

# 福岡市都心部における戦災復興計画と今日の街路形態に関する研究\*

## A Study on Present Street Form and Planning of Restoration from War Damage in Fukuoka city\*

石橋知也\*\*・樋口明彦\*\*\*・柴田久\*\*\*\*・高尾忠志\*\*\*\*\*・林慎太郎\*\*\*\*\*・野田英樹\*\*\*\*\*

By Tomoya ISHIBASHI\*\*・Akihiko HIGUCHI\*\*\*・Hisashi SHIBATA\*\*\*\*

・Tadashi TAKAO\*\*\*\*\*・Shintaro HAYASHI\*\*\*\*\*・Hideki NODA\*\*\*\*\*

### 1. はじめに

21世紀の今日、都市の賑わいの中にかつての大戦の記憶を探るのは困難である。しかし、戦災を受けた都市の殆どでは、戦災復興によって創出された広幅員街路をはじめとした都市基盤が今日でも都市活動や都市景観の骨格をなしているのは明らかである。

今日、都心部において新たに幹線広幅員街路を建設することは財政的に極めて困難である。都市は戦災復興の恩恵に今日も浴していると言っても過言ではない。しかし、今日の都心部広幅員街路の位置づけは往時のものとは様々な面で異なったものとなっているのも事実である。

本研究では、福岡市都心部を題材に、これまでの都心における街路についての思想の変化を追い、当初の計画設計思想のどの部分がどのような理由で今日まで継承され、どのような背景で変質してきたかを検証し、そこに認められる継続性と非連続性を明らかにする。

### 2. 既往の研究

杉田は、市区改正から戦災復興期までの期間で街路の計画標準とその背景となった思想がどのように変遷してきたかについて整理をおこない、特に戦災復興期については復興都市計画街路の計画標準の特徴、例えば、街路の屈曲を認め、その屈曲点を他街路との交差点に配置するよう規定していたこと等を示している<sup>1</sup>。これについては、さらに天野等が、戦災復興全都市を対象に戦災復興事業で計画された広幅員街路の計画を比較することにより、防災を目的とした広幅員街路の十文字配置、駅・庁舎等のシンボリックな施設と広幅員街路の配置上の関連

付け、河川・水路との一体設計等の特徴があり、防災・美観・都市軸等の計画設計思想が読み取れるとしている<sup>2</sup>。

個別の都市については、名古屋の広幅員街路の形成過程と今日的な位置づけについて考察した佐々木<sup>3</sup>（1998）や札幌についての佐藤<sup>4</sup>（1998）の研究など個別のエレメントに着目した多数の研究がおこなわれており、都市デザインの視座からも内藤（1985）等多数の研究が見られる。

一方で、福岡市の戦災復興計画については、鳥巢による一連の報告で詳細な整理がなされている<sup>5</sup>。関根、斎藤により都心部商業施設内を対象とした回遊行動に関する研究が行われている。また、鳥巢により戦前、終戦直後の都市計画に関する歴史的研究が行われている<sup>6</sup>が、戦災復興と現在の都市構造との関連について都心部幹線街路に着目した研究は認められない。

### 3. 研究の進め方

本研究では、今日福岡市の基本計画その他で福岡市都心部として位置づけられている地域のうち、昭和通り（明治通り）・大博通り・住吉通り・渡辺通りの4街路が互いに交差することによって構成されている四角形の街路環を対象としている（図1）。

各街路の整備計画・設計思想・構造の変遷を整理するために、福岡市戦災復興誌・戦後からこれまでの福岡市基本計画全て・その他関係記事の記された文献を資料として用いている。また、事実関係の確認をする目的で実際に計画に関わった人々へのヒアリングを行なっている。

### 4. 戦災復興以後の福岡市都心部における幹線街路の整備過程

#### (1)戦前の街路整備状況

この時期福岡の都市部の交通は、環状線を主として構成された路面電車のネットワークが中心であった。1910年の共進会開催に合わせて路面電車導入に向けた整備が進められ、明治通りとそれに合わせて築港線（大博通り）で拡幅事業が行われた。1910年に市内を東西に貫く福博市内電車が完成し、1911年には市内を環状に

\*キーワード：戦災復興計画，街路，福岡市

\*\*正員，修士（工），福岡大学工学部社会デザイン工学科  
（福岡市城南区七隈8丁目19-1, tomoya@fukuoka-u.ac.jp

TEL092-871-6631(6484), FAX092-865-6031)

