

福岡市地下鉄七隈線を活かした公共交通志向型都市開発のすすめ

はじめに

●背景 ～公共交通指向型開発への関心の高まり～

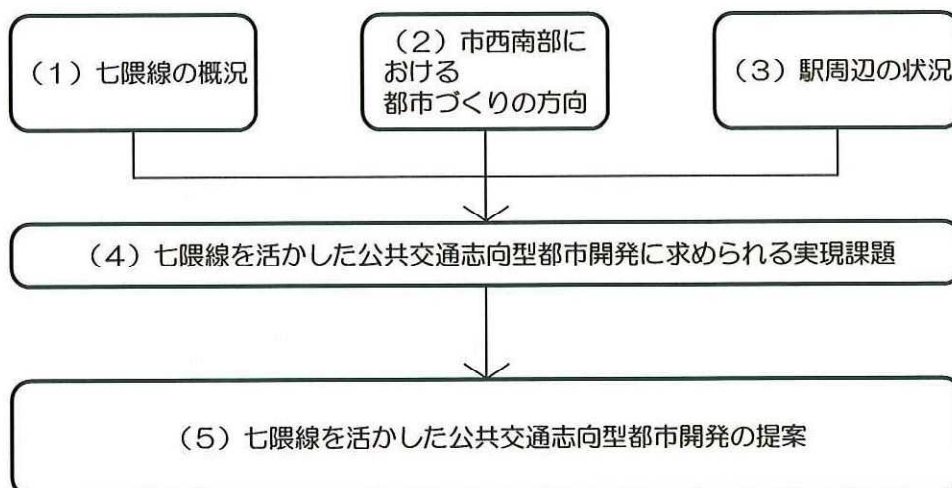
- ・公共交通志向型都市開発とは、自動車に依存せず、公共交通に基礎をおいた都市開発のことです。英訳ではTOD（Transit Oriented Development）等と訳され、ニューアーバニズムを説く都市計画家ピーター・カルソープ等によって米国で80年代から提唱されました。
- ・今日、地球規模での環境問題、低炭素社会の実現が求められる中、我が国においても公共交通への関心が高まっています。富山市では、JR富山港線の鉄道路線を廃止して路面電車に置き換える手法を採用した全国初の本格的なLRT（次世代型路面電車システム）が導入されました。鉄道が一人を運ぶときに排出する二酸化炭素量は、自家用車乗用車の1/9、消費エネルギーは1.6%と言われています。
- ・福岡市では平成17年2月に地下鉄・3号線（以下、七隈線）の開通を果たしました。地下鉄も二酸化炭素の排出量が低く、エネルギー効率も高いと言われています。今日、福岡市でも公共交通指向型開発への関心が寄せられています（※注1）。

●提案の目的

- ・七隈線は、市西南部における慢性的な交通渋滞を緩和し、効率的で利便性の高い公共交通体系の確立を図るとともに均衡あるまちづくりを推進する目的として整備されました。福岡市では地下鉄の利用促進に取り組んできました（※注2）が、開業当初から利用客数が計画よりも少ない状況が続いています（※注3）。
- ・今回、この七隈線をスタディの対象として取り上げ、駅を中心とする公共交通志向型都市開発の方向性を提案します。この提案は、地下鉄の利用向上とともに、地球環境時代をリードする福岡市として都市づくりの再考を促すことを目的とします。

