

九州の鉄道会社と都心再開発－西日本鉄道とJR九州の事例－

芳賀 博文・加藤 要一

要旨

わが国における主要な鉄道会社（JR各社と大手私鉄）は、本業の運輸業に加えて、物流や流通など多角的な経営を行っていることを特徴とする。不動産開発事業もその一つであり、各社における収益の柱となるとともに、地域の街づくりに深く貢献している。全国各地の都市で再開発が行われているなか、最近では鉄道会社が開発主体として関与するプロジェクトが増えてきている。本稿では福岡市における近年の都心部の再開発において、地場の鉄道会社である西日本鉄道（西鉄）と九州旅客鉄道（JR九州）の係わりを分析した。

1. はじめに

わが国の鉄道会社は、本業である運輸業務以外からの収益確保のために事業の多角化を進めてきた。不動産開発事業はその大きな柱の一つであり、自社のターミナル駅やその周辺を開発して場所の価値を高めることで乗降客を増加させ、同時に不動産からの賃貸料等による収益を得ている。こうしたビジネスモデルの萌芽は1920年代にまで遡ることができ、小林一三が率いた箕面有馬電気軌道（のちの阪急電鉄）が行った沿線とターミナル駅周辺での開発が嚆矢とされる¹。私鉄と異なり、国鉄は貨客の長距離輸送を主な業務としていたが、1987年に分割民営化されてJR各社になると大手私鉄と同様に不動産事業を活性化させ、都市における新たな開発主体として台頭してきている。

一方で、我が国では1960～70年代の高度経済成長期に多くの企業が業務機能を拡大し、主要都市の都心部には大型のオフィスビルが建ち並んだ。その大半は（鉄骨）鉄筋コンクリート造（以下（S）RC造）であり、建物の寿命は50年程度²とされることから、現在、全国的にビルの建て替えが行われている。同時に近年のオフィスビルには、従来型のビルでは困難になりつつある最先端の高度な機能（ICTやBCM³など）が求められており、これがビルの建て替えによる再開発を一層促している状況にある。本稿では福岡市における都市開発主体として、地場の鉄道会社である西日本鉄道株式会社（以後「西鉄」）と九州旅客鉄道株式会社（以後「JR九州」）を取り上げ、両社が福岡市の都心部における近年の再開発へどのように関わっているかを分析した。

2. 福岡市の都心部再開発の背景：天神ビッグバンと博多コネクティッド

福岡市の都心部を形成する天神地区は、高度経済成長期に明治通り沿いにオフィスビルが建

ち並び（写真1）、築50年以上を経過したビルが増えている。当地区には商業主を中心にエリアマネジメント団体「We Love 天神協議会」が存在しているが、地区内のビルの建て替え時期が近づくにあたり、明治通り沿いで一体的な取り組みを行うべく最大地権者の西鉄が中心となり、2008年に35地権者で「天神明治通り街づくり協議会（MDC）」が結成された。以後「アジアでもっとも創造的なビジネス街」を目標に掲げ、他都市視察や研究会・勉強会を実施、数々の協議と検討を重ね、その結果として作成された計画提案書を2012年12月に市に提出し、翌年9月に地区計画として都市計画決定がなされた。これをベースに福岡市の再開発促進政策である「天神ビッグバン」がスタートし、天神交差点から半径500m以内の約80haの範囲を対象に多様な規制緩和がなされている（図1および写真2）。天神ビッグバンの期間は2015～24年の10年間⁴で、この間にビル30棟の建て替えを誘導する。建て替えによる効果として、エリア内における建物全体の延べ床面積が約31万㎡増加（現在の1.7倍）、雇用者は約6万人増加（現在の2.4倍）、建設投資効果は10年で約2,900億円が見込まれ、以降、毎年約8,500億円の経済波及効果をもたらされるという⁵。最大の誘発措置が、建物の高さ制限の軽減で、航空法による従来までの60～70m（13～15階程度）が、2017年9月に渡辺通りより西側で115m（26階程度）、東側で76～100m（17～23階程度）（図2）へと規制緩和が認められた⁶。これに加え、福岡市は独自の優遇措置（天神ビッグバンボーナス：天神BBB）を設けてビルの建て替えを支援する。市は都心部の魅力強化に寄与するプロジェクトに対して、容積率を緩和（最大400%上乘せ）する「福岡市都心部機能更新誘導方策」を2008年から運用しているが、天神BBBでは、更に50%上乘せを行って最大450%の容積率増加を与える。また、認定ビルに対するテナントの優先紹介、地域金融機関による専用融資の提供、市のホームページ等でのPR、周辺部駐車場の優先利用など、天神BBBには付随的な支援策が盛り込まれている⁷。

