

未来のまちづくり推進特別委員会行政視察概要

- 1 視察月日 令和8年8月17日（月）～8月18日（火）
- 2 視察先及び視察事項
 - （1）博多まちづくり推進協議会
博多コネクティッド及び駅周辺のまちづくりについて
 - （2）福岡県福岡市
福岡市都市計画マスタープラン及び都市機能等について
- 3 視察委員
副委員長 柏 原 すぐる
委 員 坂 井 太

視察概要

1 視察先

博多まちづくり推進協議会

2 視察月日

8月17日（月）

3 対応者

重点エリア活性化プロジェクトリーダー（九州旅客鉄道株式会社事業開発本部開発部博多まちづくり課主査）（説明）

事務局職員（九州旅客鉄道株式会社事業開発本部開発部博多まちづくり課職員）（説明）

4 視察内容

（１）博多コネクティッド及び駅周辺のまちづくりについて

ア 組織・運営体制、自主財源及び法人化について

（ア）博多まちづくり推進協議会の組織・運営体制

博多駅周辺の企業・団体、自治協議会、学識経験者、福岡市等で構成し、「住む人、働く人、訪れる人が主役」となるエリアマネジメントを推進している。令和8年8月17日現在の会員数は217（正会員76、一般会員125、特別会員9、賛助会員7）である。

企業会員に加え、5つの自治協議会、九州大学や専門学校等も参加しており、地域・企業・教育機関・行政が同じ枠組みでまちづくりを議論する構成となっている。

事務局はＪＲ九州の博多まちづくり課内に置かれている。現在、ＪＲ九州から6人が協議会業務に関与し、ＪＲ博多シティ等の会員企業からも人材が参画している。各人は所属企業の業務を持ちながら協議会事務局を兼務し、給与は原則として派遣元企業が負担する。

このため、協議会の実行力は会費等の資金面だけでなく、主要企業が人材を継続的に出す人的負担によって支えられている点が特徴である。

（イ）自主財源の確保と福岡市との協働

主な財源は、会員の年会費、事業ごとの協賛金、福岡市からのまちづくり負担金、自主財源事業等である。現在、福岡市から博

多まちづくり推進協議会への負担金は年間約1200万円である。

街路灯バナー広告では、はかた駅前通り等の市道上の街路灯を広告媒体として活用し、その収入の一部を協議会活動費に充てている。

公開空地については、福岡市の制度を活用して登録した空地で、イベント、シェアサイクルポート、テラス席等を展開し、収益の一部をまちづくり協力金として協議会の活動資金に還元している。

また、公園へのキッチンカー出店、まちづくり支援自動販売機等でも売上の一部を活動費に還元する仕組みを構築している。

福岡市との関係は、行政が協議会の構成員として参加することに加え、負担金、公共空間活用の制度設計、フリンジパーキング等の個別事業で協働する形が中心である。単なる行政委託に依存せず、会員企業の人材・資金と公共空間から生まれる自主財源を組み合わせている点が特徴である。

(ウ) 一般社団法人まちづくり博多の設立

博多まちづくり推進協議会は任意団体であり、契約主体になりにくいことや、事業上の責任が会長個人に及び得ることなどが課題であった。このため、令和8年7月1日に一般社団法人まちづくり博多を設立した。

今後は、協議会が多様な会員による合意形成・方針決定を担い、一般社団法人が契約・事業実施を担う二層構造とする。現在は、従来協議会が行っていた事業を一般社団法人へ委託する形が中心で、法人格を生かした受託事業や収益事業の拡大はこれから具体化していく段階である。

広い合意形成機能を持つ協議会を残しつつ、契約・収益・責任の主体を法人化する仕組みは、エリアマネジメントの継続性と事業性を両立させる方法として参考となる。

イ にぎわい・公共空間活用、安全安心及び明治公園 Park-PFI について

(ア) にぎわい・回遊・安全安心に関する具体的な取組

はかた駅前通りを交通規制し、博多どんたく港まつりの会場の一つとして運営する「はかた駅前“どんたく”ストリート」を実施している。

歩道・道路空間や公開空地を活用し、ハカタストリートバル、はかたイーストリート等を展開している。ベンチ・椅子・テラス

等を設置し、日常的な滞在や飲食の場として道路空間を使う取組を積み重ねている。

わくわく博多、博多まちづくりミートアップ、はかた大学等、歴史文化、P a r k－P F I、アート、鉄道、飲食等をテーマにした学び・交流の場を設け、会員や市民の関心を事業化している。

