

# シーサイドももち地区の開発経緯に関する研究 -戸建て住宅地と都市高速道路の関係に着目して-

準会員○中本拓也\*1 正会員 黒瀬武史\*2

## 7. 都市計画-1. 都市論と都市形成史-c. 都市形成史・都市計画史 シーサイドももち, 福岡都市高速道路, 戸建て住宅地

### 1. 研究の概要

#### 1.1. 研究の目的・背景

20世紀の自動車社会の到来に伴い、世界各地で交通インフラの整備が急速に進み、高規格の幹線道路や都市内の高速道路が続々と建設されてきた。しかし都市の交通利便性が向上する一方、周辺地区の景観が崩されてきたのも事実である。特に臨海部や川に隣接する交通インフラによる親水性の阻害は問題視されており、1970年台頃より世界中で多くの議論がなされてきた<sup>1)</sup>。海外では既存高速道路の地下化や建設中止などの事例が多数存在し<sup>1)</sup>、国内でも東京・日本橋の都市高速道路の地下化計画が進行中である。このように都市の景観・利便性に多大な影響を与える市街地の高速道路の計画は、都市計画上で重要な課題であり、今後多くの議論がなされていくと考えられる。

本研究では研究対象地として福岡県福岡市早良区のシーサイドももち地区を選定する。臨海部の埋立により誕生した同地区は、戸建て住宅地に隣接して福岡都市高速道路1号線（以下高速道路）が存在する特殊な環境が形成されている。この地区では、高速道路の建設にあたり戸建て住民と開発団体間で意見や見解の相違が発生したが、合意形成に向けて多大な努力がなされてきた。その結果、高架高速道路の一部を掘下げ、上部を蓋掛けにする構造上珍しい工夫がなされている。本研究ではこのような高速道路の形態に至った経緯や問題点を明らかにし、都市需要と住民の意見のギャップに対し、いかにして妥協点を模索してきたのかを明らかにする事を目的とする。

#### 1.2. 既往研究および本研究の位置づけ

シーサイドももち地区の開発に関する研究では同地区の用途変更に関する研究<sup>2)</sup>や地域コミュニティに関する研究<sup>3)</sup>がある。しかし、高速道路の建設経緯や街との関係までおよぶものは見受けられない。本研究は

高速道路の開発経緯について、住宅開発の時系列と重ねることで周辺と街との関係を明らかにしながら考察する点において新規性があるといえる。

#### 1.3. 研究の方法と構成

2章では実地踏査と文献調査により住宅地開発・高速道路建設双方の開発時系列を整理する。3章では福岡市議会会議録及び福岡北九州高速道路公社（以下公社）の資料を用いて、行政と住民の対立解消に向けた措置についてまとめる。以上を踏まえ4章では各団体の評価を行い、開発に伴い生じた住民と行政の認識の齟齬についての考察を行う。

### 2. 開発の経緯

本章では地区の現状の特徴について述べた後、住宅開発と道路計画の変遷について整理する。図1に現在のシーサイドももち戸建て住宅地と高速道路の位置関係を示す。

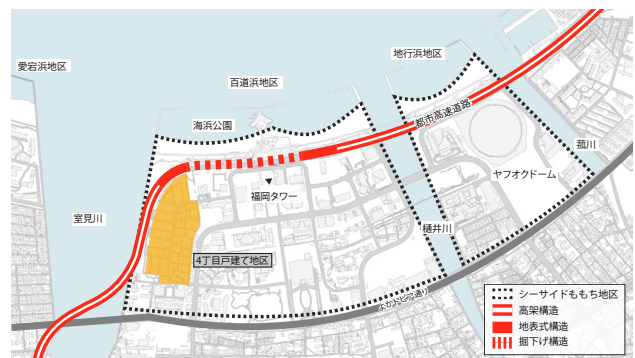


図1 シーサイドももち戸建て住宅地と都市高速道路の位置関係  
(百道浜都市高速道路構造検討委員会資料を基に筆者作成)

#### 2.1. シーサイドももち地区の現状

対象地区であるシーサイドももち地区は1986年に埋立工事が竣工し、1989年3月から9月にかけて開催されたアジア太平洋博覧会の会場となったことで全国的に知名度が上昇した。また、福岡ソフトバンクホークスの本拠地である福岡ヤフオクドームに加え、ヒルトンシーホークホテル、福岡タワー等の福岡を代表す