天神ビッグバンから遅れること4年、福岡市は2019年1月に博多駅周辺でも再開発を誘引させる同様のプロジェクト構想を発表、「博多コネクティッド」と名づけられた⁸。当地区には、博多駅の現在地への移転（1963年）や山陽新幹線の開通（1975年）を契機に建ったオフィスビルが多く、築40～50年を経て一様に老朽化しているが、天神地区と同様に建て替えは進んでいなかった（写真3）。2022年度の地下鉄七隈線の博多駅延伸や、九州新幹線西九州ルート（長崎新幹線）の開通、はかた駅前通りや博多駅筑紫口広場の再整備など、交通基盤と歩行者ネットワークの拡充に併せて古いビルを高機能なものに建て替え、駅と周辺地区との回遊性向上を目指している。対象エリアは天神ビッグバンと同じく博多駅から半径500mの約80haで（図3）、事業期間となる2019～28年の10年で約20棟のビルの建て替えを予定する。一連の再開発により、エリア内における建物全体の延べ床面積は約16万㎡増加（現在の1.5倍）、雇用者は約2万人増加（現在の1.6倍）、建設投資効果は10年で約2,600億円が見込まれ、以降、毎年約5,000億円の経済波及効果をもたらすという⁹。博多駅は空港まで2km程度しか離れておらず、周辺における建物の高さは航空法の水平表面により原則45m以内に抑えられてきた¹⁰。博多コネクティッドでは、天神ビッグバンと同様に高さ制限の緩和にも注目されていたが、エリア単位での包括承認はなく、物件ごとの特例承認を得る国との協議に市が協働する支援策に留まった。市は、現行の高さ約50メートルの上限を60メートル程度にまで引き上げるよう働きかける。天神と異なり建物の高さを稼げなかった代わりに、博多では屋根のある（建物下層部を利用した）公開空地の評価を高めた。公開空地の緩和で敷地一杯（建蔽率100%）の建物の建設も可能となり、容積率を有効活用しやすくなる。また天神BBBと同様に、既存の容積率緩和を50%拡大（合計で最大450%）することに加え、行政による認定ビルのPR、テナントの優

先紹介、民間金融機関による資金融資なども用意されている。

3. 西鉄と天神地区の再開発

西鉄の天神地区再開発事業「ソラリア計画」が一段落して迎えた2010年代、それ以前に建てられたビル群の老朽化が目立ってきた。昭和時代に天神開発の先鞭をつけた天神ビルは1960年、福岡ビルは1961年竣工で、すでに40年以上を過ぎていた。ただ、これらを建て替えたくても、ひとつのジレンマがあった。昭和時代の建築基準で建てられたこれらのビル群は、建て替えた場合、新基準が適用され、容積率が減少、減築を余儀なくされるのである。実際、福岡パルコは、旧岩田屋新館（1976年竣工、都築学園所有）を買収、2014年に建て替えて新館を建設したのであるが、立て替え前14階（延面22,106㎡）が、立て替え後6階（延面13,895㎡）（写真4）となり、減築のジレンマを体現した。これではビル所有者は、容易には建て替えができない。この減築のジレンマを突破して、古いビルの建て替えを促進しようというのが、「天神ビッグバン」なのである。

西鉄は、天神ビッグバンへの前哨戦で、さまざまな布石を打っておいた。既存ビルの買収による「天神ビッグバン」の主導権確保である。

まず2010年、本社が入る福岡ビル近くの明治通り沿いの「日土地福岡ビル」（地下1階・地上8階、延面8,600㎡）（写真5）の買収である。買収価格は30～40億円、市内に所有のオフィスビルは12棟あるが、2008年以來2年ぶりの買収という¹¹。また、2016年に閉店した老舗喫茶店プリンスが、2018年「焼肉プリンス&喫茶」（写真6）として出店した場所も西鉄が買収した土地であり¹²、天神町三小路と天神町二小路間のブロックの一体的な開発促進を窺うものである。

2016年、西鉄は、那珂川沿いの毎日新聞所有の「毎日福岡会館」ビル（1969年竣工、地下1階・地上16階、延面22,075㎡）（写真7）と、西鉄所有の「西鉄日本橋ビル」との交換（全権利を互いに譲渡）をおこなった¹³。西鉄日本橋ビルは、地下1階、地上8階、延面6,744㎡で、東京駅から3分の好立地であり、土地と合わせた建設費66億円であった。毎日福岡会館ビルは、南半分が毎日新聞、北半分はもともと東急ホテル（のち東急イン）であったが、2007年に替わって西鉄インが入居していた。毎日福岡会館の西側に赤煉瓦通り、うまかもん横丁、水鏡天満宮とあって、このブロックの一体的開発を目指すものと思われる。

水鏡天満宮の、この毎日福岡会館ビル跡地への移転の構想もあるようである。水鏡天満宮は、この地・天神の地名の由来となったもので、菅原道真が太宰府に左遷された折、水面に自身のやつれた身を映したことから名付けられた。水辺にあった方が、歴史的由来に即するのではないか。

ほぼ同じ頃、毎日福岡会館ビルの対岸、薬院新川と那珂川間の中州に、2015年、福岡市は水上公園の再整備をおこなうことにした。市はその整備、管理・運営には、民間活力を導入することにし、公募をおこなった。西鉄は、地元企業とコンソーシアムを結成、受託した。結果、見晴台と、オーストラリア発ダイニング Bills、福岡市内の飲食店「星期菜」が、出店している（写真8）。

前述の日土地福岡ビルからこの水上公園にかけて、明治通りをX軸、渡辺通りをY軸とするなら、「第1象限」にあたる地域は、細い通りを含みつつ中小ビルも多く込み入っている。この混沌に、西鉄はいくつも布石を投げ、開発の促進をはかろうとした。

