

## 博多湾臨海部における土地利用の変遷過程と計画課題

金, 炯冀

九州大学大学院人間環境学府都市共生デザイン専攻博士後期課程

出口, 敦

九州大学大学院人間環境学研究院都市建築学部門

<https://doi.org/10.15017/26735>

---

出版情報：都市・建築学研究. 19, pp.11-19, 2011-01-15. 九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

バージョン：

権利関係：

# 博多湾臨海部における土地利用の変遷過程と計画課題

## Transformation of Land Use and Planning Issues in Hakata Bay Area

金 炯冀\*<sup>1</sup>, 出口 敦\*<sup>2</sup>

Hyunki KIM\*<sup>1</sup> and Atsushi DEGUCHI\*<sup>2</sup>

Fukuoka City has developed itself not only as a commercial city but also as a harbor city facing the Hakata Bay, which characterizes the city geographically and environmentally. For the past forty years, the city has promoted lots of land reclaiming projects to expand the urbanized areas and construct the functional facilities for meeting the social needs in the process of modernization. This study focuses on the bay area of Fukuoka City, and aims to clarify its chronological development process and the relationship between the land reclaiming projects and the city's development and then approaches to the planning issues in the bay area. As conclusion, the study reveals the characteristics of the land reclaiming projects in each of ages, and points out the current trends and planning issues.

*Keywords : Waterfront, Littoral Districts, Harbor, Reclaimed Land, Fukuoka*

ウォーターフロント, 臨海地域, 港湾, 埋立地, 福岡

### 1. はじめに

#### 1.1 研究の背景

##### (1) 港湾都市における臨海部の役割の変化

かつて港湾都市において、港は物の移動や人の往来の結節点となり、都市を経済的に発展させ、都市機能の拡充に大きな影響を与えてきた<sup>1)</sup>。また臨海部は、都市化の進展と共に、廃棄物処理場の立地や人口増加による住宅開発地など、都市機能の拡充や土地不足の問題を解決するための役割も担ってきた。しかし、近年産業構造の変革により、臨海部でも製造業中心から生活環境重視が唱えられるようになり、多くの人々に様々なレクリエーションの場を提供する親水空間や緑地の整備などを伴い、快適で質の高い都市環境の形成を担う地区としての役割も同時に求められてきている。一般に港湾都市の臨海部は、その周辺市街地の活動を活性化し、都市全体の発展を導く高度利用の需要も高まってきている。

##### (2) 福岡市の発展における博多湾臨海部の評価

一般に、港湾都市では、港湾機能の拡充・整備と広幅員の道路や自動車専用道路の建設等により、市街地と臨海部が切り離されていく傾向にある。しかし、都心に近接して立地する臨海部は、交通手段も整備されており、都市の賑わいを高める公共空間の整備に対しても高い潜

在力を持っていると考えられる。福岡市でも都心部に近い位置に立地しているにも関わらず、市街地と臨海部とは分断されており、特に都心部に近接した臨海部の再開発が課題<sup>2)</sup>とされている。

#### 1.2 研究の目的と方法

本研究では、港湾都市としての福岡市の発展過程を取り上げ、文献調査に基づき、博多湾臨海部における埋立て事業等の実施過程を年代別に整理し、福岡市の発展過程における臨海部開発の位置づけを明らかにすると共に、同市の臨海部における計画課題を整理することを目的とする。

##### (1) 博多湾臨海部の変遷と土地利用

博多湾臨海部の開発に影響を与えてきた臨港地区の制度をレビューした上で、各時代の社会的背景に照らしながら港湾計画や埋立て事業の特徴を整理し、博多湾臨海部の土地利用の変遷を明らかにする。

##### (2) 博多湾臨海部の役割と計画課題

臨海部における交通ネットワークや施設整備などの都市機能の形成過程をたどり、臨海部が担ってきた役割を時代ごとに明らかにする。また、時代別にみた臨海部開発の特徴と変遷、及び現在の開発計画と現況を把握し、博多湾臨海部における今後の計画課題を整理する。

#### 1.3 既往研究

ウォーターフロントと港湾に関する研究は景観やデザ

\*1 都市共生デザイン専攻博士後期課程

\*2 都市・建築学部門

イン要素などの研究は多数なされている。中でも、東京を対象とし、ウォーターフロントの担ってきた機能や役割を歴史的な変遷から明らかにした研究<sup>2)3)4)</sup>やベイエリアにおける発展成立過程と現況の分析によるウォーターフロント開発に関する研究<sup>5)</sup>がある。また、神戸港を対象として地図の歴史的考察による、港湾と後背地の形成に関する研究<sup>6)</sup>や地域港湾における地域活性化方策に関する研究<sup>7)8)</sup>などが見られた。また、海外の事例研究としては、オスロ市の港湾地区再開発に関する研究<sup>9)</sup>などがある。九州地方の港湾都市研究としては、松尾、村田による港湾施設に密接に関係した施設との位置関係から見た明治期の九州における特別輸出港の都市形成についての研究<sup>10)</sup>などがあるが、福岡市の近代の都市発展の歴史を博多湾臨海部開発の観点から見た研究はほとんど無い。

本稿は、博多湾臨海部を対象に、同臨海部の埋立て事業等の土地利用の変遷過程を整理すると共に臨海部の位置づけを明らかにした上で、現在の計画課題を整理するものである。

## 2. ウォーターフロントの概念と用語の整理

### 2.1 ウォーターフロントの空間的な範囲

ウォーターフロントの範囲は画一的に決まるのではなく、多様な条件や分野によって変わる。アメリカの場合、CZM(Coastal Zone Management)のような水際線を基準として水域側は領海まで、内陸側はある程度の距離を決め、行政的に区分している。一般的に海側は水際線から3マイル以内の地域を対象にしているが、陸地の場合50mから10kmまで幅広く設定している。日本の場合、水際線から陸域、海域ともに50m幅で規定しているが、建物や水際線の景観計画分野では陸地側(平地部の場合)5km以内の空間を指定するが多い。韓国は沿岸管理法によって、沿岸22km、陸地50mで規定されているが、一部の港湾、漁港、産業団地の場合、関係法により、1kmまでをウォーターフロントの対象地としている(表1)。

表1 ウォーターフロントの空間的な範囲

国	関連法	ウォーターフロントの範囲
米国	沿岸域管理法	水際線30m~8kmに至る幹線道路などの施設を含む
日本	海岸法	水際線から陸域と海域の50m以内
韓国	沿岸管理法	沿岸域—22km、陸域—50m

