

アイランドシティ事業計画



平成21年12月

福岡市

博多港開発株式会社

目 次

I 基本的な考え方

1. 事業計画策定のねらい

- (1) アイランドシティ整備事業の概要 1
 - 1) 事業の目的
 - 2) 事業の仕組み
 - 3) 事業の進捗状況
- (2) 事業計画策定の趣旨 5
 - 1) これまでの取組
 - 2) 今回の事業計画策定の主旨

2. みなとづくり・まちづくりの基本理念

- (1) みなとづくりの基本理念 10
- (2) まちづくりの基本理念 11

3. 骨格形成の基本的な考え方

- (1) 土地利用ゾーニング 12
- (2) 交通ネットワーク形成の基本方針 13
- (3) 環境創造の基本方針 14
 - 1) 基本方針
 - 2) 環境創造の取り組み

II 事業推進方針

1. みなとづくりエリア

- (1) 博多港の概要 15
 - 1) 博多港の地理的特性
 - 2) 博多港の港勢
- (2) 国際コンテナ物流ゾーンの形成 18

(3) みなとづくりエリアの目標像	20
1) 九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支えるみなと	
2) 低炭素社会の実現に貢献するみなと	
3) 災害に強い安心・安全のみなと	
(4) 九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支えるみなと	21
1) 需要に対応した国際コンテナターミナルの充実・強化	
2) 臨海部物流拠点の形成	
3) 道路ネットワークの形成	
(5) 低炭素社会の実現に貢献するみなとづくり	23
1) 環境に配慮した物流拠点の整備	
2) 緑地空間の創出	
(6) 災害に強い安心・安全のみなとづくり	24
(7) 整備計画等	24
1) 対象区域	
2) みなとづくりエリア全体の計画人口	
3) みなとづくりエリアのスケジュール	
4) 土地利用の方針	
(8) 企業立地の取り組みについて	26
1) 立地交付金制度の活用	
2) 建築物に係る制度的対応	

2. まちづくりエリア

(1) 計画対象	28
1) 対象区域	
2) まちづくりエリア全体の計画人口	
3) 市5工区のスケジュール	
(2) まちづくりエリアの目標像	29
1) 環境共生を実感できるまち	
2) 多様な都市機能と良質な住環境が共存する交流のまち	
3) 多彩な人々が学び、新たな産業を創出するまち	
(3) 土地利用の方針	30
1) 住宅ゾーン	
2) 新産業・研究開発ゾーン	
3) 複合・交流ゾーン	
4) 環境ゾーン	
5) センター地区	

(4) 拠点とネットワークの形成方針	33
1) 拠点の形成	
2) ネットワークの形成	
(5) まちづくりの基本方針	36
1) 環境共生のまちづくり	
2) 健康のまちづくり	
3) みんなで関わるまちづくり	
(6) 都市空間デザインの方針	44
1) 「場所の特性」を生かした都市空間の創造	
2) まちのうるおいと賑わいを醸成する都市空間の創出	
3) 個性と秩序のある都市空間の構成	
4) ユニバーサルデザインによる暮らしやすい都市空間の創出	
5) 都市空間デザインを牽引する軸や拠点の形成	
(7) 交通ネットワークの整備方針	51
1) 道路ネットワークの配置方針	
2) 人と環境にやさしい歩行者・自転車環境の充実	
3) 公共交通の充実及び新たな交通手段の導入促進	
4) 環境共生、ユニバーサルデザイン、景観形成などに配慮した道路整備	
(8) 緑と水辺の環境整備方針	55
1) 博多湾東部地域における水と緑の拠点づくり	
2) 緑の顔づくり	
(9) まちの整備方針	58
1) 住宅・住環境の整備方針	
2) 産業集積の方針	
(10) まちづくりの推進について	64
1) まちづくり促進方策の活用	
2) まちづくりの拠点機能の導入	

3. エコパークゾーンを中心とする博多湾東部地域

(1) 現状	65
1) エコパークゾーン周辺の博多湾東部地域	
2) エコパークゾーン	
(2) 将来像	67
1) 市民に親しまれ利用される空間づくり	
2) エコパークゾーンを中心とする水と緑の拠点づくり	

Ⅲ アイランドシティ整備事業費	72
-----------------	----

Ⅳ アイランドシティの事業収支

1. 福岡市工区

(1) 機能施設整備事業の収支計画	73
-------------------	----

(2) 臨海土地整備事業の収支計画	73
-------------------	----

2. 博多港開発(株)工区	75
---------------	----

I 基本的な考え方

1. 事業計画策定のねらい

(1) アイランドシティ整備事業の概要

1) 事業の目的

アイランドシティ整備事業は、アジアをはじめとする世界との「ゲートウェイ（玄関口）」である博多港の機能強化^{※1}を図るほか、埋め立てによって新たに生まれる都市空間を活用して「先進的なまちづくり」や「新しい産業の集積」を進めることを目的として、博多湾の東部海域において、平成6年から整備を進めているものです。

九州・西日本の市民生活や地域経済の活性化に大きく貢献するとともに、アジアに向けた都市戦略上も重要な機能を担う事業です。

◇港湾機能の強化

暮らしや地域経済を支える博多港。世界とつながる国際物流拠点として港湾機能の強化を図ります。

◇快適な都市空間の形成

人と地球にやさしい住環境と活力あるコミュニティを創造します。

◇新しい産業の集積拠点の形成

アジア、世界を見据えた新しい産業の集積拠点を形成し、福岡市の21世紀の活力を創造します。

◇東部地域の交通体系の整備

海の中道地区への道路を整備することにより、和白周辺の交通渋滞の緩和を図るなど、東部地域の交通体系整備に寄与します。



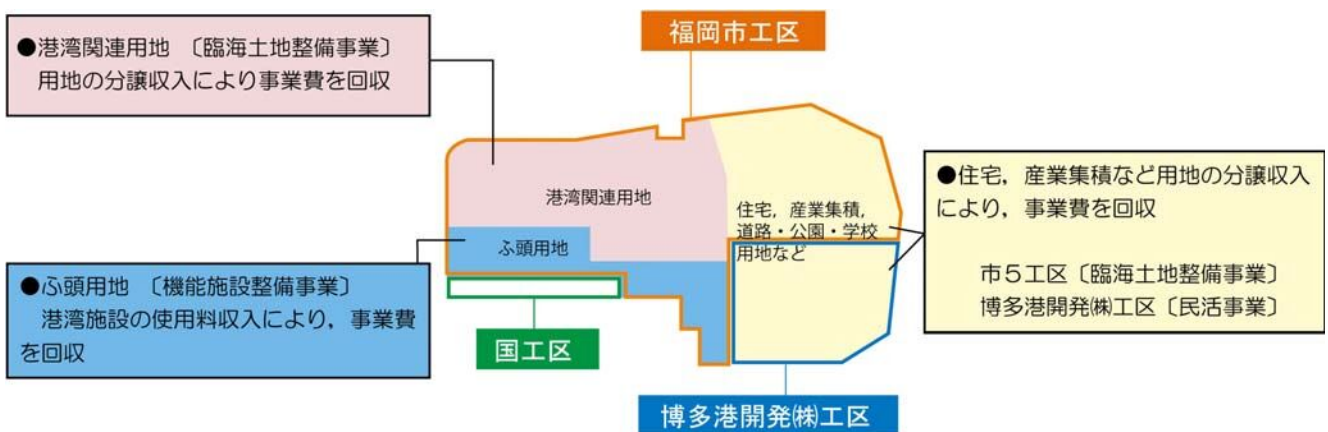
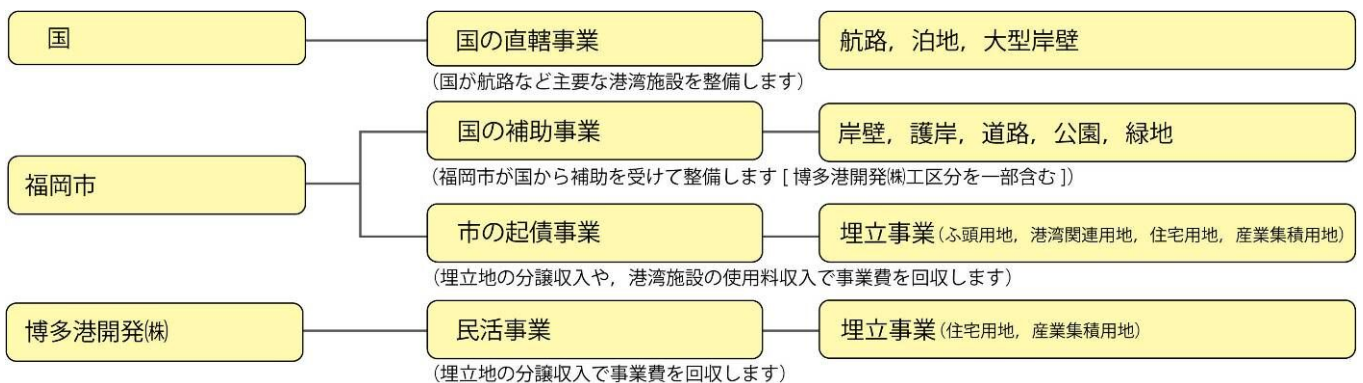
^{※1} 博多港の機能強化：大型船が入港できるようにするため、大水深の航路を整備し、それにより生じるしゅんせつ土砂などを活用し埋め立てを行い、増加する取扱貨物量や大型船に対応した港湾施設の整備を行っている。

2) 事業の仕組み

アイランドシティ整備事業は、市政推進の根幹の計画である「福岡市マスタープラン」や博多港の長期的な開発、利用、整備について定めた「博多港港湾計画」などに基づいて土地利用の方針を定め、国（国土交通省九州地方整備局）、本市及び博多港開発(株)^{※1}の三者で事業を進めているものです。国は、大型岸壁や航路・泊地の整備、本市は岸壁背後の用地の造成、荷役機械の整備、港湾関連用地・住宅用地・産業集積用地の造成及びその分譲、また、博多港開発(株)は、住宅用地・産業集積用地の造成及びその分譲を行っています。

市が実施する事業には、国から補助を受けて、岸壁、護岸、道路、公園、緑地を整備する「補助事業」と、本市が地方債を発行して調達した資金で埋め立てや荷役機械などの港湾施設を整備し、造成地の分譲収入や港湾施設の使用料収入で事業費を回収する「起債事業」とがあります。

このうち「起債事業」は、「機能施設整備事業」として、ふ頭用地の造成や荷役機械の整備費を、これらの使用料収入で償還していくとともに、「臨海土地整備事業」として、港湾関連用地や住宅用地・産業用地の造成費を土地の分譲収入により償還しています。



^{※1} **博多港開発(株)**：博多港の近代化を進めるために、民間資金を積極的に導入し機動的に整備を図ることを目的として、福岡市及び地元経済界の出資で昭和36年に設立された第3セクター。

3) 事業の進捗状況

ア. 埋め立て工事

平成6年7月の着工から約15年を経た現在、計画面積約401haのうち、その71%にあたる約287haが竣功^{※1}済みです。

イ. みなとづくりエリア

アイランドシティ中央部を南北に貫く臨港道路の西側の「みなとづくりエリア」においては、平成15年9月から「C1コンテナターミナル」が供用を開始しています。

このコンテナターミナルに連続する「C2コンテナターミナル」については、平成18年度から整備に着手した水深15m岸壁（国直轄工事）及びその背後ヤード（岸壁含む奥行き150m）を、平成20年10月に供用開始したところです。また、平成21年度末には、ターミナルを拡張し、奥行き350mで供用する見込みです。

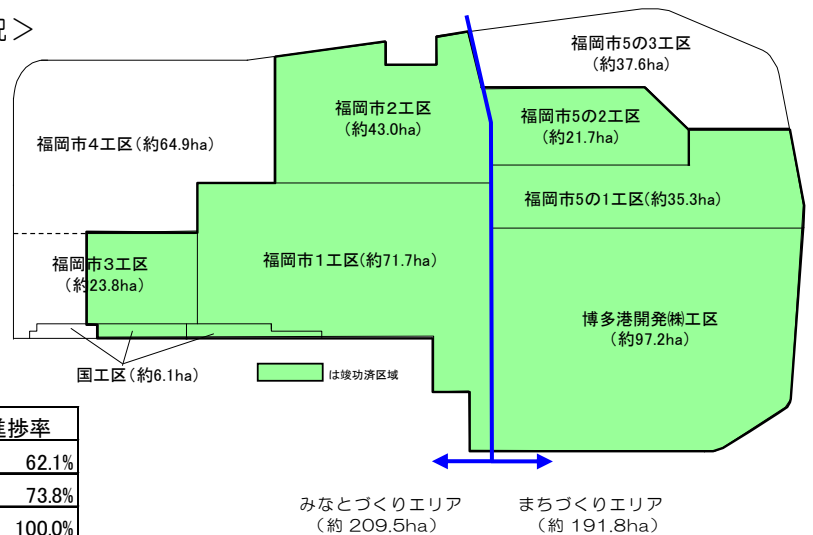
平成15年11月に就航した「上海高速貨物船^{※2}」についても、その取扱量は順調に推移しています。

また、港湾関連用地の分譲は、これまでの計画（「平成16年度事業計画」）にほぼ沿った形で進んでいるところです。



<みなとづくりエリア>

<竣功状況>



区分	全体面積	竣功面積	進捗率
福岡市	298.0ha	185.2ha	62.1%
国	6.1ha	4.5ha	73.8%
博多港開発株	97.2ha	97.2ha	100.0%
合計	401.3ha	286.9ha	71.5%

※1 竣功：埋め立てに関する工事が完成した状態。その後、土地分譲までに地盤改良や基盤整備を行う。

※2 上海高速貨物船：上海港～博多港(約900km)を28時間で結ぶ貨物船。通常の貨物船と違い、航空輸送にひけをとらないスピーディな物流を可能にしている。

<まちづくりエリア>



ウ. まちづくりエリア

臨港道路東側の「まちづくりエリア」のうち、南側半分の博多港開発(株)工区については、平成17年12月から「照葉のまち」への入居が始まり、約4年が経った現在、約1,100世帯、約3,300人(平成21年11月末現在)の市民が暮らしています。

同工区では、平成19年4月には「サイバー大学^{※1}」が開学、同年6月には「福岡ビジネス創造センター^{※2}」がオープンし、さらに、平成20年4月には福岡市初の施設一体型小中連携教育校(「照葉小中学校」)がスタートし、平成21年5月には股関節・膝関節外科専門病院が開院するなど、まちづくりが目に見える形で進んでいます。

また、同工区の土地分譲については、分譲予定面積約80haのうち、約76%(約60.5ha)が既に分譲済みとなっています。

<現在の分譲状況>



※1 サイバー大学：「アジアビジネス特区」を活用した、日本で初めて全ての授業をインターネットのみで行う株式会社立の4年生大学。

※2 福岡ビジネス創造センター：産学官が連携し、新しいビジネスに取り組む企業や先進的な研究を行う研究者等を支援する施設で、平成19年6月に開設。

(2)事業計画策定の趣旨

1)これまでの取り組み

平成6年度に着手したアイランドシティ整備事業は、平成39年度の土地最終分譲までの長期にわたる事業です。これまでも、平成11年度に「大規模事業点検」を実施し、平成14年度には「新事業計画」を策定、平成16年度には博多港開発(株)旧2工区(現・市5工区)の埋立権を市が譲り受けるなど、その時々々の社会経済情勢の変化に的確に対応しながら事業を進めてきました。

ア. 埋立免許出願時の事業計画(平成5年)

平成5年の事業計画は、アイランドシティの埋立免許を出願した際に、本市がアジアの交流拠点都市として更なる飛躍を遂げるため、アイランドシティにおいて、人・物・情報が相互に交流し、その中から、新しい文化や生活が生まれる「新たなポート(港)」を目指し、海に目を向けた新しい「みなとまち」の創造をコンセプトとして取りまとめたものです。

この中で「まちづくりの方向性」を掲げ、「まちづくりの基本計画」「事業推進方策」「基盤施設整備計画」「環境の保全と創造」について謳っています。

〈まちづくりの方向性〉

- ◇水と緑に囲まれた快適なまちづくり
- ◇知的刺激のある文化のまちづくり
- ◇多彩な生活シーンが息づく複合的なまちづくり

イ. 「大規模事業点検」(平成11年)

平成11年の大規模事業点検は、本市の厳しい財政状況や当時の社会経済情勢を踏まえ、10の大規模事業について「事業点検プロジェクトチーム」による点検が行われ、各事業の今後の方向性が取りまとめられたものです。

アイランドシティ整備事業に関しては、港湾関連用地、サイエンスパーク(研究施設用地、産業開発用地)、住宅用地の整備について、改めてその必要性が確認されました。

そのうえで、土地分譲収入で事業費を回収する「臨海土地整備事業」と「民活事業(「博多港開発(株)」が実施する事業)」を中心に、事業の将来性を見込むとともに、当時の社会経済情勢を踏まえて、土地分譲時期、分譲価格等について新たに設定し、事業採算性が確認されたものです。

ウ.「新事業計画」(平成 14 年)

事業着手から7年が経過し、博多港開発(株)工区の土地造成がほぼ終わり、同工区の住宅用地分譲を控えた平成14年、国内は、少子・高齢化、高度情報化、国際化の進展など社会情勢が大きく変化し、それとともに、金融情勢や事業を取りまく環境はより厳しさを増していました。

「新事業計画」は、金融情勢をはじめ厳しい事業環境の中で、同社が事業を長期的・安定的に推進するとともに、魅力あるまちづくりを実現するため、公共による事業の導入も図りつつ、まちづくりのコンセプトや土地利用のゾーニング、戦略的なリーディングプロジェクト、収支計画などについて取りまとめたものです。

エ. 博多港開発(株)旧2工区(現在の市5工区)埋立権の譲り受けとそれに伴う事業計画(「平成16年度事業計画」)の策定

アイランドシティ整備事業は、近代的なみなとづくりによる「港湾機能の強化」を図りながら、「新しいまちづくり」を目指す、公共性の高い事業です。

新しいまちづくりについては、博多港開発(株)が民間金融機関などから資金調達を図り、本市と一体となって整備を進めてきたところでした。

しかしながら、引き続き、当時の厳しい社会経済情勢の下、民間金融機関は短期的な採算性を重視する傾向が強まり、同社が民間から長期的な資金調達を行い、安定的にまちづくりに取り組んでいくことが困難な状況にありました。

このため、本市の将来に必要な不可欠であるこの事業を、長期的・安定的に、かつ着実に進めていくため、平成16年度に検討を重ね、関係機関との協議や議会での審議を経て、平成17年3月、同社旧2工区(現・市5工区)の埋立権を市が譲り受けるとともに、事業計画を策定し、市が事業を進めていくこととしたものです。

オ.「検証・検討チーム」による検証・検討(平成19年4月~11月)

上記のように、その時々々の社会経済情勢の変化に的確に対応しつつ事業を推進してきましたが、「事業の意義、目的などに市民の十分な理解を得られていない面があり、期待の声の一方で、批判や疑問の声もありました。」(平成19年6月「アイランドシティ整備事業及び市立病院統合移転事業検証・検討 中間報告」より)

このため、平成19年4月に、庁内に副市長をチームリーダーとした「検証・検討チーム」を設置し、アイランドシティを将来にわたり市民の貴重な財産としていくために、全庁的な観点から検証・検討が行われました。

検証・検討チームは、6月の中間報告において、アイランドシティ整備事業は「みなとづくりエリア、まちづくりエリアとも、概ね『平成16年度事業計画』に沿って事業が進められ、一定の成果が得られていること」を確認したうえで、同事業が抱える課題を示すとともに、それに対する検討の方向性を示しました。

9月には「検証・検討結果報告」として、先の中間報告で示された課題解決の方向性に基ついて検討した結果が、いくつかの提案と併せて報告されました。

さらに、12月には「検証・検討 報告書」において、市民から寄せられた意見などに対する考え方、今後の進め方などを加え、8ヶ月間にわたって取り組んだ検証・検討作業の総まとめとして、論点の整理や今後の方向性が示されました。

