

博多

まちづくり
ガイドライン

駅からまちへ、まちから駅へ、歩いて楽しいまちをめざして



博多まちづくり宣言

九州、そしてアジアの玄関口である博多。古くからの歴史を継承しながら、進化するまち。駅を中心に、昼も夜も、様々な人々が集まり、ビジネスや商業の集積が進むまち。伝統を尊ぶ暮らしと便利な住まいが共存するまち。そんな博多では、様々な営みをつないで、まち全体の魅力を高めていくために、事業者、住民、働く人、行政、来訪者の方々が一丸となって取り組むまちづくりが必要です。

そこで、私たちは、博多が将来にわたって活力と風格を持ち続け、住んでよし、働いてよし、訪れてよしという魅力あるまちであり続けるために、目指すべき目標と指針をみんなで共有し、まちづくりを進めていくことにします。

まちづくりを進めるにあたっては、博多に古くから伝わる「博多手一本」の精神を尊重します。「博多手一本」とは、話し合いがまとまると最後に一本締めを行う慣わしのことで、その後は全員が同じ目標を目指して動き始めます。私たちもその精神に則り、何事もみんなで協議し、思いをまとめ、博多のまちのためにすべきことに一致協力してあたることをここに宣言します。

第1条 創ろう 活気と文化を感じるまち

行きかう人々が楽しく歩ける大通り。笑顔と会話があふれる街角。歴史の静寂へと導く散策路。商人の町博多の伝統を活かし、次の世代へとつなぎながら、新しい時代の文化を創り出す。仕事でも、遊びでも、学びでも、みんなが元気に、そして知的に楽しめるまちにしよう。

第2条 活かそう 出会いと希望に満ちたまち

世界に開かれたまちとして進化を続け、各地からの来訪者も絶えることがない。新たなビジネスを生み出す活力に満ちている。博多に降り立つ人も旅立つ人も、それぞれに希望を育み、大きな夢をつかむことができるまちにしよう。

第3条 守ろう やさしさも厳しさもあるまち

温かいおもてなしの心で人々を迎え入れる。寛容な精神で見守り、愛情をもってしかることができる。博多独自の風土や気質を受け継いでいくことで、地域の絆を強め、誰もが安全で安心して過ごせるまちにしよう。

第4条 広げよう 緑と青空のつづくまち

駅から広がる博多のまちなみには美しい並木が続き、公園には木々の緑や花があふれる。通りや川辺には爽やかな風が流れ、空も海も身近に感じられる。環境にも優しく、人にも優しい快適な空間を一つ一つ創り出し、心に残る美しい景観がつづくまちにしよう。

第5条 つなごう 九州・アジアそして世界の人と人

博多を訪れた誰もがこのまちの一員となり、ここに集う多様な個性をつなぐことで、新たな魅力を次々と織りなしていくことができる。いつでも何度でも訪れたい世界に誇れるまちにしよう。

平成21年4月20日

博多まちづくり推進協議会

博多まちづくり宣言

0. 博多まちづくりガイドラインの構成 1

1. 意義とねらい 3

- (1) エリアマネジメントについて 3
- (2) 博多まちづくりガイドラインとは 4
- (3) 博多まちづくりガイドラインの活用 4

2. 博多のまちの歴史と今 5

- (1) 博多のまちの歴史 5
- (2) 主要な計画による位置づけ 6
 - ①福岡市新・基本計画
 - ②新・福岡都心構想
- (3) 現況と課題 6
 - ①外国人入国者
 - ②環境
 - ③安全性・快適性
 - ④建物用途
 - ⑤歩行者空間
 - ⑥歩行者交通
 - ⑦自転車交通
 - ⑧観光バス・タクシー

3. 駅の力を活かしたまちの将来像 11

- (1) 2つの拠点の将来像 11
 - ①交通結節・にぎわい拠点（博多駅周辺）
 - ②集客・にぎわい拠点（キャナルシティ博多周辺）
- (2) 環と主軸の将来像 11
 - ①環
 - ②主軸
- (3) 主要なゾーンの将来像 12
 - ①ビジネスゾーン
 - ②ビジネス・居住複合ゾーン
 - ③博多歴史ゾーン

博多のまちの将来イメージ 13

4. まちづくりの方針と方策 17

- (1) にぎわい・回遊 17
 - I. 拠点の形成
 - II. 主軸の形成
 - III. 副軸の形成
 - IV. 特徴的な空間の形成
 - V. ICTによるまちの情報提供
- (2) 交通 21
 - I. 各企業等での交通マネジメントの推進
 - II. 自転車利用環境の創出
 - III. 適正な駐車場の配置
- (3) 歴史・文化 23
 - I. 歴史ゾーンの形成
 - II. アクセスルートの形成
 - III. 文化を活かしたまちづくり
- (4) 環境・緑化 25
 - I. 環境負荷の低減
 - II. 緑化の推進
 - III. 地域参画の公園づくりの推進
- (5) 安全・安心 27
 - I. 防災機能の強化
 - II. 防犯対策
 - III. バリアフリー化

5. 主軸形成の方針と方策 29

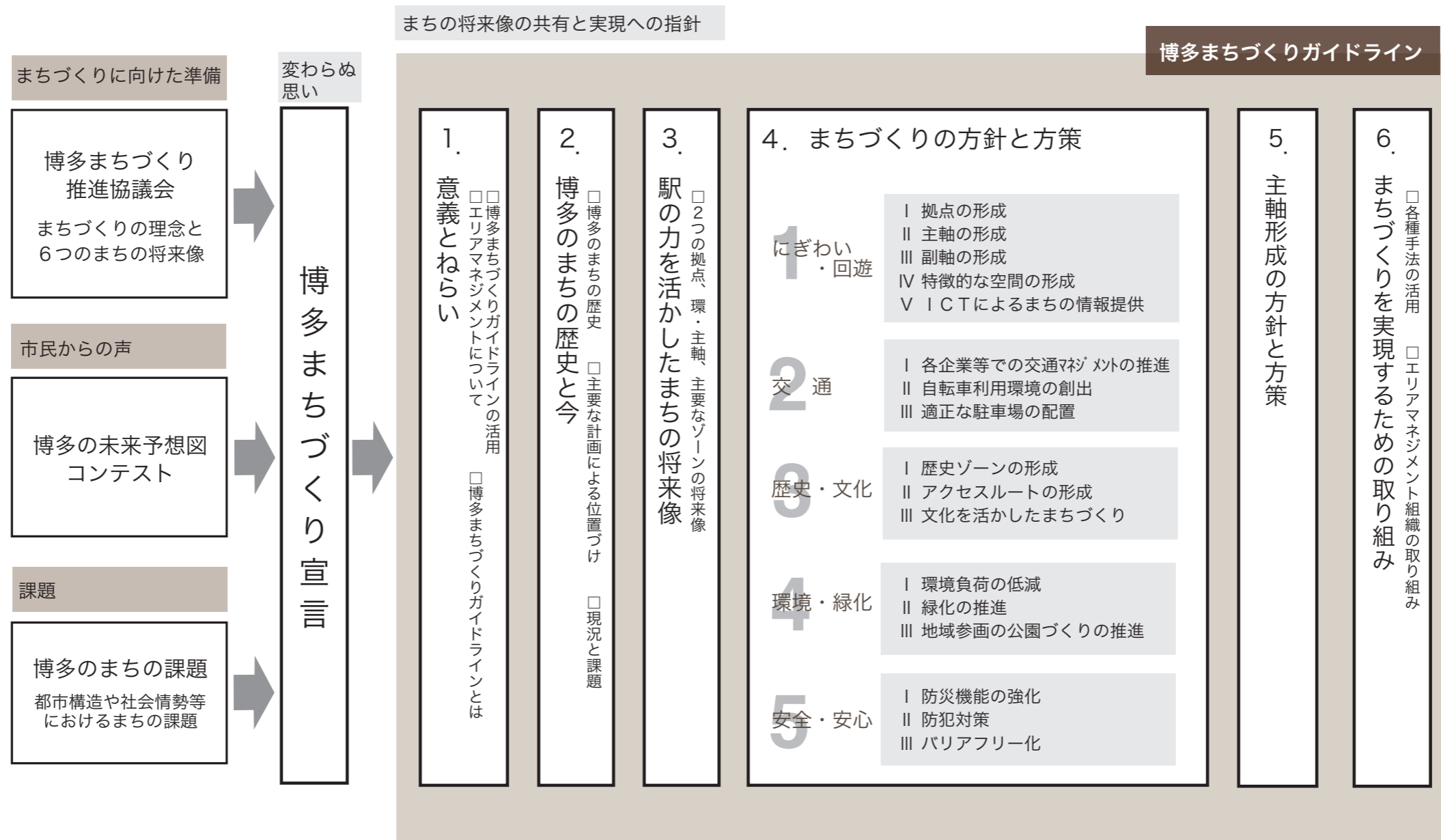
- 大博通り
- 博多口通り
- はかた駅前通り
- 筑紫口通り
- 筑紫口中央通り
- 筑紫通り
- 住吉通り
- 主軸の現況と方針・方策のまとめ

6. まちづくりを実現するための取り組み 47

- (1) 各種手法の活用 47
- (2) エリアマネジメント組織の取り組み 48
 - ①地域・事業者・来街者・行政等との連携強化
 - ②情報発信
 - ③組織体制の強化や人材育成
 - ④財源確保、適正な組織運営

用語解説 51

博多まちづくりガイドラインの構成



01. 意義とねらい

(1) エリアマネジメントについて

- ・博多のまちは、九州・西日本における業務の中心拠点であるとともに、九州最大の交通結節点の博多駅を中心に九州の玄関口として発展してきました。
- ・博多駅地区土地区画整理事業により形成された都市基盤等が整備後約40年を経過した中、2011年(平成23年)春の九州新幹線の全線開業や新博多駅ビルの開業等により、博多のまちは大きく変わろうとしています。
- ・また、博多のまちは、博多駅が現在地に移転した後、山陽新幹線の博多開業にあわせて1970年代に建設された建物が多く、これらはいずれ建替時期を迎えることとなります。
- ・こうした時期をチャンスと捉え、まちの環境改善や魅力に磨きをかけることが必要です。
- ・一方、まちは、経済成長を目指した都市開発とともに、まちの維持管理・運営などに継続的な視点で取り組む時代を迎えつつあり、博多のまちにおいても、行政だけでなく多様な方々が参加し、まちづくりの将来像を共有しつつ、その実現に向けた取り組みを自立的に行いながら、まちの魅力や価値を高めていくエリアマネジメントが求められています。
- ・これらを背景として、博多のまちでもエリアマネジメントに取り組む気運が高まり、①まちづくりの基盤づくり、②まちの再開発・リニューアルの準備活動、③にぎわい・文化の創出活動、④まちの回遊性を向上させる活動、⑤まちづくりの宣伝・広報・PR活動、⑥快適なまちづくり活動、⑦安全・安心なまちづくり活動、⑧コミュニティを形成する活動を活動領域と定め、2008年(平成20年)4月に「博多まちづくり推進協議会」が設立され、エリアマネジメントの第一歩を踏み出したところです。
- ・博多まちづくり推進協議会では、博多のまちづくりについてみんなで共有できる恒久的・普遍的な指針として掲げた「博多まちづくり宣言」のもと、博多のまちが将来にわたって活力・風格・魅力を持続けるためのまちづくりを進めます。



2007年(平成19年)撮影

■博多駅を中心とした航空写真

福岡空港が近いため、建築物の高さに制限があり、建物の高さが守られている。高層の建築が混在しないことが、特徴的な景観を構成する。

(2) 博多まちづくりガイドラインとは

- ・博多のまちのエリアマネジメントを推進していくためには、協議会関係者のみならず、多様な方々が参画し協力した取り組みの推進を促すまちづくりの方向性や方針が必要で
- ・博多まちづくりガイドラインは、「博多まちづくり宣言」を踏まえつつ、対象区域内の関係者が共有できる「まちの将来像」とその実現に向け、みんなで協力し合って進めるべき「方針と方策」をテーマ別と主軸別にまとめたもので、今後、博多のまちのエリアマネジメントを総合的かつ一体的に進めるための指針となるものです。
- ・本ガイドラインでは、特に①統一感のある魅力的で快適なまち並みを形成していくために建物の建設・改修時に考慮していただきたいルール、②地域が率先して行うソフト面・活動面の取り組み、③それらを支える行政との共働による取り組みに主眼をおいています。



■対象区域図

対象区域：概ね博多駅を中心に東西約1.5km、南北約1.0kmの範囲

★印の通り名称は仮称

西は那珂川、東は御笠川、現在の博多駅を中心とする都心を構成する地区からキャナルシティ博多を含む中核となるエリアを対象とする。

(3) 博多まちづくりガイドラインの活用

- ・博多まちづくり推進協議会の関係者を含めた地域の方々が進めるまちづくり活動の指針として活用します。
- ・建物の建設・改修に関わる方々には、一定地区内で定めたルールに基づく建設によって地区の良好な環境を創出する地区計画制度やまちづくりへの貢献の度合いに応じて容積率の割増しを受ける制度等の活用にあたり、地区の合意形成を図るための指針やまちづくり貢献度を示す指標としての活用等に期待します。
- ・今後、本ガイドラインに沿って、まちづくり活動や建物の建設・改修等を進めることにより、まち全体の魅力と競争力をより一層高めることができ、対象区域内の土地・建物等の資産価値の維持・向上にもつながるものと考えています。

02 博多のまちの歴史と今

(1) 博多のまちの歴史

博多駅は1889年(明治22年)12月11日に現在の博多駅より北西約650mに位置する出来町公園付近に開業し、福岡市の陸の玄関口として営業してきました。



■初代博多駅



■二代目博多駅

以来福岡市は、西日本の政治、経済、文化の中心として急激に発展し、福岡市の人口は、1889年(明治22年)の約5万人から、1957年(昭和32年)の約60万人へ約70年間で12倍に激増しました。

その一方で博多駅は駅前広場が著しく狭く、鉄道線路と道路は全て平面交差で、駅付近の交通は極めて混雑し危険な状態にあり、経済活動上著しい障害となっていました。また、駅構内の設備も老朽化が進み、激増した旅客や貨物の円滑な処理が困難となりました。このため、解決策として駅と線路を後退移転させ高架化することが適切であると考えられました。駅の移転拡張に必要な鉄道用地を確保し、新しい博多駅の周辺を市の中心にふさわしい市街地とするため、道路、公園等の公共施設の新設・変更と土地の区画形質の変更を行う目的で、1957年度(昭和32年度)から1978年度(昭和53年度)にかけて福岡市が施行主体となり博多駅地区土地区画整理事業が行われ、この間、1963年(昭和38年)12月に博多駅が現在地へ移転、開業しました。

福岡市のような地方の中心都市が、約70年もの長期間にわたりその玄関口として機能してきた中心駅を移転させ、国鉄(現JR)と連携しながら高架化を図り、その周辺を広範囲にわたって近代都市として積極的に改造し、都市の発展のための中核とすることは、昭和30年代当時としては全国的にも例のない画期的なケースでした。博多駅の現在地への移転により、田畑も見られた博多のまちは都心の新しい業務地域として成長してきました。



■三代目博多駅(竣工当時)とその周辺



■三代目博多駅

現在の博多のまちには、1975年(昭和50年)山陽新幹線の博多開業にあわせて建設された建物が多く、これらはいずれ建替時期を迎えることになります。また、今後博多駅は九州新幹線全線開業を契機に、「九州・アジアとの交通結節点」としての役割がますます大きくなっていくと考えられます。



■四代目博多駅
(2011年春開業予定)
九州新幹線の全線開業にあわせて
建築中の博多駅完成予想図

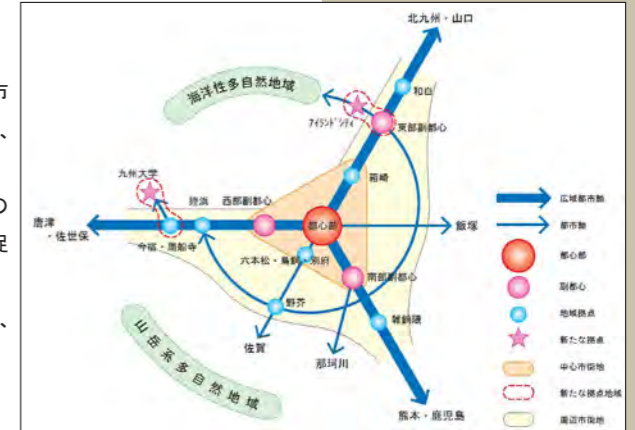
(2) 主要な計画による位置づけ

博多のまちづくりに関連する主要な計画には、「福岡市新・基本計画」と「新・福岡都心構想」があります。

①福岡市新・基本計画 福岡市：2003年(平成15年)3月

都心部のまちづくりに関して以下のような方向性が示されています。

- ・福岡市の核として、高度な都市機能が広域交通機能が集積する地区で、都市活力の中心として、知的交流機能、アジアの交流拠点都市にふさわしい機能、文化・エンターテインメント機能など高度な機能の集積・創出をめざします。
- ・蓄積された商業・業務・文化機能などの集積を活かしなが、多様なタイプの住宅の充実を図り、子育て層やファミリー世帯をはじめ、多様な世帯の居住を促進するとともに、地域コミュニティの活性化をめざします。
- ・快適な歩行空間の確保や美しく魅力的な都市景観の形成とともに、歴史や伝統、アジアをはじめ多様な文化を感じるまちづくりなど魅力の向上をめざします。

