

博多駅線路地区の景観形成における現状と課題

兼子 慎一郎 *Shin-ichiro KANEKO*
 (財)福岡アジア都市研究所研究主査

田村 一軌 *Kazuki TAMURA*
 (財)福岡アジア都市研究所研究主査

要旨：平成23年春の九州新幹線全線開業と新博多駅ビル開業を目前に控え、博多駅地区は大きな変革期を迎えていると同時に、大きな課題も抱えている。博多駅の筑紫口と博多口を結ぶ線路下トンネルは、駅コンコース以外で東西の地区を結ぶ最も大きな役割を担っているにもかかわらず、現状は必ずしも歩きやすい環境となってはいない。昼間は外光との関係から薄暗い印象を与えるし、自動車の排気ガスにより路面や壁面は汚れている。またサイクルポスト設置が歩道の幅を狭めているだけでなく、清掃しづらくなっている。さらに、列柱の陰が死角となり、特に夜間には子どもや女性に不安感を与える。実際に、歩行者へのひったくり事件も発生しており、その一部は小学校の通学路に指定されている通路であるにも関わらず、安心して通行できる空間となっていない。

そこで今回、構造物を管理する鉄道事業者、道路を管理する行政、博多駅地区のエリアマネジメント団体と一緒に、博多駅線路地区の景観形成に関する勉強会を実施した。平成23年春以降来街者が増えるであろう博多駅地区が、九州・アジアの玄関口にふさわしい景観を誇る地区となることを目指し、現状と課題および考えられる対応策をまとめた。

■キーワード：博多駅、線路下トンネル、景観形成

1. 研究の背景と目的

博多駅地区は、平成23年春の九州新幹線全線開業、新博多駅ビル開業により、九州各地、本州方面はもとより、アジアからも来街者の増加が期待されている。しかし、博多駅の筑紫口と博多口を結ぶ線路下及びその周辺は、九州・アジアの玄関口として福岡の顔となるべき地区にも関わらず、以下のような大きな課題を抱えており、必ずしも快適に歩ける環境となっていない。

まず一つ目は、落書きや貼紙を剥がした跡が目立つとともに、自動車の排出ガスによるすすで汚れており、都市景観としての課題がある。また同時に、排気ガスやすすによる健康面での被害なども懸念されている（図1）。

二つ目は、線路下トンネルの柱と柱の間には死

角が存在し、過去にはその死角に隠れていた犯人による歩行者に対するひったくり事件が発生する



図1 すすで汚れた博多駅線路下の歩行者空間

など、安全・防犯面での課題がある（図2）。

最後に三つ目は、一部の歩道幅員の狭さと、バリアフリーへの対応である（図3）。

以上のような課題を抱える博多駅線路下空間お



図2 柱間には空間があり死角となっている



図3 自転車を押して道路上を歩く自転車利用者

よりその周辺であるが、平成23年春まで残り1年と目前に迫っており、課題の解決が急務となっている。

そのため、当研究所と鉄道事業者（JR西日本、JR九州）、行政（福岡市博多区役所）およびエリアマネジメント団体（博多まちづくり推進協議会事務局）による博多駅地区の景観形成に関する定期的な勉強会を開催し、即時対応できるものは対応し、時間や費用のかかるものはその対策を検討していくこととした。

2. 対象エリアの設定

この研究を進めるにあたり、第1回勉強会を開催した際に、環境面や景観面などの観点から早急に対処すべき本研究の対象エリアを決めた（図4）。対象エリアは、博多駅近くの線路下トンネルおよびJR線路の側道からなる地区であり、博多駅を起点に吉塚方面は御笠川付近まで、竹下方面は美野島方面への3つの小さな線路下トンネルまでとした。また、対象地区を「博多駅線路地区」と呼ぶこととした。

さらに、博多駅線路地区を実際に歩き、現状がどのようにになっているか、現状把握調査を行った。その結果をもとに、それぞれの場所の持つ特性から、地区を大きく6つのゾーンに分類した。そして、分類したゾーンごとに、問題点や課題を抽出し、解決策を提言することとした。さらにゾーンによっては、その場所の重要度や利用のされ方に応じて、さらに細かいゾーン（例：B1、B2など）に細分割し、それぞれゾーンごとの課題と対応策

