

4. FUKUOKA Smart EAST の取り入れ方

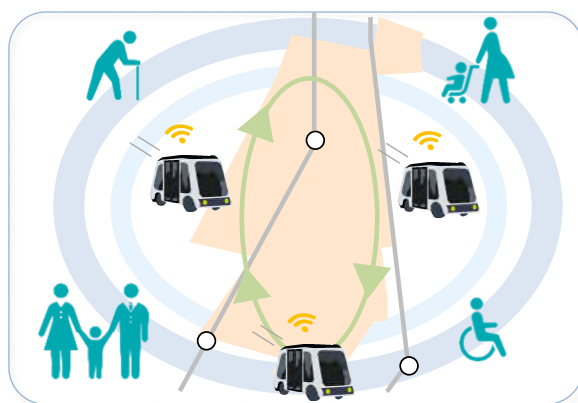
(1) 基本戦略

- ・ 少子高齢化など、まちづくりの様々な課題を解決しながら、持続的に発展していくため、最先端の技術革新の導入などによる、快適で質の高いライフスタイルと都市空間を創出し、未来に誇れるモデル都市「FUKUOKA Smart EAST」を創造していく。
- ・ まずは、その先駆けとして、箱崎のまちづくりにおいて取組み、それが全市に広がり、さらに市を超え、より多くの人々に届くよう進めていく。（前項より再掲）

(2) サービスのイメージ例

1. 移動（モビリティ）

- [概要]
- 自動運転のコミュニティバスや歩行を支援するパーソナルモビリティ等が、高齢者や障がいがある交通弱者の移動をサポートする
 - 自動運転のコミュニティバス内において、乗客などのトラブルを感知し、自動で注意を呼びかけ、同時に遠隔監視者に通知する
 - 車内の映像・音を遠隔から確認することができ、緊急時は乗客と運行管理者で会話ができる
- [期待される効果]
- 高齢者や障がいがある交通弱者でも、安全で快適に移動できる
 - 自動運転技術により、運転手の負担が軽減されるだけでなく、乗客の安全性も向上する



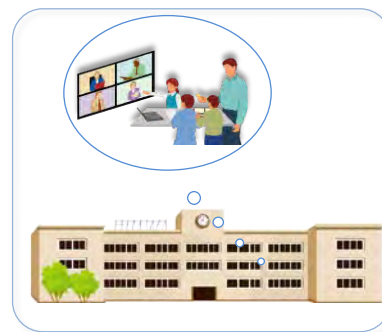
2. 健康（ウェルネス）

- [概要]
- IoT端末により、子どもや高齢者の見守りなどを行う
- [期待される効果]
- 見守りなどのサポートにより、安心して暮らせる



3. 共有（シェアリング）

- | | |
|-----------|---|
| [概要] | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 歩道空間などを活用し、オープンカフェテラスなどとして利用する ➤ 公園などを活用し、スポーツイベントやフードフェスなどに利用する ➤ 放課後の学校施設などを活用し、地域のいろいろな世代の学び舎などとして利用する |
| [期待される効果] | <ul style="list-style-type: none"> ➤ 様々な活動においてあらゆる公共空間等を利用でき、豊かな暮らしが送れる |



その他のサービス例

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. 生活（リビング）  2. 買物（ショッピング）  3. 製造（メーカーズ）  4. 物流（ロジスティクス）  | <ol style="list-style-type: none"> 5. 教育・労働（エデュケーション）  6. エネルギー  7. 安全（セキュリティ） |
|--|---|



箱崎への導入を検討

5. 都市空間整備の方針

(1) 都市空間整備の考え方

- ・まち全体の一体感の創出や、周辺地域との調和・連携・交流に向け、特徴を持ったまちの空間づくりや、円滑な歩行者動線の確保など、跡地等における都市空間整備の考え方を示す。

1. 特徴を持ったまちの空間づくり

① 貝塚駅へのアクセス性向上や駅前空間の創出

- ・貝塚駅においては、国道3号から駅へのアクセス性向上とともに、交通結節機能の強化を図る。
- ・交通結節機能を持つ貝塚駅にふさわしい駅前空間を創出するため、憩い、賑わい・交流機能の導入や空間づくりと利便性の向上を図る。

② 箱崎九大前駅の駅前にふさわしい空間

- ・駅と跡地等を繋ぐ新たなまちの顔となり、人々が憩い、交流できる駅前にふさわしい空間づくりと利便性の向上を図る。

③ 憩い・賑わい・交流機能のある空間

- ・新たに整備する公園を中心として、人々が憩い、賑わい、交流する空間づくりを目指し、歩行者の骨格動線である「歩の軸」や近代建築物活用ゾーンなどと連携することで、シンボリックな空間づくりを行う。

④ 南北の一体感を創出する空間

- ・南北エリアの一体感を創出するため、統一感を持った広場等の整備や南北を繋ぐ円滑な歩行者動線の確保に向けた検討を行う。

⑤ 周辺地域からの入口となる空間

- ・箱崎駅や既成市街地を含む周辺地域からの連続性に配慮し、まちの入口としてわかりやすく親しみのある空間づくりを行う。
- ・また、堅粕箱崎線・原田箱崎線の入口となる空間は、自動車を利用した来街者を迎え入れる場所としてもふさわしい空間づくりを行う。

2. 歩行者の骨格動線となる「歩の軸」

- ・安全性、回遊性を向上させ、憩い・賑わい・交流を生み、生活を豊かにする歩行者空間創出のため、そうつき※たくなる歩行者の骨格動線となる「歩の軸」の形成を図る。

※そうつく：歩き回るという意味

3. 自動車・自転車動線の整備

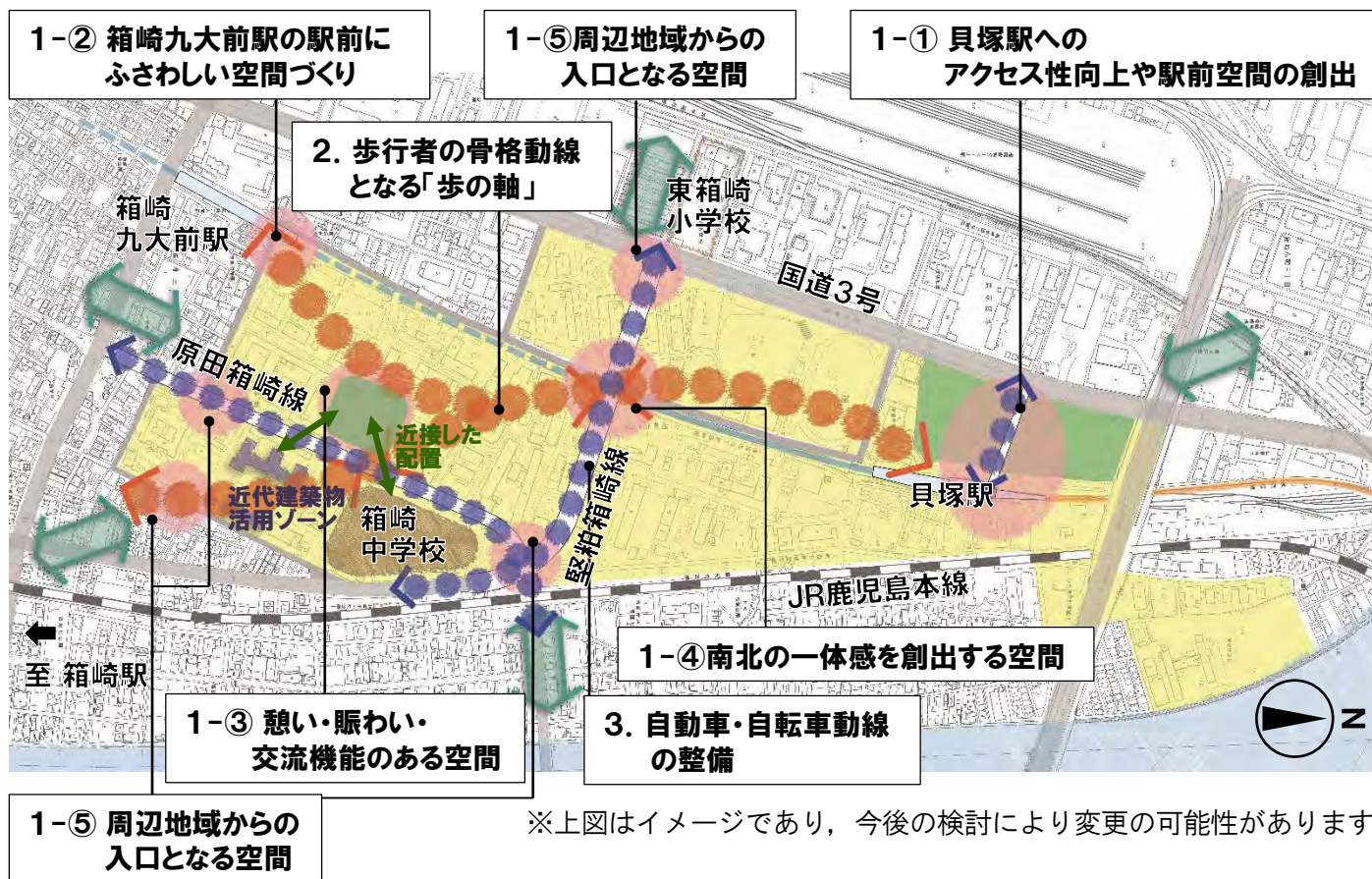
- ・自動車動線については、都市計画道路である主要動線や、周辺道路や土地利用を踏まえた補助動線を体系的に整備する。
- ・自転車動線についても同様に、自転車の主要動線や補助動線を整備する。

