

地下鉄七隈線（天神南～博多）沿線まちづくりガイドライン検討委員会

（第１回）会議録（案）

日時：平成 24 年 4 月 19 日（木） 15:00～17:00

場所：市役所 15 階講堂

出席者

坂井 猛（委員長）	九州大学新キャンパス計画推進室 教授・副室長
辰巳 浩（委員長代行）	福岡大学工学部社会デザイン工学科 教授
永竿 哲也（代理：鳴山）	We Love 天神協議会 事務局長
有隅 基樹	博多まちづくり推進協議会 事務局長
竹ヶ原 政徳	川端中央商店街振興組合 理事長
原 公志	上川端商店街振興組合 顧問
川原 雅康	中洲町連合会 専務理事
楠下 広師（欠席）	春吉校区自治協議会
山下 正士	博多校区自治協議会
花田 勇人	住吉校区自治協議会
福山 誠	東住吉校区自治協議会
吉村 義美	堅粕校区自治協議会
細川 道夫（代理：田中）	福岡県 警察本部交通部交通規制課 課長補佐
小田 健治	福岡県 博多警察署交通第一課 課長
宮田 敏通	福岡県 中央警察署交通第一課 課長
清水 信彦	西日本鉄道株式会社自動車事業本部 副本部長兼計画部長
前川 聡幸	九州旅客鉄道株式会社総合企画本部経営企画部 担当部長
小山 登	社団法人福岡市タクシー協会 常務理事
富山 英範	九州地方整備局 福岡国道事務所 所長
池永 昭夫	福岡県 県土整備部河川課 課長
横枕 篤	福岡県 県土整備部企画交通課 課長
西田 直人	福岡県 県土整備事務所 所長 所長
三角 正文	福岡市 住宅都市局都市づくり推進部 部長
大谷 雄一郎	福岡市 住宅都市局みどりのまち推進部 部長
山本 恭久（代理：谷口）	福岡市 住宅都市局都市計画部 部長
野間口 毅（代理：後藤）	福岡市 道路下水道局管理部 部長
有吉 知美	福岡市 道路下水道局計画部
荒川 裕司（代理：鶴）	福岡市 博多区地域整備部（沿線区代表） 部長
木下 敬一（代理：橋本）	福岡市 交通局建設部 部長

【会議録】質疑及び意見交換

委員長：検討地区ですが、約 170～180mの幅があつて、天神から博多まで約 2 k mありますが、このあたりを検討地区とし、主な議論の集中する場所にしたいと考えている。
周辺地区ですが、検討地区との連携・関係性について議論して頂きたい。また、WeLove 天神協議会や博多まちづくり協議会等のまちづくりガイドラインとの整合性をどう図っていくのかも議論のひとつと考える。

委員：検討地区ですが、はかた駅前通りから国体道路と線的なエリア設定になっていますが、そうなった理由を教えてください。
「回遊性を高めるまちづくり」を考える時に、はかた駅前通りと国体道路だけでいいのかと思う。チャナルを通り清流公園へ抜けるルート等も考えられる。
「駅を活かしたまちづくり」ですが、これに関しては駅を中心に面的に議論する必要があるのではないか？ここもなぜ線的なエリアなのか？
もう少し検討地区を広げて議論してもいいのでは。
地下鉄 3 号線の既設駅でもこのような線的なエリア設定になっているのか？

