

福博（福岡・博多）が連携する都市の まちづくりとその戦略に関する研究Ⅱ

平成 20 年 3 月

財団法人福岡アジア都市研究所

はじめに

博多駅地区は、昭和 38 年の現 J R 博多駅の開業以来、博多駅地区土地区画整理事業（昭和 33 年～昭和 45 年）によって都市基盤が整備され、現在では九州最大のターミナル駅となった博多駅が位置することから、福岡都市圏内外から多くの人々が訪れている。また、海の玄関口である博多港や空の玄関口である福岡空港にも近接していることから、日本全国はもとよりアジア各国からも多くの人々が訪れている。さらに、平成 23 年春には、九州新幹線が全線開通することから、より一層、交通結節点として、九州・アジアの玄関口として発展していくことが求められている。

このようなことから、博多駅地区は、今までビジネス街として発展してきた基礎を活かし、今後、賑わいのある、アジアを代表するビジネス街として成長していくことが求められている。そのためには、福岡都心部を構成する博多駅地区と天神地区が異なった魅力を持つことが重要であり、二つの地区を結ぶ都市軸を明確化することが重要である。その上で、現在博多駅地区に求められている機能を適切に分配し、時代のニーズにあったまちづくりを進めていくことが重要である。そして、アジアを代表する都市として国際社会を生き抜く力を持たせることが必要である。

今までのまちづくりは、効率性や経済的豊かさを重視し、自動車を中心としたまちづくりであった。しかし、博多駅地区が、今後持続的に発展していくためには、精神的豊かさや癒しを重視したまちづくり、都市の主人公である“人”が中心のまちづくりを進めることが重要である。博多駅地区に住む人や働く人が誇りに思い、訪れる人が何度も訪れたいような魅力ある都市空間を創出することが求められる。

40 年以上前に創られた現在の博多駅地区は、当時の夢の積層であり、これからの博多駅地区は今日の夢の積層である。福岡の明日のために、そして明日の福岡のために、思い切ったデザインコンセプトの提示と、息の長い、着実なまちづくりに取り組むことが必要である。本研究の成果を、必ずくる明日に向けて、平成 20 年 4 月に設立予定の「博多まちづくり推進協議会」によって、持続的な発展のためのまちづくりに活用されることを願う。

平成 20 年 3 月
財団法人福岡アジア都市研究所

～ 目 次 ～

I. 研究の目的と流れ

1. 研究の背景と目的	-1-
2. 研究の流れ	-3-

II. 博多駅地区の歩行回遊性調査

1. 歩行回遊についてのアンケート調査の概要	-7-
(1) 調査目的	-7-
(2) 調査日時	-7-
(3) 調査場所	-8-
(4) 調査方法	-8-
(5) 有効回収部数	-8-
(6) 質問内容	-9-
2. はかた駅前通りの歩行者交通量（平日）	-10-
(1) 各地点の交通量の時系列比較	-11-
(2) 時間別場所別方向別交通量	-12-
3. アンケート調査の結果	-13-
(1) 個人属性	-13-
(2) 当日の同伴者数	-17-
(3) 当日の目的	-18-
(4) 当日の目的地	-19-
(5) 当日の都心滞在時間	-20-
(6) 当日の交通手段	-21-
(7) 都心での降車駅・バス停	-22-
(8) 普段の平日の「都心へのお出かけ頻度・目的手段」	-24-
(9) 普段の休日の「都心へのお出かけ頻度・目的手段」	-27-
(10) はかた駅前通りのセミトランジットモール化について	-30-
(11) セミトランジットモール化で利用してみたいもの	-33-
(12) 博多のまちづくりに関する自由意見	-39-
4. まとめ	-42-
(1) 歩行者交通量について	-42-
(2) 普段の平日・休日の都心へのお出かけ頻度・目的手段について	-42-
(3) 当日博多駅地区での回遊性について	-43-
(4) はかた駅前通りのセミトランジットモール化について	-43-

Ⅲ 博多駅地区の交通特性調査

1. 交通現況分析	-45-
(1) 地域交通特性の把握	-45-
(2) 地域交通概要の把握	-46-
(3) 自動車交通量特性	-48-
(4) 歩行者・自動車特性、駐車場特性	-62-
2. 自動車実態交通調査	-64-
(1) 調査目的	-64-
(2) 調査日時	-64-
(3) 調査箇所及び方法	-64-
(4) 交通実態調査結果	-66-
(5) 交通量推計	-70-
(6) 交通ミクロシミュレーション	-74-
3. はかた駅前通り周辺路上駐車実態調査	-82-
(1) 調査概要	-82-
(2) 調査計画	-84-
(3) 調査結果	-89-
4. まとめ	-102-
(1) 地域交通概要	-102-
(2) 既存交通量データを用いた自動車交通特性について	-103-
(3) 自動車交通量実態調査について	-103-
(4) 交通シミュレーションについて	-104-
(5) 路上駐車施設利用状況について	-104-

Ⅳ. はかた駅前通り地区景観形成ガイドライン（案）

1. はかた駅前通り地区景観形成ガイドライン案について	-107-
2. 博多駅地区のポテンシャル	-108-
(1) アジアにおける福岡の位置づけ	-108-
(2) 博多駅地区の概要	-109-
(3) 博多駅地区の現況	-110-
(4) はかた駅前通りの現況	-116-
(5) 博多駅地区のまちづくりの方向性	-120-
3. はかた駅前通りの景観形成の目標と方向性	-121-
(1) 福岡都心部におけるはかた駅前通りの位置づけ	-121-
(2) はかた駅前通りの景観形成の目標と方向性	-122-
(3) 景観形成のためのキーワード	-124-

(4) 景観形成ガイドラインの構成	-125-
4. はかた駅前通の景観形成の留意点	-126-
(1) 『おとな』における留意点	-126-
(2) 『品格』における留意点	-126-
(3) 『にぎわい』における留意点	-127-
5. はかた駅前通りの景観形成の誘導項目	-129-
(1) 誘導項目の全体像	-129-
(2) 沿道建物に関する誘導項目	-130-
(3) 屋外空間に関する誘導項目	-134-
(4) 広告物・夜間景観に関する誘導項目	-136-
6. 博多駅博多口駅前広場の景観形成について	-140-
(1) はかた駅前通りの起点としての博多駅博多口駅前広場のあり方	-140-
(2) 博多駅博多口駅前広場の位置づけ	-146-
(3) 博多駅博多口駅前広場の景観形成に向けた目標と方向性	-147-
(4) 博多駅博多口駅前広場の景観形成に向けたキーワード	-148-
(5) 博多駅博多口駅前広場の景観形成の留意点	-149-
(6) 博多駅博多口駅前広場整備の考え方	-151-
7. その他の地区の景観形成ガイドライン	-158-
(1) ストリートワークショップの概要	-158-
(2) 各通りのワークショップの結果	-159-

V. まちづくり組織のコミュニケーション手段

1. まちづくり意向調査の概要	-171-
2. 意向調査結果	-173-
3. ヒアリング調査結果	-182-
(1) 株式会社まちづくり三鷹	-182-
(2) 株式会社横浜みなとみらい21	-184-
(3) 柏の葉アーバンデザインセンター	-186-
4. 博多駅地区に最適なコミュニケーション手段	-188-
(1) まちづくり組織内におけるコミュニケーション手段	-188-
(2) 地区内の住民及び就業者におけるコミュニケーション手段	-189-
(3) 来街者におけるコミュニケーション手段	-189-

VI. 博多駅地区新生・再生に向けた方策

1. ガイドラインの策定と交通社会実験実施の方向性について	-191-
(1) ガイドライン策定の必要性	-191-

(2) 交通社会実験実施の方向性	-192-
2. 機能更新と建替促進のための容積割増等のインセンティブの考え方	-193-
(1) 容積率の割り増し	-193-
(2) 建ぺい率の緩和	-194-
(3) 斜線制限の緩和	-194-
3. 今後必要となる調査について	-195-
(1) まちづくりガイドラインの策定	-195-
(2) 附置義務駐車場の集約に関する調査	-195-
(3) 建替促進に向けた共同仮移転先ビルの整備に関する調査	-196-

I. 研究の目的と流れ

1. 研究の背景と目的

博多駅地区は、昭和 38 年の現 J R 博多駅の開業、昭和 32 年度～昭和 53 年度の博多駅地区土地区画整理事業の施行により、都市交通施設や公園緑地等の都市基盤が整備され、福岡都市圏内外から多くの人々を集めている。

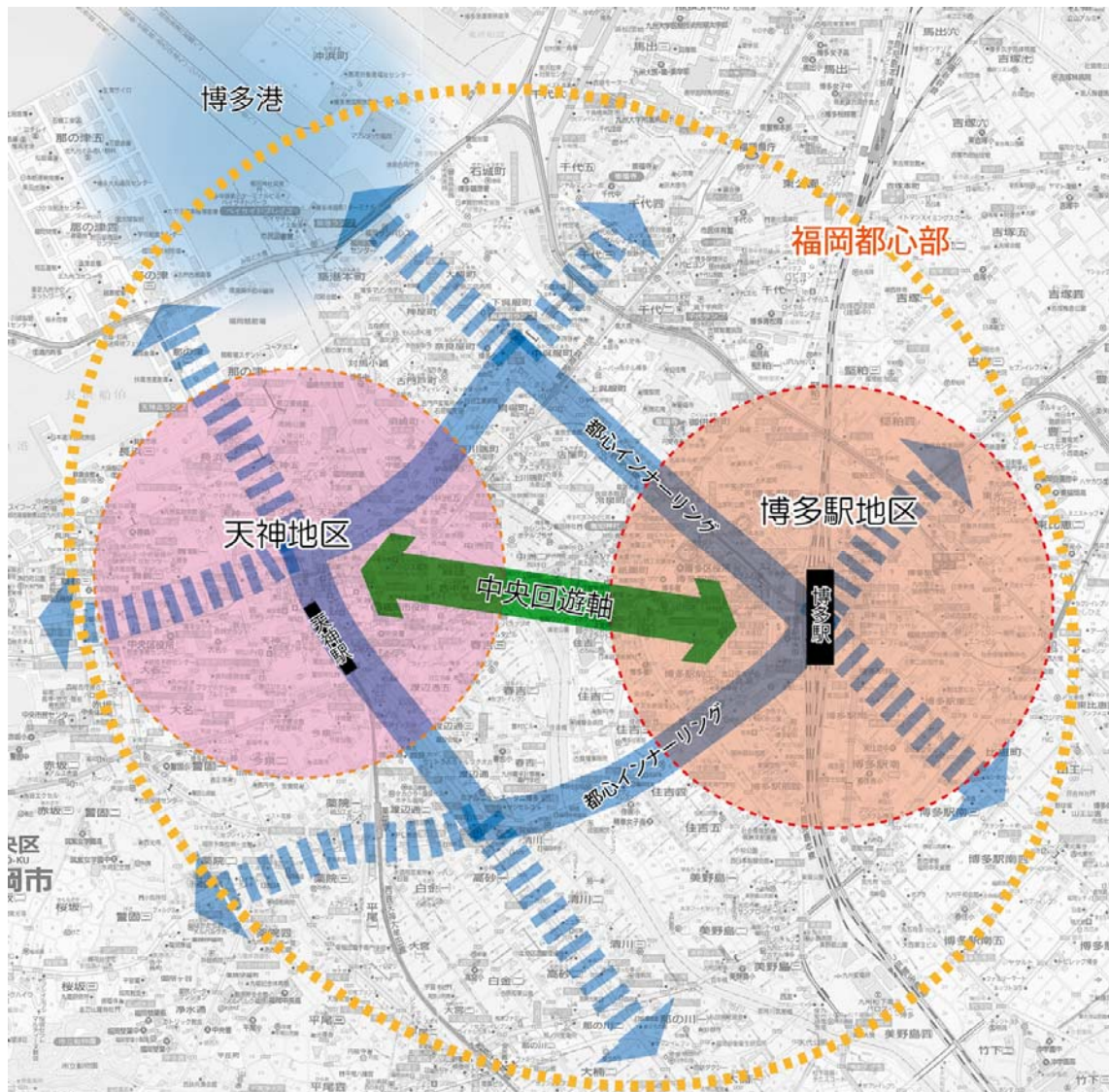
さらに、平成 23 年春の九州新幹線全線開業により陸の交通結節機能の一層の充実が図られ、空・海玄関である福岡空港と博多港に近接してことと併せ、博多駅地区が九州・アジアの玄関口として期待される役割は大きい。また福岡市も、平成 18 年 6 月に「新・福岡都心構想」を取りまとめ、天神地区と博多駅地区を 2 極とした都心核を形成し、両地区間を結ぶ中央回遊軸の形成を進めるとしている。

以上のことから、本研究では、交通結節機能に重きをおいてきたまちづくりから、“まちの主人公は人である”というまちづくりの原点に戻り、天神地区と博多駅地区を結ぶ中央回遊軸を歩行者中心の回遊軸として形成していくことを目的とする。そのために、博多駅地区におけるエリアマネジメント組織設立を支援し、人が動き賑わう都心を目指す博多駅地区のまちづくりの理想像・方向性について、既成市街地の新生・再生のモデルケースとして研究するものである。

平成 18 年度においては、これまでの博多駅地区の歩みの整理、現在の博多駅地区における人の動きの現況整理、博多駅地区土地区画整理事業以来、約 40 年を経て一斉に老朽化が進んでいる建物の現況について調査を行うと共に、新しいまちづくりの主角としてのエリアマネジメント組織の形態について調査を行った。

それらの調査を受け、平成 19 年度は、博多駅地区のエリアマネジメント組織である「博多まちづくり推進協議会」（平成 20 年 4 月設立予定）の設立準備組織にオブザーバーとして参加しながら、同準備会が地区全体のまちづくりガイドラインの骨子を作成するのに対応し、中央回遊軸の博多駅地区側の一端を形成する「はかた駅前通り」について、より詳細な景観形成ガイドラインの素案を作成した。また、「はかた駅前通り」における歩行回遊性の向上に向けた交通社会実験の実施を念頭に、交差点調査情報等について、既存データの整理、時点修正、分析を行い、はかた駅前通りの 2 車線減少による周辺地区への交通影響についての基礎的な調査を行った。さらに、平成 20 年 4 月に設立予定の「博多まちづくり推進協議会」が円滑に運営されるために、まちづくり組織におけるコミュニケーション手段について、全国の既存まちづくり団体に対して意向調査を行った。

【福岡都心部の構造と博多駅地区の位置づけ】



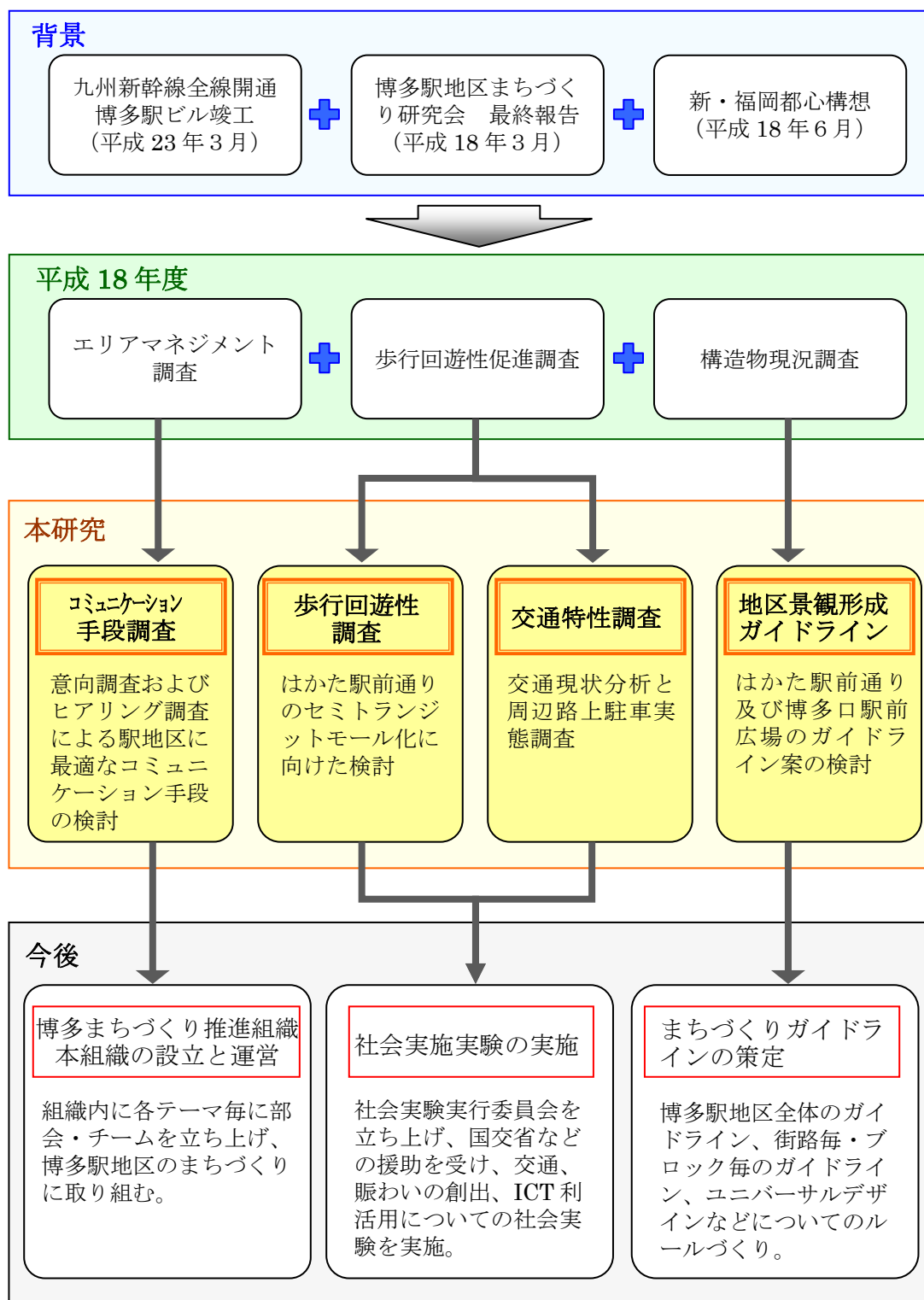
2. 研究の流れ

昨年度の「福博（福岡・博多）が連携する都市のまちづくりとその戦略に関する研究Ⅰ」として、博多駅地区の歩行回遊性の促進や建物調査、博多駅地区に求められるエリアマネジメント組織の検討を行った。それらの検討結果を受け、来年度のまちづくり本組織の立ち上げ、まちづくりガイドラインの策定、交通社会実験の実施に向けた研究を行うことが求められる。

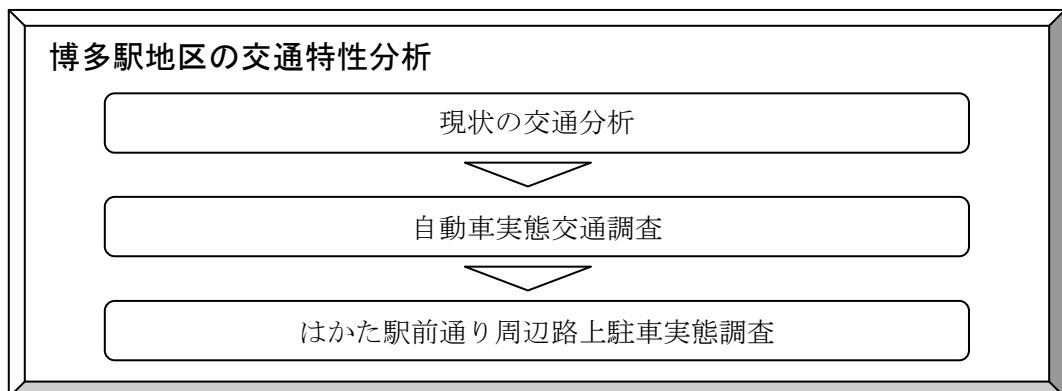
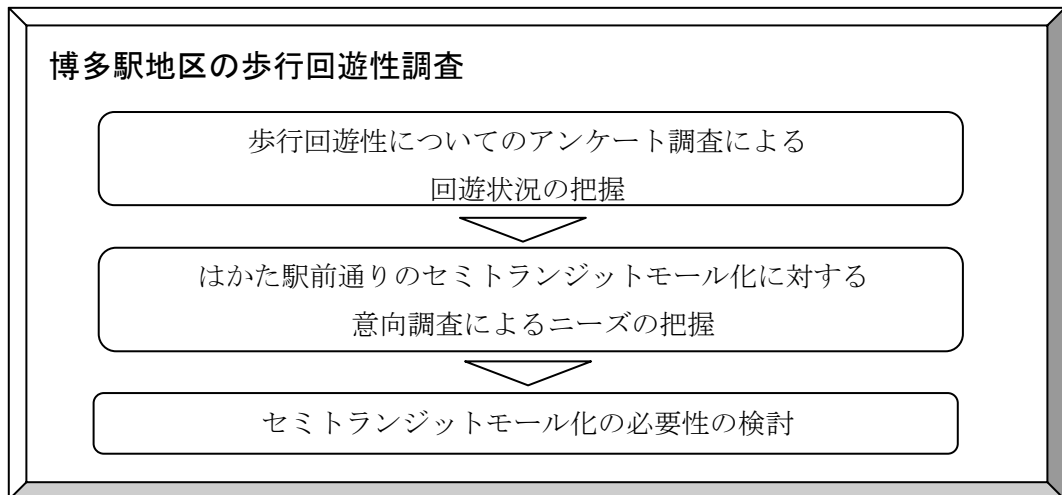
そこで、本研究では博多駅地区の現況交通分析を行うことにより、地域交通特性の把握を行い、はかた駅前通り周辺の路上駐車実態調査も行うことで、来年度の交通社会実験の実施に向けた基礎調査を行う。また、既存のまちづくり団体へのアンケート調査やヒアリング調査を行うことにより、博多駅地区のまちづくり組織に適したコミュニケーション手段の検討を行い、来年度のまちづくり本組織の設立に向けた提案を行う。そして、はかた駅前通りの景観形成ガイドライン（案）の作成を行うことにより、来年度のまちづくりガイドライン作成に向けた基礎資料とする。

なお、博多駅地区におけるまちづくりの流れと本調査の位置付けは次図に示す通りである。

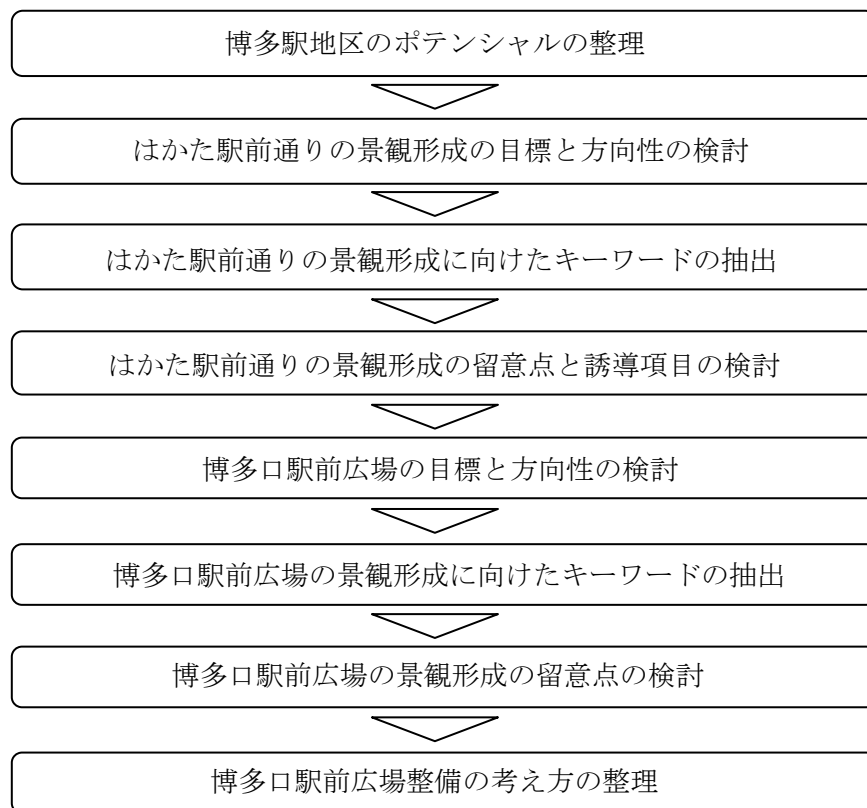
【まちづくりの流れと本調査の位置づけ】



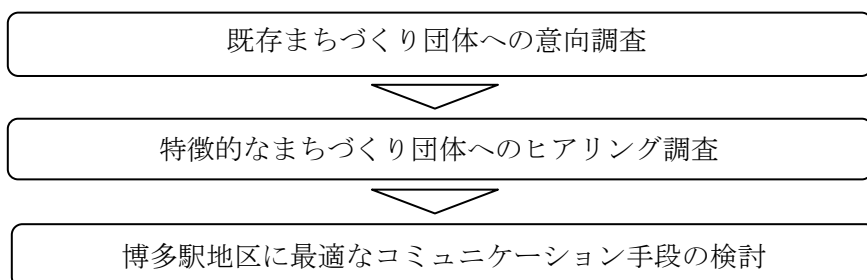
なお、本研究項目である「博多駅地区の歩行回遊性調査」、「博多駅地区の交通特性調査」、「はかた駅前通り地区景観形成ガイドライン（案）」、「まちづくり組織のコミュニケーション手段」についての研究の流れは、次のフローに示すとおりである。



はかた駅前通り地区景観形成ガイドライン(案)



まちづくり組織のコミュニケーション手段調査



Ⅱ．博多駅地区の歩行回遊性調査

1. 歩行回遊についてのアンケート調査の概要

(1) 調査目的

福岡市では、新しい都心構造の形成の一つとして、天神地区と博多駅地区を結ぶ中央回遊軸をあげ、歩行者の回遊による人が動き賑わう都心の実現を目指している。また、博多駅地区は 2011 年春の九州新幹線全線開通を控え、九州さらにはアジアの玄関口としての交通結節点機能の一層の充実・強化が求められている。したがって、この中央回遊軸の博多駅地区側の主要な通りであるはかた駅前通りでは、新たな歩行者の回遊軸として、自動車交通の流入の抑制などによる快適な歩行空間の形成や商業施設等の誘導、景観整備を進める必要がある。中央回遊軸であるはかた駅前通りを歩行者回遊軸として形成し、人が動き賑わう都心を実現するためには、セミトランジットモール化、オープンカフェをはじめとする様々な仕掛けが考えられるが、その仕掛けの検討には、現状の歩行者の回遊行動及びセミトランジットモール化に対する意識を把握することが必要となる。

本調査・分析は、はかた駅前通りのある博多駅前地区を通過する歩行者を対象にアンケート調査を実施し、都心部での交通行動の把握とセミトランジットモール化に対する意識データを収集する。それらのデータ及び昨年度実施した調査データをもとに福岡都心部における来街者の回遊状況を解明し、中央回遊軸を形成するためのセミトランジットモール化への利用者ニーズを把握することで、効果的な施策のあり方を検討する。また、本調査によって整理されるデータは、今後実施予定のはかた駅前通りにおける社会実験によって収集されるデータと比較すべきデータのひとつであり、博多駅博多口駅前広場の再整備の方針の検討にも寄与するものである。

(2) 調査日時

調査は、はかた駅前通りを通過する歩行者の交通量に加え、はかた駅前通りを通過する歩行者へのアンケート調査を実施した。歩行者交通量の調査は平成 18 年 10 月 30 日（火）11:00～17:00 に実施した。また、アンケート調査は、平日調査を平成 19 年 12 月 21 日（金）11:00～17:00 と平成 19 年 12 月 26 日（水）11:00～17:00 に、休日調査を平成 19 年 12 月 23 日（日）11:00～17:00 に実施した。

(3) 調査場所

調査は、はかた駅前通りにおいて実施した。調査員の配置場所は、概ね「西日本シティ銀行本店前」、「博多駅前2丁目」、「チサンホテル博多前」の3箇所の交差点付近である。

- ① チサンホテル博多前交差点付近
- ② 博多駅前2交差点付近
- ③ 西日本シティ銀行本店前交差点付近
(調査員はそれぞれの場所に3～4名ずつ配置)



(4) 調査方法

調査方法は歩行者交通量調査では、博多駅前通りの両端である西日本シティ銀行本店前交差点とチサンホテル前交差点の2箇所で博多駅前通りに出入りする歩行者数を1時間単位でカウントした。また、アンケート調査は「聞き取り調査方式」とし、調査員が博多駅前通りを通過する歩行者の方に、アンケート調査票記入のご協力の依頼をして、協力にご賛同いただいた方を対象に聞き取り調査を行った。

(5) 有効回収部数

アンケート調査票の有効回収部数は以下のとおりである。

平日：201部	[内訳]：(12月21日) 102部、(12月26日) 99部
休日：204部	

(6) 質問内容

アンケート調査の質問内容は以下のとおりである。

- 個人属性（性別・年齢・住所・職業）
- 当日の同伴者数
- 当日目的
- 当日目的地
- 当日の都心滞在時間
- 当日交通手段
- 都心での降車駅・バス停
- 普段の平日・休日の「都心へのお出かけ頻度・目的・手段」
- 博多駅前通りへのセミトランジットモール導入は必要だと思うか？
- 必要だと思う理由・必要とは思わない理由
- 博多駅前通りのセミトランジットモール化で利用してみたいもの
- 博多のまちづくりに関して自由意見

2. はかた駅前通りの歩行者交通量（平日）

はかた駅前通りの博多駅側（西日本シティ銀行前①、②）とキャナル側（チサンホテル前③、④）から計測した歩行者交通量は以下のとおりである。また、2007 年度に実施他歩行者交通量との比較を行う。

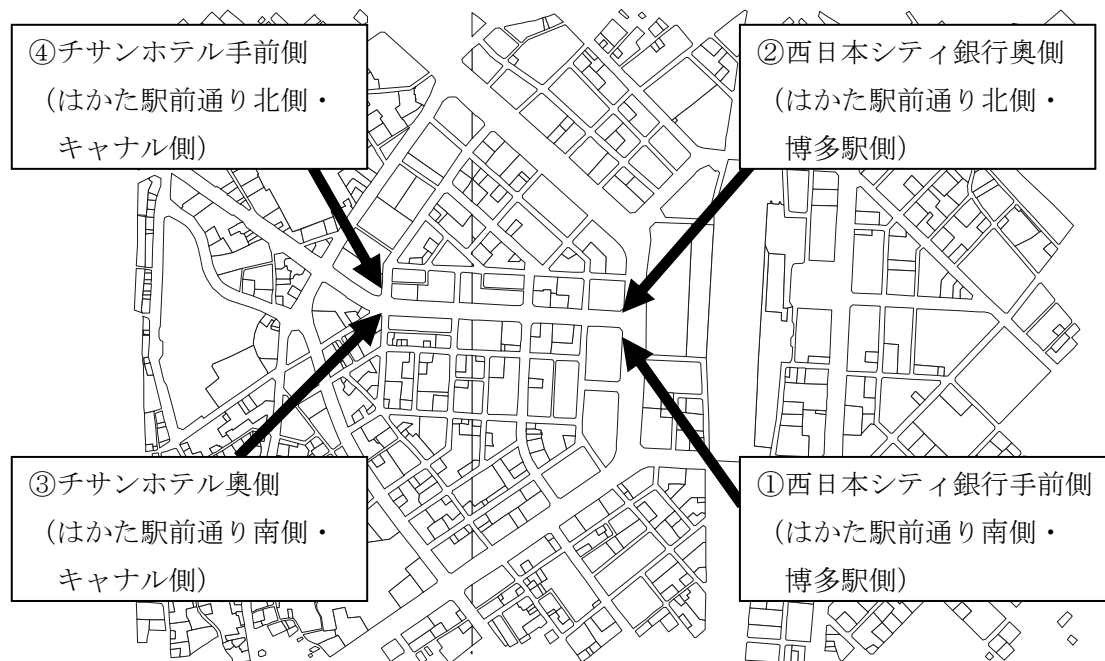


図1 交通量測定場所

（１）各地点の交通量の時系列比較

はかた駅前通りを挟む歩道のどちら側がより多くの歩行者に利用されているかの比較は以下のとおりである。交通量は各地点の両進行方向（博多駅方向とキャナル方向）の合計である。

下のグラフからみてとれるように、はかた駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量は、2007年、2008年ともにはかた駅前通り南側の博多駅側が最も多くなっている。これは駅前通り南側の交差点（西日本シティ銀行前）から博多駅博多口にアクセスしやすいこと、キャナルシティやJ R九州本社が駅前どおり南側に位置することが一因である。経年変化をみれば、博多駅側では駅前通り南側が減少し、駅前通り北側が増加している。一方、キャナル側では駅前通り北側が減少し、駅前通り南側が増加している。これは各年度の調査が平日の火曜日と同じであるものの、季節が2007年は冬、2008年は秋であり、季節変動の可能性もある。しかし、博多駅側の駅前通り南側が最も交通量が多く、キャナル側の駅前通り両側の交通量が少ないという傾向は変わらない。

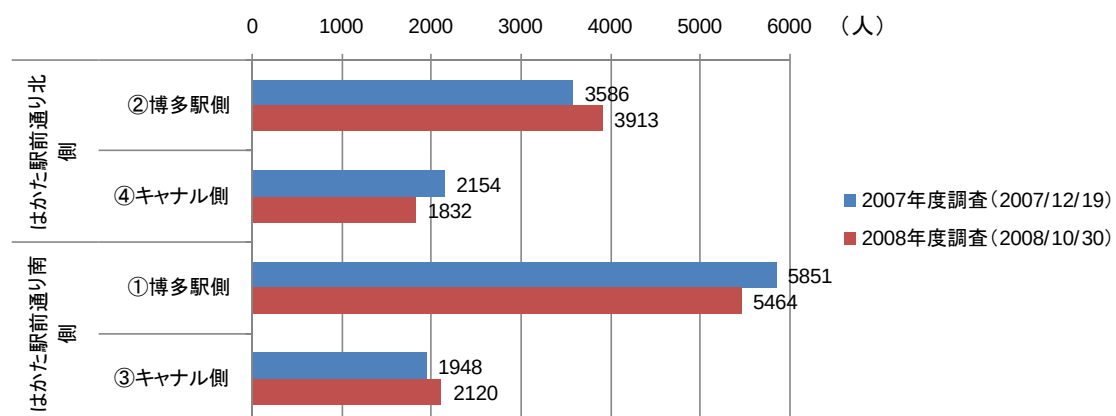
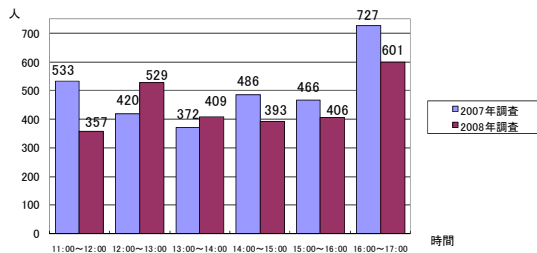


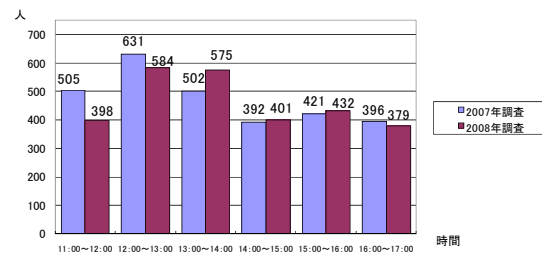
図2 はかた駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量

（２）時間別場所別方向別交通量（平日実施）

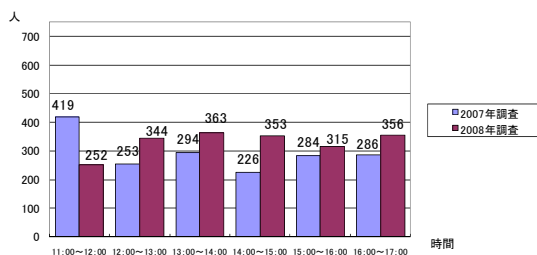
歩行者交通量は、はかた駅前通り南側・博多駅側では、博多駅方向は「16:00～17:00」、キャナル側では「12:00～14:00」で両年度とも交通量が他の時間・場所より多い。はかた駅前通り北側・キャナル側のキャナル方向は全ての年度の時間帯で交通量が少なく、200人を越えることない。



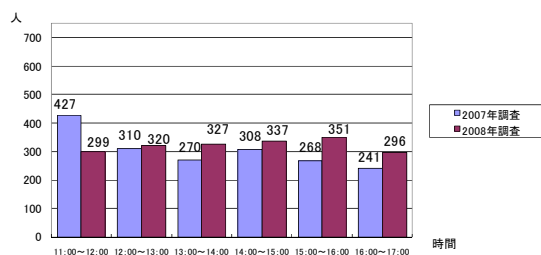
①はかた駅前通り南側・博多駅側（博多駅方向）



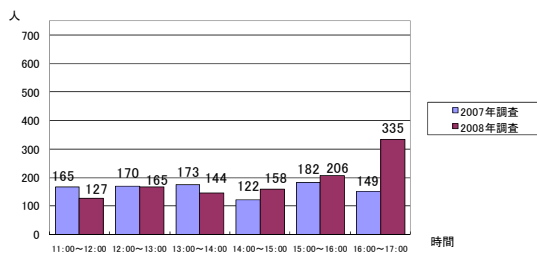
①はかた駅前通り南側・博多駅側（キャナル方向）



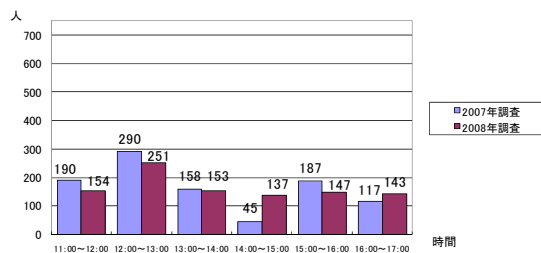
②はかた駅前通り北側・博多駅側（博多駅方向）



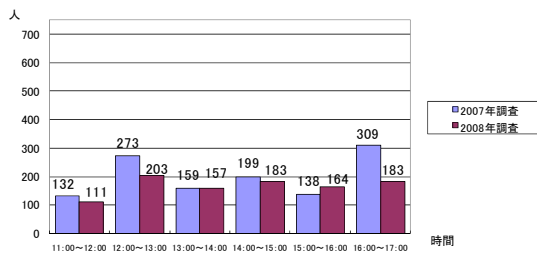
②はかた駅前通り北側・博多駅側（キャナル方向）



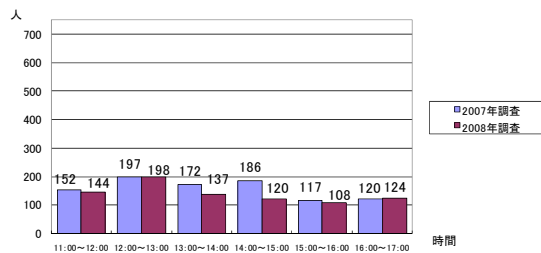
③はかた駅前通り南側・キャナル側（博多駅方向）



③はかた駅前通り南側・キャナル側（キャナル方向）



④はかた駅前通り北側・キャナル側（博多駅方向）



④はかた駅前通り北側・キャナル側（キャナル方向）

図 3 時間別場所別方向別歩行者交通量

3. アンケート調査の結果

以下、アンケート調査の集計結果を示す。（なお、結果はすべて平日・休日実施別に表示）

（１）個人属性

a) 性別

アンケート回答者の性別は、平日・休日とも女性が多く、平日で64％、休日で54％を女性が占めている。

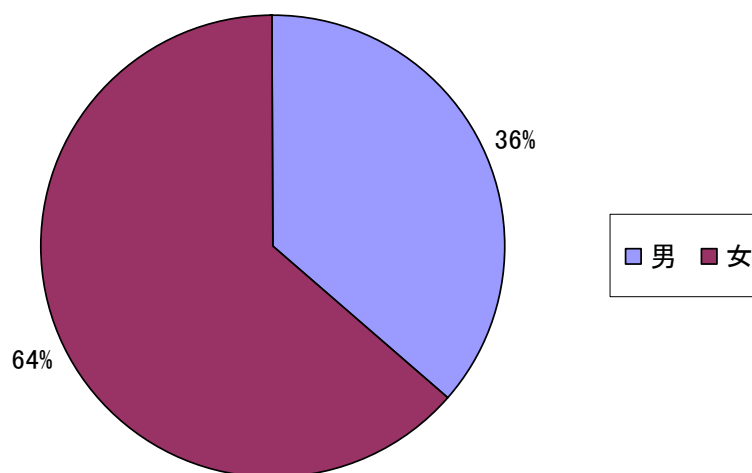


図4 性別（平日実施）（N=201）

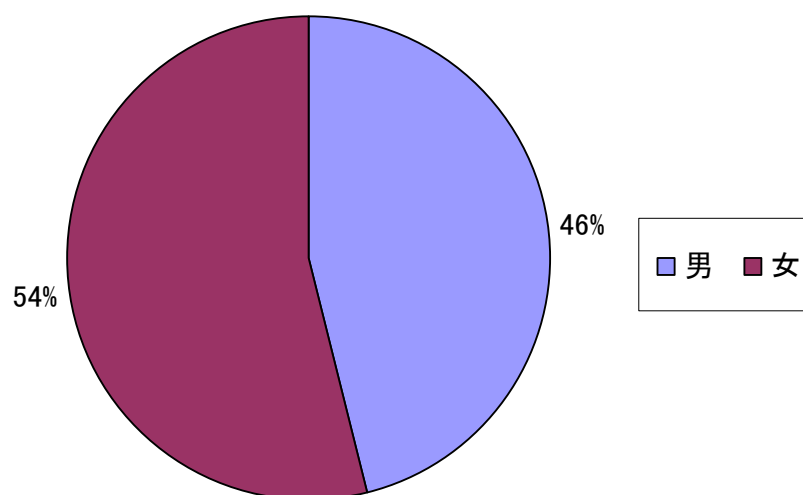


図5 性別（休日実施）（N=204）

b) 年齢

アンケート回答者の年齢は、平日・休日ともに20代が最も多く、平日で28%、休日で36%を占めている。他の年代をみると、平日では30代(20%)、10代(17%)が多く、休日では30代(19%)が多くなっている。なお、平日・休日ともに10歳未満の回答者はゼロだった。

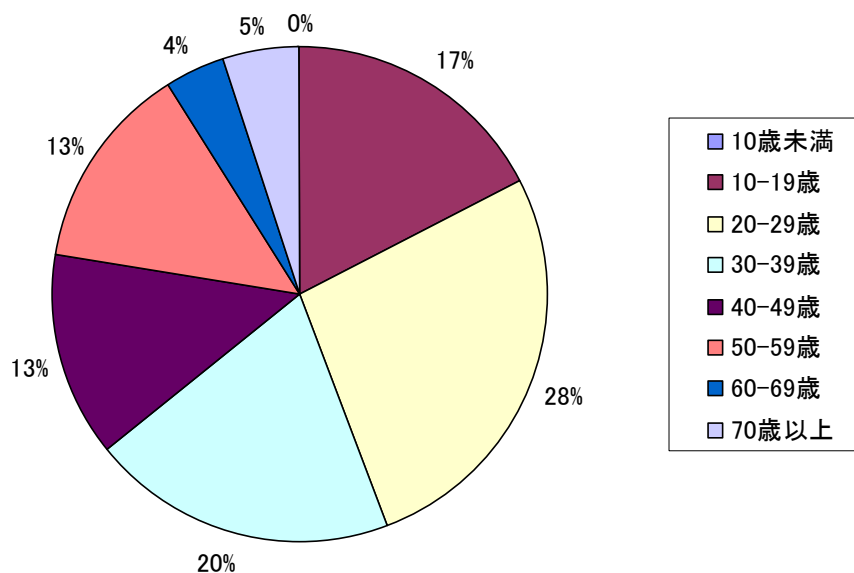


図6 年齢（平日実施）(N=201)

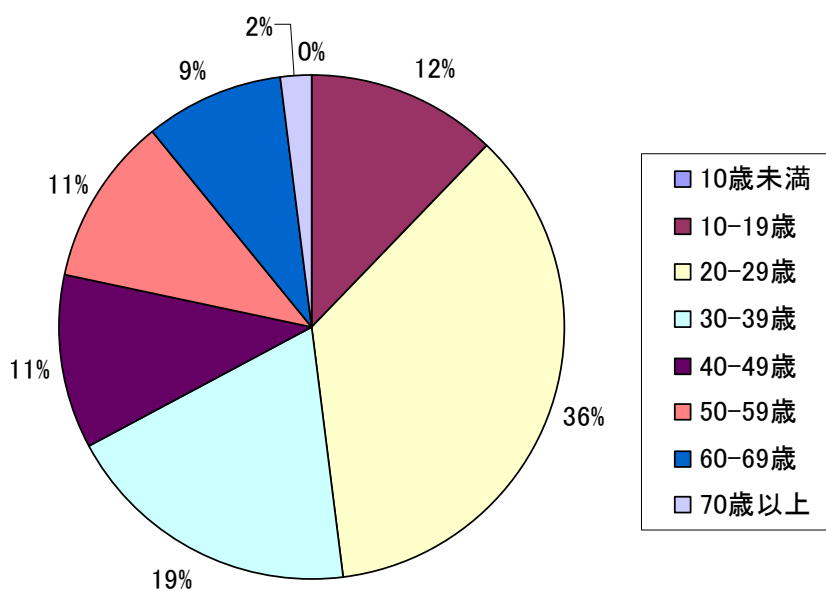


図7 年齢（休日実施）(N=204)

c) 住所

アンケート回答者の住所は、九州を代表するターミナル駅を擁する博多駅前地区という特性から、平日・休日ともに「福岡市以外」の割合が最も高く、平日で45%、休日で50%を占めている。その内訳（判明分）は、平日では福岡地方が51%、休日では県外が61%を占めており、平日は福岡都市圏から、休日は県外から来ている人が多い。福岡市内在住の人では、平日・休日ともに「博多区」の割合が最も高く、平日で21%、休日で20%を占めている。

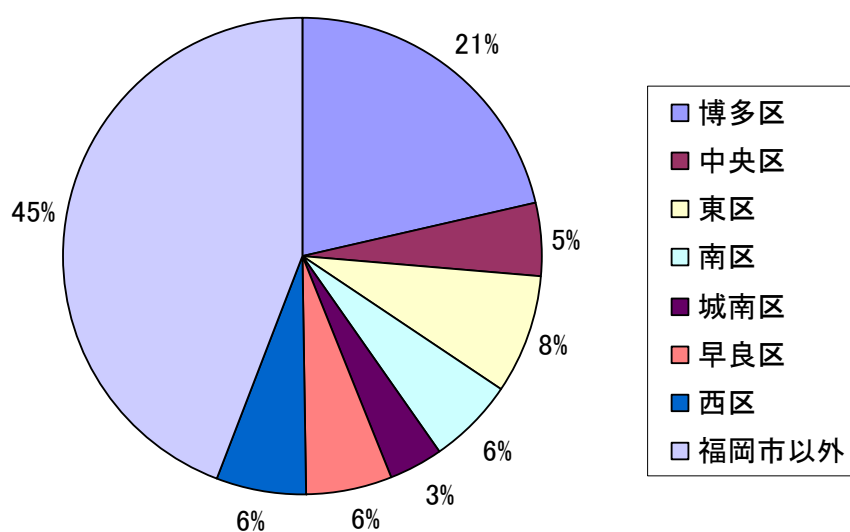


図8 住所（平日実施）（N=201）

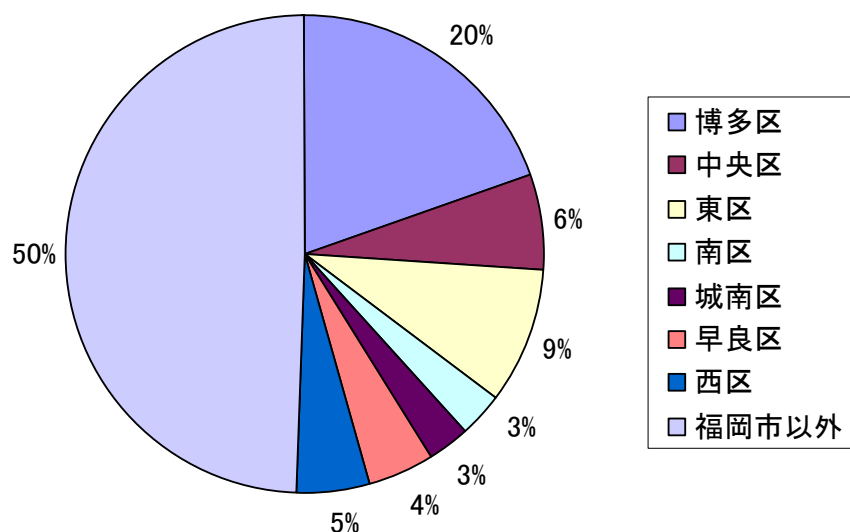


図9 住所（休日実施）（N=204）

d) 職業

アンケート回答者の職業は、平日・休日ともに「会社員・公務員等」が最も多く、平日で44%、休日で52%を占めている。次に「学生（大学・短大・専門学校・予備校生等）」が平日・休日ともに多くなっており、平日で22%、休日で14%を占めている。「主婦」は、休日の6%に対して平日では13%と高い割合になっている。

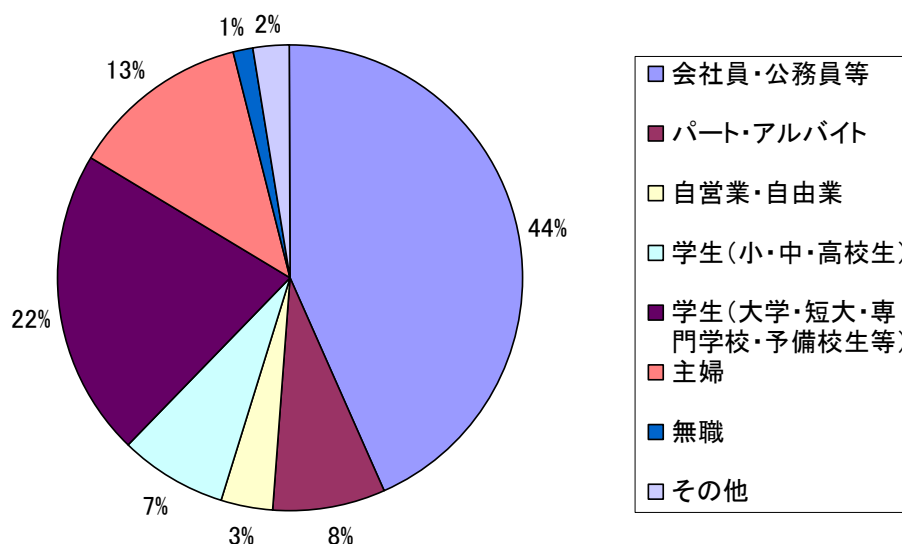


図 1 0 職業（平日実施）（N=201）

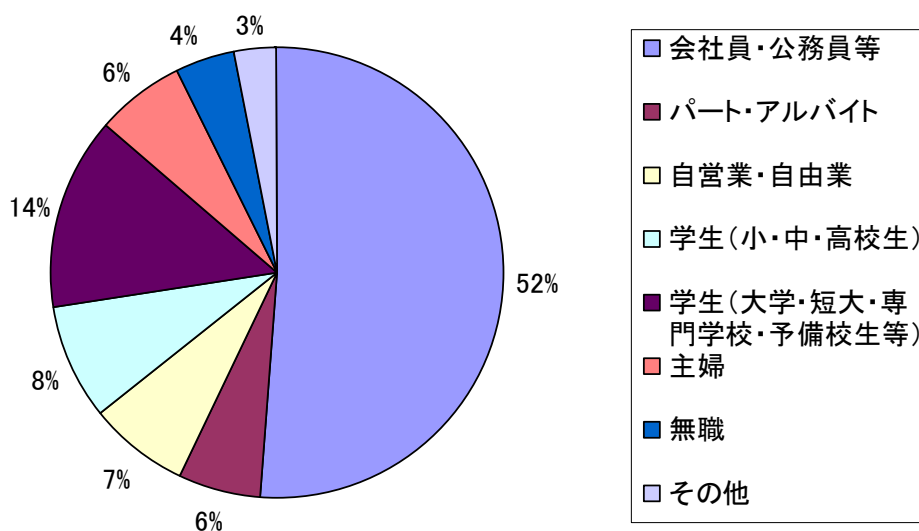


図 1 1 職業（休日実施）（N=204）

(2) 当日の同伴者数

アンケート回答者の当日の同伴者数は、平日では「0人」が69%で大半を占めている。次に「1人」が22%と多くなっている。一方、休日では「0人」は50%、「1人」は40%を占めており、平日に比べて複数で行動する人が多かった。なお、休日の「45人」は観光バスの添乗員の方である。

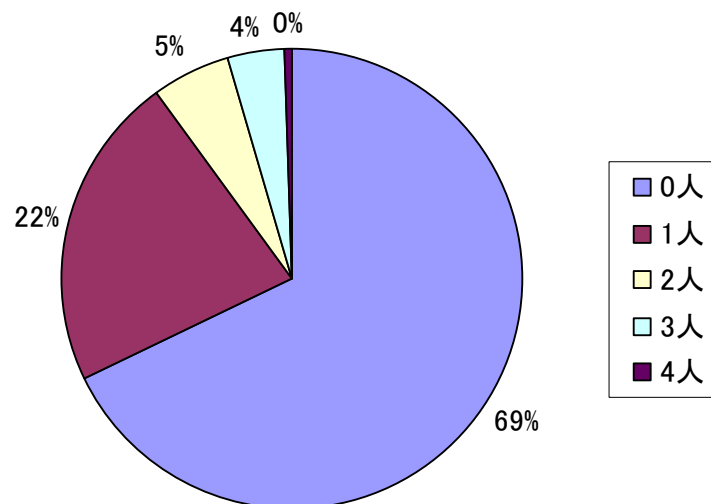


図 1 2 同伴者数（平日実施）（N=201）

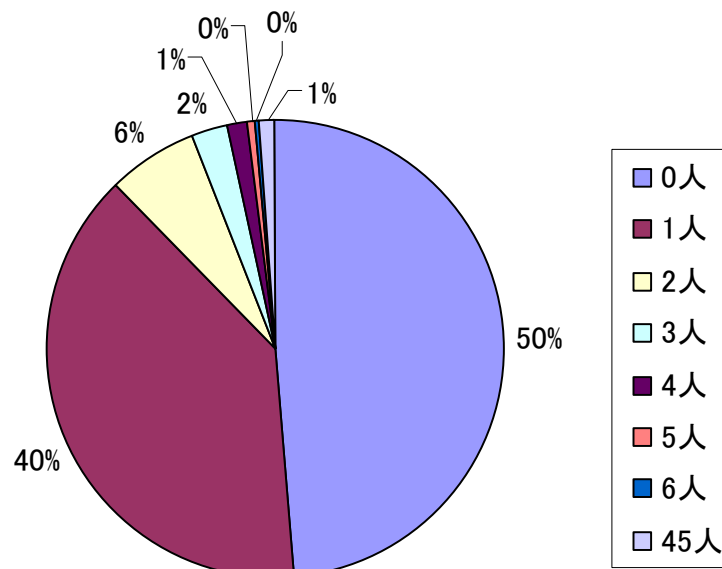


図 1 3 同伴者数（休日実施）（N=204）

(3) 当日の目的

アンケート回答者の当日の都心回遊目的（複数回答可）は、平日では通勤・通学目的が26%、業務目的が19%、私用目的が55%の割合である。休日では通勤・通学目的が7%、業務目的が4%、私用目的が89%の割合を占め、平日に比べて圧倒的に私用目的の人が多。なお、業務目的は「販売・配達」「打ち合わせ・会議」「その他業務」の合計、私用目的は「食事」「買い物」「社交・娯楽」「習い事・塾」「通院」「送迎」「旅行」「その他私用」の合計である。「その他私用」には、散歩や結婚式、就職活動の途中などがみられた。

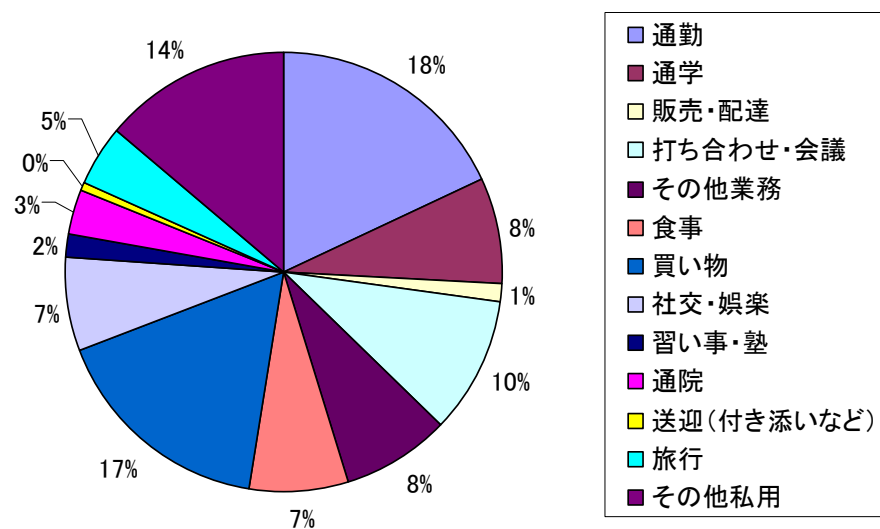


図 1 4 当日目的（平日実施）（N=217）

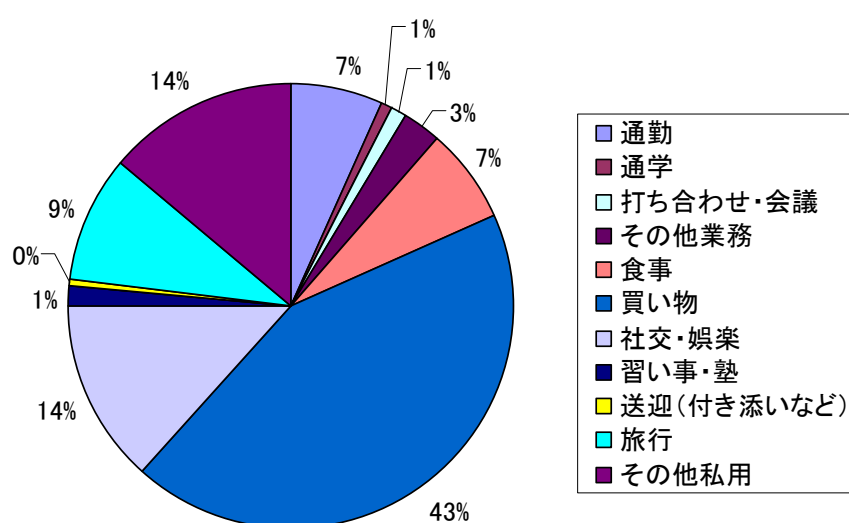


図 1 5 当日目的（休日実施）（N=229）

(4) 当日の目的地

アンケート回答者の当日の都心回遊目的地（複数回答可）は、平日では博多駅周辺が27%、キャナルシティが24%の割合を占めており、博多駅近辺での回遊が多い。休日ではキャナルシティが30%、博多駅周辺が26%の割合を占めており、やはり博多駅近辺での回遊が多いが、天神など中央区への回遊が17%と平日に比べて高い割合となっている。また、「不明」は無回答だった人の他、特に目的地が無い、散歩の途中である、などの人も含まれている。

