都市構造データから考察する愛しき福岡における都市開発の歴史と未来

堤　敬信

（1）レポートの対象とする個人的な体験のある市町村を一つ選び、その名称とそこを選んだ 理由(出身地 or 好きな都市など)を記せ。 あわせて、その市町村が含まれる「区域マスタープラン」・「市町村マスタープラン」の いずれかを本レポートでの対象とし、各自ネットよりマスタープラン本体をダウンロードせよ。あわせて対象とするマスタープランの正式名称のみを記載せよ(ダウンロードしたマスタープランをレポートと一緒に提出しないように)。ダウンロードしたらその中身をよく読むこと。

選んだ都市：　福岡県福岡市

マスタープラン正式名称：　福岡市都市計画マスタープラン

理由：　福岡市は私自身の出身地であり、大学に進学するまで１８年間過ごしてきた土地だからだ。また、そんな福岡市の街を学問的に分析するのは初めてで、単純に興味関心が沸き、自身の過ごしてきた土地の開発の歴史や未来に対して考えてみたいと思った。特に福岡市では九大学研都市の開発や六本松の再開発など、九州の中心地として魅力的な取り組みが多いと感じており、そんな福岡市の構造やマスタープランについて理解を深めたい。また、実際に住んできて、本当に住みやすい街だとポテンシャルを感じる一方で、もう少し改善できるような点も感じながら生きてきた。きっとこれからどんどん住みやすくなっていく福岡市の未来について私もこのレポートで考えていきたい。

（2）日本都市計画学会都市構造評価特別委員会で運用している「都市構造可視化計画」のサ イトを使いこなし、対象とした市町村の都市構造の特性を多角的に論ぜよ。特にその特 徴、および興味深いと言えることは何かをサイトから得られる図表を複数図示し、わかりやすく述べよ。

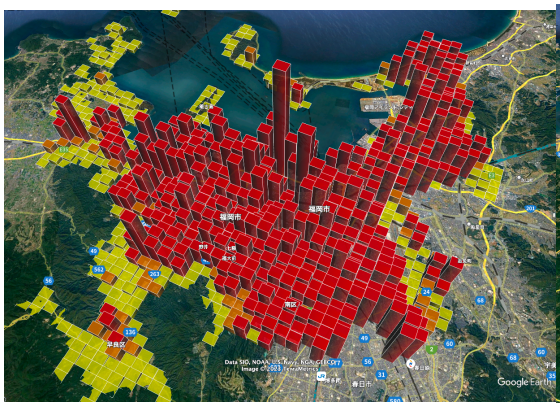

図１：福岡市の人口分布

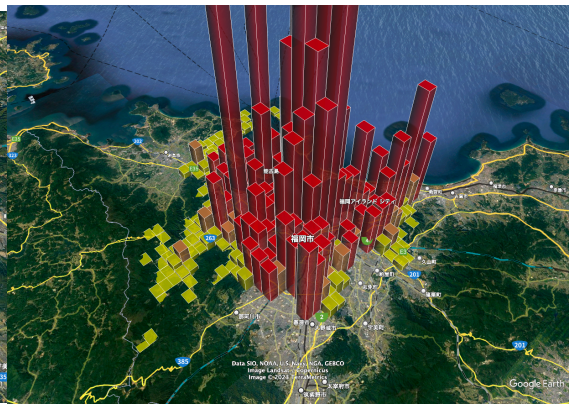

図２：福岡市の昼間人口

福岡市は、人口が 1,638,738 人で、世帯が 868,261 世帯、人口分布は上図のように比較的均等に広がっている（高さは人口、色は密度）。地形としては博多湾に面し、背には脊振山脈などの山岳地帯に囲まれており、九州で最も栄えている都市の一つとなっている。昼間人口は主に天神や博多駅周辺を中心に多くなっており、他にも博多湾沿いの姪浜、西新、唐人町、大濠などにかけておおくなっており、ここには地下鉄空港線が走っている。昼間人口がおおくなっている場所の共通点としては、地下鉄もしくは、西鉄電車の路線が通っており、特に西鉄電車は市外からの移動のために重要な役割を果たしていると考える。また、博多には九州新幹線も通っており、市外、県外からの昼間人口の流入に寄与していることが考えられる。このように、福岡市は全体として栄えており、昼間人口が集中する場所もあるが夜間人口としては市内に均等に分布しており、人間の数のバランスとしてはいいと言える。しかし、早良区の少し山岳地帯に食い込んだ地域の人口が少ないことがあり、実際に訪れてわかるが、高齢化の空気も漂っている。