- 事務局：今回、地下鉄七隈線の整備を契機にみなさんに集まって頂いてテーマ出しをしてはどうかという趣旨で、回遊軸と七隈線を重ね合わせたエリアを検討地区としている。
周辺地区については、繋がりもみて、まちづくりの良い方策などを議論して頂きたい。
あまりエリアを広げると議論のポイントも絞れなくなる。
議論の中心として検討地区を考えて頂きたい。
周辺地区から見た検討地区はこうあるべきだという視点でのご意見も頂きたい。
- 委員：既設のガイドラインもこのように線的なエリア設定になっているのか、面的なエリア設定になっているか教えて頂きたい。
- 事務局：既設のガイドラインについても、沿線沿いの線的な範囲でのエリア設定になっている。
中間駅ですが、周辺との連携も視野に入れて検討していくので、周辺地区も見ながら検討していく。
- 委員：今後 20 年、30 年先を考えたとき、吉塚方面やベイサイド方面への延伸の可能性も考慮して、できれば中洲川端駅のように国体道路の博多川下に駅をもってこられないか。
まちづくりの一環として交差点北側に祇園マーケット（三角市場）がありますが、そこを広場として整備して欲しい。
櫛田神社は、博多のなかで一番歴史が古い。
観光都市ふくおかとしてインフラ整備をするのであれば、広場を整備すれば櫛田神社が通りに顔を出すことで訪れる人も増える。
地下鉄の出入り口を最低、櫛田南門側、中洲側、キャナル側、ダイエー側の 4 箇所必要。
いずれの出口にも、エスカレーター又はエレベーターの設置を必お願いしたい。（高齢化社会に向けて是非）
- 委員長：駅の配置（博多川の下）、地下鉄の出入り口を最低 4 箇所、三角市場に少し手を入れてはどうかという意見がありましたが、事務局から何か？
- 事務局：本日はいろいろなご意見を頂く場と考えています。
今後、頂いたご意見をもとに、まちづくりの目標となるガイドラインを策定していければと考えています。
- 委員長：ここからは、みなさんから課題出しをお願いしたい。
先ほどの話の繋がりで行きますと、回遊性というキーワードがある。
国体道路からはかた駅前通りが少し使いにくくなっていないか。
それから景観上どうかという話もあります。看板、サイン等そのあたりの話はのちほどエリアマネジメント組織にもお聞きしたいと思います。
少し景観を含めた「福博花しるべ」をどうやってもっていくとまち全体に馴染んでいくのか。
更には、那珂川の浸水対策、修景も課題なのかもしれません。
そして、中間駅ができて駐輪場やバス、タクシーなど交通結節点をどうやって創り出していくのかというのも課題として出てくる。
公開空地など人が溜まる場所をどう創出していけばいいか。
最後に低炭素化社会をどう実現していくかも課題である。
以上のことを含めて少し議論を進めていきたい。
- 委員：両協議会では、既に共同で回遊性の向上に向けた取り組みを行っている。
博多・天神まち歩きマップを作り、寺社仏閣など観光資源をふんだんに掲載し、楽しい空間づくりをしているところを案内したら回遊性を高めるという取り組みを行っている。
中間駅ができることで、さらなる回遊性の向上に繋がればいいと思っていますが、国体道路の歩道が非常に狭く、天神に繋がる歩行者空間が気になる。
検討を進めていく上では、しっかり歩行者空間を整備していただくなど、歩いて楽しい空間づくりを目指して頂きたい。
- 委員：協議会では、「駅からまちへ」を取り組みの一つとして行っています。そのなかではかた駅前通りの再整備を市の協力もと行った。そこで植栽帯をフラワーポットに変えることで歩道空間がかなり広がった。歩道が広がれば歩行者の安全性も確保される。
今回も同じように「中間駅からまちへ」と考えたときに、例えば駅前通りもまだ植栽帯が残っているところがあるので、そこもフラワーポットに変えて歩行者空間を確保する

取り組みなども考えられる。

委員長：歩いて楽しいというキーワードがひとつ出ました。
それから歩行空間を語る場合は、歩道の幅が問題になってくる。
幅を広くする方法として、植栽帯をフラワーポットに変えるというご意見も出ました。
歩行者空間の幅をどう確保するというのが大きな課題となる。
交通事業者及び交通管理者にお伺いしたいのですが、中間駅ができると交通処理の観点から何か課題等があるか？

委員：自転車は、基本、車道を走ることになっていますが、自転車と歩行者の共存をひとつ考えなくてはいけない。
国体道路は、歩道が狭く、車道にもゆとりがないためバスの通行にも気を使う。それに加えてかなりの本数のバスを運行している。バスの輸送を確保するにあたり、道路環境をきちんと確保してほしい。
また、七隈線利用者が中間駅を結節点としてバスを利用することは、あまりイメージできない。天神なり博多駅に直接移動すると思われる。一番の心配は、地下鉄の工事中国体道路がどうなるのか？架け替えの時に西大橋の時のように仮設橋でバスの通行が可能になるのか非常に気になる。

