

平成 21 年度自主研究

大学移転に伴う箱崎地区の変容と
地域づくりに関する研究Ⅱ
報告書

平成 22 年 3 月

財団法人 福岡アジア都市研究所

はじめに

大学の街として発展してきた箱崎地区は現在九州大学移転の最中にある。今後大学移転が進むにつれ、広大な大学跡地の処理・利活用、そして大学移転により当地区が受ける大きな変化への対応などの問題について、抜本的な対処が必要となる。

昨年度は基礎調査として、箱崎地区の変遷やこれまでの大学との関係、現況把握等を中心に調査を進め、九州大学移転後のまちのあり方や、大学跡地の利活用のあり方について模索するための基礎的事項の整理を行った。今年度は、昨年度行った基礎調査の結果等を踏まえ、箱崎地区の将来的なまちづくりの方向性を検討するとともに、九州大学跡地の利活用についての考え方の提示を行った。

そこで本研究は、現在大学移転の渦中にある箱崎地区の街の変化について詳細に追求するとともに、大学移転後の箱崎地区のまちづくりの理念等を整理した上で、将来的な箱崎地区のまちづくりの考え方、それを踏まえた大学跡地利用の考え方について検討を行ったものである。

本報告書は、以下のような構成である。

第 1 章では、昨年度行った基礎調査結果から、箱崎地区の現状と課題について、簡潔に整理した。具体的には、箱崎地区が交通至便地であること、上空が航空路に指定され、建物の高さ制限や航空機騒音の問題を抱えていること、大学移転による箱崎地区に与える影響、箱崎地区の新たなシンボルの必要性和地域振興策等についてまとめた。

第 2 章では、箱崎地区（大学跡地）の利用計画に際し、前提となる福岡市の上位計画等について整理した。具体的には、「福岡市 新・基本計画」、「福岡市 2011 グランドデザイン」、「福岡市都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方」等における箱崎地区の扱い等についてまとめた。

第 3 章では、箱崎地区のまちづくりを行うにあたっての、基本的な方向性について整理した。具体的には、基本的な考え方、都市機能のあり方の整理を通して、箱崎地区の今後のまちづくりの考え方についてまとめた。

第 4 章では、箱崎地区の都市機能について、いくつかの視点からの考察を行った。具体的には、商業機能、業務機能、緑地公園機能について、昨年度実施した住民アンケートの結果や各種データを用いて、最近の変化状況等から分析を行った。

第 5 章では、箱崎地区の都市基盤のあり方について述べた。具体的には、交通至便地という利点を活かした鉄道交通、道路交通、臨海業務開発についてまとめた。

第 6 章では、前章までの箱崎地区のまちづくりに関する考え方の整理を受けて、箱崎キャンパス跡地の将来のまちづくりの考え方について整理した。具体的には、箱崎地区と九州大学跡地が連携する考え方、箱崎地区の持つ機能を高める考え方、東区、福岡市、九州全体といった広域圏視点からの考え方という 3 つの考え方にまとめた。

最後に参考として、第 6 章までで整理した箱崎地区のまちづくりの考え方を踏まえ、大学跡地への導入が期待される機能について、いくつかの案を提示した。これらの導入機能案が、今後の箱崎地区のまちづくりを検討していく際のきっかけづくりとなるものと考えている。

以上、本報告書が、今後の箱崎地区のまちづくりを考えていくひとつの参考資料になれば、幸いである。また、報告書をまとめるにあたりご協力をいただいた、九州大学新キャンパス計画推進室、福岡市住宅都市局大学移転対策部、福岡市総務企画局企画調整部、独立行政法人都市再生機構九州支社都市再生業務部の関係各位に深くお礼申し上げます。

2010 年 3 月

財団法人 福岡アジア都市研究所

目次

はじめに	Ⅰ
第 1 章 箱崎地区の現状と課題	1
1. 箱崎地区の現況	1
2. 大学移転による箱崎地区の新たな課題	9
3. 箱崎地区の新たなシンボルの必要性和地域振興策	10
第 2 章 箱崎キャンパス跡地及び箱崎地区利用計画の前提	11
1. 福岡市新・基本計画	11
2. 福岡市新・基本計画（区別計画・東区）	12
3. 「福岡市 2011 グランドデザイン」	15
4. 福岡市都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方（案）	16
5. 福岡県福岡都市計画（都市計画区域マスタープラン）	19
第 3 章 箱崎地区のまちづくりの基本的方向性	21
1. 基本的な考え方	21
2. 都市機能のあり方	23
3. まちづくりの考え方	24
第 4 章 箱崎地区の都市機能についての考察	25
1. 商業機能	25
2. 業務機能	28
3. 公園・緑地機能	29
第 5 章 箱崎地区の都市基盤のあり方	32
1. 鉄道交通	32
2. 道路交通	33
3. 臨港業務開発	33
第 6 章 箱崎キャンパス跡地のまちづくりの考え方	34
1. 箱崎地区と九州大学跡地が連携する考え方	34
2. 箱崎地区の持つ機能を高める考え方	35
3. 広域圏（東区、福岡市、九州全体）視点からの考え方	36

参考	箱崎キャンパス跡地導入機能（案）について	37
1.	キャンパス跡地を考える基本的視点	37
2.	キャンパス跡地に望まれる導入機能	39
3.	箱崎キャンパス跡地導入機能（案）	41
4.	箱崎キャンパス跡地ゾーニング（案）	53
付録		57
付録 A.	私立大学アンケート調査	58
付録 B.	導入機能（案）の参考資料	63

第1章 箱崎地区の現状と課題

本章では、昨年度整理した箱崎地区※の現在の状況とまちづくりの課題について、その要点を簡潔に述べる。

1. 箱崎地区の現況

(1) 市内でも有数の交通至便地

箱崎地区は、都心部天神から北東へ約 4.5km、博多駅から北へ約 4.0km に位置し、また福岡空港まで約 3.5km、九州自動車道福岡 IC まで約 6.0km、アイランドシティ港湾エリアまで約 5.0km という、極めて交通至便地である。

また、箱崎地区と都心部を結ぶ公共交通機関は福岡市営地下鉄箱崎線と JR 鹿児島本線があり、天神から地下鉄で約 10 分、博多駅から JR で約 6 分とわずかな時間距離である。

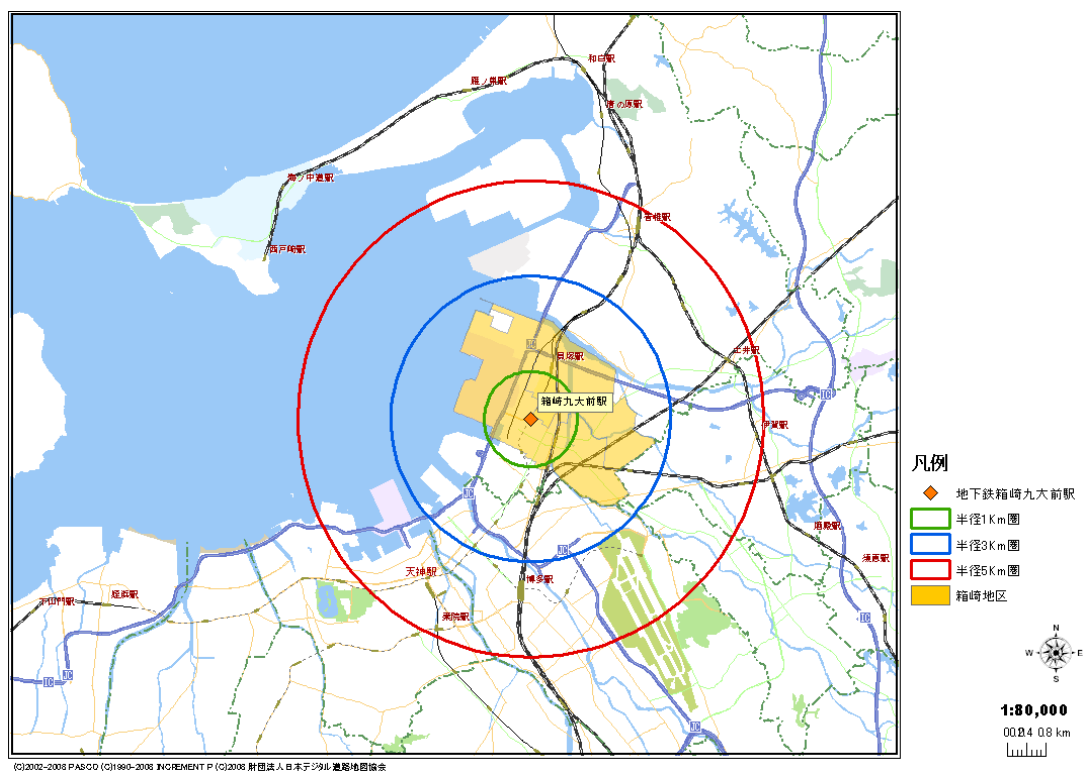


図 1-1 箱崎地区からの距離

※特に断りのない限り、本報告書における「箱崎地区」は、九州大学箱崎キャンパス近隣の4校区（箱崎、東箱崎、筥松、松島）を指す。

(2) 公共・公益施設が多く立地

箱崎地区には、東区役所、東保健所、法務局、東警察署等の官公署が多く立地している。また、箱崎地区は 1940（昭和 15）年に福岡市に編入される以前は、粕屋郡箱崎町の役場が立地しており、昔から行政の中心地であった。その名残もあり、現在でも県の粕屋総合庁舎が立地するなど、官公署や県立図書館などの行政サービスが集中するまちを形成している。

また、地区内には小学校 4 校、中学校 2 校が立地しており、中でも松島小学校の児童数増加が著しく、福岡市で 2 番目に児童数の多いマンモス校となっている。一方で、箱崎中学校は、立地場所が箱崎地区の北側はずれにあり、通学の利便性が悪く、地元から強い移転要望がだされている。

また、箱崎地区には近隣公園として、貝塚公園、汐井公園、箱崎公園が配置されている。また、歴史的な資産である筥崎宮には豊かな緑が存在する。

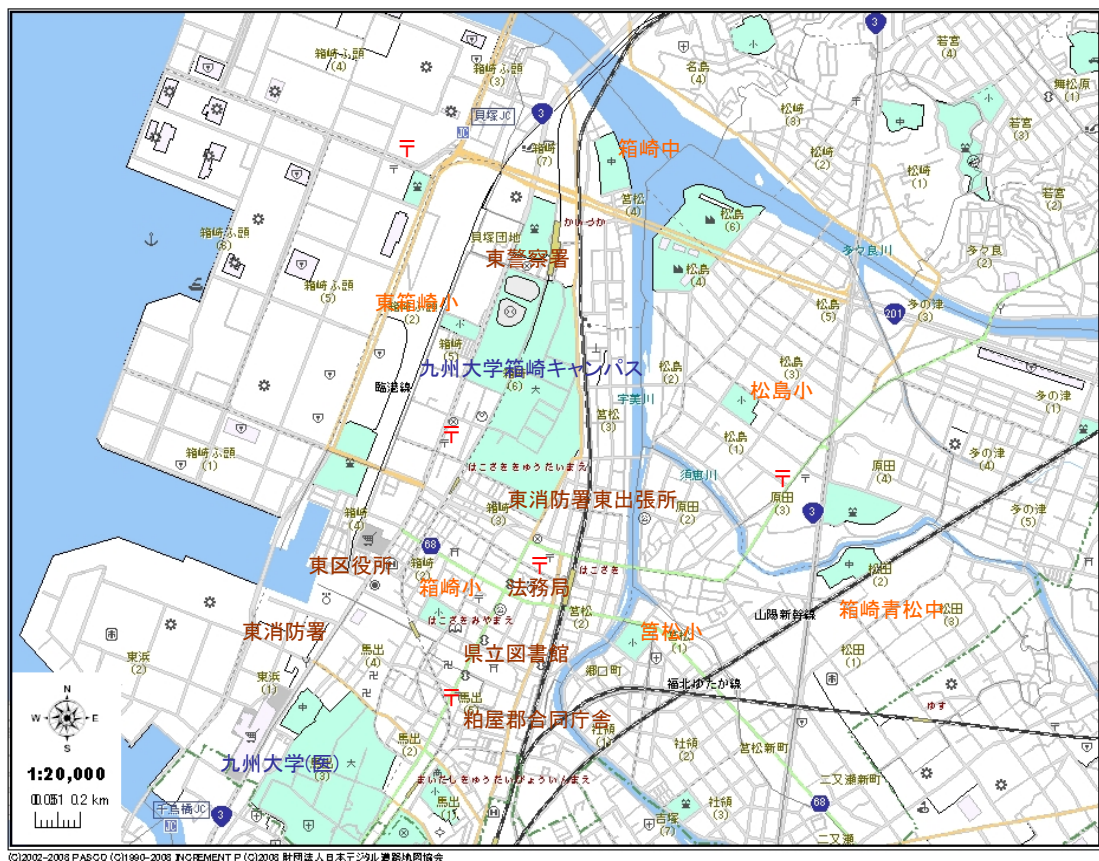


図 1-2 箱崎地区の主な公共施設

(3) 集合住宅の増加

箱崎キャンパスの東側、南側は、戸建て住宅や学生・単身向けの低層アパートやワンルームマンションが多く分布している。また、最近では JR 鹿児島本線沿いに、高層マンションが急増しており、箱崎地区の全体的な傾向として、個人住宅が減少している反面、集合住宅が増加している。箱崎キャンパス南側の古くからの住宅地は、幅員 4m 未満の路地や古い住宅も多く立地する特徴のあるまちを構成している。

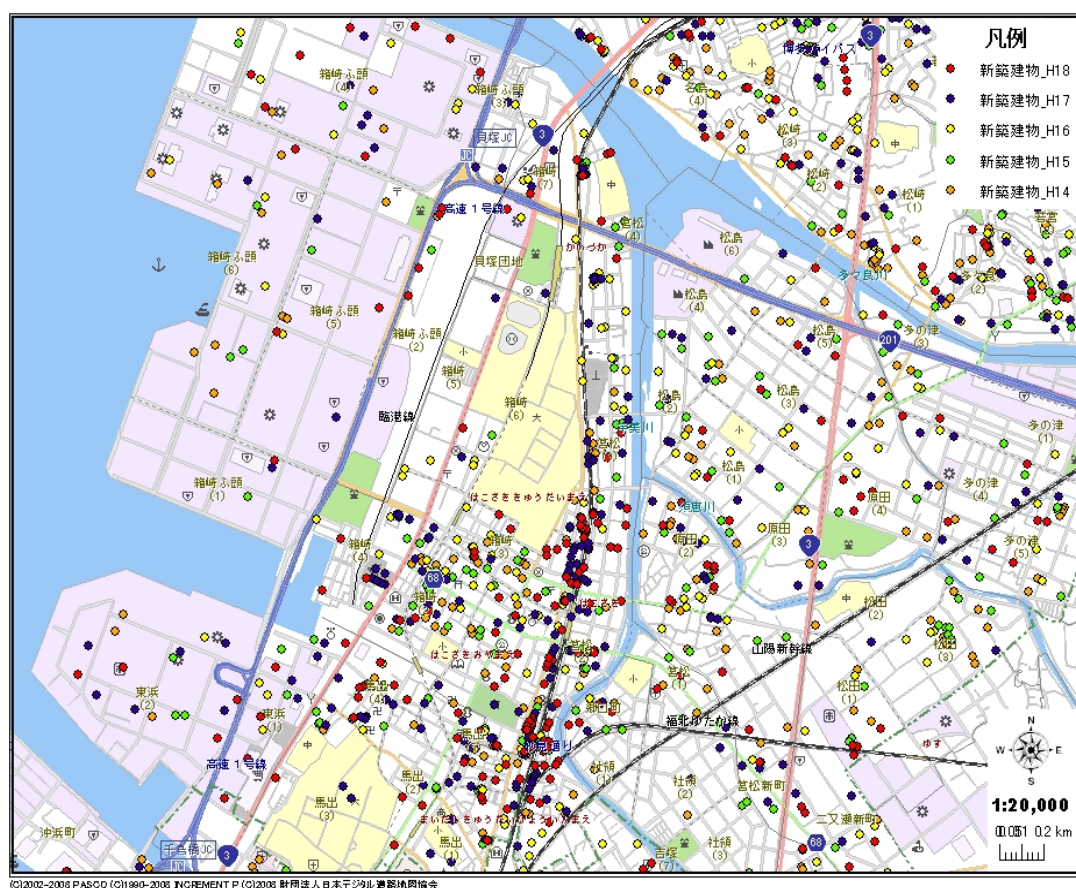


図 1-3 箱崎地区の新築建物（平成 14 年～平成 18 年）

(4) 小規模店舗の減少

「大学通り」を中心に箱崎商店街が古くから形成されているが、最近特に空き店舗が目立っている。また、箱崎地区の全体的な傾向として、飲食店、スーパー・商店、書店などが減少しているが、一方で医療機関、美容院・理容院が増加している。

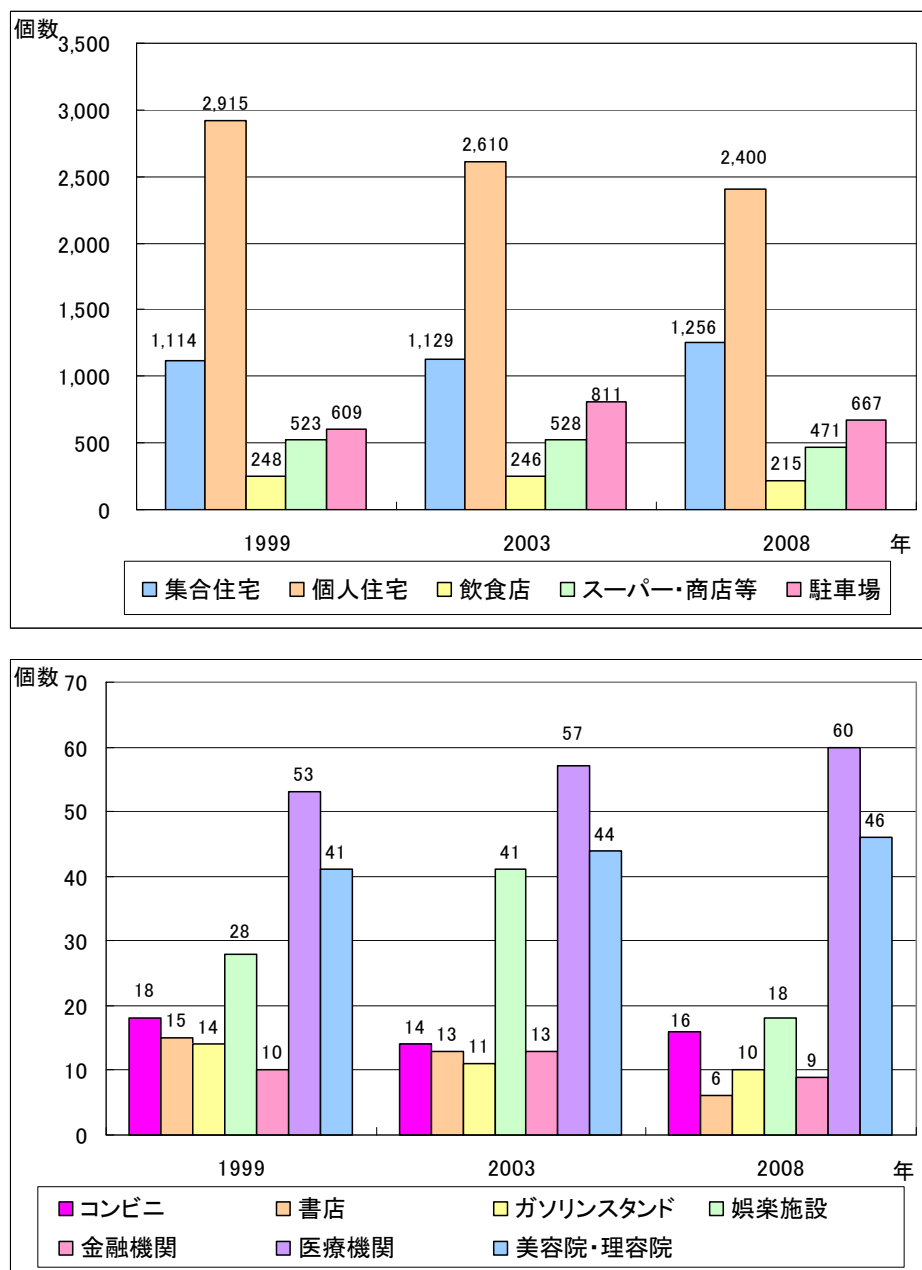


図 1-4 店舗数の変化（箱崎地区）

(5) 人口動向

松島小の児童数激増について前述したように、松島校区の人口増加率が高いが、他の3校区でも緩やかではあるが人口が増加している。また、箱崎、筥松、松島の3校区では、20～24歳人口割合が突出して高く、学生の居住がまだ多いと考えられるが、最近はやや減少傾向にある。このことは、九州大学の移転が進むとより顕著になると考えられる。

