



都市を考え、都市を創る情報誌「エフ・ユー・プラス」

ISSN 1881-6541

f u #

Fukuoka Asian  
Urban  
Research  
Center

NO. 12

都市を考え、都市を創る情報誌

エフ・ユー  
プラス

都市を考え、都市を創る情報誌  
「エフ・ユー プラス」



都市情報誌  
エフ・ユー プラス 第12号  
2013年1月25日発行



Fukuoka Asian  
Urban  
Research  
Center

NO. 12

都市を考え、都市を創る情報誌

エフ・ユー  
プラス

特集

自転車まちづくり

—安全・景観・楽しさ—



## C O N T E N T S

### 特集 自転車まちづくり

ページ

01 安全・景観・楽しさ

02 グラビア

04 福岡市の取り組み

■自転車及安全に利用される福岡市の実現に向けて  
～福岡市自転車の安全利用に関する条例の制定～  
福岡市 市民局 生活安全課

06 福岡市自転車駐輪場マップ

■自転車と共生する道づくり  
福岡市 道路下水道局 自転車課

■博多区～モラル・マナーが守られた快適なまちづくり～

■中央区～人と自転車が共生できるまち～

■福岡・百道のコミュニティサイクル  
「シーサイドバイク」社会実験  
～交通手段・観光から環境効果まで～

(株)アーキエムズ/日本コンピュータ・ダイナミクス(株)  
/リアライズ・モバイル・コミュニケーションズ(株)/福岡市環境局

12 市民による自転車まちづくり

■地域で守る通学路の安全～中央区赤坂校区～

■福岡観光をもっと楽しく!  
～レンタサイクル&自転車ツアー～  
福チャリ代表 田中 真

■ペロタクシー ～自転車タクシーで走る福岡～

■自転車販売台数九州ナンバーワン企業の取り組み  
イオン九州(株)サイクル事業部 事業部長 内藤 慎吾

■チャリロック(駐輪)システム～地場ベンチャーの挑戦～

■Tour de Fukuoka  
～世界初複合都市型国際サイクルイベント～  
ツール・ド・フクオカ実行委員会 委員長  
/福岡大学スポーツ科学部 教授 山口 幸生

■自転車文化を福岡のまちに  
ジール ユーロ イワイ/  
ジンジン・ユーエス・イワイ オーナー 岩井 公一

■サイクルマラソン大会(CyMn)～楽しさとまちづくり～  
吉原住宅有限会社 代表取締役  
/(財)福岡アジア都市研究所  
平成20年度市民研究員 吉原 勝己

■表紙写真:  
左上:朝の渡辺通り4丁目交差点  
右上:自転車まちめぐりツアー(写真提供:福チャリ事務局)  
左下:シーサイドももちを走るペロタクシー  
(写真提供:NPO法人トータス環境都市研究所<ペロタクシー福岡>)  
右下:博多駅地下駐輪場

■裏表紙写真:明治通り(赤坂～大濠公園)の自転車・歩行者道の分離状況

17 他都市事例

■京都市自転車安心安全条例  
～自転車事故の防止に向けて～  
京都市 文化市民局 市民生活部  
くらし安全推進課 北島 淳

■人と自転車が笑顔で行き交う  
サイクル・エコシティ高松  
高松市 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部  
交通政策課 佐々木 英之

■ロンドンBarclays Cycle Hire  
～Cycle-friendly Cityを目指して～  
東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻  
助教 高見 淳史

20 まとめ 自転車 まちづくりの方向性  
福岡大学 工学部 教授 辰巳 浩

21 福岡アジア都市研究所セミナー  
福岡城・鴻臚館を観光都市福岡のランドマークに

23 情報戦略室のご紹介

24 アジア文化 茶と薬膳の食文化  
～自然の恵みを大切に中国の食思想～  
産業医科大学産業生態科学研究所 健康・予防食科学研究室 特任教授  
/中村学園大学 客員教授 徳井 教孝

26 データで見る福岡市 vol.12  
(公財)福岡アジア都市研究所  
情報戦略室 研究主査 畠山 尚久

28 第10回アジア太平洋都市サミット  
(公財)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

30 URC研究員レポート  
花のネットワークが  
「花のまちづくり“福岡”」をつくる  
～URC市民研究員の提言から広げる  
“市民-業界-行政”連携への挑戦～  
福博花まち研究会/元(公財)福岡アジア都市研究所  
研究主査 田梅 朋子

32 中国街角スケッチ 水辺のあるまち  
(公財)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

## 特集 自転車まちづくり —安全・景観・楽しさ—

福岡市中心部。商業地・オフィス街の天神や博多駅周辺には自転車が行き交う。標高が低く平坦な土地柄、5km圏に都市機能が収まるコンパクトシティ福岡は自転車での移動が便利なまちだ。

しかし、歩行者との事故や放置など自転車の課題は数多い。啓発活動や駐輪場整備、自転車の放置禁止対策として制定された「人に優しく安全で快適なまち福岡をつくる条例」(平成14年12月)、「福岡市自転車の安全利用に関する条例」(平成24年12月)などソフト・ハードの両面から様々な施策が行われている。

自転車は日常生活に身近なため、市民・地域・団体・民間企業・行政などが独自に、また協働し取り組んできており、違法駐輪対策や自転車ルール・マナー啓発運動からレンタサイクル、サイクルマラソン大会まで幅広い。市民が安全で快適に過ごすだけでなく、まちを楽しむきっかけとなり、さらには観光客を呼びこむ仕組みとしても整いつつある。

アジアに開かれたまちを標榜し、ユニバーサル都市を目指す福岡市。多くの人が様々な立場で関わっている自転車を通して、福岡がどのようなまちになっていくのか考えてみよう。



1 福チャリ 外国人向け福岡ツアー(シーサイドももち) 2 福チャリ 外国人向け福岡ツアー(福岡銀行本店)

3 天神の駐輪場サイン(ソラリア) 4 きらめき通り駐輪場 5 天神自転車駐車場(警固公園) 6 清流公園駐輪場

7 8 百道地区のコミュニティサイクル「シーサイドバイク」(SRPステーション)

写真提供: 1・2 福チャリ事務局 / 9・10 NPO法人トータス環境都市研究所<ペロタクシー福岡> / 11 b-cycle事務局

9 観光客に東長寺を案内するペロタクシー 10 バイサイドプレイスを走るペロタクシー

11 自転車マナーの向上に取り組んでいる「b-cycle」のメンバー 12 博多区筑紫口通り(音羽~宮島)の自転車専用レーン

13 自転車専用レーンを走行する高島市長とHKTメンバー 14 博多リバレイン駐輪場 15 エキサイド博多駐輪場

16 駐輪場を整理する街頭指導員 17 おしチャリ運動 18 自転車マナーアップのバナー(渡辺通り)

# 福岡市の取り組み

安全運転啓発、駐輪対策から専用レーンの敷設、レンタサイクル社会実験、新たな安全利用条例まで自転車に関する行政の取り組みは多様化。区では地域の課題を市民と協働しながら解決する試みを行っている。

## 自転車が安全に利用される福岡市の実現に向けて ～福岡市自転車の安全利用に関する条例の制定～

福岡市 市民局 生活安全課

福岡市は、自転車の安全利用に関する普及啓発や環境の整備を図るため、様々な施策を展開しています。これら施策を一層推進し、市民の交通安全の確保と自転車の利用促進に寄与することを目的とした「福岡市自転車の安全利用に関する条例」が、平成24年12月21日、福岡市議会で成立しました。この条例の制定の経緯や概要などを紹介します。

安全利用のあり方検討会を設置。交通安全教育・啓発等の拡充や、自転車安全利用・走行空間の整備など、安全利用の施策の強化について検討しました。

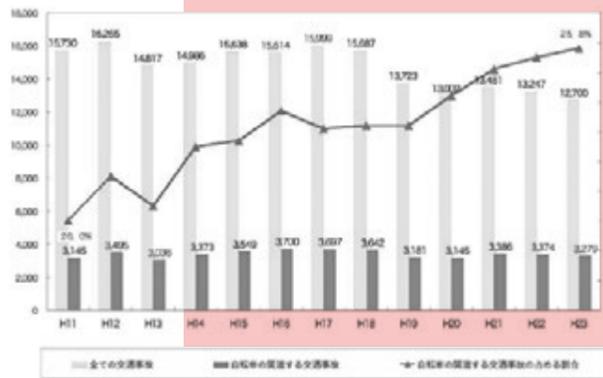
平成24年2月には、官民様々な立場の委員18人からなる福岡市自転車の安全利用に関する条例検討委員会を設置。条例に規定する基本的な事項について議論が重ねられ、同年9月、全国初となる押し歩き推進区間の指定や、中学校・高等学校における自転車運転免許制度等の導入など、他の自治体条例にはない事項を数多く盛り込んだ提言がなされました。この提言をベースとした、福岡市自転車の安全利用に関する条例案が同年12月21日に可決・成立し、平成25年4月1日より施行されることになりました。

20件台だったものが、平成21年以降3年連続で50件台を記録しています(図2)。自転車マナー向上を求める市民の意見が数多く寄せられ、福岡市の施策への市民の関心と期待も高まっています。これまでも福岡市は、県警察をはじめ、地域や学校などと連携し、自転車教室の開催や啓発キャンペーンの実施など安全利用の推進に取り組んできました(写真1・2)。しかし、依然として多発する自転車事故や市民の声の高まりを背景に、平成22年7月、福岡市自転車

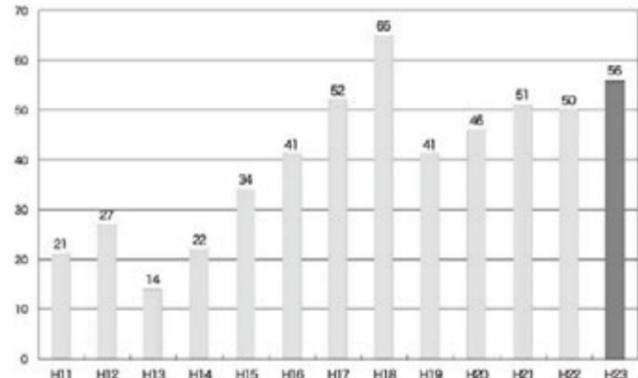
### 条例制定の背景と経緯

環境や健康に対する市民の関心の高まり、福岡市が概ね平坦な地形であることなどから、福岡市では自転車の利用が増加しています。

しかし、市内では、自転車事故が平成10年以降14年連続で年間3千件以上発生。平成21年以降は、年間の交通事故発生件数の4分の1を占めています(図1)。近年は、自転車と歩行者の交通事故が増加しており、10年程前は10～



●図1: 自転車が関連する交通事故発生件数の推移



●図2: 自転車と歩行者の交通事故発生件数の推移



●写真1: おしチャリ運動の様子



●写真2: 自転車安全利用5則のチラシ

### 条例の概要

条例は、自転車の安全利用の推進及び促進に関し、基本理念を定め、次に、市、市民等、自転車利用者、保護者等、自動車等の運転者、事業者、自転車販売業者等、学校の長の責務を規定しています。さらに、市の施策の基本事項として、教育・啓発の積極的な実施、押し歩き推進区間の指定、自転車安全利用指導員及び推進員の配置、灯火の備付け等の促進、道路環境の整備、自転車安全利用の日を規定しています。

条例の特徴ある規定について、表で紹介します(右表)。

なお、自転車の通行ルールは、既に道路交通法において規定され、必要な罰則も設けられていることから、条例には罰則規定を設けていません。

### 今後の展開

条例の制定は、福岡市を挙げて、自転車が安全に利用されるまちの実現を目指し取り組んでいく契機となるものであり、大きな意義があります。

まずは、条例の意義や内容が、市民の幅広い共感を得て広まっていくよう、様々な機会やメディアを活用し、しっかりと周知していきます。また、地域や企業、学校、NPOなどと積極的に連携し、自転車の交通安全教育や啓発活動の取組みを進めていきます。さらには、県警察と連携

- | 項目                  | 規定内容   |
|---------------------|--|
| 1. 自転車利用者の責務(6条)    | 歩行者の交通安全確保への十分な配慮、自転車への灯火等の備付け、自転車事故の保険等の加入に努める。   |
| 2. 保護者等の責務(7条)      | 中学生までの子どもに対し、乗車用ヘルメットや降雨時にレインコートを着用させるよう努める。高齢者に対し、家族が乗車用ヘルメットの着用など安全利用に関する助言に努める。                 |
| 3. 事業者の責務(9条)       | 従業員等に対し、安全利用に関する啓発等に努める。   |
| 4. 自転車販売業者等の責務(10条) | 購入者に対する責務の周知、自転車事故の保険等に関する情報提供、灯火や側面反射器、制動装置のない自転車を販売しないよう努める。                                     |
| 5. 学校の長の責務(11条)     | 市立の小学校、中学校及び高等学校における、安全利用に関する教育等の義務化。中学校・高等学校における自転車運転免許証交付等の措置を講じるよう努める。                          |
| 6. 押し歩き推進区間(14条)    | 市長は、歩行者の交通安全を確保するため特に必要があると認める歩道の区間を、押し歩き推進区間として指定。利用者が推進区間を通行するとき、押して歩くよう努める。                     |
| 7. 指導員(15条)         | 市長が自転車安全利用指導員(市職員)を任命。指導員は、違反者に対し必要な指導を行う。特に必要があると認めるときは、歩道における徐行、自転車からの降車など交通安全の確保に必要な措置をとるよう求める。 |
| 8. 推進員(16条)         | 市長が地域等における指導等を行う自転車安全利用推進員(ボランティア)を委嘱。市から推進員に情報の提供その他必要な支援を行う。                                     |
| 9. その他              | 道路環境の整備に関する事業の推進(18条)。毎月8日を自転車安全利用の日とする(19条)。  |

●表: 条例の特徴のある規定

し、指導員と推進員による指導・啓発の取組みを充実・強化していきます。

身近で気軽に利用できる乗り物である自転車のルール・マナーを守る市民が増えれば、交通事故の減少はもちろん、市民全体のモラル・マナーの向上と

いう大きな成果に結びついていきます。これまで以上に住みやすく、人と環境と都市が調和のとれた福岡市の実現に向けて、自転車の安全利用推進施策を積極的に展開していきますので、どうぞ皆様のご協力をお願いします。

