

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

平成 19 年 3 月

財団法人福岡アジア都市研究所

はじめに

昭和 38 年の現 J R 博多駅の開業以来、博多駅地区は、『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、公共交通網の整備も進んだこともあり、福岡都市圏内外から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業し、将来的に福岡市営地下鉄七隈線の延伸も計画されている。これらの陸の交通に加え、博多駅地区は、空の玄関口である福岡空港や、海の玄関口である博多港にも近接し、交通基幹軸上の戦略的な位置にあることから、陸・海・空の交通結節点として、そして九州・アジアの玄関口として、大きな役割を担っている。

このようなことを踏まえ、平成 15 年 12 月から平成 18 年 3 月まで、学識経験者および博多駅地区の大手企業 24 社で構成された「博多駅地区まちづくり研究会」が、博多駅地区の民間主導によるまちづくりの検討を行った。さらには、第四次都市再生緊急整備地域として『博多駅周辺地域（約 21ha）』が指定され（平成 16 年 5 月）、「交通結節機能の充実強化とあわせ、業務・商業機能等の高度化により、九州・福岡の陸の玄関口にふさわしい魅力ある都市拠点を形成する」という整備方針が打ち出された。また、福岡市は、平成 18 年 6 月に天神地区とともに博多駅地区が都心核を形成する「新・福岡都心構想」を取りまとめ、天神地区と博多駅地区を結ぶ中央回遊軸の形成を進めるとしている。

これからの時代の博多駅地区の役割は大きく、また、既成市街地の新生・再生のモデルケースとして検討すべき内容は実に多岐にわたるため、当研究所は、中央回遊軸を歩行者回遊軸として形成し、人が動き賑わう都心の実現を目指し、博多駅地区に関する研究を複数年で実施することとした。その初年度に当たる本年度は、これまでの博多駅地区の歩みを整理すると共に、現在の博多駅地区の人の動きの現況や建物の現況について調査を行った。さらに、新しいまちづくりの主役としてのエリアマネジメント組織の形態について整理を行っている。本研究が博多駅地区の発展に役立つこと及び博多駅地区を例に、今後立ち上げられるエリアマネジメント組織に活用されることを願う。

平成 19 年 3 月

財団法人福岡アジア都市研究所

～ 目 次 ～

第1章 研究の目的と流れ

- 1-1 研究の背景と目的 - 1 -
- 1-2 研究の流れ - 2 -

第2章 博多駅地区の概要

- 2-1 博多駅地区土地区画整理事業の概要 - 4 -
- 2-2 博多駅地区まちづくり研究会の研究報告の概要 - 10 -
- 2-3 博多駅地区における課題 - 18 -

第3章 博多駅地区の回遊性調査（中央回遊軸）

- 3-1 調査・分析の概要 - 25 -
- 3-2 対象地区に関する交通行動について - 28 -
- 3-3 博多駅地区歩行者の都心部回遊行動について - 43 -
- 3-4 都心部回遊特性分析 - 65 -
- 3-5 まとめ - 68 -

第4章 博多駅地区の構造物現況調査

- 4-1 調査の概要 - 72 -
- 4-2 登記簿調査 - 73 -
- 4-3 博多駅地区まちづくり意向調査 - 83 -
- 4-4 新生・再生エリアの抽出 - 91 -
- 4-5 まとめ - 92 -

第5章 エリアマネジメント組織の検討

- 5-1 概要 - 94 -
- 5-2 まちづくり組織の歴史 - 94 -
- 5-3 エリアマネジメントについて - 95 -
- 5-4 諸外国のまちづくり組織形態 - 96 -
- 5-5 まちづくり組織形態の種別 - 100 -
- 5-6 まちづくり組織形態の選択手法の検討 - 108 -
- 5-7 まちづくり組織選択方法の提言 - 116 -
- 5-8 博多駅地区での場合 - 117 -
- 5-9 まとめ - 121 -

第6章 博多駅地区の新生・再生に向けた方策

6－1 エリアマネジメント組織の立ち上げへのシナリオ	- 122 -
6－2 構造物と回遊性の現況からみた博多駅地区の新生・再生に向けた方策	- 123 -
6－3 はかた駅前通りにおける社会実験について	- 126 -
6－4 今後必要となる調査について	- 129 -

第1章 研究の目的と流れ

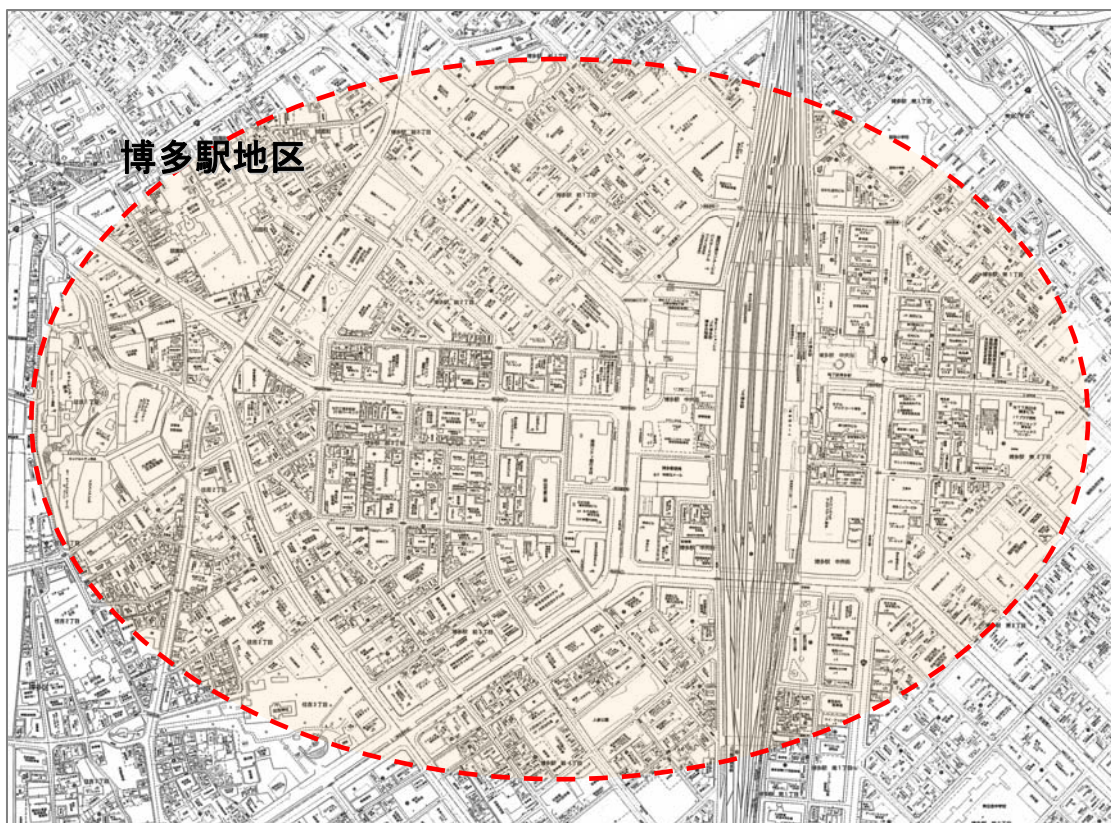
1－1 研究の背景と目的

博多駅地区は、昭和32年度～昭和53年度に施行された『博多駅地区土地区画整理事業』により都市基盤の形成と公共交通の整備が進められ、九州はもとより、日本全国さらにはアジアといった福岡都市圏内外から多くの人々が訪れている。

そして、平成23年春に九州新幹線が全線開通し、新博多駅ビルも竣工することから、それを契機に交通結節機能の一層の充実・強化が見込まれる。

このようなことから、平成18年3月には、博多駅地区まちづくり研究会（学識経験者および地域の大手企業24社で構成）がまちづくりのコンセプトとまちづくりのガイドプランを報告書としてまとめ、平成18年6月には、福岡市が「新・福岡都心構想」を取りまとめるなど、博多駅地区のまちづくりの動きが活発化してきている。しかし、博多駅地区には土地区画整理事業の時期に建てられた建物が多いことから、大博通り、はかた駅前通り、住吉通り沿いや筑紫口の大型建物は、建物更新期をほぼ同時に迎えている。その一方で、街区内は敷地の細分化が進み、時間貸し駐車場などの低未利用地が散見される。

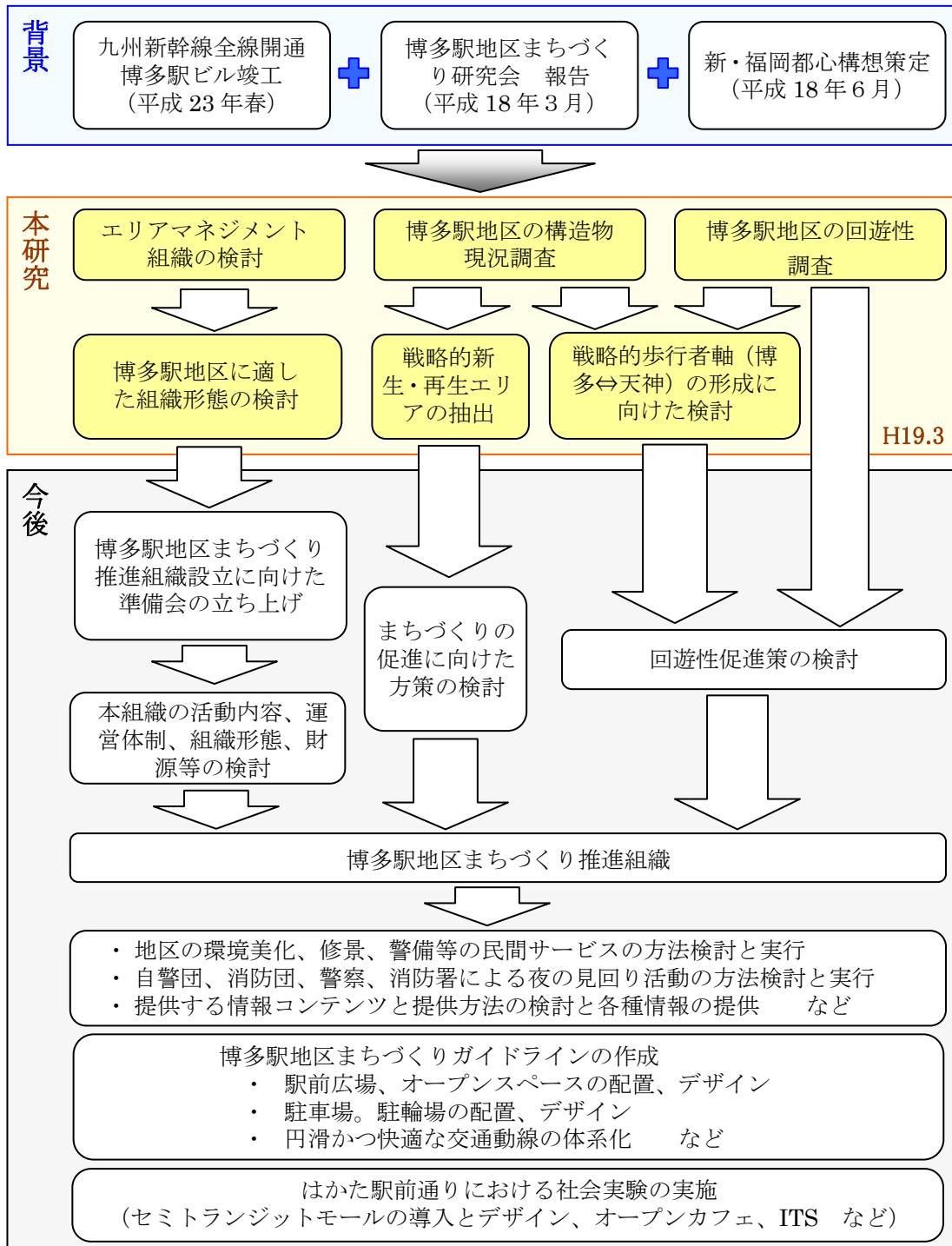
そこで、本研究では、博多駅地区が九州・福岡の玄関口にふさわしく、天神地区とも肩を並べる魅力ある都市拠点となるよう、まちづくりの理想像・方向性について検討し、福岡市の発展に重要な“福博の連携”を意識した戦略イメージを構築することを目的とする。



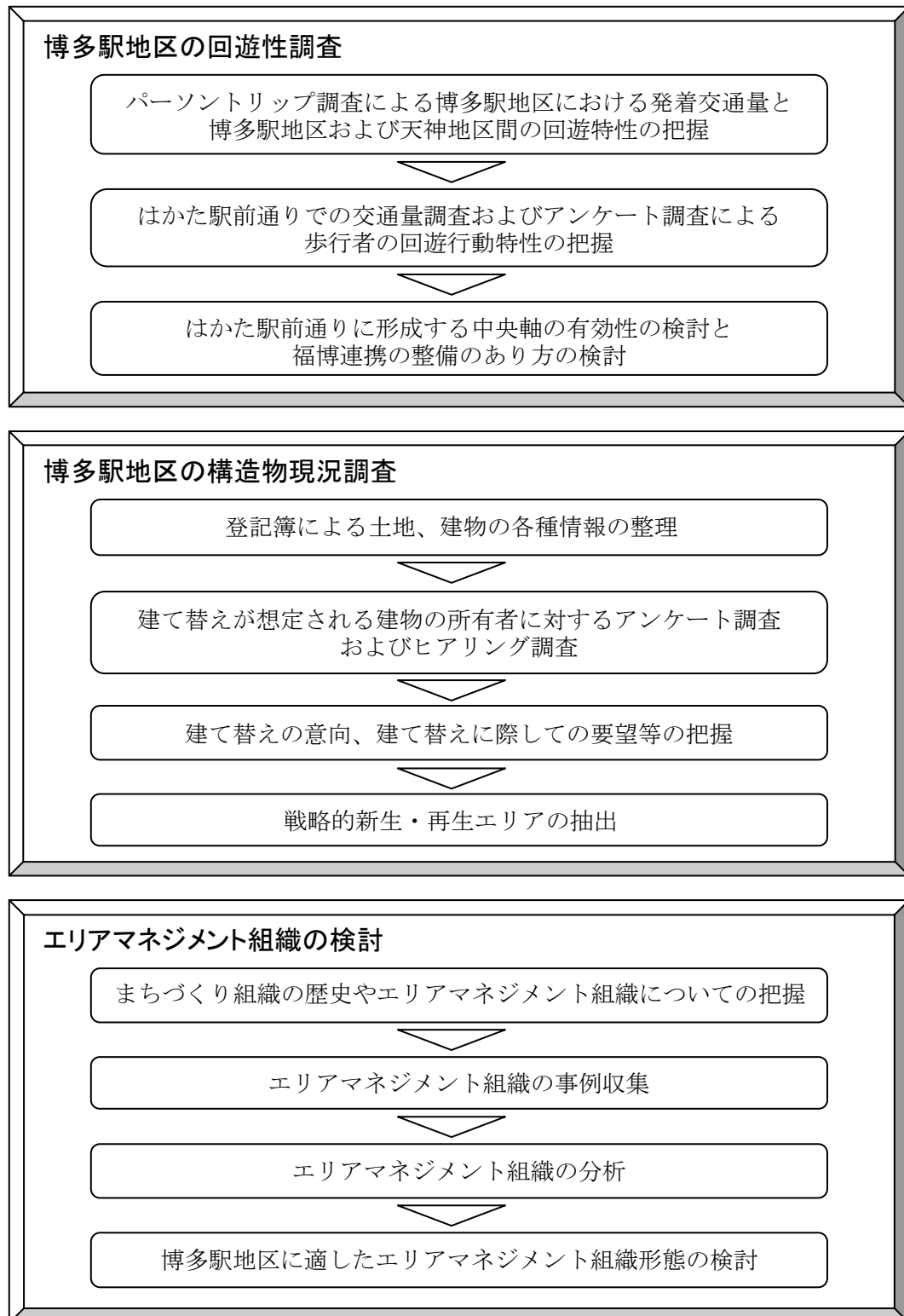
1-2 研究の流れ

これからの時代の博多駅地区の役割は大きく、また、既成市街地の都市再生のモデルケースとして検討すべき内容は実に多岐にわたる。そこで当研究所は、博多駅地区に関する研究を複数年で実施することとし、本年度はその第1年度に当たる。

博多駅地区におけるまちづくり全体の流れと本年度（ ）の位置付けは、次のフローに示すとおりである。



なお、ここの研究項目である「博多駅地区の構造物現況調査」、「博多駅地区の回遊性調査」、「エリアマネジメント組織の検討」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。



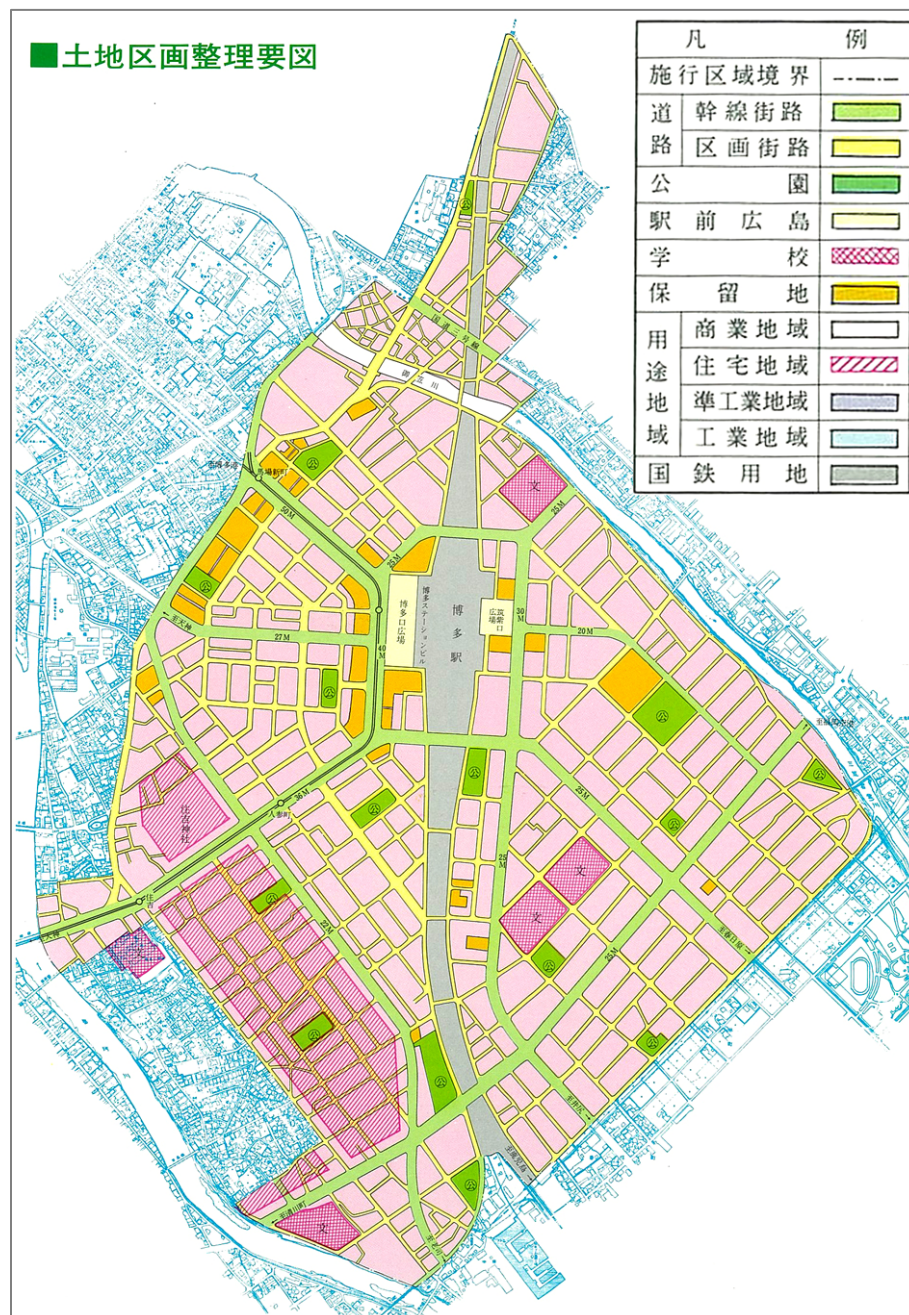
第2章 博多駅地区の概要

2-1 博多駅地区土地区画整理事業の概要

博多駅地区土地区画整理事業は、博多駅の高架移転と拡張に必要な鉄道用地を確保し、新駅周辺を市の中心駅にふさわしい近代的な市街地とするために、昭和33年3月7日に許可を受け、3月11日に県の告示によって正式決定され、着手された事業である。

土地区画整理事業に着手してから昭和45年までの間、4次にわたる事業計画の変更を行い、道路、公園、広場などの公共施設の整備改善と宅地の利用増進を図ってきた。

施行者は福岡市、施行区域面積は266.98ha、事業費は約109億9,000万円である。

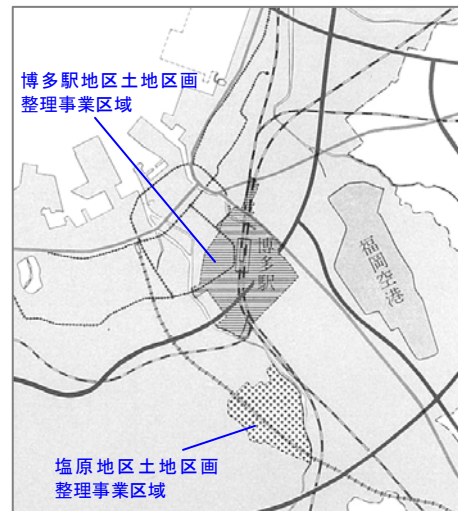




■ 事業施行地区の位置と区域

施行区域は、現博多駅を中心とした旧国鉄鹿児島本線両側の地区で、駅を中心として、市の都心天神へ西方約1.5km、海の玄関博多港へ北西約2km、空の玄関福岡空港へ東方約3kmに位置する。地区の北側は博多部の市街地、東側は堅粕の工場地帯、西側は福岡部の住宅街、そして南側は工場、住宅、農地などが混在した地域であった。

区域内には、38町6大字47小字があり、その人口は、41,302人（昭和34年2月末現在）、人口密度は155人/haであった。



■ 事業内容

博多駅周辺を第2の都心として形成するため、いわゆる高層ビル街にふさわしく、商業地域として市街化が可能となるように計画された本事業の各事業内容は以下のとおりである。

○道路

道路は、博多駅を中心として博多港、都心部、国道3号線及び南部の住宅街に通ずる幹線街路が放射状に配置した。そして、この都市計画街路を根幹として、福岡市の中心駅にふさわしい市街地とするよう、用途地域や土地の利用状況を精査し、交通の効率化、将来の建築計画等を考慮にいて、区画街路を配置した。

街路の構造は、幅員16m以上のものについては、原則として歩道と車道を区別し、かつ舗装をする。幅員11m以下の区画街路及び道路については既設舗装の箇所を除き側溝を設け舗装する。また、歩車道の区分のある街路については、原則として街路樹を植栽して街の緑を増し、道路交差部及び駅周辺の主要街路の必要ある箇所に防護柵を設置して歩行者の安全を確保する。

- ・ 都市計画街路 …… 幅員：50m～16m、 12本、 延長：10,628m
- ・ 区画街路 …… 幅員：16m～4m、 302本、 延長：53,385m

○公園

博多駅地区では本来123,900㎡の公園が必要（人口1人当たり3㎡以上かつ区域面積の3%以上）であるが、実際の公園面積は74,380㎡とはるかに小さく、区域面

積の3%を切って2.79%しかない。

しかし、施行区域内には、住吉神社境内地（2.6ha）や承天寺をはじめとする寺社も多く、地区の両側境界に県営河川が流れ、緑地や空地の占める割合が多く、さらには地区に隣接して近隣公園である山王公園（約6ha）があるなど、特別の事情により健全な市街地の造成には少しも支障をきたさないことから、形式的には基準不足であったが認められた経緯がある。

このような地区内の状況を鑑み大公園を配置することが困難であったことから、2,093m²～12,909m²の小公園を風致地区や駅前広場、河川などの緑地、空地などとの関連も考慮して配置した。

- ・ 総 数 ： 15箇所（近隣公園1箇所、児童公園14箇所）
- ・ 総面積 ： 74,400m²

○駅前広場

新しい博多駅の性格は一般駅であり、地方の中心都市駅である。従って、駅前広場は、福岡市の大切な顔であり、玄関としての役割を果たす必要があることから、以下のようなことなどに考慮し、計画・設計・施工された。

- ① 駅にはコンコースを設け、駅の両面に広場を設置することにより、東西南北への市街地の発展を図る。
 - ② 鉄道と路面都市交通機関との連絡場所の性格を打ち出せば、交通広場の性格が強くなり、環境広場として玄関としての景観が保持でき難く、混雑を助長するため、広場内に路線バスの乗降場は設けず、広場の清潔さを保ち、福岡市の顔を創る。
 - ③ 路線バスは、西口広場北側隣接の保留地に整備するバスターミナルから運行する。
 - ④ タクシーの乗車場と降車場を分離することで、広場内の混雑を避ける。
 - ⑤ 広場内には広場及び駅前の交通を統制指導するための交通駐在所と地下道との出入口以外には建築物は建ててはならない。
 - ⑥ 東口広場の中央緑地に広場の美観をより効果的にするため、区画整理事業施行の記念も含めて噴水を設ける。
- ・ 博多口駅前広場 ： 15,400m²
 - ・ 筑紫口駅前広場 ： 6,400m²

○地下埋設物

福岡市の玄関口の景観と都市計画の立場から、新しい都市の顔を創るため、福岡市としては初めての試みであったが、九州電力会社（現九州電力株式会社）と電電公社（現西日本電信電話株式会社）の協力のもと、駅の周辺及び都市計画街路であ

る博多駅築港線（現大博通り）、博多川線（現はかた駅前通り）、博多駅長浜線（現住吉通り）には、原則として電柱架線は設けずに地下埋設とした。

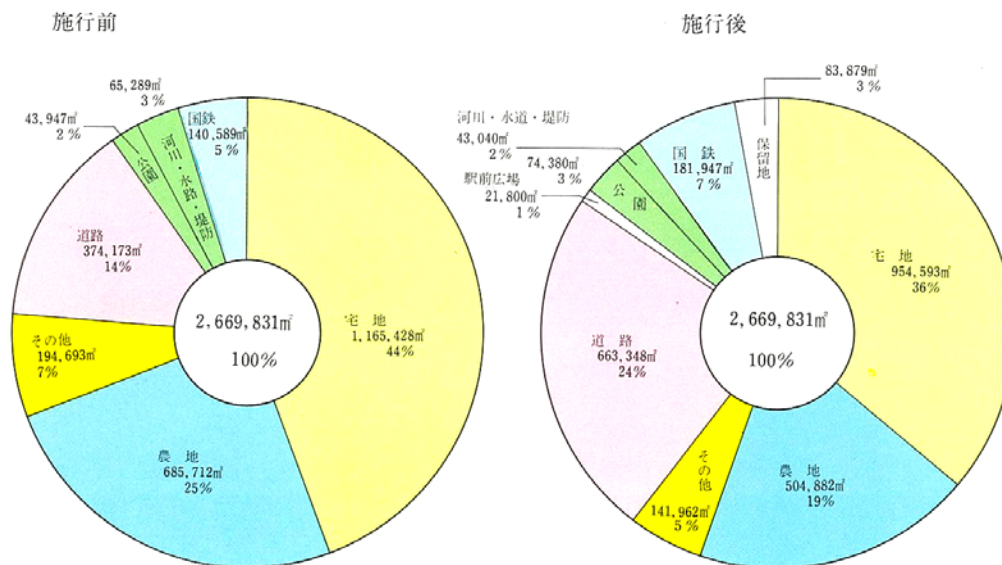
■ 事業計画の経緯

事業計画の経緯は以下のとおりである。

	許可年月日	公共用地 (㎡)	保留地 (㎡)	施行年度	事業費 (千円)
当 初 画	S 33. 3. 7	762,132	247,858	S 32～37	2,709,700
第 1 次 変 更	S 38. 3. 30	799,770	73,795	S 32～42	6,190,000
第 2 次 変 更	S 40. 4. 15	802,966	74,245	S 32～42	9,020,000
第 3 次 変 更	S 42. 8. 18	801,726	83,875	S 32～44	10,320,000
第1次資金計画変更	S 44. 1. 20	801,726	83,875	S 32～44	10,826,000
第 4 次 変 更	S 44. 9. 10	802,568	83,879	S 32～45	10,987,215
第2次資金計画変更	S 46. 3. 24	802,568	83,879	S 32～51	11,081,070
第3次資金計画変更	S 48. 11. 14	802,568	83,879	S 32～53	11,315,000

■ 土地利用の状況

本事業の従前と従後の土地利用状況は以下のとおりである。



■ 事業区域内的公共施設

本事業の区域内につくられた主な公共施設の当時の状況は以下のとおりである。



2-2 博多駅地区まちづくり研究会の研究報告の概要

学識経験者および地域の大手企業24社で構成され、社団法人九州経済連合会を事務局とする「博多駅地区まちづくり研究会」では、博多駅地区の発展の基となる都市施設とあるべき姿を描き、まちづくりの方針、まちづくりの大きな方向性、まちづくりガイドライン（案）、エリアマネジメントについてとりまとめ、平成16年10月に第一次報告、平成18年3月に最終報告書を公表した。

2-2-1 博多駅地区におけるまちづくりの方針

福岡都心核としての都市再生が喫緊の課題とされるなかで、天神地区、博多部、渡辺通り地区との連携によって、新たな『駅のちまた“博多”』をつくることが肝要である。そして、社会・経済競争力の維持・向上という視点から、民間開発および投資を早期に誘導し、アジアを視野に入れた“九州の玄関口”として構想する。

（1）まちづくりのコンセプト

現在の博多駅周辺は、急速な都市化および地区の発展もあって、公共交通の結節点としては課題が多い。この点を踏まえて利便性の高い駅と周辺地区の形成のために、交通機関相互のアクセシビリティ（のりつぎ）を向上させ、結節機能を改善し、駅を拠点とした地区全体の回遊性を高めることが必要である。

また、それとあわせて、市民と来街者の視点に立ったまちづくりを推進することで「人が真ん中のまち」「集い、楽しみ、にぎわうまち」「人に優しく、もてなしが広がるまち」をつくる。

（2）地域創造の方向性

博多駅地区においては、次の視点からまちづくりに取り組むことが重要である。

- ① 駅整備効果による徒歩圏の交流ネットワークの形成
- ② 「都市の玄関機能」と「快適性」の強化による都市再生の推進
- ③ 面的な活性化をもって交通結節点整備の価値を最大化

（3）まちづくりの方針

博多駅地区においては、はかた駅前通りにおけるセミトランジットモール化や都市広場機能を重視した駅前広場の設置など、地域構造、地域内の人の流れ、都市施設や防災・防犯に関する取り組みを図る。

1 地域構造の考え方

【方針1】博多駅周辺は、公共交通ゾーンと、一般交通ゾーンに分け、公共交通機関の結節点として再構築する

【方針2】人にやさしくシンボル性のある「都市の広場」として駅前空間を創出する

【方針3】国際的なビジネス拠点としての就業環境の充実を図る

2 人の流れの考え方

【方針4】人の流れを生む回遊拠点と動線をつくる

【方針5】建物低層部には“集客”をキーワードとした施設を導入し、歩いて楽しい歩行者空間を形成する

【方針6】歩行者に対する情報系の移動支援プログラムを構築する

【方針7】歩行者ネットワークを形成するサブ拠点を設置する

3 施設および防災・防犯の考え方

【方針8】付置義務駐車場はビル個別だけでなく必要に応じて地域全体として集約する

【方針9】駐輪場は中規模施設を地区内に分散する

【方針10】安全でかつ安心なまちづくりを進める

2-2-2 博多駅地区まちづくり意向調査について

この調査は、本研究会が、博多発展連絡協議会（博商会、博多大博通りクラブ、はかた駅周辺及び駅前発展協議会、博多駅商店連合会 順不同）の協力のもと、博多駅地区のまちづくりにおけるニーズを把握し、今後のまちづくりに関する取り組みの基礎資料とするため、実施したものである。

調査結果としては、概して、企業の意見も個人の意見も同じような傾向にあり、大きく次のようなことが求められている。

- ① 伝統文化を活かしたビジネス街としてのまちの発展
- ② まちで余暇を過ごせる環境の充実が必要
- ③ 防犯・防災システムの確立が必要
- ④ まちの回遊性の向上とサイン計画の推進が必要
- ⑤ 住民や企業によるエリアマネジメント機構の組成が必要

2-2-3 博多駅地区におけるまちづくりガイドライン（案）

博多駅地区が今後、福岡さらには九州の活力を牽引し、アジアを見据えた国際競争力の回復を図っていくためには、2011 年の九州新幹線の全線開通を契機として、本地区を再創造し、新生・再生を図るための方向性を社会に示していくことが必要である。そのため、本ガイドライン（案）は、博多駅地区が九州・アジアの玄関口に相応しい、人

を中心とした、人に優しい魅力あるまちづくりを進めることを目的として、今後の博多駅地区のあるべき姿を見据えつつ、速やかな機能更新への対応を図るためにも、各ゾーン毎に「コンセプト」「方針」「まちづくりプラン」等を指針として示したものである。

（１）博多駅地区再創造の必要性

博多駅地区においては、次のような課題を有していることから、以下のポテンシャルを活かしながら、博多駅地区を再創造するなどの必要性があると言える。

■ 博多駅地区の課題

- ① 九州・アジアの玄関口としての賑わい不足
 - ・ まちとしての賑わいに欠ける
 - ・ 拠点からの人の流動や回遊性に欠ける
- ② 福岡都心部を形成する他の地区と協働しながら発展していくことが重要
 - ・ 福岡都心部の一翼を担う
- ③ 地区全体としての“まちづくり”が必要
 - ・ 設立目的を異にする既存団体が個々に活動している
 - ・ 観光資源が有効活用されていない
 - ・ 防犯性・防災性が低下している
- ④ 航空法による建物の高さ制限によりオープンスペースを確保することが困難
 - ・ オープンスペースの確保が困難
 - ・ 敷地が細分化されている
 - ・ 公共空間が不足している
- ⑤ 地区レベルでの円滑な交通計画の見直しが必要
 - ・ 円滑な交通流動になっていない

■ 博多駅地区のポテンシャル

- ① 九州最大のターミナル駅、九州新幹線の全線開通と博多駅の再整備
- ② 陸・海・空の玄関口
- ③ 博多駅地区のビジネス人口は都心地区全体の約４割
- ④ 歴史・文化と先進性の共存
- ⑤ 都市基盤が既に整備されている

（２）博多駅地区の目標

博多駅地区におけるまちづくりの目標は、先に挙げた５つのポテンシャルと次に挙げる博多駅地区の魅力をつくる６つの要素の組み合わせから定めます。

【博多駅地区の魅力をつくる6つの要素】

多様性 ・ 結節性 ・ 国際性 ・ 文化性 ・ 安全性 ・ 快適性

【博多駅地区の目標】

- まちの賑わいを再創造
- 都市型居住とコミュニティの形成
- 都市文化を重視したまちの再創造
- 人を中心とするまちの再創造

（３）博多駅地区再創造に向けた3つのキーワード

博多駅地区を再創造するためには、次の3つのキーワードを基にまちづくりを進めることが肝要である。

- ① 軸と拠点による賑わいのまちづくり
- ② 高規格・高品質なビジネス街の形成
- ③ 歩いて楽しいまちづくり

（４）博多駅地区再創造に向けた5つの計画

博多駅地区を再創造するためには、次の5つの計画によってまちづくりを進める。

- 【計画1】 賑わいのある歩行者空間の整備
- 【計画2】 沿道・後背地との連続性の確保
- 【計画3】 地域デザインの推進
- 【計画4】 セミトランジットモールの整備
- 【計画5】 オープンスペースの拡充

（５）博多駅地区におけるまちづくりの進め方

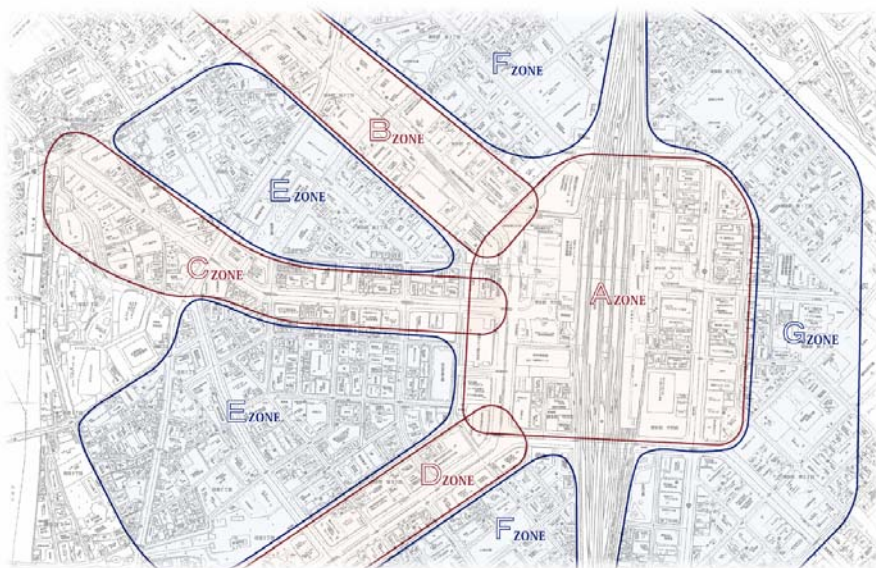
博多駅地区における課題を踏まえつつ、今後、まちとしてのブランドを築くとともに、福岡さらには九州の活力を牽引し、アジアを見据えた国際競争力の回復を図っていくためには、本地区再創造の方向性を社会に示していくことが必要であり、そのためには、地元主導による総合的かつ持続的なエリアマネジメントを推進することが肝要である。

そして、「博多駅地区まちづくりガイドライン（案）」を策定し、それに基づいた継続的なまちづくりを進めることにより、本地区が九州・アジアの玄関口に相応しい、人を中心とした、人に優しい魅力あるまちとして再創造することが求められる。

（６）博多駅地区まちづくりガイドライン（案）

博多駅地区を「人が中心のまち」として再創造するためには、メリハリのある機能配置等が必要であることから、歴史や現在の機能、空間の特性等を踏まえて7つのゾ

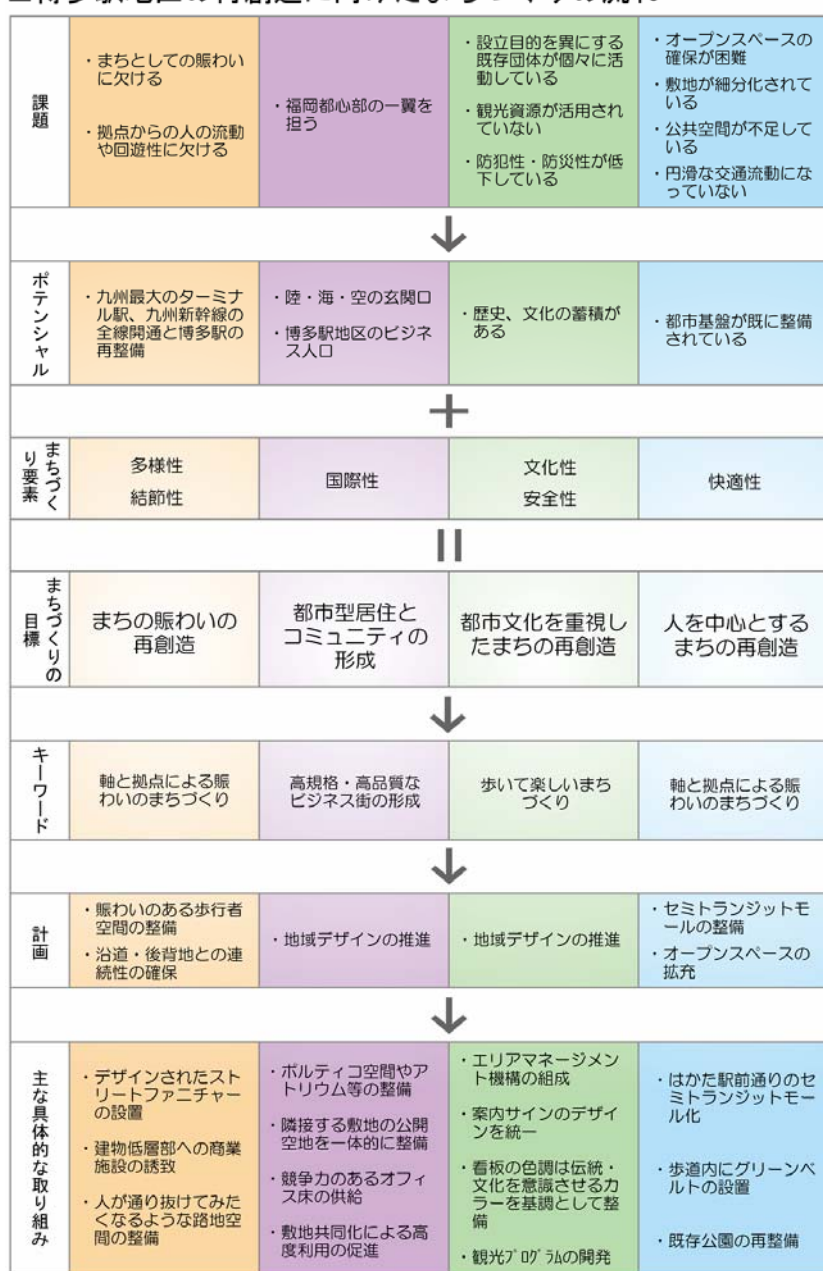
ーンに区分し、各ゾーンにおいて「コンセプト」、「目標」、「方針」、「まちづくりプラン」を設定した。



