

市内交通の発達と天神発展の歴史

西日本鉄道株式会社
広報室アーカイブ担当
吉 富 実



近代以前の福岡と交通



江戸時代の福岡城下・博多



近世の福岡・博多

■ 近世の博多部

- 太閤町割りによる市街地復興(1586年～)
 - ◆ 中心街は、唐津街道沿いの博多六町筋
 - ・ 官内町・中石堂町・中間町・綱場町・掛町・麴屋番
 - ◆ 博多部には、一時を除き武士は居住せず、町人が自治

■ 近世の福岡部

- 黒田氏による城下町の建設(1601年～)
 - ◆ 中心街は、唐津街道沿いの福岡六町筋
 - ・ 中名島町・上名島町・呉服町・本町・大工町・簀ノ子町
 - ◆ 名島城下中町の町人達(豊前國中津から黒田氏が連れて来た)が移住



近代以前の陸上交通(街道)

➤ 長崎街道

- 小倉-黒崎-木屋瀬-飯塚-原田-...-佐賀-長崎

➤ 唐津街道

- 木屋瀬-赤間-青柳-箱崎-福岡-前原-...-唐津

- 小倉-若松-芦屋-赤間

➤ 日田街道

- 福岡-二日市-宰府-甘木-...-日田

➤ 篠栗街道

- 福岡-金出(篠栗)-大隈-小石原-日田

➤ 三瀬街道

- 福岡-金武-三瀬-佐賀



福岡市内電車の変遷



福岡市内電車の沿革

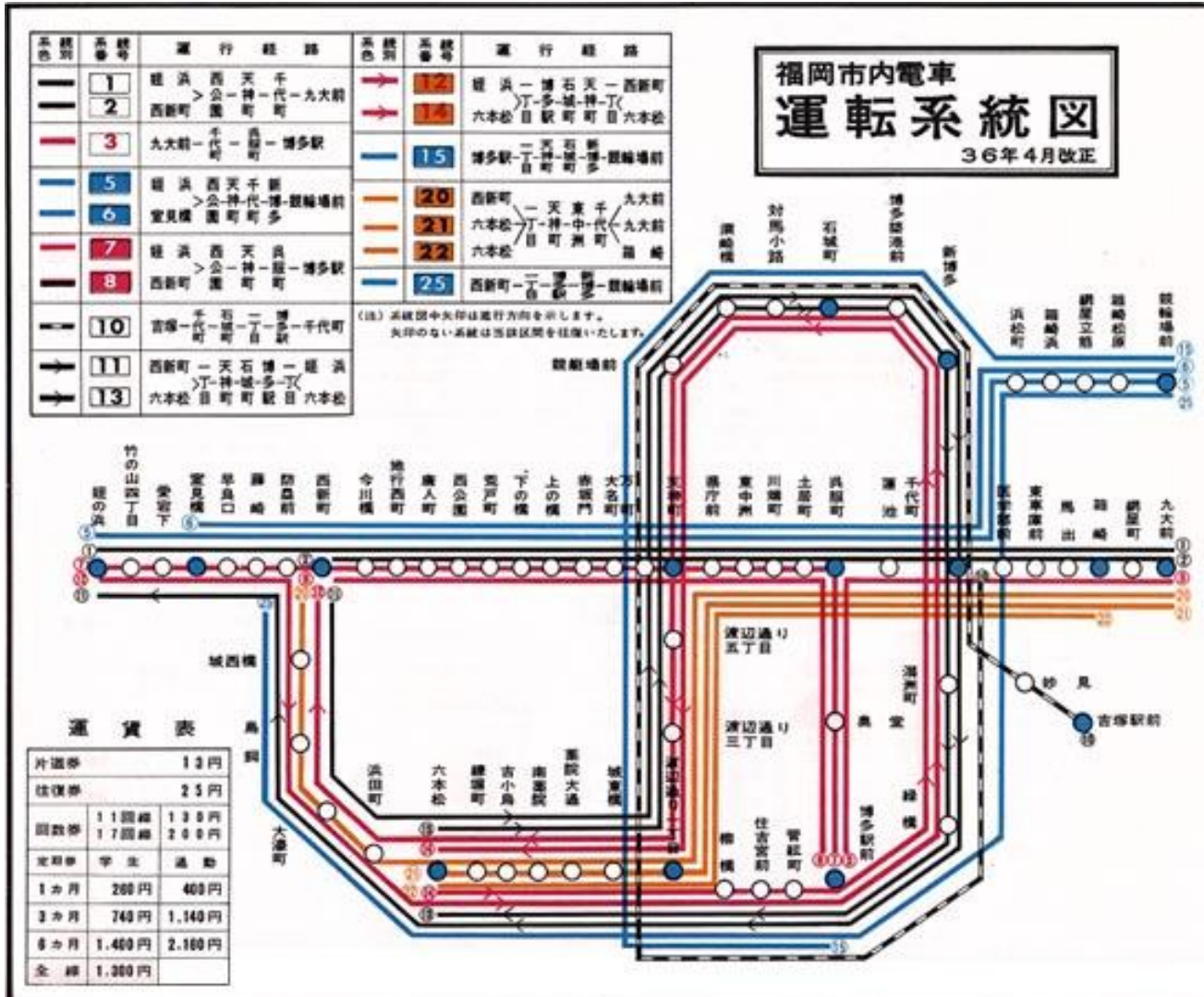
- 西鉄福岡市内線 ← 福博電車
 - 1934年に東邦電力福岡市内線と博多電気軌道が合併して、福博電車が誕生
- 東邦電力(←九州電灯鉄道←福博電気軌道)
 - 1910年3月9日開業 大学前・博多駅前－黒門橋
 - 貫通線・博多駅線を建設
 - － 福澤桃介・松永安左エ門が主導
- 博多電気軌道(←九州水力電気←博多電気軌道)
 - 1911年10月3日開業 博多駅前－取引所前
 - 循環線・吉塚線・城南線を建設
 - － 渡邊與八郎・河内卯兵衛が主導



福博電気軌道箱崎終点



最盛期の福岡市内電車 系統図



路面電車日本一の充実を自負

➤ 路面電車（北九州線・福岡市内線）の絶頂期

● 施設・車両の充実

- 交差点・分岐点の連絡線を増設し、鉄道線（筑豊電鉄線・宮地岳線）への直通も実施
- 新設軌道・鉄道線区間では、時速60kmの快速運転を実施（北九州線）
- 収容力が大きく高性能の連接車を大量に導入し、ラッシュ時の最混雑区間は40秒間隔で運行

● 我が国第3位の事業規模

- 東京都電、大阪市電に次ぐ、1日に73万人（北九州46、福岡27）の輸送人員



軌道線のエース 接続車



高度成長と路面電車の経営悪化

➤ ドーナツ化現象の進行

- 個人所得増加と道路整備促進の結果、市街地から周辺部へ居住機能が移転

➤ 交通渋滞の慢性化

- 交通量の増加により慢性的混雑が発生、路面電車やバスの速度、定時性が低下
 - 1963年の軌道敷内への自動車通行許可は、致命的打撃を路面電車に与えた

➤ 路面交通事業の経営悪化

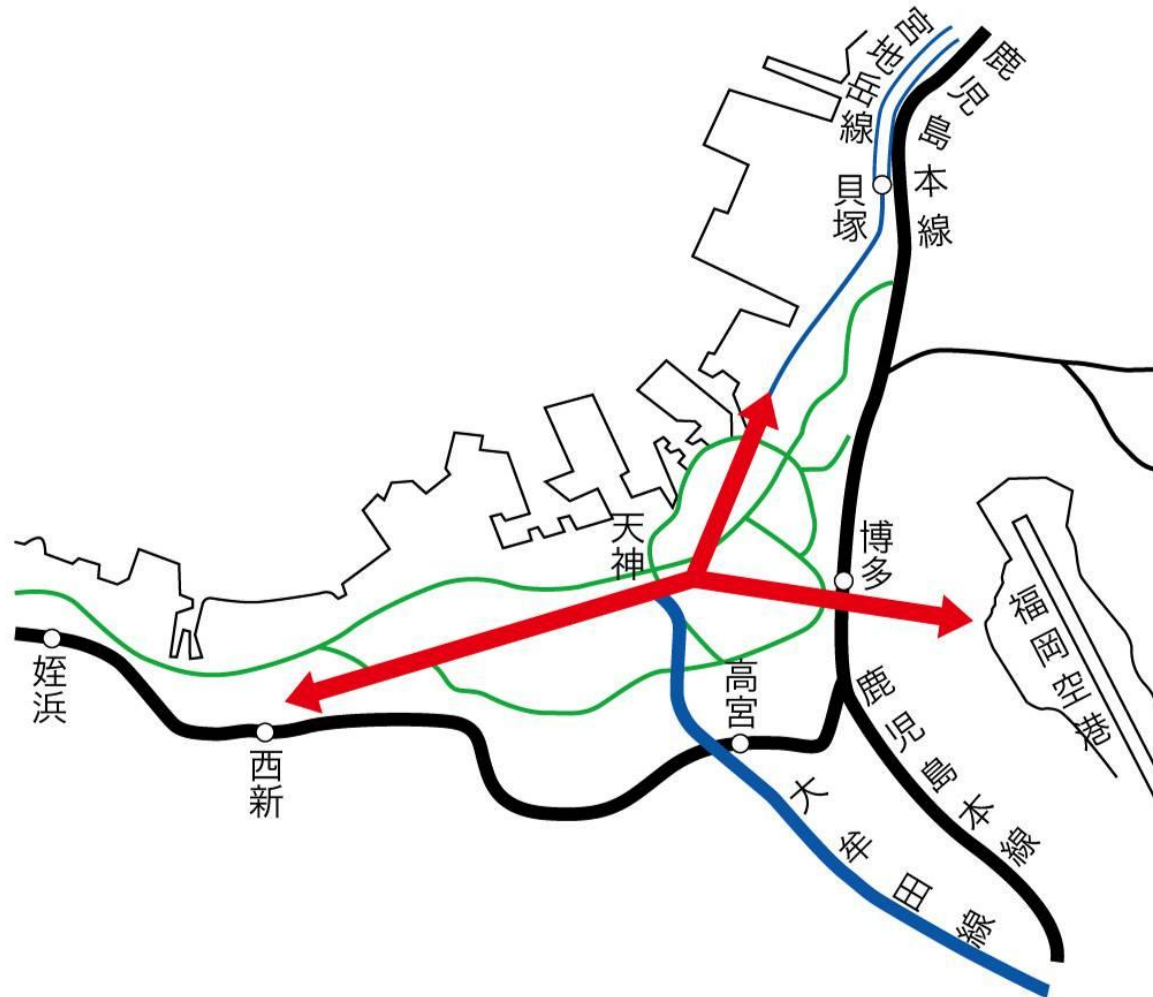
- 路面交通の市場は縮小し、生産性も低下して収益性が急速に低下



常時渋滞する天神交差点



都市交通審議会答申第12号 (1971年)



福岡市周辺の路線バスの変遷



バス事業の勃興と展開

➤ 福岡県のバス事業

- 昭和初期には、200を超える事業者が乱立
 - 地方長官(警察署長が代行)の許可で、新規参入が容易
 - 並行路線も開設され、鉄軌道事業者の大きな脅威に
 - 西鉄の前身各社も企業防衛のため、バス事業に進出

➤ バス事業は需給調整から事業統制へ

- 過当競争で経営不振の業者が現れ、数々の社会問題も惹き起す
 - 問題事業者の合同を、警察署長が斡旋
 - 1933年 鉄道大臣による一路線一営業主義の免許制に
- 石油消費規制で、事業環境が悪化(1937年)
 - 前身会社が統合の担い手となり、事業者統合が推進



太宰府軌道のバス(昭和初期)



