

福岡市都市計画マスタープラン 改定案

平成 26 年 2 月

目次

第1章 都市計画マスタープランの位置づけと役割……………	1
(1) 位置づけ	
(2) 対象地域	
(3) 目標年次	
(4) 上位計画	
(5) 役割	
(6) 活用事例	
第2章 都市の現状と都市づくりの課題……………	7
(1) 都市の現状	
(2) 今後の都市づくりの課題	
第3章 全体構想……………	17
(1) 都市づくりの基本理念と基本方向	
(2) 都市づくりの基本方向と取組みの基本的な方針	
(3) 将来の都市構造	
(4) 部門別の基本的な方針	
・土地利用の基本的な方針	
・交通体系づくりの基本的な方針	
・みどりづくりの基本的な方針	
・景観づくりの基本的な方針	
・住宅市街地づくりの基本的な方針	
・環境都市づくりの基本的な方針	
・防災都市づくりの基本的な方針	
・その他の部門の基本的な方針	
第4章 区別構想……………	57
○東 区……………	58
○博多区……………	67
○中央区……………	77
○南 区……………	85
○城南区……………	93
○早良区……………	101
○西 区……………	109

第5章 地域別構想“都心部編”117

- (1) 地域別構想“都心部編”の必要性和対象エリア
- (2) 都心部のまちづくりの方向性
- (3) めざすべき都市構造
- (4) 部門別の基本的な方針
 - ・土地利用の基本的な方針
 - ・交通体系づくりの基本的な方針
 - ・回遊・景観・みどりづくりの基本的な方針
 - ・環境・安全安心づくりの基本的な方針

【参考資料】127

- (1) 関連計画の一覧
- (2) 取組みの例示

第1章

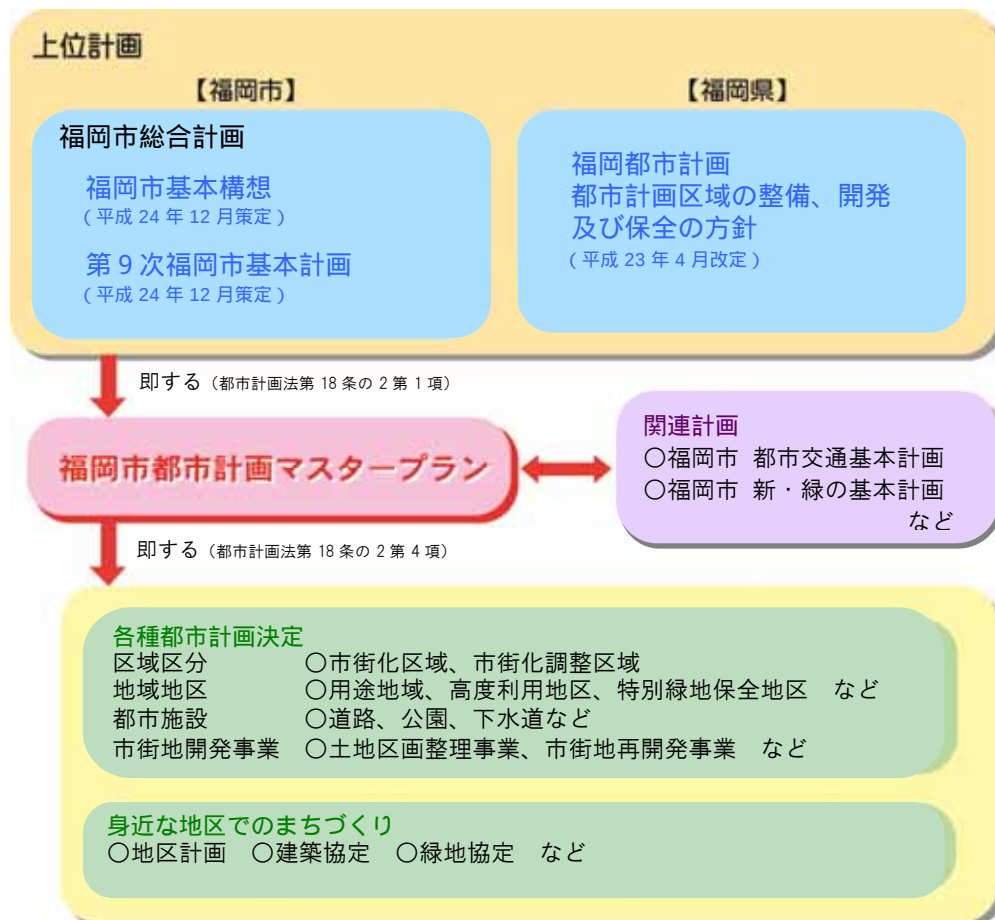
都市計画マスタープランの

位置づけと役割

本マスタープランは、都市計画法に基づき、市町村の都市計画に関する基本的な方針として、市町村が定めるものです。

(1) 位置づけ

「福岡市都市計画マスタープラン」は、都市計画法第18条の2に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針で、「福岡市総合計画」や県が定める「福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(都市計画区域マスタープラン)」に即して定めるものです。



(2) 対象地域

福岡市の全域を対象地域とします。

(3) 目標年次

第9次福岡市基本計画と同じ平成34年度とします。

※この目標年次は、都市計画マスタープランを適用する概ねの期限を示すもので、目標年次までに完了するという性格のものではありません。

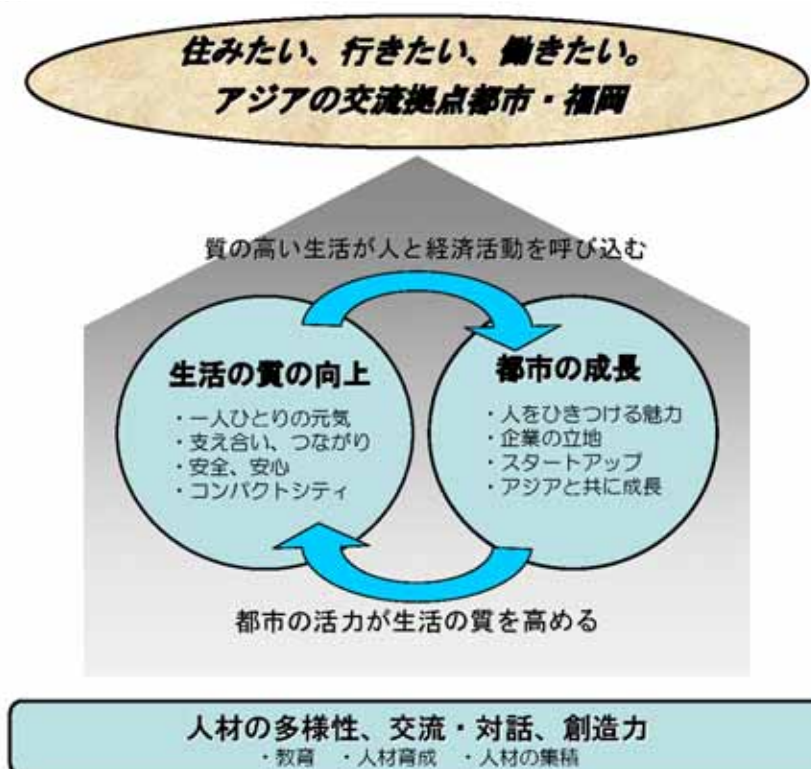
(4) 上位計画

「福岡市基本構想」(平成 24 年 12 月策定)