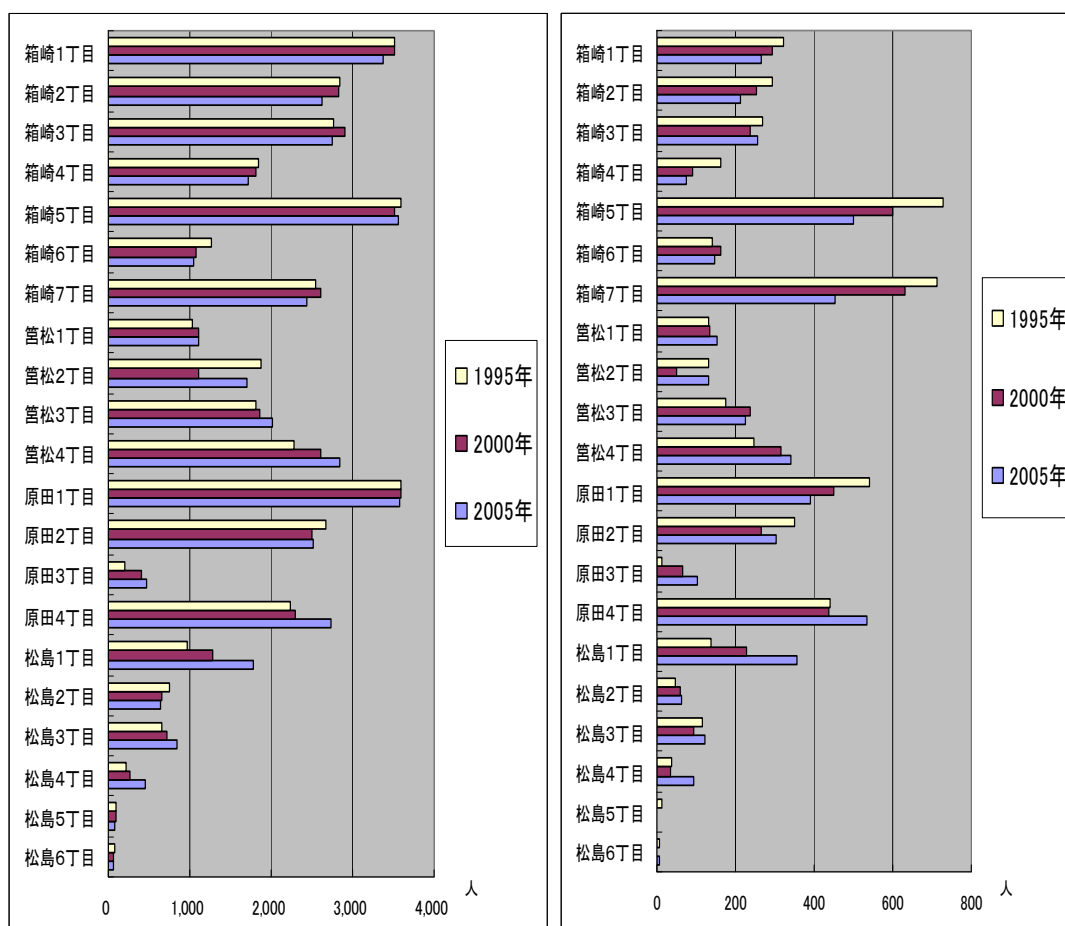


図 1-5 箱崎地区の人口総数（左）および 15 歳未満人口（右）の変化（町丁字別）

(6) 箱崎地区の分断

JR 鹿児島本線、宇美川、国道 3 号線、都市高速道路、九大箱崎キャンパスにより、箱崎地区の中には地域が分断されているところもある。特に箱崎地区には東西を貫く幹線道路が少なく、それら道路網の充足が期待される。一方、JR 鹿児島本線の連続立体交差事業や宮崎土地地区画整理事業により、幾分は東西の街区の分断が解消され、慢性的な交通渋滞の緩和もなされている。

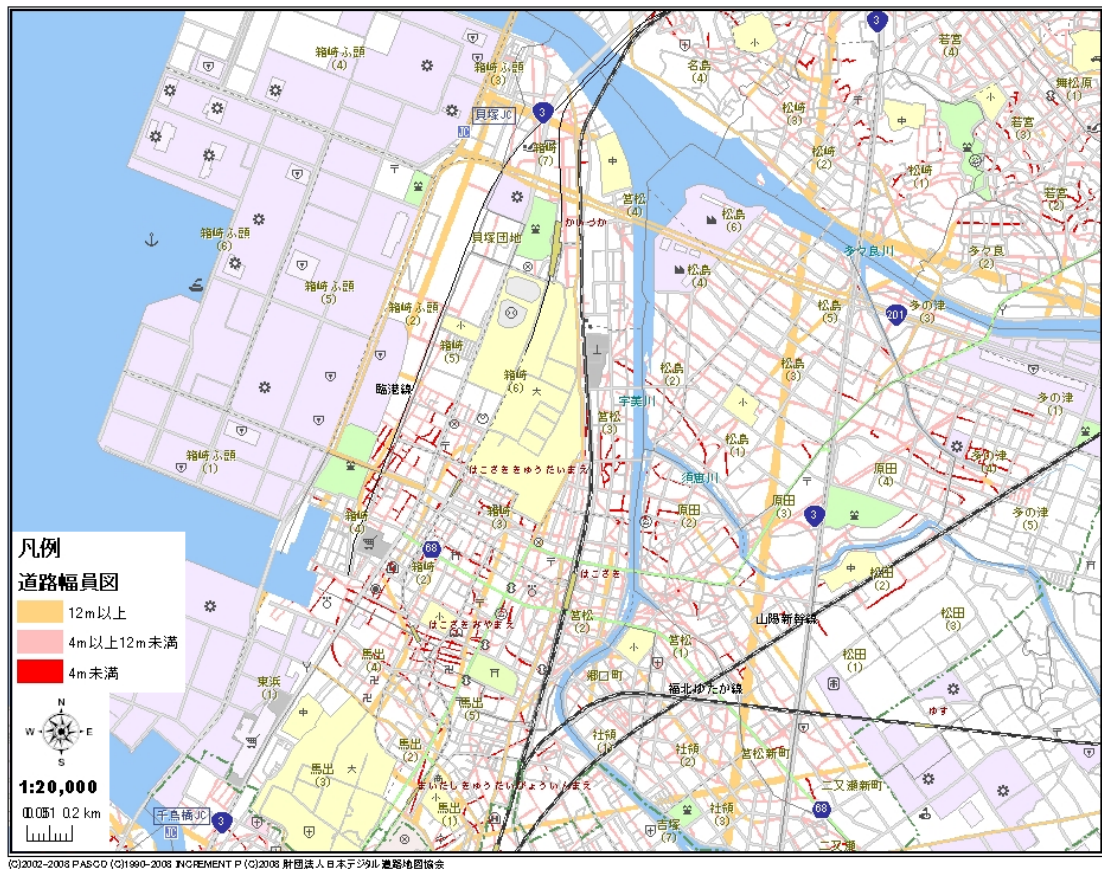


図 1-6 箱崎地区周辺の道路幅員

(7) 用途地域

国道 3 号線の東側幅 50m の地域が第 2 種住居地域で、それ以外の多くが第 1 種住居地域である。また、箱崎商店街、JR 箱崎駅周辺が商業地域、国道 3 号線以西などが準工業地域となっている。また、宇美川を挟んで東側の松島は工業地域となっている。

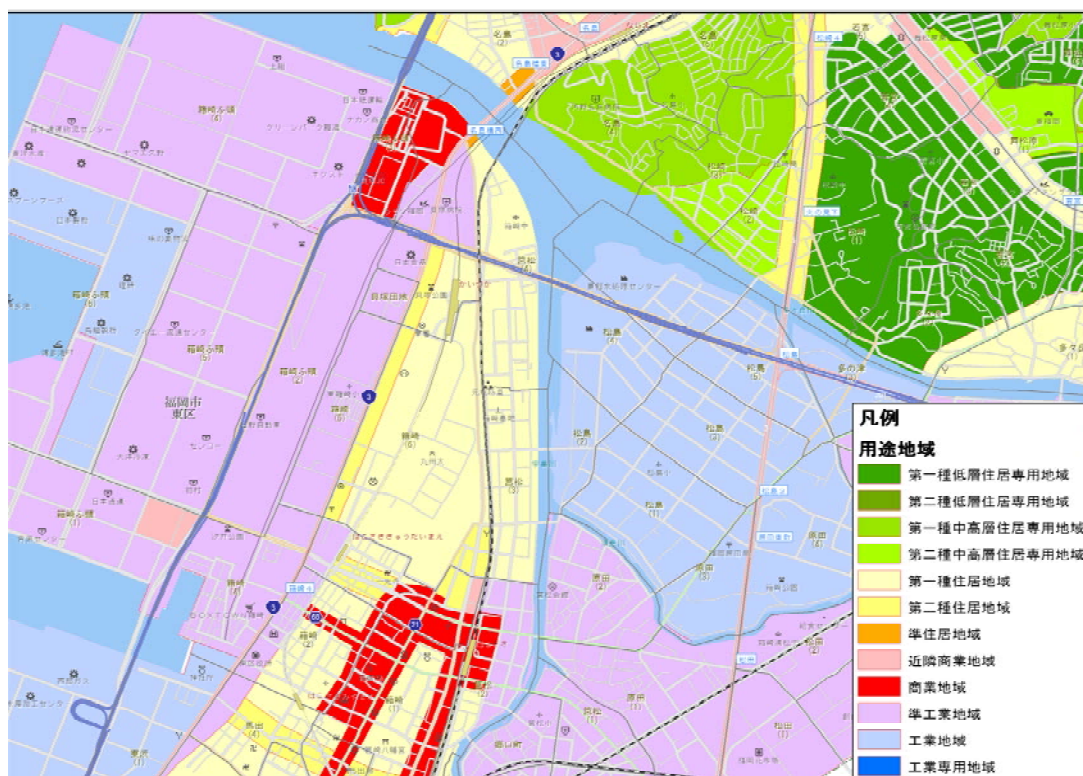


図 1-7 箱崎地区周辺の用途地域

(8) 航空法による建物制限及び航空機騒音

箱崎地区の上空は航空路に指定され、建物の高さ制限および騒音指定区域となっている。箱崎地区については、高さ 60～80m 程度までの建築は可能である。

また、箱崎地区は、航空機の騒音問題を抱えており、特に飛行高度が低い箱崎キャンパス正門付近や筥松校区で騒音が高い。JR 箱崎駅から南東方面が第 2 種区域に指定されている以外は、多くが第 1 種区域に指定されている。

表 1-1 航空機騒音に関する区域名と対策

区域名	対策の概要	箱崎地区における主な指定地区
第 1 種区域	区域内の住宅の防音工事に対する助成。	箱崎校区、東箱崎校区、筥松校区の多く、および松島校区の一部
第 2 種区域	区域内の建物などの所有者が区域外に移転等する場合の補償、および建物が所在する土地の買入れなど。	箱崎校区、筥松校区の一部
第 3 種区域	区域内の土地の買入れ、および緑地帯その他の緩衝地帯としての整備。	筥松校区の一部

出典：「くうこうひろば」HP、環境共生案内（成田空港）：<http://airport-community.naa.jp>

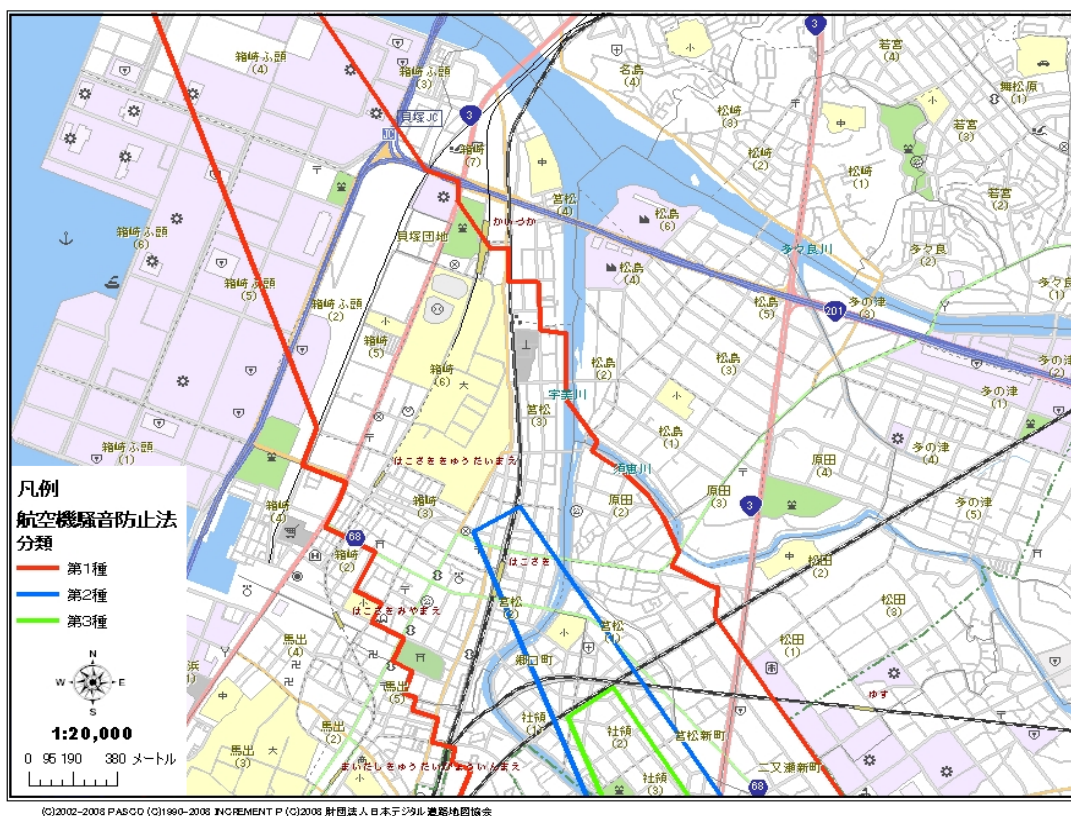


図 1-8 航空機騒音防止区域（箱崎地区周辺）

2. 大学移転による箱崎地区の新たな課題

(1) 箱崎地区に与える影響

①不動産の空室化と地価の低下

学生等の大学関係者が減少することで、アパート・ワンルームマンションの空室化が進み、地価が下落することが懸念される。

一方で、大学向け不動産の多くは、マンションへの建て替えや他用途へ転換されることが予想される。

そのため、地価の下落を抑え、不動産需要を喚起するような事業展開が期待される。

②地域産業の沈下

大学関係者が減少することで、地域消費が落ち込み、特に小売店、飲食店、サービス業などの商業施設への影響が大きくなることが懸念される。

このため、大学関係者の需要に依存しない新たな業種、業態への展開が迫られるべきである。

③公共交通機関利用者の減少

JR、地下鉄など公共交通機関利用の大学関係者が減少することで、関係交通機関の業績への影響が大きくなると考えられる。

バス路線の変更、運行回数の減少などの可能性も考えられ、箱崎地区住民の利便性悪化の影響も懸念される。

一方、跡地の有効活用によっては、交通需要の改善に期待がもてることが考えられる。

④人口減少および高齢化

大学関係者が減少することで、箱崎地区全体の人口減少にもつながることが懸念され、また相対的に高齢化率が増加することになる。

そのため、大学に代わる機能や良好な居住環境機能を充実させることも考えられる。

(2) 箱崎地区住民に与える影響

九州大学の移転により、箱崎地区の最大の地域資源のひとつが消滅することで、地域のシンボルの喪失や箱崎地区の経済活動の衰退により、まち全体の賑わいがなくなる懸念がある。

逆に、移転の危機感から、箱崎地区のまちづくり意識が高まることで、改めてまちを見直すきっかけになることが期待される。

3. 箱崎地区の新たなシンボルの必要性と地域振興策

(1) 新たなシンボルの導入

これまで、箱崎地区は筥崎宮と九州大学をまちのシンボルとして発展してきたといえる。その九州大学の移転により地域のシンボルを一部失うことになる。

このため、新たな箱崎地区の将来を考えた場合、九州大学に替わる新しいまちのシンボルとしてイメージできる、何らかの機能を検討する必要がある。

(2) 地域振興につながる機能導入

九州大学が移転することで、箱崎地区の地域経済活動に大きな影響があると考えられる。既成市街地は成熟したまちであり、大規模に開発することが困難であることを考えれば、地域振興、地域の活性化のためにはキャンパス跡地に新たな機能を考える必要がある。また当然、この機能はキャンパス跡地内のみで完結するわけではなく、機能を活かすためにも既成市街地との連携を意識したまちづくりが重要である。

第2章 箱崎キャンパス跡地及び箱崎地区利用計画の前提

本章では、箱崎地区（九州大学箱崎キャンパス跡地）の利用計画に際し、前提となる福岡市の上位計画等について整理を行う。

1. 福岡市新・基本計画

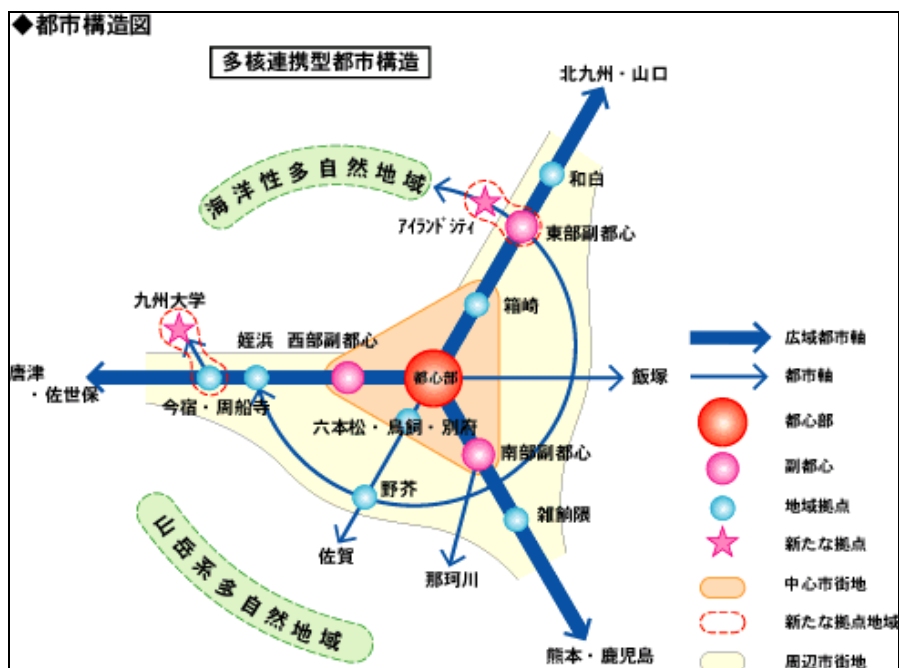


図 2-1 都市構造図（出典：福岡市新・基本計画 全市編）

福岡市新・基本計画（2003（平成 15）年 3 月）では、目標年次を 2015（平成 27）年と定め、箱崎地区の位置づけとまちづくりの方向性について下記のとおり整理している。

箱崎地区は、「地域拠点」および「中心市街地」としての位置づけがなされており、「地域拠点」として「箱崎宮などの歴史・文化的資源や既存商店街の界限性を活かすとともに、土地地区画整理事業や鉄道高架による基盤整備、九州大学移転跡地などを活用した地域の活性化をめざす。」としている。

また、「中心市街地」として、「都心部から交通利便性の高い Y 型都市軸方向を中心に広がり、概ね都市基盤が整備された古くからの市街地で、蓄積された社会資本を活かし、高密度な都市型居住を促進する。また、商業・業務・文化などの諸機能が都心部から広がりを見せており、住宅と諸機能が調和した複合市街地の形成をめざす。」としている。

主要な施策として、「九州大学移転跡地のまちづくり」を掲げ、「箱崎キャンパス跡地については、JR 鹿児島本線の高架化やそれに伴う箱崎土地地区画整理事業と連携をとりながらまちづくり構想の策定を進め、交通利便性を生かした各種都市機能の導入を図るなど、新たなまちづくりをめざす。」としている。

2. 福岡市新・基本計画（区別計画・東区）

福岡市新・基本計画（区別計画・東区）（2003（平成15）年3月）では、目標年次を2015（平成27）年と定め、箱崎地区の現状と課題、将来像、まちづくりの方向性について詳細に整理している。

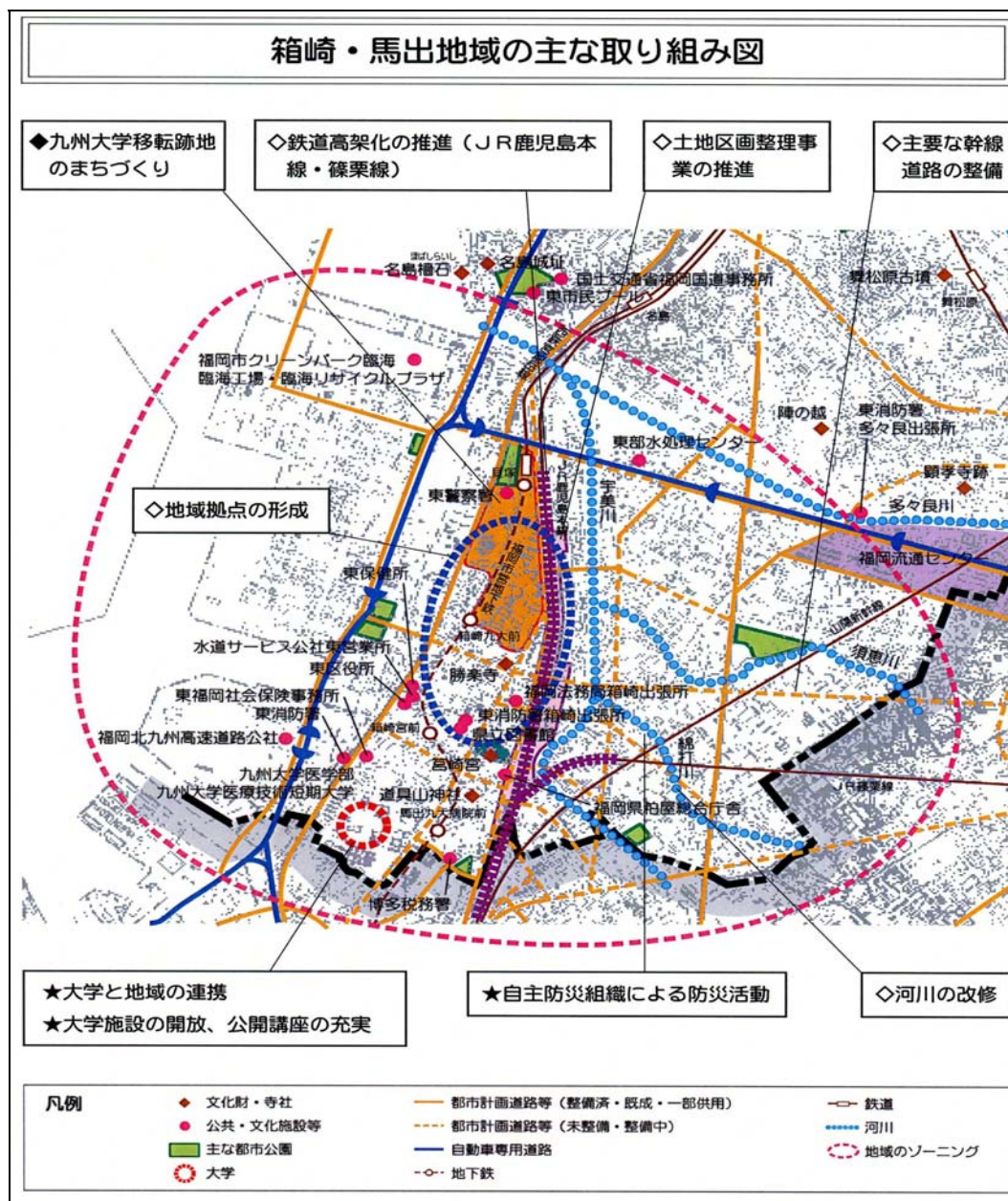


図 2-2 箱崎・馬出地域の主な取り組み（出典：福岡市新・基本計画 東区基本計画）

計画の中では、箱崎地区として「箱崎・馬出地域の将来像」という形で以下の方向性を整理している。

(1) 地域の特性と課題

- ①千年以上の歴史を持つ筥崎宮を中心とした、伝統行事や多くの史跡が残る歴史ある街である。また、1911（明治 44）年の九州大学の立地により、学生の街としても発展し、通称大学通りを中心に商店街が形成され、東区役所や県立図書館など公共施設も多く立地している。
- ②交通便利性の良さなどから、近年はマンションなどの立地も進んでおり、昔ながらのまちなみも残り、狹隘道路が多く存在している。
- ③地域コミュニティにも大きな役割を果たしてきた既存商店街は、大規模ショッピングセンターの立地などにより、かつての賑わいがなくなり、商店街の活性化が求められている。
- ④地域と歩んできた九州大学は、2005（平成 17）年から移転が開始され、多くの学生が流出するなど、住環境や商店街の活動などへの大きな影響が予想され、キャンパス跡地の活用方策を含め、地域と連携したまちづくりが求められている。
- ⑤松島などは、福岡流通センターの整備を契機として、国道 3 号博多バイパスなど幹線道路の整備や工場や物流施設の立地が進んだ。近年は特に高層住宅の立地により、住宅と工業の混在が進み、生活環境の改善や公共施設利便性の向上が求められている。
- ⑥宇美川や須恵川などの河川では、過去に大規模な水害を引き起こし、河川改修など治水事業が進められるとともに、地域の貴重な水辺空間として、地域による清掃活動など、河川環境を大切にする取り組みも行われている。
- ⑦箱崎地区は、福岡空港への航空機進入路にあたり、航空機騒音の課題が大きい。このことから、移転補償跡地が点在しており、その活用などが求められている。東箱崎においては、深夜における鉄道騒音などの問題もある。

