

港湾地区とその後背地の変遷と土地利用の変化に関する研究

—博多港を対象として—

中園 僚介

1. 研究の枠組み

1-1. 研究の背景と目的

産業の発展に伴い、工業用地確保のために埋立ふ頭が形成された。しかし、これまでに形成された都市への考慮がなく埋め立てられたことにより、港湾地区とその後背地の関係性は希薄である。また、近年は施設の老朽化や物流システムの高度化により、港湾地区の再編が進み、旧港湾地区が再開発される事例が多く見られる。港湾地区の再開発において、後背地との関係性の構築は重要な課題であると考えられる。

そこで本研究は港湾地区の再編が進む博多港を対象に、港湾地区の変遷と後背地の土地利用の変化を整理し、港湾地区とその後背地との関係性を明らかにすることを目的とする。

1-2. 既往研究と本研究の位置付け

博多港の変遷については、金ら¹⁾の臨海部における土地利用の変遷過程に関する研究が見られる。また、本田ら²⁾の研究では、ウォーターフロント開発が周辺地域に与えた空間的波及について論じ、行政の施策・事業による空間的波及と住民主導の空間的波及があり、開発が後背地に影響を与えたことを明らかにしている。本研究では、土地利用の変遷から港湾地区とその後背地の関係性を考察する点に新規性がある。

1-3. 研究の流れ

本稿では2章で第二次世界大戦後の博多港の変遷を、博多港港湾計画書を基に整理する。3章では住宅地図等を用いて港湾地区とその後背地の土地利用変化を分析し、博多港における港湾地区の土地利用の特徴や、地区ごとでの土地利用状況の差などを考察する。

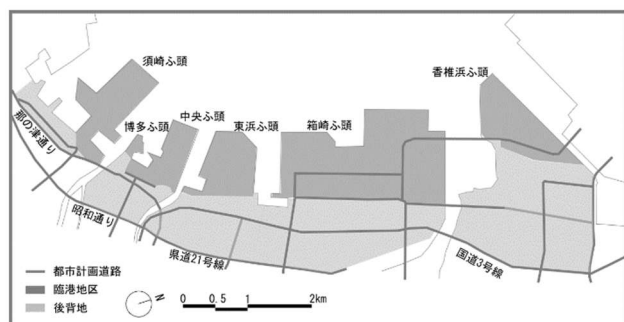


図1 後背地の定義(参考文献3を基に筆者作成)

1-4. 後背地の定義

本研究では、博多港港湾計画図で定める臨港地区と海岸線から数えて2本目の都市計画道路に挟まれた地域を後背地と定義する(図1)。

2. 博多港の変遷

本章では、戦災復興計画と、港湾の開発、利用、保全方法等を10年から15年程度先を見据えて定めた博多港港湾計画書^{4)~8)}に基づき、戦後における博多港の変遷を整理する。

2-1. 計画方針に関する変遷

1946年に制定された戦災復興計画では、既存の大型工場が立地する内陸部や河川周辺と博多湾に面した臨海部の一部などを工業地域に定められた。

1960年に初めて博多港港湾計画書が制定され、中央ふ頭と須崎ふ頭に商港地区を集約し、東浜町以東に土地造成を行い臨海工業地帯の建設を図ることとなった。

1978年の改訂では、港湾施設に加えて人口増加に対応するため住宅用地を確保する必要性が示された。

1989年の改訂では、香椎地区において高度な物流空間を形成することや、都心から海に開かれた魅力ある空間の創出を図るため中央ふ頭から博多ふ頭において再開発を行うことが示された。

2001年には、博多港の港湾機能の再編や適正配置を実施し、既存ふ頭の効率性及び利便性の向上を図ることが改定内容に盛り込まれた。

2016年には、定期旅客船の機能充実やクルーズ船の受け入れ環境を整備することや、市民との共働による環境保全活動を推進し自然と触れ合うことができる場を形成することが方針として示された。

2-2. 地区別の変遷

須崎ふ頭は埋立後、穀物倉庫として利用され続けている。博多ふ頭は当初から内航旅客船施設が立地してきたが、中央ふ頭は1989年の計画よりクルーズ船等旅客船施設の立地へと移行した。東浜ふ頭は、取り扱う品目は時代とともに変化しているが、エネルギー資源関連の貨物を取り扱ってきたという点で用途は変化