- 目標年次：なし
- 都市像
 - 「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」
 - 1 自律した市民が支え合い心豊かに生きる都市
 - 2 自然と共生する持続可能で生活の質の高い都市
 - 3 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
 - 4 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

「福岡市基本計画」(平成 24 年 12 月策定)

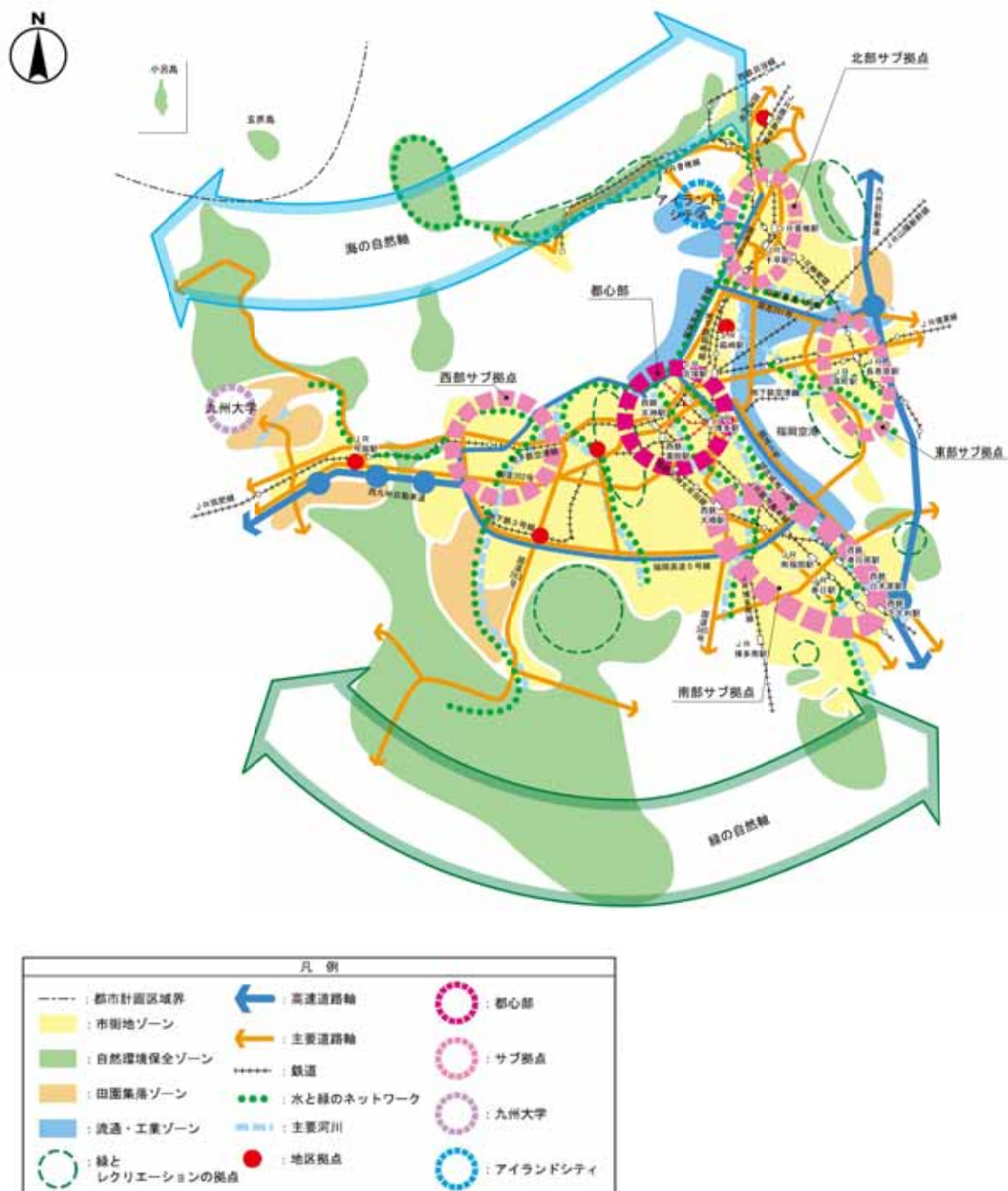
- 目標年次：平成 34 年度
- 都市経営の基本戦略
 - 1 生活の質の向上と都市の成長の好循環を創り出す
 - 2 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う
- 分野別目標
 - 1 一人ひとりが心豊かに暮らし、元気に輝いている
 - 2 さまざまな支え合いとつながりができている
 - 3 安全・安心で良好な生活環境が確保されている
 - 4 人と地球にやさしい、持続可能な都市が構築されている
 - 5 磨かれた魅力に、さまざまな人がひきつけられている
 - 6 経済活動が活発で、たくさんの働く場が生まれている
 - 7 創造的活動が活発で、多様な人材が新しい価値を生み出している
 - 8 国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている



「福岡都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（平成 23 年 4 月改定）

- 目標年次：平成 27 年
- 都市計画区域の都市づくりの基本理念
 - （ア） 都市活動を支え、交流を育むコンパクトな都市づくり
 - （イ） 安全で快適な生活を支える都市づくり
 - （ウ） 自然環境に囲まれ、環境と共生する都市づくり
 - （エ） 活気にあふれた個性が輝く都市づくり

