

# REPORT

平成  
20  
年度



「はかたん」とは、はかたタウンと、「博多の～」という意味での  
はかたんを合わせた造語です。ここでは、「はかたんウォーク」と  
称して、博多を訪れる人たちがまちを歩いて見て、感じて、新し  
い発見をもらえればいいなあという思いを込めています。  
メインとなるのは「はかた駅前通り」。

『はかたんウォーク』では、博多駅地区と天神地区を結ぶ「に  
ぎわい回遊軸」を形成し、博多駅地区を含めた歩行者回遊性  
を高めるとともに、歩行者と自転車が安心して通行できる道路  
空間を確保することを目的としています。



博多駅地区社会実験  
「はかたんウォーク」  
実施報告書

Contents

- 1 | 社会実験の背景と目的 ..... P.01
- 2 | 結果概要と今後期待される取組み ..... P.03
- 3 | 実験の評価と今後の課題 ..... P.25

## 1-1. 博多駅地区の現状と課題

博多駅地区は土地区画整理事業によって都市基盤の形成、公共交通の整備が進められてきた。博多駅地区は博多港や福岡空港が近く、陸・海・空の交通の結節点として、オフィスビルやホテルなどが集積するビジネス拠点として成長してきた。また、2011年春の九州新幹線全線開通を前に、さらなる交通結節機能の充実が期待されている今、九州・アジアの玄関口として魅力ある「顔」づくりが必要となっている。

なかでも「はかた駅前通り」は博多駅正面からキャナルシティ博多方面に伸びる4車線道路であり、博多駅地区と天神地区を最短で結ぶ道路である。しかし、オフィス街であることから、平日は通勤者などで往き来が多いものの、休日は人通りが少なく、にぎわいに乏しい状況にある。また、歩行者空間に歩行者と自転車が混在し危険であることや、自転車放置禁止区域に指定されているにもかかわらず違法駐輪が至る所で見られる。

そのため、新しく生まれ変わる博多駅地区は、川端地区を経由して天神地区を結ぶ回遊性の確保やにぎわいのある空間の形成、歩行者と自転車が安全に通行できる道路空間の確保が課題となっている。



貴重な緑陰空間となっているはかた駅前通り



違法駐輪により歩道が占拠



▲博多駅地区位置図

## 1-2. 実験の目的

博多駅地区の現状課題を踏まえ、博多駅地区と天神地区を結ぶ「にぎわい回遊軸」を形成し、博多駅地区を含めた歩行者回遊性を高めるとともに、歩行者と自転車が安心して通行できる道路空間を確保することを社会実験の目的とする。

### 目的

#### 博多駅地区と天神地区を結ぶ「にぎわい回遊軸」の形成

2011年春の九州新幹線全線開通を見据えて、駅を拠点とした地区全体の回遊性を高めるために、博多駅地区と天神地区の連携を強化する必要がある。福岡市の都心構造のイメージにおいてははかた駅前通りは、両地区を結ぶ中央回遊ルート上に存在している。

オフィス街としてのイメージが強い通りを、新たな歩行者の回遊軸として、歩道空間の充実や沿道の商業施設等の誘導及び景観整備を進め、「にぎわい回遊軸」の形成を図る。



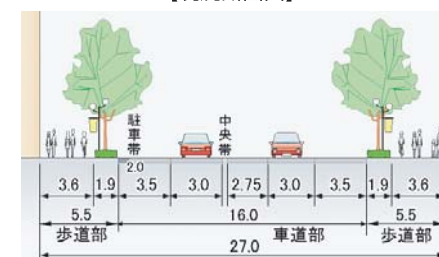
▲福岡市の都心構造のイメージ

#### 安心・快適に通行できる歩行者空間の確保

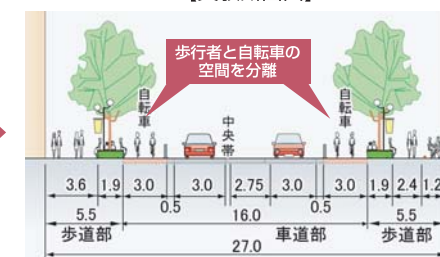
戦略的歩行者軸(歩行者幹線軸)を形成するはかた駅前通りにおいて、歩行者および自転車が安心・快適に通行できる空間の創出を目指す。

現在の車道を(右折車線を除いた)4車線から2車線に減少させ、自転車走行スペースを設置し、歩行者と自転車を分離する。既存の歩道は歩行者が通行し、お互いが安心・快適に通行できる空間を創出する。

【現況断面図】



【実験断面図】



### コンセプト

#### 通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を

博多駅地区は街区が複雑であり、地下通路も多いことから、駅を利用した来街者にとって分かりにくくなっている。人の流れを導くためには、ホスピタリティの高い誘導が必要である。そのため、通りや地区にわかりやすい案内表示を充実させ、にぎわいを創出する。

#### 通りに「歩きやすい」空間を

近年、歩行者と自転車による交通事故発生件数は増加傾向にある。はかた駅前通りは歩行者と自転車が混在しており、早急な安全対策が必要である。そのため、歩行者と自転車が安心して通行できる空間の確保を試みる。

#### 環境と健康にやさしい移動手段の提供

近年の地球温暖化に伴い、国民の環境や健康への関心が高まっている。博多駅地区は慢性的な交通渋滞が発生しており、地区全体で環境に対する意識を高め、取り組む必要がある。そのため、環境と健康にやさしい移動手段を提供する。



2-2. 結果概要

通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
〇〇通り  
**通り名付けとまち案内**

実施期間：  
平成20年10月4日(土)～26日(日)

博多駅周辺にお住まいの方々や企業関係者によるワークショップとそのパブリックコメントにより、博多駅周辺の11の通りに名前を付けた。また、それらの通り名を記載した通り名サイン・まち案内サインを仮設した。サインには通りの起点からの距離を示した位置番号を表示。(例:起点から50メートル…#5)また、博多駅地下街からの地上出口に番号表示を仮設した。



関係者の声



福岡地所 溝口直美さん

区画整理と住居表示法によって、博多駅周辺には通称の無い通りがたくさんできました。幹線については地域で勝手に命名する訳にはいきませんが、生活道路については地域が主体となって、どんなまちにしたいのかを議論しながら名前を決めていくことが、地域の活性化につながると考えています。

今回の社会実験では、敢えて様々な「格」の道路をワークショップを通じて名付けしました。通り名サインの取付場所も、パブリックスペースの植栽や街灯、電柱から民間ビルの壁面まで、様々なところに設置し、どんな所に設置するのがふさわしいかを検証できるようにしました。

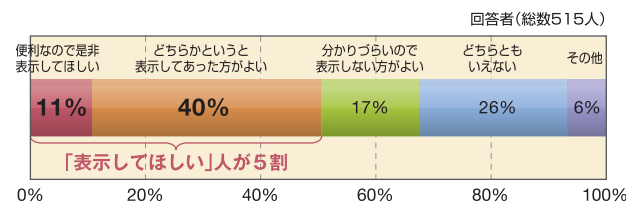
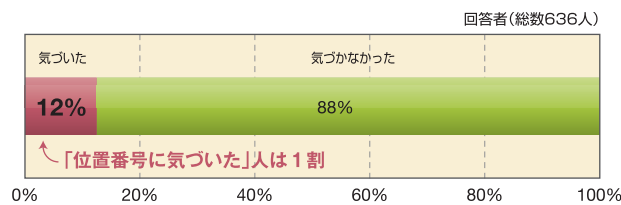
通り名の定着と拡大に向けて、時間を掛けて、活動を続けていきます。

来街者の声

通り名サイン・まち案内サインに気づいた来街者は1割程度であり、社会実験を通じた「認知度」は低かった。

サインの位置番号の認知度は約1割程度であった。

しかし、5割の来街者が位置番号の表示の意向を示した。



- ・通り名サイン・まち案内サインのデザインは博多らしさを感じられるものであり、上品であった。
- ・まち案内サインがあると、観光客など来街者到大変便利であったと思う。
- ・路地にも通り名がついたので、細かな案内の際に役立てることができる。
- ・通り名サインとまち案内サインの設置数が少なかった。
- ・短期間での実験では通り名を地域の方々に定着させるのは難しかった。

実験課題

広範な範囲に低密度な設置であり、かつ短期間の実施であったため、低い認知度に終わった。また、位置番号による案内の活用も不十分であった。その一方で、位置案内の仕組みに対しては、その利便性から再実施を求める声も高かった。

短期的取組み

より高密度かつ長期間の実施で認知度を高めることが肝要である。また、QRコードを用いた通り名の由来紹介や、沿道事業者の協力を得た井番号による住所表示を伴ったガイドマップの作成等の取組みも検討すべきである。

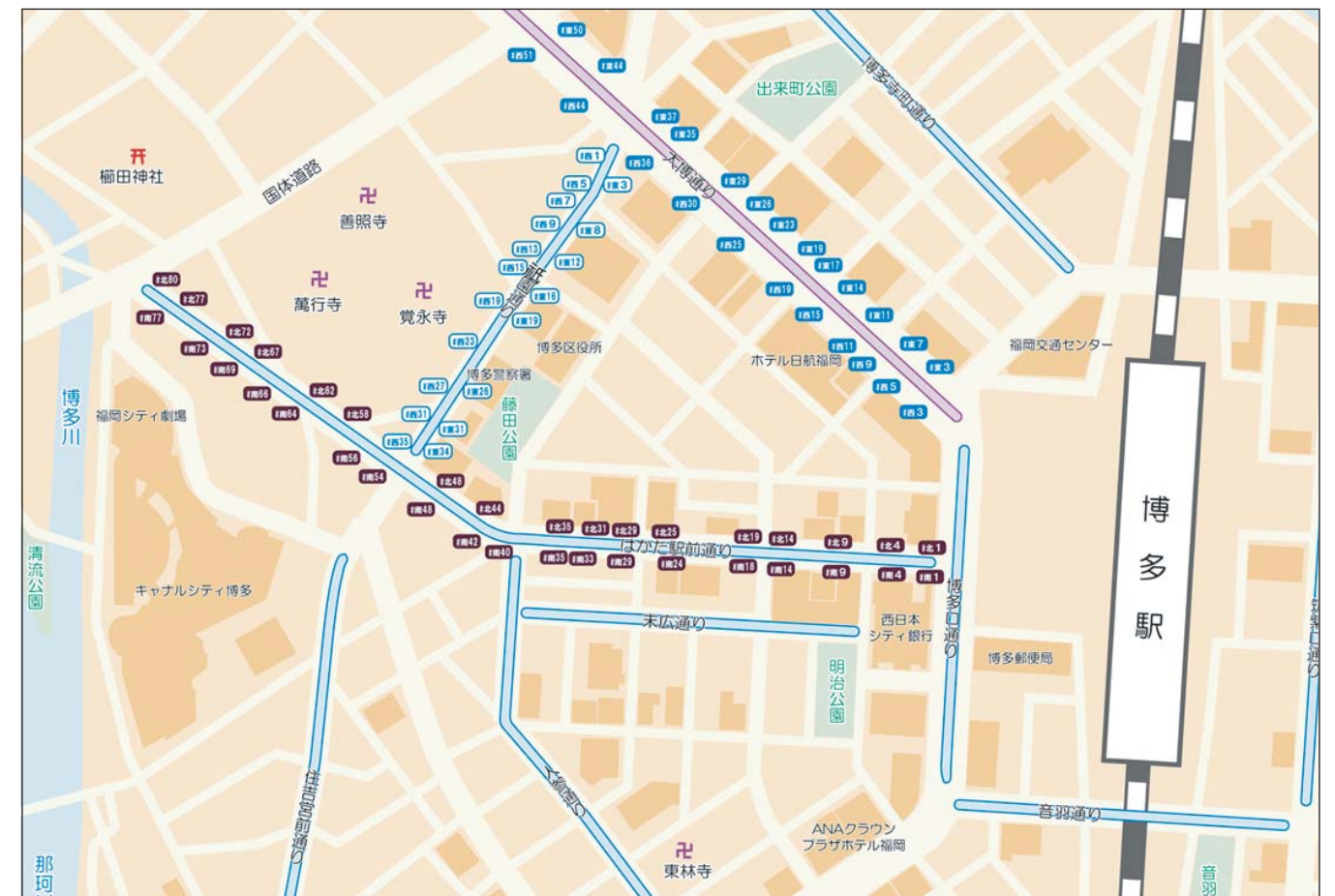
中長期的取組み

道路には、それが幹線なのか生活道路なのかというような、道路の種別に違いがあり、通り名付けについてはその道路の種別によって、判断する主体や手続きのアプローチを変える必要があることが分かった。一方で、まち案内の仕組みは悉皆的に実施しないと効果が薄い事もあり、暫定的な通り名で広く実施しても良い。通り名付けには、地域の愛着醸成と来街者の道案内という二つの目的があり、通り名付けの作業とまち案内のためのサインやツールの作成は分けて考える必要がある。

