

## 博多駅地区社会実験シンポジウム

「人が集い、にぎわいのある、歩いて楽しいまち“はかた”を目指して」

2009年2月16日 13:30~16:00

### 【第一部】

#### 社会実験報告会

『博多駅地区社会実験「はかたんウォーク」の成果について』

司会 梶田 佳孝(九州大学大学院工学研究院助教)

#### 発表

博多駅地区社会実験実行委員会 各グループリーダー

第1グループ:秋吉 裕二(福岡地所株式会社)

第2グループ:佐藤 哲也(西日本シティ銀行)

第3グループ:中野 量太(九州旅客鉄道株式会社)

【梶田】 ただいま、ご紹介にあずかりました司会



の九州大学の梶田です。座って司会をさせていただきます。

ここでは、2008年10月4日から26日に実施の「はかたんウォーク」成果について、報告させていただきます。進行は、まず初めに、私から博多駅地区の現

状と課題、社会実験の目的と三つのコンセプトを中心とした社会実験の概要を説明いたします。その後、各コンセプトの社会実験のメニューの紹介や結果を各グループリーダーから報告していただきます。そして、最後に私がまとめさせていただきますように思います。

お手元の資料に社会実験報告書がありますので、これに沿って進めていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

先程、福山会長がおっしゃった通り、博多駅地区は、博多港や空港が近く、陸・海・空の交通結節機能に優れています。また、オフィスビル、ホテルなどが集積し、やはりビジネスの拠点として九州・アジアの玄関口として大きな役割を担っています。この博多駅地区は、都市区画整理事業によって都市基盤の形成や構築、公共交通の整備が進められてきました。今後は、2年後、先程言われた通り2011年春の九州新幹線全線開通を控えており、さらなる九州、アジアの玄関口として魅力あるまちづくりが必要になると思います。

そういった博多駅地区の中で、はかた駅前通り、これは博多駅博多口から国体道路を結ぶ通りで、キャナルシティ博多が途中にございます。5車線の道路で、博多駅と天神を結ぶ最短距離の道路です。このはかた駅前通り

は、福岡市が平成18年に策定した新都市構想の中で、博多駅からキャナルシティ博多を経由し天神への回遊性をしっかりしようということが書かれています。そういう拠点となっていますが、先程から言いますように、オフィス街なので、平日の通勤時間は人が多く、休日は人通りが少ない。これは、この1・2年程の調査でにぎわいが乏しいことがわかりました。それと歩行者と自転車の両者が混在しており、放置禁止区域にもかかわらず違法駐輪もかなり多く非常に危険です。そういったことを考えて、我々は博多駅地区からキャナルシティ博多を経由し天神地区への回遊性の確保、にぎわいのある空間形成、そして歩行者と自転車が安全に通行できる道路空間の形成をしたいこの社会実験を計画・実施しました。

## 社会実験の目的

### 博多駅地区と天神地区を結ぶ「にぎわい回遊軸」の形成



大きな目的が二つあり、まず一つ目が、博多駅地区と天神地区を結ぶ「にぎわい回遊軸」の形成し、博多駅地区ににぎわいを創出して、オフィス街のイメージを払拭したいということです。

もう一つが、走行自転車との錯綜に加え違法駐輪も含めた歩行空間の危険性を減少させ、まちを楽しく歩けるようにしようということです。安心・快適に通行できる歩行者空間の確保を大きな目的に掲げております。

そういった大きな目的を踏まえ、社会実験を検討・実施し三つのコンセプトを掲げました。

まず一つ目が、『通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を』です。博多駅地区は、街区が少し複雑で、しかも地下通路が多くあります。おそらく来街者にとっては非常に分かりにくいことが多々あります。したがって、人の流れをスムーズにするホスピタリティーの高い誘導をする必要があります。それを目指すために通りや地区に分かりやすい案内表示を充実させながら、にぎわいを創出することです。

二つ目は、『通りに「歩きやすい」空間を』です。歩行者と自転車との交通事故発生件数が多いので、やはり安全対策を講じた方がいいのではないかと思います。

そして三つ目、「環境と健康に優しい移動手段の提供」です。これは地球温暖化、人の健康への関心が非常

に高まっております。博多駅地区自体の慢性的な交通渋滞が発生していますので、環境や健康を意識していただけるよう優しい交通手段を提供したいということです。以上、三つのコンセプトを掲げ、コンセプト毎にグループをつくり、それぞれ社会実験に取り組みました。

それでは、各コンセプトと実験内容について、各グループリーダーにご報告いただきます。一番目の『通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を』のテーマから、お願いします。

**【秋吉】** 皆さん、こんにちは。グループ1のリーダーを務めた福岡地所の秋吉と申します。それでは、お手元の報告書に沿ってメニューを説明していきたいと思います。



まず最初に、オープンカフェです。これは博多駅前を歩く時に、気軽に休んだり交流したりする場所をつくることを目的とし、飲食店前の歩道、沿道ビルのエントランススペースにオープンカフェやお休みどころを計10ヶ所設置しました。10月25、26日の二日間実施しましたが、26日はあいにくの雨で、利用が低くなりました。しかし、アンケートで社会実験のメニュー項目別の調査の中では、かなり高い得点を頂きました。利用者数には結びついていませんが、イメージとしてこういうものがあればいいなと日頃から皆さんが思っていることがアンケート結果に出たのだらうと考えております。



また、利用者が比較的少なかった原因は、オープンカフェを飲食店やレストランなどの前に設置しましたので、お買い上げが前提という誤解を招いたのではないかと考えます。もっと気軽に利用出来る案内をすべきだったのではないかと思います。スライドで示す通り、歩くところとオープンカフェの間にフラワーポットを安全確保のために置いたのですが、逆に邪魔な箇所もあったのではないかと思います。

今後の課題としては、利用促進のため飲食を提供する屋台を近くに置いていくなどの取り組みが必要かと思っています。



次に、「通り名付けとまち案内」です。協議会では、社会実験の前に通り名を付けるプロジェクトをスタートしました。博多駅地区は、約40年前の区画整理事業により開発されたため、大博通り、住吉通りなど以外には名前が付いている通りがほとんどありません。当時は駅前三丁目や駅前二丁目という表示が、かえって新鮮だったと思います。しかし、地域の方々、あるいは協議会会員企業の皆さんから、通りに名前を付ければ、地域への愛着が深まり、来街者を案内する時もわかりやすいのではないかとの意見があり、「通り名付けプロジェクト」をスタートさせました。ワークショップを2回繰り返し、また新聞からパブコメを集めるなど検討した結果、11の名前（仮称）を決めました。その通り名（仮称）のサインを街灯やビル壁面に設置しました。ただし、設置期間が短い、あるいは予算の関係で枚数に限りがあったため、気付いた人が約1割程度と低い結果に終わりました。そこで再度、設置する通りを三つに絞り、設置枚数を増やし、期間も、平成20年末から平成21年3月末までと期間を長くして第二次通り名社会実験を実施しました。また同時に、来街者のために、もっと分かりやすくするため、「通り名サイン」の立っている位置が通りの起点から何メートルであるかが分かるように#マークを付けました。後ほど通り名について事例紹介で説明がありますが、そういう位置関係が分かるものを設置しております。この結果については、まだ実験中ですので、最終報告書でご報告したいと思います。

次に、「ストリートバナー」。これは、博多駅地区の社会実験の実施の周知徹底と、通りににぎわいを演出しようということで街灯にバナーを設置しました。まちづくり協議会会員でもあるJTさんのスポンサーで、半分はJTさんのマナーキャンペーン、半分は博多駅地区社会実験「はかたんウォーク」の告知です。最初は、歩道に対して直角に付けたかったんですが、難しい設置基準があったため、水平に付けることになりました。ですか

ら、歩行者からの視認性は低かったのではないかと思います。ただし、こういう手法でエリアマネジメントを行っていくための財源を確保していくことを学んだのは大いに役立ちました。



次に、キャンドルイベントです。これは博多灯明ウオッチング、御供所ライトアップウォークなど博多区でイベントがちょうどこの時期にされていました。それに連動して、はかた駅前通りでもイベントをやろうと実施しました。実際に、火は使わず、LEDキャンドルを利用しました。キャンドルだけでは味がありませんので、家族連れやカップルなどの来街者にメッセージを書いた紙袋を、キャンドルの上にかぶせ、はかた駅前通りに約1,000本並べました。この課題としては、はかた駅前通りには街灯である程度の明るさがあり、キャンドルの光が少し目立たなかった。そういう意味では、今後、例えば街灯を消すなどの、工夫が必要になってくると思います。ただし、全体的には、家族やカップルの方の記念、思い出に残る参加型のイベントになったのでは



ないかと思っております。

次に、博多ハロウィーンパレード、これは10月25日、さまざまな仮装をした参加者が、明治公園を出発して、はかた駅前通り、審査ポイントのキャナルシティ博多、川端商店街を通り、リバレインまで行進しました。そこ

で審査をして入賞者を決めたわけですが、職場のグループや家族連れなど約500名が参加され、それを見物に来られるお客さん方も当然いっしょり、はかた駅前通りが通常では考えられないほどの盛り上がりを見せました。



また、3組のストリートパフォーマーが移動しながらのパフォーマンスを行いましたので、通行の方が足をとめて見ていました。ハロウィーンパレードについては、歩道でしたので、狭い、あるいは信号待ちでパレードが途切れるなど、課題が残りました。将来的には、はかた駅前通りを歩行者天国にしてスケールアップすれば、どんたくのような、博多区の秋の名物イベントになっていくのではないかと考えております。

最後にフラワーコーナーです。これは、社会実験4日から26日まで全日程で、はかた駅前通りのゲートともいえる博多口に、両側2ヶ所にコスモスの花でフラワーコーナーを設けました。コスモスの花壇です。これは、単に花で通りに優しさや美しさを演出するだけではなく、不法駐輪対策も兼ねておりましたが、駐輪対策の効果は上がらなかったと思います。ただ、毎日通勤される近隣のオフィスワーカーの皆さんには非常に好評でした。また、最終日には約800の苗を通り行く人に配り、大変喜ばれました。このメニューは、博多区役所でも高く評価いただき、行政がフラワーコーナー常設の設置を今検討されていて、これも成果の一つかなと考えております。



最後に、にぎわいの創出という観点で、歩行者通行量がどう変化するかという調査をかけました。社会実験の「はかたんウォーク」のメインは25・26日の両日であり、一週間前の18日と比べ、25日土曜日の通行量は約1万8,000人と3割アップしています。数値的な評価も出たのではないかと思います。以上で第1グループの報告を終わらせていただきます。

**【梶田】** ありがとうございます。「にぎわいの創出」は、いろいろなメニューを行っていただいたのですが、一点お聞きします。このオープンカフェやキャンドルイベントのイベント系や、フラワーコーナーなど多種多様な実験を実施されていますが、この社会実験では限られた空間の中でどのような配置をするかど空間の使い方がカギだと思います。空間利用について今後も含めてご意見をお聞かせください。

**【秋吉】** 実際8つのメニューを行いました。検討段階では、例えば屋台をつくらうとか、もう少しメニューを増やそうとしていました。しかし準備時間もなく、また、ハロウィンパレードでは約500人が歩道を歩く状態を考えると、なかなか歩道を利用した屋台などは難しいと判断しました。また民地とって、いわゆる企業が入っている各沿道のビルでは、土曜、日曜ということにも関わらず協力してくださり空間を開放してもらうことが出来ました。そういう協議を踏まえて、ようやくここまでできましたが、もっともっとそういうのがやりやすい環境になって欲しい、将来的にはイベントではなく、ビルの建て替え、更新時に、1階部分はできるだけ空間をつくり、そこで飲食や物販などが行われるようになっていけば、本当の意味でいわゆる日常的なにぎわいがつくられるのかなと考えます。長期的な課題だと思います。