なお、「博多部」とは博多川と御笠川に挟まれた旧来の町人町に該当する地域に中洲地区を含めたもの、「博多埠頭周辺」とは築港本町・石城町・沖浜町のこととする。

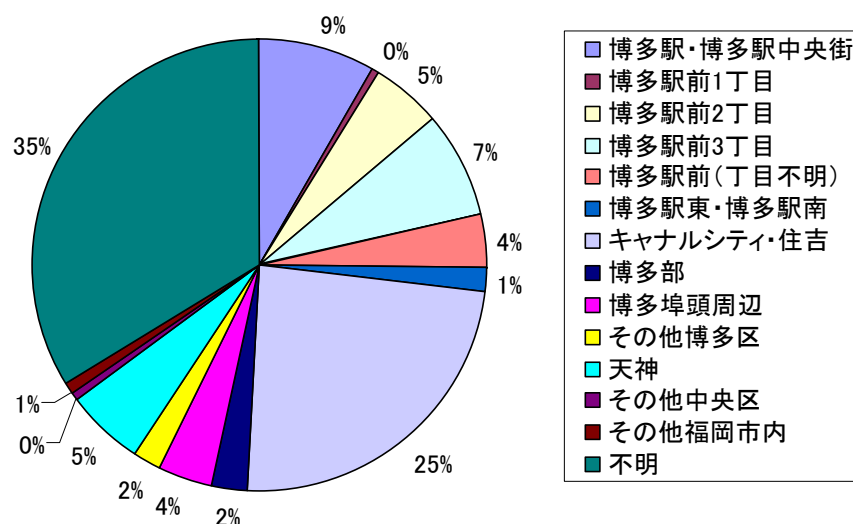


図16 当日目的地（平日実施）(N=201)

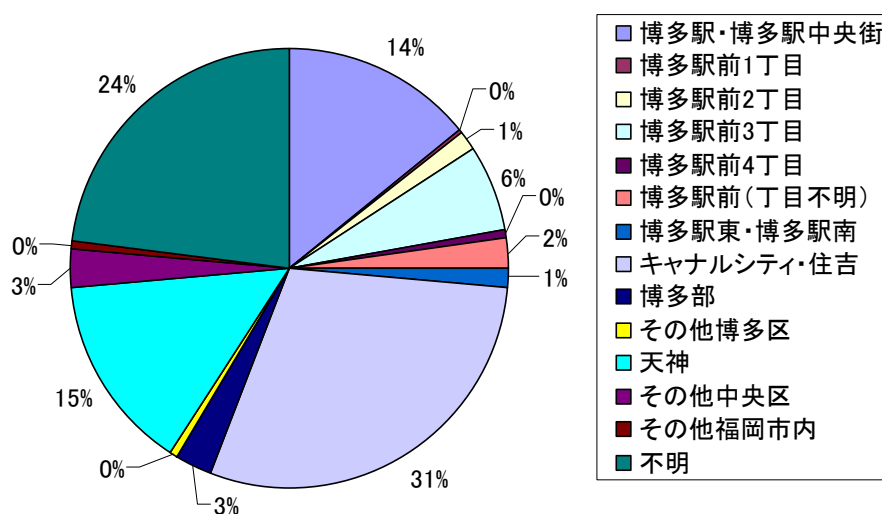


図17 当日目的地（休日実施）(N=220)

（５）当日の都心滞在時間

アンケート回答者の当日の都心滞在時間は、平日では「2～4 時間」が最も多く 19％、次いで「6～8 時間」が 16％の割合を占めている。休日では「4～6 時間」が最も多く 27％、次いで「2～4 時間」が 25％の割合を占めており、2～6 時間滞在の人が全体の 50％の割合である。平日の方が 6 時間以上の長時間滞在の割合がやや多い。

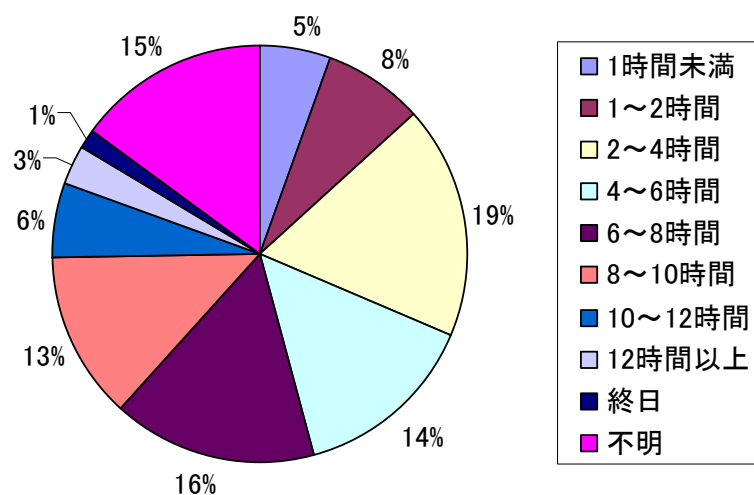


図 1 8 当日都心滞在時間（平日実施）（N=201）

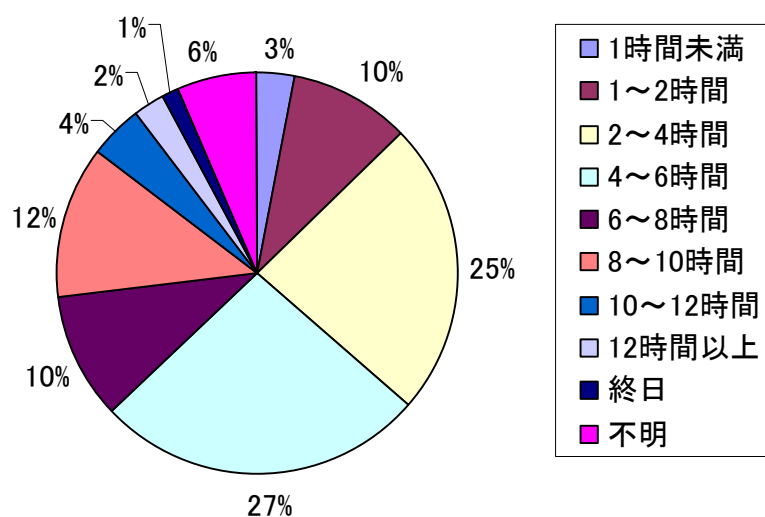


図 1 9 当日都心滞在時間（休日実施）（N=204）

(6) 当日の交通手段

アンケート回答者が当日利用した交通手段（複数回答可）は、平日・休日とも類似した結果となった。最も多かったのは「JR 在来線」で、平日は28%、休日は26%の割合を占めている。次に「徒歩」が多く、平日・休日とも26%、続いて「路線バス」が平日15%、休日14%、「地下鉄」が平日12%、休日14%の割合を占めていた。なお、「その他」はタクシーと貸し切りバスである。

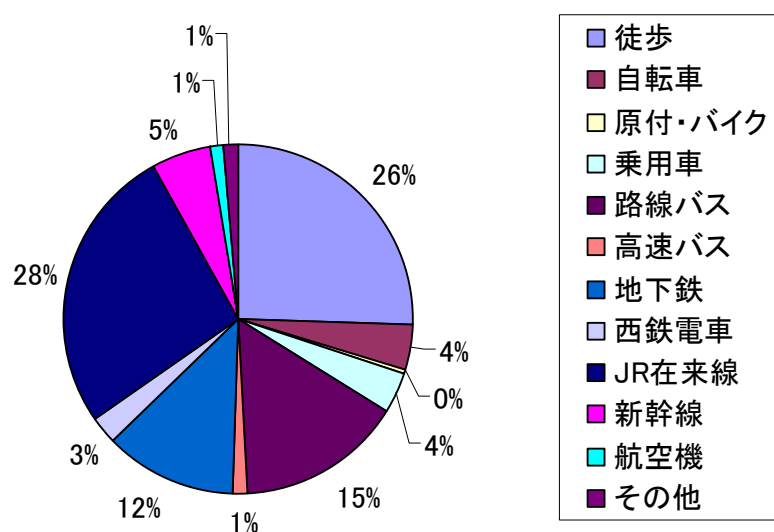


図 2 0 当日交通手段（平日実施）（N=277）

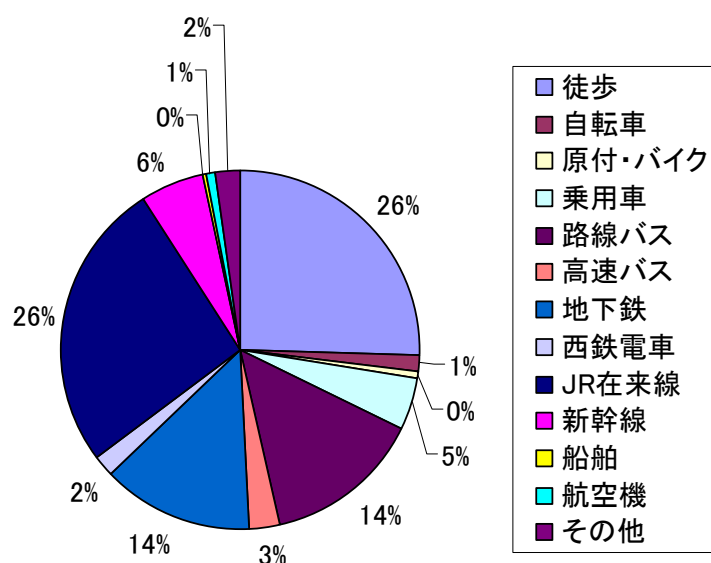


図 2 1 当日交通手段（休日実施）（N=274）

(7) 都心での降車駅・バス停

アンケート回答者のうち、当日交通手段で鉄道もしくはバスを利用した（利用する予定）と答えた人に、都心のどの駅・バス停で降りたか（利用する予定か）を聞いた結果は以下のとおり。

a) 降車駅

鉄道利用者（地下鉄・西鉄電車・JR 在来線・新幹線）の都心での降車駅は、平日・休日ともに博多駅利用者が圧倒的に多い。博多駅利用者の内訳は、平日・休日ともに JR 駅利用の方が地下鉄駅利用よりも多くなっている。

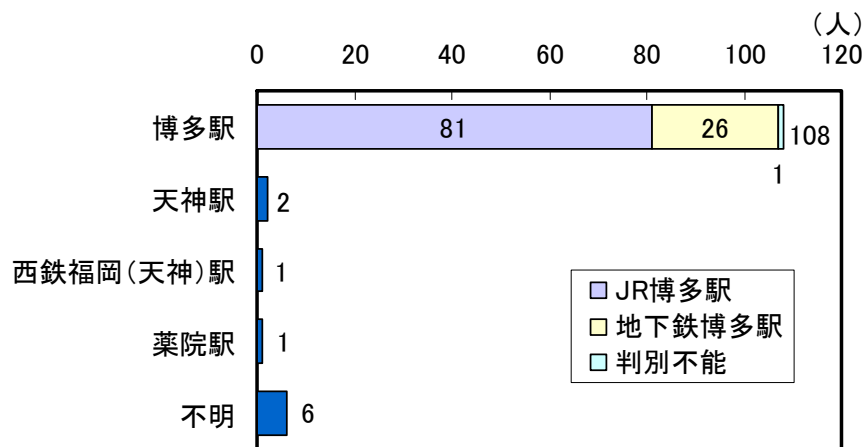


図 2 2 降車駅（平日実施）(N=118)

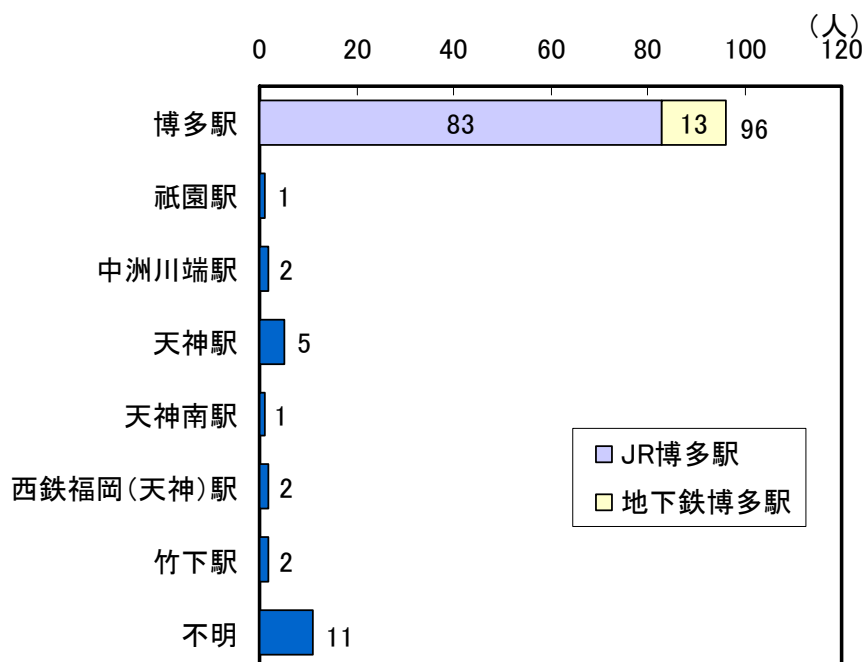


図 2 3 降車駅（休日実施）(N=120)

b) 降車バス停

バス利用者（路線バス・高速バス）の都心での降車バス停は、平日・休日ともに博多駅前が多い割合を占めている。休日は天神で降りた人もやや多い。高速バス利用者は福岡交通センター、天神バスセンターのどちらかで降車した人がほとんどである。休日のその他は、県庁九大病院前・福岡空港前・那珂の停留所である。

なお、博多駅前とは博多駅前 A・B・C・D・E・F 乗り場に博多新三井ビル前の博多駅前降車場を含めたもの。天神は天神バスセンター前 (1)・天神ソラリアステージ前 (2)・天神北 (3・9)・天神大丸前 (4)・天神コア前 (7)・天神協和ビル前 (10)・天神新天町入口 (11)・天神福ビル前 (12)・天神福銀本店前 (13)・天神大和証券前 (14)・天神3丁目 (15・17)・天神郵便局前 (16・18)・天神日銀前 (19) のことである。

(詳細は西鉄グループホームページ <http://www.nishitetsu.co.jp/bus/default.htm> を参照)

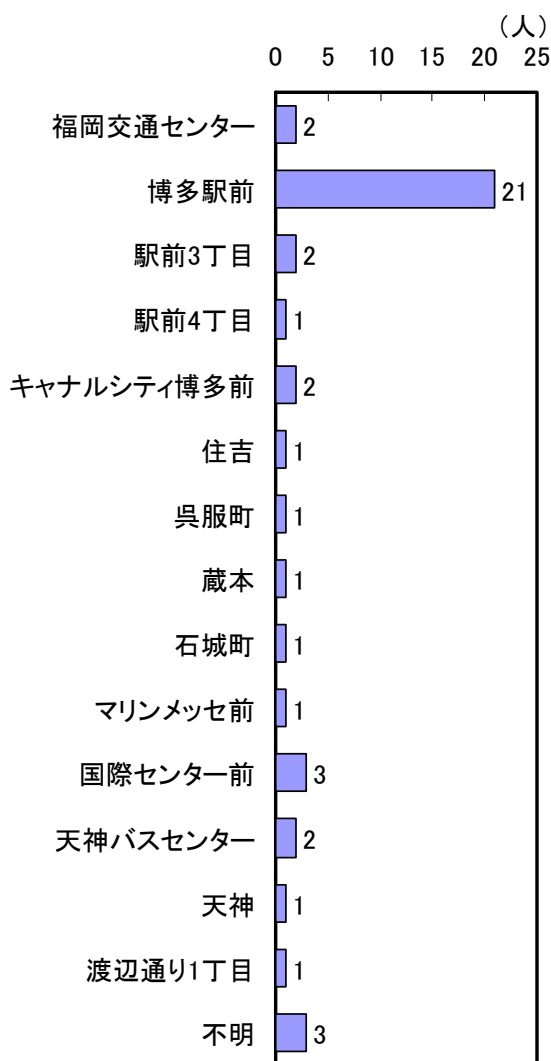


図 2 4 降車バス停 (平日実施) (N=43)

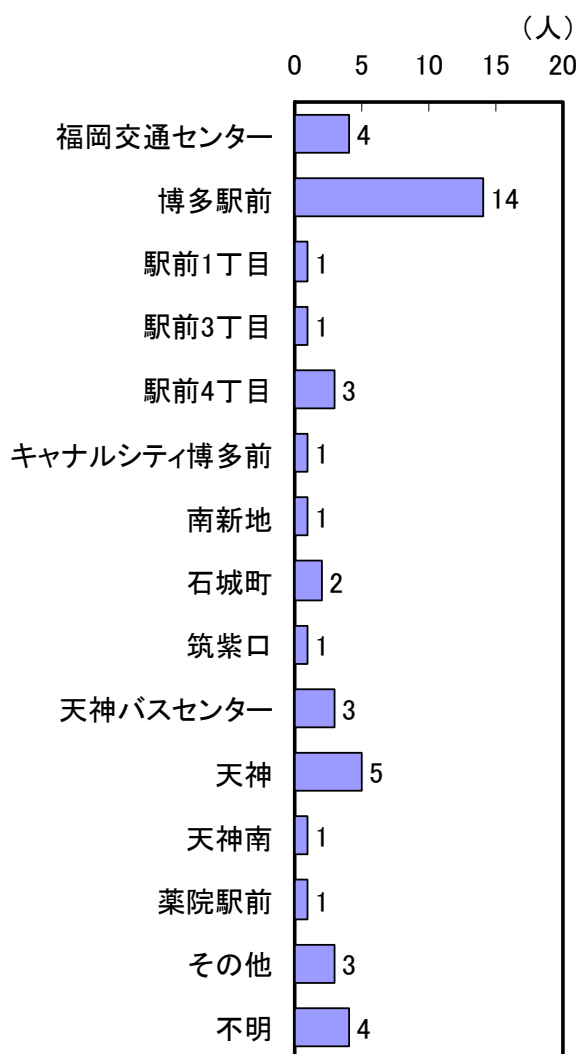


図 2 5 降車バス停 (休日実施) (N=45)

(8) 普段の平日の「都心へのお出かけ頻度・目的・手段」

a) 平日の都心へのお出かけ頻度

アンケート回答者が平日に普段都心へ出かける頻度は、平日実施においては「5 日/週」の人が40%と最も多く、毎日訪れる人が多いことが分かる。また、「普段は訪れない」と答えた人も29%を占めているが、これには旅行や出張で県外から来ている人が多く含まれている。休日実施においては、「普段は訪れない」と答えた人が45%を占め最も多かった。次いで、「5 日/週」が30%の割合を占めている。最低でも週に1 日来る人は、平日実施で59%、休日実施で47%の割合を占めている。

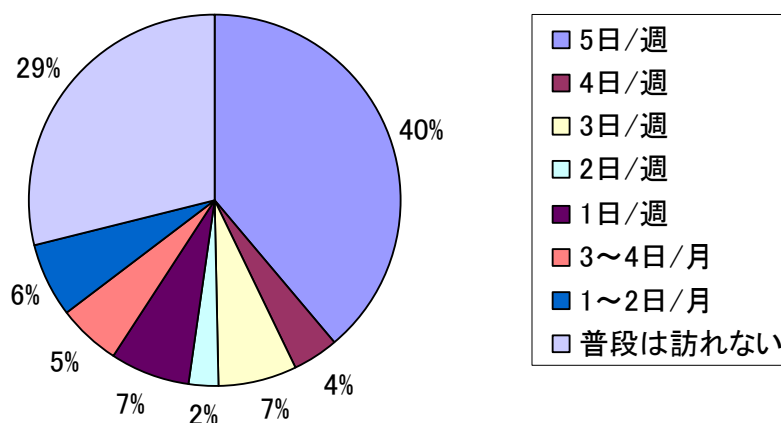


図 2 6 平日に普段都心へ出かける頻度（平日実施）(N=201)

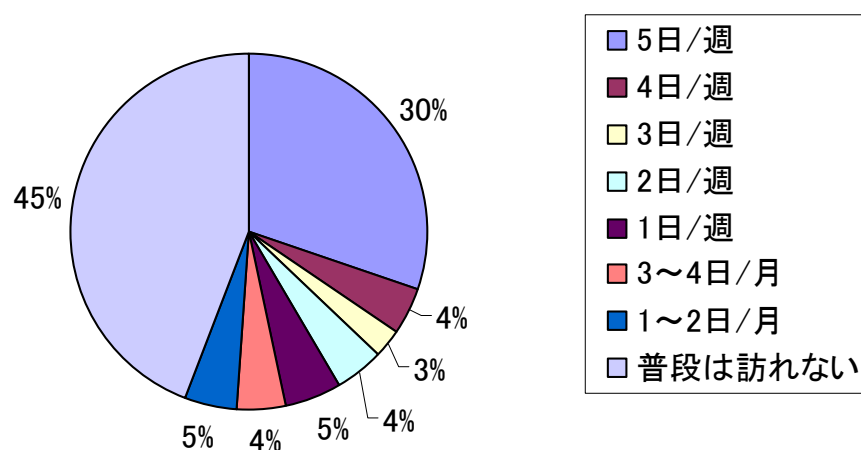


図 2 7 平日に普段都心へ出かける頻度（休日実施）(N=204)

b) 平日の都心へのお出かけ目的

平日に普段都心へ出かけると答えた人のそのお出かけ目的（複数回答可）は、平日実施では「通勤」が最も多く41%を占めている。「通勤」に「通学」「販売・配達」「打ち合わせ・会議」「その他業務」を合わせた割合は全体の64%を占めており、仕事・学校目的で普段平日に都心へ出かけていることが分かる。なお、平日で次いで多かったのは「買い物」の18%である。休日実施では「通勤」が35%と最も多い割合を占め、次いで「買い物」が21%、「食事」が11%となっている。私用目的全体では51%の割合を占め、平日実施に比べて高くなっている。

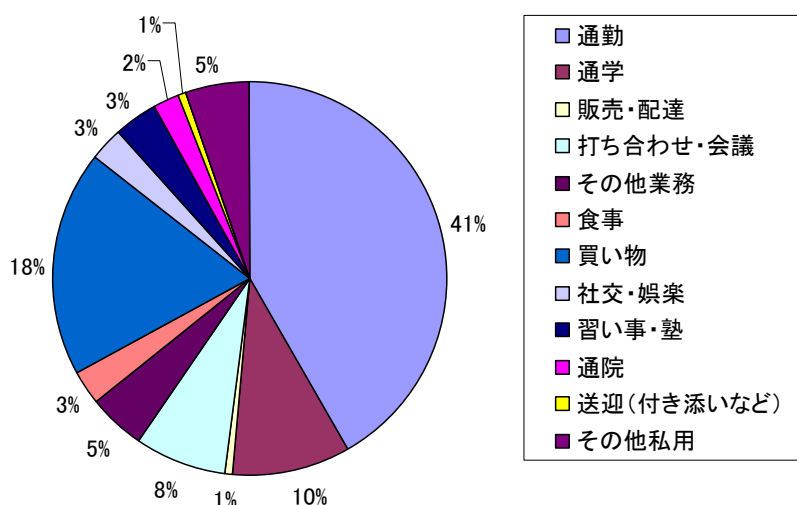


図 2 8 平日に普段都心へ出かける目的（平日実施）（N=173）

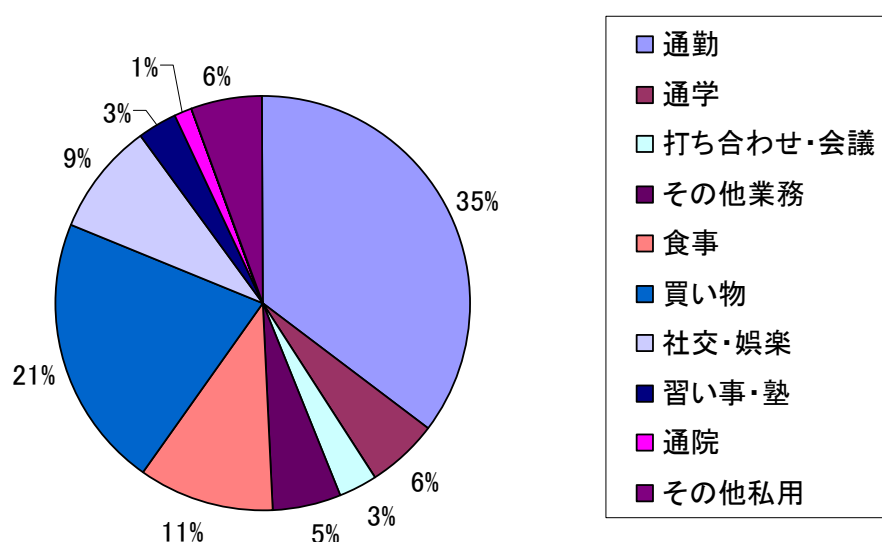


図 2 9 平日に普段都心へ出かける目的（休日実施）（N=159）

c) 平日の都心へのお出かけ手段

平日に普段都心へ出かけると答えた人のその利用交通手段（複数回答可）は、平日実施では「JR 在来線」が 24%と最も多く、次いで「路線バス」が 21%、「徒歩」が 18%の割合を占めている。休日実施でも「JR 在来線」の利用が 27%で最も多い割合を占めており、次いで「徒歩」が 16%、「地下鉄」が 16%の割合となっている。

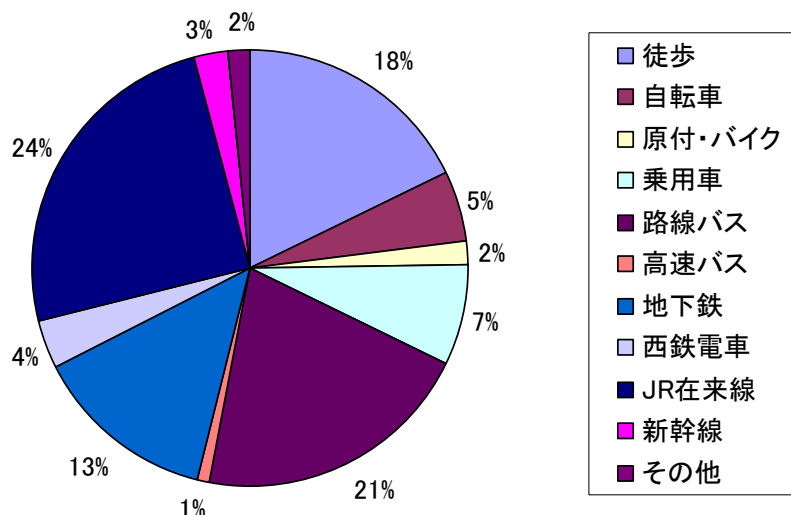


図 3 0 平日に普段都心へ出かける手段（平日実施）（N=187）

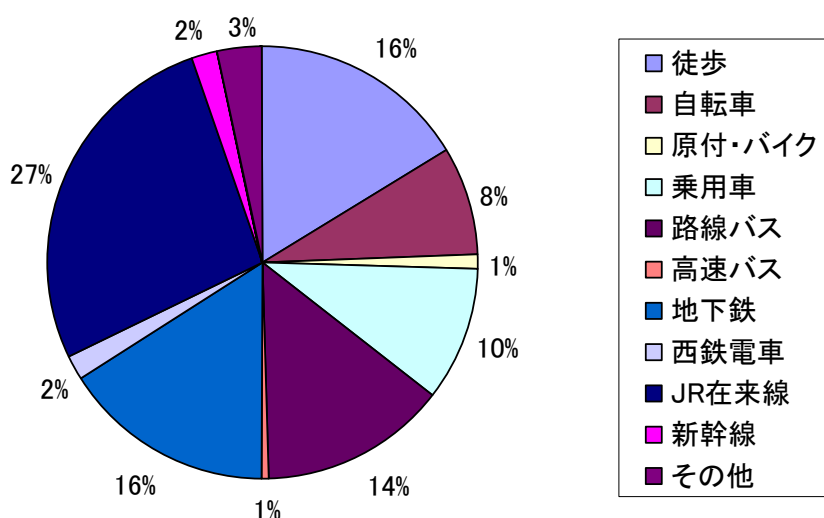


図 3 1 平日に普段都心へ出かける手段（休日実施）（N=152）

（９）普段の休日の「都心へのお出かけ頻度・目的・手段」

a) 休日の都心へのお出かけ頻度

アンケート回答者が休日に普段都心へ出かける頻度は、平日実施においては「普段は訪れない」と答えた人が52％と半数以上を占めている。一方、休日実施においては「普段は訪れない」と答えた人は36％にとどまり、月に4日以上出かけると答えた人が22％を占めており、よく休日に都心へ出かけていることが分かる。

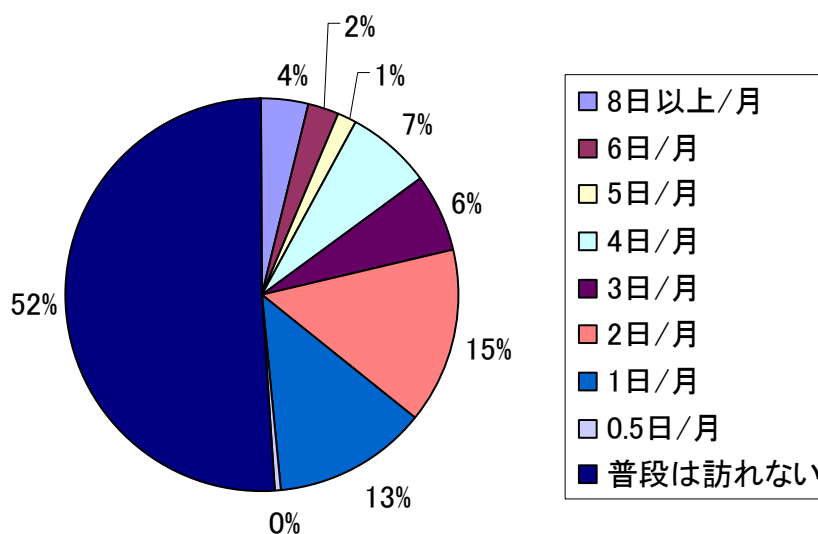


図 3 2 休日に普段都心へ出かける頻度（平日実施）（N=201）

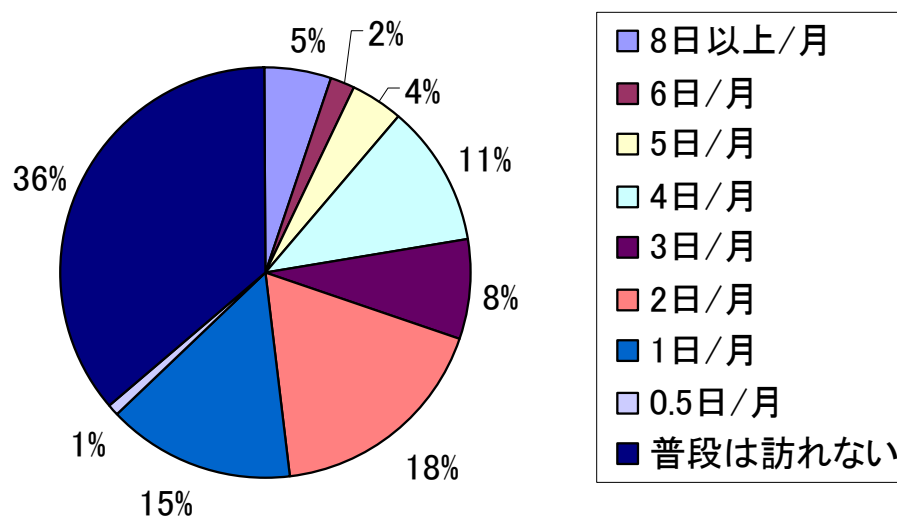


図 3 3 休日に普段都心へ出かける頻度（休日実施）（N=204）

b) 休日の都心へのお出かけ目的

休日に普段都心へ出かけると答えた人のそのお出かけ目的（複数回答可）は、平日実施においては「買い物」が50%と半数を占め、「社交・娯楽」が12%、「食事」が9%の割合で多くなっている。また、「通勤」目的の人も8%とやや多い。私用目的全体では、84%の割合を占めている。休日実施においては、「買い物」が43%と最も多く、「社交・娯楽」が18%、「食事」が13%の割合を占めている。私用目的全体では89%の割合である。

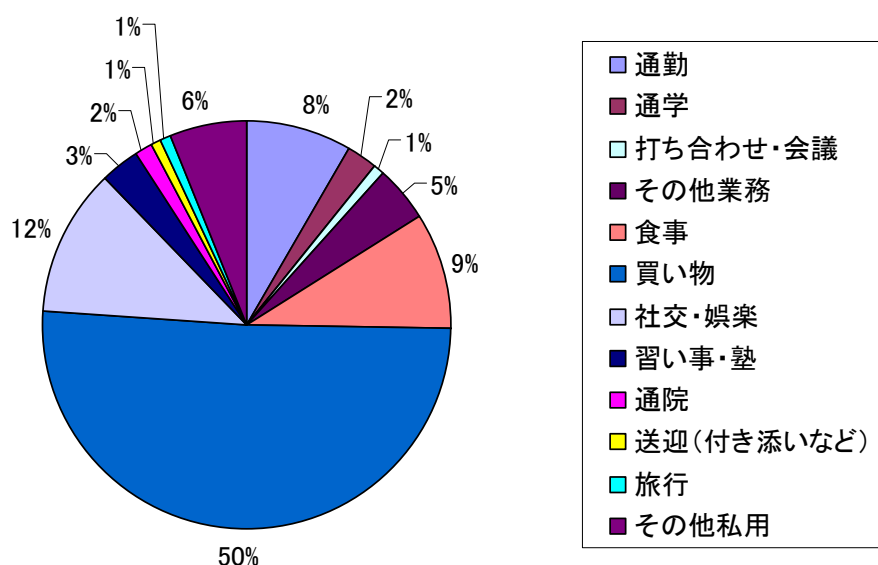


図 3 4 休日に普段都心へ出かける目的（平日実施）（N=130）

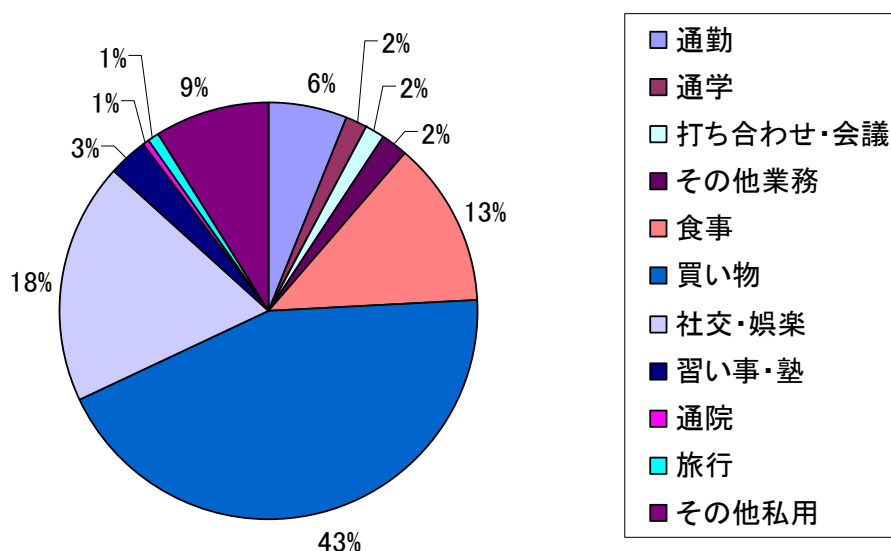


図 3 5 休日に普段都心へ出かける目的（休日実施）（N=194）

c) 休日の都心へのお出かけ手段

休日に普段都心へ出かけると答えた人のその利用交通手段（複数回答可）は、平日実施においては「JR 在来線」が最も多く 27% を占め、次いで「路線バス」が 16%、「徒歩」が 15% の割合を占めている。休日実施においても「JR 在来線」が 25% と最も多い割合を占め、次いで「徒歩」が 18%、「路線バス」が 16% の割合を占めている。

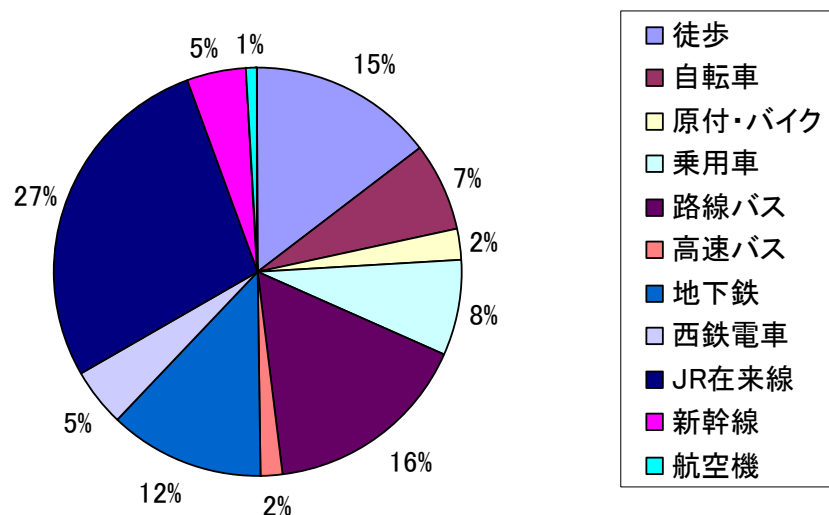


図 3 6 休日に普段都心へ出かける手段（平日実施）（N=129）

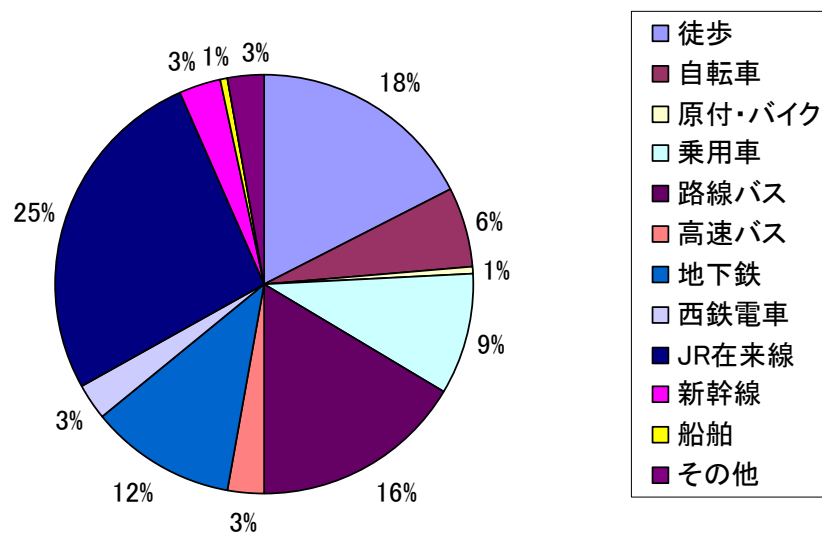


図 3 7 休日に普段都心へ出かける手段（休日実施）（N=182）

（１０）はかた駅前通りのセミトランジットモール化について

アンケート回答者に、博多駅前通りのセミトランジットモール化について説明した上で質問に答えてもらった。以下、その結果を示す。

ａ）セミトランジットモール導入の必要性の有無

博多駅前通りへのセミトランジットモール導入は必要だと思うかどうかを尋ねた。その結果、平日・休日実施のどちらも「必要だと思う」が「必要とは思わない」を大きく上回り、博多駅前通りへのセミトランジットモール導入は概ね歓迎のようである。具体的な数字は、平日実施で「必要だと思う」が６４％、「必要とは思わない」が１６％を占め、休日実施では「必要だと思う」が６５％、「必要とは思わない」が１２％の割合となっている。

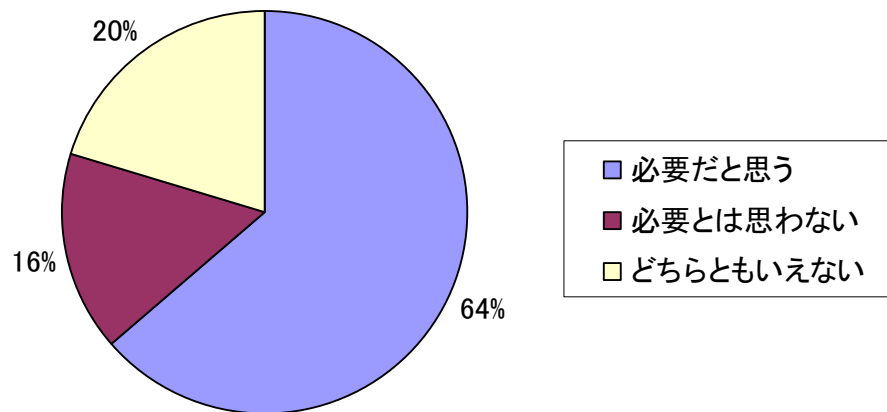


図３８ セミトランジットモール導入について（平日実施）（N=201）

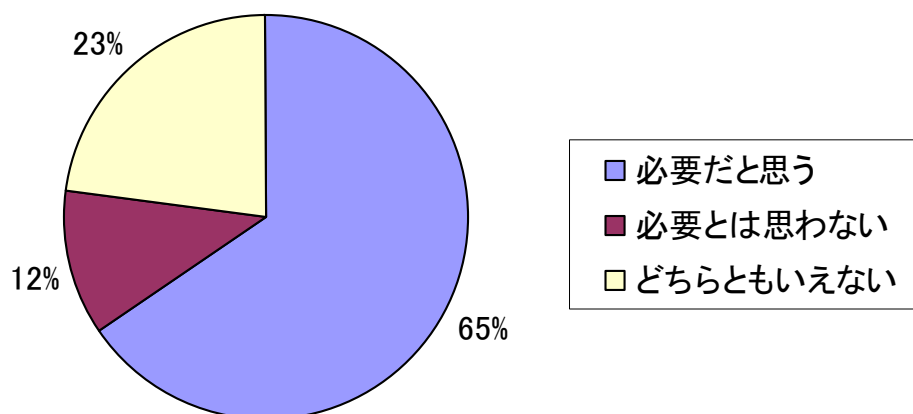


図３９ セミトランジットモール導入について（休日実施）（N=204）

b) 必要だと思う理由

アンケート回答者のうち、博多駅前通りへのセミトランジットモール導入について「必要だと思う」と答えた人にその理由（複数回答可）を尋ねた。平日実施では、「来街者が増えて通りに賑わいが生まれそうだから」が33%と最も多く、次いで「通りが歩きやすくなりそうだから」が24%、「オープンカフェなどの飲食・休憩できる癒しの空間が欲しいから」が23%となっている。休日実施では、「オープンカフェなどの飲食・休憩できる癒しの空間が欲しいから」が30%で最も多く、「来街者が増えて通りに賑わいが生まれそうだから」が29%、「通りが歩きやすくなりそうだから」が24%の割合となっている。なお、その他としては、「時間が潰せる（2人）」、「街が綺麗に見えそう（2人）」、「事故が減りそう」などの意見があった。

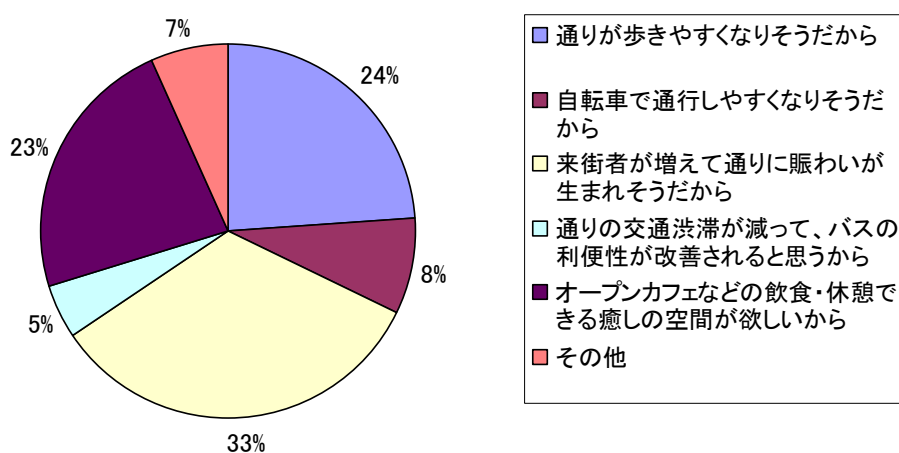


図40 必要だと思う理由（平日実施）（N=168）

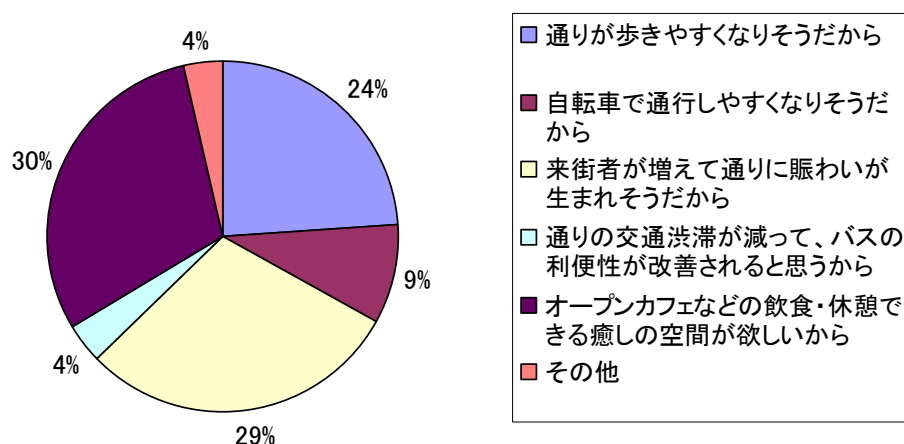


図41 必要だと思う理由（休日実施）（N=167）

c) 必要とは思わない理由

アンケート回答者のうち、博多駅前通りへのセミトランジットモール導入について「必要とは思わない」と答えた人にその理由（複数回答可）を尋ねた。平日・休日実施とも「溢れた車で周辺道路の渋滞が悪化しそうだから」が最も多く、平日で35%、休日で31%である。次いで「乗用車の利用に支障がありそうだから」が多く、平日で22%、休日で17%の割合を占めている。セミトランジットモール化による車線減少の影響を心配している人が多い結果となった。なお、その他としては、「今のままで良い（4人）」、「狭いので無理（3人）」、「需要がなさそう（3人）」、「安全性の確保に疑問（2人）」、「通行の邪魔」などの意見があった。

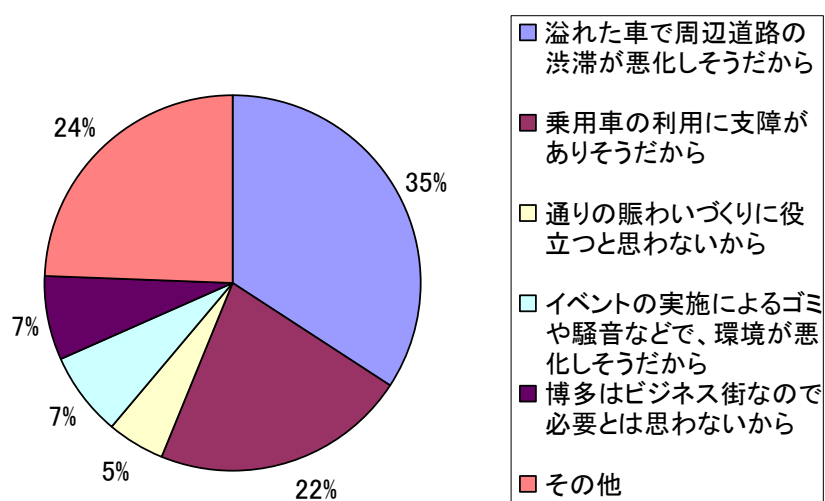


図4-2 必要とは思わない理由（平日実施）（N=41）

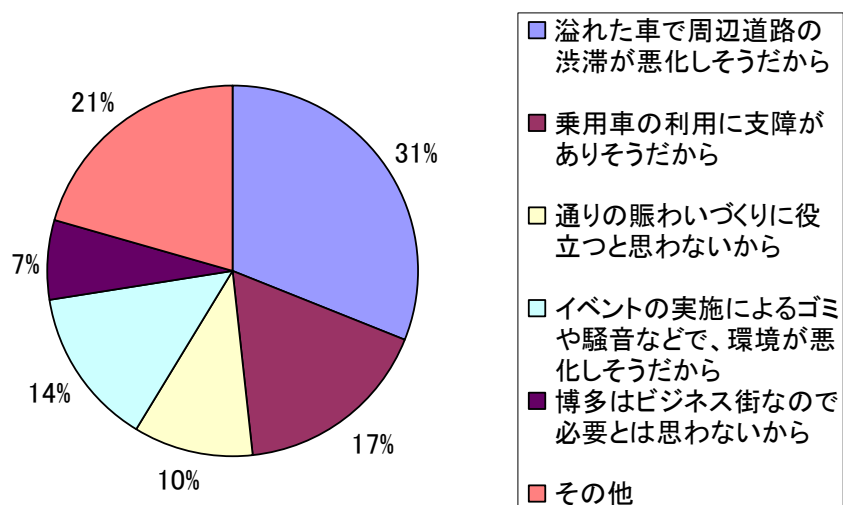


図4-3 必要とは思わない理由（休日実施）（N=29）

(11) セミトランジットモール化で利用してみたいもの

もし博多駅前がセミトランジットモール化されたとして、実際に利用してみたいもの（複数回答可）を尋ねた。平日実施では「オープンカフェ」が最も多く29%、次いで「お休みスポット」が14%、「自転車専用レーン」と「アートギャラリー」がそれぞれ11%の割合を占めている。休日実施では「オープンカフェ」が28%と最も多く、「お休みスポット」が17%、「自転車専用レーン」が11%、「アートギャラリー」と「レンタサイクル」がそれぞれ9%の割合である。平日・休日実施とも、飲食や休憩ができるスポットを利用したいという人が多い結果となった。

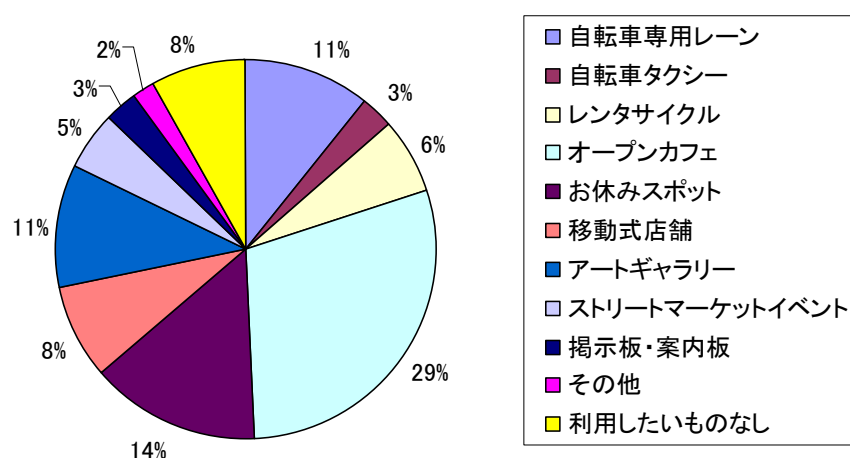


図 4 4 利用してみたいもの（平日実施）（N=396）

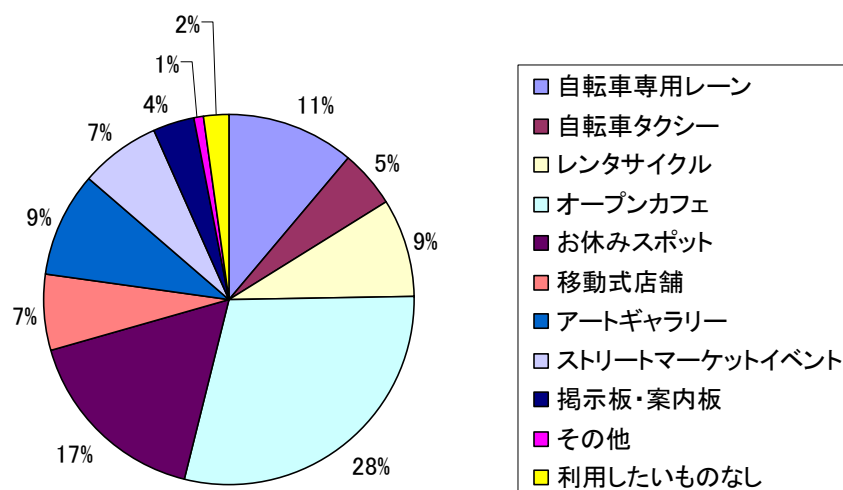


図 4 5 利用してみたいもの（休日実施）（N=455）

a) 自転車専用レーン

アンケート回答者のうち、自転車専用レーンを利用したいと答えた人に、いつ利用してみたいか（複数回答可）を尋ねた。平日実施ではそれぞれ、「平日（午前）」が31%、「平日（午後）」が33%、「休日」が36%の割合を占めている。平日に利用してみたいと答えた人が多い結果となった。休日実施ではそれぞれ、「平日（午前）」が28%、「平日（午後）」が20%、「休日」が52%の割合を占めており、こちらは休日に利用してみたいと答えた人がやや多い結果となった。また、自転車専用レーンを利用したいとは思わないが、専用レーンの設置自体は賛成であるという意見も多い。

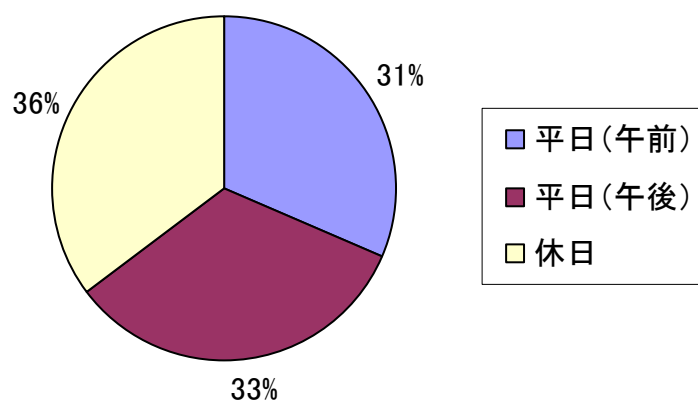


図 4 6 自転車専用レーンの希望利用時間（平日実施）（N=54）

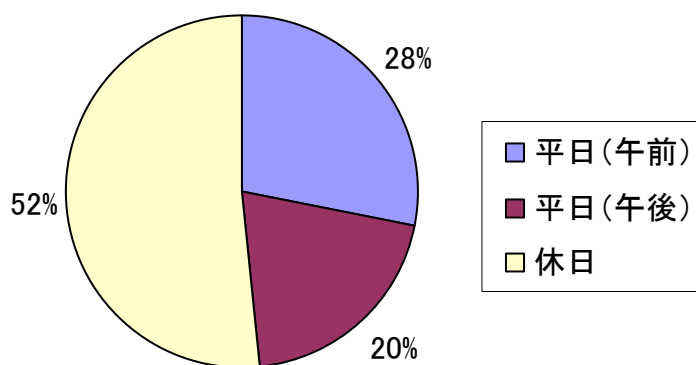


図 4 7 自転車専用レーンの希望利用時間（休日実施）（N=64）

b) レンタサイクル

アンケート回答者のうち、レンタサイクルを利用したいと答えた人に、いつ利用してみたいか（複数回答可）を尋ねた。平日実施ではそれぞれ、「平日（午前）」が21%、「平日（午後）」が33%、「休日」が46%の割合を占めている。一方、休日実施ではそれぞれ、「平日（午前）」が8%、「平日（午後）」が10%、「休日」が82%の割合を占めており、休日に利用してみたいと答えた人が多い結果となった。

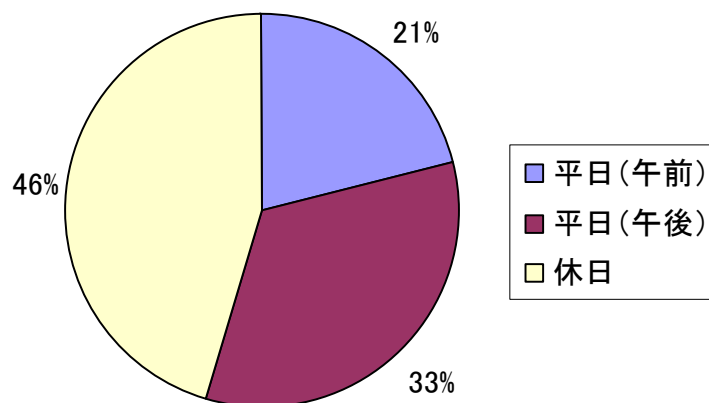


図 4 8 レンタサイクルの希望利用時間（平日実施）（N=33）

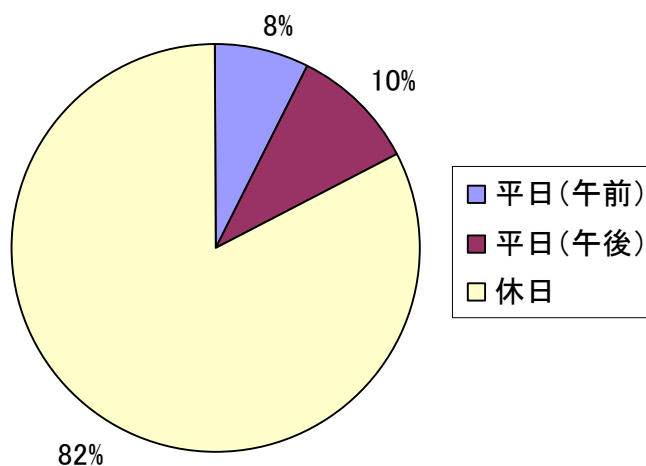


図 4 9 レンタサイクルの希望利用時間（休日実施）（N=40）

c) オープンカフェ

アンケート回答者のうち、オープンカフェを利用したいと答えた人に、いつ利用してみたいか（複数回答可）と、博多駅前通りのどちら側に欲しいかを尋ねた。

まず、いつ利用してみたいか（複数回答可）の結果を示す。平日実施ではそれぞれ、「平日朝」が12%、「平日昼」が33%、「平日夕方・夜間」が19%、「休日」が36%の割合を占めている。休日が多いが、平日のお昼以降の利用を望んでいる声も多くなっている。休日実施ではそれぞれ、「平日朝」が7%、「平日昼」が19%、「平日夕方・夜間」が18%、「休日」が56%の割合を占めており、こちらも休日利用が多いが、平日のお昼以降の利用も多くなっている。