(2) 地域の将来像（古きものと新しきものとが交差する活力のあるまち）

①まちづくりの考え方

筥崎宮など地域の歴史・文化資源と既存の商店街の界限性を活かすとともに、九州大学移転跡地、筥崎土地区画整理事業などの新しいまちづくりを契機とし、周辺のまちも一体となった活気のあるまちづくりを進める。

②まちづくりの目標と取り組み

■筥崎宮の魅力と多様な施設の集積を活かした文化が香るまち

筥崎宮を中心とした歴史・文化資源を大切にするとともに、NPO などによるコミュニティビジネスや商店街などの界限性や大学の立地を活かした地域が主体のまちづくりを進める。

<主な取り組み>

○地域によるまちづくり活動の推進

箱崎地区の伝統文化保存活動、地域の商店街と NPO などが連携したまちづくりなど

○大学と地域の連携

○大学施設の開放、公開講座の充実

■大学移転を契機とした新たな活力を生み出すまち

大学の移転に伴い、中心市街地において大規模な跡地が生じることから、その跡地利用における新しいまちづくりについては、地域とともに検討を行い、新たな活力を生み出すまちづくりを進める。

<主な取り組み>

○九州大学移転跡地のまちづくり

箱崎地区は主要な拠点であり、良好な市街地形成及び地域振興のため、計画的なまちづくりに向けて、跡地の利用について調査・検討を進める。

■安全な住環境の中で安心して暮らせるまち

JR 鹿児島本線の高架化、箱崎土地区画整理事業、都市計画道路整備、河川の改修などにより安全で安心して暮らせる都市基盤の整備を進める。

<主な取り組み>

○箱崎地区の鉄道高架化に合わせた土地区画整理事業の推進

JR 鹿児島本線の高架化に併せて箱崎駅の移設を中心に、都市計画道路、公園などの公共施設の整備・改善を行い、安全で良好な居住環境の整備を行う。

○鉄道高架化の推進（JR 鹿児島本線・篠栗線）

JR 鹿児島本線により分断された箱崎地区の市街地の一体化と踏切遮断による交通渋滞の改善や踏切事故の解消を図るため、鉄道の高架化を推進する。

○主要な幹線道路の整備

箱崎阿恵線、馬出東浜線など都市計画道路の整備

○河川の改修や雨水排水機能の強化

宇美川・綿打川の河川改修、雨水幹線・側溝などの整備

○自主防災組織による防災活動

3. 「福岡市 2011 グランドデザイン」

「福岡市 2011 グランドデザイン」（2008（平成 20）年 6 月策定）では、目標年次を 2011（平成 23）年と定め、福岡市新・基本計画の実現にあたっての、4 年間の具体的な施策、事業を中期計画として、市政運営の基本方針を示している。

今後のまちづくりにおける取り組みの視点については、「福岡のあらゆる資源や魅力を最大限に活かし、多様な主体と共働でまちづくりを進める」としている。

また、まちづくりの目標像として、3 つを掲げている。

- ✓ 笑顔があふれ、明るく元気に子どもが育つ街・福岡（こども）
- ✓ 市民も企業も皆が、環境を大切にする健やかな街・福岡（環境）
- ✓ シティプロモーションで創る九州・アジア新時代の交流拠点都市・福岡（アジア）

特に、力を入れていく分野・施策及び主な重点事業として、「コンパクトな環境共生都市づくり」、「風格ある美しい都市づくり」、「九州・アジア新時代の交流拠点都市づくり」など、10 の項目を掲げている。

4. 福岡市都市計画マスタープラン改定の基本的な考え方（案）

福岡市都市計画マスタープラン（2001（平成 13）年 5 月）は、目標年次が 2010 年であるため、現在、そのマスタープランの改定に関する基本的な考え方（案）（2009（平成 21）年 8 月）で、改定の概要について整理を行っている。その基本的な考え方として、各拠点（図 2-1）にコンパクトに都市機能を誘導し、環境負荷を少なくするとともに、九州・アジアとの交流人口の増加を図り、将来にわたって持続可能な都市「ふくおか」を目指すため、以下の 6 つの方向性を掲げている。

- ✓ 九州・アジアの交流の都市づくり
- ✓ 機能集約型の都市づくり
- ✓ 活力ある都心づくり
- ✓ 地球にやさしい都市づくり
- ✓ 快適で住みやすい都市づくり
- ✓ 災害に強い都市づくり

また、福岡市は「交通バリアフリー基本方針」（2002（平成 14）年 3 月）を策定し、人や環境にやさしい交通体系づくりとして、1 日当たりの平均利用者数が 5,000 人以上の鉄道駅と、該当駅から概ね 500m 圏内に広域的な中心公共施設が複数立地する地区を「交通バリアフリー重点整備地区」に指定している（図 2-3）。福岡市内の 11 箇所の重点整備地区に、貝塚地区及び箱崎地区が含まれていることから、両地区が重要な交通拠点地区であるとともに、公共施設が集中している中心的な地区であることがわかる。



図 2-3 交通バリアフリー重点整備地区（出典：福岡市道路整備アクションプラン 2011）

また、都心部からの公共交通機関利用による 30 分圏に箱崎地区が含まれており、箱崎地区の利便性の高さがわかる（図 2-4）。

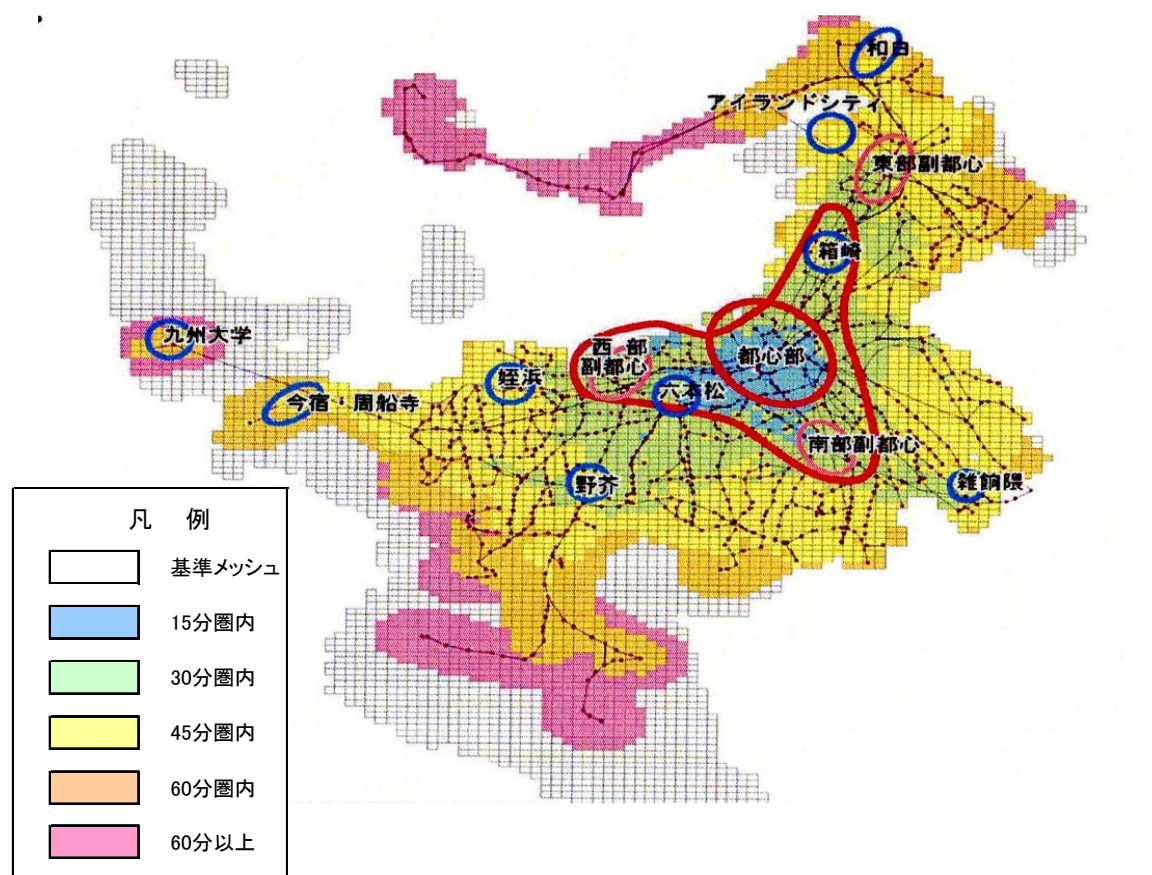


図 2-4 公共交通機関利用による 30 分圏（出典：住宅都市局都市計画課）

次に、図 2-5 は、福岡市営地下鉄各駅から他の交通手段への乗り継ぎ状況をみた図である。貝塚、箱崎九大前、箱崎宮前の各駅の状況を見ると、いずれも徒歩への乗り継ぎが最も多いが、次に自転車への乗り継ぎが多いことがわかる。

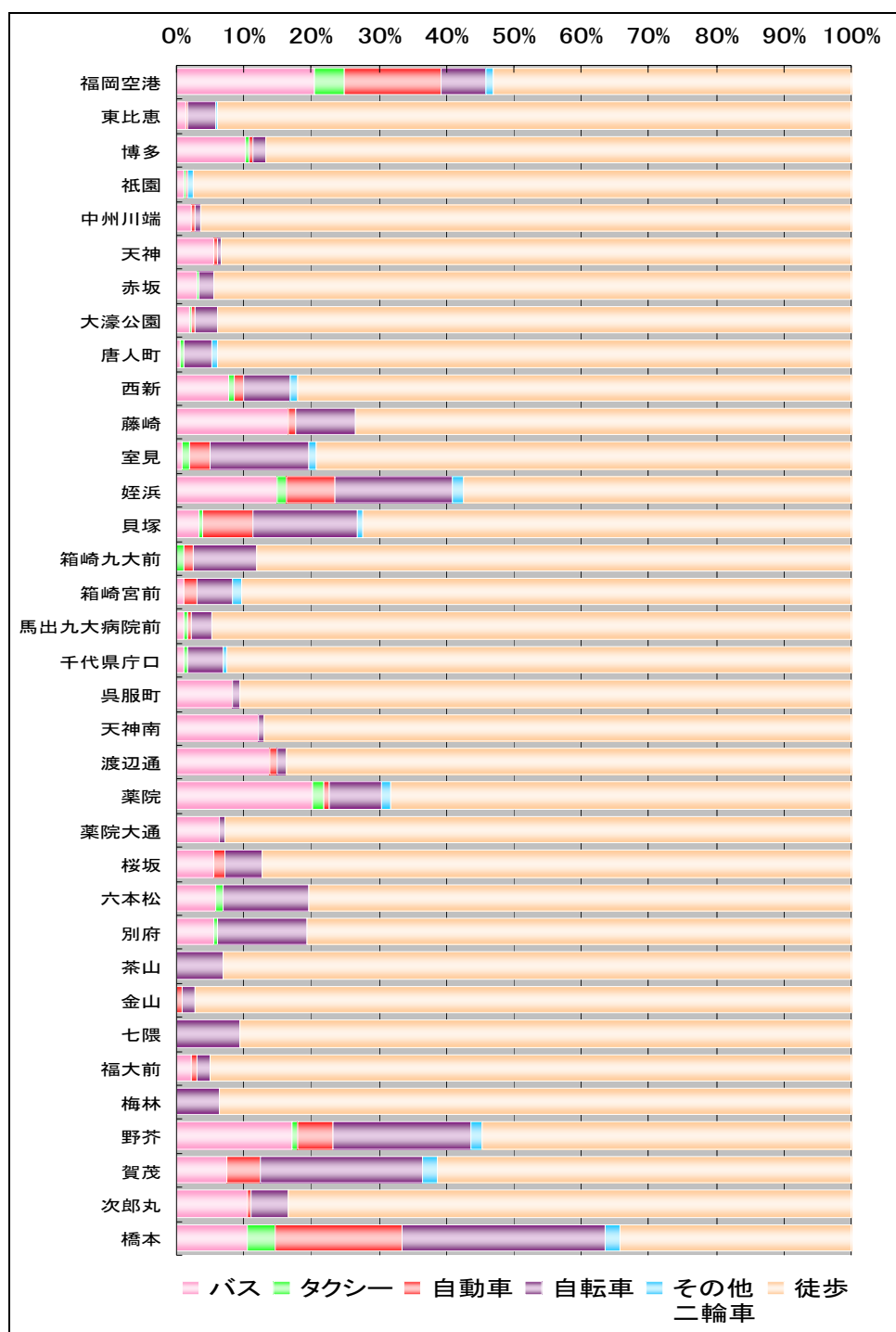


図 2-5 市営地下鉄各駅と他の交通手段との乗り継ぎ状況

(出典：住宅都市局交通計画課)

福岡県では、福岡県福岡都市計画（都市計画区域マスタープラン）（2008（平成 20）年 12 月）を策定し、土地利用に関する方針についてまとめている。その中で、流通業務地の一つとして、鉄道輸送にも至便な箱崎ふ頭地区の交通要衝の地に集中的に配置し、港湾整備と連携して臨海型の流通業務地を整備することを明記している。

大規模集客施設の誘導方針位置図

凡例

- - - - : 都市計画区域
- + + + + : 鉄道（未整備含む）
- ==== : 高速道路（未整備含む）
- : 主要道路（都市計画道および国・県・市町村道：未整備含む）
- : 市町村境
- : 広域拠点の概ね的位置
- : 拠点の概ね的位置

(出典：福岡都市計画区域マスタープラン 2008（平成 20）年）

なお、JR 箱崎駅周辺の大規模集客施設誘導方針では、図 2-7 のとおり具体的なゾーニングを設定している。

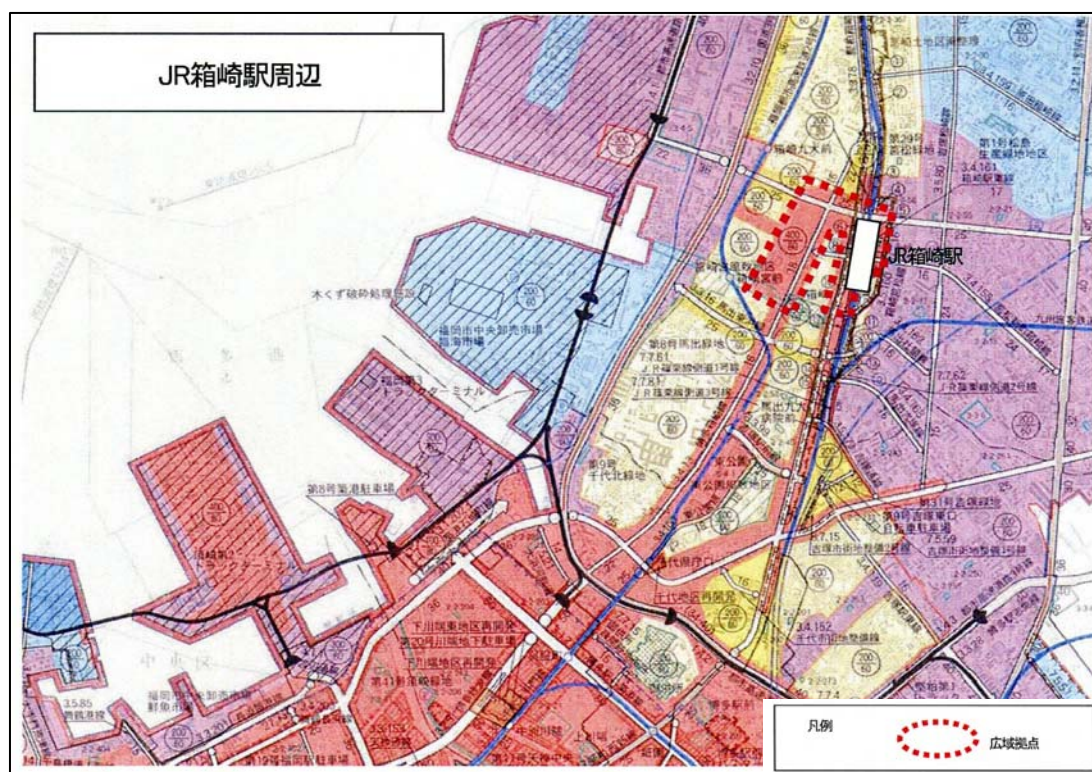


図 2-7 JR 箱崎駅周辺の大規模集客施設誘導方針位置図

(出典：福岡都市計画区域マスタープラン 2008（平成 20）年）

第3章 箱崎地区のまちづくりの基本的方向性

これまで箱崎地区は、都心部からはほぼ等距離にある西新、大橋地区が都市再開発が行われてきたのに対し、JR 鹿児島本線の連続立体交差化事業とこれにともなう土地区画整理事業、地下鉄箱崎線の建設を除けば、大きな投資は行われてこなかった。それは広大な敷地を有する九州大学や歴史的資源の筥崎宮の存在があったからと考えられる。見方を変えれば、大規模な開発が行われてこなかったことにより、旧来からの街並みが残るなど、ヒューマンスケールのまちとしての特徴を備えてきたともいえる。

しかしながら、箱崎地区のシンボルの一つである九州大学の移転に伴い約 43ha の空地が発生することから、箱崎地区の将来のまちづくりには当該跡地を有効活用し、中心市街地全体の活性化の一翼を担い、あわせて地域の振興を図っていく必要がある。

本章では、前章までで整理した地域の課題と上位計画を踏まえ、箱崎地区のまちづくりの方向性について整理を行うものとする。

1. 基本的な考え方

(1) 広域的拠点としての位置づけ

- ①箱崎地区は、上位計画にも位置付けられているとおり、都心部及び大橋・西新地区と一体となって連担した大きな都心部を形成している中心市街地の一部でありつつ、また現状の土地利用状況から区レベルの生活に密着した「地域拠点」としての面をも同時に有する。しかしながら、まちの構造的な変革を困難にしていた九州大学の存在がなくなり、既成市街地の街並みを維持しつつ、中心市街地にふさわしいまちづくりを進める可能性が生じている。このため、民間の活力も利用しながら新たなまちづくりを進めるためには、福岡都市計画マスタープランにおいて広域的で多様な都市機能の集積を許容する「広域拠点」としての位置づけを行う必要がある。
- ②新・基本計画や都市計画マスタープランの基本的な考え方に沿って、全市的な機能配置に配慮しつつ、九州・アジアの交流拠点都市、機能集約型の都市、快適で住みやすい都市等の視点を踏まえた機能を備えた箱崎地区を目指すことが必要である。
- ③これらの機能を想定したまちづくりにあたっては、長期にわたって市民に親しまれ、低炭素社会にふさわしい環境配慮型の持続可能な拠点が求められている。

(2) 交通利便性を活かした広域的需要への対応

箱崎地区は、都心と東部副都心に挟まれ、地下鉄・JR、都市高速道路、国道 3 号線、博多港、福岡空港など、陸海空の交通条件に恵まれている。このような広域交通のクロスポイントとしての立地条件を活かし、広域的拠点にふさわしい広域的ニーズに対応することが重要である。

(3) 新しいまちづくりと既成市街地との連携による賑わいの創出

箱崎地区には、すでに箱崎商店街や東区役所・保健所・東警察署など区レベルの公共サービス機関などがある。民間活力を活用した新たなまちづくりにあたっては、既存市街地に存在する各施設と連携した地域の賑わいを創出するよう計画を進めることが重要である。

(4) 歴史や文化などの資源・界限性を活かしたまちづくり

- ① 箱崎宮は、地域を代表する資源としてほとんどの住民に認識されているとともに、日本三大八幡宮として放生会など市民に親しまれている。また、箱崎宮からお汐井取りの浜辺に至る参道は、市街地を貫く緑豊かな軸となっている。
- ② 古くから箱崎宮の門前町として開けてきた箱崎は、細い路地空間が多く、住民や学生が暮らす界限性を持ったまちとなっている。
- ③ 古くは元寇防塁から九州大学の歴史的建物など文化遺産も多く、九州大学の持つ最高学府のイメージと重なり、箱崎地区のイメージを形成している。
- ④ 今後、このような箱崎地区の持つ資源・界限性をまちづくりの中で保全するとともに、有効に活用することによって特徴あるまちづくりが望まれる。

(5) その他（規制等）

第1章（図1-8）で述べたように、箱崎キャンパス上空は航空路に指定されており、建物の高さ制限および騒音指定区域となっている。高さ制限は60～80m程度であるため、概ね15～20階建ての建物の施工は可能である。また、航空機による騒音については、最近の機材の技術開発等によりかなり騒音は抑えられているとはいえ、騒音対策は不可欠である。建物の騒音防止施工に努めるなど、使用目的によっては、導入施設が制限されることが考えられる。

