



ISSN 1881-6541

f u #

Fukuoka Asian
Urban
Research
Center

NO. 1

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1号
2006年12月25日発行



Fukuoka Asian
Urban
Research
Center

NO.

1

都市を考え、都市を創る情報誌
エフ・ユー
プラス

特集
博多駅
—現在・過去・未来—



CONTENTS

特集 博多駅 —現在・過去・未来—

- 01 なぜ今、博多駅か
- 02 グラビア
過去と現在の博多駅地区の比較
- 03 博多駅地区の歩みと課題
- 06 生まれ変わる博多駅
～新博多駅ビル開発概要～
九州旅客鉄道株式会社 博多駅開発本部
- 08 新・福岡都心構想
- 10 博多駅地区における
交通結節点とまちづくりのあり方
- 12 駅前でまちづくり!
～まちづくりのキーワードは「エアーマネジメント」～
- 14 九州新幹線をいかに使うべきか
～博多まで延伸される九州新幹線の使い勝手と将来の活用の可能性を考える～
九州大学大学院工学研究院 教授 角 知憲
- 16 まとめ
第3世代の博多駅地区のまちへ
財団法人福岡アジア都市研究所 理事長 樗木 武

- 17 URC研究員レポート
「昭和の町」で商店街活性化
—豊後高田市—
財団法人福岡アジア都市研究所 研究主査 今川 浩
- 20 福岡アジア都市研究所セミナー
ダイナミック・シティの
都市景観の形成—中国・深圳市
中国・深圳市都市計画局 都市・建築設計処 副処長 黄 偉文
- 24 データで見る福岡市 Vol.1
財団法人福岡アジア都市研究所 研究主査 中村 正則
- 26 アジア文化
変化を遂げた
中国映画100年の歴史(前編)
～なぜいま「中国映画100年」なのか?～
熊本県立大学非常勤講師 西谷 郁
- 28 アジア太平洋都市サミットinウルムチ
財団法人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 山本 公平
- 32 中国街角スケッチ
「牛街」が「イスラム文化風情街」に变身
財団法人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



fukuoka Asian Urban Research Center

特集

博多駅

—現在・過去・未来—

なぜ今、博多駅か

駅は、そのまちを訪れる人々が初めて接する場所であり、そのまちの顔といえる。

福岡の陸の玄関口である博多駅は1889年に九州鉄道による博多駅整備で生まれた。1958～1973年の『博多駅地区土地地区画整理事業』施行の中で、1963年に現在地へ移転・開業し、博多駅地区はビルが立ち並ぶオフィス街へと発展してきた。現在、2004年3月に新八代駅～鹿児島中央駅間で部分開業した九州新幹線は2011年の全線開業を目指し工事が進んでおり、博多駅ではそれにあわせて新しい駅ビル整備がはじまった。

福岡空港や博多港に近接している博多駅には陸・海・空の九州・アジアとの交通結節点として今後さらなる役割を担うことが求められている。

特集では、現在の博多駅及びその周辺エリアを中心に生い立ちから将来までを追ってみた。駅ビル改築の概要や「新・福岡都心構想」と「博多駅地区まちづくり研究会報告書」から、博多駅地区が今後どのような役割を果たしていくのか、どのようなまちづくりを目指していくのかを紹介するとともに今後のまちづくりのキーワードである「エアーマネジメント」についてまとめてみた。九州新幹線については専門家から意見をいただいた。今後、大きく変貌していく博多駅を中心としたエリアにぜひ注目していただきたい。



1958(昭和33)年頃 出典:「博多駅地区区画整理誌」



1970(昭和45)年 出典:「博多駅地区区画整理誌」



2006(平成18)年

博多駅地区の歩みと課題

1957(昭和32)年度から1978(昭和53)年度にかけて福岡市が施行主体となり2,669,831km²の土地に対し博多駅地区土地区画整理事業が行われた。この間、1963(昭和38)年12月1日に博多駅が現在地へ移転、開業した。

博多駅地区土地区画整理事業の事業計画は1958(昭和33)年3月7日に認可を受け、3月11日に福岡県の告示により正式に決定した。事業実施中7度にわたり変更が行われ、1973(昭和48)年11月22日の資金計画(第3次)が最終の事業計画となっている。

当時の福岡市は西日本の政治、経済、文化の中心として急激に発展しつつあり、海の玄関口である博多港は1万トン級船舶の接岸荷役施設を整備拡張し、また空の玄関口である板付空港は国際空港として発展しているが、陸の玄関口である博多駅は駅前広場が著しく狭く、駅付近の交通は極めて混乱し危険な状態にあった。さらに鉄道線路と道路とはどれも平面交差で交通上、経済活動上著しい障害となっていた。この解決策として駅と線路を後退移転させることが適切であると考えられた。

博多駅は1889(明治22)年12月11日に福岡市馬場新町大字34番地(現在の博多駅より北西約650m)に位置する出来町公園付近)に開業し、福岡市の玄関口として営業してきた。しかし、老朽化が進んだ上に狭溢となり、駅構内の設備も市の発展に伴って激増した旅客や貨物の円滑な処理が困難となった。福岡市の人口は1889(明治22)年の50,847人から、1957(昭和32)年の597,790人へ約70年間で12倍に激増している。

このような事情の下、博多駅の移転

拡張に必要な鉄道用地を確保し、新しい博多駅の周辺を市の中心駅にふさわしい市街地とするため、道路、公園等の公共施設の新設、変更と土地の区画形質の変更を行おうとするものであった。

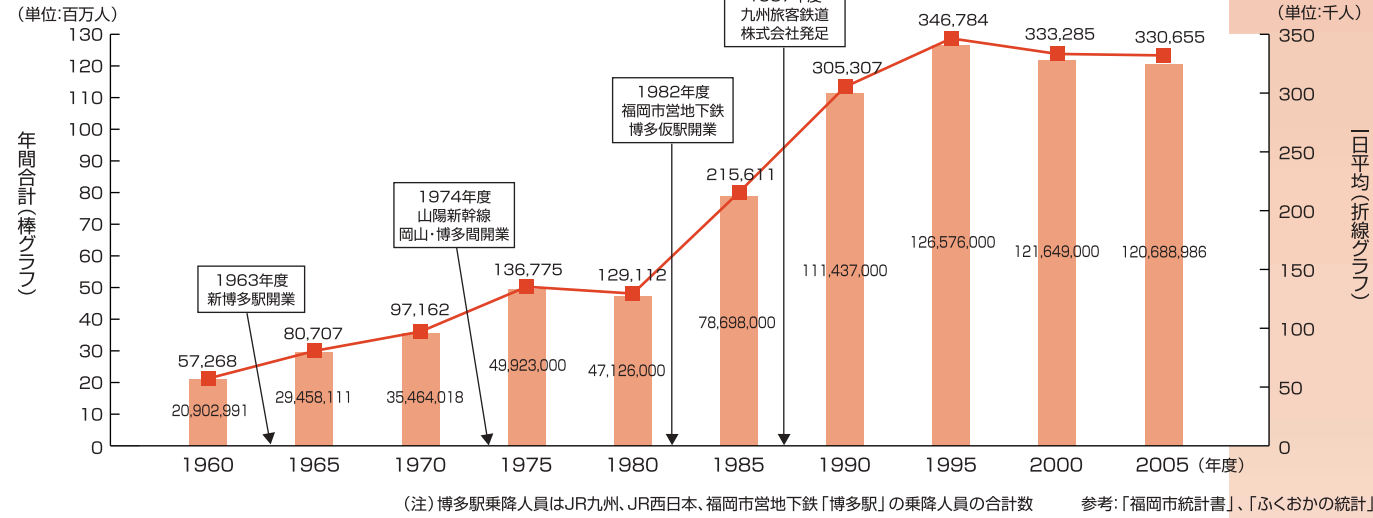
福岡市のような地方の中心都市が、70年もの長期間にわたりその玄関口として機能してきた中心駅を移転させ、国有鉄道とも密接に連携しながら高架化を図り、その周辺を広範囲にわたって近代都市としての機能を具備するよう積極的に改造し、地方都市の発展のための中核とすることは、昭和30年代当時としては全国的にも例のない画期的なケースであった。

現在の博多駅周辺地区は1975(昭和50)年山陽新幹線の開業に併せて建設された建物が集積しており、建物の更新時期を迎えている。今後博多駅は九州新幹線全面開業に伴い、「九州・アジアとの交通結節点」としての役割がますます大きくなる。そこで「九州・アジア生活圏時代」を見据えたまちづくりを進めるために、賑わいとビジネス地区の連携や緑・憩い空間の整備、景観のルールづくりなど共通の将来ビジョンに基づいた計画的なまちの更新が必要となっている。

参考:「博多駅地区区画整理誌」(福岡市)、「新・福岡都心構想」(「新・福岡都心構想」策定委員会)、福岡市都市整備局HP

●昭和39年と現在の博多駅の写真をご覧いただけます。
http://kyushu.yomiuri.co.jp/magazine/showa39/001/photo/sh_001_001.htm
(ヨミウリオンライン九州発「昭和39年九州発」)

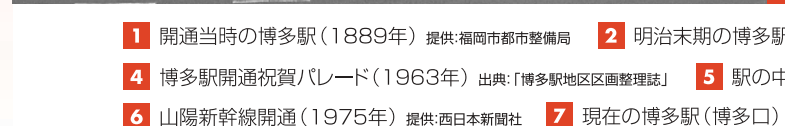
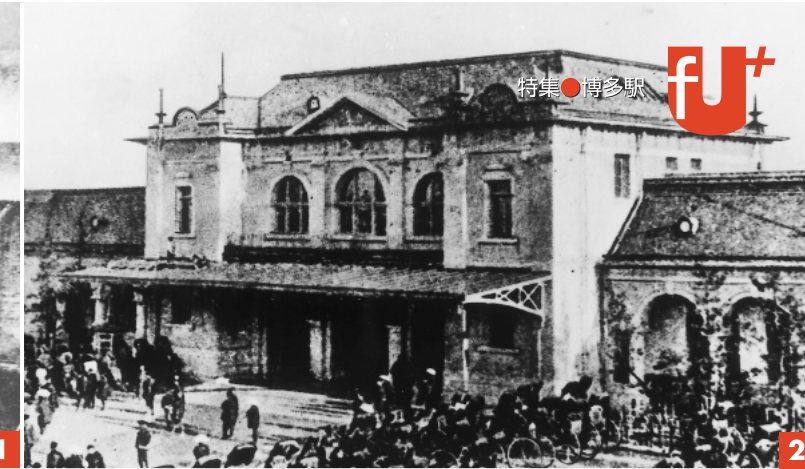
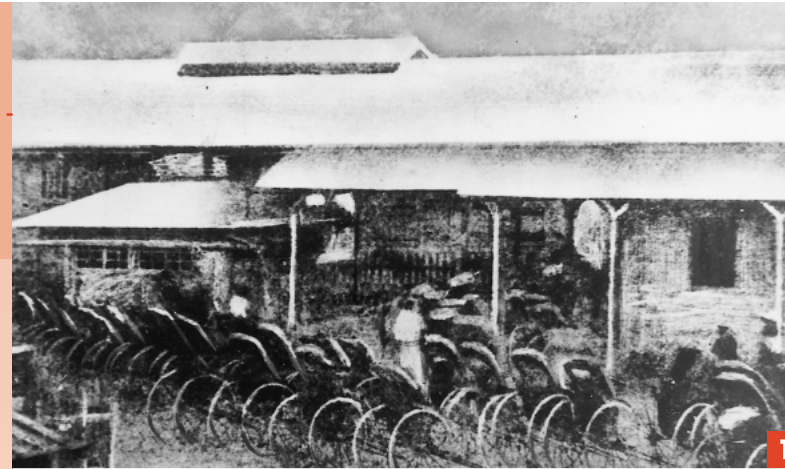
●博多駅乗降人員の推移



●博多駅関連年表

1889	明治22年	12.11	九州鉄道会社博多～千歳川仮停車場(現筑後川北岸間22哩5鎖(35.4Km))が開通 博多及び二日市・原田・田代・鳥栖・千歳川(仮)停車場が開業 博多駅の乗降人員数(1日平均)は886人
1909	明治42年	3. 3	博多停車場を新築駅舎に移転
1942	昭和17年	1.12	博多駅移転のため109万5千m ² に及び福岡市南博多土地区画整理事業施行を都市計画として決定の申請をする
1943	昭和18年	4.13	博多駅移転のため福岡市南博多土地区画整理事業の認可を得た
1946	昭和21年	7. 一	進駐軍列車の博多駅発ホームを1番に指定される
1953	昭和28年	3.15	特急「かもめ」博多～京都間に運転開始
		6.28	西日本大水害。623mmの降雨(気象台開設以来3番目)のため開市以来最大の水害を受ける(25日～29日)
1954	昭和29年	12.17	長崎国鉄総裁より小西市長あて文書で、新博多駅の位置(約600m後退)を決定し国鉄の必要用地を土地区画整理地区に編入処理することの表明がある
1956	昭和31年	4. 1	博多駅土地区画整理事務局が設置される
1957	昭和32年	8.17	博多新駅の街路網決定(博多駅土地区画整理事務所)
		10.12	博多駅地区土地区画整理事業の施行に即応して都市計画街路(駅前広場を含む)を決定する
		11. 9	博多駅周辺の区画整理計画決定(博多土地区画整理事務所)
1958	昭和33年	6.12	博多駅促進農民協議会は反農民的な区画整理として反対するとの声明書を発表する
1960	昭和35年	9.15	民衆駅設立の主体となる株式会社博多ステーションビルが設立されることとなる。博多民衆駅設立準備委員会を解散
		10.21	博多駅に初めて自動券売機投入される(入場券発売)
1961	昭和36年	5.18	博多駅促進農民協議会は農地問題の処理を不満として農地に対する工事の即時停止を宣言、ために事業の施工に重大な支障をきたす
1963	昭和38年	3.15	株式会社福岡交通センターが設立され福岡市長及び前助役が取締役となる
		12. 1	高架式純旅客駅完成、西日本一の民衆駅として新博多駅が開業する
1964	昭和39年	3. 1	博多駅ビル商店会誕生開店
		5. 2	民衆駅施設(博多ステーションビル)が竣工、落成式を行う
		11.15	博多駅前広場地下道及び地下街が完成、西日本では本格的な地下街として開業
1965	昭和40年	8. 1	福岡交通センター(駅前バスターミナル)が開業する
1966	昭和41年	5. 一	博多井筒屋開業(1F～6F:売場面積11,000m ²)
		9. 3	博多郵便局が竣工
1968	昭和43年	2.15	博多口側のコンコースに大理石の台座「博多節舞姿」のブロンズ像建立
1970	昭和45年	3.31	財政の悪化による昭和44年度末の累積赤字4137億円
		5.19	ブロンズ像「黒田武士」を国際ライオンズ福岡博多クラブ創立5周年記念として博多口西側入口に建立し福岡市に寄贈
1971	昭和46年	11. 4	博多駅と金沢駅の間で姉妹駅提携
1972	昭和47年	3. 一	福岡センタービル完成
1974	昭和49年	11.27	博多駅周辺発展会(会長四島司・福相銀社長)発足
1975	昭和50年	3.10	山陽新幹線岡山・博多間開業 新幹線高架下を使用して博多ターミナルビルがデイトス商店街をオープン
1983	昭和58年	3.22	福岡市営地下鉄博多仮駅開業、筑線相互乗入開始
1987	昭和62年	4. 1	九州旅客鉄道株式会社発足
		10.30	博多駅 韓国釜山駅と姉妹駅調印
1996	平成8年	11.11	中国鉄道部上海鉄路局との協力協定及び博多駅・上海駅と友好駅締結
1999	平成11年	12. 一	博多駅自動改札機導入
2004	平成16年	3.13	九州新幹線新八代～鹿児島中央間開業
2005	平成17年	12. 1	博多駅総合案内所で通訳(7カ国語)・手話サービス開始
2006	平成18年	2. 1	「JR九州筑紫口ビル(仮称)」新築工事安全祈願祭
		3.31	博多駅ビル(仮称)新築工事安全祈願祭