第4象限には、西鉄の本社が入居する「福岡ビル」（通称：福ビル）がある。このビルは、

西鉄を中心に投資して1961年竣工、地下3階、地上10階、延面42,300㎡、地下と下層階に商業施設が、上層階に西鉄本社があった。また、その南に隣接する「天神コア」は、もともと西鉄商店街という低層階の商店街がひしめく地域で、それら商店の区分所有者と西鉄が出資したビルとして1976年竣工し、九州・福岡の「中心」、ファッション・カルチャーの情報発信地の意味を込めてのネーミングとなった。さらにその西隣の天神第1名店ビルももともと商店街で、区分所有者とニチイが入居して「天神ビブレ」として、同じく1976年に竣工した。

これら、福ビル、天神コア、天神ビブレの3ビル一体開発が、「福ビル街区プロジェクト」である(図4)。旧来の商店街からの区分所有者を西鉄が説得、糾合して2021年に着工した。

地下2階から4階までに商業ゾーン、6階から7階がビジネスゾーン、8階から17階がオフィスゾーン、18階19階がホテルゾーンとなる。延面は145,000㎡で、従来の1.7倍となる。福ビル建て替えのため、博多駅近くに移転した西鉄本社機能も、竣工の暁にはここに戻ってくると思われる。

第2象限には、渡辺通り側から順に、九電所有の「天神ビル」(1960年竣工)、福岡銀行本店(1975年)、福岡平和ビル(1965年)、福岡証券ビル(1960年)、野村不動産所有の「福岡天神センタービル」(1976年)、福岡三井ビル(1985年)が建ち並んでいる。西鉄とはもっとも関係が薄いエリアで、水面下では建て替え計画が進行していると思われる。福岡天神センタービルは、2021年12月末、建て替えが公表された。

第3象限には、天神では最も古い1936年竣工の旧岩田屋本館(現・福岡パルコ)、旧岩田屋新館(現福岡パルコ新館、1976年竣工、2014年建て替え)があるが、これらは現存のままのようで、福岡富士ビルからウエストサイド天神までが、一帯となって再開発の予定だ。特にこれらのビルの地下は、回遊性向上のため連続するようになる。

この第3象限のはずれには、西鉄グランドホテル、大名小学校跡地、オンワード樫山ビルがある。大名小学校は2014年に閉校、跡地開発を福岡市が2018年に公募した。

西鉄はこの開発に先行して2017年、隣接する「オンワード樫山ビル」(延面13,000㎡)を、61億円で取得¹⁴、開発予定の大名小学校跡地を、西鉄グランドホテルとこのビルで、挟む形となった。公募落札にける布石である。

応募企業は、表1のとおりで、JR九州を中心としたグループ、西鉄を含む積水ハウスを中心としたグループ、福岡地所を中心としたグループの三つで、西鉄を含む積水ハウスを中心としたグループが落札した。評価項目では、地域貢献の項目で、「既存エリアマネジメント団体との連携の提案がなされている点、地域経済への効果が高い MICE 施設の導入、インバウンド対応が充実している点」が高評価となっている。

さて、西鉄が直接関わる開発事業ではないが、西鉄が運営する高速バス網にとって将来の大きな光明になりそうなのが、天神通線の一部開通である。天神通り線(図5)は、渡辺通りのバイパスの役割をするもので、南側区間はすでに都市計画済み、今回の天神ビッグバンにより、北側区間の開通の見込みがたった。

北側区間にはもともと、積水ハウス所有の「福岡三栄ビル」(1964年竣工)と、「日本生命福岡ビル」(1966年竣工)があり、「天神町一小路」は一方通行1車線しかなく、「第一象限」地区の典型的な細道であった。

ここに建築されるビルは、歩行空間確保と、ビルの床面確保の両立をはかるため片側が切り欠きとなる(図6)。こうした方式は大変珍しく、「天神ビッグバン」のなせる技かと思われる。

天神通り線をさらに北方に延伸し、天神北ランプへとつなげる計画があるが、それには「こぶし通り」と、須崎公園西側の道路の拡幅が必要である。現在、日本銀行福岡支店が建て替えの最中であるが、建物の西側への移築はそのための準備であろう。また、須崎公園の再整備の計画もあり、道路拡幅も含まれるものと思われる（図7）。

西鉄の高速バスの経路は、1998年に、それまでの天神BC→博多駅→各地のパターンから、博多駅→天神BC→各地と（到着便はその逆）、JR特急との差別化のため天神へのアクセス重視へと切り替わった。そうすると、バスセンター出口である天神南から、都市高速・天神北ランプへと渡辺通りを、高速バスが列を連ねて北上することになり、バス渋滞への批判が強まった。天神通り線が、天神南から天神北ランプまで全通すれば、高速バスを迂回でき、渡辺通りの渋滞緩和に大きく寄与するであろう。ただ、今回の天神ビッグバンによる一部開通でも、昭和通りまで接続できれば、呉服町ランプから都市高速に乗り入れる北九州方面のバスは迂回でき、渋滞緩和と定時運行に寄与できる。

西鉄は、地元企業なので逃げない。それが、開発関係者の「安心感」となり、天神ビッグバンの促進剤となっている。中央（東京）資本にとって、福岡の事業は、全国に展開する事業の一つに過ぎず、利益重視の企業の論理からすれば、利益が出なければ撤退し、梯子をはずすかもしれない。西鉄は、地元企業であるがゆえ、逃げる場所はなく、牙城である福岡市天神地区において、天神ビッグバン＝地元発展のための社会的責任を果たしつつ、企業の利益をはかる戦略をとっている。2014年に西鉄は社是に「まちに、夢を描こう。」「Connecting your dreams」と掲げたが、まさにこれから始まる天神再開発への意気込みそのものであった。