\*\*\*正員，D.Des.，九州大学大学院工学研究院

\*\*\*\*正員，博士（工），福岡大学工学部社会デザイン工学科

\*\*\*\*\*正員，博士（工），九州大学大学院工学研究院

\*\*\*\*\*正員，修士（工），（株）オリエタルコンサルタンツ

\*\*\*\*\*正員，修士（工），清水建設（株）

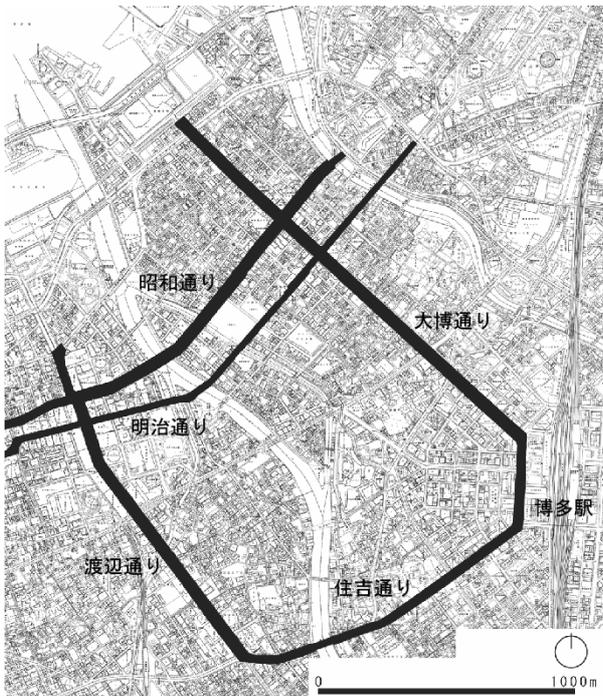


図1 研究対象街路(現在の地図)(筆者作成)

走る博多電気軌道が完成している<sup>7</sup>。これらは市民の足として利用され、1979年に廃止されるまで長きに渡り利用されることになる。

## (2) 戦災復興都市計画事業・博多駅地区土地区画整理事業

福岡の都心部は、1945年6月19日に空襲を受け、都市としての機能は壊滅的な状態に陥った。県庁、市役所、警察などは被災を免れたが、西部軍関係の施設をはじめ、官公庁、学校、会社、工場、商店街から一般民家に至るまで多数の建物が被弾炎上した。戦災復興区画整理事業の対象範囲は328ヘクタールであった。

政府が1945年の閣議で決定した「戦災地復興計画基本方針」では、街路について今後の自動車交通量および建築の規模に適応し、防災および保険に役立てられるよう主要幹線街路の幅員は大都市においては50メートル以上、中小都市は36メートル以上、その他の幹線街路は大都市で36メートル以上、中小都市で25メートル以上としている。この段階ではプロムナードという概念は登場していない。

これを受けて福岡市では戦災復興土地区画整理事業施行の基本方針で、街路は新たな都市構想のもとに、もっぱら重要交通幹線に意を用いること、これらの路線は土地区画整理と併行し、一応用地を確保して整地工事を行ない、将来の都市発展のすう勢を検討して、これに順応させるよう重要幹線より順次都市計画事業として実施することなどが示されている。

これに基づき、復興都市計画が作成され、その中で街路については、都市の骨格としての幹線街路として旧博

多駅と博多港を結ぶ広路1号博多駅築港線（最大幅員50メートル、延長1420メートル、現在の大博通り）、広路3号渡辺通線（幅員18mを最大幅員50メートル、延長600メートル、現在の渡辺通り）、およびこれらに交差する広路2号博多姪浜線（最大幅員50メートル、延長2630メートル、現在の昭和通り）を軸に、主要街路を縦横に連絡させるという計画が立案された。また、明治通りでも18mから25mへ拡幅事業が行われた。

予算不足と資材難、陳情、横槍等で訂正だらけとなった。広島や名古屋のように事業着手が早い、あるいは地元で復興事業に対する熱意が強い都市と比較して福岡市では大幅に復興事業が縮小され、街路についても計画幅員の縮小、廃止が行なわれた。しかし、幹線街路についてはほぼ計画通りにできあがっている。

当時すでに都市軸として存在していた大博通り（旧博多駅築港線、市制80周年記念事業の一環で「大博通り」と呼ばれるようになる）については、その両端に博多港と博多駅が立地している。戦災復興区画整理事業と博多駅区画整理事業によってこの広幅員化が行なわれているが、後に博多港船溜りが埋立てられることとなり、港への軸線としてのシンボル性は減退している<sup>8</sup>。