●提案の流れ

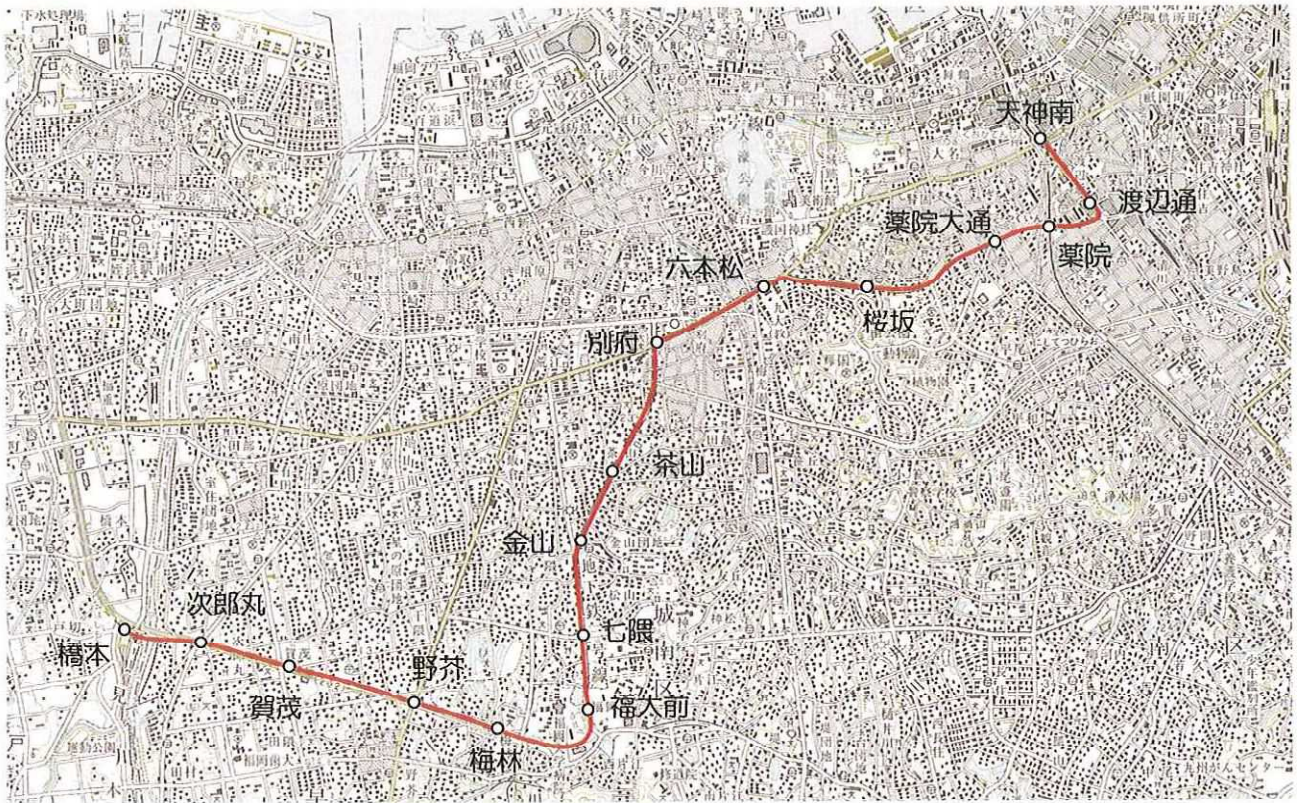
- ・一般的に、日本の公共交通志向型都市開発の取り組みは路線整備と沿線開発の一体的推進の分野に限られ、土地利用コントロールの執行力が弱いなど、制度上の弱点が指摘されています（※注4）。
- ・今回の提案では、駅を中心とする公共交通志向型都市開発の展開を目指し、七隈線の路線の概要とともに七隈線の通る市西南部の都市づくりの方向を把握しました。また今回、より具体的な提案とするため駅周辺の現地確認を行いました。これらを踏まえ、七隈線を活かした公共交通志向型都市開発に求められる実現課題を整理し、その解決に向けた提案を行います。



(1) 七隈線の概要

●都心部と市西南部を結ぶ七隈線

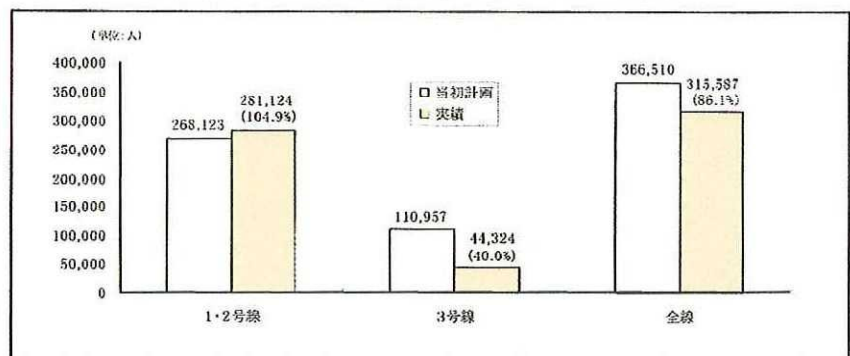
・起点は橋本、終点は天神南です。路線延長は12.7 km、営業延長は12.0 kmであり、駅数は16駅、平均駅間距離は0.80 kmです。市西南部と都心部を結んでいます。