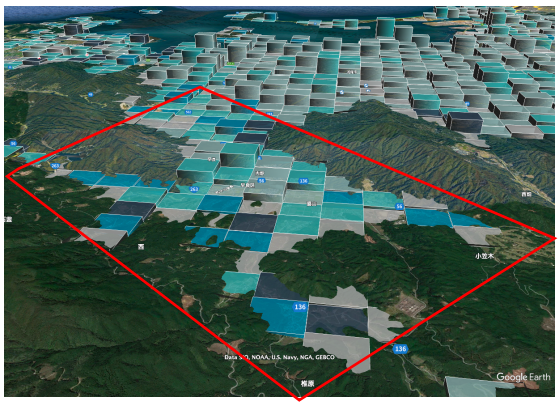

図３：早良区の山岳地帯付近の高齢者割合

図４：福岡県西区の高齢者割合

図３では、早良区の少し山岳地帯に食い込んだ地域の高齢者割合を表している（高さ

は人数、色は密度）が、目立ったものではないかもしれないが他の地域に比べて少し色の濃い部分が多く、高齢化が進行している。やはり、福岡市の中でも山岳付近や糸島の近くでは田舎である場所が存在する。しかしながら、福岡市西区や糸島では近年開発が盛んに行われており、九州大学のキャンパス移転などで学生も多く居住の土地としており、土地の値段も比較的安価であるため移住地としても人気を要し始めている。現在開発が着々と進んでいる九大学研都市駅周辺では、糸島方面の“新しい玄関口”の新興住宅地として発展を遂げている。

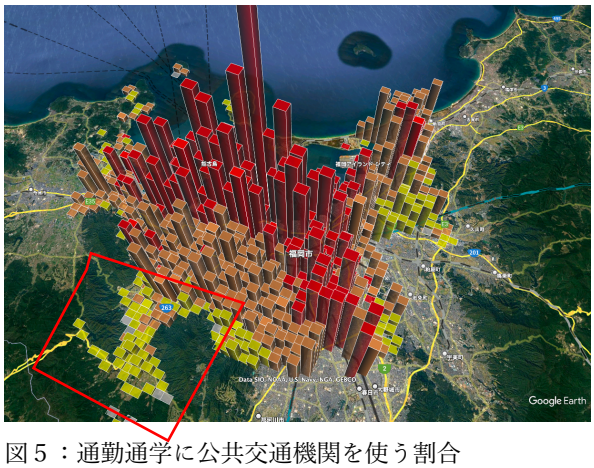

図５：通勤通学に公共交通機関を使う割合

図３では、通勤通学に公共交通機関を使う人の割合を示しているが、やはり先程の地下鉄や西鉄電車の通っている地域での割合が高くなっている。一方で、その他の地域の人々は福岡市内に整備されている西鉄バスを使用することになる。しかしながら、これらの人々は公共交通期間を選択している割合が比較的低く、徒歩や自転車や車などでの移動を選択している。加えて、早良区の山岳地帯に食い込んだ地域などで割合が低くなっており、アクセスの悪さを表している。