**【梶田】** ありがとうございます。第1グループの発表でございました。

それでは、次に第2グループお願いします。『通りに「歩きやすい」空間を』というテーマです。

**【佐藤】** 皆さん、こんにちは。第2グループのリーダーの西日本シティ

銀行の佐藤と申します。どうぞ、よろしくお願いたします。

『通りに「歩きやすい」空間を』というテーマで実施しました。「歩行者と自転車の分離」と「第

2タクシープール」の取組みについてご報告をさせていただきます。まず、歩行者と自転車の分離の取組みについてです。本実験は、はかた駅前通りにおいて、車道の片側に1車線ずつに自転車走行スペースを設け、歩行者と自転車の分離を行いました。お互いが安心・安全に通



## 歩行者・自転車の分離



行できるようにしたもので、10月25日26日の両日に行いました。実験の結果は、詳しくはお手元の冊子にありますが、概略を申しますと、自転車走行スペースを設置するちょうど一週間前に交通量の事前測定を行いました。一週間前の交通量と比較しましたが、10月25日は歩行者が2割から4割、自転車は1割から2割の増加が見られました。逆に、自動車は、1割程度の減少が見られました。また、自動車道路状況については、はかた駅前通りが通常より1車線ずつ少ない状態ではありましたが、車線が減少したことに伴い渋滞が発生するといった大きな影響や悪い影響は見られませんでした。土・日の交通量においては、車線を減少させたとしても特に問題がないということが確認できたと思います。実験期間中は、安全確保のために総勢92名の警備員をはかた駅前通り等に配置しましたが、にぎわい創出イベントではありましたが、若干ものものしい雰囲気を醸し出してしまいました。

続いては、第2タクシープールの説明をさせていただきます。まず、第2タクシープールとは、駅構内のタク

## 第2タクシープール



シー乗り場周辺における客待ちタクシーの待機列を解消するために、駅構内のタクシー乗り場から離れた場所に別の待機場を設けて、タクシー乗り場周辺の交通渋滞の緩和を図ろうとする実験です。今回の実験では、博多駅の筑紫口で、交通渋滞緩和を図ることを目的に、10月20日から26日の一週間実施しました。平日は新幹線博

多ビル屋上駐車場、土・日には、福岡県福岡東総合庁舎に第2タクシープールを設けて実施しました。

今実験では、福岡市タクシー協会と福岡県構内タクシー協会に多大なご協力をいただきました。そのおかげで、実験実施前については、路上に待機タクシーが並んでいましたが、実験期間中については、一切待機タクシーがなくなったということで、実験は成功したと思います。両タクシー協会様のご協力があったのですが、第2タクシープールの設置は、筑紫口周辺の交通渋滞の緩和に効果があることが確認できました。また、タクシードライバーの方の意見を聞いても、安心して待つことができるということで、好評をいただいております。簡単ですが、以上『通りに「歩きやすい」空間を』の説明を終わらせていただきます。

**【梶田】** ありがとうございます。

二つとも、この社会実験の目的の安心・快適に通行できる歩行空間の確保という観点では意義のあるものだったと思います。自転車走行スペースをつくった社会実験の結果は、自転車量は1～2割増、歩行者量は2～4割増、逆に車は1割減であり、効果があったのではないかと思います。しかし、自転車走行空間をつくったことで自転車が増えれば、事故がちょっと心配になってくると思います。一方、自動車の走行レーンを1車線ずつ減らしていますので、自動車の運転手にとって不利益だったと思いますし、その分渋滞が発生する。そのような点について、コメントをお願いします。

**【佐藤】** まず、歩行者と自転車に関してですが、実験期間中は安全面の確保はしっかり準備しました。そして、目視での確認ですが、特に自転車と歩行者とが交錯し危険だということにはなかったと思います。自動車については、我々、実験する側も実際に試乗してみました。交差点付近や実際に左右折する場合など、特に危ないということではなく、快適に走行できました。

**【梶田】** ありがとうございます。

最後に、第3グループ『環境と健康に優しい移動手段の提供』です。お願いします。

**【中野】** 三つ目のコンセプト、『環境と健康に優しい移動手段の提供』を担当しました、JR九州の中野と申します。よろしく願いいたします。



レンタサイクル、自転車タクシー、自転車のマナー向上を呼びかけたおしチャリゾーン

啓発、公共交通利用促進の四つのメニューを実施しました。それらの報告をさせていただきます。

まず、レンタサイクルは、10月4日から26日までの23日間、貸し出しを行うサイクルポートを博多口の駅前広

## レンタサイクル



場に設置し、電動アシスト付自転車の貸し出しを行いました。期間中は、約170台のご利用があり、男性の利用が多いことが特徴でした。「気軽に利用できる」「快適だった」との声が多く、大変好評でした。

次に、自転車タクシーです。これは10月の土・日・祝日の9日間、乗り場を博多口の西日本シティ銀行本店に設置し、自転車タクシーを運行しました。期間中は約460名のご利用があり、女性あるいは子供連れの利用が多いことが特徴で、ショッピングや観光を目的に利用される方々が大半を占めていました。一方、人気が高い上に台数が限られていたため、自転車タクシーが常に待機しているわけではなく、お客様にお待ちいただくという場面がございました。福岡は平地が多く、自転車を非常に利用しやすいまちです。レンタサイクル、自転車タクシーといった自転車を活用したメニューは環境と健康にも優しく、継続的に取り組める仕組みを検討していきたいと考えております。

## 自転車タクシー



三つ目のメニューはおしチャリゾーン啓発ですが、これまで歩道を歩いている時、自転車とぶつかりそうになってヒヤッとするという経験をした方がいらっしやと思います。そこで、自転車マナーの向上を目的に歩行者の多い博多駅前広場で安全のため、自転車をおりて押しただく「おしチャリ」の啓発活動を行いました。「おしチャリ」のステッカーを貼ったり、また最終日の

26日には、おしチャリのマスコットであるチャリ・エンジェルスに来ていただき啓発グッズの配付を行いました。残念ながら最終日が雨で、駅前広場での活動ができず駅構内での活動となりました。



#### おしチャリゾーン啓発



最後に、公共交通利用促進です。地下鉄、バス、JRといった公共交通機関をもっと利用していただくスタンプキャンペーンを実施しました。これは公共交通を利用された方のスタンプカードにスタンプを押して応募していただき、抽選で公共交通機関のプリペイドカードをプレゼントするというものです。600名を超えるご応募をいただきました。今回のこの取組みについては9割以上の方から有効だと回答をいただいております。簡単ではございますが、以上、「環境と健康に優しい移動手段の提供」についての報告を終わります。

**【梶田】** ありがとうございます。現在、レンタサイクルは多くの場所で導入されてきており、特にヨーロッパでは非常に活発です。ヨーロッパと日本とでは利用状況は違うと思います。今回の実験の実際の利用者の状況をご紹介いただけますか。

**【中野】** レンタサイクルを利用された方の目的なのですが、観光が約4割、仕事が約2割です。また、どういう場所に行かれたかという点、キャナルシティ博多、あるいは天神、博多のお寺といった比較的近いお答えもありましたが、中には西新や海の中道海浜公園まで足を伸ばされた方もおられました。ただ、貸出場所が1ヶ所でしたので、貸出・返却場所が複数あったらよいという意見もいただきました。評価としては、繰り返しになりますが、便利でいろんな場所に気軽に行けるということもあり、また利用したいという回答が9割を超えて非常に好評でした。

**【梶田】** ありがとうございます。それでは、三つのコンセプトについて発表いただきました。最後にまとめさせていただきます。この実験では、かなり多くのメニューを行い、来街者にアンケートを実施しました。これについての全体的な評価を事務局より出していただいておりますが、回答者約600人の内、約9割の方がよかったという評価をくださったということで、かなり成果があったと思っております。

それから、各メニューの評価では、一番人気はオープ

ンカフェ・お休みどころで、二番は歩行者・自転車の分離で、「にぎわい」と「歩きやすさ」という、狙っていた大きな目的の二つについてはかなり好評でした。ただ、ほかのメニューは今回、メニューがかなり多く、また、社会実験の期間が短かったこともあり、来街者の方々がすべてのメニューを体験できなかったために、ばらつきがあるのかなと思っております。

こういった評価を来街者の方々からいただき、今後の課題というのがかなり浮き彫りになってきました。三つ掲げておりますが、まず一つが、やはりさらなる取組みが必要です。今回のような単発の社会実験ということではなく、継続的に続けていき、恒久的に行う必要があるでしょう。そうすることで、恒久的なにぎわいをつくっていけるだろうと思います。

二番目が周辺地区との連携ですね。やはりにぎわいと言ってもいろいろな拠点を結び形で進んでいく必要があります。今後はそういった連携が必要でしょう。

三番目は、はかた駅前通りの本格的な道路空間配分の検討です。今後、地下駅前広場への車路を追加導入路の設置がはかた駅前通りに考えられています。そうした車路を追加導入路設置の動向をみながら、はかた駅前通りを歩行者・自転車にとって、走りやすく、歩きやすい安全で快適な空間を検討していくべきです。

四番目が広報活動です。やはり住民の方と一緒にやっつけていかなければならず、いろいろな情報を出しながら実際に皆さんに周知し、体験してもらうことが必要かと思っております。

最後に五番目と六番目として、既存組織との連携強化と柔軟な取組み体制、地域住民・企業と連携したまちづくりです。実施主体だけでなく、地域住民、企業といった、多くの人にまちづくりに参加してもらい、自分たちで盛り上げていこうという機運が必要です。そういったことを今後も展開していただければと思います。

今迄申し上げました点は、第二部のパネルディスカッションのテーマである「今後のまちづくり」で、議論していただければと思います。これで私の報告を終わらせていただきます。ご清聴、どうもありがとうございます。

#### 事例紹介 I

##### 『東京駅周辺地区におけるエリアマネジメントについて』

金城 敦彦 (大丸有エリアマネジメント協会事務局長)

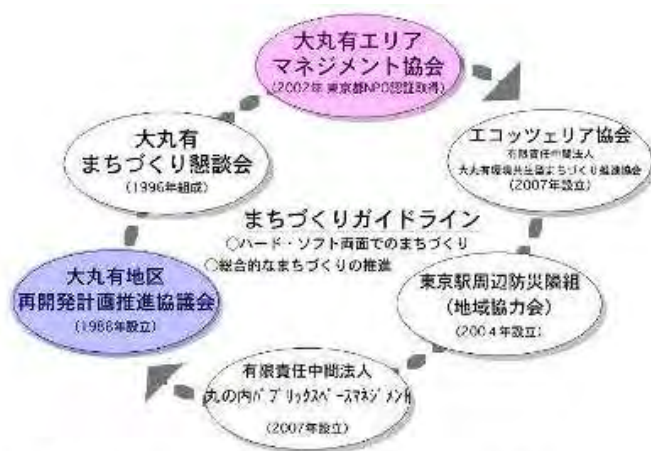
皆さん、こんにちは。東京駅前から博多駅前にまいりました。おそらく大規模駅周辺のまちづくりに携わっているということでお招きいた



だいたのだと思っております。以前、博多にお招きいただき機会がございましたが、今回は最近の東京周辺のまちづくり活動を中心に、今回の通り等の社会実験に近い活動を少しご紹介させていただきたいと思っております。

東京駅周辺地区、3つの地名、大手町、丸の内、有楽町の頭文字をとって大丸有地区でまちづくり活動を実施しており、地域120ヘクタールを対象としております。この博多駅まちづくりの範囲とちょっと違い、南北1.8km、東西は少し厚いところ薄いところありますが、400~800mと細長いエリアです。120ヘクタールの中には100棟ほどのビルがあり、94の地権者等の方が参加している、そういった団体でございます。