2. 都市機能のあり方

箱崎地区に求めることが考えられる都市機能を考察するにあたって、あらためて箱崎地区の特徴を整理してみる。これまで整理してきたように、箱崎地区は JR 鹿児島本線・地下鉄箱崎線、ならびに都市高速道路 1 号線・3 号線が近接して存在するなど、恵まれた交通アクセス条件にある。また九州大学の移転は、既成市街地の中に一地主権者（九州大学）が有する広大な敷地を出現させることになる。加えて、上位計画の中でも都心部と連担する中心市街地と、地域中心の 2 つの性格を持つ地域として位置づけられている。これらのことを考慮すると、箱崎地区へは既成市街地と連携を図りつつ様々な機能を導入することが考えられる。そこで、新・基本計画や都市計画マスタープラン等を再整理すると、福岡市の目指す都市像は「こども」「環境」「アジア」をキーワードにした「コンパクトで持続可能な環境共生都市」である。ここでは、それらを整理し、

- ① 福岡市全体の持続的発展を支える広域的機能
- ② 地域拠点としての機能
- ③ 地域からの要望も考慮した機能

に分類することとする。

このうち①と②については新・基本計画の都市の目標像に掲げるキーワード、またそれを踏まえて特に力を入れる分野・施策および重点項目のうち、文化教育、健康福祉、環境共生、アジア関連の機能が考えられる。いずれにしても、これらの機能は全市的機能配置を十分検討しつつ具体的な内容を詰めていく必要がある。

次に、昨年度、九州大学箱崎キャンパス周辺の 4 小学校区住民へ、アンケート調査を実施しており、その結果を整理しておくこととする。

調査項目は、校区のイメージやすみやすさ、生活の利便性、まちづくりや九大箱崎キャンパス跡地利用等、についてである。結果をみると、7 割近くの方が住みやすいと考えていること、校区ごとで差異があるものの、特に公共交通機関や行政機関等で 6 割以上の方が利便性が高いと考えていること、7 割以上の方が、箱崎キャンパス跡地へ関心を示していること、などがわかった。また、自由意見として、箱崎キャンパス跡地に緑や公園、文化教養施設が欲しい、箱崎中学校を移転して欲しい、などの要望意見も見受けられた。以上得られた、地元住民の要望意見も参考に、導入機能の検討を行っていくことが望まれる。

3. まちづくりの考え方

(1) 既存市街地と跡地との連携の考え方

箱崎は「筥崎宮のまち」としてだけでなく九州大学の学生を中心とする学生向けのアパート・下宿、飲食店、商店などが集積し、「九州大学のまち」を形成してきた。また、箱崎地区には、地区中心として箱崎商店街や東区役所、東保健所、東警察署など区レベルの公共サービス機関などが集中している。また、筥崎宮以外にも元寇防塁などの歴史的資源、宇美川、多々良川、博多湾などの自然環境、界限性を持った既存市街地など、特色ある地域特性を持っている。

これらの地域資源を活かしたまちづくりを進めるためには、地域分断の要因でもある九州大学の跡地を活用した交通アクセスの改善や、既存市街地との調和がとれた地域振興や活性化につながる跡地利用を進めることが期待される。

(2) 広域拠点・地域拠点にふさわしい持続可能なまちづくりの考え方

都市計画マスタープラン（案）では、「コンパクトで持続可能な環境共生都市」実現のために、

- ① 機能集約型の都市づくり
- ② 活力ある都心づくり
- ③ 災害に強い都市づくり
- ④ 快適で住みやすい都市づくり
- ⑤ 地球にやさしい都市づくり
- ⑥ 九州・アジアの交流拠点づくり

を目指すこととしている。これを箱崎地区に当てはめると、箱崎地区が持続可能なまちづくりを進めるためには、過去に洪水の災害を引き起こしてきた多々良川、宇美川等の河川改修が考えられる。災害の危険性が残されたままでは持続的発展は難しい。また、当該地区が福岡空港への進入・出発経路にあることから、航空機騒音や航空機災害への対応も念頭に置いておく必要がある。環境との共生においては、これら河川の持つ癒し機能や環境機能を活かすとともに、地域全体の緑の創造を進めることが必要と考えられる。

次に、地域の資源を活かし快適で住みやすいまちを目指すために、子供たちが安心して遊び遊べる環境を造り出すことも必要である。

さらに、中心市街地の一部を構成することから、交通ネットワークをさらに充実させながら、都心に展開することが望ましい機能を導入することも考えられる。

このようなまちづくりを行うことで、広域機能や地域拠点機能が集積し、そのことにより福岡市が目指すアジアの交流拠点としてのポテンシャルがより高まる可能性がある。

第4章 箱崎地区の都市機能についての考察

本章では、箱崎地区の都市機能について、第 3 章で述べた内容について、機能ごとに考察を行う。

1. 商業機能

箱崎周辺では国道 3 号線沿いを中心に郊外型大型商業施設の開店が相次ぎ、箱崎地区は福岡市の中でも商業環境の変化が激しい地区のひとつとなっている。表 4-1 は、箱崎地区周辺の主な大型店一覧である。また図 4-1 は、それぞれの店舗のおよその位置を示したものである。

表 4-1 箱崎地区周辺大型店舗一覧（平成 21 年 9 月 9 日現在）

名称	所在地	新設日	店舗面積
箱崎ショッピングバザール	箱崎 1 丁目	昭和 39 年 11 月 28 日	3,839 m ²
太陽家具東福岡店	馬出 4 丁目	昭和 51 年 11 月 1 日	2,950 m ²
グッデイ東福岡店	松島 5 丁目	昭和 56 年 1 月 27 日	2,460 m ²
マルキョウ貝塚店	箱崎 5 丁目	平成 1 年 8 月 1 日	1,130 m ²
ファミリーユサ福岡東店	原田 4 丁目	平成 8 年 11 月 12 日	1,630 m ²
ゆめタウン博多	東浜 1 丁目	平成 12 年 6 月 22 日	48,542 m ²
ボックスタウン箱崎	箱崎 4 丁目	平成 18 年 4 月 3 日	4,284 m ²
マキシムシティ	箱崎 7 丁目	平成 20 年 11 月 18 日	1,956 m ²

（出典：福岡市資料より作成）



図 4-1 箱崎地区周辺大型店舗位置図（出典：福岡市資料より作成）

これらの商業施設の中でも、特に 2000（平成 12）年以降に開店した「ゆめタウン博多」「ボックスタウン箱崎」は店舗面積が大きいこともあり、地域の商業環境に大きな影響を与えている。また、1964（昭和 39）年に開店した箱崎ショッピングバザール（グルメシティ箱崎店が入居）が 2009（平成 21）年 1 月 11 日に閉店したことも、大きなインパクトを与えていることが予想される。

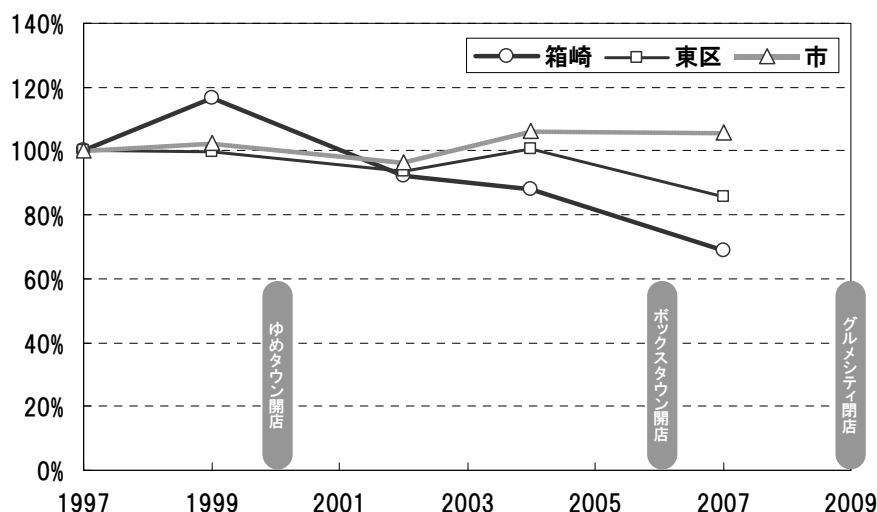


図 4-2 飲食料品店の年間商品販売額の推移（出典：商業統計より作成）

図 4-2 は、商業統計から作成した箱崎地区・東区・福岡市それぞれの飲食料品店の年間商品販売額を、1997（平成 9）年の値を 100 としてその推移をグラフ化したものである。これを見ると、福岡市全体の販売額はほぼ横ばい（微増）であるのに対して、東区および箱崎地区については、100%を下回っていることが分かる。特に箱崎地区については、1999 年にいったん増加したにもかかわらず、その後急激に減少し、2007 年には 10 年前と比較して飲食料品の販売額が 7 割以下にまで落ち込んでいる。

次に、昨年度実施した箱崎地区住民へのアンケート調査結果から、住民が買物で利用している施設の状況を分析する。図 4-3 は、買回り品／最寄り品の買物に利用する店舗として回答した住民の割合を校区ごとに示したものである。校区に依らず買回り品では「ゆめタウン博多」と「天神地区」が、最寄り品では「ボックスタウン箱崎」と「ゆめタウン博多」の利用者が多いことが分かる。しかし、特に箱崎校区においては「箱崎商店街」や閉店した「グルメシティ箱崎店」で最寄り品を購入する人の割合が少なくないことは注目に値する。そこで、箱崎校区の最寄り品を対象を絞り、年代別の利用店舗を図 4-4 に示す。これを見ると、「ボックスタウン箱崎」「ゆめタウン博多」は年代を問わず利用されていることがわかる。また、「箱崎商店街」「グルメシティ箱崎店」の利用者には 60 代以上の高齢者が多いことが特徴的である。「グルメシティ箱崎店」が閉店し、「箱崎商店街」の機能が弱まりつつある現在、高齢者が最寄り品を購入する店をどのように確保するのかは喫緊の課題であるといえる。

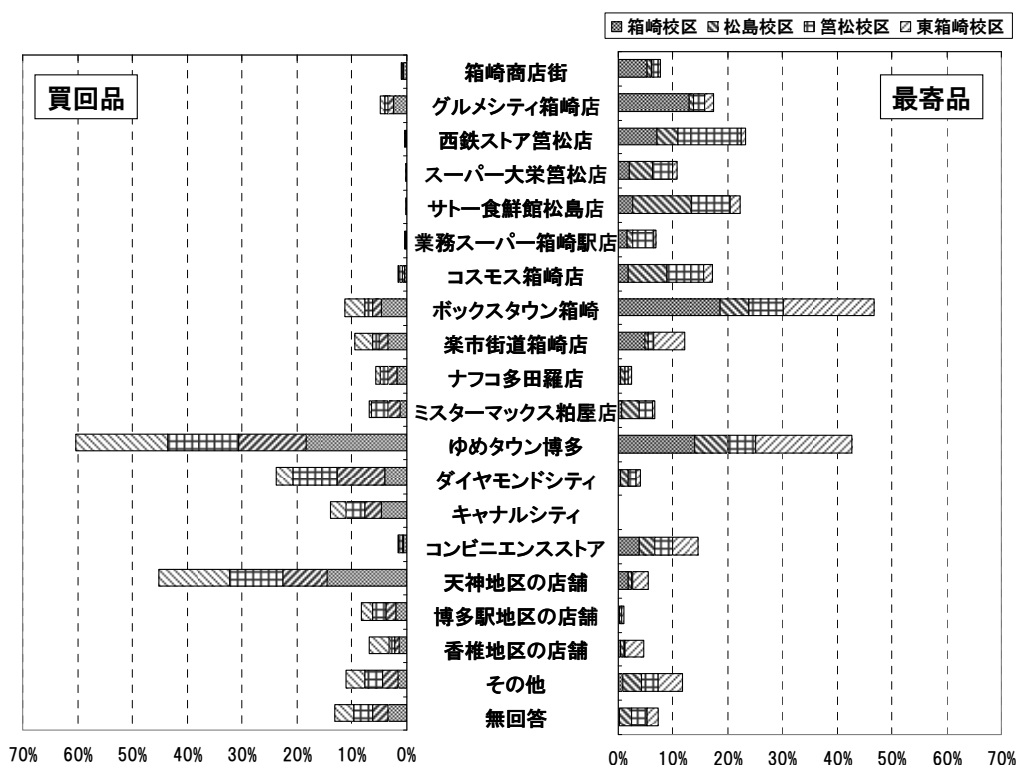


図 4-3 よく買物に行く商業施設（校区別・商品種別）

（出典：昨年度実施アンケート調査結果より作成）

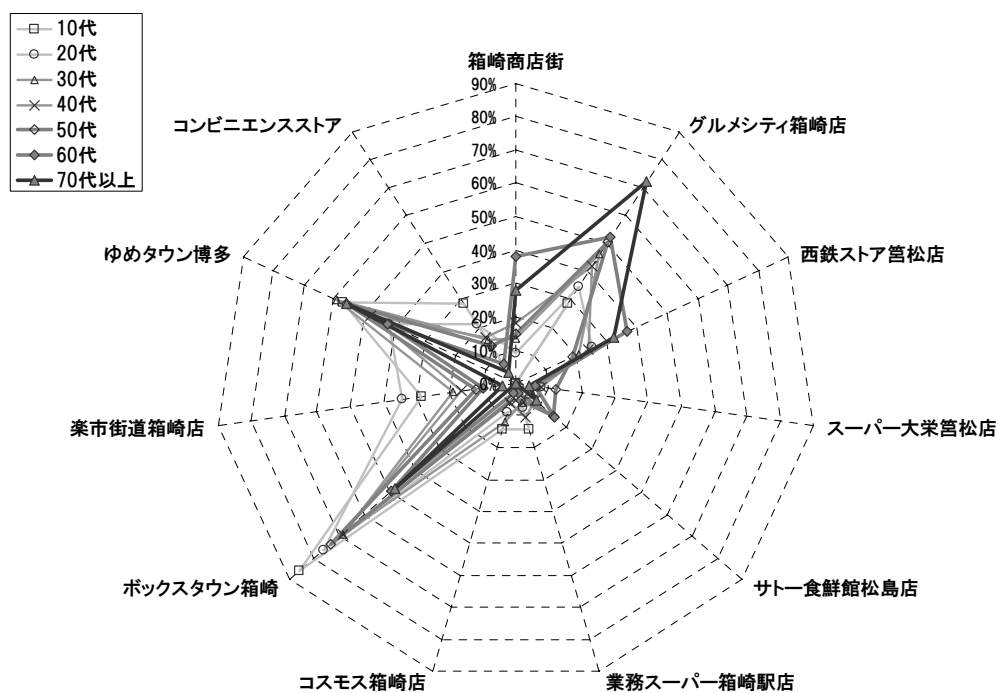


図 4-4 よく買物に行く商業施設（年代別・箱崎校区・最寄品）

（出典：昨年度実施アンケート調査結果より作成）

2. 業務機能

図 4-5 は、福岡市・東区・東区の 4 統計区（箱崎（中央）・箱崎ふ頭・箱崎（東）・松島多の津）の従業者数の推移を、1981（昭和 56）年を 100 とした比率で示したものである。福岡市全体で見ると、1996 年までは増加傾向だったが、それ以降はほぼ横ばいあるいは緩やかに減少している傾向が見られる。ところが箱崎（中央）だけは、1981 年からほぼ一貫して従業者数が減少している様子を見て取ることができる。今後九州大学の移転にともない、教職員など数千人が転出することが予想され、移転が周辺の住居や商業などに与える影響は少なくないといえる。その対策として、キャンパス跡地にオフィス等の業務機能を導入して従業者数の維持を図ることが考えられる。しかし、単にオフィスを作ってもそこに入居されなければ意味がない。

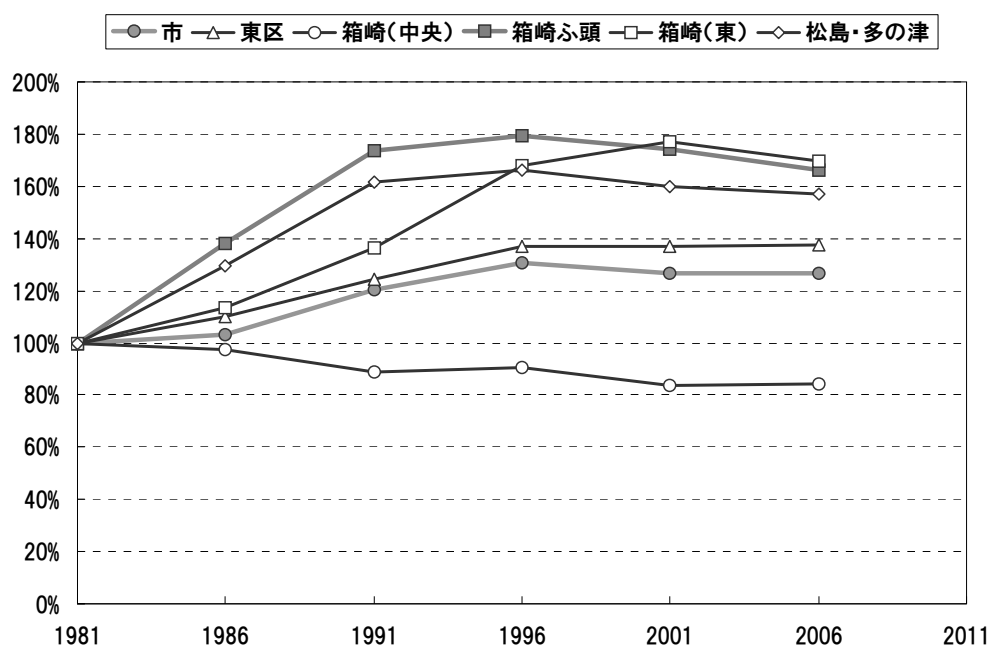
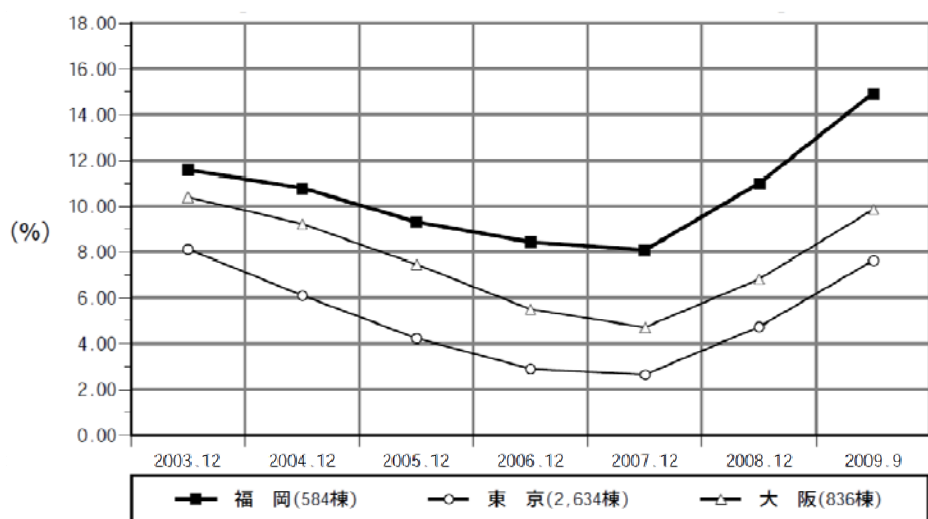


図 4-5 従業者数の推移（市・東区・4 統計区）（出典：「福岡市の事業所」より作成）

図 4-6 は、福岡・東京・大阪ビジネス地区におけるオフィスの平均空室率の推移のグラフである。これを見ると、いずれの都市においても 2007 年まで減少傾向にあった空室率が増加に転じ、2009（平成 21）年においては、福岡ではおよそ 15%ものオフィスが空室であることが分かる。すなわち、キャンパス跡地にただ単にオフィスを建設しても、簡単に入居者が見つかる状況ではないといえる。単なるオフィスではない、特徴ある業務機能の導入が必要である。その例としては、アジアビジネスに特化したオフィスの集積、大学と連携したビジネス・インキュベーション施設、空港・港湾・鉄道貨物との近接性を生かした物流ビジネス施設などが考えられる。



◆福岡ビジネス地区の調査対象ビルは延床面積100坪以上の主要貸事務所ビル。東京ビジネス地区は基準階面積100坪以上、大阪ビジネス地区は延床面積1,000坪以上。レントラブル比は各地区共通。

図 4-6 福岡・東京・大阪ビジネス地区の平均空室率の推移

(出典：三鬼商事福岡支店 (2009) 福岡の最新オフィスビル市況 [2009 年秋季])

3. 公園・緑地機能

箱崎地区周辺には、地区公園として「箱崎公園」と「汐井公園」、近隣公園として「貝塚公園」と「箱崎ふ頭記念公園」があり、その他に筥松校区を中心に多くの街区公園が整備されている (図 4-7)。また航空写真を見ると、九大箱崎キャンパスと筥崎宮の緑が際立っているのが分かる。

