

FORE

Future
of
Real Estate



特集 都市の質を深化する

都市再生は2001年に経済政策として始まった。そこから約四半世紀が経過し、都市の魅力と国際競争力の向上には防災や、ウェルビーイング、都市緑地など、多様で変化するニーズへの柔軟な対応が不可欠だ。

都市の時代を迎えた世界の都市も、新たな都市開発を志向している。

都市間競争が世界規模で激化する中、世界でもすべからくインフレや建築費高騰などのリスクにも直面している。

我が国は都市再生をどう実現していくか。目指すべき都市再生と将来を概観する。

アメリカ シカゴ

巻頭インタビュー……………都市の質 付加価値を深化する

アドバンスレビュー……………災害をいなく都市再生

2050年まちづくりのフューチャーデザイン……………緑地と都市経済

フォト&エッセイ……………歴史的な魅力を残しつつ国際都市として成長が進む都市 ブダペスト

まちづくりのフォーカス……………福岡・天神ビッグバン

不動産協会の活動記録……………令和8年度税制改正要望

Prologue

都市再生は2001年に経済政策として始まった。
そこから約四半世紀が経過し、
都市の魅力と国際競争力の向上には
防災や、ウェルビーイング、都市緑地など、
多様で変化するニーズへの柔軟な対応が不可欠だ。
都市の時代を迎えた世界の都市も、
新たな都市開発を志向している。
都市間競争が世界規模で激化する中、
世界でもすべからず
インフレや建築費高騰などのリスクにも直面している。
我が国は都市再生をどう実現していくか。
目指すべき都市再生と将来を概観する。



特集 都市の質を 深化する

Contents

巻頭インタビュー ❶ 都市の質 付加価値を深化する
有田 智一・筑波大学システム情報系社会学域 教授

アドバンスレビュー ❷ 災害をいなく都市再生
大沢昌玄・日本大学理工学部土木工学科 教授

2050年まちづくりのフューチャーデザイン ❸ 緑地と都市経済
平松宏城・ヴォンエルフ 代表取締役

フォト&エッセイ ❹ 歴史的な魅力を残しつつ国際都市として成長が進む都市
ブダペスト
服部圭郎・龍谷大学政策学部政策学科 教授

まちづくりのフォーカス ❺ 福岡・天神ビッグバン

不動産協会の活動記録 ❻ 令和8年度税制改正要望

都市の質 付加価値を深化する

都市再生に求められる価値は、環境配慮や地域社会への貢献、そして都市全体の付加価値創出へと大きく拡がりつつある。

建築費の高騰や社会課題の複雑化を背景に、

都市再生に求められる「公共貢献」の枠組みも、再構築が迫られている。

都市再生は何を目指し、制度はどう応えるべきか。

制度論と都市計画に精通する筑波大学システム情報系社会工学域の

有田智一教授にこれからの都市再生と公共貢献のあり方を聞いた。



有田智一 氏

筑波大学システム情報系社会工学域教授

1988年東京大学工学部建築学科卒。1990年東京大学大学院建築学専攻修士課程修了。1996年ペンシルバニア大学 Regional Science Dept. 博士課程修了 (Ph.D.)。1990年建設省入省。1993～2001年建設省建築研究所。2001年国土交通省国土技術政策総合研究所評価システム研究室長。2001年筑波大学社会工学系講師。2004年筑波大学大学院システム情報工学研究科助教授。2011年 London School of Economics and Political Sciences Senior Visiting Fellow。2012年より現職。2022～4年筑波大学理工学群社会工学類長。国土交通省 (社会資本整備審議会建築分科会)、東京都 (建築審査会、住宅政策審議会、国土審議会、都市づくりのグランドデザイン改定検討委員会)、日本建築学会建築法制委員長、日本都市計画学会常務理事・学術委員長、等を歴任。著書に「協働型都市開発」(共著、近代科学社 Digital、2023年)、「近代建築法制100年：建築法制の制度展開の検証と再構築への展望」(共著、技報堂出版、2022年)、「都市再開発法制定50周年記念誌」(共著、全国市街地再開発協会2019年)、など多数。2004年日本建築学会奨励賞、2007年都市住宅学会論説賞、2019年日本計画行政学会論文賞、2020年再開発コーディネーター協会特別功労賞、2024年日本都市計画学会論文賞、2024日本不動産学会著作賞。

都市再生特別措置法の 果たした意義

2002年に都市再生特別措置法に基づく都市再生特別地区が導入されました。1990年代の低成長期を経て、東京の国際競争力低下が懸念されるようになりました。不良債権化した土地の流動化も含め、経済対策の一環として、都市再生が当時の小泉政権の政策の柱に浮上したことが背景でした。これ以降、日本では公民協働型の都市開発が大きな発展をとげてきたといえると思います。

都市再生特別地区は、民間提案型かつ個別協議型の仕組みであり、民間事業者の創意工夫を促すことで大胆に容



都市再生特別地区は、
民間提案型かつ個別協議型の仕組みであり、
民間事業者の創意工夫を促すことで大胆に
容積率緩和ができることが大きな特徴です。

工事費高騰下における 都市再開発と公的支援 「必要性」の構造転換を 踏まえて

近年は工事費高騰、工期の長期化、再開発事業などでの補償費用が増加しています。大都市と地方都市に共通して、都市開発事業に伴うコストの増加が懸念されています。

以前に中井検裕先生（東京科学大学名誉教授）がご講演の中で、川上秀光先生（故人・東京大学名誉教授）の著作（1990年）に言及されていました。それは、都市再開発の「必要性」と開発の成立「可能性」のギャップを埋めることの難しさについての内容です。日本の市街地は木造家屋の密集、小規模宅地、不整形街区、狭隘道路、空地の不足等の課題を抱えてきました。こうした

「不健全な土地利用」を解消するため、敷地共同化・不燃化高層建築の建設、公開空地の確保、都市機能更新をすすめる、つまり「土地の合理的かつ健全な高度利用」を図ることが都市再開発の「必要性」の中心でした。

しかし、必要性が臨界点に達しても「可能性」には転化しないことを川上先生は当時から指摘されていました。法定市街地再開発事業の制度創設の当初から、事業成立は保留床処分に依存する仕組みです。保留床処分が難航すれば事業の成立も当然難しくなっていました。現在の工事費高騰の状況では、容

積率を増やしてもかえって事業採算性の確保が困難になるケースがさらに増加することが懸念されます。

地域の中の短期的な需要を大幅に超えるような規模の床を一度に整備しても事業が成立しないとすれば、時間をかけた小さなスケールの市街地更新のアプローチを支援する方法が必要になりそうです。公共セクターも財政難ではありませんが、中長期的に地域価値を高めるプロジェクトを支援する方法が求められていると思います。地域価値の上昇分や将来的な税収増加の見通しとプロジェクトの実現コストの差異を金銭面で評価し、それに対して税制や金融支援、補助金などを通じた公的支援を行う方法を今後検討する意義があると思います。

これまでの「必要性」の構造が転換し、ゆく時代になり、今後の都市再開発に求められる方向性については国土交通省が「市街地整備2・0」というコンセプトを提示しました。「公民連携」で「ビジョンを共有」し、「多様な手法・とりくみ」を組み合わせて「エリアの価値と持続可能性を高める更新」が必要、とされています。

これまでの都市開発では不動産投資の面のみが中心となり、チェーン店型のように他と入れ替え可能な中身になりがちな懸念がありました。場所毎の固有の価値を育てる仕組みとして、地域固有の資源を活かす方法、小規模な活動でも持続可能な形で連鎖する仕組

積率緩和ができることが大きな特徴です。例えば、渋谷駅周辺で一連の駅まち一体開発では、複数の特区が一体的に活用されています。この公共貢献の代表例として、「アーバンコア」というコンセプトが知られています。これは、異なる鉄道の間の垂直方向の乗り換え動線の空間のことで、複数の特区で統一したコンセプトで整備が進められています。以前の、総合設計などのインセンティブ手法では、敷地単位で完結する公開空地などの整備が中心でした。アーバンコアのような、立体的かつ駅や周辺街区と一体化した歩行者ネットワーク整備は、特区の制度の活用によってはじめて公共

貢献として容積率の評価対象となりました。

このような駅まち一体開発にみられるようなインフラ施設、賑わい創出等に寄与する商業、国際水準の宿泊・MICE・業務支援施設などが公共貢献として整備され始めました。また、ハード整備だけでなく、エリアマネジメントなどのソフト面の貢献も特区で実現するようになりました。公共貢献の内容は、単なる空間の整備だけでなく、都市機能を高度化し国際競争力の強化に寄与するものに発展してきました。このように、特区の仕組みは、様々な点で高い成果をあげてきたのではないでしょう。

が必要ではないでしょうか。

協働型都市開発 欧米と日本の比較

欧米では、1980年代半ば以降より新自由主義の影響下で公共政策が構造転換し、民営化と規制緩和を促進し、民間資金の活用を図る点を重視する潮流が最近まで続いてきました。また、国際都市間競争への対応のためには、都市の集積を強化することが必要とされてきました。