再開発計画推進協議会という、ビルオーナーが中心となる組織が設立されてから、昨年の7月に20周年を迎えました。この図でいくと、6つの組織がありますが、左

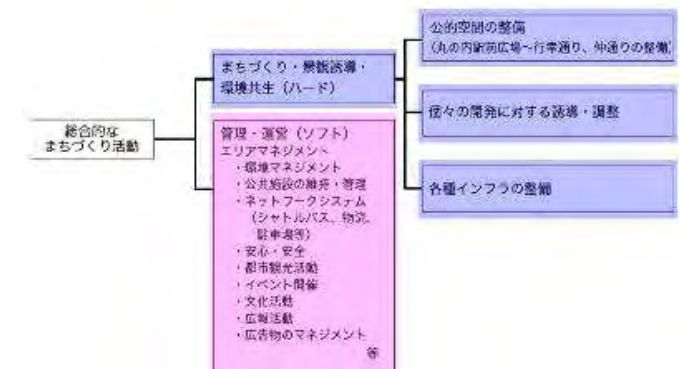


図：本地区の総合的なまちづくり活動に関わる組織の概念

端の青い大丸有地区再開発協議会、これは1988年にできて、さまざまなまちづくり活動の母体となっております。その後、1996年に地元の行政、東京都、千代田区と一緒にまちづくり懇談会という組織が生まれ、ここでは公民一体となったまちづくりの取組みについて日々議論を重ねております。私が事務局長をさせていただいている大丸有エリアマネジメント協会は、働く人と地権者が集まり、まちづくりに参加しようという目的で2002年に組成され、今年で6年ほど経った組織です。それ以外にも、環境を考える団体「エコツェリア協会」、帰宅困難者対策、テロ対策、電力・通信の安定性、あるいはその防災の訓練などを行っております「東京駅周辺防災隣組」、それから公的な空間の維持管理を民間主体で公民の協力を得てやっております「丸の内パブリックスペースマネジメント」といったまちづくり団体が生まれております。こうした団体が連携し、まちづくりをしているのが東京駅周辺の特徴であります。

今回は、このまちづくりガイドラインの更新を初めとした、6つの取組みについてご紹介させていただきます。初めは、まちづくりガイドラインの更新についてです。まちづくりガイドラインは、地元の民間主体のまちづくり団体と行政とが一緒になり、まちづくりの推進を実際

にやっていく大きな都市計画です。まちづくりを話し合うだけでは、なかなか伝わっていかないので、きちんと表現しよう、お互い違うことを言っているのかもしれないので、きちんと合意形成を図ろうと、ガイドラインという形にしました。そして、みんなが参照できるガイドラインづくりを目標として活動しております。1996年からスタートし4年経った2000年に最初のガイドラインをつくりました。ただ、ガイドラインは固定的な計画ではありません。社会状況の変化に応じて更新していくもので、2005年と2008年に更新しております。内容については、ホームページで公開しております。ぜひ、そちらをご覧ください。青字のハード部分、公的空間整備の考え方、個々の民間のビルの開発に関するフィールド等の内容、それから地下ネットワークといったインフラ



図：総合的なまちづくり活動の概念

の整備についてです。また、そういったハード面に加えて、特にガイドラインの更新を重ねるにつれ、ソフト部分の内容が拡張していております。特に環境の分野については、まさに環境への関心が高まるとともに10ページ以上加筆し、大きく更新しております。それから、都市観光、文化活動、広告物のマネジメントというような、ソフト面の運営についても、よりみんなで協力していこう、必要ならば制度をつくらうというような取組みをしております。ハード、ソフト両面でまちづくりを考えていくということでございます。ハードといっても、かなりソフト的な空間の使い方についてもこのまちづくり懇談会の中でも議論をしております、これから、一つ一つ紹介していきたいと思っております。

法的空間の整備、丸の内駅前広場、行幸通り、仲通りという三つの空間と名称が出ております。この中の一つ、丸の内仲通りの整備について、少し紹介したいと思います。

丸の内仲通りは、南北に貫く歩行者中心の回遊軸です。おそらく1kmほどあるかと思っております。この丸の内仲通りをよりよい空間にしていこう、あるいは活用していこうという取組みをしています。具体的に分かりやすくいうと、こちらは断面構成ですが、昔は真ん中に9mの千代田区道があり、両側に6mずつ民地をセットバックした歩道がございました。6m・9m・6mの断面構成だっ

たのです。これが最近の周辺ビルの改修にあわせて、7m・7m・7mの断面構成に変えております。区道としての9mの幅員は変わりませんが、実は、車道を両側から1mずつ縮めてこれられて、歩道として1mずつ整備していただきます。それと、民地の6mの歩道とあわせて7mの歩行者空間をつくる計画です。で、中央の車道を9mから7mに狭める手法をとっております。実際、この丸の内仲通りは一方通行で、両側に荷捌き車が停まっております、それでも真ん中は何とか通れるというところです。むしろ、歩道を広げて車道を狭めて、歩行者が中心だという性格付けをより明確に出そうという取組みをしております。この通りの使い方については、また後ほど紹介いたします。

それから、公的な空間としてもう一つは、駅前広場を整備し、それに続く行幸通りの整備を行っております。先程の丸の内仲通りは南北に走っており、東京駅前、それから連なる行幸通りという象徴的な空間がこの東京駅前に広がっております。2012年の春、2011年度末を目指し、東京駅駅舎の改築、駅前広場の再整備を行って

東京駅丸の内口周辺2012年春 予想図



ます。駅前広場は、交通広場、昔ここは路面電車が走っていた線形がまだ残っておりますが、タクシーがここで接着し、反対側からも接着します。タクシーに右側から乗降りする箇所もございます。また、バスも接着します。以前は、駅前広場がやはりタクシープールになっておりました。そして今は、中央に都市の広場をつくり、左右に交通広場をもう一度再整備する予定です。言葉で言うと簡単でございますが、交通事業者や官民の多方面の協力をいただいて、このような整備を進めていただいております。

それから、中央の行幸通りという通りですが、歩行者は残念ながら中央を通ることができませんでした。車は行幸通りを縦断することができますが、人は縦断できませんでした。それを真ん中のこの空間を歩行者空間として整理し、人が自由に歩けるよう計画・整備しております。現在、車は横断できていますが、9mの仲通りが幅40間(73m)の通りを突っ切り横断することはやめて、

東京駅赤煉瓦駅舎・駅前広場・行幸通りの再整備(検討案)



車は逆に迂回をさせていただくということにしました。この中央部は歩行者中心の空間にしようとして今手続をさせていただいております。この行幸通りは、来年度末にはこういう形になると考えております。

こういう形で、歩行者中心の空間を形成し、駅前広場は少し広場らしく装飾されるというように聞いております。現在、東京駅舎については3階建ての当初の姿に復原する工事をされており、官と民、またビル事業者とが鉄道事業者とが協力している取組みです。

それから、その真ん中の行幸通りでございますが、地下については、地下公共駐車場だったところを歩行者空間とし、その周辺を写真ギャラリー、展示ギャラリーとして活用しております。正直、あまり人通りが多くないところですが、少しでも人が通って楽しい空間にしようということで行っております。

それから、丸の内仲通りは、先程、有楽町の端から大手町手前まで1km程度と申しました。丸の内ガイドラインの考え方では、大手町へ、さらに川を越えた神田方面まで北側にも延伸することをまちづくりの方向性として打ち出しております。仲通りといっても、ここは道路ではなく、民間ビルが建て替えられる中、にぎわいを有楽町から丸の内、そして大手町にこうつなげていこうといった取組みを今進めているところです。

2つ目の項目は、まちや通りを活用した各種祭事を紹介します。実は街中の通りでいろんなことをやっております。外部のイベント・ストリート陸上や競輪スプリントなども含めるといろんなイベントを開催しております。ここで紹介しているのは定番です。丸の内の通りを使った大道芸ですね、ヘブンアーティストです。それから花や緑で通りを演出するのは、買い物客の皆様には一番喜んでいただいております、フラワーガーデンという名称のイベントです。また、フラワーガーデンは、道路空間に設置しているように見えますが、実は民地をセットバックした歩行者空間の中にこういうコンテナガーデンを設置しております。コンテスト形式なども取り入れ、できるだけ低予算でやれるような、そういう工夫もしております。



## 本地区の特徴を活かした都市観光の推進

近年、国・都・区等において外国人観光客や国内観光客の誘致・増大を目指した都市観光の推進を図る活動が活発化している。

本地区においてもこれまでにNPO 法人大丸有エリアマネジメント協会主催による街ガイドツアーも実施されているが、今後も更に歴史的建造物や文化施設の活用、ショッピング等による賑わい、街並みや公的空間などの本地区の特徴を活かしたイベントの開催などを通じ、首都東京の玄関に相応しい都市観光の推進を図る。



大丸有・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドライン2008

それから、東京ミレナリオです。今、東京駅にはJR東京駅丸の内駅舎の復原もあり、2006年より休止しており、今は少しおとなしいイベントをしております。

「光都東京・ライトピア」を開催し、今年は3回目を数えます。これは光の行灯もありますが、通りを広く使って演出をする紹介をしたいのです。それから、スポット的な広場空間をたくさん作り、回遊性を高める取組みをしようとしております。また、橋や石垣に仕掛けや演出を加えまして、余り人が足を運んでくれなかったところにまで広く人に回遊してもらおう取組みを、今行っているところです。

3つ目の項目は、エリアマネジメント広告です。博多駅地区でも取組みをされているという紹介が先程ございました。街路灯にバナーフラッグを掲出できるアームをたくさん取り付けております。しかし、積極的に使えるようになったのはここ1~2年のことです。普段は、このような伸通りの街灯のアームフラッグを使い、にぎわいの演出をしています。現在、この右側の写真のものが丸の内伸通りに掲出されています。丸の内グルメとって、この地域の“食”の魅力をキャンペーンする、丸の内商店会等、地域の取組みということで、掲出を認めていただいております。あるいはこのバナーフラッグ



は、丸の内をイメージさせるこのような色味を、オフィス街は非常に単調ですので加えていくという取組みを日

常にやっております。

それから、先程お話がありましたまちづくり財源としての広告掲出にも、昨年春に一度チャレンジしました。ANAさんのバナーフラッグを2週間だけ掲出する社会実験をやらせていただきました。掲出が3月14日からで、掲出許可が前日の3月13日に下りたという、非常にはらはらする環境でした。2週間の実験で、アンケートを複数の項目で取りました。こういう広告物の掲出をまちづくり財源としての活用確保することについてどう思いますかという項目には、「大変よい」がほぼ半分、「よい」、「どちらかといえばよい」を含めると99.6%という非常に高い支持をいただきました。そして今、法的に必ずしも確立された手法ではありませんので、常設でやっていくにはどうしたらいいだろうかと検討もまちづくり懇談会という公民の協議の場を経て、丸の内地区では行っております。

4つ目の項目ですが、まちのファンづくりとして、昨年、第1回丸の内検定というものを行いました。検定という堅苦しい雰囲気もありますが、まちのファンづくりとして行いました。また、特に働いている人間が多く、このまちの履歴や文化活動をあまり知らない方もいらっしゃるの、そのようなことをまず知ってもらおうというのがきっかけでした。今年は、ガイドブックづくりと検定の開催の二本立てで、昨年合格してくださった方の参加もいただきまして、7月の上旬を目途に取組みを行っているところです。決して丸の内働いている人間ばかりが受験するわけではありませんので、もしよろしければこうしたものにもチャレンジしていただけたらうれしいかなと思います。