〔平成19年12月「検証・検討 報告書」の概要〕

1. みなとづくりエリアにおける国際物流拠点機能の強化・企業立地の促進
 - ①アジアに直結した博多港の直背後地としての優位性を活かした企業立地誘導方策や立地交付金制度の拡充についての検討
 - ②青果市場の市2工区への立地を活かした土地利用方策等の検討
2. まちづくりエリアの将来像や土地利用の方向性
 - ①広域から人が集まる「賑わいとふれあいの場」としての「センター地区」の設定
 - ②魅力ある良質なまちを形成するための、まとまりのある規模での民間開発の誘導
 - ③市民との連携、共同によるエコパークゾーンの整備・保全及び野鳥公園の実現に向けた取り組みの推進
3. まちづくりエリアにおける産業集積・企業立地の促進
 - ①立地交付金制度の拡充による、まちの熟成を促進する集客・交流機能の誘導
 - ②民間施設の立地を幅広く可能とするための建築物の規制・誘導方策の具体化
4. みなとづくり・まちづくりの展開を踏まえた交通基盤の対応
 - ①海の中道大橋4車線化や自動車専用道路導入検討の早期着手
 - ②まちづくりの進展にあわせた鉄道構想の中長期的な対応
 - ③まちの初動期におけるバス等の交通アクセスの充実についての交通事業者への働きかけ
5. 事業の着実な推進の前提となる事業収支の安定性向上
 - ①起債の借換えや資本費平準化債の効果的な導入
 - ②博多港開発(株)工区における、計画進捗の目標に一定の幅を持たせることなどを含めた現行の枠組みについての、協調融資銀行団との協議・検討
 - ③新たに講じる様々な方策や民間事業者の立地意欲を勘案した土地分譲計画及び事業収支計画の作成

カ. 検証・検討を受けた市としての意思決定(平成 19 年 12 月)

「検証・検討 報告書」の提案内容について、市の方針として決定し、全庁的な推進体制の下、スピード感を持って取り組むこととしました。

2) 今回の事業計画策定の主旨

今回の事業計画は、本市の将来に大きな可能性を秘めたアイランドシティを「市民の貴重な財産」とするために、新しい「みなとづくり」「まちづくり」に全力をあげて、かつスピード感を持って取り組んでいくための事業方針として策定したものです。

策定にあたっては、検証・検討チームによる中間報告において、アイランドシティ整備事業が「平成16年度事業計画」に沿い、一定の成果が確認されていることから、基本的には同計画を踏襲することとしました。

そのうえで、検証・検討における提案、福岡市新病院、新青果市場のアイランドシティへの立地を、市民や議会での意見などを踏まえ、市の施策として意思決定したことを受け、事業を実施する観点から、より現実的で具体的な内容の検討を行ったものです。

特に、まちづくりエリアにおいては、平成14年に策定した「新事業計画」におけるまちづくりの理念を継承しつつ、事業を取り巻くその後の環境の変化、企業ニーズなどを踏まえ、今後、開発を進めていく市5工区を中心に、低炭素型のまちづくり^{※1}を基本とする新しいまちづくりコンセプトを策定するとともに、その実現に向けた事業推進方策の検討を進めました。

今後は、この計画を基本として、本市の将来を展望したアイランドシティ整備事業を、市民や議会の理解と協力を得ながら着実に推進し、アイランドシティが「市民の貴重な財産」となるよう取り組んでまいります。

※1 低炭素型のまちづくり：私たちの日常生活や経済活動から出されるCO₂の量が、地球が自然に吸収できる範囲内に収まり、私たちが一層豊かな暮らしを送っている社会（低炭素社会）の実現を目指し、民生分野・産業分野などあらゆる分野において、エネルギーの効率的利用や太陽光など再生利用エネルギーの活用、緑化の推進など様々な取り組みを進めていくこと。

□ 事業のあゆみ

平成 元年	7月	博多港港湾計画改訂（島形式への変更）
平成 5年	5月	公有水面埋立免許出願
平成 6年	4月	公有水面埋立免許取得
	7月	アイランドシティ整備事業着工
平成11年	12月	大規模事業点検の結果として「事業の継続」を公表
平成14年	4月	「新事業計画」策定
	10月	アイランドシティ内の道路の一部開通
平成15年	3月	住宅用地分譲開始
	6月	「ふくおか健康未来都市構想」とりまとめ
	9月	「国際コンテナターミナル」の一部供用開始（C1ターミナル）
		市工区港湾関連用地分譲開始
		「まちづくりプラン」策定
	11月	「上海～博多高速貨物船（RORO 船）」の就航
		「照葉まちづくり」構想発表
平成16年	3月	市1工区への民間企業進出（物流センター操業開始）
	11月	「アイランドシティ整備事業博多港開発(株)第2工区に係る埋立権の譲り受けについて」（「平成16年度事業計画」）策定
平成17年	9月	「第22回全国都市緑化ふくおかフェア」「照葉まちびらきフェア」開催（9/9～11/20）
	12月	「照葉のまち」住宅入居開始
平成18年	6月	「香椎照葉三丁目地区開発事業」（住宅，オフィス，生活利便施設等）一部着工
	8月	「国際コンテナターミナル」着工（C2ターミナル：水深15m岸壁）
平成19年	4月	「照葉小学校」開校
		「サイバー大学」開学
		博多港開発(株)工区へ民間企業進出
		アイランドシティ中央公園全面開園
		「アイランドシティ事業検証・検討チーム」設置
	6月	「福岡ビジネス創造センター」開設
	12月	「アイランドシティ整備事業及び市立病院統合移転事業検証・検討報告書」公表
平成20年	4月	「照葉中学校」開校（福岡市初の施設一体型小中連携教育校スタート）
	7月	「臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の形成を図る区域」を博多港港湾計画に位置づけ
	10月	C2コンテナターミナル一部供用開始（水深15m岸壁含む150m部分）
平成21年	5月	股関節・膝関節外科専門病院 開院
	7月	「照葉公民館・老人いこいの家」開館
	10月	特別養護老人ホーム 着工

2. みなとづくり・まちづくりの基本理念

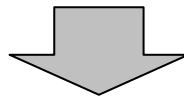
(1) みなとづくりの基本理念

◇博多港の目指すもの

国際競争力のある博多港づくり

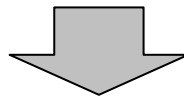
～東アジアのマルチ・クロス・ポートの実現～

九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支える重要な拠点港湾であり、今後とも東アジアの成長と活力を取り込む結節点として、「東アジアのマルチ・クロス・ポート」を目指し、物流・人流の両面において港湾機能の充実・強化に取り組んでいく



◇アイランドシティにおけるコンセプト

国際競争力のある物流拠点の形成



◇みなとづくりエリアの目標像

- 1) 九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支えるみなと
- 2) 低炭素社会の実現に貢献するみなと
- 3) 災害に強い安心・安全のみなと



(2)まちづくりの基本理念

◇背景

3つの主要課題

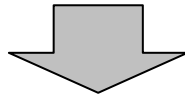
環 境

少子・高齢化

アジア

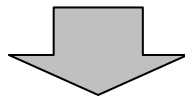
アイランドシティは、新たに生まれる貴重な空間を活用して、誰もが快適な生活を営むことができる住宅地の整備や、環境との共生を図る豊かな緑地空間の整備、アジア・世界を視野に入れた新しい産業の集積などの都市づくりを、行政、市民、事業者、大学などの共働により行います。

こうした都市づくりを通じて、本市におけるより豊かな市民生活や経済の活性化を実現するとともに、この取り組みの成果を、広く九州・全国、そしてアジア・世界へと広げます。



◇コンセプト

都市活力の向上に挑戦する“グリーンアイランド^{※1}”の創造
～豊かな自然と共生する低炭素型のまちづくり～



◇まちづくりエリアの目標像

- 1) 環境共生を実感できるまち
- 2) 多様な都市機能と良質な住環境が共存する交流のまち
- 3) 多彩な人が学び、新たな産業を創出するまち



〈環境共生を実感できるまち〉



〈賑わいとふれあいの場（イメージ）〉



〈産業集積（シーマークビル）〉

※1 **グリーンアイランド**：「グリーン電力」、「グリーン税制」など、「グリーン」は「環境にやさしい」、「環境負荷を与えない」などの意味で使われていることから、豊かな自然環境と共生する低炭素型まちづくりを進めるまち「グリーンアイランド」と定義した。

3. 骨格形成の基本的な考え方

(1) 土地利用ゾーニング

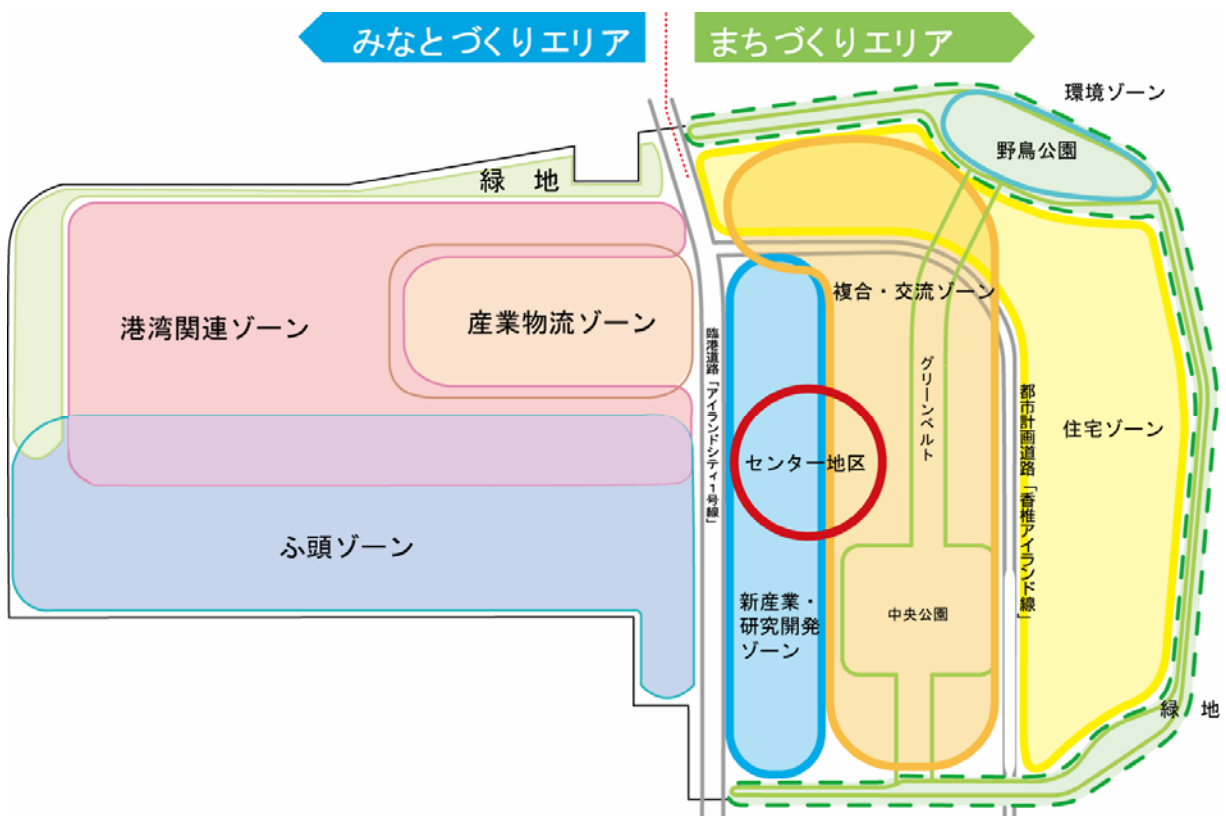
アイランドシティにおける「みなとづくり・まちづくりの基本理念」を踏まえ、将来に向けた新しいみなとづくり・まちづくりを実現するため、各エリアにおいて以下のとおりゾーニングを行います。

◇みなとづくりエリア

博多港での取扱貨物量の増加及び船舶の大型化・コンテナ化に対応した外内貿コンテナターミナルの整備や、コンテナターミナルと背後地との一体的な活用による港湾機能の充実・強化を図るため、「ふ頭ゾーン」「港湾関連ゾーン」及び「産業物流ゾーン」を設定します。

◇まちづくりエリア

九州の発展に貢献できる中枢都市、アジアの交流拠点都市を目指す一環として、アイランドシティにおいては、多様な都市機能を導入することとします。将来の人口増加や市民の多様な住宅ニーズに対応した住宅用地の整備、親水性豊かな緑地空間の創出などを図るため、「住宅ゾーン」「新産業・研究開発ゾーン」「複合・交流ゾーン」及び「環境ゾーン」を設定し、さらに、まちづくりエリアの中央には、「センター地区」を設定します。



<土地利用ゾーニング図>

(2)交通ネットワーク形成の基本方針

アイランドシティを国際競争力のある物流拠点として、その形成を図り、住民、従業者及び来街者の利便性を高めるとともに、本市の東部地域における交通体系の整備に寄与するため、アイランドシティと周辺地域との交通ネットワークを形成します。

○基本方針

博多港での取扱貨物量の増加や福岡市新病院及び新青果市場の立地、広域から人が集まる集客施設の立地等により発生する交通量に適切に対応するため、みなとからまちへの大型車両の進入をできるだけ抑制しつつ、適切な交通ネットワークの形成を図ります。

ア. アイランドシティと既成市街地との交通ネットワークの確立や都心部と海の中道方面の交通流動を促すとともに、アイランドシティのまちづくりや土地分譲の促進を図るため、都市計画道路「香椎アイランド線」、都市計画道路「海の中道アイランド線」の整備を行います。

イ. 国際競争力のある物流拠点の形成をめざすため、コンテナターミナル、外内貿ターミナルなどから発生する港湾関連車両の円滑な流動を図る物流軸として、臨港道路の整備を行います。

ウ. アイランドシティと既成市街地との円滑な広域交通アクセスを確保するため、自動車専用道路の事業化に向けた取り組みを着実に進めていきます。

エ. 本市東部地域の総合的な交通体系整備の観点から、アイランドシティへの鉄道の導入については、中長期的な視点に立ち検討を行うとともに、バス路線を強化するなど、多様な公共交通機関の充実を図ります。



(3)環境創造の基本方針

1)基本方針

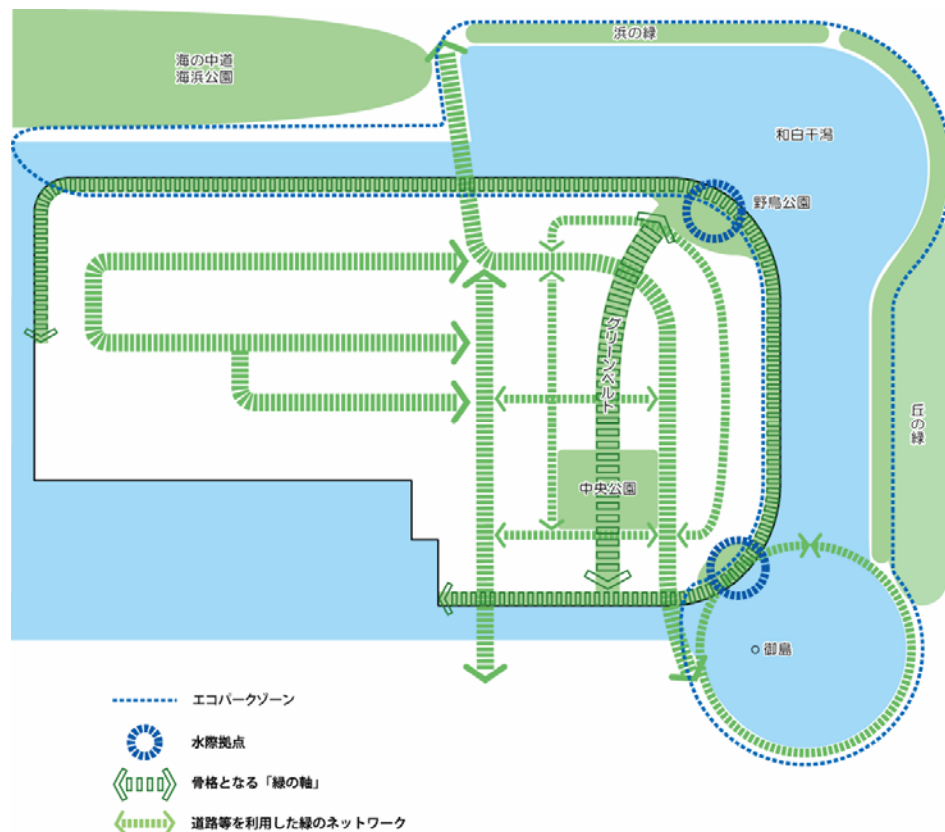
ア. 人と自然が共生した空間の形成を基本理念として、アイランドシティ及び既存海岸部、水域等が一体となった環境の創造を図ります。

イ. アイランドシティでは、水・緑等の自然環境や新たな都市システムを積極的に取り入れた、将来の「環境共生都市」のモデルとなるまちづくりを計画的に行います。特に、市5工区においては、地球温暖化防止や循環型社会の形成などのために、豊かな自然環境に隣接する立地特性や、これまでの博多港開発(株)工区での取り組みを踏まえながら、先進的モデル都市にふさわしい取り組みを重点的に行い、その成果を本市の都市づくりに生かしていきます。

ウ. アイランドシティにより創出される静穏な海域特性や自然環境を生かし、市民が水と親しめる快適な環境の創造を図ります。

2)環境創造の取り組み

立地特性を生かし、自然とふれあい、豊かな感性を育む環境共生空間の創出を図るため、「エコパークゾーン」と一体となった親水性の高い水辺空間の創出や野鳥公園の整備等に取り組むとともに、積極的な緑化による緑あふれるまちの創造とその象徴的な空間として「緑の軸(グリーンベルト)」の創出に取り組んでいきます。



<緑と水辺の環境整備のイメージ>

Ⅱ 事業推進方針

1. みなとづくりエリア

(1) 博多港の概要

1) 博多港の地理的特性

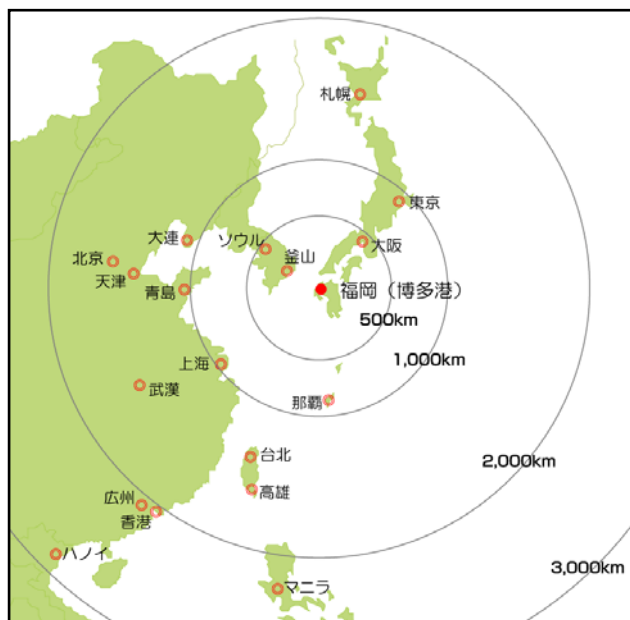
博多港は、国内の主要港湾の中で東アジアに最も近い地理的優位性を持ち、博多港～東京港と等距離にある 1,000km 圏内には、経済成長著しい中国の各都市、韓国、台湾までが位置しています。

国際コンテナ定期航路については、アジア、北米、欧州、中近東など 15 か国・地域の 37 主要港と 31 航路・月間 174 便（平成 21 年 12 月現在）のコンテナ航路ネットワークで結ばれており、10 年前と比較すると、中国、東南アジアを中心に航路数が増加しています。

また、東アジアとの近接性を活かして、上海との間には高速 RORO 船^{※1}が、釜山との間には国際フェリーが就航しています。

一方、北米、欧州などとの長距離基幹航路^{※2}については、航路数・便数ともに減っているものの入港船舶の大型化が進んでおり、平成 21 年 2 月からは博多港における入港最大船型となる 94,000 総トン級のコンテナ船（約 8500TEU^{※3}積：欧州航路）が毎週寄港するなど、世界と九州をダイレクトにつなぐ拠点港として発展しています。

さらには、10km 圏内に陸海空の輸送拠点や交通拠点が集中する立地的優位性を有しています。



<博多港の位置関係>

※1 **RORO船**：Roll On Roll Off Ship の略。船の中にトレーラーやフォークリフトが自走して乗り込むことが可能な構造（ランプウェイ等）を持ち、クレーンを使わずに貨物の積み降ろしができる船。