	コンセプト	目標	方針	まちづくりプラン
地区全体	時空を超えて、人が真ん中にある駅のちまた“博多”	九州・アジアの玄関口として、広域交流拠点を活かした業務・商業の核となり、人が真ん中にあるまちを形成	まち全体の回遊性を向上させるためのサイン計画の推進 等	表通りからではなく、側道や裏道からアクセスする駐車場整備の促進 等
Aゾーン	「じゃ、博多！」 ー九州・アジアの“顔”づくりー	博多駅周辺の生活者にとって魅力的で快適に過ごせるまちとして再生させ、九州新幹線全線開通時には、広域来街者を含めた多くの人々が集い・賑わえる親しみのあるまちを形成 交通結節点として、わかりやすくナビゲーションがふれるまちへと再生し、九州・アジアの玄関口としてのステータスを創出し、広域交流拠点を活かした業務・商業の核となる、人が真ん中にあるまちを形成	玄関口にふさわしい都市景観とシンボル性を創出 等	地上・地下を含めた駅ビルおよび周辺建物相互のつながりを強化することによる立体的な回遊動線を形成 等
Bゾーン	博多グレートストリート創造 ー時空を超えて世界をつなぐー	ビジネスと歴史が共存し、シンボル性、賑わい、憩いなどの様々な機能を合わせ持つ、博多を代表する通りの形成	歩道にベルトゾーンを設け、人が「歩きやすい」ストリートを創出 等	角地の建物のファサードを“まちしるべ”として整備 等
Cゾーン	博多駅お茶の間づくり ー賑わい、憩い、癒しの空間ー	まちのお茶の間として人で賑わうランブリング・ストリートの形成	沿道建物の低層部を店舗や飲食店等とすることにより賑わいを確保 等	通りをセミランジットモデル化し、キャナルシティ・天神方面への人の流れを誘導 等
Dゾーン	福岡の勝手口としての“顔”（生活）づくり	“住みよし通り”の形成	生活支援施設の整備による住環境の質を向上 等	まちの賑わいを生み出すストリートファニチャーの設置 等

Eゾーン	中間領域によるネットワークの構築と路地裏の“顔”づくり		歩行者が楽しみながら歩けるヒューマンスケールの街路空間の創出 等	まちなか居住を推進 等
Fゾーン	快適なオフィス環境と良好な住環境づくり		高度なビジネスニーズに対応し、さらにはゆとりを与える空間を創出 等	職住近接に向けた都市型住宅の整備 等
Gゾーン	オフィスと住居が共存した環境づくり		地域住民のコミュニティの場となる施設、空間を整備 等	都心居住を促進する都市型住宅と生活支援施設の整備 等

■博多駅地区の再創造に向けたまちづくりの流れ



2-2-4 博多駅地区のエリアマネジメントについて

博多駅地区に求められる活性化施策は、従来のTMOのように民間商業振興の視点に立つ活動ではなく、中心市街地再生の根本的課題である福岡都心部における都市構造の課題として取り組むことが求められる。すなわち、九州を代表するオフィス街としての価値向上、建て替え更新期を迎えたオフィスビル更新の円滑化、新たな地区イメージの形成など、まちづくり全般にわたる取り組みが必要である。

現在、博多駅地区には「はかた駅周辺および駅前通り発展協議会」、「博多大博通りクラブ」、「博商会」等の団体があり、それぞれの目的にあわせてまちの活性化事業が行われている。しかし、博多駅地区が“九州の玄関口にふさわしい魅力ある都市拠点”として発展していくためには、各団体が行っている活動を個々に展開するのではなく、2011年の九州新幹線の全線開通を契機に、ひとつの博多駅地区として、まちづくり活動に取り組むことが重要であり、本研究会を含めた既存団体との連携も視野に入れながら、エリアマネジメントを司る組織づくりが必要である。

■ 博多駅地区エリアマネジメント機構の組成に向けた方法

博多駅地区エリアマネジメント機構を組成するためには、それに向けた準備組織や勉強会を立ち上げることも重要であるが、その他にも、博多駅地区で社会実験や歩行者に対する移動支援プログラム（ITS）を構築することなども考えられる。

① 社会実験について

博多駅地区において、博多駅の整備効果による徒歩圏の交流ネットワークを形成し、都市の玄関機能と快適性の強化による都市再生を推進するとともに、面的な活性化をもって交通結節点整備の価値を最大化し、地区自らによるまちづくりのコントロールするためには、次のような社会実験を行うことが求められる。

【実験プロジェクトの内容】

- ◆ 駅前広場周辺のスクランブル交差点化
- ◆ はかた駅前のセミトランジットモール化
- ◆ 公共交通情報案内システム
- ◆ ICタグ情報によるビル・路面等構造物の情報提供
- ◆ オープンカフェの設置
- ◆ タクシー呼び出しシステム

② 歩行者に対する移動支援プログラム（ITS）の構築について

博多駅地区において、ITSを展開するにあたり、無線や小型チップがキーワードになります。このようなものを身につけることにより、ユビキタスの社会の実現

に近づくことができる。

一方、博多駅地区においては、当該地区に特化した形で集めた情報をトータルに提供することが重要である。そこで、博多駅地区において、次の３点を提案した。

【博多駅地区におけるまちづくりへの提案】

- ◆ 各種情報のプラットフォーム化による必要な情報の収集と提供の実現
- ◆ エリアの特徴にあわせた多様な情報媒体の活用
- ◆ モニタリングを活用した安心・安全の環境づくり

2-3 博多駅地区における課題

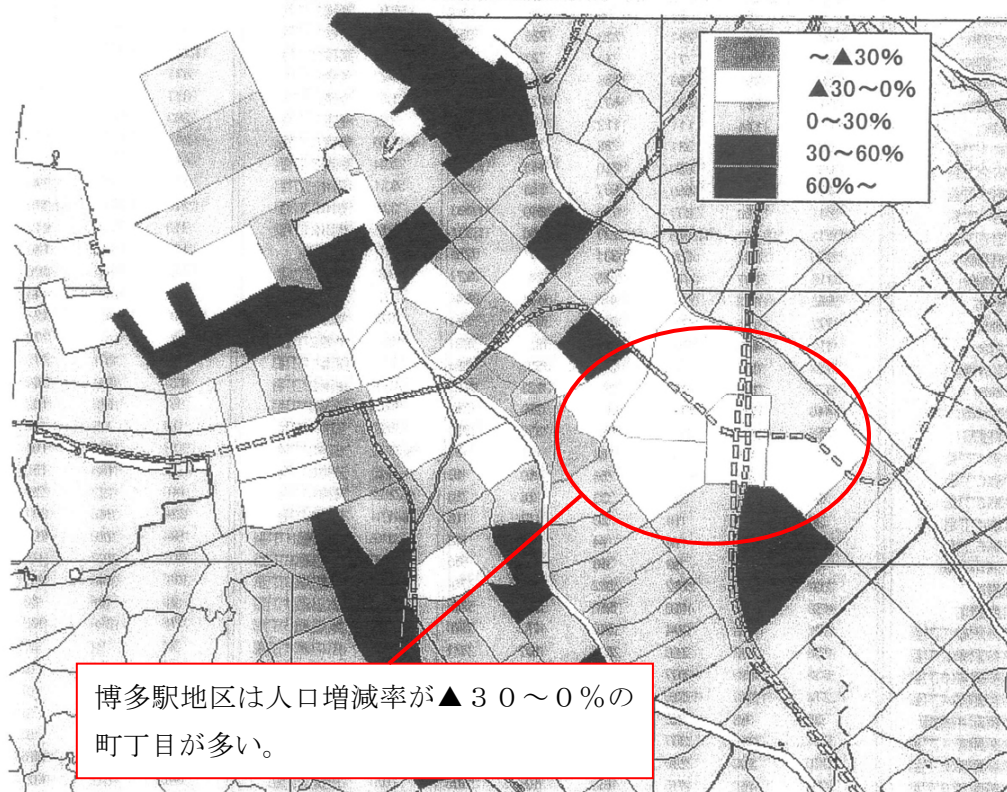
平成18年12月12日に「博多駅地区まちづくり推進組織」の担当者全員でまち歩きを行い、さらに、各種報告書（博多区基本計画、博多駅前広場連絡会資料、博多駅地区まちづくり研究会最終報告書、新・福岡都心構想）と福岡市担当者からのヒアリングより補完することによって、博多駅地区における課題を抽出した。

2-3-1 定住者について

博多区基本計画によると、博多駅地区は、単身世帯率が高く、若い就労単身者が多いまちであることから、単身者の地域活動への参加促進などのまちづくり活動の活性化が課題となっている。また、福岡市に対するヒアリングから、都心居住地区の形成が必要という観点から、博多駅地区でも博多部と同様にファミリー層定住の施策（共同化促進助成制度）を行うことが考えられる。

定住者が少ない要因としては、生活サービス機能が不十分であること、公園の整備不足や治安の悪化、子育て環境の整備が必ずしも十分でないことが考えられる。また、単身高齢者も増加してきていることから、高齢者が孤立してしまわないような対応が求められている。

図表Ⅱ-4 都心町丁別人口増減率（H12～16）



資料) 福岡市「福岡市の人口（住民基本台帳）」

2-3-2 地域環境改善について

■ホームレス

博多駅地区内に位置するほとんどの公園において、ホームレスが公園の一部を占有しており、一般市民が利用しづらい状況となっているとともに、まちの景観を阻害している。



公園内のホームレスの様子

■風俗店舗

博多駅地区内の表通りから少し裏に入ったエリアに、風俗店舗が点在しており、住環境はもちろんのこと、オフィス街として発展してきた博多駅地区にとって、まちの環境に悪影響を及ぼしている。

2-3-3 マナーとモラルについて

■ゴミ

単身者や転勤者が多い博多駅地区では、ワンルームマンションが多く立地しており、その住民のゴミ出しマナーの悪さが目立つ。

また、路上や植栽帯の中にはゴミのポイ捨てが多く、さらには、バックヤードにゴミを置いているビルもあることから、都市景観を阻害している。



ゴミのポイ捨て（博多駅前通り）

■落書き

街中の壁やガードレール、シャッターさらには電線類地中化に伴って設置された地上機にまで落書きが絶えず、九州・アジアの玄関口としての都市景観に悪影響を与えている。

■広告

街中にある電柱やガードレール、公衆電話ボックス等に貼られたピンクチラシを剥がした跡が見苦しく、都市景観に悪影響を及ぼしている。また、路上の違反看板の掲

示（のぼり）や店舗の看板・ネオン、電気店の壁面看板なども安全で快適な歩行者空間の形成の妨げとなっているとともに、街路景観を阻害しており、玄関地区としてふさわしい状況となっていない。

■駐車・駐輪

博多駅周辺を駐輪禁止区域に定め、大博通りの地下に駐輪場を整備してあるにもかかわらず、違法駐輪が多く、街路景観を阻害しているとともに、歩行者の安全性や快適性に悪影響を及ぼしている。



違法駐輪（博多駅前通り）

2-3-4 地区の魅力について

■回遊性・賑わい

博多駅地区は、寺社や屋台など文化・観光資源が活かされておらず、天神地区と比較して文化のかおりが不足している。

また、休憩できるスペースが不足しているなど、建物や土地が有効に活用されていない。特に表通りの後背地には、平置き駐車場などの低未利用地が多く、まちの賑わいにつくりを阻害している。さらには、表通り沿道の低層部に商業施設の店舗が少ないことから、まちの賑わいに欠け、エリア間をつなぐ人の動線も未整備である。



賑わいを欠く建物低層部

■国際機能

博多駅地区は、九州・アジアの玄関口であるにもかかわらず、国際的なビジネス地区としての情報発信機能（外国人を含めた来街者）が未整備であり、今後、九州、さらにはアジアの国際的なビジネス拠点として発展していくためには、高度なビジネスニーズに応えられるまちづくりが求められる。

2-3-5 交通について

■結節機能

本州からの新幹線が乗り入れる博多駅は、九州観光の拠点となっている。このため、修学旅行生をはじめとして、多くの団体客が訪れており、多くの観光バスが発着していることから、ピーク時には、筑紫口の観光バスバースだけでは不足しており、観光バスが周辺道路に溢れ、交通流動に悪影響を及ぼしている。さらに、近年のタクシーの増加により、駅前広場内のタクシープールに入りきれない車両が周辺道路に溢れ出し、交通渋滞を引き起こしている。

また、ＪＲ、地下鉄、バス、タクシーの各交通機関間の乗り継ぎがわかりにくく、交通結節点としての機能を果たしていない状況である。さらに、福岡交通センターのバスの出入りと歩行者の動線が交差しており、双方の円滑な動線を妨げているとともに、歩行者の安全性にも欠けている状況となっている。

■交通

荷捌き場やコインパーキングが道路上にあることから、路上での荷捌きによって、交通渋滞が引き起こされる可能性がある。

2-3-6 防犯・防災について

■防犯

博多駅地区内には、街灯が少なく、夜遅くまで営業している店舗もすくないことから人通りも少なく、犯罪が発生しやすい環境となっている。また、見通しがよくないといった防犯の観点から考えると、道路や公園、建物が未整備である。

■防災

避難場所の位置や避難経路といった災害時の情報提供が未整備であり、博多駅地区への来街者に対する災害時の対応が不十分である。

また、九州は梅雨時に集中豪雨が多発するとともに、全国と比較して勢力の強い台風が接近する台風常襲地帯である。博多駅地区でも、近年２度の御笠川の氾濫による水害を経験していることから、水害対策の更なる推進が求められる。

2-3-7 建物について

■更新

博多駅地区土地区画整理事業によって概成した博多駅地区では、その当時に建てられた建物が多く、現在となっては建物が老朽化し、更新期にきている。しかし、ルールや決まりのない博多駅地区では、今後、各ビル毎の無秩序な建替えが予想される。

■土地活用

博多駅地区内（特に後背地）には平置き駐車場などの低未利用地が多く、土地の有効利用が図られていない。

■一体的整備

2011 年春の九州新幹線全線開通に向けて博多駅の整備が進められているが、駅ビルと駅前広場だけの単発整備となっており、周辺エリアを含めた一帯での整備が計画されていない。特に、博多郵便局や交通センター、西日本シティ銀行本店、福岡センタービル、朝日ビルといった、博多口駅前広場を囲む建物は、今回の整備と一体的に整備し、九州・アジアの“顔”となる空間を創出することが求められる。

九州・アジアのもう一つの“顔”である筑紫口についても、筑紫口駅前広場を取り囲むホテルセントラザ博多やホテルクリオコート博多、福岡リコー近鉄ビルなどと一緒に空間づくりが求められる。

2-3-8 基盤施設について

■景観

博多駅地区内の路地裏を中心に三叉路が多く存在し、見通しが悪くなっているとともに、沿道風景もあまり変化がないため、まちとしての魅力に欠けている。さらには、博多駅地区のシンボルとなる建物が少ないこともまちの魅力に欠ける原因のひとつと考えられる。

また、地区内に設置されている案内サインの内容やデザインが不統一であり、表通り以外は、電線や電柱が地上・上空にあり、まちに圧迫感を与えており、良好な都市景観が創られていない。



圧迫感ある電線

■公共空間、歩道

博多駅地区内には、文化施設や公園といった公共空間が不足していることから、公開空地やアトリウムといった私的空間を有効に活用することが求められる。

また、表通りには広幅員の歩道が整備されているが、裏通りの歩道は幅員が狭く、歩行者空間が確保されていない。

■通り

裏通りには、沿道に運送会社が多く立地しており、さらには抜け道としても利用されていることから自動車交通量が多く、歩道も狭いため、歩行者にとって危険な状況となっている。また、交差点における交通量が多く、交通事故の危険性が高くなっている。

また、博多駅地区がオフィス街として発展してきたこともあり、オフィス業務以外の商業や居住等の機能が不足していることは否めない。今後は、博多駅とまちをつなぐ地上と地下の歩行者ネットワークを整備し、人々が歩きたくするような機能を街中に散りばめていくことが求められる。

2-3-9 地域のまちづくりについて

■組織

博多駅地区では、住民、事業者、団体などが個別にまちづくりに取り組んでおり、地区全体の連携が不足している。今後は、博多駅地区が持続的に発展していくためにも、各々が有機的に連携しながらまちづくりに取り組んでいくような仕組みづくりが必要である。

■博多駅地区既存団体				
		博多発展連絡協議会	はかたの秋祭りの開催及び共同PR(10月) 共同セミナーの開催(随時) 定期開催の夜祭(毎月第3木曜日) 役員会議の開催(10月)	
団体名	はかた駅周辺及び駅前通り発展協議会	博多大博通りクラブ	博多駅商店達人会	博商会
設立	平成17年4月(※)	平成9年7月	昭和52年4月	
会長	田中 浩二 (JR九州会長)	太田 和郎 (ホテル日航福岡社長)	新宮 裕比古 (博多駅商店達人会会長)	華田 有年 (中間町達人会会長)
会員数	94	42	7	6
主な会員	JR九州、福岡地所、西日本シティ銀行、博多ターミナルビル、博多井筒屋、福岡銀行、福岡交通センター、駅前地下センター商店会、森手不動産、九州勤業、博多デイトス商店会、博多ステーションビル、パスタカ商店会、福岡朝日ビル 等	ホテル日航福岡、表と座業、廣田屋吉本店、新出栄、西日本シティ銀行、ふくや、木炭ビル、石村真堂堂、福岡朝日ビル、福岡交通センター、博多ステーションビル、三洋信業、五十二万石本舗、JR九州、九州勤業 等	博多井筒屋、博多駅ビル商店会、博多デイトス商店会、パスタカ商店会、福岡交通センターナント会地上御会、サンブラザ協同組合、駅前地下センター商店会	中間町達人会、川福中央商店街、上川福商店街、エフ・ジェイ都市開発(福岡地所)、ダイエー、博多リパレイン
設立目的	福岡市の玄関口である博多駅周辺及び駅前通りの活性化のための諸店舗と協議会役員相互の親睦を図り、都市部の発展に寄与する。	大博通り周辺事業所等と行政との緊密な連携により、商人の間博多の歴史と伝統を生きつつ、新たな博多らしさを創造することによって博多の発展を図り、ひいては「京子都市福岡」の発展に寄与する。	博多駅周辺商店街の発展と会員相互の親睦を図り、もって地域社会の豊栄に寄与する。	博多市の百貨店、商店街、新歓店街等の緊密なる連携により相互発展を図り、博多市の発展に寄与する。
組織規定	博多駅周辺に居住するもの及び事務所、店舗、その周辺の土地を有するもので、設立目的に賛同するものをもって構成する。	大博通り及びその周辺に所在する事業所のうち、設立目的に賛同するものをもって組織する。	上記7団体、その他駅周辺商店街をもって組織する。	
主な活動	・クリーニング(毎月第3水曜) ・スタンド型ブランド設置(随時) ・博多駅まわり散歩(10月) ・イルミネーションの設置(12月) ・博多駅周辺、駅前通りマップ作成	・大博通り定期清掃(毎月第3水曜) ・各種セミナーの開催(随時) ・花と緑のキャンペーン(随時) ・博多どんたく流舞台設置(5月) ・「ビバ! はかた」開催(10月)	博多どんたく(本舞台設置(5月)) 博多夜園山笠 博多駅まわり山笠奉納 博多駅まわり(10月) ふくこいアジアまつり(10月) クリスマスディスプレイ(12月)	博多どんたく(本舞台設置(5月)) 博多夜園山笠 博多駅まわり山笠奉納 博多夜園山笠(7月) 博多神社に飾り山笠奉納 中間まつり、博多おくんち(10月) 博多駅活性化勉強会開催(随時)
事務局	JR九州(持ち回り)	九州勤業	博多駅商店達人会事務局	中間町達人会(持ち回り)

(※)博多駅周辺発展会とはかた駅前通り活性化協議会が合併

■グランドデザイン

福岡の都心核を担う博多駅地区が、今後、まちとしてのブランドを築くとともに、福岡さらには九州の活力を牽引していくためには、地区全体が一体となってまちづくりに取り組むことが肝要である。しかし、現在の博多駅地区にはそのためのルールが決められていない。よって、地区の人々みんなが理解し、認識できるまちのルール作りが求められる。

第3章 博多駅地区の回遊性調査（中央回遊軸）

3－1 調査・分析の概要

3－1－1 分析目的

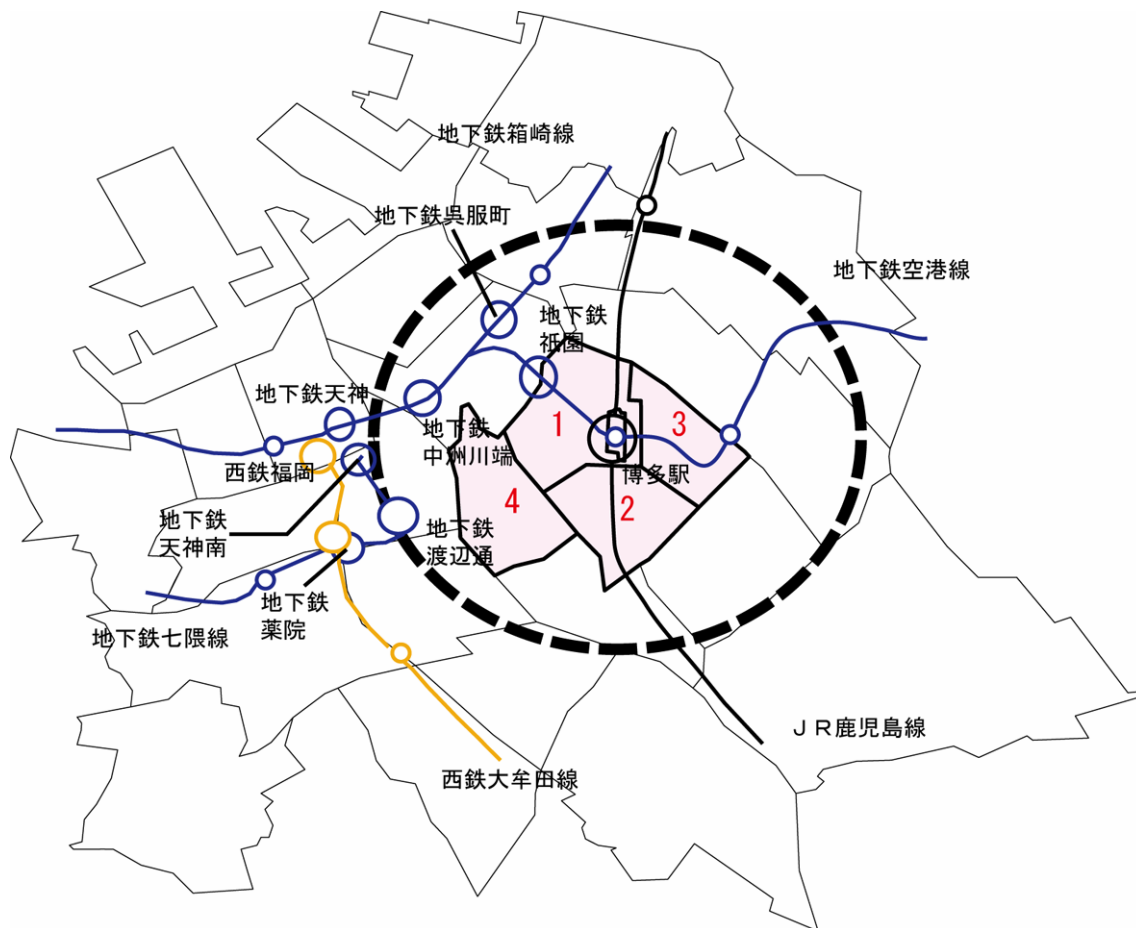
福岡市では、都心がさらに魅力的であり続けるための都心づくりの指針を示した新・都心構想を 2006 年 6 月に策定した。その新・都心構想の中で、都市像の一つである人が動き賑わう都心を実現するための新しい都心構造の形成の一つとして、天神地区と博多駅地区を結ぶ中央回遊軸があげられている。これは、新たな歩行者の回遊軸として、歩行空間の充実や商業施設等の誘導及び景観整備を進めるとしている。

中央回遊軸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、様々な仕掛けを施す必要がある。その仕掛けを検討するには、現状の歩行者の回遊行動を把握することが必要となる。

本調査・分析は、まず、第 3 回（1993 年）、第 4 回（2005 年）北部九州圏パーソントリップ調査データを用いて、博多駅地区に発着する交通量の特性を分析する。次に、中央回遊軸の博多地区側の主要な通りである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などを実施し、都心部での回遊状況についてデータを収集する。そして、それらのデータをもとに福岡都心部における来街者の回遊構造を解明し、中央回遊軸を形成するための効果的な施策のあり方について検討することを目的とする。

3-1-2. 調査・分析対象地域

調査・分析対象地区は、博多駅地区及びその周辺地区とする。



対象地区	ゾーン 番号	ゾーン名	住所
博多駅 地区	1	博多駅前	博多駅前 1～3 丁目、博多駅中央街
	2	博多駅南	博多駅前 4 丁目、博多駅南 1～2 丁目
	3	博多駅東	博多駅東 1～3 丁目
博多駅周辺 地区	4	住吉	住吉 1～5 丁目（キャナルシティ）

図 3-1 調査・分析対象地域

3-1-3 歩行者交通量及びアンケート調査の概要

(1) 調査方法

調査は、博多駅前通りを通過する歩行者の交通量に加え、博多駅前通りを通過する歩行者へのアンケート調査もあわせて実施した。

a) 配布・回収方法

調査は休日調査を平成18年12月17日(日)11:00~17:00に、平日調査を平成18年12月19日(火)11:00~17:00に実施した。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、博多駅前通りを通過する歩行者に対し、アンケート調査の協力を求め、協力に同意した人を対象に聞き取り調査を行った。なお、調査における都心地区とは天神・博多駅を含む南北の「大博通り」、「渡辺通り」、東西の「昭和・明治通り」、「住吉通り」を囲む一辺約1.5~2kmの範囲とする。

b) アンケート調査回収部数

回収部数は以下のとおりである。

・回収部数：134部(平日)、150部(休日)

(2) アンケート調査質問内容

アンケート調査の質問項目は以下のとおりである。

- ・ 性別
- ・ 年齢
- ・ 職業
- ・ 住所
- ・ 同伴者数
- ・ 普段の平日・休日の「都心へのお出かけ頻度・目的・手段・同伴者」
- ・ 都心地区への到着場所(駅・バス停・駐車場)・到着時間(地図上に記入)
- ・ 都心地区での目的地と目的・手段・ルート(地図上に記入)
- ・ 都心地区からの出発場所(駅・バス停・駐車場)・出発時間(地図上に記入)

3-2 博多駅地区に関する交通行動について

ここでは第3回（1993年）、第4回（2005年）北部九州圏パーソントリップ調査データを用いて集計分析を行い、博多駅地区に発着する交通量の特性を明らかにする。

ここで用いている「発生」とは博多駅地区を出発地として交通行動をするトリップのことを指し、「集中」とは博多駅地区を到着地として交通行動をするトリップを指す。

3-2-1 発生・集中交通量（全体）

博多駅地区（ゾーン1～3）の発生及び集中交通量は14.1～15.6万トリップであり、天神1～5丁目の16.5～18.8万トリップに比べ、1～2万トリップ少ない。また、発生・集中とも第4回のトリップ数は第3回に比べ、博多駅地区では減少し、天神1～5丁目では増加している。

ゾーン面積あたりのトリップは天神1～5丁目では第4回は26.5～27.0万トリップ／ km^2 であり、第3回の23.7～23.9万トリップ／ km^2 に比べ、増加している。博多駅地区は天神1～5丁目に比べ、約半分のトリップ数である。また、博多駅地区では第4回は第3回に比べ、減少している。

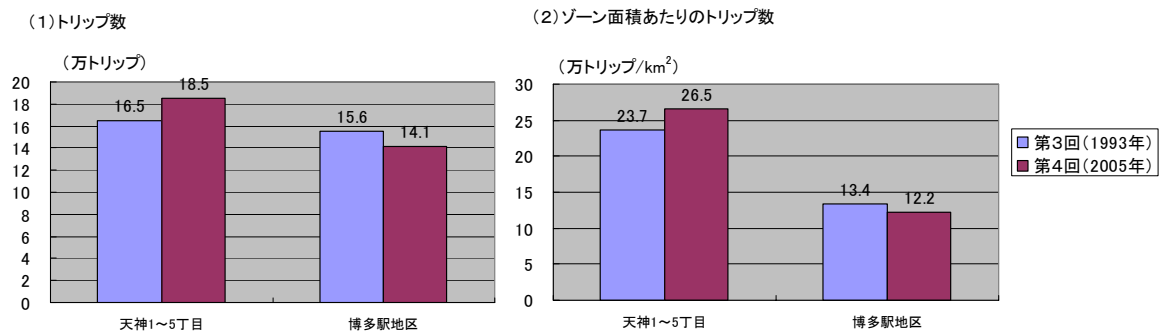


図3-2 発生交通量

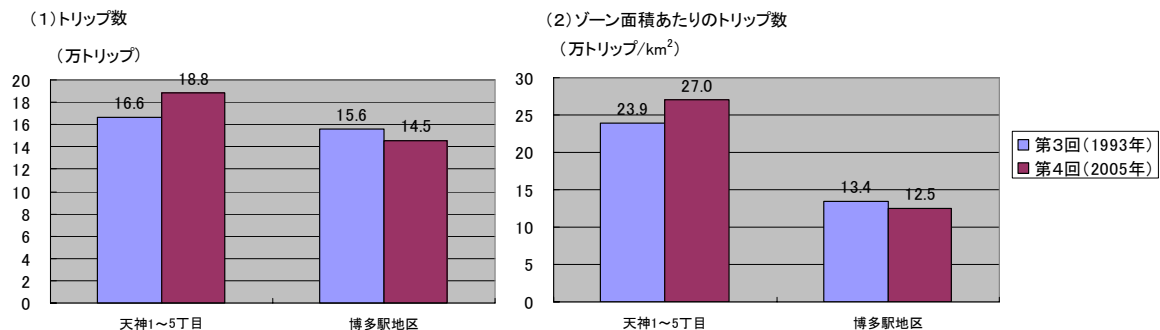


図3-3 集中交通量

3-2-2 属性

(1) 性別

博多駅地区から発生および集中するトリップ数を性別でみると、男性のトリップ数が発生、集中ともに多く、発生で 64.4%、集中で 64.5%を占めている。天神 1～5 丁目と比べると、博多駅地区は男性の割合が大きい。

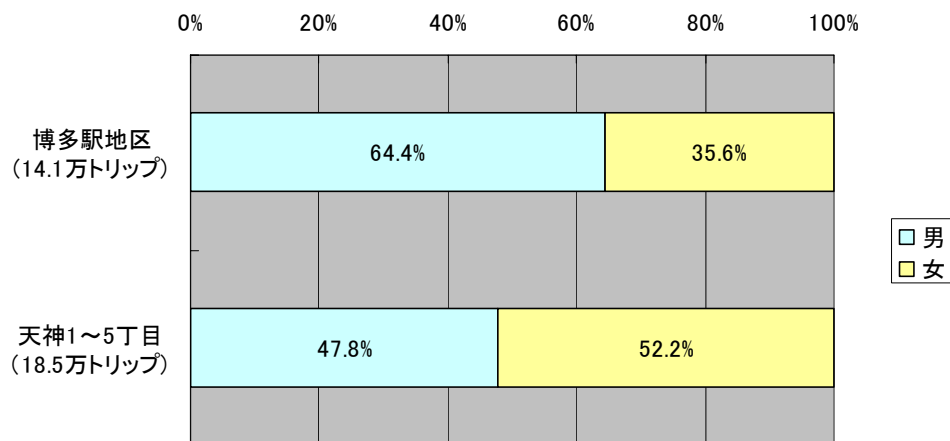


図 3-4 性別（発生）

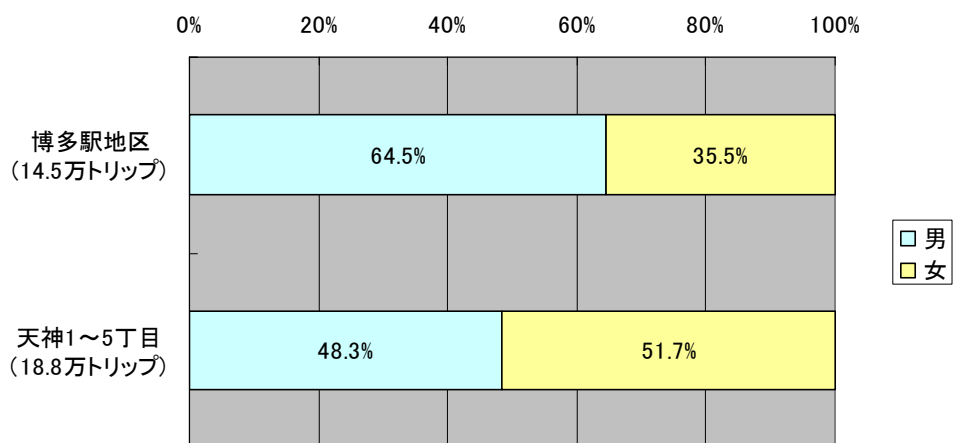


図 3-5 性別（集中）

(2) 年齢

年齢別のトリップ数をみると、博多駅地区では発生、集中ともに「30代」がそれぞれ26%、25%で最も多い割合を占めている。発生、集中ともに20～50代までの年齢層のトリップ数はほぼ均等に分布しているが、10代以下及び60代以上のトリップ数は少ない。天神1～5丁目と比べると、発生、集中ともに60代以上の割合が小さい。

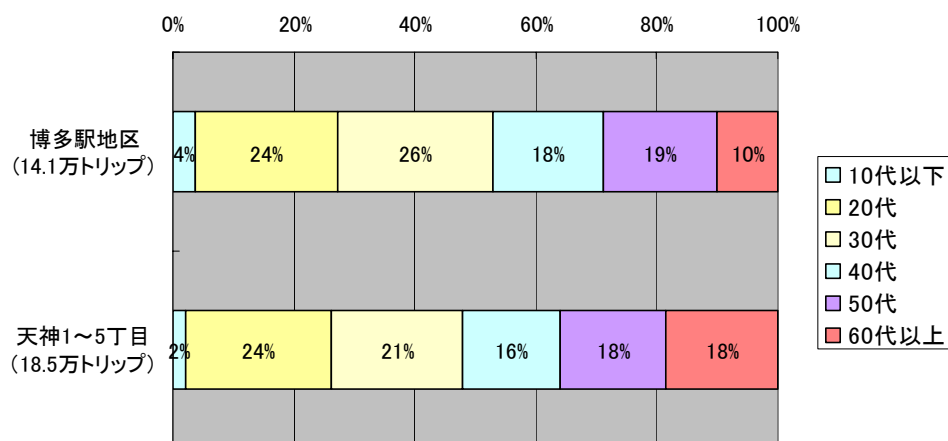


図3-6 年齢（発生）

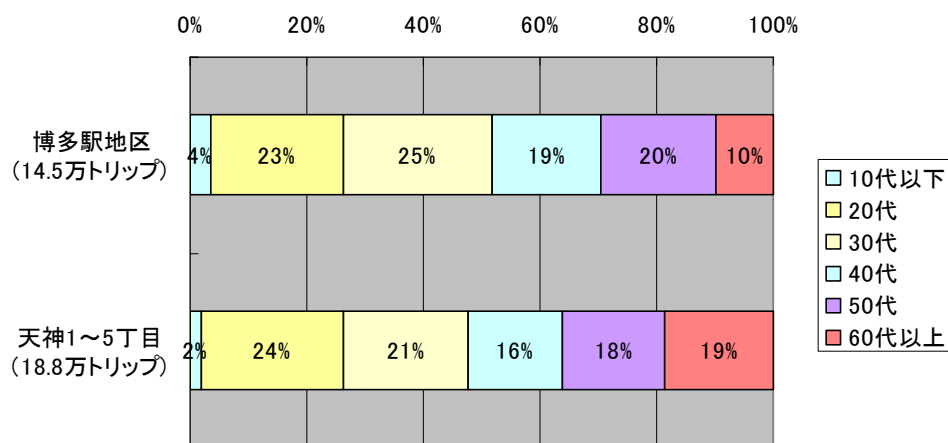


図3-7 年齢（集中）

(3) 職業

職業別に発着するトリップ数をみると、発生、集中ともに学生や専業主婦などの非就業者に比べて、就業者のトリップ数が多いことがわかる。その中で発生、集中ともに「事務従事者」のトリップ数が最も多く、発生、集中とともに全体の20%を占めている。次いで「専門的・技術的職業従事者」のトリップ数が多い割合を占めている。天神1～5丁目と比較すると、博多駅地区は「専業主婦・主夫」、「無職・その他」の割合が小さい。

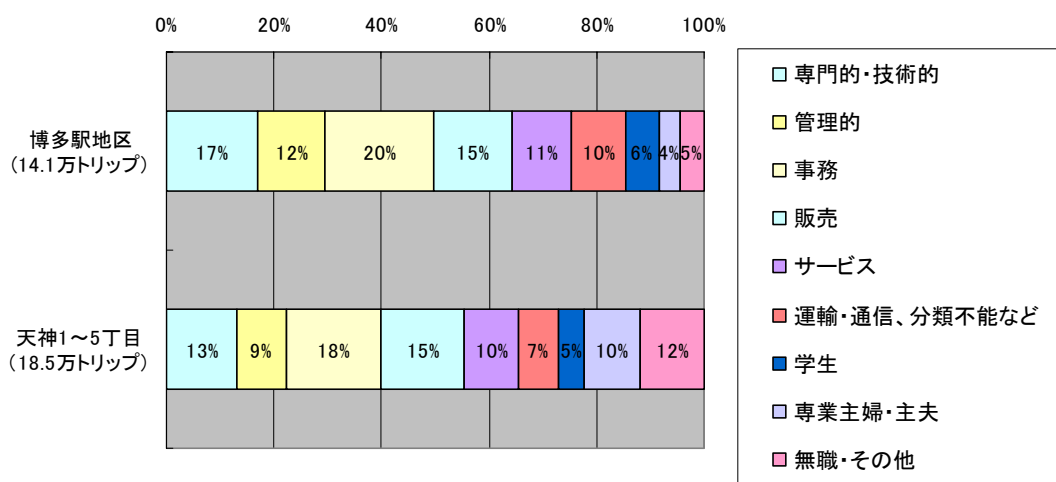


図 3 - 8 職業（発生）

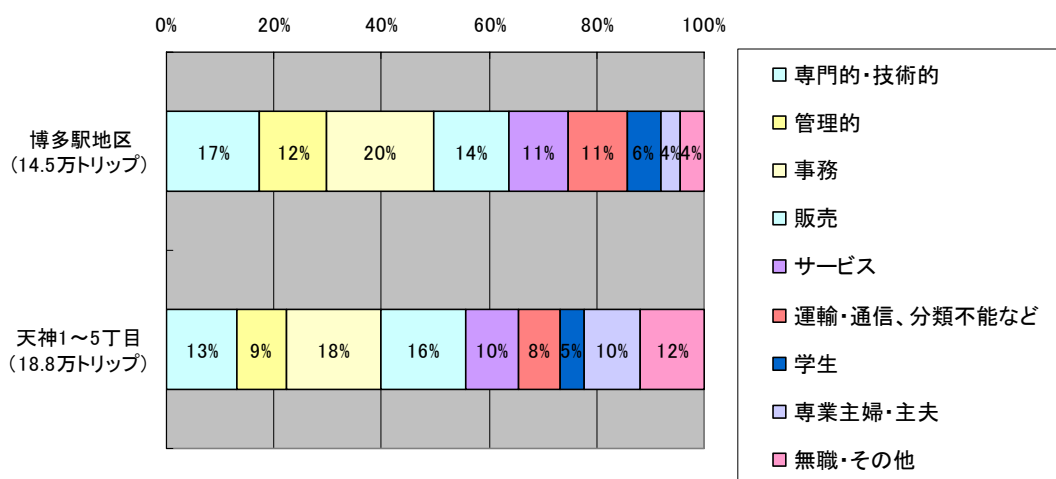


図 3 - 9 職業（集中）

(4) 目的

目的別に発着するトリップ数をみると、発生では仕事帰りを含む「帰宅Ⅰ」が51%で最も多く、次いで、販売や作業等を含む「業務Ⅰ」が20%の割合を占めている。集中では仕事に向かう「通勤Ⅰ」が52%で最も多く、次いで、販売や作業等を含む「業務Ⅰ」が23%の割合を占めている。天神1～5丁目と比べると、博多駅地区は発生では「帰宅Ⅰ」、集中では「通勤」の割合が大きい。博多地区には業務機能が多いため、訪れる人の多くの目的が仕事である人が多いといえる。なお、目的構成は表のとおりである。

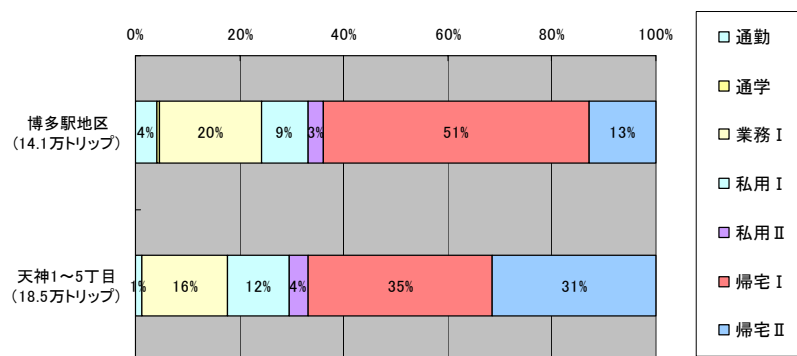


図3-10 職業（発生）

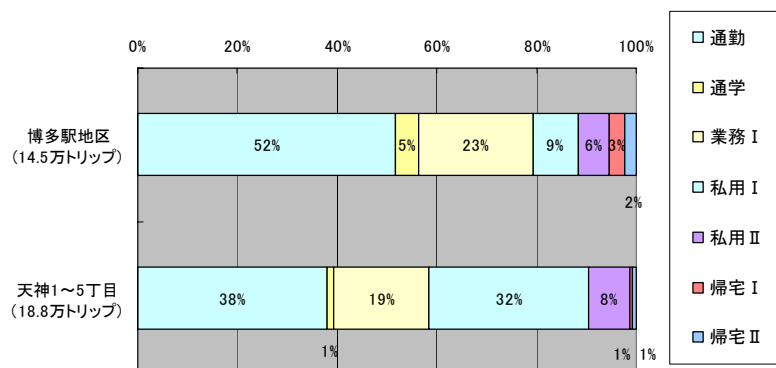


図3-11 職業（集中）

表3-1 集約目的の詳細

集約目的	細目的名	集約目的	細目的名
通勤	通勤(往)	私用Ⅰ	買物
	通勤(パート・アルバイト)(往)		社交・娯楽
	通勤(往)	私用Ⅱ	帰校
業務Ⅰ	販売・配達		通院
	打合せ・会議		送迎(付き添いなど)
	作業・修理		習い事・塾
	帰社		その他私用
	帰社(パート・アルバイト)	帰宅Ⅰ	通勤(復)
	その他業務		通勤(パート・アルバイト)(復)
業務Ⅱ	農林漁業		通学(復)
	農林漁業(復)	帰宅Ⅱ	帰宅(その他)

