

## 春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会提言

アノ「春吉橋」が広場に変身!

ここは「福岡ど真ん中」。

人が集い、都の心(都心)がはじけだす。

さあ、バザールに出かけよう。

リバーフロントをそぞろ歩こう。

平成 27 年 6 月



# 目次

## はじめに

- 委員長あいさつ . . . 1
- 春吉橋架替事業の概要 . . . 1

## 1. 春吉橋がもつ「ど真ん中」のポテンシャル

- 【川】水上広場を活用した都市の新たな賑わいづくり . . . 2
- 【都市開発】天神・博多駅周辺での都市機能の強化と回遊人口の増大 . . . 2
- 【駅】地下鉄七隈線延伸による天神・春吉・中洲川端・博多ラインの結節 . . . 2
- 【都市観光】“福岡ならではの”を目指す観光客の増加 . . . 2

## 2. 新たな水上広場のイメージ

- 【マグネット】人々の集い、憩い、交わり、街ぶらを触発する磁場 . . . 3
- 【バザール】バザール的な賑わいが年中たえない水上広場 . . . 3
- 【フォトジェニック】「川面に映える街」を昼も夜も撮りたくなるエリア . . . 3
- 【ソウルフル】人間くささや界限性にあふれるソウルストリートへの入口 . . . 4
- 【エンターテインメント】世界に誇るエンターテインメントストリート1丁目1番地 . . . 4

## 3. これからの取組み

- 【象徴性】都市の新たな象徴となるイメージづくり . . . 5
- 【話題性】オープンに向けた話題づくり . . . 5
- 【事業性】事業性を生み出すビジネスの仕組みづくり . . . 5
- 【快適性】回遊人口を支える安全・快適な交通環境づくり . . . 6

## 巻末参考

## 委員長あいさつ

本研究会は、福岡都心部の“中央”に位置する「春吉橋」を核として、2020年（平成32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、福岡の新しい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に設置された。

天神・博多という2大拠点は、福岡を代表する商業・業務の絶対的な中心地であるが、福岡の街はこれだけではない。春吉地区、中洲川端地区、冷泉地区、ウォーターフロント地区など、天神・博多とは全く趣の異なる性格・個性をもった福岡都心部の核となるエリアがいわばモザイクのように存在し、それぞれの街で違った顔を見せる。

特に、春吉橋周辺のエリアは歴史的な街並み、界限性あふれる路地、そして人間くさい人情があふれる、“日本らしさ”や“福岡ならではの”魅力が大いに詰まったエリアであり、春吉橋周辺のそれぞれの地区が個性的で豊かな魅力を磨き、それを発信していくことにより、福岡の都市の魅力に奥行きが生まれるとともに、ひいては福岡都心部全体の発展に寄与するのである。

春吉橋架替事業は単なる橋梁の架替事業ではない。国土交通省、福岡市、福岡県が一体となって、地下鉄七隈線延伸事業や那珂川改修事業とともに実施される総合的な都心再生プロジェクトであり、天神と博多あるいは春吉と中洲川端を結節し、賑わいを創出することにより新たな福岡都心部を発展させる重要な取組みである。

2020年頃には、ポテンシャルを大きく開花させた「新たな春吉橋」が誕生する。この取組みが単なる施設の更新に留まらず、地域発展のための付加価値の創出、及び民間活用による維持管理コスト縮減を実現する新たなモデルとなることを期待する。

春吉橋を核とした空間利活用に関する技術研究会

委員長 坂口 光一

## 春吉橋架替事業の概要

春吉橋は、昭和36年、福岡都心部の中央を貫流する那珂川に、九州最大の商業中心天神と繁華街の中洲をつなぐために架橋された。しかしながら、架橋後50年余りが経過しており、下部工の損傷が著しく、感潮区域（河口から約1.5km）にあるため、塩害も進行している。さらに基礎が木杭であるため、地震に対する十分な耐力が期待できない。また、春吉橋が架かる那珂川は、平成21年7月の中国・九州北部豪雨で流域に甚大な浸水被害が発生したところであり、現在、福岡県による河川改修事業が進められているが、春吉橋は橋脚の間隔が短く、川幅も狭くなっているため、治水上のネックとなっている。これらの課題を解消するため、春吉橋架替事業が平成25年度より着手された。

春吉橋架替事業は、治水安全度や耐震性等の向上のために行う架替事業であり、橋の架替については、仮設の迂回路橋を永久橋として建設し、架橋後も存置して「福岡の顔」となる賑わい空間として利用する計画となっている。



