

福岡市の土木史的考察(その2)

——黒田長政の城下町建設から現代まで——

高田機工(株) 正会員 秀島 隆史

概 要

そもそも都市の発生とその発展は、その都市の立地条件と自然環境条件を基盤としているものではあるが、一面では人為的施策に強く影響されるものでもある。換言すれば、「都市は巨大な土木構築物」と言うことができよう。

福岡市の発生とその発展過程において、平清盛の「袖の湊」の築造による発生と豊臣秀吉の「博多町割り」〔戦災復興都市計画〕の実施によって中世末期の新しい町人町として再発足した博多は、その後黒田藩による近世初期の福岡城下町の建設によって新しい局面を迎えることとなる。そして、この両者の双子町的存在と発展は全国でも稀な特異な都市としての性格を持つこととなるのである。

この福岡市も明治以降の近代化の歩みを辿るが、第二次世界大戦末期の米軍大空襲によってその中心部の大半を焼亡する。そして、その戦災復興とその後の近代的都市化の波の下に今日の福岡市がある。

この福岡という都市の物理的発展過程を明らかにすることによって、「都市」のもつ独特の形態とその性格に関して、「土木」の関与するものを考察してみたいと思うものであるが、今回は前回(その1)に続いて城下町建設以後現代までについて述べる。〔都市・建設・変遷〕

1. はじめに

現在の福岡市の博多の地区が、大陸(特に朝鮮)と極めて至近距離に在るという位置的立地条件と、福岡平野の存在と博多湾という自然的環境条件に恵まれて都市として発展した過程と、その間における群雄の争奪による幾多の戦火の試練を経て、遂に秀吉の「博多再興(町割り)」迎えるに至った経緯については、先の(その1)で述べたところである。

今回は、この博多と那珂川を隔てた西の地区における黒田藩による福岡城とその城下町の建設の状況と、それに伴う特異な都市形態について述べる。そしてこの特異な都市形態に対して、明治以降の都市近代化の施策が如何に作用して今日の福岡市があるかについて考察してみたい。

2. 福岡城(舞鶴城)の築造

(1) 当時の時代背景

秀吉の九州征伐の論功行賞によって、小早川隆景は筑前五十二万石を領して入部し、名島城〔福岡市東区名島地内〕を居城とした。しかし、1600(慶長5)年の関ヶ原の戦い後は徳川家康の天下となった。関ヶ原の戦功によって小早川秀秋(隆景の子)は岡山に加増、転封となり、替わって黒田孝高(如水)・長政父子が豊前・中津藩(十二万三千石)より一挙に加増、転封された。

黒田藩では、如水を始祖、長政を藩祖(初代)とし、ここに黒田藩による筑前支配体制の成立をみた。

前藩主の居城であった名島城は、西は多々良川、北は博多湾、東は香椎潟と三方水に囲まれた要害の堅城であったが、城地が狭小かつ背後の土地も狭いという欠点があった。黒田父子は家臣団と充分協議し、時代の推移に伴う戦争様式の複雑多様化、政治・経済・行政の活発化に伴う藩庁の立場から、思いきって新地を卜して新城を築くこととなった。

(2) 築城位置の選定

新しい城地の候補としては数箇所が挙げたようであるが、その選定に当たっては、第一に要害の地であるかどうか、つまり周囲の水（海、川、入江、潟）の状況、地形（山、丘、平地の場合は水攻め対策）、土質等の問題であった。それとともに城下町の配置とその受入れ面積の状況並びに背後地の状況であった。それに今一つは博多との距離の問題があったと言われている。

そして、最終的に現在の城地・福岡〔現・福岡市中央区城内〕に決定した。この福岡の地は、既存の市街地である博多の西に近接し、海岸に近い丘陵地であって、殆ど荒廃地に近い寒村であった。従って城の縄張りには壮大なものにする事が出来た。また、北は博多湾、東は那珂川、西は草加江という入江が深く湾入していて三方水に囲まれた要害の地であり、南は丘陵部を経て山に至る地形であった。従って城地そのものは平城の性格を有するものの防備上は極めて有利な条件を備えていたと言える。

また、この地は博多湾を一望に収める海岸線の低丘陵地を利用し、唐津から糸島地方を経由して博多に至る道路、航路と港湾を押さえ、また南山麓から大宰府に通じる街道を制する位置に在って、交通の要衝でもある。さらに、東の商人町・博多と接するので、これを活用或いは牽制するにも便であった。

