

特集
新博多駅周辺からの
まちづくり
—ホスピタリティとシビックプライド—



ISSN 1881-6541



URC
Fukuoka Asian
Urban Research Center

都市情報誌
エフ・ユー プラス 第11号
2011年6月30日発行

C CONTENTS

特集 新博多駅周辺からのまちづくり

ページ

01 ホスピタリティとシビックプライド

02 グラビア

03 福岡アジア都市研究所セミナー
シンポジウム「九州新幹線開通と都市の魅力の創造」

06 福岡市中心部MAP

08 九州旅客鉄道株式会社・博多阪急からのメッセージ

■九州新幹線全線開業・JR博多シティ開業からまちづくりの核の役割へ
九州旅客鉄道(株) 代表取締役社長 唐池 恒二

■福岡に新風をもたらすターミナル型百貨店
阪急阪神百貨店 専務執行役員/博多阪急 店長 柳澤 興平

10 新博多駅周辺からのまちづくり

○インフラ整備 ■博多駅周辺道路整備

○まちの景観と親しみやすさの向上

■福博花しるべ

■地域と共に使う通り名付けの取り組み～博多区・中央区～

○交通利便性の向上

■観光バス・水上バス及び公共交通機関の連携

■官民協働・博多駅周辺放置自転車対策

○観光

■「ふくおか 福たび」で旅行者をもてなす
～福博の魅力を着地型の観光プログラム～

福たび事務局 /財)福岡観光コンベンションビューロー 広報係長 帆足 千恵

15 福岡市内の観光まちづくり

■全国初! 多言語対応タクシーコンシェルジュ
■九州新幹線全線開業・新博多駅開業と
まちづくり協議会の活動と連携

～博多まちづくり推進協議会・We Love天神協議会～

■歴史を知ることがまちへの愛着心を育む
～平成22年度市民研究員事業からの示唆～

(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 天野 宏欣

■産官学民連携によるスポーツ健康都市づくり
～地元主導によるEまちづくりの取り組み～

福岡西部副都心Eまちづくり協議会 副会長/
福岡ソフトバンクホークスマーケティング株 田中 正則

■御供所地区の承天寺道路整備構想～協働の景観づくり～

■学生による映像CMコンテスト

他都市事例

20 韓国・大田市～KTX全線開通～
(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 栗原 祥一

21 まとめ

九州新幹線全線開通と持続可能な観光

九州産業大学 商学部長 千 相哲

新幹線交流“260kmとなりまち九州”の実現を
(財)福岡アジア都市研究所 顧問 横木 武

23 2011年アジア都市景観賞記者発表会

(財)福岡アジア都市研究所 主任研究員 唐 寅 研究主査 田梅 朋子

24 URC研究員レポート

魅力ある都市のために
ワーク・ライフ・バランス

推進のあり方を考える

(財)福岡アジア都市研究所 特別研究員 岡田 允
主任研究員 白浜 康二 研究主査 田梅 朋子

26 データで見る福岡市 vol.11

福岡市道路下水道局建設部東部道路課 第1係長/

元(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 合庭 昭男

28 アジア文化

青銅樂器の合奏音楽・ガムラン～宇宙の秩序と調和を析る音楽と舞踊～
筑紫女学園大学文学部アジア文化学科 准教授 田村 史子

30 アジア太平洋都市サミット

アジア太平洋都市サミットでの環境についての取り組み

(財)福岡アジア都市研究所 交流推進係長/アジア太平洋都市サミット事務局 市場 留美

32 中国街角スケッチ

第3の極 天津

(財)福岡アジア都市研究所 主任研究員 唐 寅

33 インフォメーション/次号予告



特集

新博多駅周辺からの まちづくり

—ホスピタリティとシビックプライド—

2011(平成23)年3月、九州新幹線が全線開業し、新博多駅ビルが開業した。1963(昭和38)年に現在の場所へ移転・開業して以来の大事業を機に福岡のまちが大きく変化しつつある。交流人口の大幅な増加を見込み、ハードとソフト両面から改善が進められている。

第一に、駅及び周辺の道路・施設の整備。老朽化や安全性の課題解決や利便性の向上だけではなく、地域が親しみ、愛着や誇りにつながるものになりつつある。

第二に、駅を起点とした回遊性の向上。既存の公共交通機関の工夫や連携はもとより、徒歩でのまちへの移動を促す様々な方策、新たな交通手段の追加がさらなる回遊性に貢献することになろう。

第三に、内外からの観光客など来街者への情報提供やおもてなしの向上。多様な団体によるまち歩きイベントの開催やマップによる情報提供、駅周辺での新しい案内の仕組みなどが展開されている。

様々な取り組みには、交通や商業の事業者及び行政だけでなく、まちづくり団体やボランティア、地域住民など多様な主体が積極的に関わっている。九州新幹線全線開業・新博多駅開業を機運とした新たなまちづくりが今後も福岡を活性化していくだろう。その中心となるのは、ホスピタリティとシビックプライド、おもてなしとまちへの愛着・誇りである。



1 以前の博多駅(博多口)(2006(平成18)年11月撮影) 2 現在の博多駅(博多口) 3 現在の博多駅(筑紫口)

4 JR博多シティ・アミュプラザ博多「シティダイニングくうてん」 5 博多駅コンコース中央の福岡市観光案内所(博多駅総合案内所)

6 博多駅から徒歩で神社仏閣を訪れることができる 7 福博花しるべ。警固公園で満開のチューリップ(写真提供:福岡市住宅都市局公園緑地部緑化推進課)

8 通り名で道案内。はかた駅前通り 9 博多駅から約2km離れた天神への回遊性向上が課題だ

福岡アジア都市研究所セミナー

シンポジウム

「九州新幹線開通と都市の魅力の創造」

■基調講演

鹿内 博(青森市長)

■事例報告

石橋 知也(福岡大学工学部社会デザイン工学科助教)

■パネルディスカッション

パネリスト

高島 宗一郎(福岡市長) 橋本 康志(鳥栖市長)

樋原 利則(久留米市長) 幸山 政史(熊本市長)

アドバイザー

鹿内 博(青森市長)

■提言とまとめ

櫻木 武(財)福岡アジア都市研究所顧問) ※以上 敬称略

■主催:(財)福岡アジア都市研究所

福岡県、福岡市

福博:都市シニックバイウェイ研究会

西日本新聞社、We Love 天神協議会

博多まちづくり推進協議会

■協賛:(独)都市再生機構九州支社

■日時:2011年5月24日(火)13:30~17:20

■場所:福岡国際ホール

九州新幹線全線開業は、九州の縦軸を貫く大動脈の完成を意味し、それがもたらす域内交流人口の増大、本州やアジアの活力の取り込み、そして“大交流時代”到来への期待は大変強い。その一方で、沿線各都市は都市間競争に埋れないよう、都市間連携を強めつつ、地域の魅力の発掘・練磨に活発に取り組みつつある。

本シンポジウムは、開業後約2ヶ月を経て未曾有の困難に直面する中で、改めて新幹線の沿線都市に求められる役割や、ハード/ソフト両面でのまちづくりのあり方、さらなる連携推進策等を、各都市の市長討論を軸に、広く市民と考えることを目的に開催された。



■基調講演

新幹線でつながる 「元気都市」を目指して

鹿内 博(青森市長)

九州とは、福岡市にアンテナショップ「みちのく夢プラザ」があることや、長崎県福江市や南九州市の祭りが、青森の「ねぶた」「ねぶた」とゆかりがあるなど、これまで繋がりがありましたが、整備計画から38年、東北新幹線が全線開業し、鹿児島から青森までついに1本のレールで繋がり、10時間程で行き来が出来るようになりました。



震災後は、旅行客の大幅減など大きな打撃を受けましたが、4月29日の新幹線全線運転再開をいわば「二度目の開業」と位置づけ、「がんばろう、にっぽんいっしょに青森」の缶バッジの製作や、イベントの売り上げの一部を支援金にまわすなどの活動を行っています。東北の県庁所在地は、ミニ新幹線も含め全て新幹線で繋がりましたが、青森の場合、市中心部から約4Km離れた位置に新青森駅があるため、新駅と中心部との交通連絡や、点在する観光地をどう繋げるかといったまちづくりの課題があります。青森は、空港・高速道路・新幹線・航路がある交通の要衝ですので、新幹線との更なる結節利便性の向上が必要です。

九州各地の皆様には、震災後の支援・激励

をいただき感謝しております。新幹線開業による来訪客受入のため、大きく4つの施策を進めてきました。まず、「ねぶたの家 ワ・ラッセ」の開設。次に、中心部と新青森駅を結ぶ定額タクシーや、観光客や市民にも便利なおもりシャトルdeルートバス「ねぶたん号」等の二次交通の整備。また、市民意識の醸成として、市民が地域に誇りと愛着を持てるよう「ラブあおもり」サポーターという市民ボランティアを組織。さらに、自然・食・文化などの多彩な魅力の情報を発信しています。

昨年末策定された総合計画は「元気都市あおもり」といい、今後はこれに沿った戦略を進めますが、広域連携策が中心です。新幹線開業で都市間競争の時代に入ったので、まちの魅力や住む人の自信を高め取り組みます。その

一方で「共創」の時代でもあるので、青森・函館ツインシティや津軽圏・県南圏といった広域連携の強化も必要と考えています。震災後の東北もまさにそうとして、7月には東北6県の祭りが仙台に集結し、東北の元気さをアピールする予定です。また、震災で中止になった鹿児島市との交流事業も改めてぜひ行いたいと思っています。

最後に、今回の震災で、一極集中ではなく分散の重要性の教訓を得ました。新幹線の利活用が進むことで、地方分散・地方分権の流れも加速して進むと考えています。

事例報告

他都市に学ぶ都市型風景街道 —大阪・広島の事例を中心に—

石橋 知也

(福岡大学工学部社会
デザイン工学科助教)



「日本風景街道」は、道を媒介に、迎える地域と訪れる人の交流の創出を目指す取り組みで、米国の「シニックバイウェイ」の日本版と言えます。2010年11月時点で、国交省が全国120ルートを選定していますが、その中でも都市型風景街道の取り組みは未だ少ない状況です。

福岡においては天神地区と博多駅地区の回遊性向上が課題です。そこで、市内の回遊性を高めるため、2階建て観光バスや水上バス(P13参照)など新たな交通手段の導入や、無料の無線LANの環境づくりなどを進めます。また、花をたどって歩く「福博花しるべ」事業(P12参照)や、新しいものと神社仏閣など古いものが共存する福岡の魅力を、方言により観光客に解説する観光ガイドなど、ソフト面の取り組みも重要となります。

アジアとの関係においては、釜山と福岡を地域一体で中国などへPRしたり、フィルムコミュニケーションによる映画などのPRや、アニメによるPRなどといった、ソフト面の取り組みに力を入れていきたいと考えます。

広島では、国・県・市による「水の都ひろしま構想」が策定され、平成14年に都市再生プロジェクト指定を受けました。以降、京橋川でのオープンカフェ、太田川での市民水辺づくり支援や空間の名付けなど、行政・市民の協働参画による取り組みが行なわれています。

福岡には、国体道路を基軸とした「福岡ブランド」を盛り込んだ都市ビジョンが必要です。那珂川と国体道路という水陸の結節点である春吉橋周辺や、はかた駅前通りなどにおける

空間整備の検討が今後の課題として挙げられます。

パネルディスカッション

九州新幹線開通と 都市の魅力の創造

高島 宗一郎(福岡市長)



九州新幹線をまちづくりにどう活かすか。福岡にはいいものが数多くありますが、何を売りにするか、これというものが決まっていないので、今後、自己分析と情報発信が必要です。熊本や鹿児島には熊本城や桜島といった、その都市を象徴するインパクトのある資源があります。新幹線開業により九州の縦軸における時間距離が縮まったことから、福岡の魅力をPRする際、こういった熊本や鹿児島など他の都市の魅力も併せてPRすることが可能となりました。特に、アジアからのクルーズ船など、インバウンド誘致ではこのようなPRが重要になってきます。

福岡においては天神地区と博多駅地区の回遊性向上が課題です。そこで、市内の回遊性を高めるため、2階建て観光バスや水上バス(P13参照)など新たな交通手段の導入や、無料の無線LANの環境づくりなどを進めます。また、花をたどって歩く「福博花しるべ」事業(P12参照)や、新しいものと神社仏閣など古いものが共存する福岡の魅力を、方言により観光客に解説する観光ガイドなど、ソフト面の取り組みも重要となります。

アジアとの関係においては、釜山と福岡を

地域一体で中国などへPRしたり、フィルムコミュニケーションによる映画などのPRや、アニメによるPRなどといった、ソフト面の取り組みに力を入れていきたいと考えます。

新幹線を生かした活性化を図るには、新幹線沿線の大動脈を太くしていく、さらに横軸の毛細血管へ延ばし、地域一体として取り組んでいく必要があります。

九州新幹線開業は、福岡としては通過駅化の懸念もありますが、本州の方に西を向いていただく絶好の機会です。今回の震災を契機に、日本人が日本を見つめ直し、再発見すること

により、国内旅行の活性化に繋げて行く必要があります。

橋本 康志(鳥栖市長)



鳥栖は、基幹交通機関のJR駅が市内に6つ、高速道路インターチェンジと新幹線駅が約10分の距離という交通上の特徴があります。新鳥栖駅には長崎線の全特急列車が停車し、有り難い一方で、新幹線で博多まで僅か10分です。通過点化に危機感を抱いています。

新幹線開業に向けた取り組みはいくつかあります。5月に新たに実施したクラシック音楽祭「ラ・フォル・ジュルネ」は、市の人口と同規模の約6.9万人の方にお越しいただき、好評を得ました。また、重粒子線がん治療施設は兵庫以西では初の施設で、国内のみならず中国なども視野に入れ、九州観光と絡めた医療ツーリズムの今後の進展に期待しています。

国際的な観点では、何か国際的な事業を進める際、スイスのジュネーブへ行かないかと話が進まない「ジュネーブモデル」というものがありますが、そのミニ版を鳥栖でできないかと考えています。例えば、鳥栖では新しいタイプの太陽光パネルの発電試験が行なわれおり、そうした面で「鳥栖モデル」を構築したい、というものです。また、サッカーJ2のサガン鳥

栖には韓国の著名な監督や選手がいるので、そこを窓口に韓国のチームとも交流できたらと思っています。さらに、JR九州の特急列車では4ヶ国語で案内しているように、アジアからの訪問客のため、日・英・中・韓4ヶ国語表記の推進が必要と考えています。

回遊性の面では、新鳥栖駅と鳥栖駅間2.5kmの距離をバスで繋いでいる、また、西へは長崎線、東へは高速道路があるので、新幹線とバス・自動車を組み合わせた九州横軸の移動を容易にすべく、650台収容で安価な平面駐車場を新鳥栖駅周辺に整備しています。

また、鳥栖だけでは限界もあるので、北部九州の86団体による「新鳥栖駅観光情報ネットワーク連絡会」で物産展などのイベントを実施し、周辺の方々とも一体となって機運盛り上げや新鳥栖駅の利活用を図る取り組みも行っています。

