

今泉地区まちづくり研究

—— 新生・中央保育園の安心確保に向けた私的考察 ——

平成 25 年 9 月

風土計画一級建築士事務所
代表 大坪克也

目 次

1章. 序		
(1) 背景	.....	1
(2) 本研究の目的	.....	1
(3) 研究対象の設定	.....	2
2章. 指摘される「問題点」の分析と課題の抽出		
A 立地の自然条件／日照など	.....	3
(1) 現状	.....	3
(2) 方針	.....	4
B 前面道路通行の安全性	.....	6
(1) 現状	.....	6
(2) 懸念される事柄	.....	7
(3) 求められる対策と課題	.....	9
C 敷地避難の脆弱性	.....	12
(1) 現状	.....	12
(2) 懸念される事柄	.....	12
(3) 求められる対策と課題	.....	14
3章. Imaizumi Triangle 構想		
(1) 「天神」の変遷／西進から南下へ	.....	15
(2) 都市整備の現状	.....	16
(3) “中央児童会館リニューアル” 事業の影響	.....	18
(4) Imaizumi Triangle 構想	.....	19
4章. 各論		
(1) 骨格となる2本のペDESTリアン・ロードの形成	.....	22
(2) 歩車分離の域内交通ネットワークの構築	.....	25
(3) 天神～今泉のスクランブル横断	.....	28
(4) 容積率制限の緩和による土地利用の促進	.....	30
(5) 敷地二方向避難の確保	.....	31
(6) 施設機能の再構築	.....	32
5章. 結び	.....	34
※参考資料	.....	35

1章. 序

本研究の目的と対象の範囲を示す。

(1) 背景

福岡市中央区の中央保育園の移転については、保護者らが中心となり、いくつかの問題点を指摘してこれに異議を申し立てている。また、当園に所属する保育士からは、移転先での保育に対して安全上の不安を感じている旨の表明がなされた。

これに対し福岡市は、交通安全の問題に限り具体的な対策を示しているが、必ずしも十分な実効性を備えるとは言い難く、未だに理解は得られていない。

一方、建設主体である社会福祉法人福岡市保育協会は来年度の開園をめざして工事を進めているところである。しかしながら、この状況が打開されないまま開園を迎えれば、当事者である保育士らが不安を訴える以上、そこで健全な保育運営がなされることについては疑問の余地がある。

私たち大人は、次世代を担う子どもたちの健やかな成長を保証する義務を負う。新しい中央保育園の出自が如何にあらうと、そこで保育がなされるのであれば、そこは必ず「安心の場」として子どもたちを迎えなければならない。

建設が進む中、開園の日を期限とするより確実な安心対策が求められている。

(2) 本研究の目的

このような現状認識に基づき、本稿では、新しい中央保育園が現在建設中の場所に於いて開園するとした場合、既に指摘される主に安全面での問題についてどのような策を見出すことができるか、その可能性について検討を行うものである。

(3) 研究対象の設定

この考察は、「中央保育園新築工事」に関わる設計担当建築士によるものであり、その職能の範囲は建築設計および地域計画である。これを超えるものについては、他の研究に委ねたい。

メディア報道などによれば、中央保育園移転について指摘される「問題」の総体は概ね以下のとおりである。

- A 立地の自然条件／日照など
- B 前面道路通行の安全性
- C 敷地避難の脆弱性
- D 立地の社会条件／風営法関連施設の存在
- E 定員規模計画の適正
- F 補助金事業に関する行政手続き
- G 敷地選定並びに購入手続きの不透明性

本研究の主旨と職能の限界から、専らA～Cを考察の対象とする。

2章. 指摘される「問題点」の分析と課題の抽出

問題点として指摘される事項の分析を行い、「問題」の所在を確認しながら改善されるべき課題の抽出を行う。

- A 立地の自然条件／日照など
- B 前面道路通行の安全性
- C 敷地避難の脆弱性

A 立地の自然条件／日照など

(1) 現状

移転先の敷地は、西を除く三方を民有地に囲まれており、現在すでに南側には11階建て、7階建ての建物が近接して建っている。また、東側の一面および北側に平地のコイン駐車場があるが、一部ではビル建設の方針も聞かれる。

一帯の都市計画は、用途地域／商業、建蔽率 80%、容積率 400%であり、地価とのバランスを考えると、比較的狭い区画においては敷地いっぱい5階～7階建ての商業利用が一般的な形になろうと推測される。

これらの状況から、日照については夏季を除き十分な日照が得られる環境にはないと言わざるを得ない。但し、日照量の大きな要因となる敷地南側の建物群は既に更新されているので、それ以外の周辺の建物建設が進行しても大きく変化するものではない。

また、天神地区においては、日中、風は主に北からの海風が吹く。北側空地にも近い将来中層ビルが建ち並ぶことが考えられるが、いずれも隙間の少ない建て方であろうと予想されるため、風は若干遮られるかも知れない。



日照、通風とも、都心立地における避け難い問題である。

[福岡市の気象データ]

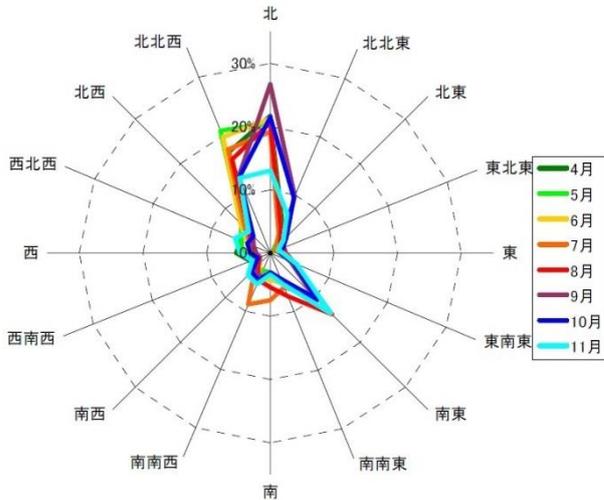


図4a 月別風配図(起床時)

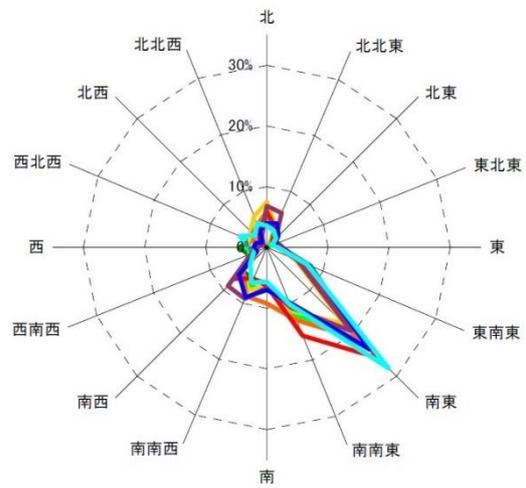


図4b 月別風配図(就寝時)

月毎気象データ数表

	4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月	
	起床時	就寝時	起床時	就寝時	起床時	就寝時	起床時	就寝時	起床時	就寝時	起床時	就寝時	起床時	就寝時	起床時	就寝時
平均気温[°C]	16.0	12.8	20.4	17.0	23.6	21.0	27.9	25.3	28.9	26.0	25.0	22.3	20.0	16.7	14.6	11.8
平均相対湿度[%]	63	74	65	77	73	82	73	82	70	80	70	80	64	76	63	73
平均風速[m/s]	2.5	1.5	2.3	1.3	2.3	1.3	2.4	1.4	2.5	1.4	2.5	1.3	2.2	1.3	2.1	1.6
風向	最頻	北 南東	北北西 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東	北 南東
	次点	北北西 南南東	北 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北北西 南南東	北 南南東	北 南南東	北 南南東
	次々点	南東 東南東	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	北北東 南南西	南東 南南西	南東 南南西	北北西 東南東	北北西 東南東
	10%	8%	10%	7%	11%	8%	10%	9%	14%	7%	10%	9%	10%	9%	13%	7%

※本データは、財団法人日本建築学会編「拡張アメダス気象データ 1981-2000」(2005年発行、<http://www.metds.co.jp/>)所収の拡張アメダス気象データ(20年分)をもとに作成しております。

※本データは、自立循環型住宅設計ガイドライン 3.1章「自然風の利用(・制御)」の参考資料としてのみ利用できます。本データは、日本建築学会環境工学本委員会建築設備運営委員会設計気象データ小委員会ならびに株式会社気象データシステムから、自立循環型住宅設計ガイドラインWebページ(www.jjj-design.org)内に限って公開の許諾を得たものです。転載や他用途での使用はご遠慮ください。

※本データ作成にあたり、起床時は7時~22時、就寝時は23時~6時としています。

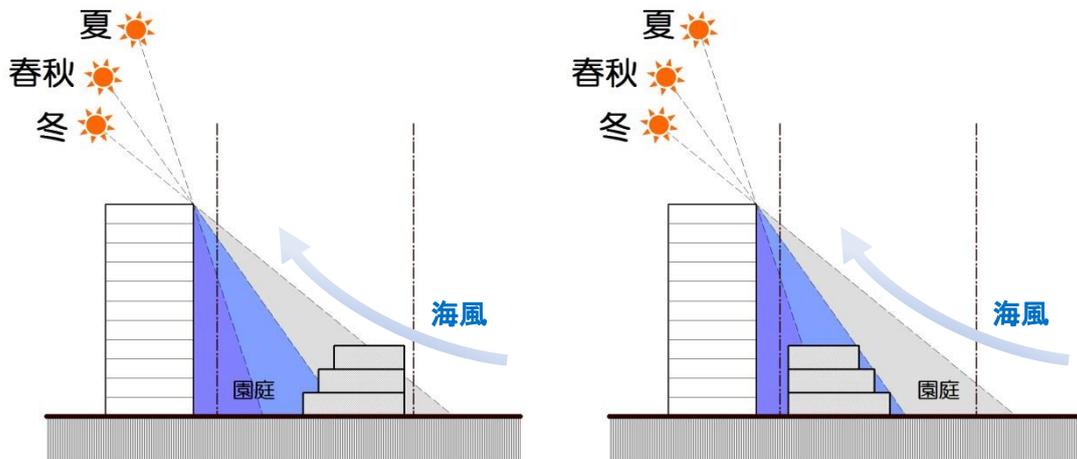
※本データの使用法ならびに作成方法の詳細は、自立循環型住宅設計ガイドライン3.1章「自然風の利用(・制御)」、本pdfファイル2~3ページをご確認ください。