※2 **基幹航路**：北米、欧州とアジアとを直接結ぶ定期航路のこと。

※3 **TEU**：Twenty-foot Equivalent Units の略。20 フィート（コンテナの長さ約 6 m）換算のコンテナ取扱個数の単位。

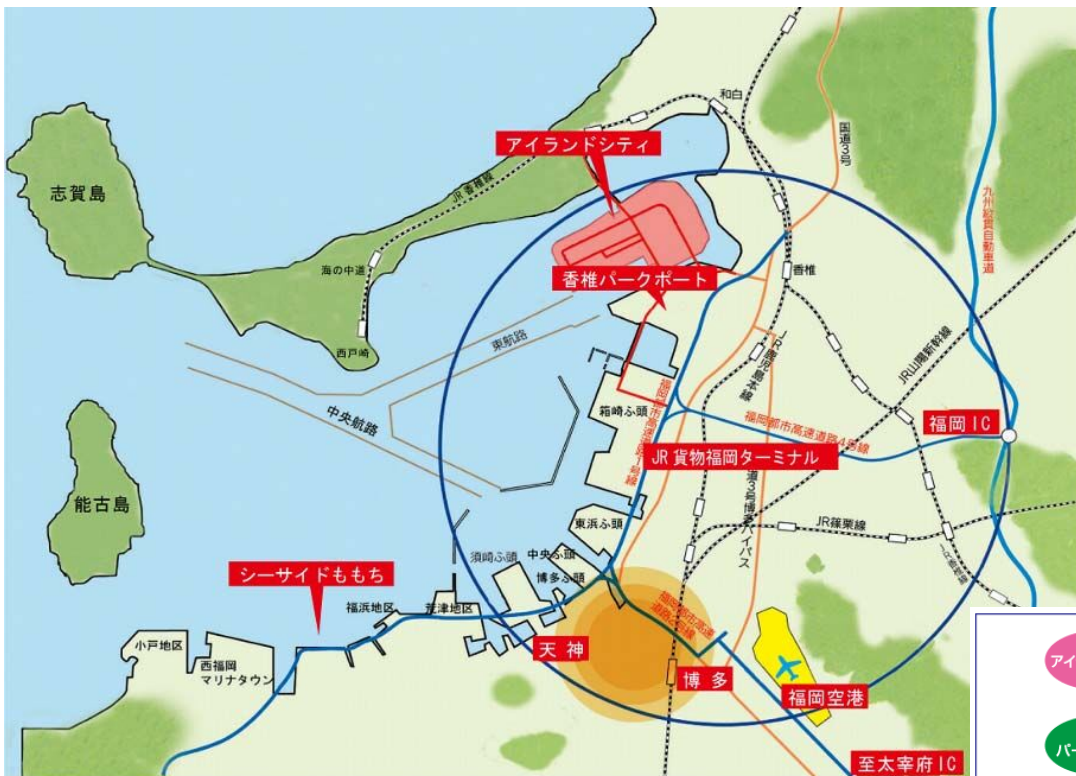


■博多港の国際コンテナ定期航路
31航路・月間174便 (2009年12月1日現在)
 欧州・北米・中近東 : 3航路・10便
 東南アジア : 8航路・32便
 中国 : 13航路・60便
 韓国 : 7航路・72便

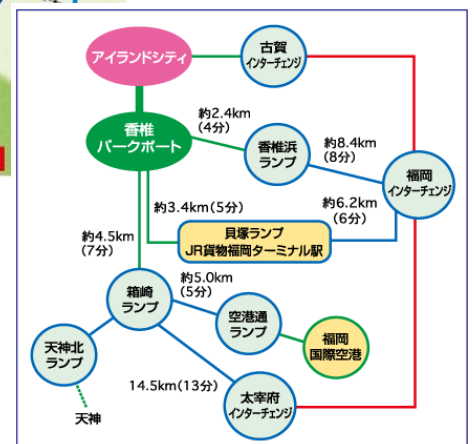
※ 高速 RORO 貨物船等含む

1999年の国際コンテナ定期航路
 24航路・月間108便
 世界一周・欧州・北米 : 12航路・44便
 ・地中海・中近東・豪州
 東南アジア : 4航路・16便
 中国 : 6航路・24便
 韓国 : 2航路・24便

※ 高速 RORO 貨物船等含む



<陸海空の物流ネットワーク>



2) 博多港の港勢

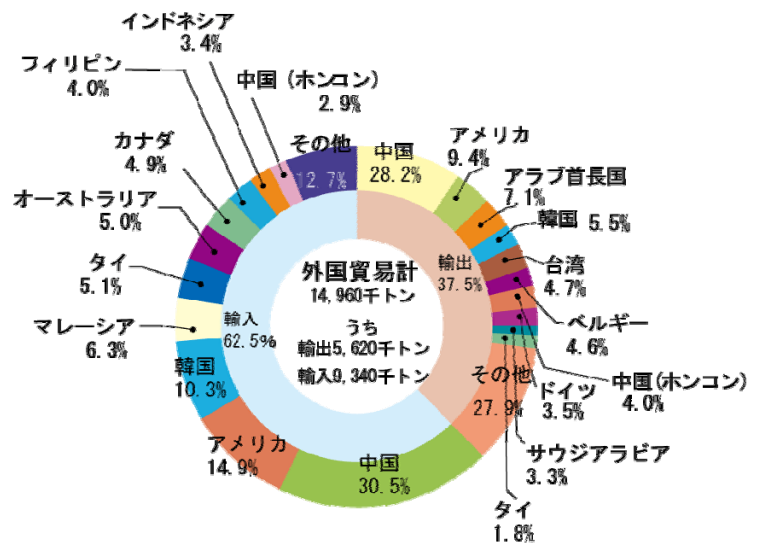
ア. 概況

平成20年に博多港に入港した船舶は、外航・内航あわせて33,106隻、海上出入貨物は約2,910万トン、国際海上コンテナ取扱個数は約76万TEUを取り扱っています。

イ. 外国貿易

中国などの東アジアの経済成長や国際分業体制の進展に伴い、博多港の貿易相手国は、輸出では中国、韓国、台湾、香港で約4割、輸入では中国、韓国、マレーシア、タイで約5割を占めています。

輸出入(相手国・地域別)



○輸出

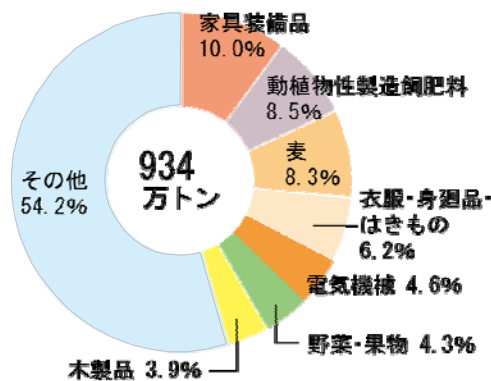
輸出品目については、背後圏である九州では自動車産業や半導体産業の多くの企業が集積していることから、タイヤ等のゴム製品、完成自動車、二輪自動車、産業機械、電気機械で輸出の約7割を占めています。

○輸入

輸入品目については、背後圏の市民生活を支える生活必需品全般や動植物性飼肥料を取り扱っており、これらで約3割となっています。

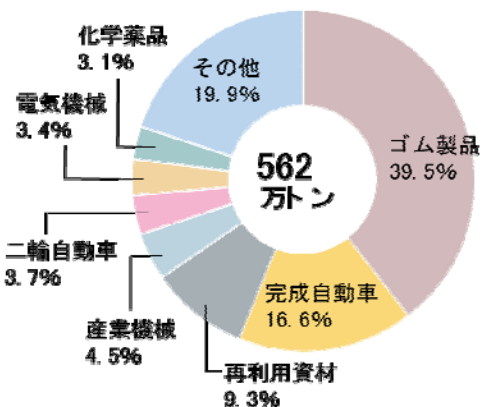
■海外から輸入している物

(平成20年：博多港)



■海外へ輸出している物

(同左)



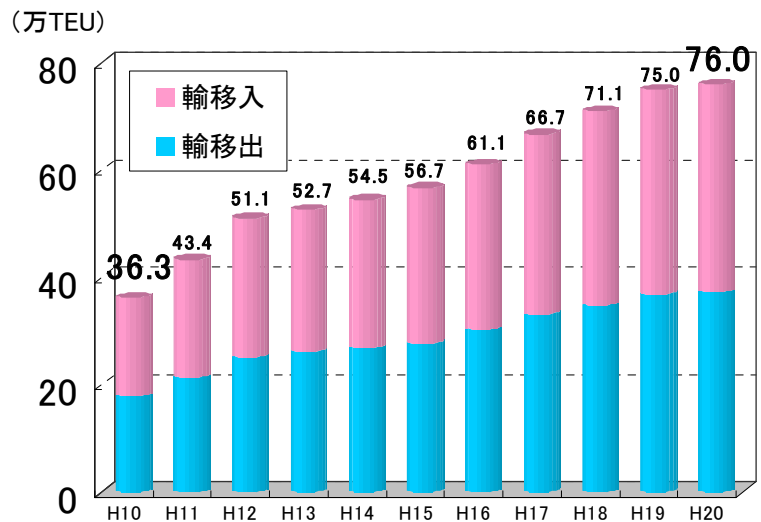
(2) 国際コンテナ物流ゾーンの形成

貨物の海上輸送に関してはコンテナ輸送が主流となっており、博多港の平成20年の国際海上コンテナ貨物取扱量は76万TEU（過去最高を更新：10年前の取扱いの2倍以上）となっています。

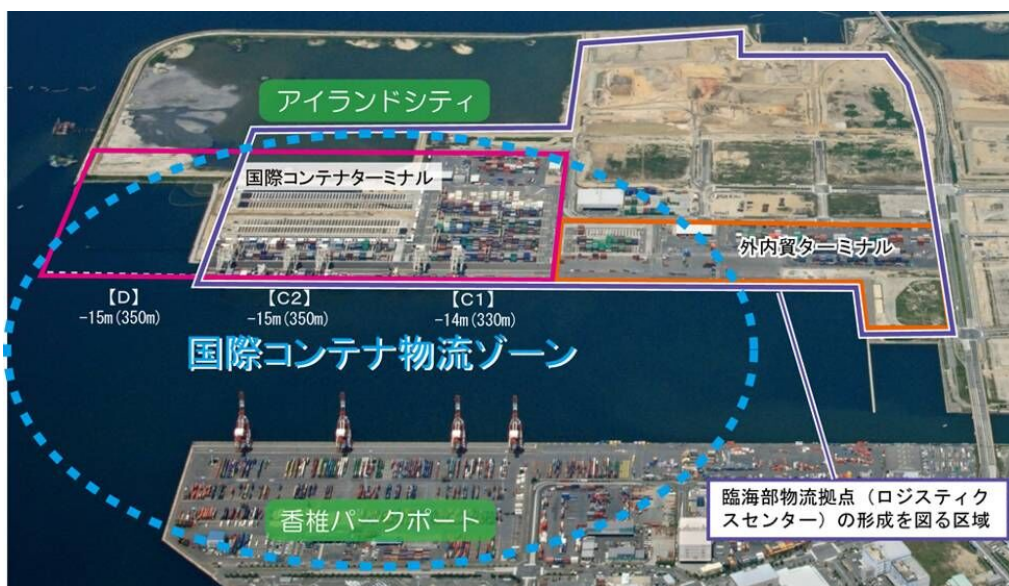
アイランドシティと香椎パークポートコンテナターミナルでは国際海上コンテナ貨物のうち約9割を取り扱うなど、アイランドシティはコンテナ輸送に対応する新たなみなととして整備を進めています。

アイランドシティにおいては、①長距離基幹航路や増大する国際コンテナ貨物への対応 ②東アジア主要港と国内各地をつなぐ結節点の形成 ③アジア圏の準国内輸送化や国際複合一貫輸送^{※1}への対応などを図るため、国際水準の大型コンテナ船が同時に接岸できる水深15mの連続岸壁、高機能・高効率の最新鋭外貿コンテナターミナル及び外内貿ターミナルを一体的に整備します。

また、24時間対応の荷役サービスやITを活用した物流情報の提供（博多港物流ITシステム：HiTS ver.2）による輸送時間の短縮や物流コストの低減、公共コンテナターミナルの民営化によるターミナル運営の効率化を図るなどの港湾サービスを提供し、博多港における国際コンテナ物流ゾーンを形成します。



<博多港の国際海上コンテナ取扱個数の推移>



※1 国際複合一貫輸送：特定の運送品が、単一の輸送契約のもとで、輸送の中継地で一度も開封することなく、2つ以上の種類の異なる運送手段（船と鉄道/トラック、船と航空機など）により最終仕向け地まで多国間で行われる輸送方式。

<博多港マルチ・クロス・サービス>

- ◇国際海上輸送サービスの充実(基幹航路, RORO 船, フェリー航路等)
- ◇陸海空鉄道ネットワークの強化(Sea&Rail, Sea&Air^{※1} サービス等)
- ◇高度な物流結節拠点の形成(コンテナターミナル, 複合型物流施設等)



<博多港マルチ・クロス・サービス>



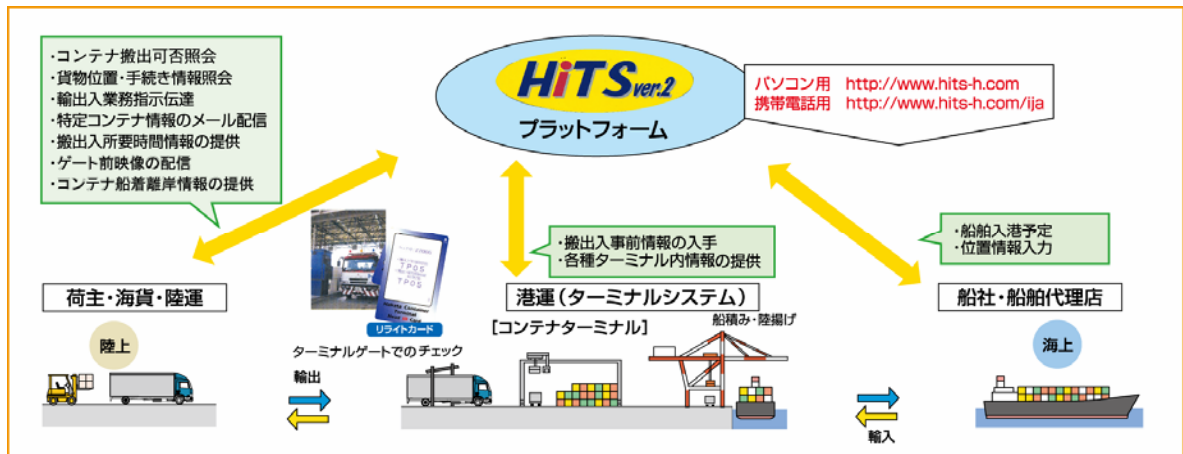
<博多～上海を28時間で結ぶ高速RORO船>



<コンテナターミナルに入港する大型船>

<博多港物流 IT システム(HiTS ver.2)>

コンテナ物流情報をインターネットを活用して利用者間で電子データ交換ができる高度な情報サービスを全国に先駆けて導入しています。これによりコンテナターミナルゲートでの渋滞解消, ペーパーレス化, 入力ミスの抑制など物流業務の効率化が図られ, セキュリティも一層強化されました。



<公共コンテナターミナルの民営化>

「構造改革特別区域法」に基づき, 全国初となる公共コンテナターミナルの民営化を平成16年4月より実施しており, これにより, 施設運営の効率化と港湾コストの削減が図られています。

※1 **Sea&Rail, Sea&Air**: 国際複合輸送において, 海上輸送(船)と鉄道輸送を組み合わせた貨物輸送手段を Sea&Rail, 海上輸送(船)と航空輸送(飛行機)を組み合わせた貨物輸送手段を Sea&Air という。輸送手段を効率的に組み合わせることで, 全て航空輸送とした場合に匹敵する輸送時間(リードタイム)を低コストで実現可能。

(3)みなとづくりエリアの目標像

1)九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支えるみなと

長距離基幹航路の船舶の大型化が進む中，大型化に適切に対応する大水深岸壁の整備を進めるとともに，利用者にとって使いやすいみなとづくりを進めるため，博多港物流ITシステム（HiTS ver.2）の活用による円滑なコンテナ物流を創出し，九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支えるみなとづくりを行います。

2)低炭素社会の実現に貢献するみなと

博多港が有する多様な輸送モードを活かしたモーダルシフトの推進や港湾荷役機器の環境配慮型の導入等により，環境配慮型の物流に転換することで，CO₂ 排出量の最小化など低炭素社会の実現に貢献するみなとづくりを行います。

3)災害に強い安心・安全のみなと

背後圏の経済活動を継続し市民生活を支え，安心・安全なみなとづくりを推進するため，耐震強化岸壁の整備や耐震性を有する荷役機械の導入を図るなど，大規模地震発生時においても一定の港湾機能を確保できるみなとづくりを進めます。

(4)九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支えるみなど

1)需要に対応した国際コンテナターミナルの充実・強化

博多港の国際海上コンテナ貨物取扱量は、コンテナ輸送の拡大や昨今の東アジアの経済発展から、ここ10年で、2倍以上に増加しており、既存のコンテナターミナルは全国的にも突出した稼働率を示しています。また、輸送コストの低減を実現するため、船舶は大型化しており、全長300mを超える大型コンテナ船が建造されています。

これらの動向に適切に対応するため、アイランドシティにおいては、航路・泊地の拡幅・増深を図り、平成15年9月には水深14m岸壁を備えたC1コンテナターミナルを供用開始しました。

さらに、大型コンテナ船が同時に接岸でき、高機能・高効率の荷役機械を備えたターミナルの整備を進め、平成20年10月に、水深15m岸壁を備えたC2コンテナターミナルを一部供用開始したところです。

今後も、コンテナターミナルの稼働状況や、大型船舶の入港状況などを見極めながら施設整備を進め、国際コンテナターミナルの充実・強化を図ります。

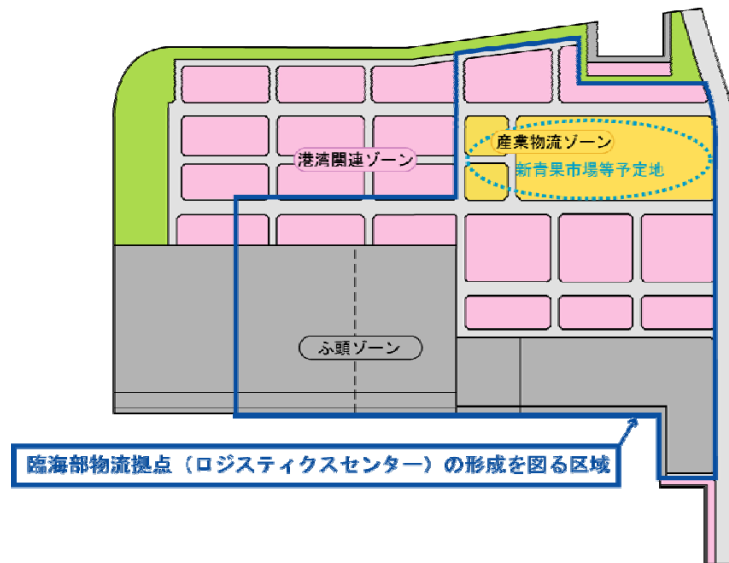


＜稼働中のアイランドシティコンテナターミナル＞

2) 臨海部物流拠点の形成

国においては、港湾の国際競争力の強化のため、「臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成を図るための施策」を導入し、東アジアに近い地理的優位と、陸海空の交通ネットワークを有する博多港が、国内で初めて同施策の対象とされました。

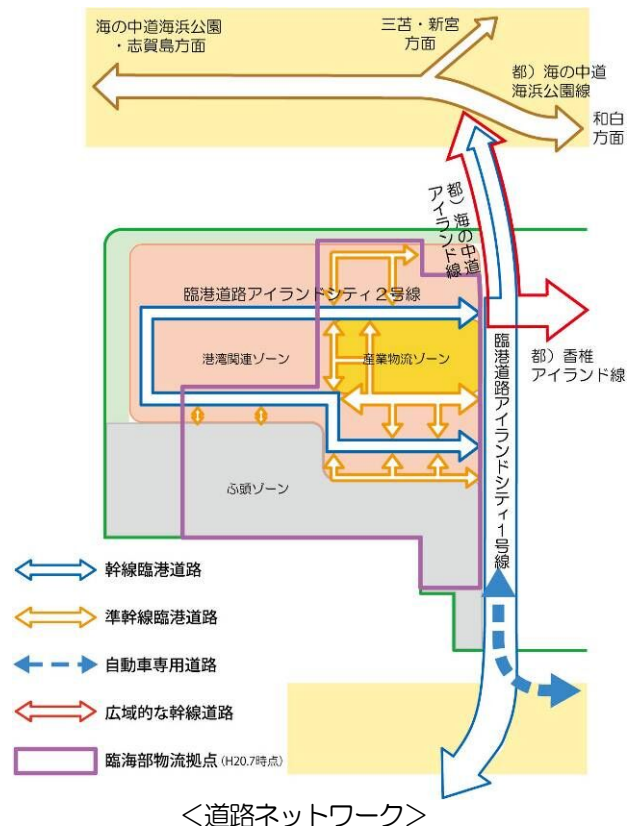
このことから、平成20年7月に、アイランドシティみなとづくりエリアのうち、125haを「臨海部物流拠点の形成を図る区域」として博多港港湾計画に位置づけており、今後、コンテナターミナルと高度な物流施設とが一体となって機能する物流拠点の形成を図っていきます。