# 福岡市 自転車駐輪場 マップ

FUKUOKA  
BICYCLE-PARKING AREA  
MAP

自転車利用が多い中心部、博多駅と地下鉄天神駅・西鉄福岡(天神)駅周辺。  
最初の数時間は無料とお得な駐輪場も多い。自転車で移動する時は、ぜひ利用してみよう。

## 博多駅周辺



地図提供:b-cycle

## 地下鉄天神駅・西鉄福岡(天神)駅周辺



放置禁止区域には、左の標識や路面シールがあります。公道、公園等に放置されるとその津保管所に移動することがあります。  
※放置とは、直ちに移動することができない状態です。

『人と自転車が共生できるまち』  
天神地区バイク・自転車対策協議会  
お問い合わせ先 中央区役所 維持管理課 (☎718-1093)

地図提供:天神地区バイク・自転車対策協議会

※提供された地図を(公財)福岡アジア都市研究所が加工しました。

## 自転車と共生する道づくり

福岡市 道路下水道局 自転車課

### 背景

福岡市では、昭和60年に「福岡市自転車の放置防止に関する条例」を制定、駐輪場の整備や放置禁止区域の指定、放置自転車の撤去に努めてきた。しかし、自転車利用者の急激な増加には十分対処できず、都心部や駅周辺で多くの自転車が放置され、歩行者の通行を妨げたり、都市景観を損うなど大きな社会問題となった。

特に天神地区は、内閣府が隔年実施している「駅周辺における放置自転車等実態調査」で平成13年と15年の2回連続全国ワースト1という不名誉な称号

を受けた。そこで、平成16年、安全で快適な自転車利用環境の創出と自転車の適正利用の促進を図るため「福岡市自転車利用総合計画」を策定、駐輪料金を短時間無料化する社会実験や官民共同による駐輪場整備の促進など集中的に取り組んだ結果、平成17年度には「実態調査」でワーストのランク外(30位以下)となった(図1)。

### 自転車と共生する道づくり

道路下水道局は歩行者の安全を確保しながら、市民が適正に自転車を利用できる空間づくりのため「自転車と共

生する道づくり」を進めている。

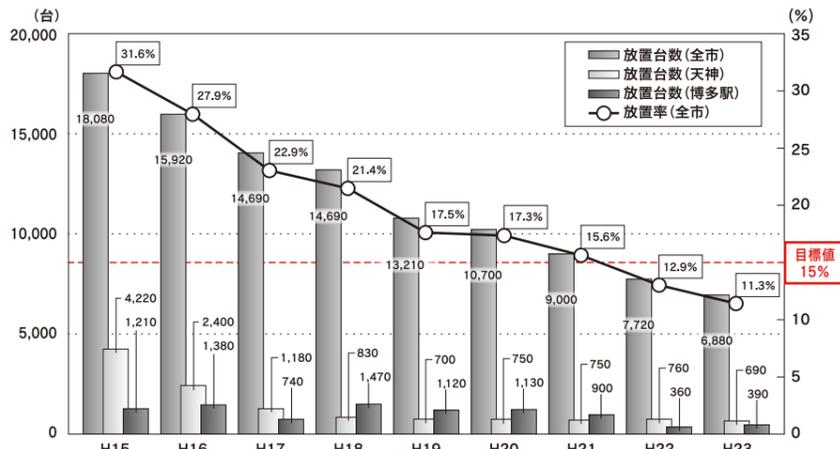
### ○放置自転車対策

都心部を中心とした放置自転車対策として次の三点を柱として重点的に取り組んできた。一点目は、「駐輪場の整備」。自転車利用者の増加に対応するため、附置義務駐輪場などの民間駐輪場や市営駐輪場を整備し、自転車利用者の駐輪場所の確保に努めている(図2)。平成11年には附置義務条例の改正を行い、事務所や学校等の施設に附置義務の網を拡大、さらに公園の一部や歩道のデッドスペースを活用し、駐輪場を整備した。二点目は、「モラル・マナーの啓発」。自転車利用者へルールの周知やマナーの向上を図るため、街頭指導員による駐輪場への案内や放置禁止区域の周知など、自転車利用者

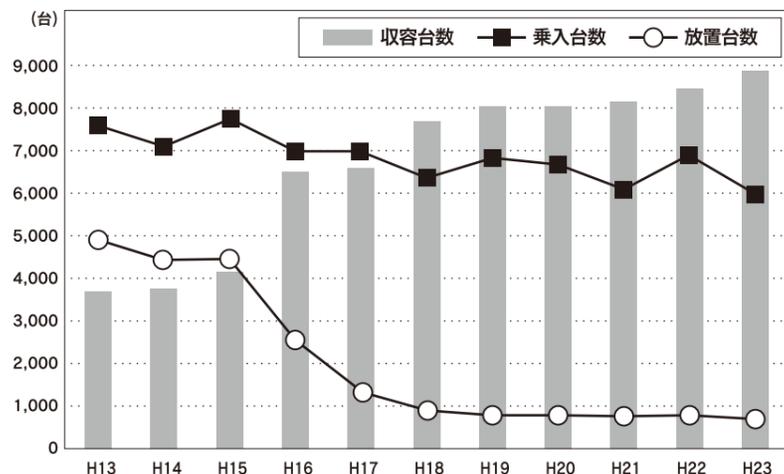


●写真1: モラル・マナー啓発活動

に直接働きかける啓発活動を実施している(写真1)。また、地元自治会、企業等で自転車放置防止活動の促進を希望する団体の構成員を「放置自転車防止対策協力員」として委嘱し、協力員自らが啓発活動を実施している。三点目は、「放置自転車の撤去」。道路利用者の通行の妨げになり、事故原因の一つとなる放置自転車を撤去している。駅周辺は交通量が多く危険性が高いため、駐輪場の整備が整った箇所から放置禁止区域に指定して即時撤去を実施している(写真2)。さらに近年は、これらに加え「既存駐輪場の有効活用」を積極的に



●図1: 自転車の放置台数の推移



●図2: 天神地区における駐輪場需給バランスの推移(自転車及び原付含む)

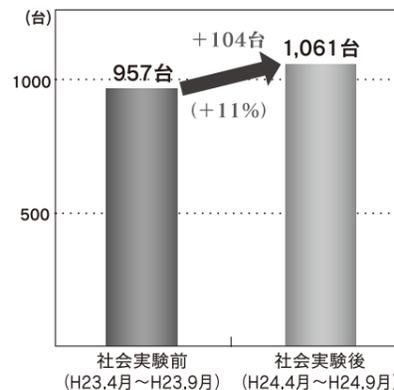


●写真2: 放置禁止区域での撤去作業

実施している。天神地区は飲食店等で就業する人が多く、夜間の駐輪需要が一定程度見込まれることから、平成23年10月より天神駐輪場(施設型駐輪場)にて24時間営業の社会実験を開始。更に平成23年12月より同駐輪場において、通勤利用者等の誘導を図るため、料金を値下げし路外駐輪場と路上駐輪場の料金を傾斜化する社会実験も始め、実験開始前と比較して天神駐輪場の利用が増えていることから、現在も実験を継続している(図3)。

### ○自転車通行空間の整備

福岡市では、自転車利用が多い道路のうち広幅員の歩道で、歩行者と自転車の分離を進めてきた。しかし、近年全国的に自転車と歩行者の事故が増加していることを受け、警察庁より「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」が通達され(平成23年10月25日付)、自転車は車両であることの徹底を図ることになった。このため、平成24年3月27日から約2ヶ月間、



●図3: 天神社会実験前後における天神駐輪場の1日平均利用台数

博多区筑紫口通り(国道385号)で車道に自転車レーンを設け、自転車の車道通行を促す社会実験を実施し(図4)、課題や効果を検証した。その結果、肯定的な意見が否定的意見を大きく上回り、高い評価を得たことから、引き続き本格運用を行うと共に、今後の自転車通行空間の整備手法のひとつとして取り組んでいくことになった(写真3)。



●写真3: 本格運用されている自転車レーン

現在、福岡市で自転車通行空間がいかにあるべきか、ネットワークや整備形態などについて検討を進めており、主要道路における交通量の調査や道路の断面、沿道利用の状況などを調査すると共に、交通量と整備形態の関係などについて交通管理者(警察)と協議を進めている。また、自転車通行空間整備に関する地域の意見を伺うため、市全域の自治協議会に取組みを紹介し、今後さらに、要望に応じ出前講座等を実施するなど、地域に応じた対策を検討していく予定である。



●図4: 自転車レーン整備区間

### ○自転車通行のマナー向上に向けた取り組み

特に、歩行者と自転車の錯綜が著しい中央区天神の渡辺通西側歩道の400mは、自転車を押して歩くことを基本とする「おしチャリロード」と位置づけ、啓発サインや、毎月1回、街頭で地域・警察と連携しての啓発活動を行っている(写真4・図5)。また、社会実験を行っ



●写真4: おしチャリ運動

た自転車レーンにおいても、逆走自転車や駐車車両が見られるため、利用者への啓発活動を行っている。

### 今後に向けて

自転車利用環境の創出に向けた取り組みは、これまで駐輪対策を主体に実施してきた。今後は、自転車の車道通行を基本に、自転車や歩行者が安全に通行できる空間づくりに向けた様々な検討を行う。しかし、自転車の通行空間整備には多くの費用と時間を要するため、その間、利用者には、混乱を招かないよう十分理解を求めると共に、今の時代にあったルールを検討しながら進めていく予定である。



●図5: 「おしチャリロード」実施区間

## 博多区～モラル・マナーが守られた快適なまちづくり～

平成21年度に自転車対策の部署（現在は自転車対策・生活環境課）を設置し、放置自転車対策に取り組む博多区。博多駅周辺で学生や若い社会人などが自転車の整列・清掃・啓発といったキャンペーンを行う「b-cycle」は4年目を迎える。また、放置自転車の即日撤去や街頭指導、博多駅地区や中洲地区を中心に計画的な駐輪場整備で対策を図っている。

**博多駅前4丁目1区自治会 会長 大森 治夫さん**

- 福岡市認定の自転車放置防止推進団体として、町内会（放置自転車対策協力員14名）で活動しています。午前8～9時に巡回し、駐輪場案内や路上駐輪自転車に警告テープを貼るなどを行っています。
- 常時40～50台の自転車が駐輪されていたため、近隣のデイクア利用者から歩道を使いにくいと相談を受け、博多区役所の自転車対策部署と協働して対策を始めました。自分たちが暮らす地域をきれいに住みやすくするためなので楽しいですね。行政任せではなく市民自ら活動することの大切さを感じています。

**b-cycleメンバー/麻生公務員専門学校 2年 浜竹 翔太さん**

学校に掲示されたポスターでb-cycleを知りました。「違法駐輪カッコ悪い」のコピーが印象的で、急に違法駐輪自転車が気になりました。b-cycleに参加して、なぜ違法駐輪がいけないのかに気付いたり、民間企業の人や市役所の人と実のある交流ができました。平成24年度からは、違法駐輪台数を調べて2ヶ月に一度博多区役所で報告会を始めました。メンバー間の交流も活発で楽しいです。ぜひ気軽にご参加ください！

○b-cycleHP <http://www.b-cycle.info/index.html>  
毎週水曜日から土曜日まで午後5:30と金曜日から土曜日まで午前7:30にJR博多駅博多西日本シティ銀行前に集合して1時間活動しています。

## 中央区～人と自転車が共生できるまち～

天神地区・バイク自転車対策協議会（中央区役所・中央警察署・大名校区自治協議会・We Love天神協議会ほか）では、毎月8日の「中央区自転車マナーアップの日」に街頭啓発運動を実施。さらに、We Love天神協議会などと共働して「おしチャリ」を推進している。平成19年度に開始した福岡市中央区商店街連合組合加盟14商店街が会場となる「飲酒撲滅キャンペーン」に、23年度には、自転車マナーアップが加わったほか、新しい路上駐輪場が地下鉄赤坂駅周辺に整備された。

**天神地区バイク・自転車対策協議会委員/大名校区自治協議会青少年健全育成協議会会長 竹下 隆幸さん**

- 天神地区バイク・自転車対策委員会では、自分の校区で普段から気になっている課題を投げかけ他の委員と共有し対策を検討しています。
- 自転車・バイク問題は校区の暮らしやすさと直結しています。平成17年の福岡県西方沖地震では、避難所となっている小学校周辺での放置自転車が住民の安全を脅かしていると感じました。
- 大名校区では、特に夕方以降の路上駐輪の増加や危険運転などが課題です。小学生の下校時は危ないと思いますね。やはり行政から自転車利用者へのさらなる啓発や警察の取締り強化が必要です。校区はパトロールや声かけなど地域に密着した活動を続けていきます。

**柳橋連合市場協同組合理事長/春吉校区自治協議会会長春吉1丁目町内ブロック長/春吉1丁目1区町内会長 楠下 広師さん**

- 毎月8日夜、春吉校区交通安全推進委員会では清川交差点で自転車通行者に注意を呼びかけています。ボランティアが集まる習慣ができ、地域の結束も増えました。約2年で自転車の無灯火は減少しましたが、イヤホン・携帯電話使用は見受けられます。
- 「飲酒撲滅・自転車マナー合同キャンペーン」に柳橋連合市場は参加し続け、街頭で呼びかけています。
- 福岡を観光する中国や韓国の方がレンタルサイクルで市場を訪れていますが、「アジアに開かれた」福岡市ですから、もっと外国人への配慮が欲しいですね。景観上、違法駐輪の減少や多言語表記の増加が必要です。市場は多言語パンフレットを用意し視察研修を受け入れていますよ。

**We Love天神協議会事務局 平井 祥寛さん**

- 交通ワーキンググループ(WG)と自転車共生WGに続き、2009年から交通戦略WGを立ち上げました。都心部の歩行者・公共交通・自転車・自家用車等の交通体系を検討しており、その中にはバス及び自転車レーンの敷設や路上サイクルポストのあり方についても議論しています。将来は市に提言する予定で、市政への反映を目指します。
- 高齢者や子育て中の方も利用される天神。「おしチャリ」や駐輪場の利用など自転車はルールを守り、自転車も歩行者もお互い歩道を譲り合う、さらに思いやりあふれるまちにしていきたい。我々も啓発やまちづくりの取り組みを頑張ります。

