



住んでよし、訪れてよし、の

国際都市『福岡』の創造

～回遊が楽しめる都心～



平成20年5月

福岡経済同友会 福岡部会

【変貌とげる国際都市福岡】

福岡の現状	
1. アジアのゲートウェイとなる福岡	
(1) 深化するアジアとの国際ビジネス	
(2) 増加する外国人観光客と留学生	
(3) 充実するアジアとの交通インフラ	
2. 変身を遂げる福岡の都心部	
(1) 九州新幹線鹿児島ルート全線開通と賑わいの核となる博多駅地区	
(2) 都心部のビル建て替え更新期が到来	
(3) 進む都心居住	
3. 顕在化する都市問題	
(1) 都市生活の魅力を損なう交通渋滞と環境問題	
(2) 犯罪の増加と自転車問題など交通マナーの低下	
(3) 都市災害の発生（集中豪雨・地震）	

福岡の可能性
◆古くから大陸文化の窓口としての機能を果たしており、アジアの交流拠点都市として多様な取組みを展開している。
◆アジア各地との航空ネットワークが充実する福岡空港、外国人乗降客数日本一の博多港など、国際交流を促進する交通インフラは整いつつある。
◆天神、博多駅地区を中心とする都心は、九州の行政、商業、ビジネス、交通の中枢となっている。
◆福岡ソフトバンクホークス、アビスパ福岡、博多座、福岡シティ劇場など、都市型エンターテインメント機能が充実しており、九州・山口からの集客につながっている。
◆都心は観光資源が豊富で、承天寺や聖福寺などのストーリー性のある寺社に加え、夜の観光では屋台の存在が大きい。
◆「博多祇園山笠」や「博多どんたく港まつり」は、日本人だけでなく外国人にも人気のある国際イベントである。

福岡の課題
1. 多国籍の人が活躍する環境に関する課題
(1) スムーズな移動を妨げる多言語対応への遅れ
(2) 国際ビジネスの促進
(3) 留学生の活用と支援促進
2. 都市・都心の魅力向上に関する課題
(1) 天神と博多駅を中心とする都心部回遊性の向上
(2) 都市型観光への対応と情報発信の強化
(3) 「まち歩き型観光」に対応した仕組みづくりの整備
3. スムーズな移動における課題
(1) 不足する交通マネジメント
(2) 歩行・道路空間の整備
(3) 交通マナーの低下と犯罪の多発

「住んでよし、訪れてよし、の国際都市『福岡』の創造」

～ 回遊が楽しめる都心 ～

提言【4つのビジョン～住んでよし、訪れてよし、の国際都市「福岡」の創造に向けて～回遊が楽しめる都心～】

ビジョン① 回遊できるまち～アジアに通じるまちづくり		ビジョン② まちを楽しくする場の創出	ビジョン③ 外国人も楽しめるまち	ビジョン④ 安心感のあるまち
1. 回遊や移動が快適にできるまち	2. 回遊できるまちの仕組みづくり	(1) ビル建て替え更新期を契機に賑わいのある空間づくり	(1) 外国人にとって快適なおもてなしのまち	(1) 高齢者・子どもたち・障害者にとってやさしいまちづくり
(1) 天神⇄キャナルシティ⇄博多駅地区を軸とした中央回遊ルートの形成	(1) 福岡都心まちづくり機構（仮称）の創設	(2) エリアマネージメント広告の導入	(2) 福岡の魅力をアジアに向けて発信	(2) 犯罪の少ないまちづくり
(2) 都心部とウォーターフロント周辺部の回遊ルート形成	(2) 交通需要マネージメント（TDM）の導入と社会実験の提案	(3) 都心のカラーコーディネート	(3) 留学生向けコンソーシアムを産学官で立ち上げ	(3) 公共の遊休施設の利活用
(3) ユビキタスサービスのまち	(3) 他の地域と連携した情報発信	(4) 福岡オリジナルのエンターテインメントの創出		(4) 都市災害への対応
(4) 渋滞のないまち	(4) 交通ルール遵守の徹底とマナー向上を市民運動に	(5) 福岡の新しいランドマーク～アジアとの交流の歴史・鴻臚館の再現		
(5) 花のある歩道と自転車・歩行者通行ゾーンの分離				

【協働のまちづくりの主体】

住民／自治協議会

来街者／就業者

行政

まちづくり団体／NPO

事業者／団体

都心・歩行空間
マネージメント機構

はじめに

福岡は、「住みやすく便利なまち」として国内外の評価が高い。2011 年を迎えると、九州新幹線鹿児島ルートの特急開通や博多駅地区の再開発によって、福岡都心部の集客機能はさらに高まる。福岡の国際化も進んでおり、2007 年には、韓国から日本へのインバウンドが初めて上回り、そのうち約 2 割は福岡空港や博多港などを利用している。福岡は地方都市でありながらも、国内やアジア諸国から、人々や企業が集まってくるユニークな都市になりつつある。

私たちはこの提言で、福岡の高いポテンシャルを活かすために、福岡の都心の魅力づくりに焦点を当てた。都心の魅力とは、交通の利便性やまちのにぎわいととも、人々がそこに長く滞在したくなるようなまちであることだ。そのためには、人々が 1 カ所に留まらない、回遊性の高い、歩いて楽しい空間を都心に創出しなければならない。そのような都心は、住んでいる人、訪れる人、外国人、そしてあらゆる世代の人々にとって、快適なまちであるに違いない。

都心がそのように生まれ変わると、人々は公共交通機関を利用して都心部を訪れ、長く滞在するようになる。経済効果が生まれ、地球温暖化抑制にもつながる。福岡部会では「提言したアイデアをぜひ、具現化すべきである」という意見が多く出た。そのため、提言内容の実現に向けた社会実験の実施や、行動主体の組織づくりについても提案している。

また、提言に際しては、福岡大学都市空間情報行動研究所（所長：斎藤参郎福岡大学経済学部長）の多大なサポートをいただいた。この場をお借りして心より感謝を申し上げます。併せて、これまで多くの機関・団体にヒアリングをさせていただいた。快くご協力賜り、多くの示唆をいただいた関係各位に心よりお礼を申し上げたい。

この提言によって、私たちは福岡のまちづくりの 1 つの姿を示したが、むしろ福岡の課題はこれだけではない。経済の国際化を深化させていくことも必要であり、福岡空港の問題や九州大学跡地利用も福岡の未来に関わるテーマである。また、地球温暖化抑制についても避けて通れない喫緊の課題である。皆さまのご意見をお聴きしながら、今後の福岡部会の活動テーマとして取り上げていきたい。今後とも更なるご支援をお願いしたい。

この提言が、福岡の未来のまちづくりに少しでもお役に立てば幸いである。

平成 20 年 3 月

福岡経済同友会

代表幹事	石原	進
代表幹事	芦塚	日出美
代表幹事	西村	韶道
福岡部会		
部会長	長尾	亜夫
副部会長	鑑水	恭史
副部会長	川崎	賢治

住んでよし、訪れてよし、の国際都市『福岡』の創造 ～回遊が楽しめる都心～

目 次

I 福岡の現状	
1. アジアのゲートウェイとなる福岡	1
2. 変身を遂げる福岡の都心部	3
3. 顕在化する都市問題	4
II 福岡の可能性	7
III 福岡の課題	
1. 多国籍の人が活躍する環境に関する課題	9
2. 都市・都心の魅力向上に関する課題	10
3. スムーズな移動における課題	11
IV 提言	
ビジョン① 回遊できるまち	13
1. 回遊や移動が快適にできるまち	
2. 回遊できるまちの仕組みづくり	
ビジョン② まちを楽しくする場の創出	25
ビジョン③ 外国人も楽しめるまち	27
ビジョン④ 安心感のあるまち	30

I 福岡の現状

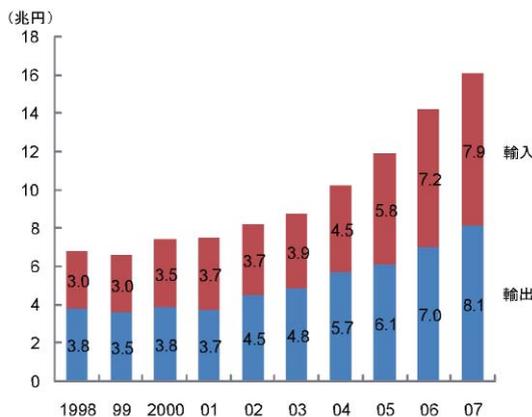
1. アジアのゲートウェイとなる福岡

1) 深化するアジアとの国際ビジネス

中国をはじめとする東アジア諸国は、2007年の経済成長率が8.7%となるなど、めざましい経済発展を続けている。これに伴い、九州と海外とのビジネスは年々拡大しており、九州経済圏の輸出入額が1998年の6.8兆円から、07年には約16兆円に倍増している（図表1）。

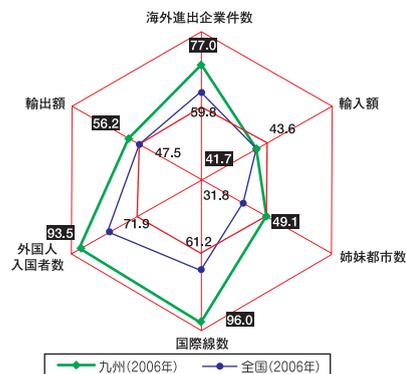
九州の経済活動に占めるアジアの割合をみると、輸入額を除き、輸出額や海外進出企業件数、外国人入国者数で全国を上回っている（図表2）。その中で、福岡市は、全国の港湾で外国人入国者数第1位の博多港と、アジア16都市と結ばれている福岡空港を持っており、九州の中で重要な役割を担っている。国際コンテナ取扱量が増加する博多港には、日本と中国の港湾を最速で結ぶ高速貨物船の上海スーパーエクスプレスが就航しており、九州だけでなく関東や関西の荷主企業にも活用されている。人やモノの交流の活発化とともに、福岡市には55社の外資系企業が立地している。近年、欧米企業だけでなくアジア企業の進出も見られるようになっている。

図表1 九州経済圏の貿易額の推移



資料) 門司税関「九州経済圏貿易概況」

図表2 九州のアジア度

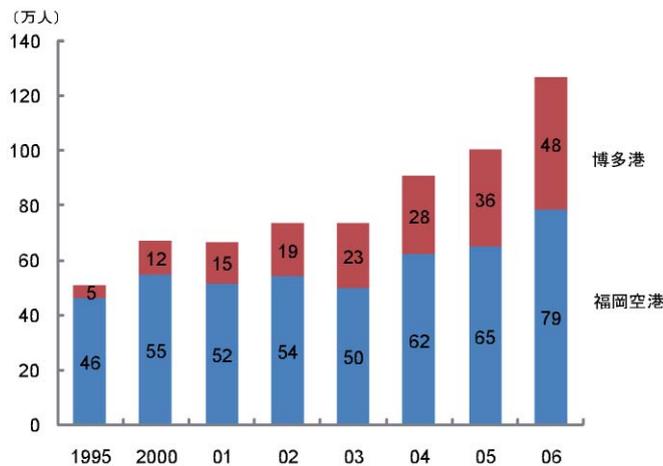


資料) 九州経済産業局

2) 増加する外国人観光客と留学生

福岡を訪れる外国人は年々増えており、2006年の外国人出入国者数が127万人と、過去最高を記録している(図表3)。特に、円安ウォン高などを背景に、韓国人観光客が増加している。留学生については、福岡県内に約5千人が在籍しており、この10年間で倍増している。留学生の出身地域をみると、アジア地域が94%を占めている。また、福岡市は、香港のアジア・ウィーク誌(現在廃刊)やアメリカのニュース・ウィーク誌から、恵まれた自然や医療を受ける環境など居住面についても高い評価を受けている。