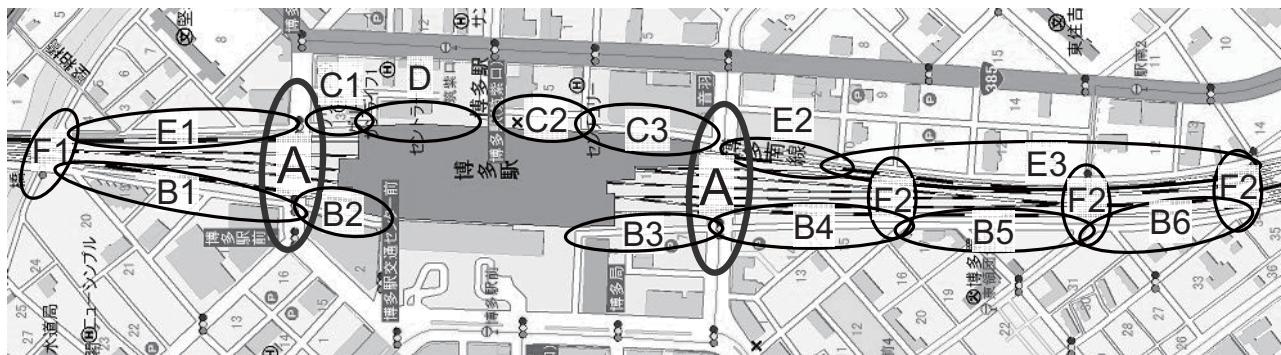


図4 博多駅線路地区ゾーン分類図

表1 博多駅線路地区ゾーン別特徴と場所

ゾーン	特徴	場所
A	暗くてすすぐれられた線路下の歩行者空間	博多駅の筑紫口と博多口を結ぶ線路下空間。空港通りと筑紫通りの一部。
B	落書きの目立つ線路脇の構造物（在来線側線路下）	在来線側の線路構造物。構造物の特徴や場所などを勘案し、B1～B6に分類。
C	新幹線線路下における飲食店街	新幹線側の線路下に入っている飲食店街（通称：博多活憩通り）や駐車場として活用している空間。C1～C3に分類。
D	博多駅専門店街の荷物の積込口	博多駅専門店街の飲食店、お土産屋の積込口。
E	JR各社の事務所・駐車場（新幹線側線路下）	新幹線側の線路下の駅から少し遠ざかった所には、JR各社の事務所、駐車場として活用されている。E1～E3に分類。
F	狭隘な線路下空間	筑紫口と博多口を結ぶ線路下空間。狭隘なつくりとなっている線路下空間で、吉塚方をF1、竹下方をF2に分類。

を検討することとした（表1）。

3. ゾーン別の課題とその対応方針

前節において、場所の特性や利用のされ方によって対象地区を6つのゾーンに分類した。本節では、分類したゾーンごとに、その景観形成における課題とその考えられる対策案を述べる。

Aゾーン：暗くてすすぐれられた線路下の歩行者空間

Aゾーンは、博多駅地区の筑紫口と博多口を結ぶJRの線路下をくぐる延長90mほどのトンネル（筑紫通りの一部、空港通りの一部）である。その線路下トンネルは、自動車走行空間と歩行者空間が分離された構造となっているが、歩行者空間上にはコイン式のサイクルポストが設けられている。

課題

延長が90mほどあるため自然光が入りにくく、昼間はトンネルの外に比べて暗い印象を受ける。また、歩道と車道の間に立つ柱は大きく、柱と柱の間がトンネル内を通行する歩行者にとって死角になっており、歩行者に不安感を与えている。また、トンネル内に落書きや違法広告チラシの貼紙を剥がした跡が目立ち（図5）、景観上の問題がある。トンネル延長が長く通気が悪いことで、自動車から出る排気ガスがトンネル内に滞留しやすく、歩道の路面や壁面が煤煙で汚れ（図6）、衛生上の問題も抱えている。さらに、バリアフリー



図5 貼紙を剥がした跡が目立つ壁面



図6 自動車の排気ガスで汚れた路面や壁面

への対応ができていない点も課題として挙げることができる。

対応策

筑紫口と博多口を結ぶ A ゾーンは、まちの賑わいの連続性のためにも重要な通りである。賑わいの創出のためには、筑紫口と博多口が分断されないように、歩行者が歩きやすい環境を整備して、回遊性を高めることが肝要である。

