

## 1. 目的

2004年に都市緑地保全法が都市緑地法へと改定され、都市における緑地の保全及び緑化並びに都市公園の整備が一層推進されるようになり、都市における緑の重要性が益々高まっている。同法に基づき、市町村は「緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画」(通称：緑の基本計画)を策定することになっている。国土交通省の調査によると、平成18年3月31日現在で都市計画区域を有する1488自治体中、612の自治体が「緑の基本計画」を策定している。本研究で対象とする福岡市も1999年に計画を策定しており、その中で、都心部の緑のネットワークは「環境保全系統」、「レクリエーション系統」、「防災系統」など、様々な緑地機能面からの位置付けが行われており、その価値が見直されている。

しかし、この緑をネットワークするという概念は近年生まれたものではなく、古くは、大正15年の名古屋における都市計画に導入されて以後、グリーンマトリックスや緑の都心回廊など適用する範囲や状況に応じて担う役割を変えてきた。福岡市の基本計画の中に都心部の「緑のネットワーク」という概念は第2次基本計画の頃に始めて登場している。

この福岡市都心部における緑のネットワークは、緑のプロムナードと呼ばれる4本の通り(千代姪浜線(以後、明治通り)、博多駅築港線(以後、大博通り)、博多駅六本松線(以後、住吉通り)、渡辺通り)により、その根幹を成しており、都心部に点在するオープンスペースや商業・交通拠点がこれに接続することにより形成される。

本研究では、一都市の中で緑をネットワークするという構想がどのような社会情勢の中で構築され、変化していったかを体系的に整理する。こうすることは今後の政策のあり方を考える上で貴重な示唆を与えてくれることが期待できる。

野田、真鍋らの研究により、福岡市におけるオープンスペース政策がどのように執り行われたか、その内容と経緯が整理された。本研究では、福岡の都心部を1つの事例として取り上げ、グリーンネットワーク形成に向けた政策の変化と、それによるネッ

トワークの形成過程を整理することで今後の同様の取り組みへの一助となるべく考察を行うことを目的とする。

研究の進め方

研究対象地区

本研究では、福岡市都心部を研究の対象地区とした。これは、福岡市が現在作成を進めている新都心整備構想の範囲と同じである。地域の境界は東が三笠川と博多駅、南が住吉通り、西が大正通り、北は博多湾である。この地域は、中央を流れる那珂川を挟んで、博多部と呼ばれる古くからの市街地と福岡部と呼ばれる天神を中心とした新市街地とで構成されており、福岡都心の商業活動が集中している地域である。

研究対象期間

福岡市都心部は1945年に大空襲を受けており、都市が壊滅的被害を受けた。そのため、戦前の福岡を鳥瞰し、その後、緑のプロムナードが完成する1997年までを研究対象期間として取り上げる。

調査の方法

1960年に建設省(現国土交通省)が発刊した戦災復興誌、1961年に策定され現在まで6回の改訂が行われた福岡市基本計画、1972年に福岡市が政令指定都市に昇格したのを期に策定された福岡市緑地保全・緑化推進基本計画、さらに1999年に策定された福岡市緑の基本計画等を基本的な調査資料とし、各時代の社会背景や福岡市都心部の都市化の動きなどと対比させながら、緑のプロムナードが今日までどのように変遷を遂げてきたかについて整理した。次に、福岡市都市整備局公園緑地部発刊の「公園・緑地調書」や各公園の整備計画書、建築局の総合設計制度適用物件リスト等をもとに福岡市都心部のオープンスペースがどのように整備されてきたのかを整理した。さらに、上記の資料で不明な部分については、当時の行政担当者等へのヒアリング調査を実施した。

## 2. 内容

政策と整備の変遷

福岡市では戦後の戦災復興計画以降今日までに第1次～第7次までの基本計画を作成している。

本研究の対象とする緑のプロムナードはこれら基本計画の中に順次位置付けられ、第6次基本計画までではほぼ事業が完了している。本章ではその経緯を太平洋戦争開戦直前の状態、戦災復興計画、第1次～第6次基本計画を時系列的に振り返り、緑のプロムナード4本がどのような経緯で整備されてきたかを整理する。

#### 戦前(～1945)

この時期福岡の都市部の交通軸の中心は、環状線を中軸に構成された路面電車のネットワークであった。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走る博多電気軌道が完成している。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。

昭和初期の福岡市はこれら路面電車のルート沿いに都市の整備が進み結節点である、旧博多駅や川端地区の商店街にその賑いの中心があった。天神地区に岩田屋などのデパートが進出することになるが、天神が今日のような賑いの中心となるのは戦後になってからである。

