

## 6. 基礎ゼミ論文

# 都市中心部における回遊性とまちづくりに関する研究 —福岡市のまちづくりを例に挙げて—

秋元 優介

### 章の構成

1. はじめに
2. 研究対象地の概要
3. 回遊性が都市に与える影響
4. 回遊性をもたらすための環境整備
5. まとめ

### 1. はじめに

#### 1-1 研究の背景

近年、日本各地の都市で回遊性を高める試みが模索されている。多くの地方都市で中心市街地の空洞化が起こる中、将来の縮小社会を見据え、コンパクトシティを推進する動きや、歩きやすいまちづくりを目指す動きが活発化している。さらに、自動車社会が発展したことによる環境負荷などの懸念からも、都市における歩行者の存在が再び重要視されるとともに、都市に人を惹き付け、賑わいと消費を生み出すことをめざし、回遊性に着目したまちづくりが行われている。

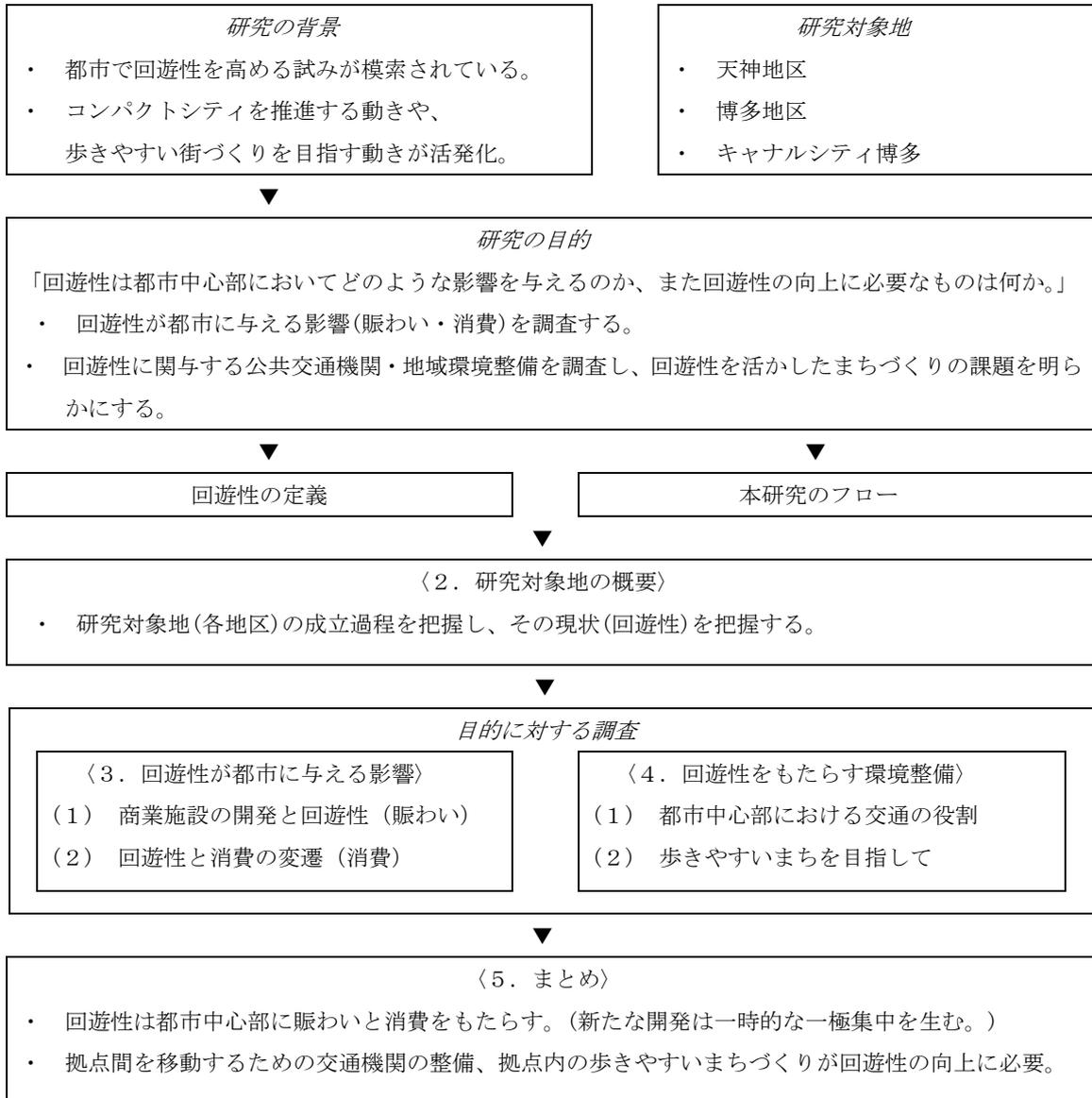
#### 1-2 研究の目的

回遊性の向上は都市中心部のまちづくりにおいて目下の急務である。回遊性の向上は人々の移動を促し、都市の滞在時間を増加させ、消費活動をより活発化させることから、都市中心部の賑わいと消費の両面においても大きく寄与することが可能であると考え。そこで本論では、都市中心部における回遊性を活かしたまちづくりが成立していると考えられる福岡市を例に挙げる。本研究を通して、「回遊性は都市中心部においてどのような影響を与えるのか、また回遊性の向上に必要なものは何か」を明らかにし、今後、回遊性を活かしたまちづくりをすすめる上での一助となる情報を得るため、具体的に以下の2つを目的として研究を進めていく。