図表3 外国人出入国者数の推移



資料) 法務省「出入国管理統計」

3) 充実するアジアとの交通インフラ

福岡市には、空の玄関として福岡空港、海の玄関として博多港があり、この2つの玄関がアジアとのゲートウェイ機能を果たしている。福岡空港には国際線が22路線就航しており、その内20路線がアジア向けである。便数も多く、上海やソウルとは、日帰りによるビジネスが可能である。福岡空港の国際線旅客数及び国際貨物取扱量は、いずれも全国4位である。一方、博多港には、釜山との間に高速船や国際フェリーが毎日就航しており、韓国との人やモノの交流活発化に貢献している。2011年には、ソウル釜山間のKTXが全線開通する予定となっており、九州新幹線鹿児島ルート全線開通とあわせて、福岡と韓国との交流圏はさらに拡大することが予想される。

2. 変身を遂げる福岡の都心部

1) 九州新幹線鹿児島ルート全線開通を契機に賑わいの核となる博多駅地区

JR 博多駅周辺は、官公庁や金融機関の本店などが立地しており、これまでビジネスの拠点であった。また、博多駅は山陽新幹線や在来線だけでなく、地下鉄空港線も乗り入れており、年間利用者数が約 10 万人と、西鉄福岡駅の約 14 万人に次ぐターミナルである。2011 年の九州新幹線鹿児島ルート全線開通と共に、JR 博多駅には阪急百貨店や東急ハンズなどが進出する。博多駅の商業機能が充実することで、これまで賑わいの中心であった天神地区に加えて、都心部に博多駅地区というもう 1 つの賑わいの核が誕生することになる。

新博多駅ビルのイメージ図



資料) JR 九州ホームページ

2) 都心部のビル建て替え更新期が到来 ～緩和される都心部ビルの容積率

都心部の主なビルディングは 1950～60 年代に建てられ、現在それらのビルの建て替え更新時期が近づいている。現行の容積率では、建て替えても現状の床面積が確保されず、ビル建て替えの障害になっていた。しかし、福岡市が昨年 10 月に発表した容積率緩和政策は、都心部のビル建て替え更新を一気に進める可能性があり、まちの再構築に向けて絶好の機会となっている。

3) 進む都心部居住

福岡市では人口の郊外化により、都市圏人口が増加してきた。しかし、地価の下落や都心に立地していた企業の社宅などがマンション用地として提供されたことから、都心部の良さが見直され、人口の都心回帰が 1995 年以降始まっている。都心と都心周辺人口(六本松、千代など)の福岡市に占める割合は増加傾向にあり、2006 年には約 19%を占めている。都心では、ファミリー層が特に増加しており、子供たちにとっても快適なまちづくりを考えていかなければならない。

3. 顕在化する都市問題

1) 都市生活の魅力を損なう交通渋滞と環境問題

福岡市は、都市としての魅力が高まる一方で、交通渋滞や違法駐輪、犯罪などの都市問題も増加している。交通渋滞は人々の回遊行動の妨げとなり、環境悪化（排ガス、騒音、エネルギー消費）を引き起こす。渋滞による経済損失については、九州地方整備局の試算によると、福岡市民1人当たりの渋滞損失時間が全国ワースト11位となっている。

2) 犯罪の増加と自転車問題などの交通マナーの低下

福岡市は、政令都市における刑法犯の認知件数がワースト3位であり、ひったくり、悪質なキャッチセールスも目につく。また、赤信号で平気で交差点に侵入する歩行者や車が多いなど、交通マナーが低下している。自転車問題については、福岡市は内閣府の調査で、違法駐輪と放置自転車の台数で全国ワースト1位になった経験がある。現在も、違法駐輪は、明治通や大博通沿いを中心に都心のいたるところで発生しており、交通事故の発生要因となるだけでなく、景観の損傷につながっている（5～6ページ・資料1、2）。

都心部の違法駐輪の様子（明治通り）



3) 都市災害の発生

2005年3月の福岡西方沖地震では、直接の出火やビルの倒壊には至らなかったものの、都心部において耐火・耐震上の課題を抱える老朽密集地の存在が浮き彫りになった。また、局地的な集中豪雨が頻発しており、都市型水害は新たな問題としてクローズアップされている。多くのビジネスマンや買い物客が訪れる都心を中心に、避難場所の案内や、浸水危険地点の表示など、住民だけでなく来訪者にとっても、安心・安全なまちづくりが求められている。

資料1 福岡都心部・違法駐輪マップ



資料2福岡都心部・歩道マップ

【都心部の歩道】

- * 一定の広さのある歩道の整備は進んでいる
- * 歩道の整備がされていても、視覚障害者用のブロックがないところがある
- * 歩道の整備がされていても、素材・色がまちまちで統一感がない
- * 那珂川・博多川の川岸も概ね整備されている

博多川(博多リバーライン付近)



昭和通り



明治通り



国体道路



博多区役所付近



博多駅付近

● キャナルシティ



博多駅～キャナルシティ博多



住吉付近



城南線(薬院大通り)

国体道路

渡辺通り

JR博多駅

野原

300m

Copyright © 2003 ZENRIN CO., LTD.

II 福岡の可能性

1) 古くからアジアのゲートウェイである福岡

中国大陸や朝鮮半島と距離的に近い福岡は、古くからアジアとの交流が盛んであった。平安時代に設置された鴻臚館は、海外からの来賓をもてなす迎賓館として利用され、大陸と日本の対外交流の窓口となっていた。平安時代から室町時代にかけて、博多商人は日宋・日明貿易で活躍し、中国人街が形成された福岡は国際都市として発展した。大陸との交流活発化に伴い、福岡は先進文化の受入窓口となり、禅やお茶、うどんなどが福岡を通じて全国に伝わった。時は流れ、1989年には「アジア太平洋博覧会」が開催され、市民レベルにおいてアジアとの結びつきを深めるきっかけとなった。以後、「アジアマンス」の開催など、福岡では、アジアの交流拠点都市として多様な取り組みが進められている。

2) 進展するアジアとの交通ネットワークの整備

アジアとの交流の基盤となる交通ネットワークの整備が進んでいる。福岡空港は、アジア向けの航空路線が充実しており、ソウル線週32便、上海線28便、台北線21便など、アジアを中心に16都市に乗り入れている。海外とのネットワークの充実により、上海やソウルなどの主要都市とは日帰りビジネスが可能である。

一方、海の玄関である博多港も利便性が向上している。博多釜山間には、高速船が週38便、国際フェリーが週7便就航している。利便性の向上とともに韓国人利用者が増加しているが、これは円安ウォン高や観光客のビザの免除恒久化、韓国での週休2日制の定着なども後押ししていると考えられる。2011年には韓国KTXの全線開通(ソウル～釜山間)が予定されており、九州新幹線鹿児島ルート全線開通とあわせて、ソウル九州間の交通ネットワークが充実することになる。また、福岡空港と博多港は、共に中心市街地から至近距離に位置し、アクセスに優れていることが特徴である。

3) “九州の顔”となる博多駅・天神

福岡都心、中でも天神と博多駅は、都市圏住民に加えて、九州・山口などの都市圏外からの買い物客やアジアからの旅行者で賑わっており、国際的なショッピングや娯楽の中心となっている。同時に、天神と博多駅周辺地域は、大手企業の支店や九州を代表する企業が本店を構える経済的拠点となっている。3つの百貨店が立地する天神地区には、丸井百貨店やパルコの進出も予定されており、商業集積がさらに高まることになる。一方、九州新幹線鹿児島ルートの全線開通を控えるJR博多駅は、複合商業施設として生まれ変わるようになっており、新たな賑わいの核となることが期待されている。

4) 充実しつつある福岡のエンターテインメント機能

福岡では、若者だけでなく高齢者をはじめとする多様な年齢層が楽しめるエンターテインメント機能が充実しつつある。福岡ソフトバンクホークスは、子供を含む幅広い年代から支持を受けており、2007年には全球団中4位となる231万人の観客を動員した。劇団四季の専用常設劇場である福岡シティ劇場や中高年層を対象に歌舞伎などを披露する博多座は、九州では福岡にしか設置されておらず、福岡都市圏だけでなく九州全域から集客している。福岡に残っている歴史や文化を、観光資源として生かす取組も始まっている。都心には、承天寺や聖福寺などの物語性の高い寺社が残っており、“まち歩き”などの観光スタイルの変化にも対応できる。

また、外国人が楽しむ場や機会も増加しつつあり、「博多祇園山笠」や「博多どんたく港まつり」などは外国人にも人気のあるイベントである。多言語放送を行うラジオ局や外国人向けのフリーペーパーも発行されており、福岡を楽しむ外国人向けの情報提供も進みつつある。現在、屋内型のディズニーランドの建設が検討されているが、これはアジアからの集客を見込んでのことである。

Ⅲ 福岡の課題

1. 多国籍の人が活躍する環境に関する課題

1) スムーズな移動を妨げる多言語対応への遅れ

政府による「ビジット・ジャパン・キャンペーン」の展開や、九州観光推進機構による九州一体、官民一体となった観光振興により、九州を訪れる外国人観光客やビジネスマンの増加が予想される。福岡では、外国人向けインフォメーションの設置や公共交通機関の一部で多言語（英語、韓国語、中国語）による案内・表示は始まっているものの、外国人の移動を前提としたまちづくりはこれからである。

韓国語に対応した交通機関のHP



資料) 西日本鉄道ホームページ



資料) JR九州ホームページ

2) 国際ビジネスの促進

これまでアジアに近い福岡は、外国人旅行者の受け入れにおいてその優位性を発揮してきたものの、国際ビジネスの振興や外国人ビジネスマンの受け入れに関しては、その優位性を十分に活用してきたとはいえない。国際ビジネスの促進においては、外国企業の受入窓口の一本化、優遇制度の充実、特区制度の活用などが考えられる。同時に、外国人ビジネスマンの長期滞在を促す子弟の教育環境などの整備が課題となるだろう。

3) 留学生の活用と支援促進

福岡県内には、アジアを中心に約 5,000 人の外国人留学生在住している。しかしながら、留学生は日本人や日本社会と交流する機会が少なく、日本や福岡の歴史や文化を学ぶ機会も少ない。交流が少なければ、日本社会への理解は進まず、せっかくの留学の機会を活かしているとはいいがたい。また、交流を希望する留学生在いても、学費や生活費を捻出するためにアルバイトが必要となり時間的な余裕がない。一方、留学生の多い地域やアジアとビジネスを行う企業においても、留学生を積極的に採用する意識は高くない。

2. 都市・都心の魅力向上に関する課題

1) 天神地区と博多駅地区の回遊性の向上

2011年の九州新幹線鹿児島ルート全線開通にあわせて、新しい博多駅ビルの建設と周辺環境整備が進められている。駅ビルには、阪急百貨店や東急ハンズが入居を予定しており、博多駅地区は新たな賑わいの核となることが予想される。天神と博多駅地区の間に位置する中洲・川端地区には、年間約1,200万人を集客する商業施設の「チャンネルシティ博多」、50万人以上を集客する「博多座」が立地しており、この3つの地域の回遊性を高めることができれば、都心全体の魅力が向上し、賑わいと活力がさらに高まると考えられる。

