

1

第1部 天神発展史

第1章 戦前、戦後の天神と西鉄 〈1868年～1955年〉	32
第2章 福岡駅の高架化と福岡ビル建設 〈1955年～1975年〉	52
第3章 都心機能の向上と天神流通戦争 〈1976年～1989年〉	66
第4章 天神ソラリア計画の完了 〈1990年～2000年〉	74
第5章 商業・ビジネス、2つの顔をもつ天神 〈2001年～2018年〉	81
天神発展史年表	90



第1章

戦前、戦後の天神と西鉄 〈1868年～1955年〉

城下町からの出発、 天神発展の礎を築いた西鉄の前身会社

藩政時代の城下町の名残を残す天神一帯は、明治末の共進会をきっかけに近代化が始まり、官庁や学校の町から商業・ビジネスの中心地への道を歩み始めた。西日本鉄道の前身会社とその関係者は、天神発展の基礎が築かれる過程において常に重要な役割を果たしてきた。この章では、天神発展に尽力した人々の事業とその功績を交えて、明治から昭和30年頃までの天神地区の変遷を振り返る。

第1節 福岡市発足前後の天神

天神町のちょう 「天神町」誕生から明治初期にかけて

天神という地名は、明治通り沿いにある菅原道真を祀る水鏡天満宮に由来する。福岡藩初代藩主黒田長政は1612(慶長17)年、庄村(現在の中央区今泉)にあった容見天神を福岡城の鬼門にあたる現在地へ移した。社の東側は福岡城の東郭にあたり那珂川沿いに高さ約10m、長さ700mという巨大な石垣がそびえ、商人の町博多と城下を結ぶ西中島橋の西詰には東取入口(枳形門)が設けられていた。天満宮に面した東西に長い通りは「天神町」と呼ばれるようになり、明石家や母里家など主に大組家臣が住んだ。

また、天神町の南側には因幡町があり、さらに南側には幅50mの肥前堀があって堀沿いを土手町といった。因幡町の町名は、黒田二十四騎の一人衣笠因幡景延の屋敷があったことが由来である。

明治維新後、福岡藩は廃藩置県後もそのまま福岡県となっていたが、1876(明治9)年7月、福岡城内にあった県庁舎が天神町の天満宮向かいに新築移転した。現在、アクロス福岡が建つ場所である。1872年に福岡第一大区が成立すると、県庁移転と同年5月の大区改正にともない第一大区(福岡・博多)調所が橋口町の勝立寺内に設置され、1878年には天神町へ移転して福岡区役所となっており、福岡部と博多部を結ぶ天神町は一躍脚光を浴びることとなった。なかでも内務省の地方機関である県庁が天神町へ移転したことの意義は大きく、その後地方機関が天神町界限へ進出するきっかけとなった。

維新後しばらくは東取入口や石垣が遺されていたが、往来の妨げになることから1887年に撤去された。アクロス福岡から天神中央公園にかけての薬院新川沿いにある石垣はその名残である。また、東取入口の跡には福岡市の道路の起点を表す「福岡市道路元標」が設置され、城下町福岡の痕跡の一つとなっている。



東取入口(『図説福岡県のあゆみ 夕刊フクニチ編集』より)



福岡県庁舎(1900年)(提供:益田啓一郎)



福岡市役所(1908年)(提供:益田啓一郎)



1812 (文化9) 年『福岡城下町博多近隣古図』より天神界隈を抜粋 (所蔵:九州大学附属図書館)

橋口町のにぎわい

藩政時代から明治末まで、福岡城下を東西に抜けるメインストリートは唐津街道筋にあたる福岡六町筋であった。福岡橋口町は六町筋に続く福岡城下の東端にあたり、アインシュタインが宿泊した栄屋をはじめ、旅順館などの旅館や商店、酒蔵、古書店が軒を連ねていた。

1877 (明治10) 年11月、橋口町に第十七国立銀行 (福岡銀行の前身の一つ) が開業した。東取入口や石垣が撤去されて以降は人々の往来が活発となり、1891年には福岡郵便電信局 (福岡中央郵便局の前身) が移転、1896年には福岡貯蓄銀行が開業した。第十七国立銀行は1906年に不審火で全焼し、1909年3月、跡地に辰野金吾設計による赤煉瓦建築の日本生命九州支店 (現在の福岡市赤煉瓦文化館) が建った。



西中島橋 (1911年) 橋口町の日本生命 (左) と福岡郵便局 (右) (提供: 益田啓一郎)

官庁街天神町の誕生

1877 (明治10) 年2月、福岡県庁の東側的那珂川沿い (毎日福岡会館の場所) に福岡警察署が設置された。さらに1884年2月、水鏡天満宮の西隣に福岡区役所と区会議事堂が完成した。1889年4月1日、福岡市が市制施行すると区役所はそのまま福岡市役所となり、天神町付近には福岡県庁や警察署を中心に官庁街が形成された。市役所は5年後の1894年7月、天満宮東隣の旧高等小学校校舎へ移転している。また、初代市役所のあった地には記念碑が建っている。



開通当時 (電車敷設前) の明治通りと福岡市役所 (1909年) (提供: 益田啓一郎)

鉾山監督署と炭鉾経営者

1870(明治3)年に起こった福岡藩贗札事件の発覚により、藩知事黒田長知は廃藩置県を前に罷免されて有栖川宮熾仁親王が新知事に就任した。福岡の地を離れた長知公を追うように、天神町に居を構えていた旧藩士の多くがこの地を離れた。

屋敷跡には学校などの公共施設に加えて、大名町に鉾山監督署が設置されたことから、筑豊の炭鉾主らが天神町や大名町に邸宅や別邸を構えていった。

現在、福岡富士ビルや福岡PARCOがある一帯は豊国炭鉾などを経営し、玄洋社の初代社長となった平岡浩太郎の邸宅跡である。また、明治通りを挟んで平岡邸の向かいには「筑豊の炭鉾王」と呼ばれた伊藤伝右衛門の別邸「銅御殿」があった。現在、西鉄グランドホテルが建つ場所は「筑豊御三家」のひとつ安川財閥の創始者・安川敬一郎の二男の松本健次郎の別邸跡である。彼らは、いわば天神地区を最初にビジネスの地として活用した人々であった。

学問の町

天神町一帯には明治から大正にかけて学校が次々に開校して、文教地区の様相となった。1873(明治6)年、水鏡天満宮東隣に開校した福岡高等小学校は1894年に現在の福岡ビル付近に新築移転、さらに1921(大正10)年には警固神社北側(現在の警固公園)に移転し男女それぞれの高等小学校に分離した。

1885年5月、英和女学校(福岡女学院の前身)が因幡町に開校し、3年後に天神町に新校舎が完成して移転した。同校は1919年に薬院へ移転し天神地区を離れ、戦後さらに現在地(南区日佐)へ移転している。

1898年6月、福岡高等女学校(県立福岡中央高校の前身)が天神町から因幡町にかけての敷地に開校した。同校は1932(昭和7)年に現在地(中央区平尾)へ校舎を移転し、跡地には1923年4月に開校した福岡県立女子専門学校(福岡女子大学の前身)が須崎裏町(現在の天神5丁目、須崎公園)から1937年に移転している。1945年6月19日、福岡大空襲により県立女専の校舎は焼失し、戦後跡地は新天町となった。



福岡鉾山監督署(1910年)(提供:益田啓一郎)



銅御殿(提供:益田啓一郎)



福岡高等女学校正門(1909年)(提供:益田啓一郎)

天神地区にあった学校(明治～昭和初期)

県立福岡高等女学校(福岡中央高校の前身)

天神町・因幡町(現・新天町の敷地)

1898(明治31)年 6月 6日	福岡市立福岡高等女学校として認可
1901(明治34)年11月20日	校舎移転
1908(明治41)年 4月 1日	福岡県立福岡高等女学校と改称
1932(昭和 7)年 3月10日	校舎移転(現在地)
1949(昭和24)年 4月 1日	福岡県立福岡中央高等学校と改称

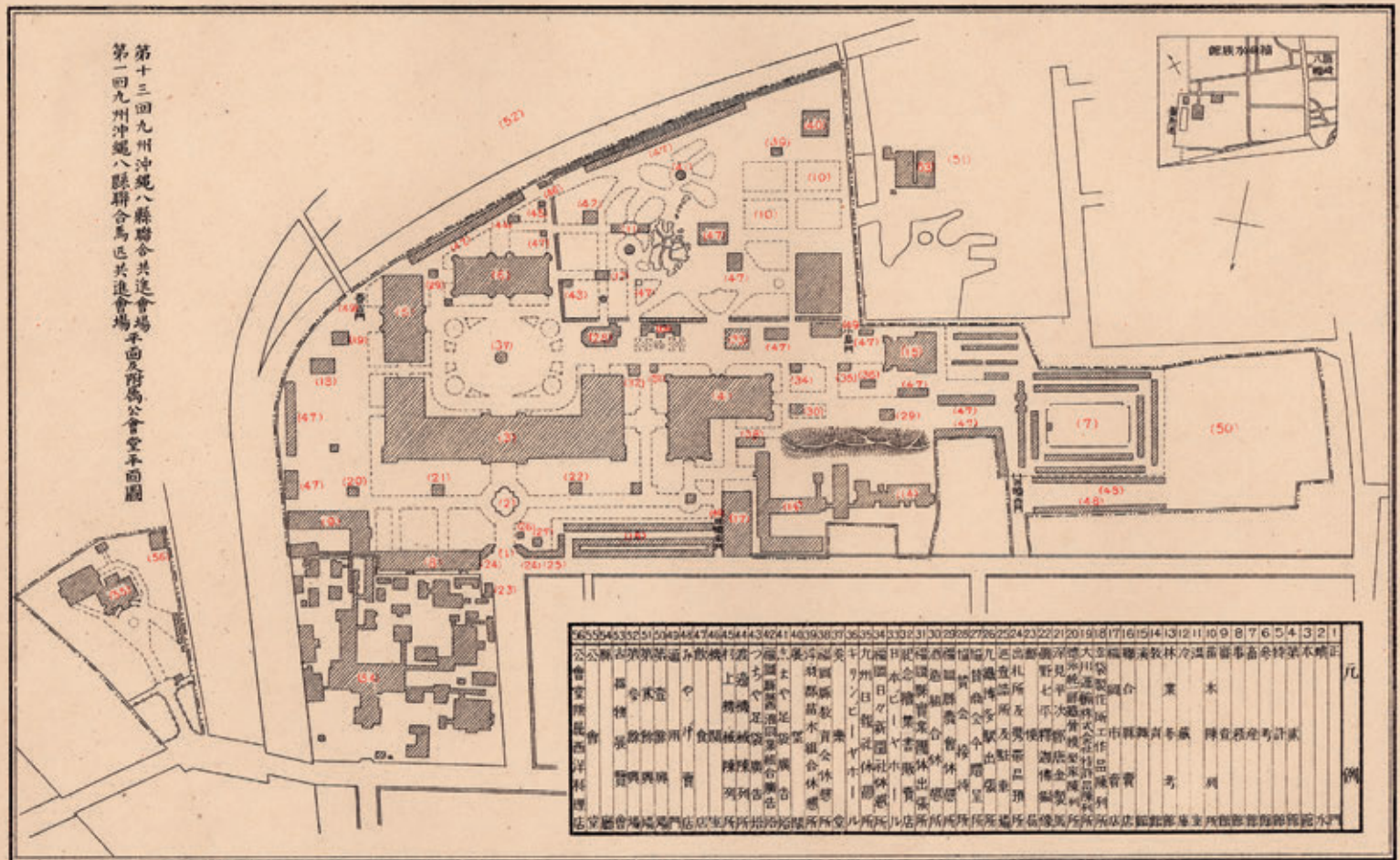
英和女学校(福岡女学院の前身)

因幡町で開校～天神町へ移転、大正4年の生徒数71人

1885(明治18)年	因幡町に開校
1888(明治21)年	天神町に新校舎完成移転
1919(大正 8)年	校舎移転(薬院)し福岡女学校と改称

福岡高等小学校(男子・女子)

天神町(水鏡天満宮東側～現・福岡ビルの敷地)～小烏馬場(現・警固公園敷地)
大正4年の生徒数1,576人(男999人、女577人)



共進會会場図 (提供: 益田啓一郎)

第2節 福博電気軌道の開業と共進会

明治通り開通と天神橋大相撲

福岡県は1910(明治43)年の共進会開催を決定し、福岡市は市内電車の敷設を前提として1906年より十間道路「福博大通り」の用地買収と整備を進めた。

1908年10月、那珂川に架かる中洲橋と薬院新川に架かる新川橋が完成。翌09年1月、当時の福岡市の西端にあたる今川橋まで開通して大通りは完成した。これが現在の明治通りで、のち電車の開通に際して中洲橋は「西大橋」、新川橋は「天神橋」と改称された。

開通を記念して、西中洲一帯では大阪大相撲を招いての「天神橋大相撲」が開催されて盛況を博した。大通り完成により、福岡と博多の人の往来はさらに活性化し、天神町界隈が発展する転機となった。

肥前堀埋立と第13回九州沖縄八県連合共進会

1910(明治43)年に開催された第13回九州沖縄八県連合共進会は、因幡町の南側に広がる肥前堀を埋め立て、周辺の湿地や遊休地とあわせて整地し会場に充てられた。福岡県の威信をかけて計画された共進会は、現在の天神一丁目から二丁目にかけて10ヘクタールの広大な敷地を活用した大規模なもので、集客目標を達成するための輸送交通として市内電車が計画された。



天神橋大相撲(1909年) (提供: 益田啓一郎)



展望閣から北に共進會会場を望む(1910年) (提供: 益田啓一郎)

1910年3月11日に開幕した共進会は5月9日まで60日間にわたり開催され、最新技術や産業・物産が紹介される巨大な展示館に加えて、五重塔を模した展望閣や博多大仏、初の国産観覧車などが注目を集めた。また、市民に普及しつつあった電灯を活用したイルミネーションは新しい時代を予感させた。

この共進会を機に、福岡市の近代化と天神地区の発展は始まったといえる。西中洲に現存する旧福岡県公会堂貴賓館はこの共進会にあわせて建設された迎賓館である。また、博覧会の開催までは肥前堀の南側（法印田、西日本新聞会館一帯）は福岡市外（警固村）であり、福岡市が市域を拡大する発端となった。



第13回九州沖縄八県連合共進会全景（提供：益田啓一郎）

福博電気軌道と松永安左工門

共進会の開催にあわせて計画された市内電車は、莫大な先行投資が必要であることから、当時の福岡市の財政や地元資本に頼る資金調達での実現は困難であった。

そこで博多湾鉄道や博多電灯を経営していた地元経済人で衆議院議員の太田清蔵（4代目）を介して、福沢諭吉の娘婿ですでに実業家として成功していた福澤桃介と、壱岐出身でのちに「電力の鬼」と呼ばれた松永安左工門が軌道敷設の難事業を引き受けることとなった。松永の尽力により資金調達に成功し、福博電気軌道は1909（明治42）年9月に設立された。

専務となり実際の経営の実務を担う立場となった松永は、5カ月にわたる軌道敷設突貫工事の陣頭指揮をとり、共進会開幕を前に1910年3月、大学前-黒門橋-呉服町-博多停車場前間6.4kmで開業し、順次路線を延伸した。開業日前日から装飾を施した花電車も運行され、電車を初めて見る人々の注目を集めた。

道路整備や橋梁設備費を福岡県と福岡市が負担したこともあり、他都市に比べて建設費を安価に抑えることができたため、松永は運賃を一区一銭という当時としては格安の運賃に設置し利便性を高めるとともに、沿線の宅地開発や海水浴場など娯楽産業も手がけるなど、乗客の支持を得るための工夫を続けた。



博多電気軌道基本構想図（提供：益田啓一郎）※一部加工



松永安左工門（提供：壱岐市教育委員会）



福博電気軌道開通式（1910年）
（『図説福岡県のあゆみ 夕刊フクニチ編集』より）



現在の上下分離方式での鉄道経営に通じる福博電気軌道設立の手法は、「公共事業として環境を整備し、民間の力で開発する」という、現在に至るまで福岡市の都市戦略の基本となった開発手法の先駆け事業であった。福博電軌の成功が、その後の都市戦略に与えた影響は計り知れない。

第3節 博多電気軌道の開業と天神町交差点の誕生

渡邊與八郎の大計画

福博電気軌道の計画と同じ頃、呉服商「紙与」の三代目・渡邊與八郎は博多駅と博多築港を結び博多の周囲を回遊する循環道路を計画し、用地取得を始めた。

與八郎は1907(明治40)年、福博電気軌道の計画が発表されると、新道開発のための土地を率先して寄付するなど積極的に支援し、実弟(渡邊綱三郎・市会議員)を同社役員に送り込んで内外から支援した。

同時に循環道路を最大限に生かすため、軌道の敷設に目標を切り替えた。與八郎は福岡市繁栄期成会を創立し自ら会長に就任すると、地元の意見をまとめるとともに準備を進めたが、用地取得に加えて御笠川や那珂川に架ける4つの橋梁架設費用が高むなど莫大な経費を必要とした。

1910年1月、吉塚駅から博多川東詰の博多橋口町に至る博多馬車鉄道を買収した與八郎は、循環道路に電車を通す計画を実行に移し、同年2月に地元出資者で創立委員会を立ち上げ、3月4日に博多電気軌道と商号変更を行った。

発起人には太田清蔵(4代目)や麻生太吉ら福博財界人に加えて、川崎芳太郎や小曾根喜一郎ら関西の実業家も名を連ねた。川崎や小曾根は、與八郎が並行して開業計画を進めていた九州電気軌道(1911年開通、西鉄北九州線の前身)の発起人であり、與八郎が同社の地元発起人代表を務めていたことから実現したものである。

この時期の渡邊與八郎は博多電気軌道の新線を複数計画し、役員に名を連ねた谷彦一らと組んで二日市・太宰府への延伸計画を進めた。同時に北筑軌道の買収にともなう唐津・伊万里への延伸、九州電気軌道と河内卯兵衛が設立した筑前電気軌道(篠栗-飯塚間)による飯塚経由での博多延伸も計画していたという。

與八郎はさらに鹿児島市の軌道設立にも参加しており、九州一円の電車路線の整備が進むことで、商圈がさらに広がるという発想を持っていた。これには、與八郎の本業である紙与呉服店が当時九州一の呉服反物商であり、50人を超える従業員が九州一円へ行商に出向いていたことが関係している。投資に見合うだけのビジネスが成立するという、博多商人ならではの見通しがあったの先行投資であった。



渡邊與八郎(提供:紙与産業)



太田清蔵(『太田清蔵翁傳』より)

博多電気軌道開業と天神町交差点

1910(明治43)年3月、博多電気軌道が設立されて社長には平岡浩太郎の息子・良介が就任した。與八郎の構想に賛同し、現在の天神交差点付近にあった土地を提供したのが平岡良介である。天神町付近の工事は計画線が共進会会場を縦断していたため、共進会の閉幕を待って再開された。

翌11年10月、博多電気軌道は本線(西鉄福岡市内線循環線の前身)計画の西半分にあたる博多駅前-住吉神社前-天神町-取引所前間で开通了。

これにより福博電気軌道と交差する天神町交差点が誕生し、天神町電停が設けられた。福博側も交差点の西側にあった高女前電停を廃して、交差点に天神町電停を設置し二つの軌道の乗り換え地点となった。天神町交差点の誕生が、現在に至る天神地区発展の大きなターニングポイントであったことは、現在の天神地区や渡辺通りの発展を見れば明快である。

與八郎は開業を前に平岡良介から役員から推されて社長に就任。しかし、開業から2週間後に当時流行していたウイルス氏病という奇病にかかり発熱し、九州帝国大学病院に入院。激務による心労疲労も重なり、発病からわずか2週間後の10月29日に46歳で亡くなった。與八郎の死後、その功績を称えて「渡辺通り」という名称が、彼を慕った人々の手で名付けられたのである。

福岡市域の拡大始まる

與八郎の死後、博多電気軌道は推進力を失い、残る計画区間の用地買収が難航したこともあって本線(のち西鉄福岡市内線循環線)の全通は、九州水力電気と合併後の1914(大正3)年4月であった。全通当時、路線の約半分は福岡市域の外側で、民家も乗降客もまばらであった。

1912年10月1日、警固村が福岡市に編入されたが、当時の福岡市は藩政時代からの城下町福岡と商都博多のみの狭いエリアに住宅や商店が密集していた。人口も約8万人と伸び悩み、鹿児島・熊本両市だけでなく、官営八幡製鐵所を擁し急激に躍進する八幡町や三池炭鉱を擁する大牟田町に抜かれる状態であった。

福岡市発展のために市域拡大が必然のなか、博多電気軌道沿線の開発が進んだことで、住吉村・千代村・堅粕村などの周辺村が次々と町へ昇格する。以降大正から昭和初期にかけて、周辺町村は公共インフラ整備などを条件として次々と福岡市に編入され、人口も増加が始まった。與八郎が目指した博多電気軌道の開通は、福岡市が飛躍するきっかけとなったのである。



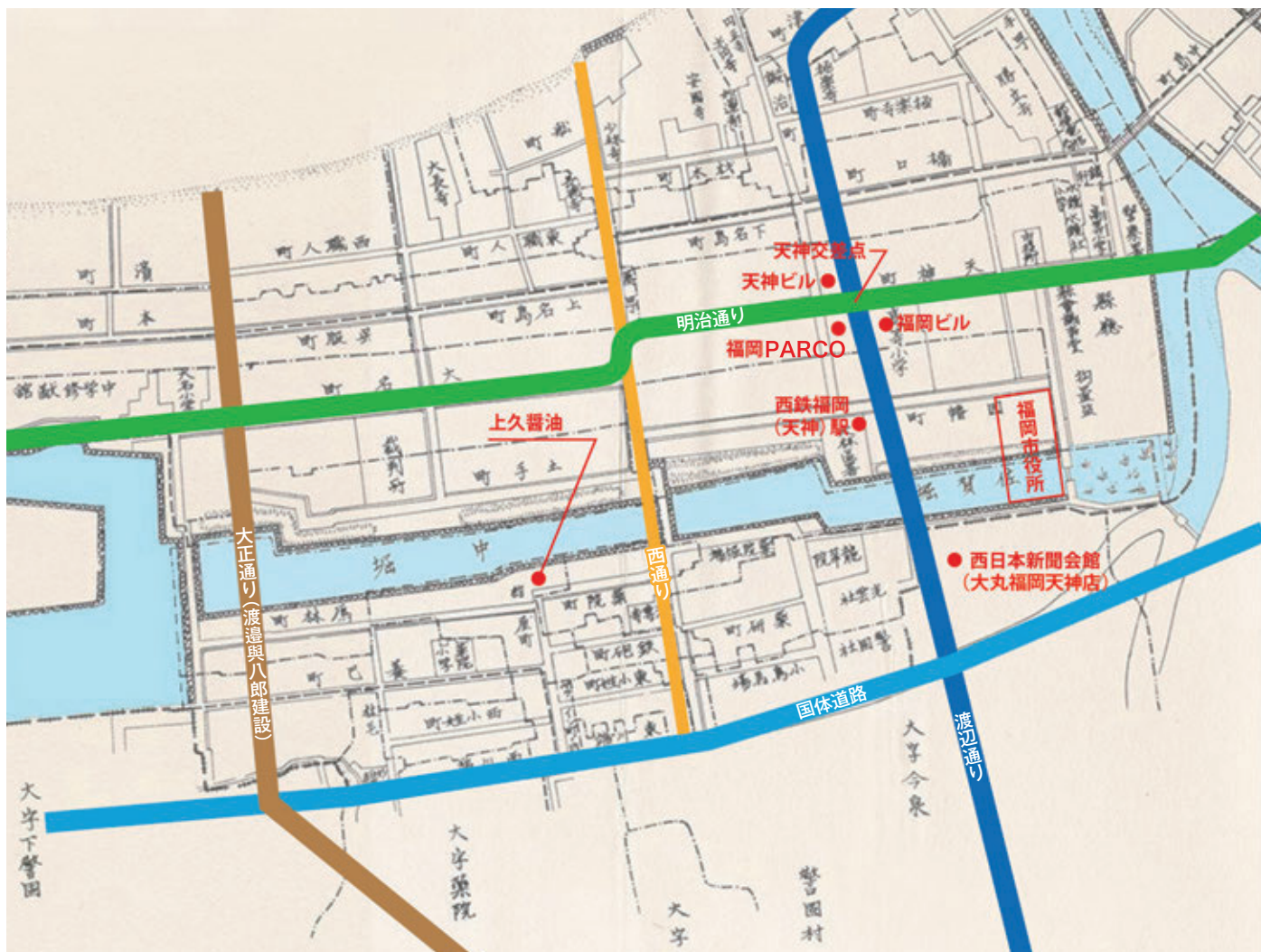
博多電気軌道開通 須崎橋 (提供:益田啓一郎)



