

今後の地域計画のためのプログラムと専門家に関する方向性について：福岡市「天神エリア」の来街者の動向調査及び調査報告書からの考察

戸島，義成
九州大学ユーザーサイエンス機構

森田，昌嗣
九州大学大学院芸術工学研究院人間生活システム部門

<https://doi.org/10.15017/2794897>

出版情報：芸術工学研究. 5, pp.15-25, 2006-03-30. 九州大学大学院芸術工学研究院
バージョン：
権利関係：

今後の地域計画のためのプログラムと専門家に関する方向性について ～福岡市「天神エリア」の来街者の動向調査及び調査報告書からの考察～

About the directivity of program and the professional for the regional planning in future
～ Consideration from the research and investigations about the trend of the visitor in the Tenjin area of the Fukuoka city ～

戸島義成、森田昌嗣

TOJIMA Yoshinari, MORITA Yoshitsugu

My research notes that the number of people visiting Fukuoka City, as well as the Tenji area, the largest commercial district of Kyushu, has been declining year after year and surprisingly, the shift away from Tenjin has been understood. It goes without saying that the main reason for this trend can largely be attributed to factors relating to various commercial bases. However, at the same time, fundamental issues with the city relating to the Tenjin area cannot be ignored. Certainly we have been taught anew about the necessity of compound vision when studying a city. When examining a series of commercial survey reports centering on the Tenjin area as data, there is one point to keep in mind regarding the survey method. Namely, that here too, the aforementioned reports are entirely focused on the survey and analysis of the Tenjin area as a commercial base. One of the reasons for this is that the people in charge with undertaking the survey research are all social science related commerce and economic specialists. An analysis derived from cross-disciplinary cooperation by allowing natural science related specialists in such fields as engineering and architecture to participate in research is necessary.

The same applies to the processes involved in town planning. We believe that a program bringing together various viewpoints from various specialists is necessary. Research this time looks at various issues focusing on (1) what are some points to keep in mind regarding the necessary viewpoints for town development activities, and (2) what form should town development activities take and which specialists should be involved, and examines their direction. The outcome of this research is that we believe, when undertaking town development activities in partnership with the local government and residents, that there is a need for three major steps, town development plan, town development fostering, and town development reviews, a program taking into account the viewpoints, as well as a need to train specialists

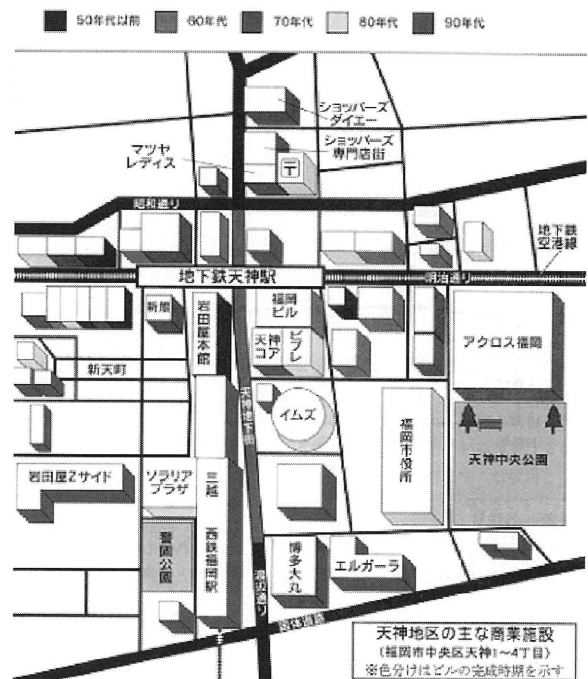


図1：天神地区の主な商業施設
「出典：『九州の顔 天神パワー』1998年」

1.はじめに

(1) 研究の目的

筆者は特定非営利活動法人「NPO博多まちづくり」に所属しており、現在は福岡市博多区「美野島地区のまちづくり」に関わっている。その間、行政と住民、さらに企業、大学とのパートナーシップによるまちづくり活動を通じて、さまざまなことを学ぶ機会を得ることが出来、まちづくり本来の基本的な疑問にも遭遇した。例えば主なものとして、(1)まちづくりに関する流れや活

動に関するプログラムは十分かどうか。(2) まちづくりのための普遍的なプログラムとは。そして(3) まちづくりに取り組む際の大切な視点を、どう留意していけば良いかなどである。そこで、今回はまちづくり活動に取り組む際、常に気がかりであった以下の2点について研究を試みることにした。

(1) まちづくり活動調査研究に必要な視点に関する留意点とはなにか。

(2) まちづくり活動調査研究のプログラムとそれらに関する専門家とはどうあるべきか。

そこで都市の中心地「天神エリア」に着目し、以下のような方法で研究する。

なお「天神エリア」の範囲は、いささか古い資料だが「九州の顔 天神パワー」の7ページに掲載されている「天神地区の主な商業施設」の地図をもって「天神エリア」とする(図1)。

(2) 研究の方法

(1) 西日本新聞社が、断続的とはいえ約30年間にわたって発行してきた福岡市「天神エリア」に関する一連の商業調査報告書、ことに最近の4冊の調査報告書を検証しながら、まちづくり活動の視点について考えてみる。

(2) 筆者による(財)福岡都市科学研究所の研究テーマ「都市と盛り場・多様化する盛り場 多極化する盛り場」※1及び修士論文「都市における盛り場の現状とその方向性」※2に関するアンケート及びヒアリング調査を通じて、まちづくりのプログラムと専門家について考えてみる。

加えて、以上の(1)(2)の調査及び分析に平行して、筆者がこれまで「NPO博多まちづくり」で活動してきた経験を通じ、「天神エリア」における都市のさまざまな問題点を視野に入れながら考察してみたいと思う。