近年は、これらに加えて、都市開発を通じて創出すべき価値として、例えば気候変動への対応、循環型経済や生物多様性の確保、インクルーシブで持続可能な社会の実現といった内容が世界共通で重視されるようになっていきます。こうした公共貢献にもとめられる内容の拡大に伴って、公共貢献の現物整備に加えて、様々な資金貢献の手法が発展してきました。

イギリスの都市開発の公共貢献の仕組みは、英国都市計画法の法106条に基づく公共セクターとの個別交渉を通じて協定に基づいた手段と、Community Infrastructure Levy (CIL) によって開発規模に応じて事前に規定された床用途別の単価に基づき算出された負担金を支払う方法が併用されています。前者の例として、アフオーダーブル住宅などの現物整備あるいは資金貢献、カーボンオフセットを

趣旨とした資金貢献などがあります。CILはコミュニティインフラ整備などの費用に充てる目的で自治体に納付され、自治体が資金管理し必要に応じて予算執行する仕組みです。例えば、ロンドンでは近年エリザベスラインという広域の地下鉄が整備されました。この整備費用として、主要駅周辺の開発からは法106条協定を通じた貢献、ロンドン全域の新規開発から集めたCIL、更に既存の事業用不動産への課税など様々な資金源を活用しています。

ニューヨーク市では、ハドソンヤード開発において、市が設立した開発公

社が開発地のインフラや地下鉄整備などのための先行投資のために債券を発行して資金調達していますが、その債券の償還資金にあてるために、開発地の追加容積率を金銭で売却する仕組みがあります。また、ニューヨーク市特有の観光・文化の産業であるミュージカルの育成方策の事例も興味深いです。ミュージカル劇場は周囲の大規模オフィス等と比べて規模が小さく、上空の未利用容積率があります。劇場オーナーが劇場を取り壊して大規模な再開発をすすめる懸念があったので、劇場に対し歴史的建築物保全の指定がなさ



都市開発を通じて創出すべき価値として、
例えば気候変動への対応、
循環型経済や生物多様性の確保、
インクルーシブで持続可能な社会の実現
といった内容が世界共通で重視されるようになっていきます。

れました。これに伴って、オーナーの劇場の維持管理資金を確保する趣旨で、劇場上空の未利用容積率をシアター地区内で移転することが可能な仕組みを市がつくりました。これだけでなく、市はシアター街区ファンドをあわせて創設しました。

開発事業者へ開発権を移転するタイミングで、開発事業者からシアター街区ファンドへ資金貢献をもとめる制度です。この資金を活用して、行政とミュージカル産業関係者による審議を通じて、ミュージカル産業での若手人材育成などを支援しています。容積率移転や資金貢献の手段を組み合わせることによって、地域特有の産業保全と育成を図る仕組みで、大変興味深い事例です。これは、地域の都市型産業集積や中小規模の商業集積などの維持を目的とした、リノベーション型再生やエリアマネジメントなどのソフト活動への支援策として、日本でも適用可能な方法になりうるのではないのでしょうか。

シカゴ市での事例では、従来までの公開空地整備型の容積率緩和制度を廃止して、容積率を売却してNeighborhood Opportunity Fundに資金貢献をもとめて、郊外貧困地域での新規開発を行う事業者への補助金として交付する仕組みがあります。シアトルでは遠隔地における緑地保全への支援の仕組みもあります。このようにアメリカでは遠隔地を対象とした貢献も広く利用されています。



今後の日本、特に東京は
ニューヨークやロンドンのような国際都市と
比較しうる国際競争力を維持してゆく必要性が
依然として高いです。
都市経営戦略上の観点で、世界的に訴求できる
価値の創出をリードしていくことが求められています。

欧米では公共貢献の目的・必要性が多様化してゆく中で、公共貢献の実現方法を柔軟化するために、幅広く資金貢献の手段を活用しています。これは多くのメリットがあります。開発事業者が自ら公共貢献を整備しないですむことが可能になります。公共貢献の整備のタイミングや、整備の場所も柔軟になります。

イギリスでは、公認鑑定士協会や地方自治体協会などが、都市開発に対する負担金算定の根拠となるガイドラインを作成しています。また、個々のプロジェクトの採算性、事業成立可能性を踏まえて負担金支払い余力を評価して、負担金を設定しています。

欧米のもう一つの特徴として、欧米では公民の責任分担、リスク分担、資

金負担分担を明確化し、検証可能とする仕組みを契約などで担保しています。ドイツでは新規の大規模開発に際してBプランの策定が必要ですが、これと併せて都市計画契約を公民の間で通常締結します。契約の中で、現物整備や資金貢献、公共貢献施設の運営管理等の詳細を規定しています。先ほどのイギリスの法106条協定もこれに相当します。アメリカでも類似の仕組みがみられます。

今後の公共貢献のあり方 日本型・東京型モデルの 展開可能性

2025年に入り、世界中で反グローバリズム、新自由主義の見直しという

潮流が顕著になりました。自由貿易体制を前提とした国際都市間競争への対応のため知識集約型産業の集積を図る、といったこれまでの考え方だけでは、今後の都市経営戦略として十分ではなくなる懸念がありそうです。

一方で、都市開発において、公民協働によって民間資金調達を図るというアプローチの必要性は今後も変わらないように思われます。近年でも例えば2023年に開催されたG20財務大臣・中央銀行総裁会議では、インフラ整備への資金供給を図るための生物多様性オフセット、開発利益の公共還元、土地区画整理、ランドバンクなどの手段の活用の方などが議論されていました。

今後の日本、特に東京はニューヨークやロンドンのような国際都市と比較しうる国際競争力を維持してゆく必要性が依然として高いです。都市経営戦略上の観点で、世界的に訴求できる価値の創出をリードしていくことが求められています。欧米の事例でみたら、カーボンオフセット、生物多様性確保、循環型経済システムへの配慮、アフターダビリティ確保、遠隔地の緑地保全、といったように、日本の都市開発でも今後公共貢献の目的を更に多様化し拡大してゆくことが求められていくでしょう。今後の工事費高騰の傾向を想定すると、特区による容積率ボーナスを活用できるプロジェクトの立地は限られていく可能性が高いかもしれません。しかし、そうした限られた立地に

おいて、今後も国際競争力維持の観点から、都市OS、インフラ、都市機能最先端のものにアップデートするための都市開発の投資を継続することが不可欠です。

一方で、東京などの都市は、これまでも世界からアーバンビレッジともいえるような、近隣スケールの街並みの魅力が評価されてきました。近年は創発的アーバンイズムという表現で横丁などの集積の魅力の再評価もなされています。最先端の都市OSに加えてこうした側面が共存しているところが日本あるいは東京の固有の魅力です。地域資源の保全、エリアマネジメントなどの地域のソフト活動への貢献、リノベーション型地域再生への支援などについても、公共貢献の対象として位置付けてゆくことが重要になるでしょう。特に東京は未だに大都市圏として世界クラスの規模を維持していますが、これからは途上国の大都市圏が人口規模の面ではランキング上位に上がってくる。その際、アフターダブル住宅も含めた目指すべき都市像のあり様を検討し、東京が途上国の大都市圏にとっても模範となりうるものが期待されるでしょう。

このような両方の側面を意識した公共貢献の内容の拡大に対応して、公共貢献の手法についても、都市OSやインフラ等の大規模ハードの再整備や緑地の緑地保全の側面をカバーしうる内容と、アフターダビリティの実現・地域固有の資源の保全やリノベーション、

エリアマネジメントのソフト活動支援などをカバーしうる内容との、両輪をカバーするファンドを公的組織が管理運営することを想定して、幅広く資金を集めうる資金貢献スキームを日本型・東京型モデルとして構想することが今後必要となるのではないのでしょうか。

欧米と日本では、これまでの新自由主義的な公共政策の浸透の度合いの違い、あるいはそもそもの都市計画制度の相違があることを踏まえる必要があります。しかし、現状を踏まえると、今後の日本では例えばイギリスの法106条協定とCIL、更に都市計画契約を組み合わせたような方法の有効性が高まるのではないのでしょうか。

既に日本でも、事実上資金貢献と同じ趣旨の運用となっている事例が始まっています。例えば複数の特区プロジェクトによる共同貢献のスキームが国土交通省による技術的助言に基づいて可能となっています。有楽町駅付近の特区の共同貢献の事例（丸の内通り南周辺地区）、日本橋の首都高速地下化の事業、KK線の整備などがあります。名古屋市中では開発事業からみた隔地での貢献整備の事例もあります。

渋谷区の事例では、渋谷駅周辺における地区（道玄坂二丁目地区）において、街並み再生方針と地区計画を策定しており、この中で街区内部でのエリアインフラ整備が位置づけられています。街区の外周道路に面した敷地で開発を行う事業者は、街区内部のエリアインフ

ラを自ら整備せず、別の整備主体に対して協力を負担すれば容積率割り増しを得られる仕組みが設けられています。

ここでは3つの検討課題がありそうです。まず、金銭貢献の資金プールをする仕組みが必要となります。自治体で基金を創設するか、あるいは国土交通省都市局が提示していた地域内の再分配法人に資金プールと使途決定の役割を与えるなどが想定されます。