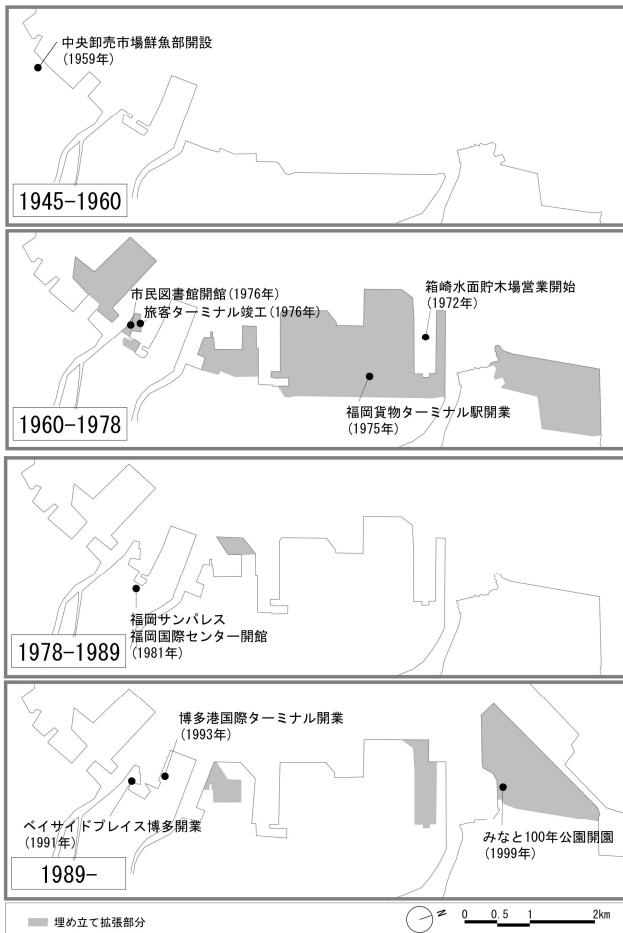


図2 博多港湾地区の変遷

していない。箱崎ふ頭、香椎パークポート地区、アイランドシティは、背後地域の経済発展に伴って段階的に整備された地区である(図2)。

3. 港湾地区とその後背地の関係性

住宅地図^{9)~17)}や福岡地典^{18)~21)}に基づき、土地利用状況を整理した。

3-1. 香椎浜ふ頭地区と後背地の変化

1980年代前半までは住宅供給のために埋め立てが進んだが、コンテナ輸送に対応した物流空間の形成のために、1980年代後半以降香椎パークポートが追加で埋め立てられた(図3)。

1960年頃は海岸に面していたために工場が複数立地していたが、1969年から住宅用地として埋め立てが進んだために工場が住宅地より内側に位置することとなった(図4)。1989年以降の港湾計画の変更で新たに西側に工業用地が造成されたが、この際に後背地となる住宅地との緩衝帯として公園等が整備され、後背地との関係性を考慮した計画であったと言える。

