

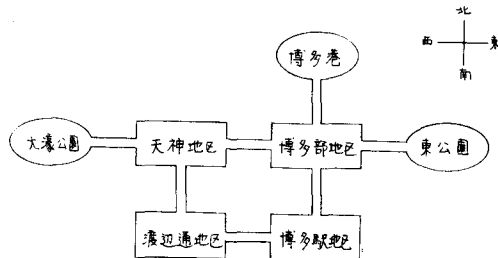
東西軸トランジットモール計画について

福岡市 ○ 牧野 寿光 藤村 義和
平野 定 山北 満治
只松 雅久 水上 義喜

1. はじめに

福岡市では現在、都心部で新しい道路造り福岡都心軸トランジットモール計画を実施している。この計画は、うまいとやすらぎのある空間を創造し歩きたくなる街を求めている。都心部の歩道にデザインなど工夫をこらしたストリートファニチャーを配置し、都心に自然の緑を取り戻し道路を通り活用する人だけでなく、そこに人々が集い沿道の都市活動・居住環境が高まるように都心に家庭の玄関としての位置づけ、ビルの玄関口のにじみだしを計画の目標としている。また市民が親しみをもてる地下鉄時代の街づくりの一つとして、歩行者と自動車との調和を図りながら公共交通機関を優先させ、交通の連続性を確保し都心の界限性が高まるよう整備に努めている。

全体計画は本市のマスタープランに基づく都心の「緑のプロムナード構想」によるもので、都心部の核となる天神・博多部・博多駅・渡辺通地区、および公園等を結ぶ延長3.4kmにおよぶものである。その路線は、都心部のほぼ中央を東西に通じ、路面下に地下鉄が走る都市計画道路千代太手門線・同東公園線の一部を東西軸として、これと交差する福岡部と博多部の南北に通るメイン道路である都市計画道路・渡辺通線と、同博多駅築港線の二つの南北軸からなっている。



2. 実施概要

現在整備を進めているのは、全体構想のなかで位置

づけられている東西軸である。この通りは情緒豊かな町人文化が栄えた商人の町・博多と、黒田52万石の城下町・福岡とを本市の中央部を流れる那珂川を介して結ぶ目抜き通りである。モール区間は、西端の福岡城のお濠を利用した大濠公園・博多部の中洲・川端を経て東端の県庁舎がある東公園までの延長4010M、幅員25Mである。

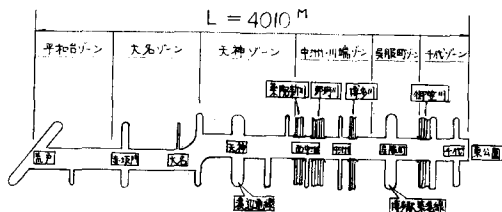
地下鉄建設の路面復旧と調整を図りながら工事を進めている関係上、現在までに天神の一部とこれより以西の平和台地区など延長1850Mの整備を終えている。本年度は、この通りのなかで歩行者の通行が豊富な福岡部と博多部と早急に結ぶ必要性から中洲・川端地区に着手している。

3. 実施内容

3-1. 歩道

A. 歩道と車道の幅員

延長が長く沿道地区の性格も異なるのでグルーピングを行い、自然的景観に恵まれた平和台ゾーンなどもこのゾーンに区分し、歩行者流動量、自動車交通量およびバス乗降客数等について現況調査を行い、これらの将来交通需要を推計した。その結果、商業業務と歓楽街として今後とも歩行者の流動が著しい天神～中洲・川端間延長1320Mの区間は、歩行幅片側5Mが必要となりこれに地下鉄出入口の最低必要幅3Mを加えると歩道8Mとなり、この間の車道は9M・二車線となった。しかし、本路線が国道であるので都心部といえども通過交通を流す役割を果たすように計画すべきであるとの建設省の指導もあり、車道12Mの四車線を確保し歩道を6Mにした。



東西軸トランジットモール計画（天神計画道路・千代太手門線）

その他の地区は、将来の歩行者流動から歩行幅3Mで対応でき歩道6M、車道3Mで四車線を確保し、この間の自動車交通需要に対処することにした。その中で平和台ゾーンは、福岡城址のある南側歩道を7M、北側を5Mの変則歩道とし、お蔭とつなぐりを配慮した。

