335	264,018	117,317
23	770,035	568,225	201,810	1,020	—	1,020	769,015	568,225	200,790
24	823,905	584,185	239,720	—	—	—	823,905	584,185	239,720
25	829,387	556,487	272,900	51,002	13,303	37,699	778,385	543,184	235,201
26	1,299,704	842,519	457,185	32,273	600	31,673	1,267,431	841,919	425,512
27	1,286,409	851,195	435,214	57,548	10,602	46,946	1,228,861	840,593	388,268
28	1,328,985	778,002	550,983	95,617	23,960	71,657	1,233,368	754,042	479,326
29	1,359,682	762,446	597,236	79,499	13,261	66,238	1,280,183	749,185	530,998
30	1,632,975	956,029	676,946	110,597	13	110,584	1,522,378	956,016	566,362
31	1,823,941	1,115,079	708,862	116,603	49,385	67,218	1,707,338	1,065,694	641,644
32	2,154,699	1,312,344	842,355	121,234	42,864	78,370	2,033,465	1,269,480	763,985
33	2,053,634	1,149,109	904,525	157,519	63,729	93,790	1,896,115	1,085,380	810,735
34	2,493,551	1,370,982	1,122,569	209,928	139,715	70,213	2,283,623	1,231,267	1,052,356
35	2,891,707	1,471,114	1,420,593	228,113	93,799	134,314	2,663,594	1,377,315	1,286,279

(注) 福岡市湾港局「博多港史 開港百年記念」より

博多船溜の北側に大浜ふ頭を設け旅客専用施設とする。

三、石炭用施設

現在当港の内港扱いの石炭は、博多船溜、中央ふ頭等他の一般貨物と併用している実状であるので、これを東浜ふ頭に分離し、現在の不利を除去せしめる。また、入港船舶の燃料炭の積込施設を設け入港船舶の利便を図る。

四、臨海工場及び貯油施設用地造成

当港の工場地帯としては、現在の東浜埋立地のみでは用地の不足をきたし本格的な加工貿易の振興を期することができない。よって新たに工場用地の拡大造成を図り早期に完成する必要がある。すなわち現在埋立地の北側及び箱崎地区に一大工業港區を設け加工工場の誘致を図る。次に貯油施設は現在暫定措置として雑貨地帯の須崎地区に設けているが危険物であるため、保安港區予定地である西公園下埋立地に移設すべきである。

五、航路泊地

大型船の入港、碇泊の安全を期するため、従来継続施行してきた航路、泊地浚渫を完成せしめ現在の潮待、入港の不便を解消せしめる。また泊地の静おんを期するため未完成の西防波堤延長工事を行なう。

この計画案について、審議会は一カ月余の審議の末、いづれも現状の博多港にとって必要な措置であり将来の同港発展の骨格的な計画となるものであるとして、次の五項目の条件を付して計画を了承した。

- 一、季節風に対する荷役の安全を期するため防波対策につき更に一段の考慮を払うこと。
- 二、荷役能力の増強を図るため、根本対策を講ずること。
- 三、大浜ふ頭の幅員の増大を考慮すること。
- 四、航路標識については、海上保安庁と協議のうえ善処すること。
- 五、貯木場は将来適当な場所に移設すること。

このようにして、博多港にも骨格的なものとはいえ長期計画ができ、これを基礎として昭和三十一年度を初年度とする「博多港整備五カ年計画」が、国の経済五カ年計画に併せる形で策定された。

この五カ年計画では、西公園下を埋め立てて保安港區を、長浜商港區に上屋を設けるとともに内貿専用船溜を、そして大浜地帯を埋め立てて旅客専用ふ頭を、さらに東浜地区埋立てを拡大して臨海工業地帯を、それぞれ建設、整備することとし、博多港

各ふ頭の役割の明確化と秩序化を図っていた。

同計画に基づく博多港の整備は、本市財政が戦後の財政難、二十年代終盤の赤字財政から脱却し、ようやく健全化しつつあった時期と重なり、順調なペースで重要港湾としての施設と機能を有する港湾づくりが進行していった。

博多港整備五カ年計画の初年度である昭和三十一年度および計画二年目の三十二年度の予算を審議する、三十一、三十二年の三月定例市議会における市長の予算案提案理由説明と、それに対する各派代表質問の質疑が、当時の博多港整備の順調な状況を物語っている。三十一年予算案の港湾費に関する小西春雄市長の提案理由説明は次の通りであった。

昭和三十一年三月九日市議会定例会

○議長（井上政雄副議長）（前略）それでは議案第二十三号から議案第七十三号まで以上五十一件を一括上程付議いたします。昭和三十一年度予算案につき市長の説明を求めます。

○市長（小西春雄）（前略）港湾費におきましては、まず長浜商港の利用状況に即応すべく、同港整備の一環といたしまして上屋一棟を新設し、もって商港の振興を図り、また本年度は月一回一万トン級の食糧船の入港も予定されておりますので、中央ふ頭大型上屋内に外麦の燻蒸施設を設置することにして、これらの経費として二千三百二十一万円、このほか港湾地区の道路整備用として十トンローラー購入費百六十万円を計上しております。また中央卸売市場整備の一環であります博多漁港中央突堤物揚げ場造成費として六百万円を予算化いたしますとともに、伊崎浦漁港の防波堤築造につきましても昨年同様百万円を計上したのであります。

国の直轄工事に対します負担金につきましては現在のところ工事内容、事業費等がまだ判明いたしません。そのため、いずれその筋より負担協議を受けた際、御審議を願うことをあらかじめ御了承お願い申し上げます。（後略）

市長の提案説明に対する各派代表質問は、六日後の三月十五日の本会議で行われ、港湾行政、港湾整備関係予算について木原新（社会党）、白木保次郎（保守同盟）の両議員が概要次のような質問を行った。

昭和三十一年三月十五日市議会定例会

○議長（高丘稔） それでは会議を再開いたします。質問を続行いたします。社会党代表、木原議員。

○二十二番（木原新） 終戦後およそ十年経過いたしました。一口に一昔と言うておるが、波乱に富んだ過去を静かに振り返ってみるとき、市長とともに過ごした幾年月か、誠に感銘深きものを身にひしひしと感ずるのであります。（中略）

第八に、港湾行政について質問いたします。本年度は昨年度に比して一千三百六十四万六千円の増額をされ、博多港の外国貿易港としての諸設備の万全を期せられようとなさることについては、我々の喜びとするところであります。これを見たとき市長の誠意については了承されるが、巨額を投じていかに立派な港を整備されても、その裏面は果たして施設と並行していると思われらるるか。しかし（博多港は）将来の経済の原動力であり、市長の説明にもあつたように一大使命を帯びていると思う。（中略）

我々、博多港の発展のためには市長に大きな期待をかけているのであります。市長が英断を發揮するならば、この責任をお任せすることは決してやぶさかでないと思う。日中、日韓貿易の促進のために、その一環として博多港整備に今後とも一層の努力をお願いいたします。（後略）

（中略）

○議長（高丘稔）保守同盟、白木保次郎君。

○四十番（白木保次郎）（前略）港湾費について。市長は就任以来博多港（の整備）を重点施策として努力を続けておられるが、昭和二十七年、第三種漁港として指定を受けたにもかかわらず、その後の施設は誠に不十分ではないか。漁港施設を早急に充実すべきではないか。御所見を承りたい。（中略）

最後に、市長はあらゆる市政面において努力されているが、博多駅の後退移転、博多港の整備強化、板付飛行場の国際空港化、都市計画、町村合併等、相当努力されておられるが、これらの諸問題はすべて大福岡市建設の促進に一つとして切り離して考えられない大なる構想に基づいて検討すべきものであると思う。これらのために大福岡市建設は総合的計画が必要ではないか。計画案策定に当たっては、市当局のみならず、広く学識経験者、財界、政界を網羅して、大福岡総合都市計画審議会のごときものを設けて進むべきものではないかと思う。（後略）

各派代表質問に対する市当局の答弁と上程議案に対する一般質疑は翌三月十六日の本会議で行われた。代表質問に対する小西市長はじめ市当局の答弁概要は次の通り。

昭和三十一年三月十六日市議会定例会

○議長（井上政雄副議長） それではただ今から本日の会議を開きます。昨日の各派代表質問に対する当局の答弁を求めます。

○市長（小西春雄） 昨日の代表質問に対してご返事申し上げます。各代表の御意見とも要するに福岡市政の発展、福岡市の発展を期したいという観念においては、すべてが共通して一致した質問だったと私は受け取ったのであります。いわゆる「わけのぼるふもとの道は多けれど同じ高嶺の月をみるかな」。登っていく道は違いますが、結局は一つの月を見る、高嶺の月を見るという点に統一しておつたと受け取ったのであります。誠にありがたくその点まずお礼を申し上げます。しかし、市長の課題が相当多岐にわたつておるので、いちいちその骨子について御返

事を申し上げることにいたしたい。(後略)

(中略)

○市長(小西春雄) 社会党木原議員の質問にお答え申し上げます。(中略)博多港整備をどう考えるかという問題は、第二助役の専門で十年計画(長期港湾計画)の問題と関連しているので、(第二助役に)一緒にやってみます。(後略)

(中略)

○助役(塩塚重蔵) (前略)それから港湾行政の問題ですが、先ほど市長からも御報告しましたが、現在政府において経済六カ年計画に関連して港湾の整備六カ年計画というものを考えており、福岡市としては博多港を中心に六カ年計画というものをやっております。この内容は、須崎浜一帯、大浜一帯、中央ふ頭については、起債をもって計画的にやっています。大浜地区においては現在の船溜の先を一万二千坪埋立てをして、近海航路を含む旅客船をここに着ける。中央ふ頭においては、あれ(岸壁)を延長して、もう一ばい(一隻)一万トン級の船を着けたい。こういうふうを考えております。さらに将来に備えて港湾の幅が現在八十メートルしかないので、四十メートル拡幅して万全を期したい。こういうふうなことを計画に持っておるのであります。(後略)

(中略)

○市長(小西春雄) (保守同盟の)白木議員の御質問にお答え申し上げます。(中略)

港湾費及び第三種漁港整備に関する所見、この港湾の問題については、御承知のように東浜の一千万円あの船溜の築造、中央ふ頭の一万トン級の船の横づけが可能になるような棧橋の問題、中央ふ頭の道路舗装の問題、あるいは大浜の一万二千坪見当の埋立てによるふ頭建設および西公園下の埋立ての促進、長浜の漁港の突堤(の築造)促進、それぞれ手をつけてできるように努力を払っておるわけであります。中には(起債が)大丈夫確定するものもあります。(後略)

財政難と苦闘しながら博多港の整備拡充を重点施策に掲げて市政を運営してきた小西春雄市長は、昭和三十一年七月三十一日任期半ばで死去した。小西市政の後を受けた奥村茂敏市長も、小西市長と同様に博多港を「本市の盛衰を担う」存在と位置づけ、その港湾施設の整備と機能の拡充に力を注いだ。

博多港整備計画の二年度目となる三十二年度予算案は、奥村市長にとっては就任後初めて編成した年度当初予算でもあった。その提案理由説明で奥村市長は港湾費について次のように述べた。

昭和三十三年三月六日市議会定例会

○議長(井上政雄) ただ今から市議会定例会を開会いたします。(中略)

それでは議案第四十四号から議案第八十九号まで以上四十六件の議案を一括上程付議いたします。この際市長の提案説明を求めます。

○市長（奥村茂敏）（前略）港湾費においては、長い歴史を持ち、本市の盛衰を担う博多港はますます^没没を極め、中央ふ頭の諸施設も一応充足しておりますので、年次計画をもって路面整備をいたすこととし、また東浜船溜築造の完成近きに際して、既定計画に基づく東浜埋立地造成四万二千坪のうち、本年度は約二千三百万円をもって約五千坪の埋立て工事に着手し、西公園下埋立既成地の土地利用を増進するため、道路排水、波よけ等の整備費約三千二百万円並びに長浜岸壁荷役の能率向上を図るため、モービル・クレーン購入費五百七十万円を計上し、また多年懸案でありました今津漁港のしゅんせつ費百六十万円、博多漁港中央突堤修築費一千万円を前年度に引き続き実施することとし、年産漁獲取扱高五十億円、全国第四位に至らんとする漁港の整備に意を注いだ次第であります（後略）

奥村市政初の年度当初予算における港湾費は、整備五カ年計画に基づく埋立地造成や港湾の施設整備の増加で、総額一億三千三百四十八万円余となり、前年度当初（七千五百三万円余）に比べ五千八百四十四万円、約七八％の大幅増となった。

こうした港湾整備の進行に歩調を合わせて、博多港の港勢も順調に推移した。三十二年の同港の入港船舶は約二万三千七百隻、総トン数は約三百十五万トン、貨物取扱量は約二百十五万トンといずれも前年より二〇％近く伸びた。その後も景気拡大と港湾施設の増強に支えられ、博多港の港勢は伸展していった。（表2、6参照）

2 博多港整備五カ年計画を改定

昭和三十二年十二月、政府は国内外の経済情勢の変化を踏まえて新たな長期経済計画を策定した。このなかで政府は道路や港湾、其の他の公共投資について行政投資という枠を設けて、その部門別に計画投資額を掲げて経済成長率を年平均六・五％とする目標を示した。

これを受けて、博多港についても先に策定した三十一年度を初年度とする「整備五カ年計画」は、新長期経済計画に基づいて三十三年度を初年度とする五カ年計画に改定された。本市港湾局の博多港港湾整備事業説明書（昭和三十三年十月）によれば、三十七年までの五カ年間の港湾整備の主な内容は、おおむね次の通りであった。

- 1 外国貿易の進展（定期航路の増設、東南アジア・中国・大陸貿易の伸び）を大幅に考え、施設の増強、水深増（中央ふ頭拡張、一万五千トン級岸壁二バス新設）を図る。
すなわち、外貨貨物の大幅増加の要素のうち、外麦は背後地の製粉、精麦工場（九州の八〇％）の能力を考え、一六万トンとし、肥料は

国の輸出目標、背後地の工場能力を勘案の上一四万トンと推定している。

また、現在久留米ゴム三社をはじめとするゴム・板紙・紡績・機械等、門司、神戸等他港より陸送されている背後地工場の製品、原材料約一〇万トンの将来推定量約二〇万トンと共に、現有貨物外米、原糖等を加え、六七万五千トンと推定(表7参照)、これに対し現有施設は中央ふ頭西岸壁四百米のみで、この能力三〇万トンであるが、現在内貿貨物と混用し、取扱実績は能力をはるかにオーバーしているので、内貿貨物は内貿施設整備により緩和を図り、この地区を本格的な外貿専用ふ頭とし、さきへのべた貨物処理するよう新たに用地を拡張し、また船型の大型化に具え岸壁も一万五千トン級とする。

2 内貿港湾施設の近代化、専門化を図るため、旅客、一般雑貨・石炭・油・漁港・工業港とそれぞれ区分を明確にし、施設の能率化を図る。すなわち、内貿貨物の将来推定量は(表8)のように品目別、出入別にそれぞれ想定し、三十七年二七一万トンと推定したが、この増加量は油・石炭・魚の三品目の外、一般雑貨がある。この一般雑貨の推定は非常に困難であるが、本計画においては市内各駅に発着する九州以東の鉄道貨物を調査し、これの海送転移量と現有貨物の増加を加え将来貨物量とした。

このころみに上述の鉄道貨物は、年間四〇万トンに達している。以上六割増の貨物処理するためには、旧施設の整備のみでは到底不可能であるので、中央ふ頭(新突堤)東岸壁に雑貨用岸壁を新設する。また内貿雑貨専用船溜(長浜、東浜)・石炭ふ頭(東浜)・旅客ふ頭(大浜)・保安港区(西公園下)・漁港施設(博多漁港)等の専用施設を整備する。

3 土地造成事業は、以上の港湾施設整備と併せて考え、積極的な臨海工場、並びに港湾施設用地の造成工場誘致を行ない、港湾施設を内港化せしめ港内の増加を図る。

すなわち、土地造成の必要性は論を俟たないが、本市の消費都市より生産都市への移行を促進させ、都市経済の基盤を深め完全雇用と住民の生活水準の向上を図るためには、緊急の問題である。また当港修築技術上の利点として、防波堤内には広水域を有し水深も五米以内であるので、土地造成が容易であり、適切な計画を樹立して施工すれば、埋立地造成と共に港内浚渫により水深九米以上の泊地がえられる。各埋立地に被覆された水域は完全な近代的港湾が実現できる。このことは台風常襲地帯である九州の港湾において特に重要な要素である。

しかし、この改定五カ年計画も、政府の「国民所得倍増計画」策定に伴う港湾整備緊急措置法の制定を受けて、昭和三十六年度を初年度とする「第一次博多港湾整備五カ年計画」に再び改められることになる。

その後、博多港は第一次博多港湾整備五カ年計画と福岡市が博多港の港湾管理者となって初めて策定した長期総合計画である「博多港湾計画」(昭和三十五年三月十五日運輸大臣承認、目標年次は昭和四十二年)に基づいて、西公園下を保安港区、中央ふ頭および須崎ふ頭を商港区、東浜地区以東を工業港区とする「青写真」の下で港湾の整備・拡張が進んでいった。

市はこれに先立って既定の整備五カ年計画(三十三年度)に基づいて、三十四年ごろから一万五千トン級船舶が接岸可能な

第7章〈表7〉

博多港外貨物取扱推定表

品 目		31年度 実 績	37年度 推 定	42年度 推 定
輸	米 穀 類	トン 28,600	トン 233,000	トン 243,500
	綿 花		11,000	11,700
	木 材 類 及 び 同 製 品		8,000	8,000
	そ の 他 雑 貨	28,000	111,000	113,200
	大 陸 貿 易		30,000	200,000
	計	56,600	393,000	576,400
入	肥 料	42,700	142,000	143,000
	金 属 及 び 同 製 品		11,000	15,600
	木 材 類 及 び 同 製 品	4,200	4,600	5,600
	そ の 他 雑 貨	1,200	104,400	129,400
	大 陸 貿 易		20,000	70,000
	計	48,100	282,000	363,600
合 計		104,700	675,000	940,000

第7章〈表8〉

博多港内貿貨物取扱推定表

品 目		31年度 実 績	37年推定	42年推定
一 般 雜 貨	薬 品	トン 8,222	トン 12,800	トン 17,500
	鉱磁石及び製品	18,611	70,800	89,300
	セメント	35,765	68,900	79,600
	金属及び同製品	45,273	63,600	84,400
	肥料	47,996	47,800	49,700
	木材類	26,093	26,100	29,700
	その他雑貨	296,086	671,100	1,402,000
	計	478,066	961,100	1,402,000
三 品 目	石 炭	879,961	1,089,000	1,065,000
	油 類	215,607	436,900	933,000
	魚 獲 物	133,724	225,000	250,000
	計	1,229,292	1,750,900	2,248,000
合 計		1,707,358	2,712,000	3,650,000

第六節 港湾整備五カ年計画の策定

五八三

博多港湾整備事業説明書(昭和33年10月)―福岡市港湾局

岸壁二バースを含む中央ふ頭の埋立地拡張、一万五千トン級岸壁三バースを含む須崎ふ頭の整備および水深十メートル航路のしゅんせつ、東浜ふ頭（荷揚げ場）の整備など、博多港の港湾施設の整備・拡充に順次着手した。その後、既定計画に基づくこうした港湾施設の整備に加え、再改定された整備五カ年計画（昭和三十六年度）、港の将来像を示した長期計画である「港湾計画」に沿って、博多港の現在の都心部ふ頭地区の骨格が形成されていくことになる。

戦後の博多港最初の整備五カ年計画初年度（昭和三十一年度）の途中から福岡市政を引き継いだ奥村茂敏市長は一期四年で市長を退任した。この間、博多港整備計画は、国内外の経済情勢変化に伴う国の経済政策（長期経済計画）の改定によって、その都度改定されてきたが「博多港の港勢伸展は市勢発展の原動力」として港湾予算を伸ばし続けてきた。その任期最後の予算編成となった奥村市長の昭和三十五年度予算案提案理由説明に、港湾施設の整備・拡張が軌道に乗り、近代的な国際貿易港づくりが本格化しはじめた当時の博多港の姿が映し出されている。

昭和三十五年三月四日市議会定例会

○市長（奥村茂敏）（前略）新博多駅の建設と並んで、海の玄関博多港の開港は、市勢発展の原動力としてここ二十数年来、歴代の市長、市議会が心魂を傾け、全国にも数少ない市営の港として育成に努めてまいったもので、博多港の港勢伸展は福岡市民の悲願とも申すべきものがあります。ここ数年来ようやくにして時代の脚光を浴びるに至り、東南アジア、豪州、沖縄への定期航路の開港をはじめ、内外貿易港として著しく世人の注視を受けるに至ったのであります。港勢も逐年向上し、外国貿易船を例に取れば昭和三十三年の入港実績百一隻に比べ、昭和三十四年は百二十八隻と伸び、取扱貨物量も十五万七千トンから二十一万五千トンと増加して、現有港湾施設をもっては、すでに狹隘を感じる場合が再々生ずるに至ったのであります。

一方、政府においても博多港の将来性に着目し、博多港の長期総合計画の策定を考慮して、昨年末政府の諮問機関である（中央）港湾審議会において、「博多港港湾計画」の決定をみたことは、今後における博多港躍進の構図を宣言したものでありまして、本年度は既定計画に基づく港湾整備を促進するとともに、民間資本を導入してこの総合計画の速やかな実施を試みんとするものであります。すなわち既定計画に基づくものとしては、まず中央ふ頭の拡張計画であります。西側に水深十メートル岸壁を三百六十メートル延長し、一万五千トン級の大型船舶二隻の同時接岸を可能にし、東側は水深七・五メートル岸壁を四百七十メートル延長して、六千トン級船舶四バースを建設せんとするもので、昭和三十四年度から総工費十四億三千五百万円、五カ年計画で着手しておりますが、本年度は国の直轄工事として一億五百万円を投ずることになっております。

次に大浜旅客ふ頭は、昭和三十四年度をもって埋立工事が終了したので、本年度は引き続き陸上施設の整備を図ることにし、旅客上屋一棟の建設、道路の整備等に三千三百万円を計上いたしております。また継続事業である東浜石炭ふ頭については、本年度も千八百万円を投じて岸壁築造を行ってまいることにしております。

臨海地帯の埋立て造成については、東浜地先の埋立てに一億六千五百万円を投じて、本年度をもって埋立て完成の予定であり、須崎浜地先の埋め立て本年度八千万円を計上して、引き続き工事を進めることにいたしております。その他長浜地区に上屋一棟とモービル・クレーン一基を増設するほか、特別失対事業をもって臨港道路と下水道の整備を図ることにいたしました。

以上が、既定計画に基づく本年度事業であります。このほか民間資本の導入によって、博多港の飛躍的整備を図るため、減債基金積立金より五千五百万円を出資して博多港開発会社を設立し、まず博多湾の埋立てによる臨海工業地帯の造成を行わんとするものであります。(後略)

奥村茂敏市長が、この提案説明で述べている博多港の主力ふ頭である中央ふ頭の本格的な拡張工事は、前年の昭和三十四年五月三日に同ふ頭市営上屋で起工式が行われた。折しも、その日は博多港開港六十周年の記念式典が長浜港町の中央卸売市場内の青果市場で行われ、街は「どんたく」と「港まつり」でにぎわっていた。

こうして着工された中央ふ頭の拡張工事は三十七年に完成する。これにより同ふ頭は一万五千トン級の大型船舶が同時に二隻接岸可能となり、博多港は月平均五、六隻の外国の大型船が船体を横づけする国際色豊かな港へと変身していくことになる。

3 博多港開発会社の設立を提案

国際貿易港を目指して着々と整備・拡張が進む博多港も、昭和三十年代半ばからの我が国の高度成長期に入ってから、急速な海運界の進展に対応するためには、さらに大きな先行投資を必要としていた。そこで福岡市は国や管理者だけでその財源を確保するのではなく、広く民間資本を導入して港湾用地の埋立て造成や岸壁・ふ頭の拡張などの大規模事業を推進する方式を採用することになった。

民間資本導入方式による港湾の開発整備のための市の出資会社設立については、前述の昭和三十五年三月四日の本市定例市議会における奥村茂敏市長の港湾費に関する提案理由説明のなかでも触れているが、市は同定例市議会に博多港の開発整備推進のための市策会社「博多港開発株式会社」(仮称)設立の出資金積み立てに同意を求め、次のような議案を提出した。

昭和三十五年議案第五十三号

減債基金の繰入れについて

右の議案を提出する。

昭和三十五年三月三日

理由

本件は、昭和三十五年度投資的諸経費の財源及び港湾埋立促進を目的とする博多港開発株式会社（仮称）設立に伴う市の出資金に充当するため、減債基金を一般会計及び特別会計港湾整備事業費に繰り入れる必要があるため、福岡市減債基金条例第四条第一項の規定により議会の議決を求めるものである。

減債基金の繰入れについて

減債基金を次のように一般会計及び特別会計に繰り入れる。

一 一般会計

1 繰入れ金額

一億円

2 繰入れ目的

昭和三十五年度における投資的諸経費の財源に充当するため

3 繰入れ時期

昭和三十五年

4 利率

無利息

5 繰戻し方法及び

繰戻し期間を五カ年とし、昭和三十六年度から昭和四十年

財源

まで毎年度二千万円を一般歳入から繰り戻す。

二 特別会計港湾整備事業費

1 繰入れ金額

五千五百万円

2 繰入れ目的

博多港開発株式会社（仮称）設立に伴う福岡市の出資金に充当するため

3 繰入れ時期

昭和三十五年

4 利率

年六分五厘

5 繰戻し方法及び

繰戻し期間を五カ年とし、昭和三十六年度から昭和四十年

財源

まで毎年度一千百万円を特別会計収益から繰り戻す。

福岡市長 奥村茂敏

この議案は採決によって賛成多数で可決、減債基金の一般会計と特別会計港湾整備事業費への繰り入れ自体は承認された。しかし、民間資本を導入する市策会社を設立することについては、市議会が港湾行政を所管する産業港湾委員会は積極的に支持したが、議会内には民間資本導入による開発方式には疑問があるなどとして反対する意見もあった。このため、奥村茂敏市長が積極的に進めた市策会社による民間資本導入方式の港湾開発の適否についての結論は、奥村市長の任期中には出ず、同市長の後を受けて三十五年九月に福岡市長に就任した阿部源蔵市長の代に先送りされた。

博多港開発株式会社(仮称)への出資金積み立て議案をめぐる三十五年三月の定例市議会における主な意見は、要旨次のようなものであった。

昭和三十五年三月三十日市議会定例会

○二十番(古川初雄) (前略) 議案第五十三号「減債基金の繰入れについて」であるが、その特別会計港湾整備事業費に繰り入れられる目的が、博多港開発株式会社という未だ現実には存在しない会社に対する出資金に充てるもので、これについてこのような予算を計上することは理論的にも大いに疑義がある。さらに市が株式会社に出資するときは当然財政運営の方法としても基本財産として設定する手続きをとるべきであり、出資についての当局の手続き上の方法に不備な点があると史料される。本委員会(総務文教委員会)として当局にこの点を強く要望したところ、当局においては委員会の審議を尊重し、直ちに手続き上の不備を是正されたので、これの精神を了とした次第である。

(中略)

○三十二番(横竹正助) 博多港開発事業出資金積立金として五千五百万円が計上されているが、本委員会(産業港湾委員会)においては、遅々として進まぬ博多港の埋立てを促進するため、民間資本を導入してでも早急にこれが実現を図るよう、かねがね強調してきたところであり、これが実現することについて了承した。近く設立される会社をいかにして公共的に運営していくかについて論議が集中し、委員各位から積極的な意見の開陳がなされたが、結局次の三点を強く当局に要望することになった。

第一に、将来本市が五五%の株式を保有した暁には、是非とも株主総会の権限を強化すること。そのためには定款に法定記載事項以外の会社の公共性を堅持するために必要な事項をも記載しておくこと。

第二に、市の会社創立計画によれば、会社の公共性を打ち出すため発起人會を作る前に、設立準備委員会を設置し、資本金額、株式の配当、定款、事業目論見書等の基本的な研究がなされるが、その際はぜひ議会の意思が反映できるよう留意されたい。

第三に、応募株主については、会社の事業目的及び公共性のある会社に協力し得るか否かを十分検討の上、これが選定に当たられたい。

(中略)

○三十九番(藤岡祥三) 第三委員長(産業港湾委員長)から、いわゆる開発事業に出資するための積立金五千五百万円についての報告がなさ

れたが、その報告の中で次のような要望事項が出された。会社を作ることに賛成で、その場合に会社の株をどうするかどうかというのには議会の意思が反映できるようにという要望が出た。ところが、いま私たちが審議している案件は、開発事業に出資するためにということではなかったのか。最初は開発会社設立に伴う福岡市の出資金というふうになっていたが、博多港開発株式会社は定款もなければ影も形もないのに出資するのはおかしいじゃないか、こういう議決はできないじゃないかということ、この問題の案件が博多港開発事業出資金積み立てというふうに変わったと思う。だから、言うならば（港湾用地の）埋立てを（民間の）会社でしたらいいか悪いかという、そういう論議以前の問題として我々はこの問題を論議する。開発事業出資金というならば、財団法人としてやったらいいという意見もあるが、今後当局がどのように提案してくるかということによって、それは初めて審議の対象になるのであって、産業港湾委員長が報告の中で会社（の設立）を認め、しかも会社はこうだ（とまで言っている）。これは提案されている積立金の趣旨からいっても委員長報告はおかしいのではないか。その点は取り消されるべきではないか。

（中略）

○三十二番（横竹正助） 産業港湾委員会においてこの開発会社を設立するとは言っていない。ただ積立金をすることに了承したわけである。いろいろ設立に当たったてのことを申し上げたのは、将来会社を作られる場合には、こうしてほしいという警告と注意を与えたにすぎない。