表2 ウォーターフロントの開発類型

ウォーターフロント		
開発用途別分類	開発目的別分類	開発手法別分類
商業施設中心 文化、教育、環境中心 歴史性中心 レクリエーション中心 住居施設中心 産業活動中心	アメニティー活用型 都市問題解決型 老朽地域再生型 Marketability型 基盤整備型	親水空間造成 都心連携 大規模複合開発 公園造成 マリーナ連携 散歩路造成 既存施設維持 全面再開発

### 2.2 ウォーターフロントの開発と類型

ウォーターフロントの開発は単に公園などの休息空間を造成することではなく、経済・社会的な環境変化による大都市ウォーターフロント地域の衰退、また、都市の機能が多様化することにより生じる都市問題を解決する方策として、都市の水辺空間を開発し、活用することを意味する。

ウォーターフロントの開発は各都市が要する用途、目的によって多様な方式で実施され、都心機能連携や大規模複合開発、マリーナ連携など様々な手法で行われる(表2)。

### 2.3 ウォーターフロントに関する用語の整理

(1) ウォーターフロント：水際線に接する陸域の周辺及びそれに非常に近い水域を全て含んだ空間である。また、水域の類型により、シーフロントやリバーフロント、レイクフロントなどに分けられる。

(2) 水辺空間：水辺空間の辞書的な意味は“水と接した空間”であり、水際線を基準として両側のある程度の範囲の水域と陸域を含んだ空間を意味する。しかし、都市・建築分野では地理的な意味以外にレジャー活動や生態系の保全、自然景観など、親水及び環境機能を含んだ空間の意味で使われている。

(3) 港湾再開発：機能が衰退した港湾を新しい空間として改善することであり、また、老朽化、スラム化した都市臨海部を対象として地域の環境整備及び発展を考慮しながら、都市のリストラクチャーを誘導することとされる。

(4) 臨港地区：港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾地区と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法第8条第1項第9号の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法第38条に基づき定めた地区である。

(5) マリーナ(Marina)：ヨットやモーターボートの停泊所であり、クラブハウス・宿泊所・テニスコート・プールなどの施設も含む。

(6) ハーバーとポート(Harbour and Port)：船舶が風や波を避けて安全に避難し、停泊する場所であり、一般的に港の意味で通用するが、Harbourはより広い範囲の全港域であり、Portは接岸施設を中心とした比較的に狭い区域である。

### 2.4 まとめ

ウォーターフロントは、国によってその空間的な範囲が異なり、また、開発用途や開発目的、開発手法など、多様な類型で開発することができる。近年のウォーターフロントは、港湾や産業用地としての機能だけではなく、都市問題を解決する装置として、更に、都市を発展させる発展拠点として、その価値が高まっていると言える。

### 3. 博多湾の計画

#### 3.1 博多湾の概要

##### (1) 博多湾の位置

博多湾は、福岡県福岡市の東区、博多区、中央区、早良区、西区に面する内湾であり、湾の東部には海の中道、志賀島が位置し、西部は糸島半島に至る。湾中央部には能古島があり、東西に約20km、南北に約10km、面積は約140km<sup>2</sup>の閉鎖性の高い内湾である。

平成11年に、開港100周年を迎えた博多湾は、古来より中国大陸や朝鮮半島・東南アジア等との経済・文化交流の窓口として栄え、今ではアジア・世界につながる拠点港湾として発展している。また、福岡をはじめとする九州・山口地域1,500万人背後圏の市民生活や経済活動を支える流通拠点港湾として重要な役割を果たしている。港格は特定重要港湾、港湾管理者は福岡市である<sup>1)</sup>(図1)。

##### (2) 交通ネットワーク

博多港のふ頭はそれぞれ都市高速道路のランプと隣接し、商都・福岡市からのアクセスが至便なばかりでなく、九州全域から高速道路網のみを利用してアクセスが可能である。

またアジア、北米、中近東など15か国・地域の42主要港と41航路月間214便(平成19年7月現在)のコンテナ航路ネットワークで結ばれており、世界と九州をダイレクトにつなぐ拠点港として発展している。

#### 3.2 博多湾の土地利用計画

##### (1) 中央ふ頭

高度化倉庫、国際ターミナル、大型展示場が立地する多機能ふ頭である。国内外の旅客・フェリーターミナル機能の充実を図っており、総面積は48.7ha(昭和12年～平成7年埋立)で、主な取り扱い貨物は、自動車、日用品、農産品紙・パルプ、水産品である。

##### (2) 博多ふ頭

賑わいのあるウォーターフロントスポットとして、ベ

イサイドプレイスをリニューアルし、旅客ターミナルを中心とし、市民に開かれた、賑わいある親水空間形成を進めている。総面積は4.9ha(昭和35年～49年埋立)で、主な取扱貨物は、飲料、取合せ品、衣服、身廻品、はきもの、動植物性製造飼肥料である。

##### (3) 箱崎ふ頭

昭和48年に竣工した箱崎ふ頭は博多港の中核的なふ頭である。多様な港湾施設が集約されており、様々な貨物や工場をはじめとする食品工業団地や大規模な流通センターも整備され、陸上輸送との連携も十分に図られている。総面積は263.5ha(昭和44年～平成15年埋立)である。主な取扱貨物は、自動車、輸送機械、取り合せ品、麦、鋼材である。

##### (4) 須崎ふ頭

主に海外から輸入した穀物を取り扱い、大規模な保管施設を備えており、九州における重要な穀物流通基地として機能している。総面積は79.1ha(昭和13年～38年埋立)で、主な取扱貨物は、麦、とうもろこし、鋼材、木製品、豆類である。

##### (5) 東浜ふ頭

建築資材やLNGを取り扱うふ頭。総面積は79.4ha(昭和18年～平成6年埋立)で、主な取扱貨物として、砂利・砂、セメント、LNG、鋼材、石油製品が挙げられる。

##### (6) 荒津地区

昭和45年に竣工した128基の貯油施設のある石油中継基地である。総面積は33.3ha(昭和13年～45年埋立)で、主な取扱貨物は石油製品、重油、LPG、化学薬品である。

##### (7) 香椎パークポート

最新鋭のコンテナターミナルを備え、24時間稼働する博多港の国際物流点である。総面積は20.9haで、エリア内には充実した湾岸施設とともに、大規模な公園・緑地を有しており、良好な港湾環境を形成している。

##### (8) アイランドシティ

最新鋭の国際コンテナターミナルなどの港関連施設の整備を進め、先進的な物流機能やサービスの提供をしている。総面積401.3ha中、港エリアは209.5haを占める。

