

福岡都心地域の整備のあり方に関する一考察

樗木 武 Takeshi CHISHAKI

(財)福岡アジア都市研究所顧問

要旨：都心地域は都市活動の中核であり、拠点となる地域である。特に、一極集中型である福岡のまちにとっては、都心の存在と維持こそが、都市全体および都市圏を束ね、その暮らしと活力を可能にする。したがって、都心の活動を維持し発展させることは福岡市にとって重要であり、都市整備の要である。そこで、本研究では都心の整備のあり方について考察した。すなわち、都心地域の設定とその構造について検討し、都心整備における課題を明らかにしたうえで、都心地域の整備の基本概念を提唱している。また、このほど地下鉄七隈線の延伸計画が公表され、環境影響評価調査などの準備に入っていることを踏まえ、これを機にする同沿線地域のまちの整備あり方が問われ、その整備のあり方について考察している。

■キーワード：都心構想、都市構造、市街地整備計画、都市計画、福岡市

1. はじめに

先に著者は、福岡市の都市構造について職と住の実態にもとづく考察を行った¹⁾²⁾。それによれば、福岡市は就従比が極めて高い天神地区および博多駅地区を核にして、これらを取り囲む形式の一極集中状態にあることが明らかである。しかし、同じ都心地域でも、博多駅地区など活動がより活発になり発展するところがある一方で、都心核周辺の博多部や荒戸、大名・今泉などで衰退が見られることも明らかになった。また、従業者密度と居住者密度による密度限界曲線を明らかにし、その離れ度合いを開発可能性基本指標と定義して、都心核を中心にした地区ではリニューアルは考えられても、開発余地が小さいこと、他方で博多部や築港地区の一部で再開発の余地があることを定量的に把握し指摘した。さらに、これらの考察を踏まえて福岡市の都心構造を把握すれば、複数の地区によって構成されるものの、それらが必ずしも十分に連携したものになっていないという地域構造上の問題点も明らかである。

これらから、都心地区をどのようにとらえ整備するか、その構想を根底から組み立てることが望

まれる。むしろこのことに関して従来からも行政が作成した都心構想がある³⁾。しかし、提案以来年月が経過する中で、外部環境としての国際化や、少子高齢社会の大きな進展、経済情勢の著しい変化がある。その一方で、九州新幹線の開業、JR 博多シティや天神地区における商業施設の大規模な改築や新設、地下鉄七隈線延伸計画の具体化がある。これらは都心の地域構造を大きく変えるもので、あらためて都心地域のまちづくりのあり方を問うものである。

そこで本文では、都心地域について、これまでの都心の構造分析を踏まえながら、そのあるべき姿について考察する。また、その中で、地下鉄七隈線の都心部における延伸計画が具体化し、その沿道のまちづくりのあり方が喫緊の課題であることから、同沿線地域の整備概念について著者なりの考えを提案し、まちづくりの参考に資するものである。

2. 都心地域の特定と構造概念について

都心は、構造的にも、機能的にも都市活動の中心となる拠点地域である。それだけに、都心の活

動を常に活発な状態に保つことが都市全体の持続的な発展を可能にする。すなわち、都心は、周辺地域に対比して都市活動のための事業所、したがって、多くの従業者が集積し、その反面で居住者が少ないこと、および周辺の隣接地域に居住者が密集していることを特色としている。

この地域特性にもとづいて、福岡において都心と推定できる地域を求めれば図1のとおりである。都心としての性格を有する地域は、東西を御笠川と福岡城に挟まれ、概ね城南線、住吉通りおよび

日赤通りを通過する図中の太点線から上の博多湾よりとみることができる。したがって、本文でもこの範囲を都心地域とすれば、春吉、今泉の一部に都心周縁的特性を持つ地区が含まれるものの、それら以外は都心としての地域特性に特化していることが理解できる。

ところで、産業上の活動内容とその集積度合を考慮して、都心地域の内部構造を把握すれば図2のとおりである²⁾。飲食と歓楽の街に特化した中洲地区を挟んで、天神と博多駅の両地区に都市活動