（中略）

○二十三番（渡辺茂） 第三委員長（産業港湾委員長）にお尋ねしたい。藤岡（祥三）議員の質問にもありましたが、提案の理由が改正されて博多港の開発事業出資積み立てという形になって、全然海のものとも山のものとも分らない法人だということになっておるのに、五五％、五千五百万円という出資積み立てというのはどういう観点から出てきたのか。

○三十二番（横竹正助） 博多港開発事業出資金積立金ということであり、私どもの委員会としては本市の港湾事業が遅々として進まないもので、博多港の造成あるいは埋立ての促進というものを非常に囑望していたので、この積立金（の提案）を了承したのであります。その後これが将来設立されるであろうということ念頭に置いて、いろいろなことを当局に警告を与えたのであって、五五％と申し上げたのは私の誤りであり訂正します。

開発会社の設立をめぐるこうした市議会の議論は、三十五年九月に奥村市政から阿部市政に代わっても継続された。具体的には、設立する法人を株式会社にするか財団法人にするかなどの議論が展開され、最終的には株式会社として設立する市の方針が定まった。

これを受けて市は会社設立手続きの準備に入ったが、埋立海域や防波堤築造海域の工事をめぐり、新たな漁業権補償問題が生じ、開発会社の設立手続きも一時中断を余儀なくされた。漁業補償などをめぐる漁業組合と福岡市の交渉は、関係者間の協議や

市議会のあっせん等によって妥結し、三十六年三月、市と漁業組合との間で基本協定書が調印された。

こうした経緯を経て、博多港開発株式会社（初代社長、奥村茂敏前市長）は昭和三十六年十月十二日、市が五五%出資の港湾開発会社として設立されることになる。

第八章 博多駅の移転改良

第一節 駅の移転改良計画

博多駅の移転改良計画の歴史は、戦前にさかのぼる。

明治二十二年十二月の九州鉄道開業以来、博多駅は交通の一大拠点であるとともに西日本の表玄関として、その機能を果たしてきた。明治四十二年三月に建て直された二代目の駅舎は、青銅の屋根と赤れんがに包まれた純洋風の建造物で、その規模と立体的建築美は当時の福岡市民の誇りでもあった。

しかしながら、その後の本市の市勢伸展に伴い駅の乗降客や貨物が増大し、明治期に建てられた駅舎は狭隘化^{きょうあひ}してきた。同時に市街地に沿って走る鉄道の線路と駅によって、市の東南部が博多部の中心部から分断され、福岡市の均衡ある発展を阻害しているとして、大正年代には早くも博多駅の移転を求める動きが起きていた。

1 昭和十五年に移転計画案

―市会と市長の陳情実る

福岡市史第六卷昭和編後編(二)(昭和四十六年刊行)の第五章第一節「博多駅の移転と開業」の項によると、大正六年、当時の井手佐三郎福岡市長が博多商人の代表である太田清蔵氏らとともに鉄道省門司鉄道管理局長に博多駅の移転拡張を陳情したが、門鉄局長の返事は「その全費用を市が負担するならばやってもよい」というすこぶる気のないもので、移転拡張の話は「自然立ち消えの状態になった」とある。

しかし、本市の市勢はその後も伸展を続け、鉄道利用が急増して昭和十年代には既存の駅舎および駅施設では、旅客や貨物の処理に支障を来すこともしばしばであった。このため市民の間に博多駅の移転拡張を求める声が広がり、市会は昭和十四年五月、博多駅拡張委員会を設置し、王丸代吉委員長らが市の都市計画課長とともに門鉄局長に駅の拡張改良を陳情した。

こうした空気を受けて、当時の畑山四男美市長は昭和十四年六月、鉄道大臣宛てに博多駅の拡張改良を求める陳情書を提出し

た。福岡市史第六巻に記された畑山市長による陳情書は次の通りである。

博多駅の改良に関する件

多彩の歴史、明媚の風光、温暖の氣候に恵まれたる我が福岡市は、周囲に殷盛な産業地帯を控え、加うるに陸海空の地の利を占め、政治、経済、教育、産業、交通あらゆる文化の中心を形成し、名実ともに西日本における一大雄都たるの資質を備ふるに至れり。而も支那事変を契機とする興亜の氣運は、大陸との交渉をして益々頻繁ならしめ、一衣帯水を隔てる本市は、一躍大陸発展の重要基地として重きをなすに至れり。特に、近郊雁の巢に開設されたる国際飛行場と、近く完成を見んとする博多築港とは、愈々本市の将来に大なる光明を与え、東亜国際ラインに於ける空海の要衝として、確固不動の地歩を占めしむるに至れり。本市の将来真に洋々たるものありというべし。

翻つて陸上交通を觀るに、曩に国道二号線市の南北に接続して、産業福岡の態様漸く整い、今又本市都市計画事業として、築港より博多駅に通ずる広濶なる街路の完成も目睫の間であり、駅前正面に一新せられんとするとき、独り鉄道による表玄関博多駅は旧態依然、すでに氾濫する貨客の整理に困惑しており、殊に駅前広場に於ける混雑による危険は、一日も放置を許さざる実情にして、膨張発展の一路を邁進する大福岡市の玄関として、真に遺憾にたえざるものあり、今や世紀の大事業とも言うべき関門隧道開通を目前に控え、博多駅の使命一躍その重きを加えんとするに当たり、之を現狀に放置する能はざるは明瞭にして、之が更生拡張を企図するは、嘗に一地方市長の熱望たるに止まらず、延いては新東亜の交通運輸政策上、一日も忽忽に附すべからざる喫緊事たるを疑はず、當時に於いても、夙に之が画策上着眼せらるること察するに難からずと雖も、此所に本市年来の懸案を纏め、駅の後退移転による敷地、広場の大拡張を図り、多額の事業費を捻出して、別紙計画概要（省略）の通り、博多駅改良に協力せんとす。時局下経費多端、諸物資節減の際誠に恐懼にたへざるも、冀くは市長の熱意の存する所を御賢察下され、又東亜の大勢のおもむく所、本市の担うべき使命の愈々重きを御達観せられ、格別の御詮議を以つて、願意御採択あらんことを懇願する次第なり。

右謹んで及陳情候也

昭和十四年六月十六日

福岡市長 畑山 四男 美

鉄道大臣 前田 米藏 殿

博多駅の移転拡張を求める福岡市の切々たる思いをつづつた畑山市長の陳情書に対し、鉄道省は翌昭和十五年十一月十二日付で、畑山市長宛てに鈴木清秀鉄道次官名の「博多駅改良に関する件」と題する次のような文書を送付し、この中で同省としての博多駅移転改良計画案を提示した。

建第一七七号

昭和十五年十一月十二日

鉄道次官 鈴木清秀

福岡市長 畑山四男美殿

博多駅改良に関する件

客年六月十六日、標記の件に関する貴市計画案（博多駅改良計画概要）をもって陳情有之候処、右は急速実施困難の事情も有之、此の点御希望に兼添候も、当省に於ても博多駅改良に就いては相当考慮の結果、貴市附近における一切の改良計画を包含することと相成候次第も有之、而して当省の博多駅改良実施時期は未定に候も、之が実施に当りては、左記により処理致度意嚮有之候に就いては、右に對し何分の意見承知致度、此の段得貴意候

記

- 一、設計は大体別紙図面（省略）の通りとす。
- 二、所要新用地は貴市に於て買取整理の上、当建造物移転後の不用地と交換することとす。但し、詳細については実施の際協議するものとす。
- 三、新博多駅は盛土式高架の純旅客駅とす。
- 四、立体交差となる道路の架道橋架設費は、貴市において負担するものとす。

鉄道省から示された計画では、①新駅用地は市で取得し移転後の不用地と交換する、②新駅は盛土式高架の純旅客駅とする、③新駅建設に伴い立体交差となる道路等の架設費は市が負担する―ことが根幹となつていた。それでも鉄道省の計画案提示によつて、博多駅の移転改良はようやく具体化への一歩を踏み出すことになった。

2 戦局激化で計画実施は無期延期

鉄道省が博多駅の移転改良計画を具体化する方針を福岡市に伝えたのを受けて、市は昭和十八年六月、新駅舎や線路敷地など鉄道用地の確保および駅周辺整備のための土地区画整理施行を内申した。これに對して内務大臣から都市計画決定の通知があつたので、市は同年八月、博多駅周辺地域の土地区画整理事業の施行主体となるよう受命申請をしていた。

つまり、博多駅の移転を前提とした区画整理事業施行のための手続きを終え、昭和十八年八月以降は国の正式認可が出ればい

つでも事業に着手できる状態にあった。

しかし、太平洋戦争の戦火はその後さらに拡大・激化し、本土の多くの都市が米軍の空襲を受けるまでに戦局が悪化、博多駅移転及びそれに伴う区画整理事業は事実上無期延期となり、そのまま終戦を迎えた。

3 移転改良を求める意見書可決

— 二十四年七月市議会

戦後、市民が生きていくための食糧・住宅の確保と道路や学校、上水道などの戦災復旧を市政の最優先課題としてきた市議会で、博多駅の移転改良問題が取り上げられるようになったのは、応急的な戦災復旧が一段落し、民生が安定しはじめた昭和二十四年ごろからであった。

終戦から三年半、二十四年二月二十一日の臨時市議会本会議で、博多駅移転改良問題について概要次のような質疑応答が行われ、移転促進を求める動議が戦後初めて可決された。

昭和二十四年二月二十一日市議会臨時会

○十八番(友杉次三郎) 都市計画課長か、または助役さん市長さんでもよろしいが、博多駅後退移転のことはいつごろになるかというような、これを研究されて、予定されているならばお伺いしたい。

○企画課長(寛一郎) 駅の計画は、今の博多駅の後退移転のように思われますが、これは昨年より二十五年計画をもって運輸省(鉄道省は昭和十八年十一月に運輸通信省となり、同二十年五月から運輸省となる)において計画されております。貨物積み出しの長浜の方は二十三年度から(用地)買収にかかると言っておりましたが、国の都合で一向に買収される気配も見えません。二十五年計画であるというお示しであっても、これ以上に延期されるものではないかと思われまます。事実今のところでは、駅の実測にかかって測量の方は着々進んでおるように考えております。

○十八番(友杉次三郎) そう致しますと、二十五年ですか……。この促進について動議を出したいと思えます。

実は博多駅の移転拡張は十数年来の懸案で、市会で思い立ったのが昭和十年で、昭和十四年六月十六日、時の畑山(四男美)市長から鉄道大臣に陳情書を出した。それが具体化して昭和十五年十一月十二日に鉄道省次官の博多駅改修・移転という確約になった。それによって着々と方針を進めて南博多土地区画(整理)が立案され、すでに事業計画ができておつたが、不幸にして戦争にぶつかって無期延期という形になったのであります。

最近巷間伝えられるところによると、博多駅とか鳥栖管理部とか門司鉄道局その他地方においては、これはいつのことやら分からないということを言っておるが、東京の運輸省方面では来年から実施するのだということも言っているようであります。どっちが本当か分からないが、私どもの考えは、地方では小計画であり東京では国家的見地から急速に進んでおるのではないかと思つてゐる。これがどちらかに決まらないと福岡市は非常に難儀する。現在において市役所の問題でも、今日通過した観光案内所約八十万円、もし博多駅後退が促進されると現在計画の土地に造つてもすぐに移らねばならない。それからまた十一月の市議会で岩田（重蔵）議員から上程された御笠橋架橋も、博多駅が移転すると真にそれはいかかという問題が起こるし、白木（保次郎）議員から提出された御笠橋架橋でも、これが移転すると事情が異なつてくる。こうした問題が山積している。どちらかに決まらぬと福岡市も非常に財政上損害が出る。また東部の発展上支障を来す。区画整理も目前に迫りながら、まだ何とも手が付けられず、他はますます発展しながら、あの辺はペンペン草が生えておる。また区画整理組合と福岡市の関係で、家一軒建てられない。なぜ建てられないかといえば、博多駅が移転するから建てるにも建てられない。このことは非常に福岡市の発展を阻害している。

この際、博多駅が移転することは大いに望ましいが、何年から移転するか、あるいはどうなつてゐるか、はっきり知ると同時にこれを促進して、来年からでもしかかかっていただくようにやるのが、福岡市のために非常によくはないかと思う。こういう動議を私は提出します。福岡市から本省に呼びかけ、この博多駅後退を促進せしむる運動をするということを、委員（会）でも作つてやるということを実行していただきたい。これを動議として提出いたします。

○三十四番（下郡藤雄）　ただ今の十八番友杉議員の博多駅後退に関する動議に對しまして私はもう手を挙げて賛成する者であります。

○三十一番（渡辺進）　十八番議員の動議に賛成いたします。

○議長（高丘稔）　ただ今十八番議員の動議に對しまして正規の賛成者がありましたので、動議は成立いたしました。動議の通り決定して差し支えありませんか。

（異議なしと呼ぶ者あり）

全員異議がないようでありますから、動議を決定いたします。

そして昭和二十四年七月十八日の臨時市議会本会議で、市議会に設置された博多駅拡張委員会の宮田隆好議員ほか十四議員から、博多駅の移転拡張等を運輸省など関係省庁に要望する意見書提出を求める建議案「博多驛拡張並びに施設改良に関する件」が提出され、同日、満場一致で可決された。建議案および宮田議員の提案理由説明は次の通りであった。

昭和二十四年建議案第五號

博多驛拡張並びに施設改良に関する件

博多驛拡張並びに施設改良に關し別紙意見書を關係官廳に提出したい。

右地方自治法第九十九條第二項及び本市議會々議規則第十五條により建議案を提出する。

昭和二十四年七月十八日

宮 渡 小 播 西 深 田 新 益 德 安 友 御 岩 木
田 邊 野 磨 川 沢 中 宮 田 益 永 增 杉 田 田 林
隆 進 榮 記 助 充 吉 郎 明 郎 雄 郎 武 次 重 文
好 進 榮 記 助 充 吉 郎 明 郎 雄 郎 武 次 重 文

福岡市議會議長 高 丘 稔 殿

意見書

福岡市は本土・九州の連絡要衝として、又西日本における政治、經濟、文化の中枢地として夙に知られてきたところであり、更に本年六月、博多港の開港安全宣言と共に國際貿易港としての発足を見るに至り、文字通り海陸両面の交通の一大據点となり益々その重要性を加えてきたのであります。

翻って本市の陸の玄関たる博多驛を見るに、立地の不適當とその狹隘のため既に昭和七年より論議の的となり同十四年には鉄道大臣宛陳情書を提出、更に驛移轉地域の土地区劃整理事業申請も十八年六月三日第四三八號内務省告示をもって認可を得たのでありますが、その後國土局長より時局による中止方示達をうけ、計画の実施化を目前にして中断してしたのであります。

然るに終戦後交通輸送量の激増は日と共に當驛の狹隘を痛感せしめ、日に六万を吞吐する驛構内外の混乱は想像に餘るものがあります。この混乱は博多港開港と共に一段と拍車をかけられ、更に臨海地域への工場誘致計画の実現と共にその極に達するものと豫測されるのであります。又國際貿易港たる博多港の機能もこれに相呼應する博多驛の完備と相俟って始めて發揮し得られるものであることを併せ考へるとき當驛の移轉改築は寔に焦眉の急と言うも過言ではないのであります。現下の諸状勢より本計画の急速なる実現は困難とも思われますが、現在鉄道敷地により發展を阻害されている本市南部地域のため現在驛南裏出入口の設備及び本驛表玄関の改装並に驛広場など、暫定的施設改良を切に要望する次第であります。

猶、終戦以来交渉繼續中の長浜貨物驛の用地買収実現方に関し、格段の御配慮を相賜りたく、本市議會滿場一致の議決をもって地方自治法第十九條により本書を提出する次第であります。

昭和二十四年七月十八日市議會臨時會

○議長（永江隆三副議長）（前略）提出者より提案理由を承ることにいたしました。

○三十六番（宮田隆好）ただ今提出いたしました博多駅拡張に関する建議案につき、拡張委員会を代表いたしまして簡単に説明を申し上げます。過日この拡張委員会が成立いたしましたして、私どもは鳥栖の運輸部、門司の旅客課、下関の施設部に参りまして、親しく陳情いたしました。当時、門司・下関は、博多駅が狹隘であつて非常に旅客の不便を感じておることはよく分かる、しかし現在の經濟状態としては、ここ当分は何とも手の付けようがないのではないかと、こういう意見でございます。さらに下関の施設部に参りまして、親しく意見を求めましたところ、九原則の關係で移轉拡張は到底難しい、しかし博多駅の裏駅を作ること、あるいはその他の改良はある程度見込みがある、故に一応書類によつて願つたらどうか、その書類は移轉拡張ということを主体にして出し、その中に裏駅を作るということを織り込んだらどうかという御親切なお話でございます。なお長浜の引込線は、地元がもう少し熱意が足らんのではないかと、こういう意見を漏らしておられたようでございます。そのために本建議案を提出したような次第でございます。簡単でございますが、御報告申し上げます。

○議長（永江隆三副議長）本件について異議はありませんか。

〔異議なし〕の声起こる。

御意見がないようですから採決いたします。建議案第五号は原案通り可決することに御異議はありませんか。全員御異議がないようですから本建議案は原案通り可決いたします。

同年十二月二十四日の定例市議會本會議においても、博多駅拡張委員会の議員十五人が議案提出者となつて同様趣旨の意見書提出を求める新たな建議案が上程され、同日可決された。

建議案提出者として、七月に続いて提案理由説明に立った宮田隆好議員は、この中で現下の経済情勢や国の財政事情を考慮して、現駅の移転拡張の早期実現が不可能ならば現駅南側に「裏駅」を建設することで、駅構内の混雑と地域分断の早急な解消を図るよう強く求めている。十二月定例市議会における宮田議員の提案説明と意見書の要旨（新たな要請部分）は次の通り。

昭和二十四年十二月二十四日市議会定例会

○三十六番（宮田隆好） 博多駅拡張委員会を代表いたしましたして、一言御説明申し上げます。この点に關しましては門司及び下関の關係方面を再三訪問いたしましたところ、關係各方面は地元より、より以上の關心をもっております。いわゆる博多駅を後退して大きい駅を造る、この問題は随分頭の中に入れておられるというような状態であります。

しかるに、いかんせん我が国現在の財政状態、このほかにドッジラインにのつとつて、ここ当分はいかんともし難い状況でございます。しからば現在の博多駅のあの混雑はどうするか。弥縫策びほうさくといたしましても一応裏駅を造る必要がある。こういう考えの下に裏駅の建設のことについても相談いたしましたところ、すでに市の算（一郎〓企画課長）課長の下には裏駅の設計図面まで送ってきておられるというような状態でございます。先般、門司、下関に参りまして、このことを申し述べますと、結局費用として跨線橋及び仮駅舎の予算が四百万円だ、この四百万円の負担を市が全額すべきであるか、あるいは半額負担すべきであるかという問題に達着たつちやくしているような状態であります。少なくとも現在の状態では半額は負担しなくてはならぬのではないかと考えております。つきましては、一応皆さま方の御同情ある御賛成を得て、再びこの問題に向かつて邁進まいしんしたいと存ずる次第でございます。以上簡単ではございますが、御説明申し上げます。（拍手）

意見書

（前略）

又、翻つて、當驛南部地区は、駅構内のため市中心部より遮断され、その繁栄を阻害されておるのであります。立地の悪條件についても多年論議の的とされて来ているのであります。

本市議會は去る八月、當驛の移転拡張につき陳情書を以て、特に御配慮方を懇請した次第であります。もし假りに現下の経済情勢により、これが不可能であれば、この南部地区の発展のためにも、是非とも南側裏駅の開設方特に御配慮相賜りたく、再度、本市議會満場一致の議決を以て、地方自治法第九十九条により本書を提出する次第であります。

市議會はこの年を機に昭和二十五年以降、運輸省（戦前の鉄道省）をはじめ關係省庁や出先機関に対し、戦前からの本市の悲願である博多駅の移転改良計画実現を要請する陳情活動を一層強めていくことになる。

昭和十四年の市会と市当局の陳情から十年。これが実って鉄道省が翌十五年十一月に基本計画案を示したものの、戦争で立ち消え状態になっていた博多駅の移転改良計画は、戦後、市議会が先頭に立って市当局、経済界とともに事業の早期着手と実現を旨指して再び動き出したのである。

第二節 駅移転位置の決定

福岡市が求める博多駅の移転改良は、戦後の財政の厳しさもあって鉄道当局も難色を示し続けた。それでも、市街地のほぼ中心部にある博多駅の構内および駅周辺の混雑は、交通面だけでなく衛生、治安面でも問題が出てきたため、鉄道当局も博多駅の拡張改良のため駅南側に裏駅（南出口）を建設する代案など改善策の検討を始めた。

1 駅移転をめぐる質疑活発に

こうした状況の中で本市議会が博多駅の混雑解消に向けた次善の策として、昭和二十四年十二月の市議会本会議でこの「裏駅」建設を要請する意見書を可決したことは、本章第一節「駅の移転改良計画」で既に述べた。それでも運輸省および国鉄当局は財政悪化などを理由に、博多駅改良の実施について明確な回答を避け続けた。いつまでも実施時期のめどが付かないため、市議会では二十六年四月の改選後の議会で、博多駅の移転改良問題をめぐる質疑が頻繁に交わされるようになった。

二十六年四月の統一地方選挙では市長選も行われ、三好弥六市長が勇退し、経済界出身の小西春雄氏が新たに福岡市長に就いた。その小西市長が年度予算案を提出して小西市政に対する初の論戦の場となった同年七月の臨時市議会では、早くも代表質問の段階で博多駅移転改良問題に関する質問が出て、小西新市長の博多駅問題に対する所信の表明が求められた。

昭和二十六年七月十三日市議会臨時会

○十九番（小野栄）（前略）次に都市計画遂行については、当局は社会公共の均衡的福祉増進の根本方針に基づいて独善的でなく、地方民の声を十分に参酌する態度と雅量が必要であり、ことに市街地の区画整理や大都市建設の基本的構想樹立等に際しては特にそれが必要である。博多駅の後退拡張とそれに関連する鐘紡工場移転問題と、博多都心部の復興すなわち都市計画道路や橋りょう、すべて博多駅の後退を中心と

して計画されたものである。すでに戦前から実現をめざしているが停顿したままである。去る昭和二十四年七月十八日本会議における建議案第五号をもって、各中央官庁に意見書を送ったのも、これ（博多駅の後退移転）が実現を期すことが博多の躍進を裏付けるものであるからである。幸い、市長においても助成金等を出してこれが促進を期待しているように見受けられるが、特に強力な施策をもってこれが実現に邁進（まいしん）するよう要望する。（後略）

（中略）

○市長（小西春雄）（前略）それから大都市建設に対する抱負と所見はいかに、というお話だったように思いますが、港の方は港として、陸上の関係がどうかという質問にたいしてお答えします。先だって上京した際に、博多駅の問題、後退という問題について運輸省当局と話し合いました。その時の話では、あれ（博多駅）を引っ込めるには約十億円の金がかかるということでした。実は、私がこの前に聞いた折には二十億円かかるというふう聞いておりましたのに、この間行った（時の）当事者は十億という数字を言ったのであります。本年は小倉駅の拡張に力を入れることにしている、宮崎に行っている豊州線（日豊線）が最近非常に貨物や乗客が増えており、小倉駅がいかにも狭隘（きょうあい）でも処理がつかない、だから今年度は小倉駅の改築に重点を置いてやっているのだ。こういう話だったから、それでは博多駅も同時に着手だけはやってくれと相談したが、本年はまだその運びに何としてもいかない、だからもうちょっと待ってもらわなくちゃ困るという話だった。それから吉塚駅に対しては、貨物の問題について四千、五千万円程度のことを考えて、それはぜひやりたい、必ずやるつもりだ、こういうことを言っております。（後略）

博多駅の移転改良が早期に実現しなければ、駅の混雑解消ができないだけでなく、博多部の土地区画整理および市東南部の発展が阻害されるとの観点からの質疑は、その後一般質問に入っても続いた。同年七月十六日の本会議一般質問での質疑応答は、概略次の通りであった。

昭和二十六年七月十六日市議会臨時会

○二番（平野清） 博多駅の後退問題は先日、市長がちょっと説明されたが、博多築港と同様に、博多駅を会社組織にしてやることはできないか。先般東京に行ったときに運輸省でも、この問題はどうしても先にならないと金が出ないということを言っていたが、東京池袋の省線の駅とかに行くと、これが一大コンクリートの建物になっておる。ああいうような様式からすると、現在の博多駅が乗客の乗降数に比べて非常に狭い小さいということは衆目の認めるところである。

この問題について当面関係のある堅粕あるいは住吉、御供所地区では、この駅がいかに後退するかということに非常な関心を持っておる。将来の計画について、いま市長はどういう考えを持っておられるか御説明を願いたい。（後略）

○助役（三原久） 博多駅の後退問題ですが、はっきりしないという関係から東部区画整理地内の方々に多大の御迷惑をかけていることは、市当局もお気の毒に存じております。何分、鉄道が独立採算制になった関係から、どうも意に任せず工事が進捗しないということと、占領下にある今日、新たな施設よりも貨車が足らんではないか、貨車の増設に全力を尽くせという占領軍方面からの指図等で、甚だ新たな事業の着手が遅れるということ、我々としては非常に遺憾に存じております。

博多駅の後退も平面で後退すれば、少なくとも七億円程度要る。また一方には、運輸省関係では、せっかく駅を後退するならば電化問題ははっきり決めなければならぬ不可分の問題である、それで高架でいけ（という意見もある）。こうなると十二、十三億円の金を要するという問題があつて、駅庁舎そのものにはまだはつきりした意見を鉄道当局は示していない。けれども全国の新駅庁舎がきつつある状況を見ると、福岡市にも何分の沙汰がありはせぬか。御質問にありました東京の池袋駅は大倉土木から聞きますと、二億五千万円で一つの株式会社を作つて、下は駅のたまり場等にして、上はデパートにするというようであります。あるいは（博多駅についても）駅の庁舎を市が考えてくれということが出るかもしれぬと思われます。その点は鉄道当局からまだ正式に示してきておりません。ただ線路を早くしてくれということで、小西市長が立花施設課長に会つたときも、まず小倉の日豊線が困つておる、昨年からそうなつた、それが済んだならば必ず福岡に手を出そうということ、立花課長が言つたという土産話は聞いております。もうしばらく本省の空気を見て、なるべく早くこれを実行したいと考えておることを御承知願います。

（中略）

○二十五番（友杉次三郎）（前略）次に復興計画のことですが、復興事業は博多駅に関連しております。小野（栄）議員からも平野（清）議員からも言われましたが、あの博多駅をいかにすべきかということは十数年来の懸案であるが、現在の時勢ではちよつとあれは都合が悪い。そのことは十分了承しているが、あの博多駅前の混雑は日本一である。駅前汚いこと、これも日本一である。あらゆる観光者が博多に着いて一番たまげるのは何であるか。博多の大濠公園でも港でもない。まず駅前が汚い—そうなつておるのである。これを何とかしなければならぬ。移ることができなければ、今のうちにあの前を清掃することは緊急事の緊急事であつて、あらゆる復興—道を造り橋を架けることよりも第一番にすることである。この予算には馬場新町—緑橋線の道路を造ることに三百四十万円、舗装として五十万円出ておるが、結局どれをなさるよりも、まず一番にあの地域の清掃をなさることが先決であると思う。（中略）

それから博多駅にまた戻りますが、博多駅が移らない後退できないということであるから、我々はここ数年来、後退ができなければ裏駅を造るといふことでやつておる。だが、ほとんどそこまで手が届くようになりながら、ついにできなかった。これはもう少し市が真剣になれば必ずできることであると思う。あの駅の乗客が一日約六万人から七万人、バスその他の博多駅の関係が十万人である。それが、もし裏駅ができれば三万人くらいは裏に抜ける。そうすると、あの混雑も緩和される。人間を減らすか、場所を広めるか、整理するか、どれも同じことであるが、こういうふうな三つの手を付けて、博多駅周辺を何とかしてもらいたい。ただ漠然と頼むのでなく、すでに十何年研究に研究を重ねておるから結論に達するのはやすいと思う。どうか一つこれをぜひとも市長が事業界出身の眼でもつて、いたづらに規則、感情にとらわれる

ことなく大いにやってもらいたいということを特にお願いしておく。

○市長（小西春雄）（前略）次に博多駅前の混雑の点は、まったくお話の通りで先日もちよつと申し上げたと思うが、早速運輸省の方にもすぐこの話を持ち込んだのであります。（その時は）駅の後退というようなことから話をし、この混雑を緩和したいという観念に基づいて話をしたのであります。今年度にするという具体策にまでいかなかったのは残念ですが、ある会社等と話し合つて寄附あるいは協力によって問題が解決に進み得るといふお話でしたが、その点まだどこにも話しておりませんが一つお力添えによつて、十分に考えてみたいと思ひます。その節は一層のお力添えをお願いしたい。

（中略）

○助役（三原久） 博多駅裏口の問題は再三、門鉄、本省等に当たつておりますが、あくまで我々は一部の費用は市で負担しよう、こういうことまで申し込んだのでありますが、果たして裏口を造つた場合になんぼの人が裏口に出るか、この点まだ鉄道当局で決断いたしかねておるのではないでしようか。その後まだ決定的な通知を受けません。

