

### 第3回まちづくりに関する提案

博多ならやレール！プロジェクト 九州大学デザインスタジオ

#### 概要

福岡都市圏に新しい交通体系としてLRT(Light Rail Transitの略 路面電車を近代化した新しい交通システム)の導入を提案します。既存の公共交通機関との連携や沿線街路空間のトランジットモール化、パークアンドライドの実施により、交通が人々の生活に溶け込み、また交通機関を介して新しい地域間の交流を生みだしていくようなまちづくりの提案を行い、新しい福岡都市圏の魅力の創出により、福岡、博多がさらに活気と賑わいに満ちた都市として発展していくことを目指します。

# 博多ならやレール！プロジェクト ~LRTで博多まちづくり~

九州大学デザインスタジオ

LRT (= Light Rail Transit 高加速, 高減速, 低騒音, 超低床の新車体の路面電車)は、新しい時代の低コスト、バリアフリーかつ環境にやさしい交通体系として世界的にも注目されています。世界では70以上の都市でLRTの新規敷設・復活の動きがあります。日本でも全国各地でLRTの導入や検討が行われています。福岡でもかつて路面電車が市民の日常の足として利用されていた歴史があります。福岡では自動車交通の発展にともない市内路面電車は廃止され、地下鉄やバスにその機能を譲っていきましたが、今も路面電車の残る広島、長崎、松山や高知等の都市では、路面電車の存在が都市のひとつの魅力として機能しています。路面電車やLRTがまちの雰囲気や活気に与える影響は大きいといえます。また、近い将来、福岡郊外地区の発展に伴い、バス交通量や都心への乗入れ車両が増加することが予測されています。実際に行政も地下鉄の延長やバイパス整備等の交通体系整備計画も行っています。そのような社会情勢の観点からも福岡都市圏へのLRT導入には魅力と需要があるのではないのでしょうか。従来の交通体系は移動の手段としての価値に置きが置かれ、乗り場と乗り場を結び、点と点を結ぶものとして整備されてきました。そこで本提案では、LRTの福岡都市圏への導入を考え、従来の交通機関との連携、LRTと路線沿線の関係を整備することで点から線へ、線から面へと、交通が生活の中に溶け込み、交通を介して地域間の交流が広がり、地域が活気づくような提案を行います。



▲ 東中洲と路面電車の風景 1)



▲ 最新型車両 広島電鉄5100形 2)



▲ LRTとまちの賑わい ドイツ・フライブルク市の例 3)

- 1) <http://www.ucatv.ne.jp/~kajish/hakyo-mm-an/hagakv4htm>
- 2) 路面電車を考えるHP
- 3) 松山市HP

より

起点を博多駅と天神駅として、既存の交通機関との共存しながら、従来のバスや地下鉄でカバーできなかった地域にLRTを敷設します。博多駅は旧来、現在のキャナルシティ付近にあり、鉄道が博多部の賑わいの起点として機能していました。現在はバスや地下鉄が明治通りや大博通りを運行していますが、区内交通は自動車に頼る部分が多く、狭い通りで車を避けるように人々が生活しています。この博多部の中心部を縦断する形で路線を設けることで、博多部にかつての賑わいを復活させます。路線の沿線は歩行者専用道とし、トランジットモール化します。また須崎公園や住宅地内にも路線を設置します。このようなところでは芝生で軌道内を緑化することで、騒音、振動、景観にも配慮します。また、現在は都心部からのアクセスが脆弱なベイサイド、天神北部地区とも路線を繋ぎます。郊外路線としては、これから利用者の増加が見込まれるアイランドシティや千早地区、南部の大橋地区への伸延を考えます。郊外からも直接都心にアクセスできる環境を整備します。経費的には、1kmあたりの設置費用は地下鉄の1/30程度。現在のJRや地下鉄利用者の5%程度が乗り継ぎ等で利用すれば、中心地区なら150円程度の一貫の料金設定で採算がとれます。移動エリア数に応じた料金プランで対応していきます。

交通動線計画



- - - 一方通行道路
- LRT路線と駅



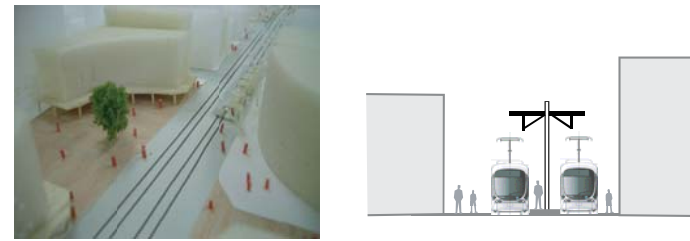
車少ないから道で遊べるね!