3) 道路ネットワークの形成

コンテナ貨物の取扱いの増加等に伴う交通を適切に処理し、円滑な物流ネットワークを形成するため、アイランドシティ地区と背後圏とを結ぶ幹線臨港道路の整備を進めます。

また、コンテナターミナルと一体的に機能する高度な物流拠点の形成を図るため、「臨海部物流拠点（ロジスティクスセンター）の形成を図る区域」内において、コンテナターミナルと背後の物流施設を有機的に連携する幹線臨港道路及びこれに準ずる臨港道路の整備を行います。



(5) 低炭素社会の実現に貢献するみなとづくり

1) 環境に配慮した物流拠点の整備

アイランドシティコンテナターミナルでは、ハイブリッド型トランスファークレーン導入による荷役のCO₂排出量の低減（従来型と比較して最大50%のCO₂を削減）やITシステム（HiTS ver.2）導入に伴うトラックの待ち時間削減によるCO₂排出量の低減などに取り組んでいます。

今後は、コンテナターミナルにおける省エネや新エネルギーの導入など、更なるCO₂排出量の削減に取り組んでいきます。

また、従来の物流施設に加え、高度化・大型化する複合型物流施設等が与える景観面等の影響を緩和するため、「アイランドシティ環境配慮指針^{*1}」や「アイランドシティ港湾関連用地景観形成ガイドライン^{*2}」に沿って、敷地内緑化、屋上緑化などを適切に誘導するとともに、道路緑化を推進することにより、周辺地域の環境や景観との調和に配慮した港湾空間の創出を図ります。



<C2コンテナターミナルに導入したハイブリッド型トランスファークレーン^{*3}>

^{*1}「アイランドシティ環境配慮指針」：アイランドシティにおいて先進的な環境共生都市を実現するため、緑化の推進や省エネルギー設備、新エネルギーシステムの導入など、環境に配慮した施設設備について立地事業者を誘導する指針。

^{*2}「アイランドシティ港湾関連用地景観形成ガイドライン」：高度な機能を有した博多港の新たな物流拠点として、調和ある良好な港湾環境の創出を図るため、緑化の推進や壁面位置の指定など、景観に配慮した施設整備について立地事業者を誘導する指針。

^{*3}トランスファークレーン：コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積み卸しを行う橋型クレーン。C2コンテナターミナルに導入したハイブリッド型トランスファークレーンは、従来は利用していなかったコンテナを巻き下げる時に発生するエネルギーを蓄電装置に貯え、そのエネルギーをコンテナ巻き上げ時の補助エネルギーとして活用するもの。既存のものに比べ、燃費向上最大50%、CO₂排出量削減最大50%、エンジン騒音最大約20dB低減等が期待できる。

2) 緑地空間の創出

みなとづくりエリアの北側対岸には、緑豊かで自然海岸が美しい海の中道海浜公園等が位置していることから、緑地整備にあたってはその立地特性を生かすとともに、物流施設が立地する港湾空間と周辺環境との調和・修景機能などを果たさせるため、「エコパークゾーン」と連携した緑地空間を創出します。

(6) 災害に強い安心・安全のみなとづくり

アイランドシティにおいては、C2コンテナターミナルの水深15m岸壁を、耐震強化岸壁として整備するとともに免震構造のコンテナクレーンを導入するなど取り組みを進めています。

今後も、C2と連続したD岸壁（耐震強化岸壁）の整備や耐震性を有する荷役機械の導入など、災害に強いみなとづくりを進めていきます。



<免震構造を採用したコンテナクレーン>



<クレーンの免震装置>

(7) 整備計画等

1) 対象区域

みなとづくりエリア全体
(約209.5ha)を対象とする。

2) みなとづくりエリア全体の計画人口

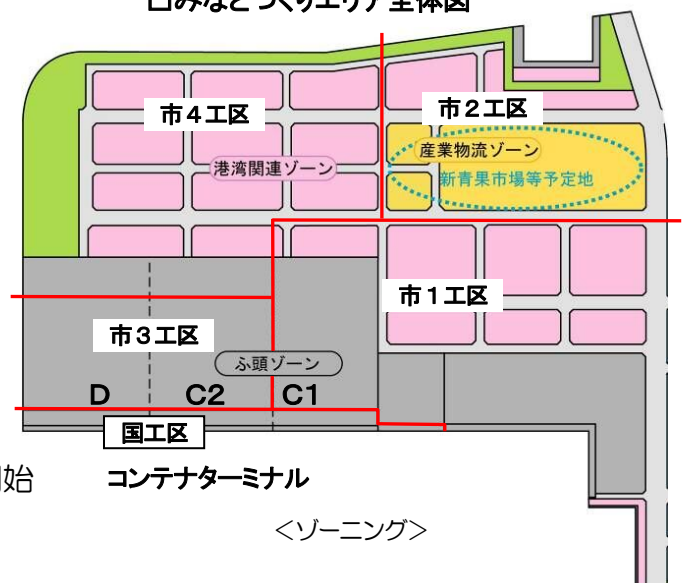
従業者数：約8,000人

3) みなとづくりエリアのスケジュール

平成30年代

市4工区の港湾関連用地分譲開始

□みなとづくりエリア全体図



<ゾーニング>

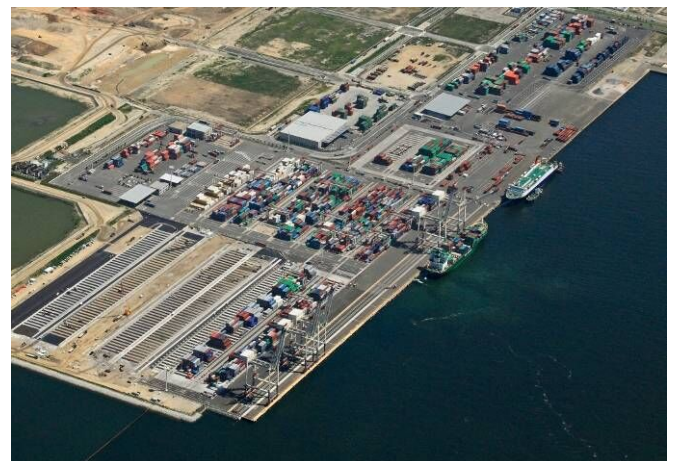
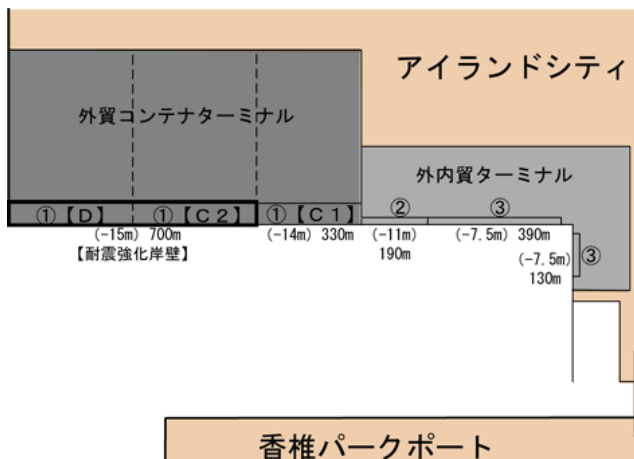
4) 土地利用の方針

ア. ふ頭ゾーン

- ①高規格外貿コンテナターミナル，外内貿ターミナルを整備します。
- ②外貿コンテナ貨物の増加や船舶の大型化に対応して，水深 14m (C 1) 及び水深 15m (C 2) の岸壁各 1 バースを国において整備したほか，将来的には，さらに水深 15m の岸壁 1 バースを計画しています。
- ③水深 15m (C 2) の岸壁においては，災害に強いみなとづくりを進めるため，耐震強化岸壁として整備しました。

<係留施設計画>

区 分	水 深	バース数	延 長
①外 貿 コンテナ岸 壁	-15m	2	700m
	-14m	1	330m
② 外 貿 岸 壁	-11m	1	190m
③ 内 貿 岸 壁	-7.5m	4	520m



<岸壁とターミナル>

イ. 港湾関連ゾーン

- ①ふ頭ゾーン背後に，港湾機能を充実していくための保管施設，保管とともに流通加工等を行う複合型物流施設，港湾関連業務施設等の立地を図る港湾関連ゾーンを整備します。
- ②ふ頭ゾーンや産業物流ゾーンと有機的・一体的な連携を図り，総合的な港湾物流空間を形成します。

ウ. 産業物流ゾーン

- ①港湾貨物などの流通加工・展示等を取扱う物流施設，関連施設等が立地することにより，ふ頭ゾーンや港湾関連ゾーンと連携しながら，総合的な産業物流ゾーンの形成を目指します。
- ②新青果市場については，アジアも視野に入れた拠点市場としての将来が展望されます。その立地により，みなとづくりエリアの物流拠点としての機能の充実が図られることから，農産品物流の中核的役割を担う青果物物流センターの形成を進めます。

(8) 企業立地の取り組みについて

博多港は、東アジアとの近接性や RORO 船などの国際海上輸送サービスと内航船とのトランシップ^{※1}機能に加え、JR 貨物福岡ターミナル、九州縦貫自動車道福岡インターチェンジ及び福岡空港が、10km 圏内にあることから、輸送モード毎の物流作業を、博多港1カ所で済ますことが可能となります。(P16参照)

とりわけ、アイランドシティは、このような博多港のポテンシャルを生かし、①物流コストの削減 ②リードタイムの縮減 ③CO₂(二酸化炭素)排出量の低減 ④高品質輸送の実現など、事業者・荷主の多様な物流ニーズに応えられる、広域的・高次元の物流拠点として機能していく必要があります。

一方、物流関連企業では、荷役作業から通関、仕分け、検品・検収などの流通加工等の機能に加え、異なる機能を有する複数の事業者が拠点的に立地し、そこで一貫して操業する「即時流通配送機能を有するワンストップサービスの複合型物流施設」への需要が高まっています。こうした施設により、福岡都市圏、九州圏のみならず、西日本・関西・関東圏をも視野に入れた流通が行えます。

これらのことから、従来の保管型機能を中心とした施設に加え、即時流通配送機能を有する複合型物流施設の誘致を行っていきます。

また、複合型物流施設は大型化する傾向にあり、多額の初期投資を要することなどから、企業の立地を促進し、物流拠点の形成を促進していくための制度の充実を図っていきます。

1) 立地交付金制度の活用

大型の複合型物流施設は、土地購入や施設建設等への多額の初期投資や操業開始までに相当の期間を必要とします。事業の立ち上げにかかる立地企業の負担軽減を図るため、新たに、延べ床面積が概ね10万㎡を超える施設を対象とした大型特例^{※2}を設けるとともに、賃貸型の施設を提供する事業者に対しても自社所有の事業者と同様の交付額とするなど、制度の充実・強化を図りました。

国際物流拠点の形成を目指すアイランドシティにおいては、これらの支援制度を活用し、高度なロジスティクス機能と広域的な輸送機能を併せ持つ物流関連企業の立地を促進します。

※1トランシップ：積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されず、途中港で積み替えされること。

※2大型特例：平成20年4月の福岡市企業立地促進交付金制度改正に伴い導入された特例。施設の延べ床面積が概ね10万㎡を超える対象事業者に対し、土地、建物、機械整備の取得費の5%（限度額10億円）を交付する。

2) 建築物に係る制度的対応

大型の複合型物流施設では、迅速で効率的な物流を行うために、40フィートコンテナを積載したトレーラーが施設の上層階まで自走できる直径40mにもなる螺旋状の車路をもつ多層階建ての物流施設が一般的となっており、施設内に多くの共用部分が必要となります。

こうしたことから、物流本来の有効床面積をいかに多く確保するかが肝要であり、この課題への対応を進めていきます。



<複合型物流施設のイメージ>

2. まちづくりエリア

これまでまちづくりを進めてきた博多港開発(株)工区では、良質な住宅や福岡市初の施設一体型の小中連携教育校、またオフィスビルなどが整備され、まちづくりが目に見える形で着実に進んでいます。

市5工区を中心とする今後のまちづくりについては、これまでの実績や事業を取り巻く環境の変化、企業のニーズ等を踏まえてとりまとめた、まちづくりエリアの目標像やまちづくりの基本方針等に沿って、質の高い都市空間づくりを行うとともに、福岡市の特性を生かした新しい産業集積拠点の形成を図るなど魅力ある都市づくりを進めていきます。

(1) 計画対象

1) 対象区域

まちづくりエリア全体（約 191.8ha）を対象とする。

そのうち、市5工区エリア※¹約 98.6ha

2) まちづくりエリア全体の計画人口

居住人口：約 18,000 人

従業者数：約 10,000 人

3) 市5工区のスケジュール

平成25年度

市5工区のまちびらき
(住宅への入居開始)

平成30年代

市5工区のまちづくり完成

 市5工区エリア

□まちづくりエリア全体図



※¹ **市5工区エリア**：事業推進方針における市5工区とは、まちづくりエリアの中央を東西に走るアイランドシティ西3号線及び東2号線以北の区域とする。

(2)まちづくりエリアの目標像

1)環境共生を実感できるまち

緑の象徴となるアイランドシティ中央公園や野鳥公園，これと連なる「緑の軸（グリーンベルト）」等により，海に抱かれ緑あふれるまちの骨格を形成します。

また，和白干潟をはじめとする博多湾東部の海域及び海岸域における生物の生息環境の保全・創造に努め，周辺の自然環境と一体となった，水と緑に囲まれた環境を市民共有の財産として創出するとともに，自然エネルギーの活用，資源の有効利用などを積極的に進め，環境との共生が感じられるまちづくりを行います。

2)多様な都市機能と良質な住環境が共存する交流のまち

本市の拠点の一つである東部副都心（香椎）との連携・機能分担を図りながら，広域から人が集まる「賑わいとふれあいの場」を形成する商業・業務機能や教育・科学・文化・芸術の情報発信機能などを重点的に誘導します。

また，先導的な「照葉のまちづくり」のコンセプトを踏まえ，「環境共生」「コミュニティ」「健康」「子ども」を柱とした先進的なまちづくりを進め，多様な都市機能と良質な住環境が共存し，「職・住・学・遊」が集約された，本市における新たな都市拠点として，魅力あるまちづくりを展開します。

3)多彩な人々が学び，新たな産業を創出するまち

周辺の豊かな自然環境と共生し先進的モデル都市づくりを進めるアイランドシティをフィールドとして，子どもの創造性や意欲を育むとともに，次代を担う夢と知性を持った国内外の人材育成に取り組みます。

また，これらの取り組みや良好な就業環境を生かし，アジア・世界を視野に入れながら，健康・医療・福祉関連分野，知識創造型産業^{※1}，自動車関連産業等の研究開発機能の集積や産学連携・創業支援機能の充実を進め，個性と創造性に富んだ多彩な人々が学び，新たな産業を創出するまちづくりを進めます。

^{※1} **知識創造型産業**：情報や知識，特許，技術，ノウハウといった無形の知的資源を原料として，これを加工して付加価値をつけ，新たな知的生産物などを創り出す産業。

例) 情報関連産業 (IT,ロボット,半導体の研究開発等)，ゲームなどデジタルコンテンツ関連産業，ナノテク関連産業等。

(3)土地利用の方針^{※1}

1)住宅ゾーン

先導的な「照葉のまちづくり」のコンセプトを踏まえ、海と緑を身近に感じ健やかで生き生きとした暮らしを実現する住環境の整備を進めます。

また、多様なコミュニティ活動の拠点機能の導入や、地域住民の生活を支える日常的なサービスを提供する施設等の立地誘導により、賑わいや利便性を享受できる住宅地の形成を図ります。

【機能】 ▽居住機能 ▽コミュニティ活動の拠点機能 ▽教育機能
 ▽生活利便機能 ▽公園・緑地機能 等



<照葉のまち>



<照葉小中学校>

2)新産業・研究開発ゾーン

博多港開発(株)工区で集積が進んでいる健康・医療・福祉関連分野を引き続き集積していくとともに、本市の今後の産業政策上重要となる知識創造型産業や自動車関連産業、国際ビジネス等の新しい産業や、これらを支える教育・人材育成関連産業についても、環境共生のまちづくりによる良好な就業環境等への需要が期待される研究開発機能などを中心に集積を進めていきます。

【機能】 ▽健康・医療・福祉関連機能 ▽新産業関連機能
 ▽国際ビジネス機能 ▽教育・人材育成機能 等



<股関節・膝関節外科専門病院>



<シーマークビル>

^{※1} 土地利用の方針：土地利用の方針については、P32の土地利用イメージ図を参照。

3)複合・交流ゾーン

アイランドシティ中央公園と野鳥公園を結ぶグリーンベルトにおいては住民、事業者及び来街者が憩い、回遊し、交流するなど多様な活動や利用ができる空間を創出します。

この象徴的で魅力ある空間などを生かして、周辺地域では、健康・医療・福祉関連機能、国際ビジネス機能、教育・人材育成機能、商業機能や居住機能等の導入を図り、複合的な交流空間の形成を進めます。

【機能】 ▽公園・緑地機能 ▽国際ビジネス機能 ▽居住機能 ▽商業機能
▽健康・医療・福祉関連機能 ▽教育・人材育成機能 等



<アイランドシティ中央公園>



<居住・商業施設（香椎照葉三丁目地区）>

4)環境ゾーン

海に囲まれたアイランドシティの特性を生かし、周辺の自然環境と調和を図り、水と緑が一体となった空間を創出します。

また、「野鳥公園」など、生物の生息環境の保全・創造を図りながら、自然とのふれあいや環境に関する研究・学習などを通じて市民が交流する拠点としての機能の導入を図ります。

さらに、「御島^{※1}（みしま）」に面した地域を中心として海とふれあう親水空間の形成を図ります。

【機能】 ▽公園・緑地機能 ▽環境関連機能 ▽交流機能 等



<外周緑地>



<野鳥公園イメージ（山口県立きらら浜自然観察公園）>

^{※1}御島：アイランドシティと御島崎沖に挟まれた海域に浮かぶ小島。香椎宮の鳥居が立つ。
(位置についてはP46参照)

5) センター地区

広域から人が集まり、まちづくりを促進する中核拠点として「賑わいとふれあいの場」を形成する商業・業務機能や、教育・科学・文化・芸術機能など多様な都市機能の重点的な導入を図り、まちづくりエリアにおける都市拠点の形成を目指します。

- 【機能】 ▽商業・業務機能
 ▽教育・科学・文化・芸術機能 等

<土地利用イメージ>



(4) 拠点とネットワークの形成方針

アイランドシティのまちづくりを牽引し、まちの骨格となる「拠点」と「ネットワーク」の形成を図ります。

1) 拠点の形成

ア. 都市拠点(センター地区)

センター地区を、都市拠点と位置づけ、広域から人が集まり、まちづくりを促進する中核拠点として「賑わいとふれあいの場」を形成するため、商業・業務機能や、教育・科学・文化・芸術機能など多様な都市機能の重点的な導入を図ります。

イ. コミュニティ拠点

小・中学校を中心とした地区を、コミュニティ拠点と位置づけ、多様なコミュニティ活動の拠点機能の導入を図ります。

ウ. 水際拠点

野鳥公園と御島に面した地域を水際拠点と位置づけ、それぞれの地域特性に応じて、自然と人が共生した空間整備を進めます。

2) ネットワークの形成

ア. アイランドシティと周辺の地域を結ぶ地域連携軸のネットワーク

都市計画道路「香椎アイランド線」及び「海の中道アイランド線」の沿線をアイランドシティと周辺の地域を結ぶ地域連携軸と位置づけ、東部副都心(香椎・千早)及び地域拠点(和白)に集積する都市機能との相乗効果により、軸沿いの機能集積を図ります。