(3) 城郭

a) 築城の基本思想

藩主・黒田長政の父孝高（如水）は、当時の一流築城家で、既に姫路、名護屋、熊本、高松等の諸城を手掛けていたと言われる。彼は自分の福岡築城に当たり、自らの実戦の経験と築城技術を十分に生かすことに努め、堅実性を基調とした城郭づくりを目指した。一説によれば、「朝鮮の役」で日本軍の総攻撃にも耐え抜いた南鮮の普州城を参考にしたとも言われている。従って福岡城は、姫路、熊本城のような立体的な城郭の美しさや情趣には欠けるが、大砲攻撃にも耐えうる堅牢さを誇る実戦的な強固な城郭であった。即ち、城郭の要所には大小四十七の櫓を配したが、初めから天守閣をつくらず、城地の総面積・約260,000 km²、城の周囲約2,200 m、外堀の周囲約4,700 mの壮大な石の城であって、世に「石城」とも称せられたのである。

天守閣をつくらなかった理由には諸説あるが、当時既に大砲の威力は認識され、その目標となる天守閣の存在価値も論のあったところと思われる。関ヶ原の戦いは終わったと言っても、末代相混沌としていた時代に於いて、実戦本位の城構えを目指した考え方には一理あると思われる。しかし結果的には、その後黒田藩政約二百七十年の泰平の時代が続くが、その間、城の権威とか城下町のシンボルとかいう意味では天守閣を欠いた城であったことになる。

b) 城地の縄張り

福岡城は1601（慶長6）年に着工、七ヶ年の歳月を要して完成した。

藩主・黒田長政は父・如水の指導を受けながら工事を進めたが、この城の普請奉行は、黒田二十五騎の一人・野口佐助一成であった。彼は石積み名人と言われ、後に江戸城等の築城にも参加した人物である。

まず、城地の南は赤坂山が起伏して、本丸まで山続きになっていたのを切り崩して堀割りを通した。〔現在の護国神社付近〕そして、山頂の本丸より高い部分は削って低くした。また城地の西は、博多湾より草ヶ江という大きな入江が湾入していたが、その湾口の部分を侍屋敷とする荒戸町を埋め立てて博多湾と分断した。そして、これによって生じた草ヶ江一帯に広がる水域を城の外堀とした。〔この堀が現在の大濠公園の前身である。〕そしてこの外堀の排水路として、新たに黒門川を現・西公園の西に開削した。そしてこの西の外堀（大堀）と連絡して、城地の南、北、東にそれぞれ新しく堀を掘って城地を囲んだ。そして、東の堀から更に東に紺屋町堀（中堀）、肥前堀を掘って薬院川（那珂川の支川）に結んだ。これによって薬院川の水が城地の周りの堀に還流するようになった。余談であるが、この肥前堀の名称は、関ヶ原の戦いで黒田公の恩義を受けた肥前・佐賀藩が協力して造ったことによるものである。後にこれらの堀は市街化のために埋め立てられるが、水の還流を絶たれた現在の残存堀の浄化問題が起こる一つの原因となった。

c) 城郭その他

福岡城の城郭そのものはあまり本論と関係が無いので簡単な説明に止める。

城地の総面積は約 260,000 m²でそのうち本丸は約25,000 m²、二の丸は約16,000 m²であった。本丸の南側に当たる天守台には、大、中、小の天守台の石垣は築かれたが、天守閣そのものは初めから造られなかったことは先に述べた。城内の要所には城門が設けられたが、堀からの正面入口には渦見門、堀手には追廻御門があり、城中正面には表御門があった。また、城外の要所にも堅固な門が設けられた。博多との間の那珂川に架る西中島橋の所に柵形門、肥前堀、中堀の出入口には数馬門、薬院門、赤坂門を配し、西の黒門川には黒門を設けた。

また、城内の表御門の近くには御祈念櫓、大天守台の南には武具櫓、その南西には多聞櫓〔国の重要文化財〕、城郭の南西端には花見櫓、北西端には潮見櫓があり、その他時計櫓、鉄砲櫓、月見櫓等大小全部で四十七の櫓が築かれていた。福岡城はその本丸を囲む壮大な石垣群をはじめ城郭の各所や堀の護岸に多くの石垣が造られた。それは「石城」と言われる所以でもあろうが、この膨大な石材の調達には大変に苦労したようである。使用された石材は、博多湾の能古島から運んだものをはじめ、名島城の石垣石、付近の古墳を壊して求めたもの、或いは元寇防塁の石等雑多である。

