

地理学視点の福岡：都市圏成長の背景：福岡地理学会設立75周年記念出版

阿部, 康久
九州大学大学院比較社会文化研究院：准教授

磯, 望
西南学院大学：名誉教授

芳賀, 博文
九州産業大学経済学部：教授

<https://hdl.handle.net/2324/7388878>

出版情報：pp. -235, 2024-11-20. 有限会社 花書院
バージョン：
権利関係：



第 10 章

福岡市中心部の再生

一天神ビッグバンと博多コネクティッドの経緯と現状－

芳 賀 博 文

1. はじめに

日本では戦後の高度経済成長期に企業の管理機能が著しく伸張し、それらの業務を収容すべく主要都市中心部には大型のオフィスビルが建ち並んだ。その大半は（鉄骨）鉄筋コンクリート造（以下（S）RC 造）であり、建物の寿命は 50 年程度とされている¹⁾。また、1981 年に建築基準法の改正が行われて耐震性が格段に強化された新基準が採用され、それ以前に竣工したビルの地震に対する脆弱性が懸念されてもいる²⁾。高度成長期から 50 年以上が経過した現在、こうした建物の耐用年数が近づくとともに老朽化が顕在化しており、全国各地でビルの建て替え（再開発）が行われている。一方で、グローバルな規模で激しさを増す都市間の競争下にあつて、管理業務を伴う先端企業の誘致には受け皿となる高機能を備えたオフィスビルの存在が重要となってきた。業務のためのまとまった広い床面積や、ICT はもとより BCM³⁾ 機能を確保することは従来の古いビルでは困難になりつつあるためだ。こうした案件を国の規制緩和政策を巧みに取り入れて、市内中心部の広い範囲の建物を一体的に短期間で建て替えることで解決しようという野心的な試みが、福岡市で現在進行中である。本章では都市再生の参考事例として、

-
- 1) 当初は鉄筋がアルカリ性のコンクリートに覆われて酸化が防がれるものの、二酸化炭素等によりコンクリートが徐々に中性化すると鉄筋の酸化が進んで膨張し、コンクリートが破壊されて建物が強度を失っていくため。税制面からも、RC 造および SRC 造の建物の法定耐用年数は 50 年前後（住宅用は 47 年、事務所用は 50 年）である（国税庁ホームページ参照）。
 - 2) 建築基準法は 1950 年に制定され、大きな地震の後に耐震基準がこれまで 3 回（1971 年、1981 年、2000 年）大きく改正されてきたが、（S）RC 造の建物の耐震基準は 1981 年の改正以降大きく変わってはいない。従って 1981 年の改正以前に竣工した建物は新基準のものに比べて耐震強度が低いとされている。
 - 3) Business Continuity Management（事業継続管理）の略。企業が災害、事件、事故に際して業務の中断による損害を最小限にし、早期に復旧するための対策や対応体制の平時からの準備、耐震・免震性能を含む防災やセキュリティ管理などが含まれる。

福岡市中心部における大規模な再開発の経緯と現状を概観する。

2. 中心部再開発の背景：見えない天井の打破

福岡市の大きな特徴の一つとして、空港が中心部から非常に近い距離にあるという交通の利便性がある。玄関口となる福岡空港から地下鉄で博多駅まで5分、天神駅までは11分程度しかかからない。しかしながら空港近傍の市街地では、航空機の安全な飛行を確保するため航空法による建物の高さ制限があり、福岡市中心部では他の大都市のような100mを超える高さの建物が存在してこなかった（写真10-1, 2）。空港が近いことはアクセスに便利な反面、都市開発にとっては不利な障害となっていたのである。この見えない天井を如何に克服するかが、中心部再開発の成否を左右する課題だったといっても過言ではない。

