

機能転換された社会資本の変遷に関する研究*

—昭和期の福岡市における道路整備事例に着目して—

A study on transition of infrastructure with functional conversion in Fukuoka City

松尾久子**・石橋知也***・柴田久****

By Hisako MATSUO, Tomoya ISHIBASHI and Hisashi SHIBATA

本研究では、福岡市において河川から道路へと機能転換された薬院川と黒門川を対象に、文献・資料調査によって機能転換に至るまでの経緯と転換前後における対象事例および沿道空間の物理的な変化を明らかにし、機能転換と社会的背景の関係性および転換がもたらした影響について考察を行った。その結果、1) 河川から道路への機能転換によって、橋を中心とした線的な移動空間が、地区内の歩行者行動と都市内における車両交通という二つの異なる層を持つ面的な空間として広がったこと、また、2) 河川機能が失われた頃から河川環境は悪化し始め、その魅力や存在意義が忘れ去られることで機能転換へと結びついていく経緯が明らかとなった。

1. はじめに

(1) 研究の背景と目的

かつてより河川は、人々の生活や生産を支える重要な役割を果たしてきた。しかし「明治以降の急激な近代化、なかでも戦後の経済の高度成長期において、わが国の国土は大きく変貌し、河川もまた急速にその姿を変えた¹⁾」と述べられているように、時代の変化の中で、埋め立てや暗渠化によって河川そのものが失われた事例も少なくない。また同様に道路も、都市の近代化に伴うモータリゼーションの到来に併せて、全国的にその整備が進められてきたことは周知の通りである。

社会資本整備においては、社会背景や時代の要求に併せてその機能が変更され、その後現存に至るものが存在する。このように、社会基盤施設の利用目的の転換に伴い施設の形状が変更されることを本研究では「機能転換」と呼ぶ。

以上を踏まえ本研究では、まず福岡市の社会資本整備の変遷についてまとめる。次に、他の主要都市と同様に明治以降近代化に向け発展してきた福岡市において、河川から道路へと転換を遂げた国体道路（旧薬院川）と黒門川通り（旧黒門川）の事例に着目し、①機能転換に至る経緯を整理した。さらに②機能転換による空間の物理的な変化を把握し、加えて③物理的な変化がもたらす周辺環境への影響について明らかにした。以上を踏まえ、機能転換と社会背景との関係性および転換がもたらした影響

について考察することを目的とする。

(2) 既往研究と本研究の位置づけ

河川、道路それぞれの変遷を扱った研究は多数見受けられる。また、福岡市の都市形成に関する研究としては岡による研究²⁾、秀島による研究³⁾が見受けられる。しかし、福岡市において機能転換を遂げた社会資本に着目し、機能転換と社会的背景の関係性および転換が周辺にもたらす影響について歴史的な観点で考察した研究は管見では認められない。

(3) 研究方法

まず福岡市の都市形成の変遷を探るために、特に近代化が進んだ明治以降の河川および道路整備に係る史実、社会的背景について文献を基に整理する。また、機能転換に至る経緯については文献¹⁾と資料²⁾調査によって把握を行い、史実を確認するべく当時の状況を知る人に対しての聞き取り調査にて補完を行った。空間の物理的な変化については、河川および道路沿いの建物敷地用途の変遷を住宅地図³⁾を用いて明らかにし、また当時の設計資料⁴⁾や写真、史実、道路台帳平面図に基づいて断面図を作成した。

2. 明治以降における福岡市の社会資本整備の変遷

本章では、市町村施行によって福岡市が設置されて以降の市の都市基盤整備の変遷を辿り、特に河川、道路の整備に関する史実について整理する。

(1) 河川整備に関する社会的背景の変遷

1889（明治22）年、市町村制施行によって福岡区が福岡市と改められ、市制が施行された。市制施行以降の福岡市においては、伝染病流行の対策上からも都市生活の基幹である上下水道の必要性が強調されていた⁵⁾。福岡市

*keyword：機能転換、道路整備、昭和期、福岡市

**学生会員 学士（工）福岡大学大学院工学研究科
（〒814-0180 福岡市城南区七隈8-19-1）

***正会員 修士（工）福岡大学工学部社会デザイン工
学科 助教 tomoya@fukuoka-u.ac.jp

****正会員 博士（工）福岡大学工学部社会デザイン工
学科 准教授

は、まず上水道の敷設に取りかかり、1916（大正5）年4月、曲瀬水源工事に着工した⁵⁾。その後、1922（大正11）年9月10日には上水道完成前の一部通水が行われ、1923（大正12）年3月1日に完成し、通水式が行われた⁶⁾。上水道完成後の福岡市では、次に着手する事業として下水道の築造があった。下水道敷設については、都市の美観と保健衛生を保つ上で、早くからその必要性が認識され、調査研究が進められていたが、多額の工事費を要するため、系統的な排水施設の構築はされないまま、汚水は一部の管路や下水溝によって河川または海岸に排除されていた⁷⁾。しかし、市街地の発展に伴って下水道の新設、改良に対する要望が高まったので、市は大正末期から本格的な調査を開始した⁸⁾。1929（昭和4）年度より博多部と千代部に着工、1932（昭和7）年度からは博多川下水道築造工事を並行して実施し、1934（昭和9）年度には福岡部、1936（昭和11）年には住吉部の敷設工事に着工している⁹⁾。これらの整備によって河川の一部もしくは全面が埋め立てられており、その後の河川整備に影響を与えていたことが把握された。また、1961（昭和36）年に福岡市基本計画が策定された当時は、下水道の普及状況は主要都市に比べて非常に低位にあって立ち遅れが甚だしく、低地帯における雨水の排水不良など下水道の未整備による影響が深刻化していた¹⁰⁾。このようなことから、下水道の整備は、市街地整備の際に先行して行われるべきであり、また、現在の都市下水路および小河川は終局的には公共下水道幹線として暗渠化するか、または開水路のまま整備するという計画目標が掲げられていたことが把握された¹¹⁾。

（2）道路整備に関する社会的背景の変遷

福岡市は1923（大正12）年の7月に都市計画施行都市の指定を受け、それに伴い1931（昭和6）年に都市計画道路が計画決定された。戦前における街路網に対する考えの根幹をなすものは博多と福岡を結ぶ東西の幹線を軸とした市街地の形成であった¹²⁾。市街地の拡大と共に計画道路は徐々に東西に延長され、東西軸に対する南北方向の道路整備についても考慮され始めていた。しかし、市の進展および現代都市機能への対応という面では市の道路は比較的狭あいであったため、戦後都市計画道路の見直しを実施し、1946（昭和21）年に拡幅に向けて復興都市計画街路が決定された。1952（昭和27）年当時の福岡市の道路状況については、国県道は全体の3分の2が舗装してあるものの、市道の舗装率は2.6%に過ぎず、ほとんどは未舗装という状態であり、下水道施設は戦災で壊滅的な被害を受けて排水が悪く、雨が降ると道路は泥濘と化し、晴天時には車両による砂ぼこりで、市民の日常生活に不便と不快を与えていた¹³⁾。こうした主な原因としては、交通量の増加による路面の損傷と戦災復興事業による道路の改廃、上・下水道管の移設などによるもので、道路と下水道の早急な整備が待たれながら、市財政の窮迫で積極的な施策を行う余地などなかったことも明らかとなっ

