

主要施設計画の比較検討資料

●立体横断施設の検討・・・・・・・・・・1

●舞鶴公園線南東側動線の検討・・・・・・・・2

(1) 大濠公園北側・・・・・・・・・・3

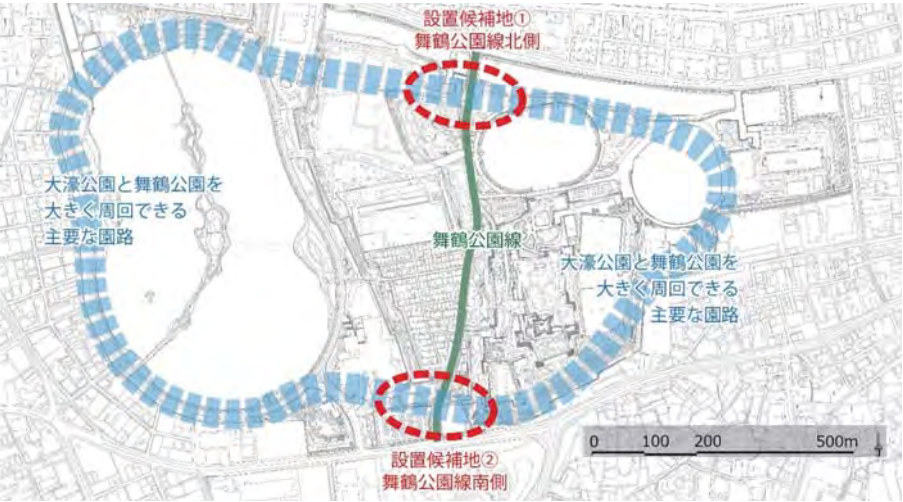
(2) くじら公園～西側広場・・・・・・・・4

(3) 舞鶴中学校跡地・城内住宅・・・・5

(7) 福岡高等裁判所・・・・・・・・・・6

●立体横断施設の検討

大濠公園と舞鶴公園の両公園全体を大きく周回できる回遊動線が、舞鶴公園線と交差する２か所で、将来的に舞鶴公園線を廃止するまでの暫定措置として、立体横断施設の設置を検討しました。



参考事例：公園間を結ぶ立体横断施設

名称：フェルディナント・ライトナー歩道橋 場所：ドイツ、シュツットガルト市



名称：ハインリッヒ・パウマン歩道橋 場所：ドイツ



名称：ローヴェントール歩道橋 場所：ドイツ、シュツットガルト市



名称：ミレニアム・パークーBP PEDESTRIAN BRIDGE 場所：アメリカ、イリノイ州シカゴ



①北側立体横断施設

	A 案 シンプルな線形	B 案 櫓や石垣からの離隔を確保した線形
延長	340m（縦断勾配4%以下）	390m（縦断勾配4%以下）
史跡	石垣や櫓に近く、史跡景観への影響が大きい	A案に比べ、櫓と石垣と離隔を確保できるため、影響が小さい
景観	明治通り側から見た際に正面に見えるため、影響が大きい	明治通り側から見た際に正面に見えるため、影響が大きい
図		
評価	✕ 立体横断施設は、舞鶴公園線を横断する動線を強化できる一方で、福岡城の歴史的景観に与える影響が非常に大きい	

②南側立体横断施設

	A 案 シンプルな線形	B 案 土塁の裏を通す線形
延長	270m（縦断勾配8%以下）	320m（縦断勾配8%以下）
史跡	国体道路側から見た際に土塁や花見櫓への見通しを妨げる	多聞櫓や石垣への見通しを妨げる
景観	国体道路側から舞鶴公園線に曲がってすぐに立体横断施設が見える	ショウブ園やモミジ園の上空を通ることとなる
図		
評価	✕ 立体横断施設は、舞鶴公園線を横断する動線を強化できる一方で、福岡城の歴史的景観に与える影響が非常に大きい	

●舞鶴公園南東側動線の検討

舞鶴公園南東側に、両公園全体を周回できる動線を確保するため、メイン園路の設置を検討しました。

1. 現況

- ・土塁により5m～10m以上の高低差があり、土塁下が公園としてほとんど活用がされていない。
- ・公園と国体道路の間にある民有地により、国体道路から公園の雰囲気を感じにくい。
- ・舞鶴公園南東側入り口の視認性が低い。

