

＝歴史的公文書展示＝

「福岡市地下鉄のあゆみ」 展

展示期間:令和 4(2022)年 6 月 1 日～6 月 29 日

展示場所:総合図書館 2 階 文書資料室

はじめに

昭和 56(1981)年 7 月 26 日、福岡市地下鉄 1 号線室見～天神間(5.8 km)が開業し、40 年が経過しました。また、来年(令和 5 年)3 月には、3 号線(七隈線)天神南～博多間の延伸事業も完成し、開業の見通しとなっています。

日本で最初の本格的な地下鉄の営業は、昭和 2(1927)年に開通した東京の上野～浅草間(2.2 km)とされています。その後、大阪でも地下鉄が開業(昭和 8 年)し、戦後になると、名古屋(昭和 32 年)、札幌(昭和 46 年)、横浜(昭和 47 年)、神戸(昭和 52 年)、京都(昭和 56 年)、福岡(昭和 56 年)、仙台(昭和 62 年)と大都市での開業が続きます。

福岡市地下鉄は、公営交通事業者である福岡市交通局の運営ですが、市交通局が過去を含めて路面電車事業及びバス事業を持たずに鉄道事業からの発足となった点も、福岡の公共交通機関網の運営主体の変遷を物語っています。

今回は、総合図書館に移管されている歴史的公文書を読み解きながら、福岡市地下鉄の計画時から開業までを振り返ることで、まちづくりにおける地域の公共交通機関について考えるきっかけとしていただければ幸いです。

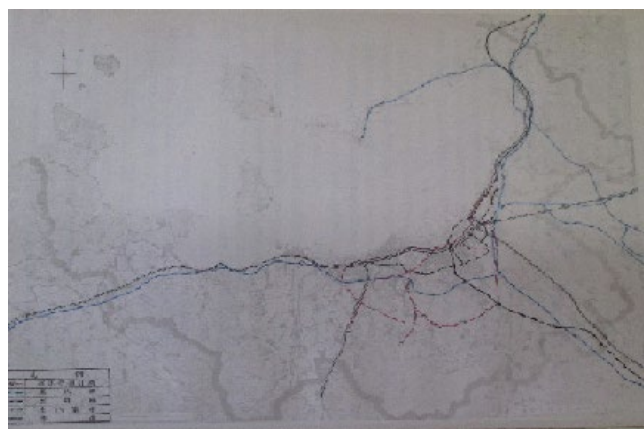
【※歴史的公文書……文書完結後 30 年を経過し、総合図書館へ移管された福岡市の公文書】

1. 地下鉄の構想

福岡市における最初の地下鉄構想は、昭和 36(1961)年 6 月に策定された「福岡市総合計画書-基本計画-1960」(福岡市が初めて作成した、総合的かつ長期的な視野で市政計画をまとめたマスタープラン)に見ることができます。当時経済発展が著しく、自家用車の所有台数も急速に増加する中で、慢性的な交通渋滞の解消のためにも、西日本鉄道(以下「西鉄」と表記)大牟田線(現 天神大牟田線)・宮地岳線(現 貝塚線)、日本国有鉄道(現 JR 九州、以下「国鉄」と表記)筑肥線と連絡する、「市内高速循環鉄道」を検討すべきとの方向性が示されました。

続いて昭和 41(1966)年 8 月に改訂された「福岡市総合計画書-基本計画-1966」では、具体的な路線の原案も示され、本格的な検討が始まりました。





「福岡市総合計画-基本計画-1966」
高速鉄道の路線案(行政資料 100201202-7)

2. 本格的な検討

福岡市としては、早い段階で本格的な国の支援を受けたかったのですが、まだ都市規模が小さく、単体では難しいと考え、北九州市のモノレール構想を含めた「北部九州都市圏」における高速鉄道の実現をはかるために、福岡県知事・福岡市長・北九州市長の連名で、都市交通審議会に北部九州部会設置の要望書を提出し、ついに昭和 44(1969)年 2 月、運輸大臣から都市交通審議会に対し「北部九州都市圏の交通計画の検討について」の諮問が行われました。北部九州部会では、昭和 46(1971)年 2 月まで 7 回にわたって検討が行われ、3 月には第 68 回都市交通審議会答申第 12 号(「福岡市及び北九州市を中心とする北部九州都市圏における旅客輸送力の整備増強に関する基本的計画の検討について」として運輸大臣に答申されました。この中で、福岡市における高速鉄道計画については、以下の3路線の整備が検討すべきであるとの内容となっています。

