

平成 3 1 年 2 月 議 会
第 4 委 員 会 報 告 資 料

緊 急 対 策 踏 切 等 の 検 討 に つ い て

平 成 3 1 年 2 月 1 8 日

住 宅 都 市 局

1. はじめに

- ・2016年12月の福岡市議会定例会において「西鉄天神大牟田線井尻地区における連続立体交差化の早期実現について」の請願（28年請願第12号）が採択された。
- ・これを受けて、西鉄天神大牟田線井尻地区における連続立体交差化については、現在事業中の雑餉隈連続立体交差事業の進捗状況等を踏まえながら、市内の緊急対策踏切の実態調査や連続立体交差化による事業効果などの検討を進めていくこととしている。
- ・その検討の前提となる踏切の実態調査および分析結果について、緊急対策踏切が存在する市内5地区を対象として、平成30年2月議会 第4委員会で報告した。
- ・今回、緊急対策踏切の抜本対策である連続立体交差化に係る技術的な課題等について、報告するもの。

表. 福岡市内でこれまでに実施している立体交差事業

	箇所名		線路	事業種別	事業延長	除却踏切	事業費	キロ単価	事業期間
	路線	区間							
①	西鉄天神大牟田線	平尾～大橋駅間	複線	連続立体交差	3.2km	15箇所	約86億円	27億円/km	1968～1978年度
②	JR筑肥線	姪浜駅周辺	単線	連続立体交差	2.1km	8箇所	約135億円	63億円/km	1978～1983年度
③	西鉄天神大牟田線	福岡～平尾駅間	複線	連続立体交差	1.6km	9箇所	約353億円	218億円/km	1982～1996年度
④	JR鹿児島本線 JR篠栗線	箱崎～吉塚間	複線 単線	連続立体交差	4.5km	11箇所	約300億円	67億円/km	1991～2004年度
⑤	JR筑肥線	今宿～周船寺間	複線	限度額立体交差	1.8km	13箇所	約25億円	14億円/km	1997～1999年度
⑥	JR鹿児島本線	千早駅周辺	複線	限度額立体交差	1.8km	0箇所	約95億円	52億円/km	1999～2004年度
⑦	西鉄貝塚線	千早駅周辺	単線	限度額立体交差	1.6km	0箇所	約45億円	29億円/km	1999～2004年度
⑧	西鉄貝塚線	香椎駅周辺	単線	連続立体交差	1.3km	5箇所	約97億円	74億円/km	1999～2006年度
⑨	西鉄天神大牟田線	雑餉隈駅付近	複線	連続立体交差	1.9km	7箇所	約340億円	182億円/km	2010～2023年度

⑨雑餉隈駅付近の連続立体交差事業の経緯

- 2005年4月 : 補助事業採択(着工準備) ※B/C=1.6 ⇒
- 2005～2007年度 : 環境影響評価
- 2008年3月 : 都市計画決定
- 2010年7月 : 事業認可
- 2020年度 : 鉄道高架切替(予定)
- 2023年度 : 事業完了(予定)

※B/Cとは
事業に要する費用(C)と事業実施による
便益(B)について、それぞれ現在の貨幣
価値に換算し定量的に評価したもの。



図. 立体交差事業の実施箇所図

2. 福岡市における緊急対策踏切について

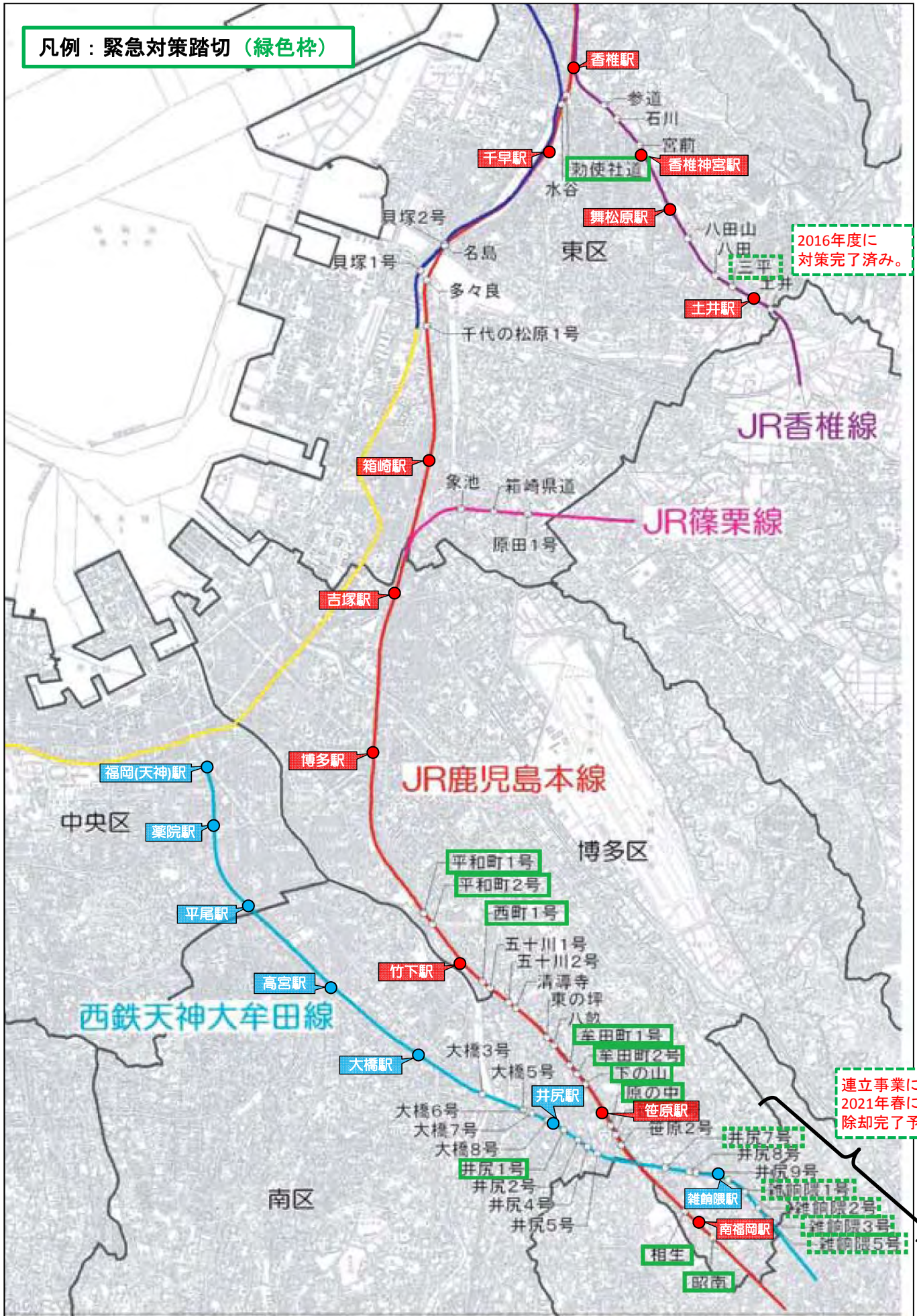
- ・1961年に、踏切道における交通事故の防止及び交通の円滑化を目的として「踏切道改良促進法」が施行され、これまで様々な取組みを実施。
- ・2016年6月に、国が新たに緊急対策踏切を公表。**(福岡市内は17箇所が該当)**。
- ・福岡市における緊急対策踏切17箇所のうち、現在事業中の雑餉隈連続立体交差事業により2021年春に除却予定である5箇所(No.2～6)と、2016年度末に対策が完了したJR香椎線の1箇所(No.17)を除くと、11箇所となる。