福岡市の市域変遷
(『福岡市制施行120周年記念 福岡近代絵巻』より)

福岡市の合併と人口推移
(『福岡市五十年史』より抜粋・付記まとめ)

1889(明治22)年	50,847人
1899(明治32)年	64,772人
1909(明治42)年	80,214人
1912(大正 元)年	93,517人 (警固村合併)
1915(大正 4)年	114,196人 (豊平村合併、初の10万人突破)
1918(大正 7)年	97,157人
1919(大正 8)年	102,818人 (鳥飼村合併、再度10万人突破)
1922(大正11)年	138,207人 (西新町、住吉町合併)
1926(大正15)年	156,288人 (八幡村合併)
1928(昭和 3)年	201,965人 (堅粕村、千代村合併、20万人突破)
1929(昭和 4)年	217,751人 (原村、樋井川村合併)
1933(昭和 8)年	276,584人 (姪浜村、席田村、三宅村合併)
1936(昭和11)年	302,068人 (30万人突破、博多築港大博覧会、岩田屋開業)



天神地区の明治時代(1891年)と現在 ※福岡市全図(部分)に加筆



福岡県庁(提供:益田啓一郎)



福岡県物産陳列所(提供:益田啓一郎)

第4節 新県庁舎と陸軍特別大演習

新県庁舎開庁と陸軍特別大演習

1915(大正4)年4月、福岡県庁の新庁舎が完成した。設計は旧福岡県公会堂貴賓館と同じく、県技士の三條栄三郎であった。同年、新庁舎の完成を祝して、肥前堀埋立地で新たに九州沖縄勸業共進会が開催され好評を博したが、これは前回の共進会から5年を経ても肥前堀埋立地の開発が進んでいなかったことを物語っている。この時の開催エリアは現在の天神中央公園から福岡市役所の敷地一帯であった。

1916年11月、福岡市で陸軍特別大演習が実施され、福岡県庁舎に大正天皇が鎮座する大本営が設置された。天神橋西詰(毎日福岡会館の場所)に落成したばかりの福岡県物産陳列所には統括部が置かれ、西中洲と博多駅前には奉迎門が設置されるなど、市全体が歓迎ムードとなった。

福博電気軌道開業後、東中洲の電車通りを中心に料亭や飲食店、劇場や映画館が続々と開店していたが、大演習の開催により商業集積が進んだ。また演習の詳細記事により、福岡市および天神町の名が全国へ発信される発端となった。

生命保険会社と貯蓄銀行

1912(明治45)年2月、西中洲の天神橋東詰に大同生命九州支店が竣工した。橋口町に完成した日本生命九州支店とともに、赤煉瓦造りの洋館は市民に親しまれ、それまで馴染みが薄かった生命保険の存在が知れわたり、加入者の増加が始まった。

大同生命の電車通り(明治通り)への進出は、天神地区のメインストリートが電車通りに移り始めたことを意味する。それまでの銀行や保険会社はすべて橋口町に開業していたが、1914(大正3)年3月に新築移転した福岡為替貯金支局(現・イムズ付近)も電車通りに面する土地への出店であった。

第5節 天神最初のランドマーク誕生

九州電灯鉄道本社ビル竣工

松永安左エ門は天神町の可能性にいち早く目をつけていた一人で、福博電気軌道の本社も設立時から天神町に置いていた。1917(大正6)年5月、松永は天神町交差点角(天神ビルの場所)に九州電灯鉄道の本社ビルを新築した。

福博電気軌道を合併した博多電灯軌道と佐賀の九州電気を合併し、松永らが主導して設立した九州電灯鉄道は、当時またたく間に福岡・佐賀・長崎にまたがる一大電力会社となっていた。

鉄筋コンクリート3階建ての新本社ビルは、当時福岡市最大の建築物として威容を誇り、屋上の時計台は戦災で焼け落ちるまで、天神町最初のシンボルとして永く市民に親しまれることとなった。

筑紫電気軌道の計画と天神町

1913(大正2)年10月、九州電灯鉄道関係者は二日市を經由して久留米に至る筑紫電気軌道の計画を出願し、翌14年4月6日付で一部区間の特許取得に至った。筑紫郡住吉町(大字春吉字西中洲)―三井郡国分村(東久留米)間43.5kmの申請区間のうち、全線の半分に当たる20.5kmを新設軌道、その他を路面上に敷設する併用軌道とする計画であった。

のち九州鉄道(西鉄天神大牟田線の前身)として開業に至る筑紫電気軌道の出願当初の起点は、天神町ではなく西中洲(住吉町大字春吉)であった。これは、当時の福岡市の中心市街地の東中洲や川端町に近く、県庁や市庁舎に隣接する場所だったことが主な理由であった。

藩政時代には足輕屋敷が置かれた春吉地区であるが、福岡市発足後は市外であり、西中洲を含む住吉町が福岡市に編入されるのは1922年6月である。

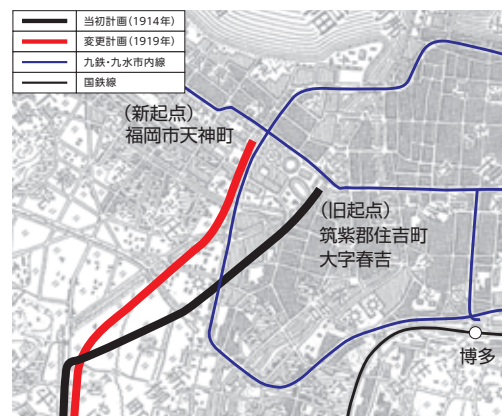
筑紫電気軌道は1915年10月1日付で設立登記を完了し、親会社の九州電灯鉄道が本社を天神町へ移した際に本社を同所へ移している。それにともない1919年3月5日付で天神町(福岡PARCOの場所)へ起点変更を出願し、同年10月10日に許可を得た。当初の計画どおり起点が西中洲であれば、その後の天神発展は全く違う形になったであろう。



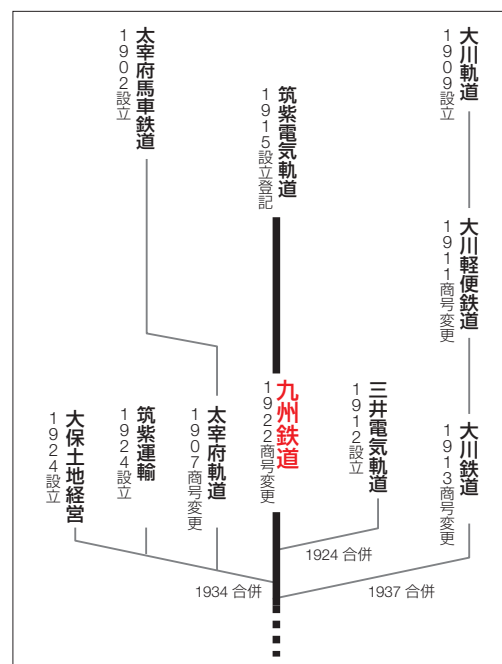
西中洲の大同生命ビル(1920年)(提供:益田啓一郎)



九州電灯鉄道本社落成(1917年)(提供:益田啓一郎)



筑紫電気軌道福岡起点の線路変更



九州鉄道の沿革



福岡県立図書館 (提供: 益田啓一郎)



市庁舎(手前)と福岡警察署(奥) (提供: 益田啓一郎)

天神町交差点周辺の発展

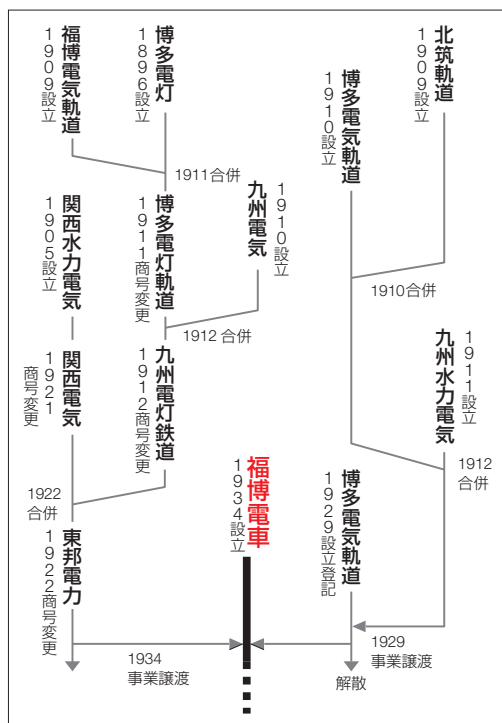
大正中期になると、天神地区には肥前堀埋立地と電車通りを中心にさまざまな文化施設が完成する。1917(大正6)年5月、肥前堀の南側にあたる法印田(大丸東館の場所)に福岡市立通俗博物館が開館した。翌18年5月には福岡県立図書館が肥前堀埋立地(ソラリアプラザ付近)に開館。1919年3月には法印田に済生会福岡診療所が開設。さらに1920年12月には福岡郵便局が橋口町から天神町(福岡ビルの場所)へ新築移転するなど、まず商業施設以外の集積が進んだのである。



福岡郵便局 (提供: 益田啓一郎)

官公庁の再配置

1916(大正5)年8月、福岡警察署が天神町(毎日福岡会館の場所)から肥前堀埋立地(法印田)に新築移転したのを皮切りに、天神地区における官公庁の再配置による移転が始まる。1920年1月、福岡市公設市場が因幡町(現・福岡市役所駐輪場付近)に開設され、1923年12月には鉄筋コンクリート3階建ての福岡市庁舎が完成し(現・市庁舎の場所)移転した。福岡市は同年5月に都市計画施行市の指定を受けており、翌24年1月には皇太子ご成婚記念・水上公園が初の市営公園として西中洲に開園した。



福博電車の沿革



完成時の水上公園 (提供: 益田啓一郎)

第6節 九州鉄道開業と九鉄マーケット

九鉄福岡駅の開業

1922(大正11)年6月、筑紫電気軌道は増資を経て商号を「九州鉄道」と変更した。これは、同年の東邦電力誕生で消滅した九州電灯鉄道の略称「九鉄」と社紋のデザインを継承したものである。松永安左エ門は後年、自伝で「最も尽力した事業が九州鉄道の開業である」と語っており、東邦電力の全国制覇へ向けて福岡市を離れることとなった松永の意思が強く反映されたものである。

1924年4月12日、九州鉄道は18カ月の工期を経て福岡-久留米間で開通し、九鉄福岡駅が開業した。開業時の福岡-久留米間の所要時間は55分、運賃は福岡-二日市間が片道31銭、福岡-久留米間が同65銭で、同区間と並行する国鉄線と比較して運賃は割高であったが、利便性を優先した所要時間・運転間隔では大きく勝っていた。

九州鉄道の開業により、天神地区は九州鉄道沿線からの集客が可能となるとともに、九鉄福岡駅のある天神町交差点を中心とした天神地区に進出する企業や商店がしだいに増加し始めたのである。

九鉄マーケットの開業と沿線開発

九州鉄道は開業直後の1924(大正13)年には九鉄福岡駅の東側、博多電気軌道線(渡辺通り)をはさんだ向かい側に賃貸店舗商店街「九鉄マーケット」を開業した。これは天神地区初の商店街であり、その後の商都天神の先駆けとなった。

九州鉄道沿線の開発熱も高まり、同年には沿線初のニュータウン「野間文化村」の入居が始まった。春日原総合運動公園をはじめとする沿線開発に加えて、九鉄福岡駅南西側の肥前堀埋立地にベビーゴルフ場が開場して、富裕層に人気を博した。

天神エリアの拡大とメインストリートの変化

1925(大正14)年4月、福岡市ほか四町七村を含む福岡都市計画区域が初決定された。西南部への市域拡大へ向けて、渡邊與八郎が構想し用地取得を進めたものの、死去にともない頓挫していた九州水力電気市内線の渡辺通一丁目-西新町間(のち西鉄福岡市内線城南線)の計画が大きく動いたのもこの頃である。

同年10月、市内初のデパートである福岡玉屋が東中洲に開店している。大正デモクラシーに代表される自由主義的な発想は庶民の服装などに影響を与え、和装から洋装への流れが加速する。岩田屋や松屋をはじめとする呉服店は、生き残りをかけて百貨店化を模索するようになった。

また、九州鉄道の開業以降、東中洲から天神町交差点にかけての電車通りには商店や施設が増え始めたが、大正末から昭和初期にかけての天神地区の基準地価は10等級以下であり、博多部に比べるとまだまだ場末町の様相であった。天神地区の商業集積は、大正末期に



九鉄福岡駅(初代)



大正末の天神町交差点と九鉄福岡駅(左端)(提供:益田啓一郎)

福岡-久留米間における国鉄と九州鉄道(1925年)

	国 鉄	九州鉄道
所要時間	78分	60分
運 賃	58銭 (3等、普通)	65銭
運転頻度	1日12本 (1~2時間ごと、 夜間を除く)	7:00~8:00は 15分ごと、その他の 時間帯は25分ごと

出典:『汽車時間表』鉄道省運輸局、1925年(『時刻表復刻版<戦前・戦中編>』日本交通公社、1978年を利用)注:本文と異なるが、出典に従った。



九鉄マーケット(提供:益田啓一郎)



天神町交差点(1934年)



福岡市公設市場 (提供: 益田啓一郎)



天神町交差点に設置された信号機 (提供: 益田啓一郎)



天神町交差点 (1937年) (提供: 益田啓一郎)

なっても唐津街道筋の福岡橋口町が中心であった。しかし、通りの幅員が狭く開発の余地がないことからしだいに電車通りに進出する商店も現れ、九州鉄道の開業以降は東中洲の生田菓子店のように天神町交差点付近に支店を出す商店も増加する。

九鉄マーケットには博多の老舗商店に加えて森永キャンデーストアーのように東京からの進出組も目立つようになり、しだいにメインストリートは電車通りに移行していった。

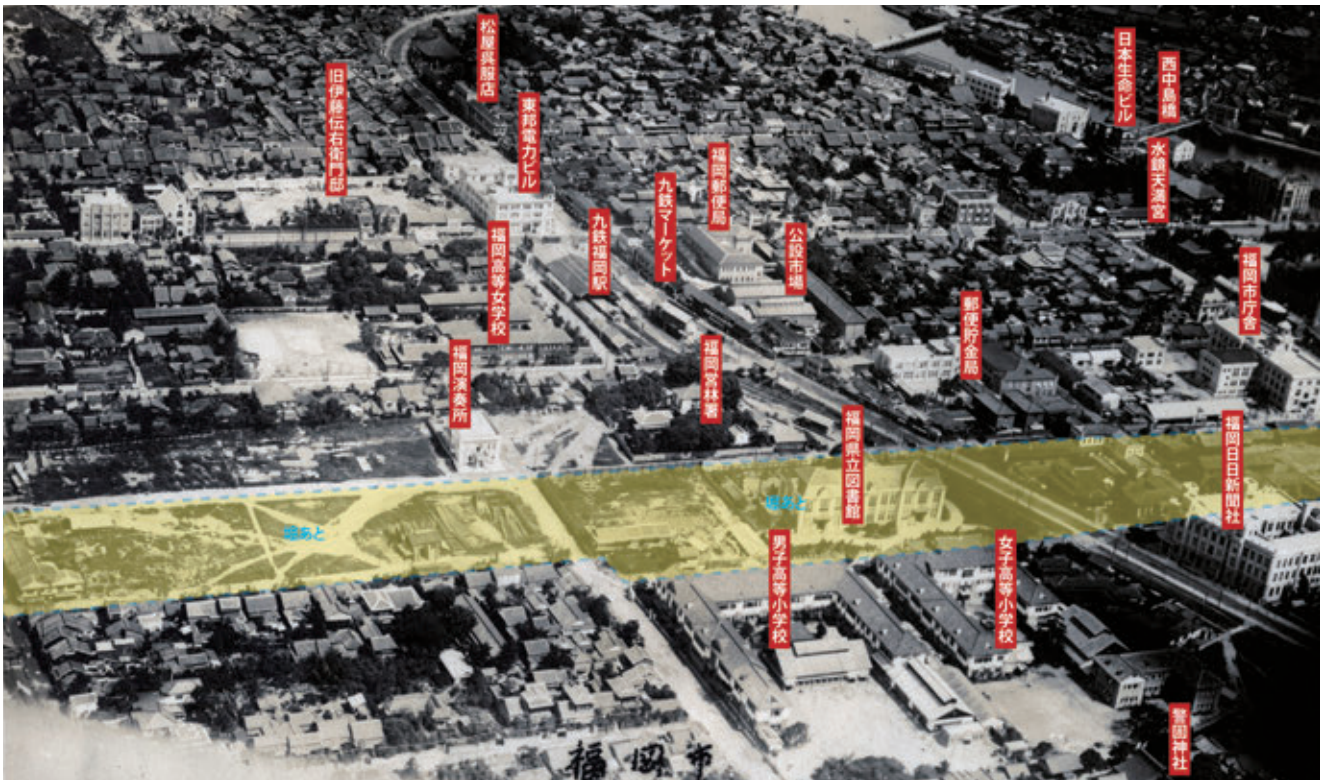
第7節 東亜勸業博覧会と昭和初期の天神

東亜勸業博覧会の成功と電車輸送

1927(昭和2)年3月25日、西公園下の大堀埋立地(現在の大濠公園西側)で東亜勸業博覧会が開幕し、60日間の会期で159万人を動員して人気を博した。博覧会を記念した東邦電力市内線の花電車も、日華ゴム(現・月星化成)をスポンサーとして8台運行され、会場までの電車輸送により東邦電力市内線の輸送人員は同年3338万人を記録した。

また、博覧会にあわせて九州水力電気市内線の渡辺通一丁目-西新町間(のち西鉄福岡市内線城南線)が同年3月26日に開通し、博覧会場の最寄り駅を設けたことも手伝い、輸送人員は1887万人と過去最高を更新した。

また、博覧会にあわせて東邦電力市内線の電車通り(博多駅前-天神町間)には街路灯が初設置され、1930年8月には九州初となる信号機が天神町交差点に設置された。



1928年の天神空撮写真に解説付記 (提供: 益田啓一郎)

路線バス登場と福博電車の誕生

1927(昭和2)年4月、福博乗合自動車が営業を開始した。戦前のバス事業者の大半は小規模の経営で、電車の停留所付近を起点として路線を開拓していた。

博多電気軌道は1932年からバス事業を展開し、1934年11月1日に博多電気軌道と東邦電力の軌道部門が合同して設立した福博電車が運輸営業を開始すると、バス事業も同社に引き継がれた。同年12月には福博乗合自動車など3社が合同して誕生した福岡バス(のち福博電車の子会社化)が営業を開始した。

福博電車の設立により、それまで天神町での乗り換えが不便であったものが一枚の切符で乗り継ぎが可能となった。乗客の利便性が大幅に向上するとともに、乗り換え地点である天神町の重要性がいっそう高まることとなった。

天神の金融街化始まる

1927(昭和2)年7月、天神町電車通りの銅御殿(伊藤伝右衛門邸)が火災で焼失した。1934年2月、敷地の一部に博多株式取引所が新築移転すると、前後して天神町電車通りには住友銀行天神町支店や千代田生命をはじめ、銀行支店や証券会社、生命保険会社の進出が相つぎ、ウォール街の様相を呈し活況を博した。

明治末から昭和初期にかけて、福岡市における銀行街は呉服町交差点から川端通りにかけての博多部の電車通り沿いであったが、証券取引所の進出は銀行の天神地区進出とそれにとまう基準地価上昇に影響を与え、1935年には初めて10等級以内に天神町が入った。

松屋百貨店開業と航空灯台

1931(昭和6)年7月、福岡市庁舎屋上に時報サイレンが設置された。同じ月には福岡市初の防空演習・灯火管制が実施されている。1934年9月、福岡市防護団が結成され、翌35年10月には因幡町の福岡警察署に隣接して常備消防部詰所が落成した。

また1934年1月には橋口町に天神地区初となるデパート、松屋百貨店が新築竣工した。西日本初のエスカレーターを備え、屋上には夜間の郵便輸送に対応するための航空灯台が設置されて市民の注目を一身に集めた。



天神町交差点から松屋百貨店と航空灯台を望む



西大橋を行き交う電車と路線バス(1936年)(提供:益田啓一郎)



博多株式取引所(提供:益田啓一郎)



住友銀行天神町支店(提供:益田啓一郎)



開業当日の松屋百貨店(提供:益田啓一郎)



福岡日日新聞社 (提供: 益田啓一郎)



移転開業した2代目九鉄福岡駅



岩田屋新築開店御案内しおり
『岩田屋経営史』より



岩田屋開業 (1936年) (提供: 平原健二)

メディアの天神集中

1926(大正15)年4月、福岡日日新聞社(西日本新聞社の前身)の新社屋が法印田(西日本新聞会館の場所)の電車通り(渡辺通り)に落成した。それまで須崎町(現在の天神四丁目)にあった社屋が移転したものの、同社の前身は1877(明治10)年3月、下名島町(現在の天神二丁目付近)の弘聞社から発行された筑紫新聞である。

また、1928(昭和3)年9月、熊本放送局福岡演奏所(NHK福岡放送局の前身)が因幡町(岩田屋新館の場所)に開所した。1930年12月6日、演奏所は新たに福岡放送局(JOLK)として開局し、筑前琵琶や博多にわかなどの郷土芸能とともに福岡市や天神地区の情報を発信した。

さらに1932年5月には九州日報社(西日本新聞社の前身)が中島町から天神町の新築社屋(現・住友生命ビルの場所)へ移転した。戦時体制下で福岡日日新聞社と九州日報社が合併して西日本新聞社が発足するが、九州日報社がこの地に移転したことが、終戦後に新天町が誕生するきっかけとなる。

第8節 岩田屋開業と九州鉄道全線開通

九鉄福岡駅の改装とターミナル百貨店構想

1936(昭和11)年3月29日、九鉄福岡駅は従来の天神町交差点角地から南側に新築移転して営業を開始した。福岡を離れて東邦電力社長となった松永安左エ門であるが、盟友・小林一三が日本初のターミナル百貨店・阪急百貨店で成功していたことを受けて、九鉄福岡駅でも同様の手法を目論んでいた。

同じ頃、百貨店への転換を目論み出店候補地を探し、実験店舗「岩田屋マート」を博多に出店していたのが岩田屋呉服店の中牟田喜兵衛である。中牟田は九州電灯鉄道(東邦電力の前身)の株主にも名を連ねており、同本社ビルが完成した際には株主を代表して祝辞を読むなど、松永と旧知の間柄であった。

松永は中牟田に対して、彼の慶應義塾時代の同窓で親交が深い阪急・小林一三を紹介する。中牟田は日本初のターミナル百貨店を実現していた小林のサポートを直接受けられることで、当時の商業中心地である博多部ではなく天神地区への進出を決断した。九州鉄道は福岡駅舎の土地600坪を岩田屋の関係会社である共栄土地建物に売却し、九州初となるターミナル百貨店構想は動き出したのである。九州鉄道はこの売却金を中牟田への延伸資金に充当した。

岩田屋開業と天神

1936(昭和11)年10月7日、九州初のターミナル百貨店「岩田屋」が開店した。建物には九州鉄道の乗り場案内が掲示され、1階に乗降客出入口や通路が設置されるなど、鉄道駅と直結した利便性を打ち出すことに成功し、開業初日に10万人を超える買い物客を集めた。

岩田屋の開業により、天神地区は商業集積が加速することとなる。

後年、鉄道と一体化された百貨店の存在は、戦災で焼け野原となった天神地区が博多地区に先駆けて復興が始まり、西日本一の繁華街・天神への足がかりとなったのである。

九鉄全線開通(急行電車)

1939(昭和14)年7月1日、九州鉄道は福岡-大牟田間が全通し、同年11月1日からは全区間で急行運転を開始した。大牟田乗入は好評を博し、運転回数の増加と輸送力増大のために客車数を40両から120両へ増やす計画が立てられ、福岡駅の乗降客は倍増した。1941年には定員80人の200形増備に加え、定員100人の100形を製造。さらに日本初となる2車体3台車で240人乗りの「関節式(連接式)」電車500形の設計に着手した。九州鉄道の全線開通は、天神地区躍進への大きな転機となったのである。