※日本建築学会「自立循環型住宅設計ガイドライン」より引用

(2) 方針 : 園庭への日照を優先し保育室へ風を呼び込む建物配置を

このような自然環境を保育の面からどのように捉えるのかについては、専門の判断を待たねばならぬ。

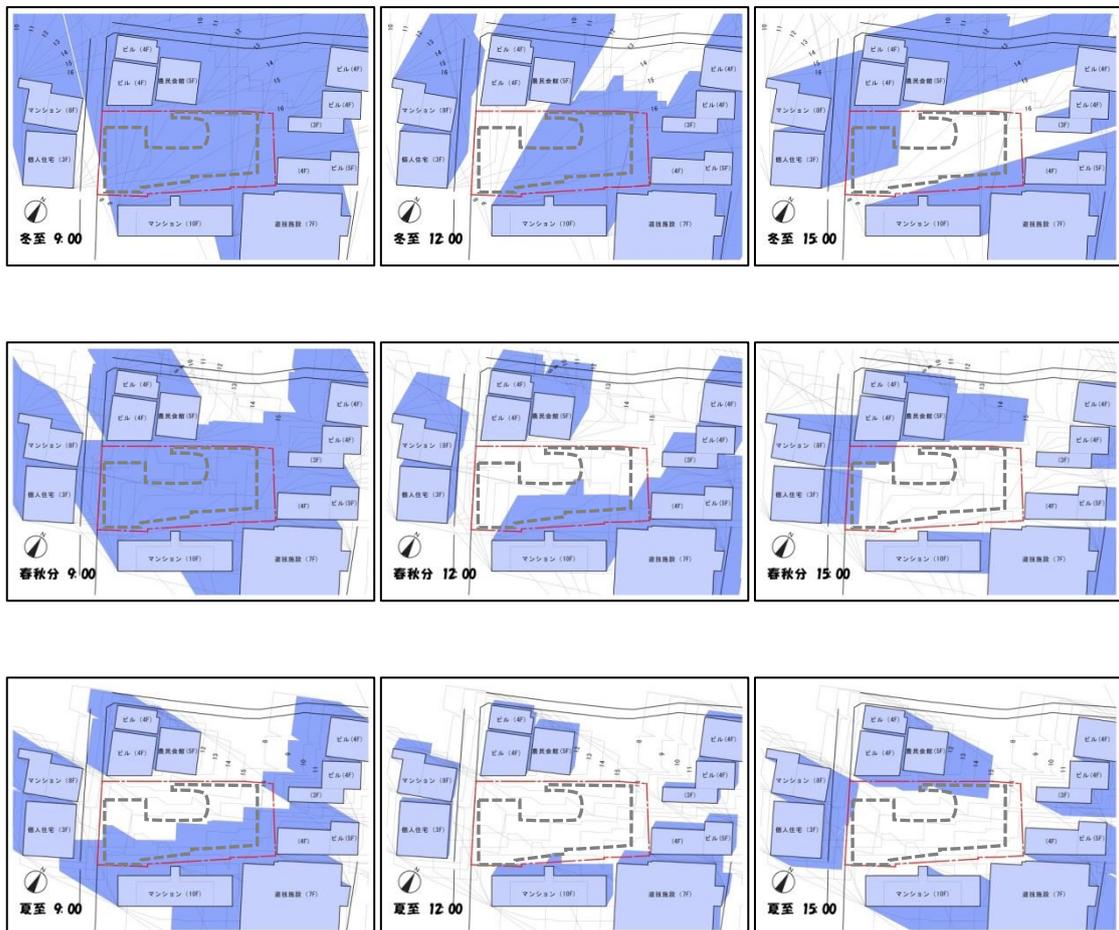
建築計画の面からは、園庭に陽光が射すことを最優先に、これを敷地北寄りに設けて可能な限りの日照を得る、という考え方が有効と思われる。このことにより各保育室が北側の園庭に開き、穏やかな間接光と昼間の海風を採り入れることが可能となる。



<園庭を南寄りに設ける場合>

<園庭を北寄りに設ける場合>

以下、現状の日影の様子と園舎建物の位置を示す。実際には、園舎自身の影も落ちるため日照を得る範囲はやや狭まることになる。

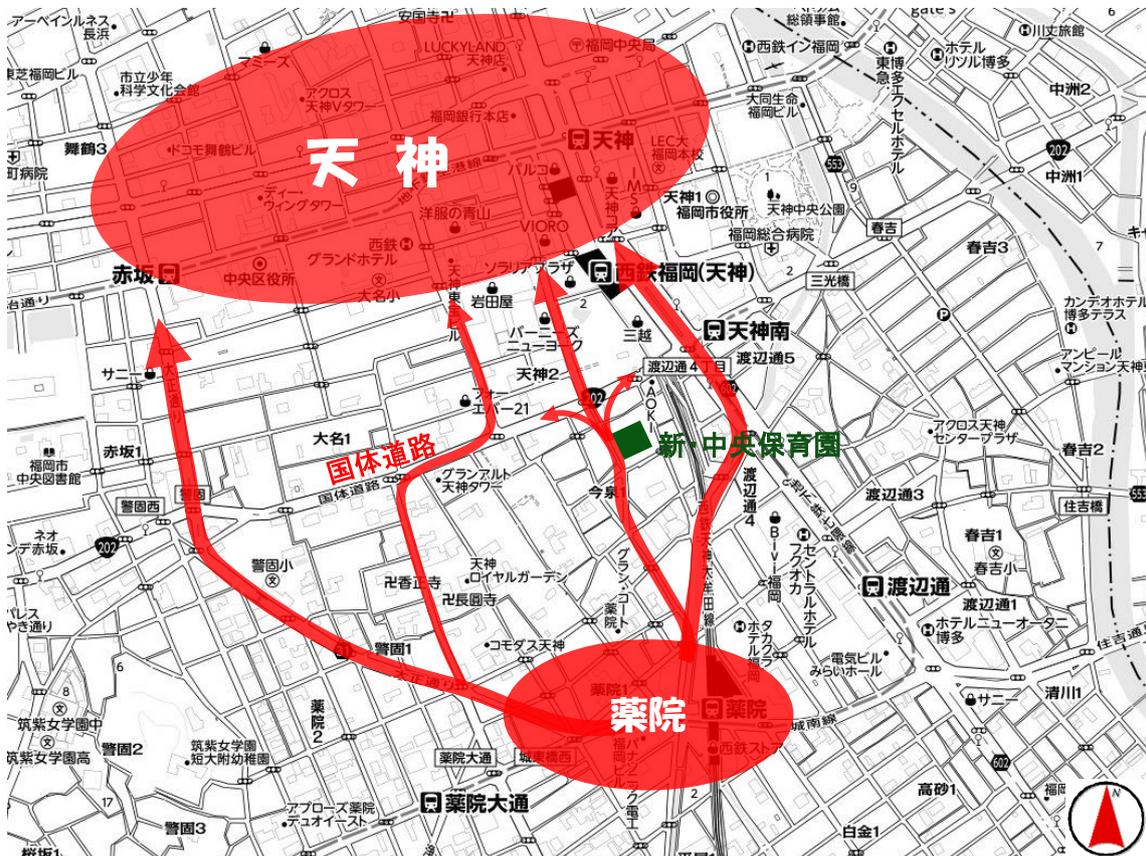


B 前面道路通行の安全性

(1) 現状

①交通量

敷地前面の道路（今泉公園通り／北への一方通行）の平日 14 時間（9:00～23:00）交通量は約 3000 台、1 時間当たり交通量は 210 台余りである（平成 19 年 7 月調査による）。平日朝の通勤時間帯並びに 15 時台のピーク時には国体道路出口の信号は 2 回待ちとなり、今泉公園北側交差点（ファミリーマート付近）まで車両が並ぶ。



薬院から天神方面への車の流れ

②道路幅員

前面道路の幅員は、国体道路側街区区間（約 40m）が 4.7～5.1m、保育園敷地の街区区間（約 90m）が 5.0～5.5m である。国体道路側街区区間では途中に立つ電柱が有効幅員を狭め、道路のネックとなっている部分がある。

今泉公園区間の幅員は約 11m で、パーキングメーターを備えた路上駐車場が設定されている。

③交通の特性

業務車両（タクシー、ワゴン車、貨物車など）が多く、薬院方面から天神二丁目方面への抜け道となっている。国体道路出口では前記3000台のうち半分1500台が直進して天神方面へ、残り半分はほぼ同数が右左折車両である。

交通の種別としては自動車、バイク、自転車、歩行者等さまざまであり、特に近年は自転車の増加が目立つ。



(H24.07.31 8:49 撮影)

(2) 懸念される事柄

①子ども保護の限界

通行量の多い道路を子どもの手を引いて歩くことは保護する者の義務と言えるかもしれないが、これには限界がある。連れる子どもが複数である場合や手荷物の多い日、雨の日などは手がふさがってしまうであろう。あるいは子どもがやや興奮気味の日もあるかも知れない。「一瞬の間」を完全になくすことは難しい。園外保育においてはさらに手薄となる。人の手による保護の前に、まずは危険の少ない道路環境であることが求められる。

②交通の混在

朝夕の混雑する時間帯には、車と歩行者ばかりではなく自転車、バイクが行き交う。ここへ新たに300人の子どもたちと300人の保護者の通行が加わることは十分に認識しておかねばならない。

このところ増加している自転車の通行については特に留意しておく必要がある。子どもたちを避けながら走る自転車や急にハンドルを切った自転車を車はどのように避けるのか、事故ではなくともトラブルは起こらないか、などの懸念はある。

③暴走車のリスク

千葉大学名誉教授鈴木春男氏は「高齢ドライバー事故の実態と対策」という防災資料の中で、“高齢者が係わる事故比率は増大傾向にあり、高齢ドライバーが増えたことを加味しても、高齢ドライバー特有の運転特性が問題にされるべきことがわかる。”と、社会の高齢化に伴う交通安全上のリスクについて言及している。

氏は、「高齢ドライバー特有の運転特性」として、視力・聴力・反射などの身体的特性、瞬時の情報処理力・判断力などの心理的特性などを列挙し、今後、社会全体としてこの状況を認識し、対処していくことの必要性を指摘した。

表1 年齢層別第1当事者（原付以上運転者）の交通事故件数の推移

	1990年	2004年	2005年		2005年 1990年	
			増減数	増減率		
15歳以下	731	245	219	-26	-10.6	0.30倍
16～24歳	203,862	163,029	156,097	-6,932	-4.3	0.77
25～29歳	71,115	108,700	100,552	-8,148	-7.5	1.41
30～39歳	103,741	185,646	182,353	-3,293	-1.8	1.76
40～49歳	110,207	134,755	134,105	-650	-0.5	1.22
50～59歳	70,795	153,748	151,698	-2,050	-1.3	2.14
60～64歳	20,509	60,198	59,990	-208	-0.3	2.93
65～74歳	16,780	70,134	71,885	+1,751	+2.5	4.28
75歳以上	3,724	24,664	26,665	+2,001	+8.1	7.16
65歳以上	20,504	94,798	98,550	+3,752	+4.0	4.81
合計	601,464	901,119	883,564	-17,555	-1.9	1.47

資料出所：警察庁交通局

勿論、ここ数年で相次いだ暴走運転による痛ましい事故は高齢者によるものばかりではない。しかし、事故増加の原因が自動車の単純増やドライバーの低年齢化などという過去の事情とは変化していることは否めない。車の高性能化とは裏腹にそれを操る側にリスクが増えているのだ。

ドライバーの急病や発作、脇見、居眠り、携帯電話の“ながら運転”、さらには酒酔い、薬物中毒などの犯罪も含め、こちら側の注意では避けられない事故も十分に想定されなければならない。

(3) 求められる対策と課題

①面的なインフラ整備を

ドライバーに対して、小さい子どもたちが近くにいることを認識させる必要がある。そのためには、まずスクールゾーンの設定は不可欠である。交通規制や標識設置だけでなく道路構造の改善、面的なインフラ整備の考え方が求められる。