#### 3.3 博多湾における臨港地区及び分区の指定

臨港地区とは、港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域と一体として機能すべき陸域であり、都市計画法第8条第1項第9号の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾管理者が港湾法第38条に基づき定めた地区である。この臨港地区の区域内においては、港湾の多様な機能をそれぞれ十分に発揮させるため、臨港地区を機能別に区分して、目的の異なる建物、施設等を無秩序に混在することを防止する必要がある。このため、臨港地区では、港湾法第39条の規定により港湾管理者が分区を指定することができることになっている。

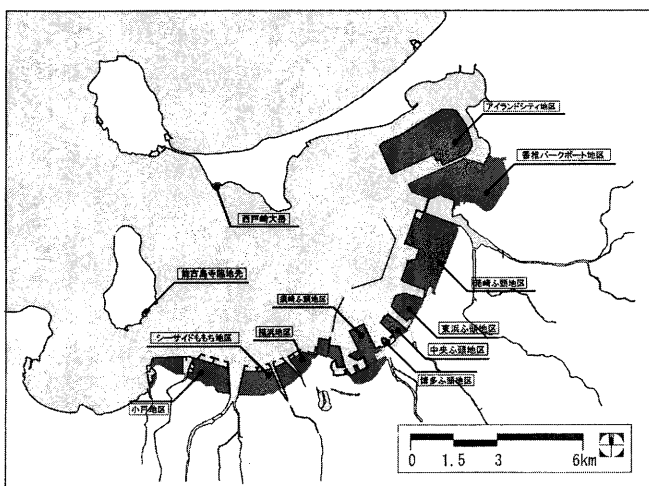


図1 博多湾の埋立地

博多港では、「博多港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例」において、次の5港区を指定している<sup>12)</sup>。

- (1) 商港区：旅客又は一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域
- (2) 特殊物資港区：石炭、鉱石その他の大量ばら積を通例とする物資を取り扱わせることを目的とする区域
- (3) 工業港区：工場その他工業用施設を設置させることを目的とする区域
- (4) 保安港区：爆発物その他の危険物を取り扱わせることを目的とする区域
- (5) マリーナ港区：スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボートその他の船舶の利便に供することを目的とする区域

### 3.4 まとめ

博多湾臨海部では、港湾施設の充実化により、九州の流通拠点港湾として重要な役割を果たしてきた。しかし、近年では、アイランドシティ開発事業などを通して、

港湾機能の強化と共に、臨海部に住居や公園、新産業などの新たな都市機能を加え、都市発展の拠点としての土地利用も進行している。

## 4. 博多湾の変遷からみたウォーターフロントの利用

### 4.1 博多湾整備の変遷

博多港では港湾法の制定（昭和25年）の前後で、港湾計画が策定され、常に時代の要求に応じて改訂されてきた。本章では、港湾法制定の前後の福岡市の発展背景を整理し、それに伴ってどのような整備事業が行われてきたか博多港港湾計画書<sup>13)14)15)</sup>を基に明らかにする（図2）（表3）。

#### (1) 港湾法施行以前

古代から豊臣時代に至るまで、博多港は日本と大陸との交易の中心の港としての役割を果たしてきたが、江戸時代の鎖国政策により、それまでの位置づけを失ってい

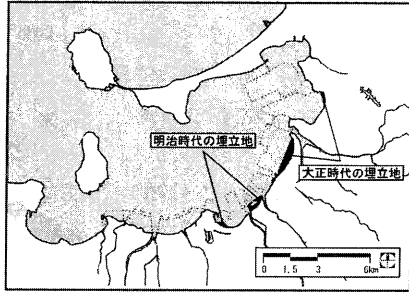
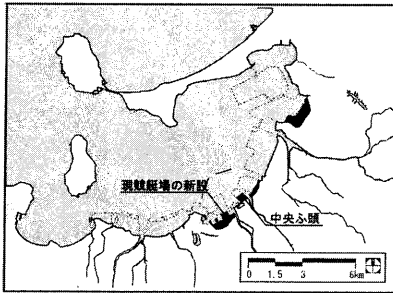
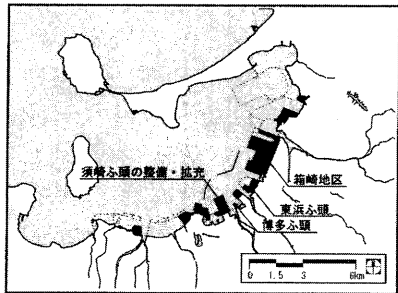
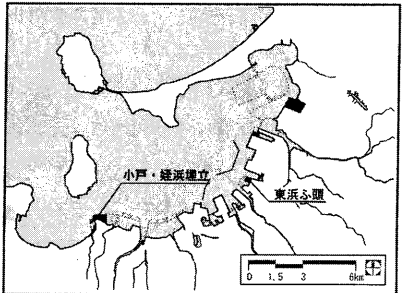
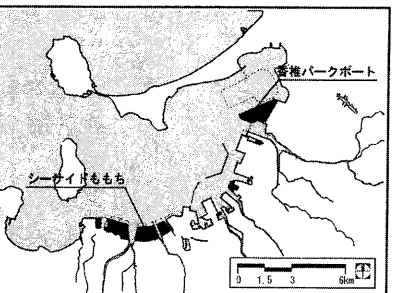
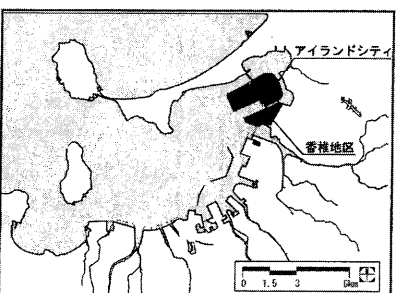
時代	明治時代～大正時代	昭和10年代～昭和20年代	昭和30年代～昭和40年代
博多湾の変遷			
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>博多船溜（明治41年完了）</li> <li>福岡船溜（明治34年竣工～明治43年完了）</li> <li>大浜3丁目海岸</li> <li>現・西鉄香椎宮前駅から西鉄香椎駅周辺（路線より海側）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>第1期修築工事（昭和4年～11年） <ul style="list-style-type: none"> <li>中央ふ頭及び福岡地先の埋立</li> </ul> </li> <li>第2期修築工事（昭和12年～16年） <ul style="list-style-type: none"> <li>現福岡船溜及び現・競艇場の新設</li> </ul> </li> <li>第3期修築工事（昭和17年～21年） <ul style="list-style-type: none"> <li>箱崎地先埋立の石常川右岸沖合に新たに5万坪の埋立</li> <li>箱崎（現・東浜ふ頭基部）、須崎裏、西公園下の埋立工事</li> <li>現・千早1丁目～6丁目及び香椎駅前2丁目付近の埋立</li> </ul> </li> <li>長浜地先埋立（14.5ha）</li> <li>西公園下埋立（22ha）</li> <li>岸壁修築</li> <li>船舶の大型化に対応する航路、泊地、岸壁の整備</li> <li>東浜ふ頭における臨港鉄道敷設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>西公園下埋立による保安港区整備（1958完成）</li> <li>大浜地区（現・博多ふ頭）の埋立完了（1956年～1974年）及び旅客専用ふ頭整備（1963年完了）</li> <li>東浜ふ頭における臨海工業地区及びバラ荷用地的整備</li> <li>箱崎ふ頭埠工（1973年）</li> <li>西公園下石油センターに隣接した下水道処理場用地の埋立て</li> <li>須崎ふ頭の整備・拡充</li> <li>箱崎地区：博多ふ頭旅客ターミナル拡張</li> <li>小戸ヨットハーバーの整備（1979年完了）</li> <li>航路、防波堤などの整備</li> <li>住宅地造成（豊浜団地（1968年竣工）、城浜団地（1969年竣工）、福浜団地（1969年竣工）、香椎浜（1974年～1976年竣工））</li> </ul>
時代	昭和50年代	昭和60年以後	平成初期以後
博多湾の変遷			
整備内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>箱崎コンテナターミナル整備、箱崎木材港の機能強化</li> <li>博多船溜再開発、那の津地区埋立（356、国際センターとサンパレスが立地）</li> <li>東浜ふ頭埋め立て等</li> <li>小戸地先埋立、小戸・城浜埋立</li> <li>昭和57年4月から西マリーナタウンとシーサイドももちの埋立工事がスタート</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>香椎パークポート（第1工区1992年竣工、箱崎木材港、シーサイドももち（1986年竣工）、西福岡マリーナタウン開発（1988年竣工）、博多ふ頭、中央ふ頭の再開発）</li> <li>福浜地区地先埋立・船溜等整備（都市高速道路用地を確保）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>香椎地区（物流関連と都市機能ゾーン整備）</li> <li>香椎パークポート地区（1998年埋立完了）</li> <li>須崎ふ頭、箱崎ふ頭地区、東浜ふ頭地区及び中央ふ頭地区東側</li> <li>フェリーふ頭及び旅客船ふ頭計画（香椎地区、中央ふ頭、博多ふ頭地区）</li> <li>シーサイドももち地区、西マリーナタウン地区（都市機能、緑地、レクリエーション）</li> <li>臨港交通施設計画</li> <li>アイランドシティ開発（1994年埋立着工、2000年一部竣）</li> </ul>