3-2. 箱崎ふ頭地区と後背地の変化

箱崎ふ頭地区には物流施設や食品工場、水面貯木場が立地していた。現在では水面貯木場の跡地は埋め立

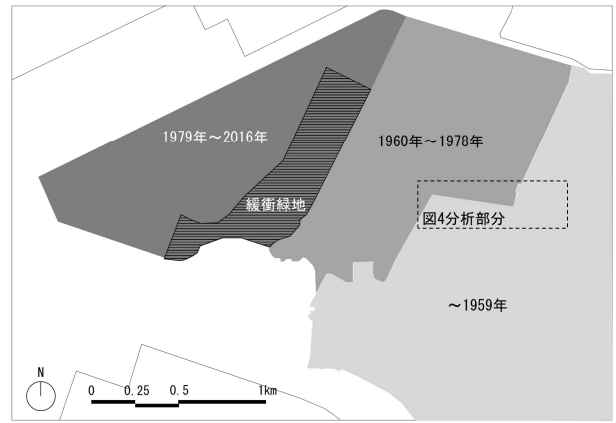


図3 香椎浜ふ頭地区の埋め立て変遷

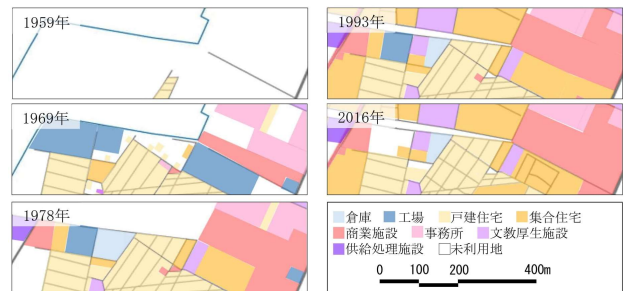


図4 香椎浜ふ頭地区の土地利用状況(図3の点線枠部分)

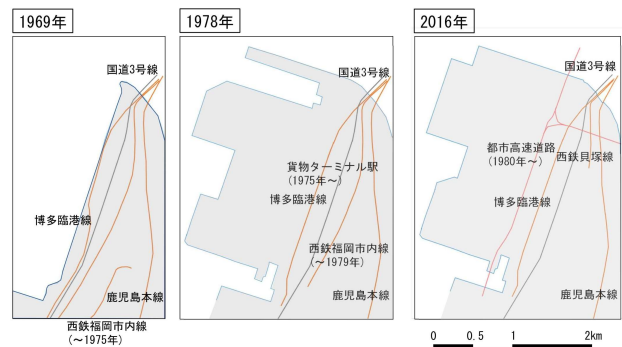


図5 箱崎ふ頭地区の鉄道・主要道路の変遷

てられ、ごみ処理施設が立地している。

箱崎ふ頭地区では、1970年頃までは海岸線沿いに工場が密集しており、後背地にあたる住宅地や大学用地とは国道3号線を境に土地利用が分かれていた。その後、穀物、木材、軽工業品の取り扱いを目的として箱崎ふ頭が段階的に埋め立てられ、1975年には福岡貨物ターミナル駅が開業した。これによりふ頭と後背地の境界が国道3号線から福岡貨物ターミナル駅へと変化し、当初は海岸線にあった貨物線と国道3号線との工業用地は部分的に住宅及び商業用地に切り替わったと考えられる。(図5、図6)。