- 1) 賑わいと消費の変化を調査し、回遊性が都市に与える影響を把握する。
- 2) 回遊性に関与すると考えられる要素として、公共交通機関の整備、地域環境整備に対する取り組みを調査し、回遊性を活かしたまちづくりの課題を明らかにする。

## 本研究のフロー

〈1. はじめに〉



### 1-3 研究の対象地

本研究で対象とする福岡市は人口150万人余の九州最大の都市である。その都市中心部には複数の商業集積地域が複数、離散して立地している。福岡市は近代の地域商業の中心として成長してきた天神地区、2011年の九州新幹線全線開通および新駅ビルの開業により九州の玄関口へ発展をとげた博多地区の2つの商業の中心地を持つ商業都市である。また、両地区の中間に位置するキャナルシティ博多は、開業時から市民・観光客問わず人気の高い大型複合商業施設である。本研究ではこれら3地区を中心に研究を展開する(図1・2)。

### 1-4 回遊性の定義

本研究において「回遊性」を「人々が買い物や観光などの目的で複数のまち(拠点)を移動する性質」と定義づける。商業・観光地区を拠点とすると、拠点間(地区間)を結ぶ線上を交通機関などの移動手段を用いて人々が行き交っている。さらに各拠点の中においても

人々は回遊し、買い物や観光を行っている。このような人々の回遊の過程で都市中心部に賑わいと消費をもたらしていると考えられる。



図1 3地区の地理的条件

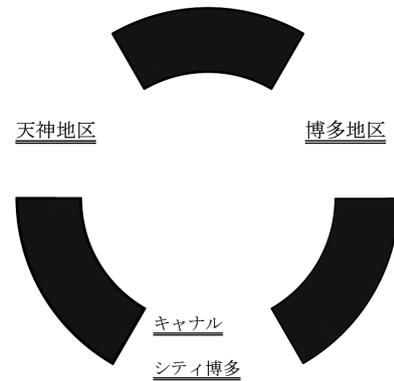


図2 回遊性のモデル

## 2. 研究対象地の概要

### 2-1 天神地区

中央区天神一丁目～五丁目を指す地区であるが、警固公園周辺、大名や舞鶴、長浜などを含む場合もある。商業施設が高度に集積した九州最大の繁華街で、かつては福岡城下の武家町、明治維新後は官庁街として栄え、戦後の復興のなかで次第に現代の商業の中心はこの地区へ移っていった。西鉄福岡（天神）駅を中心とした一帯（図3）は、3つの百貨店を中心に、数多くの全国展開のファッションビルが立ち並んでいる。また、福岡市役所をはじめとする公共施設や、宿泊施設、オフィスビルも多く集積している。全長590mの天神地下街は、市営地下鉄の乗り継ぎの連絡通路となっていることもあり、一日の歩行者通行量は約40万人とも言われ、1年を通して賑やかなエリアである。多様な商業施設が広範囲に立地していることによる買い物のしやすさ、商品の充実度に加え、まち歩きの楽しさに対する満足度も高く、地区内の回遊性に優れたまちとしての魅力を持っている。



図3 天神地区の商業施設の配置

## 2-2 博多地区

「博多」の地名が指し示す範囲は曖昧性・多義性があり、明確にその定義が定まっていないことから、本研究では博多区のJR博多駅周辺を博多地区と定める。博多地区は2011年3月の九州新幹線全線開業とともにJR博多駅に新駅ビル「JR博多シティ（図4）」が開業。約230の専門店ゾーンを持つ複合商業施設も同時開業した。九州初出店の博多阪急や東急ハンズに加え、日本最大級のレストランゾーン「くうてん」、屋上庭園「つばめの杜ひろば」、JR博多シティ会議室といった駅機能以外にも多くの機能を備えている。上層階にこのような高い集客施設を配置することで、上層階の客が下の階へ降りてくるとき各階に立ち寄り、各階の売り上げに寄与する「シャワー効果」が起り、売り上げを伸ばしている。また、博多駅中央街南西街区には日本郵便とJR九州による大規模再開発計画で博多郵便局一体の敷地に2棟のビルが建設される予定である。



図4 JR博多シティ（筆者撮影）

## 2-3 キャナルシティ博多

キャナルシティ博多（図4・写真）は博多区住吉にある大型複合商業施設である。1996年（平成8年）4月に開業し、「都市の劇場」というコンセプトの下、市街地再開発事業として開業した本格的な複合商業施設で、福岡の街に新しい人の流れを創出し、街づくりのモデルとして国内外より注目を集めている。南北に流れる運河（キャナル）を中心に広場や噴水、植栽や装飾が広がり、施設内を回遊しながら多彩な都市機能を体験することができる。2013年9月には地上4階建のキャナルシティイーストビルが開業。国内外のファストファッションの大型店が複数のフロアにまたがる形でオープンし、注目を集めた。これまで大手SPA（製造小売業）は集客力の高い商業地に相次ぎ出店し、一定範囲のゾーンのなかで水平的に分布するケースが主流だった。しかし、イーストビルは同一施設内にSPAが集結する異例の試みであり、世界有数のカジュアル衣料店が凝集されワンストップで買い物できるという魅力が集客力を高めている。