参考:「博多駅史 85年のあゆみ」、「博多駅地区区画整理誌」、JR九州提供資料、JR九州ホームページ (注) 肩書きは当時のもの



1 開通当時の博多駅(1889年) 提供:福岡市都市整備局 2 明治末期の博多駅 提供:福岡市都市整備局 3 解体前の旧博多駅 出典:「博多駅地区区画整理誌」
4 博多駅開通祝賀パレード(1963年) 出典:「博多駅地区区画整理誌」 5 駅の中央コンコース(1963年) 提供:北海道大学大学院地球環境科学研究院 中村博教授
6 山陽新幹線開通(1975年) 提供:西日本新聞社 7 現在の博多駅(博多口) 8 現在の博多駅(筑紫口)



外観(全景)イメージ



駅前広場イメージ



ホームから駅ビル3階へ イメージ

生まれ変わる博多駅

～新博多駅ビル開発概要～

九州旅客鉄道株式会社 博多駅開発本部

1. 2011年春、延床面積20万㎡の巨大駅ビルが誕生

博多駅は1日約34万人が利用する九州最大のターミナル駅であり、これまでも福岡・九州の玄関口として大きな役割を果たしてきました。その博多駅が、九州新幹線全線開通に併せ、2011年春に大き

く生まれ変わります。新しい駅ビルの延床面積は約20万㎡で、現博多駅ビルの6倍以上、東京ドーム4個分以上となります。

●開発規模等

敷地面積	約22,000㎡
延床面積	約200,000㎡
階数	地下3階～地上10階
用途	駅、複合商業施設(百貨店、専門店、エンターテインメント、サービス)、駐車場、駐輪場等

2. 開発への想い

“アジアに開かれた新しい九州都心の共創”これが今回の開発テーマです。博多地区が福岡・九州の玄関口としてアジアとの交流拠点となり、また福岡の都心というだけでなく、九州全体の活性化につながるような新しい都心核となるための起爆剤たりえる駅ビル開発としたい、そんな想いが込められています。

3. 4つのコンセプトと導入機能

この想いを実現させるため、4つのコンセプトのもと、様々な機能を新しい駅ビルには盛り込んでいきたいと考えています。

◇**分かりやすい駅**

中央コンコースに吹き抜け空間を設け、駅ビルや地下などへの動線を分かり易くと同時に、新しい待ち合わせスポットとなるような環境演出を施します。また、博多口と筑紫口とを繋ぐ新たな動線や、

創造します。

◇**賑わいの場**

百貨店、多彩な専門店、レストラン街など魅力的な商業集積とともに、ココロ・キモチ重視の時代に合わせ、シネマコンプレックスやイベントホールなどのエンターテインメント機能、多種多様なサービス機能を導入します。あらゆる世代が、来て・見て・体験して楽しめる“賑わいの場”を創造します。

◇**情報発信の場**

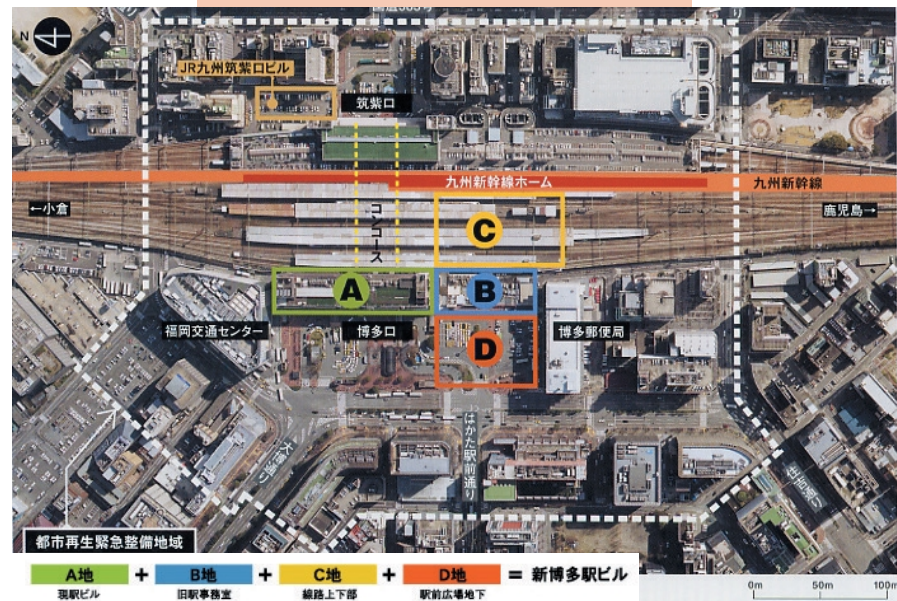
駅という利便性の高い立地を最大限に活かし、訪れる人々に役立つ情報発信機能、自分磨きのための学び機能、ビジネス・カルチャーのサポート機能などを提供すると共に、人々が自らも参加し情報を発信できる場を提供し、地域と九州全体の活性化に繋がる“情報発信の場”を創造します。

●**ゾーニングイメージ**

RF	スカイガーデン							
10F	レストラン	ティ・ジョイ(シネコ)	イベントホール					
9F		エンターテインメント・ギャラリー	ビジネスユース					
8F	各種サービス・スクール・リラクゼーション							
7F	カルチャー・ホビー・ミュージック							
6F	阪急百貨店							
5F				新連絡路				
4F							メガストア	ファッション
3F							カフェ	
2F	コンコース							
1F	レストラン・フード							
B1F	地下鉄							
B2F				駐車場				
B3F								

※百貨店概要…事業者:株式会社阪急百貨店 場所:地下1階～8階 売場面積:約40,000㎡
 ※シネマコンプレックス概要…事業者:株式会社ティ・ジョイ 場所:9・10階 スクリーン数:12 座席数:約2,000席

●**開発エリア図**



新・福岡都心構想

福岡市の都心が、さらに魅力的であり続けるための都心づくりの指針を策定

平成18年6月 新・福岡都心構想策定委員会

博多駅地区は、市の構想でどのような位置付けにあるのだろうか。
ここでは、都心の事業者や市民との共働により快適・安全で活気のある都心部の形成を目指すものとして「福岡市新・基本計画」（平成15年）に策定が位置づけられている「新・福岡都心構想」（平成18年6月）について紹介する。



九州・アジア生活圏が現実のものとなる中、アジアの交流拠点都市・福岡という都市像を実現していくためには、新しい時代に対応する充実した都市機能、魅力あるアイデンティティ、豊かな生活環境という面で都市の総合力を高めていく必要がある。そして、その鍵を握るのは新しい都心の創造である。

「新・福岡都心構想」は、概ね10年後の都心の姿を想定しているが、大規模な基盤整備については、15～20年後の実現を目指している。

目指すべき都心像

「福岡の都心」は、福岡市の都心であることはもちろん、多くの人々がショッピングや娯楽を楽しむ場所、働く場所であり、広い範囲における商業や業務の中心となっているなど、「福岡都市圏の都心」としての機能を果たしている。

さらに、九州を管轄する国の出先機関や大手企業の支社・支店、金融機関、外国公館などの集積やスポーツ、文化などに直接触れられる環境、九州ネットで放映されるテレビ番組等の情報発信機能の集積などを背景に、九州の企業や市民が福岡の都心の多様な機能を活用する「九州の都心」としての地位を確固たるものとしている。

今後は、九州の都心であるのみならず、現実化しつつある広域交流時代の到来を踏まえ、「九州・アジア生活圏時代の都心」へと、ステップアップしていく必要がある。

飛躍的に発展するアジアの諸都市。その力強い動き～ダイナミズムの中で福岡市が今後も「アジアの交流拠点都市」としての活力を持ち続けるために、「九州・アジア生活圏の都心」として新しい時代に向け、「活動的な」「美しい」「安全な」「便利な」都心。全ての人にとって気持ちの

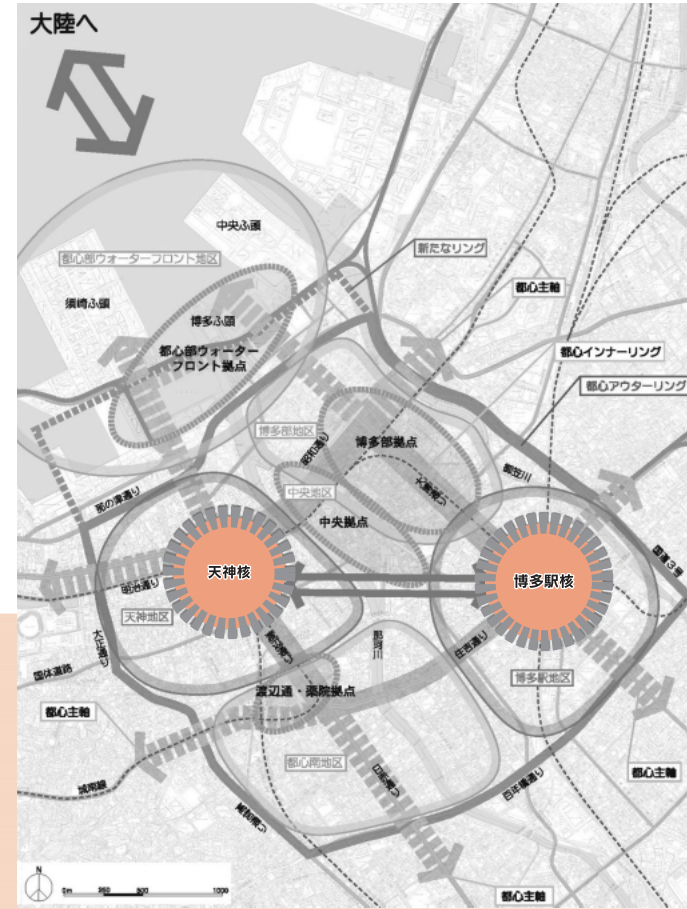
いい中心を目指す。

新しい都心構造の形成

都心像の実現には、それに合った新たな都心構造の形成が必要である。

特に「天神地区」と「博多駅地区」は、広域交通のターミナルを中心とした2つの核であり、その向き合った「都心中核部」は、集客力や利便性を高めている。一方、個性や界隈性を楽しめる外周部の形成は、「都心中核部」の魅力を増加させることになると考えられている。このため、移動や回遊性・景観や賑わいの連続性で両地区の連携を強化するとともに、居住機能をバランスよく配置する。

また、「天神地区」と「博多駅地区」との連携を強化するため、両地区を結ぶ「中央回遊軸」は、新たな歩行者の回遊軸として、歩道空間の充実や沿道への商業施設等の誘導及び景観整備を進めていく。



※各地区の区域は、それぞれの取り組み内容に応じて変化するもので、概ねの位置関係を示すだけで、明確な境界を有するものではありません。

場の持つ力を活かした6つの拠点

・ 都心像を実現するために、都心6地区の拠点の形成と機能の強化を図る。集客拠点である「天神地区」、広域的な業務拠点である「博多駅地区」は、現在有する機能をさらに高めることで、都心全体を牽引するような魅力ある「都心の核」の形成を進める。

・ ビジネス、都心居住、文化が調和するまちづくり「都心南地区」、新しい交通拠点となった「渡辺通・薬院拠点」を中心にビジネスの創造に繋がるまちづくりを進めるとともに、居住地区として暮らす人にとっても快適なまちづくりを進める。

・ 「中央地区」は都心各地区に隣接する重要な地区であり、地区全体を「中央拠点」として位置づけ、劇場や美術館、川端商店街、中洲などに代表されるような多様な魅力を昼も夜も楽しめるまちづくりを進める。

・ 都心（博多のまち）の原点である「博



提供:福岡市

多地区」では、これまで取り組んできた都心居住施策に加え、歴史や伝統文化などの博多らしさを活かした新たな拠点づくりを進める。

・ 「都心部ウォーターフロント地区」については、港と街が一体となった「海に開かれた都心」づくりに向け、既存の物流機能を再編するなど港湾機能と調和を図りながら、道路等の基盤整備を行い、新たな拠点づくりを進める。

これら6つの地区では、これまでに整備してきた「既存ストック」を民間と行政がうまく活用するような新しい仕組みによるまちづくりを進める。

博多駅地区のプログラム

【博多駅地区】広域的なビジネス街を活かした賑わいのまちづくり

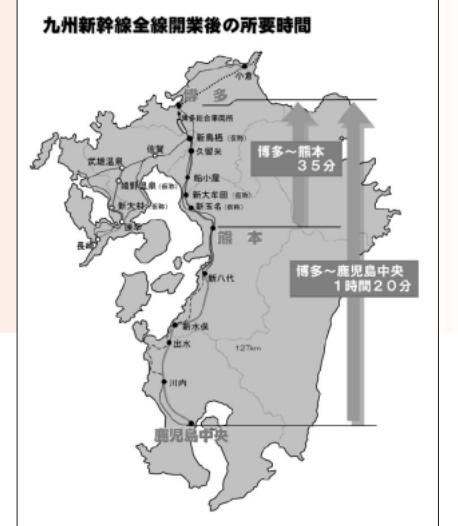
博多駅地区は、九州新幹線全線開業に伴い「九州・アジアとの交通結節点」としての役割がますます高まっている。

交通結節点にふさわしい乗り継ぎ易さや歩行者動線の整備、来街者への案内サービスの向上など、利用者によりやさしいまちづくりを提案する。

また、まちの更新期を活かしながら、国際的な広域業務の中心地区として、

商業・文化・行政サービスなどの都市機能の充実を図る。事業者が働きやすく、企業が活動しやすい、活動的で賑わいのある新たなまちづくりを提案する。

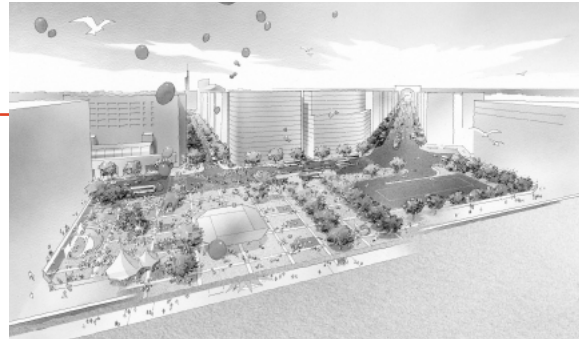
●九州新幹線全線開業による博多駅までの所要時間



おわりに

この都心構想が民間と行政で共有され、市民の皆さんや事業者・団体などで、今後実施する建物の更新や地区の開発、地域の管理運営などに活用し、行政では、関連する様々な計画づくりや基盤整備、地域のまちづくりにおける支援・誘導策などに活用していくことで、誰からも愛され親しまれる都心の形成を目指していく。

本構想の詳細は、福岡市ホームページ(<http://www.city.fukuoka.jp>)でご覧いただける。



博多駅ビルから見たイメージ(案)

「博多駅地区まちづくり研究会」(注)では、まちづくりの大きな方向性やまちづくりガイドライン(案)などについて検討し、平成18年3月に報告書を取りまとめた。その概要を紹介する。

注:(社)九州経済連合会(九経連)が九州新幹線全線開通を契機とした九州の玄関口にふさわしい顔づくりを構想するために設置

博多駅地区における

交通結節点とまちづくりのあり方

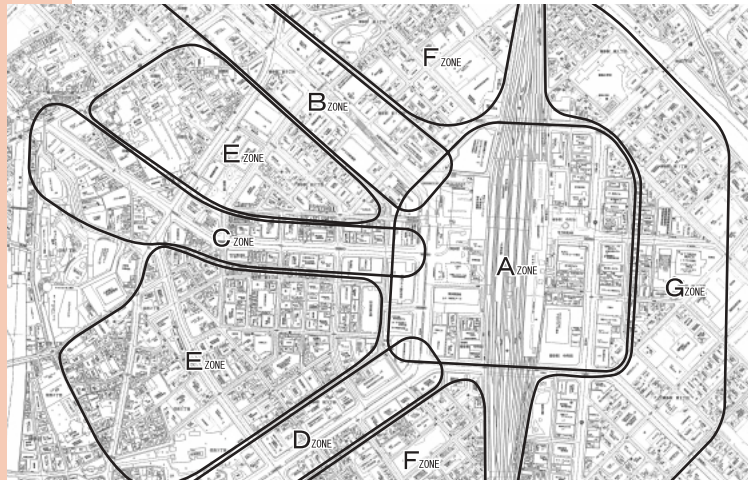
「ガイドライン」と「エリアマネジメント」による再創造で博多駅地区を“人を中心としたまち”へ