様々な課題に対処するためには、歩行者空間と自動車走行空間を完全に塞ぎ、サイクルポストを撤去したうえで、歩行者空間内に自動車の排気ガスが入ってこないように工夫する必要がある。そして、照明を明るくする、あるいは歩行者空間の壁面を LED 電球で装飾するなどして、快適に歩ける空間を整備する必要がある。また、落書きや違法チラシを剥がした跡が景観を損なっているため、落書きを防ぎ、貼紙の跡が目立たなくなるような構造物の設計の検討も求められる。

B ゾーン：落書きの目立つ線路脇の構造物（在来線側線路下）

B ゾーンは、博多口側の在来線線路側道である。博多駅近くでは、高さのある構造物の壁面が続く。博多駅から竹下方面へ少し歩くと専門学校があり、また近隣にはマンションなども多く人通りも多い。なお、一部の歩道脇にはサイクルポストが整備されている。

課題

線路脇構造物の壁面は平面であり落書きされやすい。博多郵便局裏側の擁壁（B3）には、落書き防止のため近隣の専門学生により壁画がデザインされている。しかし時間の経過により風化し、かえって景観を損ねている（図 7）。博多駅から竹下方面へ進んだ美野島あたり（B4～B6）では、道路上に覆いかぶさるように木々が生い茂っている場所が見受けられる（図 8）。さらに、通行者の多い線路下トンネル横の線路脇構造物には原色系の屋外広告看板が設置されており、周辺の景観との調和が取れていない。

交通センタービルと博多駅に挟まれた歩道（B2）は、空港通り側の線路下トンネルから博多駅へと続く最短のルートであり、歩行者も多いが、



図 7 時間の経過によって風化したデザイン画



図 8 手入れの行き届いていない植栽



図 9 交通センター裏の狭い歩道

現状の歩道は狭く、路上には一時駐停車車両も見受けられ（図9）、歩行者空間の整備は喫緊の課題である。また、視覚障がい者用誘導ブロックが設置されておらず、バリアフリーに対応した道路となっていないことも課題として挙げができる。

対応策

落書き防止対策としてデザイン画が描かれているが、時間の経過とともに風化してペンキが剥がれ落ちており、かえって景観を損ねている。例えば壁面を柵で覆い、落書きされないような工夫が求められる。そして、鉄道事業者は敷地内から公共空間にはみ出る緑の手入れ・管理を行い、景観を損ねないよう配慮すべきである。

平成23年春以降の博多駅地区はより多くの人が賑わうことが予想され、歩きやすい歩行者空間の整備が求められる。特に、現状でも歩行者通行量が多いこのゾーンは、バリアフリー対応を含め、歩道の拡幅などゾーン全体での歩行環境の再編を考える必要性がある。

Cゾーン：新幹線線路下における飲食店街

Cゾーンは、筑紫口側の山陽新幹線の線路下空間を利用した飲食店街（通称：博多活懸通り）である。

課題

Cゾーンの課題としては、以下のものが挙げられる。一つ目は飲食店舗から出る排気処理の問題である。線路下には様々な飲食店が入っており、有効活用されていると言える。しかし、飲食店舗の室外機がAゾーンの線路下トンネル内にあり（図10）、トンネル内の汚れの原因となるだけでなく、夏場には排熱がトンネル内の温度上昇につながっていると考えられる。二つ目は大衆遊技場などの店舗外観の景観に関する問題である。パチンコ店、麻雀店、カラオケ店といった大衆遊技場がこのゾーンにあり、原色系の派手な外観をもつ店舗も少なくない（図11）。さらに三つ目には、大手家電量販店やカフェなどの飲食店舗、博多駅の利用者によるものと見られる放置自転車の問題



図10 山陽新幹線線路下の飲食店街の室外機



図11 大衆遊技場の派手な看板



図12 放置自転車による道路占有

である(図12)。放置自転車は道路空間を占有し、交通の支障となるのはもちろん、雑然とした印象を与えるという景観面の問題もある。

対応策

Cゾーンは、飲食店舗や大手家電量販店などがあり、多くの来街者で賑わうゾーンであるが、来街者に安全、かつ快適に歩いてもらえるような歩行者空間の整備が求められる。平成23年春以降は、より多くの人が訪れることが期待されており、放置自転車対策は急務である。