●伸び悩む乗降客数（平成17年2月～平成18年1月の平均）（※2）

・乗降客数は、当初計画では110,957人が想定されていましたが、実績としては44,324人とどまっています。当初計画に対する実績の達成率は、40.0%となっており、半分にも及んでいません。地下鉄の利用促進に向けて、更なる取り組みが求められています。

《図3》 3号線開業後の1日あたり乗車人員の計画と実績比較



※ 乗車人員の実績は、平成17年2月～平成18年1月の平均。
 ※ 1・2号線及び3号線の乗車人員には、それぞれ乗継ぎ分を含む。
 ※ ()は、当初計画に対する実績の達成率。

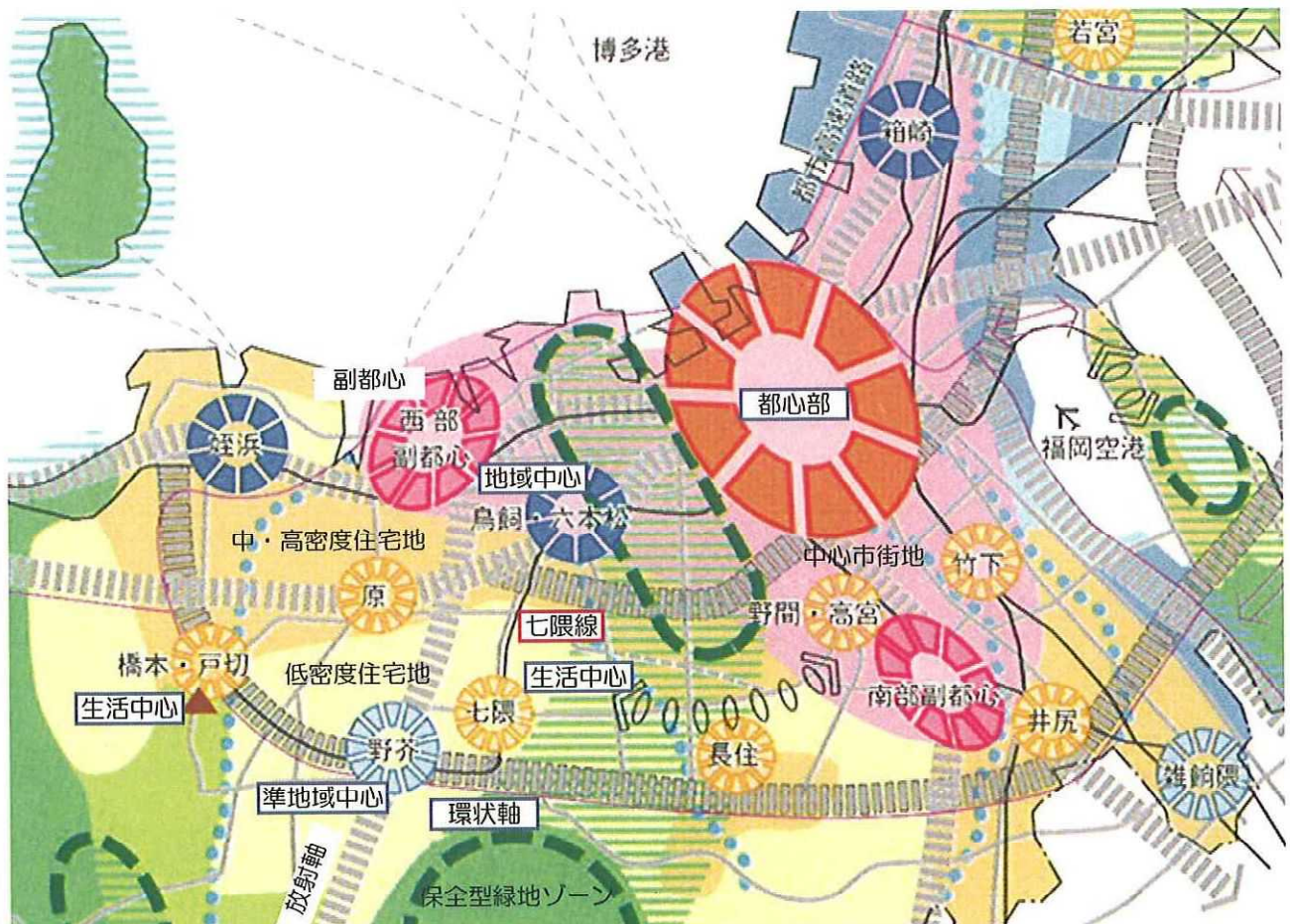
●ソフト面で取り組まれる環境保全への取り組み

・「ノーマイカーデー日乗車券」の増発や「エコちかきっぷ」が発売される等、二酸化炭素排出削減に向けたソフト面での取り組みが推進されています。（※注5）

(2) 市西南部における都市づくりの方向

- 都市計画マスタープランに位置づけられた拠点等を結ぶ七隈線
 - ・福岡市の都市計画マスタープランは、平成13年5月に策定されています。