実は海外には同様の状況にあった都市がある。香港ではかつて、主要空港の香港国際空港（啓徳空港）が中心市街地から至近の九龍半島にあった（福岡空港と同じ滑走路が1本）。アジアのハブ空港として発着数が多く、近隣の集合住宅の洗濯物をひっかけると言われたほど航空機が頻繁に市街地上空を飛んでいた。混雑で手狭となった当空港は、1998年に西方約35km離れたランタオ島の新空港（チェックラップコク国際空港）へ移転する。啓徳空港が閉港して航空機の発着による建物の高さ制限がなくなったことで、九龍地区には対岸の香港島に劣らぬ高さの超高層建築が、短期間で続々と建設されていった⁴⁾（写真10-3）。

福岡空港でも同様に、空港問題の議論が2000年代初めになされた。論点は「現空港の整備」か「新空港の建設」かに絞られ、新空港案では新宮沖の埋立て地に名古屋や北九州のような海上空港が想定された。耐用年数が近づいていた中心部のビルの多くは空港の移転動向を見極めるべく、建て替えは様子見の状況が続く⁵⁾。これに対応して国（国交省）・福岡県・福岡市は、空港問題検討の場として「福岡空港調査連絡調整会議」を設置、2005～8

4) 例えば、環球貿易廣場（2010年竣工、高さ約484m：2023年末時点で香港最高）、如心廣場（2007年竣工、高さ約320m）、天璽（2009年竣工、高さ約270m）、名鑄（2007年竣工、高さ約257m）など。なお、啓徳空港跡地にはクルーズ船ターミナルが2013年に開業している。

5) 例えば旧岩田屋百貨店の建物は当時1936年の竣工から70年あまりが経過していたにもかかわらず、内部の耐震補強を施したうえでPARCOに賃貸された。



写真 10-1 博多駅周辺のビル群（2021 年 10 月撮影）



写真 10-2 中洲地区上空を飛ぶ航空機（2023 年 5 月撮影）



写真 10-3 九龍地区の超高層建築群（2012 年 11 月撮影）

年に住民から意見を徴収し（PI），結果を踏まえて2009年4月に現空港の整備（滑走路増設）を行うことが望ましいとの結論を出す⁶⁾。すなわち，この時点で新空港への移転は凍結されたのだ。現空港の存続による高さ制限の継続する状況では従前より狭い床面積しか確保できず⁷⁾，ビル所有者が建て替えを躊躇してしまう。これにより都心部での再開発は，既存規制の緩和策の方向へ舵を切らざるを得なくなったのである。

規制緩和による現状打破の取り組みは，2010年12月に就任した市長の高島宗一郎により開始された。高島は単に物理的な障害を取り除くのではなく，ソフト面から空間需要を拡大して，その受け皿としてハード面を整備するという戦略を取った。まずは2012年に企業の創業を促進する「スタートアップ都市ふくおか宣言」⁸⁾を行い，2013年に「創業・雇用」をテーマとした国家戦略特別区域（戦略特区）⁹⁾に応募，2014年に「グローバルスタートアップ国家戦略特区」として指定を獲得するのである。法人税率軽減，投資条件や外国人雇用の緩和など特区で認められる規制の時限特例を活かし，新たな雇用の創出や経済の活性化を図ると共に，天神は雇用改革拠点（新しい雇用の空間）として，ビルの建て替えを念頭に更なるパワーアップを目指した。行政（市）は開発の事業主体になるのではなく，規制緩和や事業の仲介を行うなど開発にインセンティブを与える役に徹し，民間によるビルの更新を後押しする。2015年2月，一連の建て替え支援策はパッケージ化され、『天神ビッグバン』と名づけられて正式にスタートした。

6) PIの結果については九州地方整備局ホームページを参照。福岡空港では現在，ターミナルの再整備や誘導路の複線化を行ったほか，現滑走路に並行して2本目の滑走路が2025年春の完成を目指して造成中である。

7) 容積率制に移行したことに加えて，仮に十分な容積率があっても，近年のオフィスビルはOA床の普及や開放感を重視した天井高などにより階高が上がっているため，高さ制限があると階数が稼げない。