また高齢者や障がい者に対するバリアフリーの観点からも、歩道の拡幅や視覚障がい者用誘導ブロックの設置、段差を無くした道路空間整備が求められる。また、店舗の外観や看板についても、九州・アジアの玄関口にふさわしい景観となるよう規制の検討も必要である。

Dゾーン：博多駅専門店街の荷物の積込口

Dゾーンは、博多駅の筑紫口北側の博多駅専門店街飲食店やお土産物屋の荷物積込口として利用されている一帯である。

課題

このゾーンは博多駅専門店街の飲食店やお土産物屋の荷物の積込口であり、常時貨物トラックや業務用車両が停まっている(図13)。時間帯によっては貨物車両が集中し、駐車場に入りきれずに路側帯へ駐車する場面も見受けられ、歩行者や自転車の動線を塞いでいる。また、景観面にも課題がある。線路下構造物が剥き出しとなってしまっており、博多駅筑紫口のすぐ隣という好立地にも関わらず、デザイン的な配慮はなされていない。また、博多駅に通じる進入路の案内が明示されておらず、博多駅地区を訪れた来街者には分かりにくく(図14)。さらに、博多駅筑紫口近くの商業ビル「エキサイド博多」横の道路には、「エキサイド博多」や博多駅の利用者のものと思われる放置自転車が存在する(図15)。

対応策

専門店街の駐車場として利用されており、デザイン的な配慮がなく駅の裏口をイメージさせる。



図13 専門店街の駐車場と路上パーキングメーター



図14 駅への案内サインは整備されていない



図15 「エキサイド博多」横の放置自転車

しかし駅に隣接した場所であるため、線路下構造物を塗装によってきれいにするだけでも印象が変わり、九州・アジアの玄関口としてふさわしい景観となるであろう。また、道路上には荷捌き用のパーキングメーターが設けられており、専門店街の貨物トラックや業務用車両が利用しているようであるが、駐車車両が歩行者動線を塞ぎ、見通しを悪くしているため、パーキングメーターの移設・撤去を含めた、博多駅地区全体での荷捌きのあり方の検討が求められる。また、このエリアは案内サインが設置されていないが、今後はアジアからの来街者も増えることが期待されるため、博多駅へと誘導する複数言語に対応した案内サインの設置が求められる。高齢者や障がい者へのバリアフリー対応や、安心して歩ける歩行者空間の整備も求められる。

Eゾーン：JRの事務所・駐車場（新幹線側線路下）

Eゾーンは、JR西日本・JR九州の事務所や、契約駐車場、時間貸駐車場などとして活用されている一帯である。

課題

Eゾーンでは、線路下の土地を事務所や駐車場として利用している。空間を有効活用していると言えるが、建物の外観や駐車場のシャッターはグレーの単色であり、無機質な印象を与える。駐車場奥の壁面や線路下の柱には落書きも多数見受けられ、また生い茂った雑草は景観を損ねている（図16）。さらに、線路側道の道路には十分な歩行者空間が確保されていない（図17、18）。博多駅周辺には専門学校や居住マンションなどが多く、歩行者、自転車、自動車の交通量は多いので何らかの対策が必要である。道路幅員が狭く用地が限られているが、歩行者空間の拡幅の検討も求められる。

対応策

平成23年春を契機に、この地区の特性は大きく変わることが予想される。新幹線の直通運転によって、本州方面からの来街者はもとより、アジアに近い地理的優位性から、アジアからの来街者も



図16 雑草の生い茂った山陽新幹線線路下



図17 狹い路側帶



図18 歩行者を遮るようなフェンス

増えることが想定され、来街者すなわち歩行者の観点でのまちづくりが求められる。そのためには、歩道の拡幅や路上駐車対策など、歩行者が安心して歩ける環境を整備しなければならない。しかし現状のこのゾーンは賑わいも少なく、特に夜間は暗い。また人通りも少なく、歩行者に何か起こりそうな怖い印象を与えるため、街路灯の照度を強化し、また街路灯の整備がされていないところには街路灯を増やすなど、夜間の一人歩きでも安全な街路灯整備が求められる。