た¹⁴⁾。しかし近代都市建設のためにも都市施設の整備が急がれており、福岡市は砂利の散布やグレーダーによる道路の維持補修に努めていた¹⁵⁾。その後、1956（昭和31）年に都市計画税が創設されたことによって、市内主要街路の舗装整備が促進された。さらに1972（昭和47）年に政令都市となって以降、本市の道路整備に要する財源として国庫補助金のほか、各種目的譲与税、交付金、市債およびその他一般財源を充当して都市計画道路の整備を本市の重点施策として推進していった¹⁶⁾。一方で戦後は戦災・災害復興事業に重点が置かれ、地下鉄や再開発事業等も多く、道路整備に当てる財源の十分な確保が難しかったこと、市街地内の事業のため地価が高く用地買収がはかどらないこと、さらにモータリゼーションの進展に伴う自動車交通の需要が増加していたこと等の理由から、昭和後期においても道路整備は十分とは言えず、より広域な交通に対処する道路の整備が引き続き求められていた。

3. 河川から道路へと機能転換した事例の検証

本研究で対象とする2事例の福岡市主要街路における位置関係を図-1に示す。

（1）国体道路

a) 国体道路の概要

国体道路の概要について表-1に示す。国体道路は、国道202号線および都市計画道路堅粕西新線の一部区間であり、大博通り（都市計画道路：博多駅築港線）の福岡市博多区祇園町交差点から城南線（都市計画道路：博多駅六本松線）の中央区大濠公園1丁目交差点区間を指す（写真-1）（図-2）¹⁷⁾（図-3）¹⁸⁾。1948（昭和23）年10月に平和台で開催された第3回国民体育大会を機に整備された道路であることから、市制施行80周年事業において「国体道路」の愛称が付けられた¹⁹⁾。国体道路には、かつて那珂川の支流である葉院川（通称泥川、その他八反川、上人橋川とも呼ばれていた）が三光橋付近から警固公園付近を経由して南部方面へ流れていた²⁰⁾（図-4）²¹⁾（図-5）²²⁾。埋め立て整備以前に葉院川が流れていた場所は、現在の警固交差点～三光橋交差点間とほぼ一致し、ここでは本区間を対象として記述する。

b) 葉院川の概要および整備当時の河川の状況

1601（慶長6）年の福岡築城の際に、草香江一帯に広がる水域が城の外堀と位置づけられた。また、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開いている。加えて、東の堀からさらに東に紺屋町堀（中堀）、肥前堀を掘って那珂川の支流である葉院川と結ばれている。これによって葉院川の水が城地の周りの堀に還流していた²³⁾。葉院川には、川上の方から林毛橋、上人橋、安学橋と呼ばれる橋がかかっており、警固村、葉院村から城下町への通路となっていた。昭和初期の頃は、海からの海水が流れ込んだ奇麗な川であり、潮が満ちてくると海水が逆流する様に流れ

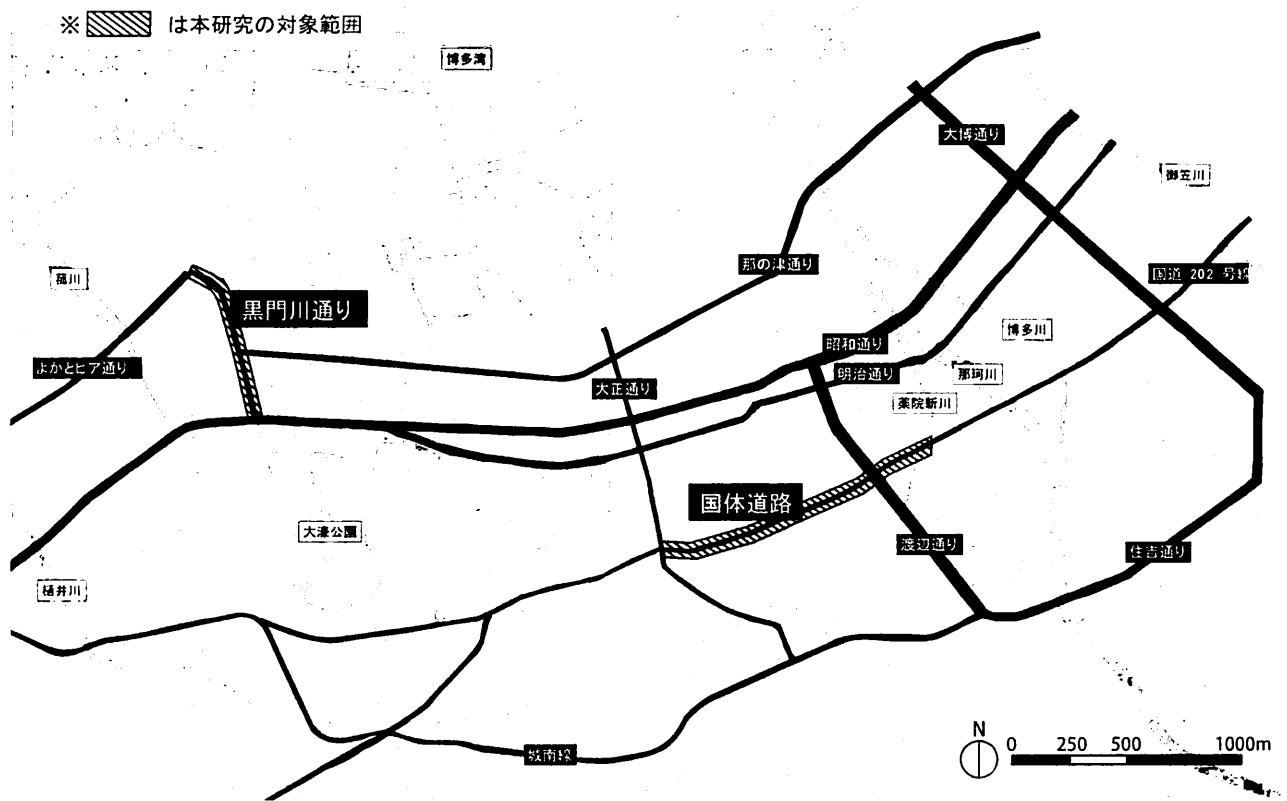


図-1 本研究の対象範囲と福岡市市街地における主要街路の位置関係

表-1 国体道路(都市計画道路堅粕西新線の一部)の概要

名称	都市計画道路堅粕西新線(旧松園西新線、一部現国道202号線)		
道路延長	6000m ※約1000m	道路幅員	22-25m
位置	堅粕1丁目交差点(東)-西新交差点(西) ※博多区三光橋交差点-中央区警固交差点		
主要連絡道路	城南線、大正通り、渡辺通り、大博通り		

※は本研究の対象区間



写真-1 現在の国体道路の様子(筆者撮影)