委員：中間駅での乗換は、あまりイメージがわからない。
回遊性を高めるという意味であれば、まずは歩いてというのが基本になる。
この区間で休憩する場所や、乗り換える場所、駐輪スペースなどオープンスペースを確保することが重要。
中間駅について、駅を中心にどういった仕掛けをしていくのが大事になってくる。
中間駅でも櫛田神社や博多町家ふるさと館等と連携して、何かできないか。
国体道路の狭い歩道ですが、拡幅するにしても道路側か建物側なのか議論が必要。
幹線道路以外にも魅力的なルートがあるため、河川沿いの使い方も検討してはどうか。
昼だけでなく夜の魅力、夜のロケーションを踏まえた上で仕掛け等を考えてはどうか。

委員：回遊性を高め、訪れた人たちから「福岡はいい街だな」と言われるように協会も取り組んでいく必要がある。
団体客が大型バスでお越しになったときの第二結節点で西鉄バスやタクシーでどう対応していくかが問題になるため、その需要にこたえるだけのスペースが必要。
クルーズ船で大勢の外国人が福岡に来てまずどこへ行くのかというと、駐車場があって無料でトイレが使える場所である。
はじめて博多駅に降り立った人は天神にどうやって行っていくのか、どのバスにのっていくのか分からない。
途中で案内板があるが、現在地が分からないため、外国語表記と目的地までの距離・時間などの情報が必要。
中洲でのタクシー客待ちが問題になっていますが、夜、中洲では3時間で約3千台のタクシーが客を乗せ移動している。
違法駐車は無くすよう努力していきたいが、それだけ大勢の人が訪れる地区なので、第二交通結節点としての対応も考えて頂きたい。

委員：那珂川の整備方針については、福博連携が重要と考えており、1月からこの地域で修景護岸の検討委員会を立ち上げて既に結論が出ている。
那珂川的那の津大橋から灘の川橋まで約1.7kmの区間で修景整備を行う予定で、委員会の中でも特に昭和通りから春吉橋までの区間（約600m）を重点的に行うということになった。
この秋以降から重点区間の整備に入っていく予定である。

委員：交通管理者からみたこのあたりの課題・問題を言いますと、国体道路は歩道空間が狭いという問題が出ていますが、ここは夜になると非常に違法駐輪が増える。
ホステスさんが自転車通勤しており、止める場所がないため中洲一帯に駐輪している。
福岡市には、地下鉄整備に合わせて、駐輪場をつくって欲しいとお願いしている。
まだ条例による放置禁止区域の指定を掛けられる台数に至っていない状況。
放置禁止区域が指定されれば、違法駐輪の撤去が可能になり、歩行者の歩きやすい空間が確保され、観光客にとっても昼・夜と歩きやすくなる。
博多署に客待ちタクシーの件で110番が多く困っている。

中洲の安全安心まちづくり協議会でも提案し、国土交通省福岡国道事務所にもお願いしているのですが、春吉橋の架け替え計画にあわせて、工事の時の仮橋を本設として活用して、昼は広場、夜はタクシー乗り場としてまちづくりに貢献できないか。川端には外国人など多くの人が訪れる博多座等がありますが、観光バスを止める場所がないので、冷泉小跡地などを利用するなど中洲・川端に観光客が訪れやすくなるような施設が整備できればと思う。

委員長：駐輪場の整備を進めることによって、国体道路の問題解決につながる。橋の架け替えの仮橋スペースがタクシー乗り場等として活用できないか。あとは観光バス対応などのご意見がありました。この問題について、地元でまちづくりを行われている方々から何かご意見ありますか。

委員：回遊性の向上については歩いて移動が原則。天神から博多駅まで15分も歩けば休憩が必要になる。その時に中間駅あたりで地下鉄に乗り換えて100円で天神や博多駅に移動できるということを考えると、地下鉄整備により地区の回遊性が向上する。歩道を広げるためには、沿道建物のセットバックや植栽帯の撤去、車道での自転車道の確保などがある。私も校区では社会実験で車道に自転車レーンを確保しているが、車道に余裕がない国体道路では難しいかもしれない。しかし、車道幅員は狭いが夜タクシーで1車線潰れていることを考えれば、1車線を自転車道にして問題ないかも。観光客に対してレンタサイクルを行えばさらに回遊性が増す。回遊性を高めるのであれば、歩道にオープンカフェができるくらいの空間が必要。中間駅については、駅をどの場所にするかは非常に大きな問題である。まちづくりというのは30年、40年先の将来を考えると駅の位置をどこにするか難しい。パブコメなどにかけるなど慎重に考える。中間駅は、博多の歴史の玄関になるので歴史を生かした、歴史をどう演出するかということが回遊性の向上に繋がる。空間的にも先ほど出てきました、三角市場などを広場にするなどの検討が必要。キャナルから天神まで水上バスをうまく使うことによって、当地区の回遊性も向上する。那珂川沿いの建物を夜間ライトアップ等で演出しないと水上バスが観光向きにならない。みんなで協力しながら地区の活力に繋げていければと思います。

