博多
まちづくりガイドライン２０１４

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



Illustration by Eiji Mitooka + Don Design Associates

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

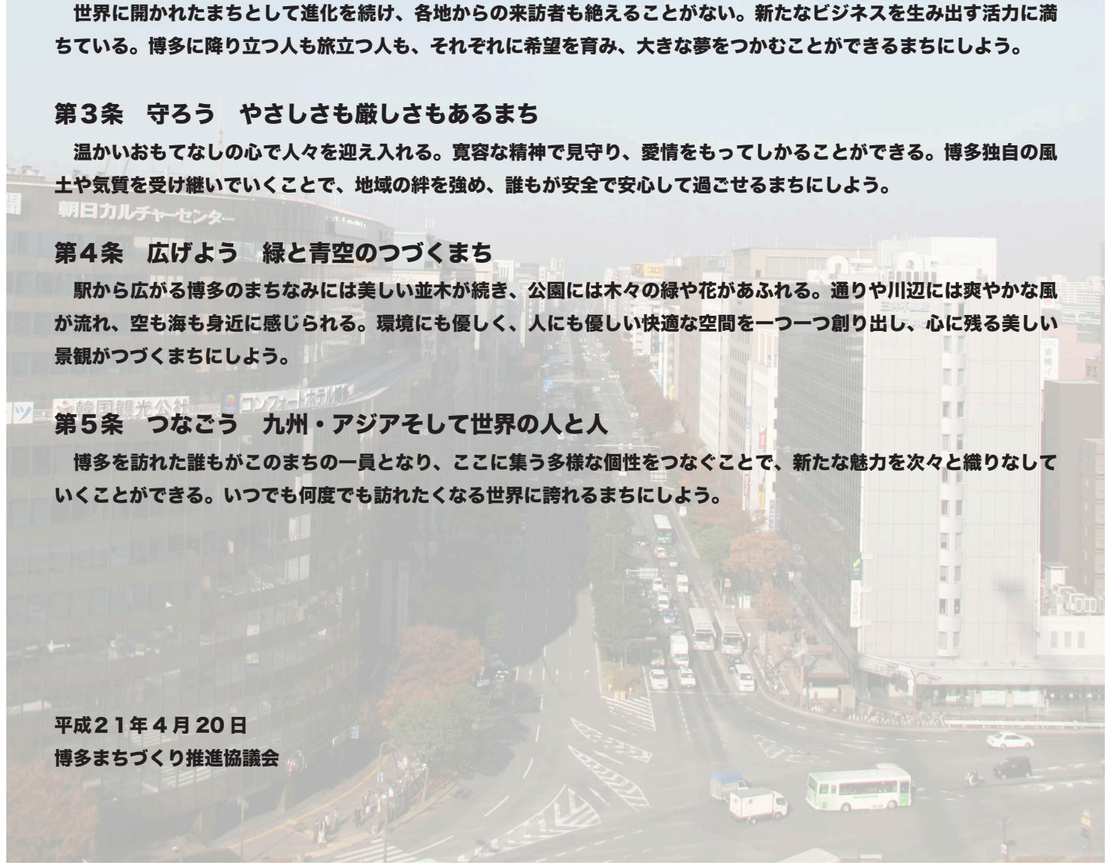
温かいおもてなしの心で人々を迎え入れる。寛容な精神で見守り、愛情をもってしかることができる。博多独自の風土や気質を受け継いでいくことで、地域の絆を強め、誰もが安全で安心して過ごせるまちにしよう。

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くなる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

目次

1．「博多まちづくりガイドライン 2014」の策定 4

2．意義とねらい 6

（1）エリアマネジメントの機運の高まり …… 6
（2）博多まちづくりガイドラインの役割 …… 6
（3）博多まちづくりガイドラインの活用 …… 7
（4）博多まちづくりガイドライン改訂の経緯 …… 7

3．博多のまちの歴史と今 8

（1）博多駅を中心としたまちの歴史 …… 8
（2）博多のまちづくりに関連する主要な計画 …… 9
（3）現況と課題 …… 10
①外国人入国者
②環境
③安全性・快適性
④災害
⑤建物用途
⑥歩行者空間
⑦歩行者交通
⑧自転車交通
⑨観光バス・タクシー

4．駅の力を活かしたまちの将来像 14

（1）2つの拠点の将来像 …… 14
①交通手段が結節し、人々が行き交いにぎわう「九州・アジアの玄関口」（博多駅周辺）
②天神地区と博多駅地区を結ぶ、まちの新たなシンボル（キャナルシティ博多周辺）
（2）主軸と環の将来像 …… 15
①主軸
②環
（3）ゾーンの将来像 …… 15
①ビジネス・商業ゾーン（働きたいまち）
②ビジネス・居住複合ゾーン（住みたいまち）
③博多歴史ゾーン（訪れたいまち）
（4）今後予定されている各種計画 …… 16
①地下鉄七隈線延伸
②博多駅中央街南西街区開発

5．博多のまちの将来像（イメージスケッチ） 18

6．まちづくりの方針と方策 24

6−1 にぎわい・回遊 26
6−2 交通 32
6−3 歴史・文化 36
6−4 環境 38
6−5 みどり・公園 40
6−6 安全・安心 42
6−7 防災 44

■ 博多まちづくり推進協議会のこれまでの取り組み 46

7．主軸形成の方針と方策 48

7−1 はかた駅前通り 50
7−2 大博通り 52
7−3 住吉通り 54
7−4 住吉通り（博多駅前） 56
7−5 筑紫口通り 58
7−6 筑紫口中央通り 60
7−7 筑紫通り 62

■ 主軸の現況と方針・ルールのまとめ 64

8．まちづくりを実現するための取り組み 66

（1）エリアマネジメント組織の取り組み …… 66
①地域・事業者・来街者・行政などとの連携強化
②まちづくり活動の拠点づくり
③各種手法の活用
④情報発信
⑤組織体制の強化や人材育成
⑥財源確保、適正な組織運営

（2）アクションプランの作成 …… 72

《用語解説》 74

博多まちづくりガイドライン

博多まちづくりガイドライン

1 「博多まちづくりガイドライン 2014」の策定

まちづくりに向けた準備

博多まちづくり推進協議会
2008年（平成20年）4月23日設立

まちづくりの理念

「九州」「アジア」の玄関口である博多駅地区を舞台に、住む人、働く人、訪れる人が主役となったまちづくりを進め、皆に愛され誇れるまち、新たな時代の魅力的な風格のあるまちを創造していく。

6つの将来像

○進化し続ける九州・アジアのゲートウェイシティ「博多」
○ビジネスと商業が融合する新商都「博多」
○歴史と共生し新しい文化や情報を生み出すまち「博多」
○いつもにぎわいのある楽しいまち「博多」
○モラルとやさしさがある安全安心なまち「博多」
○様々な人と地域が交流し共に育むまち「博多」

課 題

博多のまちの課題

都市構造や社会情勢におけるまちの課題

市民からの声

博多の未来予想図コンテスト
2008年(平成20年)
9月～11月

博多の未来に対する思いや意見を募集

変わらぬ思い

博多まちづくり宣言

2009年(平成21年)
4月20日

まちの将来像の共有と実現への指針

博多まちづくりガイドライン

2009年(平成21年)
12月

協議会の成長

○活動を通じたノウハウの蓄積
○行政との共働
○地域住民とのふれあい

まちに対する新たな期待
＋
会員の思い

博多のまちの変化

○九州新幹線の全線開業
○新博多駅ビルの開業
○新商業施設の開業
○地下鉄七隈線の延伸
○博多駅中央街南西街区開発
○福岡市の各種計画の改定　など

博多まちづくりガイドライン改訂プロジェクト

2012年(平成24年)7月
～
2014年(平成26年)1月

博多まちづくりガイドライン2014

実現施策

アクション
プラン



現在の博多のまち

2 意義とねらい

(1) エリアマネジメントの機運の高まり

博多のまちは、九州最大の交通結節点である博多駅を中心に、九州の玄関口として発展してきました。1957 年(昭和 32 年)から行われた博多駅地区土地区画整理事業では、市の中心地としてふさわしい市街地とするため、高層建築物の建築促進や各種公共建築物の誘致などを行い、ビルやホテルが林立する、九州・西日本におけるビジネスの中心拠点へと成長しました。

その後、従来の開発だけを目的としていたまちづくりから、維持管理・運営などにも継続的な視点で取り組むことが求められる時代を迎え、博多のまちでも、行政だけでなく様々な方がまちづくり活動の将来像を共有し、その実現に向けた取り組みを主体的に行うことで、まちの魅力や価値を高めていく“エリアマネジメント”が求められるようになりました。


■新博多駅ビル
2011 年(平成 23 年)春の九州新幹線の全線開業にあわせ、四代目博多駅が開業。
博多のまちが生まれ変わる大きなきっかけとなりました。

2008 年(平成 20 年)4 月、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、博多駅周辺の企業・団体、自治協議会、学識経験者、福岡市などで構成するエリアマネジメント団体「博多まちづくり推進協議会」が設立されました。

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・魅力を持ち続けるためのまちづくりを進めていきます。

(2) 博多まちづくりガイドラインの役割

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、様々なまちの関係者の方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す。

博多まちづくりガイドラインは、様々なまちの関係者の方で共有すべき「まちの将来像」と、その実現に向けて進めるべき取り組みの「方針と方策」をまとめたもので、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、戦略的なまちづくりの指針となるものです。本ガイドラインでは特に、

・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・改修に関わる方に考慮していただきたいルール
・博多まちづくり推進協議会を含めた地域全体が率先して行う取り組み
・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。

なお、本ガイドラインは、「まちの将来像」を実現するため、社会情勢の変化やまちづくり活動の進行に柔軟に対応しながら、博多のまちの発展・成長につながる、まちづくり指針となることを目指します。

(3) 博多まちづくりガイドラインの活用

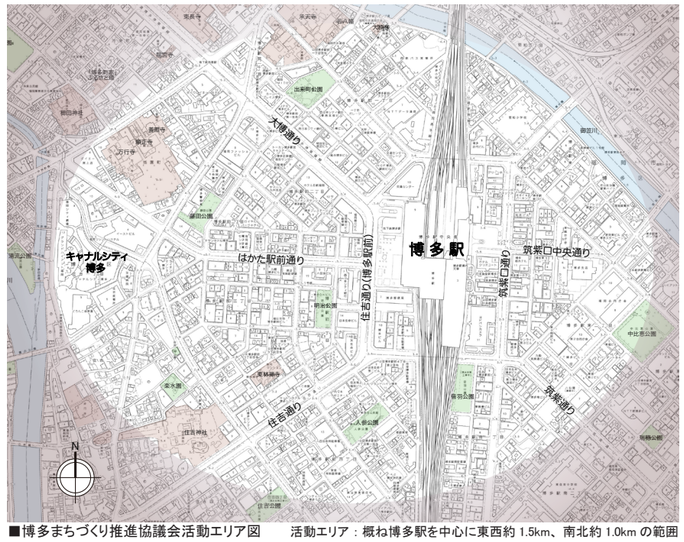
博多まちづくりガイドラインは、博多まちづくり推進協議会が進めるまちづくり活動の指針として活用することはもちろん、博多のまちに関わる様々な人に活用されることを望みます。

現在、博多のまちには 1975 年(昭和 50 年)山陽新幹線の博多開業に合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となります。博多まちづくりガイドラインに沿って取り組みを進めることで、まち全体の魅力と競争力をより一層高めることができ、土地・建物などにおける資産価値の維持・向上にもつながるものと考えます。

・個別の建物の建設・改修にあたっては、本ガイドラインを活用して良好な建築計画を検討していただくほか、地区特性に応じた良好なまちづくりに向けて、街区単位などで詳細のガイドラインなどを策定する際にも、本ガイドラインが活用されるように働きかけます。

・地域が合意形成を図りつつ、地区特性に応じた法定のルールづくり(地区計画や建築協定の作成など)の案を検討する際にも、本ガイドラインが活用されることを期待しています。

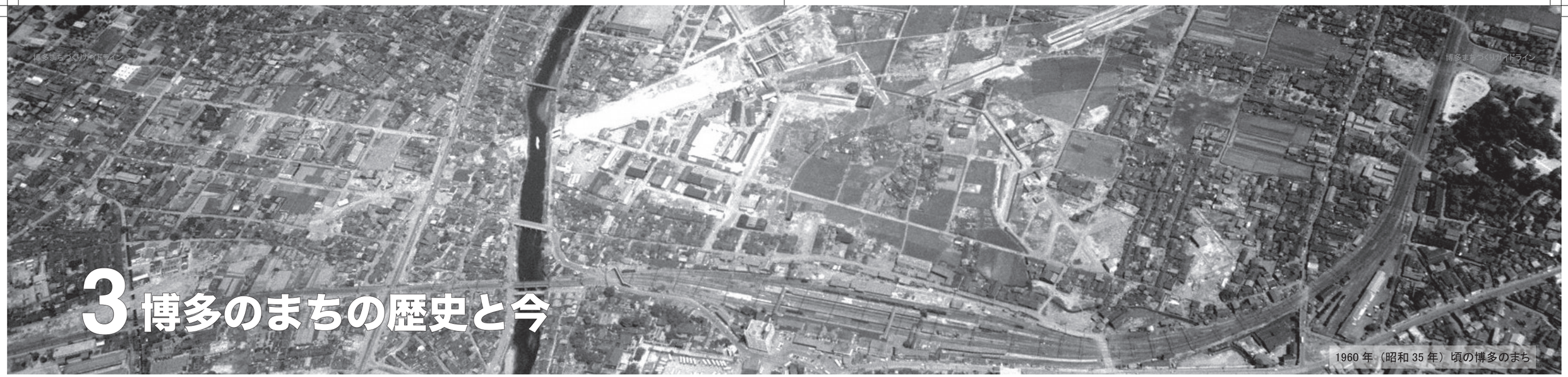
・本ガイドラインに基づいた具体的なアクションプランを作成し、それに沿った取り組みを博多まちづくり推進協議会が中心となって行います。(p.72 (2) アクションプランの作成 参照)



■博多まちづくり推進協議会活動エリア図　　活動エリア:概ね博多駅を中心に東西約 1.5km、南北約 1.0km の範囲

(4) 博多まちづくりガイドライン改訂の経緯

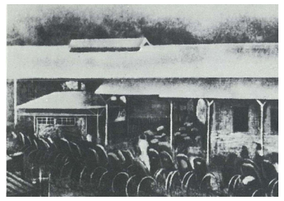
本ガイドラインは、2009 年(平成 21 年)に策定された前ガイドラインの理念を継承しつつ、2011 年(平成 23 年)の九州新幹線全線開業及び新博多駅ビル開業や、予定されている博多駅中央街南西街区開発及び地下鉄七隈線延伸に伴うまちの変化、福岡市における基本計画や関連する各種計画の改定、並びに 2011 年(平成 23 年)の東日本大震災による防災やエネルギー問題に対する意識の高まりなどを踏まえて改訂したものです。改訂にあたってはワークショップ、素案の公開により広く意見を求めました。



1960 年（昭和 35 年）頃の博多のまち

3 博多のまちの歴史と今

（1）博多駅を中心としたまちの歴史



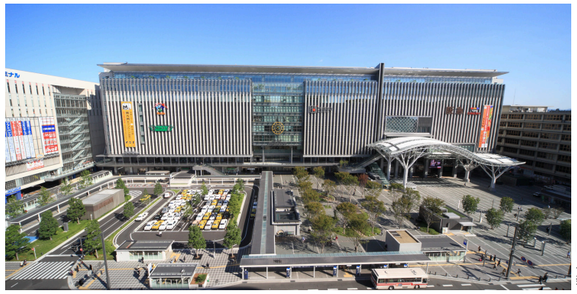
■初代博多駅　1889 年（明治 22 年）〜



■二代目博多駅　1909 年（明治 42 年）〜



■三代目博多駅　1963 年（昭和 38 年）〜



■四代目博多駅　2011 年（平成 23 年）〜
九州新幹線の全線開業にあわせて
新博多駅ビルが完成しました。

福岡市の陸の玄関口である博多駅は、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、九州で初めての鉄道駅として開業しました。

以来福岡市が、九州・西日本における政治、経済、文化の中心として急激に発展していく中、博多駅については、狭い駅前広場が混雑し、鉄道線路と道路の平面交差で踏切の交通障害が発生するなど、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、駅と線路を移転し高架化させることが適切と考えられ、駅の移転と拡張に必要な鉄道用地を確保し、市の中心にふさわしい市街地を形成することを目的として、1957 年度（昭和 32 年度）から 1978 年度（昭和 53 年度）にかけて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高架移転させ、その周辺の広い範囲を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。これにより、田畑も見られた博多駅周辺は都心の新しい業務地域として成長することとなりました。

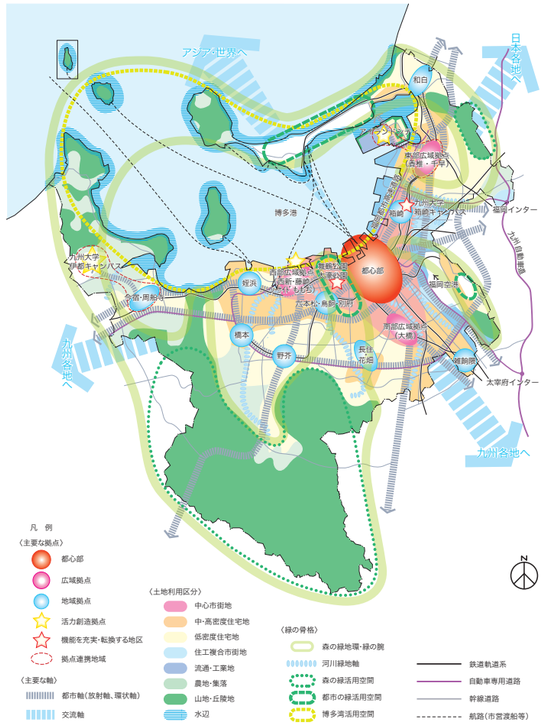
2011 年（平成 23 年）の九州新幹線全線開業や新博多駅ビルの開業などにより、博多のまちの「九州・アジアとの交通結節点」としての役割はますます大きくなっており、今後予定されている、博多駅中央街南西街区開発や地下鉄七隈線延伸などにより、さらに高い集客力とにぎわいを持つまちへ発展していくことが考えられます。

（2）博多のまちづくりに関連する主要な計画

博多のまちづくりに関連する主要な計画には「第 9 次福岡市基本計画（2012 年（平成 24 年）12 月策定）」や「福岡市都市計画マスタープラン（2014 年（平成 26 年）6 月策定予定）」などがあり、2022 年度（平成 34 年度）の都市の望ましい姿を、まちづくりの目標として掲げています。

「第 9 次福岡市基本計画」では、都市の活力を牽引する都心部の機能強化として、高質なビジネス環境や広域から人を集める魅力づくりを推進し、都心部の国際競争力を高め、商業、文化、国際ビジネスなどの集積を促進することとしており、特に、都心部の核となる天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロントの 3 地区について、それぞれの都市機能を高めるとともに、回遊性の向上を図り、地区相互間の連携を高めることとしています。

また、現在都心部には更新期を迎えたビルが多く、民間開発の意欲も旺盛であるため、「福岡市都市計画マスタープラン」の中に地域別構想“都心部編”を作成し、都心部を取り巻く環境の変化や課題を踏まえた「まちづくりの方向性」、「めざすべき都市構造」、「部門別の基本的な方針」を示すこととしています。



■都市空間構想図 （「第 9 次福岡市基本計画」 2. 空間構成目標より）

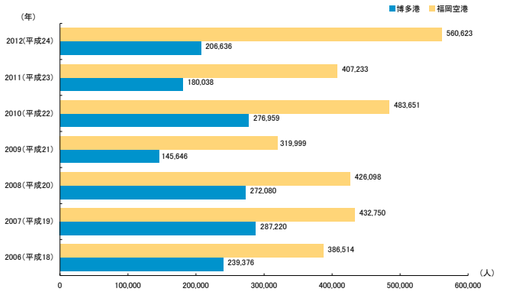
博多まちづくり推進協議会は、福岡市と共に地域の魅力向上や課題解決のための共働事業を推進するため、各計画と整合を図りながら「博多まちづくりガイドライン」に沿った活動を行います。