て鮒や鯉、鰻などが遊泳しているような川であったが、その後薬院川沿いの生活污水が流れ込み、川は次第に泥川へと変化していった²⁴⁾。

c) 国体道路の整備背景と完成までの経緯

薬院川の埋立および国体道路の整備背景に関する出来事を表-2に示す。

2章で述べた通り、福岡市は大正末期から下水道幹線の敷設に向けて本格的な調査を開始し、1939(昭和4)年度から順次工事に着手した²⁵⁾。1934(昭和9)年度着工の福岡部の施工区域は、那珂川から樋井川までの旧福



図-2 江戸時代の薬院川および橋梁(福岡城下町・博多・近隣古図(1812年)に加筆)

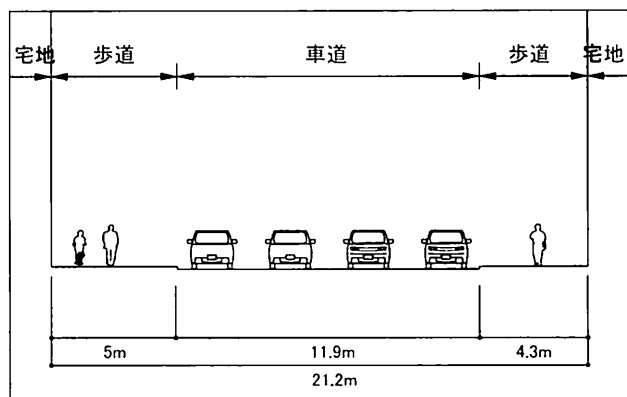


図-3 現在の国体道路の断面図(道路台帳平面図を基に筆者作成)

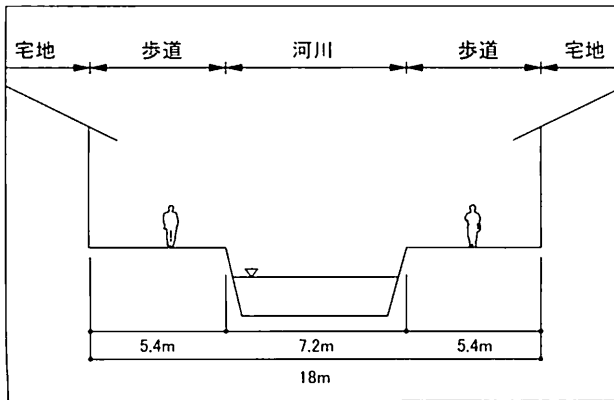


図-4 整備前の薬院川の断面図（昭和13年の住宅地図を基に筆者作成）

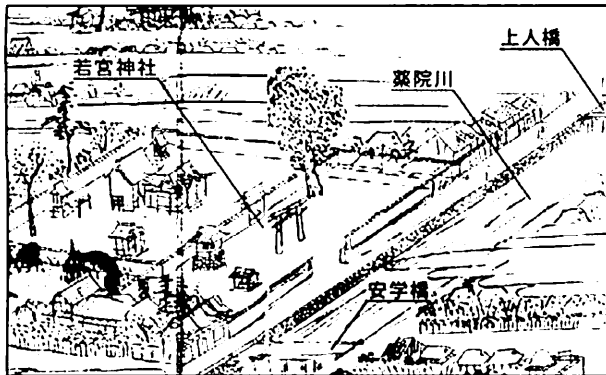


図-5 江戸時代の薬院川（筑前名所図会に加筆）

岡部であり、従来薬院川によって排水していた流域一帯の汚水は、薬院川に下水道幹線を築造して直接海に放流されることになった。下水道築造は1937（昭和12）年度から三カ年継続で実施され、薬院川埋め立て後は道路敷として使用されることとなった²⁶⁾（図-6）²⁷⁾。1940（昭和15）年には、第1期工事として東警固～岩戸町間753.4m（平均幅6m）の埋立が完了、また翌1941（昭和16）年には第2期工事として岩戸町～渡辺通5丁目間491m（平均幅10.8m）の埋立が完了し、都市計画道路松園西新線（現堅粕西新線）が整備された²⁸⁾。その後1948（昭和23）年に開催された国民体育大会のために道路が拡幅されたが、1949（昭和24）年の時点では、まだ未舗装かつローラーで何度も土を固めていたため、当時は雨が降ると道路は泥濘と化し、晴天時には車両による砂ぼこりが舞うような道路であった²⁹⁾（写真-2）³⁰⁾。また、戦前の国体道路においては幅員4mに満たない箇所もあった³¹⁾。当時の国体道路周辺の様子としては、「（昭和24年当時を振り返って）車といえばタクシーぐらい。まだ、バスも通る前です³²⁾」「昔の渡辺通4丁目付近は、民家や学校、図書館などがあるのどかな住宅地だった³³⁾」「福岡の都心部が近代化の道を歩み始めたのは1948（昭和23）年開催の第3回国民大会以降である³⁴⁾」「1961（昭和36）年、西鉄大牟田線が高架化し、新西鉄福岡駅、西鉄名店街が誕生したところから民家の買収がスタートし、飲食店や店舗、事務所やビル建設が始まった³⁵⁾」との記述があることから、昭和初期における国体道路周辺は

表-2 国体道路に関する主要な出来事

年	国体道路に関する主要な出来事
1601(慶長6)	福岡城の外堀と薬院川を結び城地の周りに水が還流するように整備
1936(昭和11)	薬院川の東警固より下流部全区間1,589mの埋立開始
1940(昭和15)	第1期工事東警固～岩戸町間753.4m(平均幅6m)の埋立完了
1941(昭和16)	・第2期工事岩戸町～渡辺通5丁目間491mの埋立完了(平均幅10.8m) ・都市計画道路松園西新線(現堅粕西新線)が整備
1945(昭和20)	第2次世界大戦終戦(8.15)
1946(昭和21)	復興都市計画街路松園西新線の決定(4.20)
1948(昭和23)	第3回国民体育大会秋季大会が平和台にて開催(10.29～11.3)
1969(昭和44)	市制施行80周年事業において、「国体道路」の愛称が決定
1993(平成5)	国道202号線となり、国交省が直轄管理する道路となる