上空からみた春吉橋

# 1. 春吉橋がもつ「ど真ん中」のポテンシャル

なぜ今、春吉橋をクローズアップするのか？

## 川 水上広場を活用した都市の新たな賑わいづくり



▲都市のシンボルであり、人々が賑わうカレル橋（チェコ）



▲河岸が多くの人で賑わうパリ・プラージュ（パリ）

福岡都心部の「ど真ん中」を悠々と流れる那珂川。水環境の改善が進んだ今、再び都市生活者に安らぎと親しみを与え、また、来街者が川面に映るネオンに感動する水辺空間へとルネサンスを果たすことが求められている。そして、春吉橋に新たに誕生する水上広場がこのリバーネサンスと、春吉橋周辺の中洲川端や春吉を中心とする街の魅力を更に輝かせるための拠点、いわば都市の新たな賑わいを創造する「オアシス」としての役割を担っていくことになる。

## 駅 地下鉄七隈線延伸による天神・春吉・中洲川端・博多ラインの結節

天神南駅と博多駅を結ぶ新たな地下鉄七隈線の延伸ルートが2020年度に開業予定。この両駅の間にある春吉橋の近くには新たな中間駅も誕生する。これにより、沿線の天神・春吉・中洲川端・博多、相互の街の距離が大幅に短縮され強く結節することになる。地下鉄、バス、自転車、徒歩など様々な交通手段を用いながら、相互の街を多くの人々が盛んに行き交う日が間もなく訪れることになる。



▲地下鉄七隈線延伸ルートと春吉橋の位置



## 都市開発 天神・博多駅周辺での都市機能の強化と回遊人口の増大

## 都市観光 “福岡ならではの”を目指す観光客の増加



▲天神地区 出典) 福岡市HP



▲JR博多駅

福岡都心部におけるビジネスやショッピング等の2大集積地である天神と博多駅周辺。今、規制緩和や九州新幹線的全線開業などを契機として、老朽化ビルの機能更新の動きが活発化しており、今後、福岡内外からの来街者が更に増加していくことが見込まれる。こうした多くの来街者は、交通の利便性の向上と相まって、両者の中間に位置する春吉橋周辺の春吉や中洲川端等の街にも足を延ばして回遊し、都心全体として発展していく好循環が生まれることになる。

アジアのゲートウェイである福岡市。観光客数は過去最高の1,782万人<sup>※1</sup>を記録し、外国人入国者数も過去最高の120万人<sup>※2</sup>を突破するなど勢いを増している。現在の都心部の観光客は、天神や博多でのショッピングが中心となっているが、歴史や文化に関わる観光も増えつつある。春吉橋周辺には、博多祇園山笠に代表される祭りや櫛田神社、黒田官兵衛ゆかりの地、九州最大の繁華街、夜の屋台、今も残る昔ながらの路地や街並みなど、豊富な観光資源があり、これらの魅力を高める総合的な戦略とともに、“福岡ならではの”を目指す観光客の増加を見込むことが出来る。

※1 平成25年入込観光客数（福岡市観光統計）

※2 平成26年福岡空港・博多港入国客数（出入国管理統計年報）



▲外国人観光客（博多港） 出典) 福岡県HP

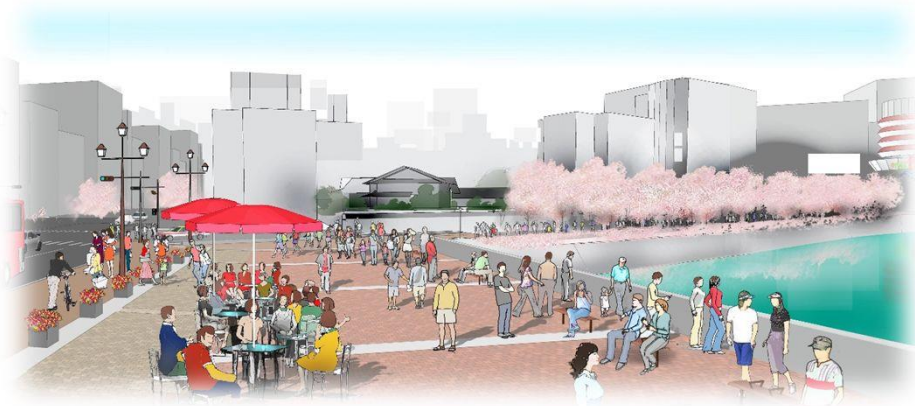


▲博多祇園山笠

## 2. 新たな水上広場のイメージ

### マグネット 人々の集い、憩い、交わり、街ぶらを触発する磁場

春吉橋に誕生する水上広場は、“ど真ん中のポテンシャル”を発揮する絶好の空間となる。これまで多くの人が行き交いながら単なる通過点に過ぎなかった春吉橋が、那珂川に安らぎ親しむためにカフェで憩い、新たな地下鉄中間駅から周辺の街に繰り出す人々が待ち合わせ、また、次の街へ春吉橋を渡っていく人々がベンチで一息つくなど、都市生活者から観光客まで多くの人々がここに引き寄せられる“磁場”としての機能を果たしていく。