2点目ですが、イギリスの事例のように、日本でも公共貢献の対価を算出するためのプロジェクトの採算性、事業成立可能性を金銭面で適切に評価する手法の構築が必要ではないでしょうか。先に申し上げたように、採算性が良

くないが地域価値を高めうるようなプロジェクトへの支援にも有益と思われます。

3点目ですが、公民間での契約・協定的な手法を活用する必要性があります。欧米では公民の責任分担、資金負担分担を契約で決めています。日本のこれまでの特区の運用では、都市計画決定時点で容積率は確定しますが、公共貢献の内容は概略的な内容しか決まっておらず、その整備の履行を担保する公的な仕組みはありません。公民の間での信頼関係の中で実質的に問題が顕在化することなく運用されていると推察されます。日本で特区を活用できる大規模事業者は、公共性への志が高く、社会的信頼が高く特定の地域への継続

的なコミットメントを将来的に続けることが前提になっているので、公共貢献整備が実態上は担保されているともいえます。

しかし、この方法は、結果として特区を活用できる事業者は限られてしまいます。しかも、公民の間の様々なリスク分担が不透明なため、民間事業者の側が過大なリスクを負う懸念があります。今の特区の仕組みは容積率上限が先に都市計画決定段階で確定します。民間提案の内容として、公共貢献の整備内容の完遂を約束するのが現状は一般的な方法ですが、これでは工事費の将来的な上振れリスクを民間事業者が負うことになる懸念があります。一般の民間事業者は特区をますます活用しにくい状況になります。

状況になります。

公民間のリスク分担の事前予見性を高めるために、
公民の間での契約・協定的手法の活用と、
公共貢献の金銭評価の方法論の展開を図ることが
今後の課題でしょう。

公共貢献を金銭貢献とし、負担上限額を事前明示的に契約で定めることができるなどの方法があれば、民間事業者にとつてはリスクが少なくなり、公共貢献の負担のハードルを下げられるのではないのでしょうか。公民間のリスク分担の事前予見性を高めるために、公民の間での契約・協定的手法の活用と、公共貢献の金銭評価の方法論の展開を図ることが今後の課題でしょう。



災害をいなく都市再生

日本大学 理工学部土木工学科教授

大沢昌玄氏

当初、環境、防災、国際化を眼目とする都市再生は、スタートから四半世紀が経過しようとしている。都市再生に伴う防災性の向上は、災害の多い我が国の都市の魅力の向上、国際化や環境配慮にも資するものだ。緊急経済対策として始まった都市再生が、それらを目的としたのは、その達成が経済対策、経済成長に結びつくと考えられてきたからだ。そして近年、都市再生における防災は変革を迎えている。都市再生における防災に詳しい日本大学理工学部土木工学科の大沢昌玄教授に都市再生と防災の今後について聞いた。



大沢昌玄（おおさわ まさはる）

1974年埼玉県生まれ。1997年日本大学理工学部土木工学科卒。1997年住宅・都市整備公団（現独立行政法人都市再生機構）入社。首都圏都市開発本部、東京支社、埼玉地域支社に勤務。2003年都市基盤整備公団退職、日本大学理工学部土木工学科助手。2008年博士（工学）。2009年日本大学専任講師（理工学部土木工学科）。2013年日本大学准教授（理工学部土木工学科）、2016年同教授就任。現在に至る。交通に関連する都市施設（駐車場や駅前広場）の実態研究などを行っている。著書に「駐車場からのまちづくり-都市再生のために」（学芸出版社：共著、2012年）。

緊急経済対策と防災 併せて行う都市再生

「都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上」を実現する都市再生は、2001年4月に当時の森喜朗首相が内閣に都市再生本部を置いたことに端を発する。森首相は、都市再生を緊急経済対策に位置付けた。後継の小泉純一郎内閣も日本経済再生のために民間活力により、都市の魅力と国際競争力を高める必要があるとして、都市再生を構造改革の重点課題とした。経済対策として始動した都市再生だが、当初から「環境、防災、国際化等の観点から都市の再生を目指す」と明確化していた。つまり、都市再生は経済政策であり、防災の実現を

併せて行っていた。

2001年5月の第1回都市再生本部において、「都市の基本的課題と取り組み方針」として、20世紀の負の遺産の解消が掲げられ、災害に対しての脆弱性が指摘されている。そして、地震に危険な市街地の解消を緊急課題対応プロジェクトとして選定することとされた。都市再生プロジェクトの柱に防災を据えたのは、阪神・淡路大震災の地震大火の記憶が新しく、全国の都市には多くの危険な木造住宅密集地域（木密）が残っていたことも背景にあるだろう。

なお、我が国の災害史を振り返ると、都市の魅力や国際競争力を高める観点における防災の重要性が顕著に表れる。例えば、

1923年関東大震災の被害額は当時のGNPの35・5%に上ったという。また、明治維新以降、貿易による外貨獲得で近代化を推進してきた日本にとって、生糸輸出は重要な輸出品目だったが、この輸出も停滞した。関東や信州、東北を主産地とする生糸は、主に横浜港から海外に積み出されていたが、関東大震災によって港湾設備が破壊。横浜在住の多くの外国人も神戸に避難せざるを得なかった。在留外国人が窓口となっていた生糸貿易は大打撃を受けた。当時の我が国経済における対外輸出はGNPの2割程度と言われており、生糸輸出の停滞は国家経済全体に影響を及ぼしたと考えられる。仮に、現代の東京において関東大震災の横浜港のような甚大な被害が起きれば、日本だけではなく世界経済を脅かす。日本の国際的な地位は落ち込み、経済全体に不可逆な被害をもたらすだろう。

このリスクを減らすには、大地震でも事業継続が可能なインフラ及び防災機能の確保が最重要であることは論をまたない。

都市の魅力 国際競争力向上 画期的な都市再生安全確保計画

都市再生は、防災機能の確保を重視するものの、大前提は都市の魅力、都市の国際競争力の向上である点がユニークだ。一般的に市街地再開発事業などの都市再開発は、既成市街地の土地の高度利用や都市機能の更新を志向する。そして防災性の高い

ハード整備によって目的を概ね達することができるとが。

一方で、都市再生は、経済政策という性格から、都市の魅力や国際競争力の向上という経済活動を担う昼間人口及び常住人口の双方の目線の「都市機能の高度化及び都市の居住環境の向上」を志向する。

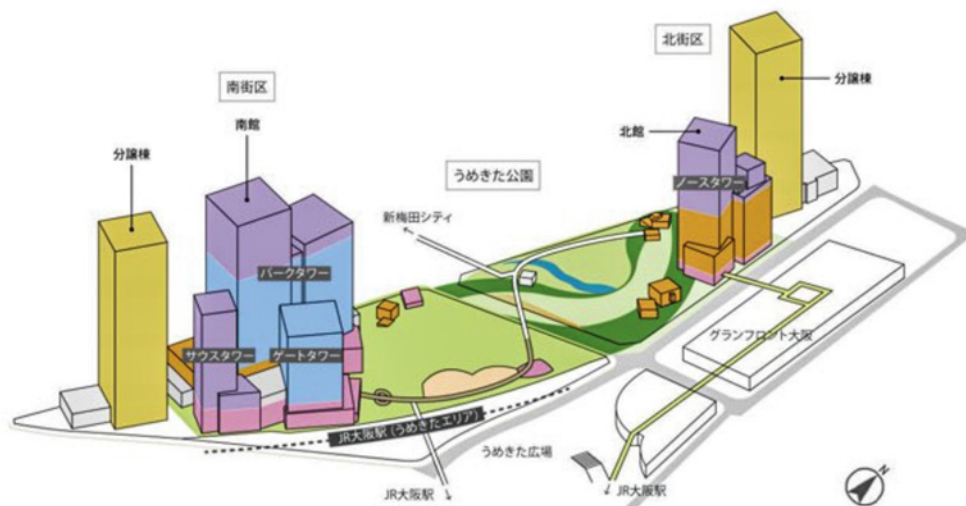
そのため、防災機能においても都市再生独自の施策、ソフト的な施策が不可欠となる。その典型例が「都市再生安全確保計画制度」だろう。2012年に都市再生特別措置法が改正され設けられた都市再生安全確保計画制度は、2011年東日本大震災において帰宅困難者問題が発生したことを背景に、国と民間企業が連携して都市再生緊急整備地域において備蓄倉庫の整備等、帰宅困難者対策を進める計画を作成することを定めたものだ。なお2012年の法改正時に目的に「都市の防災に関する機能を確保」が追加されている。

都市再生安全確保計画は、官民が連携して当たる事が明記されている。都市再生安全確保計画は、帰宅困難者つまりワーカーや来街者など、そのエリアで働く人、買い物を楽しむ人といった経済活動を行っている人を対象とした防災体制を強化した計画であり、必ずしも新たなハード整備を必要としない。既に整備した建物内の共用部などのスペースを、災害時に転用する運用型のソフト防災だ。

私は、都市再生安全確保計画制度は、都

市再生における防災のイノベーションだ
と思う。都市再生に伴う防災の確保を、都
市のハードの使い方、タイムマネジメント
によって実現し得ることを示したからだ。
いまや都市再生の防災の確保は新しい段
階に入った。