## 福岡・百道のコミュニティサイクル「シーサイドバイク」社会実験 ～交通手段・観光から環境効果まで～

(株)アーキエムズ/日本コンピュータ・ダイナミクス(株)/リアライズ・モバイル・コミュニケーションズ(株)/福岡市環境局

### コミュニティサイクル 社会実験の目的

コミュニティサイクルとは、複数の自転車貸出・返却拠点（ステーション）をネットワーク的につなぐことで、各ステーションでの自転車の貸出・返却が可能となる自由度の高いレンタサイクルのひとつだ。これを活用し、自転車の利用を促進することで交通行動に変化が生まれる。コミュニティサイクル事業の目的は2つ、①短距離移動の自動車の利用を抑制し低炭素社会を実現する②自由度の高い交通手段としての自転車により回遊性を向上させ地域の活性化をもたらす、ことである。

福岡市と福岡ソフトバンクホークスマーケティング(株)の包括連携協定のもと、官民協働でステーションを配置、交通行動の変化、事業採算性や都市景観に与える影響などデータを整理し、コミュ

ニティサイクルが福岡市の新たな交通手段として定着し得るかを検証する。

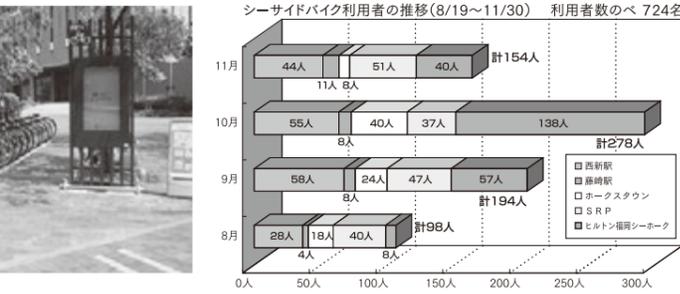
### 実施内容

本事業は、リアライズ・モバイル・コミュニケーションズ(株)、(株)アーキエムズ、日本コンピュータ・ダイナミクス(株)の3社が担当し、平成24年8月19日から平成25年3月31日(予定)まで、福岡市西部副都心を中心とする区域であるもちエリアとヤフードーム周辺約3Km<sup>2</sup>で実施している。住宅及びオフィスが集積し観光施設も多く、イベント等開催時は車の渋滞が頻発する場所柄、多様なニーズを模索できる。ステーションは、地下鉄駅を拠点とし公共交通との連携として藤崎駅及び西新駅ステーション、オフィス連携として福岡ソフトリサーチパークにSRPステーション、観光連携としてヒルトン福岡シーホークステーション及び福岡ヤフードーム横のホークスタウンステーションの5ヶ所である。各ステーション間の移動距離を考慮し、27イ

ンチの変速機付自転車を100台導入した。利用者はステーションに設置された精算ポストにクレジットカードで登録、レンタルした自転車は使用後にステーションに返却する。最初の1時間は200円、以降1時間ごとに100円(1日最大1,000円)の料金がかかる。本事業の特徴は、無人貸出型の拠点に加え、車両台数を制限することなく催事など臨時で貸し出せる有人貸出型の拠点を導入したことだ。これにより、日常的な利用と催事など急な利用増加の両方に柔軟に対応できるシステムとなった。

### 将来に向けて

観光レジャー・ビジネスを中心に各ニーズへの販促活動を充実していくとともに、社会実験の結果を踏まえ、ニーズに即した運営を目指して見直しを行う。ステーションの増設や配置変更、利用料金に含むサービス内容などを見直していく。さらに、自転車やステーションに置いたサイネージへの広告を募集することで、収入を確保し、社会実験終了後も事業の継続を目指していきたい。



**福岡市環境局温暖化対策課 加来 慎一さん**

- 身近な移動手段のひとつである自転車は、二酸化炭素を排出しない環境に優しい乗り物です。コミュニティサイクルを利用すれば、買い物や通勤、観光地の周遊などちょっとした移動に便利だけでなく、地球温暖化防止にもつながります。
- 事前登録不要で即日レンタルできる今回のシステムは九州初です。百道浜の海岸沿いを自転車で颯爽と走るイメージから「シーサイドバイク」と名付けました。福岡の生活や観光の足として定着して欲しいですね。市民及び観光客の皆様、ぜひご利用ください！

○シーサイドバイクHP <http://fukuoka.minaport.jp/>

# 市 民による 自転車まちづくり

自転車に関する市民の活動は幅広い。地域での自転車安全運転の呼びかけから、自転車を使った観光やタクシー、イベント、民間企業のまちづくりへの貢献など、多様な事例を見てみよう。

## 地域で守る通学路の安全～中央区赤坂校区～

### けやき通りで朝の交通整理

商業地・オフィス街である天神や博多駅に通じ、多くの自転車通勤・通学者が利用するけやき通り。赤坂小学校・警固中学校の通学路でもあるため、赤坂校区では、毎朝そして毎月第2火曜日には区役所・警察署の参加も得て交通整理をし、通学する子どもたちの安全を地域で守っている。毎月第2火曜日の活動は、平成19年度に自治協議会の協力呼びかけで始まった。その後、平成20年度からは県警の自転車マナーアップ事業「セーフティ・サイクリングin赤坂」へと発展、事業が終了した現在も校区の交通安全推進委員会を中心に続

けられている。「自転車を利用する人のほとんどが校区外の方で、転勤や卒業によって人が頻繁に入れ替わります。ですから活動を続けていくことが大切です。毎朝のことなので、挨拶してくれたり、少しずつですが自転車マナーも向上しています。月1回の活動は、各部署からご協力いただき、すっかり定着しました。」(地域交通安全活動推進委員・永井大介さん)。

### おやじが呼びかける自転車の安全運転

毎月2回、夜間20～21時に校区をパトロールする「赤坂小おやじの会」。平

成13年、「子どもの安全を守りたい」と小学生の父親により設立され、現在20～30名のおやじと校区住民が、携帯電話やヘッドフォンの使用、夜の無灯火、フルスピードなどの危険な自転車に安全運転を呼びかけ、さらに不審者への声かけを行う。「危険運転が多い場所は特に注意しています。その甲斐あつてか、無灯火自転車が少しずつ減っていると感じます。」また、おやじの会ではキャンプなどイベントも。「子どもが喜ぶことを!とアイデアがたくさん出ますし、実は私たちおやじも楽しんでいます。」(同会会長の高山大樹さん)



けやき通り



赤坂小学校近くの通学路



永井さん(右)と石村さん(左)

## 福岡観光をもっと楽しく! ～レンタサイクル&自転車ツアー～



福チャリ代表 田中 真

福チャリの原点は、友人と企画した「外国人向け福岡自転車ツアー」。たった1名の参加者でしたが、計り知れぬ楽しさがありました。自分たちで企画し、継続させたいと思い、2011年春、レンタサイクルと自転車ツアーを行う福チャリを始めることに。プロのアドバイスを受け、遠出用にクロスバイク、ポタリング用にママチャリ、安全対策にヘルメットを用意、また、ホームページには福岡らしいおすすめコースやグルメなどの情報を載せ、事務所では地図、福岡に関する本、観光パンフも置くなど、単に自転車を貸し出すのではなく、お客様との会話の中からコースを提案し自転車の旅を提供することを大切にしています。

80%が福岡市外、10%が欧米・韓国

から来福するお客様に多くを学ばせてもらい進化を続ける福チャリは、利便性・サービスの一層の充実、自転車を通じたインバウンドツーリズムの掘り起こしを目標とし、市内に点在する地域資源をつなぐツールとしても自転車の可能性に注目しています。まちづくり団体などと連携したコースやツアーの企画など自転車の旅の魅力を地域と一緒に創っていきたくて、外国語(英



大人気の「志賀島コース」。歴史・海岸・グルメ・船旅が楽しめる

語・韓国語)対応のレンタサイクル事業で「ユニバーサル都市・福岡フェスティバル」に参加しましたので、福岡がもっと時間を過ごしたいまちとなる役にも立ちたいと考えています。



日本語禁止の英会話ツアー。外国人だけでなく日本人英語学習者にも人気

## ベロタクシー ～自転車タクシーで走る福岡～

福岡のまちを走る「ベロタクシー」。1997年にドイツで「環境にやさしい交通」をコンセプトに開発された自転車タクシーでラテン語の自転車(VELO)を語源とする。ヨーロッパを中心にバスや鉄道を補完する都市の近距離交通システムや、排気ガスを出さない環境にやさしい乗り物として普及、日本では2002年の京都を皮切りに現在20都市以上で運行中だ。福岡市は2005年11月から開始、現在7台、約20人のドライバー(2012年10月現在)が活躍している。

人の目線に近く、車やバスでは難しい路地裏を通り、四季折々のまちの風情や人情に触れられると観光利用が好評。

2011年5月からは、博多織柄をまとった「博多かたりベロタクシー」が登場、「博多語りべ養成講座」を受講したドライバーが歴史と風情を伝える。さらに、高齢者の通院・買い物や子どもの塾・習い事への送迎など市民の身近な移動手段となっており、防犯上、安心と保護者の信頼を得ている。また、動く広告塔やイベント会場と駅を結ぶシャトルサービスとしても機能している。「お客



博多かたりベロタクシー

様からは、ドライバーから自然に手を貸してもらいうれしかったとお声をいただいています。また、時速11kmとゆっくりした移動は、現代のスピード社会の中で、心の余裕を生み出すと思います。皆様のご利用をお待ちしています。」(運営団体のNPO法人トータス環境都市教育研究所代表の檜崎悠さん)



高齢者のご利用

自転車販売台数九州ナンバーワン企業の取り組み イオン九州(株)サイクル事業部 事業部長 内藤 慎吾

サイクル事業

“環境配慮”や“健康”への関心が高まり、自転車を移動手段としてだけではなく趣味で楽しむ方も増えている中、イオンでは「サイクル事業」への取り組みを強化してきました。お客さまのライフスタイルやニーズに細かくお応えすべく、総合スーパー(GMS)のサイクル売場を専門店化、また自転車専門店イオンバイクを展開、さらなる進展を図ります。現在イオンバイク、サイクル取扱店舗は九州106店舗、福岡市12店舗を展開しています。

多発、イオンバイクはこの問題に様々な形で取り組んでいます。イオンバイク屋形原店では、福岡県交通安全企画課、交通安全協会の方を講師に従業員研修を実施。福岡市・福岡県警と合同で自転車マナーアップキャンペーンを行い、「福岡市自転車安全利用の手引き」やイオンが用意した「自転車安全利用五則」(警察庁)のパンフレットを各店舗で配布しました。2012年9月29日からは新たに9のつく日はサイクル検診日として、独自に掲げた10項目で無

料点検しています。店舗に公的資格を持つイオンサイクルアドバイザーやサイクルスタッフが常駐、安心してお任せください。さらに、「福岡市自転車の安全利用に関する条例」委員としての参加や2012年10月の「ユニバーサル都市・福岡」ではふくふくプラザに幅広い年齢の方の安全を考慮した乗り物「大人の三輪車」出品も行いました。これからも地域の一人として積極的に自転車の安全利用の推進に取り組んでまいります。



自転車安全教室



中学校での安全点検



店舗での安全な乗り方教室

自転車販売店の責任

ブレーキなしや無灯火など整備不良の自転車が増加する中、自転車事故が

チャリロック(駐輪)システム～地場ベンチャーの挑戦～

福岡市都心部の路上にずらりと並ぶ100円で利用できる屋外駐輪機。その名もチャリロック(駐輪)システム。実は福岡のベンチャー企業であるトーマス(株)が2000年に日本で初めて開発・設置した。以来、増加の一途をたどり、福岡市内には59ヶ所、約1万台(2012年9月末現在)を数える。買い物や通勤等への自転車利用者の利便性だけでなく、路上に整然と並ぶ自転車は景観向上への貢献度も高い。また、1～4時間まで無料の駐輪場など選択肢も増えた。

パソコン上で一台一台が遠隔管理されているため、万が一鍵が開かない場

合は瞬時に解除。さらに長期間駐輪されたままの自転車を特定できるため、年間数百台の盗難自転車を持ち主へ返還している。持ち主不明の場合は、障がい者授産施設が引き取って修理・販売し、障がいのある方の収入源となり自立に貢献、自転車リサイクルで環境にも優しい。

さらに新たなシステムの開発や顧客ニーズへの早期対応など、小回りの効く中小企業ならで

はの強みをフル活用。2段式駐輪機には自転車を自動で持ち上げる「チャリリフト」、患者や職員と異なる利用者が混在する病院等の施設には独自の管理システムといった具合である。自治体から駅や商業施設まで、チャリロックシステムは全国に広く導入されつつある。



博多郵便局のチャリロックシステム



トーマス株式会社代表取締役 小野原 龍弘さん

・30代後半で設立した機械製作会社の経営が厳しく、当時福岡市は路上駐輪フースト2というニュースを見てこれだ!とひらめきました。最初は約7,000台をPHSとパソコンで24時間ひとりで管理していましたね。  
・福岡市創業支援事業のおかげで低賃料で事務所を借りた2000年から現在まで従業員は1人から46名に増えました。雇用を増やすことが地元への貢献だと思っています。

Tour de Fukuoka  
～世界初複合都市型国際サイクルイベント～

ツール・ド・フクオカ実行委員会 委員長/福岡大学スポーツ科学部 教授 山口 幸生

ツール・ド・フクオカって?