▲昼間に川辺を見ながら憩う水上広場（右岸をのぞむ）



▲夜間に待ち合わせや写真撮影などで賑わう水上広場（右岸をのぞむ）

### バザール バザール的な賑わいが年中たえない水上広場

水上広場の広い空間は、地域の人々が様々な特産品を提供、新たなビジネスをアピールするなど、積極的な賑わいが年中絶えないバザール的な空間としての機能を果たしていく。また、夜の賑わいが盛んなこの地域の特性も生かし、天神や博多駅周辺とは異なる“夜”の魅力も高めていく。

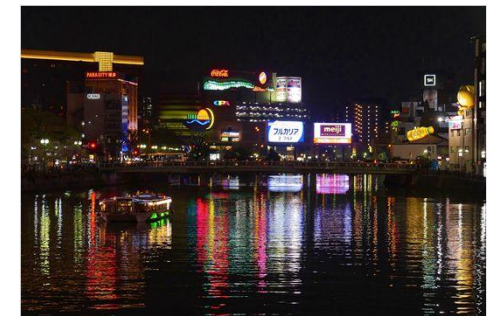
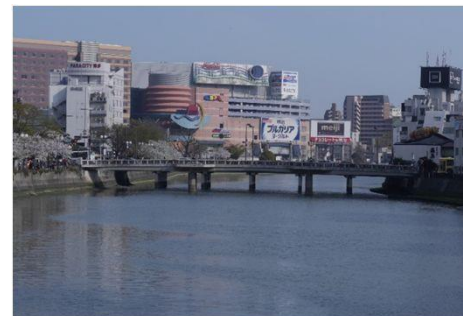


▲大勢の人々で賑わうバンコクのナイトバザール

### フォトジェニック

### 「川面に映える街」を昼も夜も撮りたくなるエリア

春吉橋から見る那珂川上流の都市や川面に映るネオンの風景は、都市生活者の心の風景であり、福岡を代表する風景の1つでもある。この風景を活かすため、水上広場には撮影スポットや撮影しやすい高欄の設置など工夫を凝らし、また、那珂川沿いの桜をはじめ四季折々の花とコラボレーションや橋のライトアップ、プロジェクションマッピングなど、プラスαの演出要素を取り入れ、女性も含め多くの人々が昼も夜も楽しみ写真を撮りたくなるエリアとしての機能を果たしていく。更に、ビュースポットとしての活気が、最近では減少してしまったネオンや屋形船など川の風景を彩る要素の活気も取り戻していく。



▲福岡を代表する春吉橋周辺の風景（左：昼間、右：夜間）

## 2. 新たな水上広場のイメージ

### ソウルフル 人間くささや界隈性にあふれるソウルストリートへの入口

春吉橋を挟む“国体道路”は、東には九州最大の繁華街である中洲、櫛田神社や承天寺などの歴史的遺産、西には昔ながらの街並みや路地など世間遺産が多く残る春吉の街などが存在し、人間くささや界隈性にあふれる、いわば“ソウルストリート”。水上広場に設置されたバスの停留所や新たな地下鉄中間駅等から集まる多くの人々が、魅力的な情報を得て歩き出すといった、ソウルストリートへの入口としての機能を果たしていく。



▲水上広場でバスから降り、周辺情報の案内板を見る観光客

### エンターテインメント

### 世界に誇るエンターテインメントストリート1丁目1番地

アジア、そして世界の人々が集う福岡市。春吉橋の周辺地域では、NAKASU JAZZ、晴好夜市、福博であい橋千年夜市など地域の個性を生かしたエンターテインメントが、近年次々と開催されている。今後は更に水上広場の空間を舞台として、地域のイベントを更に盛り上げ、また、新たにアジアや世界の文化を取り入れた国際的なイベント、プロジェクションによる水・映像・光を駆使したイベントなど国内外の多くの人々がここで楽しむ、世界に誇るエンターテインメントストリート1丁目1番地としての機能を果たしていく。



▲アジア太平洋フェスティバル福岡  
出典) 福岡市HP



▲晴好夜市 (2012年5月・サンセルコ広場内)  
出典) 晴好実行委員会HP



▲福岡の新たな顔として賑わい、憩う水上広場

# 3. これからの取組み

## 象徴性

### 都市の新たな象徴となるイメージづくり

(新たなイメージ戦略)

春吉橋は現在、イメージの空白ゾーンとなっており、言い換えれば非常に可能性を秘めた場所である。今後、春吉橋がこれまでのように歩行者にとって車優先の道路の一部としての通過点の一次的なイメージではなく、周辺地域とその魅力を含めて深まりを持つ三次元空間となり、“都市の新たな象徴”となっていくためには、人々のメンタルマップの中に新たな春吉橋が刻み込まれることが重要である。都心部でアクロス福岡やイムズなどと並ぶ存在感を持つためには、誰もがイメージを想起できるような、代名詞や愛称、キャッチコピーなど、新たなイメージ戦略を固める必要がある。その際、春吉橋周辺は昼と夜の顔はギャップがあるため、2つの面からのイメージを考慮する必要がある。また、春吉橋だけではなく、那珂川、国体道路、新たな地下鉄中間駅など周辺も含めた空間や市全体としての都市戦略とも統一感を持った取組みとすることが重要である。

