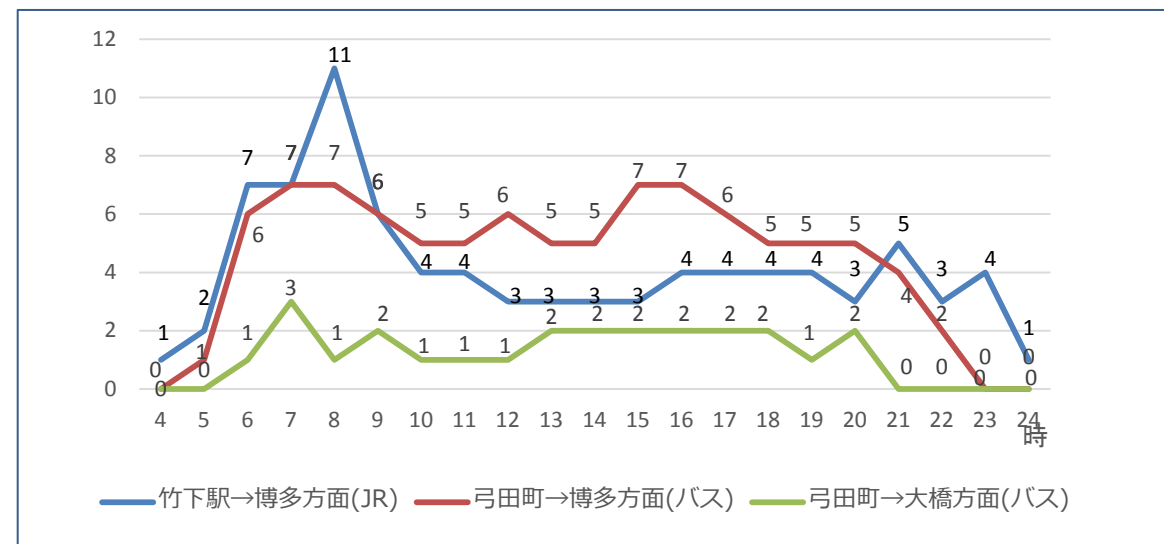


(5) 交通利便性

- ・鉄道、バスおよび複数の幹線道路で博多駅方面と直結しており、交通利便性は高い。
- ・都市高速月隈ランプまで約1.5kmと近い。

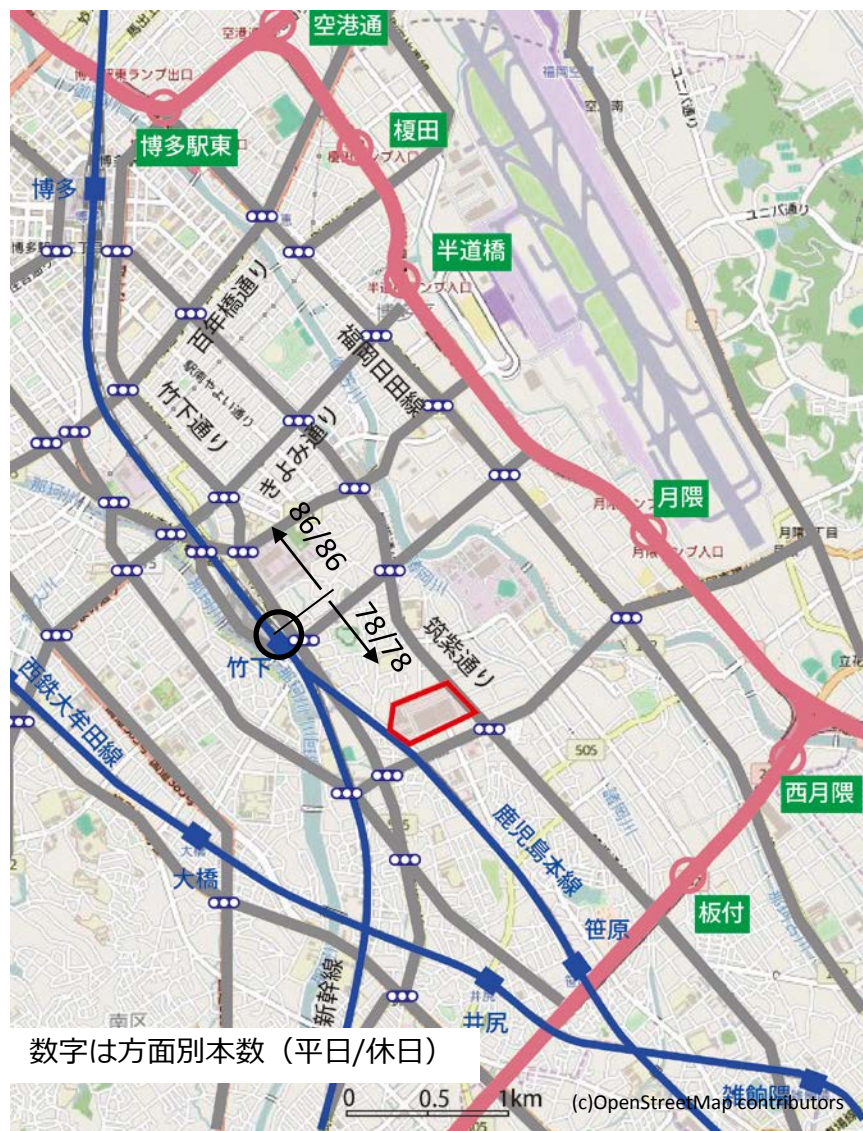
鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・JR竹下駅から約800m（博多駅～キャナルシティ間と同程度） ・竹下駅～博多駅間は約3分。昼間約4本/時程度（平日・片道） ・竹下駅の乗降客は増加傾向
バス	<ul style="list-style-type: none"> ・最寄バス停～博多駅間は約15分。昼間約6本/時程度 ・最寄バス停～大橋駅間は約10分。昼間約2本/時程度（平日・片道）
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・筑紫通り、竹下通り等で博多駅方面と直結 ・都市高速月隈ランプまで約1.5km