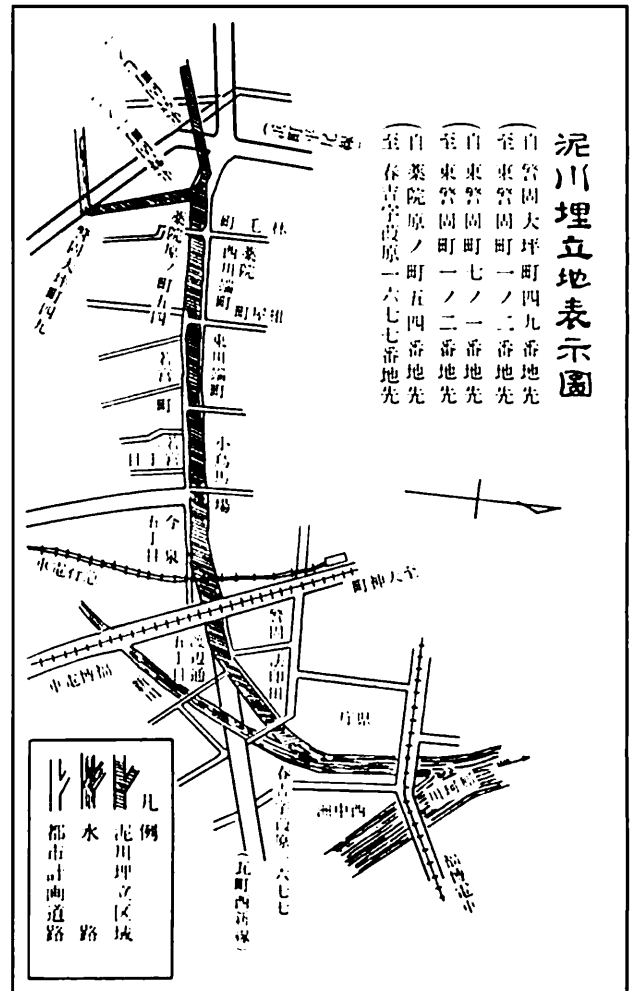


図-6 薬院川(泥川)の埋立地表示図



写真-2 昭和24年頃の国体道路（春吉4丁目付近）

住宅地としての色合いが強かったこと、また社会基盤施設の整備と共に都市化が進んでいったことが把握できる。

(2) 黒門川通り

a) 黒門川通りの概要

黒門川通りの概要について表-3に示す。黒門川通り（都市計画道路唐人町福浜線）は、福岡市中央区唐人町1丁目の明治通り（都市計画道路千代大手門線）の黒門橋交差点から唐人町3丁目のよかとピア通り（都市計画道路荒津豊浜線）の福浜橋交差点を結ぶ南北に延びる約700mの道路である（写真-3）。1989（平成元）年に福岡市で開催されたアジア太平洋博覧会（通称よかとピア）関連街路として、1988（昭和63）年度に完成した。この道路は、福岡市の中心部にある大濠公園の池の排水機能を果たしている黒門川を暗渠化し、その上に道路を整備したものである（写真-4）³⁶⁾（図-7）。この経緯から、1989（平成元）年の市制施行100周年記念事業において「黒門川通り」の愛称が付けられた³⁷⁾。

また、黒門川通りが位置する唐人町地区一帯は、かつて博多湾に連なる草香江という入り江を埋め立てて出来た町であり、江戸時代以降、福岡城の城下町として栄えてきた。地区にある唐人町商店街は、天神地区から西へ約3.5kmに位置し、旧唐津街道沿いに生まれた400年の歴史を誇る商店街である。江戸時代、福岡藩と唐津藩が参勤交代に使った唐津街道は現在の唐人町商店街アーケードの中を東西に貫いており、街道を行き交う人たちに商売を行う町屋が自然発生的に発展していったといわれている³⁸⁾。同地区には、今でも福岡藩が北側の海からの都市防衛に要塞として建立したと見られる寺が密集している。さらに、沿道西側には、那の津通り（都市計画道路千鳥橋唐人町線）と黒門川通りの結節点に当仁小学校が位置している。

b) 黒門川の概要および整備当時の河川の状況

黒門川は、1601（慶長15）年の福岡城築城の際に外堀の排水を目的として開削された人工の堀であった。かつては、「藩政時代にあつては東那珂川の河川、西黒門の溝渠をもって廊内とする³⁹⁾」との記載もあるように、福岡城城下の内郭と外郭の西側の境界に位置していた⁴⁰⁾（図-8）⁴¹⁾。川には、城下の出入り口である黒門が設置され黒門橋と呼ばれる橋が架かっていた（図-9）⁴²⁾。また、当時さらに北側には荒津橋と呼ばれる橋が架かっており、その後には富仁橋と呼ばれる橋が架けられている。1927（昭和2）年に開催された東亜勸業大博覧会会場の造成に併せて福岡城城内の大堀が埋め立てられた後、1930（昭和5）年に大濠公園が造られ、公園内の池は黒門川を通じて博多湾から海水を導入していた⁴³⁾。しかし、1955（昭和30）年代の初め、黒門川を通じて海から大濠公園の池へ赤潮が入り大量に魚が死んでしまい、その頃から福岡県は池と川の境にある水門を閉じることが多くなった。その後、1970、71（昭和45、6）年頃に降雨によって池の水位が急激に上昇したため水門を開けて排水したところ、博多湾の漁民のいけすの魚に被害が及び、それから水門はほぼ閉じられたままととなった^{44)、45)}。1969（昭和44）年には、福岡県の手によって黒門川川底のヘドロ浚

表-3 黒門川通りの概要

名 称	都市計画道路唐人町福浜線		
道路延長	700m	道路幅員	25m
位 置	中央区黒門橋交差点(南)-福浜団地入口交差点間(北)		
主要連絡道路	昭和通り、那の津通り、よかとピア通り		



写真-3 現在の黒門川通りの様子（筆者撮影）



写真-4 整備前の黒門川の様子

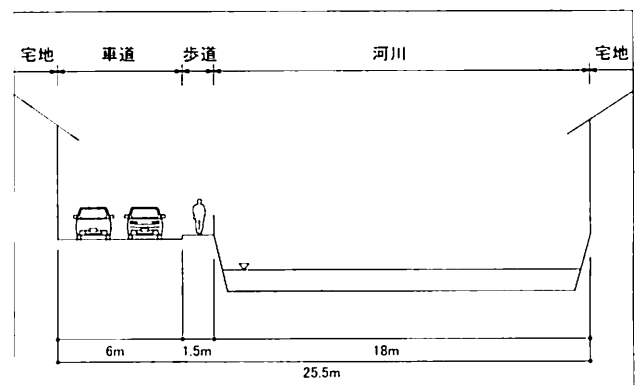


図-7 整備前の黒門川の様子（史実および写真を基に筆者作成）

渫が行われ、一度はボラなどが飛び跳ねるような川に復元されている。しかし、その後浚渫は行われておらず、住民らによって年に一度の掃除が行われていたものの、空き缶やゴミなどの浮遊物も多く、生活排水が流れ込み川底にヘドロは溜まる一方で、干潮時にはドス黒い川底を見せるような状態であった⁴⁶⁾。