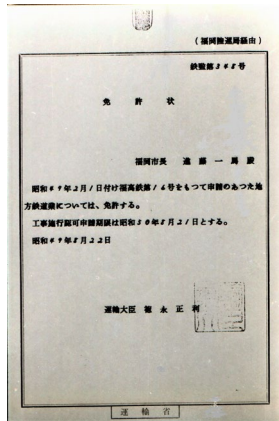
- ①都心部から西南部方面に至る路線(国鉄筑肥線との直通運転についても検討すべき)
- ②都心部から箱崎方面に至る路線(西鉄宮地岳線との直通運転についても検討すべき)
- ③都心部から福岡空港方面に至る路線

これを受けて、同年7月には福岡市議会に都市交通対策特別委員会が、10月には国・県・市・地元経済界・学識経験者・運輸事業者等で構成する福岡市都市圏交通対策協議会がそれぞれ設置され、都市交通審議会の答申を具体化する作業に入りました。ここでは、路線や经营主体、他の路線との接続、廃止される路線の補償や跡地利用等、様々な問題についての審議が行われました。

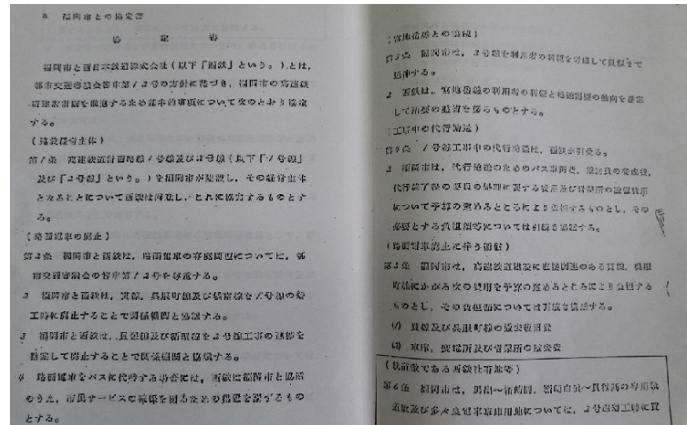
最終的に福岡市が经营主体となって建設・運営を行うこととなり、昭和 48(1973)年 12 月 14 日「福岡市高速鉄道の建設及び経営について」(福岡市議案 298 号)が市議会に提出され、22 日に市議会で議決承認されました。

翌年 2 月 1 日、運輸大臣に地方鉄道業の免許申請(8 月 22 日免許取得)が行われ、大きな課題であった西鉄路面電車の運行についても、2 月 28 日に「高速鉄道建設に関する協定」が締結され、路面電車の廃止と、バス代替輸送に関する西鉄の協力、電車運営人員の福岡市への採用等が決められました。路面電車は、昭和 50(1975)年 11 月 2 日に貫線・呉服町線と城南線が、昭和 54(1979)年 2 月 11 日に循環線と貝塚線が廃止されて姿を消すことになります。

もう一つの課題であった国鉄との協議についても、昭和 51(1976)年 3 月 31 日に「列車の相互直通運転に関する基本協定」が締結され、姪浜での相互直通運転と、姪浜～博多間の廃止が正式決定されました。これを受けて、昭和 58(1983)年 3 月 22 日に、地下鉄姪浜～室見間と中洲川端～博多(仮駅)間が開通した段階で、筑肥線の博多～姪浜間(11.7 km)が廃止され、姪浜で筑肥線との相互直通運転が実現することになりました。



「地下鉄1号線地方鉄道免許(写真資料)」
(広報課フィルム 110-1-15)



「昭和 62 年度部長引継書(土木局管理部庶務課)」
福岡市と西日本鉄道との協定書(複写資料)
(公文書 H30-有-0097-4-6)

