

九州広域マリネットワーク計画に関する研究
—— 博多湾の現状と展望 ——

西日本工業大学 正員 ○岩元 賢
福岡県海洋スポーツ協会 高松 隆之助
西日本工業大学 学生員 井上 裕司・早川隆三

1. はじめに

近年、わが国では数多くのウォーターフロント(WF)開発事業が計画・実施されてきた。その中には、土地の値上がり前提とした一過性のバブル経済型のリゾート計画が混在したために、その事業の社会的意義や成否をはじめ、経済効果・環境問題等の検討課題も多かった。しかし、バブル経済が崩壊していわゆる「リゾート」ブームが下火になった今こそ、地域の特性や実情に合致した中長期的な観点からのWF開発(計画)が推進できる時期である。

そこで、筆者らは九州地区の広域マリネットワーク計画の一環として、まず博多湾の海上交通、物流、漁業、海洋レジャー等のWF活動の現状分析と問題点をまとめた。そして、将来の展望として博多湾周辺の社会的・自然的な地域特性を考慮した地域計画の中に位置づけられたWF計画案を報告する。

2. 博多湾のウォーターフロント開発の歴史

博多湾は九州北部・福岡市の玄海灘に面し、北に海の中道、西に糸島半島に囲まれた遠浅の半閉鎖水域で天然の良港である。そのため、古くから国内外の海上交流の拠点として栄え歴史的史跡が多い。古文書によれば、平安時代には平清盛によって博多中央部に袖の湊が開港され、戦国末期には豊臣秀吉によって博多復興の基幹水路(博多大水道)と楽市楽座のまちづくりが推進され、さらに江戸時代には福岡城の外堀が石堂川・大水道・那珂川から導水されて現在の大濠公園一福浜を結ぶ一大水郷都市が整備されていた(図-1)。一方、明治以降はこれらの運河は逐次埋め立てられて社会基盤整備用地として活用された。その結果、現在では国際貿易港として着実に発展して特定重要港(1990年)に昇格している(福岡の歴史、1989)。

そのため、福岡市は博多港の機能増進のために戦後は博多や須崎・中央・箱崎等の埠頭を中心とする水際線の(再)開発を促進した。とくに、近年は21世紀を展望した新しい基本計画「活力あるアジアの拠点都市」づくりをめざして海上の物流、人・物・情報の交流、都市用地、水辺空間の創成等の総合的な機能を発揮する港湾計画を企画している。その一環として、現在は博多湾の東部WF計画として、「人工島」の構想がある。

図-2に博多湾におけるWF開発の現状と計画を示す。図によれば、博多湾の水際線は約69kmあり、その内24kmが開発され、開発率は35%で、今後も多角的な開発が予想される。

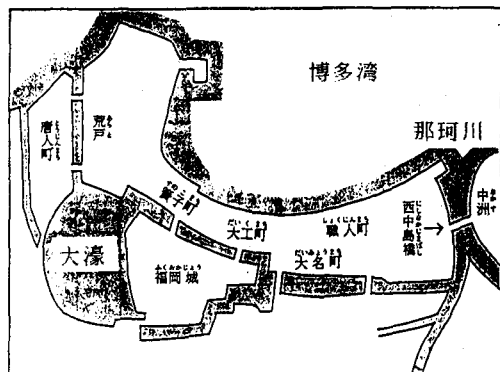


図-1 旧博多の水郷都市図(江戸時代)

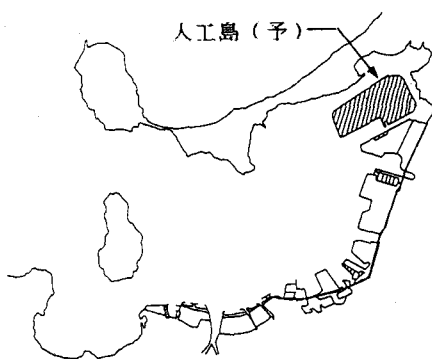


図-2 現在の博多湾のWF開発図

3. 博多湾の海域空間の利用形態

3.1 利用の実態

現在の海域空間の利用形態は大別すると、①船舶による物流機能、②人・物・情報の交流としての交通機能、③漁業や水産業を主体とした水産機能、④ヨット・ボート・海水浴・魚釣り・散策等の保健休養機能、⑤これらの複合的な機能を発揮するための用地造成等の基盤整備機能があげられる(福岡市総合計画、1989)。

近年、博多湾におけるこれらの利用実態と課題点は次のようである。

① 物流機能 博多湾は国内的には九州各地で消費される物資を安定供給する生活港湾として、また国外的には九州の貿易・経済活動を支える国際港として利用されている。図-3、4はそれぞれ海上取扱貨物量と内外コンテナの取扱貨物量を示したものである。これらの図によれば、海上取扱貨物量は1964年以降は内貨・外貨ともに取扱量が年々増加し、そして取扱品目では雑貨が急増したり流通技術の改革等によって船舶の大型化とコンテナ化が進んでいることが示されている。このような状況から、将来の博多港の発展のためには物流機能の充実のために港湾機能(施設・規模・アクセス道路等)の高度化が望まれている。