この地域連携軸により、海の中道等との結びつきを図り、本市東部地域の交通ネットワークを形成します。

また、地域内の適切な交通ネットワークや各拠点相互を結ぶネットワークを形成し、アイランドシティ内の回遊性を高めます。

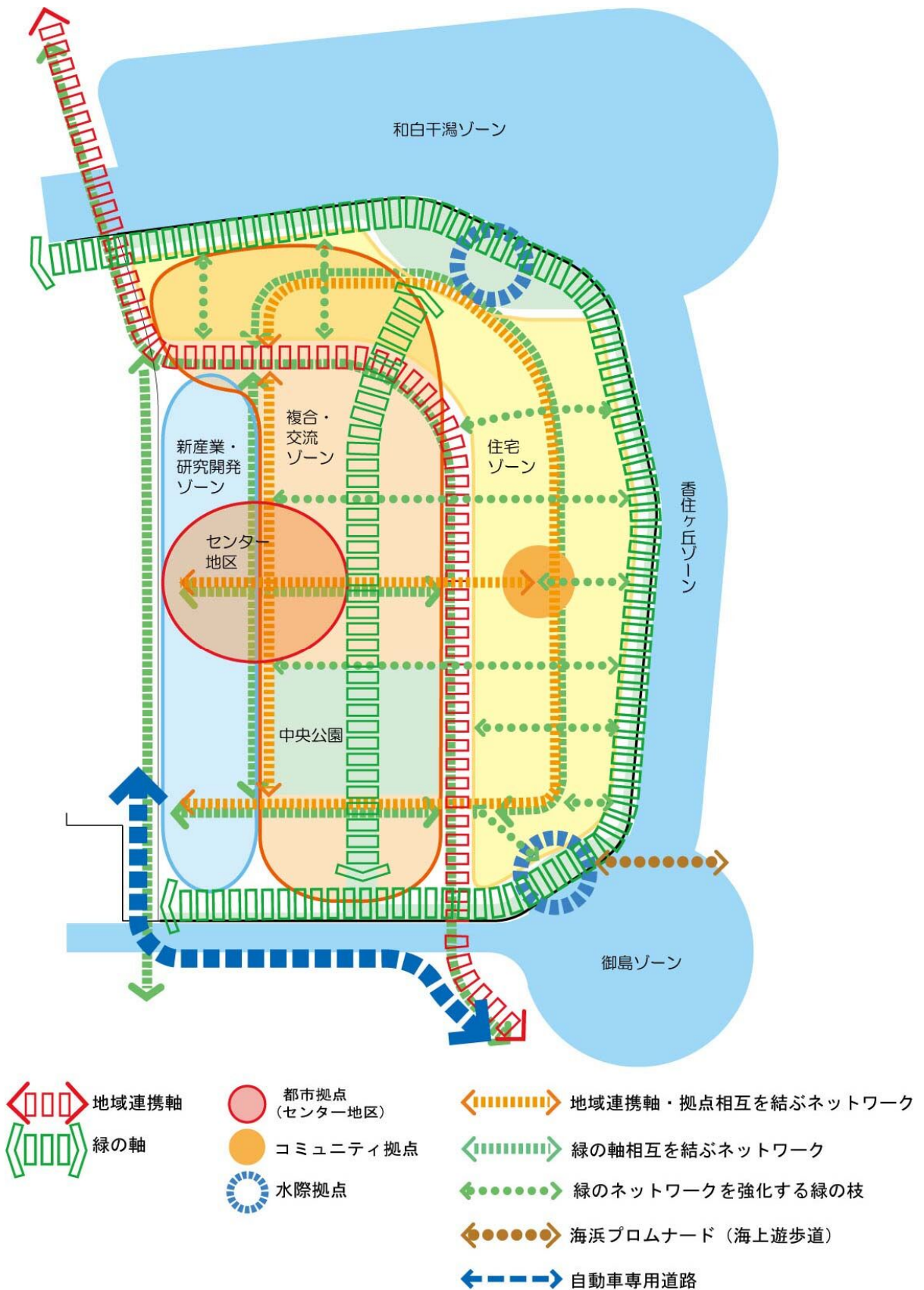
イ. 緑の軸相互を結ぶネットワーク

アイランドシティ中央公園とこれに連なる南北方向の「緑の軸(グリーンベルト)」と、アイランドシティの外周を取り巻く「緑の軸」とを相互に結ぶ「緑のネットワーク」を形成し、緑豊かな空間整備を図ります。

〈拠点とネットワークの形成①：アイランドシティと周辺地域〉



<拠点とネットワークの形成②：アイランドシティ>



(5)まちづくりの基本方針

1)環境共生のまちづくり

ア. 基本方針

アイランドシティのまちづくりにおいては、これまで博多港開発(株)工区において、「アイランドシティ環境配慮指針」※1等に沿い、自然環境との共生や省エネルギーシステムの導入など、環境共生都市を目指した取り組みを進めています。

今後、市5工区を中心に以下のテーマ及びキーワードに基づき、さらに先進的な環境共生のまちづくりを進め、その成果を広く本市の都市づくりに生かしていきます。

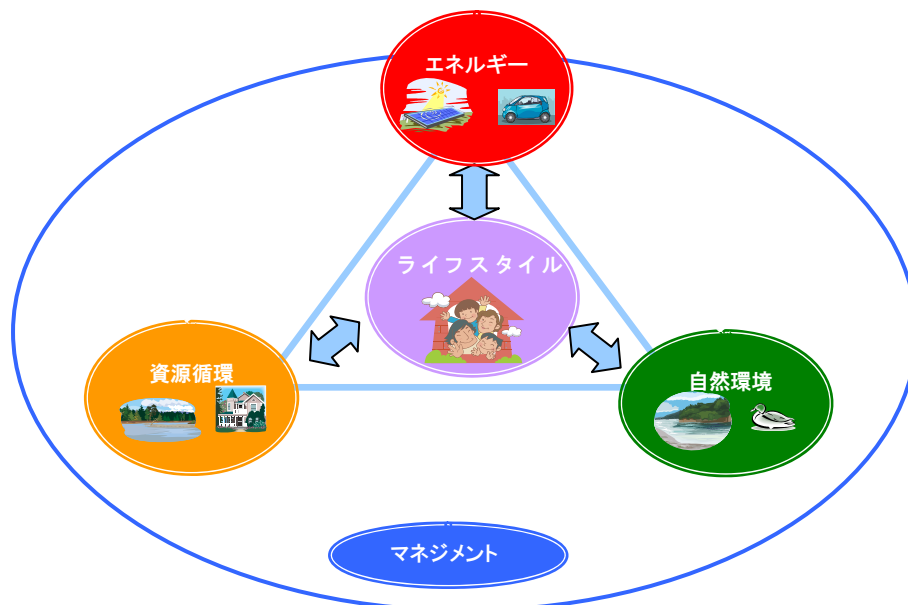
【3つのテーマ】

テーマ1	テーマ2	テーマ3
CO ₂ など温室効果ガス排出量が少ない先駆的な低炭素型モデル都市づくり	自然との共生により、心地よさ・豊かさを実感できるモデル都市づくり	持続可能なまちを創造する地域コミュニティやライフスタイルを有するモデル都市づくり

【5つのキーワード】



<5つのキーワードの関係性>



※1 **アイランドシティ環境配慮指針**：施設・空間の整備段階及び利用・管理段階において、先進的な環境共生都市を実現するため、5分野に大別された分野ごとの目標と達成に必要な基本的配慮事項、配慮対策を定めている指針。

市5工区の開発を進めていくにあたっては、CO₂排出量削減などの高い目標を段階的に設定し、まちづくり完了時点において国内トップレベルの低炭素型都市となることを目指します。

特に市5工区まちづくりの初動期には、市5工区全体を先導するモデルとなる「CO₂ゼロ^{※1}街区」（仮称）を設定し、最新技術の集中的な導入を促進します。

一方で、アイランドシティを中心とする博多湾東部地域を環境共生のまちづくりの重点地域とし、野鳥公園・エコパークゾーン等の豊かな自然環境の保全・創造に取り組むとともに、周辺的环境関連施設や大学等と連携して、市民や産学官との共働による環境共生の取り組みを積極的に推進します。また、これらの取り組みを支援する環境情報・環境教育・市民交流などの拠点機能（自然観察スペース、教育・研修施設、エコミュージアム等）の導入について検討します。

<博多湾東部地域～豊かな自然環境と環境関連施設・大学～>



※1 CO₂ゼロ：高効率設備機器導入や建築物の断熱性能向上等による省エネルギーでCO₂排出量を抑えると同時に、太陽光発電や燃料電池等による発電（創エネルギー）で発電所のCO₂排出量を削減し、CO₂の排出量と削減量を理論上バランスさせた状態。

イ. 推進方針

①エネルギーに関する方針

エネルギーの効率的利用や太陽光など再生可能エネルギー^{※1}の活用、緑化・断熱化などによる建築物のエネルギー消費の抑制、及び次世代自動車の導入など域内交通の省エネルギー化・省CO₂化等を推進し、温室効果ガスの排出を抑制する低炭素型都市を形成します。

○取り組み事例

- ・省エネルギーや省CO₂に対応した住宅の導入
- ・ビル用・家庭用燃料電池の導入
- ・次世代自動車（電気自動車、プラグインハイブリッド車^{※2}等）利用のカーシェアリング（車の共同利用）導入
- ・2系統（直流・交流）電力利用住宅 等



<再生可能エネルギーの活用イメージ>



<次世代自動車の導入イメージ>

②資源循環に関する方針

雨水や中水の域内利用の推進や、リサイクル材やバイオマス資源^{※3}などの循環利用の推進、住宅・建築物の耐久性・耐震性・維持管理の容易さ及び将来への可変性に対応した長期優良住宅等の普及を推進するなど、資源循環に配慮した都市を形成します。

○取り組み事例

- ・スケルトンインフィル住宅^{※4}等長期耐用住宅の導入
- ・リサイクル建材の活用 等

③自然環境に関する方針

グリーンベルトなどの緑の骨格軸の形成や、広域的な環境のネットワークを考慮した緑地・水辺環境などを整備することで、自然環境と共生する都市を形成します。

※1 **再生可能エネルギー**：一度使っても、短期間で再生できて枯渇しないエネルギー資源のこと。太陽光発電、風力発電などが該当する。

※2 **プラグインハイブリッド車**：ハイブリッド車（ガソリン車と電気自動車の組み合わせ）の中でも、家庭用電源での充電を可能とするタイプのハイブリッド車のこと。

※3 **バイオマス資源**：生物体（バイオマス）から得られる自然界の循環資源のこと。

※4 **スケルトンインフィル住宅**：建物のスケルトン（柱・梁・床等の構造部分）とインフィル（内装・設備等）とを分離した工法による共同住宅。スケルトン部分は長期間の耐久性を備え、インフィル部分は住まい手の多様なニーズに応じて自由に換えられる。

○取り組み事例

- ・生態系ネットワークの形成（野鳥公園の整備）
- ・親水空間の創出
- ・多様な生き物の生息環境に配慮した緑化
- ・市民農園の整備 等



<広域的な環境のネットワークを考慮した緑地・水辺環境のイメージ>

④マネジメントに関する方針

新規かつ大規模な複合型のまちづくりという特徴を生かし、広域的かつ一体的な省エネルギー、省CO₂化など環境に関するマネジメントを行う都市を形成します。

○取り組み事例

- ・地域全体での環境・エネルギーマネジメントの導入
- ・地域内スマートグリッド^{*1}の導入 等

⑤ライフスタイルに関する方針

環境への取り組み・貢献度が具体的な数値等として「見える化^{*2}」することや、環境に関する研究・学習機能の導入などを通じて、住民や事業者などが環境配慮型のライフスタイルを実践する都市を形成します。

○取り組み事例

- ・各種環境共生対策の「見える化」推進等による市民啓発
- ・環境学習プログラムの導入 等



<「見える化」のイメージ
(太陽光発電電量表示パネルの設置)>



<環境学習のイメージ>

^{*1}(地域内)スマートグリッド：情報通信技術を活用して電力の需給を制御する次世代送電網。地域内スマートグリッドとは、太陽光発電や風力発電など自然エネルギーによる電源を組み込んだ地域ごとの電力網を整備し、その地域内で相互に電力を融通しあうことを可能にするとともに、広域の送電網と連携することにより、地域内での電力需要に応じて、電力の供給を受けたり、余剰電力を送電したりするもの。

^{*2}見える化：目に見えない現象や問題点などを視覚的に捉えられるようにすること。一般的には、「可視化する」「情報提供する」等の意味で使われる。なお、ここでは太陽光や風力発電量の数値の表示や、電気・ガス・水道の使用量・費用計測モニターの設置など、目に見えないものを明示し、環境に対する意識向上につなげるもの。

2)健康のまちづくり

ア. 基本方針

少子高齢化など時代の変化に対応するとともに、医療・福祉分野のサービス機能の充実を図りながら、「健康」をテーマにした住みやすいまちづくりを、住民・事業者・行政などが共働して進めていきます。

イ. 推進方針

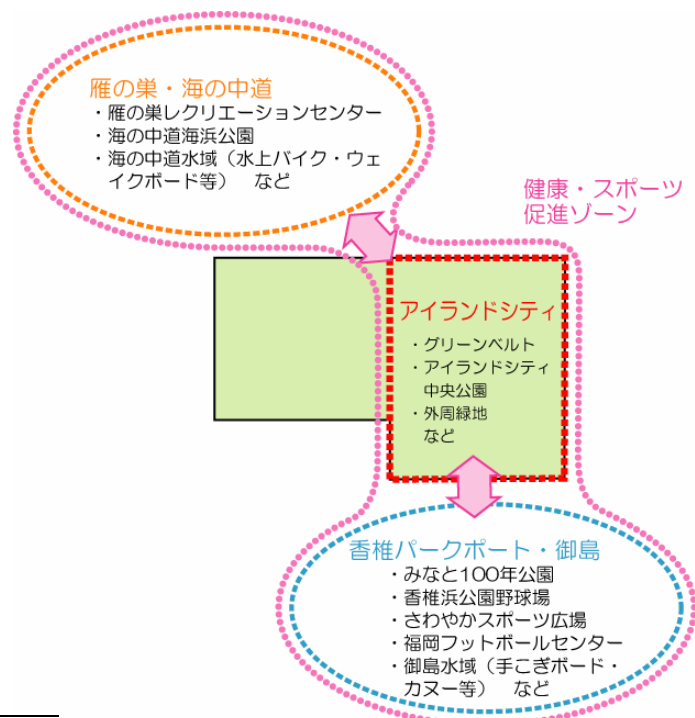
①元気に明るく暮らすまち

こころと体がリフレッシュできるような空間づくりや、健康増進に役立つ環境づくりや仕組みづくりを進めるとともに、医療・福祉サービスの充実を促進します。

また、アイランドシティ周辺に多く立地しているスポーツ・レクリエーション施設や、「ふくおか健康未来都市構想」に基づき集積が進んでいる健康・医療・福祉関連施設との連携により、「健康・スポーツ促進ゾーン」を形成し、本市の健康づくりやスポーツ振興に貢献することを目指します。

○取り組み事例

- ・水辺、アイランドシティ中央公園、グリーンベルト、住宅地周辺の公園緑地、オープンスペース^{*1}などの設備の充実
- ・ウォーキングやサイクリングのための距離表示や時間表示
- ・アイランドシティ内外の健康・医療・福祉機関と連携したサービスネットワークシステムの構築
- ・健康・医療・福祉サービス事業者の事業展開支援
- ・生活習慣病予防、介護予防、子どもの運動能力向上等の住民の健康増進に役立つ取り組みの推進



^{*1} オープンスペース：公園・緑地・街路などの建築物に覆われていない空間。

②子どもが健やかに暮らすまち

子どもが思いっきり遊び、五感を養い、人とふれあいながら育つまちづくりや、子育てが楽しめるような仕組みづくりを促進します。

○取り組み事例

- ・大人の目が届き、安全に遊べる広場の設置
- ・季節や自然を体感できる場や土や水に直接触れ造作ができる場の設置
- ・子ども同士の異年齢交流や高齢者などとの世代間交流が日常的にできる場の設置
- ・遊び場や通学路などの歩車道のつくりへの安全面での配慮
- ・乳幼児親子が自由に集える場などのふれあいの場の設置



<オープンスペースによる見通しの確保>

③高齢者・障がい者が生き生きと安心して暮らすまち

高齢者や障がい者が、地域の一員として、生きがいを持つことができる仕組みづくりや、安心して快適に暮らせる生活環境づくりを促進します。

○取り組み事例

- ・能力を活用できる出会いの場、学びの場、活躍の場等の設置
- ・まちづくりに参画し地域での世代間交流を深める機会の提供
- ・道路や公園などの屋外空間や生活利便施設等におけるユニバーサルデザイン^{※1}の導入



<照葉公民館・老人いこいの家>

^{※1}ユニバーサルデザイン：障がいの有無や年齢、人種、性別等を問わず、すべての人が自由・快適に利用でき、行動できるよう、ハード・ソフトの両面からデザインすること。

3) みんなで関わるまちづくり

ア. 基本方針

福祉，子育てや環境管理などの地域の課題に対して，「地域の問題は地域で解決する」という地域自治の基本原則に基づき，まちづくり活動への住民の幅広い参加を呼びかけるとともに，地域自治組織，NPO・ボランティア，事業者，大学，行政等の多様なまちづくりの主体が連携を図りながら，共働によるまちづくりを推進していきます。

また，行政は地域の自主性を尊重しながら必要に応じた支援を行っていきます。

イ. 推進方針

①住民が幅広く参加するまち

多くの人々がまちづくり活動に関心を持ち，人やまちに関わるきっかけづくりや，コミュニティ活動の拠点機能の設置，多様な人材が活躍できる機会の提供を促進します。

○取り組み事例

- ・ まちの公園や花壇などのデザインや整備・管理への住民の参加
- ・ 趣味やボランティアなど各種住民活動の場となるコミュニティスペースの各街区への設置の誘導
- ・ 地域の多様な人材が教育活動やまちづくり活動で活躍できるような仕組みの導入
- ・ 地域のまちづくり活動に参加意欲をもつ人材の発掘・育成
- ・ 子どもがまちづくり活動などに参加できる仕組みづくり



<コミュニティ活動のイメージ>

②住民, NPO・ボランティア, 事業者, 大学, 行政等が共働するまち

地域自治組織のほか, NPO・ボランティア, 事業者, 大学等を, 共働のまちづくりを推進する行政のパートナーと位置づけ, 多様な連携や共働によるまちづくりを推進していきます。

○取り組み事例

- ・環境や健康に配慮した新しいライフスタイルの普及活動
- ・エネルギーやセキュリティ, 緑地の維持管理などエリアマネジメントの仕組みづくり
- ・アイランドシティに進出する事業者等のまちづくり活動への参画促進
- ・まちづくりに関わるNPO等の活動の支援・促進



＜エリアマネジメント（セキュリティ）のイメージ＞

③地域でつくり, 育てるまち

多様なまちづくりの主体が, アイランドシティのまちづくりをみんなで考えるための場づくりを促進するとともに, 地域主体の自治組織づくりや活動しやすい仕組みづくりを促進します。

○取り組み事例

- ・住民, 事業者, 大学, NPO, 行政等がアイランドシティの将来像について考える「まちづくり協議会（仮称）」の設置
- ・行政情報の積極的発信や地域情報の積極的収集及び提供
- ・多様な地域課題の解決のための専門家の派遣・育成
- ・子育てや高齢者の生活支援など住民相互のサポートシステムづくり



＜地域自治組織の活動のイメージ＞

(6)都市空間デザインの方針

アイランドシティのまちづくりにおいては、これまでのように道路、公園及び建築物などまちを構成する個々の施設機能の経済性、合理性を追求するだけでなく、秩序と調和のある美しいまちなみを形成し、ユニバーサルデザインを導入することにより、空間的価値を高めることを目指します。

見た目の美しさのみを追求するのではなく、アイランドシティが持つ地理的・歴史的な「場所の特性」を最大限に生かし、住民、事業者及び来街者の感性を刺激し、こころ豊かになる都市空間を創出していきます。

- 1)「場所の特性」を生かした都市空間の創造
- 2)まちのうらおいと賑わいを醸成する都市空間の創出
- 3)個性と秩序のある都市空間の構成
- 4)ユニバーサルデザインによる暮らしやすい都市空間の創出
- 5)都市空間デザインを牽引する軸や拠点の形成

1)「場所の特性」を生かした都市空間の創造

アイランドシティの目指すまちづくりの方向性が、直接、肌で感じられるような魅力ある都市空間を創造します。

ア. 親水性が高い水辺環境を生かした外周緑地、野鳥公園の創出

外周緑地、野鳥公園を中心とする水辺では、アイランドシティの対岸の植生との連続性、対岸からの見え方、アイランドシティ内のネットワーク形成などに配慮し、周辺水域と一体となった空間を創出します。