< 将来像図 >



(5) 役割

○都市計画マスタープランの役割

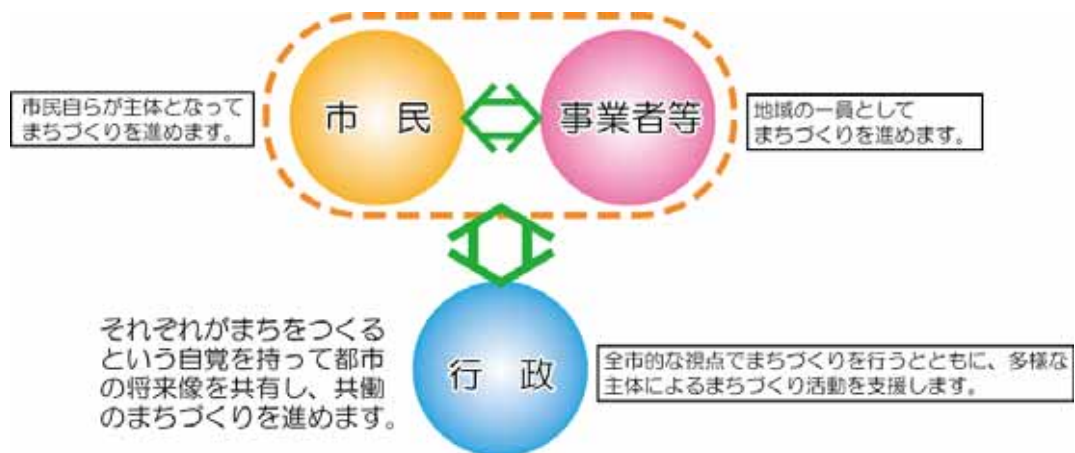
○都市計画に係わる施策を総合的かつ体系的に展開していくための指針

都市づくりの基本的な考え方、土地利用、道路・公園などの都市基盤施設などの方針を明らかにし、**具体的な都市計画を定める際の総合的な指針**とします。

○地域主体による地域の特性や課題に応じたまちづくりに向けての基礎

地域と行政の共働によるまちづくりの推進に向けて、**地域の特性に応じたルールづくり（地区計画など）に活用**します。

○まちづくりの主体と役割分担



(6) 活用事例

都市計画を定める際の総合的な指針とします。（市としての方針・意思表示）

都市計画法に基づき都市計画を定めるにあたっては、それぞれの地域の実状や計画の熟度などを勘案し、この都市計画マスタープランを踏まえて適切な時期に決定・変更を行います。

- 市街化区域・市街化調整区域の線引きや地域地区の見直し
- 都市計画道路や公園などの適正配置
- 新規開発（大規模店舗の立地など）の適正誘導 など

身近な地域で、地域が主体的に取り組むまちづくりの指針とします。
（市民発意の掘り起こし、行政からのきっかけづくり）

身近な地域における住環境の改善など、地域がまちづくりに主体的に取り組むきっかけを提供し、その指針としての活用を図ります。

- 地区計画や建築協定などの地域主体によるまちづくりの誘導
- エリアマネジメントによるまちづくりの誘導 など

都市計画に関する情報やまちづくりに関する情報をお知らせします。（市民・事業者向けの情報集）

都市計画は市民の日常生活に深い関わりを持っているため、市民が都市計画の手法をより身近なものとして活用できるよう、都市計画に関する情報や、地域のまちづくりの手がかりとなる情報をお知らせします。

- 広報誌やホームページの活用による都市計画マスタープランの公表

● 地域が主体的に取り組むまちづくりの進め方の例



STEP 1 : 地域のまちづくりの発意

- ・まずは、「都市計画マスタープラン」などを手がかりに、地域の良いところや改善したいところを考えてみましょう。
- ・福岡市は、「出前講座」や「地域まちづくり手引書」などを活用して、まちづくりの情報提供を行うとともに、まちづくりの進め方や制度の勉強会を開催し、地域の主体的な取り組みを支援します。

STEP 2 : まちづくりに取り組む組織づくり

- ・みなさんが自らのまちに住み続けたいという思いや、まちを更に良くしたいという熱意が高まった地域では、まちづくりに取り組む組織づくりを始めましょう。
- ・福岡市では、まちづくりに取り組む組織を、「地域まちづくり協議会」として登録・公表する制度があります。「地域まちづくり協議会」として登録されると、活動費の助成など、市の支援が受けられます。

STEP 3 : まちづくりの計画・ルールなどの検討

- ・地域の特性に応じたきめ細かなまちづくりを進めるために、地域の方々の意見を聴きながら、まちづくりの目標や現状・課題などを整理して、まちづくりの計画やルールなどを検討しましょう。
- ・福岡市の支援として、「地域まちづくり計画」の策定を技術的に支援するコンサルタントの派遣制度などがあります。

STEP 4 : 地域での合意形成

- ・まちづくりの計画・ルールなどについて、地域の方々の理解を得ましょう。

STEP 5 : まちづくりの計画・ルールなどの策定

- ・まちづくりのルールとして、「地区計画」や「建築協定」などの活用を検討しましょう。
- ・福岡市では、「地域まちづくり計画」を登録・公表し、PRする制度もあります。

STEP 6 : 地域のまちづくりの実施

- ・地域で合意形成されたまちづくりの計画やルールなどをもとに、まちづくりが進むことによって、みなさんと共有した地域の将来像へ一歩一歩近づいていきます。
- ・福岡市は、「地域まちづくり計画」の実現に向けて、活動費を助成するなど、地域の主体的な取り組みを支援します。

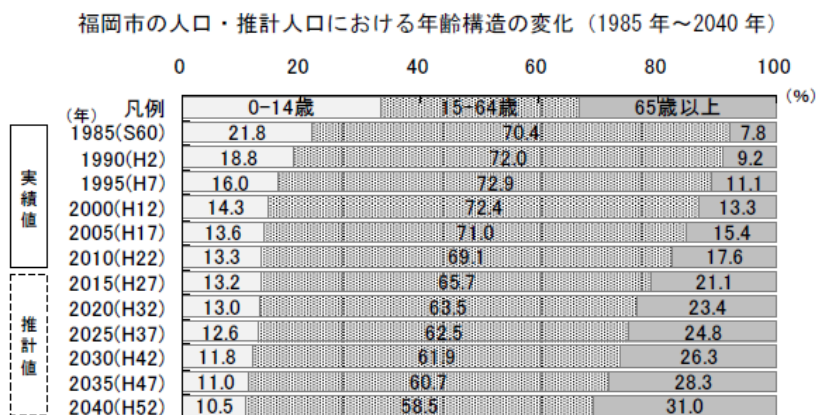
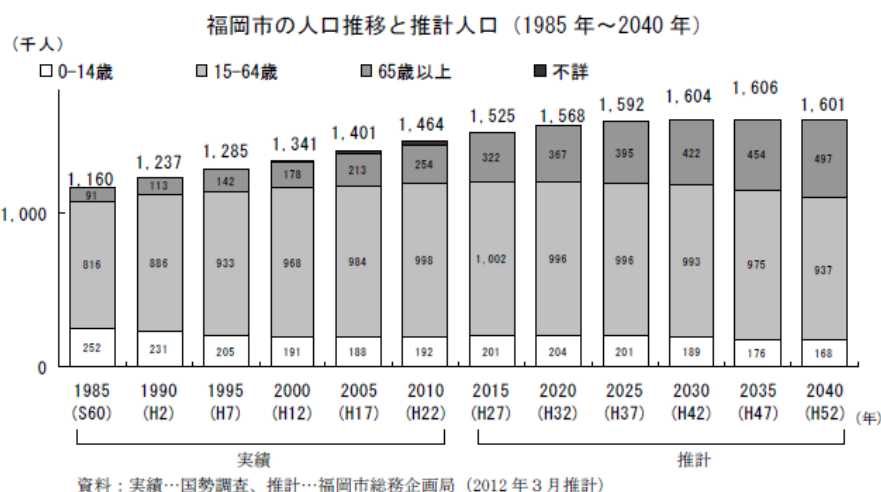
第2章 都市の現状と 都市づくりの課題

