

「国際的専門家と挑んだ福岡の都市開発戦略策定のための8日間」

# 都市開発戦略フォーラム

## Mobility in Smart City "Fukuoka"

2012年10月5日(金)から12日(金)に行なった「国際実務研修」の8日間の成果発表と、地元関係者(参加者)との討議を目的とした「都市開発戦略フォーラム」を10月12日(金)に開催いたしました。

### ■プログラム構成

- 1 はじめに:福岡地域戦略推進協議会の都市開発戦略 後藤太一(福岡地域戦略推進協議会)
- 2 国際実務研修の概要 M.グロードマンズ(欧州都市デザイン研究所)
- 3 スマートシティ「福岡」にふさわしい交通体系 R.ヴァンデルヴァイル(RVDB/Lightrail.nl)
- 4 これからの課題 後藤太一(福岡地域戦略推進協議会)

### ■これまでのふりかえり

福岡地域戦略推進協議会(Fukuoka Directive Council、以下 Fukuoka D.C.)は、欧州都市デザイン研究所(Stadslab)と連携しながら官民の地元関係者と共に、福岡の新たなビジョンと戦略の立案と推進を行ってきた。これまでの主な取り組みは以下のとおりである。

- 2011年7月 専門家ワークショップ
- 2011年9月 地域戦略フォーラム
- 2011年10月 地域戦略サミット
- 2012年4月 第1回 国際実務研修(テーマ:魅力的な場所づくり/Placemaking)
- 2012年4月 福岡地域戦略推進協議会.総会(成長戦略の策定)
- 2012年5月～ 都市再生部会

これらの取り組みは、以下の3点を目的としている。

- 地元関係者、経済開発の専門家、都市開発の専門家から意見を収集すること
- 異なる主体間の対話を促すこと
- 経済開発戦略とそれを補完する都市開発戦略をパッケージ化すること

### ■国際実務研修 2012(Master Class Fukuoka 2012)の概要

概要:福岡地域戦略推進協議会では、実現性のある地域戦略の検討の一環として、また地域戦略の作成とこれからの推進を担う人材の育成事業として、当協議会と海外の実務専門家が協働で都市開発戦略を検討する「国際実務研修」を2011年より実施している。

期間:2012年10月5日(金)～12日(金) 計8日間

テーマ:都市交通/Mobility

会場:西鉄イン福岡(研修)、レソラNTT 夢天神ホール(フォーラム)

共催:福岡地域戦略推進協議会 欧州都市デザイン研究所

後援:国土交通省 オランダ王国大使館 国連人間居住計画(ハビタット)福岡本部(アジア太平洋担当)

We Love 天神協議会 天神明治通り街づくり協議会 博多まちづくり推進協議会



講師:ロブ・ヴァンデルヴァイル

交通・都市プランナーとして、またコンサルタント・研究者・デザイナーとして、ヨーロッパのみならずポートランド(米国)やアブダビ(UAE)において都市計画、交通計画、ランドスケープの事業を手掛ける傍ら、都市計画雑誌の編集主幹、大学講師等も務め、著書も多数。近年の代表的な仕事として、オランダ政府の委嘱を受けて実施した鉄道駅周辺環境とデザイン・プランニング・不動産開発の可能性についての調査などに従事。デルフト工科大学院卒(工学博士)。

## ■国際実務研修の成果概要

昨年7月に実施された専門家ワークショップで提案された5つの原則と3つの戦略が、Fukuoka D.C.が福岡の成長戦略戦略を検討する上での基礎となっている。また、4月に行われた国際実務研修の成果も、Fukuoka D.C.都市再生部会において都心やウォーターフロントの開発を考える上での土台となっている。

本日の発表では、Fukuoka D.C.の取り組む経済開発戦略と、それを補完する都市開発戦略を支えていく福岡の交通戦略に焦点を当てている。Fukuoka D.C.の成長戦略は世界への福岡の発信や世界経済との接続を強化することにより経済成長を促進することを目的としている。2回にわたる国際実務研修の成果は、戦略的なプロジェクトを特定し、推進していくためには次に何をすべきか、Fukuoka D.C.の都市再生部会に示唆を与えるものとして期待される。