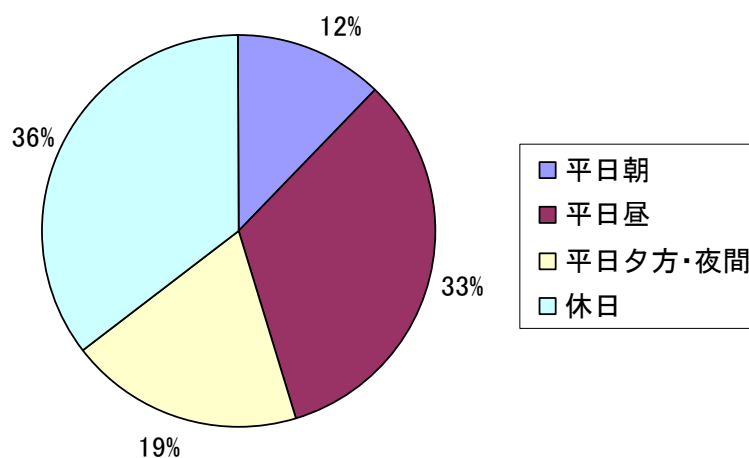


図 5 0 オープンカフェの希望利用時間（平日実施）（N=146）

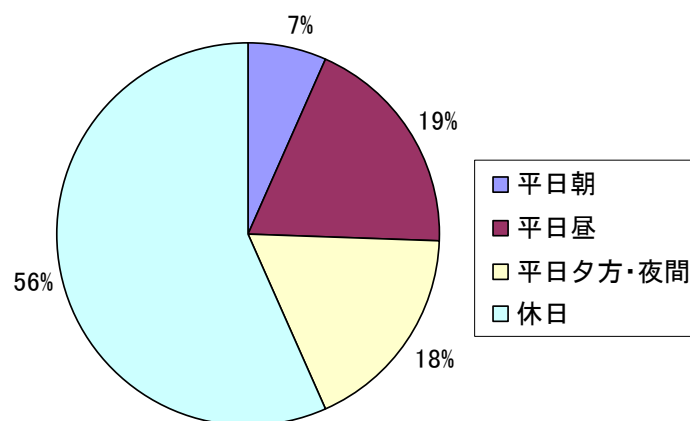


図 5 1 オープンカフェの希望利用時間（休日実施）（N=152）

次に、博多駅前通りのどちら側にオープンカフェが欲しいかを尋ねた結果を示す。平日実施では、「両方」と答えた人が55%と最も多く、北側（博多駅前2丁目側）と南側（博多駅前3丁目側）では、南側が多い結果となった。休日実施では「両方」が67%を占め、北側と南側はほぼ同じ割合である。通りのどちら側にオープンカフェが欲しいかには特にこだわらず、設置するのなら両側に欲しいという人が多い結果となった。

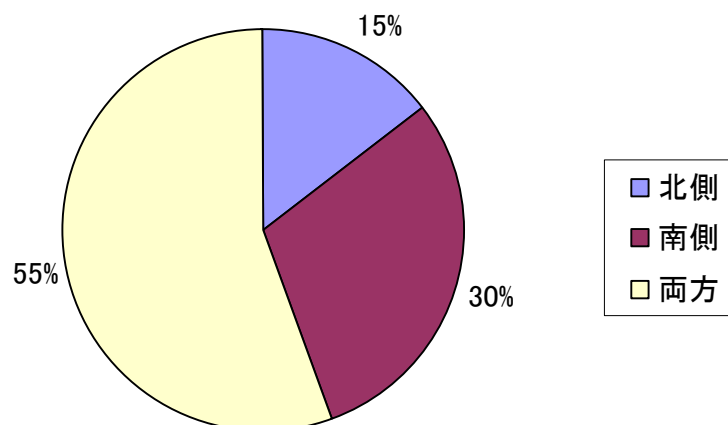


図 5 2 オープンカフェの設置場所要望（平日実施）（N=88）

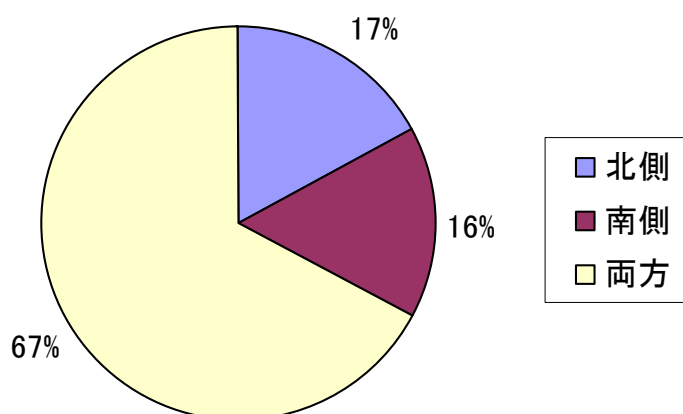


図 5 3 オープンカフェの設置場所要望（休日実施）（N=70）

d) ストリートマーケットイベント

アンケート回答者のうち、ストリートマーケットイベントを利用したいと答えた人に、どんなイベントを催して欲しいかを尋ねた。具体的な意見を以下に示す。また、この他にも「休日にやって欲しい」という意見があった。

- ・物産展
- ・フリーマーケット (6人)
- ・洋服や食べ物 (安くてみんな入れる)
- ・雑貨屋
- ・ジャグリング
- ・ストリートライブ
- ・PC 関連

e) 掲示板・案内板

アンケート回答者のうち、掲示板・案内板を利用したいと答えた人に、どんな情報を知りたいのかを尋ねた。具体的な意見を以下に示す。

- ・地図 (2人)
- ・通り名
- ・キャナルシティまでの順路 (2人)
- ・イベント情報 (3人)
- ・食事処などの情報 (2人)
- ・身近な建物や地名
- ・ローカル情報 (2人)
- ・経済
- ・音楽情報
- ・天気

f) その他

アンケート回答者のうち、その他に利用したいものがあると答えた人に、何を利用したいのかを尋ねた。具体的な意見を以下に示す。

- ・ 携帯ショップ、保険代理店
- ・ 花壇
- ・ ミニコンサート
- ・ フリーマーケット、音楽、映画等のイベント
- ・ 緑、草木、花
- ・ 希望者に個人の店を開かせる
- ・ ゴミ拾い
- ・ 主張の場
- ・ 短歌、将棋
- ・ もっと教養のある講演・公演・イベント・催し物を見たい
- ・ フラワーストリート
- ・ 唐津バーガーのお店

(12) 博多のまちづくりに関する自由意見

アンケート回答者に、博多のまちづくりやセミトランジットモール構想に関する自由意見を尋ねた。具体的な意見を以下に示す。

■博多のまちづくりについて

(賑わいづくりに関する意見)

- ・ 人通りを多くして活気が欲しい。(類似意見他 5 人)
- ・ 天神から中洲・博多駅までの回遊性が高まればいい。
- ・ 駅前に時間を潰せる場所を多くすることは良いと思います。
- ・ 天神のようになればいい。
- ・ 賑わいを持たせる施設の増設。
- ・ 山笠ブランドの強化、天神との比較。
- ・ ビジネス街だから休日が寂しい。
- ・ ビジネス街という印象が強いところですが、「賑わい」という観点から街づくりを進められるならば、天神とは一味違った博多独特の良さ、伝統などの特色を生かした街づくりをなさると面白いのではないのでしょうか。
- ・ 中洲を若者向けの場所にして欲しい。
- ・ ビルの 1F はお店が良い。

(自転車に関する意見)

- ・ 自転車が危険、通りやすい道の整備。(類似意見他 10 人)
- ・ 原付・バイクの駐輪場を作って欲しい。(類似意見他 3 人)
- ・ 放置自転車の取り締まり。(類似意見他 1 人)

(車に関する意見)

- ・ 車の渋滞を無くして欲しい。(類似意見他 5 人)
- ・ 渋滞緩和のため、歩行者用分離信号を。
- ・ 違法駐車を取り締まって欲しい。

(歩行者に関する意見)

- ・ 歩道を広く、歩きやすくして欲しい。(類似意見他 4 人)
- ・ 横断歩道の増設、歩道橋の設置。(類似意見他 2 人)
- ・ 歩行者天国を増やして欲しい。(類似意見他 1 人)
- ・ 歩きタバコをやめて欲しい。
- ・ 雨でも歩けるように、駅からキャナルシティまでアーケードに。
- ・ 駅前の信号で引っかかるのが嫌なので、小倉や黒崎のようにして欲しい。

(地域環境に関する意見)

- ・ きれいな街、タバコの吸殻が落ちていない街。(類似意見他 10 人)
- ・ 駅周辺からホームレス等を排除。(類似意見他 1 人)
- ・ 安全・安心な街にして欲しい。
- ・ もっと緑を増やす。

(その他の意見)

- ・ 観光地図など分かりやすいものが欲しい。(類似意見他 5 人)
- ・ 休憩用のスポットが欲しい。(類似意見他 3 人)
- ・ 外国人旅行者に道を尋ねられたことがあるので、英語・中国語・韓国語の案内標識があるといい。
- ・ 普段はバスばかり使うので、ここら辺の賑わいづくりに興味が無い。
- ・ 大型の店舗が欲しい。
- ・ 背の高いビルが欲しい。
- ・ ビルの屋上を利用してもいいかも。
- ・ 地域のサークル・教室で頑張っている人たちの発表の場を設けて欲しい。教室・サークルを発掘して新聞や雑誌で紹介するなどして欲しい。
- ・ 遊ぶところを増やして欲しい。
- ・ 「ものづくり」は人づくり。
- ・ 新博多駅ビルが楽しみ。
- ・ 喫煙スペースの増設。
- ・ ホークス系にしましょう。
- ・ 駅前にレストランや喫茶店が少ないと思う。
- ・ 東京とかの真似をしないで欲しい。福岡らしくやってくれれば良い。

■セミトランジットモールについて

(肯定的な意見)

- ・ 自転車専用レーンは良いと思う。(類似意見他 6 人)
- ・ 車の邪魔にならないならやってもいい。
- ・ 歩行者には良いと思う。
- ・ 計画面白そうですね。
- ・ 賑やかになって良いのではないか。
- ・ 広々としていて良いのではないか。
- ・ トランジットモール化したほうがありがたい。

(否定的な意見)

- ・ オープンカフェは利用しないと思う。
- ・ どちらかといえば負のイメージ。車が渋滞しそう。
- ・ 実用的なものは良いと思うが、アートギャラリーなどは必要ないと思った。
- ・ いずれ博多駅に大きなデパートがくるので特に要らない。
- ・ 駐車スペースが無くなるのでは？
- ・ 交通量が多く、排ガス等を考えると不必要なのは。

(提案・要望など)

- ・ キャナルシティまでセミトランジットモールをつなげる。(類似意見他 2 人)
- ・ 自転車道は片方車線で限定してはどうか。北側は空いていて、南側は混んでいる。
- ・ キャナルシティと合同でやれば面白そう。
- ・ オープンカフェはキャナルシティ近辺に欲しい。
- ・ セミトランジットモールは休日にとよい。
- ・ 信号の近くはものが無いほうがいい。双方（歩行者・車）とも見やすい。
- ・ レトロっぽい（昭和風の）通りもいいかも。
- ・ 自転車専用レーンは知らずに人が通ったりしてかえって危ないのでは。やるなら全体的に。車線は削って欲しくない。
- ・ ビルの利用者（お客様、荷物運搬業者等）の動線を確保し、共存できる歩道作りがいいと思われる。ペDESTリアンデッキ・地下道等も考慮されては。
- ・ 情報をもっと多くして欲しい。移動式店舗は邪魔。
- ・ 朝は通勤でバタバタするから NG。オープンカフェは禁煙で。
- ・ 休日もだけど、社会人のため（平日）のまちづくりを目指す。社会人は、毎日ごみごみしていると大変だと思う。
- ・ お休みスポット等はゴミ・美化対策も必要だと思います。

4. まとめ

はかた駅前通りの歩行者量は博多駅側では多いが、キャナル側では少ない。はかた駅前通りを利用する歩行者は通りの賑わいや立ち寄り施設などの休憩空間を求めており、その意味で、はかた駅前どおりのセミトランジットモール化の賛成意見が多いと言える。社会実験実施は通り全体の歩行者を増加させる効果があり、キャナルシティとの連携などによる回遊性の促進も期待できる。また、昨年度の調査と比較して、歩行者の回遊行動に大きな変化はみられない。

はかた駅前通りのある博多駅前地区を通過する歩行者を対象にアンケート調査を実施し、その集計結果をまとめると以下のとおりである。

(1) 歩行者交通量について

- はかた駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量は、2007 年、2008 年調査ともにはかた駅前通り南側の博多駅側が最も多くなっている。
- はかた駅前通り南側・博多駅側では、博多駅方向は「16:00～17:00」、キャナル側では「12:00～14:00」で 2007、2008 年調査とも交通量が他の時間・場所より多い。はかた駅前通り北側・キャナル側のキャナル方向は全ての年度の時間帯で交通量が少ない。

(2) 普段の平日・休日の都心へのお出かけ頻度・目的・手段について

① 平日の行動

- 普段の都心へのお出かけ頻度は、平日においては「5 日／週」の人が最も多く、休日には「普段は訪れない」という人が最も多い。
- 都心へ出かける目的としては、平日では「通勤」、「仕事（販売・会議・作業）」目的が多く、休日では、通勤も多いが「買い物（ウインドーショッピング含む）」等の私用は平日に比べ、多い。
- 都心へ出かける手段としては、平日実施では「JR 在来線」が最も多く、次いで「路線バス」、「徒歩」である。休日実施でも「JR 在来線」が最も多く、次いで「徒歩」、「地下鉄」である。

② 休日の行動

- 普段の都心へのお出かけ頻度は、平日・休日どちらにおいても「普段は訪れない」という人が最も多い。一方、休日実施においては「普段は訪れない」と平日より少

なく、月に4日以上出かけるが多く、よく休日に都心へ出かけていることが分かる。

- 都心へ出かける目的としては、平日では「買い物」目的が半数を占め、「通勤」もあるが、私用がその多くを占めている。休日は私用目的が平日よりも多い。
- 都心へ出かける手段としては、平日・休日実施とも「JR 在来線」が最も多く、次いで「路線バス」、「徒歩」である。

（３）当日博多駅地区での回遊性について

- 当日の同伴者数は、平日では「0人」が大半である。一方、休日では、平日に比べて複数で行動する人が多かった。
- 当日の都心回遊目的は、平日では私用が最も多く、次いで通勤・通学目的、業務目的である。休日では私用目的が最も多く、平日に比べて圧倒的に私用の人が多い。
- 当日の都心回遊目的地は、平日では博多駅周辺、キャナルシティの博多駅近辺での回遊が多い。休日にも平日同様、博多駅近辺での回遊が多いが、天神など中央区への回遊が平日に比べて高い。
- 当日の都心滞在時間は、平日では「2～4 時間」、「6～8 時間」が多い。休日では 2～6 時間滞在の人が半数である。平日の方が 6 時間以上の長時間滞在の割合がやや多い。
- 当日の利用交通手段は、平日・休日とも類似した結果で「JR 在来線」、次に「徒歩」が多く、続いて「路線バス」、「地下鉄」である。
- 当日交通手段で鉄道・バスを利用者の都心での降車駅・バス停では、降車駅は平日・休日ともに博多駅利用者が圧倒的に多い。また、博多駅利用者の内、平日・休日ともに JR 駅利用の方が地下鉄駅利用よりも多くなっている。降車バス停は、平日・休日ともに博多駅前が多い。休日は天神で降りた人もやや多い。高速バス利用者は福岡交通センター、天神バスセンターのどちらかで降車した人がほとんどである。

（４）はかた駅前通りのセミトランジットモール化について

- セミトランジットモール導入の必要性の有無では、平日・休日実施のどちらとも「必要だと思う」が「必要とは思わない」を大きく上回り、博多駅前通りへのセミトランジットモール導入は概ね歓迎のようである。
- セミトランジットモール導入を必要だと思う理由としては、平日・休日実施とも、賑わいの創出、歩行しやすさ、休憩スポットの確保を望んでおり、平日では賑わいの創出、休日では休憩スポットの確保を特に望んでいる。必要とは思わない理由としては、セミトランジットモール化による自動車線減少の影響を心配している人が多い。

- セミトランジットモール化で利用してみたいものは、平日・休日実施とも、飲食や休憩ができるスポットを利用したいという人が多く、自転車専用レーンの利用希望も多い。休日では、これらに加え、レンタサイクルの利用希望者が多い。
- 自転車専用レーンを利用したいと答えた人における希望利用日は、平日実施では平日に利用してみたいと答えた人が多く、休日実施では休日に利用してみたいと答えた人がやや多い。また、自転車専用レーンを利用したいとは思わないが、専用レーンの設置自体は賛成であるという意見も多い。
- レンタサイクルを利用したいと答えた人における希望利用日は、平日・休日実施とも休日での利用意向が高く、平日（午前）の利用意向が低い。
- オープンカフェを利用したいと答えた人における希望利用日は、平日実施では休日が多いが、平日のお昼以降の利用を望んでいる声も多くなっている。休日実施でも休日利用が多いが、平日のお昼以降の利用も多くなっている。また、オープンカフェを通りのどちら側に設置して欲しいかでは、設置するのなら両側に欲しいという人が多い。
- ストリートマーケットイベントを利用したいと答えた人における希望イベント内容では、フリーマーケットが多い。
- 掲示板・案内板を利用したいと答えた人における希望情報内容はイベント情報や地図情報、経路案内を希望している。
- 博多のまちづくりに関する自由意見
 博多のまちづくりやセミトランジットモール構想に関する自由意見では、賑わいづくりに関する意見と自動車、自転車、歩行者の交通に関する意見が多い。また、地球環境への関心もある。

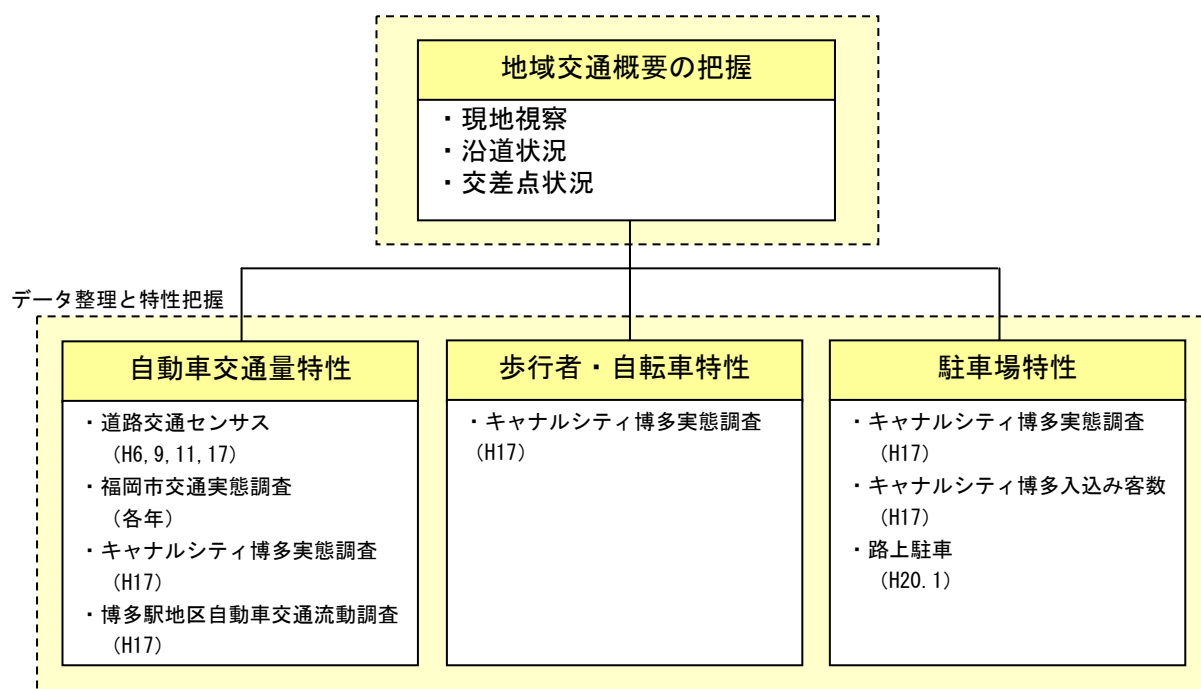
Ⅲ. 博多駅地区の交通特性調査

1. 交通現況分析

(1) 地域交通特性の把握

博多駅前通りを中心に道路空間を活用した賑わい創出を目的とした社会実験を、平成20年度に実施するにあたり、これに必要な交通特性を把握することが必要である。はかた駅前通り周辺の既存交通実態調査データを基に交通実態の分析をし、交通特性を把握する。

なお、交差点部については、博多駅地区まちづくり推進組織準備会が行ったミクロシミュレーション結果の提供を受け、再整理を行ったものである。また、既存の交通データ分については、福岡市および福岡地所株式会社からのデータ提供の協力を得て分析を行い、駐車場特性分析については、独自調査を行い、同準備会に調査結果の提供を行ったものである。



▲ 地域交通特性の把握フロー

(2) 地域交通概要の把握

■祇園町西交差点付近

- ・天神-博多方面の東西交通を多く担う。
- ・祇園町西交差点はキャナルシティへの北側の玄関口に当たる5差路であり、終日交通が輻輳している。



■住吉交差点付近

- ・キャナルシティへの南側の玄関口に当たる交差点であるが、博多署入口交差点と近接していることから右折滞留が十分でない。
- ・終日、交差点付近にタクシーが停車するなど交通に悪影響を及ぼしている。



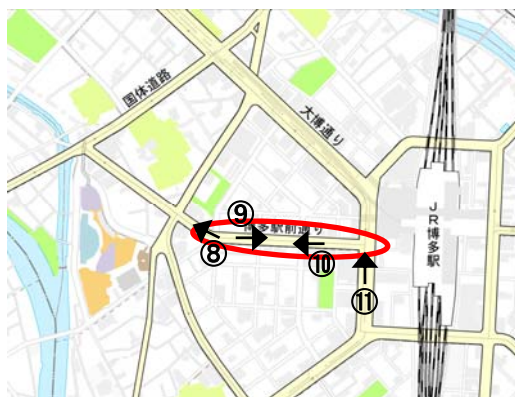
■博多署入口交差点付近

- ・交通量が多い交差点であるが東西方向の交通が多く、右左折交通は少ないため比較的円滑に交通が流れている。



■はかた駅前通り

- ・オフィス街であり、平日は交通量と共に荷捌き駐車も多い。
- ・休日は比較的的交通量は少ない。



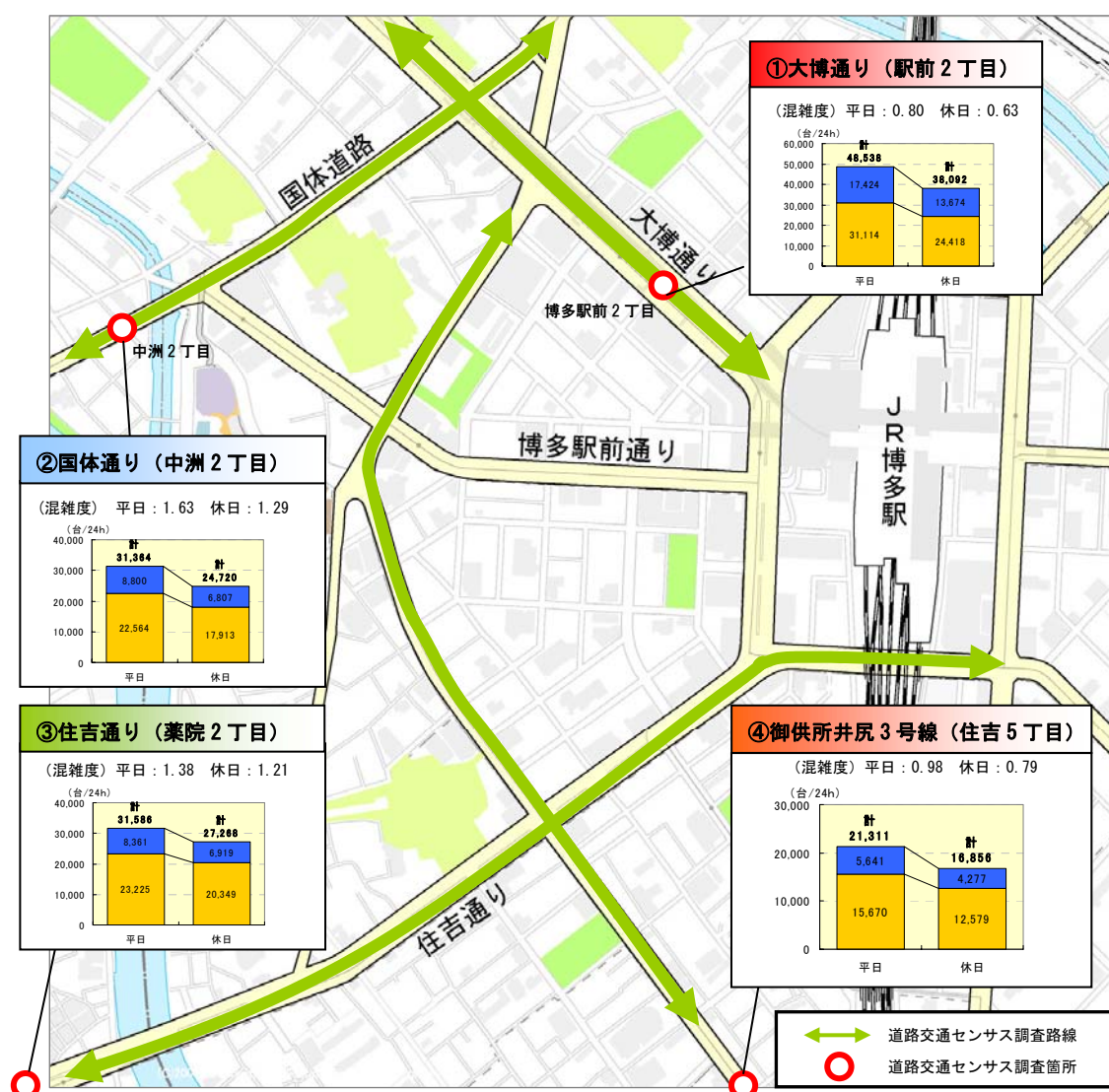
(3) 自動車交通量特性

① 道路交通センサス (H6、H9、H11、H17 年)

国体道路 (混雑度 1.63)、住吉通り (混雑度 1.38) と東西幹線道路は慢性的な混雑状況にある。大博通りは混雑度 0.80 とやや余裕があるものの、昼夜率が 1.56 と一日を通じて定常的に多くの交通がみられる。

大博通り、国体道路の各年交通センサスに注目するとほとんどみられない。

また、休日の自動車交通は平日の自動車交通に比べて約 2～3 割減少している。

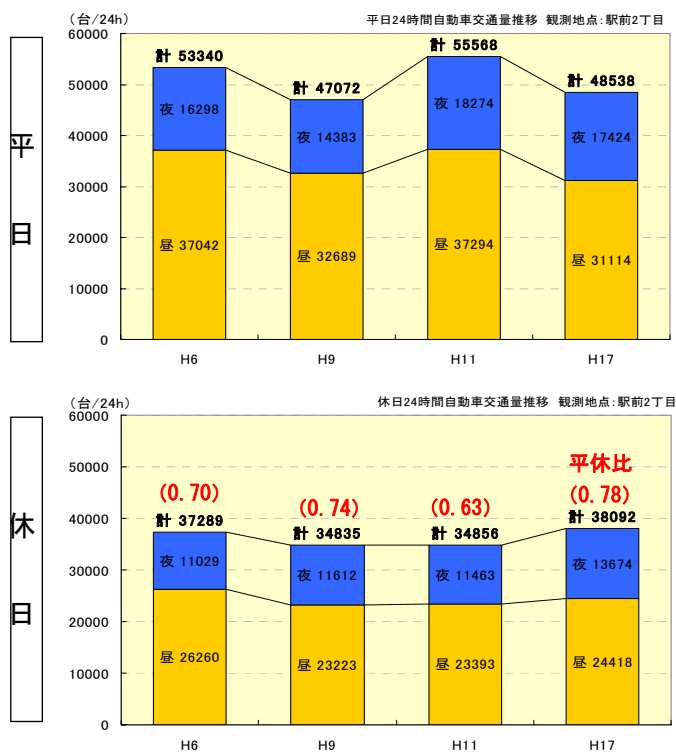


資料 : 道路交通センサス (H17)

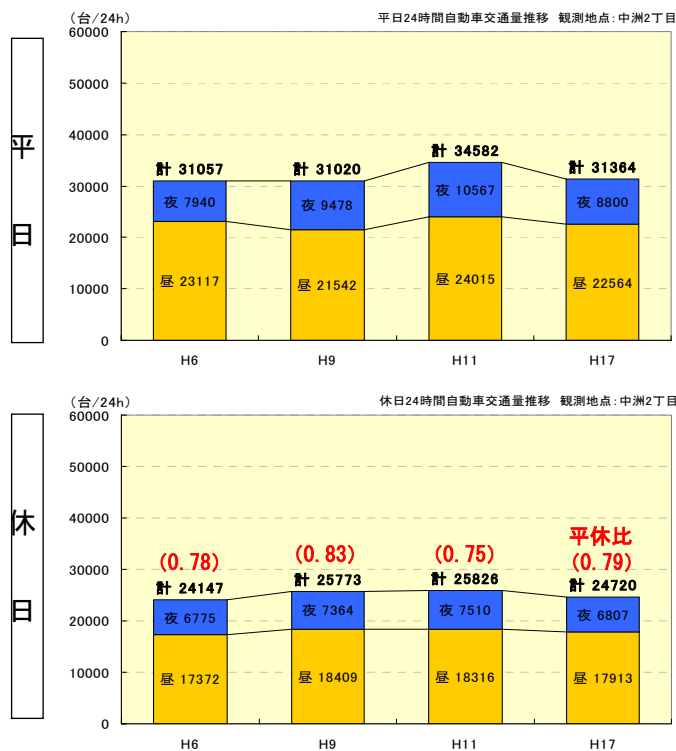
▲ 箇所別交通量 (平日・休日)

なお、大博通りおよび国体道路における交通量の経年変化は以下のとおりである。

■大博通り（調査箇所：駅前2丁目）

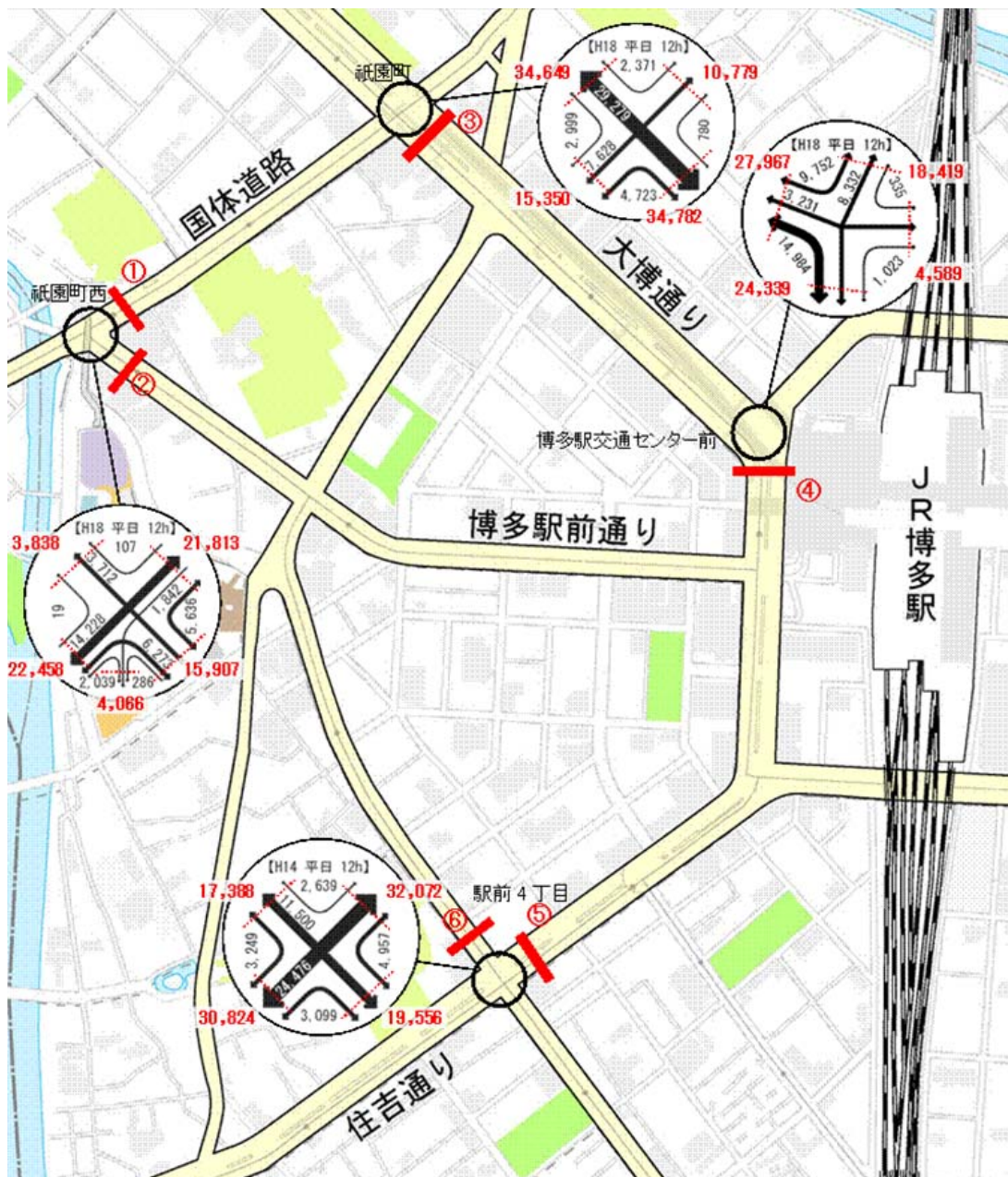


■国体道路（調査箇所：中洲2丁目）



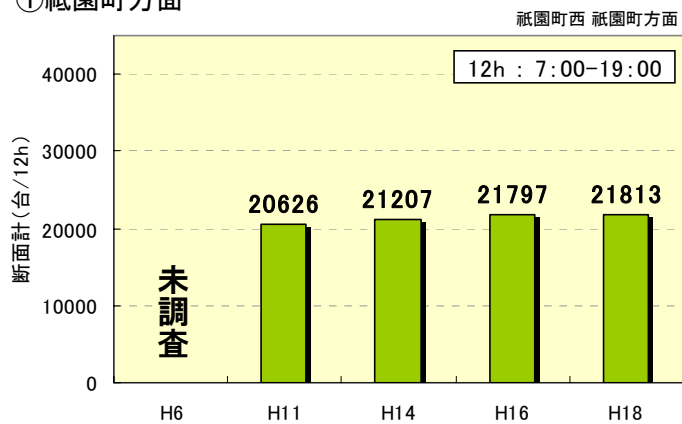
② 福岡市交通実態調査（H6-H18 年）

- ・ 対象地域の外郭を成す幹線道路の交通量は大きな経年変化は見られない。
- ・ 博多口前の住吉通り④の箇所は減少傾向がみられ、H18 の自動車交通量が H6 に比べて約 20%減少している。
- ・ 各交差点別の方向別交通量に注目してみると、6 割以上が幹線道路を利用する直進交通である。

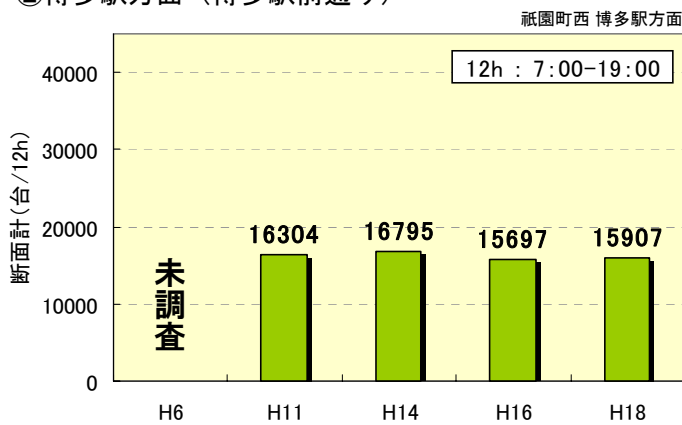


【祇園町西交差点付近】

① 祇園町方面

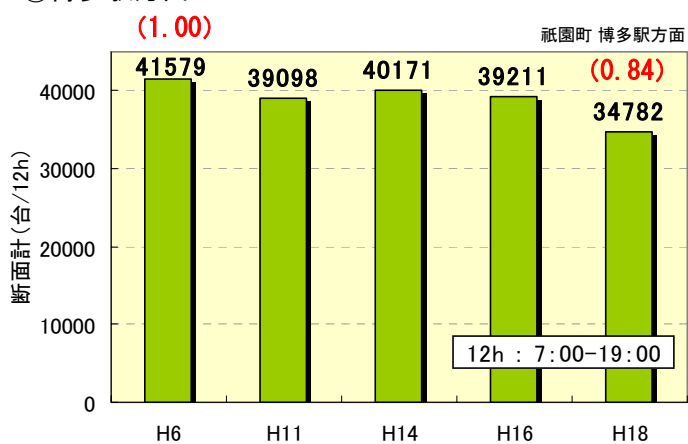


② 博多駅方面（博多駅前通り）



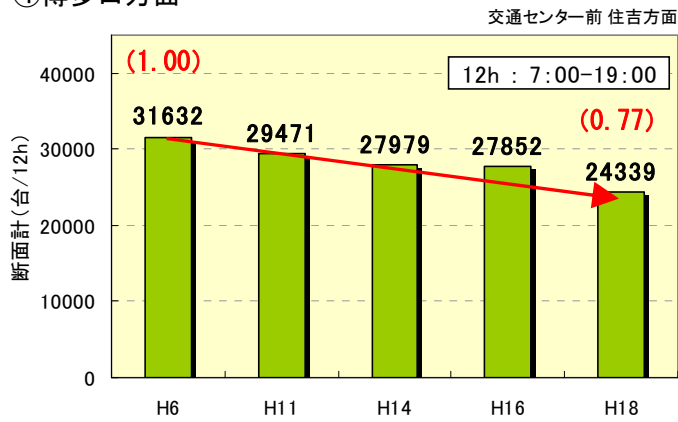
【祇園町交差点付近】

③ 博多駅方面



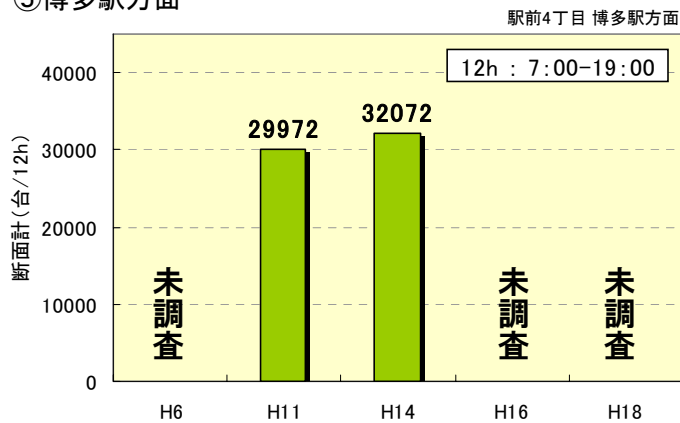
【博多駅交通センター前交差点付近】

④博多口方面

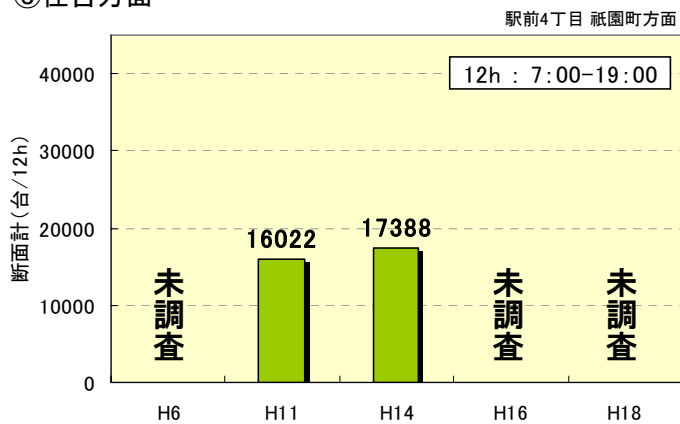


【駅前4丁目交差点付近】

⑤博多駅方面

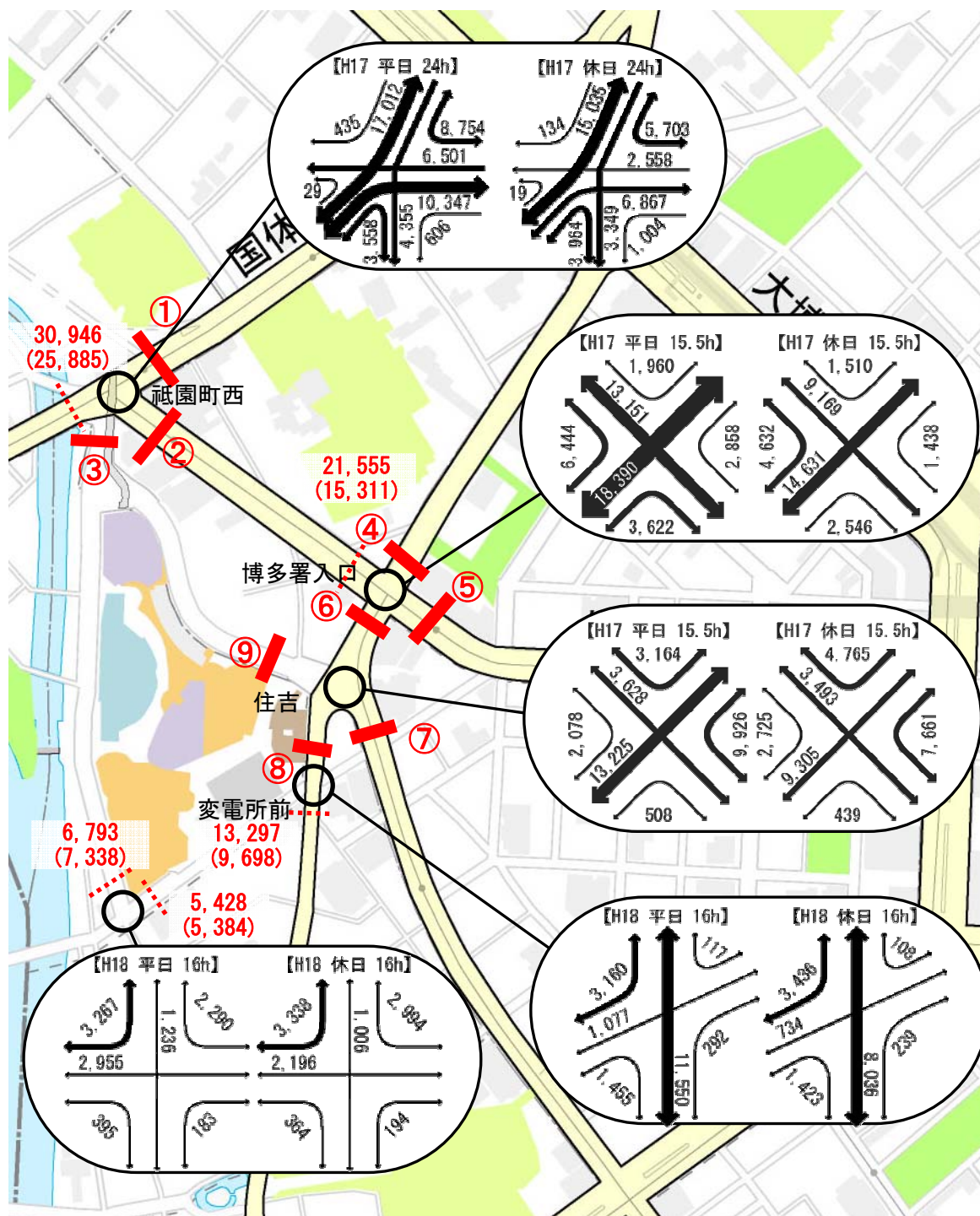


⑥住吉方面



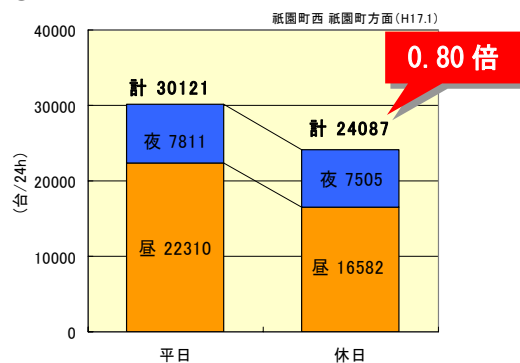
③キャナルシティ博多実態調査（H17年1月、9月、H18年2月）

- ・ 平休日の交通量に着目すると、平日より休日の方が多い箇所は住吉交差点付近の⑨祇園町西方面のみであり、その他は休日より平日の交通量が多くなっている。
- ・ 博多署入口交差点の⑤博多駅方面（博多駅前通り）の時間帯別交通量に着目すると、平日の昼間はほぼ一定の交通量で推移しておりピーク時が目立たない状況である。
- ・ 一方、休日は18時台が交通のピークである。

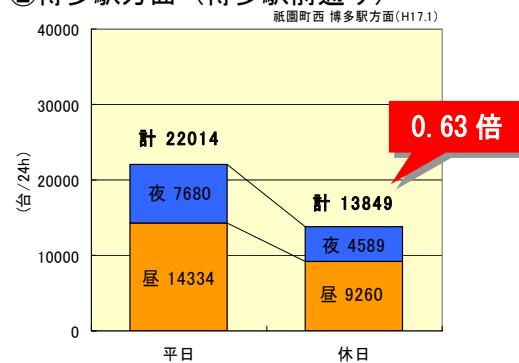


【祇園町西交差点】

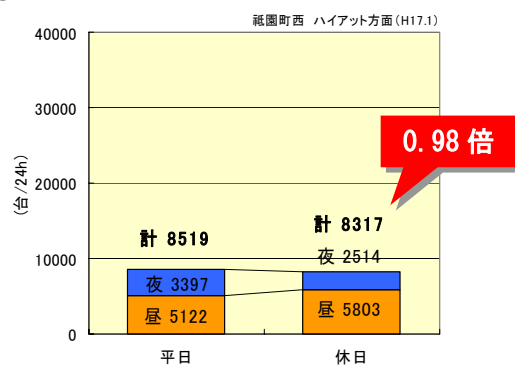
① 祇園町方面



② 博多駅方面 (博多駅前通り)

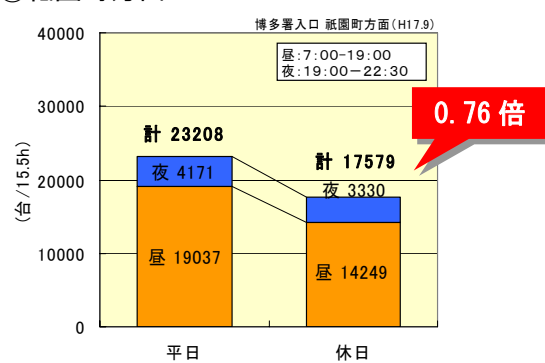


③ ハイアット方面

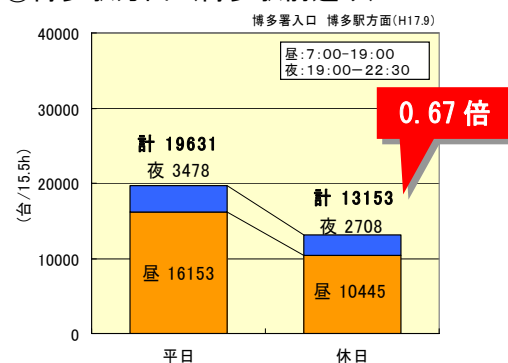


【博多署入口交差点】

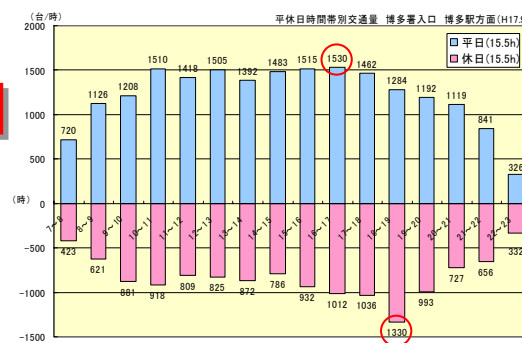
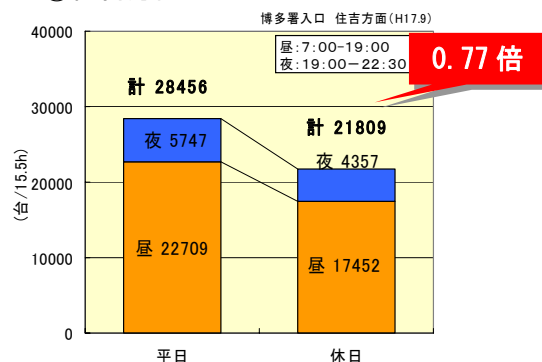
④ 祇園町方面



⑤ 博多駅方面 (博多駅前通り)

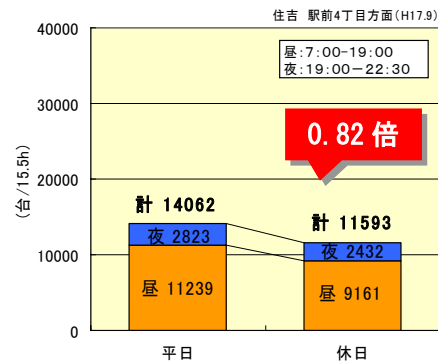


⑥ 住吉方面

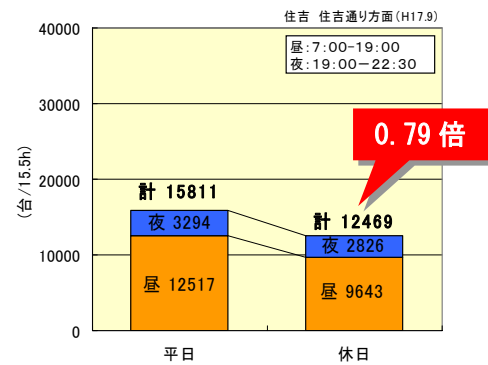


【住吉交差点付近】

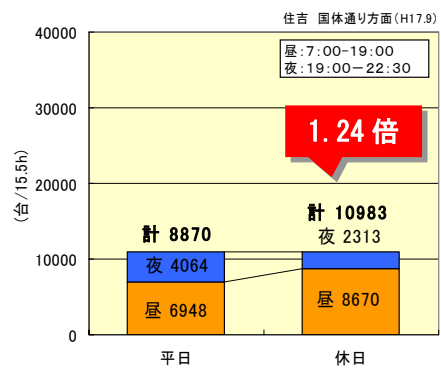
⑦駅前4丁目方面



⑧変電所方面

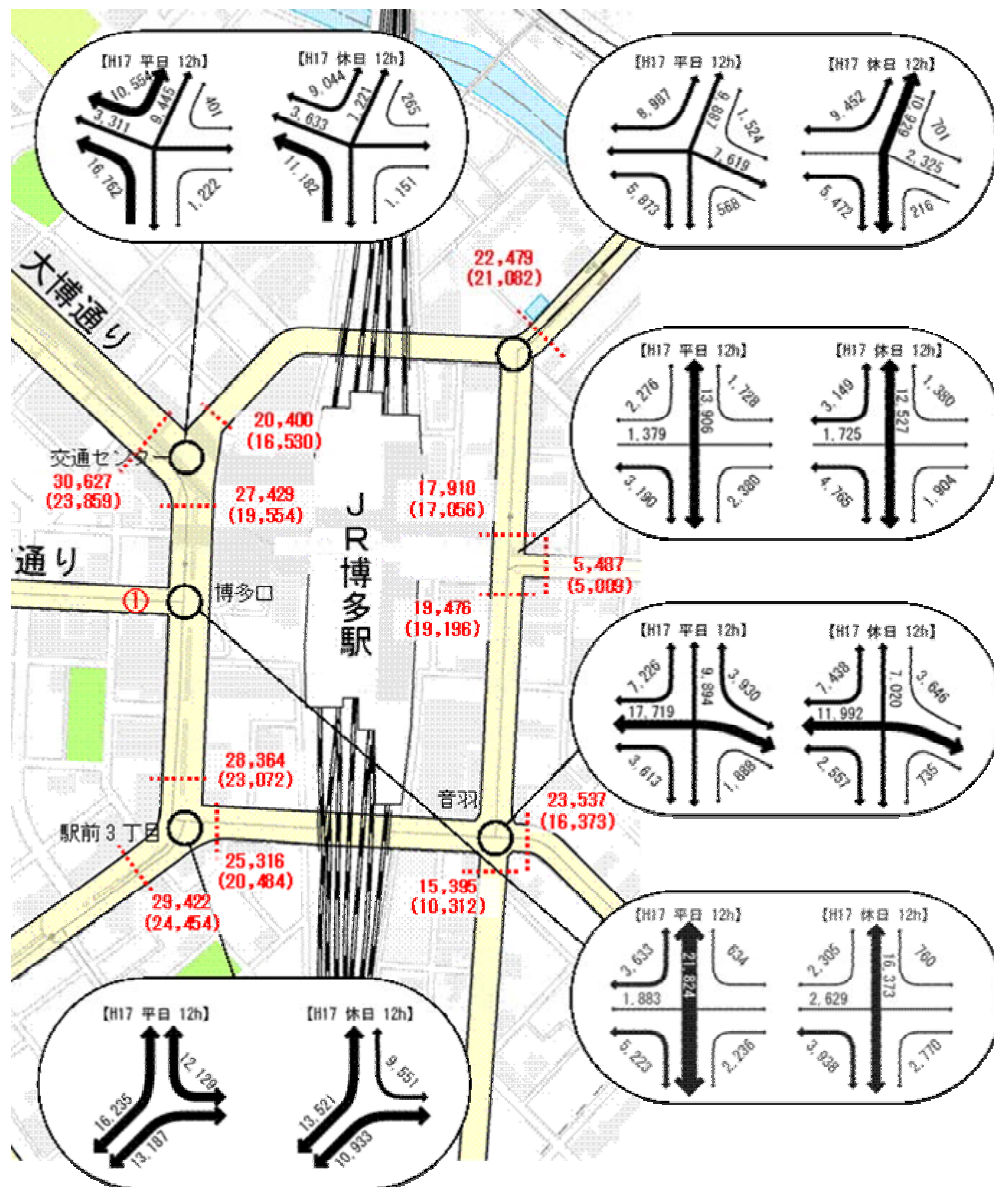


⑨祇園町西方面



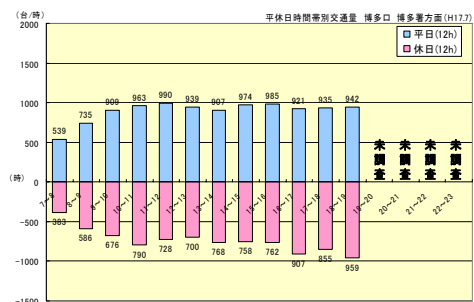
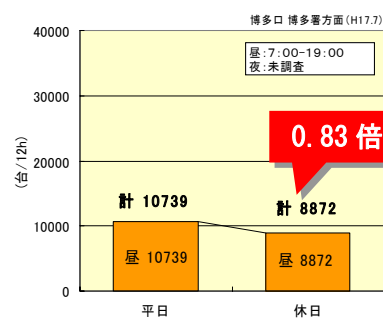
④博多駅地区自動車交通流動調査（H17 年 7 月）

博多駅前通りの交通量は、休日より平日の方が多。また、平日昼間の交通量はほぼ一定で推移。一方休日の交通量は16時～19時にかけて多く、18時台がピークである。



博多口交差点付近

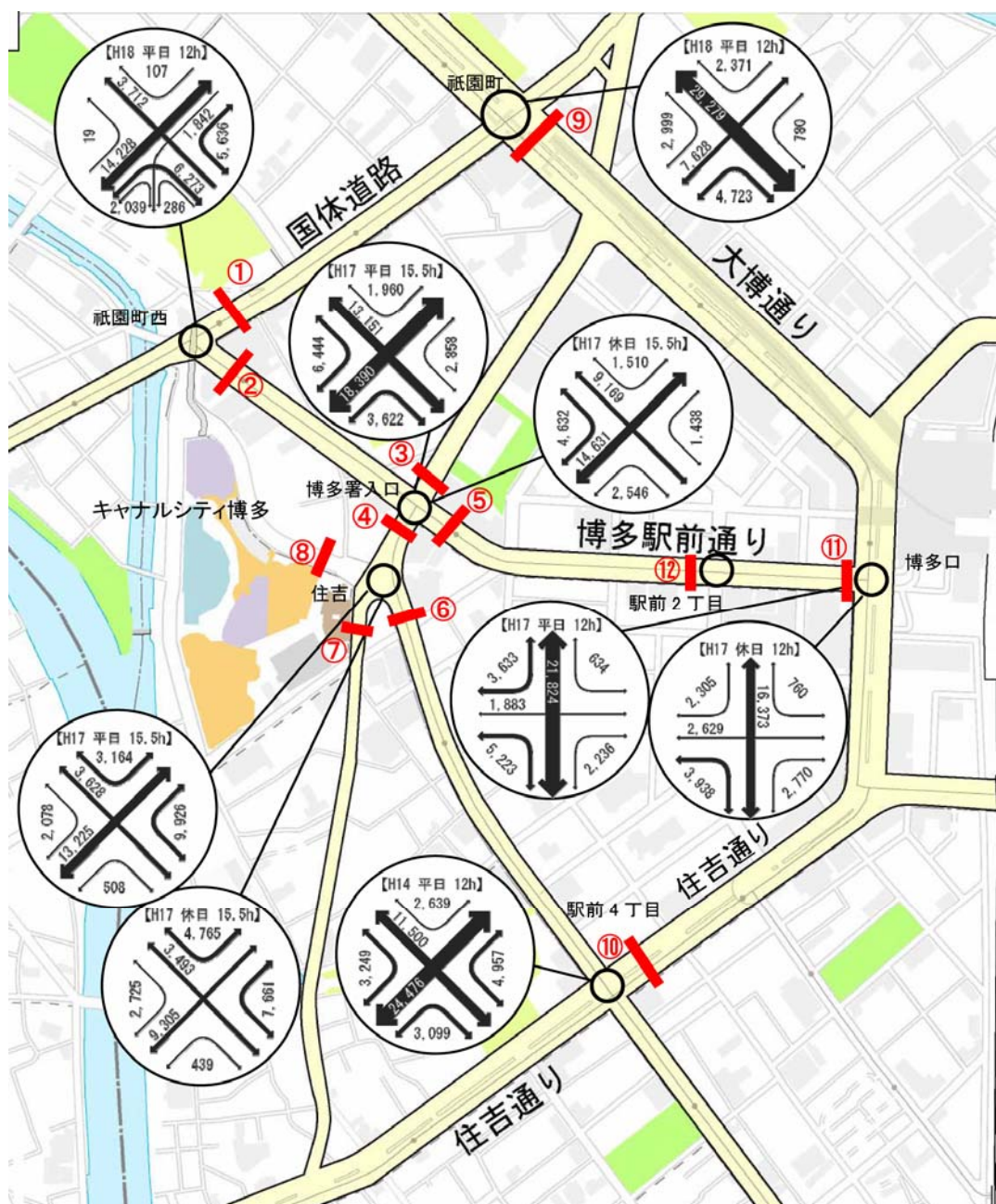
①



⑤自動車交通量特性とりまとめ

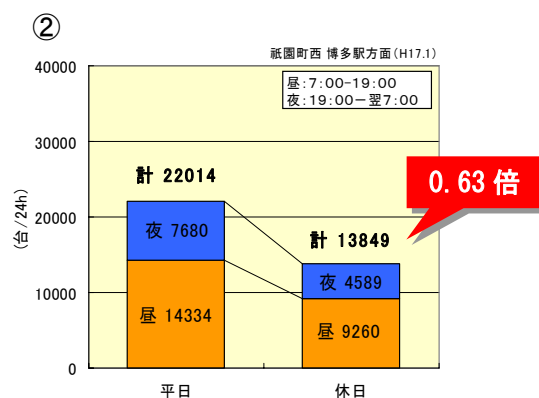
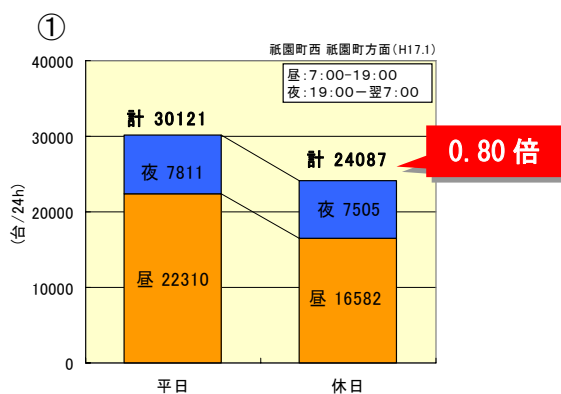
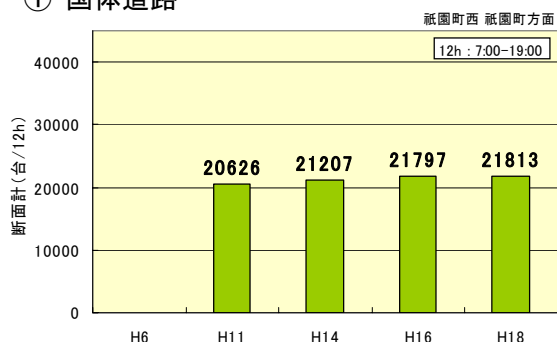
自動車交通量の特性としては、以下のようなことが言える。