九州鉄道500形

第9節 博多築港記念大博覧会

博多築港記念大博覧会と天神

1936(昭和11)年3月25日、博多築港の第1期工事完了を記念して、須崎地先埋立地(現・中央区長浜、KBC一带)で博多築港記念大博覧会が開幕した。開幕当日、福博電車は博覧会を祝い、花電車11台を運行して盛り上げに一役買うとともに、来場者の輸送に活躍した。

会期中59日間の入場者は161万人を超えた。天神地区は会場に隣接する好立地も手伝い、松屋百貨店をはじめとする商店はいずれも大盛況であった。

天神地区にほど近い会場での博覧会開催に尽力したのが、同地区の有力地権者であった阿部品蔵である。天神地区が飛躍する好機と捉えた阿部は、博覧会の集客力を高めるために会場内に観覧車・飛行塔・メリーゴーラウンドといった当時最先端の遊具やレジャー施設を出展し、同博覧会の成功に大きな功績を遺した。



博多築港記念大博覧会全景(提供:益田啓一郎)



博多築港記念大博覧会正門(提供:益田啓一郎)

第10節 戦時下の天神と戦災からの復興

百貨店競争と戦時不況～岩田屋・松屋・玉屋

岩田屋百貨店の開業によって、福岡市内には岩田屋・松屋・玉屋の三百貨店と商店街が競い合うこととなった。1936(昭和11)年11月には福博商店連盟が結成され、お互いが牽制し合う状況となったが、岩田屋と松屋による安売り合戦や開店時間の延長競争はしだいに加熱し、ついに玉屋をはじめとする博多の商店主から苦情が届き、過当競争は終焉となった。

日中戦争が勃発すると次第に戦時不況の様相も増していき、太平洋戦争勃発後は百貨店で販売する衣料品など多くの商品が配給制となって、商品仕入れ力で劣る松屋百貨店は廃業を余儀なくされ、建物は魚雷工場となった。



迷彩を施した岩田屋(『天神の旗・都心界四十年の歩み』より)

西日本鉄道の成立

太平洋戦争勃発後の1942(昭和17)年9月1日、産業別の企業統制を目論む日本政府の方針に従い、九州鉄道を含む福岡県内の鉄軌道5社(九州電気軌道、九州鉄道、博多湾鉄道汽船、福博電車、筑前参宮鉄道)の合併が成立し、「西日本鉄道」が誕生した。社名の名付け親は、博多湾鉄道汽船の社長であった太田清蔵(4代目)である。商号変更登記は9月22日に完了し、九州鉄道は「西鉄大牟田線」となり、福博電車は「西鉄福岡市内線」と改称された。

戦時色が強くなると労働力不足を補うため、福岡市内線では女性運転士が採用された。また、西鉄は鉄道5社のバス事業に加えて県内の他のバス事業統合を進め、1944年中に統合を完了した。

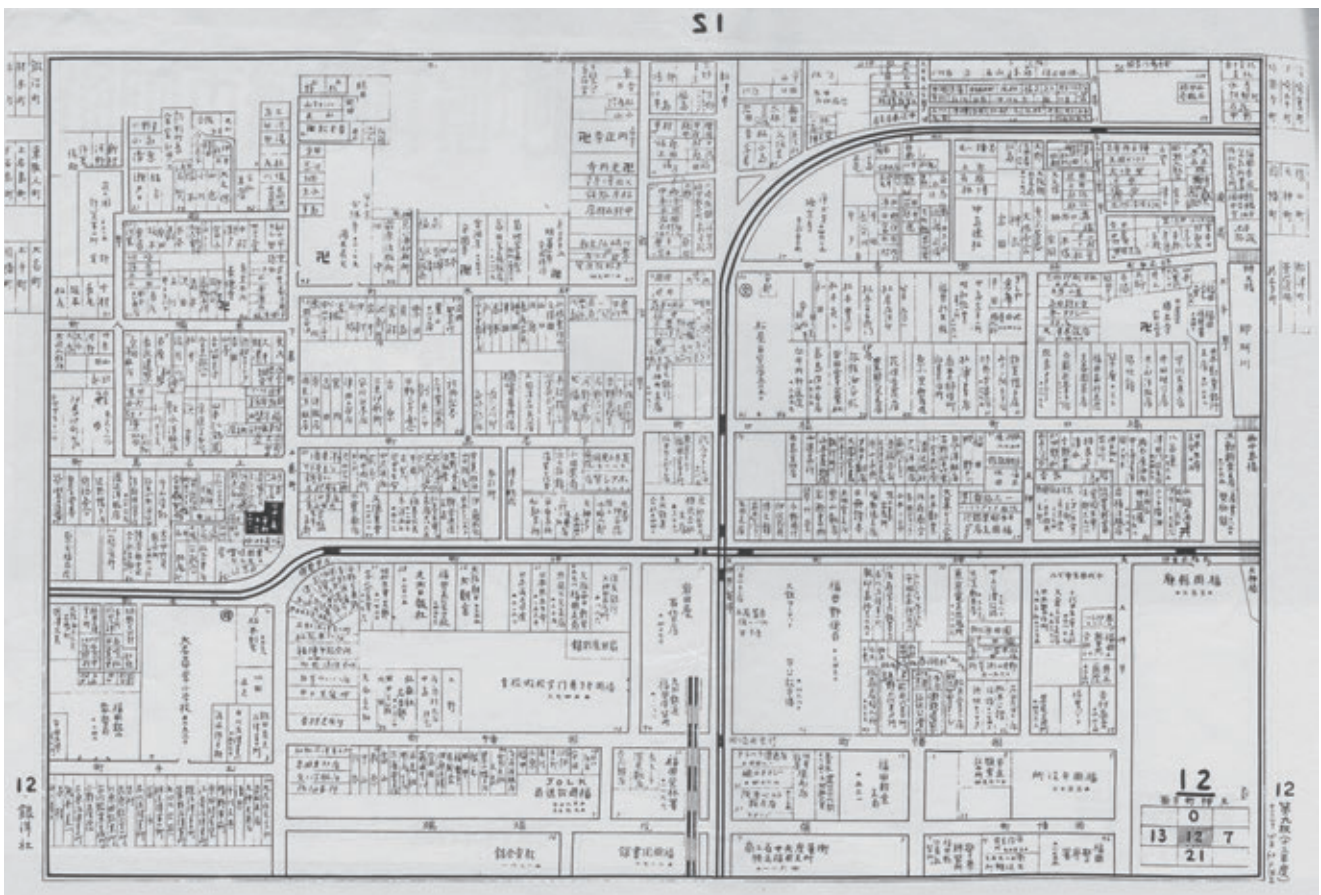
福岡市都市計画と建物強制疎開

1936(昭和11)年に福岡市の人口は30万人を突破し、1938年5月には市制50周年を迎えた。1941年に発表された福岡市都市計画では、福博の町を東西につなぐ新たな幹線道路の計画など、市域拡大に比例して人口が増加する都市の規模に見合う内容となっていた。

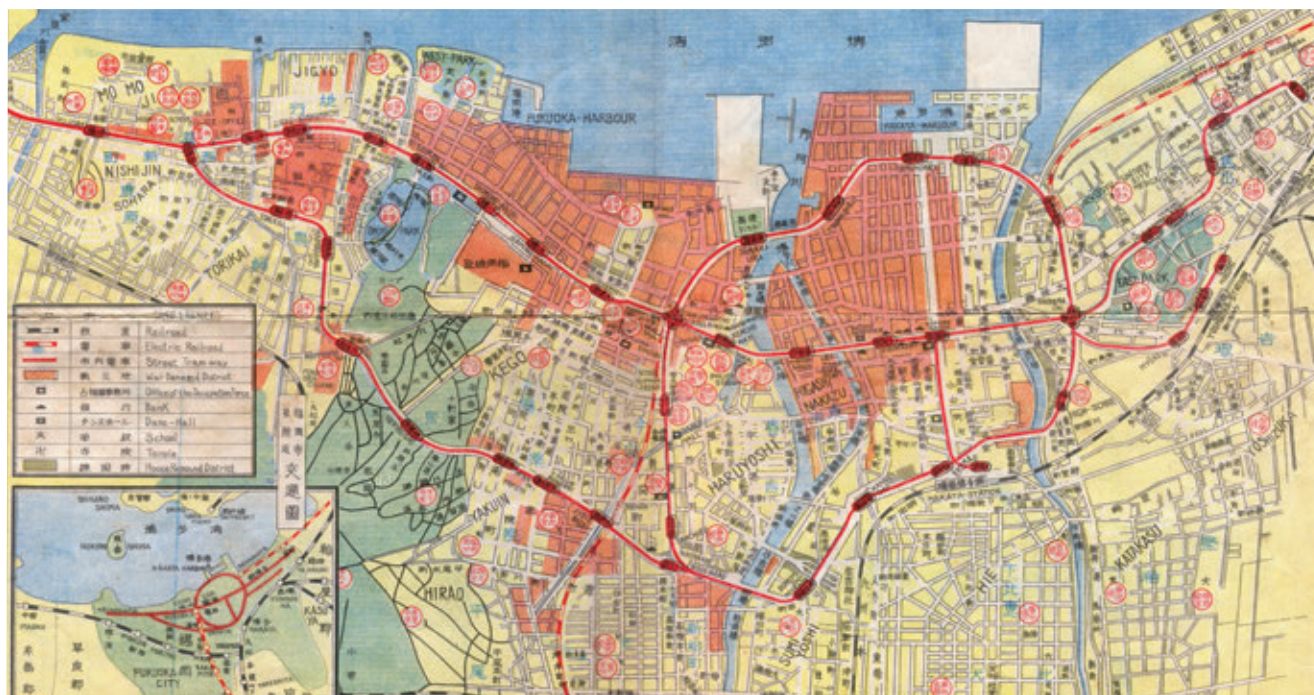
太平洋戦争が始まると、1943年には戦況の悪化が顕著となり、空襲に備えて灯火管制が強化された。1945年3月、新設幹線道路の予定地を中心に延焼を防ぐための密集建物の強制疎開が始まると、天神地区でも橋口町の唐津街道筋の八百重、辰巳屋(綾杉)、風洲屋など多くの家屋が解体され、福岡市全体で1万5千戸にのぼった。



合併時に制定した社章



福岡市縦横詳細地図1938年版(銀洋社)より



福岡市地図(1946年)※赤色部分は戦災地(提供:益田啓一郎)

福岡大空襲と天神

1945(昭和20)年6月19日深夜の福岡大空襲では、米軍機B29の焼夷弾攻撃を受け、福岡市中心部は大半が焼失した。天神地区では福岡市庁舎や岩田屋、松屋ビル、天神ビル(旧東邦電力ビル)など鉄筋の耐火構造のビルは焼け残ったものの、木造家屋を中心に大半が焼失し一帯は焼け野原の様相であった。

そんななか、福岡大空襲からわずか3日後の6月21日には西鉄福岡市内線が運転を再開し、復興への希望となったのである。

戦災復興計画

1945(昭和20)年8月15日に終戦を迎えると、直後から天神町など市内各地に闇市が出現した。9月22日には連合国軍が福岡市に進駐して、焼け残った主要ビルの多くを接収した。福岡県庁西側の千代田ビルに支部が置かれ、法印田の市記念館も接収され「タロー劇場」と命名された。

同年11月、博多港が海外引揚援護港に指定されると、以降139万人余の海外引揚者を迎えた。1947年1月、福岡市は戦災復興土地区画整理事業(福岡市復興土地区画整理事業)に着手した。天神地区では渡辺通りの拡幅などが計画され、天神町中心部にも公園用地が確保された。

復興商店街・新天町の誕生

1945(昭和20)年12月22日、戦後復興の第一弾となる新天町商店街(西日本公正商店街)の起工式が開催された。これは、戦後復興にあたり市内随所に発生した闇市対策の一環として、西日本新聞社が提唱したものである。「福岡市の再建はまず商店街建設から」という大方針のもとで、社員の田中諭吉が博多を代表する実業家であった「おた



西日本初のアーケードが完成した新天町
(『新天町60年史』より)



西鉄商店街(1953年) (提供:益田啓一郎)



因幡町商店街道路舗装竣工式(『因幡町商店街35年史』より)



西鉄商店街と九鉄マーケット跡
『目で見える福岡市の100年』(郷土出版社)より



天神町交差点(1953年) (提供:益田啓一郎)

ふくわた」の原田平五郎に直談判したのである。原田は筑豊・飯塚の出身で原田家に入った身であったが、博多商人の人望も厚く、のちに西日本鉄道社長となる木村重吉とは親戚関係であった。

原田は戦災で焼け出されていた博多の老舗商店主たちを説得し、フカヤ・船木卯一郎や森弥ふとん店・森弥吉、はくせん・下澤轍らに協力を求め、創立委員会を発足したものである。旧福岡高等女学校の敷地を活用し、土地と建物を組合が所有管理する方式による組合組織が採用され「新しい天神町を創る」という思いから新天町と命名された。

翌46年8月に一部店舗が開店し、10月15日には全店揃って戦後初の本格的商店街「新天町」が落成式典と創業祭を行い、第一歩を踏み出した。

「博多の花道」としてスタートした新天町は、1948年には新天ステージと新天音頭のレコードが完成した。5万円の新天宝くじ付き中元大売り出しや新天ステージからのNHKのど自慢中継など、次々に新しいイベントや宣伝方法を創作して集客を工夫し、翌49年7月には博多祇園山笠の飾り山笠が初めて博多部以外に登場した。

また、1950年9月には新天町に西日本初となるガラスアーケードが完成し「晴れても降っても新天町」のキャッチフレーズも生まれて、福岡市における復興商店街の一番手として存在感を増していった。

因幡町商店街と西鉄街、天神町市場

1947(昭和22)年8月、福岡市の公園予定地であった場所を戦災復興会が払い下げを受け、因幡町商店街の西側店舗が落成した。現在の天神ビブレの場所である。同年11月には現在ジュンク堂書店が入居するビル一带に東側店舗も開店し、さらに1949年1月に76店舗で商業協同組合となった。同商店街は公園予定地の払い下げであったことから、戦災者・引揚者が入居の条件となっていた。

また1949年3月には因幡町商店街に隣接して、飲食店が軒を連ねる福神街(福神食堂街)が開業した。

さらに同年9月、戦災復興事業の実施にともない西鉄不動産の経営管理による西鉄街(西鉄商店街)が60店舗で現在の天神コアの場所に開業した。九鉄マーケットに隣接していた同地は、もともと西鉄不動産の前身である九州鉄道関連会社の昌栄土地が所有していた土地で、戦前は福岡市に貸与し公設市場が建っていた場所である。戦災後は昌栄土地へ返還され、西鉄不動産が引き継いでいた。

因幡町商店街と西鉄街の境界は、今も天神コアとビブレの両ビルの境界にある3段の高低差から伺える。後年、両商店街の耐火ビル化の際も賃貸商店街である西鉄街と、組合ではあるものの個人地権者の集合体である因幡町商店街での一体ビル化は実現しなかった。

戦後の闇市対策として、西鉄商店街の敷地に隣接して開設された天神町市場は、1949年12月に現在福岡銀行本店が建つ場所に移転新築し、108店舗で開業した。この地は旧伊藤伝右衛門邸の一角であり、同地の地権者であった阿部品蔵が移転調整役として尽力して実現した。

第11節 戦災復興とオフィス街の形成

都心界発足と天神町発展会

1948(昭和23)年8月、天神地区の岩田屋・新天町・西鉄街・因幡町・天神町市場の5施設が都心連盟(のち都心会、さらに都心界と改名)を結成した。これは同年6月、新天町の船木卯一郎と下澤徹は「真に地域の発展を期するため、発想を新たにデパートと商店街が有機的に結びつくことができないものか」と考え、岩田屋宣伝課長の福川靖之助と管理部長の奥村十七に相談したことに始まる。

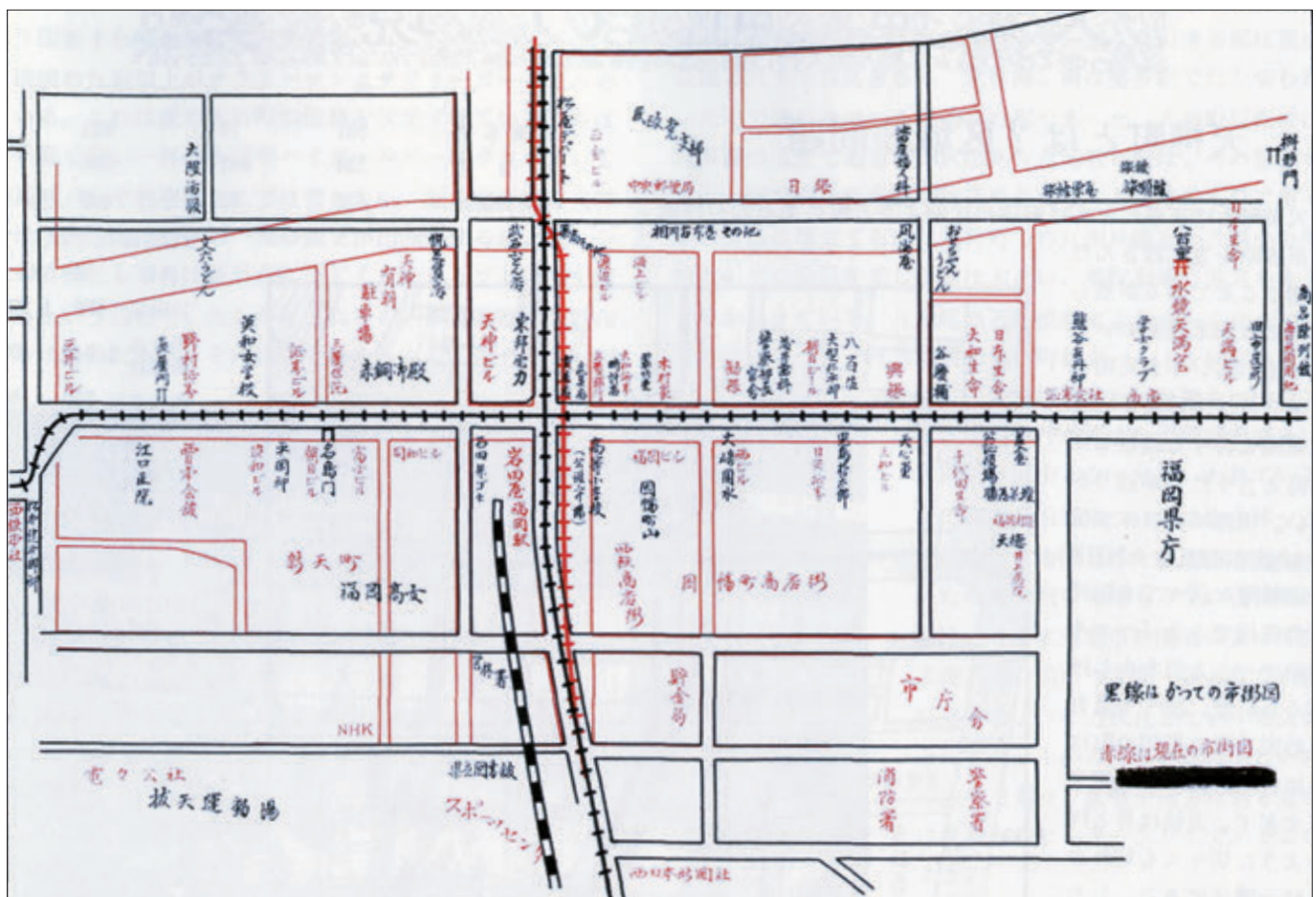
当時、再興著しい博多部では福岡玉屋が政府放出の洋服を大量に「大安売り」したことを巡り、博多五町から一斉に「専門店圧迫」と反発が起こり大問題となっていた。当時の天神地区は商圈規模、老舗の実績いずれもが博多部に劣り、しだいに「共存共栄こそが天神の発展に必要だ」との思いが募っていったのである。新天町の有志数人が発案した構想は、岩田屋をとりまく天神地区の商店街全体へ拡がった。「天神一帯を将来必ず都心に…」という願いを込めた天神地区の商業施設による親睦団体は、共同のイベントや宣伝を通じて天神地区の魅力を発信しつづけ、2018(平成30)年8月に70周年を迎えた。



天神町交差点(1957年)

天神町発展会の主な活動一覧

1955(昭和30)年 4月	天神町発展会創立(平野貞一会長)
1955(昭和30)年 5月	九州電力に対し、天神ビル再建方法・中央変電所建設を要望
1955(昭和30)年 5月	NHK古道具会に対し、天神ビルに放送会館設置を要望
1955(昭和30)年 6月	天神エリア西側市道の道路舗装を福岡市に陳情
1955(昭和30)年 8月	天神町市場大火を受けて、再建問題に平野会長が奔走
1955(昭和30)年10月	都市美化のため街灯・交通安全柵、街路樹植栽等を会員負担で実施決定
1956(昭和31)年 1月	福岡ビル建設による天神町市場再建に討議を重ねる(土地三角交換)
1956(昭和31)年 4月	街路灯の点灯式。都市美化推進の全員大会開催(5月)
1956(昭和31)年10月	第1回天神まつり開催。会期中、各ビルは夜間全館点灯で光の交響楽演出
1957(昭和32)年10月	県庁前広場の市民への開放を土屋興知事に要望
1957(昭和32)年10月	県庁前に花時計を設置する案を各方面と折衝して進行(33年10月竣工)
1958(昭和33)年10月	地下街建設問題についての懇談討論
1958(昭和33)年11月	正金ビル前(天神橋口交差点)交通信号設置を決定
1959(昭和34)年 6月	天神町を中心とする都市計画ならびに博多駅移転問題を市当局と懇談



天神町の区画整理・道路拡幅前後の比較図(『天神町発展会1910～1960』より)
黒字が拡幅前、赤字が拡幅後



県庁前の花時計(提供:益田啓一郎)



天神町(1950年)(提供:益田啓一郎)



福岡スポーツセンター完成(1955年)

天神地区のビル建設一覧

西日本会館 (旧九州日報)	地上4階地下1階	817坪	昭和7年竣工
正金ビル (旧松屋)	地上6階地下1階	1,384坪	昭和9年1月竣工
大和生命ビル	地上3階地下1階	596坪	昭和9年5月竣工
千代田ビル	地上4階地下1階	1,221坪	昭和11年竣工
東京海上ビル	地上5階地下1階	1,355坪	昭和27年11月竣工
三井ビル	地上6階地下1階	718坪	昭和28年11月竣工
協和ビル	地上8階地下1階	1,659坪	昭和29年3月竣工
西日本ビル	地上9階地下1階	2,112坪	昭和29年4月竣工
渡辺ビル	地上5階地下1階	1,355坪	昭和29年6月竣工
福岡朝日会館	地上8階地下1階	2,346坪	昭和30年3月竣工
証券ビル	地上8階地下1階	2,242坪	昭和33年7月竣工
福岡富士ビル	地上9階地下2階	3,879坪	昭和35年1月竣工
福岡三和ビル	地上9階地下2階	5,000坪	昭和35年1月竣工

一方、天神町発展会(設立時は天神町発展期成会、のち天神発展会、We Love 天神協議会の前身)は、天神地区のまちづくりを担う法人・個人が参画し、福岡証券取引所理事長の平野貞一を会長として1955年4月に発足した。戦災で焼け野原となっていた電車通り(現・明治通り)沿いを中心に、占領軍の統制解除を受けた1952年以降に再開発が一気に動き出していたが、多くの敷地は銀行やビルがあった場所であり、再開発に際してそれぞれの復興計画がバラバラに進む状況であった。

官公庁や金融機関が集まる天神地区はビジネス街としての役割も大きくなりつつあり、天神地区の一体的発展には地域の法人・個人が一致団結して再開発を担うべきとの見地から、推進母体となるまちづくり団体として発足したものである。

同会は設立当初から県庁前の花時計設置や街灯整備など、地域が抱える問題の解決に尽力し、天神ビルや福岡ビル建設、西鉄福岡駅の高架化に際しても大きな役割を果たし、施策の提言や教養大学の開催など、天神の発展に欠かせないまちづくり組織となった。