2. 調査報告書を通じて見えてきた都市の問題点

約135万人の人口を抱え、約200~300万人もの巨大商圏を背景にする福岡市の都心と同時に、九州の中心街でもある「天神エリア」(写真1)。この「天神エリア」の来街者の消費者動向を中心とした調査報告書『変化する「ふくおか都心」-天神が変わる、福岡が変わる』※3(以下、『変化する ふくおか都心』)が、2004年3月31日発行された。これに関する一連の調査報告書として、第1回の『'75福岡商圏調査報告書』(1975年)発行を皮切りに、記憶に新しいものでは1989年発行の『第7回福岡商圏調査報告書 天神ルネサンス』※4(以下

『天神ルネサンス』)をはじめ、1996年発行の『天神の変化を視る』※5(天神ルネサンスⅡ作成委員会)、さらに1998年発行の『九州の顔 天神パワー』※6(以下『天神パワー』)などがある。報告書の表題にあるように、主に「天神エリア」の消費者の動向を中心に調査・分析したものである。これらは西日本新聞社が約30年間、「天神エリア」を見つめてきた貴重な研究成果であり、



写真1)西日本最大の盛り場「天神エリア」

他の新聞社の例を見ても極めてまれであり、改めて敬意を表したい。

さて、まずは最近の4冊の調査報告書を見直してみた。これらが同じ西日本新聞社の発行であり、連続して「天神エリア」と言う同一の地区を調査し(一部エリアを広げたものがある)、ほぼ同じ調査目的と内容であることから、「天神エリア」の来街者動向を定点的に見る事が出来る。そういう意味では「天神エリア」の消費者動向の変化及び「天神エリア」本来の変化を知る上では、貴重な調査報告書であると言っても過言ではない。しかし残念ながら、それは継続的、連続的に「天神エリア」を調査してきたにもかかわらず、過去「天神エリア」の問題点についても「商業ベース」に重点を置くなど、偏った調査内容であり、「都市及び地域計画→実施→育成→見直し→改善・再生」と言った、都市そのものが持続していくためのプロセスを十分に検証しておらず、同時に一貫した方向性を踏んだものではない。ひと言で言えば、持続的かつ戦略的に「天神エリア」を考えていく上での視点到欠けていたと言える。その大きな理由として、かつての一連の調査報告書の中で、しだいに「天神エリア」の来街者の減少を指摘しているにもかかわらず、最新刊の『変化する ふくおか都心』においても、そうした原因を探る調査項目が欠けており、相変わらず「天神エリア」の商業施設を中心にした消費者の動向調査から

の分析に終始している。

確かに調査・分析の総合的責任者が、最近の2冊は同一の研究者であることは、同じエリアを見続けられることが出来、その変化を読み取り、分析していく上で必要不可欠なことであると考え。それよりは、むしろ専門家が経済・商業系の学者のみであることのほうが問題ではないだろうか。調査・分析の責任者の構成には、社会科学系の専門家だけでなく、やはり建築・工学を代表とする自然科学系の専門家を参画させるべきではなかったか。ことに、最近の報告書の中で「天神エリア」を括る大きなキーワードは「天神離れ」である。「天神エリア」への来街者減少傾向は、マーケティング的視点だけでなく、都市計画・地域計画から派生された問題点を数多く孕んでいるからである。

『天神パワー』でも指摘し始めていた「天神離れ」については、同様に『変化する ふくおか都心』でも述べられている。例えば、「道路、通路、街路など都心回遊ネットワークとして一体的に整備、天神地区にかかわらず広範囲で大胆な『福岡都心動線マスタープラン』の作成が求められている」※7と結んでいる。これらは先の『天神パワー』でも見受けられたテーマであり、本当はこの問題を踏まえて、戦略的に「天神エリア」を調査するためにも、各専門分野による調査設計を必要としたはずである。調査報告書のタイトルにもあるように「天神が変わる、福岡が変わる」のであれば、調査の方法や方向も変えなければ、我々はめまぐるしい都市の変化に追いつくことは不可能である。

そこで、これら4冊の調査報告書と並行して筆者の修士論文『都市における盛り場の現状とその方向性』の調査分析を基に、「天神エリア」を中心とした変化する都市における問題点を基本に追求しながら、所謂、先に述べたように持続的な視点を通じて地域計画などに取り組む際の、新しいプログラムや仕組みづくりの方向性に関して考察してみる。

3. 「天神エリア」における調査を通じて見えてきた都市の問題点

(1) 「天神エリア」に関する調査方法

西日本新聞社が過去、断続的に発行してきた一連の調査報告書の中で、最近の4冊を通じての大きな変化として垣間見られる「天神離れ」に着目し、果たしてその原因はこれまで行われてきたように商業ベースからの視点で十分だったのか、筆者としては疑問に感じていた。よ

って以下のように、筆者独自で「都市と盛り場に関するアンケート及びアンケート用紙の配布及びヒアリング調査」※8の結果を照らし合わせながら考察してみることにした。調査の目的は「なぜ『天神離れ』しているのか?」、これまでのような商業ベースの視点では把握できないような「天神エリアにおける現状と問題点」を中心に、「天神エリア」の周辺の居住者を対象に年齢・性別によるヒアリングを実施した。

A)インターネットによる調査は、2001年10月19日～11月15日に実施。・サンプル数234。

B)アンケート用紙の配布による調査は、2001年10月19日～11月15日に実施。・サンプル数128。・回収率80%。・調査地区福岡都市圏内。

C)調査対象のプロフィールは男性47%、女性53%の比率。年齢別では20歳代31.6%、30歳代20.3%、40歳代は20.4%、50歳代が15.4%で60歳代は少人数であった。