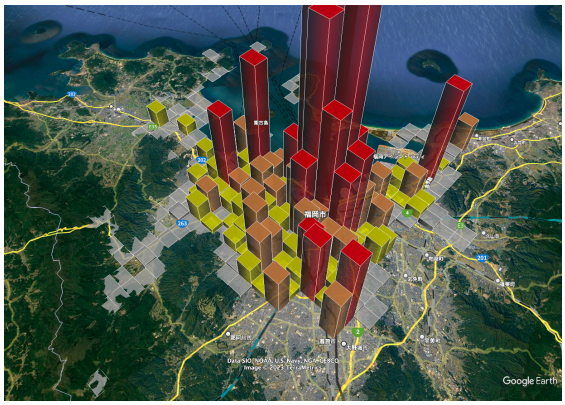

図６：1979 年の小売販売額

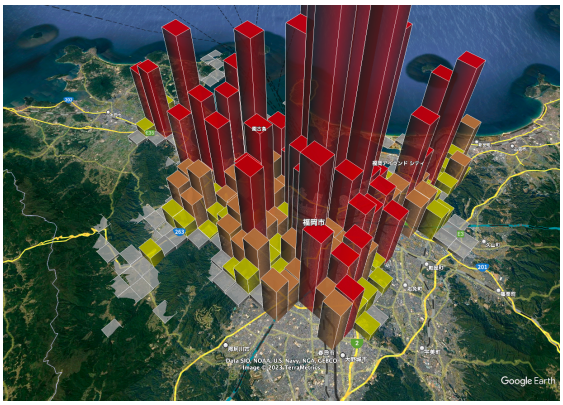

図７：2010 年の小売販売額

図の６と７を見ると、1979 年から 2010 年にかけて、小売販売額の全体学としても増

えており、大きな売り上げを上げている地域も多様化している。これはこの 30 年間福岡市で開発が進み、ショッピングモールやレジャー施設が市内の随所に作られていたことが影響していると考えられる。例えば、西区では、周船寺などの開発やマリナタウン、マリノアシティなどの商業施設の建設によって、西の方の売り上げが上がっている。このように、各所で商業の開発が行われており高い売り上げを出す地区が広がっている。しかしながら、早良区の山岳周辺ではあまり変化は起こっていない。

（３）(2)の情報などを参考に、(1)でダウンロードしたマスタープランの内容について批判を 加え、あなたがマスタープランの改訂責任者とすれば何をどう変えるべきかを論ぜよ。 特に(1)で記述した自分の体験を踏まえたことが明確に伝わる提案を期待する。

マスタープランの中で都市づくりの交流面の基本方向として、九州・アジアの交流拠点年の形成と書いてあることは非常にいい方向であると考える。実際に九州新幹線の拠点であるとともに、韓国や中国に対しての玄関口として十分な立地でもあるため、福岡市が担っていくべき役割である。実際、天神などの中心地や博多湾のそばのベイサイドプレイスなどに行くと、海外からの韓国客で溢れかえっており市としての海外客に対する取り組みの必要性を感じる。私の知り合いはベイサイドで寿司屋を営んでおり、連日観光客で長蛇の列が形成されていると言っていた。（２）で見てもわかるように、近年では商業施設も市内に点在しており観光客の目的地の選択肢も多様化している。しかしながら、実際に海外客への対応に対する市による主体的な推進はあまり感じられるところが少なく、よりソフトの面での取り組み（海外の方の楽しみやすい体験作りの支援）を増やすことが海外からの観光客の快適さにつながるのではないかと考える。

また、早良区の区別構想では、自然豊かな場所であるが高齢化、過疎化、林業の後継者問題、耕作放棄地に加え、市民に必要な公共交通機関の維持が課題と書いてある。（２）の内容と合わせて、私の考える福岡市の課題はここであると考えており、福岡市南西部の拠点が他に比べてあまりにも弱く、高齢化などの問題が進んでいる。この早良区の「活力」の方向について、新たな拠点作りのために地域交流センターを作ると書いてあるが、この方向性は効率的ではなく、施策として弱いと考える。まず私が肌に感じる課題として、魅力的な資源がないこと、交通の便が悪く福岡中心部と繋がれていないことがあるため、自然を生かしたレジャー施設や商業施設、地下鉄七隈線を橋下駅から伸ばすことなどを検討し、外部からの人の流入を増やすことを試みるべきである。よって、私が改訂責任者であるなら、この部分を「外部からの昼間人口の流入のために、自然を生かした施設や大規模商業施設の建設、地下鉄七隈線の延長を推進する。」に変更する。

（4）「都市構造可視化計画」サイトをさらに充実させるためには、どのような機能や工夫が さらに付加されればよいかという意見を記載せよ。

まず、項目として「海外からの観光客の数」という項目があると、福岡などの海外からの観光客流入を推進している都市の分析に役に立つと考える。これによって、近年の取り組みでどのくらいの観光客が海外から来ているのかを視覚的に分析することができる。

次に、「家族の数と密度」の項目を増やすべきであると考える。これによって、住宅地として家族がどこに集まっていて、どこに単身赴任などの外部からの労働者が集まっているかの分布が視覚化することができる。特に福岡市などの、住宅地としての暮らしやすさと労働者の集まる地域の中心としての役割を両立させたい都市では、重要な指標であると考えており、都市の開発などによってどのように人口が推移しているかを見て、その住民と近隣施設の関係性などが見ることができれば興味深いと思った。

最後に、アクセスが集中した時のサーバーの問題を解決するべきであると考える。授業であるから問題なかったが、これがもし本当のプロジェクトで使う時ならもったいないので、応答速度やキャパシティの問題は解決すべきである。

＜参考文献＞

グッドライフマガジン「再開発で人気急上昇！九大学研都市駅を中心とする「新しいまち」の快適性。」
https://www.good-life-magazine.jp/column/area_magazine/868/

都市構造可視化計画
https://mieruka.city/

福岡市マスタープラン
https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/toshikeikaku/machi/toshikeikaku-mp.html