8) スタートアップには新規企業の起業に加えて，既存企業の新分野への展開，短期での利益拡大などが含まれる。

9) 2013年12月に成立した地域を限定して各種分野の規制を緩和し，国内外の人材や投資を呼び込んで経済の活性化を目指す制度。同法は安倍内閣による成長戦略（アベノミクス）における柱の一つ『第3の矢』として，地域振興と国際競争力向上を目的に設置された。都市再生・まちづくりの分野では，容積率・用途など土地利用規制の見直し，道路の占有基準の緩和等が想定されている。

3. 天神ビッグバン

九州最大の繁華街となっている天神地区は、江戸時代に城下町「福岡」の屋敷地であり、明治に入ると県庁や市役所が置かれて官庁街としての色彩を有していた。ここに東西を貫く唐津街道の裏通りが拡幅されて路面電車が開通し（明治通り）、戦後の高度経済成長期には通り沿いにオフィスビルが建ち並んだ（写真10-4）。同時期から博多に代わる中心商業地としても栄え、「都心会」や「We Love 天神協議会」といったエリアマネジメント団体を組織して地区内の協力体制が構築されてきた。そして、当地区におけるビルの建て替え時期が近づくにあたり明治通り沿いでの一体的な取り組みを行うべく、最大地権者である西日本鉄道を中心に35地権者で「天神明治通り街づくり協議会」が2008年に結成される。以後「アジアでもっとも創造的なビジネス街」を目標に掲げ、他都市視察や研究会・勉強会を実施、数々の協議と検討を重ねた結果を2012年12月に計画提案として市に提出し、翌年9月に地区計画として都市計画決定がなされた。

これをベースに天神ビッグバンは対象エリアを広げ、天神交差点から半径500m圏内の約80haを範囲としている（図10-1）。期間は2015～24年の10年間¹⁰⁾で、この間にビル30棟の建て替えを誘導する。建て替えによる効果としては、エリア内における建物全体の延べ床面積が約31万㎡増加（従前の1.7倍）、雇用者は約6万人増加（同2.4倍）、建設投資効果は10年で約2,900億円が見込まれ、以降、毎年約8,500億円の経済波及効果がもたらされるという¹¹⁾。2023年度末現在での竣工済、起工済、計画中の事業は表10-1の通りである。

最大の目玉が、建物の高さ制限の緩和。航空法の規制（円錐表面）により、天神での建物の高さは従来まで60～70m（13～15階程度）であったが（図10-2）、明治通り沿いにおいて2014年11月にエリア単位（約17ha）の特例承認を受け、高さの上限が76m（17階程度）まで緩和された。さらに2017年9月には渡辺通りより西側で115m（26階程度）、東側で76～100m（17～23階程度）（図10-3）と一層の緩和¹²⁾が認められた¹³⁾。

10) 新型コロナウイルス等の感染対策を取り入れることを条件に、終了年を2024年から26年末へ2年延期することが2020年10月に発表された。さらには、複数街区にまたがる大規模プロジェクトの場合に限り2026年以降も優遇措置を受けられる。

11) 福岡アジア都市研究所による試算（福岡市ホームページ「天神ビッグバン始動！」より）



写真 10-4 天神交差点の様子（上：2019 年 10 月，下：2023 年 4 月撮影）

- 12) 同年 7 月に旧大名小学校跡地が先に 115 m へ高さ制限が緩和されている。両者とも福岡市と国交省との交渉の結果ではあるが、既存鉄塔等が存在する場合（天神の場合は 115 m の NTT 電波塔と 76m の市役所避雷針）、従来から高さの緩和が特例的に個別承認されてきた。例えば東京タワー（333 m）の周辺では、制限表面から突き出す 320 m を超える高さの超高層建築が竣工している。
- 13) これに伴い、「天神ビジネスセンター」（認定第 1 号物件）は着工を 1 年あまり延期して当初の地上 16 階建てから 19 階建て（高さ約 90m）へ計画が変更されている。