委員：東京都新宿区との協議の中で、新宿には新宿区商店会振興会という商店会全体を統一する組織がある。福岡市には、商工会議所の中に商業部会があるが商店会組織ではない。博多区にも商店会を纏める組織が必要である。中洲は中央通りを歩行者天国にする条例制定に向け、行政・警察と話を進めている。交通規制をするための条件として、大通りを駐輪禁止区域にする必要がある。駐輪場が現在約500台不足しているため、早急に確保していただき、駐輪禁止区域の制定を要望する。本年、中洲中央通りに桜の木を8本植樹した。来年交通規制ができれば、夜桜見物ができるようになり、中洲の活性化に結び付くと期待できる。国体道路には、深夜客待ちタクシーが約2000台列を並べ交通渋滞を起こし、110番通報が増え警察関係者は対応に頭を悩ませている。七隈線の地下鉄計画で、是非中間駅は、中洲の入り口に駅を造っていただき、交通渋滞の緩和対策を考慮いただきたい。博多駅から中洲方面に向かうのに、サインが全然ない。観光都市を目指す福岡市は、来訪者に親切なサインの整備を早急にお願したい。

委員：今回七隈線の中間駅ができると、商店街を通行する人が減るのではと危機感を持っている。商店街として山笠を飾るなど回遊性の強化には積極的に取り組んでいるので、中間駅の位置を商店街に近い場所に持ってきて頂きたい。

委員長：セットバックの話がありました。それから水上バスの活用、夜の景色。更に商店街組織をまとめたらという意見もありました。また、駅の配置（出入口も）がまちづくりの話では関心が高いようです。

有名所のサインがないということで考える必要があるとのご意見も頂きました。

委員：観光客の回遊となれば、歩くことが原則でどのような形で歩かせるかが問題。
海外からクルーズ船が寄港していますが、移動は団体で（全て大型バス）で行わるため、乗降場や待機場が必要。
冷泉小跡地活用の問題がありますが、地元はしっかりした目的があれば冷泉小を取り壊してもいいと思っている。回遊性の向上のため、冷泉小を観光バスの駐車場などで活用することに対しては地元も協力したい。

委員：博多駅から天神までは目的がないとなかなか歩かない。
博多駅から祇園までは、歩道が広く歩きやすいが、歩く目的がない。
国体道路になると歩道が狭くなり、夜間など人通りも多くなるので歩きにくい。
2～3年まえには天神でアートギャラリーなどの回遊を促す仕掛けが行われた。
はかた駅前通りでは歩道空間を活用してオープンカフェなどを出すなど社会実験による取り組みを行った。
屋台なども夜はいいが、昼間は汚い（清流公園付近）。
まずは地元でできるところから取り組むことが一番のテーマになる。

委員長：歩いていくときの目標がないというご意見を頂きました。
他にご意見はございますか。

委員：博多駅の新駅の地下の駅の構造が気になる。
地下鉄からＪＲ駅への乗り換え距離が長いと聞いている。エスカレーターを設置するなど見直しが可能なのか。また、駅から駅までの歩く距離がどのくらいになるのか？

委員長：今までのところ、予想以上にたくさんのご意見を頂きましたが、行政として何かご意見がありますか。

委員：たくさんのご意見を頂きまして、あらためて地下鉄七隈線の整備が、都心部の回遊について大きな影響があることを実感した。
地下鉄は、どちらかというと移動距離が長い（長距離）交通機関であるが、天神～中間駅～博多駅間のエリア内の回遊を高めることでも地下鉄も使われるものとする。
地下鉄の駅間が平均 800m 程あるが、実際人が回遊できる距離（300m くらい）にルート上でバス停や交差点の付近に歴史とか休憩とか要素を持ったものが出来てくるといいのかと思う。
今までの取り組みで、薬院大通りは駅に直結して出入口と地下駐輪場の整備を再開発事業に盛り込むなど、まちづくりと一体となった取り組みを行っている。
橋本駅は、幹線道路整備と区画整理区域と駅などそれぞれの関係機関がバラバラにではなく一体となって取り組んだ成果で結果として駅利用者が一番増えた駅です。
七隈線の他の駅も含め、それぞれの駅が抱える課題を解決していきながら進めていく必要があるので、今回頂いた意見をガイドラインのなかで課題解決に繋がるようなキーワードとしてまとめていけたらと思う。
地下鉄七隈線沿線のみなさんが個人の思いで動かれるとまちがバラバラになる可能性があるもので、皆さんが共有できるものをまとめていきたい。
今回のご意見を踏まえて一旦事務局で整理して、課題の方向性などを次の検討会で議論できればと考えている。