2) 都市型観光への対応と情報発信

福岡は、大型商業施設でのショッピングやフードコートでのスポーツ観戦などにより、多くの観光客を惹きつけてきた。近年、産業観光や体験型観光といった新しい観光スタイルが生じており、これまで観光の対象とならなかったあらゆるものが観光資源として見直されている。今後は、地域の名所や路地裏などの隠れた観光資源の発掘が課題となる。また、これらの観光資源を整理し、観光マップやパンフレットなどでわかりやすく提供するとともに、インターネットを通じた情報発信も強化しなければならない。

3) 「まち歩き型観光」に対応した仕組みづくりの整備

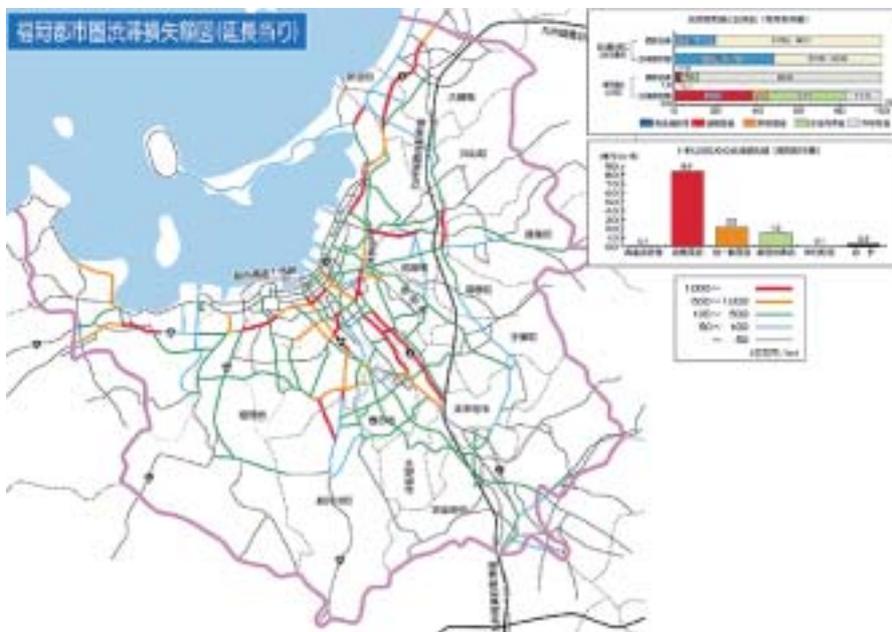
2006年に長崎市で開催されたまち歩き博覧会「長崎さるく博'06」の成功は、まち歩きへのニーズの大きさを実感する契機となった。これまでは、短時間で効率的に史跡景勝を巡る観光が主流であったが、今後は、まち歩きや文化や人々との出会いを楽しむ「まち歩き型観光」への対応が求められる。このような観光スタイルの変化に対応する上では、観光案内所の充実、丁寧な解説を行う観光ボランティアの育成など観光客をもてなす体制づくりの整備が課題である。

3. スムーズな移動における課題

1) 不足する交通マネジメント

商業やビジネスの拠点として発展を続ける福岡都心では、渋滞などの交通問題が生じておりスムーズな移動が困難になっている（図表4）。特に、都心は天神をはじめ渋滞が深刻な状況にある。これは、福岡市の道路ネットワークが天神を起点にY字型になっていることで、都心を通過するだけの車を排除できないことが要因の1つである。行政は様々な施策に取り組んできたものの、決定的な解決策が見つかっていない。今後は、福岡外環状道路などのハード整備に加えて、公共交通機関の利用を促すソフト施策や交通マナーを遵守する雰囲気づくりなど、バランスの取れた交通マネジメントの導入が求められている。

図表4 福岡都市圏の渋滞状況



資料) 国土交通省

2) 歩行・道路空間の整備

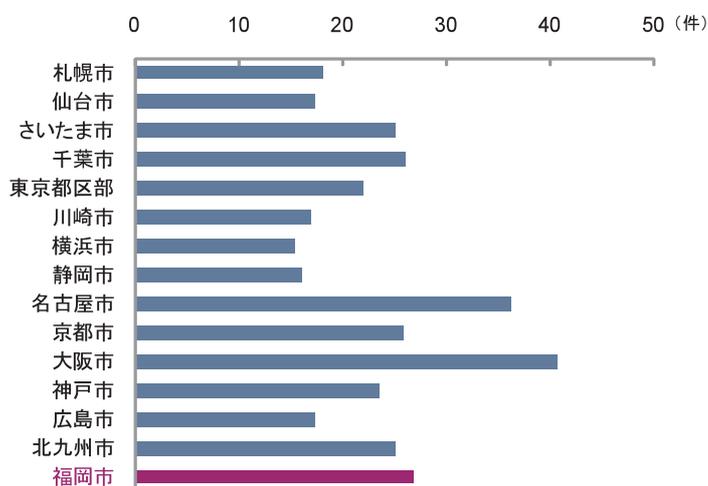
歩行・道路空間の整備の遅れは、スムーズな移動の障害となっている。必要な幅員の確保やバリアフリー化の進展、休憩場所の設置、案内表示の充実などは、快適な歩行空間を形成する上で課題となっている。

また、福岡市は地形が平坦なことから自転車が身近な乗り物となっており、通勤や通学などで市民の足として活躍している。一方で、自転車の危険運転や歩行者との接触事故は増加傾向にあり、違法駐輪などが都市問題となっている。自転車の走行空間が確保されていないこと、都心部を中心に駐輪スペースが不足していること、自転車利用のルールやマナーが確立されていないことが問題の背景として考えられる。

3) 交通マナーの低下と犯罪の多発

福岡の交通マナーの低下については、新聞記事や市民の間で長い間指摘されていることである。福岡商工会議所が会員を対象に行ったアンケート調査（2004年）によると、福岡の悪い点として、「交通マナーの悪さ」を挙げた回答者が最も多かった。また、近年、福岡では犯罪の多発が問題となっている。福岡市の人口千人当たりの刑法犯の認知件数は27.8件となっており、大都市では大阪、名古屋についてワースト3位である（図表5）。交通マナーの悪化や犯罪の多発は、福岡のイメージを損ない、福岡の今後の発展にマイナスとなる可能性がある。

図表5 政令都市における刑法犯の認知件数（2005年）



資料) 大都市統計協議会「大都市比較統計年表」

IV

提 言

私たちは、この提言で福岡に住む人、訪れる人、外国人にとっても快適な国際都市、福岡の創造を目指し、魅力ある都心づくりに焦点をあてた。“魅力ある都心”とは、人々を惹きつけるにぎわいがあり、歩くことが楽しく、長く滞在したくなるような空間である。そのためのキーワードは、“回遊”である。人々は、都心部の目的地に、車で来るよりも、公共交通機関で訪れた方が、都心部を回遊し、その結果、都心部の滞在時間が長くなるという研究もされている。快適な歩行空間と魅力ある都心は、人々の回遊を促し、経済効果を創出する。そこで、“回遊を楽しむ都心”をつくるための具体策として、次のような4つのビジョンを提言する。

ビジョン①：回遊できるまち

1. 回遊や移動が快適にできるまち

(1) 天神⇄キャナルシティ⇄博多駅地区を軸とした中央回遊ルートの形成

賑わいの核である天神地区と2011年以降もう1つの核となる博多駅地区を結ぶことで、都心はより活性化される。しかしながら、天神地区と博多駅地区を結ぶ動線は弱い。そこで、天神地区と博多地区を結ぶルートを中央回遊軸として強化・整備する（21ページ・資料3）。

世界の大都市には、ニューヨークの5番街、パリのシャンゼリゼ通り、シカゴのマグニフィセント・マイル、東京の銀座など、その都市を象徴するメインストリートがある。福岡の都心部も、そのようなランドマーク性の高い中央回遊ルートの形成を目指したい。

1) 天神ーキャナルシティ間の新しい導線の整備

天神とキャナルシティ博多を結ぶ主な動線は国体道路である。そこで、両地区を結ぶため複数のルートを整備する必要がある。ルートの1つとして、春吉に新設される都市計画道路は、電気ビル周辺、渡辺通の整備と合わせ、天神・渡辺通とキャナルシティをつなぐ、モールの役割を果たす動線となりうる。春吉の都市計画道路をモデルケースに、消費者の歩くことへの抵抗感を少なくし、地区間を有機的に結ぶ歩行空間として整備していくことが重要である。また、天神から川端地区を経由して、キャナルシティ博多に向かうルートも整備する必要がある。

2) 既存ルートの整備：

チャンネルシティー那珂川沿いー福博出会い橋ー天神中央公園のルート整備

チャンネルシティ博多から天神間への動線には、那珂川沿いから福博出会い橋を経由し、天神中央公園を通るルートがある。このルートでは、那珂川、アクロス福岡、天神中央公園を見ながら、そぞろ歩きを楽しむことができる。また、水と緑といった自然環境も揃っており、チャンネルシティ博多と天神を結ぶ動線として、そのポテンシャルは高い。

一方、那珂川沿いの歩行空間が狭いことや違法駐輪が多いことなど、この歩行空間の快適性は充分といえない。また、案内が少ないことや認知度が低いことも、この回遊ルートの利活用を妨げていると思われる。天神・チャンネルシティへ向かう誘導看板の整備、自転車利用者の行動に即した駐輪スペースの確保、那珂川との親水性を考慮した歩道の演出による歩行空間のアメニティの再生によって、歩行空間の魅力が高まっていくのではないだろうか。さらに、福博出会い橋ー天神中央公園の歩きやすさや、那珂川の風景などをPRすることが重要である。

3) 博多駅～チャンネルシティ間の歩行空間の整備

博多駅とチャンネルシティを結ぶ歩行空間は、歩道の整備はされているが歩行者が少ない。これは、中間地点での魅力の欠落が要因の1つとして考えられる。博多駅前通りに、店舗や休憩場所など、回遊の基点となる地点へ効率的に配置する必要がある^{*1*2}。また、博多駅前の細街路を有効に利用することも考えられる。大名や今泉は、魅力的な個店が細い道に軒を並べ、「歩いていたら、突然、魅力的なお店を発見した」というような、新鮮な感覚を味わえる。博多駅前では、そのような、まちづくりの仕掛けが展開でき、今後のまちづくりや歩行空間づくりによって、大名や今泉のような広がりを持つ空間として育成していくことが可能である^{*3}。

4) 回遊ルートにリフレッシュ効果を持たらす場所を

人々の回遊を促進するためには、回遊ルートに適切な間隔で、ベンチ、ポケット公園、モニュメント、付近の歴史の跡地などの案内版、オープンカフェ、書店など、人々が休んだり、憩う場所を設置することを提案したい。また、沿道のビルの1階を店舗のウィンドウのディスプレイで飾るなど、にぎわいを連続させ、楽しいものにする。福岡大学都市空間情報行動研究所は、都心のカフェの経済効果を187億円/年と試算している。カフェに立ち寄った人にリフレッシュ効果をもたらし、その後の回遊を促すことが期待できる。

5) 福岡の歴史と文化の魅力発掘

博多部には、日本で初めての禅寺など歴史・文化の魅力に富む寺社が多いものの、認知度が高いとはいえない。路地裏に立地しているため、博多駅からの動線も悪い。博多駅再開発に伴い、博多駅の利用者数や観光客の増加が見込まれることから、博多部の歴史エリアへの動線を工夫することで、博多部の魅力を沢山のの人々に知ってもらうことができる。そこで、大博通りの歴史的風景を再現することによる博多駅前通りとの差別化、大博通りを渡る心理的負担を軽減するための博多駅地下街との連携、100円循環バスの活用などが求められる。以上の点を踏まえ、人々が博多の歴史に触れることができる『歴史・文化回遊ルート』を提案する(22ページ・資料4)。