向こうでは裏口を造つた場合になんぼ裏口を利用するか、それを非常に考えておるようであります。なお引き続きこの問題は研究いたします。

○二十五番（友杉次三郎） 大体私もよく分かつておりますが、今まで福岡市として小さく動きよつたものを、大きく取り上げてかえつて停滯してしまつた。何か大きな博多駅何とか委員会を作つて役者ばかりそろえて、その役者が少しも動かん。それではいかんから実際に動くようにしてもらいたい。今の助役の話のように、裏口を造つたらなんぼ出るか、造つてみなければ分らん。造つてそれからそこに家を建てて繁栄させる手もある。あの田んぼの中を開けて、それが福岡市南部発展になるといふことも考えてもらわなければならん。しかし、この問題は随分研究に研究を重ねておるから実施するばかりになつておる。少し市は熱を上げてもらいたい。十五万円の拡張協議会補助金を組んであるが、十分実施になるようにやってもらいたい。今まで我々は、本駅を移転してもらいたい、後退してもらいたいといふことを強く言つた。できなければ裏口を造つてもらいたい。そうすると本省の方は、まあ本駅を移そうと言ふ、もう移すと言ふかと思ふとまたやめた、両方（本市と鉄道当局）で掛け合い芝居のように今まで十年來やってきておる。この際、方針を決めてはつきりやつて福岡市の発展ないしは駅前の交通緩和に資せられたいといふことを強く要望しておく。

博多駅と周辺の混雑解消および駅移転の促進をめぐる議論は、続く八月定例市議会でも交わされた。同年八月六日の市議会本会議における博多駅問題をめぐる質疑応答の概要は次の通り。

昭和二十六年八月六日市議会定例会

○十九番（小野栄）（前略）次に博多駅問題であります。現在博多駅前広場があまりにも狭隘のため、自動車、自転車その他諸車、乗降客等一般行人の混雑ぶりは、他の駅において見ろうとしても見るのできない状態で、これが六大都市に次ぐ福岡の玄関口としての状態という事は、まことに遺憾千万である。また駅裏は那珂町まで二き余りの、幅員三十六メートルという道路を中心として大小道路は、碁盤形に幾多の犠牲を払って造られているが、博多駅の後退が決定されないため、永久的な計画はもちろんのことバラック一つでも建てられず、道路には雑草が繁茂し大いなる迷惑をしている状態である。これに反し小倉駅の大改革工事、これが着工の運びになったという事だが、この点についてはいろいろ事情もあろうが、要は後の鳥が先になったという感がする。二十年の久しきにわたり、駅の後退拡張を地元民はもとより全市民が、一日も早く用地だけでもという気持ちで、一日千秋の思いで待つておる状態である。これに対して当局も一段の御奮起をお願いするものである。（後略）

○市長（小西春雄）（前略）また博多駅の後退問題も永年問題になっていて、早く実現すべく先だつて議会でもお話ししたように、運輸省の方にも話をいたしました。が、あの際御報告したような成り行きなのであります。今直ちに実現を見ないのは甚だ遺憾に存じます。また私は、この後退問題が困難であるならば、あるいは日にちがかかるならば、むしろ駅前の方について何か考えてみたらどうか。こんなふうと考えて、今あの駅前の詳細な図面の調整を係の方に命じております。図面が出来上がりましたら、それについて一つよく考えてみたい。駅前については、あの混雑を何か早急に考えなくてはいけないのではないかと、こう思っております。それについて聞くところによると、駅前が戦災区域になつていない。戦災区域になつていないと、仕事をやる上にも、すべて法的根拠に基づいてやることですが、戦災区域となつていないために、非常に行上には困難が伴うのではないかと。こういうことも聞いております。そういう点も、もう少し掘り下げてみたいと思つております。（後略）

○十九番（小野栄） 駅前の広場が狭いから、それを何とかして駅の前の方の改良を考えてみたい。これは市長さんの永久的な事としての考えなのか、あるいは一時的と考へてのことなのか。その点どうでしょうか。地元民が難儀しておる、大いなる迷惑をしておる。計画半ばにして放置されている区画整理の問題、あるいは幹線道路の問題にしても、放置されていることが、甚だ市民にとって申し訳ない。私はかようなことを申し上げているのである。前が広くなるとか狭くなるとかいう問題もあろうが、根本的に博多駅の後退拡張の用地だけでも決定すること、積極的なお気持ちがあるかということをお尋ねしているのである。

○助役（三原久） 駅前の問題は、ただ今十九番の仰せの通り、本省の後退問題がはつきりしない関係から、一時博多駅のあの混雑を暫定的にでも緩和するほかはないかということが、先日からの市長の悩みであります。それで我々としては、一案二案の計画を立案中であります。永久的に駅前を広場にして、博多駅の後退をまるつきりうちやらかすという意味ではないのであります。仰せの通り鉄道当局とも再三再四、話も重ねましたが、遺憾ながら日豊線の分岐点にある小倉というのは、鉄道として非常な危険な状態にあるという事は、一昨年から我々聞いておりました。それが鉄道の運営関係から先に立たれたという事は、やむを得ないのではないかと。それで今十九番の仰せの通りに

敷地でも取っておこうという気持ちはありますが、鉄道の計画が決まらんです。これは引き続いて計画を早く決めて、敷地だけでも早く決めてくれということは、御要望の通りに将来も進めていくつもりであります。博多駅の前の一時の暫定的な処置で、博多駅の後退をうっちゃらかして捨てたという意味の市長答弁でないことを御承知願います。

二十六年七月と八月の市議会本会議で展開された質疑応答は、戦前からの計画である博多駅の南側への後退移転と周辺の区画整理事業の早期実現を、あらためて市議会と市当局が確認するものであった。同時に、日豊線との分岐点である小倉駅の改良工事を優先する鉄道当局の政策に対する福岡市議会と市当局の焦りを感じさせる議論でもあった。

こうした市議会の議論の一方で、二十六年九月三十日には国鉄労働組合博多分会から博多駅の移転改築促進を求める次のような請願書が本市議会に提出された。

請願書

紹介議員 石 田 純 一

国鉄博多駅改築促進に関する請願書

国鉄博多駅は明治四十一年六月に設立爾来福岡市の玄関に位し、福岡市発展のみならず、日本に於ける国内外交通の要點として極めて重要な存在をなしてきたが、講和後に於ける、日本経済の自立復興への交通要務の任はさらに倍加し、航空航路の発足発展と相俟って、陸上輸送がその中心となり、今後の日本経済自主への一大要務を完遂しなければならぬときが来ましたが、周知の如くその玄関をなす国鉄博多駅は四十二年の老朽家屋にして、九州が誇る大福岡の名には余りにも貧弱で、且本家及びその周辺は共に狭隘にして安全、円滑丁寧なる輸送業務の本来の使命に大なる影響を及ぼすのみならず、観光博多の美観に甚だしく汚点を残すものがあります。

私達国鉄職員は長きに亘って、観光と陸上輸送基點の要地に適合する国鉄博多駅改築実現のため、国鉄當局へ陳情、要請等あらゆる手段をもつて盡して来ましたが、遅々として進まず現在に至っている状況であります。

日に進む大福岡の復興と発展のさ中であり、現状の如く博多駅改築を延引されれば必ずや博多駅がその隘路となり、将来福岡発展への影響は、大なるものがあると思はれます。私達国鉄職員は鉄道部内において、博多駅改築の促進をさらに積極的に進めることは勿論であります。地元市議會に於いて駅改築の主旨を了解され、これが促進を議決、積極的に改築促進の対策と運動を展開され早急に国鉄博多駅改築を実現されるよう請願致します。

昭和二十六年九月三十日

福岡市議會議長殿

福岡市馬場新町

國鉄労働組合博多分會

執行委員長 宮 園 静 雄

二十四才

國鉄労組博多分會執行委員長名で出されたこの請願書は、提出四日後の同年十月四日招集された定例市議会で復興委員会に付託され、同月八日の本会議で異議なく採択された。

2 博多駅拡張促進期成会の結成

博多駅の移転改良の早期実現を目指す地元各方面のこうした動きを受けて、昭和二十八年九月、市の提唱により「博多駅拡張促進期成会」が結成された。会長には小西春雄福岡市長が就任し、副会長に高丘稔福岡市議會議長、山脇正次福岡商工会議所会頭、阿部源藏福岡市助役、鶴崎多一福岡県知事室長を選任した。委員には国の出先機関の各局長、市議会および県議會議員、市当局の関係部課長、地元関係者を充て、地元選出の衆参両院議員、県知事らが顧問となり、市当局と市議会だけでなく市経済界や県政界、地元住民代表とも連携した地域挙げての博多駅移転改良実現に向けた運動体であった。

会長に就任した小西市長は早速、同年十月十七日に博多駅拡張促進期成会長として長崎惣之助國鉄總裁宛てに陳情書を提出し、駅の早期移転実現を目指す地元の熱意を伝えた。

その後、鉄道の運行をストップさせることなく駅を移転するためには、先決問題として新駅建設用地の確保が急務であることから、市は同年十二月七日、小西市長名で長崎國鉄總裁宛てに新駅位置の速やかな決定を求める陳情書を提出した。その中で、市は土地所有者に対する一定の減歩により公共用地を捻出する区画整理方式によって、新駅舎を含む新鉄道用地を提供する方針を伝え、國鉄總裁の決断を促した。小西市長が國鉄總裁に提出した陳情書は次の通りであった。

陳情書

博多駅の後退移転の早急実現方について、曩に（昭和二十八年十月十七日）博多駅拡張促進期成会長名で陳情書を提出致しておきましたが、本件については先づ移転位置の決定が先決問題であり、該位置の決定を急ぐ当市の考え方を以下申し上げて、一日も速かに新駅の位置決定を促

第二節 駅移転位置の決定

進されるよう懇願する次第であります。

博多駅移転のために必要とする鉄道用地の獲得の方法を、所謂買収の方法で行うことは、新鉄道用地上に存在する建物等の移転につき移転先の土地を有しない者が生じ、非常に困難であるばかりでなく、新鉄道用地に該当した土地の所有者は将来の期待利益を失う反面、新鉄道用地には該当せず、駅の移転に因り偶然不労の利益を享受する者が現れ、新駅附近一帯の土地所有者間に著しい利益の不均衡が生ずるので、前述の難点及び不公平を是正する手段として、当市は建設大臣の命令を受け、新駅を中心として附近一帯に亘り大体五〇万坪程度の土地区画整理事業を実施し、新鉄道用地は勿論のこと道路、公園等の公共用地を土地所有者の一定減歩により捻出させ、即ち新鉄道用地又は公共用地に該当すると否とに拘らず、一定の換地を交付することにする方針であるが、新駅の決定後これを基幹とする土地区画整理の具体的設計の確立、更に右の設計に基く各土地所有者に対する換地予定地の指定、従前の土地から換地予定地への建物その他の物件の移転等、右の作業を完了するためには最短一年乃至一年半を要するので、新鉄道用地上の支障物件を撤去し、更地となる迄には尚相当の日時を要し、従って今直ちに巨額の鉄道建設工事費の予算化を必要とする訳ではないので、右の事情御了察の上、土地区画整理の基幹となる新駅の位置を、急速に決定されるよう改めて事情を具し、陳情に及ぶ次第であります。

昭和二十八年十二月七日

福岡市長 小 西 春 雄

日本国有鉄道

総裁 長 崎 惣之助 殿

新駅の速やかな位置決定を求める小西春雄市長の要請に対し、国鉄当局は約三カ月後の二十九年三月五日、駅の移転候補地と工法、費用等について五つの案を提示し、地元の意見を求めてきた。このため、市は移転地（新駅の位置）と工法、費用等の具体的な検討を行うため、同年三月九日の市議会協議会で国鉄から提示された案を説明、協議会は現駅の南約六百坪の位置に新たな駅を建設する案を検討対象とする市当局の方針を了承した。

昭和二十九年三月九日市議会協議会

二、新博多駅の位置について

当局の報告があり、それを了承した。その報告の要点は次の通りである。

三月五日に下関工事事務所長吉田氏外数名が来福され、具体的な数字についての説明を聞いた。先方では既に実測も完了し詳細に検討を加えておるようである。それについて更に次のような五案を示し公文書をもって福岡市の意見を聞いてきた。

	カーブ	用地物件費	純工事費
第一案 (六〇〇米 ^{メートル} 後退)	六〇〇米	一八億円	一一億円
第二案 (五〇〇米 ^{メートル})	五〇〇米	二〇億円	一〇億円
第三案 (三〇〇米 ^{メートル})	四〇〇米	一八億円	一〇億円
第四案 (一五〇米 ^{メートル})	三〇〇米	一九億円	九億円
第五案 (博多駅を現在地において改築)		二九億円	八億円

(工事費については理想的にやれば各案とも更に五億円を要する)

これについては三月五日に促進期成会の総会を開き、その席上で御説明を承り、總會各位の意見も承って、当局としては第一案が支障物件も少ないし、カーブの関係からいっても適切であり、現在の線を運行しつつ新線を敷設していく上においても好都合ではないかと考える。更に新位置決定後は当然、敷地の買収、建築物の移転ということになるが、その用地の確保については、その用地に該当の有無にかかわらず一定の減歩によってやりたい。これは促進期成会の意向もそうであったので、当局としては、実施の方法については建設大臣の命令を受けて、市長が執行する土地区画整理事業という形で進みたい。なお、前に区画整理をやった所も含まれているようだが、具体的なやり方については慎重に考慮したい。

その検討結果は、二十九年八月二十四日に開かれた市議会協議会に報告され、協議会は市当局が検討結果として示した移転位置案と高架式駅建設案を了承した。市の案によると、駅の移転位置は市内呉服町の街路を真っ直ぐ(国鉄提示の第一案に基づいて約六百^{メートル})南下した地点を新駅の中央とするというもので、現在の博多駅ビルが建っている位置に相当する。市議会協議会に市当局が説明した博多駅の移転位置と工法の概要は次の通りである。

昭和二十九年八月二十四日市議会協議会

九、博多駅の移転位置について

当局原案通り答申することを了承した。当局説明の要旨は次の通りである。

当局「新博多駅の位置は、呉服町の街路をまっすぐ南下した地点がほぼ駅の中心である。これは市の意見も加えて、勾配あるいは立体交差させねばならぬ点、あるいは配車操作の点などを加味して、鉄道技術上これ以上不可能という線まできておる。この大体の構想は、専売局の中心付近から上り勾配になり、三号国道の上で完全に立体交差して石堂川を渡り、また駅のすぐ横で一カ所立体交差をする所があり、それから駅に入る。これが駅を出て筑肥線の分岐点で水平になって急行とか操車する列車を竹下(駅)から持つてくる。もう一つは竹下の駅のすぐ横から高

架になって、鉄道自体が立体交差して、人道は平面交差するという、ややこしい踏切が一つできる。

駅の構造は名古屋駅がやっているコンコース式で、駅の真ん中を突き抜けて前後の交通をさせるといふ式になっておる。すなわちプラットホームの下が通路になっておるわけである。これらの位置については図面の通りであるが、駅前及び駅裏広場については先方の希望位置が書いてある。その形については都市計画との関連もあるので、その点十分打ち合わせの上、設計したいと考える。また、これがために、まだ決定していないが、約七十万、八十万坪は区画整理区域にしなければならぬと思う。駅前広場は一万九千平方メートルの予定で、現在の八重洲口の広場よりもやや狭いのではないか」

そして二十九年十二月十七日、国鉄総裁から福岡市長に対し新駅の移転位置等を決定したことを伝える文書回答があった。この中で国鉄当局は移転工事の着手時期は未定としながらも、新駅の移転位置や設計図、工事方法等を明確に示しており、福岡市の念願であった博多駅の移転がこれによって事実上決定した。市議会協議会の会議録によると、国鉄総裁による回答は次のような文面であった。

施管第二四五七号

昭和二十九年十二月十七日

福岡市長 小 西 春 雄 殿

日本国有鉄道総裁 長 崎 惣 之 助

博多駅移転位置決定について

かねて貴市から御申出の博多駅改良工事につきましては、昭和十五年十一月十二日付をもって鉄道次官から回答（建第一七七号）致しましたが、その後諸情勢も変化し、他方御書面のように貴市の都市計画事業進捗の都合もあることと思われまますので、この工事の実施時期は未定であります。改めて左記により処理したいと思えますから、何分の御意見をお知らせ願います。

記

一、位置及び設計は大略別紙図面の通りとする。

二、新博多駅は地平式の純旅客駅とする。

三、駅前広場及び鉄道線路と道路との交叉については、その設計及び費用の負担方に関し別に協議する。

四、国鉄の必要とする新用地及び改良工事後不用となる国鉄用地は、都市計画事業による土地区画整理地区に編入の上、換地処分として処理す

る。なお評価その他の細目については別に協議する。

昭和十四年の畑山四男美市長や王丸代吉市議ら市会代表による博多駅改良を求める陳情から、戦時中の中断を挟んで十五年、移転位置の決定を伝える国鉄総裁のこの回答によって、博多駅の移転改良計画はようやく具体化に向けて動き出すことになった。

3 高架式の新駅建設を要望

国鉄総裁の回答により博多駅の移転は具体化に向けて動き出したが、市当局や市議会はこの回答を全面的に受け入れたわけではなかった。回答を受け取って四日後の同年十二月二十一日の市議会協議会で、小西春雄市長は今後の対応について次のように説明している。

昭和二十九年十二月二十一日市議会協議会

十一、博多駅後退について
市長より次の報告があった。

(中略)

大体これで決まったと言ってもよいが、工事施行の時期は市で土地区画整理をやって定めたい。高架式にするか地平式にするかということは、大きな研究の余地がある。博多駅拡張委員会では高架式にしてほしいという線が出ておるが、これも春になって早速委員会を開き、検討の上、返事を出すようにしたい。それに付随して、高架式でやる場合と平面でやる場合との金額の差等についても、何らか概略でも示してもらいたいということをお願いしておく。

国鉄側の回答にある「新博多駅は地平式の純旅客駅とする」とした第二項目は、昭和十五年十一月に鉄道省次官が本市に提示した博多駅改良計画の「盛土式高架の純旅客駅」から後退したものであった。新駅が最終的に地平式に決定されれば、本市が「鉄道高架方式の新駅」を前提に、並行して検討している駅周辺の区画整理事業計画も変更を余儀なくされることになりかねない。小西市長が市議会協議会における対応説明の中で「高架式にするか地平式にするか」ということは、大きな研究の余地がある」との表現で、国鉄側の回答に疑問を呈したのもこのためであった。

市は、市議会や経済界などの意見を聴いた上で新駅の建設方法について検討を重ねた結果、区画整理事業による駅周辺地域の

都市計画や西日本の経済・文化の拠点都市としての福岡市の将来を考えれば、その表玄関となる新駅は鉄道高架方式で建設すべきであるとの結論に達した。

市はこれを受けて三十年三月二十二日の市議会協議会で、新駅位置の決定を伝える国鉄総裁回答文書に対して市側の意見を具申する回答文案について説明した。市議会協議会会議録に記された国鉄総裁に対する市長名の回答文案は次の通りである。

昭和三十年三月二十二日市議会協議会

一、博多駅移転について

国鉄総裁より市長宛て書面並びにそれに対する回答案について当局より説明があり、これについて区画整理をやる場合、以前に行った区画整理による地主の負担が今回また行うことによつて、二重負担にならぬかという質問に対して、負担が不均衡にならぬように考えていきたいとの当局の答弁あり。当初当局より説明の（あった）方法で進んでいくことを了承した。なお（国鉄総裁からの）書面並びに回答案は次の通り。

（中略Ⅱ国鉄総裁からの書面「博多駅移転位置決定について」は既述）

回答案

市長名

国鉄総裁宛

新博多駅位置決定について昭和二十九年十二月十七日付施管第二四七号で御来意にかかる標記のことについては、左記の点を除き貴意の通り了承いたしますので、博多駅移転の早期実現方について、今後とも一層の御配慮をお願いいたします。

記

一、新博多駅は地平式の純旅客駅とするの御来意なるも、鉄道工事着手の時期まで更に相互に検討を加え、高架式に変更することができるよう、あらかじめ所要の用地を確保しておくこと。

二、新鉄道用地中、竹下駅より端末の部分（別紙図面の通り）は、土地区画整理区域に編入することは困難であるので御了承を願いたい。

市議会協議会は回答案についての市当局の説明を了承、市議会として本市の当初方針通り「高架式の新駅」を要請していくことを再確認した。これを受けて小西市長は昭和三十年三月二十三日付で、高架式の新駅建設を要請する回答書を長崎国鉄総裁に送付した。

これを機に、財政上の都合等から建設費が安い地平式を提案してきた国鉄当局と、都市計画上の理由等から高架式の新駅建設

を要請する福岡市との協議がスタートした。しかし二十六年四月の市長就任以来、博多駅の移転改良実現に奔走してきた小西春雄市長は、その協議の結果を見ることなく任期半ばの三十一年七月逝去し、博多駅の移転改良問題の最終的な決着は次の奥村茂敏市長の代に引き継がれることになった。

第三節 博多駅区画整理事業

博多駅の移転（後退）実現と鉄道駅の高架化の成否は、福岡市の旧博多部市街地と市東南部の都市計画の行方に大きな影響を及ぼすものでもあった。福岡市が戦前から、博多部の市街地にある博多駅の後退移転とそれに伴う周辺の土地区画整理事業を国に求めてきたのも、将来の福岡市発展を見据えた都市づくり構想の一環であった。

博多駅移転改良計画と土地区画整理事業計画は、戦前および戦中に鉄道省と内務省によって計画は了承されたが、その後の戦局悪化で事業認可が出ないまま計画自体が事実上立ち消え状態となり、戦後、昭和二十四年七月の市議会における意見書可決などを契機に駅の移転改良と区画整理事業の推進を求める運動が本格的に再開されたことは、本章の第一節および第二節で述べてきた。

1 区画整理施行区域を了承

そして昭和二十九年十二月、小西春雄市長や市議会の要請に依って、国鉄が博多駅の移転位置を決めたことを福岡市に伝えてきたことで、博多駅の移転改良は実現に向けて大きく前進することになった。

これを受けて市は早速、国鉄と移転改良の工法等をめぐる具体的な協議に入った。駅の移転決定は同時に、周辺の土地区画整理事業計画の実施に向けた動きをも加速させ、これを機に市議会でも区画整理の施行区域をめぐって頻繁に質疑が交わされるようになった。例えば、三十年十二月十九日の市議会協議会では、市当局が事業認可申請に向けて策定した博多駅土地区画整理事業施行区域案の説明を受けて、次のような質疑応答があった。

昭和三十年十二月十九日市議会協議会

第三節 博多駅区画整理事業

四、博多駅土地区画整理について

当局より別紙図面の通り、区画整理地域八十二万坪について説明があり、次のような質疑があった。

○（議員） 箕島（その後博多区美野島となる地区）と那珂川沿いの住吉地区の一区画がこの計画より除外されているのはなぜか。換地するとき、そこまで入れておいた方が都合がよくなるか。それでないか。向かい側は相当の負担を受け、片一方は一つも負担を受けないというよう不公平なことが起こるのではないか。

△（当局） この区域は博多駅の後退による区画整理事業の範囲であり、駅の圏内からはるかに離れた、そういう密集地帯に及ぼす影響というか、もちろんここまで入れると、非常にそれ自体利益は受けるが、駅から言えば、またこうした範囲を入れると、非常に家屋の移転補償金、あるいはその他の費用がかさむので、事実上困難ではないかと思う。それでこういう個所は他の方法によって区画整理をすべきではないかと思う。

なお、この新鉄道用地を買収するのは適切ではないので、みんなでこれを出し合うという方法が適切ではないか、そして土地区画整理を行うという考え方である。また、博多駅が新しくここに行けることよって付近の土地は相当好影響があるので、その付近の土地が受けた利益はこれを提供していただき、この区画整理事業の経費に充当するわけである。その利益の限度で負担していただき、その経費に満たない部分を国または公共団体に負担するわけである。

○（議員） 福岡市百年の大計を立てる上において、多くの区域を取り区画整理事業をやれば、一人一人の市民の負担は軽くなるのではないか。膨大な予算を多人数で担えば、必ずしも膨大にはならないと思う。

△（当局） 密集地帯を含めば含むほど、経費の負担が重くなり、財政的にも非常に苦しくなる。

結局、この区画整理地域の問題については、もう一度建設委員会に付託して、実地を調査研究してもらうことになった。

土地区画整理事業は、対象となる地域や土地所有者、そこに住む人々の利害が絡むため、市議会は事業施行者である市当局に対し、慎重かつ公平な施行区域策定を求めた。この日の市議会協議会では、市当局の施行区域案に対する市議会の態度決定を先送りし、建設委員会に対して区画整理の施行区域について現地調査を行った上で、あらためて市当局案の適否を審査するよう要請したのである。

市は、建設省に認可申請する区画整理事業施行区域案の策定とは別に、昭和三十一年一月六日、国鉄と共同で博多駅移転に伴って区画整理施行対象となる区域の測量調査を開始した。新駅を高架式にするか地平式にするかなど工法は未決定であったが、この測量調査は、福岡市多年の懸案であった博多駅周辺の土地区画整理による地域再生を目指すための具体的な第一歩となった。そして同月三十日には、市当局の区画整理区域案の再審査を付託された市議会建設委員会の岩田重蔵委員長が、市議会協議会

で市当局の原案を承認する旨の審査結果報告を行い、協議会は全議員異議なくこれを了承した。同日の市議会協議会会議録は、博多駅移転に伴う区画整理事業の施行区域了承の模様を次のように記している。

昭和三十一年一月三十日市議会協議会

七、博多駅土地区画整理施行区域の決定について

この問題については（昨年）十二月の協議会において、現地を視察の上決めてもらいたいということであったので、建設委員会としては現地をつぶさに踏査の上、当局原案を異議なく承認した旨の委員長報告を全議員了承した。

なお、この決定した区画整理地域を不動のものとして絶対に動かさぬものかどうかという問いに対し、当局としてはなるべく原案のまま進めていきたいが、諸条件がやむを得ないということになれば、多少の増減は致し方がないとの回答があった。

市議会の区画整理施行区域承認を受けて、市は昭和三十一年三月の定例市議会に、事業着手のための経費として一千四十万円を計上した三十一年度予算案を提出、博多駅地区の区画整理事業予算が初めて同月三十日の本会議で可決された。同年四月には、市の事業認可を待たずに区画整理施行区域を決定し、実施機関としての博多駅土地区画整理事務局（昭和三十四年十一月の機構改革で「博多駅区画整理局」となる）を設置した。福岡市の宿願であった博多駅地区土地区画整理事業は、このとき事実上動き出したのである。

2 「施行条例」を制定

福岡市の博多駅地区土地区画整理事業が建設省から正式に認可されるのは、昭和三十三年三月であるが、二年前の三十一年四月から市は区画整理事務局を設置して事業認可を待たずに、区画整理施行のために必要な諸調査や条例制定など事業推進体制づくりに着手していた。

三十二年七月には区画整理事業の施行に必要な土地区画整理法に基づく条例を制定するため、市は同月二十九日の定例市議会に次の「福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業施行規程」案を提出した。

昭和三十三年議案第百九十七号

福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業施行規程案

第三節 博多駅区画整理事業

右の議案を提案する。

昭和三十二年七月二十九日

福岡市長 奥村茂敏

理由

この条例案を提出したのは、博多駅地区土地区画整理事業の施行について土地区画整理法第五十二条及び第五十三条の規定により条例を制定する必要があるによる。

福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業施行規程

目次

第一章 総則(第一条―第六条)

第二章 土地区画整理審議会(第七条―第十四条)

第三章 従前の宅地の地積の確定(第十五条―第十七条)

第四章 清算(第十八条―第二十七条)

第五章 雑則(第二十八条―第三十二条)

附則

第一章 総則

(目的)

第一条 この条例は、土地区画整理法(昭和二十九年法律第百十九号。以下「法」という。)第三条第三項の規定に基づき、博多駅の移転拡張に必要な鉄道用地を確保し、新しい博多駅の周辺を福岡市の中心駅にふさわしい市街地として整備するため、福岡市が施行する土地区画整理事業に関し、法第五十三条第二項に規定する事項その他必要な事項を定めることを目的とする。

(事業の名称)

第二条 前条の土地区画整理事業の名称は、福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業(以下「事業」という。)とする。

(施行地区に含まれる地域の名称)

第三条 事業の施行地区に含まれる地域の名称は、別表のとおりとする。

(事業の範囲)

第四条 事業は、法第二条第一項及び第二項に規定する土地区画整理事業を行うものとする。

(事務所の所在地)

第五条 事務所の所在地は、次のとおりである。

福岡市中比恵町百八十九番地

(用語の意義)

第六条 この条例における用語の意義は、法第二条の定めるところによる。

第二章 土地区画整理審議会

(審議会の名称)

第七条 法第五十六条第一項の規定により設置する土地区画整理審議会の名称は、福岡都市計画博多駅地区土地区画整理審議会（以下「審議会」という。）とする。

(審議会の委員)

第八条 審議会の委員（以下「委員」という。）の定数は、二十人とする。

2 法第五十八条第一項の規定により選挙される委員の数は、十六人、同条第三項の規定により学識経験を有する者のうちから選任する委員の数は、四人とする。

(委員の任期)

第九条 委員の任期は、三年とする。

(立候補制)

第十条 法第六十三条に規定する被選挙権を有する者で、選挙によって委員になろうとする者は、立候補しなければならない。

(予備委員)

第十一条 審議会に、施行地区内の宅地の所有者から選挙される委員及び施行地区内の宅地について借地権を有する者から選挙される委員について、それぞれ予備委員を置く。

2 予備委員の数は、土地区画整理法施行令（昭和三十年政令第四十七号。以下「令」という。）第二十二条第四項の規定により公告される委員の数のそれぞれ二分の一とする。

3 予備委員は、前条の候補者のうち当選人を除き、得票数の多い者から順次定めるものとする。この場合において、得票数の同じ者があるときは、市長がくじで定める。

4 予備委員となるため必要な得票数は、当該選挙における各別有効投票の総数を、当該委員の数で除して得た数の八分の一とする。

5 前二項の規定により予備委員が決定した場合は、令第三十五条第五項の規定による当選人の公告とあわせてこれらの者の氏名及び住所（法人にあつては、その名称及び主たる事務所の所在地）を公告するとともに、決定した者に通知する。

(予備委員による補充)