No.	踏切道名	道路名	鉄道路線名	開かずの踏切	自動車ポトルネック踏切	歩行者ポトルネック踏切	歩道狭隘踏切	備考
1	井尻1号	県道板付牛頸筑紫野線	西鉄天神大牟田線			○		暫定対策(歩道設置)
2	井尻7号	市道三筑1680号線	西鉄天神大牟田線			○		雑餉隈連続立体交差事業により2020年度に除却完了予定
3	雑餉隈1号	市道麦野1531号線	西鉄天神大牟田線			○		
4	雑餉隈2号	県道南福岡停車場線	西鉄天神大牟田線		○			
5	雑餉隈3号	県道大野城二丈線	西鉄天神大牟田線		○			
6	雑餉隈5号	県道福岡早良大野城線	西鉄天神大牟田線		○			
西日本鉄道 小計				0	3	3	0	
7	勅使社道	県道福岡東環状線	JR鹿児島本線		○			暫定対策(歩道設置)
8	平和町1号	市道竹下2118号線	JR鹿児島本線	○				暫定対策(歩道設置)
9	平和町2号	県道東光寺竹下春吉線	JR鹿児島本線	○				暫定対策(歩道設置)
10	西町1号	市道竹下2104号線	JR鹿児島本線			○		暫定対策(歩道設置)
11	牟田町1号	市道井尻889号線	JR鹿児島本線	○				
12	牟田町2号	県道板付牛頸筑紫野線	JR鹿児島本線	○				暫定対策(歩道設置)
13	下ノ山	市道諸岡1751号線	JR鹿児島本線	○				
14	原の中	市道井尻984号線	JR鹿児島本線	○				暫定対策(歩道設置)
15	相生	県道大野城二丈線	JR鹿児島本線	○		○		暫定対策(歩道、横断歩道橋設置)
16	昭南	市道元町昭南町線	JR鹿児島本線			○		暫定対策(歩道設置)
17	三平	県道福岡東環状線	JR香椎線				○	2016年度に歩道拡幅完了
九州旅客鉄道 小計				7	1	3	1	

【参考】緊急対策踏切の種別(福岡市該当のみ)

- ①開かずの踏切：ピーク時遮断時間が40分/時以上の踏切
- ②自動車ポトルネック踏切：1日の踏切交通遮断量(自動車交通量×踏切遮断時間)が5万台時/日以上
- ③歩行者ポトルネック踏切：自動車交通量に歩行者と自転車を加えた1日の踏切交通遮断量が5万台人時以上かつ、歩行者および自転車の遮断量が2万台人時/日以上である踏切
- ④歩道狭隘踏切：踏切道における歩道の幅員が踏切道に接続する道路の歩道の幅員未満で、1日の自動車交通量が1,000台(通学路は500台)以上かつ、1日の歩行者および自転車交通量が100人(通学路は40人)以上の踏切のうち、次のいずれかに該当する踏切
 - ・踏切道に接続する道路幅員が5.5m以上で、踏切の歩道が接続道路の歩道より1m以上狭い
 - ・踏切道の幅員が5.5m未満で、踏切道の幅員が接続道路より2m以上狭い