4. 緑空間の確保

- ・公園や広場、歩行者空間、道路等において緑豊かな空間を確保するとともに、有機的に繋いだ緑のネットワークを形成する。

5. 歴史の継承

- ・未来に誇れる新たなまちづくりにおいて、九州大学の地に存在した歴史的資源と緑を活かし、その面影や記憶を継承する。



	特徴を持ったまちの空間
	公園
	歩行者の骨格動線
	自動車・自転車の主要動線
	周辺地域との連携(イメージ)
	まちづくりの検討範囲

(2) オープンスペース（広場・公園等）

- ・跡地等や周辺の居住者、来街者、働く人など様々な人が利用し交流する空間の創出を目指し、跡地等だけでなく、周辺地域の動線や既存公園等も考慮しながら、広場・公園等のオープンスペースを適切に配置する。

1. 街角広場等の整備

《基本的事項》

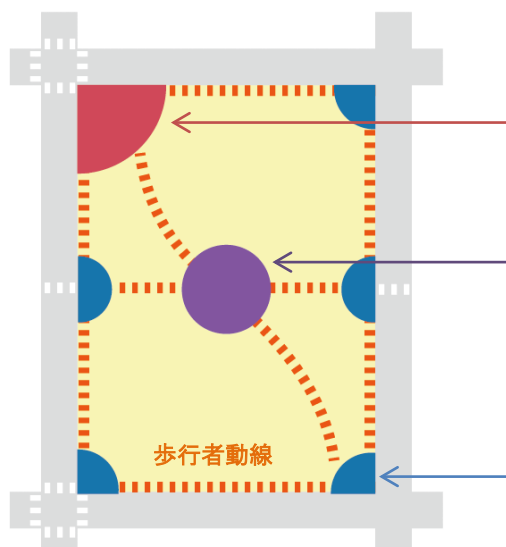
- ・来街者を迎える入口となる空間とするとともに、様々な人が集い、交流し、まちの一体感を創出するなど、それぞれの特徴を持ったまちの空間づくりに応じた、街角広場を確保する。
- ・交差点等における見通しを確保するとともに、歩行者が安全・安心して通行でき、溜まれる空間として街角広場を配置する。
- ・歩行者の骨格動線となる「歩の軸」においても、憩いや賑わいをもたらす街角広場を適宜確保する。
- ・街角広場については、歩行者の交通量や動線、周辺との関係性、場所性、街区内における広場等面積のバランスなどを踏まえ、適切な位置や規模の空間を確保する。
- ・新たに整備される区画道路により交差点等が形成された場合においても、周辺環境や土地利用等を踏まえ、適切な位置や規模の街角広場を確保する。

■箱崎駅や既成市街地からの
入口となる空間(参考:現況)



箱崎キャンパス正門(福岡市)