3-2-3 交通手段特性

(1) 全体

博多駅地区に発着する交通手段分担率を全体でみると、発生、集中ともにほぼ同じ分布になっており、鉄道のトリップ数が発生、集中ともに、38%と最も多い割合を占めている。次いで、バスのトリップ数が発生、集中でそれぞれ29%、30%を占めている。天神1～5丁目と比べると、博多駅地区は発生・集中ともに鉄道の割合が大きい、自動車の割合も大きい。また、バスの割合は発生・集中ともに8～10%低い。

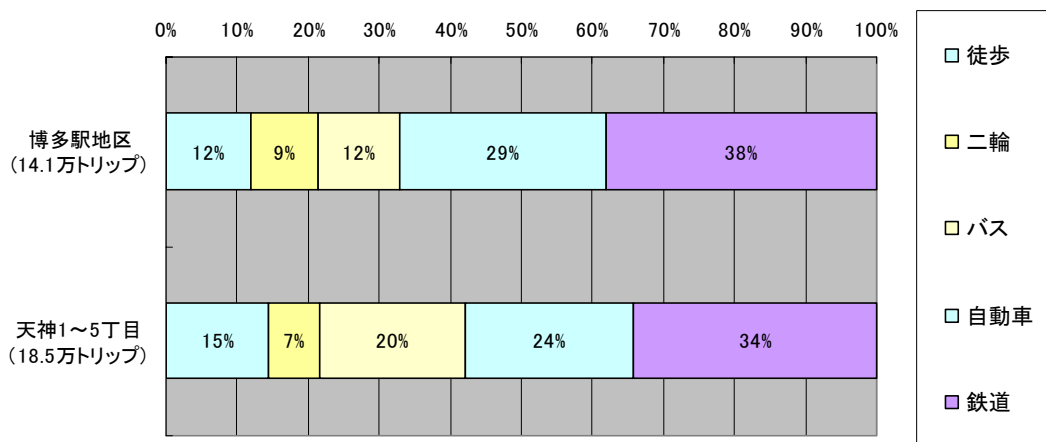


図3-12 交通手段分担率（発生）

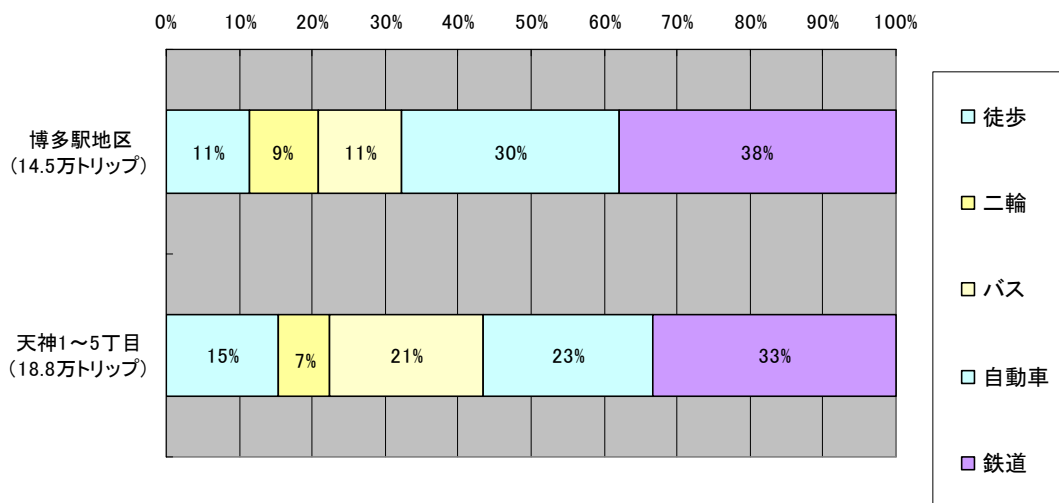


図3-13 交通手段分担率（集中）

(2) 性別

博多駅地区に発着する交通手段分担率を男女別でみると、発生、集中ともに、男性では鉄道のトリップ数が最も多く発生・集中ともに37%である。女性でも鉄道のトリップ数が最も多く発生で41%、集中で40%を占めている。男性と女性を比較すると男性の方が自動車のトリップ数の割合が大きいが、それ以外の交通手段のトリップ数の割合は女性の方が男性に比べて大きい。

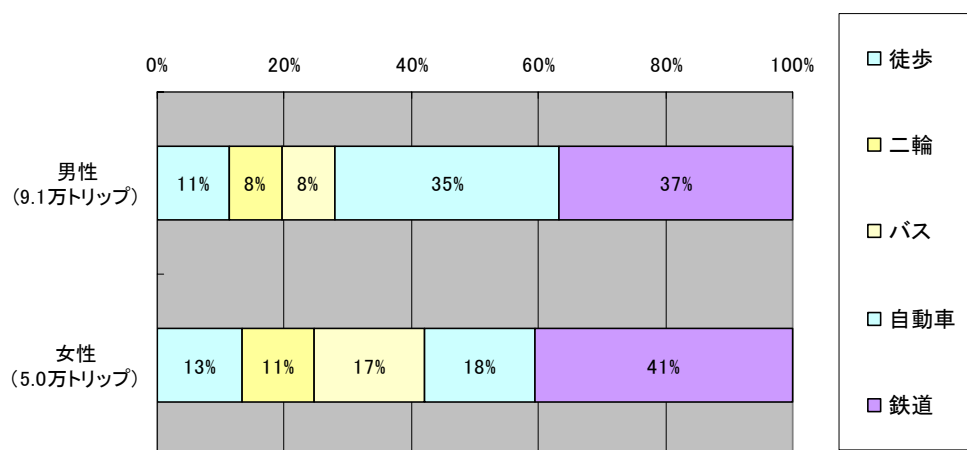


図 3 - 1 4 交通手段分担率（発生）

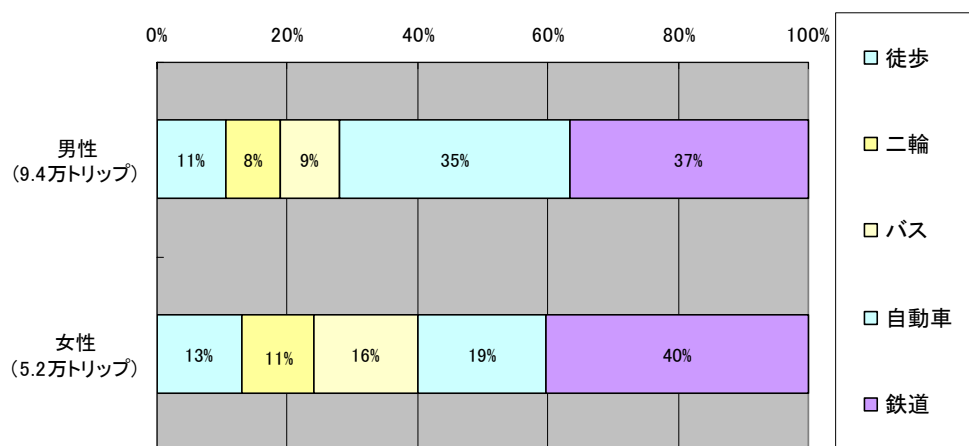


図 3 - 1 5 交通手段分担率（集中）

(3) 年齢

博多駅地区に発着する交通手段分担率を年齢別でみると、発生・集中ともほとんどの年代で「鉄道」のトリップ数の割合が大きく、30%以上を占めている。また、「自動車」の割合も大きい。「10代」、「60代以上」では、他の年代に比べ、「徒歩」の割合も大きく、14～18%を占めている。「自動車」の割合が大きいのは、「業務」による利用が多いと考えられる。

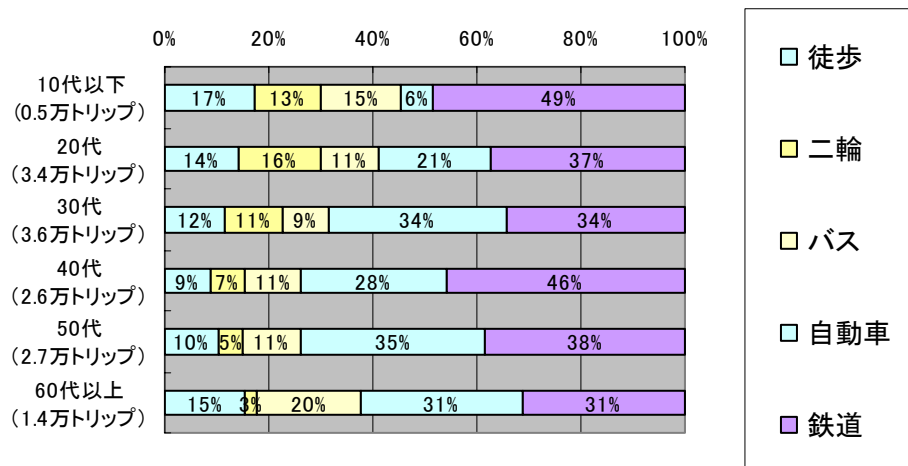


図 3 - 1 6 交通手段分担率 (発生)

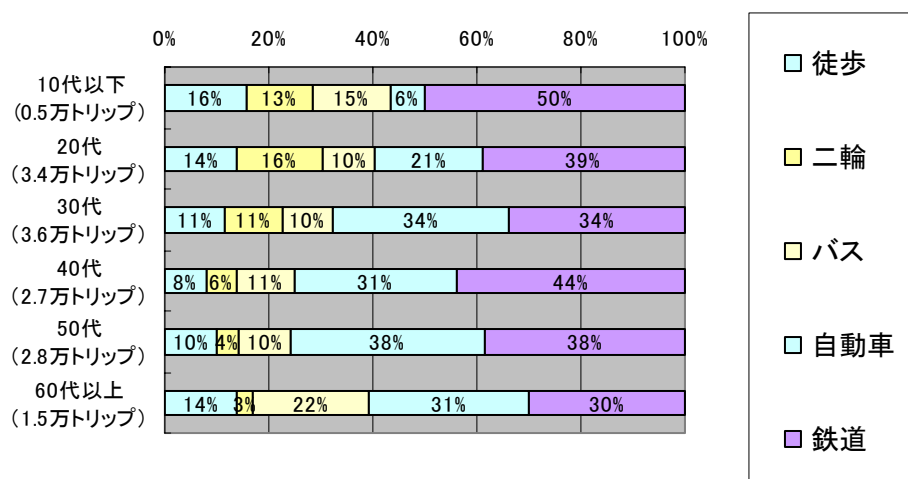


図 3 - 1 7 交通手段分担率 (集中)

(4) 目的

博多駅地区に発着する交通手段分担率を目的別でみると、発生、集中ともに業務目的の人は「自動車」の利用が多く、「業務Ⅰ」では発生では70%、集中では68%を占めている。また、発生をみると「通勤」、「通学」目的の人の徒歩や二輪の利用割合が大きく、徒歩、二輪合わせて「通勤」、「通学」とともに56%を占めている。発生では、帰宅目的の人は鉄道の利用割合が大きく、「帰宅Ⅰ」で57%、「帰宅Ⅱ」で35%を占めている。集中では「通勤」、「通学」目的の人の鉄道の利用割合が大きく、「通勤」で55%、「通学」で61%となっている。また、発生、集中ともに買い物、娯楽を含む「私用Ⅰ」目的の人は徒歩の人が多く、発生で40%、集中で35%を占めている。したがって、博多駅地区内で仕事している人は通勤往復では鉄道する人が多いが、業務時には自動車を利用することが多いといえる。

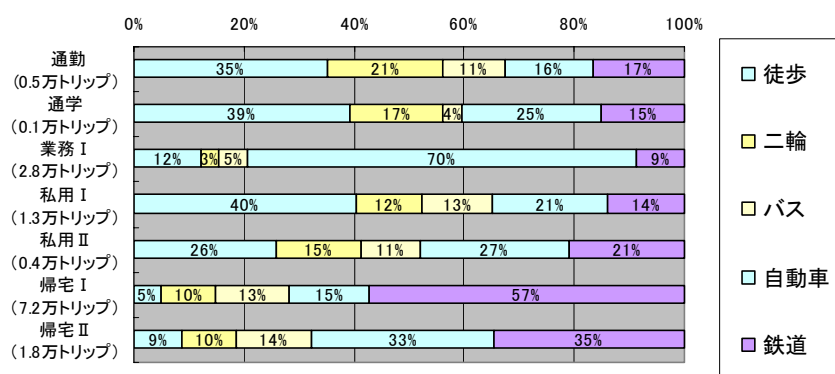


図 3 - 1 8 交通手段分担率（発生）

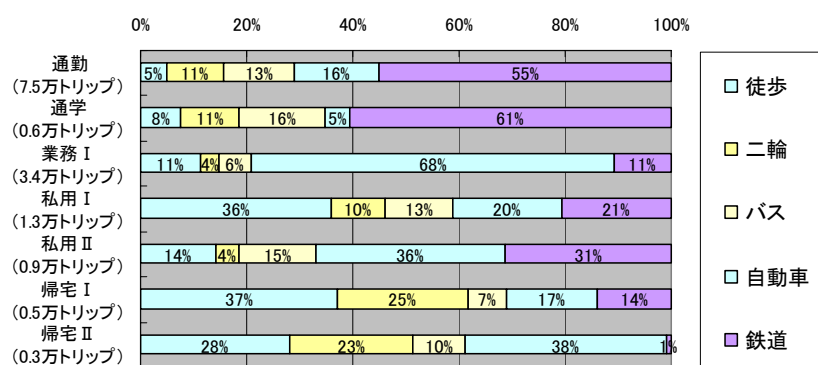


図 3 - 1 9 交通手段分担率（集中）

（５）キャナルシティ（ゾーン４）の影響

博多駅周辺地区のゾーン４では、第３回調査（１９９３年）と第４回調査（２００５年）間の１９９６年に大型商業施設キャナルシティがオープンしており、交通量に影響を与えている。発生・集中交通量ともに第３回が１万８千トリップ、第４回が２万３千トリップであり、第３回に比べ、第４回が増加している。したがって、平日の調査であるが、キャナルシティのオープンにより交通量が増加していることがわかる。交通手段別にみれば、バスの分担率が最も高く３３～３７％となっている。バスは第３回より第４回の分担率が高くなっており、鉄道も同じ傾向であることから、公共交通手段でのアクセスが増加しているといえる。

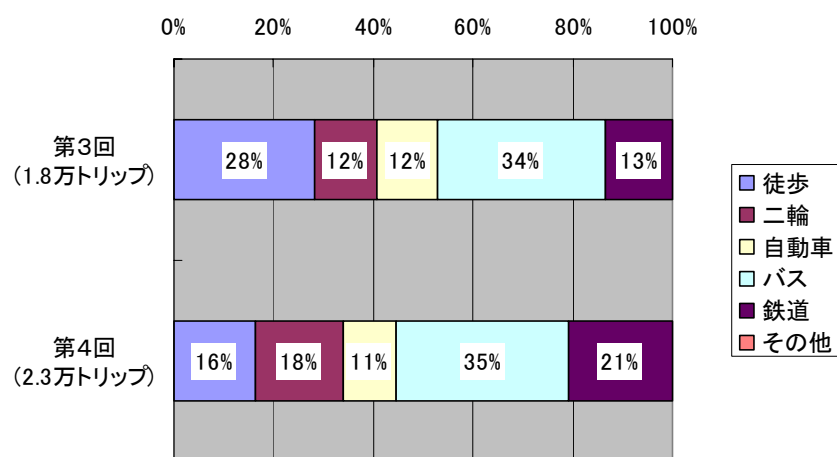


図 3-20 交通手段分担率（発生）

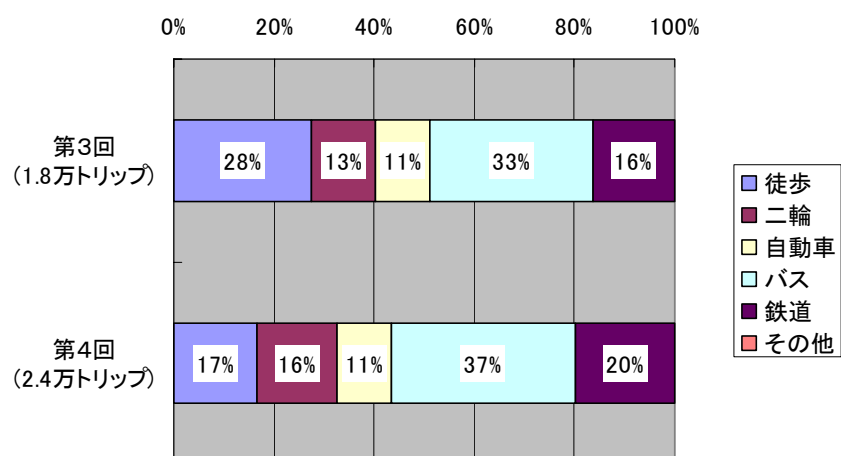


図 3-21 交通手段分担率（集中）

(6) 博多駅前地区(ゾーン1)

はかた駅前どおりのあるゾーン1での交通量をみれば、発生・集中交通量ともに第3回が8万7千トリップ、第4回が7万8千トリップであり、第3回に比べ、第4回は減少している。交通手段別にみれば、自動車が第3回では31～33%であったが、28～30%になり、発生・集中交通量ともに減少している。これに対して、鉄道は第3回の31～32%から第4回では38～39%と6～8%増加している。

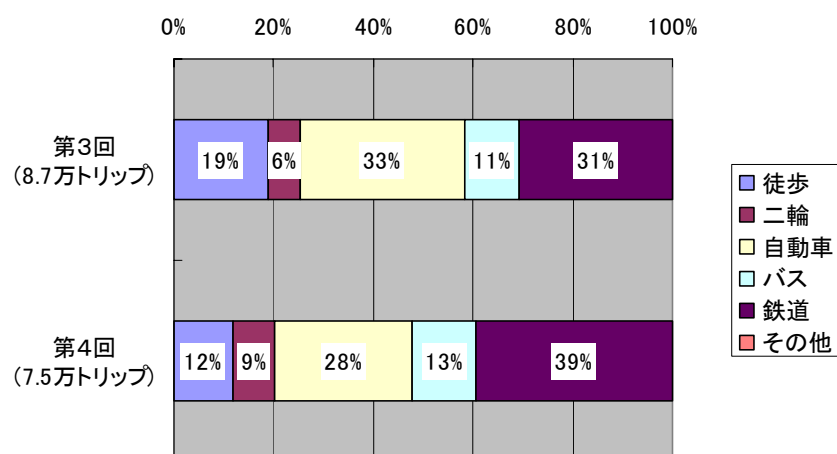


図3-2-2 交通手段分担率（発生）

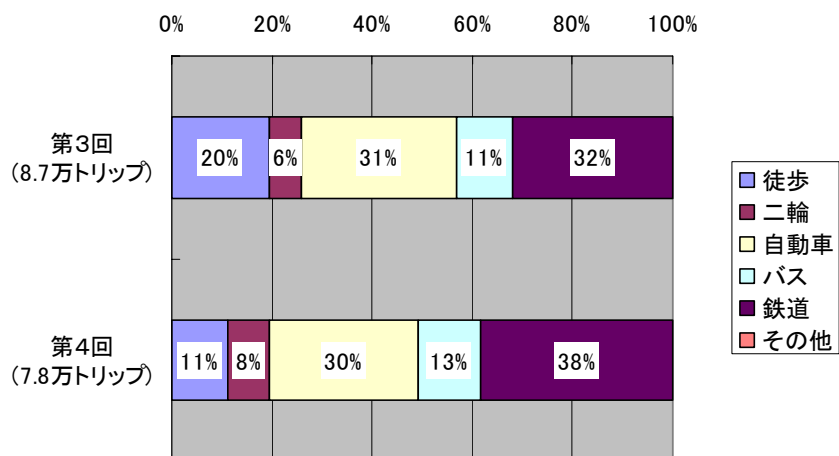


図3-2-3 交通手段分担率（集中）

3-2-4 鉄道利用者に着目した交通量の特性

鉄道利用者は博多駅地区へ発着する場合、地区又は地区周辺にある最寄り駅へのアクセス・イグレスが必要となり、そこから徒歩等で移動しなければならない。これは自動車利用者が目的地及びその近接場所に駐車し、目的地の用事が済めば、自動車で立ち去るため、対象地区での回遊が少ないことを勘案すると、鉄道利用者は、博多駅地区での回遊の可能性が高いと考えられる。ここでは鉄道利用者が博多駅地区を発着する交通量の特性を把握する。なお、アクセス交通とは、出発地から鉄道駅やバス停（主要交通手段との結節点）までの交通であり、イグレス交通は鉄道駅やバス停から目的地までの交通である。

(1) 利用駅

鉄道を利用して博多駅地区に発着した交通量の利用駅をみると、発生、集中ともに、「博多駅」利用者が大部分であり、発生で 91.6%、集中で 90.6%を占めている。当然ながら博多駅地区に訪れる人の多くは博多駅を利用していることがわかる。その他の利用駅では、「地下鉄祇園駅」、「地下鉄薬院駅」が他に比べてやや多い割合を占めている。

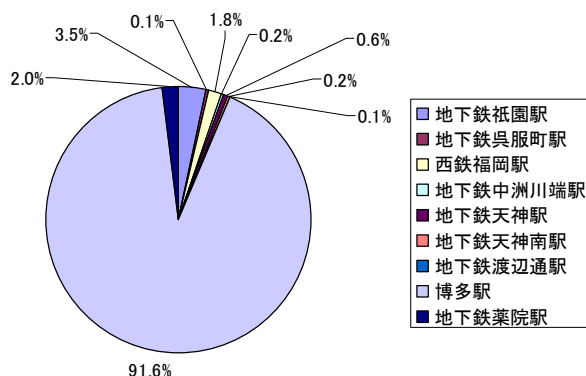


図 3-2-4 博多駅地区利用駅（発生）（5.1 万トリップ）

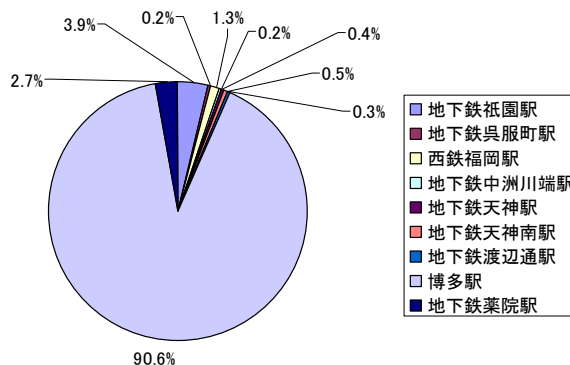


図 3-2-5 博多駅地区利用駅（集中）（5.3 万トリップ）

（２）対象地区最寄り駅へのアクセス・イグレス交通手段

鉄道利用者の駅へのアクセス・イグレス交通手段は「博多駅」、「地下鉄祇園駅」、「地下鉄天神駅」を利用する人は発生、集中ともに徒歩の人がほとんどである。「地下鉄中洲川端駅」を利用する人は、発生では徒歩の人が多いが、バス等の利用者もみられる。「西鉄福岡駅」、「薬院」を利用する人は発生、集中ともにバスの利用割合が大きく、70%を越えている。

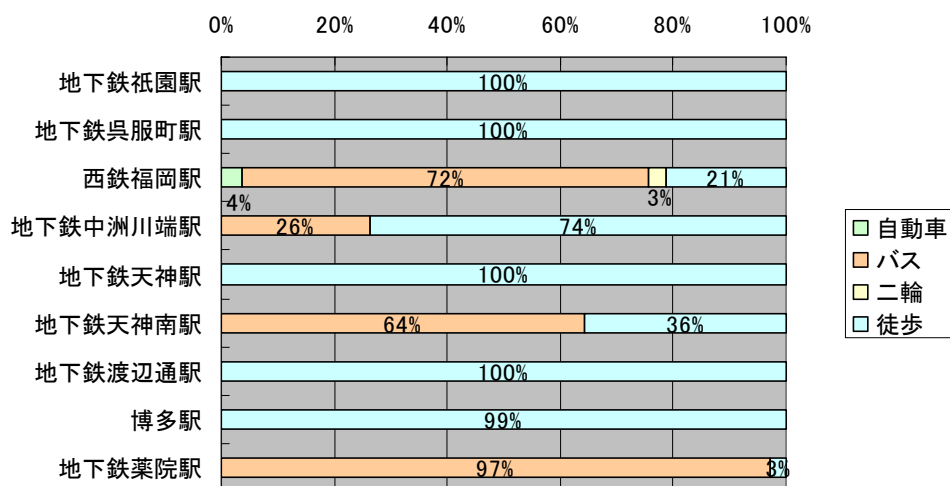


図 3－2 6 各駅までの交通手段分担率（発生）

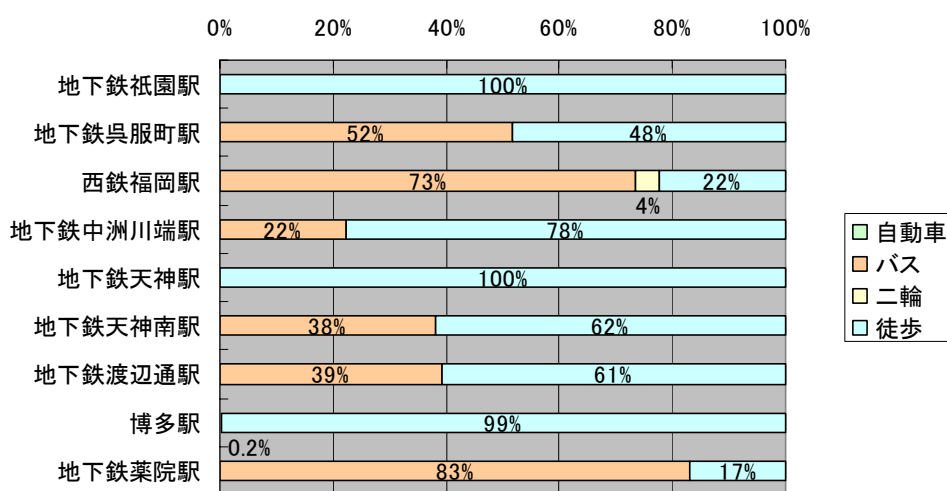


図 3－2 7 各駅からの交通手段分担率（集中）

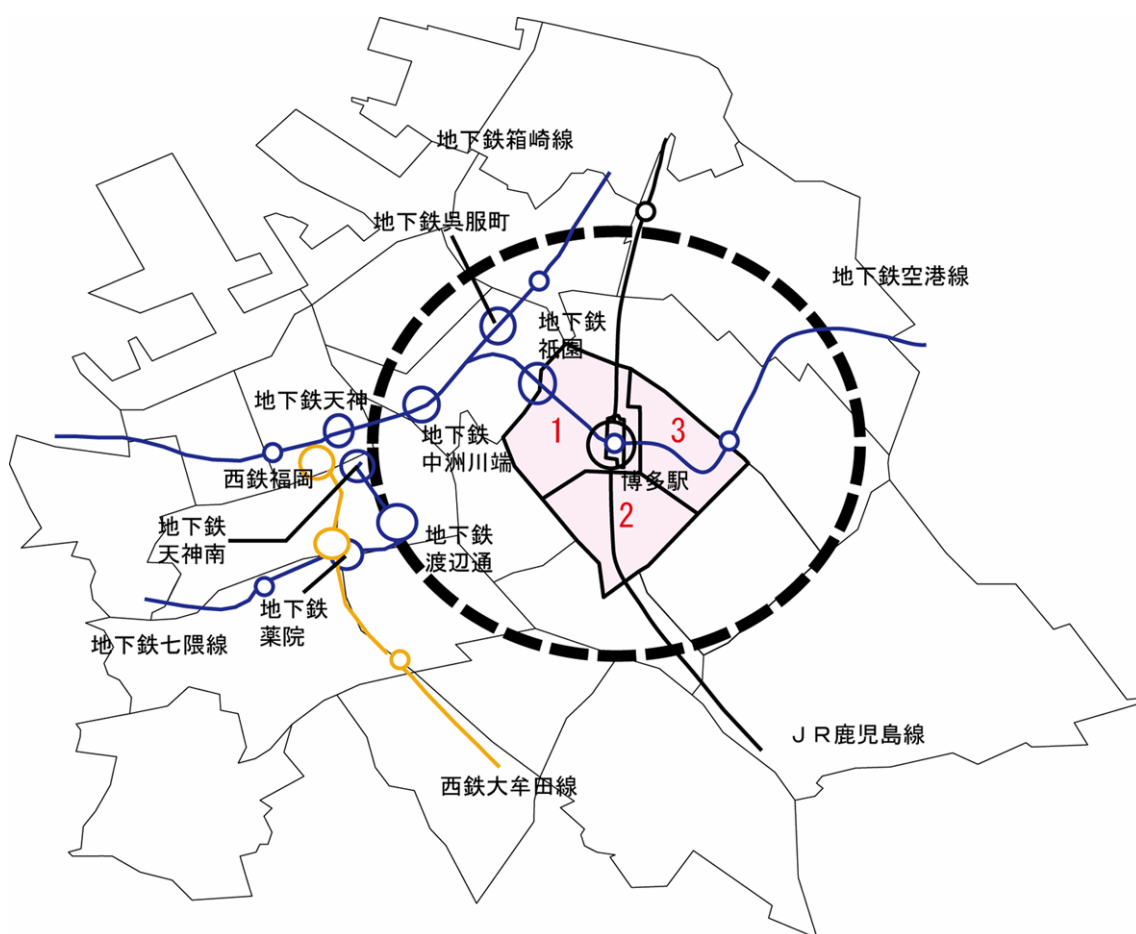
(3) 各ゾーンからみた各鉄道駅の利用状況

博多駅地区の各ゾーンから人々がそれぞれの駅を利用するかを以下に示した。

(各ゾーンともトリップ数が5%以下の駅については除外した)

それによると、発生、集中ともにほぼ同じ分布になっており、「博多駅南」、「博多駅東」、「博多駅前」の全てのゾーンにおいて駅を利用する人のほとんどは博多駅を利用していることがわかる。「博多駅前」ゾーンから駅を利用する人は博多駅の他に近くの駅を利用する人を少数ながらいることがわかる。

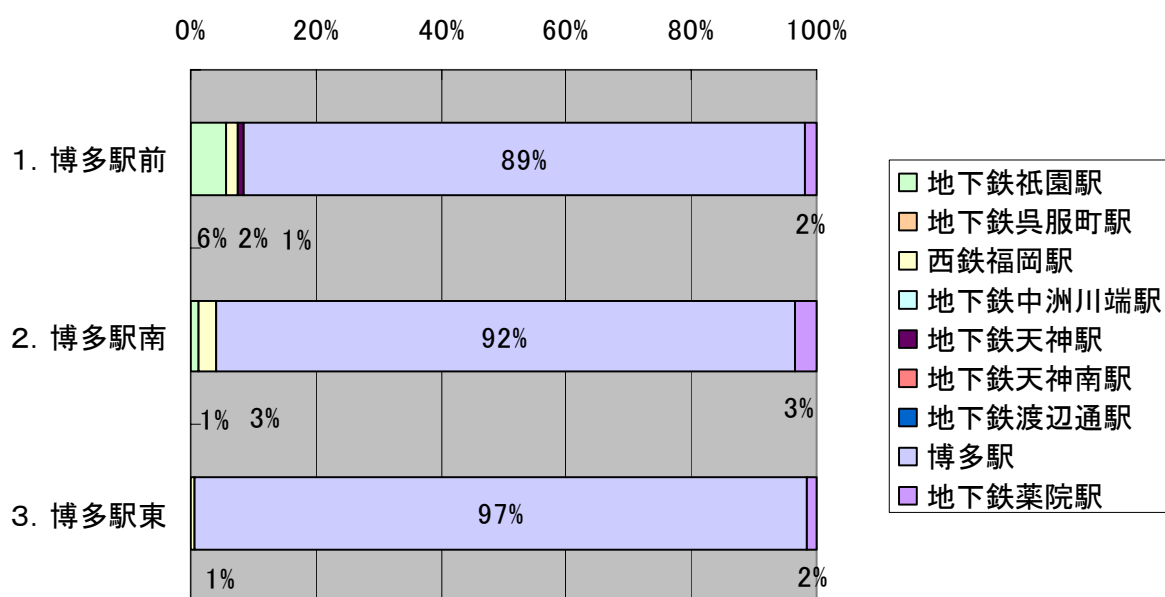
したがって、博多駅地区から駅を利用する人の大部分が、博多駅を利用することがわかる。また、「地下鉄薬院駅」からの発生・集中が全てのゾーンで2~5%程度あり、バスを利用して各ゾーンに発着していることがわかる。



対象地区	ゾーン番号	ゾーン名	住所
博多駅地区	1	博多駅前	博多駅前 1~3 丁目、博多駅中央街
	2	博多駅南	博多駅前 4 丁目、博多駅南 1~2 丁目
	3	博多駅東	博多駅東 1~3 丁目

図 3-28 ゾーン図

①発生



②集中

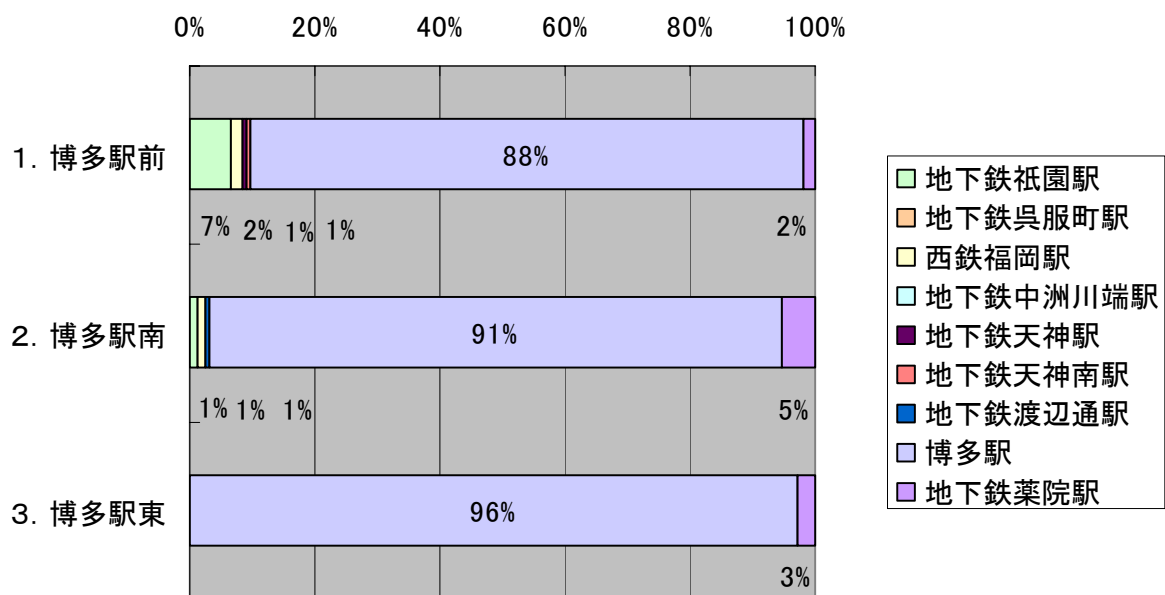


図 3 - 2 9 各ゾーンの鉄道駅利用状況

3-3 博多駅前地区歩行者の都心部回遊行動について

ここでは交通量調査及びアンケート調査の各質問項目について集計分析を行い、これらから博多駅前地区を通過する歩行者の都心部での回遊行動の特性を明らかにする。

なお、集計の際には、設問によって複数回答可があるため、これらを全て数え上げるとともに回答が空白の場合は集計から除外するため、回答総数がアンケート回収部数と一致しない場合がある。（また、凡例内の括弧の数字は回答数である。）

3-3-1 はかた駅前通りの歩行者交通量（平日・休日）

アンケート調査当日に駅前通りの西日本シティ銀行前とチサンホテル前から計測した歩行者交通量は以下のとおりである。チサンホテル前はチサンホテルの逆側の歩道より計測している。

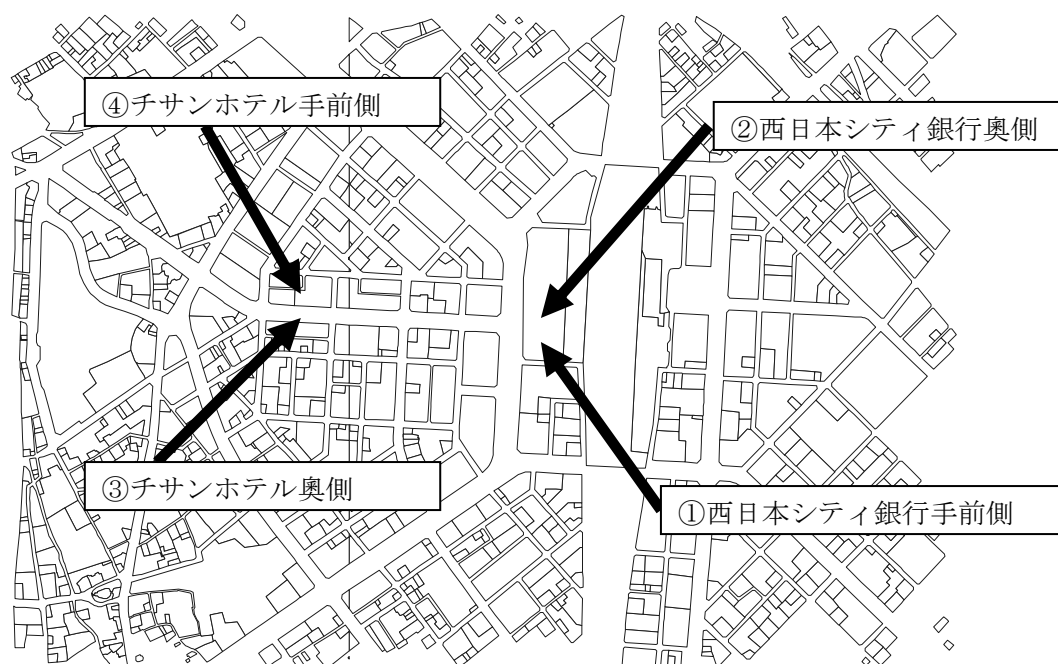


図 3-30 交通量測定場所

(1) はかた駅前通り南側(①③側)の歩道とはかた駅前通り北側(②④側)の交通量の比較

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。どちらの方向に歩いているかは考慮していない。

下のグラフからみてとれるように、アンケート当日の駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量は、平日実施、休日実施ともにどの時間帯においてもはかた駅前通り南側の方が多くなっている。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といえる。

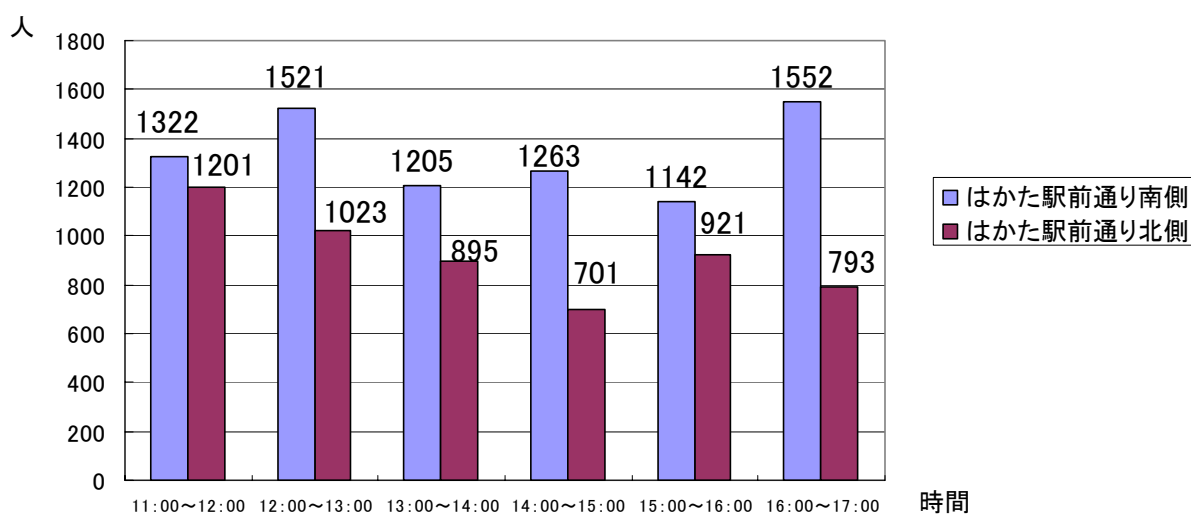


図3-3-1 当日駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量(平日実施)