図2 博多湾の変遷と整備内容

表3 博多港・福岡市の沿革

年代	港湾関連の動き	港湾計画・整備	公共交通	道路、通り その他	主要施設整備及び開発動向	市政の動きと法制度
明治15	1879年	博多・福岡両港築港計画				
明治16	1883年	一般開港特別選に指定				
明治20	1887年					
明治22	1889年	特別輸出港に指定	九州鉄道(現・JR)開通(博多～久留米間)		博多駅開業	第5回九州沖積八県連合共進会 開催 市制を施行(福岡市誕生)
明治23	1890年	大浜3丁目埠頭に木製棧橋設置				
明治24	1891年		門司～熊本間開通			
明治27	1894年	博多築港計画(福岡市)				
明治30	1897年	博多築港計画				
明治31	1898年	博多築港港決定				
明治32	1899年	関税法による開港指定 博多築港株式会社設立				
明治33	1900年	福岡築港株式会社設立				
明治41	1908年	博多船渠の整備完了(現・国際センター)				
明治42	1909年		福徳島本橋全線開通			
明治43	1910年		福岡船渠の整備完了			第13回九州沖積八県連合共進会
明治44	1911年		福徳島本橋全線開通 <貫線>開通 福徳島本橋全線開通 <貫線>開通 博多駅～上野間開通 上野間取引所前～豊平(現・千代町) <貫線>開通(現・西公園、呉服町)～博多駅前 <貫線>開通 博多駅～上野間開通 上野間取引所前～豊平(現・千代町) <貫線>開通(現・西公園、呉服町)～博多駅前 <貫線>開通 博多駅～上野間開通 上野間取引所前～豊平(現・千代町) <貫線>開通(現・西公園、呉服町)～博多駅前 <貫線>開通			
大正1	1912年					
大正3	1914年					
大正5	1916年	博多築港株式会社設立	博多築港計画(博多築港株式会社)			
大正6	1917年					
大正10	1921年					
大正13	1924年					
大正14	1925年					
昭和2	1927年	第二種築港港に指定				
昭和3	1928年	博多築港計画が決定				
昭和4	1929年	第1期築港工事(昭和4年～11年) 中央ふ頭整備(～1905年、30ha)				
昭和7	1932年	博多築港記念大博覧会開催	第2期築港工事(昭和12年～18年) 東浜ふ頭整備(～1994年、81ha) 須崎ふ頭整備(～1978年、81ha) 第3期築港工事(昭和17年～21年)			
昭和11	1936年					
昭和12	1937年					
昭和13	1938年					
昭和14	1939年					
昭和17	1940年					
昭和18	1943年					
昭和20	1945年					
昭和21	1946年					
昭和22	1947年					
昭和23	1948年					
昭和25	1950年					
昭和26	1951年	築港港に指定				
昭和27	1952年	福岡市が港湾管理者となる				
昭和29	1954年					
昭和31	1956年					
昭和33	1958年					
昭和35	1960年					
昭和36	1961年	博多港開港(株)設立				
昭和37	1962年					
昭和38	1963年					
昭和39	1964年					
昭和40	1965年					
昭和41	1966年					
昭和43	1968年					
昭和44	1969年					
昭和45	1970年					
昭和46	1971年					
昭和47	1972年					
昭和48	1973年					
昭和49	1974年					
昭和50	1975年					
昭和51	1976年					
昭和52	1977年					
昭和53	1978年					
昭和54	1979年					
昭和55	1980年					
昭和56	1981年					
昭和57	1982年					
昭和58	1983年					
昭和59	1984年					
昭和60	1985年					
昭和61	1986年					
昭和62	1987年					
昭和63	1988年					
平成1	1989年					
平成2	1990年					
平成3	1991年					
平成4	1992年					
平成5	1993年					
平成6	1994年					
平成7	1995年					
平成8	1996年					
平成9	1997年					
平成10	1998年					
平成11	1999年					
平成12	2000年					
平成13	2001年					
平成14	2002年					
平成15	2003年					
平成16	2004年					
平成17	2005年					
平成19	2007年					