福岡城内は維新後もよく「石城」の面目を保ち、戦前まで福岡連隊の所在地として利用されてきたが、戦後（昭和32年）は国指定史跡として、また福岡市の都市公園として、市の中心部にあって雄大な城郭の形態を今日も保っている。

3. 福岡城下町の建設

（1）城下町の基本的な構想

福岡の城下町の基本的な考え方は、城地の縄張りの時に既に決定していたと思われる。その具体的な構想を固めるに当たって、特に問題となったと思われる事は、①城下町の中心地区を何処にするのか。②その付属地区を何処にするのか。③陸上からの攻撃に対する防衛的施策・施設をどうするのか。④海からの攻撃に対する防衛並びに日頃の航路等に対する監視態勢をどうするのか。⑤博多を含めて所謂・町人の配置をどうするのか。などであったであろう。

これらに対する結論としては、次のような事であったと思われる。

- ①城下町の中心地区は、東は那珂川、西は黒門川、南は城堀の区域とする。〔北は勿論博多湾に面す。〕
- ②その付属的地区は、〔区域としては必ずしも明確ではないが〕東は博多の地区、西は黒門川西より現・西新町にいたる地区、南は現・春吉地区並びに主として城堀と旧薬院川との間の地区（現・大名地区）及び赤坂山以南の丘陵地区とする。
- ③陸上の防衛的な考え方としては、城郭の周囲は大堀と城堀で取り囲み、東は那珂川と石堂川、南は肥前堀、中堀と薬院川（旧）並びに南の山地、西は大堀と黒門川、菰川、樋井川等の諸河川で防衛線を引くこととする。そして、具体的には、まず博多の地区は城下町として組み込むが、その間には物理的な防衛壁を設ける。中心地区への出入口（橋梁）は極力制限し城門を設ける。その外周〔付属地区を含む〕には多くの神社、寺院を配置する。地域の重要性を考慮して藩臣の配置をするとともに、地区内の道路は出来るだけ複雑な形態（鍵型、食い違い交差、行き止まり道路等）とする。
- ④この城下町の北は全て博多湾に面しているが、荒戸山（現・西公園）は、博多湾に突出して湾内を一望出来る位置にある。この荒戸山を中心地区に入れ、その東の直下に藩の港を設けて、監視並びに迎撃の態勢を整える。
- ⑤経済的には既存の商人町・博多に大きく依存するとしても、他の地方〔以前から黒田家と関係のあった播磨、豊前中津、名島等〕からの移住商工人の処遇、武家屋敷の日常の生活面を考慮して、地区内に或る規模の町人町を設置する。

(2) 中心地区の町割り

a) 地域の配分

中心地区の区域は先に述べたが、東西約 2.8km、南北平均約 500m の区域である。東は博多に通じる西中島橋の所に強固な枳形門を配し、その両側的那珂川沿いは護岸と城壁で固めた。そしてその背後に上級藩士（千石以上）の屋敷群を設けた〔現・天神地区〕。南は肥前堀、中堀の北側に上級藩士を配するとともに〔現・大名地区〕、堀の南の地区との連絡の橋にそれぞれ数馬門、薬院門、赤坂門を設けた。城郭北の堀の北側には特に重要な上級藩士を配した〔現・大手門地区〕。西は黒門川に黒門を設け、その背後は中級藩士（千石～百石）の集団区域とした〔現・荒戸地区〕。この中心地区はこれによって所謂「コの字形」に武士集団によって守られることになった。そして北の海岸部は、それに蓋をする様な形で十数の寺院を主要藩士の屋敷を間に挟む形で配置した。そしてこれらに依って囲まれた中の細長い区域に町人町が設けられたのである〔現・舞鶴地区〕。また、先にも述べたように、西の荒戸山の東には藩の港が設けられたが、〔ここはその昔、飛鳥時代から平安時代にかけての遣唐使が出発した荒津である。〕この付近一帯を湊町という。一般の海に関係する人々も混在した地区と言われる。ここには年貢米を納める「永蔵」や、藩の船を引き揚げる「御船引上所」があり、西の伊崎には藩の御船方（浦奉行）が配されていた。