第二次通り名社会実験の実施

実施期間：  
平成20年12月25日(木)～平成21年3月31日(火)

博多駅地区において、平成20年10月4日～10月26日に実施された博多駅地区社会実験『はかたんウォーク』において、「通り名付けとまち案内」という取組みを行った。その結果、まち案内・通り名サインについては認知度が低く、設置箇所数が少なかったとの意見が多く寄せられた。しかし、半数の来街者が位置番号の継続希望の意向を示した。そこで、まち案内・通り名サインの認知度の向上を図ることを目的とし、「はかた駅前通り」とまちの回遊性を生むための「大博通り」「祇園通り」を対象として『第二次通り名社会実験』を実施した。



▲通り名プレート設置場所



大博通り

祇園通り

はかた駅前通り

来街者の声

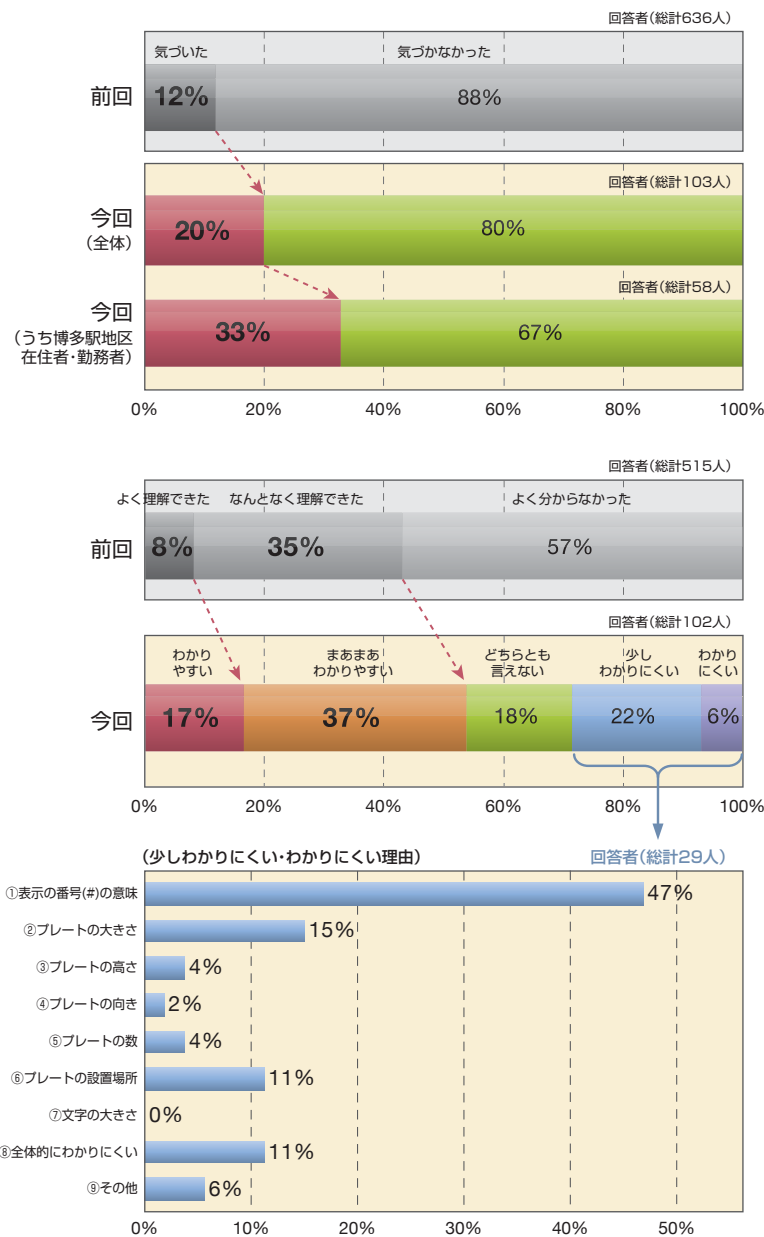
認知度について

通り名プレートに気づいた人は全体で約2割、うち博多駅地区関係者では3割を越えており、前回と比べて「認知度」が向上した。

位置番号について

「通り名で道案内」の基本ルールや通り名プレートの読み方については、「まあまあわかりやすい」と答えた人が37%と最も多く、続いて「少しわかりにくい」が22%、「どちらとも言えない」が18%、「わかりやすい」が17%であった。『通り名で道案内マップ』に基本ルールや通り名プレートの読み方の説明を載せたことが、半数以上の人に理解を得られた要因の一つであると考えられる。

一方、「少しわかりにくい」「わかりにくい」理由として、47%の人が「表示の番号(＃)の意味」と答えている。「プレートの大きさ」や「プレートの設置場所」、「全体的にわかりにくい」という意見も比較的多かった。「表示の番号(＃)の意味」の理解度を上げることが、道路方式導入への第一歩となると考えられる。



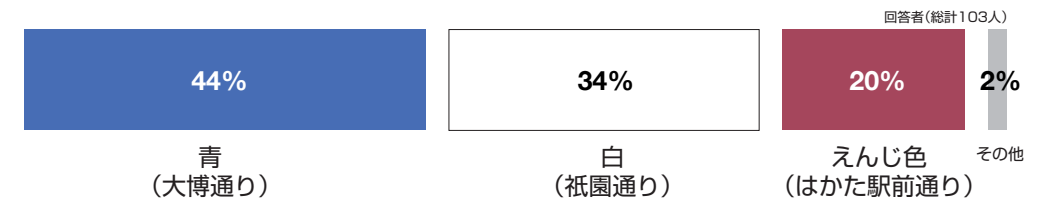
継続意向

道路方式の導入については、「導入した方がよい」と答えた人が47%と最も多く、続いて「どちらかという導入した方がよい」が30%であった。「導入しない方がよい」と答えた人は2%であったことから、道路方式の周知の徹底と早期の道路方式での案内サインを導入することが求められている。

「導入したほうが良い」「どちらかという導入したほうが良い」理由としては「行きたい場所の目印になる」「場所を教える時に便利」という答えが多かった。つまり、現状の住所表示による方法では、場所を特定しにくいいため、よりわかりやすい道路方式の導入が求められていると考えられる。

デザインについて

通り名プレートの色は、青(大博通り)と答えた人が44%と最も多く、続いて白(祇園通り)が34%、えんじ色(はかた駅前通り)が20%となっている。その他の色としては、赤や黄色という意見があった。



実験課題

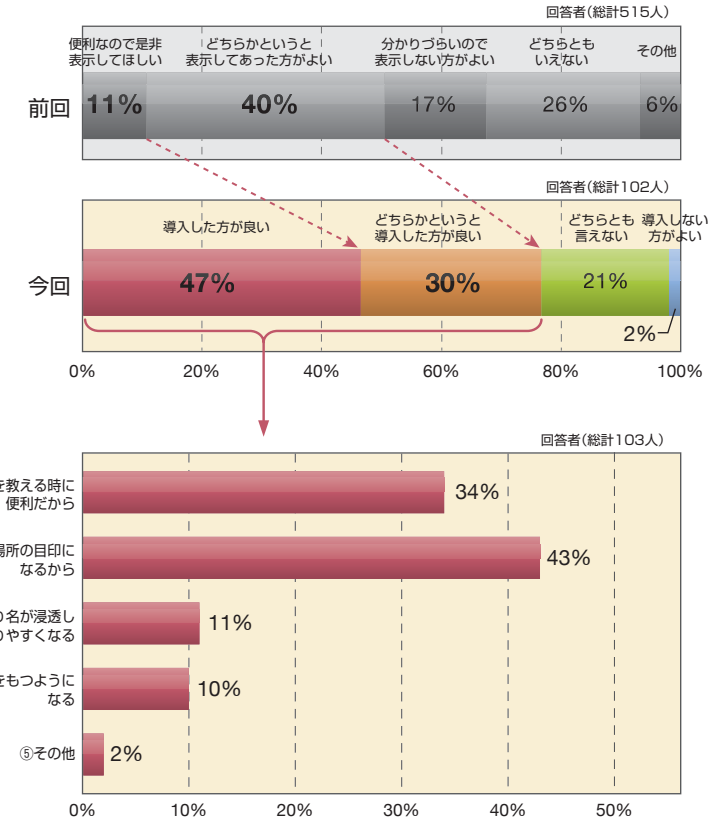
10月に行われた一回目の社会実験の結果を受け、通り名プレートを設置する通りを限定し、高密度に設置し、かつ約3ヶ月間にわたった長期の実施であったため、一回目の実験に比べ認知度の向上をはかることができた。また、通り名と＃番号で場所を表す「道路方式」の取組みや導入については、「賛成」という意見が多かった。

短期的取組み

今後、さらなる認知度向上のためには、通り名プレートの色や設置場所についての検討が必要である。また、通り名プレートは、雨によって水の染み込まないような取付方法や材質についても検討する必要がある。

中長期的取組み

通り名と＃番号でまち案内をするためには、通り名の定着と＃番号の理解に努める必要がある。通り名の定着には、各種マップや情報誌に記載するとともに、通り名プレートを通りの中間部分はもちろんのこと、交差点のコーナー一部にも設置することが考えられる。また、通り名で道案内マップには、観光情報や店舗、飲食店等の情報を記載することにより、まちの回遊性向上にも寄与するものとする必要がある。



通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
**オープンカフェ・お休みどころ**

実施期間：  
平成20年10月25日(土)・26日(日)  
10:00~19:00

はかた駅前通りの飲食店の歩道上に、オープンカフェ(テイクアウトスペース)としてベンチやテーブルを歩道上に設置した。また、沿道ビルのエントランススペース(民地)などにお休みどころとして一休みできるテーブルセットを配置した。



オープンカフェ(チサンホテル前)

オープンカフェ(ペローチェ前)

お休みどころ(ビジネスセンタービル)