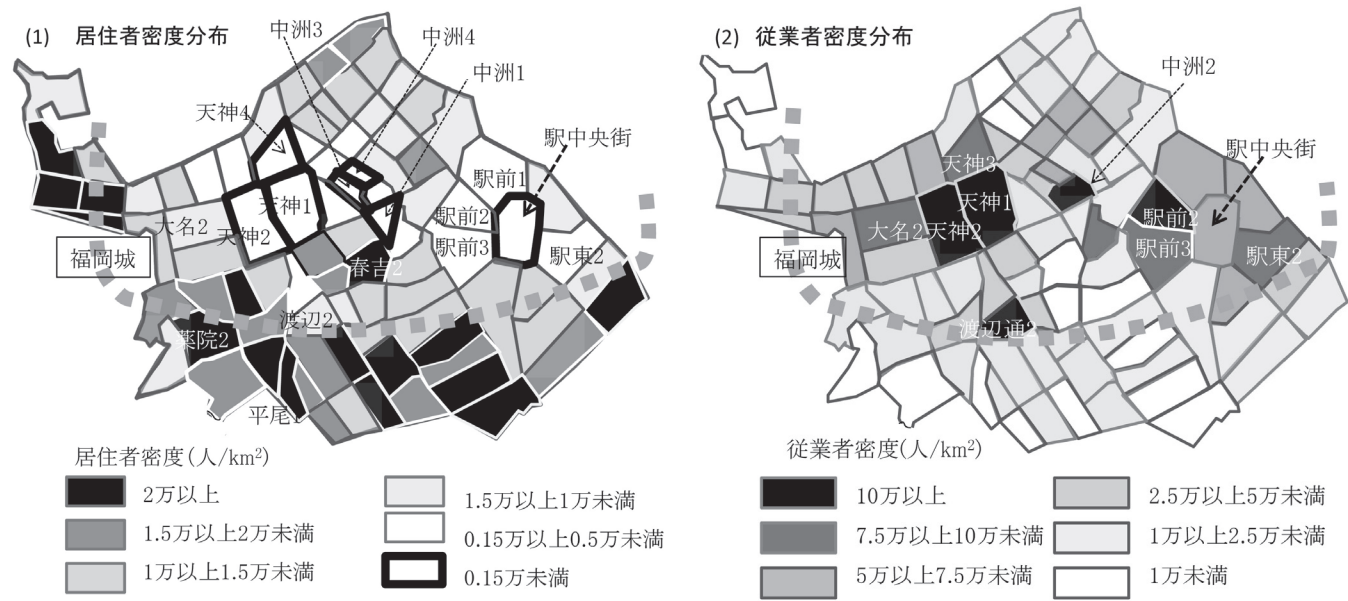


図1 福岡市の都心地域の範囲の検討

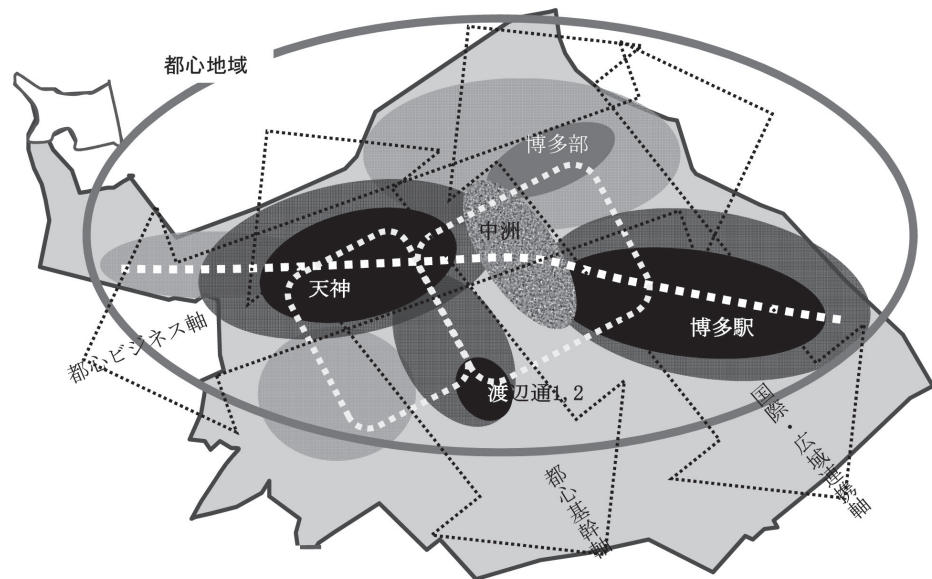


図2 都心地域の構造概念

が集中し、かつ渡辺通り地区が副次核をなして天神と繋がり、都心地域の中核部を形成する。中でも、JR 博多シティの開業に伴って博多駅地区の商機能が飛躍的に拡大し、いまや商業と業務の両面で天神地区に並ぶ状態にある。このことから、都心に同規模2極の都心核が形成され、双頭の鷲ともいえる都心地域の形態をなすにいたっている。

また、この都心地域の全体イメージの中で、各地区の産業（大分類）構成にもとづくクラスター分析による地区特性を把握し、活動内容およびポテンシャルのつながりを考察すれば、図中に示す2つの長方形の都心回廊と、博多駅部から天神、荒戸へと貫通する斜めの都心軸の形成が考えられる。しかし、中間にある中洲地区が、その活動時間帯を異にするという特異性から、他と大きく遊離する。また、これに隣接して那珂川が存在することから、これらの回廊や都市軸における地区間の連携は必ずしも十分でない。

要するに、都心地域が中央で明確に分断される問題がある。都心地域の回遊性を高め、その活動を活発にするためには、明治通りや昭和通り、国体道路、住吉通り・城南線といった東西軸に沿う沿線各地区の土地利用について連携を強めることが必要である。また、そのための土地利用の誘導策や都市機能の強化などに取り組むことが求められる。

加えて、これら回遊路からの滲み出しとして、北天神・舞鶴方面、大名・今泉方面の展開がある。あるいは、博多部において新たな活力を引き出し、また、駅東から空港方面への連携を強化し、諸地区間の回遊や交流を活発化させることが期待される。こうした地区では、結局は居住空間の展開と、市民の暮らしに関わる利便施設の充実、文化機能の強化などが主要施策である。あるいは、都心核では受け入れが困難な業務施設や大規模都市施設、流通施設などを受け入れることが考えられ、それらと他の活動や居住空間との調和を図る施策の推進もコンパクトな都市づくりに必要である。

ついでながら、都市機能のまとまりを、活動ポ

テンシャルが高い隣接地区同士をつなぎ合わせて整理すれば、図中の広幅点線矢印の都市軸が浮かび上がる。国際・広域連携軸、都心ビジネス軸および都心基幹軸ともいえる都心地域軸である。

空港、鉄道駅、港湾といった広域交通拠点が至近距離に並ぶ国際・広域連携軸は、都心地域はいうに及ばず、都市、都市圏さらには九州のゲートウェイとしての機能を担い、九州他都市にない福岡都心活動の枢軸をなす。また、都心ビジネス軸は、福岡を代表する業務機能や行政文化機能、商業施設が集積することから、福岡の顔づくりとして大切な軸である。都心基幹軸は、都心核天神およびその副次核渡辺通を結ぶとともに、居住し生活する市街地へと移行する軸である。つまり、三者三様の都市軸の形成があり、回廊軸などでこれらが結合され、都心地区に求められる多彩な機能を果たしている。