3-3. 東浜ふ頭地区と後背地の変化

東浜ふ頭地区も箱崎ふ頭地区と同様に、海岸線は工場用地として使われていた。ふ頭にはLNG基地や福岡市食肉市場が立地している。

国道3号線付近に複数の貨物線が通っていたことや、

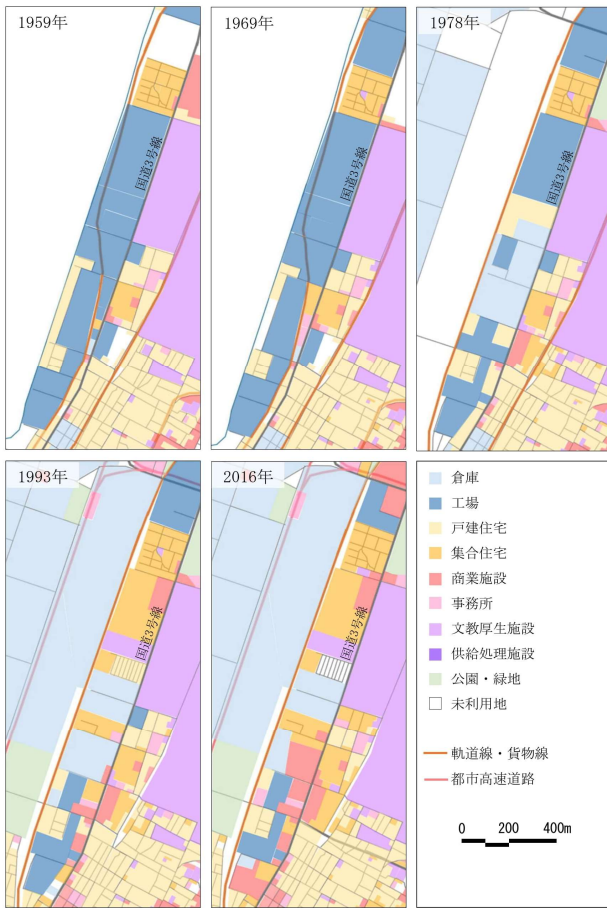


図6 箱崎ふ頭地区の土地利用状況

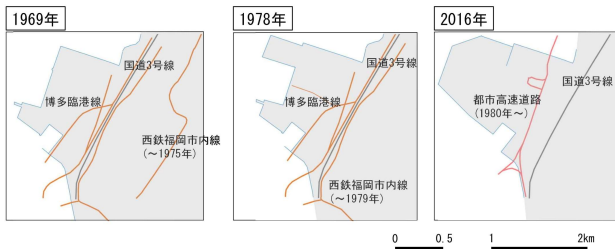


図7 東浜ふ頭地区の鉄道・主要道路の変遷

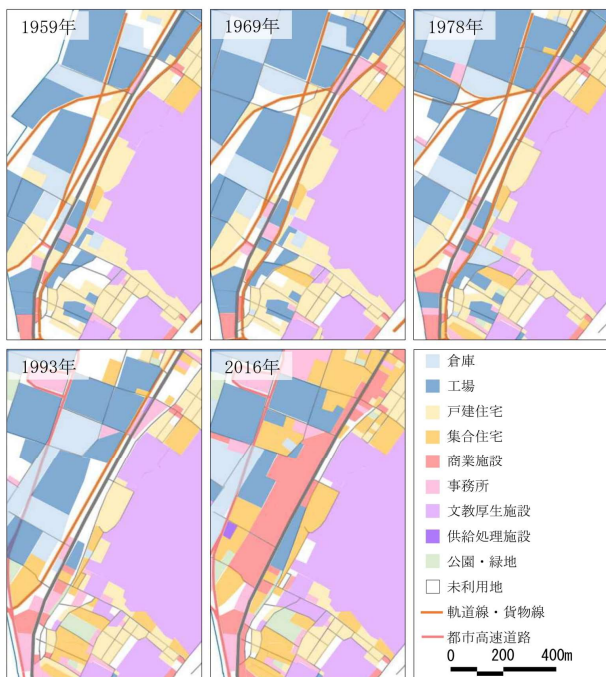


図8 東浜ふ頭地区の土地利用状況

港湾地区と後背地の住宅地や九州大学病院とは軌道線で隔てられていたことにより、ふ頭の埋め立てや機能の変更に対する後背地への影響は少なかった。貨物線の廃線後、跡地が商業利用されたり、工業用地が住宅用地に変わったりするなど、港湾地区と後背地との境目が曖昧になり、現在では都市高速が境界となっている(図7、図8)。

3-4. 中央ふ頭・博多ふ頭地区と後背地の変化

中央ふ頭には、物流施設が多く立地していた。港湾の規模拡大に伴う再編が進み、博多港国際ターミナルなどの旅客船関連施設が立地するようになった。博多ふ頭は当初から旅客船関連施設が立地していた。博多船溜は段階的に埋め立てが進み、コンベンションセンターや商業施設の設置とともに親水空間が整備された。

後背地は旧博多市街地であり、商業を中心とした街が形成されていた。博多船溜の周辺には物流関連施設や漁業関連施設が立ち並んでいたが、1989年の港湾計画書改訂で中央ふ頭や博多ふ頭の再開発を実施する方針となり関連施設がなくなり、その後集合住宅となった場所が多かった(図9)。港湾地区の機能に変更されたに伴い、後背地にあった関連施設も機能に変更されたと言える。

3-5. 須崎ふ頭地区と後背地の変化

須崎ふ頭は商港地区の形成を目的として埋め立てが実施され、当初から穀物倉庫等が多く立地している。近年はふ頭中央部に商業用地が点在している。

1970年代まではふ頭基部に木材置場や材木店が多く立地していたが、港湾計画の改訂に伴い木材取り扱いの機能は箱崎ふ頭へ移転された。跡地は集合住宅へ転換した箇所が多く見られた(図10)。須崎ふ頭の後背地にあたる長浜には鮮魚市場があるため、その周辺には食品加工工場や倉庫が点在している。鮮魚市場の西