（3）現況と課題

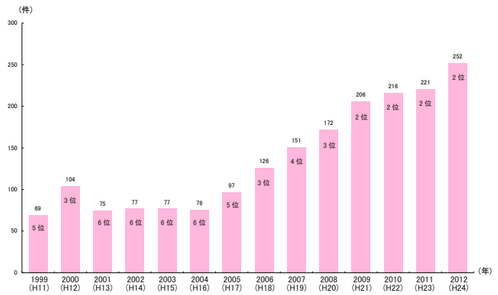
①外国人入国者

・2006 年（平成 18 年）の約 63 万人から 2012 年（平成 24 年）の約 77 万人へと、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。
・福岡市は MICE の拠点都市や国際スポーツ大会の開催都市として国際的に認知されており、国際会議開催件数は東京に次いで国内第 2 位となっています。（2012 年（平成 24 年）時点）

多くの外国人来街者が安心して博多のまちを楽しんでいただけるよう、ハードとソフト両面の充実が必要となります。



■外国人正規入国者数　　資料：法務省［出入国管理統計年報］



■福岡市の国際会議開催件数推移と国内都市における順位　　資料：日本政府観光局

②環境

・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。
・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。

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

・自転車の駐輪及び走行マナーの悪さ、置き看板、路上での商品陳列、歩きタバコやごみのポイ捨て、落書きなどのマナーの悪さがまち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。
・人の往来が多い反面、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などが見られます。

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災害

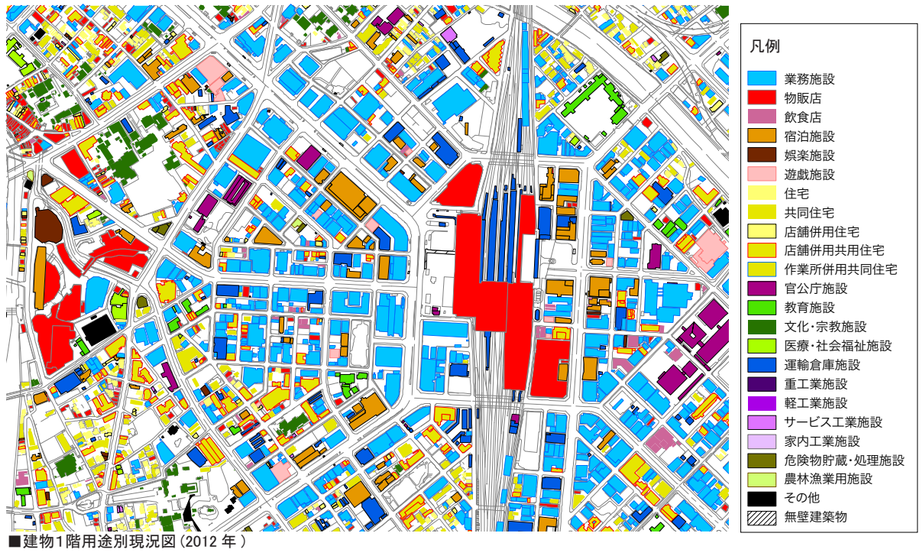
・警固断層帯南東部を震源とした地震が発生した場合、大きな被害を受ける可能性があります。
・現在の耐震基準を満たしていない建物や狭小敷地など、災害に弱い空間が存在します。
・都市型水害対策として浸水対策事業と分流化事業が進んでいますが、近年のゲリラ豪雨の多発などには警戒が必要です。

多くの来街者が安心して博多のまちを楽しめるよう、ハードとソフトの両面から防災に取り組む必要があります。

⑤建物用途

・博多駅ビル周辺とキャナルシティ博多周辺を除く、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、一部に飲食店などの商業施設がみられるものの、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、一部の商業施設だけでなく、にぎわいを広げ、まちの活力を高めることが必要です。

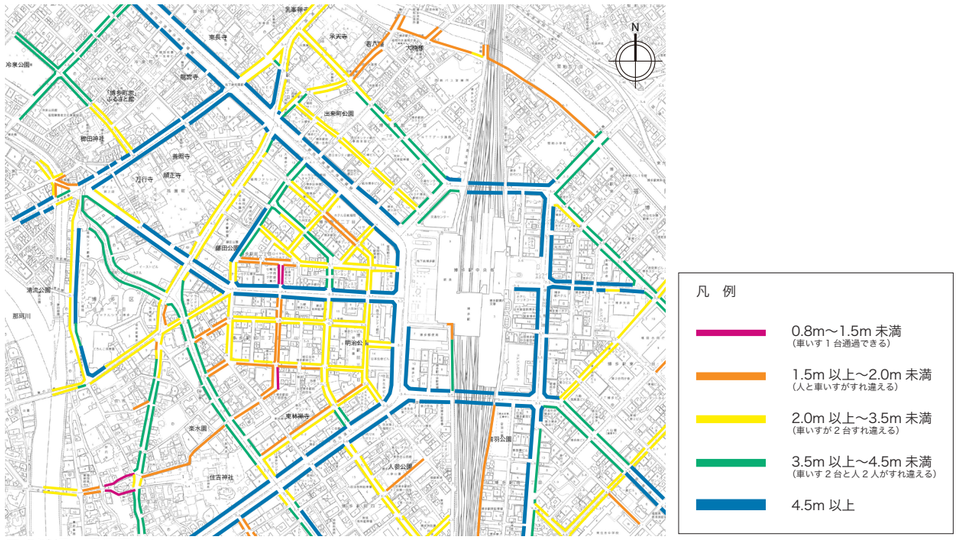


■建物1階用途別現況図（2012 年）

⑥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 4.5 m以上ありますが、植栽帯やサイクルポスト（路上駐輪場）、商店の看板など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です。

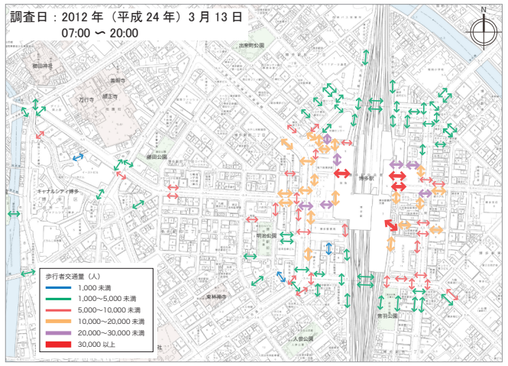


■歩道幅員現況図（2013 年）

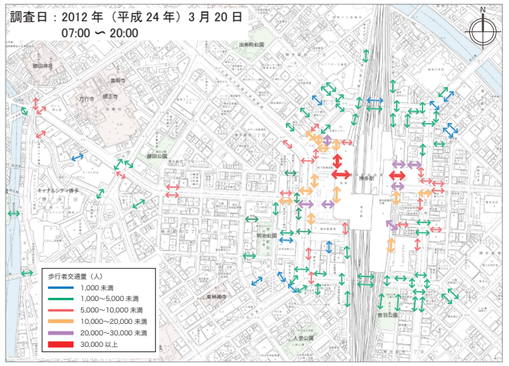
⑦歩行者交通

・博多駅周辺の歩行者交通量は、博多駅を中心に東西の駅前広場から周辺道路へと広がっています。
・九州新幹線の全線開業、新博多駅ビルの開業以前と比較して、駅前広場だけでなく、休日に博多のまちを歩く人が増えています。

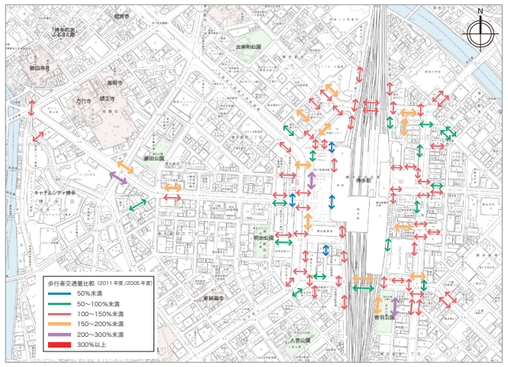
博多のまちのにぎわいを高めるため、より多くの歩行者がまちを回遊するための仕掛けや歩行者空間の充実を図る必要があります。



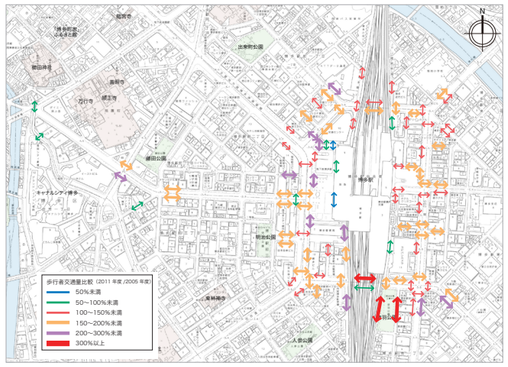
■歩行者交通量（平日）



■歩行者交通量（休日）



■歩行者交通量比較（平日　2011 年度 /2005 年度（%））

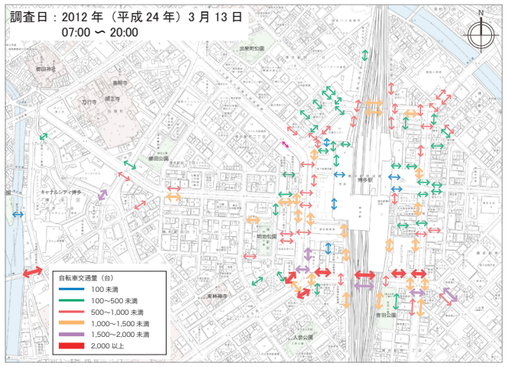


■歩行者交通量比較（休日　2011 年度 /2005 年度（%））
福岡市都心部歩行者交通量等調査結果（2011 年度）より

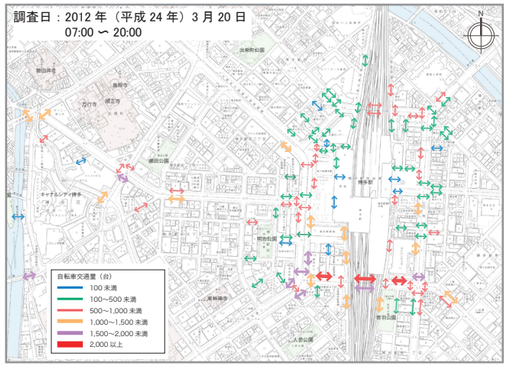
⑧自転車交通

・博多駅周辺の自転車交通量は、住吉通りや筑紫通りで多くなっています。特に駐輪場付近の道路では交通量の多さが目立ちます。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。
・博多駅周辺は、自転車放置禁止区域に指定されています。
・博多駅を中心にサイクルポスト（路上駐輪場）が整備されていますが、歩道上にあるため、自転車と歩行者の交錯が見られます。
・博多のまちの駐輪場の収容能力は乗り入れ台数より約 1,100 台多くなっています。しかし、条例に基づき事業所ビルなどで設置された附置義務駐輪場の利用率は約 47%と低く、それらの有効活用が必要になります。

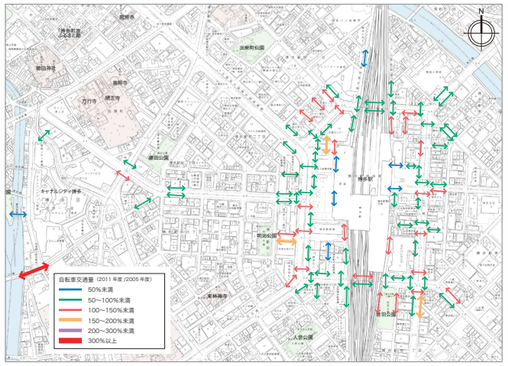
今後の自転車利用の増加などを踏まえて、快適な自転車通行空間を確保しつつ、利用されていない駐輪場の利用促進への取り組みを図りながら、自転車利用者の利便性を向上させる必要があります。



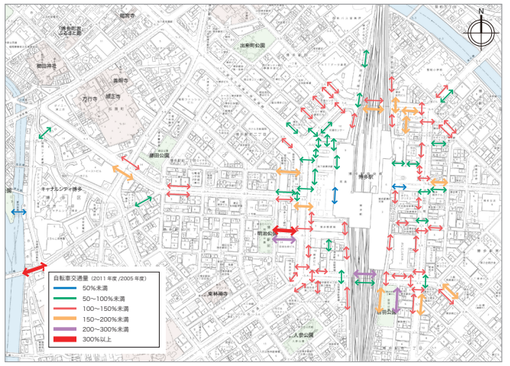
■自転車交通量（平日）



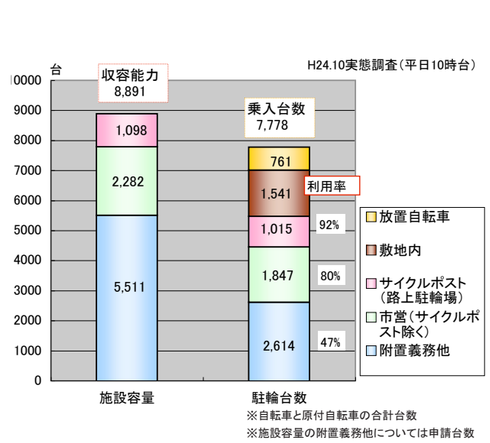
■自転車交通量（休日）



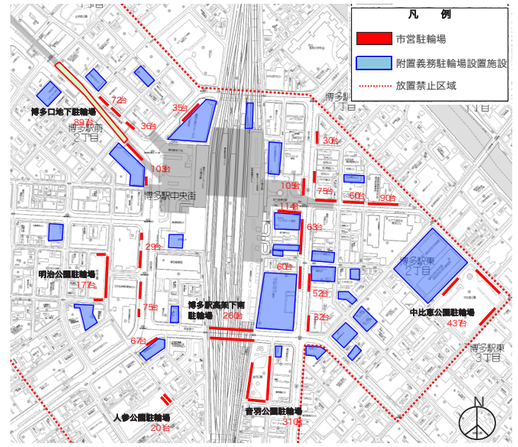
■自転車交通量比較（平日　2011 年度 /2005 年度（%））



■自転車交通量比較（休日　2011 年度 /2005 年度（%））
福岡市都心部歩行者交通量等調査結果（2011 年度）より



■駐輪場需給バランス（2012 年）



■博多駅周辺駐輪場整備状況図（2012 年）

⑨観光バス・タクシー

・筑紫口駅前広場に一部観光バスの駐車スペースはありますが、博多のまち全体で見ると観光バスの収容台数が不足しており、クルーズ船などによる来街者の受入れが不十分です。
・筑紫口駅前広場のタクシー乗降場へ向かうタクシーと、駅へ向かう一般車両との動線がわかりにくく、広場周辺が常時混雑した状況になっています。

近隣での観光バスの駐車スペースの確保や車両動線の確保など、筑紫口駅前広場の円滑で適正な利用が必要です。

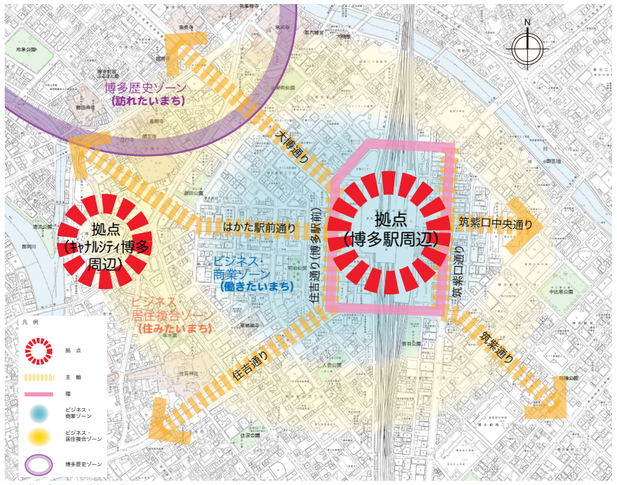
博多まちづくりガイドライン



4 駅の力を活かしたまちの将来像

はかた駅前通りから見た、博多駅ビル

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



■拠点と主軸と環

博多のまちの主要構成要素

拠点
- ○博多駅周辺
- ○キャナルシティ博多周辺

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

ゾーン
- □ビジネス・商業ゾーン
- □ビジネス・居住複合ゾーン
- □博多歴史ゾーン

（1）２つの拠点の将来像

①交通手段が結節し、人々が行き交いにぎわう「九州・アジアの玄関口」（博多駅周辺）

博多駅は、九州新幹線や地下鉄七隈線をはじめ、様々な交通手段が結節し、多くの人々が行き交う、九州最大の拠点となります。また、博多駅中央街南西街区開発など、大規模なオフィスビルや商業施設の建設・改修により、にぎわいと風格のある「九州・アジアの玄関口」となります。各種交通手段が結節する見通しがよい駅前広場は、まちを訪れる多くの人でにぎわい、駅からまちへ安心して出ていくことのできる空間となります。

②天神地区と博多駅地区を結ぶ、まちの新たなシンボル（キャナルシティ博多周辺）

天神地区と博多駅地区の中間に位置する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し、地下鉄七隈線の中間駅（仮称）を降り立った人は自然とまちの中に足を運びたくなります。

（2）主軸と環の将来像

①主軸

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。

- 博多駅～キャナルシティ博多～天神地区をつなぐ「はかた駅前通り」は、美しい景観とにぎわいを兼ね備えた、歩いて楽しいシンボリックな通りとなります。
- 博多駅とウォーターフロント地区をつなぐ「住吉通り（博多駅前）」と「大博通り」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。
- 周辺に住宅地が多い「住吉通り」や「筑紫通り」は、通学・通勤、買い物など、住む人を中心に快適な移動ができる通りとなります。
- ホテルが集積する「筑紫口通り」やオフィスビルが集積し官庁街につながる「筑紫口中央通り」は、新幹線が発着する博多駅筑紫口を玄関として、出張などで博多のまちを訪れる人を、明るく親しみを持ってお迎えする通りとなります。

②環

博多駅を取り囲む幹線道路群を環とします。環は、交通結節点である博多駅と主軸をつなぎ、訪れる方を博多のまち全体へ安全・快適に導く通りとなります。

（3）ゾーンの将来像

①ビジネス・商業ゾーン（働きたいまち）

- 博多駅に近接するゾーンは、博多駅の交通結節機能を活かした、アジアに開かれた国際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。
- ビジネスパーソンが利用しやすい魅力的な商業施設や飲食店などが充実し、ランチタイムやアフターファイブも楽しめるまちとなります。
- 大規模な商業施設や文化施設などが増加し、平日だけでなく休日も、男性だけでなく女性やカップル、ファミリーなどでにぎわうまちとなります。

②ビジネス・居住複合ゾーン（住みたいまち）

- 博多駅から少し離れたゾーンは、ビジネス機能や商業機能に加え、マンションなどの居住機能も集積し、日常生活に必要な施設や店舗などが充実する、便利で楽しい職住近接型のまちとなります。
- 公園や宅地内などでは効果的にみどりが配置され、美しい景観の安らげるまちとなります。
- 日常的にまちを歩く人が増え、にぎわいが生まれることで、夜でも安全で安心できるまちとなります。
- 主軸から内側に入った街区は、センスの良いショップや飲食店が隠れ家のように点在し、若者や流行に敏感な人などがあこがれるまちとなります。

③博多歴史ゾーン（訪れたいまち）

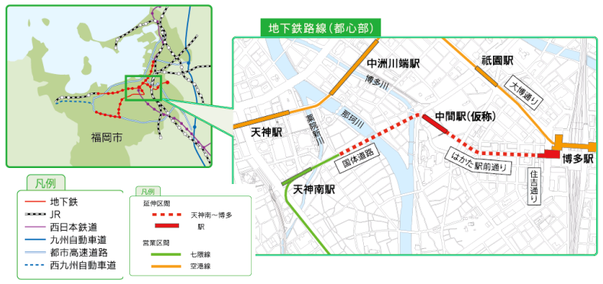
- 博多のまちの歴史を感じさせる寺社や太閤町割などが、景観も含めて大切に保存されており、まち並みの整備や案内の充実などにより、多くの来街者が楽しめるまちとなります。