戦災復興区画整理事業で幹線街路として位置づけられなかった明治通り（旧一般呼称は「電車通り」、平成元年に公募により「明治通り」となった）については、県庁等の公共施設が沿線に立地している。また後に東西軸として東公園と大濠公園を結ぶ計画が2次計画に示されたが、街路線形自体は変更されていない。

昭和通りについては、直線的な街路線形を新規に設定して建設されたものであるが、交通への対応が主とされ景観的な思想の織り込みを読み取ることはできない。

渡辺通り（市制80周年記念事業の一環で「渡辺通り」と呼ばれるようになる）についても既存路線を拡幅したものであり、当時景観的な思想があったことは認められない。

以上のように、天野等が指摘する戦災復興広幅員街路に認められる設計思想のうち、美観については特段の工夫があったようにはみえないが、防災と交通への配慮があったことは明確であり、さらに都市軸の設定という考え方があったことも明らかであろう。

戦災復興区画整理事業実施中の、1953年、福岡市は土地区画整理事業を実施する方針を固め、区域内の調査測量を開始した。戦前既に博多駅は、輸送量の増大に伴い、駅舎は狭隘化し、旅客や貨物の処理が困難となっていた。更に、鉄道線路によって本市東南部へ一帯が市街地から隔絶され、地域の発展を阻害していた。戦後、博多駅移転問題が再浮上したのを受けての措置。そして1956年4月には施工区域が決定し、1957年より開始された。これにより、博多駅は大博通りを約600m南東へ延長した位置に移動し、あわせて駅前に事業所用地

が発生する。博多駅の移転は1963年に完了している。

建設省編「戦災復興誌」に掲載されている「福岡復興都市計画図」を見ても、体系的な幹線街路網の構築の他には明瞭な設計思想を読み取ることは困難である<sup>9</sup>。

戦前の資料を見る限り、福岡都心部の幹線街路に街路樹が植えられていた記述・写真はみあたらない。

昭和通りに初めてイチョウが植えられたのが1958年であり、1958年以前には都心の幹線街路沿いに街路樹は存在していなかったことを意味する。天皇皇后両陛下が大分の植樹祭に御出席の後、九州を一巡された際、両陛下の御巡行コースになった50m道路（現在の昭和通り）の両側にグリーンベルトが設置された。また、大博通りのパームヤシも同じ時期に植えられている。さらに、明治通りはトランジットモール計画にあわせて1979年、渡辺通りは1976年から街路樹の植栽が始められた。

### (3)車社会への対応

第2次福岡市基本計画(1966～1971)が示された1960年代、福岡市の都心部では、戦災復興都市計画や博多駅地区土地区画整理事業の進展するなか、都市化が急速に進行していた。こうした中、市では、基本計画の中で市街地緑化に関し、「既成市街地において、都市全体を公園化するために、公園と公園とを結ぶ幹線道路を緑化すべきである」として既設公園を道路の緑化によりネットワーク化し都市全体を公園化する政策を打ち出した<sup>10</sup>。背景には新たな公園用地の取得が困難となっていた状況がある。これはのちに緑のプロムナード構想へと発展する。他の多くの都市と同様により優先度の高い都市課題の存在や地価上昇による用地買収費の増大などから都市公園の整備が遅れており、そうした中で手のつけやすい広幅員街路の緑化が挙げられたと考えられる。まず大濠・舞鶴・西公園と東公園を結ぶ明治通りが対象道路として設定された。

都市部では、モータリゼーションが進行し混雑が拡大していた。1963年には、軌道敷内の自動車走行を許容したが、路面電車の運転速度の減少や定時性の消失、自動車走行による軌道敷の損傷が目立つようになり、1973年、幹線の廃線が決定した。1979年には環状線も撤廃されている。こうしたなか、1973年に地元市民運動団体の天神発展会や博商会、九州・山口経済連合会などの地元経済団体が「福岡都心軸モール計画」を提案したが、それを素案として福岡市によるトランジットモール事業の検討が始められた。

対象となったのは渡辺通りと明治通りである。明治通りについてみると、幅員6.5メートルの歩道を持った4車線道路として1994年まで順次整備が進められた。

### (4)緑のプロムナード構想

第3次福岡市基本計画(1971～1976)で、「緑のプロ

ムナード」と言う概念が始めて登場する<sup>11</sup>。この時期、都心部の天神地区では、ショッピング・ダイエーやマツヤレディスなどの大型デパートが進出し、戦前より続く岩田屋とともに商業の中心へととなりつつあった。これらを結び、人の流れをつくることを目的に基本計画の中で渡辺通りが緑のプロムナードに設定された。また、明治通り沿いにも、拠点として商業的な発展を目的に川端地区が設定された。この緑のプロムナードは、都心部における緑のネットワークを実現させるために、歩行者の安全、都心環境の緑化、避難路の確保の機能を持ち、広場、公園やショッピングセンターを結ぶ緑のプロムナード構想が示された。