3. 都心地域の地域特性と回遊のまちづくり

前節に求めた都心構造概念のもとで、その地域特性を拾い出し、優れた特色、あるいは課題と考えられる事項を整理すれば表1がえられる。

前述するように、都心地域は、居住人口が少なく、集客依存が強い地域であるが、都心周辺に多くの居住者が住み、加えて都心を拠点とする交通網の発達により国際および広域の地域・都市からの集客が見込まれる。しかしながら、都心地域が双頭の鷲ともいえる構造であり、また最近の国内外における各都市の発達と、都心地域を取り巻く郊外地域で大規模集客施設の展開が進んでいることから、福岡といえども都心地域の集客力を維持、発展させることは容易でない。常に見直しを行い、他地域よりも一層魅力的な都心づくりにまい進し、その積極的な利活用が必要である。特に、国内外で進む活発な都市整備を配慮した個性あるまちづくりが求められ、あるいは都心周辺および郊外に進む大規模集客施設の展開に対応した都心の魅力アップが求められる。

一方、都心地域内の内部構造の変化による課題

表1 都心地域の優れた特性と課題

機会事項	福岡の都心地域		脅威事項
	優れた特性	課題	
	集客依存が強い		
	従来からの多様な集客施設が集積 魅力ある集客施設の立地が盛ん 2つの集積拠点を持つ	市民に限れば過大と もいえる商業施設 が集積	郊外大規模集客施設が取り囲む 集客施設が他都市でも充実
		中間に川と性格の異なる市街地を挟む	
周辺に居住者が多い 都市人口約150万 都市圏のポテンシャルがほぼどこにある	居住人口が少ない 近年都心回帰の傾向にある	比較的高齢化が進む 地区によって年齢構成に不均衡がある	
	都市機能が多彩である (宿泊機能、飲食店、アミューズ施設など)		
	まちの文化がある		
自然、海に恵まれている 景観、歴史、環境への 関心の高まりがある	まちの歴史がある 祭りやイベントがある	祭りの担い手が減少	
	建物が集積 高密度の土地利用	臨海部との連携が不十分 一部に衰退地区がみられる	
	区画整理が おおむね一巡	ランドマークにかける 土地価格が高い	
	交通施設の整備が進む		
国内外の高速交通網 の発展	国際、広域交通が充実 公共交通が発達 道路網の整備が進む 歴史ある路地が残されている	歩行者、自転車交通 対策が不十分 都心部道路が混雑	高速道路、バイパスなどの 整備が進む
九州における拠点都市 国際化が進む(アジアのゲートウェイ都市)		自然災害、都市災害 に配慮が必要	少子、超高齢社会の到来 地球温暖化、異常気象など 全国に先駆けて過疎化が進展 国際的、広域的都市間競争時代

がある。九州新幹線の開業に合わせて、JR 博多シティの開業、そしてキャナルシティの増設や天神地区におけるデパートなどのリニューアルや新設があり盛んである。こうした都心活動の規模拡大や更新は、高度経済成長期、都市の拡大期ならば、その成長・拡大で既存の活動を維持しつつ新增設を受け入れることができ、ともにウィン・ウィンの関係を築くことができる。しかし、今後には少子・高齢社会のさらなる進展が予測されることから、都市の拡大発展は難しい。このまま放置すれば、集客力は頭打ちとなり、一方の地区や施設が拡大発展すれば、他が縮小するというトレードオフの関係におちいる恐れがある。

この懸念を打破するには、結局は交流域を拡大し、また幾度となく繰り返される状況を創り出すことである。そして、そのために他都市、他地域以上に魅力ある広域交流やより活発な都市圏内の活動が可能な都心を創出することが重要である。特に、2つの拠点を持つ福岡の都心地域は、回遊

性を高めることで両者の結びつきを強固にし、相乗的に魅力をアップすることが求められる。あるいは、両者の中間地区を活用して交流拠点を充実し、にぎわいの空間を創出しながら、訪れる人々が楽しく回遊する都心のまちづくりを推進する必要がある。

すなわち、都市としての多彩な機能を活かし、地区それぞれの魅力を高め、また、まちの歴史や文化、祭を継承し、あるいは路地を活かし、ひとがあふれる交流のまち、回遊のまちを重層的に創出することである。しかし、それにはいくつかの課題がある。そのなかで、都心地域のまちづくりにおける条件として重要といえることをあげれば次の3点である。

- 1) 空港に近いことから、建物の構築に際し厳しい高さ制限がかけられ、この点で他の都市にない都心建物の整備のあり方が問われている。
- 2) 2つの都心核地区の間に中洲地区および那珂川があり、このことと、歴史的な経緯や都市

活動の内容の違いから都心地域が2つに分断されるイメージが強い。

- 3) 都市の構造とその道路網が都心一極集中の形態であるために、都心はもとより、周辺から都心に流入する箇所、道路における自動車交通の混雑が依然として続き、ボトルネックが存在する。

これらのうち、高さ制限は土地の高度利用を抑制し効率的な活用を阻害するものである。しかし、見方によってはヒューマンスケールをこえる超高層建築物を排除し、ひと重視の街並みの形成につながるとも考えられる。また、中洲地区の存在による分断は、中洲1丁目や住吉地区の活用、中洲5丁目や中洲中島町の都市整備によって、その存在を包み込み、交流の場とする考えもある。あるいは、都心地域の川による分断イメージは、逆に

水面の広がりを持つ解放感やその活用によって都心地域の快適性の向上に寄与させることができる。

さらに、自動車交通のボトルネック問題は、都市活動に支障がないように一定の改善が必要であるが、ひとの回遊を促進するという視点に立てば、自動車にかえて公共交通機関の積極的な活用で解決することが可能である。