また、博多駅地区には九州・アジアの玄関口としてふさわしい「顔」としての役割が求められ、景観整備も肝要である。線路下空間の壁面や構造物の柱に落書きが見受けられる箇所や雑草が生えている場所については、景観に配慮して、適切に手入れをすることが求められる。

Fゾーン：狭隘な線路下空間（在来線線路下）

Fゾーンは筑紫口側と博多口側を結ぶ線路下トンネルで、Aゾーンを除く比較的小さなトンネルである。竹下方面のトンネルは幅員が5~7mしかないにもかかわらず、車道が双方向の通行であり、歩行者のための空間は十分に確保されていない。

課題

線路下構造物のコンクリートが剥き出しであり、壁面には落書きが目立つ。また、違法チラシを剥がした跡が残り、景観面での問題がある（図19）。また、筑紫口側と博多口側を行き来できるトンネルは限られるため自動車交通量が多いが、歩道は整備されておらず路側帯しかない。歩行者にとっては安心・快適に通行できる環境が整っていない（図20）。一部のトンネルの上部にはつる性植物が、トンネル脇には雑草が見受けられ、植栽管理の問題がある（図21）。さらには線路下トンネルの照明の照度の問題がある。照明は薄暗く、特に夜間は歩行者に何か起こりそうな印象を与える。また照明の破損も見受けられる（図19）。

線路下トンネルの出入口周辺には、フェンスで囲まれた土地が存在している。一部のフェンス内にはスチール製の物置が設置されているが、何の



図19 貼紙を剥がした跡と破損した照明



図20 十分な歩行者自転車空間が確保されていない



図21 線路下トンネルに生い茂ったつる性植物

ためのフェンスか分からない所もある。空き缶などのゴミが散乱している場所も見受けられるが、フェンスがあるため撤去できないという問題もある。

対応策

Fゾーンの対応策としては、博多駅を中心とした周辺エリア全体での道路整備のあり方の検討が必要である。筑紫口と博多口を結ぶ線路下トンネルは、歩行者、自転車、自動車の通行のために必要不可欠なものである。線路下トンネルは博多駅地区の東西を結び、まちの連続性のためにも重要であるが、現状は必ずしも歩きやすい空間とはなっていない。しかし、線路下空間の道路幅員は限られている。仮に歩行者空間を新しく整備する場合には、自動車を一方通行にして車道の幅員を狭めるなど、周辺道路と一帯となった長期的な視点での交通整備計画の検討が必要である。

また夜間は、照明が暗いことに加え、人通りも少ないため、安心して線路下トンネルを通行できる照度の確保など照明対策も肝要である。

さらに、線路下トンネルには落書きや貼紙を剥がした跡も多いことに加え、手入れの行き届かない雑草が生い茂っていたり、フェンスで囲まれた空間にゴミが散乱していたりと、景観面についても様々な課題がある。落書きや貼紙対策や緑の手入れ、ゴミ対策も鉄道事業者、行政をはじめ様々な主体に求められる。なお、不要なフェンスについては撤去の検討がなされてもよい。

4. 線路下トンネルイメージアンケート調査

4.1 アンケート調査の概要

博多駅線路地区の中でも、最も重要なAゾーンについて、今後の整備方針を検討するうえでの参考とするために、博多まちづくり推進協議会に調査員の人的協力を得てアンケート調査を行った。その概要は表2のとおりである。

4.2 アンケート結果

線路下トンネルのイメージについて、「明るい↔暗い」「楽しい↔つまらない」「安全↔危険」「安心↔不安」「広い↔狭い」「高い↔低い」「き

れい↔汚い」「換気がよい↔換気が悪い」「臭くない↔臭い」の9項目について、それぞれ5段階で評価してもらった。筑紫通りと空港通りそれぞれの集計結果を図22～30に示す。

表2 アンケート調査の概要

①調査対象・調査場所	博多駅付近の空港通りおよび筑紫通りに架かる鉄道線路下のトンネル
②調査方法	調査員による聞き取り調査
③調査実施日	平成21年10月17日(土)～10月18日(日)
④有効回答数	筑紫通り：33票 空港通り：32票
⑤調査項目	博多駅地区を訪れる目的 線路下トンネルを通過する頻度 線路下トンネルを通過する時刻 線路下トンネルのイメージ(9項目・5段階評価) 線路下トンネルの総合評価(5段階評価)