ビル建設ラッシュ到来と福岡スポーツセンター開業

1952(昭和27)年4月のサンフランシスコ条約(対日平和条約、安保条約)発効にともなう統制解除を受けて、天神地区でも新規ビルの建設ラッシュが始まった。解除前の1951年8月の日本銀行福岡支店ビル竣工に始まり、翌52年2月には松屋ビル(旧松屋百貨店)が接収解除となり、貸しビルとして正金ビルに貸与された。

同年8月には三菱銀行支店、11月には東京海上ビル、1953年11月には三井ビルが竣工した。さらに1954年3月には協和ビル、同年4月には西日本ビル、6月には渡辺ビルと福岡同和ビル、翌55年3月には福岡朝日会館が竣工して、天神地区には福岡市内の他地区に先駆けてオフィスビルの新規供給が続き、ビジネス街天神の骨格が形成されていった。

また、1955年11月1日、肥前堀埋立地の福岡県立図書館跡地に福岡スポーツセンターが開業した。アイススケート場として営業した後、大相撲九州準本場所が福岡市で初開催され、福岡に大相撲ブームが巻き起こった。

翌56年4月にはセンターシネマが完成し、リバイバル映画を中心に上映が始まり人気を博した。宝塚歌劇など国内外の舞台の上演をはじめ、ボクシングなどのスポーツイベント、コンサートも開催されて天神ソラリア計画により1986年に閉館するまで、天神地区の集客装置としての役割を果たした。

第2章

福岡駅の高架化と福岡ビル建設 〈1955年～1975年〉

大福岡構想と天神の躍進

九州一の繁華街・ビジネス街「天神」誕生の背景には、先達たちが明確な意思のもとに天神の未来像を構想する努力と先見性があった。この章では、当時の時代背景を交えて、天神町発展会や都心界をはじめとする個々の事業者の取り組みと、西鉄グループの関わりを検証する。また、政令指定都市・福岡市の誕生と前後して行われた博多港開発などの都市計画変更や市内交通体系の大変革が、天神の発展に与えた影響をまとめる。

第1節 天神のまちづくりと福岡駅の高架化

土地三角交換(天神町市場、郵便局、銀行)の意味

1955(昭和30)年8月28日の深夜、天神町市場で放火による大火災が発生し、108店舗中66店舗が焼失するという大惨事となった。再建か否かの転機に立たされた天神町市場は、有力地権者の阿部品蔵が中心となって福岡市の中心地・天神町に相応しい高層ビル建設をもくろみ福岡経財界へ呼びかけを行った。

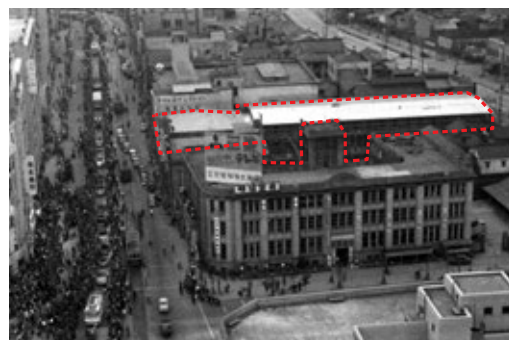
その結果、翌56年1月には西日本鉄道相談役の村上巧児を総代とする総勢15名による発起人により、福岡ビル株式会社の設立が発起された。発起人には村上のほか福岡市長・奥村茂敏や岩田屋・中牟田喜兵衛、天神町発展会・平野貞一、福岡証券取引所・吉次鹿蔵をはじめとする福岡経済界を代表する面々が集い、天神町市場跡地と隣接地1200余坪の敷地に地下1階・地上8階建ての「福岡ビル」を建設することとなった。

同じ頃、天神町交差点そばの福岡郵便局と、橋口町の福岡銀行用地との敷地交換の話が進行していた。天神町発展会では、天神地区の顔である天神町交差点角地に銀行本店が建つことによる景観やイメージ面からのマイナス点をあげ、都心に相応しいビル建設の必要性を説いた。

その結果、郵便局敷地と福岡ビル予定地(天神町市場跡地)を交換して、天神町交差点角に福岡ビルを建設する計画に変更し、郵政省(当時)に対して等価交換を申し入れ受諾されたが、これに当初の福岡ビル計画に賛同していた一部地権者が反対して買収が困難となり、平野貞一や阿部品蔵を中心に発起人会で討議を重ね、最善の解決策として発起人に名を連ねていた福岡銀行頭取の蟻川五二郎に対して、福岡銀行が本店予定地として所有していた橋口町敷地を加えた「土地の三角交換」を提案したのである。



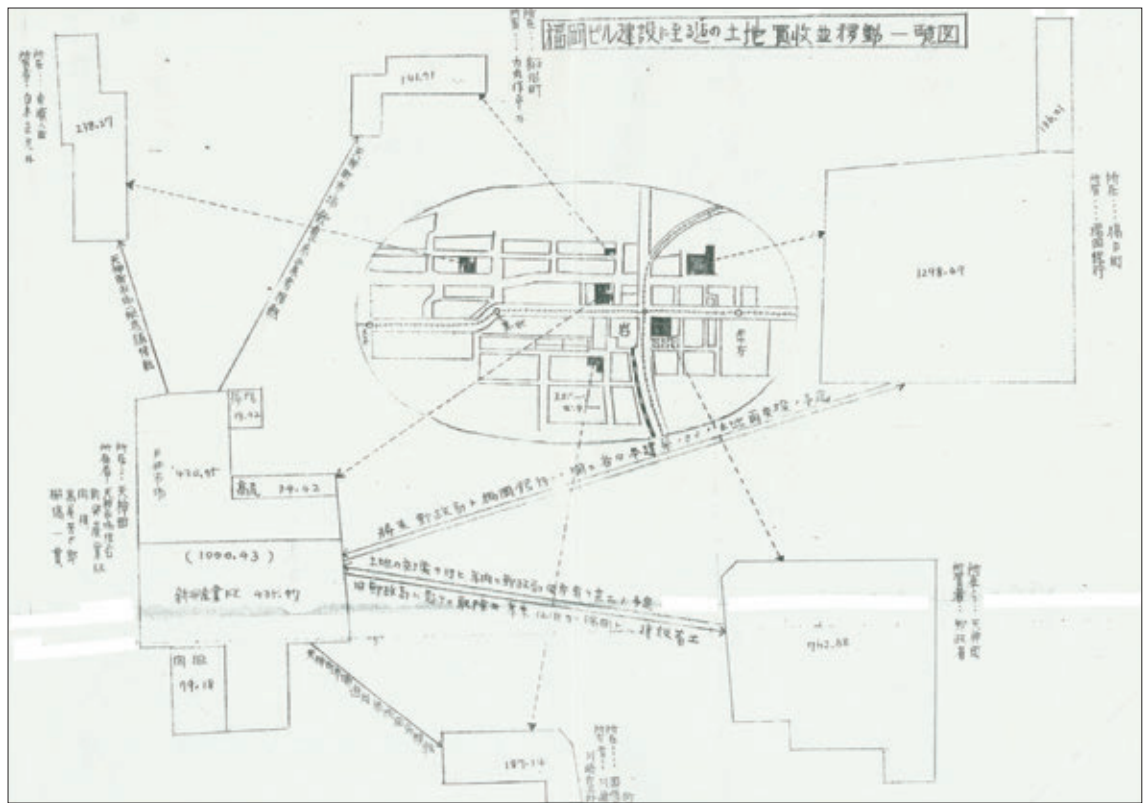
天神町交差点(1952年頃)



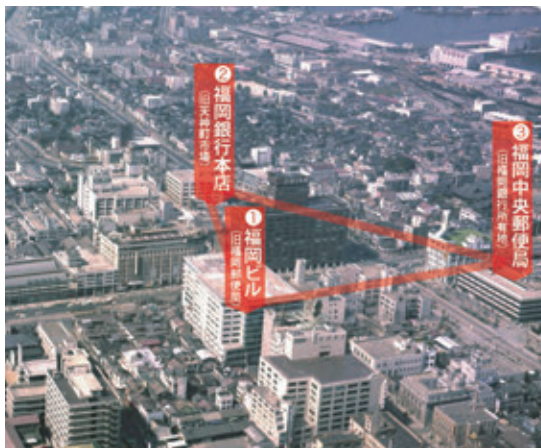
天神町市場跡(手前は旧天神ビル)

福岡ビル株式会社発起人(1956年1月)

発起人総代	村上 巧児	西日本鉄道相談役
発起人	山脇 正次	西部ガス社長、福岡商工会議所会頭
	佐藤 篤二郎	九州電力社長
	蟻川 五二郎	福岡銀行頭取
	野中 春三	西日本鉄道会長
	奥村 茂敏	精版印刷社長、福岡商工会議所副会頭、のち福岡市長
	中牟田 喜兵衛	岩田屋会長
	東 令三郎	西日本相互銀行社長
	木村 重吉	西日本鉄道社長
	平野 貞一	天神町発展会会長、福岡証券取引所理事長
	吉次 鹿蔵	福岡証券金融社長、福岡商工会議所副会頭
	中牟田 喜一郎	岩田屋社長
	四島 一二三	福岡相互銀行社長
	馬場 五男	天神町市場組合理事長
	阿部 品蔵	旧天神町市場地権者代表



土地三角交換に関する当時の資料「福岡ビル建設に至るまでの土地買収ならびに移動一覽図」



	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

土地三角交換 (1962年空撮)

この提案の裏には、発展著しい天神の顔となるランドマークを欲していた天神町発展会の思惑があったことは言うまでもないが、天神町市場焼け跡の電車通りの一角には元々福岡銀行天神町支店があり、同支店と天神町市場跡地をあわせることで、将来的により広い敷地を確保して高層ビル建設につながる福岡銀行側の利点を見越してのものであった。

福岡銀行は土地の三角交換に応じ、これにより1956年7月19日に福岡ビル株式会社が設立され、翌57年11月までに関係先の換地が成立。まず福岡郵便局が天神町市場跡地の仮庁舎へ移転して橋口町のビル建設に取り掛かった。新庁舎は1959年6月に完成して、国内6番目の中央局「福岡中央郵便局」として開局した。

一方の福岡ビルも郵便局跡地に隣接する安田信託銀行の用地を加えて複合高層ビルの建設に着手した。旧天神町市場の入居者は完成までの間は3カ所に分散することとなり、福岡ビルへの入居を希望しない一般商店40店舗は東職人町(現・中央区舞鶴一丁目)へ仮移転し「まいづるセンター」として営業を開始した。

福岡ビルへの入居を希望する飲食店19店舗は鍛冶町の仮店舗で営業を開始し、その他遊技場・酒場は新天町南の因幡町へ移転し「天神横丁」として営業を開始した。ここで特筆すべきは、天神町市場108店舗のうち類焼を逃れた店舗を含め全店舗が福岡ビル建設計画に賛同し、福岡銀行の英断により三角交換が成立したことであろう。

福岡銀行用地となった天神町市場跡地は本店建設までは有料駐車場として運営されることとなり、当時激増していた自動車の貴重な都心駐車場として機能した。福岡銀行本店ビルが完成したのは1975年である。

西鉄ライオンズと天神

1950(昭和25)年、プロ野球パ・リーグに参入した西鉄クリッパースは、終戦直後の1946年に発足し1948年の都市対抗野球全国大会で優勝したノンプロ西鉄チームを母体として成立した。西鉄では、戦時中の1943年に西鉄軍としてプロ野球に参入したものの、出征が相つぎ選手確保が困難となってチーム存続を断念し1年限りで解散していた。

終戦後、西鉄は再度プロ野球への参入を試みた。「本物の野球を見せようことでお客さまに喜んでもらい感謝の意を伝えよう。強いチームを創り、復興する福岡・九州を盛り上げよう」という村上巧児の思いが球団経営参入の原動力であった。村上の娘婿であった木村重吉が球団社長となり、強いチームを創るために西鉄全社あげてのバックアップ体制を整えた。

西鉄クリッパースは開店したばかりの西鉄街・風月で壮行会を開催し、1年目のシーズンに臨んだ。しかし、1950年は一度も優勝争いに加わることなくリーグ7球団中5位という成績に終わり、チーム強化に向けた模索が続いた。また、福岡にセ・パ2つの球団が同時に出来たことも集客・人気両面から問題視されていた。

その結果、翌51年1月30日にはセ・リーグの西日本パイレーツ(親会社は西日本新聞社、1950年シーズンは8球団中6位)と合併し監督に三原脩を迎えた。翌2月には公募により愛称が決定し「西鉄ライオンズ」として再出発することとなったのである。

三原監督を迎えた西鉄は、大下弘や中西太、豊田泰光といった個性的な選手を自在に操り、チームを率いて4年目の1954年には初のリーグ優勝を達成し現・明治通りで優勝パレードを開催した。当時のパ・リーグは持ち回りで球団社長がリーグ会長を務めており、木村は1957年にパ・リーグ会長となった。

西鉄では1954年に平和台球場のナイター設備を設置し、1958年には1億5000万円を投じて球場全体の改装を行うなど、西鉄グループをあげて福岡の野球文化振興に取り組んだ。1972年限りで球団経営から撤退するまでにリーグ優勝5度、日本一3度を達成し、西鉄ブランドとともに福岡市の知名度を全国区に押し上げたのである。

その間、球団はファンと選手の距離を縮める工夫に早くから取り組み、子ども向けのファンクラブや女性向けの野球観戦教室も球団発足当初から行った。開幕前に福岡スポーツセンターで行われた「西鉄ライオンズ激励会」やシーズン終了後に行われたファン感謝祭「西鉄ライオンズ選手と遊ぶ会」の開催は、現代のプロ野球球団経営に先んじた優れた取り組みであり、個性的な選手たちの人気とともに熱狂的なファンを生んだ。

櫛田神社の節分大祭での豆まきに登場するなど地元を受け入れられた選手たちは、新天町をはじめとする商店街や百貨店からの要望に応じてトークショーやサイン会も頻繁に開催され、新天町の博多祇園山笠の飾り人形や博多どんたく花電車のモチーフになり、多くのファンに愛されたのである。



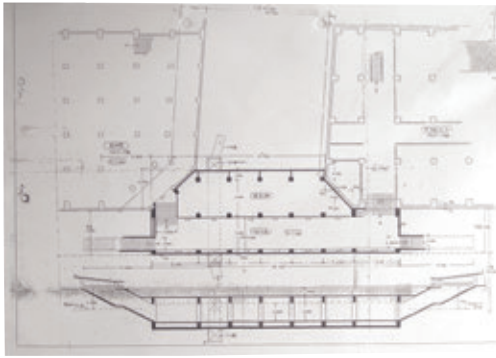
西鉄ライオンズ優勝パレード(福岡スポーツセンター前)(1956年)

西鉄ライオンズ(パ・リーグ)年度別成績

年 度	監 督	順位	試合	勝利
1951(昭和26)年	三原 修	2	105	53
1952(昭和27)年	三原 脩	3	120	67
1953(昭和28)年	三原 脩	4	120	57
1954(昭和29)年	三原 脩	1	140	90
1955(昭和30)年	三原 脩	2	144	90
1956(昭和31)年	三原 脩	1	154	96
1957(昭和32)年	三原 脩	1	132	83
1958(昭和33)年	三原 脩	1	130	78
1959(昭和34)年	三原 脩	4	144	66
1960(昭和35)年	川崎徳次	3	136	70
1961(昭和36)年	川崎徳次	3	140	81
1962(昭和37)年	中西 太	3	136	62
1963(昭和38)年	中西 太	1	150	86
1964(昭和39)年	中西 太	5	150	63
1965(昭和40)年	中西 太	3	140	72
1966(昭和41)年	中西 太	2	138	75
1967(昭和42)年	中西 太	2	140	66
1968(昭和43)年	中西 太	5	133	56
1969(昭和44)年	中西 太	5	130	51
1970(昭和45)年	稲尾和久	6	130	43
1971(昭和46)年	稲尾和久	6	130	38
1972(昭和47)年	稲尾和久	6	130	47



平和台球場全景(『躍進西鉄』より)



地下道建設設計構想(第3案) (『天神地下街40年の歩み』より)

延長280m・幅員43m。北は天神ビル北端まで49m延長し、地下駐車場をB2に設置する計画に変更

天神ビルと天神地下街構想

天神町交差点北西角の旧東邦電力ビルは1945(昭和20)年6月の福岡大空襲により内部を焼失し、シンボルの時計塔も焼け落ちた。終戦後は補強後に貸しビル「天神ビル」として再出発し、三菱商事などが入居して天神地区がビジネス街へと復興する過程で大きな役割を果たした。

九州電力は天神町発展会の要望も踏まえて1958年10月に天神ビルの建て替えに着手し、竹中工務店により日本初となる高層ビル建築技術「潜函工法」を用いて建設された。潜函工法とは、地上で鉄筋コンクリート製の函(躯体)を構築し、躯体下部に作業室を設けて地下へ掘削・排土して躯体を沈下させる技術で、解体からわずか20カ月という短期間での高層ビル建築を実現した。

新・天神ビルは1960年6月に完成し、地下3階・地上11階建ての本格的な高層オフィス複合ビル時代の幕開けを告げた。地下1階には飲食店街、地下2・3階には九州電力の天神地下変電所が設けられ(ビル完成前の1959年1月1日稼働開始)、完成当時は国会議事堂につぐ日本で第2位の高層建築物であった。

天神ビルの建設計画では、のちに天神地区発展に大きく寄与することとなる「天神地下街」の基となる地下道の計画が竹中工務店によって提案された。1958年8月に提示された「地下道建設設計構想」は天神地区の交通混雑の解消を前提としたものであり、翌59年12月には天神ビルと岩田屋を結ぶ「地下歩道建設計画」として歩道の一部に商業店舗を付設する案が完成し、天神ビル社長の藤野勝三郎と岩田屋社長の中牟田喜一郎から福岡県知事に正式に道路占有許可願いが提出されたが、時期尚早として実現しなかった。

それから10年、天神地区の慢性的な交通渋滞が社会問題となっていた1969年8月、九州電力社長の瓦林潔による天神交差点の地下開発として「天神地下街構想」が改めて提示され、大林組による計画図が制

作された。9月1日には天神ビル内に地下街開発準備室が設けられて、本格的に計画が動き出した。10月になると九州電力・西日本鉄道・岩田屋の三社社長による「地下道ならびに地下街設置について」の請願書が福岡県知事に提出され、翌70年3月には「天神公共地下駐車場、公共地下歩道および付設店舗設置に関する事前協議のお願いについて」を再提出。1971年6月14日に地下街設置計画の第1回発起人会が開催され、福岡市も加わって本格的な地下街建設計画がスタートした。



完成した天神ビル(中央)(提供:益田啓一郎)

西鉄福岡駅の高架化計画と工事着工

西鉄福岡駅の高架化工事は、福岡市戦災復興土地区画整理事業および都市計画街路事業に沿って計画された。前者は天神交差点から渡辺通一丁目に至る渡辺通りの道路幅を18mから50mに拡幅する計画で、西鉄福岡駅から薬院新川まで780mにおよぶ線路を西側へ平面移設するというものであった。後者は国体道路と平面交差する大牟田線の踏切除去が目的であった。

福岡市の要請に対し、西鉄は福岡市および天神地区の発展に寄与するという大局的な見地から要請を受け入れた。これは、将来の利用客増加と輸送力増強に対応した施設の拡充を図るとともに、近代的なターミナルビルを建設し階下にバスセンターや商業施設を入居させるという大規模な計画であった。

西鉄福岡駅高架化への工事は1960(昭和35)年3月の仮営業線と仮駅の設置から実行に移され、西鉄福岡駅は同年7月に仮駅に移行し9月1日に工事に着工した。

高架化に関する一連の工事費用は総額13億8000万円におよび、うち2億2000万円は国庫補助金と福岡市の負担金が交付されたものの、費用の大半は西鉄が負うこととなり、同時期に開発が進んだ福岡ビルの建設とあわせて、西鉄グループは天神地区に巨額の先行投資をしたのである。

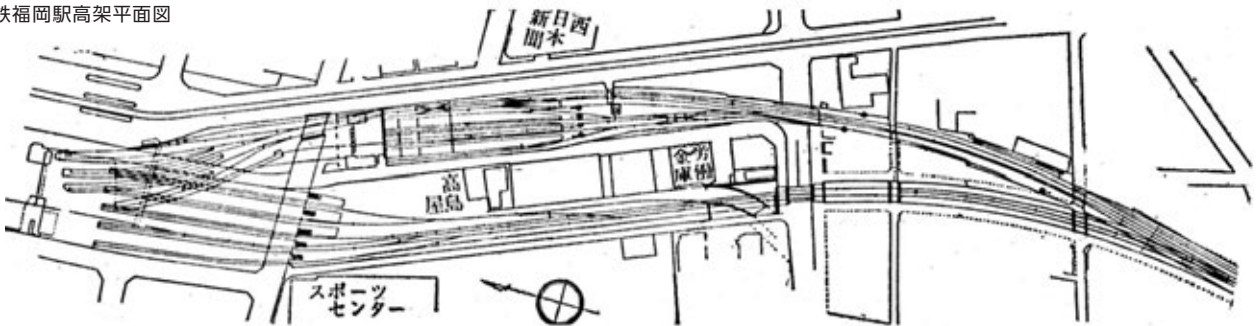


福岡スポーツセンター前から見た高架化工事の様子
(山本魚睡コレクションより)



高架化工事竣工直前

西鉄福岡駅高架平面図



平面時代の西鉄福岡駅



第2節 高架新駅と福岡バスセンター

西鉄福岡高架新駅開業と特急電車

1961(昭和36)年11月1日、1年余の工事期間を経て西鉄福岡駅は高架新駅で開業し、同時に大牟田線ダイヤ改正と特急列車の5両連結運転が始まった。2階部分に最大6両編成が発着可能な5線5ホームに加えて、北改札口は岩田屋百貨店へ直結し、新たに南改札口が設けられるなど利用客の利便性を意識した構造となっていた。

階下には案内所や手荷物預かり所に加えて、専門店で構成された「西鉄名店街」が開業し、地下は飲食店街「味のタウン」が入居した。駅南側線路下の広大なスペースは福岡バスセンターに充てられ、鉄道駅とバスターミナルが一体化した日本初のケースとなった。

また、高架化により天神町-新川間にあった4カ所の踏切道が立体交差となり、電車の安全運行と交通渋滞の緩和が実現した。



西鉄福岡駅開通祝賀式

西鉄福岡駅の構造図



西鉄福岡駅と福岡バスセンター



福岡バスセンター開業、昭和通り開通と路線バス網再編

1961(昭和36)年12月23日、西鉄福岡駅の高架下に福岡バスセンターが完成し営業開始した。ノコギリ型の7パースのホームや当時最新の反転式時刻表示を備えたバスセンターは中長距離バスの起点となり、市内線のターミナルであった博多発着所との差別化が図られた。

同年12月、のちに昭和通りと名付けられる福岡市中心部を東西に横断する50m道路が完成した。西鉄では、都心界および天神町発展会からの「天神町中心の市内バス路線網構築」の要望を受け入れ、新設道路経由の新路線を含めて、市中心部のバス路線再編を試み、福岡市のバス交通の中心はそれまでの博多駅前(博多発着所)から天神地区へと移ったのである。

特急・急行バスと天神

福岡バスセンターの開業にともない、中長距離特急・急行バスの出発地は従来の博多バス発着所から変更された。国道をはじめとする北部九州の道路整備の進展にともない、天神発着の中長距離特急・急行バス路線網は急速に拡大していった。各都市を結ぶ路線のほか、福岡～九重高原を結ぶ特急バス「くじゅう」をはじめ観光地への路線も増加し、九州自動車道などの高速道路網の整備が進むとともに、天神地区を起点にして九州一円から集客することも可能となり、天神が九州流通や経済の中心地となる一因となったのである。

西鉄名店街誕生と地域連携

西鉄福岡駅の高架新駅開業とともに階下に誕生した西鉄名店街は、衣料服飾店や一般雑貨など40店舗が入居する地上1階のA地区と、40店舗の食料品店などで構成された地下1階のB地区、バスセンター地下C地区の食堂街、そして高架下の警固公園側設けられた「西鉄のれん街」で構成された。

鉄道駅の高架化は街の人の流れを遮る可能性もあるが、スラブ式の高架とし階下に商業施設を入居させることで回遊性と利便性を生むなど、街の発展に寄与できる施設をめざして随所に工夫が凝らされた。これには、従来の盛土による高架化では建設に関する移転補償金が一部しか出ないという資金的理由もあったが、建設費がかさむスラブ式高架に対してテナントを入れることで投資回収を行うという現実的な選択肢であった。