関係者の声



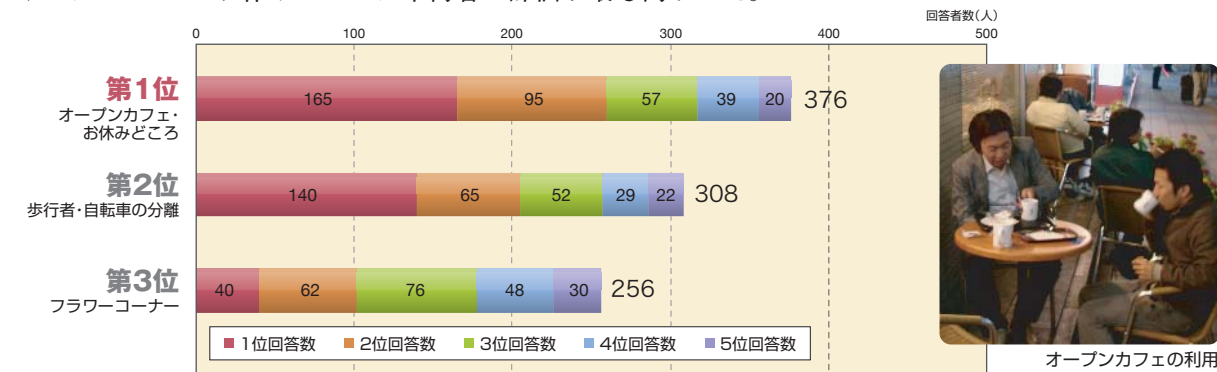
JR九州 長井信市朗さん

今回設置したオープンカフェ・お休みどころの席数は全部で10箇所162席であり、そのうち喫煙できるのは2箇所24席でした。利用実績は残念ながら禁煙席で1割程度、喫煙席は2割近くと、来街者が座っていいものかと躊躇している様子もみられましたので、気軽に利用していただくための宣伝が必要だったかもしれませんね。

オープンカフェ・お休みどころは来街者から最も期待されているメニューですので、今回の結果を今後につなげていければと思っています。

来街者の声

オープンカフェ・お休みどころは来街者の評価が最も高かった。



オープンカフェの利用

- ・はかた駅前通りの季節感を肌で感じる事ができよかった。
- ・通りがカジュアルな雰囲気になってよかった。利用が増えればにぎやかになると思う。
- ・お休みどころの雰囲気が暗く、休みにくい雰囲気だった。少し明るい雰囲気にして欲しい。

実験課題

設置場所が暗く、または開放的でなく、利用が自由であることが伝わらなかった為低調な利用に終わったところがある一方で、来街者の声によると高い人気を得ていたことも事実である。

短期的取組み

沿道地権者の協力を得るなどして明るく開放的な場所に設置し、自由な利用を呼びかける等、より利用しやすい設置方法で実施することが求められる。

中長期的取組み

歩道やポケットスペースを使っただけの実験だったが、沿道のビルオーナーや管理者に対して、通りのアメニティ創出やにぎわいづくりのために、ビル敷地内の公共的な利用を様々なかたちで推進してもらうための試みでもある。継続した実施と内容の試行により、ビル建替えや低層階改装時の判断材料となるような実験のあり方も検討に値する。

通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
**フラワーコーナー**

実施期間  
平成20年10月4日(土)~26日(日)

放置自転車対策、はかた駅前通りのシンボルゲートを彩る事を目的としてコスモスを植えたフラワーポットを設置。実験期間終了後には、コスモスの花苗800鉢を無料配布した。

【通常時】



通常時の博多口コーナー部(ガードレール設置)

【実験中】



実験中の博多口コーナー部(フラワーポット設置)

関係者の声



西日本シティ銀行  
佐藤哲也さん

はかた駅前通りの玄関口でコスモスが迎えてくれ明るい感じになりました。通りの入口に花があると、街が来街者やオフィスワーカー等を出迎えてくれるような雰囲気になり、街に対する好感度が上がると思います。

放置自転車対策にはあまりありませんでしたが、「街のにぎわい」や「やさしい雰囲気」の演出には「効果あり」だと思いますので、今後も常設されるといいですね。

- ・予算や管理上の問題が残るが、継続して設置し、通りのシンボルゲートとして定着させたい。
- ・フラワーポットの間には放置自転車があり、残念だった。

実験課題

花壇のデザイン上、違法駐輪への有効な対策とはならなかった。また、博多口交差点への1点集中型であったため、通り全体へのイメージアップに対する貢献は高くなかった。

短期的取組み

違法駐輪対策として有効であるデザインによる実施と、通り全体のイメージアップを意図した取組みが求められる。

中長期的取組み

花壇は維持管理に手間が掛かり、手入れを怠ると逆効果になる。例えば、地域企業のボランティアによる維持管理を主眼として、どの程度の負担で、どの程度の質と量が維持できるかを長期的な実験で確認した後に、整備範囲を検討する手順も考えられる。

通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
**回遊パフォーマー**

実施期間  
平成20年10月25日(土)・26日(日)  
10:00~19:00

はかた駅前通り沿いの民地にてストリートパフォーマンスを実施した。



クラフトマンのパントマイム



華麗なパフォーマンス



水晶玉を巧みに操るパフォーマー



通行人の注目を集めるチクリン

来街者の声



福岡市在住 福満翔大さん

パフォーマーの周りには子供連れの家族がたくさんいて、子どもがすごく喜んでいたので印象的でしたね。  
誰もが興味を持つようなパフォーマンスを、休日だけでも継続すれば見る人は増えると思うし、はかた駅前通りがにぎやかになると思いました。

実験課題

2人のパフォーマーが出演したが、来街者がパフォーマーに出会う頻度が少なく、また出会っても立ち止まって見物するには十分なスペースがあったとは言えなかった。

短期的取組み

パフォーマーの増員や、演技スケジュールの告知、ならびに多くの来街者が演技を楽しめる空間が必要と思われる。オープンカフェ、お休みどころでの演技も検討可能であろう。

中長期的取組み

オープンカフェやお休みどころの延長線にある要素として捉えるなら、舞台性のあるポケットスペースやエントランススペースを点在させ、様々な活動の発表の場として常態化することにも意味がある。

通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
**キャンドルイベント**

実施期間:  
平成20年10月25日(土)  
17:00~21:00

紙袋(20cm×12cm)の中に電池式のLEDキャンドルを入れて歩道に設置した。受付(西日本シティ銀行本店前)でLEDキャンドルと紙袋を配布し、紙袋には通行者が思い思いのメッセージを記入した。



はかた駅前通りに設置したキャンドル



キャンドルイベントの参加者は93名



夜間のはかた駅前通りを演出するキャンドル



紙袋にメッセージを書く来街者

関係者の声



福岡地所 秋吉裕二さん

計画時点で心配していたように、はかた駅前通りの夜間は結構明るいので、キャンドルの光が少し目立ちにくかったようです。ただキャンドルの紙袋には家族連れやカップルなど多くの方に思い思いのメッセージなどを書き込んでもらい、参加型のイベントになったと思います。  
来年は、キャンドルの光がもっと印象的に見える工夫(たとえば街灯を消すなど)をしてクオリティを高め、わざわざ見に来てもらえるようなものにしたいですね。

来街者の声

- ・メッセージやイラストが描かれた紙袋はそれぞれ個性があり、通りを歩くのが楽しかった。
- ・LEDキャンドルであったので火災などの心配はなく、安心して実施できたと思う。

実験課題

沿道の明るい照明により、キャンドルの光が埋もれてしまって目立たなかった。

短期的取組み

沿道への消灯協力呼びかけや、キャンドルの光量アップなど、キャンドルの存在を目立たせる方策が求められる。

中長期的取組み

博多部の自治協議会が行っている「博多灯明ウォッチング」に習い、地域のオフィスワーカーや学生が参加できる体験型の手作りイベントとして発展させたい。スポンサー企業や専門学校による光のインスタレーションコーナーを随所に配置したり、実施時期としては冬期イルミネーションと連携することも考えられる。

通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
**ストリートバナー**

実施期間：  
平成20年10月4日(土)～26日(日)

はかた駅前通りの水銀灯に、JT-sponsoredの博多駅地区社会実験を告知するバナーを設置した。



はかた駅前通りの水銀灯



水銀灯に設置したストリートバナー



バナー拡大図

▶ スポンサーの声



日本たばこ産業  
森若公之さん

たばこを吸われる方と吸われない方が共に良い関係であるために私たちJTでは様々な活動を推進しています。  
今回のスポンサーバナーでは、はかたんウォーク開催の周知とにぎわいの演出に加え「はかた駅前通り」の環境美化を目的として、日頃から私たちがメッセージしている「あなたが気づけばマナーは変わる。」を意匠としました。  
地域の皆様とはかた駅前通りを利用される方々ご自身が、マナーのことについて考えていただける一助となれたなら良かったと思います。

▶ 関係者の声

実験で設置したストリートバナーは「道路標識設置基準・同解説」に示されるように車道端から25cm以上離すことが望ましいことから、歩道部と直角に設置できず、水平に設置した。  
そのため、バナーの方向が歩道と並行であることや、樹木で遮られるなどして、歩行者からの視認性は良いとはいえなかった。今後はバナー自体のサイズ、設置方向などの検討が必要と考える。



はかた駅前通りの歩行者の視点

- ・喫煙者に関する広告があったため、立ち止まって見ている喫煙者がいた。マナー向上につながればよい。
- ・スポンサーの協賛について勉強になり、今後のエリアマネジメント広告の活動に役立てることができる。

実験課題

歩道に対して平行な設置であったことから視認性に欠けたため、景観の統一性や、スポンサー確保の観点からも課題を残した。

短期的取組み

視認性の確保に焦点を当てて実施すべきである。

中長期的取組み

はかた駅前通りの街灯は内照式広告の取付が前提で設置されている。今後の街灯のあり方を考える上で、景観づくりとともに財源としてのストリートバナーの取付を前提とした街灯デザインやその管理運営方法もセットで検討されて良い。また、ストリートバナーは街灯に限らず、立ち並ぶビルファサードに連続性をもって設置される事でも効果があるため、ビル建替え時のガイドラインに盛り込む要素としても更なる検証がされて良い。

通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を  
**博多ハロウィンパレード**

実施期間  
平成20年10月25日(土)  
14:00～17:00

様々な仮装をした約500名の参加者が、はかた駅前通りを通り、キャナルシティ博多、川端商店街を經由して博多リバレインまでパレードを行った。

審査ポイントのキャナルシティ博多にて、審査員が参加者の仮装を審査した。優秀なグループは、ゴールである博多リバレイン到着後に仮装コンテストに出場し、入賞者には賞品を贈呈した。



パレードに参加した子供たち



仮装コンテスト表彰式の様子

- ・演奏や仮装の集団がパレードしていることで、一般の方も見学で楽しい雰囲気が出た。
- ・非常に盛り上がり、実験のみでなく地域の恒例行事としたい。
- ・パレードの列が一般の歩行者の妨げとなっている様子も見られた。

実験課題

パレードそのものは非常に楽しげで、にぎわいの向上に大きく貢献したが、大人数による行進が歩行者の妨げになり、あるいは信号待ちによる滞留が発生するなど、行進の運営に課題を残したのも事実である。また、集合場所にした明治公園の状況も、老若男女が集う取組みの集合場所としては不適合といわざるを得ない。

短期的取組み

大人数での行進であることは変えようが無い為、例えば時間規制した車道部分を歩行可能にするなど、歩道の容量を増やす試みもありえる。また、スムーズに行進が流れるように運営を工夫することや、よりよい集合場所の確保も検討すべきである。

中長期的取組み

博多駅地区には、誰もが知るようなビッグイベントが少ない。ハロウィンの仮装パレードに限らず、歩行者天国として大道芸やマスゲームなどの道路空間を活用したにぎわい創出イベントを定着させたい。究極の目標としては「どんたく」に匹敵するような地域イベントに成長させ、観光集客都市の一端を担いたい。



通りに「歩きやすい」空間を  
**第2タクシープール**

実施期間  
平成20年10月20日(月)～26日(日)

筑紫口付近のタクシーの慢性的な渋滞を解消するために、博多駅筑紫口付近の駐車場に約50台のタクシーを集約できる第2タクシープールを設けた。また、プール内の混雑状況をリアルタイムで確認できるモバイルシステムを導入した。

- ・10月20日(月)～24日(金)の平日は新幹線博多ビル屋上駐車場を利用
- ・10月25日(土)～26日(日)の土日は福岡県東総合庁舎駐車場を利用



第2タクシープール利用状況(福岡県東総合庁舎駐車場)



タクシーの誘導を行う誘導員(筑紫口駅前広場)

▶ 発現した効果

第2タクシープールの実験期間中は、筑紫口通り(竹下通り)の待機タクシーの路上駐車が全く見られなかった。第2タクシープールの設置は筑紫口周辺の渋滞対策に非常に効果的であったといえる。

【通常時】



待機タクシーの路上駐車

【実験中】



タクシー路上駐車は解消!