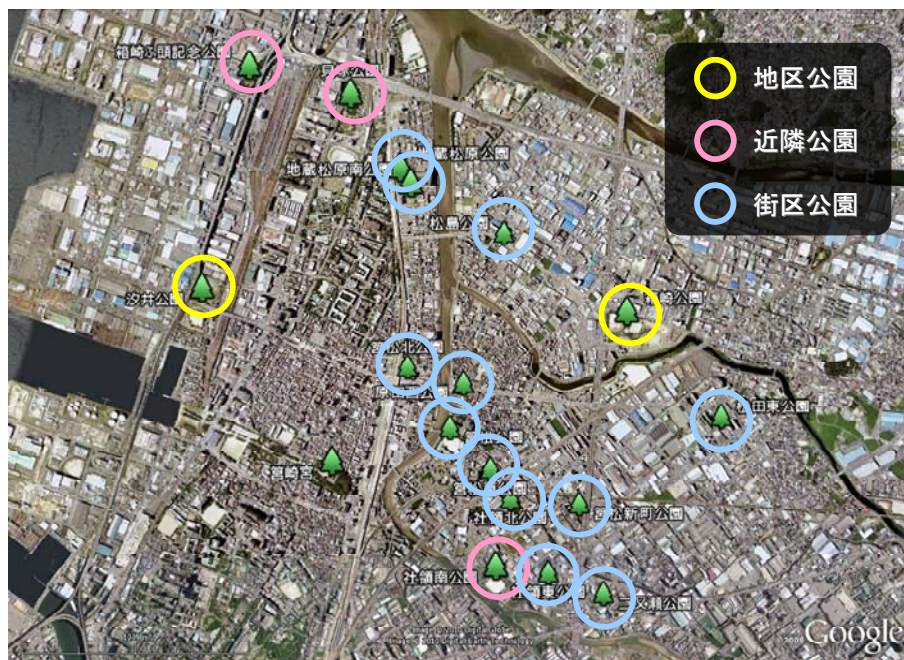
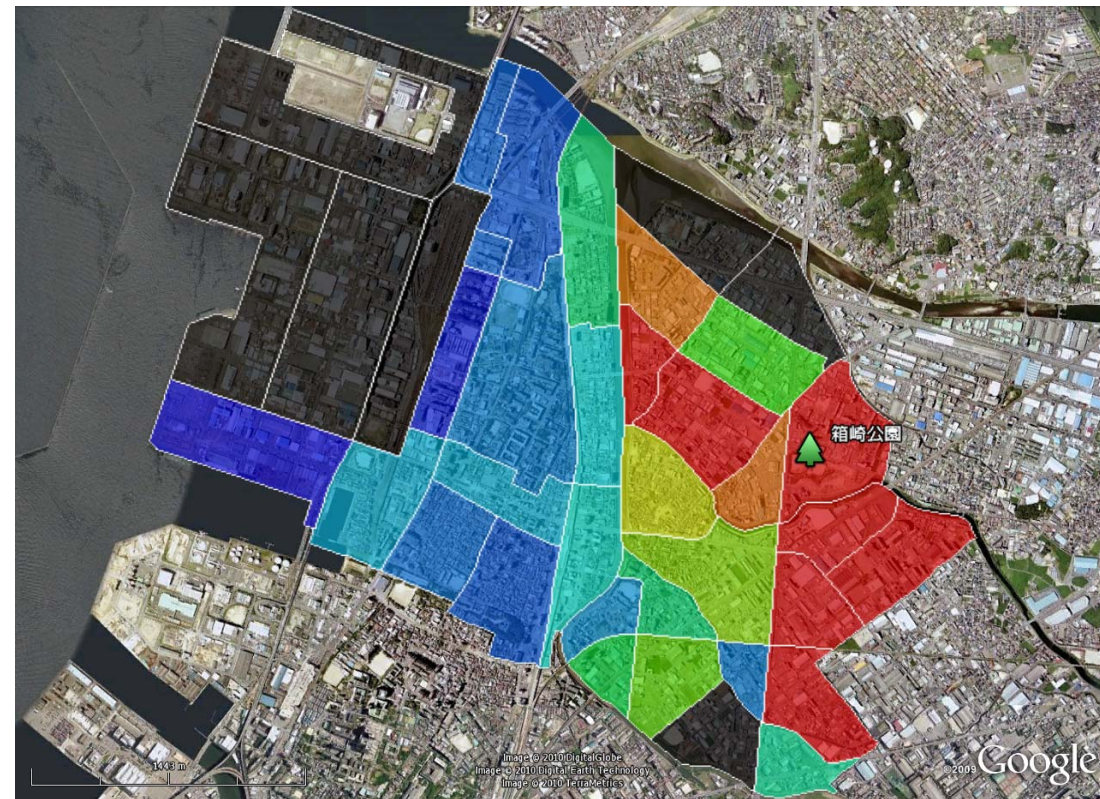
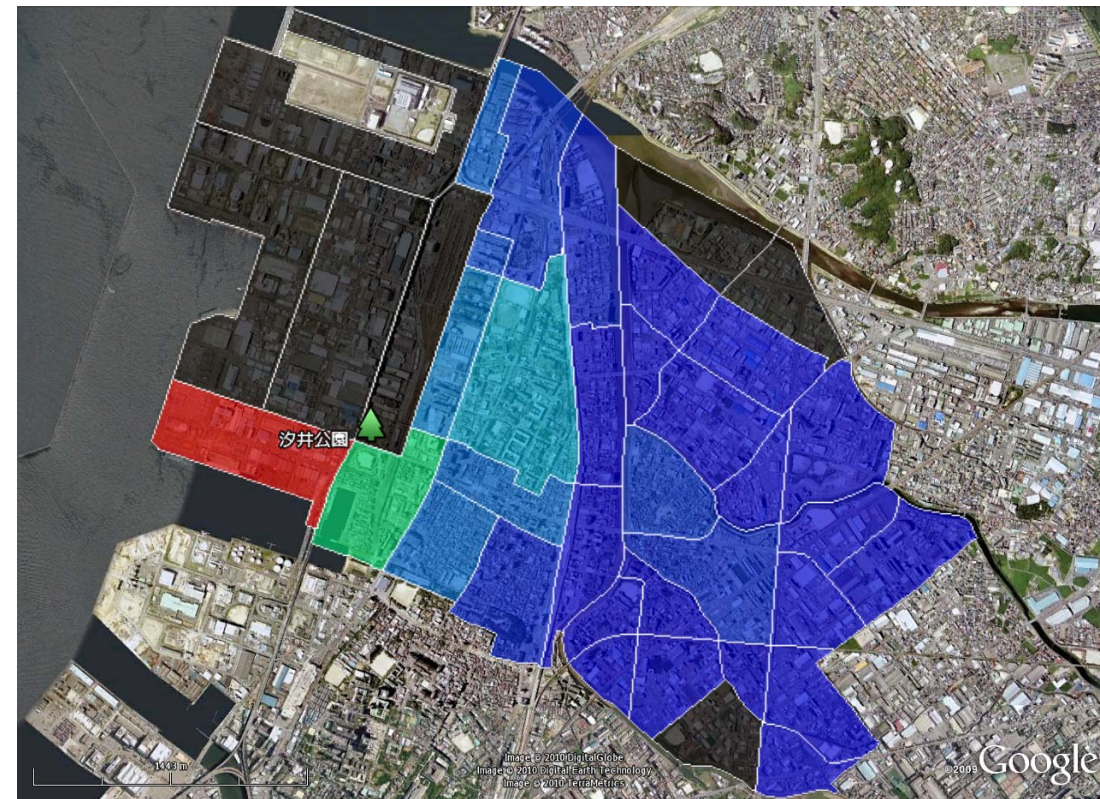


図 4-7 箱崎地区周辺の都市公園位置図

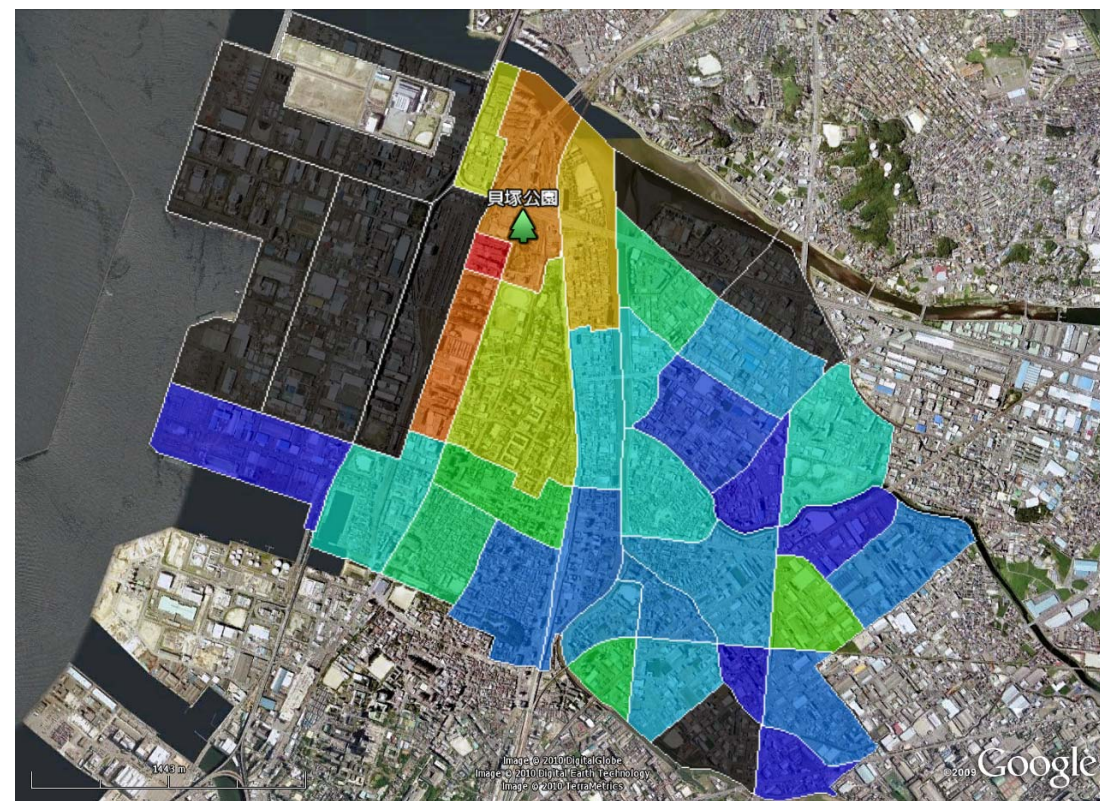
(出典：福岡市住宅都市局公園緑地部：公園緑地調書・公園緑地位置図より作成)



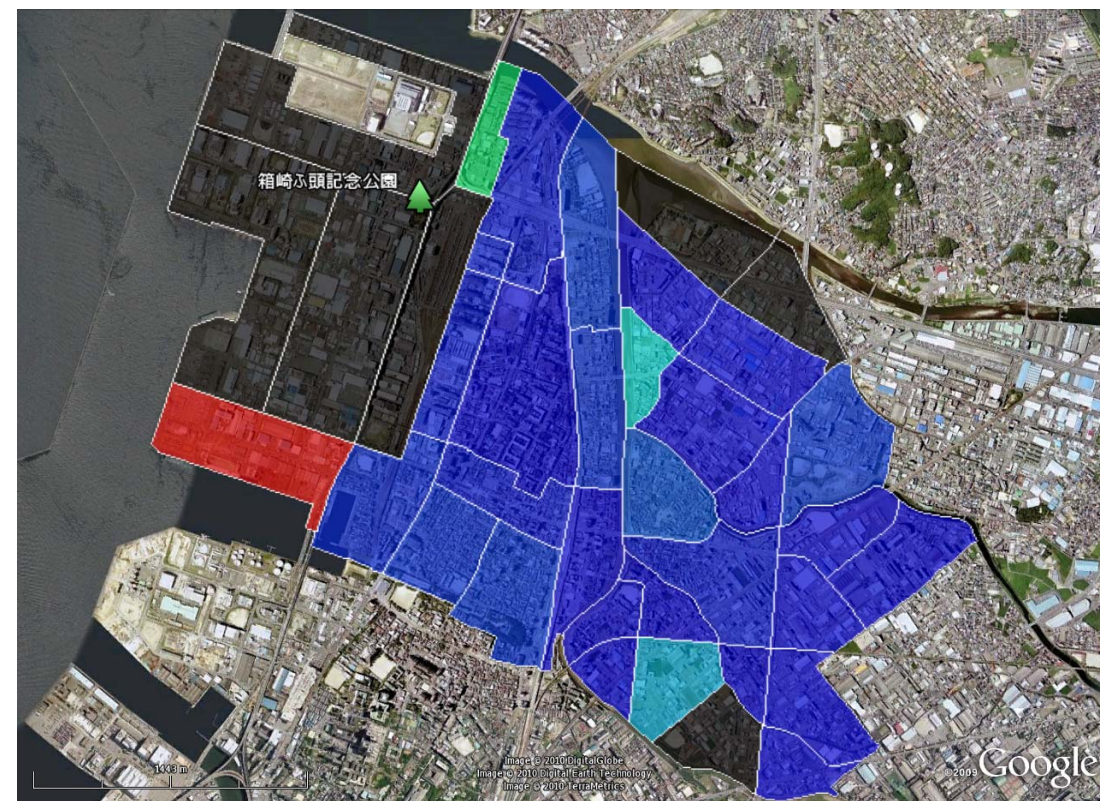
①箱崎公園（地区公園）



②汐井公園（地区公園）



③貝塚公園（近隣公園）



④箱崎ふ頭記念公園（近隣公園）

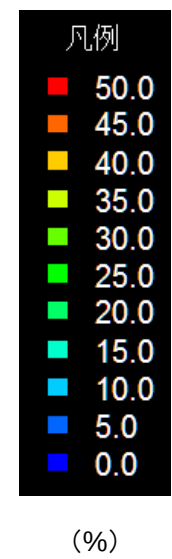


図 4-8 よく利用する公園・緑地として回答した人の割合（町丁目別）（出典：昨年度実施アンケート調査結果より作成）

そこで次に、これら公園・緑地の利用実態を昨年度のアンケート調査から把握することを試みる。図 4-8 は、よく利用する公園としてその公園を挙げた人の比率を、町丁目別を示したものである。0%～50%以上まで 11 段階で色分けしてある（ただし箱崎ふ頭 6 丁目は回答者が 1 人しかおらず、0%（青色）か 100%（赤色）のどちらかの色になっていることに注意する必要がある）。

これを見ると、まず箱崎公園が近隣住民に非常によく利用されていることがわかる。それに対して同じ地区公園である汐井公園は、野球場としての利用が多いという公園としての特性の違いもあり、箱崎地区の住民からはほとんど利用されていないことがわかる。次に近隣公園では、汐井公園と同じく国道 3 号線の西側に位置する箱崎ふ頭記念公園は、箱崎地区住民にはほとんど利用されていない。そして貝塚公園は近隣住民にもそれなりに利用されているが、箱崎公園ほどではない。また、交通公園という公園の特性や利用時間が午前 9 時から午後 5 時までに限られていることもあり、必ずしも近隣住民にとって利用しやすい公園にはなっていないのではないだろうか。

以上の分析から以下のようなことが言える、箱崎地区においては筥松校区以外では公園が少なく、国道 3 号線の西側にある公園はアクセスしにくい。また貝塚公園は交通公園であり利用時間が制限されている。そのような環境の中、箱崎キャンパスには航空写真からも確認できるように、豊かな緑が存在しており、利用可能な公園緑地としてのポテンシャルが高いといえる。また図 4-9 に示すように、よく利用する公園・緑地として現状の九州大学をあげる人も少なくないことから、キャンパス跡地の公園・緑地としての機能を維持することが考えられる。



図 4-9 よく利用する公園・緑地として九州大学を挙げた人の割合（町丁目別）

（出典：昨年度実施アンケート調査結果より作成）

第5章 箱崎地区の都市基盤のあり方

本章では、箱崎地区の都市基盤のあり方について述べる。

1. 鉄道交通

箱崎地区は、市内でも有数の交通至便地であり、箱崎地区に隣接する福岡市営地下鉄箱崎線、JR 鹿児島本線、西鉄宮地岳線の公共鉄道交通機関の利便性を十二分に活用し、更なる利用促進を図るため、それら鉄道交通機関の連携を強化し、福岡市の新・基本計画の柱の一つである「環境にやさしいまちづくり」を形成することが重要である。

ところで、鉄道交通機関を有効に活用した、環境にやさしいまちづくりの手法のひとつとして、「パークアンドライド」の整備が考えられる。現在でも、市営地下鉄のいくつかの駅周辺で小規模ではあるが実施されている。ここでは、本格的な施設導入を図ることを検討するべきであると考え。具体的には、現在の地下鉄及び西鉄の貝塚駅、地下鉄箱崎九大前駅、および JR 箱崎駅の近辺に、駐車場や駐輪場を大規模に整備して利用促進を図り、低炭素型のまちづくりのモデルとなる施設を検討するものである。箱崎地区は昔、粕屋町の中心地として栄えていた歴史もあり、現在でも隣接する粕屋町や久山町などからの通勤通学の交通拠点でもあることを考えると、「パークアンドライド」の需要が期待される。

また、鉄道交通機関の連携を強化するために、現在の地下鉄箱崎線および西鉄貝塚線の貝塚駅と JR 鹿児島本線の有機的な連携を深め、更なる利便性を高めることを提案する。これまでも、JR 鹿児島本線では 2002（平成 14）年に、箱崎立体高架事業の一環で、JR 箱崎駅が以前の位置からおよそ 440m 香椎側に移転したため、JR 千早駅との距離が以前よりも多少狭まった。しかし、将来的な福岡市東部あるいは広く隣接都市圏も含めた駅利用の需要を考えると、JR 鹿児島本線のさらなる利便性の向上は検討に値すると思われる。



写真 5-1 貝塚駅と近接する JR 鹿児島本線

2. 道路交通

箱崎地区は、近接する福岡都市高速道路、国道 3 号線などの都市基幹道路網による交通至便地区の特異性を十二分に活用し、更なる利用促進を図るため、接続道の整備などを行い、生活しやすいまちづくりを形成することが重要である。

箱崎地区は、長い間、九州大学箱崎キャンパス、あるいは宇美川、JR 鹿児島本線等により、東西の動線が確保されておらず、頻繁に交通渋滞が発生するという交通問題に悩まされてきた歴史がある。九大箱崎キャンパスの移転を契機に、東西を結ぶ幹線道路の整備を進めていくことで、新しいまちづくりの基盤が形成されることが考えられる。

ところで、2005（平成 17）年には、箱崎キャンパス南側に主要地方道である「箱崎阿恵線」が開通した。国道 3 号線バイパスや原田地区と国道 3 号線を通り抜け、箱崎ふ頭とを直接結ぶ幹線の開通により、箱崎地区東西の動線が確保されたことで、交通渋滞はかなり解消されてはきたが、大型車を含む通過交通が大幅に増加することで、古くからの箱崎のまちの風情は急速に失われつつある。

箱崎キャンパスは南北に長いという特徴を持っており、その用地の有効活用を図るためには新たな都市計画道路を検討する必要があるが、幹線道路の計画にあたっては既存の都市計画道路ネットワークを検証し、単なる通過交通に寄与するだけでなく、新しいまちづくりを形成する骨格としての道路交通網を計画することが期待される。

3. 臨港業務開発

箱崎地区は、西側に広大な JR 貨物ターミナルを抱えており、また、その西側には博多湾の大規模な臨港地区を控えている。近接する港湾および鉄道（臨港線）施設を活用した物流拠点としてのまちづくりを形成することが重要である。

物流拠点としての位置づけは、福岡県都市計画マスタープランでも指摘されており、また福岡空港が現在地で拡張整備されることが明らかとなったことで、空港周辺の物流基地を整理し、空港からも近接する箱崎地区へそれら機能を移転整備することが考えられる。空港周辺の都市景観を向上させることも視野に入れて、箱崎地区への陸海空の物流基地開発は、福岡市の持続的なまちづくりを考える上で、起爆剤になると考えられる。

第6章 箱崎キャンパス跡地のまちづくりの考え方

本章では、これまで検討してきた箱崎地区の将来のまちづくりの方向性をふまえた、キャンパス跡地のまちづくりのあり方について整理する。

1. 箱崎地区と九州大学跡地が連携する考え方

(1) 土地利用の観点から

国道3号線沿道東側幅50mが第2種住居地域で、それ以外の多くが第1種住居地域である。また、箱崎商店街、JR箱崎駅周辺が商業地域、国道3号線以西などが準工業地域となっている（図1-7）。

このことから、箱崎地区の将来のまちづくりにあたっては、基本的には住居地区を主体としたまちづくりを進めていくことが常道であると考えられるが、昨今の住宅需要の減少を勘案すると、思い切った施設導入を考えていくことも検討するべきである。

(2) 歴史的な街並みの保存活用

キャンパス跡地南側には、旧唐津街道沿いの旧箱崎宿の街並みの一部が、今なお残っている。また、筥崎宮をはじめとする多くの寺社も残存している。昔の町屋や歴史的な建造物を活かした、路地の風情の残る街並みを保存利用していくまちづくりを検討していくべきである。

(3) 箱崎中学校の移転

現在、貝塚駅の北側に位置する箱崎中学校は、昭和41年に建築された中学校である。箱崎小及び東箱崎小の卒業生の多くが進学する中学校であり、最も遠方の生徒は、約2.5kmもの通学距離となり、かなりの負担となっている。両小学校区からより近いところへ移転することで、校区住民にとって利便性の高いまちづくりに寄与することができる。

また、当中学校は近年の集中豪雨により、校舎敷地が浸水するという被害を受けており、宇美川・多々良川の河川改修を進めることはもとより、最悪の被害も想定すれば、より安全な場所に移転することは安心安全なまちづくりからも考慮されてよい。

(4) 市民の芸術活動拠点

福岡市は「どんたく」に代表されるように、市民の中には音楽を始めとする芸術活動に慣れ親しんだ市民気質を有する。また、数々の著名なアーティストを輩出してきたまちである。そのため、市民の中には芸術活動を行える施設の充実を求める声が多々ある。市民会館とも連携した芸術拠点としてのまちづくりを形成することも考えられる。加えて、今後の超高齢化社会を迎えて、高齢者の芸術・文化活動などの練習・発表の場として有効活用することも考えられる。

2. 箱崎地区の持つ機能を高める考え方

(1) 防災拠点としての公園緑地整備

箱崎地区には、汐井公園や貝塚公園をはじめとするいくつかの近隣公園が設置されているが、特にキャンパス跡地南側の箱崎や筥松の戸建住宅地区近辺では、公園が少ない。また、福岡市都心部を南北に縦断する警固断層は先の福岡西方沖地震を上回る被害を引き起こすことが想定されている。防災拠点の整備は全市的に充実させていく必要があるが、当該地についても防災拠点として、また地域に不足すると考えられる公園・緑地を計画することで、住環境の改善が期待される。

(2) 九州大学の古い歴史資産の活用

キャンパス跡地には、事務局庁舎、旧工学部本館などの歴史的建造物が残存している。また、キャンパス跡地内には、昭和天皇お手植えのイチョウの記念樹や多くの貴重な樹木も生育している。これらの歴史資産を有効活用することで、歴史的景観に優れ、自然豊かなまちを形成することが可能となり、箱崎地区の賑わいのあるまちづくりや住環境の改善が期待される。

(3) 戦略的な土地としての貴重な海岸部

箱崎地区の西側には、箱崎ふ頭及び博多湾が広がっており、また、JR 臨港線からの広大な貨物ターミナルが設置されている。これらの施設を活かした交通拠点としての位置づけを明確にさせ、物流基地として整備することで、箱崎地区の賑わいのあるまちづくりが期待される。