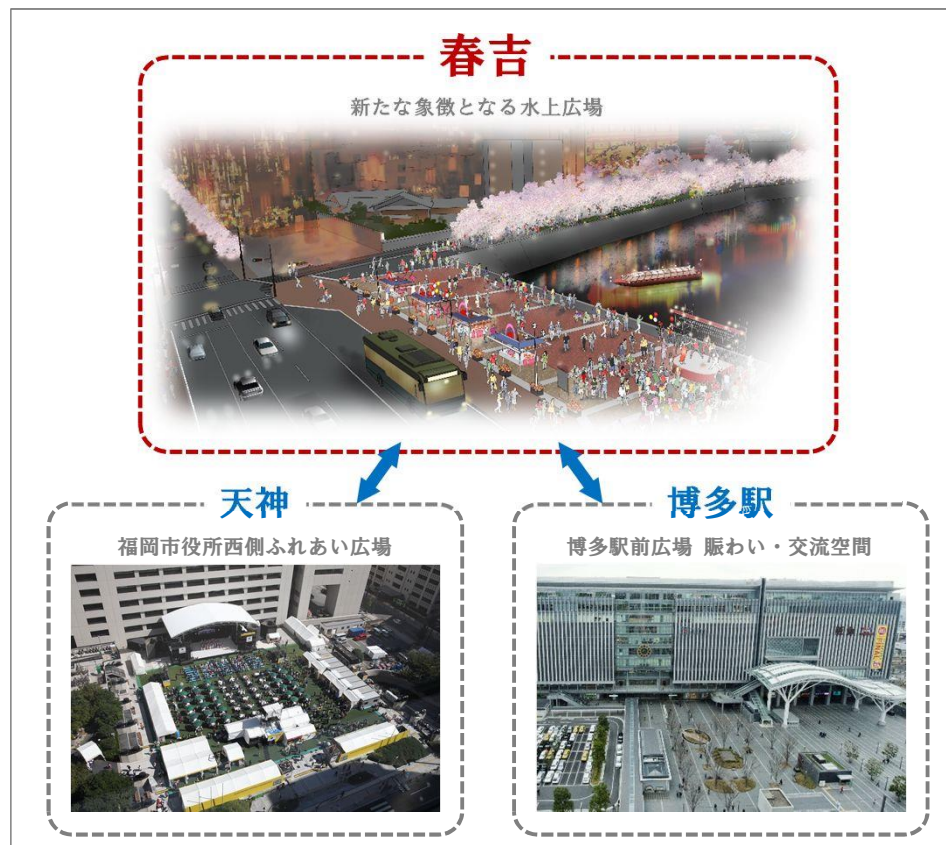
(プロセスと視点)

水上広場を含めた周辺の魅力的な空間づくりには、市民を巻き込んだプロセスに配慮することが重要である。この地域ならではの持続的な街づくりの仕組みを、まずはこの地域に思いを持つグループや個人などに声をかけ、検討をスタートさせるとともに、本研究会を含め産学官及びまちづくり協議会等との情報共有、意見交換の場を持つことが重要である。その際、機能面からの視点だけではなく、歩く楽しさや歩きやすさなどソフト面を重視する視点が重要である。また、福岡市が勢いのある都市であることを踏まえ、男性・女性それぞれの視点、子供ならではの視点、若者の活力をどの様に活かしていくのかという視点も重要である。更に、新たな空間を目指す多様な人々が賑わう空間を創出するためには、非日常性や他にはないものがあると話題になるため、他県や外国人の方など先入観のない方からの視点も重要である。

## 話題性

### オープンに向けた話題づくり

これから5年後の2020年度は、地下鉄七隈線延伸の開業など福岡都心部にとって発展の契機になる年であるとともに、2019年には福岡でのラグビーワールドカップの開催、2020年には東京オリンピック・パラリンピックの開催など日本社会全体にとっても大きな転換点となる年である。こうした社会の機運の中で、同時期である2020年頃を目指して整備が進められる水上広場が存在感を示し、また、空間活用に民の力を引きつけていくためには、工事の進捗状況や空間デザインの具体化に関わる情報の発信、空間のネーミングの募集などオープンに向けた話題づくりを段階的に行っていくことが重要である。



▲都市の新たな象徴となる水上広場

## 事業性

### 事業性を生み出すビジネスの仕組みづくり

春吉橋周辺は、人間くささや限界性をたっぷり持った魅力を持つ地域であり、こうした地域の魅力向上には、徹底した民間の視点と活力が必要であり、行政はそのサポート役に回る必要がある。特に、水上広場の空間の企画・運営等のビジネスモデルについては、河川上の空間であることに配慮しつつ、紫川の勝山橋をはじめ全国の先行事例におけるメリット・デメリットを見極めながら、民間の力を最大限活用していくモデルを検討していくことが重要である。その中で、特に今回の水上広場は、架替橋梁を用いた空間であることを踏まえ、メンテナンスコストも考慮した、今後の全国の新先例となるようなモデルを考慮していくことも重要である。