4. JR九州と博多駅周辺地区の再開発

JR九州は1987年の国鉄民営化により誕生し、民間企業になったことで国鉄時代に比べ運輸業務以外の事業が格段に行いやすくなった。それ以降、1998年の小倉駅を皮切りに、九州内における自社線主要駅の大規模な再開発を順次進めている¹⁵。その旗艦的存在となる博多駅を2011年に従前の7倍程度の延べ床面積の駅ビルに改築し、商業施設「JR博多シティ」を開業させ（写真9）、駅としての機能に加えて賑わいを創出する複合的な商業施設として一定の成功を収めている。さらに2016年には、日本郵便と共同で駅近隣の「JRJP博多ビル」を竣工させて、博多駅エリアの活性化にさらなる弾みを与えた（写真10）。このJRJP博多ビルは博多コネクティッドの実施以前であるが、福岡市都心部機能更新誘導方策の適用により、容積率が従来までの80%から1,140%へ大幅な緩和措置を受けている。

当地区では、2011年の新駅ビル（JR博多シティ）や九州新幹線の全線開業を視野に、JR九州が中心となって「博多まちづくり推進協議会」が2008年4月に発足した。会員数は181を数え、「歩いて楽しいまちづくり」と「美しく安全なまちづくり」をスローガンに、各種イベントの開催や清掃などの活動を協同で実施してきた。その後、JR博多シティの開業でビジネス中心だった街が、天神と並ぶ一大商業地区へ変貌する。2019年5月には福岡市が新たな建て替え誘因制度である「博多コネクティッドボーナス」の創設を発表し、同時にJR九州が中心となり、駅周辺の地権者17社で構成する「博多駅エリア発展協議会」が発足した。当協議会は、基本的に各社の所有するビルの建て替えを通じて博多駅周辺の街づくりを推進することを目的としており、2021年10月現在では会員数が25社へ拡大している（表2）。

こうしたなかJR九州は、2016年6月に博多駅前2丁目の土地（博多駅から約500mの場所）約1,600㎡を取得する。この場所は旧チサンホテルの建っていた土地をLINE（本社：東京都）が取得し、当地に国内の第二拠点として自社ビルを建設する予定だったが、建築費の高騰等から断念していた経緯がある¹⁶。JR九州は土地取得後、ここに地上14階建て、客室数238を有する系列会社のホテル「THE BLOSSOM HAKATA Premier（ザ ブラッサム博多プレミア）」を2019年9月に開業させた（写真11）。この建物は複合型のビルで、1、2階は飲食店舗、3階に地域コミュニティ施設、4～14階がホテルとなっており、3階の施設には郷土資料が置かれ、博多まちづくり推進協議会の会合や地域交流の場としても活用されている。ホテルは、福岡市の「ハイクオリティホテル建設促進制度」を活用し、全客室の半数以上が30㎡を超える大部屋仕様となっている。

博多駅には西側の「博多口」と東側の「筑紫口」があるが、JR博多シティの開業と同時に整備された博多口側に比べ、筑紫口側は賑わいの点で後れを取っていた。福岡県は、この筑紫口側にある「福岡東総合庁舎」の再開発となる「福岡東総合庁舎敷地有効活用事業」について、2019年9月にJR九州を代表とする3社（他は福岡地所と麻生）グループを優先交渉権者に選定したと発表した。この庁舎には県の博多県税事務所が入居していたが、築約40年を経て老朽化していたため建て替えるものである（写真12）。同グループは庁舎を解体した後、県が所有する約2,600平方メートルの敷地を70年間賃借し、2024年春の完成を目指して新たに地上11階建てのオフィスビルを建設する。新ビルには博多県税事務所が引き続き入居するが、残りのスペースを賃貸オフィスとして貸し出して収益を得る予定である。当地は博多コネクティッドの対象エリア内にあり、にぎわい創出のための広場を設置するなどして容積率の緩和措置を受け、それも計画に反映する予定としている。

さらにJR九州は、2019年3月19日に決議された「JR九州グループ中期経営計画 2019－2021」中で、博多駅のJR博多シティを増築する「博多駅空中都市構想」を公表している¹⁷。これは博多駅の南側にある同社の在来線ホーム（敷地面積約5,000㎡）上空を立体的に利用して、複合的なビルを建設するものである。用途としては、オフィス、ホテル、商業施設を想定しており、博多駅の都市機能の一層の強化を目指している。こちらも博多コネクティッドを活用して12階建てとし、現駅ビルよりも高い約60m程度まで建物の高さを上乘せたい意向も示している（写真13）。完成時期は未定であるが、1階は大規模な吹き抜けの空間を設けた交流スペースとし、2階に駅ホーム、3～8階にオフィスフロア、9～12階にホテルが設けられる計画となっている。

JR九州における都市開発業務の部門は従来まで「駅ビル・不動産セグメント」に区分されていたが、2019年4月より「不動産・ホテルセグメント」へと変更がなされた。前述の「グループ中期経営計画 2019－2021」において、JR九州は不動産・ホテルセグメントへの3か年の設備投資総額2,000億円を盛り込み、営業収益を2018年度の899億円から2021年度に1,130億円へ引き上げる目標を立てている。