第十二条 選挙された委員に欠員を生じた場合は、当該予備委員の決定順位に従い順次補充する。

第三節 博多駅区画整理事業

2 前項の規定により委員の欠員を補充したときは、当該委員の氏名及び住所（法人にあつては、その名称及び主たる事務所の所在地）を公告する。

（委員の補欠選挙）

第十三条 選挙された委員の欠員の数が、施行地区内の宅地の所有者から選挙された委員又は施行地区内の宅地について借地権を有する者から選挙された委員についてそれぞれ当該委員の数の三分の一をこえるに至つた場合において、これを補充すべき予備委員がないときは、補欠選挙を行う。

（学識経験委員の補充）

第十四条 学識経験者から選任された委員に欠員を生じた場合は、市長は、速かに補欠の委員を選任する。

第三章 従前の宅地の地積の確定

（従前の宅地）

第十五条 換地計画において換地を定めるために必要な従前の宅地各筆の地積は、法第五十五条第六項の規定による公告の日（以下「土地台帳締切期日」という。）現在の土地台帳（国並びに日本国有鉄道、日本専売公社及び日本電信電話公社の所有する宅地については、その登録台帳。台帳がないときは、実測図。以下同じ。）地積による。但し、土地台帳締切期日後、分筆又は合筆した宅地については、土地台帳締切期日における土地台帳地積を標準として市長が査定した地積とし、土地台帳締切期日後新たに土地台帳に登録した宅地については、その登録地積とする。

2 宅地の所有者は、前項の地積に異議があるときは、土地台帳締切期日から六十日以内に実測図（境界について隣地所有者の承諾したもの）を添え、前項の地積の訂正を申請し査定を求めることができる。この場合において、市長が一括して実測することが必要であると認める宅地筆数が接続するときは、その全部の宅地について申請しなければならない。

3 前項の申請により査定した結果、その地積（以下「査定地積」という。）が土地台帳締切期日現在の土地台帳地積の百分の百二以上であるときは、査定地積をもって第一項の地積とし、百分の百二未満のときは、第一項の地積のとおりとする。

（実測地積の再調）

第十六条 市長は、前条第二項の規定により査定を求めた宅地の所有者に査定地積を通知する。

2 前項の通知を受けた者で、その査定地積に異議がある者は、通知の日から十日以内にその再調を請求することができる。

3 市長は、前項の規定により再調した地積が土地台帳地積の百分の百二以上であるときは、再調した地積をもって前条第一項の地積とする。

4 第一項の規定は、再調の結果について準用する。

（所有権以外の権利の地積）

第十七条 従前の宅地について存する所有権以外の権利の目的である地積は、不動産登記法（明治三十二年法律第二十四号）に基く土地登記簿

に登記された地積又は法第八十五条の規定によつて申告し、又は届け出た地積による。この場合においてその地積が、第十五条第一項の地積と符合しないときは、市長の査定する地積とする。

第四章 清算

(清算金の算定)

第十八条 法第九十四条の規定による清算金は、従前の宅地（従前の宅地について存する権利（処分の制限を含み、所有権及び地役権を含まない。）を含む。以下本条において同じ。）の評定価額の総額に対する換地（換地について定める権利（処分の制限を含み、所有権及び地役権を含まない。）を含む。以下本条において同じ。）の評定価額総額の比を従前の宅地の評定価額に乗じた額と換地の評定価額との差額とする。

(清算金の通知)

第十九条 法第百三条第四項の規定による換地処分の公告があつたときは、清算金通知書により、清算金を徴収し又は交付すべき者にその額を通知する。

(清算金の割合)

第二十条 清算金が相殺した後の残額であり、且つ、清算金を持つ筆が数筆ある場合は、相殺前の各筆の清算金におおむね比例するように各筆の相殺後の清算金を定めるものとする。

(清算金の分割)

第二十一条 清算金（法第百十一条の規定により相殺することができる場合は、相殺した後の残額。以下同じ。）は、次の区分により分割して納付することができる。

五万円未満	半年以内
五万円以上十万円未満	一年以内
十万円以上三十万円未満	二年以内
三十万円以上五十万円未満	三年以内
五十万円以上百万円未満	四年以内
百万円以上	五年以内

2 交付すべき清算金は、徴収すべき清算金の納付実績に応じ、その全部又は一部について、交付することができるものとする。

(分納許可)

第二十二条 前条の規定により清算金を分割して納付しようとする者は、市長の許可を受けなければならない。

2 徴収すべき清算金（以下「徴収金」という。）について、前項の規定により分納の許可を受けようとする者は、第十九条の規定による清算金通知書を送付した日から起算して二十日以内に、市長に申請しなければならない。

3 市長は、前項の申請を相当と認めた場合は、分納を許可することができる。

(繰上納付)

第二十三条 徴収金について分納の許可を受けた者は、納付期限前に未納の徴収金の全部又は一部を繰り上げて納付することができる。

2 前項の規定により徴収金を繰り上げて納付しようとする者は、清算金分納変更届書により市長に届け出なければならない。

3 第一項の規定により繰り上げて納付しようとする額が未納の徴収金の一部であるときは、次回以降の分納金に順次充当するものとする。この場合において一回の分納額に満たない金額があるときは、その差額をその回の分納金とする。

(納額告知書)

第二十四条 徴収金（分納の場合は、利子を含む。）を徴収しようとするときは、納額告知書を納付期限の二十日前までに納付義務者に送付するものとする。

(交付通知書)

第二十五条 清算金を交付（分割交付の場合は、利子を含む。）するときは、清算金交付通知書により通知するものとする。

(権利の異動に伴う清算金)

第二十六条 清算が完了していない宅地について、第十九条の規定による通知以後に当該宅地に関する権利の異動（分割異動を含む。）について第二十七条の規定による届出があったときは、当該宅地の新たな権利者に対して、未納又は未交付の清算金の額を通知するものとする。但し、分割異動による清算金の額は、異動前の清算金の額を地積によりあん分するものとする。

(異動、変更届出)

第二十七条 清算が完了していない宅地について権利の異動があったときは、当事者は連署して遅滞なく市長に届け出なければならない。この場合において連署を得ることができないときは、その事由を記載した書類を添付しなければならない。

2 清算が完了していない宅地について権利を有する者が、その氏名又は住所（法人にあつては、その名称又は主たる事務所の所在地）を変更したときは、遅滞なく市長に届け出なければならない。

第五章 雑則

(換地計画縦覧公告)

第二十八条 法第八十八条第二項の規定により換地計画を縦覧に供する場合、市長は、縦覧開始の日の十日前までにその日時及び場所を公告するものとする。

(申告又は届出の受理停止)

第二十九条 前条の公告の日から六十日間、法第八十五条第四項の規定により同条第一項の規定による申告又は同条第三項の規定による届出を受理しない。

(代理人の選定届出)

第三十条 施行地区内の宅地について、権利を有する者で、本市又は隣接市町村に住所を有しない者は、事業施行に関する通知又は書類の送達を受けるため、本市内に住所を有する者のうちから代理人を選定して市長に届け出なければならぬ。代理人の変更の場合もまた同様とする。

2 前項の代理人がその住所を変更したときは、代理人は遅滞なくその旨を市長に届け出なければならぬ。

(権利の異動)

第三十一条 この条例施行の日以後法第百三条第四項の規定による換地処分公告の日までの間において、宅地について権利の異動があったときは、当事者は、遅滞して遅滞なく市長に届け出なければならぬ。この場合において遅滞を得ることができないときは、その事由を記載した書類を添付しなければならない。

(換地処分の時期)

第三十二条 市長が必要があると認めるときは、工事が完了する以前においても換地処分をすることがある。

附則

この条例は、公布の日から施行する。

別表

福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業施行地区

福岡市 吉野町、米屋町、御笠町、御笠本町、花野町、瑞穂町、音羽町、宮島町、三社町、東領一丁目、東領二丁目、東領三丁目、上人参町、

中人参町、明治町二丁目、明治町三丁目、松田町、出来町

大字比恵 字三社道、同一里山

大字大飼 字上新開、同中新開、同下新開、同八反田、同観音丸

大字春吉 字敷町、同中木、同馬場添、同平松

大字住吉 字宮後、同馬転、同馬渡、同水カンゲ、同東領、同社、同沖、同小柳、同南小路

大字松園 字小島井

以上各全部

福岡市 御川町、伏見町、東本町、上御笠町、上南町、福博町、中学通、上辻堂町、下辻堂町、馬場新町、上祇園町、

下祇園町、矢倉門町、比恵町、中比恵町、明治町二丁目、山王町、小林町、春住町

大字西堅粕 字松原添、同西前

大字比恵 字門ノ内

第三節 博多駅区画整理事業

大字春吉 字馬場、同藤田
大字住吉 字イタリ、同口ノ坪、同中津、同洗田、同柵口、同出口、同蔭ノ原、同水尺、同番尺、同宮崎口、
同外園、同川口、同極松、同荒木、同古川、同横田、同福部、同榎田、同カイゾエ
大字大飼 字堀田
以上各一部

この規程案は三十二年八月三日、建設博多駅水道委員会委員長の審査結果報告を経て同日の本会議で市の原案通り可決・成立し、博多駅地区の土地区画整理事業施行のための根拠条例として同月七日公布された。八月三日の本会議での建設博多駅水道委員会委員長報告の概要は次のようなものであった。

昭和三十三年八月三日市議会定例会

○五番(平野清) 建設博多駅水道委員会に審査を付託された諸案件について、本委員会の審査経過の概要と結果を御報告します。(中略)

第二点として議案第九十七号「福岡都市計画博多駅地区土地区画整理事業施行条例案」という名前がついているが、これは駅の裏の区画整理の(ための)条例であります。事業費約二十七億一千万円の事業認定を受けているが、その後着々と態勢が整えられ懸案の大事業を開始するに際しての必要な事項を規定する極めて根本的かつ重要な条例案であるので、本委員会としては最も慎重に審議を凝らしたのであります。

特に問題となった点は、諮問機関である区画整理審議会委員の問題について岩田(重蔵)議員から先般主張が出ていた所有権、賃借権の別なく耕作農民から平等に委員を選出できないかということであります。本問題については現行法では区画整理法第五十八条第一項で「委員は政令で定めるところにより施行地区内の宅地の所有者及び施行地区内の宅地について借地権を有する者がそれぞれ各別に選挙する」と規定している。要約すると、現行法では借地法にいう借地権者のみが所有者にあらざる権者として参加できるということ、これ以外は審議会委員の選挙に参加できないということであり、要は法改正を待たねば、先般(岩田議員が)主張されたことはでき得ないということであります。

この件については、本省から区画整理課長、都市計画課長が見えていたので、委員長、副委員長が直接伺ったところ、本省の見解としてはやはり市が提案しているのと同様ということで、市の見解は間違っていないという言を得たので、私たちのこの条例審議に非常に参考になったのであります。本駅の移転については一日も早くこれが実現できるよう、万遺漏なく事業の遂行を期せられるよう当局に要望を付した次第であります。(後略)

博多駅地区の区画整理実現に向けた本市の積極的な事業実施体制づくりが進む中で、昭和三十三年三月七日、福岡市の博多駅

地区土地区画整理事業の施行が建設大臣から認可された。

3 事業実施へ特別会計設置

市は国の認可を受けて昭和三十三年三月の定例市議会に、博多駅土地区画整理事務局の要員増などのための福岡市職員定数条例の一部改正案、区画整理事業の経理効率化のための特別会計の設置議案、および博多駅地区土地区画整理事業費として三億七百万円余を計上した特別会計予算案を提出、市議会は同月二十六日の本会議で、定数条例改正案を修正可決し、特別会計設置案と同予算案を市原案通りいずれも賛成多数で可決した。

昭和三十三年議案第九十四号

特別会計の設置について

右の議案を提出する。

昭和三十三年三月三日

福岡市長 奥村 茂 敏

理由

本件は、博多駅地区土地区画整理事業に関する才入才出を一般の才入才出と区分し、特別会計を設けて経理を行うため、地方自治法第二百三十九条の規定により議会の議決を求めるものである。

特別会計設置について

左記の通り特別会計を設置する。

記

福岡県福岡市特別会計博多駅地区土地区画整理事業費

要員増による事務局体制の強化と特別会計の設置によって、福岡市は市の表玄関である博多駅の移転と一体となった大規模区画整理事業が本格的に実施できる態勢となった。しかし一方で、区画整理の対象地域には零細な小作農家の農耕地も多く、区画整理に伴う耕作権補償や作物補償、離耕地などの問題、さらにはかんがい用水路が随所に点在して水利権問題なども複雑に絡み合い、市は区画整理事業の推進に当たって、それらの公正かつ平等な解決という難しい課題に直面した。

区画整理事業の特別会計設置と予算案を可決した三十三年三月二十六日の本会議における博多駅土地区画整理に伴う小作農家の農耕地補償等をめぐる次の質疑概要が、同地域のそうした複雑な現実の一端を物語っている。

昭和三十三年三月二十六日市議会定例会

○議長（井上政雄） 以上委員長報告は終わりました。委員長報告について質疑はありませんか。

（中略）

○二十七番（岩田重蔵） （前略）特に私どもとしては博多駅の（区画整理）問題で農家が犠牲になる問題に対し、当局は特に慎重を期せられたい。

第一の問題は三社町、明治町、中比恵公園の問題が農家の補償問題としてここ（予算案）に出ておる。この五百万円の予算自体、何を根拠にして出しておるのかということも市当局に追及した結果、予算（特別）委員長からいわゆる博多駅裏の留保公園については、社会保障面で将来問題があるので慎重を期せられたいとの要望があったということであるが、どういうふうな具合に慎重に将来期せられるのか。なんでこの様な要望を付けておられるのか、第四委員長（建設博多駅水道委員長）から承りたい。

第二点は、博多駅地区の今度の予算は三億七百万円だが、今回繰越しもあつて四億円近くの予算になる。これを消化するようということであるが、これとも関連するので第四委員長に明確に要望の内容を示していただきたい。

○八番（平野清） 博多駅土地区画整理は重大な問題であり、この整備いかんは駅の完成ひいては大福岡の発展にかかわる重要な問題であるので、委員会としては再三の要望請願陳情を受け慎重に審議している。岩田（重蔵）議員の言われる通り、この小作問題は非常に重大な問題で、委員会としては特に慎重に扱っている。（この問題に関しては）福岡市農業委員会があるし、農地（価格）の引き上げは市当局が考えているように容易にはいくまいと私たち委員も思っている。

原案に一応この要望を付して原案に賛成という予算委員長の報告ですが、その要望というのは結論的には金額が足らなければ追加予算で追加していくということになりはしないか。専門委員会としては（このケースは）農業の離耕なので農業委員会の所管に入っている。その農業委員会の会長は奥村（茂敏）市長であるから、市長は予算を組み農業委員会に諮らなければならぬ立場にある。福岡市東部で行われている実際の慣例からみて現在組んである予算（五百万円）が安い、足りないということも分かるが、農業委員会、建設（博多駅水道）委員会、博多駅（拡張）委員会が合議して妥当な線（金額）が出るのではないか。本委員会としては、離作料の価格はそれぞれの機関を通したうえで、追加するものであれば当局が追加していくという段取りになるのではないかと、こう思つて博多駅の建設の死命を制する小作問題については慎重にやってくれという申し入れをしている。

○二十七番（岩田重蔵） ただ今第四委員長から博多駅（土地区画整理）の小作料については、これを決するのは市ではなく、農業委員会で決

するので、頭出しとして（予算案に）五百万円を出して、財源についてはその（農業）委員会の決するところに従っていいこう、こういう回答ですが、私も至極もつともだと考えている。

これに関連して農林部長にお尋ねしたい。昭和二十七、二十八年ごろ山王公園で無断耕作をしておった者が、留保公園が正式の山王公園になった際に、当時の杉本（勝次）知事の裁定で地価の六割の離耕補償、耕作権の補償でない単なる作物補償が行われたと聞いておるが、農林部長はそげなことを知っておるかどうか。調べたことがあるかどうか。それと昭和二十二、二十三年ごろ農地調整についての指導要綱として農林部長名で地主四割小作六割とする資料を流した事実を、私自身は（その）文書を見たことがあるが、農林部長はそういう資料が流れたことを知っておるかどうか。その二点を伺いたい。

○農林部長（八尋熊蔵） 第一点の昭和二十七年に山王公園の土地引き上げのときの県知事のこれに対する裁定というものは、そのときの裁定の原文を持っているので詳細承知しております。第二点の二十二、二十三年ごろ、県から指導要綱としてそうした書類が流れておった、というようなことは聞き及んでおります。

○二十七番（岩田重蔵） 山王公園に関しては、知事の裁定で、補償金が耕作農家に対しては、無断耕作であったが離耕金として二百七十円が渡された。ところが当時その近傍類似の土地が四百円ないし四百五十円であったということについて、農林部長は聞いておったか。また、そういうふうなことで二百七十円の裁定になったのであったかどうか。その点承っておきたい。

○農林部長（八尋熊蔵） この裁定書は当時の堅粕農業委員会において申請され、その裁定が下った。堅粕農業委員会にその原文があるので調査しているが、それは当時の田畑平均価格が坪当たり四百五十円であり、其の離耕料として作物補償は坪当たり二百七十円とすることになっておるようであります。

市の区画整理担当部局は同地域の農民側と日夜を分かたぬ折衝を重ね、市議会会議録の質疑応答に記されているような複雑かつ難しい状況を克服して、農民側から区画整理着手の承諾を取り付けた。これを受けて、市は三十三年十一月十三日、中央公民館で博多駅地区土地区画整理事業の起業式を行い、博多駅地区の区画整理に本格着手した。

しかし、農耕地域住民との離耕料等の補償問題はその後も交渉が難航し、区画整理事業は一時中止を余儀なくされるなど、市の当初予定通り進捗しない状況が続いた。三十四年三月十二日の定例市議会本会議での各派代表質問の質疑応答が、博多駅区画整理事業の当時の状況を示している。代表質問での博多駅区画整理事業に関する質疑応答の要点は次の通りである。

昭和三十四年三月十二日市議会定例会

○三十三番（松永幸四郎） 本日の各派代表質問の第一陣を承り、日本社会党市議団を代表して昭和三十四年度予算案並びに関係議案について

質問する。(中略)

次に博多駅区画整理事業、特に農地補償について質問する。現在博多駅移転の区画整理は三年目に入って、鉄道敷地となる用地の建物除却ならびに移転が進行し始めているが、区画整理区域の中で現に農耕し生計を立てている農業従事者に対する補償問題の解決はまだその曙光を見ないと聞いている。仄聞すれば関係ある農地補償の解決に市当局の誠意が認められず、解決方の決議文を市長に提出しても何ら解決の努力が認められないようであるが、このような問題の解決なくして博多駅区画整理事業の進捗はあり得るものかどうか、それとも解決をつけるための具体案ができておるのか。農地補償について具体的に答弁を承りたい。(後略)

(中略)

○助役(藤田信次) (前略) 博多駅の農地の問題は、御指摘の通り整理を完成し、新博多駅を創設する上で最も重要な問題の一つで、当局としては農民側ならびに地主側に対してそれぞれ交渉して早期解決に向かうよう進めておりますが、こういう線で解決するところまで至っておりません。そういう解決の時期が漸次迫りつつあることは当局も確信しております。内容としては減反補償の問題、離耕料の問題が残っているが、減反補償の問題については、建設省、農林省において土地区画整理法の改正に向けて意見の統一を図り、その内容について近く何らかの指示があるのではないかと考えております。離耕料の問題についても、地主においてそれぞれ違った考え方であり、その点については農業委員会、市の方でも重大な関心を持たれて当局に協力していただきたいと思っております。この問題は早急に解決するように当局としても専心してまいりますので御了承いただきたい。

(中略)

○三番(宮副丈助) (前略) 市制施行満七十周年を迎えることに意義深いこの予算市議会において(中略)明政会を代表して市当局の所信をただす機会を得たことを光栄とし、喜びとしたい。(中略)

博多駅移転に伴うこの区画整理は三十七年度を完成目標とする計画事業である。総事業費二十七億九百七十万円、これを三十七年度までに完成するには相当綿密かつ計画的に実施しなければならない。しかるに三十三年度の当初予算三億七百万円は途中で減額されて、現在二億六千二百二十七万円である。しかも仄聞するところによると、八千数百万円は繰り越さねばならない執行状況で、執行の見込率は六六%程度ではないかと想像される。三十四年度はここに計上されておる三億二百二十六万円と三十三年度の繰り越しを合わせると、四億前後の事業予算額となる。それを三十三年度の執行見込額と比較すると、約倍以上の事業(量)になるが、果たして執行の見込みがあるかどうか心配している。予算額の計上だけをもって事業が進展すると考えたならば、大きな齟齬を来すものと思う。

現在(区画整理事務局の)局長以下の事務吏員諸氏が怠けているわけではない。非常に努力を払っていることは私がこの目で見ていて、この事業を進める上には包蔵されている種々の困難な問題が解決されねばならない。ついでには局長の渉外事務を助けるような人材が必要と推察される。市長は(博多駅が)三年目を迎えて漸次軌道に乗ってきたと、本年度はこれと相並行して一大進捗を図るべく予算三億二百万円余を計上したと言われたが、予算額とともに諸問題を解決する機構を考えるべきだと思う。吏員、技術員の増員も必要であるが、この重要問題解

決の機構を絶対必要とする。市長のこれに対する考え方、またこの事業を計画年度内に完了し得る確信があるかどうかをお尋ねする。(後略)

(中略)

○助役(藤田信次) (前略) 博多駅区画整理事業については来年度の執行状況が六割なにかし程度と聞いている。従って、その後が約八千万から九千万(円)近く見込まれるということであり、専心努力しましたけれども、そういう事態になったことは我々としても非常に残念に思っております。ただ申し上げたいことは御承知のようにあの地区は我々が当初予想していたよりも、はるかに複雑である。土地の各筆の地積が非常に千差万別で、大きいのもあれば非常に小さいものもある。そういった関係、また整理前後における土地の価値関係が激変する関係上、これらの調整に相当手がかかるといったような事情から、この費用が予定通りにかず約九千万近くの繰越しが見込まれるのではないかと考えております。この分についてはぜひとも三十四年度本年度において取り返してみたい。御承知のようにここに計上している三億ないがしは、これに繰越額を入れると約三億九千万から四億円近くになる。これの消化が非常に心配されるが、事務局もぜひとも三十四年度にどうしても消化してみたい。また消化するという決意であります。(後略)

(中略)

○四十九番(木下亀次郎) (前略) 奥村市政第三年目の抱負をもった昭和三十四年度予算案並びに関連議案について、自由民主党議員団を代表して質問を試みたい。(中略)

新博多駅の建設問題を取り上げてみると、公約に大きくうたった新博多駅の移転拡張については、奥村(茂敏)市長就任以来着々その実行をみている。先般この施行に当たった問題点だった路線が高架式、しかもスラブ式によって施行する方針が国鉄において決定されたことは、まったく奥村市長の熱意と信念のたまものと大いに敬意を表する次第であります。(拍手)しかしながら、これに伴う土地区画整理事業は本年度も三億二百万円を計上しているが、本事業は非常な困難と努力を伴う事業である。市長は本工事の推進に当たっては、人的機構に十分配慮しなければ進捗はスムーズにいかないと思うが、本件に対する御意見を伺っておきたい。(後略)

(中略)

○助役(藤田信次) 博多駅の区画整理事業の促進については、先ほど宮副(丈助)議員の御質問にお答えした通りであります。(区画整理事務局は)増員して、機構についても工事課を創設し、さらに渉外担当として適当な幹部をここに入れて、来年度約三億九千万円近くとなる事業(の執行)を大いに進捗して御期待に沿いたい。かように決意を固めております。(後略)

区画整理区域内の農地問題が解決に動き出したのは、市が事業執行のための機関として区画整理事務局を設置して五年目の昭和三十五年度に入ってからであった。以降、博多駅移転を中心とした福岡の新たな市街地づくりは加速することになるが、区画整理に着手した三十年代前半から半ばまでは、農地問題の解決が遅れ事業執行が予定通りには進捗しない状況であった。

区画整理事業を施行する側と、区画整理対象となる土地所有者など住民側、双方の理解と協力、努力と譲歩の上に成り立った福岡の一大都市改造事業はこうして始まった。その後、土地区画整理事業施行区域の拡大や変更、計画の設計変更などを行いながら、昭和四十五年の事業完成まで四次にわたって事業が継続されることになる。

第四節 駅の移転工事に着手

1 高架式による移転が確定

小西春雄市長の死去に伴う市長選挙で当選し、昭和三十一年九月に福岡市長に就任した奥村茂敏市長も、前市政に引き続いて博多駅地区の区画整理実現を福岡市発展の重要課題とし、区画整理の基幹となる鉄道と博多駅の高架化の実現に向けて、国鉄当局や関係省庁との折衝や協議を重ねた。

そして昭和三十三年二月、奥村市長は博多駅地区の土地区画整理事業にとって鉄道と駅の高架化は不可欠であるとして、新駅を高架式にするよう国鉄総裁にあらためて要請する文書を送付した。

この文書は、博多駅土地区画整理事業が建設省から認可される約一カ月前に送付された。駅の高架化を前提にした市の区画整理事業の認可が間近に迫っていることを国鉄総裁に伝えることによって、国鉄当局に高架式の新博多駅建設の決断を促すものとなった。

福駅区第一九号

昭和三十三年二月廿六日

福岡市長 奥村茂敏

日本国有鉄道

総裁 十河信二殿

博多駅の移転計画について

博多駅の移転については、昭和二十九年十二月十七日施管第二四五七号で御来示がありましたので、その後当市においては、御来示の趣旨に

基き、土地区画整理事業の計画につき、貴公社の関係御当局と随時御連絡を保ちつつ、一方建設省、大蔵省共再三協議を重ねて極力具体化を急いで参りました結果、近く事業計画に対する正式の認可を得、昭和三十三年度から建物の移転及び道路の工事に着手できる運びとなりました。つきましては、前述の御書面によりますと「新博多駅は地平式の純旅客駅とする」とのことですが、今回の事業は、当市の将来をトす歴史的な大業でありまして、後世に悔を遺さないよう、まさに百年の計を樹立しなければならぬ点に鑑み、地平式では折角のこの大業の画龍点睛を欠くことになりまので、この際は非高架式とすることに、特に御配慮を賜りますようお願い致します。尤もこのことにつきましては、地元と致しましても応分の御協力を致す所存であります。

福岡市からの博多駅の高架化移転要請を受けて、国鉄は福岡市側と協議を重ね、工法や工事費用の分担等の検討を行った。その結果を三十三年十二月九日、十河信二総裁名の文書で次の通り回答してきた。

建計第一二四七号

昭和三十三年十二月九日

日本国有鉄道総裁 十 河 信 二

福岡市長 奥 村 茂 敏 殿

博多駅の移転計画について

昭和三十三年二月二十六日付福岡区第十九号をもってお申越のありました標記のことにつきましては、貴市区画整理事業も着工された今日、国鉄においてもこれと歩調を合わせて博多駅移転工事に着手することにいたしました。その後貴市からの御要求を検討いたしましたところ、昭和二十九年十二月十七日付施管第二四五七号による貴市あて回答事項のうち第二項及び第三項を、それぞれ次の条件によることで処理したいと存じますので、貴意を得たく至急何分の御回答願います。

おつて、この詳細については、門司鉄道管理局長及び下関工務局長とお打合せ願います。

記

- 1 新博多駅は高架式の純旅客駅とする。
- 2 博多駅を高架とするための工事費の分担については、昭和三十一年十二月十八日付「道路と鉄道との交差に関する建設省日本国有鉄道協定」第四条第四項により協議するものとする。この場合工事の範囲は、鹿児島本線門司港起点七十七キロ八百二十五メートルから八十一キロ六百八十メートルまでとする。

国鉄総裁からの回答文書を受け取った市は九日後の三十三年十二月十八日、国鉄総裁に対し回答内容を了承する旨を伝えた。この時点で、福岡市が長年要望してきた「高架式旅客駅」としての新博多駅建設が確定した。昭和十五年十一月、当時の畑山四男美市長による博多駅の移転改良陳情に対して、当時の鉄道省次官が「高架式の駅移転改良計画」を提示してから十八年。十河国鉄総裁の回答文書によって、鉄道当局は福岡市との「約束」をようやく果たした形となった。

新駅の高架化は決まった。しかし、高架化移転に伴う工事費の国鉄と福岡市の分担問題は双方の主張に開きがあり、協議は難航した。

2 七億五千万円負担で政治決着

博多駅の高架化移転に関しては、国鉄総裁から福岡市長宛ての昭和三十三年十二月九日付文書により、「工事費の分担については昭和三十一年十二月十八日付『道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定』（建鉄協定）第四条第四項により協議するものとする」とされ、福岡市長も同年十二月十八日、これを受け入れる旨を国鉄側に回答している。

鉄道敷設等に関する建設省と国鉄の協定である「建鉄協定」の第四条第四項は「道路または鉄道を、高架線または地下線に構築または改良することにより、既設の平面交差を除却する場合における工事費の負担については、別途協議するものとする」という規定である。

国鉄側は三十四年十一月九日、福岡市に対し下関工事局長名の文書で、この規定に基づく協議を申し入れてきた。その際、国鉄側は、①現在博多駅を高架として移転するに必要な費用の総額を、国鉄と道路管理者側とで折半負担する（貨物設備の移転費を除く）。なお、市の負担額の概算は八億円とする、②博多駅の改良工事に要する①以外の工事費は国鉄の負担とする、③道路の工事費は道路管理者側の負担とする、④都市計画街路新柳町香椎線と鉄道との交差については別途協議する——という工事費分担についての検討結果を内示してきたのである。

これに対して福岡市は、国鉄が内示した駅移転工事費の市負担分八億円の算出根拠について、市としての考え方を示して市負担分は四億円で済むと主張し、工事費分担に関する国鉄の提案を事実上拒否した。