た。そうした中、明治維新を迎えた当時の博多港は、船溜が那珂川下流東岸（現・博多中学校グランド付近）と（荒戸山下現西公園下）にあっただけで、大型汽船の係留に耐えられず、物資の陸揚げに困難を極めていたことから港の建設が必要とされてきた。

明治32年には開港に指定され、博多港の築港熱が高まり、官・民による築港計画が明治12年から大正5年までに数回出されている。しかしながら、ほとんど実現に至らず明治27年に出された「福・博築港計画」による博多船溜と福岡船溜が整備されたに過ぎなかった。

開港指定を受け、長い間待たれた港の建設も事業化の段階を迎えるが、博多部か福岡部のどちらで建設するかについて、意見が一致せず、博多への建設を主張するグループが明治33年に博多築港株式会社を設立し、福岡船溜を拡張する埋立事業を明治34年2月に起工するが、完成には至らなかった。

大正期を迎え、地元では博多港に“日本の西の玄関を作り上げよう”との声が高まり、大正5年に博多港築港株式会社が設立し、新たな埋立地の整備を試みるものの、第1次世界大戦や資金調達の問題により完成に至らず、大正期の博多港の姿は明治末期から大きな変化を遂げるには至らなかった。

## (2) 港湾法施行（昭和25年）後

### ①昭和30年代

昭和27年に福岡市が博多港の港湾管理者となり、昭和35年に港湾法施行後最初の港湾計画が策定された。当時の博多港は重要港湾として、福岡市の発展と共に商港的性格を帯び、当時の人口60万人にのぼる福岡市を中心に背後圏への物資供給や背後地産業の原材料、製品の輸送、離島との連絡、遠洋漁業の基地、石油配分基地など多岐にわたる諸要素を有していた。

昭和31年には、「博多港整備5か年計画」が策定され、更に昭和36年の、「国民所得倍増計画」につながる「港湾計画5か年計画」の根拠法として「港湾整備緊急措置法」の制度され、これを受け、「第1次博多港港湾整備5か年計画」が策定された。よって、国の経済計画に対応した博多港の港湾整備がスタートすることになる。

この計画では、各ふ頭の役割を明確化した上で、西公園下の埋立（保安港区）、長浜商業区での内貿専用船溜整備、大浜地区（現・博多ふ頭）埋立による旅客専用ふ頭整備、東浜地区（現・都市高速道路より海側）の埋立（臨海工業地区）などの整備を進めていく事になった。これにより、現在の中央ふ頭の大部分が整備され、現在の都心ふ頭地区の骨格が形成された。

### ②昭和40年代

当時の博多港の背後圏は、九州の中核都市である福岡市を中心に広がり、更に九州の政治、文化などの中心としての役割が期待されていた。また、背後圏の都市化の

進展により、物流貨物も増加し、港湾施設の整備拡充が要請され、これにより昭和47年港湾計画が改訂された。

特に、急増する貨物量、大型化する船舶、特殊物資の急増に対処することを課題として、第2次から第4次にいる博多港港湾整備5か年計画（工事期間：第2次が昭和40年～42年、第3次が昭和43年～45年、第4次が昭和46年～50年）が策定され、この計画を基に諸事業が展開されている。主な整備の内容としては、昭和30年代後半に埋立完了した須崎地区における港湾施設の整備拡充、流通拠点形成に向けた箱崎ふ頭の埋立、既存港の整備、航路の増深・緑地用地造成やヨットハーバーなどの整備である。また、当時の福岡の人口は増加し続けており、市街化区域内だけで住宅用地を供給することが困難であった。そのため、海面を埋め立てて需要に応じるための住宅地の造成が必要とされ、昭和40年代に豊浜団地（昭和43年竣工）、城浜団地（昭和44年竣工）、福浜団地（昭和44年竣工）、香椎浜（昭和49年～51年にかけて竣工）が次々と埋め立てられている。

### ③昭和50・60年代

昭和53年に港湾計画が改訂されたが、当時の博多港は更なる流通貨物が増大することへの対応が求められ、港湾施設の整備拡充が必要とされた。また、背後都市機能の充実と都市環境改善の観点から、内陸部の乱開発防止と市域内の適正な人口配置及び市民に良質な住環境を提供するための住宅用地等の造成、更には、レクリエーション需要に対応した憩いの場の提供も急務とされていた。

このような状況の中、第5次博多港港湾整備5か年計画（昭和51年～55年）と昭和53年改訂の博多港港湾計画に基づく第6次博多港港湾整備5か年計画（昭和56年～60年）により港湾の整備が進められた。主な整備内容としては、コンテナ化の時代に対応するため、箱崎ふ頭に初のコンテナターミナル基地が整備された。また、港湾機能を強化し、物流に限らず、展示機能や市民の生活の文化活動に関わる機能を持つ総合的な港湾空間の形成を目指し、昭和52年には国際センターや福岡サンパレスが立地（昭和56年）する地区の造成も行われている。一方、住宅・教育施設などの用地の確保を目指し、シーサイドももち、西福岡マリナタウンの埋立も昭和60年代には着工され、これにより現在の西部副都心の核としての都市空間を創り出している。またこの時、東部のアイランドシティの整備も始まった。

### ④平成元年以後

平成元年に出された博多港湾計画では、国際化、情報化、都市化が進展する福岡市の九州や西日本における政治、経済、文化の中核都市としての発展に加え、アジアにおける拠点都市として発展していく事を期待し、計画が改訂された。また、アイランドシティの埋立方式が、

干潟の保全や下水道整備の進展により背後水域の水質保全のために、陸続き方式（昭和53年計画）から人工島方式に変更された。

当時主に行われた整備事業として、香椎地区などでは人・物・情報の行き交う交流拠点の形成、都心部に近接した中央ふ頭～博多ふ頭地区では既設ふ頭の再開発（フェリーふ頭及び旅客船ふ頭計画）、及び港湾と背後地の円滑な交通を確保、香椎地区及び小戸地区では親水空間、海洋レクリエーション機能などを備えたアメニティ空間の創出が挙げられている。また、アイランドシティも一部竣工し、コンテナターミナルや住宅地である「照葉のまち」が整備された<sup>16)</sup>。