5. おわりに

以上、西鉄とJR九州を取り上げて、両社の福岡市都心部における再開発の関与をみてきた。西鉄もJR九州も福岡市都心部での都市開発には、それぞれのホームグラウンドとなる地区で積極的な事業展開を行っている。この背景には、現状の少子高齢化による乗客数の減少で運輸

収入が遞減することが予想されており、将来の収益の柱を運輸業務以外に確立する必要性が存在している。今世紀に入っても福岡都市圏の人口は国内でも稀なほどの増加傾向を呈しているが、両社とも都市開発による地域の魅力向上が運輸収入の上昇につながるとの認識に加えて、来るべき人口減少時代に備えた経営強化戦略の手堅い決め手として不動産事業を進展させている。大名小学校跡地開発の応募で両社が競った様に、今後も西鉄とJR九州は機会を捉えて自社の勢力圏を超えた地域での開発にも関与する機会が一層増えていくことが推測される。

注

- 1 青木（2008）。
- 2 建設当初は鉄筋がアルカリ性のコンクリートに覆われて酸化が防がれるものの、二酸化炭素等によりコンクリートが徐々に中性化すると鉄筋の酸化が進んで膨張し、コンクリートが破壊されて建物が強度を失っていくため。税制面からも、RC造およびSRC造の建物の法定耐用年数は50年前後（住宅用は47年、事務所用は50年）である（国税庁ホームページ参照）。また、耐震性については1981年に建築基準法が改正されて耐震基準が変わったため、改正以前の建物は新基準のものに比べて耐震強度が低いとされている。
- 3 Business Continuity Management（事業継続管理）の略。企業が災害、事件、事故に際して業務の中断による損害を最小限にし、早期に復旧するための対策や対応体制の平時からの準備。耐震・免震性能を含む防災やセキュリティ管理などが含まれる。
- 4 新型コロナウイルス等の感染対策を取り入れることを条件に、終了年を2024から26年度へ2年延期することが2020年10月に発表された。
- 5 福岡アジア都市研究所による試算（福岡市ホームページ「天神ビッグバン始動！」より）
- 6 同年7月に旧大名小学校跡地が先に115mへ高さ制限が緩和されている。さらに2021年3月には渡辺通りに沿った南西エリアも上限が80～96mへ緩和された。これらは福岡市と国交省との交渉の結果ではあるが、既存鉄塔等が存在する場合（天神の場合は115mのNTT電波塔と76mの市役所避雷針）、従来から高さの緩和が特例的に個別承認されてきた。例えば東京タワー（333m）の周辺では、制限表面から突き出す300mを超える高さの超高層建築が現在建設中である。
- 7 加えて2020年8月からは感染症対策を取り入れた場合も、最大で50%の容積率加増が認められることとなった。
- 8 天神の「大爆発」に対して博多の「コネクティッド」は、玄関口として駅と周辺とを「つなぐ」、駅の賑わいを周辺に「つなぐ」、歴史を「つなぐ」などの意味合いを持つ。換言すれば駅による「ダム効果」の解消を念頭に置いていると言える。
- 9 福岡アジア都市研究所による試算（福岡市ホームページ「博多コネクティッド」より）
- 10 特例による高さ45mを僅かに超える建物もあるが、他の総ての建物が制限いっぱいの高さに達しているわけではない。写真3を見ても、実際には軒高の凸凹な状態が景観に表れている。
- 11 『日本経済新聞』2010年12月2日
- 12 『日刊工業新聞』2018年11月28日
- 13 西鉄ホームページ「News Release」2016年5月23日を参照。
- 14 『産経新聞』2017年8月20日
- 15 詳細は芳賀・加藤 2020を参照。
- 16 同社の100%出資の子会社として2013年に設立されたLINE Fukuokaは、2016年5月にJRJP博多ビルに本社を入居させている。
- 17 JR九州ホームページ「News Release」2019年3月19日P14を参照。

参考文献・資料（ホームページはいずれも2021年9月30日閲覧）

青木栄一（2008）『鉄道の地理学』WAVE出版。

国税庁ホームページ「耐用年数（建物／建物附属設備）」<https://www.keisan.nta.go.jp/r1yokuaru/airoshinkoku/hitsuyokeihi/genkashokyakuhi/taiyonensutatemono.html>

国土交通省・九州地方整備局

<https://www.qsr.mlit.go.jp/n-michi/torina/jisitiiki/01.html>

JR九州ホームページ「News Release」2019年3月19日

http://www.jrkyushu.co.jp/news/_icsFiles/afiedfile/2019/03/19/medium-term_business_plan.pdf

天神明治通り街づくり協議会ホームページ「航空法の高さ制限のエリア単位での特例承認について」

<http://www.tenjin-mdc.org/>

西鉄ホームページ「創造交差点」

https://www.nishitetsu.co.jp/new_fukubiru/

西鉄ホームページ「News Release」2016年5月23日

https://www.nishitetsu.co.jp/release/2016/16_0.15.pdf

博多駅エリア発展協議会ホームページ

<https://www.hakata-hdc.jp/>

芳賀博文・加藤要一（2020）「九州の鉄道会社による都市開発—JR九州と西日本鉄道の駅ビル事業—」『産業経営研究所報』52巻、pp.29-42。

福岡市公式シティガイド「YOKANAVI」「水上公園」

<https://yokanavi.com/spot/75462/>

福岡市ホームページ「天神ビッグバン始動！」

<https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/shisei/20150226.html>