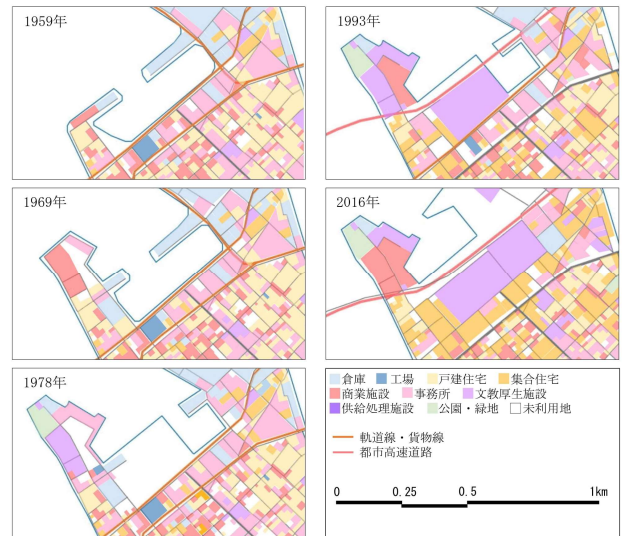


図9 中央ふ頭・博多ふ頭地区の土地利用状況

部は、社宅として利用されていた土地が工場・倉庫へと転換し、さらに現在は集合住宅への転換も見られた。住宅地への用途転換が多く見られたのは、都心居住が進み住宅需要が高まったためと考えられる。

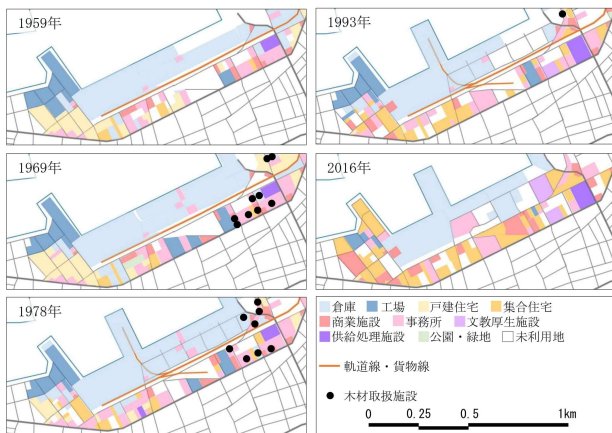


図 10 須崎ふ頭地区の土地利用状況

4. 研究の総括

4-1. 研究のまとめ

本研究では、博多港を対象に、港湾地区とその後背地の土地利用を分析し、後背地の土地利用に変化を与えた要因として以下の点が明らかとなった。図 11 に総括図を示す。

第一に、段階的に埋め立てられた場所において、当初の海岸線に沿って立地していた工業用地が内陸部へと変化したことで、周囲に合わせる形で住宅など他の用途に変化した点である(図 11-I)。

第二に、貨物線や市内路面電車の廃線、都市高速道路の開通などにより、工業用地と住宅用地の境界が海側へ移動し、土地利用の変化が発生した点である。貨物線跡地や国道 3 号線沿いに商業施設が立地し、その周辺に住宅が立地したことで、かつての境界が曖昧となり、境界が移動したと考えられる(図 11-II)。

第三に、港湾地区の再編により、その後背地にある関連施設も機能変更された点である。この事例は都心部から近く、港湾地区のウォーターフロント開発が進行している地区に多く見られる(図 11-III)。

また、既に後背地に市街地が形成されていた場合、ふ頭の土地利用が変化しても、後背地の土地利用に大きな変化は見られなかった(図 11-IV)。

4-2. 今後の展望

港湾地区とその後背地の土地利用変化を分析することにより、後背地の状況や交通網の変化、ふ頭の機能変更に伴って後背地の土地利用が変化したことが明らかとなった。同様の分析を他都市の港湾地区について

も実施し比較することで、都市ごとの特徴や各都市共通の特徴を見出すことができる。港湾地区の再開発において、開発する地区と後背地との関係性を構築することは、開発の成功のためには重要な課題である。港湾地区の再編が進み、旧港湾地区で再開発を実施する際には、後背地との一体性や開発する地区と後背地との接続方法を考える必要がある。本研究あるいはこれに続く研究がこの一助となれば幸いである。