#### 4.2 埋立地の変遷と土地利用

終戦後の昭和30年代から博多湾は、近代港湾として成長するために埋立事業を本格的に始めている。この時期は港湾機能の充実を図るため、埋立地のほとんどをふ頭や港湾用地とし、港湾機能を更に充実させるための倉庫などの用途が埋立地に多く見られる<sup>17)</sup>。昭和40年代に入ると、引き続きふ頭・港湾用地の埋立に加え、箱崎

ふ頭での流通、工場用地としての用途が見られる。また、福岡市の人口増加に伴い、住宅地が造成されるようになった。昭和50年には新たな埋立地は少ないが、既存の施設の機能強化や再開発が主に行われており、昭和60年代には、副都心の隣接地として成長する百道や姪浜地区が整備されている。アジア太平洋博覧会を期に福岡タワーなどが建てられ、埋立地により福岡を代表するような地区やランドマークが生まれた。平成に入ってから、主にアイランドシティや香椎パークポートでの港湾用地として埋立てがされ、同時に港湾用地が設けられ、親水空間としての総合的な整備が行われた（図3）。

#### 4.3 交通の発展と博多湾

明治末期、博多船溜（現・福岡サンパレス）や福岡船溜が整備された頃、市内には東西を結ぶ路面電車の貫線が西公園から博多駅前まで開通し、大正期には博多湾地区を通る循環線が開通した。また、和白から循環線へとつながる貝塚線の開通など、埋立て事業が滞っていた反面、市内の公共交通は充実していくこととなる。昭和10年代には下関などの港湾で捌ききれなくなった貨物

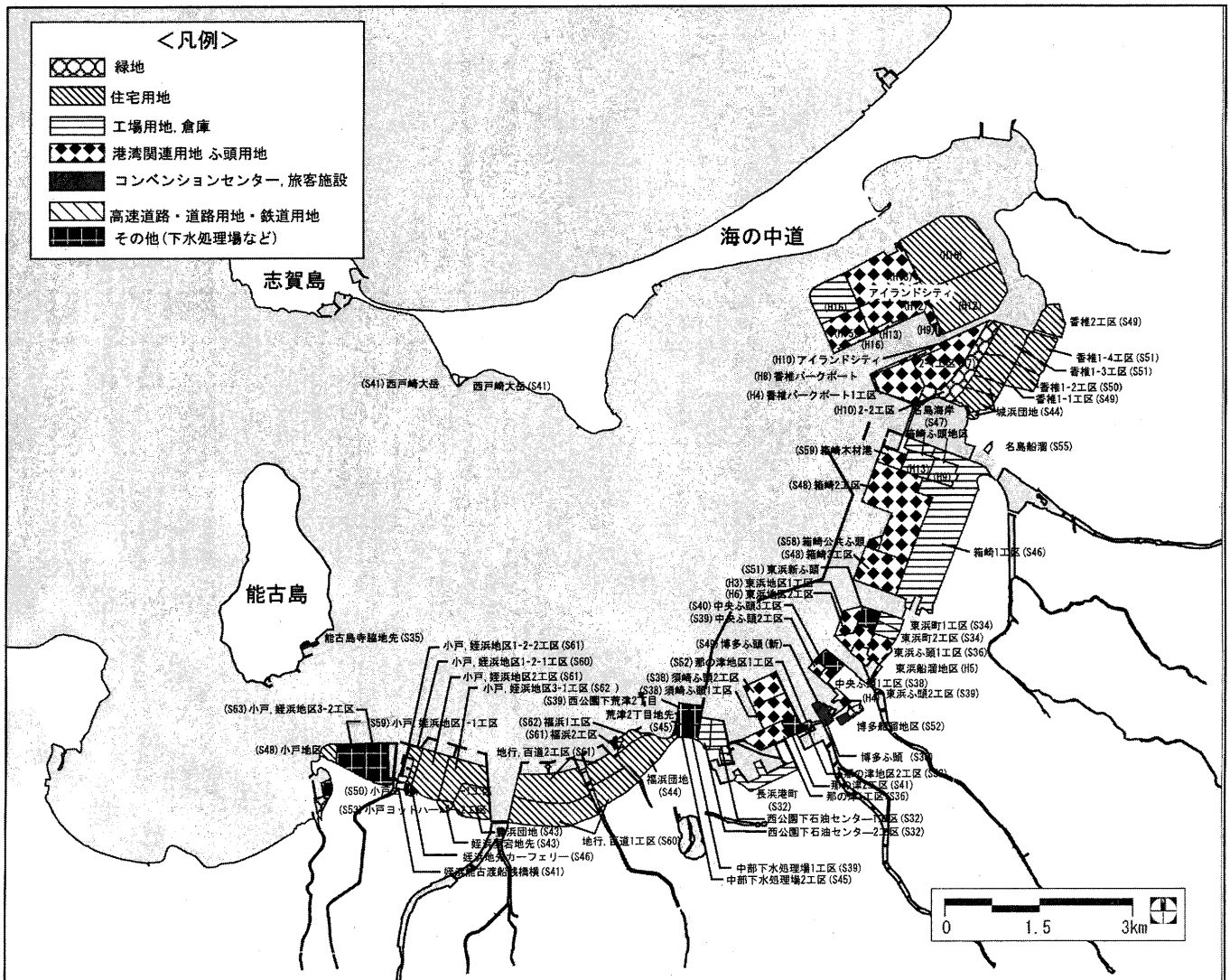


図3 博多湾の埋立地の用途<sup>注2)</sup>



を博多に運んでくるための臨港鉄道が開通し、昭和初期の博多港は国内港の機能を補充するような役割も果たしていた。戦後の昭和50年頃には急増する貨物量に伴う港湾整備が本格化すると共に、市内の路面電車は次々と廃線され、同時に都市高速と地下鉄の整備が始まる。

その後、近年の港湾のコンテナ化の進展に伴い、埋立地に都市高速道路が形成され、同時に地下鉄が急激に発展していったが、交通の発達には香椎・天神・姪浜を結ぶように東西に伸びることとなったほか、博多港と空港を結ぶ南北にも伸びていった。

## 5. 近年の開発と課題

### 5.1 アイランドシティ開発の概要

アイランドシティは、博多港の港湾機能強化を目的とした建設中の人工島であり、総面積401.3haの内、港湾機能は209.5haを占めている。総事業費は4,588億円(平成19年基準)で、平成39年度に土地処分が完了する予定である。島内を横切る道路から東側約191.8haが「まちづくりエリア」、西側約209.5haが「みなとづくりエリア」となっている。まちづくりエリアは住宅地や産業用地、公園などで構成されている。一方、みなとづくりエリアは、ふ頭用地や港湾関連用地として使用されてい