b) 道路の配置とその形態

この中心地区が出来る以前つまり荒戸地区が埋め立てられる前は草ヶ江の湾入によってこの地は分断されていたので、秀吉時代の東西の幹線道路〔旧唐津道〕は城の南の赤坂山を越えていた。しかし、今の度はこの中心地区を東西に通ることとなる。この幹線道路は枳形門を起点に天神町、大名町、御堀端、荒戸通町を経て黒門に至っていた。その途中には八つの直角曲がりがあった。これらの道路に沿う武家屋敷は、平均して間口25間、奥行30間、面積約750 坪の広いものであった。また、西の荒戸地区は、一番町から五番町まであり、割合整然と区画されていて、屋敷の平均面積は500 坪程度で、120 位の屋敷が集まっていた。

この幹線道路の北にこれと略平行する形で町人町の中央を縦貫して道路を通した。そもそも黒田藩の家臣団には、黒田藩が身を起こした播磨や備前出身が多く、町人衆もこれらの地の出身者や前任地の豊前中津、名島より移って来た者が大部分であった。つまり、彼等は旧来の博多衆と違って殆ど他国からの移住者であったのである。この町人衆は主として町人町を縦貫する道路沿いに配置された。東より東、西名島町、呉服町、本町、大工町、簀子町で、この道路を一名「六町通り」とも言った。〔この六町通りは現在の昭和通りの中に消滅した。〕この町筋の北に設けられたその他の町としては、鍛冶町、材木町、万町、職人町、浜町、魚町等があった。これら町中の道路も食い違い交差等の形態であったが、各戸の敷地は平均して間口3.5 間、奥行約22間、面積約77坪で、博多地区の中級程度のものであったと思われる。

これらの道路の幅員は、藩政時代の資料に乏しいので的確には把握し難いが、当時の図面で西中島橋が幅二間半（約4.5 m）、黒門橋が二間一尺（約3.8 m）となっている。博多地区の道路幅との比較、現存の旧市街の道路、当時の地図等から推定すると、この地区の幹線道路は幅約5.0 m、武家屋敷区画道路は約4.0 m、その他は町人町地域を含み3.0 m位であったであろうと思われる。

(3) 付属地区等について

東に接する既存の町人町である博多は、前回の「秀吉の博多町割り」で述べたように、純然たる商工業の町ではあるが、防衛都市の性格を強くもった町であり、福岡の城下町として包括しても物理的に更に手を加える必要は殆ど無かったと思われる。寧ろ、この博多の町にドッキングする形で城下町が形成されたのであるから、全体として経済的に依存することになったのは当然であった。従ってその中心地区の大部分が武家の用地が占め、町人町が小さくて済んだと言える。このことは他の城下町と比較して特異な点であろう。

南の数馬門の対岸の春吉地区（那珂川左岸沿い）には足輕組が配置された。この地区は一番町から七番町まであり、割合整然と区画されているが、道路は食い違い交差点になっている。その西のところは寺町と言って寺が多い。

南の薬院門、赤坂門の対岸地区は、防衛上重要な所として堀に沿って上級藩士を配するとともに、特に城の対岸に当たる所には、御堀役所を設けた。そして鉄砲組、小姓組を配した。また、医事方（医師）や薬剤関係の者も住んでいたと言われる。町人の紺屋町も置き、此処には東、西小姓町、鉄砲町、薬院町、養巴町等があった。そして、更に旧薬院川〔現・国体道路〕を隔てた南には、香正寺等の寺院群を配した。

次に、搦手の追廻御門の対岸には馬場が設けられ、御馬方が配せられていた。それに続く南部の丘陵地帯は地形が複雑で台地や小さな谷が入り込んでいるが、下級武士である御城代組、無足組（百石以下）や浪人達が住んでいたと言われ、茶園谷や浪人谷などがあった。

西の地区、つまり黒門川とその西の菰川の間は唐人町、浪人町、新大工町、榎小屋町等がある。明や朝鮮からの移住者や地方の浪人達が主として住みついたところである。新大工町は一般の町人、榎小屋町は漁業関係者の町である。この地区の幹線道路にも直角曲がりがあった。またその北と西には八寺院を配した。

その西の地区、つまり菰川と樋井川との間、地行と言うが足軽組の居住地であった。割合整然と区画された地区であるが、幹線道路は大きくカーブしている。ここにも数寺院を配した。樋井川の西は西新地区となるが、ここも足軽組の居住地で、割合整然と区画されていた。後に城下町の発展に伴って次第に町人の町も形成されていった地区である。