図5 キャナルシティ博多（筆者撮影）

## 3. 回遊性が都市に与える影響

### 3-1 商業施設の開発と回遊性

人々が都市中心部を回遊する目的となるものは主に商業・観光施設である。ここでは新たな商業施設の開発によってどのような回遊性が生まれ、どのような影響をもたらすのかを調査する。2011年の九州新幹線全線開業とJR博多駅の新駅ビル「JR博多シティ」の開業は福岡市中心部の商業環境を大きく変化させた。これまでの博多駅界隈はオフィスビルが林立する典型的なビジネス街であったため、まとまった商業集積もなく、買い物をする人は少なかった。一方、天神地区は百貨店をはじめ数多くの商業施設、地下街が集積する商業機能に加え、多くのオフィスビルからなるビジネス機能も併せ持ち、福岡の絶対的中心地となって

いた。しかし、JR博多シティの規模と店舗構成の充実度、駅という話題性に富んだ立地からみると、九州最大の既存商業集積地天神地区の対抗軸となり、福岡市の商業地図を大きく塗り替えたといえる。JR博多シティの開業後半年間の来店客数は3080万人、1日平均では目標の約1.7倍の16万6千人を集めた。

一方、チャンネルシティ博多はJR博多シティ開業後の主要観光施設の来場客数ではJR博多シティに首位を明け渡したものの、来場客数そのものは1.2倍に増加した（表1）。その要因として博多駅から徒歩10分の立地に世界有数のファストファッションを集結させたチャンネルシティ博多イーストビルを新たに開業させたことが大きい。開業後1カ月間で、チャンネルシティ全体の来場者数は前年同期比1.7倍の185万人に達した。イーストビルはJR博多シティとチャンネルシティ博多を連結する駅前の幹線道路「はかた駅前通り」に接道しており、博多駅方面からの入口となりアクセスが格段に良くなったといえる。開業後の「はかた駅前通り」は両地区間のアクセス道となり、博多駅からの回遊性を高める役割を果たしているといえる（図5）。その他の周辺観光施設においてもJR博多シティの開業後に来場客数が大きく減少する例がないため、博多地区に一極集中することなく、周辺の観光施設にも来訪者が変わらず足を運んでいることがうかがえる。このことから新しく開発された商業施設は、周辺商業施設、観光施設に対しても多くの来訪者を送り込み回遊性を高める役割を果たしたと考えられる。

表1 主要観光施設入込状況〈実数〉 (出典：福岡市観光統計)

2010年		2011年		2012年	
施設名	人数	施設名	人数	施設名	人数
チャンネルシティ博多	11,600,000	JR博多シティ	46,260,000	JR博多シティ	46,550,000
マリノアシティ福岡	7,150,000	チャンネルシティ博多	13,500,000	チャンネルシティ博多	13,900,000
ヤフードーム	2,902,921	マリノアシティ福岡	66,10,000	マリノアシティ福岡	6,410,000
博多リバレイン	2,460,000	ヤフードーム	3,225,490	ヤフードーム	3,161,959
イニミニマニモ	2,460,000	博多リバレイン	2,350,000	博多リバレイン	2,320,000
ベイサイドプレイス博多	1,823,032	イニミニマニモ	2,350,000	ベイサイドプレイス博多	2,011,000
海の中道海浜公園	998,219	ベイサイドプレイス博多	1,721,000	福岡タワー	1,092,625
福岡市動植物園	752,815	福岡タワー	1,036,606	海の中道海浜公園	1,007,491
マリンワールド海の中道	592,723	海の中道海浜公園	912,009	福岡市動植物園	764,057
マリゾン	587,268	福岡市動植物園	748,025	マリゾン	743,865



図6 博多駅—チャンネルシティ博多間 地図

### 3-2 回遊性と消費の変遷

博多地区に開業したJR博多シティの勢いは天神地区の商業施設群を凌駕するものであった。博多地区に博多阪急が開業したことで天神地区の既百貨店既存3店（岩田屋本店・大丸福岡天神店・福岡三越）は大きな打撃を受け、合計売上高は博多阪急開業の3月に前年同期比13%減を記録して以降、2桁前後のマイナス基調が続いた（図7）。また天神地区のファッションビルも大きな打撃を受けた。若い女性に人気の高いファッションビルのソラリアプラザは3月以降、売上高が約2割減で推移し、10年3月のオープン以降快走を続けてきた福岡バルコも11年4月度の売り上げは34%減、続く5月は26%減と低迷した。一方で、JR博多シティの核テナントの博多阪急は東日本大震災による買い控えの逆風にもかかわらず、目標比8%増の約200億円を売り上げ、運営する阪急阪神百貨店の傘下店で3位の成績を収めた。

博多阪急開業によって福岡市の既存百貨店3店の売り上げは大きく落ち込んだ。一方で、福岡市合計の百貨店（既存3店+博多阪急）の売り上げの伸び率を見ると3月を境に大きくプラスに転じている。これは博多阪急の売り上げが福岡市全体を押し上げたことによるもので、福岡市の百貨店経済全体として大きな発展をとげたといえる（図8）。

博多地区が引き起こした流れに対抗し、新たな取り組みを行ったのは天神地区の既存店である。各百貨店は売り場のリニューアルを行い、それぞれの持ち味を生かしながら女性客をターゲットとした店舗につくりかえていった。この一連のリニューアルで、岩田屋本店は九州初6店、岩田屋初8店を含む全18店舗、福岡三越は全国初1店、西日本初1店を含む全14店舗を新たにオープンさせた。キャナルシティイーストビルと同様にJR博多シティ開業に対抗する形で天神地区の既存店も集客を呼び込むために様々な戦略を行った。都市中心部に商業施設、観光施設が複数立地することは売り上げに大きな変動をもたらすリスクがあるが、店舗側も客を呼び込む新しい取り組みを継続的に行うきっかけになる。こうした店舗間競争が起こり、その過程で拠点間（地区間）の回遊性が向上し、結果的に地域全体が発展していくといえる。