今日提案する戦略において特に重要な点は、スケールの異なる福岡都市圏、福岡市、そして個別の地区において拠点間の接続と個別施設への木目細やかなアクセスを改善していくための枠組みを与えることである。

福岡は、国際的にも国内的にも優れた空路、海路、陸路の接続を持つ都市である。さらに都市圏内の各地を結ぶ広域のバランスの取れた都市間鉄道のシステムも有している。また地下鉄は、接続するバス路線と共に福岡市内の都心、副都心を結んでいる。

しかし、我々の分析ならびに見解によると、福岡の公共交通ネットワークは、バスについて考え直すことで、市民にも来街者にとっても、さらに効率的で、信頼性のある、快適なものにすることが可能である。西鉄が素晴らしいバスのストックを有しており、福岡はバスの都市と自認しているかもしれない。しかし、逆を言うと、都市の規模と密度を考慮すると、路上のバスの多さは福岡の強みではなく、弱みを指し示している。

福岡と類似する都市との比較、国際実務研修中に行った実地調査、現状の交通手段分担率の分析から、福岡ではバスが担う役割が明らかに小さいことが明らかとなった。福岡市内の全ての移動に対するバスでの移動の割合はわずか8%であり、さらに1時間という限られた時間における平均の数値ではあるが、朝夕のラッシュアワーの時間帯でさえバスの乗車率がさほど高くない状況にある。

現在、ほとんどのバスが拠点間の接続サービスよりも、各拠点への木目細やかなアクセスを担っている。その結果は、都心部、郊外部両方において運行速度のさほど速くないバスが多く運行されている。都心部の交通混雑の大部分はバスによるものと言える。どの時間帯も都心部の幹線道路は、平均して1時間当たり60台から70台のバスが運行されている。一方で郊外部のバス運行は非常に低頻度である。これはアンバランスなシステムと言わざるを得ない。

バスの運行上の観点から、バランスの取れたバスネットワークにおいて、運行速度が速い都心部のバスの幹線は、遅いけれども運行頻度が高く、信頼性の高い地区内を結ぶ枝線で支えられていることが望ましい。幹線を走るバスは信頼性が高く、速く、快適に郊外から都心へ、そして都心から郊外へ多くの乗客を運ぶためのものである。

インフラの観点からも、我々は改善の余地を見出すことができる。我々は、持続可能なバス交通の軸の必要性を見出している。バス交通の軸は、バス専用レーンないしはバス専用道を有し、バス優先の交通制御がなされる道路と定義する。このようなバス交通の軸を形成するための投資は、幹線沿いに速く快適な交通サービスの供給を可能とする。一方で、地区レベルで決め細やかなアクセスを提供するネットワークは、既存の道路上で運行するものでインフラの改善は必要としない。これら2つの異なるバスサービスそれぞれにとって必要とされるインフラや運行の改善を行うことによって、ネットワーク全体のバスの運行が改善され、結果として利用者の満足度も改善すると言える。

我々の考えでは、都心部はバス専用道を持つバスの軸線を走る8路線から10路線でカバーされる。バスの軸を形成するための道路や交通制御の改善は、ITを活用した情報提供や十分な広さを持つバスの待合空間、自転車道、歩行空間の改善と共になされるべきである。また現在、自動車走行に供されている車線を片方向1車線ずつ、バス専用道ないしはバス専用レーンへと転換されるべきであろう。空間に余裕のない場所やバス専用道以外に優先すべき施設が存在する区間については例外的に考えることが必要であるが、現状の道路空間はこの改善を行うには十分であり、新たな用地の取得は必要としないと考えられる。

バス交通軸上の速い幹線のバス(以下、幹線バス)は、都心部では環境にやさしい車両(ゼロカーボン)で、乗降しやすく(ノンステップ)、大容量(18メートルの連節バス)であるべきである。バス交通軸上のバスは、1時間におおよそ12台のバス(5分間隔)がそれぞれの方向に走っており、400mから500mおきにバス停があることを想定している。バス交通軸の道路は、自転車と歩行者が空間を共有している現状で頻発する危険や錯綜を回避するために自転車専用レーンが同様に整備される。