これらから、都心地域の整備に関し決定的な困難はないと判断できる。ハード、ソフトの両面で創意工夫し、快適な回遊の都心づくりが可能である。

上述のことと、表1に示す都心地域の特性と課題を踏まえ、都心地域の整備のあり方を具体化する著者の考えを表2の10か条にまとめた。

この10か条を理解するうえで参考になる2、3のことを補足すればつぎのとおりである。

一	天神および博多駅地区のツイン核とその連携をもとに、従来からの都市機能と都市施設を生かしながら、 <u>都心地域全域の交流と回遊をベースにする都心づくりを行う。</u>
二	都心機能の天神、博多駅地区への集中の反面で、 <u>衰退の陰りが見られる区域もあり、そうした区域の都心機能を質的に充実させる。</u> また、ウォーターフロント地区と都心地域との連携が必ずしも十分でなく、その連携を図る必要がある。
三	高さ制限がある中で <u>表情豊かな街並みを創出し、多様な都市活動が活発に展開できる都心づくりを推進する。</u>
四	<u>国際性から地域性までの各段階を内包する“人が主役”のまちづくりをめざす。</u>
五	那珂川や博多川、御笠川、博多湾といった水面のオープン性を生かす <u>快適な環境の都市空間を形成する。</u>
六	高さ制限が都市のランドマークづくりの障害になる。しかし、立体的ランドマークだけに依存せず、川や道路空間の見通しを利用した水平型のランドマークづくりや街角を活用した <u>ランドマークの形成もありえ、これらを系統化したメリハリのあるまちづくりをめざす。</u>
七	<u>公共交通機関、特に地下鉄を都心回遊の基幹軸および拠点とし、これをバス路線が補完する回遊のコンパクトなまちづくりをめざす。</u> また、鉄道駅、地下鉄駅を拠点とする快適な歩行回遊空間を系統的に整備する。
八	公園、駅前広場、河川、地下鉄駅およびその周辺、総合設計で生み出された <u>オープンスペースを人のたまり空間として活用するまちづくりをめざす。</u>
九	まちの歴史や地域資源を発掘し、祭りを継承し、あるいは路地のまちを生かし、 <u>文明豊かな厚みのあるまちづくりをめざす。</u>
十	都市水害や地震に強い <u>安全のまちづくり、犯罪のない安心のまちづくりを目指す。</u>

表2 福岡都心地域整備の10か条

図3 従業者、居住者密度の変化から見た都心の衰退地区

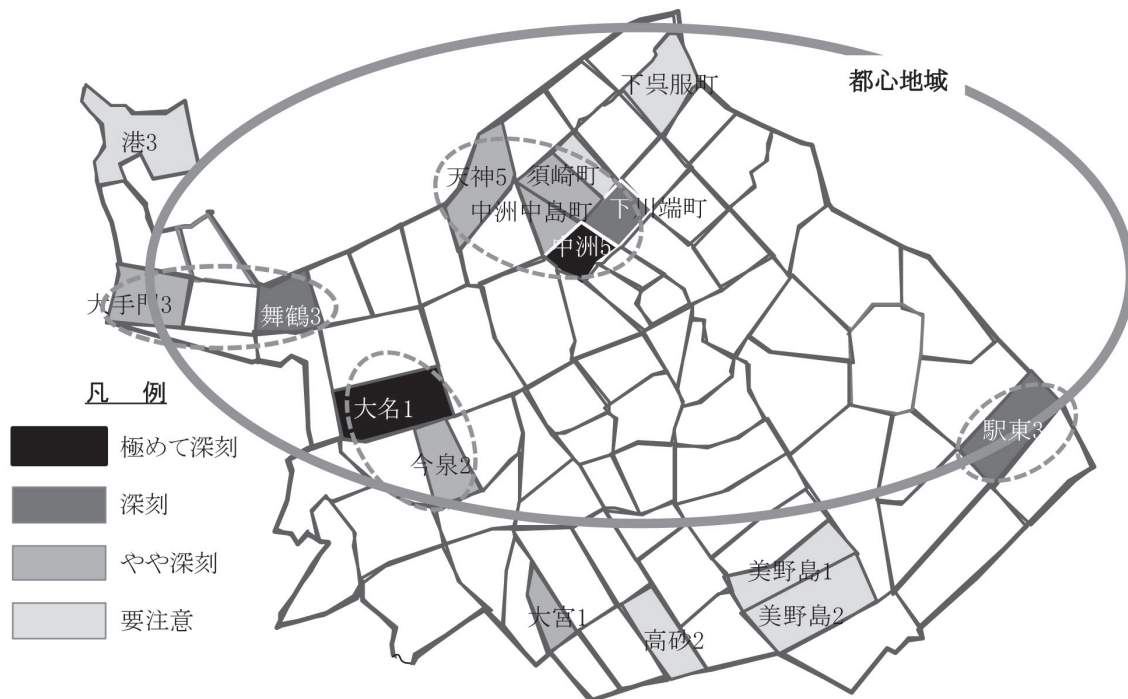
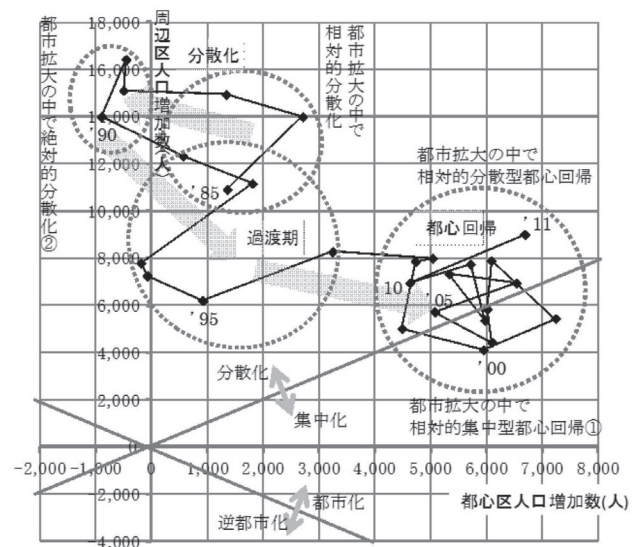


図3は、従業者密度および居住者密度の低下を、開発可能性基本指標と産業構成の変化を踏まえて総合的に判断し、都心地域における衰退地区を拾い出したものである²⁾。都心部にあっては、臨海部に接する一部の地区、大手門や舞鶴、天神5丁目や須崎・中洲中島町、大名・今泉、博多駅東で衰退の傾向がみられる。都心地域のまちづくりにあたっては、こうした地域の活性化に配慮が必要なのはいうまでもない。幸いなことに、最近では居住に関し都心回帰の傾向がある(図4)。したがって、空間的余裕を保ちながら、その受け止めに適正に行うならば、衰退傾向にある地区の衰退に歯止めをかけることも可能である。