- ・国体道路（混雑度 1.63）、住吉通り（混雑度 1.38）と東西幹線道路は慢性的な混雑状況にある。大博通りは混雑度 0.80 とやや余裕があるものの、昼夜率が 1.56 と一日を通じて定常的に多くの交通がみられる。
- ・一方、博多駅前通り（博多署入口付近）は約 22,000 台/日あることから、第 4 種 1 級の 4 車線交通容量 28,800 台/日と比べるとやや余裕があるものの、2 車線交通容量 9,600 台/日と比べると、この交通量で 2 車線での交通処理は困難である。

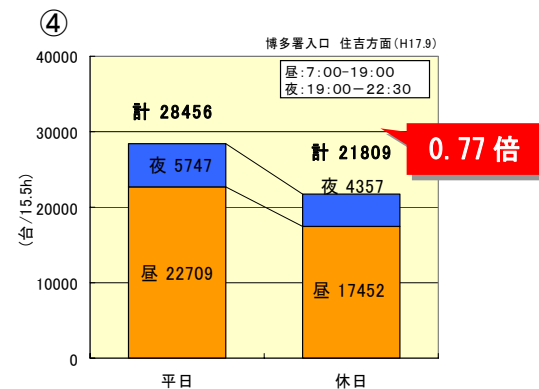
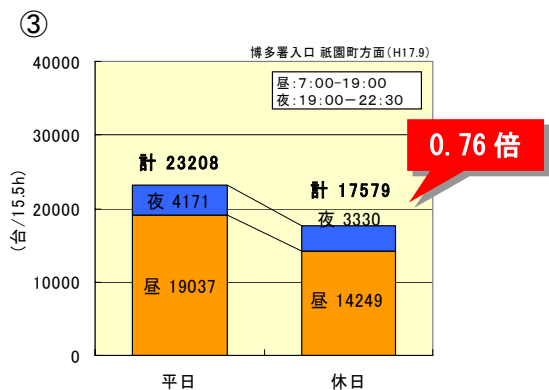


【祇園町西交差点】

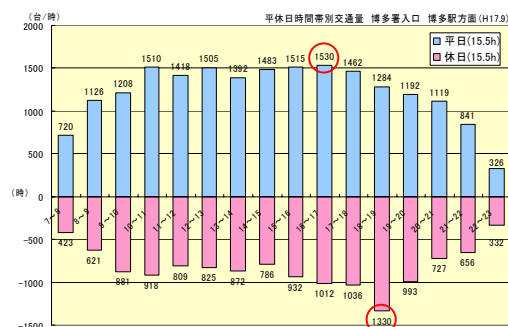
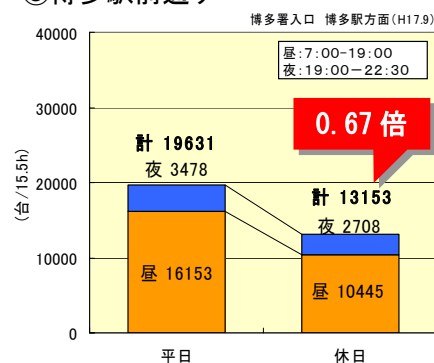
① 国体道路



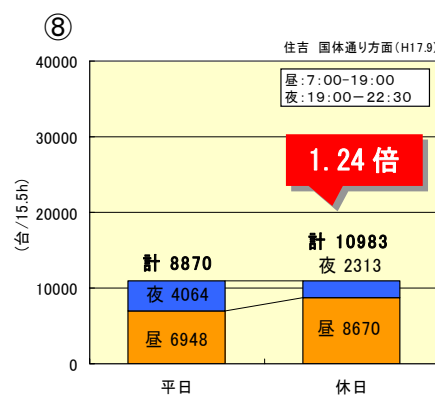
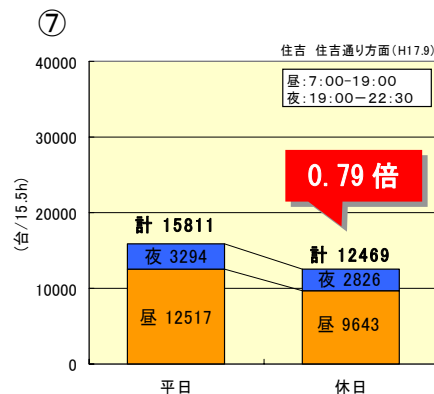
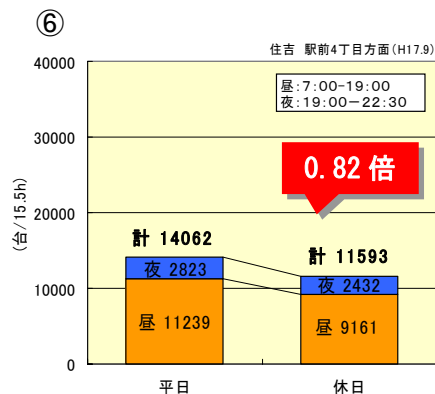
【博多署入口交差点】



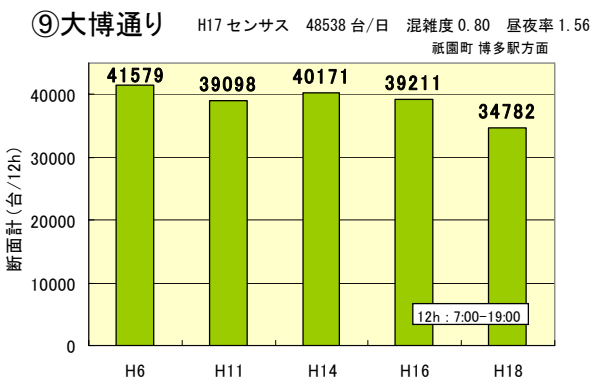
⑤ 博多駅前通り



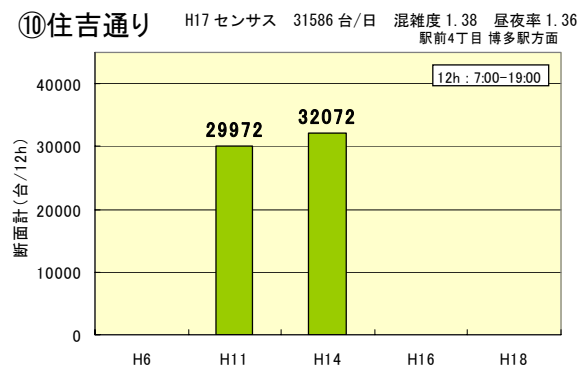
【住吉交差点付近】



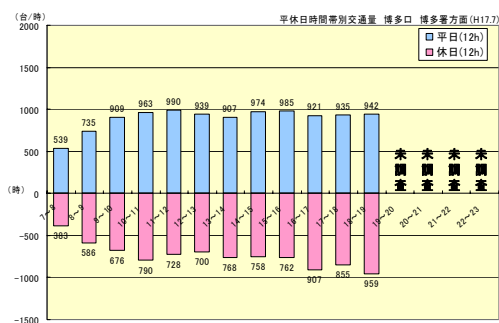
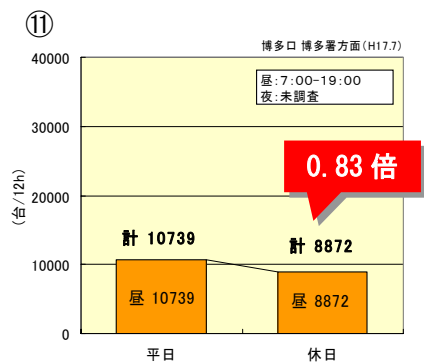
【祇園町交差点付近】



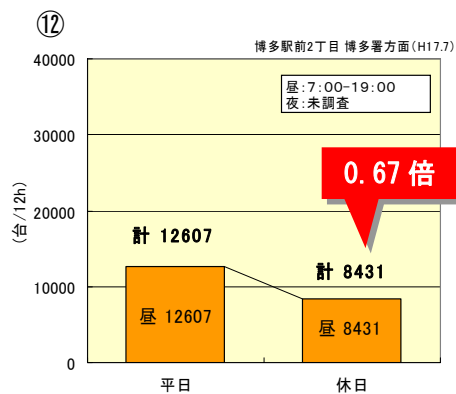
【駅前4丁目交差点付近】



【博多口交差点付近】

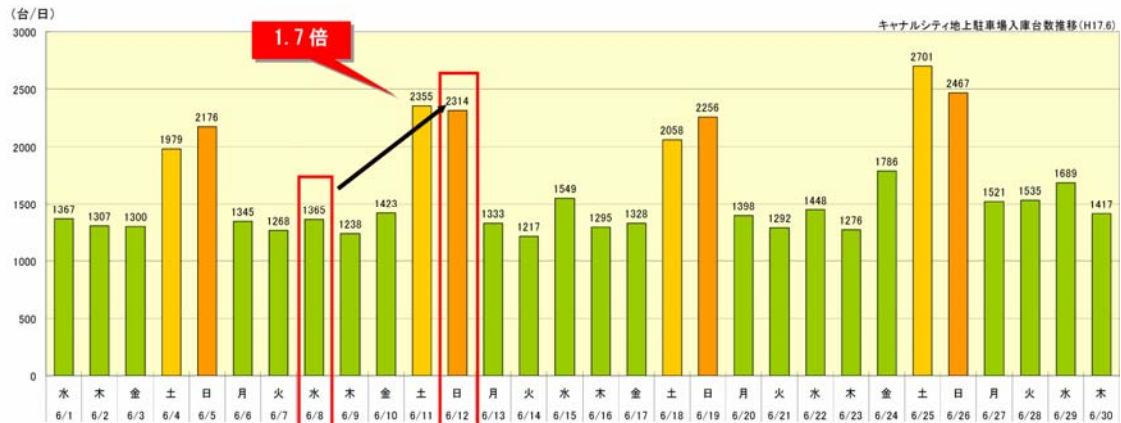


【駅前2丁目交差点付近】



(4) 歩行者・自転車特性、駐車場特性（キャナルシティ博多周辺の交通特性の把握）

■一日当たりの地上駐車場入庫台数



■1時間当たりの地上駐車場入庫台数

特定日を除く平日（月、金除く）および休日



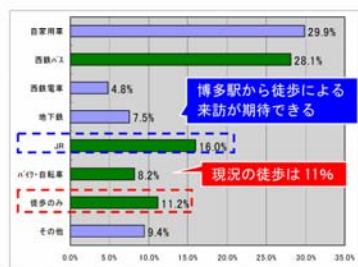
平日の地上駐車場の入庫ピークは8時、出庫ピークは18時であり、主に通勤による入出庫であると考えられる。



休日の入出庫台数は平日の1.7倍となっている。また入出庫時間もキャナルシティ営業時間の10時～21時に集中していることから、買物・観光関連の入出庫が主であると考えられる。入庫ピークは11時、出庫ピークは18時である。

■キャナルシティ博多の入込み特性

- ・キャナルシティ博多への入込みは、休日が平日の1.6～2.0倍となっている。
- ・来訪手段としては、自家用車及びバスが各3割で、徒歩での来訪は1割弱にとどまっている。
- ・JRの利用による来訪者が16%あることを踏まえると、博多駅前通りの魅力向上によって博多駅からの徒歩による来訪者の増加が期待できる。



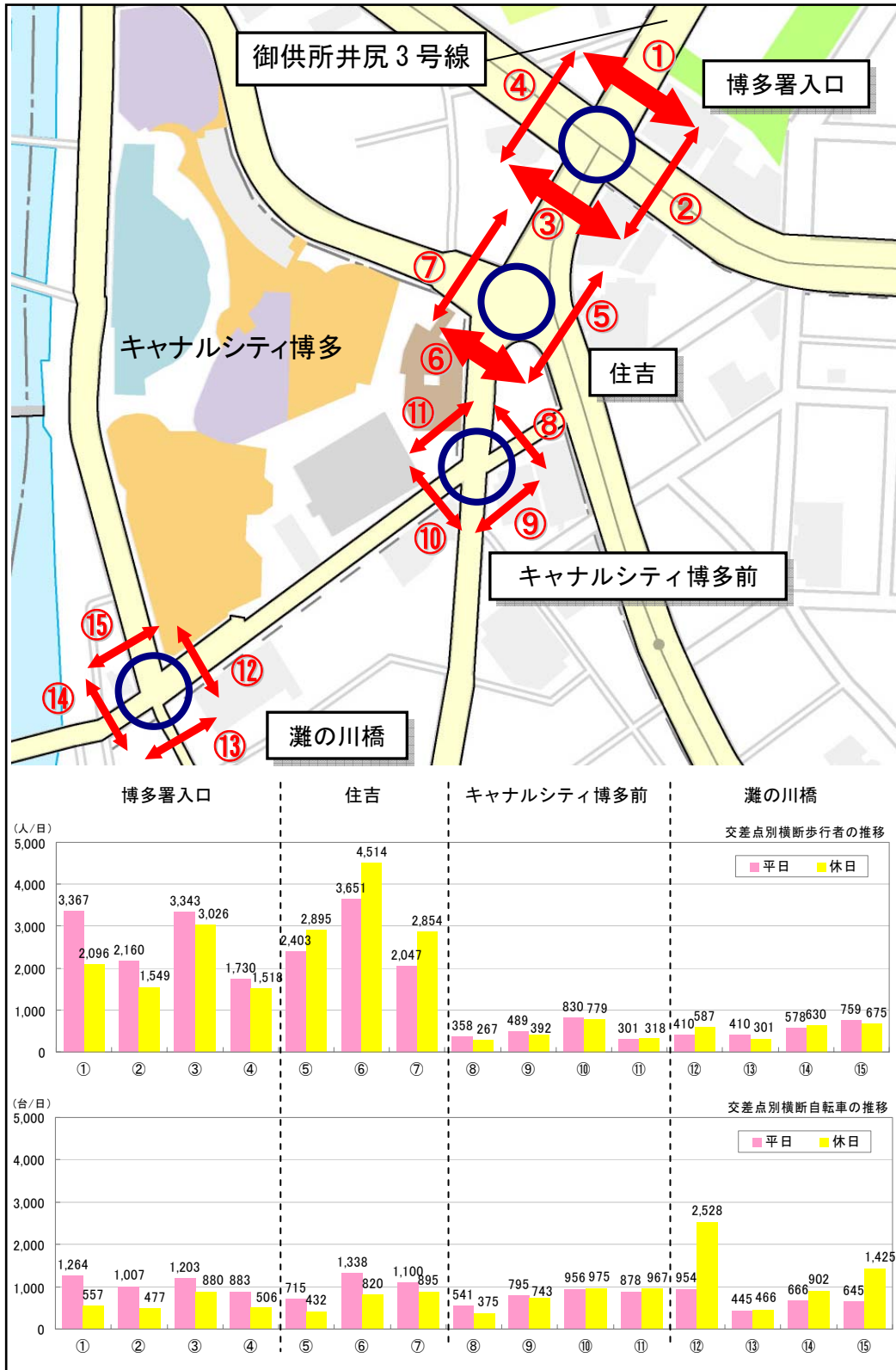
博多駅から徒歩による来訪が期待できる

現況の徒歩は11%

■キャナルシティ博多周辺歩行者・自転車特性

交差点別 歩行者・自転車通過量 (H17.9)

- ・博多署入口交差点では、休日より平日の方が歩行者・自転車交通量とも多い。
- ・博多署入口交差点、住吉交差点は平休日共に御供所井尻 3 号線を横断する①、③、⑥の歩行者量が多い。



出典：キャナルシティ博多実態調査（取扱注意）

2. 自動車実態交通調査

(1) 調査目的

はかた駅前通りを中心に道路空間を活用した賑わい創出を目的としたセミトランジットモール化の社会実験を実施するにあたり、はかた駅前通り及び周辺道路網の現況交通実態を把握するため、交通実態調査を実施する。また、交通実態調査で得た調査データは交通ミクロシミュレーションの現況再現に適用させる。

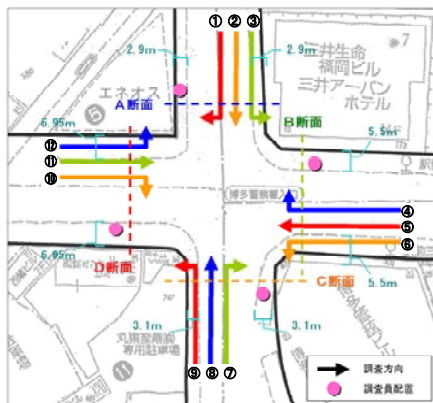
(2) 調査日時

平成19年10月30日(火) 7時00分～19時00分(博多署入口(地点①)は22時まで)

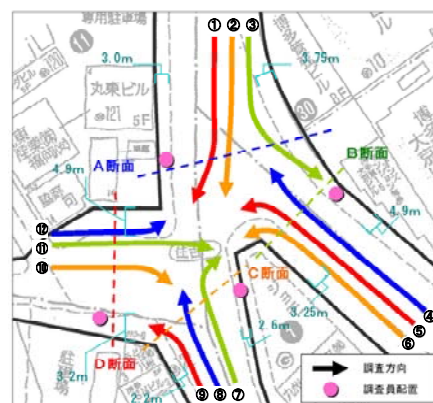
(3) 調査箇所及び方法

対象交差点(4交差点)において、方向別(直進、右左折)、車種別(6車種)、時間帯別の自動車交通量の現況を把握する。調査方法は、対象交差点を通過する自動車交通量を調査員がカウンターを用いて、方向別、車種別に観測し、1時間毎(ピーク時は10分毎)に調査票へ記録する。なお、車種の分類は車種区分表と車両ナンバープレートの分類番号との照合により判断する。

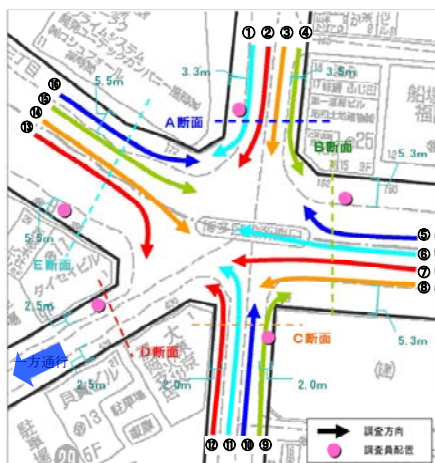
① 博多署入口交差点



② 住吉交差点



③ 博多区役所南口交差点



④ 住吉変電所前交差点



(4) 交通実態調査結果

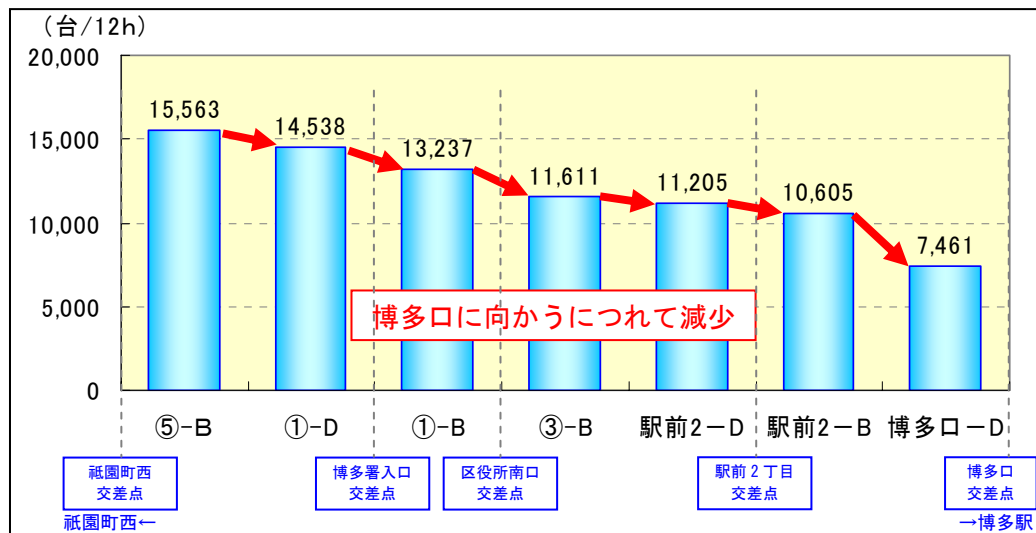
① 自動車交通量

- ・博多署入口交差点及び住吉交差点の断面交通量は、平成17年の平日調査と比較して各断面・昼夜とも1～2割減少。特に、博多署入口交差点の博多署方面(①-A断面)は昼間で約2,300台、住吉方面(①-C断面)は約3,000台減少。
- ・博多駅前通りの交通量は、博多口交差点に向かうにつれて減少。

(博多署入口の祇園町方面：14,538台/12h

→区役所南口の博多駅方面：11,611台/12h)

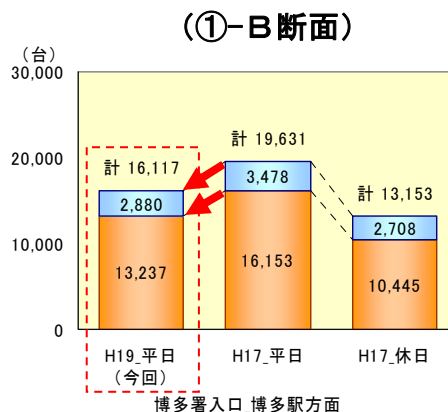
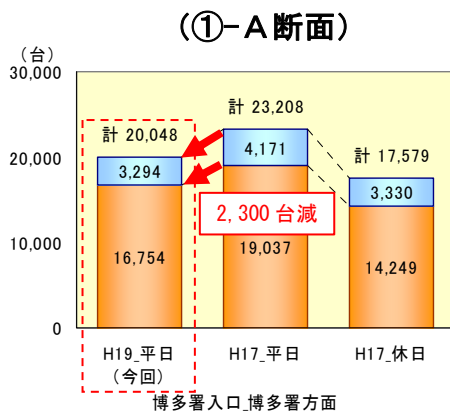
■はかた駅前通りの交通量変化

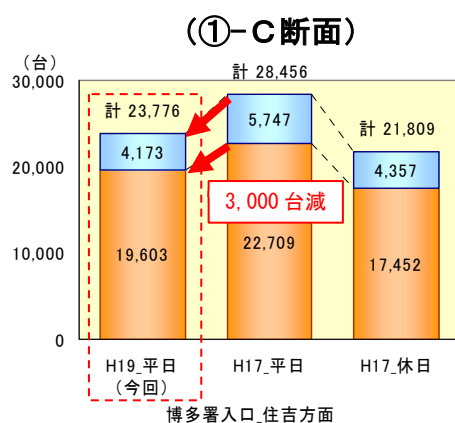


■博多署入口交差点の断面交通量変化

※1 H17のデータはキャナルシティ博多周辺実態調査結果による

※2 昼は7:00～19:00、夜は19:00～22:30 (ただしH19平日は19:00～22:00)

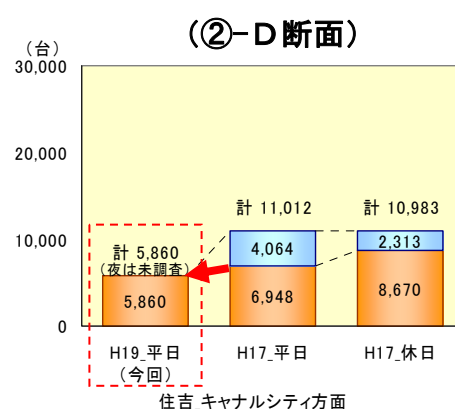
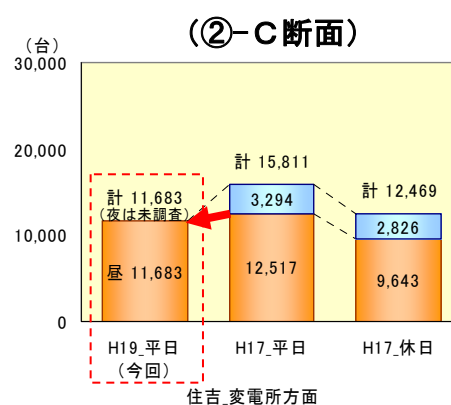
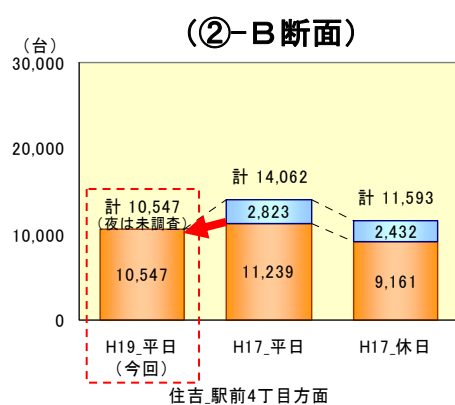


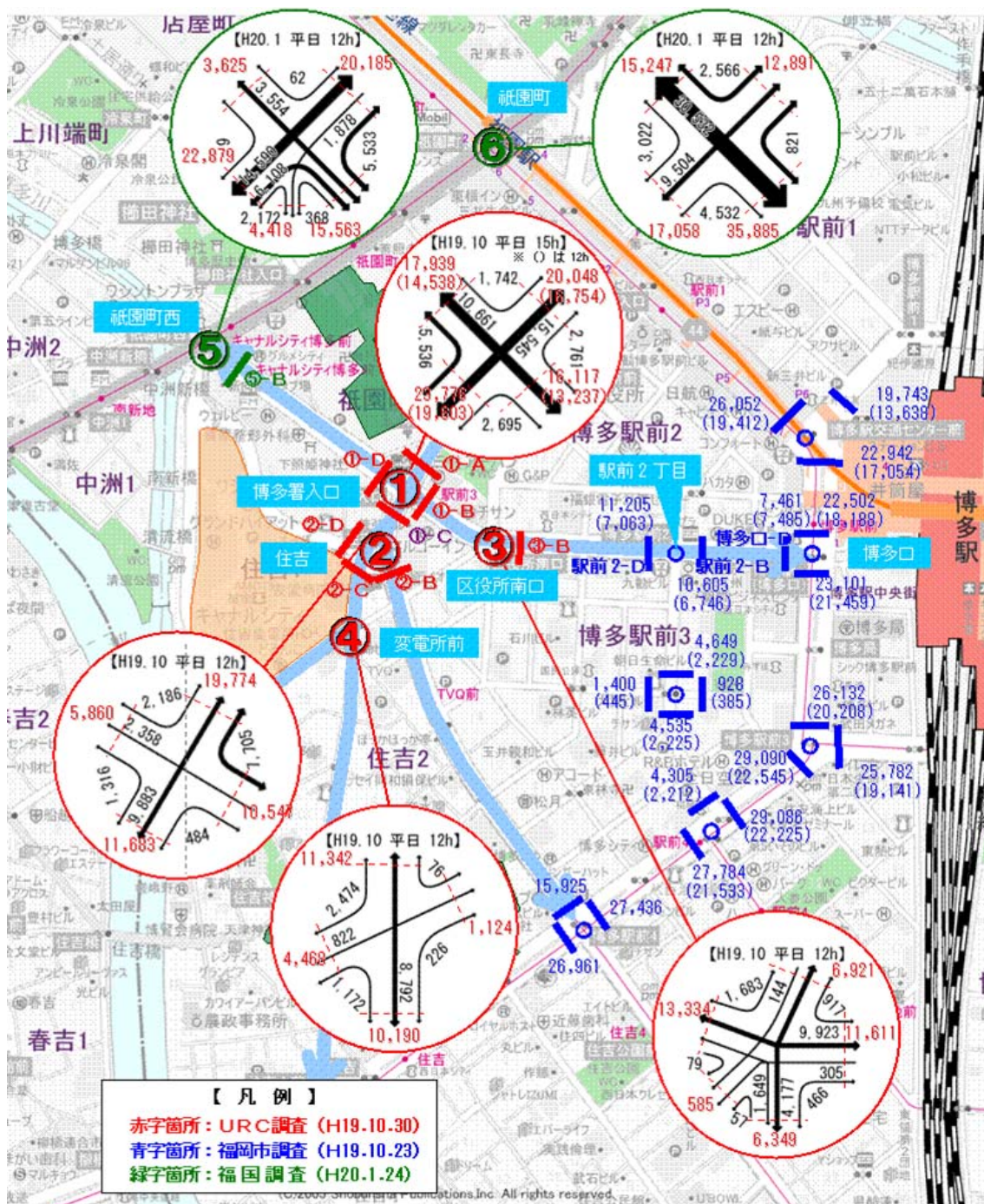


■住吉交差点の断面交通量変化

※1 H17 のデータはキャナルシティ博多周辺実態調査結果による

※2 昼は 7:00～19:00、夜は 19:00～22:30 (ただし H19 平日は 19:00～22:00)

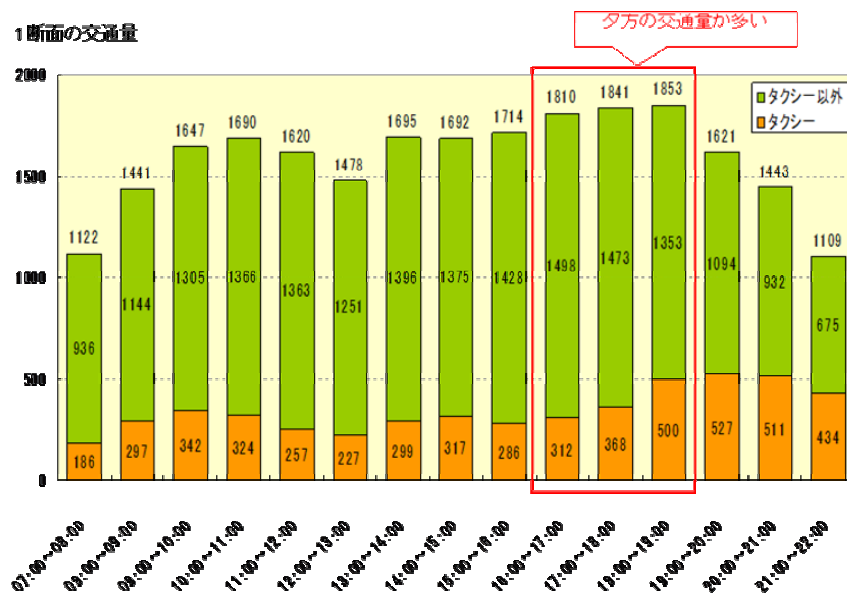




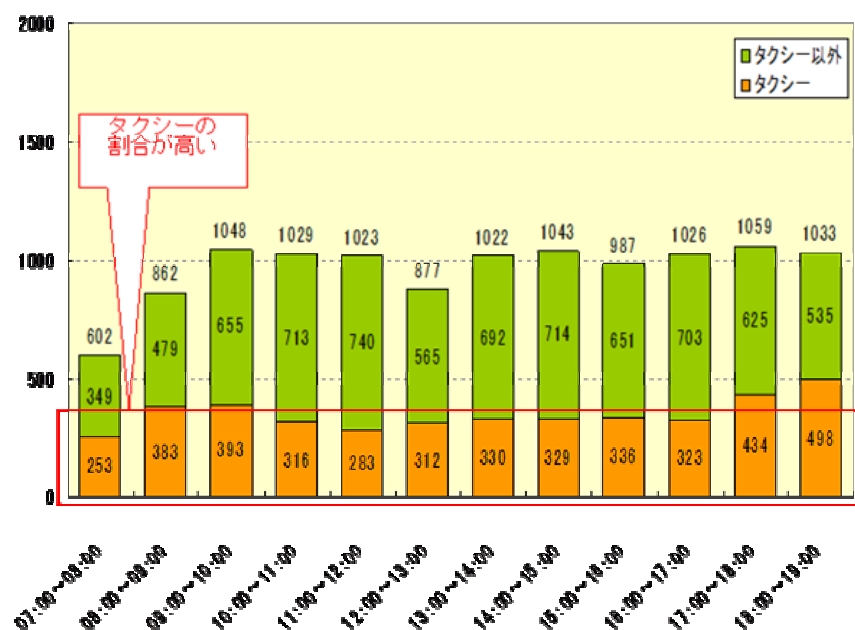
② 時間帯別交通量



1断面の交通量



2断面の交通量

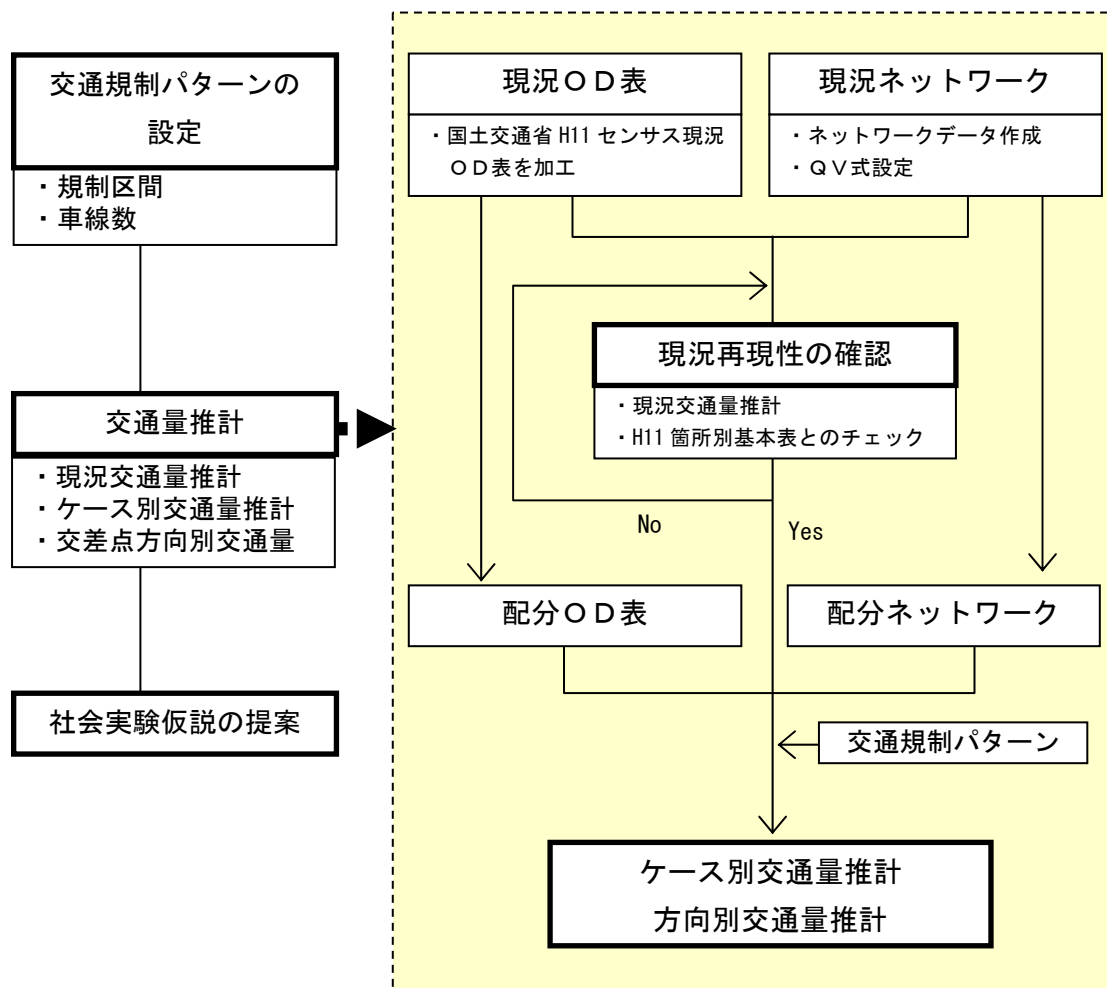


(5) 交通量推計

① 推計フロー

社会実験仮説の提案をしていく上で、セミモールやフルモールなどの交通規制パターンや規制区間によって複数の案が考えられる。そのため、実現性の高い交通規制パターンを現況交通量再現（交通量推計）により検討し、選定する。

現況交通量推計は、現況 OD 表（国土交通省道路 H11 年道路交通センサス）と現況ネットワークを用いて、日交通ベースの交通量配分を行う。交通規制パターン毎の現況交通量推計結果を分析し、交通量変動、交差点負荷の影響の小さい社会実験仮説（実現可能性の高い交通規制パターン）を選定する。

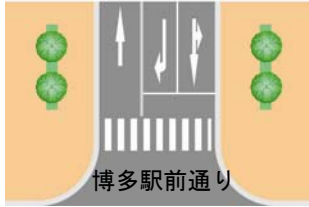


▲ 交通社会実験仮説の提案フロー

② 推計ケース

博多駅前通りの交通社会実験のイメージとして、自転車道の活用等を勘案して、現況4車線に対して2車線とした場合を想定する。また規制区間のパターンとしては現状を鑑み、①博多口～警察署入口、②博多口～祇園町西の2ケースが考えられる。

▼交通量推計のケース設定

	規制パターン	規制区間
ケース0 (現況再現ケース)	規制なし(4車線) 	規制なし
ケース1	セミモール(2車線) 	博多口～警察署前
ケース2		博多口～祇園西



▲規制区間の設定

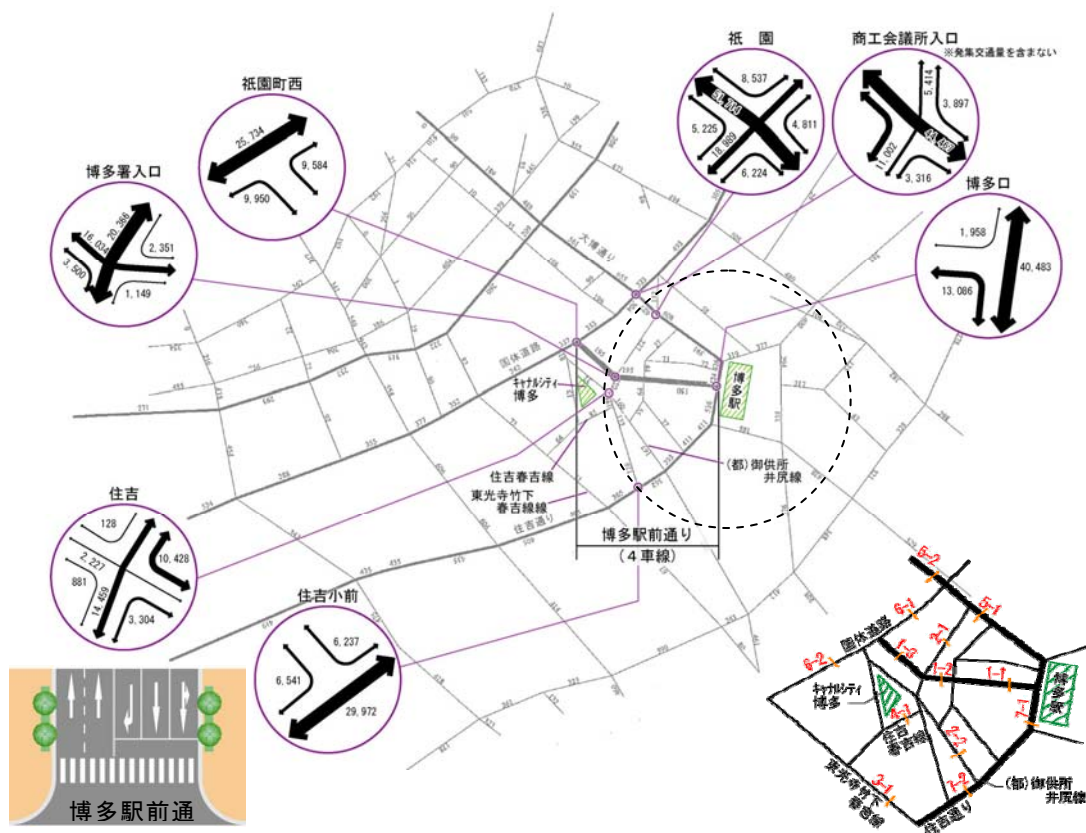
③ 推計結果

■ケース別の交通量の変化

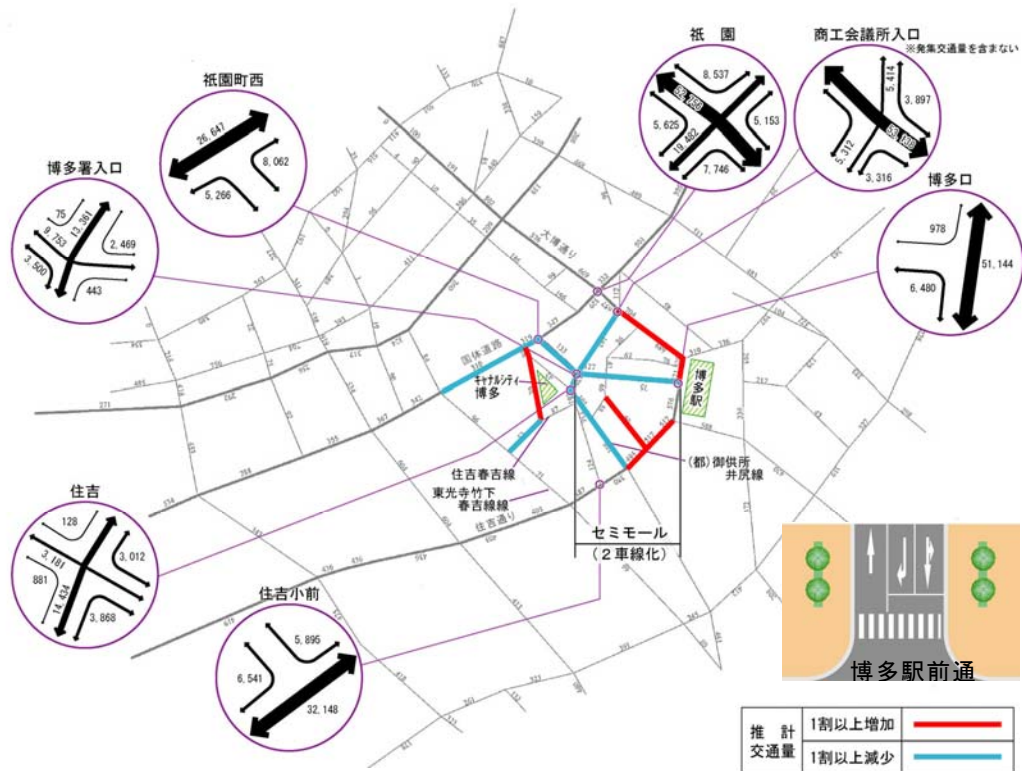
	路線名称	箇所	ケース0	ケース1		ケース2	
			交通量 百台	交通量 百台	減少率	交通量 百台	減少率
地区内幹線	1 はかた駅前通り	1-1 博多駅側	150	75	50%	78	52%
		1-2 博多署付近	195	127	65%	118	61%
		1-3 祇園町西側	195	133	68%	114	58%
	2 (都)御供所井尻線	2-1 警察署前	227	162	71%	161	71%
		2-2 住吉交差点付近	167	105	63%	95	57%
	3 東光寺竹下春吉線	3-1 住吉神社付近	71	71	100%	72	101%
	4 住吉春吉線	4-1 キャナル付近	85	87	102%	87	102%
外郭幹線	5 大博通り	5-1 祇園南	591	689	117%	686	116%
		5-2 祇園北	655	669	102%	675	103%
	6 国道道路	6-1 櫛田神社付近	353	347	98%	344	97%
		6-2 那珂川付近	342	310	91%	303	89%
	7 住吉通り	7-1 博多駅前	536	576	107%	569	106%
		7-2 住吉神社付近	362	380	105%	359	99%

※5-1 祇園南はケース1・ケース2で2割近く増加するが、混雑率はピーク時に混雑するとされる目安（1.25）を下回っている。

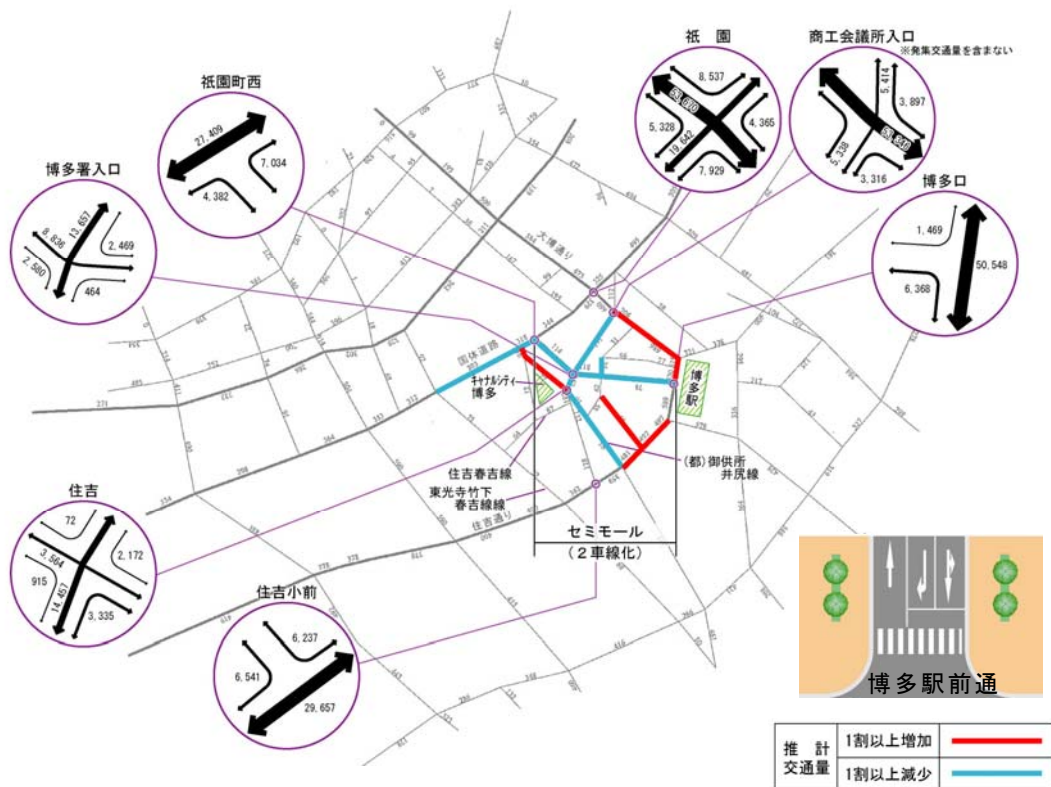
■ケース0：現況再現ケース



■ケース１：博多口～博多署前交差点２車化案（片側１車線）



■ケース２：博多口～祇園町西交差点２車化案（片側１車線）



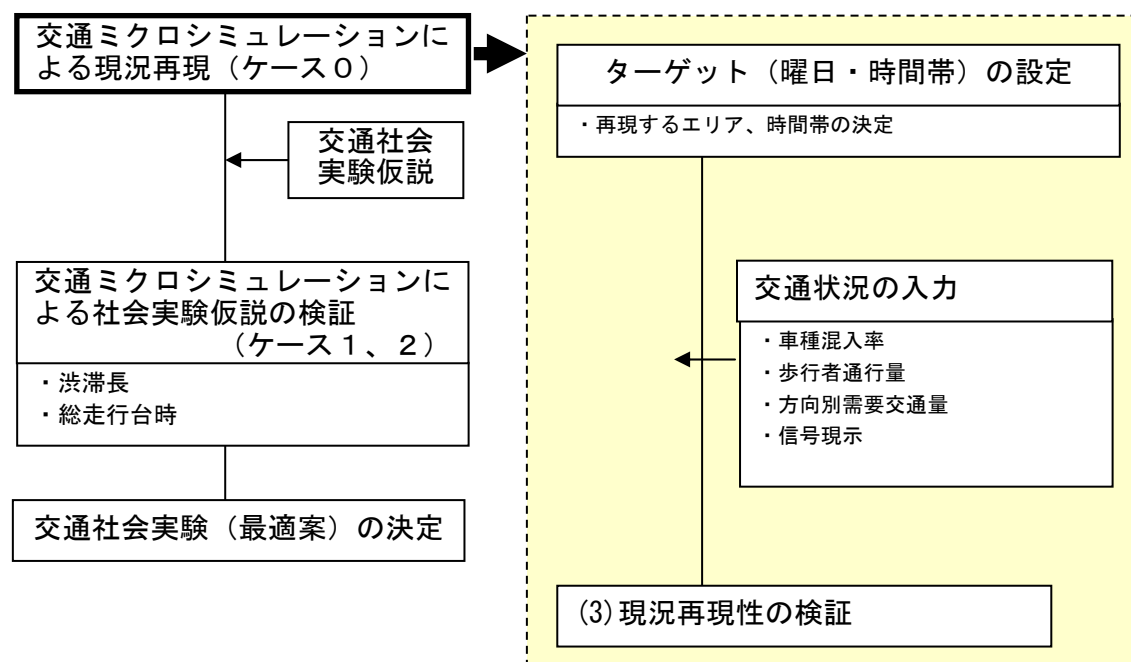
(6) 交通マイクロシミュレーション

① 推計フロー

現況交通量再現（交通量推計）で選定された交通社会実験仮説の最適案を選定するため、交通マイクロシミュレーションを用いた現況再現を実施する。

交通マイクロシミュレーションによる現況再現は、再現するターゲット（時間帯）を設定し、シミュレーションモデルを構築する。シミュレーションモデルには交通実態調査で得られた結果を入力し、現況再現を行う。

現況再現後、交通社会実験仮説（複数案）をシミュレーションに適用させる。現況と交通社会実験仮説を比較し、渋滞長、通過時間などを分析する。分析結果を元に、交通社会実験案（最適案）を決定する。



▲ 最適案の提案フロー

② 再現するエリア

交通実態調査の結果からみた流入交通量の多さと、近接交差点による現状の交通輻輳状況を勘案して、交通ミクロシミュレーションを再現するエリアは「警察署前交差点」と「住吉交差点」を含むエリアとする。

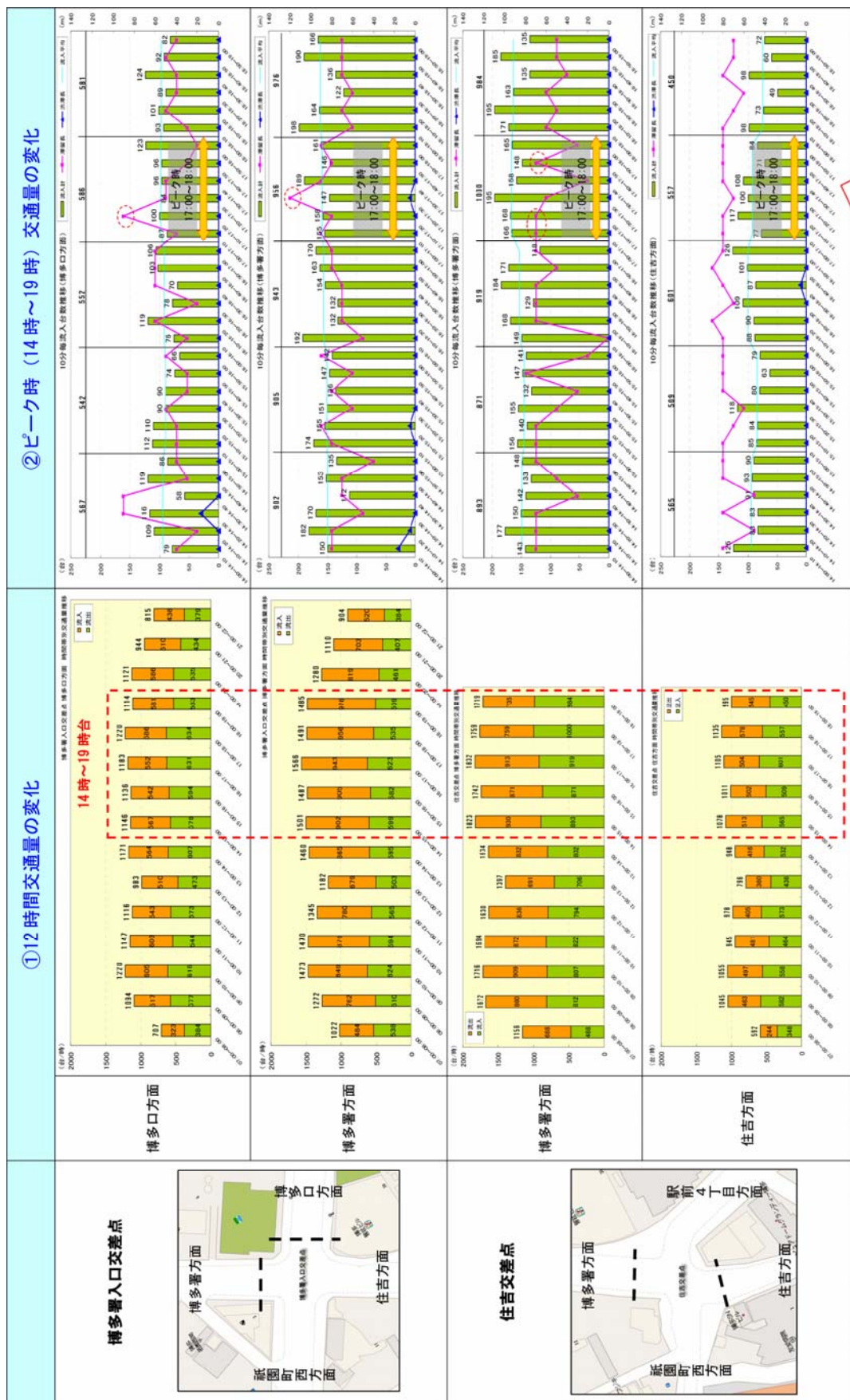


③ 再現する時間帯

博多署入口交差点と住吉交差点の主要断面について、①時間帯別の流入交通量の状況をみてる。時間帯当りの交通量でみると、午前中より午後（14～19 時）が概して流入交通が多くなっている。

次に比較的交通量の多い 14 時～19 時について、②10 分間隔の流入交通量と渋滞長・滞留長の状況をみてる。

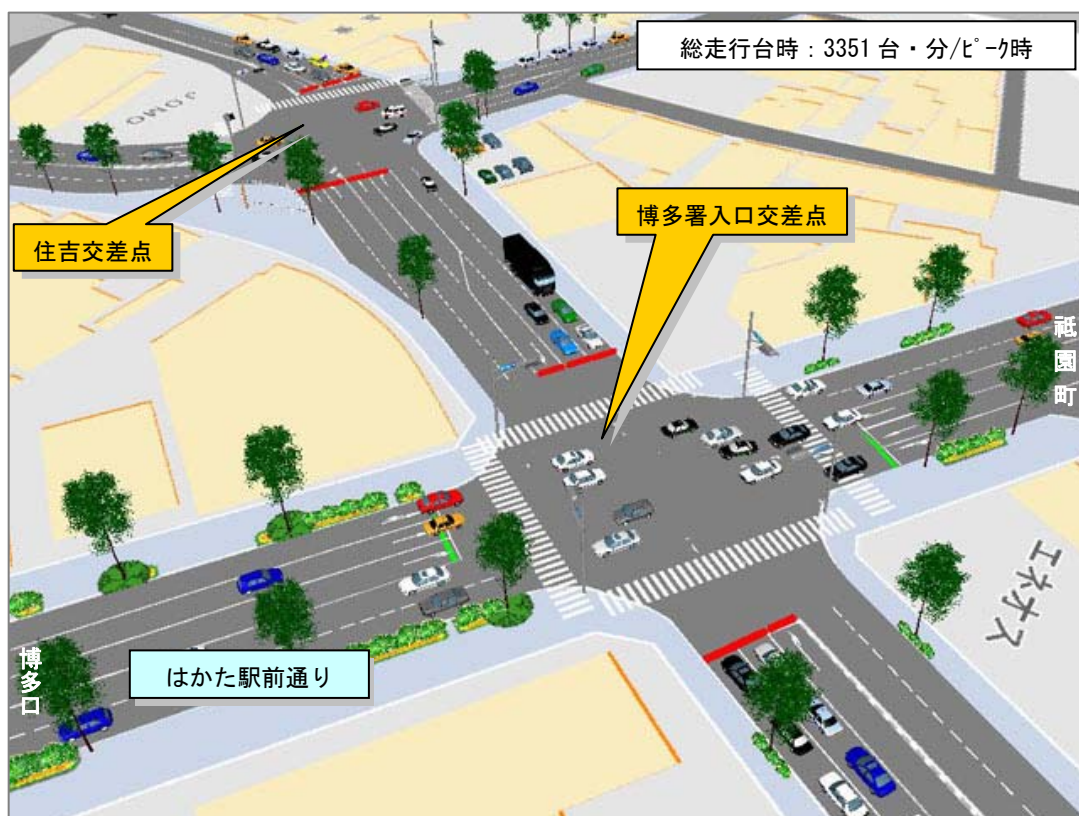
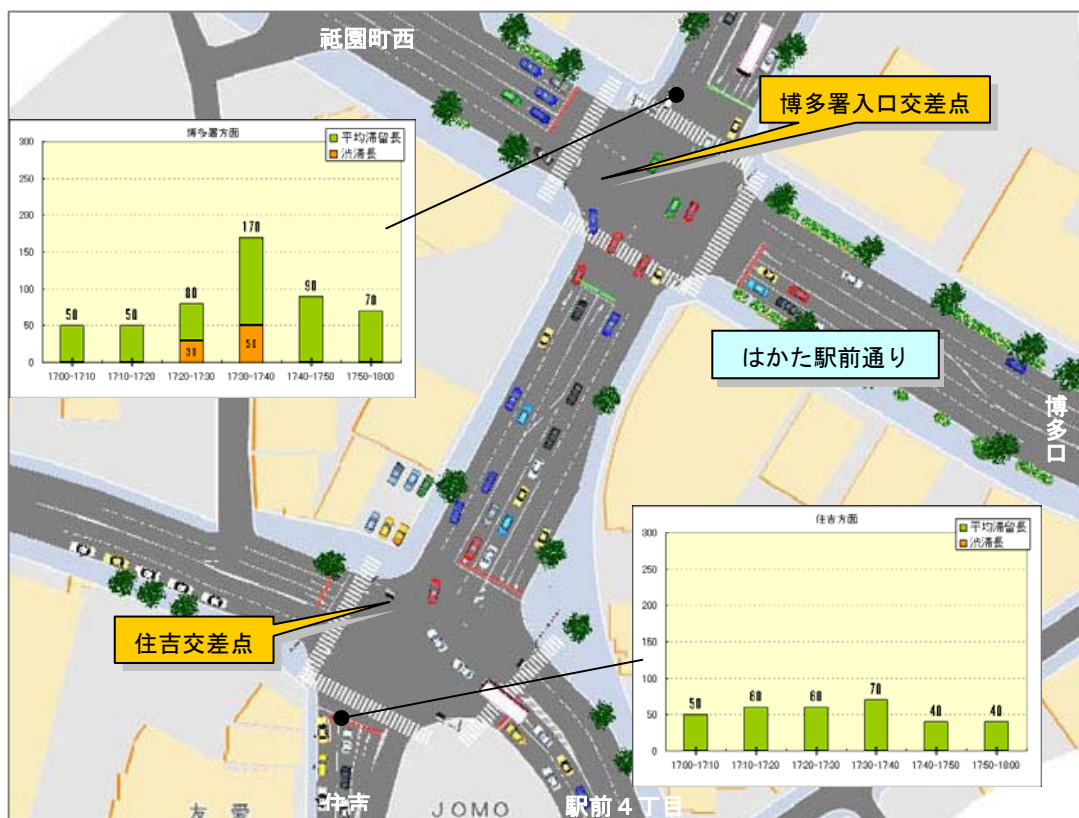
いずれの時間帯も明確な渋滞は観測されなかったが、平均交通量の多さや滞留長の状況、平日での社会実験の実施を勘案して、再現する時間帯を 17 時台とした。