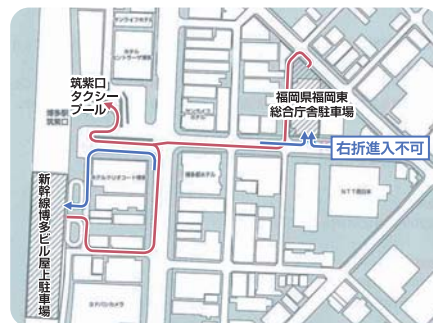
▲ 筑紫口通り(竹下通り)ヨドバシカメラ玄関前の状況

▶ タクシードライバーの声



毎日交通株式会社  
馬場定一郎さん

実験前は筑紫口通り(竹下通り)でお客様を待っていました。第2タクシープールが設置されていることで、駐車違反をせず、安心して運営できました。  
第2タクシープール内に長く待機する場面もありましたが、安心・安全に運営できることを考えれば、今後の本格実施に向けて検討していただきたいですね。



第2タクシープールのルート図

実験課題

筑紫口通りの状況改善は一目瞭然のものであったが、システム運営に要する経済的・人的負担が過大であった。

短期的取組み

よりよい第2プールの場所の検討、より効率的な運営方法の構築および、運営主体の検討が、本格実施に向けた大きな課題である。

中長期的取組み

駅前広場の大半がタクシーやバスの待機場として利用され、人の活動が制限される状態は、まちづくりの観点から好ましいとは言えない。また、駅前広場のタクシープールからタクシーが路上にあふれ、一般交通に支障する状態にもなっている。今回の実験で第2タクシープールの効用が明らかになったので、よりよい第2プールや運営主体の検討など、本格的運用に向けた具体的な対策が望まれる。

環境と健康にやさしい移動手段の提供  
**レンタサイクル**

実施期間:  
平成20年10月4日(土)～26日(日)  
8:00～18:00

博多駅前広場(博多口)にサイクルポートを設置し、電動アシスト付き自転車の貸し出しを行った。

▶ 関係者の声

実験期間中の利用は、計166台であった。ビジネス用途で利用されることも多く、男性の利用が75%にのぼることも特徴的である。利用者の評価は概ね好評で、継続的な実施を望む声や、駐輪場・自転車走行帯などの自転車インフラの整備を望む声も聞かれた。



レンタサイクルで目的地へ向かう来街者

▶ 関係者の声



駅レンタカー九州  
森部智美さん

レンタサイクルは観光やビジネスに多くの人に利用していただきました。バスやタクシーに代わる交通手段として選んでいただけたようです。天気の良い日は、用意した自転車がすべて貸出中になったりしました！利用者の方の中には、マリノアシティ福岡や海の中道まで頑張った方もおられましたよ。  
営業時間や営業拠点などについて、課題は残されているのですが、自転車は環境にはもちろん、健康にもいいので今後、事業として展開できるように検討したいと思っています。

▶ 来街者の声

・借り手を選ばず、気軽に利用できることから、観光客の方などに大変便利だと思った。

実験課題

本格実施を望む声が高く、好評であったが、貸出返却場所が1箇所のみであったため、都心の回遊性向上にはまだ貢献の余地がある。

短期的取組み

都心全体の取組みとして天神地区にも拠点を設ける、あるいは子供用の自転車も提供するなど、より利便性を高める方法での実施が求められる。

中長期的取組み

単なる観光用の移動手段としての設備の充実でも良いが、さらに踏み込んで、放置自転車対策や、都心の自転車の総量抑制などの視点で取り組むべき施策として検討したい。都市部では自動車により渋滞を招いている点を踏まえ、自転車利用促進への転換を図る時代かもしれない。パリ市の「ヴェリブ」が先進モデルであろう。

環境と健康にやさしい移動手段の提供  
**自転車タクシー**

実施期間：  
平成20年10月の土・日・祝日  
10:00~20:00

実験期間中の土日祝日に博多駅地区を回遊する自転車タクシーを運行した。10月25日、26日の両日は、歩行者と自転車を分離したことにより生まれた自転車走行スペースを自転車タクシーが通行できないことから、はかた駅前通りを除いた街路で運行した。



▶▶ **ドライバーの声**

社会実験期間中の自転車タクシーの利用者は462名であった。利用者の7割が女性であり、乗客の居住地の8割近くが福岡市外で、ショッピングや観光を目的に利用した来街者が大半を占めた。

博多駅地区と天神地区は直線約2km圏内にあり、自転車や徒歩での移動に非常に適した位置関係です。しかし残念ながら、そこは渋滞と排気ガスでいっぱいです。「人と環境にやさしい福岡市」を全国的にアピールするためにも、また「来てよかった」と言ってもらえる都市にするためにも、車両・軽車両・歩行者が共存できる道路環境を早急に整備する必要性を強く感じます。「歩いて楽しいまちづくり」のためにペロタクシーはこれからも頑張ります！



自転車タクシーの  
ドライバーさん

実験課題

利用した来街者からは好評であった一方、はかた駅前通りの自転車走行スペースを利用できない、あるいは大半の時間で乗り場に自転車タクシーが待機していないなど、利用しようとする来街者の期待を裏切ることが多かった。

短期的取組み

道を選ばない自由な走行が可能になるような取組みや、台数を増やす等の実施方法を検討すべきである。

中長期的取組み

自転車の見直し気運と同様に、自転車タクシーのようなシンプルなコミュニティアシスト交通をどのように受け入れていくかが問われている。現在のNPOが運営するサービスは広告費と運賃で賄われているが、行政サービスの一環として補助を行い、高齢者や身障者の足代わり使えるものとして、また、児童送迎による学童保育の効率化などにも期待されて良い。

環境と健康にやさしい移動手段の提供  
**公共交通利用促進**

実施期間：  
平成20年10月の土・日・祝日  
10:00~18:00

博多遊学プロジェクトの「博多遊学BOOKスタンプラリー」と同時開催した。スタンプラリー応募者に抽選で賞品(公共交通機関のプリペイドカード)を贈呈。

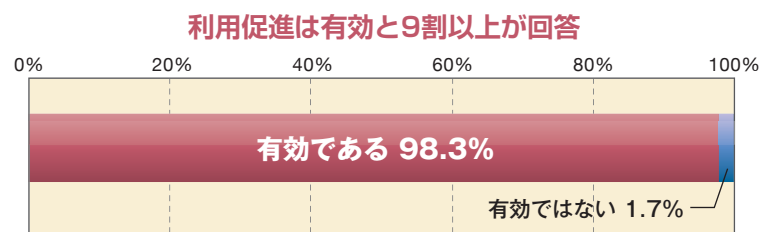
博多駅周辺の商業施設が参加する特典(割引やワンドリンクサービスなど)満載のクーポン企画を遊学BOOK内に記載した。



博多駅総合案内所

▶▶ **スタンプラリー応募者の声**

「博多遊学BOOKスタンプラリー」の応募数は1910件であり、公共交通利用証明を受けた応募は634件であった。利用促進の取組みについては9割以上が有効と答えた。



▲ 公共交通利用促進の取組みに対する評価 回答者(総数634人)

実験結果

遊学ブックとの連携により、実験告知の面では大きな貢献があった。しかし、公共交通機関利用の有効な証明方法が無く、実質的に無制限な証明付与となった点および、インセンティブとなる特典の内容に課題を残した。

短期的取組み

有効かつ分かりやすい取組みとするための工夫が必要である。

中長期的取組み

欧米の大都市都心では、自動車の流入を減らすために、通勤時間帯による一人乗車の禁止や、ITを使ったロードプライシングなどの様々な規制が実施されている。

環境と健康にやさしい移動手段の提供  
**おしチャリゾーン啓発**

実施期間：  
平成20年10月4日(土)~26(日)

博多口及び筑紫口の工事用仮囲いへ"おしチャリステッカー"を貼り、自転車を押して通行してもらえよう啓発した。また26日には、チャリ・エンジェルズが、啓発グッズの配布を行い、自転車を押して通行するよう呼びかけた。

▶▶ **関係者の声**

26日(日)は雨天であったため、当初計画のチャリ・エンジェルズによる啓発活動を十分に行えず、事実上は、期間中のステッカー添付による啓発のみとなった。

当日は雨天の為、予定の活動が出来なかったのは残念でしたが、博多駅出入り口で多くの人々に啓発グッズを配れたことで、少しでも自転車マナー向上の意識が広まったならうれしいですね。



チャリ・エンジェルズ



おしチャリステッカー



チャリ・エンジェルズによる啓発活動

▶▶ **来街者の声**

おしチャリステッカーに目をとめている自転車利用者が見られた。雨天のためチャリ・エンジェルズの活動ができなかったのは残念であった。

実験課題

おしチャリゾーンが明確に設定されておらず、また啓発活動自体も高い認知を得られる内容ではなかった。

短期的取組み

明確なおしチャリゾーンの設定と、継続的な啓発活動計画が必要である。

中長期的取組み

日本では、自転車が車両であることへの交通教育や行政指導は徹底していない。本来なら自転車は車道を走り、歩道上ではおしチャリが基本であるとの考えに立ち、民地を含む混み合う場所での指導や取り締まり強化も意味がある。駐車違反の取り締まりのように、警察からの委託を受けた業務として実施することも検討されて良い。

通りに「歩きやすい」空間を  
**歩行者・自転車の分離**

実施期間  
平成20年10月25日(土)・26日(日)  
10:00~19:00

はかた駅前通りの片側一車線ずつに自転車走行スペースを設置することにより、歩行者と自転車の分離を行い、お互いが安心・快適に通行できるようにした。

交差点部などには歩行者と自転車の安全確保のため、誘導警備員を配置し、誘導を行った。

【通常時】



▲ 博多口交差点付近の交通状況

【実験中】



【通常時】



▲ 区役所南口交差点付近の交通状況

【実験中】



【通常時】



▲ はかた駅前通りの状況

【実験中】



交通規制（社会実験）を告知する看板



自転車走行スペース内の自転車停止位置

関係者の声



福岡市在住 橋本直樹さん

いままで自転車で歩道を通る時に、スピードを落として歩行者とぶつからないように気をつけるなど、ストレスを感じていました。  
でも、自転車走行スペースを通った場合は、歩行者を気にせず、スピードを落とすことなく快適に通行することができました。朝のラッシュ時など自転車の通勤・通学時間が短縮されるのではないのでしょうか。  
ただ、交差点や横断歩道を通るときはどこを走行すればいいのか、少し戸惑いましたね。

- ・子供が自転車とぶつかりそうで不安だったが、実験当日は子供の手を離して安心して歩道を通りできた。
- ・誘導する警備員の人数が若干多く感じ、緊迫した雰囲気を感じた。

実験課題

博多駅地区では初の試みであった為、行政協議に要した負担、警備のあり方、自転車タクシーが通行不可であった点等、準備段階から運営にいたるまで課題は多かったが、一方では車線減少に伴う事故や重大な渋滞発生は見られず、今後のまちづくりに大きな足跡を残した。また、平日への対応、博多口地下駅前広場への車路建設による道路構造の変化への対応も必要である。

短期的取組み

より実施しやすく、来街者が利用しやすい試みとなるような実験であることが求められる。また、より多面的な実証とするため、地下導入車路整備後、平日の再実験の検討も求められる。