つぎは七の事項に関してである。都心地域は地下鉄の3線が整備され、加えて七隈線の延伸計画が進みつつある。このことから、都心地区は2つの地下鉄路線に挟まれ、あるいは一部が貫通し、また、駅は、距離にして600～800mと密に配置されている。加えて、地下鉄とJR新幹線、鹿児島本線、福北ゆたか線、筑肥線および西鉄大牟田線、貝塚線が接続し、都心および郊外、広域につながる鉄道網が形成され、これをバス路線が補完している。

したがって、都心地域は鉄道網を活用する上で極めて便利な状況にある。

一方で、福岡市民の鉄道利用状況を他の国内大都市と比較すれば図5のとおりである。大まかに、鉄道先進型、鉄道型、鉄道発展途上型の3タイプの都市に分類できるが、福岡市は鉄道利用の上で発展途上型である。つまり、鉄道網が比較的良好に発達しているにもかかわらず、その利用頻度は小さい。



注) 都心区：中央区及び博多区、 周辺区：都心区以外の5区

図4 都市の人口分布の変化について

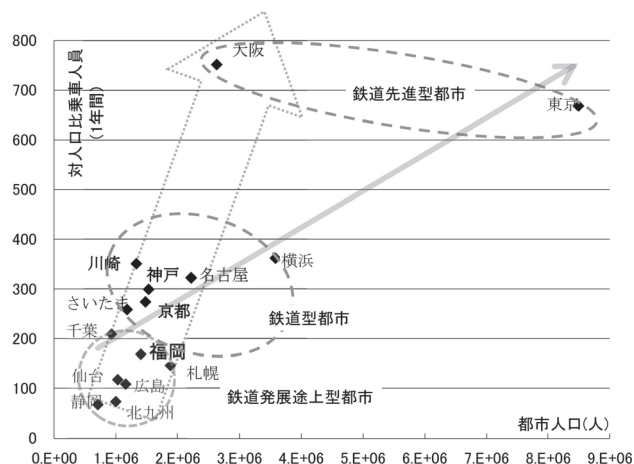


図5 大都市における都市規模と鉄道の利用状況に関する比較

これらの事実と、道路交通の混雑および高齢社会の進展から、都心地域の回遊システムの基軸として公共交通を活用することが望ましい。また、今後に一層進む交流の国際化や広域化は公共交通による回遊が主であり、この点でも好都合で、ユビキタスな都心地域の整備こそが求められるところである。

いま一つは、たまり空間の創出と活用である。福岡のまちは、唐津街道や金出道、博多や福岡城下の町割りをもとにして発達し、道が交流の場であり、社交の場であった。しかし、モータリゼーションの進展で広幅員の道路整備が進展し、道や通りから人が排除され、ひとがまち中で交流し共生する都市づくりの支障になっている。車と人の移動空間を分離し、安全な歩行空間の確保、人のたまり場としてのオープンスペースの活用が、高齢社会におけるひとに優しい都市整備の方向である。

4. 回遊都心“福博シティ”を提唱する

1889年に、福岡のまちと博多のまちが合併して福岡市が誕生した。この時の市域がほぼそのまま§1に定義した都心地域と重なる。この歴史的な意味を踏まえれば、都心地域を“福博シティ”と呼ぶことができる。