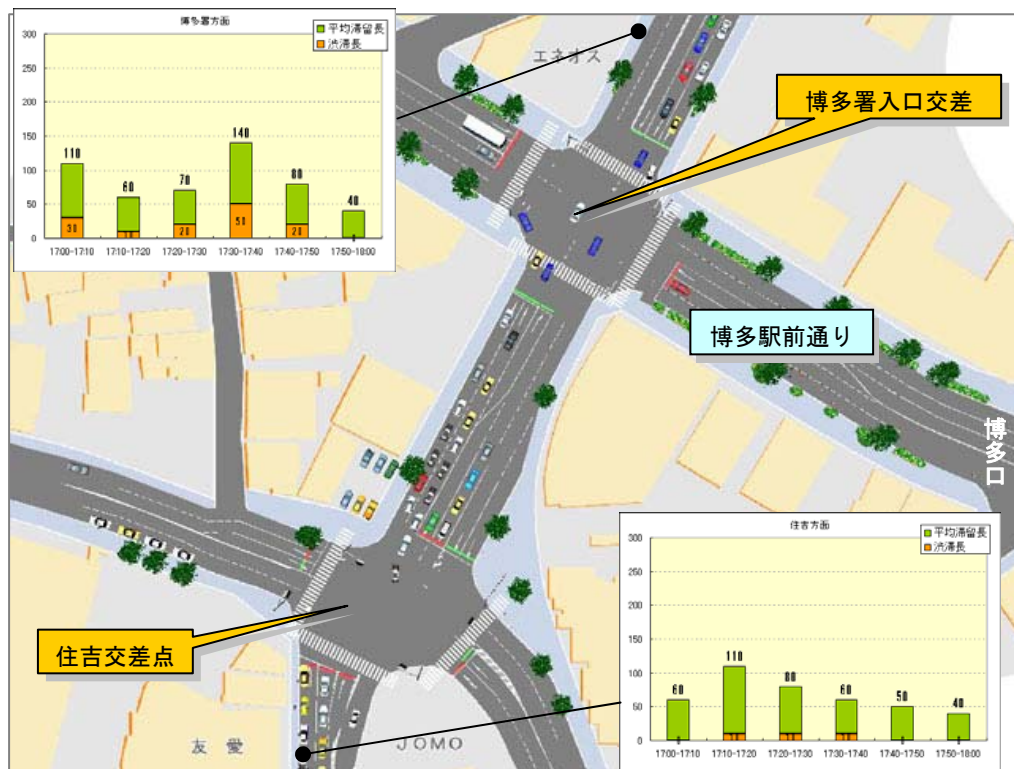
17 時台を
マイクロシミュレーションで再現！

④ 交通ミクロシミュレーションの実施

■ケース0（現況再現ケース）

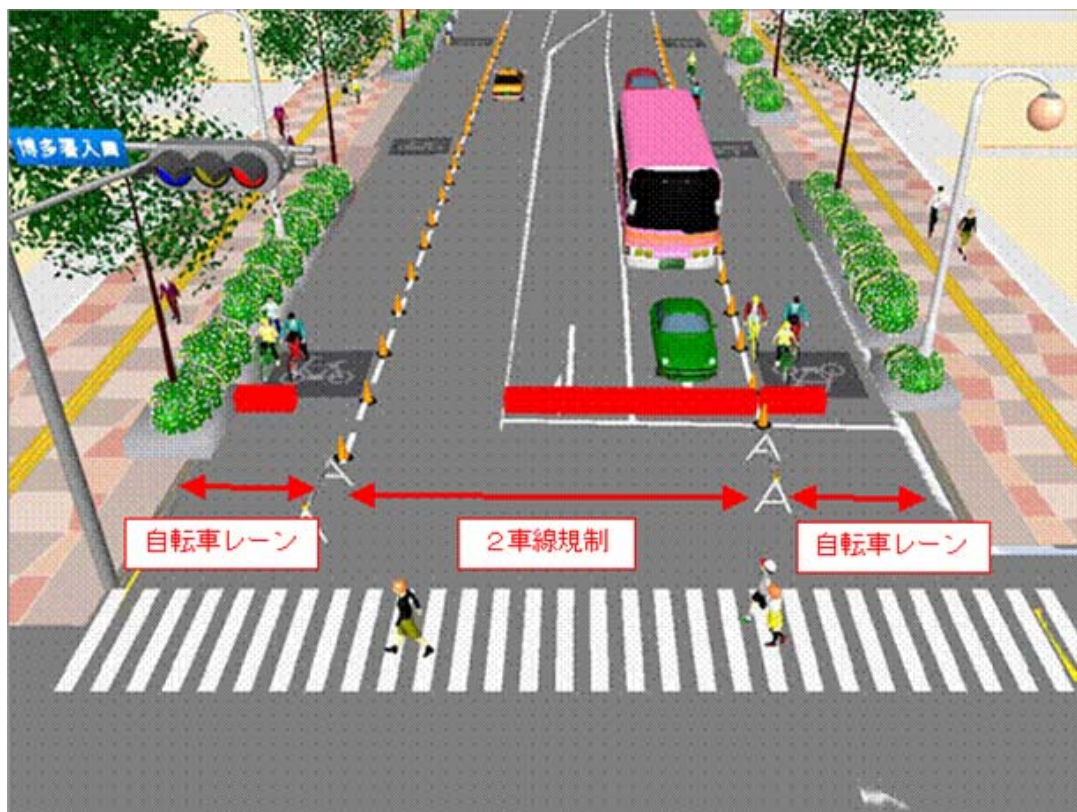


■ケース 1（博多口～博多署入口交差点 2 車線化案）



[illegible]

■交通規制時のイメージ（はかた駅前通り博多口方面）



3. はかた駅前通り周辺路上駐車実態調査

(1) 調査概要

① 調査目的

本調査は、博多駅前通りおよびその周辺における路上駐車施設（荷捌き施設）の利用実態を調査し、駐車施設の需給バランスを把握するとともに、社会実験時における荷捌き施設確保量の推計に資することを目的とする。

② 調査内容

■調査項目

路上駐車実態調査の調査項目は以下の項目とする。

調査項目	調査内容
1) 路上駐車施設利用状況調査	・ 博多駅前通りおよびその周辺に点在する路上駐車施設の利用状況を観測 ・ 調査の対象となる路上駐車施設は別紙

■調査日時

- ・ 調査日の最終決定は前日とし、雨天などで調査日に調査が実施できない場合は、予備日に実施する。
- ・ 調査時間は、駐車施設を利用できる時間帯である 8～25 時（ただし、20～25 時は巡回による駐車状況の把握のみ）とする。

区 分	調 査 日	時 間 帯
調査日	平成 20 年 1 月 17 日（木）	8 時～25 時（17 時間観測）
予備日	平成 20 年 1 月 22 日（火）	ただし、20～25 時は巡回による駐車状況の把握のみ

■調査方法

路上駐車施設を利用する自動車について、車両のナンバープレート番号、駐車開始・終了時刻、有料・無料の区分、一般車両・荷捌き車両の区分を調査票に記録する。5 分以内の「停車」もカウントするが、タクシーなどの乗降のための一時的な停車はカウントしない。

■調査機材

調査対象箇所見取り図、調査票、時計

調査票イメージ							
通番	パス 番号	ナンバー (下4桁)	駐車開始	有 料 : 1 無 料 : 2	荷捌き : 1 一 般 : 2	駐車終了	備 考
1	③	1 2 3 4	7 : 4 0	1	1	7 : 5 5	

(2) 調査計画

① 調査箇所

調査箇所は以下の 9 箇所とする。調査箇所①・②・③については駐車区域外についても調査する。



②調査員の配置

- ・利用者が多い 8 時～19 時台については、3 調査箇所につき調査員 4 人を配置し、ローテーションによって調査を行う。
- ・利用者が少ない 20 時以降は調査員 2 (+1) 名で調査箇所を分担し、各箇所を巡回して調査を行う。

調査箇所	時間帯																
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
調査箇所①	A	A	A	B	B	B	C	C	C	D	D	D	調査員M				
調査箇所②	B	B	C	C	C	D	D	D	A	A	A	B					
調査箇所③	C	D	D	D	A	A	A	B	B	B	C	C					
休 憩	D	C	B	A	D	C	B	A	D	C	B	A					
調査箇所④	E	E	E	F	F	F	G	G	G	H	H	H	調査員M				
調査箇所⑤	F	F	G	G	G	H	H	H	E	E	E	F					
調査箇所⑥	G	H	H	H	E	E	E	F	F	F	G	G	調査員N				
休 憩	H	G	F	E	H	G	F	E	H	G	F	E					
調査箇所⑦	I	I	I	J	J	J	K	K	K	L	L	L	調査員N				
調査箇所⑧	J	J	K	K	K	L	L	L	I	I	I	J					
調査箇所⑨	K	L	L	L	I	I	I	J	J	J	K	K					
休 憩	L	K	J	I	L	K	J	I	L	K	J	I					

▲調査員の配置計画（調査箇所別、A～Mは調査員を示す）

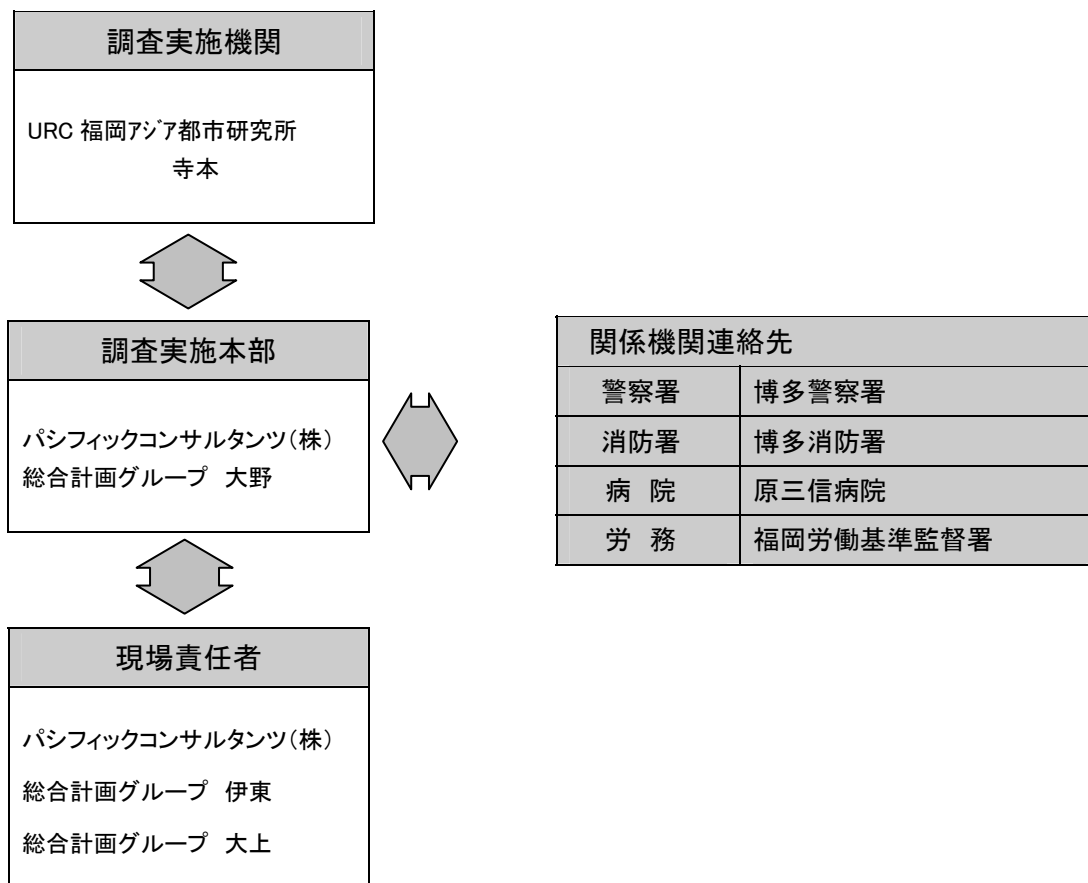
調査員	時間帯																
	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
調査員A	①	①	①	休	③	③	③	休	②	②	②	休					
調査員B	②	②	休	①	①	①	休	③	③	③	休	②					
調査員C	③	休	②	②	②	休	①	①	①	休	③	③					
調査員D	休	③	③	③	休	②	②	②	休	①	①	①					
調査員E	④	④	④	休	⑥	⑥	⑥	休	⑤	⑤	⑤	休					
調査員F	⑤	⑤	休	④	④	④	休	⑥	⑥	⑥	休	⑤					
調査員G	⑥	休	⑤	⑤	⑤	休	④	④	④	休	⑥	⑥					
調査員H	休	⑥	⑥	⑥	休	⑤	⑤	⑤	休	④	④	④					
調査員I	⑦	⑦	⑦	休	⑨	⑨	⑨	休	⑧	⑧	⑧	休					
調査員J	⑧	⑧	休	⑦	⑦	⑦	休	⑨	⑨	⑨	休	⑧					
調査員K	⑨	休	⑧	⑧	⑧	休	⑦	⑦	⑦	休	⑨	⑨					
調査員L	休	⑨	⑨	⑨	休	⑧	⑧	⑧	休	⑦	⑦	⑦					
調査員M													全箇所				
調査員N													全箇所				

▲調査員の配置計画（調査員別、①～⑨は調査箇所を示す）

③調査の実施体制

●緊急時連絡体制

交通実態調査中の緊急時連絡体制を以下に示す。



▲交通実態調査の緊急時連絡体制

④安全対策

調査を安全かつ円滑に遂行するため、以下の安全の対策を図ることとする。

- ① 観測に先立ち、調査員全員に調査の主旨を説明し、十分な教育及び安全指導を行う。
- ② 調査員に、前日の十分な睡眠や当日の天候への対処（日射対策等）を指導し、健康管理に留意させる。
- ③ 余裕のあるスケジュールで計画し観測を実施する。
- ④ 調査員の安全確保と観測結果の信頼性の観点から、天候に留意し、調査の実施は調査職員との十分な協議の上決定する。
- ⑤ 緊急時の連絡体制を、観測に係る全員に周知させる。
- ⑥ 観測中は、道路・歩道利用者の通行の妨げとならないように注意し、安全に十分留意して作業を行うように徹底するとともに、良識のある行動に努める。
- ⑦ 観測地点の選定には、安全面に重点を置き、出来るだけ民地よりに配置させる。
- ⑧ 調査現場及び休憩場所の整理整頓に留意し、観測終了後にはゴミ類の後片づけを行う。
- ⑨ 観測中の喫煙及び、ヘッドフォンステレオ等の使用は禁止する。
- ⑩ 調査箇所には現場監督員が随時巡回し、調査の安全かつ円滑な進行を管理する。
- ⑪ 調査員、器材の配送及び巡回の際、監督員は安全運転を常に心がけるものとする。
- ⑫ 調査中は実施本部を設けるとともに、監督者に携帯電話を携行させ、相互連絡を確保する。

⑤調査票

1 ページ

博多駅前通り周辺路上駐車実態調査 調査票

調査箇所④ バース1



バース番号	通番	ナンバー (下4桁)	駐車開始時刻	有料:1 無料:2	荷捌き:1 一般:2	駐車終了時刻	備考
1	1		:			:	
1	2		:			:	
1	3		:			:	
1	4		:			:	
1	5		:			:	
1	6		:			:	
1	7		:			:	
1	8		:			:	
1	9		:			:	
1	10		:			:	
1	11		:			:	
1	12		:			:	
1	13		:			:	
1	14		:			:	
1	15		:			:	
1	16		:			:	
1	17		:			:	
1	18		:			:	
1	19		:			:	

(3) 調査結果

■調査概要

①調査日時

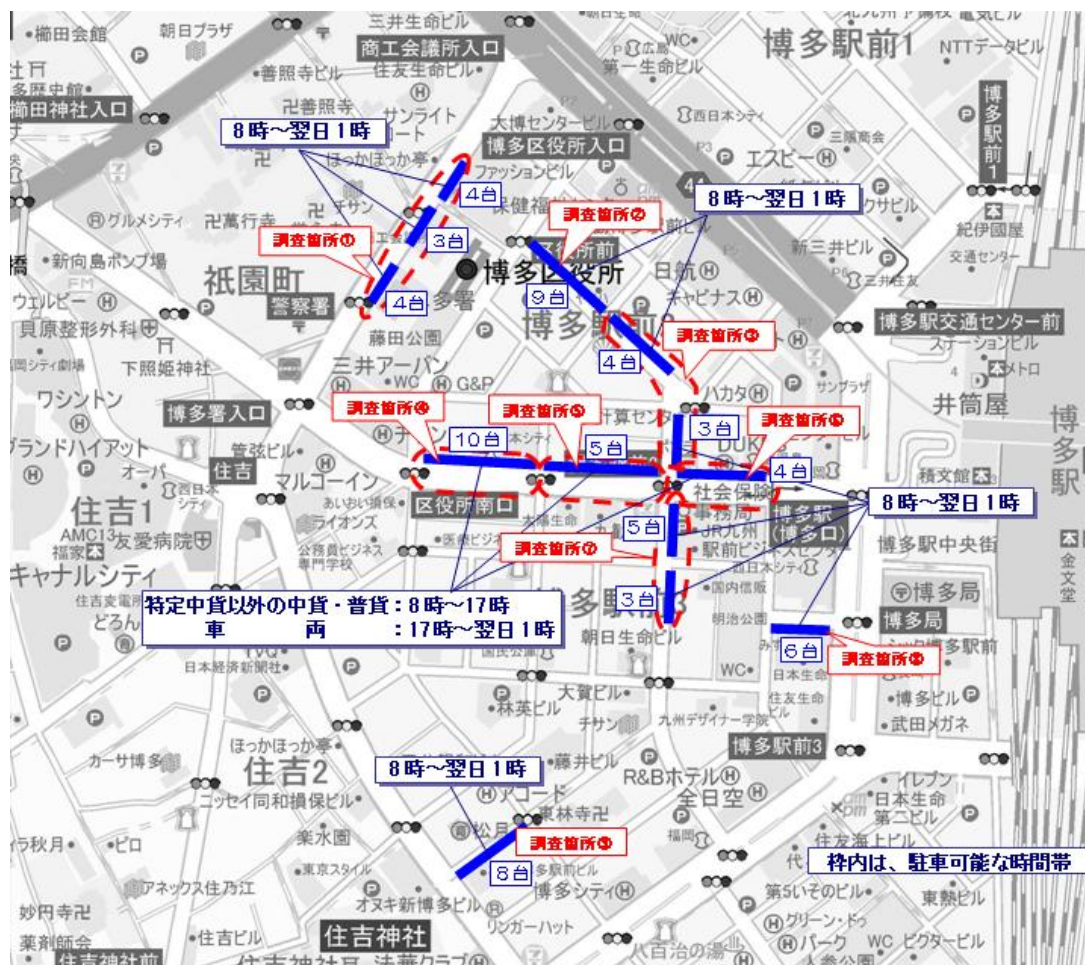
平成20年1月17日(木) 8:00~25:00 (20時以降は巡回による確認)

②調査方法

路上駐車施設を利用する自動車について、車両のナンバープレート番号、駐車開始・終了時刻、有料・無料の区分、一般車両・荷捌き車両の区分を調査票に記録する。5分以内の「停車」もカウントするが、タクシーなどの乗降のための一時的な停車はカウントしない。

※調査箇所③・④・⑤については、路上駐車施設のない博多駅前3丁目側も調査を実施する。

■調査箇所

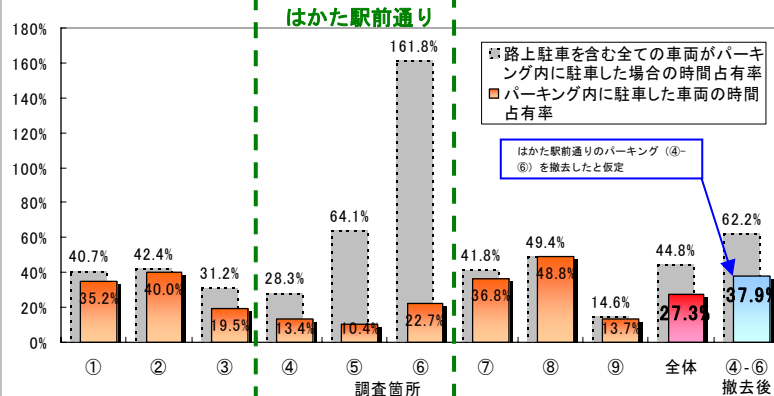


①調査結果概要

1) 時間占有率

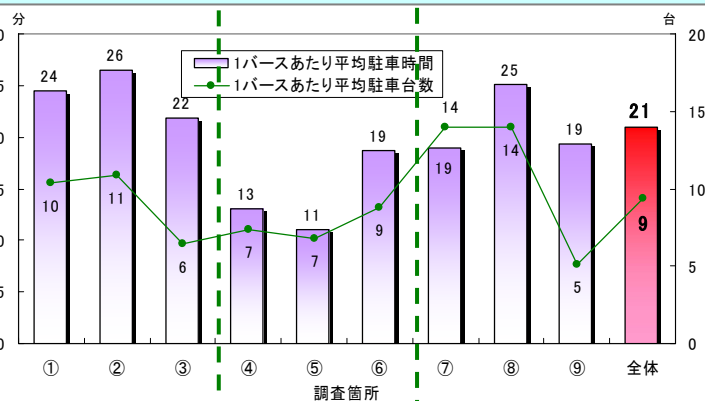
※時間占有率＝駐車時間／（バス数×720）、720（分）＝集計対象時間（8～20時）

- ・パーキング内に駐車した車両の時間占有率は平均 27.3% であるが、はかた駅前通りは平均 14.6%。
- ・仮にはかた駅前通りの荷捌き施設（バス数：19）が撤去された場合でも、周辺路上駐車施設による代替で 37.9% と十分対応可能。
- ・調査箇所⑥は路上駐車が多く、取締りの強化など対策が必要。



2) 1つのパーキングあたりの平均駐車時間・平均駐車台数（バス内駐車車両のみ）

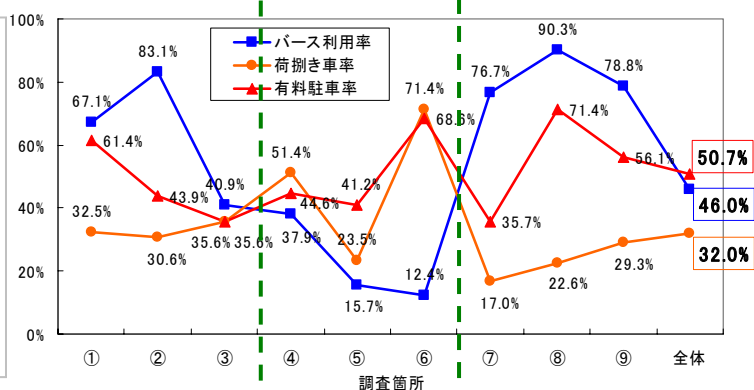
- ・1つのパーキングあたりの平均駐車時間は 21 分であるが、はかた駅前通りはそれより短い。調査箇所②や⑧が長い。
- ・1バスあたりの平均駐車台数は9台であり、はかた駅前通りにおいても平均程度である。調査箇所⑦・⑧が多い。



平均駐車時間＝全駐車時間計／全駐車台数、平均駐車台数＝全駐車台数／バス数、いずれもバス内のみで計算）

3) パーキング利用率・荷捌き車率・有料駐車率

- ・パーキング利用率は平均 46.0% であり、半数以上がパーキング内に駐車していない。
- ・荷捌き車率は全体平均で 32.0% であり、はかた駅前通りにおいては⑥が高い。
- ・有料駐車率は全体平均で 50.7% にとどまっている。



バス利用率＝バス内駐車台数／駐車台数、荷捌き車率＝荷捌き車駐車台数／駐車台数、有料駐車率＝有料駐車台数／駐車台数
（荷捌き車率・有料駐車台数はバス内のみで計算）

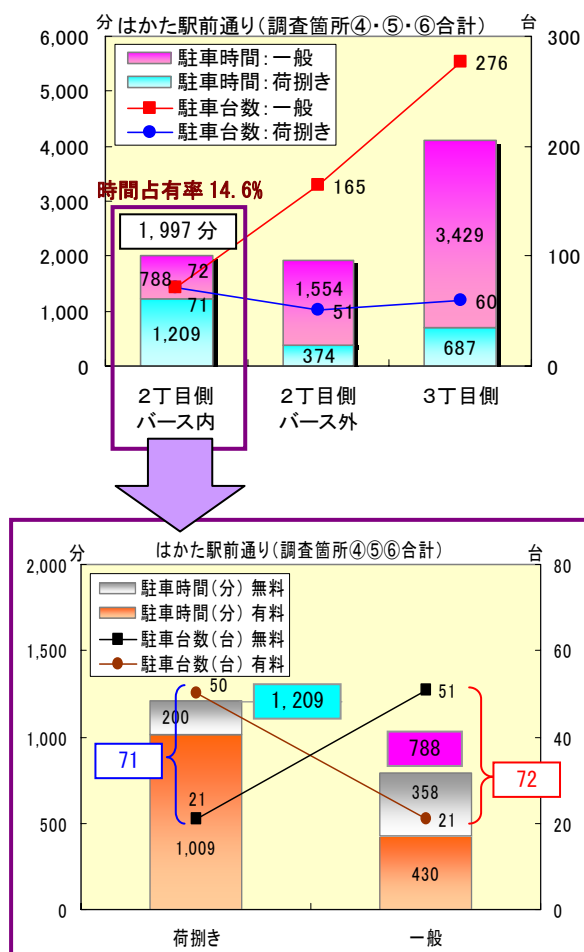
② 調査箇所別の結果

■博多駅前通り：調査箇所④・⑤・⑥



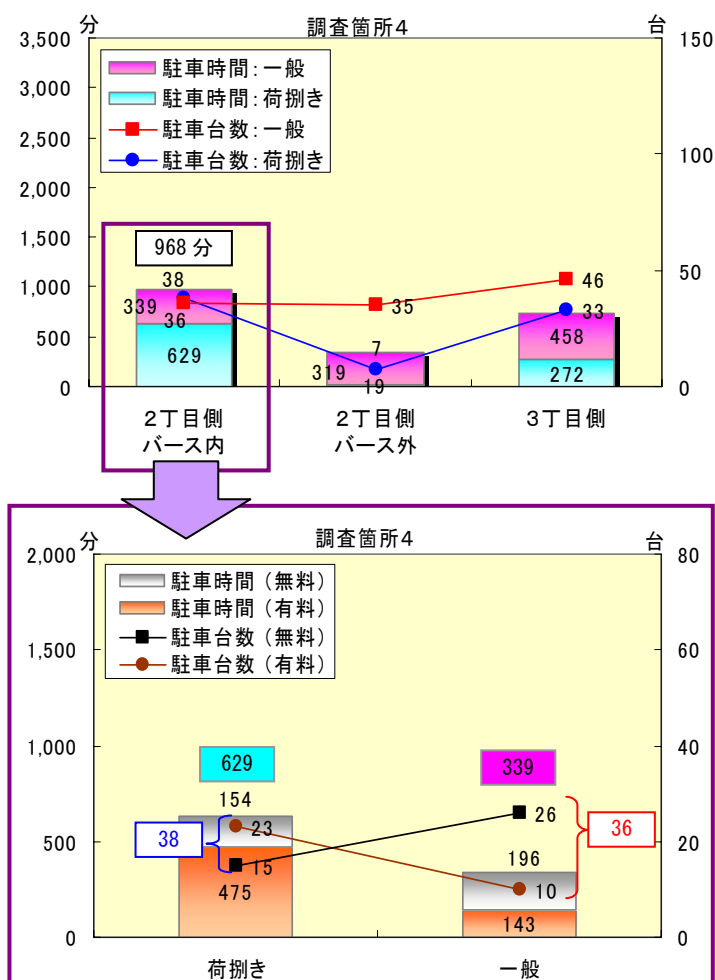
【はかた駅前通り（調査箇所④・⑤・⑥合計）】

- ・ 駐車時間・駐車台数とも3丁目側が多い。
- ・ バス内は荷捌き車両の駐車時間が長い。
- ・ 荷捌き車両の多くが有料で駐車しているが一般車両は無料の駐車台数が多い。



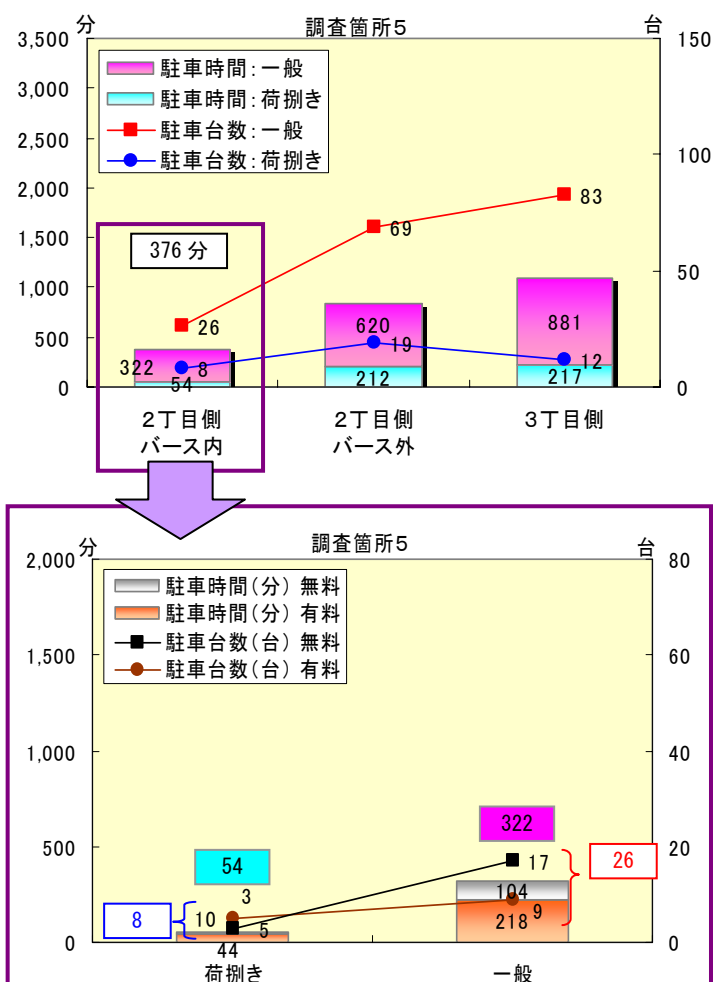
【調査箇所④（駐車バス数：10）】

- ・ 駐車時間はバス内が長く、駐車台数は3丁目側が多い。
- ・ バス内は荷捌き車両の駐車時間が長い。
- ・ 荷捌き車両の多くは有料で駐車している。



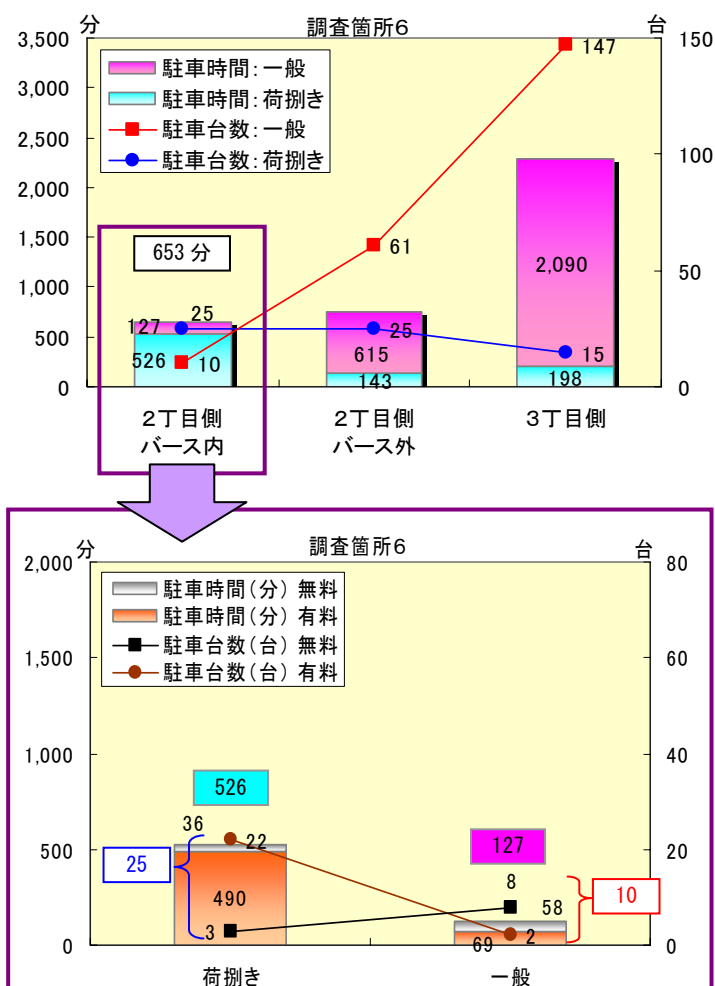
【調査箇所⑤（駐車バース数：5）】

- ・ 駐車時間・駐車台数とも3丁目側が多い。
- ・ バース内は駐車時間・駐車台数とも一般車両が長い。
- ・ 一般車両は有料での駐車時間が長い。



【調査箇所⑥（駐車バス数：４）】

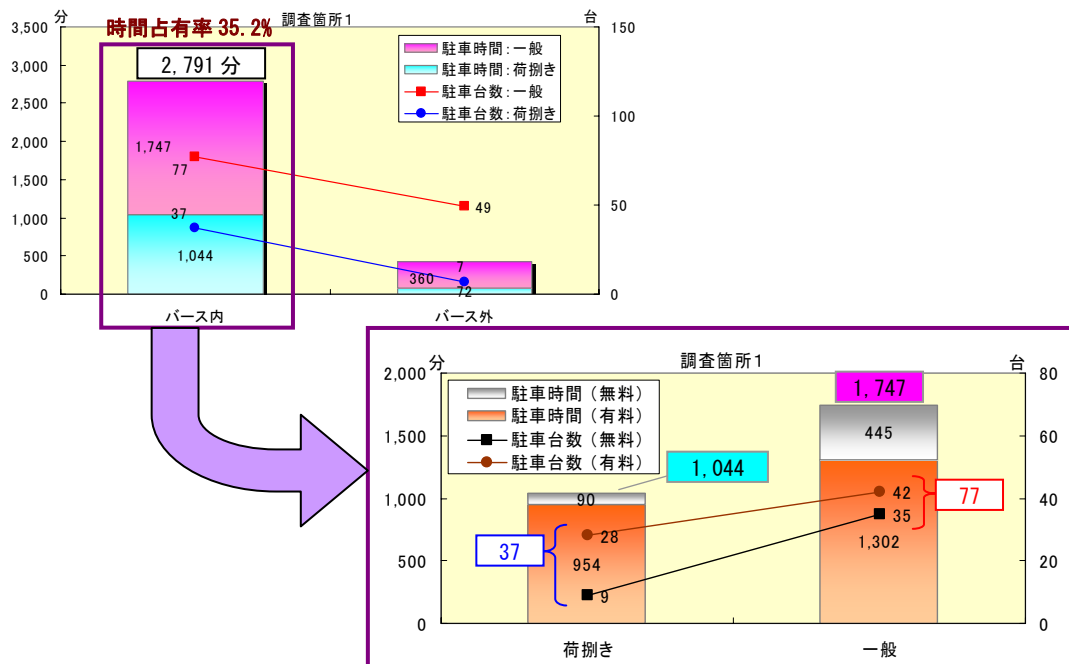
- ・ 駐車台数・駐車時間とも３丁目側が多い。
- ・ バース内は荷捌き車両の駐車時間が長い。
- ・ 荷捌き車両の多くが有料で駐車している。



■博多駅前通り以外：調査箇所①～③、⑦～⑨

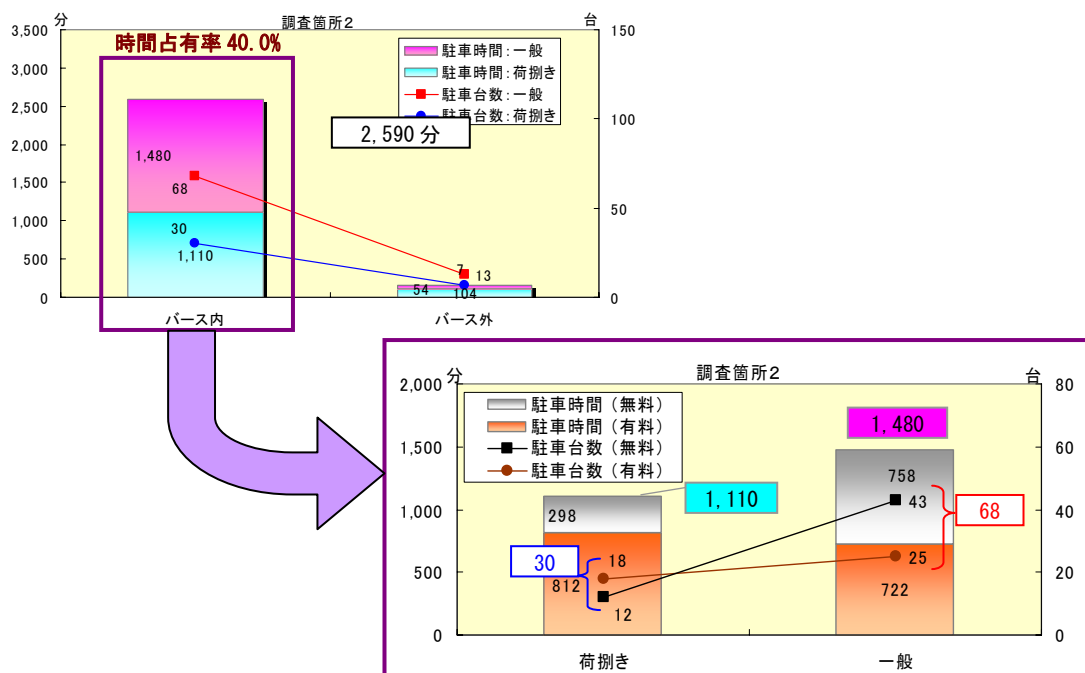
【調査箇所①（駐車バス数：11）】

- ・ 駐車時間・駐車台数ともバス内が多い。
- ・ バス内は駐車時間・駐車台数とも一般車両が多い。
- ・ 荷捌き・一般車両とも有料での駐車が多い。



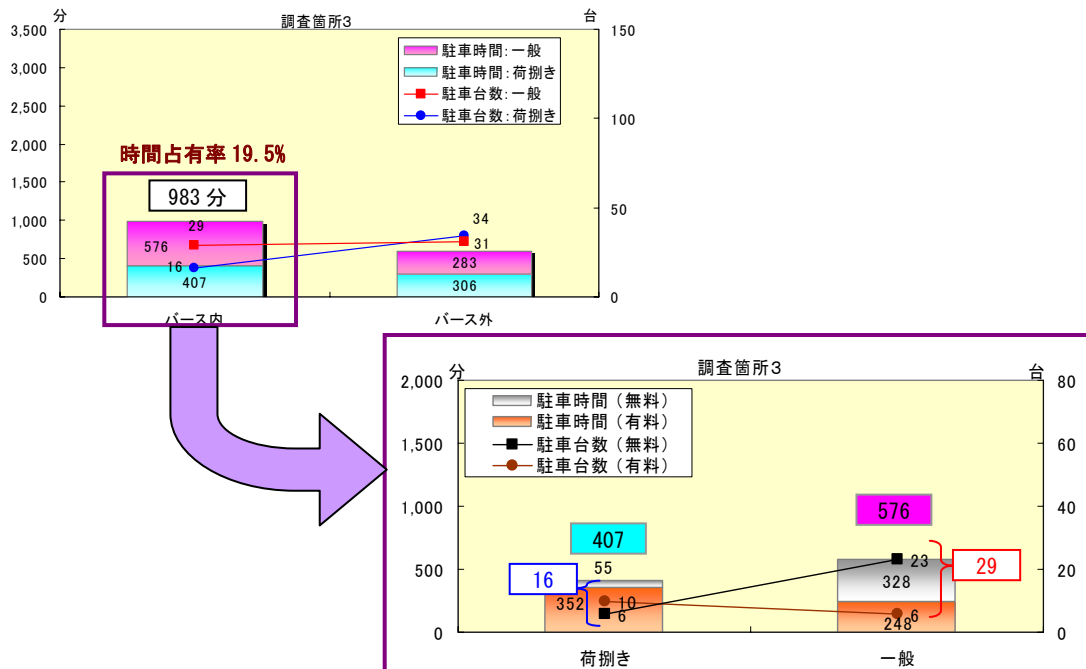
【調査箇所②（駐車バス数：9）】

- ・ 駐車時間・駐車台数ともバス内が多い。
- ・ バス内は駐車時間・駐車台数とも一般車両が多い。
- ・ 一般車両は無料での駐車が多い。



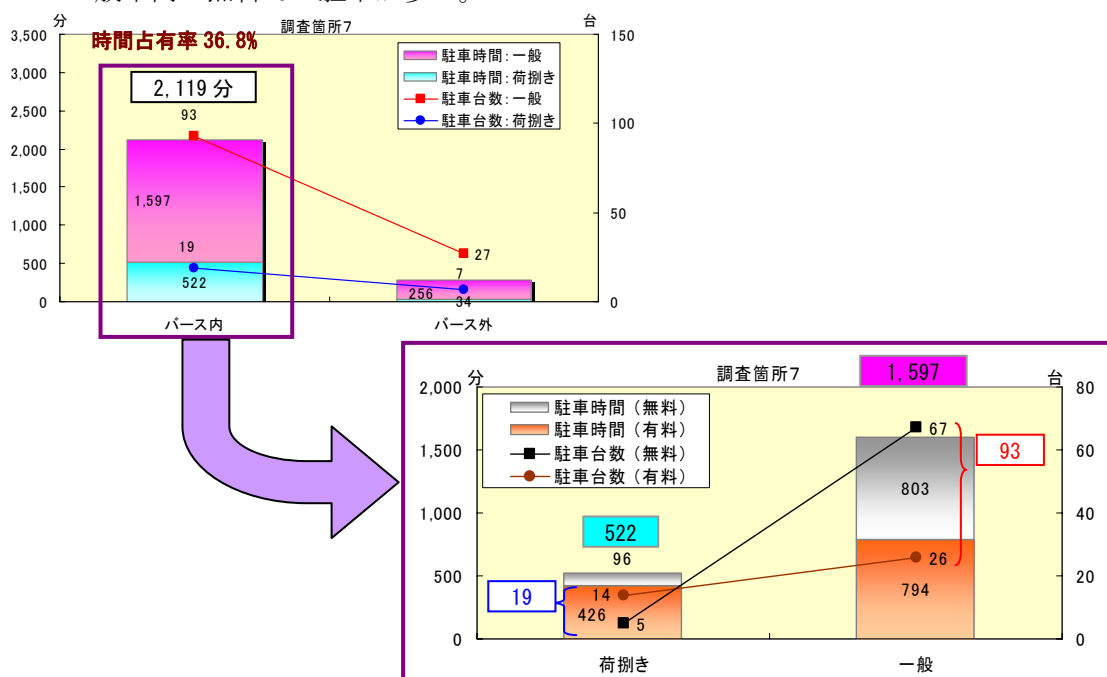
【調査箇所③（駐車バス数：7）】

- ・ 駐車時間はバス内が、駐車台数はバス外が多い。
- ・ バス内は駐車時間・駐車台数とも一般車両が多い。
- ・ 荷捌き車両は有料での駐車が、一般車両は無料での駐車が多い。



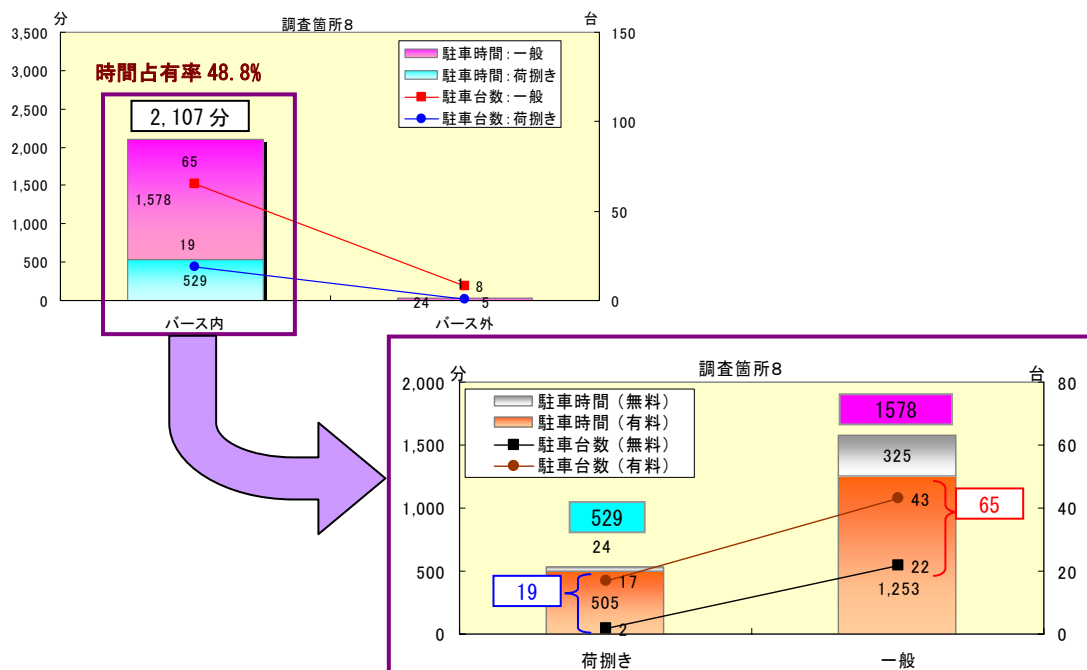
【調査箇所⑦（駐車バス数：8）】

- ・ 駐車時間・駐車台数ともバス内が多い。
- ・ バス内は駐車時間・駐車台数とも一般車両が多い。
- ・ 一般車両の無料での駐車が多い。



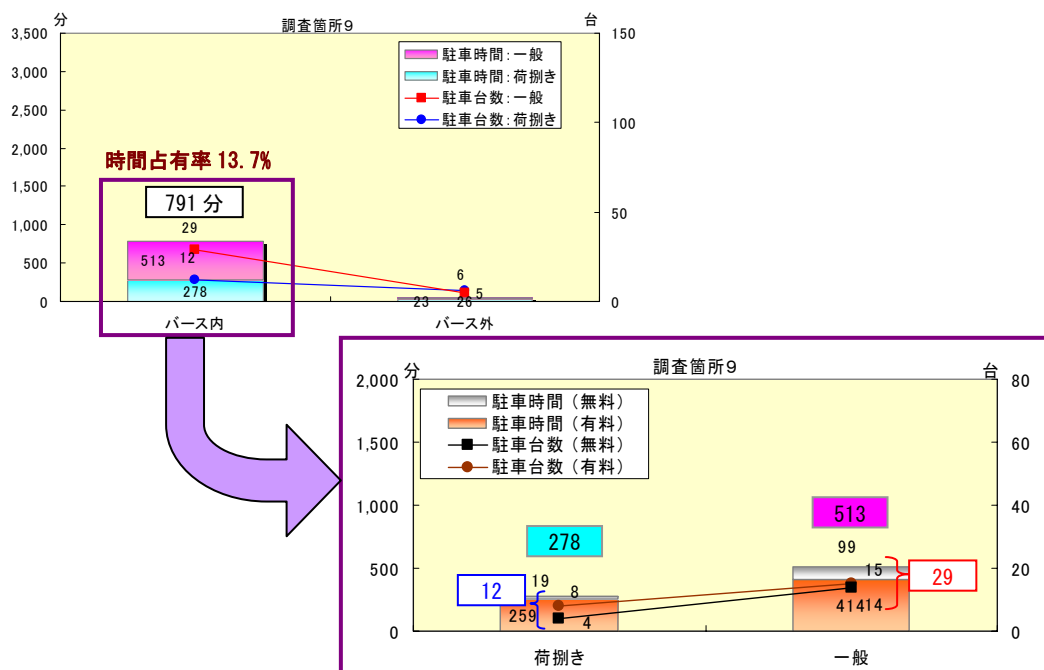
【調査箇所⑧（駐車バス数：6）】

- ・バス内への駐車がほとんどである。
- ・バス内は駐車時間・駐車台数とも一般車両が多い。
- ・有料での駐車が多い。



【調査箇所⑨（駐車バス数：8）】

- ・バス内への駐車がほとんどである。
- ・バス内は一般車両の駐車が多い。
- ・有料での駐車が多い。

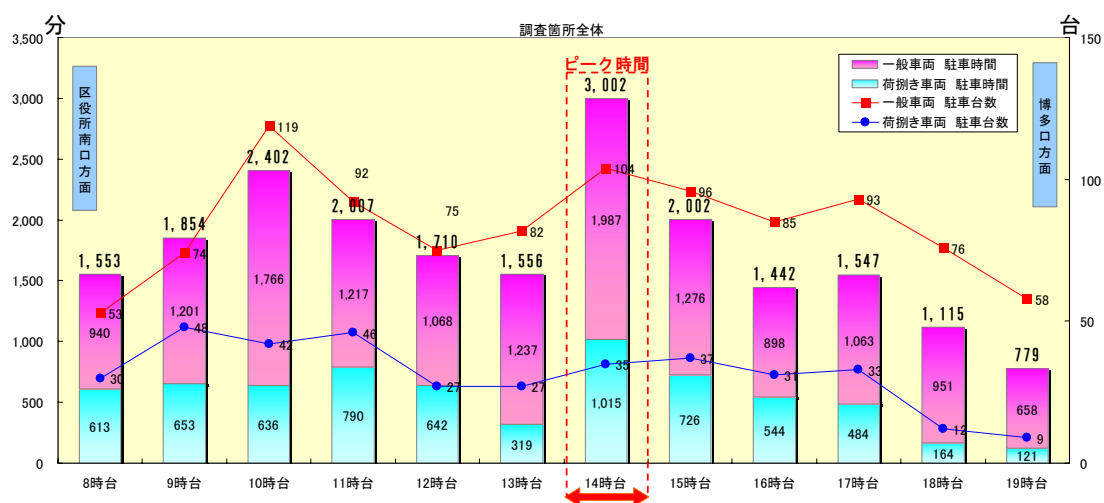


③時間帯別の駐車状況

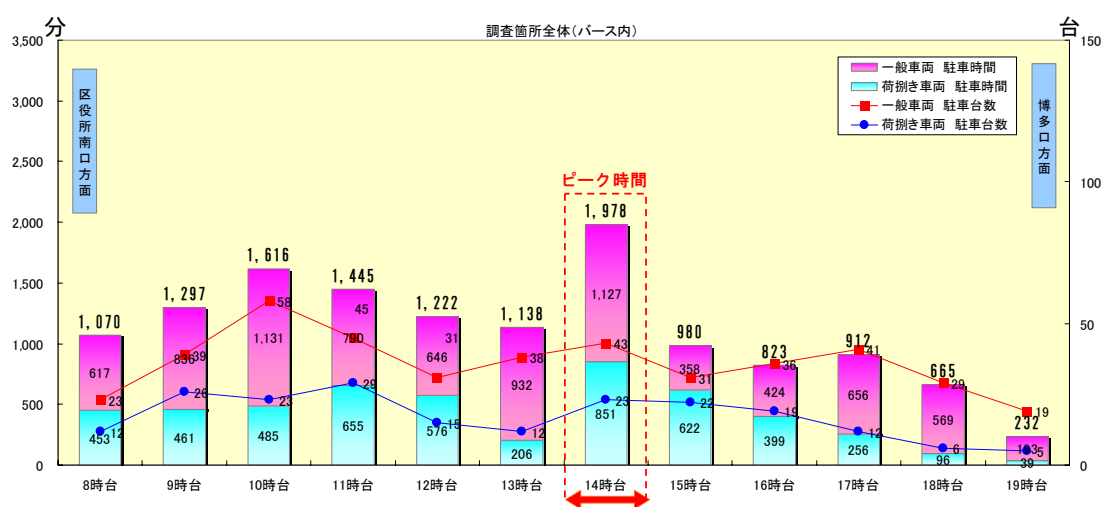
■調査箇所全体の時間帯別駐車状況

調査箇所全体の時間帯別駐車時間に注目すると14時台が一般車両、荷捌き車両共にピークとなっている。ピーク時においては、一般車両の駐車台数（104台）は荷捌き車両（35台）に比べて約3倍になっており、どの時間帯にも共通して一般車両の駐車台数の方が多い。

また、駐車車両は14時をピークに減る傾向にある。

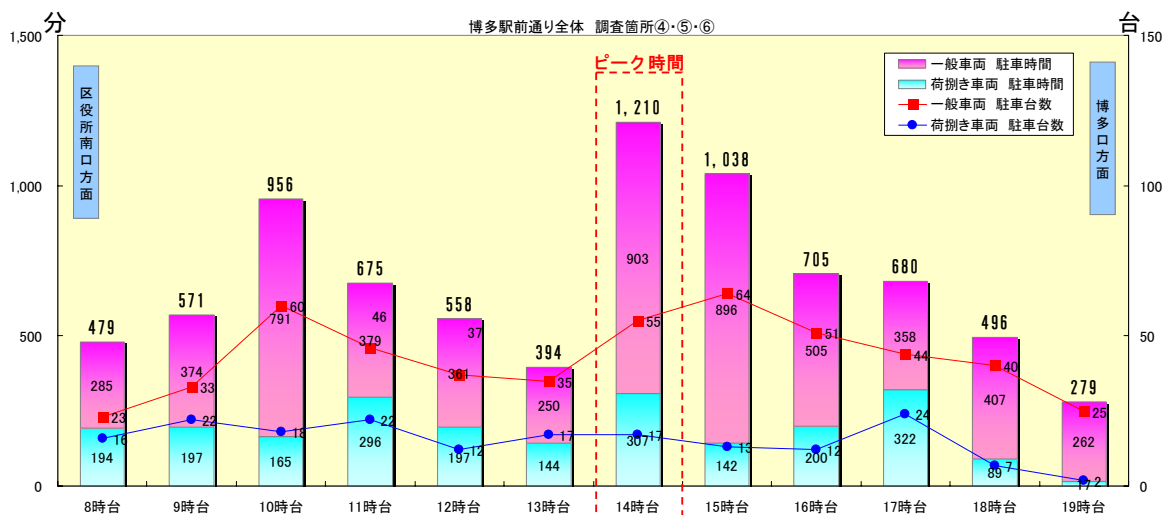


次に、調査箇所全体におけるバース内駐車状況に注目する。バース内駐車時間のピークは14時台である。ピーク時における一般車両の駐車台数は104台で、そのうちバース内の駐車台数は43台である。一般車両のバース内駐車は半数以下に留まっている。

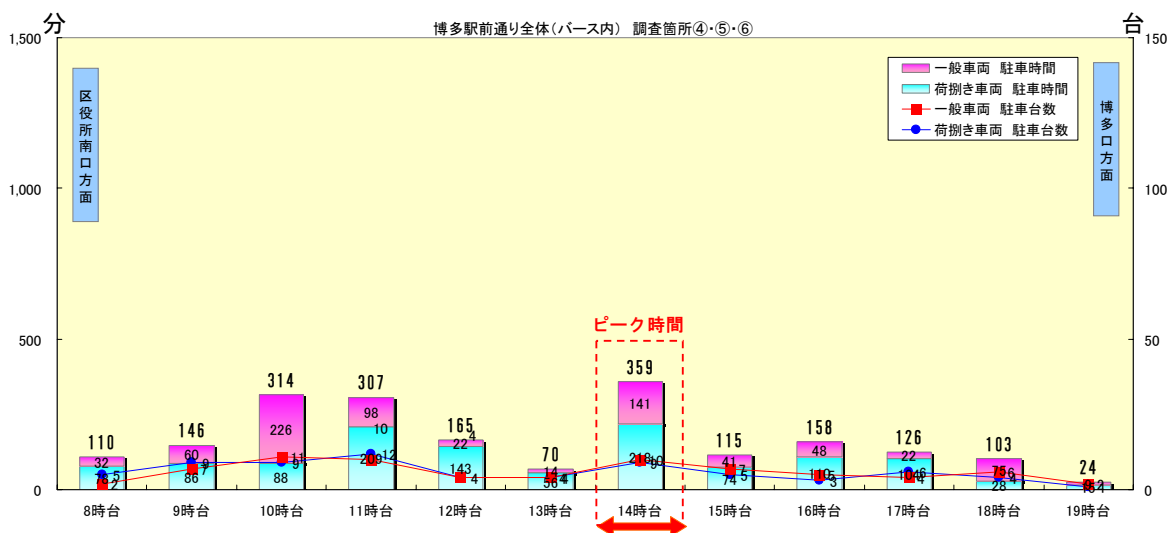


■博多駅前通り全体（調査箇所④・⑤・⑥）の時間帯別駐車状況

博多駅前通りの駐車車両の駐車時間は14時がピークとなっている。午前中のピークは10時で、10時を過ぎると14時までは駐車台数は減少する傾向にある。博多駅前通りも荷捌き車両に比べて一般車両の駐車が目立つ。ピーク時における一般車両の平均駐車時間は約16分/台で、荷捌き車両は18分/台である。