中長期的取組み

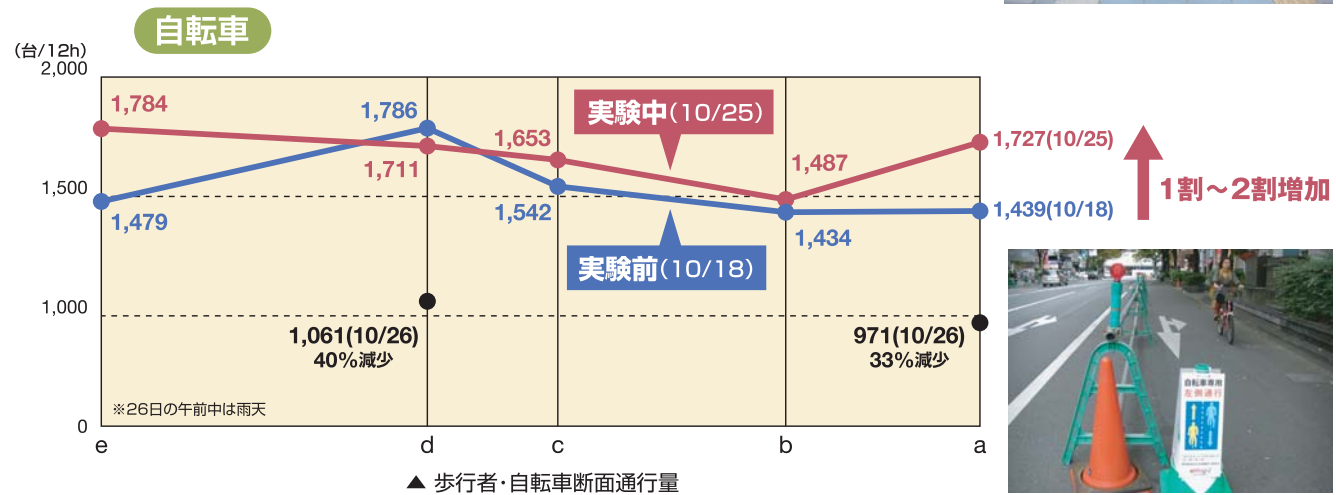
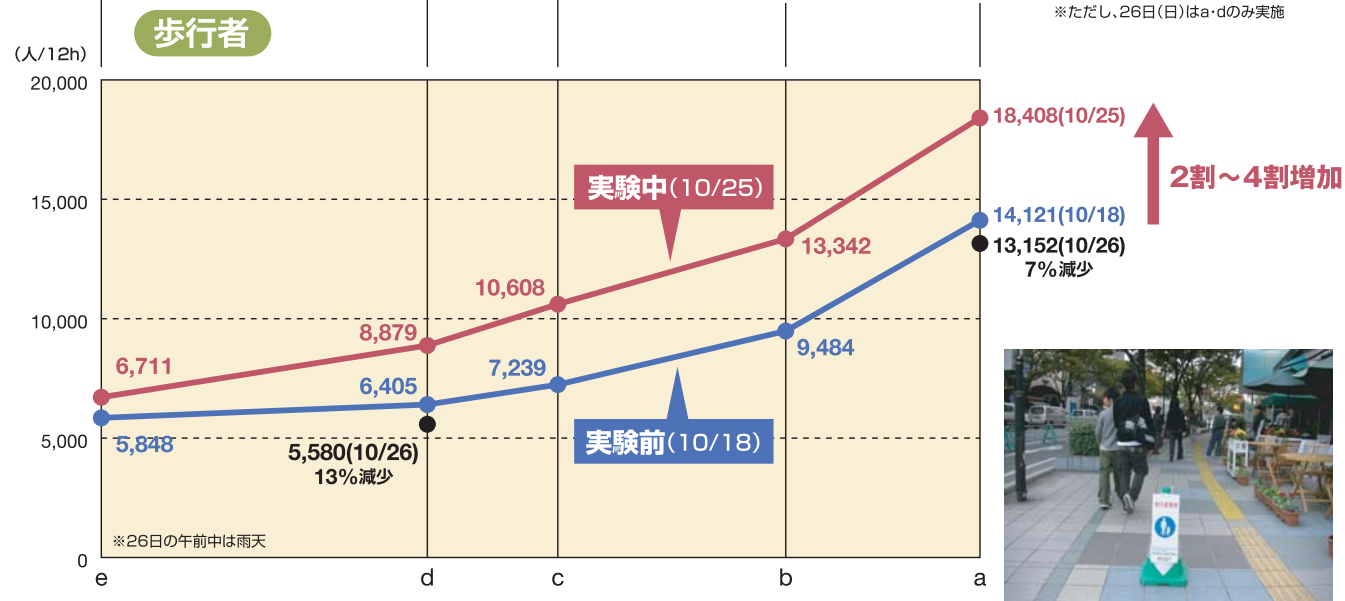
道路の性格や沿道の状況によって、歩行者と自転車と自動車を物理的に分離することが絶対には良いとは限らない。とくに込み合う繁華街では、歩道と車道の段差を無くすことで人が自由に道路を往来できるにも関わらず、事故が減る事例もある。はかた駅前通りについては、ガードレール代わりの植栽柵や駐車場出入口の歩道切下げの凹凸が、このままでいいのか議論されるべきである。地下車路工事の機会に、部分的に道路空間の再配分の検証実験を行っても良い。

歩行者・自転車への効果(断面通行量)

- ・実験前に比べて歩行者は2割～4割程度の通行量の増加がみられた。
- ・自転車は1割～2割程度の増加がみられた。
- ・歩行者と自転車の混在がないため、通行量の増加にも十分対応でき、快適な空間を創出できた。



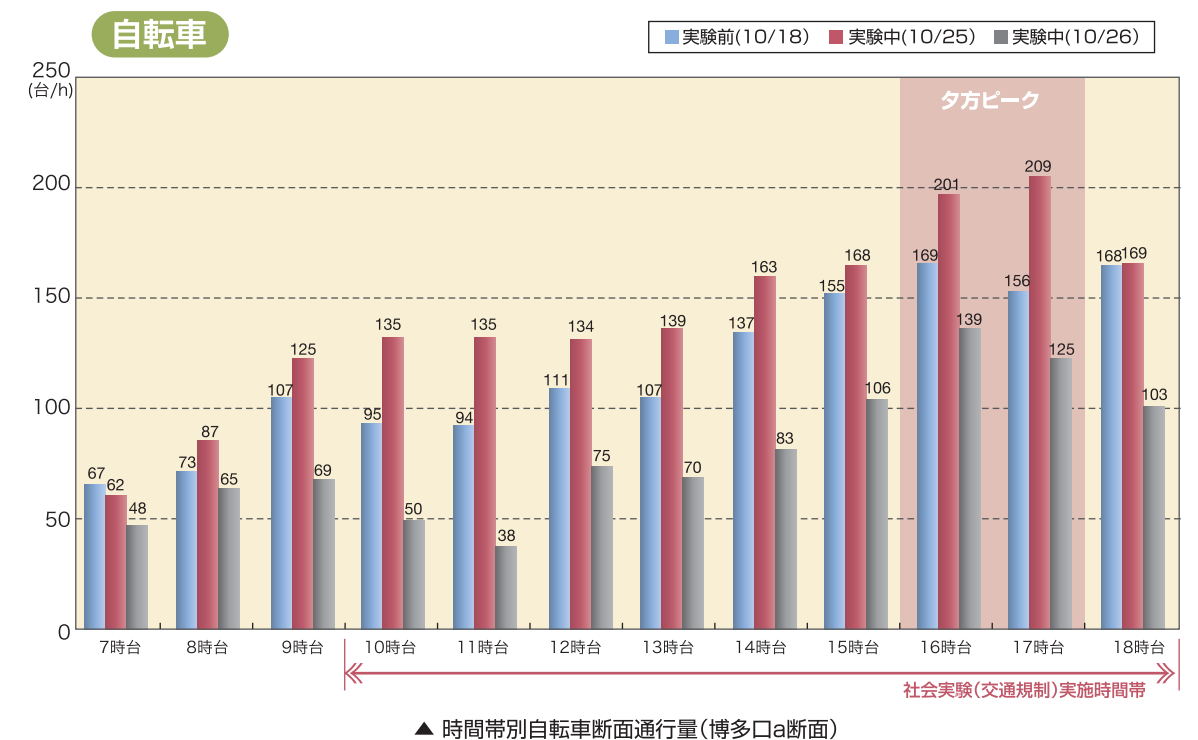
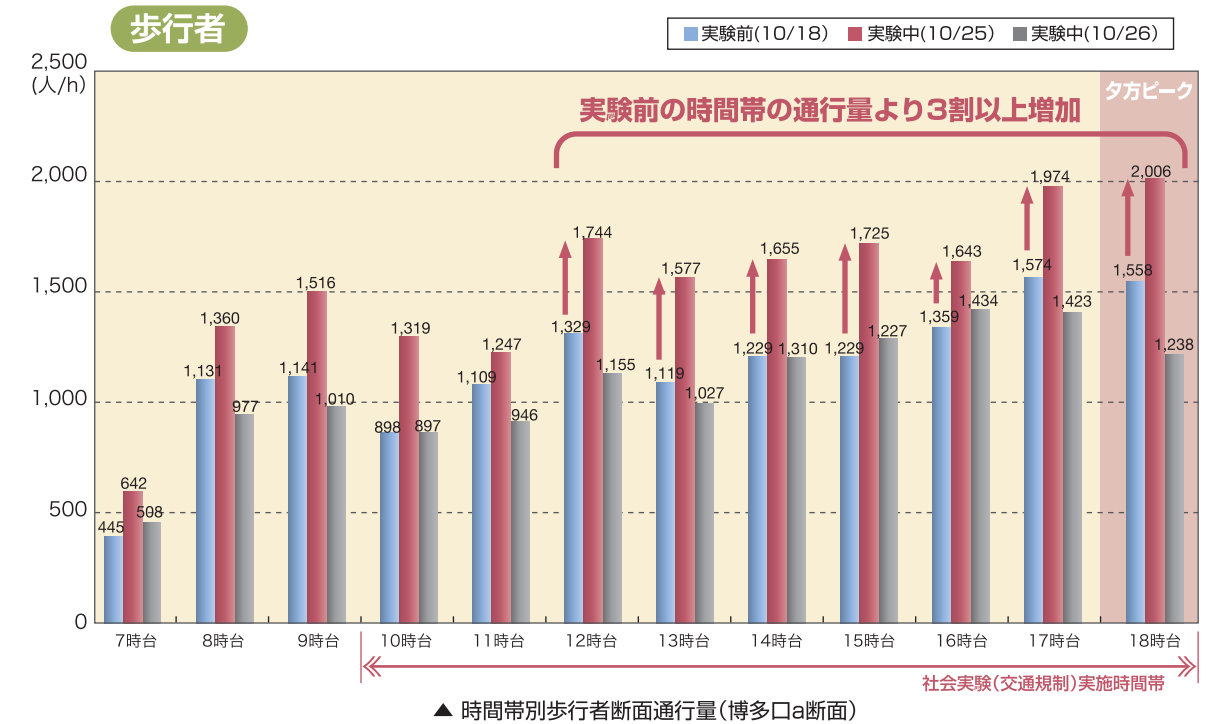
※10月25日(土)・26日(日)は、7時～19時(12時間)に歩行者・自転車通行量調査を実施  
 ※ただし、26日(日)はa・dのみ実施



▲ 歩行者・自転車断面通行量

歩行者・自転車への効果(時間帯別断面通行量)