鉄道・バスの本数(平日・片道)

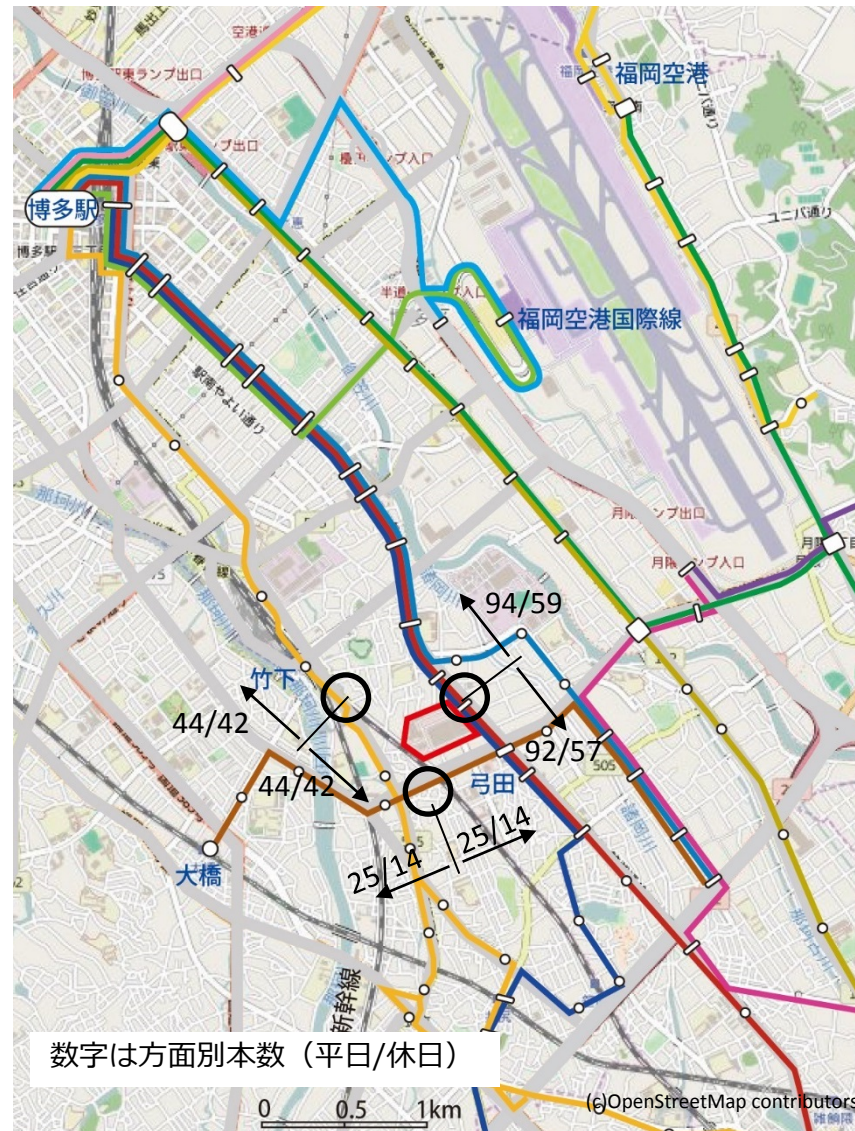


JR・西鉄時刻表

周辺の交通網

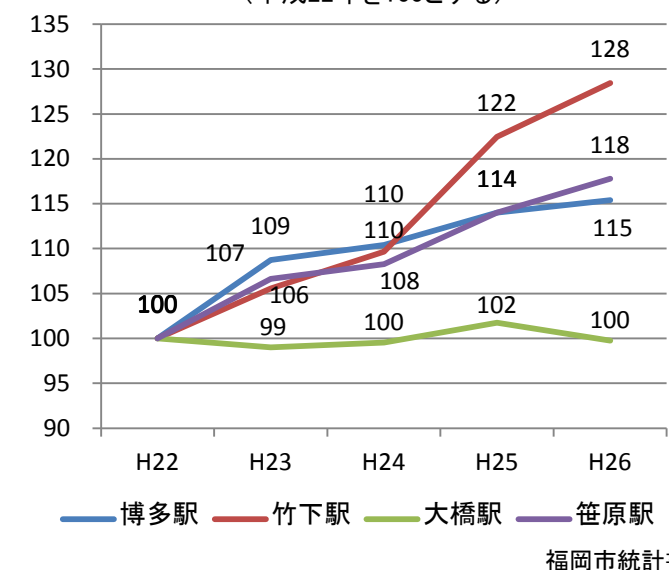


周辺のバス路線



西鉄バス路線図

周辺駅の乗降客の推移
(平成22年を100とする)



周辺駅の乗降客の推移

単位:千人/年

	H22	H23	H24	H25	H26
博多駅	71,880	78,160	79,369	81,941	82,951