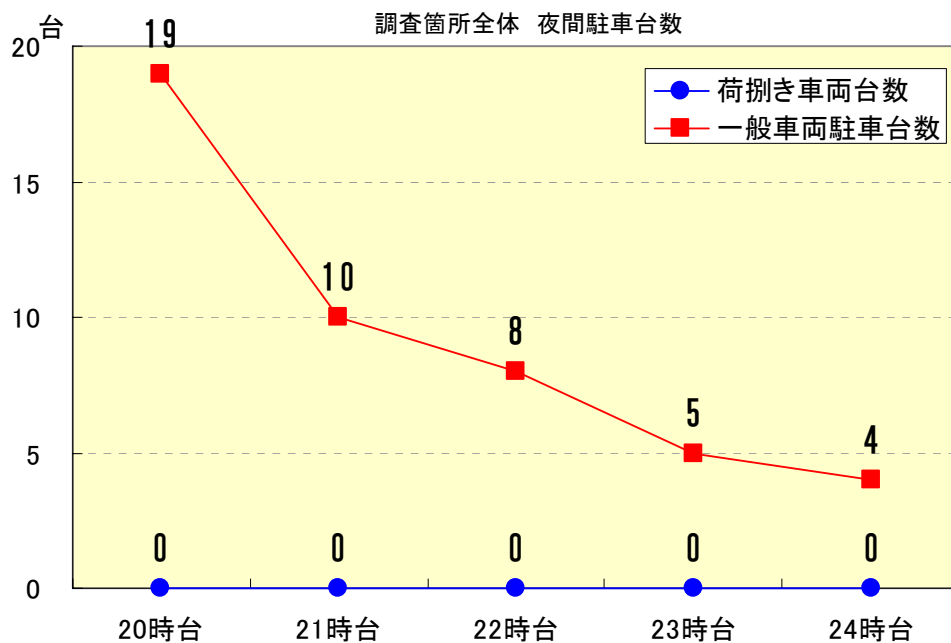


博多駅前通りのバス内における駐車台数及び駐車時間のピークは14時台である。午前中は10時台、11時台の駐車台数が多くなっている。バス内の駐車時間占有は荷捌き車両の方が一般車両に比べて長い。

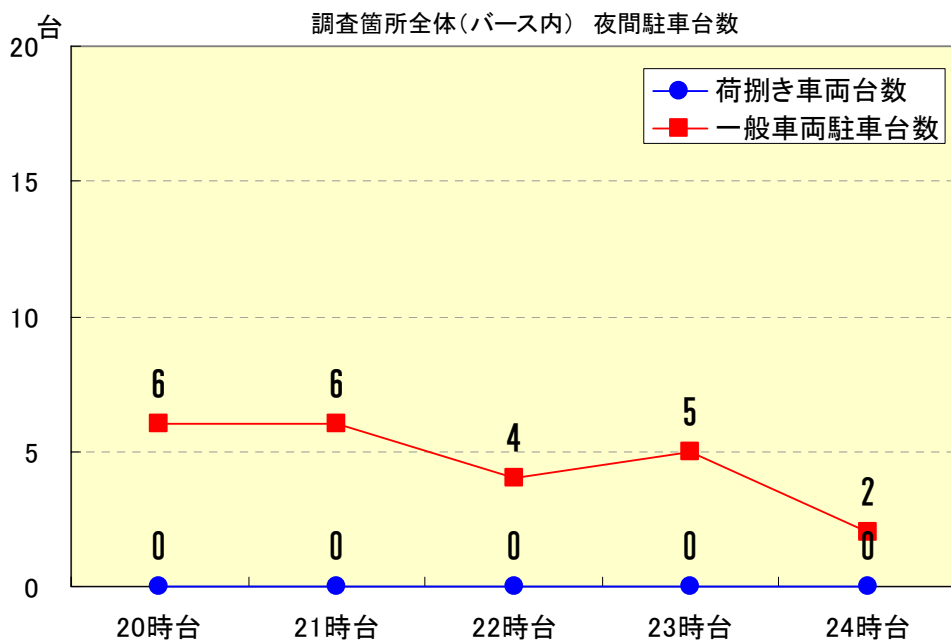


■ 20時以降の駐車状況

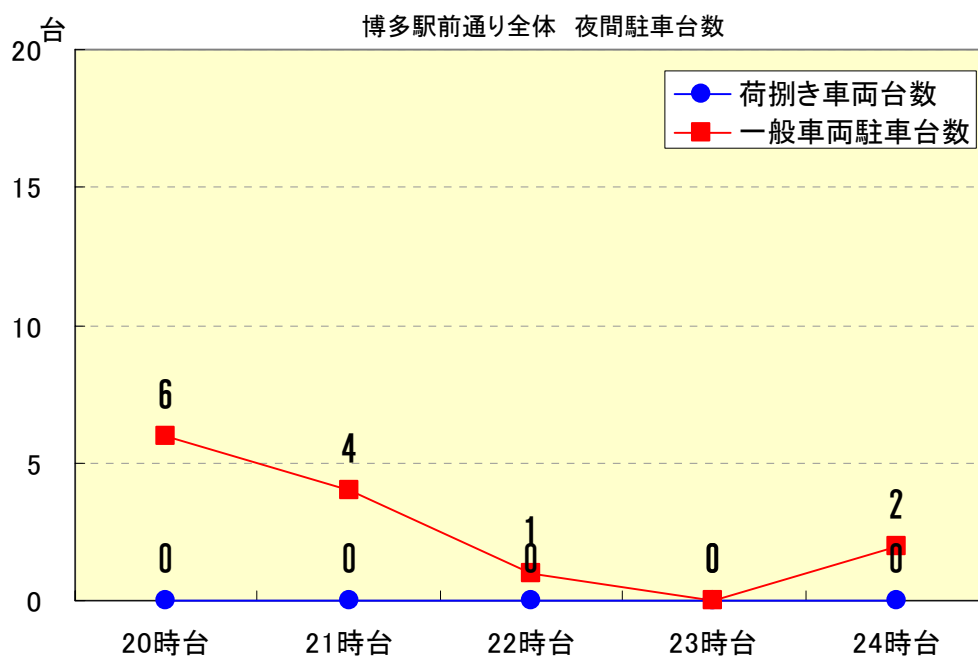
20時以降の調査箇所全体の駐車台数を調査した結果、荷捌き車両は1台も駐車しておらず、一般車両が20時台に19台駐車している状況であった。20時以降は駐車台数が減り、24時台にはわずか4台の駐車に留まっている。



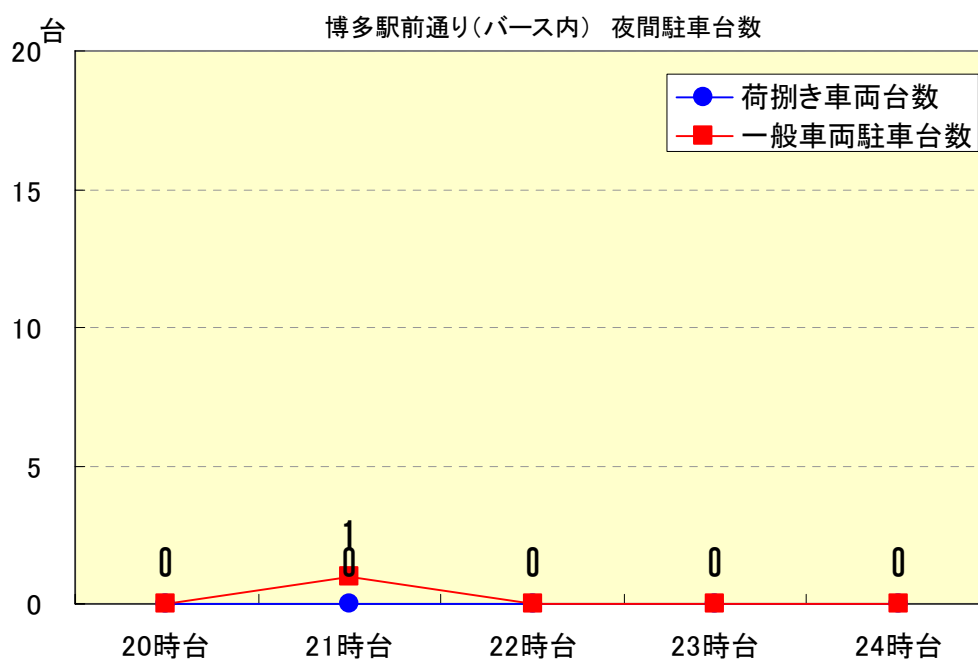
20時以降の調査箇所全体のバース内駐車台数は、一般車両が5台程度駐車している状況であった。深夜24時台においてはわずか2台である。半数の一般車両しかバース内を利用していない。



博多駅前通り全体の 20 時以降の駐車台数は、一般車両が 20 時台に 6 台駐車していたが、荷捌き車両は駐車していない。20 時以降は一般車両の駐車台数は減る傾向にあり、23 時台には駐車していない。



博多駅前通りのバース内駐車状況については、21 時台に一般車両がわずか 1 台駐車しているだけで、それ以外の 20 時以降の駐車車両はなかった。



4. まとめ

はかた駅前通り周辺道路である国体道路、住吉通り、東西幹線道路は慢性的な混雑、大博通りも定常的に交通量が多い。しかし、はかた駅前通りの交通量は平成 17 年の平日調査と比較して各断面・昼夜とも 1～2 割減少しており、また、博多口交差点に向かうにつれて減少していることから現状の 4 車線からセミトランジットモール化による 2 車線での交通処理も可能であるといえる。そのため、ケース 1、2 共にセミモール化した場合でも、現況で輻輳する「博多署入口」「住吉」の交差点に大きな影響は与えず、円滑な交通処理が可能である。また、はかた駅前通りの路上施設の駐車については、現状と同程度の需要である場合、はかた駅前通りの路上駐車施設（19 台）が撤去されても、周辺路上施設による代替で十分対応可能である。また、交通量配分、ミクロシミュレーションの結果からは、セミモール（ケース 1、2）が周辺道路網への負荷が少なく、影響も小さいと判断される。また、社会実験の実施に向けては、現況の歩行者流動や沿道利用を考慮すると博多口～博多署前交差点までの区間での実施が短期的には望ましい。

課題として、はかた駅前通り周辺道路は自動車交通量が多く、時刻帯でも異なるため、周辺道路を通過する自動車への社会実験の周知徹底により、社会実験時に自動車利用を控えるなど沿道事業者や車利用者の協力のもと、交通の円滑化を図っていくことが求められる。また、社会実験時は、はかた駅前通りの路上駐車施設の撤去をするため、代替施設の周知徹底、一時駐車のための一定区間の停車帯を設けるなどの停車車両に考慮した交通規制を検討し、利用者に混乱が生じないような配慮も必要である。

はかた駅前通り周辺の自動車交通の特性をまとめると以下のとおりである。

（１）地域交通概要

- 交差点の状況をみれば、祇園町西交差点付近は天神・博多方面の東西交通を多く担うとともにキャナルシティへの北側の玄関口であり、終日交通が輻輳している。住吉交差点付近は、キャナルシティへの南側の玄関口であるが、博多署入口交差点と近接していることから右折滞留が十分でなく、終日、交差点付近にタクシーが停車するなど交通に悪影響を及ぼしている。博多署入口交差点付近は交通量が多い交差点であるが東西方向の交通が多く、右左折交通は少ないため比較的円滑に交通が流れている。また、はかた駅前通りの状況をみれば、通り沿いはオフィス街であり、平日は交通量と共に荷捌き駐車も多いが、休日は比較的交通量は少ない。

(2) 既存交通量データを用いた自動車交通特性について

- 道路交通センサス結果をみれば、国体道路（混雑度 1.63）、住吉通り（混雑度 1.38）と東西幹線道路は慢性的な混雑状況にある。大博通りは混雑度 0.80 とやや余裕があるものの、昼夜率が 1.56 と一日を通じて定常的に多くの交通がみられる。大博通り、国体道路の各年交通センサスに注目するとほとんどみられない。また、休日の自動車交通は平日の自動車交通に比べて約 2～3 割減少している。
- 福岡市交通実態調査結果をみれば、対象地域の外郭を成す幹線道路の交通量は大きな経年変化は見られない。博多口前の住吉通り④の箇所は減少傾向がみられ、H18 の自動車交通量が H6 に比べて約 20% 減少している。各交差点別の方向別交通量に注目してみると、6 割以上が幹線道路を利用する直進交通である。
- キャナルシティ博多実態調査結果をみれば、平休日の交通量に着目すると、平日より休日の方が多く箇所は住吉交差点付近の⑨祇園町西方面のみであり、その他は休日より平日の交通量が多い。博多署入口交差点の⑤博多駅方面（はかた駅前通り）の時間帯別交通量に着目すると、平日の昼間はほぼ一定の交通量で推移しておりピーク時が目立たない。一方休日は 18 時台が交通のピークである。
- 博多駅地区自動車交通流動調査結果をみれば、はかた駅前通りの交通量は、休日より平日の方が多く、また、平日昼間の交通量はほぼ一定で推移。一方休日の交通量は 16 時～19 時にかけて多く、18 時台がピークである。

(3) 自動車交通量実態調査について

- 今回調査した平日交通量（H19）は、前回調査時（H17）に比べて 1～2 割減少している。休日交通量は平日交通量に比べて 7～8 割の交通量である。博多駅前通りの交通量は、祇園町西交差点や博多署前交差点が約 1 万 5 千台と最も多く、博多口交差点に至るまで順次減少し 7 千台程度になっている。
- 時間帯別交通量をみると朝・夕の明確なピークはみられないが、帰宅交通、帰社交通、アフターファイブの交通が輻輳する夕方（16～19 時）がピークとなっている。
- はかた駅前通りの特徴として、タクシーが常時 3～5 割混入しており、博多口駅前広場方面への利用率が高いと考えられる。

(4) 交通シミュレーションについて

- 交通量実態調査結果をもとに交通シミュレーションを実施すれば、現況ケースについては博多署方面で最大 50m の渋滞が発生している。住吉交差点では 70m 以上の滞留が見られるが、渋滞長は 0m であり捌け残り車両はみられない。
- ケース 1（博多口～博多署前交差点 2 車化案（片側 1 車線））については現況と変わらず博多署方面に最大 50m の渋滞が発生しており、ピーク時間帯の渋滞が現況に比べて若干増えてはいるが、大きな影響は見られない。住吉方面においては 10m の渋滞が確認できた。
- ケース 2（博多口～祇園町西交差点 2 車化案（片側 1 車線））については博多口～祇園町西まで 2 車線規制を行い、博多署方面からの流入台数が現況に比べて減少するため渋滞は発生しなくなるが、住吉方面からの流入台数は車線規制により増加するため住吉方面は最大 50m の渋滞が発生する。交通規制をすることで交差点周辺の車両の流入は抑制されることから総走行台時は流入が最も抑制されるケース 2 が最も低い。

(5) 路上駐車施設利用状況について

- 路上駐車施設利用調査結果より、時間占有率は、調査地区全体で 27.3%、はかた駅前通りは 14.6% である。1 バース当たりの平均駐車時間は、調査地区全体で 21 分、はかた駅前通りは 14 分、1 バース当たりの平均駐車台数は、調査地区全体で 9 台、はかた駅前通りは 8 台、バース利用率は、調査地区全体で 46.0%、はかた駅前通りは 20.6% である。したがって、博多駅前通りの路上駐車施設の利用率は低いといえる。
- バース内に駐車した車両のうち荷捌き車両の割合は、調査地区全体で 32.0%、はかた駅前通りは 49.7% であり、はかた駅前通りの路上駐車施設は半数が一般車両の利用である。
- 時刻帯別の駐車施設の利用状況をみれば、11 時では時間占有率は 26.9%、平均駐車時間は 14.0 分／台、駐車台数は 22 台である。14 時では時間占有率は 31.5%、平均駐車時間は 18.9 分／台、駐車台数は 19 台である。したがって、はかた駅前通りの駐車バースの利用ピークは、駐車時間ベースで 14 時。駐車台数ベースで 11 時

である。以上より、利用ピーク時においても駐車容量に余裕があり、仮にピーク時の駐車台数 22 台が同時に駐車しようとしても、周辺の路上駐車施設に余裕があるため十分対応可能である。

- はかた駅前通りに駐車する車両の 8 割近くが路上駐車施設を利用していない。特に路上駐車施設が設置されていない博多駅 3 丁目側での違法駐車が目立つ。また、沿道にはコンビニエンスストアやホテルなどが立地していることから、短時間の停車やタクシーなどの乗降のための停車などが多く見受けられる。

IV. はかた駅前通り地区景観形成ガイドライン（案）

1. はかた駅前通り地区景観形成ガイドライン案について

福岡の経済活動を牽引してきた博多の街は、平成23年春の九州新幹線全線開通、新博多駅ビルの竣工、博多駅博多口駅前広場の再整備など、次の100年に向けてリニューアルする大きな時代の節目を迎えようとしている。

そのような状況のなか、人や情報がボーダレスに動き、都市間競争が世界規模で激しくなる今日において、福岡が九州、さらにはアジアを代表する都市として成熟していくためには、博多駅地区がより機能集積を高め、独自の個性を磨き、地域が一体となって博多にしかない価値＝“博多ブランド”を確立していくことが重要である。

そのためには、九州新幹線全線開通および博多駅ビルという福岡の顔である施設の竣工という社会的・経済的インパクトのある機会を最大限に活用し、博多駅に生まれる賑わいを駅周辺だけに留めることなく、博多駅地区全体が福岡の玄関口として相応しい街並みと賑わいを持った街へと発展し、中洲川端地区そして天神地区へとつなぐことにより、回遊性豊かな都心部を形成していくことが求められている。特にはかた駅前通りは、天神地区と博多駅地区を最短で結ぶ歩行回遊軸の一端を形成するという意味で重要な動線である。

本ガイドライン案は、今後、地域ではかた駅前通りが目指す将来像を共有していくための素材の一つとなることを期して試案を提示するものである。

今後、地域でまちづくりの協定書の作成や、景観形成に向けた協議が進められ、はかた駅前通りを手はじめに博多駅地区のその他の地域でも景観形成が進められることを期待している。なお、本研究では、博多駅地区まちづくり推進組織準備会と共同でワークショップを開催し、大博通り、住吉通り、竹下通りについて、各通りのあり方やキーワードの抽出を行った。

2. 博多駅地区のポテンシャル

(1) アジアにおける福岡の位置づけ

■日本とアジアの交流拠点福岡

日本国内及びアジアの主要都市をみると、札幌—東京—福岡—上海—香港は、それぞれ約 1000km の距離に位置している。1000km という距離は、ジェットエンジンの飛行機が主流となった今日において日帰り圏であり、ビジネスの観点からみると 1 日で仕事を終えて帰ってこられる距離感である。また、物資の輸送でも、RORO 船（貨物を積んだコンテナを積載したシャーシを車体ごと輸送する貨物船）が博多港には就航しているがより高速な船を投入すれば、荷物の積み降ろし時間を考慮しても 24 時間で収めることが可能である。

日本の首都は東京であるが、日本とアジア諸国との交流という視点に立てば、福岡が交流の拠点として最適な位置にあるといえる。



■アジアに向けた窓口は福岡

東京が太平洋に面し、アメリカやヨーロッパ諸国に向けた窓口であるのに対し、アジアの主要都市である上海や香港、ソウルなどとの立地的関係から、アジアに向けた窓口として福岡は重要な位置にある。

福岡にアジアビジネス情報を集め、発信していくビジネス拠点を形成し、アジア各国のビジネス街との連携を目指すべきである。

(2) 博多駅地区の概要

■博多駅地区土地区画整理事業によって整備された市街地

昭和30年頃までの博多駅地区は、北部に博多部の市街地、東部に堅粕の工場地帯、西部に福岡部の住宅街、南部に工場や農地、住宅の混在する、1次産業、2次産業が主体の低密度地域であった。

その後昭和33年に博多駅の高架移転と拡張が決定した事に伴い、博多駅地区土地区画整理事業が計画された。博多駅周辺を第二の都心として形成するために、昭和45年までの12年間をかけて、道路や公園、広場などの公共施設の整備が進められ、高層ビル街や商業地域としての市街化に対応した都市基盤が整備された。



■福岡都心部の二極の1つを担う博多駅地区

博多駅地区は空の玄関口である福岡空港と海の玄関口である博多港に2km圏内で近接し、陸の玄関口である博多駅を地区の中心としている。また、キャナルシティ地区や住吉地区・御供所地区・川端地区などの歴史的にも特徴のある地区に近接しており、博多駅地区は観光・交通・業務の各拠点が相互に連携している地区である。現在の福岡都心部はやや天神に一極集中が進んでいる状況にあるが、福岡都心部が持続的に発展していくためには、商業機能が集積している天神地区と、交通結節機能及び国際業務機能などが集積していく博多駅地区が都心部の二極を形成し、それぞれの地区の特性を活かした連携する都市構造を形成する必要がある。

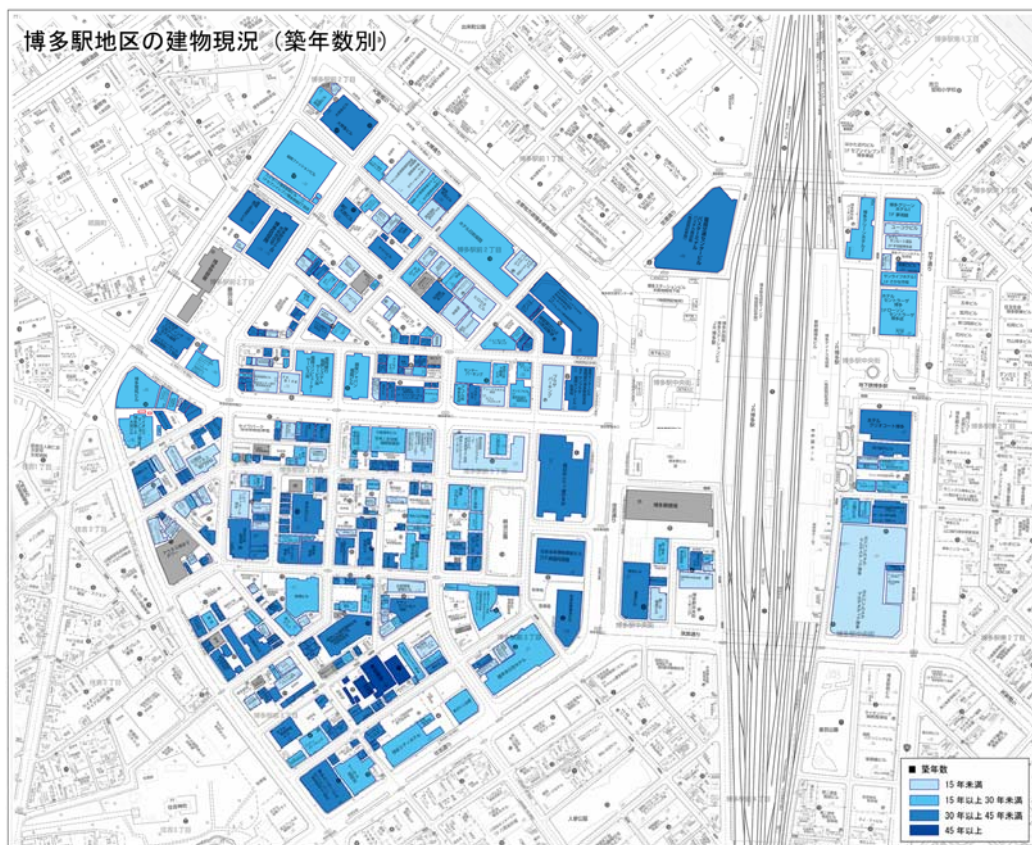
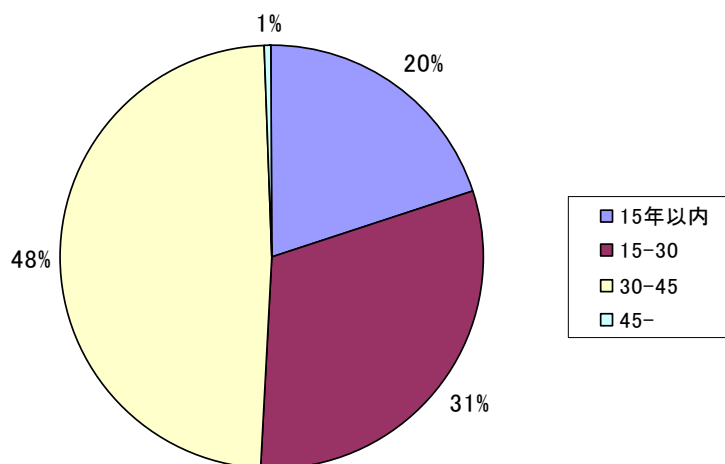


(3) 博多駅地区の現況

① 建物築年数

建物の築年数別にみると、30～45 年経った建物が最も多く（48％）、続いて 15～30 年（31％）、15 年以内（20％）となっている。45 年以上経っている建物は東林禅寺関係の建物だけであった。

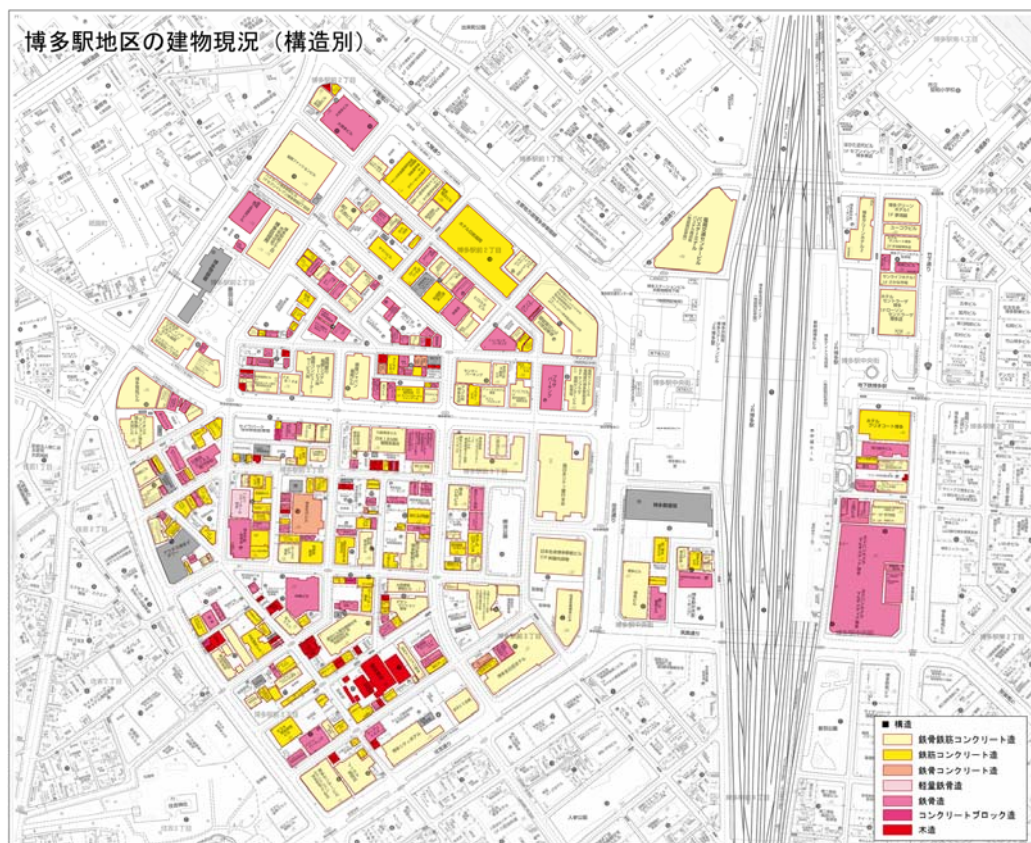
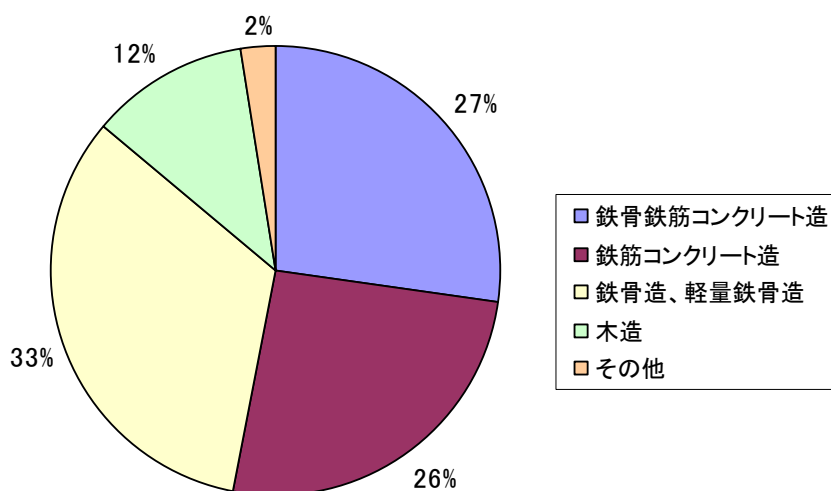
また、築年数別の建物の分布状況をみると、博多駅周辺およびはかた駅前通りと住吉通りの後背地に 30 年以上経った建物が多く分布している。



② 建物構造

建物の構造別にみると、鉄骨造、軽量鉄骨造の建物が最も多く（33％）、続いて鉄骨鉄筋コンクリート造（27％）、鉄筋コンクリート造（26％）となっており、木造は12％と低い割合となっている。

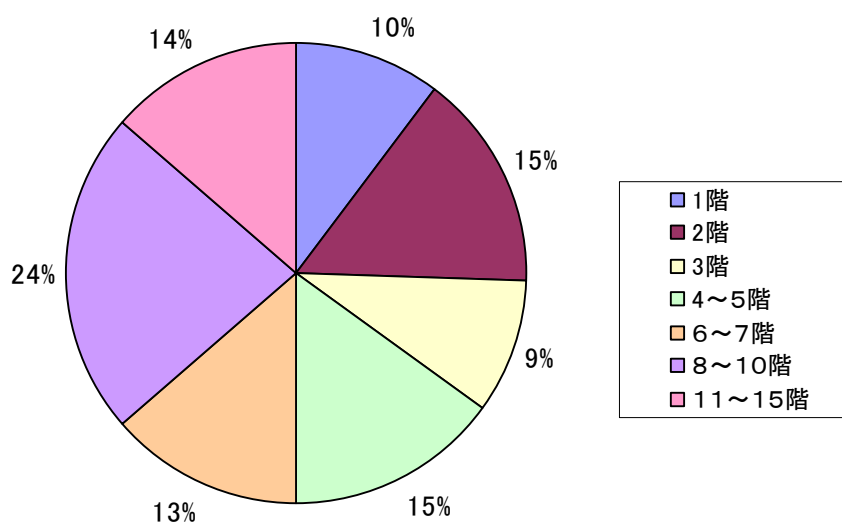
また、構造別の建物の分布状況をみると、表通り沿道には、鉄骨鉄筋コンクリート造や鉄筋コンクリート造といった比較的硬い建物が多く、後背地に鉄骨造や木造の建物が多く分布している。



③ 建物階数

建物の階数別にみると、8～10階の建物が24%と最も多いが、3階以下の低層建物も全体の3割以上と比較的多い割合を占めている。

また、階数別の建物の分布状況をみると、博多駅周辺および表通り沿道に比較的高い建物が多く、後背地には、3階以下の低層建物が多く分布している。



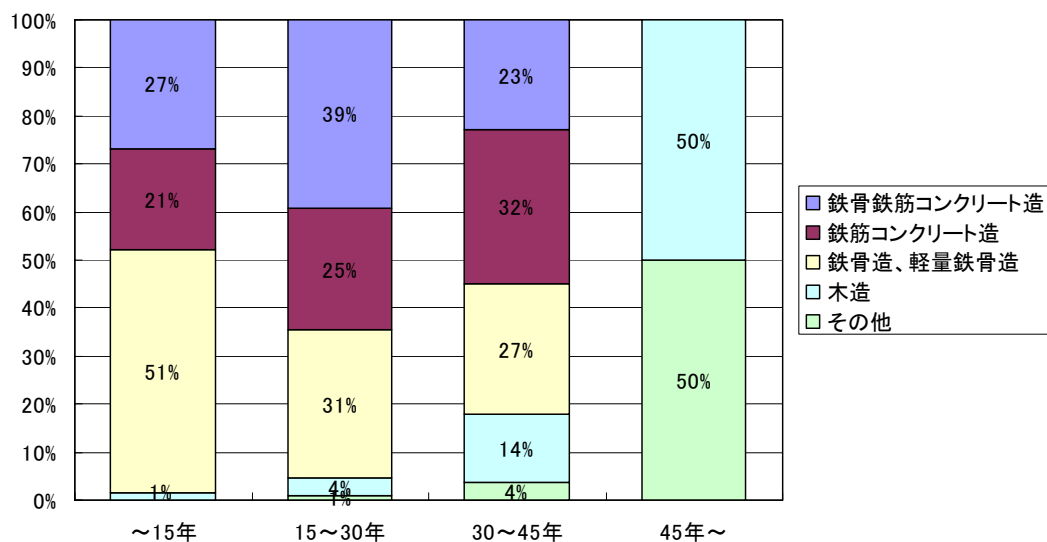
④ 土地・建物の所有者関係

土地と建物の所有者の関係をみてみると、建物と土地の所有者が同一という敷地が多い。また、建物登記がない敷地も多く、青空駐車場などの低未利用地が多く分布していることがわかる。（ただし、中には建物登記がされていない博多郵便局や博多区役所などもある）



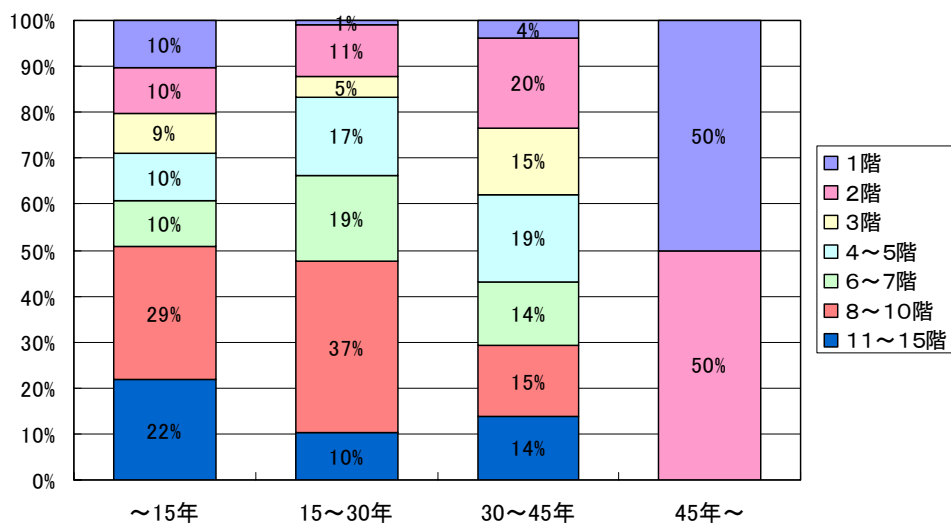
⑤ 築年数と構造の関係

建物の築年数と構造の関係をみると、築15年未満の建物では「鉄骨造・軽量鉄骨造」が半数以上を占めているが、築15年以上30年未満および築30年以上45年未満の建物では「鉄骨鉄筋コンクリート造」、「鉄筋コンクリート造」、「鉄骨造・軽量鉄骨造」がほぼ多くの割合を占めている。



⑥ 築年数と階数の関係

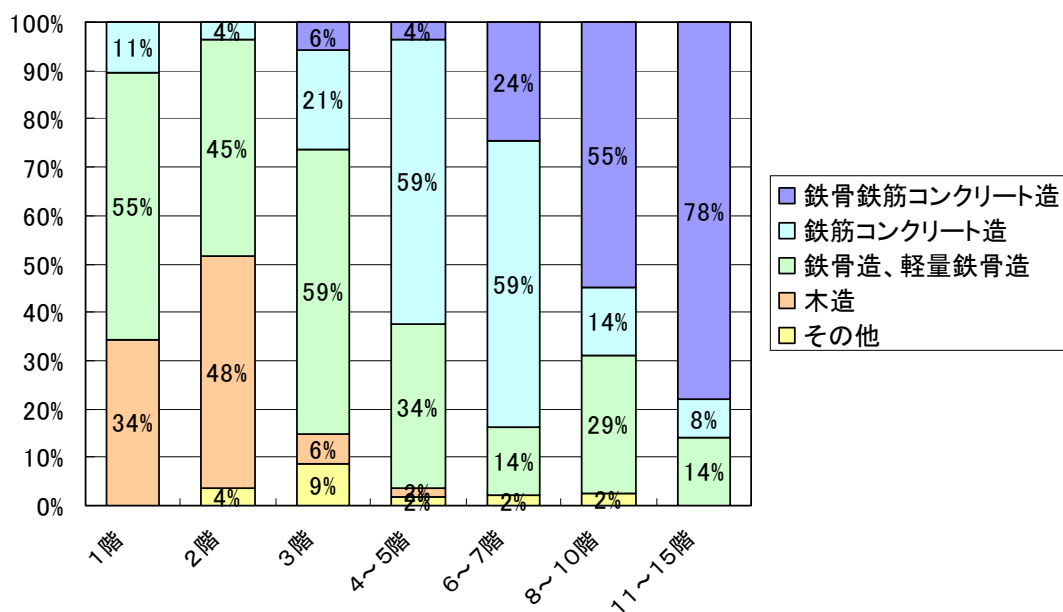
建物の築年数と階数の関係をみると、築15年未満および15年以上30年未満の建物では8階以上が約半数を占めているが、築30年以上45年未満の建物では各階数の建物がほぼ均等に建てられている。



⑦ 構造と階数の関係

建物の構造と階数の関係をみると、階数が高くなるほど「鉄骨鉄筋コンクリート造」の占める割合が増え、階数が低くなるほど「鉄骨造、軽量鉄骨造」および「木造」の占める割合が大きくなる傾向にある。

また、木造の建物はほとんど1階もしくは2階建ての建物であり、鉄筋コンクリート造の建物は4～5階および6～7階建ての建物に多い。



(4) はかた駅前通りの現況

① はかた駅前通り沿道建物の用途

沿道建物の1階部分の用途は、比較的商業系の用途が多く分布しているが、コンビニエンスストアや居酒屋・食事処が多く、まちに賑わいを生むようなカフェやお洒落なショップの立地が少ない状況となっている。また、業務系用途や駐車場も目立ち、人々が歩いて楽しめる用途が少ない。

沿道建物の2階以上の主な用途は、博多駅博多口交差点から博多警察署入口交差点までの間はほとんどがオフィスであり、はかた駅前通りがオフィス街を貫く街路であることがわかる。一方で、博多警察署入口交差点から祇園町西交差点までの間は、商業施設や住居（集合住宅）が多く分布していることから、オフィス街というより、商業地域に近いまちの印象となっている。これは、近隣にキャナルシティ博多が立地していることが、ひとつの要因であると考えられる。

■ 沿道建物1階部分の用途



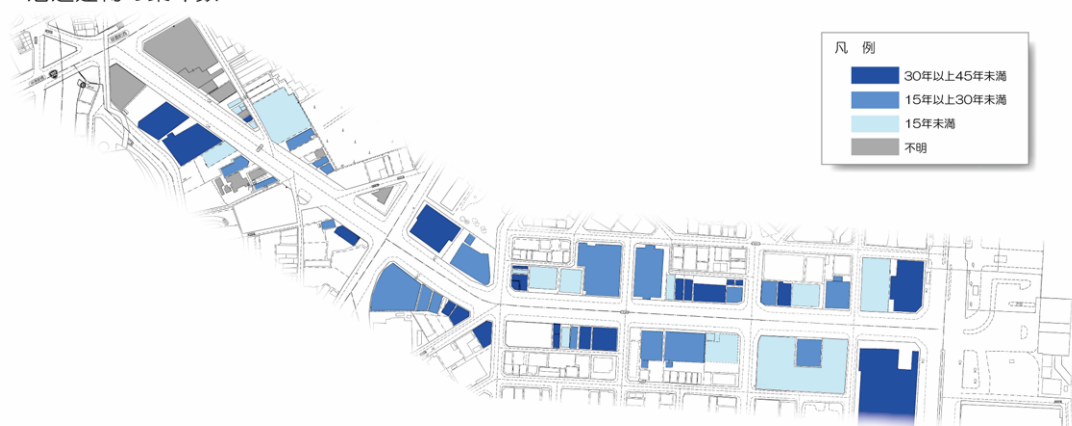
■ 2階以上の主な用途



② はかた駅前通り沿道建物の築年数

はかた駅前通り沿道の建物の築年数をみると、築年数が 15 年以上の建物が多く分布している。なかでも、築年数が 30 年以上の建物では、比較的小規模な建物が多い。このことから、今後、建て替え更新期を迎える建物が一斉に出てくることが予想され、それらの建物が小規模なものが多いことから、共同化により、はかた駅前通り沿道には、中規模以上の建物が建ち並ぶことが予想される。

■ 沿道建物の築年数



③ はかた駅前通り沿道建物の階数

はかた駅前通り沿道の建物の階数をみると、全体的に 8 階以上の建物が多く、11 階建て以上の建物も目立つ。一方で、3 階建て以下の建物はほとんどなく、それらの建物は、駐車場や結婚式場、戸建て住宅がほとんどである。

比較的高い建物が多いのは、上記の建物用途で述べたように、オフィス街であることがひとつの要因であると考えられる。

■ 沿道建物の階数



④ はかた駅前通り沿道建物の使用容積率

はかた駅前通り沿道の建物の使用容積率をみると、300～600%および 600～900%がほとんどである。使用容積率が 300～600%の建物は比較的小規模なものが多く、はかた駅前通りの北側に多く立地している。また、中規模程度の建物の使用容積率は、600～900%となっていることが多い。

なお、ここで言う使用容積率とは、延床面積（容積対象外面積も含む）を敷地面積で割ったものである。

■ 使用容積率（概算）

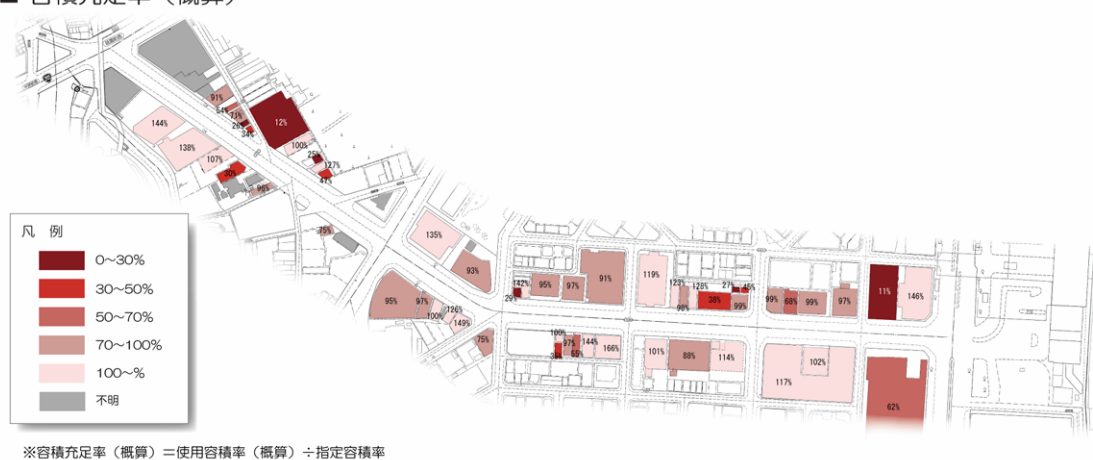


⑤ はかた駅前通り沿道建物の容積充足率

はかた駅前通りの沿道の建物の容積充足率をみると、容積充足率が 50%以下の建物はほとんどなく、70%以上の建物が多いことから、はかた駅前通り沿道では、比較的高度利用が進められているといえる。

なお、ここで言う容積充足率とは、使用容積率を指定容積率で割ったものである。

■ 容積充足率（概算）



⑥ はかた駅前通りのストリートファニチャー

はかた駅前通りにあるストリートファニチャーの現況をみると、ストリートファニチャーの種類としては、街灯、電話ボックス、バスシェルターの3種類である。ほとんどが街灯であり、電話ボックスは3カ所、バスシェルターは1カ所だけである。

街灯は、ほぼ等間隔に配置されており、整備が行き届いているといえるが、そのデザインは3種類あり、通りの統一感を創出するためには、街灯のデザインも統一することが求められる。

■ ストリートファニチャー



⑦ はかた駅前通りの植栽

はかた駅前通りの植栽の現況をみると、博多駅博多口交差点から博多警察署入口交差点を過ぎた辺りまでは、立派なケヤキがほぼ等間隔に植えられており、都心部では珍しい緑豊かな街路空間を創出している。

植栽帯の形状としては、2つに分類され、博多駅博多口交差点から博多警察署入口交差点までは、低木植栽帯の中にケヤキが植えられており、博多警察署入口交差点から西側はケヤキとケヤキの間に低木植栽が植えられている。

■ 植栽



(5) 博多駅地区のまちづくりの方向性

■ポテンシャルを生かしたビジネス・交流拠点としての創生

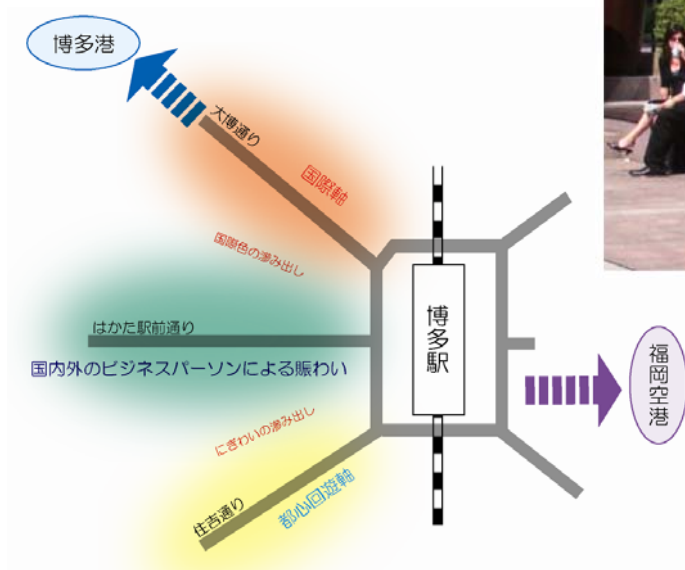
博多駅地区は、博多駅地区土地区画整理事業以降から今日までビジネス街として発展してきたが、博多駅地区土地区画整理事業の際に一斉に建物が建てられたことから、現状は建物の機能低下が進み、陸・海・空の玄関口としてのポテンシャルを十分に生かしきれていない状況となっている。

そこで、今後、博多駅地区が九州を代表する商業集積地である天神地区との差別化を図りつつ、福岡都心部を構成する2極のうちの1極を担うためには、都市再生緊急整備地域の地域整備方針（平成16年）や、福岡市都心構想（平成18年）でも位置づけられているように、博多駅地区が交通結節点としてのポテンシャルを十分に生かした、アジアを代表する国際的なビジネス拠点として創生されることが求められる。



■国際色豊かなビジネスシーンが織りなす“博多ブランド”の創造

博多駅地区がアジアを代表するビジネス拠点として発展することにより、『九州・アジアのビジネス情報の発信は博多から』を合い言葉とし、国際軸として位置づけられる大博通りへ国内外から数多くの企業とオフィスワーカーが集まってくる。それらの企業で働くオフィスワーカーが周辺地区にしみ出すことで、はかた駅前通りには国際色豊かにぎわいが生まれる。博多駅地区界隈では様々な言語が飛び交い、至る所で交渉やミーティングが行われるようになる。そのようなシーンが、博多駅地区さらには福岡を代表するシーン＝“博多ブランド”となることで、博多駅地区は天神地区とは異なった魅力をもつ地区となる。



3. はかた駅前通りの景観形成の目標と方向性

(1) 福岡都心部におけるはかた駅前通りの位置づけ

■福岡都心部におけるはかた駅前通りの位置づけ

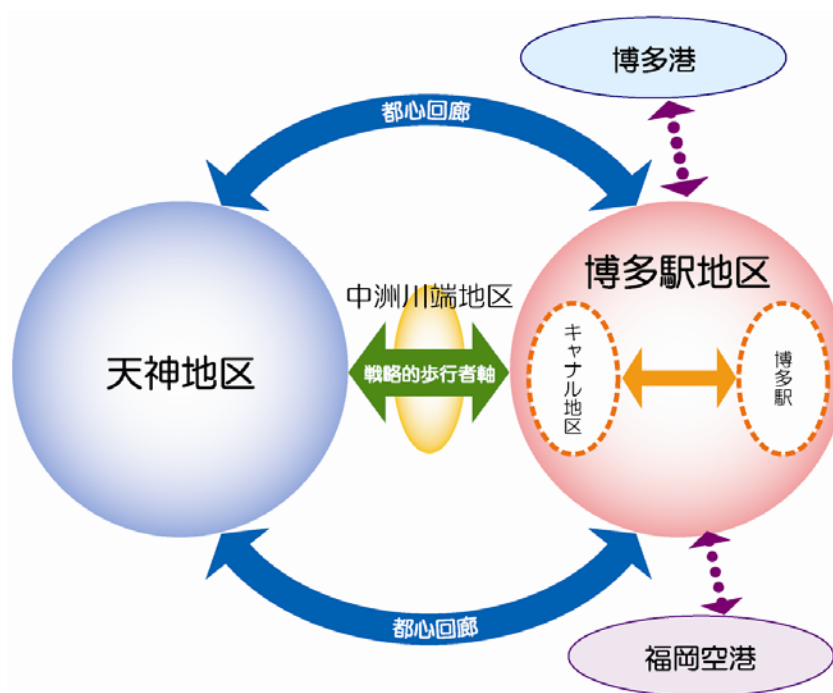
福岡都心部を構成する二極である博多駅地区と天神地区は、十分に歩くことが可能な距離にあることから、博多駅地区と天神地区を結ぶ都市軸は、歩行者を中心とした『戦略的歩行者軸』として位置づけられる。

一方で、福岡都心部の骨格を成す大博通り、住吉通り、渡辺通り、昭和通りは自動車を中心とした都市軸（都心回廊）として位置づけられる。

このように、福岡都心部を構成する都市軸について、自動車を中心とした都市軸と歩行者を中心とした都市軸として位置づけた都市構造とすることで、福岡都心部全体に回遊性と賑わいが生まれることになる。

■博多駅地区におけるはかた駅前通りの位置づけ

博多駅地区において、成功する商業施設の機能配置である「2核1モール」の考え方を適用すると、博多駅とキャナル地区を2核とし、それらを結ぶはかた駅前通りをモールとして位置づけることができる。さらに、博多駅ビルと博多口駅前広場の再整備により、博多駅からの歩行者の基点が博多口駅前広場の南側に移ることになる。このことから、はかた駅前通りは博多駅地区において来街者の流れを引き込むポテンシャルの高い、歩行者のための街路として位置づけられる。



（２）はかた駅前通りの景観形成の目標と方向性

オフィス街を貫く、“人”が主人公の『ランブリング・ストリート』の形成

■人が主人公となる通りとしての創生

アジアを代表するビジネス街として創生されることが求められる博多駅地区において、はかた駅前通りは地区の真ん中を貫く重要な軸である。世界の主要な都市をみても、その中心部には、その都市の軸となる通りがあり、その通りは、多様な界限をつなぐとともに、多様な人々の交流の場となっている。はかた駅前通りが、アジアを代表する都市に相応しい通りであるためには、通りの豊かさ（ゆしさ、快適さ）を醸成していくことが重要である。そのためには“人”が主人公となる通り＝『ランブリング・ストリート』として創生することが重要である。



■昼夜を通して賑わう街路空間の創出

はかた駅前通りがランブリング・ストリートとして創生されることにより、大博通りに集積した外資系企業に勤めるオフィスワーカーや博多駅地区内に立地する日本企業に勤めるオフィスワーカーが、自然とはかた駅前通りに集まり、通りを闊歩するようになる。このように、はかた駅前通りが国内外のオフィスワーカーの集いの場となることにより、多様な言語が飛び交い、沿道のカフェやオープンスペースでは交渉やミーティングが行われるようになる。そして、夜には、国内外の真の大人が楽しめるグローバルな街路空間が広がる。



■Aクラスビルの集積による創生

近年の博多駅地区では、2003年を境にオフィスの空室率が低下傾向にあり、オフィスビルの需要が活発な状況にある。（脚注：MIKI OFFICE REPORT 2007 [三鬼商事株式会社]）また、はかた駅前通りを創生するためには、福岡都心部の重要な軸の一つである大博通りとのすみ分けが必要である。

そこで、博多駅と博多港を結ぶ広幅員道路である大博通りの沿道は、多くの外国企業の集積を図ることから、現在の大規模敷地を生かしてSクラスビル（有効床面積が

300 ～ 500 坪／階）の集積を目指し、国内外の企業の集積を図りつつ、人が中心の街路として創生することが求められるはかた駅前通り沿道は、ヒューマンスケールの空間作りが求められることから、Aクラスビル（有効床面積が 200 坪／階）の集積を目指すべきである。

つまり、はかた駅前通り沿道の小規模なビルについては、共同化による建て替えを促進し、ある程度の規模のビルについては、リノベーションによって現代の多様化されたニーズに対応していくことが求められる。



（３）景観形成のためのキーワード

はかた駅前通りは、博多駅地区土地区画整理事業によって整備され、最先端の企業イメージや信用を象徴するに相応しいビルが集積してできた先進的な業務地としての個性を持つ博多駅地区の真ん中を貫く通りである。そして、博多駅とキャナル地区さらには天神地区を結ぶはかた駅前通りは、福岡都心部における都市構造の中で、戦略的歩行者軸として位置づけられ、キャナル地区、中洲川端地区、天神地区といった性格の異なる地区をつなぐ通りである。また、はかた駅前通り沿道には、博多駅地区土地区画整理事業の際に建てられた中小規模のオフィスビルが立地しており、建て替え更新期を迎える建物も多いが、航空法による建物高さの制限や既存不適格といった要因から、建て替えが停滞してしまっている。

以上のような、はかた駅前通りの履歴や立地特性、現状から、はかた駅前通りは活力ある洗練されたビジネス拠点、そして大人の街として、人が中心のゆとりある街路空間づくりが求められる。よって、はかた駅前通りの景観形成に向けては、以下の３つのキーワードを基に、落ち着いたおとなの賑わいがある“ランブリング・ストリート”として創生することが求められる。

〔はかた駅前通りの景観形成の３つのキーワード〕

■お と な：多様な付加価値を持った、ゆとりある“おとな”の街路空間を創生

“おとな”というキーワードからイメージされる「ゆとり」「落ち着き」「洗練」「上質」といったものが感じられる街路空間を創出し、博多駅地区内のオフィスワーカーが外に出たくなるような環境をつくる。

■品 格：博多駅前らしい品格のあるビジネス街の表情づくり

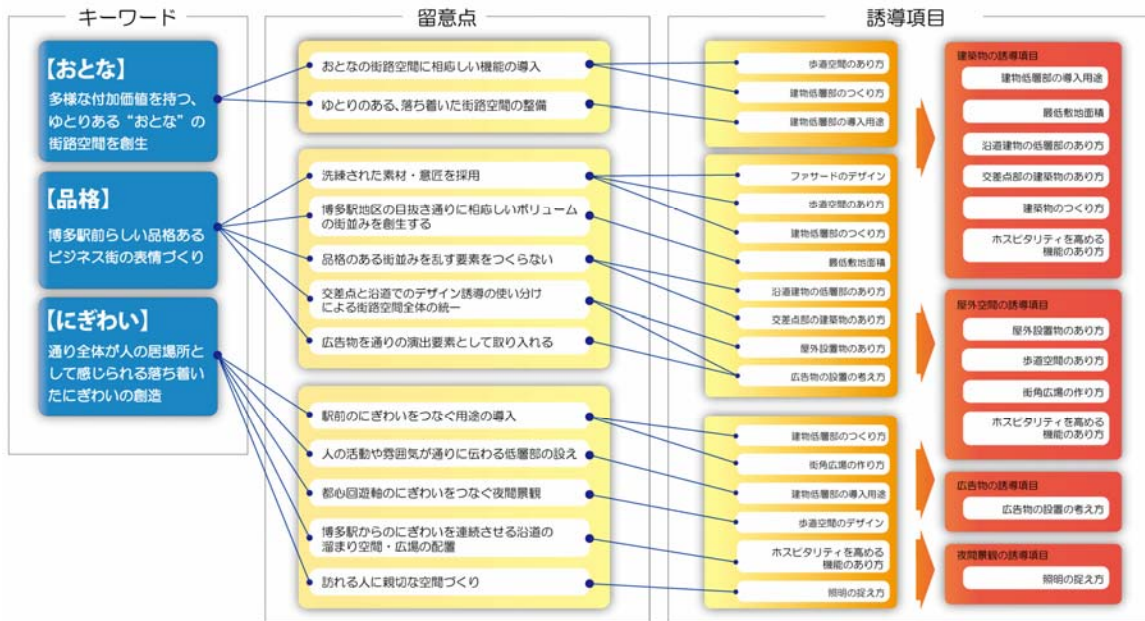
“品格”というキーワードからイメージされる「その物から感じられる厳かさ」「品位」といったものが感じられる街路空間を創出し、戦後の復興期から続く先進的なイメージを持った博多駅地区のイメージを継承した、洗練されたビジネス街を貫く街路空間をつくる。

■にぎわい：通り全体が人の居場所として感じられる落ち着いたにぎわいの創造

“にぎわい”というキーワードからイメージされる「人が来る・人がいる・人が溜まる」「人が溜まっている雰囲気眺める、感じる、予感する」といったものが感じられる街路空間を創出し、博多駅地区土地区画整理事業によって整備されたスケール感を活かした、人が真ん中の落ち着きとにぎわいのある街路空間をつくる。

(4) 景観形成ガイドラインの構成

はかた駅前通りを“ランブリング・ストリート”として創生するためには、前述した3つのキーワードとそのキーワードから導き出される留意点を基に街路空間の景観形成を進めることが必要であり、それらに対応した誘導項目についてのルールづくりが必要である。



4. はかた駅前通りの景観形成の留意点

(1)『おとな』における留意点

「ゆとり」「落ち着き」「洗練」「上質」といったものが感じられる街路空間を創出するために、昼間にはオフィスワーカーが外に出てきたくなるような環境をつくり、夜にはオフィスワーカーや来街者がゆとりをもって過ごせる環境をつくる。

■おとなの街路空間にふさわしい機能の導入

付加価値の高い時間を過ごしたいと思うおとなのニーズに応えた、こだわりの感じられる施設や高級感のある施設、滞在しながらキャリアや余暇活動を豊かにする情報を得ることができる施設を導入し、上質な時間を過ごせる街路空間を創出する。