表4 アイランドシティ整備事業の経緯

平成元年	7月	博多港湾計画改定(干潟埋立から島形式への変更)
平成6年	4月	公有水面埋立免許取得(環境面の条件設定)
	7月	工事着工
平成9年	10月	市1工区埋立竣功認可
平成12年	4月	市2工区、博多港開発㈱1工区埋立竣功認可
平成14年	10月	アイランドシティ内の道路の一部開通
平成15年	9月	「国際コンテナターミナル」の一部供用開始(C1ターミナル)
	11月	「上海～博多高速貨物船(RO-RO船)」の就航
平成16年	3月	市1工区への民間企業進出(物流センター操業開始)
平成17年	9月	「アイランド花どんたく」「照葉まちびらきフェア」開催(9/9～11/20)
	12月	「照葉のまち」住宅入居開始(全体約18ha、～23年度)
平成18年	6月	「香椎照葉三丁目地区開発事業」一部着工(住宅、オフィス、生活利便施設)
	8月	「国際コンテナターミナル」着工(C2ターミナル:水深15m岸壁)
平成19年	4月	「照葉小学校」開校、「サイバー大学」開学
	6月	アイランドシティ中央公園全面開園
	6月	「福岡ビジネス創造センター」開設

表5 まちづくりエリアの各ゾーンの特徴

区域	内容
環境ゾーン	島の外周、海との接点に連続的に緑地空間を整備することにより、回遊性を高め、親水拠点を形成する。
センター地区	まちづくりエリアの中心に「センター地区」を新たに設定し、商業・業務や文化芸術・科学技術など多様な都市機能を重点的に誘導する。
複合・交流ゾーン	新産業・研究開発ゾーンと住宅ゾーンにおける土地利用が共存・融合した複合的な交流空間を形成する。
住宅ゾーン	「照葉のまちづくり」の居住空間を創出する。海側に低層住宅、内陸側に向けて中高層住宅とする。
新産業・研究開発ゾーン	先進的な健康・医療・福祉分野での研究開発機能の導入する。

表6 みなとづくりエリアの計画

岸壁・ふ頭用地の整備			港湾関連用地の造成及び処分	
国工区	市3工区	市1工区	市2工区	市4工区
・アイランドシティ全体で平成18年は約28.4万TEUを取り扱っている。 ・博多港における国際海上コンテナ定期航路数、便数、及び取扱量は着実に伸びている。 ・C2ターミナルは、平成20年度から順次供用し、平成22年度以降に全面的に供用する計画となっている。		・平成15年度の国際コンテナターミナル(C1ターミナル)の一部供用開始後、港湾関連業者の進出が始まっており、平成18年度末時点で4社に対し、土地分譲が行われている。 ・東アジアに進出している企業の対日物流拠点としての立地などを中心に誘致交渉が進められている。	・その大部分が港湾計画では域内移転を想定した工業用地として位置づけられ、平成23年度からの土地分譲が計画されている。 ・市2工区は、青果部市場再編・再整備事業の候補地として業界からの要望がある。	・現在の事業計画をまとめる際にこれまでの計画から5年遅らせて、平成22年度より地盤改良に着手し、平成31年度より分譲を開始する計画となっている。

る。また、国際コンテナターミナルなどの港関連施設の整備を進め、先進的な物流機能やサービスの提供をしている<sup>18)</sup>(表4)。

### 5.2 アイランドシティの開発計画

#### (1) まちづくりエリアの計画

まちづくりエリアでは、「環境共生を実感できるまち」、「多様な都市機能と良質な住環境が共存する交流のまち」、「多彩な人々が学び、新たな産業を創出するまち」という3つの「まちの姿」を将来像として提案している。また、住宅と商業・業務の複合的利用や海・自然を活かしたまちづくりを進めるため、各ゾーンの特徴を明確にしている(図4)(表5)。

#### (2) みなとづくりエリアの計画

みなとづくりエリアは、総面積209.5haであり、市1工区は臨港地区に指定されている。市1工区の用途地域は準工業地域で、建ぺい率60%、容積率300%と定めら

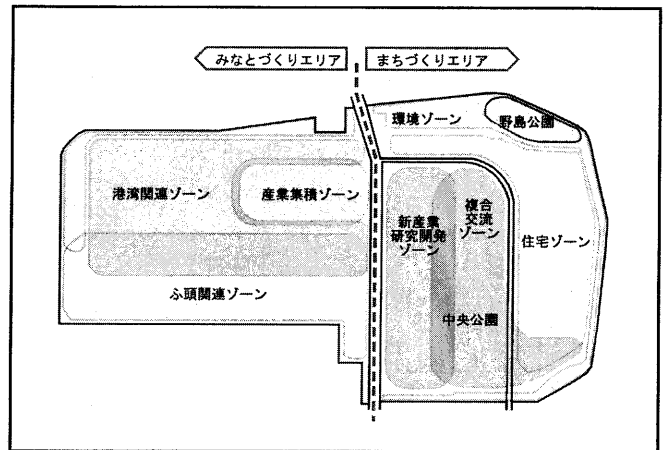


図4 土地利用ゾーニング図

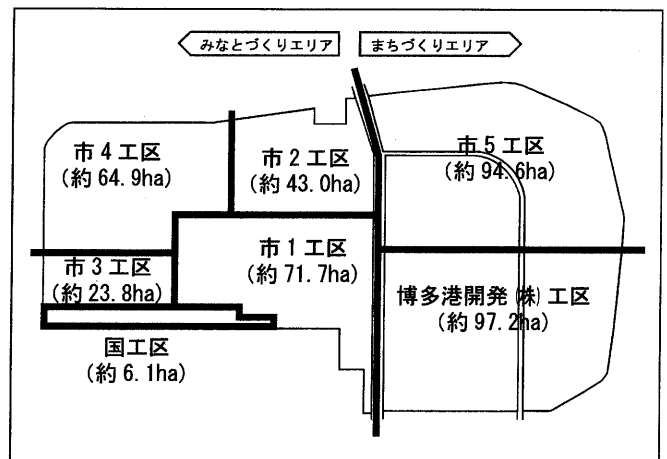


図5 アイランドシティの開発工区

れており、土地処分は平成15年～39年度の25年間にかけて行われる。また、みなとづくりエリアの国工区、市1、3工区は、岸壁・ふ頭用地の整備が重要事業とされ、市1、2、4工区は、港湾関連用地の造成及び処分が重要事業とされる<sup>19)</sup>(図5)(表6)。