■ 街角広場の考え方（イメージ）



入口となる空間

- ・まちの入口となる空間であるとともに様々な人が集い、交流し、まちの一体感を創出する空間として、印象的な街角広場を確保

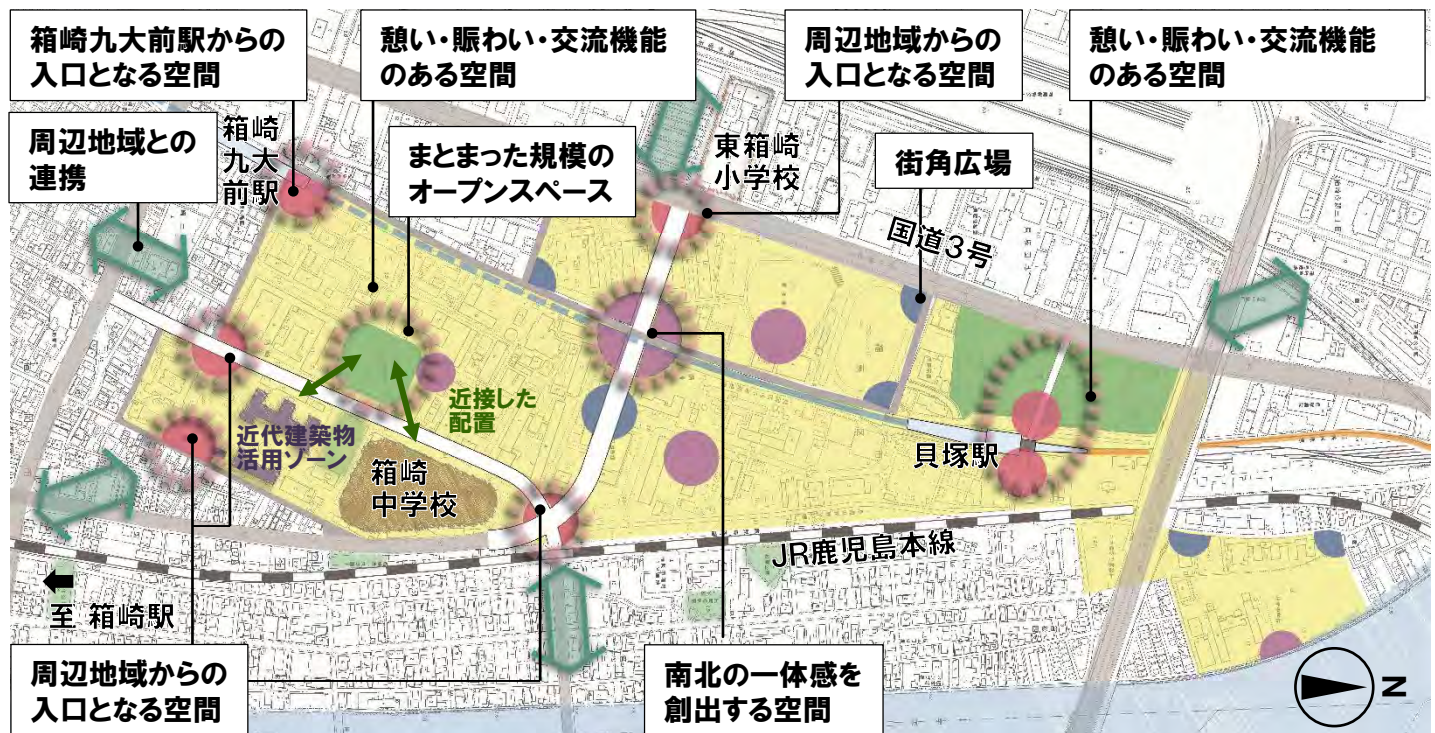
賑わい空間

- ・憩いや交流を創出する空間として、まちの賑わいやうるおいをもたらす街角広場を確保

歩行者に配慮した空間

- ・交差点等における見通しを確保するとともに、歩行者が安全・安心して通行でき、溜まれる空間として街角広場を確保

■オープンスペース（広場・公園等）の整備イメージ



※上図はイメージであり、今後の検討により変更の可能性があります

- | | | | |
|--|-------------------|--|--------------------|
| | 特徴を持ったまちの空間 | | 周辺地域との連携
(イメージ) |
| | 公園 | | まちづくりの検討範囲 |
| | 街角広場等（入口となる空間） | | |
| | 街角広場等（賑わい空間） | | |
| | 街角広場等（歩行者に配慮した空間） | | |

○ 必要な機能イメージ

入口となる空間イメージ

シンボルとなるモニュメントや樹木等、休息し、交流するための広場やベンチ等



柏の葉アクアテラス周辺(柏市)



六本松キャンパス跡地(福岡市)

賑わい空間イメージ

休息し、交流するための広場やベンチ等、うろおいのある、まとまった緑空間等



中野セントラルパーク(東京都)



シンガポール

歩行者に配慮した空間イメージ

歩行者空間と連続した見通しの良い広場等



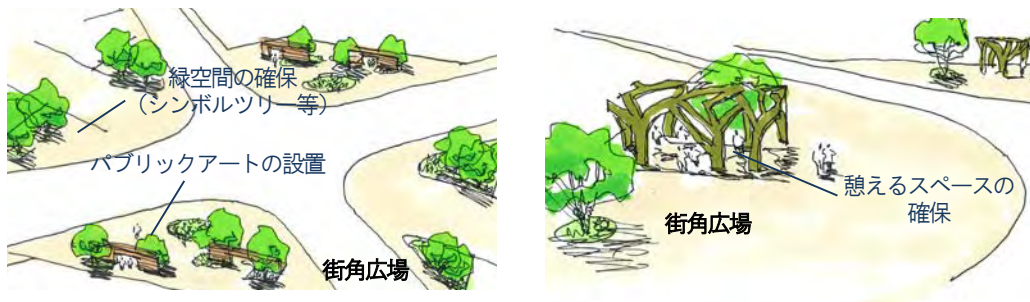
キャナルシティ博多イーストビル(福岡市)



《努力事項》

- ・ 既存のバス停や新たに整備されるバス停に隣接する場所には、バス利用者が安全・安心して溜まれる広場の設置に努める。
- ・ 上記以外の場所においても、歩行者交通量や動線、周辺との関係性、場所性を考慮し、広場の確保に努める。
- ・ まちの一体感を創出するため、街角広場は統一されたデザインやオブジェの配置に努める。
- ・ まちへの愛着向上や特徴的な広場づくりのため、まとまった緑空間やシンボルツリーの設置など緑を活かした空間整備や、溜まり空間の確保など、場所ごとの特性に応じた整備に努める。
- ・ 隣接する施設の主要な出入口を街角広場に向けて設置するなど、人の交流を生み出すための顔づくりに努める。
- ・ 街角広場は、災害時の一時的な避難場所やイベント開催時に利用するなど、周辺地域との関係性も踏まえながら、幅広い活用が可能な空間づくりに努める。

■特徴的な街角広場の整備（イメージ）



2. 公園の整備

《基本的事項》

- ・ 良好な都市環境や憩い・市民活動の場の提供、防災性・安全性向上のため、十分な空地を有する公園を確保する。
- ・ 南エリアには、身近な公園不足を解消するため、新たな公園を整備するとともに、一体的な活用や防災性の向上を図るため、箱崎中学校、近代建築物活用ゾーン近くに配置する。
- ・ 北エリアには、憩い・賑わい・交流機能のある駅前空間を創出するため、貝塚公園を再整備する。

《努力事項》

- ・南エリアの公園は、公園内から近接する近代建築物活用ゾーンへの視線の通りを意識した空間形成に努める。
- ・南エリアの公園と近接する周辺街区においては、公園との繋がりに配慮し、一体的な空地や緑空間の創出に努めるとともに、建築物の出入口や低層部における店舗や交流スペースの設置など、公園へ向けた賑わいのしみ出しに留意した計画に努める。
- ・北エリアの公園は、来街者等の利用にも配慮し、交通結節機能を持つ貝塚駅への視認性を高めるため、国道3号からの見通し確保に努める。

■憩いや賑わいをもたらす
公園イメージ

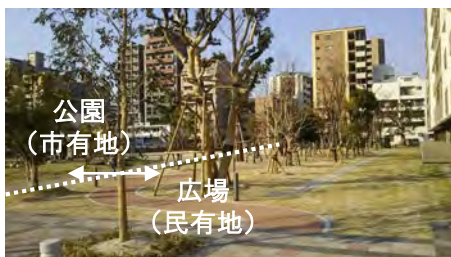


ブライアントパーク(ニューヨーク)

■公園と立地施設との連携や
一体的な活用イメージ

立命館大学大阪いばらきキャンパスと
岩倉公園(茨木市)

■公園と広場等によるまとまった規模の
オープンスペースの確保イメージ



六本松キャンパス跡地(福岡市)

■賑わい・交流機能のある公園イメージ



警固公園(福岡市)

《参考》周辺の公園配置状況



- 公園
- 街区公園 (誘致距離：半径250m)
- 近隣公園 (誘致距離：半径500m)
- 地区公園 (誘致距離：半径1km)
- 小学校・中学校
- 小学校区
- 箱崎キャンパス

(3) 歩行者動線

- ・広場や公園等のオープンスペース、民有地における歩行者動線、歩道、セットバック空間などを有機的に繋ぎ、連続性を確保することで、回遊性を高め、快適で安全に通行でき、まちの一体感を創出する歩行者動線を形成する。

1. 歩行者の骨格動線となる「歩の軸」の形成

《基本的事項》

- ・歩行者の骨格動線となる「歩の軸」を形成し、歩いて楽しく、憩い、賑わいをもたらす人中心の空間を確保する。
- ・「歩の軸」における歩行者空間の形成に向け、土地利用や歩行者の交通量、シンボル性等に配慮した幅員や構成とする。

《参考》「歩の軸」イメージ

- ・歩行者の骨格動線となる「歩の軸」は、歩いて楽しく、憩い、賑わいをもたらす人中心の空間とするため、まちの場所ごとの特性に応じた特色ある街並み景観づくりに配慮し、変化に富んだ景観が展開する歩行者空間を形成する。
- ・「歩の軸」の一部を、南エリアの公園と一体のものとするすることで、広がりある緑空間を望む景観を形成する。
- ・「歩の軸」の周辺部においては、人にやさしい空間を創出するため、ヒューマンスケールに配慮した空間形成や圧迫感を軽減するデザインの工夫、緑空間の確保を行う。
- ・「歩の軸」沿いの建築物においては、人の交流を生み出すため、出入口を設けるなどの顔づくりに努めるとともに、賑わいの創出に向け、低層部における店舗・交流スペース等の設置や、開放的なデザインの工夫を行う。