植原 利則(久留米市長)



九州新幹線の開業は長年の悲願でしたが、JR久留米駅周辺の賑わいが落ちており、まちの活性化を市民の皆さんとともに推し進める必要がありました。一方で、新幹線は多くの人を短時間で遠くに運ぶため、大都市へのストロー現象も心配していました。

そこで、新幹線の開業をまちの発展につなげるため、3つの戦略を立てました。1点目は、30万都市にふさわしい玄関口づくり。東側にしか出入口のなかったJR久留米駅に、東西を結ぶ自由通路や駅前広場を整備しました。また、駅周辺に集積する歴史資源を結ぶ歴史のプロムナードや駐車場の整備を行いました。

2点目は、定住促進、街なか居住や子育て支援などの充実に取り組んでいます。駅前再開発事業では、35階建てマンションが建設されるなど、住んでみたいと思えるまちづくりが進んでいます。

3点目は、来街者誘致。観光資源の開発を行い、久留米まち旅博覧会を実施しています。また、石橋美術館に代表される文化・芸術や、四季折々の花や耳納北麓の自然・里山など、テーマ性を持った観光ルートづくりを進めています。

新幹線開通後は、JR利用者が順調に伸びるとともに、石橋美術館は青木繁展の開催もあり前年同月比3倍の入館者、地場産くるめの売上げも同倍増と、手応えを感じています。

新幹線開業により関西方面とつながりましたが、まだ久留米の観光資源だけでは、遠方から観光客を呼ぶにはアピール力が不足しています。そのため、久大本線沿線の他都市と連携した観光キャンペーンや、JR九州とタイアップした北九州市とのB級ご当地グルメバトルなども行っています。

また、アジアにも目を向けた戦略として、久



留米大学のがんペプチドワクチンをはじめとした先端治療と鳥栖の重粒子線がん治療施設を絡めた医療ツーリズムの展開も今後課題だと考えています。

幸山 政史(熊本市長)



新幹線開通直後は震災によるイベント中止などで厳しかったですが、熊本城来城者は、築城400年だった4年前の約200万人をピークに徐々に減少傾向だったのが、ゴールデンウィーク頃から増加に転じるなど新幹線開業の手応えを感じています。熊本市はお城はじめとする「歴史」と、阿蘇の火山灰による地層で磨かれて、市の上水道の100%を担う豊かな地下水など「水」を前面に出してPRしています。また、来年4月には政令指定都市になります。

市中心部の繁華街は、通町・桜町の2つの核と、これを結ぶ上通り・下通り・新市街の3アーケード街で「2核3モール」と呼ばれています。若者に人気の上通り、商業施設・飲食店街などが多い下通りは賑わいがありますが、新市街に至ると人の流れが段々と寂しくなることが課題です。

回遊性については、熊本城の賑わいを中心市街地へ繋げていく試みを進めています。具体的には「桜の馬場 城彩苑」の開所や、桜町・花畠周辺での再開発など、お城と一体性のある新しい賑わいの空間づくりです。また、熊本駅と市中心部との回遊性向上も、新町・古町地区の整備と共に、周遊バス、レンタサイクル、路面電車といった足の充実を図っています。

地理上、熊本市は九州の真ん中に位置するので、拠点性を高める必要を感じています。縦軸だけでなく、横軸の強化のためには「SL人吉」や三角駅までの「A列車で行こう」などの観光列車が欠かせません。また、AKUA-阿蘇(A)、熊本(KU)、天草(A)-観光推進協議会を立ち上げ、熊本だけではなく、阿蘇や天草の魅力を重ねることで、県外や海外に対し集客PRを推進しています。それから、熊本と延岡を結ぶ九州横断自動車道延岡線についても、その整備がすぐとは言わずとも着実に進むよう、県境を越えた連携を行っています。

海外との関係では、市民交流が縁で、KTX沿線にある韓国の蔚山広域市との友好協力都市協定を締結しました。さらに、熊本市としては初の海外事務所になる上海事務所を、県や大学と合同で開設予定など、アジアへの対応を進めています。

海外との関係では、市民交流が縁で、KTX沿線にある韓国の蔚山広域市との友好協力都市協定を締結しました。さらに、熊本市としては初の海外事務所になる上海事務所を、県や大学と合同で開設予定など、アジアへの対応を進めています。

提言とまとめ

鶴木 武



(財)福岡アジア都市研究所顧問

モータリゼーションから高速鉄道の時代となり、待望の新幹線開業で、東北・九州もそのネットワークに入りました。今後、これをどう活用し、地域の活力を生み出すのか。また、駅と都心部をはじめとする回遊性の重要性も認知いただくべく、このシンポジウムを開催しました。基調講演では、東北と九州との繋がりを再認識しましたし、研究報告では、九州各地でも参考になる回遊性に関する話があり、パネルディスカッションでは多極化する九州で、いかに都市を磨き、都市を繋ぐかが議論されました。

九州新幹線の活用法は、「一方向ラウンド型」のみならず、速達性を活かした「新幹線ピストン型」、さらに駅間距離の近接性を活かした「コマドリ型」が考えられ、より日常生活に密着したものとなると考えられます。

本シンポジウムのまとめとして、1つ目に「行政と市民が連携し、地元の魅力を発見し、回遊する仕掛けづくりを実行しよう」、2つ目に「各都市が連携・共創・共生し、隣町としてつきあおう」、3つ目に「新幹線をはじめ、日本やアジアの高速鉄道ネットワークを活かし、多様な旅や機能利用を進め、新時代にチャレンジしよう」という3点を提言したいと思います。



※今回のセミナーの全容につきましては、当研究所のホームページに掲載する予定です。

福岡市 中心部MAP

FUKUOKA CENTRAL AREA MAP

宿州市教育局关于做好2018年普通高中招生工作的意见

協力
博多まちづくり推進協議会

博多まちづくり推進協議会
We Love 玉神協議会

The map displays the central business district of Fukuoka, centered around JR Fukuoka Station. Key features include the Tenjin River, the Tenjin Canal, and various shopping districts like Tenjin, Chuo, and Kita. Landmarks such as Fukuoka Castle, Fukuoka Tower, and the Fukuoka Dome are marked. The map also shows numerous parks, temples, and shrines. A large blue circle in the top right corner highlights the 'Fukuoka City Center Map' with text in Japanese and English. A scale bar indicates distances up to 200 meters.

※「福博花しるべ 福博まちあるきMAP」(2011年3月)を(財)福岡アジア都市研究所が加工しました。

九州旅客鉄道株式会社・ 博多阪急からのメッセージ

九州新幹線全線開業・JR博多シティ開業から まちづくりの核の役割へ

九州旅客鉄道(株) 代表取締役社長 唐池 恒二



九州新幹線全線開業

JR九州は、中期経営計画「DASH2011－ダッシュイレブン」(平成19～23年度)のもと、「上場に向けた経営基盤の確立」を目標に、「九州新幹線全線開業」、「JR博多シティ開業」に向けて準備を進めてきました。昭和48年に整備計画が決定された九州新幹線鹿児島ルートは、国、鉄道建設・運輸施設整備支援機構、沿線自治体並びに関係各位の熱意・ご協力で、平成16年3月に新八代～鹿児島中央間が部分開業、平成23年3月12日に全線開業を迎えました。

これを機に九州・山陽新幹線の相互直通運転が開始しました。新大阪～鹿児島中央間は、約5時間から3時間45分程度と大幅に短縮され、博多～鹿児島中央間は1時間19分、博多～熊本間は33分で移動が可能になりました。この「交通革命」ともいえる大きな変化とともに発展していかたいと考えています。



九州新幹線N700系さくら

により、九州域内はもとより、関西・関東を越え日本全国に及ぶ、人的交流・経済交流が活性化することを期待しています。

また、九州新幹線という博多から鹿児島までの縦軸の「線」だけでなく、九州全域という「面」へと効果が及ぶよう、九州新幹線鹿児島ルートを基軸とし、観光列車のネットワークの更なる充実も図ります。平成23年3月に指宿枕崎線で特急「指宿のたまて箱」が、6月には豊肥本線に特急「あそぼーい！」が運行を開始しました。ネーミングはもちろん、車内装備も趣向を凝らしています。前者は、停車駅で列車のドアが開くと煙のようなミストが出る仕掛け、後者は、親子で列車の旅を楽しんでいただくためにキッズルームが設置されています。連日多くのお客さまにご来館いただいているおり、今後も皆様に愛される「まち」として育ててまいりたいと思います。



特急「指宿のたまて箱」

JR博多シティ開業

九州最大の商業施設「JR博多シティ」は、人々の記憶に残る、オンリーワンの駅」をコンセプトに、地域の皆様に永く愛され、福岡・九州はもちろんのこと、アジアの玄関口としても相応しい魅力的なビルを目指し、平成23年3月3日に開業しました。九州初出店の百貨店「博多阪急」、「東急ハンズ」をはじめ約230の専門店ゾーンを有する「アミュプラザ博多」、日本最大級のレストランゾーン、シネコン、屋上庭園、イベントスペースなど文化施設も備えた九州の新しいランドマークです。3割が九州初出店と個性豊かなテナントを抱えています。連日多くのお客様にご来館いただいているおり、今後も皆様に愛される「まち」として育ててまいりたいと思います。



JR博多シティ

まちづくりの核として

また、周辺のまちづくりの核としての役割も果たしていきたいと考えています。九州新幹線全線開業、JR博多シティ開業をきっかけに、博多駅周辺地域のまちづくりを考える機運が高まり、平成20年4月には、当社を中心、「博多まちづくり推進協議会」(P16参照)が発足。博多駅周辺の企業・団体や自治協議会、ならびに学識経験者などで構成され、「住む人」「働く人」「訪れる人」が主役となるまち

づくりに取り組んでいます。駅ビルという「ハコ」が完成し、今後ハコを中心として博多のまち、福岡のまち、ひいては九州全体を元気にするためのマーケティング戦略を打ち立て実行してまいります。

これからの展望

この2つのプロジェクトの完遂はゴールではなく、新たなスタートです。長引くデフレ、厳しい雇用情勢に加え、東日本大震災の発生

で、経済状況の先行きは非常に厳しいと予測されます。その中で、当社としてできることは「九州から元気を出して東日本を含めた日本全国に元気を発信しよう、届けよう、提供しよう」こういう活動を続けることだと思っております。2大プロジェクトを契機にさらなる成長と進化に向け、グループの強みをいかせる分野の選択と経営資源の投入を行い、既存事業の拡大や既存事業とのシナジー効果が期待できる新規事業への挑戦も進めてまいりたいと思います。

福岡に新風をもたらすターミナル型百貨店

(株)阪急阪神百貨店 専務執行役員/博多阪急 店長 柳澤 興平



博多阪急開業

博多阪急は、JR博多駅の複合商業施設「JR博多シティ」の核店舗として2011年3月3日に開業しました。福岡は九州一円から若者が集まり、人口増を続ける九州の中心地であり、九州新幹線の全線開通によりさらに九州全域ならびに西日本各地からの人、モノ、情報の往来が見込まれるとともに、アジアからの旅行者の増加により、ますますの発展が予想されます。1920年に世界初の鉄道ターミナルデパートとして誕生した阪急うめだ本店で90余年に渡り培ったターミナル型百貨店のノウハウを、JR博多駅で最大限、活かしていきたいと考えます。



ストアコンセプト 「暮らしの学校」

伝統と先進性を持ち、成熟した生活文化を送られる福岡のお客様は、単に「モノ」だけが提供されるのではなく、より自分らしい暮らし方、

ライフスタイルのヒントが提案されることを百貨店に期待されているのではと考えております。そこには「おしゃれで楽しい百貨店」という阪急らしさを、マーチャンダイジング、ストアデザイン、空間、鮮度の高い情報の発信によって、お客様に自分らしいライフスタイルのヒントを提供する百貨店、すなわち「暮らしの学校」を実現していきたいと考えます。

博多阪急の特長

従来の百貨店よりも10歳若い「いつまでも若々しいアラフィフ」と「旬のおしゃれを楽しむOL25歳」をメインターゲットに定め、次世代に向けた、より若々しくカジュアルな店づくりをしました。さらにヤング、子育てママ&パパ、元気シルバーなどのターミナル百貨店ならではの多様なお客様層も踏まえて、それぞれの関心事を一つひとつ売場化(ワールド)しました。このワールドでは、専門性のある品揃えにとどまらず、いつも新しいモノ・コトを「発見」、「体験」、「実感」できる楽しい仕掛けを通して、自分らしい暮らし方、ライフスタイルのヒントをご提案します。そのヒントの提案の軸のひとつが「コトコトステージ」(全館で20箇所)。そこは、お客様の関心事とモノを結びつける仕掛けとして、生活が楽しくなる「暮らしのヒント」や暮らししづらさが豊かになる「モノの使い方」、「モノづくりの歴史や背景」などを提供し、お客様

とのコミュニケーションを図るスペースです。もうひとつが全館17箇所の催場・イベントスペース。そこでは食、文化、ファッションまでの多彩な提案を週替わりで展開していきます。このほかにも中3階のユーストリームスタジオ、ギャラリー、1階のアートキューブなど地元の学生やクリエーターの活動の場として開放しています。

地域に根ざして活躍する人、技、モノが、この場を通して出会い、新しいムーブメントやカルチャーを作り出していく「辻=ターミナル」となることを願います。

街を変えていくのは「若者」「よそ者」という言葉がありますが、このような取り組みにより、福岡の、そして九州の皆さんに新風を吹き込むような「新しい百貨店」を目指してまいります。



1F吹抜け空間

新 博多駅周辺からの まちづくり

○インフラ整備

▶博多駅再整備

多数の事業者の協力を得、福岡市は3つの方向性で博多駅再整備を行っている。第一に、「九州・アジアの陸の玄関口」にふさわしい駅前広場の形成、第二に、歩行者ネットワークの充実・強化、第三に来街者の分かりやすさの向上だ。

従前の博多駅(1963(昭和38)年完成)は、当初、1日約15万人の乗降客を想定し整備されたが、現在では約34万人と大幅に増加したため駅前広場が手狭になり、また自動車交通の処理を中心とした整備だったため歩行者空間が不足。さらに、博多駅地区はロータリー形状(駅を中心に大きな幹線道路が放射状に伸びている)のため、自動車交通や横断歩行者が多く、交通混雑や車と歩行者の錯綜による安全性の確保などの問題を抱えていた。また、多数の近隣ビルへ直結する駅出入口や地下道

のサインは各管理者が独自に標示していたため統一性がなく、交通機関の乗換えや移動がスムーズではないことも課題であった。

今回、3つの方向性のもと様々な整備がなされた。第一の駅前広場の形成は、JR九州と福岡市が共働で行った。駅前広場は地上部だけではなく地下部が新設され立体的な活用が可能となった。まず、十分な歩行者空間が確保された地上部は博多バスターミナル側から博多郵便局にかけて、新たに3つのゾーンから構成されることになった。「交通広場」では、一般車降車場・タクシー乗降場・タクシープールといった車両空間を集約。中央の「緑陰(りょくいん)広場空間」には、けやきが植樹され、コンコースの正面で自然と調和した街を象徴。さら