外周緑地には、住民等が海を身近に感じ、親しみやすくするため、親水性の高い交流空間や美しい水辺環境を創出します。

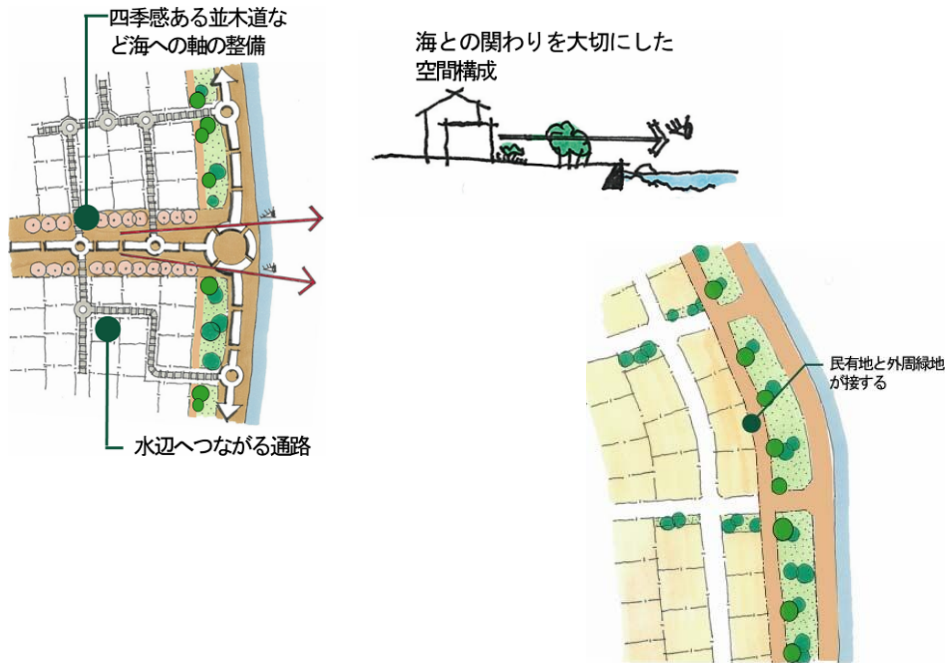
また、住民等を水辺へ導くため、季節感あふれる並木道の整備や緑地の整備などにより、海への動線を確保します。



<対岸から見える外周緑地>



<親水性の高い交流空間>



イ. 歴史を生かした都市空間の創造

立花山や香椎宮，御島といった周辺地域が有する固有の資源を生かし，眺望や歴史などに配慮した都市空間を創造します。

ウ. 水と緑に囲まれた景観を生かした健康づくりに資する空間の創出

アイランドシティが目指す健康のまちづくりを実現するため，御島や立花山など水と緑に囲まれた周辺の景観を生かし，外周緑地やグリーンベルト，アイランドシティ中央公園など緑の軸において，市民がウォーキングなどの健康づくりに取り組みやすい空間を創出します。



<歩きたくなる空間>

2) まちのうるおいと賑わいを醸成する都市空間の創出

まちの骨格を形成する軸や拠点などでは，それぞれの特性に応じた道路，公園・広場などの整備と，これらと一体となった美しいまちなみの誘導により，人々の交流が生まれ，うるおいと賑わいが感じられるまちを創出します。

ア. 地域連携軸などの「通り」を生かした美しいまちなみの創出

都市計画道路「香椎アイランド線」など主要な通りの緑化（並木の形成）や電線類の地中化に取り組むとともに、沿道における連続性のある景観や緑化の誘導により、道路を利用する市民が楽しくなる「通り景観」を創出します。

また、水辺の外周緑地とアイランドシティ中央公園・グリーンベルトと一体となった緑豊かなまちのシンボルとなる「緑の回廊」を創造します。

さらに、まちづくりエリアの中央の東西軸を「海へと導く道路軸」と位置づけ、海を感じ、また、四季を感じることのできる空間を創出します。



イ. センター地区などの広場を活用した賑わいとふれあいの場の創出

センター地区やコミュニティ拠点などの広場を活用し、人々が集い、様々な活動が行なわれる「賑わいとふれあいの場」を周囲の建築物等と一体となって形成し、パブリックアート^{※1}の設置等と併せて、市民に活用される広場として育みます。

ウ. 緑のネットワークを生かした回遊性を育むまちの創出

沿道緑化などを積極的に促進・誘導し、緑のネットワークを形成するとともに、交差点部などにポケットパーク^{※2}や公開空地などの「まちかど広場」を適切に配置し、まちの回遊性を高め、うるおいと賑わいを創出します。



<パブリックアートのイメージ>



<まちかど広場>

^{※1} **パブリックアート**：公園や道路など一般に公開された公共空間に設置される彫刻(公共彫刻)などのこと。

^{※2} **ポケットパーク**：道路わきや街区内の空き地などわずかの土地を利用した小さな公園または休憩所。

3)個性と秩序のある都市空間の構成

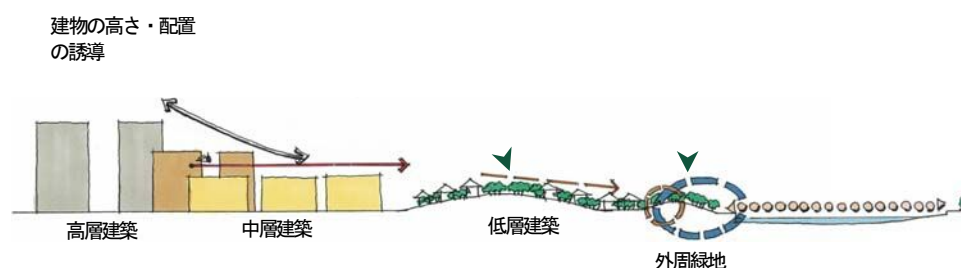
建築物のボリュームと配置については、それぞれの場の特性を生かして計画的に誘導し、これら建築群の構成により、個性と秩序のある都市空間を形成します。

ア. 秩序と調和のある都市空間の構成

内外からみた美しい景観、魅力ある夜間景観の創出に配慮しつつ、海に囲まれた特性を生かした秩序と調和のある都市空間の構成を目指します。

このため、建築物の高さが、センター地区など、アイランドシティ内陸部において高く、周辺部で低くなる空間構成や風の流れを考慮した建築物等の配置を基本とし、水辺など周辺の美しい眺望が確保できるように配慮します。

また、民有地の緑化を積極的に誘導し、まち全体でグリーンアイランドを形成することで、緑の中の都市空間を創出します。



イ. 象徴性を備えた変化と個性のある都市空間の構成

ランドマーク（目印）となる象徴性の高い建築物を適切に配置し、アイランドシティ中央公園・緑の軸など美しいランドスケープ^{※1}の創出と一体となって、変化と個性のある都市空間を構成します。



＜象徴性を備えた変化と個性のある都市空間の構成＞

^{※1}ランドスケープ：公園、緑地や自然環境等の緑の都市空間・風景・景観。

ウ. アイランドシティ・デザインガイドライン^{※1}等の活用と住民等による景観保全

アイランドシティ・デザインガイドラインの遵守や、地区計画・建築協定等の活用により、美しいまちなみの創出を図るとともに、このまちなみと景観を守り育てるため、住民等が維持管理を行う仕組みづくりを促進します。

4)ユニバーサルデザインによる暮らしやすい都市空間の創出

まち全体でユニバーサルデザインを導入することにより、すべての人が安心して生活できるまちを形成します。

ア. ユニバーサルデザインの導入による屋外空間の整備

高齢者や障がい者などの利用の妨げとならないように、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた道路・公園など屋外空間の整備を進めます。

イ. 多様な施設へのユニバーサルデザインの導入

住宅、公共施設、商業施設、業務施設などアイランドシティ内に立地する全ての施設において、すべての人が快適に利用できるようなユニバーサルデザインの導入を誘導します。

5)都市空間デザインを牽引する軸や拠点の形成

都市空間デザインの規範となる骨格的な軸と拠点を先行的に形成し、これと調和した一体感のある美しいまちなみを誘導します。

ア. アイランドシティの象徴となる「緑の軸(グリーンベルト)」の創造

環境共生を目指すアイランドシティのまちづくりの象徴的な空間・まちづくりを先導する空間として「緑の軸(グリーンベルト)」をまちの中央部(アイランドシティ中央公園と野鳥公園を結ぶ位置)に配置します。

「緑の軸(グリーンベルト)」においては、まちの魅力向上に繋がる空間形成を図るとともに、周辺のまちなみと一体となって、まちに心地よい変化と魅力を育みます。

^{※1}アイランドシティ・デザインガイドライン：アイランドシティにおいて、海や緑などの恵まれた自然環境と調和した「美しいまちなみ」と「緑の都市景観」を事業者と行政が共働で創造していくための都市デザインの考え方とその具体的な景観形成基準を示したもの。



＜アイランドシティ中央公園＞



＜アイランドシティ中央公園南の緑の軸＞

イ. 御島に面した水際拠点

周辺の自然と歴史を生かし、海とふれあい、様々な活動が活発に行なわれる拠点として、周囲のまちなみ形成と一体となって、海に面した暮らしを演出するデザインとします。

ウ. 野鳥公園の創造

アイランドシティ周辺の生物生息空間の保全・創造を図り、豊かな自然環境が身近に感じられ、環境学習などの拠点となる空間として、エコパークゾーンと一体となった野鳥公園を整備します。

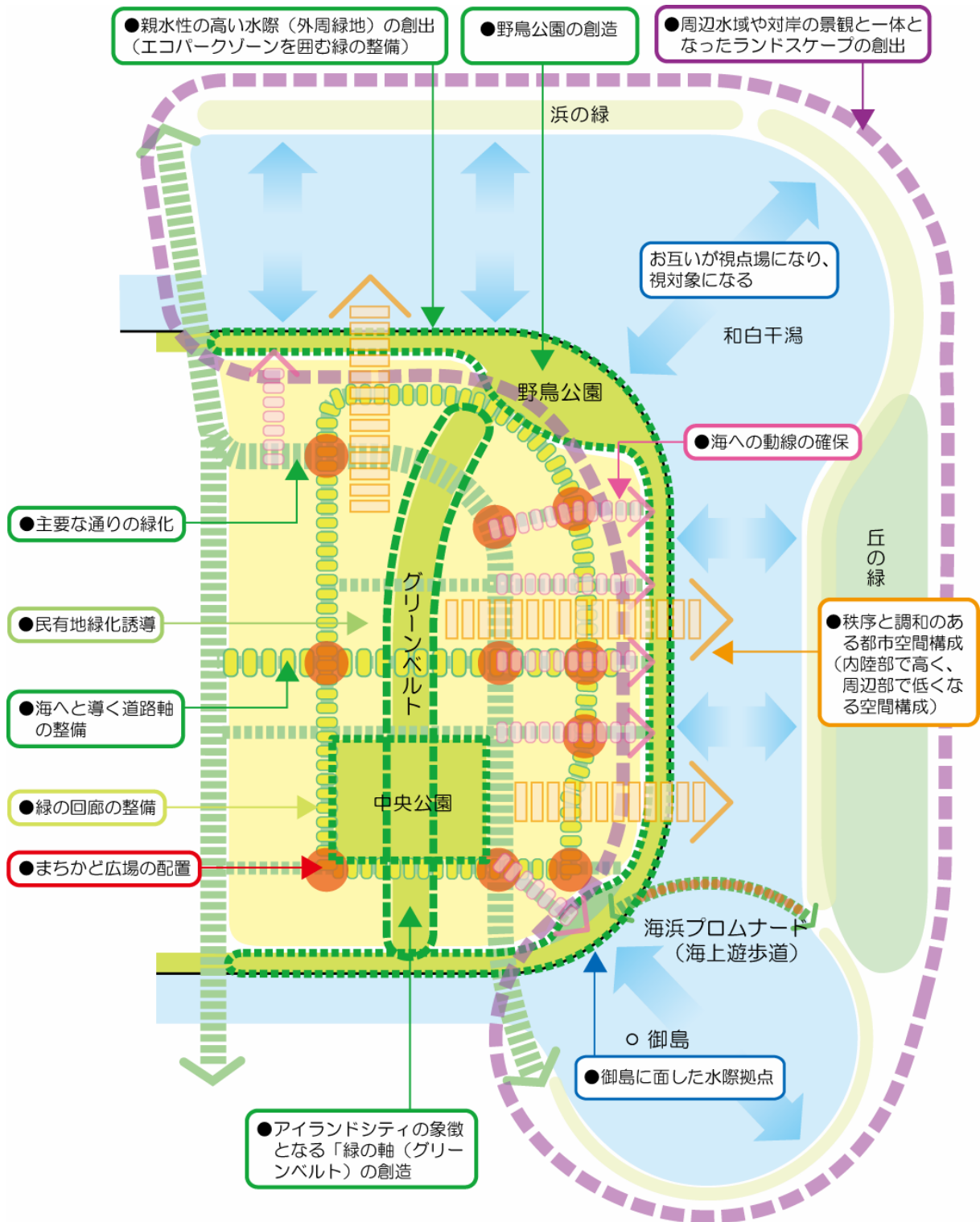


＜水際空間＞



＜野鳥公園のイメージ
(山口県立きらら浜自然観察公園)＞

<都市空間デザインのイメージ>



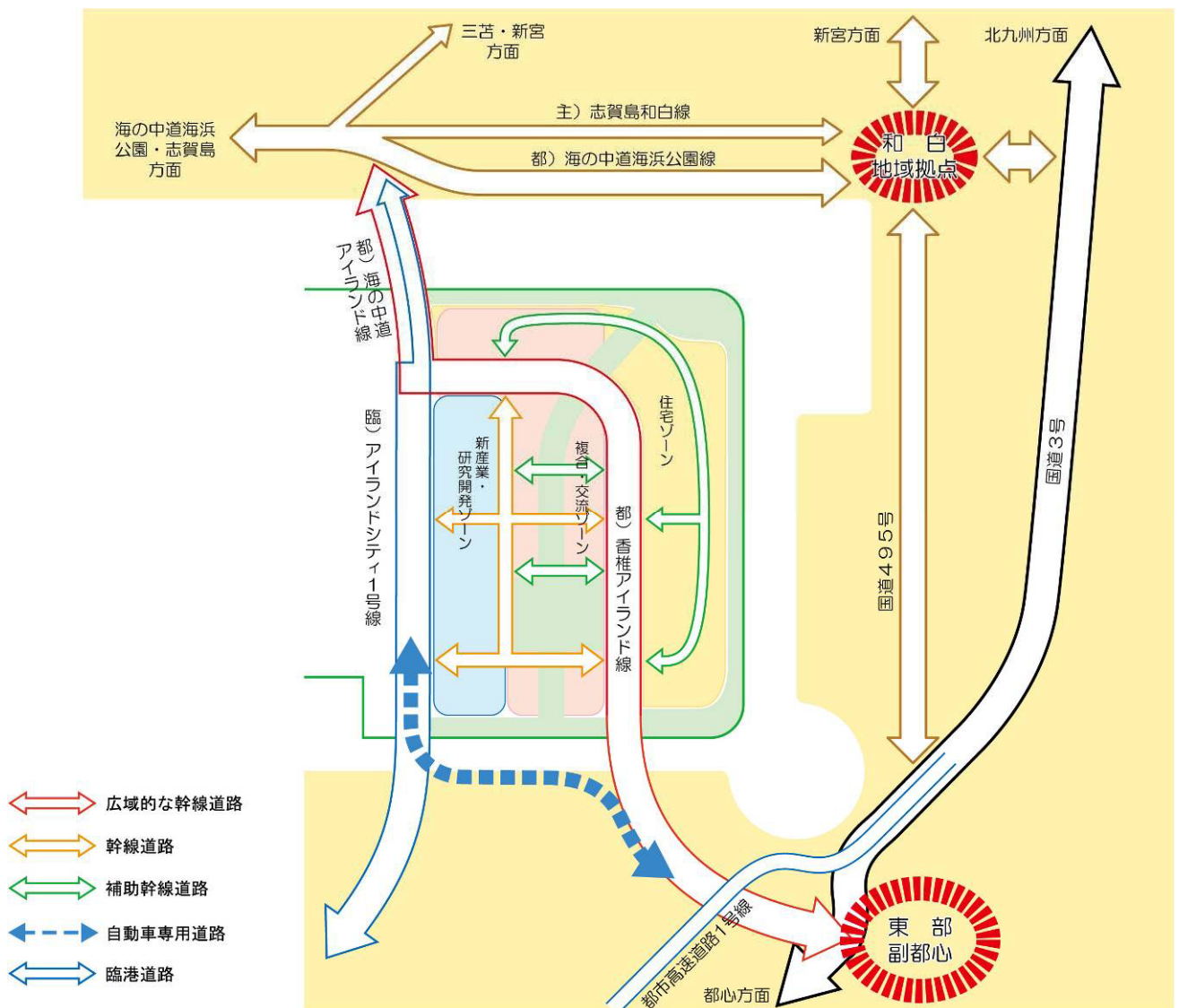
(7)交通ネットワークの整備方針

1)道路ネットワークの配置方針

アイランドシティと既成市街地間、アイランドシティ内の各拠点間の連携を強化し、まちの骨格となる体系的な道路ネットワークを形成するとともに、土地利用ゾーニングに応じた良好な市街地形成を誘導し、安全で快適な空間を確保する道路配置を行います。

また、都市計画道路「香椎アイランド線」及び「海の中道アイランド線」の整備により、本市東部地域の交通体系の整備を図るとともに、アイランドシティと既成市街地との円滑な広域交通アクセスを確保するため、自動車専用道路の事業化に向けた取り組みを着実に進めていきます。

<道路ネットワークの配置方針>



2) 人と環境にやさしい歩行者・自転車環境の充実

まち全体が平坦な地形であることを生かし、「歩きたくなる」「自転車を積極的に利用したくなる」まちづくりを進めます。

ア. 歩行者ネットワークの充実

歩道や公園・緑地，宅地内通路などを有機的に連携させるとともに，たまり場を配置し，まちの回遊性を向上させます。

また，東部副都心（香椎）など既成市街地との連携を強化し，御島水域周辺の回遊性を向上させるために，海浜プロムナード（海上遊歩道）※¹の整備を推進します。

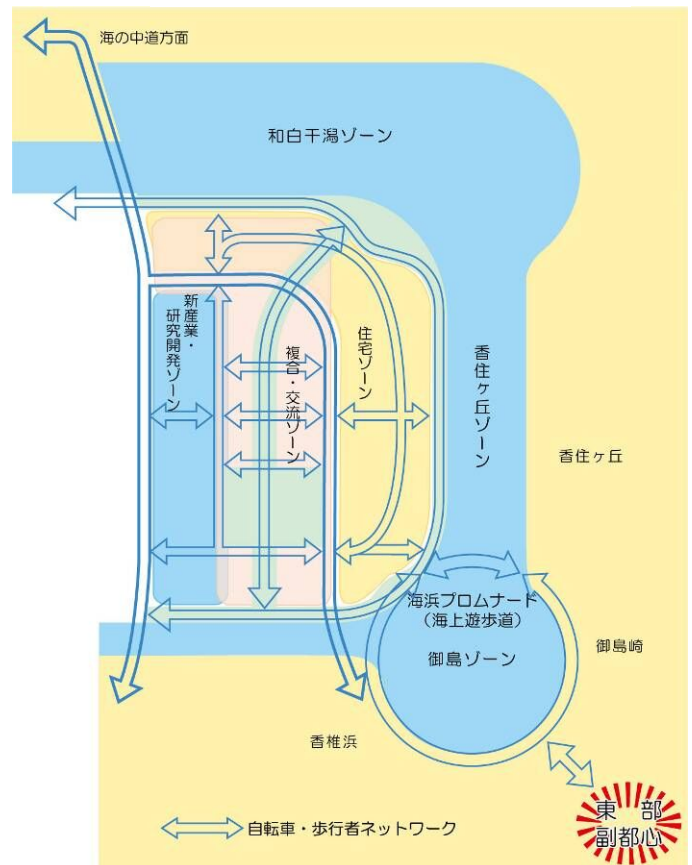
これらにより，子どもから高齢者までが，楽しく安全に歩くことができる歩行者ネットワークの充実を図ります。

イ. 自転車利用の促進

東部副都心の香椎方面，自然豊かな海の中道方面への自転車走行空間の確保を図り，既成市街地や周辺水域とのネットワークを形成するとともに，アイランドシティ全域において自転車走行空間の積極的な確保を図ることにより，自転車で安全に楽しく走行でき，歩行者も安心して歩くことができるまちづくりを推進します。

また，住宅ゾーンについては，宅地内通路なども有機的に連携させ，自転車ネットワークの強化を図ります。なお，住宅，商業・業務施設等において，計画的に駐輪場の確保を図ります。