結果として、高架下を利用したショッピングセンターの経営は、大手私鉄において草分け的な存在となり、完成後は全国から視察が相次いだ。

西鉄名店街の発足までには、隣接する岩田屋百貨店が売り場面積の確保を目指して出店を希望するなど検討課題もあった。それまで岩田屋との関係を最重視していた西鉄であったが、永年の念願でもあった流通業への参入を優先した。この時の経験が、のちに天神コアや天神ソラリア計画へとつながっていくのである。



福岡バスセンター



山口行き特急バス(関門急行バス)



西鉄名店街

第3節 福岡ビルの開業

福岡ビル開業と観光ヘリポート構想

福岡ビルは、前述したように1955(昭和30)年8月に発生した天神町市場の火災をきっかけとして、跡地に銀行・商社・ホテル・商店街(天神町市場)・文化施設などが入居する高層ビルを建設する計画であった。当時は天神地下街の構想誕生前であるが、当初の計画には電車通り(現・明治通り)対面にある岩田屋と地下道で結ぶ構想も盛り込まれていた。

翌56年1月には福岡ビル株式会社発起人が組織され、同年7月19日に設立されて西鉄の木村重吉が個人として同社社長を兼務する形で就任した。この時期の木村は西鉄社長をはじめ、西鉄ライオンズ球団オーナーやパ・リーグ会長などを並行して務めており、平和台野球場の改装をはじめ、当時西鉄が最も注力していた筑豊電気鉄道の計画とあわせて巨額の資金を要する大規模開発が続いていた。そのため福岡ビル建設に関して、当初は木村個人として経営に参画した。

福岡ビルは1958年8月に着工したものの、西鉄グループからの資金提供が望めず、資金不足からの工事中断期間があった。解決策として、木村は翌59年に西鉄社長を退任して福岡ビル建設に専念することを条件に、西鉄グループからの資金支援を15億円から30億円に倍額で獲得した。



福岡ビル(竣工時全景)



福岡ビル屋上ヘリポートでの試験飛行



福岡ビル

工事は再開され3年余りの工期を経て、1961年12月31日に無事竣工した。敷地面積1140坪、延建坪面積1万2843坪、地下3階・地上10階建てで冷暖房などの最新設備を完備し「西日本のデラックスビル」と呼ばれた。福岡ビルの構想には欧州視察の経験をもち、国内先進事例の視察研究を繰り返した木村のアイデアが随所に盛り込まれていた。

屋上には遊覧観光を目的としたヘリポートが計画された。これは当時、東京の西武百貨店で同様の遊覧ヘリポートが営業していたことに着眼したものである。当時の西武百貨店は日本初となる室内スキー場を開設するなど、最先端の試みを実行していた。西鉄本社は、1962年4月29日に入居を完了した。

屋上ヘリポート構想は、高層ビルの建設ラッシュが始まった天神地区をはじめ、博多湾の景観を楽しむ遊覧飛行であり、実現していれば福岡観光の目玉になっていたであろう。結果として、屋上ヘリポートは近隣施設からの反対運動を受けて中止された。

福岡ビルの特性と展開

福岡ビルの屋上はヘリポートの中止を受けて、1962(昭和37)年には10階デッキを含め、夏季ビアガーデンを開店した。これは1954年に竣工した西日本ビル屋上や1960年に竣工した天神ビル屋上の夏季ビアガーデンが人気を博していたことからの発案であった。1963年には9階に結婚式場を開設し、1967年にエレベータが屋上まで増設された。福岡ビル屋上ビアガーデンは、現在まで続く夏場の人気施設となったのである。

また、当初は天神町市場の店舗が入居する予定であった福岡ビルの2・3階は竣工当初から入居者が決まらず、ようやく1966年5月21日にインテリアのニック(NIC)が入居し開店した。株式会社ニック(NIC)は岩田屋と西鉄の共同出資(50%)で設立され、家具や調度品などを販売する市内初の暮らしをテーマにした総合インテリアショップとして開業し、1997(平成9)年3月1日に閉店するまで、永年にわたって生活情報発信地として市民に親しまれた。



NIC店内



福岡ビル完成時の天神空撮



福岡ビル屋上ビアガーデン



福岡ビル内部



第4節 大福岡構想と天神

物流都市への転換と天神の商業都市化

博多港は特別輸出入港指定を最初に受けた1896(明治29)年以降に臨海部の開発および埋め立てが始まった。

これは官営八幡製鐵所の誘致に成功した八幡市や三池炭鉱と関連するコークスの処理産業として発生した化学工場により発展していた大牟田市、足袋製造に始まりゴム靴やタイヤ製造などで工業都市としての地域を確立していた久留米市といった、県内の先進工業都市の発展と地域に与える効果を目の当たりにし、明治期の富国強兵論を踏まえた産業育成が都市発展には不可欠であるという考えからであった。

しかし、すでに先進都市が確固たる地位を築いていたことに加えて、水深10m以下で中大型船の着岸が困難である博多湾や、大量の水を必要とする工場に対して、脆弱な水道設備と一級河川がないという課題も重なり、基幹となる大型工場の誘致は成功しなかった。

その間、アジアに開かれた好立地を活かして、穀物倉庫などを誘致する計画も進行され、1949(昭和24)年10月に民間貿易再開全面許可が出ると、1952年10月には福岡市が博多港の管理者となり、近代港湾に向けた整備が本格化された。

また、1942年7月に部分開通した博多臨港鉄道は、1954年5月には福岡港駅まで延伸開通し、中央卸売市場長浜商工地帯とを結んだ。さらに福岡市が博多港の管理者となると、博多築港計画は根本から見直され、須崎ふ頭は穀物倉庫等に活用されるなど埠頭ごとに特徴付けが行われた。

1955年6月、長浜地区に中央卸売市場鮮魚部が開設されると、魚介類の水揚げ地として全国有数の規模となり、天神地区などの飲食店で提供される新鮮で豊富な魚料理と食文化は、福博の味として次第に全国へ知れ渡るようになった。

物流拠点と近距離に商品の巨大消費地があることは、流通コストの削減や短時間での供給をはじめ、さまざまな視点から都市の強みとなる。工場誘致に失敗した経験から、余剰の工業用地を物流拠点に転換できたことは、商業地として飛躍を続ける天神地区にとって追い風となったのである。

相つぐ商店街火災と耐火ビル化計画

1955(昭和30)年8月の天神町市場の大火に続き、同年9月には新天神町で18店舗が焼失する大規模火災が発生した。1959年1月には西鉄街・因幡町・銀座街にまたがり火災が発生するなど、商店街にとっては火災対策が危急の課題であった。同年8月には因幡町商店街は火災自動報知機を設置するなど、各商店街が対策を講じたが根本的な解決策とはいえなかった。



解体前の西鉄街 因幡町商店街

1968年12月、新天町では新天会館や共同浴場を取り壊した後に、東側(1部・4部)のビル化工事が竣工するなどいち早く耐火ビルに生まれ変わった。これは同年に変更された防災関連法を受けて、すぐさま対応したものであり、新天町の先進性を物語る事例となった。

1971年5月、因幡町商店街と西鉄街で再び大規模な火災が発生し、30店舗を全半焼した。これを受けて2つの商店街では耐火ビル化の検討が本格化し、翌72年11月には西鉄街、因幡町、銀座街が一体化ビル建設に関する促進協議会が設置された。当初はこの一体化ビルに新百貨店が入居する計画もあったが、各商店街の意見が分かれ、西鉄街と銀座街が解体されて天神コアビルの建設工事が着工された。

1974年4月には建て替え工事期間中の仮店舗として「てんじんファイブ」が開業し、因幡町と西鉄街を統合したてんじんファイブ商店街が結成され、同年5月、先行して西鉄街が解体されて天神コアビルの建設工事が着工された。

コンベンション施設とシティホテル開業

天神地区は福岡スポーツセンター以外にイベントや展示会・講演会向けの中大規模ホールが少なく、オフィスビルが増加しビジネス拠点としての天神の存在感が増すなかでホール等の需要は拡大した。1961(昭和36)年12月に竣工した福岡ビル9階のホールは待望の施設であった。

公共施設では、1963年10月25日に開館した福岡市民会館に続いて、翌64年2月に福岡県文化会館(現・福岡県立美術館)が開館するなど、天神地区の文化施設は都市の規模に相応しいものとなった。

同じ頃、天神地区からほど近い旅客専用の博多ふ頭に民間レジャー施設「博多パラダイス」が1964年10月に開業し、展望タワーとして「博多ポートタワー」が登場した。これにより、市営福岡ポートレース



てんじんファイブ(『因幡町商店街35年史』より)



福岡市内線と建設中の西鉄グランドホテル



工事中の天神コアと花電車(提供:益田啓一郎)



西鉄グランドホテル開業



福岡放送局（『天神町1910～1960』より）



地域情報誌
『博多余情』『博多春秋』『博多のうわさ』



地域情報誌
『シティ情報ふくおか』創刊号他

場とあわせて須崎公園から博多ふ頭にかけて文化・レジャー施設が線につながり、天神がその起点の役割を果たすこととなった。

また、オフィスやコンベンション施設、文化施設の増加にともない天神地区にも本格的なホテルを望む声が増しに高まっていた。西鉄は1969年4月21日、福岡市初となる本格的なシティホテルとして西鉄グランドホテルを開業した。翌5月には毎日福岡会館に東急グループ初の九州進出となる博多東急ホテルが開業し、天神をはさむ形で東西の端に本格ホテルが誕生したのは時代のニーズであった。

メディアの天神集中加速

1930(昭和5)年に因幡町(現・岩田屋新館の場所)に開局したNHK福岡放送局は、新天町の誕生直後からラジオ中継を新天町内にあった新天会館ステージや天神町の街頭で行うなど、天神地区が戦後復興と躍進を遂げる過程でメディアとして大きな役割を果たした。

福岡放送局は1956年4月にはテレビ放送をスタートし、5月9日には西鉄ライオンズ対南海ホークス戦のナイターをテレビ初中継して、ナイター中継を街頭や自宅のテレビで観戦する時代が幕を開けた。天神地区を中心に、テレビを導入する喫茶店やレストランも出現した。

1951年12月1日にラジオ放送を開始したラジオ九州は、天神地区に隣接する渡辺通三丁目に本社スタジオを置き、1958年3月1日からテレビ放送を開始し、同年8月1日に西部毎日テレビジョンと合併してRKB毎日放送となった。

1954年1月1日に久留米市でラジオ放送を開始した九州朝日放送は、1956年12月に福岡市(東中洲・花閨ビル)に移転し本社スタジオを構えた。1959年3月1日にテレビ放送を開始するのにあわせて、長浜のKBC会館に本社とテレビ局を移転し、新しい社長には西鉄を退任した木村重吉が就任した。

これにより天神地区のNHKをはじめ、天神の南北にテレビ局が集積することとなり、既存の西日本新聞社やフクニチ新聞社、朝日新聞社、毎日新聞社などが天神とその周辺に揃いメディアセンターの様相となった。

また、福岡市では1930年創刊の「博多のうわさ」をはじめ、戦前から地域情報誌が数多く存在していた。戦後復興期には「博多春秋」「博多余情」などが次々と刊行され、それぞれが文化情報だけでなく政治人や地域経済人の活動を取り上げ、地域経済人が協力して歳末募金のための「名士劇」を行うなど人脈交流の場となり、都心界や天神発展会での円滑な討議討論につながった。

若者向けの情報誌としては、1976年秋に創刊し全国のタウン誌ブームの先駆けとなった「シティ情報ふくおか」の存在が大きく、発展する天神地区の最新情報や動向を伝え、若者の目が天神へ向かう情報ツールとして存在感を放った。同紙の優れている点は、最新情報のみならず天神や博多などの町の歴史を、編集に携わる若者たちの目線でテーマやエリアごとに詳しく紹介していたことであった。

第5節 福岡市内線の廃止と商都天神

マイカー時代と慢性化する都心の交通渋滞

1960年代の急激なモータリゼーションの進展とマイカーブームの到来により、天神地区など市中心部の交通渋滞は激化していった。都心における西鉄の福岡市内線や路線バスは、悪化する道路事情の根源との見方もなされた。

西鉄福岡市内線の輸送人員は1959(昭和34)年度の1億193万人がピークであったが、設備の近代化に取り組みながら60年代前半までは1億人前後で推移した。しかし、マイカーブームが加速した60年代後半になると、交通渋滞による定時運行維持が困難になったこともあり減少傾向が加速し、1972年には5228万人と激減していった。

福岡市と西鉄の路面電車廃止協定

路面電車を取り巻く経営環境が悪化するなか、1971(昭和46)年3月、第68回都市交通審議会で、福岡市内線の縮小と高速鉄道(地下鉄)の建設を内容とする答申第12号が決定された。福岡市と西鉄は数回の都市交通問題協議会を経て、1974年2月28日に路面電車の廃止協定を結んだ。

具体的には、貫通線・呉服町線・城南線については地下鉄1号線の着工時に廃止し、貝塚線・循環線は地下鉄2号線工事の進捗を勘案して廃止することとされた。また宮地岳線との接続問題では、地下鉄2号線が貝塚で接続することで合意に達した。

福岡市内線貫通線・城南線・呉服町線廃止と代行・代替バス運行

福岡市地下鉄は1975(昭和50)年11月1日に着工された。福岡市内線は10月30日から11月1日まで最後の花電車を運行し、地下鉄路線と重なる貫通線・呉服町線・城南線は同日まで運行され、翌11月2日付で廃止となった。

代行・代替バスは同日から運行が開始され、貫通線・呉服町線の代行バスは姪浜(貫線)九大前線など3路線、城南線の代替バスとして姪浜(城南)九大前など4路線が新設された。停留所の位置や始発終発の時刻も路面電車時代を踏襲し、地下鉄開通までの利用者の不便を解消する対策が講じられた。

都心界25周年と天神再開発構想

1948(昭和23)年8月の発足以来、都心界は天神地区の商業施設の連携によって天神発展に寄与し、1973年に25周年を迎えた。その間、中元や歳暮の大売り出しを共同で行ったり、正月の十日恵比須大祭にあわせて宝恵かご道中を1952年から1969年まで開催するなど、天神の魅力拡大や集客において天神町発展会とともに先導する役割を担ってきた。



天神付近の混雑状況



さよなら電車(1975年)



福岡市との協定締結
(社内誌『にして』1970年10月号より)



都心界25周年に際して発表された「未来の都心～昭和50年のビジョン」には、天神地区再開発についてのさまざまな提言や構想が盛り込まれている。車道と歩道を完全分離し、天神交差点を中心として地上6mの歩行者専用デッキ（空中回廊）や、各商業施設が接続された地下商店街などが提言された。

また、地方貯金局跡地（天神イムズの場所）に市内バス発着所を設け、西鉄福岡駅は福岡スポーツセンターやバスターミナルとの一体開発による、総合ショッピングセンターとして描かれている。のちの天神ソラリア計画につながる、大構想であった。

町界町名整理と天神の拡大

明治以降、福岡市の代表的な商業地といえば、呉服町から川端町にかけての博多地区であった。終戦後も戦災から見事に復興し、福岡玉屋や博多大丸、測上などの百貨店と博多五町商店街と歓楽街中洲の繁栄は、後発の天神地区にとっては大きな壁であり、常に「博多を超える」ことが目標であった。しかし、西鉄福岡駅の再開発などによる商業集積が進んだ1970年代に入ると、天神地区と博多地区の立場は逆転した。

これには1964（昭和39）年6月に実施された町界町名整理も大きく影響している。天神町や因幡町などの旧町名が消滅し天神〇丁目となった。これにより、天神エリアは拡大し、躍進を続ける天神地区の名を一層高める効果を発揮した。

一方、博多部では由緒ある町名の多くが消滅する町界町名整理の実施そのものが、博多の衰退に繋がるという意識であった。これは博多祇園山笠に代表される自治の基本である町名の消滅に対する危機感から発生したものである。

町界町名整理と同じころ、1963年12月に国鉄博多駅が現在地へ移転したことにより博多部における商業施設の衰退が顕著化する。1970年代に入ると天神と博多の立場は一気に逆転し、75年11月には呉服町の博多大丸が天神地区へ進出するなど、天神への商業集積は加速するのである。



代行バスと地下鉄工事



天神空撮（1963年）（提供：益田啓一郎）



未来の都心（昭和50年のビジョン）（『都心界25年史』より）

第3章

都心機能の向上と天神流通戦争 〈1976年～1989年〉

第1・第2次天神流通戦争を経て、九州の商都・天神の地位を不動にする

高度成長を遂げて1970年代に入ると福岡市の人口は100万人を超え、政令指定都市の仲間入りを果たす。天神は地上だけでなく地下空間の開発が進み、近代的な都市の様相を整えていく。利便性、快適性を備えた都心に商業の集積が加速し、「流通戦争」による商圈拡大とともに近県からの交流人口が増大していった。

第1節 都市基盤と交通インフラの進展

天神地下街と地下鉄天神駅の整備

1971(昭和46)年に策定された「第3次福岡市基本計画(マスタープラン)」は、天神について「プロムナード、地下街の建設など都心の地上および地下街の総合的な整備を進めて機能的美観に満ちた、人間性豊かな都心づくりを推進する」と位置づけた。この時点から地下街のみならず市民広場や道路の緑化、歩行者空間の整備が始まる。

1972年2月、福岡地下街開発(株)が設立され、5月には道路占用許可を得て本体工事に着工した。一方の地下鉄は1973年12月、市議会の議決を受けて福岡市が建設と経営を担うことが決定、翌74年に運輸大臣より地方鉄道事業免許を得て1975年11月に着工した。

天神モール計画

1972(昭和47)年7月、天神地下街の着工にあわせ電線等の地下共同溝埋設と平行して「天神モール計画」が始動した。渡辺通りの「南北軸モール」は全長約580m、幅50m。中央分離帯を含めて35mが車道、両側の歩道を広げ7.5mを確保するという構成であった。低木の植栽で歩道と車道を分離し、歩行スペースとバス停や公衆電話などを配置するスペースに分けられた。

1981年には、明治通りに「東西軸モール」が完成した。路面電車が廃止され地下鉄工事が始まったことにあわせて計画され、電車の軌道敷部分は歩道の拡幅に割り当てられ、歩道の緑化が推進された。都心への自動車交通をできるだけ抑えて地下鉄やバスなどの公共交通機関を優先し、歩行者空間の整備を進めるという方針であった。同モールは、歩車道をなるべく分離しないように設計され、幅25mと狭いながらも、博多どんたく港まつりや博多祇園山笠など、祭りの場所として活用しやすいようになっている。

福岡市地下鉄の開業実績

開業年月日	路線および開業区間	開業キロ
1981. 7.26	1号線(空港線) 室見-天神	5.8
1982. 4.20	1号線(空港線) 天神-中洲川端	0.8
	2号線(箱崎線) 中洲川端-呉服町	0.5
1983. 3.22	1号線(空港線) 姪浜-室見	1.5
	1号線(空港線) 中洲川端-博多(仮)	1.4
1984. 4.27	2号線(箱崎線) 呉服町-馬出九大病院前	1.6
1985. 3. 3	1号線(空港線) 博多(仮)-博多	0.3
1986. 1.31	2号線(箱崎線) 馬出九大病院前-箱崎九大前	1.6
1986.11.12	2号線(箱崎線) 箱崎九大前-貝塚	1.0
1993. 3. 3	1号線(空港線) 博多-福岡空港	3.3
2005. 2. 3	3号線(七隈線) 橋本-天神南	12.0

(出典:福岡市交通局)



天神地下街付近平面図(天神駅開業時)
(「福岡市高速鉄道建設史」より)



天神南北軸モール(1976年頃)



福博であい橋 (提供:福岡市)



福岡市庁舎



アクロス福岡と天神中央公園



地下鉄1号線開業 (1981年)

福博プロムナード

1976(昭和51)年の第4次福岡市マスタープランは、天神地区を「都心商業業務、娯楽機能の集積が高まり、県庁舎、市庁舎の改築も検討段階に入っている。複合した都市機能をモール軸、歩行者デッキなどで有機的に関連づけるとともにオープンスペースを積極的に生み出し、豊かな緑を配置して新しい生きた都心環境の創出をはかる」と位置づけた。そして、「中洲川端地区および渡辺通り地区との連携を強化するため、国道202号線および渡辺通り線に緑のプロムナードを設定する」と踏み込んだ。

1979年、地権者らによる天神第一ブロック発展協議会が結成され、天神地区と中洲を結ぶ「福博プロムナード」を軸にして、沿線や跡地のビルのセットバックや、ビル間の地下接続のあり方等についての提案活動を展開した。その提案が活かされ、1990(平成2)年7月、那珂川にかかる福博であい橋が完成し、福博プロムナードとして福岡と博多が歩行者空間でつながることになった。

県庁移転と新市庁舎完成

第4次福岡市マスタープランで指摘された県庁舎と市庁舎の改築問題は対応が大きく分かれた。

県庁舎は都心界を中心とした移転反対の運動もあったが、1977(昭和52)年7月の県議会で東公園(博多区)への移転が確定した。移転の理由として、県の組織が肥大化するとともに、老朽・狭隘化した庁舎を建て替えるには都心部に十分な用地を確保することが難しいとされた。1981年11月、新県庁舎は開庁する。

一方、市庁舎は現在地で建て替えられ、1988年4月に完成する。新市庁舎は地下1階・地上15階建てで、航空法による高さ制限いっばいの約67m(避雷針を含んだ高さは76.1m)であった。

広大な県庁跡地の南側(3万1000㎡)は、県民の憩いの場として緑地空間が提供され、非常災害時の緊急避難場所として機能することを目的に、1989(平成元)年3月、天神中央公園として生まれ変わった。都心部の空間を有効利用するため公園の地下には駐車場が設けられた。北側(約1万4000㎡)には、1995年4月アクロス福岡が開業する。

地下鉄開業と順次の延伸

福岡市地下鉄は1号線が1981(昭和56)年7月に室見-天神間で開業、翌82年4月に天神-中洲川端間が開業した。続いて1983年3月に姪浜-博多(仮駅)間が開業すると、同時に国鉄筑肥線の博多-姪浜間が廃止され、姪浜-唐津間は筑肥線と相互直通運転した。

2号線は1982年4月に中洲川端-呉服町間が部分開業した後、段階的に延伸し1986年11月に全線開業して貝塚駅で西鉄宮地岳線(現・貝塚線)と接続した。

高速交通網の整備と高速バス

1975(昭和50)年3月、山陽新幹線が博多に乗り入れた。1985年には新大阪－博多間が3時間16分、東京－博多間が6時間26分に縮まり、1日行動圏に入った。

1975年3月、九州自動車道の古賀－鳥栖間が開通し、福岡－熊本間は2時間弱で結ばれ、北部九州は高速道路時代を迎えていた。こうして天神の商圈も拡大し広域から集客するようになっていく。

1979年3月に北九州市と福岡市が高速道路で結ばれたのを契機に、西鉄は高速バス路線の本格展開に着手した。九州自動車道と九州横断自動車道の開通区間が延伸するにつれ、北部九州の主要都市と福岡都心を高速道路経由で結ぶバス路線網をつくりあげていった。

1980年10月に福岡高速道路1号線の香椎－東浜間が開通した。1983年10月、築港ランプ延伸にともない、福岡高速経由で運行していたバス路線を同ランプ経由に変更し時間短縮を図った。1986年には2号線の呉服町ランプが開通し、福岡高速を経由するバス路線を大幅に拡充した。

1987年11月に天神北ランプが併用開始し、福岡高速を経由するバス路線が天神と直結した。1号線は順次、福岡市の西部地域へと延伸され、1989(平成元)年1月には「アジア太平洋博覧会－福岡'89」の会場となった百道まで開通、空港通りに至る同3号線も開通した。これによって、福岡市東部から百道までがつながり、天神は福岡空港とも結ばれた。