博多駅前広場(交通広場)



緑陰広場空間の様子

駅前広場(賑わい・交流空間)でのどんたくの様子
(写真提供:福岡市住宅都市局都市計画部鉄軌道計画課)

●図:博多駅再整備の方向性(図版提供:福岡市住宅都市局都市計画部鉄軌道計画課)

た、駅前交差点は歩行者が多く混雑しているため、新地下街から歩行者用の地下通路を整備しその緩和を図ることになった。さらに、博多駅から隣接する博多バスターミナルへと繋がる2階デッキを新設。今後、大博通り方向へ延伸予定だ。これら地下通路

駅ビルと博多バスターミナルを結ぶ2階デッキ
(写真提供:福岡市住宅都市局都市計画部鉄軌道計画課)

や2階デッキは、福岡市だけでなく、関係事業者と共に整備している。第三の来街者の分かりやすさの向上では、案内サインの充実・強化を図った。博多駅地下街の13施設管理者で構成される「博多駅地下歩道者ネットワーク充実強化検討委員会」では、2007(平成19)年に組織されて以来、分かりやすい歩行者誘導の実現に取り組んできた。その結果、各管理者で設置されているサインのレイアウト・色彩及びピクトグラム(絵文字)が統一され、日英中韓の4ヶ国語で標示(一部を除く)されることになった。現在、天井には吊り下げ式の「施設誘導サイン」(92ヶ所)、出入口には駅周辺

地図や地上・地下の詳細図がついた「出口案内サイン」(地下30ヶ所、地上32ヶ所)が設置され、利便性はぐっと向上した。また、「出口案内サイン」に掲載される地図については、広告収入により年一度の更新を行い、新しい地図で案内することが可能となつた。

施設誘導サイン(アミュプラザ博多)
(写真提供:福岡市住宅都市局都市づくり推進部都心再生課)

福岡市住宅都市局都市計画部鉄軌道計画課 主査(博多駅事業推進担当) 富田 久仁彦さん

- ・今回の再整備では、交通結節点としてはもちろん、駅前広場を都心の中の貴重な空間として捉え、歩行者優先の考え方のもと、緑と賑わいにあふれた駅前広場に整備しています。また、地下の歩行者用通路や2階デッキの整備など、立体的な歩行者ネットワークを形成することで、博多駅と駅周辺の連携を高めています。
- ・これらの整備にあたっては、関係者が協力して取り組んできましたが、今後は、官民が協力のもと、賑わいや交流を博多駅から駅周辺のまちづくりへと繋げていく仕掛けが重要だと考えています。

▶博多駅周辺道路整備

博多駅周辺の道路は、福岡の玄関口にふさわしい安全快適で風格を備え、博多駅への集客を地域全体に広げる必要があった。第一に「博多駅東通路」。博多駅東側に位置する延長約90mの鉄道高架下通路で、筑紫口と博多口を結び、多くの方に利用されているが、暗くて落書きや排気ガスで汚れていた。今回は全国でも珍しい歩車道分離構造で、排気ガスや騒音のない通路にリニューアル。天井にアルミルーバーを設け空間にリズムを付け、明るく安全な通路を実現した。また、落書き防止をかね、福岡県産杉を配置し、暖かみのある空間となった。防犯対策にはカメラが新設された。第二に、同通路から博多駅マイング北口に通じ

る線路側道の歩道。従来は、違法駐車が車道に常駐し、歩道空間は狭く急勾配で歩きづらかったが、車道幅を最小限に狭め、歩道幅を広げることで点字ブロックの新設や傾斜がゆるやかで歩きやすい歩道への整備がなされ、駅へのアプローチが快適になった。第三に、博多駅前通りの本市初の本格的なLED歩道照明。側面が青色に発光し、博多駅～キャナルシティ～天神地区へ楽しく人を誘導する。一部区間約350mに新設され、あわせて、けやきのライトアップも行われた。点灯は3月3日から開始。これらの取り組みが、多くの来訪者を喜ばせ、博多のまちの賑わいに繋がることが期待される。

はかた駅前通りにおける歩道照明灯
(写真提供:博多区役所地域整備部地域整備課)

博多区役所地域整備部地域整備課 課長 石谷 明彦さん

- ・「博多駅東通路」の名称は、地域(堅粕地区自治協議会)によるものです。開通後、地域から通路の清掃の申し出があり、地域に愛される施設であると実感しています。地域の協力なしには、継続して良好な環境は保てません。
- ・花壇や照明灯の設置等により、沿道の方々の通りに対する愛着も高まり、はかた駅前通りがより魅力ある通りになってきたなと思います。駅からまちへの回遊としてもっと多くの方に利用してもらい、商業施設の出店などでさらに賑わって欲しいですね。

●まちの景観と親しみやすさの向上

▶福博花しるべ

3月12日から4月10日まで、博多駅前から警固公園(天神)まで約2Kmにわたり10万本のチューリップが美しく咲き誇った(P6~7地図参照)。都心部の魅力と回遊性の向上を目的に行われた「福博花しるべ」だ。主催の福岡市、(公財)福岡市緑のまちづくり協会を始め、協賛の商業施設、協力のまちづくり団体、市民や小学生と多様な団体が支えた。

第一に、市民が参加するチューリップの植え付け。11月には、公募した約100名の市民ボランティアやごりょんさんの会が実施。11月からは、博多・東住吉・堅粕・大名の4小学校の生徒233名が総合学習の時間にNPO法人環境緑化を考える会の指導で、球根から大切に育て、3月には、道路

や公園に植栽した。第二に、「はかたんウォーク・福博花しるべスタンプラリー」。博多と天神のまちづくり協議会(P16参照)の協力でまち歩きマップが作成され、両地区に設置された25ヶ所を巡るスタンプラリーに、約5,300名が参加。第三は、「福博花しるべガーデンショー」。3月26日から4月3日まで、市役所前広場を会場に、約15,000人が参加した。企業・市民団体等から花壇の出展、市民花壇コンテストや体験講座などが実施され、来春も開催を望む声が数多く好評だ。

なお、「人と自然が共生する美しい都市」をテーマに研究を行った(財)福岡市住宅都市局公園緑地部緑化推進課



福岡市立大名小学校6年 田中 噴那さん

「私たちは、九州新幹線開通を祝うために、たくさんのチューリップを学校で育てました。三月になって警固公園に植えかえるときは、大名小のみんなで手がよござれるまでいっしうけん命植えました。植え終わったあと、きれいに並んだ苗を見て、『きれいに植えたね。』と喜びました。でも、その直後、東日本で地震が起り日本中がかなしみでつづみました。それでも私たちが植えたチューリップは色とりどりの花を元気にさせました。警固公園を通る人も喜んで見てくださいました。この明るいチューリップのように日本中の 사람들이笑顔になることを心から願っています。」

※田中さんからは、作文をお寄せいただきました。

▶地域と共に歩く通り名付けの取り組み ~博多区・中央区~

博多区の「道路愛称事業」と中央区の「まちめぐりナビプロジェクト」では地域と共に道路愛称・通り名称付けが行われている。コミュニティの活性化や地域への親しみ、来街者などが歩きやすく案内しやすいようにするのが目的だ。「通り名で道案内」(国土交通省)の関連事業でもある。

博多区では、自治協議会などが主体となって、歴史的な由来や地域の特性などに基づいた愛称を申請、内容の審査を行う博多区道路愛称委員会が協議のうえ博多区に答申、区が道路愛称を決定する。平成21年度に開始したこの事業では、70の道路愛称が決まった(平成22年8月現在)。

また、中央区では都心部の大名地区、今泉地区、天神地区、春吉・西中洲・渡辺通地区において「通り名称付け」を実施。地区毎のワークショップ(意見交換会)や地区内全戸の名称案投票アンケートを経て、各地区的団体等で構成する「通り名称検討委員会」が案を決定し中央区に提言。これを受けて中央区が名称を決定した。平成19年度から合計58の通りに名称付けを行った(平成23年3月31日現在)。

両区とも、決まった愛称・通り名称の標示板を現地に掲げると共に各種マップに掲載を呼びかけ、さらなる周知を行なっている。また、博多区は今年度も名付けを行う予定だ。



(写真提供:博多区役所総務部総務企画課(左)、中央区役所区政推進部企画課(右))



博多区自治協議会会長/東住吉校区自治協議会会長/博多まちづくり推進協議会副会長 福山 誠さん

- 2008(平成20)年、博多まちづくり推進協議会主催の社会実験「はかたんウォーク」の通り名付けが契機となり、道路愛称が開始されました。区の事業になり住民の皆さんのが参加を促すことが容易になりました。
- 道路の愛称を考える過程で地域への愛着が増し、住民同士の結束が固くなつたことが重要だと感じています。コミュニケーションを取ることでよい雰囲気が生まれました。住民が住みよいと感じるまちこそ来街者にとって分かりやすいまちではないでしょうか。
- 東住吉校区では「未広通り」など昔の町名(未広町)が由来するもの、「東住吉通り」など校区のメインとなるものなど4つの愛称が決定しました。今後は、定着を図ることが大きな課題ですね。皆で積極的に使っていきます。また、今年度も愛称を検討し、申請する予定です。

●交通利便性の向上

▶観光バス・水上バス及び公共交通機関の連携

福岡市の新たな交通手段、2階建て観光バスと水上バス。九州新幹線全線開業と新博多駅ビル開業で増加する集客の回遊性向上を目的のひとつとしている。2階建てバスの運行時間・運行ルートなどは、今後検討していくことにしていく。また、産学官からなる「那珂川水上交通連絡協議会」での約1年間の検討を経て、3月27日に運航開始した「那珂川水上バス福博みなとでい船」。福岡市の中心部である天神中央公園からベイサイドプレイス及び能古島を新たに結ぶ。



水上バス運航の様子

夜間限定の、観光スポットを周遊する2コースも人気を集めそうだ。

公共交通機関の連携も盛んだ。「博多駅公共交通マップ」及び「天神公共交通マップ」は、国土交通省九州運輸局・九州旅客鉄道株式会社・西日本鉄道株式会社・福岡市交通局・福岡市住宅都市局が協力して編集し、株式会社ゼンリンが製作。博多駅・天神の鉄道・バスのりば案内や市内鉄道路線図などの情報が集約された。また、福岡市交通局は3月1日から4月10日に「九州新幹線全線開業記念地下鉄1日乗車券ご利用特別キャンペーン」を実施、周辺施設の割引を拡大した。さらに、4都市交通局(大阪市・福岡市・熊本市・鹿児島市)が連携、各都市の観光名所紹介やお得な1日乗車券の相互PRをする共通ポスターを製作、車

両内に掲示。九州新幹線全線開業でさらに近くなった都市間交流の促進を図る。



博多駅公共交通マップ 天神公共交通マップ

4都市共通ポスター
(資料提供:福岡市交通局)

▶官民協働、博多駅周辺放置自転車対策

博多駅周辺で放置自転車の整理、啓発ステッカーを貼付することによる駐輪場への誘導、歩道の清掃などを実行する若者たち。麻生専門学校グループと学校法人安達学園などの学生や社会人、NPO法人グリーンバード福岡が中心となる「b-cycle(ビーサイクル)」の週2回の定例活動だ。新博多駅開業後の3月5日には、200人もの参加者で「b-cycle大作戦」を展開した。

博多駅周辺地区(JR博多駅を中心とした半径500mの範囲)は、平成14年度以降の放置自転車が年間約1,000台と市内ワースト

であったが、平成22年度は平成21年度の904から361へ激減。平成21年度に新設された博多区自転車対策推進課(平成23年度から自転車対策・生活環境課)による対策の効果である。街頭指導などの放置対策や駐輪場整備と「b-cycle」などのマナーアップ事業は、その一環だ。2009(平成21)年、専門学校の多い博多区の特性を活かし、若者が同世代へ「放置自転車カッコ悪い!」(ステッカーの文面)と呼びかける放置自転車防止啓発活動を開始。この博

多区の事業は、3年目である23年度からは民間の活動として継続されている。プロジェクトのロゴやステッカーのデザインは専門学校生によるセンスが光り、活動中はお揃いのユニフォームを着用するといった楽しい工夫も長続きの秘訣のようである。

ステッカーを貼り、駐輪場案内をかごに入れる
(資料提供:NPO法人グリーンバード福岡)

NPO法人グリーンバード福岡チーム事務局/b-cycleチームリーダー 重松 裕樹さん

- JR博多駅が新しくなり、新名所としてまちに活気が出て来たと感じます。b-cycleは「人と、街と、自転車と」をコンセプトに、自転車マナー向上に取り組み、安全で快適なまちづくりを目的としています。今後増加が見込まれる県外・海外の観光客に「博多って、まちがキレイだな!」と思ってもらえるよう活動していきます。
- この活動をきっかけに自転車マナーが向上し、キレイでステキなまちへ、また「違法駐輪がカッコ悪いこと」だというメッセージを伝え、一人一人の意識を変えて行く事が最終目的です。
- b-cycleの活動では、新しいコミュニティや縦横の交流が生まれています。どなたでも、気軽にご参加ください!

観光

「ふくおか 福たび」で旅行者をもてなす

～福博の魅力を着地型の観光プログラムに～

福たび事務局

(財)福岡観光コンベンションビューロー

総務部 広報係長

帆足 千恵



「日常こそが面白い」がコンセプト

「美味しいもの食べて、太宰府、福岡タワーに行ったら、(旅行者を連れていく)観光地はほかないもんね」という地元の人は少なくない。たしかに福岡は、ビジネス出張やショッピング目的の来街者が多く、『観光』のみで集客しているわけではない。だが、福博の本当の魅力は、特別な観光地や施設ではなく、食や祭りのある風景、あたかな人々など、普通の日常にあるのではないか? 福岡はもともとおもてなしの気風にあふれた土地であり、各地でまち歩きやイベントが行われている。福岡市は平成21年8月から、「あなたの日常が観光商品」をコンセプトに市民からプログラムの公募を開始。応募の中から決定した55プログラムを皮切りに平成22年1月から「ふくおか 福たび」をスタートした。



キャンペーンパンフの数々



ホームページサイトに最新情報がアップされ、メールで予約できるプログラムも多い

今なぜ着地型観光商品なのか?