「天神離れ」に関する主な調査結果は以下の通りである。

問1] 休日はどうすごしていますか? (回答は3つまで)

〈全体の傾向分析 (以下全体)〉「自分の家でごろごろ」が62.8%。「海や山などのアウトドア」28.2%と、もはや休日に都心の盛り場で過ごすことが少なくなっている。この中で「近所の大型ショッピングセンターで買い物」が48.3%もあり、休日には都心部へわざわざ出かけていく人は少なく、「天神離れ」の傾向が見える。

〈性別・年齢別の属性分析 (以下属性)〉ほとんどの年齢層で「近所の大型ショッピングセンター」へ出かける人は少なくない。40歳代・50歳代だけでなく、20歳代の45.9%、30歳代の47.8%と若い年齢層も都心へは出かけない傾向にある。

問4] 「天神エリア」の売り場はどんなイメージですか (回答は3つまで)

〈全体〉売り場についてのイメージは「楽しい」47.4%、「流行の発信基地」44.4%を回答している反面、「混雑している」61.5%、「疲れる」45.5%と「天神離れ」の要因を伺うことが出来る

〈属性〉「混雑して嫌だ」に20歳代52.7%、30歳代が16.1%。そして「疲れる」に20歳代が39.1%、30歳代が49.3%、40歳代が52%もあり良いイメージを持っていない。

問9] 福岡市内の盛り場のどのエリアが好きですか? (回答はひとつ)

〈全体〉やはり福岡市の盛り場の代表である「天神エリア」が人気で、42.0%と圧倒的。しかし「大名・赤坂エリア」が33.0%あり、もはや「天神エリア」に迫る勢い

である。

〈属性〉居住別で言えば中央区の人たちは行き慣れた「天神エリア」を当然好きであると想像したが、「大名・赤坂エリア」を好んでいる。他の地域居住者も「天神エリア」に続き、「大名・赤坂エリア」「警固・今泉エリア」を好んでおり、どうやら福岡市内居住者の中でも「天神離れ」が始まっている

問10] 休日に天神へ来る回数は減っていますか？（回答はひとつ）

〈全体〉「天神エリア」に来る回数が減っていると答えた人は、20歳代で見ると51.3%。また30歳代でも71.8%、そして40歳代が78.0%も占めている。また50歳代で78.8%あり年齢の高い層ほど、回数は減少している。

〈属性〉居住別では「天神エリア」に近い場所に居住しているにもかかわらず「天神エリア」への回数は減少している。

問11] 問10)で「休日に天神へ来る回数が減っている」と答えた方の理由(フリーアンサー)

サンプル数の中で一番多いのが「平日、勤め先が天神だから」「天神の近くに住んでいるから」と言った回答が45あった。こうした理由は福岡市の中心街である「天神エリア」は「盛り場」と「ビジネス街」の2つの顔を持った特徴の現れであると言える。「郊外でも用事が済ませる」と「移動が大変」と答えた人が40もあり、「天神エリア」を車で来ることにわずらわしさを感じているようである。さらに3番目に多いのが「天神はゴミゴミしていて、混雑がひどくゆっくり出来ない」「人ごみで疲れる」「休日は人や車が多いので、余り行きたくない」と言った回答が17あった。

問12] 問9)の回答で「福岡市内の盛り場で好きなエリア」の理由は？

「天神エリア」と比べ、今や人気のスポット「大名・赤坂エリア」については、ひと味違った回答が並ぶ。興味深いのは天神ファンに無い回答が多く見られた。すなわち「個性的なショップが多い」と並んで、「気持ちが安らぐ」「隠れ家的」「余り混雑していないエリア」「ゆっくりしている」等、まさに「天神エリア」とは対照的であった。ここにも求められる「盛り場」の理想像が見受けられる。

なおヒアリングによる調査報告は2001年10月19日～11月16日、計37名の人に実施した。対象は居住別・性別・年齢別に以下のような内訳である。

(1) 福岡都市圏外居住の女性 (20歳代から60歳代)

- (2) 福岡都市圏内居住の女性 (20歳代から30歳代)
- (3) 福岡都市圏内居住の女性 (40歳代から60歳代)
- (4) 福岡都市圏外居住の男性 (20歳代から50歳代)
- (5) 福岡都市圏内居住の男性 (20歳代から40歳代)
- (6) 福岡都市圏内居住の外国人 <20歳代>

ヒアリング調査の主な内容については、次章の分析の中で随時引用していく。

(2) 「天神離れ」の外的要因・内的要因

今回の調査によって、「天神エリア」には2つの傾向が見られ、以下のようにさまざまな「天神離れの外的要因・内的要因」が挙げられる。

なおここで言う「外的」とは「天神エリアの外部」における市場や生活者のライフスタイルの変化を指し、「内的」とは「天神エリアそのもの」を指す。

(1) 人々そのものが本来、多様性を持っており、来街者のライフスタイルもますます多様化し幅広く変わっていき、「天神エリア」を代表とする盛り場も大きく変化し、「多様化する盛り場 多極化する盛り場」となってきたこと。

(2) 「天神エリア」自体、商業ベースで見ると確かに最近、マスコミが言うように「天神の都心回帰」かも知れない。しかし、調査結果から見ると、やはり構造的にも「天神離れ」が顕著に表れてきていると言って過言ではない。ただ、すでに1989年の調査報告書である『天神ルネサンス』の「『天神』への出向比率の変化」という項目の中で「全般的に福岡都市圏内の主婦の『天神』への出向頻度はS49からS61年の12年間にかなり減少していることがわかる」※9と記されているが、ここでも商業ベースの視点だけで「来街者減少」を分析している。今回は「天神エリアにおける都市の問題点」を中心に調査分析していくと、もうひとつの「天神離れ」が見えてきたのである。