福岡市史第六卷昭和編後編(一)（昭和四十六年刊行）の第五章第一節「博多駅の移転と開業」の項によると、両者の主張はおお

よそ次のようなものであった。

国鉄側は、博多駅高架化移転に必要な経費の折半概算額八億円を「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」第四条第四項の趣旨によって、福岡市が負担するよう主張し、一方、福岡市側は国鉄が示した高架移転工事費総額十六億円の内訳は平面移設に要する経費と高架化改良費とがそれぞれ八億円ずつ見込まれているので、国鉄側が負担すべき平面移設の経費八億円を控除し、残りの高架化改良費八億円を「建鉄協定」の趣旨に基づいて折半した額四億円が市の負担となるという主張であった。

市と下関工事事務局との協議はその後も行われたが、双方の主張は食い違ったままであった。このため市は建設省に、下関工事事務局は国鉄本社にそれぞれの考え方を説明し、解決は中央での折衝に持ち込まれることになった。このため、年が明けて三十五年二月早々、奥村茂敏市長ら市首脳部と市議会議員代表らが上京し、榎橋渡運輸大臣や簡牛凡夫、中村寅太、中島茂喜代議士ら地元選出国会議員を交えて協議打開の方途を検討、政治折衝の形で国鉄当局との調整が行われた。

その結果、昭和三十五年二月六日、榎橋運輸大臣の仲介で奥村茂敏市長と十河信二国鉄総裁によるトップ会談が行われ、市側の工事費負担額を概算七億五千万円とするという榎橋大臣のあつせん案を双方が受け入れることで政治決着し、同日付で国鉄総裁と福岡市長が「覚書」を取り交わした。

覚書

博多駅の移転工事に關しては、左記の運輸大臣あつせん案により処理することを了承する。

記

- 一、「道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定」を遵守する。
- 二、市側負担工事費は当初の予定より五千万円軽減して七億五千万円とする。
- 三、鉄道用地については、ひきつづき誠意を以て協議する。

昭和三十五年二月六日

榎橋 渡(花押)

日本国有鉄道総裁 十 河 信 二(代印)
福岡市長 奥 村 茂 敏(印)

覚書には、当事者である十河国鉄総裁と奥村福岡市長だけでなく、あっせん案を提示した榎橋運輸大臣も仲介人として別途、名を連ねた。難航した移転工事費負担問題が決着したことで、国鉄と福岡市は石田一郎下関工務局長と奥村茂敏市長名による「博多駅移転に伴う工事費の負担その他に関する協定書案」を作成し、博多駅の高架移転の着工に備えた。

国鉄との工事費負担協議が妥結したのを受けて、市は三十五年二月十六日に開いた市議会協議会に、博多駅移転工事費の負担問題が政治決着したことを報告し、国鉄と市の間で覚書を取り交わした経緯および市の工事費負担額が七億五千万円になることを説明した。この説明をめぐり協議会では、委員（市議会議員）から活発に質疑が交わされた。市議会協議会での当局の説明と質疑応答の概要は次の通りである。

昭和三十五年二月十六日市議会協議会

二、博多駅高架移転に伴う分担金について

星敏雄博多駅区画整理局長より概要次の説明があった。

「博多駅を高架にすることについての分担金については、昨年来話し合いを進めてきたが、国鉄側の希望する額は、現在の博多駅の施設をそのまま高架にする場合の工事費の二分の一、八億円を道路側（市による工事）で負担してもらいたいというのが国鉄側の希望である。これに対してなるべく道路側の負担を軽減してもらうため、昨年来市議会の御協力の下に、地元選出の国会議員、榎橋（渡）運輸大臣等のお骨折りをいただき、折衝を続けてきたが、一応当事者双方の気持ちの了解を得たので、この間の経緯を申し上げます。

この問題については、工事費と用地の問題と両方あるのではないかとということで進めてきたわけであるが、用地の問題については、なお検討の余地があるので引き続き協議を続けることにし、工事費については八億円のうち国鉄、道路側の負担を（それぞれ）五千万円軽減して七億五千万円、この運輸大臣のあっせん（による覚書）で、双方の工事費の負担の出し方については、双方の意見も大体考え方として食い違いがないようであるので、工事費については明確にしておきたい。これについては、いざれ議会の審議をいただき正式な契約をいたしたい。

高架になる区間は専売局のところから上りはじめ、下るところは筑肥線と鹿児島本線の分岐する地点、すなわち箕島の松下電器の手前。」

○委員（渡辺茂） 今の局長の説明では一応当事者同士の気持ちの上の了解がついたというお話であるが、そうすると、この覚書は内容からいえば、市長と十河（国鉄総裁）さんが運輸大臣にやるということを約束されたという印象を受けるが、そういうふうにと取っているのかどうか。○博多駅区画整理局長（星敏雄） 覚書の性格であるが、これによって市側が債務を最終的に負い、国鉄側の債権が確定した書類とは双方ともに理解していない。これにはもちろん正規な法令上の手続きが要るので、そういう条件が完備して初めて最終的な債権債務の関係が生ずるのであって、この書類（覚書）によって直ちに債権債務の関係を発生するような契約ではないというふうに理解している。

○委員（渡辺茂） 少なくともこの覚書が一つの基準になるということは考えてよいか。

○区画整理局長（星敏雄） この線によって皆さん方の御了解をいただきたいと思う。

○委員（渡辺茂） 債権債務が直ちに生じることがないにしても、地方自治法第二百三十九条の第二項に該当する債務の負担の原因となる契約の締結、その他の行為をしてはならないとある。少なくともこれが基準になれば、ということになると、その他の行為に該当するのではないか。こういう覚書は手交する前に一回ぐらいは会議を持つべきではなかったか。その点説明願いたい。

○助役（藤田信次） 私の解釈としては、この建鉄協定の分担金問題について親しく討議もし、お互いの基本的な考え方といったものについての了解というものは作らなければならぬが、その協定はもとより市議会の協賛を得なければならぬ。その協定に至るまでの過程において向こうとの共通の了解点を確認し合うというものが、この文書になって表れてきたものである。いわば内申の決定の過程において、この要素が必要であったということを我々は考えておる。

○委員（藤岡祥三） 建鉄協定というのはどういふふうなものか。

○区画整理局長（星敏雄） 昭和三十一年十二月十八日、建設省と日本国有鉄道が道路と鉄道の交差に関する協定を結んだものである。

○委員（藤岡祥三） 福岡市自体が建鉄協定に基づいて本省と何らかの協定をやったのではないか。

○区画整理局長（星敏雄） 建設省と国鉄の間に協定があり、その協定の第四条第四項（道路または鉄道を高架線または地下線に改築または改良することにより、既設の平面交差を除却する場合における工事費の負担については別途協議するものとする）によって処理しようと、これによって措置したいという国鉄側の申し入れに対して、助役から御答弁申し上げたように異存がないという返事を（三十三年十二月に）市長がしておる。

○委員（藤岡祥三） 地方自治法第二百三十九条の条項から言うならば、この問題については事前に議会側の正式の議決を経て、この行為はなされなければならぬ問題である。三十三年の十二月に建鉄協定を了承したという、その点について先刻、藤田（信次）助役の説明の中で、これは決定的には債務にならない。しかしながら債務を負う原因となるという点では肯定しておると思う。であれば、債務の原因になるといふことは、議会の議決が要ることではないか。

○助役（藤田信次） この覚書は契約ではない。契約に類する原因であると、こう解釈している。

○委員（渡辺茂） あなたは、建鉄協定第四条第四項によって、よろしいという返事を出されるときには、債務負担の原因となる行為をやるという意思があったと……。

○助役（藤田信次） 国鉄側との交渉の過程において意見の違いがあったが、この点については基本的な考え方についての確認をしてきたということである。また、これから国道の問題等やらなければならぬが、その上で市の負担金がどのくらいになるのかと、こういう線で議会の審議をいただければ幸いだと思う。

○委員（中原一男） 議会側を軽視するという態度は取ってもらいたくない。議会側からもこの問題については、無理をしてたくさん上京している。そういう方々に対する周知を求めなかったのではないか。私も昨日新聞を見て覚書ができておるといふことを知った。こういうこと

は新聞発表の前に当然議会側に報告されるべきである。

○副議長（板屋猛） 本件についてはこの程度にとどめたいと思うが、この種の重要な問題については、当局は常に議会側と密接に連絡を取り、趣旨が徹底するよう十分留意せられたい。

同日の市議会協議会は、議会に諮らずに国鉄と工事費分担の金額に関する覚書を取り交わし、博多駅移転に伴う工事費の負担に関する国鉄との協定案を作成した市当局の姿勢が、市議会から批判される場となった。

奥村茂敏市長をはじめとする市首脳部が、市議会に事前に報告せずに博多駅移転工事負担金をめぐる国鉄との協議の決着を急いだ背景には、一つは国鉄が翌年の昭和三十六年四月の営業開始を目指して鹿児島本線の門司―久留米間の電化を進めていること、もう一つは東海道新幹線の建設で国鉄財政が極めて窮屈な状態にあったことが挙げられる。

先述の福岡市史第六巻昭和編後編(二)によると、地元国会議員からは、福岡市との工事負担金協議が長引けば、国鉄側が博多駅移転工事費を電化工事や新幹線建設など緊急かつ重要なプロジェクトに振り向ける可能性があるとの意見が奥村市長ら市首脳部には伝えられていた、という。

3 負担額支払いを賛成多数で承認

政治決着で市側の負担が概算七億五千万円と決まったことで、博多駅の高架移転工事は着工に向けて動き出した。市当局が負担額決定経過を説明した三十五年二月十六日の市議会協議会の後も、同年三月招集された定例市議会では、工事負担金問題に関する質疑が交わされた。

そうした状況の中で、市は国鉄との協定書案に基づく三十五年度分負担金予納額三億五千万円の支出を起債財源に求める議案など、博多駅移転工事の着工に必要な議案三件を会期末が押し迫った三月二十八日に市議会に提出した。このため市議会は二十九日の本会議で会期を一日延長して三月三十一日までとする議決を行い、奥村茂敏市長が同月三十日の本会議で工事費負担関連議案について提案理由を説明した。

これに対し、中原一男、平野清、渡辺茂の各議員が同日の本会議で質問に立ち、こういう重要な議案を会期末に提出するに至った経緯の説明を求め、七億五千万円という多額の分担金を二カ年で予納するのは市の財政力の現状から無理ではないか、などと市当局に釈明および見解を求めた。三十日の本会議における奥村市長の提案理由説明と、博多駅移転工事費負担関連議案を

めぐる質疑応答は次のような概要であった。

昭和三十五年三月三十日市議会定例会

○市長（奥村茂敏） ただ今上程された議案提案の趣旨を説明します。博多駅の高架移転に伴う工事費の本市負担については、先般来国鉄と話し合いを進めてまいりましたが、このほど道路と鉄道との交差に関する建設省と日本国有鉄道との協定に基づいて、道路側が七億五千万円を負担することで成案を得るに至りましたので、昭和三十五年予算に追加計上し、四億円を昭和三十六年度において負担するため関係議案を提出いたしました。詳細については担当助役から説明させます。よろしく御審議願いたいと思います。

○議長（石村貞雄） 助役、藤田信次君。

○助役（藤田信次） 連日三十五年予算関係について御審議を煩わしました、その際に博多駅の分担金関係議案について（新たに）御審議を煩わすことは恐縮に存じますが、国鉄その他関係方面との折衝が非常に長引いて（議案提案が）今日に至りましたことは誠に恐縮しております。お疲れの際にこの議案を御審議いただくのも、博多駅の移転工事を、電化工事をする関係もあつて、来年度早々から着工しなければ間に合わない差し迫った事情であります。また、経費については三十五年度の起債全体計画の中に折り込んで早急にやらなければならぬという事情から、この年度の当初に議案として御審議をお願いしたいということで提案した。大変遅れた点については、お詫び申し上げます。

（以下これまでの交渉等の経過説明後略）

○議長（石村貞雄） これより質疑に入ります。質疑はありませんか。四十七番、中原一男君。

○四十七番（中原一男） この議案が配付されるのが非常に遅かったことに関して、当局に説明を願いたい。これだけ膨大な工事を着工するに当たって、三十五年当初予算を慎重審議しておる過程の中で（この議案を）もらったため内容の検討ができない。こういうことは昨日今日分かったことではないと思う。なぜ三月二十八日まで出せなかったのか。その経緯を説明していただきたい。

○助役（藤田信次） 大変遅れて恐縮しているが、その理由としては七億五千万円の協定線が出て、それに基づいてお手元に差し上げている協定案文で向こうと折衝していたわけである。それが一つ。今一つは、七億五千万円のうちに入っている国道三号線の負担額を決めて、それを七億五千万円から差し引いて市の負担額を決定した上で、（市議会に）提案したいということで急いだが、なかなか協定の数字が出てこない。その折衝をするのに二、三カ月かかる見通しとなったので、国鉄と国道と市の方とで、その部分については建設省の方で負担するという約束を取って、議案を提出するに至った。今申し上げた二点の話が出たのが二十三日ぐらいで、そういう事情で二十五日に提案ということになった。よろしく御了承賜りたい。

○議長（石村貞雄） 四十七番、中原一男君。

○四十七番（中原一男） （前略）国道三号線に対する工事の負担額が明確になっていないなら、七億五千万円という数字ももう少し下げる余

「裕があるのではないか。今年二月六日に奥村市長が橋樑運輸大臣のあっせんによって七億五千万円に決めた際に、国鉄と建設省とさらに話し合いを進めて内容を決められるような状態にできなかったのか。当局の取り組みが緩慢だったのではないか。国道三号線の問題がはっきりしているならば、七億五千万円に対する考え方も若干変わるのではないか。国道三号線に関する工事費は大体どの程度のものなのか、説明願いたい。」

○議長（石村貞雄） 技術長、塩塚重蔵君。

○技術長（塩塚重蔵） 国道三号線に関する問題は、御意見の通り七億五千万円の枠が決まると同時に、国鉄当局と建設省の間で交渉がもたれたが、内容的に複雑なところがあり、現在も交渉、折衝中である。できるだけ早く決めてほしいということを再三伝えてはいるが、どうしても数カ月要するという事なので、結末はまだということである。もう一つ分担の問題は考え方に幾通りもあり、現在建設省と国鉄の幹部の間でいろいろな問題について交渉を進めている。ここでその一つを取って申し上げることは、今しばらく御容赦願いたい。（おおよそ概算は言ってもよかるうが）「ある程度議員だから」「核心に触れてもらわな困る」と呼ぶ者あり）

これは端的に言えば、道路が鉄道を横断するという問題であるが、鉄道が道路を横断するといった見方と、いろいろある。見方によって工事費の点に影響があるわけで、私としても、できるだけ福岡市に負担のからぬように両者の話し合いを願いたいと願っている。概算はそういったことから……。〔ある程度打ち明けていい〕と呼ぶ者あり）

（中略）

○二十四番（平野清）（前略）我々は建設委員としてこれに携わっており、ある程度の事情は他の委員会よりわずかばかり余計に知っている。これによって、この間の事情について、この七億五千万円の負担という中に、国道線あるいは県道の交差というものが一億四、五千万円は出るのではないか。そうなれば市の負担は六億円になる。提出された議案はここ二年間で予算外義務負担をみて出しているが、東京で私たちが交渉した折には、五年あるいは六年でじわじわ払っていけば福岡市の財政も狂わないだろうということだった。（中略）二年間に払いますというのを委員会に報告せず、国鉄の誰に交渉したか。二年間で払わなければいかぬと言いますが、どういうものか。建設委員会に相談あつてしかるべきだと思う。（中略）

（橋樑運輸大臣に会ったときには）七億五千万円を分割していいではないか、国鉄は倒れる会社ではないからいいではないか、あなたたち（福岡市側）の無理のないこと（支払い方法）でどうかという調停案が提示された。その間いかなる事情があつて、国鉄側は二年間で（納入した）だけの工事しかせぬと高圧的な態度にいつ出てきたのか。助役、市長は（国鉄下関工務局との協定案を受け入れ、委員会に相談することなく）変わらざるを得なかった事情を説明願いたい。

○助役（藤田信次） 七億五千万円の納入方法については、我々も年限を伸ばして年賦という行き方でいきたいと考えて折衝してきた。この協定案にある三十五年度三億五千万円、三十六年度四億円を提示するとき、向こう（国鉄下関工務局）が言う理由は、こういう大工事には暫定措置についての取り扱い規定があつて、取り扱う工事について予納することになっておる。国鉄として市の負担である七億五千万円の金を別

に立て替えてやる余裕はない。従って前もって予納していただく建前であるから、電化されるという事情もあるから二カ年で納め願いたいということを協定案作成のときに言われた。従って、平野議員が言われた委員会の方にはまだこの年限については申し上げてはいない。今申し上げたことで御了承賜りたい。折衝の経過はそういうことであるので、御報告申し上げておく。

○二十四番（平野清） 中原議員も言ったように（この件は）政治的な扱いをしてきたと我々は考えていた。東京で奥村市長ほか、国鉄の最高責任者である檜橋大臣から福岡市も（財政的に）きつかるうから分けて納める方法でいこうと聞いておるのに、下関工事局長から別紙（協定案）のことを言われたとき議会側に相談もしていない。この点、不可解である。頭を下げるようなこととする。今まで我々が何年間もかかって国鉄と交渉して、大臣まで覚書にサインまでしてくれて、御墨付きをもらった格好で、取り方いかんによっては予算外義務負担の問題も考えないこともなかったけれど、（負担額は）安い金額ではない、（福岡市にとっては）高い金額であるから当局も議会も責任を持たなければならぬと思つて（東京から）帰ってきた。

これについて下関工事局長から、二年間で予納しなければならぬと言つてきた。東京の最高責任者に会つて、福岡市の負担を軽減しながらやつていこうという精神は（どこに）生きておるのか。二年で払う福岡市の財政、起債の問題についても非常に無理がいくだろうと思つた。分納方法は龍を描いて眼を描く大事なところで、少なくとも（議会に）相談があつていない。こういう点、私はけしからぬと思う。（中略）私は何も質問していないが、二年間の分割案が出て、政治的折衝はどうしたんだという議会諸氏から質問が出た点に私は同感である。二年間の分割案は東京で交渉したのと違うではないか。国鉄の最高責任者が五年ないし六年で納めれば値切る方法も出てくるようにおつしやうから、我々も（七億五千万円を受け入れて）帰つてきた。その状態を考え合わせるとき、これだけの負担を二年でやつていくことで提案されておるので、これ以上は申し上げない。その点、私は助役を信じるか、本当に二年間で納めるか、あなた（藤田助役）を信頼してこの質問を打ち切る。

○議長（石村貞雄） 二十三番、渡辺茂君。

○二十三番（渡辺茂） 今二十四番議員からお話があつて、それだけの協定書というものが果たしてこういう財政の逼迫ひびくしておるとき拘束力があるのかどうか。契約はあるからそれに応じなければやらない、ということだけで済むものであるか。国鉄いや政府が地方公共団体を育成強化してやろうと、住みよい福岡市にしてやろうということは当然の責務ではないかと思う。聞くところによると、時の大臣または責任者たちの間で、福岡市も非常に（財政的に）苦しいであろうが協力してもらいたいと、そのためには分割払いも考慮の余地があるのかどうかに交渉がなされたということだが、そうすると中原議員が言われたように、下関工事局長がそれだけの権限が果たしてあるのかどうか。七億五千万円という金額が、四億円は三十六年度に予算外義務負担の形で提案され、三億五千万円を本年度に納入するという形で現れておるが、備考欄には減額がある程度予測されておるようなことが書いてある。こういう議案書または予算編成の仕方では、私たちが本日議決した六十一億三百一十五万円の（三十五年度）予算自体に、こういう含みがあるのではというような危惧の念を抱くことになる。予算であるから幾分の増減はあるだろう。しかし真正面から、この議案は減額される議案であるとする、このような予算の提案はいまだかつて見せてもらったこと

がない。私は十年の議員生活で、そんなにこれ（博多駅移転工事費負担関連議案）を急がなければならないという理由は、私もどうしても承に苦しむ。その二点をお答え願いたい。（後略）

○助役（藤田信次） この折衝については議会の皆さんから絶大な御協力を賜り、我々としても微力ながら全力を尽くしたつもりであるが、十分とまではいかなかった点は慚愧に堪えない。七億五千万円という膨大な金をできるなら五年ないしはもつと長い期間で納めたい希望は持っていたが、国鉄の経営の立場として、いわゆる委託行為の予納金という建前から、三億五千万円と四億円を両年度に割り当てとなったわけである。ざつとばらんに申し上げると、三十五年度に三億五千万円、三十六年度以降に四億円という考え方も出たが、以降ということでは双方とも決定できないというような点から、（負担額が）変更となる場合もあろうということから、（協定書案の）十六条に、この協定により難い事項については協議の上決定するという規定を設けている。一応この金額で予納とする建前になっている以上、この分担（方法）でいくより仕方がないということで了解したわけである。

議案不確定の要素が一部ある議案をなぞ出すのかという第二点の質問については、三十五年度から（博多駅移転を）着工しないと（鹿児島本線門司―久留米間の）電化が間に合わない、これに間に合わせる必要があるという建前から、この案を本日提出したわけである。市側の負担が概算なんぼになったということが決まって出すのが最もいい方法であり、当たり前の方法である。ところが、工事関係ならびに起債の枠の関係で急いで出したという事情を御了承賜りたい。（「了承できぬが委員会に任せる」と呼ぶ者あり）
（後略）

博多駅移転工事の市側負担分の七億五千万円を三十五年度三億五千万円、三十六年度四億円に分けて両年度で予納するための議案三件は、三月三十日のこの質疑を経て建設消防委員会に付託された。建設消防委員会は三十一日深夜まで慎重な審議を行った。このため市議会は、三十一日まで延長した会期を急きよ再延長し、四月一日午前一時十六分から開かれた末明の本会議で広田弥三郎建設消防委員長が次の通り審査の結論を述べた。

昭和三十五年四月一日市議会定例会

○議長（石村貞雄） 建設消防委員長、広田弥三郎君。

○二十七番（広田弥三郎） （前略）さらに電化の問題、起債枠の決定、かてて加え、本事業の根本的問題でもあり、これが遅れることによつて、万一の場合多年にわたり全市民の夢を実現せんとする道を失われる恐れも考え合わせるとき、本委員会としてかかる提案は不満足であるが、本市発展百年の大計という巨視的観点に立ち、これら分担金問題について了承した次第であります。（後略）

広田弥三郎委員長は、博多駅移転工事費の負担議案を「原案通り可決すべきもの」と決した審査結果報告の中で、市当局に対して「分担金の支払方法については、昭和三十六年度四億円を分割支払に最大の努力をし、もって本市財政の逼迫の緩和に向けて努力されたい」「起債枠の獲得については、最大の努力を傾注されたい」「本駅建設に関連して、東部発展道路の取付方について理事者側に要望したところ今後さらに研究したい旨、その誠意の披瀝がありました」という三点の要望事項を付した。

委員長報告に対して藤岡祥三、中原一男、平野清、岩田重蔵の各議員が質疑と討論を行い、市議会は博多駅移転工事費の負担に関する議案三件を委員長報告通り挙手による賛成多数で可決した。可決された二議案（三十五年度追加予算案を除く）は次の通り。

昭和三十五年議案第百十五号

博多駅の移転に伴なう工事費の一部負担に関する予算外義務負担について

右の議案を提出する。

昭和三十五年三月二十八日

福岡市長 奥村茂敏

理由

本件は、博多駅の移転に伴ない日本国有鉄道線路を高架として移設するため、道路と鉄道との交差に関する建設省・日本国有鉄道協定に基づき、その工事費の一部を昭和三十五年度及び昭和三十六年度にわたって負担する必要があるので、地方自治法第九十六条第一項（第八号該当）の規定により議会の議決を求めるものである。

博多駅の移転に伴なう工事費の一部負担に関する予算外義務負担について

博多駅の移転に伴ないその工事費の一部を負担することに関して次のように予算外の義務を負担する。

一 相手方 下関市竹崎町四百二十七番地

日本国有鉄道

下関工事局長 石田一郎

二 目的 博多駅の移転に伴ない日本国有鉄道線路の高架移設に要する工事費のうち、現施設に相当する部分の工事費の半額を負担するた

三 負担する工事費の額及び支払方法

昭和三十五年度 三億五千万円

第四節 駅の移転工事に着手

昭和三十六年度 四億円

計 七億五千万円

四 予算外義務負担額

昭和三十六年度 四億円

五 備考

1 工事費及び市負担額は概算であり、工事竣工後清算するものとする。

2 国道三号線に係る部分の工事については、国及び日本国有鉄道が負担するものとし、国の負担額が決定したときは、その年度の国の負担額に相当する額を当該年度の市負担額から減ずるものとする。

昭和三十五年議案第百十六号

昭和三十五年度起債について

右の議案を提出する。

昭和三十五年三月二十八日

福岡市長 奥村茂敏

理由

本件起債は、博多駅の移転に伴ない、日本国有鉄道が施行する鉄道高架移設工事の昭和三十五年度における工事費負担金に充当するものであり、地方自治法第二百二十六条の規定により議会の議決を求めらるものである。

昭和三十五年度起債について

一 起債金額 三億五千万円以内

二 起債目的 昭和三十五年度鉄道高架移設工事費負担金

三 起債方法 証書借入れ又は証券発行の方法による。

四 利率 証券発行の場合における発行価格は、額面百円につき九十九円以上とする。

五 借入れ先 年八分以内

六 借入れ時期 大蔵省資金運用部、郵政省簡易保険局、公営企業金融公庫、銀行その他

七 償還方法 昭和三十五年度。ただし、工事又は市財政の都合により、その全部又は一部を翌年度に繰り越して借り入れることができる。

起債年度の翌年度から二十年以内（うち据置き期間三年以内）に元金を半年賦均等により償還する。ただし、償還方法については、融資条件により変更することができる。

八 償還財源
なお、市財政その他の都合により繰上げ償還をなし、又は低利債に借替えをすることができる。
一般歳入その他

その後、市当局と国鉄下関工務局は博多駅の高架移転工事の細部について、事務的、技術的協議を重ね、昭和三十五年八月三日付で「博多駅移転に伴う工事費の負担等に関する協定書」を石田一郎下関工務局長と奥村茂敏市長の間で締結した。その結果、移転工事成後精算する移転工事費総額は三十億七千万円余となり、このうち七億一千八百万円を福岡市が負担することになった。

4 博多民衆駅設立準備委員会

博多駅の高架化移転に伴う工事費負担等の協議の一方で、市は純旅客駅となる博多駅を利便性と公共性を併せ持つ近代的な民衆駅とし、店舗や食堂、ホテルなど民間資本の参加を求めて建設するため、市議会や商工会議所とも連携して民衆駅建設計画を推進するため委員会の設立準備を進めていた。

市は博多駅の高架化移転が確定した後、昭和三十四年十二月の定例市議会に、民衆駅建設のための委員会設立準備費補助金として百五十万円の追加予算案を提出し、市議会はこれを可決した。このとき同時に、市は民衆駅建設に向けた委員会について、①補助を受ける団体の名称を博多民衆駅設立準備委員会（仮称）とする、②団体は民衆駅建設計画についての調査、研究ならびに事業主体の準備事務を行う、③団体の構成は市、市議会、商工会議所を中心として委員会を設ける―ことなどを決めた。

こうして昭和三十五年三月、第一回の民衆駅設立準備委員会が開催された。委員には市から藤田信次助役、塩塚重蔵技術長、関康之総務局長、角田幸七産業局長、笈一郎建設局長、星敏雄博多駅区画整理局長、梅田巖同局長、市囀託の樋口保三郎氏（前大分鉄道管理局長）が、市議会から石橋正作、井上桂三、因幡健造、今村正元、岩田重蔵、片岡春雄、加藤藤次郎、木下亀次郎、北風伊勢松、小森俊雄、新宮大三郎、曾根崎義郎、高丘稔、津田敬一郎、友杉次三郎、中村次郎、東田幹男、樋口広、平野清、広田弥三郎、古川初雄、松永幸四郎、宮副丈助、渡辺進（五十音順）の各議員が委嘱され、商工会議所側から阿部栄助、池見茂隆、貝島義之、狩野巖、小石正雄、坂田茂助、篠原政次郎、田中丸善輔、橋田有一、原口信夫、原田平五郎、福井義敬、待鳥喜久太、峯重嘉一の十四氏（五十音順）がそれぞれ委員に委嘱された。

会長には、国鉄との博多駅移転に伴う都市計画事業の推進役を努めてきた藤田信次助役が推され、事務局は博多駅区画整理局

に置かれた。博多民衆駅設立準備委員会は翌四月二十五日付で、福岡市長、市議会議長、商工会議所会頭の連名による民衆駅建設について願書を国鉄当局に提出した。

福駅区第二四号

昭和三十五年四月二十五日

日本国有鉄道

西部支社長

井上正忠殿

門司鉄道管理局長

谷伍平殿

下関工事局長

石田一郎殿

(単名各通)

福岡市長

奥村茂敏

福岡市議会議長

石村貞雄

福岡商工会議所会頭

佐藤篤二郎

博多駅移転改築に伴う民衆駅建設についての願書

現在の博多駅は、明治四十二年に建設以来五十有余年を経過したため老朽、かつ狭あいとなりその移転改築は福岡六十余万市民のみならず、国鉄利用者のすべてがひとしく熱望しているところであります。

本市としては、この事情にかんがみ博多駅の移転拡張に必要な鉄道用地を確保し、新駅周辺を市の表玄関にふさわしい市街地とするため約八十万坪に及ぶ土地区画整理事業に着手し、鋭意その完成に努力を傾注いたしておるのでありますが、更に新駅を高架式の純旅客駅とするために要する工事費の分担につきましても、国鉄当局との間に近く協定締結の運びとなつたのであります。

一方鹿児島本線門司港、久留米間の電気工事も目下着々進捗中であり、この好機を捉え、名実共に九州の首都たる福岡市の表玄関にふさわしい新駅舎の建設に努力すると共に、これに民衆施設を設け駅ビル、地下街を併せ建設して経済的価値高い鉄道用地を立体的に活用し、もって将来百万の市民を擁せんとする福岡市の商工業発展の基礎を作りたいものと目下、市、市議会、商工会議所一体となって博多民衆駅設立準備委員会を結成し、この計画を作成中でありますが、この計画の意義と重要性とを十分御理解下さいまして、特別の御詮議をもって新博多民衆駅建設を御承認下さいますよう御願いたします。