その背景には、旅行形態の変化が大きく関係している。①団体から個人へ②周遊型から滞在型へ③物見遊山から「テーマ」のある旅の3点に要約される。ゆえに、出発前にすべてが定められているパッケージ旅行ではなく、「現地に到着して」決める、「少人数」対応の現地ツアーが求められる。それが「着地型観光商品」と呼ばれる、全国各地で主に行政主導で盛んに掘り起こされ、百花繚乱状態だ。「長崎さるく博」はその代表例である。

旅行者対象に通年で楽しめるのが特徴
外国人向けプログラムも充実

福岡市、(財)福岡観光コンベンションビューロー、天神エフエムでスクラムを組んだ福たび事務局では「おもてなししたい人」を「サポート」し、「広報する」役割として出発した。補助金などは一切なし、応募した主催者とともに企画を練って広めていくという姿勢だ。平成22年1~4月の「春の福たび」キャンペーンでは約1,182名、同9~12月の秋のキャンペーンでは約1,362名の参加者があった。「福たび」の特徴は、ホームページサイトを中心にプログラムを紹介し、年間を通して楽しめることある。毎日利用できるものもあれば、祭りなどそのときしか体験できないプログラムもあり、英語を中心としたメニューも揃っている。



●旅行者におすすめする基点です

福岡市観光案内所(天神) 倉津 あゆみさん



日々旅行者に観光案内をする中で、観光やグルメのスポットだけでなく「地元の人の生のアドバイス」「地元で何が体験できるか」がよくきかれます。観光案内所はまさにその最初のポイント。特に、外国人旅行者には「何が福岡の魅力なのか」を丁寧にお伝えしています。なかでも「福たび」の外国人向けプログラムは、内容を含めて積極的に紹介しています。

●“旅行者の視点”を大切に

福岡市経済振興局集客交流部誘致宣伝課 山口 孝広さん



私は今年4月に北九州市からの交換派遣職員として福岡市へ。北九州市では門司港レトロ地区のプロモーションも手がけていましたが、「着地型観光商品」はこれからの取り組み。福岡市についてあまり知らないからこそ、「旅行者がのぞむもの」がどんどん提案できると思っています。福岡ならではの行事やイベントと組んだ「福たび」を見せてきたいです。

より多くの観光客に福岡をアピールしようと、多様な工夫が行われつつある。ここでは、様々な試みを6つご紹介。その中心は、まちへの愛着・誇りであろう。

福岡市内の
観光まちづくり

▶全国初! 多言語対応タクシーコンシェルジュ

博多駅タクシー乗り場、制服姿で案内をする女性たち。タクシー乗り場に待機し、乗客の乗車案内・行先案内・観光案内をする全国初の「タクシーコンシェルジュ」だ。2010(平成22)年10月に社団法人福岡市タクシー協会により導入され、公募等で選ばれた11人が交代制で、日・英・中・韓の4ヶ国語で対応している(待

機時間帯は9時半~18時半)。客室乗務員養成校「インターナショナルエアアカデミー」が運営するもので、全日制の学生たちがインターンシップ生として接客現場の体験をすることもある。

観光庁は、訪日外国人旅行者3,000万人時代を見据え、その受入環境の整備・充実の総合的な推進を

図る必要性を強調。タクシーコンシェルジュは、官民連携による福岡市における訪日外国人旅行者の受入環境の高度化の取り組みのひとつだ。同時に、福岡空港のタクシー乗り場へも配置され、今後は博多港の国際ターミナルへの配置も検討を予定。外国人観光客の受入体制が着々と整備されつつある。



博多駅前広場のタクシープール



タクシー乗り場で働くタクシーコンシェルジュ

タクシーコンシェルジュ 後藤 恵美さん、久保 弥生さん(写真左から)



・九州新幹線全線開業、新博多駅ビル開業後は、やはり大きな荷物をもった観光客の方が増えたという印象があります。様々な国の方も福岡を訪れていらっしゃいます。
・屋外でお客様に笑顔で対応するため、常に体調管理が必要です。冬はカイロが手放せません!
・たくさんの方にお会いできることが楽しいです。「頑張ってね!」とお声がけいただけることもあります。
・重い荷物をもった高齢の方をお手伝いして、とても感謝された時はうれしかったですね。
・福岡には数多くの観光地があります。ぜひ博多駅からタクシーでご訪問ください!

九州新幹線全線開業・新博多駅開業とまちづくり協議会の活動と連携 ~博多まちづくり推進協議会・We Love天神協議会~

まちづくり協議会の活動と連携

福岡市の中心部では、博多まちづくり推進協議会(博多まち協)とWe Love天神協議会(We Love)の2つのエリアマネジメント団体が活発な活動を行っている。九州新幹線の全線開業及び新博多駅開業により2団体がまちづくりを牽引する役割は増加した。

両者共通の大きなテーマは、約2Km離れている博多駅と天神の回遊性の向上だ。方策の一つ目は、まち歩きイベントの開催及びマップ作成だ。今春、博多まち協は「はかたんウォーク」、We Loveは「Tenjin welcome year project」を行った。これに伴う、「博多まち歩きマップ」や「天神春のお買い物マップ」を作成。スタンプラリーや各種イベントの紹介など、まちを歩きたくなる工夫がなされたものだ。また、2009(平成21)年には両協議会が初めて共同で「天神・博多まち歩きマップ」を作成。両地区にまたがるまち歩きコースを含む内容だったが、2010(平成22)年はさらに広域をカバーし福岡城址といった観光スポットも紹介しさらに充実したものとなった。

二つ目は、各協議会が行っているイベント活動における連携だ。例えば、「2011春のスペシャルクリーンデイ」と題し、中洲地区安全安心まちづくり協議会、博商会、おっしゃい博多クリーンアップ作戦とも連携し、清掃・美化活動を実施。各団体がそれぞれの地域において、同日・同時刻

に一斉に清掃活動に取り組むことによりまち全体に「おもてなし」の機運を向上させた。

他には、交通の利便性の改善などがある。We Loveの地区会員である西日本鉄道は博多駅～天神を回遊する100円バスで停車駅の少ない「天神ライナー」を新規に運行、We Loveは「バスde エコ割チケットキャンペーン」で天神地区の商業施設での買い物客にバス乗車券をプレゼントした。

将来構想 ~博多駅地区・天神地区を越えて~

今後、数多くの観光客にもっとまちを歩いていただきためには、一日でも長く滞在してもら



祝九州新幹線全線開通バナー



2011春のスペシャルクリーンデイ



天神案内人
(写真提供:博多まちづくり推進協議会、We Love天神協議会)



博多まちづくり推進協議会 事務局長 有隅 基樹さん

- 九州新幹線の全線開業と新博多駅の開業を迎えて、博多まちづくり推進協議会も新たなステージに立ちました。「にぎわい・回遊のさらなる向上」「おもてなしの充実」を2本柱に、天神地区などと連携を図り、福岡都心の魅力向上、さらには九州、日本に元気を発信することができますと考へています。
- まち歩きマップはホテルや観光案内所など様々な場所に設置していただいている。補充して欲しいという声が数多いのが嬉しいですね。観光客だけではなく、市民の皆さんのがまち歩きのお供にマップをぜひご活用ください。



We Love天神協議会 まちづくりディレクター 福田 忠昭さん

- 3月から5月の期間限定でボランティアの「天神案内人」が、天神の施設や交通の案内、マップ等の配布を行いました。天神に勤めて40年など天神に愛着をお持ちの中高年の方々から多数ご応募いただき頼もしく思いました。貴重な人材の掘り起こしも今後さらに行いたいですね。
- 他の地域の方と共同で事業を行うことで、お互いに顔の見える関係が出来、連帯感が高まることがまちの賑わい創出による影響を与えていると思います。将来的には、福岡市の広域で連携していかないと大きな構想を抱いています。

歴史を知ることがまちへの愛着心を育む ~平成22年度市民研究員事業からの示唆~

(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 天野 宏欣

(財)福岡アジア都市研究所の平成22年度市民研究員事業は「歴史を活かすまちづくり」をテーマに実施され

た。まちの歴史的な資源や物語を掘り起こして、まちづくりにどう活用するかを考えることで、地域に対する愛着心を育むことができ、市民生活をもつと豊かなものにする。

まちの歴史を知ることは

明治中期に建てられた初代博多駅は、今の承天禪寺近くの出来町公園付近で開業したが、すぐに今の祇園町交差点辺りに移転した。その後乗客や貨物の急速な増加に伴って、開業後20年も経たずに、煉瓦造りでルネッサンス様式の2階建ての瀟洒な新駅舎に改築された。改築後に不要となった旧駅舎は、実は直方駅として移築されたという説もある…。こういった蘊蓄(うんちく)の類の歴史物語は、聞く人によってはどうでもいい話かもしれないが、例えば出来町公園や地下鉄祇園駅周辺に縁のある市民にとって、あるいは日々直方駅を利用する人々にとっては、違った意味を持つのではないかだろうか。

この「違った意味」について、平成22年度市民研究員はその研究を通して示唆を与えてくれた。まちの歴史を知る過程で、また歴史の活用策を考える過程で、人々はそのまち固有の文化を知り、まちが輩出してきた偉人を知り、まちで起こった出来事が現代に与えた影響を知り、その結果、今自分が生きているまちがより身近で親しみの持てる存在として感じられるようになり、未来のまちがどのようにあつて欲しいかを思い描くようになる。ま

ちの歴史を知る過程は、まちに対する愛着を深める過程でもある。

市民研究員の研究に込められた思い

平成22年度市民研究員とそれぞれのテーマを時代をさかのぼる形で紹介する。①中野加代子さんは、戦時の空襲を逃れ現存する博多町屋をいかに継承していくか、景観と共生の観点から研究を進め、継承のための仕組みを提案した。②羽野博晴さんは、辛亥革命100周年を迎えた2011年、孫文

と福岡の縁を広く知らしめることで、中国人観光客を増やす方策を提言した。③齊藤泰英さんは、江戸時代の黒田藩六代藩主継高が深刻な飢饉の時代に取り組んだ様々な事業を取り上げ、それらが現代社会に発するサジェスチョンを解釈し、現代の課題に立ち向かう基本的な姿勢を提言した。④池間夏子さんは、足利尊氏が九州から捲土重来を期して室町幕府を作ったきっかけとなった多々良浜の戦いを取り上げ、同地域の市民共通の心の拠り所を作る仕組みを提案した。⑤東久仁政さんは、福岡市全域に古くからある「海」にまつわる神社や史跡を丹念に整理し、まちに眠る海の記憶を掘り起こして、今後の歴史的景観の計画の方を提言した。



高島福岡市長と記念撮影する平成22年度市民研究員

市民研究員それが扱ったテーマは異なるが、市民全体が福岡にある古き良きものを残し、過去の教訓を活かし、地域に誇りを持ち、その上で未来を考えいただきたい、という共通する願いが込められているのではないだろうか。

新博多駅の開業という歴史

約半世紀前の昭和38年、現在博多駅がある場所に新駅(前博多駅)が開業した。新駅の誕生に伴い、地下鉄祇園駅付近にあったレンガ造りの博多駅舎は、貴重な文化財であるとの観点から保存が検討されたが、最終的には福岡市議会で保存案が否決され取り壊された。歴史は有形なものとして残る場合もあれば、記録や記憶しか残らない場合もあり、また、その価値は、時間が相当経過してからはじめて認められる場合もある。

半世紀後、今年完成した新博多駅から未来の市民がどのような価値を見出すかは分からぬが、新駅の建設、周辺のまちづくり、景観への配慮や観光の活性化など、開業に向けた企業や地域の様々な努力をきちんと記録に残すことが重要であろう。未来の市民も歴史を知ることで、この場所への愛着が湧くに違いないから。



▶ 産官学民連携によるスポーツ健康都市づくり ~地元主導によるEまちづくりの取り組み~

福岡西部副都心Eまちづくり協議会 副会長/福岡ソフトバンクホークスマーケティング(株) 田中 正則

Eまちづくりとは?

福岡西部副都心Eまちづくり協議会(旧:福岡西部副都心まち創り活性化推進協議会)は、西新・唐人町周辺及びシーサイドももち地区の自治会、商店街、地元企業や教育機関、行政など約30の団体により、2010(平成22)年4月に任意のまちづくり組織として発足した。

「住んでよし・訪れてよし」の楽しいE(いい)まちを目指し、夏のキッズタウンフェスタや秋の健康まち歩きなどのイベント、障がい者の方々とのまち調査、4ヶ国語によるスタンプラリーマップ作成、循環バス社会実験など様々な取り組みを行ってきた。



福岡西部副都心Eまちづくりのテーマ

スポーツ観光による地域活性化の動き

観光庁では、スポーツを核とした新たな旅行需要を喚起し、地域活性化に資する旅行商品を試験的に造成し、モニターツアーを実施することとなり、当協議会としてヤフードーム及びその周辺(福岡西部副都心地区)の広域観光地化、九州内の交流活発化を実現する一つの方策として、今回のツアー企画に取り組むこととした。

上記大目標を踏まえ、これまで繋がりが弱かつたプロ野球観戦と周辺観

光を一体化したツアー企画を、地元企業・団体等が連携したスタンプラリーと語り部ガイド等による“地元主導型おもてなし”により、新たなスポーツ観光スタイルの確立及びニーズの掘り起こしを狙って提案した。

その結果、「~九州新幹線全線開通記念~ ソフトバンクホークス野球観戦と福岡ヤフードーム周辺Eまちめぐりツアー」は、全国20ツアーの一つとして採択された。

協議会企画によるモニターツアーの実施

ツアーは鹿児島及び熊本から各40名、合計80名の参加により3月19~20日の一泊二日で実施した。

プロ野球を初めて生で観戦した方も多く、「地元主導のもてなしが素晴らしい」といった参加者の声や

アンケート結果からも満足度が高かった。募集人員を大幅に上回る申込者があったことも含め、九州新幹線の全線開通を契機として、鹿児島・熊本方面からのプロ野球観戦及び周辺観光に対する潜在需要の大きさを感じた。

また、王貞治ベースボールミュージアムの満足度も高く、初の国民栄誉賞「王貞治氏」の凄さ・人気の高さを改めて実感するとともに、野球観戦との相乗効果が認められた。



今後の活動に向けて

今回の観光庁モニタープロジェクトでは、全国各地でバラエティに富んだモニターツアーが実施され、多くの参加者が『スポーツ観光』を堪能された。

これらの実施を通じて見えた『スポーツ観光』の効果と可能性を最大限に活かし、かつ顕在化した課題をそれぞれが共有して、いかに今後に繋げていくかが大きな鍵と考える。

当協議会としても、今回の経験を貴重な財産とするとともに、他のツアーリストも参考としつつ、この新たな観光スタイルである『スポーツ観光』を一つのきっかけとして、今後も広域観光地化・地域活性化に引き続き取り組み、みんなが心を一つにし、汗をかきながらEまちづくりを進めたい。



▶ 御供所地区の承天寺道路整備構想 ~協働の景観づくり~

博多駅から徒歩10分、博多部の南端に位置する承天寺(じょうてんじ)*。1242年創建、博多祇園山笠やうどん・そば・まんじゅうの発祥地として有名な古刹だ。

承天寺や日本最初の禅寺聖福寺等の歴史的寺社が集積する御供所地区は、平成11年度に「御供所地区都市景観形成地区」の指定を受け、地域、寺社、行政の三者が一体となって「歴史・文化を活かしたまちづくり」を進めている。承天寺の境内を分断している市道(長さ155m、幅16m)は、従前より地元住民やまちづくり団体等からの、博多駅周辺の歴史遺産の観光資源活用や地元活性化への期待の高まりを背景に、九州新幹線全線開通を契機として、「博多の歴史ゲートにふさわしい道づくり」に向けて動き出している。