ところで、シティは都市そのものを意味するとともに、ひとの交流が多彩で活発な地区や施設を

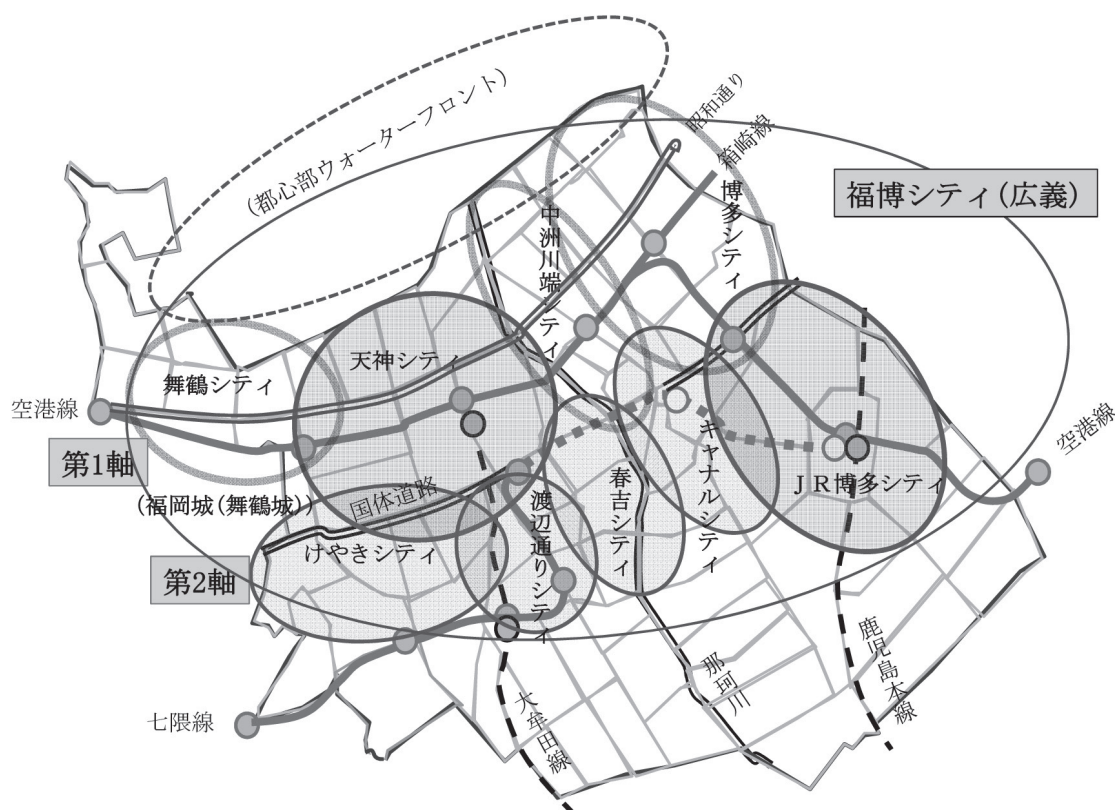


図6 福博シティを構成するシティ概念と第1、第2軸の形成

もシティと呼ぶ。事実、都心地域内にJR博多シティ、キャナルシティがある。そこで、広義の福博シティの内部を、地区の性格や活動実態、および前節で明らかにした都心地域の構図を考慮して地区シティに細分すれば図1.6のとおりである。都心部ウォーターフロント地区を別にすれば、業務、商業中心のJR博多シティおよび天神シティを核にして、寺町などが残り歴史豊かな博多シティ、歓楽街と商店街からなる中洲川端シティ、アミューズメントおよび商機能中心のキャナルシティがある。あるいは、2つの都心核に挟まれながらも古いまちの骨格が残る春吉シティ、副次都心核ともいえる渡辺通シティがあり、福岡城の城下町舞鶴シティ、けやき並木のけやきキシティがある。これら9つのシティで福博シティが構成されると見ることができる。

また、図2の都心地域の構造と、都市内幹線交

通によるシティのつながりを考慮すれば、2つの主軸が浮かぶ。一つは大博通りと明治通り、昭和通りによる軸であり、あるいは地下鉄空港線に沿う軸で、第1軸と呼ぶ。この第1軸に沿って、JR博多、博多、中洲川端、天神、舞鶴といった基幹的なビジネス街や大規模商業施設によるシティが並ぶ。

いま一つは、駅前通り、国体道路による構成であり、あるいは、地下鉄七隈線と国体道路による第2軸である。本軸に沿って、JR博多、キャナル、春吉、天神、渡辺通り、けやきがあり、性格が異なるさまざまなシティが連なる。

JR博多シティおよび天神シティがいずれの軸上のシティの連なりにも挿入される。これは両者が福博シティの核であること、都心における福博連携の起点であり拠点であることを考慮したものである。あるいは、どのような都心問題を語るとき