 - ・福岡市西南部一帯は、戸建住宅を主とし豊かな緑に包まれ身近に自然が楽しめるゆとりある住宅地として、低密度住宅地のゾーンと位置づけられています。
 - ・地下鉄の路線も将来の都市構造に明記され、七隈から橋本・戸切にかけては環状軸に位置しています。
 - ・地下鉄の路線上には、橋本・戸切の生活中心、野芥の準地域中心、七隈の生活中心、鳥飼・六本松の地域中心、天神・博多の都心部の拠点形成が位置づけられています。

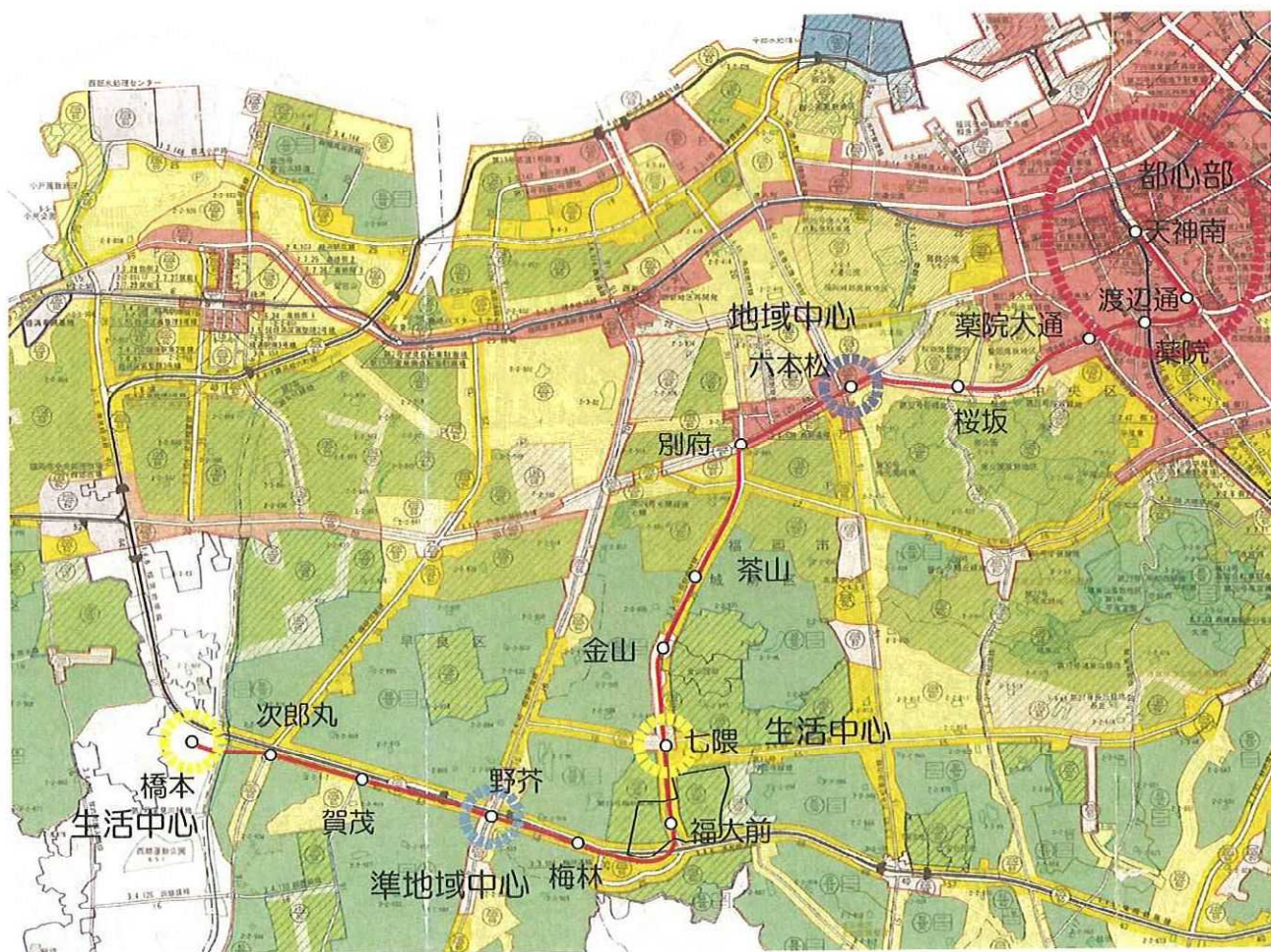
- 都心部 : 本市の核として九州・アジアも視野に入れた高度な都市機能や広域交通機能が集積した地域
- 地域中心 : 区の中心拠点として、行政サービスをはじめとした諸機能が集積した地区
- 準地域中心 : 日常生活に係る商業機能などに加え、地域中心の区レベルのサービス機能を補完する機能を導入する地区
- 生活中心 : 日常の買い物など日常生活の核となる地区
- 環状軸 : 中心市街地を取り巻き東部・南部・西部の連携を強化し、沿道の特性に応じて多様な施設が調和・複合する沿道市街地を形づくるとともに周辺環境に配慮する空間を形づくる軸