1944年の西鉄バス福岡地区路線網



戦後混乱期の輸送と復興

➤ 戦後復興は西鉄バスで

● 車両確保に奔走

- トラバス(軍用トラック改造)、電気バス、トレーラーバスを導入

● 路線復活と営業所増設

- 1949年 輸送人員が戦前水準を超える

➤ 西鉄の経営を支える部門に成長

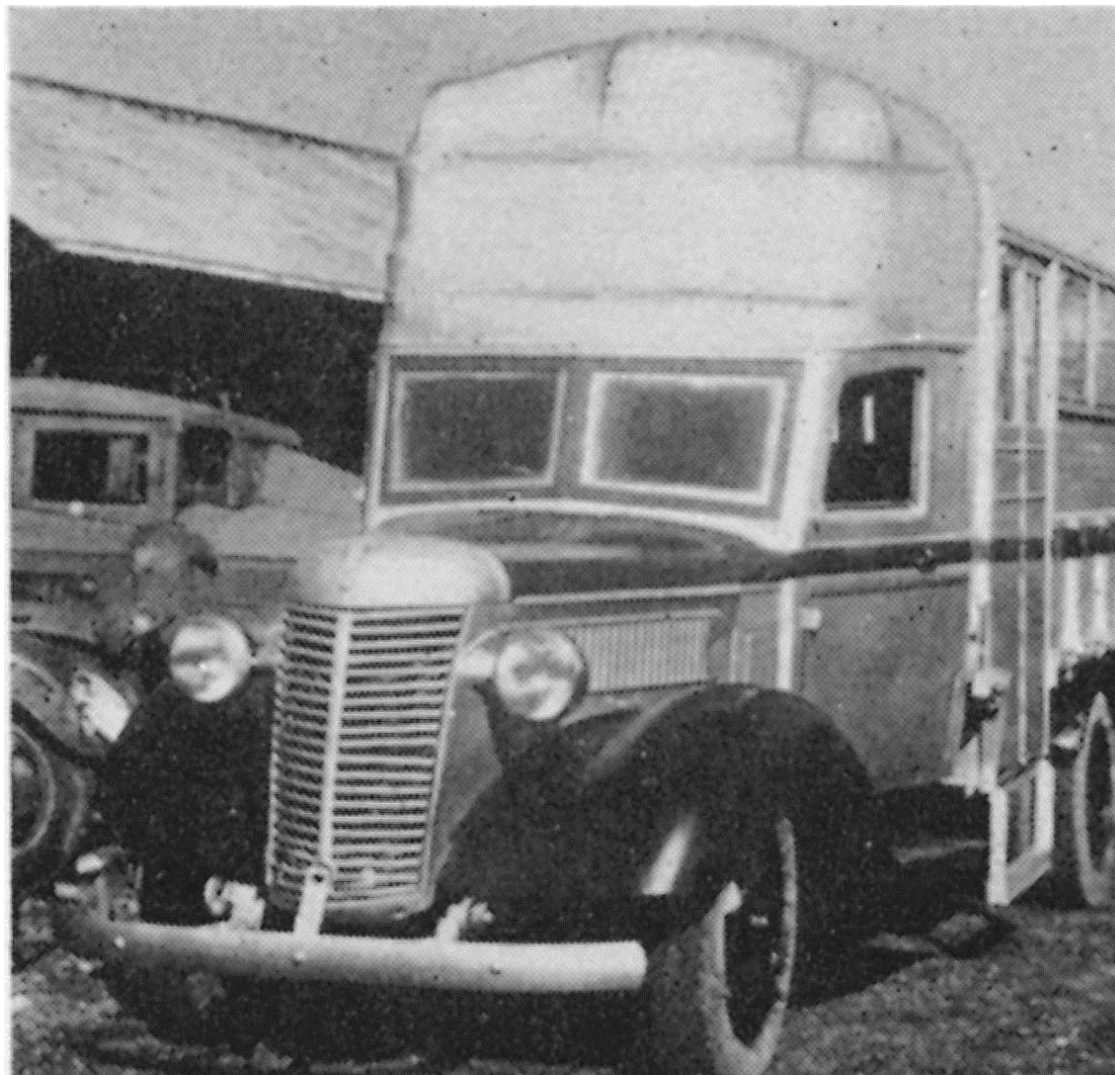
- 1957年 営業収入が鉄軌道を上回り、全社の50%を超える

➤ 日本最大のバス事業者に成長

- 1964年 1日輸送人員が148万人に
- 1967年 車両保有台数が3000台を突破



軍用トラックを改造したトラバス



改装なった博多発着所(旧博多駅前)



1950年代に活躍したボンネットバス



1968年の西鉄バス福岡地区路線網



合理化で路線を維持し続けたバス事業

➤ 事業環境悪化の中での路線維持

● 大規模な効率化と省力化を推進

- 四重苦(筑豊産炭地域の経済縮小、都市部の交通混雑激化、郡部の利用者減少、国鉄の旅客輸送強化)の下で、100万人超の生活の足を維持
- 1964年 ワンマンカーの運行を開始し、1975年には路線バス車掌を全廃

● 後方支援部門の生産性向上

- 1958年 業界に先駆けてユニット整備方式を導入
- 1970年 集中精算所を開設し、営業所の収入精算・乗車券管理を簡素化

➤ 福岡地区がバス事業の中心に成長

- 1962年 輸送人員が北九州地区を追い越す



最初のワンマンカー 福岡・市内循環線



路線バス再評価により収益力向上

➤ バス優先対策にともなう路線再編成と増強

● 資源の有効活用と環境問題解決の手段

- 1973年以降 県下主要都市でバス優先レーンが設定され、福岡市(国道3号)では専用通行帯も開設

● 福岡都市圏を中心に、新ルートを大幅に増強

- 国体道路・202号バイパス路線を増強し、西南部の人口増加地帯での利便性を向上
- 路面電車廃止にともない、城南線ルートを新設・強化
- 通勤快速や市内急行を増運

➤ 福岡・北九州両市の都市高速道路を利用

● 都市高速道路運行路線を新設

- 1980年以降 福岡市東部や西部に開発されたウォーターフロントと都心部を直結し、新しい動脈として強化



バス専用通行帯(国道3号)



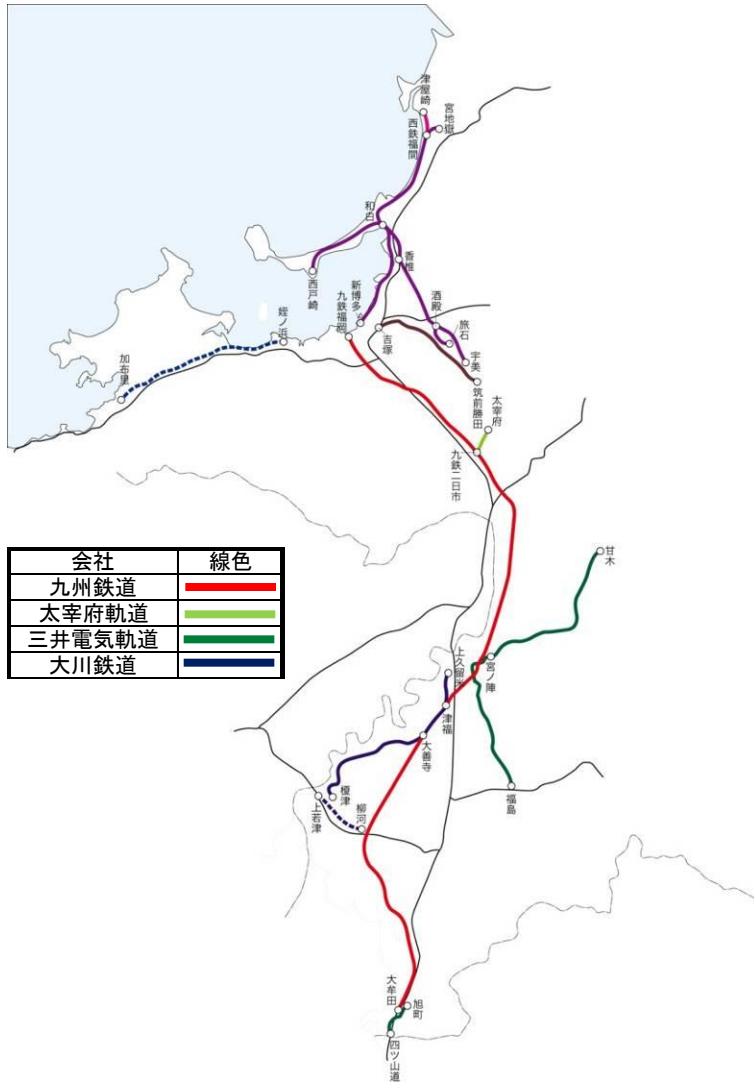
2008年の西鉄バス福岡地区網



高速度都市間電車の変遷 (天神大牟田線)



天神大牟田線の沿革



地域の要望と企業の将来性を留保

- 都市間連絡電車として出願(1913年、福岡－久留米間)
 - － 当初のモデルは阪神電気鉄道、京阪電気鉄道、九州電気軌道
 - － 都心部と都市間の集落を繋ぐ
 - － 市街地では既存道路に敷設(併用軌道)
- 政府は参詣輸送目的のみで敷設特許(1914年)
 - － 福岡－太宰府間のみ
 - － 太宰府以南は、国鉄並行線としてことごとく却下
- 特許権保持を図りながら、局面転換を待つ
 - － 都市間連絡電車を目指す強固な意思と行動
 - － 新しい輸送形態(市場・技術)の調査・研究



都市間高速電車への変貌

- 福岡－久留米間が敷設特許(1919年)
 - 政友会原敬内閣の自由経済政策が影響
- 阪急神戸線の成功に倣い、建設規格を向上(1921年)
 - 国鉄との接続は考慮せず、都市間を直線で結ぶ
 - 曲線は大きく(600R以上)、勾配は緩く(1/60以下)、新設軌道(専用敷)
 - 80km/h超の高速運転を企画
 - 東邦電力お家芸の電気技術で、1500V電源を採用(日本で3番目)
 - 「急行電車」のキャッチフレーズは阪急が最初に使用



九州鉄道の開業

➤ 福岡停留場



➤ 筑後川橋梁

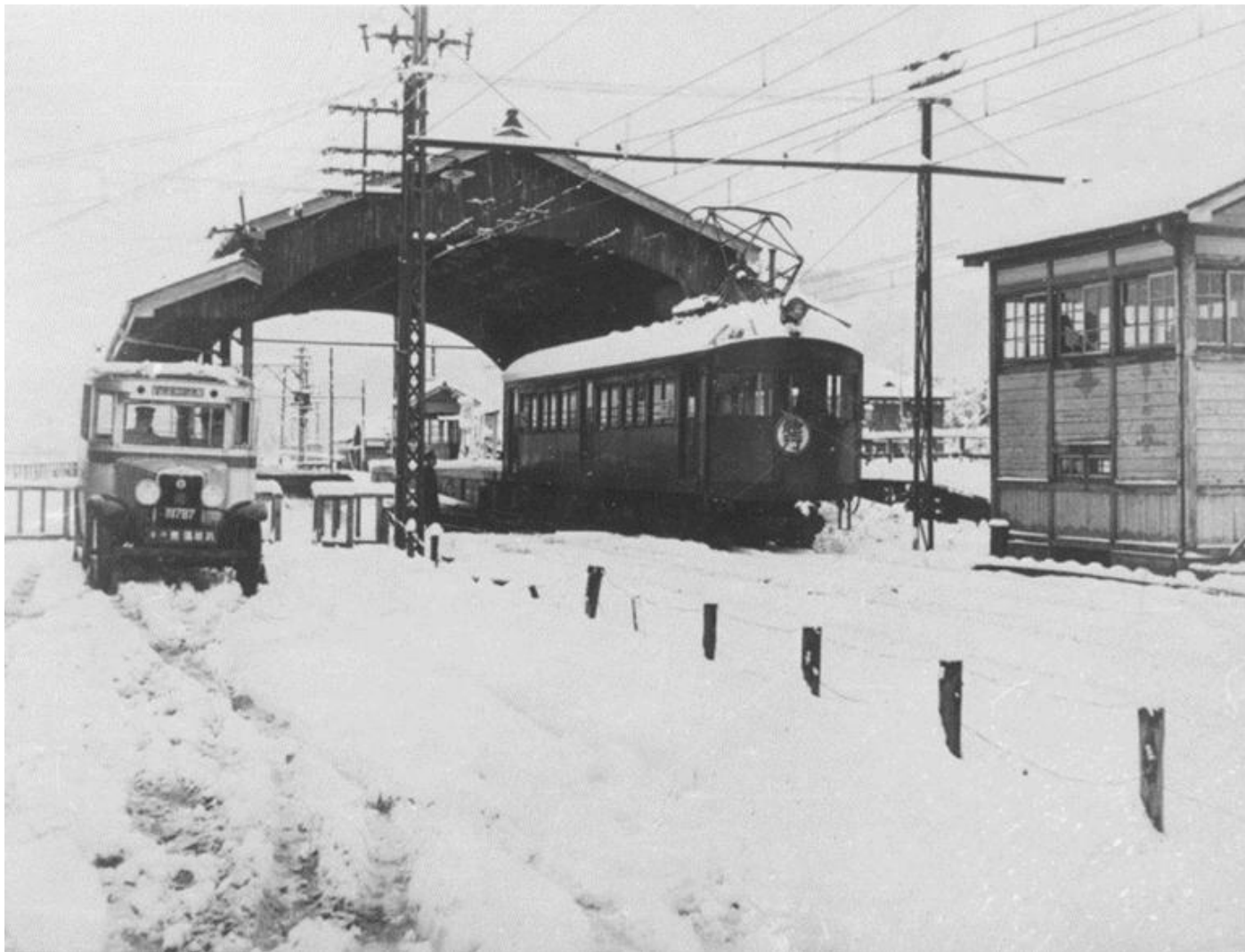


汽車より速い「急行電車」

- キャッチフレーズ「汽車より速い55分」
 - 国鉄の普通列車は78分(急行列車は58分)
 - 久留米まで16分毎、二日市まで8分毎にフリークエントサービス(国鉄は1~2時間毎)
- 福岡ー久留米間45分の急行を運転(1930年)
 - 昼間帯に2時間間隔で発車、表定速度52km/h
- 大牟田延伸後には、75分で走破する急行を運転(1941年)
 - 表定速度60km/h、九州最速の列車
 - 急行料金は不要のクロスシート車両
- 到達目標を福岡ー大牟田間60分、表定速度75km/hと公表(1941年以降)



二日市駅を発車する久留米行き急行



我が国有数の都市間高速鉄道の完成

- 福岡－大牟田間(75km)が全通(1939年)
 - 全通2年後に2.1倍、3年後に2.7倍と旅客数が急増
 - 配当も復活(1941年)し、経営が飛躍的に好転
- 松永主唱の交通ネットワークが完成
 - 福博電気軌道開業当初から、県内の電鉄統合を提言
 - 太宰府軌道(1914年)、三井電気軌道(1924年)、大川鉄道(1927年)を傘下に収める
 - 久留米－熊本間の乗合バスを培養線として運行(1930年)
 - 連絡自動車を合併し、久留米周辺のバス事業を統合(1939年)
- 熊本延伸にも着手
 - 大熊鉄道、大牟田－熊本間の鉄道敷設を出願(1941年)