本マスタープランにおいて、都市づくりの基本理念などを定めるにあたり、都市の現状や都市づくりの課題について整理しています。

(1) 都市の現状

人口

- 福岡市の人口は、約 146 万 4 千人（平成 22 年国勢調査）であり、5 年前と比較して、4.5%増加しています。なお、平成 25 年 5 月には 150 万人（推計人口）を超え、政令市では 6 番目の人口規模となっています。
- 全国的には、今後人口が減少していくことが見込まれますが、福岡市の人口は、転入超過による社会増が続くことなどから、平成 47 年頃まで約 20 年の間、増加が見込まれ、平成 40 年には 160 万人を超える見込みです。
- 福岡市の 65 歳以上人口は、総人口の 17.6%（平成 22 年国勢調査）と、5 年前と比較して 2.2 ポイント上昇しており、高齢化が一段と進んでいます。
- 年齢区分別では、生産年齢人口（15 歳～64 歳）は、平成 47 年頃まではほぼ横ばいで推移し、その後、徐々に減少に向かいます。また、年少人口（0～14 歳）は、平成 32 年頃をピークに減少に向かいます。一方で、老年人口（65 歳以上）は継続して増加し、平成 52 年には全体の 31%に達します。



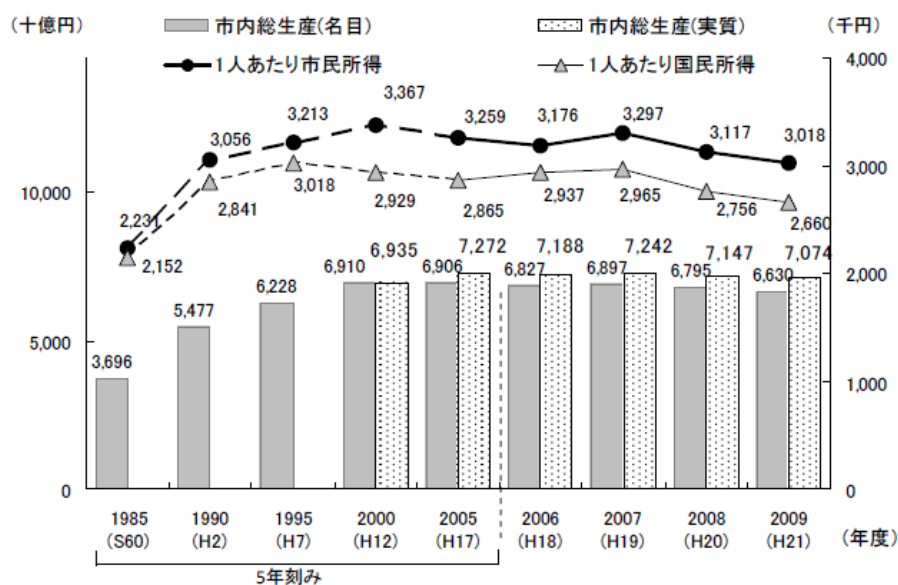
産業

○福岡市の市内総生産（実質）は、10 年ほど前からほぼ横ばいとなっています。また、その多くは卸売業・小売業・サービス業によるものですが、情報化の進展により、卸売業における中抜き（※）や小売業におけるインターネット販売の増加など、卸売業・小売業などにおける構造変化が急速に進んでいます。

○一人あたり市民所得は、一人あたり国民所得を上回っていますが、近年の日本の厳しい経済状況を反映して、下落傾向となっています。

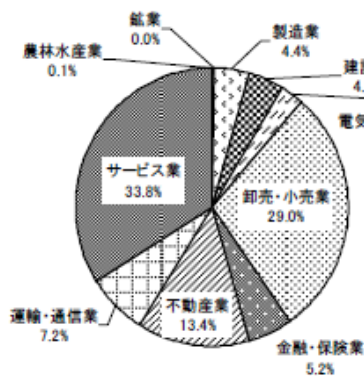
※ 中抜き…製造業者と小売業者を介在する卸売業者との取引を省いて、製造業者と小売業者が直接取引すること。

福岡市の市内総生産および市民所得推移



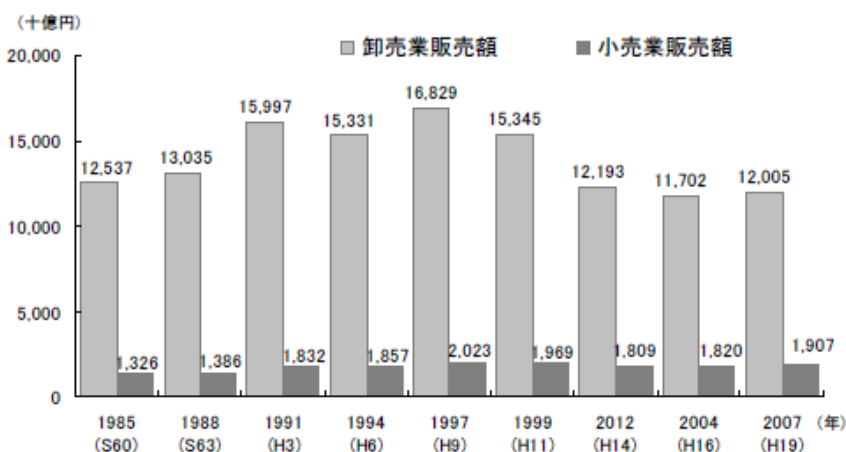
資料：福岡市総務企画局「福岡市民経済計算」
内閣府経済社会総合研究所「国民経済計算年報」