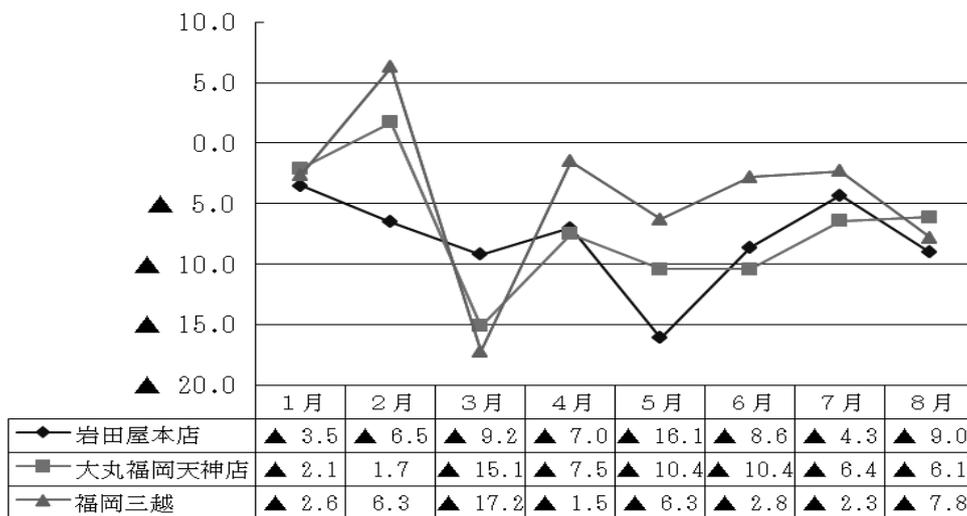


図7 既存百貨店（2011年度）の売り上げの伸び率（前年比）

（出典：日本百貨店協会 HP）

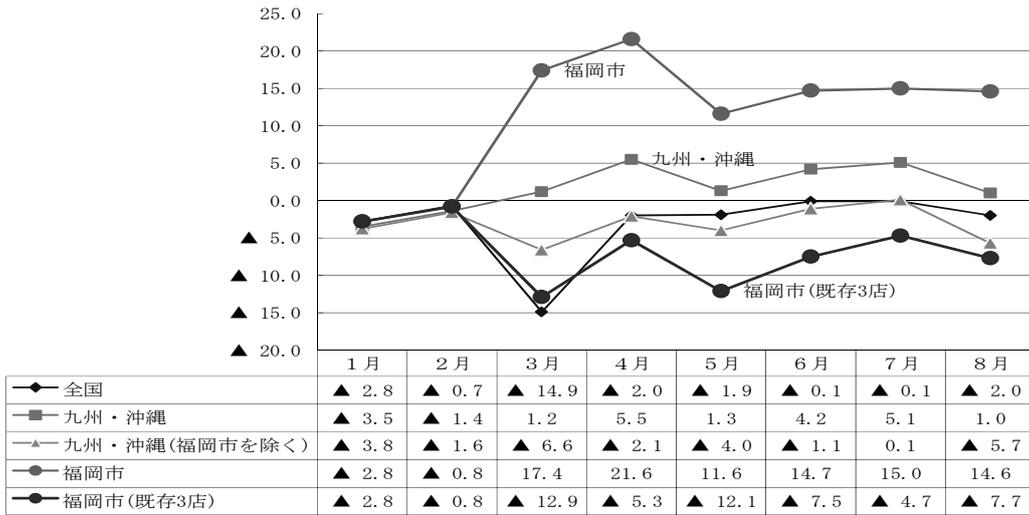


図8 各地域の百貨店（2011年度）の売上げの伸び率（前年比）

（出典：日本百貨店協会 HP）

※端数の関係で合計額等が一致しないことがある、なお岩田屋と福岡三越は2010年10月1日付けで合併

#### 4. 回遊性をもたらすための環境整備

##### 4-1 都市中心部における交通の役割

福岡市の回遊性のあるまちづくりにおけるバス・地下鉄の役割は大きい。市内における地下鉄のネットワークは他の大都市と比較するとやや薄弱であるものの、西鉄バス（親会社・西日本鉄道）が天神地区・博多地区の各バスターミナルを中心に市中心部をくまなく網羅しており、市民生活において欠かすことのできない移動手段となっている。西鉄バスの福岡市内における乗車人員は年間約1.4億人前後で推移しているのに対して、同じ地方政令都市の名古屋市（人口227万7705人・平成27年1月1日現在）の乗車人員は約1.2億人である。人口で福岡市（152万1497人・平成26年12月1日現在）をおよそ70万人上回っている名古屋市と比較しても上記のとおりバス乗車人員は福岡市が上回っており、市内移動における福岡市のバスの役割の大きさが伺える（図9）。また、西鉄バスが1999年7月より開始した「福岡都心100円エリア」と「100円循環バス」がある。「福岡都心100円バス」エリア内は、どのバスを利用しても