スピードアップの軌跡

- 終戦直後に急行運転再開(1946年10月)
 - 電力と整備資材不足のため、所要時間は90～100分
- 国鉄の快速に対抗し、82分運転(1954年12月)
 - 急行にクロスシートが復活
 - 最高速度85km/h
- 福岡一大牟田間75分の特急運転 (1959年)
 - 戦前記録に復旧、最高速度90km/h
 - 翌年(1960年)に所要時間70分、最高速度95km/h
 - 久留米駅高架化時に所要時間65分に短縮(1969年)
- 全通以来の悲願、60分運転を達成(1983年)
 - 最高速度100km/h
- 最高速度110km/h運転を開始(2009年)



特急運転開始の看板(1959年)



天神大牟田線2000形特急電車



高度成長期の沿線発展を支える

➤ 輸送人員の推移

年度	年間輸送人員 (千人)	1日輸送人員 (千人)	指数
1955	49,837	136	100
1965	83,948	230	169
1975	109,808	300	220
1985	116,572	319	235
1992	127,885	350	257
2005	96,005	263	193
2011	92,070	252	185

➤ 沿線の都市化

- 春日・大野城・小郡・太宰府の各市は1972～82年に市制施行
(旧国鉄沿線の宗像・前原・古賀市は1981～1997年)



天神地区の発展と福岡駅の変遷



天神発展の胎動

- 九州沖縄八県連合共進会(1910年)
 - 県庁(アクロス福岡の位置)南側一体で開催
 - 肥前堀を埋立て、用地を確保
 - 近代的市内交通機関として、福博電気軌道が開業
 - ・ 大学前－黒門橋、呉服町－博多停車場前
- 渡邊與八郎の街づくり構想
 - ・ 呉服太物商「紙与本店」(紙与産業の前身)当主
 - 道路建設・鉄軌道の開設構想
 - 道路・電車沿線に企業・学校を誘致
 - ・ 専売局・九州帝国大学・紡績会社・瓦斯会社・新柳町遊郭
 - 博多電気軌道・筑前電気軌道の設立



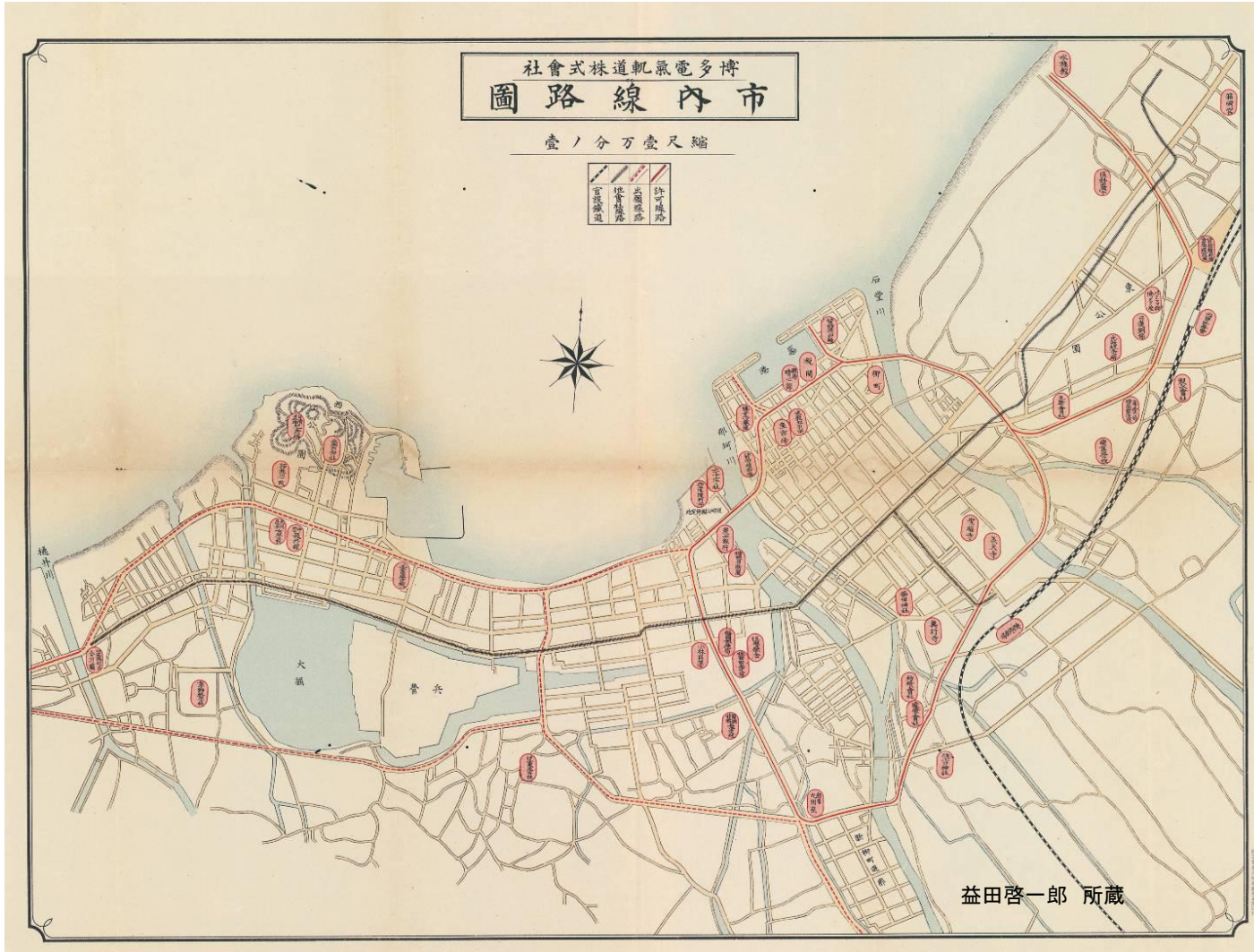
渡邊與八郎

- 1866(慶応2)年～
1911(明治44)年
- 福岡市(博多)上西町
- 博多町人「大賀次」の家
格
- 呉服太物商「紙與」当主
(現在の紙与産業)、2
代與三郎

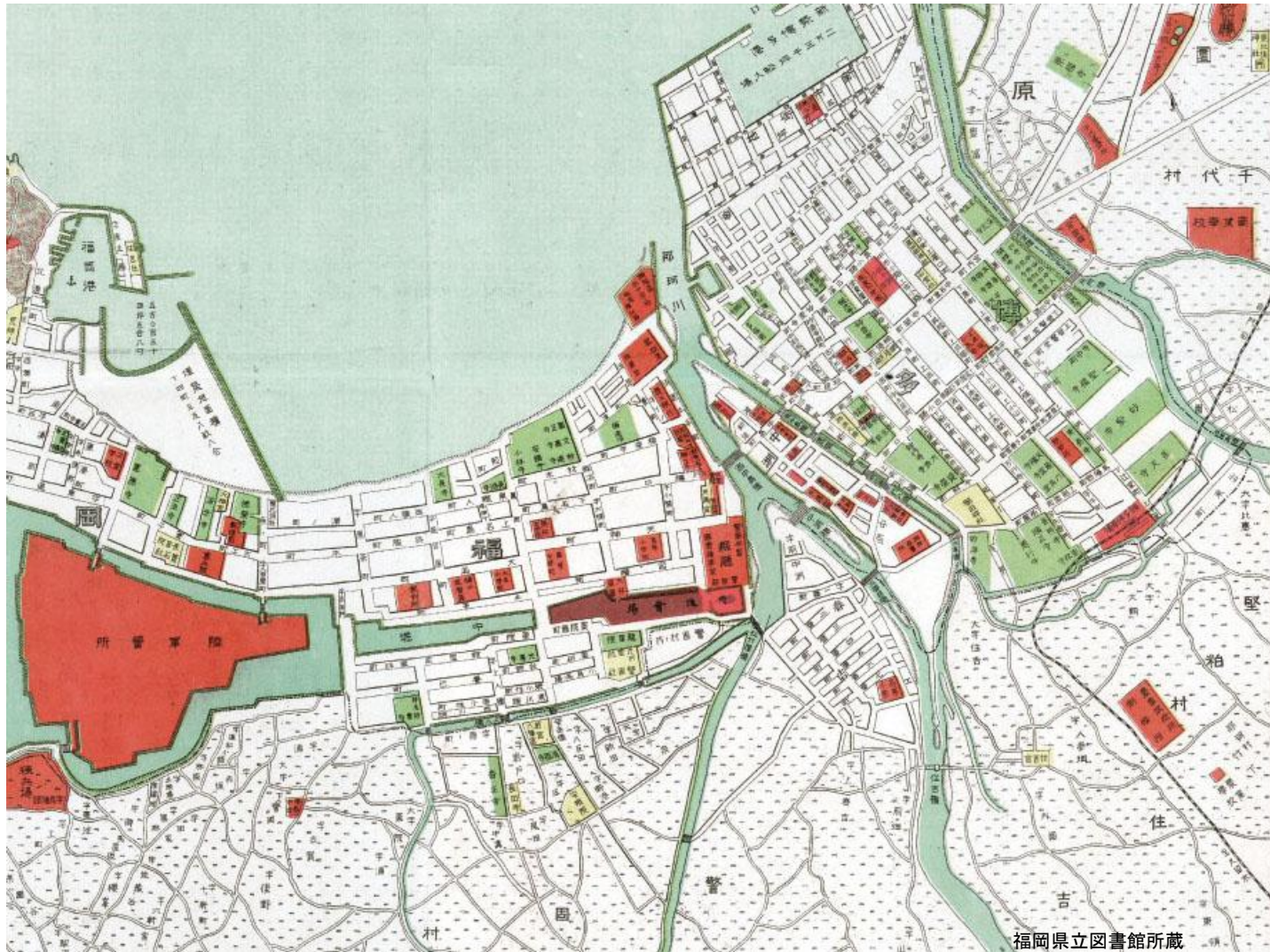


「渡邊與八郎伝」より

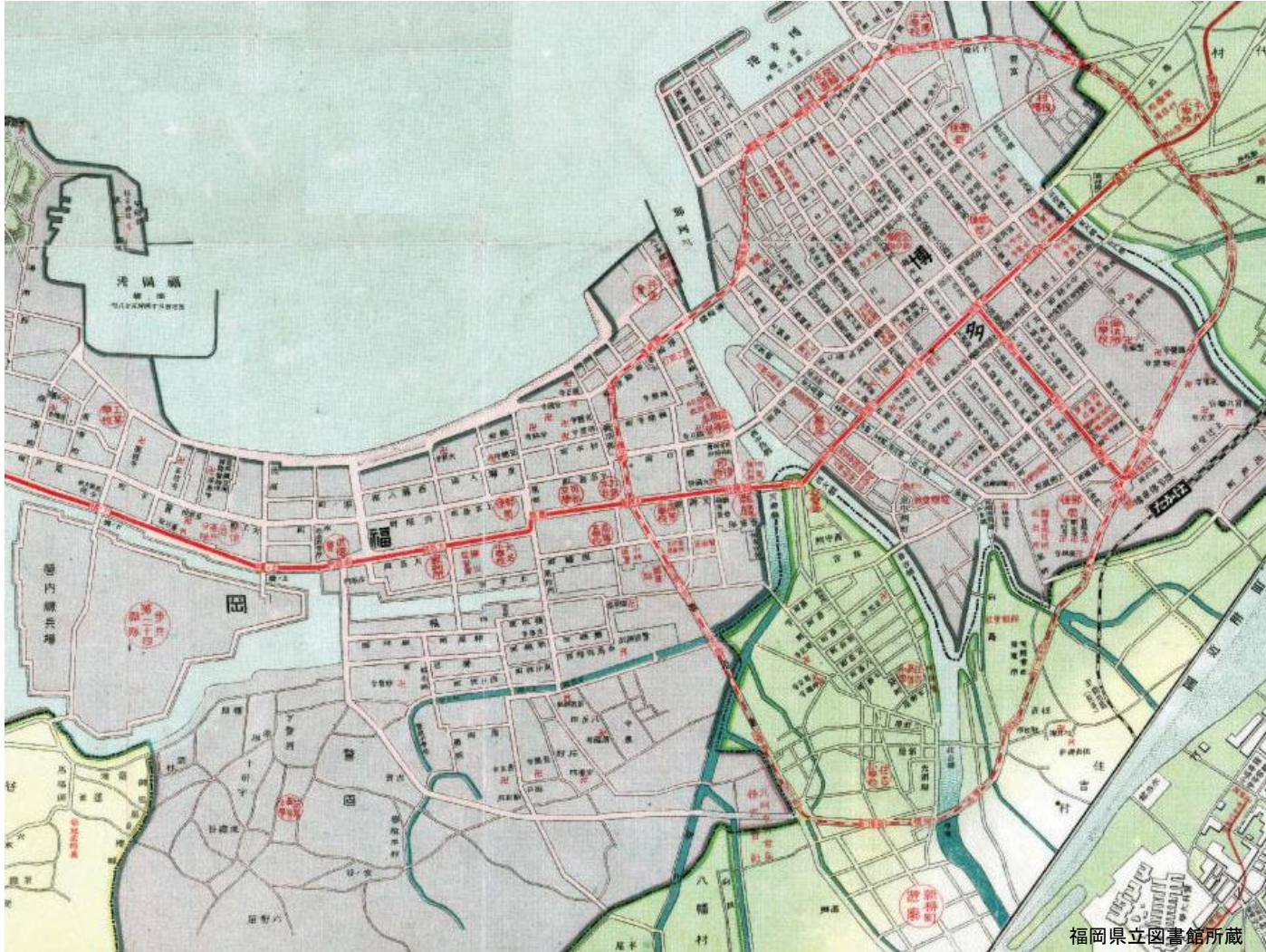
渡邊與八郎の都市開発構想 (道路開削・電鉄敷設計画)