●ゾーン別まちづくりの目標

ゾーン	エリア	目標
Aゾーン	博多駅を中心とする周辺街区	交通結節点として人の行動の拠点を形成
Bゾーン	大博通りを中心とする沿道街区	博多駅と博多港を結び、福岡都心部の骨格を成す“都心回廊軸”を形成
Cゾーン	はかた駅前通りを中心とする沿道街区	人を中心とした“戦略的歩行者軸”を形成
Dゾーン	住吉通りを中心とする沿道街区	福岡都心部の骨格を成す“都心回廊軸”を形成
Eゾーン	大博通り、はかた駅前通り、住吉通りに挟まれたエリア	表通りの後背地としての賑わいを形成
Fゾーン	大博通りの北側および住吉通りの南側のエリア	後背地として職住近接の環境を形成
Gゾーン	筑紫口側一帯のエリア	エリア特性を活かした多様な機能が共存した環境を形成

●ゾーン区分



博多駅周辺の地区についてまちづくりのコンセプト

現在の博多駅周辺は、公共交通の結節点として十分であるとは言えない。利便性の高い駅と周辺地区の形成のためには、交通機関相互のアクセシビリティ(乗り継ぎ)を向上させ、結節機能を改善し、駅を拠点とした地区全体の回遊性を高めることが必要である。また、市民と来街者の視点に立ったまちづくりを推進することで「人が真ん中のまち」「集い、楽しみ、にぎわうまち」「人に優しく、もてなしが広がるまち」をつくる。

地域創造の方向性、まちづくりの方針

博多駅地区においては、まず駅整備効果による徒歩圏の交流ネットワークの形成、「都市の玄関機能」と「快適性」の強化による都市再生の推進、そして面的な活性化をもって交通結節点整備の価値を最大化する事、これらの視点からまちづくりに取り組むことが重要である。また、はかた駅前通りにおいて歩行者・自転車・公共交通機関を優先するセミトランジットモール化や都市広場機能を重視した駅前広場の設置など、地域構造、地域内の人の流れ、都市施設や防災・防犯に関する取り組みを図る事が、まちづくりの方針となる。具体的には、地域構造の考え方として、博多駅周辺を公共交通ゾーンと一般交通ゾーンに分け、公共交通機関の結節点として再構築する。そして人にやさしくシンボル性のある「都市の広場」として駅前空間を創出し、さらには国際的なビジネス拠点としての就業環境の充実を図る。人の流れの考え方としては、人の流れを生む回遊拠点と動線をつくる。建物低層部には「集客」をキーワードとした施設を導入し、歩いて楽しい歩行者空間を形成する。さらに歩行者に対する情報系の移動支援プログラムを構築する。

また歩行者ネットワークを形成するサブ拠点を設置する。施設および防災・防犯の考え方については、附置義務駐車場はビル個別だけでなく、必要に応じて地域全体として集約する。そして駐輪場は中規模施設を地区内に分散し、安全でかつ安心なまちづくりを進める。以上をまちづくりの方針とする。

博多駅地区まちづくり意向調査では、伝統文化を活かしたビジネス街としてのまちの発展、まちで余暇を過ごせる環境の充実、防災・防災システムの確立、まちの回遊性の向上とサイン計画の推進、住民や企業によるエリアマネジメント機構の組成等が求められている。

博多駅地区まちづくりガイドライン

博多駅地区まちづくり研究会では地区内のゾーン分けや、主要ゾーンにおけるワーキンググループでの検討を通し、現況の課題を踏まえつつ、理想的なまちの将来像を描き、「コンセプト」「方針」「まちづくりプラン」等をまとめたガイドライン(案)として示している。(10ページ表、図参照)

博多駅地区は、九州・アジアの玄関口としての賑わいが不足している。福岡都心部を形成する他の地区と協働しながら発展していくことが重要である。地区全体としての“まちづくり”が必要となる。航空法による建物の高さ制限によりオープンスペースを確保することが困難で、地区レベルでの円滑な交通計画の見直しが必要である。以上のような課題がある一方で、九州最大のターミナル駅であり、九州新幹線全線開通や博多駅再整備が行われる。陸・海・空の玄関口となっている。博多駅地区のビジネス人口は都心地区全体の約4割を占める。歴史・文化と先進性が共存している。都市基盤が既に整備されている。これらのポテンシャルを活かしながら再創造する必要がある。博多駅地区において、上記のポテンシャルと多様性・結節性・国際性・文化性・

安全性・快適性の6つの要素の組み合わせで、まちの賑わい、そして都市文化を重視した、また人を中心とするまちの再創造と都市型居住とコミュニティの形成をまちづくりの目標として定める。まちづくりのキーワードは、軸と拠点による賑わいのまちづくり、高規格・高品質なビジネス街の形成、そして歩いて楽しいまちづくりの3点を基に進める。さらに、博多駅地区を再創造するため、先ず賑わいのある歩行者空間の整備、そして沿道・後背地との連続性の確保、地域デザインの推進、セミトランジットモールの整備、オープンスペースの拡充の5つの計画によってまちづくりを推進する。

博多駅地区のエリアマネジメント

博多駅地区に求められる活性化施策は、中心市街地再生の根本的課題である福岡都心部における都市構造の課題として取り組むことが求められる。すなわち、九州を代表するオフィス街としての価値向上、建て替え更新期を迎えたオフィスビル更新の円滑化、新たな地区イメージの形成など、まちづくり全般にわたる取り組みが必要となる。現在、博多駅地区には様々な団体があり、それぞれの目的にあわせたまちの活性化事業が行われている。しかし、博多駅地区が“九州の玄関口にふさわしい魅力ある都市拠点”として発展していくためには、各団体が行っている活動を個々に展開するのではなく、2011年の九州新幹線全線開通を契機に、ひとつの博多駅地区としてまちづくり活動に取り組むことが望ましく、既存団体との連携も視野に入れながら、エリアマネジメントを司る組織づくりが求められる。

●「博多駅地区における交通結節点とまちづくりのあり方—最終報告書—」(平成18年3月 博多駅地区まちづくり研究会)
<http://www.kyukeiren.or.jp/katsudo/pdf/1803machidukuri.honpen.pdf>
 (社団法人九州経済連合会ホームページ内)

駅前まちづくり!

～まちづくりのキーワードは「エリアマネジメント」～

「エリアマネジメント」という言葉をご存知だろうか? この言葉は、博多駅地区のまちづくりで重要な意味を持っている。博多のまちづくりでは、市民参加型の「エリアマネジメント」がキーワードで進められていく。「エリアマネジメント」とは何なのだろうか? そして、どのようにして、まちづくりが進められているのだろうか?

はじめに

昔から街の中心には駅があった。休日には、家族で大きな駅にある大きなお店で、買い物をしたり、食事をするのもあったと思う。あるいは、待ち合わせや出会い別れの舞台になった方もいるかもしれない。(写真1)

しかし、最近ではどのまちにも郊外に大きなショッピングセンターができて自家用車で買い物をしてしまうことが多くなった気がする。このままでは、街の中

心から駅がはずれ、駅前のまちに賑わいがなくなり、魅力が減ってしまう懸念がある。

そのため、駅前のまちが、より賑わいをもったまちづくりを目指す取組みが行われている。(写真2)

今までの取組みとしては、どちらかといえば、市や県等の行政、または事業者によって駅前の街路や店舗が計画され、まちが形づくられてきたイメージがあるかもしれない。

エリアマネジメントとは?

近年、注目されつつある新しいまちづくりの考え方として、「エリアマネジメント」がある。「エリアマネジメント」とは、はっきりとした定義はないが、市民・事業者・行政による「協働」作業を基本としている。具体的にはまちづくりの有志によって、まちづくりの組織を設置する。そして、単独では解決できないまちの課題や、単独では出来ないまちの魅力作りなどについて、市民を含めた関係者の意見を総合的に調整して皆が力を合わせて継続的に活動していく。これらの活動が特定のエリアで、マネジメント重視で継続することで、持続可能なまちが築かれることを目的としている。

どのようなことをしているのか?

ここでは、既存の駅前にあるエリアマネジメントの活動を紹介する。

エリアマネジメントの活動は、大きく分けて、ソフト関係とハード(建物・施設)関係がある。

ソフト関係のエリアマネジメントとして、福岡市の天神地区では、「We love 天神協議会」が活動を行っている。例えば、歩行者天国やオープンカフェなどの社会実験を行った「天神ピクニック」がある。また、天神地区の清掃活動を、「green bird」などの地域の団体と協力しながら継続的に実施している。(写真3)

また、イベントのサポートが挙げられる。東京都の大手町・丸の内・有楽町でエリアマネジメント活動を行っている、「NPO 法人大丸有エリアマネジメント協会」は、2005年まで行われていた、「東京ミレナリオ」のサポート役として、開催期間中に来街者に写真撮影や道案内を行っていた。(写真4)



写真5: 丸の内シャトル

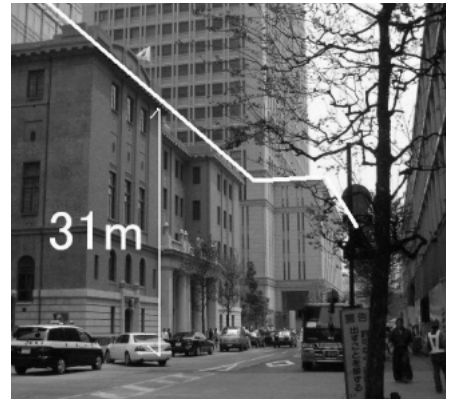


写真7: スカイライン(大丸有地区)



写真6: 汐留シオサイト(浜離宮恩賜庭園から)

丸の内シャトルは、NPO法人大丸有エリアマネジメント協会の後援で走行するエリア内無料巡回バス。日の丸自動車興業が運行し、エリア内の企業・施設の協賛金で賄っている。(写真5)このように、ソフト関係では皆が力を合わせて活動して成果をあげている。

ハード関係のエリアマネジメントとしては、東京都の汐留地区がある。同地区は、官民協働でまちづくりを行っており、まちに設置された「汐留地区まちづくり協議会」が仲立ちして、開発を推進する事業者と街路や地下道や街路樹を整備する行政が協働しながらまちづくりを推進している。施工後のまちの管理は、協議会を中心とした事業者が行うことで、地域全体で統一された雰囲気や環境を作り出すことが試みられている。(写真6)

また、既出の大丸有地区では、「大手町・丸の内・有楽町地区まちづくりガイドラ

イン2005」として、まちづくりのルールを定めている。例えば、建築物は、歴史的な高さ31m(百尺)のスカイラインで段差をつけるなどアクセントを設けている。(写真7) そうすると、高さが揃い、街並みが整ったように見える。このようにガイドラインを市民も含めた官民協働で作っていくことは、素敵なまちづくりの第一歩になるだろう。

おわりに

今回、紹介したように全国の駅前で様々なエリアマネジメントの活動が行われている。博多駅地区のまちづくりも、このような先例を参考にして、その核として活動するエリアマネジメント組織を地域で立ち上げていくことが必要だと考える。



写真1: 駅前のイメージ(原宿駅)



写真2: 駅前のにぎわいのイメージ(渋谷駅)



写真3: 天神地区での清掃活動(提供: We Love 天神協議会)



写真4: 東京ミレナリオ

九州新幹線を いかに使うべきか

～博多まで延伸される九州新幹線の使い勝手と 将来の活用の可能性を考える～

九州大学大学院工学研究院 教授 角 知憲

九州新幹線の使い勝手

新幹線鉄道は、時速200km/h以上、まもなく360km/hに達するであろう最高速度を誇る高速鉄道である。けれども、この速度の効果が高度に発揮されるのは、長距離の運行である。運行距離が短いと所要時間の節約効果も小さく、在来線や自動車交通に比べて大きなメリットを生まない。したがって、駅間距離は長くなって、数十kmという値を取るようになる。それが、新幹線の開通によって長距離旅客を失う並行在来線をどうするかという問題に通じるのである。短距離の交通需要も、確実に存在する。それを担うための社会的な仕組みや技術革新も大切であるが、ここでは言及しない。

一方、航空機は最高速度で大幅に新幹線を超えるが、多くの空港は都心から離れている。また、航空機の技術的な性格と歴史的な経緯から採用されたのだろうか、その搭乗手順は、

かなりの無駄時間を生む。つまり航空輸送は、新幹線よりさらに長距離の運行に適した方式である。

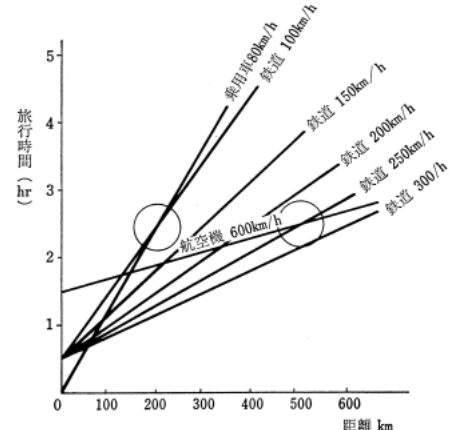
ところで、生産活動たると私的な活動であるを問わず、およそ人は1日24時間を基本とする周期に基づいて活動し、これを逸脱することは、なにかと大きな負担になる。そこで、このサイクルの中で効率的に行動目的を達するには、自ずと交通に割り得る時間に制約が生じるが、経験的には、この制約は片道2～3時間を超えると目立つようになる。さらに、交通行動の分析を行ってきた筆者らの経験では、乗車時間2～3時間あたりにかかなりの選好の変化(この時間を超えると負担を強く感じる傾向)があるようである。逆に言えば、所要時間2～3時間圏では、きわめて効率的な範囲である。

そうすると、高速鉄道のもっとも効率的な輸送距離はおそらく100kmから500kmぐらいであろう。100km以下では、在来の鉄道や自動

2011年には、九州新幹線が博多駅まで延伸される。それは福岡のまちづくりを展開するきっかけとなるが、同時に、南北九州の一体化がさらに進むこと、南九州までが大阪や東京など本州の大都市と緊密に結ばれることを意味する。新幹線は、他の交通施設と並んで、後世に伝えるべき貴重な資産でもある。九州の都市にとって、この点を踏まえた戦略を持つことは重要である。

車で十分に上記の要求に応じることができるし、500kmを超えると、航空輸送の利点が現れて来る。しかし、100～500kmの範囲では高速鉄道に勝る交通手段はないであろう。九州全域は、この範囲に含まれる。これまでも福岡市

●図1：旅行速度を変化させた鉄道と航空機・自動車との旅行時間の比較
(小野純朗「鉄道のスピードアップ」p20、日本鉄道運輸協会1987より)



図中の円は鉄道が他の交通手段に匹敵する範囲。自動車と交差するとされる円では、鉄道の時速80km/hであることを注意されたい。新幹線では、列車によっては表定速度200km/hを超える。

は九州の中心都市として機能してきたが、この機能を九州新幹線が、さらに昂進させることは確実である。むろん、中南部九州と本州西部の交流も活性化するに違いない。しかし、航空輸送が普及した時代に、1000kmにんなんとする輸送距離では、高速鉄道が大量の需要を担うことは考えにくいのも事実であろう。