現在、地元住民・有識者・行政などから構成される「承天寺道路(仮称)景観検討委員会」が設置され、分断を解消する歩行者優先の道路として、石畳や樹木により歴史を感じながら楽しく散策でき、また、イベント時の対応にも配慮した整備構想が検討されている。また、委員会において、かつて承天寺付近に博多の南の出入り口として「門」が存在し、大宰府への道が始まっていたことから、博多駅側から寺社町エリアへの「ウエルカムゲート」として、また、博多の歴史観光拠点として「門」を設置する提案がなされ、検討中である。平成23年度は、市道にかかる電線類を地中化し、平成24~25年度には道路整備が行われる予定だ。

*開山堂、唐門、鐘楼、愛染明王の掛け軸などを計11点が福岡市文化財指定。



▶ 学生による映像CMコンテスト

博多部を舞台にした地域キャンペーン「博多みらいフォーラム」(主催:博多区役所、西日本新聞社博多まちなか支局)第3弾、『新幹線全線開通「飛躍する博多」を撮る 学生による映像CMコンテスト』が開催された。九州新幹線全線開通を受けた、博多の魅力発信をテーマに、若者から見た“博多部*を中心とした地域”的魅力をアピールする30秒以内の作品を募集したところ、福岡市内の専門学校、大学から14チームが参加。

博多部の魅力を住民・観光客など多

様な視点から若い感性で表現した力作の中、福岡スクールオブミュージック専門学校「FSM映像科Aチーム」が大賞を受賞した。美味しいものと場所という2つの博多部の魅力を料理する映像で分かりやすく表現したものだ。

3月16日から22日に、九州内テレビ局8局のCM枠での放送、福岡市・天神の街頭ビジョン「西日本ビジョン」でも流れ、九州新幹線全線開通で活気づくまちをアピールした。

*博多祇園山笠などの伝統行事が行われる、町人の町として長い歴史を持つ地域(旧御供所・大浜・奈良屋・冷泉校区)



福岡スクールオブミュージック専門学校 田中杏奈さん、相馬弥生さん、塙屋友梨奈さん、牟田佳代子さん(写真左から)
 ・博多の元気さ、豊かなまちを表現するうえで博多のまちを「食材」に見立てることでメンバーと食事をしているときにCMのアイデアが浮かびました。
 ・コンテストでは他校の作品もよかったです、優勝は信じられませんでした。
 ・今回のCM制作で映像制作の奥深さを知り、もっと勉強して将来は福岡や東京で番組制作の仕事に関わりたいです。
 ・新しい博多駅はタイルに自然が描かれ、おしゃれで駅全体に落ち着きを与える印象です。新幹線全線開通を機に博多がもっと有名になってほしいです。

九州新幹線鹿児島ルート全線開通から1ヶ月間の利用状況が発表された。乗客数は博多ー熊本間で74.6万人、熊本ー鹿児島中央間で43万人と、前年同月の在来線特急利用者数と比べて、それぞれ30%、55%上回る。東日本大震災による影響が懸念されたが、概ね順調に推移しているようだ。全線開通により、交流人口が拡大しビジネスや観光での経済効果がもたらされるとともに、広範囲での通勤や通学が可能となったことで県境を越えた広域生活圏形成の可能性が出てきた。九州に先立ち、お隣の韓国では韓国高速鉄道(KTX)が開通し数年を経ている。2010年12月に実施した韓国鉄道公社(KORAIL)の視察を通して、韓国高速鉄道と広域生活圏の関係について紹介したい。

他

都市事例 韓国・大田市

～KTX全線開通～

大田：韓国鉄道公社(KORAIL)の本社所在地

韓国鉄道公社(KORAIL)の本社は大田広域市にある。大田はソウルまで約160km、釜山まで約290km、光州まで約170kmと、韓国の中に位置し交通の中核都市として発展してきた。韓国5番目の大都市で、人口約150万人、IT産業などの先端科学技術関連企業や研究所が集積し、科学技術を中心とした豊富な人材を有し、福岡と共に多くのもの。

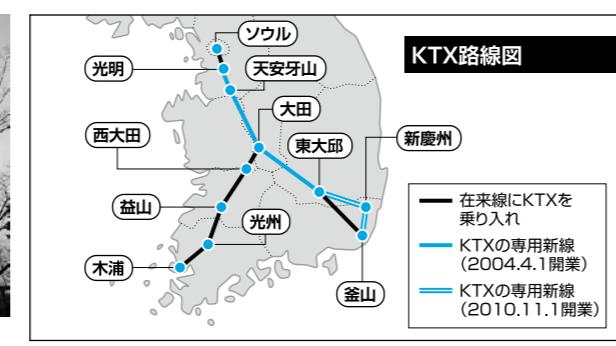
KTX

2004年4月、KTX京釜線(ソウルー釜山)は一部在来線乗り入れ区間を併用する形で開通し、2010年11月、観光都市の慶州を経由するKTX専用線が完成したこと、ソウルー釜山間420kmを最短2時間18分で高速移動する現在の姿となつた。利用が最も多い区間はソウルー大田間で、首都圏に住みながら沿線上の各都市へ通勤で利用されることが多いようだ。この区間は定期乗車券の割合が高く、売上げも年々増加していること。これは子供への教育熱心さから、教育環境が有利な首都圏に住んで地方へ通勤する

子供最優先の生活パターンが多いことが背景にあるようだ。よく知られているように韓国は日本と比較にならない程の学歴偏重社会で、子供の時から厳しい競争が行われている。KTXの料金は、競争性と採算性の面から同区間の正規航空運賃の65%を目安に設定され、ソウルー大田間160kmが約1,600円、ソウルー釜山間420kmが約3,800円と、日本の新幹線運賃と比較してかなり安くなっている。

九州における広域生活圏の形成

韓国では、中核都市を結ぶKTXの登場



(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 栗原 祥一

により大幅に通勤圏が拡大され、既に広域生活圏が形成されている。九州においても、九州新幹線の登場で、福岡に住んで熊本へ通勤したり、熊本に住んで親は鹿児島へ通勤、子供は福岡へ通学、といったこれまでと明らかに違う広域生活圏が形成されることで、個人の様々なライフスタイルに適合したより快適な暮らしが実現する可能性を秘めている。韓国のKTXと都市との関係を深く探ることで、九州新幹線を柱とした居住者個人の活力を取り込んだ都市の発展、地域連携のあり方を考えるヒントになりそうだ。

まとめ

九州新幹線全線開通と持続可能な観光

九州産業大学 商学部長 千相哲

九州を縦断する新幹線が全線開業し、これを機に九州・山陽新幹線の相互直通運転が開始された。これによって新大阪～鹿児島中央間は、約5時間から3時間45分に、博多～鹿児島中央間は1時間19分、博多～熊本間は33分と大幅に時間距離が短縮され、九州域内はもとより、関西・関東、アジアとの人的交流・経済交流の活発化が期待されている。

観光地としての地理的単位の重要度と発展可能性を図る尺度として3A(アトラクション、アクセス、アメニティ)という要素がある。この中のアクセスであるが、新幹線の全線開通による時間距離の短縮は、博多及び沿線地域のこれまでの交流人口の客層及び誘致圏に大きな影響を与えるに違いない。九州域内においても広域生活圏が形成され、ライフスタイルや交流のスタイルにも大きな変化が予想され、人々の行動範囲の広域化に伴い、二地域居住を選択する人も増加していくだろう。また、観光旅行が遠距離になればなるほど観光地での観光行

動の範囲が広がる傾向があるので(スプーン型)、地域連携による広域の観光周遊圏の形成がこれまで以上に求められるようになる。

このアクセスの改善による集客効果を持続的なものにするためには、地域のアトラクション、アメニティ(快適性)の質的向上が何より重要になる。現在、産学官(連携)による博多と天神を結ぶ回遊性の向上、わかりやすい情報の提供、まちの景観や親しみやすさ、おもてなしの向上など様々な取り組みが行われている。これらは都市のアメニティの向上に大きく貢献できるものと期待できる。

それでは人を引き付けるアトラクション(魅力)に関してはどうか。福岡市は、歴史・伝統文化から新しいトレンド、最先端の現代建築といった多彩な観光資源に加えて商業・文化施設など、複合性が時間的・場所的に近接するエリアに集積している。また、国内外に開かれた交通拠点としても機能している。都市は、資源と施設を活用した相乗効果で魅力を高めていくこ

とが多いが、観光においては、魅力を如何に表現し、訪問客に示せるかによって外部からの評価が決定される。

福岡市の訪問目的は文化施設等の方がショッピングなどより、他の施設に立ち寄る割合が多く、周遊範囲が広い(表1)。回遊性を高めるには歴史や伝統、文化、食などの資源を活用し、テーマ性のある魅力づくりに力を入れる必要があると言えよう。

そのためには市民がまちの歴史を知り、都市づくりにコミットすることが肝要である。「福たび」(P14参照)がそのひとつであるが、市民が都市に対する現代的な視点や関わり方を得やすいうように都市そのものを人々の自己実現や交流のための時間消費を楽しむ舞台装置とすることが重要である。人々の都市体験そのものが都市の情報となり、外部からの評価が高まれば市民には街への愛着と誇りにもつながる好循環が生まれる。九州新幹線の全線開業による効果と都市の持続的な発展を図る上で、市民を都市に巻き込み、市民と都市の距離が縮まるよう都市に対する自覚と責任を共有することが福岡の長所を生かす競争力の要となるであろう。



せん そうてつ

1959年韓国ソウル生まれ。立教大学大学院修了(社会学博士)。現在、九州産業大学商学部長、日本観光研究学会常務理事、熊本県観光審議会委員、柳川市ブランド評議会委員、LOVE FM放送審議会委員、観光地経営フォーラムアドバイザリーボードなど、「福岡市観光客動態調査」、「日韓観光客動態調査」を分析・監修。

●表1：立ち寄り施設相互の結びつき

訪問目的	他の施設に立ち寄る割合 (%)
ショッピング、飲食、レジャー施設、スポーツ施設	13.8
動植物園、公園など	70.7
劇場、ホール、映画館など	66.6
旧跡、神社、仏閣	55.0

資料:福岡市観光客動態調査報告書(平成22年度)

新幹線交流 “260kmとなりまち九州” の実現を

財福岡アジア都市研究所 顧問 横木 武

悲願の新幹線開業ではあるが

1975年、山陽新幹線が博多駅に乗り入れた。そして、つぎは九州新幹線の番であり、早晚整備されるものと期待した。しかし、現実は一向に進展せず、2004年に新八代—鹿児島中央駅間が部分開業し、そして今年の3月12日、漸くにして全線開業となった。気がつけば、世界初でわが国最初の東海道新幹線が登場してから47年、約半世紀が経過しての開業である。この間、わが国はもとより世界各地で高速鉄道の整備が進んだ。九州新幹線は、そうしたなかでの遅ればせながらの悲願達成である。

したがって、九州新幹線の登場は、必ずしも時代の最先端となる交通革新ではない。世界的な高速鉄道網の一端にやっと加わることができたに過ぎない。このことを踏まえると、悲願達成を喜んでばかりはおれない。先行し開発利益を享受してきたこれまでの高速鉄道沿線諸地域、諸都市の活力を引き込みながら、九州新幹線整備の意義を活かして駅を起点に沿線地域相互の連携を強固にし、高速鉄道ネットワーク時代の地域戦略を着実に展開することが求められている。

260kmとなりまち九州の実現

時代の先端でない九州新幹線の整備にもおおきな特色がある。それは、延長260km、12駅の建設によって平均駅間距離が23kmとなり、きわめて使い勝手の良い新幹線が実現したことである。先行する国内外の高速鉄道が平均駅間距離30~40kmであることからすればいかに短い

かが理解できる。そのうえで、N700系、800系という最新車両の投入が快適でスピーディな地域間移動を可能にしている。

博多駅から熊本駅まで最速で33分、鹿児島中央駅まで1時間19分である。あるいは、となり駅間の移動時間を平均すればわずか9分に過ぎない。こうしたことでいえば日常の市内交通と何ら変わりがない。つまり、九州南北の諸地域が260kmの距離を克服して新幹線でつながったことは、延長260kmにおよぶとなりまち九州という新しいスタイルの地域や都市のつながりが駅を起点に生み出されたことを意味する。

したがって、新幹線整備がもたらすさまざまな効果、交通需要の拡大と交流体系の変化、活動空間や市場圏の拡大、産業経済活動の活発化のもとで、あらたな角度から九州の地域と社会のシステムを構築することができると期待できる。

従来、地域ごとで完結していたイベントや買い物、ビジネス、教育、文化、スポーツ、レクリエーションなどの日常的な活動が、260kmとなりまちの連携で新たなスタイルを生み出し活発になるであろう。他方、高度医療、レジャー、高等教育、観光などは、となりまちそれぞれ得意とするものにみがきをかけながら効果的に繋ぐことで、新たな都市ネットワークの構築が可能になる。

従来からのマイカー・バス・鉄道などによる多様な交通に、上述した新幹線を活用するシステムを加えることで、実に多彩な交流社会の形成が可能となる。

要するに、九州の宿命ともいえる人口減少、高齢社会の到来ではあるが、交流はどのようにも拡大でき、その実現のうえで九州新幹線が重要なカギを握るといつてもよい。260kmとなりまちのそれぞれの市民が互いに努力し、九州新幹線を使いこなしながら駅を起点に多彩な回遊と連携を推し進めることが肝要である。

多彩な回遊システムの構築を

しかし、新幹線の出現は、すべてがプラスの効果をもたらすとは限らない。260kmとなりまち相互の間での都市間競争は激化し、勝ち組、

負け組の構図を生みだす恐れがある。新幹線沿線地域と非沿線地域との間で格差が生じる懸念がある。さらには、同じ都市内にあって、新幹線駅地区と従来からの都心地区といった2極構造の形成による厳しい競合から、両雄並び立たず、まちの構造的な変化が起こることも十分に推測される。

こうした地域、まちの課題に対応する方策は、結局は交流を盛んにすることである。そのため九州新幹線を積極的に使いこなすこと望ましい。

国内外の遠隔地とは、航空機、高速船と九州新幹線による複合的な高速交通体系を活用した1方向的回遊システムを活性化させることができ期待される。中距離に対しては、国内新幹線と九州新幹線による新幹線ネットワークを活用したピストン型と域内回遊システムの組み合わせによる交流体系の確立が考えられる。そして域内にあっては、前述した九州新幹線によって構築されるとなりまち交流を頻発するコマドリ型回遊の活発化である。

従来からのマイカー・バス・鉄道などによる多様な交通に、上述した新幹線を活用するシステムを加えることで、実に多彩な交流社会の形成が可能となる。

要するに、九州の宿命ともいえる人口減少、高齢社会の到来ではあるが、交流はどのようにも拡大でき、その実現のうえで九州新幹線が重要なカギを握るといつてもよい。260kmとなりまちのそれぞれの市民が互いに努力し、九州新幹線を使いこなしながら駅を起点に多彩な回遊と連携を推し進めることが肝要である。