凡例：緊急対策踏切（緑色枠）



2016年度に
対策完了済み。

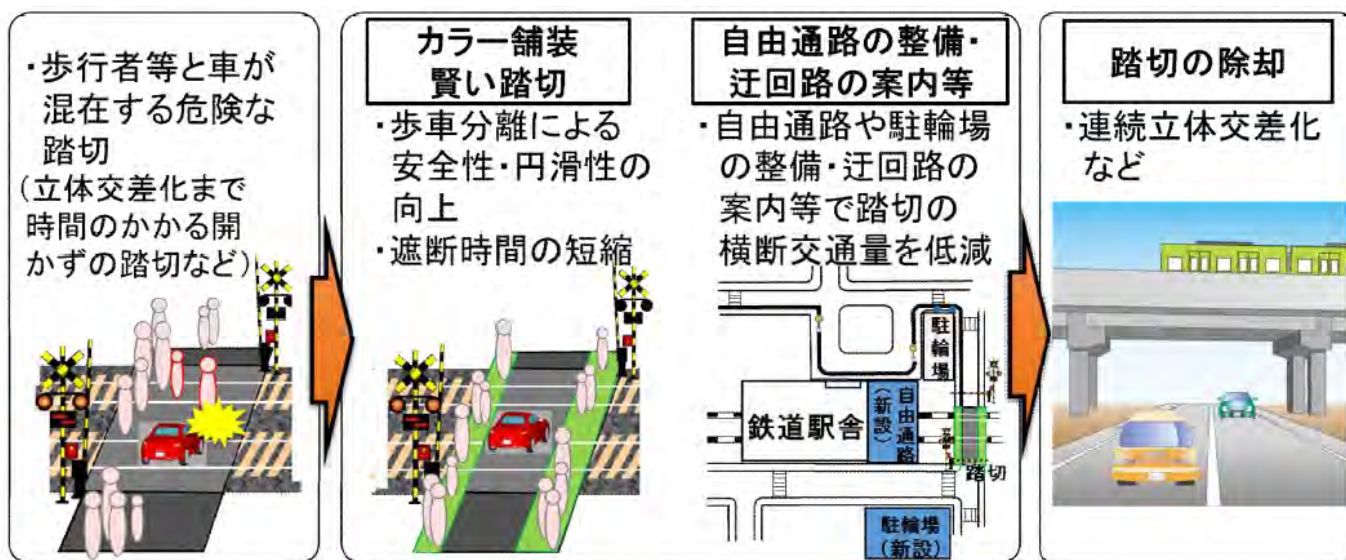
連立事業により
2021年春に
除却完了予定。

3. 踏切対策の検討の進め方について

(1) 踏切対策の概要

- ・ 緊急対策踏切の種別の定義（2頁）より，開かずの踏切やボトルネック踏切の基準には「踏切遮断時間」の長短が関係しているが，これは鉄道事業者側の対応となる。
- ・ 道路管理者側の対応としては，抜本的に立体交差による踏切除却が有効であるが，これが難しい踏切については，踏切遮断時に滞留した歩行者等が安全に横断できるよう，カラー舗装や歩車分離などの対策を講じることとしている。

【参考】 踏切対策のイメージ



出典：国土交通省資料

(2) 連続立体交差化の検討の進め方

- ・ 緊急対策踏切の抜本対策としては，鉄道の高架化など，道路と鉄道の立体交差化による踏切除却が有効であるが，多額の事業費を要することから，国庫補助の活用が必要不可欠である。
- ・ そのため鉄道高架化（連続立体交差化）の事業開始までには次のような検討・調整が必要となる。

① 事前調査

1. 対象となる踏切の実態把握のための調査・分析・・・5～6頁
2. 物理的な要件の確認・・・7～17頁
3. 事業の費用対効果（B/C）の検証
4. 国庫補助を含めた財源確保の検討・調整

② 事業化の判断

③ 鉄道事業者との協定締結

④ 都市計画決定や事業認可に向けた手続き

(3) 踏切実態の調査結果の概要（平成30年2月議会 第4委員会報告より）

- ・前ページのステップに沿って検討を進めていくにあたり、基本となる踏切の実態把握を目的として調査・分析した結果について、平成30年2月議会 第4委員会へ報告した内容を再確認する。

○対象地区および踏切

- ・2頁で示した緊急対策踏切11箇所を以下のとおり大きく5つの地区に分け、これらに含まれる計26箇所の踏切を対象とする。

- A. 西鉄井尻駅周辺（9箇所；うち緊急対策踏切1箇所）
- B. JR香椎駅周辺（2箇所；うち緊急対策踏切1箇所）
- C. JR竹下駅周辺（6箇所；うち緊急対策踏切3箇所）
- D. JR笹原駅周辺（7箇所；うち緊急対策踏切4箇所）
- E. JR南福岡駅周辺（2箇所；うち緊急対策踏切2箇所）

5地区計 26箇所；うち緊急対策踏切11箇所



○調査概要

調査項目	調査期間	調査者
①踏切遮断時間	2016年11月の平日 (午前7～9時)	福岡市住宅都市局
②滞留交通量		
③踏切事故件数 (死亡, 負傷, 物損)	直近5ヶ年度 (2012年度～2016年度)	各鉄道事業者

○調査結果

- ①踏切遮断時間, ②滞留交通量の上位となる踏切が5地区に広く分布。
③踏切事故は, JR香椎駅周辺とJR竹下駅周辺の2地区での発生を確認。

地区		①踏切遮断時間	②滞留交通量	③踏切事故件数
A	西鉄井尻駅周辺	—	井尻1号(2)	—
B	JR香椎駅周辺	—	勅使社道(1)	1件(死亡)
C	JR竹下駅周辺	平和町2号(3)	平和町2号(4)	1件(物損)
D	JR笹原駅周辺	牟田町1号(2) 牟田町2号(4) 原の中(5)	原の中(5)	—
E	JR南福岡駅周辺	相生(1)	相生(3)	—

注:()の数字は26踏切の上位

4. 今回の検討概要について

(1) 物理的な要件の確認

対象5地区について、連続立体交差化の物理的要件を確認する。

連続立体交差化の物理的要件については、国の「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」（2007年8月）（以下、連立要綱）において次のとおり定義されている。