長距離輸送の可能性は？

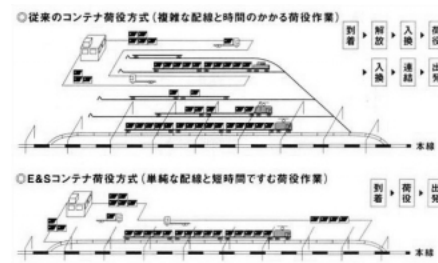
後世へ伝える我々世代の遺産となり得る新幹線には、有効な活用方法があればあるほど価値が高まる。ほかに有用な使い道は無いのだろうか。

今のところ新幹線で貨物は運ばれていないが、かつての新幹線計画では貨物輸送が考えられていたと言われる。未来永劫、貨物輸送が不適当なわけではなからう。鉄道貨物輸送が航空輸送との競争を引き起こすことは無いであろうから、旅客輸送より長距離をカバーして南北九州と関西関東との接近効果をより有効に利用できるのではないだろうか。

鉄道による貨物輸送は比較的安価であるにも関わらず、ここ数十年縮小して来た。それは、ヤードにおける列車編成や自動車との積み替えて時間のロスが生じること、貨物列車の運行速度が小さいこと、したがって所要時間が大きいうえ、特定の区間・時間帯において線路容量(単位時間内に運行できる列車の数で、列車の走行性能、駅における運用、信号システムの性能などで決まる)が不足するため、望ましい運行ダイヤが作れないこと、などが理由である。とくに、機関車で長大な貨物列車を牽引し、その速度が列車中の設計速度が最も小さい車両によって決まるとすると、それ自身が線路容量を浪費するのである。

これらの事情も変化しつつある。

●図2：E&S荷役方式 (JR貨物資料より)



荷役方式でも、「simple is best」の感がある。別に、GPSを利用した輸送管理技術などの進歩も見られる。

一つには、産業構造の変化によって、陸上輸送される貨物は軽量高価格小ロットの貨物へシフトしてきた。それは、コンテナに収容されている。そのため、自動車との積み替えが機械化されるとともに、固定編成の貨物列車と専用の荷役線を用いる「着発線荷役(E&S)」方式が採用され、ヤードにおける列車編成作業は無用となった。さらに、貨物の軽量化・コンテナ化は、同一規格の貨車が高速度・高加減速度で走行することを可能とし、ついには貨物電車が出現して旅客列車と同等の運行が可能となった。こうした技術の進歩は、新幹線による貨物電車輸送を準備するものということができる。

線路容量の問題も、克服される可能性がある。東海道新幹線より進歩しているはずの九州新幹線には、東海道新幹線ほどの旅客輸送需要は存在しない。したがって、線路容量には余裕が生まれて不思議ではない。東海道新幹線には、おそらく、容量に余裕はそれほど無かろう。それでも、列車を旅客用プラットフォームに収容することを絶対としないなら、旅客列車の後尾に数両の貨物電車を連結することは可能であろう。これを旅客駅構内で分離し別の場所へ動かして荷役を行い、また駅へ戻して別の旅客列車に連結するなどの方法が可能では無いだろうか。駅における短時間の停車中に、列車を連結し分離する技術は、すでに秋田新幹線などに例がある。こうすれば、貨物輸送による線路容量の圧迫は、ごく小さい。

高速鉄道は21世紀の「基幹装置」

鉄道は、コンパクトな空間で大きい輸送力を持つことに特色がある。運行間隔が2分程度まで縮められる在来線の複線の都市鉄道は、1方向1時間当たり5万人を超える輸送力を発揮している。これは、複線の軌道幅の歩道を整然と行進する歩行者集団の交通量をおそらく超過する。新幹線の最小運転間隔も数分に達しており、潜在的な輸送力には恐るべきものがある。昭和39年に開業した東海道新幹線は、当時予想された東京・大阪間の交通需要の急増に対処することが目的であった。その後建設された新幹線網も、東京、大阪というメガロポリスと他の大都市をつないで大量需要を担

うものであった。日本のように、高密度の市街地が連続する都市、あるいは多くの高密度都市が近い距離で連なって大量の交通需要が発生する地域では、鉄道は不可欠な「基幹装置」であると見なすべきであろう。「基幹装置」とは、たとえば高層建築ではエレベーターや空調装置が必須であるように、都市や国土が正常に機能するために不可欠の固定装置という意味である。

どこでも同じ基幹装置が必要というわけではないが、新幹線のように大都市地域との連続性を求めるなら、同じ「基幹装置」が必要である。ただ、地方では、道路や並行在来線、あるいは航空輸送もまた有用であり続ける。九州のような地方においてこそ、他の基幹装置と合わせて高速鉄道を活用するための総合的な工夫が必要である。上記の貨物輸送はまだ思いつきに過ぎないが、その工夫の一つのつもりである。

ともあれ、新幹線を始めとして後世に残す資産には、鉄道技術やその運用・経営の革新、さらには都市や地域開発における周到的な考慮が強く求められることは確かである。



写真1：秋田新幹線「こまち」の連結部
(http://www.ss.jr4u.or.jpより)
運転ダイヤから見ると、こまち-はやての分離、連結には2分しかからないようだ。もちろん、この種の操作を行うべき駅は、少数に限られる。



写真2：鹿児島本線と九州縦貫道
(JR九州「広報誌「窓」」表紙写真No.85,1996)
いずれ並行在来線として議論に上る鹿児島本線であるが、複線区間では現状でも、輸送力、運行速度ともに高速道路に匹敵する。それに、このコンパクトさは、評価すべきであろう。

すみ とものり
1948年広島市生まれ。東京大学大学院工学系研究科土木工学専攻博士課程単位取得退学。工学博士。川崎重工株式会社、東京大学工学部助教授を経て1991年より九州大学工学部教授。現在は九州大学大学院工学研究院教授。専門分野は交通計画。

まとめ

第3世代の博多駅地区のまちへ

財団法人福岡アジア都市研究所 理事長 梶木 武

1. まもなく第3世代の博多駅地区が誕生

これまでの博多駅地区を概観すれば、駅地区は福岡のまちの戦略ポイントであり、原動力であった。

明治時代に、当時の博多のまちのプリングに博多駅が建設された。以来現在地に移転するまでの約70年間を第1世代の博多駅地区といえよう。この間、福岡のまちは、面積5km²、人口5万人(1889)から、240 km²、72万人(1963)へと大きく発展したが、これまた第1世代の福岡であり、それを支え、一翼を担ったのがむろん陸の玄関博多駅地区である。

次いで1963年に、現在の新博多駅が誕生し、新たな駅地区が形成された。これが第2世代の博多駅地区であり、同時に第2世代の福岡のまちである。以来今日まで40年以上が経過する中で、まちは面積340km²、人口140万人(2005)へとさらなる発展を遂げた。また、鉄道が高架化されたことで、鉄道を挟む博多口地区、筑紫口地区が一体となり、博多駅地区は文字通り福岡の顔へと成長した。天神地区と博多駅地区。これら両者が2眼レフ構造の都心に成長することで、第2世代の福岡のまちは九州を代表する中枢都市へと脱皮したということである。

そして現在、九州新幹線の開業を目

前に新たな駅ビルの建設がはじまり、これに伴い駅周辺のまちづくりが大きく動きだした。つまり、現駅とその周辺が九州新幹線開業時で2つ目の節目を迎えるが、その中で、再び生まれ変わろうとしている。これが第3世代の駅地区の誕生である。これまでの轍に習えば、それは同時に21世紀における第3世代の福岡のまちの胎動でもある。

2. 人と文化がクロスする本格派の駅地区のまちを

第3世代の中枢都市福岡は、単に九州を代表するだけではすまされない。新世紀が進展する中で、産業、経済はもとより、人の交流やもの、情報の流れなどあらゆる点で国際化が進みつつある。とりわけアジアの諸地域と我が国との交流は益々活発になりつつある。このため、アジアのゲートウェイとしての福岡の役割に一層の期待が寄せられ、博多駅地区はその中核であることから、果たすべき責務は大きい。

すなわち、第3世代の博多駅地区は、第3世代の福岡を支え、国際的な視野でリーダーシップを発揮する必要性と必然性があり、それにふさわしいまちづくりが求められている。この観点で本特集の博多駅地区のまちのあり方に関するまとめにして提言すれば次のとおりである。

一つ、まちの基本は人である。したがって、中枢都市福岡の中心となる博多駅地区のまちは“人のちまた”でなければならない。

一つ、国内外から多くの人を訪れ、交流拠点となる博多駅地区のまちは、もてなしの心を大切にすることに優しい“ユニバーサルなまち”でなければならない。

一つ、まちが躍動する中で人を惹きつける根底は文化である。その意味で、博多駅地区のまちづくりは文化を創造し、文化を大切にする“豊かな文化のまち”でなければならない。

一つ、活気があり賑わうまちは人が回遊するまちである。駅を起点に、地区全体ひいては福岡の各地に人が回遊する“賑わいの回遊のまち”を目指すことが重要である。

一つ、どんなまちも防災、防犯に関わるハード、ソフトの両面で安全安心が不可欠である。駅地区は、福岡の国際的、広域的活動の中核を担うにふさわしい“安全安心のまち”でなければならない。

要するに、「人を基本に、真に人に優しく、文化あふれる中で躍動する安全安心の本格都市」。それが第3世代の博多駅地区のまちが目指す方向であり、そこに世界にほほえむ福岡のまちの顔と心がある。

1 「昭和の町」で商店街活性化

—豊後高田市

財団法人福岡アジア都市研究所 研究主査 今川 浩



モータリゼーションの進展、大型ショッピングセンターの進出、店主の高齢化や後継者不足など商店街を取り巻く環境は厳しく、いわゆる「シャッター通り」と化した商店街が多い。このような状況を改善するために様々な商店街活性化対策が施されたが、思うように成果が上がっていないのが現状である。国においても「改正まちづくり三法」を成立させ、商店街活性化に力を注いでいるところである。こうした中、「昭和」をキーワードに甦った商店街が大分県豊後高田市にある。昭和の時代にタイムスリップしたレトロなこの商店街をレポートする。



豊後高田市



「昭和の町」誕生秘話

大分県豊後高田市は、「仏の里」として名高い国東半島の付け根に位置し、江戸時代より交通の要衝として栄え、市内の中心を流れる桂川の東西に形成された6商店街は、当地区の商業の中心地として発展していった。

ところが、モータリゼーションの進展、市内唯一の鉄道である宇佐参宮鉄道の廃止(昭和40年)などにより過疎化が進み、昭和30年代初めには3万人を超えていた人口が、1万8千人(平成17年3月に周辺2町との合併により2万6千人)にまで減少した。商店街においても、人口減少、郊外型ショッピングセンターの進出、国道213号線バイパス沿いへの店舗移転などにより衰退の一途をたどっていった。

この状況をなんとか打開しようと、平

成4年に豊後高田商工会議所が中心になって大手広告代理店に依頼して活性化プランを作った。できあがったのは人口1万8千人の都市には似つかぬ莫大な費用のかかる「文化センター建設」「スポーツセンター建設」などの計画だったため、具体性に乏しくお蔵入りとなった。

平成5年、この反省をスタート台に、行政、店主も参加し新たな商店街活性化策を協議した。あらためて各商店街を詳細に調査したところ、「建物の老朽化」、「店主の高齢化」が顕著であった。商店街が都市計画からはずれており、昭和30年代以前に建てられた古い建物が70%以上残っている。また、店主が高齢化しているので、昭和の時代のようにお客様と接客しながら商売する昔ながらの商人が生き残っている。つまり、本物の「昭和」がここに存在しているということがわかった。この結果、商店街

が元気だった昭和30年代を再現した町づくりが再生のテーマとして決定した。

昭和の町づくりには、行政も全面的にバックアップを図った。平成13年度に大分県地域商業魅力アップ総合支援事業(街並み景観統一整備事業)を導入、豊後高田市の補助金と合わせ、改築工事費の3分の2が補助金で賄われた。

こうして平成13年9月、昭和の店が9軒再生され、「昭和の町」が誕生した。実に9年の歳月を要したことになる。毎年8店舗ずつ立ち上げており、現在は全部で38店舗になっている。こうした取り組みにより、平成13年度に約2万5千人だった観光客も平成16年度には約25万人と大幅に増加した。

「昭和の町」誕生は、商工会議所、店主、行政と「三位一体」で長きにわたる努力と熱意の賜物であった。

4つのキーワード

「昭和の町」づくりには、お金をかけず、あるものを生かすということで、4つのキーワードを設けた。

①昭和の建築再生

商店に施しているパラペット(看板建築)をはずし昭和の時代のブリキ看板や木製看板を再現した。本物の昭和の看板、外壁が出現した店舗もある。また、入口扉や窓枠のアルミサッシを木枠に変更した。

②昭和の歴史再生

古い歴史を持つ商店には、代々伝わる「お宝」「商売道具」が眠っている。それを「一店一宝」として店頭で展示する。

③昭和の商品再生

各商店には大型店には売っていない代々受け継がれてきた自慢の商品がある。それを「一店一品」として販売する。

④昭和の商人再生

昭和30年代のように、商店主がお客様さんと直接会話しながらおもてなしをする。また、商店の一店一宝、一店一品をわかりやすく説明する。

■主な「昭和の店」

瓦屋呉服店

創業は天明8年
一店一宝／お得意先回りの呉服車
一店一品／明治・大正・昭和の端切れ



吉成電気商店

一店一宝／昭和の時代の三種の神器(冷蔵庫、洗濯機、白黒テレビ)
一店一品／電器屋推薦の電子工作キット



安東薬局

昭和の店第1号
一店一宝／漢方薬の薬研と薬袋
一店一品／いまだに買える昭和のたばこ



千嶋茶舗

昭和の店第2号
一店一宝／貨車借り切りの特大茶箱
一店一品／茶袋も昭和の玄米茶



肉のかなか

手作りコロッケが大人気(52円から)休日には3000個売れる
一店一宝／初代手回しの肉きり機
一店一品／おかみ相伝の手作りコロッケ



森川豊国堂

昭和のなつかしいおやつを販売
一店一宝／アイスキャンデーの行商自転車
一店一品／アイスキャンデー、ミルクケーキ、どら巻きとぶくべえ



大寅屋食堂

昭和55年から価格据え置き中
一店一宝／大寅屋食堂の出前自転車
一店一品／昭和値段のちゃんぽん、高菜焼きめし(350円)



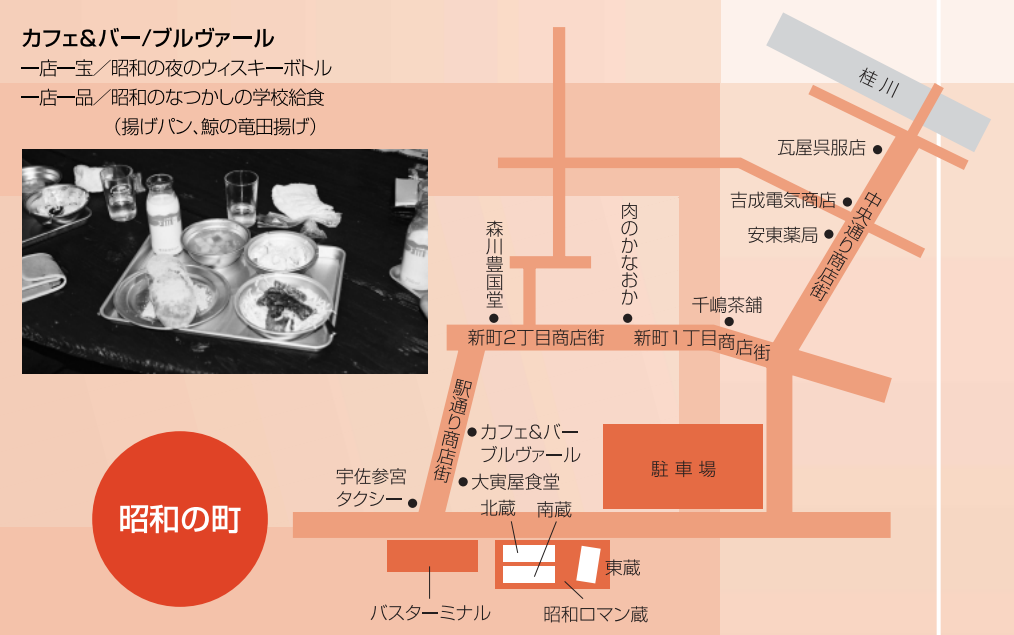
カフェ&バー/ブルヴァール

一店一宝／昭和の夜のウィスキーボトル
一店一品／昭和のなつかしの学校給食(揚げパン、鯨の竜田揚げ)