全ての地区に言えることであるが、下級藩士の配置地区には、上級藩士の屋敷が点在していて、その監督や指揮に当たることになっていたようである。

4. 福岡〔城下町〕と博多について

福岡の城下町が博多の存在を意識して立地され、実質的にその経済力に大いに依存したことは先に述べたが、商都・博多にとっても隣接して大消費都市の出現は大いに歓迎すべきことであった。従って、黒田藩がその築城と城下町の建設に当たって、博多の経済力を活用すると共に商傑・神屋宗湛等に代表される博多商人衆も積極的に援助したと言われている。武家を中心とした強固な武装都市・福岡と武士の存在を許さなかった純然たる商工都市・博多との併存する形のこの都市形態の成立は極めて特異なものであると思われる。

しかし、博多を含めた城下町・福岡に君臨した黒田藩は、意識的に領主と領民、武士と町人という厳重な封建的身分秩序の確立を企図したと言われる。博多との境界である那珂川の左岸には城壁を築き、その連絡口に樹形門を設けた。この門の左右には高い石垣が築かれ、銃眼が並んでいた。番所があり、博多の町人達は門番の監視を受け、まるで関所を通る気持ちで福岡に入らねばならなかったという。このことは、一面において博多町人の反骨精神を刺激し、対立意識を助長する結果ともなった。

しかしながら、博多商人にとっての実質的な最大の打撃は、その後幕府が行った鎖国政策であった。1641（寛永18）年以後は長崎のみが我が国の海外門戸となった為に、博多には海外からの来航船は皆無となり、その活力も次第に下降線を辿ることとなったのである。そして、明治維新を迎えるに至るのである。

5. 明治以降から現代までの経緯

（1）変遷の概要

福岡は270年に及ぶ藩政時代において、それなりに変遷はあったがそのテンポは緩慢であった。しかし、明治以降は、武家社会の崩壊に伴う都市機能の根本的変革と外国からの近代文明の急速な流入もあって、都市の変化のテンポは急激となった。特に戦後は著しいものがある。明治以降の約120年間の変遷を詳しく述べることは出来ないが、「都市の土木史的考察」という観点から要約すれば、その変化のポイントは、市域拡張のための城堀の埋め立てや海岸部における土地造成であり、港湾並びに埋め立てを含むその関連施設の整備であり、道路並びに鉄道、電車等の交通網の整備とそれに伴う道路の新設や拡幅等の問題、それに、終戦間際の米軍の空襲によって、福岡、博多の中心部の大半を焼失したことと、その戦災復興事業であろう。

以下その概要を述べるが、具体的には地図を参照されたい。

凡例

城下町道路の名残箇所例

凡例
城下町道路の名残箇所例 ○

(2) 明治時代から終戦まで

明治22(1889)年4月1日に福岡市の市制が施行されたが、その区域は大略今迄述べてきた福岡と博多の区域であり、その面積約5km²、人口は約五万人であった。また、藩政時代に両区を画していた城壁(樹形門より北)を取り除き新道を設け、那珂川河口に波戸が完成した。[樹形門以南の城壁は、明治8年に撤去され県庁(旧)等の敷地となった。]また、九州鉄道の博多・久留米間が開通、博多駅が開業した。[この博多駅(旧)は秀吉時代の博多防衛線南端の古屋堀を埋め立てた所である。]

明治41年：博多地先の埋め立て地(現・石城町、築港本町、面積約166,000m²)と共に博多港(船溜り・約76,000m²)が完成した。[この船溜りは後に一部が埋め立てられ現・福岡国際センター等の敷地となった。]博覧会開催用地のため肥前堀(約45,000m²)の埋め立てが行われた。

明治43年：県庁前から千代村間の新設大道(現・202号)が完成した。延長1.2km、幅員18mであった。博多駅からこの大道までの拡張工事も完成した。福岡電気軌道が開業(医科大～西公園、博多駅～呉服町)。

明治44年：県庁前から今川橋間県道の拡張工事(大道工事、現・202号)が完成した。延長約4km。

大正6(1917)年：博多湾築港株式会社により、博多築港が着手された。[同10年中止、昭和6年再開]