■ゆとりある、落ち着いた街路空間の整備

はかた駅前通りが、沿道のビジネス街にとって、ゆとりと落ち着きのあるラウンジのような空間となるように、博多駅地区で働くオフィスワーカーや来街者がゆとりをもって滞在できるような建物や街路のデザイン、用途の配置などを行う。

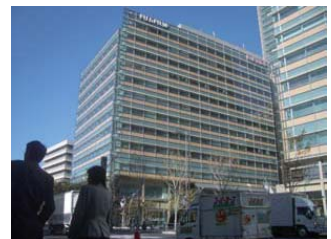


(2)『品格』における留意点

「その物から感じられる厳かさ」「品位」といったものが感じられる街路空間を創出するために、洗練された美しさや上品さがある街路空間の形成に向けて、「統一感」、「全体の調和」、「つながり」、「個々のさりげない主張」に留意しながら、博多駅地区の履歴に根ざした街全体のキャリアアップに貢献する街路空間を形成する。

■洗練された素材・意匠を用いる

戦後の復興期より先進的なビジネス街として発展してきた博多駅地区の履歴を引き継ぎ、落ち着きの中にも洗練された業務地区としてのイメージを高めるような建物のデザイン誘導を行う。



■博多駅地区の目抜き通りにふさわしいボリュームの街並みを創生する

大博通りに立地する大規模なオフィスのスケール感をゆるやかに引き込んだ、国際軸として位置づけられる大博通りとは異なった、人を中心とした博多駅前らしいスケールのビジネス街にふさわしい街並みを創生する。



■品格のある街並みを乱す要素をつくらない

品格のある通りにふさわしくない要素は、沿道への配置を禁止することで、九州・アジアを代表するビジネス街の真ん中を貫く通りにふさわしい街路空間を形成する。



■交差点部と沿道でのデザイン誘導の使い分けによる街路空間全体の統一

ケヤキ並木に囲まれた通りの沿道部分と、視界の開ける交差点部分では、それぞれの環境に合わせたデザインの誘導を行うことにより、通り全体の統一感を創出し、品のある街路空間を形成する。



■広告物を通りの演出要素として取り入れる

落ち着きと品のある通りの景観に調和するような、洗練されたデザインの広告物の誘導を行うことで、通りのにぎわいを演出する。



(3)『にぎわい』における留意点

「人が来る・人がいる・人が溜まる」、「人が溜まっている雰囲気を感じる、感じる、予感する」といったことが感じられる街路空間を創出するために、街路のスケール感を活かした、人が真ん中の落ち着きとにぎわいのある街路空間を形成するとともに、全ての来街者に対して親切な環境をつくる。

■駅前のにぎわいをつなぐ用途の導入

沿道建物の低層部に商業施設を導入し、地区の商業的価値を高めるとともに、博多駅からの賑わいをはかた駅前通りへつなぐような用途を導入する。



■人の活動や雰囲気を通りに伝わる低層部の設え

建物低層部は、通りに向かって開かれた設えとすることで、人の活動や雰囲気が溢れ出し、通り全体を“人が真ん中の空間”のように感じる街路空間を形成する。



■都心回遊軸のにぎわいをつなぐ夜間景観

夕方から夜間にかけて、品のあるにぎわいを演出するような洗練された照明のデザインや適切な配置を行うことで、都心回遊軸の夜間景観に新しい表情を演出することにより、昼夜を通してにぎわう街路空間を創出する。



■博多駅からのにぎわいを連続させる沿道の溜まり空間・広場の配置

九州最大のターミナル駅であり、1日に多くの人々が訪れる博多駅のにぎわいを博多駅前に留めることなく、そのにぎわいがはかた駅前通りーキャナル地区ー天神地区へとつながるような街路空間を形成する。



■訪れる人に親切的空間づくり

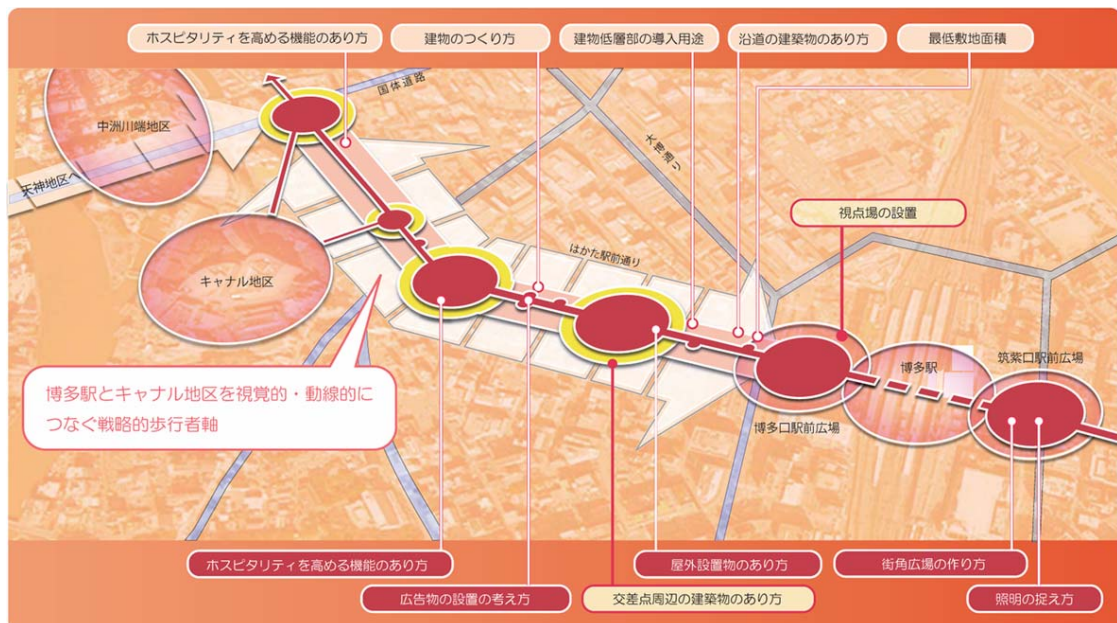
ユニバーサルデザインを取り入れた、きめ細かい配慮が行き届いた機能を導入し、訪れる全ての人に対して親切で開かれた街路空間を形成する。



5. はかた駅前通りの景観形成の誘導項目

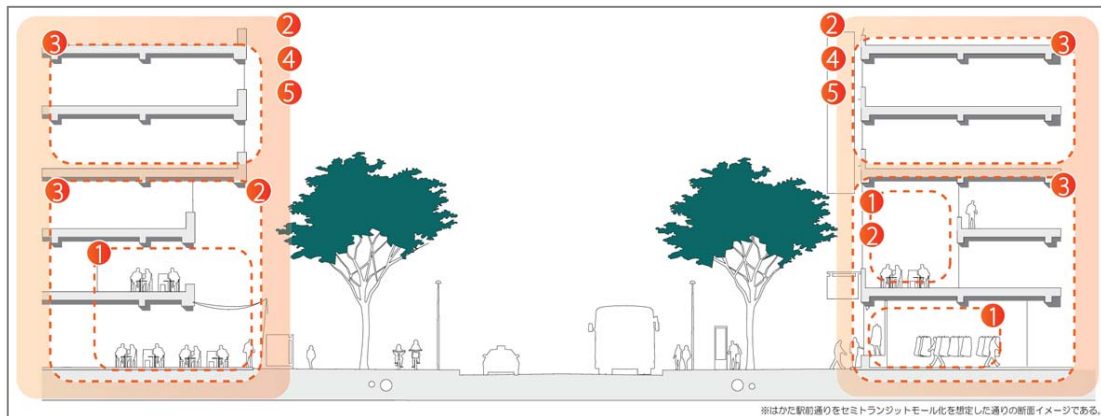
(1) 誘導項目の全体像

はかた駅前通りの景観形成に向けた3つのキーワードより導き出された留意点に沿った街路空間を創出するために、博多駅とキャナル地区を視覚的・動線的につなぐ戦略的歩行者軸であるはかた駅前通りの街路空間を「沿道建物」、「屋外空間」、「広告物・夜間景観」の3分野に分類し、それぞれについての誘導項目を設定することで、オフィス街を貫く、“人”が主人公の『ランブリング・ストリート』の形成を目指す。



（２）沿道建物に関する誘導項目

はかた駅前通りの街路空間を構成する要素のひとつである「沿道建物」において、下図に示した部分について５つの誘導項目を設定する。



①「建物低層部への導入用途

■付加価値のある用途の導入

豊かな時間を過ごす都会の大人の余暇活動や自己啓発活動をサポートする情報や交流機能を伴った滞留施設（図書館、本屋、カフェ、イベント施設、ギャラリー等）を導入する。

また、オフィスワーカーが働きやすい環境を整備するために、ホールや託児所、リラクゼーション施設などのオフィス支援機能を導入する。



■通りの格調を高める、高級感のある商業施設の導入

博多駅前のにぎわいをつなぎ、おとなの街路空間を創出するにふさわしい、通りの格調を高めるような高級感のある商業施設を導入する。



■おとなの街に相応しくない用途の制限

風営店や消費者金融など、品格のあるおとなの街に相応しくない用途の立地を禁止するとともに、パチンコホールなどの遊戯施設のファサードは、街並みに調和したデザインのものとする。



②「建築物のつくり方

■質の高い建物のデザインの使用

鋼やガラスなどの近代的な素材や自然素材を用いた、洗練されたデザインの建物を博多駅前通り沿道に整備することにより、博多駅地区にふさわしい、質の高い品格のある街路空間を創出する。



■ゆとりをもって滞在できる空間の設置／通りに面して開かれた低層部の設えの整備

沿道建物の1階部分にはオープンカフェを設置し、2階部分には通りに面して開かれたようなテラスを設置することにより、ゆとりある落ち着いた街路空間と人の活動や雰囲気が通りに伝わるような空間を創出する。

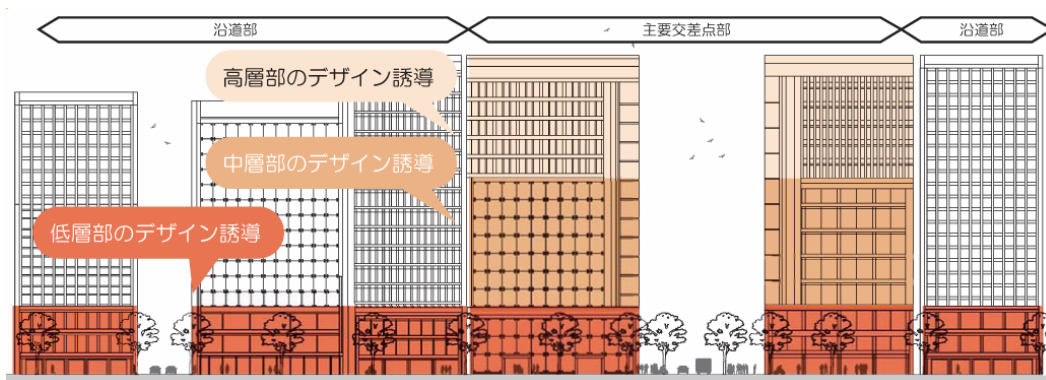


■開放感のある低層部の整備

はかた駅前通りの沿道建物の低層部は、軒高の高い底空間や天井高の高いポルティコ空間を整備することで、ゆとりある、落ち着いた街路空間を創出する。

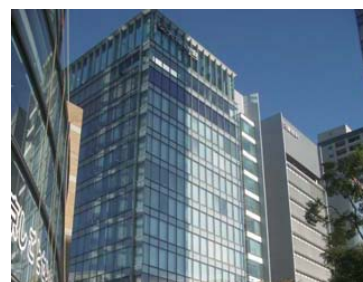


③「交差点周辺および沿道の建物のあり方



■主要交差点部は低・中・高層部のデザインを誘導

低中層部のセットバックと建物のスカイラインの統一、低中層部と高層部でファサードのデザインを切り替えることにより、開放感のある交差点空間を創出する。また、交差点コーナー部の建物はランドマークとなるようなデザインとする。



■沿道部分は低層部のデザインを誘導

建物の高さ・色彩・素材により沿道建物の低層部を統一し、低層部と中高層部のファサードデザインを切り替えることにより、通りのにぎわいの連続を演出する。また、建物低層部の部分的なセットバックによる小さな溜まり空間を整備する。



④「最低敷地面積

■まとまりのある建築物の規模の確保

最低敷地面積が 1500 m²以上の A クラスオフィスを基準とし、小規模敷地については共同化によって、まとまりのある建築物の規模の確保を図ることにより、博多駅地区にふさわしいボリュームの街並みを創生する。しかし、共同化が困難な場合には、外観上の一体感を確保するために、隣接する建築物の高さや階高、外装のデザイン・材質等について景観上の配慮を行い、品格のある街並みの形成を図る。



⑤「ホスピタリティを高める機能のあり方

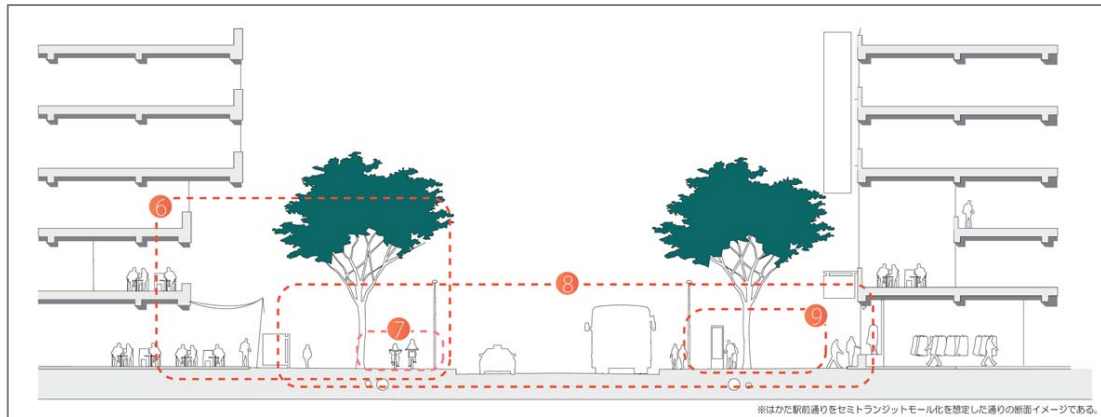
■ユニバーサルデザインへの配慮

段差の少ない設えやスロープを併設した設えを導入することにより、訪れる全ての人に親切な街路空間をつくる。また、建物内外に木や花を植栽することにより、環境にも人にも優しい空間をつくる。



(3) 屋外空間に関する誘導項目

はかた駅前通りの街路空間を構成する要素のひとつである「屋外空間」において、下図に示した部分について4つの誘導項目を設定する。



⑥「街角広場の作り方

■博多駅からキャナル地区への人の流れをつなぐ広場空間の整備

はかた駅前通りのセミトランジットモール化による歩道の拡幅を活かし、溜まり空間や交差点広場を整備する。また、博多口駅前広場からの人の流れを生み出すために、交差点はスクランブル交差点化を図り、博多口駅前広場にもケヤキを植栽することで、はかた駅前通りへの連続性を確保する。



⑦「屋外設置物のあり方

■品格に欠ける景観要素の除去

建物の非常階段や配管などの品格に欠ける設置物は、はかた駅前通りから目立たないように配置し、駐輪場や荷捌きスペース、駐車場の出入口などもはかた駅前通り沿道には設置しないことで、品格のある街路空間を創出する。また、歩道状のゴミ置きスペースは地中化を図る。



⑧「歩道空間のあり方

■道路と一体化したゆとりある歩道空間の創出

車道と歩道との植栽を抑え、歩道部分の舗装は、自然素材などの暖かみのある舗装に統一することで、通り全体に開放感と統一感を演出し、ゆとりある、落ち着いた街路空間を整備する。



■落ち着いた色彩・素材のストリートファニチャーやサインの整備

ゆとりある、落ち着いた街路空間を創出するために、歩道上に設置されるストリートファニチャーやサインは、落ち着いた色彩とし、品のあるデザインとする。



⑨「ホスピタリティを高める機能のあり方

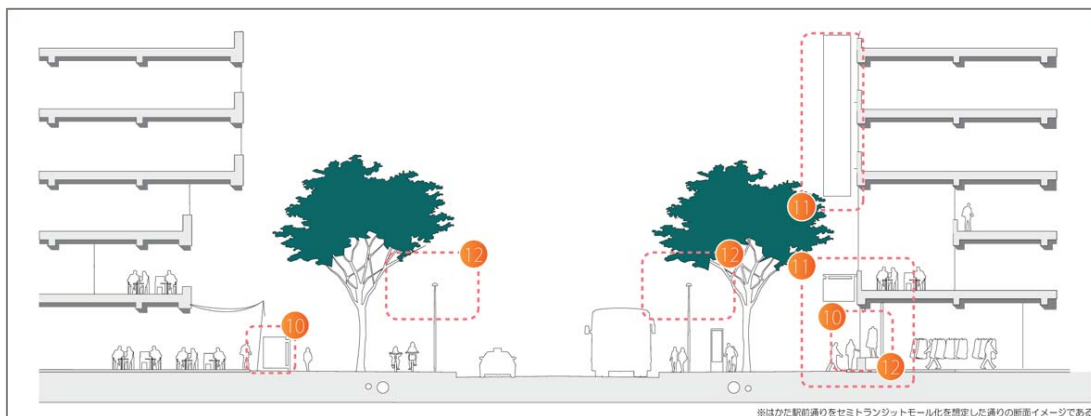
■来街者への配慮の行き届いた機能の整備

はかた駅前通りには、インフォメーションセンターや視認性の高いサインを設置することにより、あらゆる来街者に親切的な街路空間をつくる。



（４）広告物・夜間景観に関する誘導項目

はかた駅前通りの街路空間を構成する要素のひとつである「広告物・夜間景観」において、下図に示した部分について３つの誘導項目を設定する。



⑩「 広告物の設え・掲載内容の考え方

■通りの景観に調和した広告へ誘導する

チェーン店舗のデザインや広告物の掲載内容は、洗練された落ち着きのある通りの雰囲気と調和したものとするとともに、建物と一体化した広告物の設置や統一した屋外広告媒体の設置を図る。



⑪「 広告物の掲出位置の捉え方

■建物の高さに合わせた掲出数のコントロール

建物の中高層部における広告物は、必要最小限の掲載とし、建物の低層部に集約することで、品格とにぎわいのある街並みを形成する。また、路上設置看板などは禁止することで、品格のある街路空間を創出するとともに、誰もが安全でかつ安心して歩ける歩道空間をつくる。



⑫「照明の捉え方

■品格とにぎわいを感じる夜間景観を形成する

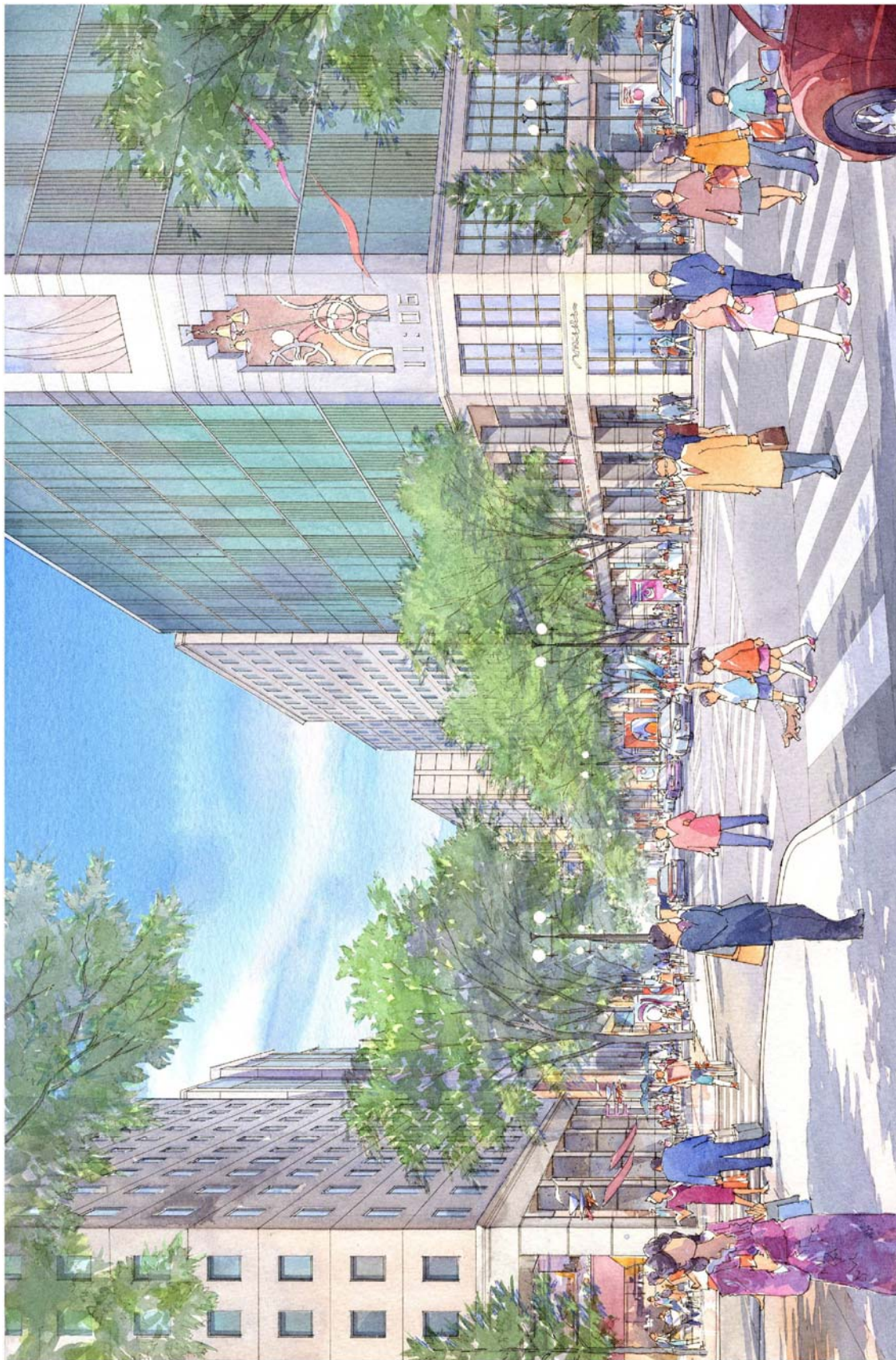
街灯は洗練されたデザインで統一し、ストリートファニチャーをライトアップすることにより、連続性と品格を感じる夜間景観を演出する。また、沿道建物のショーウィンドーから溢れ出した光を連続させることにより、オシャレでにぎわいのある夜間景観を創出する。



■はかた駅前通りの沿道部のイメージ



■はかた駅前通りの交差点部のイメージ



6. 博多駅博多口駅前広場の景観形成について

(1) はかた駅前通りの起点としての博多駅博多口駅前広場のあり方

福岡都心部を構成する戦略的歩行者軸として位置づけられるはかた駅前通りは、博多駅－キャナル地区－天神地区をつなぐ重要な通りであり、人が中心となった落ち着きと賑わいのある通りとして創生されることが求められている。また、博多駅地区さらには福岡都心部全体に人が回遊するためには、九州最大のターミナル駅である博多駅から博多駅地区内に人を誘導する仕掛けが必要である。

このようなことから、博多駅の最も人が集まると予想される中央コンコースから戦略的歩行者軸であるはかた駅前通りを結ぶ博多駅博多口駅前広場は、人のための空間として再整備されることが求められる。

九州・アジアの玄関口として、訪れる全ての人が利用しやすく、そして福岡の人が誇りに思えるような、シンボル性とにぎわいのある駅前広場として創生されることが肝要である。

以下に、各都市の玄関口に位置する駅前広場の事例を示す。

- ・ 北海道の玄関口：札幌駅
- ・ 道南の玄関口：函館駅
- ・ 東北の玄関口：仙台駅
- ・ 北陸の玄関口：金沢駅
- ・ 南関東の玄関口：桜木町駅

【札幌駅】

北海道の玄関口に位置する札幌駅の駅前広場は、中央コンコースから駅前通りに向けて石柱を並べるとともに、舗装パターンを変えることにより、人の動線を確保することにより、駅から街へと賑わいを導いている。



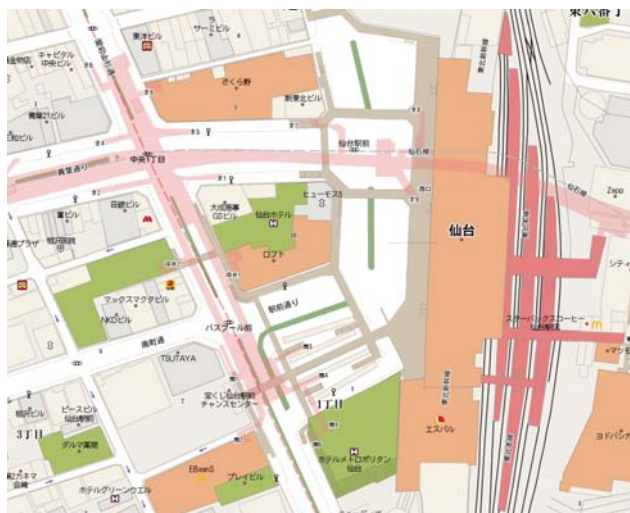
【函館駅】

道南の玄関口に位置する函館駅の駅前広場は、駅から街のメインストリートに向けた位置に人のための空間を配置し、人の動線の両側に樹木を植えることにより、駅から街へと賑わいを誘導している。



【仙台駅】

東北の玄関口に位置する仙台駅の駅前広場は、歩者分離を立体的に行っている。1階部分は車のための空間とし、2階部分に人の動線を集めている。駅ビルと駅前広場周辺の建物を2階レベルのペデストリアンデッキでつなぐことにより、駅から街への人の流れを確保している。



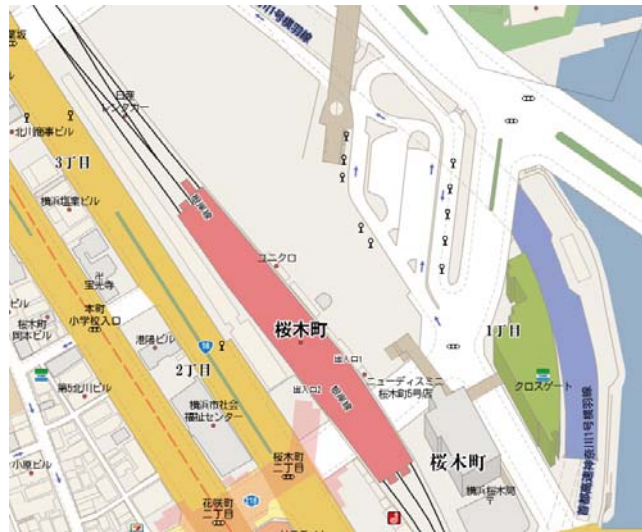
【金沢駅】

北陸の玄関口に位置する金沢駅の駅前広場は、駅の中央コンコースからメインストリートまでを歩行者空間とし、さらにはその一部をアトリウム空間とすることで、駅に集まった人を街中へと誘導している。



【桜木町駅】

南関東の玄関口に位置する桜木町駅の駅前広場は、植栽等をほとんど配置しないことにより、みなとみらい地区への入口を際立たせ、自然的な人の誘導を図っている。



（２）博多駅博多口駅前広場の位置づけ

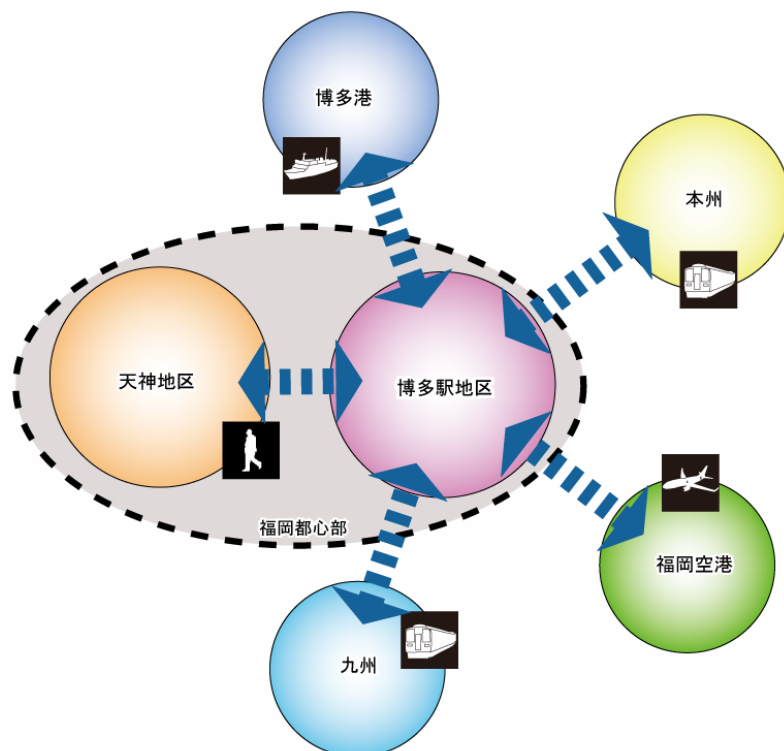
■福岡都心部における博多口駅前広場の位置づけ

現在の福岡都心部の構造は、天神地区の１極集中型になりつつある。しかし、今後、福岡都心部が持続的に発展していくためには、天神地区と２極を成す地区が必要不可欠である。そこで、これまで福岡のビジネスシーンを牽引してきた博多駅地区が、もう一度、アジアを代表するビジネス街として再生することが求められる。

また、博多駅地区は、福岡都心部の中でも九州最大のターミナル駅である博多駅を有し、さらには福岡空港や博多港にも近接していることから、九州、アジアからの来街者は博多駅を基点として行動することが考えられる。すなわち、博多口駅前広場は、福岡都心部における全ての都市活動の基点として位置づけられる。

■博多駅地区における博多口駅前広場の位置づけ

人が真ん中にあるビジネス・交流拠点として発展していくことが求められる博多駅地区において、博多口駅前広場は全ての人の基点となる場所である。つまり、交通結節点である博多駅には、地域住民や就業者のみならず九州さらにはアジア各国から人々が集まってくることから、博多口駅前広場は、様々な人々で賑わい、どんな人でも安全で利用しやすいひろば＝人のための広場として位置づけられる。



（３）博多駅博多口駅前広場の景観形成に向けた目標と方向性

人が真ん中にあるまちとして、あらゆる人々が集い憩う“人の巷”を形成

■人が中心の都市型広場として再生

アジアを代表するビジネス街として創生されることが求められる博多駅地区において、博多口駅前広場は全ての人の動線の基点となる交流拠点である。しかし、これまでの駅前広場は、障害者や高齢者のために駅前広場の主要な部分もしくはそのほとんどをタクシープールやバスバースに利用してきている。つまり駅前広場は『交通広場』としての位置づけが強い傾向にあった。

しかし、コンパクトシティが提唱され、人々が心の豊かさを求めるようになった今日において、都市における移動手段は歩行がメインとなり、都市は人を中心とした街へと変化してくる。

このようなことから、駅前広場は従来のような交通機能をメインにした広場ではなく、あらゆる人々が集い、憩い、語ることができる広場＝人のための空間をメインとした広場として整備されるべきである。



■九州・アジアの“顔”となるシンボリックな空間を創造

九州最大のターミナル駅である博多駅は、博多港や福岡空港に近接していることから、陸・海・空の玄関口であるといえる。つまり、九州はもとより日本全国さらにはアジア各国から数多くの人々が集まってくる博多駅の博多口駅前広場は、九州・アジアの“顔”となる空間である必要がある。

さらには、全ての人の動線の基点となる博多口駅前広場は、博多駅地区はもちろんのこと、福岡都心部における交流核として位置づけられることから、福岡を代表するシンボリックな空間である必要がある。



（４）博多駅博多口駅前広場の景観形成に向けたキーワード

■シンボル：拠点都市の玄関口にふさわしいシンボリックな空間を創出

九州最大のターミナル駅である博多駅を有し、博多港、福岡空港に近接している立地特性より、博多駅には、国内外から数多くの人々が訪れることから、駅前空間は、様々な人を迎え入れ、そして送り出すような、玄関口にふさわしい空間として創造することが求められる。そして、戦後の復興期から続く博多駅地区の先進的なイメージを継承しつつ、アジアを代表するビジネス街にふさわしい、九州・アジアの“顔”となるようなシンボリックな駅前空間であることも求められる。

[求められる空間]

- ・ “顔”となるような品格のある空間
- ・ ビジネス拠点にふさわしい質の高い空間
- ・ 写真を撮りたくなるような空間
- ・ 誇りに思える空間
- ・ 自然に導かれるような、わかりやすい空間
- ・ 都市軸からのアイストップとなる空間
- ・ 全ての都市活動の基点となる空間

■にぎわい：広場全体が人の居場所となる“縁側”としての広場空間を創造

昔の日本では、日常的に縁側でコミュニケーションを図っている光景がよく目にされていた。しかし、都市化が進むなかで、人々のつながりが希薄となった今日において、あらゆる人々が集え、憩える“縁側”のような空間と環境を創出する。

また、大道芸やフリーマーケット、屋外コンサートなどのイベントが行えるような設えとすることで、さまざまな人々が集まり、にぎわいのある広場空間を創出する。

[求められる空間]

- ・ 癒しの空間
- ・ 親しみの持てる空間
- ・ 心のふるさととなる空間
- ・ 自分の家のようにくつろげる空間・にぎわいの絶えない空間
- ・ とりあえず行ってみようと思える空間
- ・ 楽しめる空間
- ・ 苦もなく時間を潰せる空間

（５）博多駅博多口駅前広場の景観形成の留意点

①「シンボル」における留意点

陸・海・空の玄関口である博多駅博多口駅前広場は、九州・アジアの顔となるような空間であり、かつ大博通りやはかた駅前通りからのアイストップとなる空間である。したがって、上質なデザインと設えによって整備され、みんなが誇り思えるような、九州・アジアの拠点都市の玄関口にふさわしいシンボリックな空間を創出する。

■玄関口として全ての都市活動の基点となる機能の導入

国内外からさまざまな人々が訪れる陸・海・空の玄関口として、どんな人の都市活動の基点にもなり得るような機能を持った設置物を導入する。

■九州・アジアの顔となる品格のある素材・意匠を採用

舗装や設置物などは、九州・アジアを代表する玄関口にふさわしい、品格のある素材やデザインとする。



■自然に導かれるような、わかりやすい広場空間を整備

博多駅から周辺地区へ、また周辺地区から博多駅へと自然に導かれるような舗装パターンや植栽等の設置物の配置を行う。



■誇りに思えるシンボリックな広場空間を整備

地域の人々が誇りに思え、来街者が写真を撮りたくなるような、シンボリックで洗練された広場空間を創出する。



②「にぎわい」における留意点

さまざまな人が集まる博多駅博多口駅前広場は、全ての人に開かれた空間である必要がある。国内外の老若男女が集い、溜まり、憩える空間として、落ち着きとゆとりがある広場空間とすることで、広場全体が人の居場所となる“縁側”としての広場空間を創造する。

■開かれた広場空間の整備

あらゆる人々が気軽に利用できるような雰囲気を醸成し、自然と人々が集まってくるような空間を形成する。



■落ち着いた、くつろげるような広場空間の整備

地域住民や地区で働くオフィスワーカーはもちろんのこと、観光客などの来街者までもが、落ち着いて過ごせ、自分の家の居間のようにくつろげるようなデザインの導入や設置物の配置などを行う。



■にぎわいの絶えない空間づくり

平休日、さらには昼夜を問わず、にぎわいの絶えない、いつでも楽しめる空間とするために、人が溜まりやすい設えとすることはもちろんのこと、ストリートライブや大道芸、フリーマーケット等のイベントも開催できる空間を形成する。



■全ての人々に親切的な空間づくり

きめ細かい配慮が行き届いた機能を導入し、博多口駅前広場を利用する全ての人々が安全で快適に利用できる広場を形成する。

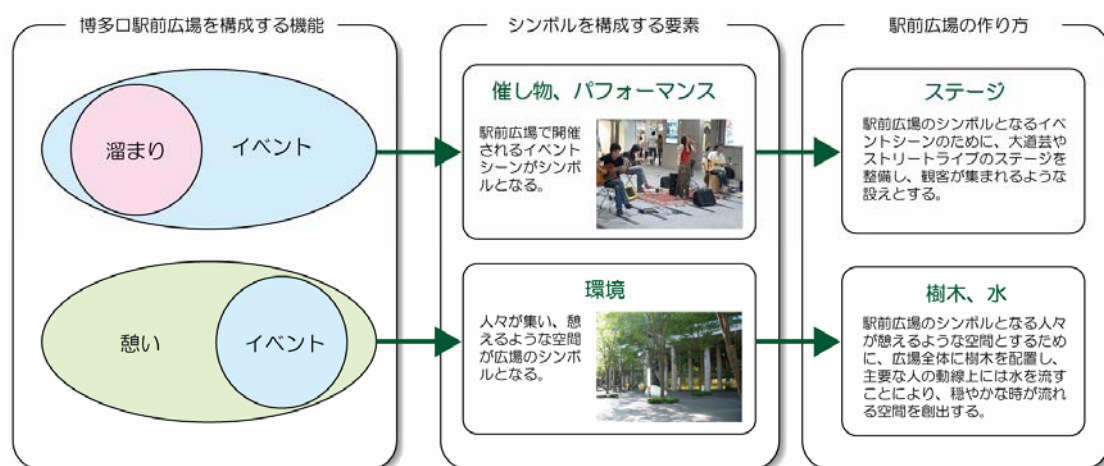


（６）博多駅博多口駅前広場整備の考え方

福岡を訪れる全ての人の基点となり、博多駅から福岡都心部を構成する戦略的歩行者軸であるはかた駅前通りに人を自然と導くように再整備することが求められる博多駅博多口駅前広場は、「シンボル」と「にぎわい」という２つのキーワードを基に人のための広場として再整備することが求められている。そのためには、駅前広場全体を構成する機能を大きく「イベント」と「憩い」の２つで考えることができる。

「イベント」機能をメインとした駅前広場では、駅前広場内で開催される催し物やパフォーマンスがシンボルとなり、そのためには、大道芸やストリートライブができるようなステージを整備し、観客が集まれるような設えとすることが必要である。

また、「憩い」機能をメインとした駅前広場では、人々が集い、憩えるような環境を整備することが駅前広場のシンボルとなり、そのためには、駅前広場全体に樹木を配置し、人々が憩えるような空間とし、さらには、主要な人の動線上には水を流すことにより、穏やかな時間が流れる空間を創出することが必要である。



以上のことから、博多駅博多口駅前広場の整備について、恒常的なイベント開催によるにぎわいをメインとした「イベント型」と、樹木が多く植えられ、のんびりと落ち着いて過ごすことができる「憩い型」の２つのパターンが考えられる。

■イベント型広場の整備の考え方

博多駅博多口駅前広場をイベント型の広場として整備するためには、以下の考え方によって整備する。

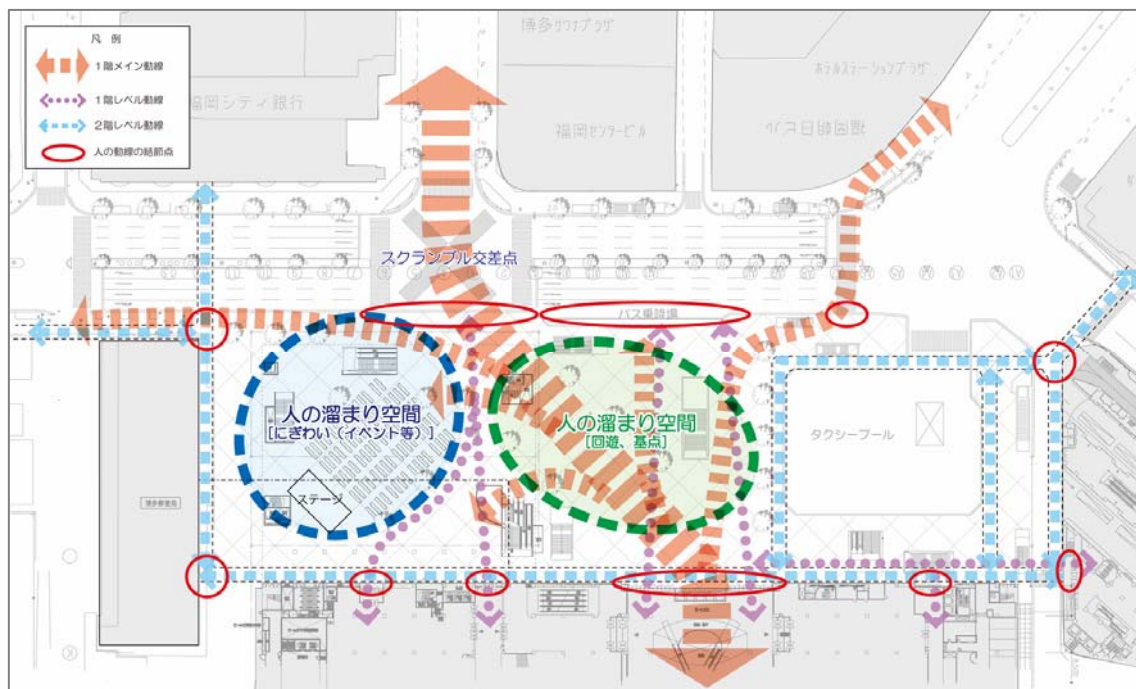
【整備の考え方】

- ・ 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの人の動線をメイン動線として確保する。
- ・ 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの人の動線は、植栽や舗装パターン、水などにより、人を自然と導くような設えとする。
- ・ 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの動線から滲み出すように大博通り方面および住吉通り方面への動線を確保する。
- ・ 博多駅博多口駅前広場の南側にステージを設置したイベント空間を整備し、恒常的にイベントが行われるようにする。
- ・ イベント空間の位置や規模については、博多駅ビルサブコンコースや阪急百貨店からの動線を遮らないように配慮する。
- ・ ステージは、極力大屋根の下になるように配置する。
- ・ 博多駅ビルの2階デッキから大博通り方面および住吉通り方面への2階レベルの人の動線を確保する。
- ・ 駅前広場内に整備されるタクシー乗降場およびバス乗降場の上に2階レベルのデッキを整備することにより、タクシーやバスの利用者が雨に濡れないように配慮する。
- ・ 駅前広場から福岡交通センターへの動線は、2階レベルをメインとし、現在駅前広場と交通センターの間の道路に設置されている横断歩道（中央部分と西側部分）は撤去する。

【課題】

- ・ 交通機能を駅前広場の北側に集約することにより、オープンで、人が使いやすい動線を確保する。
- ・ 駅前広場の構造物は、統一したデザインとする。

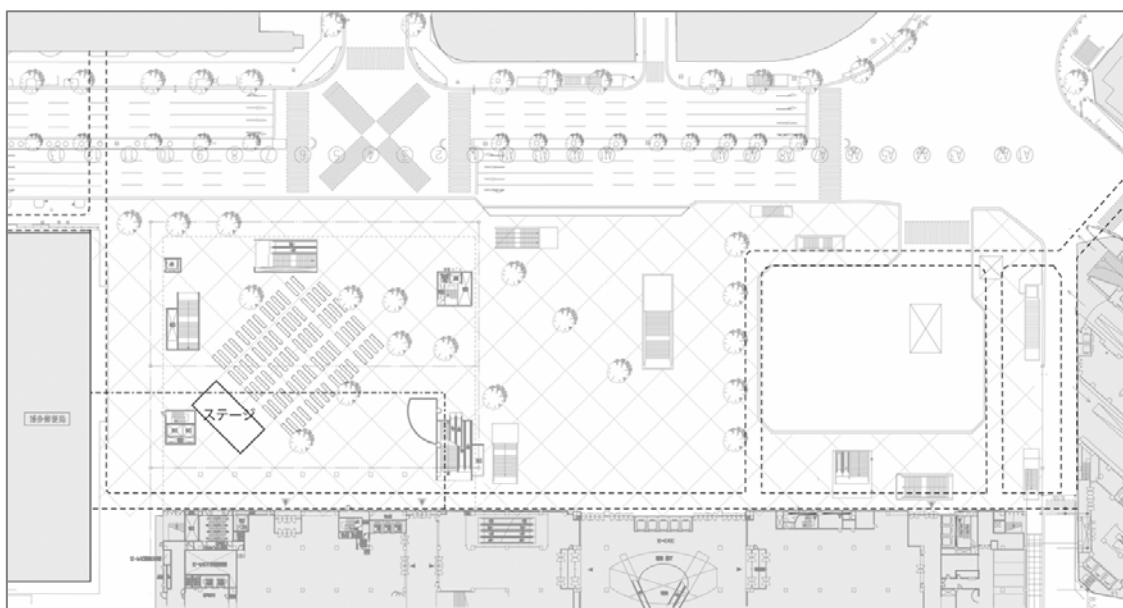
■イベント型駅前広場のコンセプト図



【主な考え方】

- 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの人の動線をメイン動線とする。
- 人のメイン動線から滲み出すように各方面への人の動線を確保する。
- 博多口駅前広場の中央部分を人の回遊の基点となる溜まり空間として整備する。
- 博多口駅前広場の南側部分を恒常的なイベントによるにぎわい空間として整備する。

■イベント型駅前広場の平面図



■ イベント型駅前広場のイメージ図



■憩い型広場の整備の考え方

博多駅博多口駅前広場を憩い型の広場として整備するためには、以下の考え方によって整備する。

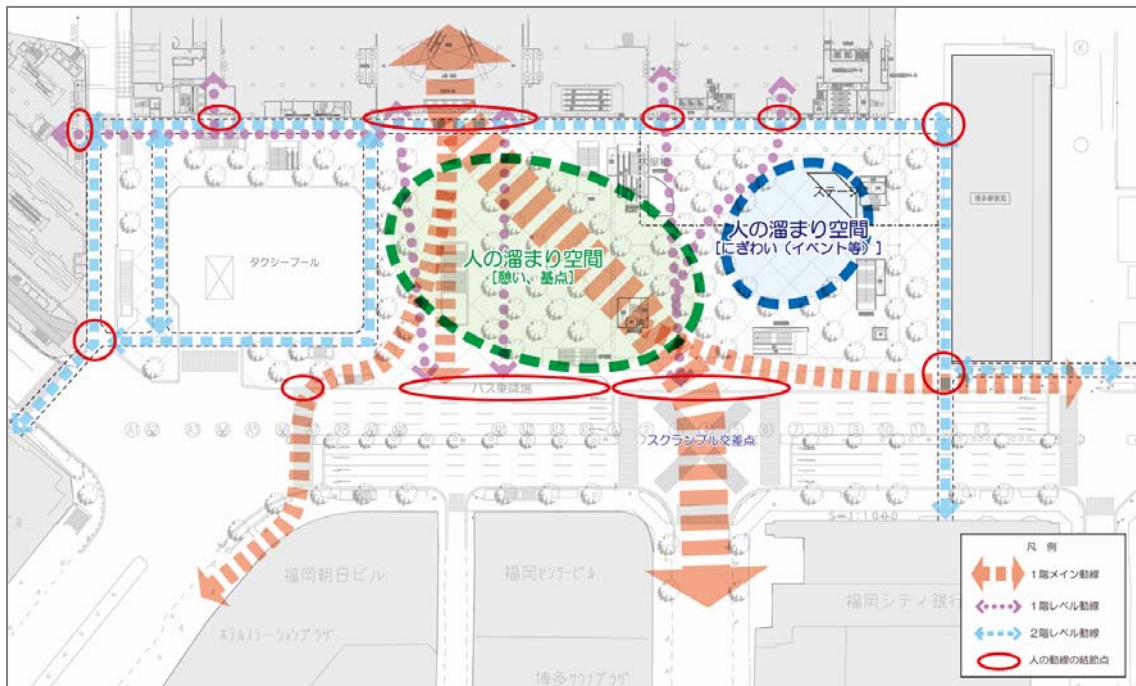
【整備の考え方】

- ・ 駅前広場全体に樹木を植栽することにより、人々が落ち着いて憩えるような空間を創造する。
- ・ 駅前広場内の樹木は、博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの軸を基準として配置する。
- ・ 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの人の動線と博多駅中央コンコースからバス乗降場への人の動線をメイン動線として確保する。
- ・ 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの人の動線は、植栽や舗装パターンなどにより、人を自然と導くような設えとする。
- ・ 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの動線から滲み出すように大博通り方面および住吉通り方面への動線を確保する。
- ・ 博多駅博多口駅前広場の南側に樹木に囲まれたイベント空間を整備する。
- ・ イベント空間の位置や規模については、博多駅ビルサブコンコースや阪急百貨店からの動線を遮らないように配慮する。
- ・ ステージは、極力大屋根の下になるように配置する。
- ・ 博多駅ビルの2階デッキから大博通り方面および住吉通り方面への2階レベルの人の動線を確保する。
- ・ 駅前広場内に整備されるタクシー乗降場およびバス乗降場の上に2階レベルのデッキを整備することにより、タクシーやバスの利用者が雨に濡れないように配慮する。
- ・ 駅前広場から福岡交通センターへの動線は、2階レベルをメインとし、現在駅前広場と交通センターの間の道路に設置されている横断歩道（中央部分と西側部分）は撤去する。

【課題】

- ・ 交通機能を駅前広場の北側に集約することにより、オープンで、人が使いやすい動線を確保する。
- ・ 駅前広場の構造物は、極力集約するとともに、統一したデザインとする。

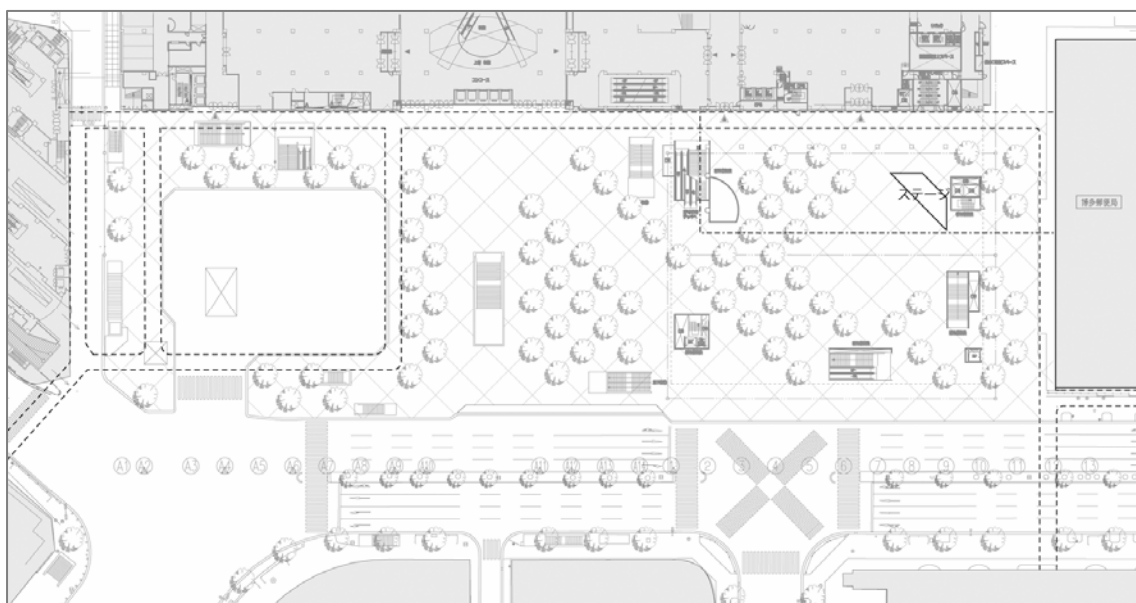
■憩い型駅前広場のコンセプト図



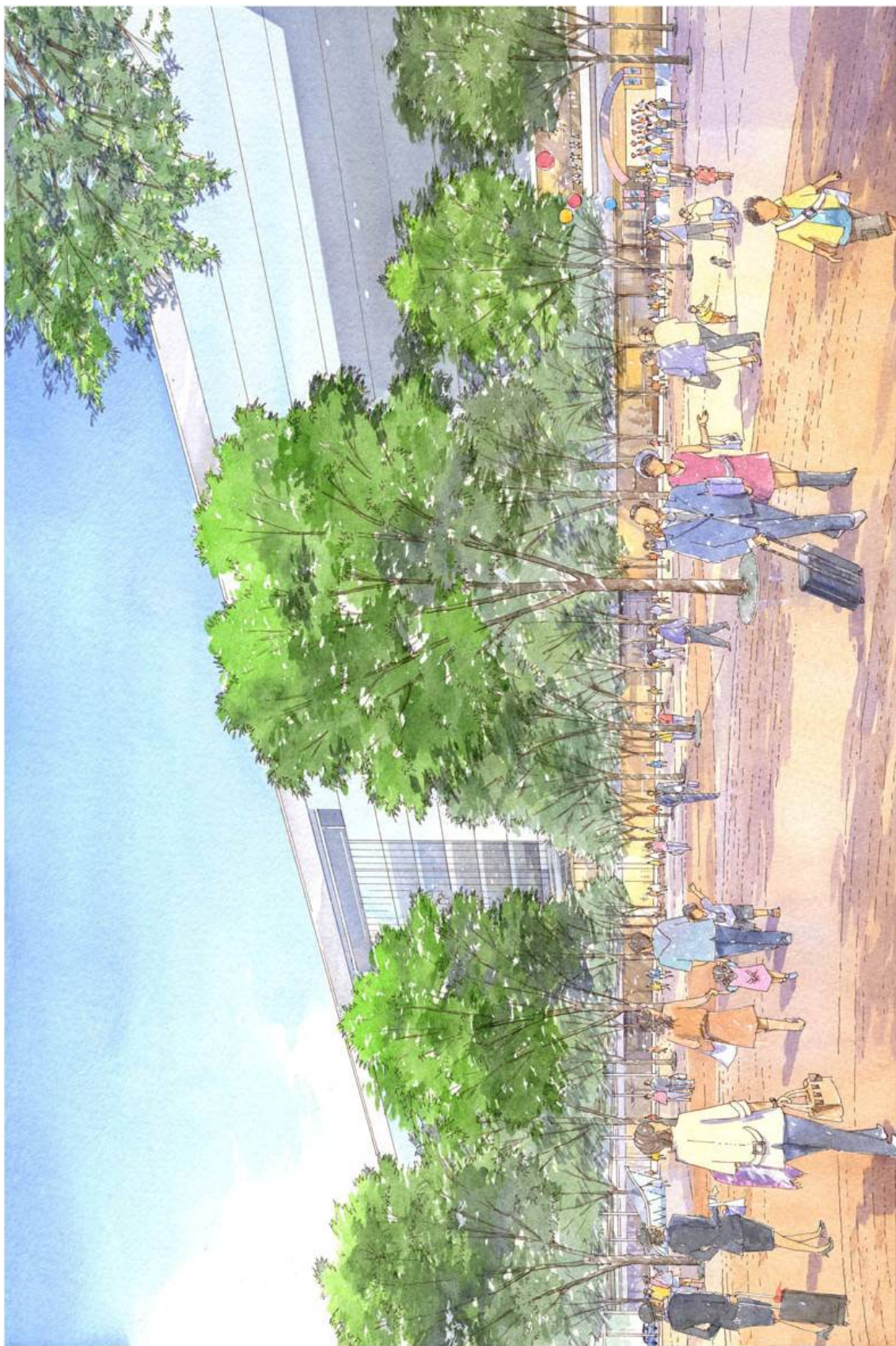
【主な考え方】

- 博多駅中央コンコースからはかた駅前通りへの人の動線をメイン動線とする。
- 人のメイン動線から滲み出すように各方面への人の動線を確保する。
- 博多口駅前広場全体を緑の多い憩い空間として整備する。
- 博多口駅前広場の南側部分を樹木に囲まれたにぎわい空間として整備する。

■憩い型駅前広場の平面図



■憩い型駅前広場のイメージ図



7. その他の地区の景観形成ガイドライン

(1) ストリートワークショップの概要

① 目的

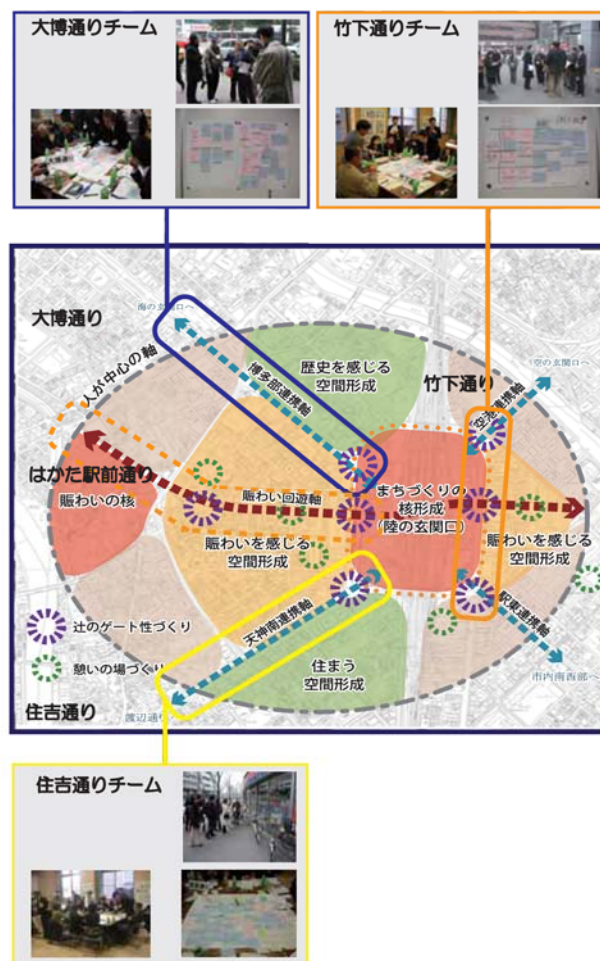
来年度策定予定である「まちづくりガイドライン」の策定に向け、博多駅地区の住民や就業者から幅広く意見を聞くとともに、まちの居間とも言えるべき街路空間のあり方について、住民や就業者も含めて検討することを目的として、博多まちづくり組織と共同で行った。

② 活動概要

大博通り、住吉通り、竹下通りの3グループに分かれ、各通りを実際に歩くことによって、良いと感じたこと、悪いと感じたこと、足りない・欲しいと感じたことを地図上に記入し、議論することで、各通りのあり方やキーワードを抽出した。

■日時：平成20年2月29日（金）13:00～18:00

■場所：堅粕公民館



(2) 各通りのワークショップの結果

①「大博通り」

■現況課題の整理



【良い】

●緑や花

- ・緑が多くて良い。(5列の街路樹＝歩道中央＋歩道端＋中央分離)
- ・花がきれい。(はかた花と緑の会、ホテル日航前、地下鉄出入口口)

●沿道建物

- ・建物の形や高さがほぼ揃っている。1階がバックしている。街並みが美しい。
- ・建物がほぼ同じラインに建っている。統一感と整然さがあり“すっきり”している。空が広い。
- ・建物と道路(街路樹を含む)がマッチしている。空色のファサード、反射がきれいな建物。(明治安田渡辺ビル)
- ・雑居ビルが少ないので、広告なども少なく見苦しくない。

●シンボル性

- ・博多駅に向かってゆるやかに下り、海までつながる直線性が良い。歩道橋がないので見通しがきく。
- ・まちの背骨となっているイメージが感じられる。
- ・ホテル日航福岡がランドマークになっている。(ホテル日航前の通りは大好き!!)
- ・商工会議所入り口交差点の花壇とシンボルの樹木が良い。