クリーンデイを原則毎月実施し、近年は1回数百人規模で会員企業等が参加している。清掃活動を企業参加の入口とし、地域の美化・関係づくりに結びつけている。

路上喫煙対策では、巡回・啓発に加えてA Iカメラで滞留を検知し、喫煙場所ではない旨を音声で案内する取組も試行している。

都心部へのマイカー流入を抑制するため福岡市等とフリンジパーキングを実施している。対象駐車場の料金を最大500円とし、乗車人数分のバスまたは地下鉄の片道乗車券を提供する仕組みである。一方、利用拡大により提携駐車場の混雑が新たな課題になっているとの説明があった。

博多まち歩きマップ等は、会員が実際にまちを歩き、紹介したい場所やルートを議論しながら更新しており、地域の目線を回遊促進施策に反映している。

(イ) はかた駅前通りの再編と公共空間の活用

博多駅とキャナルシティ博多、さらに天神方面を結ぶ回遊軸として、はかた駅前通りの再整備を官民で検討した。協議会側が交通事業者や地域関係者を巻き込み、提言をまとめて行政へ提出した経緯がある。

再整備では車線を減らして歩道を拡幅し、自転車通行空間を追加した。従来の通過する道路から、イベントや滞在にも使える空間へ転換している。

冬季にはJ R博多駅前広場とキャナルシティ博多のイルミネーションを「点」ではなく、はかた駅前通りの街路樹イルミネーションで「線」としてつなぎ、回遊を促す「冬のファンタジー・はかた」を実施している。

公共空間の整備だけで完結せず、整備後のイベント・広告・植栽管理・テラス利用等の運営をエリアマネジメント団体が継続することにより、ハード整備とソフト事業を一体化している。

(ウ) 明治公園P a r k－P F Iとの連動

博多駅前の明治公園は、従来は地下駐車場上部の平坦な空地的

利用が中心であったが、P a r k－P F Iにより再整備され、令和8年8月7日にリニューアルオープンした。

協議会では、P a r k－P F Iをテーマとした「博多まちづくりミートアップ」を開催するなど、民間事業者の公園運営を駅周辺のエリアマネジメントとつなげる取組を進めている。

公園単体の整備ではなく、博多駅、はかた駅前通り、周辺公開空地等との回遊性・滞在性を高める一つの拠点として位置づけている点が特徴である。

ウ 博多コネクティッドと今後の建物更新について

博多駅周辺では、戦後の区画整理等を経て築40～50年程度の建物が更新期を迎える一方、旧来の小規模敷地・中小地権者が多く、権利関係が複雑で単独建て替えが進みにくいことが課題となってきた。

福岡空港に近く、航空法による高さ制限があることも、建て替え時の事業性を制約してきた。こうした課題に対し、福岡市は博多コネクティッドや博多コネクティッドボーナスにより、回遊空間、広場、緑化、ユニバーサルデザイン等の公共貢献を条件に容積率等のインセンティブを付与している。

制度開始後、地権者側でも制度活用や共同化を学ぶ協議・勉強会の枠組みが形成された。その後、ハードの建て替えだけでなく、にぎわい・回遊等のソフト施策と一体で進める必要性から、機能を博多まちづくり推進協議会に統合し、現在は博多コネクティッド部会が役割を担っている。

一方、天神地区と比べると博多は中小地権者が多く、オフィスマーケットが好調なため既存建物を保有し続ける動機も強い。さらに建築費高騰もあり、建て替えが必ずしも一様に進む状況ではないとの説明があった。

2028年末を認定対象の期限とする現行制度の次を見据え、今後は建て替えだけでなく、中小ビルのリノベーション等も含めた機能更新の支援を研究し、福岡市への提案につなげたいとの考えが示された。

エ 質疑概要

Q 協議会の活動を支える人員はどのように確保しているのか。

A 事務局は会員企業からの人材参画で成り立っている。J R九州は6人が関与し、他の会員企業からも複数人が参加している。各人は所属企業の業務と兼務しており、協議会業務の比率は人によ

って異なる。給与は基本的に各所属企業が負担しており、協議会の予算だけで専従職員を多数雇用する構造ではない。

Q 福岡市からの負担金や、協議会の自主財源はどの程度あるのか。

A 現在、福岡市からのまちづくり負担金は年間約1200万円である。主な財源は会費・協賛金であり、加えて街路灯バナー広告、公開空地のイベント等によるまちづくり協力金、支援自販機などで自主財源を確保している。自主財源は事業の持続性を高めるうえで重要だが、人件費を含む全体経費を賄える規模ではなく、会員企業の人的・資金的支援が大きい。