福岡の街が自転車で溢れかえる。そんな日を作り上げてみたい。イベントの実現をきっかけに「自転車のあるライフスタイル」を福岡に広めたい。私たちツール・ド・フクオカ実行委員会の野望は、こんなところにあります。これまで2010、11年と2回の大会を実施しました。主な内容には、①アイランドシティの中央公園周辺道路を閉鎖して行う、周回レースのクリテリウム競技(プロ、アマチュアレース、車椅子、ママチャリレースなど)と、②福岡周辺の観光名所をチェックポイントにした大型スタンプラリー、シティライド福岡(市内の老舗和菓子店やカフェなどがエイドステーションとして協力)があります。最初の母体は、福岡青年会議所。これに、健康づくりをテーマにする大学研究者と地元ラジオ局、自転車愛好家、大学生が加わって福岡を舞台に一大イベントが生まれました。毎年の有料参加者1,500名、当日の見学者を含めると8,000名もの方々が、このイベントに参加しています。韓国や台湾からも多数参加。様々な場面で国際交流が生まれました。そして4歳から75歳までの参加

者が、全国12都道府県から集まりました。市内の西福岡マリナ前には、ツール・ド・フクオカ支援自動販売機まで設置されています。

ツール・ド・フクオカが  
目指すもの

ツール・ド・○○と聞くと、オリンピック、ワールドカップに次ぐ大イベント、ツール・ド・フランスを思い浮かべる方が多いでしょう。日本各地でも、同様のタイトルを掲げた自転車ロードレースが数多く行われています。でも私たちのツール・ド・フクオカは活動目的が違います。ぜひツール・ド・フクオカ憲章をご覧ください。私たちの目標は、自転車レース開催だけではなく、自転車を活用した街づくりや自転車のあるライフスタイルの啓蒙にあります。自転車という走行マナーの悪さが問題になっています。特に自転車対歩行者の事故が増えていることから、走行マナー問題は早急な解決が必要です。しかし、行政や自転車利用者を単に批判しているだけでは、何も解決しません。市民団体が立ち上がり、政治力・資金力を

持ち、関係部局と生産的な連携を保ちながら、実効性のある取り組みを進めていく。罰則に頼るだけでなく、自転車に愛着をもてるよう働きかけ、自転車をひとつの交通手段に位置づけ、都市空間の再分配を提案し、街づくりの視点で自転車のある幸福なライフスタイルを提案する、こんなことを私たちは目指しています。

ツール・ド・フクオカのこれから

最後に残念ながら、2012年のイベント開催は見送ってしまいました。実行委員会スタッフの全員がフルタイムの仕事を持っており、片手間に行くにはあまりにも無理がありました。協賛収入の見込みも立たなかったこともあります。しかし現在、2013年に第3回大会を開催すべく、地元メディアと組んで体制を整えようと、様々な準備を進めています。また当実行委員会は、今後も小～高校生、企業従業員を対象にした自転車教室やフォーラムなどを定期的に開催していく予定です。ぜひ今後の活動にご注目!

○ツール・ド・フクオカHP  
<http://www.tourdefukuoka.com/index.php>

ツール・ド・フクオカ憲章

■前 文■

ツール・ド・フクオカは、単なる自転車競技イベントではありません。イベントの開催を通じて、21世紀に輝く都市「FUKUOKA」を作り上げる試みです。2011年、3.11の東日本大震災を境に多くの人の気持ちに起きている価値観の変化。かつて欲しかったものや、憧れた街の輝きが、少し色あせて見え、これから欲しいものや過ごしたい時間、住みたい町や集みたい街の形が変わってくる、そんな日本にとっての転換点となる2011年に、未来を見据えて改めてこのイベントの意義を明文化し、以って精神の拠り所とすべく、ツール・ド・フクオカ憲章を定めます。

■憲 章■

- ツール・ド・フクオカという自転車の祭典では
- ◎福岡の街の良さ・美しさを再確認できる場とし、外へ向けでもアピールします
  - ◎福岡の地域コミュニティの活性化を図ります
  - ◎アジアを中心に、国際コミュニケーションの場として発展させていきます
  - ◎子供からお年寄りまで、心身の健康増進に寄与する自転車社会の発展に努めます
  - ◎交通ルールの再確認と、新たな都市交通体系を考えていきます
  - ◎自転車の活用による低炭素社会の実現を目指します
  - ◎新たな交通体系や地域コミュニティの発展に伴う地域経済の発展にも寄与します
  - ◎他の都市の真似事や中央主導大会の地方版ではなく独自性を重視します
  - ◎21世紀に輝く日本の国際都市「FUKUOKA」を作る礎となることを目指します



公道閉鎖によるクリテリウムの様子。素人からプロまで真実勝負が展開された



子ども自転車教室の様子。遊びとマナーアップを合体させた宝探し冒険ライドも開催

## 自転車文化を福岡のまちに

ジロ ユーロ イワイ/ジンジン・ユーエス・イワイ オーナー 岩井 公一

ヨーロッパでは小さな子どもから高齢者までスポーツバイクを楽しむ文化が定着しています。日常使いで健康を増進し、余暇のサイクリングでストレス発散や英気を養い、家族や仲間と楽しみ、新たな交流も増え、人生が豊かになる…。日本にこの文化を浸透させたいと輸入スポーツバイク専門店を展開しています。福岡市薬院にあるジロ ユーロ イワイは築約40年のリノベーションビル1階のガラス張りの店舗でヨーロッパの街角を思わせる作りにこだわりました。輸入自転車を熟練のメカニックスタッフがお客様の体型や経験を考慮し組み立てています。また、自転車を楽しむ機会をと毎月3種類のイベントを開催しています。初心者

が乗り方やマナーを学ぶ“ビギナーズミーティング”、チューブ交換の技術などを習得できる“フォローアップミーティング”、レベルに応じたサイクリングイベント“ファンライド”。どうぞご参加ください。\*景観が素晴らしい志賀島や糸島半島の“ファンライド”や市街地の走行時はもっと自転車向けに道路が整備されていたら…と思うことが少なくありません。また、販売店として、ピストバイクを販売しない、自転車の右側通行・2人乗り・無灯火・飲酒運転をさせないなどのモラルアップ運動を行っています。一層の効果をあげるため今後は行政と一緒に活動できたらと考えています。

\*有料です。お買い上げいただいた方のみ無料。



ジロ・イタリア。前座レースで出番を待つ子ども達



ジロ ユーロ イワイ店舗



糸島半島。ファンライド

**ジンジン・ユーエス・イワイ マネージャー 小川 了士さん**

- ・アメリカンバイクを扱う姉妹店で働いています。スタッフは皆自転車大好きで、地方大会で優勝する人もいますよ。
- ・最近では女性層も増えて、女性スタッフを中心に“女子部”活動も。スポーツバイクを通じて皆様の生活に少しでも“豊かさ”をプラスするお手伝いが出来れば、それに携わるものとしてはこの上なく幸せです。

## サイクルマラソン大会(CyMn)～楽しさとまちづくり～

吉原住宅有限会社 代表取締役/(財)福岡アジア都市研究所 平成20年度市民研究員 吉原 勝己

まちおこし、観光や食がテーマに加わり、本格派から初心者や子供・ファミリーも楽しめる工夫で、ファン層が広がるCyMn。CyMn歴12年、毎年国内外約20大会に参加する私には生活の一部であり、旅と小冒険も体験できる魅力的イベントだ。自治体協力のもとまちおこしを前面に出すものも増えており、人気大会には「ツール・ド・しものせき」(山口県)、「益田INAKAライド」(島根県)、「ツール・ド・国東」(大分県)、市街地を走る「サイクルツアー北九州」などがある。地域の活性化やそのまちのファンを増やすといった効果があるが、それはヨーロッパではより顕著で、筆者も参加した「エタップ・デュ・ツール」\*はその好例だ。

23回を数える「志賀島チャレンジサイクリング」(福岡市)には、海の中道の潮風・博多湾の歴史・海の幸など多様な楽しみも。将来、玄界灘の海岸線・那珂川の河川敷・脊振山地の長距離サイクリングロードや、公共交通の簡易な自転車利用などを皆で考えることで、福岡の魅力はさらに増すだろう。ただし、道路整備や車・自転車双方のマナーなど解決すべき問題は多い。この点CyMnは、地域資源の活用や自転車の課題へのオピニオンリーダーを生み出す場、さらにはヨーロッパのような自転車文化を築ききっかけになるとも感じる。このように、自転車を通じてまちへの愛着が高まり、人のつながりが生まれるようなCyMnが増えることを期待したい。

\*ツール・ド・フランスの1区間を市民サイクリストが走るイベント。2012年は20回目。



CyMnでの筆者。エタップ・デュ・ツール



志賀島チャレンジサイクリング

# 他都市事例

## 京都市自転車安心安全条例 ～自転車事故の防止に向けて～

京都市 文化市民局 市民生活部 暮らし安全推進課 北島 淳

### 京都市における 自転車事故の概況

自転車は、環境にやさしく経済的で健康にも良い乗り物として注目されて久しくなります。また、東日本大震災の際には、災害時に利便な移動手段としてあらためて評価もされました。一方、自転車の普及とともに、京都市内における自転車事故の割合は、緩やかながらも増加傾向を見せるなど、現在、自転車を取り巻く環境は厳しく推移しています。

また、京都市内(特に「碁盤の目」として知られる中心市街地)には、歩道がない細路や一方通行、あるいは商店街などといった、歩行者と自転車が混然となって通行せざるを得ない道路空間が多いという、歴史都市ならではの課題もあります。

●京都市の自転車事故(平成13年と23年の比較)

年次	自転車事故			全事故		
	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)	発生件数(件)	負傷者数(人)	死者数(人)
H13	2,674 21.4%	2,726 17.9%	3 4.3%	12,504	15,246	69
H23	2,160 24.6%	2,134 20.5%	8 17.0%	8,763	10,418	47

### 条例制定の経緯

このような状況の中で、京都市自転車安心安全条例は、道路交通法、自転車基本法、京都府自転車の安全な利用の促進に関する条

例といった先行する他法令を踏まえたうえで、更に京都市の役割を明らかにし、京都市の特性を反映させた形で市民の意識を高めることにより、自転車事故を未然に防止することを目的として平成22年11月17日に制定されました。

### 条例の特色

条例においては、まず、京都市・自転車利用者・関係事業者・市民といった当事者の責務を明らかにしています。これら各当事者の取組に加え、商店街での事故防止の取組や交通安全教育・啓発の実践、道路環境の整備を含めた利用環境向上等を明記し、ソフト・ハード双方から、市民ぐるみの多角的な取組を行うことを規定しています。また、「関係事業者」として小売業者のほかに自転車貸出業者を含めたり、自転車損害保険等への加入勧奨について積極的に行うよう各当事者の責務として定めている点も特色です。

### 「歩くまち・京都」の取組

京都市では、京都にふさわしい移動の方法は“歩くこと”を中心としたものであるとの考えから、持続可能な脱「クルマ中心」社会の形成を目指して、「歩くまち・京都」(憲章は平成22年1月23日制定)の実現に向けた取組を進めています。

条例では、自転車の安全な利用を促進することにより、市民や観光旅行者その他の滞

都市の特徴に応じて展開される自転車まちづくり。自転車安心安全条例を制定した京都市、サイクル・エコシティを目指す高松市、レンタサイクルを導入したロンドン。3つの事例から自転車まちづくりのヒントを学ぼう。

在者が京都を“歩く”魅力を満喫できるようにすることを、目的のひとつに掲げています。

### 展望

自転車や歩行者が安全に通行できる環境は、その他の交通用具を利用する当事者にとっても安全に通行できる環境であることは言うまでもありません。自転車事故に限らず、交通事故の防止に当たっては、交通ルールの見直しを含めた制度設計や、交通マナー向上に向けた当事者の意識付け、事故が起こりにくい道路空間の創出など、そのアプローチは多岐に渡り、一方で、そのいずれも事故を根絶する特効薬になることはありません。特に、道路環境整備を含めたハード面の整備は、厳しい財政状況下において一朝一夕に改善を図ることは難しい状況にあります。

年々、交通事故は全体的に減少傾向を見せています。条例に基づき、自転車事故防止の取組を着実に推進していくことで、自転車事故についても同様に堅調に減少させていくことが、まずは重要な第一歩であると考えています。



スタントマンが自転車事故を再現する交通安全教室

## 人と自転車が笑顔で行き交う サイクル・エコシティ高松

高松市 市民政策局 コンパクト・エコシティ推進部 交通政策課 佐々木 英之

### 「高松地区における自転車を 利用した都市(まち)づくり計画」

温暖少雨の気象条件や平坦な地形が多い特性から自転車利用が多い高松市。平成11年度、全国14都市のひとつとして国土交通省「自転車利用環境モデル都市」指定を受け、各種事業を推進してきました。

平成19年8月には、国・県・市・警察などによる「自転車を利用した香川の新しい都市(まち)づくりを進める協議会・高松地区委員会」を設置、5つの部会で協議し、平成20年11月に、「高松地区における自転車を利用した都市(まち)づくり計画」を策定しました。

この計画は「人と自転車が笑顔で行き交うサイクル・エコシティ高松」を目標とし、都市づくりの視点として、①人と環境にやさしい都市づくり、②自転車と公共交通を軸とした都市づくり、③楽しく、便利で健康の都市づくりを定めています。また、自転車利用の3つの視点(①快適な自転車利用のための環境整備、②自転車利用ルールの遵守・マナーの向上、③自転車利用の更なる促進)に基づき、5つの基本施策として①安全で快適な、歩行者および自転車空間確保、②路上駐輪対策と駐輪環境の整備、③更なる自転車利用ルールの遵守、マナーの向上、④商店街での自転車利用改善

による魅力向上、⑤自転車利用の更なる推進を掲げ、各種施策を実施しているところとです。

### 策定後の動きと将来展望

策定後は主に3つの施策を行いました。1つめは「車道空間における自転車道の整備」。市道(五番町西宝線)で車道を4車線から2車線に削減、自転車と歩行者の通行帯を分離した自転車道の整備を行いました。社会実験の後、平成22年度から整備に着手、平成24年4月までに延長約1Kmの供用を開始しました。供用後は、歩行者や自転車通行者から、安全性が向上したと高い評価を受けています。



2つめは「高松丸亀町商店街における自転車乗り入れ禁止」です。商店街の買い物客減少に伴い自転車の走行が増加した結果、歩行者が危険を感じるようになり、商店街離れが加速する悪循環に。そこで、平成24年4月から2ヶ月

間、関係者が連携し、高松丸亀商店街(延長約470m)への自転車乗り入れを禁止する社会実験を実施しました。平成24年7月からは、実験結果を踏まえ公安委員会による正式規制に移行、商店街における安全性が大幅に向上しました。



3つめは「レンタサイクル事業」です。放置自転車対策や自転車の利用促進策の一環として、市内7ヶ所のポートで放置自転車を活用した約1,250台の自転車の貸し出しを行っています。1日100円と手軽なレンタサイクルは通勤・通学等に市民、観光客から年間約33万人の利用があります。さらに、平成24年度、人にも環境にもやさしい自転車の更なる利用を促すことを目的に、「ちゃりんこ救急ステーション」設置事業を行う予定です。コンビニエンスストアに協力いただき、各店舗に空気入れを配置、いつでも空気の補充ができるものです。

今後とも、高松市は市民、関係機関との連携と協働の下、更なる自転車利用環境の整備が図られるよう、様々な施策を検討し実施していきます。



## ロンドンBarclays Cycle Hire ~Cycle-friendly Cityを目指して~

東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻 助教 高見 淳史

### Cycle-friendly Cityを 目指すロンドン

ロンドンでの自転車利用は、ケン・リヴィングストン前市長のもとで進められた都心流入自動車への混雑課金、自転車走行空間の整備、安全教育・意識啓発の支援などが功を奏してか、近年大きく増加した。しかし2009年の分担率は約2%と、いまだ低い水準にある。その要因として自動車交通の脅威や、自転車に安全に乗るための知識・技術の欠如といった安全上の懸念、そして自転車利用へ移るきっかけの不在が指摘され、これらの緩和につながる環境の整備が求められた。