■「歩の軸」（一部）のイメージ図



「そうつく」空間の創出

○回遊性の向上や、憩い、賑わい、交流をもたらす、人中心の空間

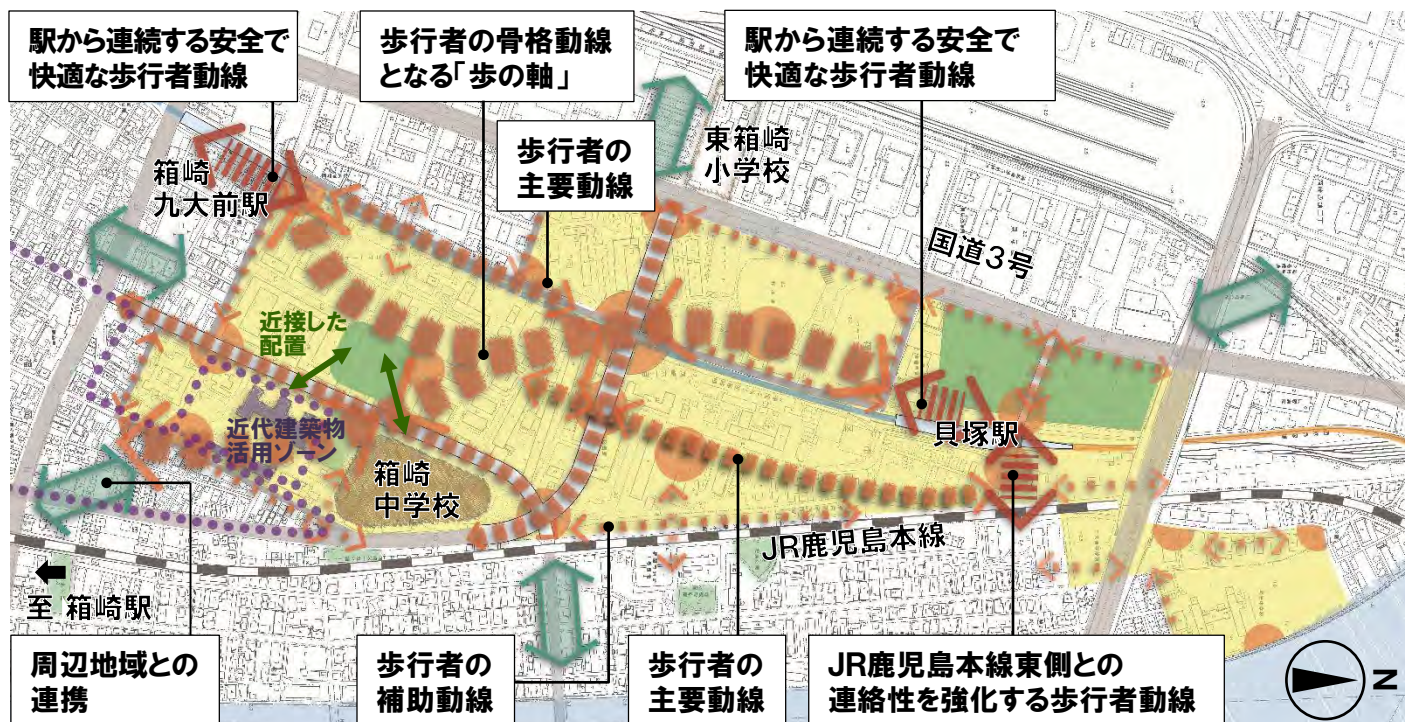


大学百年の歴史と緑の継承

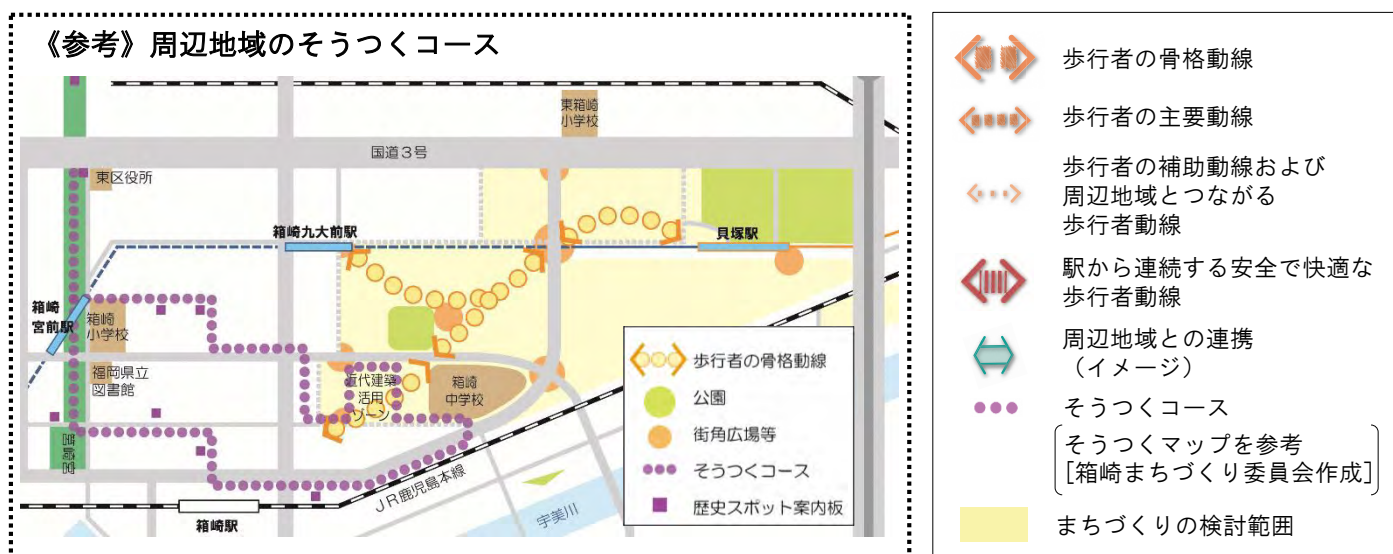
○近代建築物の部材や工作物、既存樹木などの歴史的資源の活用



■歩行者動線の整備イメージ



※上図はイメージであり、今後の検討により変更の可能性があります



2. 利便性、回遊性の向上に寄与する歩行者動線

《基本的事項》

- ・歩行者ネットワークを強化するため、まちの顔となる空間や広場等を有機的につなぎ、利便性、回遊性の向上に寄与する、歩行者の主要動線を確保する。
- ・また、骨格動線、主要動線を補完する、歩行者の補助動線を適宜確保する。

《努力事項》

- ・周辺地域との一体的な発展を目指し、「筥崎宮」「町屋」などの歴史的・文化的な資源や既成市街地のそうつくコース、JR箱崎駅と跡地等の繋がりに配慮し、わかりやすく快適に歩ける歩行者空間の整備に努める。

3. 駅からの安全で快適な歩行者動線の確保

《検討の方向性》

- ・ 多数の人が訪れる施設が立地する場合，駅から連続する安全で快適な歩行者動線を確保する。
- ・ J R鹿児島本線東側との連絡性を強化する歩行者動線を確保する。

■ 駅から連続する安全で快適な歩行者空間のイメージ例（歩行者デッキ）



姫路駅周辺（姫路市）

4. ゆとりある歩行者空間の確保

《基本的事項》

- ・道路沿いの歩行者動線については、ゆとりある歩行者空間を形成するため、歩道および歩道と連続したセットバック空間を一体の空間として確保する。
- ・セットバック空間は、通り抜けや植栽、休憩施設、溜まり空間等としても機能するものとし、歩行者の交通量や周辺との関係性や場所性などを踏まえた、適切な幅員を確保するとともに、周辺地域との連続的な歩行者動線となるよう、既存道路等を考慮した計画とする。

