
九州大学箱崎キャンパス

跡地利用将来ビジョン検討委員会 第 1 回委員会資料

九州大学・福岡市

構 成		頁
はじめに		1
将来ビジョン検討委員会の目的及び進め方		2
九州大学統合移転事業の概要		3
地区の変遷		4
	市街地の成り立ち	5
	九州大学の歴史	6
地区の概況	位置及び地勢	7
	他地区との敷地規模の比較	8
	上位計画	9
	交通	10
	事業所の動向	11
	人口	12～13
	土地利用の状況	14
	公共公益施設の分布状況	15
	幹線道路の整備状況	16
	東区及び周辺の開発動向 国の政策動向など	17
まとめ		18

九州大学箱崎キャンパス跡地利用将来ビジョン検討委員会設置にあたって

九州大学は、1911年（明治44年）、箱崎地区に新設された工科大学と従来の京都帝国大学福岡医科大学（明治36年、現九大病院地区設置）が統合して創立され、2011年に創立100周年を迎えた。

現在、更なる飛躍を目指して、世界的な研究・教育拠点を実現するため福岡市西部に伊都キャンパスを開校し、2019年（平成31年）までに全学的移転の完了を目指している。

福岡市は、1889年、城下町福岡と町人のまち博多部を市域として、人口約5万人で誕生した。その後、九州大学創立にあわせて、九州大学と福岡城下の間に路面電車（現、天神明治通り）が開通し、九州帝国大学、博多部、福岡城下を繋ぎ近代都市としての骨格を形成してきた歴史を持ち、その骨格は、今日まで続いている。

また、路面電車が走る通り沿いには1920年代に、福岡女学院（現、福岡女学院大学）、西南学院中学（現、西南学院大学）などが相次いで開校し、九州帝国大学創立は、大学のまち福岡市の出発点となった。

それ以前の箱崎の地は、近世、唐津街道の宿場町として、古くは、「拾遺和歌集」に「いく世にか語りつたへむ箱崎の 松の千とせの一つならぬば」（源 重之）と詠まれたように、筥崎宮を中心に千年の歴史を持ち栄えた地区である。

本検討委員会は、福岡市が近代都市としての出発点となった、九州大学箱崎キャンパスについて、100年ぶりにその土地利用を転換し、跡地利用のまちづくりを進めるにあたり、その将来のビジョンを検討していくものである。

九州大学箱崎キャンパス跡地利用将来ビジョン検討委員会事務局
九州大学企画部
福岡市住宅都市局大学移転対策部



旧九州帝国大学工科大学本館を望む（明治44年頃）



博多往古図（箱崎周辺の一部を抜粋）
福岡県立図書館所蔵「大田資料」552号
（鎌倉期から室町期の博多をさまざまな文献から推定して描かれたもので、明和2年（1765）以降の成立と推定される。）



文化9年（1812）写 福岡城下町・博多・近隣古地図
九州大学記録資料館九州文化史資料部門（九州文化史研究所）所蔵「三奈木黒田家文書」423号
（江戸時代後半の19世紀初めにおける福岡・博多の様子を描いたもの）

将来ビジョン検討委員会の目的及び進め方

「将来ビジョン検討委員会の目的及び進め方」は、将来ビジョン検討委員会の目的、主な検討内容、検討フローについて整理しています。

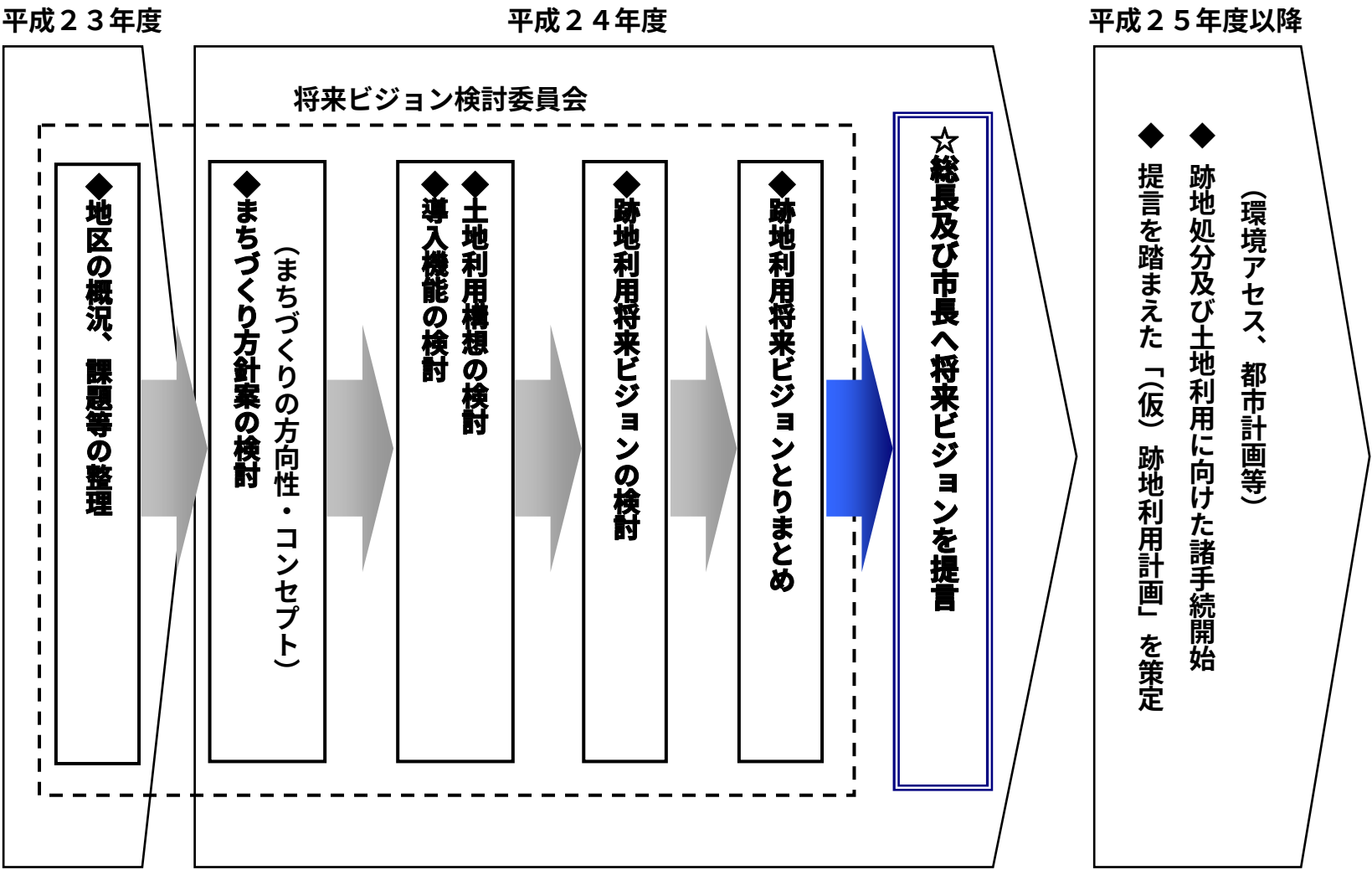
【目的】

九州大学統合移転事業に伴う、箱崎キャンパス跡地の計画的なまちづくりと円滑な跡地処分に向けて、その基本的な枠組みを示す「九州大学箱崎キャンパス跡地利用将来ビジョン」を検討することを目的とする。

【主な検討内容】

- ・ まちづくりの方向性、コンセプト
- ・ 導入機能
- ・ 土地利用構想（ゾーニング、都市基盤整備の考え方）
- ・ 跡地利用の進め方

【検討フロー】



九州大学統合移転事業の概要

「九州大学統合移転事業の概要」は、移転事業の趣旨・目的、伊都キャンパスへの統合移転全体像や移転スケジュールについて整理しています。

九州大学統合移転事業の概要

- 箱崎キャンパスは、平成17～19年に工学系地区が移転完了。平成27年以降に理学系地区、文系地区、農学系地区が順次移転予定。

■統合移転事業の趣旨・目的

- 時代の変化に応じて自律的に変革し、活力を維持し続ける開かれた大学の構築
- それに相応しい研究・教育拠点の創造

<背景>

- ・専攻教育と全学共通教育の分離
- ・施設の老朽化、狭隘化
- ・箱崎地区における航空機騒音



■統合移転事業の全体像

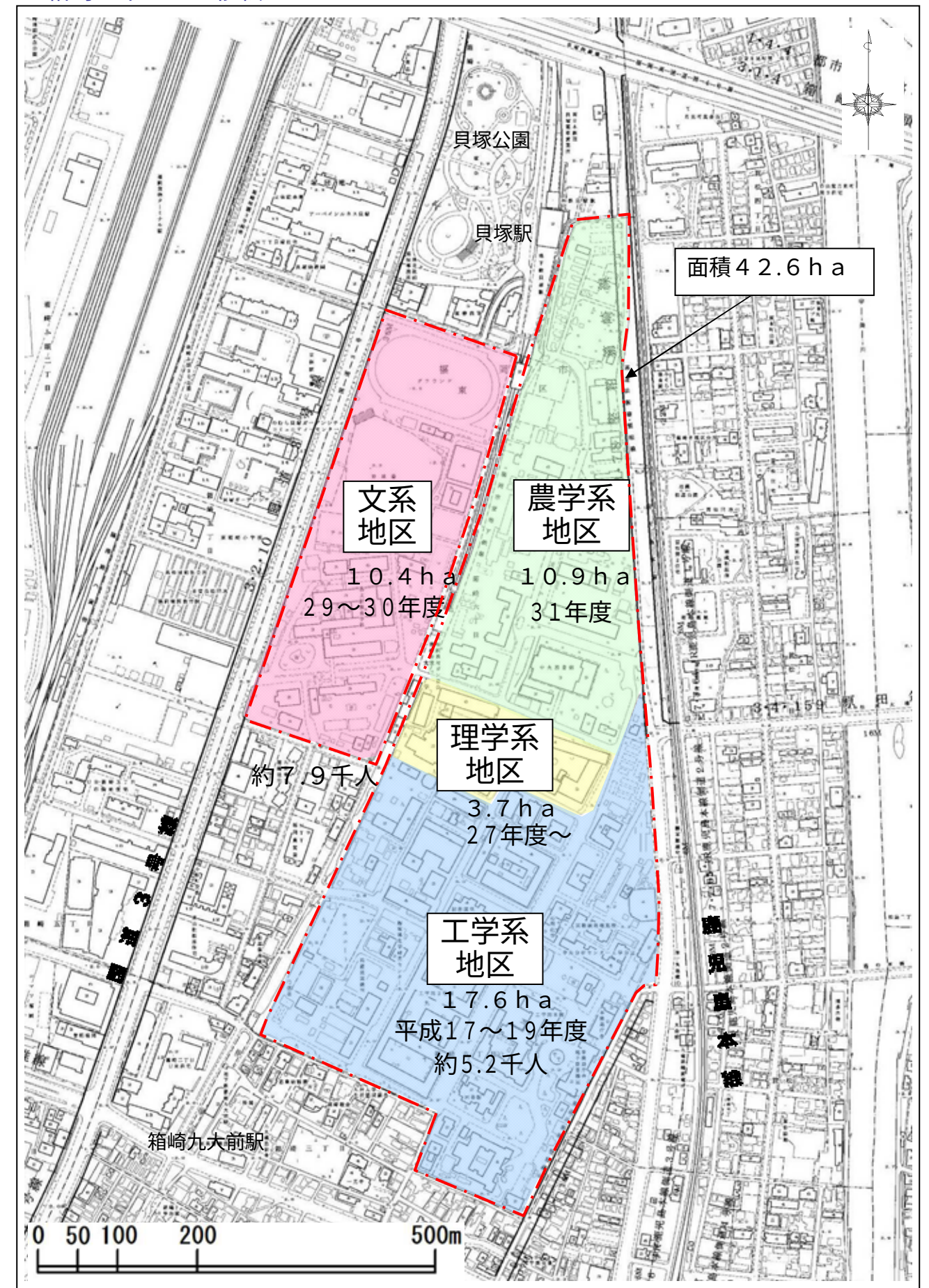


■移転スケジュールと進捗状況



※統合移転事業については、跡地処分収入を財源に伊都キャンパスの整備を行う。

■箱崎キャンパス移転スケジュール

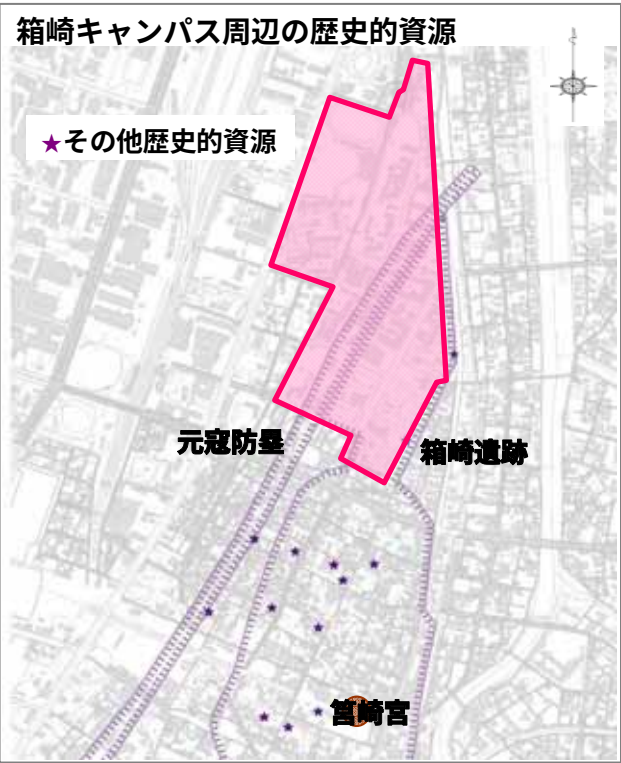


地区の変遷

「地区の変遷」は、周辺市街地の成り立ち及び九州大学の歴史を整理しています。

- 箱崎は、宮崎宮の門前町として栄えた町である。
- 近代まで、箱崎キャンパスの立地する一帯は、白砂青松の名勝の地であった。
- 九州大学創設後、周辺は埋め立てが進み、工業、物流系企業が進出し、現在の市街地となった。

