

春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会

《第1回》 会議資料

平成25年11月25日（月）
於：福岡国際ホール16F 志賀の間

国土交通省福岡国道事務所，福岡市，福岡県

資料目次

研究会規約、委員名簿	.....	1
1. 技術研究会の目的・検討テーマ	.....	2
2. 検討の範囲	.....	3
3. 今後の進め方	.....	4
4. 関係各事業について	.....	5
①春吉橋架替事業	《国土交通省》	
春吉橋仮設迂回路の活用イメージ		
②那珂川河川改修事業	《福岡県》	
③地下鉄七隈線延伸事業	《福岡市》	
④その他関連計画等		
5. 国体道路の現状	.....	11
6. P I の進め方について	.....	12
《参考資料》		
関連する提言・ガイドライン等	.....	13
現地踏査参考資料	.....	15

研究会規約

春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会 規約（案）

（名 称）

第1条 本会名称は、春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会とする。
（以下「研究会」という。）

（目 的）

第2条 研究会は、福岡の新たなシンボルとしての春吉橋の空間のあり方、福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方、持続可能な空間利活用に向けた産学官及び地域との連携のあり方について、方向性を検討しとりまとめるものである。

（組 織）

第3条 研究会の構成は、別紙のとおりとする。

（運 営）

第4条 1. 研究会には、委員長を置く。
2. 委員長は、委員の互選により選出し、研究会を統括する。
3. 委員長は、研究会を招集し、会の進行を努める。
4. 委員長は、必要に応じて臨時委員を参加させることが出来る。

（所掌事務）

第5条 研究会は、次の事項に関する事務を所掌するものとする。
1. 検討事項に関する内容の決定
2. その他研究会において必要が生じた事項

（事務局）

第6条 事務局は、九州地方整備局、福岡市、福岡県に置く。

（雑 則）

第7条 この規約に定めるもののほか、研究会の運営に必要な事項は、委員長が定めるものとする。

（付 則）この規約は、平成25年11月25日から施行する。

委員名簿

【委員】（50音順）

井上 文彦	福岡県建設業協会 専務理事
植松 苗	九州経済連合会 常務理事
坂口 光一	九州大学 教授
高木 直人	福岡経済同友会 常任幹事 事務局長
立花 英樹	福岡商工会議所 常務理事
辰巳 浩	福岡大学 教授
帆足 リエ	元西日本リビング新聞社 統括編集長
牧角 龍憲	九州共立大学 教授
松永 千晶	九州大学 助教
松本 法雄	元福岡アジア都市研究所 副理事長

【事務局】

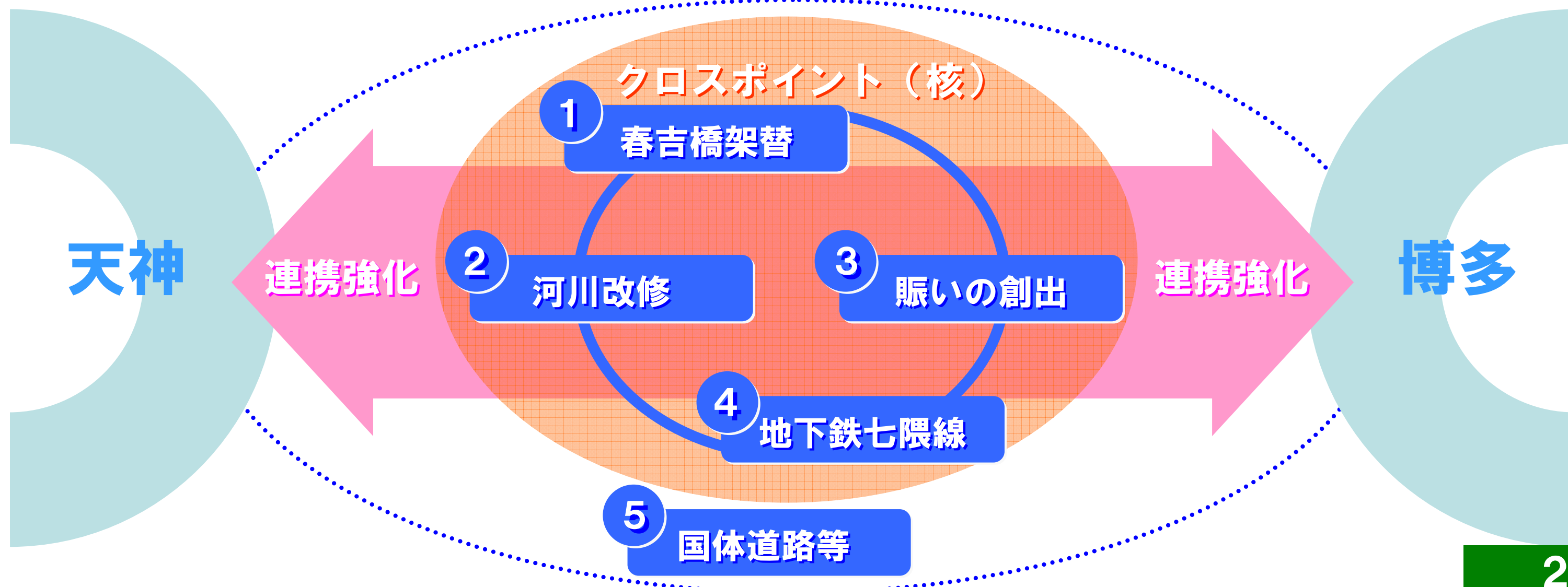
国土交通省 九州地方整備局 福岡国道事務所
福岡市
福岡県

1. 技術研究会の目的・検討テーマ

- 福岡市の都心中枢である「天神」と「博多」。この2つの都心が「競争と協調」によって共に発展していくためには、「回遊性」を高めることが重要な鍵となります。
- しかし、回遊性を支える国体道路やその周辺は、歴史遺産や世間遺産などが多く残され、多彩な市民の暮らしがある一方、賑わいや快適性に欠け、更に老朽化したインフラや建物、公共交通の低い利便性などの課題があります。このため、現在、「回遊のまちづくり」の実現に向けて、福岡市、福岡県、国土交通省が一体となって、地下鉄七隈線延伸や那珂川改修、春吉橋架替など様々なプロジェクトを始動しています。
- 今回、特に回遊のクロスポイントとなる『春吉橋』を核として、2020年頃を想定した空間利活用の将来ビジョンを技術的見地から検討し、福博連携のシンボルと呼ぶに相応しい空間づくりを産学官及び地域とが連携して推進するため「春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会」を設置します。

検討テーマ

- ・ 福岡の新たなシンボルとしての春吉橋の空間のあり方
- ・ 福博連携強化のための国体道路等の空間再編と交通施策のあり方
- ・ 持続可能な空間利活用に向けた産学官及び地域との連携のあり方



2. 検討の範囲

○現在の歩行者等の交通量や地域のシンボリックイベント、歴史的建造物や街なみなど
地域資源の分布状況等を踏まえ、御笠川～渡辺通四丁目間を重点的に検討

主な検討範囲

御笠川～渡辺通四丁目(約1.8km)

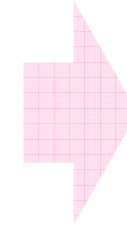


3. 今後の進め方

H25~26

周辺空間の利活用の方向性の検討

有識者委員会の設置（学識者，経済団体等）



H25.11（今回）

第1回 技術研究会



H26~

具体策の検討

地域団体を
中心とする
組織の設置



具体策の実施

（社会実験も含む）

2020年頃を想定※

空間利活用の本格運用

技術研究会を開催
（3回程度）

※並行してPIを実施



H26 夏ごろ

まとめ

※ 現時点における目標であり、関係機関協議や用地取得・予算の状況等によって変動することがあります。

4-①春吉橋架替事業《国土交通省》

《春吉橋架替事業の概要》

- ・事業着手 : 平成25年度
- ・延長 : 0.2km
- ・全体事業費 : 約45億円

《現春吉橋概要》

- ・竣工年次 : 昭和36年3月
- ・橋長 : 60.4m
- ・有効幅員 : 18.1m
- ・交通量 : 《自動車》 22,705台/12h 《歩行者・自転車》 10,250人台/12h
35,247台/日 20,357人台/日
- ・路線バス運行便数 : 約650便/日 (春吉バス停)