委員：現在、地下鉄七隈線は都市計画の手続きに着手したところです。
中間駅については、地元の皆さまにも説明をしている段階ですが、行政としても駅の位置については中洲・川端地区の一体的な振興を図るうえで重要だと考えている。しかしながらカーブの位置に駅ができないなど技術的問題もある。引き続き地元のみなさんに説明をしていきながら進めていきたい。
今後交通局では、地下鉄の出入口や駅の中をどうするかを検討に入っていくが、検討にあたっては今回のまちづくり検討委員会とも連携を図っていきたい。
ただし、地下鉄事業はお客様の料金でまかなっているもので資金面に限界がある。そこは知恵を絞ってできるだけ周辺に波及効果がある駅づくりをしたい。

委員：国体道路は幅 22m と限られた中で東西の幹線道路で回遊軸の役割、駐輪場の役割、タクシー・バスの待機場としての役割などいろんなニーズがある。

今日頂いた意見のなかで、植栽帯を撤去して歩行空間を生み出せないかと。
今回の議論を踏まえながら、この検討地区の歩行者空間をどうしたらいいかを真剣に議論していきたい。
また、春吉橋の架け替えを想定したご意見も出ているが、50～60年経っており耐震化の面からも、架け替えを考える状況になっている。
仮に架け替え工事を行う場合、国体道路の交通を止めるわけにはいかないので西大橋のように仮橋をかけることになる。
まちづくりにおいて地下鉄整備を契機としてガイドラインの中でそういった方向性が出てくればと期待している。
回遊軸としては、はかた駅前通りと国体道路を想定したエリア設定になっているが、歩いて楽しいのは必ずしも幹線道路だけではなく、キャナルから清流公園に抜ける通り等もあるので回遊をネットワーク(面)として幅をもたせた方がまちづくりに厚みができる。

委員 長：もうすこし幅をもたせたエリア設定が必要というご意見でした。

委員：回遊性について歩行者空間が非常に狭いという意見、広場が必要という意見が出ていた。
幅員 22mと限られた空間の国体道路を拡幅するのが困難であれば、国体道路を通らなくていいものは、なるべく分散させることも考える。
広場については、歩くとなると長い距離は困難で途中で溜まる空間が必要。
そのため、中間地点となる新駅の整備に合わせて広場が欲しい。地下鉄の場合、駅前広場がないので、広場が整理されるとそこが待ち合わせの場所となり、人がどっと集まり、街の活気にもつながる。
春吉橋の架け替えの時に仮橋をつくる場合は、その空間もまた広場に使えるかなと思う。
今度は、天神から歩く場合に、ここを休憩の場としてキャナルや博多駅に繋げていく。
そのスペースを昼は広場、夜はタクシー乗り場として活用する。
それと歩くときに何もないと寂しいと思うので、何か楽しみながら歩ける空間づくりが必要。その時に沿道建物が楽しいお店だったりすると歩くのも楽しくなる。
せめて1階部分に商業施設を誘導することでより良い空間になる。さらに景観を整備することも重要。
このようなオープンスペースを災害時の避難場所として利用することも考えてみては。
中間駅は、道路と地下鉄の間はかなりスペースができるため、そのスペース(1階層分)を駐車場やタクシープール、又は歩行者空間等として活用するアイデアも考えられる。

委員 長：顔にする場所、沿道の話、災害対応をどうするか、地下空間利用等のご意見ができました。
たくさんの貴重ご意見ありがとうございました。
次回は今回のご意見をジャンル別にまとめて議論していきたいと思います。
それではあとは事務局お願いします。

事務局：次回は5月下旬か6月で予定しておりますのでよろしくお願いします。