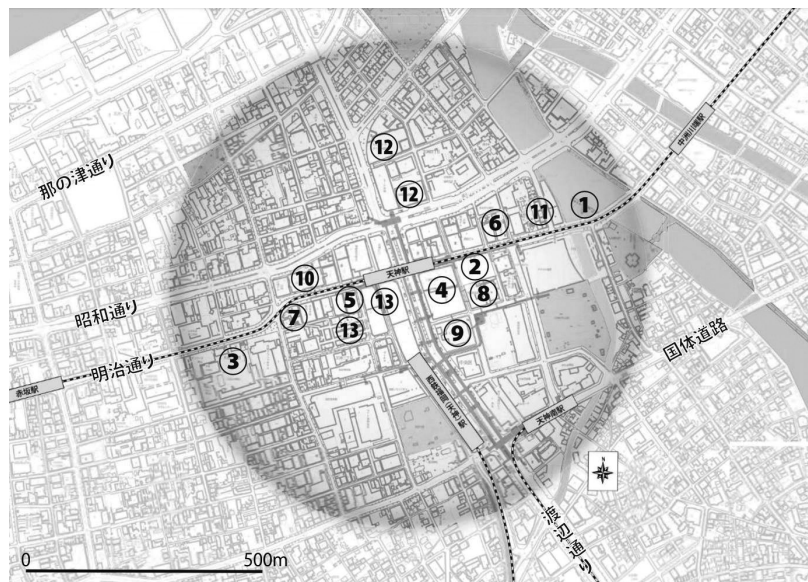


図 10-1 天神ビッグパンの範囲と再開発事業（丸数字は表 10-1 に対応）

出所：福岡市ホームページ「天神ビッグパン始動！」および現地調査
（福岡市ホームページの添付図に加筆）

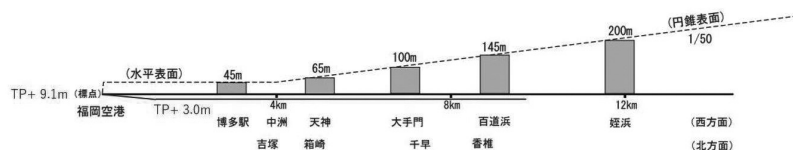


図 10-2 福岡市における制限表面による建物の高さイメージ

注 福岡空港の標高は約 9 m (TP+9.1m) であるため、実際の建物の高さには建設地との標高差が加わる。

出所：芳賀（2009）に加筆

高さの緩和に加え、福岡市は独自の優遇措置（天神ビッグパンボーナス：天神 BBB）を設けてビルの建て替えを支援する。市は都心部の魅力強化に寄与するプロジェクトに対して、容積率を緩和（最大 400% 上乗せ）する「福岡市都心部機能更新誘導方策」を 2008 年から運用しているが、天神 BBB では、更に 50% 上乗せを行って最大 450% の容積率増加を与える。また、認定ビルに対するテナントの優先紹介、地域金融機関による専用融資の提供、市

表 10-1 天神ビッグバンの主な再開発事業（2023 年度末時点で判明した事業のみ）

名称	竣工（完成）年月	階数（高さ）	用途
① 水上公園の再整備	2016年7月		公園・店舗
② 天神ビジネスセンター （規制緩和ビル第1号）	2021年9月	19 階（89m）	オフィス・店舗
③ 福岡大名ガーデンシティ （旧大名小学校跡地活用事業）	2022年12月	25 階（111m）	オフィス・店舗・ホテル（ザ・リッツ・カールトン）、共同住宅
④ ONE FUKUOKA BLDG.	2024年12月（予定）	19 階（97m）	オフィス・店舗・ホテル（ONE FUKUOKA HOTEL）
⑤（仮称）ヒューリック福岡 ビル建替計画	2024年12月（予定）	19 階（92m）	オフィス・店舗・ホテル（ゲートホテル）
⑥（仮称）天神一丁目北 14 番街区	2025年3月（予定）	18 階（86m） 13 階（67m）	オフィス・店舗・ホール
⑦（仮称）住友生命福岡ビル・ 西通りビジネスセンター建替計画	2025年5月（予定）	24 階（113m）	オフィス・店舗
⑧（仮称）天神ビジネスセン ター 2 期計画	2026年6月（予定）	18 階（88m）	オフィス・店舗
⑨（仮称）天神 1-7 計画（イ ムズ跡地）	2026年12月（予定）	21 階（91m）	オフィス・店舗・ホテル（エースホテル）
⑩ 天神センタービル建替え	未定	未定	未定
⑪ 天神一丁目 15・16 番街区	未定	未定	未定
⑫ 福岡中央郵便局およびイオ ンショッピング福岡の段階 連鎖建替えプロジェクト	未定	未定	未定
⑬ 天神二丁目南ブロック駅前 東西街区	未定	未定	未定