②歩道整備とその限界

敷地前面道路の幅員が十分ではないために、「保護された歩行者空間が確保できていない」ことは既に共通の認識である。しかし、堅牢な建物が立ち並ぶ沿道の状況からは道路の総幅員の拡張は事実上困難である。従って、歩道と車道の幅員調整という方法を取らざるを得ない。即ち、車道を狭めて歩道を設けるという方法である。



現在、打ち出されている改善策は次のとおりである。

<国体道路側街区区間 A/約 40m>

ネックとなる電柱を移設し、総幅員 4.5～5.0m の内 3.55m（車道 2.75m + 路肩 0.8m）を車空間、残る 0.95～1.4m を歩道空間として車止めポールを設置し路肩のカラー化を行う。

<保育園敷地の街区区間 B / 約 90m>

総幅員 5.0~5.5mの内 4.05m (車道 3.25m+路肩 0.8m) を車空間、残る 0.95~1.45mを同じく歩道空間として車止めポールの設置と歩道のカラー化を行う。

<街区区間 B の内、保育園敷地の前面 / 約 30m>

中央区が推し進める新歩行空間整備事業により当初より 2mの建物後退を条件づけられていたが、この部分は既に道路用地へと変更され、歩道整備の設計も完了している。

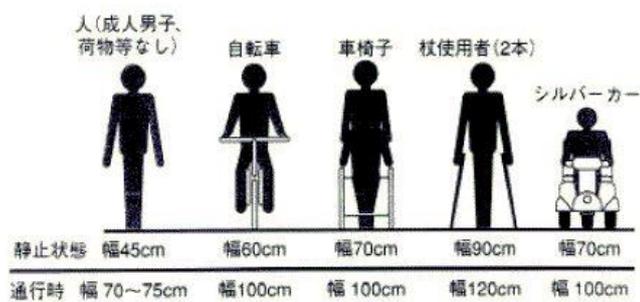
園舎側においては1階部分の外壁位置をさらに 2mほど奥に控えることで、少なくとも敷地前面においては都合 4mほどのセットバック空間が出現する。この目的は、少なくとも敷地の前面にはゆったりとした空地を用意しておくことで、ゲートまわりの安全性を高めることにある。

白線引きだけの狭い路肩を拡幅し、車止めのポールで保護、カラー化し、問題となっていた電柱を移動してこれを有効化するという改善策は、現状に比べて歩行者の安全を向上させるであろう。

また、保育園の前面に限れば、道路の歩道幅は 3.4mへ拡幅され、これに建物外壁の後退 2mを加えると 5m余りの安全地帯が確保される。これは大きな改善かも知れない。

ただしその幅員構成には注意が必要である。

「道路」と認められる道の最低幅は緊急車両の通行なども考慮し一般に 4mとされる。一方、歩行者系の空間占有幅は右図のとおりである。車道を 3mほどまで狭めること自体にも議論の



余地はあるが、苦心の末に得られる内法約 1.2mの歩道もすれ違う際に十分な幅とは言い難い。自動車、歩行者双方に「通り難さ」を生じさせる恐れもある。

国体道路側の出口は信号待ちも長く、混雑時には 2回待ちとなる。青信号への車の突進は現状でも見られるが、狭くなった車道の状況はどのようになるであろうか。

急増する自転車がこの道をどのように通行するのか、歩道と車道のどちらを選ぶのか、その場面への不安も想起される。人通りのある 1.2mの歩道を自転車で通行することには躊躇があろう。他方、3m幅の車道では車と自転車の離合は難しく、トラブルともなりかねない。ここへ子ども連れ 600人ほどの交通が朝夕と生じることも念頭に入れておく必要がある。

③人と車の分離を

車の暴走による悲惨な事故は、歩行者と車が接近するところであれば何処でも起こり得る。万が一、車の暴走が発生してもそれが大事に至らぬためにとられるべき方策は、人と車の距離を引き離す、あるいは物理的に隔離することしかない。

ガードレールや堅固なボラードなどは最低限必要だ。暴走する車を食い止めることのできない結界としてのポールや歩道のカラー化では不十分と言わざるを得ない。

しかるべき時間帯を限って車両の進入を制限するなどの方策は有効である。登園降園の集中する時間帯だけでも安全度は高まるが、マンモス園の園外保育の自由度のためには、できれば終日の規制も望まれる。

車両進入制限の意義は人と車の分離にある。そしてこの対策の最大の課題は都市交通の見直しというレベルに至る。

課題は大きいが予測される危険は最大限回避されたい。

C. 敷地避難の脆弱性

(1) 現状

敷地は、西側前面道路の間口約 30 m、奥行き約 60m弱の矩形である。南、北、東の三方は私有地であり、マンション、パチンコ店などのビルが建つほか、東側に 1ヶ所、北側に 2ヶ所の屋外コイン駐車場がある。

敷地の奥行き方向への避難路が確保できないため、緊急時にはやむを得ずいずれかの隣地への脱出を想定しておく必要がある。



(2) 懸念される事柄

① “とにかく四方八方から逃げられるようにしてください！”

これは「新生・中央保育園計画ワークショップ」の第2回セッション（2012.08.04）において参加者から発せられた言葉である。第1回では、既に参加4組全てのグループが「安全」というキーワードを計画の方針のひとつとして掲げていた。この回ではさらに、交通計画の専門家を招き、朝・夕・深夜とビデオ撮影した前面道路の状況や交通量データを見ながら、その現状を確認した。参加者全員が安全確保の重要性を再確認したことであろう。冒頭の発言はこれを受けた心の叫びだったのかもしれない。

近い将来、当園は周囲の建物に囲まれているであろう。火災時ばかりではなく、地震時の落下物などで前面道路への主たる出口がふさがれると園児たちは内部に取り残されることになる。あるいはこの正門側から暴漢が侵入した場合はどうか。あらゆる場合が想定されなければならない。

建物内部の計画に際しては居室からの二方向避難が重要視される。周囲を囲まれるような都市部の立地に於いては、敷地避難においても多方向避難の大原則は守られるべきであろう。前面道路とは反対側への確実な避難手段が求められる。この敷地で保育所が運営されるのであれば、これは避けては通れない問題ではないだろうか。

②災害発生時、消防隊は十分に活動できるか

当園からの火災発生に対しては、最寄りの複数の消防署から急行することとなるが、消防隊による消火活動と避難救出は全て前面の道路からのみの活動となる。しかしながら、改善計画による前面道路の車道は狭く消防車のアクセスも容易ではない。園舎前には3台ほどの消防車しか並ぶことができない。また、国体道路から一方通行を逆走して現場へ向かうため、一般車との混乱も想定しておく必要がある。

③想定される避難ルートの障害

検討された避難経路としては、コイン駐車場へのルート以外に次の3つがあった。

ルート A：北側5階建てビルの1階ピロティを抜けるルート。

ルート B：南側マンション1階のピロティを抜けるルート。

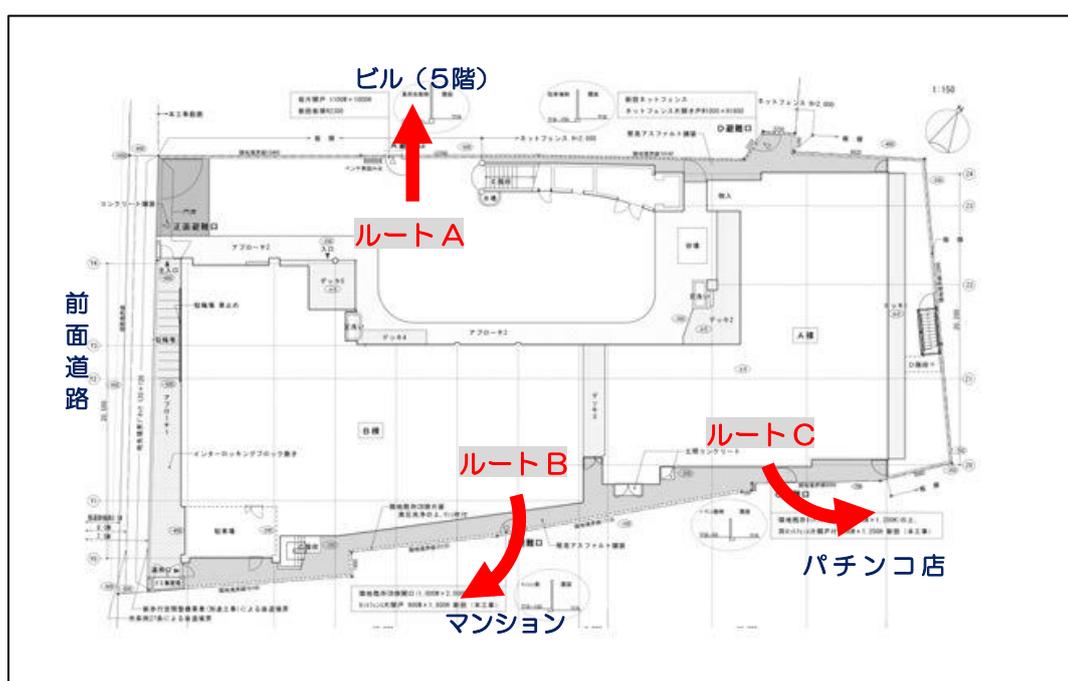
ルート C：南東側パチンコ店の通路を抜けるルート。

コイン駐車場へのルートについては、避難時の2次災害発生のリスク、近い将来の土地利用計画など土地所有者の思惑、という現実的な問題がある。これらについては別途検討の必要があるが、当3ルートにもそれぞれ考慮すべき点があった。

ルート A：北側ビルが既に年月を経ており地震時の避難に際して不安があること。

ルート B：南側マンションピロティのルートは、経路途上の信頼度は高いが、敷地避難の行先は主出入口と同じく前面の道路であること。

ルート C：南東側パチンコ店の通路は扉が狭く段差も大きい。さらに店休日や時間外には道路への出口にシャッターが降ろされていること。



(3) 求められる対策と課題

① 確実な避難経路を確保すること。

確実な避難経路を最低でもひとつ確保する必要がある。またその経路は主たる出入口である正門とは逆方向にあること、日頃からの避難訓練が十分に行えること、などの条件が伴う。さらに可能であれば、これを日常的な副出入口として使用し、非常時の避難をわかり易いものとしたい。

これらが実現するためには、用地取得、長期借地、通行地役権の設定なども視野に入れて検討されなければならない。

② 補完的な脱出口を設けること。

計画中に想定された A,B,C の避難ルートは前記副出入口を補完する「脱出口」として位置づけ、隣地所有者、管理者の協力を取り付ける。可能であれば、定期的な避難訓練の了解を得て避難を確実なものとする。非常時に備えた様々な取り決め、協定などが必要となろう。

③ 近隣との関係構築……“地域が守る保育園”

これらを可能とするためには、近隣との良好な関係構築が不可欠となる。緊急時の実効性もさることながら、多くの幼児の緊急避難を承諾する隣人には精神的負担を課せてしまうことにもなる。用地取得などにより避難経路を確保する場合、緊急脱出口として使わせてもらう場合、いずれにしても周囲の暖かい理解と協力を抜きには成り立たぬ避難方法である。