#### 戦災復興都市計画事業 博多駅地区土地区画整理事業 第一次基本計画(1945～1966)

福岡の都心部は、1945年6月19日に空襲を受け、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、都市としての機能は壊滅的な状態に陥った。福岡市は、1946年に戦災都市に指定され、翌年1月には市復興部が新設され、「本市将来の発展を想定した近代的市街地を造成するため」まず、復興計画の基幹となる都市計画道路と区画整理区域の決定を行い更に一連の公園緑地計画や地域地区の決定がなされることとなった。この計画において、大博通り、昭和通り、渡辺通り線の3路線が延焼防止と将来の都市軸となるべく幅員50mを有する広幅員道路に指

定されている。大博通りにおいては、店屋町から博多駅部分は戦災を免れており、まず、この部分を除く築港から店屋町部分が拡幅整備された。また、渡辺通りにおいては、1955年より当時の18mから50mに拡幅する整備が開始された。明治通りにおいても18mから25mへ拡幅事業が行われている。(年代不詳)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。

1949年ごろから、博多駅移転問題が浮上し、1953年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。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。これらにより、旧博多港、旧博多駅、呉服町、川端、天神、柳橋などが連絡された。博多駅の移転は1963年に完了している、

#### 第2次福岡市基本計画(1966～1971)

この時期、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により、都市化が急速に進行していた。こうした中、市では、新たな公園用地の取得は困難と考え、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。大濠・舞鶴・西公園と東公園を結ぶ千代姪浜線(以下：明治通り)が対象道路として設定された。

また、住吉通りの博多駅から柳橋間の道路が完成し、これに連なる形で、柳橋から清川までの整備も始められた。

#### 第3次福岡市基本計画(1971～1976)

本計画の特徴は、「緑のプロムナード」という概念が初めて登場したことである。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打ち立てられた。緑のプロムナードでは拠点で結び、そこに人の流れを生むことで都市を

活性化させることを目的とする。

1972年、福岡市は政令指定都市へ昇格したが、この際、安部市長により「緑の指定都市づくり」宣言が行われた。市民とともに百万本植樹運動が立ち上げられた。

この時期のもうひとつの特徴は「トランジットモール」という考え方が基本計画とは別に民間から提案され、実現に向けて動き出したことである。

この時期都市部では、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、貫線の廃線が決定した。1979年には環状線も撤廃されている。

東西軸トランジットモール事業は、こうした中、市民運動団体（天神発展会）や、地元経済団体（博商会、九州・山口経済連合会）などの民間団体から「福岡都心軸モール計画」が市に提案され、福岡市において検討が進められることになった。後に、渡辺通りも構想に加えられ、まず、1974年に渡辺通りが着工している。（南北軸トランジットモール事業）これは、1973年より始まった天神地下街整備とともに進められた。また、明治通りは1979年に地下鉄整備とともに整備が開始し、その後15年かけて作り上げていくことになる。

#### 5・5 第4次福岡市基本計画(1976～1981)

本基本計画で、第3次基本計画で登場した緑のプロムナード構想に新たな拠点として博多駅、博多港が盛り込まれた。これは、博多駅に新幹線の乗り入れが開始したことや博多港で埠頭部分の埋立てが完了し、陸と海の玄関部分でその機能が充実したことを受けている。これら博多駅、博多港をつなぐ大博通りと博多駅、渡辺通り地区をつなぐ住吉通りが新たに緑のプロムナードに位置付けられ、渡辺通り、明治通りと合わせて4本となり、以後、緑のプロムナードを回遊する構想が具体化する。市政目標を「生きた緑の都市」を、4本の緑のプロムナードの4本の通りである明治通り・渡辺通り・大博通り・住吉通りを回遊させることで実現させようとした。

住吉通りは、1975年に渡辺通り再開事業の一

環としてサンセルコ前の道路整備が行われ現在の形が完成している。大博通りは、空襲の際に焼け残った店屋町 旧博多駅区間で土地区画整理事業が難航していたが、地下鉄1号線着手をきっかけに1975年より事業が進行し1988年に完成している。第5次基本計画(1981～1988)

この時期、福岡市では、1980年に都市高速道路の共用が開始されるとともに、1981年に地下鉄が開業するなど、交通ネットワークが整備され都市化が一段と進展していった。図-8に1981年～1988年までに計画された事業、整備された事業及び進行中の事業を示す。

本基本計画では、緑のプロムナードに関しては新たに通りを加えたり、通りを延長したりするなどは一切行われていない。

南北軸及び東西軸トランジットモール事業のうち南北軸が1983年に概成した。また、大博通りでは、進行していた道路の拡幅が1984年に完了し、引き続き、シンボルロード事業として整備が行われた。このシンボルロード事業は国際性や博多の文化や風土を演出する歴史の散歩道として、市民や観光客を対象としており、歩きやすさや心地よさの向上に重点が置かれた。