明治42年 福岡市中心部



大正8年 福岡市中心部



福岡県立図書館所蔵



大正14年 福岡市中心部



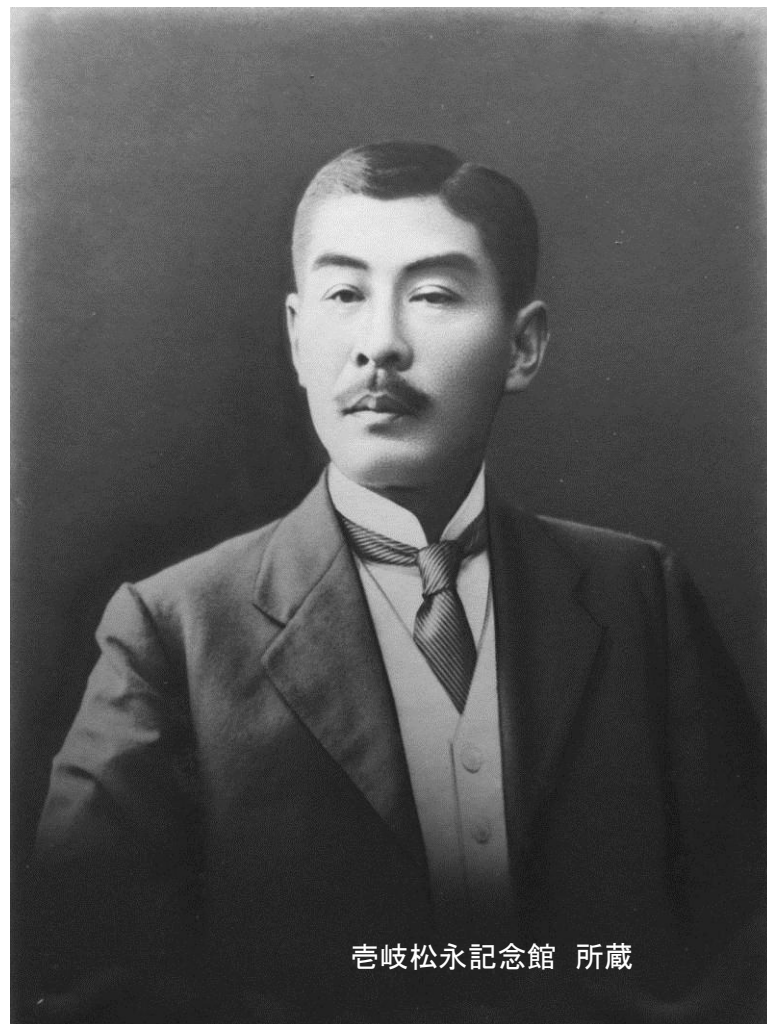
天神の将来性を見抜いた 松永安左エ門

- 九州電灯鉄道本社ビルを建設(1917年)
 - 東中洲から天神町交差点西北隅へ本社を移転新築
 - 福岡市の西南部への発展を見透す
- 筑紫電気軌道の起点を西中洲から天神町交差点へ変更(1919年)
 - 市内電車(福博・博軌)の交差点であり、交通結節点として最適
- 福岡駅周辺に商業施設誘致を画策
 - 急行電車開業直後に「九鉄マーケット」を開設
 - 福岡市公設市場にも用地を提供
 - 岩田屋百貨店をターミナルデパートとして誘致(1936年)



松永安左工門

- 1875(明治8)年～1971(昭和46)年
- 長崎県壱岐郡石田村
- 実家は廻船問屋・海産物問屋・酒造業
- 福博電気軌道専務、九州電灯鉄道常務、東邦電力社長、西部合同瓦斯社長

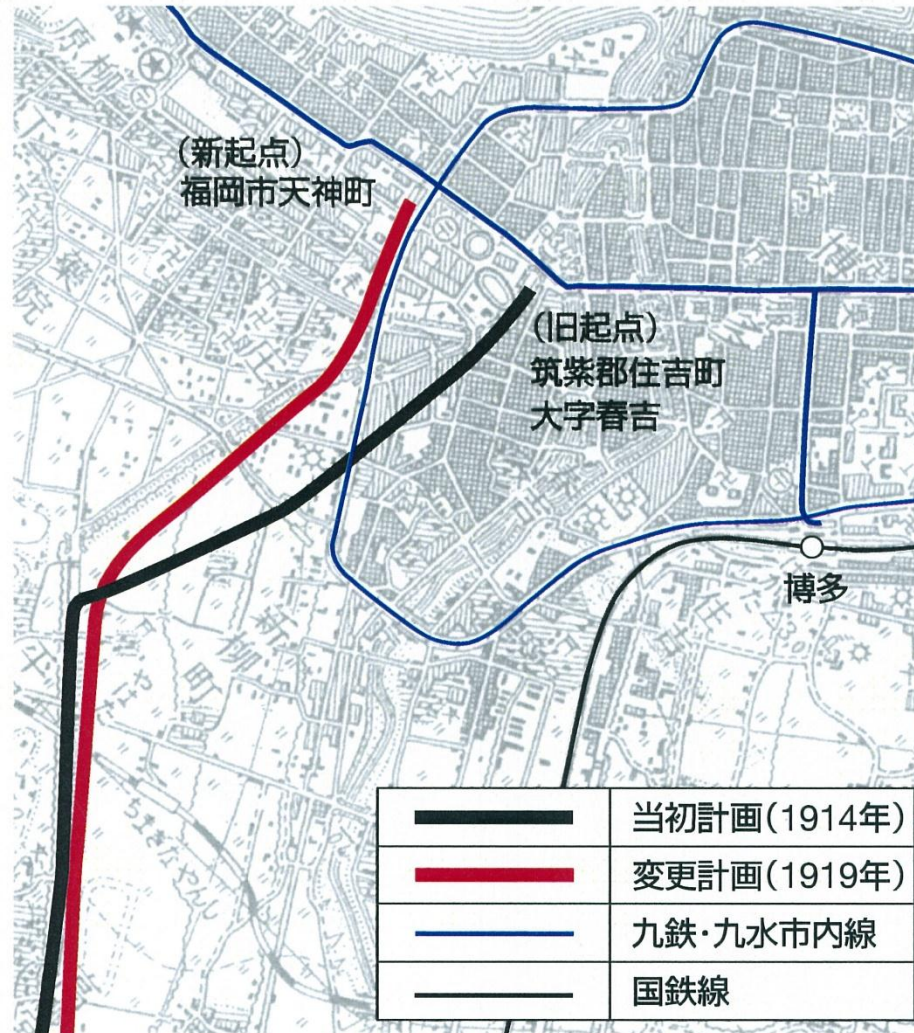


九州電灯鉄道本社ビル (天神町交差点)



筑紫電気軌道の線路変更

筑紫電気軌道福岡起点の線路変更 (1919年)



初代福岡駅(昭和初期)



昭和初期の天神町・因幡町

VIEW OF HAKATA AND FUKUOKA
近 附 町 神 天 (勝名博福)



戦前の天神地区と交通網

➤ 戦前の天神地区

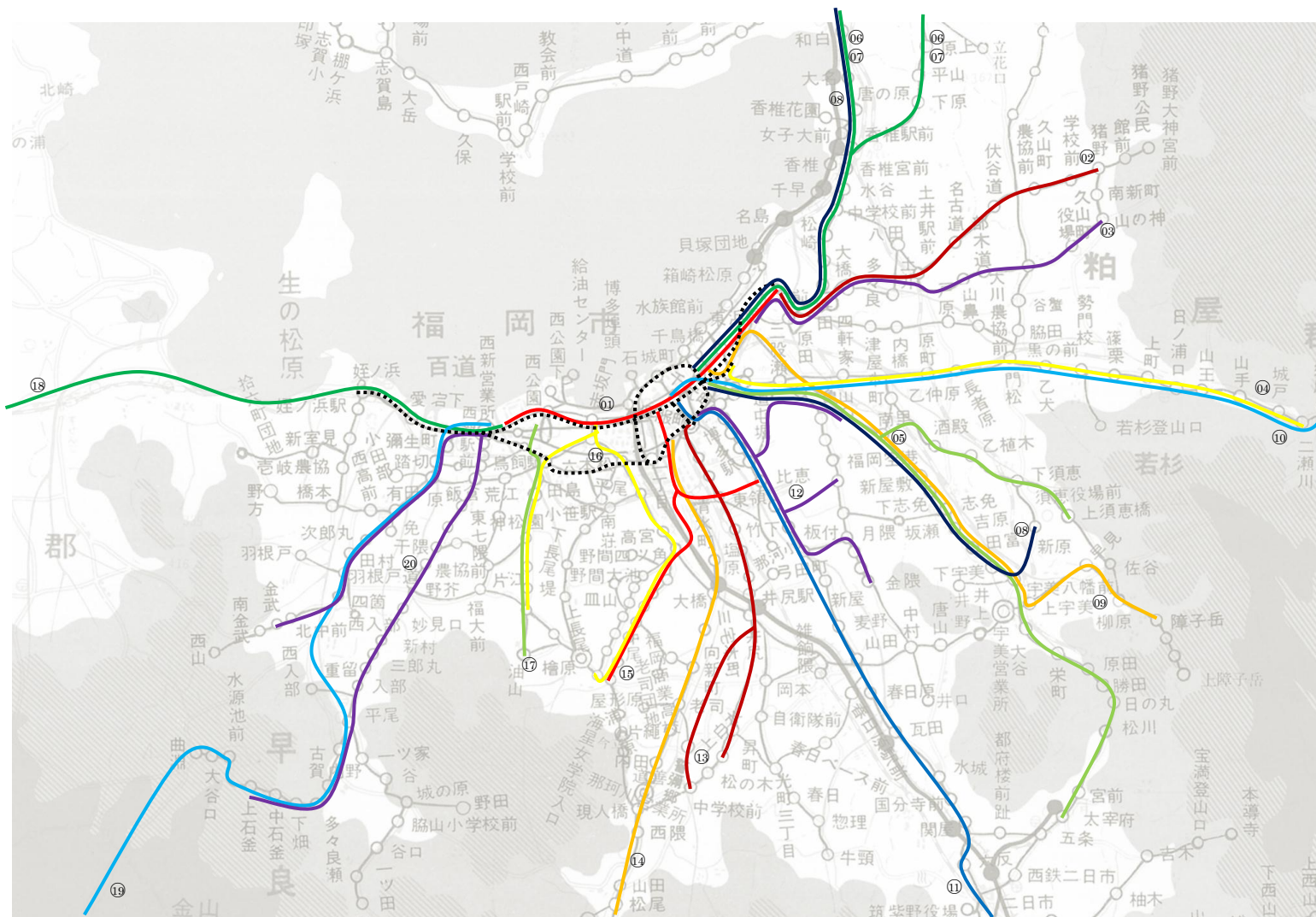
- 貫線電車通り(=明治通)南側には、官公庁や学校が多い

➤ 戦前の市内交通

- 天神町を中心には整備されていない
- 市内電車は旧福博線(貫通線など)と旧博軌線(循環線)が独立して運転
- バスは市内電車周辺部の停留場が起点で、中心部には乗り入れていない
 - 帝大前(=九大前)、箱崎、千代町、呉服町、博多駅前、西中洲、柳原(=赤阪門)、出口(=薬院大通)、黒門橋、今川橋



1930年頃の福岡市周辺バス路線網



ターミナルデパートの誘致

- 阪急百貨店(大阪梅田)に倣い、ターミナルデパート誘致を企図
 - 福岡駅を南に移転する形で用地を確保
 - 百貨店への業態変更を模索していた岩田屋呉服店を誘致し、中牟田喜兵衛を小林一三に紹介
 - 建設業者として、阪急百貨店を建設した竹中工務店を紹介
 - 建設中の岩田屋百貨店を小林が自ら視察
 - 仕入れや経理などのノウハウを阪急から教示
 - 創業時の従業員研修を、阪急百貨店が受け入れ
 - 岩田屋開店時にも小林が来福(1936年)
 - 祝辞で、東横百貨店(後の東急百貨店)、阪急百貨店、岩田屋の連携による、ターミナル百貨店の発展を発言



松永安左エ門と小林一三

- 慶応義塾同窓
- 箕面有馬電気軌道(阪急の前身)創業時
 - 箕有電軌の野江線贈賄事件に連座し、兩人とも曾根崎警察署に勾引
- 九州鉄道の岩田屋デパート誘致・建設時
- 東京電灯と東邦電力の電力戦収拾時
 - 小林が介入して、東京電力(東邦電力の東京進出のための子会社)と東京電灯との休戦、統合を実現
 - 小林が東京電力のトップに就任し、経営改革に当たりしばしば東邦電力の松永の示唆を請う
- 戦後の電力再編成時
 - 松永が阪急の太田垣士郎を引き抜き、関西電力初代社長に据える



小林一三

- 1873(明治6)年～1957(昭和32)年
- 山梨県巨摩郡河原部村
韮崎
- 実家は酒造業・絹問屋・
質屋
- 箕面電気軌道専務、阪
神急行電鉄社長、東京
電灯社長、東宝社長



開店した岩田屋(1939年)



第2代福岡駅(昭和12年頃)



終戦直後の天神

➤ 商業施設の集積が進む

● 天神町市場(終戦直後)