Q 一般社団法人まちづくり博多を設立した理由と、協議会との役割分担は何か。

A 協議会は任意団体であり、契約行為や責任の所在に制約・リスクがあったため法人を設立した。協議会は合意形成と方向性の決定を担い、一般社団法人は実際の契約・事業執行を担う。従来の協議会事業を法人が受託する形が中心で、法人格を生かした新たな受託事業・収益事業は今後の検討課題である。

Q 道路や公開空地を使った事業を、どのようにまちづくり財源へつなげているのか。

A 市道の街路灯バナーを広告媒体として活用し、広告収入の一部を活動費とするほか、登録公開空地でイベント、シェアサイクル、テラス席等を展開し、収益の一部をまちづくり協力金として受け取っている。公園のキッチンカーや支援自販機も同様に、公共・民間空間の利用と活動財源を循環させる仕組みとしている。

Q 博多コネクティッドによる建て替えは、天神ビッグバンと比べてどのような特徴・課題があるか。

A 博多は小規模地権者・小規模ビルが多く、権利関係が複雑で共同化が難しい。既存オフィス市場が好調なため保有継続を選ぶ地権者もあり、建築費高騰も重なる。天神のような面的建て替えとは条件が異なり、今後はリノベーション等も含めた更新策が課題である。

Q 本市等の他都市が同様のエリアマネジメントを展開する際、再現性の観点で重要な点は何か。

A 制度や補助金だけでなく、地域の中心企業が人材を継続して出し、行政・地権者・地域・大学等をつなぐ実務体制を持つことが重要である。全国エリアマネジメントネットワーク等を通じた他

都市との情報交換も行い、事例を学びながら取組を更新している。

(2) 委員所見

最も印象的であったのは、エリアマネジメントの実行力が補助金の額だけではなく、ＪＲ九州をはじめとする会員企業が人材を継続的に出す構造によって支えられている点である。本市でもエリアマネジメント組織は存在するが、計画策定だけでなく、イベント、公共空間活用、清掃、交通、防犯、財源確保まで実行するには、誰が日常的に事務局機能を担うのかという人材面の設計が不可欠である。

任意団体の協議会を合意形成のプラットフォームとして残しながら、一般社団法人を契約・事業実施主体とする二層構造は、公共性と事業性を両立させる仕組みとして参考になる。特に、契約責任を個人に負わせず、収益事業や受託事業にも取り組める法人格を用意することは、活動を長期化・高度化する上で重要である。

また、福岡市は道路・公開空地・公園等の活用制度を整え、協議会側はバナー広告、イベント、シェアサイクル、キッチンカー等から生じる収益の一部をまちづくりに還元している。公共空間を維持管理コストがかかる場所と捉えるだけでなく、適切なルールの下で価値を生み、その価値を地域に再投資する発想は、横浜駅周辺や関内・関外地区等の公共空間活用を考える上でも示唆が大きい。

博多コネクティッドは、規制緩和により単に床面積を増やすのではなく、歩行者空間、広場、緑化、低層部のにぎわい等の公共貢献と建て替えインセンティブを結びつけている。一方で、小規模地権者、権利関係、建築費高騰などにより建て替えが進みにくい現実もある。成長局面の再開発だけを前提とせず、リノベーションや既存ストックの活用も含む次の政策を考えている点は、本市の今後の都市機能更新においても重要な視点である。



(応接室にて説明聴取及び質疑)



(九州旅客鉄道株式会社にて)



(博多駅周辺の都市機能・駅前空間を現地視察)

視察概要

1 視察先

福岡県福岡市

2 視察月日

8月18日（火）

3 対応者

住宅都市みどり局都市計画部都市計画課長（説明）

住宅都市みどり局都市計画部都市計画課都市計画係長（説明）

4 視察内容

（1）福岡市都市計画マスタープラン及び都市機能等について

ア 都市計画マスタープランの改定と都市構造について

（ア）福岡市都市計画マスタープランの位置づけ・改定背景

都市計画法第18条の2に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針であり、福岡市総合計画や福岡県の都市計画区域マスタープランに即し、土地利用・交通・みどり・防災等の都市計画関連施策を総合的、体系的に進める指針として位置づけられている。令和5年度頃から改定作業に着手し、令和6年12月策定の第10次福岡市基本計画や、都市交通基本計画、みどりの基本計画等の関連計画との整合を図った上で、令和8年2月に改定した。目標年次は2034年度としている。

平成26年計画の骨格を大きく変えるのではなく、人口動向、都心部の機能更新、みどり・オープンスペース、災害リスク、地域特性等、この10年間の変化を反映して内容を更新・充実させている。