2011年アジア都市景観賞記者発表会

2011 Asian Townscape Awards Press conference

財福岡アジア都市研究所 主任研究員 唐寅 研究主査 田梅朋子



記者たちの質問に丁寧に答える関係者の皆さん



景観賞への思いを寄せ書きする関係者の皆さん



インターネットでの実況中継をする記者たち

去る5月18日、「2011年アジア都市景観賞」の記者発表会が北京市内のホテルで行われ、この賞の主催者であるアジア人間居住環境協会(アジアハビタット)をはじめ、国連ハビタット福岡本部、アジア景観デザイン学会、福岡アジア都市研究所など各共催団体の責任者が発表し、30社以上のマスコミ関係者など総勢50名以上が参加した。その様子を報告する。

アジア都市景観賞とは

2010年に創設された「アジア都市景観賞」は、アジアの人々にとって幸せな生活環境を築いていくことを目標とし、他都市の模範となる優れた成果をあげた都市、地域、大きなプロジェクト等を顕彰するものである。

記者発表会について

冒頭、会場に設けられた大スクリーンに、2010年9月21日に福岡で盛大に行われた「アジア都市景観賞」授賞式が放映された。福岡市の百道浜海浜公園など受賞した6か国・地域の11に上る都市・プロジェクトは、いずれも鮮やかな地域的特色をもって、多様性に富み、ダイナミックに動くアジアの今を象徴する映像であった。

続いて、今年の「アジア都市景観賞」のテーマが主催者より発表された。インド洋大津波(2004年)、中国

四川大地震(2008年)、そして東日本大震災を経験したアジアの再建と復興を願い、上質でかつ活力あふれる生活環境の創出によって、都市の社会、経済と文化の創造的発展をめざしていくことを主旨とする「人間環境と都市復興」である。

これにのっとり、専門審査委員会

が設けられ、次の5つの観点から今年の顕彰対象を選出することもあわせて宣告された。すなわち、1) 地域環境に優しく、共存するものであるか。2) 安全で利用者に優しく、持続性があるか。3) 地域の文化、歴史を尊重しているか。4) 芸術性が高いか。5) 地域の発展に貢献し、他都市の模範となるか、である。単に整然とした美しい都市景観にとどまらず、アジアの各都市がもつ独自の文化的優位性を掘り起こし、アジアの都市に適した景観形成のしくみを積極的に探求していく狙いがそこにある。

国連ハビタット福岡本部長野田順康博士は、報告の中で都市景観の重

要性とアジア都市景観賞の意義を強調した。アジア景観デザイン学会長佐藤優九州大学教授は、景観をめぐる新しい動きを紹介し、中国での学会活動の展開に大きな期待を寄せた。また、当研究所の松本法雄副理事長は福岡市の概要を紹介し、具体的なデータを示しながら、大震災の風評被害の払拭につとめた。

福岡市長の シティプロモーション

なお、景観賞の授賞式は今年も10月下旬に福岡で開催したいとの意向を受け、高島宗一郎福岡市長から託されたビデオメッセージを会場で放映し、福岡市民を代表して関係者の来訪を心より歓迎し、アジアに最も近い、長い歴史と文化伝統を持ち、もてなしの心にあふれる福岡のまちをぜひ満喫していただきたい気持ちを、美しい映像をバックに伝え、安全・安心の福岡市の今をPRした。

7 魅力ある都市のために ワーク・ライフ・バランス 推進のあり方を考える

(財)福岡アジア都市研究所 特別研究員 岡田 允 主任研究員 白浜 康二 研究主査 田梅 朋子

福岡市においては、ワーク・ライフ・バランス(以下、「WLB」)は、いわゆる「子育て問題」を契機に注目され、次世代育成の柱として推進されている。しかし、WLBは、人の生き方や働き方全般に関わる問題であり、様々な課題を内包している。(財)福岡アジア都市研究所では、成長戦略にもつながるような都市政策としての視点からこの問題を取り上げ、平成20年度より調査を行っている。ここでは、これまでの調査の概要および、実際に調査に携わった人、推進の最前線の立場からの意見を紹介する。

今までの調査の概要

(財)福岡アジア研究所では、平成21年度と22年度の2年間、WLB推進支援施策のあり方に関する研究を行ってきた。(平成20年度は予備調査)

福岡市はこれまで、消費・サービスおよび管理機能を中心に発展してきたが、人口の減少による需 要低迷やグローバル化による物価低迷などもあり、現状のままでは今後の成長は期待できないことは明らかだ。そこで、魅力的な都市を形成し、クリエイティブな人材を吸引し、価値創造型の都市機能を強化していくことが重要だと考えられる。

魅力的な都市とは、街並みや施設や交通などハードの面だけではなく、そこに生活する市民や活動する企業等の生き方やつながり方によって大きな差異が出るものだと思う。そのためには、市民の「仕事と生活」のあり方を変え、生き生きと働き、かつ、自由に多様な生活活動を行える都市社会を目指す必要がある。WLBの推進は、その「要」に位置する政策だ。

1年目は、福岡市内の企業における子育て期の女性を巡るWLB推進の実態を中心に、前年に福岡市によって実施されていた指示的面接調査結果やグループインタビューの結果を分析した。従業員の多い企業を中心に就業規則の改定や関連対策が進んでおり、かつ、効果やプラスの影響があると認識

されているが、小・零細規模企業では取組みがあまり進んでいないこと、また、保育施設等への強い要望があることがわかった。

実際に制度を利用して勤務を続けている子育て期の女性従業員へのインタビューでは、「時間を効率的に使うようになった」「前倒して業務を行うようになった」「(不意の交替に備え)自分の業務をオーブンにするようになった」などの有意義な変化があったことがわかった。これらを踏まえ、(1)WLB推進を市の都市成長戦略として位置づけること、(2)事業主行動計画策定や人材マネジメント専門家の活用への支援、(3)保育施設等の拡充、(4)講演会やシンポジウム等の開催等々の課題を抽出した。

2年目は、WLB推進の上で重要な鍵となる企業経営者の意識動向と、男性従業者の職場環境や家庭における家事・育児等の分担・協力状況等意識や生活実態について、福岡市内を対象としたアンケート調査を実施した。企業経営者アンケートでは、回答者のほとんどがWLB推進に肯定的だったが、

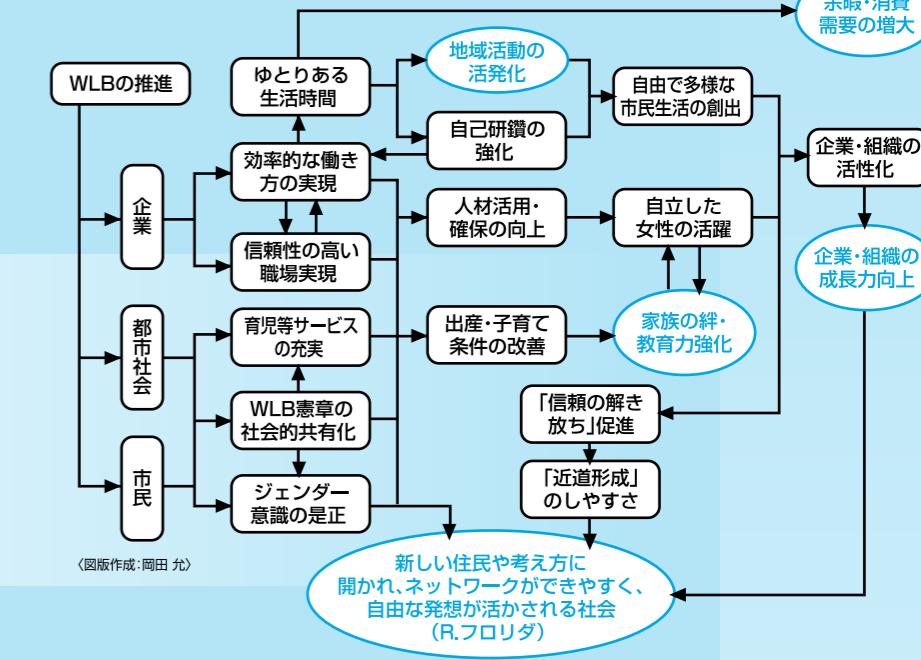
以上のような結果を踏まえ、(1)「事業主行動計画」を策定しようとする企業が、既に推進している企業の実例を学べる場、機会を設ける。また、市内企業がWLB推進「事業主行動計画」を策定する場合、希望する企業には策定支援専門家(アドバイザー)経費について支援を行う、(2)WLB推進「事業主行動計画」策定と併せて、業務や人事マネジメン

定的な回答があった。企業や職場の機能維持に対する不安や勤労の価値観崩壊への懸念が要因と思われる。また、回答者自身の育児休業や介護休業を取る可能性(ないし必要性)を聞いたところ、「実際に休業取得した」という回答は計1%に満たなかつたものの、今後、「介護休業をとる可能性がある」という回答が28.4%に上ったことは注目される。特に、40~49歳では47.7%に達した。

男性従業者の家事遂行状況は、「ゴミだし」、「日常の買い物」、「部屋掃除」、「洗濯」、「炊事」、「風呂洗い」、「食事の後片付け」7つの行為すべてにおいて全国を上回っていると見られる。しかし、育児遂行状況は、「遊び相手」、「風呂を入れる」、「食事をさせる」、「寝かしつける」、「オムツ替え」、「あやす」、「保育園等への送迎」の7つの行為の合計で見ると、全国に比べて、20~29歳ではむしろ高く、30~39歳ではほぼ全国並みだったが、40~49歳層の育児遂行状況が極端に低いため、全体では、全国を下回っているようだ。

以上の結果を踏まえ、(1)「事業主行動計画」を策定しようとする企業が、既に推進している企業の実例を学べる場、機会を設ける。また、市内企業がWLB推進「事業主行動計画」を策定する場合、希望する企業には策定支援専門家(アドバイザー)経費について支援を行う、(2)WLB推進「事業主行動計画」策定と併せて、業務や人事マネジメン

トの改善を図るよう推奨するとともに、上記のWLB推進のアドバイザーなどを利用する際の経費の一部補助を行う、(3)外部の専門家によるばかりではなく、企業経営者や従業者自らが「経営の質」の向上、「働き方の質」の向上を目指す取組みの1つの手段として、PDCAサイクルの導入やTQM(トータル・クオリティ・マネジメント)等の普及を図る、(4)学校教育の中で「仕事と生活の調和」の重要性を学習する機会を作る、また、ソーシャル・メディアを利用してWLB概念の発信を行う、(5)WLB推進に向けて取組みを行っている市民グループ、職場グループ、地域グループ等のネットワークを形成し、その活動を支援する助成措置などを講ずる、(6)WLB推進モデル市民を選考し表彰などを行う、等の政策的提案を行った。



●「子育て支援」の一歩先へ！ 西日本シティ銀行 事務統括部/元(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 岩屋 京子さん

慣れない子育て、発熱による保育園からの呼び出し、通院や入院のため仕事を休む時の重い気持ち。平成20年度にURCでWLBの研究に初めて取り組んだ時、長男は2歳。前年にこのような経験をしていた私にとって、子育てと仕事の両立は個人的に最大の課題だった。

しかし、私自身が行った、ワーキングマザーを対象にした調査で、それが働く親なら誰しも経験することで、特に初めての子育てであれば、「毎日普通に働くことは想像より大変！」という思いは共通のものだと分かった。同時に、家族の協力や周囲のサポートがいかに欠かせないものであるかも痛感できた。また、職場環境について「両立支援制度ができるので第二子を出産し復職予定」という話に環境改善を実感した。かと思えば、反対に、既に整った制度がありながら、「使うことが言い出しづらい雰囲気なので第二子の出産をためらってしまう」という声を聞き、制度の策定の次にはその運用・定着が課題であることが理解できた。

私自身、第二子の育児休業期間を終えて、再び企業で働く立場に戻った今、以前は無かった勤務時間短縮制度が利用でき、多様な働き方が浸透していることを思えば、変化は確実に起きているとも言える。しかし、研究を通じて強く感じた「WLBで社会全体が変わるには、特に男性の働き方が変わらなければ」という思いの実現にはまだ時間がかかりそうだとも感じている。

WLB推進について、これまで、働く女性の出産・子育てという人生の節目があまりに大きなハードルとなっているために、その一番のハードル部分をどうするか、との観点で語られることが多いのではないか。直面する問題として、当初は私もその解決策を、との思いだった。確かにそれは働く女性のWLB実現という意味で解決されるべきだが、子育て支援のみを強調すれば、高福祉・高負担と捉えられかねないし、子育てに関係のない層からは関心が低く、社会全体に浸透しない。

ひとりの女性が結婚・出産や子育てをしつつ、ごく当たり前に仕事ができる状況が形成されるには、当然その家庭内でも、職場でも、取引先との関係等々において、数多くの人の理解と協力が不可欠であり、周囲の各層での変化が伴うということである。WLB推進の本質は、この「過程」で起こる様々な変化をどう波及させるかということである。

働く女性の子育て支援をきっかけに、周囲の働き方も変わり、そこから新しい発想が生まれ、ビジネスにつながり、新しい価値が創造される。結局は、そのことが働く全ての人のWLBの理想ではないだろうか。これからは「子育て支援」の一歩先へ「創造性豊かな人材が集まる都市」像を目標としてWLB施策を推進すべきではないだろうか。

●福岡市における新たな取組み こども未来局こども部総務企画課 ワーク・ライフ・バランス推進係長 大塚 洋一さん

平成19年、我が国の政労使トップにより、「仕事と生活の調和(ワーク・ライフ・バランス)憲章」と「仕事と生活の調和推進のための行動指針」が策定され、現在、官民を挙げて、WLBの推進を図るために、様々な取組みが進められている。

しかし、社会のあり方や人の意識を変えることは、短期間に簡単にできることではなく、国レベルでの社会保障制度と税制の一体的改革によって、実現を担保できるとも言える。一方、福岡市においては、共働き世帯が過半数を超え、雇用形態も多様化する中で、市民にとって、「仕事」と「家事・育児・介護」などとの両立が重要で現実的な課題となっている。

少子高齢化の進展や厳しい経済環境に向き合い、そして、福岡市の将来を考えたとき、働く人の意欲とともに、企業の生産性や競争力を高め、それによって、都市活力を維持・向上していくための取組みが必要だ。

福岡市では、「子ども参観日」の企業等との連携実施など、色々な取組みを行っているが、平成23年度は、新たに、産学官で、「いーな」ふくおかワーク・ライフ・バランス推進研究会を設立し、福岡でのネットワークを形成するとともに、「働きやすいまち福岡」、「働くなら福岡市」を発信し、今後とも、福岡市の成長を持続するために、ワーク・ライフ・バランスを推進していく。

これまでの調査内容※については、当研究所のHPや都市政策資料室で見ることができます。ご意見などがありましたら、ぜひお聞かせください。今後も、これまでの調査を踏まえての報告会を兼ねた、都市セミナーの開催(7月25日予定)や、政策につながる提言を行っていきたいと考えています。

※〈報告書〉・福岡市における企業・事業所のWLBへの取組み実態と政策課題に関する研究(1)(2010年3月)