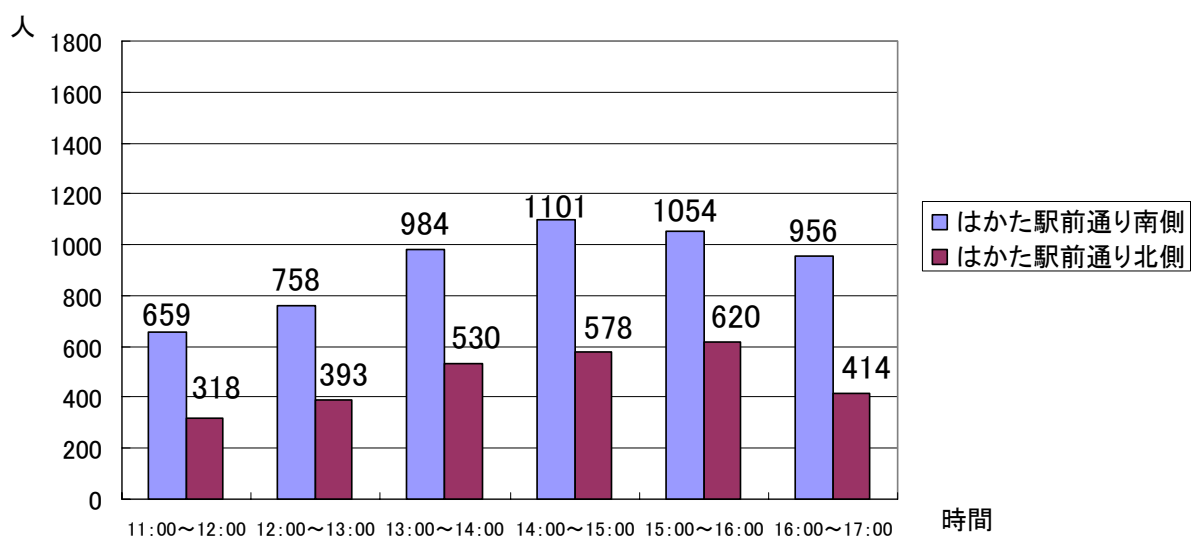
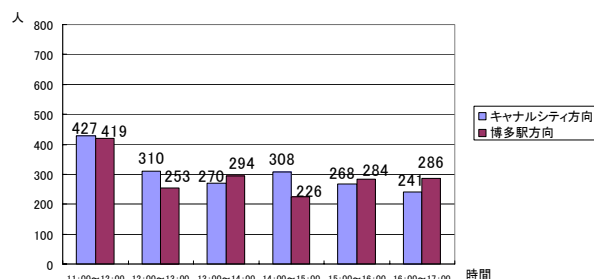
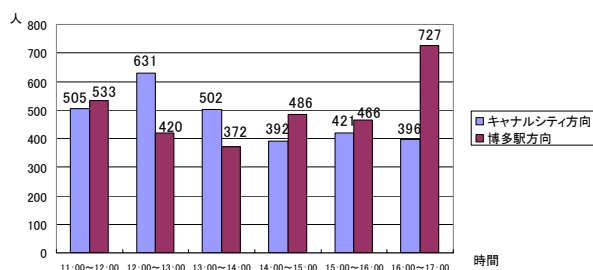


図3-3-2 当日駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量(休日実施)

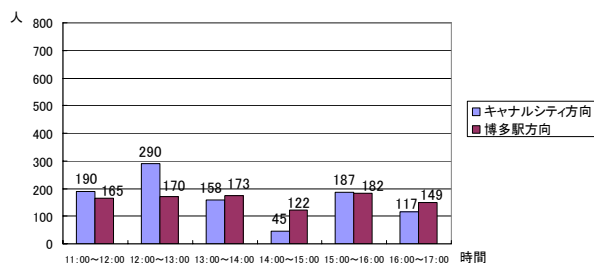
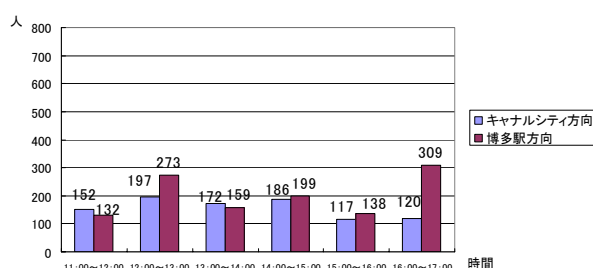
(2) 時間別場所別方向別交通量(平日実施、休日実施別)

アンケート当日の歩行者交通量は、平日実施、休日実施ともに、「15:00～16:00」、「16:00～17:00」になってくると、キャナルシティに向かう歩行者の数が博多駅に向かう歩行者に比べて増えてくる。



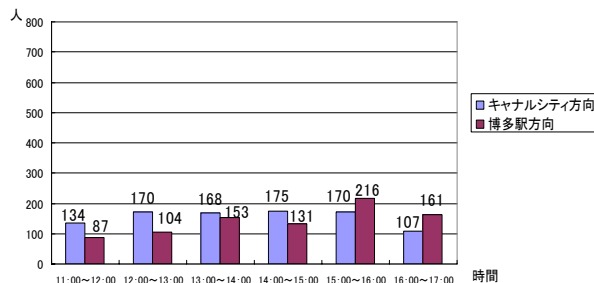
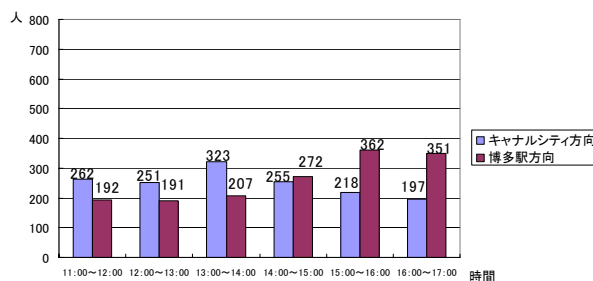
当日交通量(①西日本シティ銀行前手前側)(平日実施)

当日交通量(②西日本シティ銀行前奥側)(平日実施)



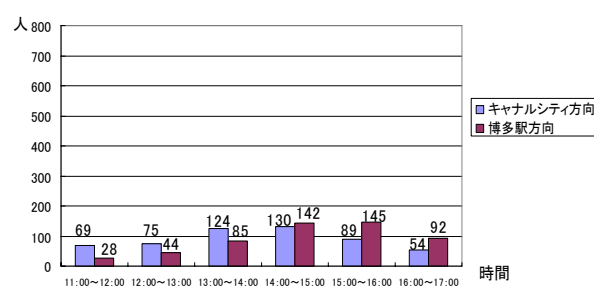
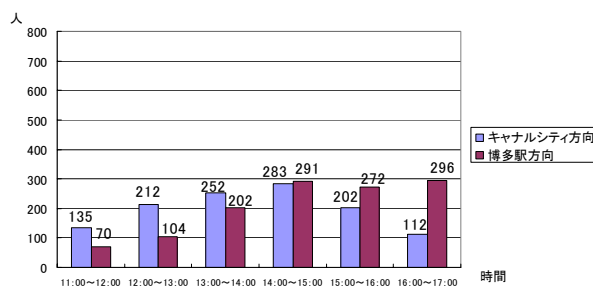
当日交通量(③チサンホテル前奥側)(平日実施)

当日交通量(④チサンホテル前手前側)(平日実施)



当日交通量(①西日本シティ銀行前手前側)(休日実施)

当日交通量(②西日本シティ銀行前奥側)(休日実施)



当日交通量(③チサンホテル前奥側)(休日実施)

当日交通量(④チサンホテル前手前側)(休日実施)

図 3-33 時間別場所別方向別歩行者交通量

3－3－2．標本属性

「博多駅前地区における回遊性」を集計・分析するにあたり、その個人属性を整理すると以下のとおりである。

(1) 性別（平日実施、休日実施別）

アンケート対象者の性別は、平日実施、休日実施ともに女性がやや多く、平日実施で 59%、休日実施で 55%を占めている。

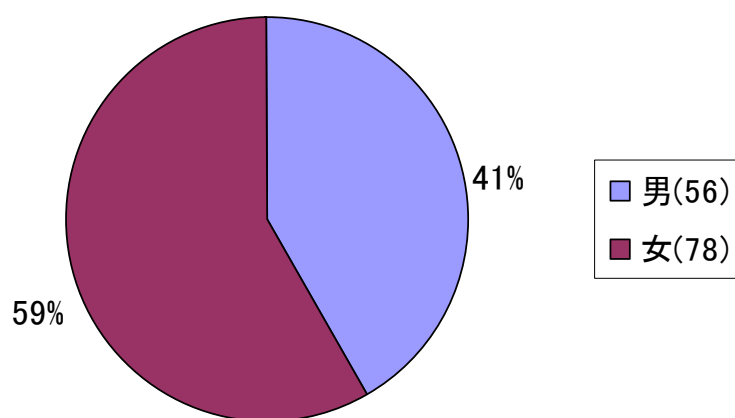


図 3－3 4 性別（平日実施）（N＝134）

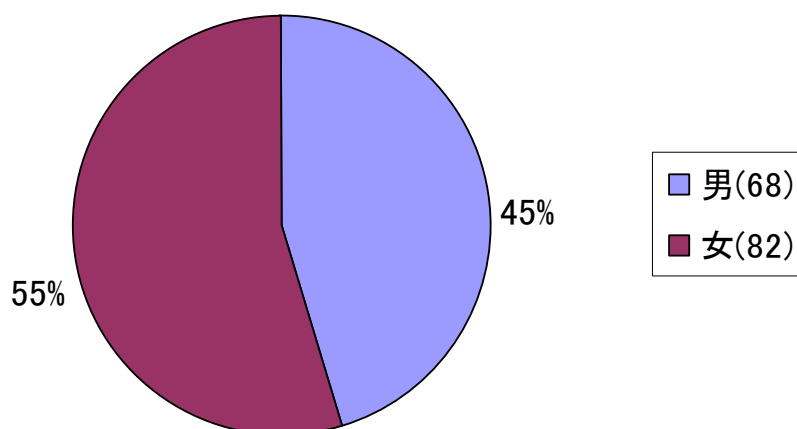


図 3－3 5 性別（休日実施）（N＝150）

(2) 年齢

アンケート対象者の年齢は、平日実施では「20－24 歳」が 13%と最も多く、休日実施では「15－19 歳」、「20－24 歳」がともに 13%で最も多い。平日実施では休日実施に比べて「65－69 歳」が 11%と多く、「30－44 歳」の割合が 15%と少ない。

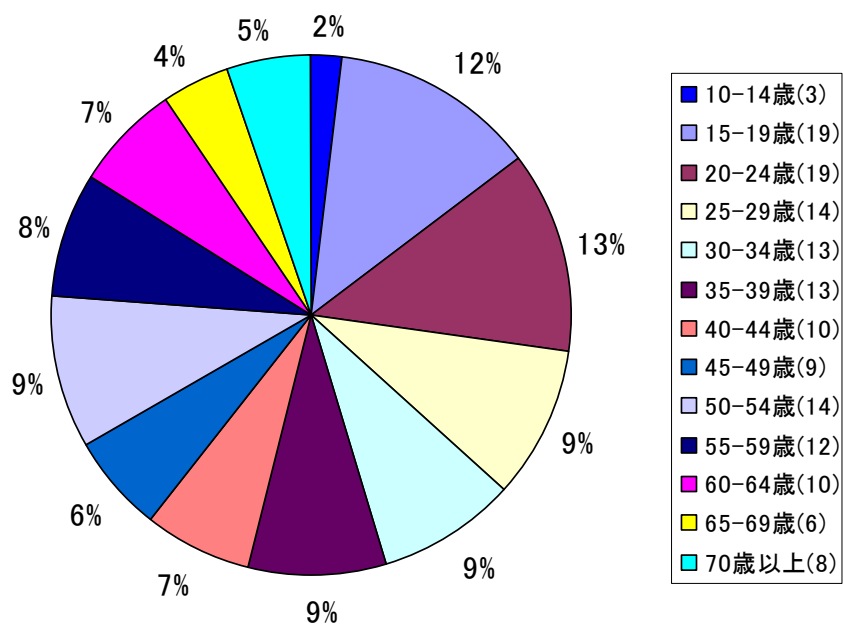


図 3 - 3 6 年齢（平日実施）（N=134）

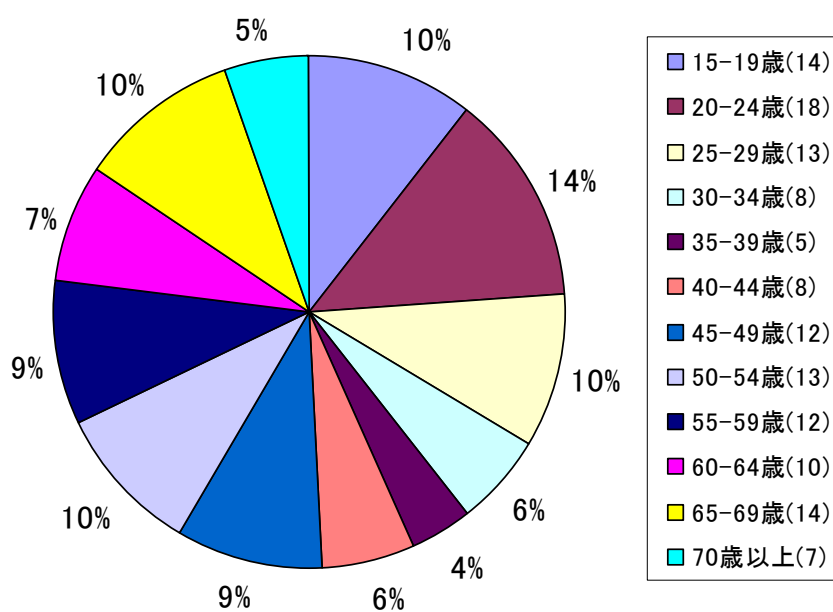


図 3 - 3 7 年齢（休日実施）（N=150）

(3) 同伴者数

同伴者数は平日実施では「1人」が50%、「0人」が45%で大半を占めている。休日実施では「0人」が40%、「1人」が38%で大半を占めるが「2人」の割合も13%と平日実施に比べて多い。

平日では仕事目的の人の同伴者数は「0人」と「1人」がほぼ同数だが、休日では仕事目的の人の同伴者数は「0人」がほとんどである。これより休日に仕事目的で都心に訪れる人は1人で行動する人が多いといえる。

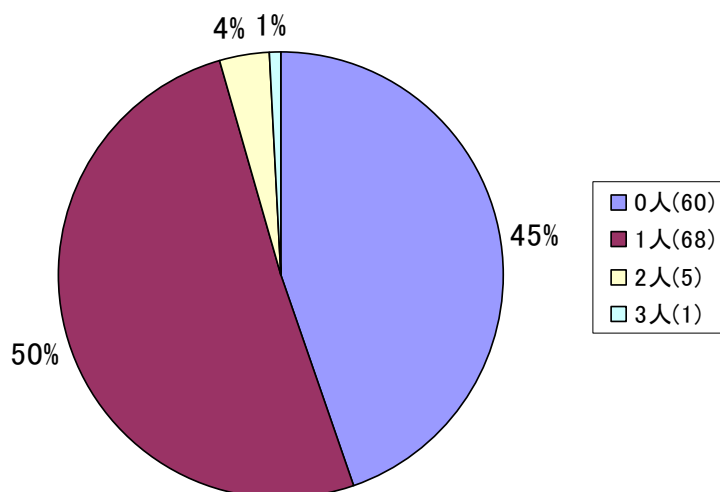


図3-38 同伴者数（平日実施）（N=134）

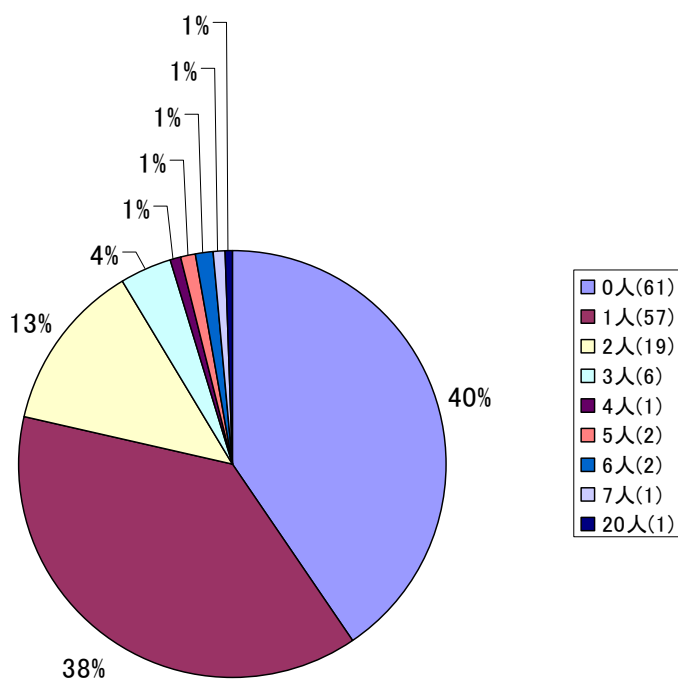


図3-39 同伴者数（休日実施）（N=150）

(4) 職業

アンケート対象者の職業は平日実施、休日実施ともに「会社員・公務員等」が最も高く、平日実施で41%、休日実施で43%の割合を占めている。「学生(18歳以上)」は休日実施の11%に対して平日実施では19%と高い割合を占めている。しかし、「学生(18歳未満)」は平日実施の2%に対して休日実施では11%の割合を占めている。

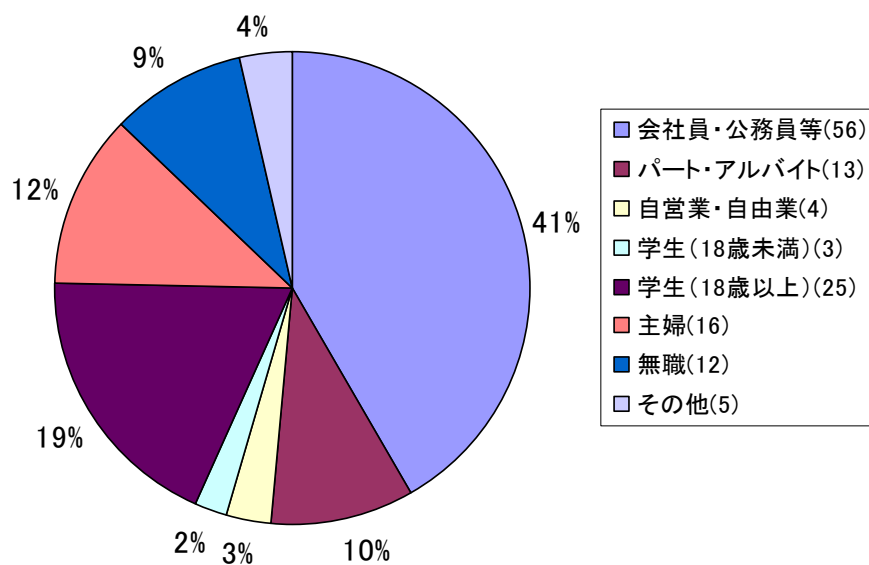


図3-40 職業（平日実施）（N=134）

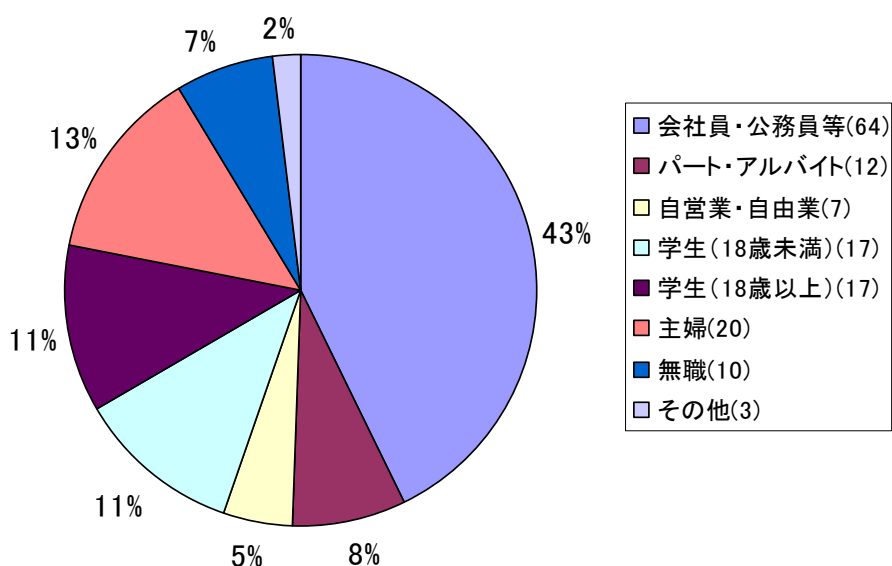


図3-41 職業（休日実施）（N=150）

(5) 住所

アンケート対象者の住所は駅前地区という特性から平日実施、休日実施ともに「福岡市外」の割合が最も高く、平日実施で34%、休日実施では49%を占めている。福岡市内在住の人では平日実施、休日実施ともに「博多区」の割合が最も高く平日実施で24%、休日実施で22%を占めている。

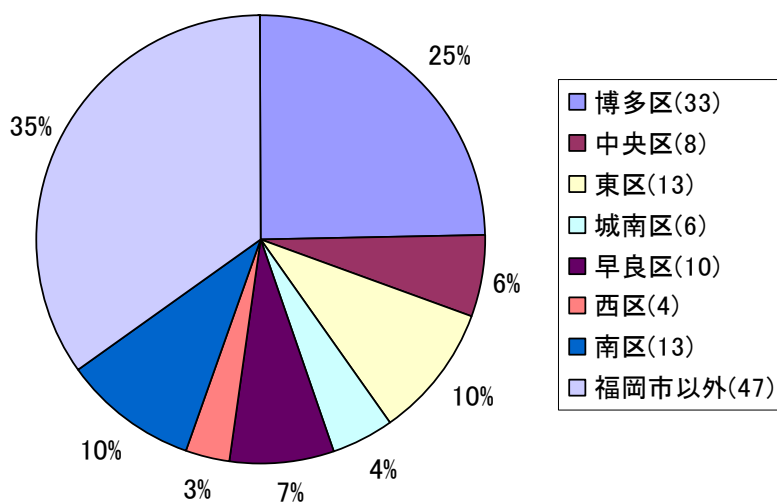


図3-42 住所（平日実施）（N=134）

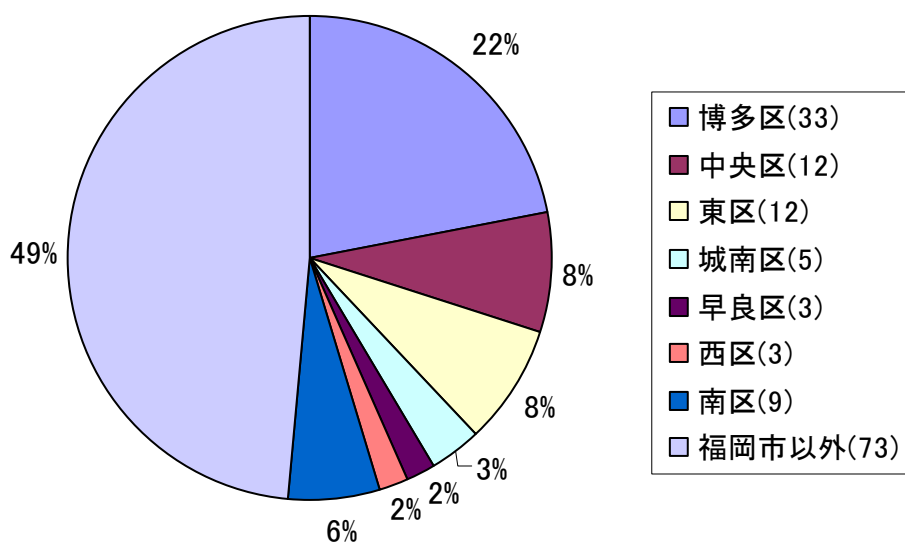
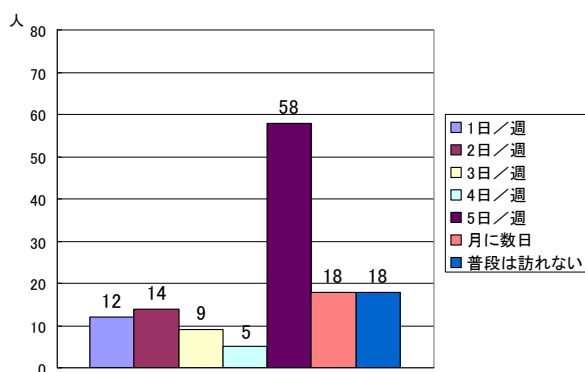


図3-43 住所（休日実施）（N=150）

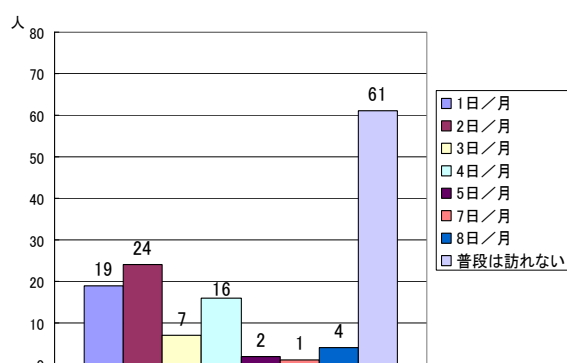
3-3-3 普段の平日・休日の「都心へのお出かけ頻度・目的・手段」

(1) 平日・休日の都心へのお出かけ頻度、目的、手段（平日実施）

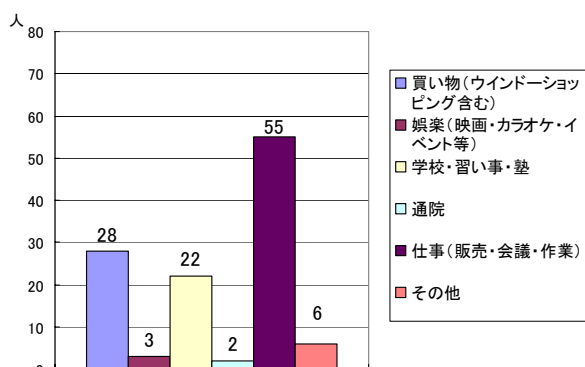
平日実施のアンケートからわかる普段都心へ出かける頻度は、平日においては「5日／週」の人が最も多く、毎日訪れる人が多いことがわかる。しかし、休日には「普段は訪れない」という人が最も多い。出かける目的としては、平日では「仕事（販売・会議・作業）」目的が最も多く、休日では、「買い物（ウインドーショッピング含む）」が最も多い割合を占めている。また、都心へ出かける手段としては、平日・休日ともに分布は似ており、「その他」が最も多い。「その他」の中にはＪＲの利用者が多く含まれている。平日においては次いで「路線バス」の利用者がやや多くなっている。



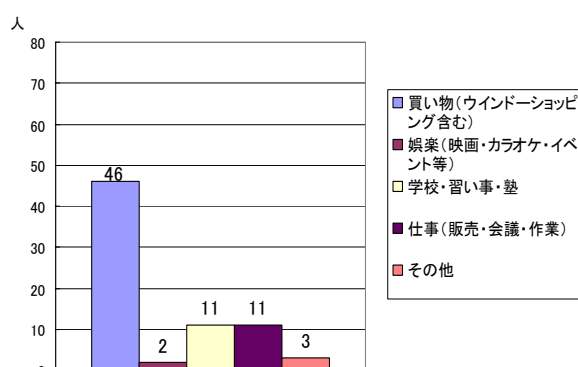
平日の都心へのお出かけ頻度（平日実施）（N=134）



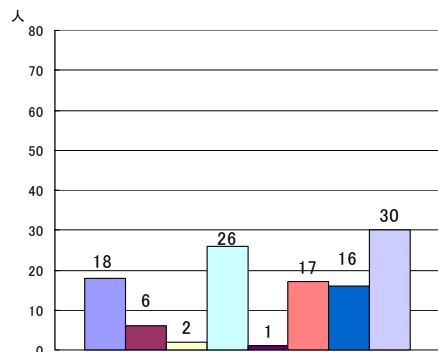
休日の都心へのお出かけ頻度（平日実施）（N=134）



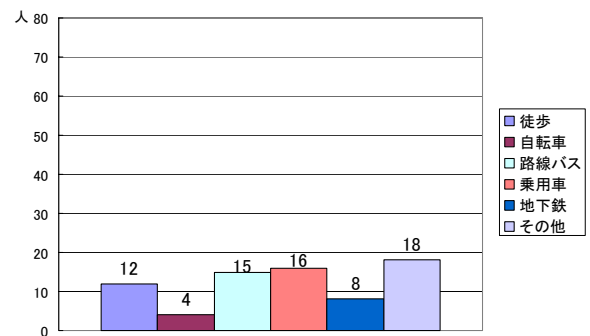
平日の都心へのお出かけ目的（平日実施）（N=116）



休日の都心へのお出かけ目的（平日実施）（N=73）



平日の都心へのお出かけ手段（平日実施）（N＝116）

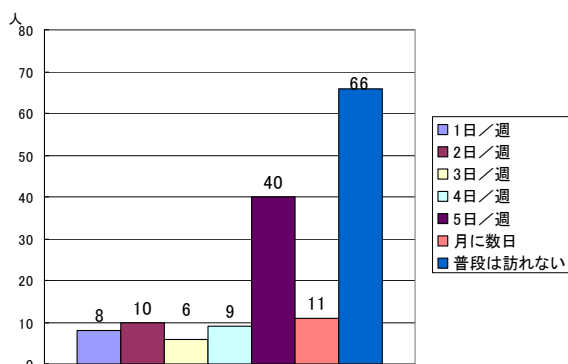


休日の都心へのお出かけ手段（平日実施）（N＝73）

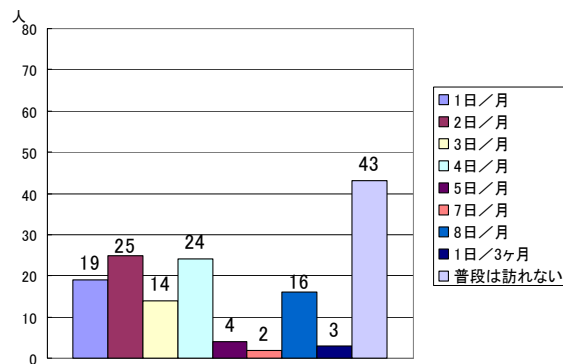
図 3－4 4 都心へのお出かけ頻度、目的、手段（平日）

(2) 平日・休日の都心へのお出かけ頻度、目的、手段（休日実施）

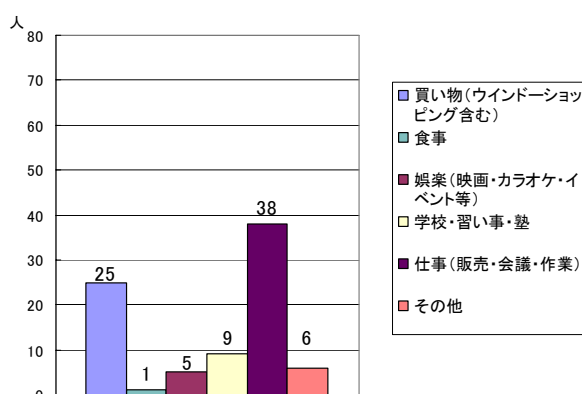
休日実施のアンケートからわかる普段都心へ出かける頻度は、平日・休日どちらにおいても「普段は訪れない」という人が最も多い。これは福岡市外に住んでいる人が対象に多く含まれていたことが理由であるといえる。平日においては「5 日／週」と毎日都心に出かける人が次いで多い割合を占めている。出かける目的としては、平日では「仕事（販売・会議・作業）」目的が最も多く、次いで「買い物（ウインドーショッピング含む）」が多くなっている。休日では、「買い物（ウインドーショッピング含む）」が最も多い割合を占めている。また、都心へ出かける手段としては、平日・休日ともに「その他」が最も多い。「その他」の中には J R の利用者が多く含まれている。



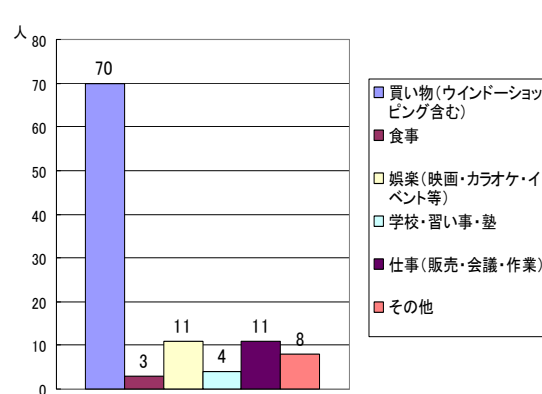
平日の都心へのお出かけ頻度（休日実施）（N = 150）



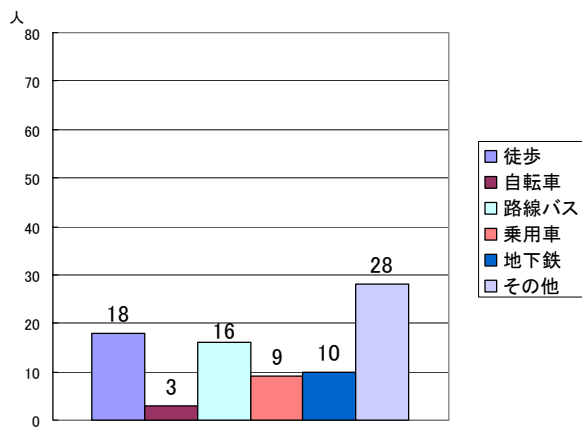
休日の都心へのお出かけ頻度（休日実施）（N = 150）



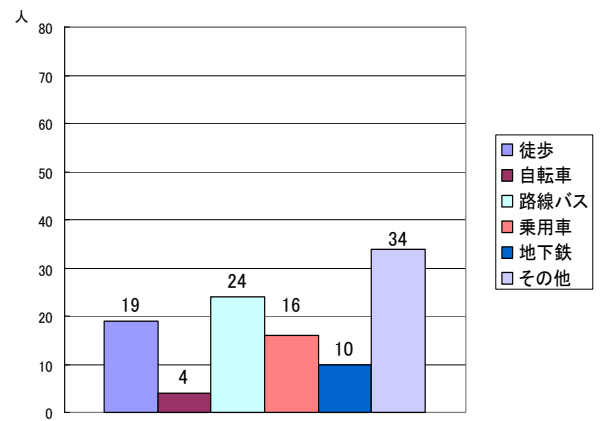
平日の都心へのお出かけ目的（休日実施）（N = 84）



休日の都心へのお出かけ目的（休日実施）（N = 107）



平日の都心へのお出かけ手段（休日実施）（N＝84）



休日の都心へのお出かけ手段（休日実施）（N＝107）

図 3－4 5 都心へのお出かけ頻度、目的、手段（休日）

3-3-4 博多駅前地区の回遊性

アンケート当日の都心回遊の特性について以下にまとめる。当日の都心への到着場所、出発場所、目的地に用いられている地区番号と駅前通りの位置は以下の地図に示すとおりである。

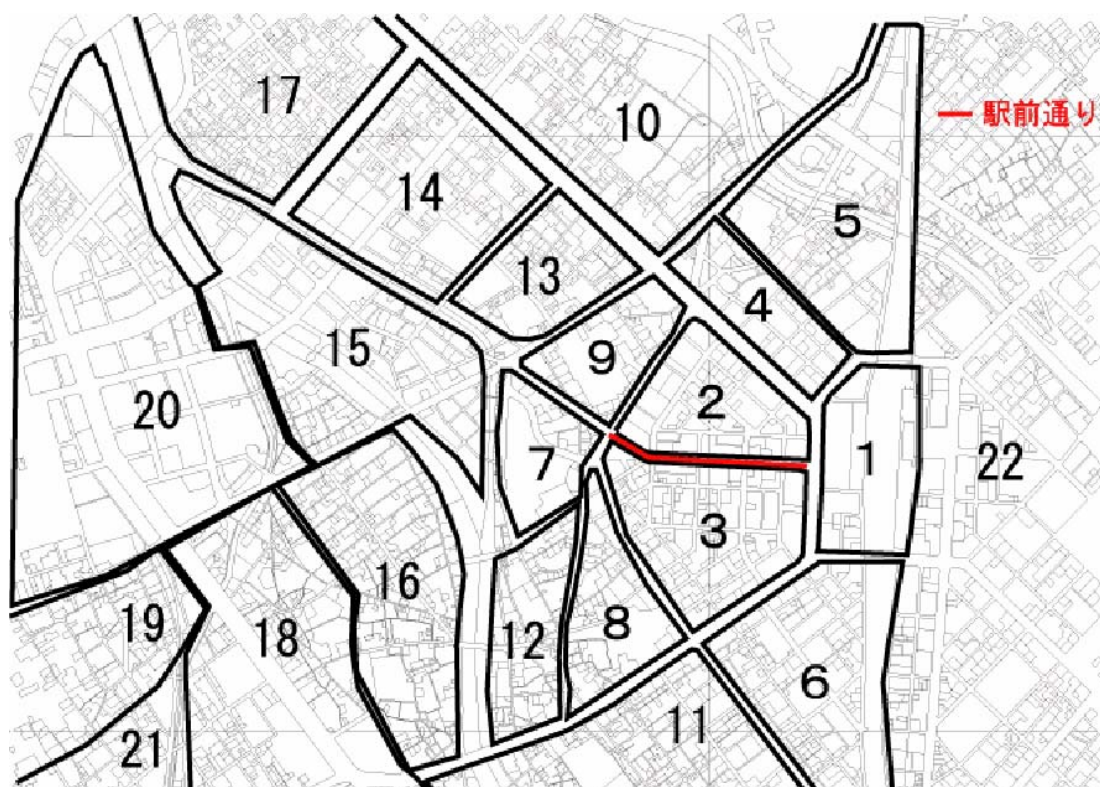


図 博多駅前地区番号振り分け図

- | | |
|---------------------|----------------|
| 1 : 博多駅 | 12 : 住吉2丁目 |
| 2 : 博多駅前2丁目 | 13 : 冷泉町 |
| 3 : 博多駅前3丁目 | 14 : 川端等 |
| 4 : 博多駅前1丁目（地下鉄沿線側） | 15 : 中洲 |
| 5 : 博多駅前1丁目（JR沿線側） | 16 : 春吉 |
| 6 : 博多駅前4丁目 | 17 : 須崎町等 |
| 7 : キャナルシティ（住吉1丁目） | 18 : 渡辺通 |
| 8 : 住吉3丁目 | 19 : 今泉 |
| 9 : 祇園町 | 20 : 天神 |
| 10 : 御供所町 | 21 : 薬院 |
| 11 : 住吉4、5丁目等 | 22 : 博多駅東・博多駅南 |

(1) 当日都心滞在時間（平日実施、休日実施別）

アンケート調査当日のアンケート対象の都心での回遊している時間は以下のとおりである。

当日の都心滞在時間は平日実施、休日実施ともに「2-4時間」がもっとも多く平日実施で31%、休日実施で32%の割合を占める。次いで平日実施では「6-8時間」が19%で多く、休日実施では「0-2時間」が25%で多い割合を占めている。平日実施の方が休日実施に比べて長時間滞在の割合が高い。また、休日実施では、6時間以内の滞在が81%と大半を占めている。

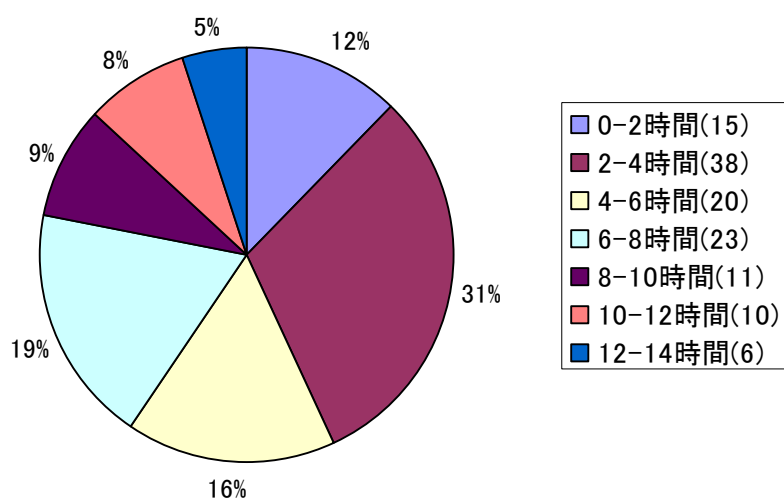


図3-46 当日都心滞在時間（平日実施）（N=123）

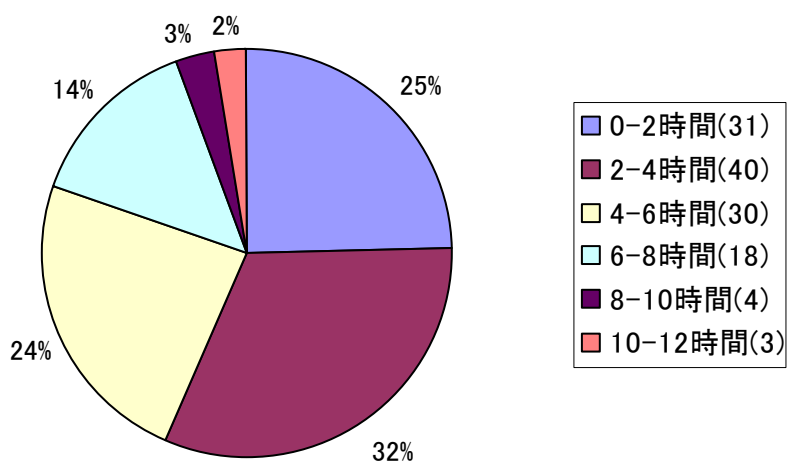


図3-47 当日都心滞在時間（休日実施）（N=114）

(2) 当日行き帰りルート（平日実施、休日実施別）

アンケート当日の回遊の際に、都心への到着場所と出発場所が同じかどうかと、行き帰りに同じ道を利用したかどうかによって分類した結果は以下のとおりである。

アンケート当日の行き帰りのルートについては、平日実施、休日実施ともに「到着場所出発場所同じ。行き帰り道同じ。」の割合が高く、平日実施で 73%、休日実施で 63%を占めている。駅前地区を回遊する際には行き帰りで同じ道を利用する人が多いことがわかる。

目的地数も1箇所が多いことから、1つの目的地を往復するのみであるといえる。これは、博多駅前地区では業務施設が多く、途中で立ち寄れるような施設があまりないため、回遊する魅力が欠けていることが一因と考えられる。