①老朽化の状況

○架橋後約50年が経過し、特に下部工は塩害が進行しており、コンクリート剥離や鉄筋露出、ひびわれ等の損傷が生じている。



コンクリート剥離・鉄筋露出



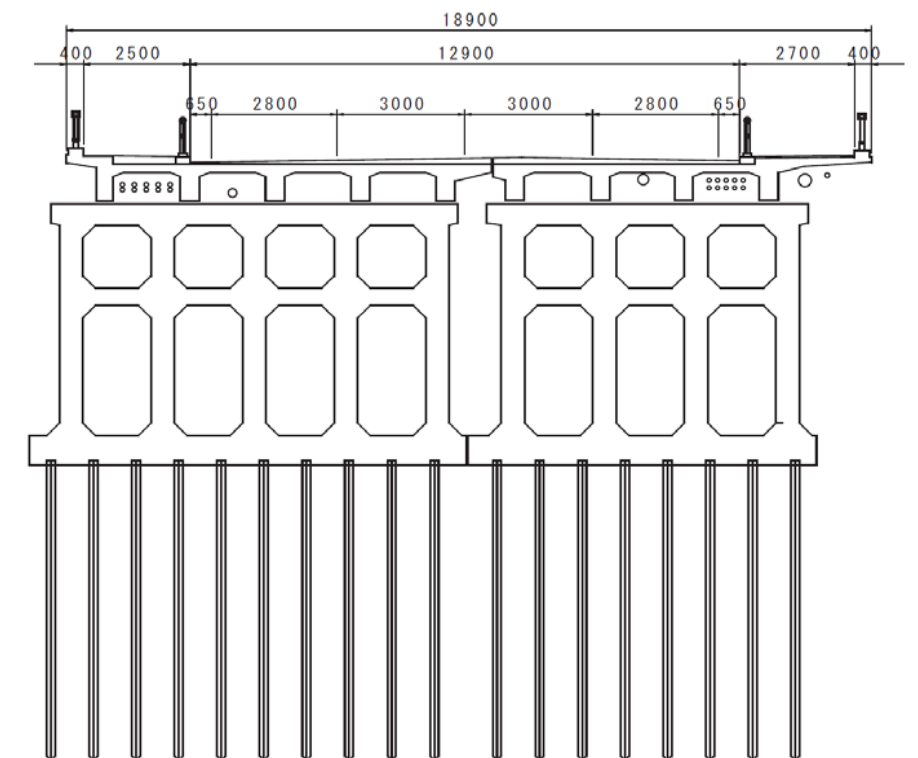
橋台のひびわれ

②耐震性能の不足

○地震時(想定震度: 5強 ~ 6弱)において、橋脚基部に更なる損傷を受けられる可能性がある。

○また、基礎が木杭であり地震に対する十分な耐力が期待できない。

横断面図



4-①春吉橋仮設迂回路の活用イメージ

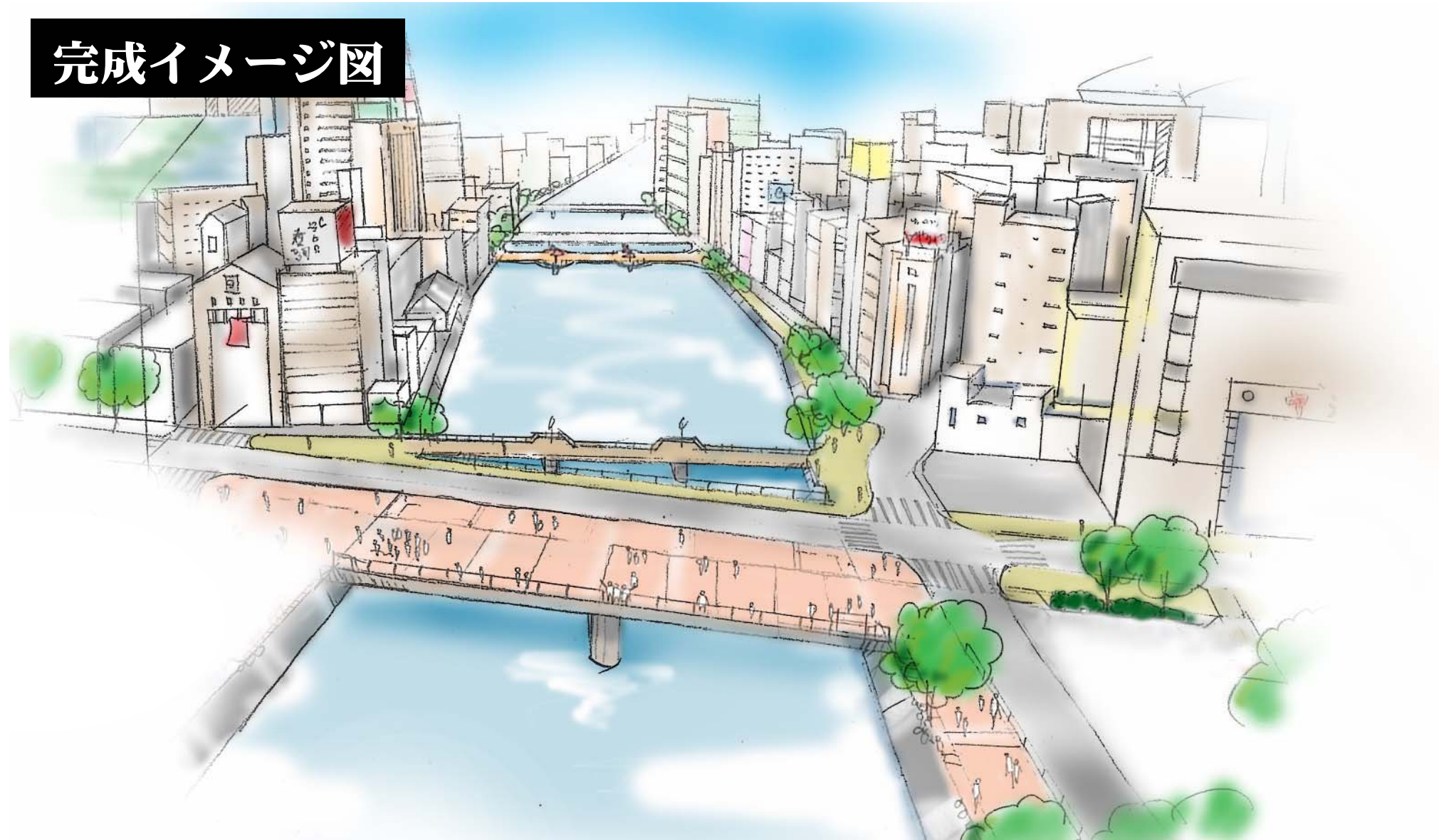