5つ目は公園・河川での活動を紹介します。大丸有は千代田区です。それから日本橋川という橋を渡って向こう側は中央区です。この日本橋川という川の両側のまちづくり交流をしようということで、2年近くになります。常磐橋公園というこの地域の名前を使い、地域と千代田区住民の方が一緒になり、常磐橋公園、常磐橋、そして日本橋川などを舞台にまちづくり交流を今行っております。この写真のように、たばこのポイ捨てのごみ拾

### エリア間交流:常磐橋フォーラム(大丸有+日本橋)

CA PPS (千代田区アダプト公園プロモーションシステム) や日本橋のまちづくり団体と協力し、常磐橋公園の清掃活動やチューリップの球根配付、日本橋川清掃等を実施 (千代田区協力)



い、川の浮遊物拾いなどの清掃活動や、チューリップの

球根の植えつけなどを行っています。今、水仙がこの公園に咲いていますが、3月下旬から4月上旬はチューリップが咲いていると思います。公園の中に桜の木があるのですが、4月2日、3日の桜祭りを今企画しています。



昨年暮れには常磐竹灯籠というイベントを行い、なかなか人が来てくれない常磐橋公園に関心を持ってもらおうと取り組みました。この正面に見えるのが日本銀行です。

この橋を渡ると、中央区・日本橋です。その手前は、千代田区の公園で、催し物をやらせていただきました。ろうそくを使ったので、おそらく道路では無理だと思っています。公園は、橋が石でできていたので、本当の竹の器とろうそくを使用する許可をいただきました。参加者にろうそくに火を灯していただいたので、少し参加型の催し物になったかと思っています。

最後の6つ目ですが、実は東京駅周辺でも今、交通環境に関係した社会実験を行っています。日本大学の高橋洋二先生という9月25日の博多駅社会実験シンポジウムに参加された先生にご指導いただいております。メトロとロードをひっかけた造語メットロードという社会実験を行っています。低炭素社会の実現、そして安心・安全で魅力あるまちづくりの実現これを目指しております。そして、来街者・就業者の安全と回遊性を高めるといったコンセプトで社会実験を行っています。準備期間が短く、一般の方への周知をしつつ今社会実験を行っている最中です。モニターの方にアンケートにお答えいただき評価をたろうと考えております。社会実験の内容は、トライアル循環バスというものです。実は、この地域はこういうぐるっと回る丸の内シャトルという無料の巡回バスを走らせているのですが、それとは違った新ルートをつくってみて、東京駅周辺の回遊をより促進するものです。

それから自転車、レンタサイクルの社会実験です。それから、電気自動車をカーシェアリング、ペロタクシーを使い物流をやるとどうなるだろうかというシミュレーション実験です。それから電気自動車の取り組み、それか

らエリアワンセグを使って地域情報の発信という実験をやっております。2月9日～22日の2週間の開催です。もし、東京にいらっしゃる機会がありましたら、ぜひご参加いただければと思っております。

6つの取り組みを紹介させていただきましたが、地域団体、再開発計画推進協議会など20年かかってようやくこういった取り組みが継続的に行われるようになってきました。こういった取り組みは、いろいろな団体の連携で行われていると申しましたが、人のコミュニティあつて初めてできていると心から感じています。環境に関心がある人、安全・安心に関心がある人、それから公的空間の整備に関心のある方、そういった専門的な団体、それからビルオーナー、テナント、事業者、あるいはリタイアされたOB、そうした方々が皆で協力してまちづくりをする体制を丸の内周辺ではとっております。ただ、このようなものはやはり場所を提供してもらうことが重要です。例えば、オープンカフェの社会実験、大道芸、それからカウパレードという彫刻といったイベントを何回か開催しましたが、場を貸して下さったり、彫刻をビルのエントランスなどに置かせて下さるといった協力やモニターとしての参加、それから楽しんでの参加、といったことがあつて初めて社会実験ができ、形になるのかなと思っております。博多のまちづくりもそうかと思いますが、こうした取り組みを行えるのも、人のコミュニティがあればこそだと思っております。丸の内ではシンポジウムを開催すると参加者300人中、地域の関係者が100人、外の方が200人というケースが多いのですが、今日参加されている300人近い方は、この地域に関係ある方が多いと聞いております。こうした財産は、私どもは大変うらやましく思っております。

第二部も、参加させていただきますので、ご質問があればその時にお答えしたいと思います。ご清聴、ありがとうございました。

## 事例紹介Ⅱ

『「通り名で道案内」の取り組みについて』

中野 道男（九州地方整備局道路部道路計画第二課長）



こんにちは。中野です。よろしくお願いたします。「通り名で道案内」の取り組みを紹介させていただきます。この取り組みの目的は、土地に不慣れな方のために、通りの名前と距離を表す番号を記載した「標識板」で目的地への案内をするものです。

距離を表す番号を記載した「標識板」で目的地への案内をするものです。

## 「通り名」で道案内とは？

土地に不慣れな方に、通りの名前と距離を表す番号を記載した「標識板」で、目的地への案内をしようという試みです。

例えばこの標識。「六本木通り#6」とは、通りの起点から60mの位置であることをしめています。



通り名の標識イメージ

例えば、「六本木通り#6」と書いてあります。これは、「六本木通り」という通りの起点から概ね 60メートルの位置であることを表しています。さて、日本と欧米諸国の住居表示の違いは、日本の場合は街区方式といって道路や鉄道、河川などで区画された地域に付される符号で表示されています。例えば、博多駅東二丁目 10 などと一般的には表示されています。この方法だと仮にタクシーに乗っても、ドライバーへの案内が難しく、実際には、この角を曲がってくださいとか、どのビルの近くに行ってくださいと使っているのが一般的かと思えます。

### ◆道路方式

道路の名称と、道路に接する建物に付けられる番号を用いて表示する方法で、欧米で一般的。



道路方式：イギリス

道路方式による住居表示は、道路の名称と道路に接する建物に付けられている番号を用いて表示するため、地域に不慣れな人でも、場所の説明や確認がしやすく、道案内に優れている。

## 「通り名」で道案内

それと比べて、欧米諸国で採用されている道路方式は、「Southwark St.A3200」と、通り名と建物に付される番号で表示します。分かりやすさの点では、道路方式（通り名で道案内）の方が優れているのではないかと考えております。

現在、国土交通省で取り組んでいる「通り名で道案内」の場合は、場所を規定するルールがあります。基本は、通りに名前を付け、通りの起点から概ねの距離を「#番号」で表示します。基本的には、10メートル間隔、そして起点を背に、右側に奇数、左側に偶数を表示するものです。「#6」とは、通りの起点から概ね 60メートルの位置、「#15」は、150メートルと起点からの距離を表しています。次に、3つの基本要素についてお話しします。まず通り名を明示した標識板を現地に設置します。標識板には「通り名」と「#位置番号」が入りま

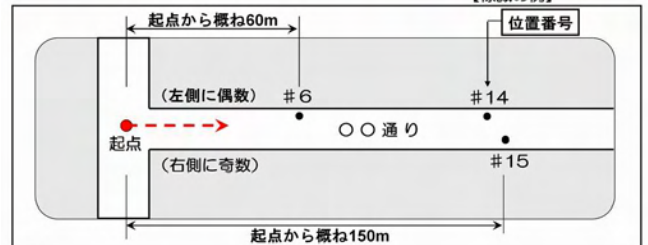
す。それを使うと、例えば自分のお店を紹介する時に、何々通りの何番ですという案内ができ、非常に分かりやすいものになります。

## 場所を特定するルール

- ①通りに名称をつける。
- ②通りの起点から概ねの距離を位置番号とする。（10m単位）
- ③起点を背に右側に奇数、左側に偶数を表示する。



【標識の例】



次にマップを説明します。これは日南市油津地区の取組みです。ここには、油津港があつて昭和10年代に

### ③通り名マップ



マグロ漁が非常に盛んだつたのでマグロ通りという通り名があります。それから、赤レンガ造りの酒屋があつたという赤レンガ通り。ごらんの通り、主要な所は#と位置番号付きの位置表示が地図上に示してあります。「男はつらいよ」のロケ地だつたという案内もあり、当時の映画を見たい気持ちになりますね。この地図は地域の方の手作りで、昔、郵便局があつたとか電報局があつたとか書いてあり、地域の方の手作りならではの情報が満載です。「通り名で道案内」は、全国的に取り組まれている国土交通省の施策です。平成18～19年度に、全国27地域で社会実験として実施されております。非常にいい評価を得ており、現在、本格実施に向けた取組みを進めております。九州においても平成18年度より取り組んでおり、今年度行われている博多地区での社会実験を含め、これまでに、17ヶ所で実施されております。現在でも、福岡市大名地区で取組みが進められている状況です。平成18年に長崎で実施された事例ですが、通り名は路面にも表示されています。

## 「通り名で道案内」全国での取り組み状況

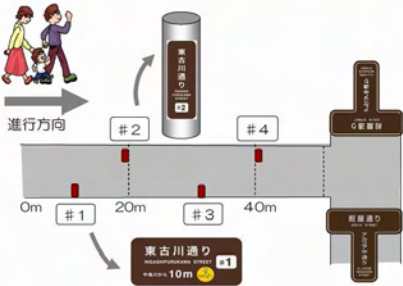
平成18年度から19年度にかけて、以下の地域で社会実験の実施。

平成18年度：13地区  
平成19年度：14地区



## 「通り名で道案内」実施事例（長崎市）

実施場所：長崎市寺町  
実施年度：平成18年度【継続実施中】



【現地の状況（電柱）】



【「長崎さるく博」の様子】

「さるく博」の時に使われたマップをご覧ください。「ししとき川通り」とあります。1600年代に長崎奉行により火事対策として人工的に掘った川であったという紹介と、昭和30年代の写真が付いています。やはりこういった地域の歴史などをガイドさんが取り上げると、現地への親近感がわくのではと思います。

## 「通り名で道案内」実施事例（長崎市）

【エリアマップ】



これは日南市油津地区の「マグロ通り」の標識板の写真です。そこにはQRコードが貼り付けられており、通りの由来や位置情報などを紹介しています。モニターツアーと称し、標識板の設置後、皆さんが体験されて

います。子どもさんも、自分の住んでいるところの歴史を学び、郷土愛が生まれているのではないかと思います。

## 「通り名で道案内」実施事例（日南市）

実施場所：日南市油津地区  
実施年度：平成19年度



【標識設置状況】

【モニターツアーの様子】

●材料には地場産材の既肥杉を使用すると共に、通りに関連した昔の写真やQRコードを貼付け、通りの由来や位置情報等を紹介

これは南さつま市の国道226号の取り組みです。南さつま市は、加世田市を中心に1市4町の合併にあわせ、市内の国道226号の約64キロに「南さつま街道」という愛称をつけられています。南さつま市では、写真コンテストを実施し、優秀作品の撮影スポットを、「さつま海道八景」として、地図上で紹介しています。そこには起点からの距離、#と位置番号、八景の位置などが載っているので、現地の標識板と対応させることで、ドライブには非常に分かりやすいと好評です。

## 「通り名で道案内」実施事例（南さつま市）

実施場所：南さつま市（国道226号）  
実施年度：平成19年度【継続実施中】

【広域的な通り名システムの有効性の検証】



●標識を5km毎に設置すると共に、沿線の主要施設がある場所には施設名を標記した施設案内板を設置。

今年度、福岡国道事務所と福岡市で、3月を目標に通り名標識の整備を行っています。整備されたら、ぜひ、通り名の標識板を頼りに散策してみてください。また、長崎市の大浦・外海地区で「通り名で道案内」を実施するために、地域の方が非常に一生懸命討議されている様子です。日頃あまり喋らない人が、通り名の話になると非常に喋りだしたというお話を聞いたりしますので、地域の活性化に繋がっていると感じています。

平成18年度の長崎市での取り組みでは、「非常によい取り組みである」と、約9割の方からご回答いただきました。観光客に、「場所を教えやすい」、「自分のお店の場所を教えやすい」、「来街者の方に自分のまちや通りの名前を知ってもらえる」などの点で、非常に高い評価を