その好例が、大阪駅前の都市再生プロ
ジェクト「グラングリーン大阪」の都市公
園だ。グラングリーン大阪は、敷地面積約
9・1haに、北街区・南街区などに複合ビル



■ オフィス ■ ホテル ■ 中核機能 ■ 商業 ■ うめきた公園 ■ 住宅

グラングリーン大阪の全体パース

経済効果をもたらししてい
る可能性のあるうめきた公
園だが、同時に防災公園とし
て整備されていることはあ
まり知られていない。大規模
災害時には一時避難場所と
して約3・4万人の避難を想
定し、緊急車両の動線確保や
備蓄倉庫、マンホールトイレ
などの防災施設を整備して
いる。大阪駅周辺で想定され
る帰宅困難者の半数近くを
収容できる想定だ。うめきた
公園は、タイムマネジメント
によって経済効果と防災機
能の確保をしなやかに実現
していると言える。

都市再生と防災の実現 現実的な官民連携を

これまでの都市における防災
は、どちらかといえば、耐震化の
ようなハード整備に重点を置いて
きた。しかし近年、かつての想
定とは異なる規模の災害が起き
る中で、地震時の停電に備えた
電源の多重化や、水害に備えた
止水版や電源室の階上化のよう
に、災害をいなす柔軟性、冗長
性の確保に重点を移しつつある。
これらの柔軟性・冗長性の確保
は、知恵が求められるだけでは
なく、資金的負担も生じる。

非常用発電のために化石燃料
を利用する非常用発電を導入し
た場合に、将来的に脱炭素の要
請から使用が難しくなるなどの
リスクも生じかねない。そもそ
も、マグニチュード8クラスの巨大地震な
ど、100年に1回レベルを超える天災に
対して、民間企業が資金を投じて備えるこ
とは経済合理性の観点から説明が難しく
なっている。したがって、都市再生におけ
る防災の確保には、公共の協力が不可欠に
なっている。グラングリーン大阪のうめき
た公園の場合、基礎部分（ベースグレード）
を大阪市及び都市再生機構が整備し、上部
部分（アップグレード）を民間事業者が整



グラングリーン大阪のうめきた公園

備する、という費用負担での官民連携を
取っている。今後の都市再生と防災の確保
は、より現実的なものになっていくだろう。
(談)

※ 時間価値の最大化に
フォーカスし、駅から公
園・オフィス・商業などへ
の移動時間を短縮して回
遊や消費を促すことで経
済効果を高めるとともに、
避難空間・代替動線・通
信バックアップなどの仕組
みにより、災害時でも都市
活動の途絶や混乱を最小
化している

緑地と都市経済

平松宏城 氏

ヴォンエルフ代表取締役

脱炭素化と循環型経済への移行が、都市と不動産の持続的成長の前提になりつつある。都市緑地は都市の競争力と経済価値を左右する重要な要素となった。都市経済と緑地整備の関係、投資行動の変化、そして政策が果たすべき役割について世界の緑地政策に詳しく、環境認証の専門コンサルタントであるヴォンエルフ代表取締役の平松宏城氏に聞いた。



国土交通省「優良緑地確保計画認定制度(TSUNAG)」で最高ランク★★★★を取得した麻布台ヒルズの緑地(森ビルHPより)

のが気候変動や生物多様性への取り組みを明確に示すことは、海外からの投融資を惹きつける要素となる。例えば、ある国家の国債の格付けが高ければ、当該国への投融資はリスクを抑制でき、期待リターンが高くなるのと同様だ。したがって、都市緑地の整備は、都市の持続可能性を高め、国際競争力の向上すなわち投融資の呼び込みにも資する。

緑地がもたらす都市経済への効果

都市緑地は、都市経済に投融資の誘引だけでなく、具体的な変化をもたらす。第1に、都市緑地は労働生産性の向上に寄与する可能性がある。緑のある環境はストレスを軽減し、歩行や自転車利用を促すことで健康状態の改善に繋がる。結果として、企業の創造性向上や、コミュニティ形成にも寄与する。都市緑地の整備は、都市のウェルビーイングを高め、都市経済の実質を高める基盤とも言える。

は、ICT企業や研究開発部門が集積し、生産性向上をもたらし得る人材を惹きつけている。都市緑地はいまや都市の魅力と国際競争力を高める生産要素として機能しつつある。

投資家も都市緑地を経済的な視点から重視し始めている。世界の機関投資家は、投融資の判断に環境・社会・ガバナンス(ESG)への対応を企業に求めるようになってきている。機関投資家は個別企業というよりも、産業全体や上場株式市場全体の持続可能性も含めた期待リターンを最大化するためにESGを重視している。企業だけでなく、その企業が立地する国や都市そのもの

第2に、防災と気候変動への適応という点でも都市緑地は重要性を増している。都市緑地の土壌は雨水を一時的に受け止め、緑地の樹木及び草花は直射日光を遮り、葉の蒸散により局所的な高温度を抑制する。大規模緑地は大規模災害時に避難空間としても機能する。地震や火災、気候変動に伴う高温化や多雨といった諸リスクに対する被害を抑制しうる。ひいては企業活動の継続性にも資する。こうした観点から、都市緑地は都市の正の外部経済を拡大し、安定した都市集積を支える役割を果たす。

第3に、良質な都市緑地は不動産価値を

押し上げる。海外の研究では、公園や緑道に隣接する住宅・オフィスの市場価値が、一定のプレミアムを持つことが確認されている。日本でもグラングリーン大阪のように、オフィスエリアに都市公園を整備もしくは改善したことで、エリア全体の賃料水準が上昇している例が見られる。不動産価値の上昇に寄与する点で、都市緑地の整備はコストではなく、エリア価値の向上に寄与する投資と言える。

民間と都市が共有すべき緑地政策

多様な経済効果が見込める都市緑地だが、我が国では公有地による緑地拡大に限界が見えている。東京23区の緑被率が20年近く横ばいであることは限界を強く示唆する。いまや民有地の緑地をどう誘導するかが重要な政策課題となっている。既に千代田区大手町のオフィスビル大手町タワーの敷地に自然樹林を移植した「大手町の森」のように、民間主導で高い質の緑地を創出する事例が増えている。既にデベロッパーは、エリア価値の上昇という形で成果を期待して、現実の緑地維持にかかるコストを負担している状態だ。そこで、行政側には企業の緑地整備を後押しするような優遇(インセンティブ)が求められる。これを受けて、2023年頃から国土交通省は、企業の緑地を認証する仕組みを準備してきた。認証という仕組みは、認証機関が企業自体やサービスについて一定基準を満たしていることを公に示すことができ、その企業やサービスのリスクプレミアムを減じることができる。す

なわち、認証を受けることで、当該企業やサービスが投融资や取引の際に金銭的メリットを得られる可能性が高められる。2024年に施行された改正都市緑地法に創設された「優良緑地確保計画認定制度(TSUNAG・ツナグ)」は、企業の都市緑地整備を、行政が後押しする認証制度と言える。2025年に開始した「TSUNAG」は、気候変動対策・生物多様性の確保・ウェルビーイングの向上の観点から、緑地の量だけでなく、植栽の多様性、在来種への配慮、維持管理の水準、地域との連携、災害時の活用可能性など、多面的な要素で評価して国土交通大臣が評価・認定する認証制度だ。認証を得た緑地は、企業のESG対応としても位置付けることができ、TCFDやTNFDと整合的な情報開示の素材となる。TSUNAGは民間の緑地整備を「公的貢献」として制度的に認め、開発インセンティブの付与や金融面での評価を可能にしている。

また、日本の都市緑地が生態系ネットワークの形成や気候変動への適応に寄与していることが、TSUNAGによって国際的に可視化される。欧米のグリーンインフラ認証(フランス政府運営のエコカルチュ・ラベル)と同様に、街区スケールの緑地を面として評価する仕組みが整えば、複数企業や官民連携による広域的な整備にも道が開ける。私は、TSUNAGが我が国の都市緑地を国際的な投融资市場に接続する重要な制度的基盤になると考える。現在のTSUNAGは、各企業の取り組みに対し認証を付与するが、今後

は複数企業や官民連携による都市緑地整備にも認証の対象を拡大してもいい。公有地、民有地個々だけでなく、連続化・連担化するることによって緑の質の向上(樹種の増加や自然植生化)、生態系ネットワークの連続や地下水の涵養にも繋がりが得るからだ。

私は、TSUNAGを契機に、都市緑地の維持負担を非営利組織が担えるようになる制度変更にも期待を持っている。米国では、都市公園の運営は非営利組織が担っている。その運営財源は、非営利組織によるイベントや飲食店収入に加え、企業からの寄付、そして公共予算だ。ニューヨークの高架鉄道跡地「ハイレイン」を再整備した非営利組織は、事業運営収入と寄付のみで運営を行っている。緑を再整備して遊歩道化したハイレインは名所となり、周辺街区において20億ドル(約3000億円)の民間投資を誘発し、来訪者は年間700万人以上、1万2千人の雇用を生み、周辺地価を2倍以上に上昇させる経済効果をもたらしているからだ。我が国でも、例えば、東京都心5区でデベロッパーが連携して整備している緑の道を非営利組織が一体的に運営することができれば、企業の緑地維持の運営コストを減じつつ、賑わいの増加やウェルビーイングの上昇といった都市の魅力を向上させられるだろう。こうした非営利組織の創設や税優遇を付与していくことで、TSUNAG認証は重要な役割を果たし得ると思う。