ここで主な「天神離れの外的要因」としては①他県及び福岡市郊外における大型複合商業施設の増設②来街者、特に若者の人気ショップが集中する「大名・赤坂エリア」「今泉・警固エリア」への移動傾向③歴史的に、「天神エリア」の盛り場の発展状況が、渡辺通りを中心とした「循環型タウン」としてのパターンが、今なお見受けられる④若者を中心に携帯電話の使用による都市生活の多極化⑤「盛り場」へのニーズや休日を過ごすライフスタイル等がしだいに多様化し、「自分の居住エリア=自分の盛り場」化し、しだいに自分の居住する周辺に「盛り場」が移動している傾向にある。

4. 「天神離れの内的要因」からの分析

ここで、先述の一連の調査報告書には余り見受けられなかった「天神離れの内的要因」について考察してみたいと思う。すなわち「天神離れ」の大きな要因は、先に述べたような「外的要因」もさることながら、「内的要因」も今後、消費者動向を調査する際、必要不可欠な視点であると考えている。そこで今回のアンケート及びヒアリング調査から、さまざまな「内的要因」についてあげて見ることにする。

(1) 高齢者への不十分なサービス体制

これまで「天神エリア」は、商業ベースの顧客対象として20歳代から30歳代の若者を中心に考えていく傾向にある。しかし「天神エリア」に魅力を感じる人々の中で、40歳代から50歳代の主婦はもちろん、60歳代後半から70歳代の高齢者にとって「交通の便利さ」と並んで「なじみのデパート」の存在は大きい。調査によると休日の「天神エリア」に来るのが「週2回から3回以上」のユーザーの比率が高いのは、20歳代前半と並んで、70歳代以上が多い。「天神エリア」は、若者の街と言うイメージが強いが、実は休日の「天神エリア」は高齢者の街でもある。とかく「天神エリア」の各店は若者サイドに偏ったサービス体制であるが、高齢者や障害者への配慮が見受けられない。ヒアリング結果を見ると「高齢者の座れる場所が少ない」とか「天神地下街のタイルは歩きにくくて、年寄りには危険」「歩道を走る自転車が多い」「車椅子での買い物がしにくい」など、各店舗や施設もさることながら、「天神エリア」の施設及びサービス体制についての不満・苦情が多く見受けられた。

(2) 障害者のユニバーサルデザインへの配慮

ヒアリング調査でも「天神エリア」は、どちらかと言えば健常者サイドに立ったまちづくりをしており、障害者・高齢者・妊婦などへの配慮が足りないという回答が目立った。今回の調査では、こうした商業ベースでは見受けられない少数派の人々の「苦情」「不満」を聞き取ることが出来たことは大きな収穫であった。さらに付け加えるならば、筆者が参加した(財)福岡都市科学研究所(現・福岡アジア都市研究所)の平成13年度市民研究員による、さまざまな角度から福岡市内の盛り場・繁華街についての研究を集約した『都市と盛り場・研究報告書』の中に掲載されている吉住寛之の論文『視覚障害者と盛り場』によると、「天神エリア」を「視覚障害者は、ほとんど回遊していない。」という回答である※10。す

なわち、視覚障害者が安全な「天神地下街」を利用していることがわかった。しかしその「天神地下街」さえも、点字ブロックや声のサインなど、点と点、面と面を機能的に結ぶ「歩行者のためのコンテクスト」を考慮した設備が、この当時は皆無であった。もちろん地上と地下の安全の互換性も十分ではなかった。

(3) 都心における「緑空間」「くつろぎの空間」の減少

調査の中で「天神は疲れる」「天神はゴミゴミしてい



写真2)西鉄・福岡(天神)駅前の放置自転車

る嫌い」「街全体が煩雑化していて、しかもうるさい」「花や緑が少ない」「ほっとする空間が不足している」と言う回答が多い。また人ごみの多さはもちろんのこと、ゆったりとした空間や緑空間が極めて少ないことも「天神エリア」への印象のようである。やはり都市空間の快適性を追求することは、機能的・ハード的な解釈だけでなく、多世代間交流の創造でもある。それには四季の変化が感じられる樹木や香りを持った樹木や花々の特性を生かし、障害者や高齢者の五感にアピールしたり、自然空間を認識できる緑空間などが大切である。理想的な都市空間とは、まさに人々との交流の中でこそ育成されて行くものであり、魅力的な都市には、魅力的なふれあいの空間が数多く備わっている。緑空間だけでなく、路地裏・神社仏閣・市場・公園・祭りなどの風情ある空間も、今後はさらに保持・保存しなければならない。少なくとも「天神エリア」で商売をする企業は、これまで来街者を「消費者」と捉えがちだが、これからは、「生活者」への視線が必要である。

(4) 歩道を走る自転車通行問題

今回、外国人のヒアリングの中で圧倒的に多かったのは「天神の歩道を猛スピードで走る自転車が多く危険」と言う回答であった。確かに「天神エリア」の混雑した人ごみの中をお構いなしにかなりのスピードで走り去っ

ているのをよく見受ける。2002年以降、歩道に駐輪場が急増したため、同時に狭い歩道の箇所が増え、皮肉にも危険度は高くなるばかりである。実は「天神エリア」の歩道での自転車通行のマナーは、福岡市中央区役所の担当によると、全国でも最悪に位置しているとのことである。こうした危険な「天神エリア」では、高齢者・障害者だけでなく来街者の回遊性を著しく損なう結果となっている。