《努力事項》

- ・歩行者空間においては、安全・快適に通行できる環境づくりのため、幅員等に応じ、ゆとりある空間確保や、舗装のカラー化等に努める。
- ・セットバック空間においては、デザインされたベンチ等のストリートファニチャーの設置や、植栽、休める場所（オープンスペース等）の整備など歩いて楽しめる空間づくりに努める。

■ セットバックによるゆとりある歩行者空間の確保（事例）



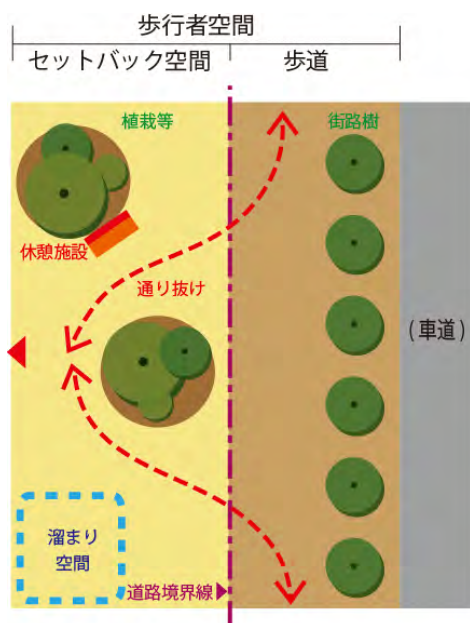
六本松キャンパス跡地(福岡市)



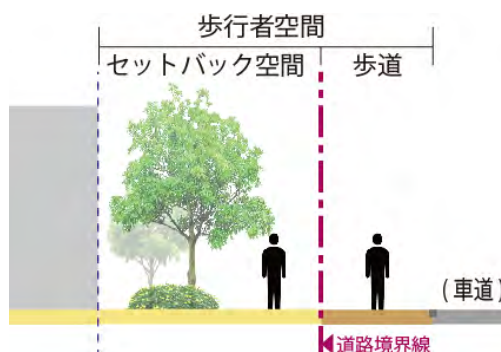
天神きらめき通り(福岡市)

■ 歩道等と連続したセットバック空間

(平面イメージ)



(断面イメージ)



(4) 自動車動線

- ・福岡市の骨格を担う道路ネットワークの機能補完・強化を図るため、自動車の主要動線を整備する。
- ・跡地等の土地利用に応じた良好な市街地形成を誘導するとともに、周辺地域の安全性・利便性向上にも寄与する道路ネットワークを形成するため、自動車の補助動線を整備する。

1. 道路ネットワークの形成

《基本的事項》

- ・福岡市全体の道路ネットワークの形成に寄与する都市計画道路堅粕箱崎線（道路幅員28～31m）や原田箱崎線（道路幅員19m）を、自動車の主要動線として整備する。
- ・貝塚駅においては、アクセス性及び交通結節機能の強化を図るため、国道3号からの自動車動線を確保するとともに、駅前広場の整備など駅周辺道路の環境改善を行う。
- ・自動車の補助動線として、周辺道路ネットワークを考慮し、土地利用に応じて適切に区画道路を配置するとともに、通行利便性や安全性向上を図るため、外周道路の拡幅を行う。
- ・道路幅員及びその構成について、車道部は条例※に基づき決定し、歩道部は、歩行者の交通量や隣接する土地利用の自由度に配慮した計画とする。
※福岡市道路の構造の技術的基準及び道路標識の寸法を定める条例
- ・区画道路の配置については、通過交通の抑制や安全性に配慮した計画とする。

■道路の車線数等

		車線数等
主要動線	堅粕箱崎線（東西道路）	片側2車線（道路幅員28m～31m）
	原田箱崎線（南北道路）	片側1車線（道路幅員19m）
補助動線	区画道路、外周道路	片側1車線

※区画道路、外周道路の車線数、幅員は検討中

2. 駐車場の計画的な配置、有効利用

《基本的事項》

- ・公共交通機関の利用を推進するため、パークアンドライド駐車場を確保する。

《努力事項》

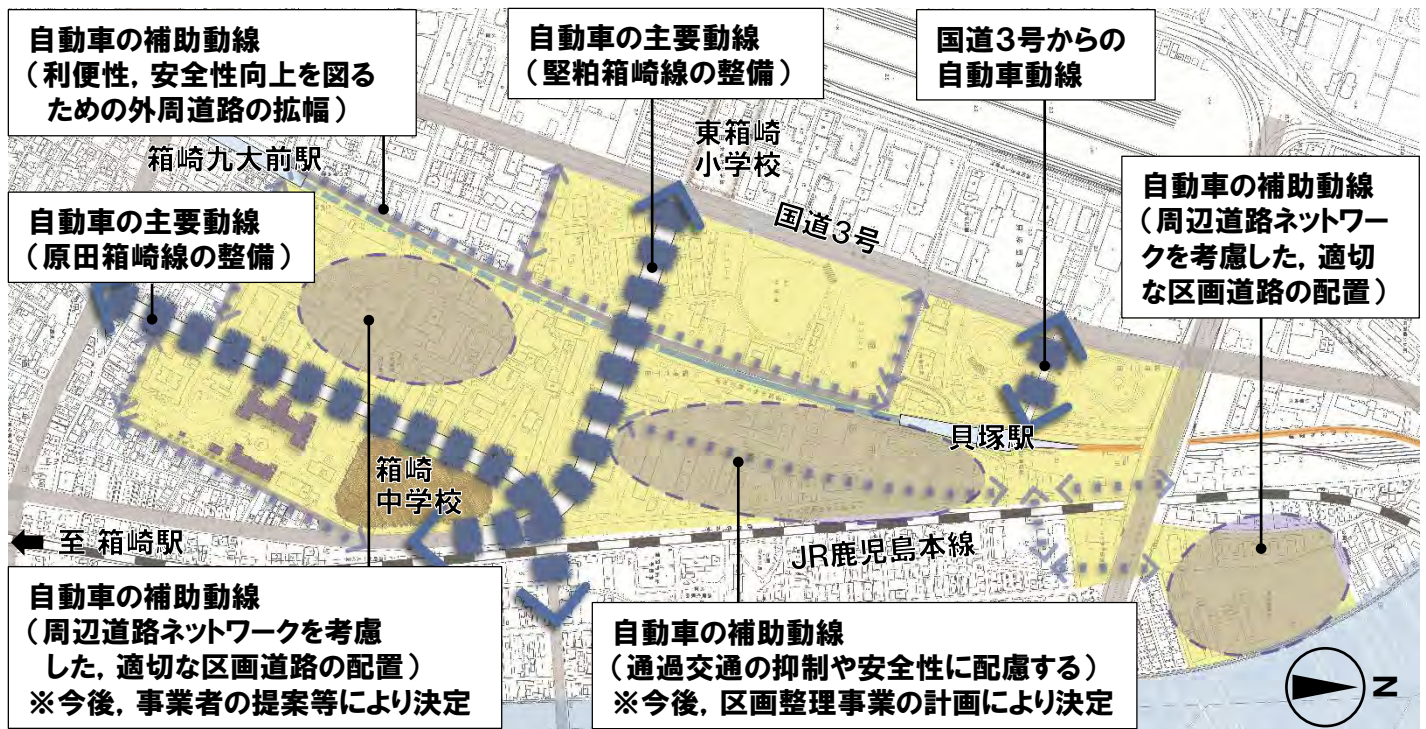
- ・歩行者動線の分断を軽減するため、駐車場への車両出入り口の集約に努める。
- ・街並み景観に配慮し、沿道から自動車が目立たない駐車場配置とすることや境界部の緑化など修景に努める。
- ・パークアンドライド駐車場については、多数の人が訪れる施設が立地する場合には、十分な台数を確保するように努める。
- ・各施設の駐車場を利用率が低い曜日や時間帯において一般利用するパークシェアの仕組みなどを導入し、未利用空間の有効活用に努める。