○福岡の歴史と文化の魅力を伝える

このようなハードの整備と併せて、福岡の歴史と文化を後世に継承することも必要である。住民ボランティアの組織化を図って、歴史の語り部を育て、歴史に裏付けられた福岡の魅力を伝えてほしい。

福岡の歴史の魅力をPRする取り組みとして、茶道各流派の全国的な行事の開催を福岡に誘致してはどうだろうか。鎌倉時代に栄西が開いた日本で初めての禅寺である聖福寺は、茶道のルーツとも深く関わっている。福岡はお茶のイベントを開催する場所に相応しく、また、福岡の歴史の魅力を広く紹介することに繋がる。

6) ターミナルのケア

福岡市都心への来街者は、天神や博多駅、または博多港といったターミナルを経由して、その後都心を回遊する。また、ターミナルの魅力そのものは、来街先として福岡市を選択する大きな要因となる。従って、ターミナルから都心部へスムーズな交通アクセスが整備されているかどうかは、回遊行動に大きな影響を与える。そのような観点からみると、博多港周辺は魅力ある整備がなされているとはいいがたい。旅客需要の拡大が予想される中、国際ターミナルとその周辺の機能向上に配慮した博多港整備は、外国人観光客の受入を左右する重要な要因となる。^{※4※5※6}

(2) 都心部とウォーターフロント周辺部の回遊ルート形成

1) ベイサイドプレイスへの海外観光客の受入と活性化

国際旅客ターミナルは、船舶デッキや入国管理などの機能があるものの、都心へのアクセスや商業機能に課題がある。一方、ベイサイドプレイスは、バス・海上交通のターミナルや商業系インフラが整備されている。また、市民が日常的に利用する海上ターミナルであることから、快適性が考慮され、公園なども整備されている。ベイサイドプレイスへ国際高速船ビートルを寄港させることができれば、海外観光客はより魅力的なターミナルを利用することができるはずである。

また、購買意欲の高い外国人観光客に対して、彼らの望んでいる商業施設をベイサイドプレイスに誘致できれば、ベイサイドプレイス、ひいてはウォーターフロントの活性化につながる。満足できるショッピングを帰国間際にできれば、福岡に対する好印象となってリピーターにつながると考えられる。そのためには、外国人が集まる魅力が何かを検証し、外国人観光客に魅力的な店舗誘致などの政策へ結びつけていく必要がある。また、国際交流の場としての利活用も可能であり、日本人も呼び込むことのできる仕掛けづくりが必要である。

2) ウォーターフロントなど周辺部の回遊ルートの形成

ベイサイドプレイスから都心部までは、徒歩で15分程度であり、途中に魅力があれば、歩いて移動する可能性を秘めている。その点に着目すると、古門戸町などには古い問屋街があり、歴史に触れながら、博多リバレインまで歩くことができる。博多リバレインまで行けば、地下鉄を使って天神や博多を訪れることができ、川端などの街並みを楽しむこともできる。しかし、現在は、古門戸町周辺地区が整備されていないため、その整備が必要であろう。また、ベイサイドプレイスに到着後、観光客が福岡を歩いて楽しめるように、ポーターサービスなども必要となるだろう。

福岡市のまちづくりに求められる回遊性の向上

- 回遊性の向上は経済効果を高め、都市を活性化させる。賑わいの2つの核である天神と博多駅間の回遊性を高めることで、都心全体の魅力が高まる。
- まちの形成に関与しているものは、オフィスビルや商業施設だけでなく、それを利用する住民や来街者、外国人を含めた人々の行動である。従って、まちづくりには、人々の行動を考慮した視点が必要である。
- アジアのまちでは、人々の行動はまちの形成に深く関わっている。福岡市のまちづくりに回遊性の視点を取り込むことは、アジア諸国にとってまちづくりの見本となる。
- 福岡市が回遊性を重視したまちづくりの理論と実践を深め、世界に発信することは、福岡市の魅力を世界に伝える最も先端的な方法である。

福岡大学都市空間情報行動研究所

(3) ユビキタスサービスのまち

1) IT を活用してまちの魅力を発信するユビキタスサービス

例えば、県外から博多駅を訪れた人々に、天神や大名のイベント、人気のある店舗やレストランの情報を提供することができれば、博多駅から天神・大名を訪問する人々が増えるであろう。このように、人々の移動を促す情報提供の仕組みを考えてはどうだろうか。まちを訪れた人に“知りたい情報を親切に教える”福岡らしい“おもてなし”のサービスを提供したい。

携帯端末を使って知りたい情報を瞬時に提供し、人々の回遊行動やショッピングの内容、満足度などをモニターする社会実験を提案したい。社会実験の結果、必要な情報とそうでない情報を検証し、次のステップに活かすことができる。都市機能が都心部にコンパクトにまとまっている福岡は、このような試みに適しているのではないだろうか。観光情報だけでなく、外国人向けインフォメーション、災害時の緊急情報などを発信しても良いのではないだろうか。

歩くことのメリットは、これらの情報を受信しやすく、気軽に予定を変更できることである。回遊性の向上のために情報の発信、受信機会を最大化する必要がある。この構想は、行政・大学・企業の参画によって初めて実現する。都心部の高度情報化を提案する大学もでてきており、実現したいアイデアである。

2) 通りや交差点に名称を

都心部の通りには、「明治通り」などの名称があるものの、主要な通りに限られている。それぞれの通りに、その付近の雰囲気や特徴を感じさせる名称や、昔からの由来を示す名称をつけてはどうだろうか。住む人や訪れた人がその通りに愛着を抱き、ランドマーク性が高まれば認知度も増し、都心の魅力づくりにつながる。

名称の決定は、まちづくり組織が中心となり、広く公募するなど、人々が関心を寄せ、参加意識を高めるような方法がよい。同時に、民間施設の案内や建物の住居表示板の設置など、歩行空間でのサインや案内の充実にも取り組んでいく必要がある。

また、通りをイメージアップする演出を試みてはどうだろうか。歩道や外灯を洗練されたものにし、例えば“恋人通り”などと名づけて、カップルがその通りをデートコースとして歩き、待ち合わせをするようになれば、都心の魅力の1つになるのではないだろうか。

(4) 渋滞のないまち

1) 既存施設を活用したフリンジパーキングとパーク・アンド・ライド、パーク・アンド・サイクル

交通渋滞緩和策としてフリンジパーキングのアイデアがあるが、都心部周辺に広大な駐車場を新たに設置することは実現性が乏しい。従って、既存の駐車場を活用し、パーク・アンド・ライドやパーク・アンド・サイクルで、公共交通機関や自転車で中心部へアクセスすることを提案したい。

○博多リバレイン駐車場の活用

呉服町ランプに近く、地下鉄中洲川端駅と連結していることから、都心部への利便がよい。

○福岡競艇場の駐車場の活用

都市高速天神北ランプに近く、都心部へはシャトルバスで輸送する。

○福岡空港周辺の駐車場の活用

フリンジパーキングのための社会実験では、都心部まで、シャトルバスを利用すると約20分を要したが、地下鉄を利用すると約10分であった。フリンジパーキングは、都心部駐車場へ車を直接乗りつけることに比べ、時間的ロスと乗り換える煩雑さが伴う。利用を促すためには、乗り換えに伴う負担軽減や、駐車場料金やシャトルバス運賃の減免などのインセンティブが必要になる。インセンティブのコストは、都心部来街者から利益を得る都心部の商業事業者の一部を負担してもらってはどうか。また、フリンジパーキングとパークアンドライドの実施には、それを運営管理する組織が必要になる。

2) 混雑税導入の検討を提案

福岡友福岡部会は、渋滞緩和策としてマイカー規制を訴えてきた。具体的な渋滞緩和策としては、ナンバープレート（奇数・偶数）によるエリア規制や、一定時間、指定区間を車両流入禁止とする歩行者天国ゾーンの設置などの車両流入規制が考えられる。また、新たな公共交通機関として、軽量の路上軌道走行（ライトレール）の設置も対策の1つである。しかしながら、現実的に一定時間・一定区間、車両を流入禁止にすることは弊害も予想され、実現が難しい。新たな公共交通機関の設置も多額の費用が必要なことから、実現性に乏しい。

そこで、ロンドンで実施されている混雑税の導入を検討してはどうか。ロンドンでは、総合的な交通施策（ロンドン交通戦略10の優先事項）が進められており、交通渋滞の緩和策として、都心部に流入する車両に課金する混雑税制度を導入している（図表6）。導入後、渋滞は30%程度緩和され、効果をあげている。

さらにロンドンは、徴収額を増額するとともに適用区域を広げるなど、混雑税制度を拡大させている。課金については賛否があるだろうが、全面的な車両進入禁止と比較してより現実的である。なお、課金による収入は、公共交通機関や道路の整備に使われている。

福岡で実施する場合、課金収入を地球温暖化防止などの環境対策に充当することも1つのアイデアである。車両の乗り入れ台数が減少することは、温室効果ガス削減に直結する。混雑税導入の是非について、広く議論してはどうだろうか。

図表6 ロンドン交通戦略10の優先事項

優先事項	具体的施策
①道路混雑の緩和	都心部の混雑税導入 徒歩・自転車の促進
②地下鉄への投資	運行本数の増加
③バスサービス改善	走行時間の短縮、運行本数の増加
④交通機関の結合	鉄道庁との連携
⑤交通容量の拡張	ロンドン横断鉄道新線の建設
⑥自動車走行の改善	郊外への便益拡大
⑦地区交通計画支援	基礎自治体への支援
⑧物流の改善	鉄道・水運へのシフト促進
アクセシビリティ改善	障害者・観光客への配慮促進
⑩ネットワーク統合	乗り換え地点の改善

資料) 日本政策投資銀行

(5) 花のある歩道と自転車・歩行者通行ゾーンの分離

都心部の歩道に実験区域を設け、自転車と歩行者通行ゾーンを設置する。自転車は道路側、歩行者がビル側（内側）とし、街路樹が障害となる場合には移動を検討する。ビル側には花を植え、そのビルで働く人たちに手入れをしてもらう。住んでいる人、働いている人、来街者の足元に花々が咲き、自転車走行に怯えることもなく、安心してウィンドウショッピングを楽しむことができる。そのような歩行空間は、人々の回遊を促すだろう。

○歩行者と自転車が共存するまちづくり

福岡の都心部で多くの人々が利用する自転車は、地球温暖化抑制の観点から優れた交通手段である。自転車の弊害も指摘されているが、歩行者と自転車が共存できるような方策を検討するべきだろう。また、パリの Velib システムのように、決められたゾーン内であれば、乗り捨て可能な自転車の貸出制度の導入を検討してはどうだろうか。行政、住民、企業、警察等が一体で取組むことにより、自転車が手軽なカーボン・オフの交通ツールとして利用されるのではないだろうか。

○歩行者と自転車が共存できる方策

- ①歩行者の安全と歩行空間の確保
- ②広域歩道における自転車・歩行ゾーンの設置
- ③自転車優先道路を設置し、自転車通行を促す
- ④自転車通勤を認めている企業に駐輪施設設置を促す
- ⑤歩行者、自転車利用者双方への周知と教育の徹底