#### 第6次基本計画(1988～)

1994年に東西軸トランジットモールが概成した。これで、人が歩きやすい道ということを目標に掲げた道路整備は完了したことになる。

以上、福岡市都心部における戦後から、緑のプロムナードが基本計画に導入され、整備が行われた経緯について整理した。

明治通り、渡辺通り、大博通り、住吉通りについて緑のプロムナードに位置付けられた経緯を整理する。

#### ・明治通り

第2次基本計画の中で都市全体を公園化するために大公園を結ぶ東西軸に位置付けられた。都市軸となるべく設定されていた昭和通りが明治通りと平行に走っていたが、当時、路面電車の通り道であり人の流れという面で明治通りのほうが発達しており選定されている。

#### ・渡辺通り

第3次基本計画の中で天神地区と渡辺通り地区を結ぶ通りとして緑のプロムナードに位置付けられた。当時、天神地区では、ショッパーズダイエー(1970年)やマツヤレディス(1972年)といった商業店舗が相次いで開店した時期である。一方、渡辺通り地区は、近代化に取り残され交通のネックになったために、商業的な地盤沈下を起していたが、商業的見地より再開発事業が前年より始まっていた。渡辺通りは、戦災復興計画で広幅員化され都市軸となるよう整備が進んでいたため、これら二つの商業拠点を結ぶ軸として選定された。

#### ・大博通り

第4次基本計画の中で博多駅と博多港を結ぶ通りとして緑のプロムナードに位置付けられた。当時博多駅は、新幹線の1975年に岡山-博多間が乗り入れを開始しており、博多港では、1976年に博多埠頭が竣工、志賀島航路が新たに就航した時期であった。また、1957年より始まった博多駅地区土地区画整理事業も進行して、博多部の形が見え始めた時期でもあった。更に、渡辺通り同様に戦災復興計画で広幅員化され、都市軸となるよう整備が進んでいたため、陸の玄関と海の玄関を結ぶために、緑のプロムナードとして選定された。

#### ・住吉通り

第4次基本計画の中で博多駅と渡辺通り地区を結ぶ通りとして緑のプロムナードに位置付けられた。南北への繋がりが強い福岡市都心部において、陸の玄関である博多駅と福岡都心部の中心であった福岡地区への入口である渡辺通り地区を結んだ通りである。かつての電車道であり、中央区部分は戦災復興で拡幅が計画されており、それに接続する形で博多区部分も36mという福岡都心部において比較的広い幅員を設定されていた。線路敷をなぞる形でこの道が選定された。

以上のような経緯で、4本の通りが選定され、緑のプロムナードとして位置付けられた。これら4本は、公園・商業拠点・交通拠点としての違いはあれど、どれも拠点を結ぶことで、形作られている。このように、都市の発展とともに形成され、導入の時期も理由も目的も異なる拠点をつないで作られた緑

のプロムナードだが、戦災復興計画と選定された緑のプロムナードを比較してみると、4本とも戦災復興計画、もしくは、博多駅土地区画整理事業により、拡幅・造成された道路である。これは、戦災復興の際に、将来の都市軸となるべく拡幅した道路沿いが、目論見どおり発達し拠点が生まれた、更に、戦災復興で整備された道路と言うこととは関係なく、道路そのものが広幅員を有しており、拠点を結ぶにふさわしい明確な道路軸となっていたために選定されたためと考えられ、戦災復興の際に定められた都市軸は今も福岡の都市を規定していると言える。

福岡は、戦災復興の際に都市軸を緑で連結させることは行っていない。この軸の上に成り立っている緑のプロムナードの各拠点間の通りは、一方で同様に戦災復興を受けた都市である名古屋、仙台を図に示す。福岡は、量と市と比較して各拠点間の距離が大きく、人が歩かない要因になっている。仙台、名古屋の復興期の様子を見ると、当時より街路樹が植えられており現在の姿を想定した処置が施された。

拠点間を結ぶという視点だけでなく、そこを通る人を視野に入れた計画策定を初期の頃から行う必要がある。

#### まとめ

福岡市の都心部における緑のネットワークの根幹を形成する緑のプロムナードは、戦災復興計画及び博多駅土地区画整理事業の際に拡幅・造成された道と4本とも重なる。これは、戦災復興計画で広幅員化した道路が都市軸として機能しているからといえる。また、福岡市の緑地行政の取り組みは、拡幅すること、道を造成することを優先させた取り組みに付随して行われており、優先順位が低い中行われてきた。