図-8 江戸時代の黒門川および橋梁（福岡城下町・博多・近隣古図（1812年）に加筆）

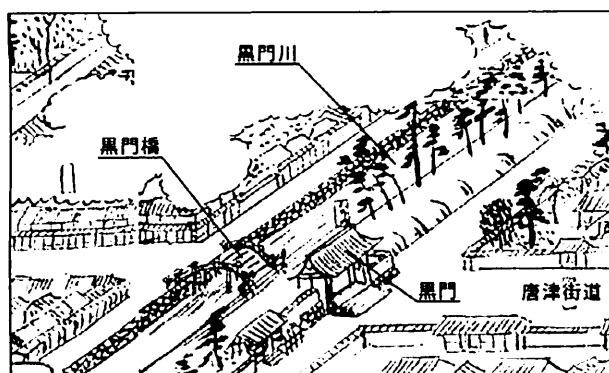


図-9 江戸時代の黒門川（筑前名所図会に加筆）

c) 黒門川通りの整備背景と完成までの経緯

黒門川の埋立および黒門川通りの整備背景に関する出来事を表-4に示す。

アジア太平洋博覧会の開催を4年後に控えた福岡市は、1985（昭和60）年、黒門川を全面暗渠化もしくは橋梁化することによって幹線道路化する案を当仁校区自治会連合会に打診した⁴⁷⁾。同時期には、大濠公園池の浄化に対する論議がなされており、黒門川通りの整備事業との関連も取り沙汰されていた。これを受けて大濠公園周辺の若い商店主たちを中心に「黒門川・大濠の水面を守る会（以下、守る会と省略）」が発足し、同会は黒門川の道路化に反対する基本方針を打ち出した⁴⁸⁾。反対する理由として、「大濠公園浄化（海水導入）の妨げになる」、「川面が見えず町にうるおいがなくなるので残すべき」、「交通量が増え事故が心配」等の意見が挙げられていた。その後、福岡市によって住民説明会が開かれ、同市は、黒門川沿いを走る幅員7.5mの道路を、同川を暗渠化もしくは橋梁化することによって幅員25mの四車線道路にするという案を提示した⁴⁹⁾（図-10）。「守る会」のメンバーの一人は、当時東京などで盛んになっていた「親水権」を用いて水辺の復権を主張したが、福岡市当局は、黒門川に親水権は当てはまらないとし、道路化の妥当性を主張した⁵⁰⁾。同年9月16日には、「守る会」によって黒門川のクリーン作戦が展開されている⁵¹⁾。黒門川を幹

表-4 黒門川通りに関する主要な出来事

年	黒門川通りに関する主要な出来事
1601(慶長6)	福岡城の外堀の排水を目的として黒門川が開削
1930(昭和5)	大濠公園完成(3月)
1969(昭和44)	福岡県による黒門川のヘドロ浚渫
1985(昭和60)	・福岡市が黒門川を暗渠化もしくは橋梁化によって幹線道路化する計画を地元自治会に打診(6月) ・地元住民による「黒門川・大濠の水面を守る会」が発足(8.29) ・福岡市が地元説明会にて住民側に計画案を提示(8.31) ・「黒門川・大濠の水面を守る会」が黒門川の清掃活動を実施(9.16) ・福岡市が市議会にて新たに水辺一部利用案を提示(10.14) ・東岸(荒戸側)住民が全面暗渠化を求める陳情を市に提出(11月)
1986(昭和61)	・福岡市は川を全面暗渠化し人工の水路を設置する案を提示(5.7) ・西岸(唐人町側)住民が全面暗渠化に対する反対陳情を市に提出(8.6)
1987(昭和62)	都市計画道路唐人町福浜線整備事業着工(8月)
1989(平成元)	・福岡市政施行100周年事業において「黒門川通り」の愛称が決定 ・都市計画道路唐人町福浜線の完成(3月) ・アジア太平洋博覧会の開催(3.17-9.3) ・人工水路「せせらぎ水路」の通水式(3.24)

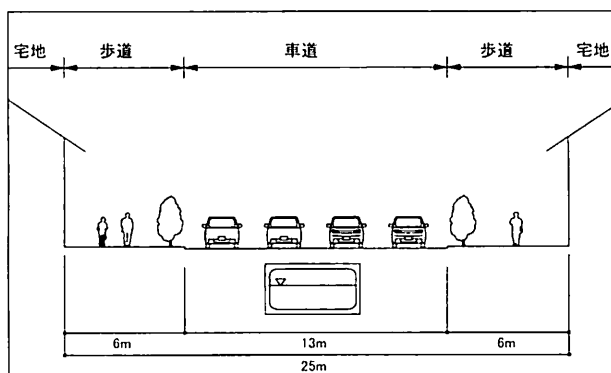


図-10 当初案の断面図（史実を基に筆者作成）

線道路にする計画を進めている福岡市への反対デモンストレーションの一つで、大濠浄化問題が取り上げられてから、初めての住民浄化活動であった。

これを受けて、同年10月14日、福岡市は都市計画道路・唐人福浜線の計画を一部変更し、新たに同川の幅員18mのうち4mを水路として残し、水辺を楽しみながら歩ける水辺の散歩道にする案をまとめ、同市議会に報告した⁵²⁾（図-11）。計画変更は、黒門川を覆っての道路建設に地元住民が反対していることを考慮したものであり、同川の幅員14mを埋め立て、幅員13mの四車線道路と幅員6mの歩道を建設、さらに川の東側にも幅員2.5mの歩道を造るというものであり、アジア太平洋博覧会会場から水辺をたどって大濠公園に立ち寄るシンボリックな道にしたいと考えた。審議では、黒門川が博多湾と大濠公園池を結ぶ唯一の河川であることから「川幅を狭くすることで公園池の浄化の妨げになるのではないか」との意見や、「水面など都心に残された数少ない自然は傷つけずに道路整備を行うべき」などの意見が出された⁵³⁾。これに対し、同市土木局は「浄化案は県と協議中だが、これまでの水量を確保するため、水路に加え道路下に暗渠を設ける予定で十分に対応できる。道路の拡幅は都市整備にぜひとも必要で、一部でも水辺を残すことで環境保全にもなる」と答えている。一方で、同年11月、黒門川は沿岸の地盤沈下を招いており、全面埋立てして暗渠にすべきだとの陳情が福岡市長および市議会会長に提出された⁵⁴⁾。黒門川を残すべきとの住民運動も高まる中、陳

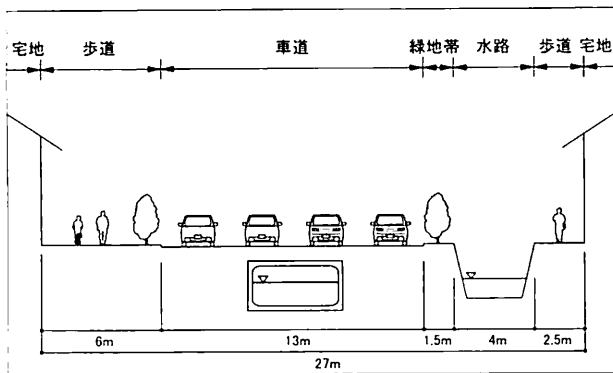


図-11 水辺利用案の断面図（史実を基に筆者作成）

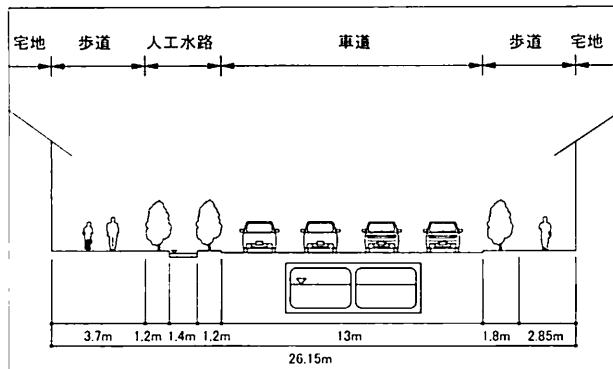


図-12 現在の黒門川断面図（道路台帳平面図を基に筆者作成）

情では「（黒門川の一部を水路として残す案では）ごみの臭気や地盤沈下が解消するとは考えられない」としている。陳情を出したのは黒門川東岸（荒戸側）に住む住民らであり、「博多湾の潮の干満のたびに黒門川東岸の石垣の間から土砂が流出し、十年前から地盤沈下がひどくなっていた。家の壁に亀裂が入ったり、窓のサッシが曲がるなどの被害も出た。また黒門川はごみのたまり場と化しており、臭気に苦しめられている」と訴えている。このように道路化に対しては、道路を境に東西の住民で賛否両論の意見があったことが把握された。