出所：福岡市ホームページ「天神ビッグバン始動！」および現地調査



図 10-3 建物の高さ制限の特例措置

出所：天神明治通り街づくり協議会ホームページに加筆



写真 10-5 水上公園に建った「シップスガーデン」(2023 年 5 月撮影)

のホームページ等での PR, 周辺部駐車場の優先利用など, 天神 BBB には付随的な支援策が盛り込まれた。加えて 2020 年 8 月からは感染症対策を取り入れた場合も, 最大で 50% の容積率加増が認められることとなっている。

具体的な事業は, 2016 年の水上公園の整備から開始された(写真 10-5)。

これまでに決定した事業を通覧してみると, ほとんどの事業で区画の集約により従前と比べてより広いまとまった開発用地が確保されている。また, 敷地の高度利用と容積率の増加により巨大化する各建物は, いずれも複合的な用途(オフィス, 商業, ホテルなど)を有していることがわかる。市は, 高付加価値のビジネス拠点として企業の支店業務の活性化のみならず, 本社機能の誘致をも目指している。天神 BBB 適用の第 1 号として 2021 年 10 月に開業した「天神ビジネスセンター」には, ジャパネット HD の本社機能の一部や NEC の九州本部機能が入居することとなった。また, 商業機能に加えて, 都心居住やハイグレードな宿泊施設の充実など, 天神地区のさらなる多様性をも見据えている。

4. 博多コネクティッド

天神ビッグバンの開始から遅れること 4 年, 福岡市は 2019 年 1 月に博多駅周辺でも再開発を誘引させる同様のプロジェクト構想を発表し, これは「博



写真 10-6 博多駅前の様子（上：2019年10月、下：2021年10月撮影）

多コネクティッド」と名づけられた。当地区には、博多駅の現在地への移転（1963年）や山陽新幹線の開通（1975年）を契機に建ったオフィスビルが多く、築40～50年を経て一様に老朽化しているが、天神同様に建て替えは進んでこなかった（写真10-6）。当プロジェクトは、2022年の九州新幹線西九州ルート（長崎新幹線）の開通や、2023年の地下鉄七隈線博多駅延伸、はかた駅前通りや博多駅筑紫口広場の再整備など、交通基盤と歩行者ネット

ワークの拡充に併せて古いビルを高機能なものに建て替えることを目指すものである。

対象エリアは天神ビッグバンと同じく半径 500 m の約 80ha（図 10-4）であり、事業期間となる 2019 ～ 28 年の 10 年で約 20 棟のビルの建て替えを予定する。天神の「大爆発」に対して博多の「コネクティッド」は、玄関口として駅と周辺とを「つなぐ」、駅の賑わいを周辺に「つなぐ」、歴史を「つなぐ」などの意味合いを持つ。換言すれば、駅の周辺地区へも再開発を波及させていくことで、駅と駅周辺との回遊性の向上を念頭に置いていると言える。一連の再開発により、エリア内における建物全体の延べ床面積は約 16 万㎡増加（従前の 1.5 倍）、雇用者は約 2 万人増加（同 1.6 倍）、建設投資効果は 10 年で約 2,600 億円が見込まれ、以降、毎年約 5,000 億円の経済波及効果をもたらすという¹⁴⁾。2023 年度末現在での竣工済、起工済、計画の決定した事業を表 10-2 に示す。