歩けるまちと 面的エネルギーが生む相乗効果

緑地の価値は、都市構造の変革、すなわち交通手段及び道路空間配分の変革によってもその価値を増していくはずだ。自動車中心の空間配分から、歩行と自転車と公共交通へ重心を移し、道路空間を人間と緑に再配分する。樹木と植栽は路面の温度を下げ、回遊を促し、沿道施設の売上と雇用を押し上げる。緑化した歩行者空間は、災害時の一時滞在と物資分配の場にもなる。車の速度を落とし、事故を減らし、騒音を抑え、住む価値と働く価値を同時に高める。

さらに、地区単位熱・電気供給システムを設計することで、備えた発電・熱併給設備の導入が可能となり、平時のエネルギー効率向上と非常時の早期復旧に繋がる。オフィスと住宅と商業施設の電力需要ピークは異なる。地区全体の複数の建物や施設をまとまりとしての面で融通すれば、無駄が減り、光熱費が下がり、事業継続力が上がる。廃棄物焼却熱や下水の熱、河川の熱といった未利用資源も組み合わせれば、地域の外へ支払うエネルギーコストを抑えられる。浮いた資金は人材と更新投資に回る。

面的エネルギーは、見える化が重要だ。どこに発電設備があり、どこへ熱が流れ、どの程度の省エネ効果が出ているかを居住者と企業に示す。熱導管や設備は通常は地中にあるが、情報は地上に上げるべきである。見字と情報公開は、理解と支持を生む。支持は投資を呼び込み、投資は設備の信

頼性を高める。緑地と歩行者空間と面的エネルギーは、相互に補強し合う関係にある。私は、都市の更新で優先すべき順を次のように考える。人が歩ける動線と広場を定め、緑で繋ぐ。評価と認証で質を担保し、民間資金を呼び込む。面的エネルギーを重ね、災害への強さと日常の効率を両立させる。

これらを一体で進めれば、都市は国際的に選ばれ、企業は人材を惹きつけ、投資は継続的に循環する。もちろん我が国には優れた先行事例がある。グラングリーン大阪は、防災公園として高い緑被率の広大な都市緑地を確保した。

それだけでなく、同公園には、熱導管が地下に埋設されて、地中熱を利用する冷暖房システムや、太陽光発電システムも敷設されている。バイオガス発生装置も公園脇に設置している。都市緑地は都市再生に求められる都市の魅力、国際競争力の向上を推進するアセットになるだろう。(談)

平松宏城(ひらまつ・ひろぎ)



1961年静岡県浜松市生まれ。1984年大阪外国語大学卒業。日米の証券会社を経て、ランドスケープデザイン／グリーンビルディングの世界に転進。環境NPOでの経験を経て、2006年に(株)ヴォンエルフを設立。一般社団法人グリーンビルディングジャパン共同代表理事。京都造形芸術大学 非常勤講師。LEEDフェロー、USGBCファカルティ(公式指導員)。LEED AP (BD+C:新築、ND:ネイバーク)。CASBEE不動産評価員。一級造園施工管理技士。

ブダとペストを陸続きにさせることになったセーチャーニ鎖橋は1849年に完成。その延長は380m



Worldwide
City Report

ワールド・ワイド・シティレポート

第36回

歴史的な魅力を残しつつ 国際都市として成長が進む都市

龍谷大学政策学部政策学科教授

服部圭郎 氏

Budapest

ハンガリーの首都ブダペストは、ドナウ川にはさまれたブダとペストが合併して誕生した都市だ。ハンガリー国内で、人口や経済生産性、文化における圧倒的な中心として存在し、2014年に策定された都市計画に沿って二つの都市の魅力を残しつつ新たに国際都市としての地位向上を目指すブダペストを見る。

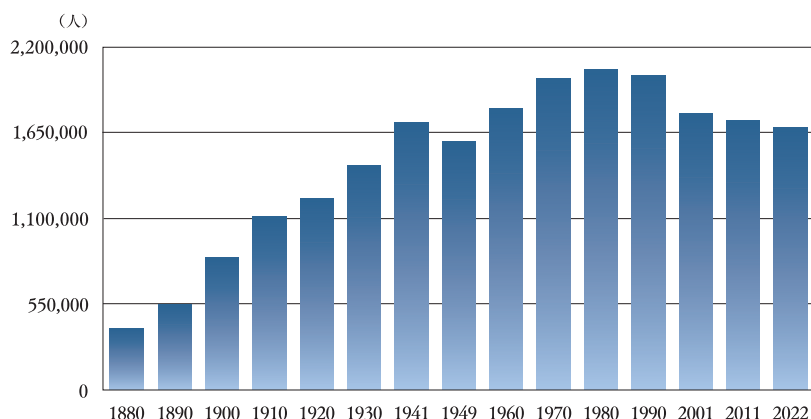


ブダペストのトラムは1866年に開通、現在は35系統ほど走っており、年間1億人を運ぶ。その運行延長距離は174kmにも及び、これは世界の都市の中でも相当な距離だ

多面的な性格を有しハンガリーの国力の多くが集中する都市

ブダペストはハンガリーの首都で、ハンガリー最大の都市である。その市域人口は170万人で大都市圏だと330万人を数える。ハンガリーで二番目に人口が多い都市はデブレツェン市でその人口は20万人、大都市圏人口も32万人しかない。ブダペストにはハンガリーのほぼ3分の1の人口が集中し、同国の40%の経済生産性を有し、政治、文化の中心でもあり、極端とも言えるプライメート都市の性格を有している。ブダペストの一人当たりGDPは、3万6276ユーロ（2022年）に対してハンガリーは1万7510ユーロと半分以下。人口に占める大学卒の割合もブダペストの44%に対してハンガリーのそれは19%である（2023年）。圧倒的にハンガリーの国力の多くがブダペストに集中している。

図1 ブダペストの人口推移



ブダペストはドナウ川の西に位置するブダという王宮都市と東に位置するペストという経済都市、さらにはオーブダというブダの北部にあった都市が1873年に合併して誕生した。ブダとペストは極めて対照的な性格を有しており、その特徴は栗本慎一郎の『ブダペスト物語』（1982年）に詳述されているが、二都市の位置付けが異なるだけでなく、ブダはおもにドイツ系の住民が住んでおり、ペストはおもにハンガリー人が住むなど、その生活文化なども多いに違っていた。ブダは丘陵地であり、ペストは平地である。ペストはその都市を城壁で囲んでおり、ブダとペストを隔てていたドナウ川に橋が



欧州で最初に開通した地下鉄1号線。現在もレトロ感溢れる車輛と駅舎が保全されており2002年には世界遺産にも登録された。世界中で地下鉄が世界遺産に登録されているのはここだけだ



ペストで最も賑わいのある繁華街であるヴァーツイ街。この北側部分は1964年には歩行者天国化され、南側部分も1990年に歩行者天国化された



ブダの王宮。最初につくられたのは1265年だが、現在の姿になったのは1769年。現在はハンガリー国立ギャラリー、歴史博物館、国立図書館などとして使われている

ブダペストは『都市開発計画2030』という政策指針を2014年に発表した。これはコロナ禍以前に策定された計画であるが、ブダペストの現在に繋がる都市開発方針の基底を形づけている。当時の大きな課題であった、ブダペストの人口減少にどのように対応するかが重要な目的と

服部圭郎（はっとり けいろう）



龍谷大学政策学部政策学科教授。1963年東京都生まれ。カリフォルニア大学環境デザイン学部修了。民間シンクタンクを経て、明治学院大学教授に就任。主な著書に『人間都市クリチバ』、『衰退を克服したアメリカ中小都市のまちづくり』、『サステイナブルな未来をデザインする知恵』、『若者のためのまちづくり』、『ドイツ・縮小時代の都市デザイン』。訳書に『世界が賞賛する日本の町の秘密』。技術士（都市・地方計画）、博士（総合政策）。

- ※1 ブダペスト市とその周辺の約80の自治体（市町村を含む）で構成される
- ※2 国内で圧倒的に人口が多く、政治・経済・文化の中心となっている都市
- ※3 <https://trimet.org/about/performance.htm>
- ※4 災害や人口・経済・土地利用などの変化を受けても、街や建物、インフラを再生・復興・再活性化できる力
- ※5 全住民が公平に都市サービスを享受できる状態

なっており、ブダペストの貴重な都市資産をしっかりと守りつつ、新たに都市のポテンシャルを発現させるプロジェクトを推進することが提案されている。コンセプトにはリバビリティ、サステイナビリティ、公平な機会の3つを挙げ、そのような視点からブダペストの国際都市の格の向上を目指している。そのような中、歴史的建築物・記念物の改修、オープン・スペースを始めとした公共空間の充実、公共交通サービスの改善などのプロジェクトが展開している。筆者は今年（2025年）、30年ぶりにブダペストを訪ねたのだが、その都市のベースとなる資産はしっかりと保全されつつ、新たな魅力が付加されているとの印象を強く受けた。『都市開発計画2030』の成果が顕在化しているのかもしれない。