（4）今後予定されている各種計画　※ 2014 年（平成 26 年）1 月現在

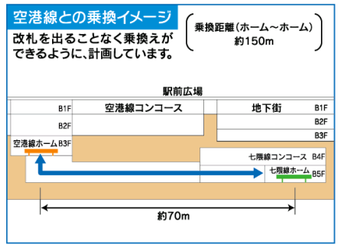
①地下鉄七隈線延伸

現在、福岡市において、2020 年度（平成 32 年度）内の開業に向け、天神南～博多における地下鉄七隈線延伸事業が進められています。七隈線の延伸により都心部内（天神～博多間）の移動が更に便利になり、博多のまちの集客力の高まりが期待されます。

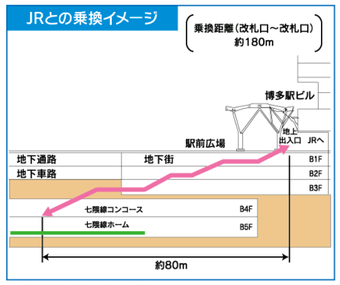
［事業概要］
延伸区間：天神南～博多
建設キロ：約 1.4Km（営業キロ　約 1.6Km）
建 設 費：約 450 億円
工　　法：全線地下式（開削工法、シールド工法、ナトム工法、アンダーピニング工法）
乗車人員予測（1 日あたり）：約 6.8 万人（うち、新規利用者数は約 2.1 万人）
※新規利用者数＝マイカーなどから乗り換えて新たに地下鉄を利用する人数
開業予定：2020 年度（平成 32 年度）



位置図



乗換イメージ 1（地下鉄空港線）



乗換イメージ 2（JR 線）

［地下鉄七隈線（天神南～博多）沿線まちづくりガイドライン］
2013 年（平成 25 年）3 月には、七隈線延伸を契機としたまちづくりの目標を示す「地下鉄七隈線（天神南～博多）沿線まちづくりガイドライン」が官民共働で策定され、都心部の活力と魅力の向上が期待されています。

●まちづくりの目標
地下鉄七隈線延伸のインパクトを活かした都心部の活力と魅力向上

a）地下鉄中間駅を活かしたまちづくり
・人が集い、駅からスムーズに歩きだせるまち
・多様な交通機関が利用できる環境にやさしい便利なまち
・歴史や文化を活かしたまち



b）天神と博多駅をつなぎ、回遊性を高めるまちづくり
・楽しく自由に歩け、憩えるまち
・魅力ある景観が連続し、いつ訪れても賑わいや新しい発見があるまち
・人にやさしい安全・安心なまち

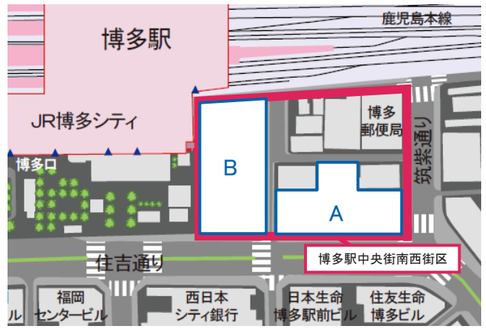


②博多駅中央街南西街区開発

2011 年（平成 23 年）3 月の九州新幹線全線開業を契機に、博多駅は「交通結節点」としてだけではなく、「まちのにぎわい拠点」としての機能も持ち始め、この機会を捉えて博多駅中央街南西街区では地区計画の変更（内容の追加）が都市計画決定されました。現在その先行開発として新しいビルの開発（2016 年（平成 28 年）開業予定）が進められており、駅周辺の更なる発展が期待されています。

A 店舗兼事務所ビル（2 事業者による共同開発）
所在地：福岡市博多区博多駅中央街 1-3 及び
　　福岡市博多区博多駅中央街 9 他（図 A）
建　物：地上 12 階、地下 3 階（ただし建築基準法上は地下 4 階）
用　途：事務所、店舗、駐車場
計　画：低層部を商業施設とし、3 階以上はオフィスとして使用の予定。1 階部分には公開広場を設ける他、JR 博多シティと直結するペデストリアンデッキ、地下通路を設けるなど、回遊性を高め周辺との一体的な開発を進める。

B 店舗ビル
所在地：福岡市博多区博多駅中央街 1-1（図 B）
建　物：地上 11 階、地下 3 階
　　（ただし建築基準法上は地上 12 階地下 4 階）
用　途：店舗、駐車場
計　画：博多駅から連続する 2 階デッキと博多駅地下街から連続する地下通路を整備し、1 階部分には敷地を南北に通り抜けることができる貫通通路を確保。また、災害時の帰宅困難者の受入れや防災倉庫を計画し、博多駅周辺の防災対策に貢献する。



■位置図


■ A ビル外観イメージ


■ B ビル外観イメージ


■ A ビル内 1 階公開広場イメージ


■ B ビル内 2 階連続デッキイメージ


■ B ビル内 1 階貫通通路イメージ

博多まちづくりガイドライン

5 博多のまちの将来像（イメージスケッチ）



EIJI MITOOKA + DON DESIGN ASSOCIATES

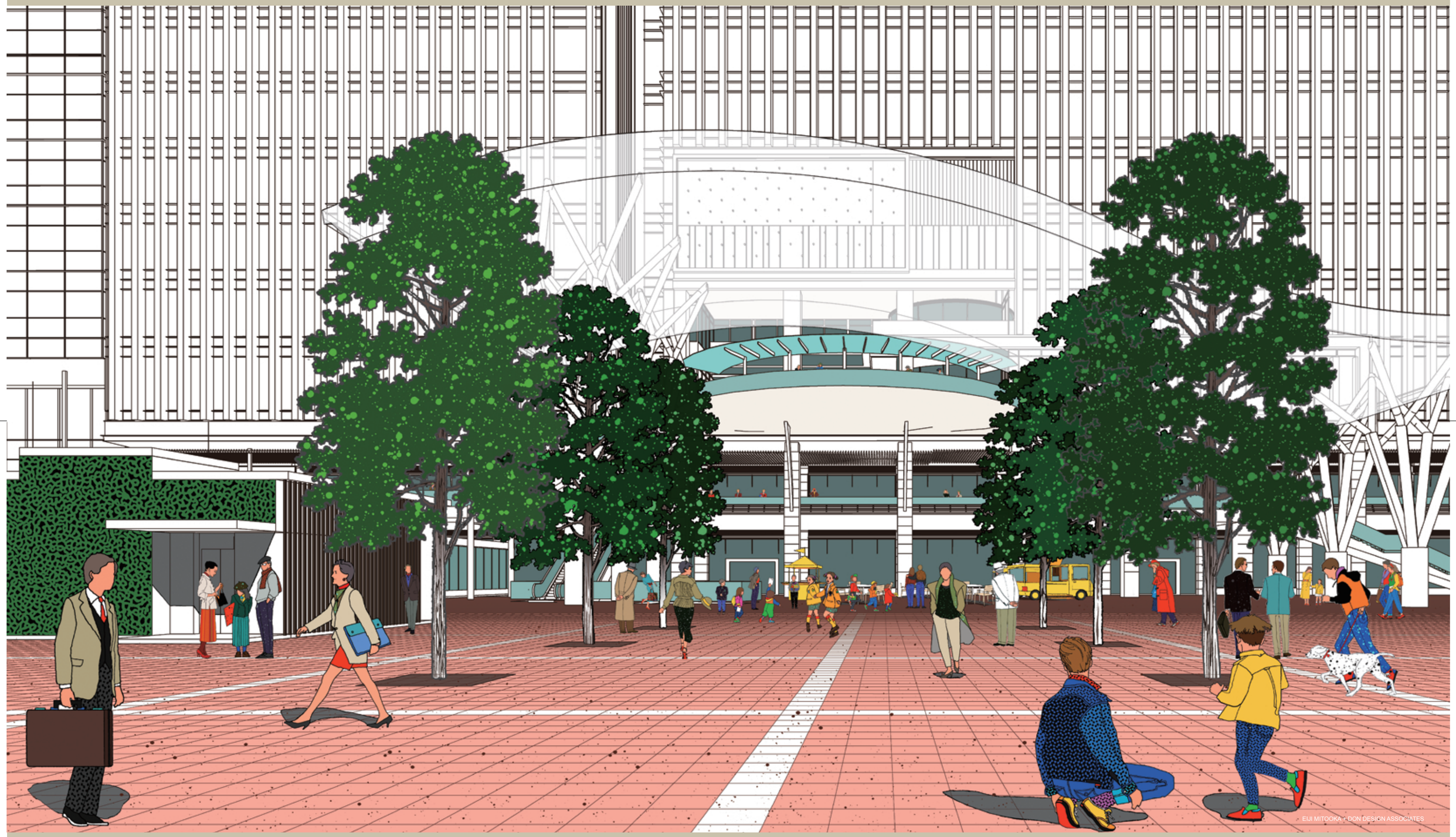
住む人、働く人、訪れる人がいきいきと活動する、にぎわいのあるまち

博多まちづくりガイドライン



ゆとりある歩行者空間で、誰もが安心して快適に歩けるまち

博多まちづくりガイドライン



にぎわいの拠点となるゆとりある駅前広場



イルミネーションで彩られた、はかた駅前通り

6 まちづくりの方針と方策

駅の力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」、「みどり・公園」、「安全・安心」、「防災」という７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。

6－1 「にぎわい・回遊」

博多のまちは、都心全体を牽引する“核”として、住む人・働く人・訪れる人がいきいきと活動し、いつでもにぎわいと期待感があり広域から来街者を引きつける魅力を持つ必要があります。集客力のある博多駅周辺やキャナルシティ博多周辺を拠点に、まち全体へ人を回遊させ、にぎわいを広げることが重要です。

6－2 「交通」

博多のまちは、都心の中心部に位置しているため、人だけでなく多くの自動車や自転車が集まり、まちの活力を高めています。一方、過度な自動車の集中による快適性・安全性の阻害や経済活動への影響を防ぐため、可能な限り、まちへの交通手段を自動車から公共交通に転換することが重要になっています。

6－3 「歴史・文化」

博多の歴史を偲ばせる寺社や昔ながらのまち並みが残り、古き良き博多の雰囲気が今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になっています。博多駅から博多歴史ゾーンに至る導入部を分かりやすく、ふさわしい雰囲気にするとともに、スムーズなアクセスの実現が必要です。
また、博多のまちには、脈々と受け継がれている伝統工芸や祭り、全国に発信できる食文化があり、これらの文化を活かしたまちづくりも期待されます。

6－4 「環境」

環境にやさしい持続可能なまちを目指すためには、温暖化やエネルギー問題などの地域全体に関わる問題から、ごみの減量などの身近な問題まで、地域と行政が連携して取り組みを行うことが大切です。また、建築材料や設備などにおいて環境に配慮した建物の推進も求められます。

6－5 「みどり・公園」

みどりの増加は、都心のヒートアイランド現象の緩和など環境の向上だけでなく、まちの景観づくりにも寄与します。特に、博多のまちに点在する公園は緑化における重要な役割を果たしており、みどり豊かで地域に愛される公園づくりとその活用が必要です。

6－6 「安全・安心」

安全・安心はまちづくりの基本です。地域や行政、警察などが連携して事故や犯罪が少ないまちづくりが必要です。また、高齢者や障がい者、外国人、子ども連れの人など、誰もが安心して活動できるユニバーサルデザインも注目されています。

6－7 「防災」

2005 年（平成 17 年）3 月 20 日、福岡県西方沖を震源とするマグニチュード 7 の地震が発生し、博多駅周辺でも最大震度 5 強を観測し、様々な被害を受けました。また、福岡市内にある警固断層帯南東部で地震が起こった場合、多くの働く人や訪れる人が活動する博多のまちでも大きな被害を受けると予想されています。豪雨による都市型水害もまだまだ警戒が必要です。ハードとソフトの両面で人的・経済的被害を最小限に防ぐため、地域と行政の連携によるまちの防災機能向上が必要となっています。

6-1　にぎわい・回遊



●まちづくりの方針

方針 Ⅰ.国内外から集客し、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.主軸をつなぎ、目的を持って訪れたくなる副軸を形成します。

方針 Ⅳ.まちの分かりやすさや魅力を高める特徴的な空間を形成します。

方針 Ⅴ.季節、平日や休日、時間帯、ライフスタイルなどに応じて、いつ訪れても楽しむことができるまちにします。

●まちづくりの方策

方針Ⅰ．国内外から集客し、博多のまちの各方面に人を導く拠点づくりを進めます

方策１：様々なイベントの開催など、国内外から人が集まる駅前広場を、まちのにぎわい拠点として活用します。

方策２：わかりやすく円滑に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周辺の整備、のりば案内などの充実を図ります。

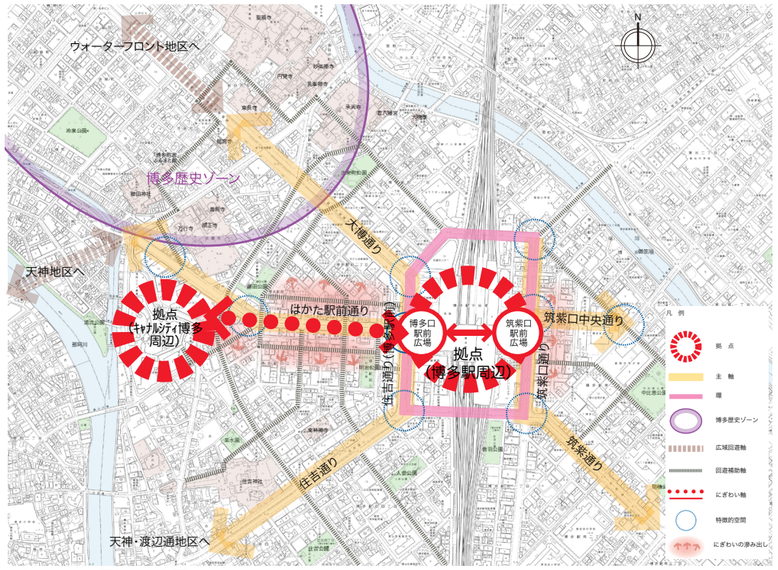
方策３：多様な人の動きの起終点となるよう、離合集散や滞留に対応したゆとりある空間を確保します。

方策４：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きだすことができる空間を創出します。

方策５：駅からスムーズに周辺のまちへ出て行けるよう、歩行者ネットワーク（地上・地下・上空）の整備促進を図ります。

方策６：観光情報センターや博多のまちの案内板の設置、ICT（情報通信技術）の活用など、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７：大規模なイベントやコンベンションの企画・誘致に取り組むことで、まち全体に新たなにぎわいを生み出し、集客力を高めます。



■にぎわい・回遊ルート図


博多口駅前広場

2011 年（平成 23 年）の九州新幹線全線開業に合わせて整備された広場。
都市における貴重な広場空間としてにぎわいを創出するイベントが行われ、様々な人の交流の場となっています。


JR 博多シティ

2011 年（平成 23 年）に開業した、博多駅直結の大規模な複合施設。
にぎわいを創出するイベントの開催や、ファミリーも楽しめる屋上庭園の整備などにより、ビジネス街のイメージが強かった博多のまちに、性別や世代を問わず多くの人を集客しています。


キャナルシティ博多

劇場・映画館などの文化娯楽施設と商業・業務施設が複合した福岡の主要な観光拠点。屋外ステージではにぎわいを創出するイベントが催され、国外を含む広域からの来街者を吸引しています。



博多まち歩きマップ

■歩道
歩行者の通行のために縁石、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
建物のセットバックにより創出された空間や歩道など、歩行者が安全に通行できる部分。

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

■副軸
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を導くことで、人の流れを線から面に拡げます。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、商業施設などの新たな魅力も増加します。

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

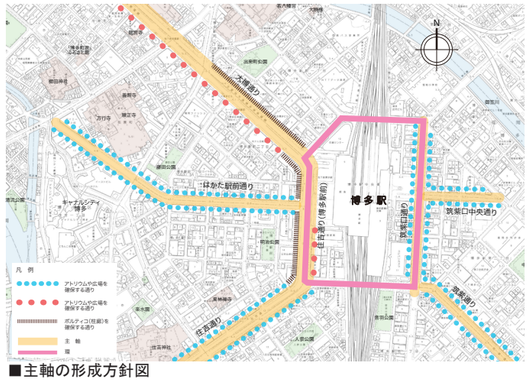
方策１：沿道建物の建設・改修にあわせ、低層部に店舗やカフェなどのにぎわい施設の配置を進めます。

方策２：歩行者空間が広い通りでは、広場やアトリウムなどを確保し、イベントやオープンカフェなどに利用することで、人が集う魅力ある空間を創出します。

方策３：歩行者交通量や歩道幅員など、各通り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：歩道は植栽帯の形状・配置を見直し、快適に歩ける歩行者空間の確保を図るなど、各通りの特徴に合わせ、みどりや花、アートなどを活用した魅力と清潔感のある景観を形成します。

方策５：商業が集積する天神地区や、国際会議やコンベンションなどが誘致されるウォーターフロント地区との回遊を促進する活動に取り組みます。



■主軸の形成方針図

方針Ⅲ．主軸をつなぎ、目的を持って訪れたくなる副軸を形成します

方策１：街路樹やフラワーポットなどを活かして、みどりや花が連続する快適な歩行者空間を創出します。

方策２：リノベーションなどの手法により既存ストックを上手く活用し、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：副軸と隣接する公園が一体となり、まち歩きの途中で休息できる空間を確保します。


通りの雰囲気を創り出すショップ

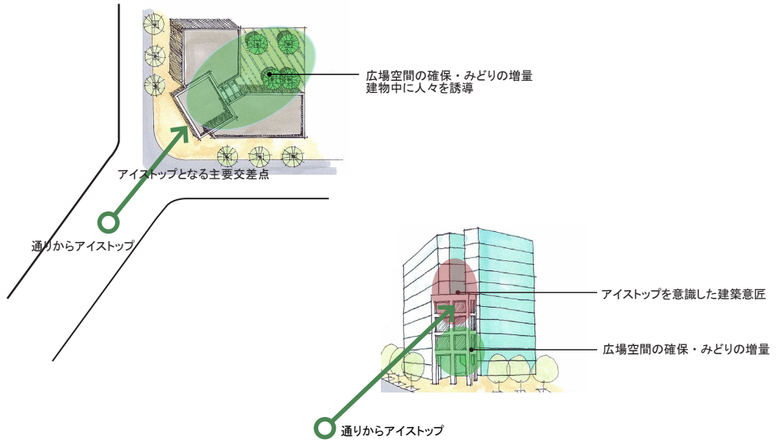

緑の連続（並木）

方針Ⅳ．まちの分かりやすさや魅力を高める特徴的な空間を形成します

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に特徴的なファサードやみどり豊かな広場を確保するなど、シンボリックな空間を創出します。