歩行者と自転車の通行が区分されている歩道（明治通り）

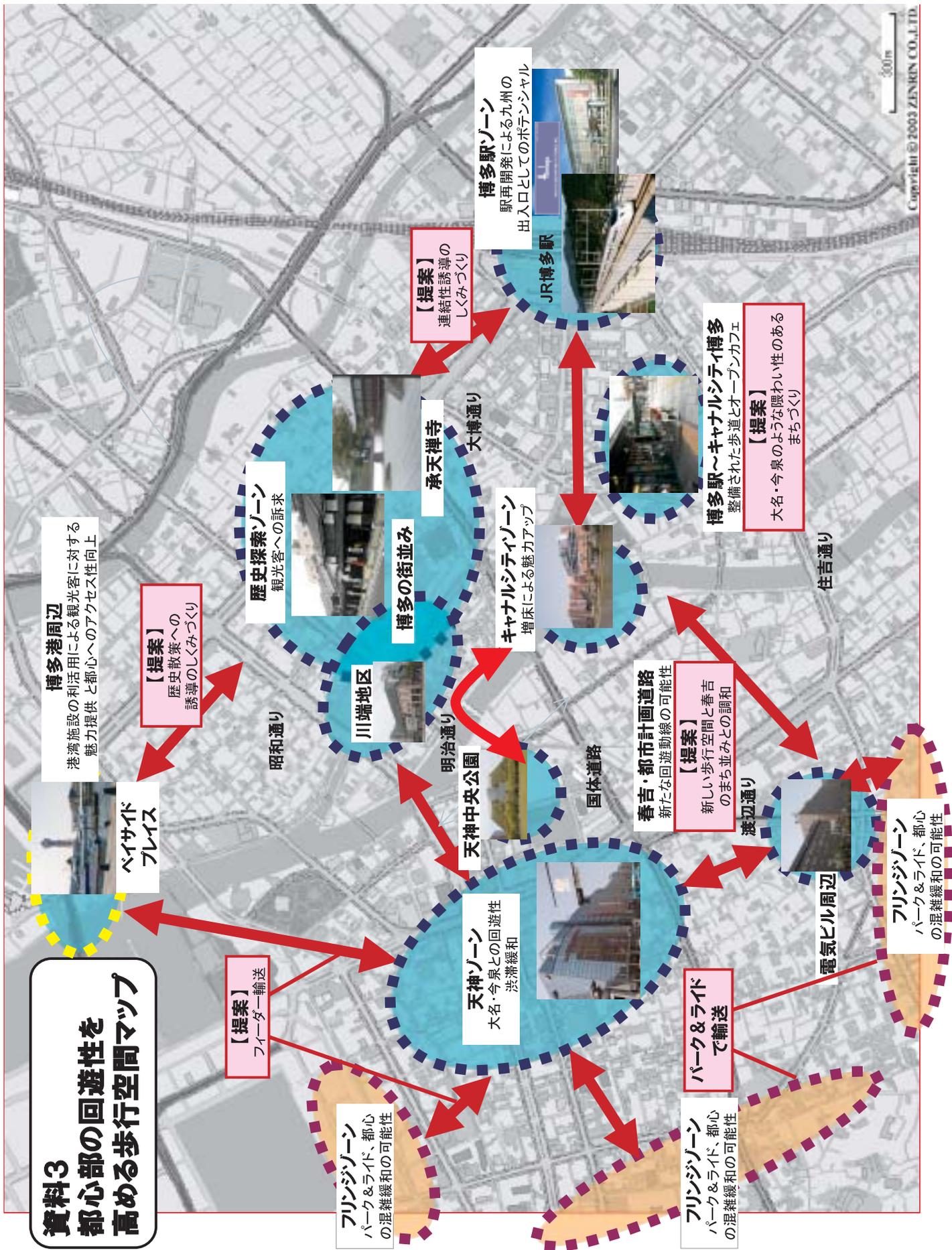


パリの Velib システム

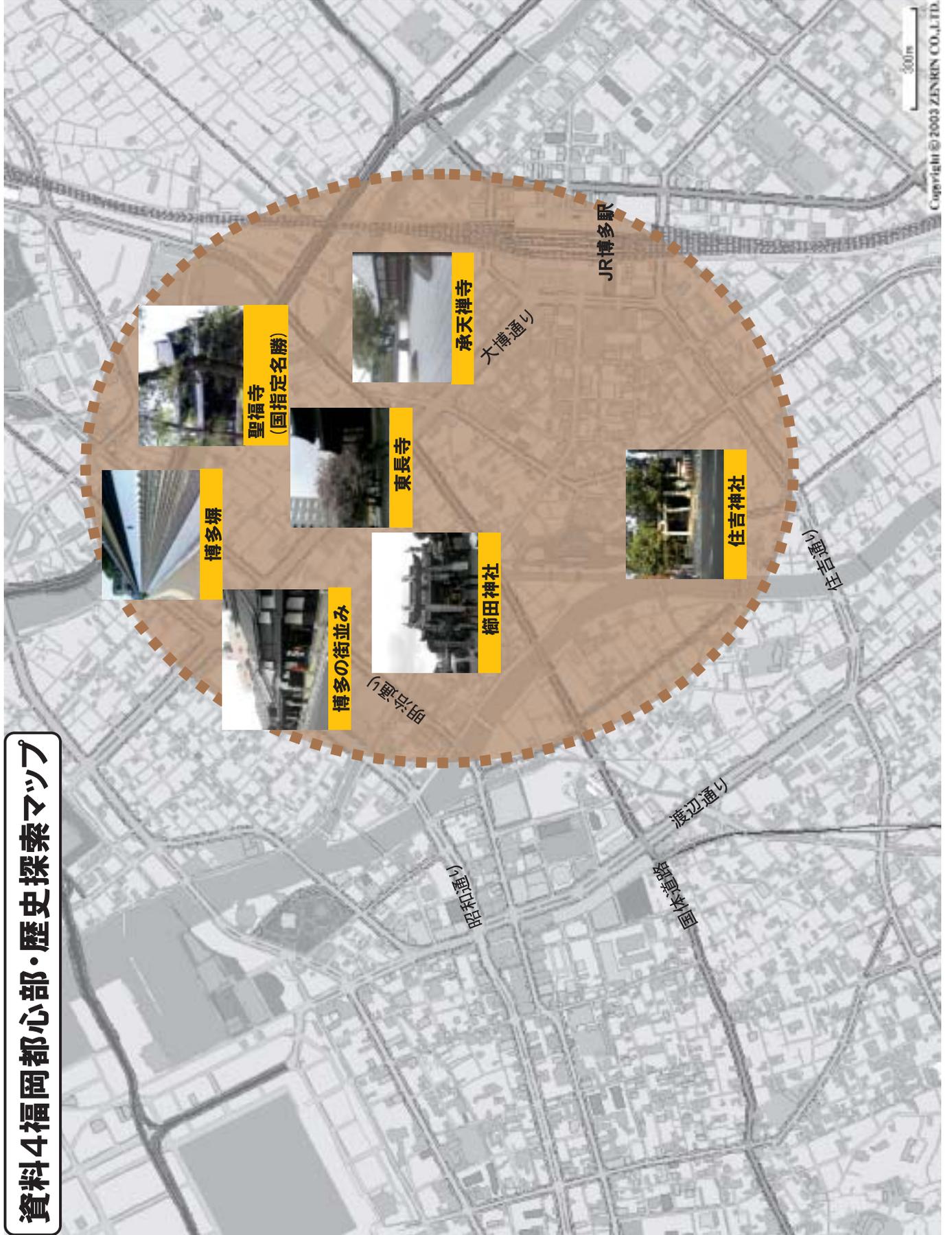


Velib（ヴェリブ）：2007年7月に始まったパリの自転車貸し出しシステム。市内のゾーン内1,500カ所のステーションで貸し出し、乗り捨てが自由出来る。自転車設置台数は約2万台。使用料は1日・1ユーロ（約150円）

資料3 都心部の回遊性を 高める歩行空間マップ



資料4福岡都心部・歴史探索マップ



2. 回遊できるまちの仕組みづくり

(1) 福岡都心まちづくり機構（仮称）の創設

提言のアイデアを実現しようとする、様々な規制や問題点が想定される。歩道を例にとっても、警察・市と複数の管理者がいて、住民・企業など関係者も多岐にわたるため、アイデアの実現は容易ではない。また、行動主体が行政だけでは、実現が難しいアイデアが多い。まちづくりは、まちの将来像を見据え、総合的にマネージメントする視点が不可欠で、行政・警察・住民・その場所で活動する企業・学校などの関係者が協働で参画し、実現のために知恵を出し合うことが必要である。

そこで、まちづくりを総合的にマネージメントし、施策の実現に取り組む組織、“**福岡都心まちづくり機構**”（仮称）の創設を提案したい。機構は、大学やシンクタンクのサポートを受け、産・学・官・住で構成される。役割分担やアイデア実現の優先順位などを明示し、確実に実行できる組織としたい。

(2) 交通需要マネージメント（TDM）の導入と社会実験の提案

○公共交通優先のまちづくり～経済損失の解消と環境対策

深刻な交通渋滞は経済損失であると同時に、自動車の排出する温室効果ガスが地球温暖化を進行させる要因となる。国土交通省・福岡国道事務所は、都心部の渋滞による経済損失は年間 85 億円に達すると試算している。将来を見据えたまちづくりのためには、マイカーから公共交通機関へのシフトや、都心部の通過車両をバイパスさせる工夫などを進める必要がある。

○社会実験の提案

まちづくりの課題や問題点を指摘することも重要だが、提言内容を実現するための方策として、様々なまちづくりのアイデアについて社会実験を試みてはどうか。実験により、効果や問題点、アイデアを誰が実行するのか等を検証できる。実験区域と期間を決め、行政、警察、企業、住民などの協働参画により具体的な行動をおこしたい。

(3) 他の地域と連携した情報発信

情報発信の際は、福岡単独で行うのではなく、他の魅力ある地域との連携が重要である。例えば、湯布院や別府、黒川温泉などの観光地と連携してインバウンドを呼び込むための情報発信を行なうと、相乗効果が期待できる。

また、都心部のまちづくり組織として、天神地区には「We Love天神協議会」、再開発が進む博多駅地区では「博多駅地区まちづくり推進準備会」が組織され、それぞれ積極的に活動している。都心部の2つの賑わいの核が相乗効果を生むようなまちづくりを進めるには、まちづくり組織間の連携協働を強化するべきである。

(4) 交通ルール遵守の徹底とマナー向上を市民運動に

違法駐輪や放置自転車の問題では、福岡市の積極的な対策によって一定の効果をあげたが、交通ルール遵守やマナー意識が市民レベルで高まったとはいえない。ゴミのポイ捨てや悪質な落書きなどの問題点が残っている。行政の積極的な施策と平行して、警察・学校・地域・企業が協働参画して、市民の意識向上に取り組むことが重要である。行政・警察による一般住民向けのPR・啓蒙活動と共に、地域の自治会や学校、企業単位で教育・啓蒙活動をきめ細かく行なうことで大きな成果が得られる。問題点を指摘することも重要だが、具体的に行動することで、より大きな運動に繋がっていくのではないだろうか。

○福同友自ら会員企業・団体の社員・家族を対象とした啓発活動に取り組む

福同友としては、率先して約500名の会員企業・団体ごとに啓蒙活動を行ないたい。会員企業・団体の従業員及び家族向けに、マナーアップと法令遵守を呼びかける福同友オリジナルの啓発シートを作成し、企業・団体単位で教育を実施してもらう。

○行政・警察・学校・企業が協働で市民に直接呼びかけ

行政・警察・学校・企業のトップが街頭で市民に広報用リーフレットを配り、直接市民に呼びかけると、反響が大きく、市民の意識向上の契機となるのではないかと。

ビジョン②：まちを楽しくする場の創出

(1) ビル建て替え更新期を契機に賑わいのある空間づくり

○都心部の魅力を高めるビル建替えのガイドラインづくり

福岡市が示した容積率緩和政策に伴い、都心部では再開発に取り組む事業者がでてきた。今後、このような動きは加速することが予想される。新しい福岡のランドマークとなるような建物やゾーンが建設されると、福岡の都心部は大きく生まれ変わる可能性がある。ビルの建替えを契機に、回遊性に優れた都心部が創造されると、経済効果につながっていく。