## 「通り名での道案内」実施事例（長崎市）

実施場所：長崎市大浦地区・外海地区  
実施年度：平成20年度

【住民参加によるワークショップの状況】



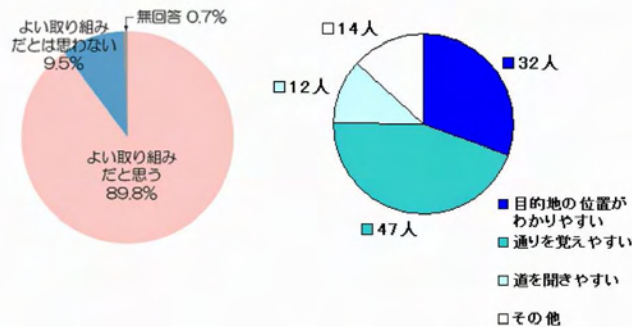
【標識イメージ】

得ています。良い取組みと思わない方は、「地域を知っているのだから必要ない」という評価をされています。平成19年度の日南市油津地区の取組みでは「目的地が分かりやすい」、「通りを覚えやすい」と非常に評価が高いとのことです。

## 「通り名での道案内」の取組への評価

◆長崎市寺町（H18年度）

◆日南市油津地区（H19年度）



私達は取組みを推進しておりますが、「通り名」で道案内するための留意点として、まず通り名を表示するときに、地域に親しまれている「通称名」の使用、「通称名」がない時は合意形成をして決めていただきたいと思います。やはり名前には過去の歴史があるということもあり非常に大切かと思っています。それから、標識のデザインは、景観への配慮や管理面からシンプルなデザインにすることです。アンケートの回答に「気づきにくい」とあり、標識板の設置にあたっては、見やすく人の視線に気を配り、景観を阻害しないしっかりしたものを付けることが重要だと思っています。それから、マップは、既存のものがあれば反映していくことも重要だと考えています。そして、#など記号の意味をしっかりと書いていただきたいと思います。

「通り名で道案内」は、地域資源の再発見や、地域の活性化のほか観光振興に寄与するものと思っています。ま

た、通り名の命名や標識板作成を地域の方々と一緒になって行うことで、地域コミュニティの再生にも繋がるものと思っています。九州地方整備局では、この取組みを九州全域に展開したいと考えております。そのために、九州の玄関口である博多駅地区の取組みがきっかけとなればと期待しております。以上、簡単ではございますが、概要説明を終わります。ありがとうございました。

## 【第二部】パネルディスカッション

### 『博多駅地区の今後のまちづくりを考える』

○コーディネーター

井上 信昭

(福岡大学工学部社会デザイン工学科教授)

○パネリスト

金城 敦彦

(大丸有エリアマネジメント協会事務局長)

森山 誠二 (九州地方整備局福岡国道事務所長)

福山 誠 (博多まちづくり推進協議会副会長、  
博多区自治協議会長連絡協議会会長)

樗木 武 (博多駅地区社会実験実行委員会委員長)

【井上】 ただいま、ご紹介いただきました福岡大学工学部社会デザイン工学科の井上です。第二部のパネルディスカッションのコーディネーターでございますが、ちょっと堅苦しくなりますので、私としては進行係を仰せつかったというふうに思っております。どうぞ、最後までよろしく願いいたします。



このパネルディスカッションのテーマは、「博多駅地区の今後のまちづくりを考える」ということになっております。趣旨としましては、先程1時間少しかけていろいろご発表いただいた博多駅地区社会実験の内容、それから東京あるいは国レベルでの取組みについての事例などをご紹介いただきました成果や知見を、4名のパネリストの皆様へ博多駅地区のこれからのまちづくりにどう生かしていくのかを、会場の皆様と一緒に考えていきたいということでございます。ただし、このディスカッションの時間は非常に限られております。早速、ディスカッションに入りたいと思います。

まず最初に、4名のパネリストの方々へ先程の事例等をお聞きになっての印象、特にお気づきの点、あるいは博多駅地区の特性など、自己紹介を含めて簡単にお話をいただければと思います。それでは、私の近くから順番にお願いします。まず、金城様、よろしく願いいたします。

【金城】 金城でございます。実は以前、南区に住んでおりまして、長丘小学校と筑紫丘中学校というところを卒業し、高校までいましたが、博多は非常に遠いような感覚を持っておりました。こういうまちづくり活動に、多くの方が参加されているということに、非常に、驚いております。それから、この社会実験の取組みですが、現場を見ていませんが、報告書を見て、地域の方と企画されている方が交流しながらつくっていったという印象を、強く感じております。非常に積極的に、

交通系からイベント系まで併せてやるという取組みでした。東京駅周辺の場合は交通系は交通系、物流は物流、イベントはイベント、社会実験の項目がばらばらになっているかなという感じがあるので、交通系から人の営みに至るまで一体的に行われているのは、本当にすごいなと感じております。

【井上】 ありがとうございますました。

それでは、お二人目のパネリストとして森山様、よろしく願いいたします。

【森山】 福岡国道事務所の森山でございます。私が今日ここに呼んでいただきましたのは、多分、二つの側面があるかと思っております。一つは、この博多まちづくり推進協議会の社会実験実行委員会のメンバーであり地元の道路管理者として参加しており、その関係から何を考えようとしたかということと述べるということ。もう一つは、私は金城さんとは逆で、去年の7月に福岡に参りました。福岡は全く初めての地で、そういう中でこれまで道路関係の仕事や都市計画、消費者行政などいろいろやってきました。社会実験につきましては、平成11年に制度が始まったと記憶しております。ちょうどその時、国土交通省の道路局で、社会実験という制度ができて予算が取れ、その担当になりました。どのような制度にするか考えろと言われてまして、では、どういうふうにするのかな。補助金形式とするのか、国の事業として行うのか、いろいろ制度のあり方を悩みながら進めていった経験があります。以上二点から、今日ここに私がいる意味であると考えています。

特に、社会実験というのは、場所と時間を限定し、普通はやれないかもしれないことをやってみようじゃないかというものです。今まで行政の性格上、きっちりやるときにはやり、やらないときはやらないということが基本でした。世の中の現象は、やってみなくちゃわからないということがあるので、とりあえずやってみようというのが社会実験です。そのとりあえずというのは、ある期間を区切る、ある場所を限定するとそういった形で取り組もうということと10年前に始まりました。そういった中で、どういったゴールを目指すのか、ということが重要になります。この福岡・博多の場合は、平成23年春に九州新幹線全線が開通することを前提にどのように盛り上げていくかを、社会実験という場を通じて皆さんが一生懸命考えておられます。その一生懸命考え



ることもまちの力であり、そういった点に博多・福岡の力をひしひしと感じております。ですから、いい成果を出すことはもちろん重要ですが、そのいい成果に向けて取り組むこと自体にも価値があるのではないかと考えております。

**【井上】** ありがとうございます。

それでは3人目のパネリストとして、福山様、よろしくをお願いします。

**【福山】** 福山でございます。地元に住んでいると



ということで、パネルディスカッションに出ささせていただいています。

今回の社会実験はいろんな実施メニューがありました。私はそれぞれの目的に見合っ

て非常に良かったのではないかと感じております。その中で二、三、地域から見た感想を申し上げます。一つはやはりオープンカフェです。利用者が少なかったという報告もありますが、非常にいい企画で皆さんにも好評でした。ただ初めのうちは誰も利用していなかったのも、私自身も「腰を下ろしていいのかな」と感じました。また、座ればお茶か何かを飲みたいところですが、売っているところまでは距離があり、利用しやすい工夫が必要があると感じました。駅前通りのまちづくりでのイメージとして、こうした空間を利用したにぎわい作りができることや、皆さんにも喜んでもらえるくつろげる場所の提供が大切であることがわかったという点では非常に良かったと思います。次に、回遊パフォーマンスやハロウィンパレードですが、伝統的な「博多にわか」や「博多どんたく」と趣を変えて良かったと思います。「山笠があるけん博多たい」といわれるように、もともと博多の人はお祭り騒ぎが好きな人種で、意外性のある企画だったし喜んで貰えたのではないのでしょうか。社会実験期間中だった10月もいろいろ行事がある時期です。特に26日は、天候も恵まれず、いまいち人通りが少なかったようです。加えて、この地域は土曜・日曜はお休みの店が多く、社会実験中の休日営業を呼び掛けるべきだったと反省しているところです。今後機会があれば、地域に呼びかけて積極的な参加をお願いしたいと思っています。もう一つは、通り名付けですね、プロジェクトの段階から参加させていただきましたが、ワークショップを通じてコミュニティづくりに有益だったと思います。討議の中で土地に愛着を持ったとか地域の見方が変わったとの意見があったことは非常に良かったことです。ただ、実験までの期間が短かったことや実際に表示した数が少なく、私も、通り名サインはどこにあるかなと探したくらいですから、皆さん方はお気付かれなかったかと思えます。通り名付けはまちづくり活動の中でも大きなインパクトであり、今後とも社会実験の成果をまちづくりに結びつけられた

らと感じております。

**【井上】** ありがとうございます。

それでは、最後のパネリスト、樗木様、よろしくをお願いします。

**【樗木】** 社会実験実行委員長を務めております。まずはその立場から、この社会実験に、会場にいらっしゃる多くの方にもご参加いただき、あるいは実行委員会でいろいろとお骨折りをいただいた皆様方に、心からお礼を申し上げたいと思います。



冒頭にご報告ございましたように、実験そのものは14の項目にわたって行っておりますが、大きくは二つに分かれるかと思えます。一つは、車道を規制し人の回遊性を高めるなど、いわゆる駅地区の交通問題の改良にあたるものです。いま一つは、これからのまちをどうするかという博多駅地区のまちのあり方、にぎわいの演出、そういった内容であります。実験した当事者として冒頭に総括をさせていただきます。

前者の交通問題については、皆さんもおわかりのとおり、博多駅地区は福岡の表玄関であります。人をベースにしてまちの表玄関にふさわしい交通の秩序を形成する必要があり、そういう観点で回遊性の確保、秩序ある公共空間の利用のあり方を模索しました。この点、より一層の改良を工夫することが、この博多駅地区をまちらしいまちにするうえで必要だと確信しました。そのためには、より人に着目した地区の交通を組み立てる、人が主体であることが大切であると痛感しました。車に対する、車を主体にする交通と例えば、これは20世紀の遺物であると、言い過ぎるくらい言ってもいいんじゃないかと思っております。駅地区はまさにそうした古い概念を脱却して、誰にでも優しい、環境に潤いのある交通体系を確立することが問われるものと確信いたしました。

一方、まちのあり方につきましては、イベントや休憩所の設置など、にぎわいをキーワードで思いつくことができるだけ盛り込んで実験を実施し、より効果のあるものは何であったかを模索したところでございます。これにつきましても、例えば先程紹介があったハロウィンパレードのように、成功したものがあります。しかし、全体としては今、福山さんからもお話がありましたように、定着するにはなお一層の工夫と努力が必要だということを感じております。そうした中で少なくとも言えることは、皆で努力すれば博多駅地区を十分ににぎわいのまちにすることが可能だということが明らかになったと総括させていただきます。

**【井上】** ありがとうございます。4名のパネリストの皆様から、自己紹介を含めて博多駅地区社会実験の感想等をいただきました。

最初にちょっと申し上げようかと思っていましたが、ここにご登壇いただいている皆様、私も含め実は5名のうち金城様を除く4名は、実は地区社会実験実行委員会のメンバーであります。先程実行委員長の樗木様より前向きの総括を既にいただきましたが、一方で、個々の委員であるパネリストの皆様は、反省点も相当お持ちではないかと思えます。この後はそういった反省も含めながら、ご意見を伺いたいと思えます。他方、金城様には外から見た厳しい目で、今後の博多駅地区のまちづくりに向けてのご意見を賜りたいと思えますので、どうぞよろしくお願ひいたします。