る建築群が景観を構成している。

室見川、菰川により囲まれた同地区はその間の樋井川によって東の地行浜地区・西の百道浜地区に分けられる。中心部には福岡市立図書館、福岡市立博物館等の文化施設が存在し、公共施設が充実している。敷地北部には高速道路が建設され、沿岸部には百道海浜公園が広がっている。

また、シーサイドももち地区は高層マンション・集合住宅・戸建て住宅で構成されており、全体的に分譲価格・賃料は福岡県の他地区に比べて高い。百道浜4丁目戸建て地区は地区北西部の海浜公園近くに位置する。ただし、騒音や景観の阻害が懸念される高速道路に沿って戸建て住宅地が配置されており、計画市街地としては必ずしも合理的な配置となっていない。

## 2.2. 用途変更と住宅開発

シーサイドももち地区の埋立は1981年に市街地の人口増加・用地不足の受け皿として計画され、当初は地区のほとんどが中所得者向けの住宅団地として計画されていた。しかし埋立工事進行中に公団の住宅の質の低下から団地の需要の低迷が懸念され始め<sup>再2)</sup>、それに伴い徐々に住宅以外の用途として用地処分が進められることとなった。

虫食い状に様々な用途での用地処分が進む中で、住宅の居住対象者にも変化が見られ始める。福岡市はそれまでの中所得者向け団地地区を高所得者向けの戸建てに変更し<sup>再2)</sup>、埋め立て工事が竣工した翌年の1987年に民間の参入を認めた開発事業コンペを実施した。コンペの結果、S社を中心とした「シーサイドももち住宅用地開発計画」が開始された。コンペの条件として博覧会に合わせて住宅展示場を整備することが要求されたため、戸建て地区の一部は「九州の戸建てゾーン」として博覧会開催前に建設された<sup>4)</sup>。福岡市港湾局は開発にあたって、親水性を活かした新しい街づくりを推進するため1988年に「シーサイドももちアーバンデザインマニュアル<sup>5)</sup>」(以下UDM)を作成し建物・街区の形態や緑道の整備などに規制をかけた<sup>6)</sup>。

1989年の博覧会終了後、本格的に戸建て開発が進行する段階で、同地区は博覧会の際に造成もしくは竣工していたA協定地区と、博覧会後に造成もしくは分譲が行われたB協定地区に区分された<sup>再4)</sup>。博覧会開催中の1989年5月に福岡市住宅公社、9月にS社の

分譲が開始され、翌年1990年3月には住宅公社分の入居が開始された<sup>6)</sup>。

## 2.3. 高速道路計画の変遷

当時、福岡市を悩ませていた市街地の慢性的な交通渋滞を解消するため、高速道路の建設が開始されていた。百道・地行地区においても、博覧会開催に伴う交通需要に対応するために整備計画が進行することとなった。計画当初、荒津豊浜線(現よかトピア通り)上に高架式構造で計画されていた高速道路は、既成市街地に道路用地を確保することの困難性や百道浜臨海部埋立地の土地利用計画の見直しに伴い、高架構造、地表式構造、掘下げ構造、掘割り構造の4種類の構造(図3)が検討され、計画の変更が繰り返された。本章ではその経緯を変更の背景とともに整理する。

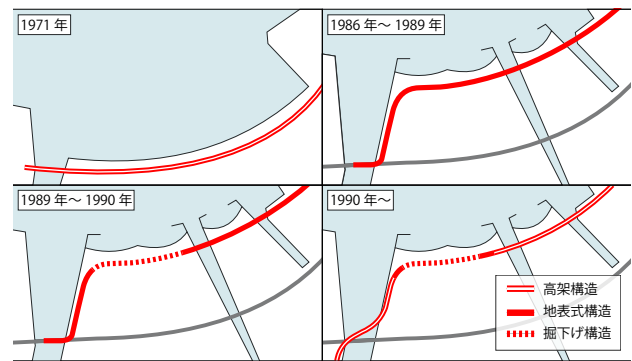


図2 都市高速道路計画の変遷  
(百道浜都市高速道路構造検討委員会資料を基に筆者作成)