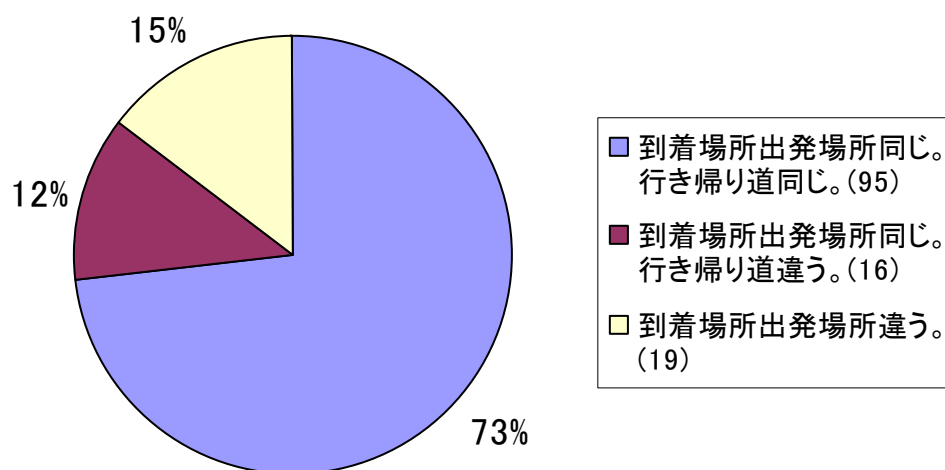


図 3-48 当日行き帰りルート（平日実施）（N=130）

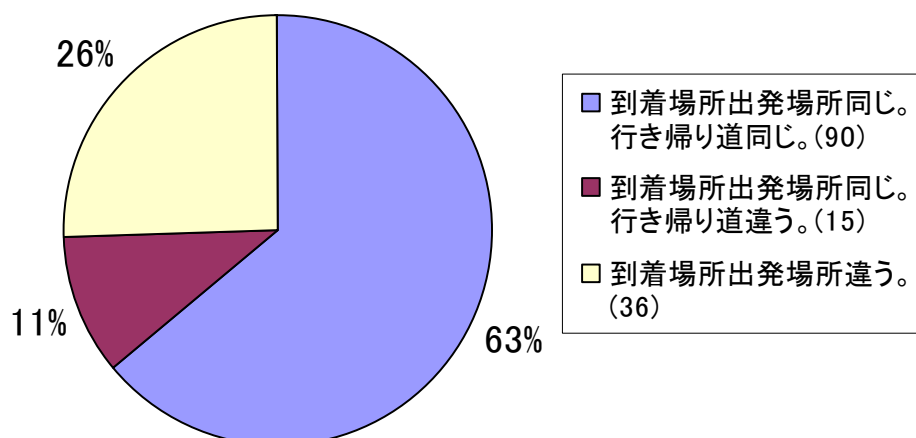


図 3-49 当日行き帰りルート（休日実施）（N=141）

(3) 当日到着場所及び出発場所（平日実施、休日実施別）

アンケート調査当日の都心への到着場所及び都心からの出発場所をクロス集計したものは以下のとおりである。なお、番号の詳しい位置は地区番号振り分け図を参照。

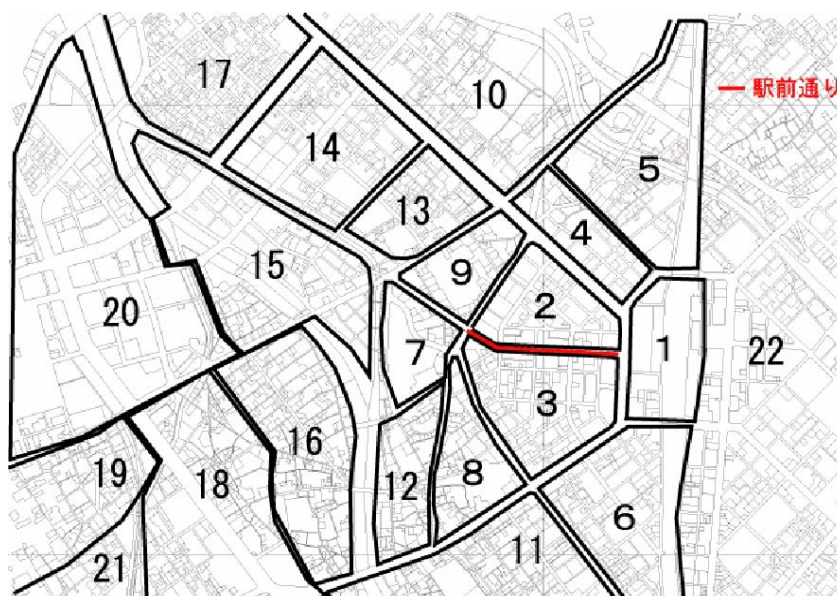


図 3 - 5 0 博多駅前地区番号振り分け図

前述のように当日の都心への到着場所と都心からの出発場所が同じである人が多く、その場所として 1. 博多駅を利用している人が最も多い。また、平日実施は休日実施に比べて 20. 天神を到着・出発場所としている人が多く、これらの人は仕事目的で用件先の博多駅前地区に来ている。

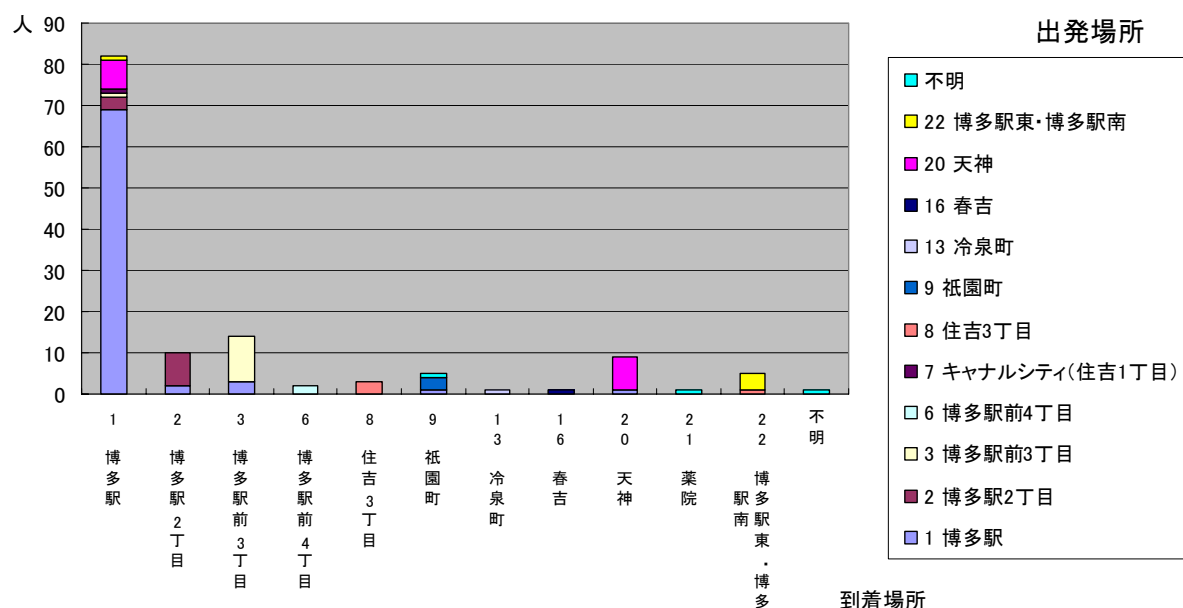


図 3 - 5 1 当日到着場所及び出発場所（平日実施）（N=134）

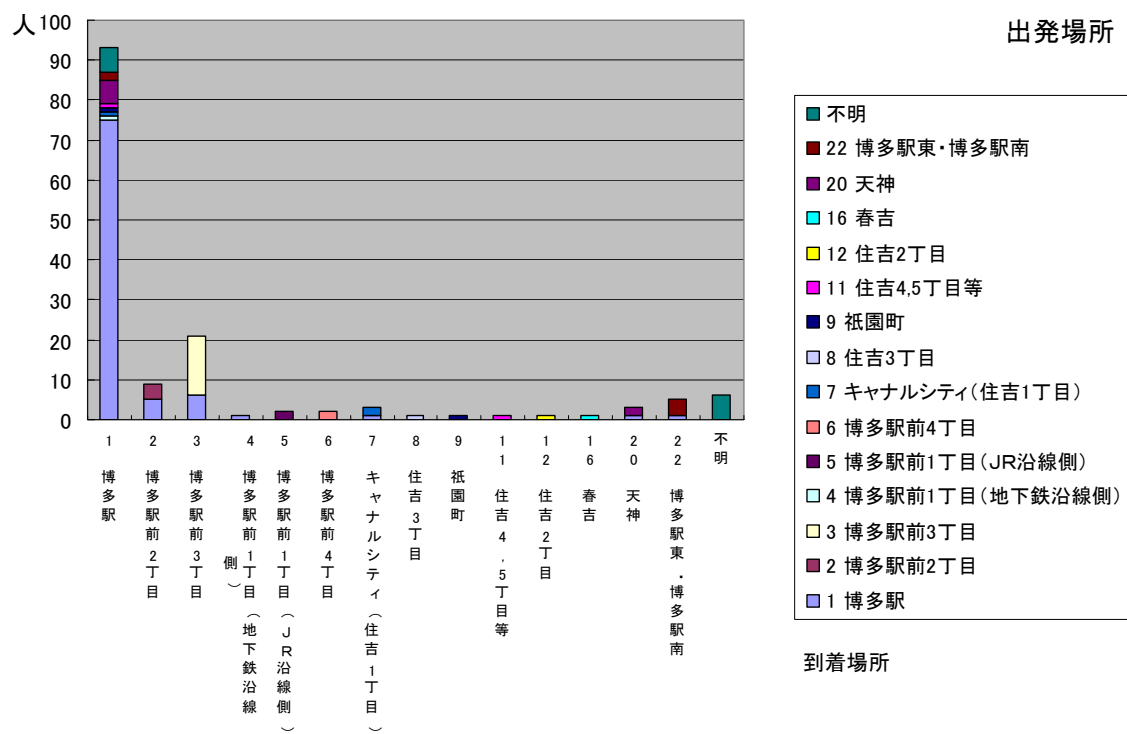


図3-52 当日到着場所及び出発場所(休日実施)(N=150)

(4) 当日目的地

アンケート調査当日の都心での回遊の目的地(複数回答可)は以下のとおりである。
 なお、番号の詳しい位置は上記の地区番号振り分け図を参照。

当日の都心回遊の目的地は、平日実施では3. 博多駅前3丁目が21%で最も多く、
 次いで7. キャナルシティが20%、2. 博多駅前2丁目が18%の割合を占めている。
 休日実施では7. キャナルシティがもっとも多く35%、次いで1. 博多駅が23%を占
 めている。

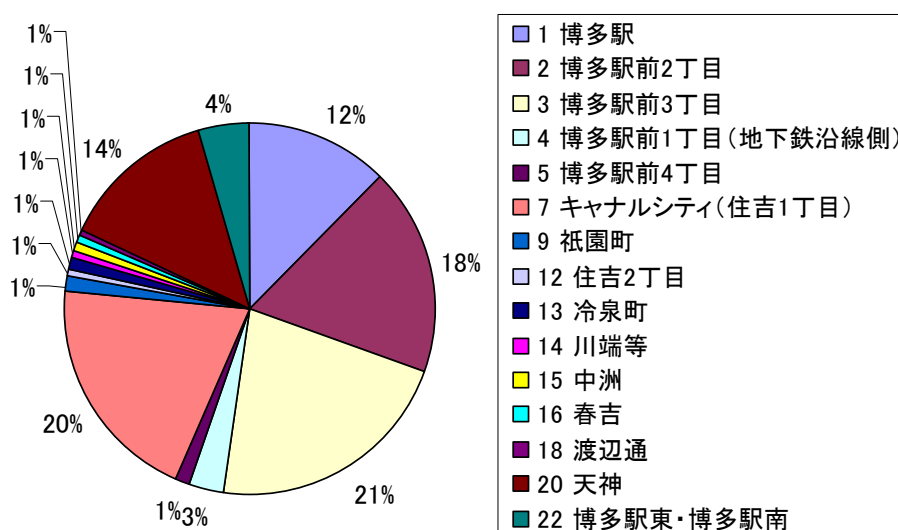


図3-53 当日目的地(平日実施)(N=161)

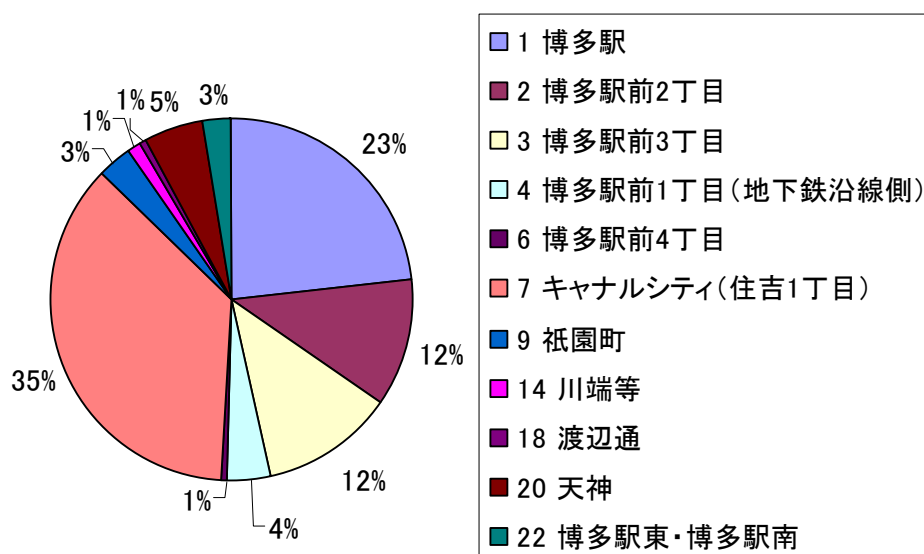


図3-54 当日目的地(休日実施)(N=155)

(5) 当日目的（平日実施、休日実施別）

アンケート当日の都心回遊の目的（複数回答可）は以下のとおりである。

当日の回遊の目的は、平日実施では「仕事（販売・会議・作業）」が 40%で最も多く、次いで「買い物（ウインドーショッピング含む）」が 31%を占めた。休日実施では「買い物（ウインドーショッピング含む）」が 44%で最も多い割合を占め、「娯楽（映画・カラオケ・イベント等）」の 15%を合わせると買物・娯楽で 59%を占める。また、休日実施の「その他」にはお見舞いや結婚式などがみられた。

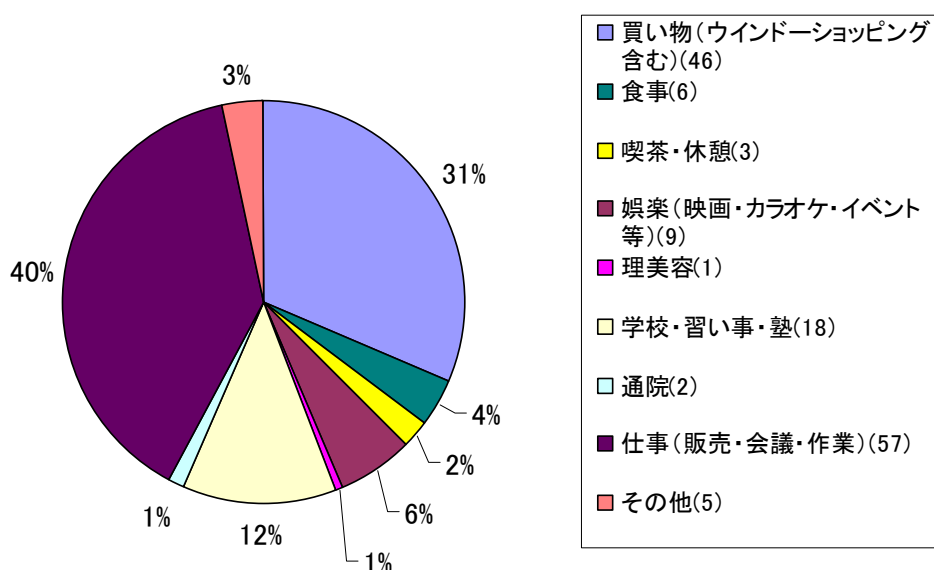


図 3－5 5 当日目的（平日実施）（N＝149）

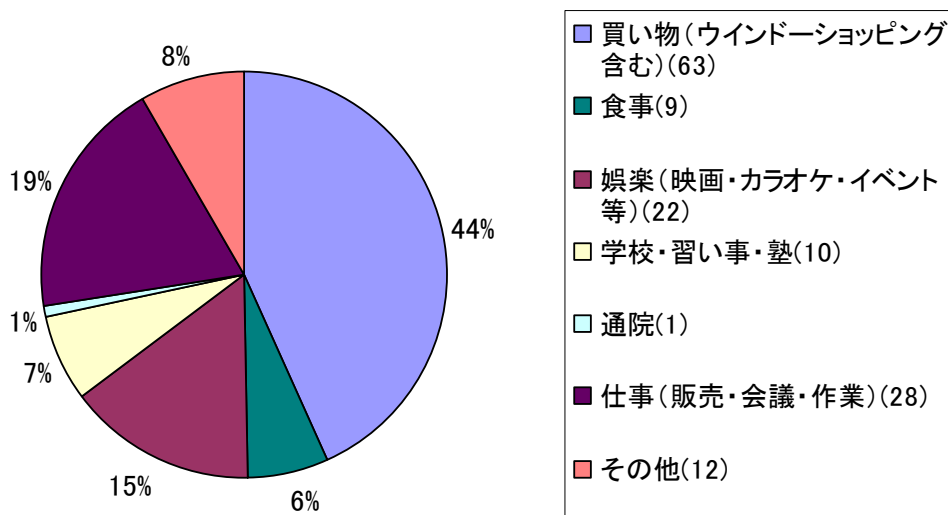


図 3－5 6 当日目的（休日実施）（N＝145）

（６）当日手段（平日実施、休日実施別）

当日の都心回遊の手段（複数回答可）は以下のとおりである。

当日の都心の回遊手段は、平日実施、休日実施ともにほとんど「徒歩」で、平日実施で 85%、休日実施で 99%の割合を占めている。また、平日実施では路線バスが 9%を占めている。これは、平日は仕事目的が多く、都心内にある用件先までできるだけ早く移動する必要があるため、都心内の移動が容易なバスの利用が多いといえる。

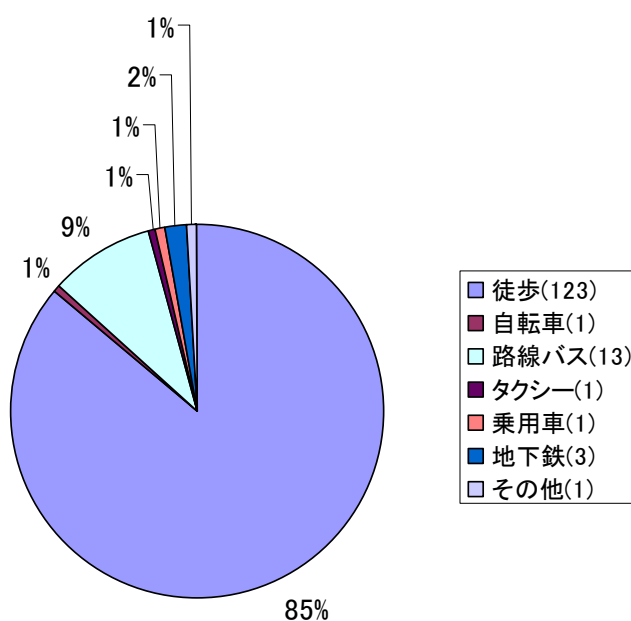


図 3－5 7 当日手段（平日実施）（N＝143）

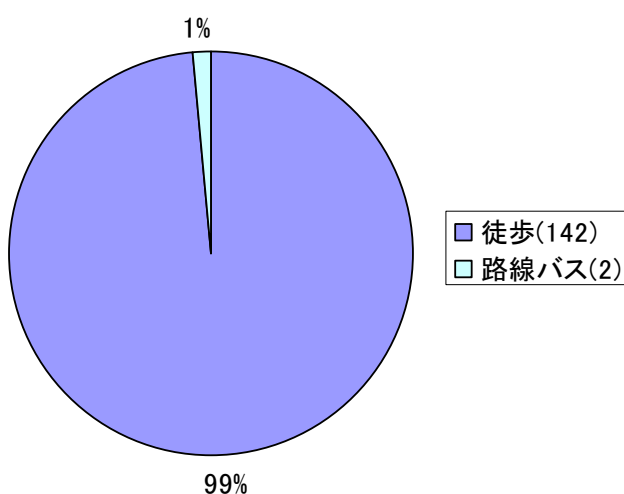


図 3－5 8 当日手段（休日実施）（N＝144）

(7) 当日駅前通り利用有無（平日実施、休日実施別）

アンケート当日の回遊の際に博多駅博多口正面より延びる駅前通りの利用の有無は以下のとおりである。ただし、横断しただけの場合は利用無しとしている。なお、駅前通りの詳しい位置は上記の地区番号振り分け図を参照。

アンケート当日の駅前通りの利用については、平日実施、休日実施ともに利用している人の割合が高く、平日実施で68%、休日実施で74%を占めている。駅前地区を回遊する際には駅前通りを利用する人が多いことがわかる。

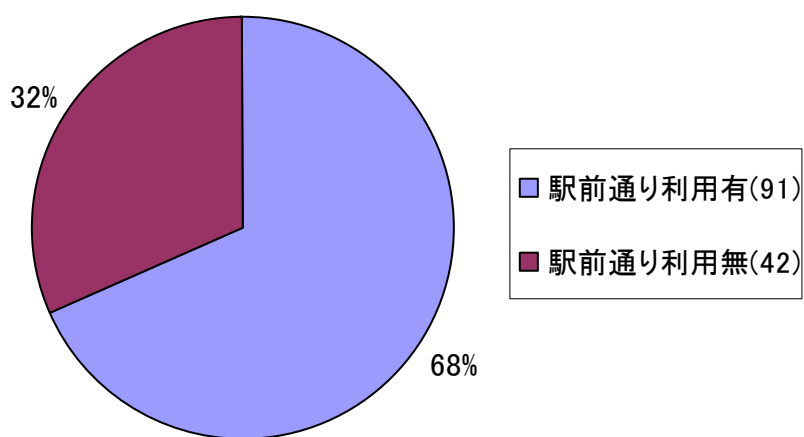


図 3 - 5 9 当日駅前通り利用有無（平日実施）（N=133）

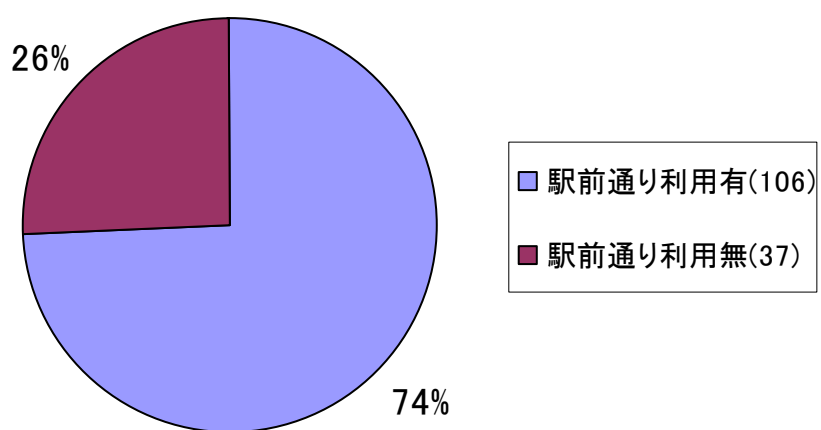


図 3 - 6 0 当日駅前通り利用有無（休日実施）（N=143）

(8) 通過ブロック数

アンケート当日のアンケート対象者が実際に通過したブロックを集計した結果は以下のとおりである。

当日の通過ブロックは平日、休日ともに到着地として多い「1. 博多駅」と目的地として多い「7. キャナルシティ」以外では「3. 博多駅3丁目」が回遊に多く利用されていることがわかる。これより、やはり多くの人が駅前通りを利用しており、「2. 博多駅前2丁目」と比べても多いことから、駅前通りの南側を利用する人が多いことがわかる。

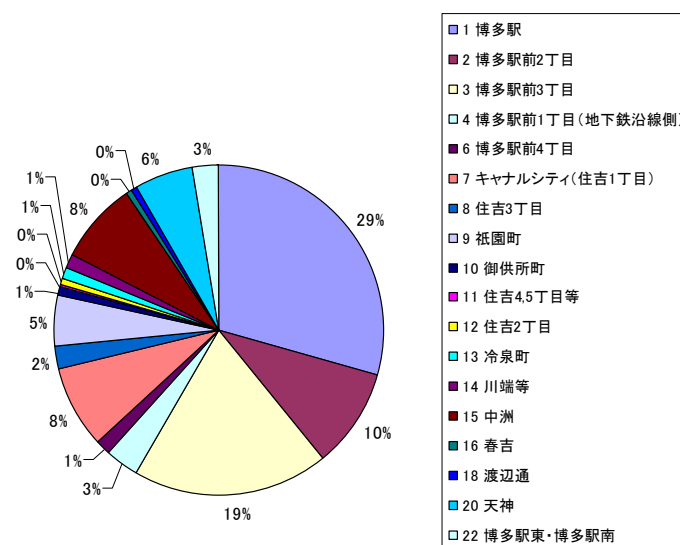


図3-61 通過ブロック数（平日実施）（N=650）

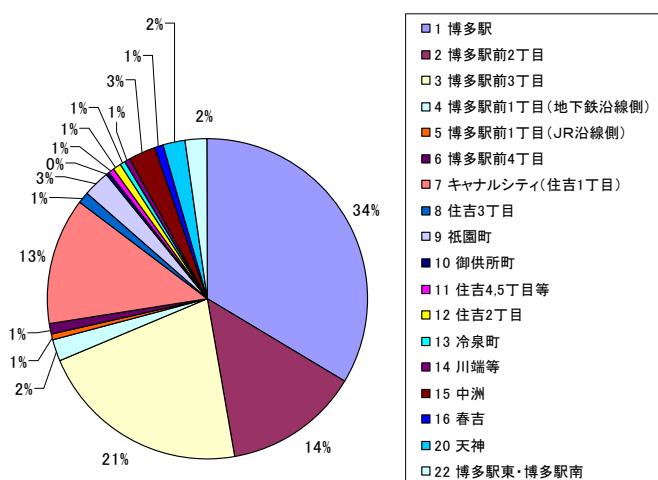


図3-62 通過ブロック数（休日実施）（N=595）

3－4 都心部回遊特性分析

ここでは、都市部での回遊行動はどの要因に影響を受けているかを分析する。分析には数量化Ⅱ類を用いる。外的基準を都心部への到着地と都心部からの出発地が同じでかつ目的地間をただ往復するルートが同じである往復タイプ、同様に到着地と出発地が同じでかつ目的地間を行きのルートと帰りのルートが異なる回遊タイプ、さらに、到着地と出発地が異なる一方通行タイプの3種類に分類した回遊タイプ別の分析を行う。説明変数には、外的基準に影響を与えると考えられる性別、年齢、職業、同伴者数、目的、目的地数、主目的地、はかた駅前どおり利用有無を用いる。

なお、分析結果の表の見方は以下のとおりである。

表3－2 数量化Ⅱ類の説明

項目	説明
データ数	各カテゴリのデータ数
カテゴリ数量	各アイテム・カテゴリのカテゴリ数量（外的基準に対する重み） 定数項の値
レンジ	軸ごとの各アイテム内でのカテゴリ数量の範囲（最大値と最小値の差）。 説明アイテムの外的基準に対する影響力を示す。 （数値が大きいほど外的基準に影響を与えている。）
偏相関係数	各アイテムと外的基準との偏相関係数。 0～1の値をとり、1に近づくほど外的基準に影響を与えている。 （数値が大きいほど外的基準に影響を与えている。）
相関比	分析精度の評価。0～1の値をとり、1に近づくほど精度が高い。 一般的に 0.8以上 かなり精度が良い 0.5～0.8 精度が良い 0.5以下 精度が良くない といわれている。
軸の重心	軸ごとの各群の理論値の重心、判別の指標となる。 あるデータにおけるグループの選定は、各アイテムに対応するカテゴリ数量を総和した値と軸の重心の値を比較し、最も値に近い軸の重心のグループに分類される。

3-4-1 回遊タイプの分析（平日）

相関比は 0.646（0～1 の値をとり、数値が大きいほど精度が高い。）である。アイテム毎の偏相関係数（0～1 の値をとり、数値が大きいほど精度が高い。）では、目的地数が 0.760 と全てのアイテムの中で最も大きく、回遊行動に最も影響を与えているアイテムである。また、外的基準の軸の重心で回遊タイプ、一方通行タイプが正の値で、往復タイプが負の値であるため、カテゴリ数量が正ならば回遊タイプ、一方通行タイプとなる傾向、負ならば往復タイプとなる傾向である。目的地数のカテゴリでは、「2 箇所」、「3 箇所」のカテゴリ数量が 2.193、1.742 と正であるため、目的地数が多ければ、回遊タイプ、一方通行タイプになる傾向であるといえる。また、職業でみれば学生のカテゴリは正であり、回遊する傾向にある。

表 3-3 数量化Ⅱ類分析結果（平日）

アイテム	カテゴリ	データ数				カテゴリ数量	レンジ	偏相関係数			
		1	2	3	全体						
性別	男性	39	7	6	52	-0.019	0.034	0.022			
	女性	52	9	11	72	0.014					
年齢	10代	12	2	0	14	-0.693	1.023	0.290			
	20代	19	5	5	29	-0.091					
	30代	9	2	1	12	0.329					
	40代	13	0	4	17	-0.024					
	50代	16	5	2	23	0.275					
	60代	15	2	5	22	0.159					
	70代以上	7	0	0	7	-0.147					
同伴者数	なし	41	3	7	51	-0.244	0.423	0.257			
	1人	45	12	10	67	0.179					
職業	2人以上	5	1	0	6	0.074	1.437	0.402			
	会社員・公務員等	41	5	6	52	-0.296					
	パート	9	1	2	12	0.521					
	自営業	3	0	1	4	-0.795					
	学生(18歳未満)	2	1	0	3	0.626					
	学生(18歳以上)	15	5	3	23	0.642					
	主婦	11	1	2	14	-0.219					
	無職	7	1	3	11	-0.119					
	その他	3	2	0	5	0.012					
	目的	買い物	23	5	6	34			-0.062	0.997	0.337
食事		3	0	0	3	-0.208					
娯楽(映画・カラオケ等)		2	0	1	3	-0.352					
学校・習い事・塾		12	2	0	14	-0.290					
通院		2	0	0	2	-0.076					
仕事(販売・会議)		38	7	4	49	-0.086					
その他(帰宅、見舞いなど)		11	2	6	19	0.645					
目的地数	1箇所	88	4	8	100	-0.427	2.620	0.760			
	2箇所	3	11	8	22	1.742					
主目的地	3箇所	0	1	1	2	2.193	1.815	0.273			
	博多駅	11	0	4	15	-0.085					
	博多駅前2丁目	20	3	2	25	-0.094					
	博多駅前3丁目	25	5	1	31	0.030					
	博多駅前1丁目	0	2	0	2	0.737					
	博多駅前4丁目	0	0	1	1	-1.079					
	キャナルシティ	20	2	4	26	-0.142					
	祇園町	1	0	0	1	-0.558					
	中州川端・春吉・渡辺通り	2	1	1	4	0.196					
滞在時間	天神	9	1	4	14	0.389	0.502	0.221			
	博多駅東	3	2	0	5	0.059					
	2時間未満	11	1	3	15	0.303					
	2-6時間未満	39	8	12	59	0.092					
	6時間以上	41	7	2	50	-0.199					
駅前通り利用有無	利用有	61	10	14	85	0.069	0.219	0.131			
	利用無	30	6	3	39	-0.150					
全体						91	16	17	124		
相関比										0.646	
軸の重心	1. 往復タイプ									-0.476	
	2. 回遊タイプ									1.574	
	3. 一方通行タイプ									1.064	

3-4-2 回遊タイプの分析（休日）

相関比は 0.616（0～1 の値をとり、数値が大きいほど精度が高い。）である。要因毎の偏相関係数（0～1 の値をとり、数値が大きいほど精度が高い。）では、主目的の地が 0.545 と全ての要因の中で最も大きく、回遊行動に最も影響を与えている要因である。また、外的基準の軸の重心で回遊タイプ、一方通行タイプが正の値で、往復タイプが負の値であるため、カテゴリ数量が正ならば回遊タイプ、一方通行タイプとなる傾向、負ならば往復タイプとなる傾向である。主目的地のカテゴリでは、「博多駅前2丁目」、「中洲川端」、「キャナルシティ」のカテゴリ数量が-0.573、-0.462、-0.382 と負であるため、これらの主目的であれば、往復タイプになる傾向であるといえる。

表 3-4 数量化Ⅱ類分析結果（休日）

アイテム	カテゴリ	データ数				カテゴリ数量	レンジ	偏相関係数
		1	2	3	全体			
性別	男性	37	5	12	54	-0.038	0.067	0.040
	女性	47	6	15	68	0.030		
年齢	10代	3	0	0	3	-0.164	0.781	0.331
	20代	24	2	5	31	-0.021		
	30代	15	1	5	21	-0.117		
	40代	11	4	4	19	0.353		
	50代	10	1	7	18	0.420		
	60代	12	2	4	18	-0.360		
	70代以上	9	1	2	12	-0.349		
同伴者数	なし	28	2	19	49	0.171	0.539	0.200
	1人	38	5	6	49	-0.086		
	2人	9	4	1	14	-0.304		
	3人	4	0	1	5	0.235		
	4人以上	5	0	0	5	-0.215		
職業	会社員・公務員等	35	5	12	52	-0.153	1.369	0.321
	パート	3	2	5	10	0.557		
	自営業	5	0	1	6	0.039		
	学生(18歳未満)	12	0	1	13	-0.008		
	学生(18歳以上)	12	2	1	15	0.342		
	主婦	13	0	3	16	-0.307		
	無職	4	1	3	8	-0.011		
	その他	0	1	1	2	1.062		
目的	買い物	37	8	8	53	0.195	1.286	0.323
	食事	3	0	3	6	-0.302		
	娯楽(映画・カラオケ等)	9	1	0	10	-0.355		
	学校・習い事・塾	8	0	0	8	-0.803		
	通院	0	0	1	1	0.483		
	仕事(販売・会議)	14	1	3	18	-0.154		
	その他(帰宅、見舞いなど)	13	1	12	26	0.145		
目的地数	1箇所	71	9	18	98	-0.124	0.659	0.303
	2箇所	12	2	8	22	0.535		
	3箇所	1	0	1	2	0.171		
主目的地	博多駅	9	3	16	28	0.536	3.211	0.545
	博多駅前2丁目	10	2	0	12	-0.573		
	博多駅前3丁目	12	1	1	14	-0.037		
	博多駅前1丁目	2	2	2	6	0.786		
	博多駅前4丁目	1	0	0	1	0.697		
	キャナルシティ	43	3	4	50	-0.382		
	祇園町	2	0	1	3	0.099		
	中洲川端・春吉・渡辺通り	3	0	0	3	-0.426		
	天神	2	0	1	3	0.584		
滞在時間	博多駅東	0	0	2	2	2.638	1.248	0.431
	2時間未満	8	1	19	28	0.760		
	2-4時間未満	31	4	4	39	-0.053		
	4-6時間未満	26	2	2	30	-0.488		
	6-8時間未満	12	4	2	18	-0.167		
駅前通り利用有無	8時間以上	7	0	0	7	-0.224	0.111	0.053
	利用有	70	8	15	93	-0.026		
	利用無	14	3	12	29	0.084		
全体		84	11	27	122			
相関比						0.616		
軸の重心	1. 往復タイプ					-0.484		
	2. 回遊タイプ					0.212		
	3. 一方通行タイプ					1.419		

3-5 まとめ

第3回（1993年）、第4回（2005年）北部九州圏パーソントリップ調査データを用いて博多駅地区に関するトリップを抽出し、その結果をまとめると以下のとおりである。

（1）発生・集中交通特性（全体）

- 博多駅地区の発生・集中交通量は14.1～15.6万トリップであり、天神地区に比べ、2万トリップ少ない。また、発生・集中交通量の時系列変化をみれば、天神地区では増加しているが、博多駅地区では減少している。

（2）属性

- 性別をみると、男性のトリップ数が発生、集中ともに多い。また、天神1～5丁目と比べると、博多駅地区は男性の割合が大きい。
- 年齢別では、発生、集中ともに「30代」が最も多い割合を占めている。また、天神1～5丁目と比べると、発生、集中ともに60代以上の割合が小さい。
- 職業別をみると、業務地区であることから発生、集中ともに「事務従事者」のトリップ数が最も多く、次いで「専門的・技術的職業従事者」のトリップ数が多い。天神1～5丁目と比較すると、博多駅地区は「専業主婦・主夫」、「無職・その他」の割合が小さい。
- 目的別でみると、発生では「帰宅Ⅰ」が最も多く、次いで「業務Ⅰ」が多い。集中では「通勤Ⅰ」が最も多く、次いで「業務Ⅰ」が多い。天神1～5丁目と比べると、博多駅地区は発生では「帰宅Ⅰ」、集中では「通勤」の割合が大きい。博多地区には業務機能が多いため、訪れる人の多くの目的が仕事である人が多い。

（3）交通手段特性

- 交通手段でみれば、発生、集中ともに鉄道のトリップ（38%）が最も多く、次いで、バスのトリップ数（発生、集中でそれぞれ29%、30%）が多い。天神1～5丁目と比べると、博多駅地区は発生・集中ともに鉄道の割合が大きい、自動車の割合も大きい。
- 属性別で分類すると、性別では男女ともに鉄道のトリップ数が最も多い。男性は女性より自動車利用割合が大きい。
- 年齢別では、発生・集中ともほとんどの年代で「鉄道」のトリップ数の割合が大きい。「10代」、「60代以上」では、他の年代に比べ、「徒歩」の割合も大きい。
- 目的別では、業務や私用で自動車利用が多く、通勤通学では鉄道利用が多い。発生、集中ともに業務目的の人は「自動車」の利用が多い。発生では、帰宅目的の人は鉄道の利用割合が大きく、集中では「通勤」、「通学」目的の人の鉄道の利用

割合が大きい。したがって、博多駅地区内で仕事している人は通勤往復では鉄道する人が多いが、業務時には自動車を利用することが多い。

- キャナルシティのオープンによりゾーン4（住吉）の発生・集中交通量はともに増加している。また、バス・鉄道の公共交通機関の分担率が増加している。
- はかた駅前どおりのあるゾーン1（博多駅前）では発生・集中交通量ともに第3回に比べ、第4回は減少しているが、バス・鉄道の公共交通機関の分担率が増加している。

（４）鉄道駅利用特性

- 博多駅地区での利用駅は博多駅が圧倒的に多い。
- 駅までのアクセス・イグレス交通手段は徒歩利用がほとんどであり、天神・薬院など博多駅地区以外にある駅ではバスの利用が博多駅地区内の駅に比べ、多くなっている。
- 博多駅地区内の各ゾーンの利用駅割合をみると、博多駅の利用がほとんどを占めている。

アンケートの集計結果をまとめると以下のとおりである。

（１）当日交通量について

- アンケート当日の駅前通りを挟む歩道の歩行者交通量は、平日実施、休日実施ともにどの時間帯においても西日本シティ銀行側（南側）の歩道の方が多くなっている。
- アンケート当日の歩行者交通量は、平日実施、休日実施ともに、「15:00～16:00」、「16:00～17:00」になってくると、キャナルシティに向かう歩行者の数が博多駅に向かう歩行者に比べて増えている。

（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 平日実施

- 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「仕事（販売・会議・作業）」目的が最も多く、休日では、「買い物（ウインドーショッピング含む）」が最も多い。
- 都心へ出かける手段としては、平日・休日ともに分布は似ており、「その他」が最も多い。「その他」の中にはＪＲの利用者が多く含まれている。

② 休日実施

- 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。これは福岡市外に住んでいる人が対象に多く含まれていたことが理由であるといえる。

- 都心へ出かける目的としては、平日では「仕事（販売・会議・作業）」目的が最も多く、次いで「買い物（ウインドーショッピング含む）」が多い。休日では、「買い物（ウインドーショッピング含む）」が最も多い。
- 都心へ出かける手段としては、平日・休日ともに「その他」が最も多い。「その他」の中にはＪＲの利用者が多く含まれている。

（３）当日博多駅前地区の回遊性について

- 当日の都心滞在時間は平日実施、休日実施ともに「2-4 時間」がもっとも多く平日実施で 31%、休日実施で 32%の割合を占める。
- アンケート当日の行き帰りのルートについては、平日実施、休日実施ともに「到着場所出発場所同じ。行き帰り道同じ。」の割合が高く、平日実施で 73%、休日実施で 63%を占めている。
- 当日の都心への到着場所と出発場所は平日実施、休日実施ともに①の博多駅を到着場所と出発場所の両方に選んでいる人が最も多い。
- 当日の都心回遊の目的地は、平日実施では 3. 博多駅前 3 丁目が 21%で最も多く、次いで 7. キャナルシティが 20%、 2. 博多駅前 2 丁目が 18%の割合を占めている。休日実施では 7. キャナルシティがもっとも多く 35%、次いで 1. 博多駅が 23%を占めている。
- 当日の回遊の目的は、平日実施では「仕事（販売・会議・作業）」が 40%で最も多い。休日実施では「買い物（ウインドーショッピング含む）」が 44%で最も多い。
- 当日の都心の回遊手段は、当日実施、休日実施ともにほとんど「徒歩」で、当日実施で 85%、休日実施では 99%の割合を占めている。
- アンケート当日の駅前通りの利用については、平日実施、休日実施ともに利用している人の割合が高く、平日実施で 68%、休日実施で 74%を占めている。
- 回遊タイプごとの特性を数量化Ⅱ類で分析すれば、平日では、目的地数が多ければ、回遊する傾向であり、休日では主目的地が「博多駅前 2 丁目」、「中洲川端」、「キャナルシティ」であるとき都心部への到着駅と目的地を単に往復するタイプである傾向にある。

以上より、商業施設のある天神 1～5 丁目では発生・集中トリップ数が増加しているが、業務施設の多い博多駅前地区では発生・集中トリップ数が減少傾向である。一方、キャナルシティのオープンにより公共交通を利用して博多駅などから徒歩でキャナルシティへアクセスする利用者が増加していることから、博多駅前地区での歩行者数が増加しているといえる。しかし、立ち寄り施設がほとんどな

いために通過のみとなっている。したがって、まちの賑わいを生み、歩行者の回遊を促すためには業務施設だけでなく、カフェなどの商業施設や図書館などの公共施設のような集客施設を誘致する必要がある。その誘致先としては、キャナルシティがあり、歩行者数の多いはかた駅前どおりの南側とすることで、多くの歩行者にとって回遊する機会が増大すると期待できる。

また、博多駅前地区は業務施設が多いため、業務目的での自動車利用が多く、駐車場のある程度の整備は必要であるといえる。このとき、駐車場が地区内に分散していれば、地区内の道路全体に自動車が走行するため、歩行者が安全かつ楽しく歩くことができなくなり、まちの賑わいを阻害する可能性がある。したがって、地区内の自動車交通の広範囲な走行を抑制する必要があり、数カ所に規模の大きい駐車場を整備し、駐車場を集約することなどが考えられる。