福岡市の市内総生産（名目）
（産業大分類別構成比）
2009 年



資料：福岡市総務企画局「福岡市民経済計算」

福岡市の卸売業・小売業の年間販売額推移（1985年～2007年）



資料：経済産業省「商業統計調査」

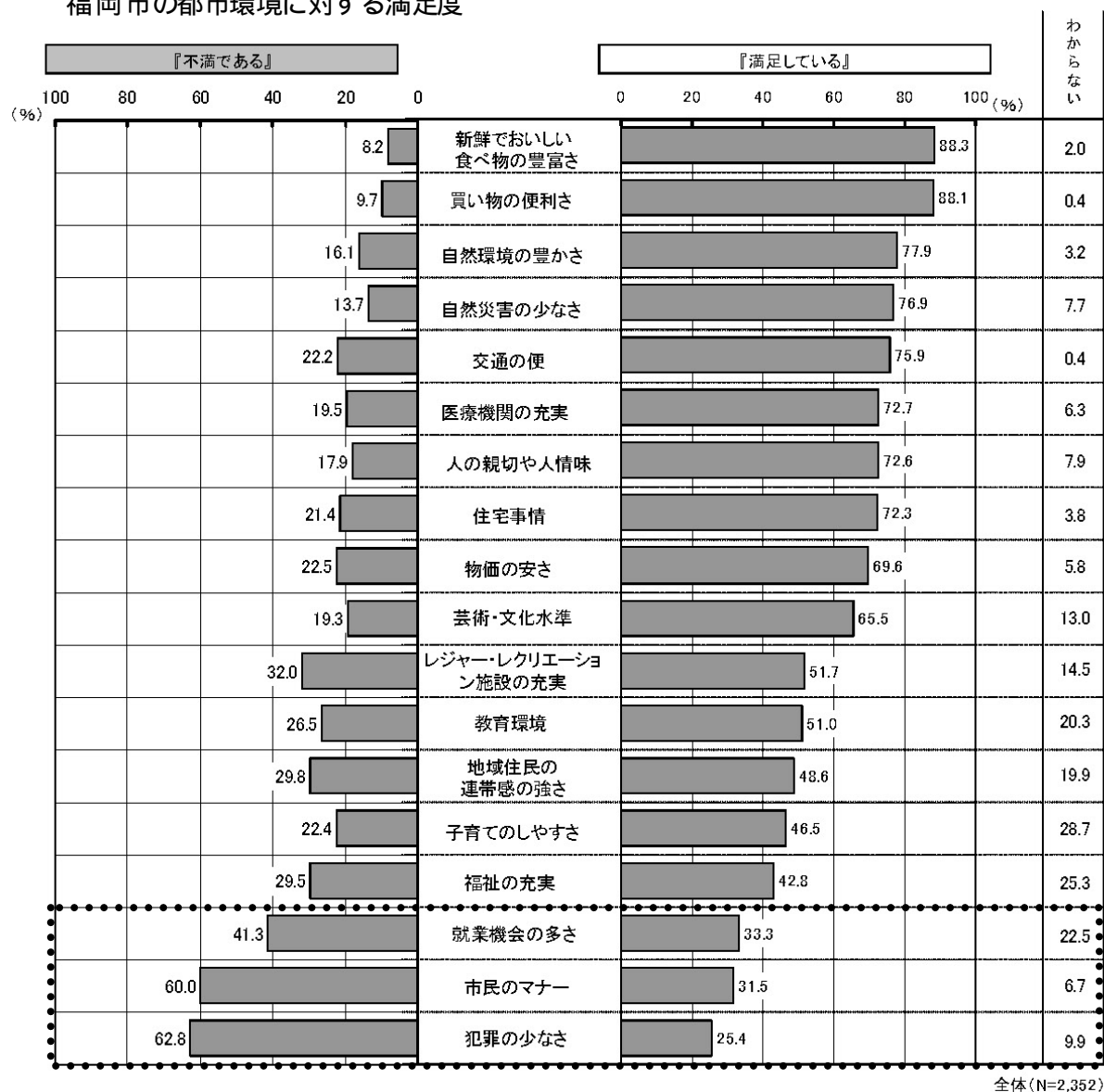
都市環境

○恵まれた自然環境や豊かな食文化などに加え、道路や鉄道などの都市基盤や文化施設などの社会資本の充実、地下鉄七隈線の整備など公共交通ネットワークの充実、都市機能の集積などにより、国内外から評価される住みやすい都市となっています。

○近年、九州新幹線鹿児島ルートの特快全線開通、福岡都市高速道路の環状化などにより、広域交通網のさらなる整備が進んでいます。

○一方で、平成 24 年度の「市政に関する意識調査」によると、福岡市の都市環境について不満な点として、犯罪の多さ、市民のマナーの悪さ、就業機会の少なさが上位を占めています。

福岡市の都市環境に対する満足度



資料：平成 24 年度市政に関する意識調査

財政状況

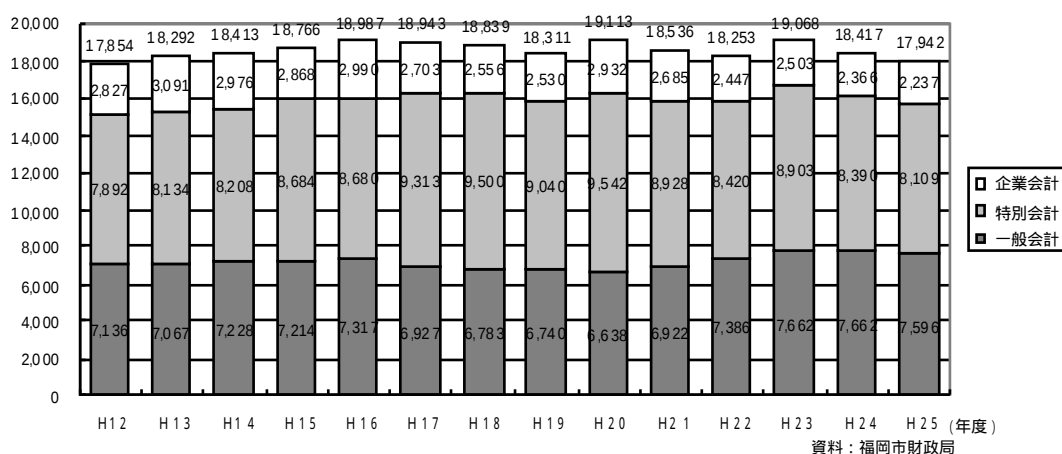
○福岡市の平成 25 年度当初予算は、全会計の総額で 1 兆 7,942 億円となっています。

○市税収入などの一般財源の大幅な伸びは期待できない一方で、社会保障関係費や公共施設などの老朽化に対応するための維持保全・長寿命化に係る経費の増加が見込まれることから、このままでは重要事業の推進や新たな課題への対応のために使える財源は減少していく見込みです。

○市債残高は、近年の市債発行抑制の取組みにより、平成 16 年度のピークから 2,500 億円程度減少していますが、7 年間で 9 % 程度の減少にとどまっており、市債残高の縮減には中長期的な取組みが必要となっています。

■ 福岡市の会計別予算規模

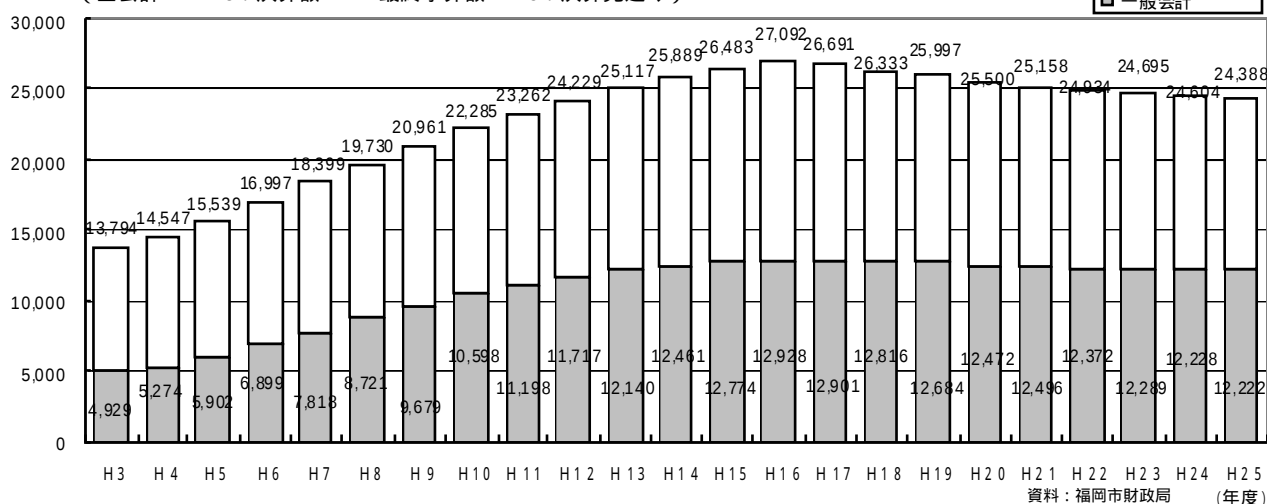
(億円)