当地区では、2011 年の新駅ビル（JR 博多シティ）建設や九州新幹線の全線開業を視野に、JR 九州が中心となって「博多まちづくり推進協議会」が 2008 年 4 月に発足した。会員数は 181、「歩いて楽しいまちづくり」と「美しく安全なまちづくり」をスローガンに、各種イベントの開催や清掃などの活動を協同で実施してきた。その後、JR 博多シティの開業でビジネス中心だった街が、天神に次ぐ一大商業地区へ変貌する。当プロジェクト以前から、駅隣接地では福岡市による「都心部機能更新誘導策」の適用で、規定容積率を大幅に緩和させて竣工した物件¹⁵⁾があったが、空港まで 2km 程度しか離れていないため図 10-2 にある様に、建物の高さは水平表面により空港標点との比高 45 m 以内に原則抑えられている¹⁶⁾。

福岡市は、2019 年 5 月に建て替えの新たなインセンティブ制度「博多コネクティッドボーナス」の創設を発表し、同時に JR 九州を中心として博多駅周辺の地権者 17 社¹⁷⁾で構成する「博多駅エリア発展協議会」が発足した。博多コネクティッドでは、天神ビッグバンと同様に高さ制限の緩和が注目さ

14) 福岡アジア都市研究所による試算（福岡市ホームページ「博多コネクティッド」より）

15) 2016 年に日本郵便所有の KITTE 博多（800 → 1100%）と JRJP 博多ビル（800 → 1140%）が容積率緩和を受けて開業し、以降も適用事例が増えている。

16) 特例による高さ 45 m を僅かに超える建物もあるが、他の総ての建物が制限いっぱいの高さには達しているわけではない。写真 10-1 を見ても、軒高の凸凹な状態が景観に表れている。

17) 会長は JR 九州、ほかに西日本シティ銀行、福岡地所、NTT 都市開発、竹中工務店、西鉄、JR 西日本、三井不動産、福岡銀行などが参加する。

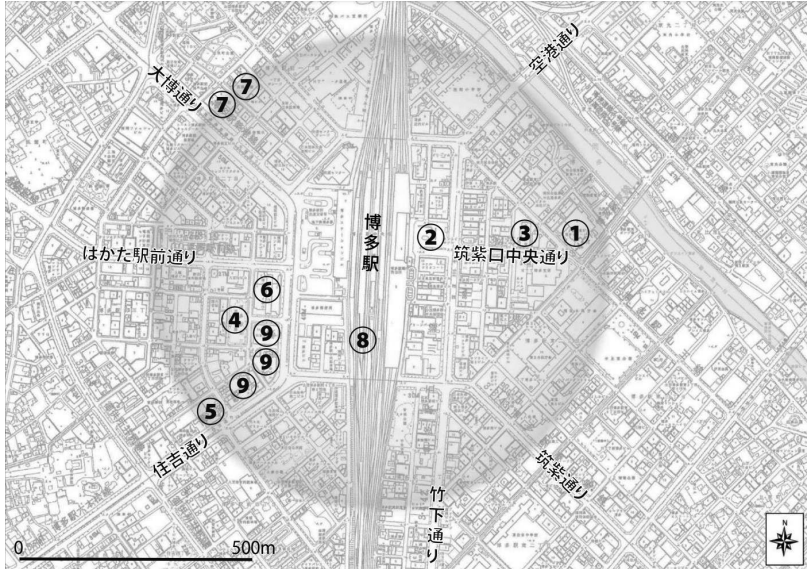


図 10-4 博多コネクティッドの範囲と再開発事業（丸数字は表 10-2 に対応）

出所：福岡市ホームページ「博多コネクティッド」および現地調査
（福岡市ホームページの添付図に加筆）

表 10-2 博多コネクティッドの主な再開発事業（2023 年度末時点で判明した事業のみ）

名称	竣工（完成）年月	階数	用途
① 博多イーストテラス （博多駅東一丁目開発計画）	2022年6月	10 階	オフィス・店舗
② 博多駅筑紫口駅前広場の再整備	2023年3月		
③ コネクトスクエア博多 （福岡県東総合庁舎有効活用事業）	2024年4月	11 階	オフィス・店舗
④ 明治公園の再整備	2025年春以降		
⑤ （仮称）博多駅前三丁目プロジェクト	2025年6月（予定）	13 階	オフィス・店舗
⑥ （仮称）Walk プロジェクト*（新本店ビル）	2026年1月（予定）	13 階	オフィス・店舗等
⑦ （仮称）Walk プロジェクト*（別館＋事務本部）	2028年（予定）	未定	未定
⑧ 空中都市プロジェクト （JR 博多駅ビル南側拡張）	未定	未定	未定
⑨ ANA クラウンプラザホテル建替計画	未定	未定	未定