- 最初は福岡駅東向い側に開業、区画整理・渡辺通り拡幅(戦災復興事業)で1949年移転
- 岩田屋北斜め向い側、福岡銀行支店隣り、108店舗
 - ・ 敷地の半分は阿部品蔵氏経営の福岡振興商事が保有

● 新天町商店街(1946年開業)

- ・ 福岡駅西隣り、県立福岡高等女学校跡地に開設
- 戦災に遭った博多部の老舗商店主が協同して進出、82店舗
- 土地・建物は(株)新天町商店街公社が保有し、商店主は借家人であると同時に、商店街公社の株主



終戦直後の天神

➤ 商業施設の集積が進む

● 因幡町商店街

- 西鉄街東隣りに1947年開業、69店舗
 - ・ 引揚者の生計確保のため、当初は(財)戦災復興会が建設
- 最終的には、土地・建物は商店主が購入

● 西鉄商店街 (通称「西鉄街」、1949年開業)

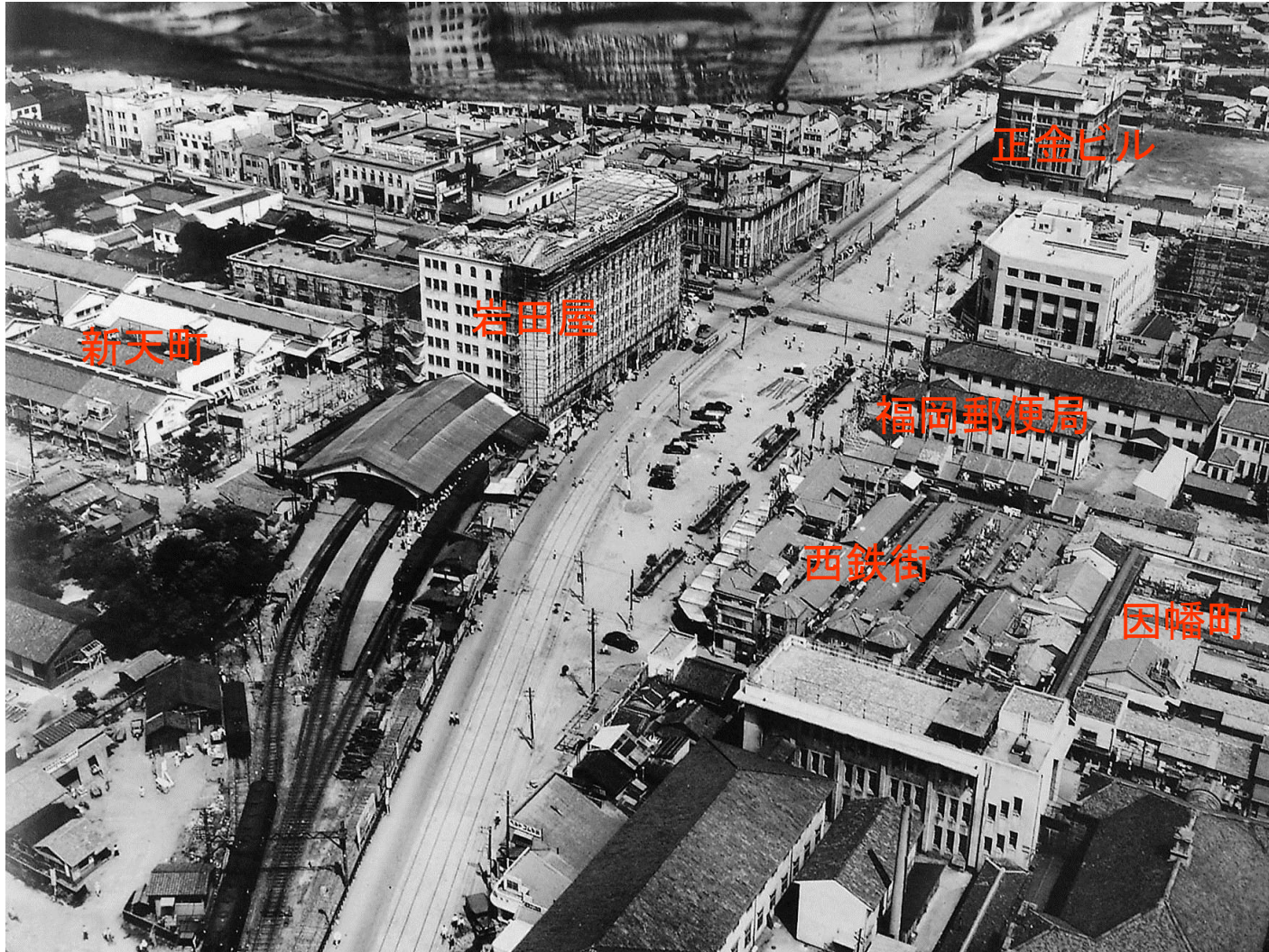
- 「九鉄マーケット」再興の形で、福岡駅東向い側に開設
- 昌栄土地(後の現西鉄不動産)が建設し経営、60店舗

● 銀座通り商店街

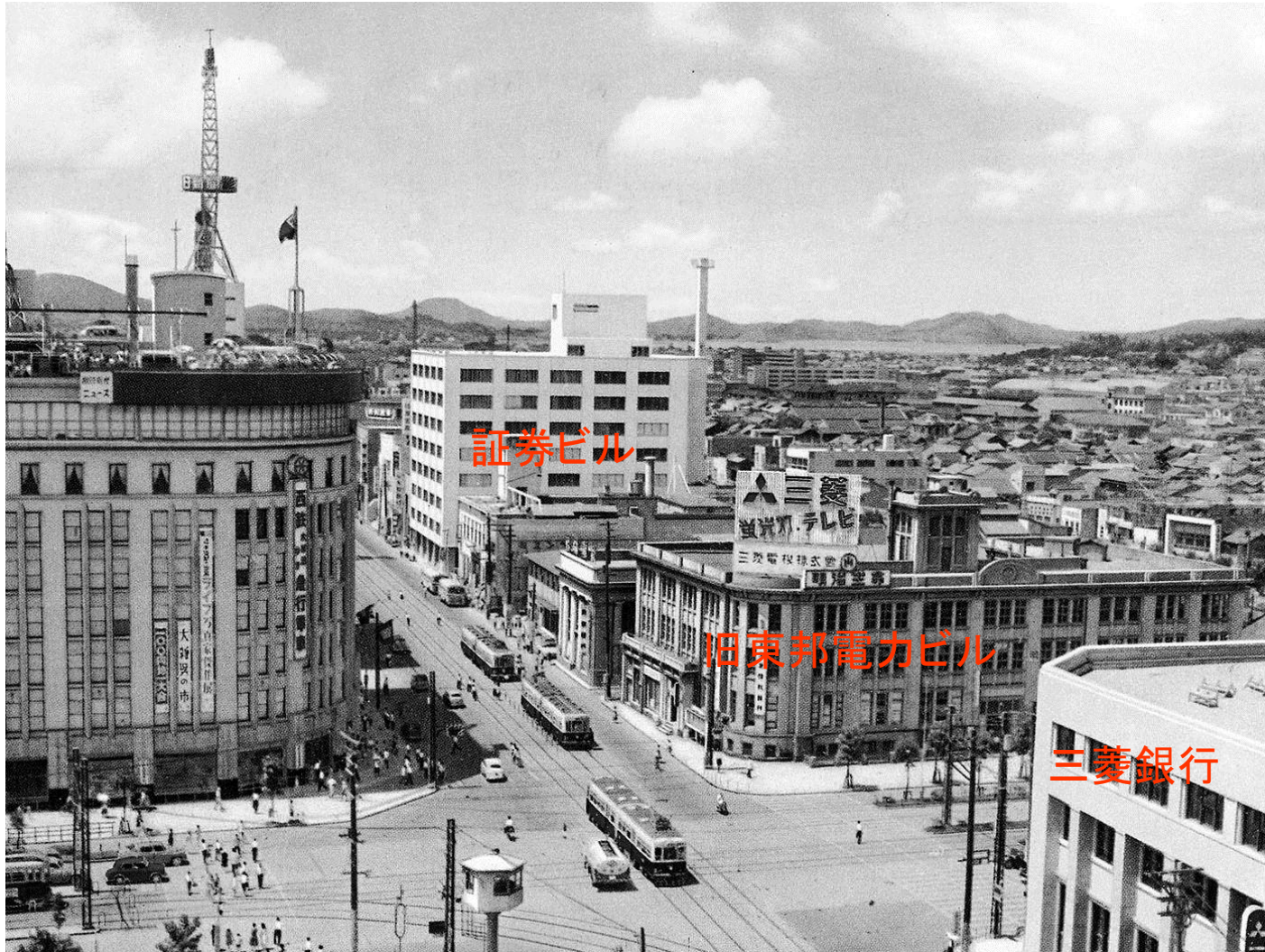
- 西鉄街と福岡郵便局の間に1949年開業、10店舗
 - ・ 土地所有者は個人、区画整理による換地



1955年頃の天神町



1958年頃の天神町交差点



福岡ビルの建設(1961年)

■ 天神町市場の再開発構想

- 高度成長期到来でビル建設ブーム(1954年～)
 - ◆ 西日本ビル、協和ビル、朝日会館、証券ビルなど
- 火災で焼失した市場跡地に高層ビル建設を計画
 - ◆ 銀行・商社・ホテル・商店街・文化施設などを収容
 - ◆ 阿部品蔵氏(敷地所有者)と村上巧児西鉄相談役との関係
- 市場関係者や福岡市財界人が発起
 - ◆ 村上翁が発起人総代となり、福岡ビル株式会社を設立(1956年)
- 西鉄不動産が事業遂行の中核
 - ◆ 木村重吉西鉄社長が福岡ビル社長にも就任



福岡ビルの建設(1961年)

■ 天神発展会の結成と活動

- ◆ 天神地区の法人、商業者、地権者で構成
- 華やかさ・賑わいが乏しい天神町交差点
(1955年頃)
 - ◆ 金融機関や証券会社、企業のオフィス進出が先行
 - ◆ 貫線電車通り(東西軸)には商業施設が少数
- 夜は人の往来が激減する天神町交差点
 - ◆ 東南隅 ... 福岡郵便局(終戦直後の急造建築で老朽化)
 - ◆ 東北隅 ... 三菱銀行
 - ◆ 西北隅 ... 旧東邦電力ビル(空襲で屋上の時計台が破壊、内部も焼失して、復旧されるも見すばらしい姿)
 - ◆ 西南隅 ... 岩田屋(当時は夕刻には閉店)
- 福岡郵便局の移転計画
 - ◆ 50米道路に面した橋口町の福岡銀行所有地と、用地交換による移転話が進行

土地の三角交換

図4-9 福岡ビルをめぐる土地の三角交換



	当時	現在
1	福岡郵便局ほか	福岡ビル
2	天神町市場ほか	福岡銀行本店
3	福岡銀行 本店予定地	福岡中央郵便局

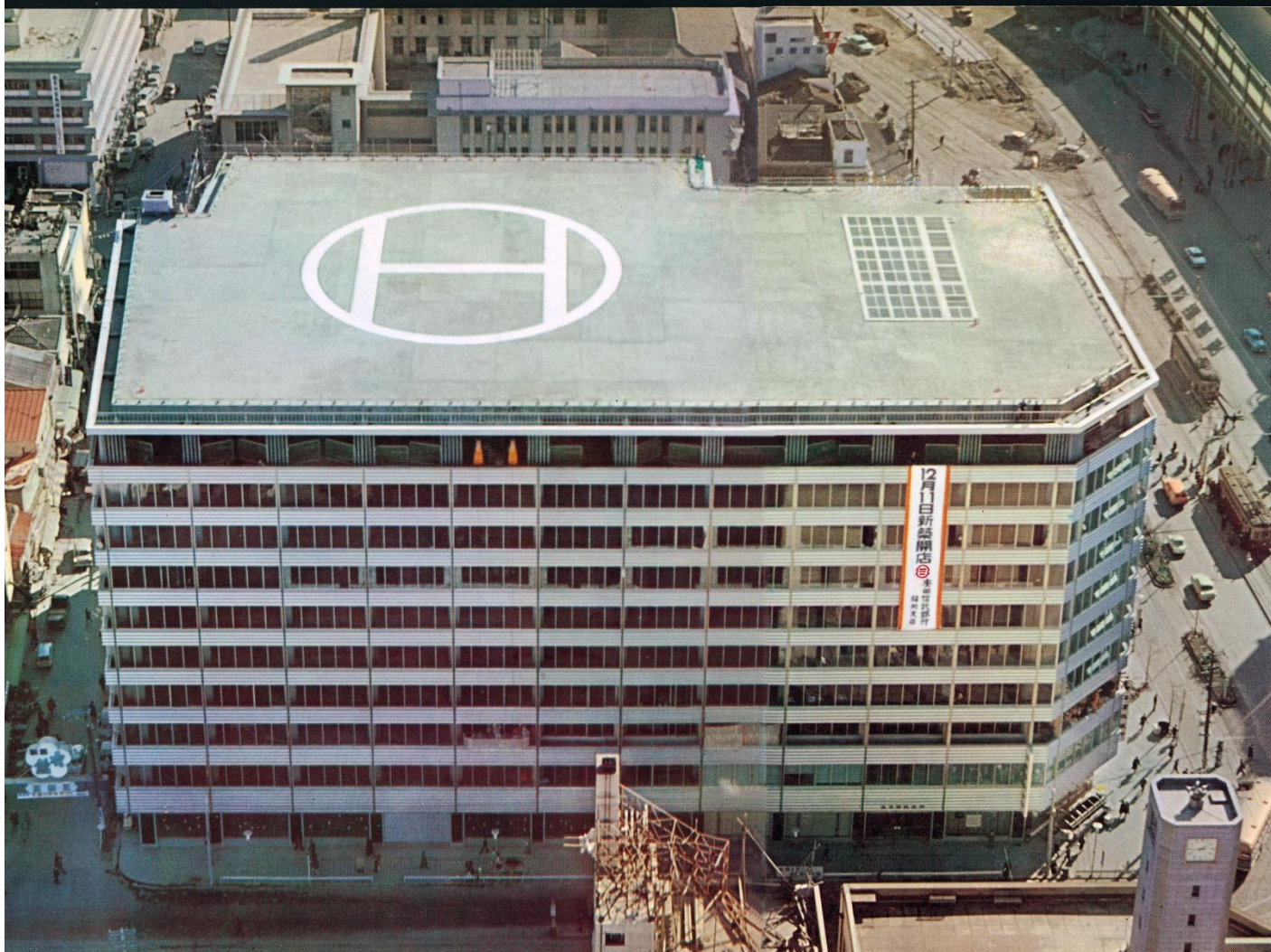
福岡ビルの建設(1961年)