■ 福岡市の市債残高の推移

(億円)

(全会計 ～ H23：決算額 H24 最終予算額 H25：決算見込み)



※福岡市では、市債を活用し、ユニバーシアード福岡大会や国の景気対策とも連動して道路・下水道・文化・スポーツ施設などの整備を推進し、市民生活向上に資する社会資本整備が進みました。

■ 福岡市の社会資本の整備水準

	平成3年度		平成23年度	
	数値	順位※1	数値	順位※2
都市計画道路の整備率	43.7%	11位	79.3%	4位
一人あたりの公園緑地面積	7.55m ² /人	4位	8.94m ² /人	9位
下水道普及率(人口普及率)	90.3%	8位	99.5%	5位

※注1：平成3年度当時の政令指定都市12都市中の順位。

※注2：平成23年度当時の政令指定都市19都市中の順位。

資料：福岡市財政局

福岡市の広域的な役割

都市圏の母都市

- 福岡市は、1市のみで、福岡都市圏9市8町の人口の約6割、域内総生産のおよそ4分の3を占めている、都市圏の母都市です。多くの福岡都市圏住民の就業場所、通学場所となっているほか、こども病院や文化施設など、都市圏住民の生活のためのさまざまな機能を提供しています。



九州の中枢

- 福岡市は1市のみで、九州の人口の約11%、大学・短大学生数の約31%、域内総生産の約16%、事業所数の約12%、従業者数の約15%、卸売業の年間販売額の約45%、小売業の年間販売額の約14%を占めています。また、多くの官公庁の出先機関や全国企業の支社などが置かれ、大学などの高等教育機関や報道機関なども立地しています。商業・情報通信などの高度な都市機能や陸・海・空の広域交通機能の集積もあり、経済、行政、情報、文化、交通のいずれにおいても、九州の中枢機能を有しています。
- 九州地域の一体的な発展に貢献する中核としての役割を担いつつ、九州の背骨ともいえる新幹線の駅所在市である、北九州市、熊本市、鹿児島市などと連携を強化し、九州全体を牽引しています。

アジアとの充実したネットワーク

- 福岡市は、福岡空港から飛行機で釜山まで55分、上海まで90分で結ばれ、博多港から高速艇で釜山まで3時間弱で結ばれる、日本で一番アジアに近い大都市です。
- さらに、福岡市は、高速道路やJRなどの鉄道、新幹線、飛行機により、九州の主要都市をはじめ、全国各地と直接結ばれているほか、アジアから日本各地への陸上、海上、航空輸送の中継地点としても重要なハブ機能を有しています。
- アジアの主要都市と航空路線の直行便で結ばれている福岡空港は、国内外の乗降客数及び貿易額がいずれも国内4位(平成24年)と、九州をはじめ西日本を支える重要な国際空港となっています。
- また、博多港は、市民生活や産業・経済活動を支える重要な基盤であり、日本海側で唯一、北米航路や欧州航路といった基幹航路が就航しているほか、近年は中国、東南アジア諸国との航路開設が相次いでいるなど、充実した航路ネットワークを有しています。
- 取扱量では、輸出入コンテナ貨物が国内6位(平成24年)であるほか、国際乗降客数は20年連続日本一(平成24年)で、近年は外航クルーズ客船の寄港回数も増加しています。