### 2.3.1. ルート変更と地表式構造(1971年～1985年)

当初、高速道路は1971年10月30日の都市計画決定において、埋立事業が進行した場合、沿岸部へ移動するという付帯意見付きで福岡市荒津豊浜線上を高架式構造の計画であった。しかし、1980年ごろの説明会で旧市街地の住民から沿岸部に移すよう要望があり<sup>7)</sup>、1981年10月に港湾局の地行・百道地区の公有水面埋立免許の中で沿岸部に位置付けられた<sup>8)</sup>。

その後1985年6月埋立地の土地利用に整合する形で沿岸部に幅員21.3mの地表式構造として計画変更された。この時点の計画では地表式構造の高速道路は室見川右岸を経由後、川を渡る橋の上に終点の豊浜ランプを設置し、よかトピア通りに接続する計画であった<sup>再3)</sup>。1989年の博覧会開催に合わせ、百道ランプまでが供用開始された。

### 2.3.2. 構造検討委員会の設置(1989年～1990年)

博覧会終了後の1989年10月、福岡北九州高速道路

表1 住宅開発と都市高速道路建設の年表  
(参考文献6、7、8及び百道浜都市高速道路構造検討委員会資料を基に筆者作成)

都市高速建設に関する行事	戸建て住宅開発	都市高速道路建設	検討	都市計画決定
1982年 埋立工事着工 1986年 埋立工事竣工		1971年 荒津豊浜線上を高架構造の計画 1980年 地元説明会で海側へもっていくように要望 1985年 埋立地沿岸部へ変更 1986年 地表式構造へ変更	沿岸部検討	1971年 内陸高架構造 1986年 沿岸部地表構造
1989年3月 博覧会開催 1989年9月 博覧会閉幕	1987年 開発事業コンペ実施 1988年 港湾局からUDMの発表 1989年5月 住宅公水分譲開始 1989年9月 S社分第1回分譲	1989年10月 道路公社から福岡市へ地表式構造の協議の申し立て 1989年11月30日 第一回福岡都市高速百道地区構造検討委員会 1989年12月19日 第二回福岡都市高速百道地区構造検討委員会 掘下げ道路の決定 1990年1月8日 掘下げ区間上部の蓋掛け長さの協議	掘下げの検討 室見川沿い地表式構造 室見川沿い高架構造検討	1990年 掘下げ構造 室見川高架構造
1995年 ユニバーシアード開催	1990年3月 住宅公水分の入居開始 1991年11月 住民説明会の実施	1990年12月 豊浜ランプの廃止・愛宕ランプへの変更 福重へ延長の都市計画決定 室見川右岸の高架構造へ 1991年10月 整備計画変更許可・都市計画事業認可 1991年11月 事業着手 1993年2月～1994年1月 百道浜高速道路景観委員会 1994年8月～1995年2月 百道浜高速道路騒音委員会 2001年 百道・福重間完成	景観措置の検討	騒音壁付加 高架下整備

公社から福岡市へ地表式構造のまま事業を進めていいのかが協議したいという旨の申し立てがあった<sup>再(3)</sup>。それを踏まえ、機能性、安全性、採算性、同地区のまちづくりとの調和を図ることを目的として「福岡都市高速百道地区構造検討委員会」が設置された<sup>8)</sup>。委員会は同年11月30日、12月19日の二回開催され、関係各局<sup>(4)</sup>および学識経験者<sup>(5)</sup>で構成された。会議の中で議論された案は「高架構造」「地表式構造」「掘下げ構造」「掘割り構造」の4つであったが協議の結果、沿岸部の掘下げ構造と室見川右岸の地表式構造が決定され<sup>(6)</sup>、掘下げ区間上部には蓋掛け構造の遊歩道を設けることで海浜へのアクセスを確保する方針となった。翌年1990年1月には蓋掛け構造の詳細について協議が行われた。