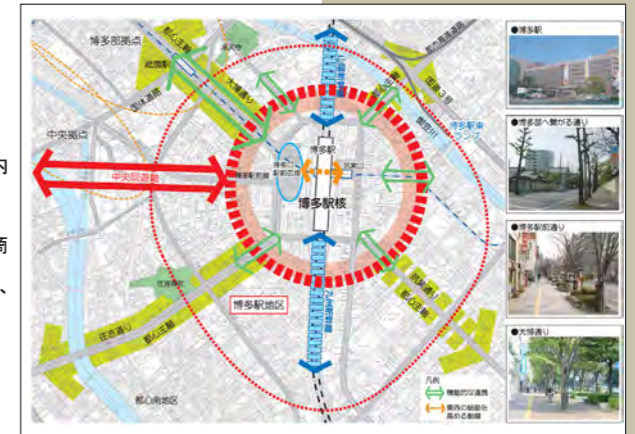


■福岡市新・基本計画
福岡市基本構想に掲げる都市像達成に向けた施策展開の方向を、総合的、体系的に示す長期計画で、目標年次は2015年(平成27年)となっています。

②新・福岡都心構想 「新・福岡都心構想」策定委員会：2006年(平成18年)6月

博多駅地区は広域的なビジネス街を活かしたにぎわいのまちづくりに向けて以下のような提案がなされています。

- ・交通結節点にふさわしい乗り継ぎ易さや、歩行者動線の整備、来街者への案内サービスの向上など、利用者にやさしいまちづくりを提案します。
- ・また、まちの更新期を活かしなが、国際的な広域業務の中心地区として、商業・文化・行政サービスなどの都市機能の充実を図ります。就業者が動きやすく、企業が活動しやすい、活動的にぎわいのある新たなまちづくりを提案します。



■新・福岡都心構想
・都心の事業者や市民との共働により快適・安全で活気のある都心部の形成を目指すものとして「福岡市新・基本計画」に策定が位置づけられています。
・概ね10年後の都心の姿を想定しています。ただし大規模な基盤整備については、長期的な視点から都心構造再編も念頭に置き、15~20年後を目指しています。

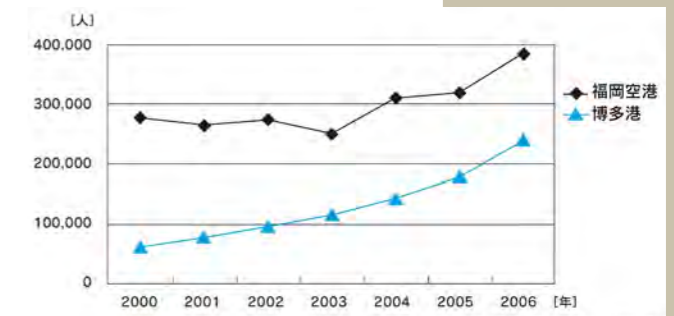
(3) 現況と課題

①外国人入国者

- ・博多のまちに近い福岡空港や博多港から入国する外国人が増加しています。福岡空港では2000年(平成12年)の約28万人から2006年(平成18年)には約39万人に増加し、博多港では2000年の約6万人から2006年には約25万人に増加しました。
- ・これら多くの外国人来街者が、安心して福岡のまちを楽しめるようなハードとソフトの充実が必要になります。



■九州・アジアの交通結節点としての博多駅



■外国人正規入国者数

[資料：法務省入国管理局]

②環境

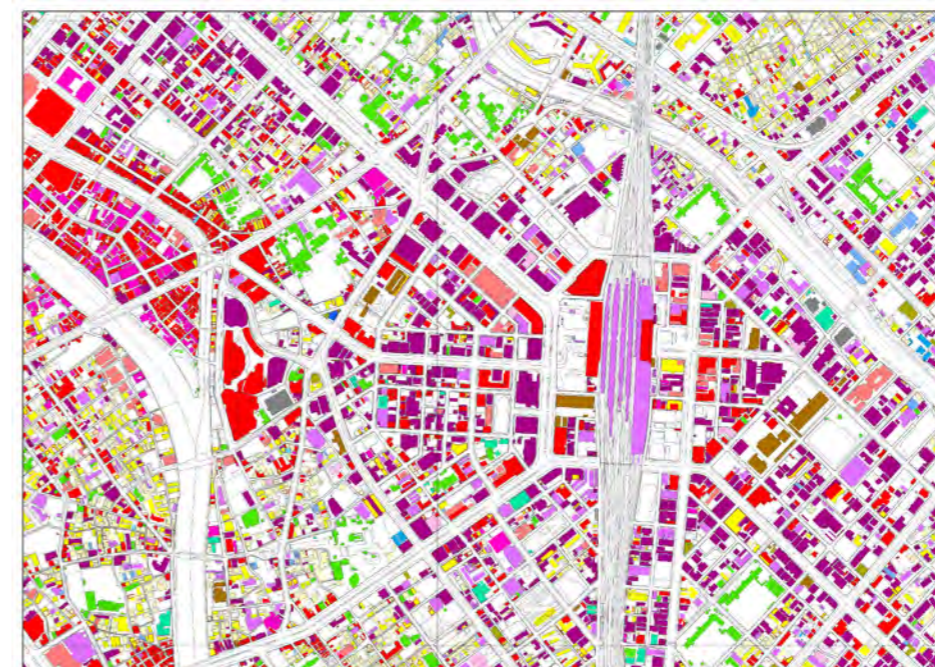
- ・都心では自動車交通量の増加と渋滞により、排気ガスによる大気環境の悪化が問題となっています。
- ・また、都心の気温が郊外に比べ高くなるヒートアイランド現象が確認されています。都心では今後このような環境問題への取り組みが必要になります。

③安全性・快適性

- ・違法駐輪、置き看板、商品陳列、タバコやガムのポイ捨て、落書きなど事業者や来街者のマナーの悪さが都心のイメージを悪化させるとともに、歩行者の安全性や快適な回遊を阻害しています。
- ・都心であるため、人の往来も多い反面、女性や高齢者などを狙ったひったくりや車上ねらいなどの街頭犯罪も多く発生しています。
- ・老朽化して非常に危険な状態の街路灯や適正に利用されていない公園等が見受けられます。
- ・路上や公園での安全性や快適性を確保するため、関係機関と連携を図りながら地域が一体となって取り組むことが求められています。

④建物用途

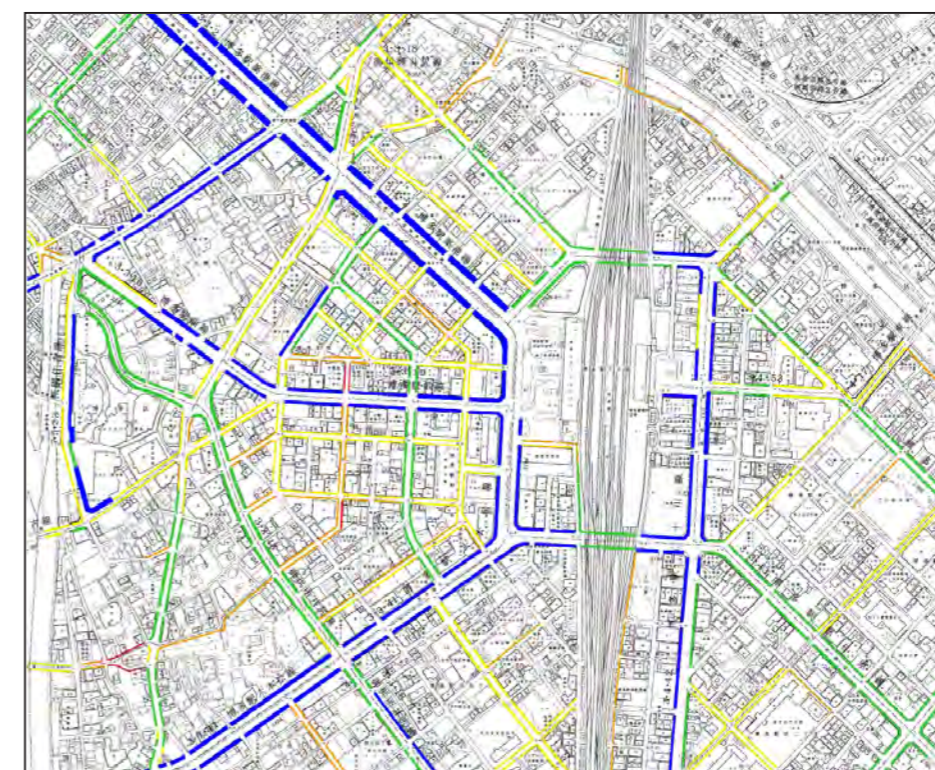
- ・建物全体の用途で見ると、博多のまちの大部分が業務施設で占められています。
- ・建物1階用途は、一部に商業施設（飲食店など）等がみられるものの、業務施設としての利用が主で、駐車場出入口も見られます。
- ・このような状況から博多のまちにはにぎわいや楽しみがやや乏しく、まちの活力を高めるため改善が必要になります。



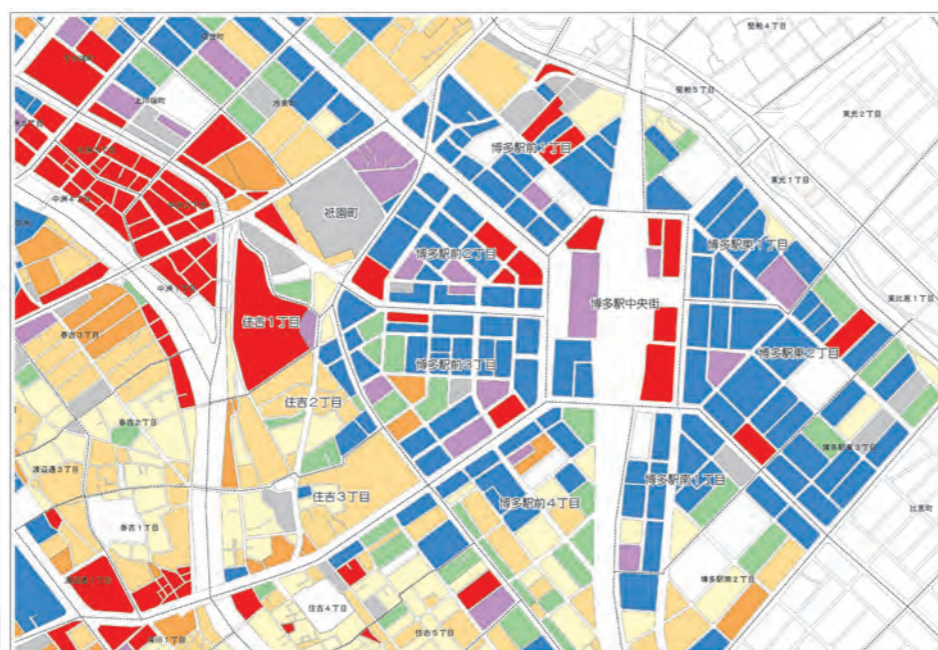
■建物1階用途別現況図(2003年)

⑤歩行者空間

- ・土地区画整理事業が施行済みであるため、主要な道路には歩道が整備されています。
- ・大博通りやはかた駅前通りなど主要な道路の歩道幅員は、大部分が4.5m以上ありますが、植樹帯やサイクルポスト、商店の看板等により歩くための幅員が狭くなっています。
- ・歩道空間の再構成や沿道ビル所有者及びテナントのマナー向上など、歩行者空間の有効活用が必要になります。



■歩道幅員現況図(2008年)

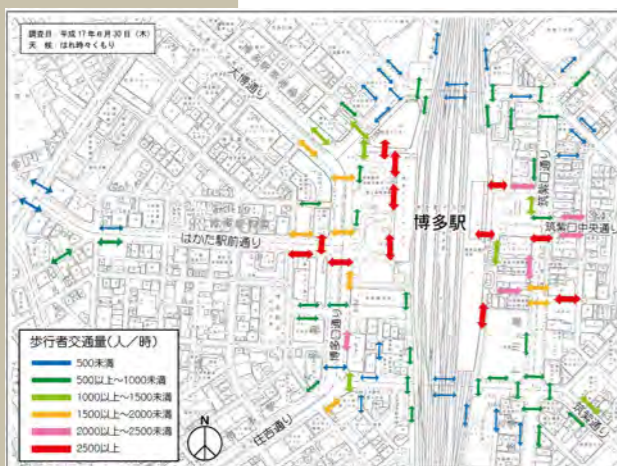


■建物用途別現況図(2003年)



⑥歩行者交通

- ・博多駅周辺の歩行者交通量（平日ピーク時）は、博多駅を中心に博多口駅前広場からはかた駅前通り、筑紫口駅前広場から筑紫口中央通りが特に多くなっています。
- ・一方、休日になると博多駅の両駅前広場の歩行者交通量は多いものの、周辺道路の歩行者交通量は平日より少なくなっています。
- ・九州新幹線の全線開業、新博多駅ビルの開業や建物の建設・改修により、来街者や働く人が大きく増加すると考えられることから、歩行者空間の拡幅が必要になります。



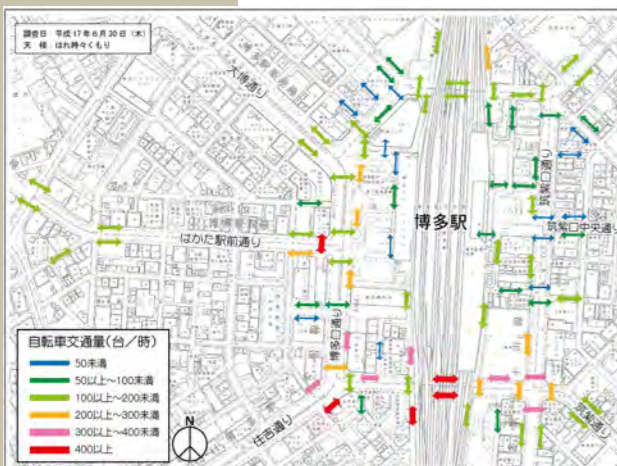
■歩行者交通量（平日ピーク時）



■歩行者交通量（休日ピーク時）

⑦自転車交通

- ・博多駅周辺の自転車交通量（平日ピーク時）は、住吉通りや博多口通り、筑紫通りなどで多くなっています。休日も同様の傾向となっていますが、平日に比べると全体的に自転車交通量は少なくなっています。
- ・駐輪場は、博多駅を中心にサイクルポストが整備されており、さらに新博多駅整備にあわせて新たな駐輪場も整備される予定です。
- ・博多のまちの駐輪場の収容能力は乗り入れ台数より約940台多くなっています。しかし、条例に基づき事業所ビル等で設置された附置義務駐輪場の利用率は低く、それらの有効活用が必要になります。
- ・今後の自転車利用の増加等を踏まえて、快適な自転車走行空間と余裕のある駐輪場の確保が必要になります。



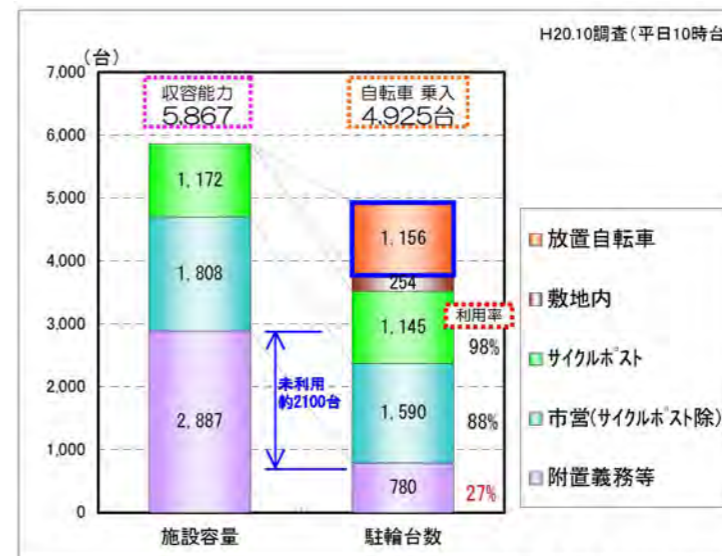
■自転車交通量（平日ピーク時）



■自転車交通量（休日ピーク時）



■駐輪場整備状況図（2008年）



■駐輪場需給バランス（2008年）

※自転車と原付の合計台数

⑧観光バス・タクシー

- ・筑紫口駅前広場には観光バスの駐車場がありますが、収容台数が不足しており道路上で乗降を行う観光バス等が見受けられます。
- ・駅前広場のタクシー乗降場・待機場に入りきれないタクシーが周辺道路で待機する状況が見受けられます。
- ・このような状況のなか、近隣での駐機スペースの確保や駅前広場の円滑で適正な利用が必要になります。

03 駅のパワーを活かしたまちの将来像

博多のまちの主要な構成要素である拠点・環と軸・ゾーンの視点から駅のパワーを活かしたそれぞれの将来像を示します。

(1) 2つの拠点の将来像

①交通結節・にぎわい拠点（博多駅周辺）

- ・博多駅周辺は、九州新幹線全線開業や駅前広場の整備により様々な交通手段が結節するとともに、新博多駅ビル開業や建物の建設・改修等により大規模なオフィスビルや商業施設が集積する交通結節・にぎわい拠点となります。
- ・交通結節・にぎわい拠点は、福岡を代表する風格のある景観となります。