- 古墳時代前期の住居跡（**箱崎遺跡**）も見つかっており、古くから人々が居住していた。
- 箱崎は、延長元年（西暦 923 年）に創建された**宮崎宮の門前町**として栄えた町。
- 宮崎宮は、正月の玉せせりや、秋の放生会などが全国的に有名。
- 箱崎キャンパス内には、**元寇防塁**が残っている。元寇防塁は、1276 年に鎌倉幕府の命で元の来襲に備え、博多湾沿岸 20km に渡り築かれ、箱崎地区の約 3km は、薩摩国が分担。
- 唐津街道は、**箱崎宿**を挟み、青柳～箱崎～博多と進む。
- 箱崎宿は、博多の次の宿場町であり、博多から箱崎宿までは正装で威厳を示し、箱崎宿で旅の軽装に着替えたといわれている。
- **近代まで、箱崎キャンパスの立地する一帯は、白砂青松の名勝の地であった。**大江匡房の『箱崎記』（康和 2 年（1100 年））にも記述が残り、豊臣秀吉の大茶会も催されるなど、青松の景色が良いところとして有名。現在も九州大学構内に僅かに残っており、当時が偲ばれる。
- **大正 15 年頃までには箱崎町の拡大がみられ九大の南側の市街地がほぼ形成された。**その後**西側の箱崎海岸の埋め立てが進み、工業、物流系企業が進出し、現在の市街地となった。**



地区周辺の歴史的資源

宮崎宮

大分の宇佐、京都の石清水とともに日本三大八幡宮のひとつに数えられる。延長元年（923年）に創建された。正月の玉せせりや、秋の放生会などが全国的に有名である。



元寇防塁 (地藏松原地区)

記録によれば箱崎地区は薩摩が分担して防塁を築いたというが、現状では防塁の痕跡は確認できない。

平成 5 年に試掘調査を行った際は、防塁構築に伴うと考えられる石材が出土したが、その構造等については確認できなかった。また平成12年度に行った発掘調査では元寇防塁と考えられる人頭大の自然石が直線的に並び、その背後に裏込めの一部と考えられる小礫が確認されている。

線路東側の地藏松原公園に説明板が建つ。

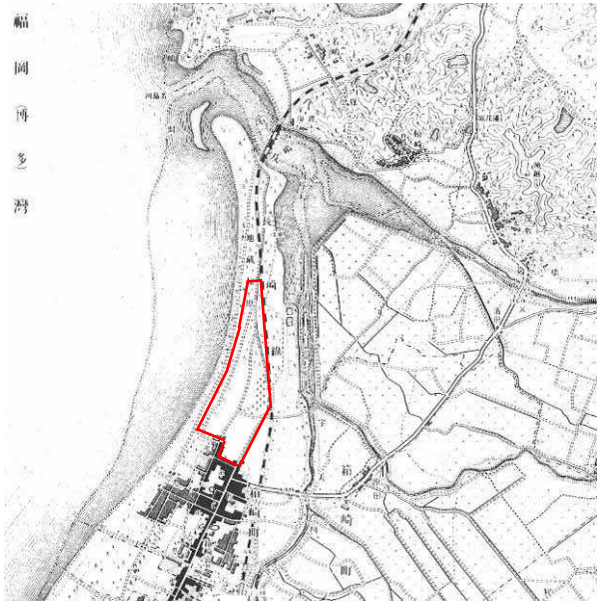
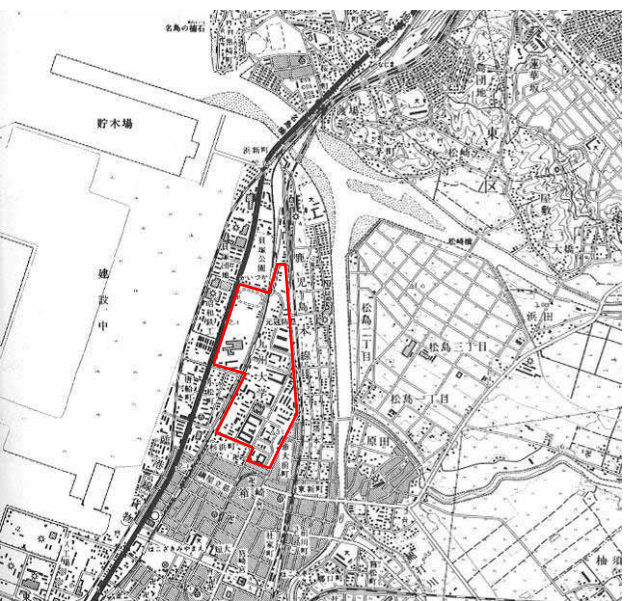
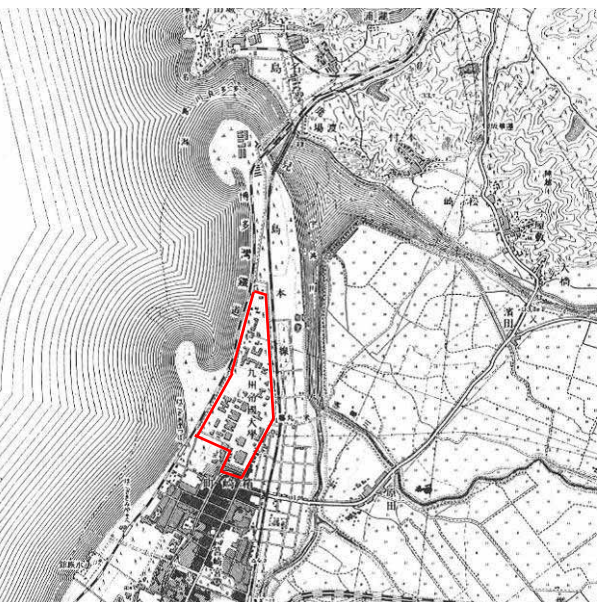
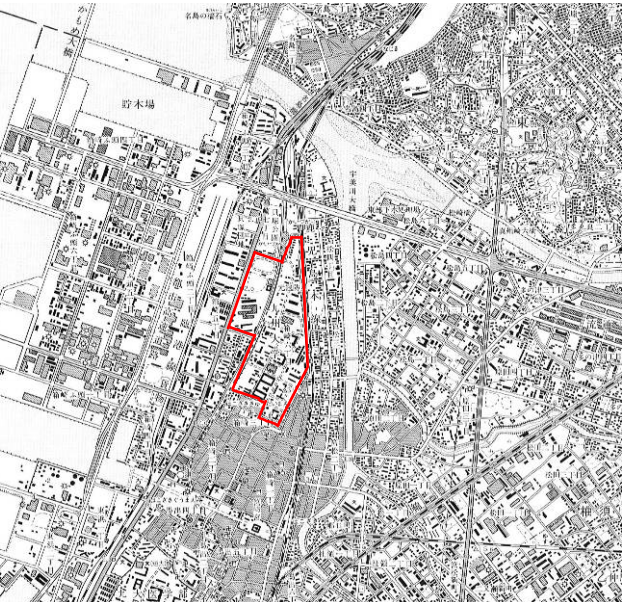
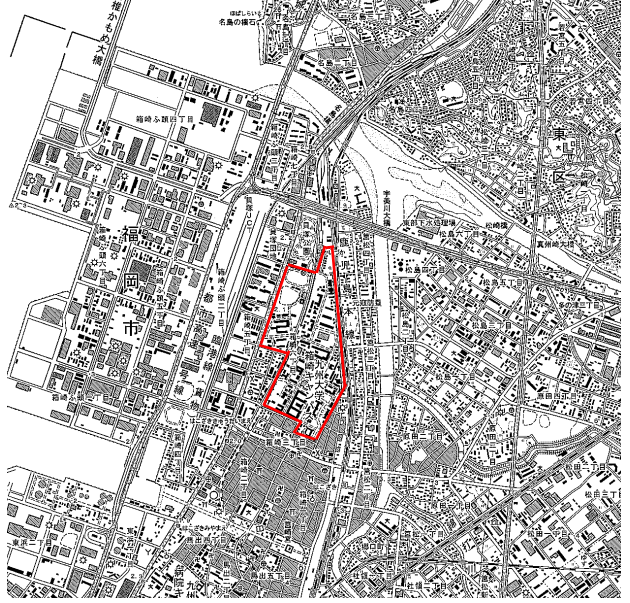


釜掛の松(九州大学医学部構内)

天正15年（1587年）、豊臣秀吉が九州遠征のとき、千利休に箱崎松原で茶会を開かせた。「釜掛の松」の茶会が屋外で楽しむ茶会である野点のはじまりと言われている。



地区の変遷（市街地の成り立ち）

明治33年(1900年)のまち ・箱崎地域は、粕屋郡箱崎町となっていて宮崎宮とその門前町が形成されている。 ・箱崎町内には、箱崎郡役所、箱崎町役場がみられる。 ・民営の九州鉄道（八代及長崎線：現在のJR鹿児島本線）が開通（1890年）。 ・後に九州大学箱崎キャンパスとなる地域は地蔵松原となっている。		昭和47年(1972年)のまち ・箱崎ふ頭の埋め立て工事が始まっている。 ・国道3号沿道に工場等が立地し、鹿児島本線東側もほとんど市街化している。 ・松島ではほ場整備が行われた。 ・西鉄宮地岳線が貝塚までとなり、貝塚より南側は市電となっている。	
大正15年(1926年)のまち ・明治36年（1903年）に、九州大学の前身である京都帝国大学福岡医科大学が開設、明治44年(1911年)に九州帝国大学医科大学となった。 ・大正8年（1919年）に九州帝国大学の医科大学が医学部に工科大学が工学部となり、新たに農学部が設置された。 ・大正13年博多湾鉄道（後の西鉄宮地岳線）が開通(1924年)し、多々良川に橋が架かっている。また、市電が九州大学の南側まで開通している。 ・箱崎町の拡大がみられ、九大の南側の市街地がほぼ形成された。		平成7年(1995年)のまち ・箱崎ふ頭の埋立工事が完成（1973年）し、香椎パークポートの埋立が一部完成している。 ・市街地が松島地区など、周辺へ拡大している。 ・市電が廃止され、新幹線・地下鉄2号線・都市高速道路・国道3号バイパス、国道201号バイパスが開通した。 ・貝塚団地南の昭和鉄工所跡に住宅団地「ガーデンシティ貝塚」が整備された。	
昭和25年(1950年)のまち ・箱崎海岸が埋め立てられ（1933年）、その中に国道2号線（現在の国道3号）と臨港線が開通した。 ・国道2号沿道に大規模な施設が立地し、鹿児島本線東側にも市街地が拡大し始めている。 ・昭和15年（1940年）に箱崎町が福岡市に編入された。（3,077戸、16,893人）		平成19年(2007年)のまち ・箱崎ふ頭の貯木場が埋め立てられてクリーンパーク臨海（平成13年3月稼働）が、東浜ふ頭に食肉市場（平成12年4月稼働）が整備された。 ・香椎パークポートが完成し、アイランドシティの埋立が進み、一部の公園・住宅等の整備が始まっている。 ・九州大学箱崎キャンパス周辺では、キャンパス南側の箱崎阿恵線が整備された。	

地区の変遷（九州大学の歴史）

- 明治44年に九州帝国大学（医科、工科の二科大学）が創設されている。
- 九州帝国大学の創設にあたっては、官民挙げて誘致活動を行い、関係自治体や地域の協力により実現した。

明治36年 4月 京都帝国大学福岡医科大学、同附属医院 設置

明治30年代初頭、九州に大学設置の可能性があるとの情報がもたらせると、福岡、熊本、長崎の各県で大学誘致運動が起こった。福岡県議会は、明治32年11月、九州大学の設置に関する建議を行い、福岡市も大学設置期成会を組織し、官民挙げての運動を展開した。一方、熊本、長崎両県でも誘致運動が行われ、特に旧制第五高等学校や陸軍第六師団を有した熊本では、積極的な運動が展開された。最終的には、福岡の熱心な誘致運動と財政問題や地理的条件、県立福岡病院の存在等により、福岡に医科大学のみを置くこととなった。



明治44年 1月 九州帝国大学 設置、九州帝国大学工科大学 開設

石炭・製鉄などの産業が勃興しつつあった明治末期の九州に、工科大学の創設が企図されたのは当然のことであったが、政府の財政難から頓挫していた。こうした中、財閥の古河家から約60万円の寄付の申し出、福岡県議会による現金25万円及び土地約6万坪の寄付の議決、福岡市、箱崎町等からの土地の寄付により、工科大学の設置が実現し、工科・医科の二科大学からなる九州帝国大学が創設された。



大正8年 4月 医科大学が医学部に、工科大学が工学部に改編 農学部設置

大正8年2月、帝国大学令が改正され、帝国大学の各分科大学は学部へ改編された。農学部は、福岡県議会の「大正7年度以降の6年間で設立費135万円を寄付する」との議決により設置が進み、農学部としては、東京大学、北海道大学に続き全国で3番目の設置となった。



大正13年 9月 法文学部設置



工科大学（大正2年）

昭和14年 4月 理学部設置



本部、工学部、法文学部（昭和8年）

昭和39年 7月 文科系学部の貝塚地区への移転完了

戦後の文科系学部は、教育学部の新設と各学部の増加によって教室の不足をきたしていた。このため、昭和27年に文・教育・法・経済の文科系学部を貝塚地区へ移転することが決定された。昭和29年5月には教育学部の建物が竣工、創設依頼の仮住まいから解放されることになった。この文科系学部の建物の建設は、予算の関係から少しずつ行われたため、建物が完成した学部から順次移転が行われ、昭和39年7月の文学部の移転によって完了した。



昭和43年 6月 米軍機ファントムが九州大学箱崎キャンパスに墜落炎上

60年安保闘争の後、一時沈静化していた学生運動も、昭和40年代に入ると医学部でのインターン反対運動や、昭和42年秋の羽田事件を機に再び活性化していた。そのような中、昭和43年6月2日夜、米軍機ファントムが、九州大学箱崎キャンパスに建設中の大型計算機センターに墜落炎上、学内外に大きな衝撃を与えた。九州大学では、総長を先頭に板付基地の撤去を求めてデモ行進を行うなど、積極的な抗議行動を行った。

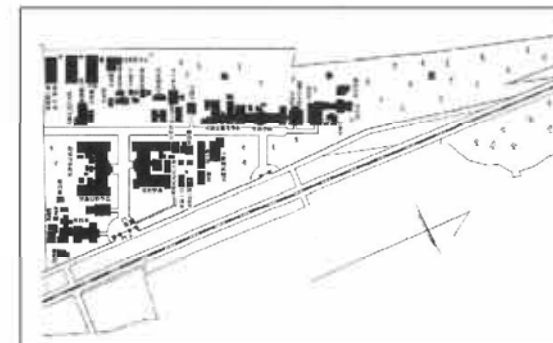


平成3年10月 福岡市西区元岡・桑原地区への移転を決定

九州大学にとって、航空騒音・狭隘化の問題等を抱える箱崎キャンパスの移転・拡張と、分散立地する各キャンパスの統合は長年の懸案であった。平成3年10月、これらの懸案を解決すべく、福岡市西区元岡・桑原地区への統合移転が決定された。造成工事は平成12年6月に着工し、遺跡の保存や地下水の保全、樹木の保全と回復等、キャンパスや周辺地域の環境にも配慮して進められ、新キャンパスは「伊都キャンパス」と命名された。