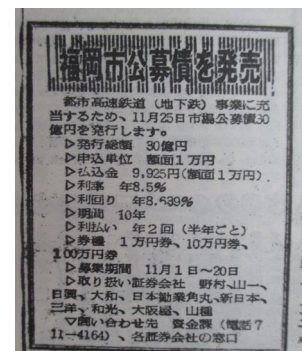
3. 建設の開始

昭和 50(1975)年 1 月 14 日に建設大臣へ道路下敷設許可申請、3 月 28 日には運輸大臣への第 1 次工事分施行認可並びに特別設計許可申請、7 月 2 日に建設大臣への工事施行認可申請を行い、その許可を受けて 11 月 12 日高速鉄道起工式が実施され、ついに工事が開始されました。工事期間中は、工事に伴う車線の減少から、大渋滞の発生が当初から予想されていたため、昭和 48(1973)年 8 月から導入されていた「バス専用レーン」を工事開始に合わせて 78.8 km に伸ばして、バス利用を促進しました。



バス専用レーンの写真【昭和 50 年 8 月、
大手門付近】(広報課フィルム 50925)

福岡市は、昭和 49(1974)年から一般公募債の発売を開始して、下水道をはじめとする生活環境の整備にあてており、その一部が地下鉄建設に伴う経費に充当されていましたが、昭和 51(1976)年 11 月 1 日に、「都市高速鉄道(地下鉄)事業に充当」することを目的とした 30 億円にものぼる「福岡市公募債」を募集して、巨額の事業費を賄うことにしました。ちなみに、額面 1 万円に対して払込金 9,925 円、利率 8.5%、利回り 8.639%と記載されており、今では考えられないくらいの高利回りであったことがわかります。

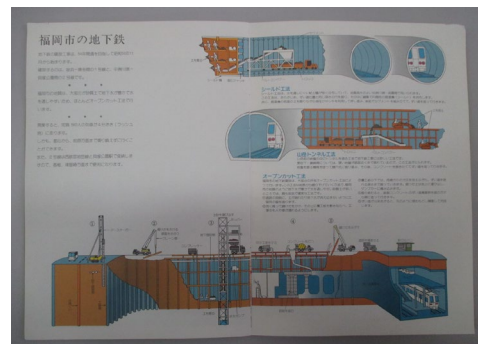


「福岡市政だより 661 号」
【昭和 51 年 11 月 1 日】
(行政資料 100202258-8)

福岡市の地質は大部分が砂質層で、地下水が豊かで水を透過しやすいため、特に1号線では、地表から掘り下げていくオープンカット工法が採用されています。水を透過しにくい粘土層が多い中洲川端～祇園間等では、円筒形の掘進機(シールドマシン)を入れて掘り進めるシールド工法が、硬い岩盤が路面近くまで現れている愛宕下～藤崎間の一部では、山岳部のトンネル工事で使われる山岳トンネル工法が使われました。昭和54(1979)年2月20日には金屑川下の藤崎トンネル(611m)が貫通し、さらに4月23日には地下鉄工事最大の難所と言われた室見川下の室見トンネル(537m)が貫通しました。ちなみに、室見トンネルの貫通石は、室見駅の改札を出て左にまっすぐ進んだ所に展示されています。安産の石とも言われ、最近では難関突破という意味から、学業成就の祈願に訪れる方もいらっしゃいます。



貫通石(福岡市高速鉄道1号線藤崎隧道)
【昭和54年2月20日】古文書資料(伊藤資料)9



「地下鉄建設起工記念」工法の図解説明
(行政資料101141500-5)

4. 開業とその後の発展

工事の着工から6年たった昭和56(1981)年7月26日、5時32分発の一番電車が、室見駅から天神に向けて発車しました。その後昭和58(1983)年3月22日に姪浜～博多(仮駅)間が全通し、国鉄筑肥線との相互直通運転が開始されました。また2号線(箱崎線)も昭和61(1986)年に貝塚までが開通し、西鉄宮地岳線との接続が実現しました。