方策２：博多らしさを感じさせる通り名を付け、通り名サイン・案内板などの設置や認知度を高める取り組みを進め、目的地へ行きやすく親しまれる通りにします。

方策３：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。



方針Ⅴ．季節、平日や休日、時間帯、ライフスタイルなどに応じて、いつ訪れても楽しむことができるまちにします

方策１：博多のまちで開催されるイベントや祭りをまち全体で発信し、来街者をお迎えするための連携を進めます。

方策２：朝や夜などの時間帯を意識したイベントの充実や、休日の魅力を高める取り組みなどを行います。

方策３：住む人、働く人、訪れる人それぞれが、自分のライフスタイルに合わせて楽しみ、学び、体験できる取り組みを充実させます。


時間帯を意識したイベント（フィットネス / 朝）


季節感のあるイベント（オクトーバーフェスト / 秋）


交差点部のアイストップとなる広場



通り名


ベンチアート

博多まちづくりガイドライン

■参考 博多駅周辺で行われている主なイベント
（2013 年 (平成 25 年)3 月～ 2014 年 (平成 26 年)2 月）

	春	夏	秋	冬
博多まちづくり推進協議会	 ●博多うまかもん研究会 福岡産ブランドの春野菜を学ぼう ～美味しいベジタブルセミナー  ●春のはかたんウォーク ・博多まち歩きマップ 2013 春・夏号 ・福博花しるべスタンプラリー ・ウォーキングイベント ・寺社コンサート ・オープンカフェ	●はかた駅前“ どんたく ”ストリート（5/3・4）   ●博多うまかもん研究会 夏休みは親子一緒に♪ ラーメン＆ぎょうざ作り 体験 ●博多ひ～んやり！打ち水 	 ●博多うまかもん研究会 大人のための礼儀作法 博多の食を美しくいただく  ●秋のはかたんウォーク ・博多秋博スタンプラリー 2013 ・博多まち歩きマップ　2013 秋・冬号 ・灯明イベント ・はかた駅前ストリートギャラリー ・オープンカフェ ・博多ハロウィン ・ウォーキングイベント	●冬のファンタジーはかた '14 ・四つのハートを集めて幸せのクローバーをゲットしよう！  ●このまちで愛されて 50 年 博多駅感謝祭 ・博多駅誕生記念セレモニー ・写真展「わたしと博多駅」 ・シンポジウム「愛されて半世紀、これからもこのまちで」 ・博多ミュージックリボン ●博多まちづくりラボ ●博多うまかもん研究会
まちの祭り・行事・イベント	●御田祭 ●櫛田ぎなん祭 ●櫛田神社注連懸稲荷初午大祭 ●潮干祭  ●二十日恵比須大祭 ●葛城将軍地蔵尊大祭 ●不動明王大祭 ●博多座大歌舞伎船乗り込み	●博多どんたく港まつり （5/3・4） ●博多祇園山笠（7/1 ～ 15）  ●博多川端・納涼フェスタ七夕飾り ●沖濱恵比須神社夏祭 ●下固地蔵尊夏祭 ●頓なし地蔵千灯明 ●綱敷天満宮夏祭 ●普賢さま千灯明 ●入定寺夏祭 ●不動明王千灯明 ●福岡打ち水大作戦 ●豊国神社夏祭 ●御供所町千灯明 ●博多小学校夏まつり ●賽照院夏祭・七夕祭 ●「博多町家」ふるさと館・夏祭 ●精霊祭 ●海元寺間魔祭 ●濡衣塚地蔵夏祭 ●東長寺大施餓鬼会 ●寿福院子安観音夏祭 ●新博多地蔵尊夏祭 ●大楠さま千灯明 ●高砂連大施餓鬼 ●川端釣人地蔵尊夏祭 ●正定寺地蔵盆 ●大浜流灌頂 ●鏡天満宮夏祭 ●観音寺地蔵盆 ●西門町中小路飢人地蔵祭 ●勅願石碑前祭 ●東長寺弘法大師誕生祭 ●冷泉公園福岡市戦災引揚死没者追悼式 ●萬四郎神社夏祭	●中洲 JAZZ ●二十日恵比須大祭 ●葛城将軍地蔵尊大祭 ●住吉神社観月会 ●御供所ほろ酔いそうつきたい ●博多秋博 ・中洲まつり ・博多情緒めぐり ・和太鼓フェスティバル in 東長寺 ・博多秋博フォトコンテスト ・福岡オクトーバーフェスト ・博多灯明ウォッチング ・博多献上道中 ・博多おくんち ・博多ライトアップウォーク ・栄西禅師八百年大遠諱記念プレコンサート in 聖福寺 ・妙楽寺ライトアップコンサート ・川上音二郎生誕 150 年 大法要 ・博多織求評会  ●アジアンパーティ ・アジアフォーカス・福岡国際映画祭 ・アジア太平洋フェスティバル ●住吉神社 歩射祭 ●バルウォーク福岡 ●博多川端せいもん払い ●大相撲十一月場所 （住吉神社土俵入り） ●聖一国師開山忌 ●東長寺 土砂加持法要 ●神輿潔め ●節信院・加藤司書並びに勤皇党諸烈士追悼会 ●川端大神宮例大祭 ●仙厓さんと七日間 ●ふくこいアジア祭り ●まちなかアートギャラリー ●ティーロード・茶壷道中、聖福寺・茶壷式典 ●秋のステージはかた	●節分祭 ●「博多町家」ふるさと館 博多もちつき ●夫婦恵比須大祭 ●賽照院 大黒天福迎祭 ●櫛田神社煤払い ●祥勝院 人形供養及び 物故者慰霊祭 ●沖濱恵比須例大祭 ●鏡天満宮新春大祭 ●十日恵比須神社大祭 ●承天寺報賽式 ●櫛田神社鏡開き ●海元寺間魔祭 ●二十日恵比須大祭 ●葛城将軍地蔵尊大祭 ●不動明王大祭 ●フィギュアスケート・グランプリファイナル福岡 2013
商業施設などのイベント	●母の日マルシェ ● GW 子供イベント ●九州ワインフェスタ ●ローズマルシェ ●演劇フェスティバル ●ショップワークショップ ●読み聞かせ・ぬり絵ワークショップ ●キャナルサーカス博覧会 ●レギュラーパフォーマンス ●サーカスステージ ●夢見るキャナルスプリングドリームキャンペーン ●母の日キャンペーン ●母の日撮影会 ●こどもの日写真撮影会 ●子供カフェイベント ● JR 博多シティ家族企画 ●南島原そうめん流し大会	●父の日キャンペーン ●ほたる夜市 ●たなばた笹かざり ●風鈴コンテスト ●つばめ広場プール設置 ●傘ワークショップ ●田植え体験 ●七夕習字教室 ●仲見世夏祭り ●風鈴まつり ●サマースプラッシュ ● JR 博多シティ学校 ●飾り山一般公開 ●綾杉パネル展 ●山笠ちびっ子スケッチ大会 ●「サザエさん」がやってくる ●博多織実演と体験コーナー ● JAPAN DANCE & MUSIC FESTIVAL 2013 ●博多人形絵付け体験教室 ●ドラムスティックワークショップ ●マ・ブラジル ●お馬さんレース ●三輪車レース ●大濠花火大会夜市 ●サンセットライブ ●シャボン玉 ●夏休みの自由研究をしよう！ ワークショップ ●スペシャルナイトショー水花火 ●福岡県バスまつり 2013 ●イスラデサルサ ●下水道フェア 2013 課外授業	●敬老の日キャンペーン ●秋の大運動会 ●アジアン・エンタメ・キャナル ●チャイニーズ・アクロバット ●アジアンフォーカス・福岡国際映画祭 2013 ● MCT(ミュージックシティ天神) 連携ステージ ●ユニバーサル都市ふくおかフェスタ ●スイーツ博 ●こども発表会 ●お花寄植え体験 ●十五夜お月見会 ●ハロウィン ●読書の秋 大型紙芝居読み聞かせ ● PAN!PAN!PICNIC!	●光の街・博多 ・X'mas マーケット ・光の挙式 ・スターバックスホリデーテイスティングイベント ●愛でつながるクリスマス ・コメディマジシャン「Mark Mitton」公演 ・サンタクロースに会いに行こう！ ・愛のおすそわけ♪生花プレゼント ・キャナルにサンタがやってくる♪ ●クリスマスフラワーマルシェ ●みらいのまちづくり「50 年後の博多」をつくろう ●鉄道神社で金婚式 ●新春初笑いフェス ●屋上つばめの杜広場 お正月イベント

6-2 交 通



博多駅ビル屋上から見る大博通り

●まちづくりの方針

方針 Ⅰ. 歩行者がゆとりを持ち、安心して歩ける空間づくりを進めます。

方針 Ⅱ. 交通混雑緩和のため、公共交通の利用やモビリティシェアを促進します。

方針 Ⅲ. 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 Ⅳ. 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

方針Ⅰ. 歩行者がゆとりを持ち、安心して歩ける空間づくりを進めます

方策1：駅前広場の再整備にあわせて、自動車と歩行者が交錯せず、安心して歩ける歩行者空間の形成に取り組みます。

方策2：歩行者交通量にあわせて、植栽帯の形状見直しや道路空間の再配分、沿道建物のセットバックなど、ゆとりある歩行者空間の形成を進めます。

方策3：附置義務駐輪場の有効活用を図るなど、サイクルポスト（路上駐輪場）の廃止を進め、歩行者空間の創出を図ります。

方策4：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行き交う通りは、自転車の押し歩きを進めます。


自転車の押し歩き

方針Ⅱ. 交通混雑緩和のため、公共交通の利用やモビリティシェアを促進します

方策1：通勤や出張などにおける自動車利用の自粛や企業間での自動車などの共用などにより、自動車利用台数を削減します。

方策2：企業や地域、行政が一体となり、公共交通の利用促進に関する教育や周知、啓発活動に取り組みます。

方策3：都心部の渋滞緩和や回遊促進につながる、公共交通のあり方について検討します。

■事例　いろんな乗り物“街乗り！”シェアリング（千葉県柏市柏の葉）

自動車から公共交通機関・自転車への転換を進めるため、電気自動車や電動バイクをはじめとした、さまざまな種類の車両をまちのみんなで共有し、必要な時に必要な車両を選んで利用するシステムです。決められたポートでの貸出・返却が自由に行える、携帯電話を使った無人運営の実証実験をおこなっています。

※柏の葉キャンパス HP 参考




サイクルポスト（路上駐輪場）

まちの問題となっている違法駐輪の解消のため、暫定的措置として設置されていますが、歩道の一部を転用してるためゆとりある歩行者空間を阻害しています。一方で、附置義務駐輪場は、建物1階部分が商業や業務施設としての利用価値が高く、エントランスホールなどが必要になるため、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。


シーサイドバイク（レンタサイクル事業）



自転車専用レーン

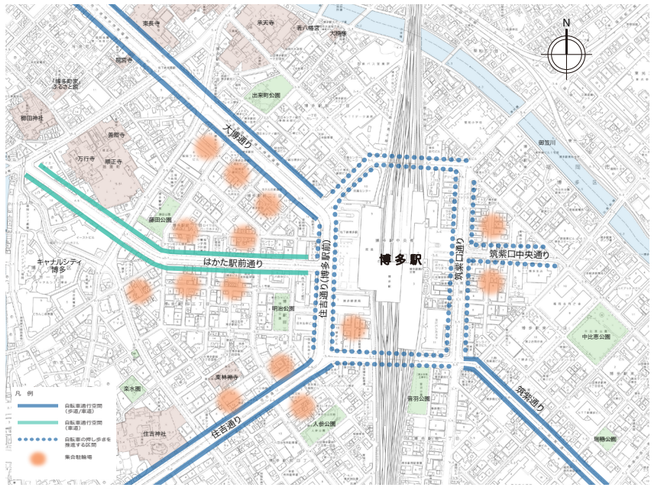
福岡は平坦でコンパクトな市街地であるため、自転車の利用がしやすく、通勤・通学・買い物など、博多のまちにも自転車で多くの人が訪れています。しかし、歩道内における歩行者と自転車の事故が増加傾向であることや、自転車は軽車両であり本来は車道通行が原則であることから、福岡市は車道部における自転車通行空間の整備を進めています。

方針Ⅲ．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

方策１：主要な通りでは、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通行空間を創出します。

方策２：一定の附置義務を統合した使いやすい集合駐輪場の整備を進めるとともに、これらを適正に利用するための周知を徹底します。

方策３：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の違法駐輪対策に取り組み、歩行者空間を占有する違法駐輪をなくします。



■自転車利用環境方針図



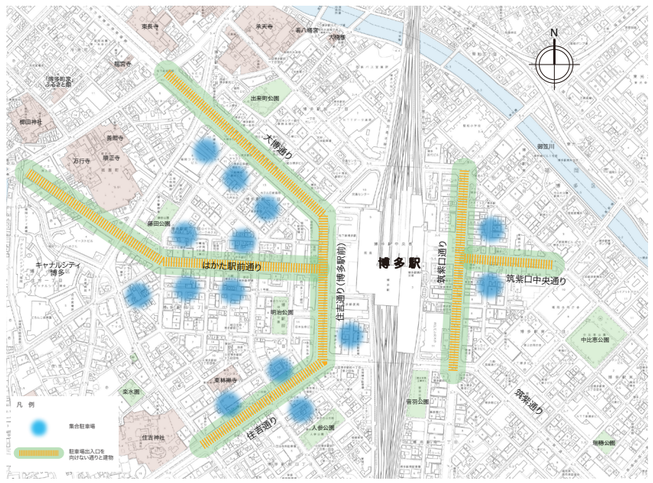
■明治公園地下駐輪場（イメージ）2014 年（平成 26 年）完成予定

方針Ⅳ．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

方策１：歩行者の回遊性強化が望まれる主軸では、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することで、にぎわい施設の連続性や歩行者の安全性・快適性を高めます。

方策２：一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。

方策３：建物の荷捌き駐車場確保や既存駐車場の利用促進に取り組み、交通の障害となっている区間から、時間制限駐車区間の見直しなどを進めます。

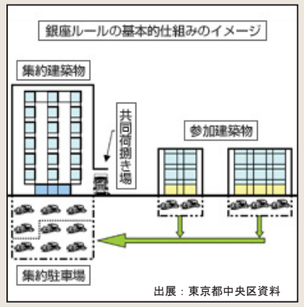


■集合駐車場の配置方針図

附置義務駐車場を集合駐車場として整備・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。

■事例　銀座駐車場ルール（中央区附置義務駐車施設整備要綱）（東京都中央区銀座）

銀座は狭小敷地や間口の狭いビルが多いため、東京都駐車場条例に沿った附置義務駐車場をつくっていくと、通りが駐車場の入口だらけになってしまいます。それでは通りのにぎわいの連続性が失われてしまうので、中央区の要綱として銀座地区独自のルールがつくられました。



敷地面積 500 ㎡以上の建築物は、都条例に規定する附置義務台数の 1.2 倍の台数を確保（集約駐車場）し、敷地規模 500 ㎡未満の建築物では、附置義務台数を集約駐車場内に確保する（隔地駐車場）ことができます。隔地駐車場とする場合には、協力金を支払う必要があります。その協力金は区が基金として管理し、銀座の交通環境改善のために使われます。



承天寺

6-3 歴史・文化

九州鉄道発祥の地（出来町公園）


寺社ライトアップ


灯明イベント

●まちづくりの方針

方針 Ⅰ.歴史ある博多のまちにふさわしい、情緒あふれる景観とおもてなしの環境づくりを進めます。

方針 Ⅱ.多くの人を博多歴史ゾーンへ導き回遊を促す、歴史風情と調和したアクセスルート及び回遊ルートづくりを進めます。

方針 Ⅲ.文化を創り、楽しみ、学べるまちづくりを進めます。

●まちづくりの方策

方針Ⅰ．歴史ある博多のまちにふさわしい、情緒あふれる景観とおもてなしの環境づくりを進めます

方策１：博多の歴史を紹介する案内板や地図などを設置するとともに、歴史のまちにふさわしい景観整備を進めます。

方策２：寺社と地域が一体になった活動を積極的に行うなど、博多の歴史に対する親しみや知名度を向上させます。


「博多町家」ふるさと館


観光案内ボランティア（博多ガイドの会）

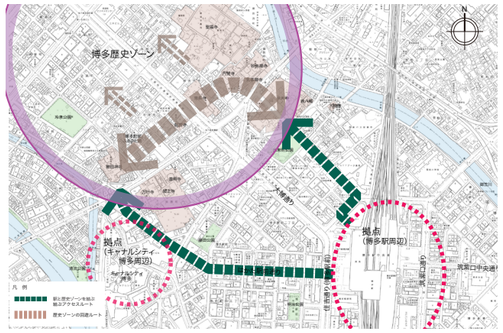
方策３：観光案内ボランティアによる歴史案内など、おもてなしの精神に則った取り組みを進めます。

方策４：歴史のまち巡りに訪れた人の利便性を高める、休憩スペースやトイレなどの環境整備において、歴史のまちにふさわしい景観に配慮します。

方針Ⅱ．多くの人を博多歴史ゾーンへ導き回遊を促す、歴史風情と調和したアクセスルート及び回遊ルートづくりを進めます

方策１：地域の合意のもと、景観形成地区（御供所地区との連携）、地区計画・建築協定などによる景観の規制・誘導を進め、博多歴史ゾーンへのアクセスルートやゾーン内の回遊ルートでは、歴史ある寺社群の雰囲気を持ち、落ち着いたまち並みを形成します。

方策２：地域の合意のもと、博多歴史ゾーンにふさわしい瓦庇・格子戸を持った建物の整備など、景観に配慮したまちづくりを進めます。



■博多歴史ゾーンへのアクセスルート及び回遊ルート

方針Ⅲ．文化を創り、楽しみ、学べるまちづくりを進めます

方策１：伝統的な祭りや工芸品、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積極的に取り組みます。

方策２：建物の建設・改修にあわせて、ホール、ギャラリー、文化教室、アートの設置などを進め、文化を創り、楽しめる環境を創出します。

方策３：博多に住む人が率先してまちの歴史・文化を学び、まちへの愛着を持てるような機会をつくります。


住吉神社　能楽堂


パブリックアート


博多千年門（昼景・夜景）（イメージ）
はかたせんねんのもん

承天寺通りの再整備と「博多千年門」の建設（2014 年（平成 26 年）3 月完成予定）により、博多歴史ゾーンへのアクセスが高まるとともに、導入部としてふさわしく魅力的なおもてなし空間となることが期待されています。


博多祇園山笠

博多のまちは、芝居や芸能などの芸事が昔から盛んに行われ、博多織や博多人形などの伝統工芸や、博多どんたくや博多祇園山笠など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。

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。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ています。

6-4 環境



清掃活動「クリーンデイ」


クリーンデイ


打ち水

COOL SHARE ふくおか

クールシェア
夏の暑い時期にエアコンが稼働している施設に出かけることで、家庭の電力使用を減らし、まちのにぎわいづくりも進めるという考え方です。

●まちづくりの方針

方針Ⅰ．創エネ・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、環境にやさしいまちづくりを進めます。

方針Ⅱ．効率的にエネルギーを利用できる、環境にやさしい建物の建設・改修を進めます。

●まちづくりの方策

方針Ⅰ．創エネ・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、環境にやさしいまちづくりを進めます

方策１：自動車から環境負荷の少ない鉄道・バスなどの公共交通や自転車への利用転換を進めます。

方策２：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エコカー（低公害車）の普及などを促進し環境負荷を低減します。

方策３：家庭や事業所での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４：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、環境やまちを大切にする心を育てます。

方策５：室内の温度管理や照明の LED 化など、身近な省エネに誰もが積極的に取り組みます。

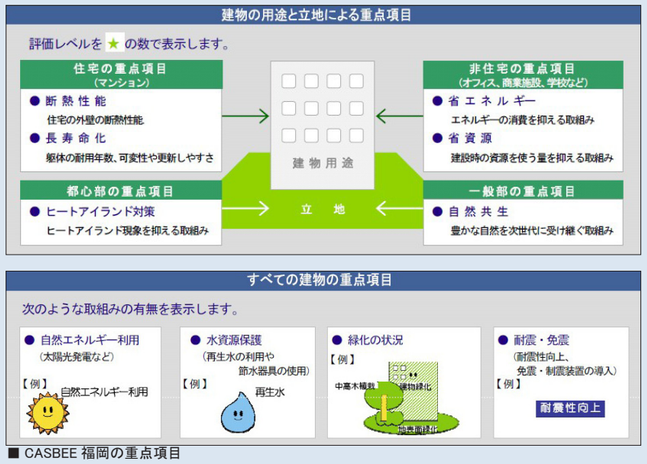
方針Ⅱ．効率的にエネルギーを利用できる、環境にやさしい建物の建設・改修を進めます

方策１：建物の建設・改修にあわせて、創エネ・省エネ・省資源につながる建築材料の使用や設備の導入などに取り組みます。

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、環境に配慮した建物の建設・改修に取り組みます。

方策３：複数街区単位でスマートコミュニティの形成を目指し、エネルギー利用の効率化を図ります。

■事例　CASBEE（キャスビー：建築環境総合性能評価システム）
建築物を環境性能で評価し格付けする、産官学で共同開発された全国共通の評価システムで、S（素晴らしい）・A（大変良い）・B＋（良い）・B−（やや劣る）・C（劣る）の5段階で評価されます。
福岡市では、この CASBEE を使った評価結果に加え、地域性を考慮して独自に定めた「福岡市の重点項目」への取り組みを評価する、「CASBEE 福岡」を定めており、東区のアイランドシティを対象とした「アイランドシティ環境配慮指針」では、業務施設でSまたはA、商業施設でAまたはB＋の取得を目指しています。
また、CASBEE を利用した評価結果を元にインセンティブを与える仕組みを導入している自治体もあります。