9年：第一回国勢調査が実施される。福岡市は人口95,381人、世帯数18,040

14年：福岡都市計画区域が決定。近隣地を含めて面積約97.3km²、人口約217,000人であった。

昭和2(1927)年：博多港が第二種重要港湾に指定された。

5年：大濠公園が完成した。[城堀・大堀を整形、埋め立て面積約7万坪、气象台等が立地した。]

6年：都市計画街路と用途地域が決定した。

博多築港が再開された。中央埠頭の整備、博多地先174,600m²と福岡地先275,400m²の埋め立て事業で、昭和11年完成した。

8年：城堀(中堀など)の埋め立て工事が行われた。(約4万2千坪)

多々良川の名島橋が完工し、箱崎浜までの新国道(現3号)が完成した。[箱崎浜～千鳥橋間は11年、千鳥橋～堅粕間は19年に完成し全通した。]

11年：重要幹線道路の大博通りの築港～呉服町間が完成、博覧会道路として天神～長浜、赤坂門～長浜間の幹線道路も完成、また、現・国道202号の西大橋、天神橋も架換えられた。

博多築港記念大博覧会が長浜の埋め立て地で開催された。

14年：博多港が第一種重要港湾に指定された。

20年：米軍の空襲により、中心市街地の大半を焼失した。[被災面積3.78km²、被災した人約6万人]

(3) 戦後から現代まで

昭和21(1946)年：戦災復興土地区画整理事業を開始する。[その全ての事務完了は47年であった。]

その街路計画の主なものは、最大幹線道路の幅員を50mとし、博多駅築港線(大博通り)と渡辺通り線を縦軸、博多経浜線(昭和通り)を横軸としたことである。また、市内の中心道路である現・国道202号の東中洲～呉服町間も18mから25mに拡張することとした。この工事は39年に完了した。また、被災地の各所に避難用を兼ねて多くの公園が設けられた。

33年：博多駅地区土地区画整理事業を開始した。[博多新駅は38年開業、この事業の完了は45年]

46年：福岡市の都市高速道路が開始された。

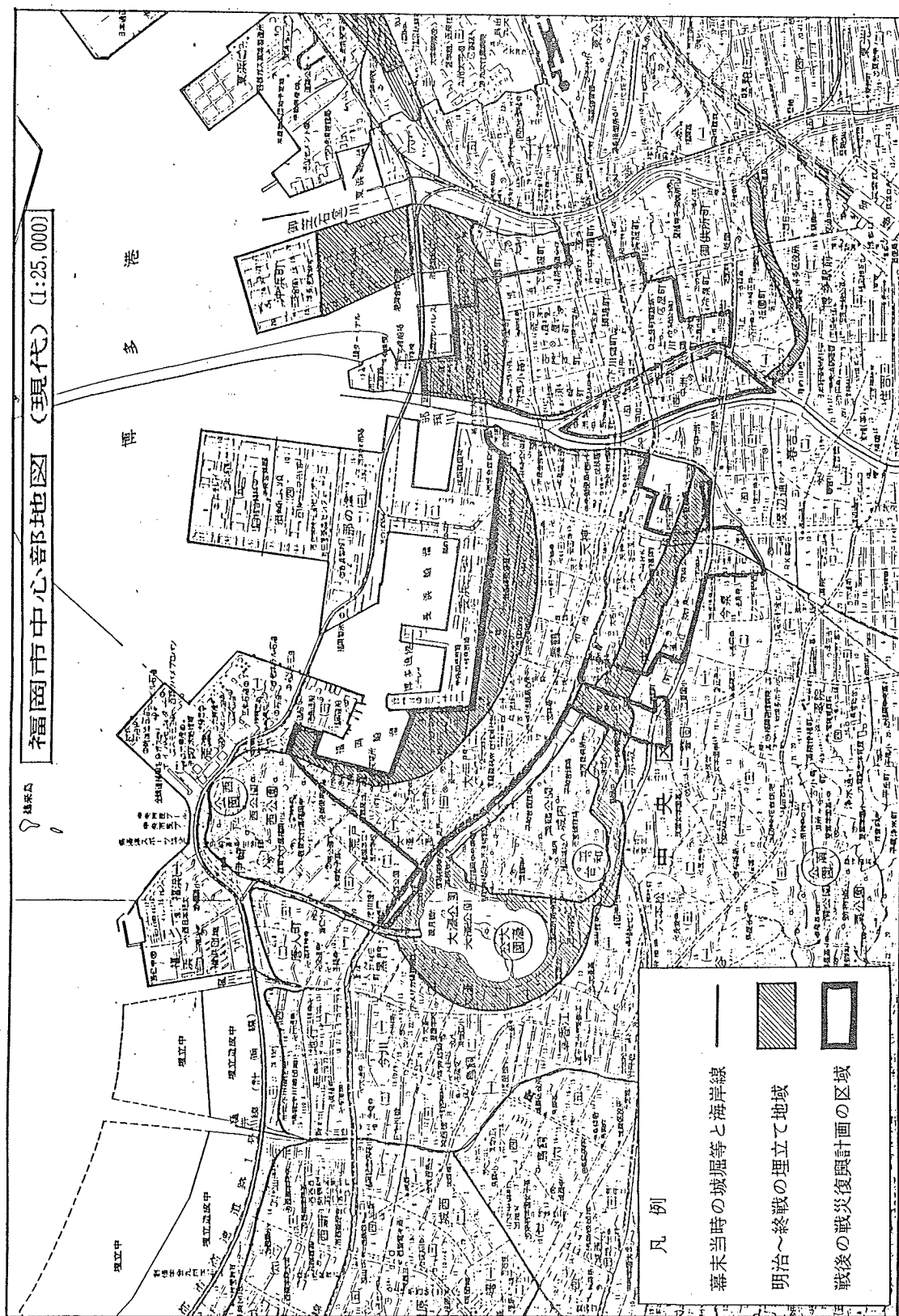
47年：福岡市が指定都市として発足し、五区(東区、博多区、中央区、南区、西区)が誕生した。