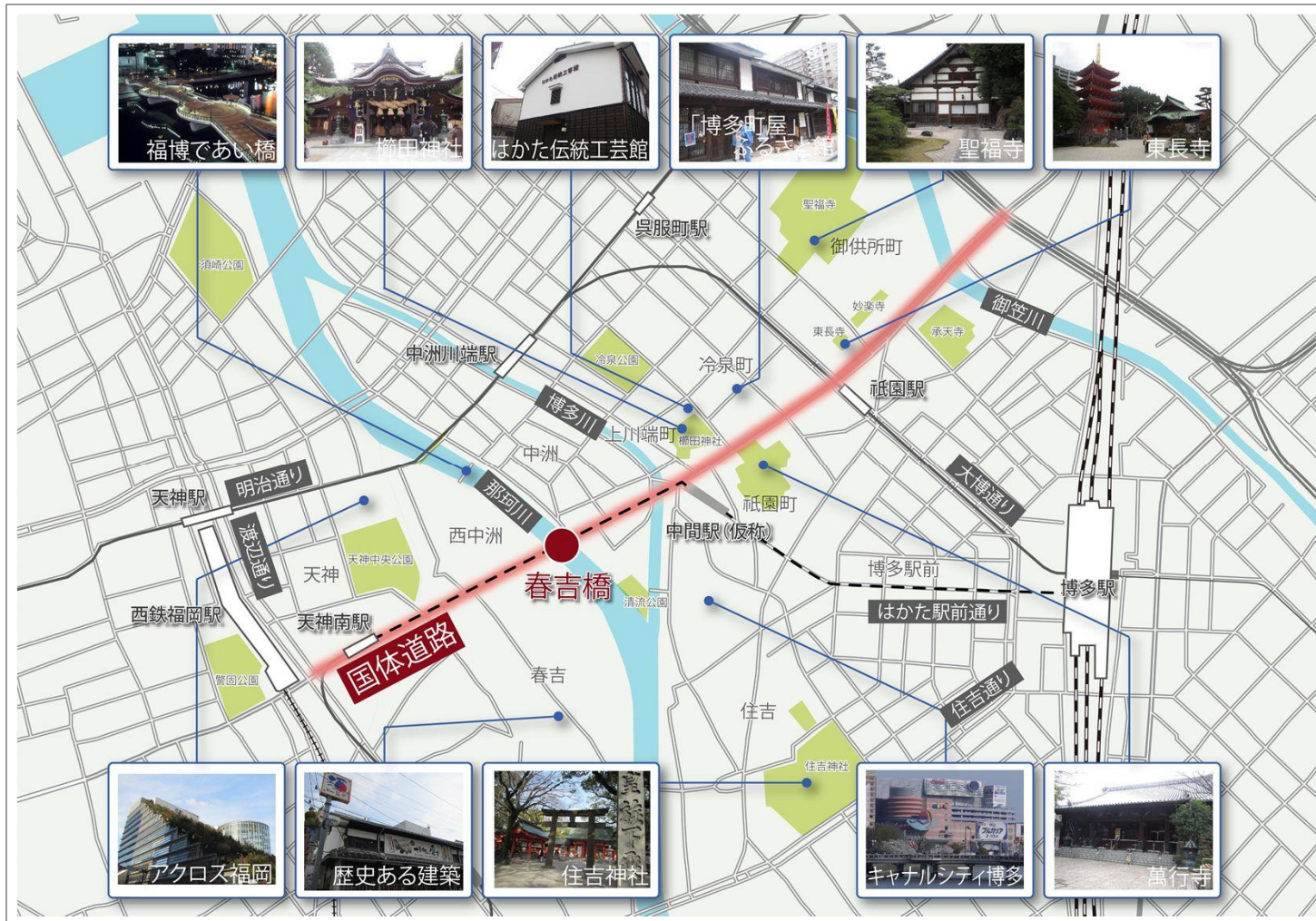
# 3. これからの取組み

## 快適性

## 回遊人口を支える安全・快適な交通環境づくり

(回遊性を高める空間)

ソウルストリートである国道には、地域の人や暮らしとの交流や路地を楽しみながら周辺地域を回遊できる高いポテンシャルがある。このため、回遊の動機となる周辺地域の更なる地域資源の掘り起こし、地域団体で取り組まれている回遊を生む仕掛けづくりとの連携、新しい仕掛けの創出を行いながら、国道が周辺街路と一体となってこれらを繋ぐ導線としての役割を担う必要がある。また、国道自体について、赤坂周辺のけやき通りに見られるような地域と一体となったブランド化を春吉橋周辺でも地域の桜植樹活動等と連携して取組みを進めることや、外国人観光客に国道周辺に隠された観光資源を積極的に案内することが出来るような表示等も必要である。