第4次福岡市基本計画(1976～1981)では、第3次福岡市基本計画で登場した緑のプロムナードの新たな拠点として博多駅と博多埠頭が盛り込まれ、それらを繋ぐ大博通りと渡辺通り1丁目地区と博多駅を繋ぐ住吉通りが新たに追加された<sup>12</sup>。1986年には、市制100周年記念事業として大博通りを対象としたシンボルロード整備事業が福岡市により始められ1988年に完了している。渡辺通りについては、福岡市マスタープランに示された緑のプロムナード構想にのっとり1990年度以降順次整備が行なわれている。これによって街路両側の歩道は10メートルの幅員が確保された。最後に、住吉通りでは、博多駅前の直線部分200メートルについて1986年から1987年にかけて整備がおこなわれており、残りの部分は当時未整備であった。

これら4本の緑のプロムナードが環状を形成したのは偶然である。以後、緑のプロムナードを回遊する構想が具体化する。「緑と人間味豊かな都市づくり」をスローガンに掲げた進藤市長の下、市政目標を「生きた緑の都市」が加えられ、4本の緑のプロムナードを回遊させることで実現させようとした。

### (5)新都心構想における中央回遊軸

2006年に示された「新・福岡都心構想」では、4街路からなる街路環を「都心インナーリング」と呼び、「美しい景観を整備・誘導」、「歩行者が楽しく回遊できる軸」として位置づけている(図2)<sup>13</sup>。一方で、その外側に「都心アウターリング」なるものを設け、「都心への流入交通の分散誘導」、「インナーリングに次ぐ機能集積軸」と位置づけている。ヨーロッパで始まった歩行者中心のまちづくりの影響が強くなるようになっていく。

## 5. まとめ

前章で述べたことを、主な計画と幹線街路の設計思想・テーマとの関連や幹線街路の構造的変化に着目して要点のみ整理したものが表1<sup>14</sup>である。

本研究ではまず、福岡市都心部の都市骨格をなす広

幅員街路がいずれも戦災復興都市計画事業（一部は土地  
区画整理事業）に位置付けられたものであったことが明  
らかとなった。その当時の設計思想には「防災、都市  
軸」といったものが挙げられていた。また、福岡市都心  
部の緑のネットワークに関する取り組みとして、第2  
次基本計画の段階から、公園をつなぐ街路の計画が既に  
組み込まれており、都市の発展とともに、「緑のプロム