(5) 全国ワーストワンの放置自転車の問題

今回ヒアリングでも多数の回答が目立った項目に、「天神エリア」における「放置自転車」の問題がある。内閣府が2002年、都市の主要駅周辺における放置自転車の実態調査を発表した。それによると1日あたりの放置自転車が最も多いのは、西鉄天神大牟田線と福岡市地下鉄が乗り入れる「天神駅」であった。ちなみに、その後2004年9月にも同様の内容で発表があり、結局4年間ワーストワンが続き、2005年になってようやく改善されてきたようである。

ところで、NHKの調査※11によると、天神エリアに駐輪場があることを知っている人が70%もある。しかしその内、75%の人がそれらを利用していない。その理由として「目的地まで遠い」「料金が安い」などが大半を占めている。また、「なぜ放置自転車をするのか」と言う問いに、「短時間しか停めない」とある。つまりこれら回答の中に、今後の放置自転車対策の方向性のひとつが見受けられる。例えば、短時間しか停めない人には「1時間無料」と言った新料金システムなどの工夫が必要であろう。しかし、問題は極めて深刻で根本的な解決策にはならない。増加する放置自転車は何よりも「歩道」を占拠してしまい、ますます「歩道」の中は狭くなっていく。そして狭くなっていく上に、先の「歩道をスピードで走る自転車」の増加を見ると「天神エリアの歩道は、もはや歩道とは言えない」のではないか。こうした二重の現状は「天神エリア」における来街者はもちろん、居住者の回遊性・快適性をもますます減少させていくに違いない(写真2)。

(6) 戦略的な解決策が望まれる車の渋滞

今回のアンケート調査の質問で「休日に天神に来る回数は減っている」と答えた人の理由について調査の中で回答を求めたところ「人が多く、ゴミゴミして疲れる」と並んで「車の渋滞」が多い。たとえば「郊外のショッピングセンターなどに行くことが多くなった」「都心へは車で行きにくい」とか「休日は混雑しているので

平日に行く」などが代表的な回答であった。「渋滞問題」を「天神エリア」の商業者たちはどう考えているか、「天神モビリティタウン協議会」の調査報告書『天神の交通問題に関する商業調査』（調査時期2002年6月）※12の中で、天神地区の交通渋滞による商業活動上の問題の有無についての回答で約70%の人が残念ながら「天神地区の渋滞に対して商業上の問題はない」と答えている。この調査結果は、筆者の調査で見られた来街者の回答と余りに違いすぎる。また渋滞への施策と具体化への方向性として「官民が連携した施策の実施」とある。しかし、これでは天神での商業者の立場が不明瞭である。ちなみに商業者は確かに「民」だが、厳密に言えば「民＝来街者」のニーズを時にして無視しがちであり、ここではあえて、「民」と「企業」に区別して考えることにする。今後は都合の悪いときには「民」に隠れ、責任回避するのではなく、「企業」としての明瞭なスタンスで責任を持ちながら取り組んでいかねば、行政任せになりがちとなる。「民」である市民サイドも同様である。無責任な放置自転車と同じく、モラルだけでなく休日のマイカー規制、パークアンドライド計画の考え方への理解など、市民の積極的な協力も大きな解決の糸口となるはずである。改めて行政・企業・住民による戦略的な視点での検討が求められる。

さらに「天神モビリティタウン協議会」のメンバーとして大学教授などの専門家は、建築・土木などの自然科学系だけでなく、経済・政策・福祉などの社会・人文科学系の専門家も参加させ、より横断的、総合的視野での取り組みが必要ではないかと思う。ちなみにオランダの都市計画・まちづくりの専門家の中心的存在として、「アーティスト」が重視されているように、今後は自然科学系と人文・社会科学系の中間的存在である芸術工学系の専門家の参画がいっそう重要視されて行くかもしれない。

(7) 都市景観への無関心

今回のヒアリングで外国人の回答に興味あるものがあった。たとえば「天神の街をどう思うか?」と言う質問に、アジアの人々(中国・韓国・台湾)は、「天神はきれいで素敵な街」と答えた人が多く、一方欧米の人々(米国・フランス・ポーランド)は、むしろ「花や緑が少なく、余りきれいな街とはいえない」と回答、まさに対照的である。これらの回答の背景には各外国人の方々も話していたことだが、自分の国の都市と比較しての発言であり、相対的な違いによる要因が強いようである。しかし日本人の今回のアンケート調査では「天神の街は汚い」

と答えた人は少数であった。こうした回答は福岡市民自身が「汚い天神の街に少しずつ麻痺している」のではないかと推測する。しかし全体的にカラーや建築物の統一化することだけが「美しい景観都市づくり」の方法ではない。むしろそれぞれの「街らしさ」があり、それらをコンセプトに「官と民」のパートナーシップにより相互に話し合いを重ねつつ、「街らしさ」がにじみ出ていくことかもしれない。

5. 持続的な視点からの内的要因

今回のアンケート調査に基づいてさまざまな「天神離れ」を掲げ、それぞれの考察を試みてみた。まさに「天神離れ」の原因は、「商業ベースから視た外的要因」が大きいが、一方では「内的要因」も見逃すことの出来ない視点であることを確認した。西日本新聞社発刊の調査報告書の調査項目は、ほとんどが「天神エリア」における消費者動向調査にウエイトを置き、「天神エリア」の都市そのものの問題については分析していない。加えて、「天神離れ」の「内的要因」について懸念する内容が、1996年『天神の変化を視る』、1998年『天神パワー』での調査報告書のなかで、ほんの一部見受けられたにもかかわらず、「天神エリア」の原因を商業ベースの説明に終始していることである。