① 迂回路を永久橋として上流側に設置し交通を切り替え



② 旧橋の架け替え後、迂回路部は賑わいの空間として利用

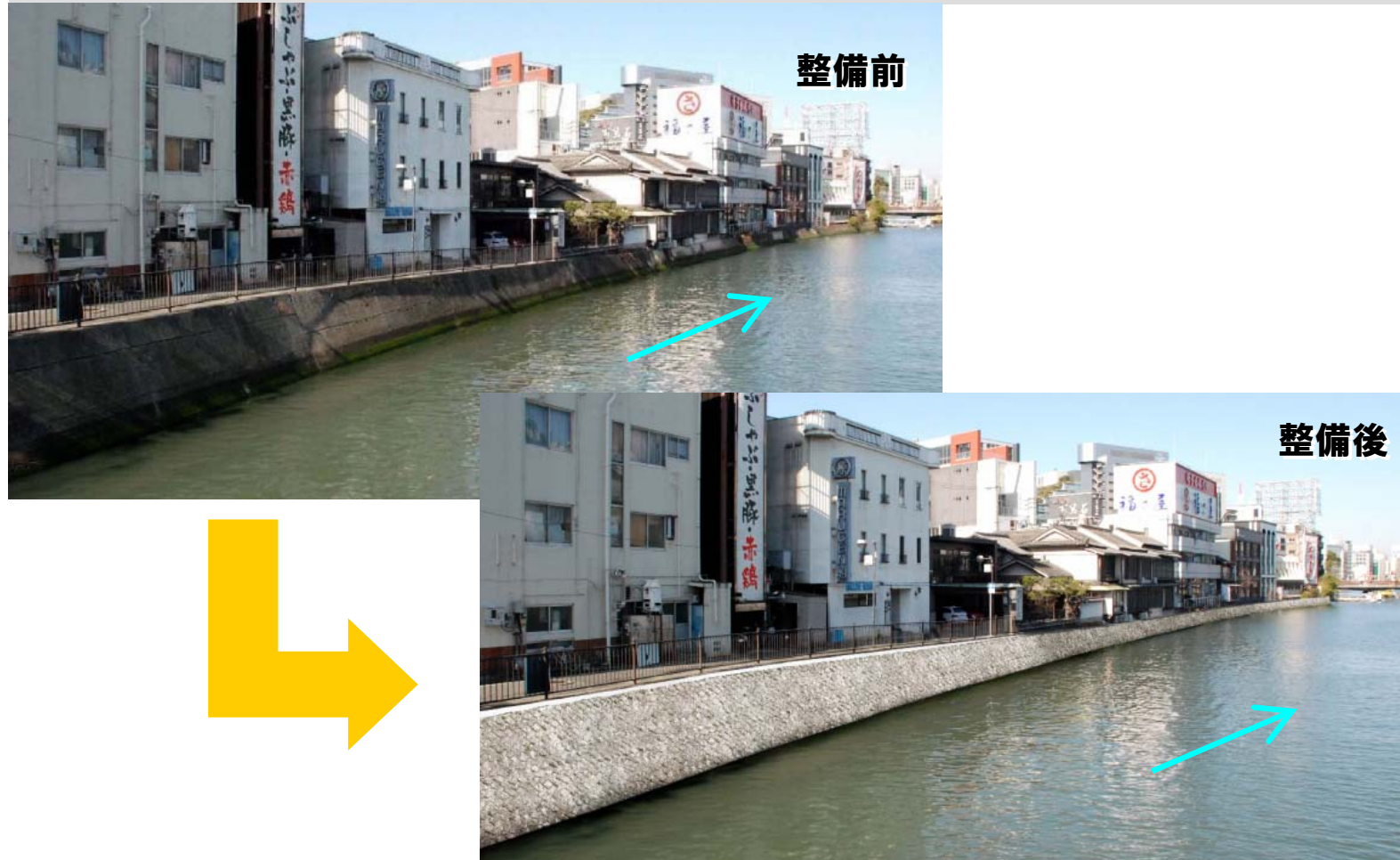


完成イメージ図



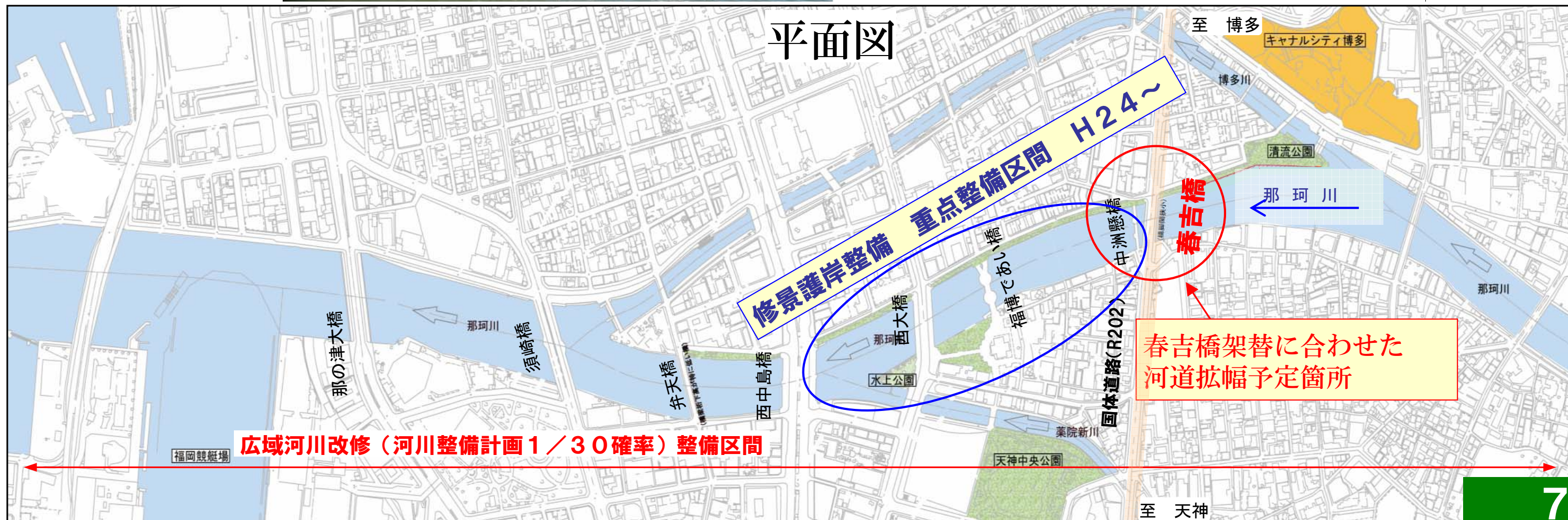
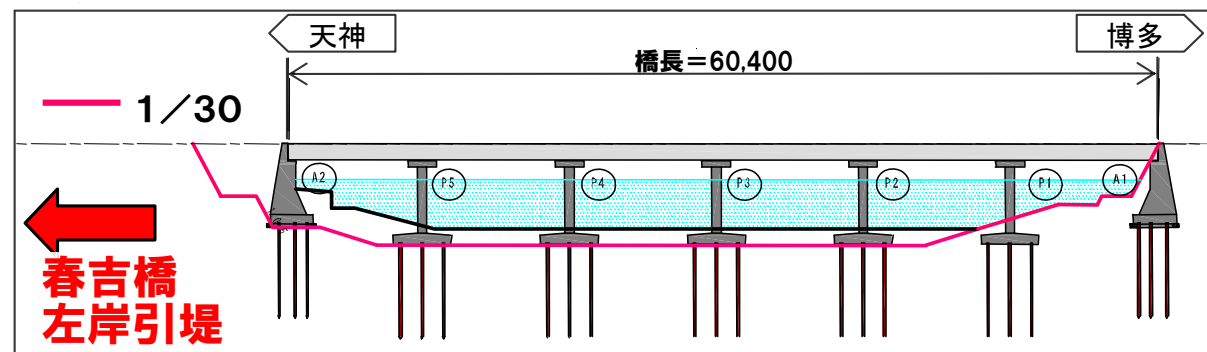
4-②那珂川河川改修事業<<福岡県>>

修景護岸整備イメージ図 (春吉橋より下流を望む)



河川流下断面を阻害 (那珂川)