第4章 博多駅地区の構造物現況調査

4-1 調査の概要

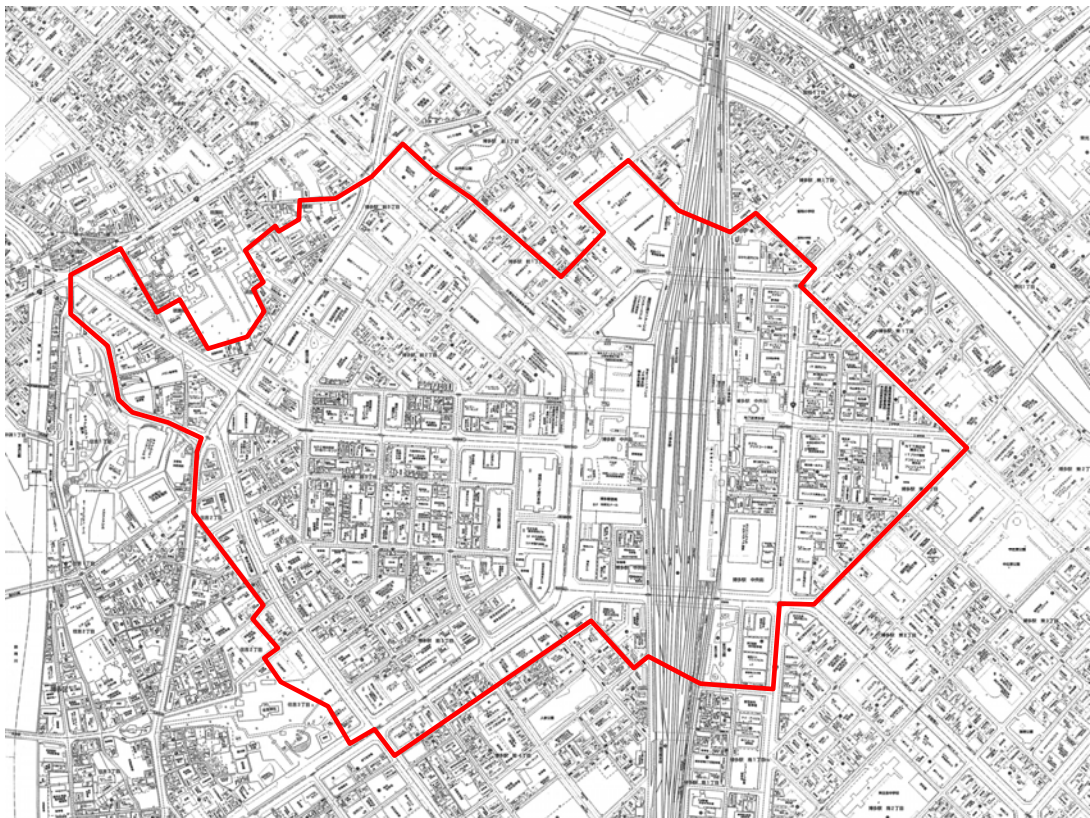
博多駅地区は、昭和32年度～昭和53年度に施行された『博多駅地区土地区画整理事業』により概成した地区である。そのため、大博通り、はかた駅前通り、住吉通り沿いの大型建物は、建物更新期をほぼ同時に迎えている。その一方で、街区内は敷地の細分化が進み、時間貸し駐車場などの低・未利用地が散見される。

そこで、博多駅地区の建物の現況を把握するとともに、近い将来発生と思われる建物更新を戦略的かつ円滑に推進するべく、本調査を行う。

本調査では、建物築年数及び土地・建物の権利関係等から戦略的に再開発や共同建替に取り組む敷地を抽出するため、博多駅周辺及び博多駅地区の主要な軸のひとつであるはかた駅前通り沿道を中心として、次の調査を行った。

- ① 建物および土地の登記簿調査（登記簿を取得後、情報を整理）
- ② アンケート調査（下記の条件を満たす建物の所有者への意向調査）
- ③ ヒアリング調査（アンケート調査の補足）

アンケート調査からは、空室率、建て替え意思の有無、及び耐震補強工事の有無などを調査し、場合によっては、ヒアリング調査も行った。



構造物調査対象エリア

4－2 登記簿調査

博多駅地区内の建物の現況を把握するために、登記簿調査を行い、取得年月日、権利部乙区（所有権以外の権利に関する事項）以外の下記の項目について調査した。

なお、次項以降の図で、調査項目の情報のない建物については、グレーで着色している。

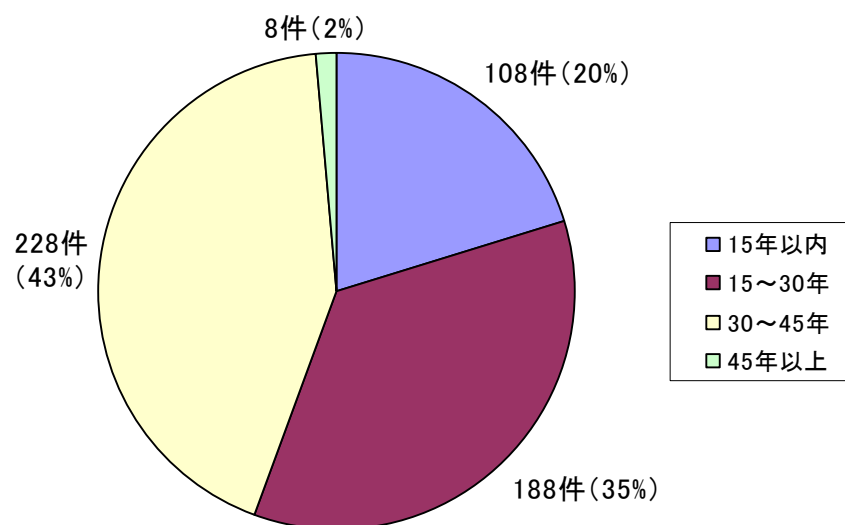
■ 登記簿調査項目

土地	・ 所在地（地番） ・ 地目 ・ 地積 ・ 土地所有者
建物	・ 用途 ・ 構造 ・ 階数（地上・地下） ・ 延床面積 ・ 建物所有者 ・ 築年月日

4-2-1 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（43%）、続いて15～30年（35%）、15年以内（20%）となっている。45年以上経っている建物はわずかであったが、それらは区画整理事業以前からの建物であり、主として祇園町に位置している。（次ページ参照）

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。（増改築を除く）



【博多駅地区にある築 45 年以上の建物】



博多駅前3丁目に位置する東林禅寺

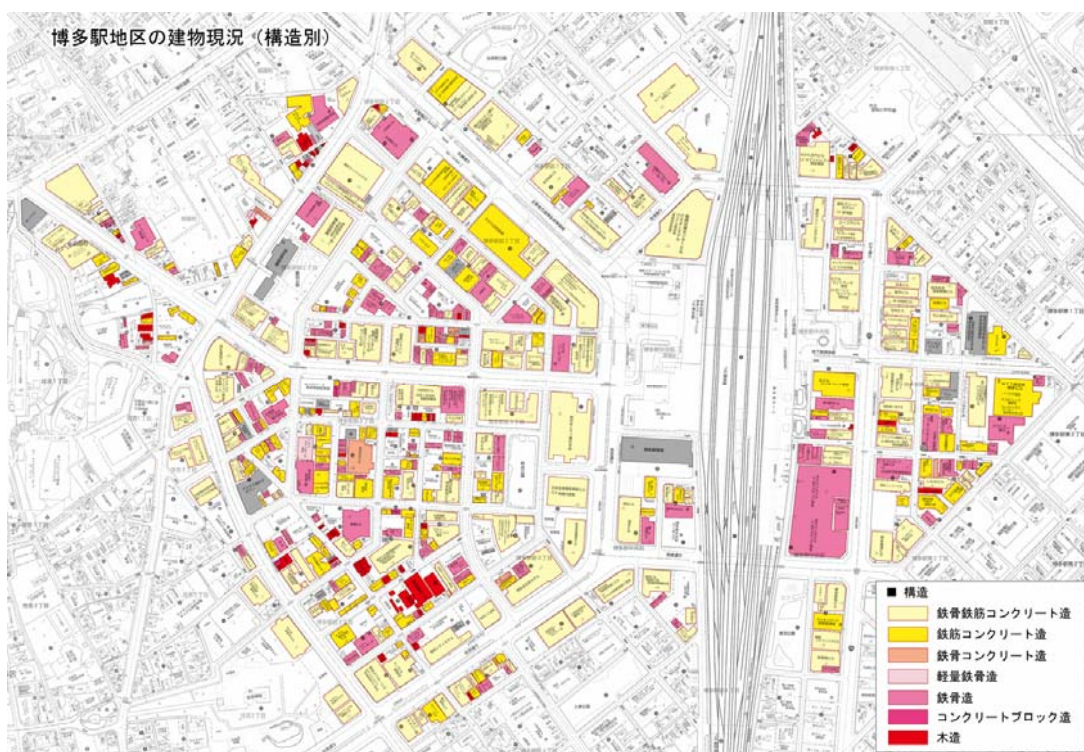
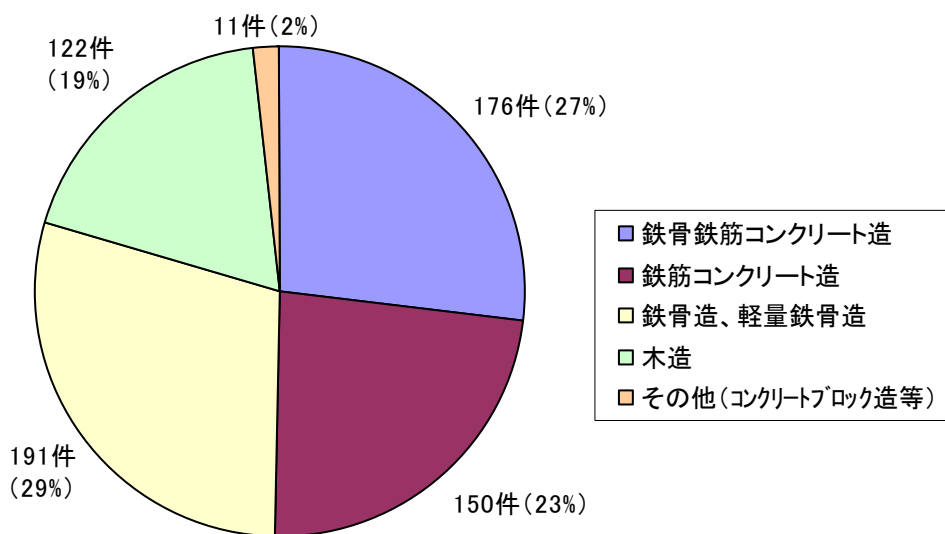


祇園町に位置する旅館や新聞屋

4-2-2 建物構造

建物の構造別にみても、鉄骨造、軽量鉄骨造の建物が最も多く（29％）、続いて鉄骨鉄筋コンクリート造（27％）、鉄筋コンクリート造（23％）となっており、木造は19％と低い割合となっている。

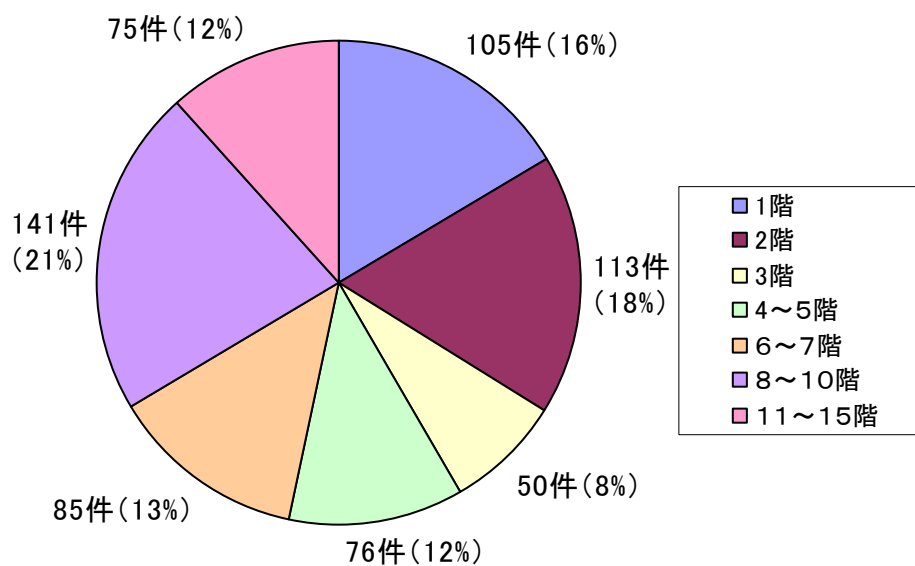
また、構造別の建物の分布状況をみると、表通り沿道には、鉄骨鉄筋コンクリート造や鉄筋コンクリート造といった比較的硬い建物が多く、後背地に鉄骨造や木造の建物が多く分布している。



4-2-3 建物階数

建物の階数別にみると、8～10階の建物が21%と最も多いが、3階以下の低層建物も全体の4割以上と比較的多い割合を占めている。

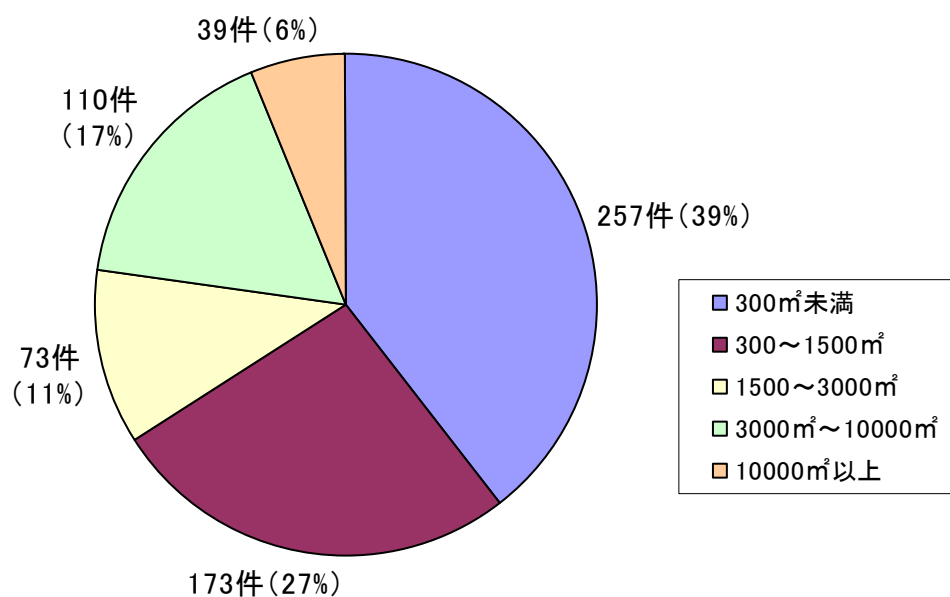
また、階数別の建物の分布状況をみると、博多駅周辺および表通り沿道に比較的高い建物が多く、後背地には、3階以下の低層建物が多く分布している。



4-2-4 建物延床面積

建物の延床面積別にみると。300㎡未満が40%と最も多く、続いて300～1500㎡が26%となっている。10000㎡以上の建物は6%と低い割合となっている。

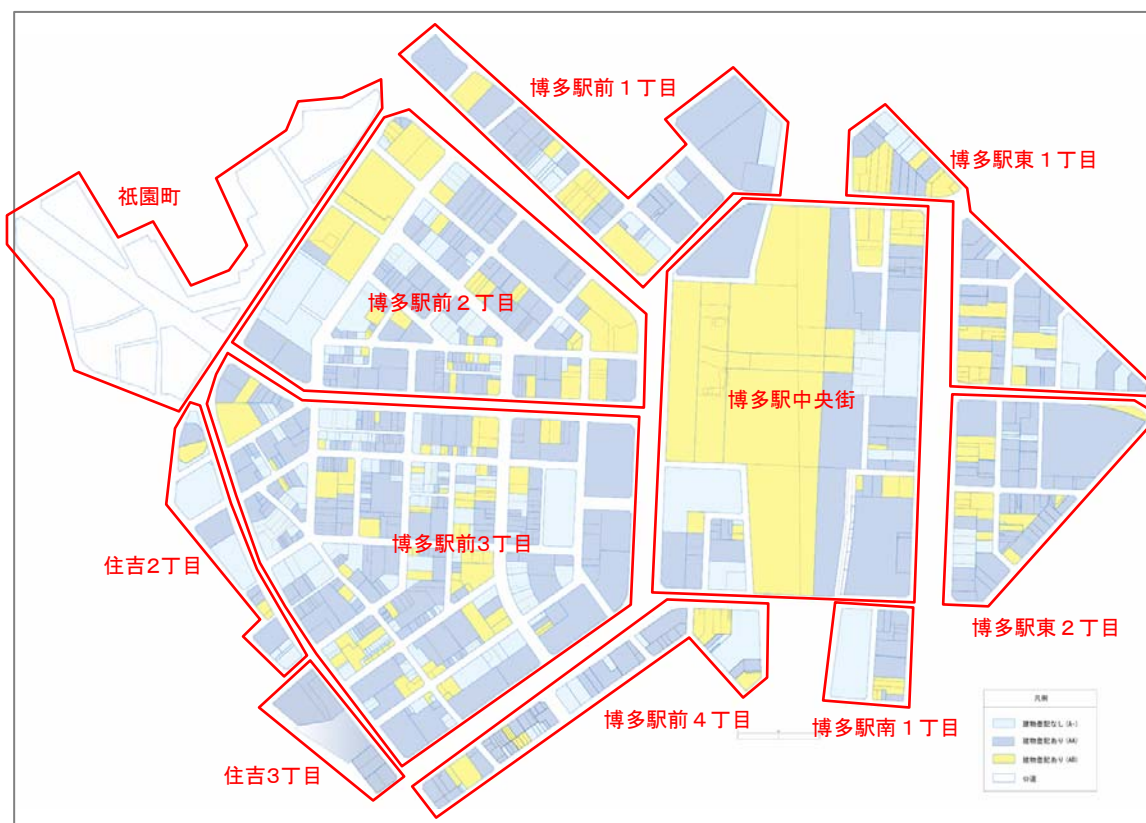
また、延床面積別の建物の分布状況をみると、博多駅周辺及び大博通り沿道に延床面積が10000㎡の建物が多く分布し、後背地および筑紫口側（博多駅東1、2丁目）、祇園町に延床面積の小さい建物が多く分布している。



4-2-5 土地・建物の所有者関係

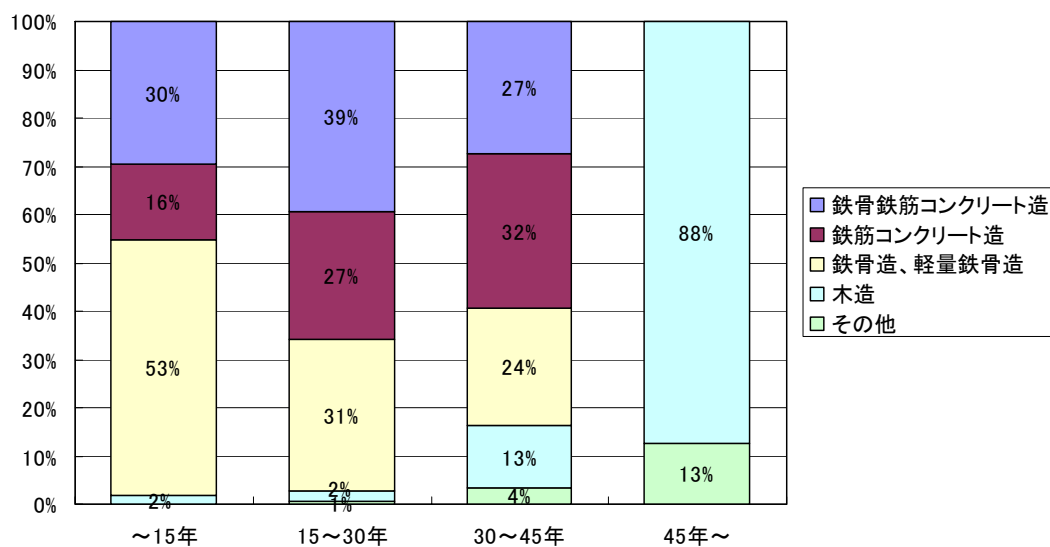
土地と建物の所有者の関係をみると、建物と土地の所有者が同一という敷地が多い。また、建物登記がなされていない敷地も多く、青空駐車場などの低未利用地が多く分布していることがわかる。ただし、中には建物登記がされていない博多郵便局や博多警察署などもある。また、表通りの後背地では、筆がかなり細分化されている。特に博多駅前3丁目の後背地ではその現象が顕著である。

なお、下図中の「建物登記あり」で土地と建物の所有者が同一の場合は『A A』とし、土地と建物の所有者が異なる場合は『A B』と表記している。ただし、祇園町については、公図の縮尺、方位、形状がまちまちであり、合成することが不可能であるため、白抜きとなっている。



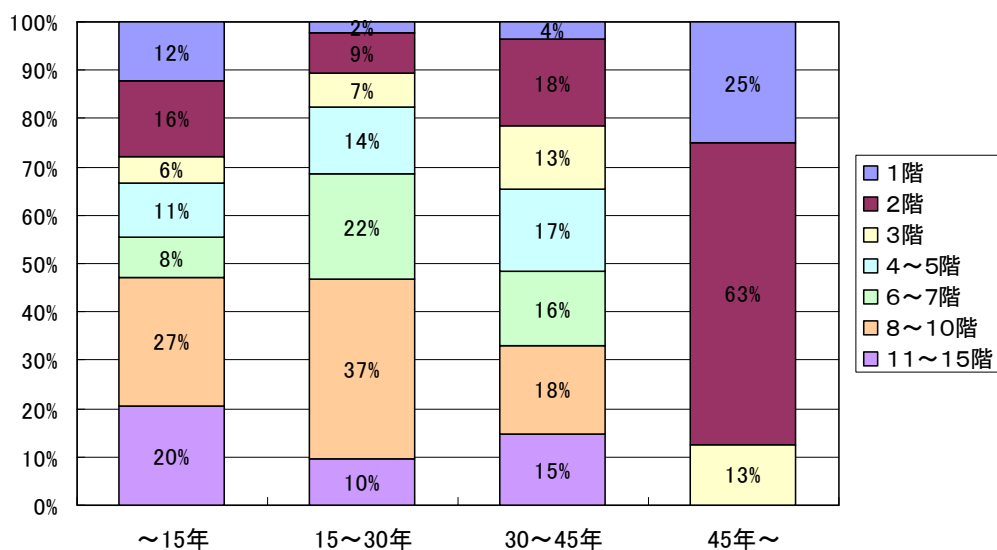
4-2-6 築年数と構造の関係

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」がほぼ同様の割合を占めている。築45年以上の建物は、区画整理事業以前の建物であることから建物の数も少なく、構造は「木造」が約9割を占めている。



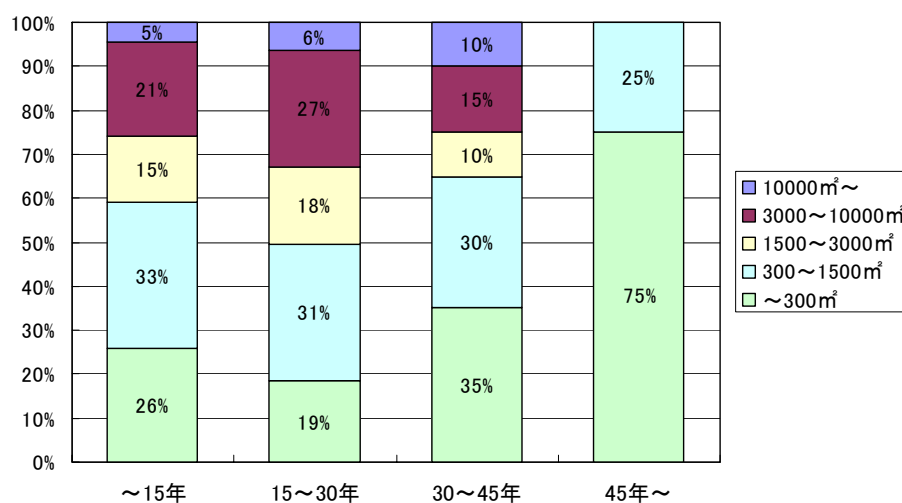
4-2-7 築年数と階数の関係

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年未満の建物ではさまざまな階数の建物が建てられている。築45年以上の建物は、区画整理事業以前の建物であることから、階数は全て3階以下となっており、2階建ての建物が約6割を占めている。



4-2-8 築年数と延床面積の関係

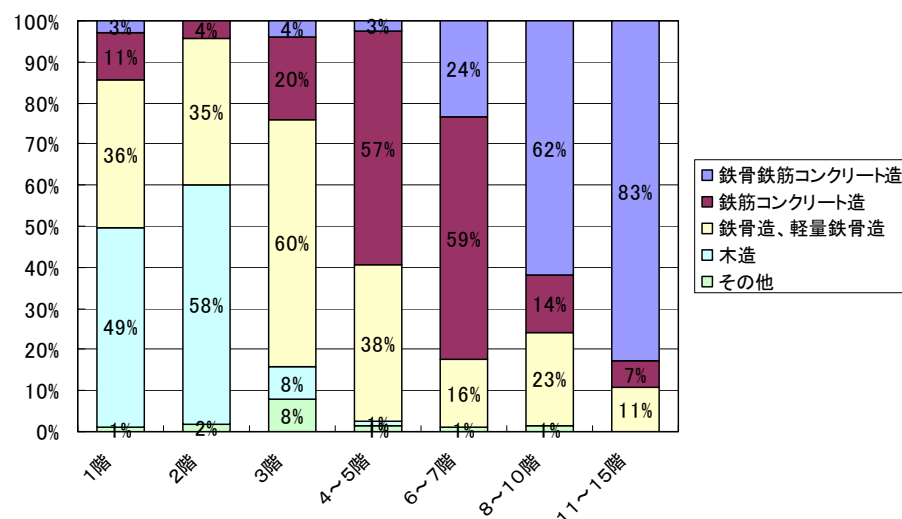
建物の築年数と延床面積の関係をみると、どの築年数においても「300㎡未満」、「300㎡以上1500㎡未満」で約半分以上を占めており、「10000㎡以上」の割合が最も少ない値となっている。「10000㎡以上」が占める割合は6～10%であるが、築年数が少なくなるにつれその割合も減少する傾向にある。築年数が45年以上の建物は、区画整理時以前以前の建物であり前述のとおり建物階数も低いことから、延床面積も300㎡未満の建物が75%を占めている。



4-2-9 構造と階数の関係

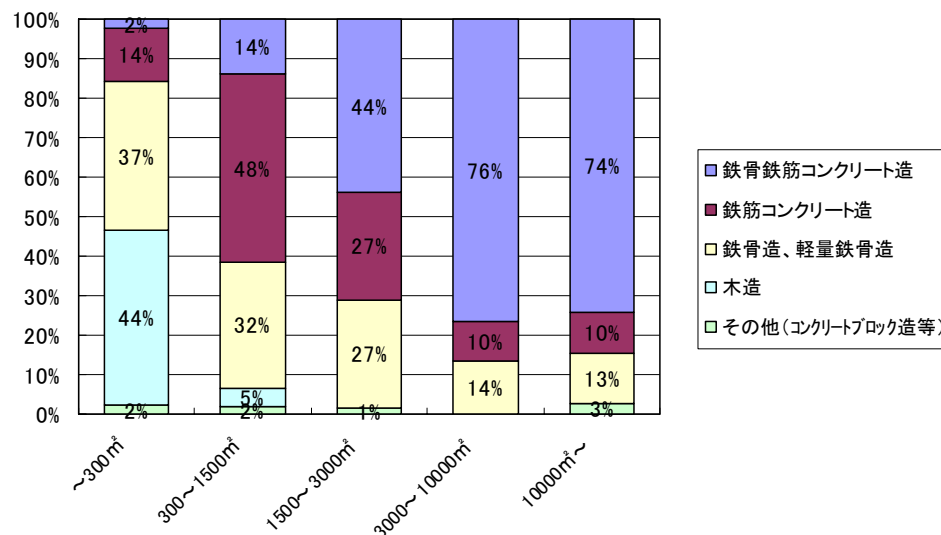
建物の構造と階数の関係をみると、階数が高くなるほど「鉄骨鉄筋コンクリート造」の占める割合が増え、階数が低くなるほど「鉄骨造、軽量鉄骨造」および「木造」の占める割合が大きくなる傾向にある。

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。



4-2-10 構造と延床面積の関係

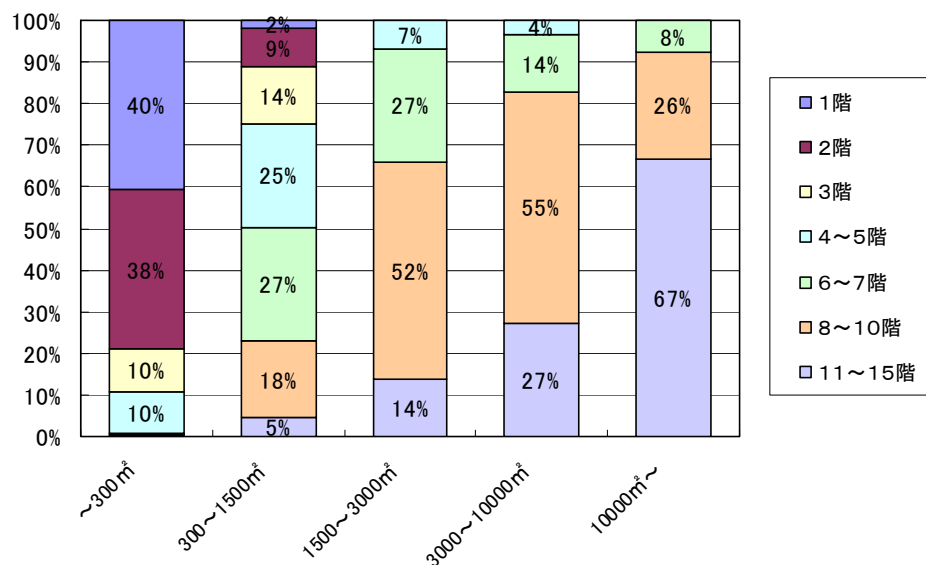
建物の構造と延床面積の関係をみると、延床面積が増加するにしたがって「鉄骨鉄筋コンクリート造」の割合が増加する傾向にある。また、「鉄筋コンクリート造」は300～1500㎡で半分以上の割合を占めている。なお、「木造」は1500㎡以下の建物でしか使われていないことがわかる。



4-2-11 階数と延床面積の関係

建物の階数と延床面積の関係をみると、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。



4-3 博多駅地区まちづくり意向調査

4-3-1 調査の概要

まちづくり意向調査は、博多駅地区の将来像やエリアマネジメント組織のあり方に関する研究の一環として、「博多駅中央街」、「博多駅前2丁目」、「博多駅前3丁目」において、建物を所有・管理されている企業または個人の協力のもと、建物更新や都市デザイン（ガイドライン）、国などの各種支援メニュー等の提案を行うための基礎資料とするため、実施したものである。

■ 実施日

平成 18 年 11 月 15 日、平成 19 年 2 月 16 日 発送

平成 18 年 12 月 7 日、平成 19 年 2 月 27 日 ヒアリング開始

■ 配布数

285 者（内、転居先不明もしくは宛所に尋ね当たらずのため配布不可能 20 者）

■ 回答数（回答率）

83 者（29%）

■ アンケート調査項目

- ・ 現在の建物用途（複数回答）
- ・ 過去 5 年間の建物の空室率
- ・ 建て替えの意向の有無
- ・ 建て替え後の希望用途（複数回答）
- ・ 建物更新の阻害となっている要因（複数回答）
- ・ 耐震補強工事の有無と意向
- ・ 現在と将来の建物高さと建築面積
- ・ その他自、まちづくりや建て替えに関する自由意見

なお、まちづくり意向調査は、次の条件に当てはまる建物の所有者に対して行った。

《抽出条件》

- ・ 土地と建物の所有者が同一もしくは家族または同族会社であると判断可能
- ・ 新築後の築年数が都市再開発法施行令第一章の二で定める耐用年数の3分の2以上経っている建築物

【都市再開発法施行令第一章の二 政令第一条の四で定める耐用年数】

	建物の主たる用途	SRC造又はRC造		その他	
		耐用年数	2 / 3 年	耐用年数	2 / 3 年
1	(1) 事務所 (2) 図書館、博物館その他これらに類するもの (3) 2 から 8 までに掲げるもの以外のもの	50 年	34 年 (33.3 年)	38 年	26 年 (25.3 年)
2	(1) 住宅、宿泊所その他これらに類するもの (2) 学校その他これに類するもの (3) ボーリング場	47 年	32 年 (31.3 年)	34 年	23 年 (22.7 年)
3	(1) 飲食店、料理店、キャバレーその他これらに類するもの (2) 劇場、映画館その他これらに類するもの	41 年	28 年 (27.3 年)	31 年	21 年 (20.7 年)
4	(1) 店舗 (2) 遊技場その他これに類するもの	39 年	26 年	34 年	23 年 (22.7 年)
5	(1) ホテル又は旅館 (2) 病院又は診療所	39 年	26 年	29 年	20 年 (19.3 年)
6	(1) 公衆浴場	31 年	21 年 (20.7 年)	27 年	18 年
7	(1) 工場 (2) 変電所 (3) 車庫 (4) 停車場 (5) 倉庫（8 に掲げるものを除く。） その他これに類するもの	38 年	26 年 (25.3 年)	31 年	21 年 (20.7 年)
8	(1) 倉庫事業用の倉庫	31 年	21 年 (20.7 年)	26 年	18 年 (17.3 年)

4-3-2 調査結果

アンケート調査およびヒアリング調査の各項目の結果は次のとおりである。

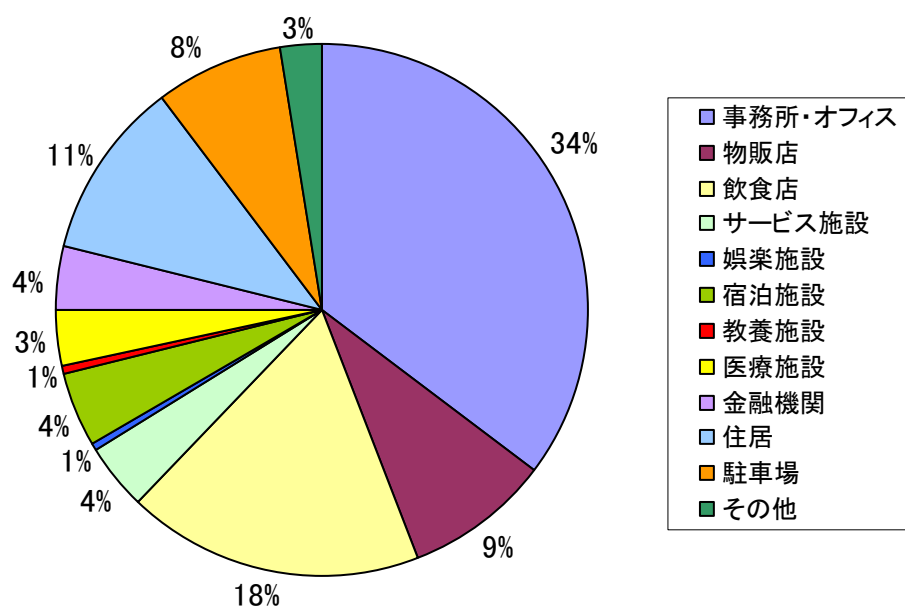
Q1. 現在の建物用途は？（有効回答数：157）

現在の建物用途としては、「事務所・オフィス」が34%ともっとも多く、続いて「飲食店」が18%、「住居」が11%、「物販店」が9%となっている。

この結果から、博多駅地区はオフィス街であり、商業施設が少ないことが分かる。その他としては、学校や物流倉庫などが挙げられていた。

また、「駐車場」は8%となっているが、本調査では、建物登記がなされているものについてアンケートおよびヒアリングを行っており、現状は、青空駐車場が多く分布していることから、実際の駐車場の割合はもう少し増加すると考えられる。

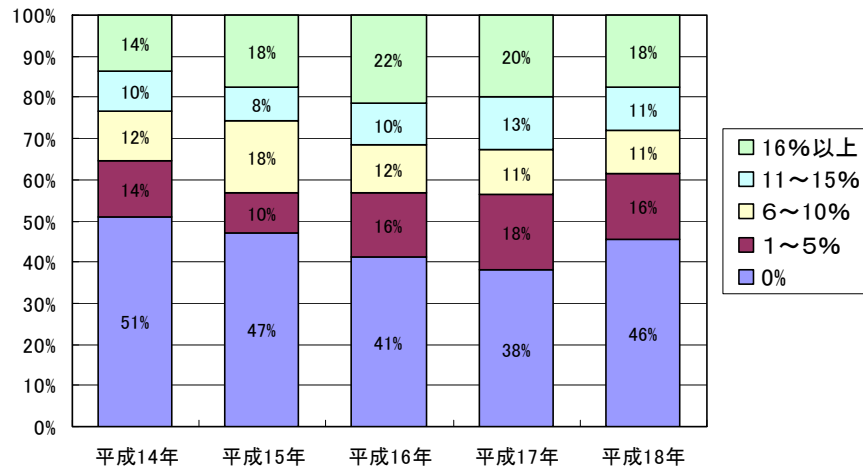
全体的には、「事務所・オフィス」、「物販店」、「飲食店」、「住居」、「駐車場」で全体の8割を占めている。



Q2. 過去5年間の建物の空室率は？（有効回答数：52）

各年とも空室率が0%の割合が約40%ともっとも多いが、年々減少傾向にある。空室率16%以上の割合も平成16年までは増加傾向にあったが、この2年では減少傾向にある。

以上のことから、博多駅地区ではテナント誘致が深刻な問題になりつつあることが伺える。

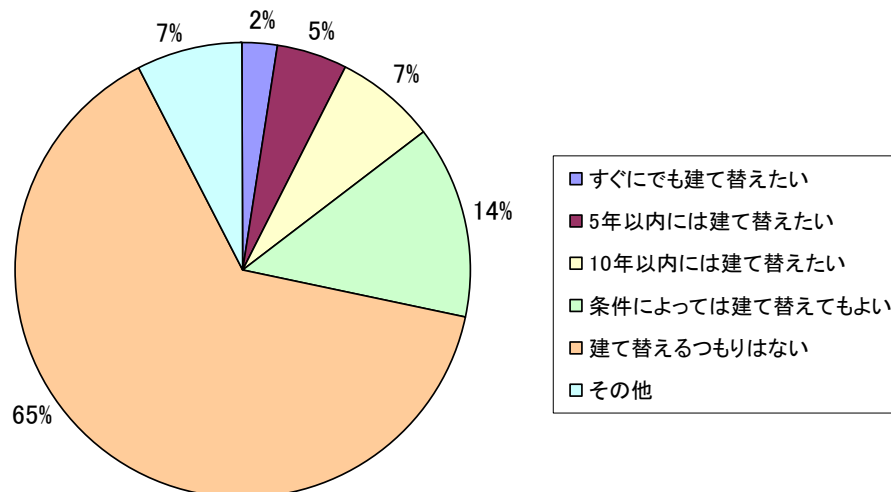


Q3-1. 建物の建て替えは？（有効回答数：82）

建物の建て替え希望としては、「建て替えるつもりはない」が65%ともっとも多く、「すぐにでも建て替えたい」は2%、「5年以内には建て替えたい」は5%と、建物更新期や九州新幹線全線開通の時期が近づくなか、その時期までに建て替えを希望する建物は少ない。しかし、「条件によっては建て替えてもよい」を含めると約3割が建て替え意向を持っているとも言える。

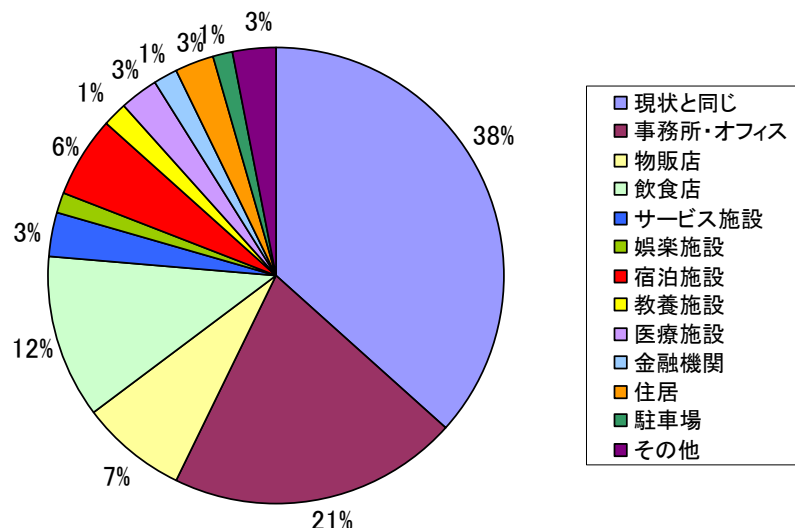
建て替えの条件としては、「地域開発のためなら」、「子供が所有者になったら」、「入居者が退去してくれれば」などがあつた。

その他の意見としては、「お金があれば建て替えたい」、「建て替えるか否か思案中である」、「借家人なので何とも言えない」などがあつた。



Q3-2. 建て替えた場合の希望用途は？（有効回答数：69）

建て替え後の希望用途としては、「現状と同じ」が38%と最も多く、続いて「事務所・オフィス」が21%、「飲食店」が12%となっている。なお、まちの賑わいを生む「物販店」や「娯楽施設」の希望割合が少ない。

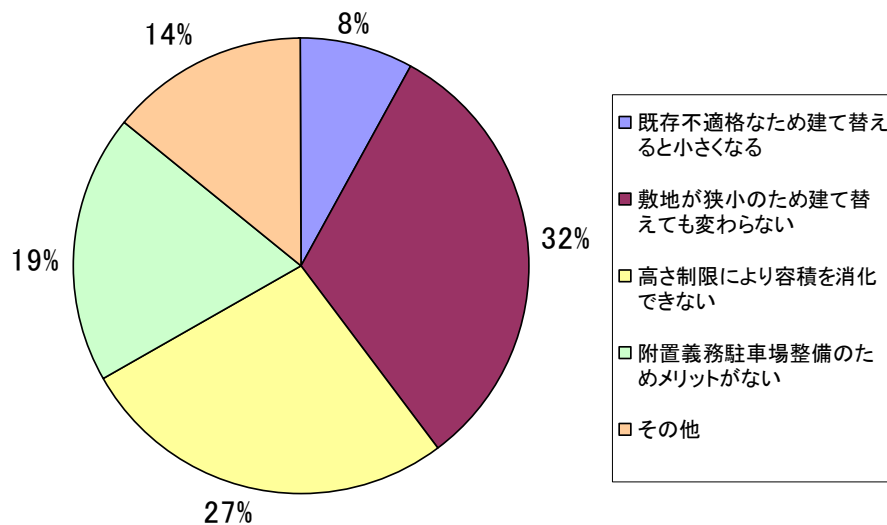


Q3-3. 建物更新の障害となっていることは？（有効回答数：63）

建て替えの障害となっている事項としては、「敷地が狭小のため建て替えても変わらない」が32%と最も多く、続いて「高さ制限により容積を消化できない」が27%、「附置義務駐車場整備のためメリットがない」が19%となっている。