・福岡市内企業・事業所のWLB推進支援施策に関する研究(2)(2011年3月)他、「都市政策研究」第8号、第9号に関係論文を掲載

データで見る福岡市

Vol.11

Data of Fukuoka city

福岡市道路下水道局建設部東部道路課 第1係長/
元(財)福岡アジア都市研究所 研究主査 合庭 昭男

福岡市の道路の現状と生活道路整備

福岡市の幹線道路を中心とした都市計画道路は、これまでの積極的な整備により、一定の整備水準に達していると考えられます。しかし、市民生活に密着した生活道路の整備は充分とは言えない状況です。交通事故による死傷者数は、行政機関等の様々な取り組みにより、近年減少傾向にありますが、さらなる減少には、ハード面の取り組みのひとつとして道路環境の向上が必要です。今回は、福岡市の道路と生活道路整備についてデータ分析を行います。

路とは、市街地の骨格を形成し、快適な市民生活の創出を目的とした都市計画法に基づく都市施設です。

この道路は、都市計画法に基づいて、道路の区域、延長、幅員などが決定されています。

福岡市の都市計画道路は、平成21年度末で、276路線、512.6kmが都市計画決定されており、そのうち386.7kmが整備済みであり、整備率は、75.4%です。

この整備率は、平成8年度末当時48.2%で、政令市中最下位でした。その後、福岡外環状道路、福岡都市高速道路、西南部交通対策の各対象路線等の

積極的な整備の推進により、他都市と遜色のない整備水準に到達していると考えられます。(図1・2)

○交通事故の現状と歩道整備の状況

安全で快適な歩行空間を確保することは、道路を整備する上で重要な目的です。歩行者が関係する交通事故は、近年減少傾向となっていましたが、平成21年は増加に転じ、依然として高い水準となっています。(図3)

また、人口1万人あたりの歩行者の死傷者数は、政令指定都市の中で、北九州市に次ぎワースト2位です。(図4)

一方、福岡市の道路(約3,870km)の

福岡市の道路の現状

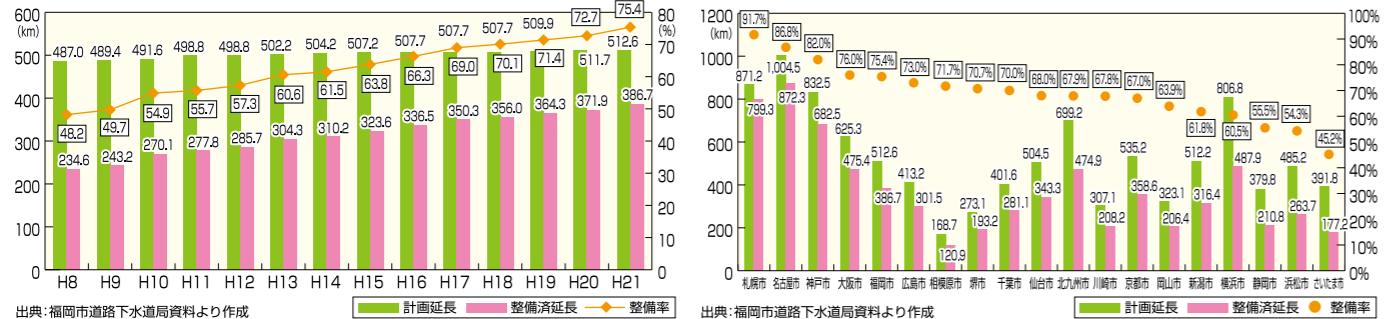
○道路の現状

福岡市には、国道6路線、県道49路線、市道21,831路線、合わせて21,886路線の道路があります。全ての道路延長は、約3,870kmで、ほぼ日本列島を縦断する距離で、面積は約28km²、市域面積の約8%を占めています。

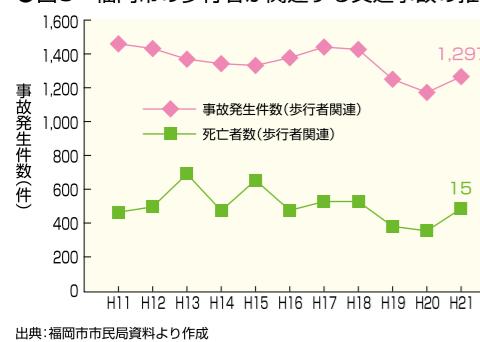
○都市計画道路の整備状況

都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、国土の均衡ある発展と公共の福祉に寄与することを目的に「都市計画法」が制定されており、都市計画道

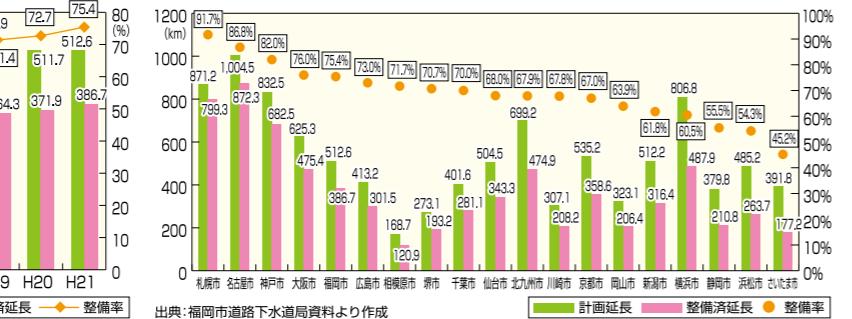
●図1：都市計画道路整備状況の推移



●図3：福岡市の歩行者が関連する交通事故の推移



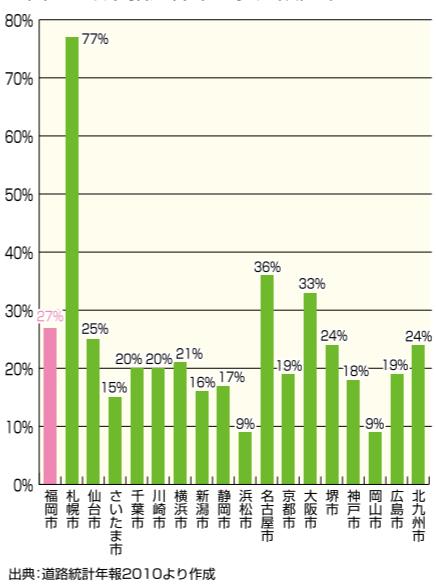
●図2：政令指定都市の都市計画道路整備状況(平成21年度末)



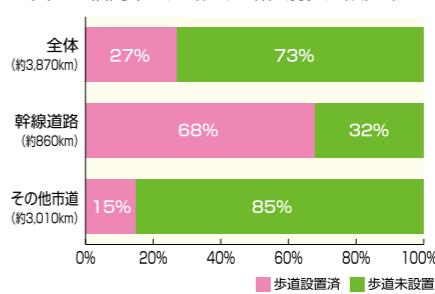
●図4：政令指定都市の人口1万人あたりの死傷者数(平成21年)



●図5：政令指定都市の歩道設置率

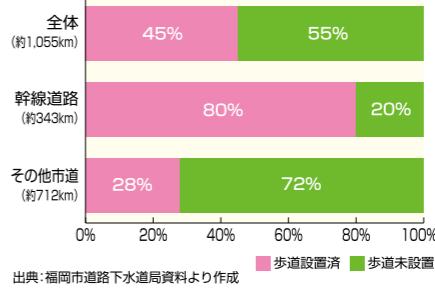


●図6：福岡市の道路の道路種別歩道設置率



出典：福岡市道路下水道局資料より作成

●図7：福岡市の通学路の道路種別歩道設置率



出典：福岡市道路下水道局資料より作成

安委員会と連携し、面的かつ総合的に進めています。

主な事業内容は、交差点の改良、歩道の整備、滑り止め舗装の整備、防護柵・照明灯・反射鏡や路面標示(注意喚起、減速誘導等)による安全対策、最高速度・駐車禁止・車両通行止め等の交通規制、横断歩道・横断歩道標識の整備、信号機の新設・信号灯器のLED化、道路標識の大型化等です。

○コミュニティゾーン形成事業

歩行者の通行等が優先されるべき住居地区や商業地区などのうち、現に通過交通が進入しているため歩行者等が危険にさらされており、地区の交通安全が脅かされている区域(概ね25ha程度)で、住民自治会、商店会、老人会等の各種グループ代表者と地元の学校、病院、高齢者施設等の代表者および道路管理者、公安委員会が参加した「住民主体の協議会」を設立し、その協議会においてより多くの住民の同意が得られる「計画案づくり」を行い、歩行者等の安全を確保するものです。

主な事業内容は、車道のクランク化、狭さく・ハンプ・交差点部イメージハンプ設置、ゾーン内交通規制等です。

○新歩行空間整備事業

新歩行空間整備事業は、市民の要望に早急に応じるため、道路に面した土地所有者の協力が得られる民有地等を無償で借地し、市が歩行空間として整備、維持、管理を行うなど、市民と共に歩行空間の確保を図る事業です。

事業効果として、①歩行空間の確保による交通安全環境の向上や道路用地と民有地等のバリアフリー化による安心して歩ける歩行空間の創出。②市民との共働による、地域の交通安全活動の活性化。③「市民の要望に対する歩道整備」から「市民との共働による歩道整備」への転換。④民有地等を無償で借地することにより、用地買収費用の削減および整備期間の短縮を図ることが期待できるなどが考えられます。

青銅楽器の合奏音楽・ ガムラン ～宇宙の秩序と調和を祈る音楽と舞踊～

筑紫女子大学文学部アジア文化学科 准教授

田村 史子

インドネシアのジャワ島やバリ島で演奏されてきたガムランは、アジアの青銅楽器のなかで、音楽的に最も完成された姿を示すものである。青銅楽器の豊かな響きが人と宇宙とをやわらかに結びつけ、人と人を大きく包み込む。全世界に多くのファンがいて、ガムランはインターナショナルな音楽である。

アジアの青銅楽器は 祈りの楽器

アジアの青銅楽器は古くから人々の祈りとともにあった。人類が最初に使い始めた金属である青銅は、銅と錫(時として、他の金属の少量混じることもあるが)の合金である。人が1000℃を超す火を作り出したとき、この合金は生まれた。火の試練を経たその響きは、深々と周りのすべて生き物を揺り動かし、大気を振動させ、天と地、過去と未来をつなぐ。

中国では紀元前1500年頃から1000年ほどの間、王者たちによって編鐘(音階をなすように並べられた大小の鐘のセット)が祖先の靈と自然の神々を祀るために用いられた。雲南から北ベトナムにかけての地域では、2500年の昔に桶のような形をした銅鼓が生まれ、稻作儀礼と葬礼のために用いられ、東南アジア全域に伝わった。同じような時期に、日本では銅鐸が村々の祭りに不可欠のものとして存在していた。時代は下って、7世紀のころ、編鐘のうちの一つの種類の鐘が仏教と結びつき、梵鐘として中国から朝鮮を経て九州に伝わった。太宰府市の觀世音寺の梵鐘は、日本で最初に鋳造されたものである。ガムランはこのようなアジア

の青銅楽器の系譜の中で、音楽的に最も完成されたものとしてある。

ガムランは青銅打楽器の オーケストラ

ガムランは、東南アジアのインドネシアやマレーシアを中心とする地域で演奏されている、青銅のたたいて鳴らす楽器を中心とした合奏音楽である。ゴングと総称される、盤や壺のような形をした中空の楽器や、板状の鍵盤を並べた楽器群に、太鼓、笛、のような楽器、琴のような楽器、歌などもプラスされ、その多彩な音色と合奏の規模は、ヨーロッパのシンフォニー・オーケストラにも匹敵する。

儀礼とともに

ガムランには、地域によっていろいろなタイプのものがあるが、インドネシアのジャワ島のガムラン・グデ(グデは大きなという意味)とバリ島のゴング・クビヤル(クビヤルは稻妻という意味)が特に知られている。ガムラン・グデは宮廷音楽として発達してきたもので、多彩な楽器編成と柔らかな音色を持ち、まさに、天に立ち昇る光と香りのような音楽である。一方、ゴング・クビヤルは村々の宗教的共同活動の中から生まれたもので、大気をたちわり大地を揺り動かす響きを持つ。



中部ジャワのフル編成のガムラン・グデ ©古屋 均

樂器も神聖なものであると考えられ、一定の日に供物が捧げられる場合が多い。儀礼の時に演奏される樂器セットもあり、それらは、出したり収めたりすること自体が儀礼の一部をなしている。舞踊も呪術的な意味合いを持つものが多い。初潮前の少女たちによるバリのサンヤンなどは、疫病などの災禍の厄除けのために踊られる。また、ジャワの宮廷で、結婚前の女性たちによって踊られるブドヨなどは、この世の調和を保つことを目的とする。

魂に響くガムラン

ガムランの響きは、人の魂に深くしみたり、自然や他の人々との融合を促す独特の作用がある。宇宙が生まれてからの悠久の時と全宇宙の広がりを含む大宇宙と、今の時を生きる人の魂という小宇宙とが一体化するのを感じさせる。

このような響きの素晴らしい音楽としての魅力などから、ガムランはインドネシア国内だけではなく、日本をはじめとするアジアの国々や、欧米の国々でもファンが多く、樂器を導入して演奏するグループも数多くある。日本でのガムランの活動は40年ほどの歴史を持つ。九州にジャワのガムランが導入されたのは1999年であ



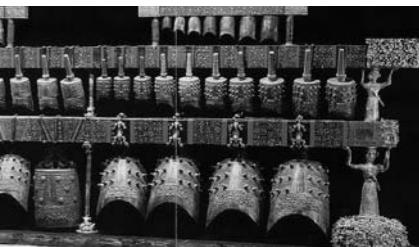
筑紫女子大学で定期的に行われる一般向けのガムラン・ワークショップ

る。太宰府の筑紫女子大学にアジア文化学科が開設された時、音楽の実技を通じてアジアの文化を深く学ぶことを目的にガムランの授業がカリキュラムに組み込まれたのである。また、同じ太宰府の九州国立博物館(同大学と指呼の場所にある)にも、教育普及を目的にジャワのガムランが導入された。2005年のことである。爾来、同大学でガムランを学んだ学生たちが、筆者の指導の下に同博物館で、一般来館者のためのワークショップを続けている。

ガムランは、また、知的障がいを持つ人たちもやわらかく包み込み、のびやかに音楽を楽しむことができる。彼らの出す音は、正しかか間違っているかではなく、響き合うかどうかで選ばれていく。「障がいのある子もない子も地域と一緒に遊ぶ場」という親たちの思いから生まれた太宰府の



ジャワのスロカルト王家の宮廷舞踊ブドヨ ©古屋 均



編鐘・曾侯乙墓出土(中国戦国時代)

「なかよしはうす」の子供たちと、同学の学生たちのガムラン交流会は、もう4年も続いている。

太宰府の地に、このようにガムランが響きわたるようになったのは、日本最古の觀世音寺の梵鐘が結んでくれた縁なのでないのかと、思うことがある。

たむら ふみこ
筑紫女子大学文学部アジア文化学科准教授。インドネシアのジャワのスロカルト王家文化顧問。東京藝術大学大学院音楽研究科修了。専門は音楽学。東南アジア各地の音楽、舞踊、儀礼などの研究を行うとともに、ガムラン音楽とジャワ舞踊の実践を提唱、演奏グループなどを主宰する。著書に「祭りと芸能の島バリ」(音楽之友社)などがある。