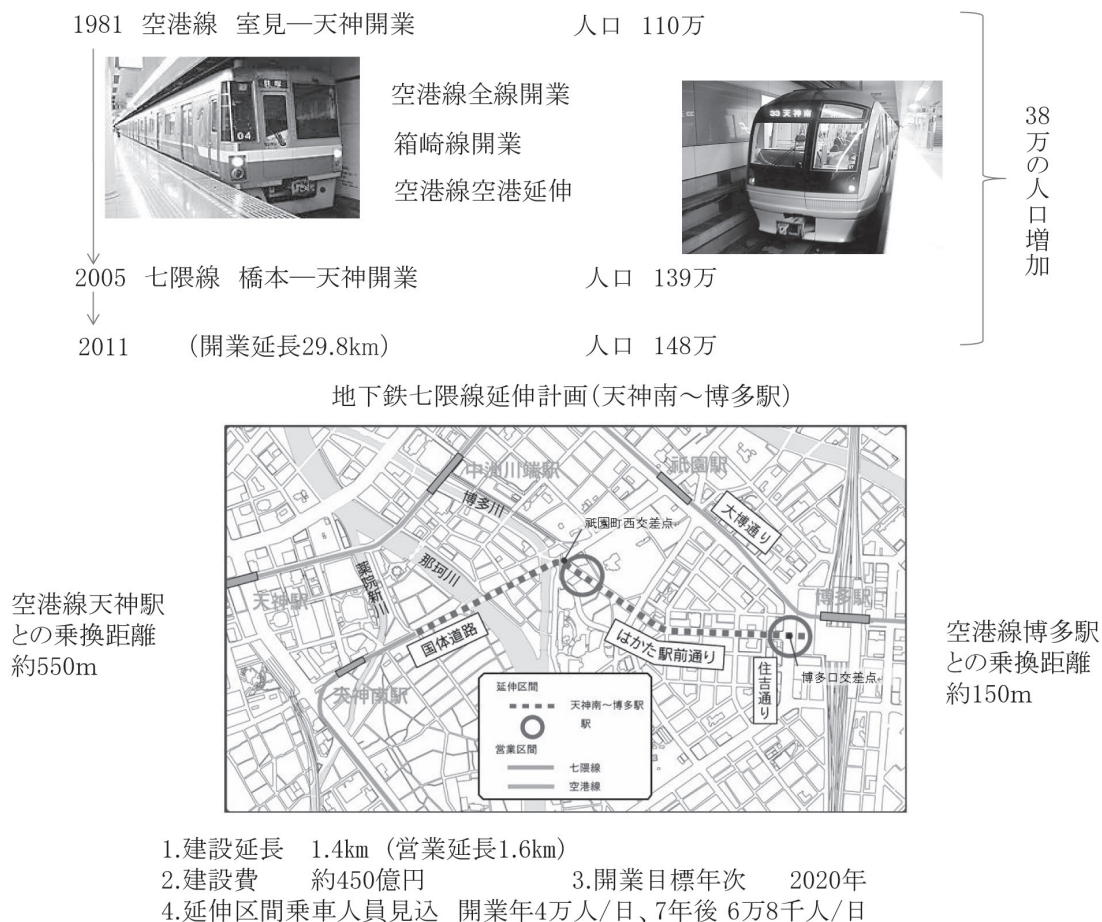


図7 地下鉄の整備経緯と七隈線の延伸計画（福岡市交通局資料により作成）

表3 第1軸と第2軸の福博シティの地域特性の比較

比較事項	第1軸（空港線、昭和通り）	第2軸（国体道路・七隈線）
街のイメージ	洗練され、整備された都会 九州・福岡を代表するオフィスとデパートのまち	多様性があり、親しみのあるまち 庶民的で、カジュアルに楽しめる市民のまち 南下した天神の商業施設と博多駅地区のそれをショートカットで結ぶ
土地利用	土地利用が高度で、スカイラインがそろっている 連続的に建物が並び 天空が比較的閉ざされている	高度利用が十分でなく、スカイラインがでこぼこしている 大小の建物、平面駐車場があるなどから 天空が比較的開かれている
建築物	近代的なオフィスビルが並び 大型の商業施設が集中する 居住の建物が極端に少ない	暮らしの中の商店、飲食店が多い 建物の老朽化が第1軸沿いよりも進んでいる 居住、オフィスビル、商業ビルが混じり合う
交通官連	街路の整備が進み、広幅員道路である 天神を中心に人通りが多い パレードや祭りの道でもある バス路線が多方面であり、集中している	街路の整備は必ずしも十分でない 博多駅地区以外では人通りにかかる 第1軸に比してイベントが少ない 第1軸に比してバス路線が少ない
共通事項	ランドマークとなる特色ある建物、モニュメントが少ない 那珂川による分断イメージが残されている 植栽、花壇が不十分で、必ずしも豊かな自然が感じられない 主要な交差点を中心に自動車による道路混雑が目立つ	
整備概念	 <u>都市の基幹をなす交流連携の福博シティ</u> （第1軸の福博シティ）  <u>カジュアルでアメニティあふれる福博シティ</u> （第2軸の福博シティ）  福博シティ＝都心地域	

も、究極的に天神および博多駅の両地区に回遊性を持たせ、互いの交流連携が抜本的に求められるが、そのことを考慮してのことである。

さて、第1軸と第2軸の福博シティにおいて、第1軸は、建物のリニューアルはあるにしても、1980年代の地下鉄空港線や箱崎線の整備が契機となり、都市として概ね概成した状況にある（図7参照）。これに対して、第2軸の都市整備は必ずしも十分でなく、未整備のところも多い。確かに、戦後間もない1940年代に国体道路の整備があり、あるいは、地下鉄七隈線の整備によって部分的に改善がはかられた街並みがある。しかし、大部分

の沿道で老朽化した建物や、低未利用の空き地がみられることも事実である。

因みに、第1軸と第2軸およびこれらに沿うシティの地域特性の現状を比較すれば表3のとおりである。

第1軸は都心地域の主軸であり、福岡を代表する市街地、整備のいきとどいた市街地、現代的な業務および商業、背広姿の人通りが多い都会などのイメージがある。これに対して、第2軸は形態の上で整備されている市街地とはいえない。老朽化した施設や建物が多い、業務、飲食店、アミューズメント施設、居住のための建物が混在するま

ちであり、普段着で出かけることができる多彩なシティが連なる。こうした印象の違いから、第1軸は、都市を代表する交流連携の福博シティであり、第2軸は、庶民的なにぎわいが似あうカジュアルな福博シティであるといえよう。そして、これらを合わせた内容の福博シティを構築することが福岡の都心地域を整備する基本概念となり、提唱するものである。

上述の2つの軸で展開される福博シティの比較対象を踏まえれば、今後の都心地域の整備に関して第2軸上の課題が多くあげられ、そこに地下鉄七隈線の延伸事業が持ち上がっている（図7）。したがって、これをチャンスにとらえれば、第2軸に沿った福博シティの整備のあり方を検討することこそが都心地域の喫緊の課題である。

5. 第2軸福博シティのまちづくり構想

図8に示すように、第2軸福博シティ全体の課題として、天神、博多駅地区など互いの交流連携および都心回遊システムの確立、ランドマークの適正配置、多彩な街並みの形成の各課題があげられる。あるいは、祇園町からけやき通りに至る国体道路沿道地区は、明治通り、昭和通りにつぐ第3の東西都市軸であり、ゆとりある都心を形成するために質の高い空間整備とにぎわいの演出が望まれる。表情豊かな街並み、歩きたくなるヒューマンスケールの空間、道草したくなる意外性の寄り道など、市民・企業・行政が協働して創出することが期待される。