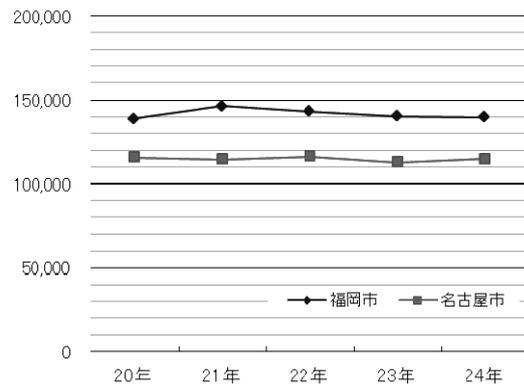


図9 バス乗車人員比較：福岡市・名古屋市(千人)

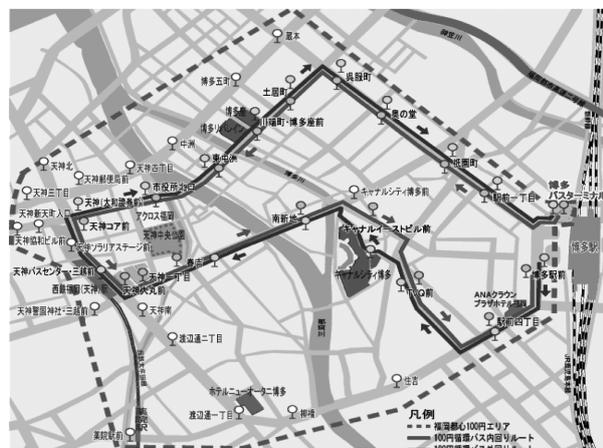


図10 福岡都心100円バスエリアと100円循環バス路線図

運賃は100円である。併せてエリア内を循環する「100円循環バス」も運行しており、生活者はもちろん国内外からの観光客の利用が多い路線である（図10）。新幹線で博多に訪れるビジネスマン、そしてJR博多シティへ訪れた買い物客の取り込みをはかり、地区間の回遊性を生み出す上でもその役割は大きいと考える。福岡市はバスを中心とした交通機関のネットワークが形成されているが、地下鉄などの鉄道、バスのどちらを地域交通の中心とするかは各都市のまちづくりを進める上で考慮すべき点であるといえるだろう。

一方、福岡市営地下鉄は空港線・箱崎線・七隈線からなり、福岡空港・博多地区・キャナルシティ博多（中洲川端駅）・天神地区といった福岡市における要所を通過しており、バスと比較するとやや劣るものの、来訪者の足としてこちらも利用されている。「100円循環バス」と比べ割高であるものの、交通渋滞に巻き込まれることはなく、確実に目的地に到着できる。JR博多シティ開業後7ヶ月の地下鉄博多駅の乗車人員は13～19%の大幅な伸びを見せ、天神駅も3～6%増で推移し、博多地区から天神地区へ人を輸送し、地下鉄が地区間の回遊性の一助となっていることがいえる（図11）。また、市営地下鉄の全線で隣の駅まで100円で乗車できる「おとなりきっぷ」は、気軽に地下鉄を利用してもらうという狙いがあり、初乗り運賃が比較的割高である地下鉄において類を見ない取り組みである。また、平成17年から調査・検討が行われていた「七隈線延伸事業」が早期開業へ向けて工事が行われている（表2）。開業予定は平成32年度となっているが、開業すれば市中心部を貫く一大ルートとなり、新たな人の回遊を生み出すことが予想される。

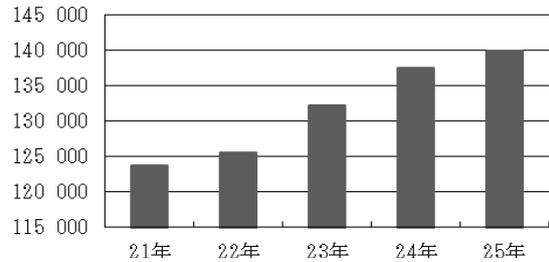


図11 地下鉄年間乗車人員比較 (千人)  
(出典：福岡市統計書)

表2 七隈線延伸事業 平成32年開業予定 (出典：福岡市交通局資料)

延伸区間	天神南～博多	
建設キロ	約1.4km (営業キロ 約1.6km)	
建設費	約450億円	
乗車人員	約6.8万人/日 (うち、新規利用者数は約2.1万人/日)	

このように都市中心部において複数の拠点間で回遊性を生み出すために交通は必要不可欠であるといえるが、福岡市においては、バス・地下鉄ともに市中心部間の移動を容易にするための対応が行われていた。人の徒歩による移動には限界があり、交通機関を使わざるを得ない場合が生じてくる中で、公共交通機関はいかに早く・安く・便利に目的地へ輸送できるかが今後の課題である。交通は今後も回遊性の向上に大きく寄与し、都市のまちづくりにおいて大きな役割を果たしていくだろう。

#### 4-2 歩きやすいまちを目指して

本研究において回遊性は、人が買い物や観光などの目的でまちとまちを回遊する性質と定義づけた。そして、人々が回遊する手段としてバス・地下鉄を取り上げた。このように地区間の人の輸送は交通機関が行うが、目的地に到着すると地区内の移動は徒歩で行われる。つまり地区内の回遊性を担うのは徒歩であり、人々が徒歩で回遊しやすいまちづくりを行うことで、着地後の回遊性をより高めることができると考える。そこで、天神地区と博多地区の取り組みについてみる。