■ CASBEE 福岡の重点項目



公衆電源サービス


太陽光発電システム



6-5 みどり・公園

花とみどりがあふれる、春のはかた駅前通り

●まちづくりの方針

方針Ⅰ．点（建物）から線（通り）さらに面（まち全体）へとみどりを広げ、環境にやさしく、魅力とうるおいのある美しい景観を形成します。

方針Ⅱ．みどり豊かで地域の資源となる公園づくりを進め、積極的に活用します。

●まちづくりの方策

方針Ⅰ．点（建物）から線（通り）さらに面（まち全体）へとみどりを広げ、環境にやさしく、魅力とうるおいのある美しい景観を形成します

方策１：民間敷地内における積極的な緑化を進め、みどり豊かな美しい景観を形成します。

方策２：歩道や広場などの公共空間で豊かなみどりを育て、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します。

方策３：植栽帯の形状見直しや効果的な維持・管理により、美しいみどりを保ちます。



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

フラワーポットなどを多用するのは最も簡単な緑化の手法。ポットのデザインに配慮する。

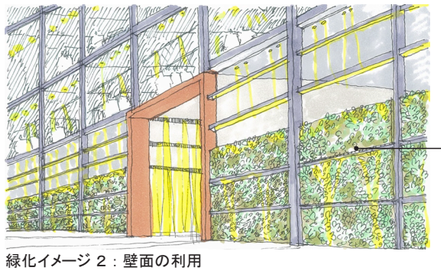
緑化イメージ１：フラワーポットの利用



フラワーポット



ハンギングバスケット



駐車場など壁面が広く、窓などを設ける必要がない場所などには積極的にみどりを導入。

つる性の植物などを使いネット上などに壁面緑化を行う。

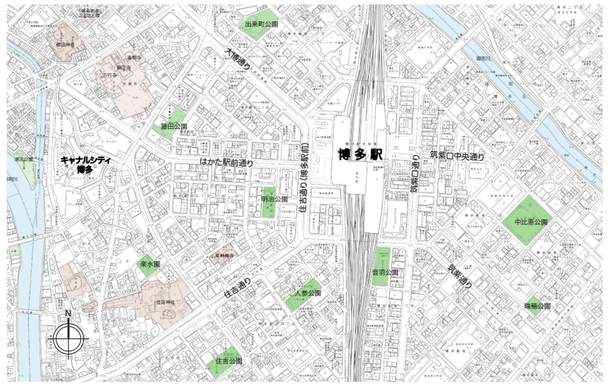
緑化イメージ２：壁面の利用

方針Ⅱ．みどり豊かで地域の資源となる公園づくりを進め、積極的に活用します

方策１：ワークショップなどを活用した公園整備の計画づくりを行い、地域に愛されみどり豊かで誰もが憩える公園づくりを進めます。

方策２：維持・管理にも積極的に参加し、公園の魅力を高めます。

方策３：活動の舞台や交流の場として、公園を有効に活用します。



■公園位置図（博多駅周辺）

■事例　明治公園ワークショップ（博多まちづくり推進協議会）

博多駅前という立地にありながら、全般的な設備の老朽化や周辺の駐輪状況により、長らくその機能を発揮することがなかった明治公園の将来像について、地域とともに考えるワークショップを東住吉校区自治協議会、東住吉まちづくり協議会とともに実施しました。地域が求める公園の将来像を描き、再整備の要望書として福岡市長に提出し、これを受け、2013 年（平成 25 年）に公園の再整備が着工されました。



明治公園（イメージ）



ワークショップ風景



キャナルシティ博多 イーストビル
2011 年（平成 23 年）に完成した商業施設。国内最大規模（面積約 3,000 ㎡）の壁面緑化を施し、排気ガス吸着分解に優れる樹種を採用しています。



駐車場の緑化

6-6 安全・安心


防犯対策講習会

●まちづくりの方針

方針Ⅰ．防犯に積極的に取り組むことで、安全なまちづくりを進めます。

方針Ⅱ．誰もが安心・快適に移動できるよう、まちのユニバーサルデザイン化を進めます。

●まちづくりの方策

方針Ⅰ．防犯に積極的に取り組むことで、安全なまちづくりを進めます

方策１：防犯に関する講習会の実施など、地域と企業が連携して積極的な啓発活動に取り組みます。

方策２：防犯パトロールの実施や、必要に応じた防犯カメラの設置などを進めます。

方策３：夜間でも安心して通行できるよう、建物1階に明るいショーウィンドウなどを誘導したり、照明灯・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）


明るい高架下（博多駅北側）


暗い高架下（博多駅南側）


ショーウィンドウの飾付け

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。

方針Ⅱ．誰もが安心・快適に移動できるよう、まちのユニバーサルデザイン化を進めます

方策１：段差解消や誘導ブロックの整備など、公共空間や民間敷地内におけるユニバーサルデザイン化を進めます。

方策２：バリアフリー経路や多目的トイレの場所など、情報を容易に入手できる取り組みを進めます。

方策３：サインへのピクトグラムの使用や多言語表記、配置の見直しなど、誰もがわかりやすい案内表記の充実に取り組みます。

■事例　地下鉄七隈線（天神南～橋本）（福岡県福岡市）

2005 年（平成 17 年）に開業した地下鉄七隈線（天神南～橋本）は、駅や車両にユニバーサルデザインを取り入れています。「誰もが使いやすく、地域に親しまれる地下鉄」をコンセプトに、障がいを持つ方の声や利用者の要望、住民のニーズ、有識者の意見などを積極的に聞いてつくられた、世界でも先駆的な事例です。

○ユニバーサルデザインの例
- 視覚的に配慮し、明るく、広々とした誰もが快適に過ごせる駅や車両デザイン。
- 全駅に多機能トイレや誘導・警告ブロック、手すり、音声案内装置を設置。
- 直線で見通しがよいホーム。
- 車両とホームのフラット化。
- ホームのエレベーター前に車いすに対応した車両が停車する工夫。





6-7 防災



福岡県西方沖地震における避難の様子

●まちづくりの方針

方針Ⅰ．災害を防ぎ、被害を最小限にするため、地域と行政が一体となり、まちの防災機能を強化します。

方針Ⅱ．災害時に迅速かつ的確な対応が行えるよう、地域と行政の情報共有を進めます。

方針Ⅲ．地域と行政が連携した防災体制が機能するよう、防災に関する教育や啓発を積極的に行います。

●まちづくりの方策

方針Ⅰ．災害を防ぎ、被害を最小限にするため、地域と行政が一体となり、まちの防災機能を強化します

方策１：防災面から建物の建替・改修を誘導するとともに、都心部機能更新誘導方策や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などを進めます。

方策２：駅や公園などの公共空間や大規模な民間施設では、帰宅困難者を含む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：災害時の避難施設では、太陽光発電や蓄電池などを利用したエネルギー対策を行い、防災拠点としての機能強化を進めます。

方策４：食料や生活用品などの備蓄、災害時でも使用できるトイレ環境の整備などを進めます。



災害時帰宅支援ステーション

災害時の帰宅困難者に、水道やトイレの貸出し、ラジオなどによる情報提供などを行う施設で、目印のステッカーが貼られています。コンビニエンスストアやガソリンスタンドで見ることがあります。



災害用トイレ

方針Ⅱ．災害時に迅速かつ的確な対応が行えるよう、地域と行政の情報共有を進めます

方策１：災害発生時の混乱を防ぐため、避難や情報伝達のルールづくりとその共有に取り組みます。

方策２：多くの人が迅速に災害・避難情報を入手できるよう、各種サービスの活用を進めるほか、街頭や施設内のビジョン、館内放送などを活用した情報提供ができる環境づくりを進めます。

方針Ⅲ．地域と行政が連携した防災体制が機能するよう、防災に関する教育や啓発を積極的に行います

方策１：自主防災組織の育成、地域住民と企業が連携した防災訓練など、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２：地域住民や企業を対象とした講習会などを実施し、まち全体の防災意識を向上させるとともに、災害時に必要な知識や技能を身につけます。



博多駅周辺の浸水被害

■浸水災害

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。現在は、都市型水害対策として、「雨水整備レインボープラン博多」と題した浸水対策事業と分流化事業に取り組んでいますが、近年ゲリラ豪雨なども多発しているため、今後も警戒が必要です。



福岡県西方沖地震（玄界島）

■地震災害

文部科学省の調査によると、福岡市内にある警固断層帯南東部で地震が今後 30 年以内に発生する確率は、0.3 ～ 6.0%で、国内の主な活断層の中では高いグループに属しています。福岡県の調査によると、この地震により、死傷者約 3,700 人規模の大きな被害が想定されています。多くの人が集まる博多のまちでは、このような地震に備えて防災機能の強化が必要です。

■帰宅困難者への対応

2011 年（平成 23 年）3 月 11 日に発生した東日本大震災の際には、管理者の異なる様々な施設が集積する大都市の交通結節点周辺などのエリアにおいて、避難者・帰宅困難者などによる大きな混乱が起こりました。これを受けて、2012 年（平成 24 年）に都市再生特別措置法の一部改正による都市再生安全確保計画制度が創設され、福岡市では博多駅周辺を含む都市再生緊急整備地域における帰宅困難者対策などの、官民が連携したハードとソフトの両面にわたる防災対策が求められています。



福岡市揺れやすさマップ（博多区版）（平成 20 年）



福岡市浸水ハザード・防災マップ（博多区版）（平成 23 年）

■博多駅周辺地区の帰宅困難者数

福岡市の発表によると、博多駅周辺では、職場・学校などに滞在可能な通勤・通学者を除いた、寄る辺のない帰宅困難者が最大 17,500 人発生すると想定されています。

想定発生人数（人）

平日　12 時	17,500
平日　18 時	13,500
休日	15,000

※ここでの博多駅周辺には、博多駅前１～４丁目、博多駅中央街、博多駅東１～３丁目、博多駅南１・２丁目が含まれています。

■ 博多まちづくり推進協議会のこれまでの取り組み

「まちの基礎づくり」（2008 ～ 2010 年）

2008年度（平成20年度）

● 2008.4　博多まちづくり推進協議会設立

● 2008.10 ～ 11　博多未来予想図コンテスト

● 2008.10　社会実験「はかたんウォーク」
- 「通り名付けとまち案内」
- 「オープンカフェ」
- 「フラワーコーナー」
- 「回遊パフォーマー」
- 「キャンドルイベント」
- 「ストリートバナー」
- 「博多ハロウィンパレード」
- 「第 2 タクシープール」
- 「レンタサイクル」
- 「自転車タクシー」
- 「おしちゃりゾーン啓発」
- 「歩行者・自転車の分離」
- 「お休みどころ」
- 「公共交通利用促進」


「通り名付け」


「ストリートバナー」


「歩行者・自転車の分離」

● 2008.12 ～ 2009.1　イルミネーション「冬のファンタジーはかた '09」

●クリーンデイ（通年・月 1 回）

2009年度（平成21年度）

● 2009.4　「博多まちづくり宣言」策定

● 2009.12　「博多まちづくりガイドライン」策定

● 2009.8「福岡打ち水大作戦」

● 2009.10 ～ 11　まちづくりイベント「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2009 秋号」
- 「博多秋博スタンプラリー」
- 「博多まち歩きフォトコンテスト」
- 「公共交通利用促進」
- 「レンタサイクル」
- 「ベロタクシー」
- 「灯明イベント」
- 「オープンカフェ」
- 「博多ハロウィンパレード」
- 「ストリートパフォーマンス」


「灯明イベント」


「オープンカフェ」



「博多まちづくりガイドライン」

● 2009.12 ～ 2010.1　イルミネーション「冬のファンタジーはかた '10」

●クリーンデイ（通年・月 1 回）

2010年度（平成22年度）

● 2010.6 ～「博多歴史探訪」

● 2010.8「博多ひーんやり！打ち水」

● 2010.8 ～「はかた駅前通り」地下車路復旧計画検討会

● 2010.8 ～「はかた駅前通り」景観形成プラン検討会

● 2010.10 ～「明治公園」ワークショップ

● 2010.10 ～ 11　2010 秋の「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2010 秋・冬号」
- 「博多秋博スタンプラリー」
- 「博多まち歩きフォトコンテスト」
- 「灯明イベント」
- 「オープンカフェ」
- 「博多ハロウィンパレード＆仮装コンテスト」
- 「住吉神社能楽殿ライブコンサート」


「クリーンデイ」



「博多まち歩きマップ 2010 秋・冬号」


「住吉神社能楽殿ライブコンサート」

● 2010.12 ～ 2011.1　イルミネーション「冬のファンタジーはかた '11」

● 2011.3 ～　九州新幹線全線開業記念事業
- 「三夜連続博多寺社巡りコンサート」
- 「博多カフェ屋台」

●通り名付け・サイン設置活動（通年）

●クリーンデイ（通年・月 1 回）

●防犯対策講習会（年 1 回）

「新たな『まちづくり』へのチャレンジ」（2011 ～ 2013 年）

2011年度（平成23年度）

● 2011.3 ～ 5　九州新幹線開業記念事業～ 2011 春の「はかたんウォーク」～
- 「博多まち歩きマップ 2011 春号」
- 「はかたんウォーク・花しるベスタンプラリー」
- 「ちょい食べ博多んグル麺」
- 「博多まち歩きフォトコンテスト」
- 「まちづくりシンポジウム『博多・青森・釜山 まちづくり作戦会議』」


「はかた駅前通りどんたく広場」

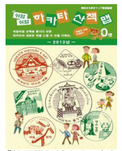

「明治公園再整備に関する要望書」

● 2011.5「はかた駅前通りどんたく広場」

● 2011.5「明治公園再整備に関する要望書」提出

● 2011.6 ～「博多歴史探訪」

● 2011.8「博多ひーんやり！打ち水」


「韓国語版博多まち歩きマップ」

● 2011.10 ～ 11　2011 秋の「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2011 秋号」
- 「博多秋博スタンプラリー」
- 「はかた駅前通りオープンカフェ」
- 「灯明イベント、竹灯篭製作ワークショップ」
- 「博多寺社めぐりコンサート」など


「冬のファンタジーはかた '12」

● 2011.11 ～ 2012.1　イルミネーション「冬のファンタジーはかた '12」

●通り名付け・サイン設置活動（通年）　●はかた駅前通り植栽管理事業（通年）　●韓国語版博多まち歩きマップ

●クリーンデイ（通年・月 1 回）　●防犯対策講習会（年 2 回）

2012年度（平成24年度）

● 2012.3 ～ 5　2012 春の「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2012 春・夏号」
- 「福岡春祭大道芸フェスティバル」
- 「はかたんウォークスタンプラリー 2012 春」
- 「チャリティ寺社コンサート」
- 「はかた駅前通りオープンカフェ」など

● 2012.5「はかた駅前通りどんたく広場」

● 2012.6 ～「博多歴史探訪」

● 2012.8「博多ひーんやり！打ち水」


「博多歴史探訪」


「福岡春祭大道芸フェスティバル」

● 2012.10 ～ 11　2012 秋の「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2012 秋・冬号」
- 「博多秋博スタンプラリー 2012」
- 「藤田公園バンブーキャンドルナイト」「大博通り灯明」
- 「博多ハロウィン 2012」
- 「Jazztronik LIVE at 住吉神社」など

● 2012 はかたんウォーク スペシャルイベントウィーク
- 「博多まちづくりシンポジウム」
- 「博多まちかど文化祭」など


「冬のファンタジーはかた '13」

● 2012.11 ～ 2013.1　イルミネーション「冬のファンタジーはかた '13」

●通り名付け・サイン設置活動（通年）　●はかた駅前通り植栽管理事業（通年）　●中国語指差し会話シート

●クリーンデイ（通年・月 1 回）　●防犯対策講習会（年 2 回）

2013年度（平成25年度）

● 2013.3 ～ 5　2013 春の「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2013 春・夏号」
- 「はかたんウォーク・福博花しるベスタンプラリー 2013」
- 「寺社コンサート」
- 「はかた駅前通りオープンカフェ」
- 「福博花しるべ・福岡城さくらまつりウォーキング」など

● 2013.5「はかた駅前“どんたく”ストリート」

● 2013.7「博多ひーんやり！打ち水」


「はかた駅前“どんたく”ストリート」

● 2013.10 ～ 11　2013 秋の「はかたんウォーク」
- 「博多まち歩きマップ 2013 秋・冬号」
- 「はかた駅前ストリートギャラリー」
- 「博多秋博スタンプラリー 2013」
- 「藤田公園バンブーキャンドルナイト」
- 「博多ハロウィン 2013」
- 「はかた駅前通りオープンカフェ」


「博多うまかもん研究会」



● 2013.11 ～ 2014.1　イルミネーション「冬のファンタジーはかた '14」

● 2014.1　「博多まちづくりガイドライン 2014」策定

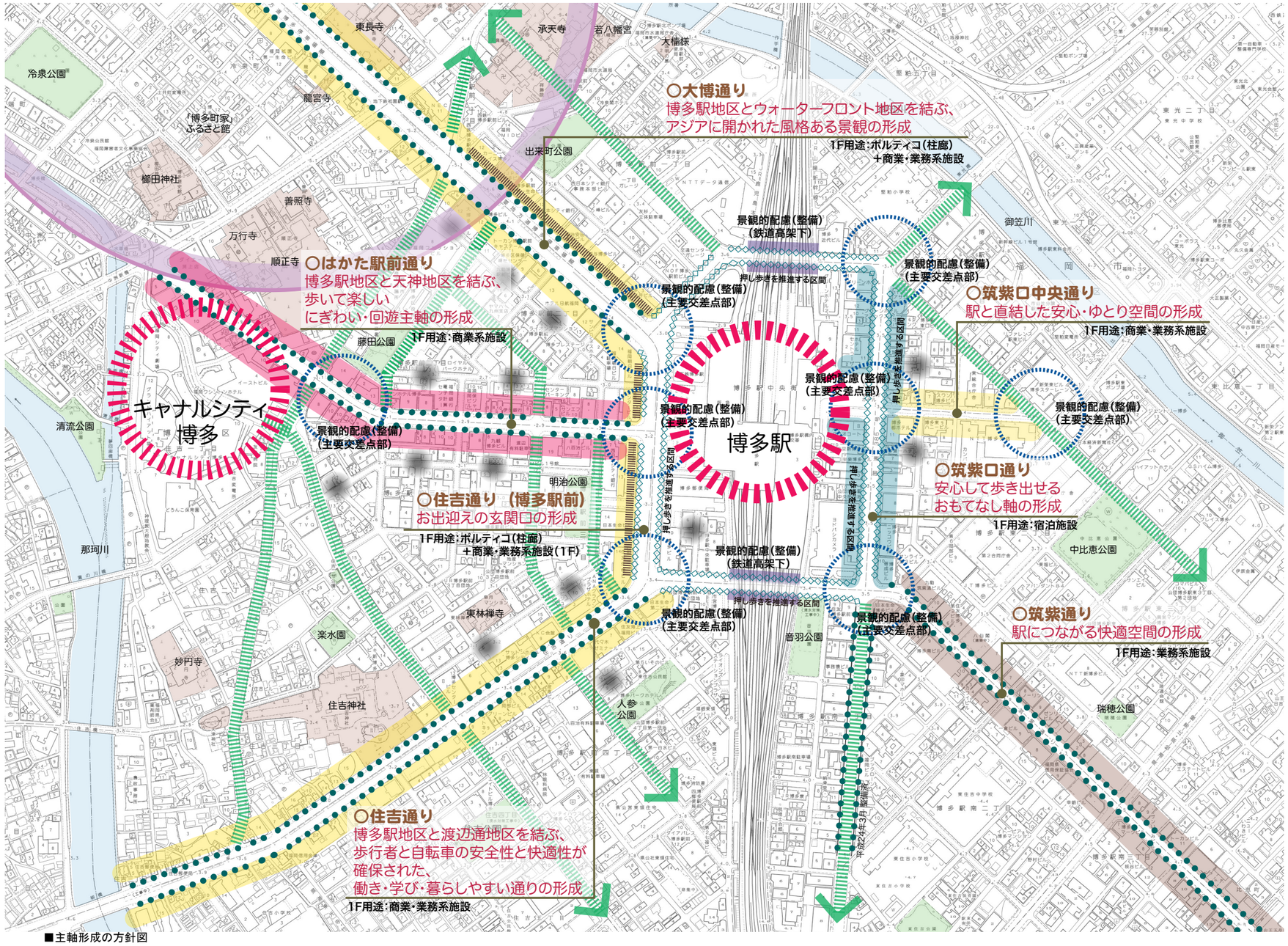
●通り名付け・サイン設置活動（通年）　●はかた駅前通り植栽管理事業（通年）　●博多うまかもん研究会（年4回）