福岡高速道路の供用実績

号 線	供用開始日	区 間	距離(km)
1	1980.10.20	香椎－東浜	5.9
	1983.10. 6	東浜－築港	1.5
	1987.11. 6	築港－天神北	1.0
	1988.10.31	天神北－西公園	1.7
	1989. 3. 4	西公園－百道	1.7
	1993. 4. 2	香椎東－香椎	0.9
2	2001.10.13	百道－福重	5.3
	1986. 4.23	千鳥橋JCT－呉服町	0.8
	1989. 3. 4	呉服町－榎田	2.9
	1994. 4. 4	榎田－月隈	2.8
3	1999. 3.27	月隈－太宰府IC	6.7
4	1989. 3. 4	豊JCT－空港通	0.6
	1999. 3.27	貝塚JCT－粕屋	5.0
5	2002. 3.10	粕屋－福岡IC	1.9
	2003. 5. 1	月隈JCT－板付	2.7
	2004. 6.27	板付－野多目	2.9
	2006. 3.26	野多目－堤	4.4
	2008. 4.19	堤－野芥	3.1
	2011. 2.26	野芥－福重	4.1
	2012. 7.21	福重JCT部	0.9

(出典:福岡北九州高速道路公社)



高速バス「ひのくに」



天神コア



福岡ショッピングプラザ



マツヤレディス(『天神の旗 都心界四十年の歩み』より)

第2節 天神流通戦争始まる

天神北に黒船襲来

「天神に黒船きたる」—1971(昭和46)年6月、日本最大のチェーンスーパーダイエーの福岡ショッパーズプラザ(現・イオンショッパーズ福岡店)が開店した。開店当初は日本最大級の売り場面積2万1500㎡で、その巨大さと影響の大きさに、各マスコミは幕末に太平の夢を破った蒸気船に例えたのであった。

当時、天神の人の流れは岩田屋と新天町商店街を中心に旧市内電車の貫通線(現・明治通り)より南側で、貫通線から北側は立地条件に恵まれているとはいえなかった。しかし、ダイエーの中内功社長(当時)は「天神の客足の流れを変えたい」と話し、1973年のマツヤレディス(現・ミーナ天神)、翌74年のフタタ本店の開店が続き、実際に人の流れを天神北部に向かわせた。この3店舗の売り場面積は当時の天神地区の約3割にあたる3万5300㎡に上った。

第1次天神流通戦争

1975(昭和50)年11月、西日本新聞会館が完成し、地下2階から地上9階に博多大丸が呉服町から移転入居した。翌76年6月に天神コアビル、同年9月に天神地下街、10月に岩田屋新館、11月に天神第1名店ビル(現・ビブレビル)と相ついでオープンした。博多大丸の開店時には「天神商戦、火ぶた切る」、天神コアの時は「天神商戦エスカレート豪華ビルまた1つ」といった具合に、各新聞の報道も過熱していく。第1次天神流通戦争の始まりであった。

1976年6月に開業した天神コアビルは、地下3階・地上8階建てで、地下2階から5階までは主として東京や大阪に本店をもつファッション専門店が入居、6階は紀伊國屋書店、7・8階には飲食店が出店した。隣接する天神第1名店ビルとは各階通路でつながり、防災機能面では一体化したビルとなった。

天神第1名店ビルは売り場面積1万4700㎡、地上1階の約半分と地下1～2階は因幡町はじめ地元有志の専門店街46店舗、1階の残り半分と7階までがキーテナントのニチイであった。

天神地下街は南北360m、広さ3万6370㎡で、岡山以西で最大規模を誇る本格的な地下街であった。合計108店舗が連なり、中央広場と北にイベントコーナーが設けられた。地下2階は380台収容の駐車場であった。



天神第1名店ビル(『因幡町商店街35年史』より)

十字型に商業集積ひろがる

それまで主な商業施設は明治通り沿いに東西に連なっていた。そこへ第1次天神流通戦争によって、渡辺通り沿いに北は福岡ショッパーズプラザから南は博多大丸まで、地下街も含めた南北軸ができ、天神交差点を中心に「十字型」の骨組みを形成した。この結果、天神地区の売り場面積は約7万㎡増えて約17万㎡となり、九州一の商業地へと成長していった。

商業集積により来街者を増やした天神地区は、ビジネスや商業、交通の結節点として資産価値を高めた。1978年度の福岡県の基準地価調査によると、福岡県における商業地の最高価格は天神2丁目(1㎡当たり120万円)で、北九州市の最高価格である小倉北区魚町の2倍以上となり、その差は次第に拡大していった。

都心界の提言活動

天神に出店した商業施設は相ついで都心界に加入した。結成40周年を迎えた1988(昭和63)年には、4商店街、3大型店、2百貨店、傘下の店舗460店を擁する大商業団体に発展していた。共同売り出しや天神祭りなどにとどまらず、研究会の開催や都市開発への提言・要望活動を重ねていった。

1981年には地下鉄1号線が部分開業したのを受け、通行量および来街者調査を実施した。天神地区に欲しい施設のアンケートでは、①ベンチのある休憩広場、②小公園・緑地、③音楽ホール、④駐車場、⑤図書館、などがあり、市民がいかに憩いと安らぎを求めているかを浮き彫りにし、多くの指針を得た。

1986年の「天神未来計画展」には、天神発展会とともに、かねての事業計画「旗のある街」「回廊のある風景」を出品、反響を呼んだ。同年7月、天神発展会と連名で福岡市長に「新しい天神の街づくりへの要望書」を、翌87年1月には、21世紀を見据えて「都心(天神)構想に関する提言」を提出した。天神地区の現状を分析した上で天神地区の目標とするべき将来像に触れ、①回遊性、②快適性、③安全性、④情報性、⑤文化性、⑥界索性、⑦イベント性、⑧国際性、に配慮した街づくりを提言した。



天神交差点付近(1978年頃)

天神地区商業施設の開業

年	主な商業施設	売場面積(㎡)
1971	福岡ショッパーズプラザ (現・イオンショッパーズ福岡店・ノース天神)	21,500
1973	マツヤレディス(現・ミーナ天神)	11,100
1974	フタタ本店	2,700
1975	博多大丸(現・大丸福岡天神店)	23,000
1976	天神コア	12,000
	天神地下街	7,200
	岩田屋新館(現・PARCO新館)	10,000
	天神第1名店ビル(現・ビブレビル)	14,700
1989	ユーテックプラザ天神(現・天神ロフト)	6,500
	ソラリアプラザ	20,000
	イムズ	10,000
1996	岩田屋Zサイド(現・岩田屋本館)	34,000
1997	博多大丸(現・大丸福岡天神店)東館	19,000
	福岡三越	38,000
1999	ソラリアステージ	10,200
2004	岩田屋新館	15,500
	BiVi 福岡	18,800
2005	新天神地下街	4,200
2010	福岡PARCO本館	12,500
2014	福岡PARCO新館	12,500

(出典:各種統計資料等より作成)



天神地区(1986年頃)

第3節 西鉄福岡駅再開発構想から天神ソラリア計画へ

輸送力増強と駅周辺の再開発構想

1961(昭和36)年に高架化した西鉄福岡駅は最大6両対応5ホームで建設されていたが、1969年には既に7両運転が始まっていた。都市圏の人口増加にともなう輸送力増強に支障が予想され、抜本的な駅施設拡張の検討が1970年代中頃に始まった。また、福岡スポーツセンターは戦前の航空機格納庫を流用していたことから、施設の老朽化が著しく、その再生も検討されていた。

この2つの課題を解決すべく、西鉄は構想レベルの「福岡駅改造高度利用計画」と「スポーツセンター高層利用計画」を第3次長期経営計画(1972～1976年度)の中で、大型プロジェクトの一つとして掲げていた。これが福岡駅再開発事業(天神ソラリア計画)のルーツである。

1977年7月、西鉄は第4次長期経営計画(1977～1981年度)中に福岡駅開発室を設置して検討に入ったが、実現には至らなかった。その後、第5次長期経営計画(1982～1986年度)では、経営戦略の一つに「FT計画」として掲げ、同長期経営計画中の取り組み開始を目指した。

その間にも混雑緩和のため1983年11月、高架化以来22年ぶりの改造を行い、全てのホームを7両対応に延伸した。5線5ホームから3線3ホームにすると同時に、ホーム幅を従来の倍以上である11～14mに広げ、コンコースの奥行きも約1.5倍の35mに拡張した。



7両対応3線3ホームとなった西鉄福岡駅(1983年)



福岡スポーツセンター(1986年)

ソラリア計画建築概要

名 称	主な用途	敷地面積 (㎡)	建築面積 (㎡)	延床面積 (㎡)	階 数	施工期間
ソラリアプラザビル	ホテル、映画館、スポーツクラブ、物販店舗、飲食店舗	5,718	4,687	63,929	地下3階・地上17階、塔屋1階	1987.7～89.3
ソラリアパークサイドビル	地域変電所、貸事務所、飲食店舗	917	690	6,447	地下3階・地上8階、塔屋2階	1992.1～97.9
ソラリアターミナルビル	鉄道施設、バスターミナル、百貨店、駐車場、エネルギーセンター	9,053	8,578	89,795	地下3階・地上9階、塔屋2階	1992.7～97.9
ソラリアステージビル	鉄道駅、バスターミナル、物販店舗、飲食店舗、多目的ホール	4,969	4,739	40,770	地下3階・地上9階、塔屋1階	1996.6～99.3

(出典:西鉄「天神ソラリア計画」の記録 1986-1999)

福岡市と西鉄の協力合意で再開発スタート

1980年代前半、福岡市と西鉄は福岡市内電車軌道敷跡地に関する訴訟^{※1}で対立していた。

1986(昭和61)年9月、西鉄の大屋麗之助社長は福岡市の進藤一馬市長との会談に臨む。両者は、福岡地裁で係争中の軌道敷訴訟を取り下げることに合意し協定書を交わした。合意事項は、①西鉄は訴訟を取り下げ、軌道敷を道路管理者(福岡市)に無償譲渡する、②西鉄福岡駅と福岡スポーツセンター地区の開発は、都心整備の視点から推進する、③福岡の街づくり、都市交通対策について今後とも協力して推進する、と明記された。

この合意によって福岡駅周辺の再開発は動き出す。1987年7月には、西鉄福岡駅と福岡スポーツセンターの間の市道14号線の一部を、用地の交換により警固公園に沿うL字型に付け替えた。これによって再開発ビルの一体化が可能となった。

※1 福岡市内線の廃止にともなう、西鉄所有の軌道敷跡地が道路として使用されることになった。市内循環線の用地は元々、渡邊與八郎が取得した私有地を道路として、その上に軌道を敷設したものであった。西鉄は福岡市に軌道敷の買収を求めたが、無償提供を主張する福岡市側との話し合いは歩み寄りがみられず、1982年12月に電車廃止以降の賃貸料相当額の支払いを求める訴訟に発展した。

福岡市のマスタープランと目的を共有

1988(昭和63)年4月、福岡市が策定した第6次福岡市基本計画(マスタープラン)は天神地区において、次の4つの目標を掲げていた。

- ①都心部の中枢として商業・業務機能の充実ならびに国際化・情報化・都市アメニティの観点から都心機能の質の向上
- ②バス・鉄道・タクシー等交通機関相互の効率化、ターミナル機能の強化
- ③市民に開かれ、親しまれる公園、広場の整備や賑わいとうるおいのあるモールづくりなど魅力ある都心空間の創造
- ④ビル建築に伴う公開空地の確保、建築物のデザインの質的向上、交流の場や文化施設をもつ複合建築物の誘導など民間活力や都市景観に配慮した都心整備

同プランにはビル建築にともなう公開空地の確保や、文化施設などをもつ複合的な建築物の誘導策が盛り込まれていた。主なポイントは、①400～800(平均560%)になっている計画対象地区約1.9ヘクタールの容積率を一律800%に引き上げる、②計画地区内に公共広場ほか渡辺通りと新天町・警固公園側とを結ぶ歩行者通路を4カ所設ける、③再開発ビルの3階に発着機能をもつバスターミナルを設置するが、天神周辺での混雑を防止するため、渡辺通りへの出入口は現在より約350m南の新川橋交差点付近とする、などであった。

対する西鉄の天神ソラリア計画は、①都心天神のターミナル機能の向上、②天神地区の回遊性の向上、③文化的空間の配置による天神の活性化、④開発地区の高度利用で、福岡市のマスタープランが目指すところと一致するものであった。西鉄は再開発ビルの容積率を上げるため、「再開発地区計画制度」※2の適用(九州における第1号)を目指していた。1990(平成2)年8～9月に相ついで開かれた福岡市と福岡県の都市計画審議会で、福岡駅再開発計画は原案どおり承認された。

天神ソラリア計画の始動

1986(昭和61)年6月に発表された天神ソラリア計画は、西鉄福岡駅を約80m南に移動して、大牟田線西鉄福岡駅(通称AB地区)、西鉄福岡バスセンター(同C地区)、福岡スポーツセンター(同S地区)の3地区に区分し、それぞれに開発ビルを建設するものであった。敷地面積は1万8500㎡余り、総事業費は1200億円にのぼり、工期も10年を超えるという、西鉄にとっては会社始まって以来の大型プロジェクトであった。

計画地域の全体名称は「光の街・ソラリア」と名づけられた。ソラリアとは、ラテン語のSOLとイタリア語のARIAの合成語で「太陽と空気」、またSOLARプラスIAは英語の「太陽と国」を意味する。「国際性・文化性・情報性」の要素を組み合わせた新しいまちづくりを表現していた。

この計画のコンセプトは、「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」で、福岡市の都心・天神で常に人びとの動きの中心を担ってきた西鉄福岡駅の役割が単に乗降の場にとどまらず、人びとがそこに集い、憩い、楽しむ、さらには和みや、ときめきを感じる空間に生まれ変わらせることであった。



着工時のソラリアプラザビル



建設中のソラリアプラザビル



建設中のソラリアプラザビル



ソラリアプラザビル開業(1989年)

※2 都市の高度利用と都市機能の更新を図るため、容積率制限等の特例措置を講じることで、市街地のきめ細かな整備を段階的に進めようとする制度。1988(昭和63)年に導入された。



ソラリア西鉄ホテル開業(1989年)



情報文化ビル「イムズ」



高速バス「フェニックス」



ソラリアプラザ1階ゼファ

ソラリアプラザビルの開業

1987(昭和62)年7月、第1期事業として福岡スポーツセンター跡地(S地区:約5700㎡)の建設工事に着手、1989(平成元)年3月に新しい都市生活のライフスタイルを提案するソラリアプラザビルが完成した。

1階部分には、公開空地として1800㎡ある吹き抜けのコミュニケーションスペースを設け、ステージでは音楽やフォーラムなどの情報を発信するイベントを催した。地下1階から地上6階までが有名なファッション専門店や飲食店が入る商業ゾーン、7階は映画館、10階はフィットネスクラブなどで構成されていた。

同年5月には、女性と若者層を対象としたアーバンリゾートホテルとしてソラリア西鉄ホテルも開業した。

第2次天神流通戦争

1989(平成元)年3月、ファッション中心のソラリアプラザ(売場面積2万㎡)に先立って、エレクトロニクス専門店ビル「ユーテックプラザ天神」(現・天神ロフト、売場面積6500㎡)が、4月にはショールームを目玉にした情報文化ビル「イムズ」(売場面積1万㎡)がオープンした。これら大型3ビルをあわせた売り場面積は約3万6500㎡で、約17万㎡だった天神商業エリアは約20%も膨れ上がり、全店舗数は約1000店となった。

それまで天神の通行量は、岩田屋と福岡ビルを結ぶ天神交差点が最も多かったが、人の流れは南側のソラリアプラザとイムズをつなぐ天神バスセンター前交差点にシフトした。これらは第2次天神流通戦争と呼ばれた。

フェニックス族・かもめ族あらわる

1988(昭和63)年4月、長距離高速バス福岡-宮崎線「フェニックス」が開設されると、天神に向けて人の動きが生まれた。同様に九州の他地域からも高速バスやJR九州の特急「かもめ号」などで天神にやってくる人が急増した。ディスコで踊って一泊し、翌日はソラリアプラザ、イムズでショッピングをして帰る若い女性たちのことを「フェニックス族」や「かもめ族」と呼んだ。

舞台はもちろん天神。それだけ、ソラリア・イムズに話題性があり、吸引力が強かったことの証左でもあった。界隈のビジネスホテルに泊まり、名物の屋台もファッションの一つとして、おずおずとのれんをくぐる姿も見受けられた。こうやって、九州全域に天神ブランドが広がっていった。



ソラリアプラザビル完成(1989年)

第4章

天神ソラリア計画の完了 〈1990年～2000年〉

福岡市のまちづくりに対応した天神ソラリア計画は、九州の商都・天神の成長を支える

バブル経済崩壊以降もしばらくは元気都市といわれた福岡市だが、次第にデフレ経済と構造改革の波に飲み込まれていく。大型投資が一段落するなかで天神の商業施設は郊外型ショッピングセンターなどとの競合や消費行動の変化に対応を迫られた。少子高齢化が進むなか“人にやさしいまちづくり”が求められるようになった。

第1節 福岡一極集中と天神

相つぐコンベンション施設のオープン

「アジア太平洋博覧会-福岡'89」を契機に、福岡市における再開発の動きが加速していった。11年ぶりに福岡にフランチャイズを置いたプロ野球球団「福岡ダイエーホークス」(現・福岡ソフトバンクホークス)が1993(平成5)年4月、博覧会跡地に日本初の屋根開閉式多目的スタジアム福岡ドーム(現・福岡ヤフオク!ドーム)を開業、スポーツイベントやコンサートなどでも話題を集めた。

1995年4月には隣接地にシーホークホテル&リゾート(現・ヒルトン福岡シーホーク)と、県庁跡地にアクロス福岡が、同年8月には中央ふ頭にマリンメッセ福岡がオープンした。福岡市が目指すコンベンション都市としての形が整っていくにつれ、国内外のメジャーなコンベンション誘致につながっていった。

陸海空の主要交通と天神が直結

1995(平成7)年7月、九州自動車道(門司-鹿児島間346km)が全線開通、翌96年3月に大分自動車道(玖珠-湯布院間)が開通したことで、九州域内のクロスハイウェイが完成した。1日あたりの通行台数は、1990年度の22万台から、1997年度には30万台に達した。九州各県から福岡市内へ高速バス利用客やマイカーが増えた一方で、福岡から九州各地の観光地への旅行客も増加させ、九州域内の人や貨物の移動も活発化した。

1999年3月、福岡高速道路2号線(千鳥橋JCT-太宰府IC)、3年後の2002年3月には4号線(貝塚JCT-福岡IC)が開通した。福岡都心部と九州自動車道が直結し、九州各地と福岡・天神への往来がさらに時間短縮し便利となった。

海の玄関口でも1993年4月、博多港国際ターミナルが供用を開始した。1999年4月には、空の玄関口・福岡空港西側に新国際線旅客ターミナルビルが完成し、増大する国際旅客に対応した。これに先立つ1993



「アジア太平洋博覧会-福岡'89」会場内ガイドウェイバス「デュエット号」



福岡市地下鉄空港線開業(1993年)



ライオン広場

年3月、福岡市地下鉄1号線が博多駅から福岡空港駅に乗り入れ、空港からの乗車時間はJR博多駅まで5分、天神駅まで11分となった。空港が時間的に近づいたことで、天神の集客力はより一層増した。

都心の回遊性の向上

福岡市は民間開発において、ビルのセットバックや公開空地による歩行者空間の整備を誘導した。イムズビルのセットバック、ソラリアプラザ1階広場、西鉄福岡駅内の東西・南北通路、ライオン広場、岩田屋本館の公開空地ときらめき通りセットバックなど、道路の歩道以外の民間敷地内に多くの空間が生み出された。

中でも天神のランドマークになったのが天神東南地区再開発事業のパサージュ広場であった。幅6mの道路をはさんでエルガーラビルの公開空地と西日本新聞会館の敷地をあわせて15mの広場となり、これを覆う高さ26mのアーケードも設けられた。この道路は緊急車両を除く一般車の進入禁止で歩行者専用となっている。

1997(平成9)年度には都心エリアを回遊する人は1日35万人にも上っていた。こうした人たちに利便性を提供し、バス利用の促進を図るため、西鉄は1999年7月、「福岡都心100円バス」を試行した。天神－渡辺通り－住吉通り－博多駅前－大博通り－昭和通り－天神の福博都心部のエリアで100円運賃を設定し、この区間内の乗降はどのバスもすべて100円とした。さらに回遊性を高めるために、博多駅－博多リバレイン－天神－キャナルシティ博多－博多駅を巡る100円循環バスの運行も開始した。100円バスの効果は数字に顕著に表れ、2000年4月からの本格実施に弾みをつけた。



福岡都心100円バス



福岡都心100円バス路線図



ソラリアターミナルビル

第2節 ソラリアターミナルビルの開業

新装なった西鉄福岡駅

1997(平成9)年9月、天神ソラリア計画の中核施設であるソラリアターミナルビル(第2期:C地区)が竣工した。地下3階・地上9階建てで、1階には東西を結ぶ4本の歩行者通路と南北を結ぶ通路などを設け、さらに広大な公共スペース(ライオン広場)を設けた。それまで分断されていた渡辺通りと警固公園を結びつけたことは、天神地区と大名・今泉との回遊性を格段に向上させた。

2階部分には大牟田線西鉄福岡駅が開業した。列車の長連化に対応するとともに、安全性を高めるため駅機能を約80m南下させた。ほぼ直線化した3線4ホームとなり、10両連結の発着を可能とした。駅の総床面積は旧駅の2倍近くに広がり、改札内コンコースも2倍、改札外コンコースは約6倍と、ゆとりある空間となった。

駅機能の南下は駅北側の商業施設にとって、人の流れが減少すると反対の声が根強かったが、回遊性に最大限の配慮をして天神地区全体の浮揚を図ることが最大の共通目的ということで合意に至った。



建設中のソラリアターミナルビル



西鉄福岡駅ホーム



西鉄天神バスセンター



福岡三越



福岡三越開業（1997年）



ソラリアパークサイドビル

西鉄天神バスセンターは3階に

1997(平成9)年2月、ソラリアターミナルビルの3階に高速バス専用の西鉄天神バスセンターが営業を開始した。1階にあったバスセンターが3階に移動したことで、東西の回遊性を高めた。バスの出入りには天神地区の最も混雑する区間を避けるため、薬院新川沿いに専用スロープを設けた。当初は乗車専用の6バスであったが、翌98年4月には降車バスも完成しグランドオープンを迎えた。これによって高速バスと電車、さらに商業施設が直結することになった。

また、4階にはタクシー停車場、4～8階に天神地区最大級の460台収容可能な駐車場を整備し、多様なアクセス需要に対応した。

福岡三越の開店

1997(平成9)年10月、福岡三越が開店した。この日は1万人以上が開店前から並び、ソラリアターミナルビルが買い物客で幾重にも囲まれる中、1階北側入口のライオン像前で、三越の津田尚二社長ならびに福岡三越の古谷磐根社長、西鉄の明石博義社長がテープカットした。開店時間を15分繰り上げたが、それでも県内外から殺到した客で店内は混雑した。この日の人出は18万人を数え、プレオープンの12万人とあわせて2日間の人出は30万人に達した。開店から1年間の来店客数は2300万人に上った。

福岡三越は、三越の美術部門を核としたミュージアム百貨店としてスタートしたが、三越本体の支店ではなく、西鉄が15%、井筒屋が5%を出資する現地法人であった。約600億円を投資した福岡三越は、年間売上高410億円を目指して船出した。

ソラリアパークサイドビルの完成

1995(平成7)年9月、ソラリアターミナルビルと並行して建設を進めていたソラリアパークサイドビルが竣工した。同ビルは1991年11月から解体工事をしていた西鉄第1別館跡地および隣接する九州電力今泉変電所の敷地に九州電力と共同開発したもので、1992年1月に着工していた。しかし、同ビル1階の一部をバスセンターの車路として使用したため、1997年2月にソラリアターミナルビル3階で西鉄天神バスセンターが稼働するのを待って残工事を行い、同年9月に完成した。

地下20mの部分にある九州電力の変電所および福岡三越の荷捌き場へのスロープを設けた。1階には西鉄プラザ経営のコンビニエンスストア、2～7階部分は福岡三越の事務所、8階には福岡市の天神東地区再開発事業のため天神地区から中央区大手門に仮移転していた福岡アメリカン・センターが入居した。

第3節 岩田屋の出店表明と方針変更

旧西鉄名店街(AB地区)へ出店表明と撤回

1991(平成3)年9月、岩田屋は旧西鉄名店街(AB地区)の再開発ビルへの出店で西鉄と基本合意した。岩田屋と西鉄は集客力と人員輸送というお互いの機能を発揮しながら成長してきた。岩田屋の売場面積は本・新館あわせて約3万2500㎡。西鉄福岡駅と地下鉄天神駅の両方に接する抜群の立地から、5万㎡クラスの百貨店に匹敵する年間900億円前後を売り上げていた。その効率の高さで九州最大手百貨店の地位を盤石のものにしていた。