竹下駅	3,947	4,166	4,328	4,833	5,069
大橋駅	12,615	12,488	12,556	12,834	12,582
笹原駅	2,736	2,917	2,962	3,119	3,223

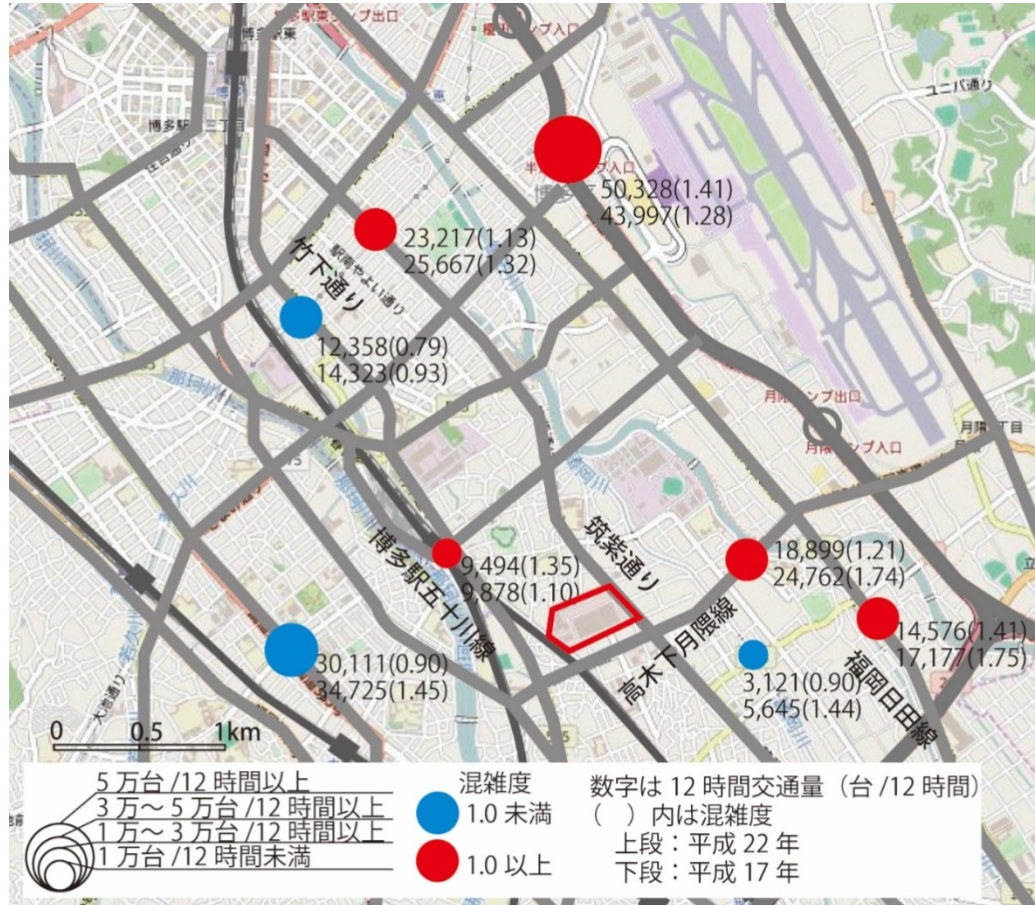
福岡市統計書

(6) 道路網

- 一般道の交通量は減少傾向にあるものの、依然として多くの地点で混雑度が1以上となっている。
(混雑度 = 交通量 ÷ 交通容量)