先程の報告会にございましたとおり、今回の社会実験では三つのコンセプトが用意されました。一つは、『通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を』、二つめは、『通りに「歩きやすい空間」を』、三つめが『環境と健康に優しい移動手段の提供』でございます。二つめと三つめはかなり一体化したテーマ、コンセプトと思えますので、この後は大きくは二つの分野に分けてパネリストの皆様のご意見を伺っていきたく思っております。

それでは、まず最初に『通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を』ということで、先程もやはり国土交通省の方よりご報告がございました。通りの「わかりやすさ」という立場で政策を進めておられる森山様から、『通りに「わかりやすさ」と「にぎわい」を』に関連して、今回の社会実験への提言へとつながるご意見をいただきましたらと思えます。それでは、よろしくお願ひします。

**【森山】** 今回の社会実験は、非常に多くのメニューがあり、それぞれ工夫され、かつタイミングがあえば個々に本格的に実施可能なものばかりだと思っております。ただ、いずれもほかの実験や規制等もの関係がありまして、2日間だけとか1日だけとか1週間といった実験がありました。しかし、通り名の案内というのは、長くやってこそ意味があるので、ちょっと異質な実験だったのではないかと思っております。先程申し上げましたように、去年の7月に初めて福岡に来て、非常にいいまちだと思えました。コンパクトで何でもあるという意味ですが、欲を言うと、博多駅、それから天神、中洲、キャナルシティ博多の関係というのは、よくわからないわけですね。それは観光客でもそうだと思います。ですから、今回の社会実験もこのプロジェクトの目的が、住んでいる人のみならず、来訪者、外から来た人にうまくわかりやすさを提供して、それをその地域の活性化に結びつける事にあります。しかし、外から来た人が本当にわかりやすいまちであるかということは少し考えたいと思っております。

私は生まれが岡山で、東京に住んでいたり、昔は新潟にいました。新潟にいた時に思ったことをお話します。太平洋側に住んでいますと、北が山で平野があって南が海になります。東京でもそういう感じですね。福岡では、

北に海があって、それから平野があって南に山というのが当たり前なのですが、その地図を思い浮かべるときに縦・横・上下が逆になってしまいますよね。そうすると、急に方向がわからなくなるということがありました。この福岡も北に玄界灘があって、それから平野があって南に山ですから、どうも頭で場所を思い浮かべる時に、何かこうわかりにくくなるんですね。これは僕だけかもしれませんが、そういう人もいるということで聞いてもらえばいいと思えます。

そういうことを念頭に置き、誰もが博多駅、中洲、天神、キャナルシティの位置関係がわかるかという、多分わからないと思えます。でもせっかく来てくれた方が、博多駅に降りてキャナルシティ博多→中洲→天神という位置関係がクリアにわかればいちいちタクシーや電車やバスに乗る必要はなく、歩いて回れるわけです。住んでいる人は普段は歩きませんが、観光客は歩きます。通り名サインの取組みはそういう人をターゲットにするのかなと思っております。そうすると、例えば鹿児島や京都から来た人が、無理なく歩ける。地図を持ってにらめっこしながらではなく、自然に歩いていける。それが一つの理想かなと考えた時に、やはり今回の通り名の実験は、博多駅地区でははかた駅前通りを中心としたエリアに留まっておりますが、その先に広がっていくことが必要です。既にけやき通りや大名地区でも取組みが始まっていますので、うまくつながっていくといいなと思っております。

結局、そのにぎわいというあいまいな言葉は、要は人が外に出て、路上にいる、歩いているということだと思います。だから、建物の中にいるのではだめなので、特に道路、歩道に人が出て留まっているか、これがにぎわいなんですよ。そのためには、外へ出てここは今どこにいるかというのが簡単にわかることが重要ですので、今回社会実験第1回目は1ヶ月、次回は3ヶ月と。少し見にくく数が少ないかなと福山会長からお話がありました。トライアルをやりながら、もう少し先の中洲まで歩かせるにはどうしたらいいかとか考えつつ、博多のまちに詳しくない人でも気がついたら中洲へ歩いて行ったという展開にもっていかれたらと思っております。はかた駅前通り、国体道路、中洲はいわゆる幹線系ですが、大名地区のようなところもあります。そこにはいい飲食店がありますが、行きにくかったりします。地図を見てもたどり着けないこともあります。その時に、通り名表示が実施され、間違えずに店に行けるということが早く実現されるといいなと思っております。この通り名プロジェクトは、全国で行っておりますが、福岡は有力なエリアとして2年以内に、いわゆる実験ベースから市民ベースになると期待しています。地図に通り名表示が、例えばJRさんが発行する地図に入っていたり、地域の商店街の地図にはマークが入っていたり、そのような工夫があれば博多のまちに詳しくない人でもわかりやすいと言ってい



ただける、そういったまちづくりができるといいなと思っております。難しい話ではありませんので、できるだけ早く具体化できたらと考えています。

**【井上】** ありがとうございます。通りのわかりやすさからにぎわいの創出へということでご意見をいただきました。次に、東京からおいでの方にご意見を賜りたいと思います。東京の場合は、先程の報告で皆様おわかりのとおり、非常に多様な手段や多様な空間でにぎわいを創出されているようですので、今回の博多駅地区のにぎわい創出の手段と比べるような形で、東京から見たあるいは大丸有地区から見たにぎわい創出ということについて、何かご意見をいただければと思います。よろしくお願いたします。

**【金城】** 先程の繰り返しになるかもしれませんが、丸の内の場合は仲通りという通りが、幹線道路ではなくて人中心の道路、結局荷捌きですとかタクシーですとか、ごっちゃにはなっておりますが、歩行者中心の道路ということもあり、そこを中心にまちづくりを進めております。先頃、断面構成を統一しまして、石貼りに変えるなどの雰囲気づくりといった第2ステップに入りました。

第1ステップに何をしたかと、まちづくりという民間のビルの事業としての戦略もあるのですが、まず、昔は路面が全部オフィスや銀行でした。3時になるとシャッターを降ろしてしまい、土・日はゴーストタウンで、休日に出勤すると、お昼をどこで取ろうか困ってしまう、10年前は本当にそういうまちでした。まず、駅周辺から路面店を増やしていきました。ビルの中で就業しておられるレストランや喫茶店はわかりにくいので、できるだけ路面にお店を並べましょう、にぎわいをつなげましょうと。最初金融機関のオーナーさんなどは、そんなことを言われてもという反応でしたが、改築の際に工夫していただき、店舗の入れ替え時にオフィス系から物販系や飲食系に変えていただいて、仲通りにできるだけにぎわいが絶えないようにしようと思いました。建て替えではなくて、店舗の入れ替えでそのようなことを大分頑張っております。それと併せて、集客イベントを行ったり、次に、店舗が成り立つのかということが出てきますので、にぎわいづくりのために道路の改修や、花や緑で演出、定常的な催し物、年に1回東京ミレナリオの開催では、お店は成り立ちませんから、できるだけ平日でも音楽や大道芸などいろいろなイベントを絶やささないよう心がけております。

ちょっと辛口もいいと最初言っていただきましたので、お話をさせていただきますと、この報告書にいろんなマップやバナーがあります。先程も秋吉さんからバナーのお話がありましたが、道路に平行にするとやはり効果は薄いです。理由は、下の方に車道型から25センチ以上離すことが望ましいとありますが、場合によると片側だけでもよいので歩行者の向きに合わせる（正対させる）区間があってもよかったのかなと思います。例えば、歩

行者が見て道路に平行に掲出した場合と、道路に歩行者の動線に向かって正対する直行方向と、実験区間を2パターンつくったらよかったかもしれません。やはり歩行者空間側の片側のみでもよいので道路と直行する向きでバナーを掲出した方が、やっぱり効果的だと思います。仲通りも標識があったり、あるいは風向風速計をつけているためバナーをつけられないところもありましたけど、片側でも歩行者に正対するようにつけました。ぜひ今度機会があったら、トライされたいかなと思います。

それから、マップについてですが、観光客など初めていらっしゃる方には、建物にへばりついていたり、道路と平行なマップはやはり見にくいです。あまり歓迎されないものですが、各地点に、例えば各地点に街路灯に立て看板を正対して見るができるように、マップをつけていけば、視界に入るしわかりやすいです。進行方向が上、手前が下にくるように、正対する形で、細長くなっても、通りに正対しているマップの方が見やすいと思います。丸の内でも、新ビルの敷地内に、直行する形で何ヶ所かまち案内サインを付けています。これは結構皆さん見てくださるんです。あっちに行くとか東京駅、こっちに行くとか有楽町とか、わかりやすい案内方法は、逆にあまり見てくださらなくて、地図で自分の位置を確かめるということをやります。よく女性は地図が不慣れと言いますが、そんなことはないです。女性の方が立ちどまって位置を確かめて、「私、このビルに行きたいから、こっちだね。」ということを確認されています。ぜひ、それをやっていく手はあるかなと思っております。



それから、少し勝手なことを申しますが、大博通りを歩いてきて、こういうふうに通りの名称のプレートが付けたんだな、10月の実験の名残でまだ付けているのかなと実は思っておりました。というのは、既に曲がっていたり、にじんだりしています。3月末まであと少しで、大変ですが、皆に「あれいいよね」と言って貰える格好いいプレートを付けられた方が印象がよくなると思います。名称やパンフレットは非常にセンスがいいと思いますが、プレートはどうかなと思ったものですから言わせていただきました。

それから、にぎわいは、先程も言いましたが、小さな

ものでもそれから花や緑を絶やさないと、力かなと感じております。ただ、非常にコストがかかりますので、東京駅周辺は大変苦勞しております。

**【井上】** ありがとうございます。早速、具体的に辛口のご意見を賜りました。一点確認ですが、大丸有でバナーを、歩行者の進行方向に直角に提供したのは、いつの時点のお話ですか。

**【金城】** 大きな声では言えないんですが、そういう掲出に行政上の手続があることを知らずに、3年間程勝手にやっていました。2年程前からは、道路占用、広告掲出届を認めていただいてやっております。幸いアームが車道にはみ出していない位置にあり、また街灯自体も少し内側にあったため、社会実験の際に何ヶ所か後づけしましたけれど、それも正対する形でつけております。ただ、道路法上際どいところは、両側ではなくて片側だけになりました。

**【井上】** 今は、基本的には行政、この場合は道路管理者も納得をした形になっているということですね。

**【金城】** そうですね、千代田区さんをお願いして正対してつけていただいている場所や、民地の中に街灯がある部分、それから道路を借りて民間が街灯をつくっている場所もあり、どこも正対する形でアームをつけることはご了解いただいております。

**【井上】** ありがとうございます。なぜ、こういうことを申し上げるかといいますと、そういう事情というか、事実を知っておれば博多駅地区の社会実験のときにも、もしかすると直行する形で掲示をすることができたのかなという反省を込めてのことです。ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、先程イントロの部分でも少し地域の住人の参加に触れていただきましたが、改めて福山様にそのような観点からご意見いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

**【福山】** 『通りに「わかりやすさ」』ということで、駅前、駅近くの通りに名前を付けるプロジェクトチームをつくりました。そこで通り名付けの会議を3回程行いました。やはり参加してみると、昔の地名を思い出したり、地名への思いをぶつけ合うことができ、コミュニティーでのお互いのきずなが非常に深まりました。それからまちや土地への思いを改めて見直すことができ、通り名付けは非常によかったと思っております。