### 5.3 アイランドシティの現況と課題

以下では開発経緯をレビューし、課題の整理を試みることにする。アイランドシティは、みなとづくりエリアとまちづくりエリアで構成され、国際物流拠点としての港湾機能の強化と共に快適な都市空間の創造を目指している。しかし、住居・商業・環境などの多様な機能が導入される際、一部地域における開発方向性の不明確さや多数の機能の導入による事業の複雑化などの問題が発生する可能性がある。

#### (1) みなとづくりエリアにおける開発課題

地域発展拠点としての企業立地を進めるため、博多港が持っている潜在的な要素を活かし、他地域の開発と異なる特徴ある開発の導入が必要とされる。また、今後の発展による交通需要を考慮し、都心や周辺地域とも連携など、公共交通・自動車交通を含めた交通基盤の整備も必要とされる。

#### (2) まちづくりエリアにおける開発課題

新産業や複合・交流ゾーンにおける拠点としての開発計画が未確定であり、導入する都市機能の有効性や土地利用の方向性、拠点形成のプロセスなどの検討が必要とされる。また、アイランドシティでは、多様な機能が長期間にわたり開発・導入されるため、事業への投資・土地処分などの資本確保や開発目標の主導・実現のプロセスの透明性など、長期的な計画に対応したマネジメントが課題であると言える。

## 6. おわりに

以上のように、港湾の埋立は、ふ頭機能や新しい都市機能の整備など様々な形で福岡の都市形成と共に進んできた。福岡市を取り巻く社会的な状況に合わせ、課題への対応策として臨海部に埋立事業が行われ、整備が続けられてきたが、埋立により香椎や姪浜などの新しい住宅用地が創出された事で、都心を中心に東西に新しい核も形成されることとなった。長い沿岸部に沿って埋立が行われた事で、地域相互を繋ぐ東西の軸がより一層強まり、更に、港湾と空港を結んだ南北軸や地下鉄の発達で福岡のY字構造の形成にも影響を与えてきた。一方、現在の中心的な開発事業であるアイランドシティは、みなとづくりエリアとまちづくりエリアで構成され、岸壁・ふ頭用地の整備など国際物流拠点としての港湾機能の強化と共に、居住機能や公園・緑地などの整備によって、新たなタイプの建築デザインの実現も先進的に進められている。

これまでの臨海部は、港湾や産業用地などの機能に限られて部分的な開発が数多く行われたが、近年の臨海部は、大規模化した事業として長期的な開発が主となり、港湾機能の他に、居住や文化・先進産業・環境など多様な機能が複合的に計画されるようになった。そのため、臨海部開発を単なる港湾計画としてではなく、都市計画の観点からアプローチし、継続的なモニタリングと共に、長期間の段階的な計画と開発の方向性を明確にする新たな長期開発マネジメントが必要とされている。

#### 注

注1) 以前の博多湾の臨海部は、周辺地域の機能と必ずしも連携していない港湾・産業用地として使われてきた。現在では、「Port of Hakata」<sup>20)</sup>などの中で、周辺地域との一体となった事業展開が課題として指摘されている。

注2) 博多湾に関する計画<sup>11)</sup>と博多港港湾計画<sup>13)14)15)</sup>に基づいて、時代別に博多湾の埋立地の用途を整理する。

#### 参考文献

- 1) 萩原良巳, 萩原清子, 高橋邦夫: 都市景観と水辺計画, システム・アナリシスによる, 勁草書房, 1998. 4
- 2) 松本真奈美, 横内憲久, 岡田智秀, 寶泉立夫: ウォーターフロント開発の歴史の変遷に関する研究 - (その8) 第二次東京都長期計画以降の東京を対象として -, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 397-398, 2006
- 3) 田村麻衣子, 横内憲久, 岡田智秀, 神宮字良太: ウォーターフロント開発の歴史の変遷に関する研究 - (その5) 震災復興期東京を対象として -, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 439-440, 2004
- 4) 神宮字良太, 横内憲久, 岡田智秀: ウォーターフロント開発の歴史の変遷に関する研究 - (その3) 明治期のウォーターフロントが担った機能歩変遷について -, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 363-364, 2003
- 5) 角田孝一, 古市修, 小池博, 小林正美: 東京のウォーターフロント開発に関する研究 - ベイエリアにおける開発成立過程と現況の分析 -, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 633-634, 2004
- 6) 漆野茉莉子, 足立裕司: 近代における神戸港及びその背後地の形成に関する研究 - 地図の編年的考察を通して -, 日本建築学会近畿支部研究報告集, 計画系(48), pp. 749-752, 2008
- 7) 田中泰典: 港湾都市再生に向けた新たな港湾空間の形成に関する研究 - 横内港地区における臨港地区の都市的利用の分析 -, 横浜国立大学大学院工学府修士課程, 2008
- 8) 齊藤隆二, 横内憲久, 岡田智秀, 齋藤淳: 地方港湾における地域生活化方策に関する研究, 日本建築学会大会学術講演梗概集, pp. 391-392, 2008. 9
- 9) 小島央子, 北尾靖雅: オスロ市の港湾地区の再開発に関する研究, - Aker Brygge 地区の再生プロセス -, 日本建築学会近畿支部研究報告書, pp. 413-416, 2007
- 10) 松尾有平, 村田明久: 明治期の九州における特別輸出港の都市形成について, - その2 明治時代の施設分布についての考察 -, 日本建築学会九州支部研究報告, 第33号, pp. 261-264, 1992. 3
- 11) 福岡市港湾局: 博多港 - 現況と将来 -, 1998
- 12) 福岡市港湾局総務部管理課: 博多港 - 臨港地区内の分区における構築物の規制について -, 2008
- 13) 博多港港湾管理者: 博多港港湾計画資料(その1), 2001
- 14) 博多港港湾管理者: 博多港港湾計画書 - 改訂 -, 2001
- 15) 博多港港湾管理者: 博多港港湾計画書(案) - 軽易な変更 -, 2005
- 16) 岡道也: 福岡市・北九州のウォーターフロントの現状, 建築雑誌, Vol. 108 No. 1351, 1993. 12
- 17) プロジェクト福岡: フォーラム福岡, 「博多港が舵取りする九州の未来航路」, 2008. 10
- 18) 福岡市, 博多港開発(株): アイランドシティ事業計画, 2009
- 19) 福岡市: アイランドシティ整備事業及び市立病院統合移転事業検証・検討中間報告, 2007
- 20) 福岡市港湾局: Port of Hakata - 九州とアジア・世界をつなぐ博多港 -, 2009

(受理:平成22年11月25日)