2008年に就任したボリス・ジョンソン市長は「ロンドンを真に自転車に優しい都市にする」ことを目標に掲げている。健康・環境・混雑緩和に関する便益を守る観点から自転車利用の奨励を「主要な優先事項」と位置づけ、Cycle Hireとよばれる共同利用自転車のほか、自転車走行空間・安全な駐輪場の整備、道路の改善、交通規則・規制の変更、自転車訓練の支援といった利用促進策を提案、取り組みを進めている。

\*すべての交通手段に占める自転車利用の割合

### Barclays Cycle Hireとは

ロンドンのCycle Hireは、スポンサーの国際金融グループ・パークレイズ社のシンボルカラー水色をまとい、Barclays Cycle Hireと称される(写真1)。2010年7月、都心部の約44km<sup>2</sup>の区域に自転車約5,000台、ステーション(駐輪場)約300ヶ所を整備し開業、2012年3月には東側に拡張され、現在は約65km<sup>2</sup>の区域に8,000台超の自転車と570ヶ所超のステーションが配置されている(図1)。自転車の修理や再配置など日々の運営と施設整備は、公共サービスの提供を主業とするサーコ社が、オーナー兼計画主体であるロン

ドン交通局から受託している。

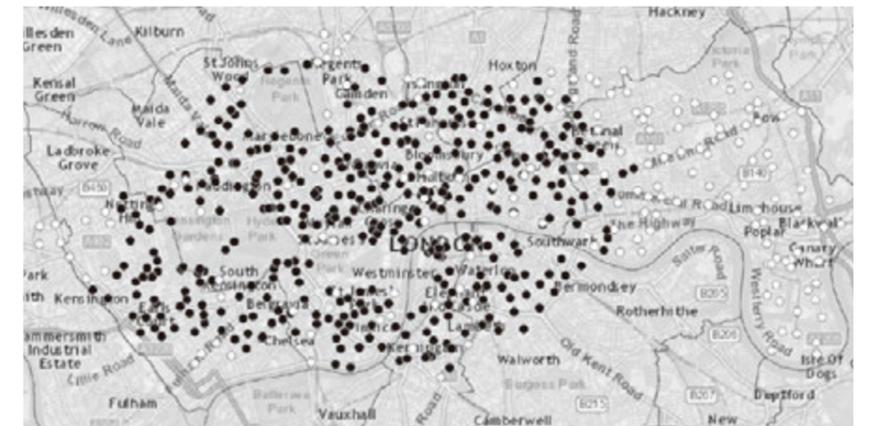
一定期間(24時間、7日間または1年間)有効の利用権を購入して会員か一時利用者になれば、好きなステーションで自転車を借りて、どのステーションに返却してもよい。30分を超えると時間に応じた利用料金が発生するが、30分以内なら無料である。

### これまでの利用状況と効果

2012年9月16日時点の会員数は17万人、累計利用回数は1,630万回を超える(表1)。直近1週間では、会員利用から遅れて2010年12月に始まった一時利用が4割強を占める。1日平均利用回数は目標の40,000回には達



●写真1: Barclays Cycle Hireのステーション



●図1: ステーションの分布

していないが、およそ35,000回まで増えてきた。利用時間は平日平均18分、休日平均26分で、約95%が30分以内である。

当初は通勤・帰宅目的の利用が多く、朝夕ピーク時に需要が集中して自転車を借りられない・返せない事態が発生、問題となった。一時利用開始後は週1回未満の低頻度利用者が増え、目的もレジャーや社交など多様化している。ただ、多くは公共交通や徒歩からの転換で、環境や混雑緩和の観点からねらいとしていた自動車からの転換は2%(事前予測では5%)にとどまると推計されている。

一方、2011年夏のロンドン交通局の調査によると、会員の48%が1年前までロンドンで自転車に乗ることがなかった人、過去半年以内にCycle Hireを始めた人の55%がそれまでロンドンで自転車に乗ることがなかった人で、Cycle Hireは新たな自転車利用者の開拓に大いに貢献している。また、ステーション近くで住宅価値の上昇やビジネス機会の増加といった経済的な好影響をもたらしつつあることも報告されている。

	開業からの累計 (~2012/9/16)	直近1週間 (~2012/9/16)
会員数	170,843人	+640人
利用回数 (前月比)	16,322,712回 (+992,892回)	249,228回 平日 36,602回/日 休日 33,139回/日
会員利用	11,459,371回	141,136回
一時利用	4,863,341回	108,152回

●表1: Barclays Cycle Hireの会員数と利用回数  
\*図1、表1はロンドン交通局の提供データをもとに著者作成

**たかみ きよし**  
1972年富山県富山市生まれ。東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻博士課程中退。博士(工学)。東京都立大学大学院助手等を経て、2007年4月から現職。専門分野は都市交通計画、都市・地域計画。著書に、広域計画と地域の持続可能性(共著、学芸出版社、2010年)など。

# 福岡アジア都市研究所セミナー

まとめ

## 自転車 まちづくりの方向性

福岡大学 工学部 教授 辰巳 浩

### クローズアップされる 自転車問題

近年、自転車問題に注目が集まっており、新聞やテレビ等でもしばしば取り上げられている。以前から自転車問題は存在したが、その多くは違法駐輪問題であった。それに対し、近年クローズアップされているのは、歩行者と自転車が絡む事故の問題である。

道路交通法では自転車は車両に分類され、本来の走行空間は車道である。モータリゼーションの進展にともない、自転車と自動車絡む事故の危険性が高まり、ドイツやオランダなどの自転車先進国では、長年の道路整備の中で自転車走行レーンや自転車専用道を確保してきた。一方、わが国では、昭和45年の道路交通法改正で、歩道上での自転車走行を可能とすることにより、問題解決を図る道を選択した。すなわち、わが国では自転車と自動車を分離するため、歩行者の空間に自転車を押し込むという弱者優先の思想に反する方針を打ち出しており、ここに近年の自転車問題の大きな原因があるといえる。

こうした問題を解消するため、今後はわが国でも自転車走行レーンや自転車専用道を整備していくことが望まれるが、すべての道路で直ちに実現することは難しいのが実情である。そこで、当面は、車道上での自転車走行空間確保や自転車専用道の整備が可

能な区間についてはそれを推進しつつも、それが難しい区間では歩道上で歩行者との共存を図る必要がある。すなわち、自転車を歩道上で利用せざるを得ない区間では、街頭指導や取り締まりなどにより、安全な自転車の利用を促し、必要に応じて所謂おしチャリを推進すべきであろう。ここで重要なことは、道路の各区間において、自転車の走行方法を明確化し、それを徹底させることである。

### 低い交通ルール遵守の意識

わが国では自転車は自動車よりも歩行者に近い存在として認識されている。そのため、交通ルールを遵守するという意識が低い。このような問題の背景には2つの原因が考えられる。ひとつは、免許制度がなく、交通ルールやモラル・マナーを教育する機会が非常に乏しいことである。多くの人々は幼児期から自転車に乗り始めるが、その際、運転技術習得のための訓練は行うものの、交通ルールやモラル・マナーに関してはほとんど教育を受けずに乗り始めるのが実情である。

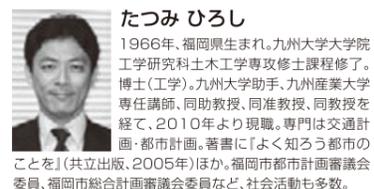
ふたつ目には、交通違反に対する抑止力となるものがほとんどないことが挙げられる。自動車でも罰則がなければルールを守らないドライバーは多く、自転車運転者に交通ルールを遵守させるためには街頭指導や取

り締りなど何らかの対策が必要であるといえる。

このように、自転車運転者に対して交通ルールの遵守を促すためには、①交通ルールを早い段階から教育すること、②違反行為の抑止策を講じることが重要である。

### 自転車の 利用促進を図る上で

自転車は環境にやさしい交通手段であり、今後さらなる利用促進が望まれている。しかしながら、自転車への交通手段転換において、本来は自動車からの転換が望ましいものの、実際にはバスなどの公共交通からの転換の方が多くのではないかと考えられる。すなわち、公共交通から自転車への転換が促進されることにより、道路混雑の視点ではマイナス要因となるとともに、公共交通事業者にとっては収益悪化要因となり、近年の公共交通維持の問題とトレードオフの関係になる恐れがある。こうしたことから、自転車の利用促進を図る上で、如何に自動車からの転換を促進するかが課題であるといえよう。



**たつみ ひろし**  
1966年、福岡県生まれ。九州大学大学院工学研究科土木工学専攻修士課程修了。博士(工学)。九州大学助手、九州産業大学専任講師、同助教授、同准教授、同教授を経て、2010年より現職。専門は交通計画・都市計画。著書に「よく知ろう都市のこと」(共立出版、2005年)ほか。福岡市都市計画審議会委員、福岡市総合計画審議会委員など、社会活動も多数。

## 福岡城・鴻臚館を 観光都市福岡のランドマークに

■主催：福岡城・鴻臚館の将来を  
市民と考える実行委員会(当研究所は構成団体の一)

■共催：日本放送協会[NHK]福岡放送局

■日時：2012年11月1日(木)14:00~17:00

■会場：福岡市市役所本庁舎15階講堂

■特別講演

春風亭 昇太(落語家)

小和田 哲男(静岡大学名誉教授)

■活動報告

石井 幸孝(福岡城・鴻臚館の将来を市民と考える実行委員会会長)

■パネルディスカッション

コーディネーター

山下 信(日本放送協会[NHK]アナウンサー)

パネリスト

春風亭 昇太(落語家)

小和田 哲男(静岡大学名誉教授)

伊藤 裕司(福岡市経済観光文化局観光コンベンション部長)

石井 幸孝(福岡城・鴻臚館の将来を市民と考える実行委員会会長)

※以上順不同、敬称略

都心に広がる約80万㎡の福岡城・鴻臚館跡を、市民の幸せと地域の発展のためにどう活かすかは、福岡市の大切なテーマの一つである。

2014年のNHK大河ドラマが、福岡藩祖・黒田長政の父、黒田官兵衛[如水]を描く『軍師官兵衛』に決定し、その舞台である福岡城への注目はますます高まるだろう。だが現状では、魅力的な史跡としての認知は低く、城内の樹木についても、史跡保護／自然保護の双方の論がある。

今回のフォーラムは、福岡城・鴻臚館跡の現況認識、そして将来のあり方を市民と考える場として開催された。

### 特別講演

#### 待ってましたっ お城の魅力

●春風亭 昇太(落語家)

私は城が本当に大好きで、場所によって特徴が出るので見ていて飽きません。中学生の夏に、臍の緒の桐箱に書いてあった「二の丸町」という出生地名から、城への興味を持ち始めて今日に至ります。

各地の城を見に行く際、地元の方に城への行き方を尋ねると、道順を教え

てくれるのですが、その後に「行っても何にも無いよ」と言われることが多いです。でも、実際には土塁や堀等の見事な遺構が残っているんですね。日本人は天守閣が好きで、天守閣が無い城は「何も無い」となりがちですが、最近では天守閣の無い城も雑誌の特集等で取り上げられるようになり、日本人の城郭観が変わりつつある時代なのかな、とも思います。

松本城や姫路城のような現存天守は勿論、大洲城や名古屋城のように資料

に基づいて復元された復元天守は良いのです。しかし、想像で建てられた模擬天守が、竣工後年月を経て「当時からこんな天守だった」と今の大人も子供も誤解するようになってしまっているのは問



題で、そうした事が起きないよう、現地やパンフレットでもきちんとした説明をすべきです。「城≡天守閣」という価値観だとそうした問題が起り易いので、地元の歴史に誇りを持ち、石垣や堀などの本物、そして本物の歴史を大事に将来世代へ伝えていくことが重要だと考えます。

**特別講演**

**黒田如水と福岡城**

●小和田 哲男 (静岡大学名誉教授)

名築城家によく加藤清正と藤堂高虎が挙げられますが、私は黒田如水も加えます。前者は高石垣の名手、如水は縄張の名手です。戦国期は、呪術や方位を勘案し軍略を練る「軍師」の素養を持った人が、縄張も手掛けていたと考えられます。

主・豊臣秀吉の大坂城築城時、如水は普請惣奉行に命じられ、築城開始2日前に秀吉が如水に渡した5か条の掟が今も残ります。この縄張等は官兵衛が手掛けたことでしょう。

1600年の関ヶ原合戦後、子・長政が筑前52万石へ加増されて理想の築城が可能となり、培った築城技術を全投入する福岡城築城を始めます。当初は名島城に入るも、九州一の貿易港かつ商都の博多を城下町に取り込む判断から福岡に築城します。研究によれば、住吉、箱崎、荒津、福岡(現:城内)の4候補地の中から福岡を選び、黒田氏発展の地が岡山県邑久郡福岡村だったことから、福岡を福岡へ改称しました。足掛け7年という相当な想いを込めた築城です。

天守の有無、私は3~4年前まで「無かった」と考えていましたが、細川家資料等の出現で実在説に少し傾きました。『正保の城絵図』に天守はありませんが、直前に徳川家の大坂城築城に動員されており、それへ居城の天守を崩して提供することで心証向上を図ったとも

考えられるからです。「有った」と断定はしませんが「無かった」という従来の言は訂正します。

**パネルディスカッション**

**福岡城・鴻臚館をお宝に!**

●小和田 哲男 (静岡大学名誉教授)

戦国期の補佐の役割は非常に大きく、秀吉を支えた如水を研究して上梓したのが『黒田如水』です。調べると、補佐役に止まらず日本の将来を考えていたことが分かりました。著書のサブタイトルに如水の「臣下百姓の罰恐るべし」との言を引用しましたが、支配者による民衆の抑圧支配ではなく、民衆の声を聞きながら新時代を作ろうとした名君だと思います。

福岡城の樹木伐採は一定で賛成です。1957年の史跡指定時に今ほど樹木はありません。大きな樹木は視界を遮るだけでなく、史跡保存上も良くないのです。正当かつ論理的な理由があれば文化庁も伐採許可すると思います。史跡保存と自然保存の双方の調和が大切です。