通り名付けはできましたが、社会実験に至るまでの間に時間があきました。それには、プレートその他についての準備の問題があったからです。地域も、新聞を見て認識はしている方は多かったのですが、地域の人々と社会実験の兼ね合い、認識が少し足りなかったのではないかと反省しています。何しろ、通り名付けをする重要性、通り名付けを通じて地域に活性化を与えた、極端ですが、そう言えるのではないかと思います。

今日もここまで歩いてきたのですが、若い2人が地図

を見ながら「ここはどちらの方に行けばいいのですか」と聞かれました。博多駅地区は、駅を中心に放射線状になっているものですから、自分が真っすぐ行っているつもりでも方向感がわからなくなり、駅のすぐ近くにいるのに、「駅はどちらですか」と尋ねられることがたびたびです。駅を見渡せる通りが少なく、初めての人には大変わかりづらいようで、標識を多くつくり、標識を置くための通り名をもっと沢山付ける必要があるのではないだろうかと思っています。そして、付いた看板を地図に載せるように働きかけると共に、大きな通りを色分けして表示すれば地図を見る人も安心してみることもできるのではないかと思います。例えば大博通りはグリーン、駅前通りはイエローなど通りを色で表すことができれば、わかりやすさがさらに増すのではないかと、通り名と関連させることも考えています。

通り名付けで、皆さんから非常に人気があったのは、末広通り、次が筑紫口通りでした。新幹線を降りて筑紫口を出たところが「竹下通り」で、竹下はJRの博多駅の次の駅でもあり皆さんの認識が薄いのが現状です。博多口地通りや筑紫口通りなど、駅周辺の大通りに通り名付けができたことはわかりやすくなり非常に良かったと思います。パブリックコメントで1番人気の高かった「末広通り」は、昔の町名から名付けたものですが、はかた駅前通りからキャナルシティ博多に通じる道に沿った通りで、西日本シティ銀行の本店から一つ入った裏通りになります。はかた駅前通りと違った博多のよさが出るまちづくりが出来ればとの思いもあります。駅からキャナルシティ博多までの約500mの道ですが、ここを通ってキャナルシティ博多に行くためには、今からにぎわい通りを作っていかなければなりません。末広通りを通れば博多が見える「これが博多だ」となるような通りを考えています。うどん発祥の地をPRしたうどん屋さん、豚骨ラーメン、もつ鍋などのほかもんじゅうや川端ぜんざいなど博多の食文化が味わえる通りとする。また、博多にはいろんな伝統工芸がありますが、博多人形や博多織などを体験できる即売店、どんたくや博多山笠の雰囲気味わえる場所の設置などをして、ここが博多ということを感じられる通りに出来たらと思います。45年前に田んぼの中にボソンと博多駅が出来て今のようになりました。末広通りもここが博多だと言われる通りにするために、10年、20年かけてつくり上げていくという気持ちで、にぎわいの街づくりを考えていきたいと思っています。

**【井上】** ありがとうございます。お話の中で、かなり通りの歴史性や地域性が重要であるということが皆様のご意見のからまとめられつつあるという気がしております。

それでは、引き続きまして、残った二つのコンセプト、すなわち「通りに歩きやすい空間を」、「環境と健康に優しい移動手段的提供」について、まずは榎木様にご意

見をいただきたいと思います。よろしくお願ひします。

**【樺木】** 実験をしながら、将来をどう展望していくか、まとめとして、私なりに図を描いて説明申し上げようこのスライドをお持ちしました。

博多駅地区の交通体系		通行	一時停車	駐車
<b>鉄道・地下鉄</b>				
人に優しい、環境に優しい、賑わいの地区交通	路線バス	路上	路上+専用	専用
	観光バス	路上	路上+専用	専用
	タクシー	路上	路上+専用	路上+専用
	マイカー・自動2輪	路上(通車)	路上	路上+専用
<b>自転車</b>		路上(おしゅり)	路上	路上+専用
<b>徒歩</b>		路上	まちかどのたまり	
<b>貨物車</b>		路上	路上+専用	専用

博多駅地区は、言うまでもなく鉄道、地下鉄が存在し、それが契機となってでき上がったまちです。まちの基本は鉄道、地下鉄です。このことは、これらが専用の空間に装置されている施設であるということの積極的活動を意味します。一時停止するところである駅、駐車場もそうです。そういう特殊性を持っています。一方、まちはさっきもおっしゃっていましたが、人があつてのまちで、それ以外の何ものでもないというのが私の強い主張でございます。これら二つのことをあわせて考えると、駅地区というのは鉄道があり、そのことで人が集積し回遊する、それが基本になるということですから、この地区の交通問題を考える基本コンセプトは、こちらに赤で書いております、「人に優しい、環境に優しいにぎわいの地区交通」であるということです。したがって駅地区の交通問題は、鉄道、地下鉄は別として、それ以外の多様な交通手段が道路や駅前広場といった公共空間を互いに奪い合っていることが駅地区の問題の根底にあるといえます。

そこで、この問題をどうしていくべきかということになります。交通手段ごとに通行路、一時停車場、駐車場が必要です。しかし、さっきも申しましたように、人が一番大事なわけですね。そのように考えるならば、歩行者の扱いを最優先に考えるべき地区が博多駅地区だと思います。そして、歩行者をみると、歩行空間は必ずしもきちんと整備されておられません。狭い、あるいは自転車と歩行者が一緒です。あるいは駅前広場では、歩行者は隅っこに追いやられて真ん中を自動車占めているというのがこれまでの状況であったわけです。そういう状況から、はかた駅前通りでは、人に着目して、点線の1と書いてあるところについて、歩行者の回遊性を確保し、あわせて自転車と歩行者との分離を図る実験を行ったということです。そこで、そのような歩行空間、あるいは

自転車通行の分離は、当然ながら、このまちの回遊性、安全性を向上させる最大のものであると思っています。また、まちのにぎわい、パレードやお休みどころの話がございましたが、そういうものをやるにしても、歩行者との関係が第一です。歩行者があつて初めてパレードあるいはお休みどころも問題になるべきです。したがって、そういうまちづくり、まちの交通づくりを目指すべきであると考えてこれを位置づけ、これから努力をすべきではないかと、これが第一点でございます。

それから第二点は、一時停車、駐車に関することでございます。博多駅地区は既にまちが完成しておりますので、これ以上、道路を増やす、あるいは駅前広場を広げるのは難しいことです。したがって、そのような状況では一時停車、駐車に関しては公共空間利用は必要最小限の需要にとどめ、譲り合うべきだと思っています。今一番問題となるのが、先程お話のあつた筑紫口等の路上にタクシーが車線をふさいでいることであり、第2タクシープールの社会実験を行いました。その際に、JR西日本の新幹線博多ビル屋上駐車場と、報告にもございましたようにもう1ヶ所が筑紫口中央通りに面した福岡県東総合庁舎駐車場の2ヶ所について、この第2タクシープールの実験を行ったわけでございます。しかし、残念ながらJR西日本新幹線博多ビル屋上駐車場は細街路を使って出なければならないという問題があり、かえって渋滞を起こしてしまいました。ということから、第2タクシープールのようなものはどこでもいからつくれということではありません。将来的に必要なあるということが指摘でき、同時に、その場所の選定と推進に当たって、交通事業者がその責務としてやるべきではないかと思つておりました。と申しますのは、例えば、タクシーばかりを槍玉に挙げるわけではありませんが、タクシープール一つ取ってみても、一体どの程度の規模を公共空間として確保するかと考える時に、当然、タクシー業者の方は目いっぱい欲しいという話になるわけです。しかし、利用者の立場からすると、駅に降りて、タクシーを長時間待たなくて済む程度でいいわけですね。ですから、すぐ来てくれればいわけですから、当然そこには過大なスペースというのはあり得ず、限度があります。そのようなことをきちんと考え、節度ある公共交通機関の空間の利用をすべての交通手段に推進していくということが大事なところで、この二つを達成しつつ、まちづくりと駅地区の交通は考えていくべきではないかと考え、また強く確信しました。皆様のお話と少し違つて恐縮ですが、今後もっと皆さんと共にこのような面を一緒に考え、実現していくために、強く訴えさせていただきます。

**【井上】** ありがとうございます。

国、博多駅地区の特性を踏まえた上で、ここでこそ歩行者優先の空間づくりが必要であると、力強くまとめていただいたと思います。考えますに、最近、新聞紙上をにぎわした地下鉄七隈線、天神南駅～キャナルシティ博

多駅～博多駅とつなぐという構想は、どうなんだろうかというふうなことにも関連すると思います。今日はそのためのパネルディスカッションではありませんので、これからの宿題として、ぜひ今後の社会実験の中でも取り上げていただきたいと思います。

4人のパネリストの皆さんに今回の三つのコンセプトにそれぞれのご意見を賜りました。この後は、これだけではぜひ言っておきたいことを一言ずつで結構ですので、お願いします。

では、森山様からお願いできますか。

**【森山】** 今、樗木先生から歩行者が大事、それから公共、要するに道路の節度ある利用が大事だと話がありました。私も非常に同感です。これまで私ども、3年間に渡りMM（モビリティ・マネジメント）、要するに公共交通をしっかりと使いましょうという取組みをしております。公共交通を使うということは、結局通勤、移動手段として自ら動くような手段の自家用交通ではないわけです。自動車、マイカーでもない、自転車でもない。あくまでバス、鉄道に乗るというのは、結局自分の足で歩くことです。公共交通の利用促進は、ある意味やや不便を強いるかもしれません。ただ、それはご本人の健康や、まちのにぎわいにも差が出ます。しかし、MMが余りにも重い負担だと、やはり人間は易きに流れますから、なかなか実現性がありません。そこで、MM、公共交通の利用を促進するためには、公共交通ももう少し便利にすることが必要だと考えております。先程、井上先生から、七隈線の構想についてお話がありました。今ある2案に対して、参考ルートとして、国体通りを通ってはかた駅前通りにつながる案も提示されています。どのような判断になるかは今市議会に委ねられている状況だと聞いております。どのような形になるにしても、公共交通を整備するということが、車から公共交通に転換する可能性を高めるわけです。公共交通を使うことにより、より多くの方が歩き、道路上に人が溜まるので、にぎわいにつながるという意味で、非常に高い期待を持っております。

さらに、例えば地下鉄、どういうルートになるかわかりませんが、単に地下に鉄道を通すだけでなく、歩行者の流れやネットワーク化について考えることが必要です。例えば、地上では歩道が狭いとうしようもない。そうすると、東京などのように地下の歩道空間をどうつくっていくかを検討する必要があります。いろいろ今までできなかったところ、地上地下、空間を立体的な再整備することで、あわせてうまく空間を確保して、バスやタクシーのたまり場をつくることも考えられます。単に地下鉄を通すだけではなく、そこを使ってうまく歩行者、その他の公共交通の商業空間にするなど、あわせてまちづくりの意識度を高めていく、そういったことができるかと思っております。そういう意味では、今回の社会実験でできたこと、これから実現していくこと、これから

福岡の公共交通をどうするかという方向と実は大きな関係があり、今回の実験や来年度、再来年度も何らかの形で行われると思いますが、目先のこと、将来のことをいろいろと考え、関連づけをして行っていくのが非常に意味のあることになるのではないかと感じています。