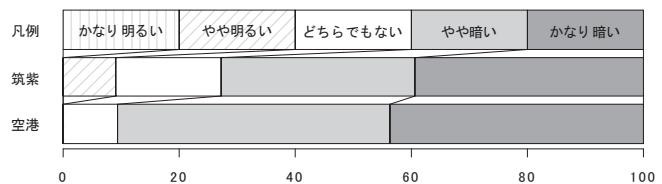


図22 明るい↔暗い

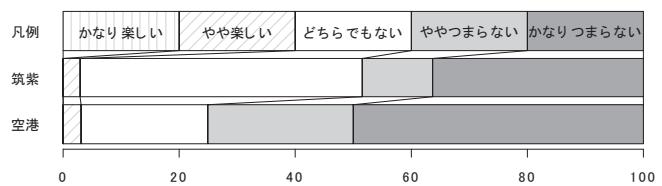


図23 楽しい↔つまらない

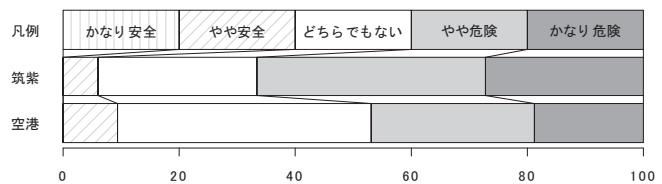


図24 安全↔危険

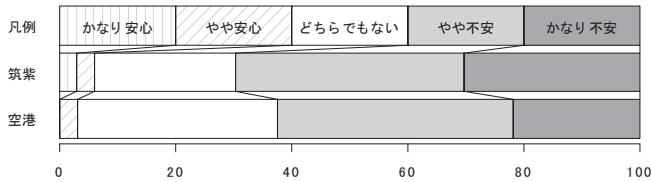


図 25 安心↔不安

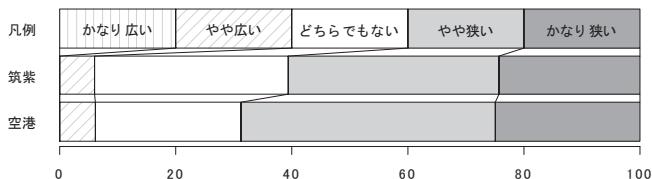


図 26 広い↔狭い

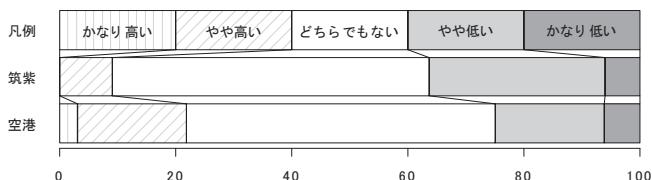


図 27 高い↔低い

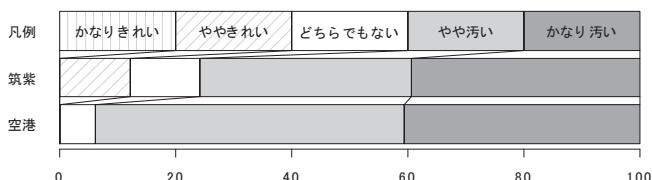


図 28 きれい↔汚い

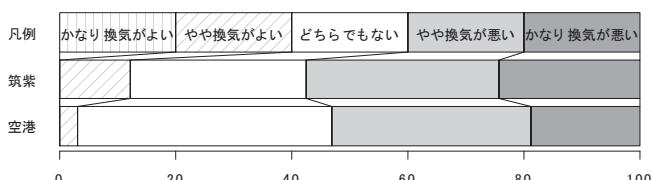


図 29 換気がよい↔換気が悪い



図 30 臭くない↔臭い

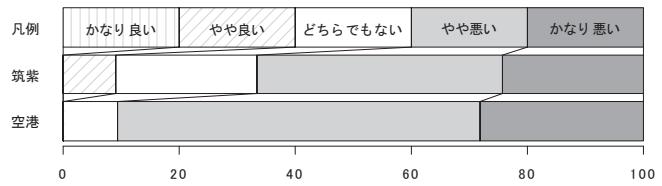


図 31 線路下トンネル総合評価

表 3 総合評価と各評価項目との順位相関係数

	相関係数	p値
明るい	0.503	0.000
楽しい	0.474	0.000
安全	0.565	0.000
安心	0.615	0.000
広い	0.429	0.000
高い	0.243	0.051
きれい	0.631	0.000
換気がよい	0.523	0.000
臭くない	0.444	0.000