架かったのは1849年のセーチェーニ鎖橋が初めてであった。これにより、それまで希薄であったブダとペストの関係性が深まり、その24年後の合併の布石を打ったような形となった。

そして、この二つの性格が違う都市が一つとなったところに、ブダペストという都市のアンビバレントな魅力を放つ源がある。東西に分かれたベルリンなどに比べても遙かにドラマティックな違いを有する都市の合併だ。そして、ベルリンのように人工の壁ではなくて、広大で悠々たるドナウ川がその二つを分かち。それは意図的に橋を架けなければ、それが融合されることはあり得ないような断絶であり、ブダという都市とペストという都市が統一されてから150年経った現在も、それぞれが独自のアイデンティティを依然として有している大きな理由であろう。アナロジとして適切ではないかもしれないが、個人的には京都と大阪を一つの都市にしたようなイメージを持っている。

公共交通機関の充実は世界有数都市開発計画が着実に進み魅力が増え続ける都市

ブダペストの1880年からの人口推移を図1に示す。人口は1980年までは順調に増加するがそこからは減少する。1980年時点でのブダペストの人口はワルシャワ、ブカレスト、ウィーンといった東欧・中欧の都市よりも多かったが、2022年時点では、それらの都市よりも少なくなっている。この人口減の要因は、次の点が挙げられる。(1)1980年代頃から、より広く快適な住宅環境を求めてブダペストの周縁を囲むペスト郡の郊外住宅地に人口が流出した。ペスト郡は1980年の97万人から2025年には137万人と45年間で41%も増加している。(2)合計特殊出生率の低下。ブダペストの2025年の合計特殊出生率は1.32。これはハンガリー全体の1.56よりも低い。1980年頃の

ハンガリーの合計特殊出生率は1.91で1999年には1.26にまで低下して、その後、緩やかに回復してきているが、依然として低い。合計特殊出生率が国全体より低い首都ブダペストではなおさらである。(3)1990年代で社会主義経済から資本主義へと転換したことで、失業率が増え、他国へと移出する社会減の影響も受けた。

ブダペストは公共交通が充実していて、ヨーロッパ大陸で最初の地下鉄を始めとして4系統の地下鉄、5路線の郊外鉄道、35系統のトラム、15系統のトロリーバス、264系統のバスが走っている。年間利用者は14億人に達する。これは人口が倍以上のベルリンの16億人とも変わり変わらず、名古屋市の7億人よりも多く、アメリカ合衆国の公共交通都市としてよく紹介されているポートランド市の6500万人（2024年）の20倍以上の数字である。ブダペスト市民の交通分担率をみると自家用車利用は35%と比較的低い。



天神交差点

九州の玄関口として知られる福岡の天神エリアでは、2015年に始まった「天神ビッグバン」によってビルの建替えが本格化している。商業のまちとして賑う天神は、いま新しい文化と高度なオフィス集積のある複層的な都心へと変貌を遂げようとしている。その背景には、博多湾の国際港として栄えた福岡の歴史と、戦後、商業地として発展した天神の中心性がある。歴史・文化・都市制度・デベロッパー戦略が重なり合って進む天神のまちづくりを、西日本鉄道・三菱地所のプロジェクトを軸に見つめる。

福岡・天神ビッグバン

～人を中心に、歩ける都心へ——福岡 天神の都市更新～

まちづくりの
フォーカス

悠久の港 福博のまち
天神の基礎となった福岡城

福岡の都心を理解するには、福岡と博多が同一ではなく、「福博のまち」であるという地形的・歴史的前提から始める必要がある。博多湾に注ぐ那珂川を境に、西側がおおむね福岡・天神、東側が中洲から博多駅周辺の博多である。両者は近世以降、政治と商業という役割を分け合いながら都市として発展してきた。現在も、当地では福博のまちと呼ぶ。福博の立地は古代から対外交流に適していた。博多湾は外海の波風が入り込みにくい内湾で、那珂川・御笠川が運ぶ土砂により平坦地が広がる。水利があり、物流と人口集積の条件が揃っていた。この地域が日本書紀に那の津として登場することは、国家レベルの拠点として早くから位置付けられていたことを示す。7世紀から11世紀にかけては朝廷の外交施設「鴻臚館」が置かれ、対外使節の受け入れや外交・交易の結節点として機能した。発掘で遺構が確認されていることから、天神近傍が古い時代から外と接続する機能を担っていたことが分かる。

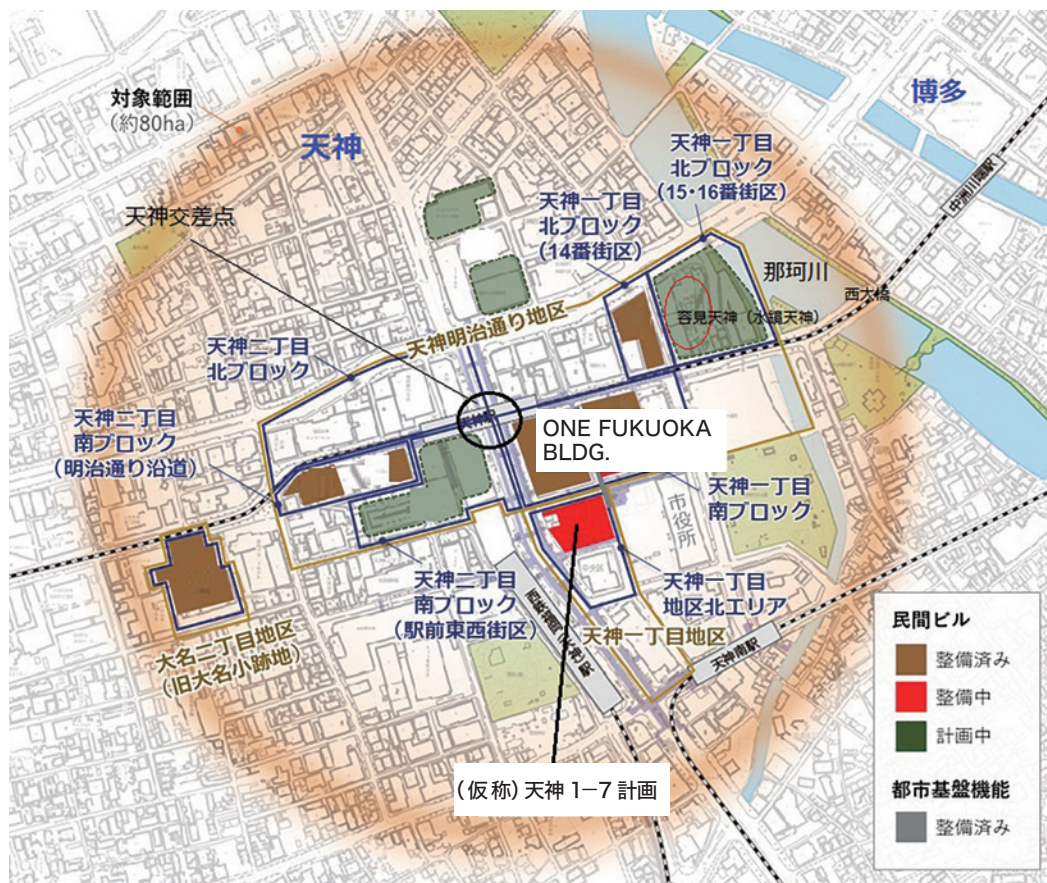
ただし、当時の天神周辺が現在のような都市中心であったわけではない。時代が下るにつれて活動の重心は博多側へ移り、鴻臚館焼失以降、天神側は都市の表舞台から外れていく。この空白がのちに、城下町の縁辺として、さらに近代の官庁街として転用される余地を

残した。天神の都市空間が明確に計画されるのは、1600年以降、黒田長政が筑前に入封してからである。博多は中世以来の商業都市として自律していたため、黒田氏は那珂川西岸に福岡城を築き、武家地・寺町・町人地を配置して城下町を形成した。福岡と博多は川を挟みながら機能分化し、福博という二つの都心の骨格が固まる。現在の天神一丁目から市役所周辺にかけての一帯は、藩政期には外濠に沿う縁辺部で、中心機能が過密に固定されていた。縁辺であったことが、後の用途転換と拠点化を可能にした。

近代に入ると、天神は官庁街として立ち上がる。明治9年（1876年）、維新後転々としていた県庁が天神に新庁舎を置いたことが契機となり、裁判所、警察、郵便、銀行などが周辺に立



天神の地名となった、姿見天神（水鏡天神）



天神および天神ビッグバンのエリア(福岡市天神ビッグバンサイトの概略図に加工)。概ね上が北側。図中央に天神交差点があり、ONE FUKUOKA BLDG.および南側に(仮称)天神1-7計画がある。右側に天神の由来となる容見天神がある。那珂川から東側は博多

地し、行政・金融の集積が進む。さらに1910年の国内博覧会である九州沖縄八県連合共進会が、天神の商業的な都市空間化を一気に進めた。外濠を埋め立てて大規模な会場が整備され、約半年の会期に延べ60万人ともいえる多数の来場者が集まった。この時期に、天神は官庁街に加えて、市民が歩いて