【連続立体交差化の定義(物理的要件)】

施工基面を沿線の地表面から離隔して既設線に相応する鉄道を建設するものであって、次のいずれかに該当するもの。（既設線の連続立体交差化と同時の鉄道線路増設を含む。）

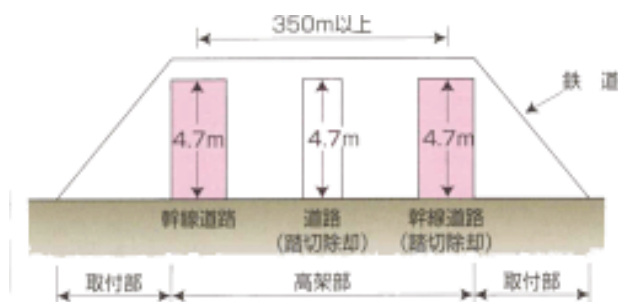
(基本条件)

- 一 幹線道路*が鉄道と2ヶ所以上で交差し、その両端の中心間距離が350m以上ある鉄道区間について、鉄道と道路とを同時に3ヶ所以上で立体交差させ、かつ、2ヶ所以上の踏切の除却を行う。

(緩和条件)

- 二 幹線道路と交差する箇所にある開かずの踏切または自動車ボトルネック踏切を除却する場合、上記一における350m以上の距離要件なし。
- 三 幹線道路以外の道路と交差する箇所にある歩行者ボトルネック踏切を除却する場合も、同じく350m以上の距離要件なし。
- 四 連続立体交差化の整備済み区間が隣接する場合、整備済み区間と併せた全体の区間として上記一または二に適合する。

※幹線道路：道路法による一般国道及び都道府県道、都市計画法により都市計画決定された道路をいう。



連続立体交差化のイメージ図

(2) 対象5地区の連続立体交差化の検討

対象5地区それぞれにおける現場状況を踏まえ、連続立体交差化を想定した場合の高架化区間の始点・終点や想定延長、連続立体交差化の物理的要件、明らかとなった課題等について8頁以降で確認する。

【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：20/1000）

高架化始点は新幹線との交差点部、高架化終点はJR鹿児島本線との交差点部（現在事業中の雑餉隈連続立体交差事業の高架化区間の始点）となる。

なお、大橋3号踏切の除却には、河川橋梁の架け替えや九州新幹線の上越し工事を伴うが、施工が極めて困難なほか事業費の大幅な増大が見込まれるため、これは存置となる。

■連続立体交差化の物理的要件の確認

想定延長		L ≒ 1.6km		
連立の 基本 条件	両端の幹線道路 の中心間距離： 350m以上	○	800m	県道575号 山田中原福岡線（大橋7号踏切） ～ 都市計画道路 福岡前原線／井尻粕屋線
	立体交差： 3ヶ所以上	○	10ヶ所	大橋3号を除く8踏切，高木弥永2号線，都市計 画道路 福岡前原線／井尻粕屋線
	除却踏切： 2ヶ所以上	○	8ヶ所	大橋3号を除く8踏切

（地区内の踏切一覧）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却	
1	大橋3号	市道 塩原89号線	-	×	×	
-	(アンダーパス)	市道 高木弥永1号線，2号線	-	○	-	
2	大橋5号	市道 高木769号線	-	○	○	
3	大橋6号	市道 井尻933号線	-	○	○	
4	大橋7号	県道575号 山田中原福岡線	800m	○	○	
5	大橋8号	市道 井尻906号線		○	○	
6	井尻1号	県道505号 板付牛頸筑紫野線 (都市計画道路 井尻駅前線)		○	○	
7	井尻2号	市道 井尻1008号線		○	○	
8	井尻4号	市道 井尻1005号線		○	○	
-	(オーバーパス)	福岡高速5号線 (都市計画道路 福岡前原線)		○	-	
-	(アンダーパス)	国道202号 福岡外環状道路 (都市計画道路 井尻粕屋線)				
9	井尻5号	市道 井尻3758号線		-	○	○
計				-	10	8

■高架化を実施する場合の課題等

- 高架化の取付部の区間のうち、大橋5号踏切部は、必要な道路高さを確保できない可能性があり、現況高さからの掘下げなどを検討する必要がある。

■緊急対策踏切の速効対策について

- 井尻1号は、カラー舗装およびコンクリートブロックなどで歩車分離を実施済み。（福岡外環状道路の供用により交通の分散化が図られている。）

【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：10/1000（千早以北），駅は5/1000）

鹿児島本線の連続立体交差化により高架駅となるため，香椎線も併せて高架化となる。

①鹿児島本線：高架化始点は国道3号の橋梁に支障しない箇所，高架化終点は水谷踏切部の道路高さを確保でき既設の千早高架に取り付く箇所となる。

②香椎線：高架化始点は鹿児島本線と同様に国道3号の橋梁に支障しない箇所，高架化終点は参道踏切および博多バイパスの高架橋に支障しない箇所となる。

なお，参道踏切（香椎線）の除却には，博多バイパスの上越し工事を伴うが，事業費の大幅な増大が見込まれるため，これは存置となる。

■連続立体交差化の物理的要件の確認

想定延長		鹿児島本線：L≒1.7km（香椎線：L≒1.4km）	
連立の基本条件	両端の幹線道路の中心間距離：350m以上	○	1000m ： 県道504号 町川原福岡線（香椎跨線橋） ～ ： 県道504号 町川原福岡線（水谷踏切）
	立体交差：3ヶ所以上	○	3ヶ所 ： 香椎跨線橋および勅使社道，水谷の両踏切
	除却踏切：2ヶ所以上	○	2ヶ所 ： 勅使社道，水谷の両踏切

（地区内の踏切一覧）

（①鹿児島本線）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
-	(香椎跨線橋)	県道504号 町川原福岡線	1000m	○	-
1	勅使社道	県道24号 福岡東環状線		○	○
2	水谷	県道504号 町川原福岡線		○	○
計			-	3	2