計画は確定次第必要書類を添付改めて進達いたします。

博多民衆駅設立準備委員会はその後、新博多駅の商業ビル化に積極的な業種と消極的な業種の利害調整などをしながら、民衆駅を管理運営する会社への出資や構成について協議を進めた。その結果、新会社の発起人代表は福岡商工会議所会頭とし、新会社に市も出資して市長も発起人に加わることで、市と市議会、経済界の各委員も合意、三十五年九月八日に民衆駅の建設・管理運営を行う会社となる博多ステーションビルの創立に向けた発起人会を発足させた。

そして同年十一月二十九日の第三回発起人会で、博多ステーションビルの定款および資本金額が決定され、翌三十六年三月三日、新博多駅ビルを管理運営することになる「株式会社博多ステーションビル」が設立された。

博多ステーションビルの会社設立登記上の商号は「株式会社ステーションビル」で、資本金（授權資本金）は二億五千万円で、このうち福岡市は一千万円を出資した。駅ビルは地下一階、地上七階建て、延べ床面積七千四百十九坪で、建設費は十八億円の見込みであった。

発起人は二十二人で、九州電力社長の赤羽善治氏、麻生産業社長の麻生太賀吉氏、福岡銀行頭取の蟻川五二郎氏、出光興産社長の出光佐三氏、東邦生命社長の太田清蔵氏、貝島炭鉱取締役の貝島文男氏、中興鉱業社長の木曾重義氏、日本原子力社長の安川第五郎氏ら経済界の代表とともに阿部源蔵福岡市長も名を連ねた。ステーションビルの初代社長には代表発起人でもある福岡商工会議所会頭の佐藤篤二郎氏が就任した。

博多駅本体の移転改良工事は昭和三十五年七月十一日、堅粕小学校で国鉄と本市の共催で「起工式」が行われ、三十八年十一月三十日の完工、同年十二月一日の新駅開通に向けて工事が進んだ。

駅ビルは会社設立後、翌三十七年二月に運輸大臣の建設認可を得て同年四月十五日に着工し、新駅が開通した三十八年十二月一日までに地階と一階部分が完成して部分開業するが、全館が竣工してステーションビルが全面開業するのは、新博多駅開業から半年後の昭和三十九年五月二日であった。

第九章 板付基地から福岡空港へ

福岡空港の歴史は、敗戦の色濃くなった昭和十九年二月、旧日本陸軍が大陸反攻、本土防衛のため、福岡第一飛行場（雁ノ巣飛行場）に続く航空基地として、福岡市東南部の農村地帯・席田地区一帯で着手した新飛行場建設に始まる。

西部軍司令部は市内の席田地区（その後の福岡市博多区上白井、下白井）および月隈地区と、筑紫郡の那珂町板付地区（昭和三十年四月に福岡市に編入）にまたがる一帯に用地約六十六万坪（約二百八十万平方メートル）を聖戦協力の名の下に半強制的に買取し、学徒や各種団体のみならず米軍捕虜までを動員した突貫工事で翌二十年五月、二、〇〇〇メートルおよび一、五〇〇メートルの滑走路を持つ「席田飛行場」を完成させた。

滑走路が完成した飛行場は時を移さず南方出撃作戦の基地となったが、三カ月後の二十年八月に終戦を迎えた。終戦に伴い不用となった飛行場用地はいったん土地所有者に返還されたが、同年九月三十日、占領軍が福岡に進駐してくると同飛行場と付属建物は占領米軍に接収され、同年十一月には「板付飛行場」と命名され、米空軍基地となった。

その後、板付飛行場は米空軍基地として整備拡充され、昭和二十七年四月のサンフランシスコ講和条約発効後も日米安全保障条約（旧安保条約）に基づく駐留施設として米軍に供用される一方で、福岡市や市議会、市経済界の強い要請で国内幹線航空路のターミナル空港として、またアジアを中心とした国際航空路の九州の拠点空港としても使用されるという「軍民併用空港」の時代が、昭和四十七年に米軍板付飛行場が米国から返還されるまで続くことになる。

第一節 「米軍板付飛行場」時代

板付飛行場は、米軍の管理下に置かれてからは、接収地域が数次にわたって拡大され、米空軍の航空基地として規模、機能ともに拡充されていった。その一方で、軍用飛行場としての施設・機能の拡充に伴い、周辺地域では航空機による事故や騒音が住民に不安を与え、生活に影響を及ぼすようになった。

1 月隈小学校移転請願書を議決

昭和二十五年六月に始まった朝鮮戦争では、戦略的地形に恵まれジェット機が離着陸可能な二、〇〇〇メートル滑走路を持つ板付飛行場は、米空軍の第一線航空基地となり、飛行場の整備と拡張が本格化した。翌二十六年四月には、朝鮮戦争勃発とともに本格配備されたジェット戦闘機の使用に対応するため、滑走路南側の月隈地区が新たに接収され、三、〇〇〇メートル級滑走路への延長工事や関連諸施設の整備など基地の拡充が急ピッチで進んだ。

朝鮮半島での戦争激化と板付飛行場の基地機能の強化拡充に伴い、同飛行場の戦闘機の離着陸回数も激増し、連日飛び立つジェット戦闘機の耳をつんざくような爆音が、周辺地域の学校教育や住民の生活、健康に与える影響も深刻さを増していった。

昭和二十六年五月十日には、米軍板付基地のF86ジェット戦闘機が離陸直後に滑走路北側の市内二股瀬（その後二又瀬と改称）の民家に墜落して炎上、民家の住人ら十一人が死亡するという悲惨な事故が起きた。滑走路の延長線上に位置する二股瀬地区の周辺では、二十五年六月、二十六年二月にもジェット機の墜落事故が起きていたが、米軍機墜落によって複数住民に犠牲者が出たのは、これが初めてであった。この惨事の第一報（事故直後に確認されたのは死亡十人行方不明一人）を地元新聞は次のように伝えている。

一瞬、十名が焼死

けさ二股瀬で四戸燃ゆ

十日午前八時十分ごろ福岡市吉塚二股瀬で占領軍飛行機一機が電柱に触れ、同町しょうゆ醸造業小西卯之吉さん（五六）方煙突に衝突して同家に墜落、死者十名、民家二戸を全焼、二戸を半焼、損害五百万円にのぼる惨事があった。

急報により福岡市消防局から消防車、救急車が出動、地元消防団も加わって消火に努め火災は午前十時ごろ鎮火、同ひるすぎまでに焼跡の中から黒こげとなった死体を全部搬出した。飛行機に触れた電柱二本は横倒しとなり、このため付近の電燈、電話線は一時不通となった。もっとも被害のひどかった小西醸造工場の赤れんがの煙突は上部二層がポツキリ折れた。

小西さん宅では長男淳一君（福岡商業高校三年生）が登校のため二、三町家を離れ、また長女幸子さん（三一）は娘の靖子ちゃん（五つ）と一緒に前日から同市高宮の妹さんの家に行っていたため、いづれも難をのがれ、堀内（幸太郎）さん宅では戸主伍郎さん長男幸太郎さん（四三）同妻初代さん（三六）の二人が同市千代町市場に外出、伍郎さんの妻トクさんは大分県筋湯温泉に先月末から湯治に行っていたため助かり、伍郎さんと孫住子ちゃん（二つ）は家の裏庭に腰かけていたが、奇跡的に頭部と顔面に軽傷を負うただけであった。

【死者】略

【焼失家屋】略

飛行機の墜落したしょう油醸造店において、ただ一人奇跡的に助かった同家使用人原田國宏君（一八）は当時のもようをつぎのとおり語った。朝食をすませて煙突の南側付近でタル洗いしていたら、どかんという音がしてかわらが降ってきた、タルのおかげで下敷にならず、頭をもちあげてみるとあたり一面火の海なのでタルとタルの間をくぐりぬけ裏の畑の方に逃げた。その間わずか三、四秒ぐらいで何が何だかわからなかった。

（昭和二十六年五月十日発行、西日本新聞夕刊）

この事故を契機に、板付飛行場周辺住民の不安が一段と高まり、墜落事故が起きた二股瀬と飛行場を挟んで南北正反対の滑走路延長線上に位置する月限小学校の早急な移転改築を求める声が強まった。こうした住民の声を受けて、市と市議会は二十六年十月八日の定例市議会本会議に、月限小学校の移転工事を国庫補助で行うよう求める高丘稔議長、小西春雄市長の連名による請願書を衆参両院議長に送付する建議案を提出した。市議会は全員異議なく月限小学校移転費用の国庫補助を求める請願書を提出する建議案を即日可決した。

昭和二十六年建議案第四號

福岡市立月限小学校移転工事費に関する国庫補助措置について

市立月限小学校移転を早急実現させるため衆参両院議長に別紙請願書を提出したい。

右地方自治法第百十二條及び本市議會會議規則第十條の規定により建議案を提出する。

昭和二十六年十月八日

川	御	平	藤	渡	山	小
島	田	野	村	辺	本	野
亥			寛		与	
勇					三	
夫	工	清	太	茂	郎	栄

福岡市立月隈小学校移転工事費に対する國庫補助措置について

福岡市立月隈小学校は板付飛行基地（旧称席田飛行場）の南端附近に位置しております。

板付基地は占領軍の最重要基地の一であり、朝鮮動乱以来の航空機発着は日夜を分たず分秒を借さずとも形容すべきものがあり、前線の緊張は実に想像以上のものがあります。

而して現在飛行機の発着しつつある滑走路の末端は凡そ同一直線上にある當校舎より約一、〇〇〇米を距けていますが、なお校舎附近の田圃の稲麦は離着陸の際の猛烈な爆風に倒伏する有様であり、耳を聳する爆音は長時間にわたり授業の進行を不可能ならしめる実情にあります。

しかしこれも単に爆音の騒々しさのみならば幾分なお忍ぶことも考えられますが、離着陸の際の校舎スレ／＼の低空飛行には全く危険感を禁じ得ないものがあります。事實今日迄に基地内及び附近において屢々事故が起つたのでありますが、特に去る五月十日離陸直後の乙機（ジェット機）が本校々舎と正反對の位置にあるこの飛行場北側の民家の屋根に激突して全家十一人の生命を一瞬にして奪う大惨事を起してからは漠然たる危険感は切実なる現実の恐怖となつたのであります。

しかも本年六月より着工された飛行場拡張計画によつて滑走路は校舎と相距る僅か四百米余の近くにまで延びて来たのであります。目下これは工事中であります。来る十月中旬頃よりは使用開始を豫想されており、その滑走路の延長線は本校々舎西端に直角をなす形となつていますので、学校及び児童父兄の恐怖と私等の憂慮はますます大きくなつて来ておるのであります。

よつて市當局としては一日を争つて本校々舎の移転を行いたいと目下鋭意計画中であります。本市は戦災の痛手未だ癒えず、加うるに終戦當時二十五萬の人口は都市を慕つて集る戦災者及び引揚者の定住によつて今日四十萬を超え、教育施設を始め各種の市費は増高の一途を辿り、他面、占領軍基地としての特殊の負担をも荷い、財政の困難は特に甚しい折柄、本校の急速移転は誠に困難な實情にあるのであります。

ついでには國費御多端の今日、誠に恐れ入りますが、全國においても、恐らく唯一の特殊例かと存ぜられる本校五百の児童の生命の安全を守り、急速移転を行うため何卒深厚なる御同情の下に格別の御取扱いにより、國費の御補助賜るよう伏して懇願申し上る次第であります。

茲に謹んで満腔の敬意を表し、右請願致します。

昭和二十六年十月四日

福岡市因幡町五番地

福岡市議會議長

福岡市長

高 丘 稔

小 西 春 雄

月隈小学校移転問題については、市は翌二十七年二月の臨時市議会に、移転用地として下月隈地区の田畑など三千三百九十七

坪（約一万一千二百平方メートル）を取得するため、市有地である現月隈小学校用地二千六百一坪（約八千五百八十三平方メートル）と土地交換する議案を提出、市議会は同月六日の本会議でこれを可決した。これによって学校移転のための用地が確保された。

市はこれを受けて同年三月の定例市議会に移転改築工事の請負契約議案を提出した。市議会は同月二十九日の本会議で建設会社との請負契約議案を可決、二十七年年度から校舎建設に着手し、同年十月に新校舎への移転が完了した。

2 軍事基地撤退求める決議

昭和二十七年四月二十八日の対日講和条約発効によって日本が独立国家として主権を回復すると、米軍基地の撤去や移転を求める声が国内各地で出始めた。福岡市内では講和条約発効後の同年九月にも、板付飛行場から約八キロ離れた市内城西橋電停付近にジェット戦闘機が空中分解して墜落、家屋一戸を全焼して住民一人が死亡する事故が発生した。朝鮮戦争の米空軍出撃基地となった板付飛行場がある福岡市では、住民がこうした墜落事故や騒音などによって戦闘機が離着陸を繰り返す空軍基地の危険と脅威を実感しており、市議会では米軍基地の撤退を求める質疑や議論がしばしば交わされるようになった。

二十七年十二月の臨時市議会では、阿部武夫議員が板付飛行場の軍事基地撤退と国際空港指定に関する決議を求める緊急動議を、常岡卯兵衛議員が飛行場の名称変更を求める緊急動議を、同月三日の本会議にそれぞれ提出した。両動議はいずれも各会派議員六人の賛同を得て成立し、同日の本会議で板付飛行場の米軍基地撤退と名称変更に関する決議を求める動議は満場一致で可決された。

昭和二十七年十二月三日市議会臨時会

○十一番（阿部武夫） 私は板付飛行場の軍事基地撤退に関して緊急動議を提出したい。提案理由結論だけを簡単に申し上げる。日本はこの春独立国家として平和を回復したのである。主権を回復したのである。ところが板付飛行場の隣接地帯の住民は、祖国が平和を回復したにもかかわらず、心から平和を鼓腹して喜べない現状に置かれている。なぜかならば依然として板付の飛行場は軍事基地として接収されており、間近に南北朝鮮の動乱、これを脅威的に痛感させられておるのである。今まで幾度か無辜の市民が身命を傷つけられた事実もあり、またものすごい爆音や砲声のため安眠を妨害されておる。また、いたいけな児童の勉強、日夜勉強を妨げられて童心をむしばまれておる事実も幾つもある。また本市が東部に発展する産業繁栄をあそこで食い止めておる事実もある。我々は一日も早くこの板付飛行場から軍事基地を撤退される

ことを要望するとともに、この東洋一の完備せる飛行場に、平和繁栄の基地として国際空港の指定を我々は要請したい。これはひとり福岡四十二万市民の熱望のみならず全福岡県民、全九州の住民がひとしく国際空港の指定を待ち望んでおるのは歴然たる事実である。そこでここに板付飛行場の軍事基地撤退と国際空港誘致の念願を、市議会の議決をもってアメリカ空軍当局並びに政府要路に要望したい。市議会各位、満場一致をもってこの緊急動議に御賛成あらんことを切望したい。

決議文の案文並びに取り扱いについては議長に一任したい。以上。

- 三十番(深沢充) ただ今の阿部議員の緊急動議に賛成いたします。
- 十番(横竹正助) ただ今の阿部議員の緊急動議に賛成いたします。
- 二十七番(井上吉左衛門) ただ今の阿部議員の動議に賛成いたします。
- 四十三番(木原新) ただ今の阿部議員の動議に絶対賛成を表します。
- 三十五番(松永幸四郎) ただ今の阿部議員の動議に賛成いたします。
- 二十一番(白木保次郎) ただ今の阿部議員の発言に賛成いたします。
- 議長(新宮大三郎副議長) ただ今の動議につきましては成規の賛成があり動議は成立いたしましたので議題といたします。ただ今の動議の通り決定することに御異議はありませんか。

(「異議なし」の声起こる)

御異議がないと認めまして動議の通り決定いたしました。

- 二十三番(常岡卯兵衛) ただ今の動議に関連して、私さらに動議を提出します。現在板付飛行場と称しているが、これは単に米軍の称するところの一つの言葉であると思われぬ。現在の板付飛行場の所在は御承知のごとく福岡市に全部ある。何ら板付の「い」の字もないのである。御承知の通り席田地帯であり、大字といわず小字といわず板付という名称はないのである。かくのごとき名称をもってなすことは終戦後、講和条約後、かような言葉を使うことは誠に遺憾である。よって名称を、すべてかくのごとき建設物はその所在地の名称をとつておる。単に席田とは申し上げないが、福岡市内にある以上は福岡市飛行場と名称を変えてもらうことを、私は緊急動議として提出する。満場の御賛成をお願いしたい。
- 十一番(阿部武夫) ただ今板付飛行場の名称を福岡飛行場と改称するように関係当局に市議会の議決をもって要請するという常岡議員の緊急動議に賛成いたします。
- 二十六番(河崎精一) ただ今の常岡議員の動議に賛成する者であります。
- 十五番(山本与三郎) 常岡議員の緊急動議に賛成いたします。
- 二十九番(禅院美幸) 常岡議員の動議に賛成いたします。

○三十一番（渡辺進） 常岡議員の動議に賛成いたします。

○四十四番（岩田重蔵） 時宜に適した動議でありますので賛成いたします。

○議長（新宮大三郎副議長） 動議が成立いたしましたので議題といたします。

ただ今の動議の通り決定することに御異議はありませんか。

（「異議なし」の声起こる）

御異議がないと認めまして動議の通り決定いたします。

阿部武夫議員と常岡卯兵衛議員がそれぞれ提出した緊急動議に基づいて作成された市議会の決議文は次の通りであった。

板付飛行場の軍事基地撤退並びに国際空港指定についての決議文

講和条約の発効に伴い、わが国民は名実共に独立国家としての主権を回復し、再び平和を享受し得る喜びに浸っている時、独り板付飛行場隣接地帯の住民のみ、身近に朝鮮動乱の脅威を痛感し、物凄い爆音に安眠を妨げられ、学童は勉学を妨げられ、平和への幼い心を蝕まれ、或いは飛行機事故のため、あたら貴い人命を喪う等日常生活を混乱され、絶えず戦争の恐怖におののいていることは、まことに寒心に堪えない処であります。

政治、経済、産業、文化は航空網の充実により飛躍的發展を遂げることは云うまでもない事であり、九州の枢要の地位を占めるわが福岡市に、国際空港が招致されることにより受ける各般の恩恵は、まことに多大なものがあるのであります。

幸にして、この屈指の施設を誇る板付飛行場が平和繁栄の基地として転用され、国際空港として指定されれば、本市勢の發展のみならず、九州の飛躍的發展は期してまつべきであります。

更に本市の都市形成の上より見るときは、市東南部地区はその立地条件より、本市の産業地帯としての性格をもつて漸次發展を遂げつつあり、博多港湾の整備充実と相まって、その繁栄を約束づけられている地域であり、本飛行場が軍事基地として存在する限り、この東部への産業繁栄は阻止され、本市勢發展上憂慮にたえない次第であります。

平和国家としての独立を恢復し、世界人類の安寧と進歩に貢献することを決意いたしました国民といたしまして、戦争の脅威をさげ市民生活を享受する権利を強く主張し、ここに板付飛行場の軍事基地撤退、国際空港の指定を懇請する次第であります。

なお本飛行場の名称につきましては、その所在地は那珂町字「板付」となんら関係なく、福岡市域内にありますので「福岡飛行場」と改称されることを切望いたします。

右本市議会満場一致をもって決議いたします。

昭和二十七年十二月三日

福岡市議会

板付飛行場の米軍基地撤退問題とは別に二十八年三月、博多湾を米軍水上機の離着水海面として使用したいという申し入れが、在日米軍から日米安全保障条約に関する日米間の行政協定に基づいて設置された日米合同委員会（安保条約を実施するための日米両国政府による協議機関）にあった。

博多湾内では前年の二十七年八月ごろから、米軍の水上機が、米軍が接収した西戸崎など博多湾沿岸地先の海面に離着水するようになり、湾内の漁業協同組合は着水時の低空飛行による人命の危険性や、爆音による魚群散逸で漁獲高が減るなどの漁業被害を訴え、市や市議会に米軍水上機の湾内使用中止を求める運動への協力を要請していた。

そうした状況下での米軍からの正式な使用申し入れである。市議会は二十八年六月十五日の臨時市議会に各派共同で提案した「在日米軍水上機の博多湾内海面使用反対についての意見書」を満場一致で可決し、外務省など関係行政庁に提出した。同日の市議会本会議における御田工議員による提案説明の概要と、各会派の賛成意見の要旨、および可決された意見書は次の通りである。

昭和二十八年六月十五日市議会臨時会

○三十二番（御田工） 地方自治法第九十九条及び本市議会議規則第十条により本市議会に提出する建議案第四号在日米軍水上機の博多湾内海面使用反対について説明を加えたい。

博多湾沿岸一帯は伊崎、箱崎、姪浜、能古、今津、志賀島、奈多、弘、福岡の九漁業協同組合、家族五千七百名を擁する組合員一千二百二十名が漁業を営んでいるが、先に西戸崎、博多キャンプ、雁の巣、香椎工作隊、箱崎高射砲隊等米軍施設の設定によってこれらの地先海面は漁民から隔離され、魚族の豊富なる海域を失った漁民の生活は極度に圧迫されている。しかるに昨年八月ごろから共同漁業権築共第十号海面に米軍水上機が頻繁に発着し、同海域並びに隣接海域における操業は著しく困難を加え、従来の年平均漁獲高六十八万貫に比し二十七年度は五十二万貫と減少の一途を辿っている。しかも本年三月には在日米軍当局より日米合同委員会に同海面の正式使用申し入れがあり、たださえ沿岸漁業不振に日夜頭を悩ましているとき、地元漁民こそって生活権擁護のため必死の反対運動を続けるのも当然のことである。該海域は湾内における最重要漁場であり、米軍水上機使用により操業不能はもとより、離着水時の低空飛行による人命の危険性、爆音並びに水面への衝撃による魚族の散逸により湾内漁業は全面的にその活動力を奪われ、漁民の死命を一挙に制する重大事態を惹起することは火を見るよりも

明らかである。漁民の脳裏に浮かぶものは内灘村（昭和二十七年から二十八年にかけて石川県内灘村で起きた米軍試射場に対する反対運動）に比するものがあることを特に申し述べておきたい。

右事情よろしく御賢察を賜り、該海域の米軍水上基地使用阻止に格段の御高配をお願いする次第である。

○議長（高丘稔）

本件について御意見ありませんか。

○四十番（川島亥勇夫）

ただ今在日米軍水上機の博多湾内海面使用反対の意見が述べられた。これは各派の共同提案になるもので、私ども社会党市議団としては本案に全面的に賛成である。御田議員から意見書提出に至るまでの現況、反対の理由が述べられたが、私どもの調べとまったく一致する。この問題については超党派的に議員団一致して反対すべきものだと思う。（後略）

○十五番（山本与三郎）

本建議案に対して自由党議員団として全面的に賛成をするものである。先月（五月）二十二日に市長と一緒に私と中田（弥三郎）議員とが、市議会及び市執行部が打って一丸となつて、小西市政の重点施策の一つである長浜漁港の整備及び中央卸売市場の開設の予算獲得及び補助金の陳情に行つた。その際に私どもは農林省の水産庁次長に港湾常任委員として市長とともに在日米軍の博多湾における水上機の離着水に対し、全面的に強い反対の意思表示をし、水産庁次長から絶対に同意を与えないという確約を、また確約に近いところの意見を聴取したところである。（後略）

○十一番（阿部武夫）

公正会議員団としても御田議員が提案理由を説明された本建議案に全面的に賛成する。御田議員も述べられたように、いま内灘村では軍事基地を許す許さないの問題で非常に血生臭い騒動が起こっている。これはイデオロギーの右であるかと左であるかを問わず、農漁民が自分たちの生命線を侵されることに對する反抗として、こういう問題が起こっているのである。内灘村の問題は政府が閣議で決めたのであるが、博多湾の水上基地の問題は、山本議員も言われたように、農林省も外務省も博多湾の水上基地に対しては絶対に同意しないという言明もあり、内灘村のケースと全然異なるので、市当局並びに議会側が一致団結して反対運動を継続する必要があると思う。（後略）

○議長（高丘稔） 御意見ないですか。それでは外に御意見もないようですから採決いたします。建議案第四号は原案通り可決することに御異議ありませんか。

〔異議なし〕の声起こる

それでは御異議がないと認めまして建議案第四号は原案通り可決決定いたしました。この問題の運動方法については、また後日御協議申し上げて実行に移りたいと思います。

昭和二十八年建議案第四号

在日米軍水上機の博多湾内海面使用反対について

在日米軍水上機の博多湾内着発は、湾内漁業に甚大な被害を与え、湾内全漁民の生活に重大な脅威となるに鑑み、米軍水上機発着場設定反対の別紙意見書を関係行政庁に提出したい。

第一節 「米軍板付飛行場」時代

六五一

右地方自治法第九十九条及び本市議会会議規則第十条の規定により議会に提出する。

昭和二十八年六月十二日

御田 工	広田 賛助
渡辺 茂	中井 寅雄
白木保次郎	北岡幸太郎
田上文次郎	川口曾根吉

福岡市議会議長

高 丘 稔 殿

在日米軍水上機の博多湾内海面使用反対についての意見書

博多湾沿岸一帯は、志賀島、奈多、箱崎、弘、福岡、伊崎、姪浜、能古、今津の九漁業協同組合、組合員一、二二〇名(家族五、七〇〇名)が漁業を営んでいるが、さきに西戸崎、博多キャンプ、雁の巣、香椎工作隊、箱崎高射砲隊等米軍施設の設置により、これら施設の地先海面は、漁民から隔離され、魚族の豊富な海域を失った漁民の生活は極度に圧迫されるに至ったのであります。

然るに、昨年八月頃から共同漁業権築共第十号海面に米軍水上機が発着し、同海域並びに隣接海域における操業は著るしく困難となり、従来年平均漁獲高六八万貫に比し、昭和二十七年度は、五二万貫に減少する結果となりました。

しかも、本年三月、在日米軍当局より、日米合同委員会に同海面使用の正式申し入れがあり、事態は急迫化し、地元漁民挙って生活権擁護のため必死の反対運動を続けています。

該海域は、湾内における最重要漁場であり、米軍水上機使用による操業不能はもとより、離着水時の低空飛行による人命の危険性と爆音並びに水面への衝撃による魚族の散逸により湾内漁業は全面的に杜絶し、漁民の死命を一挙に制する重大事態を惹起することは必至であります。

右事情よろしく御賢察賜り、該海域の米軍水上機使用阻止に格段の御高配願いたく、本市議会満場一致の議決をもって、地方自治法第九十九条の規定により、本意見書を提出いたします。

こうした地元住民と市議会が一体となった博多湾の水上基地設置反対運動によって、米軍水上機の湾内海域への離着水はいったん中止された。その後、在日米軍から二十八年十二月から二十九年三月まで再び博多湾水面使用の申し入れがあったことが判明したため、地元漁業者らは市議会と市当局と帯同して外務省など関係省庁と折衝するとともに、米軍にも即時中止を申し入れた結果、米軍水上機の博多湾内海面への離着水はようやく行われなくなった。

× × ×

一方、板付飛行場については二十八年六月二十九日の市議会協議会で、米軍水上機の博多湾内海面使用反対とともに米軍基地移転を求める署名運動を行うことが高丘稔議長から提案されたが、署名運動の是非をめぐって各会派の意見が対立し、同日の協議会では市議会としての意見がまとまらなかった。このため市民の署名運動を行うかどうかは、先の六月臨時市議会でも博多湾内の水上飛行機基地を含め米軍板付基地の撤退・移転を求める運動の具体的方法を一任されていた高丘稔議長と各会派代表が再度話し合つて決めることになった。六月二十九日の市議会協議会での高丘稔議長の提案と主な意見の概要を協議会会議録は次のように記している。

昭和二十八年六月二十九日市議会協議会

八、「在日米軍水上機の博多湾内海面使用反対」及び「板付飛行場の軍事基地移転」に関する署名運動について。

種々反対意見が出たため、もう一度、各派代表と話し合うことになった。主なる意見は次のようである。

まず議長より「具体的な運動方法については議長一任ということになっていた。それで関係議員の集合を願ひ審議の結果、市民の署名運動を七月一日を期して議会が中心となり漁業団、婦人会の協力を求めて行う。またニュースカーを二台借り入れて市内の周辺部を回り、これにも署名のできるような設備をしておく。市中心部では千代町、呉服町、駅前、東中洲、天神町、渡辺通り一丁目、西新町のこの七カ所の街頭で署名を受ける。費用については今度は議員一人千円ずつを拠出して五万円の予算でやる。公正会で駅前、西新町、自由党が天神町と渡辺通り一丁目、改進と純正クラブで千代町、社会党で東中洲と呉服町。大体こういうことに関係者の話し合いができておる。それで皆さんの御同意が得られるとすれば、十日ぐらい延期してやりたい。そしてその署名を持って代表に上京してもらいたいと考えておる。」

これに対し次のような意見が出た。

「思想団体などが関係して問題を非常に大きくしているのではないか。また、この署名運動が決定的な効果を挙げ得るという見通しがあれば格別、でなければもう少し研究の必要がある。」

「国会での政府の答弁でも板付は国際空港にしたいと言っておる。また漁業組合の願出、更に重点施策の一つとして長浜漁港を整備しておる関係上、この運動が実を結ぶような手段をとるのは当然だと思ふ。しかし、この費用は市費から出す方が、かえって意義はありはしないか。」

「外交・軍事的に重大な問題でもあるので、署名運動がどれだけの効果があるか疑わしい。それで上京して中央の情勢をよく見て、しかる後にやるならばやった方がよくはないか。また、やるとすれば漁業界その他が主体となつて、議員は私的な意味で協力するという形をとるのが本筋ではないか。」