(4) 九州大学に代わる高等教育機関の誘致

箱崎地区は九州大学の存在による大学のまちを形成してきた。この特徴を受け継ぐためには、キャンパス跡地に大学・専門学校などの高等教育機関の誘致を行い、将来的に需要が期待される社会人や定年退職者を対象とする、特色あるカリキュラムを主体とした教育により、地区の活性化のひとつの起爆剤とすることも考えられる。その際、初期投資を最小限に抑える方法として、既存の九州大学の建築群の有効活用が可能か、事前に調査を進めておくことも必要である。

また、福岡市がアジアの交流拠点機能を目指すのであれば、アジア諸国から来福される人々が、言葉の障壁がなく自由に活動できることが望ましく、そのためには、英語はもとより、韓国語、中国語、その他のアジア言語の習得機会が得られ、かつアジア諸国の、歴史、伝統、文化、生活習慣など総合的な知識が得られる高等機能が望ましい。

3. 広域圏（東区、福岡市、九州全体）視点からの考え方

(1) 官庁街の創出

広大なキャンパス跡地に、老朽化し、手狭になっている国の合同庁舎および地方事務所等を一カ所に集約させ、一大官庁街を核とするまちを形成することで、箱崎地区を活性化し、賑わいのあるまちづくりが考えられる。そのためには、今後議論が進むことが予想される国の出先機関のあり方に留意するとともに、現在地がきわめて交通便利性が高いことを考えれば、より広域からの利便性を高めるための鹿児島本線の効果的な活用方法も検討を進めておく必要がある。加えて、地方分権の進展によっては、今後多様化する可能性のある行政機能の拡充に対する受け皿としての活用も考えられる。

(2) アジアビジネスを念頭に置いた機能の集積

福岡市のオフィスビル需要は供給過多の状況がみられる。しかしながら、中国を始めとする東アジア、東南アジアの経済発展の動向に注目すれば、福岡市の強みである交流基盤の充実、九州大学を始めとする研究開発機能の集積、さらに卸小売業の集積等を活かし、今後これら地域の成長を取り込むことも考える必要があり。このためには、オフィスに隣接した一定の展示機能、宿泊機能が望まれる。都心でこれらのまとまった用地の確保が容易ではないことから、九州大学跡地を活用した展開が考えられる。加えて、地方分権の進展によっては、今後多様化する可能性のある行政機能の拡充に対する受け皿としての活用も考えられる。

(3) 福岡空港周辺の物流基地の統合移転

福岡空港は、滑走路を増設して、当面は現在地に残存し続けることが決定した。滑走路増設のためには、周辺倉庫等の物流施設を移転せざるを得なく、それらの移転候補地として広大なキャンパス跡地及びその周辺が考えられる。また、箱崎地区の西側には、箱崎ふ頭及び博多湾が広がっており、また、JR 臨港線からの広大な貨物ターミナルも設置されている。これらの施設を活かした交通拠点としての位置づけを明確にさせ、陸海空の物流基地として整備することで、これに付随する機能導入が図られると考えられる。

参考 箱崎キャンパス跡地導入機能（案）について

1. キャンパス跡地を考える基本的視点

箱崎地区のまちづくりを想定すると、既存市街地を大幅に再開発することは困難であることから、その中心となるのは九州大学跡地となる。そこでここでは、箱崎地区のまちづくりの基本的な考え方に沿って、キャンパス跡地を考える視点を述べることにする。

(1) 時代の変化に柔軟に対応でき、持続的な発展につながるまちづくり

- ①九州大学の移転完了は、2019（平成 31）年度を予定しており、跡地整備に相当時間が必要と考えられる。また、大規模な用地であることや世界同時金融危機などをはじめとする社会情勢の変化、生活スタイルの変化など予測が困難な要因によって跡地の活用方法が影響される可能性がある。
- ②このため、導入機能を現状で確定することは困難と考えられるため、将来の社会情勢の変化等にも対応できる柔軟な計画づくりが必要である。
- ③しかしながら、社会情勢が変化しても環境対策は今後とも避けることができない課題である。また、九州・アジアの様々な交流を支えるまちづくりも、福岡市の持続的な発展につながる。

(2) 全市的な視点に立ったまちづくり

- ①福岡市にとって、都心に近い交通至便地に、箱崎キャンパス跡地のような大規模用地で、しかも地権者の権利関係が単純であるが将来にわたり生まれる可能性は少ない。
- ②このような状況をふまえると、キャンパス跡地はアジアの拠点都市を目指す福岡市にとって、その利活用内容は都市戦略上きわめて重要であり、また民間活力が大いに期待できる用地でもある。そのため、新・基本計画などの福岡市の上位計画でも、跡地の計画的なまちづくりを推進することが掲げられているところである。
- ③しかしながら、キャンパス跡地の活用内容によっては、市民生活全体への貢献が期待できる一方で、都市構造へのインパクトが高いことが考えられるため、アイランドシティや香椎副都心等との連携・機能分担、空港の将来計画等を考慮しつつ、全市的視点に立った計画づくりが必要である。

(3) 周辺地域と連携したまちづくり

<周辺プロジェクト等との連携>

- ①筥崎土地区画整理事業の土地利用や導入機能などを見極めつつ、連携・機能分担を図り、跡地活用を検討する。
- ②地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の相互乗り入れの検討状況にも注意しつつ跡地活用を

検討する。

＜地域特性を活かしたまちづくり＞

宮崎宮や元寇防塁などの歴史的資源、お汐井取りの浜辺などの自然環境、界隈性を持った既成市街地など、周辺地域の特性を跡地活用の中に活かす。

＜跡地の有効活用のための周辺整備＞

- ①箱崎キャンパス跡地は、国道 3 号線に面する部分が少なく、敷地の中央部に地下鉄箱崎線が走っているため、有効活用するためには国道 3 号に接続する道路や、地下鉄駅への歩行者動線整備が必要である。
- ②また、堅粕箱崎線（JR 鹿児島本線沿いの 4 車線都市計画道路）が原田箱崎線以北で整備されておらず、ルートを含む見直しも想定しておく必要がある。
- ③地域特性を活かすまちづくりと連動させながら、周辺整備を検討する。

＜跡地を活かした周辺の連携整備＞

地域の抱える問題に対処するために、キャンパス跡地を公共・公益施設の再編などの用地として活用するとともに、民間活力などの導入を図ることで、周辺地区の道路整備や住宅環境の改善、商業の振興などを進めるよう検討する。

2. キャンパス跡地に望まれる導入機能

前述のとおり、箱崎地区は福岡市の中心市街地の一部を構成し、また交通アクセスに優れた地域であることから、福岡市全体の持続的な発展を支える位置にある。また、九州大学跡地の大規模な敷地を活用したまちづくりは、箱崎地区のみならず、香椎地域を始めとして周辺地域に大きな影響をもたらす可能性がある。このため、キャンパス跡地の活用は、いくつかの視点から検討しておくことが大切である。

(1) 広域的視点から福岡市の持続的な発展に必要となる機能

- ①箱崎キャンパス跡地は、福岡市が「アジアと共生する都市」を目指すために都市戦略上貴重な要地であり、用地制約のある都心部や、交通利便性に課題のある臨海部では対応が困難な広域的な視点を入れた高次都市機能の受け皿となることが考えられる。
- ②ただし、高次都市機能の導入は、福岡市の都市構造が変革する可能性もあり、アイランドシティや香椎副都心との連携・機能分担等を考慮しつつ、全市的な観点に立って計画を進める必要がある。

<導入機能の内容>

- ① 新たな都市構造づくりに必要となる機能
- ② 時代・経済情勢の変化に対応するための機能
- ③ 九州・アジアを視野に入れた国際化・国際協力に対応するための機能
- ④ 鉄道・高速道路・空港・港等の陸海空の交通条件を活かす機能

(2) 九州大学の資源等を活かした機能

- ①九州大学は、まもなく百年を迎えようとしており、九州で最も発展してきた福岡市のこれまでの都市形成にとって、人材・産業・国際化等に大きな役割を果たしてきた。
- ②箱崎キャンパスは、筥崎宮と並ぶ地区のシンボルであり、九州の最高学府の地としても多くの人に知られている。
- ③箱崎キャンパス内には、大正・昭和初期に建てられた戦前の建物が残っている。
- ④また、箱崎キャンパスには、4千本以上の樹木が植えられており、その中には貴重な樹種や記念樹等多数含まれている。したがって、これらの有効利用を想定しておく必要がある。

<導入機能の内容>

- ① 九州大学の知名度・高等教育の場を活かした機能
- ② 九州大学の文化遺産・歴史的施設等を活かした機能

(3) 地域に貢献する機能

- ①九州大学の移転は、教職員・学生などの減少をともない、地域の不動産や商業にマイナスの影響を与えることになる。この影響を小さくするため、職住近接型の良好な都市型居住の推進を図り、商店街等への顧客の誘導が望まれる。
- ②箱崎キャンパスは、筥崎宮と並ぶ地域の精神的な中心であったといえる。その九州大学が抜けることで、地域のイメージが変わることになるが、九州大学に代わるイメージをもった新たな機能が望まれる。
- ③箱崎は地域拠点として、公共サービス施設や箱崎商店街が立地しており、これらを活かすような各種機能の誘導が望まれる。
- ④箱崎キャンパス周辺の再編整備等を支援するとともに、一体的もしくは連携して整備を考えるなど、地元や周辺に配慮した計画を進める。

<導入機能の内容>

- ① 地域拠点を形成する地区としての機能
- ② 地域商店街との連携、界限性を活かす機能
- ③ 九州大学の学生等の減少による影響を改善するような機能
- ④ 中心市街地としての都市型居住、商業・業務など諸機能が調和する地区としての機能

3. 箱崎キャンパス跡地導入機能（案）

ここでは、箱崎地区のまちづくりの考え方を踏まえ、キャンパス跡地への導入機能について、いくつかの案を提示するものである。当然多くの導入機能案が考えられるが、第3章から第6章で検討を行った箱崎地区あるいは箱崎キャンパス跡地のまちづくり方針について、いろいろな角度からの整理を行った結果が表7-1である。

この表を参照し、考えられる導入機能案を提示する。もちろん、ここで提示する案以外にも、よりふさわしい導入機能案も考えられるが、本格的に導入機能を検討する際の、議論のたたき台となる案を提示するものである。

なお、今後の本格的検討にあたっては、当該敷地が福岡空港への進入、福岡空港からの出発経路上にあることについて、十分に留意しながら計画を立案することが必要である。

表 7-1 導入機能案の検討

基本的な考え方	現状・課題	まちの視点	都市機能	福岡市全体の持続的発展を支える広域的機能				地域拠点としての機能				地域からの要望も考慮した機能	
			導入機能(案)	高等教育機関	市民芸術拠点	アジア・ビジネス拠点	未来型低炭素住宅	義務教育機関	行政機関	交通拠点	歴史公園	近隣商業施設	緑地公園
(1) 広域拠点としての位置づけ	●福岡市新・基本計画による位置づけである「地域拠点」あるいは「中心市街地」という都市構造から、さらに広域を対象とする「広域的拠点」としての整備が求められている。	広域利用			○	○	○		○	○			
(2) 交通利便性を活かした広域的需要への対応	●都心部天神から北東へ約 4.5km、博多駅から北へ約 4.0km に位置し、福岡空港まで約 3.5km、九州自動車道福岡 IC まで約 6.0km、アイランドシティ港湾エリアまで約 5.0km の交通至便地にある。 ●都心部と結ぶ公共交通機関は福岡市営地下鉄箱崎線と JR 鹿児島本線があり、天神から地下鉄で約 10 分、博多駅から JR で約 6 分の距離にある。 ●JR 鹿児島本線の連続立体交差事業や筥崎土地区画整理事業により、東西の街区の分断が解消され、慢性的な交通渋滞の緩和もなされた。	交通至便 道路環境		○	○	○		○	○	○		○	
(3) 新しいまちづくりと既成市街地との連携によるにぎわいの創出	●区役所、保健所、法務局、東警察署等の官公署が立地している。 ●「大学通り」を中心に箱崎商店街が古くから形成されているが、空き店舗が目立ち、衰退が著しい。 ●飲食店、スーパー・商店、書店が減少している。 ●医療機関、美容院・理容院が増加している。 ●松島小学校の児童数増加が著しく、福岡市で 2 番目に児童数の多いマンモス校となっている。 ●箱崎中学校は箱崎地区の北側はずれに立地しており、通学の利便性が悪い。 ●松島校区の人口増加が著しいが、他の 3 校区でも緩やかに人口が増加している。 ●箱崎、筥松、松島の 3 校区では、20～24 歳人口割合が突出して高く、学生の居住が多いと考えられるが、最近は減少傾向である。 ●国道 3 号線沿道東側幅 50m が第 2 種住居地域で、それ以外の多くが第 1 種住居地域である。また、箱崎商店街、JR 箱崎駅周辺が商業地域、国道 3 号線以西などが準工業地域となっている。 ●個人住宅が減少している反面、集合住宅は増加している。 ●JR 鹿児島本線、宇美川、国道 3 号線、都市高速道路、九大箱崎キャンパスにより、箱崎地区が分断されている。	生活至便 商業環境 学校環境 人口動向 土地利用 住宅環境 生活環境		○	○	○		○	○	○	○	○	
(4) 歴史や文化などの資源・界限性を活かしたまちづくり	●箱崎キャンパス南側の古くからの住宅地は、街区公園もほとんど整備されていない。 ●箱崎キャンパス南側の古くからの住宅地は、筥崎宮など寺社も多く、幅員 4m 未満の路地や老朽住宅が多い。 ●箱崎キャンパスの東側、南側は、戸建て住宅や学生・単身向けの低層アパートやワンルームマンションが多く分布している。 ●JR 鹿児島本線沿いに、高層マンションが急増している。	生活環境 住宅環境									○	○	○
(5) その他（規制等）	●上空は航空路に指定され、建物の高さ制限および騒音指定区域となっている。高さ 60～80m 程度までの建築は可能である。また、JR 箱崎駅から南東方面が第 2 種区域に指定されている以外は、多くが第 1 種区域に指定されている。	航空制限区域		△	△		△	△					

○課題解決に貢献する可能性がある △規制等に影響を受ける可能性がある

(1) 文化教育機能

九州大学という長い歴史をもつ、最高学府の象徴を後世に引き継いでいく意味で、文化教育を意識した導入機能案を提示する。

①演劇・音楽等の芸術活動拠点（アートセンター）機能

福岡市は、長い歴史の中で、他の政令都市に先んじて文化芸術と一体的に発展をしてきたところであるが、社会経済環境の変化、市民生活環境の変化、及び文化芸術環境の変化等に対応するためにも、市として文化振興策の進むべき方向性について基本的な目標を定め、施策展開を検討している。具体的には、平成 20（2008）年に策定された「福岡市文化芸術新興ビジョン」の中で、市民会館の建て直しも含め、福岡市の芸術文化振興策の大きな課題として、市民が気軽に芸術活動を楽しみ、また新しい文化創造の拠点づくりを行うことで、新しいアーティストが生まれやすい環境づくりの必要性を掲げている。

そのような状況下で、現在国内外で注目されている石川県金沢市の金沢市民芸術村の類の施設導入が考えられる。

金沢市民芸術村は、全体敷地面積が約 97,000m²であり、戦前に建てられた民間紡績工場跡のレンガ造倉庫群の歴史的建造物を活かし、演劇、音楽、舞踊、美術活動などの練習や製作などのために利用されている施設であり、音楽、芸術文化の拠点のひとつとなっている。金沢市民芸術村の詳細は、表 7-2 および表 7-3 のとおりである。

表 7-2 金沢市民芸術村の概要

沿革	・ 大正 8 年 「金沢紡績」開業 ・ 平成 5 年 廃業、金沢市跡地買収（約 120 億円） ・ 平成 8 年 「金沢市民芸術村」開村
設置目的	・ 市民が気軽に演劇、音楽、舞踊、美術活動などの練習、製作、研修、成果発表を行う場として利用することで、豊かな地域文化の醸成を図る。
特色	・ 旧紡績会社倉庫群を市民の「記憶保存」として残すとともに、文化芸術活動の場として再生。 ・ 全国公立文化施設初の「年中無休、24 時間利用」 ・ 低料金制度 ・ 「市民ディレクター制度」を導入し、市民による自主運営
活動の基本方針	・ 地域文化の拠点（市民参加型芸術文化活動） ・ 賑わいの拠点（鑑賞型芸術文化活動） ・ 新しい文化創造の拠点（創造型芸術文化活動）
施設建設費	・ 改修工事、新設工事（備品費含む）約 22 億円

表 7-3 金沢市民芸術村の管理運営体制

設置主体	金沢市
管理主体	(財) 金沢芸術創造財団
事務局	専任職員 9 名
管理費	(21 年度) 約 152 百万円
年間使用料収入	(21 年度) 約 17 百万円
利用単位	(深夜 0 : 00～6 : 00、午前 6 : 00～12 : 00、 午後 12 : 00～18 : 00、夜間 18 : 00～24 : 00) (各 4 時間帯 利用料金 1,050 円／時間帯)
年間利用者	(21 年度) 約 25 万人 (約 1 万 6 千団体)

この施設の最大の特徴は、年中無休で 24 時間利用可能であることと、低料金で利用可能であることである。

現在、福岡市ではこの類の施設として、福岡市音楽・演劇練習場「パピオビールーム」、福岡市大橋音楽・演劇練習場「ゆめアール大橋」などの公的施設があり、特に音楽団体からは強い支持を得ているが、需要が多く、空き時間を探すのが大変な状況である。また、これらの施設には、金沢市民芸術村のような美術活動を行える場がない。

このような状況を考えると、交通至便地である箱崎キャンパス跡地へ機能を導入する案は、検討材料の一つとして考えられる。

ただし、金沢市民芸術村は、民間紡績工場跡のレンガ倉庫群を活用したものであるが、施設買収に約 120 億円、加えて改修費に約 22 億円を要したうえに、毎年度約 1 億 3 千 5 百万円の市費の投入がなされている。このことから、九州大学の既存の建築群を活用したとしても、多額の市費の投入が想定されることから、施設の規模、運営費の削減方策など慎重な検討も必要である。



写真 7-1 金沢市民芸術村



写真 7-2 金沢市民芸術村
(ミュージック工房)

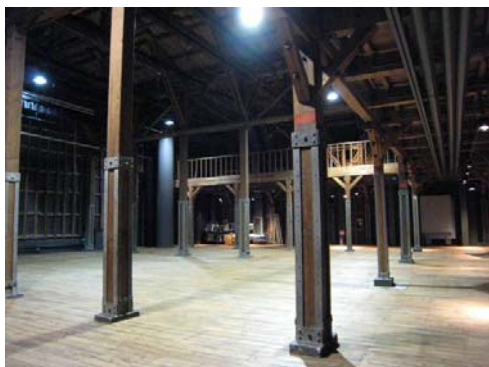


写真 7-3 金沢市民芸術村
(ドラマ工房)



写真 7-4 金沢市民芸術村
(パフォーミングスクエア)

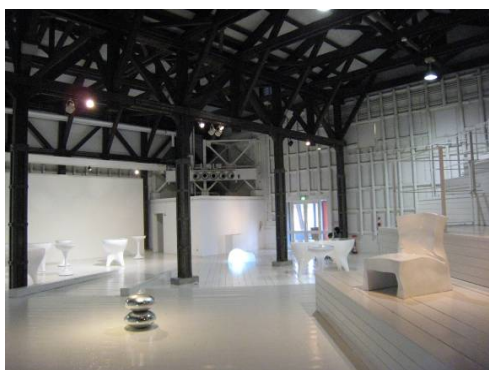


写真 7-5 金沢市民芸術村
(アート工房)



写真 7-6 金沢市民芸術村

②大学や専門学校などの高等教育機関の誘致

福岡市は、市政運営の基本方針のひとつとして、「九州・アジア新時代の交流拠点都市」を目指し、アジア政策の取り組みに大きな目標像を掲げている。人と人との交流に際し、言葉の壁の障害解決は避けられない重要なポイントのひとつである。ましてや隣国同士の交流となれば、なおさらである。

英語力を身につけている日本人は少なくないが、中国語あるいは韓国語に長けている日本人はまだ少ない。福岡市民も同様であると考えられる。アジア諸国との交流が求められているのであれば、アジア言語の理解は不可欠である。

一方で、福岡都市圏には芸術系の大学が少なく、例えば音楽系の大学は、太宰府市にある福岡女子短大のみであり、美術系も九州産業大学、九州造形短大と限られている。

ところで、箱崎キャンパスへの移設動向等を把握するために、九州及び関東、関西の主要大学へのアンケート調査を行った。調査の詳細については、付録 A（58 ページ～）のとおりである。

アンケート調査の結果によると、箱崎キャンパス跡地への移転の検討について、

「強く必要性を感じている」、「将来、必要になる可能性はある」を合わせると、35% 近くの大学が回答している。福岡市への移転の関心についても、「非常にある」、「多少はある」を合わせると、20%弱であった。また、移転する際の優先条件としては、「公共交通の利便性」、「土地の価格」、「周辺の環境」、「土地の場所（都心部）」などの高い数値が得られた。得られた結果から、箱崎キャンパス跡地へ、私立大学の移転・新設の導入案について検討する余地があると考えられる。また場合によっては、例えばカリキュラムを連携しながら単位互換制度を設け、大学コンソーシアム構想も視野に入れた複数の大学設置も考えられる。

後述する交通拠点機能と近接させることで、施設へのアクセスが良好となる。また、農学部跡地などの貴重な緑地空間をうまく活用すれば、学生および教職員にとって憩いの空間を提供できることが期待される。

③福岡市立箱崎中学校

市立箱崎中学校は、箱崎小、東箱崎小、松島小の卒業生が進学する学校であり、現在地は筥松 4 丁目の西鉄電車操車場近くに位置している。通学区域の中でも、特に箱崎小校区からはかなり遠方に位置しており、通学距離が非常に長く、地域住民にとって極めて利便性が悪い中学校である。また、過去には多々良川・宇美川の溢水による被害を受けている。箱崎校区住民の強い要望もあり、遠方の箱崎中学校を箱崎キャンパス跡地への移設導入案を検討することで、より利便性のよい通学環境に資することができる。

なお、移転後、現在地の建物を解体後売却することで、市の収入増が期待できる。

（地価概算額は現在地 7～10 万円／m²、キャンパス跡地 8～15 万円／m²）。現在地の公表地価はキャンパス跡地より安価であるが、現在地は多々良川に面しており、高層住宅として利用されるのであれば、高価での売却も期待できる。また、現在地は売却後、マンションや商業ビルなどの用地として、新たな需要を見込むことができる。