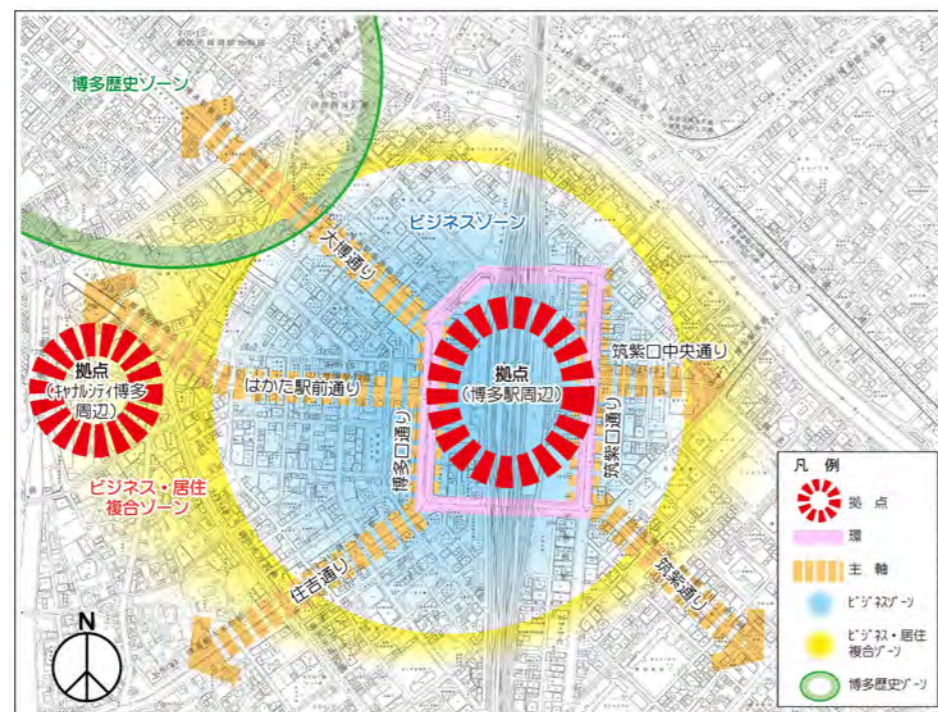
②集客・にぎわい拠点（キャナルシティ博多周辺）

- ・キャナルシティ博多周辺は、商業施設や文化・アミューズメント施設など魅力ある多様な施設が集積するとともに、天神地区と博多駅地区を結ぶ中央回遊軸の中間に位置する地の利を活かしながら、集客・にぎわい拠点となります。
- ・集客・にぎわい拠点に訪れた多くの人が、魅力ある博多のまちにあふれ出し、博多のまち全体が楽しく活力のあるまちに生まれ変わります。

(2) 環と主軸の将来像

①環

- ・交通結節・にぎわい拠点となる博多駅等を取り巻き、博多駅に向かう多くの道路を繋げる幹線道路群を環とします。
- ・環は、広域からの来街者を迎え入れる博多駅から多くの人を博多のまち全体へ安全・快適に導く通りとなります。



■拠点と環・主軸

- ②主軸 □大博通り □博多口通り □はかた駅前通り □筑紫口通り
□筑紫口中央通り □筑紫通り □住吉通り

- ・対象地区内の幹線道路のうち、駅を中心とする人の回遊や車の主動線となる道路を主軸とします。
- ・主軸は、通りの個性にあわせた独自の魅力・にぎわい・景観を持ち、快適に楽しく回遊できる通りとなります。
- ・博多のまちと中央埠頭の国際旅客ターミナルやコンベンションゾーンを結ぶ大博通りや博多口通りは、大規模なオフィスビルが集積し、アジアに開かれた国際ビジネス地区を支え活かす通りとなります。
- ・博多駅周辺とキャナルシティ博多周辺を結ぶはかた駅前通りは、集客・にぎわいの主軸として大勢の観光客等ににぎわい、歩くこと自体が楽しい通りとなります。
- ・ビジネスホテルが集まっている筑紫口通りや業務ビルが多く官庁街につながる筑紫口中央通りは、新幹線が発着する筑紫口を表玄関として、出張などで博多のまちを訪れる人々を、明るく親しみをもってお迎えする通りとなります。
- ・博多駅と南や西に広がる市街地を結ぶ筑紫通りや住吉通りは、博多のまちへ通勤・通学する人、博多駅から旅立つ人などが車・自転車・徒歩で快適に移動できる通りとなります。

(3) 主要なゾーンの将来像

①ビジネスゾーン

- ・博多駅に近接するゾーンは、博多駅の交通拠点性や現況の業務集積を活かして、アジアに向けた国際的なビジネス機能や西日本の中枢をなすビジネス機能が集積するまちとなります。
- ・働く場としての業務施設に加えて、商業施設や文化施設等も充実し、働きやすく楽しい環境のまちとなります。特にランチタイムやアフターファイブに様々な料理を提供する飲食店が集積し、博多のまちで働くことが一層楽しくなります。出張で訪れたビジネスマンも博多のまちが好きになります。
- ・大小様々な商業施設や文化施設等の増加によって、土曜・日曜でも楽しめるまちとなります。

②ビジネス・居住複合ゾーン

- ・業務機能や商業機能に加え、都市的な利便性や楽しみが享受できる職住近接のマンション等も複合し、日常的にまちを歩く人が増え、にぎわいが生まれます。また、夜でも生活感があり安全で安心できるまちとなります。
- ・公園や宅地内等での緑や、日常生活に必要な店舗等が増加し、住みたくなる環境のまちになります。
- ・主軸等の幹線道路沿道から内側に入った街区は、多様で雑多な施設が混合したまちとなり、拠点や主軸等との相乗効果で博多のまちの魅力を高めます。また、個性的なショップや隠れ家的な飲食店などが増加し、若者やOL等があこがれるまちとなります。

③博多歴史ゾーン

- ・博多のまちの発祥の地として歴史を感じさせる寺社や太閤町割が残っており、多くの観光客がこれら歴史のまち巡りを楽しみます。
- ・博多駅から博多歴史ゾーンへの接続部は、歴史を感じさせる景観が続き、案内も充実した快適な導入部となります。

・環の一部でもあり、沿道に多様な施設が集積している博多口通りと筑紫口通りは主軸としても位置づけます。

・主軸は歩行者と自動車の移動空間として重要であるとともに、業務・商業施設などが密度高く集積して、博多のまちの骨格となっています。



EIJI MITOOKA + DON DESIGN ASSOCIATES

博多のまちの将来イメージ (1)



EIJI MITOOKA + DON DESIGN ASSOCIATES

博多のまちの将来イメージ (2)

04.まちづくりの方針と方策

にぎわい・回遊

駅を活かしたまちの将来像を実現するため、「にぎわい・回遊」、「交通」、「歴史・文化」、「環境・緑化」、「安全・安心」という5つの重要なテーマに沿って、まち全体で合意し協力して進めることが望まれるまちづくりの方針と方策を示します。

(1) にぎわい・回遊

●まちづくりの方針

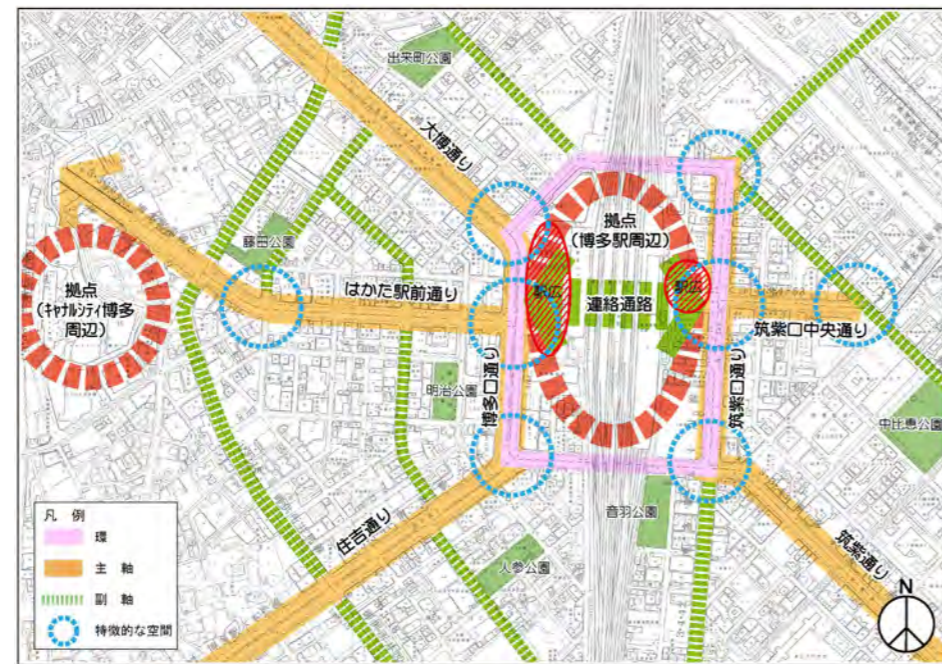
方針Ⅰ. 広域から集客し、博多のまちの各方面に人を導く拠点づくりを進めます。

方針Ⅱ. 来街者を博多のまち全体へと回遊させるとともに、個々の通りが個性的な魅力を持つ主軸を形成します。

方針Ⅲ. 豊かな緑を備え、主軸をつなぎ回遊性の向上を促す副軸を形成します。

方針Ⅳ. まちの分かりやすさを高める特徴的な空間を形成します。

方針Ⅴ. いつでも、どこでも、だれでも、必要なまちの情報が得られるICT(情報通信技術)の導入に取り組みます。



■にぎわい・回遊空間づくりの方針図

●まちづくりの方策

1. 拠点の形成

- 博多駅周辺
- チャンネルシティ博多周辺

方策1：わかりやすく円滑な交通手段の乗り換えが行えるよう、各種交通手段の乗換利便性を高める駅前広場を整備するとともに、のりば案内等の充実を図ります。

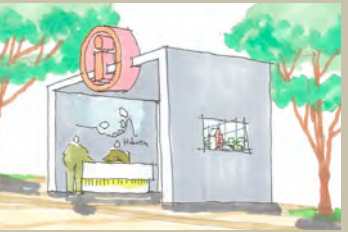
方策2：多様な人の動きの起終点として、人々の離合集散や滞留に対応したゆとりある空間を確保します。

方策3：駅から通りへの見通しを確保するなど、来街者にも分かりやすく安心して歩かだすことができる空間を創出します。

方策4：博多駅からスムーズに周辺のまちへ出て行けるよう、新博多駅整備にあわせた歩行者ネットワーク(地上・地下・上空)を整備します。

方策5：観光情報センターや博多のまちの案内板の設置など、外国人も含めた来街者に周辺への回遊を促すインフォメーション機能を充実します。

方策6：新たににぎわいを生み出し集客力を高めるため、大規模なイベントの創造や誘致に官民挙げて取り組みます。



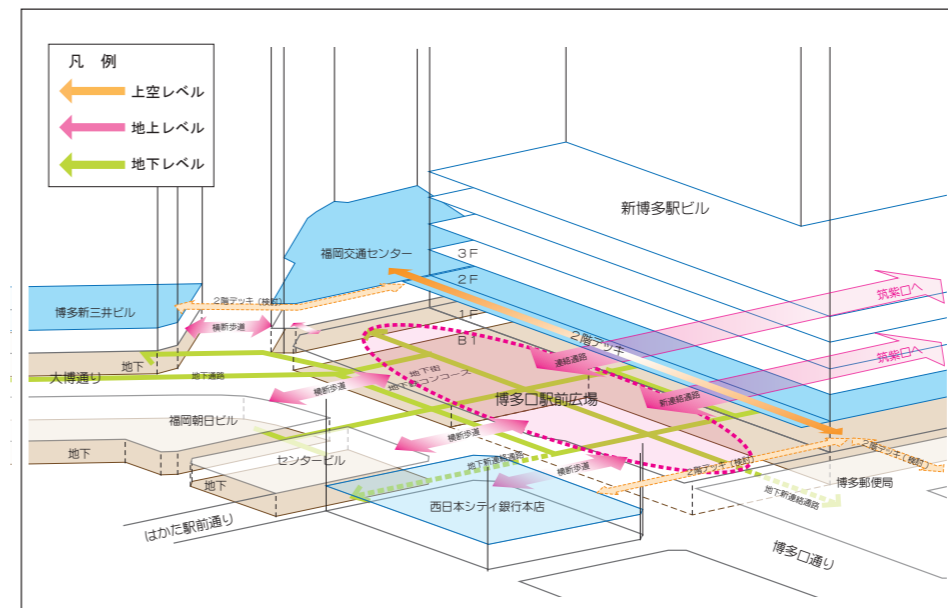
インフォメーションセンターイメージ



博多祇園山笠



イベント(チャンネルシティ博多)



■博多口周辺の歩行者ネットワーク(地上・地下・上空)図

・ゆとりのある回遊空間の確保と沿道への目的施設の整備の相乗効果で、将来的には主軸は歩くこと自体が楽しく来街の目的となる空間になります。



オープンカフェ



アトリウム



オープンスペース

・拠点から主軸へと回遊した来街者を内側の街区に誘導するルートとして、歩道があり街路樹が整備されている主軸以外の道路を副軸に設定します。副軸は主軸に次ぐ回遊性の高いルートとなり細街路へ人々を導くことで、人の流れを線から面に広げます。

・内側街区への回遊が増加することで土地の利用価値が向上し、土地の高度利用を目指した建物の建設・改修が進み、商業施設等の新たな魅力も増加します。

II. 主軸の形成

- 大博通り
- 博多口通り
- はかた駅前通り
- 筑紫口通り
- 筑紫口中央通り
- 筑紫通り
- 住吉通り

方策1：主軸自体が来街の目的となるよう、沿道建物の建設・改修にあわせ、低層部に店舗やカフェ等のにぎわい施設の配置を進めます。

方策2：歩道幅員が広い通りでは、広場やアトリウム空間等を確保し、イベント、オープンカフェなどに利用することでにぎわいを生み出します。

方策3：歩行者交通量や歩道幅員などの各軸の特性に応じて沿道建物のセットバックを連続させ、創出した空間をゆとりある回遊空間として活用します。

方策4：歩道は快適に歩ける幅員を確保しつつ、明るくさわやかな景観とするため、高木による緑の連続性を保ちながら、植樹帯の形状の見直しに取り組みます。



III. 副軸の形成

方策1：現況の街路樹を活かした緑の連続性を強化し、明るくさわやかで快適な歩行者動線を生み出します。

方策2：個性的なショップ、人気のヘアサロン、隠れ家的な飲食店などを増加させ、訪れるたびに新しい発見がある通りを形成します。

方策3：隣接する公園との連続性を高めつつ、まち歩きの中で休息できる空間を確保します。



緑の連続(並木)



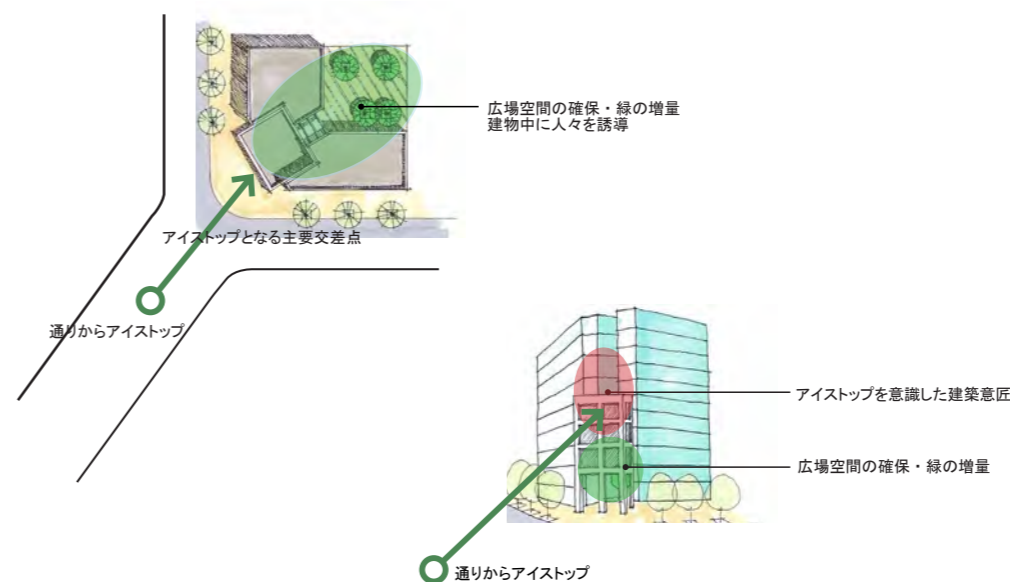
通りの雰囲気を作り出すショップ

IV. 特徴的な空間の形成

方策1：主軸のアイストップとなる主要交差点部は、交差点に面した建物の特徴的なファサードとしたり、緑豊かな広場の確保など、シンボリックな空間を形成します。

方策2：目的地に行きやすく親しみやすくするため、博多らしさを感じさせる通り名を付け、通り名サイン・案内板等の設置や認知度を高める取り組みを進めます。

方策3：まちの分かりやすさを高めるため、アートの設置や特徴的な仕掛けを施し、場所の特徴を演出します。



V. ICTによるまちの情報提供

方策1：ちょっとした時間でも博多のまちに繰り出したくなるよう、携帯端末等を活かしたまちの情報提供に取り組みます。

方策2：まちの情報提供に加え回遊性を高めるため、携帯端末やICカード等を使った電子スタンプラリーの実施等に取り組みます。

方策3：海外からの観光客でも手軽にまちの情報を得られるよう、携帯端末等による多言語での情報提供に取り組みます。

・博多駅周辺の道路は、格子状でなく博多駅に向かって45度振れた道路が整備されているため、やや分かりにくいまちの構造となっています。



通り名サイン(社会実験)

通り名サインに通りの名称に加え、概ねの位置を表す番号を記載することで、土地に不慣れな方などに分かりやすい道案内を行う「通り名で道案内」の取り組みも、実施されています。