3. 景観に配慮した道路空間等整備

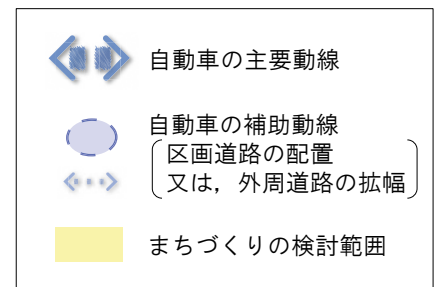
《基本的事項》

- ・街並み景観や安全性、防災性に配慮し、都市計画道路等において無電柱化を行う。

■自動車動線の整備イメージ



※上図はイメージであり, 今後の検討により変更の可能性があります



■駐車場, 車両出入り口の集約イメージ



(5) 自転車動線

- ・都市計画道路において自転車通行空間を確保するとともに、自転車利用者の多い区画道路等においても、路面表示等を適切に配置することで、歩行者や自転車利用者の安全性、利便性を高める自転車ネットワークの形成を進める。

1. 自転車動線等の計画（通過交通の適切な誘導）

《基本的事項》

- ・都市計画道路堅粕箱崎線や原田箱崎線を自転車の主要動線に位置づけ、自転車が安全で快適に通行できるよう、自転車レーン※（幅員1.5m）を整備する。
- ・駅駐輪場など自転車利用者の多い施設と都市計画道路を結ぶ自転車の補助動線においては、安全性を考慮し、区画道路の配置や外周道路の拡幅に併せ、歩行者と自転車を分離し安全に共存できるよう車道内共存※（幅員1.0m）や車道混在※による適切な自転車の誘導を行う。
- ・新たな区画道路の整備にあたっては、道路の位置付けや利用形態、周辺の土地利用や施設計画を踏まえて、前述の自転車の補助動線に該当する場合は、同様に路面表示を確保し、適切に自転車を誘導する計画とする。
- ・上記に該当しない道路や敷地内の通路については、自転車の主要動線や補助動線へ適切に誘導する計画とする。
- ・歩行者の骨格動線となる「歩の軸」等においては、通過交通抑制に配慮した計画とする。

※福岡市自転車通行空間設計の手引きに基づく

2. 駐輪場の確保

《基本的事項》

- ・駅周辺等においては、駐輪場を確保する。
- ・各施設においては、必要な駐輪台数を確保する。

《努力事項》

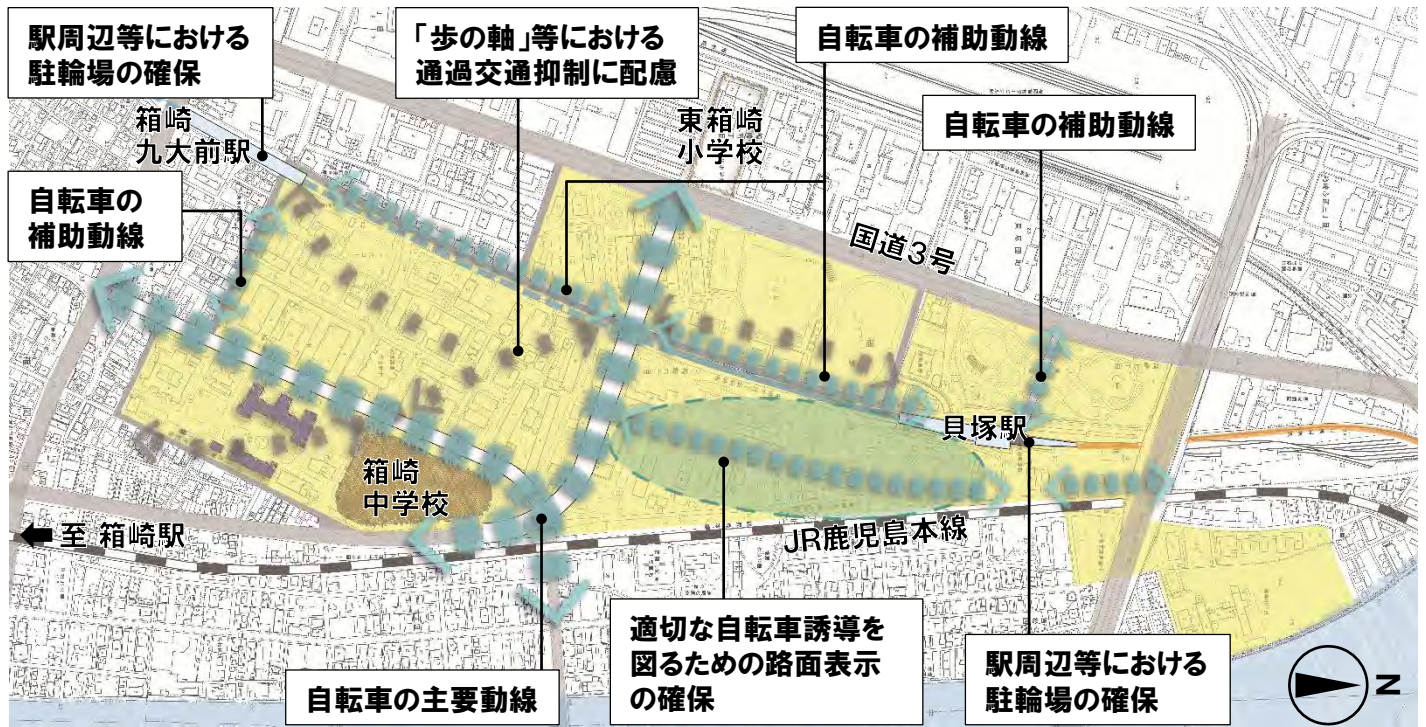
- ・各施設においては、附置義務駐輪場と併せて、一般利用が可能な駐輪場の整備に努める。

3. 放置自転車の対策

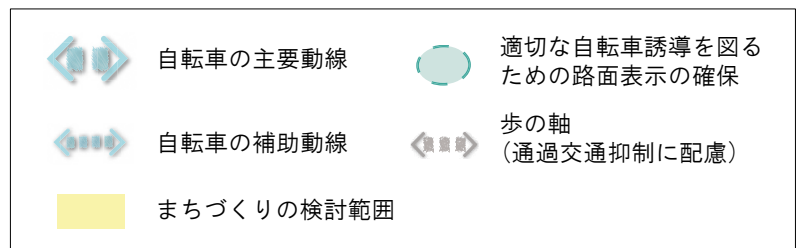
《努力事項》

- ・道路や各施設において、良好な環境の創出に向け、放置自転車が生じにくい仕掛けや対策に努める。

■自転車動線の整備のイメージ



※上図はイメージであり、今後の検討により変更の可能性があります



■自転車通行空間のイメージ

自転車レーン	車道内共存	車道混在
(南区大橋)	(東区名島)	(中央区舞鶴)

■路面表示例
(自転車のピクトグラム)

出典：福岡市自転車通行空間設計の手引き

(6) 緑空間の確保

- ・跡地等や周辺地域の居住者、来街者、働く人など様々な人が、気軽に憩い・集えるコミュニティ形成の場や安全・快適に歩ける緑豊かな空間を確保するとともに、有機的に繋いだ緑のネットワークを形成する。

1. 緑ある空間づくり

《基本的事項》

- ・公園や広場においては、憩いや集いの場としてまとまった緑地を確保する。
- ・歩行者の骨格動線である「歩の軸」においては、歩行者に憩いや潤いをもたらし様々な活動を促す、変化に富んだ空間を創出するため、まとまった緑地や並木を適宜配置する。
- ・沿道のセットバック空間においては、緑豊かな空間づくりを目指し、緑地や植栽等を整備する。
- ・都市計画道路やその他の主要な区画道路については、更なる緑空間の確保するため、街路樹を整備する。
- ・土地利用計画等に応じて適切な緑化率を設定し、一定量の緑を確保する。