すなわち、1989年発行の『天神ルネサンス』の場合、調査の専門スタッフとして大学の商学部教授といった社会科学系に加え、九州芸術工科大学（現・九州大学）の芸術工学部という都市計画・環境デザインに詳しい環境設計専攻の研究者が参画しており、調査項目も幅広く多岐にわたっていた。例えば、商業的な視点による分析のみならず「天神」と言う都市の機能特性、空間構成と景観などの問題点と方向性についての分析がなされていた※13。これ以降、予算の関係もあってか、調査分析の項目について継続的になっておらず、こうした分析がないのは建築・工学の分野を中心とした自然科学系のスタッフが参画していないことも、ひとつの原因であると考えられる。そこで筆者が調査した2001年当時の「天神離れの内的要因」が、その後どう改善されたか、どこが変化してきたのか、主な事例を挙げて検証してみることにする。特筆すべきことは「天神エリア」を抱えている福岡市の動向である。

1) 進行し始めた「交通バリアフリー基本方針」の具体化

2001年11月「交通バリアフリー法」の施行を受けて、2010年を目標に、天神・赤坂など11箇所を重点整備地区

に指定し、障害者・高齢者・妊婦など、誰もが楽に電車やバスに乗り降りでき、公共施設などへ移動しやすくする改善が着々と進行している※14。

2) 「天神エリア」におけるユニバーサルデザイン化への整備

福岡市は2002年当時、まだ点字ブロックの無い「天神地下街」であったが、新しい地下街で最も力を入れたのが地下街全体のユニバーサルデザイン化である。延伸部分の開業を機に、既存部分も含め総延長590mすべてと隣接の商業ビルに続く接続部分に点字ブロックを設置することとなった。また地下街用のエレベーター、福祉型トイレ、授乳室も初めて配置するなど、まさに高齢者、障害者、授乳児連れの来街者に向けて福岡市のテーマにある「人に優しい街づくり」が、ここに来て一挙に具体化されてきた※15。

3) 増えてきた「天神エリア」の緑空間のスペース

ヒートアイランド化してきた「天神エリア」の対策として、2002年5月から都心にある民間建築物の屋上緑化費用を補助する新制度がスタートしている。自然が少ない都心の緑地を増やし都心のヒートアイランド現象を抑制させるのが狙いである。内容は「天神エリア」を中心に市街化区域で500㎡以上の敷地面積に対して、屋上やベランダを20%以上緑化することが条件となっている※16。その後、これらの助成金制度に対して西鉄などの民間企業数社が動き始めている。ことに新しいところでは、2004年4月開店した新しい岩田屋はビルの上に樹木や芝生を植栽した緑化スペースを建設し「癒し」の空間を創造している。しかし、今後は緑空間のユニバーサル化についても検討する余地がある。

4) 「天神エリア」の主軸「渡辺通り」の整備

2003年8月には「人に優しく安全で快適なまち福岡をつくる条例」（モラルマナー条例）を施行し、中央区天神と博多区博多駅前2箇所を路上などでの喫煙を禁止し、罰金（25日以下の科料）の対象となる「路上禁煙地区」に指定された。また先の新しく開業する天神地下街延伸工事に伴い「天神エリア」の主軸「渡辺通り」の整備が進んでいる。ことにバリアフリーを考慮し、地下街からの出入り口や換気塔なども車道側に寄せ、樹木や花壇、屋台などを左右に点在させ、かつての景観は一新し、都市の景観・美観が配慮されている。またエレベーターは車椅子の障害者やベビーカー利用の親子連れにも配慮し、同地下街の20人乗りと17人乗りの大型エレベーター2基も新設されるなど、さまざまな配慮が至るところにあり、

「天神エリア」において幅広い年齢層の回遊が高まると見られる※17。

5) 福岡市が「優しい道路」を目指して「道路整備アクションプラン」を策定

新しい福岡都心の将来像を官民一体で論議してきた「新・福岡都心構想検討準備会」は2004年6月21日歩行者重視の交通基盤整備・都市型ライフスタイルの提唱などを盛り込んだ報告書を山崎福岡市長に提出している。当報告書は、天神・渡辺通りを中心に3キロ四方を「都心」と位置づけ2015年度を目標に将来像を提案した。

一方、福岡市は「天神エリア」と「博多駅周辺」にコイン式駐輪場を増設しているが、依然として放置自転車の数は減少しないことから、2004年6月「道路全体を考えた」戦略的な対策を発表※18。内容は歩行空間のバリアフリー化や放置自転車対策など、住みやすい街を支える道づくりの将来ビジョンや主要施設をまとめた「道路整備アクションプラン」である。歩道のフラット化の割合や自転車放置率、郊外から都心部への到達時間などについて2007年末の数値目標をはじめて定めたのが大きな特徴と言える。しかし先の報告書『新・都心構想報告書』の連動をどうするのと言う心配はあるにせよ、福岡市など行政サイドと共に民間サイドも都市の問題への取り組みが、筆者の調査時と比べて飛躍的に本格化してきたと言える。

6. 持続的な視点による地域計画の方向性について

こうして行政、企業、大学、民間による取り組みで少しずつ「人に優しい快適なまちづくり＝天神エリア」の動きは進展しているが、今なお「天神離れの内的要因」の問題は山積みしている。ここで「天神エリア」に関する、先の4冊の調査報告書および筆者の調査、並びに急激に変化していく都市「天神エリア」の動向を踏まえながら、これからのパートナーシップによるまちづくりに関する提案は以下の通りである。

(1) パートナーシップによるまちづくりの課題

都市とは誰のものか、それはまさしく健常者だけのものではなく、障害者・高齢者のものでもある。まして、となく経済の論理中心で考える企業だけのものではない。「優しいまち」をつくるためには「『まち』と『生活』を切り離さない」（建築家 工藤和美）ことが望ましい。2004年6月21日付西日本新聞の社説に「高齢化の進展、個人ニーズの多様化、環境意識の高まり、グローバル化など社会の環境は変化が目覚ましい。人々が天神に求める