B. ゾーン区分とバス停

歩道の断面構成は、歩道のもつ目的地に向かう通路としての役割と、電柱、バス停などの路上施設を収容する空間としての装置の機能を明確にするためのゾーン区分を行なった。その区分は、天神～中洲・川端の歩行者流動を考慮し、歩行幅の縮小を極力おさえ歩行ゾーンが4M、装置ゾーンを2Mとした。装置ゾーンには植栽を主体に、バス停・電柱・街路灯の路上施設や、地下埋設物の地上突出物として電力開閉塔、地下鉄出入口を収容した。

C. 歩道の整備

歩道の整備にあたっては、舗装材が歩行環境に与える影響が大きく、そのグレードアップに努めるとともにプロナード的な要素を加えた。54年度整備を行なった平和台・大名ゾーンでは、大部分コンクリート製のインターロッキングブロックを用い、一部ポケットパークにおいてタイル材を使用した。このブロック舗装は、透水性があり修復工事も容易で色彩も豊富で変化あるデザインが可能である。またタイル舗装は、修復の困難さとともに、滑りに対する不安感を持ち当初使用箇所を限定していたが、55年度平和台ゾーンの荒布バスシェルターを含む装置ゾーンに磁器質タイルを使用したところ、路面の滑りがある程度緩和でき落ちついた仕上がりが見られた。

その年の56年度には、既に本市の都心として沿道の建物の耐久高層化が完成している天神においてその採用に踏み切った。全体にブラウン系のタイルを用い、また植栽帯の縁石を白の御影石とすることによってコントラストをつけている。本年度も天神での実施例をもとに基本色調は変えず、タイルの貼り方を変え実施する予定である。

3-2. 植栽

植栽は都心にローカルティ豊かな緑と季節感を取り戻し、自然の植生を生かした緑化を図るための歩道計画におけるゾーン区分を基本として、それぞれのゾーンのファサードと調和した樹種の選定を行い、うろおいのある緑の軸の創出と四季を感じとれる植栽計画を基本とした。路線全体としては昔から福岡になじみ深く、市の木でもある常緑樹のクロガネモチを用いている。現在までに整備を終えている平和台ゾーンは、骨格木にホルトノキを加え特徴木ヤブツバキ、モッコクを主体として、ケヤキ・シラカシ等を用い、また低木は常緑のハマヒサカキに花木のツツジ・カンツバキ等を植えた。大名ゾーンでは赤レンガ造りの旧聖堂を背景にしたポケットパークをつくり、骨格木にクロガネモチを主体としホルトノキなどからなる群落植栽を行い、そのなかに市の木の一つであるクスノキの大高木を配置し、シンボライズされた都心の森を構想した。天神ゾーンは地下街の路面復旧時期に既に植栽されている常緑のクロガネモチ・ホルトノキとの調和を図るため、これらの樹主を主体にし、季節感をあらわすための落葉のケヤキを加えている。中洲・川端ゾーンは、タイル同様基本樹種は変えず、特徴木にアメリカハナミズキを加え実施する予定である。

3-3. ストリートファニチャー

路上施設は極力整理統合に努め、すっきりした街並みを追求した。その主なものとしては、電柱・街路灯・信号機・バスシェルター・ゴミ箱等があり、その機能と美観との調和を図った。電柱・電話柱は地中化されている天神地区を除き、その他の区間については他の施設との共架が可能で周囲のものとの融合する新たに開発された美装柱を用いた。これは地上設置物の外観の視界占有面積を極力少なくし、大きさ・形状・色線・統一を図るほか、街路灯柱、信号機柱など他の用途とも共用できるものである。無柱化区間の天神では、街路灯・信号機・規制標識を一本の柱にすべて共架したダークグレイの共架柱を採用し、周囲の空間に溶け込む様配慮した。バスシェルターは道路景観の視覚的な統一を図るため、地下街などの階段上屋の形態に準じたものとした。また歩行者の安全向上を図るための交差点の歩道上に石柱を建て、車の巻き込みを防止するなどその対策にも努めている。