●快適性

- ・木陰が連続して歩きやすい、地下も歩ける。建物の軒下広く雨に濡れないで歩ける。(コリドールなど)

- ・歩道の幅が広くて気持ちが良い。舗装タイルが美しい。

●歴史

- ・歴史の散歩道に指定されており、細かい所に博多情緒が織り込まれている。（ツリーサークルなど）
- ・歴史と文化のあるゾーンが近い。（寺町や櫛田神社など）

●施設・機能

- ・カフェや花屋などお店が充実している。
- ・通りのカラー（特色）が明確。オフィスに特化している。

●ストリートファニチャー

- ・ベンチや陶板、モニュメント、赤御影石造りのポストなどが意外と多く充実している。歩いておもしろい。

●その他

- ・サインが多くて親切。（地図や駐輪場）
- ・敷地内に駐輪場を設けているビルもある。（福祉センタービル）
- ・電柱や電線が少なく街が整理されている。

【悪い】

●街路樹

- ・中央分離帯の木が高く、海への景観を遮っている、重苦しい。
- ・街路樹の高さや間隔、ビルとの距離がそろっていない。

●快適性

- ・歩道の自転車駐輪場や観光案内がじゃまで、ベンチ等が利用できない。
- ・横断歩道の自転車レーンが駐輪場とがぶつかっているので危険である。
- ・信号待ちする交差点の歩道が狭く危険である。静かにのんびり歩けない。

●歴史

- ・歴史地区に近い割に歴史を感じない

●賑わい

- ・歩いている人が少ない。（三井ビル～カーニープレイス側）

●交通

- ・地下駐輪所への看板が少なく分かりにくい。
- ・バスの駅前降車場が狭い。（もう少し広い方がよい）
- ・博多駅周辺はバスやタクシーが集中するため発着場等の工夫が必要。

●景観

- ・そで看板（建物からの突き出し）が見苦しい。出しっぱなしの広告ラックが汚い。
- ・交差点の排気口が高く景観が悪い。（花壇や中央分離帯の中に入れて見えない

ようにするなどの工夫が必要)

- ・ポツンとある駐車場がまち並みをとぎれさせている。

●管理・マナー

- ・樹木の管理状況が良くない。案内板、ベンチ、オブジェなどの、汚れ、破損、落書きがひどい。
- ・排ガスで壁面が汚れた建物がある。
- ・放置自転車（悪質）が多い、自転車駐輪場をはみ出して止めている。（新三井ビル前）

●その他

- ・堅粕校区内は犯罪が多い、皆で少なくする必要がある。
- ・後背地が荒れている。（駐車場ばかりで歩く気持ちになれない、景観的にも汚い）

【足りない・欲しい】

●快適性

- ・歩いた後の休憩スポット、カフェ、ベンチが欲しい。花を増やす。
- ・歩きたくなる建物の底が繋がって欲しい。

●歴史

- ・昔の博多駅の歴史を活かす。寺町などの歴史地区への通りらしい雰囲気が欲しい。

●賑わい

- ・ビジネススーツでない人の姿がもっと欲しい。（親子とか）

●交通

- ・歩道の駐輪場を無くし、ゆとりある気持ち良い歩道にしたい。
- ・自転車専用の通路を設け、色分けする。（例えば茶色など）

●利便性

- ・新三井ビル前から駅前広場への横断が危険なので、歩道橋（エスカレーター）が欲しい。
- ・タバコの吸い殻入れを設置する。

●その他

- ・歩道の明るさがほしい。
- ・年末年始イルミネーション地区の延伸と装飾の統一。イルミネーションを連続させ“福岡のシャンゼリゼ”に。

■キーワードの抽出と内容・イメージ

【玄関・ゲートウェイ・顔・国際軸・輝く・ビジネス・架け橋】

●玄関・顔づくり

- ・アジア（海）と九州（陸）の玄関口としての役割を果たす（大陸への窓口である港と九州、西日本の陸の窓口である博多駅をつなぐ道）
- ・天神を渋谷や青山とするならば、大博通りは銀座＋丸の内くらいの景観づくり（パリの右岸、左岸でもよい）
- ・整っている感じが初めての人に「ようこそ」という雰囲気を出し出す
- ・海から博多駅まで歩けるゆとりのある歩道づくり
- ・サインの統一、充実

●質の高いビジネス街づくり

- ・国際ビジネスが行いやすい環境作り（食、会議場、学校、コンサル）
- ・OLが大博通りで働きたくなる、働いていることを自慢できるような通りに

●観光への対応

- ・ビジネスと観光の街とする
- ・博多の歴史、まつりの紹介を行う
- ・観光等案内図等を充実させる
- ・イルミネーションを海までつなげる、他の通りとつなげる
- ・駐車場の整備

●博多駅との連携強化

- ・駅、駅広場からビジネス街にスムーズに動けるように（新三井ビル街区への横断歩道橋など）

【解放感・青・スッキリ・整然】

●緑を活かした景観整備

- ・緑化の推進、車路中央の植栽帯の景観のあり方検討など緑の演出
- ・環境の浄化、緑とビルとの調和を図る
- ・広い歩道と緑の景観を強調する

●良い景観を活かすために維持・管理の徹底

- ・歩道上の設備の維持・管理を徹底する（植栽、ベンチ、オブジェ、案内板等の整理、汚れをおとす）
- ・放置自転車の一掃

●交通の改善（歩行者・自転車・バス）

- ・自転車と歩行者が共存できる通りに。（専用道の区分け、点字ブロックの外側に中1メートルの自転車専用通路を設ける）
- ・都市づくりとして交通体制の見直し、バスと地下鉄の役割分担を進める

- ・歩道上の駐輪場をなくす（ビル内に駐輪場を整備）

【爽快・緑】

●シンボル性の強調

- ・博多駅前からサンパレス方面の展望、海に向かって開けるシンボリックな景観を活かす、強調する
- ・動線、視線を遮るものがない現況を保全する（横断歩道等を作らない、中央分離帯の樹木を低くする）

●広さ・スケール感を活かす

- ・歩道を広く使う工夫を行う
- ・歩行者や自転車の通行を妨げる障害物を取り除く

●海や空のイメージを強調する

- ・空の演出（空の色が映る建物など）
- ・海をイメージした演出を行う

【あったかい・息づかい・優しい・温、心・楽しい】

●ストリートファニーチャーや花の整備

- ・花壇を増やす、植え込みに花を植える（既設もあり）
- ・素敵なオブジェを増やす（既存も多い）

●人を大切にする通りづくり

- ・高齢者が歩きやすい道路に（つまづき）、タイルの整理
- ・人と人が出会うまち、人のぬくもりを感じる都会
- ・せわしくない、忙しくないビジネス街

●安心安全の通りづくり

- ・犯罪がより少ない安心安全の街づくり

【今と昔・凜】

●歴史を感じる通りづくり

- ・歴史を活かした演出、歴史を感じる通りづくり
- ・意外に多い歴史に関するモニュメントに、もう少し気付きやすくする工夫を施す
- ・山笠、寺社を活かした通りづくり
- ・かつて大唐街があり、大陸との交流が栄えてきた歴史を伝える

●歴史とビジネス拠点（相反する雰囲気を取り込む）

- ・文化の発祥であり、かつ地とビジネス拠点であることを生かした、交流の場づくり

【その他】

●歴史を感じる通りづくり

- ・カフェ、コンビニなどを充実させる
- ・駐輪場を充実する
- ・裏側街区の有効活用を進める（高度利用）
- ・駅前広場から大博通りに通じる歩道橋の設置を検討する

② 竹下通り

■現況課題の整理



【良い】

●街並み・景観

- ・道路が直線で街並みがきれい、電線地中化、きれいに統一された街灯
- ・新しいビル（レオパレス）がきれい、沿道に飲食店が多い、ホテルが多い

●花・緑

- ・歩道の花壇、花壇がよい（緑地地帯を多く）、企業管理の花壇（都ホテル、階成ビル）、街路樹（けやき）
- ・駅東街づくり（花いっぱい運動、ピンクチラシ・不法看板の撤去運動など）

●にぎわい

- ・勤めの人、旅行者と人の通りが多い

●施設・機能

- ・駐輪場設置は良い（花壇がみえない）、西日本銀行の無料駐輪場
- ・レオパレスホテルの駐車場が敷地内にあり良い

【悪い】

●通りのイメージ

- ・通り名称（竹下通り）がわかりにくい、イメージ良くない、通過が多く目的地となっていない
- ・車道が狭い、大都会（駅前）らしくない
- ・景観が殺風景（けやきの葉が落ちているが春になると葉が繁りきれい。冬も緑が欲しい）、街路樹小木が汚い

●歩道空間

- ・街灯の種類、舗装の色など統一感がない、カラー歩道が中断している
- ・歩道に出ている立て看板（歩行者の邪魔）、店舗前の看板の即時退去

- ・放置自転車が多い（放置自転車の管理・撤去が足りない）
- ・筑紫口出口の歩道が狭い、路上の駐車場で歩道が狭いため、無くした方がよい（歩行者の通行量も多い）
- ・インフォメーションが少ない、歩道に書かれている駐輪場の指示が悪い、場所が分かりにくい

●路上駐車

- ・駅前より南側で待機タクシーが多い

●沿道建物

- ・古い小型ビルが散見される

●その他

- ・エキサイト駐車場への上り口が危ない
- ・グリーンホテルの障害者用スロープ前の路上駐車、グリーンホテル側とエキサイト側に両方に車が止まっている

【足りない・欲しい】

●シンボル

- ・竹下通りを九州の顔にふさわしい良い名称に変更（例：博多駅東通り、駅東通り、筑紫口通り等）
- ・新幹線の顔（新幹線駅が目立たない）、九州の顔となる駅前広場、アイストップとなる建物

●歩道空間

- ・ビルの花壇の担当を増やし、美しい歩道を増やせばいい
- ・歩道は広くする、バス停がさみしい（都ホテル側）

●施設・機能

- ・サラリーマン向けのお店（飲食店等）
- ・歩いて楽しい通りに！店舗の種類が少ない（カフェなど）、ファッション関係、花屋等に混雑している方が面白

●景観

- ・広告物の規制（大きい広告、景観を考える）

●駐車・駐輪場

- ・ヨドバシの駐輪場は止めるように指示が足りない、エキサイト地下への駐輪のアピールが足りない（空が多い）
- ・集配トラック専用スペースを作って欲しい（エキサイト、グリーンホテル、デイトス方面）

●その他

- ・東洋ホテルの通りより右折する場合、通行が困難、矢印の信号機が必要

■キーワードの抽出と内容・イメージ

＜育む・広げる＞

【回遊・賑わい・スッキリ・統一感】

●歩きたくなる、歩いて楽しい通り

- ・安心して飲食できる通り（サリマンにやさしい）、もう少し多様な店舗を（ビル1階の管理、景観の誘導）
- ・カフェと花が溢れる通り（歩道との調整等）、花屋さんオンリーのエリア（ホテル1階、ビル1階）
- ・自転車徹底管理、駐輪場は地下へ
- ・筑紫口広場の立体化による有効活用、道路の整理、駐車時（道路上の）

【花と緑・花いっぱい】

●花と緑でいっぱいの通り

- ・ビル前花壇を企業が管理、鉢に管理している企業名を表示
- ・花壇、街路樹を住民、企業、行政が共働で管理

【表通り(裏ではない)】

- 駅前にあふさわしい、わかりやすい通り名称(竹下通りの名称変更)

【安全・安心】

- 安心・安全の通りづくり

③ 住吉通り

■現況課題の整理



【良い】

●緑や花

- ・花壇がきれい。

●案内板

- ・業者が宣伝を兼ねて作っている案内板は、店舗名等が載っていて便利である。
- ・四カ国語表記（日本語、英語、中国語、韓国語）の案内板がある。（博多センタービル前）

●景観

- ・博多駅前四丁目交差点から西側は急に視界が開けるため、開放感がある。
- ・博多全日空ホテルの前の歩道だけカラー舗装となっている。

●快適性

- ・歩道が広く、通行しやすい。

●交通

- ・タクシーがすぐにつかまる。バスがどんどん来る。

●施設・機能

- ・パーキングが充実している。
- ・大きいシティホテルがある。学校（専門学校、予備校）がある。

●ストリートファニチャー

- ・街灯が整備されている。街灯が多い。

●その他

- ・勤めるところがある。若者が多い。飲食テナントなどが多く、賑わいがある。

【悪い】

●植栽

- ・街路樹の手入れが不足している。植木の整備が良くない。植栽が汚い。
- ・植栽帯の植物の種類がバラバラで統一感がない。

●快適性

- ・交通量が多いため、排気ガスが多い、騒音がすごい。話している声が聞こえない。

●案内

- ・道を聞く人が多い。（博多駅前四丁目交差点付近） ○○通りでは言われても訪問者には分かりづらい。
- ・案内板や地図が不足しているため、博多駅に近いのに駅の方向が分からない人が多い。

●賑わい

- ・空き店舗が多く、にぎわいが無い。

●交通

- ・渋滞している。（博多駅前三丁目交差点付近）
- ・荷捌き車両が多く、道路を塞いでいる。（博多全日空ホテル横）

●景観

- ・マンションの外観が良くない。
- ・街灯が古く、デザインがバラバラである。
- ・区役所の駐輪禁止の貼り紙が汚い。

●管理・マナー

- ・スピードを出している自転車がが多く、危険である。放置自転車がが多い。
- ・植栽帯の中に空き缶やタバコなどのゴミのポイ捨てが多い。電柱などに落書きがしてある。

●その他

- ・通りのコンセプトが見えない。
- ・交番に警官が不在のため、活用されていない。平面駐車場が多く、土地が有効活用されていない。
- ・通学路として使われる道に歩道がないので危険である。
- ・道路が放射状なので、1つ通りを間違えると大変なことになる。風景が似ているので、道に迷いやすい。
- ・駐輪禁止と書いてある三角のセーフティーコーンが破損していて、汚いし危ない。（通行の妨げとなっている。）
- ・点字ブロックが途切れたり、剥がれたりしている。

【足りない・欲しい】

- 快適性
 - ・オープンカフェ、ベンチ、憩える場所が欲しい。草花の統一性が必要。
- 案内
 - ・わかりやすい標識や案内板が欲しい。博多駅がわかりにくい。住吉神社への案内板が欲しい。
- 賑わい
 - ・お店が少なく、賑わいがない。・歩いて楽しい感じがしない。
- 利便性
 - ・駐輪場を確保して欲しい。
- その他
 - ・裏通りの防犯灯が欲しい。

■キーワードの抽出と内容・イメージ

【住む】

- 住み良いまちづくり
 - ・現状でも整備されている生活をするための環境をさらに充実させる。
 - ・あらゆる人が住みたいと思う環境を整備する。
- 安新安全のまちづくり
 - ・ファミリーでも安心して住めるように、防犯対策を推進する。
 - ・街区内の街灯の整備。

【華】

- 来街者への対応
 - ・観光バスや長距離バスのルート沿いは博多をイメージさせる空間とする。博多の“顔”づくり。
 - ・住吉神社や能楽殿といった文化施設への案内を徹底する。

【交流】

- あらゆる人が集うまちづくり
 - ・学生などの若者から昔から住んでいる人までが集える環境をつくる。
 - ・住民と就業者、学生が交流できる環境をつくる。

V. まちづくり組織のコミュニケーション手段

1. まちづくり意向調査の概要

博多駅地区では、平成 19 年 4 月に『博多駅地区まちづくり推進組織準備会』が設立され、平成 20 年 4 月の本組織設立に向けて活動が展開されている。このような状況のなか、博多駅地区まちづくり推進組織が円滑に運営でき、博多駅地区が持続的に発展できるような仕組みづくりが求められている。

そこで、本調査は、全国のまちづくり団体において、各団体で取り組まれている「まちの方々への」コミュニケーション手段を調査し、博多駅地区に適した効果的なコミュニケーション手段を検討するための基礎資料とするために実施したものである。

また、本調査を実施した団体の中でも特徴的な団体については、ヒアリング調査を実施し、特に企業やオフィスワーカーを対象としたコミュニケーション手段を調査したものである。

- 実 施 日 平成 19 年 11 月 21 日 発送
- 回 答 率 45%（配布数：40 団体 有効回答数：18 団体）
- ヒアリング 平成 19 年 12 月 21 日
 - ・ 株式会社まちづくり三鷹（向井研一氏）
 - ・ 株式会社横浜みなとみらい 21（塚田洋一氏）
 - ・ 柏の葉アーバンデザインセンター（後藤良子氏）

なお、本報告書では、アンケートにご回答いただいた各まちづくり団体を大きく 3 つのタイプに分類し、各団体に記号を振り分けた。

- 従来型タウンマネジメントタイプ：中心市街地の活性化を目的とした民間商業振興の視点に立ったまちづくり組織
- 都市型エリアマネジメントタイプ：地域の持続的な発展に向け広範にわたるまちづくりを進めている組織
- その他

タイプ	記号	団体名
従来型タウン マネジメント	A	ふらのまちづくり株式会社
	B	株式会社福島まちづくりセンター
	C	まちづくり福井株式会社
	D	株式会社まちづくり三鷹
	E	株式会社まちづくり桑名
都市型エリア マネジメント	F	大手町・丸の内・有楽町地区再開発計画推進協議会
	G	特定非営利活動法人渋谷駅周辺地区まちづくり協議会
	H	外苑東通り研究会
	I	有限責任中間法人 汐留シオサイト・タウンマネージメント
	J	東京インナーハーバー連絡会議
	K	株式会社横浜みなとみらい21
	L	横濱まちづくり倶楽部
	M	御堂筋まちづくりネットワーク
	N	大阪ビジネスパーク開発協議会
	O	NPO法人長堀21世紀計画の会
	P	We Love 天神協議会
その他	Q	特定非営利活動法人 くびき野NPOサポートセンター
	R	柏の葉アーバンデザインセンター

2. 意向調査結果

Q1. 現在取り組んでいるコミュニケーション手段は？またその内容は？

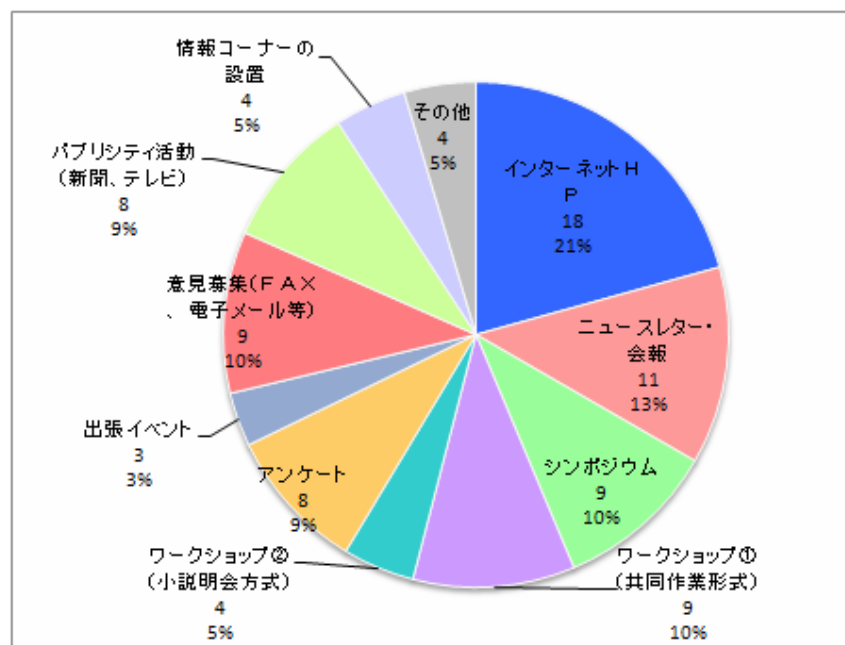
全ての団体で「インターネットHP」をコミュニケーション手段として活用しており、続いて「ニュースレター・会報」(11団体)となっている。

インターネットが普及し、誰でも何処でも情報を得られるようになった現代において、「インターネットHP」は最も身近なコミュニケーション手段となっている。「ニュースレター・会報」といった紙媒体でのコミュニケーション手段も比較的多くの団体で用いられているが、インターネットの普及による影響からか、近年設立された都市型エリアマネジメント団体では、採用している団体は半分以上となっている。

また、全体的に小説明会方式のワークショップや出張イベント、情報コーナーの設置といったコミュニケーション手段を採用している団体は少ない傾向にある。

その他としては、「パンフレットの配布」や「取り組んでいる事業のPR」、「絵葉書の発行」などがあつた。

団体のタイプ別の傾向としては、各団体によって採用しているコミュニケーション手段に差はあるものの、大旨、従来型タウンマネジメントの団体の場合には、「インターネットHP」と「ニュースレター・会報」をメインとし、それ以外の手段はあまり採用していない傾向にある。それに対し、都市型エリアマネジメント団体やその他の団体では、様々なコミュニケーション手段を採用し、手広くかつ積極的に地域の方々とコミュニケーションを図ろうとしている傾向にある。



	従来型タウン マネジメント					都市型エリアマネジメント												その他	
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	
インターネットHP	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	
ニュースレター・会報	●		●	●	●	●	●				●		●			●	●	●	
シンポジウム			●			●	●	●				●	●			●	●	●	
共同作業形式のワー クショップ				●	●			●	●		●		●			●	●	●	
小説明会方式のワー クショップ									●		●					●		●	
アンケート			●			●		●		●	●		●			●		●	
出張イベント												●	●			●			
FAXや電子メールを 利用した意見募集						●	●		●		●	●	●		●	●		●	
パブリシティ活動			●			●		●	●				●			●	●	●	
情報コーナーの設置				●							●						●	●	
その他					●			●		●			●						

手段毎の主な内容（頻度、対象者、内容など）は次のとおりである。

- インターネットHP：ほとんどの団体が一般者向けに活動状況やイベント情報などを掲示し、随時更新している。
- ニュースレター・会報：会員向けの会報を年に3～4回発行している団体が多いが、中には毎月発行している団体や会員向けとは別に一般者向けのニュースレターを作成している団体もある。
- シンポジウム：年に1～2回開催している団体がほとんどである。
- 共同作業形式のワークショップ：年に1回という団体から月に1回という団体まで、開催頻度はまちまちであり、内容も子供向けのものから防犯・防災についてのものまで様々である。
- 小説明会形式のワークショップ：行政説明会や勉強会などがあるが、年に1～2回開催する程度である。
- アンケート：会員に対するアンケートが多い。一般者向けには、シンポジウム時やイベント時などにアンケートを配布しているほか、HPにアンケート欄を設けている団体もある。
- 出張イベント：海外視察に行っている団体や、地域に出向いてイベントを行っている団体もある。
- FAX、電子メールを利用した意見募集：一般向けにはHPに意見募集のコーナーを作っている

団体が多く、会員向けには個別に発信している団体が多い。

○パブリシティ活動：イベント情報の発信や取材対応が多いが、毎週地元新聞で情報を発信している団体もある。

○情報コーナーの設置：一般者向けにイベントチラシやパンフレットを設置したり、資料を公開している。

また、全ての団体でコミュニケーション手段として取り入れている「インターネットHP」について、各団体のHPの更新頻度や内容をまとめると次のとおりである。

団体	更新頻度	言語	内容					
			組織概要	活動内容	街の情報	イベント情報	意見募集	その他
A	随時	日本語	○	○	○	○	×	
B	ほぼ無し	日本語	○	○	×	×	○	
C	随時	日本語	○	○	○	○	○	
D	随時	日本語	○	○	○	○	○	ビジネス相談
E	1回／2ヶ月程度	日本語	○	○	△	○	○	
F		日本語	○	○	○	×	×	街づくり情報誌
G		日本語	○	○	×	×	○	入会申込
H	ほぼ無し	日本語	○	○	×	×	○	
I	随時	日本語	○	○	△	○	△	
J	1回／月	日本語	×	○	○	×	○	アンケート
K	常時	日本語 英語	○	○	○	○	○	
L	1回／月	日本語	○	○	○	○	○	
M	随時	日本語	△	△	○	○	○	
N	1回／月程度	日本語	○	△	○	○	△	
O	閲覧不可							
P	随時	日本語	○	○	△	○	○	
Q	随時	日本語	△	○	×	△	○	
R	随時	日本語	△	○	△	○	△	インタビュー

※○：HP内に情報あり △：HP内に若干の情報あり or 外部リンク ×：HP内に情報無し

各団体でインターネットHPの作り方は様々であるが、掲載されている情報量に差

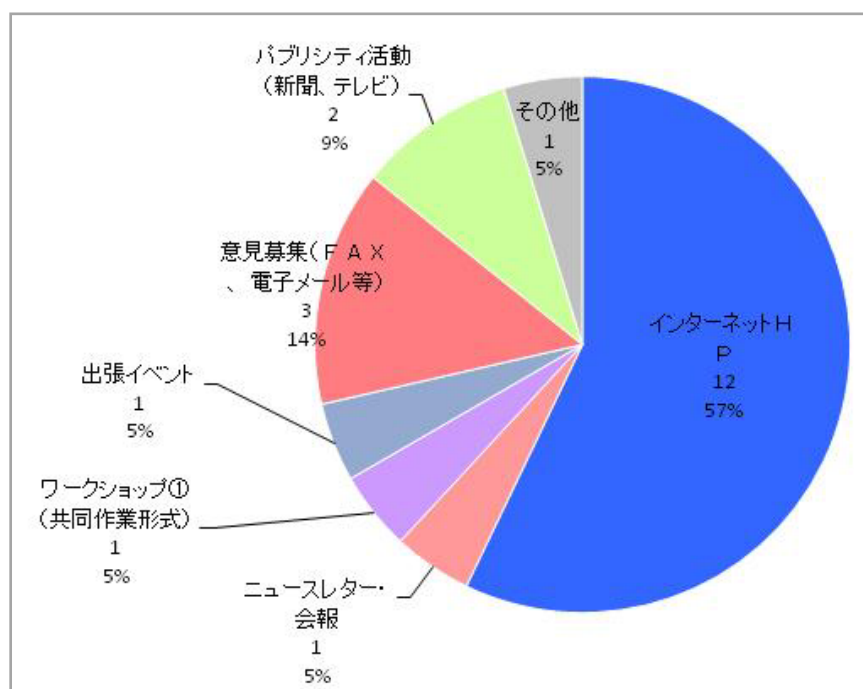
はあるものの、どのHPも活動内容とイベント情報がメインとなっている。そのため、新しいイベント情報を掲載するときにHPを更新している傾向があり、中には半年以上更新されていないHPもある。その一方で、定期的に更新しながら、街の情報やその他の情報を随時発信しているHPもあった。

また、国際社会となり多くの外国人が日本に訪れるようになった今日において、外国語対応のHPを作成している団体は1団体しかなく、あくまでも地域の人々に向けたHPが多い。しかし、今後は観光客はもとより、多くの外国人就業者や在住者が増えることが予想されることから、英語はもちろんのこと、そのほかの外国語にも対応したHPの作成が求められる。

Q2. もっとも多く活用しているコミュニケーション手段は？

「インターネットHP」を活用している団体が全体の約6割を占めており、続いて「意見募集（FAX、電子メール）」（14%）となっている。

多くの人々に手軽に見てもらえるという理由から「インターネットHP」をもっとも多く活用しているという団体が多い。続いて「意見募集」、「パブリシティ活動」となっており、FAXや電子メールを活用した意見募集は会員向けとして活用している。また、比較的費用が掛かるとされる「パブリシティ活動」を活用している団体が複数あることは、多くの人々に見てもらえるということが理由となっている。



Q3. 地区内外の人々とコミュニケーションを図る上での戦略は？

各種イベントやシンポジウム等に参加してもらったり、実際に地区内外の人々と会う機会や場を設けている団体が多い。

地区内外の人々とのコミュニケーションを図るために、各団体とも様々な戦略を立てているが、各種イベントやシンポジウムに参加してもらうことでコミュニケーションを図っているという意見が多く、実際に会うことによってコミュニケーションを図っているという意見も多い。また、団体の活動情報等を広く提供するという戦略も目立った。

【主な戦略】

- ・ 新聞を全国のネットワークを通じて毎週 160 カ所に発送し、県域に広げ始めている。
- ・ イベントの実施にあたっては、当団体の持ち出しと企業の協賛により、地区の 10 万全世帯にガイドブック配布している。
- ・ 平成 20 年度よりデータベース（統計情報）、掲示板（まちなかに関する意見）等の事業を実施する予定である。
- ・ 地元商工会、柏市の中心市街地エリアで活動する N P O 等と、定期的に会える場を設けている。
- ・ 周辺の街づくり団体にヒアリングを行ったり、シンポジウムに招待する。
- ・ 打ち水等、身近で参加しやすいイベントを開催する。
- ・ 地域の諸団体の会合等で情報（活動等）提供を図る。
- ・ 商店街振興組合、町会等各メンバーに情報が周知されるようにする。
- ・ 可能な限り、直接会って話し合う。
- ・ ロゴマークと活動の目的を常に発信している。
- ・ 会員名をできるだけ発信している。
- ・ いろんな活動に事務局として顔を出し、ネットワークを広げる。
- ・ 活動参加へ広く会員の方へ声掛けをする。

Q4. 企業やオフィスワーカーを対象としたコミュニケーション手段は？

まちづくり団体の活動内容を把握してもらうことと、企業やオフィスワーカーと一緒に活動することをコミュニケーション手段としている団体が多い。

半数以上の団体が地元の企業やオフィスワーカーを対象としたコミュニケーション手段をとっていると回答した。その中でも、実際に会議等に参加してもらったり、パンフレットの配布やメールマガジンの配信等によって団体の活動内容を把握してもらっている団体が多い。また各種イベントに参加してもらい、一緒に活動するように心掛けている団体も多かった。

その一方で、ビルオーナーに対しては、あまり刺激を与えたくないということから、直接的なアプローチはしていないという回答もあった。

【主な手段】

- ・ 大学の授業を通し、学生たちから地元企業や商工会へインタビューしたり、空き地を所有する地主と一緒にまちづくりの具体プロジェクトを検討したりしている。
- ・ 地元企業、商工会メンバーには月1度のサロンにも出席いただき、週1回の運営会議には商工会メンバーにも随時出席いただいている。
- ・ 地権者＝ビルオーナーなので、直接的には強いアプローチはしていない。
- ・ 会員（入会について）誘う。
- ・ 事業者会議や防災訓練などを行っている。
- ・ オリジナルのパンフレットを作成し、訪問の際には常に配布するように心掛けている。
- ・ メールマガジンの配信、企業情報等をPRできるポータルサイトの利用、年に3～3回開催する交流会等、様々なサービスを通じ、SOHO事務所や企業が相互のネットワークコミュニケーションを図ることができるビジネスクラブを運営している。
- ・ 連絡網の確率が重要である。〔当社（事務局）→ビルオーナー担当者（役員）→テナント担当者→従業員へ・掲示板・Eメール等〕
- ・ 役員構成が地元商業者であり、地元の名士、各商業団体、組織の重鎮でもあるので、会社の事業打ち合わせや根回しがそのまま質問の解答となるケースが多い。
- ・ イベントへの巻き込み
- ・ 当協議会主催でイベントを実施している。（例：文化祭・音楽会・各社から数名動員によるキャンペーン行事など）

Q5. まちづくり組織で行う組織外との会合は？

会合の頻度は月に数回から年に数回と様々であるが、各種会合を開くことにより、コミュニケーションを図っている。

ほとんどの団体で組織外との会合の場を設けている。会合の対象者は、地元住民、行政、他のまちづくり団体、学生などと様々であり、開催頻度も月に数回開催しているものから年に数回と様々である。回答としては、イベント関係が多く、実際にイベントに参加したり、その準備や反省会に参加している。その一方でイベントとは別にコミュニケーションを図るための場を設けている団体もある。

【主な会合】

- ・ 中心市街地活性化協議会の開催は月に4回しており、参加人数は10～20名である。
- ・ 市の関係部署との懇親会を年1回程度開催している。
- ・ 法人会や異業種交流センターのメンバーとしてイベント等参加地元JCとの関わりも深い。新聞の広告営業も含めて日常的に付き合っている。
- ・ 各種懇談会を四半期に1回開催している。
- ・ 分野や組織にとらわれず、街に関係する人が集まって、その都度テーマにそったプレゼンテーションを聞きながら飲み会をする『サロン』を月に1度開催している。
- ・ イベントは定期的に行い、地元団体にも積極的にアプローチし、まちづくりに対する協力・理解の関係を築いていく。
- ・ 地元の祭り等への顔出しは随時行う。
- ・ イベント共催が多数ある。
- ・ イベントを3～4回／年程度開催している。
- ・ 当社が支援する団体は多数あり、会議は2回／月～1回／半年開催している。
- ・ イベント（地域とのつながり）の準備、反省会等がある。
- ・ 行政との接触や視察者対応は週1回はあるが、飲食は年2回程度である。
- ・ 各会員が市（行政）他の団体と様々な形で頻繁に行っている。
- ・ 定例会形式のものが月3～4回、懇親会的なものが年3回、イベントは年2回程度。
- ・ 大阪中心エリアで活動している組織同志のイベント情報交換を年6回程度。
船場エリアでの活動団体による会合を年6回程度
- ・ 同地域の団体と目的、目標が共有化できるなら連携して取り組む。

Q6. まちづくり組織で行う組織外との会合の内容は？

イベントの内容やまちづくりについて話し合っているという団体が多く、雑談をすることによって各種情報の交換や懇親を図っているという団体も多い。

Q5でイベントに関係する回答が多かったことから、その内容としてもイベントに関する話し合いをしている団体が多い。その他の内容としては、まちづくり（まちの将来像、まちの活性化）に関する内容や様々な情報の交換を行っている団体も多い。

内容は様々であるが、いろいろな人々が集まって話し合うということが、みんなのまちづくりへの関心を高め、継続的でより良いまちづくりへの第一歩となっている。

【主な会合の内容】

- ・ 活性化基本計画の策定に向けての話し合い
- ・ 懇親目的
- ・ 地域の将来像など
- ・ 会社事業等
- ・ 中心部イベントの利活用について
- ・ まちのこと、イベントのこと、その他雑談（とりあえず仲良くなる）
- ・ イベント開催の希望が多く、共催という形でルール、レギュレーション、運営等、話し合ってイベントを形成していく。
- ・ 継続をするための課題と解決方法、新たな展開をするための方策について
- ・ 街づくり全般、課題の意見交換など
- ・ 各地区のまちづくり、中心市街地のソフト、コンセプト作り、新たな開発への助言など
- ・ 定例会形式のものは、主に商店街の集い（商店街再興案の模索、勉強会）と駅前若手経営者によるイベント打ち合わせ、情報交換の定例会がある。
- ・ 懇親会は共同事業者との懇親（レストラン事業）、商工会議所等との懇親会など。
- ・ イベントは各年1回開催される駅前イベント、まつりイベントの協賛についての打ち合わせと実施。
- ・ お互いどのように協力していくのか等、情報交換がメインである。
- ・ 国交省の日本風景街道に地域三団体と協議会を設立し申請を行い登録された。
※大阪の中心部に位置する中之島（川）、御堂筋（道）を活性化し、都心再生を図る取り組み。

Q7. 意見やアドバイス等

まちづくりを進めていくためには、団体の会員もちろんのこと、地元の人々とも継続的にコミュニケーションを取りながら、徐々に進めていくことが重要である。

まちづくり団体の活動内容を広く配信し、様々な人にまちづくりに対する関心を持ってもらうことが重要であり、少しずつでもいいので継続的にその地域に合ったまちづくりに取り組んでいくところが重要であるという意見が目立った。また、最近では、個人情報の管理に対する関心が高まっていることから、情報のセキュリティー管理が重要であるという意見もあった。

【主な意見・アドバイス】

- ・ 定期的なイベントの開催（お祭り、清掃活動でも）は、その後のまちづくりにおける協力・理解の関係をつくっていくベースにしていけると思う。まちづくりを長い目で見れば、まずはそこからスタートするのが入りやすいのではないかな。
- ・ 地方公共団体が主催で行っている意見・情報交換会に参加し、情報収集、組織のPRを行うことが重要である。
- ・ 団体の活動状況を可能な限りリアルタイムで発信していくことが重要である。
- ・ 個人情報等、法的管理の視点を常にチェックする必要性が生じており、情報を他に漏らさないよう、セキュリティー管理が求められている。
- ・ 好きこそものの上手なれで、自身のまち好きがまちづくり上手につながると信じている。
- ・ 外向きのコミュニケーションと同時に組織内のコミュニケーションの重要性を感じている。
- ・ それぞれのエリアの特性があるので成功例はないと思う。
- ・ 一番地元の人々同士が地道な活動、話し合い、他の研究を通じて積み上げていくものだと思います。

3. ヒアリング調査結果

(1) 株式会社まちづくり三鷹

ＳＯＨＯ事業者や企業が、様々なサービスを通じ、相互のネットワークコミュニケーションを図り、会員の発展に資することを目的とするビジネスクラブである『iクラブ』を立ち上げるにより、若い起業家を支援することで、まちに活気を生み出している。その他にも様々なコミュニケーション手段を活用し、人と人とがふれ合う機会を多く持つことが大切であり、わかりやすい仕掛けが重要である。

《経緯》

- ・ 昭和 59 年に I N S（インフォメーション・ネットワーク・システム）の実験を当時の電電公社と三鷹市で実施。それによって三鷹市に I T インフラが整備され、ビジネスを中心にまちづくりを進める基盤が出来上がっていた。
- ・ 平成 11 年 9 月に三鷹市の第三セクターとして「株式会社まちづくり三鷹」を設立。

《iクラブ》

- ・ 三鷹にあるＳＯＨＯ115社が中心となってビジネスクラブ『iクラブ』を設立。
- ・ 現在では、三鷹エリア以外の企業でも入会可能としており、会員数は約 170 社である。
- ・ 平成 17 年度より、会費は 6000 円としている。
- ・ 最低 1 回／月は配信するメールマガジンには、会員からの提案や案内も掲載。
- ・ 3～4 回／年の交流会を開催し、懇親を深めるとともに、情報交換の場として提供している。
- ・ 起業を考えている人、ベンチャー、創業間もない人向けに、「無料経営相談」を行っており、相談は 40 件／月ほどある。
- ・ 起業を目指す人には、レンタルディスクを貸し出している。但し、更新できるのは 1 回にする予定。
- ・ 定年退職をした人が、新たに起業するための支援として、シニアＳＯＨＯ事業も進めている。

《まちづくり》

- ・ 三鷹では、『NPO法人子育てコンビニ』があり、地域住民から集めた子育てに関する情報を提供している。設立当初は、行政と住民のボランティアから始ま

った。

- ・ 昭和 40 年頃から、住民協議会が運営する 7 つのコミュニティーセンターがあり、まちづくりに対する住民の意識は高かった。
- ・ 地域の問題点や課題を整理した『コミュニティーカルテ』を作成し、行政に提案している。
- ・ まちづくりを進めていくためには、わかりやすい仕掛けづくりが重要である。

《ホームページ》

- ・ 情報をいかに更新できるかが重要である。
- ・ まちづくり団体として、何をを目指すのかをはっきりするべきである。

（２）株式会社横浜みなとみらい２１

横浜市の港湾部に位置する「みなとみらい 21 地区（中央地区、新港地区、横浜駅東地区）」をトータル的に管理、運営することにより、まちづくりの考え方や手法を定め、市民が快適に働くための空間、レジャーやショッピングなどで憩い・楽しむための空間、安全で豊かに生活する空間などを創出するために、都市景観にも優れたまちづくりを計画的に進めている。



《事業》

- ・ 横浜市より、みなとみらい 21 地区の土地の売却の委託を受けている。
- ・ 駐車場の案内については、現在 IT 化を進めており、最終的には地区内にある駐車場案内看板は全て廃止する予定である。
- ・ クリスマス時季には、街全体にイルミネーションを設置するとともに、全館点灯により、街全体で賑わいを創出している。この時季の全館点灯に向けて、日頃より各ビルで節電や省エネを心掛けている。
- ・ 地区内には数棟のマンションが建設されているが、人口が 1 万人までは小学校を整備しなくてよいことから、現在建設しているもので最後である。
- ・ 通常であれば、小中学校を整備しないといけないのであるが、近隣の山手地区に私立の学校が多く立地していることから、横浜市より免除されている。

《各種協議会》

- ・ 『みなとみらい 21 街づくり基本協定』は、共通の価値観を持ち調和のとれた地区にふさわしい街づくりを進めていくことを目標に、地権者の間で定めた自主的なルールである。

- みなとみらい 21 地区に建物を建てようとする場合には、みなとみらい 21 街づくり基本協定に沿った建物にしなければならない。
- みなとみらい 21 街づくり基本協定の運営を行うことを目的に、街づくり協議会（協定締結者全員により構成）を発足し、街づくりの調整や検討などを行っている。検討のレベルや内容に応じて、ワーキンググループや専門部会を設置している。

[専門部会]

- 防災街づくり委員会
- 街づくり検討委員会
- 地区施設設置者連絡会

- 街づくり協議会には、住民は入っていないが、自治会長には入ってもらう予定である。
- みなとみらい 21 街づくり基本協定に定められた都市管理項目のうち、専門的に対処する必要がある項目については、その関係者により別途協議会等を組織し、課題に対処している。

[各協議会]

- 横浜都心電波対策協議会 : 1 回／月
- リサイクル推進協議会 : 4 回／年
- 駐車場案内システム協議会 : 2 回／年
- 街の案内運営委員会 : 1 回／月
- 緑花推進協議会 : 2 回／年
- プロモーション協議会 : 1 回／月
- イベント連絡会 : 1 回／月



《コミュニケーション》

- 各種連絡は各会社に F A Xで行っている。F A Xを採用している理由としては、電子メールでは、個人情報漏れる可能性があることから、嫌がる人がいるからである。
- 組織内の横のつながりについては、各協議会に参加することで補っている。

（３）柏の葉アーバンデザインセンター

柏の葉地域を中心に、まちづくりを市民、行政、NPO、企業、大学が協働するための場として 2006 年 11 月に日本初の公民学連携（柏市、柏商工会議所、田中地域ふるさと協議会、三井不動産、首都圏新都市鉄道、東京大学、千葉大学）による都市づくりのセンターとして開設され、「研究」、「教育」、「社会実験」、「交流&芸術」の大きく 4 つの部門に分かれて活動している。

まずは、まちのいろいろな人との交流の場を持ち、仲良くなることが、より良いまちづくりの第一歩となる。とにかく楽しく、面白くが重要である。

《事業》

- ・ 東京大学、千葉大学、東京理科大学の合同のまちづくり演習として、柏の葉地域を取り上げ、企画とデザインを提案してもらい、実現できそうなプランについては、今後まちづくりの中で導入していく予定である。

《社会実験》

- ・ 2007 年 10 月より、騒音・排気ガスを出さず、100%リサイクル可能なポリエチレン製の車体を使った、環境配慮型の新しい公共交通機関であるペロタクシーを実験的に導入し、かなり好評であった。
- ・ つくばエクスプレス主催「TX サイクルフェスタ in 柏の葉」の一環として、東京大学羽藤准教授の指導により、「自転車とまちづくりに関するワークショップ」を開催した。まちを自転車で走るときにあったらいい施設、走りやすい道路、気持ちのいい環境等について、様々なアイデアが出され、その成果はまちづくりの提案として柏市長に報告した。



《交流》

- ・ 平野治朗（アーティスト）による光のアートプロジェクト『サマーナイト・ピクニック』を行い、光る風船を来街者に配布し、開発予定地にその風船を浮かべて、夜のピクニックを楽しんだ。
- ・ 毎月第 3 水曜日の夜に、柏の葉デザインセン



ターの交流会として『K（柏の葉）サロン』を開催している。地元やつくばエクスプレス沿線の関係者が各自の活動について話題提供し、これからのまちづくりの方向性や可能性を様々な角度から話し合っている。



4. 博多駅地区に最適なコミュニケーション手段

博多駅地区は、九州・アジアを代表するビジネス街であるとともに、陸・海・空の玄関口であることから、地区内の住民や就業者はもちろんのこと国内外から様々な人々が訪れる。

そこで、博多駅地区が持続的に発展していくためには、地元住民、就業者、買い物客、観光客といったあらゆる人が有機的にコミュニケーションをとれるようにする仕組みづくりが必要である。

以上のことから、「まちづくり組織内」「地区内の住民及び就業者」「来街者」の大きく3つのグループに分け、各グループの特性を踏まえつつ、求められるコミュニケーション手段について整理することにより、博多駅地区に最適なコミュニケーション手段を提案する。

（1）まちづくり組織内におけるコミュニケーション手段

博多まちづくり推進組織に参加している会員は、地権者や地区内にオフィスを構える企業が多く、様々なイベントを開催したり、ルールを作成したりする場合に、利害関係が大きく影響する関係にあることは否めない。

そこで、まちづくり組織内におけるコミュニケーション手段としては、企業間の連絡を密に取り合うとともに、ルールづくり等に関しては、関係する全ての会員が出席する会議の場を設け、数字としては表れにくいメリットについてもよく理解し合い、地区全体が持続的に発展していくために、積極的にまちづくりに取り組むよう議論をするべきである。

また、アジアを代表するビジネス街として発展していくためには、博多駅地区から多くのビジネスが生まれることが重要であり、国内外を問わず様々な意見やアイデアを幅広く収集することが肝要である。そのためにも、組織内だけで壁を作るのではなく、組織外の人や企業とも積極的に交流を図れるような場を設けることも重要である。組織外の人や企業との交流の場としては、サロン形式のビジネスクラブを運営することが考えられる。このようなビジネスサロンを運営することにより、異業種間による交流が活発になり、やる気に溢れ、向上心に満ちあふれた人々が集うことにより、ビジネス街としての活気も生まれてくる。さらには、地元とのつながりも生まれ、地区全体の賑わいにつながると考えられる。

（２） 地区内の住民及び就業者におけるコミュニケーション手段

博多駅地区内に住む人や働く人は、博多駅地区が賑わいのある地区として発展していくための重要な要素の一つである。地区に住む人や働く人が、博多駅地区に愛着を持ち、そして誇りに思えるようなまちづくりを進めていくことが肝要である。

そのためには、いきなりまちのルール作りなどの会議に参加してもらうのではなく、イベントや各種活動に参加してもらうことにより、気軽に会話をできる仲になることが重要である。まちづくり組織の会員だけでなく、誰でも気軽に参加できるような交流の場（懇親会など）を設け、広く門扉を開くことにより、まちづくりには欠かせない重要な意見を聞くことができる。

まちづくり組織の会員の独りよがりなまちづくりになりがちな傾向が危惧されるなか、地区の住民や就業者の声を聞く場や機会を設けることは、より良いまちづくりに向けて欠かすことのできない重要な事柄のひとつである。

また、情報発信としては、メールマガジン等も重要なツールであるが、会社内や公民館等に掲示板を設け、チラシなどによる情報提供を行うことで、パソコンを所持しない高齢者やメールマガジンに登録していない関係者以外の人でも気軽に情報に接することができることから、紙媒体での情報提供も重要なコミュニケーション手段の一つであるといえる。

（３） 来街者におけるコミュニケーション手段

2011 年春の九州新幹線全線開通を契機として、博多駅地区には、国内外から多くの買い物客や観光客が訪れることが予想される。そのような状況のなか、博多駅地区を訪れた全ての人が安全で快適に地区内を闊歩し、さらには天神地区へと流れていくためには、多言語による案内標識の充実と、案内所やホームページにおける地区の情報発信が重要となる。特にホームページについては、近年若い世代やアクティブな人は、パソコンよりも携帯電話での閲覧が多くなっていることから、携帯用ホームページの作成も求められる。

買い物客向けには、各店舗の位置や特ダネ情報、割引情報などを提供し、観光客向けには、観光資源情報や交通情報、旅行ガイドブックには掲載されていない地元ならではの情報を提示することが重要である。

情報提供の方法としては、多言語でホームページに各種情報を掲載することはもちろんのこと、まちづくり組織の人によるインフォメーションセンターでのフェイス・トゥー・フェイスによる情報提供が、博多駅地区が人と人のふれ合いのある、人が中心のまちとして創生するための第一歩となる。

VI. 博多駅地区新生・再生に向けた方策

1. ガイドラインの策定と交通社会実験実施の方向性

(1) ガイドライン策定の必要性

博多駅地区が今後、持続的に発展していくためには、ある一定のルールに則ってまちづくりを進めることが肝要であり、そのためには、ガイドラインの策定が必要不可欠である。

ガイドラインは、表通り沿道エリアやその後背地エリアといった、各エリアに適したガイドラインを策定することが肝要である。そして、各エリアの特性を活かしたガイドラインをつくるためには、建物についてのガイドラインと街路空間についてのガイドラインの大きく2つに分けて検討することが必要である。

① 建物についてのガイドライン

平成 23 年春の九州新幹線全線開通を契機として大きく変わろうとしている博多駅地区は、博多駅地区土地区画整理事業によって形成された地区であることから、建替更新期を迎える建物が数多く立地している。このことから、今後博多駅地区では、一気に建物の建て替えが進むことが予想される。

そこで、今後、福岡都心部を構成する天神地区との差別化を図りつつ、九州・アジアの玄関口にふさわしい地区として持続的に発展していくことが求められている博多駅地区は、一体感のある都市空間づくりが求められている。

また、博多駅地区土地区画整理事業によって整備されたことから、大通りの後背地では細分化された敷地が多く分布しており、その狭小敷地に小規模なビルが建っているエリアも多く存在している。そのようなエリアでは、極力建物の共同化を図り、アジアを代表するビジネス街にふさわしいビルの整備が求められる。

以上のことから、各ビルが個別にかつ自由に建て替えるのではなく、都市空間を構成する大きな要素となる建物規模やファサードのデザイン、建物の導入用途（特に建物低層部）、オープンスペースのつくり方などについて、一定のルールを定め、そのルールに則って建て替えを進めることにより、九州・アジアの玄関口にふさわしい、一体感のある都市空間が創出される。

② 街路空間についてのガイドライン

九州・アジアを代表するビジネス拠点として発展していくことが求められる博多駅地区は、国際性豊かな、大人の落ち着いた賑わいのある街路空間を創出することが求められる。

そこで、大博通りやはかた駅前通り、住吉通りなどの大通りについては、各通りによって特性は異なるものの、現在の広幅員の歩道空間と豊かな街路樹を活かしな

がら、人々が歩きたくなるような、人が外に出たくなるような快適で魅力ある居心地の良い街路空間を創出することが求められる。

また、大通り以外の比較的幅員の狭い道路や路地については、いい意味でのゴチャゴチャ感のある、大人の楽しみが広がるニューマンスケールの街路空間の創出が求められる。

以上のことから、街路空間を創出する要素である、舗装の材質やデザイン、街路樹のあり方、ストリートファニチャーのデザイン、屋外広告物の制限、照明のデザインなどについて、一定のルールを定め、そのルールに則って街路空間を整備することにより、各街路に合った様々な都市活動が繰り広げられ、賑わいの中にも洗練された大人の魅力と落ち着きのある街路空間を創出される。

（２）交通社会実験実施の方向性

現状では、はかた駅前通りの歩行者交通量は博多駅側では多く、キャナル側では少ない。しかし、キャナルシティ博多来訪者の約２割がＪＲ利用者であることから、社会実験実施によるはかた駅前通りの魅力向上は博多駅からの徒歩による来訪者増加に寄与する。また、はかた駅前通りを利用する歩行者を対象としてセミトランジットモール化社会実験に対する意識でも、通りの賑わいや立ち寄り施設などの休憩空間を求めており、セミトランジットモール化に対する賛成意見が多い。したがって、社会実験ははかた駅前通り全体の歩行者を増加させるとともに、キャナルシティとの連携等による回遊性を促進させる効果が期待できる。

一方、セミトランジットモール化によって、はかた駅前通りを通過できる自動車交通容量の減少、それに伴う周辺道路交通の渋滞、路上駐車（荷さばき施設）施設の撤去による駐車容量の減少があげられ、自動車交通への影響が懸念される。はかた駅前通りを通過する自動車交通量はキャナル側では交通量が多いが、博多駅側では少なく、最も影響があるのは博多署付近入口交差点である。しかし、交通シミュレーションによれば社会実験実施時の博多署付近入口交差点の交通処理は問題なく、周辺道路の交通にもあまり影響がない。また、はかた駅前通りの路上駐車施設の利用率は低く、路上駐車施設は半数が一般車両の利用である。また、利用ピーク時においても駐車容量に余裕があるため、社会実験によりはかた駅前通りの路上駐車施設が撤去されても、周辺路上施設による代替で十分対応可能である。

以上より、はかた駅前通り社会実験は、懸念される自動車交通への影響は少なく、歩行者の増加とその回遊性を促進させ、まちの賑わいや魅力を向上させるものである。

2. 機能更新と建替促進のための容積割増等のインセンティブの考え方

建替更新期を迎える建物が多く立地する博多駅地区において、現代のニーズに合った機能に更新しつつ、建て替えを促進していくためには、容積割増等のインセンティブが必要である。

(1) 容積率の割り増し

博多駅地区には、指定容積率の変更によって既存不適格となっている建物が多く存在し、そのような建物は、建て替えると床面積が現在のより減少してしまう状況にあり、建物更新期を迎えているにもかかわらず、建て替えに踏み切れないビルオーナーも多い。

そこで、現在の博多駅地区に適した建物へと建て替えを促進し、機能を更新していくためには、容積率の割り増しが必要である。容積率インセンティブの評価の考え方としては、博多駅地区は、福岡空港に近接していることから、航空法による水平平面内に位置しており、建物の最高高さが制限されている。そのため、建物を上に伸ばせない状況であることから、総合設計制度のように公開空地面積やセットバック距離に重みを置いた評価ではなく、導入用途や導入機能、まちづくりへの貢献度などに重みを置いた評価が必要である。例えば、現在福岡市が検討中である『都心部機能更新誘導方策（案）』で考えられている「九州・アジア」や「魅力」、「安心安全」といった項目に重みを置くべきである。また、公開空地やセットバックの評価についても、建物内のアトリウム空間や建物全体をセットバックするのではなく、低層部だけをセットバックしたポルティコ空間といった、実質的に不特定多数の人のための空間であれば評価の対象となるような仕組みづくりが必要である。



（２）建ぺい率の緩和

指定容積率の減少や航空法による建物の最高高さが制限されていることから、容積率を割り増ししても、容積を消化しきれない場合がある。

そこで、博多駅地区のまちづくりに貢献しつつ、建て替えを促進するためには、建ぺい率の緩和も必要である。商業地域でかつ角地でかつ防火地域内の耐火建築物であれば、建ぺい率を 100%まで緩和できるが、角地でない敷地や防火地域に指定されていない敷地では、建ぺい率を 100%まで緩和できない。

この建ぺい率を、容積率割増のインセンティブの評価と同様に、まちづくりへの貢献度や実質的な人のための空間を評価することにより、建ぺい率を緩和することで、床面積を増加させ、容積率を消化できるようにする。

（３）斜線制限の緩和

指定容積率の減少や航空法による建物の最高高さが制限されていることから、容積率を割り増ししても、容積を消化しきれない場合がある中で、容積率を消化するためには、道路斜線制限や隣地斜線制限を緩和することが求められる。

容積率割増のインセンティブの評価と同様に、まちづくりへの貢献度や実質的な人のための空間を評価することにより、斜線制限を緩和することで、床面積を増加させ、容積率を消化できるようにする。

3. 今後必要となる調査について

今後、博多駅地区が九州・アジアを代表する拠点都市として、福岡都心部の中核となる地区として持続的に発展していくためには、以下のような調査を進めることが肝要である。

(1) まちづくりガイドラインの策定

博多駅地区が九州・アジアの玄関口として創生するためには、あらゆる人々が安全で快適に過ごすことができる都市空間を整備する必要がある。また、博多駅地区とともに福岡都心部の構成する天神地区との差別化を図るためには、ビジネス街として発展してきた街の記憶を活かした“真の大人”が愉しめる都市空間を整備する必要がある。そのためには、大博通り住吉通り、はかた駅前通りといった都市軸となる大通り沿道エリアやその後背地となるエリアなど、そのエリアに適したまちづくりのルールを策定することが肝要である。

大通り沿道エリアは、整然とした中にも賑わいのある、九州・アジアの玄関口にふさわしい街路空間を創出することが求められる。そのような街路空間を創出するための用途や機能の導入、ファサードのデザイン、屋外広告物の制限、照明のデザイン、ストリートファニチャーのデザインなどのルールづくりが必要である。

一方で、大通りの后背地となるエリアでは、人が散策したくなるような、いい意味でのゴチャゴチャ感がある都市空間の創出が求められる。そのような都市空間を創出するための用途や機能の導入、公開空地のあり方、屋外広告物の制限などのルールづくりが必要である。

以上のことから、エリア毎に適した、博多駅地区全体のまちづくりガイドラインの策定に向けた調査が必要である。

(2) 附置義務駐車場の集約に関する調査

航空法により建物の最高高さが制限されている博多駅地区では、有効床を建物上層部に積めないことから、現在のテナントニーズに合った建物に建て替えると現在の床面積とほぼ同じ面積もしくは現在より少ない面積しか確保できない状況である。そのため、建替更新期を迎えているにもかかわらず建て替えに踏み切れないビルオーナーが多く存在する。

そこで、附置義務駐車場を集約することによって、駐車場として整備しなければならない部分を有効床として利用できるようにすることで、有効床面積が確保でき、建

替促進につながると考えられる。

以上のことから、街区単位もしくは一定のエリア単位で附置義務駐車場を集約できるような手法について調査・検討することが必要である。

（３） 建替促進に向けた共同仮移転先ビルの整備に関する調査

建替更新期を迎える建物が数多く立地する博多駅地区において、建て替えが進まない理由の一つとして、建物を建て替える際に、ビルオーナーとしては現在のテナントが出て行ってしまった限り、戻ってこないのではないかという不安がある。そこで、ビルオーナーの抱える不安を解消し、建て替えを促進するためには、現在建物に入っているテナントを建て替え期間中だけ一時的に受け入れてくれるビルが必要である。そのビルを博多駅地区内のビルオーナー全員もしくは博多まちづくり推進協議会で所有することで博多駅地区の共有ビルとし、博多駅地区内における建替更新期を迎えた建物の建替促進を図るような仕組みや共有ビルの管理・運営方法について調査・検討することが必要である。

研究実施体制

財団法人 福岡アジア都市研究所		
	研究主査	篠崎 慎一
	研究主査	川井 久史
	研究主査	寺本 義宏
株式会社 UG都市建築		
	代表取締役	山下 昌彦
	執行役員先端業務部長	寺田 匡宏
	都市カンパニーチーフ	藤野 秀紀
	都市カンパニー主任	近藤 孝利
九州大学 大学院工学研究院		
	環境都市部門助教	梶田 佳孝
(指導)	九州大学 新キャンパス計画推進室	
	教授	坂井 猛
福岡大学工学部社会デザイン工学科		
	准教授	柴田 久

福博（福岡・博多）が連携する都市のまちづくりと その戦略に関する研究 II

平成20年3月

発行 財団法人 福岡アジア都市研究所

〒810-0011 福岡市中央区天神 1-10-1 福岡市役所北別館 6階

Phone : 092-733-5686 FAX : 092-733-5680

E-mail : info@urc.or.jp URL : <http://www.urc.or.jp>