※「福岡市都市計画マスタープラン 将来都市構造」にゾーン名称等を加筆

●調整区域の橋本を除き、全体的に高度利用を許容される法規制が設定

- ・七隈線は、橋本を除く全ての駅が市街化区域に含まれています。路線を中心に用途地域の指定をみていくと、天神・博多の都心部、地域中心の烏飼・六本松、別府が商業地域の指定を受けるほか、野芥の準地域中心と七隈の生活中心が近隣商業地域、その他は第二種住居地域の指定を受けています。地下鉄の路線沿いは全体的に高度利用を許容される法規制状況となっています。
- ・他方、橋本駅が位置する橋本・戸切の生活中心は市街化調整区域に位置し、基本的に開発が抑制されています。



(3) 駅周辺の状況

●拠点性の乏しい駅前

- ・地下鉄は幹線道路の地下に整備されていることから、駅はその全てが幹線道路に面しています。幹線道路に面して地下鉄入り口が設けられ、限られた敷地の中で駐輪場等が確保されています。オープンスペースなどはほとんどなく、駅前としての拠点性はあまり感じられません。
- ・全体的に駅周辺は既成の市街地となっており、新たな開発の候補となりやすい空地等はほとんど残されていません。橋本駅周辺の空地も調整区域に含まれ、基本的に開発は抑制されます。

○橋本・次郎丸・賀茂・野芥・七隈では、沿道型市街地の形成が進展しています。

野芥以南の外環状では、現在、福岡都市高速道路が建設中です。

○金山・茶山・梅林は、駅周辺に数棟の高層マンションも立地していますが、全体的に低・中層の住宅地が形成されています。

○福大前・六本松は、オープンスペースを有する福岡大学キャンパスと隣接しています。

六本松の九州大学キャンパスは、九州大学移転に伴う跡地活用が検討されています。

○別府・桜坂・薬院大通では、高層マンションの建設が進展しています。

○薬院・渡辺通・天神南では、商業業務施設が集積しています。

橋本駅前



梅林駅とその周辺



茶山駅とその周辺



薬院大通駅周辺



次郎丸駅周辺



福大前駅と福大キャンパス



別府駅とその周辺



薬院駅と西鉄薬院駅



賀茂駅とその周辺



七隈駅周辺



六本松駅と九大キャンパス



渡辺通駅周辺



野芥駅周辺



金山駅とその周辺



桜坂駅周辺



天神南駅周辺



(4) 七隈線を活かした公共交通志向型都市開発に求められる実現課題

- ・七隈線を活かした公共交通志向型都市開発の提案に向けて、駅周辺の土地利用等の現状を考慮しつつ、開発に求められる実現課題を以下に整理します。

● 徒歩圏における居住人口の増加

- ・地下鉄利用者の徒歩圏は、歩行速度 80m/分の 15 分圏域とすると 120 m の範囲が徒歩圏と考えられますが、利用促進を図るためにもより駅に近い場所において居住人口の増加が求められます。但し、駅周辺はそのほとんどが既成の市街地となっていることから、住宅開発の誘導に向けては再開発手法等の導入も必要と考えられます。