●クリーンデイ（通年・月 1 回）　●防犯対策講習会（年 2 回）

7 主軸形成の方針と方策

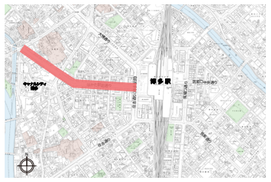
まちの骨格を形成する主軸は、まちのイメージを印象づける役割を担う、まちづくりの主役と言っても過言ではありません。

第6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主軸形成の方針と方策を示します。



■主軸形成の方針図

7-1 はかた駅前通り





ー 現 況 ー

・幅員 27.0m、歩道幅員 5.3m で、歩行者・自転車交通量に比べて歩道幅員が不足しています。

・大きく育ったケヤキの街路樹が美しい景観をつくっていますが、ケヤキにより生まれた日陰の部分では、花などの生育が困難になっています。

・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。

●主軸形成の方針

**博多駅地区と天神地区を結ぶ、歩いて楽しい
にぎわい・回遊主軸の形成**

●主軸形成の方策

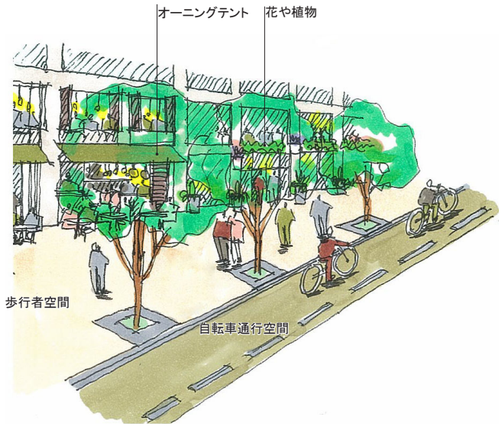
方策１：地域の合意を図りながら、地区計画・建築協定などによる景観の規制・誘導を進め、にぎわい・回遊の主軸として博多のまちの新たなシンボルとなる景観を形成します。

方策２：民間敷地での積極的な緑化を進めるとともに、高木によるみどりの連続性を保ちながら、植栽帯をなくし、フラワーポットを設置するなど、幅広い歩行者空間を確保します。

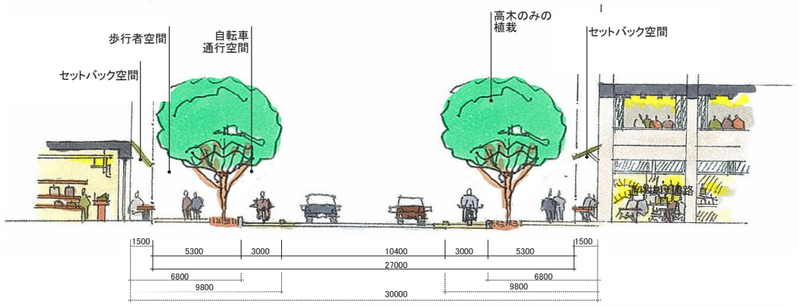
方策３：沿道建物の建設・改修にあわせて1．5m のセットバックを確保するとともに、この空間をイベントやオープンカフェに利用することで、人が集う魅力ある空間を創出します。

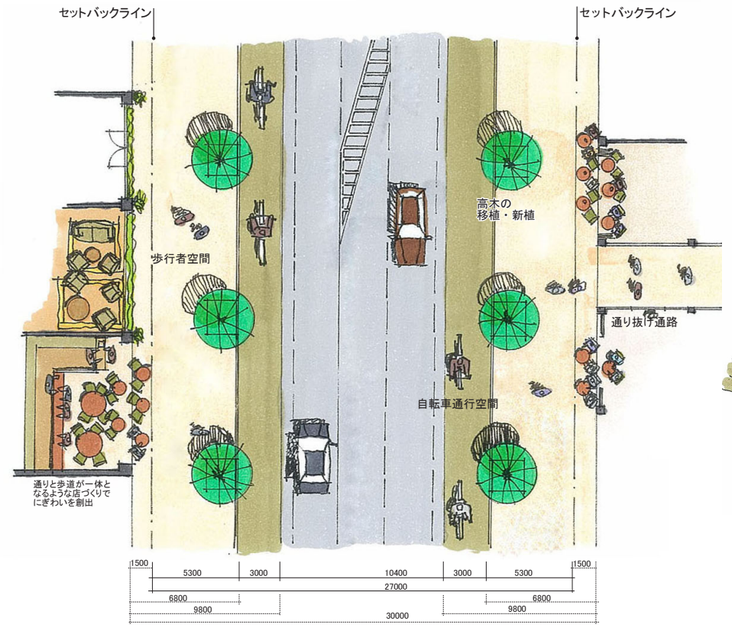
方策４：沿道建物の１階には主として商業施設やカフェなどの配置を進め、通りのにぎわいを高めます。

はかた駅前“どんたく”ストリート



■将来イメージ図





方策５：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、歩行者の自由で便利な回遊を強化します。

方策６：可能な限りはかた駅前通りに面する駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置することで、まち並みの連続性や歩行者の安全性を確保します。また、一定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やアートの設置を進めます。

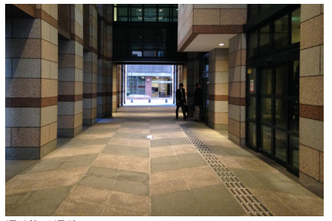
方策８：夜も心温まるまち並みを楽しめるよう、街路樹のライトアップやイルミネーション、通り全体を活用した大規模なイベントなどを行い、にぎわい・回遊を強化します。

方策９：社会実験など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通行空間として活用します。

方策10：地下鉄七隈線延伸に伴い新たに設置される中間駅（仮称）周辺では人が集える空間を創出し、利便性の高い位置に出入口を設けることで、博多歴史ゾーンや春吉など周辺エリアへの回遊を促します。



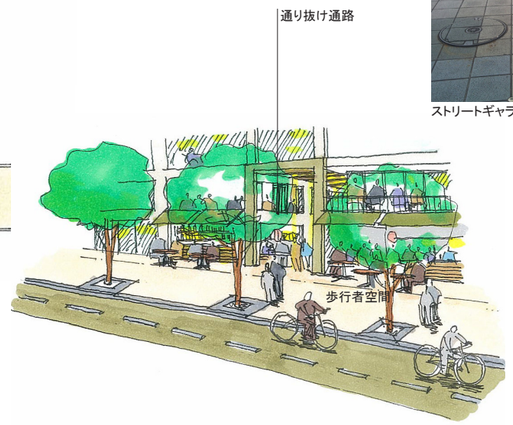
休息できるファニチャー類がある空間



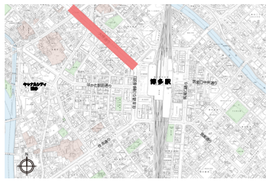
通り抜け通路



ストリートギャラリー



7-2 大博通り





ー 現 況 ー

・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栽帯となっています。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（路上駐輪場）が設置されており、景観上、好ましくありません。

・沿道建物の1階用途は業務施設が多くなっており、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。



■将来イメージ図

●主軸形成の方針

博多駅地区とウォーターフロント地区を結ぶ、アジアに開かれた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、高木によるみどりの連続性を保ちながら植栽帯の形状の見直しに取り組み、みどり豊かな美しい景観を形成します。

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し、風格ある建物とします。

方策3：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、通りのにぎわいを高めます。

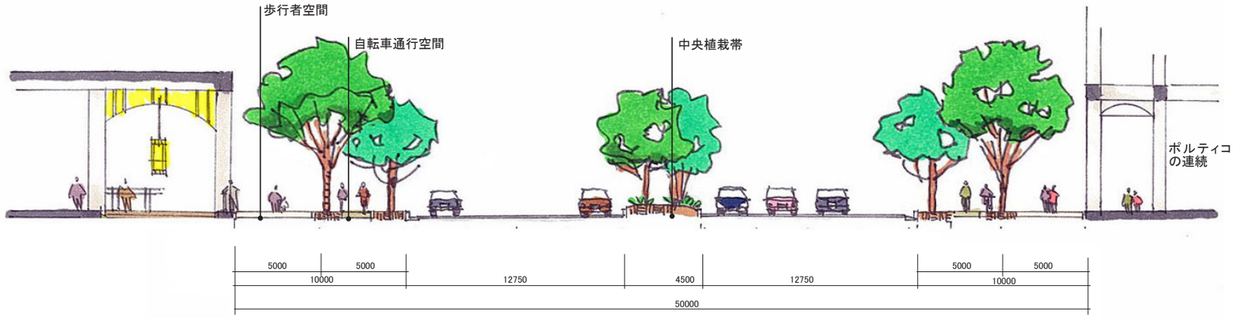
方策4：可能な限り大博通りに面する駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置することで、まち並みの連続性や歩行者の安全性を確保します。また、一定の附置義務駐車場を統合して活用する集合駐車場の整備を近隣街区で進めます。

方策5：附置義務駐輪場の有効活用を図るなど、歩道のサイクルポスト（路上駐輪場）の廃止を進め、ゆとりある歩行者空間の確保や快適な自転車通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などを行います。

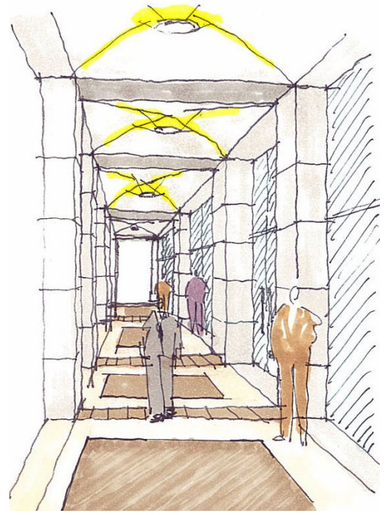
方策8：景観や交通の面から、駅からウォーターフロントへのつながりを強化する取り組みを検討します。





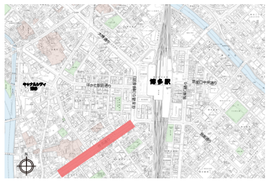


ペデストリアンデッキ（博多駅ー大博通り）



ポルティコ（柱廊）の連続と照明

7-3 住吉通り





ー 現 況 ー

・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。

・歩道上にはイチョウの並木と低木の植栽帯があります。

・沿道建物1階は業務施設が多くなっています。

・通りから入ったエリアには住居が多く、住吉通りは生活動線として利用されています。



■将来イメージ図

●主軸形成の方針

博多駅地区と渡辺通地区を結ぶ、
歩行者と自転車の安全性と快適性が確保された、
働き・学び・暮らしやすい通りの形成

●主軸形成の方策

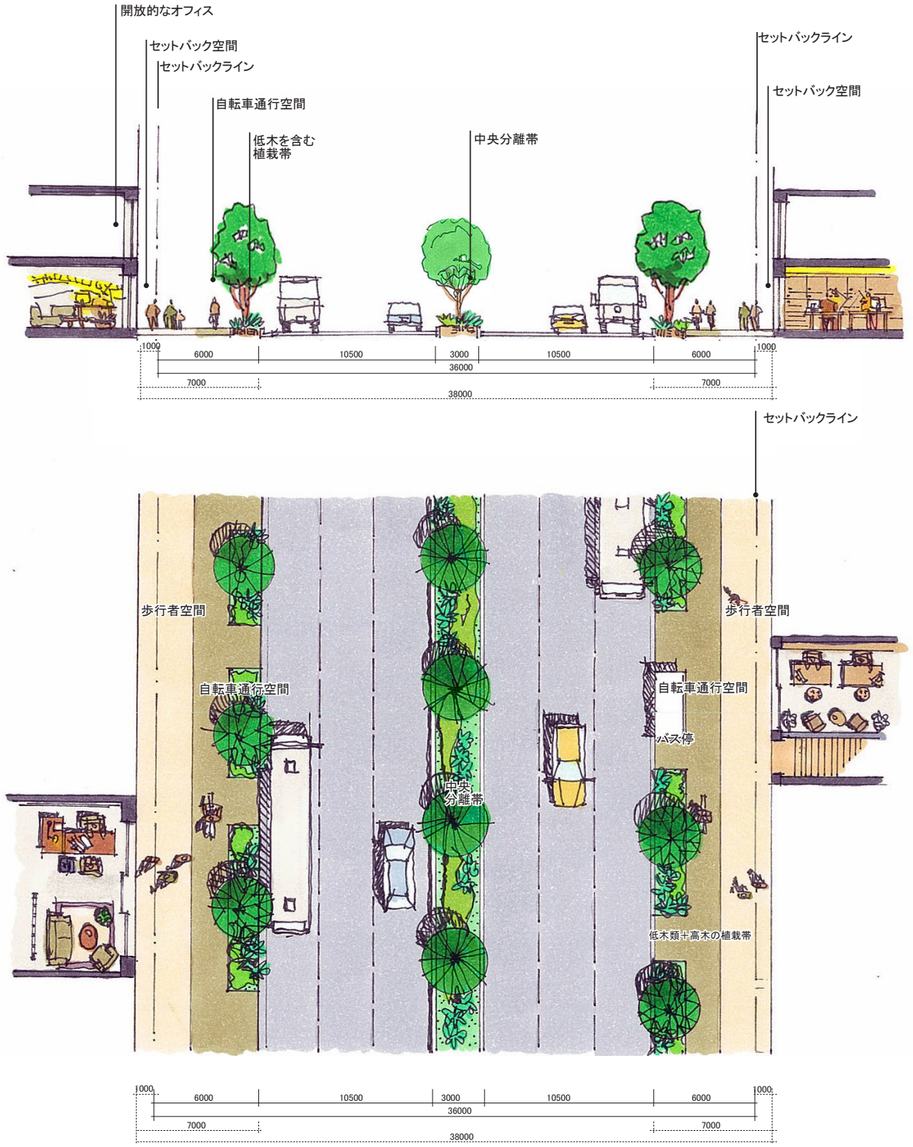
方策1：歩道内の美しい植栽帯を残して高木の並木を育成し、明るく華やかな景観を形成します。

方策2：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、ゆとりある歩行者空間と快適な自転車通行空間の形成を進めます。

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、建物の低層階を中心に生活利便施設を配置します。

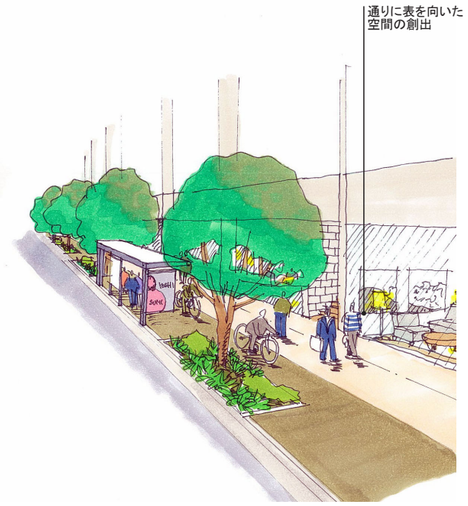
方策4：駅の位置がわかりやすいよう、駅へのサインを充実します。

方策5：自転車の走行マナーや違法駐輪に対する啓発活動を進め、歩行者・自転車の安全性と快適性を高めます。

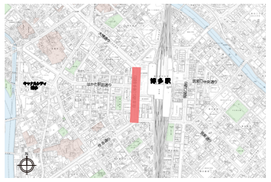




住吉神社



7-4 住吉通り（博多駅前）





ー 現 況 ー

・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・イチョウと低木の植栽帯があります。

・歩道上にはサイクルポスト（路上駐輪場）が設置されており、景観上、好ましくありません。

・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。

・通り沿いには博多口駅前広場が整備され、にぎわいイベントが催されています。また、その南側では博多駅中央街南西街区開発の先行開発が進んでいます。



■将来イメージ図

●主軸形成の方針

お出迎えの玄関口の形成

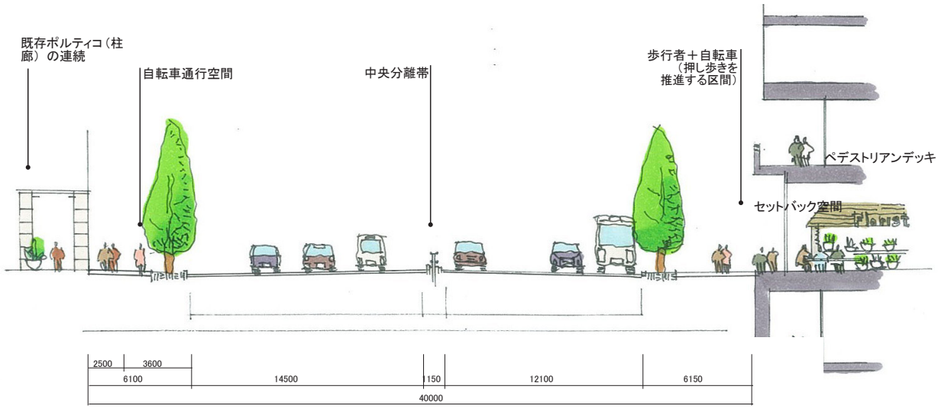
●主軸形成の方策

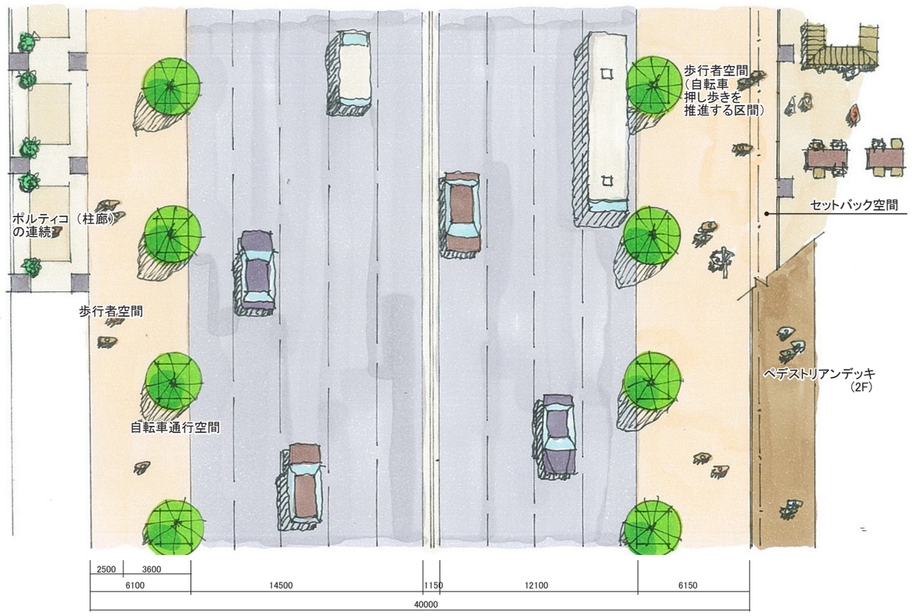
方策１：駅に降り立った人が最初に目にする通りとして、アート作品を展示したりみどりの木陰をつくるなど、華やかさとくつろぎを演出します。