▲国道沿線の回遊資源



▲中洲中央通りに植樹された桜



▲地元団体による回遊を生む仕掛けづくりのアイデア  
出典) 回遊都心“カジュアルな福博シティ”  
を提唱する 一実現へ 20の提言—  
(福博：都市シーニックバイウェイ研究会)



# 3. これからの取組み

## 快適性

### 回遊人口を支える安全・快適な交通環境づくり

(安全性と快適性)

国体道路が回遊の役割を担うためには、そのベースとして、安全性と快適性を確保する必要がある。しかし、国体道路は歩道幅員が全体的に不足しており、更に、歩道内に設置された植栽帯・電力用ボックスや、放置自転車、道路の凹凸、頻繁な補修工事等が歩行を阻害している。今後、観光客等の増加も考慮した安全で快適な回遊空間とするためには、短期的には、春吉橋の空間づくりにあわせて、その前後の主要な区間などを選択し、これらの歩道内の阻害要因を段階的に解消していく必要がある。特に、自転車と歩行者との輻輳や放置自転車の課題については、自転車専用レーン等による歩行者との分離、駐輪場の確保を行うと共に、更に、回遊性を向上させるためのレンタル自転車やサイクルステーションの設置などの積極策も、公共交通との役割分担に留意しながら講じていく必要がある。



自転車・歩行者の離合が困難な歩道



自転車・バイクの不法駐輪



自転車の不法駐輪



ゴミ箱となっている植栽樹



植栽樹の箇所が隆起



大きく傾斜した歩道



狭小歩道内の植栽樹



同時に3人以上のすれ違いが困難



不明瞭な自転車走行レーン



歩道内に設置された地上機器

# 3. これからの取組み

## 快適性

## 回遊人口を支える安全・快適な交通環境づくり

(安全・快適な歩行空間づくり)

また、春吉橋周辺は、昼間よりも夜間の歩行者が非常に多いという通常の道路とは異なる特性があり、夜間でも安全・快適な回遊を行うために、窓・扉の向きや塀・壁による遮断の改善、人通りが途切れにくい街路空間づくり、防犯性能を考慮した街灯や植栽の設置など、防犯及び体感治安改善策を講じる必要がある。長期的には、地域の協力を得て、観光ルートにふさわしい街並みの統一や街路樹等による街路景観の形成にも配慮しつつ、建て替えの機会をとらえて、建築物のセットバックによる歩行空間を確保するための誘導方法が必要である。その際、一定間隔でポケットパークのような空間を確保しておくことも必要である。さらに、国体道路の一定区間をトランジットモールとするなど、道路の使い方を工夫する方法も考えられる。



▲夜間に歩行者が集中する春吉橋

(地下鉄やバスとの連携)

回遊性を高めるためには、地下鉄やバスとの連携も必要である。特に、地下鉄については、中間駅が春吉橋の近傍に設置されることを踏まえ、相互の誘導などに留意する必要がある。また、新たな地下鉄中間駅を考慮して春吉橋周辺地域を移動できるバス路線を充実するとともに、バス停を歩行者の休憩場所としても利用できるように上屋やベンチの設置が必要である。水上バスについても多くの人々に楽しんでもらうために、水上広場との乗降の連携をしながら、周遊だけではなく地域の特産品を振る舞える地点などの仕掛けづくりが必要である。



▲中間駅やバスとの連携イメージ  
出典) 地下鉄七隈線(天神南～博多)  
沿線まちづくりガイドライン



▲福博であい橋のふもとにある水上バスのりば  
出典) 福岡市HP

### <国体道路での取組参考事例>



▲防犯や体感治安向上に効果的な街路空間事例  
(福岡市 リバレイン通り)



▲建築物のセットバックによる歩行空間の確保事例  
(横浜市 元町商店街)

(水上広場の交通課題解消への貢献)

春吉橋周辺は、夜間における歩行者やタクシーが非常に多く、また、観光のためのバスを停める場所も不足している等の実態があり、これらの交通課題の解消にも新たな空間が貢献していく必要がある。一方、空間の機能や景観が損なわれないよう、自転車交通や駐輪について制御していく必要がある。