再開発との連携（薬院大通）



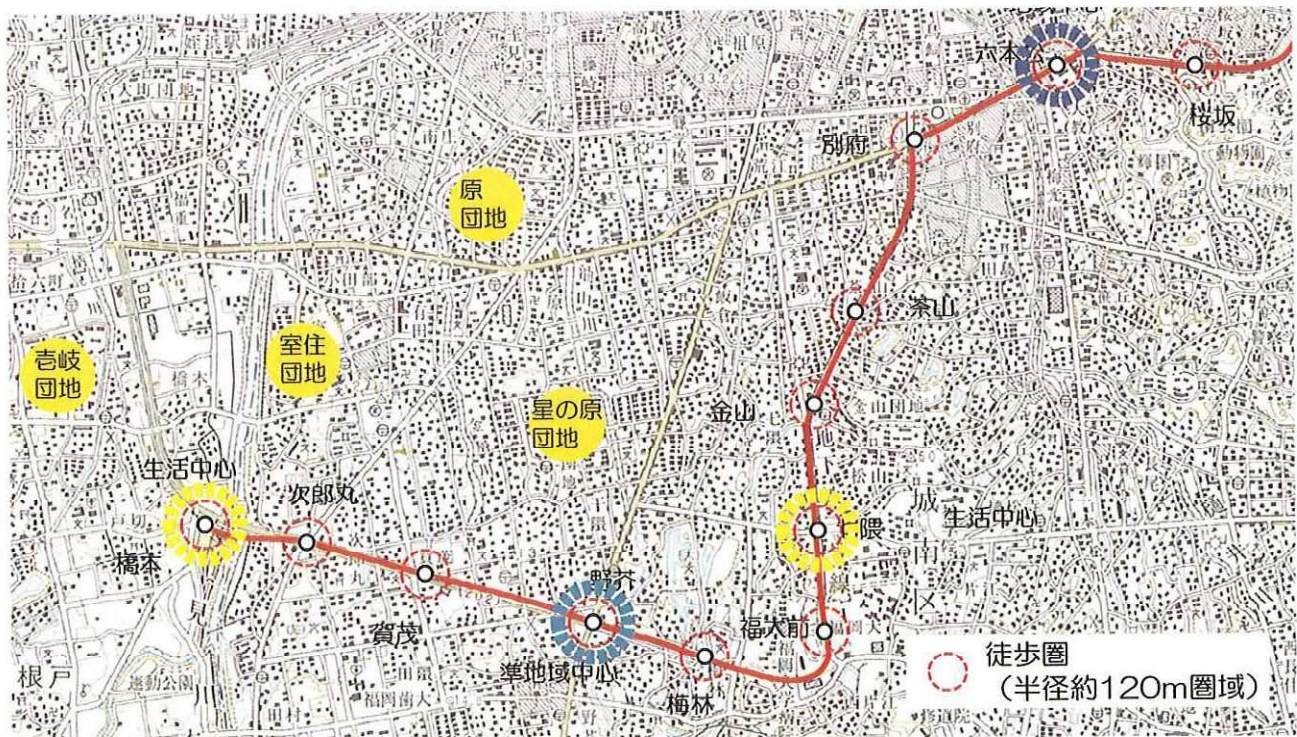
● 拠点機能の強化

- ・福岡市の都市施策の方向として、都心部、地域中心、準地域中心、生活中心の拠点機能を高めることが課題となっています。地下鉄についてもこうした拠点形成に寄与すべきと考えられます。その実現に向けては、民間活力を魅力ある駅前形成に結びつけていくことが求められます。

● 駅を中心とする交通サービス圏の確保

- ・七隈線の利用客数の少なさの一つの要因として、大規模団地の原団地、星の原団地、室住団地等を経由していないことが指摘されています（※注6）。また、地域中心、準地域中心、生活中心等の拠点機能の向上に向けては集客可能な交通サービス圏の拡大も求められます。利用者の増加に向けて、バス交通や自転車交通との連結強化が求められます。