これについて議長より「思想団体からの援助申し入れは断つておる。効果の点については、いまどうとは言えないが、市民の意思を強く表示するという意味から効果はあると思う。この運動方法については議長一任ということになっておるので、各派代表や関係者と相談した結果、こ

ういう案が出たのである。」

同日の市議会協議会の議論を受けた議長と各派代表の話し合いの結果、軍事基地反対に関する市民の署名運動は取り止め、市議会各会派から代表各一名と副議長の計六人が板付軍事基地の撤退と米軍水上機の博多湾使用反対を求める決議文を携えて上京し、外務省など関係省庁への陳情を行うことになった。

市議会の代表団は二十八年七月二十五日に上京し、同月三十日まで外務省のほか農林省、水産庁、調達庁（後の防衛庁および防衛施設庁）および地元選出の衆参両院議員を訪問して、板付基地の撤退および博多湾水上基地使用中止を要請した。代表団は新宮大三郎副議長、山本与三郎、永江隆三、中田弥三郎、御田工、河崎精一の六議員で、帰福後、新宮大三郎副議長が八月二十六日の市議会協議会で、概要次のような報告を行った。

昭和二十八年八月二十六日市議会協議会

四、軍事基地反対陳情上京報告について

副議長より次のような報告があった。

板付軍事基地撤退・米軍水上機の博多湾水面使用反対の議会の決議があったので、その趣旨貫徹のため山本（与三郎）、永江（隆三）、中田（弥三郎）、御田（工）、河崎（精一）各議員と共に六名、二十五日に上京し三十一日に帰ってきた。ちょうど二十七日に（衆院）外務委員会が開かれ、日米行政協定に基づく駐留軍に提供する施設及び区域に関する件を調査するため参考人から意見を聴取された。その際、板付並びに博多湾の関係についての参考人として小西（春雄）市長、九州大教職員組合執行委員長・城哲男氏、西堅粕・島崎武夫氏、福岡県議会議員・河波虎之助氏、九州農民同盟書記長・斉藤久雄氏、箱崎漁業協同組合長・藤野文市氏が呼ばれていた。福岡市議会からも代表を参考人として呼んでもらいたいと外務委員長に陳情し了解を得たので、博多湾海面使用反対の決議提出者である御田議員に出てもらうことにした。

その際の各参考人の発言要旨は左の通りである。

○小西春雄市長 板付の軍事基地を撤退して国際空港にしてもらいたい。その主なる理由としては、二股瀬、城西橋の惨事に見るごとく非常に危険である。また県道二本を飛行場に取られたため中学生の通学に困り、飛行場内の設備の影響で付近の井戸水が枯れ、更に爆音のため勉強もできない。

○城哲男氏（九州大教職員組合委員長） 飛行機の騒音のため付近上空にあるときは講義も演習もできない。九州大学としては板付基地の撤退をぜひしてもらいたい。

○河波虎之助氏（福岡県議会議員） 当初三百町歩だったが現在は七百町歩に及ぶ都心に近い土地を飛行場に取られておる。その土地をもう

少し狭くして旧地主に返還してもらいたい。また国道を舗装強化してもらいたい。

○島崎武夫氏（西堅粕住民代表）（飛行コースの）五十メートルないし二百メートルの周囲には小学校十五、中学校五、それに九大等の学校がたくさんあるにかかわらず、非常に低空で飛ぶので勉強ができないような状態である。よって軍事基地は撤退して平和な基地にしてもらいたい。

○斉藤久雄氏（九州農民同盟書記長） 小作農に対しては一銭の補償も行われていない。補償が一切の農民に対して正しく配分されるようお願いしたい。

博多湾の問題について

○小西市長 本年三月アメリカ側から日米合同委員会の方へ博多湾を水上機の発着場として使いたいという交渉があったということは承知しておるが、そういうことは各種の事情より見て非常に困る。これについては外務省の（国際協力）局長も水産庁の次長も不許可の方針ということとを明言しておる。農林省としても不許可の方針と思っておったが、まだ解決に至らなかつたのはどういふわけか。このため漁業者が現在困っておる。

○藤野文市氏（箱崎漁協組合長） 米軍が使用しておるため、非常に漁獲が少なくなつて困っておる。

○御田工氏（福岡市議会議員） 市議会を代表して、関係漁民の生活安定並びに市の港湾行政の立場から、どうしてもこれは反対せざるを得ない。すなわちこの基地のため漁獲高が減少し、家族を含む七千名の生活が脅かされ、更にこの基地の問題が解決せぬ限りは博多港の港湾行政に一大支障を来す。

これに関する外務委員と関係参考人との主なる問答（省略）

（中略）

なお翌日（七月二十八日）外務省に（国際協力局の）井関局長を訪問し意見を聞いたところ、昨日答弁したように博多湾の問題は絶対に反対であるが、板付の問題はなかなか容易ではないということであった。それから各方面、特に（福岡）第一区選出の衆参両院議員を訪問し、在室の人には全部会つて陳情の趣旨を述べた。農林省、調達庁、水産庁にも行つたが、みな博多湾の使用はもつてのほかだということであったが、板付の問題はなかなか容易ではないということであった。市長とともに再度、緒方（竹虎）氏を訪問したが、やはり博多湾を使うことはもつてのほかだが、板付はなかなか簡単にいかぬよ、ということであった。外務委員長その他が視察に見えられて帰京されたが、これで何とかこの問題に対する結論が出るのではないかと思う。

板付飛行場については、朝鮮戦争が休戦協定締結によつて「終結」した後も、東西冷戦や朝鮮半島および東アジアの情勢をにらんで、日米安保条約に関する行政協定に基づいて提供される駐留米軍基地として存続し、政府・外務省としても軍事基地移転

を求める福岡市議会の決議を直ちに受け入れられる時代状況にはなかった。

× × ×
それでも、昭和二十六年十月の日本航空機の板付飛行場初乗り入りを契機に、板付飛行場を民航機が乗り入れる「空港」として運用し、そのための整備拡充を求める動きは、市経済界や市民の間に急速に広がっていった。

板付飛行場が民間空港として航空路線や施設を拡充していった経緯と市議会が果たした役割等については、本章の第二節「米軍基地と民航が併存」および第三節「航空路の誘致と拡大」で詳述する。本節では米軍板付基地の移転を求める市民および市議会、市当局、経済界の運動の概要を記すにとどめる。

3 板付基地移転促進協議会

福岡市民の間に板付飛行場の軍事基地撤退運動や同飛行場への民間航空路誘致運動が高まる傍ら、米極東空軍司令部は朝鮮戦争休戦後の韓国からの米軍引き揚げに伴い、在日米空軍の増強を意図して板付空軍基地のさらなる拡充に乗り出した。

米軍は先に記した昭和二十八年十二月から二十九年三月までの博多湾内海面への水上機離着水使用の再要請に続いて、二十九年七月には福岡市上空での高射砲隊の実射訓練を申し入れ、同年十一月には日本航空の板付飛行場使用を取りやめるよう非公式に要請してきた。

米軍のこうした板付基地の機能拡充の動きに対し、市議会は同年十一月直ちに日本航空の板付空港使用存続などに関する緊急決議を行い、外務省や関係省庁だけでなく米極東空軍司令部などへの陳情活動を行った。福岡商工会議所も、板付飛行場から民航機が締め出されて軍事基地機能が増強されることに対して懸念を示し、翌三十年四月に小西春雄市長に対し民航機締め出しによる産業経済への悪影響や、ジェット戦闘機の騒音による学校や病院、日常生活への健康被害など板付基地問題の早期解決を図るよう要請した。

三十年四月の市長選挙で再選された小西春雄市長は、板付飛行場の国際空港化を市政の重点施策の一つに掲げ、米軍板付基地のジェット戦闘機増強反対と日航機の板付空港使用存続を求める市民運動を展開するため、同年五月「市政だより」（昭和二十七年六月創刊）で署名運動への市民参加を呼びかけた。

板付基地の撤退を求める声はその後も市民の各層各団体に広がり、市議会は基地の撤去移転運動を全市一丸となって市民運動として推進するため、市当局と商工会議所、その他民間諸団体の協力を得て協議会を結成することになった。板付基地問題を取

り巻く当時の状況と基地移転協議会の結成に至るまでの経緯は、同年六月十四日に開かれた市議会協議会における小西春雄市長らによる米軍との折衝等の報告と質疑応答、市担当課長による市民署名運動の経過報告、市民運動に対する市議会側からの要請発言がよく物語っている。

昭和三十年六月十四日市議会協議会

十、板付空港について、市長（小西春雄）より概要次の報告があった。

「板付の空港については日航が締め出されるのではないか。今日以上の飛行場の拡充がなされるのではないかということが、新聞その他で報道されている。

去る六月六日、私と市議会議長、商工会議所代表、松永（幸四郎）、平野（清）議員これだけで外務省国際協力局の事務官に協力を願い、極東米空軍の司令部を訪問し、ピアス参謀長と各般の問題について質疑応答を行った。

すなわち飛行場の拡充はしない。ただ今のところそういう考えはない。また飛行機の数が増えるとか内容の充実ということは絶対ない。日航機の締め出しについては、日本の交通網を破壊するようなことは米軍としては極力やらない。締め出すという考えは毛頭ない。なお日航機の発着場を西側へ移すという問題については自分は全然知らないということであった。なお沖縄への航路の寄港については大賛成であるが、これは現在の設備また幾多の機関を経なければ解決できないので、その点については今のところでは考えられない。しかし、それ自体に対しては大賛成であるので、極力その方面には努力をしたい。

板付に旅客機のための発着に対する標識灯をぜひ付けたいと思っているが、これも地元でどうしても反対だということであれば強いて強行しない。

また飛行場の拡大はアメリカ側は五カ所ないし六カ所について日本政府に要求しておる。日本政府としてはそれら五、六カ所の場所に対して、非常に努力してくれておるから、板付を今どうこうする考えは毛頭ない、とこういう言い方である。私の考えとしては、立川や小牧等も相当猛烈に反対運動をおるが、これが都合よく解決すれば、板付にはしわ寄せはこないということになる。その点は調達庁次長の山内という人が、その方はやっているから板付は心配しなくてよろしいということを言明しておる。（後略）

○議員 板付について今後本当にこれを市民運動として展開して強烈な反対をやるかどうか。この点を市長はどう考えておるか。

○市長 市民運動をどこまでも続けて、せめて今日以上の状態にならないよう市民が立ち上がるのは当然すぎるほど当然ではないかと思う。

次に総務課長（原田定太郎）より市民運動の概況について要旨次のような報告があった。

「先月十八日に板付問題を強力に中央に訴えるため、各種団体の方にお集まりを願ひ、各戸に署名をお願いしようということ、各種団体別

に板付問題についての反対決議をして、団体ごとに中央にそれを送るといふような二つのことが決まった。それで起草委員を選出して趣意書を起草していただき、起草委員の名前で全市民に署名をお願いしようという線を打ち出して、二十八日ごろから各町世話人がこの署名を始めており、現在約十五万人くらいは取っており、二十万くらいは集まるのではないかと考えておる。これは今週中には集まるのではないかと考えておる。」

次に議員よりの大要次の説明に対し、議員全員了承した。

「この問題については、住民の意思を無視しないようにということをお願いしており、せっかく市民より署名を取って、訳の分からぬようなことで始末されるようなことでは市民に対して申し訳ない。近く議会としては各派の代表者に集まっていたいただき、よくこの問題についての対策を協議して、反対陳情のときにはいろいろ市民の各層各団体の方にも集合を煩わしておるので、その方面とも連絡を取ってこの板付の反対を市民運動として持っていききたい。」

こうして昭和三十年六月二十日、市長と市議会議長の連名で板付基地移転促進協議会結成の趣意書が市内各団体に発送され、同月二十五日に市議会議事堂で発会式が開かれた。公務出張中の小西春雄市長、高丘稔議長に代わって阿部源蔵助役、井上政雄副議長が呼びかけ人として出席、山田稜九州大学学長、中尾莊兵衛福岡県教育長ら各界各団体から代表約五十人が出席した。会長には高丘稔市議会議長が推挙され、事務局を市議会事務局内に置いて発足した。

メンバーは商工会議所、婦人会、農協、小中学校・公立高校校長会、PTA連合会、各校区代表、医師会、九州大学基地問題対策実行委員会、軍事基地反対期成同盟などの代表で構成し、これに市議会議員全員、県市当局の代表が加わった総勢百二十人であった。行政・議会、経済界、住民の代表だけでなく、学校、PTA、大学、医師会、農協などを網羅した全市民的組織で、板付基地の移転促進と国際空港の誘致運動を強力に推進していくことになった。

基地移転促進協議会は、同年七月四日に米極東空軍司令部から市長宛てに届いた板付基地周辺の高射砲陣地増設への協力要請に対する反対を表明することから具体的な活動をスタートさせた。会長の高丘稔議長ほか市議会議員を含む十人の代表が同月十一日に上京して米極東空軍司令部と折衝したのを皮切りに、政府に対して板付基地移転を求める福岡市民約二十万人の署名を根本龍太郎官房長官に提出して、板付基地の早期移転と高射砲陣地増設反対を訴えた。

上京陳情活動から戻った高丘議長は同年八月八日の市議会協議会で、上京陳情活動の成果を要旨次のように報告している。

昭和三十年八月八日市議会協議会

三、板付基地問題について

(高丘稔) 議長より次のような報告があった。

〔前略〕六月に各団体が会合して板付の飛行場(基地)の移転促進協議会というものが組織されて、私は不在中であつたが会長に推薦を受けた。たまたま七月四日に米軍から高射砲陣地の十三カ所増設が市長宛てに書類が来たのをきっかけにして、この移転促進協議会が活動を開始して、七月十一日に私ほか十名が上京した。この中には市議会の方からも議員に出席してもらつた。そして米極東空軍と交渉した結果、先方の言い分は『飛行場(基地)の移転は政府の責任である。高射砲陣地の設置は米軍としてはあくまで要望するが、日本側の同意がなければ増強することはできない』というようなことであつた。それで政府の代表である根本(龍太郎)官房長官に二十万人の署名を提出して、板付基地の移転促進と高射砲隊増設(反対)の申し出をしたが、根本官房長官は高射砲問題については日本側は(増設に)同意する意思はない(ということであつた)。飛行場の移転について今まで考えたことはないが、福岡市民のそれだけの要望があれば、政府としても真剣に取り組んで審議を進めてみたいというようなことであつた。

その他、福島(慎太郎)調達庁長官、西田(隆男)労相、松村(謙三)文相、鳩山(一郎)首相、重光(葵)外相というような政府の要路に対しても強い要望をした。また地元選出衆参両院議員に対しても懇談して、政党を超越して福岡市民の要望に協力していくという挨拶を受けた。特に緒方(竹虎)(自由党)総裁にも会つていろいろ懇談申し上げたが、高射砲隊の問題については根本的には飛行場の移転をやらなければ解決はできないという話であつた。さらにその件については根本官房長官によく懇談したいという御意見であつた。(後略)〕

基地移転促進協議会はその後八月上旬に市内全校区で市民懇談会を開催して、板付基地の航空機の爆音や事故の危険に脅かされる基地周辺の実態を報告し、多くの市民の共感を得て協議会の校区支部設置と軍事基地移転促進の市民大会の開催を決めた。基地移転を求める市民大会は協議会結成から四カ月半後の三十年十一月十二日、東部(東公園亀山上皇銅像前)と西部(平和台競技場)の両会場に各校区代表住民など約一万五千人を集めて開催された。大会では、参加した市民がそれぞれの会場から「板付基地移転促進」、「高射砲陣地増設絶対反対」などと大書したのぼりやプラカードを掲げて市中行進し、市庁舎前で中央大会に合流、各界代表の挨拶やメッセージを受けたあと、次の宣言決議を採択した。

宣言

福岡市板付空軍基地が都市中央に位置するため、その甚大なる被害は常に市民生活を破壊し、加うるに続発する事故により市民の尊い生命を奪ひ、不断の爆音は教育、衛生、産業にまで重大なる悪影響を与えつつあり、殊に一朝有事の際は福岡市五十数万市民の生命財産も一瞬にし

て灰燼となる恐れ有り。

然るに、なお板付基地は更に強化、高射砲陣地さえ増強されんとし、市民の安寧は根本より破壊されんとす。まさに座視を許さず。我等は衷心福岡市の発展、市民の安寧を念願し、此処に断乎として板付軍事基地の早期移転と高射砲陣地の増設反対を期し、市民総意を結集して所期の目的達成に邁進せんとなす。

右宣言す

決議

一、我々の生命財産に危害を与え、市民生活の安寧幸福を阻害する板付軍事基地の早期移転を期す。

一、福岡市の発展、市民の安寧を衷心念願し、所期の目的達成のため断乎邁進することを期す。

附帯決議

一、板付基地の存在に附帯して起る、すべての損傷に対して、国家は全責任をもって、その補償に万全を期せよ。

一、月隈神尾の土地を強制収用せんとする福岡調達局の申請を、福岡県土地収用委員会は速やかに却下せよ。

右決議す

板付基地移転促進

市民大会

高射砲陣地増強反対

移転促進協議会の代表団は市民大会後、この宣言決議を携えて上京し、外務省や調達庁など関係省庁や国会、米国大使館、米極東空軍司令部を訪問して米軍基地早期移転を願う福岡市民の思いとジェット戦闘機の騒音や事故被害の実情を訴えた。この結果、翌三十一年一月、衆院内閣委員会の現地調査団が来福し、同月十二、十三両日、板付基地周辺の学校や民家、農地などの現地視察による実情調査が行われた。衆院内閣委員会は帰京後、人口五十万の大都市の中心部に近い地域に板付のような規模の空軍基地があるのは住民生活や学校教育に与える影響が大きく、速やかな基地移転が必要であることを認め、政府に善処を要望することを決定した。

しかしながら、当時は日本国内で米軍が使用していた飛行場でジェット戦闘機が使用できる三、〇〇〇メートル級滑走路を持つのは板付と千歳（北海道）、三沢（青森県）の三飛行場しかなく、極東米空軍は板付基地を日本における重要拠点の基地と位置づけ、朝鮮戦争後も基地機能の整備増強を進めてきた。在日米軍は昭和三十一年九月には、それまでのF86ジェット戦闘機な

どに加え、小型核爆弾が搭載可能な超音速のF100ジェット戦闘爆撃機を同年十一月から板付基地に配備すると発表した。この新型機配備は、軍事基地の早期撤退を求める福岡市民の願いに逆行し、周辺住民に新たな不安と脅威をもたらすものであるとして、市議会は同年九月二十九日の臨時市議会本会議で「F100ジェット戦闘機板付基地配置に反対する決議文」を議決し、米軍当局などへ板付への配備をやめるよう訴える陳情を米軍当局や関係行政庁に行った。

昭和三十一年九月二十九日市議会臨時会

○三十五番（田上文次郎） 動議を提出いたします。さる九月二十日の新聞報道によれば在日米空軍は防衛力を飛躍的に増大させるという見出しをもって超音速ジェット機二十数機を板付に配属すると発表がありました。このことは我が福岡市民にとって最も重大であり、また教育に及ぼすところの影響はすこぶる大でありますので、本議会におきましては早速過般の協議会において（福岡）調達局に直ちに事実の有無を尋ねました結果、十一月に配備するということを確認いたしました。これが実現を阻止いたすべく次のような動議を提出いたしますので、皆さんの満腔の御賛同をお願いしたいと思います。なお、これが取り扱ひ方については議長に一任していただきたい。

決議文

福岡市五十五万市民は数年来板付軍事基地の移転を念願し、数次にわたり移転陳情の運動を続けており、全市民こぞってこれが移転の速やかに実現されんことを念願しているものである。

本板付基地の位置は福岡市の市街地にあり、その激烈なる爆音は昼夜を分たず全市民の頭上に響き渡り、これがため児童の勉学は頓に妨害され平和への可憐なる童心は蝕まれ次代を背負うべき青少年の育成上深刻なる問題をおもておる現状にあり、なお亦市民の安眠は妨げられ、家屋生活の安寧は根底より破壊されつつある実状にあり、加うるに数十回にわたる米空軍の飛行機事故により、あたら尊い人命、財産を失う等々、市民の窮状は実に言語に絶するものがある。

然るに今回更に極東空軍に於ては作戦部隊を最新鋭機をもって整備するため小型原爆をも積載出来るところのF100スーパー・セーバージェット機を板付空軍基地に配備する旨の言明があつた、この事はわれら五十五万市民にとつてすこぶる重大な関心事であり上述の学校教育の面においても、一般市民生活の上においてもさらに層倍の脅威と、安寧攪乱を来たすものである。

われらはここに福岡全市民の安寧を護持し、将来の幸福を念願するため板付軍事基地の早期移転を強く要望するとともに、今秋の新鋭ジェット機の板付基地配備を反対する。

右決議する。

○四十六番（中井寅雄） ただ今の三十五番議員の緊急動議に賛成するものであります。

○五番（平野清） ただ今の動議に賛成いたします。

○二十二番（木原新） ただ今の三十五番議員の動議に賛成いたします。

○議長（井上政雄） ただ今の田上議員の動議に対しては成規の賛成者がありましたので動議は成立いたしました。動議を議題といたします。ただ今の動議について御意見はありませんか。

（なし）と呼ぶ者あり）

御意見もないようですから、ただ今の動議を採決いたします。ただ今の動議のとおり議決することに御異議はありませんか。

（異議なし）と呼ぶ者あり）

御異議がないと認めます。よってただ今の動議のとおり決議いたしました。本件については議長においてしかるべく処理いたします。

軍事基地移転を切望する市民の声を代弁した市議会の決議にもかかわらず、F100ジェット戦闘爆撃機は同年十一月十四日、第一陣としての六機が板付基地に配備された。

板付基地はその後、配備される航空機やジェット機の大型化、新型機種への切り替えなどで空軍基地としての機能の拡充強化が進められ、米軍に提供される区域・施設も三十年代半ばまで拡大されていった（表1参照）。これに伴って、ジェット戦闘機の離着陸回数も激増し、基地周辺では騒音被害地域がさらに拡大し、ジェット戦闘機の墜落など米軍航空機による事故被害も絶えず、基地移転促進協議会の調査では昭和二十年十一月の米軍の板付飛行場使用開始から四十一年一月までの約二十年間に事故件数は百八件に上り、住民など三十三人が死傷し家屋七十一棟が損壊した。（表2参照）。

こうした状況下、基地周辺学校の防音措置は限界に達し、市議会では基地周辺校のPTAや地域婦人会などの陳情を受けて、三十一年五月に板付基地周辺学校の防音対策に関する意見書を可決するなど、校舎の鉄筋コンクリート化による防音効果の向上と防音設備の半恒久化を関係省庁に訴えた。

市議会の中央への陳情活動などが実って、昭和三十二年度からは年次計画で国庫補助による市内の騒音被害地区の学校校舎の鉄筋化防音改装工事が始まった。昭和二十年代後半から昭和四十年代まで続いた福岡市内の学校校舎の防音改装工事の経緯等については、第十三章「教育制度と施設整備」で詳述する。

米軍板付基地は昭和三十六年二月二十八日、滑走路再延長を含む基地施設の拡張のため調達庁が用地買収を始めていると新聞

第9章〈表1〉 板付基地拡張の推移(米軍への提供と返還の経緯) 昭和41年1月現在

年月日	区 分	提 供 分		返 還 分		現在提供 面 積
		飛 行 場	山 間 部	飛 行 場	山 間 部	
20.11.29	飛行場関係	坪 746,504.83	坪	坪	坪	坪 746,504.83
	東側排水路	5,000				751,504.83
	中央排水路	4,400				755,904.83
21. 1.25	県道中箱崎線	12,477.48				768,382.31
21. 2. 1	射 撃 場		23,481.92			791,864.23
22.11. 1	オイルタンク地区		23,557			815,421.23
23. 1. 1	弾薬庫地区		66,705			882,126.23
	野積場地区		16,393			898,519.23
	倉庫地区		40,115			938,634.23
	給水タンク		3,700			942,334.23
	立入自由		584,971.86			1,527,306.09
25. 7. 1	高射砲陣地	3,937.70				1,531,243.78
26. 4. 1	滑走路(延長地区)	95,302.66				1,626,546.45
26.11.18	御笠川ポンプ場	701.32				1,627,247.77
31. 1.30	日航ターミナル			△ 1,068.25		1,626,179.52
32. 3.26	着陸方向指示器	22,356.96				1,648,536.48
	航空標識灯	22,459.46				1,670,995.94
32. 6.27	計器着陸信号	313.17				1,671,309.11
34. 8.15	日航ターミナル			△ 836.58		1,670,472.53
34.11.20	高射砲陣地			△ 3,937.70		1,666,534.83
34.12.22	鉄道側線	3,150.54				1,669,685.37
35.12.21	立入自由地区				△405,738.45	1,263,946.92
36. 8.18	航空進入灯	92,023.40				1,355,970.32
計		1,008,627.52	758,923.78	△ 5,842.53	△405,738.45	1,355,970.32

(板付基地移転促進協議会編.板付基地問題資料集による)

が報じたことで、衆院予算委員会です実確認のための質疑応答が行われ、政府は板付基地の新たな拡張計画を明らかにした。これを受けて基地移転促進協議会では代表団が上京して拡張計画の取り止めを要請、本市議会は同年三月の定例市議会でも基地拡張反対と基地の早期移転実現を求める次の決議を可決した。

板付基地の拡張に反対し早期移転を要望する決議

米軍板付基地は福岡市の都心部に近接し、この爆音被害一つをとってみても、全市の人口、面積の約三分の一以上の広範囲に及んでいる。

基地の存在が常時、本市の市民生活や都市発展に及ぼしている障害の甚大であることは、過去における幾多の事例や調査結果が如実にこれを物語っている。周知のとおり、本市議会は昭和三十年六月以来、平和で住みよい福岡市の発展のため、軍事基地板付飛行場が大都市福岡の都心部から早急に移転するよう板付基地移転促進協議会を結成し、全市民運動を提唱して、その都度政府および国会並びに米軍当局に対し意見具申を行なってきた次第である。

ところが、本年二月の政府発表によれば、飛行場北端部に、新たに進入灯用地として約二千六百坪を確保し、その後左右両面の約六万坪の広大な農地を航空障害物制限区域に指定するとともに、更には主要滑走路一千呎延長を行なうなどの一大拡張計画が明らかにされたのである。それとともに飛行場南端部においても、板付国道から上月限間の県道と交叉して滑走路の延長計画が用意されているとの風評もあり、地元民からは、やがて県道の交通が事実上遮断されるのではなからうかとの不安が表明されている。

以上の事実は、平和と幸福を願う福岡七十万市民の板付基地移転の悲願に逆行するばかりでなく、F104C、F105等の原水爆搭載可能

第9章〈表2〉 ○飛行機の事故による被害 (昭和20年～昭和41年1月)

区 分	事故種別									被害種別				備 考		
	墜 落 及 び 炎 上	不 時 着	ヘリ コ プ ター 無 人 機 着	墜 落 不 時 着	模 擬 爆 弾 落 下	補 助 タ ン ク 落 下	機 関 銃 及 び ロ ケ ッ ト 弾 誤 射 落 下	吹 流 し ロ ー プ の 落	下 及 び 接 し よ く の 落	衝 撃 及 び 爆 風	そ の 他	計	人 身 死 亡		家 屋 傷 害	物 部 件
北側 (二股瀬)	13	5		2	1	1	9	1	3	35	15	6	3	22	91	滑走路中心より15K以内の福岡市、筑紫郡、粕屋郡
南側 (月隈)	6	3		4	3	1	6	1	5	29		3	3	10	81	滑走路南端より4K以内の福岡市内および筑紫郡の一部
その他	11	3	3	5	8	4	4		6	44	5	4	7	26	80	
計	30	11	3	11	12	6	19	2	14	108	20	13	13	58	252	

(板付基地移転促進協議会編.板付基地問題資料集より)

な大型米軍ジェット機の配属を容易ならしめること火をみるより明らかである。加うるに、最近における軍事科学の発達によるロケット兵器の完成に伴い、都心に基地をもつ福岡市民の不安と恐怖は、また格別なものがあるばかりでなく、機種の大形化に伴い、過去数年間多額の国費と市費を投じて実施してきた基地周辺小・中学校、病院等公共施設の防音工事その他の諸施策は、全面的に再検討を迫られる事態に立ちいたることも明瞭である。

従って、本市議会は、福岡市民の生命の安全と利益を守り、さらには世界平和を念願するという立場から、ここに七十万市民を代表して、政府が直ちに板付基地の拡張を中止し、早期移転の実現を図られるよう強く要望するものである。

右決議する。

昭和三十六年三月三十一日

福岡市議会

米軍板付基地の新たな拡張計画が明らかになったことで、板付基地移転促進協議会は昭和三十六年度以降も、市執行部や市議会とともに軍事基地の早期移転実現を求める上京陳情活動や署名運動などを続けていくことになる。

第二節 米軍基地と民航が併存

終戦直後に福岡に進駐してきた米占領軍に接収され、空軍基地として使用されていた板付飛行場への民間航空路誘致に本市議会が具体的に動き出したのは、昭和二十五年六月からである。連合国軍総司令部（GHQ）が同月発表した「日本の国内航空運輸事業に関する覚書」で、終戦以来禁止してきた日本国内の民間航空輸送を解禁する方針を打ち出したのがきっかけだった。

「覚書」の具体的な内容は、日本に乗り入れを希望している米国など外国航空会社七社に共同運営の航空会社一社を設立させて、その会社に日本国内での航空輸送事業を認めるというものであった。GHQの方針発表を受けて、直ちに外国航空会社による共同出資会社が設立されたが、出資各社の意向がまとまらず航空運輸事業を行う体制づくりは難航した。このためGHQはその後、当初方針を一部変更して日本の企業についても、航空機の保有と運航をしないことを条件に航空輸送事業の営業免許を与える意向を示した。