宇佐参宮タクシー

昭和9年製のシボレーを展示
一店一宝／昭和を走ったクラシックカー
一店一品／昭和の町の観光タクシー



「昭和ロマン蔵」誕生

廃止になった宇佐参宮鉄道の豊後高田駅の周辺には、3棟の古い農協倉庫群が残っていた。この土地・建物を豊後高田市が取得。この活用策として、福岡市在住のおもちゃコレクターに出店を依頼し、20万点のおもちゃと共に豊後高田に移住してもらい平成14年10月、東蔵に「駄菓子屋の夢博物館」を開館した。スペースの関係で、昭和30年代の約5万点のおもちゃや雑誌の展示や駄菓子の販売もしている。来館者の中には、懐かしさのあまり涙を流す人もいう。さらに隣接して、平成17年2月に「黒崎義一-昭和の絵本美術館」を開館した。また、北蔵では「昭和のお宝自慢展」を実施している。昭和の時代の電化製品や生活道具、自動車を展

示し、昭和の時代の小学校の教室や、居間を再現している。平成18年4月には、南蔵に国東半島の食材で本格和食が堪能できるレストラン旬彩「南蔵」を開店し、ここに「昭和ロマン蔵」が完成した。

この拠点施設の開業により、さらなる「昭



昭和ロマン蔵



レンタカーとして借りられるミゼット

和の町」のイメージアップ化に成功し、観光客の増加に貢献している。



ちゃぶ台がある昭和の居間



駄菓子屋の夢博物館

「昭和の町」ご案内人制度

ハード面で「昭和ロマン蔵」を整備し、ソフト面では「昭和の町」を訪れる観光客

をご案内する「ご案内人制度」を作った。これは、地元在住で商店街を利用している人が「昭和の町」を説明しご案内するもの。「昭和の町」の歴史、一店一宝、一店一品はもちろん、地元在住であるからこそ隠れたエピソードなどもユーモアを交えながら説明してくれる。現在は4名いるが、土曜日、日曜日はフル回転という。



昭和の町の案内人

今後の展望

別府、湯布院と違い観光資源が全くない中、ゼロからスタートした観光客が年間25万人になるなど、観光による商店街

活性化は成功したといえよう。

今回の取材にご協力いただいた豊後高田商工会議所の金谷俊樹氏は「私たちの目的としているのは商業と観光の一体化である。観光客増加により商店街にぎわいを復活させ、再び地元生活者に足を運んでもらいたい。観光客と地元生活者がすれ違ってもおかしくない町を目指している」と言う。

しかし、観光客の増加が逆に自動車による買い物が不便になった、商品構成が変わったなどで商店街に行かなくなったという地元生活者の声もある。また、商店街の中には観光客向け商店と地元生活者向け商店が混在しており観光客増加が売上げにつながる商店つながらない商店と二極化している、昭和の店の中にも一店一宝、一店一品が不明瞭な商店が

ある、短期滞在型中心で消費単価が低い、リピーター確保のための新たな商品・魅力づくりが必要などの課題もあがっている。今後の更なる商店街の発展のためには、これらの課題をいかに克服するかにかかっている。

不振であえいでいる商店街は多い。それらの商店街に勇気を与えるためにも、今後の「昭和の町」豊後高田市のさらなる発展に期待したい。

改正まちづくり三法

都市計画法、中心市街地活性化法、大規模小売店舗立地法の総称。このうち、都市計画法と中心市街地活性化法が改正された。改正都市計画法により、延べ床面積1万平方m以上の大型商業施設の郊外進出が規制された。改正中心市街地活性化法では、商業施設や公益的施設を中心市街地に呼び戻すための助成措置を設け、「コンパクトなまちづくり」を目指す。

ダイナミック・シティの 都市景観の形成 —中国・深圳市

Fukuoka
Asian Urban
Research Center
SEMINAR

■講師

中国・深圳市都市計画局 都市・建築設計処 副処長
黄 偉文

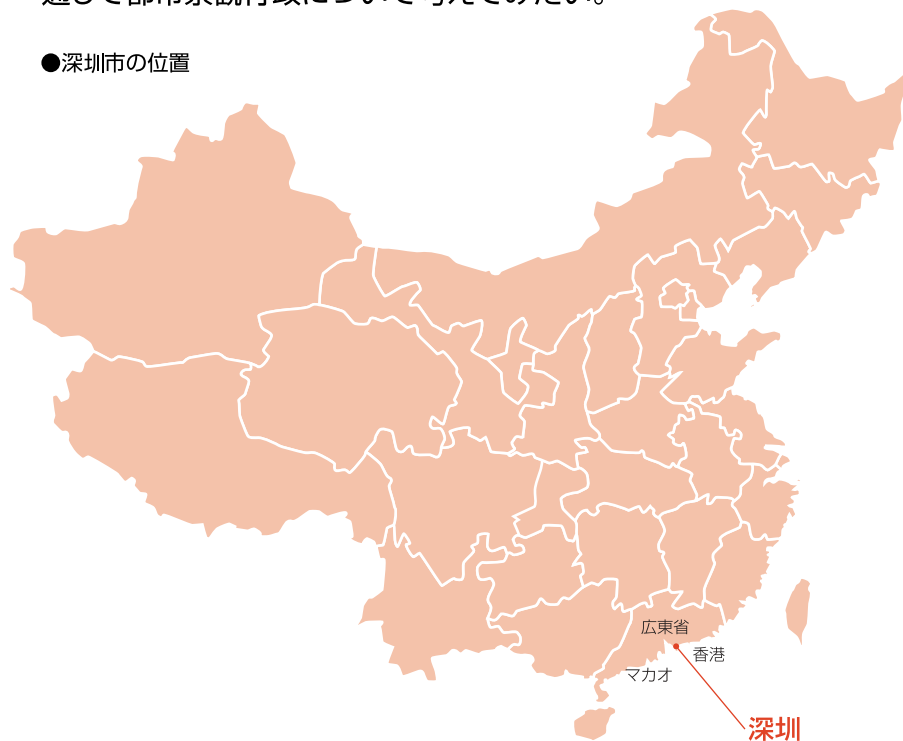


2006年10月3日(火) 14:00~16:00

福岡市役所15階講堂(福岡市中央区天神1-8-1)

1980年に経済特別区に指定され、この20数年の間に急激に発展する都市、深圳(中国・広東省)。増大しつつある人口・経済活動を支えるために長年に渡り都市を拡張させ開発してきた過去から、文化財保護・ヒューマンスケール都市といった新しい発想を目指すにいたる現状そして将来まで、実務者の目を見た深圳を通して都市景観行政について考えてみたい。

●深圳市の位置



深圳回顧

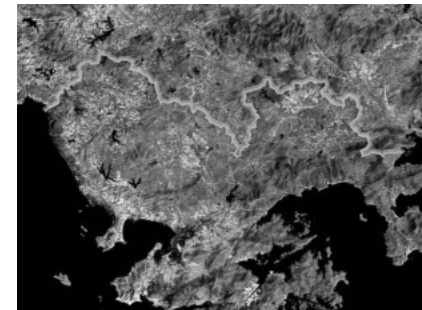
深圳市が特別市あるいは特別開発区として指定されたのは26年前の1980年のことです。その当時は人口わずか3万人で、そこから列車に乗って香港に行けるまちと認識されているにすぎませんでした。深圳は特別開発区として指定された直後にマスタープランがつけられました。そのときは将来人口を80万人と考えていたのですが、予想をはるかに上回り4年後には新しいマスタープランを作成しなければならない状況になったほどです。結果としてこの26年の間に4回マスタープランを作成するに至りました。



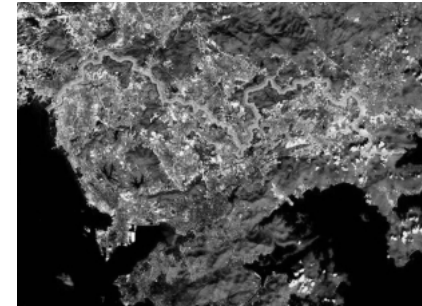
特別経済区に指定される前の深圳駅

ドラマチックな変化

2004年の人口は 600万人となっていますが、実際今、深圳で暮らしている人は 1,000万人あるいは 1,200万人とも言われています。この二十数年間に3万人から 1,000万人に増えたということは、実に300~400倍です。

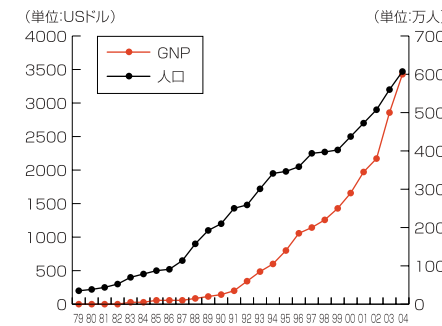


深圳市航空図(1979)



深圳市航空図(2004)

●深圳市の人口とGNP



急速に変貌する都市の景観

深圳のまちは急激に変化しました。空地が開発され公園や高層マンションになり、駅周辺も繁華街となりました。中心部には市役所や市民センターと共に高層ビルが立ち並んでいます。深圳の都市景観について数点紹介しましょう。第一は、交通インフラのスケールが大変大きいということです。第二は、工業用地の発展が非常に速いことです。深圳

の発展のきっかけとなったのは、香港の企業、特に加工業が多数進出して来たことです。第三に、不動産の市場が中国の中でも最も発展していると言っても過言ではありません。市場は非常に活発で、立派な住宅も数多く建設されてきています。第四に、深圳特有の現象であるアーバン・ビレッジです。もともと深圳は何もないところで集落の周辺はほとんど農地です。特別区に指定すると同時に国は農地を都市建設用地として収用したわけです。農民たちに対する補償は金銭的なものではなく、集落の周辺に一部土地の使用権を与えたのです。深圳の発展に伴って、都市の中にこのような地区が形成されました。集落あるいは村の住宅を改造して、安い家賃で住居を出稼ぎ労働者に提供しました。5年から10年の間に住居は徐々に高層化してきました。現在、深圳の500万人は、こういったところに住んでいると言われています。これは我々都市計画をやっている人間でも想像できなかったことです。



工業用地の発展

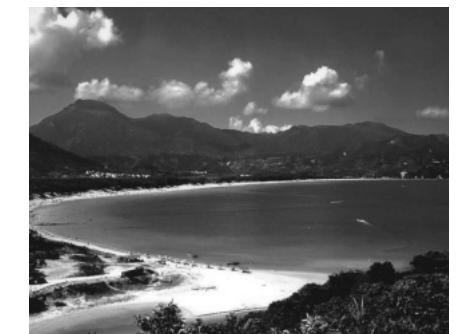


アーバン・ビレッジ

自然遺産と文化遺産

深圳は想像を超えたスピードで大きくなってきました。最近になってやっと、生態系あるいは緑に対する関心が高まり、昨年規制を作りました。市街地と、そして山や緑地の線引きを行ったわけです。現在、市域の面積で換算すると約50%のところは開発制限がかかっています。深圳の人は初めて、人間、そして動物(ここでは鳥のことです)が、生きていくために欠かせない資源であるということに認識するようになったのです。さらに最近問題視されたのは、新しい都市開発あるいは再開発に伴って古い伝統のある地区、建物が取り壊されているということです。それが都市の遺産、あるいは文化の遺産じゃないかという考えがおこってきています。現在は歴史文化地区あるいは保存建築として指定されるようになりました。中には、アヘン戦争開戦の地であるお城、昔の行政機関の所在地や伝統的な住居も含まれています。

さて、深圳を特徴づける建造物をいくつかご紹介いたします。深圳の歴史は短いですが、改革開放政策の歴史そのものです。第一に、税関です。香港へ行く途中に必ず通らないといけない場所です。



自然遺産



文化遺産

深圳の発展は香港の力、あるいは香港に頼った部分が多いのです。第二に、工業用地の建物です。深圳の最初の発展に工業が大きな役割を果たしました。第三は、深圳の発展のスピードを象徴する建物です。中国では「深圳スピード」という言葉もあります。ある建物は工事中、3日間で1階をつくるというスピードで建てられています。第四は、牛の彫刻です。非常にスピードで発展できるのは、深圳の皆さんが頑張ったからです。深圳の人たちは、自分たちは牛のように一生懸命働いているということですね。第五は、鄧小平の記念碑です。深圳の人たちは、改革開放政策を位置づけしてくれた人である鄧小平に対して、非常に尊敬あるいは感謝の気持ちを込めて、国内最大の彫刻をつくったのです。



牛の彫刻



鄧小平像

ヒューマン・スケール 都市をめざして

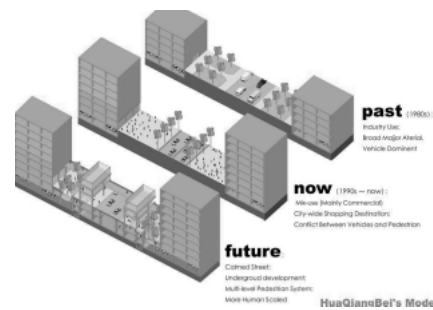
都市の発展と共に起こるさまざまな問題と改善策を紹介します。特に都市景

観という観点から考えると都市空間のスケールが大き過ぎて、ヒューマン・スケールを失っていることが、最も深刻であると個人的には考えます。このスケールの問題とその他の都市問題を解決する案をお話します。少し前の深圳のある場所の計画では、ブロック、街区の大きさが非常に大きくて、街路、道路の密度そして本数が非常に少ないことが特徴でした。このような計画に基づいて建物を建てると、建物をそれぞれ独立して高層化する街並みになってしまいます。深圳はずっとこのようなやり方でしたが、最近、アメリカのあるアーバン・デザインの事務所、この計画、設計案を調整してもらいました。街区の大きさを小さくして、街路をたくさん設けて、さらにその中心部にオープンスペースを設けるものです。2つの案を比べると、アメリカの案は道路、オープンスペースが増えましたが、実際建築できる床面積は同じです。

ところで、福岡では大名を見て回りました。日本の社会的背景、あるいは土地の利用の制度、所有権の制度等の違いも関係しているかと思いますが、大名地区はなぜ今日まで残ってきたかに興味を持ちました。深圳では、行政の計画や指導がないと、ヒューマン・スケールを持つまちは必ず取り壊されます。

ご存じのように、中国の土地はすべて国所有で、計画も市政府主導ですので、大きな道路や建物をつくる傾向にあります。我々実務者が頑張らないと、古いまちがすべて取り壊されることになるのです。

昔の深圳は加工業など、いろんな工業が都市の中心部につくられています。現在、工場は郊外に移り工場の跡は商業地区となっています。幹線道路が通っている地域は、商業施設の集積に伴って買い物客も増え、人の流れと車の流れが交差して、非常に混乱しており、解決策を考えなければなりません。一つの案としては地下の利用が考えられますが、



市街地再開発のイメージ

我々は、道路の下に地下の歩道をつくっても余り意味がないと考えています。道路の下ではなくて、両側の建物の地下も含めて一体的に開発し、地上に開口部をつくって、自然の光が入るように提案しています。地下を開発するには、設備の問題を考えなくてはなりません。例えば換気、あるいは電気やガスの設備を地上に置くこととなりますので、地上の歩道のスペースが狭くなるため、我々はいろんな設備を囲んで、小規模でありながら商業施設あるいは通路をあわせてつくることを考えています。同時に、2階あるいは3階に歩道橋のようなものをつくることではないか。もともとの工業地帯にあった幹線道路を、このようにつくることができれば立体的な回遊が生まれる施設になる可能性があります。また、従来からあった地下の電線、あるいは排水のパイプなどを、さらに下に一括して埋めることも考えています。