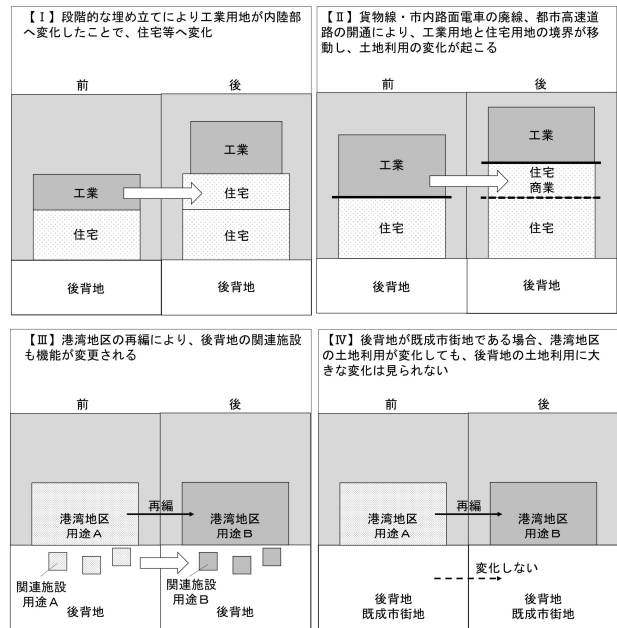


図 11 後背地の土地利用に変化を与えた要因

参考文献

- 1) 金炯冀、出口敦 (2011)、「博多港臨海部における土地利用の変遷過程と計画課題」、九州大学大学院人間環境学研究院紀要第 19 号 p. 11-19
- 2) 本田陽子、横内憲久、岡田智秀 (2002)、「ウォーターフロント開発が周辺地域に及ぼす空間的波及の実態に関する研究—小樽市・函館市・酒田市・釧路市を事例として—」、日本都市計画学会学術研究論文集 p. 1087-1092
- 3) 『福岡市道路整備アクションプラン 2024』(福岡市道路下水道局計画部道路計画課; 2021 年)
- 4) 『博多港湾計画書 昭和 34 年 11 月』(福岡市港湾局港管課編; 1959 年)
- 5) 『博多港湾計画書 改訂昭和 53 年 3 月』(博多港湾管理者; 1978 年)
- 6) 『博多港湾計画書 改訂平成元年 7 月』(博多港湾管理者; 1989 年)
- 7) 『博多港湾計画書 改訂平成 13 年 7 月』(博多港湾管理者; 2001 年)
- 8) 『博多港湾計画書 改訂平成 28 年 3 月』(博多港湾管理者; 2016 年) 博多ホームページ [URL] <https://www.city.fukuoka.lg.jp/kowan/keikaku/hakata-port/kowankeikaku.html> (最終閲覧日 2021 年 11 月 15 日)
- 9) 『航空住宅地図帳 福岡市東区版 昭和 53 年版』(公共施設地図航空株式会社; 1978 年)
- 10) 『航空住宅地図帳 福岡市博多区版 昭和 53 年版』(公共施設地図航空株式会社; 1978 年)
- 11) 『航空住宅地図帳 福岡市中央区版 昭和 53 年版』(公共施設地図航空株式会社; 1978 年)
- 12) 『ゼンリン住宅地図' 93 福岡市東区 No. 1(南部)』(ゼンリン; 1993 年)
- 13) 『ゼンリン住宅地図' 93 福岡市博多区』(ゼンリン; 1993 年)
- 14) 『ゼンリン住宅地図' 93 福岡市中央区』(ゼンリン; 1993 年)
- 15) 『ゼンリン住宅地図 201607 福岡市東区』(ゼンリン; 2016 年)
- 16) 『ゼンリン住宅地図 201612 福岡市博多区』(ゼンリン; 2016 年)
- 17) 『ゼンリン住宅地図 201701 福岡市中央区』(ゼンリン; 2017 年)
- 18) 『福岡地典市内版 昭和 34 年度版』(積文館; 1959 年)
- 19) 『福岡地典郊外編 昭和 34 年度版』(積文館; 1959 年)
- 20) 『福岡地典市内版 昭和 44 年度版』(積文館; 1969 年)
- 21) 『福岡地典郊外編 昭和 34 年度版』(積文館; 1969 年)