ぜひ、この好機をまちづくりに生かすべきである。そのためには、都心部のビル建替えに共通するルール作りが必要ではないだろうか。例えば、ビルの1Fをオープンスペースとし、シャッターを使用しない。セットバックやポケットパーク、来街者のみならずそこで働く人のための駐輪場の設置など、都心部の魅力を高めるための“ビル建替えガイドライン”を定めることを提案したい。

(2) 屋外広告と“まち景観の・環境の調和”～エリアマネジメント広告の導入

都心部が雑多な広告で溢れると、街全体の美観を損なう。従来の無秩序・雑多な屋外広告を制限し、都心部の美しい景観形成を実現させるためにエリアマネジメント広告の導入が考えられる。エリアマネジメント広告は、街路空間の美観確保と広告収入によるまちづくりの自主財源確保を実現化するシステムである。美しい広告による景観形成は、街路空間に魅力を加え、歩いて楽しいまちづくりに寄与するため、回遊性促進にも大きく貢献することとなる。天神地区や博多駅周辺地区の集客性の高い地区の街路に、導入を積極的に検討してはどうであろうか。

エリアマネジメント導入前後の博多駅前通り

現在



導入後（イメージ）



資料) 電通九州

(3) 都心のカラーコーディネート

「福岡はきれいなまちだ」と話す外国人は多い。そのプラスイメージを更に高めるために、都心部を様々なカラーで特徴づけてはどうだろうか。例えば、通りごとに色を決めて、歩道やポール、案内表示の色を統一し、オフィスビルや店舗もその色調を考慮する。寺町周辺はお寺、神社になじみやすい色調の茶系統にするなどの工夫を凝らせば、通りに統一感が出て、その周辺の分かり易さやイメージづくりにつながるのではないだろうか。都心部では建て替え更新期を迎えるビルが多く、まちの色を考えるよい機会である。住民、行政、デベロッパー、まちづくり協議会など、多くの主体が参画して協議してはどうだろう。

(4) “福岡オリジナル”のエンターテインメントの創出

福岡は、福岡ヤフドームをはじめ、福岡シティ劇場、博多座など、エンターテインメント機能が充実している。さらにこの魅力を磨き、国際都市に相応しい、エンターテインメントの魅力を増すことが必要である。

○新人の登竜門となる「ふくおか音楽祭」を開催

“音楽産業都市・福岡”を目指し、2002年より始まった音楽イベント、「ミュージックシティ天神」は年々盛り上がりを見せており、音楽が広く受け入れられる土壌がある福岡ならではの音楽のムーブメントが起きている。現在、日本の音楽シーンでは、福岡・九州出身のアーティストが数多く活躍している。彼らの多くは、東京でメジャーデビューを果たし、活躍の場をアジアに広げている。そこで、福岡発の、新人の登竜門となる音楽祭を開催してはどうだろうか。

また、演劇も若者に支持され、地域に根付きつつある。公演場所を提供し、福岡発の文化の芽を育てていくべきではないだろうか。福岡オリジナルの新しいエンターテインメントをアジアに向けて発信したい。

(5) 福岡の新しいランドマーク～アジアとの交流の歴史・鴻臚館の再現

九州国立博物館の開館は、九州・福岡の人々のアジアとの歴史に対する強い思いを知る契機となった。福岡には、アジアとの交流の歴史を象徴するようなランドマークがなかったが、平和台球場跡地に鴻臚館遺跡が見つかった。平安時代から外交・海外交易の施設として設置された鴻臚館は、福岡とアジア大陸との2千年にわたる交流の歴史の証明である。ランドマーク性の高い建物として、唯一遺構が残されている鴻臚館が再現されると、その一帯は福岡を代表するおもてなしゾーンとなるのではないだろうか。周辺には、大濠公園や舞鶴公園、市立美術館などがあり、福岡の顔としてのポテンシャルを持っている。

ビジョン③：外国人も楽しめるまち

(1) 外国にとって快適なおもてなしのまち

1) まち中にわかりやすく探しやすい外国人向けインフォメーションの充実

福岡はアジアとの長い交流の歴史があり、福岡の人々には外国の人々を受け入れる、おもてなしの気質が備わっていると思われる。この気質をさらに磨き、行政、地域、企業が一体となって、福岡らしい、外国人へのサービスを充実させることが必要である。

現在、福岡市が進めている4カ国語サービスを官民一体となってさらに推進すべきである。市役所、警察などの行政はもとより、病院や交通機関での多言語によるサービスは、外国人にとって必要不可欠なサービスである。大名の紺屋町商店街では、美化や違法駐車・駐輪防止の呼びかけ放送を4カ国語で行なっている。外国人向けインフォメーションセンターを、福岡市のレインボープラザをはじめ、市内のランドマーク的な施設に設置し、外国人向け情報サービスを充実させるべきである。

○外国人向けコールセンターの設置

福岡で生活する外国人は、子女の誕生や教育、医療、住居の確保など、生活者ならではの様々な問題に直面している。そのような時、適切に関係施設を紹介し、詳しく案内してくれるコールセンターのサービスがあると、外国人の不安を軽減することができる。今後、福岡で働く外国人も増えてくるに違いない。彼らのニーズに応えられるようなコールセンターの設置を提案したい。

○市民の外国語能力アップ

街角で外国人に道を聞かれて、積極的に応対する人は少ないだろう。市民レベルで簡単な受け答えができるように、行政は基本的な会話のリーフレットの作成や外国語会話教室の開催など、市民の外国語能力のレベルアップを図る環境づくりに取り組むべきではないだろうか。

2) 外国人に対する利便性の向上

外国人のために、両替所を設置することを検討すべきである。外国人向けのインフォメーションセンターに併設してはどうだろうか。インフォメーションセンターに、外国人向けのサービス機能を集中し、外国人に対する利便性を向上させるべきである。また、海外のクレジットカードの取扱店や免税店を増やすことなどを並行して進めていくべきである。

(2) 福岡の魅力をアジアに向けて発信

アジアとの交流が進む福岡は、プロ野球や大相撲、歌舞伎、ミュージカルなどのエンターテインメント機能が充実している。また、天神地区では商業施設が集積していることから、アジアの人々が憧れるショッピングのまちとして PR が可能であろう。そのような福岡の魅力を国内はもとよりアジアに向けて情報発信していくことが重要である。

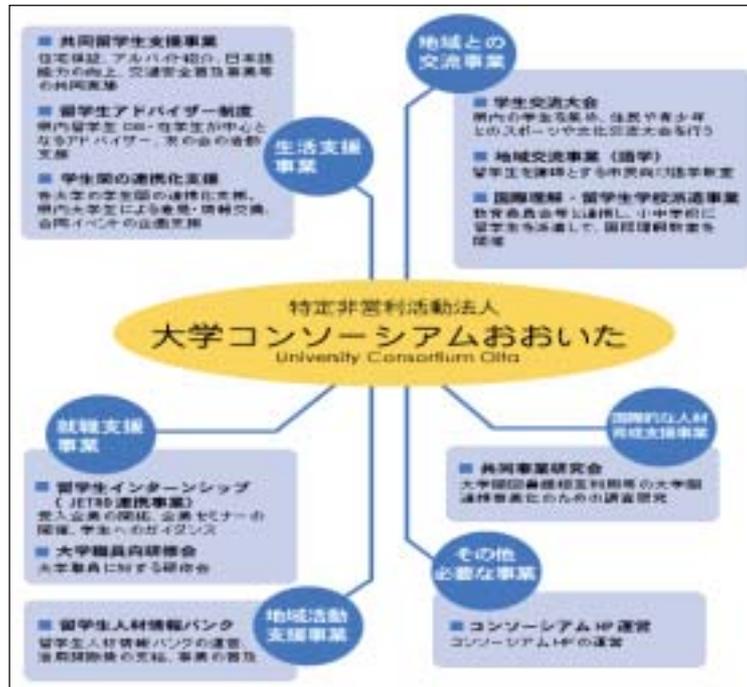
まちの魅力形成に「食」は欠かせない要素であり、ミシュランの東京ガイドは日本の食文化の素晴らしさを改めて認識させてくれた。福岡の美味しい食材や料理だけでなく、料理人や美味しい料理店にもスポットをあて、情報発信をするべきである。同時に、福岡の素晴らしい「食」のブランド化を図る必要があるだろう。

中国、韓国を中心としたアジアの富裕層を惹きつけることも重要である。福岡を経由して、九州各地の観光地を回り、ゴルフ、温泉を楽しむようなプランを積極的に提案していくべきではないだろうか。最近、富裕層を中心に PET などの高度医療検診と九州観光をセットで楽しむようなプランもある。彼らが呼び水となれば、リピーターが増え、より多くの外国人が福岡や九州を楽しむようになる。

(3) 留学生向けコンソーシアムを産学官で立ち上げ

現在、県や市で行なっている留学生に対する支援はそれぞれ有益であるが、より効果的に行なうためには、支援する組織を一元化し、生活から就職支援まで一貫して行なうことが得策である。大分県では、産学官で留学生支援のための NPO 法人「大学コンソーシアム大分」を立ち上げている（図表 7）。この NPO 法人はホームページ上で、アルバイトや住居に関する情報提供や就職支援などを行なっており、留学生と地域の橋渡し役ともなっている。留学生の支援に積極的な立命館アジア太平洋大学(別府市)では、日本での就職を希望する留学生の就職率は 100%である。留学生の評価が高い福岡においても、一貫した支援組織を構築することが急務と思われる。

図表7 NPO法人大学コンソーシアム大分の概要



資料) 大学コンソーシアム大分のHPより

○留学生との相互交流を進め、日本ファンに

留学生は、向学心やモチベーションが高いものの、日本人や日本の社会との交流の機会が限られている。福岡経済同友会では、留学生に日本社会を理解してもらうために、2006年度より留学生や留学生OBとの懇談会や、留学生に対する出前講座を行っている。留学生との交流を通して、留学生の多くは日本社会や企業に高い関心を持っており、日本企業で働くことを強く望んでいることがわかった。留学生との交流の機会が増え、インターンシップなどが広く行なわれれば、彼らと日本の社会や企業との相互理解も進む。留学生は帰国後、その国の指導的立場となる人も多いと思われる。留学生の中で日本ファンを増やすことは、とても重要なことである。

人口減少時代を迎え、我が国は海外の高度人材の受け入れに積極的に取り組まざるを得ない時期がくる。日本社会を理解し、日本企業で働くことを望む優秀な留学生の受け入れは、将来の日本企業の人材確保に役立つのではないだろうか。



留学生を対象とした当会の出前講座
(九州大学)

ビジョン④：安心感のあるまち

(1) 高齢者・子どもたち・障害者にとってやさしいまちづくり

福岡はあらゆる世代にとって、スムーズな回遊ができる快適なまちづくりを目指すべきである。バリアフリーな歩道、休憩できるポイント、わかりやすい案内・サインなど、高齢者・子どもたち・障害者に対する配慮がなされたユニバーサルな都心部を目指したい。また、福岡を訪れる外国人にとっても安心なまちでなければならない。

社会実験として提案していることだが、福岡の都心部を花があるまちにしたい。また、ペットを飼う人が増えており、動物と共生するまちづくりについても取り組んでいく必要がある。