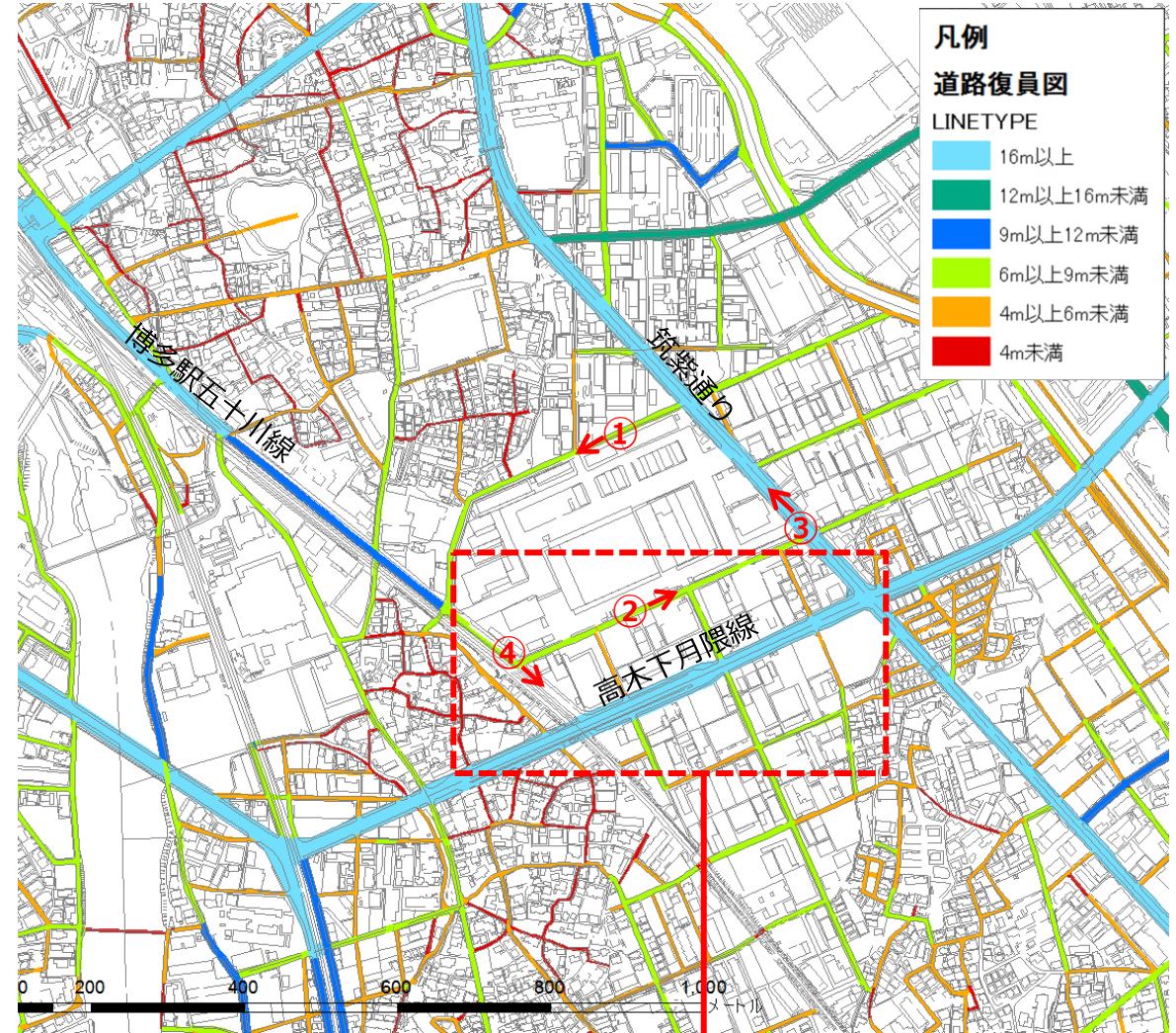
- 青果市場東側は筑紫通りに接するが、南側と北側は歩道のない道路である。
- 西側は博多駅五十川線に接しているが、南側の高木下月隈線が高架のため、博多駅五十川線経由で南側方向へ向かう経路は限定される。