《福岡市を中心とした1,000km圏内とその周辺にある都市》

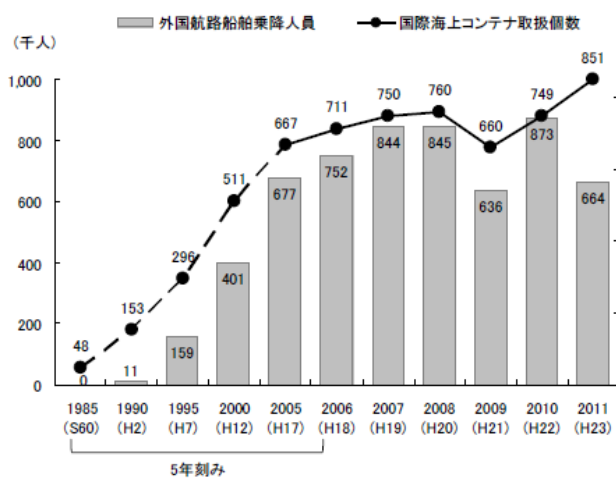


※GRPはGross Regional Productの略で、GDPの地域版のこと（2009年度）

※東京圏は東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県

※日本の人口は2010年度。海外都市の人口は大連市2009年、天津市2011年、ほか2010年。中国の人口は常住人口

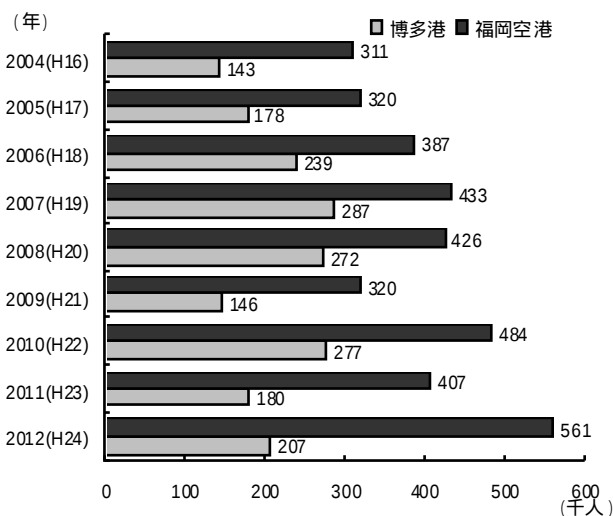
博多港における外国航路船舶乗降人員数と国際海上コンテナ取扱個数推移



資料：福岡市港湾局「博多港統計年報」

(注) TEU: Twenty-foot Equivalent Unit 20フィートコンテナ換算個数1個のこと

福岡空港・博多港の外国人入国者数推移



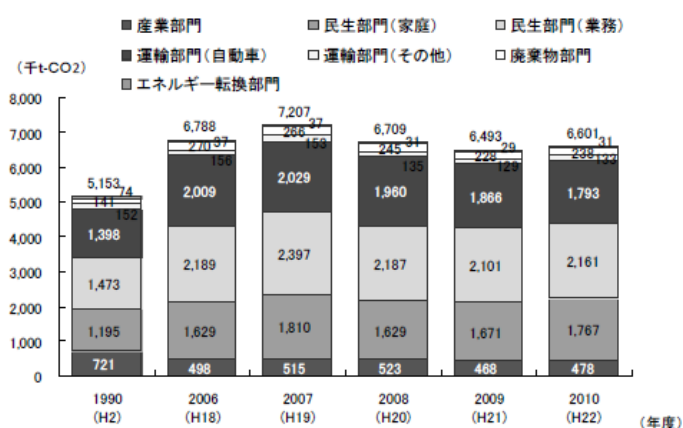
資料：法務省「出入国管理統計年報」

環境・防災都市づくり

環境都市づくり

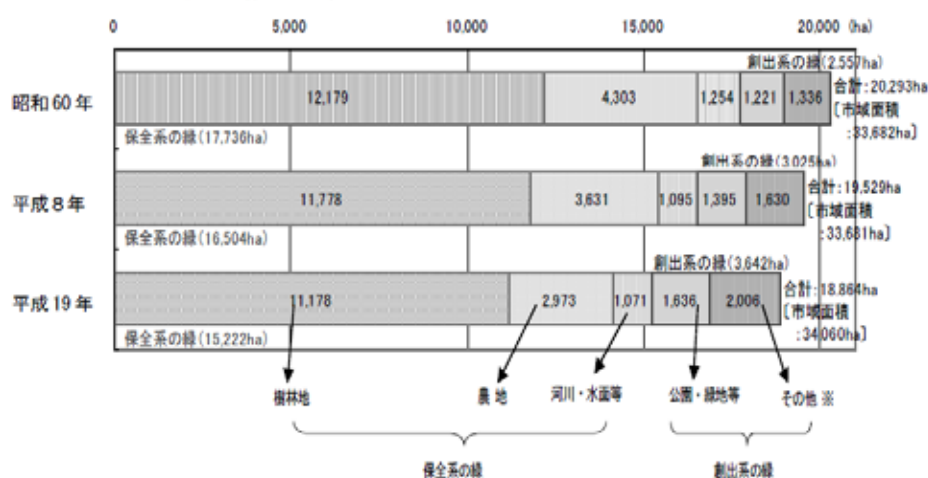
- 福岡市では、家庭及び業務部門からの温室効果ガス排出量は近年まで高水準で推移しており、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入などの更なる取組みが求められています。
- また、全市域における緑の量は減少傾向にあり、緑の保全や創出が必要となっています。

福岡市の部門別二酸化炭素総排出量推移
(1990年度・2006年度～2010年度)



資料：福岡市環境局

全市域の緑の量の変遷



資料：福岡市住宅都市局『福岡市新・緑の基本計画』（平成21年）
(注) ※その他：道路、公共公益施設、商業・業務地、工業地の緑

防災都市づくり

- 福岡市では、過去に豪雨による浸水被害を受けており、今後も引き続き浸水対策を進めていく必要があります。
- また、平成17年3月20日には福岡県西方沖地震が発生し、これまで耐震化などの取組みを進めてきました。今後は、平成23年3月11日に発生した東日本大震災の教訓を踏まえた取組みが求められています。

(2) 今後の都市づくりの課題

福岡市における都市の現状や社会情勢の変化を踏まえると、今後の都市づくりを行う上で、次のような課題があります。

□ 安全で快適なまちづくり

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの基本的な理念に基づき、身体的状況や年齢、国籍などを問わず、人々が心豊かに暮らせる社会や過去の災害を教訓とした安全で安心して暮らせる社会をめざし、ハード・ソフト両面からまちづくりを進めるとともに、多様化する市民ニーズに対応し、市民が快適と感じる良好な住環境の確保に向けた積極的な対応が必要です。

□ 超高齢社会、人口減少社会を見据えたまちづくり

超高齢社会の到来を踏まえ、身近な生活圏での利便性の向上など、安心して暮らせる生活環境の確保が重要となるとともに、平成 47 年頃をピークに人口が減少局面に入ると予想されるため、これまでの人口増加を前提とした都市計画から、人口減少社会を見据えた都市計画への転換が必要です。

□ 既存ストックの活用

厳しい財政状況の中、道路、下水道、公園などのこれまで蓄積された都市基盤を十分活用しながら都市づくりを進めるとともに、既存の公共施設の適正な維持管理に努めつつ、効率的に質の高いものに更新し、将来世代に継承していくことが必要です。

□ 九州・アジアとの交流時代

九州・アジアからの来街者を迎える顔づくりや観光資源の活用を推進するとともに、都心部をはじめ、アイランドシティ、九州大学伊都キャンパス及びその周辺、シーサイドももちなどの拠点に知識創造型産業などの重点的誘導や、コンベンション機能の充実などを図り、都市の活力を高めていく必要があります。また、水辺などの自然環境や福岡固有の歴史といった魅力を守り、再生し、生かしながら、積極的なシティプロモーションを進めていくことが必要です。

□ 都心部の機能強化

福岡市のみならず、都市圏及び九州の経済を牽引していくには、高度な都市機能が集積した都心部の機能強化が重要です。都心部では、更新期を迎えたビルが多く、地域や民間の力を引き出しながら、機能更新を着実に進め、都心部の機能強化と魅力を高めるまちづくりが必要です。