巡る都市空間としての経験を初めて獲得したと言える。

西日本最大の商業集積 更新停滞と天神ビッグバン

戦後の天神は交通結節と商業集積の相乗で都心性を強めた。西日本鉄道の路面電車網、市内交通の結節は天神の



天神と博多の堺となる那珂川の橋(西大橋)から天神を望む

回遊性を高め、百貨店や専門店、ファッションビルの集積が都市の消費機能を厚くした。1976年の天神地下街は、雨天でも歩ける動線を都心の基盤として実装し、地下鉄駅や商業施設、オフィスの連続性を高めた。1981年の地下鉄空港線開通で、空港・博多駅と天神が短時間で結ばれ、2005年の七隈線も加わって結節性はさらに上がる。結果として天神は、鉄道・バスの乗換拠点であると同時に、歩行者の都心として成熟していった。一方で、都心の建物更新は長く停滞した。2005年の福岡西方沖地震は、耐震性と都市防災の課題を可視化した。更新を阻む壁が残った。福岡空港に近い中心部



天神のみならず福岡市を象徴するビル壁面を森林化した小高い丘のようなアクロス福岡

は航空法による高さ制限が厳しく、建替えを行っても床面積が増えにくい。都市計画上の容積率の上限もあり、築年数が進んでも採算が合わず、耐震補強による延命が中心になる。安全性の改善と都市機能の更新が必要であるにもかかわらず、制度条件が民間投資を抑制し、都心の老朽化が進むという構造が続いていた。

この状況を動かしたのが、天神ビッグバンである。2012年の都市再生緊急整備地域指定、2014年の国家戦略特区採択を経て、エリア単位で高さ制限の特例を扱える枠組みが整った。福岡市はこれに加え、独自の容積率緩和の仕組みを用意し、建替えの事



天神交差点に面して立地するONE FUKUOKA BLDG.

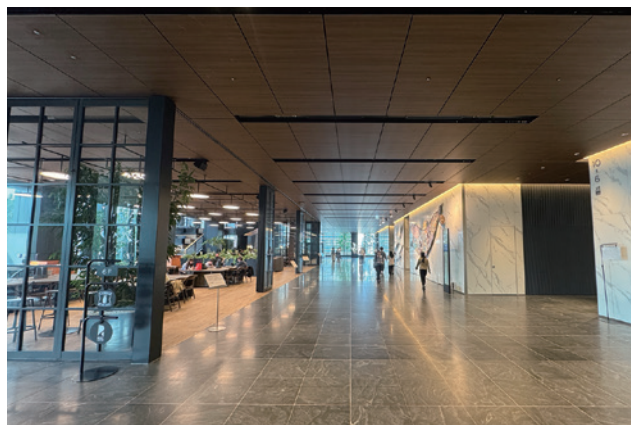
業性を高めた。この制度設計における最大のブレイクスルーは、「航空法による高さ制限の特例承認」がエリア単位で可能になったことである。従来の高さ67mの制限は、エリア単位の申請で96mまで引き上げられた。さらに福岡市は、独自のインセンティブとして、「天神ビッグバンボーナス」と呼ばれる最大+500%の容積率緩和を制度化。結果として、従来800%だった容積率が、制度上最大1400%前後まで引き上げられる枠組みが整った。重要な点は、緩和が無条件ではなく、都市の公共性と結び付けられた点である。防災、環境、国際交流、文化、歩行者動線、回遊性などの観点を評価し、民間事業が都市空間の質の向上に寄与することを求める。建物を新しくすることと、歩きやすい都市構造をつくること

を一体として扱う発想が、天神ビッグバンの中心にある。天神はもともとコンパクトで、地下街や公共交通の基盤もある。天神ビッグバンは、その強みを活かしながら、地上の歩行空間、広場、緑、駅との接続といった要素を更新投資に組み込み、都心のあるまいを変えることを狙う。単に床を増やすのではなく、都心の滞在時間を伸ばし、移動の負荷を下げ、活動の密度を上げる方向で都市構造を再編していく取り組みとして整理できる。

天神の価値向上の交通結節点 ONE FUKUOKA BLDG.の挑戦

天神を歩けるまちとして再設計するうえで、天神交差点に西鉄が再開発した「ONE FUKUOKA BLDG.」(ワン・フクオカ・ビルディング)は象徴的な実例だ。開業にあたっては、地下鉄天神駅から直結する専用のエスカレーター・エレベーターが民間投資によって整備され、地下街や交通機関からの導線が格段に快適になった。さらに、ビルには駐車場を設けず、公共交通の利用を前提とした都市構造を徹底している。これは、福岡市が都市政策として掲げる「渋滞緩和」とも合致し、歩く都市としての天神の姿勢を体現している。

天神の都市形成を振り返ると、西鉄が果たしてきた役割は大きい。交通事業者でありながら、都心の結節と沿線開発を通じて福博のまち、天神のまち



ONE FUKUOKA BLDG.のオフィスエントランスロビー

の成長を支えてきた。1961年竣工の福岡ビルは、西鉄の本社機能を担うと同時に、都心の業務機能を天神に定着させる拠点だった。天神コア、天神ビブレの商業ビルは消費と若者文化の象徴として天神の賑わいをつくり、福岡ビルと合わせて天神の中心性を支えてきた。

ONE FUKUOKA BLDG.は、この3棟の跡地を一体で開発した。規模は敷地約8600㎡、延床約14万7000㎡。オフィス・商業・ホテルを複合する。開発の要点は規模そのものよりも、天神が不足していた都市機能を補う方向で設計を組んできた点にある。開発に携わった西鉄天神開発本部 ONE FUKUOKA BLDG.部の仲村隆課長は「天神全体のまちの付加価値



ONE FUKUOKA BLDG.の商業施設部分

を中長期に向上させていく、ということが再開発を考える根本にあった」と話す。そのため第1に、オフィス床の設定に天神の将来への思いを込めた。基準階面積は1400坪を誇る。福岡オフィス市場のみならず西日本で最大規模の面積だ。敢えて区画を小割りにしない計画は、拠点集約や部門統合といった需要に応え、天神にこれまで来にくかった規模の企業活動を受け止める。天神は、商業中心地として強かった一方で、業務機能の厚みは博多側に比べて相対的に弱いという指摘があった。ONE FUKUOKA BLDG.は、都心の業務機能を更新することで、天神の都市機能を多層化する役割を担う。第2に、都心のスタートアップ活動を支える機能だ。世界的なスタートアップ

プ支援施設であるCIC (Cambridge Innovation Center) の誘致だ。ポストン発祥のCICが福岡に拠点を構えることは、天神のイノベーションの発生装置を都心に埋め込むことに近い。コワーキング、プライベートオフィス、イベントスペースを複合的に配置し、入居者間の偶発的な出会いを設計している。第3に、滞在機能の強化だ。西鉄による「ONE FUKUOKA HOTEL」(全41室)を最上階に組み込んだ。天神が買い物の場所に留まらず、滞在拠点として都市活動を受け止めやすくした。

第4に、防災と都市インフラを更新した。制震や非常時の電源確保などのBCPは、単独ビルに留まらず、都心が災害時に機能を維持しやすい条件を整える。天神ビッグバンが安全性を出発点に掲げる以上、象徴的な大規模プロジェクトほど、防災の実装が都市側の信頼になる。第5に、低層部の商業施設には、単なるハイブランドの集積にとどまらない、天神の価値を相乗的に高める商業機能を誘致した。ONE FUKUOKA BLDG.の商業構成は、短期的な話題性や売上効率のみを目的としたものではない。世界的な知名度を持つラグジュアリーブランドの直営旗艦店を核に据えつつも、それを点として配置するのではなく、周辺の百貨店や既存商業との関係性の中で位置付け直している点に特徴がある。すでに天神に拠点を持つブランドが、より大きな空間と新しい都市文脈の中で展開さ

れることで、エリア全体の商業的重心が再編される構図だ。商業を建物内部で完結させるのではなく、地下街や街路、広場と連続する動線の中に組み込むことで、来街者の回遊範囲が広がり、ONE FUKUOKA BLDG.単体の集客に依存しない都市構造がつくられている。ラグジュアリー、日常消費、食、文化的体験が重なり合うことで、天神という都心の商業体験そのものを底上げする狙いが読み取れる。

かつて福岡ビル、天神コア、天神ビブレが担ってきた役割は、天神の賑わいを創出するとともに都心の背骨として、交通結節と業務・商業の接合を支えることだった。ONE FUKUOKA BLDG.は、その系譜を引き継ぎながら、天神の中心性を更新しようとしている。

イムズの思想 文化を継承し まちの幹となることを目指す (仮称)天神1-7計画

天神ビッグバンにおける重要なプロジェクトが、商業施設イムズを再開発する「(仮称)天神1-7計画」だ。天神の都市史を語るうえで、イムズの存在は重要な位置を占める。1989年に三菱地所が開業させたイムズは、商業の機能に加えて情報発信や文化プログラムを組み込んだ都市型商業施設として、地方都市の中心における商業のあり方を拡張した先駆的事例だった。買い物だけでなく表現、音楽、トークイベントなどが組み合わさる空間は、三菱