■ 建設計画の変更・拡大

- 用地の三角交換で天神町交差点に進出
 - ◆ 交差点周辺を東京・銀座通りのような賑やかな街にという、「天神発展会」の要望に応える
 - ◆ 福岡ビル ⇒ 交差点東南隅に建設
 - ・ 福岡郵便局 ⇒ 橋口町、50米道路北側に建設(1959年に福岡中央郵便局として竣工)
 - ・ 福岡銀行用地(本店建設予定地) ⇒ 同行天神町支店北・西隣(天神町市場跡地)に
- 隣接地を合せて建設規模を拡大
 - ◆ 安田信託銀行、間組用地など
 - ・ 敷地面積が1.6倍に
 - ◆ 地上10階、地下3階、延床面積4万2000m²、総工費25億円(福岡駅高架事業の1.8倍)に計画拡大



竣工直後の福岡ビル(1961年)



福岡駅の高架化(1961年)

■ 都市計画事業にもとづく要請

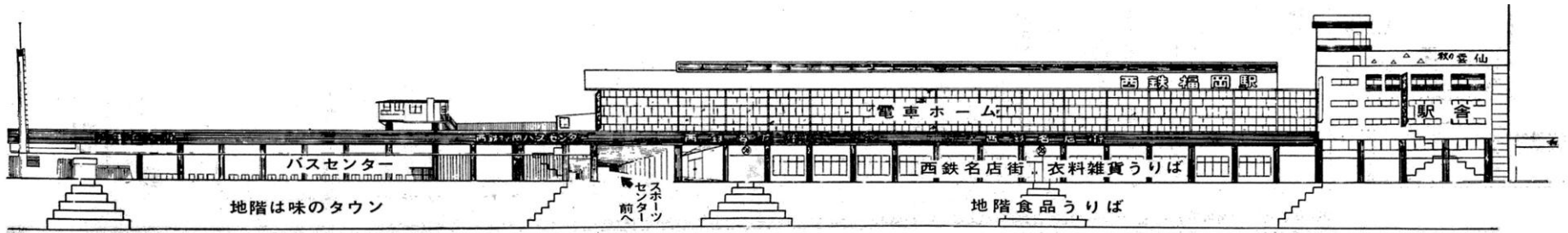
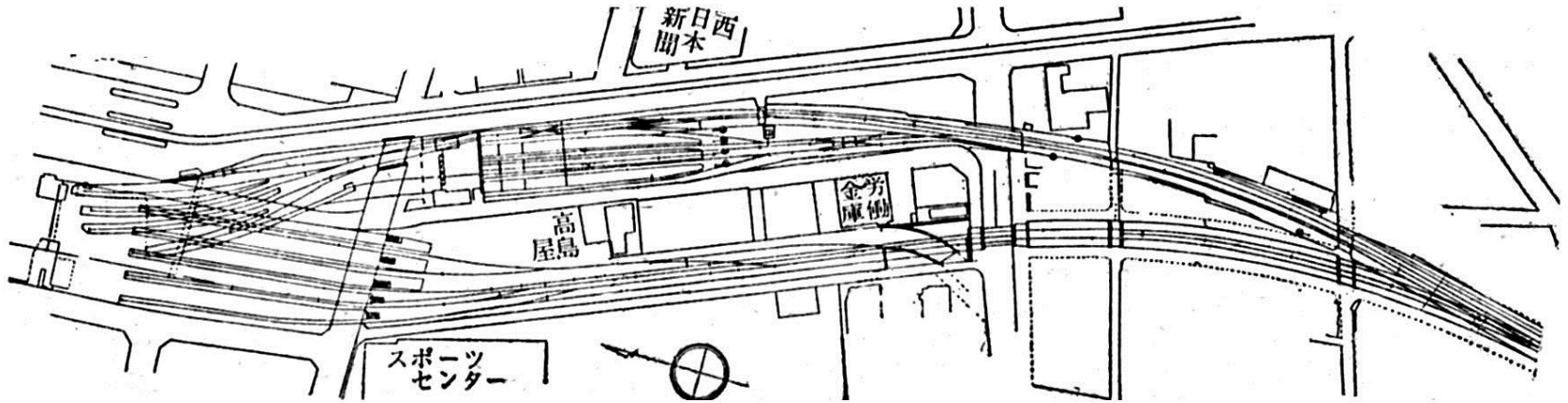
- 戦災復興(土地区画整理)事業にともなう平面移設
 - ◆ 渡辺通り拡幅のため、60m西への移動
- 街路事業にともなう高架化
 - ◆ 国体道路との踏切立体交差化、0.7kmの高架化
- 盛土式高架線路建設相当額の移転補償
 - ◆ 天神地区を南北に遮断する構造で、将来の発展に支障

■ スラブ式高架線路の採用を決断

- 現状(地上駅)よりも東西導線が確保
- 建設費が大幅に増加
 - ◆ 総額13億8000万円、国庫・福岡市の負担金2億2000万円



福岡駅高架化計画図



福岡駅の高架化(1961年)

■ 福岡駅の拡張

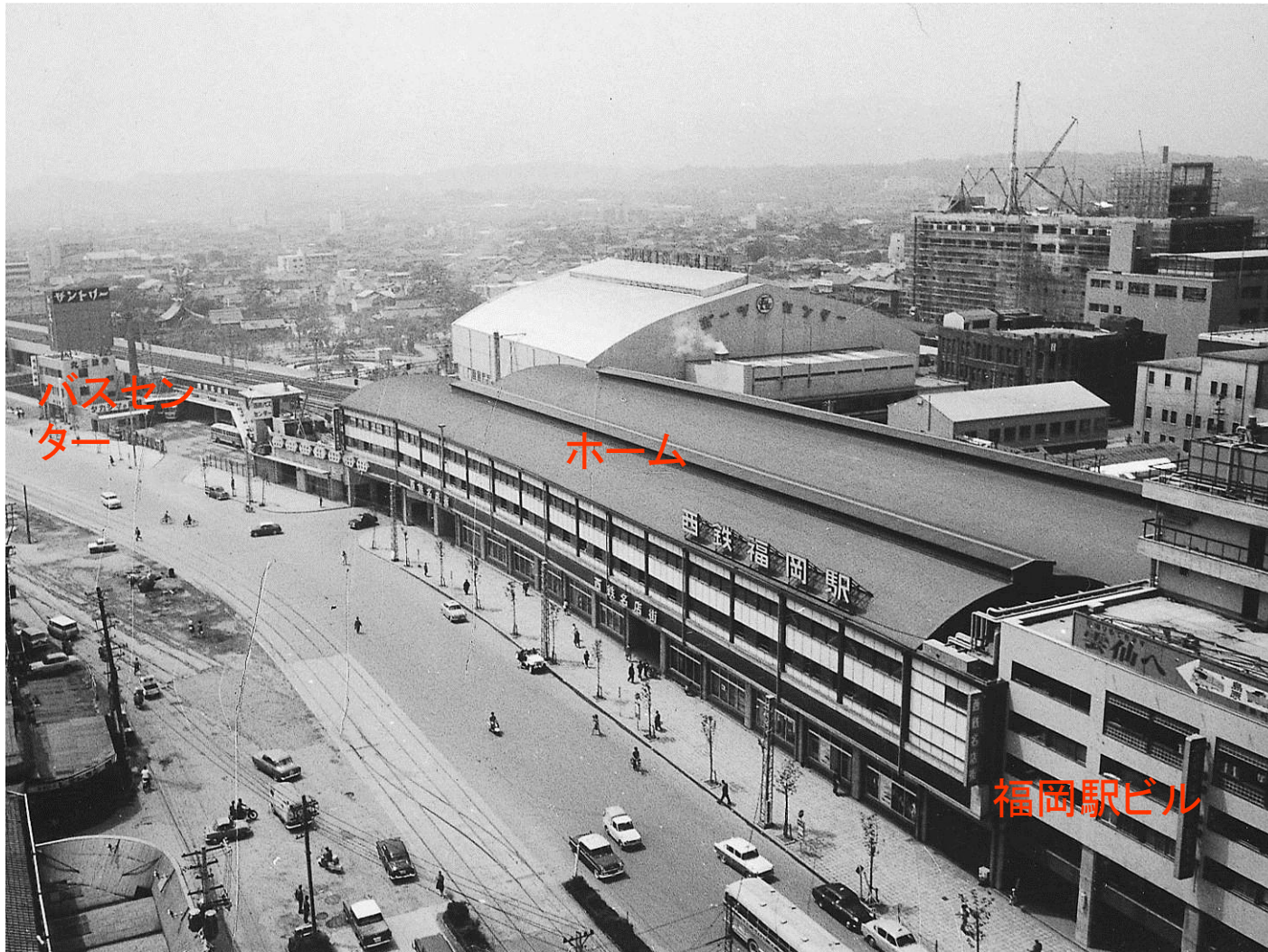
- 大牟田線沿線の都市化により、乗降人員が増加
- 将来の輸送力増強に備え、高架化に合わせて拡張
 - ◆ 発着線を4本から5本に増加、引上げ線も新設
 - ◆ ホームを4両連結から6両連結対応に拡張
 - ◆ 南口を新設し、バスセンターとも連絡

■ 福岡バスセンターの開設

- 県内(北九州・筑豊)・北部九州各都市への中・長距離バスのターミナルを、博多駅前から天神町へ変更
 - ◆ 国鉄は旅客輸送を重視していなかったため、都市間輸送もバスが主役
- 高架下に收容して、鉄道との有機的結合を図る(日本初)



高架化直後の福岡駅(1961年)



福岡バスセンター(1965年頃)



福岡駅の高架化(1961年)

■ 西鉄名店街の開設

- 駅ホーム下に重層構造(中2階・1階・地下)の商業施設を開設、80店舗
 - ◆ 岩田屋百貨店、バスセンター地下(味のタウン)とは連絡通路で一体化
- 当初は岩田屋が半分以上の一括使用を希望
- 地元業者から出店を募集
 - ・ 新天町など既存商業施設との友好関係を配慮

■ 味のタウンの開設

- バスセンター地下に食堂街を開設、30店舗
 - ◆ 電車・バス利用者、天神地区ショッピング客の利便を図る

西鉄名店街(1970年前後)



第3代福岡駅(1968年)

