

西鉄久留米駅周辺整備構想(案)

令和7年3月

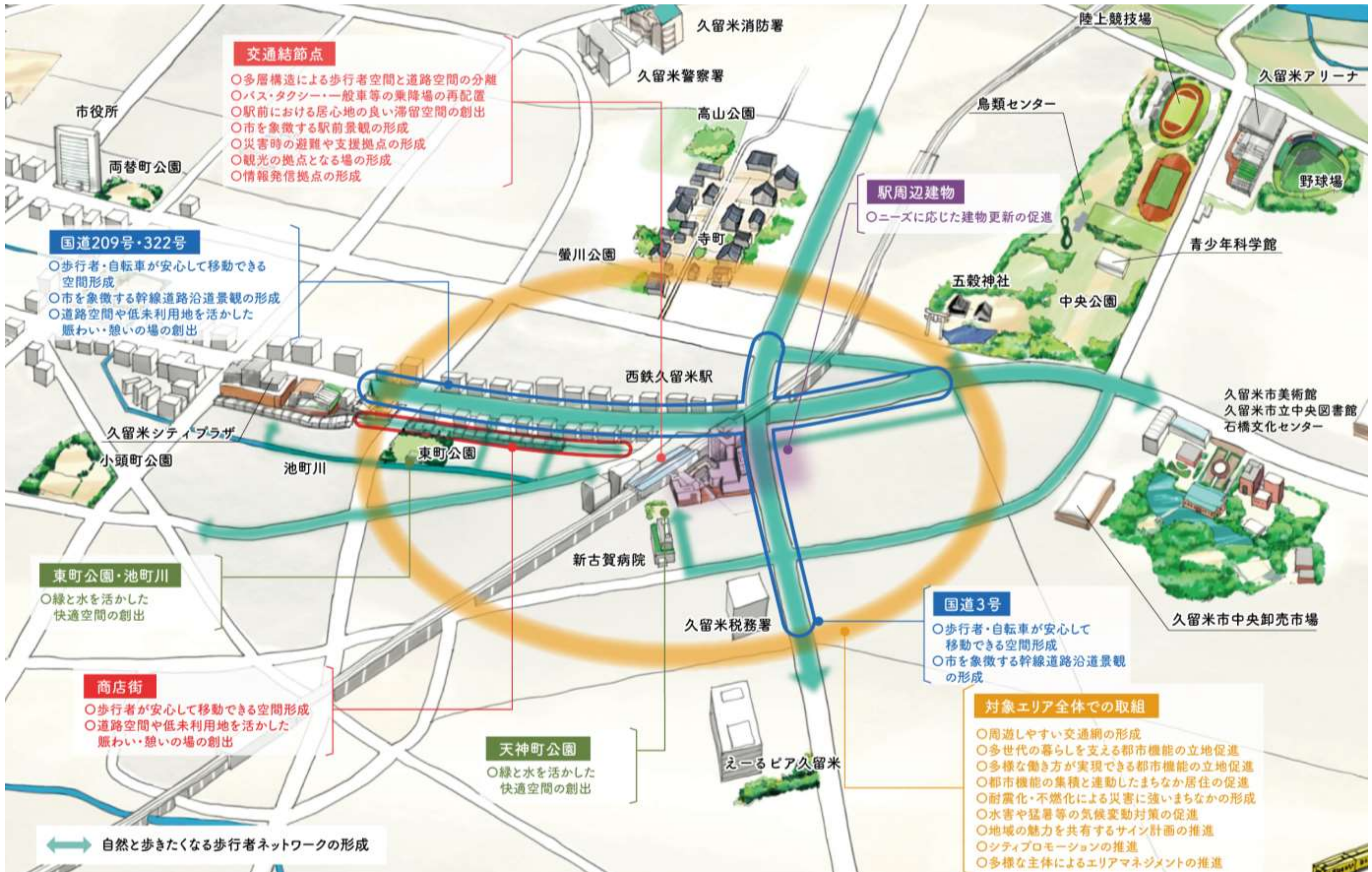
目次

I. はじめに	3
I-1. 構想の背景と目的.....	3
I-2. 整備構想の位置付け	3
I-3. 対象範囲	4
I-4. 西鉄久留米駅周辺に求められること	4
II. まちの将来像	5
II-1. まちの将来像.....	5
II-2. まちづくりのステップ	5
III. まちづくりの基本方針	6

人が集い、人が安らぐ、人にやさしい、人中心のまちなか



まちづくりの方針図



I. はじめに

I-1. 構想の背景と目的

西鉄久留米駅周辺は、かつて、本市の賑わいの中心地となっていました。郊外における大型商業施設等の進出などにより、中心商業地の百貨店やスーパーの閉店・規模縮小などが進行し、賑わいが衰退している状況にあります。

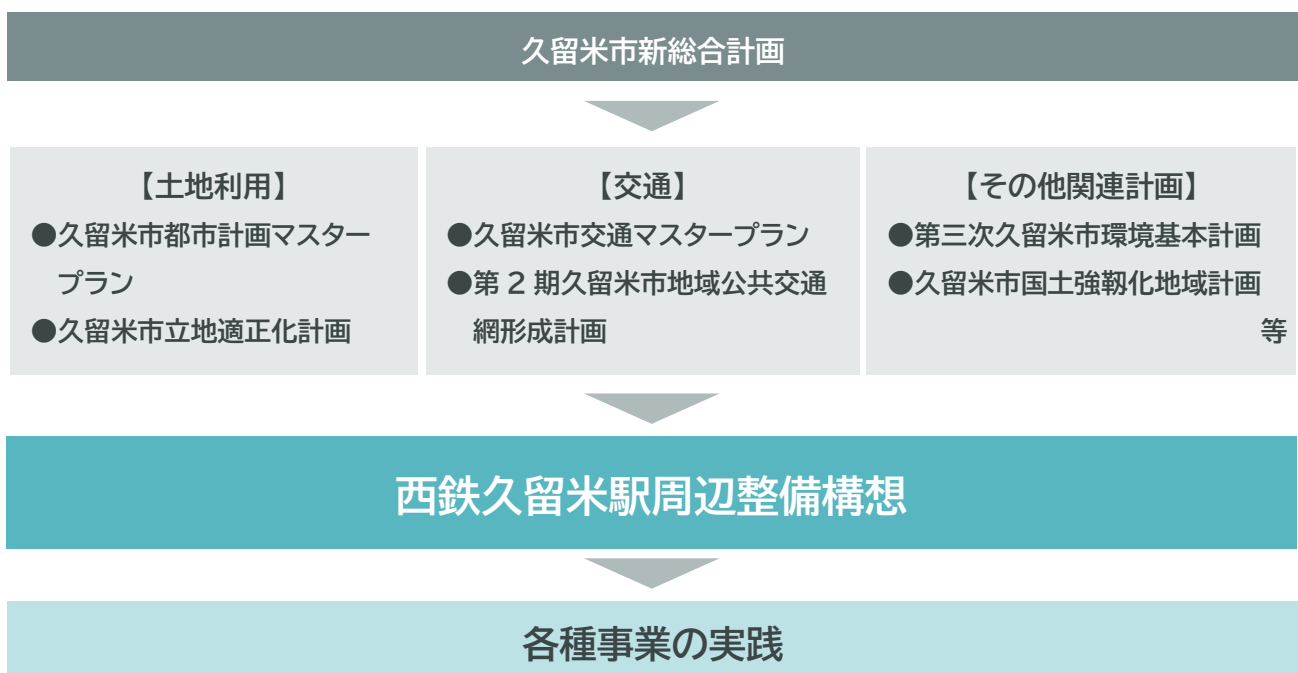
近年、全国的に進行する少子高齢化や気候変動により激甚化する自然災害などに対応する「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりへの転換が求められており、本市においても、これらに対応するため、「久留米市立地適正化計画」を策定しています。計画では、「コンパクトな拠点市街地の形成と拠点をネットワークする都市構造」への転換を図るため、市の中心である西鉄久留米駅周辺等に県南の発展を牽引する高次都市機能が集積したコンパクトな拠点市街地を形成することとしており、本市全体のまちづくりにおける西鉄久留米駅周辺の重要性が高まっています。