○径間長が短く、治水上のネック箇所となっている。



4-③地下鉄七隈線延伸事業<<福岡市>>

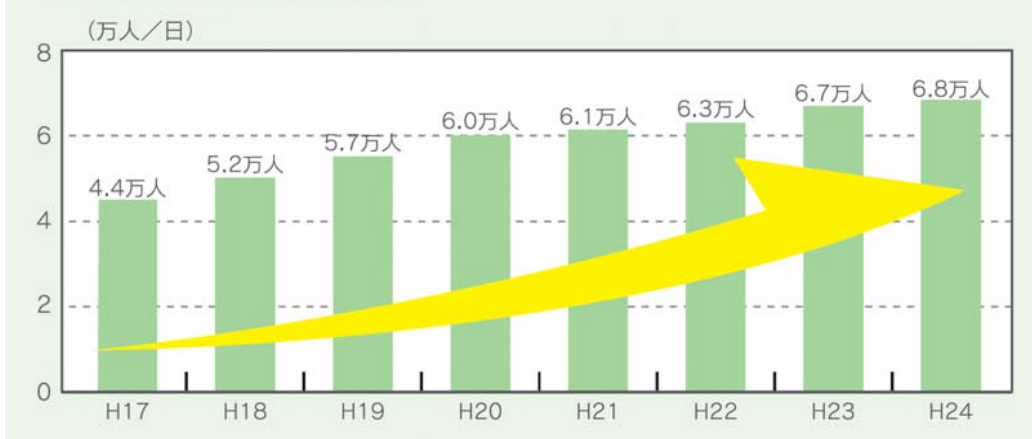
地下鉄路線図



事業の概要

延伸区間	天神南～博多
建設キロ	約1.4km (営業キロ 約1.6km)
建設費	約450億円
工法	全線地下式 (開削工法、シールド工法、ナトム工法、アンダーピニング工法)
乗車人員	約6.8万人(うち、新規利用者数 ^{※1} は約2.1万人) <small>※1 マイカーなどから乗り換えて新たに地下鉄を利用する人数</small>
開業予定	平成32年度

(参考)
七隈線の乗車人員の推移



都心部内の移動がさらに便利になります

西南部からの移動だけではなく、市内各方面から来られた方の都心部での移動についても、移動時間が短くなり、利便性が向上します。



西南部からの移動

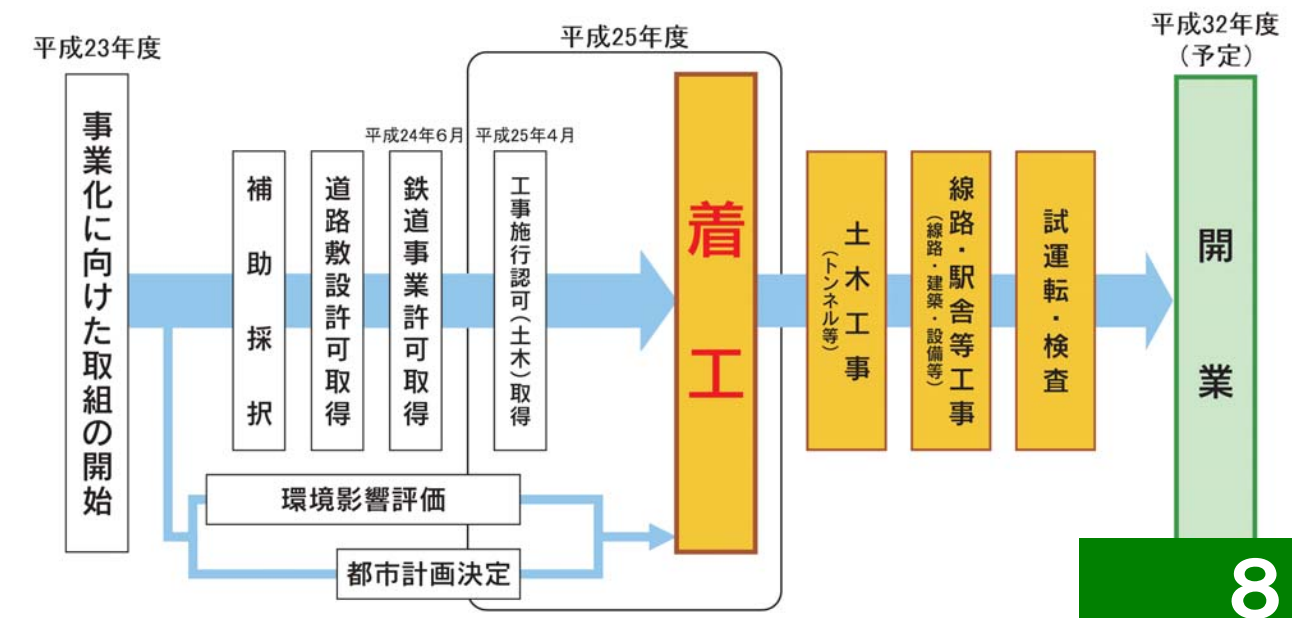
- ・博多駅まで**14分短縮**
- ・博多駅に直結し、天神での**乗換えが不要**
- ・JRや福岡空港への**乗換えも便利**

都心部内での移動

地下鉄は**定時性**に優れており、特に渋滞の激しい都心部では効果大きい

- 薬院駅 ⇄ 博多駅 ▶ **7分**
- 渡辺通駅 ⇄ 博多駅 ▶ **5分**

開業までのスケジュール



4-④その他関連計画等

①【都心回遊空間の創出】

○歩行者や自転車が快適に楽しく行き交うことができる環境と、エリアマネジメント組織等との共働による沿道の賑わいや憩いなど、魅力ある回遊空間の創出に向けて検討中。⇒ **天神と博多を結ぶ回遊軸の強化**

【上位計画等】

◆基本構想・基本計画 (H24年度策定)

◇重点事業 『快適で高質な都心回遊空間の創出事業』

◆都市計画マスタープラン (H26年度改訂予定)

◇目指すべき都市構造 『核や拠点をつなぐ都心部回遊軸の強化』

◆道路整備アクションプラン (H25年度策定)

- ◇自転車通行空間整備の推進
- ◇街並み景観の向上、市民との共働によるまちづくり
- ◇回遊ネットワークの形成

◆博多まちづくりガイドライン (H21年度策定)

- <はかた駅通りの形成の方策>
- ◇セッパ ック空間を設け、オープンカフェや花壇等、賑わいを演出
 - ◇沿道建物の1階に賑わい商業施設の配置を進める
 - ◇車道幅員構成を見直し、自転車通行空間等を創出



◆景観形成地区の指定 (H23.7)

- <はかた駅前通りの景観形成方針>
- ◇美しさ・風格・賑わいの感じられる空間の形成
 - ◇緑やオープンスペースのネットワークを創出し、快適で潤いのある歩行者空間の形成
 - ◇多様な人が交流し、楽しさとぬくもりが感じられるアメニティ空間の創出

- はかた駅前通りの街なみづくり
- 落ち着いた広告物景観の演出
 - 一階に店舗やサービス施設を配置



景観形成地区 冊子より

歩道との連続性一体性

- 通り抜け通路の確保
- オープンスペースの確保によるゆとりの創出

【一例:はかた駅前通りの将来像イメージ】

- #### ◆九州新幹線全線開業に併せたりニューアル (LED歩行者照明整備等) を実施 (H23年度完了)