方策２：博多を訪れた人がスムーズに周辺のまちに出て行けるよう、案内板やサインなどのインフォメーション機能を充実します。

方策３：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、高木によるみどりの連続性を保ちながら植栽帯の形状の見直しに取り組み、みどり豊かな美しい景観を形成します。

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などを確保するとともに、風格ある建物とします。





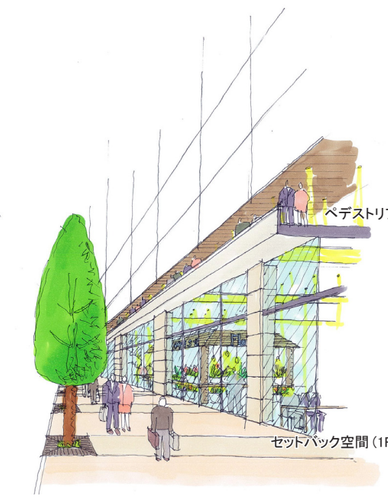
方策５：広場やアトリウムをカフェテラスやイベントの場として活用するとともに、沿道建物１階部分への商業施設の配置を進め、通りのにぎわいを高めます。

方策６：可能な限り住吉通り（博多駅前）に面する駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置することで、まち並みの連続性や歩行者の安全性を確保します。また、一定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：附置義務駐輪場の有効活用を図るなど、歩道のサイクルポスト（路上駐輪場）の廃止を進め、ゆとりある歩行者空間の確保や快適な自転車通行空間の形成を進めます。ただし、駅前広場側は歩行者の安全性を最優先とするため、自転車の押し歩きを進めます。

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。

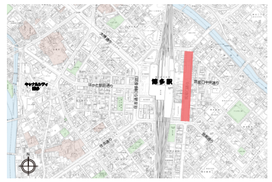
方策９：夜も心温まるまち並みを楽しめるよう、街路樹のライトアップやイルミネーションなどを行います。





博多駅中央街南西街区先行開発イメージ

7-5 筑紫口通り





ー 現 況 ー

・道路幅員 30.0m で、歩道幅員は 5.25m ですが、サイクルポスト（路上駐輪場）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、狭小な敷地が多くなっています。

●主軸形成の方針

安心して歩き出せ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、高木によるみどりの連続性を保ちながら植栽帯の形状の見直しに取り組み、みどり豊かな美しい景観を形成します。

方策２：沿道建物の建設・改修にあわせて沿道の敷地規模など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、ゆとりある歩行者空間を確保します。

方策３：夜でも明るいショーウィンドウや店舗などを連続させ、犯罪の発生につながる落書きを防ぐなど、明るく安全な通りを形成します。

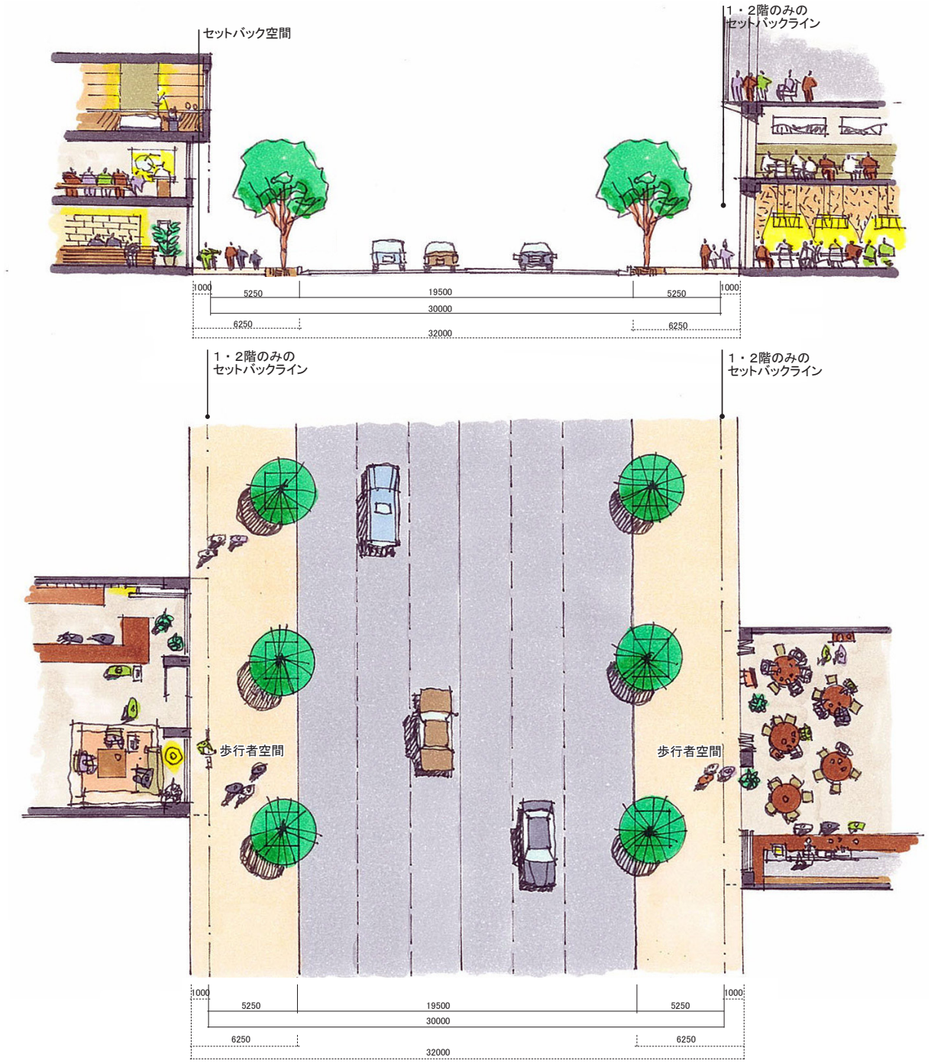
方策４：可能な限り筑紫口通りに面する駐車場出入口を制限し、他の道路に駐車場出入口を設置することで、まち並みの連続性や歩行者の安全性を確保します。また、一定の附置義務駐車場を統合して活用する集合駐車場の整備を近隣街区で進めます。

方策５：建物の荷捌き駐車場確保や既存駐車場の利用促進に取り組み、交通の障害となっている区間から、時間制限駐車区間の見直しなどを進めます。

方策６：附置義務駐輪場の有効活用を図るなど、歩道のサイクルポスト（路上駐輪場）の廃止を進め、ゆとりある歩行者空間を確保します。

方策７：歩行者の安全性を最優先するため、自転車の押し歩きを進めます。

方策８：駅前広場から周辺ホテルや飲食店に歩き出せるよう見通しを確保し、一体感のある通りを形成します。



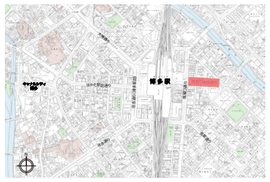


■将来イメージ図



1・2階のみの
セットバックライン

7-6 筑紫口中央通り





ー 現 況 ー

・道路幅員は 20.0 ｍ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。

・歩道上にはイチョウの植栽があり、沿道建物の１階用途は商業と業務が多くなっています。

・通りから入ったところには、飲食店などが充実し、ランチタイムや夕刻時には賑わいを見せます。

・歩道上にはサイクルポスト（路上駐輪場）が設置されており、景観上、好ましくありません。

●主軸形成の方針

駅と直結した安心・ゆとり空間の形成

●主軸形成の方策

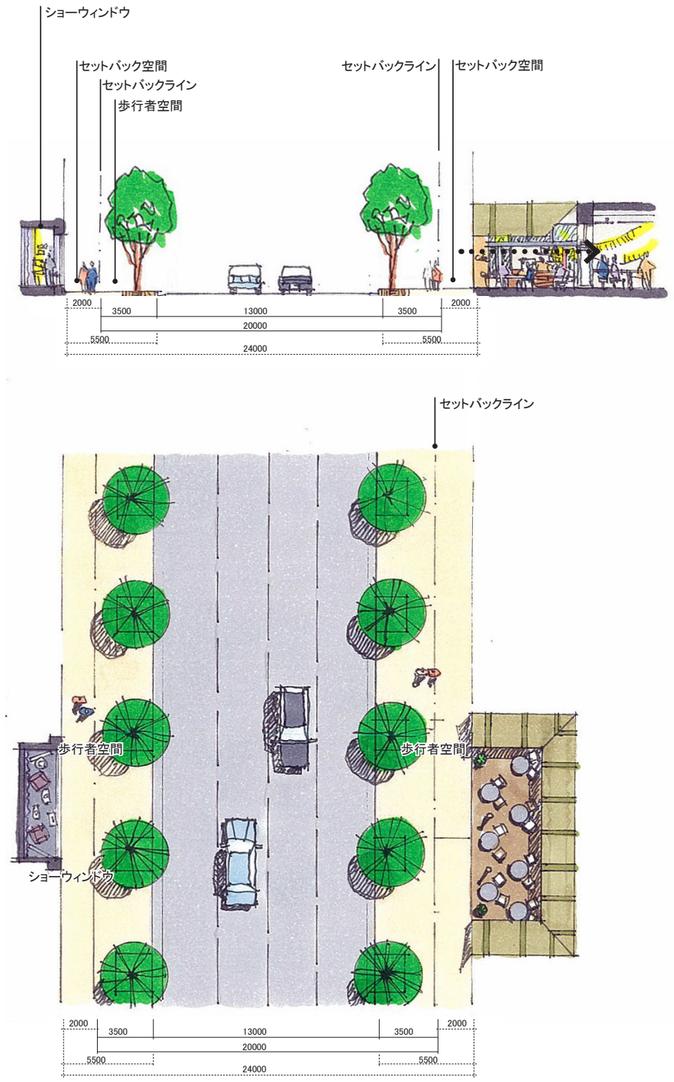
方策１：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、高木によるみどりの連続性を保ちながら植栽帯の形状の見直しに取り組み、みどり豊かな美しい景観を形成します。

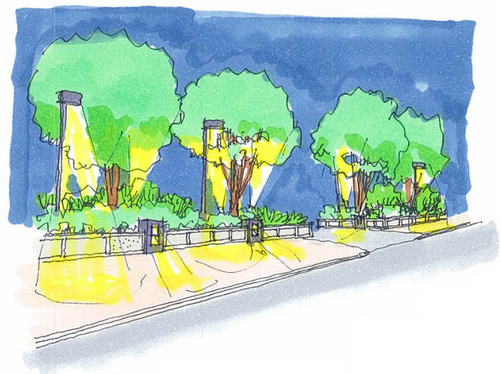
方策２：沿道建物の建設・改修にあわせて2. 0m のセットバックを進め、ゆとりある歩行者空間を確保します。

方策３：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などの設置に取り組むことで、通りのイメージと安全性を高めます。

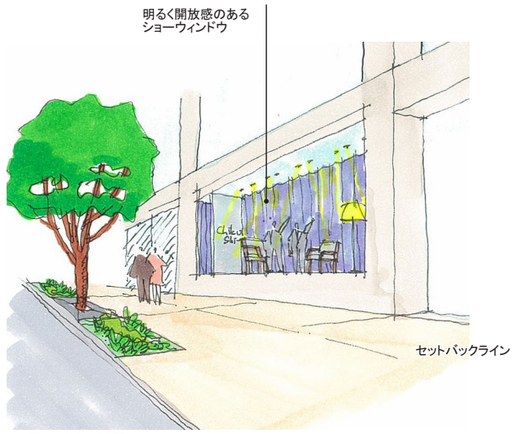
方策４：建物の荷捌き駐車場確保や既存駐車場の利用促進に取り組み、交通の障害となっている区間から、時間制限駐車区間の見直しなどを進めます。

方策５：駅前広場から周辺のホテルや飲食店にスムーズに歩き出せるよう見通しを確保し、一体感のある通りを形成します。

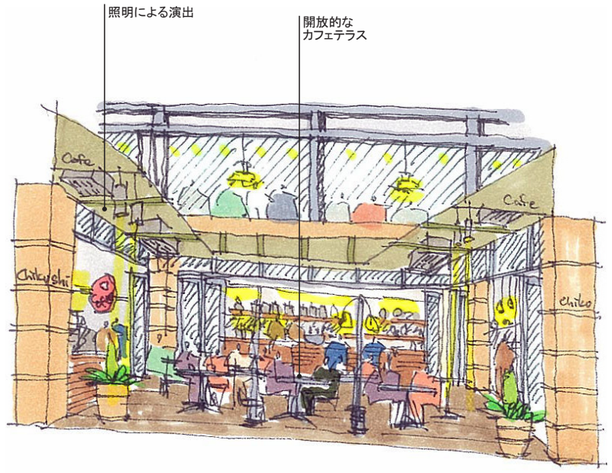




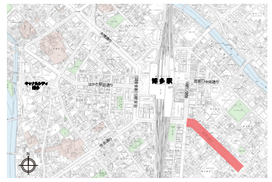
官公庁街区の補助照明



■将来イメージ図



7-7 筑紫通り





ー 現 況 ー

・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。

・歩道上にはイチョウの並木と低木の植栽帯があります。

・沿道建物1階は業務施設が多くなっています。

●主軸形成の方針

駅につながる快適空間の形成

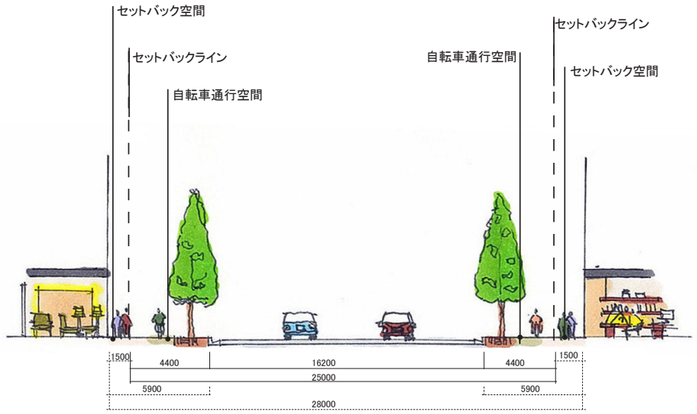
●主軸形成の方策

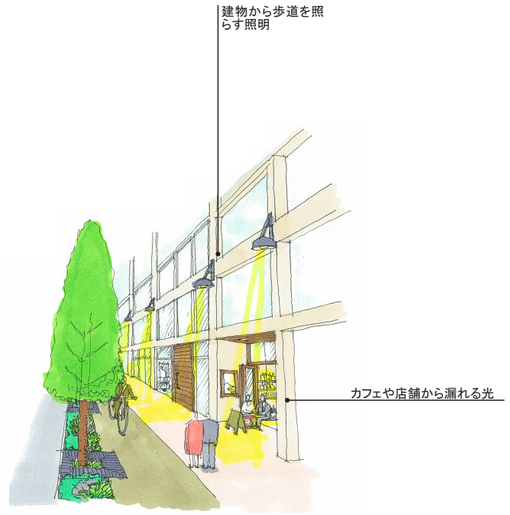
方策1：快適に歩ける歩道幅員を確保しつつ、高木によるみどりの連続性を保ちながら植栽帯の形状の見直しに取り組み、みどり豊かな美しい景観を形成します。

方策2：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、ゆとりある歩行者空間と快適な自転車通行空間を確保します。

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、建物に照明灯を配置するなど、歩行者や自転車の安心・安全性を高めます。

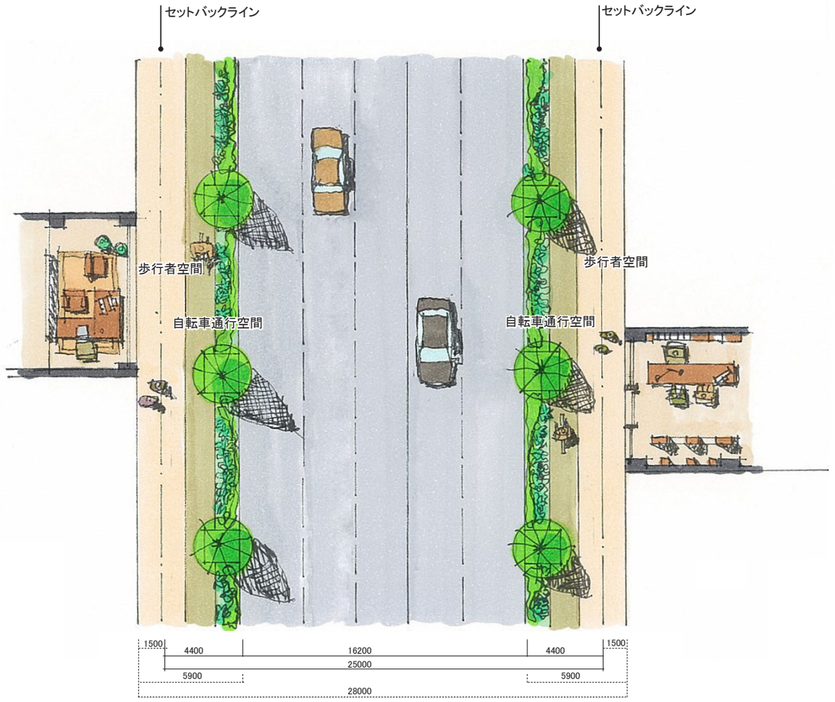
方策4：沿道建物の1階には商業施設の配置を進め、通りのにぎわいを高めます。

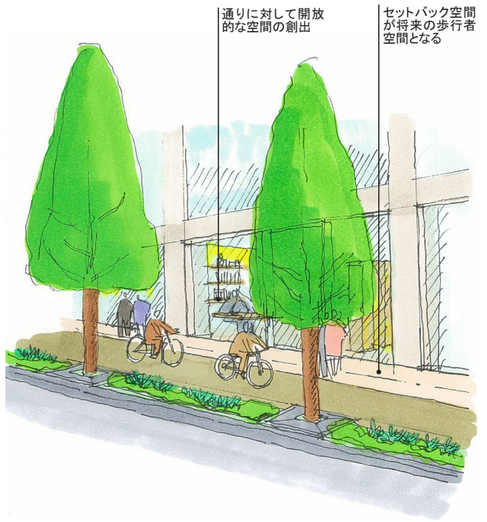






■将来イメージ図





博多まちづくりガイドライン

■主軸の現況と方針・ルールのまとめ

		はかた駅前通り	大博通り	住吉通り	住吉通り（博多駅前）	筑紫口通り	筑紫口中央通り	筑紫通り
現況	道路幅員	27m	50m	36m	40m	30m	20m	25m
	歩道幅員	5.3m	10m	6m	6.1m	5.25m	3.5m	4.4m
	建物1階用途	商業＋業務	業務施設主体	業務主体	業務施設主体	商業 ＋業務(ビジネスホテル)	商業＋業務	業務主体
	サイクルポスト （路上駐輪場）	無し	有り	無し	有り	有り	有り	無し
	植栽	高木ケヤキ1列 ＋低木の植栽帯	高木クロガネモチ・ケヤキ2列 ＋外側植栽帯 中央分離帯高木・低木	高木クロガネモチ1列 ＋低木植栽帯 中央分離帯高木・低木	高木ケヤキ/イチョウ各1列 ＋植栽帯	高木ケヤキ1列	歩道高木イチョウ1列	高木イチョウ1列 ＋低木植栽帯
	歩行者交通量 ［平日 0700-2000 /2012年3月13日］	東側（博多駅側）＝28,740人 西側（キャナルシティ博多側）＝4,919人	北側＝9,562人 南側＝11,442人	北側＝6,031人 南側＝8,279人	東西＝38,939人 南北＝7,682人 （はかた駅前通り交差点）	西側＝34,814人 東側＝29,759人 （筑紫口中央通り交差点）	北側＝9,866人 南側＝13,713人	北側＝6,907人 南側＝4,888人
	歩行者交通量 ［休日 0700-2000 /2012年3月20日］	東側（博多駅側）＝20,573人 西側（キャナルシティ博多側）＝7,000人	北側＝4,287人 南側＝8,526人	北側＝4,377人 南側＝4,943人	東西＝34,686人 南北＝3,844人 （はかた駅前通り交差点）	西側＝15,949人 東側＝20,536人 （筑紫口中央通り交差点）	北側＝5,247人 南側＝7,432人	北側＝2,678人 南側＝1,866人
	自転車交通量 ［平日 0700-2000 /2012年3月13日］	東側（博多駅側）＝118台 西側（キャナルシティ博多側）＝1,626台	北側＝542台 南側＝1,504台	北側＝2,154台 南側＝2,151台	東西＝1,546台 南北＝1,114台 （はかた駅前通り交差点）	西側＝2,119台 東側＝615台 （筑紫口中央通り交差点）	北側＝321台 南側＝410台	北側＝1,868台 南側＝983台
	自転車交通量 ［休日 0700-2000 /2012年3月20日］	東側（博多駅側）＝1,233台 西側（キャナルシティ博多側）＝1,474台	北側＝438台 南側＝1,185台	北側＝1,961台 南側＝1,816台	東西＝1,399台 南北＝772台 （はかた駅前通り交差点）	西側＝1,940台 東側＝573台 （筑紫口中央通り交差点）	北側＝200台 南側＝272台	北側＝1,376台 南側＝625台
方針		**博多駅地区と天神地区を結ぶ、歩いて楽しいにぎわい・回遊主軸の形成**	**博多駅地区とウォーターフロント地区を結ぶ、アジアに開かれた風格ある景観の形成**	**博多駅地区と渡辺通地区を結ぶ、歩行者と自転車の安全性と快適性が確保された、働き・学び・暮らしやすい通りの形成**	**お出迎えの玄関口の形成**	**安心して歩き出せ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**
方策	セットバックの最低ラインなど	1．5mセットバック 通り抜け通路の確保	アトリウムや広場の確保 （+北側：ポルティコ（柱廊）の連続）	1．0mセットバック	アトリウムや広場の確保 （+西側：ポルティコ（柱廊）の連続）	1．0mセットバック （2階以下のみ）	2．0mセットバック	1．5mセットバック
	セットバック空間などの活用	セットバック空間を活用したカフェテラス・緑化など	アトリウムや広場を活用したカフェテラスやイベントなど	歩行者空間・ 自転車通行空間	アトリウムや広場を活用したカフェテラスやイベントなど	歩行者空間	歩行者空間	歩行者空間・ 自転車通行空間
	建物1階用途	商業	商業・業務	商業・業務	商業・業務	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
	植栽	高木を基本	高木＋植栽帯の見直し	高木＋低木の植栽帯	高木＋植栽帯の見直し	高木＋植栽帯の見直し	高木＋植栽帯の見直し	高木＋植栽帯の見直し
	自転車通行空間	歩行者との分離空間の形成	歩行者との分離空間の形成	歩行者との分離空間の形成	自転車の押し歩きを推進する区間設定・推進	自転車の押し歩きを推進する区間設定・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 （路上駐輪場）	–	代替施設の確保・利用促進と併せた撤去	–	代替施設の確保・利用促進と併せた撤去	代替施設の確保・利用促進と併せた撤去	代替施設の確保・利用促進と併せた撤去	–
	駐車場出入口 エリア別集合駐車場	駐車場出入口の制限と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と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と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と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と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と街区内側での集合駐車場・集合駐輪場	–