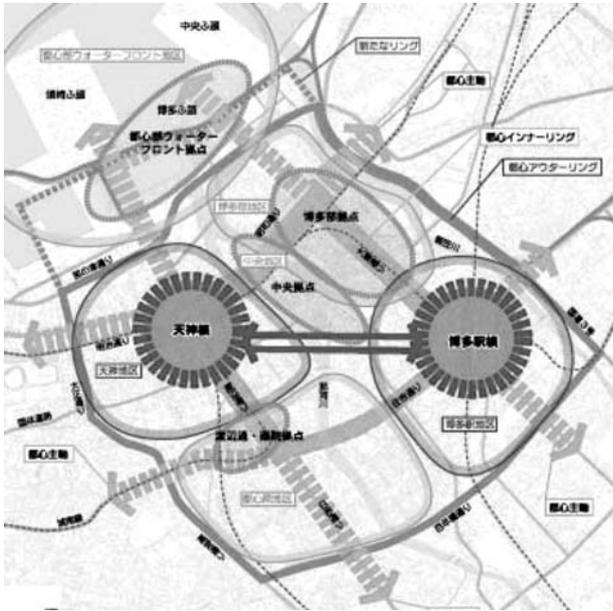


図2 新・福岡都心構想中央回遊軸

表1 幹線街路設計思想・テーマの変遷と街路の構造的変化

| 西暦   | 主な計画<br>設計思想・テーマ         | S:昭和通り M:明治通り W:渡辺通り<br>T:大博通り Su:住吉通り  |
|------|--------------------------|---|
| 1945 |                          |   |
| 1946 | 戦災復興都市計画事業<br>防災・都市軸・幹線網 | S:道路拡幅、順次幅員50mに<br>M:道路拡幅、順次幅員18m→25mに<br>W:道路拡幅、順次幅員18m→50mに<br>T:築港一店屋町間、順次幅員50mに |
| 1947 |                          |   |
| 1956 | 博多駅土地区画整理事業              | T:旧博多一新博多間幅員50mに拡幅<br>Su:新博多駅一柳橋間36m  |
| 1957 |                          |   |
| 1958 |                          | S:街路樹植栽 T:街路樹植栽   |
| 1961 | 福岡市基本計画                  |   |
| 1962 | 車社会への対応                  |   |
| 1963 |                          |   |
| 1966 | 福岡市第2次基本計画               |   |
| 1970 |                          | W:渡辺通地区再開発はじまる<br>Su:道路拡幅、15m→36m   |
| 1971 | 福岡市第3次基本計画               |   |
| 1972 | 緑のプロムナード・歩行者軸            |   |
| 1973 | トランジットモール                | W:天神地下街着工   |
| 1974 |                          | W:南北軸トランジットモール事業開始  |
| 1975 |                          | M:市電貫線・呉服町線・城南線廃止<br>T:店屋町一旧博多駅間道路拡幅  |
| 1976 | 福岡市第4次基本計画               | W:街路樹植栽   |
| 1979 |                          | M:東西軸トランジットモール事業開始<br>W:市電循環線・貝塚線廃止   |
| 1980 |                          | M街路樹植栽  |
| 1981 | 福岡市第5次基本計画               |   |
| 1986 |                          | T:シンボルロード事業   |
| 1987 |                          |   |
| 1988 | 福岡市第6次基本計画               |   |
| 1989 |                          |   |
| 1990 |                          | W:歩道拡幅／植栽柵  |
| 1996 | 福岡市第7次基本計画               |   |
| 2006 | 新・福岡都心構想                 |   |
| 2007 | 歩行者中心都市への対応              |   |
| 2008 | インナーリング・歩行者回遊            |   |

ナード」の思想が掲げられ、上記の広幅員街路を対象に  
増加していったことが把握された。

一方で、当初の戦災復興計画においては、緑をネット  
ワークすることは想定されておらず、あくまでも交通  
や防災に重点をおいた街路整備であったことも明らかと  
なった。また、仙台市などの都市規模や戦災復興という  
状況が同等と考えられる都市における街路の拠点間距離  
と福岡市都心部とを比較すると、福岡市都心部の緑のプロ  
ムナードを構成する4街路の拠点間の距離は長く、  
1つ1つの格子が大きいことが把握された。

前述のとおり、福岡市では今日、交通量をさばくア  
ウターリングが形成され、かつての戦災復興広幅員街路  
はインナーリングと称される歩行者軸としての位置づけ  
を与えられている。つまりこのことから、広幅員という  
物理的機能を建設当初の段階から組み込まれていたこと  
によって、より多様な用途転換を可能にするポテンシャル  
となったという評価が出来よう。

#### 参考文献

- 1 杉田早苗(2004)『市区改正期から戦災復興期まで(1880~1940年代)の街路計画標準とその背景思想の変遷に関する研究』ランドスケープ研究 67(5), pp. 629-632
- 2 天野光一・河合淳(1988)『戦災復興街路の計画設計思想に関する研究』第23回日本都市計画学会学術研究論文集, pp. 511-516
- 3 佐々木葉(1998)『名古屋の百メートル道路 戦後における空間ストックの利用とデザイン』国際交通安全学会誌 vol. 23, No. 4, pp. 36-44
- 4 佐藤肇一(1998)『札幌の百メートル道路』国際交通安全学会誌 vol. 23, No. 4
- 5 鳥巢京一(1996)『1940年代博多復興計画(1)』福岡市博物館研究起用第5号, 1-28, 鳥巢京一(1996)『1940年代博多復興計画(2)』福岡市博物館研究起用第6号, pp. 1-26
- 6 鳥巢京一(2005)『戦後博多の歩みと戦災復興』都市問題, 東京市政調査会, vol. 96 No. 8, pp. 87-96
- 7 福岡市(1979)『福岡の歴史 市政九十周年記念』福岡総務局
- 8 福岡市(1974)『博多駅地区土地区画整理誌』
- 9 建設省(1960)『戦災復興誌』
- 10 福岡市(1966)『第2次福岡市基本計画』
- 11 福岡市(1971)『第3次福岡市基本計画』
- 12 福岡市(1976)『第4次福岡市基本計画』
- 13 新・福岡市都心構想策定委員会(2006)『新・福岡都心構想 要約版』
- 14 福岡市(1981)『第5次福岡市基本計画』, 福岡市(1986)『第6次福岡市基本計画』, 福岡市(1988)『福岡市新基本構想』, 福岡市(1996)『第7次福岡市基本計画』, 福岡市(1999)『福岡市緑の基本計画』等