交通

・博多のまちは都心の中心部に位置しているため、多くの車と人が集まり、まちの活力を高めています。一方、過度な車の集中は快適性や安全性を損ない、ひいては経済活動にも影響を与えます。

このため、可能な限り都心への交通手段を車から公共交通に転換することが重要になっています。

また、博多のまちは土地区画整理事業により、一定レベルの基盤整備は完了しているため、交通量に対応した新たな道路拡幅等は困難といえます。

(2) 交通

●まちづくりの方針

方針Ⅰ．過度に自動車に依存しない交通機関の利用を進めます。

方針Ⅱ．歩行者と自転車利用者の双方の安全性・快適性を高める環境づくりを進めます。

方針Ⅲ．まち並みの連続性や歩行者の安全性を高める駐車場の改善・整備を進めます。

●まちづくりの方策

Ⅰ．各企業等での交通マネジメントの推進

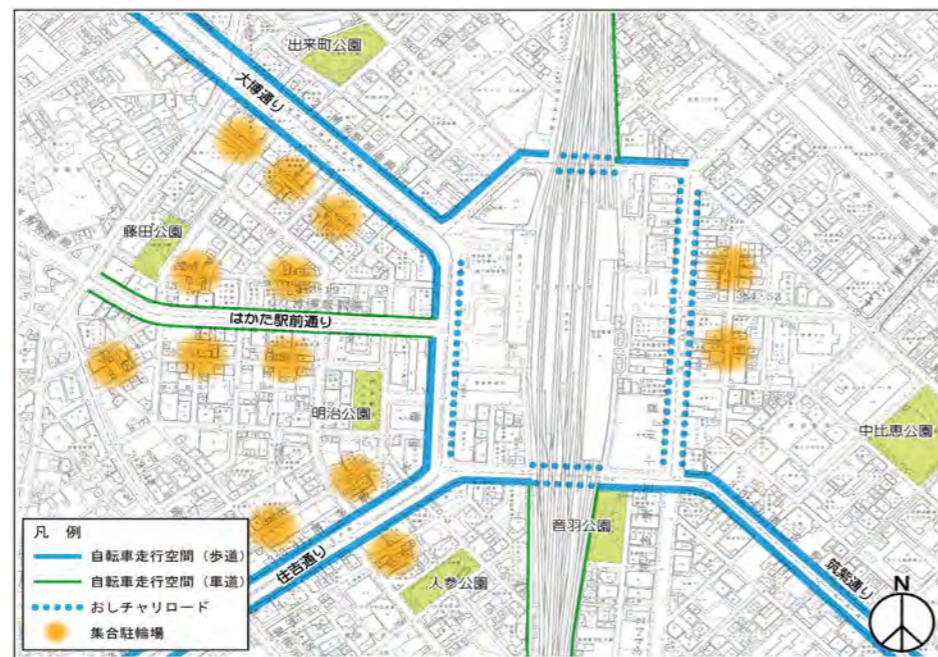
方策1：各企業等での自動車利用の削減を進めるため、短距離移動時の自動車利用の自粛や企業間での自動車・自転車の共有利用、営業車の持ち帰り自粛などを進めます。

方策2：各企業等が公共交通を率先して利用するため、通勤や出張等での交通費を定期券や公共交通チケットで支給するなどの取り組みを進めます。

方策3：公共交通の利用促進に向け、各企業内での従業員等への教育・周知徹底を行うとともに、地域と行政との共働による啓発活動を進めます。

Ⅱ．自転車利用環境の創出

方策1：主要な通りでは、快適な自転車利用環境の創出と歩行者の安全性の確保を両立させるため、建物の建設・改修にあわせたセットバック空間の確保や道路空間の再配分により、歩行者空間と分離した自転車走行空間を創出します。



方策2：建物の建設・改修時に必要となる附置義務台数以上の駐輪場整備や一定エリア内で附置義務を統合した集合駐輪場の整備を地域主体で進めるとともに、これらを適正に利用するため、地域が一体となって従業員等への周知を徹底します。

方策3：歩行空間を占有する違法駐輪を減らすため、違法駐輪者への街頭指導活動や駐輪マナーの啓発活動など、地域と行政が一体となった違法駐輪対策に取り組めます。

方策4：歩道内での歩行者や自転車の空間を確保するため、地域での駐輪場利用促進状況等を踏まえながら、可能な箇所からサイクルポストの廃止を進めます。

方策5：安全に歩くための歩道幅員が不足する通りや多くの人が離合集散する駅前広場などは、歩行者の安全性を最優先するため、自転車を押して歩おしチャリロードに設定して、地域が一体となったおしチャリ活動を進めます。

方策6：博多駅の南北につながる鉄道沿いの道路では、段差がなく十字交差点の少ない特性を活かし、自転車が安心して車道走行できる環境整備や交通安全運動などの地域活動を進めます。

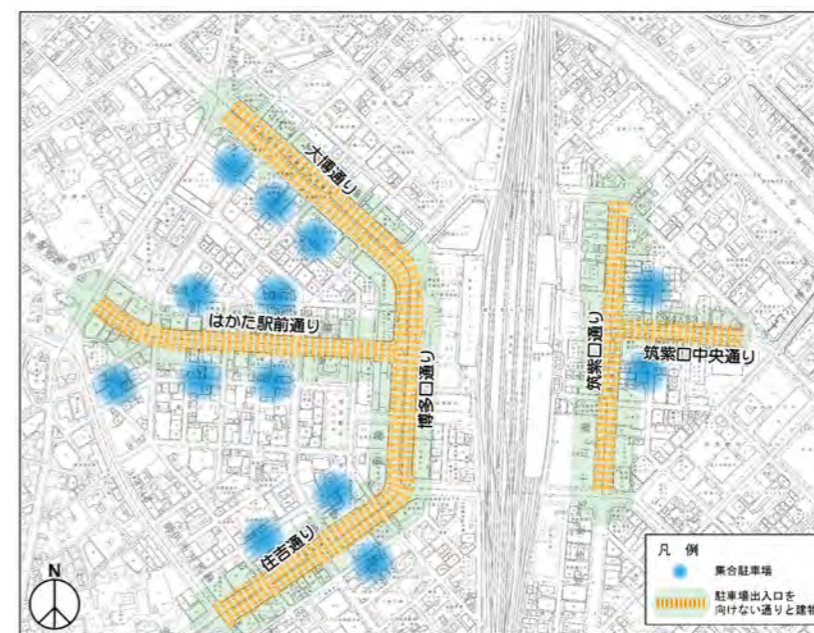
方策7：自転車を利用して博多のまち巡りや天神やウォーターフロントへも気軽に回遊できるよう、レンタサイクルの利用を促進します。

Ⅲ．適正な駐車場の配置

方策1：歩行者の回遊性強化が望まれる主軸では、にぎわい施設の連続性や歩行者の安全性・快適性を高めるため、可能な限り主軸への駐車場出入口の設置を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置します。

方策2：主軸以外の道路に面していない敷地においては、他の道路に面した隣接敷地との一体的な開発による建物の共同化や近隣街区の既存駐車場の活用等を進めます。

方策3：一定の附置義務駐車場を統合した集合駐車場の整備を進めます。



・福岡は平坦でコンパクトな市街地であるため、自転車の利用がしやすく、通勤・通学・買物など、博多のまちにも自転車で多くの人が訪れています。

・自転車は環境に優しく、健康増進にもつながるため、全国的に利用促進の気運が高まりつつあります。しかしながら、歩道上への放置自転車の増加は歩行者の快適性や景観を阻害するだけでなく、安全な通行の妨げとして大きな問題になっています。

・建物1階部分は商業や業務施設としての利用価値が高く、しかもエントランスホールなどが必要になるため、附置義務駐輪場は屋上や建物奥などの利用しにくい場所に設置され、あまり利用されていない場合が多くなっています。

・自転車は本来車道を走行することが原則ですが、車の多い車道を走行することが危険なため、指定区間では歩道内走行が認められています。近年、歩道上での自転車の危険な走行により、歩行者との接触事故等が増加しています。

・にぎわいの確保や沿道でのカフェテラスなどくつろぎの空間を重視したい、はかた駅前通りなどでは、自転車がスピードをあげて通過することは望ましくありません。



歩行者と自転車の分離例

・主軸の各通りでは、沿道のにぎわい創出、歩行者の安全・快適性の確保、美しい景観の創出などが望まれます。

・これらの沿道には駐車場ビルや屋外駐車場の出入口が設けられていると、にぎわい施設の連続性が失われたり、歩行者の安全性や快適性が阻害される可能性が高まります。また街路樹が不連続となり、通りの景観形成にも望ましくありません。

・地区計画等による地域の合意形成のもとで進める必要がありますが、附置義務駐車場を集合駐輪場として整備・活用することにより、建物の建設・改修にあたって新規建物内に駐車場を確保する必要がなくなり、敷地の有効活用ができるなどの効果も期待できます。

歴史・文化

・博多の歴史を偲ばせる寺社が点在し、昔ながらのまち並みも残り、古き良き博多の雰囲気がいまでも受け継がれている博多歴史ゾーンは、福岡市全体の重要な資産であり、博多のまちを特徴づける大きな要素ともなっています。

・博多歴史ゾーン内にある歴史資源を回遊するルートは多数提案されていますが、現状では博多駅から博多歴史ゾーンに至る導入部が分かりにくく、ふさわしい雰囲気を持っていません。

(3) 歴史・文化

●まちづくりの方針

方針Ⅰ. 博多歴史ゾーンにふさわしい歴史情緒あふれる景観を形成します。

方針Ⅱ. 多くの人々を博多歴史ゾーンへ導く、歴史風情と調和したアクセスルートづくりを進めます。

方針Ⅲ. 人々が文化を創り、楽しみ、学ぶまちづくりを進めます。

●まちづくりの方策

Ⅰ. 歴史ゾーンの形成

方策1：博多歴史ゾーンの入口に位置する出来町公園は、博多の歴史を紹介する案内板や地図等を設置するとともに、歴史のまちの導入部にふさわしい景観整備を進めます。

方策2：博多歴史ゾーンの親しみや知名度を向上させるため、寺社にもまちづくり活動への参画を呼びかけ、灯明等のイベントを積極的に行うなど、寺社と地域とが一体になった活動を進めます。

方策3：組織化されたボランティアによる歴史案内など、おもてなしの精神に則った様々な取り組みを進めます。



九州鉄道発祥の地（出来町公園）



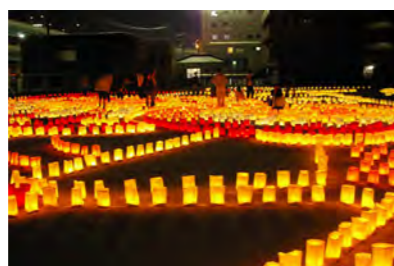
承天寺



寺社ライトアップ



「博多町家」ふるさと館



灯明イベント

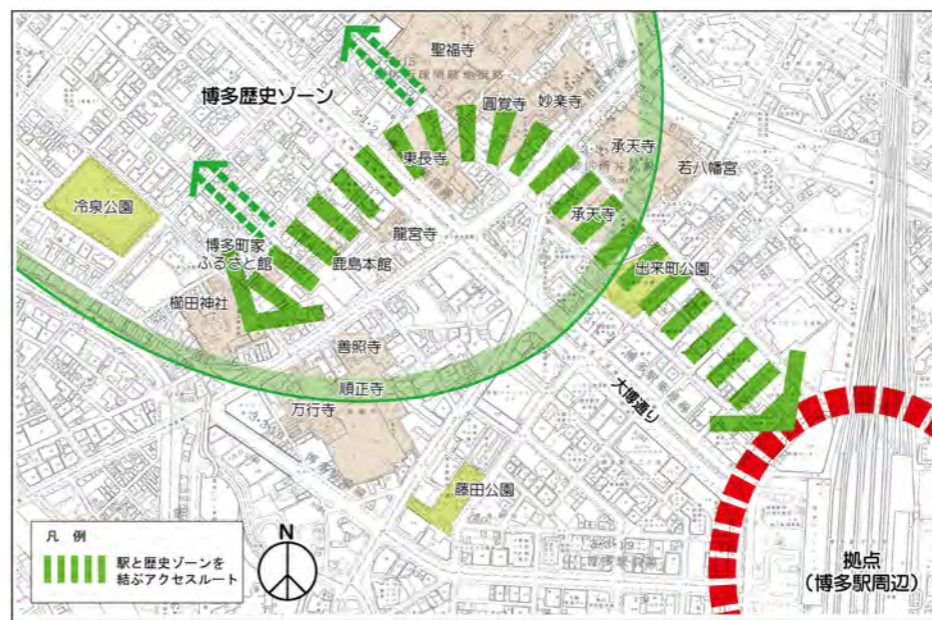


観光案内ボランティア

Ⅱ. アクセスルートの形成

方策1：博多駅と博多歴史ゾーンを結ぶアクセスルートでは、歴史ある寺社群の雰囲気をもち、落ち着いたまち並みを形成するため、景観形成地区（御供所地区との連携）、地区計画・建築協定等による景観の規制・誘導を進めます。

方策2：地域の合意形成のもと、博多歴史ゾーンにふさわしい瓦庇・格子戸を持った建物によるまち並み形成や道路舗装、案内板、照明灯等の整備を進めます。



■歴史文化ゾーンへのアクセスルート

・博多駅から博多歴史ゾーンへのスムーズなアクセスを実現するため、アクセスルートを設定します。このルートは、博多駅から各自の目的に応じた歴史のまち巡りをはじめる起点となります。



歴史文化ゾーンへのアクセス

Ⅲ. 文化を活かしたまちづくり

方策1：伝統的な祭りや食文化、隠れた文化スポットの案内など、博多のまちの文化を発信する活動に地域が主体となって取り組みます。

方策2：フォトコンテストやイラストコンテスト、エッセイコンテストなど、文化を創り出す活動に地域が主体となって取り組みます。

方策3：人々が文化に触れる機会を増やすため、建物の建設・改修にあわせて、ホール、ギャラリー、文化教室、アートの設置など、文化を楽しみ、学べる機能を導入します。

・博多のまちは、昔から芸事が盛んに行われ、芝居や芸能、博多織、博多人形などの伝統工芸、博多どんたく、博多祇園山笠等の祭りも脈々と受け継がれています。

・博多のまちにはたくさんの名物があります。承天寺にはうどん、饅頭の発祥の碑があり、聖福寺は茶の伝来の地として知られています。また、ラーメン、明太子、もつ鍋等、全国に発信できる食文化もあります。

・博多のまちには、劇場、ホール、専門学校、文化教室などの多様な文化活動の拠点があります。新しい博多駅にもホールや大学のサテライトキャンパスが設置される予定です。



ランチ王（食の案内本）



パブリックアート

環境・緑化

・緑の増加は、都心のヒートアイランド現象の緩和など環境の向上に寄与するだけでなく、まちの景観づくりにも寄与します。

(4) 環境・緑化

●まちづくりの方針

- 方針Ⅰ** 省エネ・省資源などに地域が一体となって積極的に取り組みます。
- 方針Ⅱ** 点(建物)から線(通り)さらに面(まち全体)へと緑化を広げ、環境面と景観面の両方の向上を進めます。
- 方針Ⅲ** 地域の意向を反映した、緑豊かで都心のオアシスとなる公園づくりを進めます。

●まちづくりの方策

I. 環境負荷の低減

- 方策1: 地球環境の改善に貢献するため、建物の建設・改修にあわせて、太陽光発電の活用や節水などに取り組むとともに、エネルギー効率のよい建物の材料や形状及び設備等を積極的に活用するなど、省エネ・省資源に取り組みます。
- 方策2: 建築物の総合的な環境性能評価である「CASBEE福岡」を活用し、一般レベルより一段進んだ「B+以上」を目標に、環境に配慮した建物の建設・改修に取り組めます。
- 方策3: 自動車から環境負荷の少ない鉄道・バス等の公共交通機関や自転車への利用転換を促進するため、公共交通サービス水準の向上や自転車利用環境の改善等を進めます。
- 方策4: 環境負荷を低減するため、多数の商用車や営業車などを利用する事業所では、不要不急の自動車利用の自粛や低公害車の普及等を促進します。
- 方策5: まちづくり組織と連携した3R(リデュース、リユース、リサイクル)活動を推進します。
- 方策6: まちの一斉清掃や夏の打ち水など、地域が一体となって取り組む活動を強化・継続します。このような活動を通して自然やまちを大切にすることを育てます。



クリーンデイ



打ち水

II. 緑化の推進

- 方策1: 緑豊かな美しい景観をもったまちづくりを進めるため、民間敷地内における積極的な緑化を進めます。
- 方策2: 歩道や広場などの公共空間でも豊かな緑を育て、地域やボランティア団体等の協力も得ながらまち全体を花で彩るなど、訪れた人が安らげる空間を創出・維持していきます。



緑化イメージ 1

建築物に植物をうまく取り入れることにより、立体的な緑の導入が可能。緑視率が高まる。

フラワーポット等を多用するのは最も簡単な手法。フラワーポットのデザインに配慮する。



建物の修景(フラワーポット)



緑化イメージ 2

駐車場等壁面のボリュームが大きく、壁面に窓等を設ける必要がない場所等には積極的に緑を導入。

つる性の植物等を使いネット上等に壁面緑化を行う。



駐車場の緑化

III. 地域参画の公園づくりの推進

- 方策1: 地域の意見を反映した公園づくりに向け、ワークショップ形式等での計画づくりを進めます。
- 方策2: 地域に親しまれ愛される公園とするため、緑を創出しつつ、みんなが憩える公園づくりを進めます。
- 方策3: 公園の機能を継続していくため、公園の維持・管理にも積極的に参加します。