加えて、自動車中心から人を中心としたまちなかへの転換を目指す「ウォーカブルなまちづくり」など、中心拠点に求められる機能や市街地像が変容しており、行政のみならず市民や事業者等の多様な主体との連携により、持続可能なまちづくりを進めていくことが不可欠となっています。

これらを踏まえ、市民や事業者、行政が一体となって、県南及び本市の活力を牽引し続けていく西鉄久留米駅周辺を目指し、多様な主体による整備の基本的な方向を定める「西鉄久留米駅周辺整備構想」を策定します。

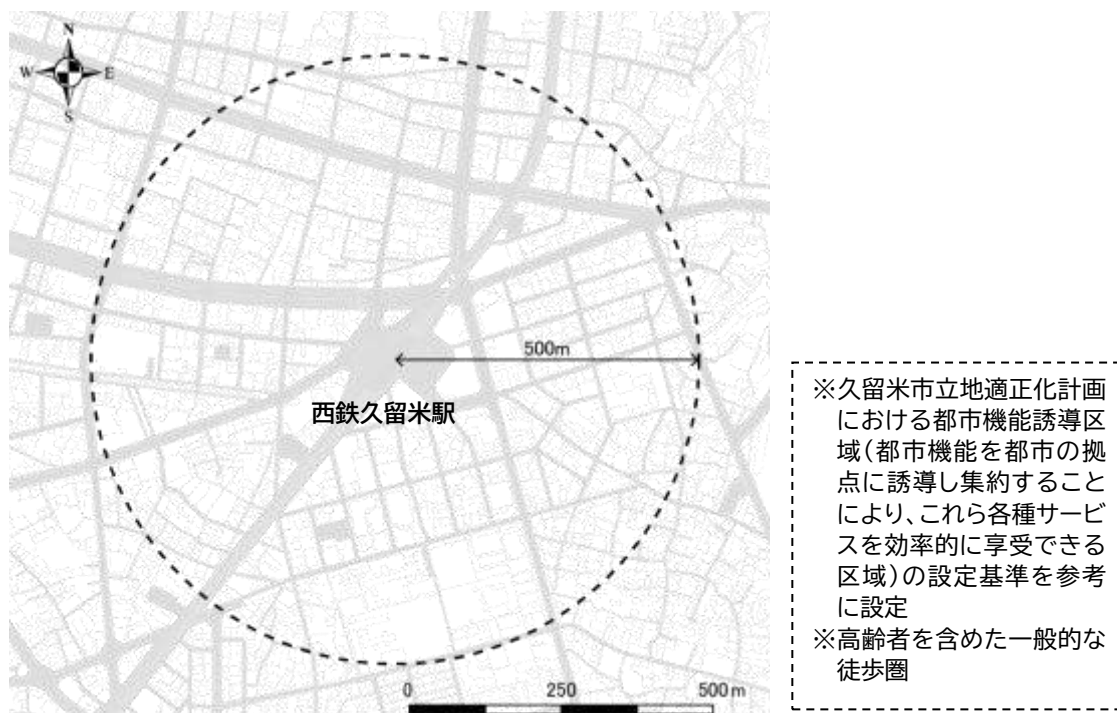
I-2. 整備構想の位置付け

本構想は、本市のまちづくりにおける最上位計画である「久留米市新総合計画」に即するとともに、「久留米市都市計画マスタープラン」や「久留米市交通マスタープラン」、「第三次久留米市環境基本計画」等の上位計画における西鉄久留米駅周辺の整備方針を踏まえ、より具体化した「まちづくりの基本方針」を定めることで、各種事業の実践を進める上での指針となります。



I-3. 対象範囲

本構想は、西鉄久留米駅を中心に半径 500m※を対象範囲とします。



I-4. 西鉄久留米駅周辺に求められること

- ・久留米市の玄関口に相応しい、市内外の円滑な移動を支える交通結節機能の充実
- ・駅東西及び周辺地域への回遊性向上や一体的なつながりの確保による歩いて暮らせるまちの創出
- ・市民交流の場を広げ、多様な人が集い、交流・活動のできる滞留機能の創出
- ・全ての世代が安全で快適に暮らせる居住環境の創出
- ・多様な人材が活躍できる都市機能の集積
- ・災害等の有事の際に拠点となる機能の創出
- ・周辺都市との連携の促進に向けた九州の東西南北方面への道路機能の拡充

II. まちの将来像

II-1. まちの将来像

西鉄久留米駅周辺は、駅を中心とした便利な交通アクセスが大きな魅力です。ここでは、居住者や通勤・通学者、来街者などの”ひと”、商店街や公園などの”もの”、さまざまなイベントや事業などの”こと”が集まりやすい環境が整っています。

このため、多彩なイベントや商業活動を通じて「人が集い」、安全で心地よい場所を提供し「人が安らぐ」空間を創り出します。また、利用者の視点を大切に、公共交通機関の充実や歩行者優先の環境を整えることで、「人にやさしい」誰もが利用しやすいまちをつくります。これによって、「人中心のまちなか」を実現し、持続可能な発展を目指します。

【将来像】

人が集い、人が安らぐ、人にやさしい、人中心のまちなか

方針1: 快適性に優れた「訪れやすく、回遊の起点となる交通結節点」

方針2: 心地よく移動できる「誰もがめぐりたくなるまち」

方針3: 賑わいが持続する「将来への期待にあふれるまち」

方針4: 地域の魅力を育て、価値を共有する「みんなが誇りを持てるまち」

II-2. まちづくりのステップ

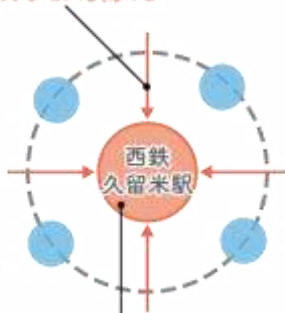
核となる西鉄久留米駅の魅力向上とまちなかに賑わいが波及するまちづくりを進めます。

STEP1:

魅力的な交通結節点をつくる

駅へのアクセス性の向上や交通結節機能・滞留機能の強化により、訪れやすく・訪れたいと思える交通結節点を創出します。

道路環境の整備により、
駅へのアクセスを高める



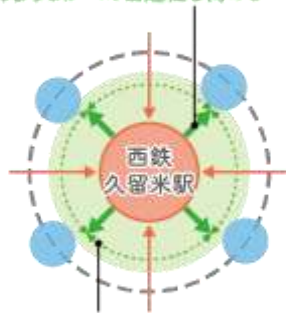
駅が多層化等により、
アクセス性や回遊性を高める

STEP2:

駅の賑わいを波及させる

駅及びまちなかにおける快適な移動空間の確保等の回遊性向上により、周辺に賑わいを波及させます。

歩行者動線の確保やサイン計画等により、
駅からまちなかへの回遊性を高める



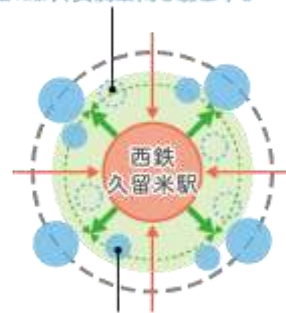
まちなかの歩行者空間の確保や
バリアフリー化等により、まちなかの
回遊性を高める