④小中連携校

福岡市教育委員会では、平成 21 年 3 月に「福岡市立小・中学校の学校規模適正化に関する実施方針」を定め、適正な学校規模化に努めている。

箱崎地区の松島小は市内でも有数の大規模校である。松島小は、平成 5 年に筥松小の一部を分離して開校した沿革があり、その後校区の多くが工業系の用途地域に位置する。農地や工場・事業所であった用地から、最近数年の間にファミリー向けマンションへの転用が進んだことにより、校区人口とともに児童数が増加している。

将来的な新たな小学校の設置の可能性も考えられる。一方、福岡市教育委員会では、魅力ある学校づくりの一環として、施設一体型の小中連携教育に取り組むべく

方針も定めている。また、今後ますます特徴のある学校の設置が望まれること、特異教育や英才教育等、公立学校でも学校の差別化が行われ、通学区域を設定せずに遠方からも通学可能な特徴のある学校設置の提案も可能であることを加味すれ、箱崎キャンパス跡地への小中連携校の新設導入案の検討も考えることができる。



写真 7-7 福岡市立照葉小中学校

(2) 商業・ビジネス機能

① 商業機能

ここでは、商業機能の導入について検討する。自動車利用を主眼とした沿道型商業施設としては国道 3 号線沿いへの配置が、公共交通利用を期待するならば地下鉄駅周辺への配置が考えられる。

また、キャンパス跡地の南側に広がる箱崎市街地は、最近は集合住宅が増えたとはいえ、まだまだ昔ながらの戸建て住宅が多く、また高齢者の割合も高い。そのような住民の要望に資する、日常的な買物向けの店舗に対する需要は高いと考えられる。

さらには、後述するオフィス機能などと連携した、就業者の食事や買物のための店舗の立地も考えられる。

② アジア企業交流オフィス機能

福岡市は、市政運営の基本方針のひとつとして、「九州・アジア新時代の交流拠点都市」を目指し、アジア政策の取り組みに大きな目標像を掲げている。福岡県でも、「福岡・アジア新時代創造特区」政策を打ち出し、本格的に事業展開を推進していく計画である。このように、人材交流も含め、今まさにアジアに向けた産業革新の連携、企業交流が求められており、それらを仲介する先駆的な機関の受け皿としてのオフィス設置が求められている。

加えて、駅からの極めて良好なアクセスは、オフィス需要の展開に大きな利点として期待できると考えられる。また、今後のオフィスには、展示場、ホテル、会議場が併設されることが望ましい。

現在、福岡市は特に都心部において空きオフィスの増加がみられ、これまでのオフィスビルの過剰供給が指摘されている。しかし、ここで検討するオフィス設置は、あくまでもアジアビジネスに特化した形での交流支援・連携の核となるものを想定している。

(3) 行政サービス機能

箱崎地区は、福岡市東区の南部に位置するが、極めて交通至便であり、特に福岡都心部である天神や博多駅へのアクセスが良好であるとともに、福岡空港や九州自動車道福岡インターへも近接している。これらの利点を活かした賑わい創出のまちづくりを主眼として、例えば、国における出先機関のあり方の検討や地方分権のあり方の議論などに留意しつつ、市内に分散配置されている国の出先機関の統廃合など、行政機関を集中配置したサービス機能を検討する。

特に、JR 鹿児島本線の有効活用が図られれば、今以上に交通利便性が向上することに加え、交通至便地区でありながら博多駅周辺より地価が安いという魅力は大きい。

また、その他のメリットとしては、現在地とは別の場所に新設することで、業務に支障をきたすことがないこと、現在地は建物解体後、売却することで、国の収入増が期待できること（地価概算額 現在地 80～100 万円／ m^2 、キャンパス跡地 8～15 万円／ m^2 ）売却後は、マンションや商業施設などの用地として、新たな需要が見込めることなども考えられる。

また、箱崎 1 丁目にある福岡県立図書館は、昭和 58 年に竣工し、築 30 年近く経過している。現在地は市営地下鉄箱崎線の箱崎宮前駅に近接して立地しているとはいえ、県立図書館としての利用状況は必ずしも芳しくない。教育施設など他の周辺施設との相乗効果も期待できる、箱崎キャンパス跡地への導入検討が考えられる。



写真 7-8 福岡合同庁舎



写真 7-9 福岡県立図書館

(4) 交通拠点機能

箱崎地区は、市営地下鉄及び JR 鹿児島本線の沿線に位置し、それらを活かした交通結節機能の強化策、あるいは交通渋滞の緩和策等を実現できる場所のひとつとして

考えられる。ここで検討する「交通拠点」は、市全体のコンパクトシティづくりの一環としても重要な位置づけとなる。低炭素都市を志向した公共交通利用の促進等の視点から、パークアンドライドの本格施設が考えられる。

特に、低炭素型まちづくりが今後一層求められる中、車依存社会からの脱却を目指す上では、パークアンドライドの導入が必要である。市営地下鉄及び西鉄の貝塚駅近辺を第1候補とし、JR 鹿児島本線有効活用を含め、地下鉄、西鉄、JR の結節が望ましい。また、路線バスとの連携も視野に入れる。第2候補として、地下鉄箱崎九大前駅の近辺も考えられる。この箱崎九大前駅周辺には、現在も規模は小さいもののパークアンドライド駐車場が整備され、平均 80% 近くの稼働率で維持されており、この結果からも今後の本格的な機能導入が期待できる。貝塚駅及び箱崎九大前駅に近接して、アジア企業交流オフィスなどの商業・ビジネスゾーンの導入案が考えられ、それらの施設への来訪者の駐車場利便性を確保するうえでも、効果が期待される。

また、箱崎は、以前は粕屋郡の中心であり、現在でも福岡市東区と隣接する久山町、粕屋町、篠栗町等の福岡都市圏近郊部から福岡都市部への通勤、通学の交通アクセス拠点のひとつになっている。福岡市におけるパークアンドライドの本格的導入地区として考えられる。



写真 7-10 パークアンドライド駐車場（箱崎九大前駅）

(5) 住宅機能（環境負荷ゼロの都市型住宅）

昨今、集合住宅の供給が減少している状況であるが、JR 箱崎駅周辺や JR 鹿児島本線沿線における建築着工件数は増加している（図 1-3）。このような状況を考えると、交通利便性の高い箱崎キャンパス跡地への都市型住宅の需要が期待されるため、住宅機能の導入を検討する。

低炭素型社会への対応が求められる中、新たな都市型住宅の導入を検討するのであれば、環境負荷ゼロを目標とする新しいスタイルの住宅開発を目指すべきであろう。

例えば、現在、北九州市小倉南区の城野地区では、「低炭素先進モデル街区」の建設を計画している。当該地は、陸上自衛隊城野分屯跡地（約 14ha）を中心に、老朽化

した城野団地（約 4.1ha）を合わせた新しいまちづくりである。ここでは、公共交通の拠点性を高め、極力公共交通に依存するゼロマイカーゾーン、太陽光発電を最大限活かした電力自給ゾーン、省エネ設備等を備えた 200 年住宅ゾーン、緑と眺望を活かした緑ゾーン、環境負荷軽減度合いの見える化によるエコ住宅ゾーン、などの特徴的な街区をもつ都市型住宅ゾーンを計画中である。

また、ドイツ南西部の人口約 20 万人の都市、フライブルク市のヴォーバン地区（約 38ha）の住宅地開発がある。これは、フランス軍の兵営地の跡地を新興住宅地にした事例である。既に完成した住宅地であり、以下のような基準を設けて整備されている。

- ・ 住居だけでなく、職場としても提供可能な住宅地開発
- ・ 徒歩交通、自転車交通、公共交通の絶対的な優先
- ・ 大樹の保存と近接して流れる小川沿いのビオトープ保護
- ・ 住居地区から緑地への優れた接続
- ・ ・低エネルギー住宅様式の導入 など



写真 7-11 フライブルク市
 （ヴォーバン地区）



写真 7-12 フライブルク市
 （ヴォーバン地区）

(6) 公園・緑地機能

① 歴史公園機能

1911（明治 44）年に開設された九州大学は、100 年近くの歴史を有しており、当然ながらキャンパス内の建造物も歴史的価値のあるものが少なくない。特に、旧正門周辺の九州大学事務局庁舎（レンガ造）及び旧工学部本館は、前者が第 13 回、後者が第 22 回の福岡市都市景観賞に選定されており、福岡市民の貴重な財産として後世に残していくことが望まれている。また、これらの周囲にはエノキ、ムクノキなどの大木が茂る「地蔵の森」の荘重な緑地が、貴重な憩いの場を提供している。九州大学の記憶を後世に残すため、歴史公園的なメモリアルゾーンとして資源保存活用を図ることが考えられる。

また、前述したアートセンターの一角として、これらの歴史的建造物の一部を演劇や音楽等の練習室、あるいは芸術作品の展示場所等として活用を図ることも考え

られる。

あるいは、誘致した高等教育機関の校舎として、これらの歴史的建造物を活用することも考えられる。例えば、大学のサテライトオフィスの一部としての活用、あるいは現在も九大博物館として旧工学部本館の一部が一般利用されているが、例えばこのような展示資料館のような施設としての活用を図ることも十分考えられる。また、「地蔵の森」の貴重な緑地空間は、隣接する教育機関のオアシス的な憩いの場所としても、使い勝手のよい空間となる可能性は高い。



写真 7-13 九州大学事務局庁舎



写真 7-14 旧工学部本館



写真 7-15 地蔵の森

②緑地機能

九州大学の理学部や農学部のキャンパス跡地には、大学の長い歴史とともに、多くの樹木が大木化して生育している。これらの何十年もかけて育った貴重な緑空間を、樹木伐採することは、これからますます地球温暖化等の環境問題が身に迫る状況下では、望ましいことではない。これらの緑空間を積極的に活かしたまちづくりが是非とも望まれる。これら緑の扱いは、必ずしも公的施設としての公園整備を計画するのではなく、民間による開発であれ、まちづくりの前提条件として残存活用を図るものである。

ここでは、導入機能として検討しているオフィス機能あるいは文化教育機能と連携して、それら機能の導入施設における公開空地やポケットパーク的なオープンス

ペース利用も積極的に考えていく手法を考え、貴重な緑地空間を導入機能と連携して活用することが望まれる。

また一方では、特に、箱崎キャンパス南側の住宅地は昔ながらの路地も多く、公園等のオープンスペースがかなり不足している。また、箱崎地区住民の要望もある。したがって、箱崎地区全体の防災拠点という位置づけも視野に入れ、場合によっては地区内の公園との整理・統合も検討しつつ、地区公園あるいは総合公園（運動公園）として、公園緑地の整備を考えていく手法も考えられる。

また、未来型住宅機能と隣接させることで、極めて居心地のよい住環境の形成を期待することもでき、市内でも有数の環境配慮住宅地区として、モデル的な存在になる可能性もあると考えられる。



写真 7-16 九州大学農学部キャンパス



写真 7-17 緑地空間（イメージ）

4. 箱崎キャンパス跡地ゾーニング（案）

本節では、前節において提案した箱崎キャンパス跡地に導入することが考えられる都市機能を、実際に跡地に配置するゾーニング案を提示する。

以下で2つの素案を提示するが、いずれにも共通するゾーニングとして、地下鉄駅周辺に配置することが考えられる「交通拠点機能」や、農学部跡地の豊かな自然を活用する「公園緑地ゾーン」など、2つの案でその配置が同じになっている機能もある。

(1) 第1案：歴史公園ゾーン・近隣商業施設を配置する案

旧工学部本館および事務局庁舎があるゾーンを歴史公園ゾーンとして整備し、JR箱崎駅寄りに箱崎地区住民へのサービス提供や箱崎商店街との連携を視野に入れた近隣商業施設を導入することを特徴とする第1案のゾーニング案を図7-1に示す。

また、それぞれの機能ごとに、ゾーニングの考え方およびイメージ、また導入の際の注意点を表7-4に整理する。

表 7-4 キャンパス跡地ゾーニングの考え方（第1案）

都市機能	ゾーニングの考え方・イメージおよび注意点
歴史公園ゾーン	旧工学部本館および事務局庁舎を中心とするゾーンを歴史公園として整備。
商業施設ゾーン	箱崎地区住民や地下鉄利用者を主なターゲットとした近隣商業機能を導入。
交通拠点ゾーン	地下鉄駅に隣接する場所に、パークアンドライド、トランジット等の機能を導入。
高等教育機関ゾーン	私立大学の移転あるいはサテライトキャンパスの集積。既存建物使用の場合は詳細調査が必要。
義務教育機関ゾーン	箱崎中学校の移転候補地として、既存の東箱崎小学校と連携した義務教育機関ゾーンを形成。
市民芸術拠点ゾーン	地下鉄駅からのアクセスの良さを生かし、広く市民に機能を提供。
行政サービスゾーン アジアビジネス拠点ゾーン	地下鉄駅からのアクセスの良さを生かす。JR 鹿児島本線の有効活用が課題。
未来型住宅ゾーン 緑地公園ゾーン	農学部キャンパスの豊かな緑を生かした、住宅地・緑地が一体となったゾーンを形成。

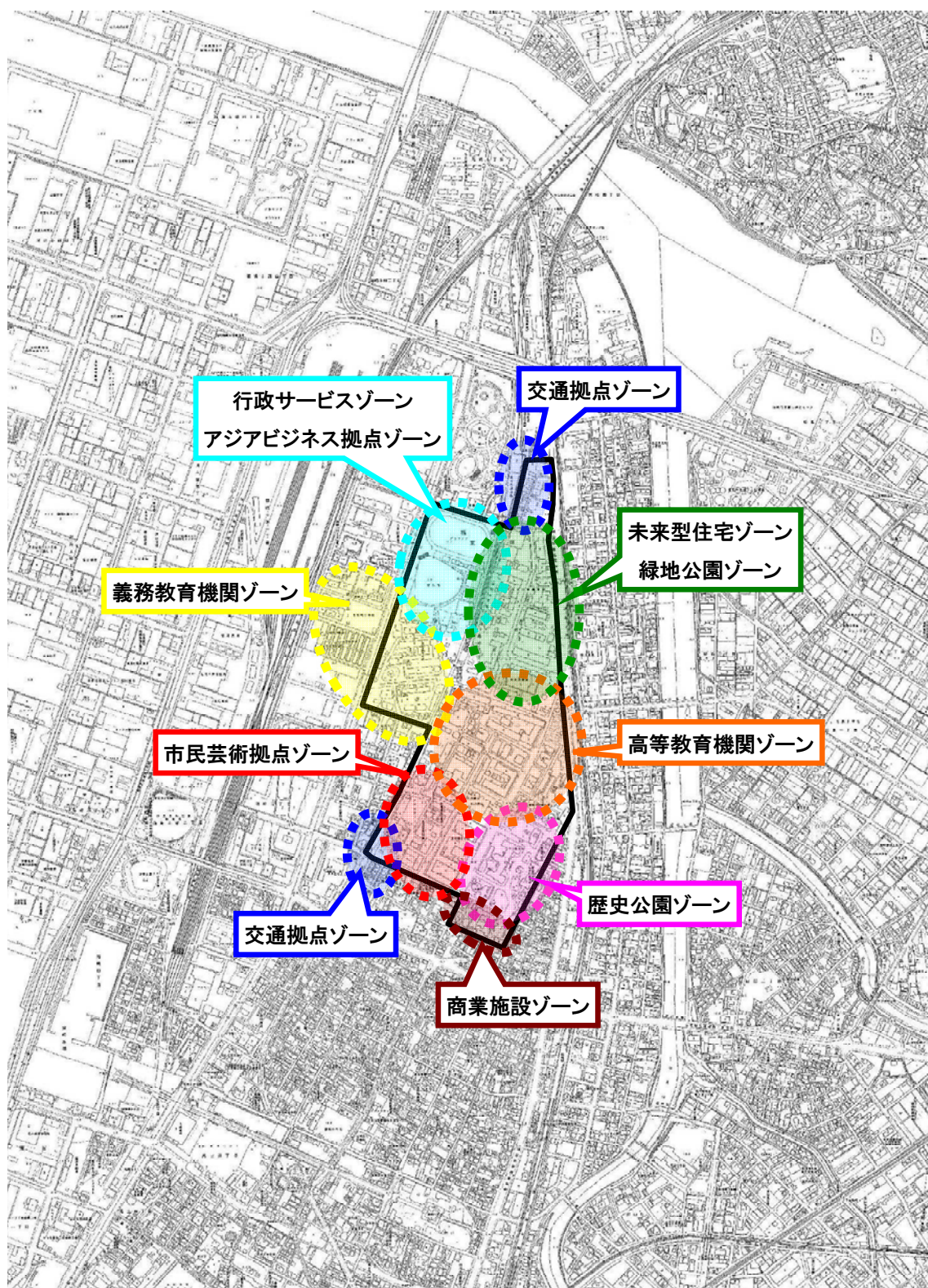


図 7-1 キャンパス跡地のゾーニングイメージ（第 1 案）

(2) 第2案：資源活用ゾーン・沿道商業施設を配置する案

旧工学部本館および事務局庁舎があるゾーンを、高等教育機関や市民芸術拠点の一部として活用する資源活用ゾーンと位置付け、国道3号線沿いに自動車利用者をもターゲットに含めた沿道型商業施設を導入することを特徴とする第2案のゾーニング案を、図7-2に示す。

また、それぞれの機能ごとに、ゾーニングの考え方およびイメージ、また導入の際の注意点を表7-5に整理する。

表 7-5 キャンパス跡地ゾーニングの考え方（第2案）

都市機能	ゾーニングの考え方・イメージおよび注意点
資源活用ゾーン	旧工学部本館および事務局庁舎を高等教育機関や市民芸術拠点の一部として活用。
商業施設ゾーン	箱崎地区住民だけでなく自動車利用者をもターゲットに入れた沿道型商業機能を導入。
交通拠点ゾーン	地下鉄駅に隣接する場所に、パークアンドライド、トランジット等の機能を導入。
高等教育機関ゾーン	私立大学の移転あるいはサテライトキャンパスの集積。旧工学部本館および事務局庁舎を活用。
義務教育機関ゾーン	新規小学校あるいは、地下鉄駅へのアクセス性を生かした広域型小中連携校を導入。
市民芸術拠点ゾーン	旧工学部本館および事務局庁舎も活用。教育機関と連携し文化芸術ゾーンを形成。
行政サービスゾーン アジアビジネス拠点ゾーン	地下鉄駅からのアクセスの良さを生かす。JR 鹿児島本線の有効活用が課題。
未来型住宅ゾーン 緑地公園ゾーン	農学部キャンパスの豊かな緑を生かした、住宅地・緑地が一体となったゾーンを形成。

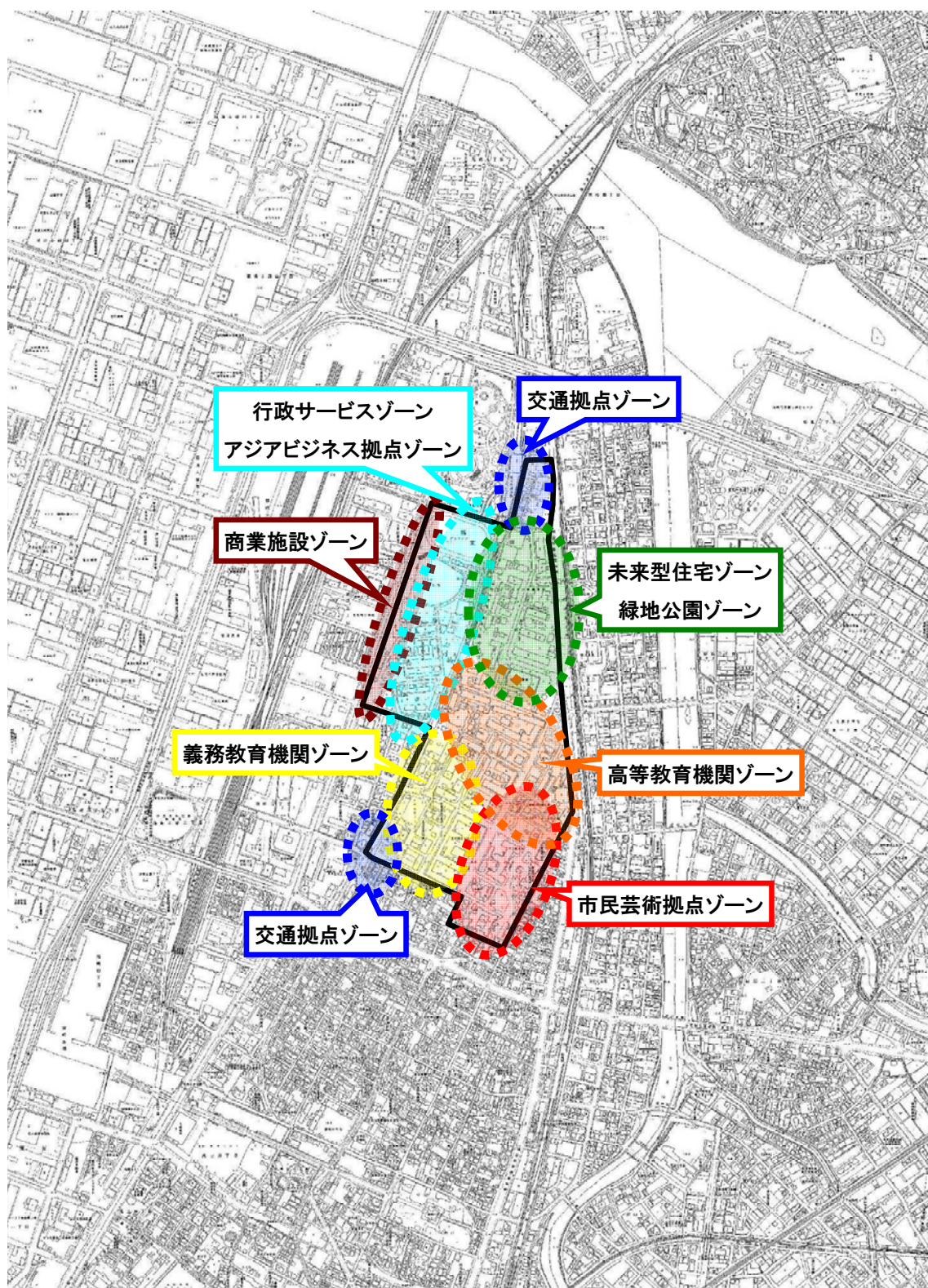


図 7-2 キャンパス跡地のゾーニングイメージ (第2案)