- ・博多口の時間帯別通行量の変化をみると、歩行者・自転車とも実験前(10/18)に比べて実験中(10/25)は各時間とも増加がみられた。
- ・10/26は雨天にも関わらず、歩行者は実験前とほぼ同等の通行量がみられた。一方、自転車は7割程度の利用がみられた。
- ・歩行者は昼から夕方にかけて一定の通行があり、夕方18時台にピークがみられた。自転車は夕方16～17時台に通行のピークがみられた。
- ・こうしたピーク時間帯においても、歩行者と自転車の分離により、歩行者空間の快適性や安全性は確保できた。

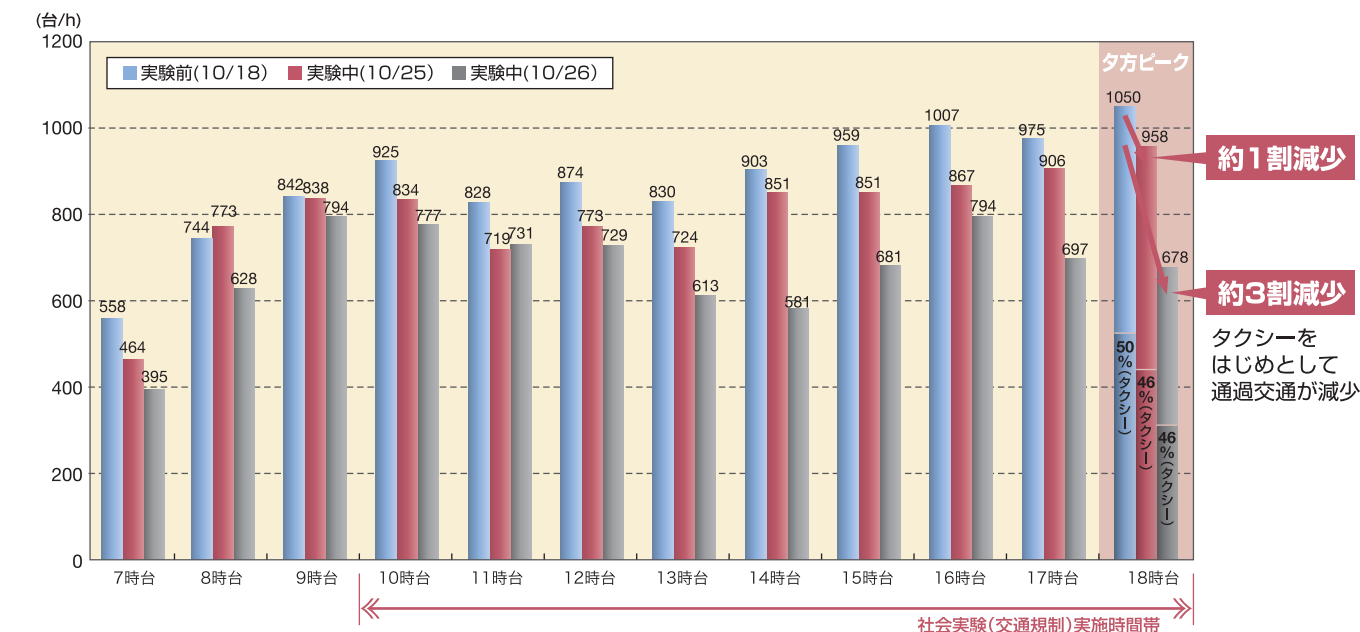
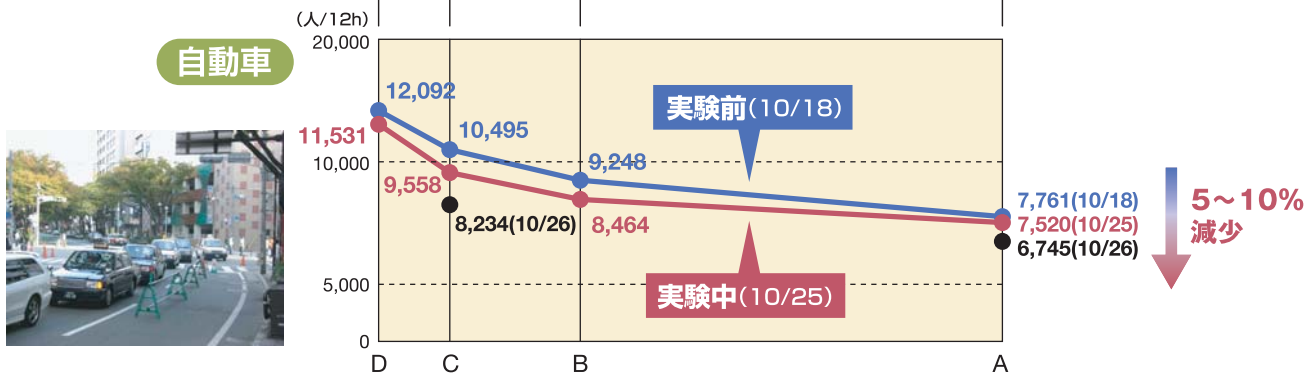


自動車への影響(断面交通量)

- ・実験前に比べて自動車は5~10%程度の交通量の減少がみられた。
- ・車線数の減少に伴う周辺道路やはかた駅前通りへの大きな影響はみられなかった。
- ・はかた駅前通りは通常時はタクシーの割合が約5割と高いが、実験中は乗降が規制されるため減少した。



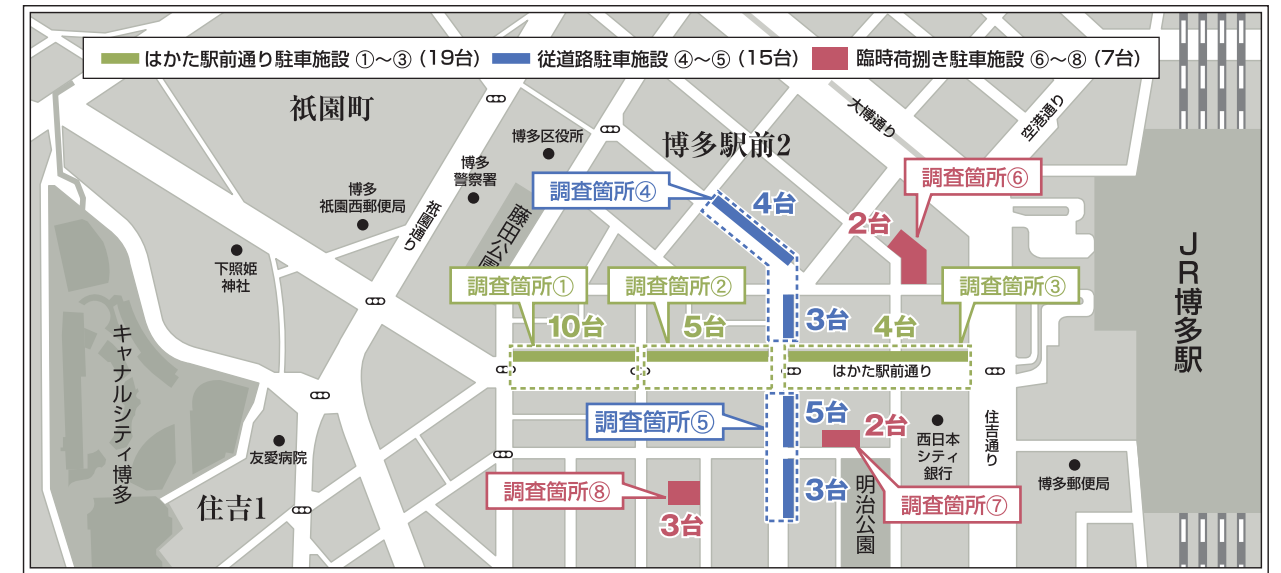
※10月25日(土)・26日(日)は、7時~19時(12時間)に自動車通行量調査を実施  
 ※ただし、26日(日)はA・Cのみ実施



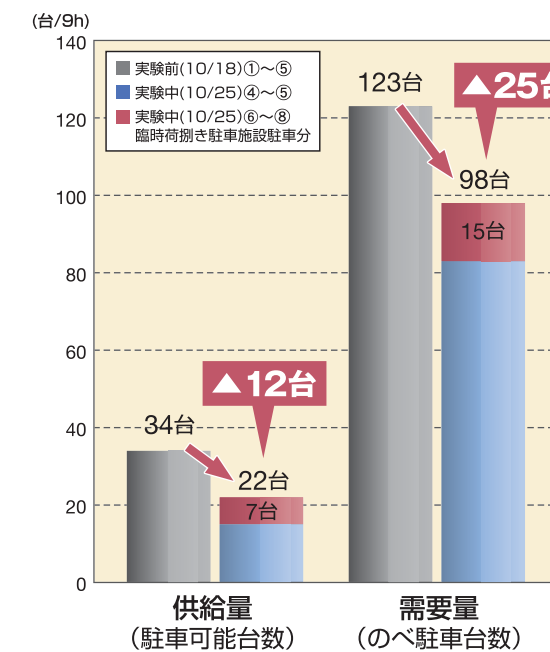
▲ 時間別自動車断面通行量(博多署入口C断面)

荷捌き駐車への影響

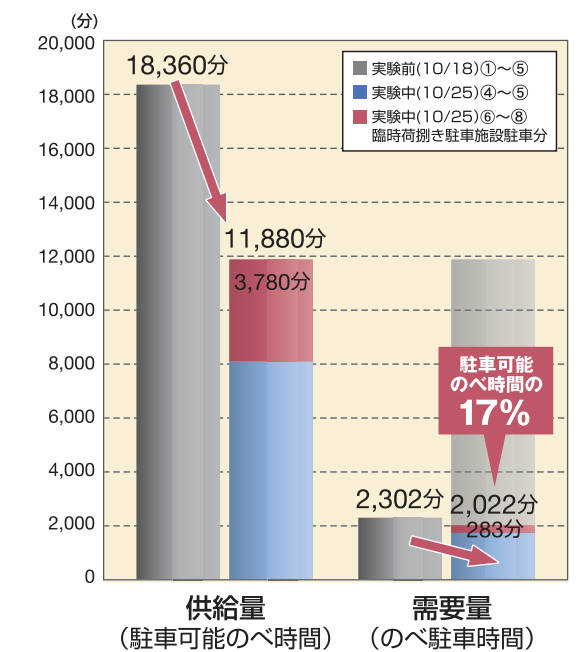
- ・実験中は駐車スペースの減少(15台減少)に伴い、駐車台数は10月18日の事前調査時と比べ25台減少した。
- ・はかた駅前通りでの駐車ができない実験中においても、駐車施設の時間占有率は2割未満であり、駐車需要に対して十分な余裕があり、はかた駅前通りの駐車スペースを休止しても、周辺の駐車施設で代替可能であることが確認できた。



※調査箇所①~③の路上駐車施設駐車可能時間 / 特定中貨以外の中貨・普貨:8時~17時、車両17時~25時  
 ※調査箇所④、⑤の路上駐車施設駐車可能時間 / 8時~25時  
 ※調査箇所⑥~⑧(臨時荷捌き駐車施設)の路上駐車施設駐車可能時間 / 9時~20時



※実験前(10/18)は路上駐車施設①~⑤が駐車可能(34台/分)  
 ※実験中(10/25)は車線規制により路上駐車施設④・⑤のみ利用可能で新たに臨時荷捌き駐車施設⑥~⑧(駐車可能台数7台)を確保し、22台が駐車可能  
 ※需要量は実験前・実験中とも10時~19時までの9時間観測値を集計