その後、1986（昭和 61）年 5 月 7 日に開かれた市議会で、福岡市は新たに黒門川を全面暗渠にし、代わりに同川西側の唐人町側の歩道に幅員 2m の水路を通す案（図-12）を打ち出し、大濠公園浄化対策を検討している県との協議に入った⁵⁵⁾。具体的には、4 車線、幅員 12m の車道下に暗渠二水路を設けて黒門川の水を流し、地上部分は唐人町側の幅員 9m の歩道・自転車道の中に、幅員 2m の水路を設け、水を他の水源から流し、人工的な水面を設置するというものである。福岡市は、唐人町側の住民に提示していた折衷案に対して、荒戸側の住民から暗渠化を要望する陳情が出されたため、計画を戻し全面暗渠とすることとした。これに対し、同年 8 月 6 日、「守る会」は「同川は都会に残された貴重な水面。埋立ては絶対に許されない」と福岡市土木局に 1050 人の署名と共に同川暗渠化反対の陳情をした⁵⁶⁾。その後、1987（昭和 62）年 7 月 7 日、工法見直しで着工が延びていた大濠公園池の浄化工事に福岡県が許可を出したことを受け、福

岡市も黒門川の暗渠工事に本格的に着手する構えを示し、同年 8 月には県と市の間で大濠公園池浄水工法がまとまり、仮設工事がスタートした^{57), 58)}。地元住民は大濠公園の浄化工法を好意的に受け止めたが、一部には「歴史的に由緒ある川をつぶすな」と根強い反対の声も残っていた⁵⁹⁾。当仁小 PTA および「子供たちの未来を考える母の会」は、黒門川暗渠化工事の再検討を求める請願を市議会に提出した⁶⁰⁾。計画に対して PTA 側は児童の通学の際の危険性、また騒音、排ガス、振動等の問題を指摘した。また、同会は川が持つ浄化力を暗渠化が奪うとし、計画の見直しと工事の中止を求めた。これに対し、福岡市土木局は、埋立に反対した地元の要望を聞いたうえでの折衷案であり、概ね地元の理解を得ていると説明した。また 4 車線化についても、アジア太平洋博覧会へのアクセス街路として重要路線であることを強調した。さらに、交通安全については歩道を第一に確保し植栽帯で車道を分離することを強調している。しかし、議会は唐人町福浜線が 1970（昭和 45）年に都市計画決定されながら、1982（昭和 57）年度から 1986（昭和 61）年度までのマスタープラン実施計画に整備計画は上がっていないことを指摘し、博覧会で急遽具現化したもので地元への説明不足と批判した。しかし、その後予定通り黒門川整備は着工に至った。

1989（平成元）年 3 月 24 日、黒門川通りの「せせらぎ水路」が完成し通水式が行われた⁶¹⁾。緑道整備は、同都市計画道路の両側をブロック舗装し、クロマツやマテバシイなどの高木 400 本、ツツジなど低木 6000 本を植栽し、福岡藩政時代にあったといわれる黒門にちなんで木造の門柱を立て、途中には東屋や藤棚などを設置した。通水式には地元自治会代表や当仁小の児童らが出席、噴水の除幕などのあと、380 匹の鯉が放流されている。

4. 河川から道路への機能転換がもたらす空間変化

本章では住宅地図を基に沿道の建物敷地用途の変遷を示す。

（1）建物敷地用途の調査概要

建物敷地用途の分類は、戸建住宅、共同住宅、商業施設、産業業務施設、医療・福祉施設、公共施設、学校等、寺院・神社、駐車場、ビル、不明とした。商業施設と産業業務施設の区分については、直接その場でお客と直接売買を行う小売店や飲食店、また美容室等についても商業施設に分類し、その他、事務所、不動産屋等は産業業務施設として振り分けた。またビルについては、一つの建物に対し、複数の異なる施設が混在する建物とする。尚、地図上にて用途が判別不可能なものについては不明とし、空白で表されていた箇所については色分けをせず敷地のみを表している。

国体道路整備後の町並みがどのように変化したのか、薬院川埋立前の 1938（昭和 13）年の福岡市縦断詳細地図、国体道路整備後の住宅地図で最も古い 1965（昭和 40）年