地域周辺の12時間交通量



道路交通センサス

道路幅員別現況図



平成24年都市計画基礎調査

* 番号・矢印は写真位置と撮影方向

跡地南側と北側は歩道のない道路



筑紫通り



高木下月隈線が高架のため、博多駅五十川線とは直接接続していない



高架付近の動線

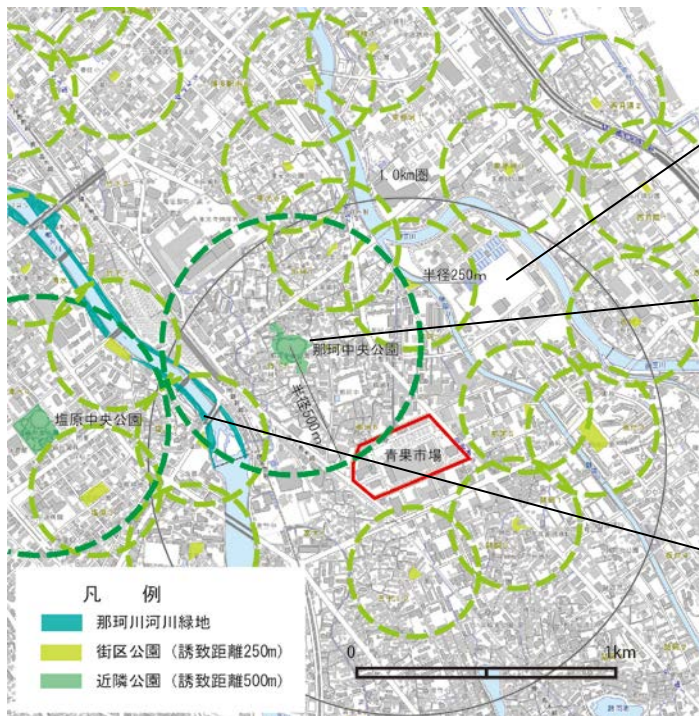


(7) 公共施設等

①公園

- 青果市場周辺には、青果市場を大きく取り囲むように数カ所街区公園が整備されている。
- 青果市場の北西側に近隣公園の那珂中央公園が平成21年に整備された。

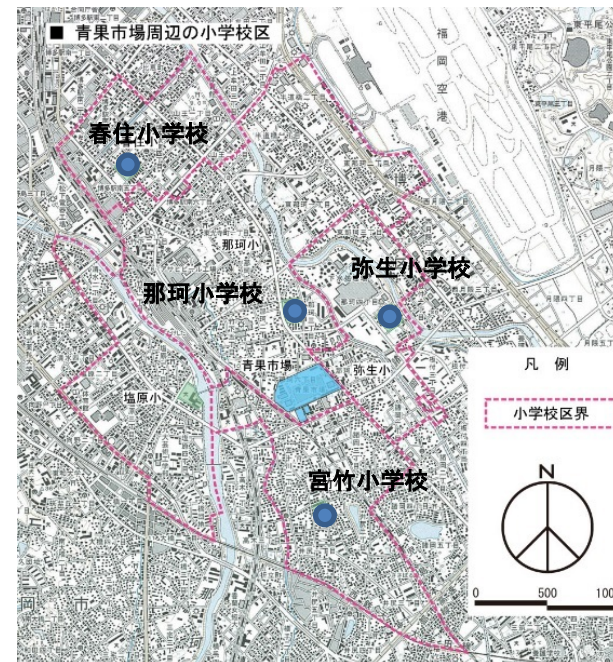
公園分布図



③学校

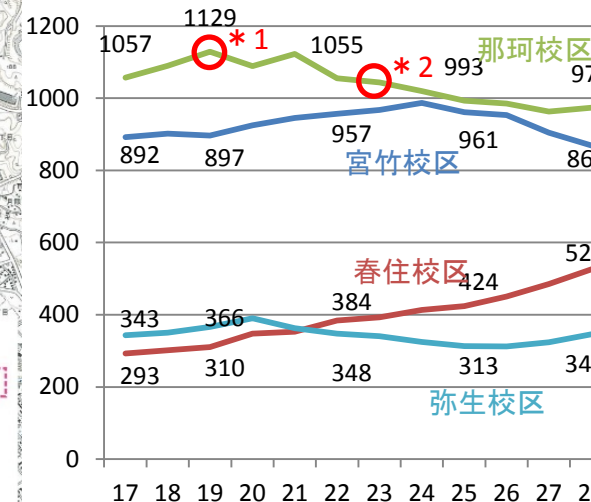
- 跡地の位置する那珂小学校は千人近い児童数を有する。
- 隣接校への通学を認める指定学校変更許可や、一部通学区域の変更等の実施により、ここ数年は千人前後で推移。

小学校区



児童数の推移

福岡市教育統計年報 (各年5月1日現在)