＜歩行者・自転車ネットワーク＞



※¹ **海浜プロムナード(海上遊歩道)**：香住ヶ丘等の既成市街地とアイランドシティとを結び人と自転車のみが通行できる橋梁形式の遊歩道。

3)公共交通の充実及び新たな交通手段の導入促進

環境にやさしく，安全・快適な交通を提供するため，公共交通機関の充実を図り，新たな交通手段の導入促進に努めます。

ア. 公共交通機関の充実

本市東部地域の総合的な交通体系整備の観点から，アイランドシティへの鉄道の導入については，中長期的な視点に立ち検討を行うとともに，バス路線を強化するなど，多様な公共交通機関の充実を図ります。

公共交通機関の充実は，広域的な利便性を高めることから，自動車の利用を抑制し，環境への負荷を軽減させることにつながります。

イ. 人と地球にやさしい新しい交通手段の導入促進

環境への負荷やエネルギー消費に配慮し，低公害車を利用した地域巡回バス，カーシェアリング（車の共同利用）やレンタサイクル等の導入，高齢社会の進展に配慮したタウンモビリティ^{※1}導入のための交通バリアフリー環境整備など，まちの熟成や社会・経済情勢等を見定めながら，人と地球にやさしい新しい交通手段の導入促進に努めます。

4)環境共生，ユニバーサルデザイン，景観形成などに配慮した道路整備

環境共生に配慮した道づくりなどアイランドシティのまちづくりに対応した道路整備を行います。

ア. 環境共生に配慮した道づくり

ヒートアイランド現象，自動車騒音問題などに対応するため，歩道は透水性舗装^{※2}，幹線道路等の車道は低騒音舗装（排水性舗装）^{※3}を採用するなど，環境に配慮した道づくりを行います。

また，植栽などによる連続的な道路緑化を推進し，周囲の自然，居住環境と調和した道路空間の形成に努めます。

イ. ユニバーサルデザインによる道づくり

ユニバーサルデザインの考え方に基づいて，段差や勾配に留意し，高齢者や障がい者等の歩行の妨げとならないよう，誰もが安心して快適に歩ける道路整備を進めます。

※1 **タウンモビリティ**：お年寄りや障がい者などの交通弱者が，電動スクーターや車イスなどを利用して買い物や散策など，まちの中を自由に移動できるよう支援する取り組み。

※2 **透水性舗装**：舗装の空隙が大きく透水性が高いため，降雨時に水溜まりがでにくいいため滑りにくくなる。また，雨水が地中に浸透することにより，植生・地中生態の改善などの効果も期待できる。

※3 **低騒音舗装(排水性舗装)**：透水性舗装の下に不透水の層を設けるもので，主に車道舗装に使われる。降雨時に水溜まりがでにくいいため滑りにくくなるとともに，空隙等による道路交通騒音の抑制効果もある。

ウ. 景観形成などに配慮した道づくり

美しい景観の形成，都市災害の防止等への対応を図るために，四季を感じることができる充実した植栽空間の創出や広幅員歩道の整備，電線類の地中化などを進めます。



<自転車走行空間の確保>



<アイランド西1号線>

(8) 緑と水辺の環境整備方針

環境共生のまちづくりを目指し、博多湾東部地域の豊かな自然環境を生かした水と緑の拠点づくり、アイランドシティのまちづくりを象徴する緑の顔づくりを進めます。

1) 博多湾東部地域における水と緑の拠点づくり

ア. アイランドシティの外周を取り巻く緑地空間の創出

アイランドシティの外周を取り巻く「緑の軸（外周緑地）」は、生物の生息環境を保全・創造するとともに、海とふれあう親水空間を生み出し、散策やサイクリングが楽しめるなど多様な機能を創出します。また、背後の土地利用や周辺水域、対岸の景観と一体となり、自然にとけ込むランドスケープを創出します。

① 周辺自然環境と調和した野鳥公園の整備

周辺の豊かな自然環境と調和し、水と緑に囲まれた環境を創出するため、和白干潟をはじめとするエコパークゾーンと一体となった野鳥公園を整備します。

② 歴史を生かした水際拠点の形成

御島水域に面した緑地においては、御島地域の歴史性をふまえながら、周辺の水辺の環境と調和した親水空間づくりや、海浜プロムナード（海上遊歩道）の整備によって地域の回遊性を高め、既成市街地とアイランドシティをつなぐ緑と水辺の拠点空間を形成します。



<御島>



<和白干潟>

2) 緑の顔づくり

ア. まちづくりを先導する象徴的な緑地空間の創出

まちの中央部においてアイランドシティ中央公園と一体となった「緑の軸（グリーンベルト）」を創出することにより、環境共生への取り組みやアイランドシティのまちづくりを象徴する、美しく魅力あるランドスケープを形成します。

イ. アイランドシティ内をネットワークする緑地空間の創出

アイランドシティ中央部を南北に走る「緑の軸（グリーンベルト）」から外周緑地に向かって「緑の枝」が伸びていくよう、街区公園の適正配置や道路等の公共空間における緑化、民間開発の適切な誘導を通じた緑地空間・オープンスペースの確保に努め、緑のネットワークを形成し、緑豊かなまちづくりを進めていきます。

①公共空間における緑化

まちの骨格となる道路空間において、道路植栽による並木道の形成を図るとともに、風景、通り景観の変わり目となる交差点部等で憩いの空間となる緑の空間演出を行うなど、歩いて楽しくなるような歩道空間づくりを行います。

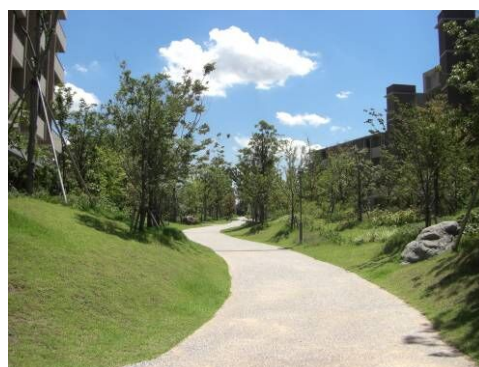
また、学校等においては、オープンスペースを確保するなど、住環境にうるおいを与える緑地空間を創出するため積極的に緑化を進めます。

②民有地における緑の確保

人々が交流する空間としてのオープンスペースの確保とその緑化に努めるとともに、建築物等の屋上や壁面の緑化を促進し、緑豊かな空間づくりを官民の共働により推進します。

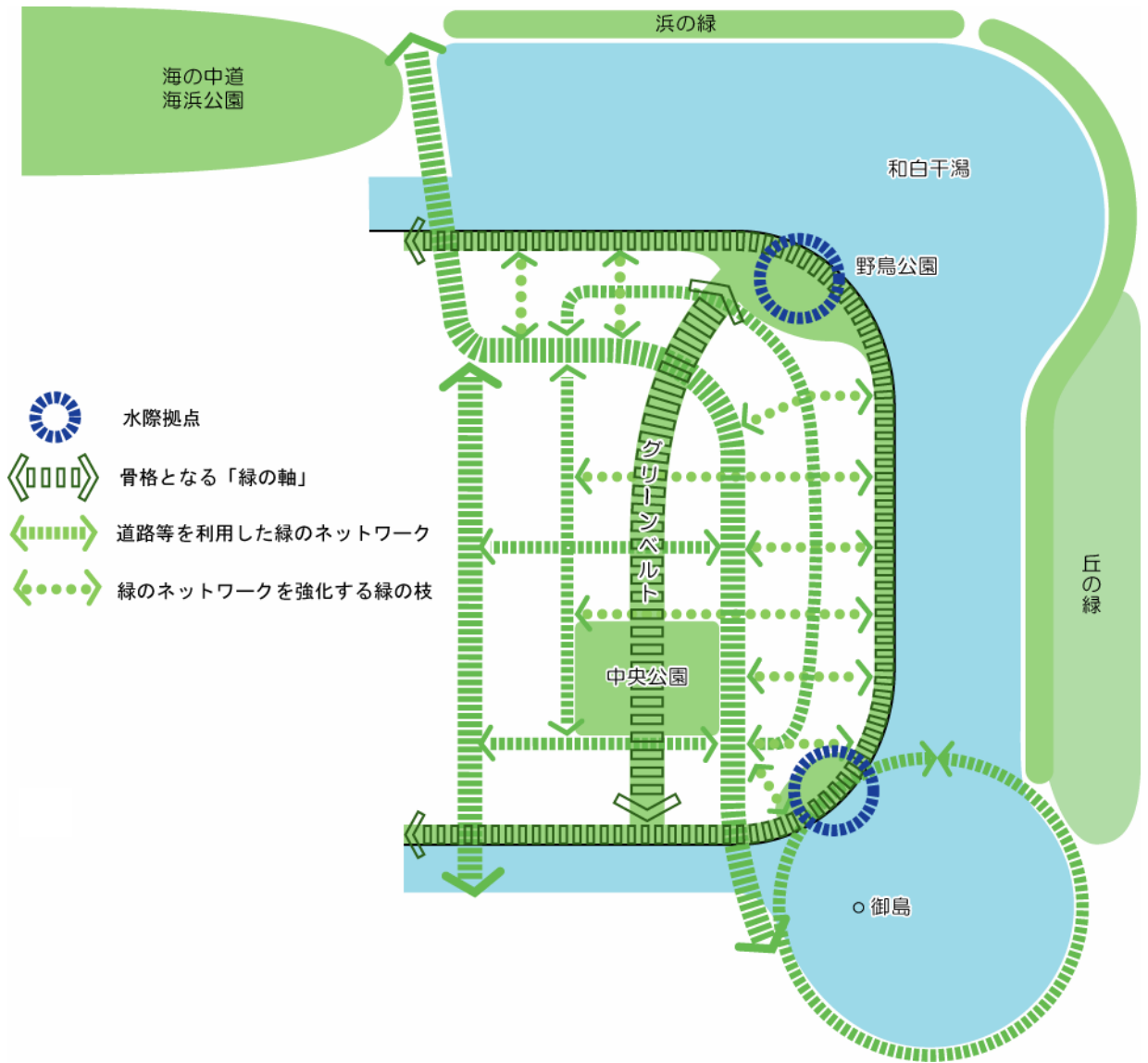


<親水空間>



<緑のネットワーク>

< 緑と水辺の環境整備のイメージ >



(9) まちの整備方針

1) 住宅・住環境の整備方針

本市の人口増加などに対応して、住宅地に求められる様々な機能の整備とあわせ、将来的に、アイランドシティで暮らす約18,000人が、豊かさを享受できる住宅を供給します。

全国的にも、また、アジアにおいても、住宅・住環境の質の向上を先導し、市民に近未来の豊かで快適な暮らしを提案する先進モデル地区として、事業者と行政が共働して住宅・住環境づくりを推進します。

ア. 豊かな自然環境と共生するまち

太陽光などの自然エネルギーや未利用エネルギーを積極的に利用した住宅づくり、資源を有効に利用し、廃棄物の発生を抑制する住宅づくりを進めます。また、宅地内の緑化、風の流れを考慮した建築物等の配置や屋上・壁面緑化などを推進し、ヒートアイランド対策に努めます。



<太陽光発電住宅のイメージ>



<照葉小中学校の屋上緑化>

イ. 活力あるコミュニティを創造し、誰もが健康で安心して暮らせるまち

① 元気に明るく、健康に暮らせる住宅・住環境づくり

こころと体をリフレッシュし、健康を維持するための多様な機会を享受できるよう、健康関連施設・設備の充実を図るとともに、健康への配慮を十分に講じた住宅供給を促進します。

また、「歩いてみたくなる」「運動してみたくなる」歩道・緑地・公園等の住環境を形成します。



＜時間表示・距離表示などによる歩きたくなる環境整備のイメージ＞

②安心して子どもを育てることのできる住宅・住環境づくり

子育てに関する不安を軽減し、安心して子どもを育てることができるよう、子どもが健やかに育つ環境が整った住宅の供給を促進します。

また、博多港開発(株)工区では、福岡市初の施設一体型小中連携教育校である照葉小中学校が開校し、保育所の設置も予定されておりますが、市5工区においても、今後の教育・保育需要に応じて、魅力ある教育環境を形成します。



＜照葉小中学校＞

③安全・安心に暮らせる住宅・住環境づくり

歩行者・自転車のための空間確保や住宅地内の通過交通を排除・抑制する道路網の整備、住宅と公共施設のバリアフリー化などを行うことにより安心・安全な暮らしを実現する住宅・住環境の整備を進めます。

また、避難場所や避難経路などの整備、より高い耐震性を確保した建築物による災害に強いまちづくりに努めます。

さらに、照明灯などの防犯機能に加え、オープンスペース等による見通しの確保や人が集まる施設の適切な配置など、防犯性に優れた環境づくりを促進します。



＜速度を抑制する道路＞

④活力あるコミュニティの創造による将来のふるさとづくり

住民や事業者などとも連携しながら、活力あるコミュニティ創造のための体制づくりやエリアマネジメントの仕組みづくりを促進するとともに、コミュニティ活動を通して、子育てや高齢者・障がい者の生活支援の仕組みづくりを促進します。



＜コミュニティ活動のイメージ＞

⑤高齢者、障がい者が生きがいを持って安心して暮らせる住宅・住環境づくり

高齢者、障がい者世帯が安心・快適に暮らせる住宅供給を促進するとともに、居住者同士がコミュニケーションをとりながら生活でき、病气などの緊急時にも対応できる住宅について、医療機関等との連携により供給を促進します。

また、医療・福祉機関との連携による在宅や施設でのサービスの充実を図るとともに、高齢者、障がい者の生活を支える仕組みづくりを促進します。

ウ. 多様な世帯が住み続け、21世紀にふさわしいライフスタイルを享受できるまち

①多様な世帯が住み続けられる良質な住宅・住環境づくり

○多様な世帯構成やライフスタイルを可能にする住宅供給

ファミリー層向けの住宅供給を主に、多様な世帯がそれぞれのライフスタイルを実現できるよう、戸建住宅や中・高層住宅、単身者向け住宅や高齢者向け住宅など、多様なバリエーションの良質な住宅の供給を促進します。

併せて、商業施設やスポーツ・レクリエーション施設など、生活利便性を高める機能の充実を促進します。

また、新産業・研究開発ゾーンの整備などとの連携を図りながら、ニーズに対応した職住近接の住宅供給を進めます。

さらに、在福・在九州の外国人の意向やアイランドシティに進出する事業者の動向等もふまえながら、外国人向け住宅の供給を促進します。

○活気あるまちを維持していくための賃貸住宅供給

居住者の年齢構成のバランスが保たれ、活気のあるまちが維持されるよう、共同住宅の概ね2割程度を賃貸住宅として供給します。（供給割合については、需要動向等に留意しながら、適宜、見直しを行います。）



<戸建住宅や中・高層住宅、賃貸住宅などの多様な住宅の供給>

②ITを生活に生かし、使いこなす住宅・住環境づくり

ITの活用による居住者同士の交流を促進するサービスや、各家庭と健康・子育て・セキュリティなどに関する各機関との情報ネットワークの形成を図るなど、様々なサービス・情報を容易に活用できる住宅供給を促進します。



なお、住宅・住環境の整備にあたっては、アイランドシティ整備事業の埋立免許での位置づけを踏まえ、これまでの埋立事業で住宅開発の実績がある福岡市住宅供給公社の参画を得ながら、民間事業者と共働して進めます。

2) 産業集積の方針

アイランドシティでは、先進的モデル都市にふさわしい新しい産業の集積に取り組むとともに、アジアをはじめ世界の人材や活力を積極的に取り込んだ国際ビジネスの拠点や、「職・住・学・遊」が一体となった活気と賑わいに溢れた拠点を形成します。

ア. 本市の21世紀の活力を創造する新しい産業の集積

少子高齢化や情報技術の急速な進展、経済活動のグローバル化やアジア地域の成長性、ライフスタイルの多様化など、社会経済環境の変化を見据えるとともに、知的資源や人材、アジアとの近接性や空港・港湾など、本市の潜在力を最大限に生かした産業の集積を目指します。

①健康・医療・福祉関連分野及び新しい産業分野の集積

「ふくおか健康未来都市構想」^{※1}に基づき、集積が進んでいる健康・医療・福祉関連分野について、福岡市新病院などを核として引き続き誘致に取り組みます。

また、今後の成長が期待される新しい産業として本市が重点的に集積を図る、知識創造型産業や自動車関連産業、国際ビジネス等の分野についても、自然に囲まれた環境共生のまちづくりが進む良好な立地環境や就業環境への需要が期待される研究開発機能などを中心に集積を進めていきます。



＜新産業・研究開発機能の集積のイメージ＞

②新しいまちづくりを生かした産学連携や創業支援機能の充実

「福岡ビジネス創造センター」が持つ、共同研究のコーディネート機能や創業支援機能の充実により、先進的な研究開発や新しいビジネスが創造される活気あるビジネス拠点を形成します

^{※1}「ふくおか健康未来都市構想」：アイランドシティにおいて、健康で安心の居住環境と次代を支える健康・医療・福祉分野の研究開発・ビジネス拠点の形成を図り、生涯を通して誰もが生きいきと暮らすことができるまちづくりを目指す構想。



＜福岡ビジネス創造センターによる創業支援＞

③人材育成機能の集積

新しい産業集積拠点を形成するためには、これを支える人材が必要不可欠であり、また、新産業の創出を担う優秀な人材が輩出されるエリアには多くの企業が集積することから、国際ビジネスに携わる人材も含め、社会の多様なニーズに応えられる優秀な人材の育成を行う教育・人材育成機能の集積を図ります。

イ. 集客・交流機能が集積した活気と賑わいに溢れた拠点の形成

都心や空港からの近接性やまとまった土地の確保しやすさ、自然と共生する緑豊かなまちづくりなどのアイランドシティの立地特性を最大限に発揮しながら、本市をリードする先進的モデル都市にふさわしい、また、東部地域の新たな拠点にふさわしい、商業、教育・科学・文化・芸術施設などの集客・交流機能を集積します。

さらに、広域的な集客・交流機能の集積に合わせて、来街者の交流を支える公共交通機関の充実や来街者を対象とした利便施設等の立地誘導を進め、新しい産業集積拠点にふさわしいビジネス環境の向上を図ります。



＜文化施設のイメージ＞



＜教育施設のイメージ＞

(10)まちづくりの推進について

1)まちづくり促進方策の活用

ア. 住宅市街地総合整備事業、まちづくり交付金事業等の活用

豊かで快適な暮らしを提案する高質な住宅・住環境の形成や良好な市街地景観の創出を支援するため、住宅市街地総合整備事業・まちづくり交付金制度等の活用を進めます。

イ. 企業立地促進交付金制度等の活用

本市における新たな産業集積拠点であるアイランドシティへの企業立地を促進するため、企業立地促進交付金制度の活用を進めます。

また、アイランドシティの立地特性を生かせる新しい産業などへの同制度の適用や、企業が活用しやすい土地分譲等の手法について、検討を進めます。

ウ. 用途地域等の都市計画手法の活用

センター地区においては、東部副都心との連携・機能分担を含めた全市的な都市計画との整合性を図りながら、用途地域や地区計画等の都市計画手法の活用により、広域から多くの人が集まる高次集客施設等の立地など拠点にふさわしい土地利用を誘導します。

エ. 低炭素型まちづくりのモデル地区へのインセンティブの活用等

豊かな自然環境と共生する低炭素型のまちづくりを進め、本市の都市づくりに生かしていくために、モデル地区となる「CO₂ゼロ街区」(仮称)に対して、国等の各種支援策を積極的に活用するとともに、住宅用太陽光発電設置助成など本市独自のインセンティブの活用・拡充を進めます。