50年：山陽新幹線の岡山～博多間が開通した。九州自動車道の古賀～鳥栖間が開通した。

市内の路面電車が廃止され、市営の地下鉄が着工された。

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99

地
地
地



6. まとめ

都市の形態や特性については、その発生と発展の物理的条件として、まず日本列島の何処に立地しているかが一つの問題であり、次に海岸部であるか内陸部であるかが問題であろう。そして、その周辺或いは背後地区の平野の広さの規模、陸上交通の要衝であるか否か、河川の水運に恵まれているか否か、或いは良好な港湾条件に恵まれているか否か、などが深く介在しているものである。

そして、以上のことを基盤としながらも、何らかの理由で加わる人為的な施策も強く関与するものであることは、歴史上の事実である。この人為的施策は、その地区により時代により、またその時の為政者により多種多様ではあるが、その基本となる事項は自然条件の利用であり又その改造「対決」であった。つまり、「土木」がその主役をつとめたのである。しかしながら、その人為的な施策は、如何なる権力も財力もそして時の土木技術の駆使も、自然条件の制約を或る程度以上は越えることは出来ず、寧ろ如何にそれを活用するか苦心があったとも言える。

都市の変遷の状況は各都市独自のものがあり、一律に言うことは出来ないが、一般的に言えば拡大、巨大化の方向にあり、場合によっては一つの都市ではなく都市圏として捉える必要がある所も多い。それは、日本の人口の増と共に都市集中型の時代の趨勢であろう。福岡市においても、市制発足の明治22年当時は人口約5万人であったが、現在は約120万、その都市圏として見れば200万近くになる。そして、その変化の状況は、当初の博多、福岡の城下町を核として、次第に周辺への拡大という形態である。従ってその現在の中核部は依然として当初の旧市街地区である。

現在、福岡市の中核部を見れば、近代的な高層ビルが建ち並び、広い幹線道路には自動車が溢れ、その地下には地下鉄が走り、高架の都市高速道路も見える。まさに近代都市の様相ではある。しかし、昔の町の形態は全て消滅し去ったのであろうか。否である。土木史的視点からこれを見ると、「昔の町割り」の名残りが根強く残存していることが判る。それは、明治以降の都市機能の変革・近代化の後に、空襲による大半の焼失とその近代的戦災復興、九州の中核都市としての近代化への脱皮の今日に於いてでもである。

それは、空襲によって略空白の地となった市街地の戦災復興土地区画整理事業において、博多地区にあっては、既存道路の拡幅・整形と小区画割道路の整理はあったが、それらによる区画割の形態は、基本的には秀吉の時代のものでそのままだと踏襲、存続したものと言うことが出来る。従って、現在の町並は整然としていて福岡地区と比べて対照的である。福岡地区にあっては、区画割の再編成や幹線道路の新設、区画道路等の整理・拡幅は行われたが、依然として昔の鍵型道路や食い違い交差点等の名残を止める形態が少なくない。このことは幹線道路といえども例外ではない。また、神社、寺院は面積は若干縮小されたりしたもの、その位置は殆ど旧位置ままで、市街地の中に存在している。