STEP3:

まちなかの出会いを創出する

まちなかにおける滞留空間の確保や魅力的な都市機能の誘導・集積により、人や活動等の多様な出会いを創出します。

低未利用地や公共空間を活用した滞留空間
の創出により、交流空間を創出する



魅力的な都市機能の
立地促進や集積により、
多様な目的地を創出する

III. まちづくりの基本方針

方針1

快適性に優れた

「訪れやすく、回遊の起点となる交通結節点」

多層構造による歩行者空間と道路空間の分離
バス・タクシー・一般車等の乗降場の再配置
駅前における居心地の良い滞留空間の創出
周遊しやすい交通網の形成

方針2

心地よく移動できる

「誰もがめぐりたくなるまち」

自然と歩きたくなる歩行者ネットワークの形成
広域道路交通ネットワークの再編
歩行者・自転車が安心して移動できる空間形成
市を象徴する駅前・幹線道路沿道景観の形成
道路空間や低未利用地を活かした賑わい・憩いの場の創出
緑と水を活かした快適空間の創出

方針3

賑わいが持続する

「将来への期待にあふれるまち」

ニーズに応じた建物更新の促進
多世代の暮らしを支える都市機能の立地促進
多様な働き方が実現できる都市機能の立地促進
都市機能の集積と連動したまちなか居住の促進
災害時の避難や支援拠点の形成
耐震化・不燃化による災害に強いまちなかの形成
水害や猛暑等の気候変動対策の促進

方針4

地域の魅力を育て、価値を共有する

「みんなが誇りを持てるまち」

観光の拠点となる場の形成
情報発信拠点の形成
地域の魅力を共有するサイン計画の推進
シティプロモーションの推進
多様な主体によるエリアマネジメントの推進

現在の特徴と可能性(ポテンシャル)

■県南屈指の交通結節点

- ・西鉄久留米駅周辺においては、電車、バス、タクシーなど様々な交通手段が接続し、西鉄電車が1日300本以上、各種バスが1000本以上運行する県南屈指の交通結節点となっています。

■九州内でも有数の乗降人員数を誇る

- ・西鉄久留米駅の1日当りの乗降人員(2023年度)は29,261人と、九州内の西鉄及びJR各駅の乗車人員の中でも、上位10駅に入る有数の乗降客数を誇る駅となっています。

解決したい課題

■多様な交通モードの受け入れ環境が不足

- ・現在のバスセンター入口は、信号処理がないため、バス・歩行者・自転車の動線が錯綜しています。
- ・バスセンターの面積不足で降車待ちが発生している一方で、タクシー乗り場は過大となっています。
- ・自転車通行空間が不足し、地下駐輪場にアクセスしづらいなど自転車利用がしにくくなっています。



▲バス出入り口における動線の錯綜

■駅前の歩行者空間、滞留・待合空間の快適性が不足

- ・滞留空間や歩行者空間が少なく、ピーク時に歩行者動線と待合空間が錯綜するなど快適性は不十分な状況となっています。
- ・駅前の滞留空間が不足し、日常的な滞留やイベント等による賑わいが生まれにくくなっています。



▲混雑する路線バスの待合環境

■駅から周辺へのアクセスがしづらい

- ・商店街等への動線が道路で分断されているなど、駅からまちなかへのアクセスがしづらくなっています。

【市民の声(市民アンケート等より抜粋)】



バス乗り場がもう少し分かりやすく、明るい雰囲気になるといいな。

駅を利用する人が足をとめて、少しゆっくりできるようなスペースがあれば、もっと多くの人が駅周辺に行き交うようになるのでは。



バス、タクシー、車が交錯することなく、車での送迎がしやすくなるといいな。



1 快適性に優れた「訪れやすく、回遊の起点となる交通結節点」

多層構造による歩行者空間と道路空間の分離

- 駅前広場等における歩行者と自動車等の錯綜の解消に向け、多層構造による駅及び駅前空間の整備により、歩行者空間と道路空間の分離を目指します。
- 駅から周辺ハシームレスに移動可能な改札の設置、デッキレベルの歩行者動線の確保、東西を貫く大空間コンコースの形成等により、駅東西を一体的かつ快適に移動・利用ができる空間の整備を目指します。



▲ペデストリアンデッキによる歩車分離(仙台市)



▲駅東西を貫く大空間コンコース(長崎市)

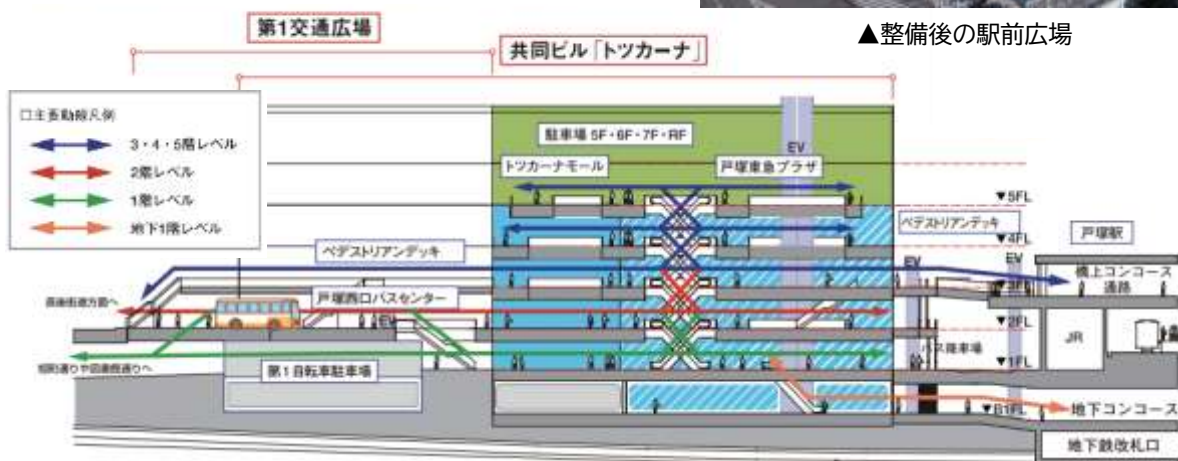
COLUMN

戸塚駅(神奈川県横浜市):交通モードと施設を複層で接続した駅前広場

- ✓ デッキ・地上・地下の各層において、交通結節点・まち・施設等を快適に結ぶ歩行者動線を整備
- ✓ 各階層を円滑に結ぶとともに、賑わいのコアを形成する「縦動線」の整備



▲整備後の駅前広場



▲歩行者動線断面イメージ図

(出典:戸塚駅西口第1地区第二種市街地再開発事業パンフレット(横浜市))

バス・タクシー・一般車等の乗降場の再配置

- 錯綜する交通モード(バス・タクシー・一般車等)の寄付き機能の強化に向けて、将来の交通需要を見据えた各交通施設規模の見直しと東西駅前空間への再配置を検討します。
- バス需要に対応する適切なターミナル空間を新たに整備することで、利用者の分かりやすさの向上と快適な待合空間の確保を目指します。
- ツアーバスやスクールバスの乗降による交通混雑の解消を図るため、バスターミナルへの集約等を検討します。



バス乗降場イメージ



待合空間イメージ

▲バスターミナルの整備イメージ

COLUMN

西鉄天神高速バスターミナル(福岡県福岡市):快適で便利な待合空間

- ✓ 建物3階の屋内にバス乗車場・降車場・待合空間が整備。
- ✓ 待合空間には、インフォメーションや乗車券窓口、待合室、トイレ等が完備されるとともに、カフェやコンビニエンスストアが併設。
- ✓ 隣接する百貨店等の商業施設に外に出ることなくアクセス可能。