《努力事項》

- ・公園や広場と一体となって憩いを生み出す緑地を、敷地内において適宜確保するよう努める。
- ・公園や道路、民有地等において確保する緑地は、連続性に配慮しながら、緑のネットワークの形成に努める。
- ・緑豊かな空間づくりのため、建築物の壁面緑化や屋上緑化に努める。
- ・緑地や植栽等については、花を植えるなど彩りに配慮する。

2. 周辺地域と調和した緑の空間づくり

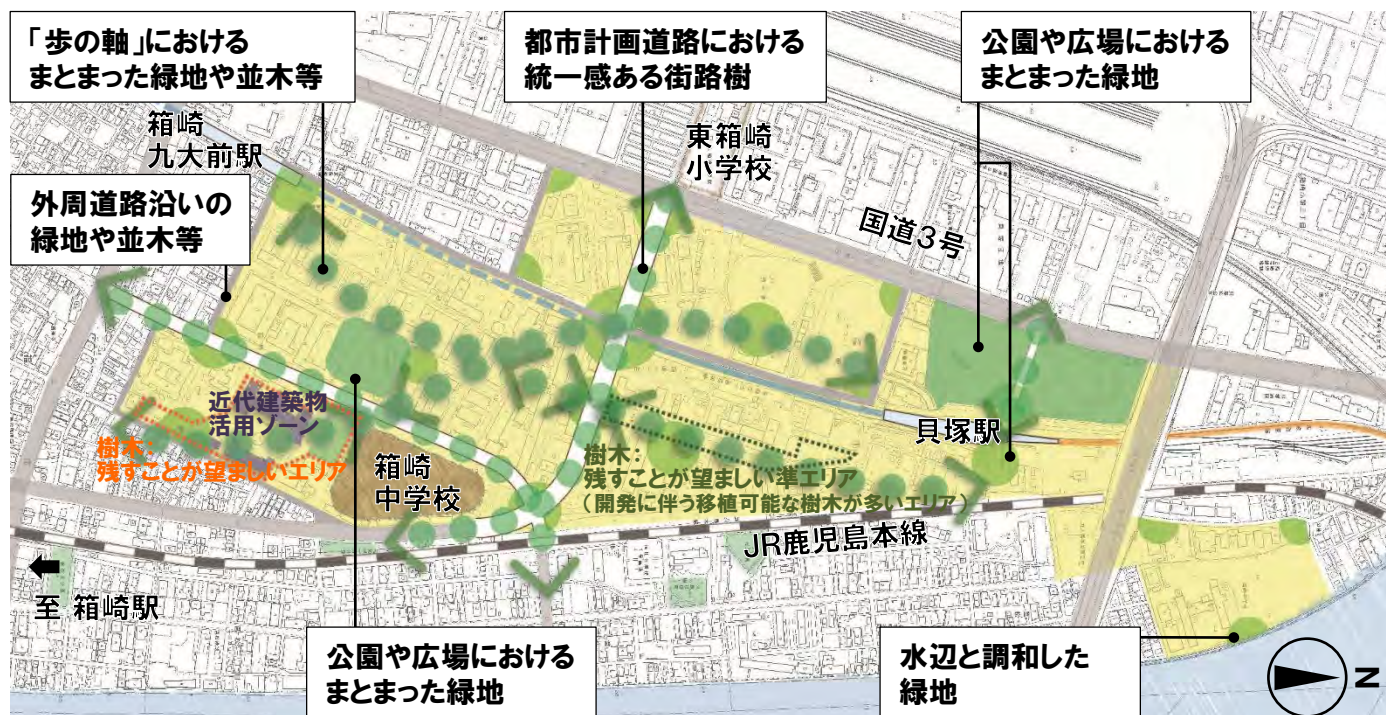
《基本的事項》

- ・周辺地域との調和をめざし、外周道路沿いのセットバック（壁面後退）空間において、まとまった緑地や並木を適宜配置する。
- ・河川に接する敷地内においては、水辺と調和し憩いや潤いを生み出す、緑地を確保する。

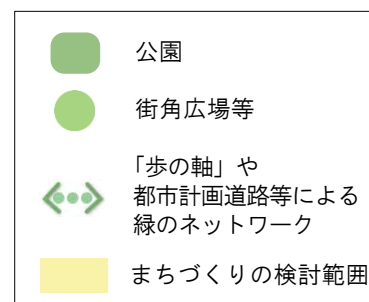
《努力事項》

- ・周辺地域に隣接する敷地内においては、緩衝帯として緑地の確保に努める。

■緑空間の確保のイメージ



※上図はイメージであり、今後の検討により変更の可能性がありますが



3. 既存樹木の活用

《努力事項》

- ・ 緑豊かな空間の確保にあたっては、既存樹木を、樹種、樹形、樹齢の状況等に配慮して、現地保存をはじめ、公園や広場、歩行者動線、その他民有地等への移植等により活用に努める。

■特徴的な並木（ナンキンハゼの並木）



(7) 歴史の継承

- ・ 未来に誇れる新たなまちづくりにおいて、九州大学の地に存在した歴史的資源と緑を活かし、その面影や記憶を継承する。

1. 近代建築物等の活用

《基本的事項》

- ・ 九州大学を象徴する工学部本館、本部第一庁舎などについては、近代建築物群として保存・活用する。

■保存・利活用する近代建築物



《努力事項》

- ・ 建築当時の特徴を伝える部材や工作物については、公園や広場、歩行者動線、その他民有地における建物や敷地などにおいて活用努める。
- ・ 九州大学が存在したことを示す特徴的なデザインについては、新たな建物のデザインモチーフとするなど、歴史的資源の活用努める。

2. 既存樹木の活用

《努力事項》

- ・ 緑豊かな空間の確保にあたっては、既存樹木を、樹種、樹形、樹齢の状況等に配慮して、現地保存をはじめ、公園や広場、歩行者動線、その他民有地等への移植等により活用努める。
（「(6)緑空間の確保 3. 既存樹木の活用」（p30）より再掲）
- ・ 「残すことが望ましいエリア」の樹木については、近代建築物の活用状況を踏まえながら、建築物との調和に配慮しつつ保存・活用努める。

■残すことが望ましいエリア



- ・ 「残すことが望ましい準エリア」の樹木については、樹種、樹形、樹齢の状況等に配慮して、現地保存をはじめ、公園や広場、歩行者動線、その他民有地等への移植等により活用努める。

■残すことが望ましい準エリア



3. 石積み遺構

《検討の方向性》

- ・ 九州大学箱崎キャンパスにおいて発見された石積み遺構については、今後の調査結果及び文化庁などの関係機関との協議を踏まえ、保存等の対応や土地利用計画等を検討する。

(8) 街並み景観

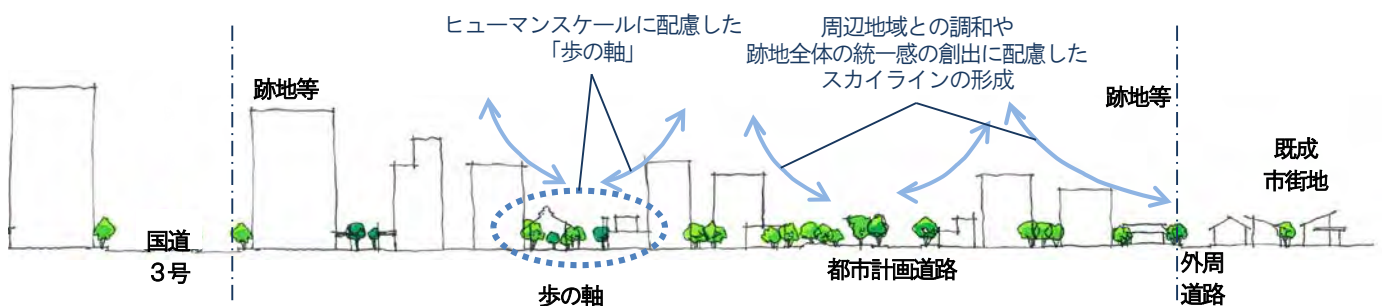
- ・ 跡地等および周辺地域における調和と一体的なまちづくりに向け、周辺地域や環境と調和する空間形成や建築物等のデザインに配慮し、統一感ある街並み景観を形成する。