②【都市計画道路「天神通線」の延伸】

○渡辺通りに流入する不要な通過交通の分散化による**渋滞緩和**。

H25年8月 都市計画決定

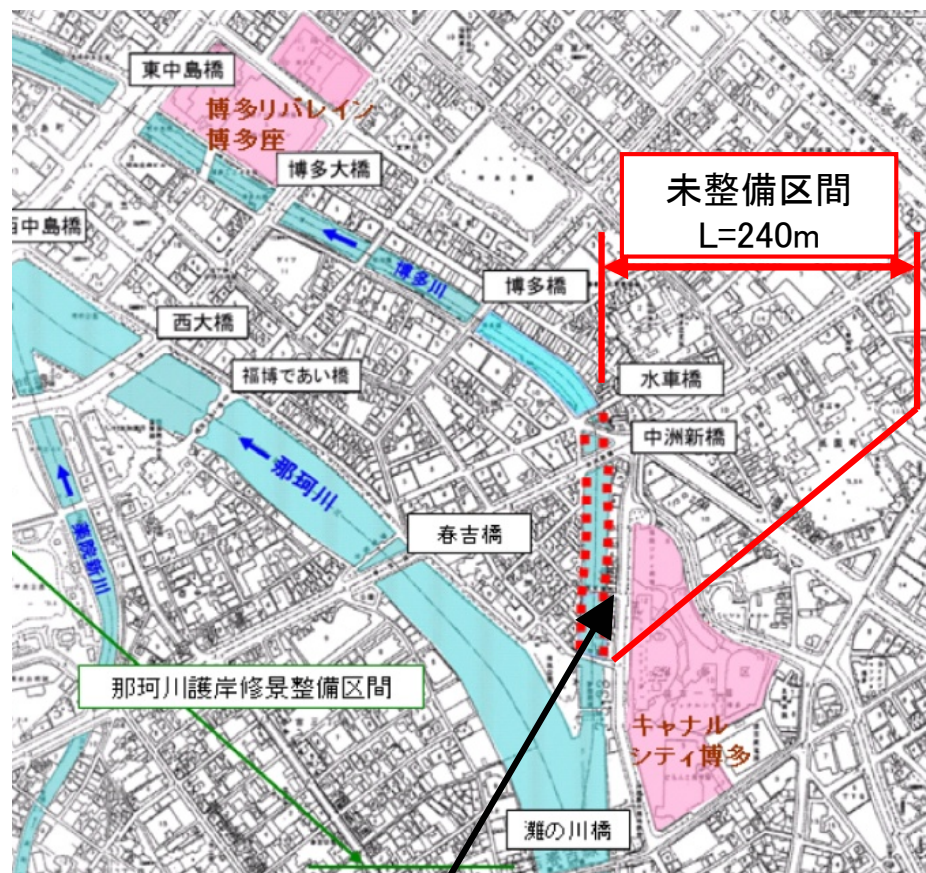


4-④その他関連計画等

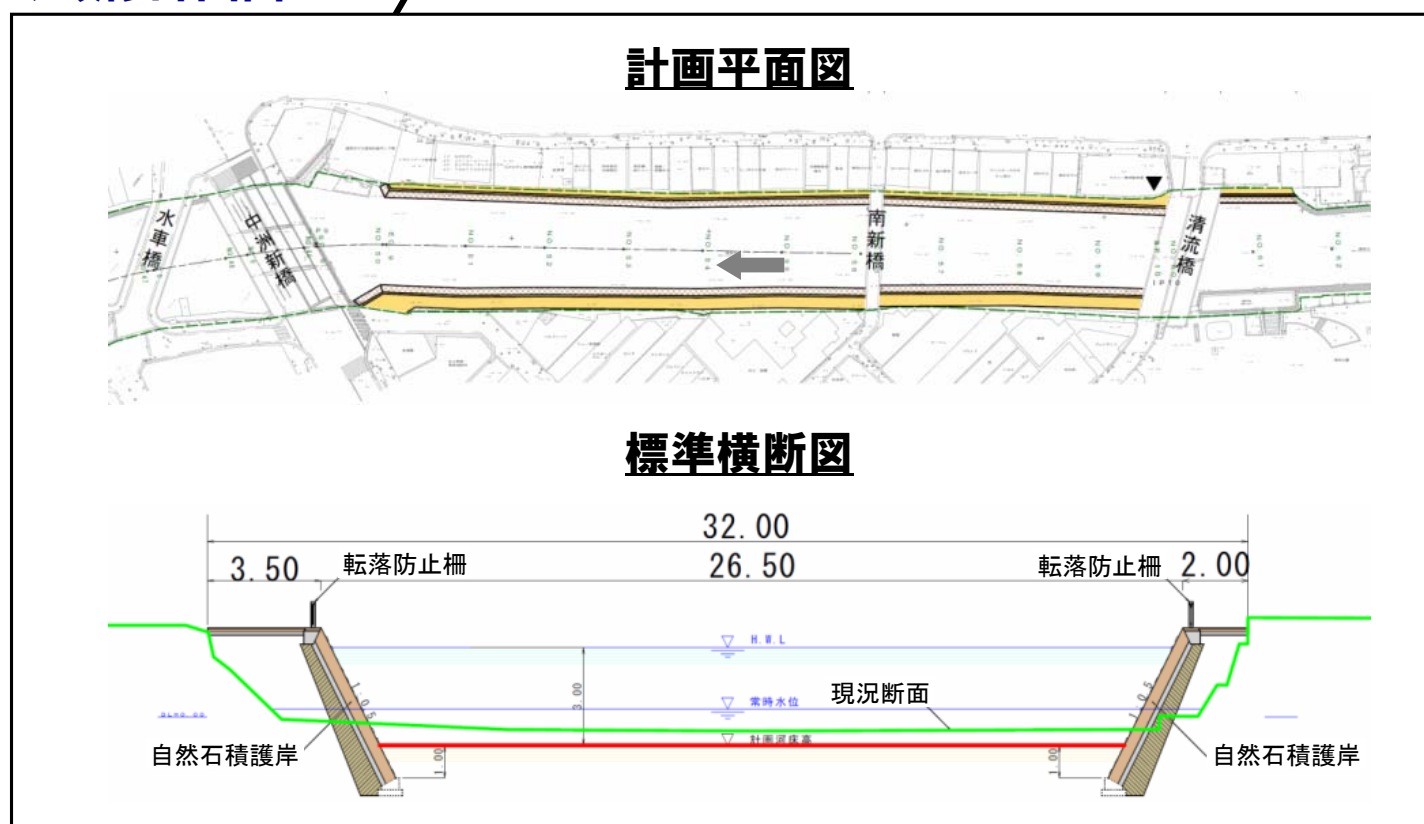
③【博多川河川改修】

※H25測量調査

○治水対策と併せ、整備済み区間との整合を図る護岸整備を予定。



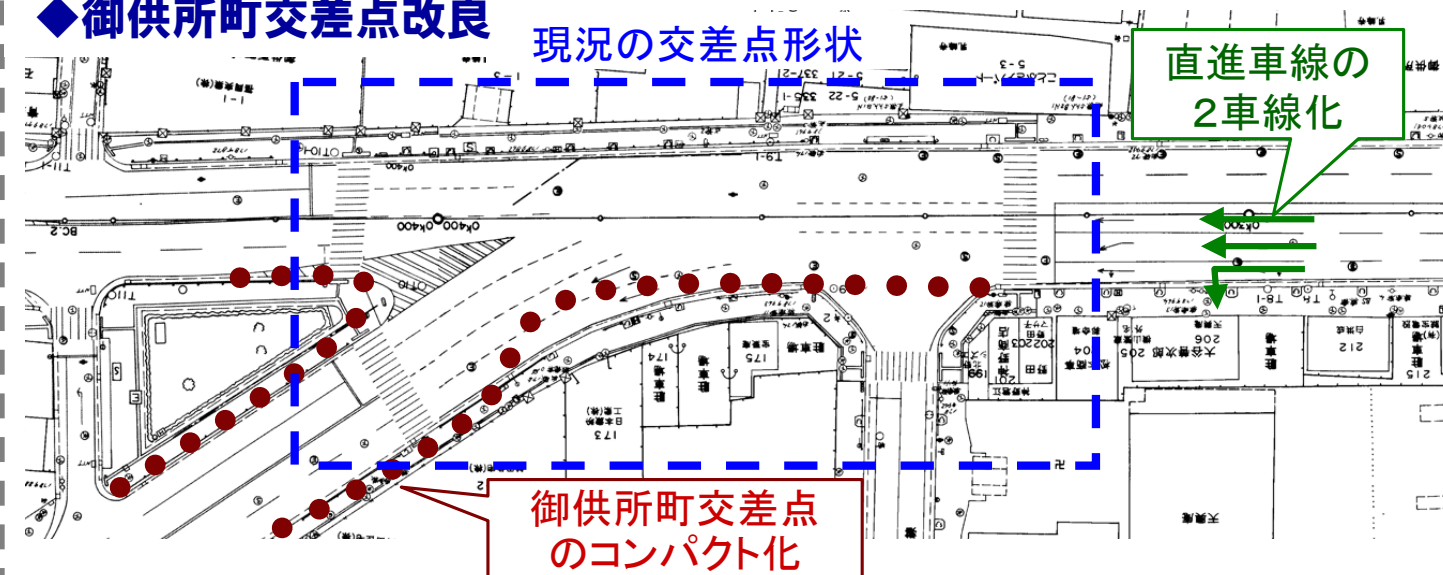
◆改修計画図



④【御供所地区の交差点改良、歴史的景観づくり】

○御供所町交差点では、交通事故の低減を目的に直進車線の2車線化や交差点のコンパクト化など、交差点改良事業を実施中。
 ○また、御供所地区は「都市景観形成地区」として、街なみ環境整備事業による歴史的環境にふさわしい街路、散策路などの整備のほか、建築物等の景観誘導を実施。