▲待合空間の様子

駅前における居心地の良い滞留空間の創出

- 駅前空間において、住民・就業者・来街者が日常的に集い、滞留・交流できる賑わいと憩いの広場の創出を目指します。



▲交通広場に隣接した市民が自由に憩えるオープンスペース(日向市)
(良好な道路景観と賑わい創出のための事例集(H26年3月))

周遊しやすい交通網の形成

- まちなかを周遊しやすい環境を整えるため、JR 久留米駅や周辺施設間を結ぶ公共交通網の見直しや再編について検討します。
- 市民及び来訪者の自転車利用の利便性向上による日常の移動や観光周遊の活性化を目指し、駅周辺におけるシェアポートの整備等を進め、連携協定に基づくシェアサイクルサービス事業を推進します。
- 市民及び来訪者の自転車や自動二輪の利用の利便性向上を目指し、駐輪場の整備を検討します。
- 子育て世代や高齢者、障がい者、外国人等にとっても、まちなかを回遊や周遊がしやすい環境とするため、久留米エリア MaaS 実証実験の結果を踏まえながら、MaaS 等のサービスを活用した公共交通の利便性向上を目指します。



▲シェアサイクルサービス「チャリチャリ」



▲久留米エリア MaaS 実証実験チラシ(福岡県 HP)

COLUMN

福岡都心部(福岡市):都心部循環バスによる拠点間移動の円滑化

- ✓ 福岡市と西日本鉄道株式会社が連携し、都心部を 15 分間隔で循環する 130 人乗りの連節バスを導入。
- ✓ 市の中心である天神・博多地区やイベント等にぎわうウォーターフロント地区の 3 地区を結び、公共交通利用の促進とともに、まちなかの賑わい増加を推進。



▲都心部 3 地区を循環する連節バス



▲運行ルートとバス停

(出典:西日本鉄道株式会社 HP)

現在の特徴と可能性(ポテンシャル)

■多くの人が買い物・飲食を目的に来訪

・駅から500m圏内には、駅ビル、百貨店、久留米ほとめき通り商店街などの商業施設や各種業務施設等が多数立地し、買い物や飲食等を目的とした来訪者が多くなっています。

■本市のシンボルとなる多種多様な施設が駅周辺に集積

・駅から少し離れたところには、久留米シティプラザ、中央公園、石橋文化センターといった、本市のシンボルとなる文化・交流施設が立地しています。

解決したい課題

■人のための空間が少なく、まちなかでの回遊や滞在がしづらい

- ・駅周辺道路の歩道が狭いなど、歩行者空間が十分に確保されておらず、まちなかを回遊しづらくなっています。
- ・まちなかに気軽に休憩できるスペースや子供が遊べる空間が少なくなっています。
- ・周辺施設に関する案内板やサイン等が不足しています。

■周辺道路において、交通混雑が発生

- ・中心部への通過交通の混入等により、交通混雑が発生しています。

■景観が雑然としており、潤いを感じられない

- ・駅前や幹線道路等では、派手な外観の建築物や屋外広告物からなる雑然とした景観が残っており、まちの顔としての風格と魅力を感じにくい状況です。
- ・池町川や東町公園、街路樹等を活かした水と緑のネットワーク形成による、潤いある空間創出が求められます。



▲歩道が狭く、自転車と歩行者が錯綜する幹線道路



▲西鉄久留米駅前の景観

【市民の声(市民アンケート等より抜粋)】



周辺には魅力的な施設がそれなりにあるのに、アクセスの仕方が分かりにくい。
また、目的地までの歩道が狭く凸凹しており、快適に歩きづらい状況ですね。

市の中心部として、美しく、上質な雰囲気のある街並みになるといいな。



緑豊かで見通しが良く、子どもからお年寄りまで安心して過ごせるといいな。



自然と歩きたくなる歩行者ネットワークの形成

- 駅からまちなかへの回遊を誘導するため、駅を起点として商店街や主要な都市機能、公園、水辺空間等を有機的につなぐ歩行者ネットワーク(回遊動線)を形成し、快適で自然と歩きたくなるような歩行者空間の創出を目指します。
- 歩行者ネットワークにおいては、ほこみち制度や道路占用許可等による道路空間の活用にも努めるとともに、公共交通網と連動した駅周辺のトランジットモール化やフリンジ駐車場、パークアンドライド等の様々な取組によって、楽しみながら安心して歩くことができる歩行者空間を目指します。



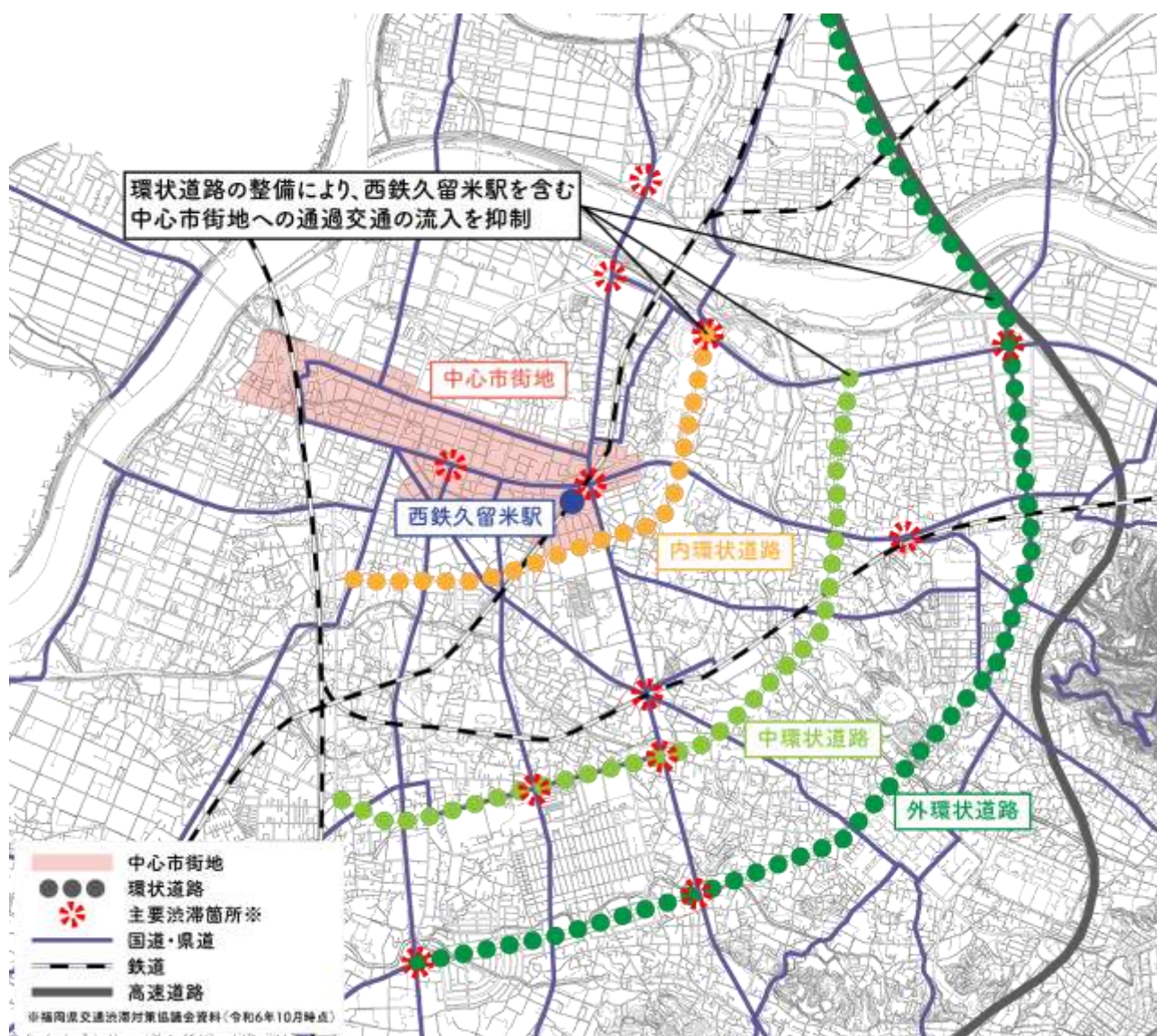
▲歩行者ネットワークの形成イメージ



▲歩行者天国実施による道路空間の活用(左:水の祭典くるめ祭り、右:くるめ楽衆国まつり)