3号線(七隈線)の計画については、昭和54(1979)年3月に建設省と福岡市が共同で調査・研究した成果を基に提案された路線案と、平成2(1990)年10月に福岡市交通対策推進連絡会議で参考資料として提示された路線案の2つの資料を紹介しています。前者は、原則高架式(モノレール式)で提案されており、路線も千隈・野芥～長尾～梅光園～小笹～桜坂(この区間のみにトンネル)～薬院もしくは天神～渡辺通1丁目～博多駅(一部空港まで分岐)～山王～高宮～野間大池～花畑(皿山・桧原)までの路線となっています。後者は、現在の3号線と非常に近いものですが、始発地点が野芥で、渡辺通りからは、天神と住吉経由で博多駅までの2系統となっています。

最終的には、平成17(2005)年2月3日に橋本～天神南間として開業し、現在天神南～博多間の延伸工事が進められています。



「地下鉄開業」【昭和 56 年7月 26 日】
(広報課フィルム 143-14-6)



地下鉄1号線開業記念優待乗車証
【昭和 58 年 3 月 22 日】古文書資料(伊藤資料)10

5. 40 年を振り返って

開業から 40 年を経た地下鉄は、今後路線が更に拡大していく可能性もありますが、交通渋滞の緩和や地球環境問題への対応という観点からも、ますます需要が高まるものと思われます。また地下鉄の開業に伴って、路線沿線の生活圏は大幅に拡大し、商業圏の充実・発展にも多大な貢献を果たしてきました。また 40 年という時の流れは、地下鉄そのものの変化だけでなく、周辺の環境をも大きく変えていきました。今回は、昭和 56(1981)年7月 26 日に最初の路線開業に伴って建設された天神駅の「建築工事一般平面図」を通して、40 年という時代の変化を紹介しています。

地下鉄工事は、昭和 50(1975)年 11 月 12 日に着工されましたが、その 2 年前の昭和 48(1973)年 7 月 23 日には天神地下街の工事が着工され、昭和 51(1976)年 9 月 10 日に完成しています。地下鉄 1 号線及び天神駅の建設工事は、当初からこの天神地下街を横切る形で行われるため、地下 1 階は天神地下街と連続するコンコースと改札口、地下 2 階は天神地下街駐車場を分断してホームが建設されています。また周辺商業ビルとの回遊性・利便性を高めるために、地上との連絡通路は 16 箇所も設けられています。この平面図は、地下 1 階部分のコンコースと改札口、周辺商業ビルとの連絡口等が記されています。ここに記されている企業の名称を見てみると、現在は移転・合併等で存在していないものも多く、またビルの名称についても、平成 27(2015)年から本格的に始動した「天神ビッグバン」による大規模開発の影響で再開発が進められているものが多いことがわかります。今後更に大規模な開発が進められていく可能性もあり、更に天神地区は地下鉄とともに、大きな変貌を遂げていくことになることでしょう。

福岡市地下鉄のあゆみ (1号線開業まで)