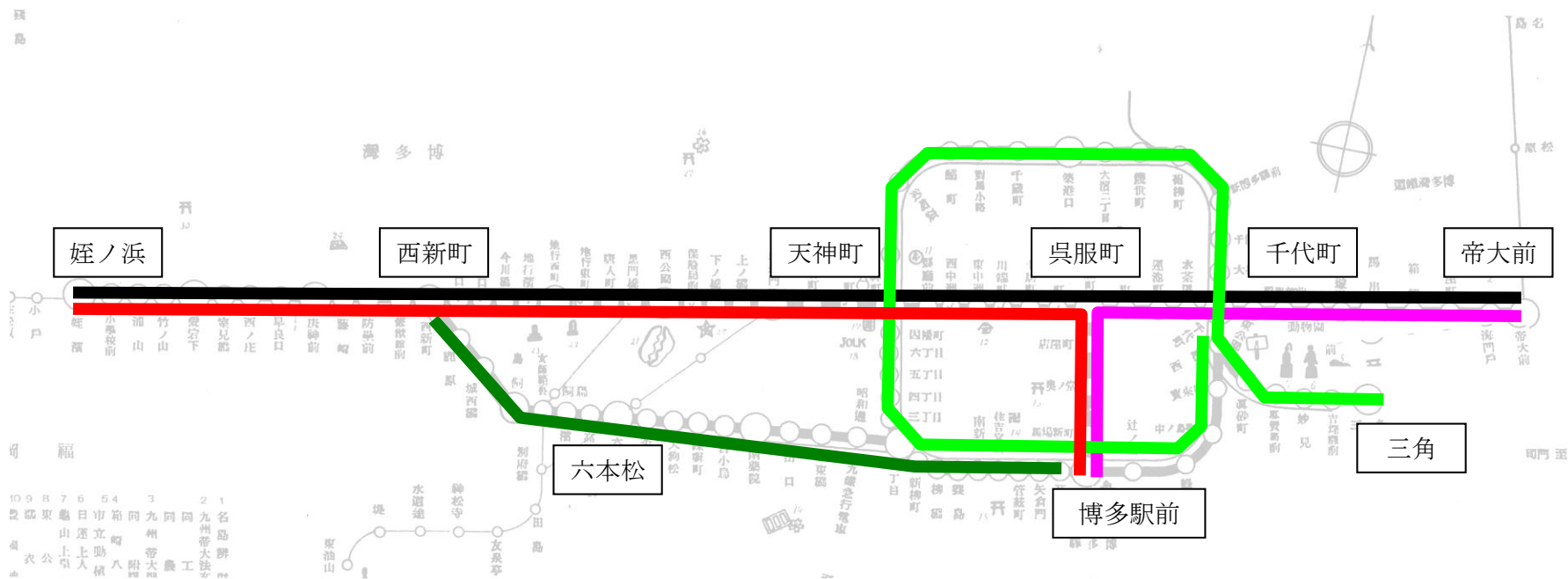


天神を中心とする 交通ネットワークが完成

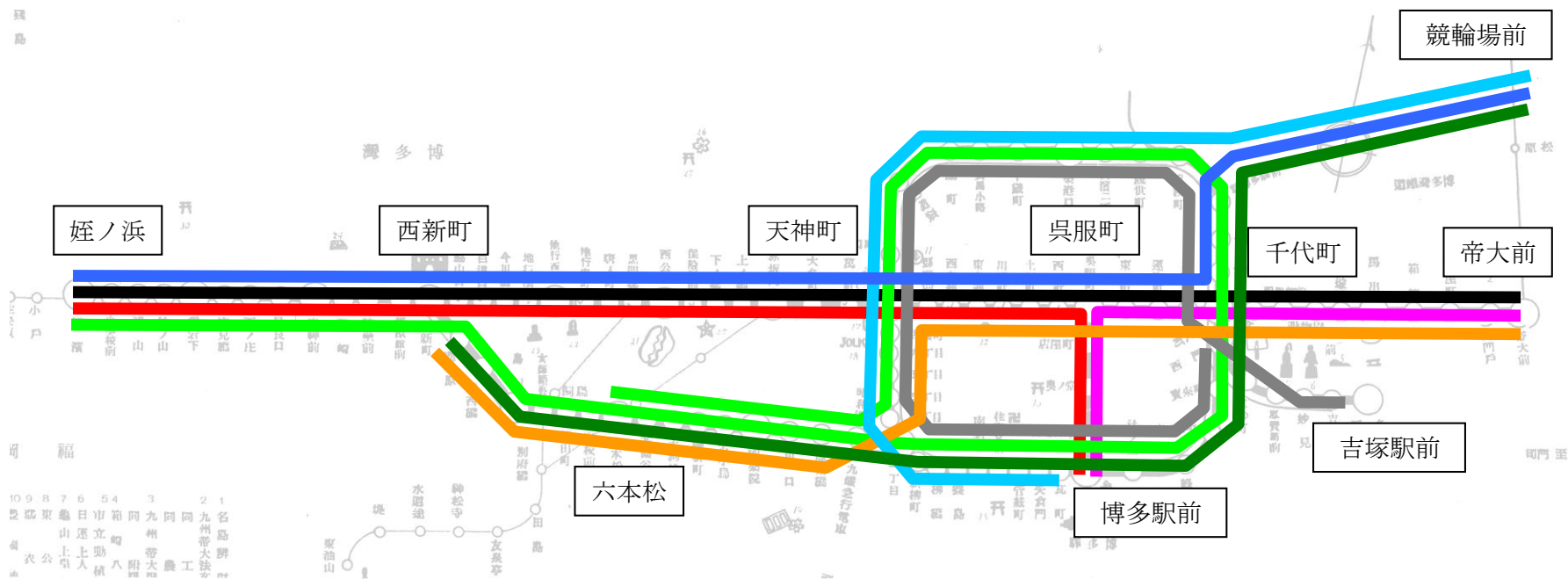
- 市内・近郊からの電車・バスが天神に直通
 - 市内電車城南線、競輪場前(貝塚)線の天神町直通運転開始(1952～54年)
 - 市内電車の全沿線から天神町へ直通
 - 福岡市西郊からの路線バスが、天神町を經由して博多駅まで運行(1960年頃)
 - 金武線、脇山線、油山線
 - 福岡市南郊からの路線バスが、天神町を經由して運行(1960年頃)
 - 那珂川線、屋形原線
 - 福岡市東郊からの路線バスが、天神町を經由して西公園方面へ運行(1960年頃)
 - 50米道路(=昭和通)の供用開始
 - 宇美・須恵線、粕屋線、香椎・門司線



1940年頃の福岡市内電車運転系統

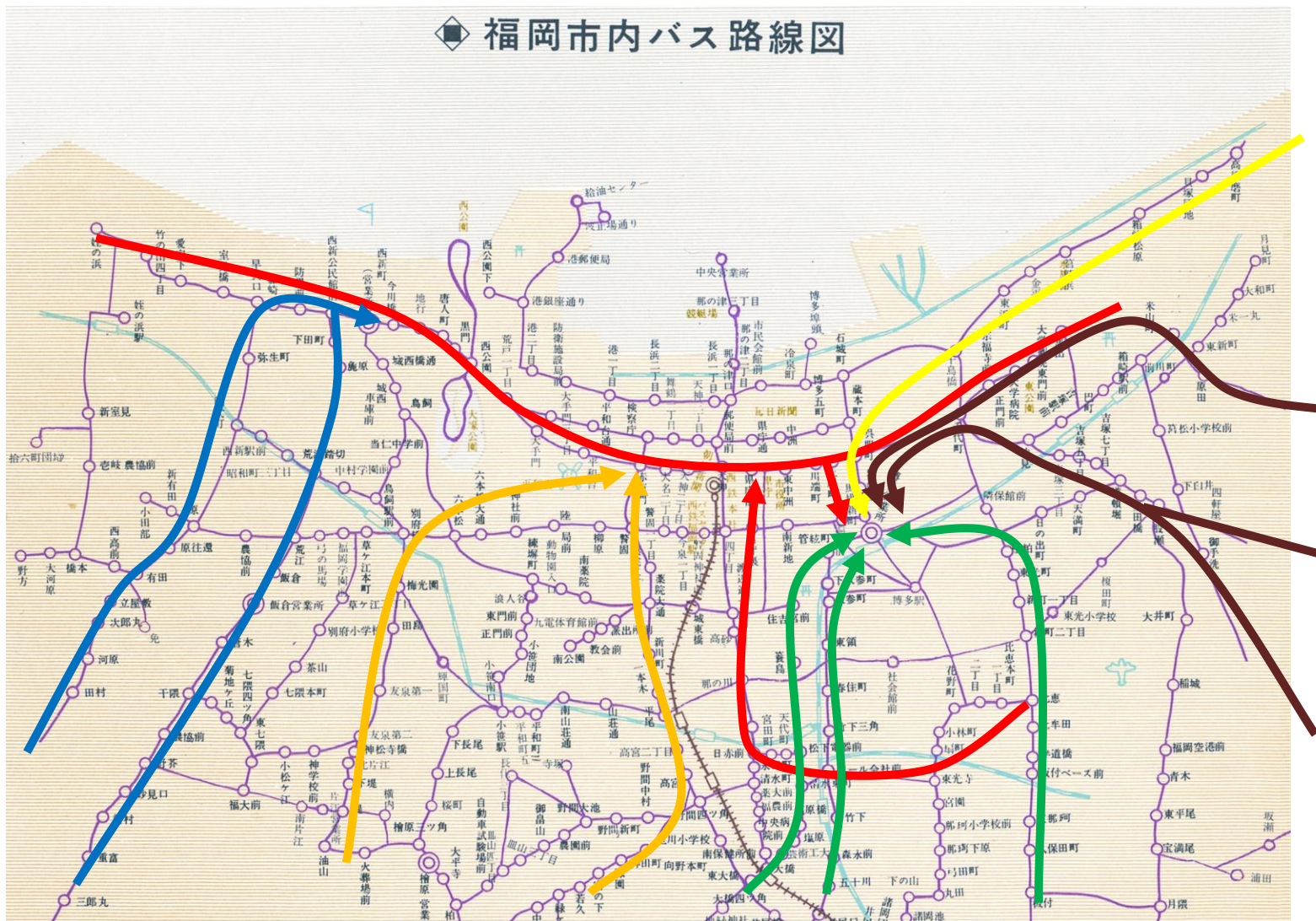


1960年頃の福岡市内電車運転系統



1955年頃の西鉄バス路線概念図

福岡市内バス路線図



1965年頃の西鉄バス路線概念図

◆ 福岡市内バス路線図



天神第1次流通戦争

■ 福岡市を中心とした交通インフラの強化

- 中長距離の鉄道輸送の拡充
 - 山陽新幹線の博多開業(1975年)
 - 国鉄在来線の九州内特急ネットワークの整備
- 九州縦貫自動車の開通(福岡県内)
 - 1973年、鳥栖－熊本間が供用
 - 1975年、古賀－鳥栖間が供用開始
- 高速バスの登場
 - 1973年、西鉄初の高速バス「ひのくに」、福岡(天神)－熊本(辛島町)の運行開始



福岡ー熊本間高速バス「ひのくに」



天神第1次流通戦争

■ 西日本の管理中枢都市

- 市内に官公庁や大手企業の、九州を統括する出先機関の集積

■ 第1次流通戦争

- 渡辺通り(南北軸)に商業施設の展開が始まる
 - 1971年、ダイエー福岡ショッパーズプラザ
 - 1973年、松屋レディス
 - 1975年、博多大丸が呉服町から移転
 - 1976年、天神地下街
 - 1976年、天神コア



西鉄街の再開発

■ 西鉄商店街の防災問題

- 木造・老朽化した商店街の密集
 - 1959年、銀座通りから出火、延焼
 - 1971年、因幡町から出火、延焼

■ 防災建築街区造成法の適用地区に指定(1968年)

- 西鉄街、銀座通り、因幡町の3商店街

■ 開発計画が固まる

- 西鉄が開発主体に
 - 銀座通り商店街も区分所有ビル商店街として入居
- 第1名店ビル(因幡町西ブロック防災ビル)と一体化
 - 各階が通路で連絡

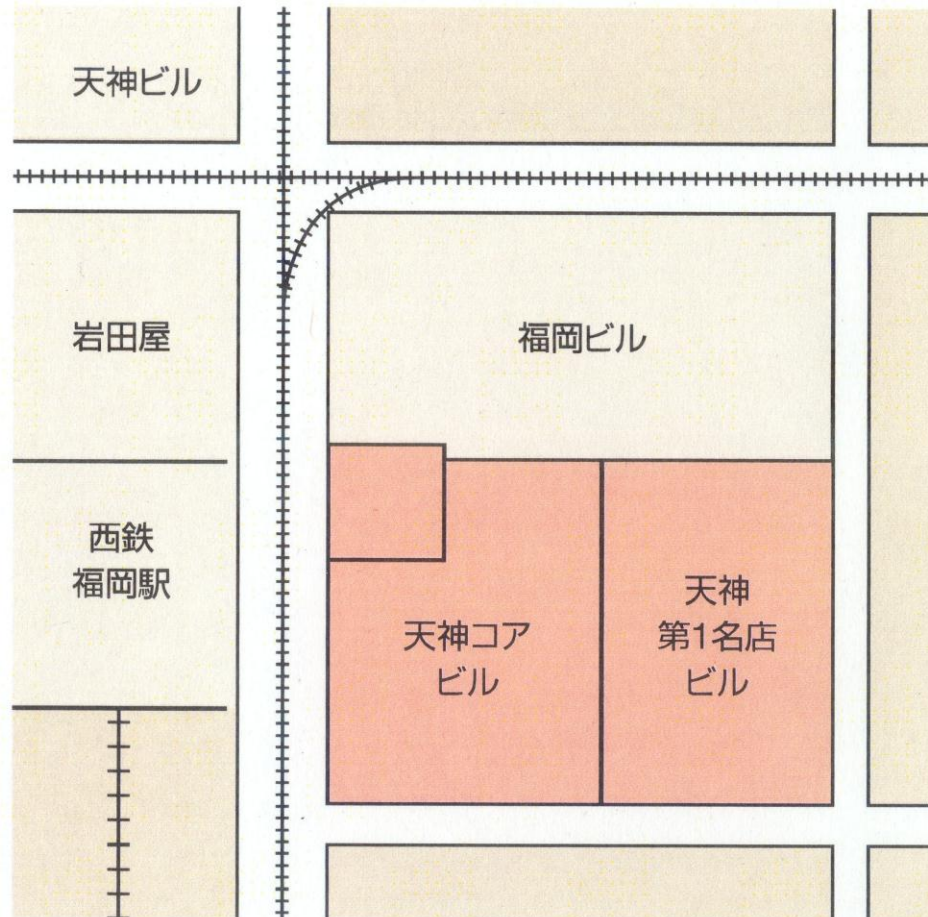


1950年代の西鉄街



防災ビル建設計画

図6-8 天神第1防災街区造成一体化ビル



天神コアの開店(1976年)

■ 天神コアの概要

- 地上8階、地下3階建て
- 東京・大阪に本店をもつテナントが出店
 - 総店舗数97店、延床面積2万5000㎡
 - ファッション関係52店、全国チェーンの書店の1フロア出店
 - 最上階2フロアは食堂街
- 買い物に便利な、複合商業施設の核(コア)に
 - 福岡ビル、天神地下街との連絡通路開設
 - 各フロア、各店舗が相互に補完し合う、トータルファッションビルを志向
 - 各階に休憩所を設け、ショッピングの疲れを癒し、語らいの場を提供

竣工した天神コア(1976年)