そのうえで、地区シティあるいはその細分による都市整備の課題を拾い出せば図中に列記すると

庶民的賑わいのカジュアルな第2軸福博シティの実現を目指して

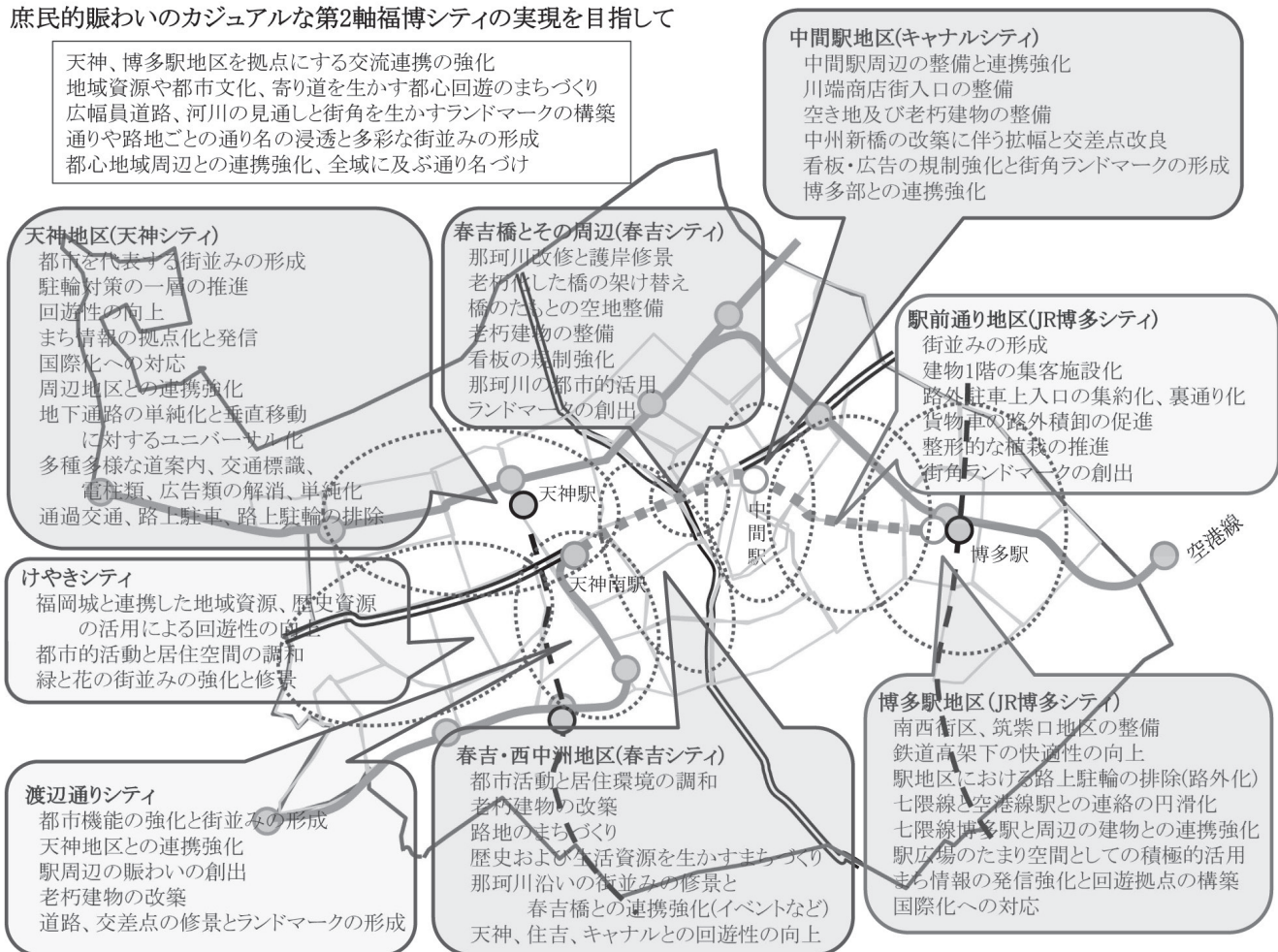


図8 第2軸福博シティにおける都市整備の課題

おりである。これらの中で、特に地下鉄七隈線の延伸に合わせて喫緊の課題と推察される内容を拾いだせば、つぎの4点が指摘できる。

- 1) JR 博多シティおよびその周辺の整備、天神シティのリニューアルに加えて、両者を結ぶ中間区間の都市整備を生かして互いが連携する街づくりの推進が重要であり、そのための具体策が持続可能な福博シティ創出の成否を握る。
- 2) 地下鉄七隈線が計画されるとともに、防災の観点から那珂川の改修工事が予定され、老朽化に伴う春吉橋の改築が検討されている。これを機会に、新設の博多駅、中間駅と周辺施設との連携のあり方、那珂川沿いの建築物の改築や橋のたもとのオープンスペースの整備のあり方が問われている。
- 3) 第2軸福博シティの中で、春吉シティは歴史豊かな地区である。しかし、その都市活動は弱く（図1（2）参照）、このことと那珂川が存在とがあいまって都心地域の活動が分断される結果を招いている。したがって、春吉シティは、地域の資源と、天神に近いことを活かしながら回遊性を高め、福博シティの橋渡しをする重要な役割を担うことが求められ、そのためのまちづくりが問われている。
- 4) 多彩なシティからなることを活かし、まちの回遊を高め、交流する街づくりを推進する必要がある。高齢社会の到来を踏まえ、また個人の価値観が多様である中で、軸線に並行して興味深い多様な裏道、路地が存在し、歴史がある。したがって、それらを生かすことで、ひとのぬくもり、ひとのにぎわいがあるユビキタスなまちづくりが期待され、積極的な展開が望まれる。

要するに、第2軸に沿って、市民に親しまれ、ひとの温もりを感じるカジュアルな第2軸福博シティを実現することが、第1軸の福博シティだけでは達成できない都心地域の活動と暮らしに豊かさをもたらす。この意味で、上述の諸課題に対応することこそが、福博シティの整備と運営に不可欠のことである。

6. おわりに

福岡の都心地域は市街地中央部において明確に区分されること、その中で最近は必ずしも成長するとは限らず、衰退傾向にある地区も見られる。このことを踏まえ、本文では都心整備に関する10か条を提唱した。また、都心地区を9つのシティ概念でとらえ、そこに2つの軸による福博シティのつながりがあることを述べ、その整備概念を示した。加えて、地下鉄七隈線の整備が進むことを踏まえ、第2軸福博シティの整備概念を考察し提唱した。

こうした都心構想について、その具体的な施策を文献⁴⁾に例示するが、それらを推進し利用する主体は第一義的には都心地区の市民や企業である。また、国内外の他都市からの来訪者や地域外からの市民であり、ビジネスを展開する人々である。このため都心地区は常に活力があり、魅力あるものでなければならない。そして、これに協働する行政の役割が大切である。

その一方で、これまでと同様に、社会・経済の変化には激しく、そのことが都心の働きに変革を求め、また都心構造をパラダイムシフトさせている。したがって、都心の整備と運営を弾力的に行うことは必須であり、都心構想を描き、実践しつつ、常に見直しが求められる。この意味で、本報告が文献³⁾に提案された新・都心構想をさらに発展させるきっかけになれば幸いである。

参考文献

- 1) 樗木武：福岡市の職住空間分布とその所要用地検討への活用—職住による都市構造の研究Ⅰ—，都市政策研究，第9号，2010年3月。
- 2) 樗木武：福岡市における都心地域の構造とその整備—職住による都市構造の研究Ⅱ—，都市政策研究，第11号，2012年3月。
- 3) 福岡市：新・福岡都心構想，2006年6月。
- 4) 福博：都市シーニックバイウェイ研究会：回遊都心“福博シティ”の提唱，2012年3月。