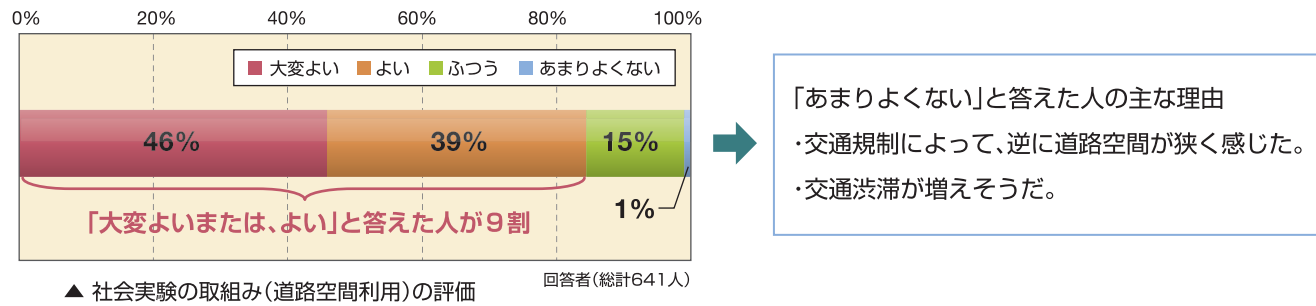


※実験前・実験中とも、社会実験実施時(交通規制時)の10時~19時までの9時間を集計対象とする  
 ※供給量(駐車可能のべ時間) = 駐車可能台数 × 集計対象時間(9時間)  
 ※需要量(のべ駐車時間)は駐車時間の総和  
 ※時間占有率 = 需要量 / 供給量

## 3-1. 来街者アンケート調査による評価

### 取組み全体(道路空間利用)に対する評価

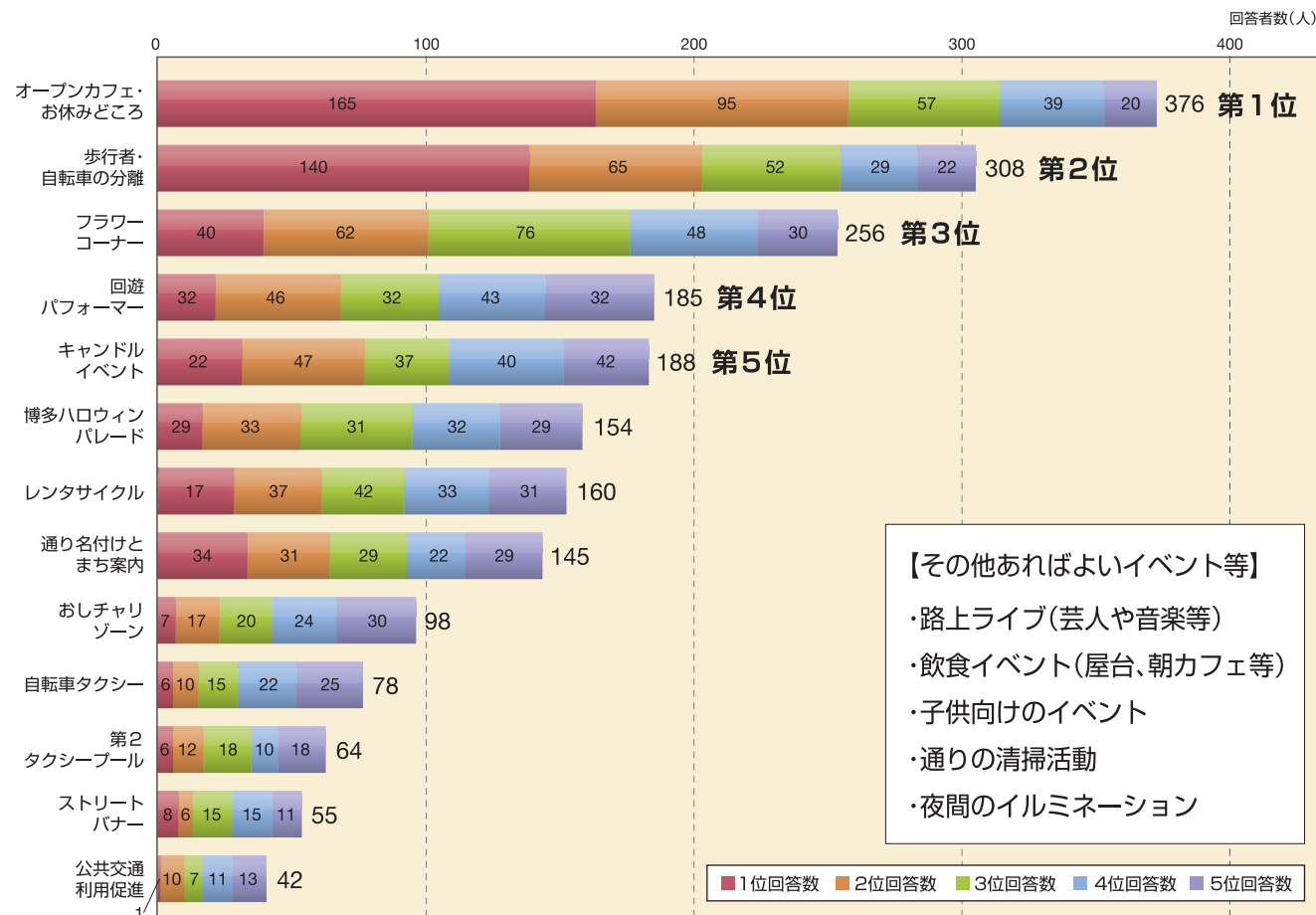
- ・今回の社会実験の取組み(道路空間利用)について9割の来街者から肯定的な評価を得た。
- ・「交通渋滞が懸念される」「車道の道路空間が狭く感じる」といった意見もあった。



▲ 社会実験の取組み(道路空間利用)の評価 回答者(総計641人)

### 社会実験メニューに対する評価

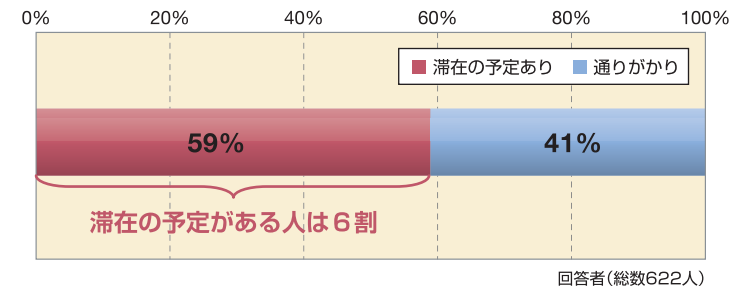
- ・実験メニューの評価で、上位を占めたものは「にぎわい」創出を目的とした、1位のオープンカフェ・お休みどころ、3位のフラワーコーナーであった。
- ・「歩きやすい」空間づくりを目的とした、歩行者・自転車の分離は2位に選ばれた。
- ・その他、路上ライブや子供向けイベント、通りの景観向上につながる清掃活動、イルミネーションなどのイベントがあればいいという声が聞かれた。



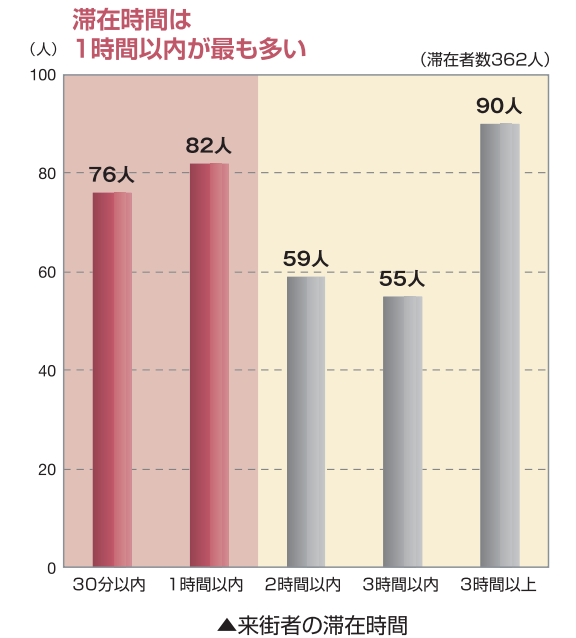
▲ 実験メニューの評価

### 滞在時間

- ・はかた駅前通りの社会実験に参加し、「滞在する」と回答した人は6割を占めた。
- ・来街者の滞在時間は1時間以内が最も多かった。



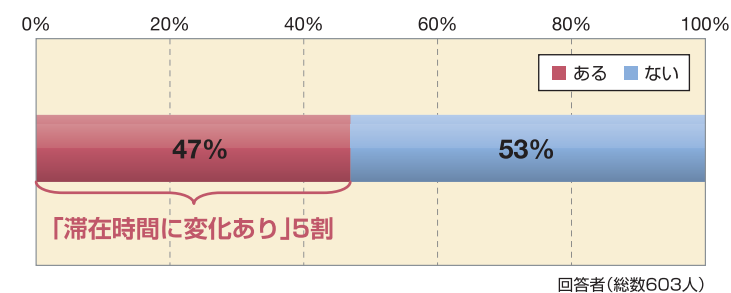
▲ 滞在予定の有無



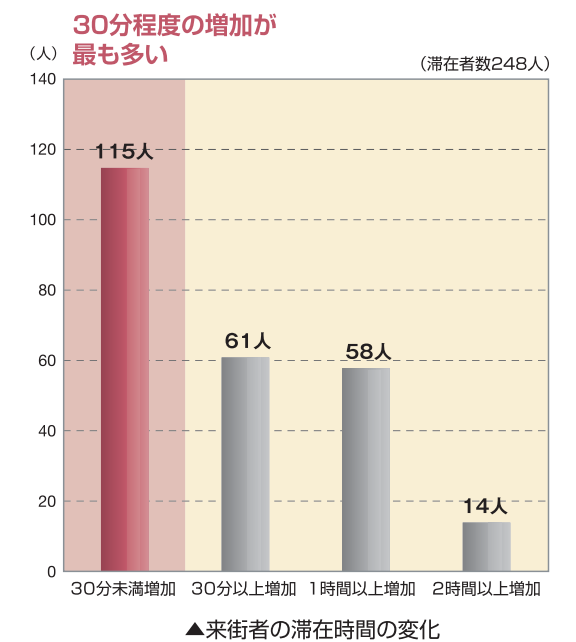
▲ 来街者の滞在時間

### 滞在時間の変化

- ・社会実験に伴い、「滞在時間に変化があった」と回答した人が5割で半数を占めた。
- ・実験前に比べ滞在時間が30分程度の増加が最も多かった。



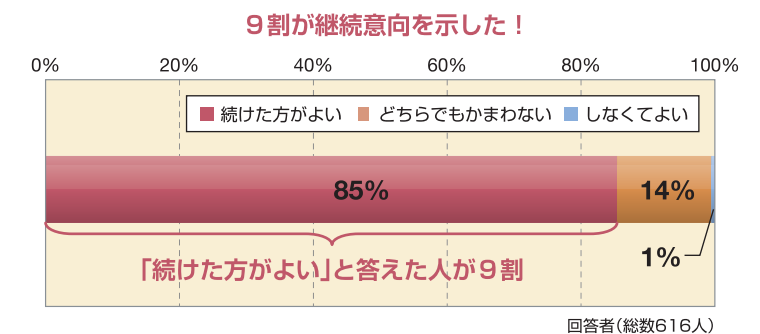
▲ 滞在時間の変化の有無



▲ 来街者の滞在時間の変化

### 社会実験の継続意向

- ・「今後も社会実験のような取組みを続けた方がよい」と回答した人は9割で、極めて高い継続意向を示した。



▲ 取組みについての継続意向

### 3-2. 博多駅地区の「にぎわい」「回遊性」「安心・快適な歩行者空間」を実現するために

#### 1 にぎわい向上に寄与する継続的な取組みの実施

博多駅地区は、面的継続的ににぎわいを生み出す仕掛けに欠けており、一時のイベント時を除けば、無表情な歩道空間が大半を占め、安心・安全の面からも課題を有する。今後の取組みの方向性としては、夜間や休日に焦点を当てたにぎわい創出策の検討や、ビル建替えや低層階改装時の設計判断に寄与すべく、オープンカフェなどのにぎわい向上策の有効性を継続的な実験を通じて提示し続ける必要がある。また、博多駅地区全体のにぎやかなイメージを創出するため、道路空間を最大限に活用した大規模なにぎわいイベントを創り出し、「どんたく」に匹敵するようなイベントに成長させるような取組みも検討されて良い。