福岡城は県庁所在地の近世城郭としては良く輪郭が残り、石垣、櫓、堀と人を呼べる要素が揃っています。天守論争はともかく、可能な所から徐々に“嘘のない”復元整備をしてほしいですね。

●春風亭 昇太 (落語家)

今日も現地を見ましたが、福岡城の石垣や櫓は本当に素晴らしいです。ただ、各地の城を見る時に一番がっかりするのは、地元の人とその重要性や素晴らしさを認識していないことなんです。日常的に接しているとなかなか認識しづらいかもかもしれませんが、福岡の方が理解し、大事にし、財産・お宝だと自慢すれば、福岡城の価値が一層上がると思います。子供の時からそれを

少しでも理解できるようになれば、素晴らしいことですね。ここにいらっしゃる方はその点は大丈夫だと思いますので、いらっしゃらない方にどう伝え、理解してもらうかが重要です。

●伊藤 裕司 (福岡市経済観光文化局 観光コンベンション部長)

今年、経済観光文化局が発足して文化財部・文化振興部・観光コンベンション部が一体となり、文化と観光を組み合わせて多くの方にご覧頂く取組みが出来る体制が整いました。

文化財部も努力していますが、史実に基づく整理・構築は相当の時間が必要です。観光担当として福岡城のPRに早く取り組みたい一方、学術的整理もきちんとして復元を進める必要性もご理解下さい。当面、今年度内にバーチャルリアリティで城をご覧頂けるよう準備中で、観光や教育への活用を期待しています。また、駐車場の確保・整備も進めたいと考えています。

●石井 幸孝 (福岡城・鴻臚館の将来を市民と考える実行委員会会長)

『黒田如水』を読むと、如水は軍師であり、戦国の世を終わらせるランドデザインを描いた経世家でもともとと感じます。会場の皆様に、福岡城・鴻臚館の将来を考える『ランドデザイン(案)』を配布しましたので、新しい公共プロジェクトとして、市民の皆様にぜひ意見を寄せて頂き、実現に向けて一緒に歩んで頂きたいと強く願っています。



※本セミナーの詳細につきましては、主催者へ直接お問合せ下さい。  
「福岡城・鴻臚館の将来を市民と考える実行委員会」  
電話:(092)716-8238  
ホームページ: <http://fukuoka-oshiro.com/>

**情報戦略室のご紹介**

情報戦略室は、福岡市の都市政策に関する情報面からの補佐を使命として、2012年7月1日に新設された部門です。現在の具体的な業務領域は、福岡市の都市政策の立案や課題などに関するデータの収集・分析・加工・発信などであり、主な都市政策の分野としては総合計画と成長戦略などに携わっています。

**■ 設立の背景**

国内の人口構造やグローバルな社会経済構造が急速に変化し、各地域は縮小均衡から持続的な成長へと経済財政運営の転換を迫られるようになりました。福岡市も例外ではなく、市政運営の基本姿勢として、また公共の福祉を支える財源確保の方策として、成長戦略の立案と推進に取り組んでいます。

一方、市場との日常的な対話が前提となる成長戦略は、自治体単独で

取り組むことは難しく、産学官民の密接な連携によって立案・推進されるべきものです。この認識に基づき、福岡市は産学官民連携組織として「福岡地域戦略推進協議会」を2011年に発足させると共に、自己の役割を「民間のビジネス環境づくり」と再定義し、経済振興と街づくりを担う部局を中心に政策の選択と集中を図っています。

このような取組みでは、自治体に

もマーケティングの機能が不可欠です。しかし、それを内部組織化することは難しかったため、外郭シンクタンクであるURC内に情報戦略室を設置することで対応することとなりました。具体的には、データ収集・分析・提言という従来型のシンクタンクに留まらず、政策を担う部局と対話を重ねながら判断材料を提供していく「参謀」の機能を果たすことが求められています。

**■ スタッフの紹介**

マーケティングに基づく参謀機能という組織の使命を踏まえて、当室のスタッフは全員が民間登用です。



左から山田、後藤、島山

**■ 室長 後藤 太一**

1992年東京大学都市工学科卒業、鹿島建設(株)に入社。1997年カリフォルニア大学バークレー校都市地域計画学修士、オレゴン州ポートランド都市圏自治体「メトロ」成長管理局エグゼクティブプランナー。2003年(財)福岡都市科学研究所(当時)に転出。福岡を本拠とすることを決意し2006年福岡新都心開発(株)に転職。2007年(同)福岡アーバンラボラトリーを設立し代表社員(現職)。一級建築士、米国認定都市計画士(AICP)、国際都市開発協会(INTA)アジア地域代表理事、九州大学非常勤講師、(特非)地域経営支援ネットワーク(ComPus)理事、福岡地域戦略推進協議会事務局長、福岡市総合計画審議会委員、九州経済フォーラム常務理事。

**■ 研究主査 島山 尚久**

データアナリシス、マーケティング分野を専門とする。地域振興や企業F/Sなどに従事した経験をいかし、福岡市の持続的な成長のために、研究活動と政策を結びつける実践的な理論の導きを意識しながら業務に携わる。

**■ 研究員 山田 美里**

5年間のカナダ留学・就労を経て、外資系ITベンチャー企業にてアプリ開発に携わる。海外ビジネスに関する知見や先進的な事例の調査・研究を通じて、福岡市の国際的なプレゼンスを高める政策の提言と立案に力を注ぐ。

**■ 主な実績**

これまでに最も注力した分野は成長戦略です。参謀機能の実績を詳細に説明することはできませんが、概要を簡単に紹介します。

福岡市の持続的な成長を促すために、福岡地域戦略推進協議会とも連携しつつ、福岡市としての目標を見定めた上で、施策とのつながりを明

確にした論理性のあるストーリーによって新しい成長のビジョンを導き、その実現に向けた取り組みを一貫して支援しています。

これまでは、戦略と政策間の関係や重複の整理、過不足などについて市との議論を進めながら、重要政策に関する基本的な方針等の企画・立

案を行うとともに、調査・統計の収集、分析を行ない、活動と組織の目標を定めるための提案を行いました。今後は、経済活動の様々な支援、イノベーション、人材の育成、域外の活力の取り込みなど、特に重要な分野について継続的に支援していく予定です。

# 茶と薬膳の食文化

## ～自然の恵みを大切にす中国の食思想～

産業医科大学産業生態科学研究所 健康・予防食科学研究室 特任教授/中村学園大学 客員教授 徳井 教孝

技術革新によって現代社会は住みやすい環境となっているが、生物であるヒトにはアレルギーや肥満など、食を含めた環境の変化が原因と考えられる病気が増えている。二千年の歴史を有する中国医学は、自然にいかに対応するか、それが生存に重要であると説いている。

### 中国大陸の気候風土

毎年11月に大相撲の九州場所が開催されるが、大相撲には中国文化の影響がみられる。大相撲のつり屋根の四方には四色の房がかけられており、四色の青房、赤房、黒房、白房は方位を示すと同時に中国の四方を守護する四神(青龍、朱雀、白虎、玄武)を表している。すなわち東の青龍が青色、南の朱雀が赤色、西の白虎が白色、北の玄武が黒色となる。色と方位と四神の関係は中国医学の基盤である五行思想からきており、五行の關係に漢方薬を付け加えたものを表1に示した。これらの漢方薬の名前は中国の気候風土と関連がある。中国医学では気候の変化などによる発病の原因を六淫といい、風、寒、暑、湿、燥、火の邪氣(病気を引き起こす原因となるもの)が、風邪、寒邪、暑邪、湿邪、燥邪、火邪となって人体に影響を及ぼし病気を引き起

こす。中国大陸の東側は風邪の影響を受けやすく、この風邪を取り除く漢方薬の1つが小青龍湯という薬である。同様に西の地域は砂漠がある乾燥地帯。乾燥には潤いが大切。白虎湯は熱を冷まし潤いを与える漢方薬である。中国の北に位置するハルビンではマイナス20度の中で盛大な氷祭りができるほど寒冷の地域で、玄武湯は体を温める漢方薬である。宋の皇帝の名を避けて真武湯に改称されたといわれている。最後は南の朱雀であるが残念ながら現在朱雀湯という名前の漢方薬はなく、友人の上海中医薬大学国際交流学院の朱根勝先生(中国医学の先生)に聞くと、黄連阿膠湯や十棗湯がこれに該当するのではないかといいか

### 中国長寿村と茶の食文化

中国の南、ベトナムと国境を接する広西



●写真1:広西壮族自治区巴馬県の風景

壮族自治区の首府である南寧から北西に車で約7時間走ると巴馬県に着く(写真1)。ここは長寿村で有名になった桃源郷である。その長寿の実態を調べるため1998年からこれまで5回の調査を行ってきた。私達の調査の後、日本のテレビ局が長寿村ということは何回か取材にもきていた。



100歳以上の長寿者がかなりおられたが(写真2)、その食生活は大変特徴的であった。食べる量が少ない、いわゆる少食で、食材の種類も少なかった。少食、すなわち低カロリー食が生物の長寿に関連することはずっと前から判明しているが、最近では遺伝子の観点からその関連が解明されつつある。食べている食材の種類は少ないが、精製していないためビタミンやミネラルが豊富に摂取できていると推測された。また中華料理は炒め



●写真3:たくさんの野菜を料理



●写真4:朝食のトウモロコシ粥と野菜炒め

物が多いが、ここ巴馬県のもう1つの食生活の特徴が炒め物にある。茶木になる実から茶油をとりそれを使って調理をしていることである(写真3、4)。茶の木は椿と同じ仲間を実をつける。実の中の種を絞る油を取るのである。この茶油は、長寿食として有名な地中海料理で使用されているオリーブオイルの脂肪酸組成とよく似ており、特に血中のコレステロールを下げる働きのあるオレイン酸はオリーブオイルより多く含まれている。

### 中国緑茶の逸品龍井茶

上海から新幹線で約1時間、浙江省杭州市がある。杭州市には西湖という有名な湖があり大濠公園はこの西湖を模して作ったといわれている。確かに西湖は湖の真中に3kmも続く道があり(外周は15km)、歩いて湖の端から端まで渡れるようになっている。2011年に世界遺産に登録された長い歴史と景観に優れた湖である。この西湖からほど近いところに龍井村があり、中国緑茶の逸品龍井茶がつくられている(写真5、6)。中国ではウーロン茶が一般的と思われている方もいるのだが、緑茶が一番飲用されている。龍井茶が逸品であることは、この村の家々が豪勢であることでも推測される。ここには国が運営する茶の文化と歴史を展示している中国茶葉博物館があり、子供達が中国の茶文化を学べる施設となっている。数年前にも訪れたことがあるが



●写真5(上)、写真6(下):龍井村の茶畑

博物館は新しくなっており、その当時に展示されていた茶せんべいは見当たらなかった。茶は既に古来から飲用だけでなく、食されていたことが茶せんべいのコメントに書かれていた。新しくなった展示物の中に直径1.8m、重さ360kgの普洱茶があった(写真7)。普洱茶は雲南省で生産される茶である。ちなみに雲南省は茶の原生林が広がっており樹齢1000年以上の原木がある。現在、西湖周辺は一大観光地となり、休日には大変賑わうところとなっている。



●写真7:巨大な普洱茶

### 薬膳と茶

薬膳というと、漢方薬を使った料理、中華料理、まずい料理などあまり良い印象を持たない人が多いが、健康によさそうだと思う人も多い。現在、中村学園大学薬膳科学研究所の三成由美教授、前述した朱根勝先生と共同で薬膳による健康増進の研究を行っている。私達は薬膳を、「中国医学

の理論をもとに、気候・風土、季節、および個人の体質にあった食材を選び、それを組み合わせ、色、香り、味に満足できる食事」と定義している。薬膳が基盤としている中国医学は、最初に述べたように自然環境に人はどう適応して生存していくかという適応戦略の考えが基礎となっている。そのため、食べ物もその性質を知ることがまず大事である。たとえば、夏の暑い季節は西瓜、冬瓜、胡瓜、緑豆など身体を冷やす食べ物を食べるとよいと考えられている。食べ物には五性、五味の性質がある。前者は温性、熱性、涼性、寒性、平性のものがあり、最初の2つは温める作用、次の2つは冷やす作用、最後の平性はどちらの作用もないものである。寒い地方や寒い季節には温める食材、暑い地方や暑い季節には冷やす食材を食べることが食生活の基本となる。五味は酸味、苦味、甘味、辛味、咸味(塩味)の五つ。五味は単なる味だけでなく生理作用も意味している。たとえば、苦味には排泄作用(溜めない作用)がある。中国医学の書物では茶葉は苦味、微甘味、涼性の性質があると述べられている。暑い季節に飲む冷たい茶は身体を冷やしてくれる。夜寝る前にお茶を飲むと夜中にトイレに行くことがあるが、茶の苦味の作用(利尿)による。最近茶の苦味は脂肪を消費しやすくするといわれているが、遙か昔から中国では苦味にはそのような作用があるのを知っていたようだ。

#### とくいりたか

1955年生まれ。九州大学医学部卒業。産業医科大学健康・予防食科学研究室 特任教授。上海中医薬大学、中村学園大学の客員教授。研究分野は予防医学で、経済産業省コーデイナーターなどを歴任し薬膳と健康の産学官連携事業を進めている。趣味は車窓をながめること。

●表1:五行思想と四神 ※五神の中で、青龍、朱雀、白虎、玄武を四神という

五行	五方	五神	五時	五色	五悪	漢方薬
木	東	青龍	春	青	風	小青龍湯
火	南	朱雀	夏	赤(朱)	高温	朱雀湯
土	中	黄麟	土用	黄	湿	—
金	西	白虎	秋	白	乾燥	白虎湯
水	北	玄武	冬	黒(玄)	寒冷	真武湯

# データで見る福岡市

vol.12

Data of Fukuoka city

(公財)福岡アジア都市研究所  
情報戦略室 研究主査 畠山 尚久

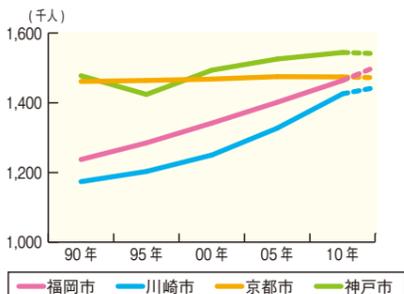
## 福岡市と川崎市の、共通点と相違点

福岡市と川崎市は、面積規模や産業構造は異なるものの、人口規模、年代構成、平均年齢、出生数など、データ上近似している点が多くみられる。ともに人口の増加が顕著な両市の、似ている部分と異なる部分の構造や背景をみることで、福岡市の政策を考える際のヒントも見えてくる。