平成17年10月 箱崎キャンパス工学系第1陣移転（伊都キャンパス第1期開校）

伊都キャンパスへの統合移転事業については、平成13年3月に、長期にわたるキャンパスづくりを一貫して行うための指針である「九州大学新キャンパスマスタープラン2001」をまとめ、これに沿って地区基本設計、建築設計、建物工事を進めているところである。平成17年10月には、工学系第1陣（機械航空系・物質科学系）が移転し、伊都キャンパスが誕生した。翌年の平成18年には第2陣（地球環境・システム情報科学）が移転し、移転の第1ステージが完了した。



農学部（昭和8年）



本部地区（昭和39年）

地区の概況

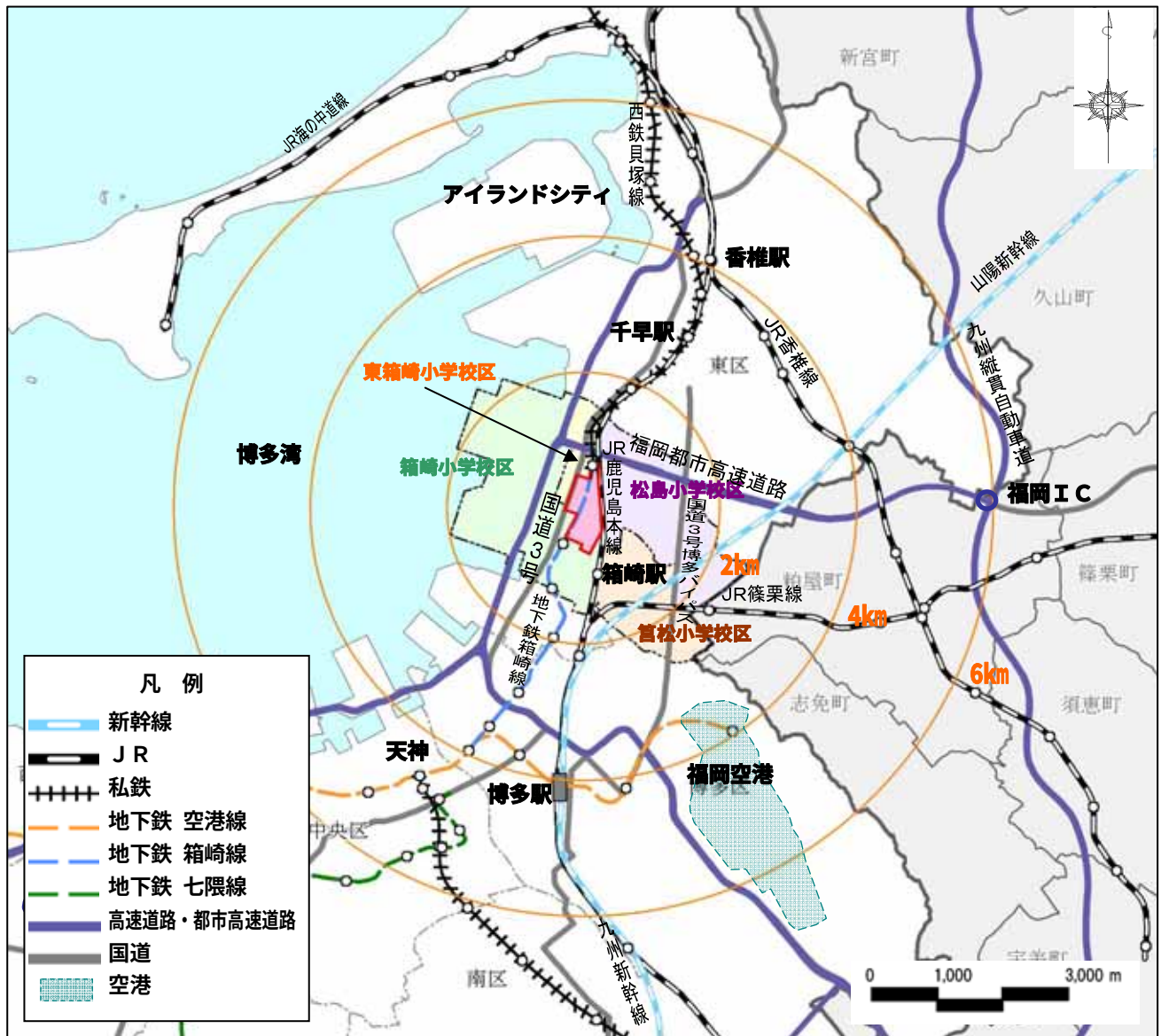
「地区の概況」は、将来のまちづくりの方向性を検討する上での基礎資料として、箱崎キャンパス及び周辺の交通特性、土地利用の状況等の概況を整理しています。

地区の概況（位置及び地勢）

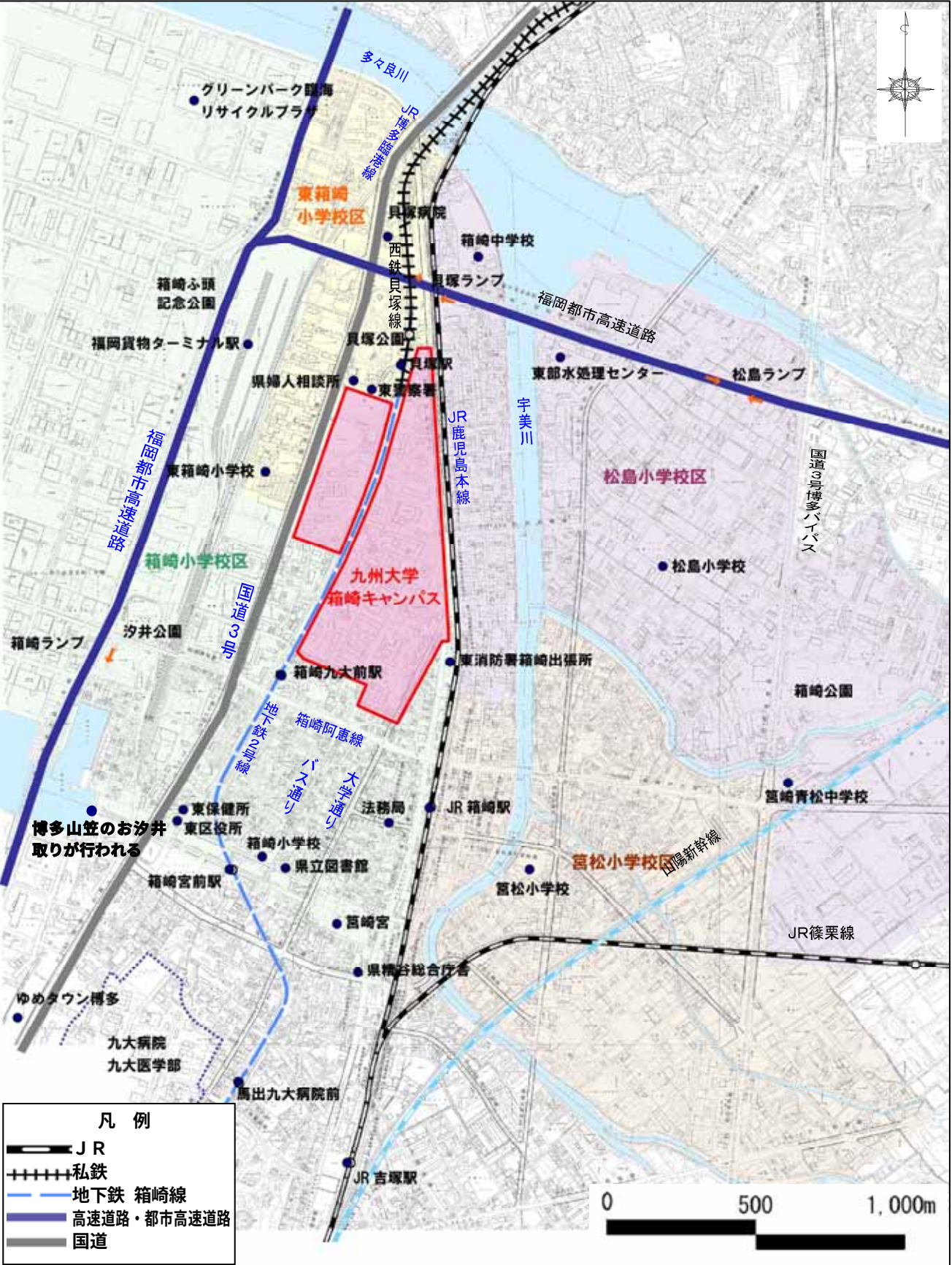
- 福岡都心部に近い東区の地域拠点である。
- 周辺には多々良川、宇美川が流れ、平坦な市街地を形成している。

- 九州大学箱崎キャンパスは、都心部の天神から北東へ約4.5km、博多駅地区から北へ約4.0kmに位置しており、東区の地域拠点となっている。
- 西側に博多湾が広がり、北側に多々良川、東側に宇美川が流れている。周辺は平坦な市街地を形成している。
- 松島校区、筥松校区の南東側は市境となっており、粕屋町、志免町と接している。

■箱崎キャンパス位置図



■箱崎キャンパス周辺図



地区の概況（他地区との敷地規模の比較）

● 敷地面積は約42.6ha であり、天神地区の国体道路、明治通り、大正通り、那珂川に囲まれる範囲程度の広さである。

- 箱崎キャンパスの敷地面積は、約 42.6ha。南北方向の長さ約 1.3km、東西方向の長さ約 0.5km。
- 規模としては、天神地区の国体道路、明治通り、大正通り、那珂川に囲まれる範囲程度の広さ。



九州大学箱崎キャンパス跡地（42.6ha）



天神地区（福岡市）
・国体道路、明治通り、大正通り、那珂川に囲まれる範囲程度の広さ



博多駅周辺地区（福岡市）
・竹下通り、国体道路、大博通り、はかた駅前通りで囲まれる範囲程度の広さ



香椎駅周辺地区（福岡市）
・香椎駅、千早駅、国道3号、JR 鹿児島本線に囲まれる範囲程度の広さ



霞ヶ関周辺地区（東京都）
・霞ヶ関～虎ノ門程度の広さ



東京駅周辺地区（東京都）
・大手町～丸の内～有楽町程度の広さ



大阪駅周辺地区（大阪府）
・大阪駅北地区（約24ha）の約2倍の広さ
※大阪駅北地区：JR大阪駅北側の梅田貨物駅（梅田北ヤード）跡地
面積約24ha（先行開発区域約7ha）【参考資料参照】

地区の概況（上位計画）

- 福岡市新・基本計画では、「市民の生活と密着した地域拠点」、「都心機能を補完する中心市街地」に位置づけられている。
- 福岡市都市計画マスタープランでは、箱崎キャンパスは、地域への貢献や新たな機能の導入等を検討するゾーン、箱崎駅周辺は、利便性が高く界限性のある地域中心核に位置づけられている。

<上位計画>

- 市民の生活と密着した地域拠点（福岡市新・基本計画（全市編）：福岡市 H15.3）
- 都心機能を補完する中心市街地（福岡市新・基本計画（全市編）：福岡市 H15.3）
- 古きものと新しきものが交差する活力のあるまち箱崎・馬出地域（福岡市新・基本計画（区基本計画）：福岡市 H16.3）
- 箱崎キャンパスは、地域への貢献や新たな機能の導入等を検討するゾーン、箱崎駅周辺は、利便性が高く界限性のある地域中心核（福岡市都市計画マスタープラン：福岡市 H13.5）

※ 福岡市総合計画及び福岡市都市計画マスタープランは、平成 24～25 年度に改定を予定
○総合計画：平成 23 年 12 月に策定着手し、平成 24 年度中の策定を予定
○都市計画マスタープラン：平成 24 年 2 月に改定着手し、総合計画と連携・整合を図りながら平成 25 年秋までに策定を予定

<その他関連計画>

- 新たなまちづくりにあわせて、公共空間、民有地ともに地区の顔となるよう緑を導入（福岡市新・緑の基本計画：福岡市 H21.5）
- 大規模集客施設の立地を誘導する広域拠点に JR 箱崎駅周辺を商業地域に位置づけ（箱崎キャンパスは含まれていない。）（福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針：福岡県 H23.4）