強調したいのは、オーバースケールのものを少しずつ小さいスケールに落として、最終的にヒューマン・スケールを持つ都市空間をつくりたいということです。つまり、従来まちは拡張していきましたが、これからはいかに小さくつくるか。これまではすべて車を中心に考えてきましたが、これからは人間を中心とした都市空間づくりを考えていきたいのです。残念ながらいまお話した案は深圳では理解されていません。せつかく大きいものをつくったのになぜ小さくするのかと考えると、実現するには非常にハードルがあります。つくづく思うのは、人が必要とする、あるいは快適と思う空間のスケール、大きさというのは同じですね。

現在、ヒューマン・スケールを中心とした都市づくり、あるいは都市設計の基準、スタンダードをつくらうとしており、今年5月には深圳市都市及び建築設計のスタンダードとガイドライン案が提出されました。その考え方は、従来の大きな街区をどういうふうにすれば小さくできるかということです。大きな街路をどう小さくするか、大きな街路をつくらせないか、オープンスペースを多く設けてもらうようにするかということです。

都市再開発

深圳にはもうこれ以上開発できる土地はありませんが、土地の需要は増え続けていますので再開発を考えないと対応できません。ここでは、都市再開発の考え方を2つの例をあげて説明します。第1は、都市の中の村、アーバン・ビレッジです。完全に取り壊して、新しい高層住宅をつくらずに、再開発を考えています。建物の密度が極めて高いところの建物を部分的に取り壊して、そこにオープンスペースをつくる。屋上を何とかつなげて、コミュニティ空間、つまり住民がだれでも使えるような空間を設ける。1階は商業あるいは店舗を入れるというものです。第2は、古い工業用地の再開発です。かつての工業用地、今は商業の中心となっている地域は今、通りの中心になっています。昔は工業用地は都市の中心にありました。現在は商業の集積に



かつての工業地の商業地化

伴って地価あるいは家賃が高くなっています。商業者は自主的に、歩行者が歩きやすいように、上にひさしを作るなど、いろんな工夫をしてみました。もう少し大胆なやり方の事例もあります。2つの建物の屋上の部分をつなげて、その屋上のさらに上に屋根をつけて、レストランとして使用しているのです。このような方策を取っても、需要に追いつきません。現在の地価あるいは家賃を考えると、もっと高い建物をつくりたいという要望が多いのです。

将来への展望

最近の都市計画プロジェクト、あるいはこれから近い将来に実施されるプロジェクトと計画についてお話し、将来への展望といたします。

我々市役所の人間は高さに対する制限あるいは指導、つまりいかにオープンスペースを設けてもらうか、街路をいかにつくってもらうかを考えています。深圳の新しい株取引場について、世界的にも有名なオランダの建築家に依頼した設計案があります。普通はロビーあるいは受付など共通の部分は1階か2階に下ろしますが、この案では上に上げるというのが大きな特徴となっています。

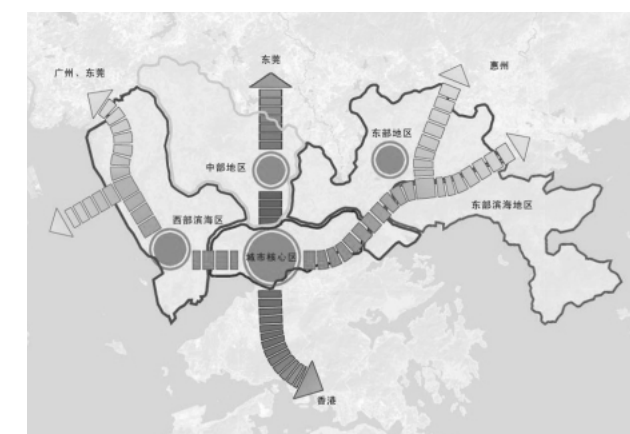
2030年の戦略プランというものが作成されました。深圳の下に位置する香港との関係を強化し、さらに中部、北部の都市間の関係を強固にするという戦略です。さらに西、あるいは北側の広州との関係をさらに良好なものにしたいのです。例えば西の珠江とは、海



株取引所(案)

の上に橋をつくって、都市間の関係を強化し、将来的には、中国南部、最南端の都市圏を形成させたいと思っています。現在は、深圳から広州まで高速道路ができていますが、既に交通量が多く1本では不十分なため、現在2本目の高速道路建設が思案されています。最後に、現存する5つの区、それぞれの特徴を活かした都市づくりをしていきたいと思っています。重点開発地区としてセンター地区、西の地区を考えています。東の地区は、自然保護あるいは観光地区です。もっと市民が自由に利用できる公園などの公共施設を数多くつくりたいと考えています。

●2030年の戦略プラン



周辺部との関係を強化



深圳市5つの区

データで見る福岡市 vol.1

Data of Fukuoka city

財団法人福岡アジア都市研究所 研究主査 中村 正則

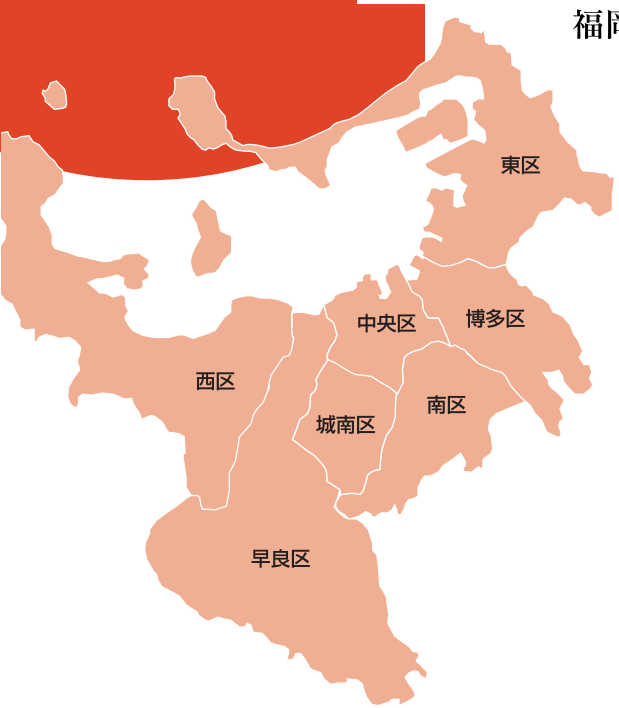
このコーナーでは、福岡市にまつわる様々な統計データをもとに、福岡市の現在の姿をご紹介します。

今回は「福岡市と外国人」ということにスポットを当ててデータを紐解いてみます。福岡の街が大好きな4人の外国人の方のメッセージと共にご覧下さい。



MUHAMMAD RIDHO (ムハマド リド) さん 30歳
インドネシア スマラン市出身 東区在住 2002年来福
九州大学大学院工学府留学生

- ・九州大学ではバスを中心とした交通システムを学んでいます。故郷では都市計画のコンサルタントをしていました。現在九州大学では約50名のインドネシア人が学んでいます。
- ・民間アパートに暮らしていますが、新聞配達と語学講師で生計を立てています。
- ・福岡市はコンパクトシティで便利が良い。移動は全て自転車を利用しています。
- ・環境も海が近くていい。また、天神は何でも揃っていて楽しいです。
- ・公共交通のサイン等にもっとローマ字表記が欲しい。英語のタウン情報誌も増えるといい。
- ・私はイスラム教徒(国教)です。福岡にもモスクが欲しいし、福岡の人にもっとイスラム教の良さを理解してもらえたら嬉しいです。



福岡市は、「福岡市総合計画」の「基本構想」(1987(昭和62)年制定)の中で、将来あるべき4つの都市像を描いています。その中の一つが、『活力あるアジアの拠点都市』です。

1989(平成元)年のアジア太平洋博覧会(よかトピア)を契機に、アジア諸国を中心として、現在まで様々な国際交流が広がっています。21世紀の「アジアの交流拠点都市」を目指す福岡市には、空と海の玄関口として福岡空港と博多港がありますが、このゲートウェイを利用して、毎年多くの外国の方が来福していらっしゃいます。

入国者数

ではいったい、どの国からどれくらいの方が福岡を訪れているのか、『出入国管理統計年報』から見てみましょう。

●表1：入国外国人数国籍別推移(福岡空港・博多港経由)

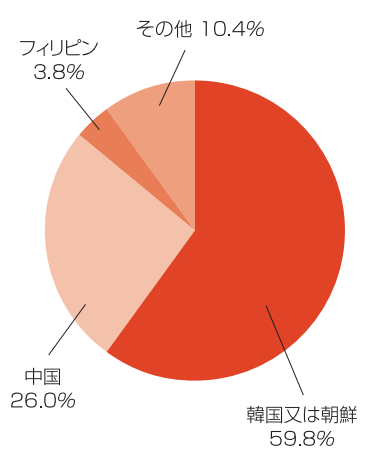
	1995(平成7)年(a)	2005(平成17)年(b)	10年間の増減率(a/b)
1 韓国又は朝鮮	133,110	297,860	2.2
中国	86,669	129,570	1.5
2 中国(台湾)	68,813	78,304	1.1
中国	17,203	42,628	2.5
中国(香港)	653	8,519	13.0
中国(その他)	0	119	
3 フィリピン	8,481	18,991	2.2
4 米国	12,555	9,992	0.8
5 タイ	2,070	4,798	2.3
英国	4,758	4,793	1.0
6 英国	2,335	3,440	1.5
英国(香港)	2,423	1,353	0.6
7 カナダ	1,485	3,685	2.5
8 オーストラリア	2,086	3,457	1.7
9 インドネシア	1,127	2,758	2.4
10 ロシア	618	2,511	4.1
その他	12,736	19,641	1.5
総数	265,695	498,056	1.9

*『出入国管理統計年報』(法務省大臣官房司法法制部 編)より作成 ※単位:人

福岡市へ入国する外国人の総数は498,056人(2005年)、1995年からの10年間で約1.9倍に増加しています。国籍別で最も多いのは韓国又は朝鮮の297,860人で、全体の約59.8%を占めています。ついで中国の129,570人、全体の26.0%となっています。

次に、10年間の入国者数の伸び率を

●図1：入国外国人数国籍別内訳比率(2005(平成17)年)



国籍別に見てみましょう。2倍以上の伸びを示している国は、ロシア、カナダ、インドネシア、タイ、韓国、フィリピンの6カ国です。福岡市では、アジア諸国の入国者数が欧米諸国に比較していかに増加しているかが表1より明らかです。文字どおり、福岡市はアジアのゲートウェイと言えるでしょう。

居住者数

では、今度は福岡市内に居住(登録)する外国人に注目してみましょう。

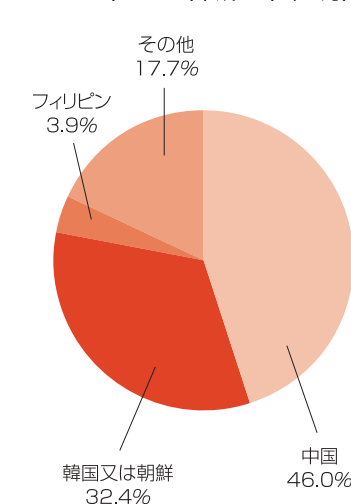
どの国の人がどの地域にどれくらい住んでいるのか、外国人登録者数で見ましょう。

●表2：国籍別外国人登録者数(2006(平成18)年8月現在)

国籍	全市	東区	博多区	中央区	南区	城南区	早良区	西区
中国	9,149	2,790	2,168	1,359	1,307	431	668	426
韓国又は朝鮮	6,454	2,107	1,695	786	689	299	556	322
フィリピン	769	148	210	151	101	45	66	48
米国	548	77	64	129	72	50	97	59
インドネシア	232	183	8	12	3	6	15	5
英国	227	34	33	62	32	20	27	19
ネパール	186	21	7	40	95	6	15	2
インド	185	24	8	45	4	1	96	7
ベトナム	165	77	33	13	31	1	7	3
カナダ	161	30	18	49	25	9	21	9
オーストラリア	156	32	14	33	22	13	24	18
バングラデシュ	136	94	22	5	3	2	6	4
タイ	112	29	22	24	8	6	9	14
ニュージーランド	101	47	4	14	9	17	5	5
ロシア	99	20	34	25	9	0	10	1
ペルー	94	46	25	12	8	0	2	1
ブラジル	92	24	17	23	11	5	9	3
フランス	87	28	3	32	10	5	7	2
スリランカ	74	41	4	7	13	2	6	1
その他	868	361	99	125	90	42	77	74
合計	19,895	6,213	4,488	2,946	2,542	960	1,723	1,023
総人口あたり(%)	1.4	2.2	2.3	1.7	1.0	0.8	0.8	0.6
福岡市(区)総人口	1,413,633	276,752	198,258	170,233	247,361	128,790	210,654	181,585

※福岡市(区)総人口は2006(平成18)年9月1日現在の推計人口 ※単位:人

●図2：国籍別外国人登録者数内訳比率(2006(平成18)年8月)



福岡市内の外国人登録者数は19,895人で、福岡市の総人口1,413,633人に対して約1.4%を占めています。

国籍別に見ると最も多いのは中国人の9,149人で、外国人登録者総数の約46.0%と、半数近くを占めています。

居住(登録)地区別に見ると、東区が

最も多く6,213人で、外国人登録者総数の約31.2%を占めています。この要因の一つとして、東区には海外からの留学生を多く受け入れている九州大学や九州産業大学が立地していることがあげられます。

このように福岡市には多くの外国人、

とりわけアジアの人々(在日韓国・朝鮮人含む)が多く生活しています。今後、ビザ緩和措置、交通インフラの整備、官民での国際交流などが更に進んでゆけば、福岡市は名実ともに、交流拠点都市・多文化共生の都市として発展してゆくことでしょう。



苗 春清(ミャオ チュンジン) さん 34歳
中国 山西省出身 中央区在住 1999年来福
慶光茶荘喫茶館 店長

- ・日本人の夫と北京で知り合い結婚。夫の帰国に伴い福岡に来ました。
- ・当時中国ではTVドラマ『おしん』が流行。日本の女性は苦労が絶えないイメージがあり、当初両親には結婚を反対されました。今では日本は自由な国、先進的な国と感じています。
- ・福岡は空港が近くて便利。人が優しいし、街がきれい。公園や自然も近くていい。
- ・福岡の女性はオシャレ。特に中高年の女性は顔が生き生きとしていて素敵。
- ・何事にも便利で、楽しく交流(コミュニケーション)できる天神の街が好き。
- ・福岡は道路が狭い。路上での呼び込みやキャッチセールスが多い。マンションへの投げ込みチラシも多すぎる。
- ・日本は古紙や古着等もっとリサイクルして有効活用した方がよいと思います。



LOBSINGER ERIC JOHN (ロブシンガー エリック ジョン) さん 28歳
アメリカ イリノイ州出身 東区在住 2003年10月来福
九州大学大学院法務府留学生

- ・米国のロースクールで推薦された九州大学に留学を決めました。国際法を学んでいます。
- ・母(日本人)の故郷が福岡です。幼い頃何度か福岡を訪れました。思い出は初めて食べたおもちが美味しかったことです。
- ・福岡の地下鉄・バスは米国に比べ安全・清潔で心地いいですね。
- ・天神は買い物・食事に便利です。また、ももち地区は建物がきれいで好きです。
- ・普段の移動は自転車を利用しますが、福岡は道路が狭い。また、大濠公園はきれいですが、公園や緑はまだ少ないです。
- ・福岡の人はフレンドリー。ゴミが少なく街がきれい。注文として、特に外国人の女性には優しく接して欲しいです。(レディーファーストの精神で)

変化を遂げた中国映画100年の歴史 前編

～なぜいま「中国映画100年」なのか?～

熊本県立大学非常勤講師 西谷 郁

1905年に誕生した中国映画は2005年で生誕100年を迎えた。いまや世界の映画界をリードする中国映画。中国映画100年の歴史は、まさに激動の時代であった。そのなかで中国映画史観は、政治的・国際関係上の理由から、中国・香港・台湾においてそれぞれ異なる映画史が記されてきた。しかし、北京オリンピックや上海万博を控え、中国文化は「華流」という言葉に象徴されるように急激に変化している。その変化の背景と状況を「文化交流」という視点から紹介する。

中国映画のなにが100年?