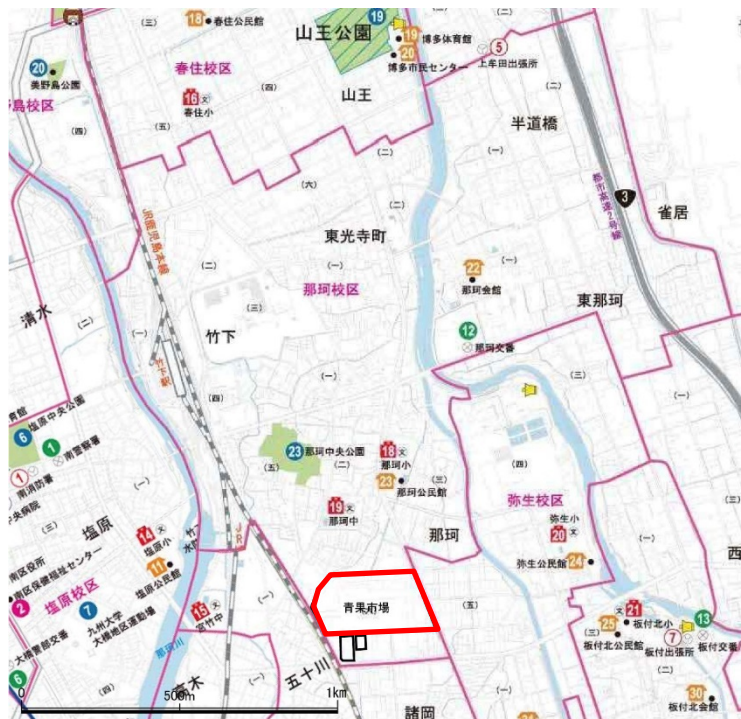


- *1 平成19年度 隣接校区への指定学校変更許可区域を認定
- *2 平成23年度 東那珂3丁目の通学区域を変更

②防災

- 直近の避難場所は那珂中央公園となっている。

防災マップ

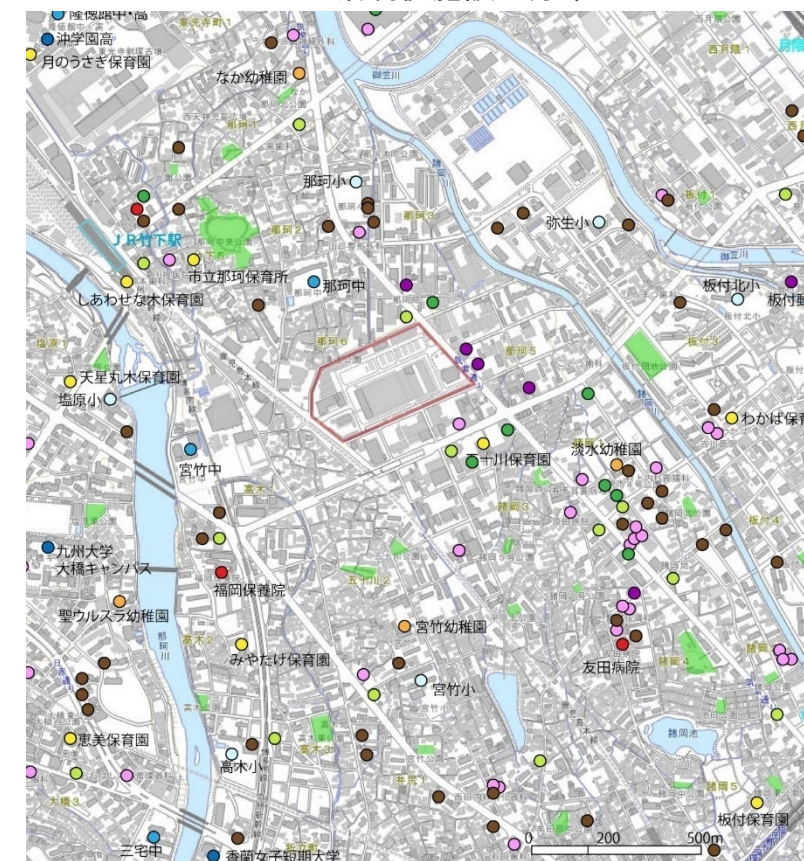


福岡市防災マップ

④生活利便施設

- 生活利便施設は主に筑紫通り沿いに多く立地している。

生活利便施設の分布



(1) 青果市場移転の経緯

青果市場跡地は、平成28年2月にアイランドシティの新青果市場への統合移転に伴い、平成28年3月に閉鎖され跡地となったもの。

昭和43年 9月	青果市場	業務開始
昭和49年 6月	西部市場	業務開始
昭和57年 7月	東部市場	業務開始
平成28年 2月	アイランドシティへ統合移転 (新青果市場)	
3月	青果市場	閉鎖

青果市場整備以前、跡地及び跡地周辺には農地が広がっていた。

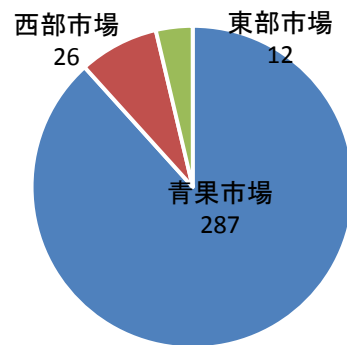


昭和39年頃の青果市場

(2) 青果市場が担ってきた役割

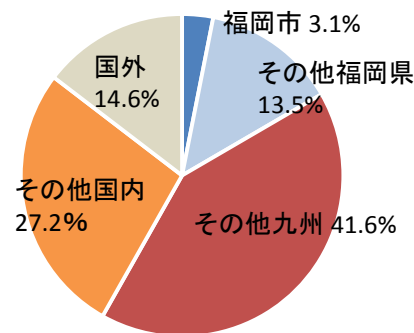
- 青果市場は、福岡圏内だけでなく、九州や日本全国さらには海外からの入荷も取り扱ってきた。
- 3市場の年間取扱量の合計は30万t以上。
※全国中央卸売市場で数量5位、金額6位(平成26年度農水省統計)
青果市場は、3市場の中で最も多い取扱量
- 地元雇用の場(パート職員約300名)。
- 平成28年4月熊本地震の際には、救援物資の拠点として使用された。