広域道路交通ネットワークの再編

- まちなかの通過交通の抑制による交通渋滞の緩和を図るため、複数の環状道路による広域道路交通ネットワークの再編を進めます。
- 事業中である内環状道路の整備を促進し、西鉄久留米駅周辺への通過交通の抑制を進めます。



▲環状道路整備の状況

歩行者・自転車が安心して移動できる空間形成

- 歩行者ネットワークにおいては、ユニバーサルデザインに配慮した誰もが移動しやすい歩行者空間の創出を目指します。
- 骨格となる幹線道路では、道路の上空に歩行者デッキを新設するなど、歩行者と自動車を立体的に分離することを検討し、安心して移動できる空間形成を目指します。
- 自転車ネットワーク整備を推進するため、歩行者と自転車の通行位置を分けた自転車通行空間確保の検討が必要です。



▲幹線道路沿道のイメージ

市を象徴する駅前・幹線道路沿道景観の形成

- 駅前や幹線道路沿道では、レンガ等の地場産材や久留米絊等の伝統的なデザインを活用しながら、まちの顔として魅力的で久留米の歴史の面影を感じる景観の創出を目指します。
- 壁面位置の統一や周辺と調和した連続性のあるファサード、敷地内緑化等による歩行者に楽しさや快適さを与えるような景観形成を目指します。
- 無電柱化の推進や地上機器設備の修景、周辺に調和した屋外広告物の設置、沿道から見えにくい駐車場整備等を誘導し、調和のとれた沿道景観の形成を目指します。
- 景観計画における景観形成重点地区の指定や地区計画、景観協定等の法に基づくルールづくりを行い、良好な景観形成を目指します。



▲レンガを活用した久留米シティプラザ

道路空間や低未利用地を活かした賑わい・憩いの場の創出

- まちなみの統一性や商店街等のにぎわいの波及に向け、沿道建築物の修景や道路空間の活用を検討が必要です。
- 低未利用地や道路空間を活用し、住民・来街者がまちなかの回遊時に立ち寄りたくなるテーブルやイス等のストリートファニチャー、オープンテラスの整備等を行うことで、楽しく移動や滞在ができる空間形成を目指します。



▲商店街における空間活用のイメージ

COLUMN

ポートランド(アメリカ):景観形成や道路活用によりまちの活気を演出

- ✓ 地区の特性に応じたゾーン規制を定めたデザインガイドラインを定め、その内容を条例により規制。
- ✓ 建物1階部分のうち歩道に面する壁面を透明にすることや、1階にレストランなどの商業施設、上階にオフィスや住居を置く「ミックスドユース」という使い方により、昼夜を問わず街に賑わいを創出。
- ✓ ゾーンに応じた駐車場の附置義務台数や整備台数の上限値を設定。中心商業地では、5つの公営駐車場を整備。
- ✓ 道路は、店舗が自由に活用でき、店の賑わいの連続によりまちなかが活気であふれるように演出。



▲歩道を活用した物販や1階部分の壁面透明性を確保



▲歩道を活用した滞留空間の確保

(出典:<https://portlandmaine.com/explore-downtown/>)

緑と水を活かした快適空間の創出

- 沿道の施設等の緑化促進、歩行者空間の緑化や休憩スペースの設置等により居心地のよい緑陰空間の創出を目指します。
- まちなかの貴重な水辺空間である池町川や住民の憩いの場となっている東町公園、天神町公園等を活用し、その魅力を更に高め、やすらぎ癒される空間整備と日常的な賑わいが持続する仕組みづくりを目指します。
- 民間ノウハウによる賑わい創出と公園の魅力向上を図る Park-PFI 制度等を活用しながら、飲食店の商業機能等と連携した賑わいのある公園空間の創出を目指します。



▲東町公園と池町川沿いにおける回遊空間のイメージ

COLUMN

馬場川通り(前橋市):水辺を活かした居心地のよいまちなかを形成

- ✓ 水路の柵を外して蓋を取り払い、デッキやベンチを設けることで、人と水との関係性をまちなかに取り戻す取組。
- ✓ 水路をまちの冷却装置と捉え、安全性と快適性を兼ね備えた環境基盤を実現。



▲水路に架かる橋の撤去等により水面を最大化、3種のデッキにより誰もが水辺を享受できる滞留空間を実現

(主な受賞歴:先進的まちづくり大賞「国土交通大臣賞」、日本空間デザイン賞 2024 日本経済新聞社賞 等)
(出典:前橋デザインコミッション(MDC))

現在の特徴と可能性(ポテンシャル)

■若い世代を中心に人口が増加

- ・本市の人口密度平均は 13.1 人/ha となっていますが、対象地における令和 4 年度の人口密度は 90.5 人/ha と、非常に人口密度の高い地域となっています。

▼対象地の年齢3区分別人口

	平成 30 年度	令和 4 年度	増減
年少人口 (人)	2,641	3,418	129%
生産年齢人口 (人)	16,594	16,796	101%
老年人口 (人)	7,756	6,936	89%
計 (人)	26,991	27,150	101%
人口密度 (人/ha)	89.97	90.5	101%

(出典:令和 4 年度都市計画基礎調査)

- ・年齢 3 区分別人口を見ると、市全体で年少人口及び生産年齢人口は減少傾向にあるものの、対象地周辺では年少人口及び生産年齢人口は増加傾向となっています。

■駅の東西南北で特徴的な土地利用が進んでいる

- ・駅北部は“業務機能”、駅西部は“商業機能”、駅東・南部は“居住・文化・公益機能”が集積し、それぞれのエリアで特徴的な土地利用が進んでいます。

解決したい課題

■駅周辺の賑わいや活気を生むような建物の更新や土地活用があまり進んでいない

- ・建築年の古い建物が多く残っており、建物の更新が進んでいない状況となっています。
- ・駅前の一等地を含め、地区内に点在する青空駐車場や空き店舗、空き地等の低未利用地の活用が求められます。

■防災面から安全・安心に利用できる空間となっていない

- ・駅を利用する多くの帰宅困難者等が避難できる駅空間の形成が求められます。
- ・新耐震基準が適用された昭和 56 年以前に建築された建物が多く、建物の更新や耐震化が求められる状況です。

【市民の声(市民アンケート等より抜粋)】



昔と比べ、お店が少なくなりました。ショッピングや食事を楽しめる魅力的なお店が増えると以前のように、活気が増えるのではないかな。

駅近くに保育施設や子育て支援施設などの子育て機能が充実すると、子育て世帯が駅周辺を利用しやすくなると思います。



介護や福祉に関する施設がもっと充実すると、今後もずっと、安心して住み続けることができるな。

賑わいが持続する「将来への期待にあふれるまち」

ニーズに応じた建物更新の促進

- 変化するニーズに応じた魅力的な都市機能の立地を推進するため、現行の土地利用等の規制緩和や立地を誘導する支援策の検討が必要です。
- 老朽化した建物の更新や高度利用を図るため、駅周辺における再開発事業や民間活力を導入した柔軟な土地区画整理事業等の検討が必要です。