中国映画の100年は、激動の中国近現代史そのものを映し出す重要な芸術であり娯楽でありメディアであった。様々な政治や社会の移り変わりのなかで、映画は常に人びとにとって身近な存在であり日常生活に深く浸透していった。

1905年秋、北京で京劇「定軍山」の一場面が撮影された。中国映画の誕生とは、この中国人による映画撮影の開始を指している。現在、1905年に撮影された現物は確認されておらず、文書記録や写真などの関連資料のみが残されている。その当時の様子は『西洋鏡』(2000年)でノスタルジックにドラマ化され再現されている。

中国人による初の映画撮影は1905年の北京であるが、中国で初めて映画が上映されたのは1896年の上海である。中国初の短編劇映画『難夫難妻』(1913年)が制作されたのも、中国映画初の本格的映画会社・明星影片会社が1922年に設立されたのも、全て上海が最初

である。

こうして中国の人びとに映画が浸透した、という視点から中国映画史を考えると、中国映画史の原点は上海であったといえよう。実際、中華人民共和国が成立する以前の中国映画のほとんどは上海で制作されていた。1937年、満州映画協会が設立されるまで、上海は名実ともに「中国映画の都」「東洋のハリウッド」だった。

では、なぜ2005年に中国映画生誕100年を大々的に取り上げようとしているのだろうか。その背景には、2008年北京オリンピックや2010年の上海万博と関係していると考えられる。これらの国際的なイベントを通して、中国の持つ「ソフト・パワー」をアピールするため、映画は単に文化や芸術としてではなく、商品的価値として注目されている。中国政府は映画やマンガ・アニメ・ゲームと行ったエンターテインメント業界への支援と人材育成に力を入れている。その中心地は上海と長春という、かつての二大映画産業都市であることは偶然では

ないだろう。

1945年に第二次世界大戦が終結し、国共内戦時期には、満州映画協会が長春電影制片廠として接収され、1949年には長春から東北電影製片廠へと改組された。こうして中国映画の中心は、上海だけでなく長春など中国北部にも拠点ができた。

満州映画協会から東北電影製片廠への大きな時代の移り変わりの中で、旧満州映画協会の日本人映画スタッフが、長春・東北電影製片廠の中国人映画スタッフに技術指導を行い、その後の中国映画の発展に大きく寄与した。このことは戦後、中国映画史において政治的理由から語られることすら許されなかったが、2005年に新装開館した中国電影資料館には、日本人映画スタッフの貢献を記念するコーナーが設置され、その活動はようやく再評価されつつある。

他にも中国映画の発展に貢献した日本人映画スタッフは多数いる。俳優・川谷拓三の父でカメラマンの川谷庄平や映画研究者の岩崎昶、映画配給の川喜多

長政、ブルース・リーに敬愛された西本正正など、列挙に暇がない。こうした人々の活動を含めた「文化交流」を重視した新たな中国映画史の再構築を期待したい。

さて、1949年に中華人民共和国が成立して以後、中国映画はプロパガンダの道具として、中国政治の変化と密接に関係した。中国の政治家は、自らの政治思想や政治方針を映画に描写させた。映画は政治闘争の道具にもなった。各時期により、毛沢東や周恩来など政治家の描写のあり方が変化した。中国の人びとは、その時ごとの映画の内容によって、中国の政治がどのように変化しているのかを容易に察知できた。こうした作品は、現在DVDやVCDで手軽に見ることが出来る。

1980年代になると、いわゆる改革开放政策が進展し、中国映画の新潮流である「第五世代」が登場した。1980年代以降の経済交流の活発化は文化交流にも波及し、21世紀に中国映画は世界を代表する存在へと発展しつづけている。

香港と中国で歩みよる中国映画史観

2005年、中国映画生誕100年を記念して、中国、香港、台湾では、数多くの著作が出版された。まず香港では2005年3月に『第二十四届香港電影金像獎頒獎典禮特刊』(香港電影金像獎有限公司、写真1)が刊行された。

ここでは「最佳華語片一百部 中国電影一百年」と題した中国・香港・台湾映画のベスト100(実数は103作品)が各界の映画関係者により選出された。ベスト1作品は中国の『小城之春』(1948年)である。『小城之春』は2002年に中国第五世代の田壮壮によりリメイクされた(邦題『春の惑い』)。また「百年華語電影大事表」と題した年表も発表された。ここで中国映画100年の歴史を総括する「ベスト100」と「年表」のタイトルに、あえて「華語」とある点に注目したい。

最近、日本でも「韓流」ならぬ「華流」という言葉をよく見聞するようになった。「華」という言葉はいわゆる漢民族が自らを美称する語として用いられていた。そのため、政治的にも思想的にもあたりさわりのな

い一般的用語である。つまり「華」という中国・香港・台湾に共通する好意的なイメージをアピールし中国との友好的イメージを保とうとしている。その一方、香港映画は華僑に代表されるように移民都市で発展した独自の歴史をもアピールする「華」という巧みな戦略的用語を用いているとも考えられる。実際「ベスト100」と「年表」には、これまで中国では重要視されてこなかった上海や香港、台湾のカンフー映画やコメディ映画などの娯楽・商業的作品が高く評価されている。

つづいて2005年7月に中国で『中国電影年鑑2005増刊 中国電影百年特刊』(中国電影年鑑社)が刊行された。

ここでは、香港の「華」という「中国映画100年」史観とは少々温度差がある。中国・香港・台湾の映画史がそれぞれ明確に分けて構成されているからである。中国・香港・台湾の重要な映画と映画人がピックアップされている点では香港と同じである。注目すべきは一冊の本の中に中国・香港・台湾の映画史が記述されていることである。これは中国映画史上、画期的な出来事である。

2005年6月、上海出版社から刊行され、2006年7月に日本語訳されたアジア映画研究の第一人者・佐藤忠男氏の『中国映画の100年(中国版「中国電影百年」)』(二玄社、写真2)がある。この日本語版の最後に「この本の成り立ち」と題し、以下のように述べられている。

1982年にイタリアのトリノの中

国映画回顧上映に参加したとき、私がいずれ中国映画について本格的に研究書を書きたい、と言ったら、そこで知った中国人の研究者が、「そのときはぜひ、香港映画と台湾映画も忘れずに一緒に書いてください」と言ってくれた。(前掲書、341p)

1980年代初頭の段階で、政治的理由から、香港・台湾映画を中国映画と一緒に論じることが出来なかった中国人映画研究者は、その想いを日本人である佐藤氏に託し、佐藤氏もその想いに共鳴したのである。「文化交流」という視点を重視した中国・香港・台湾映画を同時に考察する中国映画史再構築という試みは、それから約20年後の2005年に、温度差はあるにせよ、中国で香港で台湾でようやく結実しようとしている。

いま「文温」という「文化交流」や「歩みよる」の活性を願う言葉は、東アジアにおいて重視されている。中国・香港・台湾映画をはじめ、東アジア、それぞれの文化史観においても私は「文温」という言葉を大切に、今後の変化を見守り続けたい。



写真1: 『第二十四届香港電影金像獎頒獎典禮特刊』香港電影金像獎有限公司、2005年3月



写真2: 佐藤忠男『中国映画の100年』二玄社、2006年7月

にしたに かおる
1973年福岡市生まれ。九州大学大学院比較社会文化研究科博士課程単位修得退学。文学修士。
2003年より熊本県立大学非常勤講師、九州大学韓国研究センター「20世紀民衆生活史プロジェクト」研究員。専門分野はアジア映画・現代文化。著書(論文)に「1930年代の中国映画の底流」『現代中国研究』(第10号、2002)、「釜山市民と映画・映像の関係における創発性」『都市政策研究』(第2号、2006)など。

アジア太平洋都市サミット

in ウルムチ

財団法人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
山本 公平

今年8月、日本から見ればアジアの果てとも思えるウルムチ(ウ魯木齊)市で「第7回アジア太平洋都市サミット」が開催された。今年度から、福岡アジア都市研究所にこの都市サミットの事務局が設置され、私たちもこれに深く関わることとなり、準備、運営にも携わった。このコーナーでは「アジア太平洋都市サミット」の歴史や概要、サミット会員都市の姿、ウルムチサミットの舞台裏等についてレポートする。

アジア太平洋都市サミットの歴史と概要

都市サミットとは？

「サミット」と聞いて多くの方が連想されるのはおそらく、1975年から開催されている主要8カ国(当初6カ国)による首脳会議ではないだろうか。福岡でも2000年7月に「九州・沖縄会議」の「蔵相会合」が開催され記憶に新しい。

●表1：アジア太平洋都市サミット会員都市(2006年8月現在)

●海外(17都市)

オークランド市(ニュージーランド)、バンコク市(タイ王国)、ブリスベン市(オーストラリア)、釜山広域市(大韓民国)、大連市(中華人民共和国)、広州市(中華人民共和国)、ホーチミン市(ベトナム社会主義共和国)、香港特別行政区政府(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)、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)、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)、ウラジオストク市(ロシア連邦)

●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

そこで「アジア太平洋都市サミット」だが、その名の通り都市の首長が集う会議である。当初は11カ国・地域、21都市の参加であったが、2006年8月現在、13カ国・地域、26都市の会員を擁する多国籍都市連携組織に成長している。(表1) それでは、一地方都市が「サミット」設置に至った歴史を繙いてみよう。

国際化への胎動

地方自治体の国際化への取組の本格化は、1980年に欧州で、欧州評議会と欧州地方自治体会議が「地方自治体あるいは地方当局の越境的協力に関するヨーロッパ枠組み条約」を調印した頃に遡る。日本では86年に自治省(当時)が策定した「国際交流プロジェクト構想」が端緒となった。その後同省は88年に、国際化支援組織として自治体国際化協会(CLAIR)を立ち上げ、89年には都道府県と政令指定都市に地域国際交流協会の設立を義務づけた。

一方、一部の自治体では、独自に国際化を推進していた。福岡市でも62年の米オークランド市との姉妹都市提携、全国の自治体に先駆けた73年の国際課の設置、87年の(財)福岡国際交流協会の設立など、いち早い取組がなされた。(写真1)

アジアへのまなざし

平成18年福岡市政要覧にも「アジアの交流拠点都市・福岡を創造」と謳われているが、日本の多くの都市にとって「アジア」は国際化施策の必須用語となっている。

日本の「アジア」熱は、少し時代を遡れば明治維新の改革者達やアジア主義思想の父と言われる岡倉天心が活躍した19世紀頃に高まりを見せる。その後、「アジア主義」は1930~40年代に、満州~北支事変そして日中戦争から第2次世界大戦に至る道のりで、紆余曲折の変遷を経ながらも大きな波となっていく。満蒙領有の正当化や対米協調への反抗原理としての「アジア主義」は、一方ではアジア地域の政治的・経済的独立を標榜していたが(現在のNAFTA、EU対東アジア共同体の構図が連想される)、結果的には「アジア主義」の結実を目論んだ「大東亜共栄圏」達成の敗戦による失敗や、詳らかにされつつある戦時行動等により負のイメージを背負い込んでしまった。戦後のアジアとの関係は、日本経済の回復に伴い、戦争責任の贖罪行為としての戦後賠償やそれに続くODAの実施という政治・経済政策を主軸として活発化していく。

それでは、福岡市の「アジア」指向を

市勢要覧から探ってみよう。実は70年代には「アジア」の文字はほとんど見られない。79年には中国広州市と友好都市の締結が行われているが、そこに「アジア」の文字は無い。例外は78年の「美術館の建設」の項目で現れる「アジア美術展」の計画で、79年の開館時より継続的に開催され、その資産が99年の福岡アジア美術館開館に繋がった。(写真2) 85年に「進む国際都市づくり」の項目で、「地理的に関係の深いアジア諸国との交流の窓口として」「東南アジアとの交流では、や福岡国際博覧会(後の「アジア太平洋博覧会 愛称:よかトピア」)の紹介欄でも「博覧会は、アジアはもとより世界各国に出展を依頼して」とあり、「アジア」が急浮上する。そして87年の基本構想では「活力あるアジアの交流拠点都市」を目指すことを謳い、89年のバブル崩壊前夜、よかトピアを開催する。これを契機に翌年から「福岡アジア文化賞」「アジア太平洋フェスティバル」「アジアフォーカス・福岡映画祭」(アジアフォーカスは91年から)そしてこれらを含めたアジア関連事業開催強化月間の「アジアマンス」等のアジア関連事業が立て続けに始まる。(写真3)

アジア太平洋都市サミット

これらの文化・祝祭的な事業が一段落し、バブル崩壊が明らかになり出した92年頃「アジア太平洋都市サミット」の構想が生まれ、94年、第1回の開催にこ

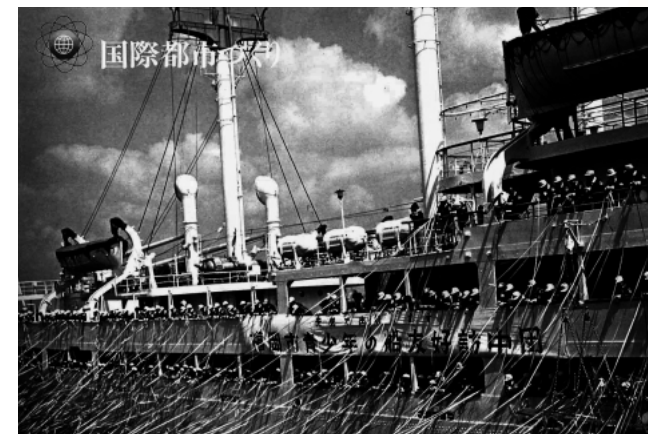


写真1: 「福岡'74市勢要覧」では早くも「国際都市づくり」が謳われていた

ぎ着けた。(写真4) バブル崩壊期に企画されたサミットは、それまでの祝祭的なアジア関連事業と比較すると、時代を反映してか、実際の堅実なものとなっている。開催趣旨概要は「アジア太平洋地域の著しい成長に伴い都市問題も深刻化しており、都市間連携が重要性を増している。この様な中「アジア太平洋の都市の連携とネットワークの構築」を目指し意見交換等を行う」であった。もちろん、これは、92年~00年、世界のODAドナー国であった国政を反映したものであった(9.11テロのあった01年以降は、米国が増額を続けておりトップを維持している)。サミットも06年で12年目を迎えたわけだが、この間ODAと都市を巡る情勢も変貌する。都市やNGOの国際主体としての役割拡大による多元的国際協力体制への移行や、拡大する巨額のODAへの批判等を背景に99年には「政府開発援助に関する中期政策」が閣議決定され、都市との連携による国民参加型の国際協力促進や、都市の利益にも配慮した支援、情報提供が始まった。また92年に閣議決定されたODA大綱も03年には改訂され、「Ⅲ.援助政策の立案及び実施」では「国内のNGO、大学、地方公共団体、労働団体などの関係者がODAに参加し、その技術や知見をいかすことができるよう連携を強化する」の文言も謳われる



写真3: '90アジアマンス実施報告書より



写真2: アジア美術展第1部カタログ表紙



写真4: 1994年9月に福岡で開催されたアジア太平洋都市サミット(第1回)

ウルムチサミット 体験レポート

大陸上陸

私にとって初めての中国体験は、上海浦東国際空港から始まった。(上海市もサミット会員都市である) タラップを降りるとアスファルトも溶けるような熱気で、遙か彼方のターミナルが揺らいでいる。まずその半端でないスケールに圧倒される。阿房宮の歴史は伊達ではないのだろう。05年の旅客数は2400万人と、羽田空港(東京国際空港)の6300万人、成田空港(新東京国際空港)の3100万人には及ばないが、00年の旅客数580万人からの伸びを考慮すると成田は射程圏内であろう。ちなみに、AIRPORTS COUNCIL INTERNATIONAL の Passenger Traffic 2005 FINAL(旅