さらに一歩進めて“地域が守る保育園”をめざすことも不可能ではない。民間の一保育園ではなく、何らかの地域貢献施設、都市施設としての機能を付加することができれば、地域との関係はさらに深まるであろう。

3章. Imaizumi Triangle 構想

前章で明らかになった課題を受け、これらを都市的視点から俯瞰することにより、その回答としての「まちづくり構想」を試みる。

(1)「天神」の変遷／西進から南下へ

1996年、新生岩田屋の開業は80年代後半に始まる天神西通りと大名地区の変身を確実なものとし、天神の商業重心を西へシフトさせた。当時、大名地区は地の利良く地価も安価ということから若者の街、天神のサブカルチャーゾーンとして脚光を浴びることとなった。

しかし近年、その安定化、高級化につれて大名の活況も「飽和」の様相を呈しつつある。時代を牽引する若者の文化という視点で見れば、天神エリアの西進は減速し、西通りの南下へと方向を転じている。最南端に位置する「天神ルーチェ」の立地は、天神エリアのベクトルを見据えた絶妙な位置といわれている。

一方、それまで裏通りであった今泉の路地にはファッションブティック、レストラン、居酒屋などが出店し、天神とは異質の商業空間を出現させている。若者向けの店舗がリノベーションの民家やマンションの下階に見られるようになった。若い店主も多く、情報誌やテレビ等のメディアは今泉地区の店舗を盛んに取り上げている。それはまさにひと頃の大名の風景である。

さらにこのエリアの東側、南側外周には地下鉄七隈線「天神南駅」、「薬院駅」、「薬院大通り駅」を擁し、天神の南進ベクトルと相俟って今後吸引力を見せる期待もある。「薬院駅」、「薬院大通り駅」一帯ではリニューアルが進み、警固へ向かう大正通り沿線とともに地価も上昇している。南に位置する薬院エリアには商業ゾーンとしての緩やかな変貌も見られ、今泉地区は古い街並みの残る警固地区と共に四方を「賑わいエリア」に包囲されつつある。これに呼応するかのように内部では野心的な若者文化の胎動が起こり「Imaizumi」のポテンシャルは年々高まりを見せている。

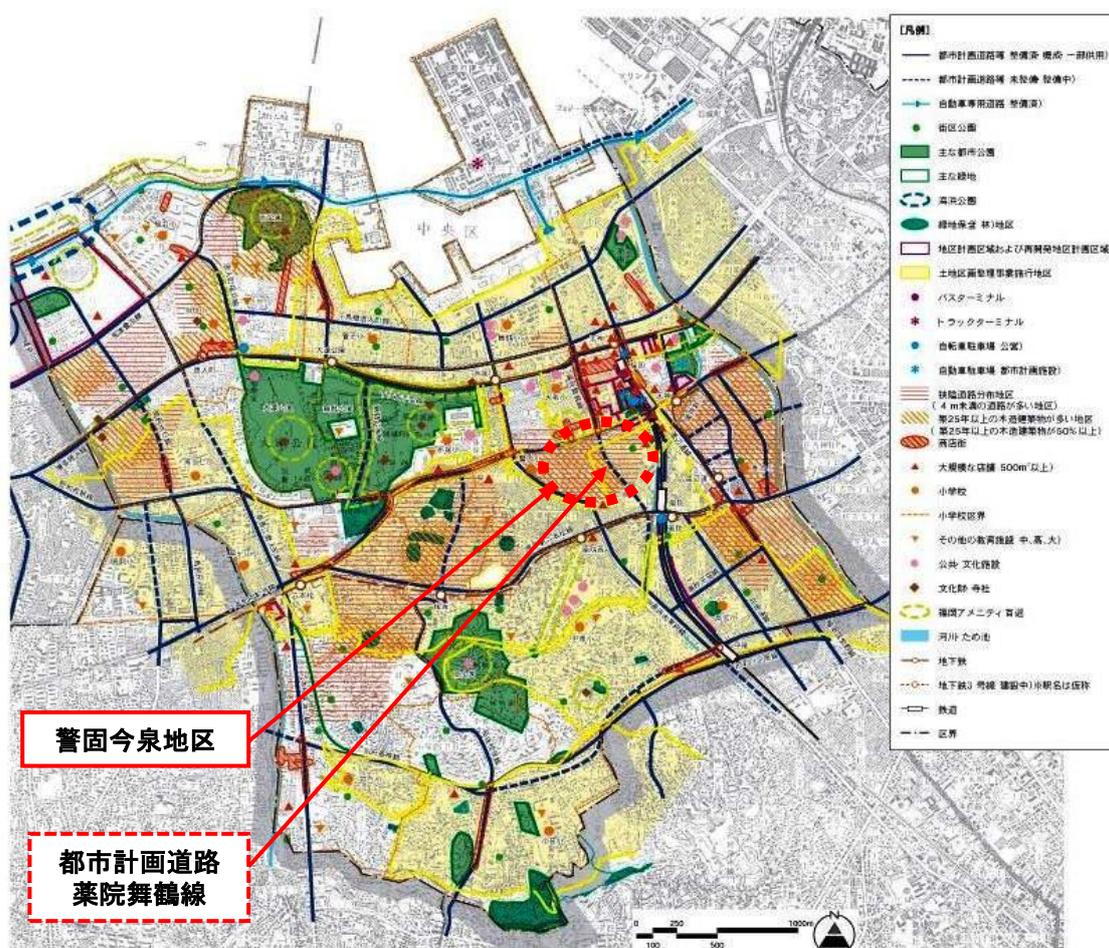


(2) 都市整備の現状

一方、警固今泉地区において国体道路沿線の高地価ゾーンと後背地のギャップは大きい。沿線に大型商業施設の建設が進む一方で、一筋南側では喧騒から離れた裏路地としての佇まいが連なる。前項で見た今泉の持つポテンシャルも、分散する点という形に現れるのみで、かつての大名のような地区全体のうねりとなるには至らない。

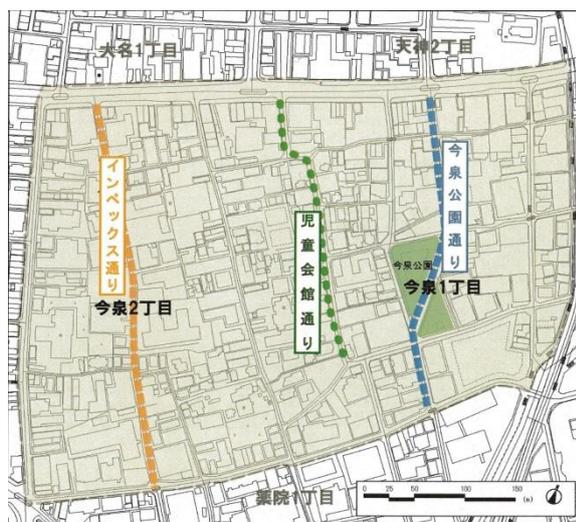
地区の現況（下図）からは、4 m未満の道路が多く築25年以上の木造建物が5割を超えていることが読み取れる。老朽建物やコイン駐車場などの開発余地は多いものの、狭隘な街路の存在がその足かせとなっているのがこの一帯の特徴である。

同様に公的な都市整備の面からの手詰まり感があることも否めない。天神西通りの延伸である都市計画道路「薬院舞鶴線」も事業存続路線と指定されてはいるが、沿線の現状からはその実現に向けてはさらに長い時間を要するであろう。



また中央区は、都心部まちづくりの一環として「新歩行空間整備事業」を鋭意推進している。これは特に狭隘道路の分布する今泉地区の3路線（右図）において沿線土地所有者と共働で課題解決を図ろうとするものである。

具体的には、民有地の無償借地による歩道空間創出を骨子とするもので、その延長は徐々に拡大している模様である。しかしながら、古くからの土地所有者が抱える諸事情、新規参入者の思惑など、「まちづくり」への思いは必ずしも常に共有されるものではなく、事業の困難さも推察される。



一帯には用途地域商業、容積率 400%の都市計画が敷かれるが、建築基準法第 52 条 2 項の道路幅による容積率の制限が大きく、実際には大きくとも 300%ほどの容積しか得られない。

また福岡市建築基準法施行条例第 27 条の存在もある。これは一定規模の建築には幅員 6m以上の道路への接道を義務付けるものであるが、域内のほとんどの道路が 6m未満の幅員である当地区にとってこの規制の与える影響は大きい。4m道路への接道を条件に緩和規定が設けられているものの、それに満たぬ道も多い。

その結果、容積率 400%というエリア指定との開きが大きく、土地利用を躊躇させている。現在の狭隘な道路条件のままでは都市計画との齟齬を来し、土地利用の「膠着状態」が続くかも知れない。

※建築基準法第 52 条／容積率（一部抜粋）

2.前面道路の幅員が十二メートル未満である建築物の容積率は、当該前面道路の幅員のメートルの数値に、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に定める数値を乗じたもの以下でなければならない。福岡市内商業系→0.6

※福岡市建築基準法施行条例／建築物の敷地と道路との関係（一部抜粋）

第 27 条 延べ面積が 1,000 平方メートルを超える建築物の敷地は、幅員 6 メートル以上の道路に 6 メートル以上接し、かつ、その接する部分に主要な出入口を設けなければならない。ただし、延べ面積が 5,000 平方メートル以下の建築物で敷地が次の各号のいずれかに該当する場合において、第 1 号にあっては同号に規定する道路に敷地が接する部分に主要な出入口を設け、第 2 号にあっては同号に規定する道路に敷地が接する部分に出入口を設けたときは、この限りでない。