■福岡市都市計画マスタープラン（平成 13 年 5 月）



【地域中心核】

- ・鉄道の高架と駅の整備、都市計画道路の整備などを活かした、利便性が高く界限性があり、楽しく買物などができる地域の中心となるまち

【跡地活用検討ゾーン】

- ・市街地内の貴重な活用可能地として、地域への貢献や新たな機能の導入等を検討するゾーン

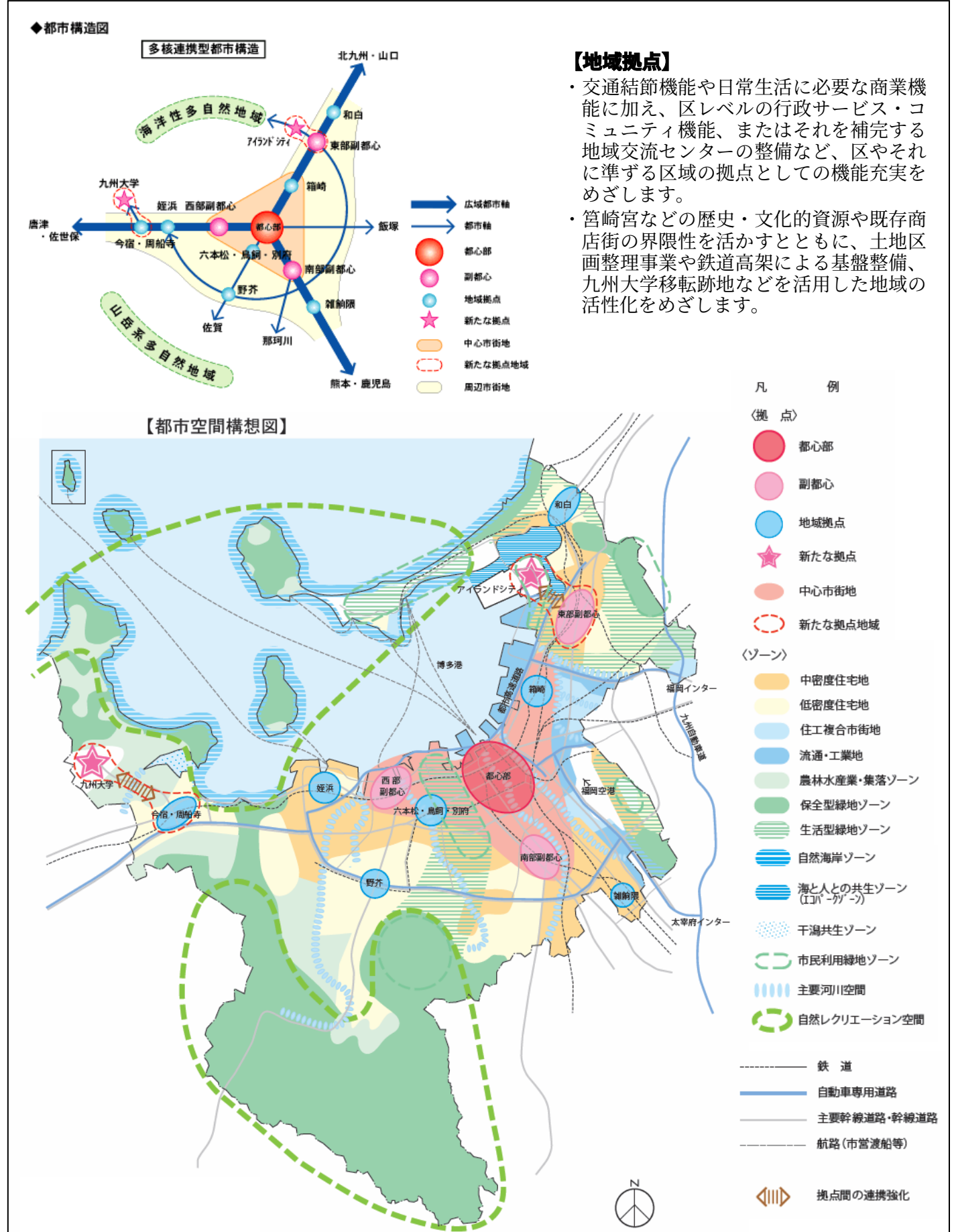
【沿道主軸】

- ・沿道サービス施設を主に中層住宅等が連続し、広域幹線道路にふさわしい景観を持ったまち

【沿道副軸】

- ・日常生活に必要な商業施設や中・高層住宅等が連続し、魅力的な景観を持つ景観を持つ生活感のあるまち

■福岡市新・基本計画（全市編）における位置づけ（平成 15 年 3 月）



【地域拠点】

- ・交通結節機能や日常生活に必要な商業機能に加え、区レベルの行政サービス・コミュニティ機能、またはそれを補完する地域交流センターの整備など、区やそれに準ずる区域の拠点としての機能充実をめざします。
- ・宮崎宮などの歴史・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します。

地区の概況（交通）

- 福岡空港、博多港、博多駅、福岡インターチェンジは、6 km圏内である。
- 【人流】地下鉄箱崎線、JR 鹿児島本線、西鉄貝塚線の駅があり、交通至便地である。
- 【物流】陸海空の物流拠点が近隣に位置しており、箱崎キャンパス周辺の幹線道路は、それらをつなぐ主要な動線となっている。

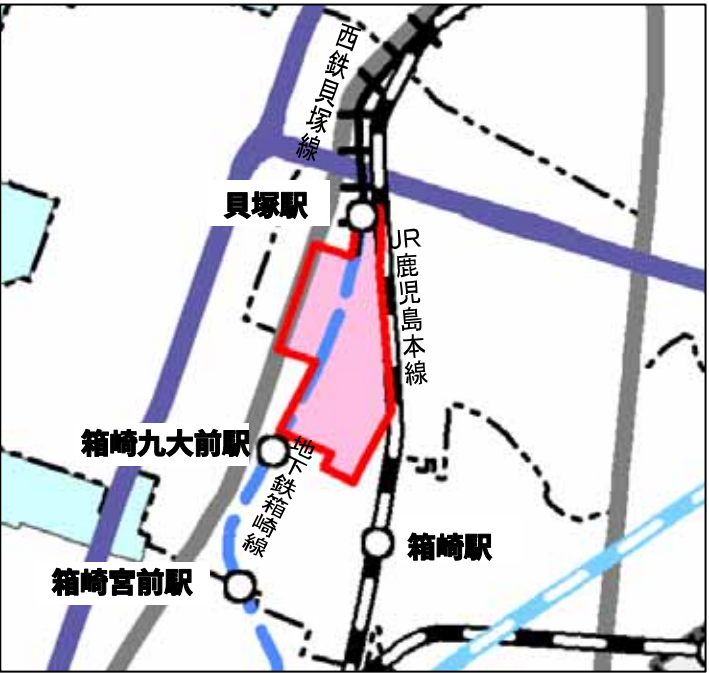
【人流】

- 地下鉄箱崎九大前駅、地下鉄・西鉄貝塚駅、J R 箱崎駅が立地している。
- 福岡空港、博多港、博多駅は、6 km圏内に立地している。
- 福岡空港は、乗降客数全国 4 位。需要増への対応として福岡空港の拡張が検討されている。
- 博多港(中央ふ頭・国際旅客ターミナル)の外国航路乗降人員は 19 年連続全国 1 位
- 平成 23 年 3 月に九州新幹線鹿児島ルートが開業した。
- 箱崎地域と都心をつなぐ公共交通機関は、地下鉄と J R があり、天神まで地下鉄で約 10 分、博多駅まで約 6 分の時間距離にある。

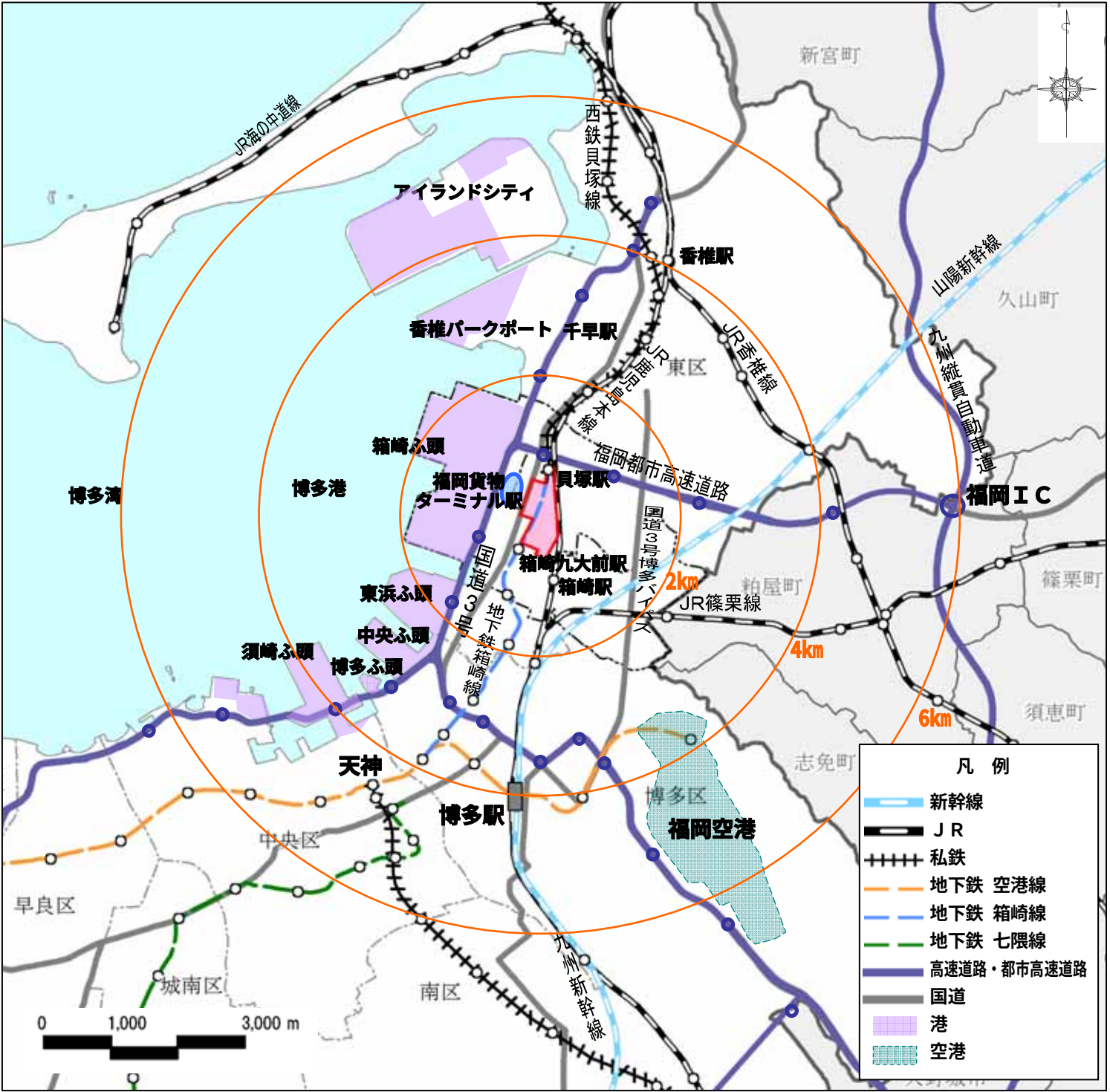
【物流】

- 福岡都市高速貝塚ランプに近接し、福岡インターチェンジまで約 6km である。
- 福岡空港まで約 4.5km である。
- 箱崎ふ頭では、国内 RORO 船や鉄道と円滑に接続するモーダルシフトの拠点づくりが進められている。
- 箱崎ふ頭と箱崎キャンパスの間には、福岡県の鉄道貨物輸送の拠点駅の 1 つである福岡貨物ターミナル駅が位置している。

■周辺駅位置図



■交通施設状況図



社会情勢の変化

「社会情勢の変化」は、東区及び周辺地区の開発動向や国の政策動向などを整理しています。

地区の概況（事業所の動向）

- 福岡市東部では、博多駅周辺、アイランドシティ・香椎パークポート周辺等で増加している一方で、箱崎周辺では顕著な増減は見られない。
- 箱崎ふ頭周辺で運輸倉庫・事業所等が増加している。
- 国道3号沿道で大型商業施設の立地が進んでいる一方で、大学通り周辺で小売店や飲食店等は減少傾向

- 平成 21 年の東区の町丁別事業所数をみると、博多区から箱崎キャンパス周辺までは 80 事業所を超える調査区が多く事業所が集積している。
- 平成 16 年から平成 21 年の事業所数の推移をみると、博多駅周辺は 50 事業所以上増加している町丁が多く、その他、アイランドシティ、香椎パークポート等で増加している。箱崎周辺では、増加している町丁目と減少している町丁目があり、大きな増加はみられない。
- 箱崎キャンパス周辺の平成 16 年と 21 年の事業所・企業統計調査の産業（中分類）を比較すると、卸売・小売業や飲食店・宿泊業は減少しており、医療・福祉が増加している。
- また、平成 16 年と 18 年の産業（小分類）をみると、小売業では、飲食料品小売業、飲食店では、遊興飲食店が特に減少している。（※H21 は、小分類データが公開されていないため、H16 と H18 を比較した。）
- 箱崎ふ頭周辺では、運輸倉庫や事業所が増加している。国道3号沿いでは、大型商業施設や遊戯施設などの商業系施設の立地が進んでいる一方で、旧来からの商店街である大学通り周辺では、小売店や飲食店などの店舗は減っている。
- 箱崎（中央）地区を中心に箱崎周辺全体で、特に医療・福祉関連の事業所が増加している。

■箱崎キャンパス周辺の事業所数、従業者数の変化（主な産業）

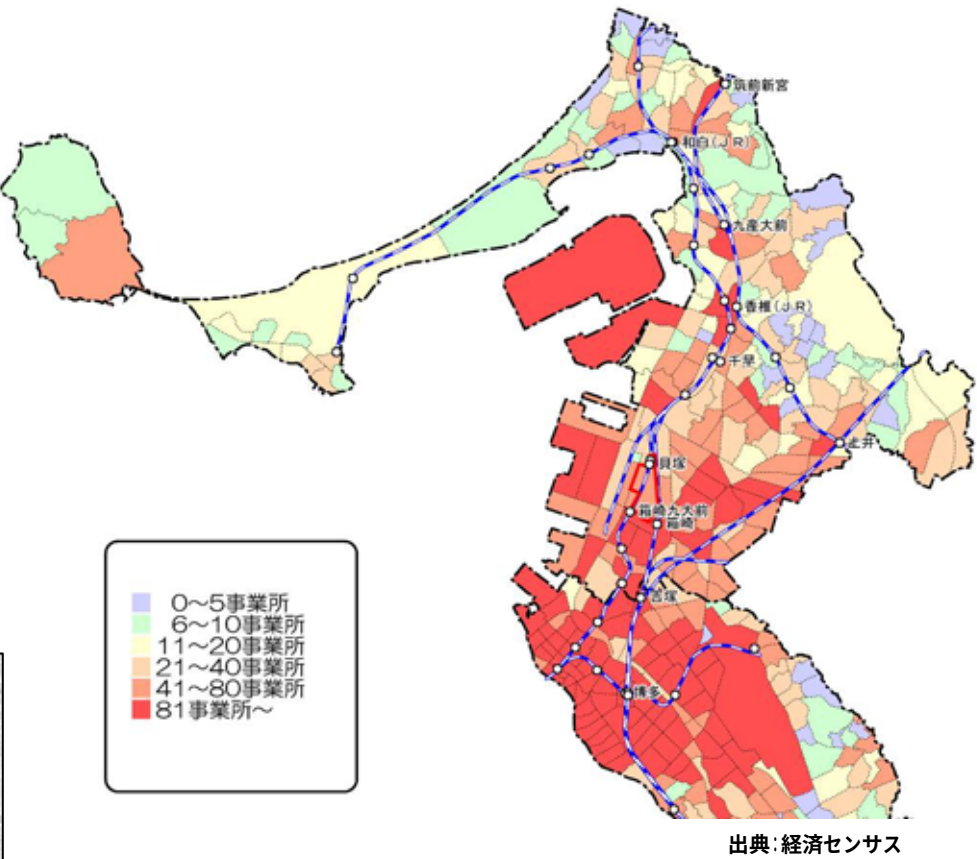
平成 21 年		第三次産業 ※公務を除く			
		卸売・小売業	飲食店、宿泊業	医療、福祉	
全市	事業所数	65,818	21,933	10,990	4,371
	従業者数	755,807	211,268	96,306	73,288
東区	事業所数	8,049	2,953	1,052	644
	従業者数	98,947	28,916	8,273	12,726
四区合計	事業所数	2,678	1,187	257	121
	従業者数	41,673	16,013	2,104	2,506
箱崎(中央)	事業所数	814	239	159	74
	従業者数	9,358	1,659	1,231	1,131
箱崎ふ頭	事業所数	421	152	14	3
	従業者数	9,855	3,432	67	28
箱崎(東)	事業所数	521	263	35	14
	従業者数	7,689	3,369	401	365
松島・多の津	事業所数	922	533	49	30
	従業者数	14,771	7,553	405	982