岩田屋は元々、ターミナルビル(C地区)への出店を希望していたが、結果として、三越が進出することとなった。岩田屋が希望する店舗面積は2万㎡であったが、計画では半分以下の約8700㎡。また、岩田屋の要望はビルの上層階(3~7階)のみではなく、売場効率と回遊性の良い地下1階・地上1階部分を含めた売場の拡張であった。

しかし、西鉄としても旧西鉄名店街の復帰を前提とした計画であったため、限られた面積と構造から岩田屋の要望に十分応えることができなかった。このことが1992年12月、岩田屋の出店撤回につながっていく。

NTT跡地再開発ビルに岩田屋Zサイド開店

旧西鉄名店街(AB地区)の再開発ビルへの出店を撤回した岩田屋は1993(平成5)年8月、NTT跡地再開発ビルへの出店を表明する。NTTは、福岡中央支店の北西館跡地と隣接する県教育会館跡地をあわせた敷地約8500㎡に商業ビルの建設を計画していた。民営化したNTTは天神の広大な敷地を利用する不動産業に乗り出していたのである。

もともと高島屋・福岡玉屋連合とセゾングループ・岩田屋連合で出店競争をしていた場所であったが、バブル崩壊後の不況で中央大手資本は二の足を踏む状況に転じていた。岩田屋は単独で理想的な百貨店を新たに創り出す方向に舵を切ったのである。1996年9月、岩田屋Zサイド(現・岩田屋本館、売場面積3万4000㎡)が開店する。



インキューブ



西鉄ホール



ソラリアステージビル

年月日	事 項
1986. 1.24	西鉄福岡駅開発基本構想を発表
1987. 7.31	天神ソラリア計画第1期・S(ソラリアプラザ)ビル着工
1989. 3.24	ソラリアプラザ営業開始
5.27	ソラリア西鉄ホテル営業開始
1990. 8. 3	福岡駅再開発計画案が福岡市都市計画審議会承認
1992. 7. 8	天神ソラリア計画第2期・C(ソラリアターミナル)ビル着工
1994. 9.21	AB(ソラリアステージ)ビル計画概要発表
1995. 3.25	大牟田線西鉄福岡-西鉄平尾間高架開通
1996. 6.24	天神ソラリア計画第3期・AB(ソラリアステージ)ビル着工
10. 1	天神エフエム「フリーウェーブ」放送開始
1997. 2.27	西鉄天神バスセンター乗車場がソラリアターミナルビル3階に移転・オープン
3.31	西鉄福岡-西鉄平尾間連続立体交差事業が完了
9.27	西鉄福岡駅の3線4ホーム完成・ダイヤ改正
9.29	ソラリアターミナルビル完成
10. 1	「福岡三越」オープン
1998. 4.23	西鉄天神バスセンター降車場完成
1999. 3.31	ソラリアステージビル完成
4. 3	ソラリアステージビル専門店街オープン
4.24	ソラリアステージビルのグランドオープン

(出典:西鉄「天神ソラリア計画」の記録 1986-1999)



第4節 天神ソラリア計画の完結

ソラリアステージビルの開業

1999(平成11)年3月、ソラリアステージビル(第3期:AB地区)が竣工した。キータナントに予定していた岩田屋の出店撤回で計画変更を余儀なくされ、着工から7年近い年月を要したが、これによって天神ソラリア計画が完結した。

地下3階・地上9階建ての1階中央部には渡辺通りとサザン通りを東西に結ぶ2層吹き抜けの通称「ステージ広場」を設けた。西鉄福岡駅と直結した2階部分は北側の福岡駅ビルをも一体化して南北に貫き、旧岩田屋本館と新駅北口を結ぶ通路を開設した。

地下2階から地上6階は商業施設で、2カ所に設けたエスカレーターと3台のシースルーエレベーターで上下階を結び、地下2階では天神地下街および福岡三越と接続した。3階は西鉄天神バスセンターと直結し、ソラリアターミナルビルとの連絡通路を設けた。バスセンターは高速特急バスの着発が1日700回を超えるため、19台が駐車できるバス待機場を設けて回送車を削減することにより天神地区の渋滞緩和につなげた。

インキューブ、じゃんく、西鉄ホール誕生

ソラリアステージビルの商業施設は、中2・3階を設けて旧西鉄名店街のテナント収容を図るなど構造上でも工夫されていた。地下2階から中2階は、ファッションと食品を中心とする専門店街であった。

中3階から5階までは生活雑貨館インキューブが開店した。東急ハンズとロフトの長所を取り入れた独自の生活雑貨専門店を開発したのであった。

5・6階には、直営のビアレトラン「じゃんく」が開業した。560席もある福岡市内初の大型店であった。6階には西鉄ホール(464席)がオープンし、福岡の演劇文化を発信する拠点となった。

再開発にともなう仮店舗

ソラリアターミナルビル、ステージビルの建設には、テナントの仮店舗が必要であった。

まず西鉄福岡駅高架下の西鉄のれん街は1992(平成4)年3月、西鉄今泉ビル1階に移転オープンした。後継者難などから廃業する店もあり、実際に入居したのは26店中半数であった。工事完成後は高架下に戻るようになっていたが、そのまま現在地で営業を続けた。バスセンター地下の味のタウンはサザン通り沿いにサザンクロスビルを建設し、下層階が飲食店街となった。

西鉄名店街(88店)の仮店舗は最大の課題であった。1993年2月、NHK福岡放送センターが中央区六本松に移転し、天神局舎はそのまま残っていた。福岡市の推薦を受けてNHKに再三陳情、ソラリア計画の公共性が認められて仮店舗の承認を得た。1996年3月から1999年まで「にしてつかりテン」として活用された。

第5節 第3次天神流通戦争

博多大丸東館(エルガーラ)オープン

1997(平成9)年3月、博多大丸東館(売場面積1万9000㎡)が増床オープンした。福岡市が事業主体となって進めていた天神東南地区再開発事業エルガーラビルのキーテナントであった。この場所は、西日本新聞会館(博多大丸)の東側で、広さは1.2ヘクタール。地下5階・地上14階建てのL字型大型ビルの建設とあわせて福岡市役所前の幅22m道路を延長する形で、同じ幅の長さ100mの都市計画道路をつくり国体道路と結んだ。ビルは業務、商業、文化機能をもつ複合ビルで、博多大丸東館は地下2階から地上6階までであった。

百貨店のまちのイメージ強まる

福岡三越(売場面積3万8000㎡)が1997(平成9)年10月に開店したことで、天神の百貨店の売場面積は、1年前の約5万5000㎡(岩田屋本・新館3万2500㎡、博多大丸2万3000㎡)から約14万6000㎡へと約2.7倍に拡大した。第3次天神流通戦争の始まりであった。

天神地区の商業売場面積は第2次流通戦争時の約20万㎡から10万㎡増え、約30万㎡にまで拡大した。その半分近くを百貨店が占め、天神は巨艦百貨店の街としてのイメージが強くなった。それとともに専門店も巻き込んで業態を超えた競争の激化が懸念された。商業売場面積は5割増加したが、売上は4.7%増にとどまった。バブル経済崩壊による消費不況も重なって、売上が見込みほどは伸びなかったため、売り場効率は大幅に低下した。再開発や出店計画も見直され、1999年には岩田屋の旧本・新館売却、福岡玉屋は廃業した。

また、大型商業施設が天神の南西地区に開業したことから、人の流れも南へ西へとシフトしていった。若者相手の飲食店が天神3丁目の親不孝通りから天神西通りに南進し、西隣に位置する大名地区には、衣料店やブランド店、居酒屋やカフェなどが多く出店した。

天神地区の商業集積は高まり、エリアは広がっていった。引き続き天神ブランドを高めていくため、交通渋滞や駐車場不足などへの対策、来街者の増加を促す取り組みが求められた。



博多大丸東館(エルガーラ)



当時の天神地区

天神地区の小売業

統計年	販売額(百万円)	売場面積(㎡)
1985	245,411	170,960
1988	283,555	179,039
1991	353,467	204,120
1994	369,359	202,370
1997	386,790	261,593
1999	386,349	300,467
2002	376,487	293,786
2004	367,037	313,188
2007	415,219	328,406
2014	367,473	265,270

(出典:福岡市商業統計)

第5章

商業・ビジネス、2つの顔をもつ天神 〈2001年～2018年〉

九州の商都からアジアでもっとも創造的なビジネス街を目指す

21世紀を迎えて天神地区が九州・アジアの中心へと歩みを進めるにつれ、交通渋滞・違法駐輪・ごみ問題といった弊害から、衰退・閉店する店や来街者の減少が見受けられた。天神ブランドの確立に向け、「We Love 天神協議会」を中心にエリアマネジメントを進めた。アジアでもっとも創造的なビジネス街を目指す都市開発も始動した。



天神地区のクリスマス装飾(警固公園)

天神の1日あたり駅利用者数

年 度	西鉄 福岡(天神)駅 乗降客数	地下鉄 天神駅 乗降客数	地下鉄 天神南駅 乗降客数
1998	162,869	137,700	
1999	157,824	132,744	
2000	153,894	124,426	
2001	151,375	126,363	
2002	149,268	123,297	
2003	148,669	120,366	
2004	143,894	116,269	
2005	140,444	112,817	16,756
2006	140,341	117,014	20,381
2007	138,909	118,047	22,307
2008	137,500	119,101	23,639
2009	132,502	114,471	23,863
2010	131,641	115,244	23,838
2011	128,426	118,403	23,734
2012	128,542	121,541	24,344
2013	129,898	123,866	24,477
2014	129,608	130,201	26,095
2015	131,902	137,392	26,784
2016	131,108	140,150	27,912
2017	133,696	143,408	28,742

(出典:西日本鉄道、福岡市交通局)

第1節 天神ブランドの確立に向けて

天神の集客力が低下

拡大し続けているように見える天神であったが、吸引力を落としていた。大牟田線西鉄福岡駅、地下鉄天神駅の乗降客数は減少傾向にあった。生産年齢人口の減少に加え、金融機関など企業の統廃合によって就業人口が減少したことも要因であった。郊外型ショッピングセンターの増加も、天神の購買力に影を落としていた。

過密による都市の弊害も顕在化していた。1999(平成11)年3月、九州自動車道と福岡高速道路が接続すると、広域から自動車の流入が増えていった。特に週末など、天神北ランプ付近から天神一帯にかけて慢性的な交通渋滞が発生した。2001年と2003年には違法駐輪台数全国ワーストワンになり、歩行者に支障をきたすほどであった。落書き、街頭犯罪の増加もイメージの悪化を招いていた。

天神へ行こう！キャンペーン

天神地区の事業者は一様に天神の吸引力低下に危機感を覚えていた。百貨店や商店街は行政やメディアとも連携して「天神へ行こう！キャンペーン」に取り組んだ。クーポン券と組み合わせた乗車券の発売や商業施設の買物客に乗車券を進呈するなど、さまざまなキャンペーンを展開した。

毎年、クリスマスまでの1か月間は、天神の街全体が美しい光の装飾と楽しい音楽で包まれる。2001（平成13）年にスタートしたこの「天神のクリスマスへ行こう」も天神の恒例行事として定着した。

また毎年秋には、天神は音楽一色に彩られる。一帯のホールやライブハウス、公園、商業施設の特設ステージで開かれる「ミュージックシティ天神」は2002年から始まった。約500人のミュージシャンと10万人を超える観客を動員する九州最大級の音楽イベントに成長した。

いずれも天神地区の事業者が中心となって、それぞれのイベントごとに実行委員会を設けて取り組んだ。

天神の総合力とブランド力の強化へ

西鉄もまた、天神の発展が福岡・九州の活性化につながるという考えであった。天神は、いわば福岡・九州の人々の共有財産ともいえた。

21世紀がスタートした2001（平成13）年1月、大牟田線の名称を「天神大牟田線」に、西鉄福岡駅を「西鉄福岡（天神）駅」とした。大牟田線は1924（大正13）年の開通以来、天神とともに歩み、発展してきた。1999年に天神ソラリア計画が完成したのを機会に、西鉄電車により強く「天神」のイメージづけを行ったのである。

2001年7月、「西鉄グループとして天神をいかに盛り上げ、より魅力ある街にするか」をテーマに社内横断プロジェクトチーム「天神委員会」を設置した。



FUKUOKA STREET PARTY



天神へ行こう！キャンペーンポスター（2006年）



天神地区のクリスマス装飾（天神コア）



ミュージックシティ天神



天神ピクニック



グッドチャリライフプロジェクト



社会実験「天神ピクニック」の実施

憩いと魅力に満ちた天神づくりを目指す社会実験「天神ピクニック2004」が2004(平成16)年11～12月に実施された。主催は「天神社会実験実行委員会」で、西鉄の天神委員会も参加した。①交通混雑緩和、②駐輪対策、③憩いの空間の創造、の3つのプロジェクトに取り組んだ。

外縁部の駐車場を利用し都心への交通量を抑える「フリンジパーキング」、駐輪場の短時間無料開放、サザン通りと新天町東側の歩行者天国などであった。歩行者天国では、自転車は押して歩いてもらい、オープンカフェやアートギャラリーとして歩道を開放した。

2005年6月、同実行委員会は「We Love 天神協議会(仮称)準備会」に移行、「天神ピクニック2005」を主催した。前年の取り組みに加え、地下鉄とバスの1日乗り放題共通チケットや、バスと電車を乗り継ぐバス・アンド・ライド、車から公共交通機関に乗り換えて天神に行くのを促すチケットなど数々の実験が実施された。

快適な歩行者空間の実現を目指す「グッドチャリライフプロジェクト」では、一時的に利用を制限したサイクルポストにオープンカフェが登場、自転車を押して歩く「押しチャリロード」も指定された。

We Love 天神協議会の発足

2006(平成18)年4月、天神地区の住民や商業者、事業者、福岡市などで構成する「We Love 天神協議会」が発足した。天神地区の課題に対応していくには、多様な関係者がまちづくりの明確なコンセプトを確立し、企画立案から関連事業の実施まで一体となって自立的・継続的に取り組むエリアマネジメントが必要になっていた。同協議会は、それまで天神のまちづくりを担っていた天神発展会の活動を引き継ぎ、西鉄の天神委員会が事務局となって活動を支えた。

2007年4月、「天神まちづくり憲章」を定め、翌08年4月、「天神まちづくりガイドライン」を策定した。ガイドラインは、将来の目標像を「歩いて楽しいまち・心地よく快適に過ごせるまち・持続的に発展するまち」とし、その実現を図るための「戦略」、および具体的な活動である「施策」で構成された。エリアマネジメントを一体的・効果的に推進していくための戦略的なまちづくりの指針となるものであった。



天神クリーンデー

第2節 激変する天神流通地図

岩田屋三越の誕生

1999(平成11)年8月、岩田屋は百貨店創業の地である本店の本館・新館を売却し、本店機能をNHK福岡放送局跡地(約3600㎡)のビルに移す構想を発表した。

建設主体は福岡財界の主要企業が出資した福岡新都心開発であった。地元財界が岩田屋の福岡への長年の貢献を評価して、救済するという位置づけであった。

債務超過が拡大していた岩田屋は2002年5月、伊勢丹の傘下に入った。久留米店を除く全店舗を閉鎖し、2004年3月にZサイドを本館、NHK跡地の新ビルを新館として本店を移すなど再建が進められた。

伊勢丹は2006年2月、岩田屋を子会社化した。2009年10月、三越伊勢丹HDが福岡三越を子会社化、岩田屋も完全子会社化した。翌10年10月、福岡三越を吸収合併し、岩田屋は株式会社岩田屋三越が運営する百貨店として新たなスタートを切った。

新たな商業施設の開業と再開

2005(平成17)年2月、福岡市地下鉄七隈線の開業にともない、天神地下街が南へ230m延伸した。長さは約600mとなり、地下鉄天神駅と七隈線の天神南駅を結んだ。テナントは50店舗増えて150店に、店舗面積は1万1400㎡になった。地下2階の駐車場も50台増えて421台収容可能となった。

岩田屋が学校法人都築学園に売却した旧岩田屋新館は2000年3月に、旧岩田屋本館は2004年2月に閉館し、空きビルの状態が続いていた。その後、パルコが旧岩田屋本館跡地へ2010年3月に福岡PARCOをオープンした。また、旧岩田屋新館跡地へ2014年11月に福岡PARCO新館をオープンした。延床面積は福岡PARCO本館の2万4000㎡とあわせ、約1.6倍となった。2015年3月には、同本館の一部のフロアで西鉄福岡駅ビルまで増床した。

2011年7月に閉店していた旧福岡ショッパーズプラザ専門店街も翌12年6月、ノース天神として開業した。これで2005年10月にオープンしたミーナ天神を経由して、天神地下街からイオンショッパーズ福岡店までつながった。ノース天神の商業施設延床面積は地下1階・地上8階建てで約2万2400㎡。ファッション専門店や飲食店など30店舗が開店した。



福岡PARCO (提供:福岡PARCO)



延伸した天神地下街



岩田屋新館



博多と天神の連携

2011(平成23)年3月、九州新幹線鹿児島ルート(博多-鹿児島中央間)が全線開業し、博多駅の新駅ビルJR博多シティも開業した。地下3階・地上11階建てで、延床面積は約20万㎡。核テナントは阪急百貨店と専門店街アミュプラザ博多で、シネマコンプレックス、レストラン街などが入居した。

2016年4月、KITTE博多(地下1階・地上11階建て)が開業した。JR博多シティに隣接する博多郵便局跡地に建設された商業施設で、延床面積は約6万4000㎡、核テナントは博多マルイであった。その南側にはオフィスビルJRJP博多ビルもオープン、地下2階・地上12階建て、延床面積は約4万4000㎡であった。

博多駅周辺の小売商業売場面積は2007年の6万7000㎡から2016年には18万1000㎡と急拡大した。一方、天神地区は31万㎡にのぼっていた。都心部の2つの核である天神地区と博多駅地区との連携を強化するため、新たな回遊軸の整備が求められた。

We Love 天神協議会は2008年4月に発足した博多駅地区のエリアマネジメント組織「博多まちづくり推進協議会」と連携してインバウンド対応などの広域集客や福岡都心部の回遊性向上などへの取り組みを始めた。



福岡市地下鉄七隈線の開業



JR博多シティ (提供: 福岡市)



ミーナ天神とノース天神

第3節 天神明治通りの街づくり

天神明治通り街づくり協議会(MDC)の設立

「天神まちづくりガイドライン」には、We Love 天神協議会がアーバンデザイン指針の作成・啓発・普及・運用を行う一方で、行政に対する具体的な機能更新の計画提案は、地権者組織としての協議会を立ち上げて行うべきであると明記されていた。

これを受けて、2008(平成20)年6月、天神明治通り地区の地権者11者で「天神明治通り街づくり協議会」(MDC)を立ち上げた。同地区は、約100棟のビルが立ち並ぶが、約半数が築40年を超えて更新期を控え、大きな転換期を迎えていたのである。

対象エリアは、東は那珂川畔から西は天神西通りまでの約700mの区間、南北は明治通りを中心にそれぞれおおむね1街区(約80m)の幅をもつ約17ヘクタールのエリアであった。

MDCのこれまでの取り組み

MDCは2009(平成21)年5月、福岡市が掲げる「九州・アジア新時代の交流拠点」という都市像をふまえ、「アジアで最も創造的なビジネス街を目指す」という理念のもとに、約20年後の街のあるべき姿を具体化した『グランドデザイン2009』をまとめた。

2010年、グランドデザインをもとに協議会エリア全体での地区計画(方針)を検討、翌11年に案をとりまとめた。地権者合意形成を経て、2012年12月、この地区計画案を福岡市に都市計画提案した。翌13年9月、福岡市は都市計画審議会の付議などを経て都市計画決定した。また、地区計画(方針)案の策定と並行して、グランドデザインの実現に向けて、より具体的な方針をまとめた『グランドデザイン実現の手引書』を2011年に策定した。同手引書では、街の将来像の具体的なイメージとして、①沿道景観の創出、②快適で高質な歩行者空間の整備、③都市機能の再構築、④交通体系の再編、⑤環境との共生、⑥安全安心の向上といった6つの考え方を示した。また、この手引書を基に、持続可能な街づくりを推進するため、MDCと建替え計画者が建替え計画などについて事前に協議する「街づくり協議の仕組み」を2014年に構築した。



『グランドデザイン実現の手引書』



天神明治通りの将来像
(MDC『グランドデザイン実現の手引書』より)



天神明治通り街づくり協議会エリア
(MDC『グランドデザイン実現の手引書』より)



都心部機能更新のための容積率特例制度

都心部再開発のネックの1つがビルの容積率であった。1973(昭和48)年の都市計画法改正で、福岡市の容積率が指定された。それ以前に完成したビルは、規定がなかったため指定容積率を超えるものが多数あった。

福岡市はMDC設立と同時期の2008(平成20)年8月、「福岡市都心部機能更新誘導方策」を策定した。同方策により、民間ビルの更新期を捉えた都市機能の強化と魅力づくりの推進に取り組みはじめた。

新たに導入された「まちづくり取組み評価」では、「九州・アジア」「環境」「魅力」「安全安心」「共働」の5つのテーマを評価項目に設定し、貢献度に応じて最大400%の容積率を緩和できる画期的な試みであった。

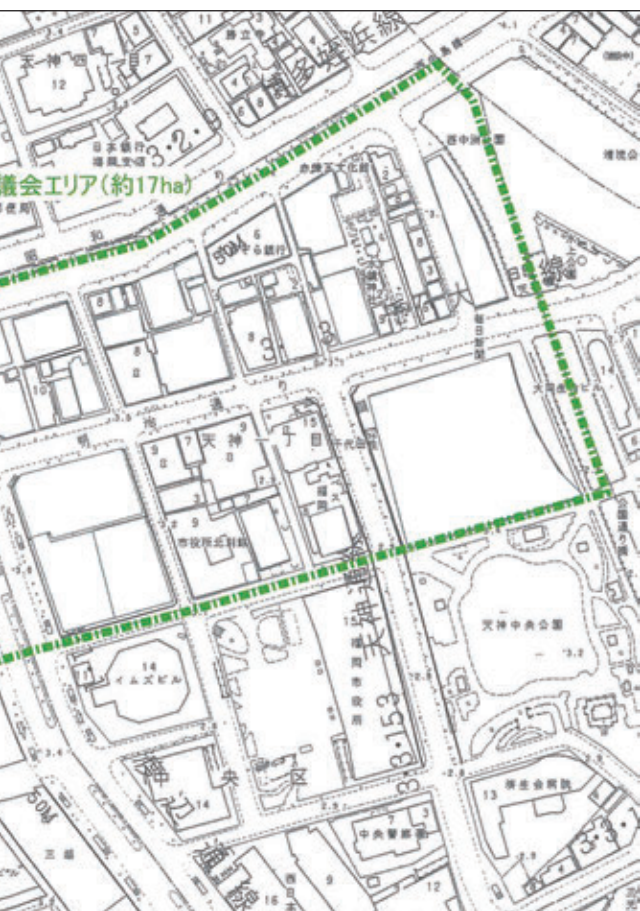
2012年1月の閣議で、福岡市は「特定都市再生緊急整備地域」に指定された。重点的に市街地を整備して都市の国際競争力の強化を図る地域のことである。これによって、官民協議会による計画作成、税制支援、手続きのワンストップ化、都市計画決定の迅速化が可能となった。

天神一丁目南ブロック地区整備計画の策定

2012(平成24)年12月に地区計画(方針)を福岡市へ提案した後、2013年7月に福岡ビルを含む天神一丁目南ブロックでは、地区整備計画案の策定を目的としたまちづくり検討会を立ち上げた。検討会は西鉄が幹事を務め、福岡市にオブザーバー参加を要請し、112名の地権者で構成された。2014年6月まで8回開催され、ブロックの課題やまちづくりの方向性を議論し、地区整備計画案を策定した。また、福ビル街区(福岡ビル、天神コアビル、天神第一名店ビルを含む街区)では、検討会と並行して地権者勉強会を開催し、街区の将来像の検討を進め、建替えの機運醸成を図った。

検討会の地区整備計画案を受け、広場の設置や壁面後退、因幡町通り地下通路の整備など具体的なルールを定めること等により、福ビル街区では容積率が最大1400%に緩和される都市計画が2015年9月に福岡市により決定・告示された。