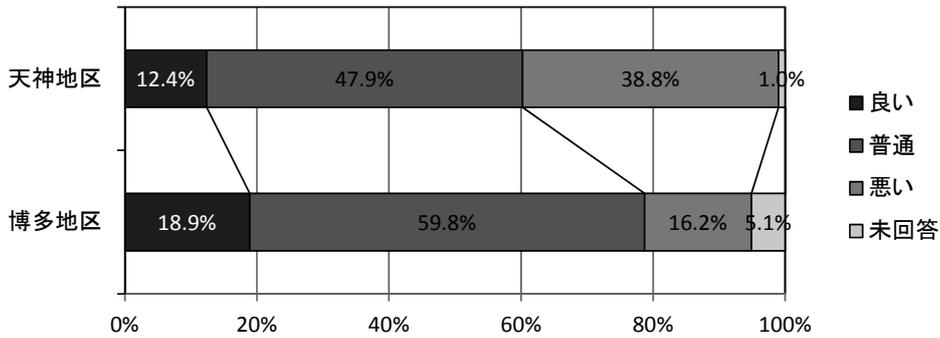


図 12 マナー（交通・路上喫煙）についてのアンケート（出典：福岡市調査）

##### (1) 天神地区の取り組み

九州一の繁華街で福岡市の中心である天神地区は人通りが多く賑やかな反面、放置自転車、違法駐輪、路上喫煙といったマナーの悪さ、交通整備の問題が度々指摘されてきた。博多駅周辺と比較しても天神地区はマナーの悪さは突出している（図 12）。これらの問題を含めてまちづくりの課題に取り組んでいるのは天神地区のエリアマネジメント団体である「We Love 天神協議会」である。協議会は福岡市の「活力ある都心」に向けた都市交通基本計画と整合の取れた戦略を「天神交通戦略」として策定し、誰もが「アクセスしやすく、歩いて楽しいまち・天神」をつくりあげることが基本目標とした。また、「回遊性が高く、歩いて楽しいまち・天神」を目標とし、歩行者中心の空間を創出することを定めた。

また、福岡市と協議会の協働で天神地区では様々な取り組みが行われており、「おしチャリロード（渡辺通り西側・きらめき通り～国体道路）」はその代表例である（図 13）。福岡市と協議会の協働による自転車事故を防止する対策として「おしチャリ啓発キャンペーン」を毎月 8 日に協議会会員、地域住民、行政が一体となり行っている。これは歩行者用道路等において自転車を押して運行するキャンペーンで、自転車の危険走行防止の呼びかけを行っている。



図 13 看板（筆者撮影）

また、的確な情報提供を行うことで回遊性を高め、来街者に街歩きを楽しんでもらう取り組みとして「まちめぐりナビプロジェクト」を行った。これは平成 18 年度から観光客への情報提供の高度化による移動支援の先進的な事例をつくるために国土交通省が公募し、プロジェクトを実験的に実施しているもので、福岡市天神地区では対象とする地域内の全ての通りに名前を付け、その通り名称のプレートを交差点部の建物に掲出する取り組みを行った。2006 年の社会実験では「街歩きがわかりやすくなる」、「迷わず目的地に行く事が出来る」などの一定の評価を得ており、目的地に行く

手がかりに通る名称が多く使われていることから、通り名称プレートは人の回遊の手助けとなっているといえる（図14・15）。この社会実験の後、2007年より本格的に導入が始まった。昔呼ばれた地名をもとに名前を付けることで通りに親しみを持ってもらうとともに、まち歩きを誰もが楽しめるようにする市民参加の画期的な取り組みである。

■ 8割以上の方が分かりやすくなると回答 ■

■ 8割以上の方が今後も継続利用したいと回答 ■

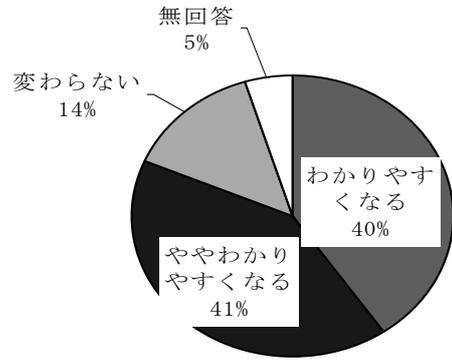
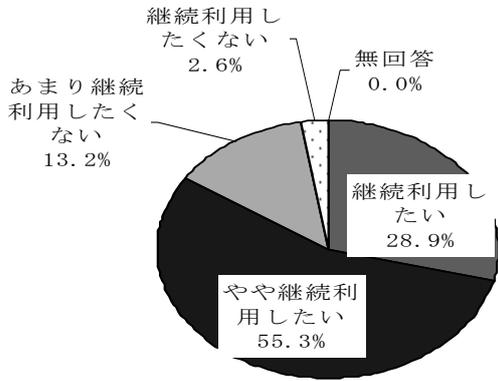


図14 通り名称プレートの社会調査①  
(出典：福岡市資料)

図15 通り名称プレートの社会調査②  
(出典：福岡市資料)