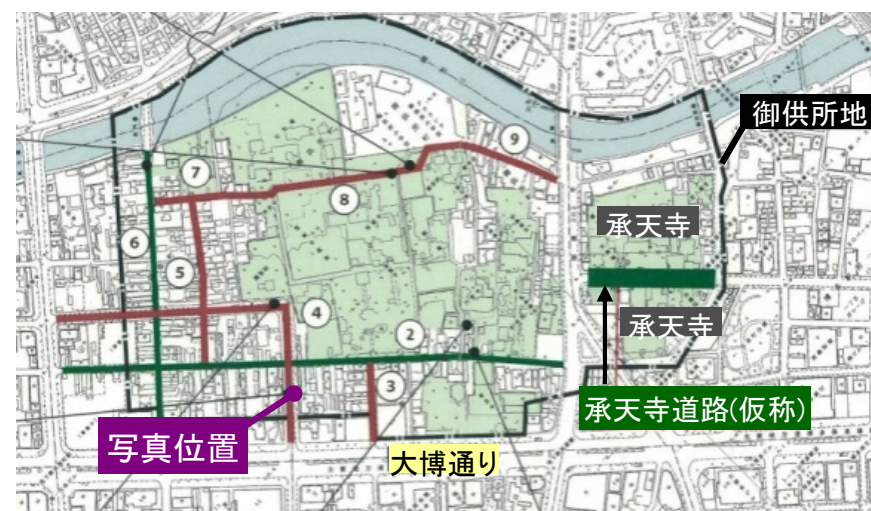
◆御供所町交差点改良



◆御供所地区の歴史的景観づくり

<景観形成方針>

- ◇歴史的寺社群、境内の豊かな緑、地域コミュニティを育ててきた路地や太閤町割りなどを活かし、歴史と文化の中に生活と祭りが息づく都心居住地区としての魅力あるまちなみの形成及び保全
- ◇歴史的環境地区にふさわしい街路、散策路、オープンスペースなどの整備を進め、歴史的建造物や街なみなどを結ぶ歴史回遊ネットワークの形成



- 整備済み路線
- 整備中・整備予定路線

▲都市景観形成地区(御供所地区)

5. 国体道路の現状 [歩行者・自転車交通量]



※交通量は、道路交通センサス及び実測値による。

6. P I の進め方

「福博連携の強化に向けた春吉橋を含む国体道路周辺の空間をどのようにするか」

皆様のご意見をお聞かせください。

- 福博連携を強化する空間利活用の将来ビジョン検討にあたり、地域の皆様をはじめとする多くの方よりご意見をお伺いしたいと思っております。
- この一環において、幅広い意見を聴取することを目的とした「オープンハウス」や「ホームページ」を開設いたします。
- 「福博連携の強化に向けた春吉橋を含む国体道路周辺の空間をどうするか？」について皆様のご意見をお聞かせください。
- どなたでも自由にご参加いただけますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

P I の進め方（案）

①対象者	主に「地域住民」等		主に「観光客」等
②手法	オープンハウスによる意見募集	ホームページによる意見募集	アンケート等による意見募集
③概要	・ 市役所等にてオープンハウス（パネル等の展示と併せてスタッフが説明）を実施し意見募集します。	・ 「春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会」のホームページより意見募集します。	・ 観光関連団体等と連携し、観光の視点からの意見を募集します。

“地下鉄七隈線(天神南～博多)沿線まちづくりガイドライン”の策定(H25.3) 《福岡市》

○ガイドライン作成の趣旨

地下鉄七隈線の延伸にあわせ、沿線の魅力あるまちづくりを進めるため、沿線の地元やエリアマネジメント組織のほか、道路、河川、交通の各管理者などの関係者とともに、「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」を設置し、今後の沿線での民間開発や公共施設整備における取り組みの第一歩となる、まちづくり目標を示す「地下鉄七隈線(天神南～博多)沿線まちづくりガイドライン」を策定しました。



目標① 地下鉄中間駅を活かしたまちづくり



《テーマ》

- 人が集い、駅からスムーズに歩き出せるまち
- 多様な交通機関が利用できる環境にやさしい便利なまち
- 歴史や文化を活かしたまち

目標② 天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり



《テーマ》

- 楽しく自由に歩け、憩えるまち
- 魅力ある景観が連続し、いつ訪れても賑わいや新しい発見があるまち
- 人にやさしい安全・安心なまち

まちづくりの目標とテーマ

回遊都市“カジュアルな福博シティ”を提唱する - 実現へ20の提言 - (H24.5)

(福博:都市シーニックバイウェイ研究会 座長:橋木武氏)

I. 回遊都市 “カジュアルな福博シティ” のまちづくり

- 提言1: “カジュアルな福博シティ” のまちづくりをみんなで考えよう
- 提言2: 真に “ひと” が主体の「もてなしのまち」をめざそう
- 提言3: 地下鉄七隈線を生かすユビキタスマチの実現をめざそう

II. 歴史や文化、暮らしをめぐる歩くまちづくり

- 提言4: 国体道路を「福博の代表となり歩行者の回遊を支えるシンボルロード」にしよう
- 提言5: 「場所の記憶」と「空間の履歴」を尊重したみちづくりをめざそう
- 提言6: 国体道路からの「脇道への入口」を強化し、「面的な回遊路」を構築しよう
- 提言7: 歩行と公共交通の間を担う「エコロジカルな交通体系」を導入しよう

III. 天神シティ、博多駅シティのまちづくりとその連携

- 提言8: 質の高い、活力ある都市活動を支えるために天神シティの機能更新を図ろう
- 提言9: 広域交流拠点としての博多駅シティの整備と地区内の回遊を推進しよう
- 提言10: 天神、博多駅の両シティを包含する都心の一体的商業活動による魅力向上を図ろう
- 提言11: 商業・業務・文化・歴史をパッケージ化した滞在型のまちづくりを推進しよう

IV. 地下鉄中間駅およびその周辺の回遊拠点としてのまちづくり

- 提言12: 地下鉄中間駅を福博回遊のハブとして活用しよう
- 提言13: 川端商店街, 歴史的寺社地区, キャナルシティ, 中洲地区のユニバーサルアクセスを実現しよう
- 提言14: 博多川を活用して豊かな水辺を創造しよう

V. 福博連携のモデルとなる春吉橋

および春吉シティの形成

- 提言15: 春吉橋を博多と天神の「架け橋」にしよう
- 提言16: 水辺を楽しむ拠点としての春吉橋にしよう
- 提言17: 那珂川を生かした春吉、住吉、中洲を巡る「那珂川回遊歩道」を整備しよう
- 提言18: 春吉シティを「路地を生かすモデル地区」とし、魅力ある人の街をめざそう
- 提言19: 春吉シティの路地の魅力を発信し、楽しく過ごせる賑わいを生みだそう