1. 跡地等における都市景観形成

《努力事項》

- ・ 既成市街地や都市計画道路等の道路空間に隣接する部分については、周辺地域との調和や跡地等全体の統一感の創出に配慮したスカイラインを形成するとともに、跡地等内においては、ヒューマンスケールに配慮した「歩の軸」の形成などに努める。

■ 跡地等における都市景観に関する横断概念図



2. 周辺地域や環境との調和

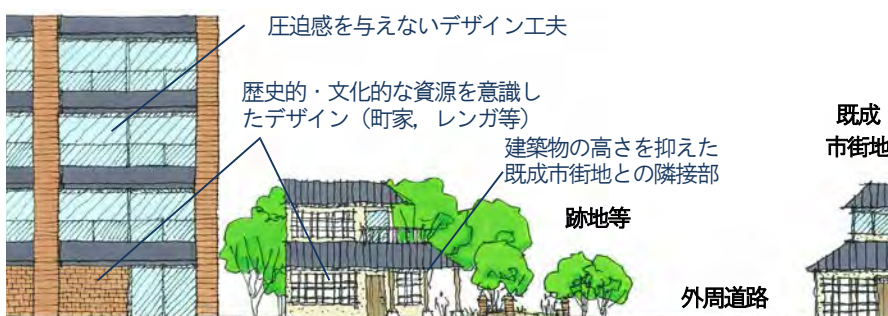
① 既成市街地

《努力事項》

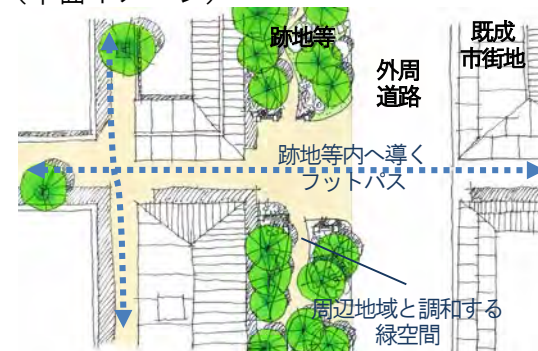
- ・ 既成市街地と隣接する部分については、周辺地域との調和に配慮し、圧迫感を与えないデザインの工夫に努める。
- ・ 跡地等の内部へ導くフットパス等の歩行者動線の確保や、閉鎖感を与えない空間を形成するなど、既成市街地との繋がりに配慮した景観形成に努める。
- ・ 跡地等の南側に位置する「筥崎宮」や「町家」などと連続する箇所については、歴史的・文化的な資源を意識した景観形成に努める。

■ 周辺地域や環境との配慮（イメージ）

（断面イメージ）



（平面イメージ）



② 道路空間

《努力事項》

- ・多くの人々が利用する国道3号に接する部分については、跡地等の顔としてふさわしい景観形成に努める。
- ・都市計画道路堅粕箱崎線については、南北エリアを繋ぐ空間として、統一感を生み出す街路樹の整備や景観形成に努める。
- ・都市計画道路原田箱崎線については、南側の既成市街地からの連続性に配慮し、沿道の建築物については圧迫感を与えない景観形成に努める。
- ・北側に立花山を望む景観軸を意識した眺望に配慮した空間形成を図る。

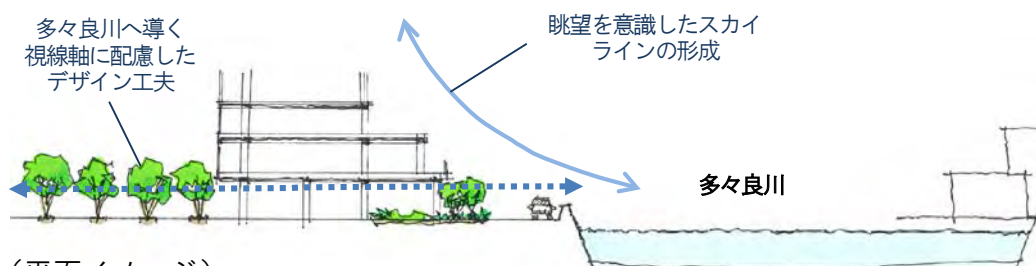
③ 水辺空間

《努力事項》

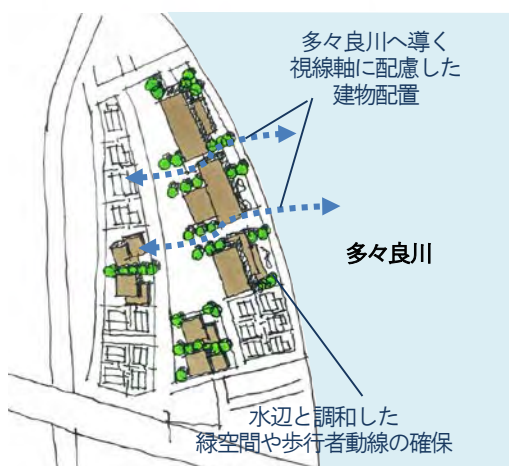
- ・貴重な水辺空間との繋がりを大切にするため、多々良川へ導く視線軸の確保に配慮した建物配置や、川への眺望を意識したスカイラインの形成に努める。
- ・多々良川と隣接する部分については、より潤いある魅力的な空間とするため、水辺と調和した緑空間や歩行者動線などの確保に努める。

■水辺空間との繋がりへの配慮（イメージ）

（断面イメージ）



（平面イメージ）



3. 建築物等の景観形成

《基本的事項》

- ・屋外広告物は、過大とならず周囲の環境と調和するよう色彩、大きさおよび設置場所に留意し、街並み景観を損なわないものとする。
- ・高架水槽、クーリングタワー等の屋上に設置する施設については、露出面積を少なくする等、街並み景観に配慮する。

《努力事項》

- ・良好な街並み景観形成に向け、駐車場や駐輪場、ごみ置場などは、オープンスペースや歩行者動線などの公共的空間から目立たないようなデザインや修景に努める。
- ・開放的な街並み景観形成に向け、オープンスペースや歩行者動線などの公共的空間と、建築物の敷地の間は、塀や柵等を設置しない計画とするように努める。
- ・駐車場など、やむを得ず塀等を設ける場合の構造は、街並み景観に配慮し、生垣や透視可能なフェンス等とあわせて植栽を施したもの、又はレンガなどの九州大学の面影を感じることができるモチーフを利用したものとするなどデザインの工夫に努める。
- ・日照・通風・プライバシーの確保や圧迫感の軽減、騒音・振動・公害の抑制等について、周辺地域や隣接する建物への影響に配慮した計画に努める。
- ・歩行者などの安全性の確保や、ライトアップ等による賑わい創出に向けた適切な夜間景観に配慮し、土地利用計画や場所性に応じた照明施設の設置に努める。

4. 都市景観の誘導

《基本的事項》

- ・跡地等全体の統一感や周辺地域と調和に配慮し、緑豊かで九州大学の面影を感じることができる都市景観を誘導するため、公共空間や建築物、工作物等の色彩やデザイン、屋外広告物等の規制など街並みを形成する要素に関するデザインの考え方やルールを「デザインガイドライン」として定める。

《検討の方向性》

- ・デザインの考え方やルールを担保するため、都市景観形成地区の指定などの手法を検討する。