COLUMN

JR 福井駅(福井県福井市):再開発事業による都市機能の集積と魅力的な滞留空間の確保

- ✓ 立体交差事業で確保された歩行者の回遊を促すため、市街地再開発事業による高層ビルを整備し、商業や住宅、図書館・博物館・ホール等の公共施設を集約。
- ✓ 再開発ビルに併設して、屋根付きの屋外広場を公共施設として整備し、まとまったオープンスペースを確保。イベント等の利用や施設1階部分のカフェ等のテラス席として活用可能。



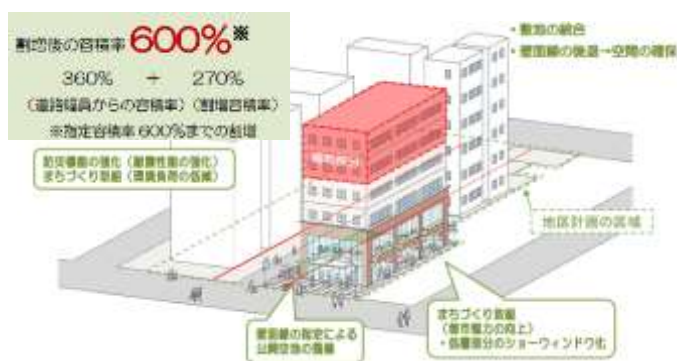
▲複数の都市機能が集積した JR 福井駅の再開発ビルと併設された屋根付き屋外広場

(受賞歴:平成 29 年度都市景観大賞(都市空間部門)優秀賞)
(出典:福井市にぎわい交流施設 HP)

COLUMN

まちなか再生プロジェクト(熊本市):インセンティブによるまちなか再生

- ✓ “災害への安全性の確保”、“歩いて楽しめる空間の形成”、“働く場所の創出”をまちなかの再生を目指す取組。
- ✓ 「容積率割増」「高さ基準の特例承認」「財政支援」を市独自のインセンティブを用意することで、民間事業者による積極的な投資を促進。



(出典:まちなか再生プロジェクトパンフレット(熊本市))

多世代の暮らしを支える都市機能の立地促進

- 若者や子育て世代に選ばれ続けるまちとなるよう、子育て世代をサポートする施設や子どもたちが生き生きと自由に遊べる場、学生が放課後に自由に利用し、勉強できる場の整備を目指します。
- 誰もが安心して住み続けられるまちとなるよう、医療機能の維持・充実を図るとともに、介護福祉機能の立地を目指します。
- 生涯住み続けられるまちとなるよう、生涯学習や市民活動の場となる公共施設の維持・集積や行政サービス機能のサテライト窓口の設置の検討が必要です。



▲多様な子育て支援を行っている
子育て交流プラザ くるるん(久留米市 HP)

COLUMN

新古賀クリニック:医療施設と連携した天神町公園の再整備

- ✓ 既存の公園用地と医療施設用地を交換し、新たに公園及び医療施設を整備。
- ✓ 用地の交換により、駅からの公園のアクセス性を高めながら、医療施設間の連携を強化。
- ✓ 公園利用者と病院利用者が一体的に利用できる空間を整備し、多様な人々の滞留や交流を促進。



▲新古賀クリニックの整備及び天神町公園リノベーション事業イメージ

(提供:社会医療法人天神会)

COLUMN

徳山駅前図書館(山口県周南市):公共施設を中心とした都市機能の集約による賑わい創出

- ✓ 交通結節点である徳山駅前の旧徳山駅ビル解体跡地に、市が賑わいや交流の創出を図る拠点を整備。
- ✓ 民間活力を導入した図書館や市民活動支援センター、飲食施設等で構成され、施設内部の賑わいを市街地に波及する透明なファサードとしている。
- ✓ 中心市街地の歩行者交通量や新規出店数の増加に寄与。



▲周南市立徳山駅前図書館

(主な受賞歴:令和元年度全建賞(都市部門))
(出典:周南市 HP)

多様な働き方が実現できる都市機能の立地促進

- 医療のまち、学生が多いまちである本市の特性を活かし、起業支援や新たな企業誘致、産学官連携の取組を進め、創造性あふれるオフィスの立地を目指します。
- シェアオフィスやコワーキングスペース等の多様な働き方をサポートする機能の立地を目指します。



▲公共施設のリノベーションによる
民営のコワーキングスペース(由布院サテライトオフィス HP)

久留米市への進出を支援
オフィス

年間賃借料・共益費
最大
500万円

交付要件

久留米市商工観光労働部
企業誘致推進課
0942-30-9135
Mail: kmg@city.kumamoto.jp

▲久留米市産業振興奨励金

都市機能の集積と連動したまちなか居住の促進

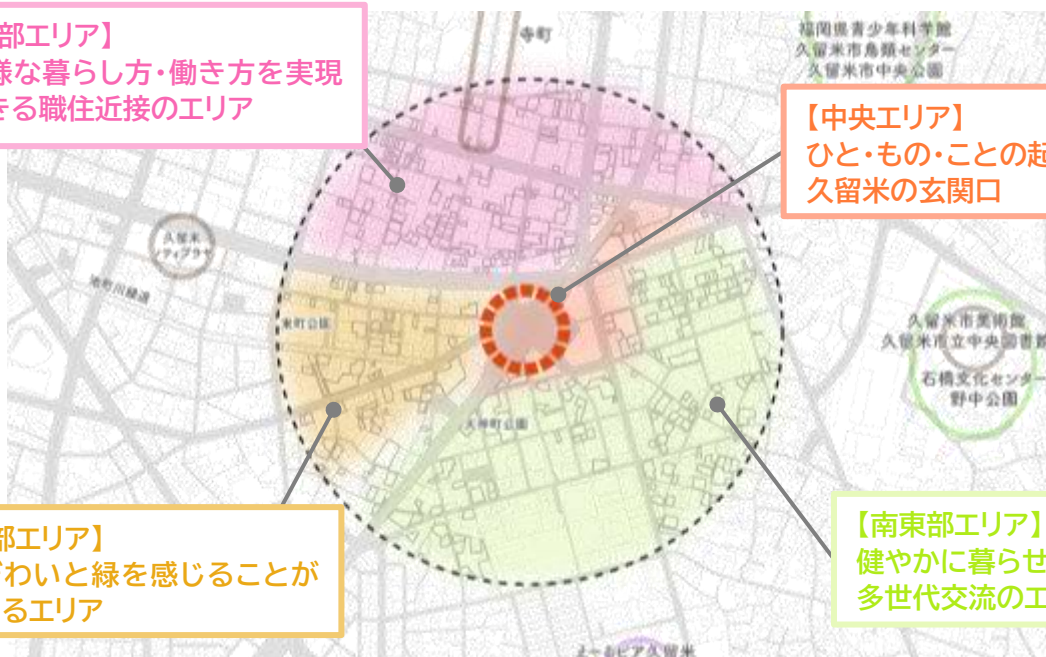
- エリアごとの特徴に応じた都市機能の集積とこれと連動したまちなか居住の促進に向けて、多様な世代が居住できる住宅の立地促進や移住定住に関する支援等の充実を目指します。