（②香椎線）

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心距離	立体交差	踏切除却
-	(香椎跨線橋)	県道504号 町川原福岡線	-	○	-
1	参道	県道24号 福岡東環状線	-	×	×
計			-	1	0

■高架化を実施する場合の課題等

- 既設の香椎跨線橋が支障するため，これを地平化する必要がある。（高架切替工事の間は仮踏切で対応。）

■緊急対策踏切の速効対策について

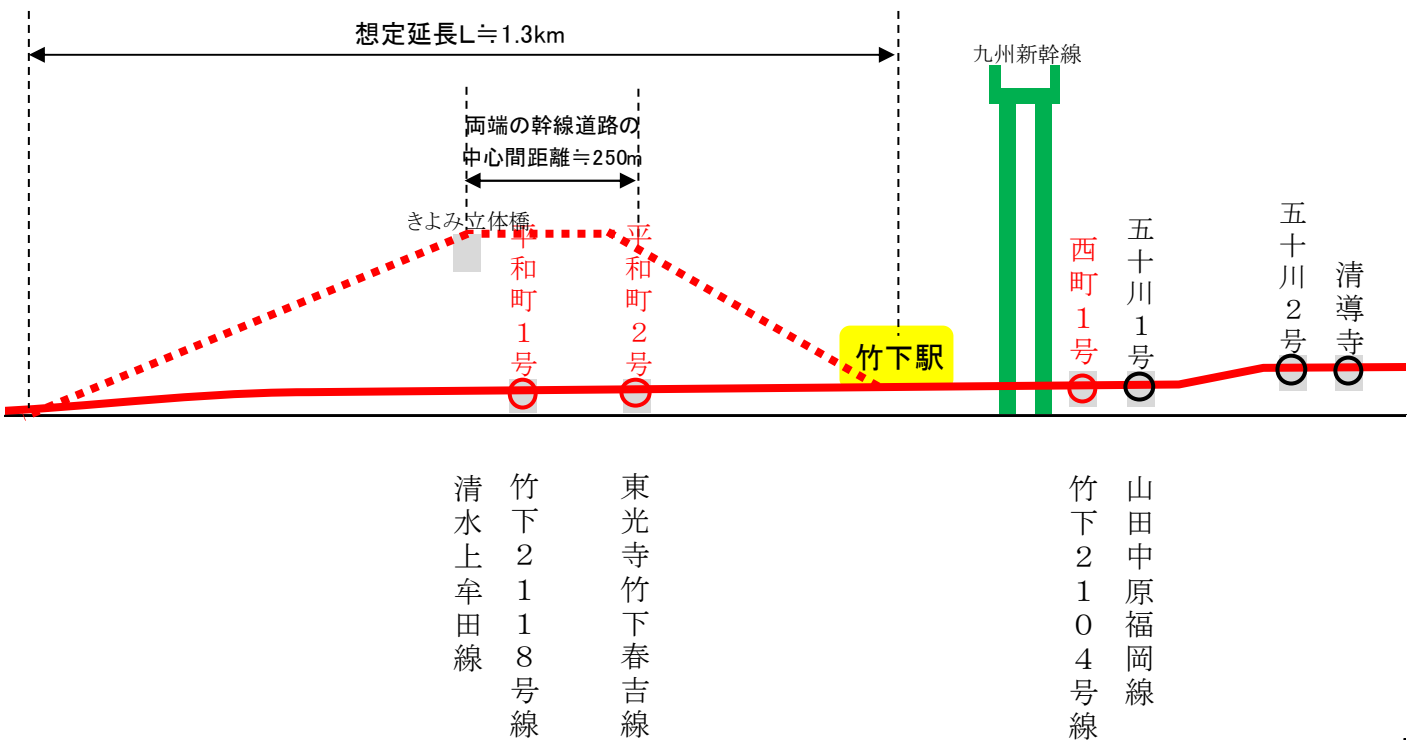
- 勅使社道は，博多バイパスへの道路ネットワークを構築することで，交通量の削減を図る。

C JR竹下駅周辺



【縦断イメージ図】

※高架化が可能な場合



【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：15/1000（千早以南），駅は5/1000）

竹下駅の南側にある4つの踏切の除却には，近接・並行する九州新幹線を上越し工事を伴うが，現在の駅位置では規定勾配（5/1000）に収まらず移設が必要となるため，これらは存置となる。

高架化始点は平和町1号踏切の道路高さを確保して最急勾配で取り付く箇所，高架化終点は平和町2号踏切の道路高さを確保して最急勾配で取り付く箇所となる。

■連続立体交差化の物理的要件の確認

想定延長		L ≒ 1.3km		
連立の 基本 条件	両端の幹線道路 の中心間距離： 350m以上	△	250m	都市計画道路 清水上牟田線（きよみ立体橋） ～ 県道553号 東光寺竹下春吉線（平和町2号踏切） （平和町2号が幹線道路と交差する箇所にある，開かずの踏切のため，緩和条件(二)を満たす。）
	立体交差： 3ヶ所以上	○	3ヶ所	きよみ立体橋および平和町1号，2号踏切
	除却踏切： 2ヶ所以上	○※	2ヶ所	※平和町1号，2号踏切は，車両基地への引込線があるため，除却には車両基地の移転が必要。

（地区内の踏切一覧）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
-	(きよみ立体橋)	市道 上牟田清水3号線 (都市計画道路 清水上牟田線)	250m	○	-
1	平和町1号	市道 竹下2118号線		○	○※
2	平和町2号	県道553号 東光寺竹下春吉線		○	○※
3	西町1号	市道 竹下2104号線	-	×	×
4	五十川1号	県道575号 山田中原福岡線	-	×	×
5	五十川2号	市道 五十川835号線	-	×	×
6	清導寺	市道 五十川837号線	-	×	×
	計		-	3	2