その他としては、「建物を取得して間もないため、何も考えられない」、「資金面の問題が大きい」、「全ての面でよい場所であるため障害はない」、「既存テナントへの立ち退き料の負担が大きい」などの意見があった。

なお、敷地が狭小のためと回答した敷地の平均面積は約400㎡であり、将来「事務所・オフィス」に建て替える場合には、隣接地との敷地統合が必要となる。

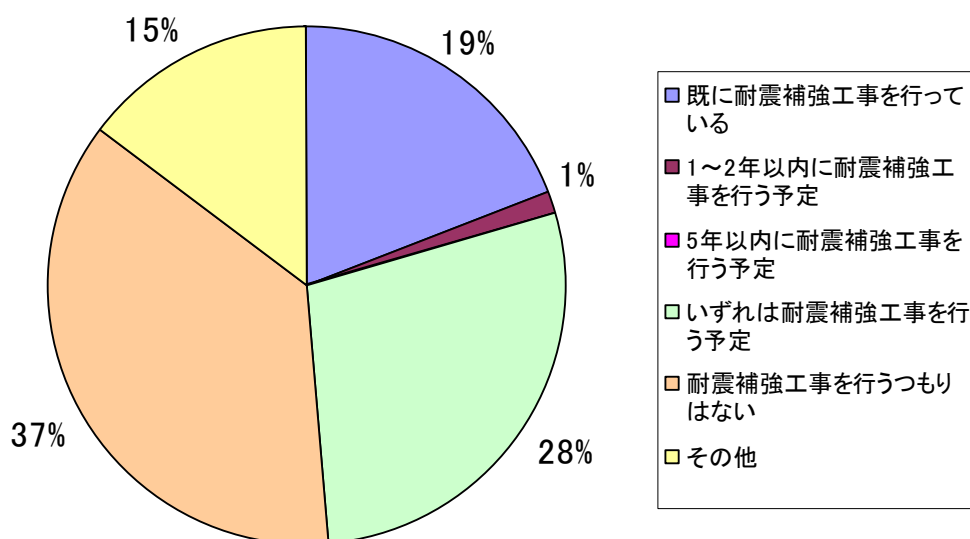


Q4. 建物の耐震補強は？（有効回答数：69）

建物の耐震補強については、「耐震補強工事を行うつもりはない」が 37%と最も多く、続いて「いずれは耐震補強工事を行う予定」が 28%、「既に耐震補強工事を行っている」が 19%となっている。1～2年以内もしくは5年以内には耐震補強工事を行おうと考えている所有者はほとんどいなかった。

耐震補強工事を行う予定が約3割あることから、それらの建物は、隣接地との共同化などによりメリットのある状況が整えば、建て替える可能性が高いことが考えられる。

その他としては、「耐震補強工事が必要か否か未確認である」、「耐震補強工事はしていない」などの意見があった。



Q5. 現在と将来の建物は？

将来の建物について回答しているものはほとんどなかった。数件あった回答としては、現在の建物の2倍の高さと延床面積を求めるものが多かった。

Q6. その他、まちづくりや建て替えに関する自由意見

その他の主な自由意見としては、「スーパーなどの生活利便施設の整備」、「浸水被害対策」、「駐車場の整備」、「風俗店の排除」、「道路、歩道、公園等を整備」、「賑わいの必要性」に関する意見が目立った。

具体的な意見は次のとおりである。

《主な具体的な自由意見》

■居住

- ・ 駅まで行かないと買い物ができないため不便である。
- ・ オフィスが増えたが、八百屋、魚屋、生活利便施設（スーパーなど）がなくなり、生活が不便になった。
- ・ マンションに住んでいる人は、町内会の役員にはならず、どのような人が住んでいるのか顔が見えない。
- ・ 誰が住んでいるかわからないマンションが増えており、不安である。

■企業

- ・ お弁当屋さんが来て、店が営業しにくくなっている。家賃を払っている立場からするとやりきれない。
- ・ ビルを建て替える財力は、皆ないらしい。
- ・ テナントの入れ替わりが激しい。
- ・ まちの発展のためにも、現在空地（駐車場が多い）になっている敷地には、どんどん建物を建ててもらいたい。
- ・ 浸水がでるので困っている。

■来街

- ・ 通勤や通学のための駐車場が少なく、朝早く来ないと停められない。
- ・ 街に人が出てこないのが問題である。
- ・ 人通りが少なくなり、街がさびれているのではないか。
- ・ 道案内の MAP を作ったらどうか？
- ・ 高い建物が多く道幅が狭いため、閉鎖感がある。道幅を広くし、歩道、公園、緑地等を設け開放的な街にしていくと、人々が集まり易くなるだろう。

■環境

- ・ 風俗営業の店の排除して欲しい。
- ・ 明治児童公園が汚いため、駐輪場にしたらどうか。違法駐輪やホームレスが多いため、どうにかして欲しい。
- ・ 他の公園はきれいであるが、明治児童公園だけが手入れされていないため、整備改修して欲しい。

■まちづくり

- ・ 近隣、特に隣接地との協調調和を図り景観や街づくりに協力したい。
- ・ まちが発展するためには、土地を多少削っても道路を広くする必要がある。

- 車道の横断について、とても不便に感じる。
- ゆとりがある歩道にもかかわらず、無機質で博多の玄関口として、温かみを感じられる仕掛けが欲しい。
- 歩道が昭和 43 年から補修されていなく、デコボコである。カラー舗装、電柱の地中化等をして欲しい。
- 現在、博多口だけに焦点が当たっているため、筑紫口についても博多駅地区まちづくりの一環として検討してもらいたい。
- セットバックはすべきだと思う。
- 堅粕小学校の移転による博多駅東地区の活性化
- はかた駅前通りに天神までのトラムを走らせ、セミトランジットモールにしましょう！

4-4 新生・再生エリアの抽出

アンケート調査およびヒアリング調査を行った土地と建物の所有者が同一もしくは家族または同族会社であると判断でき、かつ築年数が都市再開発法施行令第一章の二で定める耐用年数の3分の2以上経っている建物を「建替想定建物」とすると、新生・再生エリアの抽出条件は以下のとおりである。

《新生・再生エリアの抽出条件》

- ① 建替想定建物がいくつか隣接して立地しているエリア
もしくは
- ② 建替想定建物が青空駐車場等の低未利用地と隣接して立地しているエリア
もしくは
- ③ 単独建て替えでもまちづくり観点から大きな効果が期待できる敷地（敷地面積1500㎡以上）

以上の条件のもと、開発が想定されるエリアおよび単独建て替えでもまちづくりの観点から大きな効果が期待できる敷地は、青空駐車場等の低未利用地が多く分布し、かつ建物の築年数が古い建物が分布している表通りの（大博通り、住吉通り、はかた駅前通り）後背地に多く分布している。これらのエリアに入っている建物は、階数も低く、構造も鉄骨造や軽量鉄骨造が多い。

また、「単独建替でもまちづくりの観点から大きな効果が期待できる敷地」は、博多口駅前広場周辺に集中して分布しており、新博多駅ビルと併せて、博多口駅前広場を九州さらにはアジアの玄関口にふさわしい魅力的な空間として創出するための一翼を担うようなデザインの建物として再整備されることが望ましい。

4-5 まとめ

●表通り沿道の建物は低層部のリニューアルを推進

福岡都心部の骨格を形成する都市軸である表通り（大博通り、住吉通り、はかた駅前通り）の沿道には、築年数が浅く、構造も鉄骨鉄筋コンクリート造や鉄筋コンクリート造の建物が多く分布していることから、建て替えや共同化によるまちづくりへの寄与が考えにくい。

そこで、建物は現状のまま、都市軸としての街路景観を形成するとともに、まちに賑わいを生むためには、表通り沿道の建物低層部を改装やリニューアルし、集客力のあるブランドショップやオシャレなカフェなどの商業施設を誘致することが求められる。

●博多駅周辺は単独建替の推進

博多駅周辺においては、九州さらにはアジアの玄関口としての都市空間を創出するため、敷地規模の大きい建物については単独建替を推進し、新博多駅ビルと一体的に駅前空間を創出することが肝要である。

また、博多駅地区の基点となる博多駅周辺は、円滑に人がまちへ流れ出していくような空間形成が求められることから、建て替えの際には、駅ビルと2階や地下のレベルを合わせ、つなげることにより、各方面（はかた駅前通り方面、大博通り方面、住吉通り方面）への動線を確保することが肝要である。

さらには、博多駅周辺の建物には、博多駅周辺に求められる導入機能を、新博多駅ビルを補完するように導入することが求められる。例えば、ビジネスサポート施設、リラクゼーション施設、行政サポート施設といった地域から九州全域に役立つ機能や新しいマーケットを創造する商業機能、駅利用者の満足度を向上させるような利便性サービス機能などが考えられる。

●後背地は敷地統合による新生・再生の推進

表通りの後背地には、築年数が都市再開発法に定める耐用年数の3分の2以上を経過し、構造も鉄骨造、軽量鉄骨造、木造であり、建物階数も比較的低い建物が多く分布している。さらには青空駐車場等の低未利用地も多く分布していることから、それらの敷地を統合した新生・再生を推進することが肝要である。そうすることにより、後背地にも目的性や拠点性を持った施設を誘致し、表通りだけではなく、後背地にも人々が回遊するようになることによって、まち全体に賑わいが生まれるようになる。

また、建物によっては、建て替えるのではなく、SOHOなどにコンバージョン

することによってオフィス賃料を抑えることで、若いデザイナーやクリエイターといった、次世代を担う若者が集まってくるような環境をつくることが、まちに“勢い”や“先進性”を生み、まちの活性化の一翼を担うことにもなる。

その一方で、天神地区との差別化を図るために、建て替えが困難な建物については、ジャズバーや隠れ家的な〇〇といった“大人”をキーワードとした施設を誘致することで、大人も愉しめるまちとして発展していくことが肝要である。

第5章 エリアマネジメント組織の検討

5-1 概要

現在、全国では市民参加型のまちづくり活動が随所で行われている。その多くは、個人が参加する小規模なグループ活動であるが、近年、規模が大きい都市をあるエリアで特定してまちづくりを行うケースが出てくるようになった。この活動は個人参加だけでなく、企業としてまちづくり活動を担当し、他の企業と協力して活動して、エリア全体を盛り上げて地域の価値を上げるという考え方によるものである。

これらのまちづくり活動組織で気がつくことは、一見同じ活動をしていても組織形態が異なるということである。例えば、福岡市天神地区で活動している「We Love 天神協議会」は、現在のところ「任意団体」で行っているが、東京駅周辺で活動している「大丸有エリアマネジメント協会」は、「NPO法人」で活動している。つまり、組織形態については各々が検討を重ねて決定しているが、統一的な選択に対する考え方は存在していなかった。一方で、近年「会社法」、「改正まちづくり三法」および「公益法人改革」というまちづくり組織に影響する法の改正が相次いだ。

そこで本編では、まちづくり組織の設立にあたり、法の改正も考慮して組織形態の選択時の考え方のポイントを整理した。そして、これらのポイントを基に、簡易な方法で選択する手法を提示し博多駅地区の適用を試みたことで、組織形態の選択を検討する時の1つの目安になると考える。

5-2 まちづくり組織の歴史

わが国でのまちづくり組織の歴史は、およそ1960年代に始まっており、諸外国とは異なり独自の道を歩んできた。1960年代は、公害反対運動を発端とした住民の運動が活発化したが、内容としては、行政に対して、権利要求や異議の申し立てをするものがあった。1970年代になると、地域社会にコミュニティ形成のための行政計画への市民（住民）参加が行われ始めた。例としては、長野県の妻籠地区などで街並み保存運動が行われている。内容としては、街並み憲章、建築協定、任意協定づくりを発端とした住民の自立、相互扶助を行うものである。また、コミュニティ計画について、都市社会学者が、問題提起を行うように、建築、都市の専門家が実際の調査や計画作りに加わるようになっていった。

1980年代になると、行政主導的な住民参加は限界となり、まちづくり協議会をつくり、専門家を派遣するようになった。⁽³⁾

1990年代～現代は、住民グループが、自らまちづくり会社を設立し、まちづくり情報センターを設立するなど、住民グループ自らがまちづくりの担い手になり、かつまちづ

くりは、政治家や行政職のみでないという考え方が明確になった時期である。そして、住民の要求は多様化し、住民からの提案や交渉を行った。近年では、中心市街地活性化法を適用した TMO が全国各地で設立された。

このように、時代ごとにまちづくり組織の使命、あるいは内容も異なっており、絶えず世相に併せて柔軟に対応してきた。

今後も、より市民の意見が十分取り入れられる組織活動が継続されていくと予想される。

5-3 エリアマネジメントについて

近年、まちづくりの考え方の一つとして「エリアマネジメント」というキーワードが使われている。しかしながら、エリアマネジメントについて、およその概念はわかるものの、明確な定義は見当たらない。博多まちづくり研究会が作成した報告書、「博多駅地区における交通結節点とまちづくりのあり方」や、すでにエリアマネジメントについて述べている文献を参考にすることで、本報告書におけるエリアマネジメントについて定義することを試みる。そうすることで、後の組織形態に対する必要条件も明確に出来ると考えられる。

小林重敬教授の著書「エリアマネジメント」では、次のようなイメージを述べている。

地域間競争を展開する都市づくりの内容も従来の新規建設を中心とし、公的な空間の整備や、個々の開発に対する誘導・調整を考えるだけでなく、地域の持続的な発展のために、施設の維持管理や広報活動、文化活動等を含めた広範にわたるまちづくり活動が重要な時代に変化しており、エリアマネジメントの活動として、次のような活動が求められる。

【必要性】

- ① 特定地域だけに地方公共団体によることは難しい
- ② 地域価値を高める必要性を民間が気づくことができる
- ③ 出来るだけ多くの関係者がする必要ある（フリーライダーを防ぐため）
- ④ 民間が組織を作り、地方公共団体も参加する協議会になる。

また社名にもなっている、(株) ジャパンエリアマネジメントのホームページでは、エリアマネジメントのことを次のように記述している。「近年、注目されつつある新たなまちづくりのあり方のことで、従来のデベロップ（開発）ではなく、マネジメント（管理運営）を重視し、持続可能な地域社会を築くことを狙いとしている。」

「にしてつニュースーはなしの交差点―（2006年6月号）」保井美樹教授のインタビュー記事によれば、「これまでの地域振興は、新しい街を形成したり、古くなった建物を入

れ替えたりする開発が中心であった。しかし、近年、地域にもともとある資源を活用し、既存のインフラを大切に使うことで、地域に人を呼び込み、その質を高めようとする動きが見られる。エリアマネジメントとは、その地区の価値向上に向けた継続的、日常的な活動を常設の組織を設置して実施できる体制を構築し、一定の方針や計画に基づいて進めていくことを指す。」と述べている。

本報告では、これらの表現をもとに以下のようにエリアマネジメントを定義した。

「エリアマネジメントとは、民間の有志が、組織を設立して、自治体等が加わることで協働体制をつくる。そして、エリア設定された地域を拠点としてまちづくり活動をしていくことである。活動内容は、地元が抱えているあらゆる課題を対象としている。既存の資源を活かし、メンバーが連携をとり、力を合わせて、質の高いまちを継続的につくり続けていくことで、よりよいまちづくりを行うことが可能になる。」

この定義によって、エリアマネジメントの考え方をういたまちづくり組織のあり方について把握し、組織形態に必要な要件をのちに考える基礎とする。

5-4 諸外国のまちづくり組織形態

選択すべき組織形態について検討するにあたり、諸外国の注目されているまちづくり組織について把握することで、選択方法の考え方に加味することを目的とした。

アメリカおよびカナダでは、B I D (Business Improvement District) が各地で活動を行っている。その数は、全米だけでも400箇所を超える。B I Dは、地区の不動産所有者、商業者、住民等で構成されるNPOによって運営されている。B I Dでは、強制的に負担金を集める。活動内容は、清掃と防犯が共通して実施されている。(表 5-4) また他にプロモーション活動とニュースレターが主に行われている。B I Dは、州や自治体の法律に基づく準政府と位置づけられるが、地区事業計画に基づいて、日々の事業を進めるのは、民間の非営利団体である。有給で地区マネージャーが雇用されて事業遂行の責任を負う。

表 5-4 ニューヨーク州とカリフォルニア州の主要 BID の活動

州	BID 名	設立年	経済・小売り開発	清掃	防犯	マーケティング・広告	ニュースウェブ	イベント	マーケットリサーチ	バナー広告	植栽・フラワーバスケット	通りのデザイン	パーク&ライド	駐車場管理	交通情報	住宅	街中無料ツアー	教育
ニューヨーク	ユニオン・スクエア・パートナーシップス	1976	○	○	○	○		○										○
	アルバニー・セントラル・ディストリクト	1996	○	○	○	○	○	○		○	○	○						
	バッファロー・プレイス	1971	○	○	○	○	○	○				○	○			○		
カリフォルニア	ハリウッド・エンターテイメント・ディストリクト	1996	○	○	○	○	○				○	○						
	ロサンゼルス・ファッション・ディストリクト	1995	○	○	○	○	○		○	○							○	
	ダウンタウン・サンディエゴ・パートナーシップ	1996	○	○	○		○	○		○				○	○	○		

B I Dの運営形態は、N P O法人が多い。問題点としては、ビジネスの活性化がB I Dの活動の目的であるが、不動産所有者の負担金で運営される。市民参加が困難となっている。

アメリカでは、メインストリートプログラムという方法が 1980 年スタートで、地域N P Oにより実施されている。これは、「既存施設の再生利用」「地域コミュニティの自主的活動」を主としている。N P Oは、行政サービスの移管が発端となっており、再開発や商店街の近代化や駐車場の整備ではない。

イギリスでは、1980 年のころから、T C M（タウンセンター・マネジメント）が始まった。現在では2 0 0 以上の組織がある。目的は、マネージャーが、利害関係者と調整することにある。運営形態は、以下のようにさまざまである。

- ① T C Mイニシアティブ型
- ② タウンセンター・マネージャーの共有型
- ③ タウンセンター・マネージャー中心型
- ④ 商工会議所主導・タウンセンター・マネージャー型
- ⑤ T C M・官民コーディネート型
- ⑥ 自治体雇用・タウンセンター・マネージャー型
- ⑦ 官民協力・自治体職員型
- ⑧ シティ・チャレンジャー・タウンセンター・マネージャー型
- ⑨ シティセンターカンパニー型

収益面では、官民のパートトナリーシップの確立が必要である。また、組織は二段階構成であることが多い。すなわち、コア組織で、運営方針等の協議を決定して、すべての主体が全体で討議するということになる。コアファンドを実施している。これは小規模であり、出資をしてもらうために、住民から一軒一軒見てまわることをマネージャーが行っている。

T C Mの役割は、以下の6 点が挙げられる。「地方都市における土地利用規制と中心市街地活性化に関する研究「村木美貴助教授」引用

- ① タウンセンターに関わる主体と共に働くこと。
- ② 産業界と市民の利益をリンクさせること。
- ③ 協力と調整を促進すること
- ④ 中心市街地の管理目標を同定させること。
- ⑤ アクションプランを策定すること。
- ⑥ 進捗状況と結果を広く公表すること。

村木は、T C Mには、マネージャーと称する専門家がいるが、これらは都市計画、商業、ボランティアという各々の専門分野が必要と述べている。

グレイブゼンドのタウンセンターでは、1 7分野1 1 9のアクションプランを実施し

ており、毎年達成状況を評価、公表している。ここでは、月1回の会議の開催や商業調査を行っている。また、イングランド型B I Dを実施している。すなわち、TCMを一步進めた形である。アメリカのB I Dは不動産所得により負担金が決まっていたが、イングランド型は、負担金がビジネスの規模に応じて分担している。

ドイツでは、大きく3つの組織形態がある、一つ目が行政主導型、二つ目が有限会社、3つ目が登録団体である非営利組織である。非営利組織が一番多い。行政主導型と有限会社は、独立採算制である。組織内部は、理事会が最高決定権限を持っているが、実質的な運営は、シティマネージャーといわれる専門家が取り仕切っている。

5-5 まちづくり組織形態の種別

5-5-1 既存のまちづくり組織形態

まずは、日本で現在活動しているまちづくり組織形態がどのようなのが、どのような割合であるのか把握した。

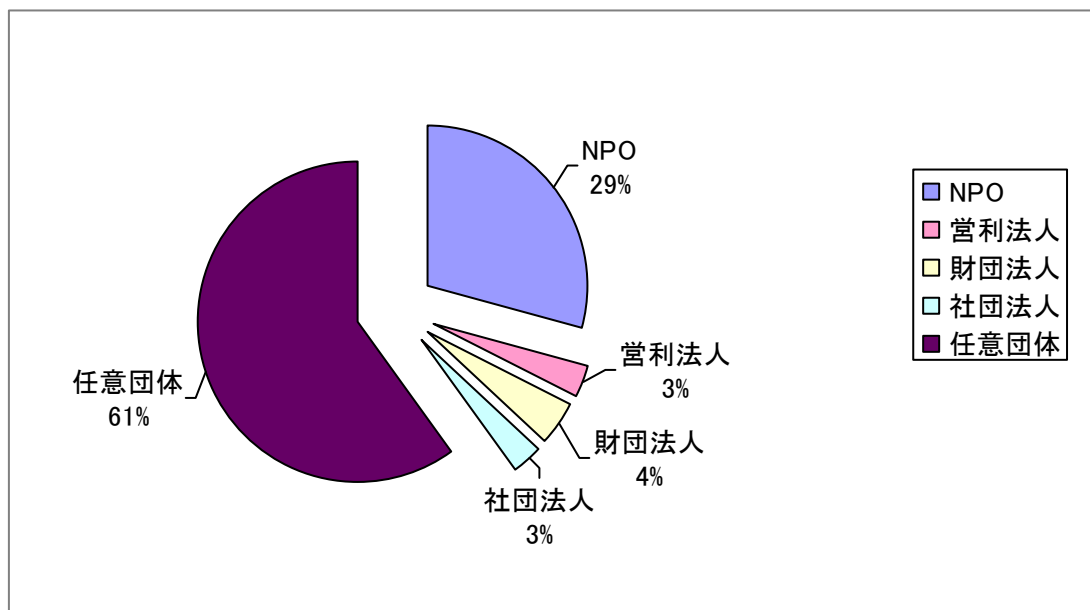


図 5-5-1 既存のまちづくり組織形態の割合

上の図 5-5-1 は、平成 14 年度、平成 15 年度のデータに作成された「住まい・まちづくり活動データベース」より引用した。調査主体は、社団法人 全国市街地再開発協会及び、財団法人ハウジングアンドコミュニティ財団であり、調査名は「都市居住再生に資する中間領域組織活動に関する調査」である。調査概要としては、NPO 等が行う住まい・まちづくり活動の実践的な活動の内容を全国に紹介するとともに、今後これらの活動をより活性化していくためのノウハウや支援のあり方について調査検討することを目的として、調査を実施し、具体的な内容の報告が得られた団体の活動概要について取りまとめたものである。調査の時期や少し古いのと、エリアマネジメント組織だけでなくまちづくり組織すべての数字になるのだが、全体的な傾向は変わらないと思われる。すなわち、現在のまちづくり組織は、6 割が法人格のない任意団体で、3 割が NPO 法人、残り 1 割がその他になっている。つまり現在のまちづくりの大部分は、任意団体と NPO 法人が占めていることになる。

表 5-5-1 主な既存まちづくり組織 組織形態一覧

名称	まちづくり組織名
株式会社	(株) 福島まちづくりセンター (株) まちづくり三鷹 (三セク) (株) 御祓川 (株) 金沢商業活性化センター (三セク) (株) 飯田まちづくりカンパニー (三セク) 高松丸亀町まちづくり (株) (三セク) (株) 横浜みなとみらい21 (三セク) 森ビル (株) 六本木ヒルズ運営本部タウンマネジメント室 →他多数あり
NPO 法人	(NPO) 長堀21世紀計画の会 (NPO) まつえ・まちづくり塾 NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会 →他多数あり
公益法人 (財団法人・社団法人)	(財) 堺市都市整備公社 (財) 川崎市まちづくり公社 (財) 北区まちづくり公社 (財) まちづくり公社 (千葉県) →他多数あり
有限会社	(有) PMO (青森市)
中間法人	中間法人汐留シオサイト・タウンマネジメント
任意団体	横濱まちづくり倶楽部 (横浜市) 都心にぎわい市民会議 (浜松市) 旧居留地連絡協議会 (神戸市) 晴海をよくする会 (中央区) 天王洲総合開発協議会 (品川区) 大阪ビジネスパーク開発協議会 (大阪市) まちづくり任意団体ブリッジ (熊本市) →他多数あり

表 5-5-1 は、現在ある主なまちづくり組織の例を一部抜粋し、組織形態別に示している。

株式会社については、通常の営利法人の場合と、自治体が出資をする第3セクター方式に大きく分けられる。また、TMO申請の関係で第3セクター方式により法人化

された団体も多く、特に近年団体数が増えており、先ほど示したグラフより営利法人（株式会社）の割合が増えていく可能性がある。また、公益法人については、財団法人のまちづくり公社が各地にある。これはまちづくり組織の初期のころに民間ではなく、行政による区画整理等、都市計画のなかで生まれた組織である。現在では当初目的から姿を変えて、自治体と一体となったまちづくり活動を行っている。中間法人では、東京都の汐留にある、「中間法人汐留シオサイト・タウンマネジメント」がまちづくり組織では唯一存在する。中間法人形態を選択した理由としては、億単位の事業費を扱うので、なにかしらの法人格が必要になり、NPO 法人では、いわゆる「来るもの拒まず」という会員構成の考え方なので、地権者の集まりという形態が困難であるという考えにより選択しなかったということである。ただし、中間法人形態は廃止されることになっており、本報告書では選択肢には入れないこととする。

2006 年 10 月 25 日発刊の「まちづくり新聞」にも紹介されている「ちよだプラットフォームスクエア」が採用している組織形態として、「非営利型株式会社」が紹介されている。非営利株式会社の定義としては、「営利を目的とするのが通常概念である株式会社でも、利益を株主へ配当するではなく、社会事業のために使う」ということである。配当がない株主になる出資者がいるのかという疑問もあるが、まちづくりに参加して、まちが良くなって欲しいという気持ちで出資を行っている。ちよだプラットフォームスクエアの例では、まだ出資だけで 100% 賄いきれていないが、「指定管理者制度」を活用すると使用目的が限られる恐れが発生するため、その点は、非営利型株式会社に有効と考えられる。（行政財産を扱うため）秋葉原のエリアマネジメントでも、この方式が導入にあたり検討されているなど、今後も注目される方法になるであろう。

このように、いくつかの例外はあるが、既存のまちづくり組織形態では、大きく分けて、第 3 セクター方式の株式会社、特定非営利法人（NPO 法人）、任意団体のいずれかを選択している。

5-5-2 一般的な組織形態の種類

既存のまちづくりについて整理をしてきたが、ここでは、一旦まちづくりの観点を離れて、一般的にどのような組織形態が法整備されているかを改めて整理したい。

組織形態は分類をしていくと次のようになる。

表 5-5-2-1 組織形態の一覧

●営利法人		
	○会社（会社法）	
		◎株式会社
		◎有限会社（新規は不可）
		◎持分会社
		△合同会社（LLC）
		△合資会社
		△合名会社
	◎外国会社	
	○特定目的会社	
●非営利法人		
	○公益法人（民法の法人）	
		◎社団法人
		◎財団法人
	○学校法人	
	○宗教法人	
	○医療法人	
	○社会福祉法人	
	○特定非営利法人（NPO 法人）	
	○協同組合	
		◎農業協同組合
		◎漁業協同組合
		◎生活協同組合
		◎信用協同組合
	○相互会社	
	○中間法人	
		◎有限責任中間法人
		◎無限責任中間法人
	○管理組合法人	
	○各士業法に基づく法人	
●公的法人		
	○公法人：公の事務を行うことを目的とする法人、又は、公法に規定された法人をいう。	
		◎国、地方公共団体、公団、公庫、公社、公共組合、営造物法人
	○独立行政法人	
		◎独立行政法人（国立大学法人）
		◎地方独立行政法人（公立大学法人）
	○その他の法人	
		◎特殊法人
		◎認可法人

以上のように、組織形態は、大変多岐にわたる。ひとつひとつ詳述するのは省略するが、多目的に適用できる組織の概要について表 5-4-2-2 に示す。

表 5-5-2-2 組織形態概要一覧

名称	定義または概略説明	事務手続き時間	必要な構成員	組織例	メリット／デメリット
株式会社	「出資額を限度とする有限の間接責任を負うにすぎない社員(株主)のみから構成される会社	2 週間程度	取締役 3 名以上 監査役 1 名以上	多数あり	節税効果 高い信用力 有限責任 社会保険料負担 税務調査が入りやすい
合資会社	有限責任社員と無限責任社員とをもって組織される会社	数日	有限責任社員 1 名 無限責任社員 1 名	酒造 家族経営の会社 SOHO ベンチャー	資本金の規制がない 個人よりは社会的信用有 無限責任
合名会社	無限責任社員のみが出資している会社	数日	無限責任社員 2 名	お互いの信頼 関係を基礎とした同族や仲間内での小規模な企業経営に向いている	資本金の規制がない 個人より社会的信用有 無限責任
合同会社 (LLC)	出資者全員の有限責任が確保され、会社の内部関係については、組合員の規律が適用される特徴を持っている	数日	最低 1 名	2005 年 5 月交付、まだ例は少ない	取締役の設置義務なし 有限責任、会計監査法人なし、決算公告義務なし パススルー課税なし
LLP	株式会社や有限会社などと並ぶ、「有限責任事業組合」という新たな事業体	数日	最低 2 名	2005 年 5 月交付、ベンチャー企業や経営コンサルタント	内部自治、有限責任、パススルー課税 2 人以上必要 株式会社移行不可
NPO 法人	特定非営利活動促進法によって設立された特定非営利活動法人のこと	3 ヶ月	常時 10 名以上	福岡 NPO センター 特定非営利活動法人自立支援センターふるさとの会 他多数	法人として契約 従業員が雇える 社会的信用あり 目的、活動が限られる 税務申告が必要 活動には、総会の承認が必要

					設立に時間がかかる
公益法人	民法第 34 条に基づいて公益のために設立される法人の一つで、学術、技芸、慈善、宗教、その他の公益に関する団体であって、営利を目的としないものである。	1 ヶ月		財団法人、社団法人とつくもの多数あり	
中間法人	中間法人法(平成 13 年法律第 49 号)に基づいて、社員に共通する利益を図ることを目的とし、かつ、剰余金を社員に分配することを目的としない団体 (平成 18 年 5 月 26 日中間法人法を廃止し、一般的な非営利法人へ移行する案が国会可決)			九州臨床研究支援センター 全九州電気工事事業協会 西日本学校給食サービス協会 西日本リサイクル運動市民の会 久山生活習慣病研究所 (以上福岡の中間法人)	
任意団体	団体としての実質を備えていながら法令上の要件を満たさないために法人としての登記ができないか、これを行っていないために法人格を有しない団体という。			香椎駅前商店街組合 博多駅商店連合会 博多リバレイン商店振興会 他(福岡でピックアップ)	法人格がないため、契約は個人で契約

5-5-3 改正まちづくり3法とまちづくり組織形態

2006 年 6 月 7 日にまちづくり 3 法の一つである「中心市街地の活性化に関する法律」が公布された。これは、まちづくり組織を考えていく上で、少なからず影響があるものと思われる。そもそも、改正をするに至った事情について、政府のコメントとして、以下の 3 点が挙げられる。

- ①「中心市街地を生活空間として十分に位置づけなかったこと」
 - －商業をいかに振興させていくかに重点があり、そこが生活空間であるという位置づけが必ずしも十分でなかった。－
- ②「まちなか居住を維持し、また進めていく対策が不十分であったこと」
 - －中心市街地に人が住んでいない。さらには、中心市街地の商店街の方までが

郊外に住んでいて、朝、通勤して自分の商店にやってこられる、これではやはり中心市街地のにぎわいは取り戻せないと思う。－

③「都市計画やまちづくりの中心者は各市町村ですが、広域的な調整が必要であったこと」

－広域的な観点からの大型施設の適正立地を図っていくという機能が必ずしも十分でなかった。－

そこで、改正をするにあたり、新たな方向（基本的な方向性）として「コンパクトでにぎわいあふれるまちづくり」とした。

組織形態に影響する改正のポイントについて以下のとおり。

- 多様な民間主体が参画する「中心市街地活性化協議会」の法制化（設置の公表）
TMOの問題点としては、主体となるのが商工会議所など限られていたので、市街地を構成している各層（地権者、市民、既存団体など）と十分な連携をとることができなかった。そこで、TMOをコアとし、あらゆる人を巻き込める協議会、つまり中心市街地の総合的かつ一体的な推進に関して必要な事項について協議を行う（トータルコーディネータ）組織が求められるようになった。
- 非営利法人（NPO法人）を指定対象に加える等、中心市街地整備推進機構の拡充（ただし地方公共団体が会員になること）
- 「暮らし・にぎわい再生事業」の創設

5-5-4 公益法人改革について

公益法人制度改革関連3法については、平成18年6月2日に公布された。新制度は、平成20年度中に施行する予定である。また、施行日から5年間は移行期間とし、現行の組織は、この期間内に移行手続きを行うことになっている。3法は、以下となっている。

① 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律に関する法律

民法に定める公益法人に関する制度を改め、剰余金の分配を目的としない社団又は財団について、その行う事業の公益性の有無にかかわらず、準則主義により法人格を取得することができる制度を創設し、その設立、機関等について定める。

② 公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律

公益法人の設立の許可及びこれに対する監督を主務官庁が行う民法に定める制度を改め、内閣総理大臣又は都道府県知事が、民間有識者による委員会の意見に基づき、一般社団法人又は一般財団法人の公益性を認定するとともに、認定を受けた法人の監督を行う制度を創設する。

- ③ 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律及び公益社団法人及び公益財団法人の認定等に関する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律

①及び②の施行に伴い、中間法人法を廃止するほか、民法その他の関連する諸法律の規定を整備する。

なお、中間法人とNPO法人について、中間法人法に基づく中間法人は、中間法人法を廃止して、一般社団法人へ移行する。また、特定非営利活動促進法に基づく特定非営利活動法人（NPO）法人は、現行通り存続としている。

一般社団法人は、2名以上で、また一般財団法人は300万円以上の資産保有で、登記登録さえ行えば、組織が設立できる。そのため、現状の公益法人より設立が簡易である反面、公益性の認定では、民間有識者からなる合議制の機関の意見に基づき内閣総理大臣又は都道府県知事が認定する必要がある。

5-5-5 会社法について

平成18年5月1日施行された会社法は、商法、有限会社法、株式会社の監査等に関する商法の特例に関する法律等の各規定を現代的な表記に改めた上で分かりやすく再編成されている。主な点としては、

- ① 株式会社と有限会社を1つの会社類型（株式会社）として統合している。そして、いわゆる株式譲渡制限会社（その発行する全ての株式についてその譲渡につき当該会社の承認を要する株式会社）について取締役の人数規制や取締役会の設置義務が課せられない現行の有限会社型の機関設計の採用を認めるなど、株式会社における定款自治の範囲を拡大し、株式会社と有限会社を1つの会社類型として統合している。
- ② 設立時の出資額規制の撤廃（最低資本金制度の見直し）を行った。今までは、設立時の出資額の下限が1000万円であったが、この制限を撤廃し、1円以上で可能としている。
- ③ 新たに、合同会社を創設した。合同会社については、5-5-2を参照されたい。

5-6 まちづくり組織形態の選択手法の検討

さまざまな組織形態があるのは、明らかになった。そして、近年の法律改正により組織形態にも変化が生じている。これらの特徴を考慮して、まちづくりの組織として最適な形態を選べるようになることを目的として検討する。そして、最後に簡易的に選択できる方法を提言したい。単純に、まちづくり組織として検討すると、求められる組織は担い手によって異なってくる。(担い手の例：住宅街、商店街、再開発など)

ここで述べるまちづくり組織とは、都市部のエリアマネジメント組織を指すこととする。

5-6-1 まちづくり組織形態に要求されること

まちづくり組織に期待されることは、細かいことはあると思われるが、大きく分けると以下の通りになる。

①活動に制約がおきないこと

まちづくりは、まちの状況によりさまざまな活動が発生する。その状況により組織形態を選択するのが最善ではあるが、一度決めた組織形態の組織改変は、なかなか出来ない中で、組織の活動内容は刻一刻と変化する可能性がある。そのため、組織形態が原因で活動が制約されるのは避けなければならない。

②意思決定が迅速であること

まちづくり組織は、特に初期のころは試行錯誤で活動する面があり、常に軌道修正の可能性がはらんでいる。また、利害関係者が合意形成をするということは、膨大な労力を要する。そのような状況の中で、組織形態により、組織内の意思決定の手続きが煩雑であることや、決定のタイミングが遅れることは機会損失になる。

③組織の運営ができるだけ簡便であること

まちづくり組織は、専属の社員がなかなか置けない中、税金や契約や社内手続きなど、組織の運営の専門知識が必要である。ましてや、会費など、他の組織の金が集まってくるので、執務の厳正は必須である。組織規模もあまり大きくないことが多いので、できるだけコンパクトな組織になる選択がある。

④利益を追求しないこと

まちづくりは、出資する人のみが利益を重視することなく、まちづくり組織以外の来街者でも、まちの価値の向上を享受できる考え方が大切なことといえる。すなわち、まちづくり組織は非営利型での事業推進が望ましい。

5-6-2 まちづくり組織に考えられる組織

法人形態の種類が様々あることは、前節で明らかになったが、その中でまちづくり組織に適する組織形態というのは、限られてくる。例えば、学校法人というのは、言葉のとおり、学校であってまちづくり組織が、適用されるのはありえないと考えられる。同様の観点で、様々な組織形態の絞込みを行った。

表 5-6-2 まちづくり組織形態適否一覧 ○：適 ×：不適 △：可

組 織 形 態		判断	ポイント
NPO 法人		○	まちづくり目的の組織多数あり
中間法人 (有限、無限)		△	平成 20 年に廃止し、一般公益法人になる。 法人化が容易であるが、一般公益法人の実態が不明
財団法人		×	設立にあたり資金が必要になる
社団法人		×	会員数が多いことが要件になる
LLP		○	構成員課税（パススルー課税）で課税。
LLC（合同会社）		○	出資者全員が有限責任であり、なおかつ意思決定が自由に決められる唯一の方法である。
合資会社		×	一部無限責任社員が必要。持ち株なら LLC が良い。
合名会社		×	無限責任社員が出資をする。
企業組合		○	
有限会社		×	会社法により株式会社へ 新規にはできない
株 式 会 社	譲渡制限	○	非上場であること。取締役会不要など、きわめて簡易な機関設計が可能 自社の株式を譲渡する際には、取締役会の承認を要する
	非営利型	○	利益を再び再投資することで特定の利益としない
	第 3 セクター	○	行政の出資比率により影響力が関係する
協同組合		×	大企業が入るときは、公正取引委員会に申告が必要、基本的に個人が加入すべき。
学校法人		×	これらは、特定の目的で用いられる組織形態のため、多岐の事業に対応できることが予想されるまちづくり組織では適用外とする。
宗教法人		×	
医療法人		×	
相互会社		×	
管理組合法人		×	
独立行政法人		×	

以上のように、まちづくり組織に適用できる組織を絞った。

5-6-3 任意団体から法人化すること

組織形態を選択する中で、ポイントの一つが、任意団体からの法人化の検討である。既存の組織内容でも明らかなとおり、まちづくり組織は任意団体が一番多い。任意団体は、特に法的な届け出もなく設立が出来る。そして、自由に解散できるというメリットがある一方で、任意団体名義で契約ができないため、代表者の個人名義で契約をせざるを得ない。そのため、本人に万が一のことがあった場合に、口座の払い戻しができないことや、相続の処理が発生する場合がある。以上のようなことを考えた場合、個人名義で扱う金額が大きくなるとリスクがそれだけ大きくなる。大きくなった場合は、法人化の検討を行うことが必要になる。その目安は、明確にはないが、およそ 1000 万円を目安に法人化の検討を進めることが望ましい。

法人化をする意味としては、①組織としての自覚・自立を高め、②社会的な認知・信用を得、③職員の雇用の安定をはかり、④基本財産や基金等を保全管理し、⑤不動産等の所有登記を組織として行い、⑥取引や契約の主体として自立し、⑦寄付金・助成金・委託金等の受け入れ主体を明確にし、⑧寄付税制の適用を可能にするためである。

指定管理者制度を適用する場合は法人化が要件となってくる。

法人と任意団体の違いを表 5-6-3 に示す。

表 5-6-3 法人と任意団体の相違点

法人	項目	任意団体
法人名義で契約	事業所を借りる	個人名義で契約
法人名義で契約	電話	個人名義で契約
法人名義で契約	預金をする	個人名義で契約。個人の預金とみなされる
法人名義で受け入れ	融資を受ける	個人の責任で行う
法人名義で雇用	職員を雇用する	個人が雇用することになりやすい
法人名義で受け入れ	寄付金を受ける	個人が受け入れたものとみなされやすい
任意団体よりも受け入れやすい	業務の委託や助成団体等からの助成金の受け入れ	受託や受け入れができないケースもある。
所定の義務がある	官庁への届出	法人よりも少ない

法人化すると税制の優遇化、資金調達のしやすさ等がメリットになる。しかし、主務官庁による制限が加えられることを考えると現行法制化におけるデメリットもある。以上のような判断ポイントを考慮して、法人化の適用を検討することになる。