また、自動車への過度な依存を抑制し、人々が中心部を歩きやすくする目的として、商業施設と交通事業者が連携し、天神地区への集客と公共交通利用促進に向けたインセンティブを与えると同時に、自家用車を天神地区周辺部の駐車場に誘導することで中心部への流入を抑制する「フリンジパーキング」(図16)を実施した。福岡市都市整備局都市計画部交通計画課「平成17年度福岡市天神地区におけるフリンジパーキングの社会実験について」によれば、フリンジパーキングとは、都心部来街に際して、都心部周辺の駐車場に駐車し、そこから公共交通機関等で都心部までアクセスするシステムであり、都心部駐車場への自動車交通の過度の集中を避けることにより、自動車交通を分散するとともに、都心部駐車場の待ち行列を抑制し、道路交通の円滑化を図るものである。この取り組みは対象商業施設での買い物1,000円毎に、スタンプを1個押印し、スタンプ10個で、天神までの西鉄電車・バスの片道切符「またくる券(けん)」(限度額1,000円)、フリンジパーキング対象駐車場の「5時間無料駐車券」のどちらかと交換できるというものである。このように天神地区は行政、協議会、そして地域住民が一体となって歩きやすいまちを目指す取り組みが継続して行われており、そのまちづくりに対する取り組みは人々の回遊を支える大きな役割を果たしていると考えられる。

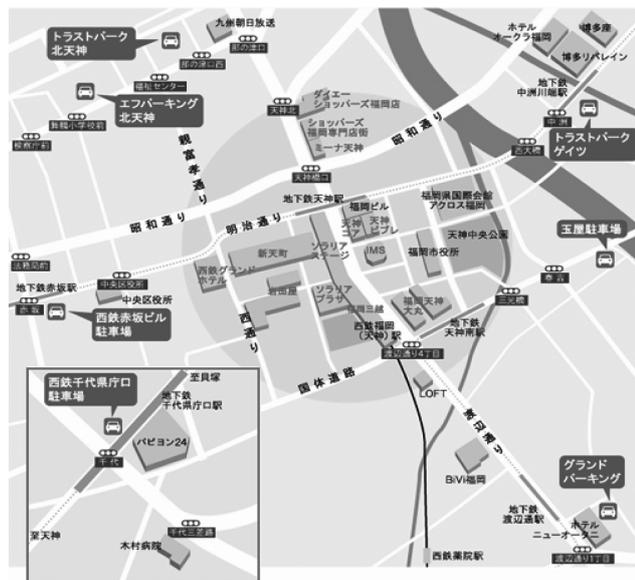


図16 フリンジパーキング実施地区

## (2) 博多地区の取り組み

博多地区は2011年春の九州新幹線の全線開業による博多駅乗り入れを契機として、九州・アジアの陸の玄関口として相応しいまちづくりを進めるため、福岡市は公共交通の利便性向上を目指す交通結節の強化、歩行者の回遊性向上、周辺道路交通の円滑化などを目指し、博多駅地区における駅前広場再整備等の取り組みが行った。駅を中心とした交通結節の強化や回遊性向上につながる歩行者の動線、そして駅地区全体で不足している広場空間の確保を図るため、駅前広場等の立体的な拡充、そしてその活用を図るものである（図17）。

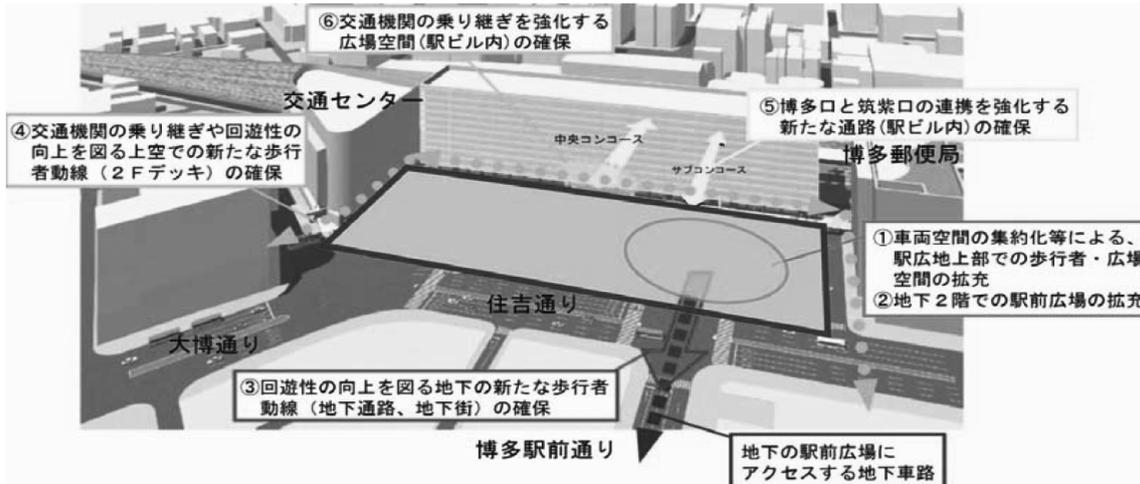


図17 博多駅前広場等の再整備の基本的な方向性（出典：福岡市 道路交通の円滑化に関する調査）

また、「博多まちづくり推進協議会」も博多区の支援を受け、博多駅・はかた駅前通り地区を拠点に活動を行っている。博多まちづくりガイドライン2014によると、「九州・アジア」の玄関口である博多駅地区を舞台に、住む人、働く人、訪れる人が主役となったまちづくりを進め、皆に愛され誇れるまち、新たな時代の魅力的な風格のあるまちを創造していくことを理念としており、回遊を促進する活動を取り組みも行っている。この一連の整備は「平成24年度 都市景観大賞」（主催：「都市景観の日」実行委員会）の優秀賞に選ばれた。（福岡市・博多まちづくり推進協議会・JR九州三者連名で応募）「都市景観大賞」は、日本各地の良好な都市景観を生み出す事例を選定し、より良い都市景観の形成を目指すことを目的に平成3年から実施されているもので、「福岡の玄関口としてふさわしい、にぎわいや憩いを兼ね備えた魅力的な空間に整備されたことや、地域・企業・行政が一体となってまちづくりに取り組んでいる事などが高く評価された（福岡市博多区役所 HP）」。