3市場取扱量(千t)



H26 福岡市中央卸売市場年報

地域別入荷状況



(3) 敷地規模

- 青果市場の敷地は、天神付近ではイムズ、市役所、アクロス福岡などを含むエリア
- 博多駅付近では、博多口駅前広場から筑紫口駅前広場を含むエリアと同規模。
- 敷地規模を活かし様々な機能や空間作りが期待できる。



(4) 行政需要について

① 利用状況

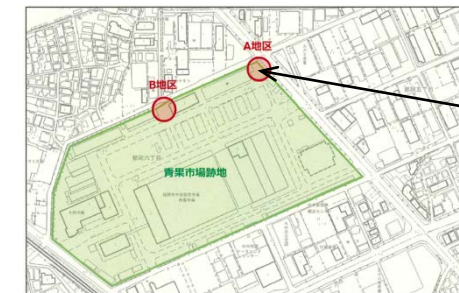
これまでの行政需要調査での利用希望を受け、現在、跡地の一部を以下の施設用地として使用している。

- ①中継所 : 市場閉鎖に伴い、市場が遠くなる生産者等の出荷や商品受取りを可能とするため物流センターの一部を使用(平成28年度～)
- ②下水道用地 : 周辺地区の浸水対策事業の施工ヤード及び下水道施設の敷設場所として、市場跡地の一部を使用(平成28年度～)

①中継所



②下水道用地位置図



- ・A地区約45㎡(完了)
- ・B地区約30㎡(H28工事予定)



A地区の現況
(地上部はマンホールのみφ600)

② 行政需要調査の状況

○平成28年8月に行った庁内の行政需要調査において、利用希望はなかった。
※今後も適時、行政需要の調査を行う予定。

(1) 青果市場跡地まちづくり協議会

① 青果市場跡地まちづくり協議会について

構成	那珂校区・弥生校区・宮竹校区の各自治協議会，五十川農事組合各代表計13名
目的	青果市場跡地のまちづくりについて，地元としての意見をとりまとめ市に提案を行う

② 取組みの概要

平成27年10月	第1回まちづくり協議会
11～12月	まちづくりに関するアンケート調査
12月	第2回まちづくり協議会
平成28年 1月	まちづくりニュース（第1号）配布
12月	第1回まちづくりワークショップ
3月	第2回まちづくりワークショップ
6月	まちづくりニュース（第2号）配布 第3回まちづくり協議会
8月	跡地のまちづくりに関する提案書提出

ワークショップの様子



(2) まちづくりに関する提案

福岡市中央卸売市場青果市場跡地のまちづくりに関する提案書

住民アンケートや地域でのワークショップを通して，賛同する声が多かった意見は下記のとおりです。

- ・ 那珂中学校のグラウンドが非常に狭く，クラブ活動等において大変制約を受けていることから，小学校や中学校の児童生徒が気軽に運動でき，地域がイベント等でも利用できるまとまった広場や，災害時の緊急避難場所など多用途に活用できる空間等の確保
- ・ 今後も高齢化が進むことが予想されるため，医療や福祉など地域住民の福祉の向上や健康づくりに資するような施設
- ・ にぎわい創出や地域住民の利便性の向上に資する施設，地域のシンボルとなるような施設
- ・ 福岡空港等との近接性を活かした国際的な魅力を備えた施設や空間
- ・ 地域の防犯機能の強化など，安全安心なまちづくりに資するような施設
- ・ 地域の雇用創出につながるような施設
- ・ 日照の確保や建物の高さなど，周辺の戸建て住宅地への配慮や緑化の促進
- ・ 周辺の幹線道路の交通量が多い地域であるため，交通環境への十分な配慮
- ・ 歩行者が安全に歩行できる空間が少ないため，歩行者への十分な配慮（特に，歩道がない跡地北側及び南側道路における安全な歩行空間の確保）

上記の意見を踏まえ，跡地利用の基本的な考え方を次のとおり提案します。

- ・ 地域をはじめ多くの市民が利用でき，多様な世代，多様な人々が交流し，憩える緑豊かでゆとりある空間づくりを目指すこと
- ・ 地域の利便性向上，活性化，また，安全安心なまちづくりに配慮し，地域住民も利用できるような公共施設について検討すること
- ・ 周辺の住環境，交通渋滞及び交通安全などへ配慮しながら，地域に新たな魅力を付与する跡地の利用を検討すること