平成 16～21 年(増減率)		第三次産業 ※公務を除く			
		卸売・小売業	飲食店、宿泊業	医療、福祉	
全市	事業所数	4.0%	-2.0%	-5.0%	23.0%
	従業者数	17.0%	-	21.0%	33.0%
東区	事業所数	8.0%	-3.0%	-2.0%	26.0%
	従業者数	27.0%	-2.0%	16.0%	28.0%
四区合計	事業所数	7.0%	-	-3.0%	39.0%
	従業者数	20.0%	-1.0%	16.0%	37.0%
箱崎(中央)	事業所数	4.0%	-16.0%	-12.0%	64.0%
	従業者数	63.0%	-28.0%	8.0%	48.0%
箱崎ふ頭	事業所数	8.0%	6.0%	40.0%	50.0%
	従業者数	18.0%	12.0%	86.0%	300.0%
箱崎(東)	事業所数	9.0%	7.0%	30.0%	17.0%
	従業者数	-	-8.0%	43.0%	14.0%
松島・多の津	事業所数	9.0%	3.0%	4.0%	7.0%
	従業者数	13.0%	5.0%	12.0%	33.0%

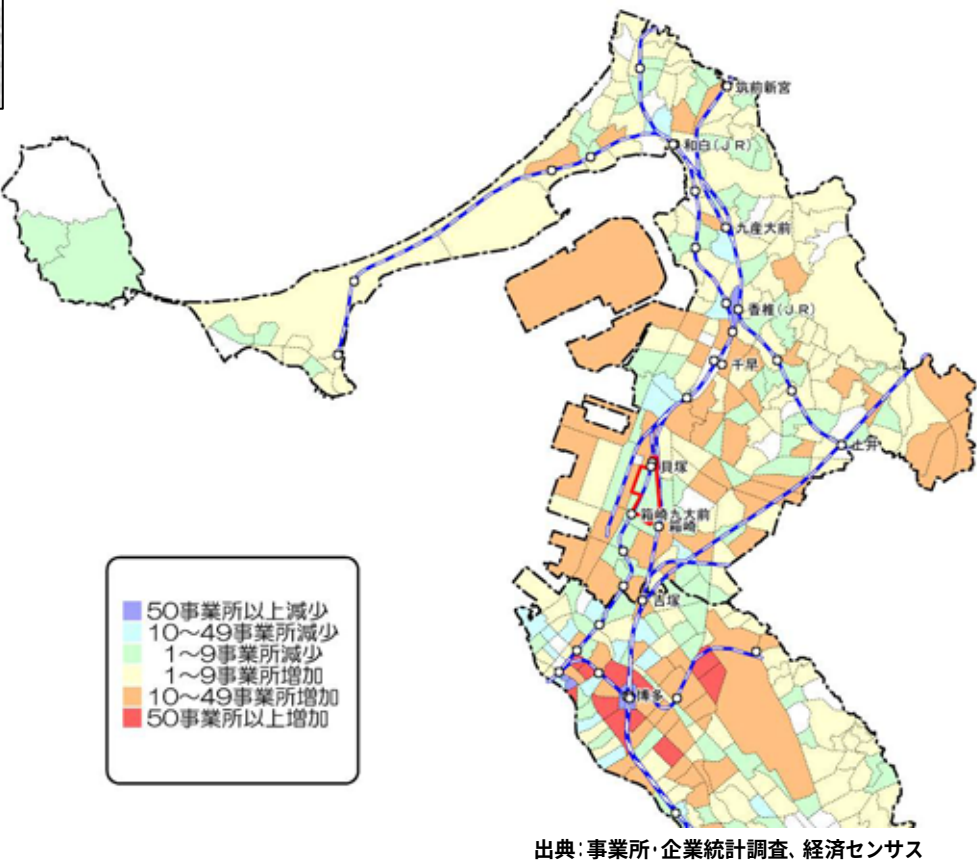
- ※ 平成 21 年経済センサスは、事業所・企業統計調査と調査対象は同じであるが、調査手法や分類が異なることから、増減数については、参考の数値である。
- ※ 平成 16 年は民営事業所のみを調査対象とした簡易調査のため、平成 21 年の事業所数、従業者数も民営事業所のみを対象とした。
- ※ 中分類のうち特徴的な変化のあった産業を抽出している。

出典：事業所・企業統計調査、経済センサス

■町丁別事業所数（平成 21 年）



■町丁別事業所数の推移（平成 16 年～平成 21 年）



地区の概況（人口（東区））

- 東区の人口は約 29.2 万人であり、香椎駅・千早駅周辺、アイランドシティ、箱崎キャンパス周辺で人口が増加している。
- 東区は、大学周辺を中心に外国人人口が多い。

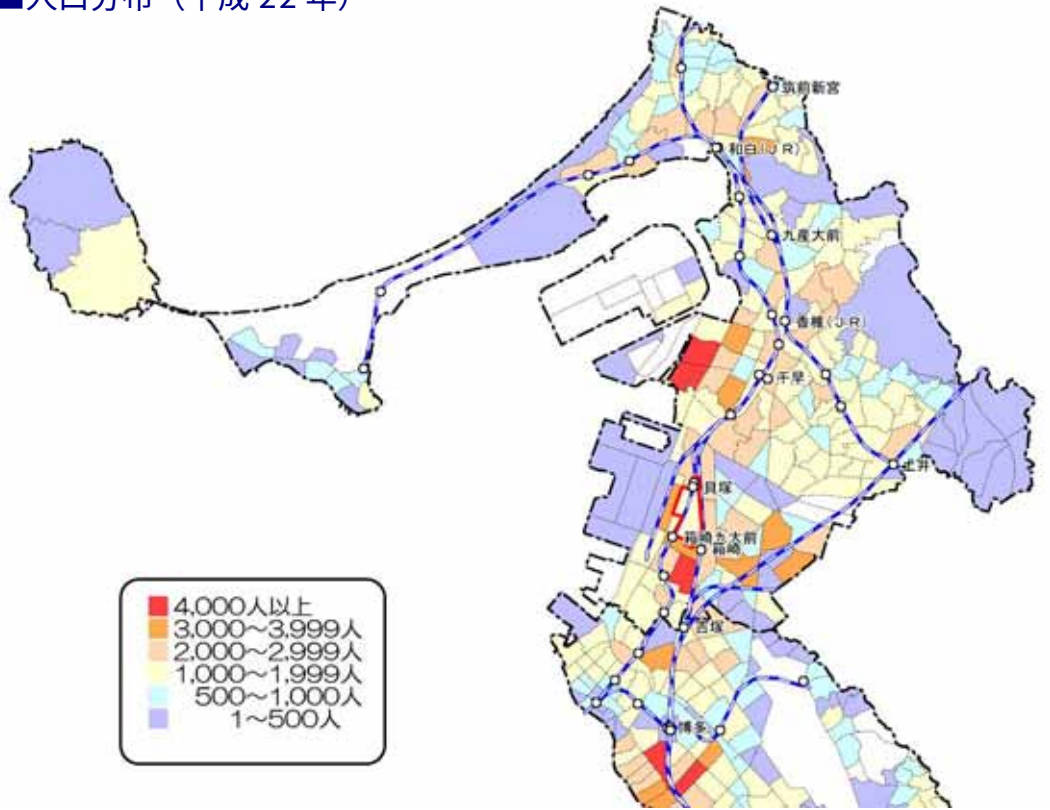
- 我が国の人口は、平成 16 年をピークに減少に転じ、平成 47 年には人口 11,068 万人、高齢化率 31.8%になると予測されている。（参考資料 p7 参照）
- 福岡市は、平成 37 年にピークを迎え 148 万人となり、その後、減少すると予測されている。平成 42 年には人口 147 万人、高齢化率 26.4%になると予測されている。（参考資料 p7 参照）
- 東区の人口は、平成 22 年現在で約 29.2 万人であり、平成 17 年と平成 22 年人口の比較では、香椎駅・千早駅周辺、アイランドシティ、箱崎キャンパス周辺等で人口が増加している。
- 外国人人口は、東区が 5,896 人と最も多く、人口に占める割合 2.0%と最も高い。
- 福岡市内の中でも東区は外国人人口が多く、特に箱崎キャンパス周辺に多く居住。

■ 区別人口

	平成22年国勢調査			面積 (km ²)	人口密度 (人/km ²)
	人口総数 (人)	外国人人口 (人)	外国人割合 (%)		
福岡市 東区	292,199	5,896	2.0%	67.98	4,298
福岡市 博多区	212,527	2,968	1.4%	31.47	6,753
福岡市 中央区	178,429	2,159	1.2%	15.16	11,770
福岡市 南区	247,096	2,610	1.1%	30.98	7,976
福岡市 西区	193,280	1,387	0.7%	16.02	12,065
福岡市 城南区	128,659	841	0.7%	95.88	1,342
福岡市 早良区	211,553	1,464	0.7%	83.83	2,524
計	1,463,743	17,325	1.2%	341.32	4,288

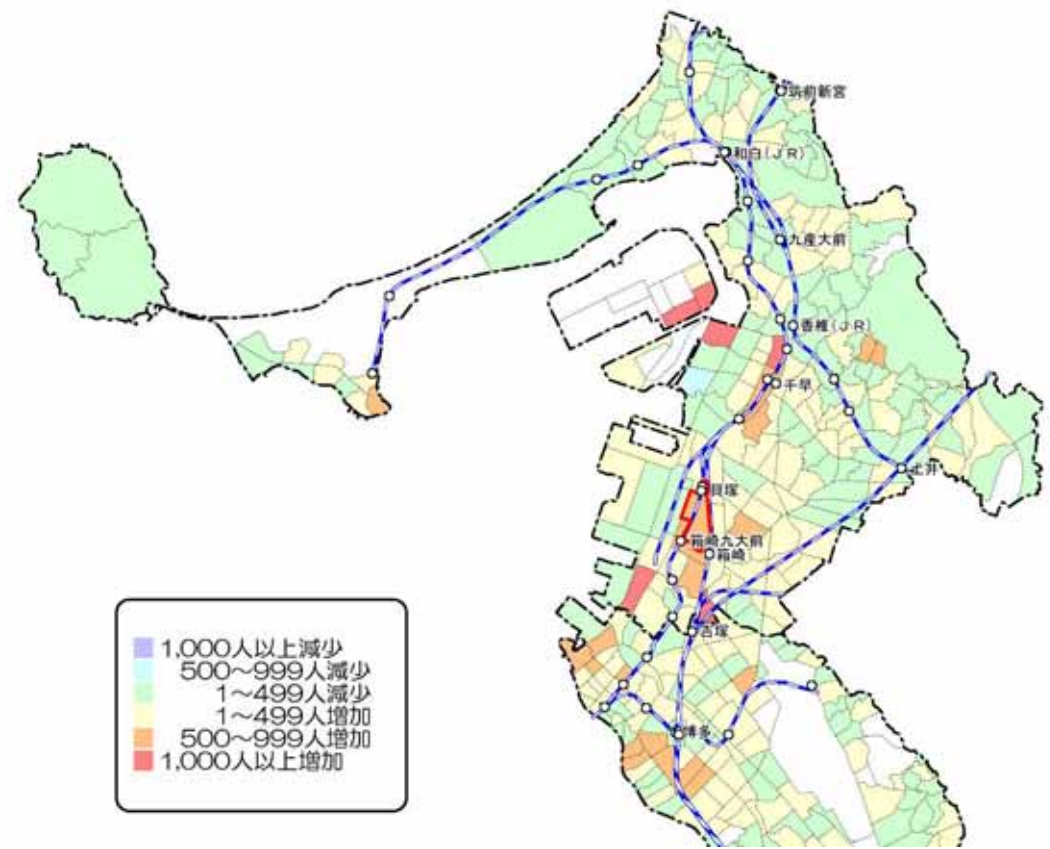
出典：平成 22 年国勢調査

■人口分布（平成 22 年）



出典：平成 22 年国勢調査

■町丁別人口の推移（平成 17 年～平成 22 年）



出典：国勢調査

地区の概況（人口（周辺4校区））

● 周辺4校区には、約5万人が居住しており、松島校区を筆頭に全ての校区で増加傾向である。

- 周辺の4校区の人口は、平成23年現在合計で50,134人であり、平成14年を基準にした伸び率では松島小学校区 125%、箱崎小学校区 117%、筥松小学校区 117%となっており、福岡市平均 108%を上回っている。
- 人口構成について福岡市内の他の地域拠点と比べると、箱崎地域は、20～34歳の構成比が高い。
- 校区別の人口構成をみると、箱崎校区では、20～29歳が多いが大学移転により減少していると考えられる。松島校区や東箱崎校区は、30～44歳が多いとともに他校区に比べ、5～19歳が多くファミリー層が多いと考えられる。筥松校区は、30～34歳が多く、年少人口が少ないことから単身者が多いと考えられる。
- 住宅の建て方別主世帯数をみると、共同住宅が大幅に増加しており、マンション建設による人口増加が考えられる。

■ 校区別人口

	H14	H23	増減率
箱崎	11,172	13,057	117%
東箱崎	6,467	6,813	105%
筥松	11,209	13,111	117%
松島	13,722	17,153	125%
4校区計	42,570	50,134	118%
全市	1,316,222	1,419,311	108%
東区	258,547	282,475	109%