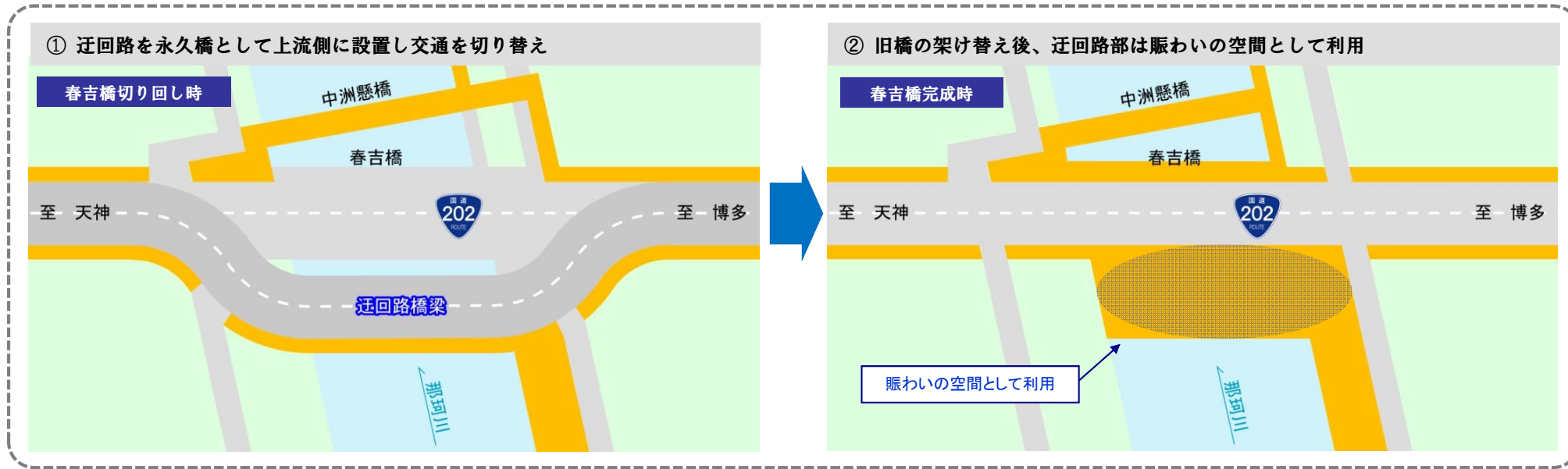


▲夜間に国体道路に集中するタクシー

# 卷末参考

# 巻末参考1 水上広場の概況

▼春吉橋仮設迂回路の活用イメージ

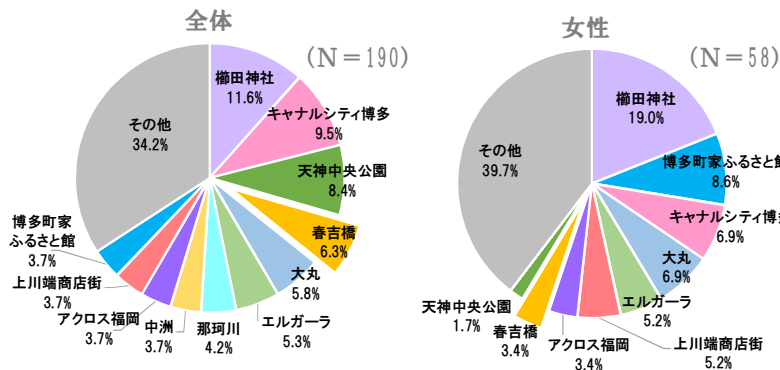


▼水上広場の規模



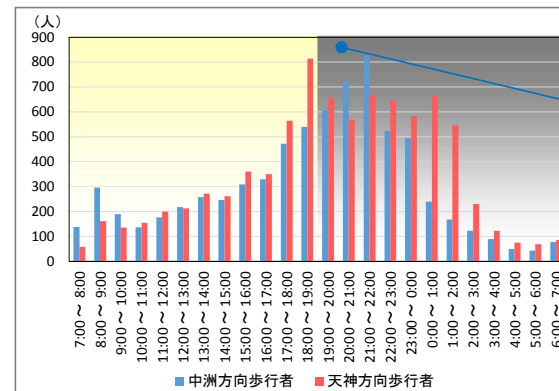
# 巻末参考2 国体道路の概況

▼「国体道路周辺で好きな場所」



資料) 春吉橋を核とした空間利活用に関するアンケート調査結果 (H26.4.15~H26.5.12)