福岡市は歩きやすいまちづくり、回遊性を創出するまちづくりを様々な手法で行ってきた。その背景には行政の主導はもちろんだが、まちづくりの指針を定めて先頭に立つ地区の協議会、そして地域住民の協力があってこそである。歩きやすいまちは来訪者の回遊の促進につながり、そのまちづくりの過程で地域の団結も生まれ、よりよいまちへと発展していくと考えられる。

## 5. まとめ

本研究では「回遊性は都市中心部においてどのような影響を与えるのか、また回遊性の向上に必要なものは何か」を明らかにすることを研究の目的とした。そもそも人の回遊をもたらすためには商業や観光の中心となる拠点が必要である。福岡市には新旧3つの拠点があり、それぞれ魅力ある空間を創出している。その各拠点において回遊性は周辺商業・観光施設の賑わい、消費をプラスに転じる性質を持っていることがわかった。例外として、新しい施設の開業時は一時的な一極集中をもたらすが、その後は時間とともに回復し、均等化している。福岡市では都市中心部の商業地区が近接していることから地区間を絶えず人が回遊することが容易である。また施設側も客を呼び込むための新しい取り組みを次々を行うことで、回遊性を向上させ、その結果として都市中心部の発展につながっているといえる。

こうした回遊性の向上には、地区間の人々の足として回遊性を生み出すために公共交通機関が重要な役割を果たしている。それに加え、着地後に各拠点で人が安全・快適でわかりやすく歩きやすいまちを作ることで地区内の回遊性も高めることができている。まちが整備され、歩きやすくなることで拠点をめぐる人々の移動の変化がデータとして掴むことはできなかったものの、回遊するまちが安全で快適でわかりやすいまちであることは、来訪者にとって有意義なものである。

以上のように複数の拠点を持つ都市中心部は人の回遊が生み出す賑わいと消費によって発展をとげている。その発展には交通機関のネットワークの整備と拠点内の回遊性を向上させる歩きやすいまちづくりの実現が背景にあり、それらは今後の回遊性を活かしたまちづくりを行ううえでの必須条件といえるだろう。

### 〈参考・引用資料〉

福岡市統計書（平成25年（2013年）版） 第9章運輸・交通

福岡市 推計人口（最新）

福岡市交通局 七隈線延伸事業 / 福岡市交通局

<http://subway.city.fukuoka.lg.jp/subway/toshinbu/index.html>

平成24年 福岡市観光統計資料

道路交通の円滑化に関する調査 / 福岡市 交通対策特別委員会

<http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/17377/1/091202houkoku.pdf>

「博多駅・はかた駅前通り地区」都市景観大賞「優秀賞」受賞 / 福岡市博多区

<http://www.city.fukuoka.lg.jp/hakataku/t-shinko/machi/230824.html>

平成25年版名古屋市統計年鑑 11. 運輸・通信

名古屋市の人口 毎月の人口（推定人口）

西日本鉄道株式会社

西鉄くらしネット <http://www.nishitetsu.jp/>

天神地下街 公式サイト <http://www.tenchika.com/>

天神サイト 福岡・天神の最速情報サイト <http://tenjinsite.jp/>

We Love 天神協議会 HP <http://welovetenjin.com/>

まちめぐりナビプロジェクト 通り名で道案内 福岡市

<http://www.mlit.go.jp/road/torimei/toorina/fukuoka/fukuoka.htm>

まちめぐりナビプロジェクト / 福岡市中央区

<http://www.city.fukuoka.lg.jp/chuo/ch-machidukuri/machinaviproject.html>

平成 17 年度福岡市天神地区におけるフリッジパーキングの社会実験について / 福岡市都市

整備局都市計画部交通計画課 <http://www.japan-pa.or.jp/175hurinji.pdf>

おしチャリ啓発キャンペーン活動報告 / We Love 天神協議会

<http://welovetenjin.com/report/oshichari/>

チャリエン TOWN 交番 おしチャリ

[http://www.chari-angels.com/info/info\\_8\\_090713.shtml](http://www.chari-angels.com/info/info_8_090713.shtml)

博多まちづくり推進協議会 HP <http://hakata-machi.jp/>

博多経済新聞 <http://hakata.keizai.biz/>

JR博多シティ / アミュプラザ公式サイト <http://www.jrhakatacity.com/>

JR博多シティ開業のインパクト～天神と博多：

一千人調査から見えた行動変化とそれぞれの魅力～ / 日本政策投資銀行九州支店

[http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/kyusyu/pdf\\_all/kyusyu1111\\_01.pdf](http://www.dbj.jp/pdf/investigate/area/kyusyu/pdf_all/kyusyu1111_01.pdf)

チャンネルシティ博多 HP <http://canalcity.co.jp/>

開業！チャンネルシティ博多イーストビル / トラストナビ

<http://tpnavi.com/view.php?type=lifefinfo&cd=125>

チャンネルシティ博多 商業施設 事業案内 / 福岡地所株式会社

<http://www.fukuokajisho.com/facilities/canalcity.html>

福岡・博多の観光案内サイト よかなび <http://yokanavi.com/jp>

日本百貨店協会 HP <http://www.depart.or.jp/>