いずれの項目においても、肯定的評価よりも否定的評価の比率が極めて高い結果となった。肯定的評価は 1~2 割程度しかなく、否定的評価は 5 割前後であった。特に「明るい」「きれい」「楽しい」の項目の評価が低いことが分かる。否定的評価が 5 割を下回るのは「高い」「臭くない」に関する評価の 2 つであった。

また全体的に、筑紫通りに比べ空港通りの評価がやや悪いように見受けられる。

次に、線路下トンネルの総合評価を「良い↔悪い」の 5 段階で評価してもらった結果を図 31 に示す。

総合評価も、「かなり良い」「やや良い」との回答がほとんどなく、非常に厳しい評価をされていることがわかる。やはり筑紫通りよりも空港通りの評価がやや悪い傾向が観察される。

最後に、この総合評価と 9 項目のイメージとの関連性を見るために、相関分析を行った。それぞれの項目ごとに、総合評価との順位相関係数を求めた結果を表 3 に示す。これみると、「きれい (0.631)」「安心 (0.615)」の項目が総合評価との相関が最も高い。次いで「安全」「換気」の順となっている。また、「広い」「高い」は総合評価との相関が低いことが分かる。特に「高い」は p 値が大きく、相関係数が 0 であるとの仮説が棄

却できないなど、高さや広さは線路下トンネルの評価には繋がっていないことが分かった。

4.3 アンケート調査まとめ

現状の線路下トンネルのイメージは極めて低い評価であることがわかった。総合評価も8割程度の人から否定的な評価を受けていた。ただし空港通りと筑紫通りを比較すると、壁面に絵を描くなどしている筑紫通りの方が、やや評価がよい傾向にある。

相関分析の結果から、線路下トンネルの評価を上げるために、「きれいだ」「安心だ」と思ってもらえるような取組みが求められるといえる。

5. HAKATA プロジェクトの提案

これまでの調査によって、博多駅線路地区の景観形成に向けた課題およびその対応策を整理した。各ゾーンに共通するいくつかのキーワードがあることが分かる。

そこで、博多駅の線路下およびその周辺の魅力向上を目的とした HAKATA プロジェクトと名付けたプロジェクトを提案したい。HAKATA プロジェクトの内容は、“歩行者 (H) が明るく (A) 、きれいに (K) 、安全・安心に (A) 、楽しく (T) 、歩ける (A) ” 環境を目標に掲げ、線路下およびその周辺の整備を目的とするというものである。

その推進のために、具体的には、①人に優しい環境づくり、②環境に優しい空間整備、③美しく、快適な景観の形成、④安全・安心の地区形成、⑤諸策に関する維持管理の問題”を対応方針として挙げている（表 4）。これら 5 つの対応方針をベースとして、福岡市、鉄道事業者、エリアマネジメント団体、住民など関係者の努力によって、博多駅線路地区においてよりよい景観が形成されることが期待される。

6. まとめにかえて

これまで約 1 年半にわたり計 7 回の勉強会を開催し、博多駅線路地区の景観形成における課題と対策案を報告書にまとめた。本報告はその一部である。

表 4 HAKATA プロジェクトの対応方針

①	人に優しい環境づくり バリアフリー、通学路問題、外国人への対応などを踏まえたユニバーサルデザインなど
②	環境に優しい空間整備 健康被害への対応（排気ガス、煤煙対策）、地区全体の低炭素化の推進など
③	美しく、快適な景観の形成 通学路、歩行者空間、自転車空間の確保と沿道の美化など
④	安全・安心の地区形成 線路下の暗がりの改善、防犯対策、構造物の安全性強化など
⑤	以上諸策に関する維持管理の問題

この報告を議論のきっかけとし、各主体がそれぞれに、良好な景観形成に向けて積極的に、そして具体的に取り組むことを期待したい。そして、博多駅周辺が都市景観の良い事例として知られ、国内はもとより世界から多くの人が福岡を訪れるようになるような、さらには訪れた人に良い印象を持って帰ってもらえるような地区になって欲しい。

我々も今後とも研究を通してその実現に向けたサポートを続ける所存である。