駅に隣接するバス停（野芥）



(5) 七隈線を活かした公共交通志向型都市開発の提案

- ・民間開発との連携のもと実現される駅を中心とするコンパクトで拠点性の高い魅力ある駅前市街地の形成を提案します。

●民間活力を活用した住宅開発の計画的誘導

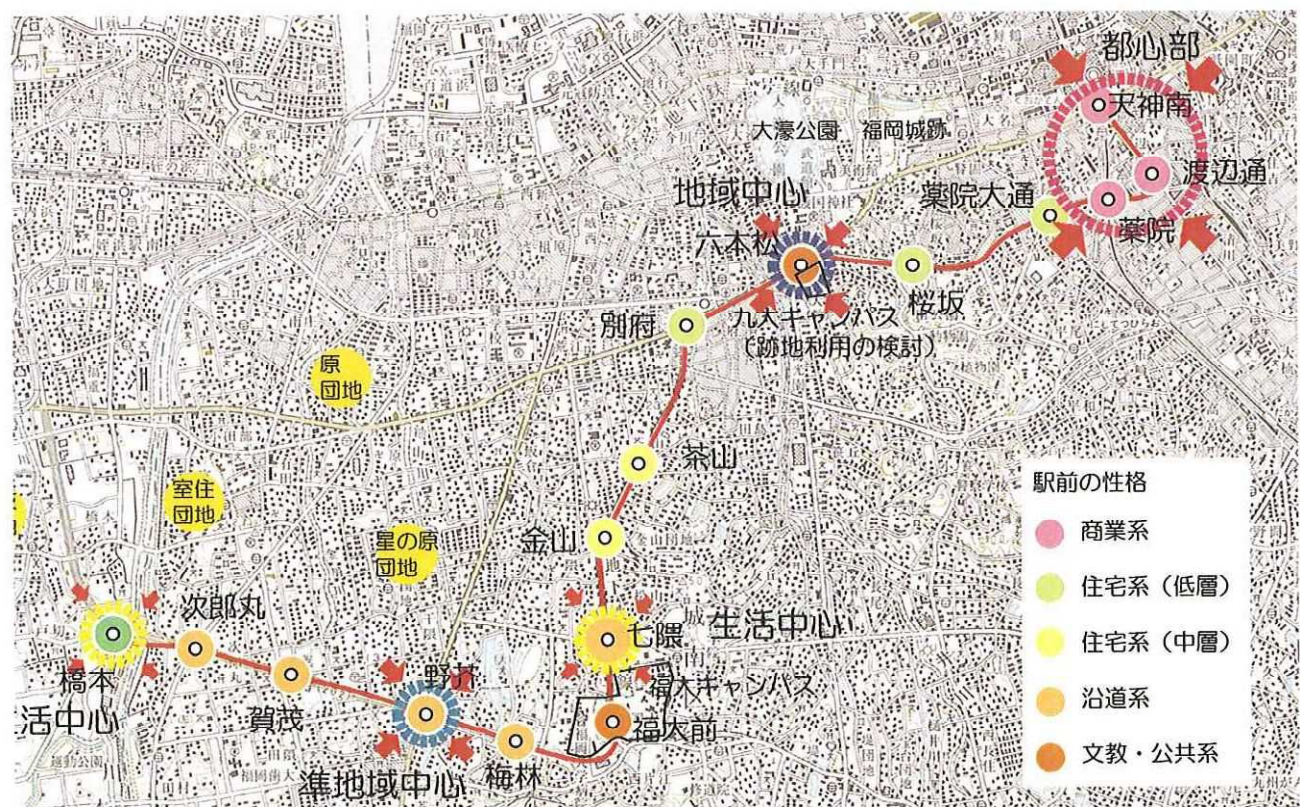
- ・高層マンションの進出が相次ぐ薬院大通、桜坂、別府等は、今後、民間マンション開発を適切に誘導し、魅力ある街並み形成に結びつけていくことを提案します。
- ・低・中層住宅地が形成されている茶山、金山、梅林は、既存の住環境を保全しつつ、中層の住宅開発の誘導を提案します。
- ・沿道型の市街地が形成される七隈、野芥、賀茂、次郎丸、橋本は、テナント等を確保した複合型住宅開発の誘導を提案します。

●地域中心、準地域中心、生活中心の形成を図る市街地整備の推進

- ・地域中心の六本松は、九州大学跡地整備との連携を図り、オープンスペースを確保した拠点形成を提案します。
- ・準地域中心の野芥は、道路網が複雑な上、交通量も多く混雑も著しいことから、駅周辺の一体的な市街地整備を提案します。
- ・生活中心の橋本や七隈は、幹線道路沿道の市街地形成を計画的に誘導し、魅力ある都市づくりへの誘導を提案します。