VI. まちづくり組織の充実

- 提言20: “カジュアルな福博シティ” 実現のためのエリアマネジメントを推進しよう

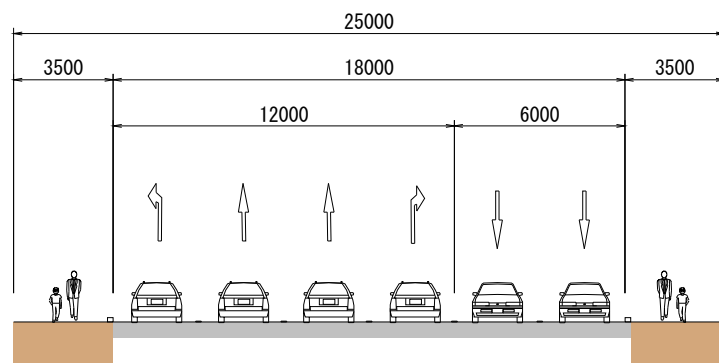
〔渡辺通4丁目～春吉〕



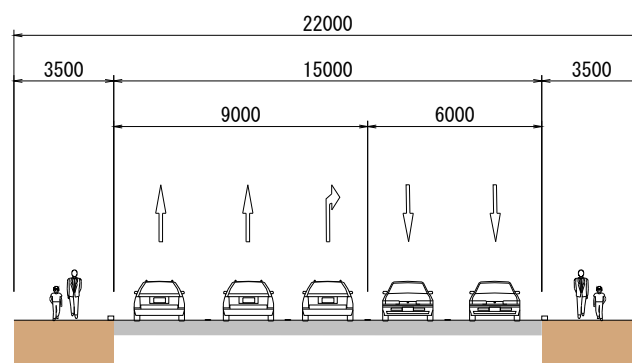
▼ は、交通量調査箇所を示す。

交通量	自転車	8,000 6,000 4,000 2,000	4,249台/12h		3,785台/12h	
	歩行者	11,000 8,000 5,000 2,000	9,359人/12h		5,478人/12h	
自転車レーン			<無>	<無>	<無>	<無>
点字ブロック			<有>	<有>	<有>	<有>
植栽			<無>	<無>	<無>	<有>

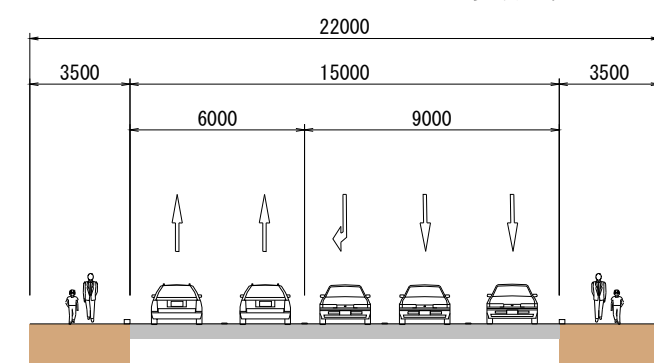
※交通量は、道路交通センサス及び実測値による。



1-1断面

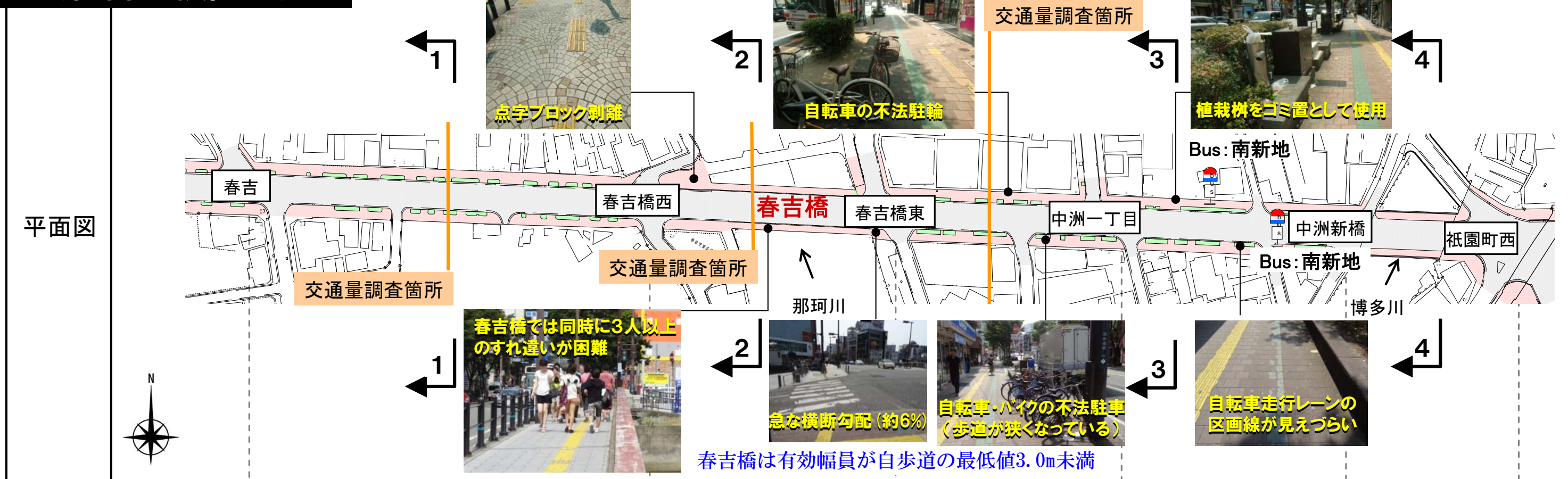


2-2断面



3-3断面

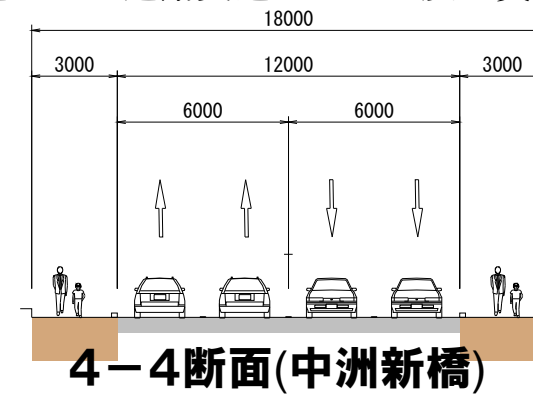
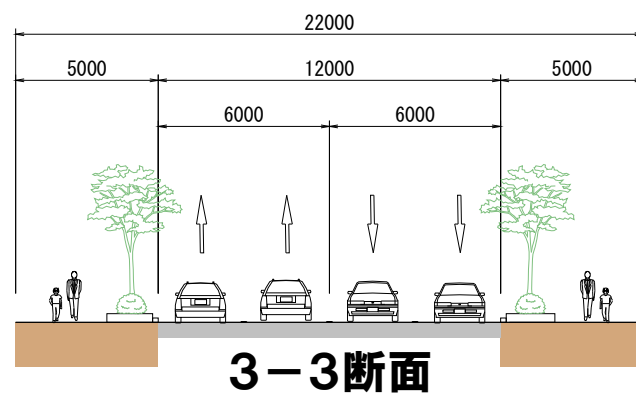
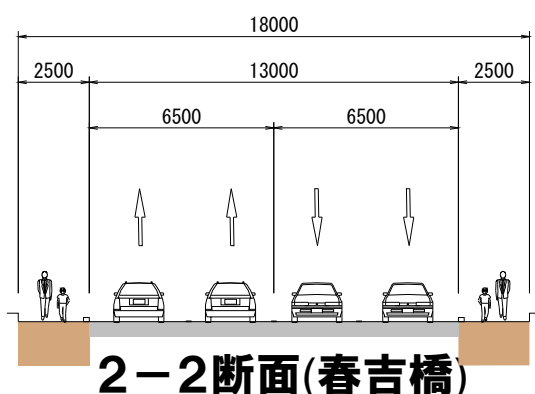
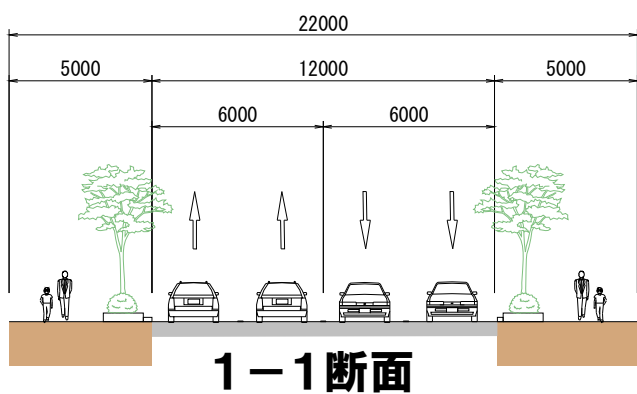
〔春吉～祇園西〕