* 西日本シティ銀行保有ビルの連鎖的再開発事業

出所：福岡市ホームページ「博多コネクティッド」および現地調査

れていたが、エリア単位での包括承認はなく、物件ごとの特例承認を得る国との協議に市が協働する支援策に留まった。市は、現行の高さ約 50 メートルの上限を 60 メートル程度にまで引き上げるよう働きかける。天神と異なり建物の高さを稼げなかった代わりに、博多では屋根のある（建物下層部を利用した）公開空地の評価が高められている。公開空地の緩和で敷地一杯の建物の建設も可能となり、容積率を有効活用しやすくなる。また天神 BBB と同様に、既存の容積率緩和を 50% 拡大（合計で最大 450%）することに加え、行政による認定ビルの PR、テナント優先紹介、資金融資（民間金融機関）なども用意されている。

博多駅には西側の「博多口」と東側の「筑紫口」があるが、JR 博多シティの開業と同時に整備された博多口側に比べて、筑紫口側は賑わいの点で後れを取っていた。今回の博多コネクティッドでは、筑紫口側の駅前広場の整備が口火を切る。歩道は路上駐輪場の撤去と拡幅で広げられ、回遊性の向上に寄与する。これを起爆剤として、駅東側の再開発に弾みをつける狙いだ。また、博多駅周辺では観光振興の「博多旧市街プロジェクト」が市により実行されているほか、近年のインバウンド拡大を見越したホテルの開業ラッシュも起こっている。さらに、後背地には九州大学箱崎キャンパス跡地再開発が控えており、2024 年 4 月に JR 九州を含む企業グループが開発の優先交渉権を得ている。

5. おわりに

福岡市は、江戸時代の福岡と博多という性格の異なる街が明治期に合併して誕生した（コラム 2 参照）。天神ビッグバンと博多コネクティッドはくしくも、地理的にかつてのこの双子都市を踏襲しているかのように映る。しかしながら時代が代わって主役は異なり、両プロジェクトの背景には両地区における主要なデベロッパーとしての役割を果たしている 2 つの鉄道会社の存在が見逃せない。すなわち、これまで数度にわたる再開発（第 9 章参照）を手がけて天神地区を九州随一の商業地区へ育て上げた実績を有する西鉄と、民営化後に新たな都市開発企業として台頭してきた JR 九州である。福岡市の策定した「新・福岡都心構想」には、「天神核」と「博多駅核」を二極とする将来の都心構造図が描かれている（図 10-5）。二極化していく中での新たな 2 つの核地区の将来は、かつての福岡部 vs. 博多部という伝統的対立構図から