2. 前提条件

土塁の保護

土塁は常に露出しているため、園路の設置にあたっては、土塁の保護に対する配慮が求められます。また、事前に調査や研究などを行い土塁や堀の状況を把握した上で、詳細な検討が求められます。

生物多様性への配慮

公園内でも比較的静かな緑地空間であり、貴重な植物や多くの野鳥の生息しているエリアであることから、生物の生息環境に配慮した整備が求められます。

両公園を周回できる動線の確保

ジョギングのできる周回園路として、十分な幅員と適切な勾配、見通しのきく緩やかなカーブなどの条件が求められます。土塁のき損や地形的な条件の中で適切な幅員が確保し難い箇所については、散策、ジョギング、自転車利用など、利用目的ごとの適切なルート設定が求められます。

3. 整備の方向性

a) 福岡城跡の土塁の保存と活用

土塁の調査・研究を進め、その結果を踏まえた検討を行います。土塁の保存に配慮し、出来る限り掘削が出ない、覆土を中心とした構造とします。

b) 生物多様性に配慮した空間整備

整備を行う前に生態系などの調査を行い、生物の生育環境にできるだけ影響を与えない整備を行います。また、古木や大木を出来るだけ避けたルート設定とします。

c) 両公園の回遊性に配慮した動線の確保

土塁上の既存動線を散策動線・歩行者動線とし、歩きやすく改修を行います。土塁下はジョギングや自転車での利用を想定した動線とし、5m程度の幅員、4%以下の縦断勾配を基本に土塁の毀損や地形的な条件の中で実現が難しい場合は、場所毎に条件に応じた内容を検討します。



検討結果

- 福岡城の土塁は元々、堀と同様に外敵の進入を防ぐことを主な目的として築かれたものであり、土塁下には動線が無かったと想定されています。そのため、福岡城の価値を構成する要素である土塁下に動線を設けることは、**歴史的な真正性を損ねる**うえに、来訪者に「土塁下に動線があった」という誤った情報を伝えてしまう恐れがあります。
- 発掘調査が十分に行われていないことから、当時の土塁や堀の形状が不明確な状態です。動線を設ける場合には、**遺構に影響が無いよう事前に発掘調査**を行う必要があります。
- 土塁の保存や地形的な条件などにより、動線の設置に当たっては周辺の**隣接地の活用**が求められます。

(1) 大濠公園北側

	A 案	駐車台数と能楽堂への車寄せを重視		B 案	西公園への軸線を重視																																								
駐車台数 (計画条件：100 台)	条件を満たし、さらに+10 台確保			条件を満たす																																									
能楽堂への車寄せ	能楽堂に近い位置に車寄せを配置できる			A 案に比べ能楽堂と車寄せの距離が離れている																																									
動線	中の島から西公園へとつながる動線をスムーズに確保しがたい			中の島から西公園へとつながる動線を比較的スムーズに確保できる																																									
メリット	・ 駐車台数を多く確保できる ・ 能楽堂と車寄せの距離が近い			・ 中の島から西公園へとつながる動線を比較的スムーズに確保できる																																									
デメリット	・ 中の島から西公園へとつながる動線をスムーズに確保しがたい			・ 能楽堂と車寄せの位置が離れている																																									
S=1:2,000 平面計画	 <table><tr><th>項目</th><th>現況 (台)</th><th>計画条件 (台)</th><th>検討値 (台)</th></tr><tr><td>乗用車</td><td>103</td><td>100</td><td>110</td></tr><tr><td>(うち身障者)</td><td>2</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>2</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>自転車</td><td>-</td><td>60</td><td>60</td></tr></table>			項目	現況 (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)	乗用車	103	100	110	(うち身障者)	2	2	2	大型バス	2	4	4	自転車	-	60	60	 <table><tr><th>項目</th><th>現況 (台)</th><th>計画条件 (台)</th><th>検討値 (台)</th></tr><tr><td>乗用車</td><td>103</td><td>100</td><td>103</td></tr><tr><td>(うち身障者)</td><td>2</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>2</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>自転車</td><td>-</td><td>60</td><td>60</td></tr></table>		項目	現況 (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)	乗用車	103	100	103	(うち身障者)	2	2	2	大型バス	2	4	4	自転車	-	60	60
項目	現況 (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)																																										
乗用車	103	100	110																																										
(うち身障者)	2	2	2																																										
大型バス	2	4	4																																										
自転車	-	60	60																																										
項目	現況 (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)																																										
乗用車	103	100	103																																										
(うち身障者)	2	2	2																																										
大型バス	2	4	4																																										
自転車	-	60	60																																										
評価	△ 能楽堂への車寄せや駐車場などの車輛動線の確保のために 歩行者動線の利便性が損なわれている。			○ 中の島から西公園につながる歩行者動線の利便性を重視し B 案を採用する。																																									