跡地活用検討において踏まえる事項のまとめ

項目		跡地周辺地域の特性
広域的観点から見た特性	(1) 位置	<ul style="list-style-type: none"> 博多駅まで約3km 概ね5km以内に陸・海・空の交通拠点が位置 国内やアジアへの近接性が高い 半径15km圏内に約200万人が居住 広域交通拠点や観光、集客施設等が立地するY字の都市構造上に位置
	(2) 人口・産業	<ul style="list-style-type: none"> 都心部や西鉄沿線等に比べて人口密度が低く、事業所数も少ない 半径3km圏内に大型店舗がない
	(3) 環境	<ul style="list-style-type: none"> 緑被率20%以下で、緑に乏しい
	(4) 地価	<ul style="list-style-type: none"> 都心や西鉄沿線に比べて地価が安い
跡地周辺の特性	(1) 土地利用	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地と、事業所やマンションの混在する地区がモザイク状に分布 事業所が集積するエリアは全体にうるおいに欠ける景観が広がる 板付遺跡や那珂八幡古墳など文化財が分布
	(2) 人口	<ul style="list-style-type: none"> 子育て世帯の割合が高い 人口は増加傾向
	(3) 産業	<ul style="list-style-type: none"> 事業所は卸売・小売業の割合が高い 周辺には食品関係の工場が集積 沿道型商業施設の立地 竹下駅前に竹下商店街が立地
	(4) 交通利便性	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道、バス等で博多駅方面と直結 都市高速ランプに近い 竹下駅まで約800m
	(5) 道路網	<ul style="list-style-type: none"> 交通量が多い周辺道路 歩道の無い道路
	(6) 公共施設等	<ul style="list-style-type: none"> 周辺には街区公園が分布 避難場所は那珂中央公園 那珂小学校は児童数が多い 生活利便施設は筑紫通り沿いに多く立地
跡地の特性	<ul style="list-style-type: none"> 敷地面積が約8.8haと大規模(魅力的な施設やゆとりある空間確保の可能性) 市場整備以前は跡地及び周辺は農地 市場は青果物の物流拠点として機能してきた(熊本地震時は支援物資の拠点として機能) 市民の食を支えてきた 	
地域からの提案	<ul style="list-style-type: none"> 緑豊かでゆとりある空間づくり 利便性向上、活性化、安全安心 地域住民も利用できるような公共的施設 周辺の環境、渋滞、交通安全等へ配慮 地域に新たな魅力を付与する跡地利用 	



まちづくり上の地域の優位性・課題・配慮事項(案)

広域的な優位性	<ul style="list-style-type: none"> 国内、アジアへの近接性 陸・海・空の広域交通拠点に近接した立地環境 広域幹線道路(都市高など)に近接した立地環境 広域交通拠点、観光、集客施設等が集積するエリアに位置
地域の優位性	<ul style="list-style-type: none"> 鉄道・バスで博多駅に直結 都心や西鉄沿線に比べて地価が安い 子育て世帯が多い人口構成 高い人口の伸び率 食品関係の工場(見学等の体験型施設)の集積 文化財の分布
地域の課題	<ul style="list-style-type: none"> 事業所と住宅が混在し、ゆとりや潤いに欠ける景観、緑の乏しさ 利便性向上、活性化、安全安心
跡地の特性	<ul style="list-style-type: none"> 敷地規模を活かした跡地活用の可能性 古来より市民の食を支えてきた歴史 立地特性を活かした拠点機能
跡地の課題	<ul style="list-style-type: none"> 跡地は地域とのつながりが希薄、閉鎖的 地域に新たな魅力を付与する跡地利用 地域住民も利用できるような公共的施設 歩道の無い周辺道路
配慮すべき事項	<ul style="list-style-type: none"> 交通環境への影響 小学校への影響 浸水等の災害時への対応 周辺環境、渋滞、交通安全



まちづくりの方向性を検討するにあたってのキーワードのイメージ(案)

「～新たに創り出す～」	「～今あるものの良さを互いに引き出す～」
<ul style="list-style-type: none"> 広域交通拠点, 国内, アジアとの近接性 にぎわい, 新たな魅力 シンボル性, 拠点性 地域の活性化, 雇用の創出 ・ ・ 	<ul style="list-style-type: none"> 周辺施設の活用, 連携(公共交通機関, 商店街, 工場見学等) 周辺地域とのつながり, 開放性 地域の利便性の向上 ・ ・
「～地域の魅力をさらに磨き高める～」	
<ul style="list-style-type: none"> ゆとり, うるおい, 緑化, 環境 安全, 安心, 防災 歴史, 文化, 食 ・ ・ 	<ul style="list-style-type: none"> ・ ・ ・