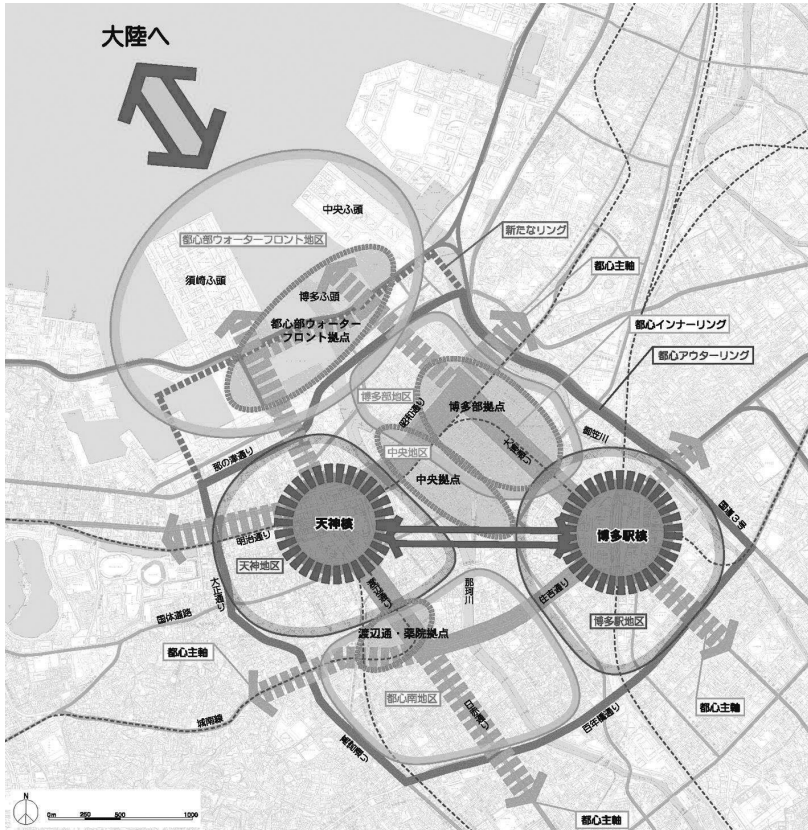


図 10-5 福岡市の新しい都心構造図

出所：「新・福岡都心構想」策定委員会（2006）

脱却し、巨大地場企業の開発戦略に大きく委ねられていると言える。

世界の大都市では夥しい数の超高層ビルが目覚ましい勢いで建設される中、福岡市は空港が近い（特に都心部においては）低い建物が延々と立ち並ぶ「特殊」な都市景観を生み出してきた。国内の主要空港が移転・拡張したのとは異なり、福岡では現空港の再整備を選択したことで、両プロジェクトはそうした環境下での生き残りをかけた行政による「知恵」だった。両者に共通するのは、容積率の加増に加えて、期間を限定することでスピードのある都市更新を図っていることだ。両プロジェクトにより天神は縦に、博多は横に、老朽化したビルを一気に更新し、併せて高機能なビジネス空間と

快適な都市空間とを手に入れる。今後は両地区で競い合いながら、「ウォーターフロント」も加えた三本の矢で福岡全体の発展、さらには九州全体の発展を牽引していくという将来像が描かれる。感染禍のみならず少子高齢化、DX・AI化といった社会が目まぐるしく変わる中、従来までの都心部から脱却して、如何に新しい価値を生み出す空間にしていくかが更なる知恵の絞りどころとなろう。

付記：本稿は芳賀（2021）のデータを更新した上で改稿したものである。

参考文献・資料（ホームページはいずれも 2023 年 11 月 30 日閲覧）

九州地方整備局ホームページ「福岡空港の総合的な調査PI実施結果のとり

まとめ」<https://www.pa.qsr.mlit.go.jp/fap/pdf/torimatome.pdf>

国税庁ホームページ「耐用年数（建物／建物附属設備）」

<https://www.keisan.nta.go.jp/rlyokuaru/aoiroshinkoku/hitsuyokeihi/genkashokyakuhi/taiyonensutatemono.html>

「新・福岡都心構想」策定委員会（2006）：『新・福岡都心構想』、福岡市総務企画局。

天神明治通り街づくり協議会ホームページ「航空法の高さ制限のエリア単位での特例承認について」<http://www.tenjin-mdc.org/>

内閣府ホームページ「国家戦略特区」

<https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc/hyokaseika.html>

芳賀博文（2009）：福岡市における高層建築の立地、『エコノミクス』13（1-2），77-98.

芳賀博文（2021）：福岡市都心部の都市更新－天神ビッグバンと博多コネクティッド－，『都市地理学』16, 100-105.

博多まちづくり推進協議会ホームページ <https://hakata-machi.jp/>

福岡市ホームページ「天神ビッグバン始動！」

<https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/shisei/20150226.html>

福岡市ホームページ「博多コネクティッド」

https://www.city.fukuoka.lg.jp/jutaku-toshi/kaihatsu/toshi/HAKATA_CONNECTED.html