(2) 犯罪の少ないまちづくり

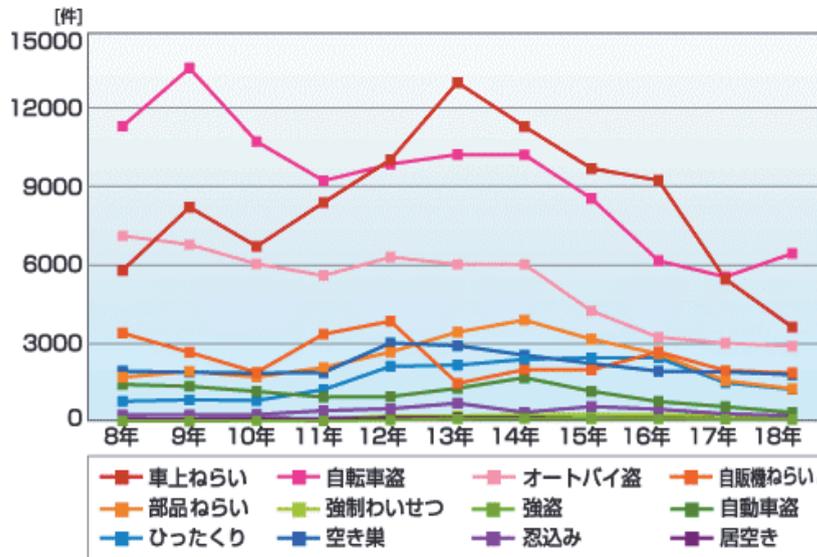
福岡の犯罪発生件数は減少傾向にあるものの、他の政令都市よりも多い。都市部に発生しやすいひったくり犯罪や痴漢、悪質なキャッチセールスの減少に取り組むべきである。さらに、全国的に増加傾向にあるといわれる振り込め詐欺の防止や、外国人の入国者が増えている状況から不法入国者・不法就労者の取り締まり強化など、時代の流れに対応した防犯対策も強力に推進する必要がある。また、重大犯罪につながりかねない子どもたちに対する犯罪防止にも配慮しなければならない（図表8）。

具体的には、都心部で発生する犯罪の実態や防犯対策を示したガイドマップ「都心部防犯マップ」を発行し、啓発活動や不審者情報の共有化などに取り組んではどうだろうか。また、公園などを中心に街全体をライトアップすることは、夜間の防犯機能の向上につながり、景観も良くなる。道路から公園にスムーズに入れるようにすると、防犯効果が高まるだけでなく、開放感が増し公園周辺の空間も生きてくる二重の効果が期待できる。

○防犯ネットワークの強化を急げ

各自治会や学校区レベルでは、防犯組織が活動している。情報の共有化や住民への周知活動などを積極的に進めるためには、防犯組織のネットワークを強化することが重要である。福岡市は、“福岡市安全・安心ネットワーク”で地域の防犯活動に取り組んでいるが、さらにこれを押し進めて、行政を軸に住民・学校・企業が協働参画する仕組みを強化するべきである。

図表8 街頭犯罪等の罪種別推移



資料) 福岡市 HP より

(3) 公共の遊休施設の利活用

都心部には、空き交番のような公共の遊休施設が多く見られる。また、学校の統廃合により、空き校舎となっている施設もあると思われる。空き交番は、地域の自治会や学校区単位で行われている防犯活動で利用し、有効活用をはかるべきである。施設の管理は利用者が行うことで、公的費用の支出も不要となる。

(4) 都市災害への対応

災害から住んでいる人、訪れる人を守り、被害を最小限に止める安全な都心部を形成しなければならない。避難地や避難路を確保し、誘導路をわかりやすく案内する。災害時には、居住者・来街者への確かな情報提供を行う。また、外国人の事故にも的確に対応するため、警察・病院などの外国語対応を充実させるとともに、避難路などの4カ国表示・案内を進めるべきである。

提言を実効あるものにするために

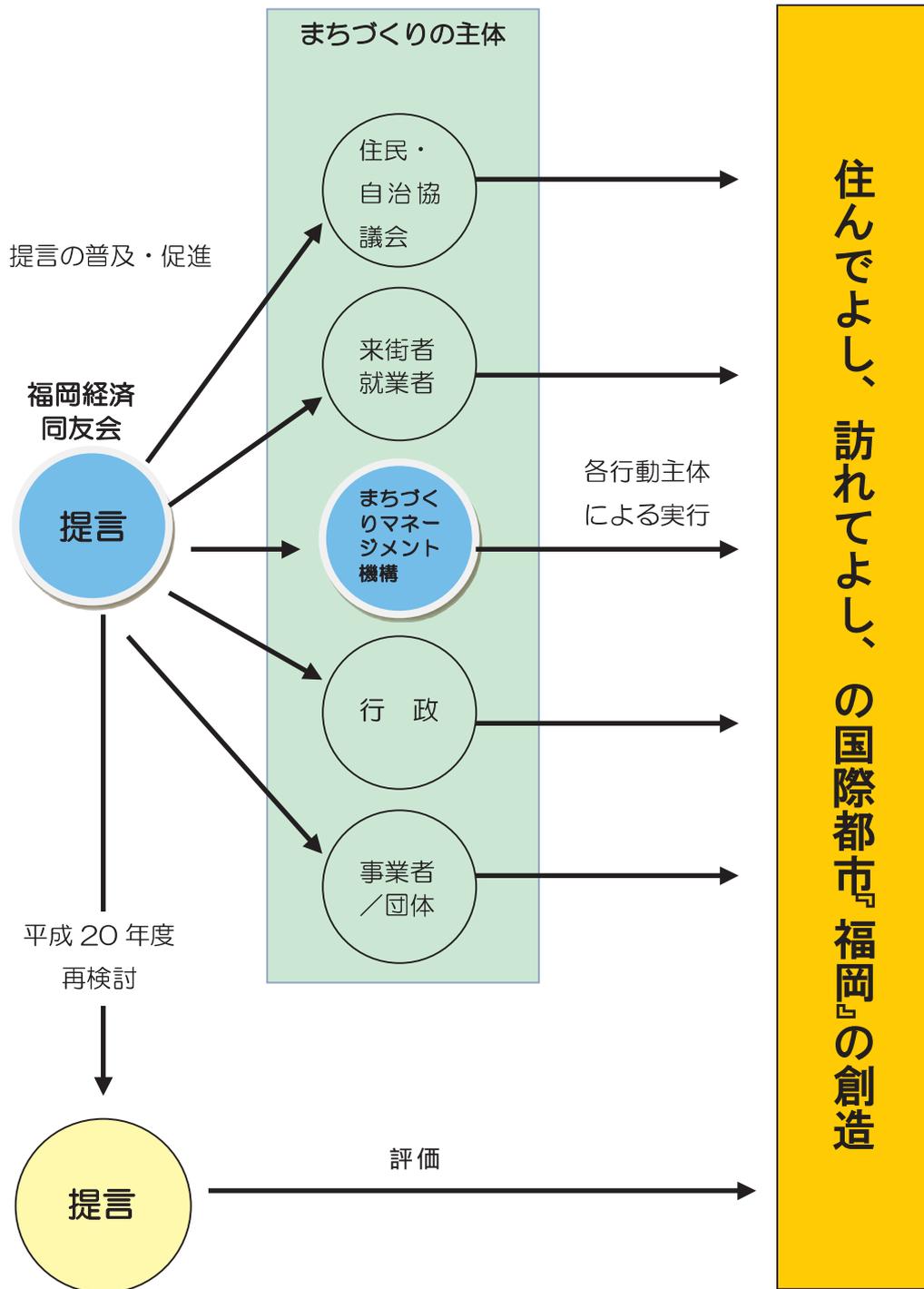
「まちづくり」は、行政や企業、住民などの「まちづくり」の各主体が、それぞれの役割を果たし、進めていくものである。また、常に「まちづくり」の成果は検証され、さらによりよい「まち」となるように、「まちづくり」の方針も発展させる必要がある。

福岡経済同友会は、この提言を「住んでよし、訪れてよし、の国際都市『福岡』の創造」の第一歩と位置付け、各主体に対し、提言の普及と促進を図る。また、福岡経済同友会は、各主体の計画や行動指針の中に、この提言の内容を盛り込んでもらうために、各主体との連携を深め、働きかけていく。

また、提言の実現にあたっては、福岡市内の広域的な取り組みも必要である。福岡市内各地のまちづくりを一体的に進める「まちづくりマネジメント機構」の設立が不可欠であり、福岡経済同友会は、この「まちづくりマネジメント機構」を軌道にのせるために、尽力するものである。

平成 20 年度以降、福岡経済同友会では、以上のような取り組みを強化していくが、まちづくりの進捗状況を確認する次のステップとして、成果の検証に力を入れていく。「まちづくり」は、中・長期的な取り組みを要することもあり、この提言をさらによりよいものとなるために常に検証し、必要ならば見直しを図っていく。

「都市像」実現までのステップ



～ 福岡は世界に先駆け、アジア的な回遊性の視点に立つまちづくりの理論を発信すべき ～

これまで、まちづくりには、確とした科学的な理論がありませんでした。今まで、さまざまな人々が、いろいろなまちについて、あのまちはすばらしい、このまちはうまくいっているなど、経験や直観にもとづいて多くの意見が述べられてきました。しかし、それらに通底する理論や考え方がない限り、まちづくりの理論は科学的に積み上がりません。

福岡市が、回遊にもとづいたまちづくりを科学的に論拠づけ、理論として、世界に発信すれば、世界から福岡のまちを見学に来てくれます。なぜなら、まちづくりの理論が、アジアだろうが、ヨーロッパだろうが、これまでなかったからです。

まちづくりの理論というと、西洋における土地利用やハードなものをどのように整合的に造るかといった、まちのデザインに終始します。都市は、ハードなものとの人の活動で構成されていますが、実際のところ、物的なものだけで評価し、人の活動や行動からまちを評価していく視点がほとんどありません。そのようなヨーロッパのまちづくりは、土地利用の区分を純化し、まちの骨格、街路、見え方は、一度決めたら、それを頑なに守り、その中での利用をいろいろと変えていく、という考え方です。ですから、何百年という単位で、まちが変わりませんし、スクラップアンドビルドがほとんど起こりません。

しかし、日本やアジアは、市場やまちが栄枯盛衰によって、変わっていきます。まちの人气が親富孝通りから大名に移り、まちの趣がどんどん変わっていく。まちがごみごみして、猥雑さを持っているような都市では、人の活動がまちの形成に深く関連します。活動ベースで都市のよさを考え、ハードがそれを支援するという考えのほうが馴染みます。

それは、非常にアジア的で、そこから生まれる理論はアジア固有の視点をもった理論といえます。回遊性の視点は、極めてアジア的な、アジアから世界に発信できる、まちづくりの考え方です。

やはり回遊性に優れたまちが、より高い魅力を持つまちだといえます。なぜかといえば、まちに魅力があるから人は回遊するわけです。実際、回遊がたくさん起これば、それだけ経済効果が生じて、都市経済が活性化します。その意味で、回遊性は、福岡市が他の都市に比べて、どれだけ魅力的になれるかにとって、非常に重要な視点です。

私が福岡市を中心とした回遊行動研究を始めて 30 年経ちますが、これまでのまちづくりでは、その目的を顧客志向の考え方で定式化していなかったことに気づきました。そこで、単に活動や回遊というだけでなく、“都市エクイティ”という概念が生まれてきました。