（イ）「コンパクトでコントラストのある都市」と拠点別の都市機能誘導

将来都市構造では、都市活力を牽引する「都心部」、東部・南部・西部の「広域拠点」、各生活圏の「地域拠点」、公民館・自治協議会等を基礎とする「日常生活圏」、物流・研究開発等を担う「魅力・活力創造拠点」、自然環境を継承する「農山漁村地域」等を位置づけている。

都心部には国際競争力を備えた商業・業務、観光・MICE、

文化、港湾等の高度な都市機能を集積し、広域拠点・地域拠点には交通結節性や生活圏の規模に応じて商業・業務、市民サービス等の日常生活に必要な機能を集約する考え方である。

すべての駅周辺を同一の密度・機能にするのではなく、都市全体の中で各拠点の役割を明確にし、公共交通ネットワークで結ぶことにより、都市の成長と生活の質の向上を両立させる構成となっている。

(ウ) 人口増加局面でも市街地を大きく拡張しない土地利用の考え方

福岡市の人口は転入超過による社会増を背景に増加が続き、現行マスタープランでは2040年頃に約170万人でピークを迎える推計を採用している。一方で、全国・九州全体の人口減少を踏まえ、その後の人口減少も見据えて都市構造を考えている。

人口が増えている現時点でも、市街化区域を大幅に拡大する考え方は採らず、市街化調整区域の市街化抑制、概ね標高80メートル以上の区域等の開発抑制、農地・自然環境の保全などを基本としている。市街化区域拡大の要望はあるものの、区域区分を厳格に運用し、既成市街地や拠点周辺を中心に機能更新を図る方針である。

イ 都心部の機能更新と民間活力の誘導について

(ア) 都心部における容積率緩和と民間活力の誘導

容積率緩和等は一律に行うのではなく、都心部や主要な拠点を中心に、交通・道路等の都市基盤が追加的な床面積や来街者を受け止められるかを確認しながら適用する考え方である。都心部では「都心部機能更新誘導方策」等を活用し、更新期を迎えた民間ビルの建て替えを促している。

福岡空港が都心部に近接するため航空法による高さ制限が都市開発上の大きな条件となっている。国家戦略特区等による高さ制限の特例と、市独自の容積率緩和制度を組み合わせ、限られた高さの中で都市機能を更新するとともに、地下空間や立体的な歩行者ネットワークの充実を進めている。

(イ) 天神ビッグバンに見る公共貢献と花・緑・アート

天神ビッグバンは、天神交差点を中心とした半径約500メートルの区域で、更新期を迎えた建築物の建て替えを誘導する取組である。容積率等のインセンティブを活用しながら、地下通路・広場・歩行者空間等を民間開発に合わせて整備し、街区を越えた回

遊性を高めている。

行政が建築物そのものに直接資金を投入するのではなく、規制・誘導制度を通じて民間投資を引き出し、その開発利益の一部を公共的な価値として還元してもらうことが基本とのことである。

近年は、建て替えだけでなく、花・緑、パブリックアート等による空間の質向上を重視している。実際に整備されたアートが待ち合わせ場所になるなど、企業側にとっても施設のブランド価値向上につながる事例が見られている。

ウ 魅力・活力創造拠点及び本市との比較について

(ア) 九州大学箱崎キャンパス跡地等の「魅力・活力創造拠点」

九州大学の箱崎キャンパス移転跡地は、都心に近い大規模な土地として「魅力・活力創造拠点」に位置づけられ、多様な都市機能の導入とともに「F U K U O K A S m a r t E A S T」として先端技術を活用したスマートシティ形成を進めている。

道路や駅周辺の交通結節機能等の都市基盤を整えながら、住宅だけに偏らず、商業・業務、研究開発等を組み合わせた計画的な土地利用転換を進めている。大規模跡地を都市全体の成長戦略の中で位置づける点が特徴である。

アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス周辺等についても、それぞれ物流、研究開発、教育等の役割を明確にし、都心部や生活拠点とは異なる機能を担わせる都市構造としている。

(イ) 都市特性の違いと本市との比較

福岡市は九州の中核都市として周辺市町村から通勤・通学者を受け入れる一方、海と山に囲まれた比較的コンパクトな地形であり、鉄道と幹線道路を軸に市街地が形成されている。都市の成長を支える拠点と、自然環境を守る区域のコントラストが明確である。

本市は東京都市圏との結びつきが強く、市域が広く丘陵地を多く抱え、既に人口減少局面に入っているなど前提条件が異なる。このため福岡市の制度をそのまま適用するのではなく、都心部と郊外部、主要駅と地域駅の役割を整理した上で参考にする必要があるとの認識を共有した。