2)まちづくりの拠点機能の導入

商業機能や教育・科学・文化・芸術機能など、「賑わいとふれあいの場」を形成し、アイランドシティ全体のまちづくりを促進する拠点機能の導入を図ります。

3. エコパークゾーンを中心とする博多湾東部地域

(1)現状

1)エコパークゾーン周辺の博多湾東部地域

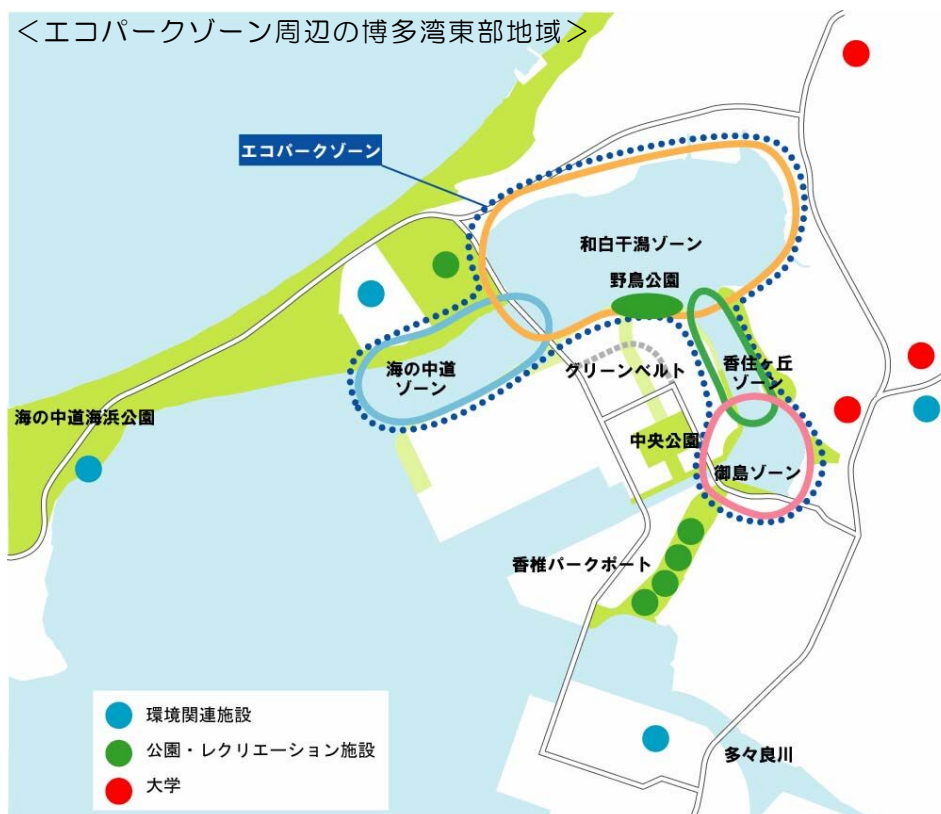
博多湾東部地域は、広大な緑地が広がる海の中道海浜公園や、野鳥をはじめ多様な生物が生息する和白干潟、多々良川河口干潟など、豊かな自然環境が広がっています。

この地域の中心部に位置するアイランドシティ周辺の面積約 550 ヘクタールに及び静穏な海域・海岸域は、「エコパークゾーン」として豊かな自然環境の積極的な保全を図り、自然と人が共生した、21世紀の福岡を代表する水辺空間の形成を目指しています。

エコパークゾーンの周辺に位置する海の中道にあるマリンワールド（海洋生態科学館）やまみずピア（海水淡水化センター）、箱崎埠頭の臨海リサイクルプラザでは、自然生態系や環境問題について学ぶことができ、市内外から多くの人々が訪れています。

また、海の中道海浜公園や雁の巣レクリエーションセンターをはじめ、香椎パークポートのみなと 100 年公園や福岡フットボールセンターなど、健康づくりやレクリエーションのための公園・施設が多く集まっています。

さらに、大学が多く立地していることも、博多湾東部地域の特徴の一つであり、大学と地域や行政等が共働してまちづくり活動や環境保全活動等に取り組んでいます。



2)エコパークゾーン

ア. 御島ゾーン

御島地域の歴史性を生かした護岸整備や遊歩道，砂浜の改善のための養浜など水辺空間の整備のほか，アイランドシティ外周緑地や香椎浜北公園などの公園緑地の整備も進み，緑と水辺が一体となった親水空間が既に形成され，地域住民の憩いの場として利用されています。



<御島海岸>

イ. 香住ヶ丘ゾーン

親水性が高く海岸へのアクセスができる階段式護岸の整備を行うなど，海岸線と並行する香住ヶ丘緑地・自然樹林地と，周辺の水辺環境が調和した緑と水辺の空間が形成されています。



<香住ヶ丘海岸>

ウ. 和白干潟ゾーン

砂浜，干潟，磯浜など変化に富んだ自然海岸を有し，多くの野鳥が飛来するなど多様な生物が生息しており，海辺の生き物の生息環境に配慮した護岸整備や生活環境の改善としてのアオサ回収などを行っています。



<和白干潟>

エ. 海の中道ゾーン

エコパークゾーンの西端に位置し，自然の砂浜が続く海岸線と松林が広がる開放的な景観を形成しており，砂浜の保全やレクリエーション空間としての保全を図っています。



<海の中道>

(2) 将来像

1) 市民に親しまれ利用される空間づくり

エコパークゾーンを中心とする当該エリアについては、豊かな自然環境に恵まれ、公園・レクリエーション施設や水辺空間の整備が進んでいます。このような自然環境に加え、環境関連施設、大学が多く立地している博多湾東部地域の特性を生かし、環境共生や健康づくりに関連する取り組みを進め、多くの市民の方に親しまれ利用される空間づくりを目指します。

環境共生に関連する取り組みでは、多くの市民が自然を身近に感じることができる空間づくりを進めるとともに、学校教育や周辺施設との連携による体験学習プログラムの実施や、地域・NPO・大学等の共働による環境保全活動への市民の参加促進等、多くの市民が気軽に環境共生について学び、行動するための機会を提供します。また、これらの取り組みを支援する拠点機能（自然観察スペース、教育・研修施設、エコミュージアム等）の導入について検討します。

健康づくりに関連する取り組みでは、多くの市民の憩いの場となる空間づくりや、気軽にウォーキング等の運動を楽しむことができる空間づくりを進めます。また、公園・レクリエーション施設の間の有機的な連携を強化して、地域全体の健康づくりの場としての機能向上を図り、市民の利用を促進します。



＜エコパークゾーンを中心とする水と緑の拠点のイメージ＞

2) エコパークゾーンを中心とする水と緑の拠点づくり

市民の憩いとレクリエーションの場として市民に親しまれ利用される空間の中心となるエコパークゾーンについては、アイランドシティの外周緑地や野鳥公園とこれに繋がるアイランドシティ中央公園やグリーンベルトなどと緑のネットワークの形成を図るとともに、周辺部の公園・緑地やレクリエーション施設などと有機的な連携を図り、博多湾東部地域の豊かな自然環境を生かした水と緑の拠点づくりを進めます。

ア. エコパークゾーン

①基本方針

- (ア) アイランドシティ周辺の静穏な海域を中心として、自然と人が共生する、21世紀の福岡を代表する水辺空間の形成を図ります。
- (イ) 多くの野鳥が飛来するなど多様な生物が生息している自然環境の保全・創造を進めるとともに、ゾーン毎の特性に応じ環境と共生した持続可能な利用を進めます。
- (ウ) 国の鳥獣保護区に指定されている和白干潟ゾーンについては、豊かな自然環境の保全を図るとともに、必要に応じ「シーブルー事業」などを早期に取り入れ、豊かな「いのち」を育む場として環境の質の向上を図ります。
- (エ) アイランドシティにおける親水空間の整備とともに、アイランドシティ周辺の既存海岸線を生かした環境整備を行います。
- (オ) 海の開放的空間と都市的な魅力が調和した景観の形成を図ります。
- (カ) 海洋性レクリエーションに対して適切な水域利用の誘導を行います。
- (キ) 市民共有の財産として多くの市民に親しまれる、憩いの場となるよう取り組みを進めます。

②整備方針・内容

豊かな自然環境の積極的な保全を図るとともに、自然環境と市民生活との共生を目指し、市民が自然と触れ親しむことができる水辺空間としての利用も図ります。

エコパークゾーンの形成にあたっては、アイランドシティ周辺の豊かな生物の生息環境の保全・創造（野鳥生息域の環境の質の向上や底生生物の生息環境の改善、海浜植生の保全、水質や底質の改善、藻場の造成など）などを進めます。

「御島ゾーン」においては、香椎副都心方面に繋がる既成市街地とアイランドシティを長さ約 400 メートルの「海上遊歩道」で結び、これまでに整備した遊歩道などと連携し、御島水域を周回できる親水性の高い回遊空間を創出し、アイランドシティ外周緑地、香椎海岸遊歩道や香椎浜北公園など一体となった複合公園的な水際拠点の形成を図ります。

「和白干潟・香住ヶ丘ゾーン」においては、市民をはじめ多様な主体との連携・協働のもと、自然環境の保全を図るとともに、水質・底質の改善や藻場の造成、アイランドシティにおける野鳥公園の整備などを進めます。

「海の中道ゾーン」においては、引き続き砂浜の保全やレクリエーション空間としての保全を図り、貴重な景観を守っていきます。



イ. 野鳥公園の整備

野鳥の生息環境を創出するため、和白干潟の前面に約 12ha の野鳥公園を整備します。

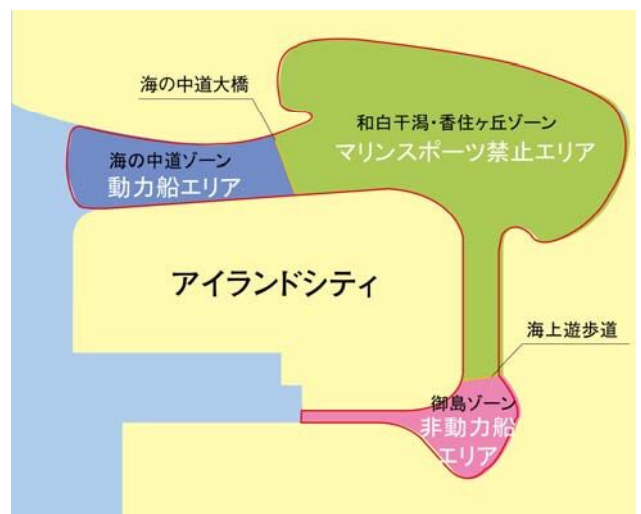
野鳥公園の整備にあたっては、エコパークゾーンの自然環境と一体となった生物生息空間（水辺空間や海岸植生など）の創出や自然環境の観察施設、散策路などの施設を導入するとともに、環境に関する研究・学習機能の導入とあわせて、人と自然の共生を象徴する施設として整備します。



<野鳥公園のイメージ(山口県立きらら浜自然観察公園)>

ウ. 適切な水域利用の誘導

自然と共生する環境整備を行っているエコパークゾーンにおいて、海洋性レクリエーションへの利活用に対するニーズの高まりにより、近年、カヌー、水上オートバイをはじめ、プレジャーボートなどの利用が増加していることから、当該水域をより良い環境で未来に残すため、自然との共生を図った水域利用宣言及びルールづくりを行いました。



<水域利用の指定エリア>

今後は、連絡会議（平成 20 年 3 月設置）等の活用により、関係者間での情報共有等を図るとともに、ルールが実効性のあるものになるよう取り組みを行います。



<エコパークゾーンにおけるレクリエーション>

エ. 市民共有の財産としての活用の推進

市民共有の財産であるエコパークゾーンが、歴史を感じたり、豊かな自然環境とふれあったりできる憩いの場として、より多くの市民に利用されることを目指して、各ゾーンの見どころや自然とのふれあい方について紹介する「エコパークゾーンガイドブック(仮称)」を作成し、魅力ある空間としてPRするとともに、市民の認知度の向上を図ります。

また、「エコパークゾーン環境保全創造計画」を取りまとめ（平成 21 年度予定）、自然と共生する環境整備を進めるとともに、エコパークゾーンの活用を推進していくためのソフト施策についても取り組んでいきます。

Ⅲ アイランドシティ整備事業費

アイランドシティ整備事業は、国、福岡市及び博多港開発(株)の三者により事業を推進しており、社会経済状況の変化等に対応するとともに、効果的・効率的な事業執行の観点から、事業費の見直しを行ってきています。

(単位：億円)

項目	当初事業計画 (平成5年度)	平成16年度 事業計画	今回の 事業計画
国(直轄事業)	544	※1(544)	※2 704
福岡市	2,194	2,723	2,591
国の補助事業等	490	818	765
市の起債事業	1,704	1,905	1,826
博多港開発(株)(民活事業)	1,850	645	645
合計	4,588	※1(3,911)	3,940

端数処理のため内訳と計があわない箇所がある

※1 平成16年度事業計画(現行計画)における国直轄事業費については、平成17年12月に港湾計画の一部変更を行ったC2岸壁の耐震化等の検討を進めており、見直し中でした。

※2 平成13年の港湾計画改訂等において、コンテナ船の大型化や耐震化に対応するための岸壁整備や航路・泊地の大水深化(水深12m、幅員200mからの拡幅・増深)により、施設規模・規格が大きく変更されたことなどから、今回、国直轄事業費の見直しを行いました。

なお、現在整備中のアイランドシティ・香椎パークポート間の水深15m泊地を除く、航路・泊地(14m→15m)の拡幅・増深については、今回の事業費には含まれておりません。

◆港湾計画での位置付け

平成13年7月	港湾計画改訂		
	C1岸壁	水深13m→14m	
	C2岸壁	水深13m→15m	
	D岸壁	水深14m→15m(耐震)	
	航路・泊地	水深14m→15m	
平成17年12月	港湾計画一部変更		
	C2岸壁	水深15m→15m(耐震)	

IV アイランドシティの事業収支

1. 福岡市工区

福岡市工区の起債事業は、野積場やコンテナクレーンなど港湾機能を増進する施設を整備し、その使用料収入で事業費を賄う「機能施設整備事業」と、埋立により造成した土地を売却して事業費を賄う「臨海土地整備事業」からなっています。

(1) 機能施設整備事業の収支計画

前提条件	港湾施設使用料	○特定埠頭の運営の事業による貸付料等を踏まえた使用料収入とする。																						
	起債借入条件	○借入利率 平成21年度の借入利率を0.8%~1.8%で設定し、以後、年平均0.2%上昇するものとして算定。但し、2.2%を上限とする。																						
収 支		<p>※平成75年度時点<累積赤字解消時></p> <p>(単位：億円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">収入</td> <td>起債</td> <td>531</td> </tr> <tr> <td>使用料収入</td> <td>729</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>1,260</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">支出</td> <td>事業費</td> <td>553</td> </tr> <tr> <td>償還元金</td> <td>531</td> </tr> <tr> <td>支払利子</td> <td>170</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>1,254</td> </tr> <tr> <td colspan="2">収 支</td> <td>6</td> </tr> </tbody> </table>	区 分		金額	収入	起債	531	使用料収入	729	計	1,260	支出	事業費	553	償還元金	531	支払利子	170	計	1,254	収 支		6
区 分		金額																						
収入	起債	531																						
	使用料収入	729																						
	計	1,260																						
支出	事業費	553																						
	償還元金	531																						
	支払利子	170																						
	計	1,254																						
収 支		6																						

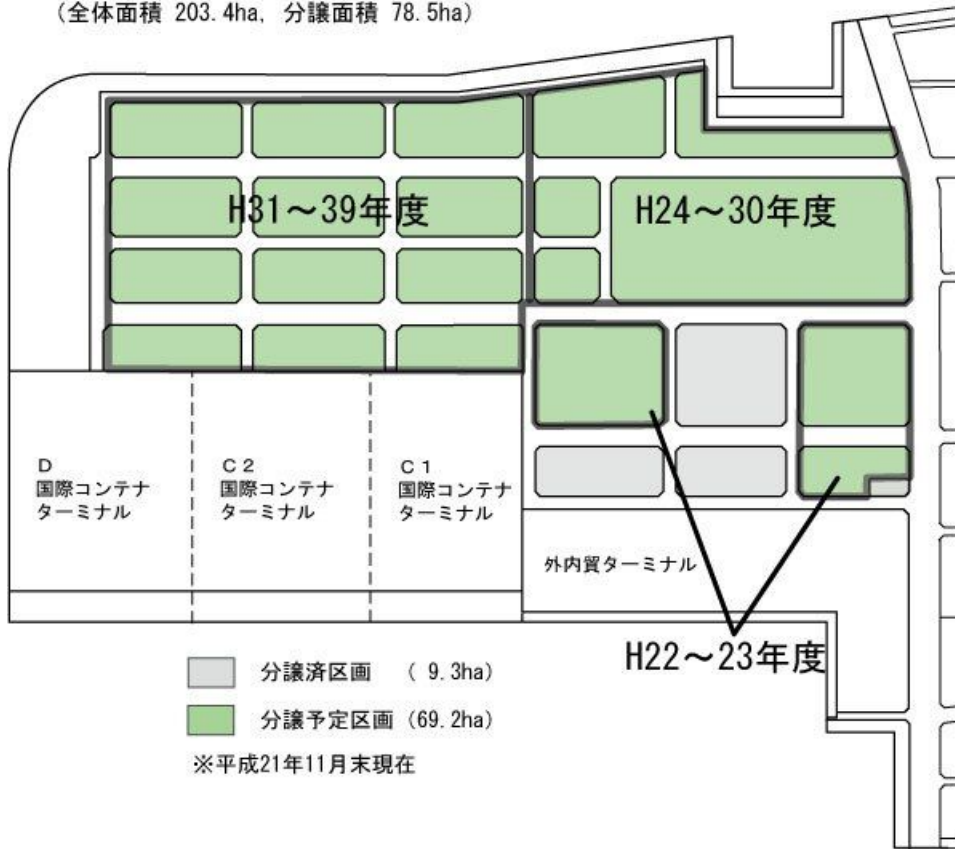
(2) 臨海土地整備事業の収支計画

工 区	1~4工区 (みなと)	5工区 (まち)																						
前提条件	土地分譲期間	○平成15~39年度の25年間	○平成22~35年度の14年間																					
	土地分譲価格	○分譲予定単価 130,000円/㎡	○平均分譲予定単価 100,800円/㎡ 単価熟成率 平成25年~33年度： 4~1%																					
	起債借入条件	○借入利率 平成21年度の借入利率を1.8%で設定、以後、年平均0.2%上昇するものとして算定。但し、2.2%を上限とする。																						
収 支		<p>(単位：億円)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">収入</td> <td>起債</td> <td>1,560</td> </tr> <tr> <td>土地分譲収入</td> <td>1,679</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>3,240</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">支出</td> <td>事業費</td> <td>1,273</td> </tr> <tr> <td>償還元金</td> <td>1,560</td> </tr> <tr> <td>支払利子</td> <td>282</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td>3,115</td> </tr> <tr> <td colspan="2">収 支</td> <td>125</td> </tr> </tbody> </table> <p>※借換債：299億円を含む。 ※端数処理のため合計が合わないことがある。</p>	区 分		金額	収入	起債	1,560	土地分譲収入	1,679	計	3,240	支出	事業費	1,273	償還元金	1,560	支払利子	282	計	3,115	収 支		125
区 分		金額																						
収入	起債	1,560																						
	土地分譲収入	1,679																						
	計	3,240																						
支出	事業費	1,273																						
	償還元金	1,560																						
	支払利子	282																						
	計	3,115																						
収 支		125																						

<土地分譲計画>

■ 1～4工区

(全体面積 203.4ha, 分譲面積 78.5ha)



■ 5工区

(全体 94.6ha, 分譲面積 65.4ha)



2. 博多港開発(株)工区

前提条件	土地分譲期間	○平成13～26年度の14年間																							
	土地分譲価格	○平均分譲予定価格 96,300円/㎡ 単価熟成率 ~平成24年度 : 0% 平成25年度 : 4% 平成26年度 : 4%																							
	借入条件	○借入利率 平成21年度を2.4%, 平成22年度を2.6%、 平成23年度を2.8%として算定。																							
収 支	(単位: 億円)																								
	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th colspan="2">区 分</th> <th>金額</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">収入</td> <td>借入金等</td> <td style="text-align: right;">1,719</td> </tr> <tr> <td>土地分譲収入</td> <td style="text-align: right;">771</td> </tr> <tr> <td>譲渡価額</td> <td style="text-align: right;">399</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td style="text-align: right;">2,889</td> </tr> <tr> <td rowspan="4">支出</td> <td>事業費等(注)</td> <td style="text-align: right;">993</td> </tr> <tr> <td>償還元金等</td> <td style="text-align: right;">1,719</td> </tr> <tr> <td>支払利子</td> <td style="text-align: right;">174</td> </tr> <tr> <td>計</td> <td style="text-align: right;">2,886</td> </tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">収 支</td> <td style="text-align: center;">3</td> </tr> </tbody> </table>		区 分		金額	収入	借入金等	1,719	土地分譲収入	771	譲渡価額	399	計	2,889	支出	事業費等(注)	993	償還元金等	1,719	支払利子	174	計	2,886	収 支	
区 分		金額																							
収入	借入金等	1,719																							
	土地分譲収入	771																							
	譲渡価額	399																							
	計	2,889																							
支出	事業費等(注)	993																							
	償還元金等	1,719																							
	支払利子	174																							
	計	2,886																							
収 支		3																							
<p>(注) 993億円のうち、事業費は645億円。 差額は旧2工区にかかる事業費等。</p> <p>※「借入金等」及び「償還元金等」には借り換えた227億円を含む。</p>																									

<土地分譲計画>