現状のバスネットワークを調査した上で、我々は、以下の東西方向 4 本、南北方向 4 本の道路をバス交通軸として整備することを提案する。

- 明治通り(藤崎—吉塚)
- 那の津通り(長浜—石城町)
- 国体道路(鳥飼—祇園)
- 住吉通り/城南線(別府—博多駅)
- 大博通り(サンパレス—国体道路)
- 渡辺通り/日赤通り(大橋—天神北/須崎ハーバー※)
- 大正通り(長浜—平尾)
- 油山観光道路(大濠—堤)

※須崎ハーバーは 4 月の国際実務研修で提案された競艇場周辺の再開発後の地区の名称

幹線ではなく地区内で決め細やかなアクセスを提供するバス(以下、枝線バス)は、原則的にバス交通軸の終点で幹線バスと接続し、バス交通軸の終点を交通結節のハブとして整備する。

ここで、中長距離のバスや高速バスについて考えを整理する必要がある。これらのバスは都市高速や高速道路を走っている。これらは、天神を終点とするのではなく、須崎ハーバーに整備を提案するバスターミナルを終点とするべきと考えている。この地区については、前回の国際実務研修で提案したとおり、離島航路を除く博多湾内の航路のターミナルを競艇場の位置へ移し、交通結節のハブとして再整備する。水上バスだけではなく中長距離バスや高速バスと幹線バスとのスムーズな乗り換えを実現する。ここに交通結節のハブを整備することは、都心部を通過するバスを削減でき、現状の課題として指摘し道路混雑の解消につながると考えている。

中長距離のバスや鉄道と既存の地下鉄、新たなバスネットワークを結節することは、福岡市域だけではなく福岡都市圏全体で拠点間を効果的に結び統合された強力な公共交通システムとなることを確信している。

我々の考えでは、統合された公共交通システムは、どこで将来の開発や再開発が起こるのか特定する要因でもある。「公共交通指向型開発」の特徴的な例は、須崎ハーバーを複合用途地区として再開発する提案に見られる。明治通りと渡辺通りの交差点から 1km 以内に位置し、天神橋口交差点からも見える須崎ハーバーは、ウォーターフロントへの都心の拡張の受け皿となり、この地区の相対的な長所である交通の観点に加えて、都市開発の戦略上の重要な地点であると考えている。那珂川の河口部に位置する須崎ハーバーは、天神、中洲、博多からの河川沿いの連続したオープンスペースをつなげ、コンベンション施設に隣接する博多埠頭、中央埠頭とを結ぶ役割を果たす。また投資を呼び込む点からも、この地区の戦略的な長所が指摘できる。この地区は都心部の外縁に位置しており、国内外から投資を呼び込み新たな開発を行うために十分な大きさの空間を有している。

本日の提案は、福岡の都市開発や都市交通に関する確定的なマスタープランではない。その代わりに、地域の成長の性格や方向性に関する市民や関係者の議論を、交通の視点から喚起しようとする試みである。昨年立案した Fukuoka D.C. 成長戦略のとおり、都市開発は経済開発の受け皿となるべきである。経済開発の専門家は、将来の福岡都市圏の成長において、どの産業分野や基盤が重要となるのか特定している。本日のフォーラムでは、都市デザインの専門家が福岡の将来の交通において、パフォーマンス、信頼性、質などの観点からネットワークの再デザインを提案した。我々は、今回の提案が、「福岡版スマートシティ」がどうあるべきなのか、行政から企業、市民など多様な地元関係者の議論を促すことを期待している。

## ■地域診断と都市開発戦略のあり方の検討

昨年7月の専門家ワークショップにおいて、4人の都市開発の専門家を招いて、4日間の日程で、福岡の地域診断と都市開発戦略のあり方を検討した。4人の専門家は国際実務研修をはじめ Fukuoka D.C.に継続的に関与している。

[専門家]

- A.ファッサム:シンガポール都市開発庁/アーバンデザイナー
- J.メーダー:レンドリース・ジャパン/アーバンデザイナー(2011年度 Fukuoka D.C.都市開発ディレクター)
- ロブ・ヴァンデルヴァイル:RVDB、Lightrail.nl/交通プランナー
- S.ヴェルブン:Bureau B+B 取締役/ランドスケープ建築家

専門家ワークショップでは、福岡の都市開発戦略を立案する上で重要なものとして以下の5つの原則が提案された。

- Connectivity つながり
- Accessibility たどりつきやすさ
- Legibility わかりやすさ
- Imageability イメージのつかみやすさ
- Walkability 歩きやすさ