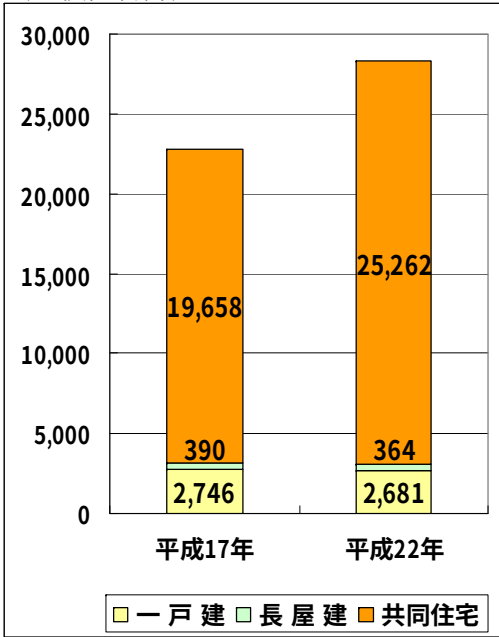
出典：住民基本台帳

■ 校区位置図



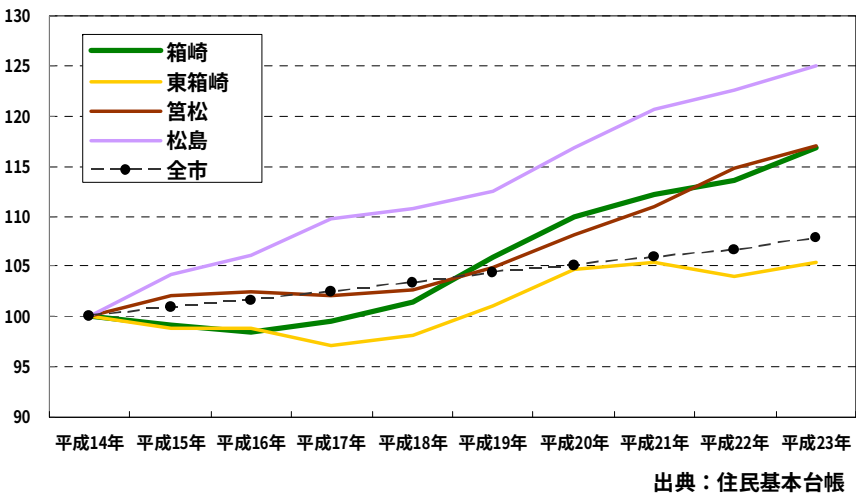
■ 住宅の建て方別主世帯数

（4校区合計）

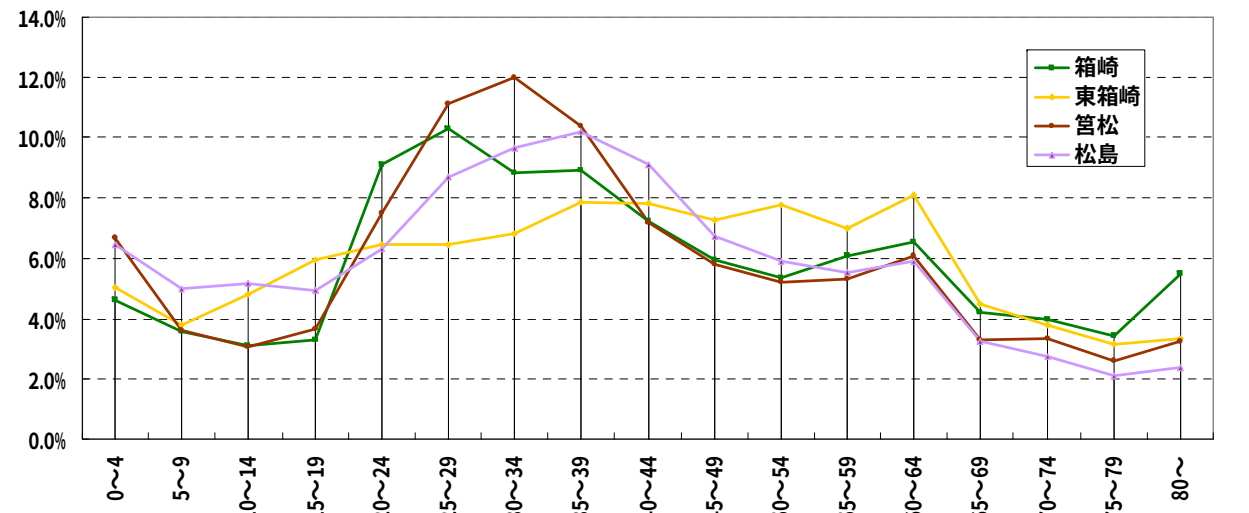


出典：国勢調査

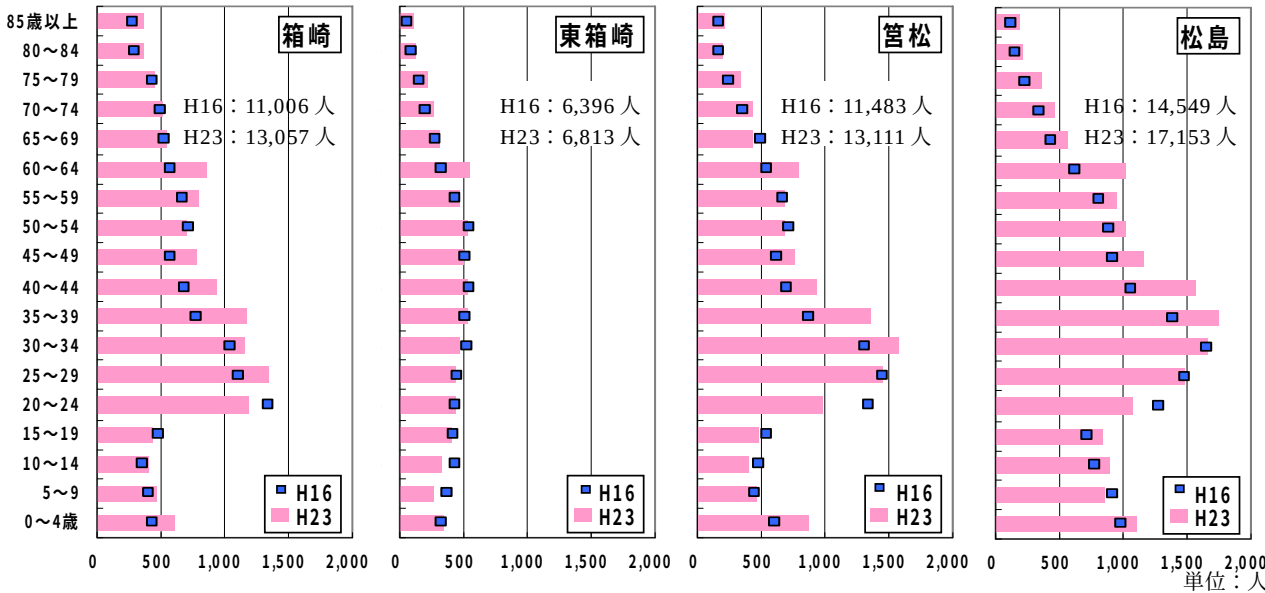
■ 校区別人口の増加状況（平成14年＝100）



■ 校区別人口ピラミッド

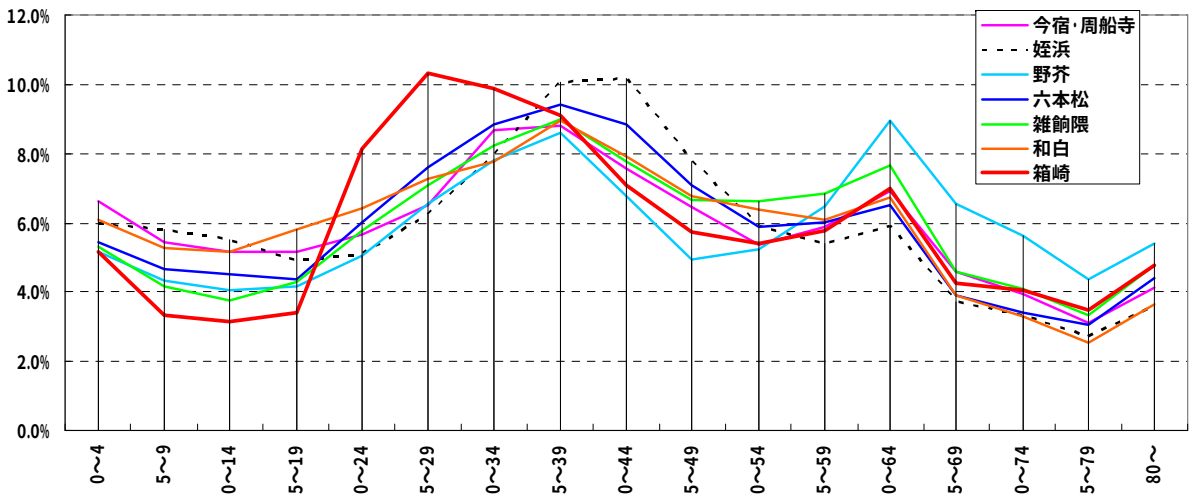


出典：住民基本台帳（平成23年9月末日）



出典：住民基本台帳

■ 地域拠点1km圏の人口ピラミッド



出典：住民基本台帳（平成23年9月末日）

地区の概況（土地利用の状況）

- 箱崎キャンパス内は、住居系用途地域（第一種住居、第二種住居）に指定されている。
- 航空機の進入路の直下にあり、航空機騒音第1種地域に指定されている。
- 箱崎ふ頭周辺は運輸倉庫施設、工業施設が集積。国道3号から宇美川までは住・商混在。松島地区は、住宅系、商業業務系施設と運輸倉庫施設等が混在。多々良川右岸は、ほとんどが住宅系の用途となっている。

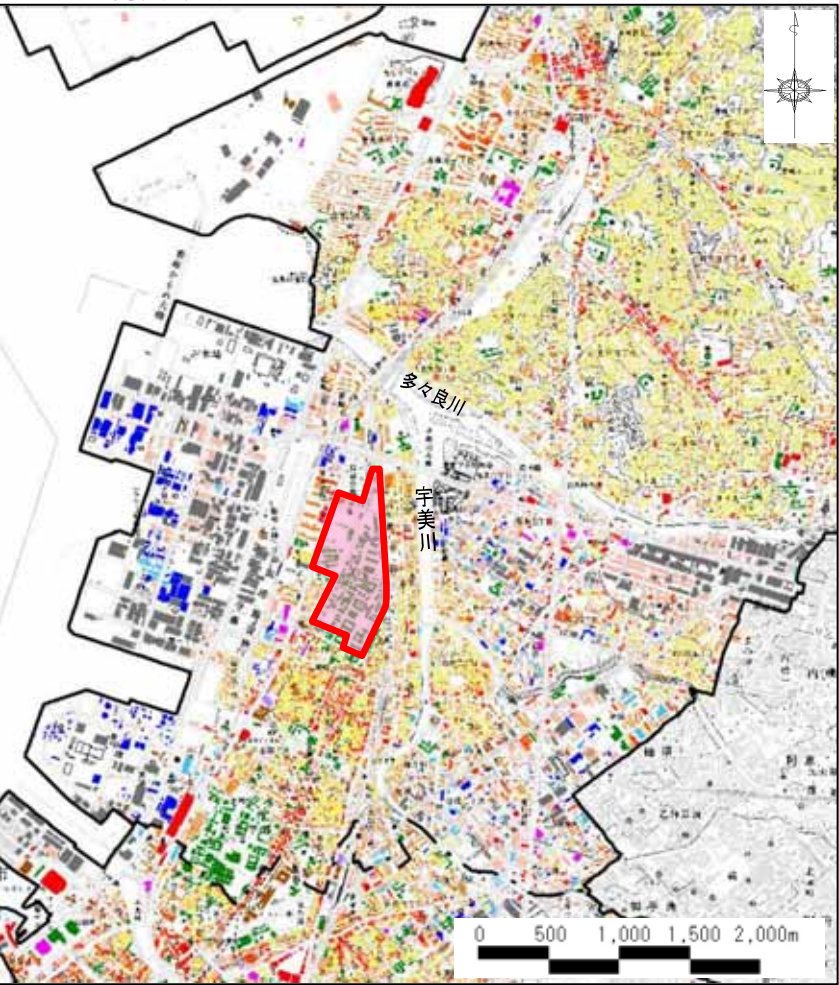
<都市計画等の主な規制>

- 箱崎キャンパスは、**国道3号沿道の道路沿道から50mが第二種住居地域、その他が第一種住居地域。**
- 周辺は、宇美川と国道3号に囲まれたエリアが住居系、その東西が工業系の用途地域。
- **航空機進入路の直下にあり、航空機騒音第1種区域に指定。**
- **大規模集客施設の立地を抑制。都市圏等の必要性に応じて、用途地域、地区計画、特別用途地区等によりその実現を図る。**（福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針：福岡県 H23.4）

<土地利用現況>

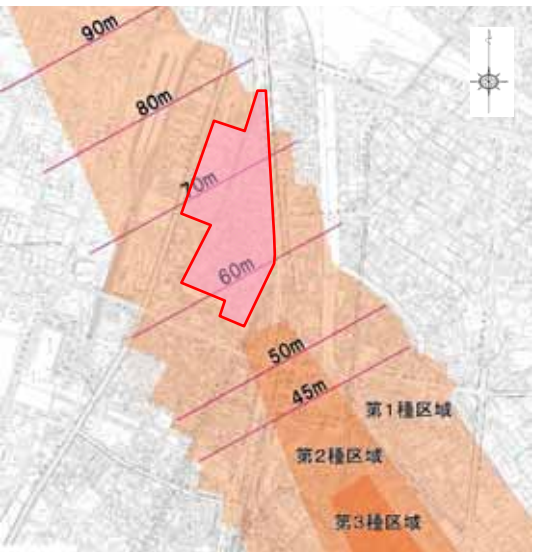
- 箱崎ふ頭周辺は運輸倉庫施設、重工業・軽工業施設、業務施設が集積。国道3号から宇美川までは住・商混在。松島地区は、住宅系、商業業務系施設と運輸倉庫施設等が混在。多々良川右岸は、ほとんどが住宅系の用途となっている。

■土地利用現況

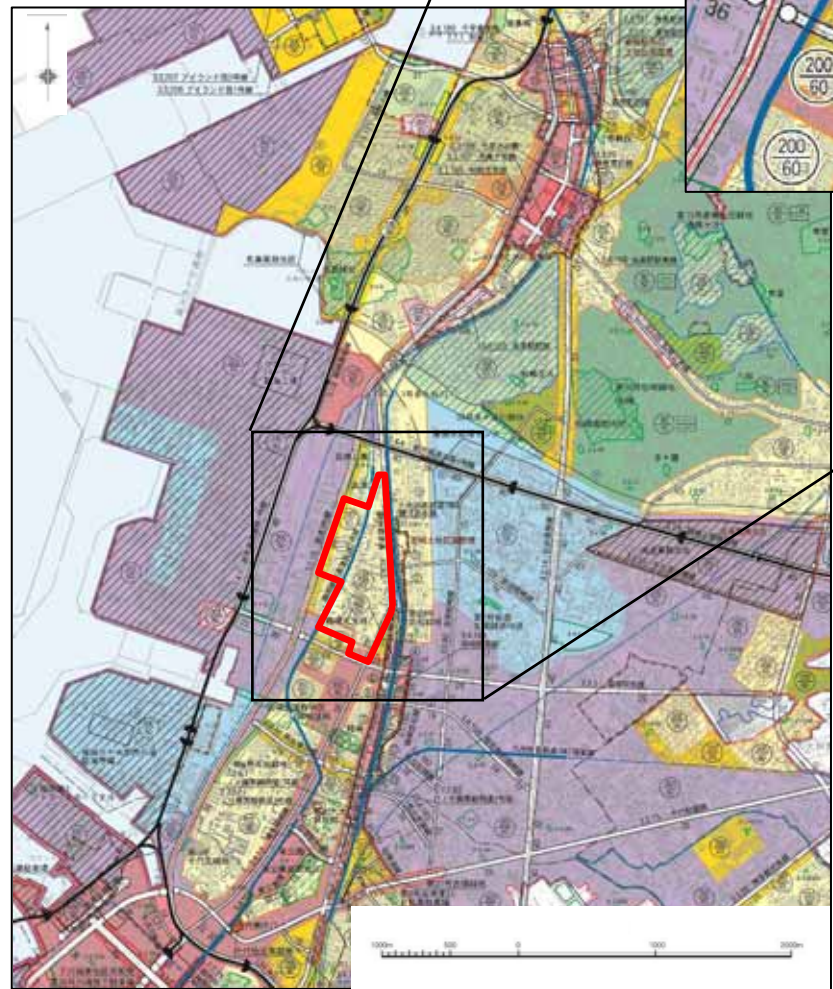


凡 例	
建 物 用 途	表 示
1. 業務施設	
2. 商業施設	
3. 宿泊施設	
4. 娯楽施設	
5. 遊技施設	
6. 商業系用途複合施設	
7. 住宅	
8. 共同住宅	
9. 店舗併用住宅	
10. 店舗併用共同住宅	
11. 作業所併用共同住宅	
12. 官公庁施設	
13. 文教厚生施設（A）	
14. 文教厚生施設（B）	
15. 運輸倉庫施設	
16. 重工業施設	
17. 軽工業施設	
18. サービス工業施設	
19. 家内工業施設	
20. 危険物貯蔵・処理施設	
21. 農林漁業用施設	
22. その他	
23. 無壁舎等	