### 福岡市を上回る人口増加率・川崎市

福岡市の人口は一貫して増加が続き、2010年の国勢調査では、146万人余りで大都市(政令指定都市+東京23区)中8番目であったものが、2012年9月時点の推計人口では149万人を超え、京都市を上回る7番目に上昇している。このまま神戸市にも迫る勢いであるが、福岡市を凌ぐ勢いで増加を続け、福岡市に迫る市がある。川崎市である(図1)。ここ数年の増加率でいけば、近い将来、川崎市が福岡市を上回る可能性もある。

●図1:福岡市・川崎市・京都市・神戸市人口の推移



資料:国勢調査

●表1:大都市中順位1位・2位

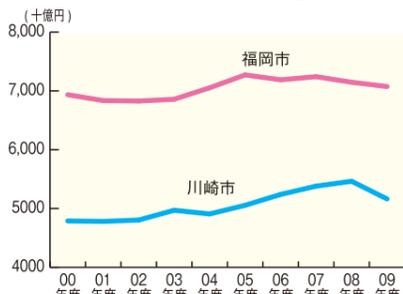
順位	市名	生産年齢(15-64歳)人口比率	平均年齢	人口千人あたり出生数
1位	川崎市	70.0%	41.5歳	10.0人
2位	福岡市	69.1%	41.9歳	9.9人

資料:国勢調査・大都市比較統計年表(2010年)

川崎市は東京都に隣接し、人口が増加する要件を備えているが、面積は福岡市の約4割と狭く、いかに集中度が高いかがわかる。横浜市より増加率は高く、特に2000年以降急激に上昇しており、他都市を凌ぐ人口の集中は、政策的な要因も含まれると考えられる。

川崎市は、かつて財政再建団体に陥る危険が迫るほどの財政逼迫に直面し、2002年に「財政危機」を宣言。行財政改革プランに基づく徹底した行財政の見直しを行った結果、2009年には財政均衡目標を達成し、2010年には財政力指数が政令指定都市で最も高くなるまでに回復した。

●図2:福岡市と川崎市の市内総生産(実質)推移



資料:福岡市市民経済計算、川崎市市民経済計算

2005年に策定された川崎市の新総合計画は、「川崎再生フロンティアプラン」と銘打たれ、総合計画としては異例とも言える「再生」と明記することで、過去を改め、再出発する強い姿勢を示している。

同プランでは、「何を増やし、何をつくる」という従来の右肩上がりの発想を転換し、市民の暮らしに重点を置いた「持続型社会づくり」が目指されているが、結果として、大都市で群を抜く人口増加率となり、経済成長も遂げられていることは興味深い(図2)。

行財政改革で事業の見直しを行う一方、子育て支援の拡充など働く世代の受入施策が進められ、生産年齢(15~64歳)人口割合の高さ、平均年齢の若さ、人口千人あたり出生数は、川崎市が大都市中1位(いずれも福岡市が僅差で2位)となっている(表1)。働く世代、子育て世代に住みやすさが評価されたものといえる。

川崎市は、かつての工業地域というイメージから「住みやすいまち」へと変化している。これは、東京都など近隣住民に対する市のイメージ調査の実施や、音楽大学、映画大学の誘致、シンフォニーホール、アートセンター開設といった芸術・文化の振興など、市が政策として、イメージ向上につながる施策を行ったことにもよる。

働く場として製造業が集積する一方で、東京へ通勤する人が多く住むベッドタウンの性格も併せ持ち、市内市外問わず働く人が「住みやすいまち」として、多くの人を引き付け、人口の増加に結び付いている。首都圏という世界最大の大都市圏にありながら、そのコンパクトさを生かした市民サービスの充実を図り、大都市とコンパクトシティの両面でバランスよく成長している都市といえる。

### 働く人の違い

経済活動面については、福岡市と川崎市は異なる特性を有しており、福岡市が、第3次産業事業所比率が約9割を占め、大都市の中で最も高いのに対し、川崎市は第2次産業比率が約2割を占め、大都市の中でも上位である。経済活動別市内総生産も、福岡市は、特に商業やサービス業への依存度が高いのに対し、川崎市は製造業が高いウエイトを占める。

市内総生産の推移は、福岡市は7兆円前後でゆるやかに上下しているのに対し、川崎市は増加幅が大きく、2000年度比でみると、2008年度には14.1%増と大きく伸びている。2009年度は世界的な経済の落ち込みもあり両市とも減少したが、川崎市の落ち込みは、輸出不振などで製造業が大きく影響を受けたためとみられる。それでも、川崎市の製造業従業者1人当たり出荷額、同現金給与総額は、大都市中最も高く、製造業が市の発展に大きく寄与している状況がうかがえる。さらに、羽田空港の対岸、京浜臨海部ライフインノベーション国際戦略総合特区の一角をなす「殿町国際戦略拠点キングスカイフロント」において、ライフサイエンス・環境分野の先端研究開発拠点づくりが進められており、より高度で付加価値の高い産業構造へと進化しつつある。

働く人の収入面では、2人以上世帯の

うち勤労世帯の実収入は、川崎市が大都市中最も多いのに対し、福岡市は下位にありその差も大きい(図3)。川崎市と異なり、市外で働く人が少ない福岡市は、市民の収入増を導くには、市内における働く場の充実と、企業等が生み出す付加価値の拡大が不可欠である。

一方、福岡市は若者率(15~29歳比率)が大都市中最も高く、人口当たり大学生数は京都市、東京23区に次いで多いが、年代別の「就業者」割合をみると、福岡市は20代の就業者割合が川崎市より5ポイントほど低く(図4)、大都市全体でみても16位と下位にある。また、学術・開発研究機関従業者数(人口千人あたり)は、川崎市が大都市の中で京都市に次ぐ2位であるのに対し、福岡市は18位と低い(図5)。若く優秀な人材の受け皿が十分でなく、他地域への流出や、能力を十分に生かしきれていない状況が浮かび上がる。

### 住みやすさが都市の成長を導く

福岡市が住みやすい、働きやすいまちであることは、経済成長を図る上でも重要な要素である。働く世代、特に、これから先の成長を考える上で、若い人の受け皿づくりが急務で、人材の流出防止はもちろん、他の地域から多くの人を引き付け、広く活躍できる環境を整えることが、福岡市の経済の底上げにつながり、成長の原動力となる。

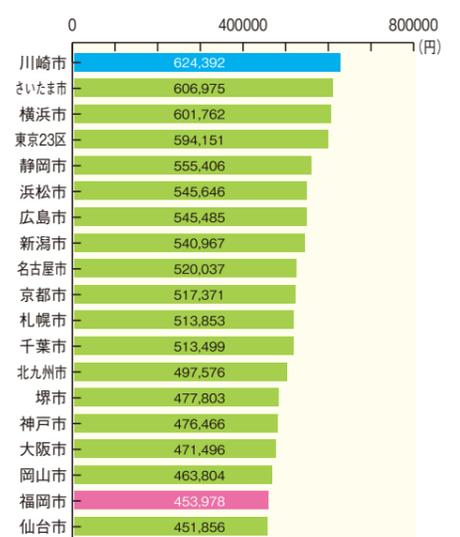
福岡市は、2013年度を始まりとする新たな総合計画を策定中である。「再生」計画ではないが、厳しい社会情勢の中、従来とは異なる視点で、事業の選択と集中を戦略的に進めていかねばならない。川崎市の例をみても、住みやすさや市民サービスを重視した政策と経済成長は、決して相反するものではない。

働き盛りの子育て世代が増え、さらに若年層の市内における定着率が高まれば、新たなビジネスチャンスも増え、より

多くの価値を生み出す可能性が広がることが期待される。

※現在は熊本市も政令指定都市に含まれるが、統計調査時の大都市比較としている。

●図3:2人以上世帯のうち勤労世帯1か月実収入(2008~2010年平均)大都市比較



資料:家計調査年報(2008~2010年平均値)

●図4:年代別「就業者」の割合



資料:国勢調査(2010年)※労働状態が「就業者」の不詳除く割合

●図5:人口千人あたり学術・開発研究機関従業者数大都市比較



資料:経済センサス基礎調査(2009年)人口は2009年推計人口

# 第10回 アジア太平洋都市サミット

(公財)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

「アジア太平洋都市サミット」は1994年に福岡市の提唱で始まり、現在アジア太平洋地域に会員都市が13カ国30都市となっています。これまでに隔年で市長会議(アジア太平洋都市サミット)と実務者会議を開催してきました。2011年は7月26日から28日にかけて韓国・浦項(ポハン)市で第10回アジア太平洋都市サミットを開催しました。2国連機関10カ国23都市から、約120名が参加し、13都市から各都市の環境への取り組みを中心に発表が行われました。

期 間	平成24年7月26日(木)~7月28日(土)
開 催 都 市	韓国浦項市
全 体 テ ー マ	「低炭素グリーン成長のための都市政策と都市間連携」
分科会テーマ	「テーマのある都心開発及びWaterfront開発を通じた都市再生政策」 「環境配慮型グリーン成長産業を基盤とする都市間の経済協力」 「低炭素グリーン成長のための都市別優秀政策事例」
基 調 講 演	「地域社会における研究大学の役割」 浦項工科大学 総長 金用民氏
参 加 者	2国連機関10カ国23都市(約120名)※オブザーバー参加都市含む
	●国連機関(2) 国連人間居住計画(ハビタット)、国連環境計画
	●海外会員都市(12都市) シンガポール、バンコク都(タイ)、イポー市(マレーシア)、ジャカルタ特別市(インドネシア)、ウラジオストク市(ロシア)、釜山広域市(韓国)、済州特別自治道(韓国)、光陽市(韓国)、浦項市(韓国)、広州市(中国)、大連市(中国)、長沙市(中国)
	●国内会員都市(6都市) 大分市、鹿児島市、北九州市、熊本市、宮崎市、福岡市
●オブザーバー参加都市(5都市) 湛江市(中国)、張家口市(中国)、深圳市(中国)、ハリアンタウ市(ベトナム)、ゼネラルティニオ市(フィリピン)	

## ●今後のアジア太平洋都市サミットの主な会議予定

開催時期	会議名	開催場所
2013年	第11回アジア太平洋都市サミット	熊本市(日本)
2014年	第10回実務者会議	バンコク都(タイ)
2015年	第12回アジア太平洋都市サミット	ウラジオストク市(ロシア)

## ■アジア太平洋都市サミット(APCS)会員都市

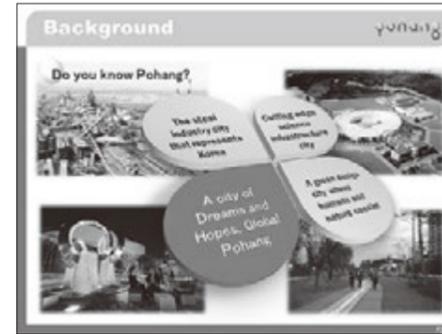
### ●海外(21都市)

オークランド市(ニュージーランド)、バンコク都(タイ)、ブリスベン市(オーストラリア)、釜山広域市(韓国)、長沙市(中国)、大連市(中国)、広州市(中国)、光陽市(韓国)、ホーチミン市(ベトナム)、香港特別行政区政府(中国)、ホノルル市(アメリカ)、イポー市(マレーシア)、ジャカルタ特別市(インドネシア)、済州特別自治道(韓国)、クアラルンプール市(マレーシア)、マニラ市(フィリピン)、浦項市(韓国)、上海市(中国)、シンガポール、ウルムチ市(中国)、ウラジオストク市(ロシア)

### ●国内(9都市)

鹿児島市、北九州市、熊本市、宮崎市、長崎市、那覇市、大分市、佐賀市、福岡市

## ●主な発表内容



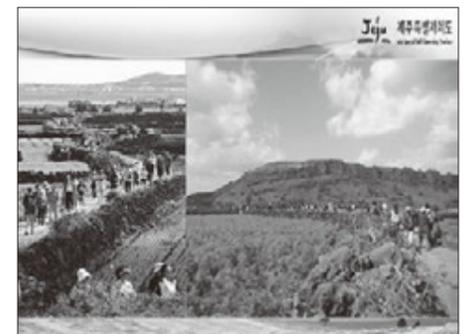
**浦項市(韓国) 都心再生戦略**  
都心にある東濱湾と東濱運河の再開発を官民共同で行い、水辺に親しめる新都心づくりを進め、浦項市の新しいランドマークとする。



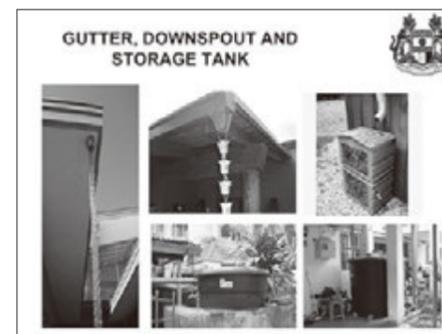
**ウラジオストク市(ロシア) 主要な環境政策**  
ロシア極東地域の拠点として、年々知名度を向上しつつあり、清掃工場の改修、緑化政策や環境教育などのさまざまな環境政策を進めている。



**ジャカルタ特別市(インドネシア) 低炭素都市を基礎とするグリーン成長開発**  
温暖化の深刻な影響を受けて、洪水と高潮被害に見舞われており、長期・短期の両面における交通・水・ゴミ処理などの総合的な対策を実施している。



**済州特別自治道(韓国) 済州オルレ(自然探索路)事業の開発**  
済州島では世界自然遺産等の自然を生かした探索路の整備を進め、観光の目玉として、多くの観光客を呼び込んでいる。



**イポー市(マレーシア) 雨水回収システム**  
福岡市の姉妹都市。2011年の法改正により、新築建物全てに雨水回収システムの設置を義務化しており、住宅や公共施設での設置を進めている。



**光陽市(韓国) 低炭素・グリーン成長都市の建設**  
蟾津江流域の生態系保全・整備のため、流域自治体等17機関が参加する環境行政協議会により、さまざまな事業を行っている。



**宮崎市(日本) 口蹄疫からの復興**  
2010年に大発生した口蹄疫への対応と「頑張ろう宮崎プロジェクト」などの復興のための事業を進めている。



**バンコク都(タイ) 洪水制御システム**  
数十年に一度といわれる昨年の大洪水からの復活を遂げた。原因を分析し、水路の増設や計画的な排水など今後の効果的な対策を進めている。

## 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4言語(日本語版・英語版・中国語版・韓国語版)をリニューアルしました。是非ご覧ください。

- 日本語版 ..... <http://www.urc.or.jp/summit/>
- 英語版 ..... <http://www.urc.or.jp/summit/en/>
- 中国語版 ..... <http://www.urc.or.jp/summit/cn/>
- 韓国語版 ..... <http://www.urc.or.jp/summit/han/>