このことは、戦災復興という都市計画上の一大転機を迎えて、都市の近代化、都市機能の効率化を目指してもなお、残存した都市部との整合性の問題と共に、地区住民の既得権益やその都市の歴史や伝統に基くものを完全には無視出来ないことを示すものであろうか。

また、博多の古屋堀は、国鉄・旧博多駅設置の折に埋め立てられ消失したが、駅移転の後、一部は出来町公園となっている。荒戸山は西公園として保存され、旧城内は大部分が舞鶴公園となり、平和台野球場を含めて市民の憩いの場所となっている。大堀は一部埋め立てられ、整形されて大濠公園となった。[しかし、この大濠公園は、大堀と薬院川とを結んでいた肥前堀、中堀が埋められた為に、水の流入が止まり水の浄化が今日問題となっている。]

以上のような事から、『都市というものは「巨大な土木構築物」と言えると共に、一種の「生きもの」の如く、常に変貌を繰り返してやまない。それには人々の関与はあるが、人々の意志を超えた時代の流というものの力であろうか。しかも尚、一旦設置された「土木構築物」は長期にわたり存続、或いは時代を超えて後世に大きな影響を与えるものである。』と思う次第である。

7. おわりに

日本全国の諸都市は、現代の都市集中型という我が国の社会趨勢に対応して、その都市対策に追われている。都市の抱える諸問題は多岐にわたるが、それぞれに独自のビジョンをもち、その都市の実情にあった整備を目指している。つまり、特色ある「町づくり」を指向しているのである。

この特色ある「町づくり」の内容は、「便利で、住みやすく、魅力ある町づくり」ということであろう。そしてその具体的方策としては、一つには良好な生活環境の維持、保全、或いはその積極的な増進であり、二つには都市機能の改善、効率化ということであろう。そして、相競合することの多いこの二つの命題を如何に現実的に調整するのか、という問題であろうかと思われる。

都市の整備や改築にあたり、「土木」の持つべき分野は極めて大きいと思われる。それは「土木」は主として、「生活の環境」（住宅、上、下水道、生活道路、緑地、公園等）、「総合交通体系」（陸、海、空の交通ネットワーク、都市内交通等）、「市街地整備」（用途地域や副都心の設定、市街地再開発等）などの事項に関係しているからである。

都市の魅力とは、なかなか表現し難いが、その都市の持つ一種独特の「雰囲気」とでも言うべきものであろうか。それは、その都市の物理的な形態であり、また市民を含めた一種の情緒性であろうと思われる。そしてそれは、その都市を取り巻く物理的環境と歴史的経緯を背景としている。地形、地質、気候、諸産物も然りであるが、市民のもつ気質、方言、祭、民謡、諸行事等にいたる伝統的なものも、この物理的・歴史的背景と決して無縁ではない。

本論は、「都市は巨大な土木構築物である」という観点から、福岡市を例にとり、その歴史的な経緯を土木の視点からの考察を敢えて試みたものである。福岡市の中心市街地の福岡と博多の両地区は那珂川を挟んで隣接している。つまり、その地理的・自然的条件はあまり変わらないのである。しかしながら、その都市形態も地区民の気質や伝統的諸行事等も、両者は今日においてさえ対照的である。（この様な現象は、大都市の中には大なり小なり存在しているものでもある。）このことを理解する意味において、その歴史的経緯を考察した次第である。しかし、都市は土木施設も多様かつ複雑であり、また、市民の生活の場として常に生きているものである。私にとっては、土木史研究の対象とするにはやや荷が重すぎたと思われるが、拙論の点は御容赦願いたい。

最後に、私は『都市対策の大きな担い手である「土木」は、その都市に於ける物理的環境と歴史的背景を十分に認識しておく必要がある』と深く思うことを述べて、この考察を終わる。

〈参考文献〉

1. 中山平次郎著「古代の博多」九州大学出版会（1984・5・25）
2. 「福岡の歴史」（市制九十周年記念）福岡市（昭和54・10）
3. 平野邦雄・飯田久雄著「福岡県の歴史」（株）山川出版社（昭和55・3）
4. 井上精三著「福岡町名散歩」葦書房有限会社（1983・11・10）