福岡市ホームページ「博多コネクティッド」

https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/toshi/HAKATA_CONNECTED.html

福岡市役所ホームページ「旧大名小学校跡地活用の事業者公募の実施について」

https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/toshi/kyudaimyosyogakkoatochi_koubo.html

福岡市役所ホームページ「令和2年2月議会報告資料」

<https://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/73561/1/20200219-jyuto-hokoku.pdf?20200228160039>

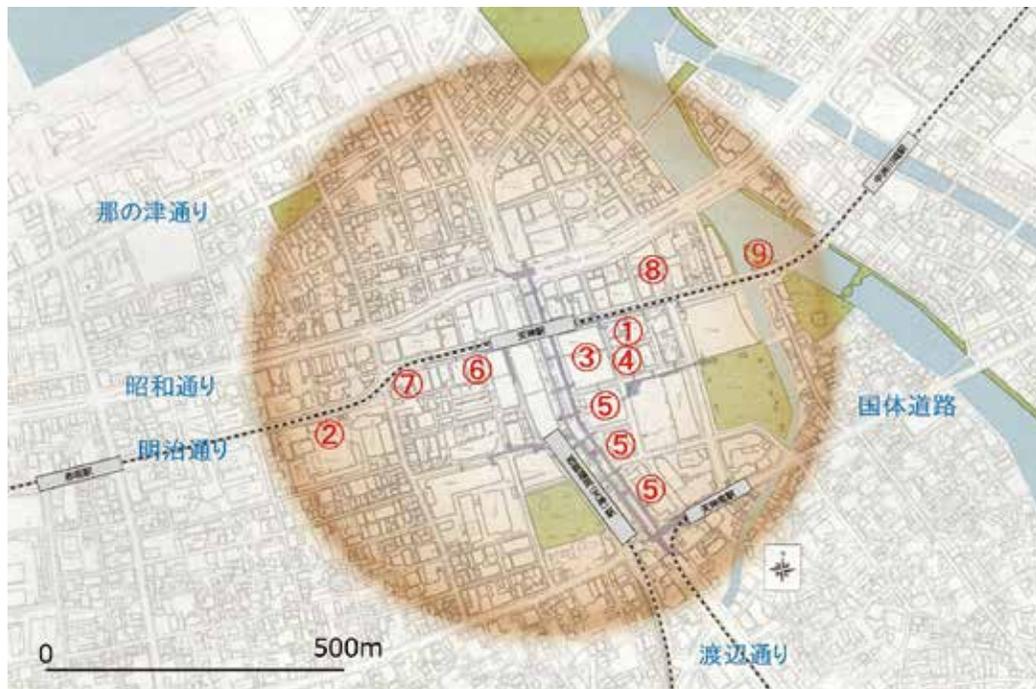


図1 天神ビッグバンの範囲と再開発事業（2020年末時点で判明した事業のみ）

- ①天神ビジネスセンター：2021年9月竣工予定、19階（89m）、店舗・オフィス・駐車場
- ②大名2丁目計画（旧大名小学校跡地活用事業）：2022年度竣工予定、25階（111m）、店舗・オフィス・ホテル（ザ・リッツ・カールトン）・協同住宅ほか
- ③福岡ビル+天神コア+天神ビブレ再開発：2024年12月竣工予定、19階（96m）、店舗・オフィス・ホテル
- ④MMT（メディアモール天神）ビル再開発：2024年度竣工予定、19階（90m）、商業・オフィス・ホテル（※市役所北別館との一体的開発の可能性あり）
- ⑤天神MMビル（イムズ）、天神ツインビル、西日本渡辺ビル再開発：竣工時期未定（※高さ制限緩和を協議中）
- ⑥ヒューリック福岡ビル再開発：2024年度竣工予定、（115m）、ホテルを核とした大型複合商業ビル
- ⑦天神西通りビジネスセンター（旧福岡天神第一生命ビル）+住友生命福岡ビル再開発：2024年竣工予定、（115m）、商業・オフィス
- ⑧日本生命福岡ビル+福岡三栄ビル：2025年竣工予定、（高さ未定）、商業・オフィス
- ⑨水上公園：2016年7月リニューアル完工