#### 2 回遊性の向上を目的とする周辺地域と連携した取組みの展開

博多駅地区のみの取組みでは、福岡都心全体の回遊性向上、魅力向上への貢献は限られたものになる。そのため、天神地区や博多部などの都心を形成する個性ある周辺地域との連携を深める必要がある。特にさらに高いレベルでの博多部歴史エリアへの回遊誘導策は、博多のブランド創出にも寄与する博多らしさを伴った取組みとなりえるため、その検討には高い優先順位が与えられるべきである。また、天神など他の地域での展開とも連携し、博多駅地区内における通り名の浸透とサインの充実による回遊支援策も、来街者が増大する2011年を間近に控えて喫緊の取組みが必要であり、特段の推進体制が求められる。

#### 3 はかた駅前通りを歩行者中心の空間とするための取組みの継続

はかた駅前通りは、博多駅地区と天神地区の福岡の二核をつなぐ戦略的歩行者軸であり、歩いて楽しい歩行者中心の空間に整備されなければならない。今回の実験では、自転車走行スペース設置に伴う事故や渋滞発生はみられず、今後の活動に一定の足跡を残すことが出来たが、放置自転車対策には課題を残した。他方、現在地下駅前広場への導入車路が建設されることが決まっており、それに伴って歩行者空間が犠牲になることのない様、行政と連携を図りながら道路空間の活用法や放置自転車対策に関する検討と提案を継続的に実施していく必要がある。

### 3-3. 継続的取組みをするためのまちづくり組織の活動方針

#### 1 様々な媒体を用いた計画的な広報活動の実施

博多駅地区を望ましい姿に誘導していく為には、地域住民のみならず広く一般からの関心と期待を集め、博多駅地区のまちづくり活動を後押しする世論を醸成する必要がある。その為には、量のみには囚われない、質やタイミングにおいても戦略的な広報活動を展開する必要がある。

#### 2 既存組織との連携強化と柔軟な組織体制の構築

多様な主体が社会実験を始めとするまちづくり活動に参画し、博多駅地区のみならず都心全体が一体となって取組んでいくため、日頃の情報収集活動に注意を払うなどして、行政はもちろん、既存他組織との連携強化を図っていく必要がある。また、役割が一部の構成員に偏ることなく、また構成員の強みを活かすため、取組み内容に応じて小グループを作って事業を推進するなど、効果的で機動的な対処が可能となるような柔軟な組織運営も求められる。

#### 3 地域住民を広く深く巻き込んだまちづくり活動の推進

博多駅地区は事業所が多く、ワンルームマンションの単身世帯も多いことから、地域住民のまちづくり活動への参画は困難を伴う。しかし、自らの居住するまちに対する愛着なくしては、実効あるまちづくり活動は望めない。そこで、今後の社会実験を始めとするまちづくり活動に際しては、自治会などの住民組織と深く連携を取り、住民の方々に企画から実施にいたるまで深く広く関わってもらえるような住民参加型のメニューを増やすなど、地域の方々が自主的にまちづくり活動に参加出来るような土壌を作る取組みが求められる。

### 3-4. 博多駅地区まちづくり活動に求められる中長期的方向性

博多駅地区が大きく飛躍するチャンスである2011年春まで2年となる。今回の実験では、「にぎわい」「回遊性」「安心快適な歩行者空間」をキーワードにそれらが一時的に実現された状態を創り出そうとしたが、この地区が目指すべき状態にはまだ距離がある。地区のまちづくりを担う重要な主体である「博多まちづくり推進協議会」に求められる役割は大きく、その活躍が期待される。協議会が今回の実験の成果を活かしつつその役割を果たすために、2011年及びその先に向けた取組みの方向性と、その組織のあり方について、下記の事柄を強く期待したい。

#### 1 玄関性の演出

まずは2年後に迫った新幹線開業による来街者の増大に対応する為、その玄関としての機能を高める準備が急がれる。具体的には通り名サインやまち案内地図の充実、今回の実験で実施したフラワーコーナーを例としたゲート性のある空間の創出、そして来街者が博多に到着した実感である「博多らしさ」を演出するため、山笠を始めとした博多の伝統文化の演出や、御供所歴史地区との連携などがあげられる。これらの取組みには、実施時期や実施体制において、高い優先順位が与えられるべきである。

#### 2 建物更新の機会を捉える

博多駅地区では、多くの建物が更新期を迎えている。この機会を捉え、民間の協力を得ながら歩いて楽しい歩道空間の形成を目指す為、オープンカフェやお休みどころ、あるいはポケットスペース有効活用策としての物販機能やパフォーマー誘致などは、既存ビルの建替えや低層階改修時の設計判断に影響を与える事を目的に、長期的継続的な演出活動を実施すべきである。

## 3 道路特性に応じたまちづくりの推進

博多駅地区には、シンボル性豊かで高機能な「大博通り」、福岡都心の戦略的歩行者回遊軸としてにぎわうべき「はかた駅前通り」、住環境を意識すべき「住吉通り」など、性格の異なる通りが存在するため、それぞれの性格に応じたまちづくりが推進されるべきである。また、はかた駅前通りにとどまらない、博多駅地区全体における歩行者中心の歩道・道路空間再配分の検討は、それぞれの道路ごとの空間特性を十分検討した上で、その空間配分のあり方を「まちづくりガイドライン」に明記し、その実現に向けて行政と連携した様々な取組みを通じ、市民に広くその有効性を訴えながら実現を図っていくべきである。

## 4 博多駅地区全体の取組みの実施

今回の社会実験は、博多駅地区とキャナルシティ博多地区を結ぶ中央回遊軸の形成に重点を置いた社会実験であったため、エリア的には限定されたものとなったが、今後は、駅地区全体において、「にぎわい」「回遊性」「安心快適な歩行者空間」形成に重点を置いた様々な取組みの検討が求められる。

例えば、現在の博多駅地区には人々がまちに留まるような憩いのスペースが少ないことから、駅地区全体でポケットパークのあり方を考える「緑のゆとり空間」形成ワークショップの実施や、その結果を踏まえた取組みが検討されてもよい。

## ◆筑紫口側エリア

筑紫口側においては、駅前広場に集中する観光バスを処理しきれない問題がある。観光バスの集約化等の取組みも求められる。

## ◆大博通り・住吉通りエリア

大博通り、住吉通り近辺には、日本最初の禅寺である聖福寺、住吉神社をはじめとする寺社を中心とした古い街並みと近代的な街並みが混在していることから、「博多らしさ」を取込んだ地区全体の回遊性と滞在時間を向上させて、徒歩圏の交流ネットワークを形成するような取組みが検討されてもよい。

## 5 天神地区・御供所地区といった他地区との連携強化

博多駅地区のみの取組みでは、福岡都心全体の回遊性向上、魅力向上への貢献は限られたものになる。例えば、貸出所を天神地区や御供所地区にも設けたレンタサイクル実験の実施など、今後は、博多駅地区のみならず、天神地区や御供所地区といった個性ある地区と連携し、都心全体が一体となったまちづくりに取組んでいくことが求められる。

## 6 組織力強化

これらの取組みを実現するにあたっては、「博多まちづくり推進協議会」自身に高い組織力が求められる。構成員の拡充、自立した財政、行政との連携などは当然の事であるので多くは述べない。協議会の実行力及び推進力を維持・向上させ、博多駅地区を望ましい姿に導く力として最も重要なのは、地域に広がる多数の構成員の強みに応じた貢献を得、構成員の参画意識を高める為のマネジメントである。例えば事業ごとに小グループを立ち上げて取組むような体制を早期に実現し、その力を充実させながら今後のまちづくりに取組むことを強く期待したい。

社会実験「はかたんウォーク」が、地域の住民や来訪者、博多駅地区の諸企業、行政機関の多大な尽力のもとに無事終了しましたことを喜ぶとともに、関係者のお骨折りに厚くお礼を申し上げます。

本社会実験は、平成18年3月に「博多まちづくり推進協議会」の前身である「博多駅地区まちづくり研究会(以下、研究会)」が取りまとめた『博多駅地区における交通結節点とまちづくりのあり方－最終報告－(以下、提言)』から始まりました。

提言から2年が経過し、研究会は自身が提言したエリアマネジメントの役割を担うため、「博多駅地区まちづくりワーキンググループ会議」、「博多駅地区まちづくり推進組織準備会(以下、準備会)」へと発展し、平成20年からは「博多まちづくり推進協議会(以下、協議会)」として本格稼働しました。協議会は、博多駅周辺地区の自治会や企業、行政機関など約130もの諸団体および個人が参画し、博多駅地区のあるべき姿について様々な角度からの検討や実践活動に取り組んで参りました。

その活動の中で、提言の具現化に向けて、平成19年度の準備会では博多にふさわしい社会実験の内容について討議しました。次いで平成20年度に協議会において「社会実験プロジェクトチーム」が設置されるとともに、プロジェクトチームや博多駅周辺の自治協議会等で構成される「博多駅地区社会実験実行委員会」が新たに組織され、本格的な内容の検討や関係部署との協議を行い、今回の社会実験の実施に至ったところです。

社会実験は、「にぎわい回遊軸の形成」と「安全・快適な歩行者空間の確保」を目的に、「通りのわかりやすさ・にぎわい」「歩きやすい空間」「環境と健康に優しい移動手段の提供」をコンセプトとして、「通り名付けとまち案内」「歩行者と自転車の分離」「レンタサイクル」など全部で14の取組みを展開しました。また、地域住民の方々との合意形成や関係機関との調整には多くの時間を費やし、公益性のある取組みとして地域に認めていただけるようワークショップ等を取り入れるなど、検討プロセスにおいても様々な工夫を施してきました。

社会実験については関係者のほとんどが初めての経験であり、また厳しいスケジュールでありました。それにも関わらず、関係した皆様の熱意とご協力により、良い結果が得られたと考えております。一方で、取組みごとの課題や取組み体制、周知に関する課題、社会実験全体に対する課題も浮き彫りになりました。こうした課題が明確になったこと自体も成果の一つであります。したがって、本社会実験が、多数の人々の支援とにぎわいの創出のあり方を模索するきっかけになり、博多駅地区の今後のまちづくりに少しでも活かしていただければ幸いです。

平成21年3月  
博多駅地区社会実験  
実行委員会

委員長  
ちしやき  
榑木 武



## 【博多駅地区社会実験実行委員会】

委員	学識経験者：榑木 武 九州大学名誉教授、井上 信昭 福岡大学工学部 教授 既存団体：博多まちづくり推進協議会会長、博多まちづくり推進協議会監事 自治協議会：堅粕校区自治協議会会長、住吉校区自治協議会会長、博多校区御供所自治協議会会長、博多校区冷泉自治協議会会長、東住吉校区自治協議会会長 交通事業者：(社)福岡市タクシー協会会長、福岡県構内タクシー協会会長、(社)福岡県トラック協会会長 福岡市：総務企画局 理事
オブザーバー	九州運輸局：自動車交通部長 九州地方整備局：福岡国道事務所長 (独)都市再生機構九州支社：都市再生企画部長 (財)福岡アジア都市研究所：常務理事 福岡県：建築都市部都市計画課長
事務局	博多まちづくり推進協議会事務局、博多まちづくり推進協議会社会実験プロジェクトチーム