公園イメージ

安全・安心

・多くの人が集まる博多のまちにおいては、災害時に人々の命を危険から守る防災機能の強化が重要です。しかしながら現状では、現在の耐震基準を満たしていない建物や狭小敷地等といった災害に対して脆弱な空間が存在しています。また、道路の冠水や地下浸水等の都市型水害も大きな問題となっています。

・福岡市では、1999年(平成11年)・2003年(平成15年)に記録的な豪雨により浸水被害が発生しました。特に博多駅周辺では、地下空間に雨水が流入し、地下鉄が不通になるなど交通機関の混乱を招きました。官民共に都市型水害への対応が求められています。



博多駅周辺の浸水被害 (福岡市提供)

(5) 安全・安心

●まちづくりの方針

方針Ⅰ 災害時に迅速かつ的確な対応が行えるよう、地域と行政が一体となった取り組みを進めます。

方針Ⅱ 安全はまちづくりの基本条件であるため、防犯対策に積極的に取り組みます。

方針Ⅲ 誰もが安全・快適に移動できるよう、まちのバリアフリー化を目指します。

●まちづくりの方策

I. 防災機能の強化

方策1：防災面から建物の建替・改修を誘導するとともに、都市機能誘導方策やCASBEE福岡などを活用しながら耐震性の強化や雨水貯留機能の導入等を進めます。

方策2：駅や公園等の公共空間では、一時帰宅困難者や被災者が安全に避難・待機できる防災拠点としての機能強化を進めます。

方策3：民間と行政が連携した防災体制が機能するよう、自主防災組織の育成、防災訓練、防災機関(消防署など)との情報共有、災害弱者対策などの強化を共働で進めます。

方策4：街頭大型ビジョンの活用や大規模施設での館内放送等により、来街者が災害・避難情報等を迅速に入手できる取り組みを進めます。

方策5：より迅速に多くの災害・避難情報等を入手できる、行政から発信される防災メール等の登録を促進するため、キャンペーンなどの啓発活動を行います。

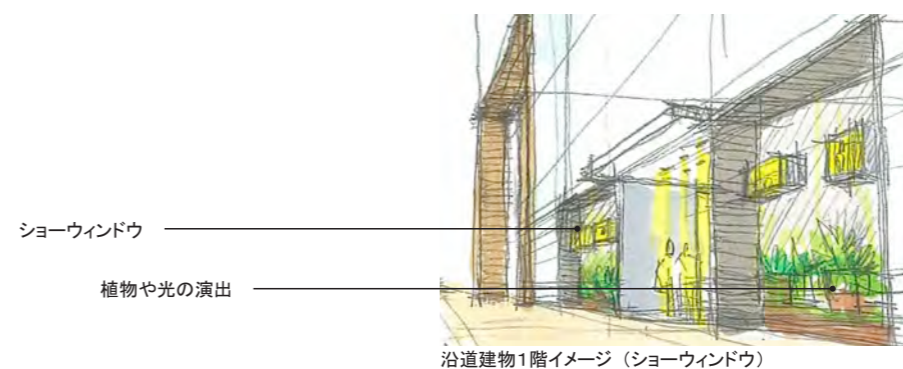
II. 防犯対策

方策1：地域住民主体の防犯活動に対して、企業も積極的な参画を進めます。

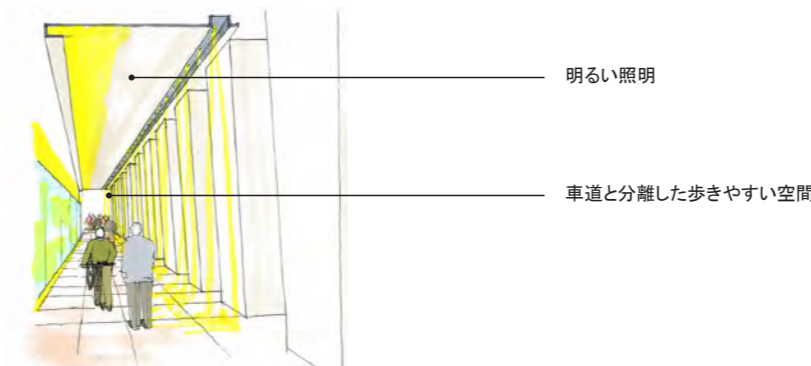
方策2：地元組織と警察によるパトロールの実施や、必要であれば死角をまちから極力減らすため、防犯カメラの設置等を進めます。

方策3：夜間でも安心して通行できるよう、沿道建物1階に明るいショーウィンドウ等を誘導したり、街路灯・防犯灯の整備を進めます。

方策4：鉄道高架下では、明るく安心できる歩行者空間づくりを進めます。



沿道建物1階イメージ(ショーウィンドウ)



鉄道高架下イメージ

III. バリアフリー化

方策1：建物の建設・改修にあわせて、歩道と民間敷地の段差解消や建物内部のバリアフリー化を進めます。

方策2：博多のまちを訪れた人たちが安全で快適に移動できるよう、歩道の段差解消や誘導ブロックの整備など、公共空間のバリアフリー化を進めます。

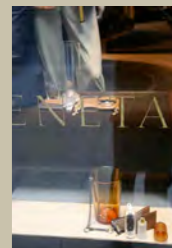
方策3：地下街・地下通路と地上の接続部のバリアフリー化を積極的に行います。

方策4：視覚障害者や車いす利用の方に対して、目的地までのバリアフリー経路や公共交通乗り換え及びバリアフリースイレ等の情報を携帯端末等を使って提供するなど、ICT(情報通信技術)による取り組みを進めます。

・地域の防犯活動は地域住民を主体として行われていますが、博多駅前2・3丁目等では住民がほとんどいないため、防犯活動への企業の参画が望まれています。



ショーウィンドウの飾り付け

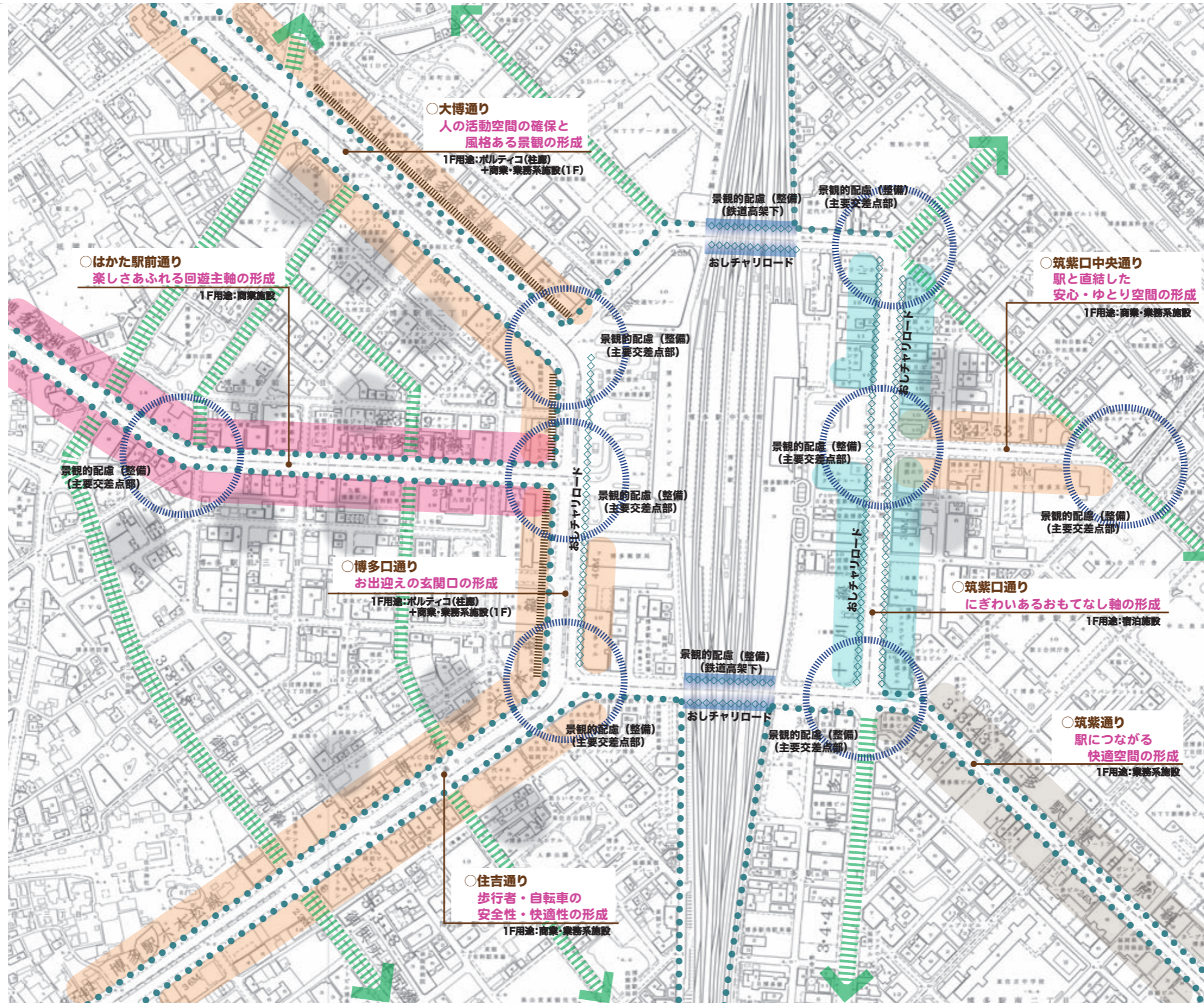


小さなショーウィンドウ

ショーウィンドウの照明は夜間の通りに明るさを生み出し、歩行者の通行に安全と安心を与えます。

05 5. 主軸形成の方針と方策

まちの骨格を形成する主軸は、まちのイメージを印象づける役割を担う、まちづくりの主役と言っても過言ではありません。
 第4章ではテーマ別にまちづくりの方針と方策を示しましたが、ここでは各主軸の性格や特性を踏まえつつ、それぞれの軸の将来像の実現に向けて必要な方策をパッケージ化し、主軸形成の方針と方策を示します。



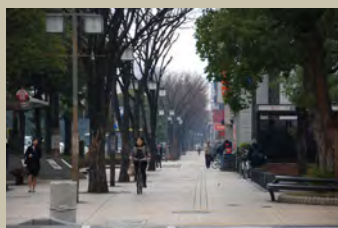
■主軸形成の方針図

■凡例

	沿道建物1F部の主要施設形態(用途) 商業施設
	商業・業務系施設
	宿泊施設
	業務系施設
	自転車(おしチャリロード)
	自転車走行空間
	集合駐輪場・集合駐車場
	景観的配慮(整備)
	副軸(緑+歩行者)

大博通り

— 現況 —



・道路幅員 50.0m、歩道幅員 10.0m と主軸の中で最も広い通りです。

・歩道上にはクロガネモチとケヤキの2列植栽があり、車道側のクロガネモチは低木を配した植樹帯となっています。また、高木と低木による中央分離帯が整備されています。

・歩道上にはサイクルポストが設置されています。

・沿道建物の1階用途は業務施設が主体となっており、博多駅に近い北側の建物の多くにはポルティコ（柱廊）が整備されています。

●主軸形成の方針

人の活動空間の確保と風格ある景観の形成

●主軸形成の方策

方策1：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、明るくさわやかな景観とするため、歩道部では高木による緑の連続性を保ちながら、植樹帯の形状の見直しに取り組みます。

方策2：沿道建物は建設・改修にあわせて広場やアトリウムを確保するとともに、風格ある建物とします。

方策3：通りのにぎわいを高めるため、広場やアトリウムをカフェテラスやイベントの場として活用するとともに、沿道建物1階部への商業施設の配置を進めます。

方策4：まち並みの連続性や歩行者の安全性を確保するため、可能な限り大博通りからの駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置します。また、一定のエリア内で附置義務駐車場を統合して活用する集合駐車場の整備を近隣街区で進めます。

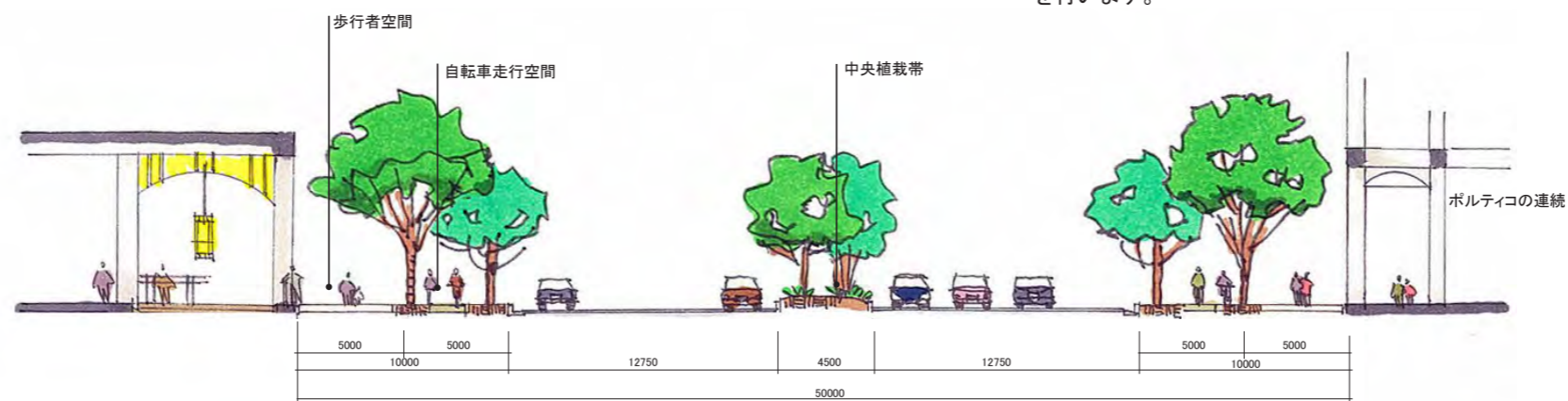
方策5：歩道のサイクルポストを可能な箇所から廃止し、ゆとりある歩行者空間の確保や快適な自転車走行空間の形成を進めます。

方策6：北側沿道では既存のポルティコ（柱廊）を連続させます。

方策7：夜も心温まるまち並みを楽しめるよう、街路樹のライトアップやイルミネーション等を行います。

※歩道空間：
歩行者や自転車等が通行するために、縁石、柵、または植栽帯などにより区切って設置された道路の部分。

※歩行者空間：
歩道空間のなかで歩行者が安全に通行できる空間。



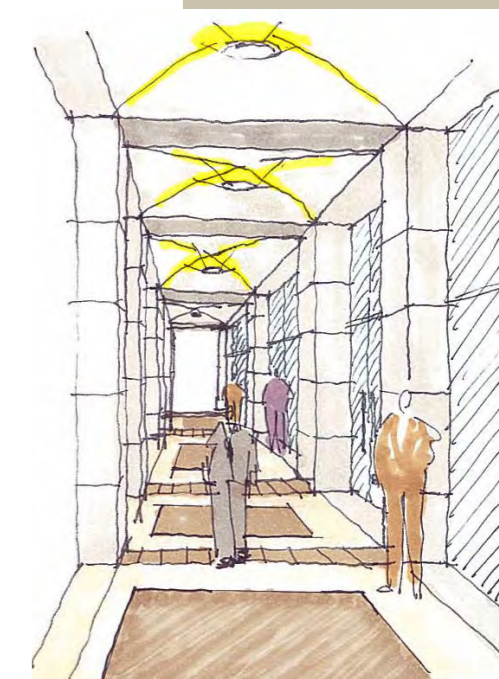
ハブリックアート（兼ベンチ）



業務施設の営業時間外の配慮（夜間の銀行窓口）



フラワーポット等による緑化



ポルティコの連続と照明

■将来イメージ図

博多口通り

一 現況



- ・道路幅員 40.0m、歩道幅員は 6.1m で歩行者・自転車交通量は大博通りに比べて多くなっています。
- ・歩道上にはケヤキと低木の植樹帯があります。また、高木と低木による中央分離帯が整備されています。
- ・歩道上にはサイクルポストが設置されています。
- ・沿道建物の1階用途は業務施設が多くなっています。
- ・西側沿道には、ポルティコ（柱廊）を持った建物が多くなっています。

●主軸形成の方針

お出迎いの玄関口の形成

●主軸形成の方策

- 方策1：駅に降り立った人々が最初に目にする通りとして、アート作品を展示したり緑の木陰をつくるなど、華やかさとくつろぎを演出します。
- 方策2：博多のまちを訪れた人がスムーズにまちに出て行けるよう、案内板やサインを充実します。
- 方策3：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、明るくさわやかな景観とするため、歩道部では高木による緑の連続性を保ちながら、植樹帯の形状の見直しに取り組みます。
- 方策4：沿道建物は建設・改修にあわせて広場やアトリウム等を確保するとともに、風格ある建物とします。