出所：福岡市ホームページ「天神ビッグバン始動！」および現地調査
（福岡市ホームページの添付図に加筆）

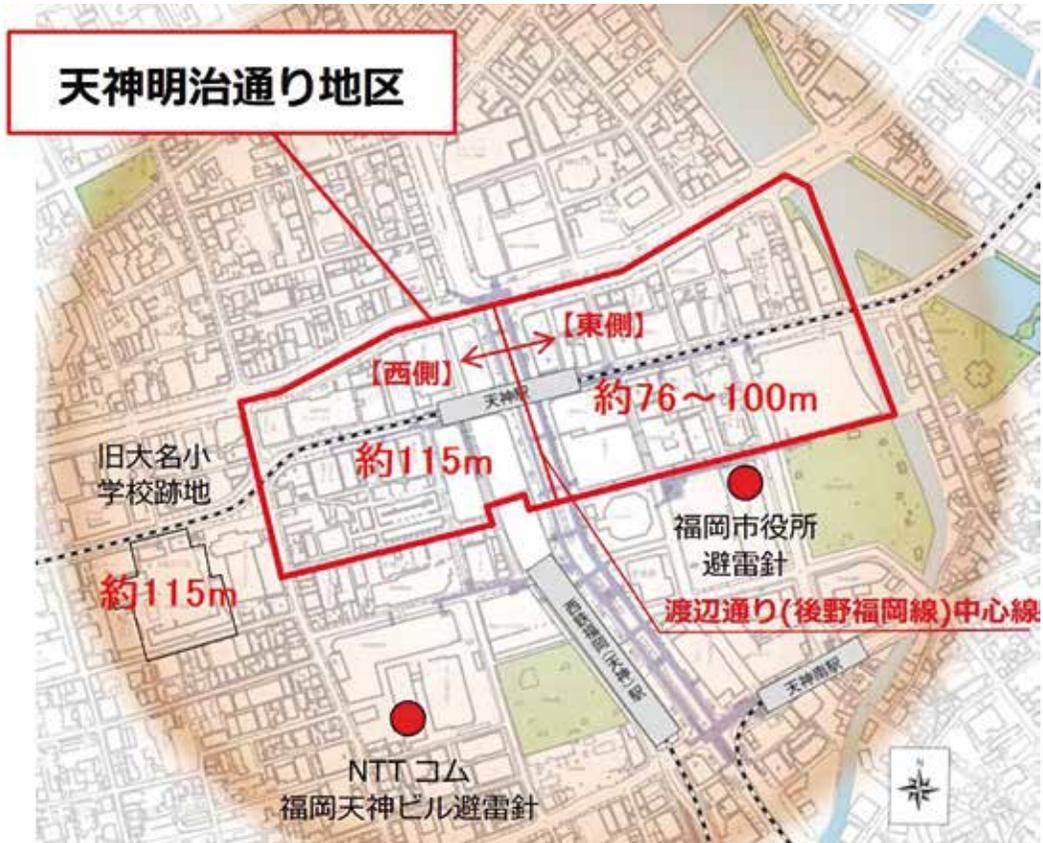


図2 建物の高さ制限特例措置

出所：天神明治通り街づくり協議会ホームページ
(添付図に加筆)



図3 博多コネクティブの範囲と再開発事業（2020年末時点で判明した事業のみ、青はホテル）

- ①博多駅筑紫口駅前広場の再整備：2021年3月完工予定
- ②博多駅4丁目計画（旧深見ビル建て替え）：2021年1月竣工予定、13階、オフィス・店舗・駐車場
- ③博多駅東一丁目開発計画（旧博多スターレーン跡地）：2022年6月竣工予定、10階、オフィス・店舗・駐車場
- ④福岡県東総合庁舎有効活用事業：2024年4月竣工予定、11階、オフィス・店舗・駐車場
- ⑤西日本シティ銀行保有ビルの連鎖的再開発：2025年（本店ビル）、2028年（別館ビル、事務本部ビル）竣工予定、13階、オフィス・店舗・駐車場
- ⑥JR博多駅ビル南側拡張：竣工時期、規模、用途未定
- ⑦博多区役所新庁舎：2022年5月開庁予定、10階、区役所・保健福祉センター
- ①三井ガーデンホテル福岡祇園（300室）：2019年6月開業
- ②THE BLOSSOM HAKATA Premier（238室）：2019年9月開業
（ハイクオリティホテル建設促進制度適用）
- ③都ホテル博多（208室：全室30㎡超）：2019年9月開業
（ハイクオリティホテル建設促進制度適用第1号）
- ④ホテルトラッド博多（209室）：2020年8月開業
- ⑤ホテルトリフィート博多祇園（130室）：2020年9月開業
- ⑥アパホテル博多駅東（345室）：2021年3月開業予定
- ⑦アパホテル博多駅筑紫口（429室）：2021年4月開業予定
- ⑧アパホテル博多祇園駅前（308室）：2021年12月開業予定