来訪者の来訪価値を最大にするという観点に立って、まちづくりを考えると、どのような機能と魅力構成が、来訪者にとって最も価値のあるまちなのか？それを「都市エクイティ」という概念で考えた場合、まちがいくら経済価値を持っているのか、という考え方になります。例えば、100 万円の経済価値を上げるために、1 億円の投資をしても意味がありません。何に対してコストをかけ、まちづくりのどの側面に注力するのか、という戦略が大事です。回遊が促進されれば、地域への経済効果は高くなり、都市エクイティも高まります。そのような観点からすると、これまで、漠然とまちづくりにかかわってきた、いろいろな活動を、どのように評価し、どのような意義を持たせるのか、が明確になります。

天神では、西鉄などの主体が天神の事業価値を高めるという意識をもっていますが、都市エクイティの考え方に非常に近いといえます。しかし、さまざまな主体間で、どのように天神のエクイティを高めるのかという問題を共有していかなければなりません。

今までは、誰かの感性で、まちの良し悪し判断を事例やケースごとに比較しているだけでした。

消費者行動という観点から、みんなが納得いくような形でデータを蓄積し、これまでの経験やノウハウを、科学的な知見に変換し、蓄積していく必要があります。

福岡市が、世界に先駆け、アジア的な回遊性の視点に立ったまちづくりの理論を科学的に蓄積し、福岡のまちづくりの実践とともに、世界に発信していくことができれば、それが福岡の魅力を世界に伝えるもっとも先端的な方法だと考えています。

【回遊促進による経済効果】

回遊促進は、来街者には「歩いて楽しい」まちを提供し、都心の事業者には経済活性化をもたらす。その事実、福岡都心部への来街者全てが、一箇所立ち寄る場所を増せば、年間 1,500 億円の経済効果が期待されるとの研究成果からも明らかである^{※7※8}。

博多駅再開発や第二キャナルシティなどの整備事業とあわせて、回遊ルートの魅力が増せば、来街者の立ち寄り箇所数が5箇所から6箇所へ増え、1500 億円の経済効果が期待できる。

参考

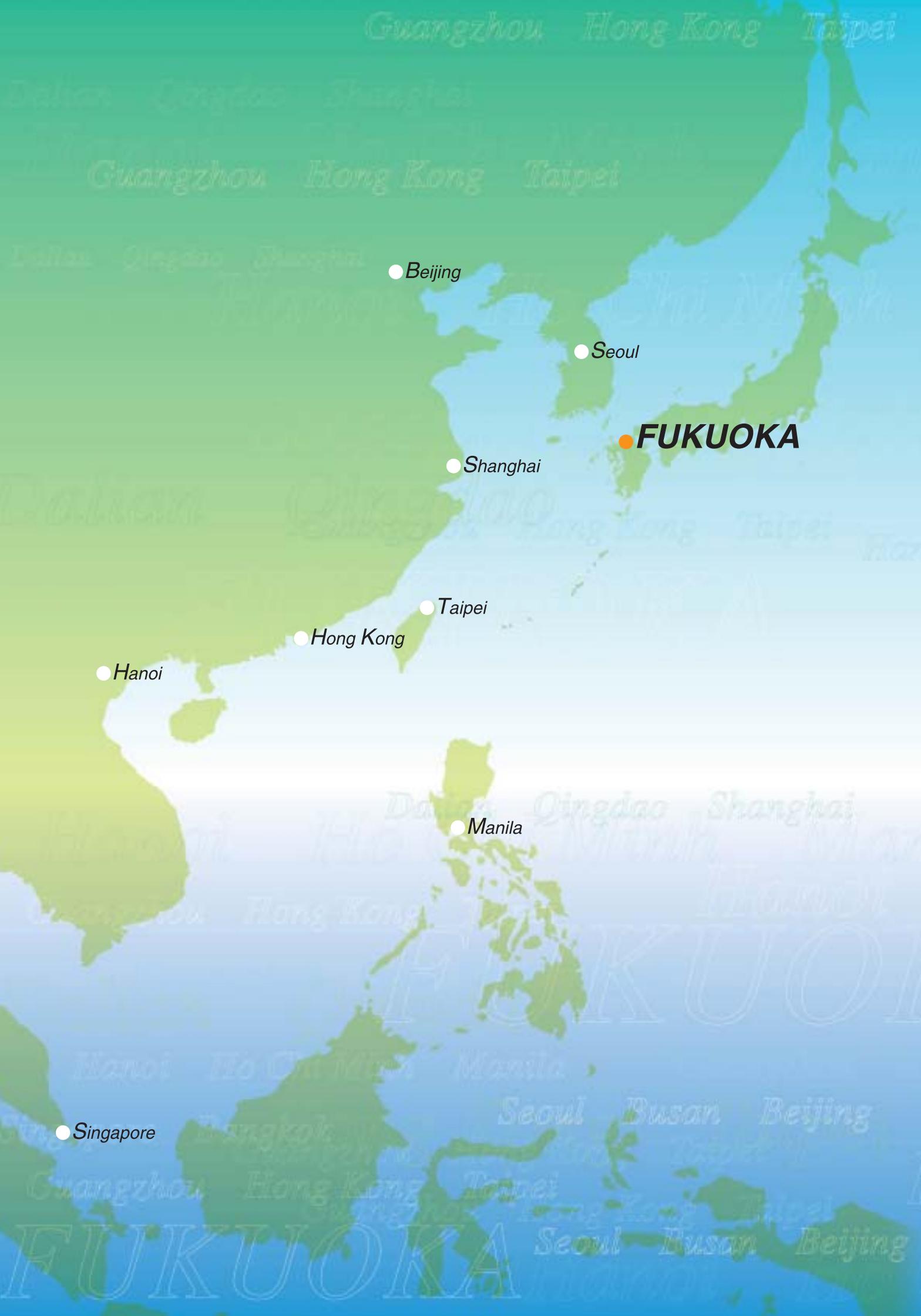
- ※1 歩行者の回遊距離分布に関する佐賀市の事例（斎藤・坂本・本村・山口(1889)※2において、平均の全回遊距離は 1,117m である。来街者の立ち寄り箇所の総数が 4 箇所だとすると、回遊による立ち寄り箇所数は 3 箇所となり、商業施設間の 1 回の渡り歩き行動で、来街者は平均 372m を移動する。
- ※2 斎藤参郎・坂本徹・本村裕之・山口誠司，“都市空間における回遊行動の回遊距離分布関数の推定”，『1989 年度 第 24 回日本都市計画学会学術研究論文集』，1989，pp.571-576
- ※3 福岡大学都市空間情報行動研究所では、これを「まち歩きの情報展開」と呼び、そのような仕掛けが回遊を促進すると考えている。
- ※4 福岡大学都市空間情報行動研究所の研究事例では、2000 時点の予測で、ビートルの旅客運賃の割引率が 0.5 であれば、韓国からの入国者数が対 2000 年比で 308.44% (301,490 人/年) となると予測している。
- ※5 実際、韓国の国民所得は、2000年の約 1 万ドルから 2007年には約 2 万ドルとなるとの予測（朝鮮日報：<http://www.chosunonline.com/article/20051204000018>）結果があり、韓国人の所得は 2 倍、渡航費用は約半分で福岡に来ることができるようになっていいる。
- ※6 福岡大学都市空間情報行動研究所の調べによる韓国人観光客に対する日韓都市魅力比較調査の分析結果を見ると、福岡の魅力は「街並がきれい」(90.9%)、「オシャレな街づくり」(90.4%)などの、まち並みの良さなどが大きく評価されている。再訪意向の最も高い場所として、シーサイド百道(17%)があがったことも、このような意向を反映したものであると考えることができよう。
- ※7 福岡大学都市空間情報行動研究所の調べでは、福岡都心部への来街者は、平均 4～5 箇所の店舗などを立ち寄り、来街者が店舗などを 1 箇所立ち寄ると、購買者・非購買者をあわせて、平均 1,395 円～1,596 円を支出する。また、福岡都心部への入込み来街者数は、約 32 万人/日で、年間で約 1 億人となる。
- ※8 回遊促進による経済効果の計測事例
 - 1) 100 円バスの経済効果が約 109 億円/年（福岡大学都市空間情報行動研究所調べ，西日本新聞(2000 年 6 月 28 日)掲載）
 - 2) 都心カフェの経済効果が約 187 億円/年（福岡大学都市空間情報行動研究所調べ，日本経済新聞(2002 年 1 月 9 日)，西日本新聞(2002 年 10 月 5 日)掲載）
 - 3) 福岡市営地下鉄七隈線の経済効果が約 177 億円/年（福岡大学都市空間情報行動研究所調べ，西日本新聞(2005 年 1 月 4 日)掲載）

時間軸による提言の整理

	短 期	中・長期
ビジョン① 回遊できるまち	<p>1. 回遊や移動が快適にできるまち</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆福岡の歴史と文化の魅力発掘 ◆ベイサイドプレイスへの海外観光客の受入と活性化 ◆ITを活用してまちの魅力を発信するユビキタスサービス ◆通りや交差点の命名 ◆既存施設活用のフリンジパーキングの実施 ◆花のある歩道と歩道の自転車・歩行者通行ゾーンの分離 	<ul style="list-style-type: none"> ◇天神ーキャナルシティ間の新しい導線の整備 ◇既存ルート of 整備 ◇博多駅ーキャナルシティ間の歩行空間の整備 ◇回遊ルートにリフレッシュできる場所の整備 ◇ターミナルのケア ◇ウォーターフロントなどの周辺部の回遊ルートの形成 ◇混雑税導入の検討
	<p>2. 回遊できるまちの仕組みづくり</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆“福岡都心まちづくり機構”(仮称)の創設 ◆交通需要マネジメント導入と社会実験の提案 ◆他の地域と連携した情報発信 	<ul style="list-style-type: none"> ◇交通ルール遵守にむけた市民運動の展開
ビジョン② まちを楽しくする場の創出	<ul style="list-style-type: none"> ◆ビル建替えガイドラインの整備 ◆エリアマネジメント広告の導入 ◆都心のカラーコーディネート 	<ul style="list-style-type: none"> ◇福岡の新しいランドマークとして鴻臚館の再現 ◇“福岡オリジナル”のエンターテイメントの創出
ビジョン③ 外国人も楽しめるまち	<ul style="list-style-type: none"> ◆外国人向けインフォメーションの充実 ◆外国人に対する利便性の向上 ◆アジアに向けた福岡の魅力発信 ◆留学生向けコンソーシアムの立ち上げ 	<ul style="list-style-type: none"> ◇市民の語学力のアップ ◇外国人向けコールセンターの設置
ビジョン④ 安心感のあるまち	<ul style="list-style-type: none"> ◆公共の遊休施設の利活用 	<ul style="list-style-type: none"> ◇高齢者・子どもたち・障害者にとってやさしいまちづくり ◇犯罪の少ないまちづくり ◇都市災害への対応

住んでよし、訪れてよし、の
国際都市『福岡』の創造
～回遊が楽しめる都心～

発行 平成20年5月
発行者 福岡経済同友会 常任幹事 事務局長 森本 廣
〒810-0041 福岡市中央区大名1丁目9番48号
TEL092-721-4901 FAX092-721-4902
<http://www.kerc.or.jp>



Guangzhou Hong Kong Taipei

Dallas Qingdao Shanghai

Guangzhou Hong Kong Taipei

Dallas Qingdao Shanghai

● Beijing

● Seoul

● **FUKUOKA**

● Shanghai

● Taipei

● Hong Kong

● Hanoi

Dallas Qingdao Shanghai

● Manila

Guangzhou Hong Kong Taipei

FUKUOKA

Hanoi Ho Chi Minh Manila

Seoul Busan Beijing

● Singapore

Guangzhou Hong Kong Taipei

FUKUOKA Seoul Busan Beijing