客数世界ランキング)では羽田空港は4位で、中国では15位の北京が最高であり、上海は30位までにはランクインしていない。しかし敷地面積では99年開港当初から1200haもあり(羽田は1100ha)、最終的には面積で3800ha、旅客収容人数で年間7000万人まで拡張する予定だ。今も08年完成予定の新しいターミナル工事の真最中で、万博やオリンピックを控え、今後急ピッチで整備が進められるだろう。(写真5)なお、この空港の第1期工事には約400億円の日本のODAが活用されており、ターミナルには案内パネルが掲示されているそうなので、いつか探索してみたい。閑話休題、国内線の虹橋空港への移動では、世界最高速の営業リニアモーターカー、トランスラピッドに乗ってみた。(写真6)約30kmの走行距離だが、最高時速430km/hを誇るため乗車時間はほんの7分余りである。しかし、地上でこんな速度は初体験。まるで飛行機で超低空飛行している感覚。空中分解しそうで、恐ろしいほどだ。この方式はレールからの浮上距離が8mmと小さく、地震等の地盤の変動にデリケートで、敷設の条件もかなりシビアだと後に知った。虹橋空港では、珍しい表示板を見かけた。(写真7)生きた上海蟹が機内で這い回るのは愉快だが、はさみはしっかりくっついておいて欲しいものだ。



写真5:巨大建造物マニア垂涎のポール・アンドリュー設計のターミナルビルはさらに拡張中



写真6:本当にぶっ飛んでいたドイツ製リニア



写真7:注意板も上海ならではの



写真8:偶然出会ったウイグル族のおじさん



写真9:どこまで行っても果てしない砂漠が続いていた

スラム食)と併せ、つまみの様なものが供された。日本であれば餃子等が多いが、驚いたことにザーサイである。その時だ。例のオヤジがつまみのビニール袋に必死で食いつき、千切ろうともかいていたのだ。切れ込みがあり簡単に開けられるやつだ。見るに見かねて開けてやり、顔を見ると漢族ではない。ウイグル族の人との初めての出会い。機内でつばを吐きちらすのも不必要にべったり人に接近するのも納得出来る(もともと都市に住む多くのウイグル族の人々は洗練された都会人なのだが)。そう思うと人なつこく素朴で良いおじさんに見えてくるから不思議だ。そして私は、彼のつまみ袋開封係となった。それからは、眠そうな私を見て、自分の席を譲ってくれたり、機内食が口に合わずに放りだし、手荷物の買い物袋のなかからおもむろに鳥の丸焼きを取りだし勧めてくれる等、言葉は通じないが、都会人らしくない分親しみを感じた。(写真8)飛行中眼下には荒涼とした不毛の砂漠地帯が延々と続くばかりで、中国の桁外れの広大さを思い知らされつつ、シルクロードを旅した古人の偉大さに改めて想いを馳せた。(写真9)

ウルムチ?

日本で「ウルムチ」と聞いてピンとくる

方ほどの程度おられるだろうか。第7回サミット開催地のウルムチ市は、日本から見ればアジアの果てとも思えるが、古くから交通の要衝として栄え、西欧からすればアジアにおけるシルクロードの起点であり、日本こそ彼方の地であろう。中国の西端部、ユーラシア大陸の中央に位置し、世界で最も内陸にあり新疆ウイグル自治区の区都だ。東南部にはゴビ砂漠、南部にはタクラマカン砂漠といった茫漠とした乾燥地帯が広がっているが、市街地との間には万年雪を頂いた天山山脈が東西に峰々を連ね、さながらオアシスの様相を呈している。第1回サミット開催当時の94年124万人だった人口は、現在250万人にふくれあがり、12年間で倍増した。中国全土の人口推移が94年11.985億人、05年13.756億人であり(人口は中国国家统计局中国人口統計年鑑)、顕著な伸び率だ。7割以上は漢族だが、近くには中央・南アジア諸国との国境が交わり、ウイグル、回、カザフ、満州、モンゴル、シボ族など13もの民族が暮らす民族のつぼだ。

市政府の力

夜8時頃ウルムチに到着、まだ日は高い。覚悟していた灼熱地獄もなく快適だ。北海道と同じ緯度で海拔900mの乾燥地帯でありむしろ涼しい。(写真10~12)

会議前日、市長一行を出迎えに向かう。黒塗りを連ねパトカー先導で、全ての交差点を交通規制し、渋滞時には反対車線まで走行する徹底ぶり。基本的に移動はノンストップ。国賓並みの待遇だ。警察まで掌握している中国地方政府の力を思い知る。(写真13)会議の合間には大道芸人やダンサー、ついには駱駝まで登場。レセプションでも民俗芸能や有名歌手のショー等、ひっきりなしの歓待にウルムチ市の意気込みを感じた。また、参加団体にはそれぞれ、数百名の中国全土からの応募者より選抜された、日本語の堪能なアテンドボランティアが付き添い滞在をサポートした。多くは若い女性だったが、彼女達の、主にインターネットを通じた日本文化、特にテレビや音楽等の大衆文化への精通・傾倒ぶりには驚かされたが、「政冷経熱」「政冷経涼」等と危ぶまれる日中関係の未来に一条の光を見た気がした。

市長会議

今回の会議では、全体テーマは「調和ある都市の発展」、分科会テーマとして「社会福祉」、「都市インフラの建設」、「新産業の開発」の3つが掲げられた。会員都市は各々が選んだテーマに沿って発表を行った。福岡市は「福岡の新たな産業

の振興」と題し、ナノテクやロボット等新産業の現状と今後の展開等について話し、(図1)今後のアジア太平洋都市サミットの運営に関する提案も行った。要旨は、アジア太平洋都市サミットを、時代に即し具体的な成果に繋がる、会員都市にとって一層有益なものにするため、「協力・共同プロジェクトの推進」「関連事業の同時開催」「参加都市の拡大」「アジア太平洋地域の都市問題の調査研究・情報提供」等に取り組みうとするものである。(図2)また、次回開催地である中国・大連市からも主催都市としての抱負が語られ、盛會裡に幕を閉じた。(写真16) 今後は議決事項に則り、会員都市が一体となって調査研究を進め、2007年に北九州市で開催する実務者会議で議論を深め、第8回大連サミットの成功

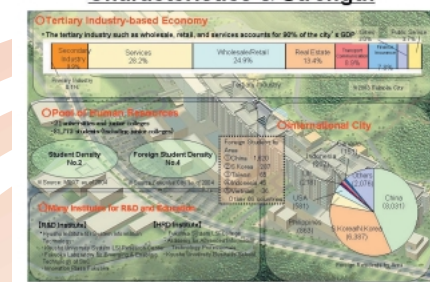
とさらに有益な都市間連携の実現を目指す。

●アジア太平洋都市サミットホームページ
http://www.urc.or.jp/summit



写真16: 第7回アジア太平洋都市サミット

●図1:福岡市の発表資料より抜粋 Characteristics & Strength



●図2:アジア太平洋都市サミット活動イメージ

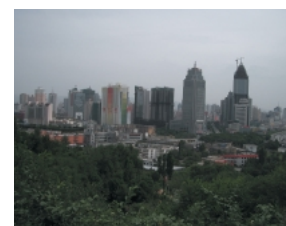
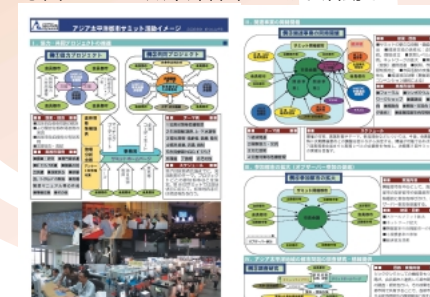


写真10: 夏は緑も多い。もちろん中国の大都会ではおなじみの摩天楼も聳える



写真11: 台湾の大手総合食品メーカーがスポンサーに付いたサミットバナーが随所にはためく



写真12: 看板には模様にはしか見えないウイグル語が併記される

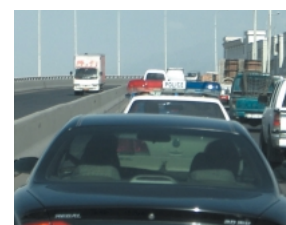


写真13: 移動の際は常にパトカー先導でノンストップ



写真14: 市内を流れる唯一の川。雪解け水の季節で水量は多いが、川幅は2m余り

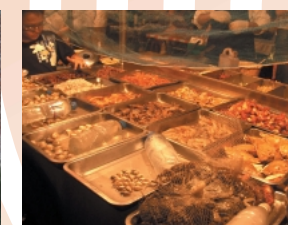


写真15: 夜は遅くまで屋台が賑わう。得体の知れない食材も多い



中国街角
スケッチ

「牛街」が「イスラム文化風情街」に変身

財団法人福岡アジア都市研究所 主任研究員 唐寅

「牛街」とは、回教徒の人々が集住する都市の一角を指す俗称だ。最近まで、白い帽子や黒いベールをかぶった男女が行きかい、炭火の煙に包まれる清真食堂が延々と立ち並ぶのが一般的な光景だった。

イスラム教を信仰し、食習慣(豚肉禁止)も漢民族と異なるため、回教徒は礼拝所であるモスクの周辺に集まって暮らす傾向が強く(「回寺而居」、各地に「牛街」を形成してきた。最も有名なのは北京宣武門付近にある地名も正真正銘の牛街という場所で、中国一の規模を誇る。10年ぐらい前に行政主導の再開発が行われ、清王朝時代に建てられた老朽家屋を壊し、モスクを囲むようにして高層ビルや幹線道路が整備された。一見すると周辺の町並みとさほど変わらないが、よく見ると建物の外壁や店舗の看板は、回教徒が好むような緑色をふんだんに使っているなど、「牛街」らしい一面も残っている。

筆者がよく訪れる雲南省昆明市にも順城街という「牛街」がある。市の中心部に位置するこの一帯は、イスラム文化の影響が強い。1425年に建立された順城街清真寺は市内最大のモスクで、昆明イスラム教(イスラム教)経学院や雲南省イスラム教協会も中に置かれ、豊かな少数民族文化を誇る雲南観光の中でもよく取り上げられる名所の一つだ。また、名物料理「小刀鴨」は北京ダックに勝るとも劣らないくらい美味しくて評判が高い。辺り一帯は夕方になるといつも地元住民と観光客でごった返していた。

しかし、第2次大戦前に建てられたこの地区の家屋の大半も老朽化が進み、危険住宅も多かったため、地元区政府は昆明「世界園芸博覧会」(1999年)開



「牛街」再開発工事現場



モスク



改造前の昆明「牛街」



老舗清真レストラン



新しいテナントビル

催後、長年懸案だった順城街改造に本格的に着手した。

事業計画では、この7haもある土地に、住居、オフィスそして商業施設などが入る25階建て以上の複合高層ビルを11棟建設し、2000台収容可能な地下駐車場も整備する予定だ。そして1日30万人もの集客力を誇るCBD(セントラルビジネス地区)の造成が最終目標に掲げられている。

現地ではまだ瓦礫の荒野もかなり残っている状態だが、竣工した一部の高層住宅やテナントビルはすでに開業し、名物料理「小刀鴨」を出す有名な老舗レストランも新装オープンした。かつてあった貧しく不潔といった「牛街」のイメージが一掃され、観光客目当ての新しい「伊

スラム文化風情街」に変身しつつある。

目下順城街で進められている、老朽化した不良住宅群をいっせいに取り壊し、高階層・高密度の住宅や商業施設を建設するといったスラム・クリアランスに近い再開発手法は中国で主流を占めているが、行政側の意向(都市インフラ整備)や開発業者の利益(地価上昇)を優先する傾向がある。遠方への転出を余儀なくされる元住民の権益保障はいつも困難を極めている。順城街改造事業も当初から住民との調整が難航し、立案から着工するまで実に20年間近くもかかったが、最終的にはイスラム教協会の協力を得て元住民が立ち退きに応じたと聞いている。さすが「牛街」らしい解決方法だと感心した。

INFORMATION

[インフォメーション]

EVENT イベント

●都市セミナー

「持続可能な都市構造を考える ～福岡・九州と都市計画の未来～」

日時: 2007年1月18日(木) 13:30~16:30

場所: 福岡市役所15階講堂(福岡市中央区天神1-8-1)

基調報告: 『福岡市の将来の都市構造に関する研究』の概要

後藤太一(福岡アジア都市研究所主任研究員) 高橋美保子(九州大学大学院博士課程)

パネルディスカッション:

「持続可能な都市構造を考える～福岡・九州と都市計画の未来」

出口 敦(九州大学大学院人間環境学研究院教授)(進行)

中井検裕(東京工業大学工学部社会工学科教授)

井上信昭(福岡大学工学部社会デザイン工学科教授)

濫谷和久(国土交通省九州地方整備局総務部長(前・国土交通省都市計画課開発企画調査室長))

後藤太一(福岡アジア都市研究所主任研究員)

主催: (財)福岡アジア都市研究所

共催: (社)日本都市計画学会九州支部、(特)日本都市計画家協会、都市環境デザイン会議

九州ブロック、九州大学アジア都市リサーチコア、福岡県、福岡市

後援: 国連ハビタット福岡事務所、九州地方整備局

申込方法: 郵便番号、住所、氏名、電話番号をご記入の上、電話、FAX、E-mail(event@urc.or.jp)

で福岡アジア都市研究所までお送りください。(ホームページからの申込も可能です)

申込締切: 2007年1月12日(金)

●賛助会員制度

年会費(法人一口: 10,000円、個人一口: 5,000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、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. 中国動向・韓国動向を毎月1部無料でお届けします。

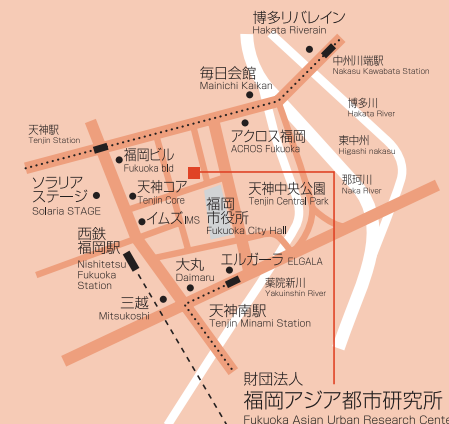
●都市政策資料室

当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。どなたでも自由にご利用いただけます。

開室: 月～金 10:00～17:00

(土・日・祝日、毎月末最終業務日、年末年始は休み)

資料検索: 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。



●編集後記

都市情報誌「fU」を無料・一部フルカラー化し名称を「fU+」に変更しました。より多くの市民の皆さまのもとへ届くように、当研究所ホームページからもご覧いただけるようになりました。また、今年度から年2回の発行となります。

特集では、九州新幹線全線開業を契機に大改造が始まった福岡の玄関口「博多駅」を取りあげました。一日に約34万人が利用する交通結節点である博多駅はどのように変わっていくのでしょうか。博多駅117年の歴史を振り返り、博多駅地区のまちづくりについて考察しました。さらに、アジアに関するデータや都市・文化についても掲載しております。

どうぞ、引き続きご愛読ください。

(松熊・瀧山)

●次号予告

第2号 2007年3月発行予定

特集「まち歩き」(仮題)

まち歩きが静かなブームとなっています。知っているようで知らないわが町の歴史・文化遺産を再発見したり、歩くことの健康への効用を実感したり。長崎市では、2006年4月から10月にかけて全国で初めてのまち歩き博覧会である長崎さく博も開催されました。第2号では、まち歩きの魅力に迫ります。

都市情報誌fU+(エフ・ユー プラス)第1号
2006年12月25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: 陶山 靖
■編集スタッフ: 松熊 功 瀧山直子
■特集作成: 川井久史 篠崎慎一
瀧山直子 寺本義宏
■デザイン・印刷: 秀巧社印刷株式会社