**【井上】** ありがとうございます。

それでは、引き続き福山様、よろしく願いいたします。

**【福山】** 先程樗木先生から歩行者最優先ということを考えないとならないというお話がありました。今、駅周辺部で、一番マナーが悪いのは自転車利用者です。利用者が自転車を放置し、しかも自転車が歩道をふさいでいて危険です。さらに、所定の場所に駐輪場があってもそこに停めない人がいる。これを何とかしてなくさねばと、現在博多区で約420名の市民ボランティアが放置自転車対策協力員となって放置自転車をなくす運動を行っています。放置自転車に対して定期的にラベルを貼って移動のお願いをしていますが、あまり成果がでていません。ラベルを貼られる程度では平気で、ラベルを貼る行為にも強制力が無く、駅周辺で約1,200台とも言われる放置自転車の数は増加傾向にあり、道をふさいで歩行者の安全を脅かしています。放置自転車はその日のうちに撤去すれば、今後は停めないと思います。自動車の駐車違反は、行政が取締りを委託して成果を上げているようですし、放置自転車についても我々に委託して、放置自転車を即日撤去できるようにすれば、おそらく駅周辺はきれいになるのではないかと思います。行政と地域が一体となって放置自転車の追放に心がければ歩道の安全を確保できると共に、道路空間を利用してにぎわいのまちづくりに結び付けていけるのではないかと思います。

**【井上】** ありがとうございます。放置自転車という福岡の代名詞という時期もありましたが、一言、自転車擁護者の一人として申し上げますと、自転車も非常に環境に優しい、健康にもいいという特性も持っております。利用と駐輪の兼ね合いを、これから福山様と一緒にお話をさせていただければと思っております。どうぞ、よろしくお願いします。

それでは、次に東京からお見えの金城様、よろしく願いいたします。

**【金城】** 逆に少しお願い事をさせていただきたいと思っております。こちらでは、自転車が最近増えてきました。丸の内に住んでいる方はほとんどいらっしゃいませんが、周辺に住宅が増えて、オフィスや買い物に自転車で来る方が増えています。丸の内は全くその対応ができていないに等しい状態です。段々、自転車が増え、置き方も乱雑になってきていて、対策を練らなければなどという状況でして、本当に推進派や抑制派のいろいろいます。ぜひ、いい情報交換をさせていただければと思っております。

それから、丸の内仲通りという通りのご紹介をしまいましたが、背骨のような通りで、あばら骨のような

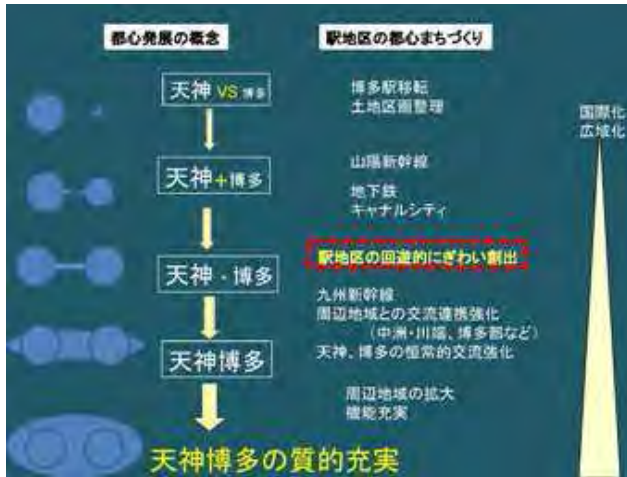
通りが9本ほどあります。うち2本は東京都道で名の通った通りですが、残り7本の千代田区道の認知が難しい。便宜的に丸の内1stから7thまで番号を振ってマップなどに入れたり、プレートを付けたりしていますが、なかなか認知が高くありません。参加型ではなくて企画型でつくってしまったかなという思いもあり、もう少し認知を深めようと一生懸命汗をかいているところですので、社会実験の状況を教えていただければと思います。

それから、マナーフラッグは比較的良好な形で使っていますが、エリアマネジメント広告という財源創出は、まだまだ本格化しておらず、社会実験を一回だけです。博多では、JTさんのスポンサーのご紹介がありましたが、まちづくり活動と企業活動とをうまく連携し、新しいまちの景観をつくっていくということを全国的に推進できたらいいと思っております。ぜひ、そのような点でも社会実験の経過の情報交換や先行事例として御紹介いただくなど、いろんなチャレンジを各地区で行い情報交換できたらと思っております。ぜひ皆さんのお力を東京駅周辺にも少し貸していただければと思っております。

**【井上】** ありがとうございます。

それでは、最後に、樗木様、先程もう既に全体をまとめていただくようなことまでお話いただきましたが、改めて一言お願いいたします。

**【樗木】** 最後に、今まで交通を主としてお話ししましたが、博多駅地区のまちづくりについて、今一つの側面であるまち創造をこれからどうしていくかということがこの地区にとって大事であると思ひ、この図を用意しました。



博多駅地区は、福山さんもおっしゃいましたが、約40年前何もなかったところからスタートをしました。最初はともかく、玄関のまちづくりをと一生懸命努力をされ、それが一番大きいわけですね。それから少しずつ発展し、発展するにつれて天神に追いつけ追い越せというようなイメージのあるまちの形成に励んだのではないかと思います。あるいは、天神と異なる機能を果たそうと努力をされてきたと思います。だから、天神プラス博多と書い

たわけです。

それから、博多駅地区が、段々成就して、今では福岡の都心と言えば天神と博多の二極構成で、両方が並ぶ状況まで発展してきました。その上で今度は、天神と博多の間のさらなるつなぎ、連携を強化し、天神・博多の中のポツがとれるという状況、一体化に近づいてきます。そして最後に融合してすべてが囲まれると、こういう展開をしていくだろう、展開するだろうと考えます。その中で、今向かっている博多の状況はその三番目のちょっと手前かなと思います。そこで、今一生懸命やっているのが回遊的にぎわい創出ということ、博多駅地区の基本に据えようとしているのではないかなと思います。アンケートでも高い評価項目として第一番にオープンカフェ、お休みどころ、二番目に、歩行者と自転車の分離が指摘されました。しかし、その割に評価や利用者が少なかったという状況になっています。果たして、来街者にとってこの博多駅地区は、にぎわっているまちなのか、快適なまちなのか、人が回遊しているまちなのか、不十分だという指摘が結構多いように思います。今まずやるべきことは、回遊的にぎわいを博多駅地区につくることです。そのためには、先程の東京地区の路面店の話のように、通りの1階の床スペースには集客型に基本的に変えていくということが大事です。あるいは、歩行者天国や歩車分離を一生懸命やるということを通し、まちの育成を図っていく、これが今まさに求められていると思います。そういう方向性のもとに、これからはこのまちを見つめながら、交通問題も考え、人のにぎわいも考え、工夫していくということを皆様方をお願いしたいと思います。よいまちは、最強のまちとは、人が望む方向でつくれ運営されるまちであると、私は考えます。このことを強調して、私の最後の話にさせていただきます。

**【井上】** ありがとうございます。時間を大幅に過ぎましたので、ご来場の方で何かご意見等ございましたらぜひ事務局のほうにご連絡いただき、事務局の方で確実にお答えする、あるいは社会実験のホームページを通して、お答えするということができるかと思ひます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、4名の方からたくさんの多様なご意見いただき、これをまとめるのは至難の業ですが、強いてまとめさせていただくとすると、まず社会実験は簡単に結論がでるものではなく、大丸有地区の例のように、20年という長い時間をかけ、継続してやっていくということが非常に重要ということです。長い時間の中、まちの建物そのものを変えるほどの、方向性も必要であると感じました。博多駅地区自体の社会実験とそれを実現する協議会の活動は始まったばかりですので、現在を出発点として続けていかなければならないというまとめにさせていただきます。それから、私は社会実験について、先程自己反省を含め、と申し上げましたが、参加した4名のパネリストの方々には基本的には大成功で、これからに

対しては通り名を博多駅地区だけでなく、他の地区との連携を含めながら幹線系にネットワークを広げ、さらには裏道は、歴史性や地域性を反映しながら、通り名というものを広げていくことが非常に重要であるということでした。特に都心部では地域のコミュニティが弱くなっており、こうした活動が改めてそれを強くしていくものであるということ、実験を通して確信したと仰っていただき、これからもそういうものをぜひ我々自身もぜひ続けていかなければならないと思っております。

そして、最後に社会実験を通して、基本的に我々が確認すべきはやはり歩行者優先の空間づくりです。日本の場合はこの点が大変重要だと言われながら、なかなか対応が出来ていなかったということです。博多駅地区こそ、この歩行者優先を皆さまの英知を集めて実現していただくことが、重要であるということになるかと思っております。

それでは、これをもちまして本日のパネルディスカッションを終了とさせていただきます。長時間ありがとうございました。最後に 4 名のパネリストの皆さまに改めて拍手をお願いいたします。(拍手)

## 閉会の挨拶

榎木 武 (博多駅地区社会実験実行委員会委員長)

最後に、今日の全体のまとめとそれからお礼を申し上げます。博多駅地区は住む人、働く人、訪れる人、多様な人々の集まりがある地区です。それだけにより質の高いまちづくりが求められていると思っておりますし、そのために行ったのが、今回の社会実験です。むろん実験ですから、冒頭の委員会報告の通り、うまくいったものとうまくいかなかったものが多様に混じっており、これをさらに分析し、博多駅地区のまちづくりの運営をよりよい方向にもっていかねばなりません。その参考にと、今日は東京からわざわざ駆けつけていただき、大丸有の取組みをご紹介いただきました。お聞きしてうらやましく思ったのは、まずマネジメントのコンセプトを長時間かけてしっかり組み立てられている、ということです。そのうえで、ハード、ソフト、特に最近ではソフト面で、しかもメットロードのようなうらやましい取組みをなさり、その貴重な情報をいただきました。ご報告をいただいた大丸有エリアマネジメント協会事務局長・金城さまに心よりお礼申し上げます。

もうひとつの報告は通り名についてです。我々はこの地区固有の問題、特に博多駅地区は名前がない通りがたくさんあることから、スタートしたわけですが、よく考えてみればそれは、地区固有ではなく、日本全体の社会、人々が、住みやすいわかりやすいまちを望んで各地で頑張っている、あるいはその中に連携するような実験であるというようなことが、今日よくわかりました。全国へ繋がるような実験をさらに追加していきたく思っております。ご報告いただいた九州地方整備局の中野さまにも心よりお礼申し上げます。

その後は、パネラーの方々、コーディネーターを務めていただいた井上先生、博多駅地区の社会実験をどう評価するか、それをもとに今後どのような方向を見出すかについてのパネルディスカッションを行いました。要するに、博多駅地区は他と違って国の内外から多様な人が集まる、そういう大きな地区であり、そこに求められるのは普遍性、ユニバーサルであるといえると思っております。それから誰でも、いつでもどこでもわかりやすく、行動しやすく、暮らしやすい、今はやりの言葉で言えば、ユビキタスと IT 関係では言っていますが、ユビキタス都市であると思っております。

以上のパネルディスカッション、シンポジウムを開催できたのは、ひとえに皆様方の様々なご指摘によるもので、心よりお礼申し上げます。また最後に一言、付け加えさせていただきます。これからのまちづくりを考え運営していくのは、市民・企業・行政の連携によらなければならず、とりわけチームの役割が非常に重要だと思っております。市民も通常言うところの市民、それから企業、市民、さらには最近ではボランティア活動や NPO 活動、

まちづくり協議会、コミュニティー、自治会というものが、これらを総称してよく言われる言葉が新しい公の概念です。この新たな公ができて、市民ひとりひとりでは、なかなか行動できませんが、結集することでパワーに変わり実現していきます。そういうパワーに変わるものが市民が主体となる新たな公でありまして、その頑張りが期待させます。幸いに、この博多駅地区は博多駅地区まちづくり推進協議会ができ上がっており、そこに皆さん方が結集するという体制がありますので、ぜひ参加され、今後もさらに発展し、まちを盛り上げていただきたいと切に願います。そのことを今回の社会実験として狙ったことは事実です。

パネリスト及びご報告いただいた方々に心よりお礼申し上げますとともに、長時間に渡って、熱心にご清聴いただきました会場の皆さま方に深く感謝を申し上げまして、挨拶に代えさせていただきます。本日はどうもありがとうございました。