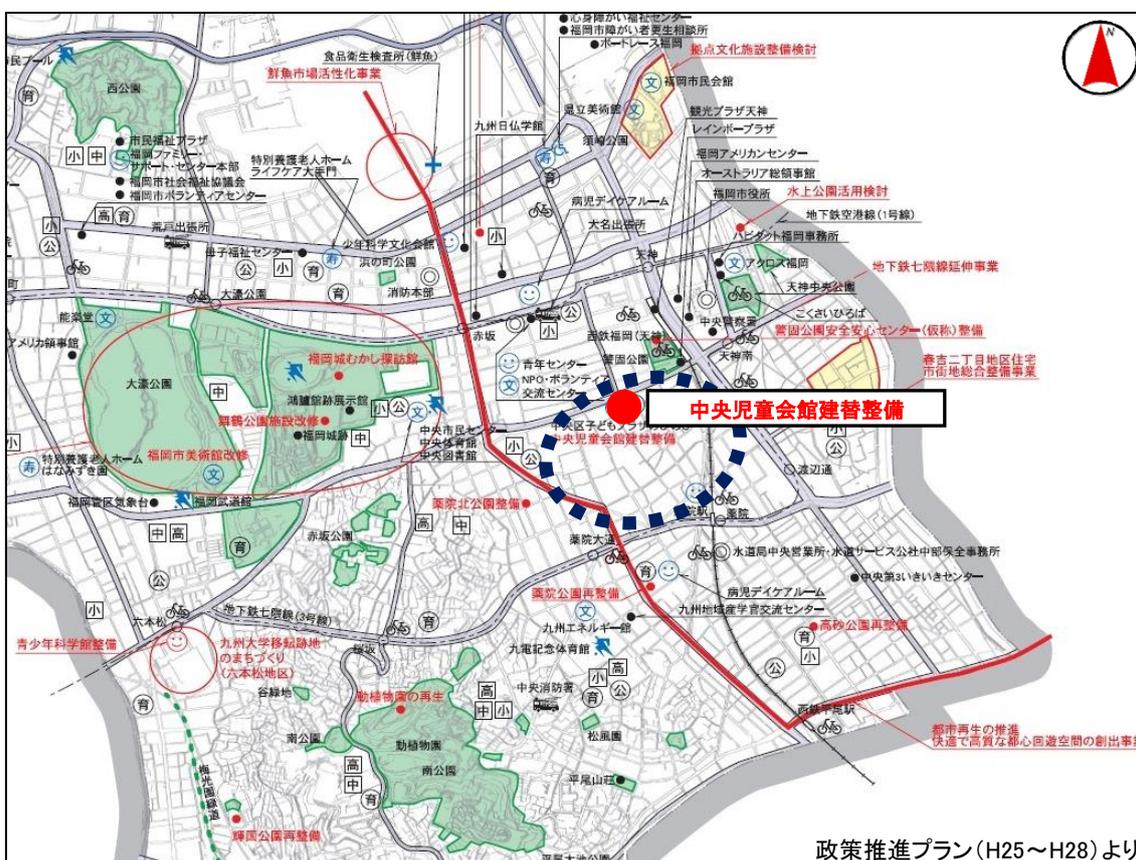
(1) 幅員 4 メートル以上の道路に敷地の外周の 7 分の 1 以上が連続して接し、かつ、その道路に接する部分に沿って、当該道路の反対側の境界線からの水平距離が 6 メートル以内の部分の敷地を道路状にし、交通の安全上支障がない状態にしたとき。

(2) それぞれの幅員が 4 メートル以上であって、その幅員の和が 9 メートル以上である 2 以上の道路に接し、かつその建築物の敷地の外周の 3 分の 1 以上がこれらの道路に接するとき。

(3) “中央児童会館リニューアル” 事業の影響

従来、今泉・警固地区一带においては都市施設整備や面的整備の構想は希薄であった。第9次福岡市基本計画に謳う政策推進プラン(H25～H28)においても、この一带には具体的な都市整備計画が見られない。

ここに公的な動きとして現れたのが中央児童会館の建て替え計画である。これは、現在中央保育園との合築である中央児童会館の老朽化に伴い全面的な建て替えを行なうものである。当初の現有機能でのリニューアル計画が、平成23年4月、中央保育園を転出させ一部の都市機能と民間商業施設へ置き換えるという形へ急遽方向転換がなされた。この方向転換については市民の間で物議を醸しているが、この事業が天神西通りの南端かつ今泉側で進められることから、一带への都市的影響は軽視できない。



その影響を、今泉地区のポテンシャルをエネルギーとして少しでも良い方向へ導くためには、次のような視点に立つ施策が同時に講じられるべきと考える。

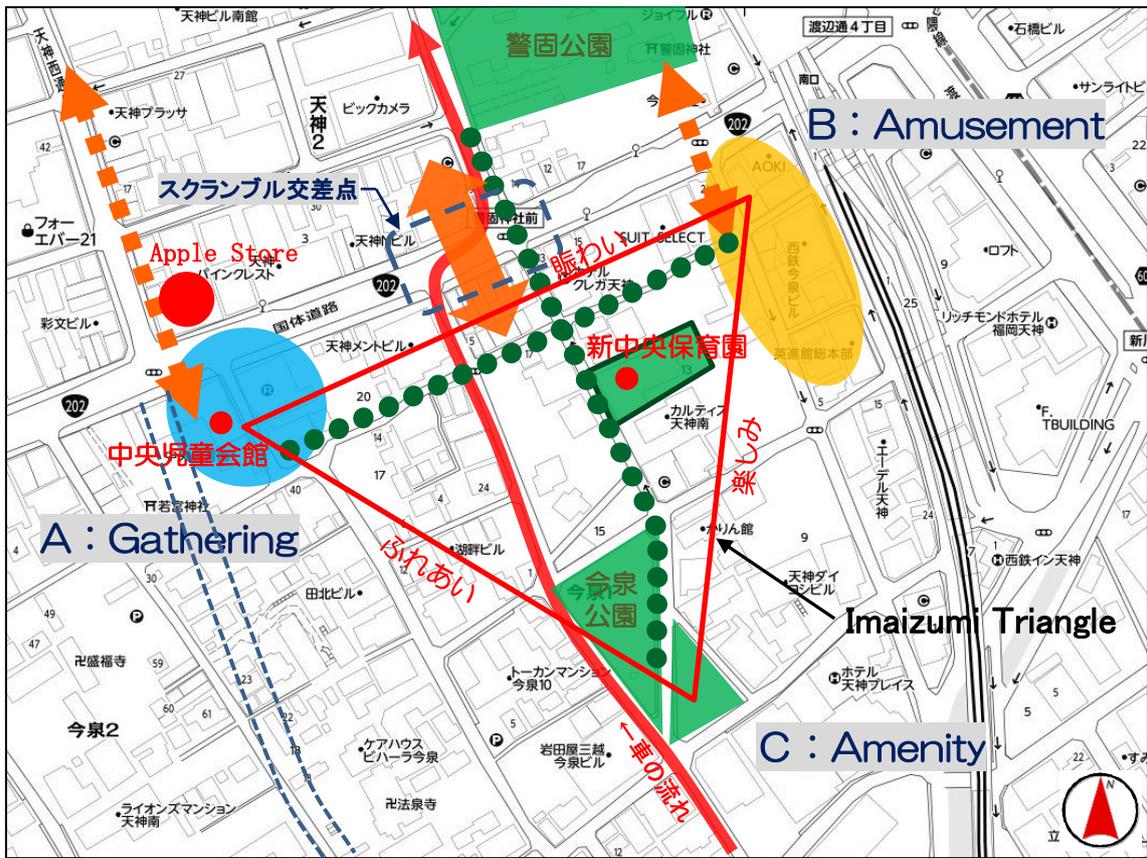
- ①天神との連結、流れの延伸
- ②交通問題の克服
- ③土地利用の促進施策

(4) Imaizumi Triangle 構想 …… ひと優先のまちづくり

①主旨

天神からの南進のベクトルを受け止めるべく、国体道路沿い 200m 余りのラインとこれを底辺とする内奥側三角形のエリアを設定し、このエリア内の交通を整理しながら土地利用を促進して、「ひと優先」の安心・賑わいの環境づくりを行なう。

また、リニューアルされる中央児童会館と新中央保育園をこのエリアの都市施設として位置づけ、行政コントロールの下、均衡のとれた地域の発展を図る。



②全体像:Imaizumi Triangle の3つの点と辺

点 A : Gathering

新生児童会館と隣接のツタヤ、アップルストア（天神ルーチェ）と共に形成される新たな人と情報の交流拠点

点 B : Amusement

既存の今泉歓楽街と国体道路側の新規商業施設によって形成される娯楽ゾーン

点 C : Amenity

今泉公園の緑と史跡ささのやの園など都心のアメニティ空間

辺 A-B：賑わいのライン

天神からのヒト・モノ・情報の流れを面として受けとめ伝える今泉の賑わいの顔

辺 B-C：楽しみのライン

新規参入の商業施設から既存の歓楽街、遊戯施設を経て奥のアメニティへつながる
娯楽ゾーンの軸

辺 A-C：ふれあいのライン

レストラン、ブティック、カットハウスなど、若者向けの店舗が点在する活気ある
交流ゾーンの軸

③5つの方策

■方策1／歩行者優先エリアの再構築（骨格となる2本のペDESTリアン・ロードの形成）

南北軸：点 C 今泉公園から新中央保育園前面を經由して天神警固公園へ抜ける道路。

今泉側は歩行者優先道路とし、沿線住民とサービス用許可車以外の車両の進入を制限した生活道路とする。

東西軸：国体道路に並行する辺 A・B 上の道路。南北軸と同様、車両の進入を制限して歩行者優先の道路としながら、国体道路の賑わいを今泉地区内部へ導く活気ある商業モールを形成する。