この都市計画の決定・告示により福岡ビル、天神コアビルの建替えの検討が本格化し、「ランドデザイン2009」でランドマークと位置づけた天神交差点の開発が動き出した。



第4節 天神ビッグバン

国家戦略特区で高さ制限緩和

福岡市は2014(平成26)年5月、国家戦略特区として、「グローバル創業・雇用創出特区」に指定された。政令指定都市のなかでもっとも高い開業率・人口増加率・若者率などを背景に、起業・新規事業に最適な都市として「新たな起業と雇用を生み出すグローバル・スタートアップ国家戦略特区」を提案していた。

福岡市は「特区」による規制緩和の一環として、航空法による建物の高さ制限のエリア単位での特例承認を提案。2014年11月、天神明治通り地区で認められる高さの目安が示された。同地区では福岡市役所本庁舎の屋上に設置された避雷針の高さである地上高約76mが最高点であった。これを目安に天神明治通り地区の建物は約76mの高さまで建てられるようになり、既存のビルに比べて最大で約9m高、階層で2階分の上積みが可能となった。

2017年7月、航空法による高さ制限の特例承認については、旧大名小学校跡地が追加されて約76mから約115mに、同年9月には天神明治通り地区西側で同じく約76mから約115mに、東側で最大約100mまで更なる緩和がされた。これらの特例承認が加わることで、更新期を迎えた建物の建て替え促進が期待された。

天神ビッグバン始動

福岡市は2015(平成27)年2月、アジアの拠点都市としての役割・機能を高め、新たな空間と雇用を創出するプロジェクト「天神ビッグバン」を推進すると発表した。容積率緩和を独自施策として実施、都市機能の大幅な向上と増床を図るとともに、雇用創出に対する立地交付金制度の活用や創業支援などハード・ソフト両面からの施策を組み合わせ、推進する方針であった。対象エリアは、天神交差点から半径約500m、天神明治通り地区を含む約80ヘクタールであった。

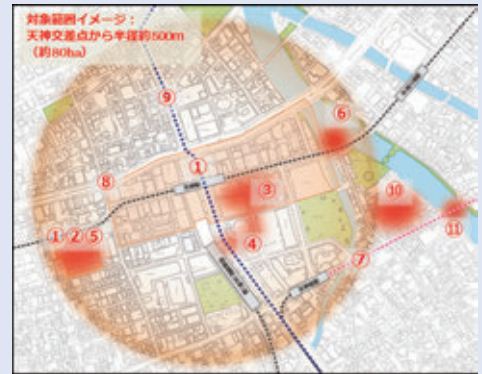
これにより向こう10年間で30棟の民間ビルの建て替えを誘導し、その延床面積は約1.7倍(44万4000㎡→75万7000㎡)、雇用者数は約2.4倍(3万9900人→9万7100人)、建て替え完了後から新たに毎年約8500億円の経済波及効果を見込んだ。第1号として2017年1月、天神ビジネスセンタープロジェクトが始動した。

ソフト面の施策が創業支援施設「スタートアップカフェ」であった。2014年10月から委託運営していたが、2017年4月に新たなプラットフォームとして旧大名小学校に官民共働型の「Fukuoka Growth Next」を開設した。

東のゲート「水上公園」

福岡市は1924(大正13)年、当時皇太子であった裕仁親王(後の昭和天皇)の御成婚記念事業として水上公園を開園した。都心の好立地ながら利用者が少なく、2015(平成27)年に民間活力を導入した賑わ

天神ビッグバンの主なプロジェクト (出典:福岡市HP)



- ① 航空法高さ制限 エリア単位での特例承認
(天神明治通り地区 約17ha, 旧大名小学校跡地 約1.3ha)
- ② 官民共働型スタートアップ支援施設
「Fukuoka Growth Next」, スタートアップカフェ
- ③ 天神1丁目南ブロック
(地区整備計画策定、地下通路整備)
- ④ 天神地下街仮設車路の有効活用
(天神ふれあい通り駐輪場・地下通路)
- ⑤ 旧大名小学校跡地まちづくり
- ⑥ 水上公園
- ⑦ 地下鉄七隈線延伸事業
- ⑧ 交通混雑の低減に向けた駐車場の隔地化・集約化
- ⑨ 都心循環BRTの形成
- ⑩ 天神ビッグバンの奥座敷(西中洲)の
魅力づくりに向けた道路整備と景観誘導
- ⑪ 春吉橋賑わい空間の創出



リニューアルオープンした水上公園



「水上公園」開業（2016年）



旧大名小学校跡地活用事業イメージパース



い・憩い空間の拠点として再整備するため民間事業者を公募した。西鉄を代表企業とするグループが事業者として決定し、公設民営の公園と民設民営の施設「SHIP'S GARDEN」が2016年7月、オープンした。

「SHIP'S GARDEN」には、水辺のロケーションを最大限に生かしたカフェ・レストランが入居し、限られた公園敷地を有効に使うため、建物の屋上は誰でも自由に上れる空間とし公園と一体的に利用できる仕様とした。勾玉型の大きなベンチやステージ上の広場、印象的な夜間照明など、訪れる人それぞれにさまざまな過ごし方を提供する都心の新しい憩いのスポットになっている。

西のゲート「旧大名小学校跡地」

天神ビッグバンの「西のゲート」に位置しているのが、旧大名小学校跡地（約1万1800㎡）である。同跡地は、地域活動や災害時の避難場所としての役割を担う場所であるとともに、天神地区に隣接し都心部の機能強化と魅力づくりを図るうえで重要な役割を担う。

福岡市は2016（平成28）年3月、「旧大名小学校跡地まちづくり構想」を策定し、翌17年3月にコンセプトや土地利用、事業手法、地区計画の方向性などの考え方を「旧大名小学校跡地活用プラン」としてまとめた。

2018年3月、この跡地活用の事業者公募により西鉄も含む積水ハウスを核にした企業グループが優先交渉権者に決定された。その計画によると、敷地北側にザ・リッツカールトンとオフィスが入る24階建ての高層ビルを、西側に賃貸マンションや公民館が入るコミュニティ棟、その他広場、イベントホールなどを整備する。公民館などは2021年秋に先行して開業、2022年12月の全体開業を目指す。

旧校舎内にあるスタートアップ支援施設も約10年間は継続される予定である。用地は市が継続して所有し、同企業グループが70年間借り受ける。

アジアで最も創造的なビジネス街に

「天神」は城下町福岡の名残りとどめながら、福岡市の商業・ビジネスの中心地への道を歩んできた。さらには九州一の繁華街・ビジネス街、九州の商都として都心を形成し、引いては福岡全体に常に変革を起こし、まちの発展をけん引する位置を占めてきた。

アジアの大都市は福岡から空路で2～3時間圏内に位置しており、福岡は地理的にもアジアに近接している。空の玄関である福岡空港、陸の玄関であるJR博多駅、海の玄関である博多港、そしてその中核に位置するのが天神である。

「天神ブランド」は天神にかかわるすべての事業者・団体・行政などの努力によって、ますます磨きがかかっていく。天神は九州・アジアをけん引するビジネスが備えておくべき魅力的な機能を追求し、これからもアジアで最も創造的なビジネス街を目指し、変貌していく。

天神発展史年表

年 月	件 名
1612年 (慶長17年)	黒田長政が容見(すがたみ)天神を現在地へ移転、水鏡天満宮にちなみ「天神町」が誕生
1876年 7月 (明治9年)	福岡県庁舎、福岡城内から天神町に新築移転
1877年 2月 (明治10年)	福岡警察署が天神町の東端に設置される
11月	第十七国立銀行(福岡銀行の前身の一つ)、福岡橋口町に開業
1885年 5月 (明治18年)	英和女学校(福岡女学院の前身)が因幡町に開校
1889年 4月 (明治22年)	福岡区を福岡市に改め、市制施行。天神町の区役所が市役所となる
1896年 (明治29年)	福岡築港許可、博多港が特別輸出入港となる
1897年 11月 (明治30年)	博多電灯が開業(東中洲)、市内に初の電灯が灯る
1898年 6月 (明治31年)	福岡高等女学校(県立福岡中央高校の前身)、天神町(現・新天町の敷地)に開校
1909年 1月 (明治42年)	県庁前－今川橋間の十間道路が開通(現・明治通り完成)
3月	日本生命九州支店(現・福岡市赤煉瓦文化館)、福岡橋口町に落成
1910年 3月 (明治43年)	福博電気軌道、大学前－黒門橋間、呉服町－博多停車場前間の運輸営業開始
3月	第13回九州沖縄八県連合共進会が開幕。肥前堀埋立地(～5月9日)
1911年 10月 (明治44年)	博多電気軌道、博多駅前－天神町－取引所前間を開通。天神町電停および天神町交差点が誕生
1912年 10月 (大正元)	筑紫郡警固村を福岡市に編入(市制施行後、初の周辺町村合併)
1915年 4月 (大正4年)	福岡県庁、新庁舎が落成。肥前堀埋立地で九州沖縄勸業共進会を開催
10月	筑紫電気軌道設立(のち九州鉄道に商号変更＝西鉄天神大牟田線の前身)
1916年 2月 (大正5年)	筑紫電気軌道、住吉町春吉(現・西中洲)－太宰府町間に敷設特許
8月	福岡警察署、天神町(現・毎日福岡会館の場所)から法印田に新築移転
11月	陸軍特別大演習実施、福岡県庁に大本営設置

年 月	件 名
11月	福岡県物産陳列所落成、陸軍特別大演習の統括部が置かれる
1917年 5月 (大正6年)	福岡市立通俗博物館、落成・開館
5月	九州電灯鉄道、天神町交差点に新本社ビル落成
1918年 5月 (大正7年)	福岡県立図書館が開館(現・ソラリアプラザ付近)
1919年 10月 (大正8年)	筑紫電気軌道、起点ならびに線路変更許可(福岡市天神町－筑紫郡二日市町大字紫間)
1922年 6月 (大正11年)	筑紫電気軌道、商号を九州鉄道に変更
1923年 4月 (大正12年)	全国初の公立女専・福岡県立女子専門学校、須崎裏町(現・須崎公園)に開校
12月	鉄筋コンクリート3階建ての福岡市庁舎、因幡町に完成(現・市庁舎の場所)
1924年 1月 (大正13年)	皇太子ご成婚記念・水上公園が初の市営公園として西中洲に開園
4月	九州鉄道、福岡－久留米間を開通し、九鉄福岡駅開業
－	九州鉄道、天神地区初の賃貸型店舗「九鉄マーケット」開業
1925年 4月 (大正14年)	福岡市ほか4町7村を含む福岡都市計画区域が決定
10月	玉屋呉服店(福岡玉屋)、東中洲の福岡ホテル跡に開店(市内初のデパート)
1926年 4月 (大正15年)	福岡日日新聞社(西日本新聞社の前身)、法印田に新社屋落成(現・西日本新聞会館の場所)
1927年 3月 (昭和2年)	東亜勸業博覧会が開幕(～5月23日、大堀埋立地＝現在の大濠公園西側)
4月	福博乗合自動車、営業開始
7月	天神町の銅(あかがね)御殿(伊藤伝右衛門邸)、火災焼失
10月	市営公設市場、因幡町(九州鉄道所有地、現・天神コアの場所)に開場
1928年 9月 (昭和3年)	熊本放送局福岡演奏所(NHK福岡放送局の前身)、因幡町(現・岩田屋新館の場所)に開所
1930年 11月 (昭和5年)	九州鉄道、福岡－久留米間、急行列車の運転開始
12月	日本放送協会、因幡町に福岡放送局(JOLK)開局

年 月	件 名
1931年 7月 (昭和6年)	市庁舎屋上に時報サイレン設置、福岡市初の防空演習・灯火管制実施
1932年 5月 (昭和7年)	九州日報社(西日本新聞社の前身)、中島町から天神町の新築社屋へ移転
1934年 1月 (昭和9年)	松屋百貨店、橋口町に新築竣工(天神地区初のデパート)。西日本初のエスカレーター、屋上航空灯台設置
2月	博多株式取引所、下鶴町から天神町へ移転
9月	福岡市防護団結成
11月	福博電車、運輸営業開始(博多電気軌道と東邦電力の軌道部門が合同し設立)
1935年 10月 (昭和10年)	福岡警察署改築、隣接して常備消防部詰所が落成
1936年 3月 (昭和11年)	博多築港記念大博覧会開幕、須崎地先埋立地(現・中央区長浜、KBC一帯)にて開催(～5月13日)
3月	九鉄福岡駅、従来駅南側に移転新築し、営業開始
10月	九州初のターミナル百貨店として、九鉄福岡駅北側に岩田屋開業
11月	福博商店連盟結成される
1938年 5月 (昭和13年)	福岡市制50周年記念式典(昭和13年)
1939年 7月 (昭和14年)	九州鉄道、福岡－大牟田間全通(11月 急行運転開始)
1942年 7月 (昭和17年)	博多臨港鉄道開通(昭和17年)
8月	福岡日日新聞社と九州日报社が合併、西日本新聞社発足創刊
9月	九州電気軌道、九州鉄道、博多湾鉄道汽船、福博電車、筑前参宮鉄道の5社が合併し、西日本鉄道発足
1945年 6月 (昭和20年)	福岡大空襲、天神地区など市中心部の大半を焼失
8月	終戦。天神町など市内各地に闇市が出現
1946年 5月 (昭和21年)	新天町(西日本公正商店街)設立
10月	戦後初の本格的商店街「新天町」一部開店(8月)を経て、落成式典・創業祭を挙行
1947年 1月 (昭和22年)	福岡市、被災復興土地区画整理事業に着手
11月	因幡町商店街、落成開店。戦災者・引揚者を主体に入居

年 月	件 名
1948年 8月 (昭和23年)	都心連盟(のち都心界と改名)結成、岩田屋・新天町・西鉄街・因幡町・天神町市場の5施設で構成
1949年 3月 (昭和24年)	飲食街の福神街開業
6月	福岡証券取引所、天神町に開設
9月	西鉄街(西鉄商店街)落成開店
11月	西鉄クリッパース、パシフィック野球連盟に加盟。壮行会を西鉄街「風月」で開催
12月	天神町市場開業
1950年 9月 (昭和25年)	新天町、西日本最初のアーケード完成
1951年 1月 (昭和26年)	西鉄クリッパースと西日本パイレーツが合併し、パ・リーグ所属の西鉄ライオンズ誕生
8月	日本銀行福岡支店ビル竣工
9月	福岡相互銀行、天神町に本店ビル竣工
12月	九州初の民間放送局ラジオ九州(現・RKB毎日放送)開局
1952年 2月 (昭和27年)	松屋ビル(旧松屋百貨店)が接收解除、貸しビルとして正金ビルに貸与
8月	三菱銀行支店、天神町交差点角に新築開業
1953年 8月 (昭和28年)	都心会、名称を「都心界」と改め、キャッチフレーズ「博多のど真ん中 都心界」とする
11月	三井ビル新築竣工
1954年 3月 (昭和29年)	協和ビル竣工
4月	西日本ビル新築竣工
5月	新天町大火で北通り20店舗と3戸焼失
5月	臨港線、福岡港駅まで延伸開通。中央卸売市場長浜商工地帯を結ぶ
5月	平和台野球場にナイター設備が完成
6月	渡辺ビル新築竣工
11月	新天町、初リーグ優勝の西鉄ライオンズ選手サイン会開催
1955年 3月 (昭和30年)	福岡朝日会館竣工
4月	天神町発展会発足(天神発展会・We Love 天神協議会の前身)

年 月	件 名
6月	中央卸売市場鮮魚部開設(長浜地区)
8月	天神町市場大火災、66店舗焼失で移転問題が発生
9月	新天町、第2次火災発生で18店舗焼失
11月	福岡スポーツセンター開業。大相撲九州準本場所初開催
1956年 4月 (昭和31年)	NHK福岡放送局、福岡初のテレビ放送開始
4月	福岡スポーツセンター、センターシネマ(映画)上映開始
7月	福岡ビル株式会社設立
1957年 11月 (昭和32年)	福岡ビル用地の換地(土地の三角交換)成立
1958年 8月 (昭和33年)	福岡ビル着工
1959年 1月 (昭和34年)	西鉄街・因幡町・銀座街の商店街で火災
6月	福岡中央郵便局、橋口町に新庁舎で開局
1960年 6月 (昭和35年)	天神ビル完成。完成時は国会議事堂に次ぐ国内2位の高層建築
1961年 11月 (昭和36年)	西鉄福岡駅の高架新駅開業、西鉄名店街開業
12月	50m道路(昭和通り)完成
12月	福岡バスセンター完成、営業開始
12月	福岡ビル竣工。完成時は西日本一の複合ビル
1962年 4月 (昭和37年)	福岡ビル、ピアガーデンオープン(10階)
4月	西日本鉄道、本社を福岡ビルに移転
1963年 6月 (昭和38年)	福岡ビル、屋上ヘリポートでピアガーデン営業
10月	福岡市民会館、開館
1964年 2月 (昭和39年)	福岡県文化会館(現・福岡県立美術館)開館
6月	町界町名整理により、天神町や因幡町などの旧町名が消滅、天神〇丁目となる
10月	博多パラダイス開業、博多ポートタワー完成
1966年 5月 (昭和41年)	福岡ビル2・3階にインテリアのニックを開店
1968年 12月 (昭和43年)	新天町、東側(1部・4部)ビル化完成
1969年 4月 (昭和44年)	西鉄グランドホテル開業

年 月	件 名
1971年 (昭和46年)	第3次福岡市基本計画(マスタープラン)策定
5月	因幡町商店街・西鉄街で大火、30店舗を全半焼
6月	福岡ショッパーズプラザ開業
1972年 2月 (昭和47年)	福岡地下街開発(株)設立
4月	福岡市、政令指定都市となり中央区・博多区・東区・西区・南区の5区が発足
1973年 4月 (昭和48年)	マツヤレディス開業
1974年 4月 (昭和49年)	てんじんファイブ開業、てんじんファイブ商店街が結成され因幡町と西鉄街が統合
1975年 3月 (昭和50年)	山陽新幹線、岡山－博多間開通
10月	福岡市、第12回国勢調査で人口が100万人を突破
11月	西鉄福岡市内線、貫通線・呉服町線・城南線を廃止。代行・代替バス運行開始
11月	博多大丸が天神(完成した西日本新聞会館)へ移転開業
11月	福岡市、地下鉄の工事着工
1976年 (昭和51年)	第4次福岡市基本計画(マスタープラン)策定
6月	天神コア開業
9月	天神地下街開業
10月	シティ情報ふくおか創刊
10月	岩田屋新館オープン
11月	天神第1名店ビル落成、ニチイ天神・一番街が開業
1977年 7月 (昭和52年)	福岡県庁舎 東公園へ移転決定
1979年 (昭和54年)	天神第一ブロック発展協議会結成
1981年 (昭和56年)	明治通りに「東西軸モール」完成
7月	福岡市地下鉄1号線 室見－天神間開業
11月	福岡県庁、東公園に移転開庁
1982年 4月 (昭和57年)	福岡市地下鉄1号線 天神－中洲川端間と、2号線 中洲川端－呉服町間開業
1983年 3月 (昭和58年)	福岡市地下鉄1号線 姪浜－博多(仮駅)間開業、国鉄筑肥線と相互乗入運転開始
11月	西鉄福岡駅改造工事完成

年 月	件 名
1986年 6月 (昭和61年)	西鉄福岡駅開発基本構想を 発表
9月	西鉄福岡駅再開発、交通再編 成など福岡市との協力体制 整う
11月	福岡市地下鉄2号線が貝塚ま で開通し、宮地嶽線に接続
1987年 11月 (昭和62年)	福岡高速道路天神北ランプ 供用開始
1988年 4月 (昭和63年)	福岡市新庁舎完成
4月	第6次福岡市基本計画策定
1989年 3月 (平成元年)	ソラリアプラザビル開業
3月	天神中央公園開園
3月	ユーテックプラザ天神オープ ン
3月	アジア太平洋博覧会 - 福岡 '89 開催(～9月)
4月	イムズビル開店
5月	ソラリア西鉄ホテル 営業開 始
1990年 7月 (平成2年)	福博であい橋完成
9月	西鉄福岡駅再開発計画案が 福岡市と福岡県の都市計画 審議会で承認される
1991年 9月 (平成3年)	岩田屋、西鉄福岡駅再開発計 画のAB地区に出店の基本 合意(1992年12月出店撤 回)
1992年 3月 (平成4年)	西鉄のれん街が福岡駅高架 下30年の歴史に幕。西鉄今 泉ビルで仮営業開始
1993年 2月 (平成5年)	NHK福岡放送センターが中 央区六本松に移転
3月	福岡市地下鉄1号線博多-福 岡空港間開通(天神-福岡空 港間が約10分で結ばれる)
4月	日本初の屋根開閉式「福岡 ドーム」誕生
4月	博多港国際ターミナル供用 開始
8月	岩田屋、NTT跡地再開発ビル への出店表明
1995年 4月 (平成7年)	アクロス福岡開業
9月	ソラリアパークサイドビル 竣工
1996年 3月 (平成8年)	西鉄名店街、NHK福岡放送 局跡地「にشتつカリテン」 で営業開始
9月	岩田屋Z-SIDE開店

年 月	件 名
1997年 2月 (平成9年)	西鉄天神バスセンター、ソラ リアターミナルビル3階に 部分開業(乗車場供用開始)
3月	エルガーラ開業
9月	ソラリアターミナルビル竣工
9月	西鉄福岡駅、ソラリアターミ ナルビル2階で営業開始
10月	福岡三越、ソラリアターミナ ルビルに開店
1998年 4月 (平成10年)	西鉄天神バスセンター、グラ ンドオープン(降車場供用 開始)
1999年 3月 (平成11年)	西鉄ホールオープン
4月	ソラリアステージビルに専 門店街、インキューブ、ピア ダイニングじゃんくう開店
7月	福岡市都心部の天神地区- 博多駅前地区間で乗合バス の運賃100円エリアを試行 導入
2000年 4月 (平成12年)	福岡都心100円バス本格実 施
2001年 1月 (平成13年)	大牟田線を天神大牟田線に、 西鉄福岡駅を西鉄福岡(天 神)駅と改称
7月	西鉄の社内横断組織・天神委 員会設置
11月	「天神のクリスマスへ行こ う」キャンペーン実施
2002年 9月 (平成14年)	ミュージックシティ天神開 催(以降毎年開催)
2004年 3月 (平成16年)	岩田屋Z-SIDEを本館、NHK 福岡放送会館跡地に建設さ れた店舗を新館とし新本店グ ランドオープン
11月	天神ピクニック2004実施
2005年 2月 (平成17年)	福岡市地下鉄3号線(七隈線) 天神南-橋本間開業
2006年 4月 (平成18年)	We Love 天神協議会設立
2007年 4月 (平成19年)	We Love 天神協議会「天神 まちづくり憲章」制定
2008年 4月 (平成20年)	We Love 天神協議会「天神 まちづくりガイドライン」策 定
6月	天神明治通り街づくり協議 会設立
8月	福岡市「福岡市都心部機能更 新誘導方策」を策定
2009年 5月 (平成21年)	天神明治通り街づくり協議会 「グランドデザイン2009」公 開

年 月	件 名
2010年 3月 (平成22年)	福岡PARCOが開業
2011年 3月 (平成23年)	都心快速バス「天神ライナー」 を運行開始
9月	イオンショッピング福岡店 開店
2012年 1月 (平成24年)	福岡市が「特定都市再生緊急 整備地域」に選定される
6月	ノース天神開業
2013年 9月 (平成25年)	天神明治通り地区、都市計画 決定・告知
2014年 5月 (平成26年)	国家戦略特別区域として「福 岡市 グローバル創業・雇用 創出特区」が選定される
10月	福岡市、創業支援施設 「スタートアップカフェ」開設
11月	福岡PARCO新館オープン
11月	天神明治通り地区、地区計画 地域、航空法高さ制限 エリア 単位での特例承認
2015年 2月 (平成27年)	福岡市、「天神ビッグバン」発 表
2016年 7月 (平成28年)	水上公園リニューアル、 「SHIP'S GARDEN」オープン
2017年 4月 (平成29年)	福岡市、旧大名小学校に官民 協働型の「Fukuoka Growth Next」開設
7月	航空法による高さ制限が再 緩和
2018年 3月 (平成30年)	旧大名小学校跡地活用事業 の優先交渉権者に西鉄を含 む企業グループが選定され る
8月	「福ビル街区建替プロジェク ト」第1期事業計画発表