【北部エリア】
多様な暮らし方・働き方を実現
できる職住近接のエリア

【中央エリア】
ひと・もの・ことの起点となる
久留米の玄関口

【西部エリア】
にぎわいと緑を感じることが
できるエリア

【南東部エリア】
健やかに暮らせる
多世代交流のエリア



▲エリア毎の方向性イメージ

災害時の避難や支援拠点の形成

- 多様な利用者が集まる駅周辺では、周辺施設関係者等と連携しながら、帰宅困難者受け入れスペースや緊急退避場所、防災備蓄倉庫の整備等の検討が必要です。
- 災害時の円滑な避難に向けて、避難誘導サインの設置や歩行者が錯綜しない移動経路の設定、ユニバーサルデザイン化等を検討します。



▲帰宅困難者の滞留
(交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(R3年4月))

耐震化・不燃化による災害に強いまちなかの形成

- 駅周辺における幹線道路等の各種都市基盤や建築物の耐震化等を進めるとともに、再開発事業等を契機とした不燃化を推進し、災害に強いまちなかの形成を目指します。

水害や猛暑等の気候変動対策の促進

- 気候変動に伴い頻発・激甚化する水災害に対応するため、雨水貯留・浸透施設である透水性舗装やレインガーデン等の設置、緑化の促進等により、防災と環境の両面に寄与する基盤(グリーンインフラ)形成を目指します。
- 人々が夏に感じる暑さが厳しさを増す中、道路における木陰やベンチ等の設置、日除けや微細ミストの導入等による、まちなかの暑さ対策を促進します。



▲低未利用地を活用した雨水貯留効果のある
バスあいのり3丁目 TERRACE
(バスあいのり3丁目 TERRACE HP)



▲京都市における交差点を活用した雨庭整備
(グリーンインフラ事例集
(令和5年3月、グリーンインフラ官民連携プラットフォーム))

地域の魅力を育て、価値を共有する 「みんなが誇りを持てるまち」

現在の特徴と可能性(ポテンシャル)

■観光や回遊の目的となる魅力が多い

- ・久留米市には、ラーメンや焼き鳥などの“食”、久留米絃などの“伝統工芸”など、様々な観光資源が存在しています。
- ・駅周辺にも、文化・芸術施設が集積した石橋文化センターや寺院の集積した寺町、食が集積したほとめき通り商店街など、様々な魅力があります。



▲土曜夜市のほとめき通り商店街
(久留米市観光サイト)

■駅周辺を中心とした様々なイベントが実施されている

- ・駅周辺では、「水の祭典」「くるめ楽衆国まつり」「土曜夜市」などのイベントや祭りなどが定期的開催されており、市内のみならず市外からも多くの方々が来訪しています。

解決したい課題

■観光や回遊を促すような情報発信機能が少ない

- ・駅からまちなかや魅力的な場所へ案内する情報発信機能が少ない状況にあります。

■多様な関係者間の連携強化が必要

- ・西鉄久留米駅周辺は、様々な事業者が関わり、現在のまちが形成されているものの、今後の取り組みの推進にあたっては、多様な関係者間の更なる連携強化が必要です。

■久留米市や駅周辺の取組の発信が十分ではない

- ・本市には、久留米シティプロモーション実行委員会が運営する「久留米シティプロモーションサイト」等の複数の情報発信サイトにおいて、本市の魅力に関する情報発信を行っています。
- ・駅周辺における計画や取組等のまちづくりの状況などに関するわかりやすい情報発信は不十分な状況です。

【市民の声(市民アンケート等より抜粋)】



駅周辺の魅力やイベント、市の情報などを駅周辺の来訪者にアピールする
情報発信機能があるとまちなかに人が増えるんじゃないかな。

子どもと参加できるイベントやイルミネーションなどを実施すると、
駅周辺の賑わいや活気が増えると思います。



地域の魅力を育て、価値を共有する「みんなが誇りを持てるまち」

観光の拠点となる場の形成

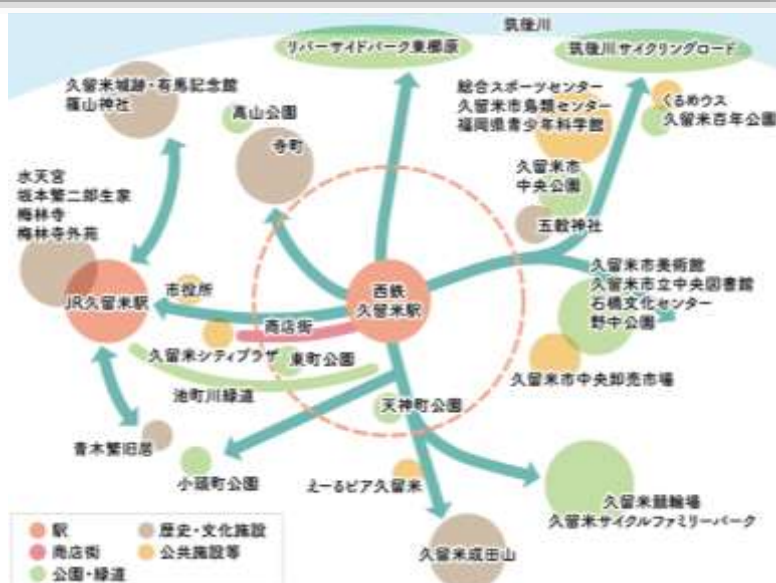
- 市の玄関口である西鉄久留米駅周辺において、観光周遊の拠点となる観光案内所や宿泊施設の立地を目指します。
- 久留米市の魅力の一つである多様な「食」を生かした集客施設やアンテナショップ等の設置を目指します。



▲JR 宮崎駅構内の観光案内所
(宮崎市観光サイト HP)

情報発信拠点の形成

- 本市の周遊の拠点として、駅周辺のみならず市内の魅力的な施設への誘導を図るため、駅周辺を含めたインフォメーション機能の強化を目指します。



▲西鉄久留米駅周辺の観光資源イメージ

地域の魅力を共有するサイン計画の推進

- 市内の魅力的な場所などを市民及び来訪者に伝える誘導サインやデジタルサイネージ、多言語化、音声システムの導入等を目指します。



▲案内誘導サイン
(国道 209 号)



▲デジタルサイネージ
(久留米市美術館)

シティプロモーションの推進

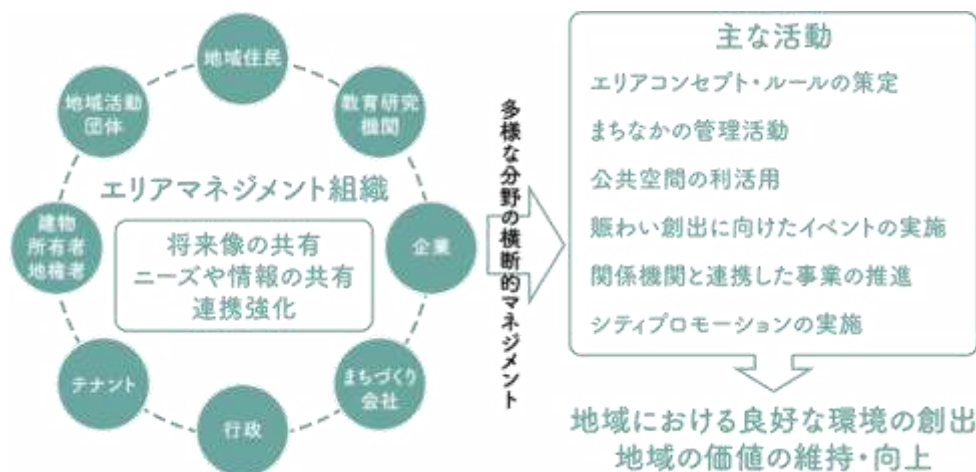
- 多様な主体の協働によるまちづくりを目指し、本市の魅力や駅周辺が目指す方向性、取組を広く発信するシティプロモーションを推進します。