天神第2次流通戦争

■ よかトピア開催と交通基盤整備

- アジア太平洋博覧会-福岡'89の開催
 - 地行浜・百道浜埋立地(現在のシーサイドももち)77haで開催
- 福岡都市高速道路の整備(1989年)
 - 渡辺通りを北上した場所に、天神北ランプ開設
 - 香住ヶ丘ランプからの百道浜ランプまでの東西縦貫線
 - 空港・榎田ランプまでの南北路線
- 高速自動車道ネットワークの拡大(1989・90年)
 - 九州自動車道、長崎自動車道、大分自動車道の延伸
 - 九州クロスハイウェイ構造が現実化



天神第2次流通戦争

■ よかトピア開催と交通基盤整備

- 福岡バスセンターからの高速バスネットワークが拡大
 - 県内・北部九州各地との短・中距離路線の増便
 - 昼行長距離路線の開設 ... 広島、大分、宮崎、延岡、鹿児島
 - 夜行路線の全国展開 ... 東京(日本最長)など10路線
 - 17都府県を結ぶ日本最大の高速バスネットワークが確立
- 民営化したJR九州の輸送サービス改善(1987年～)
 - 福岡県内の近距離輸送の列車増発、運転ヘッド短縮
 - 博多駅を起点にした、九州内特急の増発とスピードアップ



天神第2次流通戦争

■ 天神の商圈が九州一円に拡大

- 「天神」のブランドアップを象徴
 - 高速バス「フェニックス族」(宮崎から)
 - JR特急「かもめ族」(長崎から)

■ 第2次流通戦争

- 天神MMビル(通称イムズ)
 - 福岡地方貯金局跡地を、明治生命と三菱地所が再開発、
 - 地上14階建て、延床面積4万5000㎡
- ソラリアプラザビル
 - 地上17階建て、延床面積6万4000㎡
- ユーテックプラザ天神(現天神ロフトビル)
 - 渡辺通り四丁目に開店



天神ソラリア計画の発起

- 天神地区社有施設将来像の課題(西鉄)
 - 利用者増による福岡駅の施設拡張とリニューアル
 - 老朽・陳腐化した福岡スポーツセンターの再開発
- 百万都市の都心天神の街づくりの課題(行政)
 - 福岡駅と線路が横たわり、東西方向の回遊性が窮屈
 - バスセンター関係車両が増加し、周辺交通に支障
- 行政と西鉄が協力して、土地利用の高度化と都市機能の整備充実に取り組む
 - 西鉄は福岡駅再開発基本構想を発表(1986年)
 - 福岡市は第6次福岡市基本計画を策定(1988年)
 - ターミナル機能向上、回遊性向上、商業・情報・文化施設などの都市機能充実を実現



1978年の天神



天神ソラリア計画の概要

➤ 地域一体型開発

- ◆福岡駅、バスセンター、スポーツセンターを一体化して再開発、対象敷地面積1.9ha
- ◆再開発地区計画制度が適用され、バラバラの容積率(平均560%)が一律800%に引き上げ

➤ 西鉄における目的

- ◆再開発により安定的な収益源を確保する
- ◆都市開発のディベロッパーとしての実績を挙げる

➤ 企業理念具体化の象徴

- ◆開発コンセプトは「ふだんの暮らしに旅と芸術を、ミュージアムステーション」
- ◆企業理念...あんしん、かいてき、ときめきを提供し続け、地域とともに歩み、ともに発展します



ソラリア各ビルの竣工

■ ソラリアプラザビル(1989年竣工)

- 1階にコミュニケーションスペース「ゼファ」を開設
- 映画館やスポーツ施設など、スポーツセンターゆかりの機能も確保

■ ソラリアターミナルビル(1989年竣工)

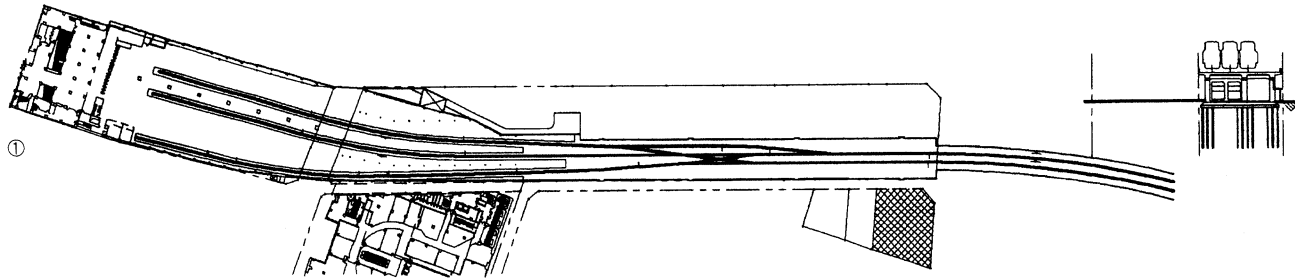
- 1階には東西・南北を結ぶ複数の通路と公共スペース「ライオン広場」を開設し、天神地区の回遊性を向上
- 福岡駅を2階に、バスセンターを3階に収容
- 各テナントに「福岡三越」を誘致

■ ソラリアステージビル(1999年竣工)

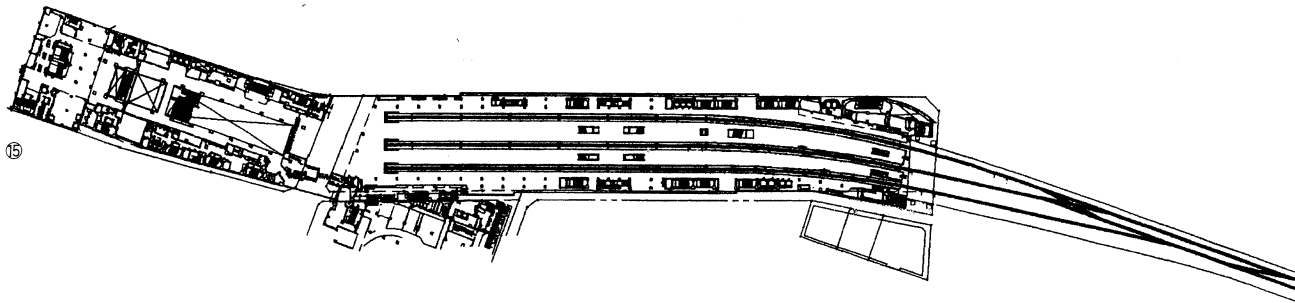
- 1階には2層吹き抜けの通路広場「ステージ広場」を開設
- 2階には天神交差点方面と連絡するコンコースを配置
- 6階に文化・情報発信機能を担う「西鉄ホール」を開設



福岡駅 工事前後の状況



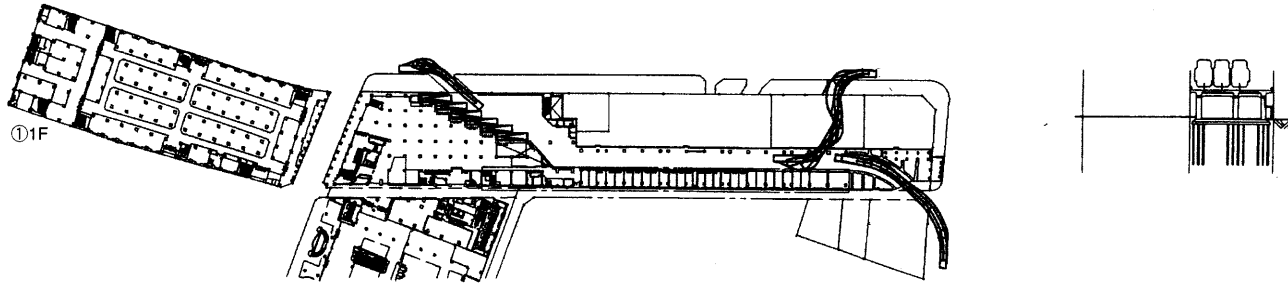
工事前



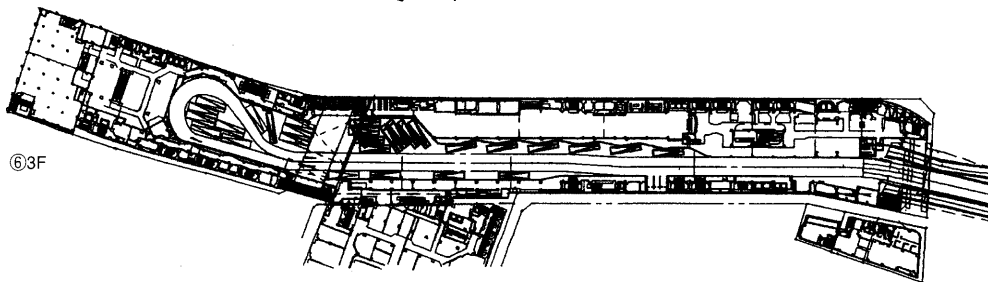
完成後



バスセンター 工事前後の状況



工事前

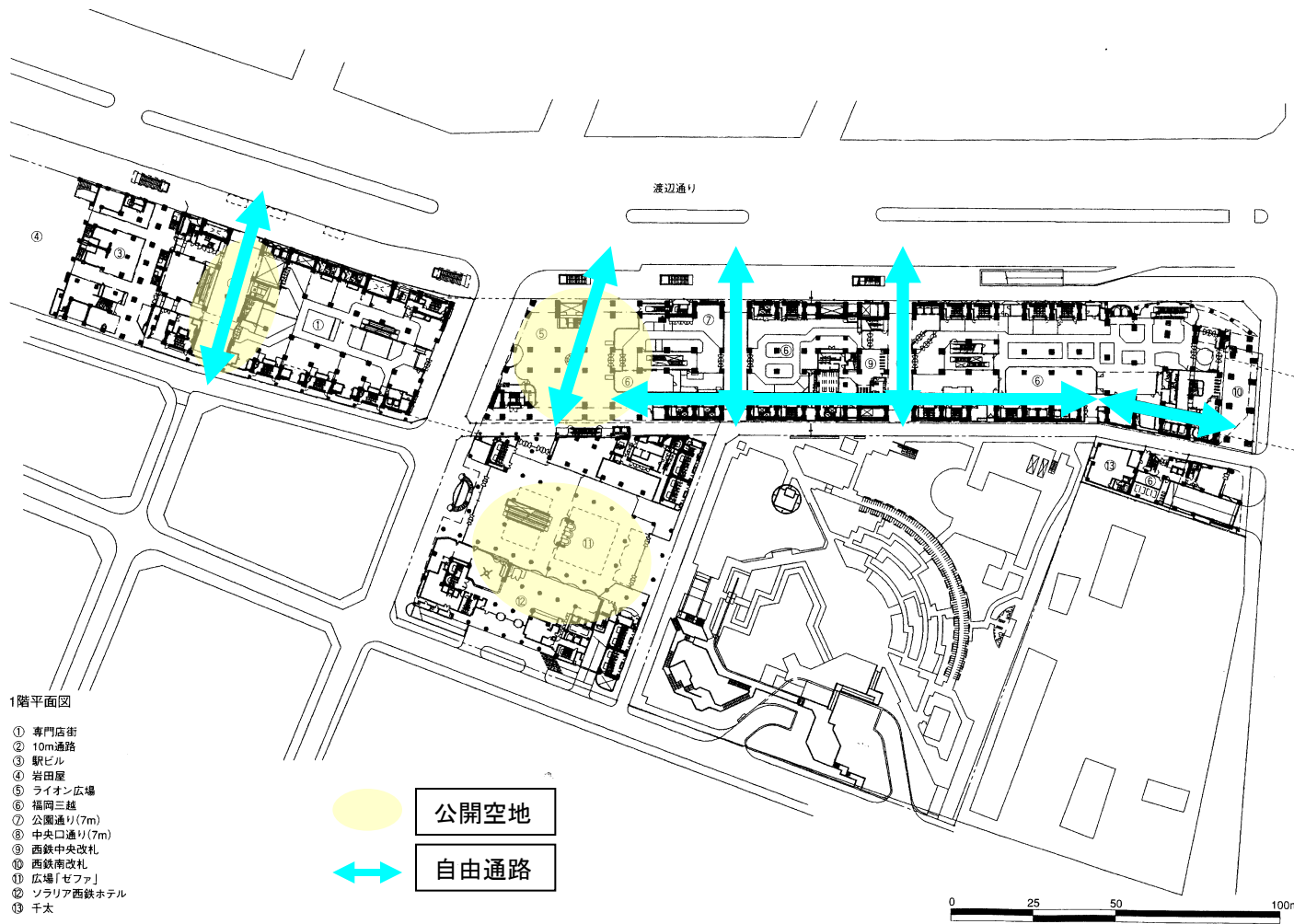


3階バスセンター完成

完成後



ソラリアターミナル・ステージ平面図



ソラリアプラザビル



ソラリアターミナルビル ・福岡三越



現在のソラリアターミナルビル ・ステージビル



第4代福岡駅周辺



天神第3次流通戦争

■ 第3次流通戦争

- 岩田屋Z-SIDE開店(1996年)
- 博多大丸の東館開店(1997年)
 - 再開発ビルエルガーラへ核店舗として出店
- 福岡三越開店(1997年)
 - ソラリアターミナルビルへ出店
- ソラリアステージビルのオープン(1999年)



現在の天神界限



ご清聴ありがとうございました

使用写真について

特に表示したものの以外は、西日本鉄道所蔵及び山本魚睡コレクション
いずれも広報室アーカイブ活用課が管理しております
お問い合わせメール

my44103@nnr.co.jp