特に郊外部の駅周辺については、一律の高密度化ではなく、生活圏ごとに必要な商業・公共サービス・住宅等を確保し、既存ストックを活用しながら駅を核とした持続可能な地域構造をつくる

という観点が重要である。

エ 質疑概要

Q 令和8年2月の都市計画マスタープラン改定は、平成26年計画からどのように見直したのか。

A 第10次福岡市基本計画の策定を契機に、令和5年度頃から見直しを進めた。平成26年計画の骨格を大きく変えるのではなく、人口動向、都心部の機能更新、みどり・オープンスペース、災害リスク等、この10年間の変化を反映して内容を更新・充実させた。都市交通基本計画やみどりの基本計画等とも整合を図っている。

Q 都市機能の集積や容積率緩和は、どのエリアを対象に、どのような考え方で行うのか。

A 都心部、広域拠点、地域拠点等の役割に応じて必要な都市機能を誘導する。容積率の緩和は一律ではなく、主に都心部や主要拠点を対象に、周辺の道路・公共交通等の都市基盤が追加的な床面積や来街者を受け止められるかを確認しながら適用する。地域拠点などではあまり声はなく、容積率緩和を特段行っていない。

Q 人口増加が続く中でも、市街化区域を大きく拡大しないのはなぜか。

A 福岡市は転入超過により当面人口増加が見込まれるが、2040年頃のピーク後は人口減少に転じる見通しである。このため、現在の増加だけを理由に市街地を拡張せず、市街化調整区域の市街化抑制や概ね標高80メートル以上の区域の開発抑制等を継続し、既存市街地・拠点の機能更新を基本としている。

Q 天神ビッグバン等で、容積率等のインセンティブと公共貢献をどのように結びつけているのか。

A 更新期を迎えた民間ビルの建て替えに対して、容積率緩和等のインセンティブを設ける一方、地下通路、広場、歩行者空間、緑化、アート等、都市の魅力や安全性を高める取組を評価する。市が建物整備費を直接負担するのではなく、制度を通じて民間投資を呼び込み、公共的価値の創出につなげることを基本としている。

Q 横浜市の郊外部の駅周辺を考える上で、福岡市の都市構造から参考となる点は何か。

A 福岡市では都心部、広域拠点、地域拠点、日常生活圏等の役割を分け、すべての駅周辺に同じ機能・密度を求めている。福岡市と横浜市では地形、都市圏内での役割、人口動向が異なるため

単純な横展開はできないが、拠点ごとの役割を明確にし、交通ネットワークと生活利便機能を組み合わせる考え方は参考になると考える。

(2) 委員所見

福岡市は、人口が当面増加する成長局面にありながら、市街化区域を大きく拡大せず、都心部・広域拠点・地域拠点・日常生活圏等の役割を明確にし、既存市街地の中で機能更新を進めている点が印象的であった。2040年頃の人口ピーク以降を見据え、区域区分や自然環境保全を一貫して運用する姿勢は、人口減少局面に入った本市においても、将来の都市構造を長期的に考える上で参考となる。

一方、福岡市と本市では都市圏内での役割や地形条件が大きく異なる。福岡市は九州の中核都市として都市機能が比較的コンパクトに集積するのに対し、本市は東京都市圏との関係が強く、市域も広く、丘陵地や郊外住宅地を多く抱える。したがって福岡市の高密度化・機能更新策をそのまま本市全域へ当てはめるのではなく、横浜駅・関内関外等の都心部と、郊外部の各駅・生活圏で求められる役割を分けて政策を組み立てる必要がある。

天神ビッグバン、博多コネクティッドでは、容積率等の規制緩和を単なる床面積の増加に終わらせず、地下・上空の歩行者ネットワーク、広場、緑化、アート等の公共的価値と結びつけている。行政が直接整備する範囲と、民間の投資意欲を活用する範囲を整理し、民間開発による価値向上をまち全体へ還元する仕組みは、本市における都市機能更新や駅周辺再編でも検討すべき視点である。

また、箱崎キャンパス跡地のような大規模跡地について、単なる住宅供給地とせず、研究開発、商業・業務、先端技術等を組み合わせた「魅力・活力創造拠点」として都市全体の戦略に位置づけている点も参考となった。本市においても、大規模土地利用転換や郊外部の再編では、個別開発の採算性だけでなく、市全体の機能配置や交通ネットワークとの関係を明確にすることが重要である。



（応接室にて説明聴取及び質疑）



（天神地区の歩行者空間・緑化等を現地確認）



（天神ビッグバン地区の公共空間・アート等を現地確認）