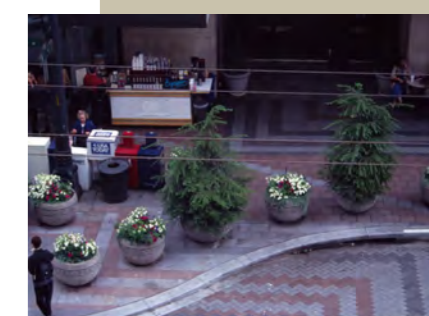
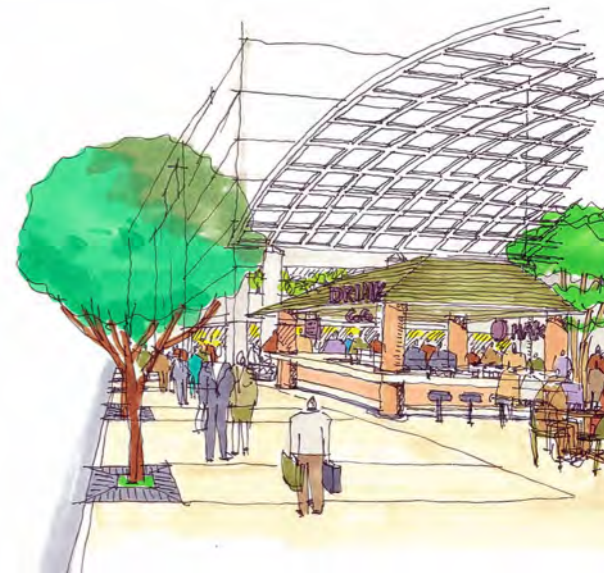
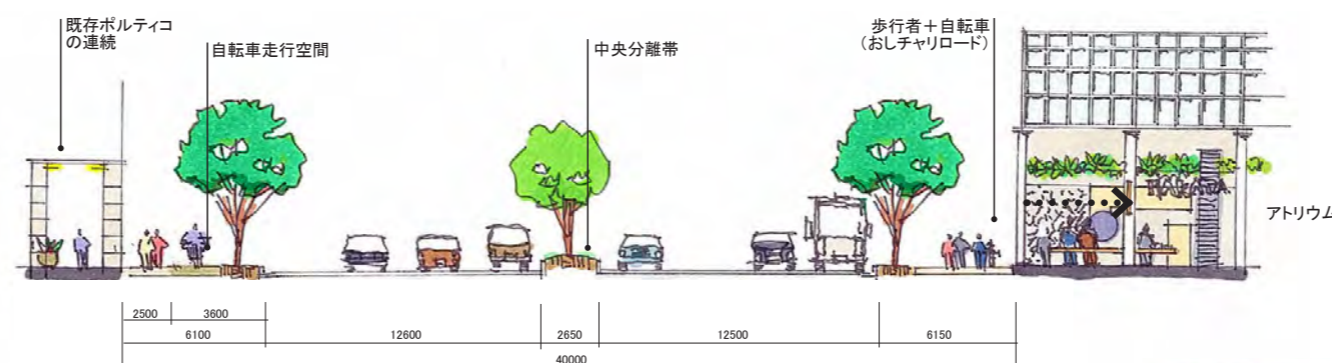
方策5：通りのにぎわいを高めるため、広場やアトリウムをカフェテラスやイベントの場として活用するとともに、沿道建物1階部分への商業施設の配置を進めます。

方策6：まち並みの連続性や歩行者の安全性を確保するため、可能な限り博多口通りからの駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置します。また、一定のエリア内で附置義務駐車場を統合して活用する集合駐車場の整備を近隣街区で進めます。

方策7：歩道のサイクルポストを可能な箇所から廃止し、ゆとりのある歩行者空間の確保や快適な自転車走行空間の形成を進めます。ただし、駅前広場側では歩行者の安全性を最優先とするため、おしチャリロードに設定し、地域が一体となったおしチャリ活動を進めます。

方策8：西側沿道では既存のポルティコ（柱廊）を連続させます。

方策9：夜も心温まるまち並みを楽しめるよう、街路樹のライトアップやイルミネーション等を行います。



はかた駅前通り

一 現況 一



- ・幅員 27.0m、歩道幅員 5.3mで、歩行者・自転車交通量に比べてやや歩道幅員が不足しています。
- ・ケヤキと低木の植樹帯があり、荷捌き駐車施設が設置されています。
- ・沿道建物1階の用途は商業と業務施設が多くなっています。



ツリーサークル

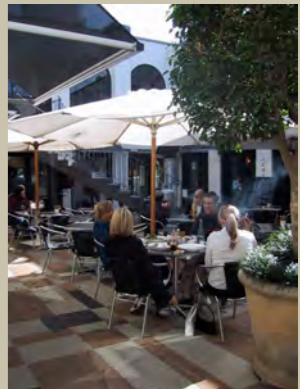
●主軸形成の方針

楽しさあふれる回遊主軸の形成

●主軸形成の方策

- 方策1：集客・にぎわいの主軸として博多のまちの新たなシンボルとなる景観を形成するため、地域の合意を図りながら景観形成地区・地区計画・建築協定等による景観の規制・誘導を進めます。
- 方策2：ゆとりとにぎわいに富み、明るくさわやかな景観とするため、民間敷地での積極的な緑化を進めるとともに、高木による緑の連続性を保ちながら、低木の植樹帯をなくして幅広い歩道空間を確保します。
- 方策3：沿道建物の建設・改修にあわせて1.5mのセットバックを確保するとともに、この空間を活用してオープンカフェや通りに華やかさを演出する花壇の整備等を進めます。

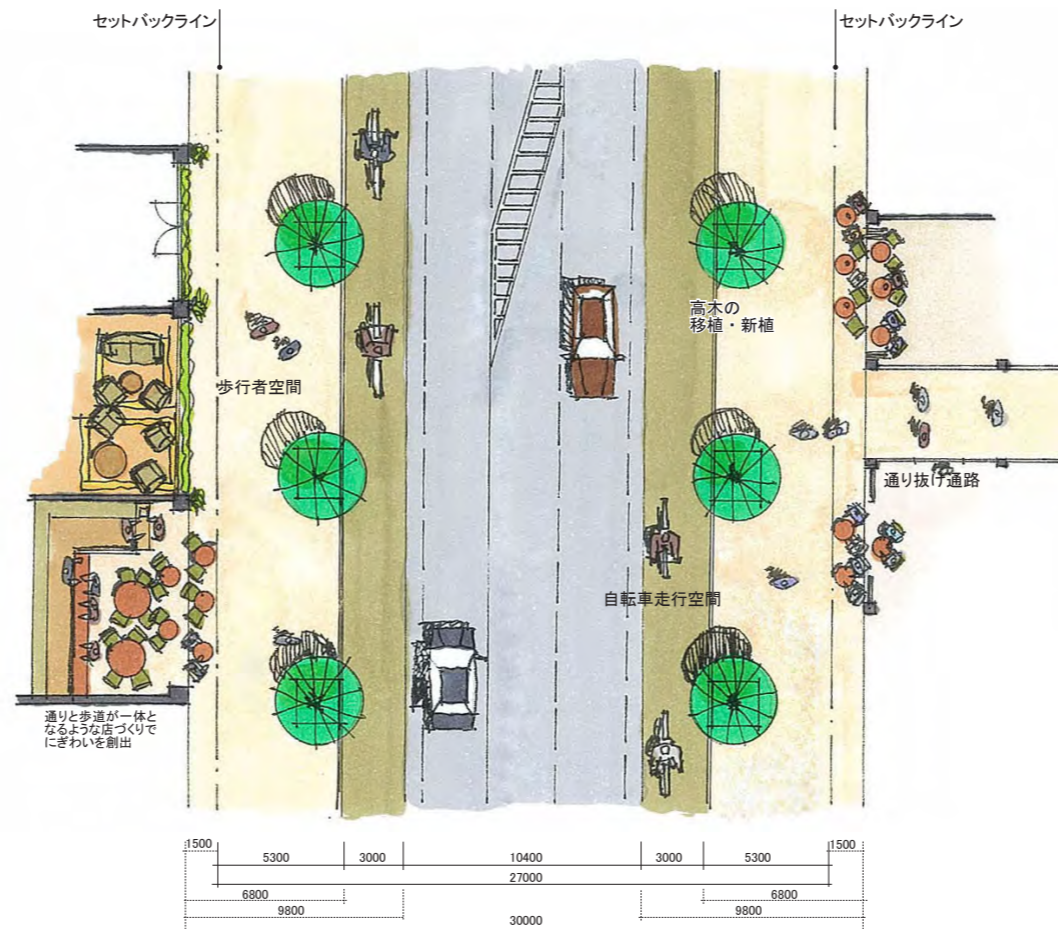
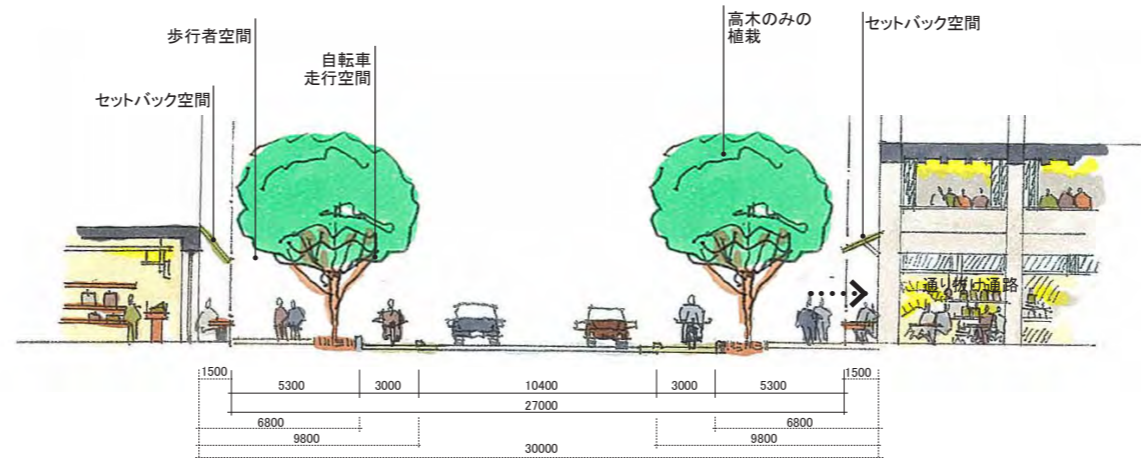
- 方策4：通りのにぎわいを高めるため、沿道建物の1階には主として商業施設の配置を進めます。
- 方策5：歩行者の自由で便利な回遊を強化するため、建物の建設・改修にあわせて民間敷地内での通り抜け通路を確保します。
- 方策6：まち並みの連続性と歩行者の安全性を確保するため、可能な限りはかた駅前通りからの駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置します。また、一定のエリア内での附置義務駐車場を統合して活用する集合駐車場の整備を近隣街区で進めます。
- 方策7：そぞろ歩きしながら休息できるよう、セットバック空間にベンチを置いたり、座ったりもたれかかることのできるストリートファニチャーの設置を進めます。
- 方策8：夜も心温まるまち並みを楽しめるよう、街路樹のライトアップやイルミネーション等を行います。
- 方策9：社会実験等の結果を踏まえて可能であれば車道幅員を減少させ、歩行者空間または自転車走行空間として活用します。



オープンカフェ

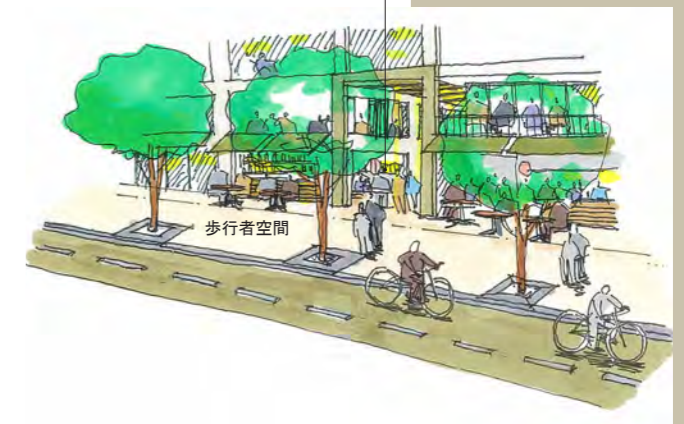


通り抜け通路



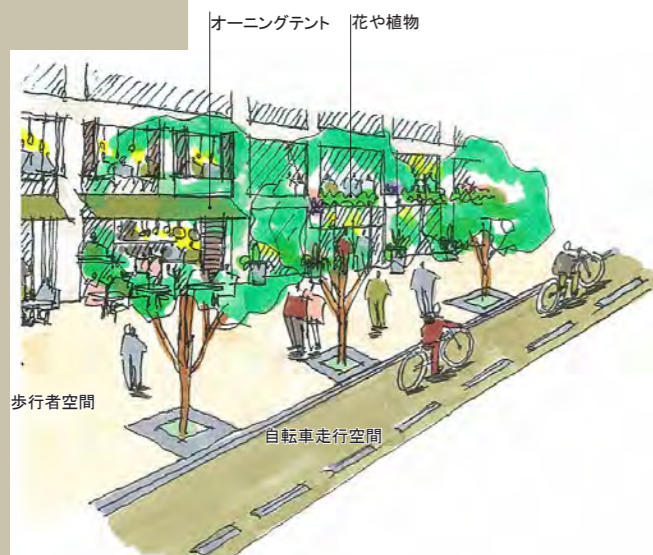
休息できるファニチャー類がある空間

通り抜け通路



歩行者空間

■将来イメージ図



オーニングテント 花や植物

歩行者空間

自転車走行空間

通りと歩道が一体となるような店づくりでにぎわいを創出

筑紫口通り

— 現況 —



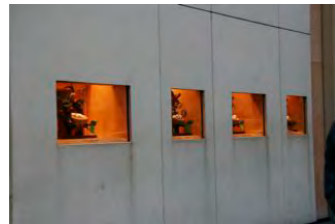
- ・道路幅員 30.0m で、歩道幅員は 5.3m ですが、サイクルポストや歩道の切込みによる荷捌き駐車施設も設置されているため、多くの歩行者・自転車交通量に対して歩道幅員が不足しています。
- ・歩道上にはケヤキの植栽が1列あります。
- ・沿道にはビジネスホテルが多く、狭小な敷地も多くなっています。
- ・博多駅の裏口のイメージが強く、雑然とした景観となっています。

●主軸形成の方針

にぎわいあるおもてなし軸の形成

●主軸形成の方策

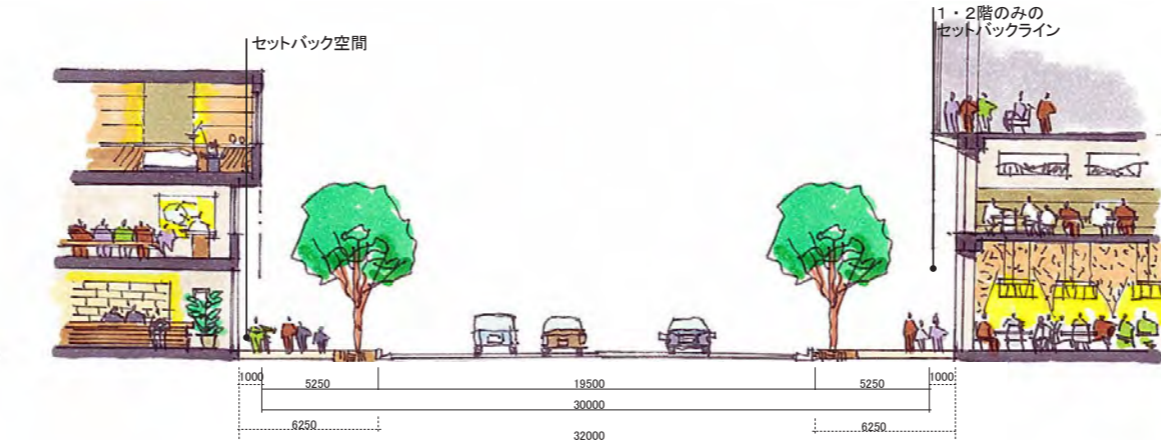
- 方策1：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、明るくさわやかな景観とするため、歩道部では高木による緑の連続性を保ちながら、植樹帯の形状の見直しに取り組みます。
- 方策2：ゆとりある歩道空間を確保するため、沿道建物の建設・改修にあわせて沿道の敷地規模等の状況を踏まえつつ、建物の2階以下について1.0mのセットバックを進めます。



小さなショーウィンドウ



にぎわいをつくる建物



- 方策3：明るく安全な通りを形成するため、夜でも明るいショーウィンドウや店舗等を連続させます。
- 方策4：まち並みの連続性と歩行者の安全性を確保するため、可能な限り筑紫口通りからの駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置します。また、一定のエリア内での附置義務駐車場を統合して活用する集合駐車場の整備を近隣街区で進めます。
- 方策5：ゆとりある歩道空間を確保するため、荷捌き駐車施設を近隣街区へ移設します。
- 方策6：限られた歩道空間を活かすため、地域が一体となって舗道上の看板の排除等に取り組み、歩道上のサイクルポストは可能な箇所から廃止します。
- 方策7：歩行者の安全性を最優先するため、おしチャリロードに設定し、地域が一体となったおしチャリ活動を進めます。



1・2階のみのセットバックライン

■将来イメージ図



1・2階のみのセットバックライン

筑紫口中央通り

一 現況 一



- ・道路幅員は20.0mで、歩行者交通量に比べて歩道幅員が3.5mと狭くなっています。
- ・歩道上にはイチヨウの植栽があり、沿道建物の1階用途は商業と業務が主となっています。



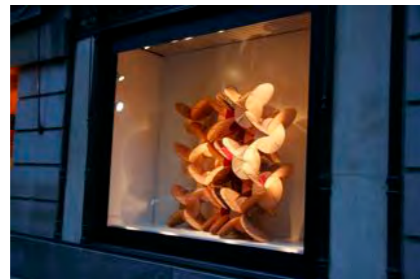
開放感あるショーウィンドウ

●主軸形成の方針

駅と直結した安心・ゆとり空間の形成



ベンチ等(人の溜まりを創出)



夜間のショーウィンドウ(照明効果)