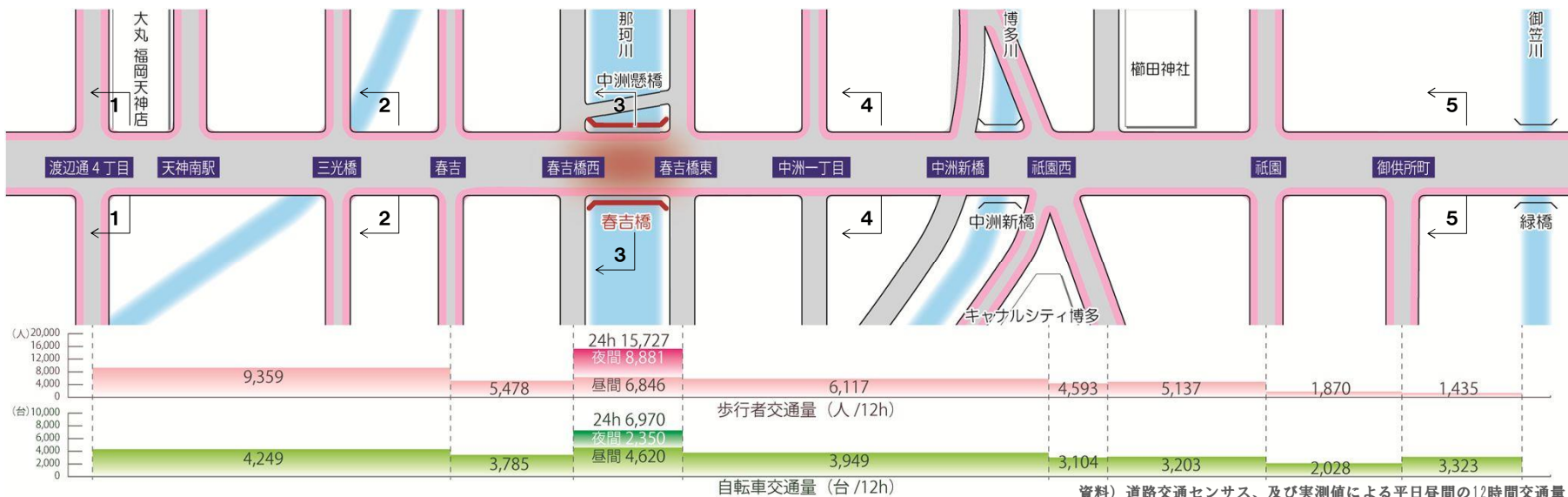
▼春吉橋の平日歩行者通行量



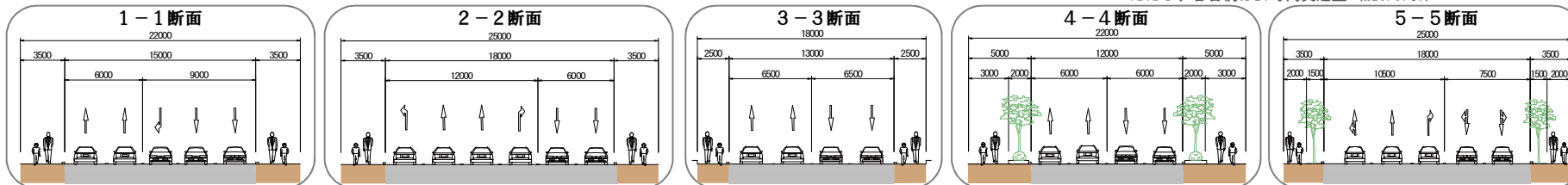
17時～深夜2時まで歩行者が多く、21時台がピーク(約1,500人/h)

資料) 春吉橋24時間交通量 (H26.9.17)

▼国体道路の交通量・道路構成



資料) 道路交通センサス、及び実測値による平日昼間の12時間交通量ただし、春吉橋は24時間交通量 (H26.9.17)



## 委員名簿

### 【委員】

委員長	さかぐち こういち 坂口 光一	九州大学 教授
委員	いのうえ ふみひこ 井上 文彦	福岡県建設業協会 専務理事
委員	うえまつ いわお 植松 岳	九州経済連合会 常務理事(第1回～第4回研究会)
	ひろせ かおり 廣瀬 香	社会資本部 部長(第5回研究会)
委員	たかき なおと 高木 直人	福岡経済同友会 常任幹事 事務局長(第1回～第4回研究会)
	なわた ますみ 縄田 真澄	事務局長(第5回研究会)
委員	たちばな ひでき 立花 英樹	福岡商工会議所 常務理事
委員	たつみ ひろし 辰巳 浩	福岡大学 教授
委員	ほあし りえ 帆足 リエ	元西日本リビング新聞社 統括編集長
委員	まさずみ たつり 牧角 龍憲	九州共立大学 教授
委員	まつなが ちあき 松永 千晶	九州大学 助教
委員	まつもと のりお 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

## 研究会経緯

日付	研究会	検討項目
平成25年11月25日	第1回研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 技術研究会の目的・検討テーマ</li> <li>✓ 関係各事業について</li> <li>✓ 国体道路の現状について</li> <li>✓ 市民アンケート調査の概要</li> </ul>
平成26年 8月27日	第2回研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ これまでの意見の整理</li> <li>✓ 市民アンケート調査結果について</li> <li>✓ 国体道路の交通特性について</li> <li>✓ 外国人旅行者の行動特性について</li> </ul>
平成26年10月23日	第3回研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 春吉橋における歩行者および自転車の交通量について</li> <li>✓ 国体道路における歩行者の行動特性について</li> </ul>
平成26年11月27日	第4回研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 那珂川の現状について</li> <li>✓ 春吉橋を含む国体道路の歩行者の交通状況のまとめ</li> </ul>
平成27年 6月19日	第5回研究会	<ul style="list-style-type: none"> <li>✓ 春吉橋を核とした空間利活用のあり方最終とりまとめ</li> </ul>