▼ は、交通量調査箇所を示す。

交通量	自転車	8,000 6,000 4,000 2,000	3,785台/12h	4,936台/12h	3,949台/12h		
	歩行者	11,000 8,000 5,000 2,000	5,478人/12h	5,314人/12h	6,117人/12h		
自転車レーン			<無>	<無>	<有>	<有>	<有>
点字ブロック			<有>	<有>	<有>	<有>	<有>
植栽			<有>	<無>	<有>	<有>	<無>

※交通量は、道路交通センサス及び実測値による。



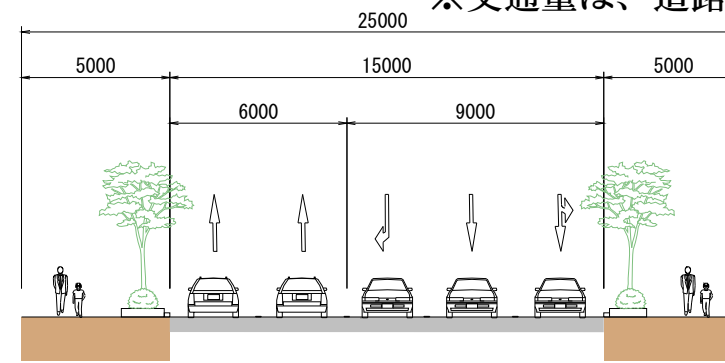
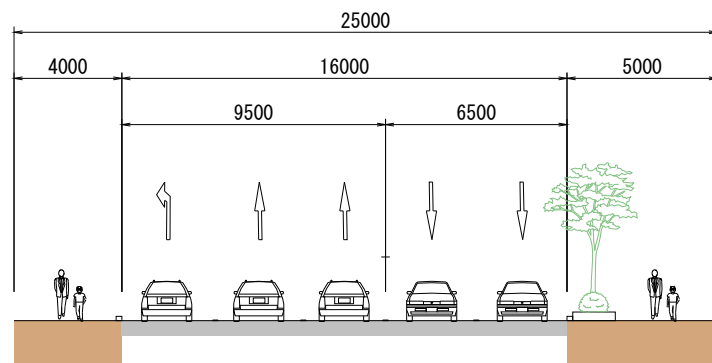
〔祇園西～祇園〕



▼ は、交通量調査箇所を示す。

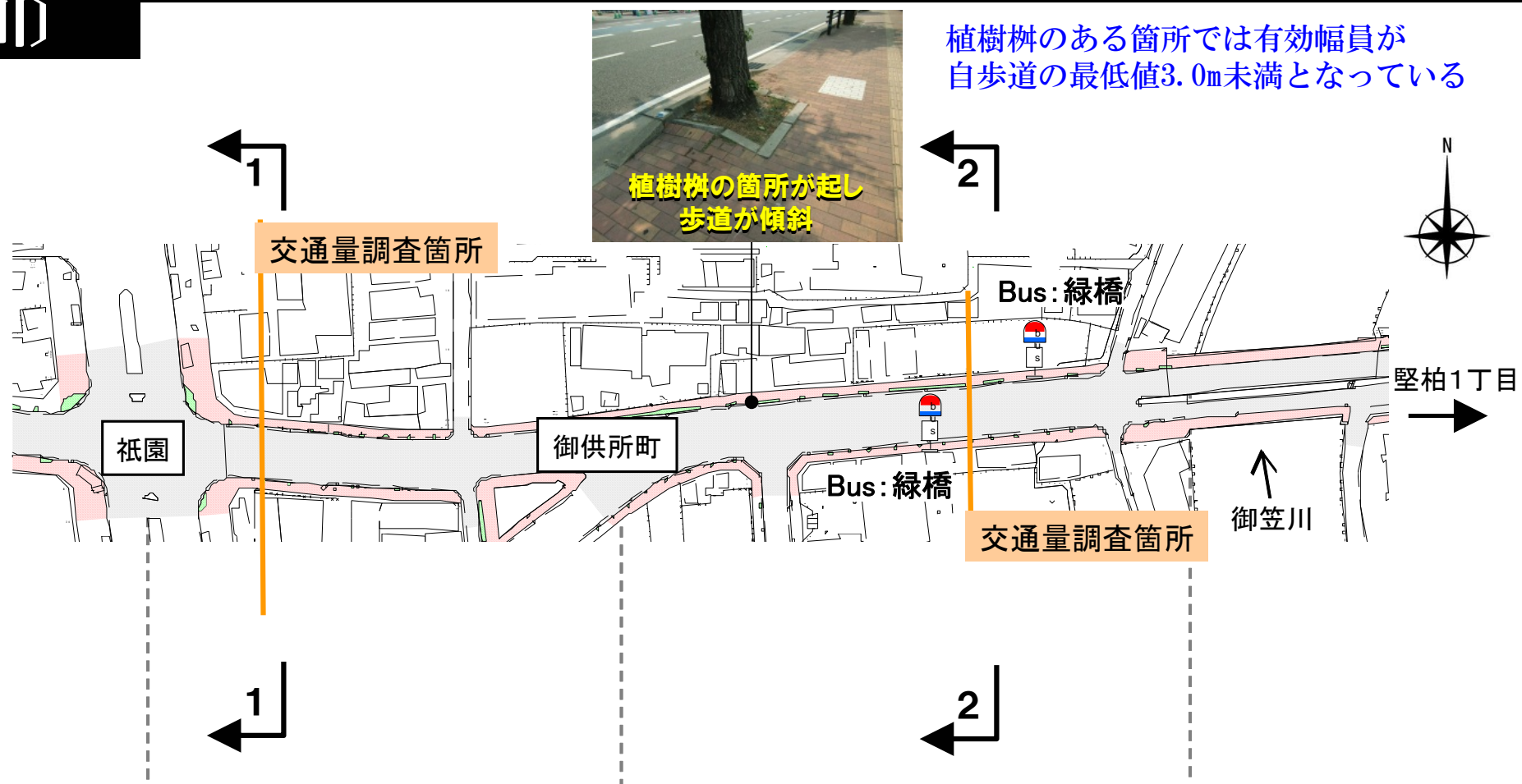
交通量	自転車	8,000 6,000 4,000 2,000	3,104台/12h	3,203台/12h
	歩行者	11,000 8,000 5,000 2,000	4,593人/12h	5,137人/12h
自転車レーン			<無>	<無>
点字ブロック			<有>	<有>
植栽			<有>	<有>

※交通量は、道路交通センサス及び実測値による。



〔祇園～御笠川〕

平面図



▼ は、交通量調査箇所を示す。

交通量	自転車	8,000 6,000 4,000 2,000	▼ 2,028台/12h	▼ 3,323台/12h
	歩行者	11,000 8,000 5,000 2,000	▼ 1,870人/12h	▼ 1,435人/12h
自転車レーン			<無>	<無>
点字ブロック			<有>	<有>
植栽			<有>	<有>

※交通量は、道路交通センサス及び実測値による。