出所：福岡市ホームページ「博多コネクティブ」および現地調査
（福岡市ホームページの添付図に加筆）



図4 福ビル街区
出所：西鉄ホームページ「創造交差点」



図5 天神の通り名
出所：国土交通省・九州地方整備局ホームページ

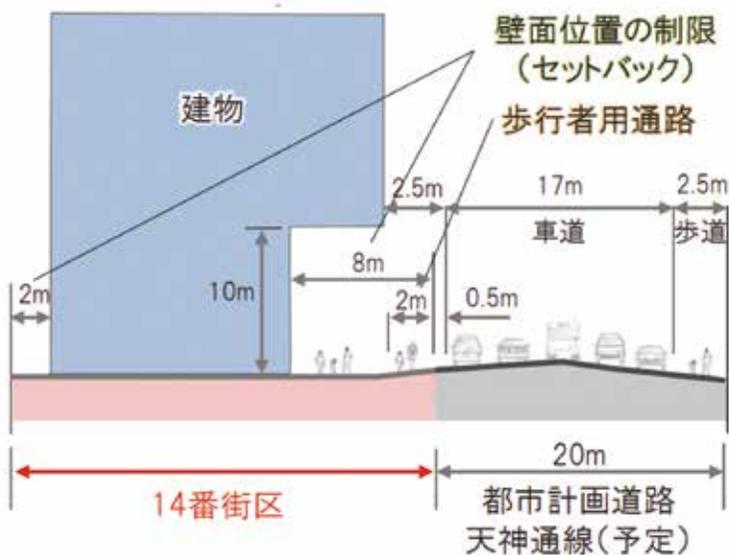


図6 天神通り線切り欠きビル

出所：福岡市役所ホームページ「令和2年2月議会報告資料」

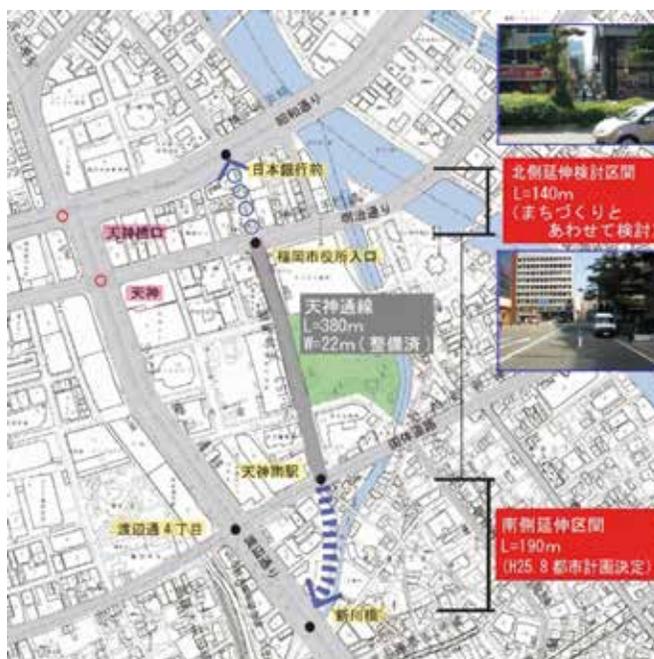


図7 天神通り線地図

出所：福岡市役所ホームページ「令和2年2月議会報告資料」

表1 大名小跡地入札企業

九州旅客鉄道株式会社を代表とするグループ

代表企業 九州旅客鉄道株式会社

構成員 JR 九州コンサルタンツ株式会社 株式会社内藤工務店 株式会社 JR 博多シティ ソフトバンク株式会社 カフェ・カンパニー株式会社 カルチュア・コンビニエンス・クラブ株式会社 株式会社ロフトワーク 株式会社ホテルオークラ

積水ハウス株式会社を代表とするグループ

代表企業 積水ハウス株式会社 福岡マンション事業部

構成員 西日本鉄道株式会社 三菱地所株式会社 西部瓦斯株式会社 株式会社西日本新聞社 福岡商事株式会社 株式会社久米設計 九州支社 株式会社醇建築まちづくり研究所 株式会社鴻池組 九州支店 積和建設九州株式会社 西鉄ビルマネージメント株式会社 積和管理九州株式会社

福岡地所株式会社を代表とするグループ

代表企業 福岡地所株式会社

構成員 前田建設工業株式会社 九州支店 株式会社北洋建設 株式会社旭工務店 株式会社日本設計 株式会社俊設計 株式会社サン・ライフ さくらインターネット株式会社 ロイヤルホールディングス株式会社 コカ・コーラ ボトラーズジャパン株式会社 西日本ユウコー商事株式会社 株式会社九州リースサービス 株式会社エフ・ジェイ ホテルズ 日本ハイアット株式会社 社会福祉法人ジーエヌ福祉

出所：福岡市ホームページ「旧大名小学校跡地活用の事業者公募の実施について」

表2 博多駅エリア発展協議会（2020年8月時点）

会 長 九州旅客鉄道株式会社

副 会 長 株式会社西日本シティ銀行、福岡地所株式会社

理 事 エヌ・ティ・ティ都市開発株式会社、株式会社竹中工務店、西日本鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社、三井不動産株式会社、

会計監事 株式会社福岡銀行

一般会員 株式会社朝日新聞社、紙与産業株式会社、九州勸業株式会社、西部瓦斯株式会社、
株式会社シティビル、住友商事九州株式会社、住友生命保険相互会社、
大成ジオテック株式会社、遠山偕成ホールディングス株式会社、
株式会社西日本新聞社、日本生命保険相互会社、深見興産株式会社、
前田建設工業株式会社、株式会社八百治、安田不動産株式会社

特別会員 福岡市

出所：博多駅エリア発展協議会ホームページ



写真1 天神交差点の様子（上：2019年10月、下：2021年10月撮影）



写真2 天神ビッグバンの範囲（市役所にある1/1000模型）

九州の鉄道会社と都心再開発－西日本鉄道とJR九州の事例－



写真3 博多駅前の様子（上：2019年10月、下：2021年10月撮影）



写真4 福岡パルコ (2022年2月撮影)



写真5 日土地福岡ビル (2021年12月撮影)



写真6 焼肉プリンス&喫茶 (2021年12月撮影)



写真7 毎日福岡会館 (奥) と水上公園 (手前) (2021年12月撮影)



写真8 星期菜
出所：福岡市公式シティガイド「YOKANAVI」 「水上公園」



写真9 JR博多シティ（2011年3月撮影）



写真10 JRJP博多ビル (2021年10月撮影)



写真11 THE BLOSSOM HAKATA Premier (2021年10月撮影)



写真12 福岡県総合庁舎跡地（2021年10月撮影）



写真13 博多駅空中都市構想予定地（2021年10月撮影）