## ■博多部内の交通動線計画

**LRTの導入**  
地区内また周辺地区との交通アクセスの向上のために奈良屋地区の中心を南北縦断するようにLRTを敷設する。このLRT軌道は車両の進入を禁止する。

**一方通行道路の導入**  
LRT導入に伴い、奈良屋地区を4つのブロックに分け、それぞれに1本一方通行道路を設ける。車両の流れをスムーズにし、また奈良屋地区内の交通量を減少させる効果も期待し、歩行者が安全に移動できるような環境づくりを行う。

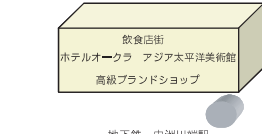
トランジットモールとは、中心街の通りを、一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、路面電車等、公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことをいいます。ここでトランジットモール化された街路は、歩行者とLRTの専用空間です。自動車が排除されることでお年寄りや子供にやさしい空間が生まれます。駅間隔が100m程度から設定可能であるので、LRTの車両、ひと、沿線店舗が、見る。見られる。とまる。よる。といった関係で存在し、そこを訪れた人たちは、路線沿線で、街路、線路を自由な移動ができます。これらの博多部の太閤町割りで仕切られた直線約800mの沿線空間は、ひとつの大きなショッピングモールとして機能します。また、これにより今まで存在しなかった博多部南北の人の流れを生み出し、昭和通りや築港地区で分断されているベイサイド地区、奈良屋地区、冷泉地区を人の流れで繋ぎます。将来的には、明治通りもトランジットモール化し、博多部と天神地区を賑わいでつなぎます。



▲▶ 博多部地区内のトランジットモールのイメージ

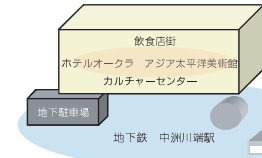
都心内の流入交通量を減少させるためにもLRTと大型駐車場をリンクさせ、郊外でLRTに乗り換え都心にアクセスするパークアンドライドを行います。その候補地としては、福岡国際センターの駐車場やリバレイン周辺の地下駐車場、将来的には九州大学の箱崎キャンパス跡地が挙げられます。LRTは最大傾斜40%程度まで対応できることから、地下駐車場では、LRTを地下に潜らせ、利用者は地上に上がることなく車とLRT間の乗り換えを可能にします。また、可能な範囲内で郊外路線には専用軌道確保することで時速60km程度の高速運行も可能になり定時性も確保されます。また、バス停やJR駅、地下鉄駅等の公共交通機関との連結点を設けることにより、スムーズな乗り換えや目的地への移動を可能にします。特に博多リバレインは、バス、地下鉄の駅が近く、大型駐車場をもつことから交通拠点としての機能をもたせます。現状のよかネットカードのような共通カードの導入すれば、更なる利便性の向上が期待できます。