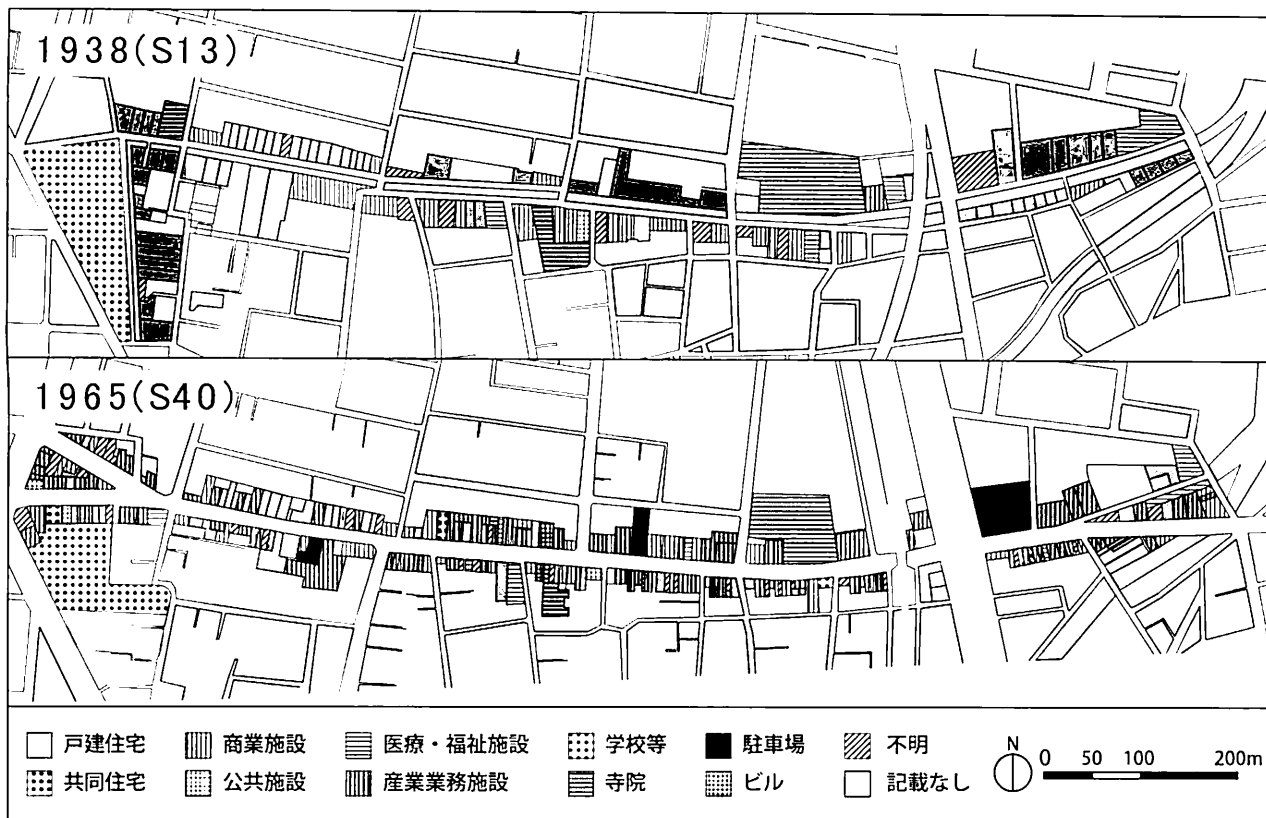


図-13 整備前後における国道道路沿道の建物敷地用途の変遷（住宅地図を基に筆者作成）

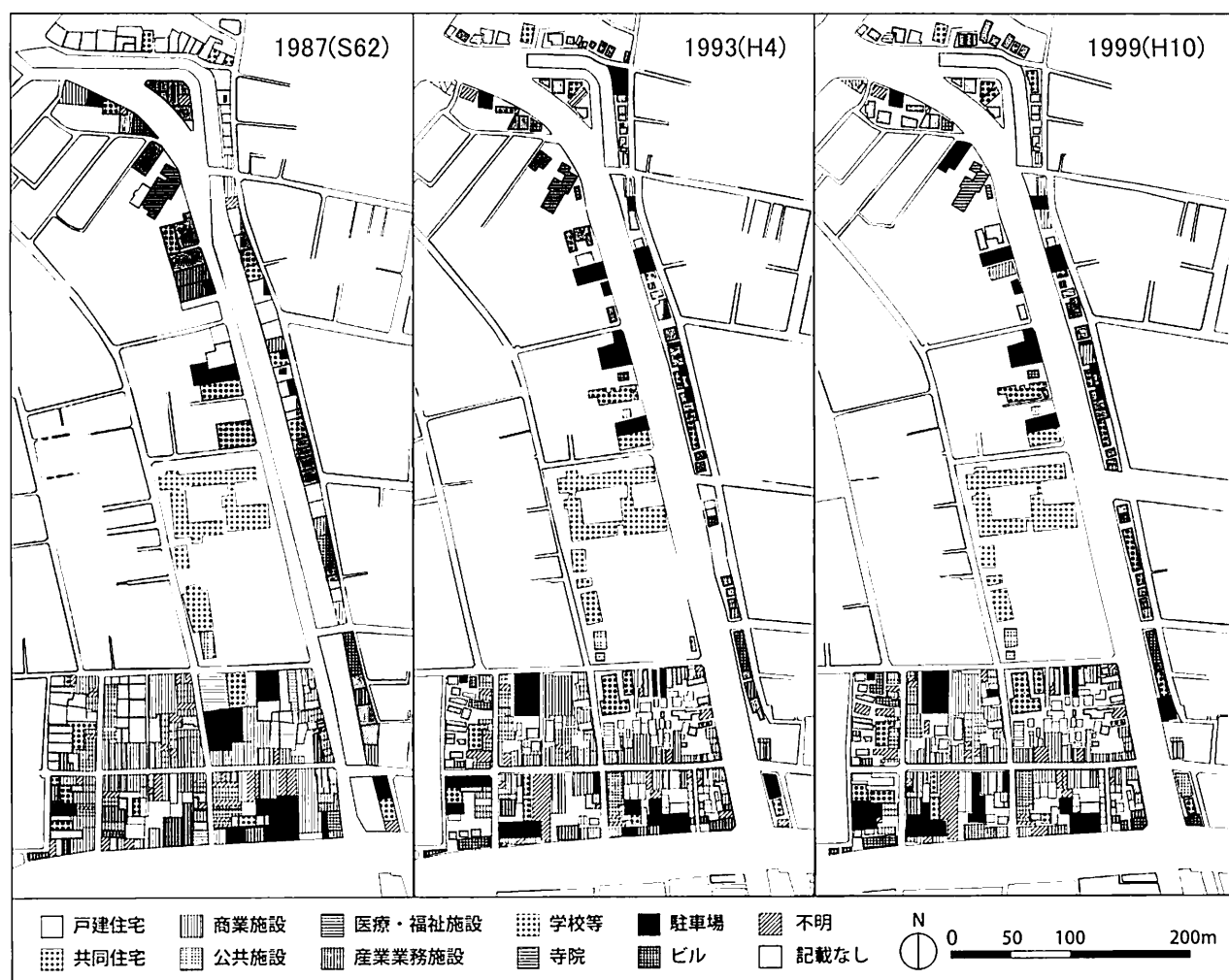


図-14 整備前後における黒門川通り沿道の建物敷地用途の変遷（住宅地図を基に筆者作成）

のゼンリン住宅地図を用いて沿道の建物敷地用途の変遷からみる（図-13）^{62), 63)}。同様に、黒門川通り整備後の町並みがどのように変化したのか、黒門川通り整備前の1987（昭和62）年、整備5年後の1993（平成4）年、整備約10年後の1999（平成10）年のゼンリン住宅地図を用いて沿道の建物敷地用途の変遷からみる（図-14）^{64), 65), 66)}

（2）河川に架かる橋の増架

江戸時代の古図と整備前の地図を比較すると、薬院川に架かる橋がかつては6橋であったのに対し、1938（昭和13）年の地図においては9橋に増えており、特に東側に重点的に架けられていることが明らかとなった。また黒門川においても既に架橋されていた荒津橋、黒門橋の間に、1987（昭和62）年の地図においては新たに富仁橋が架けられていることが確認され、かつて城の内郭と外郭を結ぶ唯一の移動手段であった橋が、城の終焉後、交通の利便性を促すために徐々に増架されていったことが把握された。

（3）機能転換が沿道建物にもたらす変化

機能転換前後における河川および道路沿いの建物敷地用途の変化を比較すると、まず両事例とも道路沿いの戸建て住宅が減少していることが分かる（図-13）（図-14）。黒門川の事例においては特に東岸側の戸建て住宅の減少が顕著である。また、特に国体道路においては商業施設、産業商務施設の増加が著しく、建物はより細分化され用途種類も増えていることが把握された。また、商業施設に着目すると、両事例とも転換前は橋の袂に集中的に立地していたことが確認された。当時の住宅地図より、転換前の薬院川には西側から順に、林毛橋の袂には飲食店、土人橋は金物店と酒屋と薬局、安学橋は仕立て屋、中心の橋には酒屋、東から2番目の橋には商店が立地していたことが把握された。同様に、黒門川には北から順に、荒津橋の袂には酒屋と理髪店、富仁橋には商店、黒門橋には飴屋と商業施設が立地していたことが把握された。なお、当時唐人町商店街を除いてこの川沿いの他に商業施設は立地していなかったことも把握している。しかし転換後は、両事例の道路沿いに商業施設が分散し始めていることが確認できる。整備以前から現在まで黒門橋の袂にて飴屋を営んでいる方への聞き取り調査から「川だった頃に比べて、店の前に車が停まるようになったことで、排気ガスや騒音が気になるようになった」「川があった頃より、暑くなった気がする」との意見が得られた。また、家屋の入口の向きについて、黒門川通りの当時の設計担当者より「道路整備後、川に対して背を向けていた東側の家屋の入口が道路側を向くようになった」との意見が得られており、東側の住民にとってこれまで裏であった川側が、転換後の交通空間の創出によって、表として認識されるようになったものと解される。