■方策2／歩車分離の域内交通ネットワーク構築

土地所有者の協力を仰ぐ現行の歩行空間確保の手法を見直し、一般車道と歩行者優先道など、路線の種別分けによる歩車分離を行い、これを警固今泉全域へ展開する。

■方策3／天神～今泉のスクランブル横断

天神との接点に広いスクランブル交差点を設け、完全歩車分離の横断処理を行う。これにより、天神今泉間の人の行き来を促し、新しい車の流れを実現する。

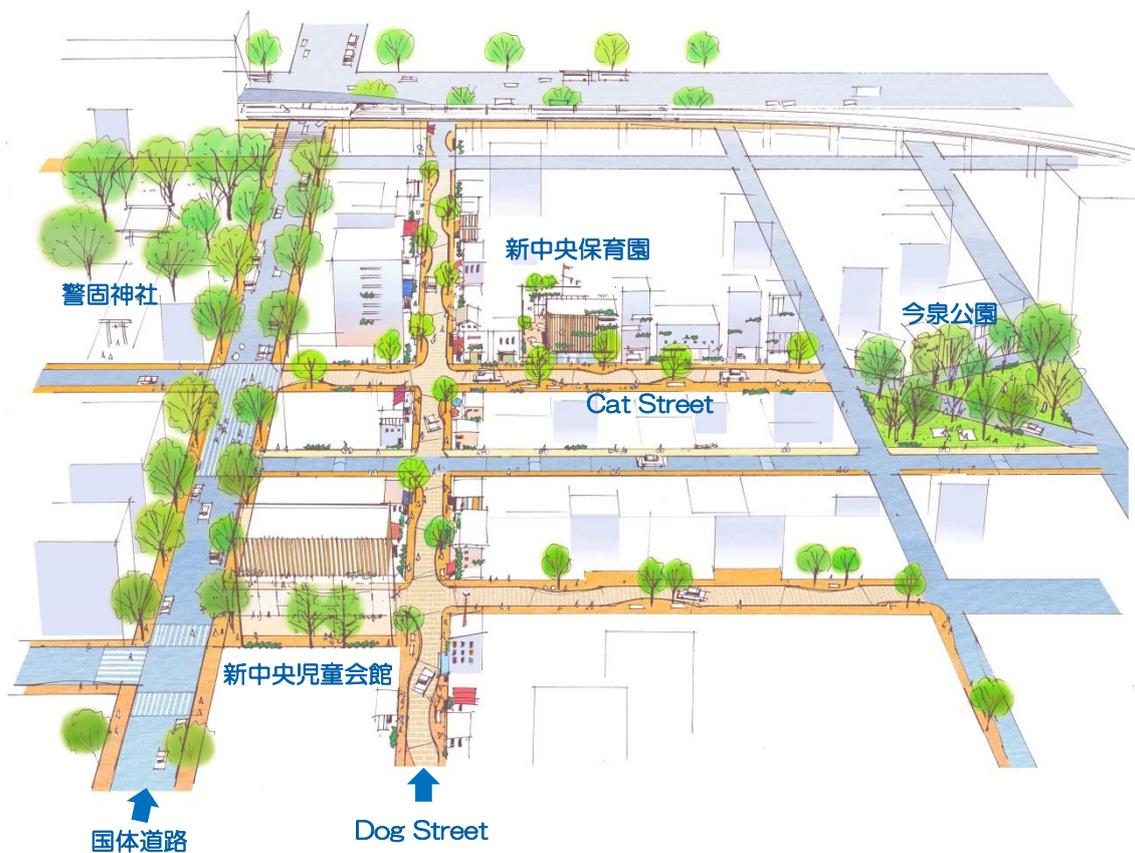
■方策4／容積率制限の緩和による土地利用の促進

道路幅員による容積率制限を時限的に緩和し、土地利用を促すことで都市環境の改善を図る。

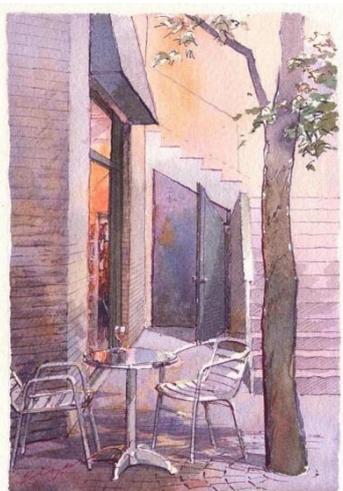
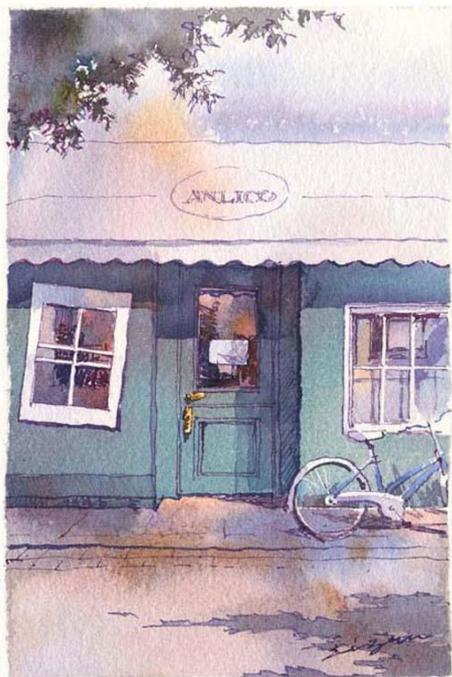
■方策5／敷地二方向避難の確保

中央保育園敷地からの2方向避難を確保するために、隣接の民有地に専用のスペースを確保する。

<構想のイメージ>



イメージスクラップ / Dog Street

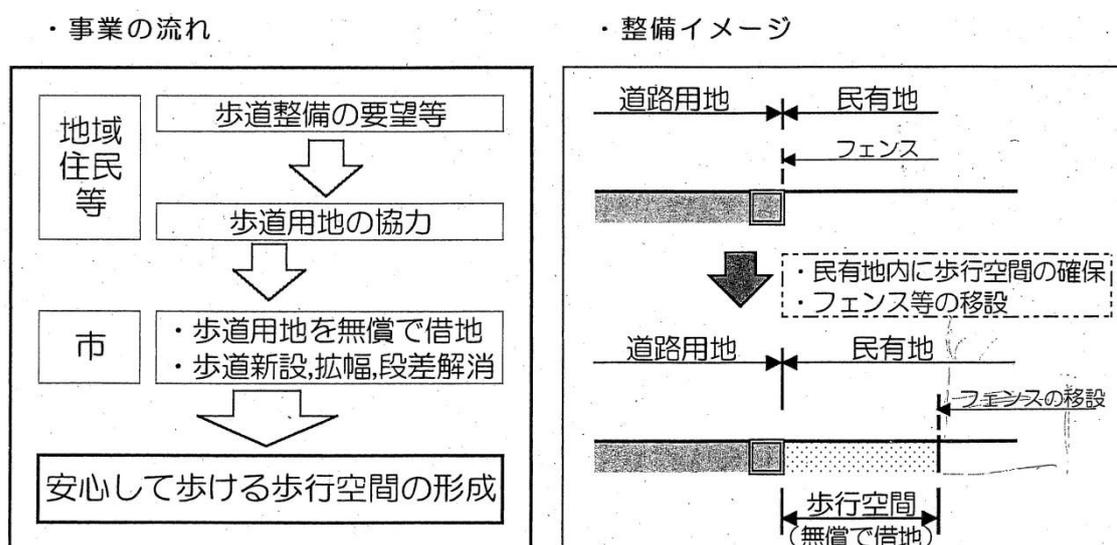


協力: Eitarou Fukazawa

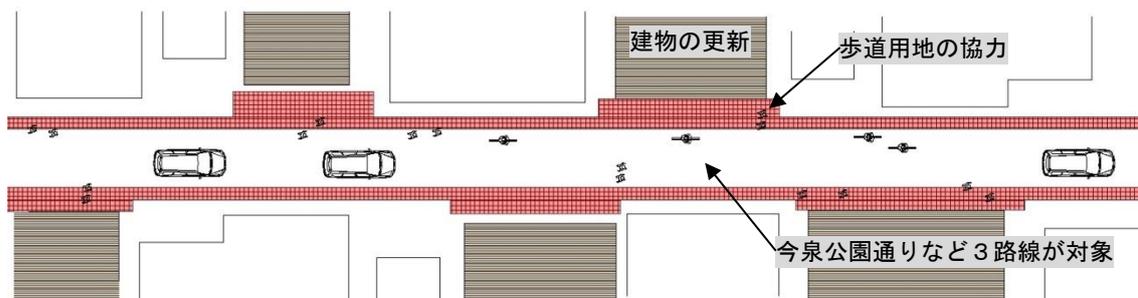
(2) 歩車分離の域内交通ネットワークの構築

土地所有者の協力を仰ぐという現行の歩行空間確保の手法を見直し、路線の種別分けによる歩車分離を行う。

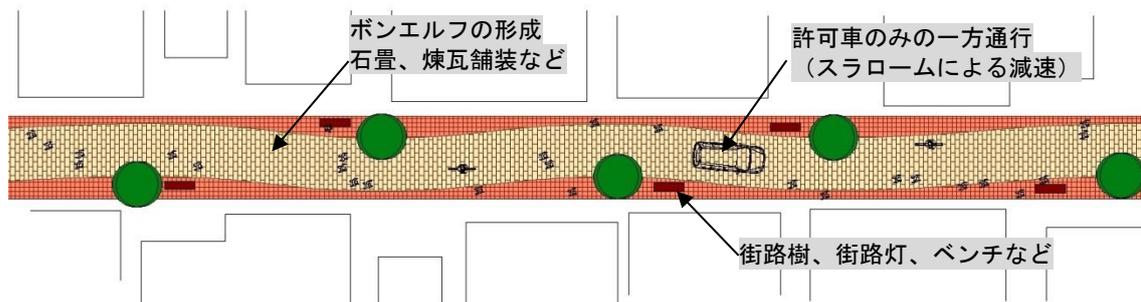
従来の新・歩行空間整備事業は、一部、民有地の無償借地等により歩道空間創出を目指すもので、狭隘な道路の多い地域において徐々に実績を重ねてきたが、連続した歩道の実現には今後も相当期間を要するものと考えられる。また、対象は南北に走る主要3路線に限られているため、その他多くの狭隘道路、路地には対策が及ばない。



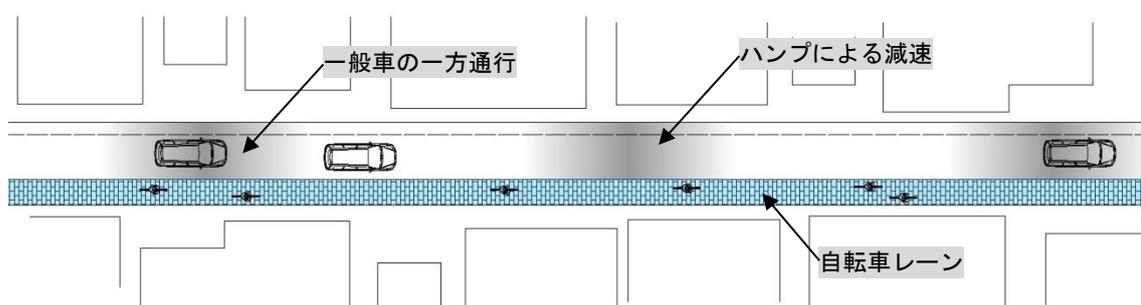
そこで、対象路線を拡大し、現在の道路幅員のまま、「一般車道」と「歩行者優先道路」の色分けを試みてはどうか。道路幅員の広狭の分布、周囲の幹線道路との接続状況、あるいは一方通行の配置バランス等を考慮しながら路線毎に種別分けを行う。このことにより、少なくとも安全な歩行空間の確保は早期に実現可能となる。



<従来の歩行空間整備のイメージ>



＜歩行者優先道路のイメージ＞



＜一般車道のイメージ＞

歩行者優先道路は許可車以外の乗り入れを規制したボンエルフとする。許可車も一方通行とすれば路側帯を設けることが可能となる。またこれを蛇行するスラロームとして路面に変化をつければ、“歩く場”と“佇む場”の区分も可能となる。幅員にゆとりがあれば“佇む場”には街路樹や街路灯、ベンチやサインなどを置くこともできよう。

一般車道は、できれば一方通行とし、イメージハンプを施して車の減速を促す。幅員が許せば1.8～2.0mほどの自転車レーンを設ける。幅員が十分とは言えないので、通勤時間帯においては自転車の一方通行も考慮したい。