こうした状況の中で、福岡市では市議会経済委員会が市当局、商工会議所、西日本鉄道などと連携して、板付飛行場への航空

路誘致運動に積極的に乗り出したのである。同年十二月二十一日の定例市議会本会議で市議会経済委員長の阿部武夫議員は、民間航空路の板付飛行場への誘致運動の経過を次のように報告している。

昭和二十五年十二月二十一日市議会定例会

○議長（永江隆三副議長） 再開いたします。時間を十時まで延長いたします。最初に各常任委員長の常任委員会における調査報告を承ることにいたします。

（中略）

○七番（阿部武夫） 経済委員会として特に御報告申し上げたいのは、去る六月以来具体化してまいりましたアメリカ資本による国内民間航空路の開設に伴いまして、九州に設定さるべき飛行場の誘致に關しまして、委員会は經濟部当局と緊密な連携を取りまして、西鉄及び商工會議所ともタイアップいたしまして、ぜひとも市内の板付飛行場を指定されるように誘致運動を続けてまいりましたのであります。再三再四、当局とも帯同上京いたしましたして、航空保安庁やアメリカの航空会社を歴訪いたしましたして、これの誘致実現に努めたのであります。

ただ一時、板付飛行場が軍事的關係から、北九州各市が猛烈に誘致をしておりますが、あくまでも望みを捨てず当局を鞭撻いたし意向が有力新聞に報道されておりまして、福岡市としては一時絶望状態に陥つたのであります。最近に至りましてアメリカ航空社として陳情運動を行いますし、最後には三好市長にまで御足労を願つて關係各方面を歴訪いたしました結果、最近に至りましてアメリカ航空社の首脳部から、九州にまず開設される飛行場は板付飛行場を指定するという意思表示を受けたのであります。これによりまして、九州においては板付飛行場を中心に、今後航空路が四通八達するものと考えております。

大体この民間航空路の開設は明春二月ごろと予定されておるのであります。国際情勢が今日以上悪化することがなければ、本市といたしましては貿易、産業、文化、交通の上から非常に多望多幸な将来性を約束づけられるものと、我々は期待しております。で、この機会に民間航空路の飛行場の誘致運動の経過を簡単に御報告いたしますとともに、当局並びに關係各団体の積極的な御尽力に対しまして、深甚の敬意を表しておきたいのであります。（後略）

阿部武夫経済委員長が市議会で誘致運動経過報告を行った二十五年十二月ごろには、航空輸送事業への参入を求める国内企業五社が事業免許申請に名乗りを挙げたが、行政指導により最終的には「日本航空」に一本化して、翌二十六年三月、国内航空運送事業の営業免許を運輸省に申請した。

航空路再開への日本側の熱意に、GHQも日本企業による国内航空路開設を認め、運輸省は二十六年五月、日本航空に国内定期航空運送事業の営業免許を与えた。航空事業の営業免許を得た日本航空は同年八月、政府主導による半官半民体制の「日本航

空株式会社」(二十八年十月、「日本航空株式会社法」施行に伴い、別法人の日本航空株式会社となる)として発足し、直ちに東京(羽田)を基点とする複数の国内定期航空路線の開設を申請するとともに、国内航空路の早期再開に向けて就航予定の飛行場を使って試験飛行をスタートさせた。

戦後日本の民間航空と空港の歴史は、ここから始まった。

1 日航第一便「もく星号」が飛来

国内の民間定期航空路再開の動きを背景に、当時、九州でも航空路線の誘致運動が活発に展開された。とくに北九州五市(門司、小倉、戸畑、八幡、若松)は芦屋飛行場(後の航空自衛隊芦屋基地)への誘致を政府や航空会社に強く働きかけ、阿部武夫議員の経過報告にもあったように、朝鮮戦争で米空軍の重要基地となっていた板付飛行場より一時は有力視されていた。

しかし、日本航空は二十六年十月一日、東京を基点とした六航空路線の九州における使用空港を板付飛行場に決定した。板付飛行場の選定には、①周辺の人口や市街地との距離、②交通の利便性、③産業分布の状態などの条件のほか、二、〇〇〇メートルの主滑走路と一、五〇〇メートルの補助滑走路を持つことなどが有利に働いた。

こうして、国内の民間航空路再開の第一便として日本航空の「もく星号」が昭和二十六年十月二十五日午前七時四十三分、東京(羽田空港)を飛び立ち、大阪(伊丹空港)を経由して同日午前十一時二十五分、福岡市の板付飛行場に到着した。

これに先立つ同年八月二十九日、日本航空の「金星号」が板付飛行場に試験飛行で飛来しているが、十月二十五日の「もく星号」飛来は乗客を乗せた定期旅客機が戦後初めて福岡の空を飛んだ記念すべき日であった。「もく星号」飛来の様子を当日の新聞は夕刊一面で大々的に次のように報じている。

日の丸機・晴れて飛ぶ

けさ十一時無事板付到着

紺碧の秋空に雄姿

降りたった顔顔 佐藤(垢石) 堤氏らも

再開した民間航空の一番機「木星号」は数日ぶりに晴れ上った秋空を快翔、二十五日午前十一時廿五分二十一名の乗客を乗せて板付空港に着陸、約一時間板付で翼を休めたのち上り便に切り替えられ零時半、ふたたび東京へ帰って行った。紺碧の秋空の一点にポツカリ姿を現わした日

の丸機は、福岡市上空を大きく旋回しながら下降姿勢をとって見事な着陸ぶり。前部のタラップからは八十三歳の老齢ながら東京―福岡―東京間の一番機往復を目指す末永節翁―福岡市住吉―がトップを切って降りてきた。つづいて狸の皮を着こんだ本紙夕刊「河童のへそ」でお馴染みの佐藤垢石氏、政治漫画家の堤寒三氏などが降りた。

ステュワデス石井暢子さんは「途中気流が良かったので酔ったお客さんは一人もありませんでした」と語り、スパークマン機長「コースはOK」とゼスチュアをして見せる。降り立った下り乗客の出迎えて飛行場待合室がごった返したあと、十二時半同機がこんどは上り便となって出発した。これには全国世話人知事会議に出席する西岡（竹次郎）長崎県知事、私用で帰郷していた北村徳太郎氏などの顔が見え、日米テニス福岡大会に出場したラーセン、リチャードソン両選手と熊谷監督が中牟田（喜一郎）氏夫妻、加茂幸子さんらに見送られ、ラケットを大切そうに小脇にかかえて乗り込んだ。

大阪まで飛ぶ印藤健蔵氏―福岡市住吉上宮崎町―につれられた三歳の淳一ちゃんが人目をひき、末永翁も元氣一ぱいふたたび機上の人となった。大阪まで八名、東京まで九名合計十七名のお客さんがあった。なお同機で初の国内航空便が動いた。日航ダイヤは十月末まで午前十一時板付着同十一時四十分板付発となる。

（昭和二十六年十月二十五日、西日本新聞夕刊）

こうして占領下の昭和二十六年十月、米空軍基地である板付飛行場に民間航空が再開された。米軍機（軍事基地）と民航機（民航空港）とが同居する変則的な飛行場としてのスタートだった。名称も民航機の定期便が就航する福岡市の飛行場となったことで、日本航空は「福岡空港」（呼称）と名付けたが、福岡市民の間では「板付空港」と呼ぶのが一般的で、市議会でも昭和三十年代半ばまでは板付空港の呼称が使われることが多かった。

翌二十七年四月の対日講和条約発効によって、日本は被占領状態に終止符を打ち、国家として主権を回復した。同年七月には新たな「航空関係法令」が公布されて航空主権も回復し、米軍が使用している飛行場についても日米合同委員会の合意で民航機の飛行場使用が認められるようになった。

さらに同年十月には、それまでノースウエスト航空から航空機と操縦士の提供を受けて委託運輸による営業を行っていた日本航空も、航空主権回復によって自主運輸が可能となり、東京―大阪―福岡間の定期路線で自社のパイロットが操縦する航空機（ダグラスDC4）による自主運輸を開始した。

名実ともに日本の空を日本の民航機が飛行できるようになったことで、二十七年十二月には極東航空株式会社と日本ヘリコプター輸送株式会社が設立された。翌二十八年十月には「日本航空株式会社法」（昭和六十二年に廃止）に基づく新たな日本航空

が発足、新発足した日航は同年十二月、東京―福岡間の直行便（臨時便）を就航させ、その後免許を得て定期路線として営業を開始した。

2 板付使用存続求め緊急決議

一方、米軍は講和条約発効後も日米安全保障条約に基づく行政協定によって区域・施設の提供を受けて日本国内に駐留することになり、「在日米軍」として既設の基地の編成や機能等の見直しに着手した。福岡市とその周辺市町に広がる板付基地については、米軍の韓国引き揚げに伴って在日空軍が増強されることになり、飛行場の施設や機能が拡充・強化されることになった。その一つとして、米極東空軍司令部は二十九年十一月、戦略上の事情を理由に日本航空の板付飛行場使用を取りやめるよう、日本政府に対し非公式に要請してきた。板付の軍事基地撤退と飛行場の平和利用・国際空港化を求めてきた福岡市民の願いに逆行する米軍の要請である。市議会は、同月二十五日招集された臨時市議会の冒頭、阿部武夫議員が緊急動議を提出、満場一致で可決して、日本航空の板付空港使用存続と国際空港誘致を要望する決議を行った。

昭和二十九年十一月二十五日市議会臨時会

○十一番（阿部武夫） 緊急動議。私は板付飛行場に国際空港の誘致並びに日航の発着場としての存続、この二件について緊急動議を提出いたします。

動議提案の理由といたしましては、我々はこの三年前から板付飛行場の軍事基地の撤退と、ここに国際空港を誘致するという市議会満場一致の決議をもって、以来三年間目的貫徹のために猛運動を続けてまいったのであります。更に本年三月、日航の沖繩線を福岡に寄港せしめるために、同様に市議会の決議をもって政府要路・アメリカ空軍当局に猛烈な陳情運動を展開して今日に至ったのであります。我々福岡市民といたしましては板付の飛行場を平和な国際的な立派な空港として盛り立てていきたいというのが、全市民の熱烈なる要請であつたのであります。しかるに今日に至って最近に至って、この板付空港から日航機を締め出す、日航機の発着を不可能にせしむるというような米軍方面からの圧力が加えられつつあるのではないかと、この板付空港から日航機を締め出す、我々はあの板付飛行場、大福岡市形成の玄関口にある板付飛行場が純然たる軍事基地へ転化してしまつて、我々の日ごろの熱望である国際空港の実現すらも危ぶまれておる。しかも日航機さえ、この飛行場から締め出されるのではないか、こういう危惧の念を抱くとき、前二回にわたつて市議会の決議をもって、政府要路関係方面に熱烈な陳情運動を行ったことすら水泡に帰しておる。我々の努力が水の泡に帰すのではないかと、懸念を持つのであります。よつて本市議会において、ふたたびみたび重ねることではあるけれども、本市議会の決議をもって板付飛行場の国際空港の誘致と、日航発

着の存続という市議会の決議をみたばここに新たにいたしましたして、関係方面へ我々市民の代表機関である市議会の決議をもって、我々の意思表示を行う、このためにここに緊急動議を提出いたしました次第であります。案文については議長に一任いたしましたので、願わくは議員各位満場一致の賛成をもって、この緊急動議に御協力あらんことを切望いたします。趣旨の説明を終わりたいと思います。(拍手)

○十六番(城戸善雄) ただ今の十一番議員の動議に賛成いたします。

○四十番(川島亥勇夫) ただ今の十一番議員の緊急動議に賛成いたします。

○議長(新宮大三郎副議長) 十一番議員の動議は成規の賛成者がありましたので成立いたしました。動議を議題といたします。十一番議員の動議の通り決定いたすことに御異議はございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

御異議がないと認めまして、動議の通り決定いたします。

阿部武夫議員の緊急動議に基づく決議を受けて、市議会代表は小西春雄市長や商工会議所代表とともに上京し、外務省はじめ関係省庁、米極東空軍司令部などのほか、緒方竹虎副総理、石井光次郎運輸大臣ら地元選出国會議員にも板付飛行場の民航機使用継続を陳情した。日本航空も板付飛行場の民間航空空港としての使用継続の必要性を外務省や運輸省、米軍当局に訴え、使用継続のための折衝を続けた。こうした活動の結果、米軍側も日本航空の板付使用取りやめ要請を取り下げ、日航機の「福岡空港」への乗り入れはその後も継続されることになった。

しかし、軍事基地の飛行場と民間航空の空港が同居するという変則的な状態には、その後もさまざまな支障がつきまとった。

第三節 航空路の誘致と拡大

昭和二十七年四月の対日講和条約発効後、航空行政に関しても日本の主権が回復したことで、政府は国内外の航空路線について順次拡大していく方針を打ち出した。これを受けて二十八年十二月に日本航空が福岡―東京直行便を開設したのを皮切りに、二十九年四月に極東航空が福岡―岩国―大阪線を、同年十一月には福岡―宮崎線を新設するなど、板付飛行場を発着する航空路線も拡大され、「福岡空港」は九州の空の拠点として重要度を増していった。

1 沖繩線の板付寄港求める決議

そうしたなかで日本航空は東京からの国際線開設を計画、二十九年二月から東京―サンフランシスコ、東京―沖繩（那覇）の二路線の運航を開始した。沖繩線は東京・羽田と那覇を結ぶ直行便として同年二月五日に就航したが、日航は開設まもない同年三月、沖繩線の板付空港寄港について申請書を運輸省航空局に提出、福岡県市および福岡市議会にも協力を要請してきた。板付飛行場の民間空港としての使用拡大と施設・機能の拡充を求めていた市議会は日航の沖繩線板付寄港への協力要請を了承し、同年三月十九日の定例会議で阿部武夫議員が提出した、東京・沖繩線の板付寄港を求める緊急動議を可決した。阿部武夫議員は同本会議で緊急動議提出の経緯と趣旨を概要次のように説明した。

昭和二十九年三月十九日市議会定例会

○十一番（阿部武夫） 日本航空の東京・沖繩線の板付空港寄港に関し緊急動議を提出したい。提案の理由を簡単に申し上げる。

日本航空では本年二月五日以来、羽田・那覇間に航空路を設立している。しかしながら直結航路のため、中継空港を一カ所も持っていない。そのため九州、四国、中国方面の旅客は全然利用できない点、それから公益上からいっても現在その使命を十分に果たしていない。そこで日本航空会社自体もただ一つの中継空港として、板付飛行場を選んで極東空軍と再三再四折衝したけれども、アメリカ空軍は板付飛行場が現在軍事基地であるため、狭いから沖繩線の中継空港としてこれの使用の許諾を与えていない。この東京・沖繩線の航空路は、現在片道三時間半で飛んでいるようである。中継空港がないので、羽田・那覇間を三時間半で飛んでいる。もし板付空港に寄港する場合、本日日航の関係者から聴取したところによると、使用している飛行機がDC6という最新型の時速四百五十マイルの非常にもすごいスピードの旅客機であるため、福岡・東京間を一時間五十分で飛んで行けるといふことである。福岡・沖繩間を一時間半、福岡・羽田間を一時間五十分の超スピードで飛翔できるという実情からして、ぜひとも東京・那覇間の沖繩航空路に寄港地として板付飛行場に寄港できるように、福岡市の市議会の援助を得て、応援を得て極東空軍に折衝していただきたい。そういう陳情が本日（日航から）あったわけである。

なお、沖繩は現在アメリカ軍の占領下にあつて、万事アメリカ依存であるが、生産工業を持たないため必要物資の九割五分までは日本製品を輸入している現状である。あらゆる資材、あらゆる物資は、日用品は九割以上九割五分まで輸入しなければならない。そのため現在は沖繩線の航空機は（これを使って）東京方面の経済取引の商人が、沖繩の現地に飛んで行って商取引をやっている。九州地方の経済取引はほとんど皆無である。

こういった点から言つても、沖繩と九州との密接な従来の関係から言つても、この航空路が板付に寄港を許されるようになれば、九州と沖

縄との不可分の関係は、今後経済的にますます結び付けられていく。こういった意味からも、この沖縄線の福岡寄港には、我々としてはもろ手を挙げて賛成したい。このような見地から日本航空会社自体では地元福岡市議会の全面的な応援を求めてきているので、議員各位の御賛同を得て、この緊急動議を満場一致御賛成を願って、その決議の下に運輸省並びに極東空軍方面に全力を挙げて猛運動を行いたい。以上甚だ簡単ではありましたが、日本航空の沖縄線の板付空港寄港に関する緊急動議の趣旨を弁明したわけである。各位の御協賛をお願いする次第である。

羽田―那覇を結ぶ沖縄線の板付空港寄港を求めるこの緊急動議は原寿一、勝瀬勇両議員の賛成で成立し、阿部武夫議員の提案通り満場一致で可決され、市議会名で次の決議文を運輸大臣その他関係方面に送付することになった。

決議

日本航空株式会社は、本年二月五日より東京―那覇間直通路線を開設運行中であるが、沖縄諸島は、元来西日本、特に九州と産業並びに経済上密接不可分の関係にあり、その生活圏を等しくしていたものであり、戦後においても、その生活必需品の九割を日本製品に依存し、その供給源としての九州の地位は、距離的にも亦その沿革から見ても、東日本よりは格段の利点があり、更に郵便物等の往復通数も極めて多数に上り、貨客の往来の利便、交易の活発化を図る上から沖縄線の板付空港寄港は、地元九州のみならず、沖縄諸島に対する政治、文化、経済その他あらゆる面において、公益上多大の貢献をもたらすことを確信すると共に、沖縄地元民も亦本路線の板付寄港を熱烈に望んでいる実状に鑑み、本市議会は満場一致をもって、沖縄線の板付空港寄港を切望するものである。

こうした市議会や市当局、市経済界の要請活動にもかかわらず、米空軍基地と共存している「福岡空港」に税関、出入国管理事務所、検疫所など国際線ターミナルに必要な施設と機能がなく、直ちに国際便が寄港できる状況にはなかった。さらに、本章第二節「米軍基地と民航が併存」で述べたように、米極東空軍司令部も韓国からの米軍引き揚げに伴う在日空軍基地の拡充のため、日本の民間航空路の拡大には消極的で、日本航空沖縄線の福岡寄港問題は一時暗礁に乗り上げた形となった。

2 木造ターミナルビルを建設

しかし、昭和二十九年十一月の米軍からの日航機の板付飛行場使用禁止要請に対する福岡市長、市議会議長、商工会議所会頭らによる合同陳情を皮切りに、その後の度重なる地元が一体となった板付空港の使用存続と国際空港化を求める運動が功を奏し、

米軍側も板付空港の使用存続に続いて、板付空港の国際空港化を認めることになった。

三十一年二月の日米合同委員会で日本側代表が提議した板付基地内の税関設置要請に米側代表が三月に入って同意し、米極東空軍が同月三十一日、米軍基地内の一部用地を日本の民間航空の空港ターミナル施設として使用することを許可したのである。

これを受けて、板付飛行場の東側地区に官民合同の空港ターミナルビルが建設されることになり、昭和三十一年四月に地鎮祭が行われた。日本航空が工事を代行し、同年九月八日に木造モルタル造り二階建て、総面積二千四百五十九平方メートルのターミナルビルが完成した。官側のスペースには税関をはじめ出入国管理事務所、検疫所、動植物検疫所、空港警備派出所などが設けられた。

ターミナルビル完成から五日後の九月十三日夕、福岡と那覇を結ぶ日本航空の沖縄定期路線の一番機「高千穂号」が福岡空港を飛び立った。同機は旅客のほか生花やヒヨコなどを積んで、当時まだ米国の施政権下にあつて「外国」だった沖縄に向かった。こうして福岡空港は国際化への願いを実現し、羽田空港について国際線空港への一歩を踏み出した。この日の「高千穂号」出発の様子は地元の新聞は次のように報じている。

沖縄へ一番機飛ぶ

日航 大菊、小菊も乗せ

板付、沖縄を結ぶ日航定期航空一番機「高千穂号」は定刻より約一時間遅れ、十三日午後六時四十三分雨にぬれた板付空港を飛び立ち、晴れの門出についた。

出発を前にして祝賀式が開かれ、地元福岡県を代表して山本副知事が沖縄線開設を祝うメッセージを贈り、小林同県議会議長の音頭で万歳を三唱、国際空港板付の前途を祝福した。

一番機を沖縄へ運ぶこの日の機長は日航のベテラン後藤、小田両パイロット。同機の客は普通客五名を除くと大部分が日航の招待客。山本福岡県副知事、小林同県議会議長、原福岡市経済部長、山脇福岡商工会議所会頭、久家福岡航空保安事務所長らのほか十二名の在福記者団は、いずれも胸に祝賀のリボンをつけ、外人客数名もまじって処女便にふさわしい国際空港風景をみせた。

やがてクライマックスに達したブラスバンドに和して、席田小学校生徒二百名がちぎれるように見送りの小旗を振った。万歳のアラシが空港一帯にとどろき高千穂号は夕焼けの空を南へ飛び立った。

なお同機には、大ギク、小ギクなど三千本をはじめグラジオラス、カーネーションに石化ヤナギ、ツバキなどの生花材料約四百キログラムが初輸出され、またこんご沖縄輸出のホープとみられるヒヨコの第一陣六百羽も送られ、ドルをかせぐ初輸出の顔も多彩だった。

◇ ◇

【那覇】福岡と沖縄の空を結ぶ日航第一便の「高千穂号」は十三日午後九時四十五分那覇飛行場に到着、空港ロビーで琉球政府代表比嘉官房長、当那覇市長ほか報道陣など多数の出迎えを受け、全員空の旅の疲れもみせず名刺交換のち宿舎琉球ホテルに投宿した。

十四日は午前中ひめゆりの塔、健児の塔など南部戦跡を視察し、正午琉球政府主催の歓迎会に出席、午後は軍事施設を視察、夜も歓迎パーティと多忙なスケジュールを終り、十五日朝九時帰路につく予定。

(昭和三十一年九月十四日 西日本新聞朝刊)

日本航空の福岡―那覇線開設後、福岡空港を発着する航空路線は拡大していった。昭和三十二年には極東航空が福岡―大分線、福岡―鹿児島線を開設、そして三十三年三月、極東航空と全日本空輸（日本ヘリコプター輸送が三十二年十二月に社名変更）が合併して「全日本空輸株式会社」が発足し、同年六月に福岡―大阪間に夜間郵便飛行を開始した。

その後も昭和三十年代は日航、全日空両社によって、福岡空港に発着する国内航空路線はさらに拡大されていった。これに伴う旅客や取扱貨物の増大で、米軍基地内に同居する旅客ターミナルビルや荷さばき等の空港施設は手狭になり、航空機利用客への対応および貨物の迅速かつ確実な処理や、米軍との共用が続く滑走路の安全確保対策など、日本の基幹空港として国際空港化を目指す福岡空港が解決しなければならない課題が、三十年代後半からより鮮明になってきた。

第四節 国際空港へ体制づくり

福岡空港の国際空港化への道は、昭和二十七年十二月三日の臨時市議会における「板付飛行場の軍事基地撤退並びに国際空港指定についての決議」を求める緊急動議の可決に始まる。阿部武夫議員によるこの動議提出については、本章第一節「米軍板付飛行場時代」の中で動議の提出理由説明と決議文の全文を記している。本節では国際空港指定を求める動議提出の説明部分に絞って、その概要を再録する。

阿部武夫議員は動議提出の趣旨説明の中で、板付飛行場の国際空港指定について、次のように述べている。「我々は一日も早くこの板付飛行場から軍事基地を撤退されることを要望するとともに、この東洋一の完備せる飛行場に、平和繁栄の基地として

国際空港の指定を我々は要請したい。これはひとり福岡四十二万市民の熱望のみならず全福岡県民、全九州の住民がひとしく国際空港の指定を待ち望んでおるのは歴然たる事実である」。

この動議が提出された前年の昭和二十六年十月、米軍基地である板付飛行場に日本航空の東京―大阪―福岡の定期便乗り入れが実現し、民間航空の「福岡空港」としての利用が開始された。これを機会に、福岡市議会は板付飛行場への民間航空路線の誘致拡大に力を入れる一方で、翌二十七年十二月に前述の国際空港指定を求める決議がなされてからは、機会あるごとに福岡空港の国際空港指定を求める決議や意見書の議決、県市当局や商工会議所と連携して上京陳情などによる福岡空港への国際線誘致運動を繰り返した。

具体的には、本章第二節および第三節で触れた、沖縄線の板付寄港を求める決議（昭和二十九年三月十九日定例市議会）や、日航の板付空港使用存続並びに国際空港誘致を求める決議（同二十九年十一月二十五日臨時市議会）など、福岡空港への国際航空路線誘致に議会としての意思表示を行うとともに、板付基地移転促進協議会のメンバーとして軍事基地移転による国際空港化を求める諸活動に積極的に参加した。

そして昭和三十一年。福岡市議会と県市当局、商工会議所など地元政財界ならびに日本航空の強い要請を受けて、在日米軍は同年三月、板付基地内の用地に国際線発着に必要な税関等の設置と国際線ターミナルビル建設を認め、同年九月には福岡市民待望の日本航空の福岡―沖縄線が運航を開始した。これによって福岡空港は形の上では税関、出入国管理、動植物検疫のいわゆるCIQ施設を有する「国際空港」となった。

その一方で、極東航空（三十三年三月から全日空）が岩国、大阪、宮崎、大分、鹿児島、長崎（大村）など西日本地域での国内路線を開拓し、日本航空が東京直行便やムーンプライツ（夜間）便を就航させるなど、福岡空港発着の国内線は新路線就航や増便により拡大していった。

米軍基地内の用地に民間航空の空港ターミナルビルが建設された昭和三十一年に九万三千二百二十三人（うち沖縄への国際線乗降客は一千四百六十二人）だった福岡空港の乗降客は、三十五年には二倍の十八万七千四百七十一人（うち沖縄への国際線乗降客は九千五十二人）に急増した。乗降客数は高度経済成長もあって、以降も毎年八万人から十六万人増のハイペースで増えていくことになる。（表3参照）

しかし、板付飛行場は昭和二十七年四月の講和条約発効後も、米国の極東戦略の一翼を担う在日米空軍の主要基地の一つとして存続し、米軍と民間航空が共同で使用する飛行場であり続けた。国際線を含めた民間航空の同空港着陸回数が年間二千回を超

えた昭和三十三年以降も、空港の施設・区域の多くの部分は米軍が占有したままであった。

福岡空港が国際空港と位置づけられるためには、木造モルタル造りの空港ターミナルビルや駐機場（エプロン）、荷さばき場など民間航空用の空港施設を早急に整備拡充する必要があった。そのためには米軍板付基地の縮小による民間航空施設用地の確保が求められたが、民間航空の空港施設拡充に向けた米軍側との交渉は簡単には進まず、米空軍の極東戦略を担当する第五空軍司令部（東京・横田基地内）による基地の再編成、戦闘機配置等の変更（昭和三十八年十二月三十一日発表）を待たなければならぬのが実情であった。

福岡空港の国際空港化に向けた米軍側との折衝が具体的に動き出したのは、福岡空港への国際線（沖縄線）誘致に尽力した小西春雄市長、国内基幹空港へ国内線の誘致拡大を図った奥村茂敏市長時代に長く助役を務め、両市長の後を受けて昭和三十五年九月の市長選挙で当選し、第二十二代福岡市長に就任した阿部源蔵市長の代になってからである。

阿部源蔵市長は三十六年十一月、福岡空港の国際空港化を積極的に促進する目的で、大阪航空局福岡航空保安事務所長や日本航空福岡支店長、全日空福岡営業所長など航空業界の代表らによる「福岡国際空港促進懇談会」（三十六年十二月に福岡国際空港整備促進協議会に改組）を発足させ、「東京オリンピックの開かれる昭和三十三年が国際空港へのチャンス」として、三十三年秋を

第9章〈表3〉 福岡空港の利用状況

年次	乗降客			貨物取扱量			郵便物取扱量			着陸機数
	国内線	国際線	計	国内線	国際線	計	国内線	国際線	計	
昭和30年	人 78,966	人 —	人 78,966	kg —	kg —	kg —	kg —	kg —	kg —	—
31年	91,761	1,462	93,223	—	—	—	—	—	—	—
32年	109,107	5,919	115,026	364,263	70,805	435,068	201,417	15,815	217,232	2,241
33年	95,919	4,870	100,789	398,772	56,567	455,339	291,471	16,842	308,313	2,542
34年	109,937	6,602	116,539	492,325	138,929	631,254	316,292	20,343	336,635	2,627
35年	178,419	9,052	187,471	669,532	160,021	829,553	395,591	27,695	423,286	2,744
36年	292,094	10,533	302,627	1,214,997	311,809	1,526,806	500,447	23,913	524,360	3,635
37年	373,428	10,030	383,458	1,691,516	236,575	1,928,091	584,213	19,188	603,401	4,763
38年	495,197	14,628	509,825	1,980,522	196,939	2,177,461	650,983	12,331	663,314	5,073
39年	653,470	19,460	672,930	2,566,500	302,027	2,868,527	843,596	71,578	915,174	6,484
40年	807,390	17,675	825,065	2,579,754	250,837	2,830,591	691,891	73,565	765,456	10,150

資料：大阪航空局 福岡空港事務所

目標に空港施設の整備と受け入れ体制づくりにより乗り出す。同時に、阿部市長は石村貞雄議長ら市議会と連携して運輸省や外務省、在日米軍だけでなく米国務省、ライシャワー駐日米大使など、国際空港の早期実現に向けて多方面にわたり、精力的に陳情活動を繰り広げていく。

そして昭和四十年九月。二十六年十月に戦後初の民間航空定期便として「もく星号」が板付空港に飛来して十四年、翌二十七年十二月に市議会が「板付飛行場の国際空港指定」を求める決議を行ってから十三年、キャセイパシフィック航空の香港―台北―福岡―ソウル線、大韓航空が日本航空と共同で運航する釜山―福岡線が就航し、福岡空港は海外航空会社の定期便も発着する待望の「国際空港」としてデビューすることになる。