## ■現状の博多リバレイン

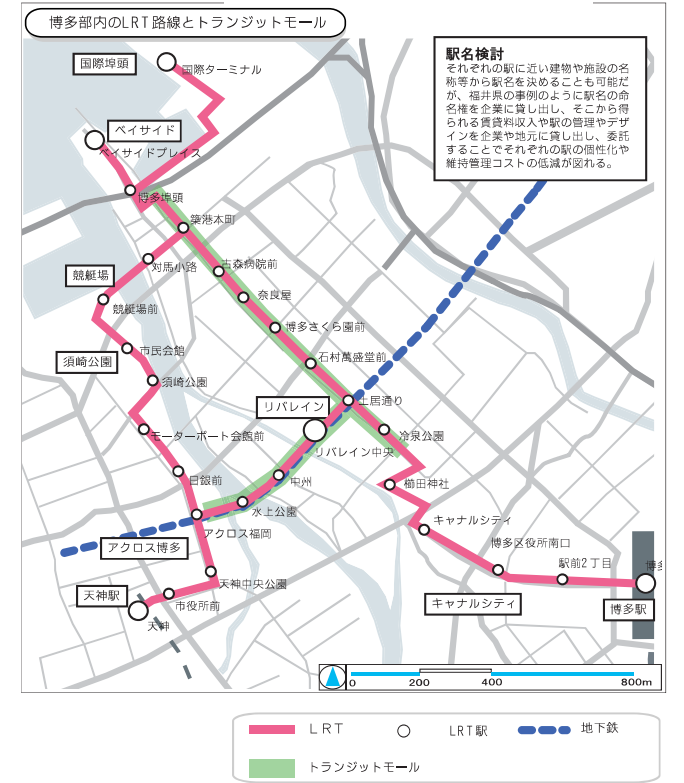


現状の博多リバレインは、ブランドショップ、ホテルオークラ、アジア太平洋美術館、高級ブランドショップ、西鉄バス、地下鉄 中洲川端駅

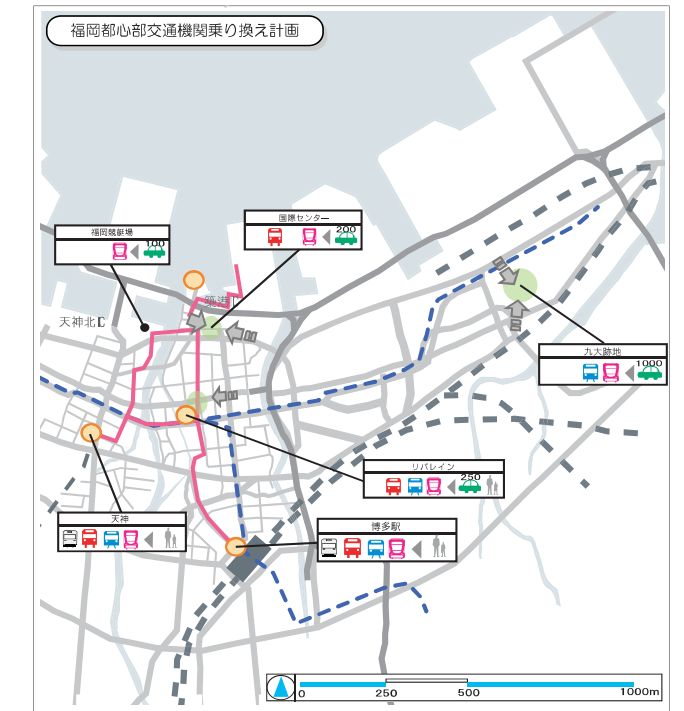
## ■将来の博多リバレイン



カルチャーセンターが他の施設と相互に連携することが可能。例えば、習い事のあとに飲食店街で食事をしたり、成果品を美術館に展示したり、ホテルが近いので有名な講師を招待したりと現状よりも利用者のターゲットを広げることができる。また、交通拠点としての機能も有することから、利便性が向上し、博多部以外から来街する人も増加する。



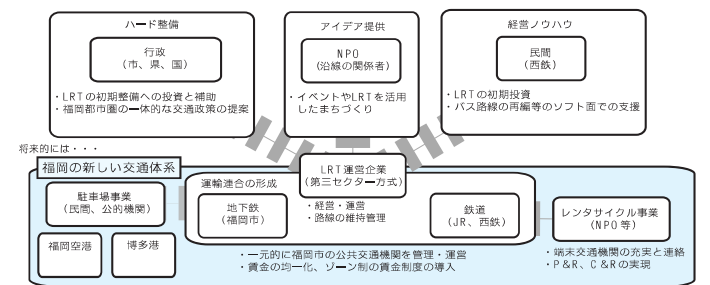
**駅名検討**  
それぞれの駅に近い建物や施設の名前等から駅名を決めることも可能だが、福井市の事例のように駅名の命名権を企業に貸し出し、そこから得られる賃料や収入や駅の管理やデザインを企業や地元へ貸し出し、委託することでそれぞれの駅の個性化や維持管理コストの削減が図れる。



- 交通結節点
- パークアンドライドの拠点
- 自動車乗り換え
- 自動車の流れ
- LRT
- バス
- 人の乗り換え
- 地下鉄
- 鉄道



福岡でも最近試験的に解禁されたラッピングバス。LRTでもラッピングLRTを走らせることで広告収入を得ることも可能。イベント性も高まります。飾り山のラッピングをしたLRTや博多どんたくで市内を走る花自動車も花LRTとして新しい形で復活させることも考えられます。また、軌道が同じであるので当時の車両の復刻版を走らせることもでき、観光バスの感覚で車中から福岡のまちを感じてもらえるような観光LRTとしても利用できます。また、終電後、調理場のついた専用の屋台LRTをいくつか並べて屋台街を作り出すなど、福岡の特徴や文化に合わせた活用により、LRTを市民に親しみやすい乗り物として定着させていき、将来的には、様々な交通機関や団体が連携し、ひとつの福岡都市圏交通体系を成し更なる利便性の向上と継続的な発展を目指します。



▲ 将来的な福岡の交通体系