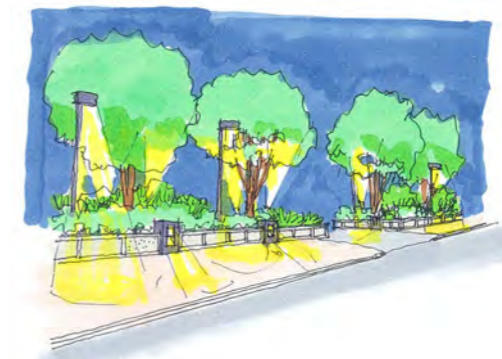
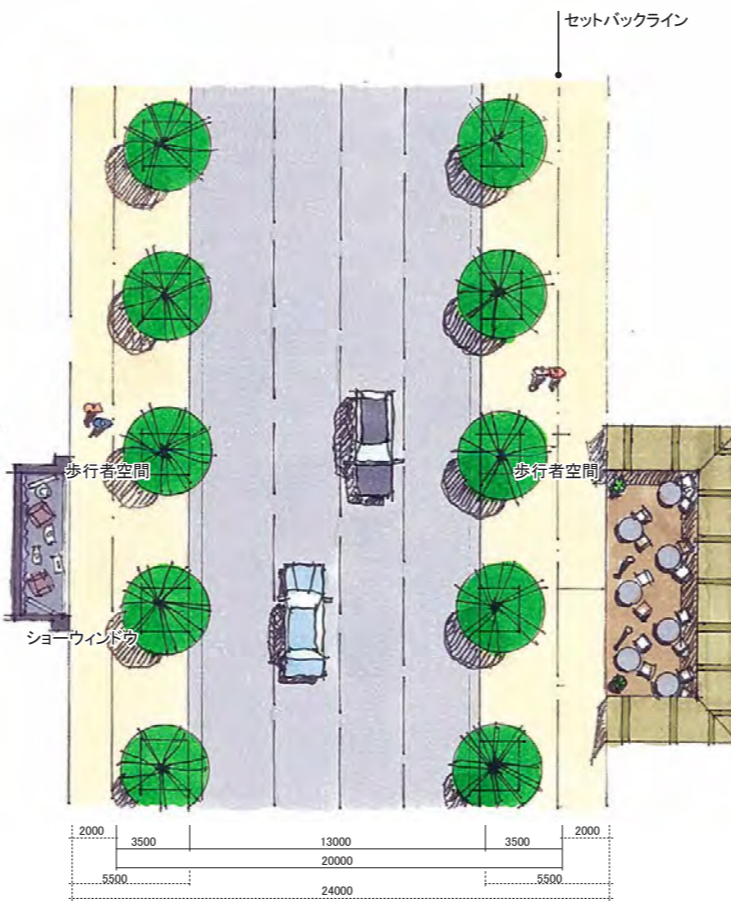
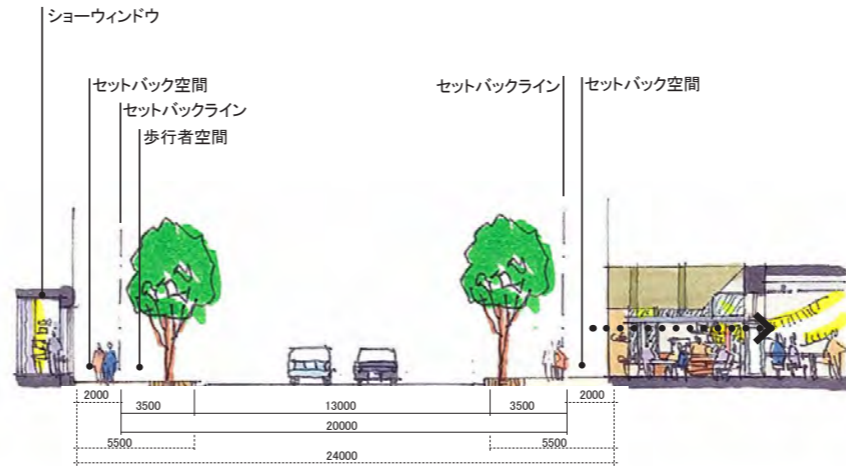
明るいショーウィンドウ



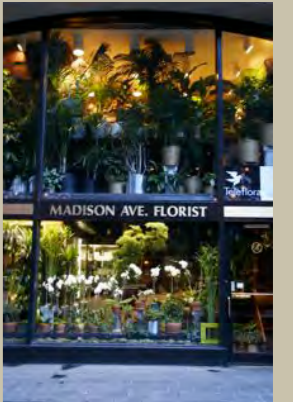
セットバックライン

●主軸形成の方策

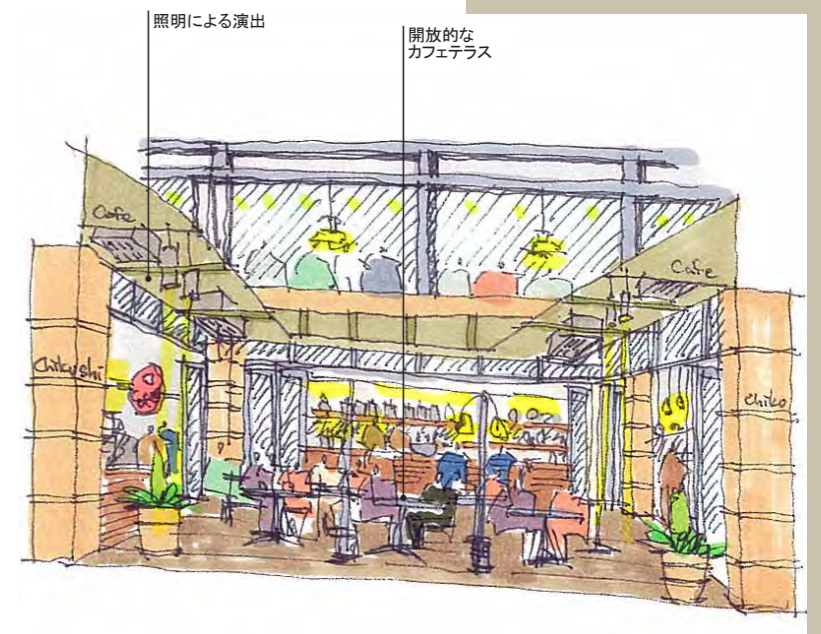
- 方策1：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、明るくさわやかな景観とするため、歩道部では高木による緑の連続性を保ちながら、植樹帯の形状の見直しに取り組みます。
- 方策2：ゆとりある歩行者空間を確保するため、沿道建物の建設・改修にあわせて2.0mのセットバックを進めます。
- 方策3：通りのイメージと安全性を高めるため、夜でも明るいショーウィンドウを連続させ、官公庁街区では補助照明の設置等に取り組みます。



官公庁街区の補助照明



夜間のにぎわい(花屋)



照明による演出

開放的なカフェテラス

筑紫通り

— 現況 —



- ・道路幅員 25.0m、歩道幅員 4.4m で歩行者交通量はあまり多くはありませんが、自転車交通量が多いため現行の歩道幅員ではやや狭く感じられます。
- ・歩道上にはイチヨウの並木と低木の植樹帯があります。
- ・沿道建物1階は業務施設が主体となっています。



小さくても魅力的な演出



通りに対して開放的な空間の創出

セットバック空間

自転車走行空間

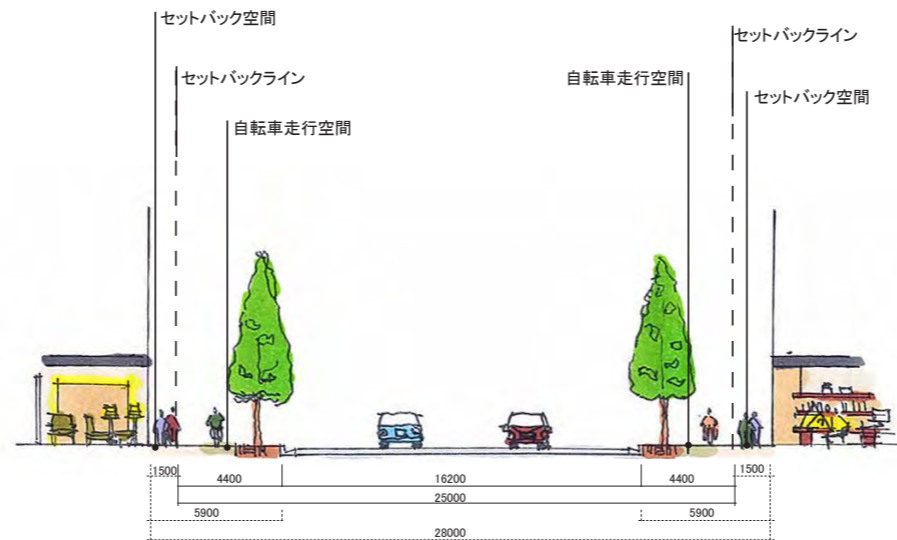
■将来イメージ図

●主軸形成の方針

駅につながる快適空間の形成

●主軸形成の方策

- 方策1：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、明るくさわやかな景観とするため、歩道部では高木による緑の連続性を保ちながら、植樹帯の形状の見直しに取り組みます。
- 方策2：ゆとりある歩行者空間と快適な自転車走行空間を確保するため、沿道建物の建設・改修にあわせて1.5mのセットバックを進めます。
- 方策3：業務ビルが多く夜間は人通りが少なくなるため、建物1階部分の照明を一部夜間も点灯したり、建物に歩道を照らす照明を配置するなど、歩行者や自転車の安心・安全性を高めます。
- 方策4：通りのにぎわいを高めるため、沿道建物の1階には商業施設の配置を進めます。

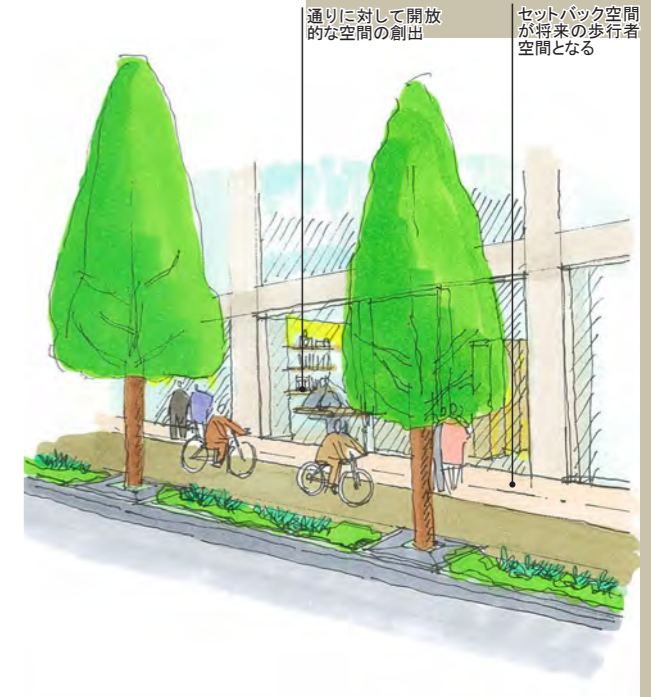
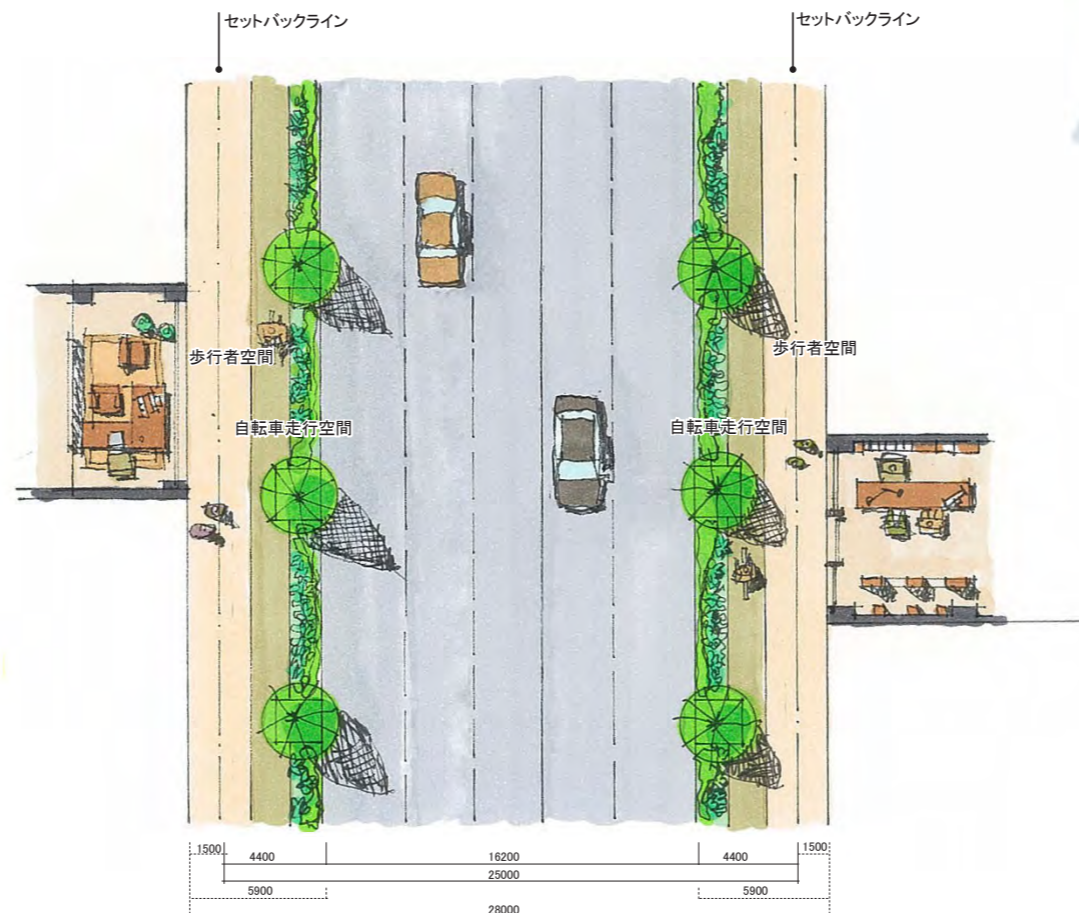


自転車走行空間と歩行者空間の分離の例



建物から歩道を照らす照明

カフェや店舗から漏れる光



通りに対して開放的な空間の創出

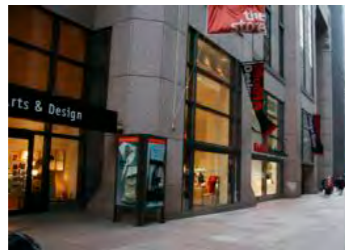
セットバック空間が将来の歩行者空間となる

住吉通り

— 現況 —



- ・道路幅員 36.0m、歩道幅員 6.0m となっています。歩行者交通量はあまり多くはありませんが、自転車交通量は非常に多い状況です。
- ・歩道上にはイチヨウの並木と低木の植樹帯があります。
- ・沿道建物1階は業務施設が主体となっています。



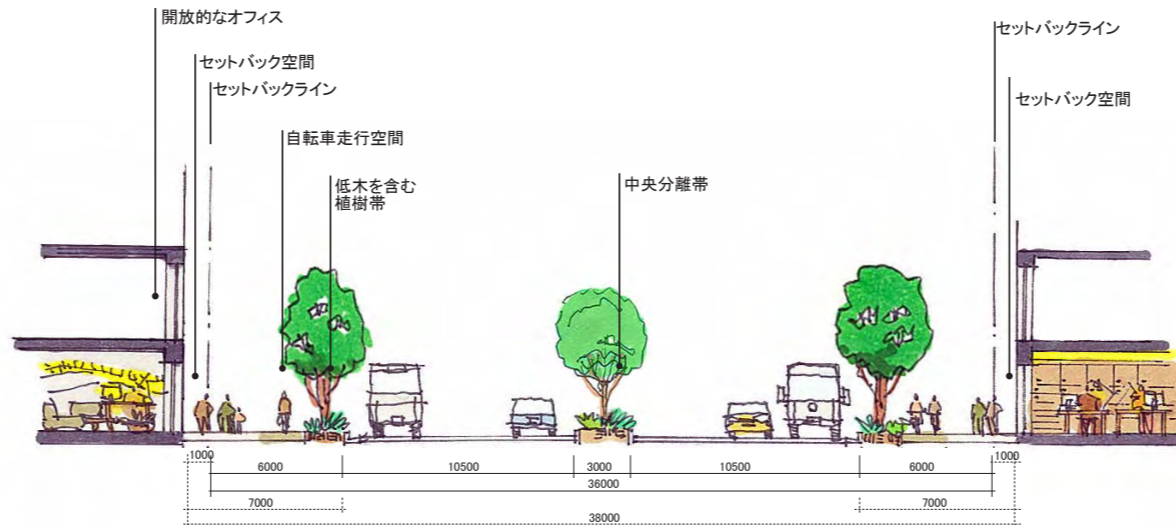
通りの連続性

●主軸形成の方針

歩行者・自転車の安全性・快適性の形成

●主軸形成の方策

- 方策1：明るく華やかな景観とするため、歩道内の美しい植樹帯を残しつつ、高木の並木を育成します。
- 方策2：ゆとりある歩行者空間と快適な自転車走行空間を確保するため、沿道建物の建設・改修にあわせて1.0mのセットバックを進めます。
- 方策3：働き・学び・暮らしやすい通りとするため、オフィスビルやホテル、教育機能を持った施設を集積するとともに、建物の低層階等に生活利便施設も配置します。
- 方策4：駅の位置がわかりやすいよう、駅へのサインを充実します。