地所の都市づくりの全体的な文脈の中でも異彩を放っていた。その後、イムズは2021年に閉館したが、閉館を惜しむ声が市民から多く寄せられたことは、建物が都市生活の一部として機能していたことの証しでもある。(仮称)天神1-7計画で現地開発を進める三菱地所九州支店の小林雄大主事も、地元市民から「イムズで感性を育んだ」「青春時代を過ごした」という声を多く聞いているという。

そのイムズの跡地、敷地面積約4640㎡の区画には、新たに複合機能を備えたビルが建設中だ。計画建物は地下4階・地上21階建て、高さ約91m、延床面積約7万3960㎡の規模で、2022年8月に福岡市の「天神ビッグバンポナス」の認定を受けている。この認定やまちづくりへの取り組みにより、従来の制限を超える容積率が認められた。

建物の用途構成だが、地下2階〜2階までの約1100坪規模の商業ゾーンにはショップやレストランが入り、天神地下街、ONE FUKUOKA BLDG.も連続する利便性の高い動線が計画される。オフィス部分(3〜5階、7〜15階)は基準階面積約790

坪の無柱空間を特徴とし、最小区画30坪台からの利用が可能な柔軟性を備える。また、アメリカ・シアトル発の「エースホテル福岡」が1〜3階と16〜20階に入り、客室192室の滞在機能を提供する。

外観・素材面でも特徴がある。建物外装には九州産木材によるCLT(直交集成板)パネルが有機的に配され、植栽との組み合わせによって、街路との緩やかな関係性をつくる意図が読み取れる設計となっている。ファサードからは天神の緑と樹木を感じられるようになるはずだ。また、低層部にはV字



(仮称)天神1-7計画の完成予想パース



(仮称) 天神 1-7計画の完成予想模型



(仮称) 天神 1-7計画のフロア用途

ホテル 16-20F	ACE HOTEL 客室 192室 ルーフトップバー
オフィス 3-5F 7-15F	約8,000坪、基準階約790坪 3階にオフィスエントランスを配置
ホテル 1-3F	ACE HOTEL ラウンジ・カフェバー レストラン・ギャラリー ファンクションルーム ミーティングルーム
商業 B2-2F	約1,100坪 ショップ&レストラン



建設中の(仮称) 天神 1-7計画 左側に見える芝生は福岡市役所前広場、右側には西日本鉄道福岡(天神)駅が見える

型の躯体柱と吹抜け空間を設け、ランドマーク性を持たせると同時に、街路・広場空間との連続性を確保する工夫がされている。

建築的な工夫は、美観だけでなく都市の安全性・回復力向上にも及ぶ。耐震性や非常用電源などの防災機能を強化することで、災害時の事業継続性を担保し、都心中心部のインフラとしての信頼性を高めている。こうした仕様は、主要な交通結節と公共機能に近接する立地条件を前提にした設計でもある。

天神の都心は、地下街、駅前、市役所前広場、中央公園が密集し、もともと人の動きが厚いエリアだ。ただし、業務集積地でもあるため、平日はワーカーが多く、買い回り客はそれほど多くないという特徴もある。したがって、建築が内向きに完結するだけでは、街路

や広場に滞留する余地が生まれにくい。そこで重要になるのが、建物と都市空間を結び付けるデザインと施策だ。三菱地所が推進している代表的な施策が、エリアマネジメント団体「We Love 天神協議会」との協働による(仮称) 天神 1-7 計画に隣接した道路空間を活用したイベントだ。これは市役所前に位置する市道天神4号線(きらめき通り)を活用し、車道・歩道を一体として使い、音楽、飲食、マーケットなどを組み合わせるもので、単なる商業施設の集客イベントにとどまらない都市空間の実験として位置付けられている。日常的な通過空間に滞在と交流の機能を挿入するこの取り組みは、計画建物の外構設計や周辺公共空間との連動を視野に置いた都市活用の試行でもある。小林主事は「広場や公園、ほこみち制度に指定された道路空間が都心部に集積しているのは他都市にはない天神の宝。再開発後のこれからの天神を盛り上げていくという多様な主体者に天神の都市空間を使ってもらい、体験を蓄積してもらっている。こうした積み重ねが天神の経験値となり、再開発により生まれた高質なオフィスと街文化が融合することで天神のまちの価値の向上に繋がっていくと思う」。既に、イベントを評価したテナントの引き合いもあるという。

(仮称) 天神 1-7 計画は、こうした道路イベントを瞬間的な賑わいとして終わらせず、建物の低層部・外構と一体化させ、平日・休日を通じて人の滞在を促す都市構造の創出を目指している。市役所前広場のような既存の公共空間と道路空間の連携は、天神ビッグバン全体が掲げる「歩行者中心の都市化」と高い親和性を持つ。

三菱地所にとって、イムズが商業と文化の結合を示した先例であるとすれば、(仮称) 天神 1-7 計画は、そこで得られた知見を建築・街路・広場・公共空間の複合的な更新へ発展させる試みでもある。CLTや植栽、防災機能の強化、そして道路イベントを含む都市空間の使い方への意識は、単なる建て替えを超えた「都市の質の再構築」という視点に立っている。(仮称) 天神 1-7 計画は天神に新たな都市機能と街路体験を提供することを通じて、中心市街地の競争力を強化する役割を担っている。



(仮称) 天神 1-7計画沿いの道路を利用したイベント「BLOCK PARTY」

令和8年度税制改正要望

不動産協会は、9月19日に開催した理事会において「令和8年度税制改正要望」を決定しました。

主な要望は次の通りです。

(要望の全文は協会HP「https://www.fdk.or.jp/f_suggestion/zeisei.html」で
ご覧いただくことができます。)

I. 持続可能な経済社会の構築に 不可欠な重要税制

1. 直面する課題に対応し良質な国民生活の基盤を形成する住宅税制の継続
令和7年度に適用期限を迎える住宅ローン減税の延長 等
2. 長期保有土地等に係る事業用資産の買換え特例の延長等
3. 都市再生促進税制の延長・拡充
4. 国家戦略特区に係る特例の延長等

II. 都市の国際競争力強化と多様で 魅力的なまちづくり税制

1. 都市再生促進税制の延長等（再掲）
2. 国家戦略特区に係る特例の延長等（再掲）
3. 都市の防災性能向上や物流効率化等実現に向けた支援措置の延長・創設
4. ウォークアブル推進税制の延長・拡充
5. ダイバーシティ促進に向けたまちづくりに対する支援措置の延長・拡充
6. CNやDXの技術進展も踏まえたまちづくりに対する支援措置の延長・創設

III. 未来志向の豊かな住生活を実現するための税制

1. 直面する課題に対応し良質な国民生活の基盤を形成する住宅税制の継続
令和7年度に適用期限を迎える住宅ローン減税の延長 等（再掲）
2. 新築住宅に係る固定資産税の軽減特例の延長

3. 居住用財産の買換え・売却に伴う特例の延長
4. 住宅及び住宅用土地の取得に係る不動産取得税の特例の延長
5. 認定住宅等に係る特例の延長
6. リフォーム促進税制の延長
7. 更新等による良質な住宅ストック形成に資する特例の延長・創設等
8. 多様化する住宅ニーズ等に対応するための税制の創設等
9. 住宅取得に対する安定的な負担軽減

IV. 不動産事業の推進等に不可欠な税制

1. 長期保有土地等に係る事業用資産の買換え特例の延長等（再掲）
2. 土地の売買等に係る登録免許税の特例の延長
3. 個人の優良長期譲渡所得の軽減税率特例の延長
4. 法人等の土地譲渡益重課の課税停止期間の延長
5. 低未利用地の適切な利用・管理を促進するための特例の延長
6. 工期の長期化を踏まえた税制上の必要な対応
7. 土地固定資産税負担の適正化に向けた中長期的な対応
8. 芸術文化・スポーツ等の施設整備に対する支援措置の創設
9. 国際課税の諸課題への対応
10. 償却資産課税や事業所税等について立地競争力の観点から総合的に負担軽減
11. 不動産に係る多重課税の排除



一般社団法人 不動産協会
2026年1月<通巻137号>

発行人 | 一般社団法人 不動産協会
〒100-6017 東京都千代田区霞が関3-2-5
霞が関ビル17階
Tel.03-3581-9421
<https://www.fdk.or.jp>

編集人 | 不動産協会広報委員会
企画・編集協力 | 株式会社不動産経済研究所
レイアウト・デザイン | 株式会社タクトデザイン事務所
印刷 | 三美印刷株式会社

FORE137号に関するアンケートのお願い

平素より、FOREをご愛読いただき誠にありがとうございます。
今後の誌面づくりの参考とさせていただくため、皆さまのご意見、ご感想をお聞かせいただけますと幸いです。
右記アンケートへのご協力の程、宜しくお願い申し上げます。





港区海岸の「日の出ふ頭」は、
関東大震災後 大正14年に築港された
東京港における最初の近代的ふ頭だ。
当時の欧州の陸揚げ倉庫を模した
三角屋根の倉庫群は往時の姿のまま稼働している。
東京の近代を物語る芝浦の海辺に、
新しい時代を象徴する美しい建物が加わった。