※地区特性に応じて詳細のガイドラインや地区計画などを作成する場合は、歩道の幅員や空間の活用内容、建物の規模などを踏まえ、ルールの内容について関係者の間で検討・協議を行っていくことが大切です。



8 まちづくりを実現するための取り組み

（1）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では、本ガイドラインに示したまちの将来像実現のために、さまざまな活動に取り組みます。
（過去の取り組みについては p.46.47 ■博多まちづくり推進協議会のこれまでの取り組み　参照）

①地域・事業者・来街者・行政などとの連携強化

●地域・事業者・来街者・他の組織との協力体制の構築
- 地域の人や事業者、来街者、地権者やビル所有者及び他のまちづくり組織などとの協力体制を構築し、本ガイドラインを指針として目指すべきまちの将来像を共有し、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。
- まちづくりを支えるプレーヤーを積極的に支援するなど、協議会活動の裾野を広げていきます。
- 地域の人や事業者、来街者の声を広く聞き、ニーズを把握できる機会を積極的につくります。

●行政との連携
- 定期的な意見交換など行政と緊密な連携を図り、地域での合意事項などについて、都市計画などへの反映、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
- 会員である企業・団体に所属するすべての人が、協議会の一員である自覚を持てるよう、日常的に会員相互の親睦・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まちづくり活動の拠点づくり

まちづくりに関わる人が気軽に集まり、情報交換や会議が行えるような場所を確保し、活動が見える拠点づくりに取り組みます。

■事例　UDCK（柏の葉アーバンデザインセンター）（千葉県柏市柏の葉）





公・民・学のマス・コラボレーションを地域主体で実践し、まちを創造する拠点として 2006 年（平成 18 年）に設立されました。まちづくり活動を行う人たちが共に学び、情報を共有し、新しいアイデアを生み出すための“場”を提供するだけでなく、専門家が常駐してまちづくりへのアドバイスや支援、情報発信を行っています。

■事例　CATALYST BA（東京都世田谷区二子玉川）



写真提供：CATALYST BA

多様な人々のアイデアからイノベーションを生み出していくためのカタリスト（＝触媒）の場として 2011 年（平成 23 年）に設立されました。異なる知識や技術をもつ人が交流し、価値あるアイデアやビジネスを生み育てていくことを目指し、大規模なセミナーが行えるスタジオや会員制オフィスを提供しています。

■事例　パリ建築 / 都市計画情報・資料／展示センター（フランス パリ市）

パリ市が市民に都市整備や建築計画を公開する場として 1988 年（昭和 63 年）に設立されました。パリの都市計画や建築に関する情報をアーカイブし、継続的に発信する情報センターとしての役割を担い、行政・市民・専門家の情報共有と交流を促進するシンポジウムを随時開催しています。

③各種手法の活用

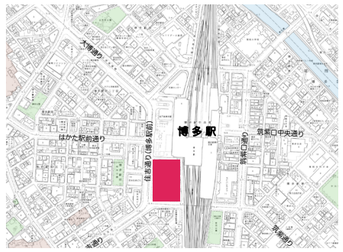
福岡市では地域のまちづくりを誘導・支援するための様々な制度が定められています。事業者や建築に関わる人などが、これらの制度を効果的に活用することで、まちづくりの取り組みがさらに進展するよう、事業者などに働きかけます。

●都心部機能更新誘導方策

福岡市では、地域や民間の力を引き出しながら、機能更新を着実に進め都心部の機能強化と魅力を高めるため、地区計画や総合設計制度などの都市計画制度などの運用基準として、九州・アジア、環境、魅力、安全安心、共働をキーワードとした容積率の緩和制度である「福岡市都心部機能更新誘導方策」を定めています。

事例　再開発等促進区を定める地区計画の活用

■活用エリア：博多駅中央街南西街区（福岡市博多区博多駅中央街）

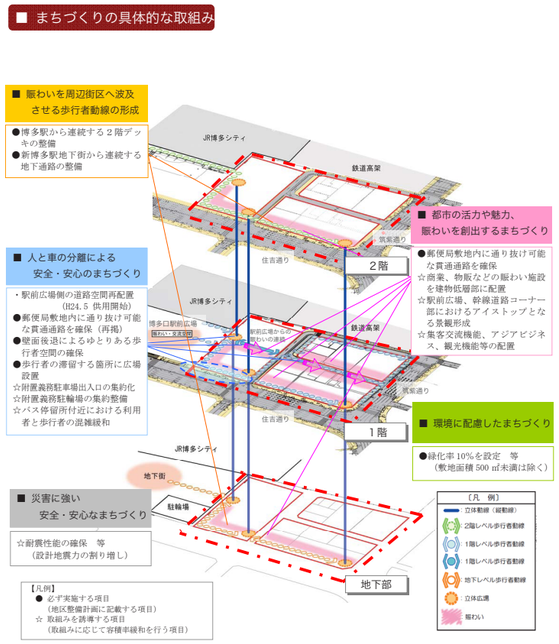


博多駅周辺は 2011 年（平成 23 年）3 月の九州新幹線全線開業や新博多ビル開業後、多くの来街者でにぎわうようになりました。この機会を捉え、地区内の地権者によるまちづくりの取り組みがなされ、安全・安心な歩行者空間の確保や交通結節機能の強化を図りつつ、にぎわいを周辺街区へ広げていく計画的・一体的なまちづくりを進めるため、地区計画の変更が都市計画決定され、まちづくりの取り組みに応じて容積率の緩和が可能になりました。

〇制度活用による容積率の緩和

容積率の緩和：800%　→　1,000%

※さらに以下に示すまちづくりの取り組みに応じて 200% の緩和可能



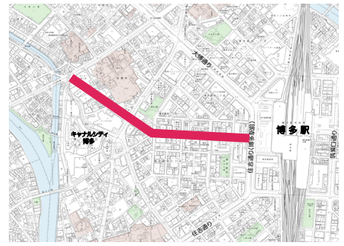
●都市景観形成地区の指定

福岡市では、「福岡市都市景観形成基本計画」及び「福岡市景観計画」に基づき、景観形成を重点的に図る地区を「都市景観形成地区」として指定し、地区の特性を活かした魅力ある景観形成への誘導が図られています。

指定された地区内では、建築物・工作物の新築・増築・改築などや屋外広告物を掲出する際に届出を行い、地区の景観形成方針及び景観形成基準に基づいた助言や指導がなされています。

事例　はかた駅前通り地区都市景観形成地区

■活用エリア：はかた駅前通り



はかた駅前通りが、博多のまちで回遊の軸として重要な役割を持つことを認識し、さらに将来にわたって楽しさあふれる回遊主軸を形成するため、まちの資産価値を保つために必要な景観形成のあり方について、博多まちづくり推進協議会が発起人となり、沿道土地建物所有者に呼びかけ、「『はかた駅前通り』景観形成プラン検討会」を設立。計 6 回の検討会の中で景観形成方針及び基準を制定し、福岡市に都市景観形成地区指定のための要望書を提出しました。これにより、2011 年（平成 23 年）7 月に、はかた駅前通りは都市景観形成地区の指定を受け、博多のまちの新たなシンボルとなるような、魅力的な都市景観形成を進めています。

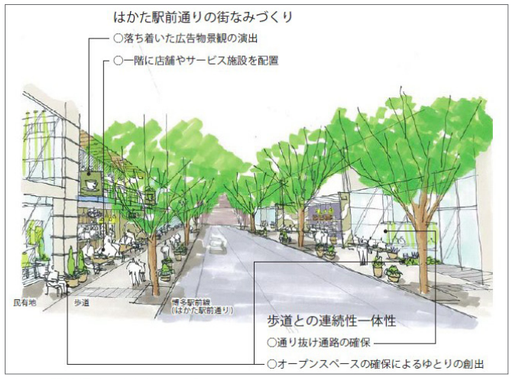
〇景観形成方針

・美しさ、風格、賑わいの感じられる空間の形成を図る。
・緑やオープンスペースのネットワークを創出することにより、快適で潤いのある歩行者空間の形成を図る。
・多様な人が交流し、楽しさとぬくもりが感じられるアメニティ空間の創出を図る。



都市景観大賞（優秀賞）

博多駅・はかた駅前通り地区は、2012 年（平成 24 年）に都市景観大賞の優秀賞を受賞しました。都市景観形成地区に指定されたことも受賞の理由としてあげられています。



はかた駅前通りのまち並み形成

④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や事業者、来街者、地権者やビル所有者など関係者の方々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
・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、行政や企業とのタイアップなどを行い、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。
・ 時代に合わせた技術や手法を積極的に取り入れたり、エリアやターゲットを意識するなど、効率的かつ効果的に情報を発信します。



はかたんだより（会報誌）



協議会ホームページ

近年は、紙媒体やホームページだけでなく、ブログや SNS（ソーシャルネットワークサービス）など、様々な方法で情報を得ることができます。時代の流れに合った方法で、積極的に情報を発信することが大切です。

⑤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、自立した組織としてまちづくりに取り組み、活動の幅を広げるため法人化など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、息長く活動を持続していけるよう、時代の変化や新たな課題など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
・行政や研究機関などと連携し、まちづくり活動の指導や人材の派遣などの支援を受けながら、やる気とノウハウを持った人材の育成に取り組みます。

●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など
・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活動力を高めます。



まちづくりサロン
全国には様々なエリアマネジメント組織が存在し、運営体制や抱えている課題も多様です。
そのような組織と積極的に情報交換をすることが、博多まちづくり推進協議会の活動を強化することにつながります。

⑥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持続するために、広告事業、まちづくり支援自動販売機事業を継続・拡大していきます。
・公共施設の管理・運営事業の受託など新たな自主財源確保の取り組みを検討します。

●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行います。



エリアマネジメント広告事業


まちづくり支援自動販売機

まちづくり活動を行うためには、財源確保が不可欠です。博多まちづくり推進協議会では、街路灯バナーを使った広告事業や、売上げの一部が財源になる自動販売機の設置などを行い、収入を得ています。

■事例
BID（Business Improvement District）制度（アメリカ ニューヨーク市）
特定地区を対象に地区内の資産所有者から強制的に集められる資金をもとに、まちづくり活動を遂行するための組織づくり及び資金調達の制度。実際に制度を活用しているニューヨーク市では、市が地権者やビルオーナーから固定資産税に加算して負担金を徴収し、清掃や警備、インフラ整備などのまちづくり活動に支出しています。日本で BID 制度を活用するには様々な問題がありますが、具体的に検討している地域もあるなど、大きな注目を浴びています。



エコ結びの流れ

■事例　エコ結び
（東京都千代田区 大手町・丸の内・有楽町地区）
エリア内の約 600 店舗で、買い物をする際に IC カードで支払うことにより、支払額の 1% が環境活動支援の基金となります。活動の目的がわかりやすく、誰でも気軽に参加できる財源確保の仕組みが注目されています。

博多まちづくりガイドライン

（2）アクションプランの作成

博多まちづくり推進協議会は、本ガイドラインに記載された「まちの将来像」の実現に向けて主体的に取り組むべき事項について、概ね3年間のアクションプランを策定し、その内容に沿った活動を展開します。

●アクションプランとは

本ガイドラインに描く「まちの将来像」を実現するために、

・概ね3年間で、博多まちづくり推進協議会が重点的に取り組む具体的な活動内容

・重点的に取り組む活動を通じて概ね3年後に達成したい目標とまちの姿

などを定めています。

●アクションプラン策定の目的

・博多まちづくり推進協議会が行うべき活動が明確になり、「まちの将来像」実現がより現実的なものとなります。

・事業年度ごとやアクションプランの活動期間後に、各事業の振り返りを行うことで、活動の成果と課題が明確になります。

・まちづくり活動がよりオープンなものになり、博多まちづくり推進協議会の活動を広く知っていただくことができるようになります。

●アクションプランの活用

・アクションプランで定めた活動内容を、事業計画などに反映させます。

・達成できなかった取り組みは、その原因や問題点を分析し、次期のアクションプランに活かします。

・アクションプランは、策定後概ね3年間で重点的に取り組む内容を定めたものであり、記載がない取り組みであっても、博多のまちを取り巻く環境の変化及び、緊急性や必要性が高い活動については、柔軟に対応していくこととします。

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、みどり・公園、安全・安心、防災など、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・商業者・事業者などによる様々な自主的取り組み。

○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など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を作成し評価するシステム。

○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、行動すること。

○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、79 地区（2013 年（平成 25 年）12 月現在）で締結している。

○交通結節機能
鉄道など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などの機能。

○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】

○細街路
主に幅員 4m 未満の狭い道路のこと。

○サイクルポスト（路上駐輪場）
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。

○時間制限駐車区間
制限時間内であれば道路上に駐車することが可能な区間。駐車時間の適正を確保するため、パーキングメーターなどが設置されている。

○植栽帯
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、みどり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、ごみ箱、車止め、フラワーポットなど。

○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、道路などの地区施設の配置・規模・建築物の用途、敷地、形態などの制限など、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、117 地区で決定している。（2013 年（平成 25 年）9 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。



○都市景観形成地区
景観形成を重点的に図るため福岡市が指定する地区。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。地区内においては、建築物の新築など、工作物の新設など、広告物の表示などの行為に際して、建築主などに届出を義務づけている。福岡市では、7 地区（2013 年（平成 25 年）12 月現在）で指定を受けている。
御供所地区：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。
はかた駅前通り：はかた駅前沿道地域が 2011 年（平成 23 年）に指定。

【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、住宅の出窓など、種々の人工空間に花とみどり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。



【ま行】

○ MICE
企業などの会議（Meeting）、報奨・研修旅行（Insentive Travel）、国際機関・団体、学会などが行う国際会議（Convention）、展示会・見本市、イベント（Exhibition/Event）の頭文字のことであり、多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。

【や行】

○ユニバーサルデザイン
高齢者や障がい者が使いやすいことはもちろん、健常者や子ども、荷物を持っている人など、誰もが使いやすいデザインのこと。

○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
市街地におけるみどり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などに供される。



【わ行】

○ワークショップ
誰もが自由に意見が言いやすいように工夫された形式張らない会議の一種で、創造行為と合意形成に焦点をおいている。近年、住民参加の手法としてよく使われるようになった。





「博多まちづくりガイドライン」改訂プロジェクトにご協力いただいた皆さま

プロジェクト実績

2012 年（平成 24 年）

9 月 キックオフミーティング
10 月 第 1 回 プロジェクト会議
11 月 第 2 回 プロジェクト会議
12 月 第 3 回 プロジェクト会議

2013 年（平成 25 年）

1 月 第 4 回 プロジェクト会議
2 月 第 5 回 プロジェクト会議
3 月 第 6 回 プロジェクト会議
5 月 第 7 回 プロジェクト会議
7 月 第 1 回 役員勉強会
9 月 第 2 回 役員勉強会

赤木	征二	小城	セツ子	小西	佐季	高橋	弘樹	長野	文彦	松雪	恵津男
有隅	基樹	尾辻	大作	小林	良治	田口	茂夫	中牟田	徳将	丸山	康晴
飯田	和男	開地	龍太郎	財津	勝記	竹尾	祐幸	中村	久二	三浦	秀樹
飯田	信	鹿島	健太朗	斎藤	寛子	太治	大輔	中村	隆弘	溝口	直美
生方	圭	神原	郁文	坂井	一賀	田代	勝	中村	仁彦	宗像	大輔
石井	歓	亀山	礼	境	泰二郎	立原	英樹	夏苅	雅貴	森	義由紀
礒山	誠二	萱島	寛	坂井	猛	田中	カツ	野田	武太郎	森永	恵志
伊藤	公彦	河野	武士	佐藤	勝敏	田中	秀	野村	建輔	柳澤	興平
伊藤	謙二	河村	和俊	佐藤	哲也	田中	伸治	原槇	義之	横田	卓也
井上	圭司	北村	嘉成	佐藤	雅樹	田中	亘	兵頭	公顕	吉田	寛史
井上	功一	城戸	康文	重渕	聡一郎	谷口	正純	福澤	広行	吉田	有市
井上	進	木村	三重子	白川	祐治	玉村	知史	福島	眞祐	吉原	令子
井上	敬章	清澄	由美子	白浜	康二	樗木	武	福田	良一	吉村	義美
井上	尚敏	熊谷	勇治	杉	勝智	辻	国彦	福山	誠	劉	鍼鍼
井下	普喜	倉富	晋	杉山	奈都女	出口	敦	淵脇	晃		
岩崎	理恵	黒田	順子	園田	将人	冨田	勝久	本郷	譲		
上田	勝州	桑江	良成	平	信介	中尾	正治	牧野	和幸		
漆間	道宏	小金丸	重樹	髙尾	由紀人	中園	幸滋	益田	千佳		
太田	良	古後	彰史	高木	克彰	永沼	猛彦	松岡	守昭		
岡原	三嗣	後藤	雄一	高巣	倫明	長野	治彦	松寺	昌文		

博多警察署生活安全課
福岡県警察本部生活安全総務課安全安心まちづくり推進室
福岡市住宅都市局都市づくり推進部都心再生課
福岡市総務企画局企画調整部
福岡市博多区役所地域支援部地域振興課

（敬称略・50 音順）

博多まちづくりガイドライン ２０１４

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26年 1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㈱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