©古屋 均

コラム 楽器製造

ガムランの青銅の樂器は、銅を10に対して錫を3の割合で溶かして混ぜ合わせ、石の型に流し込んで粗い型を取ったのち、火に入れて焼いてはき延ばす、という作業を繰り返して作られる。直径1メートル以上にもなるゴングが、電動機械をほとんど用いずに作られる様は神の技を見るようである。

7月17日(日)10:00~12:00 筑紫女子大学 飛翔会館3F スクワーヴァティーホール

※申し込み・お問い合わせ

筑紫女子大学生涯学習センター T818-0192 太宰府市石坂2-12-1

電話:092-925-9685 FAX:092-925-3573 email:gakushu@chikushu-u.ac.jp

ガムラン・ワークショップ予定

○「ガムラン・ワークショップ～音楽によるともいき～」

7月17日(日)10:00~12:00 筑紫女子大学 飛翔会館3F スクワーヴァティーホール

※申し込み・お問い合わせ

筑紫女子大学生涯学習センター T818-0192 太宰府市石坂2-12-1

電話:092-925-9685 FAX:092-925-3573 email:gakushu@chikushu-u.ac.jp

○「ジャワのガムラン演奏体験～五感で知る、アジアの青銅楽器の魅力～」

7月10日(日)13:30~15:30 九州国立博物館ミュージアムホール

8月21日(日)10:00~12:00 九州国立博物館エントランスホール

※申し込み・お問い合わせ

九州国立博物館 交流課 T818-0118 福岡県太宰府市石坂4-7-2

FAX:092-929-3980(申し込み先)電話:092-929-3294(お問い合わせ先)

アジア太平洋都市サミット

アジア太平洋都市サミットでの環境についての取り組み

(財)福岡アジア都市研究所 交流推進係長/アジア太平洋都市サミット事務局 市場 留美

福岡市が提唱し、1994年から始まった「アジア太平洋都市サミット」は、これまでに都市の発展や観光交流・市民協働など様々なテーマで市長会議と実務者会議を開催してきました。

2011年8月18~20日には、鹿児島市で「持続的発展をめざした環境への取り組み」をテーマとして、第9回実務者会議を開催する予定です。

事務局は会議に先立ち、会員都市の環境への取り組みについてアンケート調査を実施しました。

また、会員都市のうち、大連市やウラジオストク市など環境への取り組みにより国際賞を受賞したり、環境目標を定め、計画的にプログラムを実行している都市もたくさんあり、都市の環境への取り組みが、地球全体の環境への取り組みに貢献しています。

アジア太平洋都市サミットでは、持続可能な都市の発展のため、今後も環境への取り組みをネットワークを通じて展開していきます。

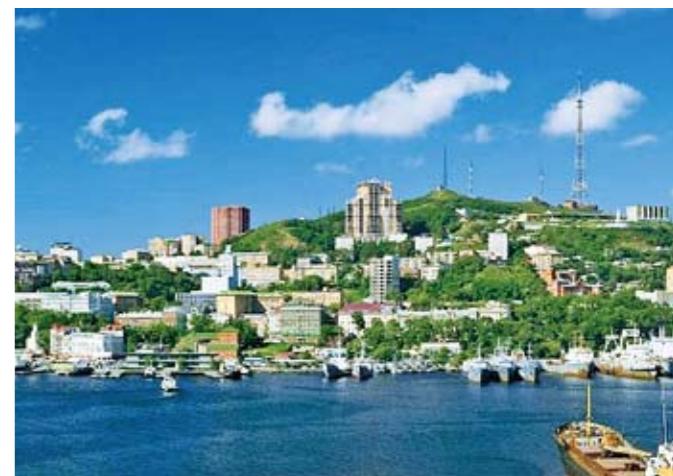
●会員都市の環境への取り組みについてのアンケート調査結果

分野	ベストプラクティスのある都市	主な具体的な内容
自然エネルギー・再生可能エネルギー	北九州市、宮崎市、鹿児島市	鹿児島市一電動アシスト自転車普及・メガソーラー発電所計画等
大気汚染	広州市、光陽市、大連市、済州特別自治道	広州市一広州市大気汚染防止及び改善の規定・2010年第16回広州アジア大会大気保障方案 光陽市一光陽湾圏の大気汚染の削減方案に関する研究 大連市一第11期5ヶ年計画
海洋汚染、水環境保全、汚水処理	大連市、熊本市	熊本市一地下水保全対策
廃棄物処理、廃棄物リサイクル	釜山広域市、ホーチミン市、ホノルル市、ウラジオストク市、北九州市、福岡市	釜山広域市一生活廃棄物のリサイクルシステムの構築計画 ウラジオストク市一廃棄物市政目標プログラム 北九州市一市民参加型廃棄物管理推進事業 福岡市一家庭ごみ夜間収集
低炭素、省エネ、温暖化	済州特別自治道、北九州市、熊本市、福岡市	熊本市一低炭素都市づくり戦略計画 福岡市一朝顔カーテン事業等
電気自動車、交通システム	鹿児島市	鹿児島市一電動アシスト自転車普及
生態都市、都市計画	浦項市、大連市	浦項市一テラノバ浦項プロジェクト
都市緑化、環境保全	ホーチミン市、イポー市、ウラジオストク市、福岡市	イポー市一“グリーンタウン緑化”プロジェクト ウラジオストク市一緑化目標プログラム 福岡市一朝顔カーテン事業等
住民参加・協働、環境教育、啓発	ホーチミン市、ウラジオストク市、北九州市、佐賀市、鹿児島市	ウラジオストク市一環境教育プログラム 佐賀市一佐賀環境フォーラム 鹿児島市一環境カレッジ・環境子どもサミット等
環境ビジネス	北九州市	北九州市一低炭素センター
分野を超えた連携	広州市	広州市一広州市大気汚染防止及び改善の規定・2010年第16回広州アジア大会大気保障方案
都市衛生	ホーチミン市	ホーチミン市一美しく現代的な都市づくり・発展プログラム
エコツーリズム	済州特別自治道	済州特別自治道一都市環境施策 (Green City Project: エコツーリズム)
環境政策・都市政策	ホーチミン市、北九州市、大連市	ホーチミン市一美しく現代的な都市づくり・発展プログラム 北九州市一行動実施計画(グリーン・フロンティア・プラン) 大連市一第11期5ヶ年計画
環境マネジメントシステム	宮崎市	宮崎市一環境マネジメントシステム



大連市

環境都市として数々の国際賞を受賞し、現在も第11期5ヶ年計画により、大気汚染の大幅改善を達成している



ウラジオストク市

2012年のAPEC首脳会議を前に、廃棄物や緑化の目標プログラムを着々と進行している



香港特別行政区

空港跡地の名残を残しつつ環境に配慮した再開発により開発する啓徳空港跡地の将来図



バンコク都

持続可能な都市のための戦略「グリーンバンコク」により市民の健康と生活環境の持続性を目指している

●今後のアジア太平洋都市サミットの主な会議予定

会議名	開催時期	開催場所
第9回実務者会議	2011年8月18~20日	鹿児島市(日本国)
第10回アジア太平洋都市サミット	2012年夏頃	浦項市(大韓民国)
第11回アジア太平洋都市サミット	2013年	熊本市(日本国)

■アジア太平洋都市サミット会員都市

●海外(20都市)

オーケランド市(ニュージーランド)、バンコク市(タイ王国)②、ブリスベン市(オーストラリア)③、釜山広域市(大韓民国)、大連市(中華人民共和国)⑥、広州市(中華人民共和国)⑦、光陽市(大韓民国)、ホーチミン市(ベトナム社会主義共和国)②、香港特別行政区(中華人民共和国)、ホノルル市(アメリカ合衆国)、イポー市(マレーシア)、ジャカルタ特別市(インドネシア共和国)③、済州特別自治道(大韓民国)、クアラルンプール市(マレーシア)、マニラ市(フィリピン共和国)、浦項市(大韓民国)、上海市(中華人民共和国)、シンガポール、ウルムチ市(中華人民共和国)①、ウラジオストク市(ロシア連邦)⑨⑩

●国内(9都市)

鹿児島市、北九州市④、熊本市、宮崎市、長崎市、那覇市、大分市、佐賀市、福岡市④

注: ①数字はf+掲載号数です。

事務局よりお知らせ ホームページをリニューアルしました!

アジア太平洋都市サミットのホームページ(日本語版)をリニューアルしました。是非ご覧ください。

<http://www.urc.or.jp/summit/>

第3の極 天津

(財)福岡アジア都市研究所 主任研究員 唐寅



天津駅、屋上の時計は不思議に見える



天津駅前の高級住宅地



租界時代の建築はよい状態に保存されている



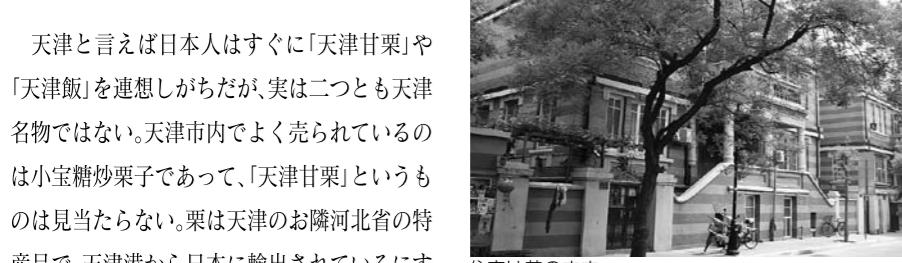
中国を代表する劇作家曹禺ゆかりの場所



市内を流れる海河の岸辺



天津名物が集まる食品モール



天津と言えば日本人はすぐに「天津甘栗」や「天津飯」を連想しがちだが、実は二つとも天津名物ではない。天津市内でもよく売られているのは小宝糖炒栗子であって、「天津甘栗」というものは見当たらない。栗は天津のお隣河北省の特産品で、天津港から日本に輸出されているにすぎない。天津飯に至っては中国にはまったく存在しない中華料理であり、この蟹玉あんかけ丼は日本の食堂で考え出されたまかない料理の一種ではないかと思われる。

天津は隋代に大運河が開通して以来、長らくは南方からの食糧輸送基地となり、近代以降(1860年)は北京の外港として急速な発展を見た。19世紀後半から20世紀前半にかけて西洋列強が相次いで租界を設置し、中国で最も租界の数が多い都市となった。

旧租界地には駐留国の建築特徴を顕著に備える洋館が残っており、近代建築の博覧会といわれている。上海に倣って、観光資源として有効活用したいという計画もあるようだが、ほとんどが個人所有のため公開はあまり進んでいない。保守的だといわれる天津人の性格はここにも表れている。

また、2008年に首都北京市との間に高速鉄道(京津城際線)が開通し、30分以内で結ばれるようになった。

さらに、日本など外国の有名企業も天津浜海新区(TEDA)などに相次ぎ進出し、トヨタ自動車、三洋電機、三洋通信など74ヶ国約4,870社(2010年)が操業している。市街地には伊勢丹、



市内を走る観光馬車



天津の繁華街



市内に増え続ける高層ビル

横は長い間上海市、北京市、広州市、深圳市、蘇州市などの後塵を拝してきた。

ユニクロ、無印良品といった日系のほか、多くの外資系の小売店も店舗を構え、繁華街である浜江道はいつもにぎわいを見せている。

1980年代の広東省を中心とする珠江デルタ地域、1990年代の上海を中心とする長江デルタ地域に続き、今、第三の経済地域として重視されている環渤海経済圏の中心に位置する天津は、滨海新区を中心として複数の国家レベルの大型開発案件が進んでおり、次第に「目を見張る」ような発展を遂げている。

昔と今が入り混じる天津、住みやすい環境都市「中新天津生態城」(エコシティ)を建設する天津、産業と生活が一体化する中で、循環型の都市づくりに、世界の注目が集まりつつある。

INFORMATION

[インフォメーション]



●編集後記

2006(平成18)年12月の「都市情報誌 f U+」第1号では、「博多駅—現在・過去・未来」と題し特集を組みました。それから、5年余。九州新幹線全線開業・新博多駅ビル開業が現実になり感慨もひとしおです。この大事業を契機とした、皆さまの福岡のまちづくりへの熱い思いをいたしました。ご協力いただいた方々にお礼申し上げます。まち全体が少しずつ新しくなっているのは、このような思いからとの実感を新たにしました。また、本誌は、今年度は年1回発行となります。どうぞ、引き続きご愛読ください。(瀧山)

●次号予告

第12号 2012年発行予定

●ご意見・ご感想募集中!

「都市情報誌 f U+」に関する皆さまのご意見・ご感想をお寄せください。誌面づくりの参考にさせていただきます。今号およびこれまでの内容、あるいは今後取り上げて欲しい内容などについて郵送・FAX・E-mailのいずれかの方法で下記宛先まで。その際はお送りくださる方のご住所・お名前をご明記ください。お礼として、10名の方に「都市情報誌 f U+」第12号をお送りします。



●都市政策資料室

(財)福岡アジア都市研究所の都市政策資料室では、アジア地域を含む都市政策関係図書、各種調査・研究の成果報告書、行政資料などを幅広く収集・公開しております。また、アジア開発銀行の寄託図書室の指定を受けております。どなたでもご利用いただけます。皆様のご利用をお待ちしております。

開室:月~金10:00~17:00

(土曜日・日曜日・祝日・年末年始・毎月最終業務日・資料整理期間(不定期)は休む)

蔵書検索:研究所のホームページから資料室の図書・資料が検索できます。

●バックナンバーのお知らせ

第1号 (2006年12月25日発行) 特集 博多駅 —現在・過去・未来—	第2号 (2007年3月30日発行) 特集 まち歩き —まちの魅力再発見—	第3号 (2007年6月22日発行) 特集 地域の商店街 —懐かしい商店街をめぐる— 特集 国際交流・貢献 —国際化の取り組み—
第5号 (2008年7月31日発行) 特集 URC20周年	第6号 (2008年12月24日発行) 特集 まちかどイベント —人・文化・集客—	第7号 (2009年6月26日発行) 特集 低炭素社会 —温暖化対策を越えて— 特集 路地 —そこを見る人の暮らし・都市の姿—
第9号 (2010年6月25日発行) 特集 農村景観から —身近なタカラモノ—	第10号 (2010年12月17日発行) 特集 風水書からまちを守る —公勅から自勅・共勅・公勅へ—	

※当研究所のホームページからご覧いただけます。

都市情報誌 f U+(エフ・ユー プラス)第11号
2011年6月30日発行

■発行所

財団法人福岡アジア都市研究所
〒810-0001 福岡市中央区天神1-10-1
福岡市役所北別館6F
TEL: 092-733-5686
FAX: 092-733-5680
E-mail: info@urc.or.jp
URL: http://www.urc.or.jp

■編集責任者:原 重実

■編集スタッフ:瀧山 直子 田梅 朋子

■デザイン・印刷:秀巧社印刷株式会社