■騒音指定区域、建物高さ制限の概略図



■都市計画図



容積率
建ぺい率

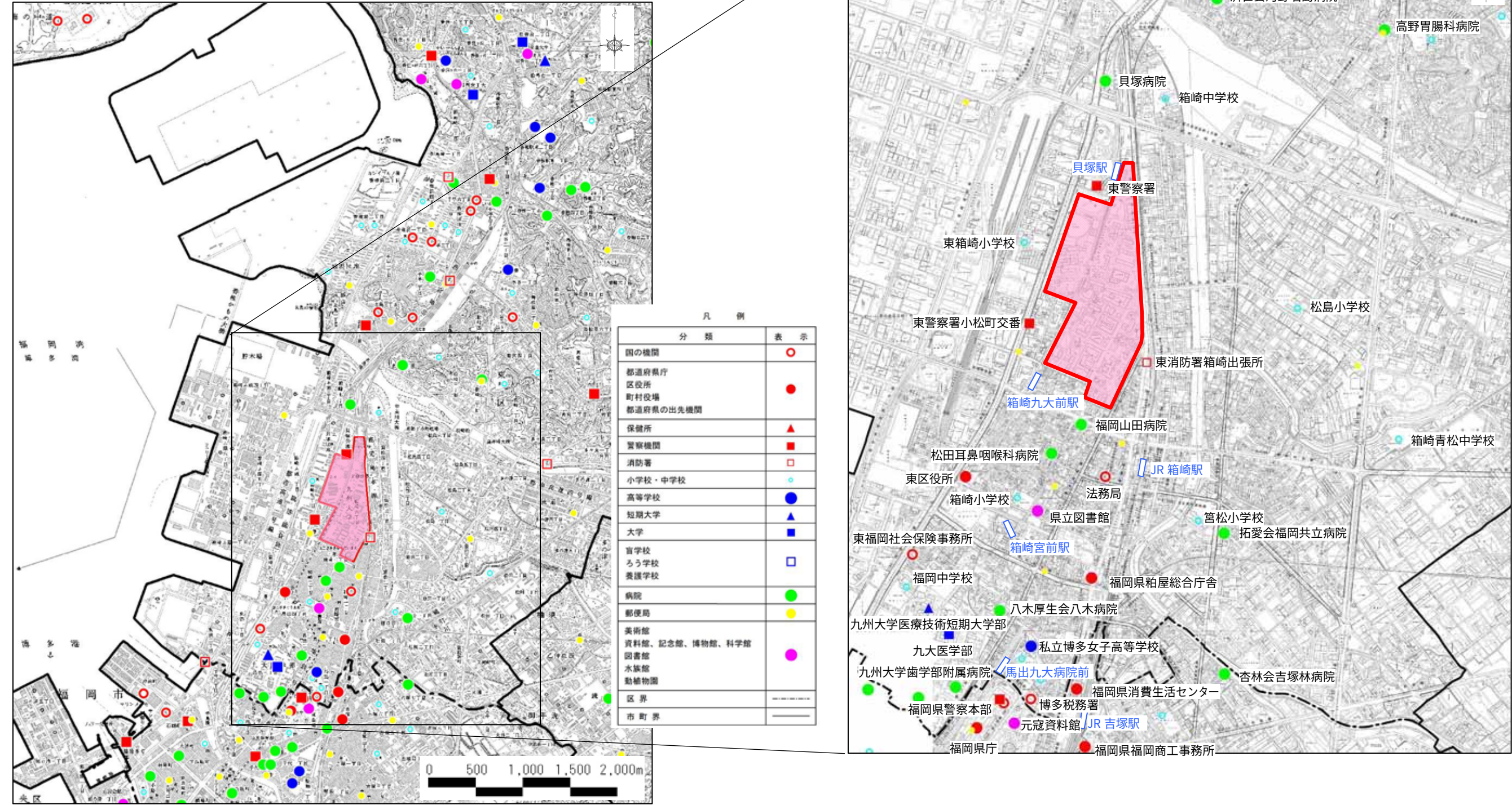
凡 例 Legend	
市街化区域および市街化調整区域界	Urbanization Promotion Area and Urbanization Control Area
第一種低層住居専用地域（高さの最高限度10M）	First-Low-Rise Residential Zone (Maximum Height of Building Restricted to 10M)
第二種低層住居専用地域（高さの最高限度10M）	Second-Low-Rise Residential Zone (Maximum Height of Building Restricted to 10M)
第一種中高層住居専用地域	First-Medium and High-Rise Residential Zone
第二種中高層住居専用地域	Second-Medium and High-Rise Residential Zone
第一種住居地域	First Residential Zone
第二種住居地域	Second Residential Zone
準住居地域	Quasi-Residential Zone
近隣商業地域	Neighborhood Commercial Zone
商業地域	Commercial Zone
準工業地域	Quasi-Industrial Zone
工業地域	Industrial Zone
工業専用地域	Industrial Exclusive Zone

地区の概況（公共公益施設の分布状況）

● 箱崎キャンパス南側の箱崎駅周辺に公共公益施設が集積し地域拠点形成している。

- 東区においては、箱崎キャンパス南側の箱崎駅周辺に東区役所、福岡県粕屋総合庁舎、県立図書館等の**公共公益施設が集積し東区の地域拠点を形成**している。
- 箱崎キャンパス近隣では、東警察署、箱崎中学校、東箱崎小学校、貝塚病院が立地している。

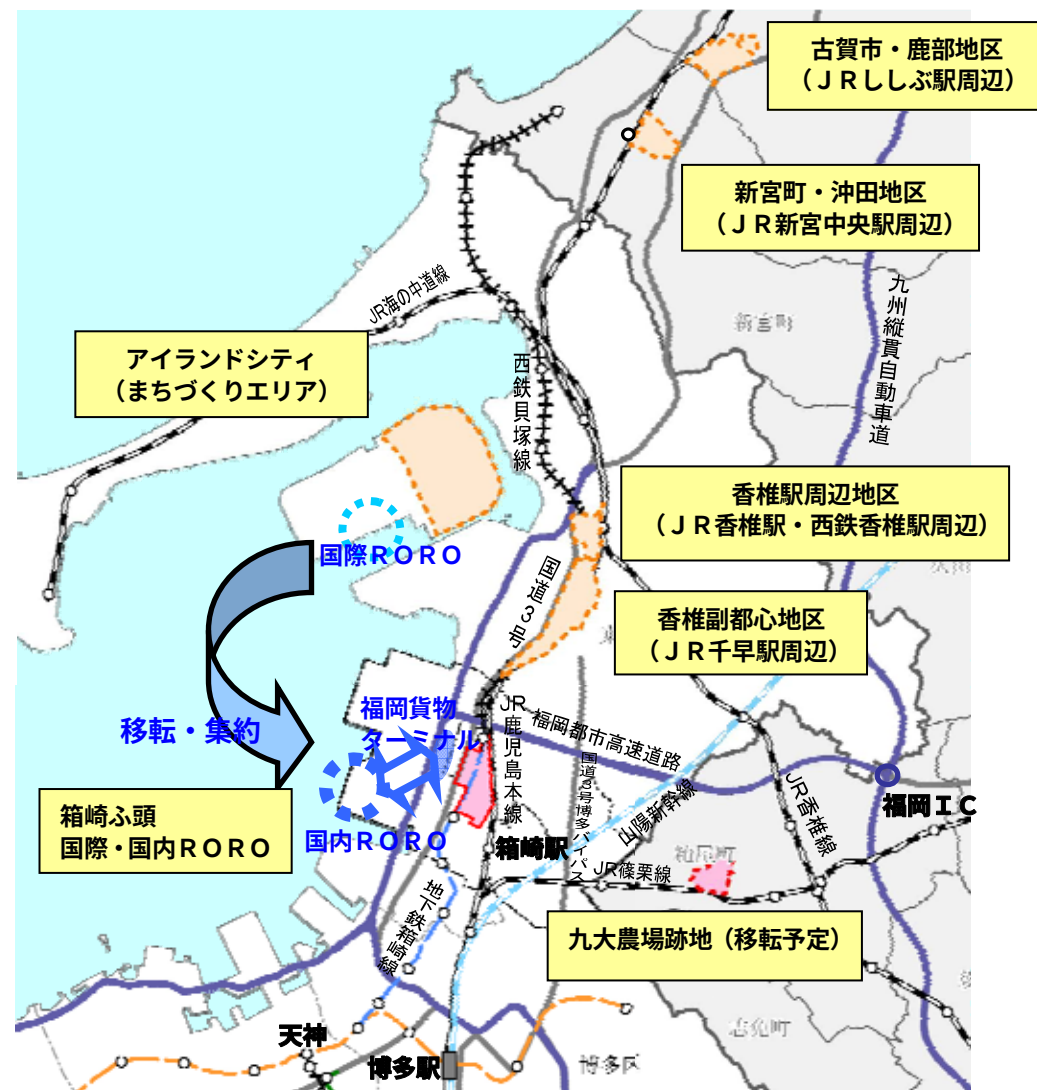
■地区周辺の公共・公益施設分布図



■東区及び周辺地区の開発動向

- 東区及び周辺地区においては、産業用地・住宅地供給のための大規模プロジェクトが進められている。
- 箱崎ふ頭への国際・国内ROROターミナルの整備が進められている。

プロジェクト名	面積	工期	施行主体
アイランドシティ整備事業	401.3ha	H6～H39	国 福岡市 博多港開発株式会社
（まちづくりエリア）	191.8ha		
（みなとづくりエリア）	209.5ha		
香椎駅周辺土地区画整理事業	20.7ha	H11～H31	福岡市
香椎副都心土地区画整理事業	66.3ha	H6～H29	都市再生機構
沖田土地区画整理事業	30.7ha	H18～H25	区画整理組合
緑ヶ浜土地区画整理事業	8.2ha	H20～H25	区画整理組合
鹿部土地区画整理事業	34.8ha	H10～H21	区画整理組合
九大農場跡地（移転予定）	22.8ha	—	—



■国の政策動向など

『日本再生の基本戦略（H23.12.24）』、『「持続可能で活力ある国土・地域づくり」の推進について（H23.11.14、国土交通省）』、福岡市の施策などを基に、国内の政策動向を整理した。

【經濟】

○更なる成長力強化のため、国内の事業環境の強化とアジアを中心とした世界でのビジネス展開を拡大に取り組むとしている。

【産業・雇用】

○更なる成長力強化のため、**環境の変化に対応した新産業・新市場の創出に取り組む**としている。(イノベーションによる新産業・新市場の創出)

○すべての人のための社会・生活基盤の構築のため、**新産業創出による雇用の創出及び地域における雇用創出に取り組むとしている。**

【防災】

○安全と安心の確保のため、災害に強い住宅・地域づくりを推進するとしている。

【集約型都市構造（コンパクトシティ）】

○持続可能で活力ある国土・地域の形成に向けて、「**医職住**」の近接した集約型の**安全なまちづくりを推進**するとしている。

【環境・エネルギー】

○持続可能で活力ある国土・地域の形成に向けて、**低炭素・循環型システムの構築を推進**としている。

○福岡市等では、「**グリーンアジア国際戦略総合特区**」の指定を受け、グリーンイノベーションの新たな創造を更に推し進めることを目的とし、**環境産業の強化等に取り組んでいる。**

【人材育成】

○日本の経済社会を支える人材を育成するため、**産学官の連携による人材育成システムの再設計**に取り組むとしている。

【交流】

○福岡市は、**九州・アジア新時代の交流拠点都市**・福岡の実現に向けた取組を進めていくとしている。(H23、24 市政取組方針、福岡市グランドデザイン 2011：H20.6、新・基本計画（全市編）：H15.3)

【ユニバーサル】

○福岡市は、誰もが思いやりをもち、すべての人に優しいまち「ユニバーサルシティ福岡」の実現に向けた取組を進めていくとしている。(H23、24 市政取組方針)