ものは、明らかに変わってきた。それなのに天神は対応が遅れている。歩行者減少は重い警鐘と受け止めるべきであろう。（略）来街者が楽しい街とは、弱者に優しく日常そこで過ごす人々が住みよい場所であることが基本条件だ」※19とある。都市計画に取り組む際、これまで余りにも消費者・来街者サイドに立った視点での具体化傾向にあったようである。それはおそらく行政も都市計画において商業ベースを基軸にした企業との連携が強かったことは否めない。先の4冊の調査報告書にしても商業ベースを貫いたのも、そうした影響は免れないと言える。

以上のように地域計画・まちづくり計画は「生活者」の視点に立って取り組むべきであることはもちろんのこと、同時に連続的かつ客観的な視点での評価システムやプログラムの確立およびそれらに関する専門家の養成が必要となってくるのではないかと考える。そこで、以下のように大きく3つのステップと市民レベルを中心とした専門家の養成を提案する。

■第1ステップ／「まちづくり計画」の実施における新しい視点に立った分野とその専門家

■第2ステップ／「まちづくり計画の実施」を連続的に育てていくための「まちづくりの育成」の視点に立った分野とその専門家

■第3ステップ／「まちづくり計画の実施後」における持続的な評価・検証、すなわち「まちづくりの見直し」の視点に立った分野とその専門家

ただし3つのステップにおける視点とその分野は持続的なまちづくりの重要な構成からなり、一貫したシステムの重要な要素でもある。さらに各ステップの専門家は、それぞれが独立したものではなく、横断的かつ統括的な能力を果たすことが理想である。

以上のようにまちづくり計画に取り組む際、広い領域である「地域空間」と狭い領域である「環境空間」を線的、面的に捉え、それぞれの空間における計画・実施をアドバイスし、さらに「地域空間」「環境空間」に関する行政及び企業・住民とのパートナーシップによるまちづくりに取り組んで行く、その名も「地域&環境空間ディレクター」と称し、活動のまとめ役としての総合的な検討や判断を果たす横断的なコーディネーター役として専門の存在が求められる。しかも計画・実施の活動を通じて、どう育てていくか、住民との継続的なワークショ

ップなどを通じてコミュニティを醸成しつつ、「まちづくりの育成」を啓蒙していく役割を期待したい。それには、「参加のデザイン」の提唱者である世古一穂の言う「協働コーディネーター」型の、「参加者の声を良く聞きつつぶやきを形にしていくコーディネーター型のリーダーシップ」が必要である※20。

そして3つ目の役割として、まちづくり計画・実施への客観的な検証と評価を下し、改善に取り組む姿勢を持つ専門家であらねばならない。これまでのわが国のまちづくり計画と実施のプロセスは不連続かつ独立的に扱われる傾向が強かったが、やはり一貫して持続的な視点が必要となるはずである。まさに「まちづくりはプロセスの連続」である。それは有名な「パターン・ランゲージ」(鹿島出版会)の著者C・アレグザンダーの論理の方法論を支える中心的キーワードである「プロセス」に近いものがある。まさに「まちづくり」「まちづくりの育成」の活動に加え、こうした「まちづくりの見直し」を繰り返していくプロセスの中こそ、都市や地域は育成され、しだいに完成していくのである。

またこれまで筆者が「NPO博多まちづくり」が手がけてきた、まちづくりのささやかな経験を振り返ってみて「まちづくりの見直し」の活動こそが、「まちづくり」や「まちづくりの育成」と違い、すぐにでも参加できるプログラムであり、地域における旧住民に新住民が遅れをとっても、自然に参加できる要素であると言える。実はこうして、「都市および地域計画→実施→育成→見直し→改善・再生」のプロセスの中から、新たなまちづくりが始まり、「まちづくりの見直し」が検討されていくのである。「まちづくり」はプロセスの連続であり、そういう意味でも、先の第1ステップ・第2ステップ・第3ステップのそれぞれの視点に立った分野と専門家は、かつ持続的、横断的・総合的・戦略的にひとつに集約、もしくは連携されたものでなくてはならない。

次に、そうした持続的な視点や連携が欠けている動きとして、ここでも「天神エリア」で日常生活の中で目にすることの出来る身近な現状の中で、気づいたものいくつかを挙げてみる。

①「天神エリア」の市内観光関係のサインが設置されて、10年～15年以上は経過しており、見た目にも老朽化が激しく、インフォメーションの内容も古すぎて判読不可能な箇所が多く、そのまま放置されている。ここに平成6年より福岡市はサインデザインの統一とサインの集

約化を図ってきており、「天神エリア」は積極的にサインの整備が実施されたが、時間が経過するに比例し、その役割はしだいに減少していくことを、行政はもちろんのこと、指摘するものは誰もいない。そろそろ「見直し」が必要ではないか(写真3)。



写真3)判読不可能なサイン

②「点字ブロック」はあらゆる箇所破損し、わかりにくくなっている。筆者と活動した(財)福岡都市科学研究所・市民研究員の吉住寛之は視覚障害者であるが、調査活動の中で同様のことを指摘している。「点字ブロック」の破損はもちろんのこと、果たして設置された場所は、十分に視覚障害者に対応されているか、はなはだ疑問を感じる箇所が多数見受けられ、その改善について点検・検証はもちろんのこと、議論されることは余り無いとも指摘されていた。ちなみに視覚障害が「天神エリア」において最も通行に利用されているにもかかわらず、「天神地下街」に開業以来28年振りの2004年8月ようやく点字ブロックの工事が着手されることとなった※21(写真4)。