■高架化を実施する場合の課題等

- 博多駅至近での車両留置機能を担う竹下車両基地は，現在地から移すと必要な機能を果たせない。
- 既設のきよみ立体橋が支障するため，これを地平化する必要がある。（高架切替工事の間は仮踏切で対応。）

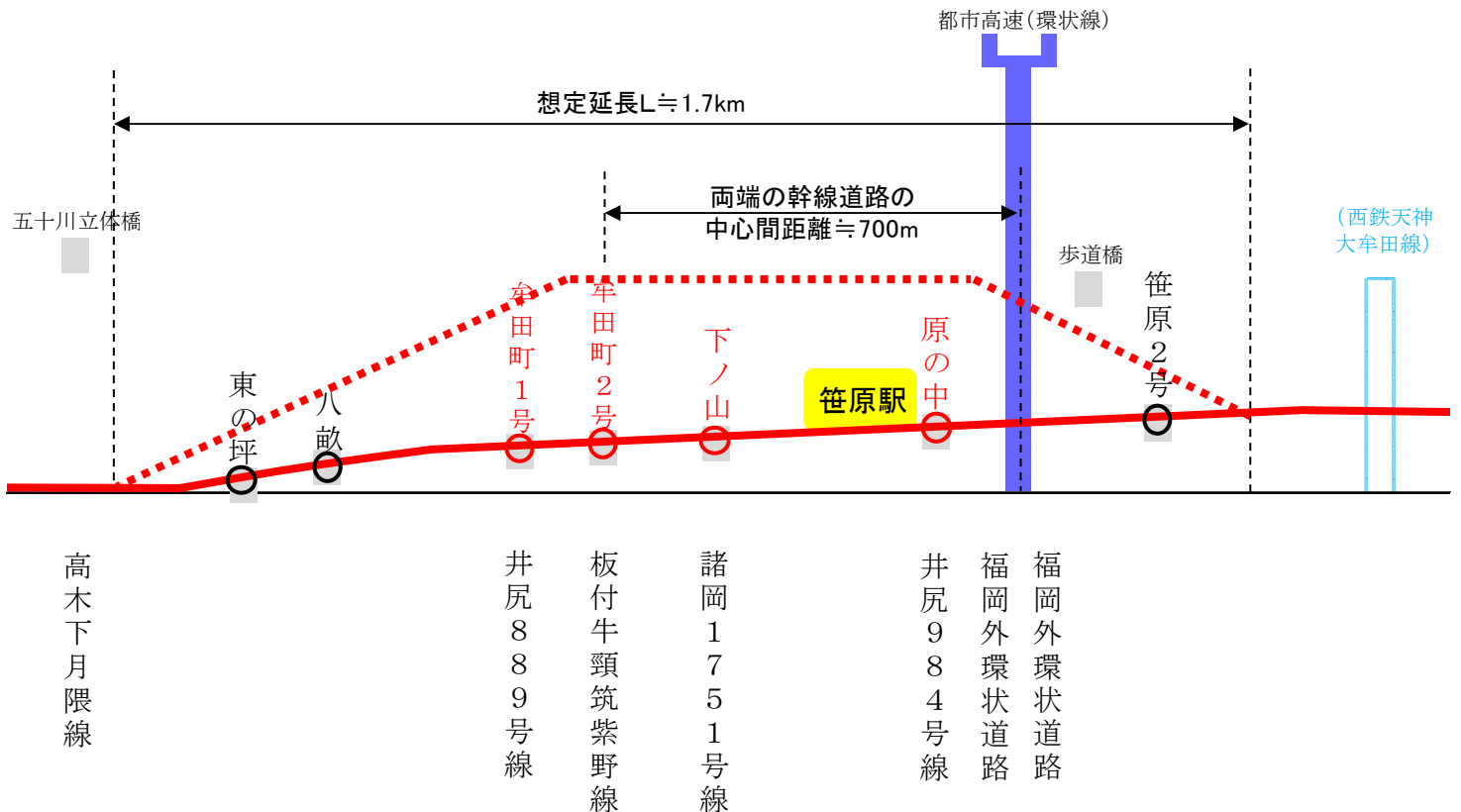
■緊急対策踏切の速効対策について

- 平和町1号，西町1号は，歩行者がより安全に通行できるよう道路管理者においてカラー舗装などを検討している。
- 平和町2号は，カラー舗装およびコンクリートブロックなどで歩車分離を実施済み。

D JR笹原駅周辺



【縦断イメージ図】



【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：15/1000（千早以南），駅は5/1000）

高架化始点は牟田町1号踏切部の道路高さを確保しつつ最急勾配で取り付く箇所となる。
 高架化終点は原の中踏切部の道路高さ及び都市高速道路の桁下高さが確保できる条件で取り付く箇所となる。

■連続立体交差化の物理的要件の確認

想定延長		L ≒ 1.7km		
連立の基本条件	両端の幹線道路の中心間距離：350m以上	○	700m	県道505号 板付牛頸筑紫野線（牟田町2号踏切） ～ 都市計画道路 福岡前原線／井尻粕屋線
	立体交差：3ヶ所以上	○	8ヶ所	全7踏切と都市計画道路 福岡前原線／井尻粕屋線
	除却踏切：2ヶ所以上	○	7ヶ所	全7踏切

（地区内の踏切一覧）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
1	東の坪	市道 五十川854号線	—	○	○
2	八畝町	市道 井尻882号線	—	○	○
3	牟田町1号	市道 井尻889号線	—	○	○
4	牟田町2号	県道505号 板付牛頸筑紫野線	700m	○	○
5	下ノ山	市道 諸岡1751号線		○	○
6	原の中	市道 井尻984号線		○	○
-	(オーバーパス) (アンダーパス)	福岡高速5号線 (都市計画道路 福岡前原線) 国道202号 福岡外環状道路 (都市計画道路 井尻粕屋線)		○	—
7	笹原2号	市道 井尻990号線	—	○	○
計			—	8	7