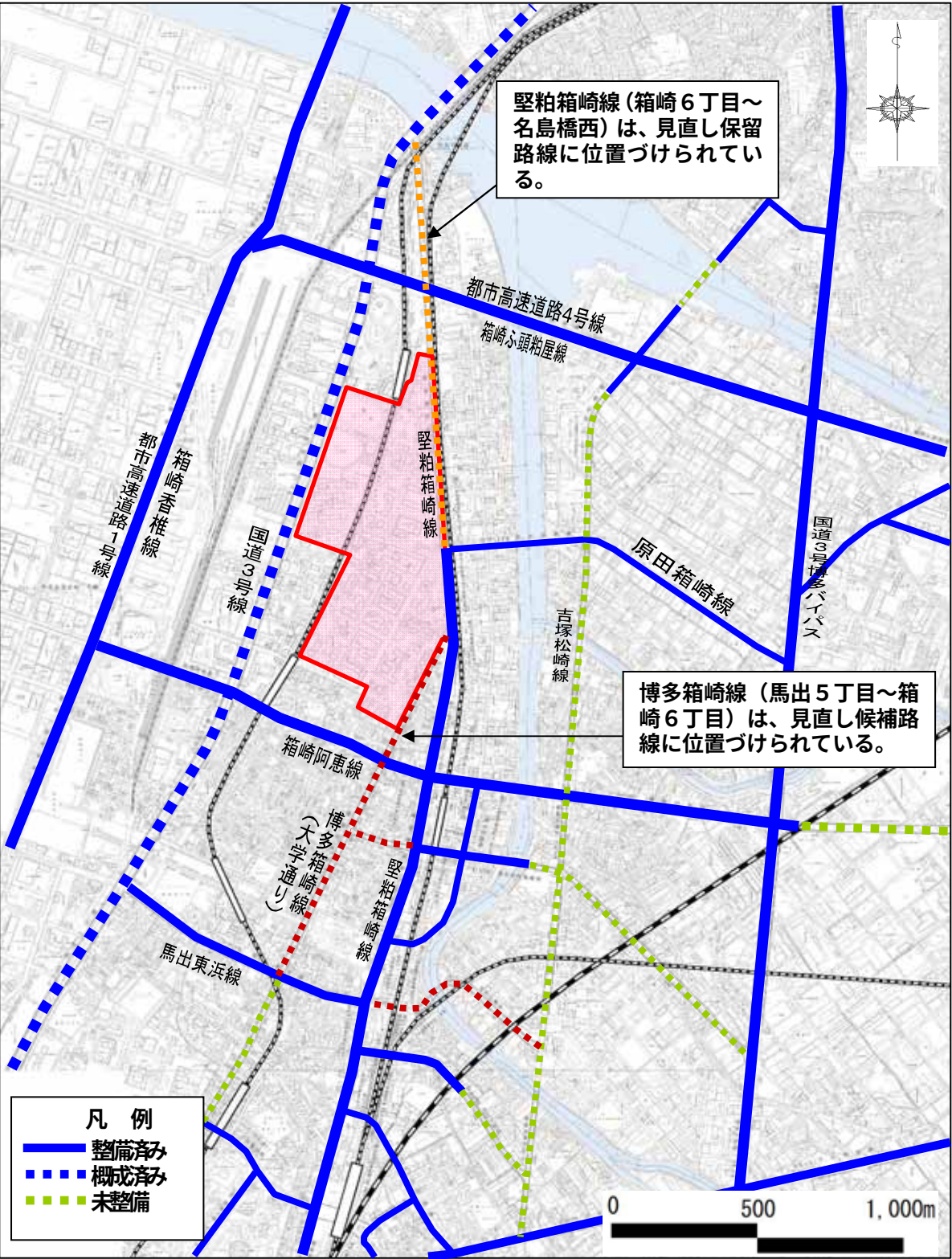
【景觀・緑】

○近年の景観への関心・ニーズの高まり等を受け、**景観三法（景観法、景観法の施行に伴う整備等に関する法律、都市緑地保全法等の一部を改正する法律）が改正され、福岡市においては、「福岡市景観計画」を策定中であり、平成 24 年度からの施行を予定している。**

地区の概況（幹線道路の整備状況）

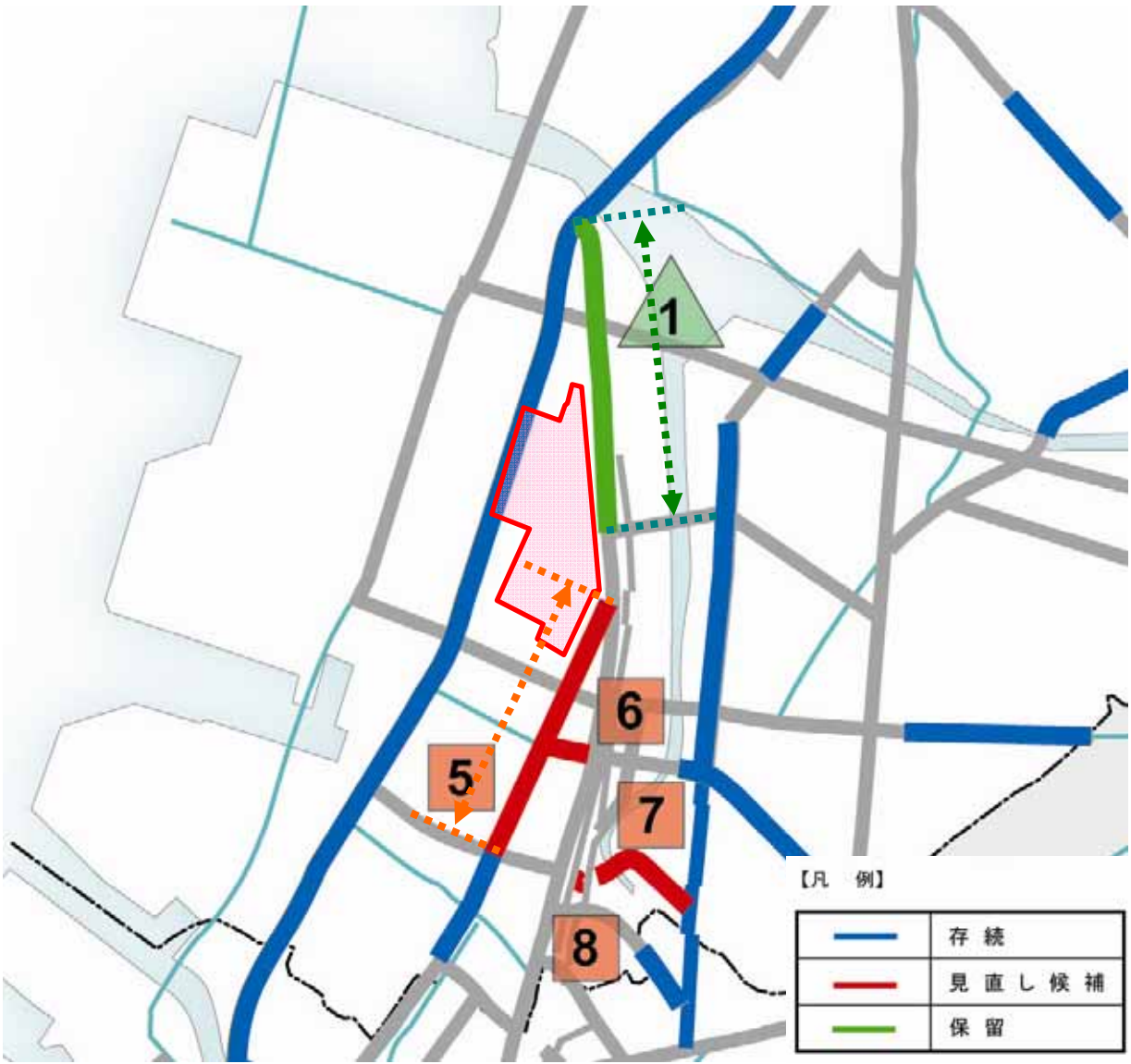
- 周辺の広域幹線道路等は、都市高速道路、国道3号線、国道3号博多バイパス、箱崎阿恵線等整備されている。
- 箱崎キャンパス周辺に限っていえば、幹線道路密度が低く、東西方向の幹線道路が少ない。
- 福岡市都市計画道路検証結果によると、博多箱崎線（馬出5丁目～箱崎6丁目）が見直し候補路線、堅粕箱崎線（箱崎6丁目～名島橋西）が保留路線に位置づけられている。

■都市計画道路等配置状況図



福岡市都市計画道路検証結果（平成24年3月 福岡市）

- ・ 「都市計画決定から概ね10年以上経過し、かつ現時点で事業化の予定がない路線」を対象路線として、都市計画道路としての基本機能（交通機能、空間機能、市街地形成機能）や既存道路の有効活用、整備効果・事業実現性の視点から都市計画道路の検証が行われた。



- 5 博多箱崎線（馬出5丁目～箱崎6丁目）：見直し候補路線**
 - ・ 並行路線による代替可能性があるため、並行路線等を活用した都市計画道路機能の補完を検討し、可能性が明らかになれば都市計画道路としての計画をなくします。
- 1 堅粕箱崎線（箱崎6丁目～名島橋西）：保留路線**
 - ・ 九州大学跡地の利用計画と連携する必要があるため、保留とします。

ま と め

「まとめ」は、地区の変遷、地区の概況及び社会情勢の変化で整理した内容を一覧にしています。

地区の変遷

＜市街地の成り立ち＞

- 箱崎は、**筥崎宮の門前町として栄えた町**である。
- 近代まで、箱崎キャンパスの立地する一帯は、白砂青松の名勝の地であった。
- 九州大学創設後、周辺は埋め立てが進み、工業、物流系企業が進出し、現在の市街地となった。

＜九州大学の歴史＞

- 明治44年に九州帝国大学(医科、工科の二分科大学)が創設**されている。
- 九州帝国大学の創設にあたっては、官民挙げて誘致活動を行い、関係自治体や地域の協力により実現した。

社会情勢の変化

＜東区及び周辺地区の開発動向＞

- 東区及び周辺地区においては、産業用地・住宅地供給のための大規模プロジェクトが進められている。
- 箱崎ふ頭への国際・国内ROROターミナルの整備**が進められている。

＜国の政策動向など＞

【経済】

- 更なる成長力強化のため、**国内の事業環境の強化とアジアを中心とした世界でのビジネス展開を拡大**に取り組むとしている。

【産業・雇用】

- 更なる成長力強化のため、**環境の変化に対応した新産業・新市場の創出に取り組む**としている。(イノベーションによる新産業・新市場の創出)
- すべての人のための社会・生活基盤の構築のため、**新産業創出による雇用の創出及び地域における雇用創出に取り組む**としている。

【防災】

- 安全と安心の確保のため、**災害に強い住宅・地域づくりを推進**するとしている。

【集約型都市構造（コンパクトシティ）】

- 持続可能で活力ある国土・地域の形成に向けて、「**医職住**」の近接した**集約型の安全なまちづくりを推進**するとしている。

【環境・エネルギー】

- 持続可能で活力ある国土・地域の形成に向けて、**低炭素・循環型システムの構築を推進**するとしている。
- 福岡市等では、「**グリーンアジア国際戦略総合特区**」の指定を受け、グリーンイノベーションの新たな創造を更に推し進めることを目的とし、**環境産業の強化等に取り組んでいる**。

【人材育成】

- 日本の経済社会を支える人材を育成するため、**産学官の連携による人材育成システムの再設計**に取り組むとしている。

【交流】

- 福岡市は、**九州・アジア新時代の交流拠点都市**・福岡の実現に向けた取組を進めていくとしている。(H23、24 市政取組方針、福岡市グランドデザイン 2011：H20.6、新・基本計画（全市編）：H15.3)

【ユニバーサル】

- 福岡市は、誰もが思いやりをもち、すべての人に優しいまち「**ユニバーサルシティ福岡**」の実現に向けた**取組**を進めていくとしている。(H23、24 市政取組方針)

【景観・緑】

- 近年の景観への関心・ニーズの高まり等を受け、**景観三法(景観法、景観法の施行に伴う整備等に関する法律、都市緑地保全法等の一部を改正する法律)が改正**され、福岡市においては、「**福岡市景観計画**」を策定中であり、平成 24 年度からの施行を予定している。

地区の概況

＜位置及び地勢＞ **福岡都心部に近い東区の地域拠点**

- 福岡都心部に近い東区の地域拠点である。
- 周辺には多々良川、宇美川が流れ、平坦な市街地を形成している。
- 敷地面積は約 4 2.6 ha であり、天神地区の国体道路、明治通り、大正通り、那珂川に囲まれる範囲程度の広さである。

＜上位計画＞ **地域拠点、都心機能を補完する中心市街地に位置づけられている**

- 福岡市新・基本計画では、「市民の生活と密着した地域拠点」、「都心機能を補完する中心市街地」に位置づけられている。
- 福岡市都市計画マスタープランでは、箱崎キャンパスは、地域への貢献や新たな機能の導入等を検討するゾーン、箱崎駅周辺は、利便性が高く界限性のある地域中心核に位置づけられている。(※福岡市総合計画及び福岡市都市計画マスタープランは、平成 24～25 年度に改定予定)

＜交通＞ **陸(道路・鉄道)、海、空の交通至便地に近接し、周辺幹線道路は主要な物流動線となっている**

- 福岡空港、博多港、博多駅、福岡インターチェンジは、6 km 圏内である。
- 【人流】地下鉄箱崎線、JR 鹿児島本線、西鉄貝塚線の駅があり、交通至便地である。
- 【物流】陸海空の物流拠点が近隣に位置しており、箱崎キャンパス周辺の幹線道路は、それらを結ぶ主要な動線となっている。

＜事業所の動向＞ **箱崎周辺で顕著な増減はないが、国道3号沿道で大型商業施設立地が進む**

- 福岡市東部では、博多駅周辺、アイランドシティ・香椎パークポート周辺等で増加している一方で、箱崎周辺では顕著な増減は見られない。
- 箱崎ふ頭周辺で運輸倉庫・事業所等が増加している。
- 国道 3 号沿道で大型商業施設の立地が進んでいる一方で、大学通り周辺で小売店や飲食店等は減少傾向

＜人口＞ **箱崎キャンパス周辺 4 校区の人口伸び率(118%)は、福岡市(108%)より 10%高い**

- 東区の人口は約 29.2 万人であり、香椎駅・千早駅周辺、アイランドシティ、箱崎キャンパス周辺で人口が増加している。
- 東区は、大学周辺を中心に外国人人口が多い。
- 周辺 4 校区には、約 5 万人が居住しており、松島校区を筆頭に全ての校区で増加傾向である。

＜土地利用＞ **箱崎ふ頭は工業・倉庫中心、国道3号から宇美川まで住・商混在、松島地区は住・商・工が混在**

- 箱崎キャンパス内は、住居系用途地域（第一種住居、第二種住居）に指定されている。
- 航空機の進入路の直下にあり、航空機騒音第 1 種地域に指定されている。
- 箱崎ふ頭周辺は運輸倉庫施設、工業施設が集積。国道 3 号から宇美川までは住・商混在。松島地区は、住宅系、商業業務系施設と運輸倉庫施設等が混在。多々良川右岸は、ほとんどが住宅系の用途となっている。

＜公共公益施設＞ **公共公益施設が集積し、地域拠点を形成**

- 箱崎キャンパス南側の箱崎駅周辺に公共公益施設が集積し地域拠点を形成している。

＜幹線道路の整備状況＞ **広域幹線網は整備されているが一部路線が見直し対象路線に指定**

- 周辺の広域幹線道路等は、都市高速道路、国道 3 号線、国道 3 号博多バイパス、箱崎阿恵線等整備されている。
- 箱崎キャンパス周辺に限っていえば、幹線道路密度が低く、東西方向の幹線道路が少ない。
- 福岡市都市計画道路検証結果によると、博多箱崎線（馬出 5 丁目～箱崎 6 丁目）が見直し候補路線、堅粕箱崎線（箱崎 6 丁目～名島橋西）が保留路線に位置づけられている。

箱崎キャンパス跡地の目指すべき将来像