(2) くじら公園～西側広場

	A 案 土塁の保存と両公園の一体化を重視	B 案 土塁のわかりやすさを重視	共通の考え方
土塁の覆土範囲	くじら公園～野鳥の森 全体	野鳥の森東側で土塁の真上の部分のみ覆土する	両公園の一体感と土塁の保護 ・わかりやすさのバランスを確保する
土塁のわかりやすさ (露出)	土塁の大部分を覆土するため、わかりにくい	遊具広場では土塁が露出、 野鳥の森では土塁の形に合わせて覆土するため、わかりやすい	
遊具広場の面積	B 案よりも狭いが斜面部に遊具を設置することは可能	A 案よりも広い	現状の遊具広場と同程度の面積を目指す
園路勾配	スロープ (6%)	階段 (土塁のわかりやすさや景観への影響に配慮)	8%以下とする
メリット	・土塁全体が覆土で保護される。 ・両公園がゆるやかな斜面でつながり、 両公園の一体感を創出できる。	・野鳥の森の樹木整理を行うとともに、 土塁の形を顕在化させるかたちで覆土するため、 存在がわかりやすい。 ・既存とほぼ同等の面積を遊具広場として確保できる。	
デメリット	・土塁全てが覆土で保護されることで、 土塁の存在がわかりにくくなる。 ・平らな遊具広場の面積が B 案よりも狭い。	・園路が階段となるためお年寄りや体の不自由な方は利用しにくい。 ・A 案に比べ両公園の一体感を感じにくい。	
平面計画 S=1:2,000			・両公園間の回遊を促進する動線の確保 ・遊具広場の確保 ・両公園間の見通しの確保 (舞鶴公園から水面への見通し、 大濠公園から土塁・西側広場への見通し)
断面計画① S=1:500			
断面計画② S=1:500			
評価	△ 土塁全体を盛土で保護することで、 西側広場と大濠公園がゆるやかにつながりますが、 土塁がわかりにくくなり、 遊具広場の面積が減る。	○ A 案に比べ当該部分での両公園の一体感には乏しいが、 土塁の特徴がわかりやすい。	

(3) 舞鶴中学校跡地・城内住宅

	A 案 地割りを最大限に表現	B 案 公園利用を重視 (地割は縁石などで線状に範囲を示す)	共通の考え方																																								
地割のわかりやすさ	地割全体を舗装で表現するためわかりやすい	地割全体を縁石などで線状に表現（A 案よりもわかりにくい）	地割の表現と公園利用の 利便性のバランスを確保する																																								
公園利用者の利便性	公園としての利用動線と地割が合っていないため利用しにくい	公園利用を重視した動線であるため、利用しやすい																																									
駐車台数	計画条件を満たす（乗用車 140 台、バス 10 台）	計画条件に乗用車 10 台程度達しない（乗用車 127 台、バス 10 台）	計画条件の達成を目指す																																								
メリット	・ 地割が最もわかりやすい。 ・ 広い舗装面がとれ、大規模イベントで利用できる。	・ 園路が人の動線に沿った形状で設置され、利用しやすい。																																									
デメリット	・ 園路幅が必要以上に広く直線的なため、利用しにくい。 ・ 利用者の動線と地割の形状が合っていないため利用しにくい。 ・ 緑地面積が少ない。	・ 古い地割りが表面表示のみになってしまう。 ・ 駐車台数が少ない。																																									
平面計画 S=1:2,500	<table><thead><tr><th>項目</th><th>現況※ (台)</th><th>計画条件 (台)</th><th>検討値 (台)</th></tr></thead><tbody><tr><td>乗用車</td><td>72</td><td>140</td><td>140</td></tr><tr><td>(うち身障者)</td><td>-</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>-</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>自転車</td><td>-</td><td>120</td><td>120</td></tr></tbody></table> ※舞鶴公園第 2 駐車場の台数	項目	現況※ (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)	乗用車	72	140	140	(うち身障者)	-	2	2	大型バス	-	10	10	自転車	-	120	120	<table><thead><tr><th>項目</th><th>現況※ (台)</th><th>計画条件 (台)</th><th>検討値 (台)</th></tr></thead><tbody><tr><td>乗用車</td><td>72</td><td>140</td><td>127</td></tr><tr><td>(うち身障者)</td><td>-</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>-</td><td>10</td><td>10</td></tr><tr><td>自転車</td><td>-</td><td>120</td><td>120</td></tr></tbody></table> ※舞鶴公園第 2 駐車場の台数	項目	現況※ (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)	乗用車	72	140	127	(うち身障者)	-	2	2	大型バス	-	10	10	自転車	-	120	120	・ 移転跡地を活用した交流広場の確保 ・ 様々なイベントに対応できる設備の整備 ・ 大濠の水面への見通しを確保 ・ 交流広場から石垣への見通しの確保 ・ 舞鶴公園を周回できる園路の整備 ・ サクラの名所としての花見広場 ・ 駐車場（暫定）整備
項目	現況※ (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)																																								
乗用車	72	140	140																																								
(うち身障者)	-	2	2																																								
大型バス	-	10	10																																								
自転車	-	120	120																																								
項目	現況※ (台)	計画条件 (台)	検討値 (台)																																								
乗用車	72	140	127																																								
(うち身障者)	-	2	2																																								
大型バス	-	10	10																																								
自転車	-	120	120																																								
評価	○ 福岡城の地割のわかりやすさを重視し、A 案を採用する。	△ 機能的だが、地割がわかりにくい。																																									