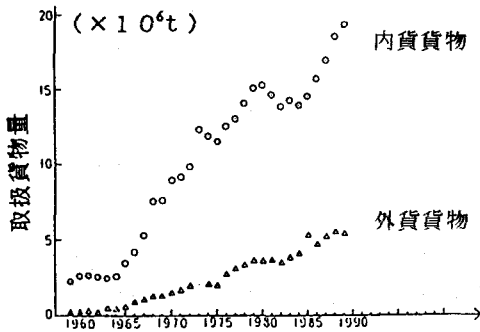


図-3 海上取扱貨物量の推移

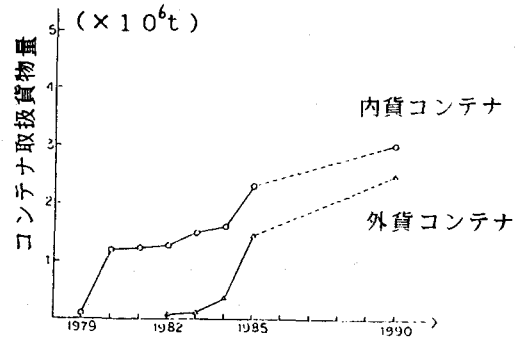


図-4 国内外・コンテナ取扱貨物量の推移

② 交通機能 古来から海上交流の拠点であったため、現在でも韓国・長崎・佐賀をはじめとする国内外の定期航路が発達している。近年の特徴としては、船舶の近代化によって大型・高速・遠距離化が著しく増加（貨物船入港：30447隻、'90年）しているため、定期船や貨物船・漁船等の航行の安全性が懸念されている（海上保安庁、'92年）。

③ 水産機能 博多湾には13漁協（登録組合員数：1211人）があり、漁業活動の実態は湾奥の6漁協では組合員数・隻数ともに漸減して一部は遊漁船化しているが、湾口湾外の7漁港では漁業は依然として営まれている。しかし、将来の漁業活動の持続は、後継者やWF開発・都市化による環境問題等で見通しは厳しい状況にある。

④ 保健・休養機能 従来の利用形態は、海水浴・釣り・貝堀り・散策等のレクリエーション主体（海面遊漁業者：約19万人、'88年）で、季節的に利用者・形態・頻度ともに変化がある。戦後は、埠頭の整備や福岡市の都市化の進展によって砂浜の激減や水質の悪化（COD：3.0ppm、湾奥、'92年）によってますます機能は低下していた。しかし、近年の自然保護や景観保全の高まりから人工海浜や公園等の整備によって、海洋性レジャーも普及してボートやヨット等のプレジャーボートが急増している（図-5）。しかし、プレジャーボートの急増による漁具への被害、操船ミス、整備不良、繫留場所等のような漁業とのトラブルや海難事故への問題が大きくクローズアップされた。そのため、プレジャーボートの健全な普及と安全管理運営の抜本的な対策が望まれている（図-6）。

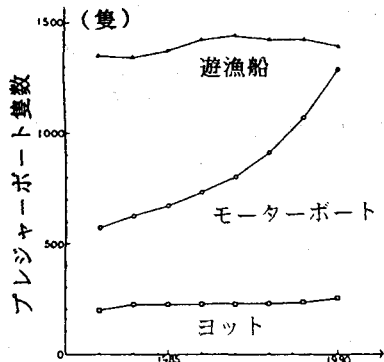


図-5 博多湾のプレジャーボート登録隻数

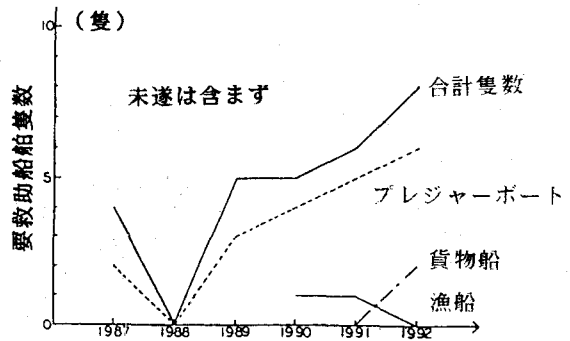


図-6 博多湾の海難救助船舶数の推移

⑤ 複合機能としての「人工島」計画 福岡市は、上述の各機能の改善と増進の一環として、湾東部和白沖に人工島を造成して、物流・交通・交流・住宅・福祉等に関する基盤整備を図る計画を企画している。この事業の推進には、水質や生態系の保全・経済効果等の多面的な検討課題が多く要望されるので、目下、環境アセスメントの説明会が進行中である。

3. 2 博多湾WF計画の課題点

博多湾では物流・交通・交流・水産・海上レジャー等の目的で多種・多様な船舶が24時間フルに活動している。これらの活動は、これからますます増大するのは確実である。その反面、環境問題や海難事故等の問題もいろいろと予測されるがその解決や改善は、一自治体や協会の力では容易ではない。そこで、21世紀を展望した博多湾のWF計画としては、福岡市の近隣市町村が一体となる長期的展望をもった広域的な利用計画が望ましい。

4. 糸島半島地区のWF計画に向けて

博多湾で近年急速に普及しはじめたプレジャーボートの海難防止と健全な発展を図るために各種の調査と提言が報告されている（奥園：港湾、'89）。これによれば、これらの活動海域は湾内を拠点として湾外（壱岐・五島列島方面）へと広域化している。しかし、博多湾を拠点とした活動は前述したように湾内の物流・交通・漁業等の商業船舶との航路や航行頻度の競合によって近い将来新たな社会問題に発展する懸念がある。そこで、筆者らは九州の広域的なマリンネットワークと九州西北部の地域計画を検討するために「糸島運河構想検討会」（代表者：高松 隆之助）を発足した。