通りに対して分かりやすい施設の創出

緑豊かな空間の下の自転車走行空間



通りに表を向いた空間の創出



■将来イメージ図

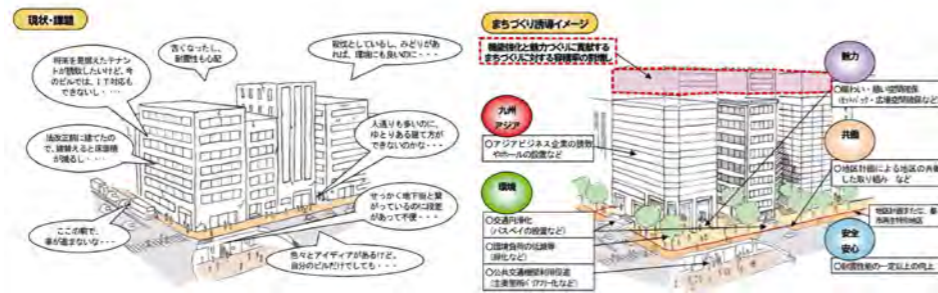
■主軸の現況と方針・方策のまとめ

		大博通り	博多口通り	はかた駅前通り	筑紫口通り	筑紫口中央通り	筑紫通り	住吉通り
現況	道路幅員	50m	40m	27m	30m	20m	25m	36m
	歩道幅員	10m	6.1m	5.3m	5.3m	3.5m	4.4m	6m
	建物1階用途	業務主体	業務主体	商業+業務	商業 +業務(ビジネスホテル)	商業+業務	業務主体	業務主体
	サイクルポスト	有り	有り	無し	有り	無し	無し	無し
	植栽	高木クロガネモチ・ケヤキ2列 +外側植樹帯 中央分離帯高木・低木	高木ケヤキ・イチョウ1列 +低木植樹帯 中央分離帯高木・低木	高木ケヤキ1列 +低木の植樹帯	高木ケヤキ1列	高木イチョウ1列	高木イチョウ1列 +低木植樹帯	高木イチョウ1列 +低木植樹帯 中央分離帯高木・低木
	自動車交通量(12時間) (2005年)	26,518台	25,787台	10,462台	20,548台	5,181台	22,257台	27,243台
	歩行者交通量 (平日ピーク時1時間 あたり最多地点) (2005年)	北側=1,365人 南側=1,543人	東側=2,104人 西側=2,644人 (はかた駅前通り交差点)	北側=1,629人 南側=3,765人	西側=2,337人	北側=2,087人 南側=2,394人	北側=1,096人 南側=702人	北側=733人 南側=1,592人
自転車交通量 (平日ピーク時1時間 あたり最多地点) (2005年)	北側=120台 南側=168台	東側=320台 西側=520台 (はかた駅前通り交差点)	北側=118台 南側=264台	西側=231台	北側=43台 南側=57台	北側=189台 南側=153台	北側=348台 南側=488台	
方針	人の活動空間の確保と 風格ある景観の形成	お出迎いの玄関口の形成	楽しさあふれる 回遊主軸の形成	にぎわいある おもてなし軸の形成	駅と直結した 安心・ゆとり空間の形成	駅につながる 快適空間の形成	歩行者・自転車の 安全性・快適性の形成	
方策	セットバックの 目標等	アトリウムや広場の確保 (+北側:ポルティコの連続)	アトリウムや広場の確保 (+西側:ポルティコの連続)	1.5mセットバック 通り抜け通路の確保	1.0mセットバック (2F以下のみ)	2.0mセットバック	1.5mセットバック	1.0mセットバック
	セットバック空間等 の活用	アトリウムや広場を活用した カフェテラスやイベント等	アトリウムや広場を活用した カフェテラスやイベント等	セットバック空間を活用した カフェテラス・緑化等	歩行者空間	歩行者空間	歩行者空間・ 自転車走行空間	歩行者空間・ 自転車走行空間
	1階の用途	商業・業務	商業・業務	商業	商業・業務/店舗や 夜も明るいショーウィンドウ	商業・業務/店舗や 夜も明るいショーウィンドウ	商業・業務	商業・業務
	植栽	高木+植樹帯の見直し	高木+植樹帯の見直し	高木を基本	高木+植樹帯の見直し	高木+植樹帯の見直し	高木+植樹帯の見直し	高木+低木の植樹帯
	自転車走行空間	歩行者との分離空間の形成	東側:おしチャリロード設定・推進 西側:歩行者との分離空間の形成	歩行者との分離空間の形成	おしチャリロード設定・推進	-	歩行者との分離空間の形成	歩行者との分離空間の形成
	サイクルポスト	代替施設の確保・利用促進 とあわせた廃止	代替施設の確保・利用促進 とあわせた廃止	-	代替施設の確保・利用促進 とあわせた廃止	-	-	-
駐車場出入口 エリア別集合駐車場・ 集合駐輪場	駐車場出入口の制限 街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	駐車場出入口の制限 街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	駐車場出入口の制限 街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	駐車場出入口の制限 街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	駐車場出入口の制限 街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	-	駐車場出入口の制限 街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	

06 6. まちづくりを実現するための取り組み

(1) 各種手法の活用

- ・最も一般的で幅広く活用されるまちづくりの手法としては、一定の地区内においてまちづくりルールを定めこれに従い個々の建設を行うことで地区の良好な環境を創出する建築協定や地区計画制度、建物敷地内に歩行者空間や広場などを確保し容積率割増し等を受ける総合設計制度などがあります。
- ・景観的に魅力あるまちを形成するための手法としては、まちの景観的な将来イメージを共有し、具体的な景観づくりを進めていくための方向性を示した景観ガイドラインの策定や、建築物の新築や広告物の設置等の際に、地区で定めた景観形成の方針及び基準に基づき、市から助言・指導を受ける景観形成地区の指定があります。
- ・福岡市では、都心部において九州・アジア、環境、魅力、共働、安全・安心などをキーワードとする建設を行う場合、貢献の度合いに応じて容積率割増しを受けることができる制度として「福岡市都心部機能更新誘導方策」が定められました。敷地単位で検討することも可能ですが、街区単位などでまとまって取り組むことで、さらに大きな容積率の割増しなどの可能性が生まれます。
- ・また、環境にやさしい都市の形成をめざす手法として、建築物の建築主、設計者が「福岡市建築物環境配慮に関する指導要綱」に従い、建築物の総合的な環境性能評価を行い、その結果を福岡市に届け出る「CASBEE福岡（福岡市建築物環境配慮制度）」があります。福岡市都心部機能更新誘導方策における「環境負荷の低減等を図る施設整備」の項目で評価を受けるには、このCASBEE福岡でB+以上の評価が必要です。
- ・博多まちづくりガイドラインは、このような手法を活用するにあたり、地区の合意形成を図るための指針としても活用できます。



■都心部機能更新誘導方策を活用した整備イメージ



■CASBEE福岡の重点項目

(2) エリアマネジメント組織の取り組み

博多まちづくり推進協議会が、ここに示したまちの将来像を実現する役割を担うための取り組みについて示します。

① 地域・事業者・来街者・行政等との連携強化

- 地域・事業者・来街者・他の組織との協力体制の構築
 - ・博多まちづくり推進協議会は、地域の人々や事業者、来街者、地権者やビル所有者及び他のまちづくり組織等との協力体制を構築し、まちづくりガイドラインを指針として具体的なまちづくりのアクションを起こすなど、地域提案型のまちづくりを進めていきます。
- 行政との連携
 - ・行政と緊密な連携を図り、地域での合意事項等について、都市計画等への反映、規制緩和、手続きの簡素化などを協議していきます。
- 会員間の親睦・連携・交流の促進
 - ・日常的に博多まちづくり推進協議会の会員相互の親睦・連携・交流を促進し、より強固な組織づくりに取り組みます。

② 情報発信

- 博多まちづくりガイドラインの周知・共有化
 - ・博多まちづくりガイドラインを地域の人々や事業者、来街者、地権者やビル所有者等の関係者に深く理解してもらい、まちづくり活動に積極的に参加してもらえるよう、シンポジウムの開催、ホームページ上での紹介などを進めます。
- 博多まちづくり推進協議会及びその事業についての認知度向上
 - ・博多まちづくり推進協議会が今後まちづくりの推進母体として活躍していくためには、地域の人々や企業、行政などに対する認知度を向上していく必要があります。
 - ・マスコミと連携した広報活動、シンポジウム・イベントなどの開催、行政機関や企業とのタイアップなどを行い、博多まちづくり推進協議会情報の発信や博多のまちの魅力をアピールしていきます。

③組織体制の強化や人材育成

●組織形態の検討

- ・博多まちづくり推進協議会が、多くの人々や組織の協力を得ながら自立した組織としてまちづくりに取り組むためには、社会的信用の向上が不可欠です。そのため、法人化等の組織形態について検討を進めます。

●持続的な活動と柔軟性のある組織づくり

- ・まちづくりは一朝一夕でできるものではないため、息長く活動を継続していけるよう、時代の変化や新たな課題等にも柔軟に対応できる組織づくりを進めます。

●行政や研究機関との連携による人材確保、及び人材育成

- ・まちづくりを進めるには、やる気とノウハウを持った人材が不可欠です。そのため行政や大学などと連携し、まちづくり活動の指導や人材の派遣等の支援を受けながら、自前の人材育成に取り組めます。

●先進事例研究、他のエリアマネジメント組織との情報交換等

- ・先進事例の研究や他のエリアマネジメント組織との情報交換を行い、まちづくり活動やその課題を把握することで、博多まちづくり推進協議会の力を高めます。

④財源確保、適正な組織運営

●持続的・安定的な自主財源の確保

- ・博多まちづくり推進協議会が活動を継続するために、広告事業、地域貢献型自動販売機設置、公共施設の管理・運営事業の受託など、自主財源確保の取り組みを進めます。

●補助・助成制度の効果的な活用

- ・補助・助成制度を効果的に活用して、社会実験や具体的なまちの整備などを進めます。

●受益に応じた費用負担のルール化

- ・まちづくりの推進によって地権者、ビル所有者、企業などは、来街者の増加による収入の増加、地区のイメージアップによる資産価値の向上など様々な受益が期待できます。このような受益に応じた費用負担のルールづくりの検討を進めます。

●適正な組織運営の確保

- ・博多まちづくり推進協議会がまちづくりをリードしていくため、地域をはじめとする多くの方々の信頼を得る適正な組織運営を確保します。

用語解説

【あ行】

○ICT (Information and Communication Technology)

情報・通信に関連する技術一般の総称(情報通信技術)。従来、頻繁に用いられているIT (Information Technology: 情報技術) とほぼ同様の意味で用いられ、「IT」に替わる表現として日本でも定着しつつある。

○アイストップ

通りの突き当たりなど、人の視線がぶつかる部分に効果的に配置されたオブジェや建築物。

○アトリウム

温室風の吹き抜け空間。もとはラテン語で古代ローマ時代の住宅建築の中庭付中央大広間を指す言葉。上部から自然の光を取り入れて植栽を施すなど、大規模建築物の内部に設けられることが多くなっている。



○アミューズメント

娯楽の意。

○インセンティブ

オープンスペースの利用や建物の建替えなどを推進するために付与する優遇措置や魅力。

○エリアマネジメント

一定の地域(エリア)における、にぎわい・回遊、交通、歴史・文化、環境・緑化、安全・安心など、都市環境の維持・向上・管理を実現していくための地域住民・事業者・事業者などによる様々な自主的取り組み。

○おしチャリロード

歩行者の通行量が多く、車道ではバス・車が頻繁に走行し、タクシー乗り場なども設置されているなど、歩道・車道ともに自転車走行空間の確保が困難な道路において、自転車を押して歩くことを基本とする歩道。



○オープンカフェ

歩道や庭に張り出した客席を持つ喫茶店。カフェテラスともいう。

○オープンスペース

建物の敷地内に確保された開放性の高いまとまった広さの空地や空間。広場や歩行者用通路等として一般市民が自由に通行または利用できる場所をいう。



【か行】

○カフェテラス

歩道や庭に張り出して客席を設けた喫茶店。オープンカフェともいう。



○環境負荷

エネルギー消費や二酸化炭素、廃棄物の排出など社会経済活動がもたらす環境への影響、その量。

○CASBEE 福岡

「福岡市建築物環境配慮に関する指導要綱」に従い建築物の総合的な環境性能評価を行う新たな制度。建築物の環境評価を行うための建築物環境配慮計画書評価システム。

○共働

あらゆる主体が、お互いの役割と責任を認め合い、相互関係・パートナーシップを深めながら、知恵や力を合わせ、長所や資源を活かして、共に汗して取り組み、行動する「共働」によってまちづくりを進めること。

○景観形成地区

景観形成を重点的に図るため市が指定する地区。地区内においては、建築行為等に際し、届出が必要となる。市は地区の景観形成方針・基準に基づき助言・指導を行い地区内の景観を誘導する。御供所地区においては、聖福寺、承天寺、東長寺などの歴史的寺社群を中心とした約 28.0ha が 1998 年(平成 10 年)に指定された。

○建築協定

建築基準法に基づき地域の人々が建物に関するルールを定め、このルールを守ることによって、現在の良好なまち並みを将来にわたって守り育てていくための制度。福岡市では、51 地区(2008 年(平成 20 年)現在)で締結している。

○交通結節機能

鉄道等の交通機関への乗り換え利便性向上を図るための停車・駐車施設や駅前広場等の機能。

○交通マネジメント

道路、鉄道など交通施設の整備による交通容量の拡大に対し、自動車利用者(需用者)側への規制・誘導・啓発などにより交通行動の変更を促す交通需要マネジメント(TDM: Transportation Demand Management)と、既存交通施設の有効活用や効率的運用により、交通問題を解決しようとするソフト面の施策。

○高度地区

市街地の環境の保全あるいは土地の利用の増進を図るため、用途地域内において建築物の高さの最高限度(又は最低限度)を定めるもの。

【さ行】

○サイクルポスト(路上駐輪施設)

道路、歩道上に暫定的措置として設定された簡易な駐輪施設。

○3R 活動

3Rは、以下の3つの英語の頭文字を表し、Reduce(リデュース)は、なるべく廃棄されるごみが少なくなるように、モノを製造・加工・販売すること。Reuse(リユース)は、もう一度使えるものはごみとして廃棄しないで再使用すること。Recycle(リサイクル)は、廃棄されたゴミを資源として再生利用すること。3R活動に取り組むことでごみを限りなく少なくし、焼却や埋立処分による環境への悪影響を極力減らし、限りある資源を有効に繰り返し使う循環型社会を構築しようとするもの。

○植樹帯

良好な道路環境の整備または沿道における良好な生活環境の確保を図ることを目的として、樹木を植栽するために区画して設けられる帯状のもの。

○ストリートファニチャー

歩道上に設置されるさまざまな装置(街路装置)、例えば、ベンチ、街灯、くず箱、車止め、フラワーポット等。

○セットバック空間

道路境界線より後退(地権者が道路に提供)して建設・建替時にできた空間。

○総合設計制度

一定規模以上の空地を有し、かつその敷地面積が一定規模以上である建築計画の建築物で、市街地環境の整備改善に役立つものについて、容積率や高さ制限が緩和される建築基準法上の制度。

【た行】

○地区計画

地区の特性に応じ、公園、道路等の地区施設の配置・規模・建築物の用途、敷地、形態等の制限など、良好な環境の市街地の維持・形成を目指す制度。関係権利者の意見を反映させながら計画案をつくり、市町村が都市計画の一つとして決定する。福岡市では、102 地区で決定している。(2009 年(平成 21 年)8 月現在)

○ツリーサークル

樹木の根元部分をより自然に近い状態(日光・水分・空気など)に保ち、その健全な育成を促すことができる、鋳鉄製の樹木保護盤。大切な緑の保護と同時に、歩行スペースとしても有効に活用することができる。



【は行】

○バリアフリー

高齢者や障がい者などが生活していく上で物理的、社会的、制度的、心理的、及び情報面での障害を除去するという考え方。

○ヒートアイランド現象

都市活動におけるエネルギー消費の増大や緑地の減少により都市部の気温が上昇し、郊外に比べ高くなる現象。等温線図において温度の高いところが「島」のように見えるところから、ヒートアイランド(熱の島)と呼ばれる。

○ファサード

建築物の正面、あるいは外観。

○附置義務駐車場

建築物を建築する際に、建築物の規模や用途に応じて設置が義務付けられる駐車場。

○附置義務駐輪場

建築物を建築する際に、建築物の規模や用途に応じて設置が義務付けられる駐輪場。

○フラワーポット

公園・広場・街路の歩道、広場、事業所の前庭、住宅の出窓等、種々の人工空間に花と緑を導入する目的で設置される鉢。



○ポルティコ(柱廊)

イタリア語で柱廊・回廊を指し、建物の1階の街路や広場に面する部分が、奥まったり屋根が付いて通路となっている形式のもの。



【や行】

○容積率

建築物の延べ面積(床面積の合計)の敷地面積に対する割合。

【ら行】

○ランドマーク

その場所の目印や象徴になるような建造物や工作物など。

○緑視率

市街地における緑の量の比率を示す指標の一つ。特定方法で撮影した写真の中に占める緑の割合。

○レンタサイクル

貸し自転車。都市型のレンタサイクルは自宅と駅の往復利用としての端末交通や域内交通の利用等に供される。



博多まちづくりガイドライン

駅からまちへ、まちから駅へ、歩いて楽しいまちをめざして

平成21年12月

博多まちづくり推進協議会

—問合せ先—

博多まちづくり推進協議会事務局

〒812-8566

福岡市博多区博多駅前3-25-21

九州旅客鉄道(株)博多まちづくり推進室内

TEL : 092-474-7243 FAX : 092-474-2737

e-mail : info@hakatan.jp URL : <http://hakatan.jp>



博多まちづくり推進協議会