5-6-4 第3セクターという選択肢

第3セクター方式とは、地方公共団体が出資を行っている組織の方式である。その多くの場合は設立が比較的容易でその運営方式も自由な株式会社の形態をとる。1980年代以降は、全国各地に設立された。まちづくり組織における第3セクター方式を選択した場合のメリットは以下が考えられる。

- ・ 制度、制約からの自由に活動できる。
- ・ 民間の資本、人材、技術等を有効活用できる。
- ・ 公共の費用等の負担を軽減できる。
- ・ 大規模プロジェクトが可能になる。
- ・ 弾力的で効率的さらに独立性と機動性のある事業運営ができる。
- ・ 官・民それぞれの長所の活用による相乗効果が期待できる。
- ・ 公共用地の先行取得が容易になる。
- ・ 民間側のメリットとしては次の項目が考えられる。
 - ◇ 公共側との円滑な関係を作ることができる。
 - ◇ 新規の地域開発計画の増加が予測される。等々

このように、特に大規模プロジェクトがともなう事業の場合に適していると考えられる。

しかしながら、一部の第三セクターにあっては、経営に問題を抱えていることや、国や地方公共団体における財政状況が一段と悪化しており、そのため、赤字の累積等により経営が深刻化している組織が見受けられている。このようなデメリットがあるため、設立にあたっては、収支の面において慎重な検討を要する。

第3セクターは、以下の事業に限って活用されることが望ましい。

- ①社会的便益が広く地域にもたらされる事業
- ②事業収益を一定程度地域社会に帰属させることが望ましい事業
- ③民間資本を中心とする事業であるが、地域振興等の観点から地方公共団体が資本参加をする必要があると認められる事業

第3セクター方式を選択するか否かの判断を行うに当たっては、事業の性格、内容を踏まえる。そして、PFI方式等他の事業手法との間で、提供するサービスの水準と公的支援などの事業コストとの関係を可能な限り数量化することが大切になる。

参考ではあるが、四国高松市の丸亀町のように、第3セクター株式会社であるが、上記のデメリットを最小限にするために、出資を5%以下に抑えている事例もある。

5-6-5 組織形態がメンバー構成に与える影響

組織形態がメンバー構成に与える影響として、例えば、汐留のエリアマネジメントが、NPO 法人を選択しなかった理由のひとつとして、「限定したメンバー（地権者）を構成員として考えていたので、NPO 法人ではできなかった。」というコメントがあった（5-5-1）。

NPO の構成員は、社員（いわゆる正会員）である。NPO の最高意思決定機関は社員総会となる。社員は社員総会を構成し、そこで議決権を持って、団体の意思決定をするという重要な役割を担うことになる。

NPO 法では「社員の資格の得喪に関して不当な条件を付さないこと」が要件となっている。これは、原則的に誰でもが会員になれ、また脱退できるようになっていなければならないという意味になる。したがって、エリア限定のメンバーを構成員とすることは、認可されないことになる。

NPO 法でいう社員を、「従業員（会社員）」と混同される場合が多々あるが、NPO に勤める従業員、スタッフを指すものではない。

5-6-6 総会と組織の意思決定のスピードについて

よく言われることが、NPO 法人は、意思決定に時間がかかる場合があること。社員総会又は理事会での合意が必要になり、任意団体の時のように、思いついたらすぐに行動するといった機敏な活動ができる組織形態は難しい。事業内容についても定款の制約を受け、事業内容を変更しようとしても定款の変更が必要になる。定款変更のためには、社員総会を開いて決議をし、さらに所轄庁認証を得る必要があり、数ヶ月の期間が必要になるという場合がある。

一般に、内部自治で活動する組織と、株主等、組織で定められた認証を総会で行うことでは、意思決定のスピードに差が出来るのはあきらかである。したがって、期間が決められているような事業にスピード感が要求される場合は、内部自治が行える「LLC」「LLP」などは適していると思われる。

5-6-7 発言権について

株式会社と企業組合については、設立条件も緩和されており、両者とも同様に活動ができるようになってきたが、大きな違いとして、発言権がある。株式会社では、株取得数により発言が強くなる。一方企業組合は、拠出した金額に関係なく、議決権や選挙権が平等であるということが大きな特徴となっている。どちらが良いかは、一概にはいえず、組織設立の方針に沿って選択をするべきである。LLC については、内部

自治なため、内部で取り決めを行ってしまえば、発言権は自由に決めることができる柔軟な形態である。

5-6-8 補助金の面から

国が用意した補助金メニューは、その事業種別によりさまざまに分けられる。補助金メニューと、受け取りことが出来る組織を一覧にしたものが、次の表 5-6-8 である。まちづくりの事業内容が固まっていて、それに対する補助金メニューが限定的だった場合、その受け取り組織形態が判断基準になる可能性もある。

表 5-6-8 支援メニュー一覧（平成 16 年度ベース）

No	メニュー	公共 団体	3セク	NPO	その他
吸引力を高める					
<商業の魅力向上等>					
1	商業・サービス業集積関連施設整備事業(経産省)	○	○		
2	中心市街地商業等活性化総合支援事業(経産省)	○	○	○	
3	リノベーション補助金(経産省)	○	○		商店街振興組合 共同出資会社
4	中小商業活性化総合補助事業(経産省)		○		商店街振興組合 商工会 商工会議所
5	大型空き店舗活用支援事業(経産省)		○		商店街振興組合 事業共同組合 商工会 商工会議所
6	日本政策投資銀行による出融資(経産省)		○		民間
7	都市再生総合整備事業(国交省)	○			都市整備公団 地域振興整備公団 民間
8	まちづくり交付金(国交省)	○			
9	共同集配事業の促進に対する支援(国交省)	○			自動車運送業者 バス協会 トラック協会
10	地域総合整備資金貸付事業(総務省)				民間
<公益機能の導入等>					
11	まちづくり交付金(国交省/再掲)	○			
12	中心市街地再活性化特別対策事業(総務省)	○			
13	「子どもの居場所づくり新プラン」等地域の教育力の向上(文科省)				運営協議会
14	駅前保育サービス提供施設等設置促進事業(厚労省)	○			

15	送迎保育ステーション試行事業(厚労省)	○			
＜様々な機能の受け皿づくり＞					
16	都市再生区画整理事業(国交省)	○			土地区画整理組合 都市基盤整備公団 地権者 密集法に基づく法人
17	街なか再生型の市街地再開発事業(国交省)	○			市街地再開発組合
18	事業用地の先行取得のための都市開発資金制度(国交省)	○			中心市街地整備推進機構
19	中心市街地整備推進機構による用地取得(国交省)				中心市街地整備推進機構
20	日本政策投資銀行による中心市街地活性化関連融資(国交省)				建築整備業者
＜イベント開催等＞					
21	中心市街地商業等活性化総合支援事業(経産省/再掲)	○	○	○	
22	中心商業活性化総合補助事業(経産省/再掲)		○		商店街振興組合 商工会 商工会議所
23	中心市街地商業活性化推進事業(TMO 基金)(経産省)				TMO
24	中心市街地再活性化対策ソフト事業(総務省)	○			
25	文化のまちづくり事業(文科省)				実行委員会
＜来訪者へのサービス向上や観光資源開発＞					
26	交通ターミナル等と一体となって整備される宿泊施設整備に対する融資(国交省)				建築整備事業者
27	観光交流空間づくりモデル事業(国交省)				運営協議会
快適に過ごせる環境を整える					
＜歩きやすい環境づくり＞					
28	身近なまちづくり支援街路事業(国交省)	○			
29	交通安全施設等整備事業(国交省)	○			
30	人にやさしいまちづくり事業(国交省)	○			都市基盤整備公団 民間
31	電線共同溝整備事業(国交省)	○			
33	道路開発資金による自転車駐車場整備事業(国交省)		○		民間
34	中心市街地再活性化特別対策事業(総務省/再掲)	○			
35	少子・高齢化対策事業(総務省)	○			
36	都市再生事業(総務省)	○			
37	バリアフリーのまちづくり活動事業(厚労省)	○			
＜憩いの場づくり＞					
38	中心市街地活性化広場公園整備事業(国交省)	○			都市基盤整備公団
来やすくする					
＜中心市街地へのアクセス改善等＞					
39	都市内道路の整備に対する補助(国交省)	○			

40	都市圏交通円滑化総合対策事業(国交省、警察庁)	○			
<駐車場の整備等>					
41	中心市街地商業等活性化総合支援事業(経産省/再掲)	○	○	○	
42	リノベーション補助金(経産省/再掲)	○	○		商店街振興組合 共同出資社
43	中小商業活性化総合補助事業(経産省/再掲)		○		商店街振興組合 商工会 商工会議所
44	商業・サービス業集積関連施設整備事業(経産省/再掲)	○	○		
45	交通安全施設等整備事業(国交省/再掲)	○			
46	日本政策投資銀行による駐車場整備に対する融資(国交省)		○		民間
47	中心市街地再活性化特別対策事業(総務省/再掲)	○			
<公共交通の利便性向上>					
48	交通ターミナル等の整備(国交省) (交通結節点改善事業)(都市再生交通拠点整備事業)	○			
49	鉄道駅総合改善事業費補助(国交省)		○		
実現に向けた仕組みと環境づくり					
<計画づくり>					
50	中小商業活性化総合補助事業(経産省/再掲)		○		商店街振興組合 商工会 商工会議所
51	都市活力再生拠点整備事業(国交省)	○			再開発準備組織
52	中心市街地再活性化対策ソフト事業(総務省/再掲)	○			
<専門家派遣やまちづくりの人材育成等>					
53	中小商業活性化総合補助事業(経産省/再掲)		○		商店街振興組合 商工会 商工会議所
54	都市防災総合推進事業[住民等のまちづくり活動支援](国交省)	○			防災街区整備推進機構
55	中心市街地再活性化対策ソフト事業(総務省/再掲)	○			
56	文化のまちづくり事業(文科省/再掲)				実行委員会

このように、補助金メニューは多岐にわたっている。今回はまちづくりに関係がありそうなメニューをピックアップしてまとめたが、事業の種類によっては、この一覧表以外にも多くのメニューが存在する可能性がある。またメニューは、常に廃止や新規設定の可能性もあるので、補助金メニューを考える場合は、一度最新情報を確認するのが確実と思われる。

5-7 まちづくり組織選択方法の提言

以上、まちづくり組織形態の検討を実施した。この内容を取りまとめるためにフローチャートを図 5-7 に示す。この図により組織形態を選択する目安ができると思った。

※各組織の特徴については、表 5-5-2-2 を参照されたい。

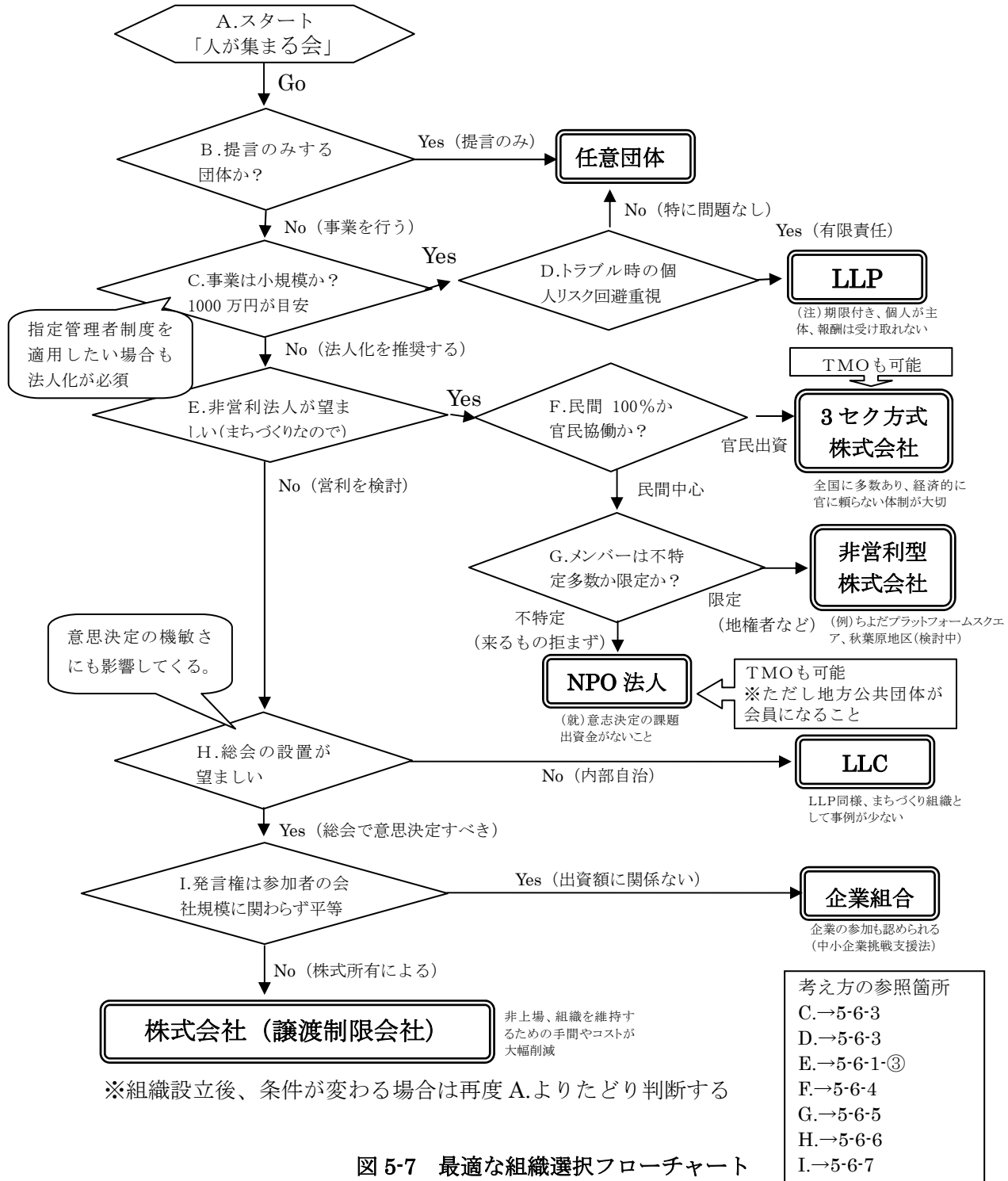


図 5-7 最適な組織選択フローチャート

5-8 博多駅地区での場合

5-8-1 博多駅地区での要因整理

博多駅地区の現状としては、すでに2章で述べられている。そして、それらの現状に対して、博多駅前地区の有志により、まちづくりについてエリアマネジメントの考え方を参考にして実施するための勉強会が12月から翌年の3月末まで実施された。当研究所では、そのオブザーバーとして参加した。



まち歩き説明



まち歩きの様子

図 5-8-1-1 まち歩きの写真

図 5-8-1-2 は、平成 19 年 1 月に実施されたメンバー会議の表紙である。まち歩きを

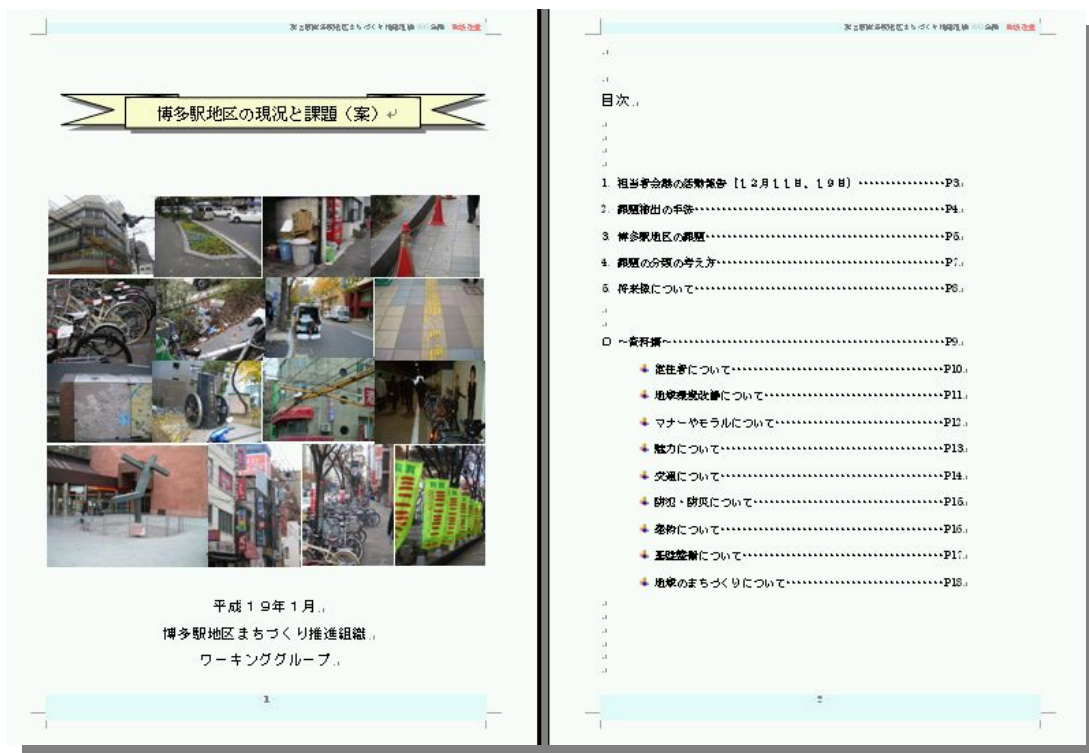


図 5-8-1-2 ワーキンググループ資料

実施した際に撮影された写真を集めた表紙を作成し、博多駅地区の現状が一目でわかるように工夫されている。

博多駅地区では、平成 19 年 4 月から設立予定の準備会と今後設立する本組織の組織形態を検討する必要がある。最終的な決定は、準備会で行われるが、本報告書で提言したフローチャートに従った組織形態を提言するためには、あらかじめ仮条件を設定する必要がある。そのため、現在議論されている状況により、本報告書にて、仮条件の設定を行った。今後、準備会での検討の中で、条件が変化した場合には、準備会の会員自らが、再び図 5-7 のフローチャートにしたがって再検討を行うことが可能である。

まちづくり組織形態を検討する仮条件（博多駅地区の場合）

- ① 建物更新などハード事業が発生する可能性があるため、積極的にまちづくりを推進する立場になる可能性がある。
- ② ハード事業があるので、場合により自ら補助金等取得し、ハード整備を行う可能性がある。
- ③ 下地になる組織はないため、組織運営が安定し、事業展開が行われるまでは、話し合いが中心になると予想される。
- ④ 会員構成（メンバー）は、エリア内の地権者などを中心とする会員構成とする。ただし、今後は地権者以外でも加入される可能性があるため、柔軟に対応できる形態が望ましい。
- ⑤ 博多駅地区の関係者は、博多駅に九州新幹線が乗り入れ、博多駅ビルが完成する 2011 年春を一つの契機として捉えている。そのため残る 4 年間に有効に使う必要がある。
- ⑥ 民間が中心となるが、施設（道路など）管理者である福岡市とも関与することで、行政との連携した活動を行うと考えている。
- ⑦ 博多駅地区の課題は多岐にわたっているので、将来的にはさまざまな活動が展開されることが予想される。

5-8-2 博多駅地区での組織形態の提言

以上の博多駅地区において考慮することを意識しつつ、博多駅地区での組織形態について、提言することを試みる。組織形態の選択においては、先ほど示した図 5-7 のフローチャートを用いる。また、戦略的な点についても考えてみたい。

① 提言のみをする団体か？（図 5-7-B）

ガイドラインや調整をするだけでなく、自前で行うことは事業を実施するものと思われる。さらに、建物更新時の調整役として、組織の立場があるならば、一時的に土地の所有や、権利床の保有など、不動産関係の事業を実施する可能性は多いにありえると思われる。

しかしながら、組織立ち上げたあと、突然そのような活動ができるわけではないので、はじめは、机上での議論および関係機関との調整が中心になるものと思われるので、しばらくは、提言のみを行う団体になる可能性が高い。

→Yes（提言のみ）を選択 →任意団体

初期から提言だけでなく事業も実施する場合は、以下に記述する考え方とする。

② 事業は小規模か？（目安 1000 万円）（図 5-7-C）

当初は、会員も少なく、会費も多くはないので、目安の 1000 万円を上回ることはないと思われるが、不動産関係で財産を持つようになることが考えられるので、将来的には規模が大きくなる可能性がある。よって、小規模な場合から大規模の場合まで変化することを考慮して選定することが必要。しかし、仮に発展できない場合でも、一旦組織解消→再結成でも問題なければ、あまり将来まで考慮する必要がないと思われる。

→Yes

③ トラブル時の個人リスク回避を重視する（図 5-7-D）

博多の場合は、代表者が死亡した場合のリスクがあるものの、会費を支払っている各会社が法人としてもしっかりしているということもあり、まちづくり団体が、返済不能な負債を抱えることは、考えにくい。またそのようなリスクが低いのにあえて LLP を選択するということは、逆に組合員手続きなど煩雑な手続きがデメリットとなることが考えられる。よって、ここではリスクは低く、任意団体で問題なしと考える。

→No(特に問題なし)

※ ただし、構成員でリスクに対する不安をあげるならば LLP で活動することも視野に入れる。

また、将来に事業が拡大して、資産を持つことや、事業費が大きくなった場合は、以下のように考える。

④ 非営利法人が望ましい？（図 5-7-E）

博多駅地区におけるまちづくりはさまざまな利害関係の調整が発生することもある。そのため、営利法人により利益がまちづくり組織にプールされることは、イメージとしてよくないと思われる。そこで、非営利法人を選択する。

→Yes（非営利法人）

⑤ 民間 100%か官民協働か？（図 5-7-F）

博多駅地区でのエリアマネジメントは、建物更新などハード整備を視野に入れているため、インセンティブや条例、地区計画、マスタープランなど、官の影響を多分に受ける。そのため、初めから官と共同で活動していくことがスムーズに進むという考え方もある。しかし、官の出資に頼ることは、これから継続して活動していく団体としては避けたい状況である。よって、官との関係は、パートナーとアドバイザーとして、また民意を要望する受け皿として考える。組織形態においては、民間中心とする。

→民間中心

⑥ メンバー構成は不特定多数か、限定的か？（図 5-7-G）

事業内容のうち、ハード系の事業は、地権者や有力テナント等、ある程度利害関係にある限定的なメンバーによる構成が考えられる。よって、博多駅地区は、限定的メンバーとする。しかしながら、ソフト系であるイベント活動など、活動を率先して行う類の事業は、地権者など限定する必要もなく、やる気のあるメンバーの参加を促すことが大切と思われる。よって事業展開次第であるが、少なくとも、限定的なメンバーの組織はある程度ハードが完了するまでは必要になってくるとと思われる。

→限定（地権者など）

→非営利型株式会社

結論として博多駅地区では、

① 組織が活動をはじめた初期は、「任意団体」

② ある程度、事業の規模が大きくなったら、「非営利型株式会社」

が望ましいと考える。

5-9 まとめ

1. 簡易的な組織形態選択フローを作成することで、判断の目安となるツールを提言した
2. 博多駅地区のエリアマネジメントの組織形態について、提言することができた。
3. 今度の課題として、例えば九州の県庁所在地の都市へ適応するなど、ケーススタディを繰り返して実用度を上げていきたい。

出典

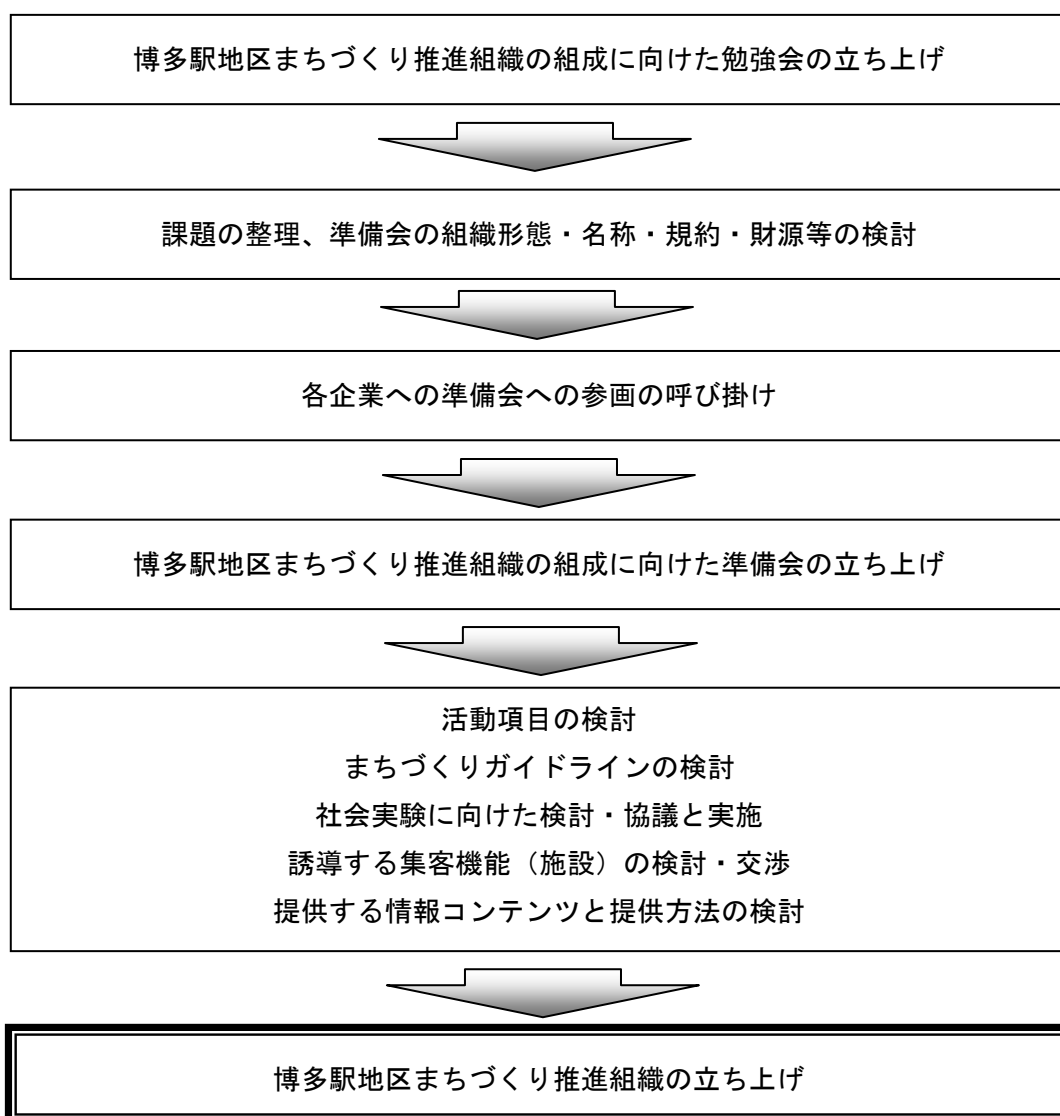
- ・ 1) 総合研究開発機構 (NIRA) 「市民公益活動基盤整備に関する調査研究」
- ・ 2) 総合研究開発機構 (NIRA) 「市民公益活動の促進に関する法と制度のあり方」
- ・ 3) 日本建築学会 「まちづくり教科書 第1巻 まちづくりの方法」
- ・ 4) 三船康道+まちづくりコラボレーション 「まちづくりキーワード事典」
- ・ 5) NPO 法人まちづくり情報センターかながわ 「たあとる通信」 No.9
- ・ 6) 総務省 「使える・使おう会社法」
- ・ 7) 総務省 「第三セクターに関する指針の改定」
- ・ 8) 総務省 「第三セクター等の状況に関する調査結果の概要」
- ・ 9) リクルート 「独立事典06→07」

第6章 博多駅地区の新生・再生に向けた方策

6-1 エリアマネジメント組織の立ち上げへのシナリオ

博多駅地区は、九州を代表する業務・商業拠点であり、交通結節点としての利便性を活かしつつ、福岡都心部の一翼を担う都市機能の集積が期待されている。そこで、2011年春の九州新幹線全線開業を契機として、九州を代表するオフィス街としての価値向上、建て替え更新期を迎えたオフィスビル更新の円滑化、新たな地区イメージの形成など、まちづくり全般にわたる取り組みが必要である。

そのためには、博多駅地区に合ったエリアマネジメント組織の立ち上げが肝要であることから、次の流れで組織の組成を図る。

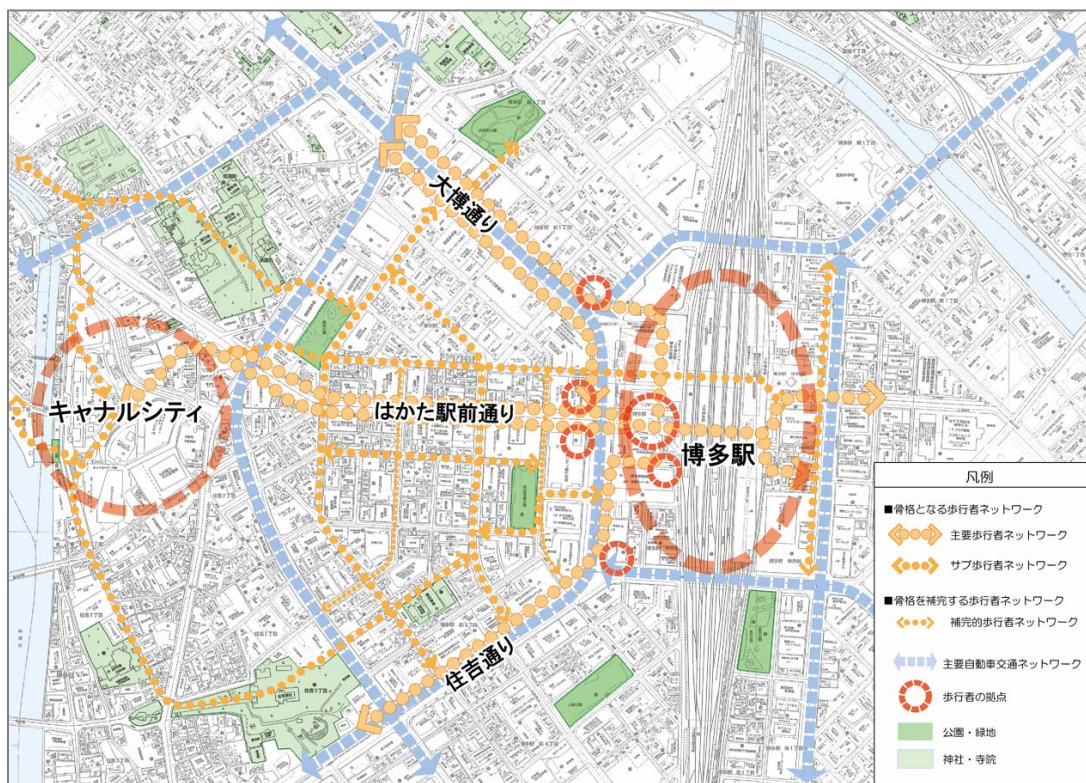


6-2 構造物と回遊性の現況からみた博多駅地区の新生・再生に向けた方策

本研究の回遊性調査（第3章）と構造物現況調査（第4章）から、博多駅地区において戦略的に新生・再生を進めるエリアを地区の回遊性の観点から抽出する。

回遊性調査より博多駅地区内の歩行者の動線傾向をみると、表通りに歩行者の動線が集中している。そして、平日、休日とも到着場所と出発場所が同じであることから、地区全体を回遊するような動線がほとんどないことがわかる。

今後、博多駅地区が持続的に発展していくためには、下図のように地区全体に人の賑わいが滲み出すような、地区全体を網羅する歩行者ネットワークを構築することが肝要である。

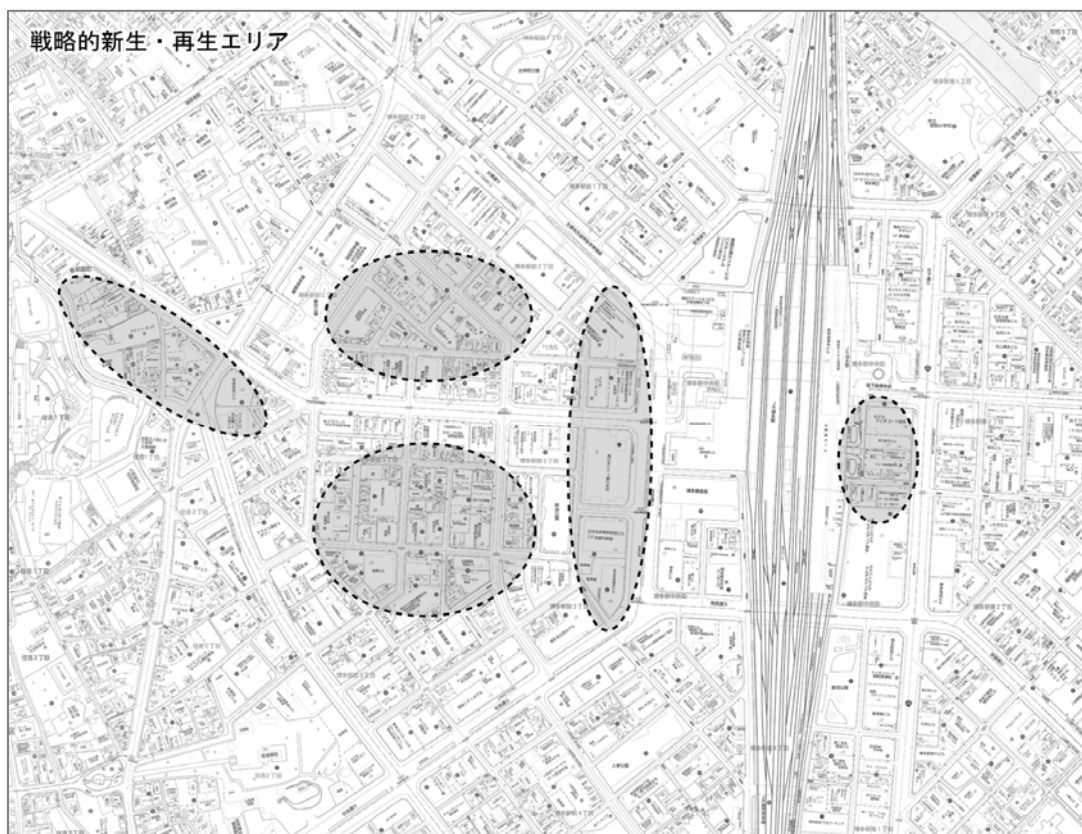


博多駅地区に求められる歩行者ネットワーク

上図のような歩行者ネットワークを構築するためには、表通り沿道はもちろんのこと、後背地にも集客力をもつ施設の誘致と裏通りならではの賑わいをもった街路空間の形成が必要である。

そこで、博多駅地区に求められる歩行者ネットワークを形成するために必要と考えられる敷地を、構造物現況調査によって抽出された新生・再生エリアおよび単独建替でもまちづくりに大きな効果をもたらす敷地の中から、まちの基点となる博多駅周辺および後背地にあり、かつエリアの短辺が約30m以上あるようなエリアを戦略的新生・再生エ

リアとして抽出した。但し、新生・再生エリアの短辺が30m以下であっても、まちづくりに大きな効果をもたらすと思われるエリア（表通り沿道に位置するエリア、通りのアイストップとなるエリアなど）は抽出の対象とする。



上図の戦略的新生・再生エリアについては、敷地整序型の市街地再開発事業や敷地統合による建物の共同化を図りながら、低層部には集客力のある施設や目的性のある施設を誘致する。また、建物の中層部や上層部にはオフィスや住居を整備することにより、他の戦略的再開発エリアの更新支援施設として利用することにより、地区内の再開発を促進していく。

また、駐車場等の低未利用地が大きな割合を占めるエリアでは、そのエリアを種地として、土地区画整理事業と市街地再開発事業の一体的施行を実施し、集約換地と建て替えを連鎖的に進めることにより、仮移転に伴う業務の連続性に支障をきたすことなく、各戦略的新生・再生エリアの整備を推進することが考えられる。

回遊性調査の結果より、博多駅前3丁目（はかた駅前通りの南側）には、既に人の回遊の兆候があることから、建物低層部に賑わいを生むような施設を誘致することが望ましい。そして、博多駅前2丁目（はかた駅前通りの北側）には、新たに回遊性を創出することが必要であることから、拠点性の高い開発を進めることが肝要である。さらに、博多駅周辺街区においては、博多駅地区における回遊の基点となることから、積極的に

まちづくりに取り組む必要がある。特に、駅前広場の南側街区は、博多駅ビルや博多口駅前広場の再整備と一体となって、歩行者ネットワークの拠点をつくることが求められている。

6-3 はかた駅前通りにおける社会実験について

6-3-1 背景としての課題

博多駅地区は、1963年の現駅ビルの開業以来、周辺地区と公共交通網の整備が進んだこともあり、福岡都市圏内外から多くの人を訪れている。しかし、オフィス街として発展してきたため、商業施設が少なく、まちとしての賑わいに欠けることは否めない。

そこで、2011年春の九州新幹線の全線開業と新博多駅ビルの開業を契機として、福岡空港および博多港に近接している立地優位性から、陸・海・空の玄関口にふさわしい、広域的交通結節点としてのさらに大きな役割を担うことが求められていることから、それにあわせて、博多駅を中心とする周辺部では、自動車ならびに歩行者の動線整備を含めた交通結節点としての機能強化と福岡都心部を形成する都市軸の構築が必要である。

6-3-2 社会実験の目的

① 戦略的歩行者軸と歩行者ネットワークの形成

人々がまちを回遊することによって、まち全体に賑わいが生まれるとともに、周辺部への広がりをもたらすことになる。そのためには、博多駅ーキャナルシティー中洲川端ー天神という福岡都心部の主要拠点を結ぶ都市軸は、戦略的歩行者軸として構築することにより、福岡都心部全体の活性化を促進する。

博多駅地区においては、新博多駅ビルと博多口駅前広場の再整備による効果を生かし、公共空間及び各種施設の利用方法の改善を官民協働で取り組むことにより、歩行者が安全で快適に地区を回遊できるように再生する。

② 「都市の玄関機能」と「快適性」の強化による都市再生の推進

博多駅地区は、陸・海・空の玄関であると同時に、福岡都市圏の日常的な交通結節点でもある。鉄道とバス・タクシーとの乗り継ぎの利便性の向上を図り、住民や就業者が快適でかつ安全に過ごせるまちとしての空間づくりを行う。

また、オフィス街としての大きな集積をもつ博多駅地区では、今後、新たな都市サービス機能の集積を進め、九州そしてアジアへのビジネス拠点としての魅力を創造する。

6-3-3 社会実験による検証事項

① セミトランジットモール化による歩行者空間形成の効果の検証

はかた駅前通りは、博多駅からキャナルシティを結ぶ地区形成上の戦略的歩行者軸に位置付けられる。しかし、博多駅地区土地地区画整理事業以後、オフィス街として発展したことから、人通りが少ない状況にある。

そこで、建物低層部での店舗展開やイベント空間の形成とあわせて、自動車交通の規制と歩行者空間の拡大により、周辺道路交通に与える影響や歩行者数の変化、来街者の満足度への影響を計り、セミトランジットモール化によるまちづくりへの効果を検証する。

② 賑わい空間の整備による福岡都心部でのポテンシャル向上の検証

博多駅地区のはかた駅前通りは、福岡都心部でも有数の業務集積を誇るが、建物低層部の利用が街並みを形成する視点になく、無表情な都市景観となっている。沿道の公開空地や未利用地において賑わい空間としての利用により、イベントスペース等としての利用可能性、建物利用への影響を検証する。

6-3-4 実験プロジェクトの内容

① 駅前広場周辺のスクランブル交差点化

駅前広場周辺の交差点部をスクランブル交差点とすることで、人の横断により車の動線が遮断され、渋滞を引き起こしている現状を解消し、円滑な人と車の動線を形成するとともに、歩行者の安全性も確保する。

② はかた駅前通りのセミトランジットモール化

はかた駅前通りにおいて、期間を限定して片側1車線を歩行者空間として使用することで、アメニティ性の高い道路空間を形成する。

原則として公共交通（バス、タクシー）、緊急車両、配送車両、自転車の通行を優先し、事前告知により一般交通（特に通過車両）の流入を制限する。

③ 情報案内システムの設置

多くの人々が来訪する博多駅周辺において、公共交通情報や店舗情報、イベント情報といった博多駅地区の情報案内システムを設置することで、来訪者が円滑に公共交通を利用でき（鉄道からバスへ等）、道に迷うことなく目的地に到着でき、まちを楽しむことができるような、人にやさしいまちを創出する。

④ オープンカフェの設置

はかた駅前通りにおいて、期間を限定してオープンカフェを設置することで、賑わいのある歩行者空間を創出する。それに伴い、はかた駅前通りの歩行者軸および新たな賑わい拠点としての認知度を高める。

6-4 今後必要となる調査について

今後、博多駅地区が持続的に発展していくためには、次のような調査が必要となることが考えられる。

■ まちづくりの促進に向けたインセンティブの検討・調査

博多駅地区では、現在の指定容積率が定められる前の容積率（現在の容積率より高い数値）で建てられた建物もあり、実際に建て替えようとする、現在の床面積よりも減少してしまう場合もある。また、博多駅地区には航空法により建物の高さ制限があることから、建て替えてもあまりメリットがない建物が多く存在する。

そこで、まちづくりを推進するために、建物を建て替えやすくなるようなインセンティブの検討・調査する必要がある。

インセンティブとしては、税金（固定資産税、都市計画税など）の減免、航空法による高さ制限の緩和、容積ボーナス、附置義務駐車場の集約、建ぺい率の緩和などが考えられる。

■ 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・調査

博多駅地区が今後、持続的に発展していくためには、地区全体をマネジメントする組織を組成することが肝要である。

そこで、本研究で整理したエリアマネジメント組織の事例を参考にしながら、博多駅地区に求められるエリアマネジメント組織の活動内容や、運営体制、組織形態、財源、他組織との連携などについて検討・調査する必要がある。

■ まちづくりガイドライン策定に向けた調査

博多駅地区が、本研究でまとめた地区の課題を解決し、九州・アジアの玄関口にふさわしい、人を中心とし、人に優しい魅力あるまちとして再創造するためには、「まちづくりガイドライン」を策定することが肝要である。

そこで、博多駅地区に求められるまちづくりガイドラインについて調査し、その実現に向けた方法を検討・調査する必要がある。

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
	主任研究員	後藤	太一
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
	都市カンパニー主任	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		
	環境都市部門助手	梶田	佳孝

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

平成 19 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>