(7) 福岡高等裁判所

	A 案 土塁のき損箇所に総合案内施設を設置	B 案 土塁のき損箇所は復元を図り別の箇所に総合案内施設を設置																														
ガイダンス施設の配置	主動線から正面のシンボリックな位置に総合案内施設が見え、施設の存在がわかりやすい	A案に比べ、主動線からは入りにくい、駐車場利用者からは入りやすい																														
景観への影響	B 案よりも総合案内施設が目立ちにくく、景観に調和しやすい	福岡城二ノ丸や鴻臚館側から高等裁判所側を見た際に、総合案内施設が目立って見え景観に与える影響が大きい																														
駐車台数	計画条件を満たす（乗用車 260 台、大型バス 18 台）	計画条件を満たす（乗用車 260 台、大型バス 18 台）																														
メリット	・ 総合案内施設の位置が主動線からわかりやすい。 ・ 景観に調和しやすい。	・ 総合案内施設の位置が駐車場側から入りやすい。																														
デメリット	・ B 案に比べ駐車場側から総合案内施設に入りにくい。	・ A 案に比べ主動線から総合案内施設に入りにくい。 ・ A 案よりも景観への影響が大きい。																														
平面計画 S=1:2000	<table><thead><tr><th>項目</th><th>計画条件 (台)</th><th>検討値 (台)</th></tr></thead><tbody><tr><td>乗用車</td><td>260</td><td>260</td></tr><tr><td>(うち身障者)</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>自転車</td><td>120</td><td>120</td></tr></tbody></table>	項目	計画条件 (台)	検討値 (台)	乗用車	260	260	(うち身障者)	4	4	大型バス	18	18	自転車	120	120	<table><thead><tr><th>項目</th><th>計画条件 (台)</th><th>検討値 (台)</th></tr></thead><tbody><tr><td>乗用車</td><td>260</td><td>260</td></tr><tr><td>(うち身障者)</td><td>4</td><td>4</td></tr><tr><td>大型バス</td><td>18</td><td>18</td></tr><tr><td>自転車</td><td>120</td><td>120</td></tr></tbody></table>	項目	計画条件 (台)	検討値 (台)	乗用車	260	260	(うち身障者)	4	4	大型バス	18	18	自転車	120	120
項目	計画条件 (台)	検討値 (台)																														
乗用車	260	260																														
(うち身障者)	4	4																														
大型バス	18	18																														
自転車	120	120																														
項目	計画条件 (台)	検討値 (台)																														
乗用車	260	260																														
(うち身障者)	4	4																														
大型バス	18	18																														
自転車	120	120																														
評価	○ 主動線からのわかりやすさ、景観への影響を重視し、A 案を採用する。	△ A 案よりも主動線から入りにくく、景観への影響が大きい。																														