# 8 花のネットワークが 「花のまちづくり“福岡”」をつくる ～URC市民研究員の提言から広げる “市民－業界－行政”連携への挑戦～



福博花まち研究会/元(公財)福岡アジア都市研究所 研究主査 田梅 朋子

福岡アジア都市研究所(URC)では、平成21年度市民研究員の研究報告書「人と自然が共生する美しい都市」を契機に、その後も花の持つ効果を活かしたまちづくりを研究。現在は「福博花まち研究会」が引き継ぎ、会員や各関係団体の連携のもと、様々な取組が行われている。

## すべては市民研究員の 研究報告からはじまった

研究報告の一つ、「博多駅から天神までを結び、歩いて回遊できる道を」という市民研究員5人の共同提言「平成福博街道」は、九州新幹線開通(平成23年)時の「福博花しるべ」事業に結びつき、毎年、春の福岡のまちを彩るイベントに。

もう一つ、「花」の持つ演出効果は、美しいまちづくりに有効」という研究報告は、梶木URC理事長(当時)を中心とする花のまちづくり研究会の発足に繋がり、「福岡市の花のビジョン」の策定と「福博花のまちづくり推進協議会」の設置を市に提言、URC都市政策資料室ミニセミナーで報告(平成23年8月)した。

## 実現に向けて動く 花のまちづくり

「花のまちづくり」のきっかけは確かに報告書だが、作成過程で得られたものこそ、その後の実現に向けた取組の原動力となっている。

それは、花苗の農業からボランティアの活動まで幅広い取材を通じた行政はじめ花に携わるNPO、花卉農協、花苗生産者、販売関係者や、造園系の大学関係者

らとの交流である。彼らは、「花のまちづくりシンポジウム花の美しい都市福岡をめざして(平成23年10月)」にも参画、開催は市と連携し、都市緑化イベント「グリッピーキャンペーン」の中で実施。掛けたり吊したりして色取り取りの花を楽しめるハンギングバスケットが、会場に彩り鮮やかな雰囲気と花を介した盛り上がりや演出、関係者のネットワークが創られていった。

シンポジウムで生まれた「絆」は、彼らの強い熱意と共に平成24年3月、従来の花のまちづくり研究会を母体に、専門家、NPO、業界、生産団体などを新たに加えた「福博花まち研究会」へと発展。現在、単なる肩書参加でない有志の研究会として、立場を越えた自由な雰囲気の中、様々なアイデアを形にしている。

平成24年4月には、市役所西側広場で「福博花しるべガーデニングショー」を開催。従来の関係者に混じって、市内で唯一、造園系学科を有する西日本短期大学が行った「庭づくり」ワークショップは、来場者・参加企業からとても好評を博した。ワークショップは研究会から実現したものの、因らずも就職を目指す学生と企業の出会いの場になったようだ。また、研究会は、市から「市役所正面玄関で降り降りするオープントップバスの客の目を楽しませたい」との相談を受け、11月から

ハンギングバスケット協会の協力を得て、試験的ではあるが正面玄関に花のスタンディングバスケットの設置が実現しており、11月21日に実施された「花と緑のまちづくり賞受賞地を巡るバスツアー」の参加者にも好評であった。

その他にも、これまで花苗業者が行っていた花苗定植や水遣りの作業をイベント化、今では、NPOやエアーマネジメント団体、学校などが参画し、小学生を巻き込んだ共同事業に育っているものもあれば、造園を学ぶ学生との意見交換会、行政内部の研究会や関連法人との交流会など、様々な取組を研究している。

研究会では、花を介して、市民・業界・行政そして「都市づくり」「観光」「環境」などの分野に広くネットワークをつくり、「花のまちづくり“福岡”」をぜひ実現したいと考えている。



参考文献  
・平成21年度市民研究員研究報告書「人と自然が共生する美しい都市」平成22年3月／(財)福岡アジア都市研究所  
・「メインストリートの花の美しい演出の形態 写真集」平成22年3月／(財)福岡アジア都市研究所  
・「花のまちづくり“福岡”」平成23年3月／(財)福岡アジア都市研究所



1 福博花しるべ(警固公園) 2 3 福博花しるべ(はかた駅前通り) 4 平成24年度都市セミナー「花のまちづくりシンポジウム」 5 福博花しるべ(警固公園)に花を植える小学生  
6 エリアマネジメント団体とNPOが植栽管理を担う博多駅前通り花壇 7 8 福博花しるべガーデニングショー(西日本短期大学生による庭づくりのワークショップ)  
9 市役所正面玄関前のスタンディングバスケット 10 連日にぎわうガーデニングショー



福博花まち研究会座長 岡本 均氏(元西日本短期大学教授)

長く福岡市の緑化行政に協力、提言などを行ってきた専門家。H23花のまちづくりシンポジウムのコーディネーターを務めた。「今までは行政も民間も専門家も「花」は「緑」の一部としてしか考えてこなかったが、「花」の持つ演出効果は重要と再認識。福岡市が観光都市を目指すのなら来福者をもてなす美しい街の設えとして花を活かすことは重要。単に緑化行政だけでなく、生産を担う農産、観光や環境といった行政の連携がこれから重要になるのではないかと」



福博花まち研究会事務局 木村 三重子氏(NPO法人環境緑化を考える会理事長 環境演出家®)

NPO活動で小学校に花壇を作る運動を展開中。H23花のまちづくりシンポジウムのパネラー。「花の維持管理に誰もかNPOやボランティアの活用を言うけど、実際に活動を続けるには膨大な労力と資金が必要だと痛感。ボランティアだけでは経済が伴わず若い人達に引き継げない。今後は行政の下支えと関係機関の連携を入口に、まちを綺麗にする花活動が若者の生業となり活躍出来る場所づくりを出口とする。福博花環境が多くの人を呼び観光資源となるクオリティに育て磨き道筋づくりを本研究会から発信していきたいと願っています。」



福岡市住宅都市局 みどりのまち推進部長 大谷 雄一郎氏

花と緑のまちづくりを目指し、平成24年度に従来の公園緑地部を組織変更に「みどりのまち推進部」を誕生させた。「URCに花のまちづくりを考える研究会があることで、行政の枠を超えて様々な立場の関係者と率直に議論できる場となり、多様なアイデアを得られるとともに、市を含む参加者間の相互協力の関係が自然に生まれていることが非常に有益で力強い連携により、福岡市の花のまちづくりを推進していきたい。」



# 水辺のあるまち

(公財)福岡アジア都市研究所 主任研究員 唐寅

人は水なしには生きていけない。「知者楽水、仁者乐山」(「論語」)。水に親しむことにより知恵が生まれ、水は人々の情趣と心境を陶冶し、生活の質を高めることができる。古来より、中国人は「依山傍水」に暮らすことを理想とし、都落ちした文人たちは江南水郷一帯に多くの豪邸を立てた(写真1)。

都市化が急速に進む今、良好な水質、豊かな水辺景観など水をめぐる生態環境は、住み良いまちの重要な評価指標となっている。

中国では、都市の中にある河川、池、そして広場の噴水は、住々にしてその都市の景観が最も美しく、最も集中的かつ典型的に現れている場所である。水辺の空間に都市の景観情報が凝縮されているといえよう。

もちろん、水辺の緑地も重要な開発資源として注目され、環境改善、地域風貌を豊かにしていく上では非常に重要な価値があるとされている。

さらに、水辺は優れた親水性と快適性をもって人々の生活やレジャーなどのニーズに応え、都市にある他の空間環境がまねできない効用も注目されている。

中国各地の都市で進められている水辺の計画や建設の多くは、新興都市では市街地の拡充と都市イメージの形成のために、伝統都市では都市再生のきっかけにするために推し進められているが、いずれも親水景観づくりがもたらす環境、社会、経済といった総合効果に大きな期待を寄せている(写真2・3)。

ここで言う親水性は単に水の近くにあるだけではない。水に臨むことは所詮物理的地理的な概念に過ぎないが、親水景観は人々の身体的心理的なニーズにも応えようとしている。

各地では、水辺に景観歩道、親水歩道、親水棧道などが造成され、川を眺め、自然を観察し、水と触れ合い、水上スポーツを楽しむなど、季節により様々な楽しみが考案されている。

また、各地に出現した商業施設が結集する都市広場の水景造成も、人々に水と触れ合う機会を大幅に増やし、水のもつ不思議な力を実感させている。広場の水景造成は、水と建物の間に介在するアプローチ

空間として、人々に水との触れ合いを促し、水景の持つ親水性を人々の生活に近づかせる実験の場でもある(写真4)。

さらに、水辺の風景は公共空間だけでなく、水系保護や景観形成に寄与する観点から、新しい住宅地の開発にも重要視されている。地域の歴史的、文化的なコンテクストを重視し、水郷景観をブランド化した開発プロジェクトもあれば、地域の生物多様性の特色を生かしたビオトープの造成に力を入れ、大きな人工池を囲み、緑化率80%以上を有する住宅団地も開発されている(写真5・6)。

住居環境を改善し、新しい観光やレクリエーション地の造成にも連動する水辺のあるまちが中国各地に現れている。水辺は、水域と陸地を含んだ豊かな景観と生態環境をもつ複合地区に成長する可能性が大いにあるため、水質改善はもちろんのこと、地区内の植物群、道路舗装システム、護岸工事などの要素を総合的に考慮し、なるべく天然素材を使い、なるべく地元の樹木を植え、いわば植物中心の生態的機能の達成を強調する傾向が見られる。



●写真1: 浙江烏鎮。科学\*人材輩出の江南名勝地



●写真3: 天津市内に流れる海河岸辺の風景



●写真5: 水郷景観を再現した浙江省杭州市余杭区の新興住宅



●写真2: モンゴル自治区オールドス市。草原に突如現れたまち



●写真4: 天一広場。浙江省寧波市内の大型商業施設



●写真6: 敷地内に巨大な池を作った雲南省昆明市の住宅団地

\* 隋代から清朝末期まで、中国で行われた官史の登用試験。

# INFORMATION

[インフォメーション]

## ●総合研究(オープンデータ政策)に関する都市セミナーを開催予定

当研究所では本年度の総合研究で、生活の質の向上や都市の成長に寄与するものとして、世界で急速に利活用が拡大しつつある公共データの二次利用「オープンデータ」に関する研究を進めています。これまでの研究で得た知見や示唆のご報告とともに、有識者による基調講演、アジアで先導的取り組みを進めている台湾、香港、シンガポールの現地関係者による事例報告、そしてパネルディスカッションを通じて、オープンデータの活用政策への理解を深めていただく国際シンポジウムを、当研究所の都市セミナーとして3月7日(木)に福岡市内で開催する予定です。開催日時、会場、内容の詳細が決まり次第、当研究所ホームページ(<http://www.urc.or.jp>)などでご案内いたします。多くの方のご参加をお待ちしております。

## ●都市政策資料室資料返却

福岡市情報プラザ(福岡市役所1F)で都市政策資料室の貸出資料をご返却いただけます(福岡市情報プラザ 利用時間:9:00~20:00、休館日:12月31日~1月3日、その他臨時休館あり)。緑の返却用ポストをご利用ください。

## ■賛助会員制度

年会費(法人一口:10,000円、個人一口:5,000円、学生一口:2,000円)をお支払いいただくと、さまざまな特典が受けられる賛助会員制度があります。詳しくは、(公財)福岡アジア都市研究所までお尋ねください。TEL:092-733-5686 FAX:092-733-5680 E-mail: info@urc.or.jp

- 特典
  1. 研究所主催のセミナー等の開催情報をお知らせします。
  2. 都市情報誌 f U+ を毎月1部無料でお届けします。
  3. 研究紀要を毎月1部無料でお届けします。
  4. URC資料室だよりを毎月、eメールまたは郵送によりお届けします。

## ■都市政策資料室

(公財)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)は休み)  
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<br>(2006年12月25日発行)<br>特集 博多駅<br>—現在・過去・未来—   | 第2号<br>(2007年3月30日発行)<br>特集 まち歩き<br>—まちの魅力再発見—              | 第3号<br>(2007年6月22日発行)<br>特集 地域の商店街<br>—賑わいのある商店街をめざして—            | 第4号<br>(2007年12月14日発行)<br>特集 国際交流・貢献<br>—国際化の取り組み—    |
| 第5号<br>(2008年7月31日発行)<br>特集 URC20周年              | 第6号<br>(2008年12月24日発行)<br>特集 まちかどイベント<br>—人・文化・集客—          | 第7号<br>(2009年6月26日発行)<br>特集 低炭素社会<br>—温暖化対策を越えて—                  | 第8号<br>(2009年12月18日発行)<br>特集 路地<br>—そこに見える人の暮らし・都市の姿— |
| 第9号<br>(2010年6月25日発行)<br>特集 農村景観から<br>—身近なタカラモノ— | 第10号<br>(2010年12月17日発行)<br>特集 風水害からまちを守る<br>—公助から自助・共助・公助へ— | 第11号<br>(2011年6月30日発行)<br>特集 新博多駅周辺からの<br>まちづくり<br>—まちづくりのシンポジウム— |   |

※当研究所のホームページからご覧いただけます。

## ●編集後記

環境に優しく、健康によく、気軽な移動手段、自転車を愛用している方は多いと思います。かく言う私もです。安全運転で楽しみたいですね。福岡のまちに自転車が aumentato と感じたことから特集を組みました。自転車を通して福岡のまちづくりを皆さまが考えるきっかけとなりましたでしょうか。安全・景観・まちづくりなど様々な分野で関わっている方々に取材・寄稿でお世話になりました。この場を借りてお礼申し上げます。(瀧山)

## ●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13号をお送りします。

都市情報誌 f U+(エフ・ユー・プラス)第12号 2013年1月25日発行

■発行所  
公益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: 梶原 信一  
■編集スタッフ: 瀧山 直子 仲野 雅志  
■デザイン・印刷: 秀巧社印刷株式会社