●公共交通ネットワークの形成

- ・上記の住宅開発の計画的誘導や市街地整備と連携し、駅からアプローチしやすい箇所にバスターミナル機能やゆとりあるバスの待合スペース等の確保を提案します。
- ・また、利用しやすい駐輪場の充実を図るとともに、駅を拠点とするレンタサイクル等の導入を提案します。周辺の住宅団地等からの利用者の誘導を目指すものです。



参考) 駅前整備の展開イメージ/野芥(準地域中心)

● 駅前の現況



駅の出入口2の対面には屋上が駐車場となった生活必需品等を取り扱うロードサイドショップが立地しています。老朽化も進んでおり、更新時期を迎えています。北側の裏手にはスポーツ施設の他、その他駐車場や介在農地などの低未利用地が残されています。



駅の出入口2の前には比較的広い歩行者空間が確保され、病院の西側にはバス停も位置しています。地下鉄の駅とバス停が隣接する特性を活かした再整備により、交通結節点として個性ある駅前空間の形成が期待されます。



野芥の交差点周辺は、交通渋滞が著しいところです。新たな外環状道路の整備に伴い道路基盤が複雑となり、交通処理もうまくできていません。自家用車から地下鉄への乗り換えは、今のところ適していません。改善に向けた検討が求められます。

● 駅前整備の展開イメージ



最後に

- 福岡市における公共交通指向型都市開発の計画的な展開に向けて
 - ・今回提案した公共交通志向型都市開発の実現には民間活力との連携が必要不可欠です。計画的な都市づくりを実行していくには民間開発に対する支援策を用意する必要性も考慮されます。
 - ・但し、むやみな民間開発の受け入れは福岡市の都市づくりの方向性を混乱させかねません。各駅ごとに考えるのではなく、地下鉄1号、2号線ならびに西鉄を含む路線全体として計画的に取り組んでいくことが不可欠です。
 - ・福岡市、西鉄、JR、地元住民、民間事業者等の協働による「公共交通志向型都市開発プラン（仮）」の策定により、相互の連携による計画的でスムーズな駅前開発の展開が期待されます。また、必要に応じて地区計画や景観地区等を導入することで、人の集まる質の高い市街地の形成が図られるものと期待します。
- 地域の活性化に向けた住民参加によるまちづくりの推進に向けて
 - ・七隈線の沿線には生涯学習、学校教育、観光等の多方面の分野で活用できる様々な地域資源が潜在しています。駅では散策マップの配布なども行われているようですが、まだまだ活用の余地を残しているのではないのでしょうか。
 - ・他方、今回の調査を通して、整備間もない七隈線の駅周辺は滞留空間や駐輪スペースの確保や利用の仕方など、まだまだ多くの課題を残していることがわかりました。
 - ・こうした地域毎の特性と問題課題を住民参加のまちづくりの中で発見し、その解決に向けた取り組みを通して、七隈線が地域に根付いた親しまれる公共交通となることを期待します。
- 環境都市をリードできる福岡市として都市開発の総点検へ
 - ・福岡市では、アイランドシティ、香椎副都心開発、都市高速道路の延伸、九州大学や子供病院の移転など、様々な都市開発が進められています。
 - ・今回の提案が福岡市全体の都市開発の総点検の契機となるなど、市民生活にも快適で環境にもやさしい都市づくりの進展に少しでも貢献できればと思います。

(※注1)：九州大学大学院 人間環境学府 都市共生デザイン専攻 アーバンデザイン学講座 有馬研究室 HP
<http://media.arch.kyushu-u.ac.jp/DataRoom/TODgis/Outline.html>

(※注2)：福岡市交通事業中期経営計画（平成17年度～平成21年度）

(※注3)：西日本新聞社 記事データベース / <http://www.nishinippon.co.jp/news/2005/subway/ren.html>

(※注4)：EIC ネット 公共交通指向型都市開発 / <http://www.eic.or.jp/ecoterm/?act=view&serial=2811>

(※注5)：「福岡市交通事業中期経営計画」の進捗状況 中間とりまとめ（平成19年度末までの状況）

(※注6)：フリー百科事典『ウィキペディア (Wikipedia)』