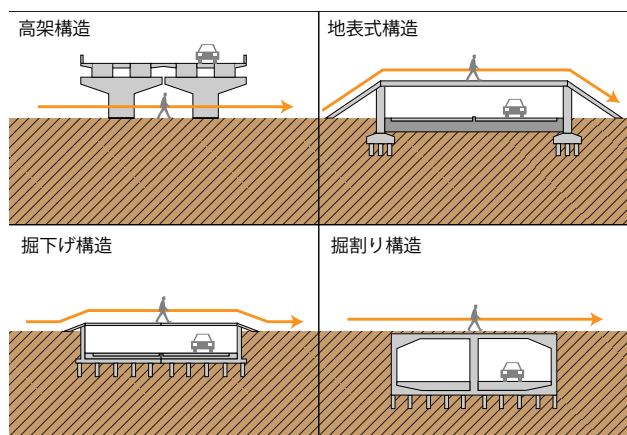


図3 高速道路構造検討案  
(百道浜都市高速道路構造検討委員会資料を基に筆者作成)

### 2.3.3. 高架構造へ (1990年～1991年)

構造検討委員会による方針決定後の1990年12月、豊浜ランプから愛宕ランプへの変更と福重への高速道

路延長の都市計画決定がなされ、それに伴い室見川右岸の地表式構造が高架構造に変更された。1991年10月に整備計画の変更が許可され、11月に事業着手に至った。

地表式構造が高架構造へ変更された理由として、1995年に開催されたユニバーシアード福岡大会<sup>(7)</sup>の存在が挙げられる。開催にむけた交通需要を満たすために、当初豊浜で終点予定だった高速道路を福重まで延長する必要があると、1992年までに完成する予定だった豊浜ランプは愛宕ランプへ変更され、工期は1995年まで延長された。延長された高速道路は室見川を横断した後、荒津豊浜線と立体交差するため高架にならざるをえなかった<sup>再(7)</sup>。

事業着手された1991年11月に住民説明会で高架構造の内容が明らかになると約束が違くと住民から指摘があった<sup>再(7)</sup>。

### 2.4. 当該地区住民の反発が起きた原因

時系列を整理すると、分譲開始時期と構造変更時期の関係に住民の反発を招いた原因がある事が分かった(表1)。分譲が開始されたのは1989年の5月から9月の間であり、その後12月に構造検討委員会が設立され決定していた地表式構造について再検討が行われた。協議の結果、翌年1990年1月の段階で掘下げ構造と地表式構造の方針が決定されたが、12月の都市計画決定でランプ変更に伴い、掘下げ構造と高架構造に変更された。都市計画決定以前に購入した住民は、購入後に高速道路の高架構造への変更を知る事となった。1991年11月の住民説明会と同時に事業着手した



ことも、上述した問題の原因と考えられる。

さらに福岡市議会会議録<sup>再6)</sup>からは、S社の分譲パンプレットにおいて都市計画変更後も変更前の構造・旧ルートのまま記載された状態で販売が行われ、計画変更について戸建て住民への説明が不足していた旨の内容が確認された。

## 2.5. 小結

埋立地を造成する際に高速道路に隣接して戸建住宅を計画した点にそもそもの課題があった。さらに、道路計画に変更が重なったにも関わらず、住民への情報伝達が遅れたことが事態の悪化を招いたといえる。

## 3. 行政と住民の対立解消に向けた措置

本章では、高速道路の建設に伴い生じた住民の反発に対する、福岡市と公社の措置を分析する。

### 3.1. 各種委員会の設置

博覧会後の高速道路延伸の発表にあたり、戸建て住民は抗議運動を行い、高速道路建設中止を求める文書を福岡市に提出した。住民側の景観・騒音への要望を受け公社において検討委員会<sup>(8)</sup>が設けられ検討が重ねられた。

### 3.2. 住宅地と海浜公園をつなぐ遊歩道

戸建て住宅地と海浜公園の間には高速道路の上を通る遊歩道が計画された。橋の側方には低木を密植させ、高速道路を意識させないような作りとなっている。当時、百道浜は暴走族や若者の溜まり場となっており、治安の面から、住宅地と海浜公園を接続することに関して否定的な意見もあった。