▲久留米市パンフレット「ただいま、くるめ」
(久留米シティプロモーション魅力発信サイト HP)

多様な主体によるエリアマネジメントの推進

- 地域ニーズに応じた特色あるまちづくりを目指し、公共空間の利活用やエリア価値の維持・向上を図るため、多様な主体が関わるエリアマネジメントの推進を目指します。
- 地域住民や商店街振興組合、まちづくり団体等の地元組織、民間事業者、行政による体制構築を目指します。



▲エリアマネジメントのイメージ

COLUMN

くまもと広場ニスト(熊本市):広場を“使いこなす”人材の育成

- ✓ まちなかの広場を“使いこなす”ことのできる人材を育成し、「くまもと広場ニスト」として認定する取組。
- ✓ スクールを受講・修了することで認定される。
- ✓ 認定されることで、広場利活用の際に市が情報提供を行うほか、協働先として優先的に選定。



▲くまもと広場ニスト育成スクールチラシ

(出典:熊本市 HP)

【参考】各方針にまたがる課題を解決する総合的な取組の事例

COLUMN

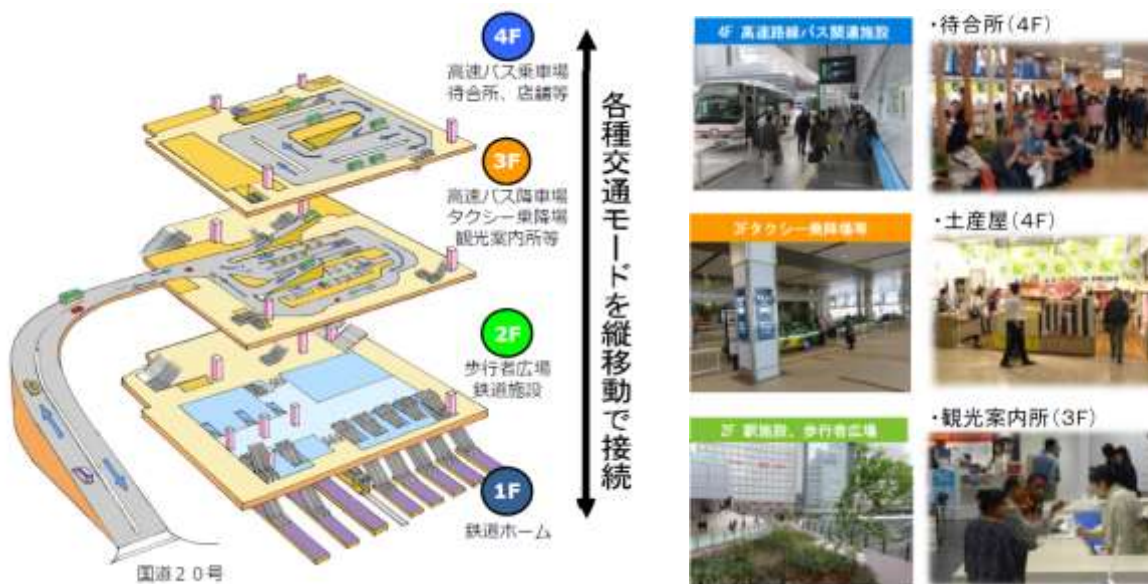
バスタプロジェクト:交通拠点を中心としたまちの課題解決

- ✓ バスタプロジェクトは、集約型交通拠点の整備等による地域の課題解決とともに、みち・えき・まちが一体となった空間創出による地域活性化や災害対応の強化、生産性の向上の実現を図る取組。
- ✓ 交通拠点において、「人中心の空間づくりの推進」や「モダルコネクトの強化」、「官民連携の推進」、「ICT等を活用した交通マネジメントの高度化」等を進め、地域全体の活性化を図る。



新宿バスタ(新宿区):地域の活性化や災害対応の強化、生産性の向上を実現するために、バス・タクシー等の交通結節点を高度化

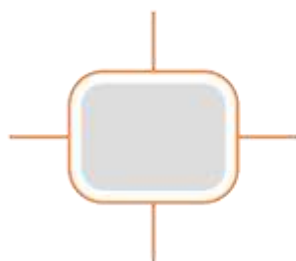
- ✓ 駅西口周辺に点在していた19箇所の高速バス乗降場を駅直結の「バスタ新宿」に集約。
- ✓ 2階に駅施設・歩行者広場、3階にタクシー乗降場等、4階に高速バスターミナルを立体的に配置することにより、交通モード間の乗継ぎ時の水平移動を最小化。
- ✓ 結節点周辺の賑わい空間を創出するとともに、帰宅困難者の一時的な滞在空間等も確保。



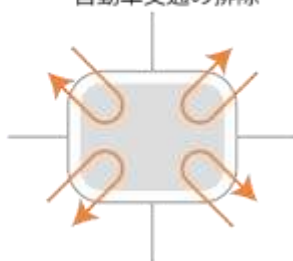
(出典:交通拠点の機能強化に関する計画ガイドライン(国土交通省道路局)、バスタ新宿の管理運営に関する検討会(第1回資料))

- ✓ まちの中心市街地への幹線道路を遮断、都心部を囲む環状道路を整備、これと併せてトランジットモール化により自動車流入を規制し、広大な歩行者空間を整備するなど、総合的なアプローチにより、自動車利用から公共交通等への交通手段の転換を促し、都心部を再生。
- ✓ 駅周辺に大規模なパークアンドライド用駐車場を整備、時間貸ではなく、定額の駐車料金とすることで、駐車場利用者のまちなかの滞在時間を増加。
- ✓ 公共交通網としてトラムを整備し、これと連動し、自転車通行帯を整備するとともに、駅周辺に無料駐輪場を整備。

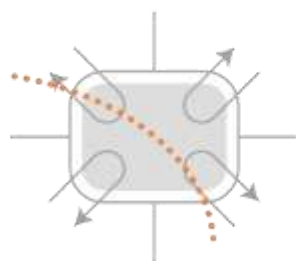
Step1 環状道路の整備



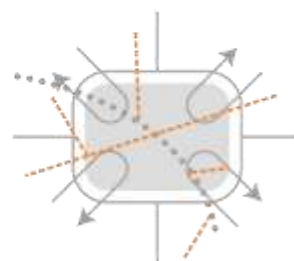
Step2 都心部を通過する自動車交通の排除



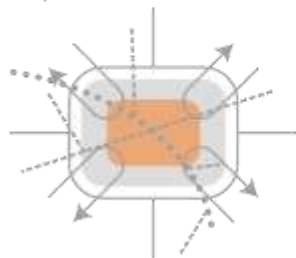
Step3 LRT の導入



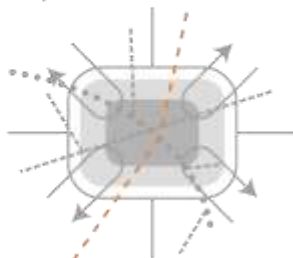
Step4 バスサービスの拡充



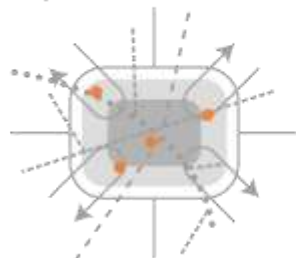
Step5 歩行者空間の整備



Step6 自転車道網の整備



Step7 都市活動の展開



▲ストラスブールにおける都心再生のアプローチ

(出典:“Le plan de déplacement urbain de l’agglomération de Strasbourg”Strasbourg Communauté Urbaine
より上図を作成、都市政策(第 171 号 2018 年 4 月)新しいまちづくりの戦略的展開(大成出版社))