写真4)「天神地下街」の点字ブロック

③2003年8月より「天神エリア」は「路上禁煙地区」に

指定され「歩きたばこ禁止」を呼びかける看板があったが、1年もたたずして数箇所が何者かに破損され、ついに2004年6月18日、看板撤去の方針を打ち出した。しかも路上における「路上禁煙地区」のサインも早くも判読不可能な状態となっている。何のためのルールだったのか、何のための看板設置だったのか、その疑問と共に、行政の脆弱ぶりが露呈する形となった※21（写真5）。



写真5)1年足らずにして判読不可能となった路上サイン

④放置自転車防止のため、歩道などに「有料駐輪場」を設置しているが、果たして福岡市の言うように駐輪場の数こそ増加しているが、果たして十分利用状況は改善されているだろうか。いやむしろ設置することで、車の視界障害になっていないか、歩道が狭くなり視覚障害者の障害になっていないか、さらに都市の美観が損なわれてはいないか。事実、福岡市の美観について福岡市の各関係機関に問い合わせた話を整理してみると、実際そのことについて十分内部で検討されないまま、他の部署が見切り発車したものと思われる。縦割り行政の弊害がここでも見受けられる。

⑤福岡市は2002年に「市交通バリアフリー基本方針」を策定し、「天神エリア」を重点整備地区に指定している。しかし、例えば整備されたはずの歩道もひとつ角を曲がると荒れているようなことが多々あり、面としての「天神エリア」が整備されていない。それについては福岡市保健福祉局に問い合わせたところ、歩道、信号、バスなどそれぞれ所管が別であり、まだ横断的、総合的改善が遅れているとの回答であった。

まさに行政の問題もさることながら、挙げていけばきりがないが、改善されても残念ながら先に挙げた「持続的な視点によるまちづくり」が欠けているため、その結果「まちづくりの見直し」すなわち「検証」「再チェック」が定期的になされておらず、不十分な箇所や老朽化

や、破損されてその役割を果たしていない箇所は、多々あるはずである。

7.まとめ

以上のようなことから、今後の都市計画・地域計画に取り組んでいく際、①「持続的な視点」②「横断的な視点」は重要なキーワードとなるのではないだろうか。それは行政と民間とのパートナーシップなまちづくりを推進していく上でも、行政レベルだけでなく民間レベルのまちづくりにおいても求められるはずである。しかも行政任せではなく、身近な市民サイドから確固たる方向性が生まれ、それぞれの地域コミュニティから育てることが望ましいと言える。行政の地域計画、ことにまちづくりの基本は、「コミュニティの育成」である。パートナーシップを視野に入れ、先の3つの分野およびその専門家の形成・組織化させ、どうプログラム化できるのか、どうコミュニティデザインを考慮に入れた持続的な視点に立った活動が可能かなど、さらなる研究が必要ではないかと考えている。それには横断的、総合的、戦略的、学際的な視野で臨まなければならないであろう。

さて都市と言う言葉の中には、物理的枠組みである構造的（ハードインフラ）と、都市に生活する人々の人間関係やコミュニティを創造する生活環境（ソフトインフラ）の2つがある。先の3つの分野及び専門家が、もしかするとそうした2つのインフラの橋渡しをしていく役割として、今後は重要性を増していくのではないだろうか。もちろん、地域計画やまちづくりに携わるものとして、各分野との横断的な連携を図るためにも、筆者も関係している芸術工学系のそれぞれの研究分野における役割と責任は大きいといって過言ではない。

参考文献

- 1.戸島義成:福岡都市科学研究所・平成13年度市民研究員報告書「都市と盛り場～多様化する盛り場 多極化する盛り場」 2001年3月
- 2.戸島義成:九州芸術工科大学大学院修士論文「都市における盛り場の現状とその方向性について～福岡市「天神エリア」の来街者の動向に関する考察～」 2003年3月
- 3.田村馨:「変化する『ふくおか都心』－天神が変わる、福岡が変わる。」 西日本新聞社メディア局地域づくり推進部 2004年3月
- 4.「第7回福岡商圏調査報告書 天神ルネサンス」 西日本新聞社開発局調査部 1989年4月
- 5.天神ルネサンスⅡ作成委員会:「天神の変化を見る」 西日本新聞社メディア局調査部 1996年10月
- 6.田村馨他:「九州の顔 天神パワー」西日本新聞社 1998年
- 7.田村馨:「変化する『ふくおか都心』－天神が変わる、福岡が変わる。」西日本新聞社メディア局地域づくり推進部 2004年3月 pp.98～99

- 8.戸島義成:九州芸術工科大学大学院修士論文「都市における盛り場の現状とその方向性について～福岡市「天神エリア」の来街者の動向に関する考察～」
2003年3月 p.11
- 9.「第7回福岡商圏調査報告書 天神ルネサンス」西日本新聞社開発局調査部 1989年 p.116
- 10.吉住寛之:福岡都市科学研究所・平成13年度市民研究員報告書「都市と盛り場～視覚障害者と盛り場」 2002年3月 pp.106～107
- 11.NHK福岡放送局:「このままでいいのか?放置自転車」2002年11月1日放送
- 12.天神モビリティタウン協議会:「調査報告書 天神の交通問題に関する商業調査」2002年6月調査
- 13.「第7回福岡商圏調査報告書 天神ルネサンス」 西日本新聞社開発局調査部 1989年 pp.398～433
- 14.西日本新聞朝刊:2001年12月7日
- 15.西日本新聞朝刊:2004年6月3日
- 16.西日本新聞朝刊:2002年4月9日
- 17.西日本新聞朝刊:2004年6月12日
- 18.西日本新聞朝刊:2004年6月24日
- 19.西日本新聞朝刊:2004年6月21日
- 20.世古一穂:「協働のデザイン」学芸出版社 2001年 pp.118～120
- 21.西日本新聞朝刊:2004年6月18日