### 3.3. 緑道と日本庭園

計画当初、室見川沿いの敷地は高速道路のランプ用地として確保され、その後の道路線形の変更により空き地となったが、そこに福岡市が駐車場を整備する方針を定めた。それに対し、戸建て住民は「町づくりの会」を結成し抗議を行い、結果として日本庭園が整備されることとなった。また、高速道路と戸建住宅地との間には緩衝地帯として緑道が配された。

### 3.4. 騒音壁の設置

騒音対策として提案された装置<sup>(10)</sup>の採用にあたり、実施内容を検討すべく、委員会<sup>再(8)</sup>が設置された。

百道と道路線形が類似している他の区間で実験を行い、基準値をクリアするように検討が行われた。

## 3.5. 配置計画について

地区の配置計画では、プライバシーの高い戸建て地区と公共性の高い海浜公園が隣接しているが、緩衝緑地や日本庭園の利用者は主に当該地区の住民である<sup>(11)</sup>。これは、住宅地の親水性を阻害してしまう側面がある一方で、住宅地の閑静な雰囲気を保護する境界として機能する側面もあると評価できる。

## 4. 研究のまとめ

### 4.1. 開発経緯の評価

本研究では開発の時系列を調査した。その結果、高速道路建設に関する住民説明会で住民側と開発側で齟齬が生じたのは、分譲開始後に大幅な構造変更が加えられたことが原因であると分かった。住宅開発と高速建設には多くの機関が関わっており、計画変更等の伝達が迅速に行われなかった為、住民への情報伝達に遅れが生じたのではないかと考えられる。また、UDMの作成により親水性を地区の価値の一つとした事であらかじめ地区の理想図をある程度イメージした状態で住民は入居し、そのギャップが戸建て住民の反発に拍車をかけたと言える。

### 4.2. 今後の課題

同地区は本研究で取り上げた事例以外にも、開発の過程で計画の変更が行われている。それらの分析については今後の課題とする。

### 謝辞

シーサイドももち地区の皆様をはじめ調査にご協力いただいた方に厚く御礼申し上げます。また、福岡市並びに高速道路・地区開発計画に関する資料や当時の状況把握でお世話になりました福岡北九州都市高速道路公社の方に感謝いたします。

### 脚注

- (1) ビッグ・ディグ(ポストン)の高速道路地下化やマドリッド・リオ(スペイン)の高速道路地下化等がある。
- (2) 計画には建築家・都市計画家の水谷頼介、宮脇檀が関わった。
- (3) 百道浜高速道路構造検討委員会資料より
- (4) 都市整備局、港湾局、土木局、道路公社の代表が参加した。
- (5) 九州大学教授、福岡大学教授、九州芸術工科大学教授が招集された。
- (6) 施工性、走行性、安全性、採算性等を考慮して構造が決定された。深く掘り下げる掘削案は自然排水が困難である点から不適合とされた。
- (7) 大会期間中、愛宕地区には選手村が整備された。
- (8) 百道浜高速道路路景観委員会、百道浜高速道路騒音委員会
- (9) 京都から庭師を呼び造られた。名称は百道静松苑。
- (10) 吸音装置ノイズリデューサー、排水性舗装
- (11) 住民ヒアリングより

### 参考文献

- 1) 中野恒明(2018)「水辺の賑わいをとりもどす世界のウォーターフロントに見る水辺空間の革命」、花伝社
- 2) 長沼佐枝、荒井良雄(2012)「福岡市シーサイドももち地区のウォーターフロント開発とその変質」、地学雑誌 121 巻 6号、pp.1030-1042
- 3) 財団法人福岡アジア都市研究所(2005)「コミュニティに関する研究報告書」、2005年3月
- 4) 小山慧(2011)「新興住宅地における地域環境マネジメントの実態に関する研究・埋立地に開発された百道浜・照葉のまち戸建地区を対象として」、九州大学大学院修士論文
- 5) 福岡市港湾局(1988)「シーサイドももちアーバンデザインマニュアル」
- 6) 福岡市議会会議録 平成4年第3回定例会(第2日)1992年6月17日
- 7) 福岡市議会会議録 平成4年第5委員会 1992年6月9日
- 8) 福岡北九州高速道路公社(2002)「福岡北九州高速道路公社30年史」pp.97・106

\*1 九州大学工学部建築学科

\*2 九州大学大学院人間環境学研究院 准教授・工博