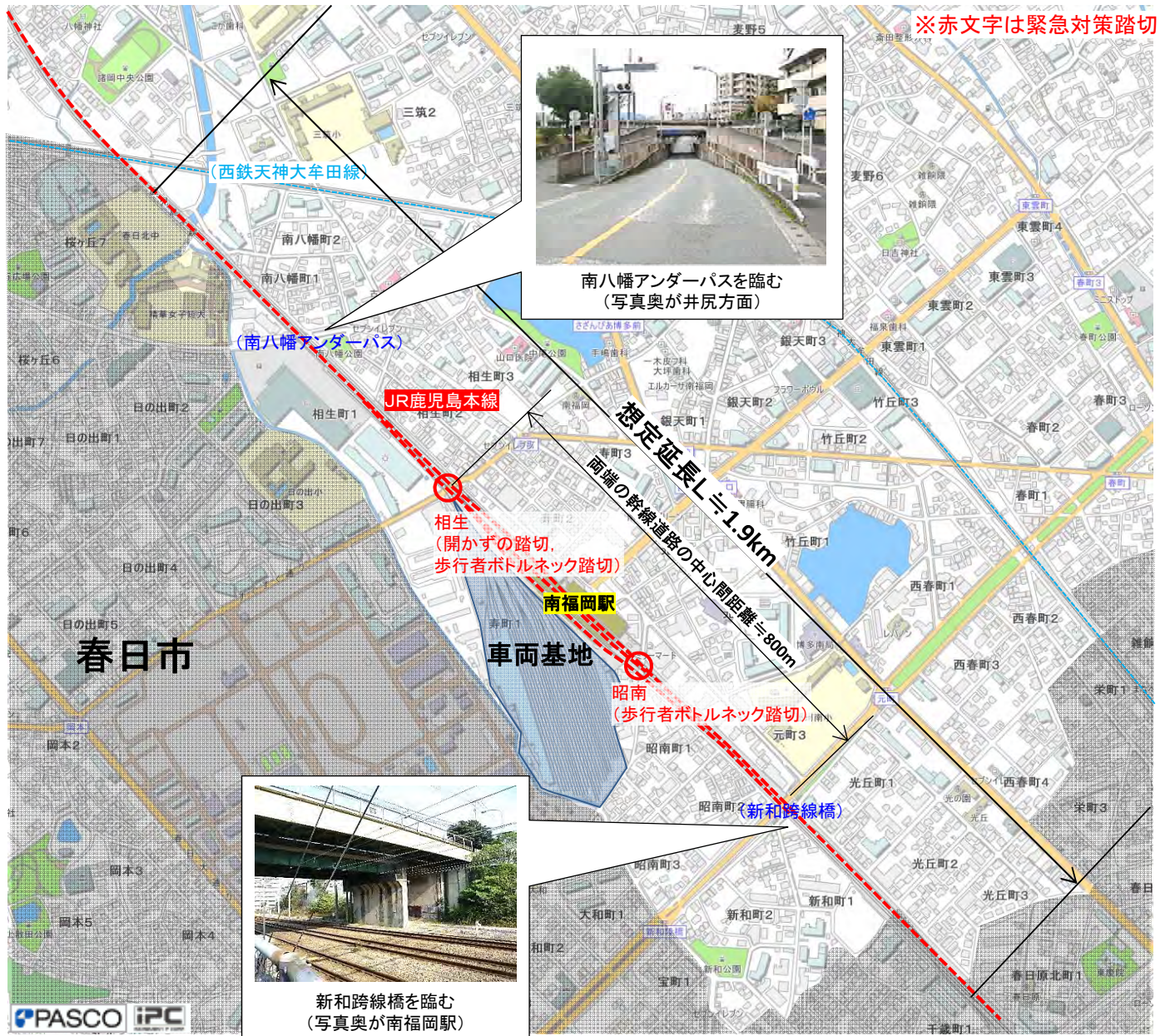
■高架化を実施する場合の課題等

- 高架化の取付部の区間のうち、東の坪および笹原2号踏切部は、必要な道路高さを確保できない可能性があり、現況高さからの掘下げなどを検討する必要がある。
- 既設の横断歩道橋（旧笹原1号踏切）が支障するため、これを地平化する必要がある。（高架切替工事の間は仮踏切で対応。）