付録

付録 A. 私立大学アンケート調査

付録 B. 導入機能（案）の参考資料

付録 A. 私立大学アンケート調査

アンケート調査票

I. 今後、キャンパス用地の拡張やキャンパスの移転について、検討していく必要があると思われますか？

該当する番号に、1つだけ○印をお付けください。

1. 強く必要性を感じている
2. 将来、必要になる可能性はある
3. 現時点では分からない
4. 検討の必要はない

II. 福岡市への移転(福岡市内の大学においては同市内での移転)について、ご関心はございますか？

該当する番号に、1つだけ○印をお付けください。

1. 非常にある
2. 多少はある
3. どちらでもない
4. あまりない
5. 全くない

III. 移転を仮定した場合は、どのような条件が優先されますか？

該当する番号に、3つまで○印をお付けください。(複数回答)

1. 土地の価格
2. 土地の場所(都心部に近いところ)
3. " (郊外部)
4. 確保できる土地の広さ
5. 周辺環境
6. 公共交通の利便性
7. 都市(町、村)の魅力
8. その他 ()

IV. 九州大学箱崎キャンパス跡地は、移転の候補地として考えられますか？

該当する番号に、1つだけ○印をお付けください。

1. 考えられる
2. どちらでもない
3. 考えられない

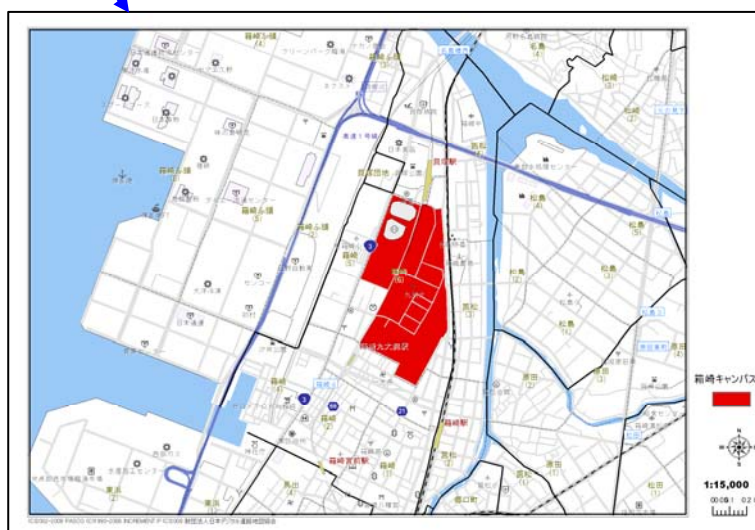
V. 九州大学箱崎キャンパス跡地へのサテライトオフィス、研究施設、付属校等の設置に関して、ご関心

はございますか？ 該当する番号に、1つだけ○印をお付けください。

1. 非常にある
2. 多少はある
3. どちらでもない
4. あまりない
5. 全くない

Ⅵ. 当該地の利用に関するご意見がございましたら、ご自由の下欄にご記入をお願いいたします。

◎九州大学箱崎キャンパスの位置（福岡市東区箱崎6丁目10番1号）
全体面積 42.6 ha



ご協力、ありがとうございました。

※ 平成22年 1月29日（金）までに、同封の返信用封筒にてご返送いただければ幸いです。

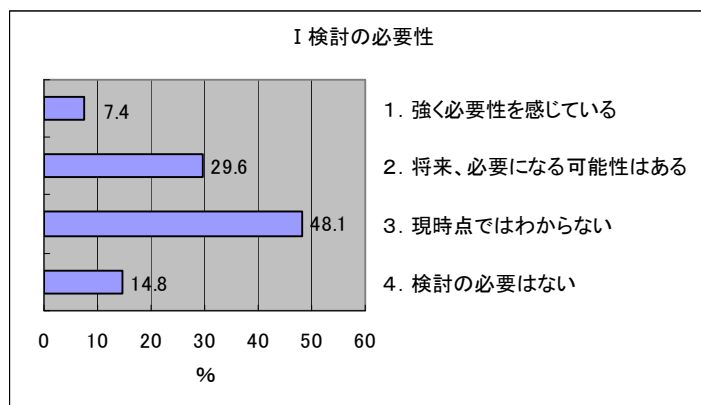
アンケート調査票送付先

1	早稲田大学	〒169-8050	東京都新宿区戸塚町1-104
2	慶応義塾大学	〒108-8345	東京都港区三田2-15-45
3	明治大学	〒101-8301	東京都千代田区神田駿河台1-1
4	立教大学	〒171-8501	東京都豊島区西池袋3-34-1
5	法政大学	〒102-8160	東京都千代田区富士見2-17-1
6	日本大学	〒102-8275	東京都千代田区九段南4-8-24
7	中央大学	〒192-0393	東京都八王子市東中野742-1
8	東海大学	〒259-1292	神奈川県平塚市北金目1117
9	関西大学	〒564-8680	大阪府吹田市山手町3丁目3番35号
10	関西学院大学	〒662-8501	兵庫県西宮市上ヶ原一番町1番155号
11	同志社大学	〒602-8580	京都市上京区今出川通り烏丸東入
12	立命館大学	〒603-8577	京都府京都市北区等持院北町56-1
13	近畿大学	〒577-8502	東大阪市小若江3-4-1
1	九州栄養福祉大学	〒803-8511	北九州市小倉北区下道津5丁目1番1号
2	九州共立大学	〒807-8585	北九州市八幡西区自由ヶ丘1-8
3	九州産業大学	〒813-8503	福岡市東区松香台2-3-1
4	九州国際大学	〒805-8512	北九州市八幡東区平野1-6-1
5	九州情報大学	〒818-0117	福岡県太宰府市宰府6-3-1
6	九州女子大学	〒807-8586	北九州市八幡西区自由ヶ丘1番1号
7	久留米大学	〒830-0011	福岡県久留米市旭町67番地
8	久留米工業大学	〒830-0052	福岡県久留米市上津町2228-66
9	産業医科大学	〒807-8555	北九州市八幡西区医生ヶ丘1番1号
10	西南学院大学	〒814-8511	福岡市早良区西新6丁目2番92号
11	西南女学院大学	〒803-0835	北九州市小倉北区井堀1丁目3番5号
12	聖マリア学院大学	〒830-8558	福岡県久留米市津福本町422
13	福岡経済大学	〒818-0197	福岡県太宰府市五条3-11-25
14	福岡医療福祉大学	〒818-0194	福岡県太宰府市五条3丁目10-10
15	第一薬科大学	〒815-8511	福岡市南区玉川町22番1号
16	筑紫女学院大学	〒818-0192	福岡県太宰府市石坂2-12-1
17	東和大学	〒815-8510	福岡市南区筑紫丘1丁目1番1号
18	中村学園大学	〒814-0198	福岡市城南区別府5-7-1
19	西日本工業大学	〒800-0394	福岡県京都郡苅田町新津1-11
20	日本赤十字九州国際看護大学	〒811-4157	福岡県宗像市アスティ1丁目1番地
21	福岡大学	〒814-0180	福岡市城南区七隈8-19-1
22	福岡工業大学	〒811-0295	福岡市東区和白東3-30-1
23	福岡国際大学	〒818-0193	福岡県太宰府市五条四丁目16番1号
24	福岡歯科大学	〒814-0193	福岡市早良区田村2丁目15番1号
25	福岡女学院大学	〒811-1313	福岡市南区日佐3-42-1
26	近畿大学産業理工学部	〒820-8555	福岡県飯塚市柏の森11-6
27	国際医療福祉大学福岡リハビリテーション学部	〒831-8501	福岡県大川市榎津137-1
28	帝京大学福岡医療技術学部	〒836-8505	福岡県大牟田市新勝立町4丁目3番124
29	西九州大学	〒842-8585	佐賀県神埼市神埼町尾崎4490-9
30	活水女子大学	〒850-8515	長崎市東山手町1-50
31	長崎ウエスレヤン大学	〒854-0081	長崎県諫早市栄田町1057
32	長崎外国語大学	〒851-2196	長崎市横尾3丁目15-1
33	長崎国際大学	〒859-3298	長崎県佐世保市ハウステンボス町2825-7
34	長崎純心大学	〒852-8558	長崎市三ツ山町235番地
35	長崎総合科学大学	〒851-0193	長崎県長崎市網場町536
36	九州看護福祉大学	〒865-0062	熊本県玉名市富尾888番地
37	東海大学熊本・阿蘇キャンパス	〒862-8652	熊本県熊本市渡鹿9-1-1
38	九州ルーテル学院大学	〒860-8520	熊本県黒髪3丁目12番16号
39	熊本学園大学	〒862-8680	熊本市大江2丁目5番1号
40	熊本保健科学大学	〒861-5598	熊本市和泉町325
41	尚綱大学	〒862-8678	熊本市九品寺2丁目6-78
42	崇城大学	〒860-0082	熊本市池田4-22-1
43	平成音楽大学	〒861-3295	熊本県上益城郡御船町滝川1658
44	日本文理大学	〒870-0397	大分県大分市一木1727
45	別府大学	〒874-8501	大分県別府市北石垣82
46	立命館アジア太平洋大学	〒874-8577	大分県別府市十文字原1-1
47	九州保健福祉大学	〒882-8508	宮崎県延岡市吉野町1714-1
48	南九州大学	〒880-0032	宮崎県宮崎市霧島5丁目1-2
49	宮崎国際大学	〒889-1605	宮崎県宮崎市清武町加納1405
50	宮崎産業経営大学	〒880-0931	宮崎市古城町丸尾100番地
51	鹿児島国際大学	〒891-0197	鹿児島市坂之上8-34-1
52	鹿児島純心女子大学	〒895-0011	鹿児島県薩摩川内市天辰町2365
53	志学館大学	〒899-5194	鹿児島県霧島市隼人町内1904-1
54	第一工業大学	〒899-4395	鹿児島県霧島市国分中央1-10-2

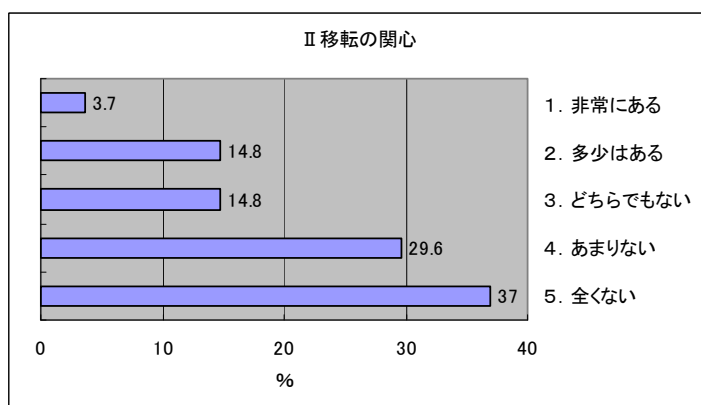
アンケート結果回答

回答：27 大学／67 大学（回収率 40.3%）

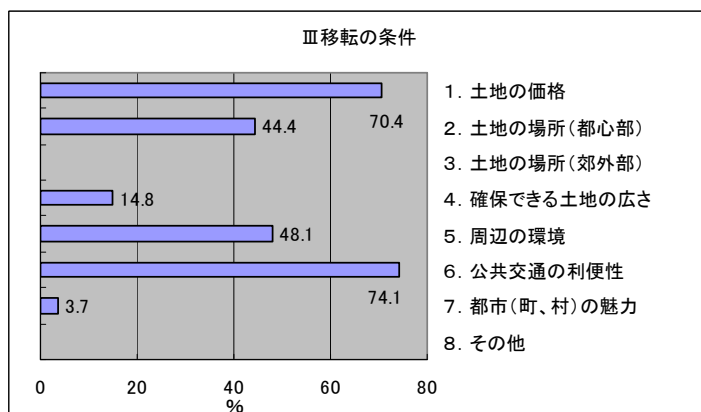
I. 今後、キャンパス用地の拡張やキャンパスの移転について、検討していく必要があると思われるか？



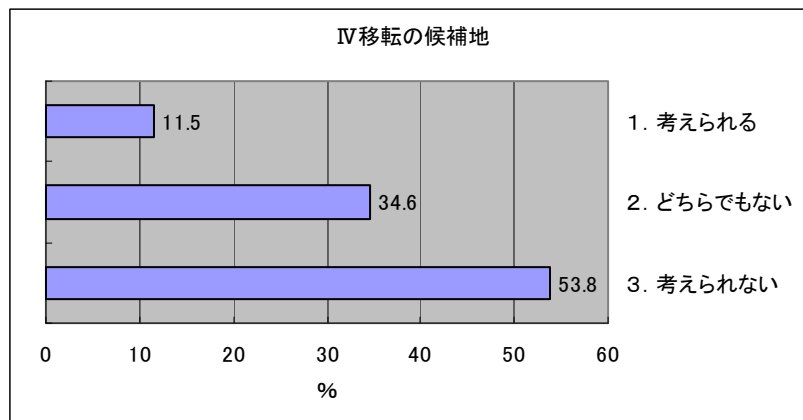
II. 福岡市への移転（福岡市内の大学においては同市内での移転）について、関心があるか？



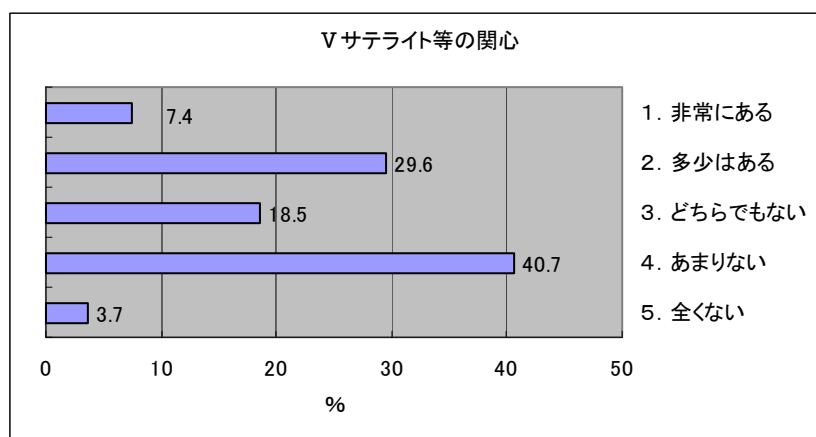
III. 移転を仮定した場合は、どのような条件が優先されるか？（3つまで複数回答）



IV. 九州大学箱崎キャンパス跡地は、移転の候補地として考えられるか？



V. 九州大学箱崎キャンパス跡地へのサテライトオフィス、研究施設、付属校等の設置に関して、関心があるか？



VI. 当該地の利用に関する意見 (自由記述)

- ・国際交流拠点として、特にアジアに開かれた大型の文化施設を配置すること。
- ・九州（山口を含め）の各地域のネットワーク化を目指した拠点施設を配置すること。
- ・グリーンゾーン、環境保全、公的共有スペースといった観点から整備願いたい。
- ・歴史的建造物は、是非保存してください。
- ・地域に密着した大学造りを推進しており、他県への進出は今のところ構想にはない。

付録 B. 導入機能（案）の参考資料

1. パークアンドライド

パークアンドライド駐車場の状況

本表の整理。

- ・鉄道駅の近くにあること。
- ・駐車場利用者に対し鉄道事業者や都心部店舗などで割引などの連携があること。
→ 七隈線橋本駅などは該当しない。
- ・市外は都市圏内とし、主たるものとして駐車台数が100台以上のものを対象とする。

(1) 市営地下鉄

対象駅名	箱崎九大前駅	姪浜駅
収容台数	142台	106台
利用時間	24時間	24時間
料金	4,500円/月	14,175円/3ヶ月
駅からの距離	5.0m	40.0m
供用開始日	S61.1.31	H10.7.1
事業主体	(財)福岡市交通事業振興会	博多ターミナルビル(株)
底地	交通局	交通局, JR九州
管理方法	委託	博多ターミナルビル(株)
利用条件	定期券所有者	定期券, Fカード等所有者で 駅から1.5km以上に住居

(2) JR

対象駅名	千早駅	筑前新宮駅	南福岡駅
収容台数	116台(駅東口) 158台(駅地下)	230台	322台
利用時間	24時間	24時間	24時間
料金	〈特急利用者〉 24時間最大 500円 〈一般〉 24時間最大1,000円	〈特急利用者〉 24時間最大 500円 〈一般〉 24時間最大1,000円	〈特急利用者〉 24時間最大 300円 〈一般〉 24時間最大 800円
駅からの距離	駅東口 駅地下	50m	100m
供用開始日	駅東口 H15.7 駅地下 H18.8	H15.2.24	
事業主体	JR九州	(株)駅レンタカー九州	(株)駅レンタカー九州
管理方法	(株)駅レンタカー九州	(株)駅レンタカー九州	(株)駅レンタカー九州

(3) 西鉄

対象駅名	二日市駅(筑紫野市)
収容台数	223台
利用時間	24時間
料金	定期券等提示 5,775円/月 一般利用 7,350円/月
駅からの距離	駅隣接
供用開始日	H15.04
事業主体	西日本鉄道株式会社
管理方法	西鉄ビルマネジメント

その他

対象駅名	春日原駅(大野城市)
収容台数	大野城サティ実施 150台
利用時間	7:30~24:00
料金	4,000円/月
駅からの距離	300m
供用開始日	H12.4.3
事業主体	(株)マイカル九州
管理方法	(株)マイカル九州

※大野城サティの立体駐車場(2000台)の一部を通勤者用の駐車場として平日のみ開放。利用登録にあたっては在勤証明証や車検証等の提示が必要。

(出典：福岡市住宅都市局交通計画課資料)

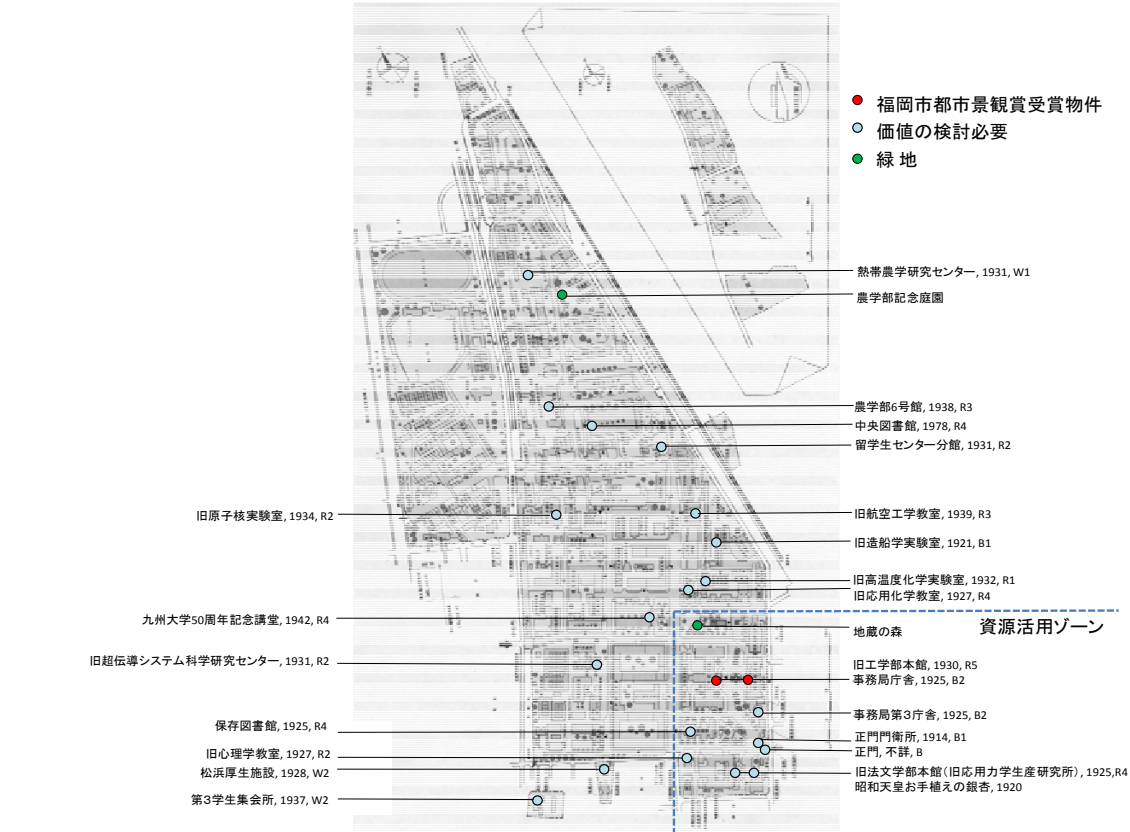
2. 九州大学箱崎キャンパス周辺の小中学校

九大跡地周辺学校の概要

学校番号	1		137		28		2		14		69		144		20	
名称	箱崎中		東箱崎小		箱崎小		福岡中		馬出小		箱崎清松中		松島小		筥松小	
所在地	東区筥松4-21-22		東区箱崎5-11-20		東区箱崎2-2-45		東区馬出3-11-1		東区馬出1-12-27		東区松田2-3-1		東区松島1-39-1		東区郷口町16-1	
開校年月日	S22.4.1		S62.4.1		M6.3		S22.4.1		M41.4.1		H12.4.1		H5.4.1		S15.12.17	
施設建設年	S41～S62		S62～H8		S33～H6		S34～H12		S38～S59		H12		H5～H16		S34～H7	
延床面積(㎡)	7,468		6,559		6,334		5,720		5,898		10,034		7,424		7,782	
校地面積(㎡)	30,683		11,036		12,149		20,565		19,449		26,081		18,167		19,189	
校区面積(ha)	5.10		1.05		4.05		1.97		1.97		4.68		2.80		1.88	
児童生徒数推計	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)	児童生徒数(人)	学級数(校)
21年度(実数)	484	14	421	13	532	18	132	6	336	12	652	19	1,059	32	493	16

(出典：福岡市教育委員会総務部学校計画課資料)

3. 九州大学箱崎キャンパス歴史的建造物等



(出典：九州大学新キャンパス計画推進室資料)

報告書作成担当者

研究主査 梶返 恭彦

研究主査 田村 一軌

「大学移転に伴う箱崎地区の変容と地域づくりに関する研究Ⅱ」
報告書

2010 年 3 月

財団法人福岡アジア都市研究所

〒810-0001 福岡市中央区天神 1 丁目 10-1

Tel 092-733-5686 Fax 092-733-5680

E-mail info@urc.or.jp

URL <http://www.urc.or.jp>