5. まとめ

（1）異なる層を持つ面的な移動空間への変容

まず前述した通り、両事例とも城の終焉後に橋が増架されていたことが把握され、これは対岸へのアクセスに対する要求の高まりと解される。また、機能転換前後に道路沿いの商業施設が橋の袂から沿道全体に分散し始めていたことから、転換による道路化が周辺立地に面的な効果を与え、対岸及び地区内における歩行者のアクセス性を高めたことが示唆される。さらに両道路とも当初機能転換で目指されていたように、現在、福岡市内の東西および南北の車両交通を担う幹線道路として機能している。加えて他の主要街路との連絡も確認されることから、市内における物流の円滑化を促している効果が見出されよう。すなわち、これまで橋しかなかった線的な移動空間が、河川から道路への機能転換によって、地区内における歩行者の行動と都市内における車両交通という二つの異なる層を持つ面的な空間として広がったとの解釈がなされよう。

（2）機能転換に至る経緯

黒門川の事例では、住民意見が行政にぶつけられたことによって当初の全面暗渠案が変更され、結果的に人工の水路を併設した暗渠案に至っていた史実が明らかとなった。また、市と住民とのやり取りを振り返ると、必要な交通量を確保するという機能転換を前提とした議論に終始しており、転換の有無を含めた代替となる具体の転換方法までには及んでいないことも把握された。つまり、社会基盤施設が機能転換されることによって、直接的な影響を受け得る地域住民の意見が整備案として汲み取られることが肝要であるにも関わらず、上記事例においては住民意見の反映は不十分であったと評価せざるを得ない。一方で、黒門川の水辺を保全しようとする住民意見や活動が生じる契機となり得たことの要因としては、河川自体の有する魅力が認識されていたからと推察される。多くの場合、河川の機能が失われた頃から河川環境は悪化し始め、その魅力や存在意義が忘れ去られることで機能転換へと結びついていく経緯が明らかとなった。

補注および参考文献

^①例えば、福岡市史、福岡の歴史 - 市制九十周年 - 、福岡市土木史等を用いた。詳細は以下の参考文献に示す。

^②西日本新聞、フクニチ新聞、読売新聞、毎日新聞の新聞記事等を資料として用いた。詳細は以下の参考文献に示す。

^③本研究で用いた住宅地図は、ゼンリン住宅地図(1965、1987、1993、1999年)および福岡市縦横詳細地図第九版(1938年)である。

^④本研究で用いた設計資料とは、都市計画道路唐人町福岡線緑道設計説明書および実施設計図である。

1)「河川景観の形成と保全の考え方」検討委員会／財団

- 法人リバーフロント整備センター：『河川景観デザイン』，p.1，2008
- 2)岡道也：福岡の都市空間（その1）－現代都市建設への始動期－，URC 都市科学 Vol.52，pp.49-58，2002
- 3)秀島隆史：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－，第7回日本土木史研究発表会論文集，1987
- 4)福岡市総務局：『福岡の歴史市制九十周年』，p.126，1979
- 5)同上書，p.164
- 6)同上書，p.165
- 7)同上書，p.205
- 8)同上書，p.205
- 9)同上書，p.205
- 10)福岡市役所：『福岡市史10巻』，p.220，1990
- 11)同上書，p.220
- 12)福岡市役所：『福岡市史6巻』，p.34，1971
- 13)前掲4)，p.254
- 14)前掲4)，p.255
- 15)前掲4)，p.255
- 16)前掲10)，pp.104-109
- 17)福岡城下町・博多・近隣古図，九州大学デジタルアーカイブ <http://record.museum.kyushu-u.ac.jp/gallery.html>，1812
- 18)福岡市役所：道路台帳平面図，2006
- 19)福岡市土木局：『福岡市土木史－福岡市の道路の歩み－』，p.203，2006
- 20)同上書，p.203
- 21)片山親：『福岡市縦横詳細地図第九版』，銀洋社，1938
- 22)筑前名所図会，九州大学デジタルアーカイブ <http://record.museum.kyushu-u.ac.jp/gallery.html>，1821
- 23)前掲3)
- 24)柴田勝：『警固今昔物語』，警固校区自治会連合会，pp.21-22，2001
- 25)前掲4)，pp.204-205
- 26)前掲4)，p.205
- 27)福岡市役所：『福岡市史昭和編資料集・前編』，p.150，1983
- 28)前掲19)，p.203
- 29)前掲19)，p.203
- 30)フクニチ新聞：『めでみるふくおかのれきし福岡今昔・国体道路』，1979.11.30
- 31)同上書，1979.11.30
- 32)同上書，1979.11.30
- 33)フクニチ新聞：『めでみるふくおかのれきし福岡今昔・渡辺通り4丁目』，1979.12.27
- 34)同上書，1979.12.27
- 35)同上書，1979.12.27
- 36)福岡市土木局道路部街路課：『黒門川通り・都市計画道路唐人町福浜線パンフレット』
- 37)前掲19)，pp.206-207
- 38)唐人町商店街HP <http://www.tojinmachi.org/index.html>
- 39)福岡市役所：『福岡市史第1巻明治編』，p.445，1959
- 40)前掲19)，p.207
- 41)前掲17)
- 42)前掲22)
- 43)フクニチ新聞：『論壇 よみがえれ大濠公園』，1986.2.7
- 44)フクニチ新聞：『論壇 よみがえれ大濠公園』，1988.2.28
- 45)フクニチ新聞：『浄化作戦いよいよ本番』，1988.6.2
- 46)西日本新聞：『よみがえれ大濠公園』，1985.9.17
- 47)西日本新聞：『よみがえれ大濠公園』，1985.8.29
- 48)西日本新聞：『よみがえれ大濠公園』，1985.8.29
- 49)西日本新聞：『よみがえれ大濠公園』，1985.8.29
- 50)西日本新聞：『よみがえれ大濠公園』，1985.9.2
- 51)前掲46)
- 52)西日本新聞：『よみがえれ大濠公園』，1985.10.14
- 53)西日本新聞：『環境保全を第一に』，1985.10.15
- 54)西日本新聞：『全面埋め立てを』，1985.11.12
- 55)読売新聞：『黒門川を全面暗きょに』，1986.5.8
- 56)フクニチ新聞：『暗きょ化反対を陳情』，1986.8.7
- 57)西日本新聞：『月内にも暗きょ工事』，1987.7.8
- 58)フクニチ新聞：『黒門川の暗きょ工事』，1987.8.26
- 59)前掲57)
- 60)前掲58)
- 61)毎日新聞：『「黒門川」せせらぎ水路に“変身”』，1989.3.26
- 62)前掲21)
- 63)ゼンリン出版：『住宅地図福岡市中央区1965』
- 64)ゼンリン出版：『住宅地図福岡市中央区1987』
- 65)ゼンリン出版：『住宅地図福岡市中央区1993』
- 66)ゼンリン出版：『住宅地図福岡市中央区1999』