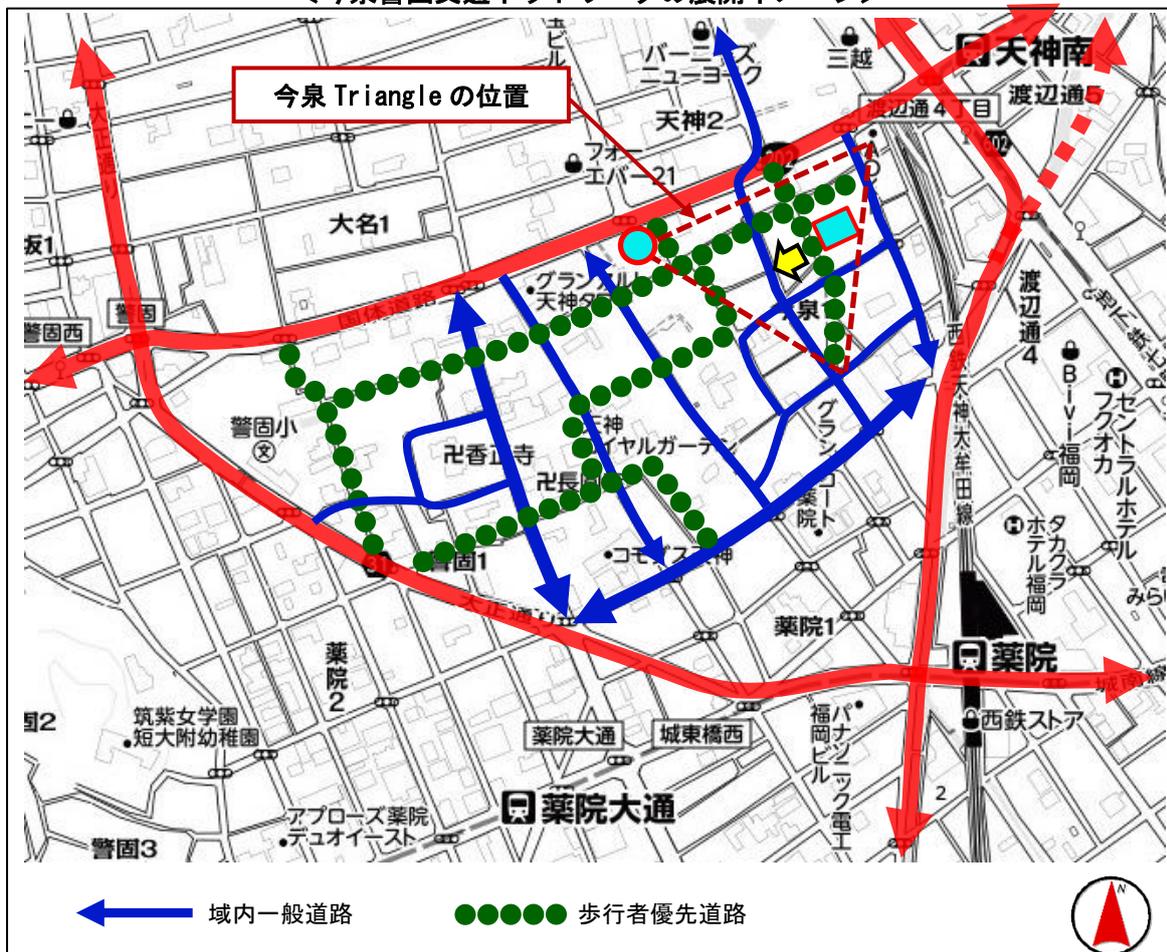
※ボンエルフ(woonerf)とは、生活道路において、車道を蛇行させるなどして自動車の速度を下げさせ、歩行者との共存を図ろうとする道路のこと。その目的は住宅地における人と車の共存である。1960年代後半、都市計画に「歩車分離」の概念が浸透したが、歩行者専用道路の設置には費用及び地形上において制限が存在した。ボンエルフは自動車の速度制限を行うことで、費用及び地形上の制限を軽減し、歩行者の安全という目的を果たすことを意図している。



※ハンプとは、道路上に低いカマボコ形の障害物を設けたり、路面の一部を盛り上げて舗装することによって、道路の横断方向に幅3・5m、高さ10・15cm程度の出っ張りを設けることで運転者に減速を促すもの。舗装材で成形したもの他、ゴム等の素材でできた製品を設置する場合もある。また路面に物理的な凹凸をつけず、視覚的な錯覚を利用するイメージハンプという方法もある(左写真)。

この手法を今泉から警固までの狭隘道路エリア全体へ展開して、自動車交通の円滑と歩行者の安全確保を同時に実現する。

＜今泉警固交通ネットワークの展開イメージ＞



特に、新中央保育園前面の今泉公園通りについては、ここを走る自動車交通を一筋西の今泉公園西通りへ移し、園へのアクセス路を歩行者優先道路としたい(上図黄矢印)。

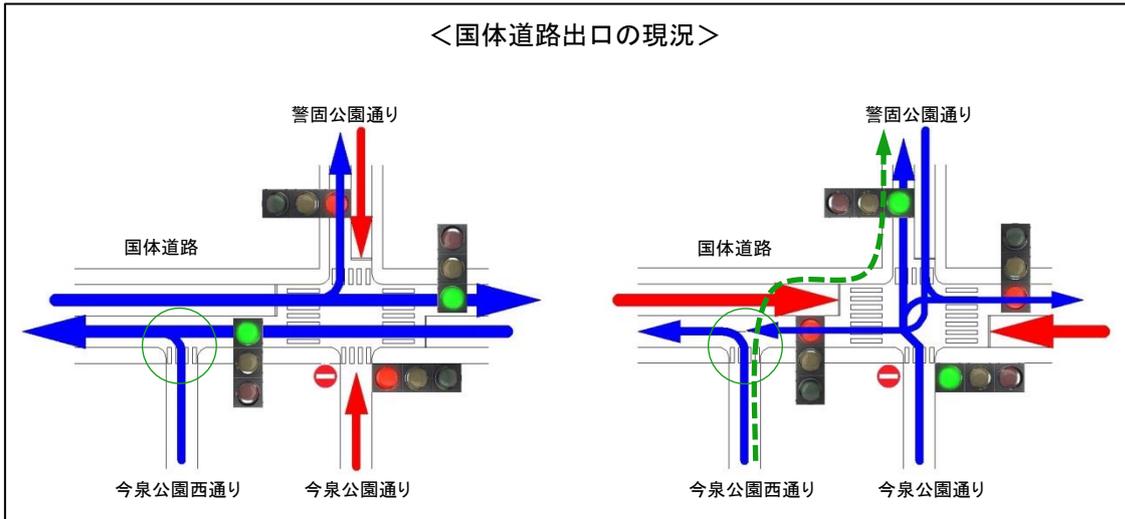
本稿の目的は、中央保育園の移転に係る安全対策を見出すことにあるが、このような対策が講じられれば、少なくとも登降園時、園外活動時の交通上の不安は大きく軽減されるばかりでなく、今泉警固エリア全体の交通の円滑化という成果も得られるであろう。

交通が変化することについては地元の十分な理解が前提となるが、この方法には用地買収や民有地の協力を必要としないため大きな時間と資金を要しないという利点がある。「社会実験」の形を取れば、中央保育園まわりを試行場所として新園開園前の速やかな始動も不可能ではない。その成果を見据えた上での今泉警固地区への本格展開、という流れとも良いバランスを保つのではなかろうか。

(3) 天神～今泉のスクランブル横断

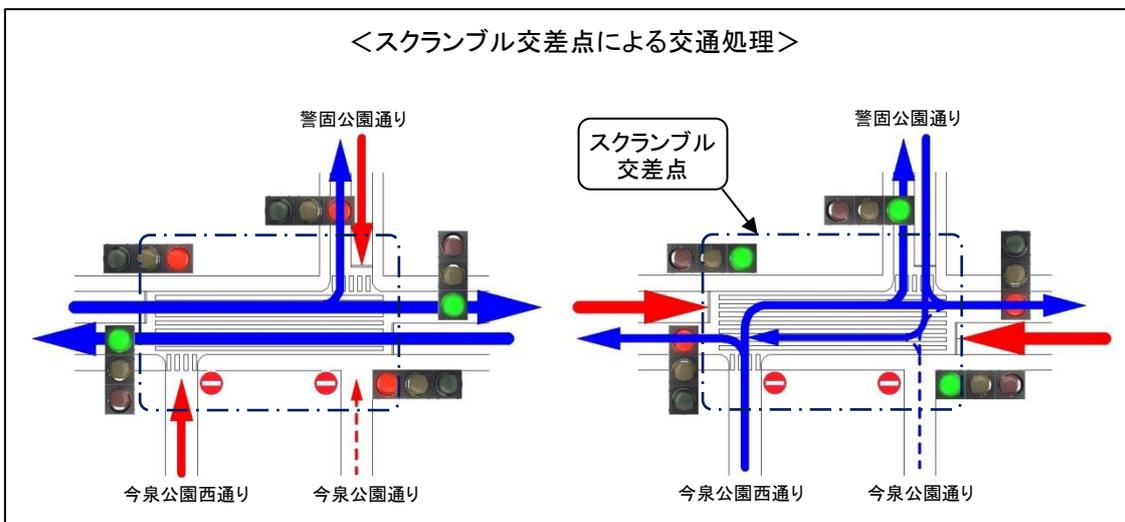
今泉公園通りの車の流れを西の今泉公園西通りへ移行することには大きな課題がある。現在、今泉公園西通りの国体道路出口はT字路で右折が禁止されている(下図緑円)。

北上する3000台/日の交通量をこちらへ移すと、この出口から警固公園通りへの1500台は、大きく右折&左折する必要がある(下右図緑破線)。



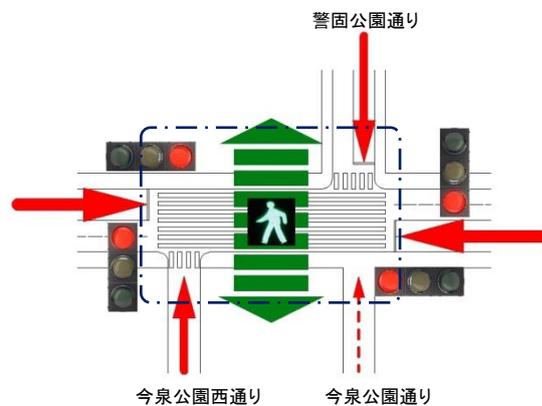
この問題を処理するためのひとつの方法として、幅の広いスクランブル交差点を設けることが考えられる。

即ち、現在の今泉公園通り出口から今泉公園西通り出口までの約50mの間に、路面標示と交通信号機の増設、信号現示システムの改良を行って大規模なスクランブル交差点を設けるのである。