■緊急対策踏切の速効対策について

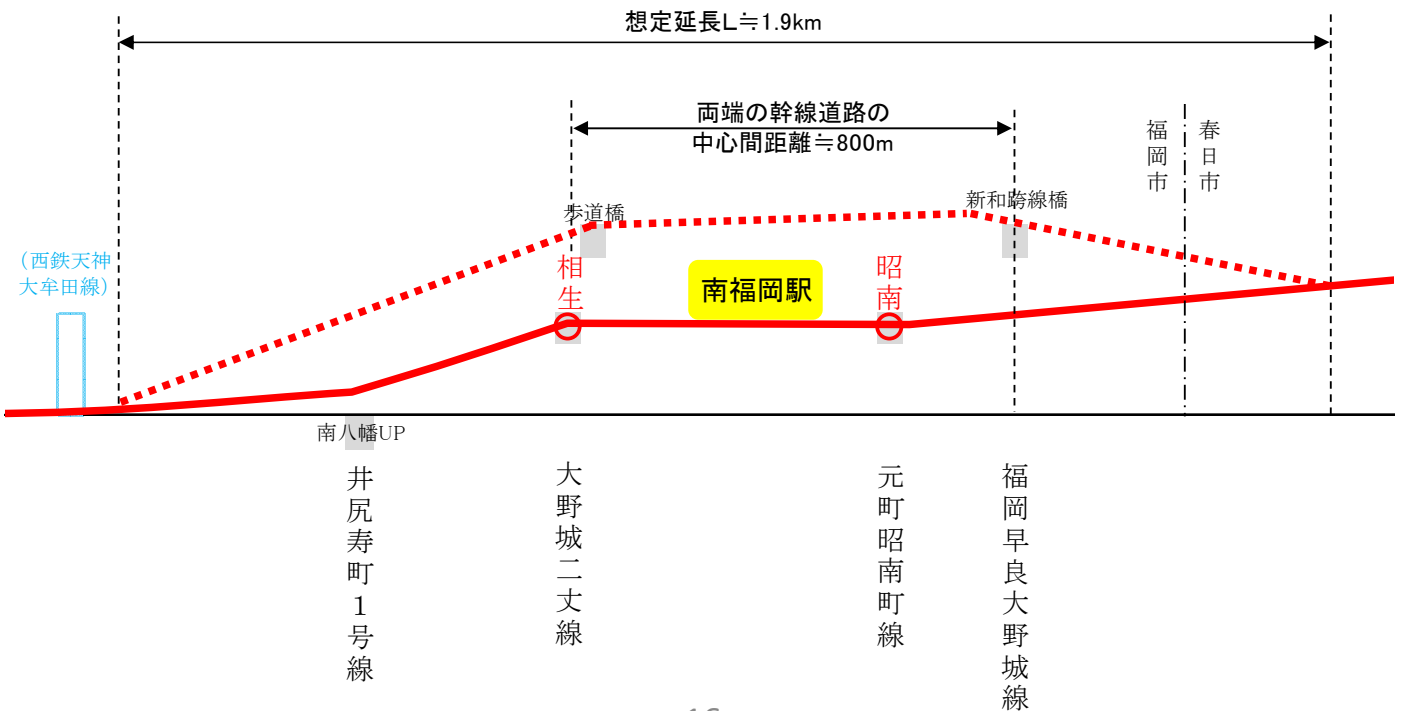
- 牟田町1号、下ノ山は、自転車や歩行者がより安全に通行できるための対策について、関係者間で引き続き協議を行う。
- 牟田町2号は、カラー舗装およびコンクリートブロックなどで歩車分離を実施済み。
- （原の中は、福岡外環状道路の供用により交通の分散化が図られている。）

E JR南福岡駅周辺



【縦断イメージ図】

※高架化が可能な場合



【鉄道高架化区間の設定の考え方】（最急勾配：15/1000（千早以南），駅は5/1000）

高架化始点は相生踏切を立体交差させ道路高さを確保しつつ，西鉄天神大牟田線の交差箇所に支障しない位置となる。

高架化終点は昭南踏切部の道路高さを確保した上で最急勾配で取り付く箇所となる。

■連続立体交差化の物理的要件の確認

想定延長		L ≒ 1.9km	
連立の基本条件	両端の幹線道路の中心間距離：350m以上	○	800m ： 県道49号 大野城二丈線（相生踏切） ～ ： 県道56号 福岡早良大野城線（新和跨線橋）
	立体交差：3ヶ所以上	○	4ヶ所 ： 全2踏切および南八幡アンダーパス，新和跨線橋
	除却踏切：2ヶ所以上	○※	2ヶ所 ： 全2踏切 ： ※相生踏切は，車両基地への引込線があるため，除却には車両基地の移転が必要。

（地区内の踏切一覧）

※赤文字は緊急対策踏切

	踏切	交差道路(太字は幹線道路)	中心間距離	立体交差	踏切除却
-	(南八幡アンダーパス)	市道 井尻寿町1号線	-	○	-
1	相生	県道49号 大野城二丈線	800m	○	○※
2	昭南	市道 元町昭南町線		○	○
-	(新和跨線橋)	県道56号 福岡早良大野城線 (都市計画道路 那珂川宇美線)	-	○	-
計			-	4	2

■高架化を実施する場合の課題等

- 浸水対策上の課題となっている南八幡アンダーパス部については，軌道が現行より約3.4m高くなるが，桁の厚みなどを差し引くと約1.5mとなり，必要な道路高さを確保できないため地平化は困難となる。
- 既設の横断歩道橋および新和跨線橋が支障するため，これを地平化する必要がある。（新和跨線橋については，高架切替工事の間は仮踏切で対応。）

■緊急対策踏切の速効対策について

- 相生は，踏切拡幅および横断歩道橋新設を実施済み。
- 昭南は，カラー舗装およびコンクリートブロックなどで歩車分離を実施済み。

5. 今後の進め方について

- 今回、対象5地区それぞれの現場状況を踏まえ、鉄道高架化を検討したところ、5地区で連続立体交差化の物理的要件を満たすことが確認できた。
- なお、JR竹下駅とJR南福岡駅の2地区については、車両基地への引込線があるため、高架化と併せた車両基地の移転が可能な場合に限り物理的要件を満たすが、特に竹下駅については課題が大きい。
- 今後、明らかとなった課題等も踏まえながら概算事業費（工事費、補償費など）を把握する。
- これと並行して速効対策についても引き続き進めながら、2017年度から実施しているパーソントリップ調査の結果を用いて、各地区における将来交通量の推計を行うとともに、踏切対策案の費用対効果（B/C）などを試算する。
- その上で、道路管理者と鉄道事業者等の関係者との調整を図り、連続立体交差化を含む踏切対策について総合的に判断する。

【参考】5地区の緊急対策踏切

A. 西鉄井尻駅周辺



B. JR香椎駅周辺



C. JR竹下駅周辺



D. JR笹原駅周辺



E. JR南福岡駅周辺