また、この5つの原則に基づいて、以下の3つの戦略が導き出された。

- Strengthening connections つながりを強化すること
- Improving city center 都心を再生すること
- Activating the waterfront ウォーターフロントを活性化すること

## 欧州都市デザイン研究所(Stadslab)について

オランダのフオンティス工科大学内の独立研究機関として、2006年設立。都市計画・デザインに関する実務専門家が集い、都市が直面する具体的な課題に対し、知識やノウハウの共有を行うプログラムを欧州の街を現場に展開する研修実施機関研究所。都市計画・デザイン手法や国際的視野を地域の専門家に提供することを目的とし、今回、実務研修プログラムを初めて欧州外で展開し、FUKUOKAと協働することで、新しい知識の開発と普及を推進する。

## 福岡地域戦略推進協議会(Fukuoka D.C.)について

福岡の新しい将来像と地域の国際競争力強化を通じて、産官学民が一体となり地域戦略の策定から実施までを一貫して行うことを目的に、2011年4月に発足。組織は会長、副会長、幹事、監査役で構成され、会員制による参画。専任の専門家で構成する事務局(シンク&ドゥタンク)を設置し、福岡都市圏を核とした地域戦略の策定・推進により、東アジアのフロントランナーとして発展する九州圏の形成と一体的な発展を目指す。

## 概要

市民と来訪者の両方の移動の質を改善することを目的として、「都市開発の5つの原則」を基礎として、福岡の経済開発戦略、都市開発戦略を支える交通戦略をバス交通の再考と既存インフラ活用を前提に提案した。

今回の提案は、幹線-枝線型のバスネットワークへの再構築を切り口にして、インターモーダルに統合された「福岡版スマートシティ」における世界最先端の統合型公共交通ネットワークを目指すものである。

今回の交通戦略の骨子は、「福岡都市圏、福岡市、個別地区の3つの単位において拠点間のConnectivity/つながりと各施設へのAccessibility/たどりつきやすさを改善するための枠組みを与えること」にある。

## 福岡の都市開発の5つの原則

- Connectivity/つながり □Accessibility/たどりつきやすさ □Legibility/わかりやすさ
- Imageability/イメージのつかみやすさ □Walkability/歩きやすさ

## 提案の3つのポイント

- (1) 福岡都市圏全域の移動（モビリティ）の質の向上
  - ・鉄道、地下鉄、バス、水上交通の統合された「福岡版スマートシティ」における交通ネットワーク
- (2) 都市開発を誘導する公共交通軸の形成
  - ・主要施設へのAccessibility/たどりつきやすさの向上と都心の成長の方向づけ
- (3) 交通体系改善に向けた意思決定
  - ・バス交通軸に限られた公共施設立地やインフラ整備

## 期待される効果

- (1) 域外とのConnectivity/つながりの改善：福岡の優れた陸路、海路、空路との接続の最大限の活用
- (2) 移動の質の向上：交通空白地や道路混雑の改善
- (3) 都市開発の誘導：公共交通軸に沿った開発投資の集中と最適化

## 将来の福岡のバス交通の考え方

～市民と来訪者の両方に優しい、統合型の公共交通ネットワークを形成するため、幹線-枝線型にバスネットワークを再構築する～

### Improved system

乗り換え地点ではバス、鉄道、地下鉄、高速バスとの物理的、心理的、金銭的にスムーズな乗換を実現

- 8本のバス交通軸による幹線-枝線バスネットワークの要点
- (1) バス交通軸へのインフラ整備と公共交通優先制御
  - (2) 運行の効率化によるバス走行台数の削減と走行速度改善
  - (3) ダイヤ調整、乗換施設の改善によるスムーズな乗換
  - (4) バスネットワーク全体の運行改善と利用者満足度の向上

#### ※幹線・枝線概念整理

- ・幹線：地区間のコネクティビティ向上（交通軸を走行）
- ・支線：地区内のアクセシビリティを向上

※バス交通軸（コリドー）はバス専用レーンないしはバス専用道を有し、バス優先の交通制御がなされる道路と定義  
※今回の提案は統合的な公共交通ネットワークへの改善に向けて、バス交通軸の概念を提案。路線の提案は次の課題。