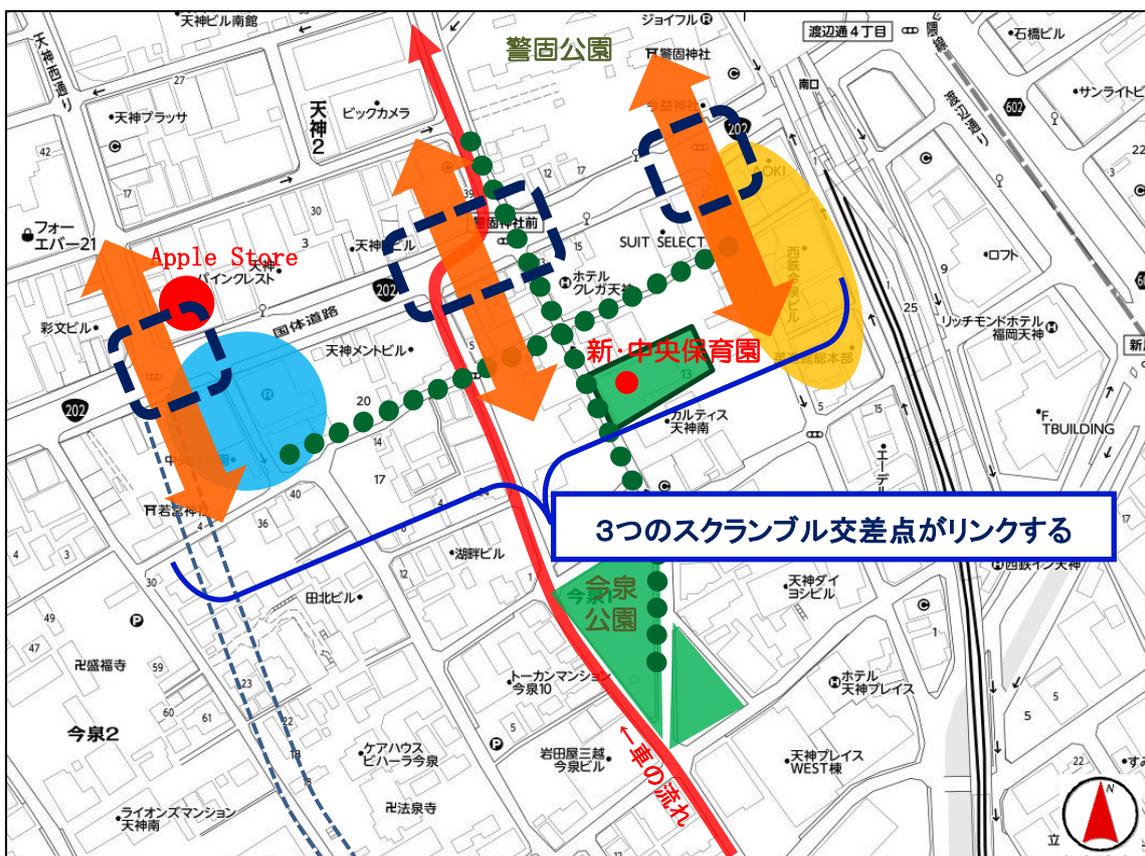


この完全歩車分離の横断処理によれば、今泉から北へ向かう車の流れを阻害することなく、天神と今泉を太い歩行者の流れでつなぐことが可能となる。

同時に、東西のT字交差点（天神西通り南端および警固神社側）の信号とリンクすれば、国道道路の円滑な流れも維持されよう。



本構想の主眼である天神地区との接続は、天神からの南進の流れを国道道路沿いの広い面として受けとめることであつた（P19 図に示す“辺 A-B”）。これら3つの交差点が、完全歩車分離でリンクすることは、天神今泉間の人の行き来を促し、天神今泉の接続に直接的に貢献するであろう。



(4) 容積率制限の緩和による土地利用の促進

前章でも見たように、この一帯に敷かれる都市計画は狭隘道路の存在によって阻まれている現実がある。即ち、容積率 400%という上限の規制値は、建築基準法第 52 条 2 項の道路幅による制限により実際には 300%にも満たない。また福岡市建築基準法施行条例第 27 条からは、敷地規模に関わらず 1000 m²を超える建設が認められない区画も多い。

地価に見合わぬ建築規制のために、土地利用や建物更新の決断が先送りされている。

建築基準法第 52 条 2 項三号によれば、特定行政庁（福岡市）には容積率について道路幅員のメートル数値に乗ずる値 0.6 を 0.8 まで高める裁量がある。この値を緩和すれば、4 m道路の場合、容積率は 240%から 320%へ増大する。また、これを 5 年前後の時限的措置とすれば、積極的な土地利用や建物の更新を促すことができよう。

<道路幅員に乗ずる値>	<0.6>	<0.8>
4.0m道路の容積率	240%	320%
5.0m道路の容積率	300%	400%

※建築基準法第 52 条／容積率（抜粋）

2 前項に定めるもののほか、前面道路（前面道路が 2 以上あるときは、その幅員の最大のもの。以下この項及び第 12 項において同じ。）の幅員が 12m 未満である建築物の容積率は、当該前面道路の幅員の m の数値に、次の各号に掲げる区分に従い、当該各号に定める数値を乗じたもの以下

三 その他の建築物 6/10

（特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て指定する区域内の建築物にあつては、4/10 又は 8/10 のうち特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て定めるもの）

またエリア内には 2mのセットバックがほぼ完了している路線(W=4m)も見られる。これらについては基準法 42 条 1 項 1 号道路への格上げを急ぎ、少なくとも市条例 27 条の緩和の対象としたい。(P17 参照)

(5) 敷地二方向避難の確保

当園敷地からの2方向避難を確実なものとするためには、隣接の民有地に専用の通路スペースを見出すしか方法がない。その通路は避難経路として定期的な避難訓練が可能であり、幅員も十分なものでなければならない。

また、これが日常の登降園口であればさらに望ましい。日頃から馴染んだルートであれば、非常時の安全性もより高いものとなるからである。2方向避難は即ち2方向アクセスと捉えるべきである。建物の若干の設計変更を伴うが、敷地避難の安全の面からは極めて重要かつ有効な措置と言える。

現実的には、現在、建物の建っていないコイン駐車場の用地について、土地の所有者や管理者の協力を取り付けることに限られよう。用地の買収が可能であれば最善の形であるが、長期借地や通行地役権の設定なども選択肢としては考えられる。本構想の一部として位置づけられれば、道路環境改善や容積率規制の緩和その他の公的措置と関連付けることも可能であり、その可能性は十分にある。

<イメージ>

建設の進む新中央保育園の構成はA園、B園の2園構成であり、定員はA園135名、B園165名の計300名である(下図)。現園の定員が150名であるので全体で150名の定員増となる。B園には新たに夜間保育50名が含まれることになる。

両園は原設計では西側に1ヶ所の出入口を共有するが、副出入口を設けることができれば、各園別の登園口とすることができる。



(6) 施設機能の再構築

前項の副出入口の実現のためには、当施設が公的な機能を帯びることも必要かもしれない。大胆な発想が許されるならば、中央保育園ならびに中央児童会館の全体で機能の再構築を試みてはどうか。

以下、これら二つの施設をこのエリアの都市施設として位置づけ、両者が連携しながら地域に貢献する方法を考える。

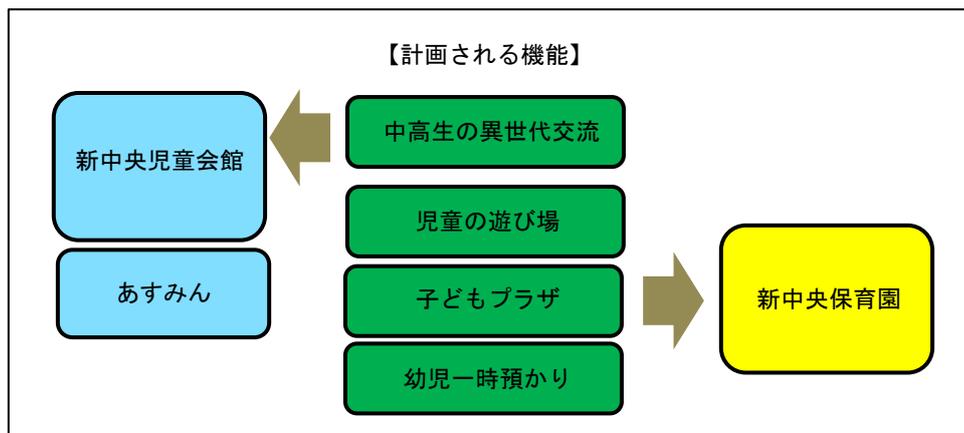
<基本的な考え方>

新しい児童会館では、利用対象者を現在の「概ね小学校終了まで」から「18歳まで」に広げ、現在の児童会館及び中央区子どもプラザの機能に加え、「異年齢・異世代の交流」機能及び「一時預かり」など機能を拡充することが計画されている。

また NPO・ボランティア交流センター「あすみん」の移設参入は、児童会館を利用する特に中高生への公益活動に関する啓発の期待もある。

新しい児童会館に付されるこれらの諸機能は、年齢的には「幼児～低学年児童」と「高学年児童～中高生」との大きな区分が成り立つ。これらは同時に「福祉の対象」と「教育の対象」と言い換えることもできよう。

この二つのグループを、それぞれ新児童会館と新中央保育園へ合築することで、いずれも都市や地域との関連を強めることができまいだろうか。これによれば、中高生はより「社会」へ近づき、幼児児童はより充実した福祉を受けることができる。



<ケーススタディ>

①子どもプラザを併設する場合

- ・ A園を夜間保育園とし、2Fに事務室と夜間保育室 35名を置く。
- ・ B園 165名と合わせて 200名とする。(定員増は 50名)
- ・ A園 1Fには子どもプラザを置く(高齢者、若者ボランティアの受け入れ)
就学前幼児のための子ども図書館、子育てサロン、ランチ、カフェ、貸室
学童保育(～夜)
- ・ 多目的ホールはA B園ならびにこどもプラザで共用する。
- ・ プラザ入口は北側に専用のルートを設定する。



②中央児童会館の一部を併設する場合

- ・ 中央児童会館を幼児児童／中高生に 2 分し、児童会館(児童)を A園側に合築する。
- ・ 児童会館(児童)には卒園後の学童保育機能を含む。
- ・ 児童会館(中高生)からの中高生ボランティアと連携する。
- ・ B園定員 165名とし、現園からの定員増は 15名。



5章. 結び

全体を振り返る。

- 1章では、本研究の定義を行なった。
- 2章では、問題点として指摘される事柄の分析を行い、問題の所在を確認しながら改善されるべき課題の抽出を行った。
- 3章では、前章で明らかになった課題を受け、これらを都市的視点から俯瞰することにより、その回答としての「まちづくり構想」を試みた。
- 4章では、構想の各論について解説した。

本稿の目的は、新生中央保育園が健全に運営されるよう、当敷地の主に安全面での問題について可能な限りの改善策を見出すことにあった。検討の結果、見出された改善策は次の2点である。

- 前面道路の車両の通行制限による歩行者優先道路化を行うこと。
- 敷地二方向避難確保の可能性を追求すること。

但し、これらが単独で施行されるための根拠は弱い。そこで見方を変え、今泉地区（および警固地区）を都市の視点から眺めてみた。すると、この二つの改善策がまちづくりという方向においても意義のあることが分かった。

もし、本構想が実行に移された場合には、次のようにさまざまな効果が期待できる。

- ① 道路環境が整い、交通の安全度が向上する。
- ② 土地利用が促進され、街の活気を呼び、これらが好循環する。
- ③ 天神と今泉地区がヒト・モノ・情報のレベルでつながる。
- ④ 若々しい新しい文化エリアを誕生させる可能性が生まれる。
- ⑤ 児童会館建替えプロジェクトが都市的意義を持ち、将来への契機を生む。

さらに大きな特長は、これらの策が従前のシステムに工夫を加えることで実現する可能性を持つこと。従って新たに大きな投資を必要としないこと。つまり即効性を備えるということである。特に道路や交通に関する事項については、目に見える効果は早期に訪れるのではないだろうか。

「Imaizumi Triangle 構想」は飽くまでも構想の域を出ないが、このような都市的な発想により、新生中央保育園の健全な保育運営が今泉警固地区の発展とともにもたらされることを切に願う。

(了)

< 参考資料 >



周辺全景／報道より



敷地と南側マンション、パチンコ店／報道より



前面道路(北より)



敷地全景(前面道路より奥方向)

計画／正面、園庭



計画／A園砂場より園庭



最後までお読みいただき有難うございます。本稿は、安心のまちづくりに照準を絞った「構想」であり、細かな現実面をひとまず保留しておりますが、お気づきの点、疑問、ご意見などお聞かせいただければ幸甚に存じます。よろしければ下記宛てメールにてお願いいたします。

2013年9月

福岡市中央区谷1丁目16-58-201 TEL092-737-3633 (〒810-0031)

風土計画一級建築士事務所 代表 大坪克也

k-otsubo@fuudo.com