年	月	日	内	容
昭和36年	6月20日	(1961年)	『福岡市総合計画-基本計画-1960』で「市内高速循環鉄道」の検討の方向性が示される	
昭和41年	8月20日	(1966年)	『福岡市総合計画-基本計画-1966』で「市内高速循環鉄道」の必要性と路線を提言	
昭和44年	2月3日	(1969年)	運輸大臣が「都市交通審議会」に諮問	
	2月6日		「都市交通審議会」内に北部九州部会を設置	
昭和46年	3月11日	(1971年)	「都市交通審議会」から運輸大臣に答申(第12号)	
	7月11日		福岡市議会に「都市交通対策特別委員会」を設置	
	10月28日		「福岡都市圏交通対策協議会」を設置	
昭和47年	2月18日	(1972年)	「第2回福岡都市圏交通対策協議会」で、路線計画について審議(筑肥線との接続場所等)	
	2月22日		福岡市議会に「都市交通対策特別委員会」が中間報告(路線・機種・開通時期等について)	
昭和48年	12月22日	(1973年)	福岡市議会において、「福岡市が高速鉄道を建設し、経営する」との内容の議案を議決	
昭和49年	2月1日	(1974年)	運輸大臣に地方鉄道業の免許を申請	
	2月28日		西鉄と「高速鉄道建設に関する協定」を締結し、路面電車の廃止などが決定	
	8月22日		運輸大臣から地方鉄道業の免許を取得	
昭和50年	1月14日	(1975年)	建設大臣に道路下敷設計許可申請 (1号線室見～博多間、2号線中洲川端～箱崎九大前間)	
	3月28日		運輸大臣に第一次工事分施行認可並びに特別設計許可申請(土木関係) (1号線室見～祇園間、2号線中洲川端～呉服町間)	
	7月2日		建設大臣に工事施行認可申請 (1号線室見～祇園間、2号線中洲川端～呉服町間)	
	11月2日		西鉄路面電車福岡市内線(貫線・呉服町線・城南線)廃止	
	11月12日		高速鉄道起工式(大濠公園の福岡地方簡易保険局裏)	
昭和51年	3月31日	(1976年)	筑肥線と地下鉄1号線との「列車の相互直通運転に関する基本協定」を国鉄と締結	
昭和52年	2月21日	(1977年)	運輸大臣に工事施行認可及び特別設計許可申請 (1号線姪浜～室見間、祇園～博多間、2号線呉服町～貝塚間)	
	6月21日		建設大臣に工事施行認可申請 (1号線祇園～博多間、2号線呉服町～九大西門前間)	
昭和53年	5月17日	(1978年)	建設大臣に道路下敷設計許可申請(2号線千代県庁口～馬出九大病院前間)	
	7月26日		中央区役所・高速鉄道建設局合同庁舎起工式	
	12月27日		建設大臣に工事施行認可申請(2号線千代県庁口～馬出九大病院前間)	
昭和54年	2月11日	(1979年)	西鉄路面電車福岡市内線(循環線、貝塚線)廃止	
	2月20日		藤崎トンネル(飛石工区・室見～藤崎間611m)貫通	
	4月23日		室見トンネル(愛宕下工区・愛宕下～室見間537m)貫通	
昭和55年	2月26日 ～28日	(1980年)	車両第1編成(6両)を車両基地に搬入	
	6月3日		中央区役所・高速鉄道建設局(交通局)合同庁舎竣工式	
	7月11日		下山門車両基地と筑肥線線路接続	
昭和56年	5月19日	(1981年)	建設大臣に室見～天神間運輸開始承認申請	
	6月9日		福岡陸運局長に室見～天神間運輸開始認可申請	
	6月22日		西大橋新橋開通式	
	7月26日		1号線(室見～天神間)開業(前日に天神駅で開業記念式典を実施)	

【『福岡市高速鉄道建設史』福岡市交通局編より抜粋】

(資料) 福岡市地下鉄の開業路線

開業年月日	空港線(1号線)		箱崎線(2号線)		七隈線(3号線)		累計
	開業区間	営業 km	開業区間	営業km	開業区間	営業km	
昭和 56(1981)年 7 月 26 日	室見～ 天神	5.8km					5.8km
昭和 57(1982)年 4 月 20 日	天神～ 中洲川端	0.8km	中洲川端～ 呉服町	0.5km			7.1km
昭和 58(1983)年 3 月 22 日	姪浜～ 室見	1.5km					10.0km
	中洲川端～ 博多(仮)	1.4km					
昭和 59(1984)年 4 月 27 日			呉服町～ 馬出九大病院前	1.6km			11.6km
昭和 60(1985)年 3 月 3 日	博多(仮)～ 博多	0.3km					11.9km
昭和 61(1986)年 1 月 31 日			馬出九大病院前 ～箱崎九大前	1.6km			13.5km
昭和 61(1986)年 11 月 12 日			箱崎九大前～ 貝塚	1.0km			14.5km
平成 5(1993)年 3 月 3 日	博多～ 福岡空港	3.3km					17.8km
平成 17(2005)年 2 月 3 日					橋本～ 天神南	12.0km	29.8km

※営業kmは、開業した区間の長さ(km)を表す。

【『福岡市地下鉄 事業概要 令和3年度』福岡市交通局編より】