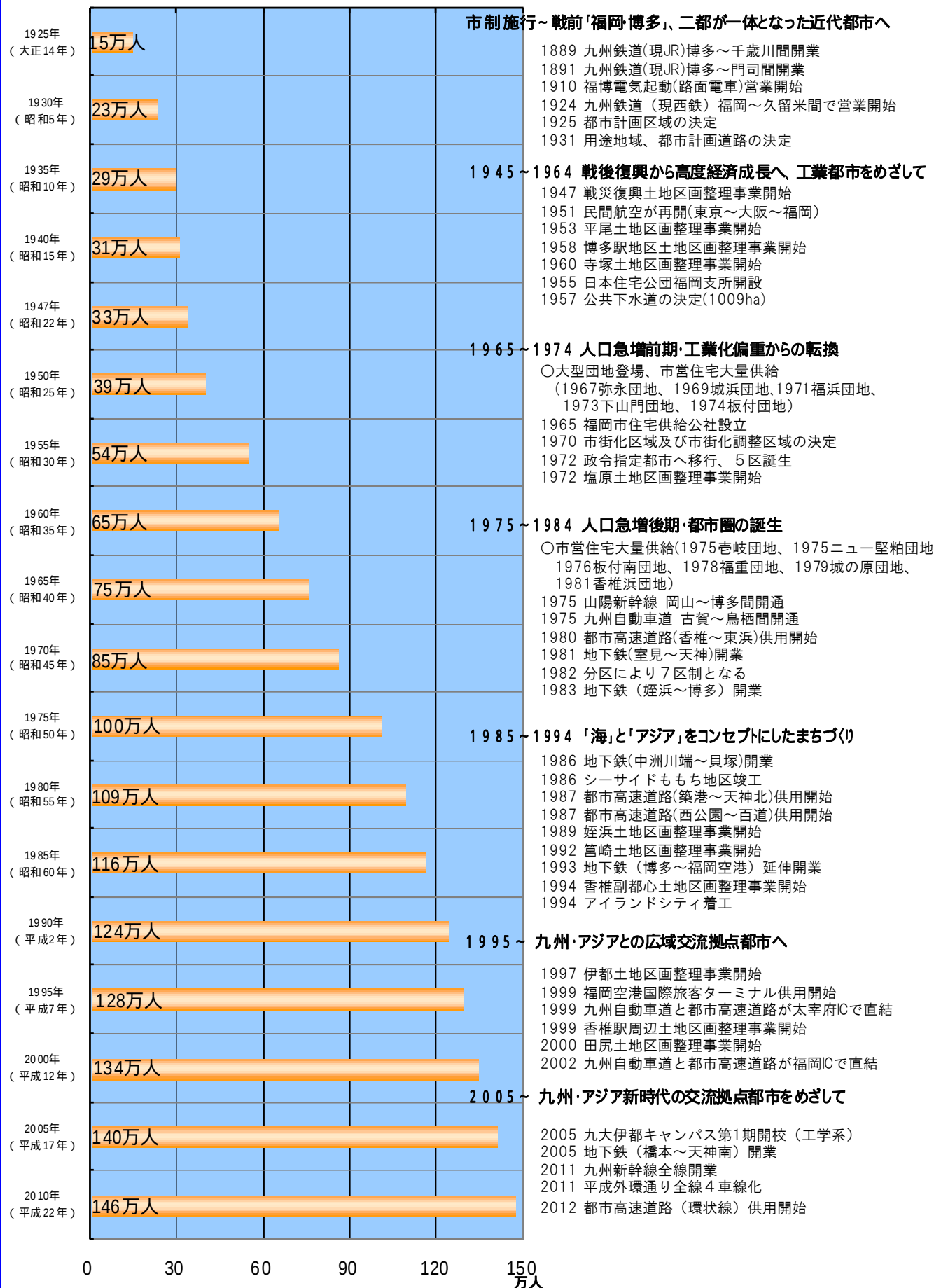
□ 環境負荷の少ない低炭素社会への転換

脊振山系などの山並みや博多湾といった豊かな自然環境を保全し、都市の顔となる都心部などのエリアにおける緑の創出に努めるとともに、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入を図り、公共交通を主軸とした総合交通体系を構築するなど、環境負荷の少ない低炭素社会への転換が必要です。

□ 多様な主体との共働

市民、地域コミュニティ、NPO、ボランティア、企業、大学などの多様な主体の力を最大限発揮できるような環境整備に努めるとともに、エリアマネジメント団体などによる地域の資源を活用したまちづくりを進めることが必要です。

● 福岡市の人口の推移と主な市街地整備の変遷



第3章 全体構想

全体構想は、都市の骨格となる全市レベルの将来像を示すとともに、これを実現するための主要な手法である都市計画を定める際の総合的な指針となるものです。

全体構想では、都市づくりの「基本理念」や「基本方向」、「将来の都市構造」、「部門別の基本的な方針」で構成しています。

(1) 都市づくりの基本理念と基本方向

第9次福岡市基本計画では、「生活の質の向上」と「都市の成長」の好循環を創り出すことを都市経営の基本戦略と位置づけ、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、さらに交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」に向けて、まちづくりを進めることとしています。

ここでは、福岡市における都市の現状や社会情勢の変化、今後の都市づくりの課題を踏まえて、都市づくりの3つの「基本理念」と、6つの「基本方向」を示します。

～ 豊かな自然環境と充実した都市機能を備えた コンパクトで持続可能な都市をめざして ～

基本理念 1 交流を育み、都市の成長を図る都市づくり

交流

基本方向 1 九州・アジアの交流拠点都市の形成

活力

基本方向 2 都市の活力を牽引する都心部の機能強化

基本理念 2 地域の特性を生かし、生活の質を高める都市づくり

活用

基本方向 3 都市基盤を活用した地域の核となる拠点機能の強化

快適

基本方向 4 高齢者をはじめ、すべての人が快適で住みやすい日常生活圏の形成

基本理念 3 自然環境と共生し、安全・安心な暮らしができる都市づくり

環境

基本方向 5 環境負荷の少ない都市空間の形成

安全

基本方向 6 災害に強い安全な都市空間の形成

● 第9次福岡市基本計画（平成24年12月策定）

○空間構成目標

空間構成目標は、市民生活や都市活動の場となる都市空間を、どのように形成し、どのように利用する空間とするかを目標として示したものです。都市空間の形成にあたっては、長期の視点に立って、まちづくりを進める必要があります。本計画の目標年次である平成34年度までの今後10年間、この目標に向かってまちづくりを進めていきます。

【現状と課題】

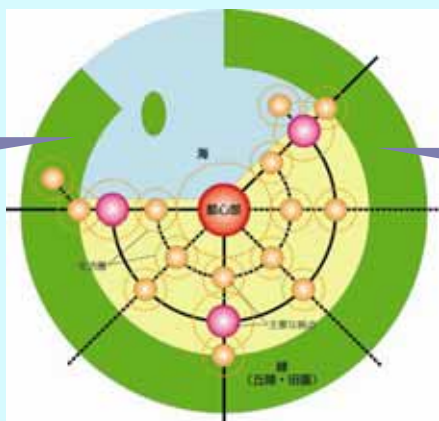
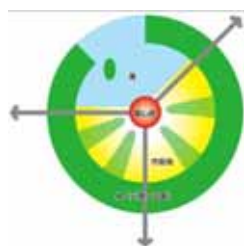
- 福岡市では、都心部を中心にY字形に伸びる広域的な都市軸に沿って都市機能が集積してきましたが、福岡都市高速道路や平成外環通りなどの幹線道路網や地下鉄などの鉄道網の整備により、放射環状型の都市軸が形成され、都市の骨格がより明確になってきました。
- 陸海空の広域交通ネットワークや都市機能の充実により、ビジネスや観光などによる交流が活発化し、九州・日本各地はもとより、アジア・世界へ向けた国際交流軸が形成されつつあります。
- 経済社会がグローバル化し、国や地域を越えて経済活動が活発に行われるようになると、国際的に魅力のある都市に人や投資が集中するようになり、国際競争力のある都市づくりが必要になっています。
- 一方、高齢化が進む中、身近なまちの利便性や誰にでも分かりやすく使いやすい公共交通の確保など、市民の日常生活の質の向上を図る必要があります。
- また、東日本大震災など度重なる災害の教訓を踏まえ、災害に強い安全・安心な都市づくりが必要になっています。
- 福岡都市圏は、豊かな自然環境に囲まれる中、利便性の高い都市交通ネットワークのもと、福岡市都心部を中心に市域を超えた一体的な都市空間を形成しています。

【めざす姿】

- 海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心に、まとまりのある空間的にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受しています。
- 福岡市の成長のエンジンである都心部を中心に、都市の成長を推進する活力創造拠点や、市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点、地域拠点などに、拠点の特性に応じて多様な都市機能が集積し、市民活動の場が提供され、交通基盤のネットワークにより移動の円滑性が確保された「福岡型のコンパクトな都市」が実現しています。

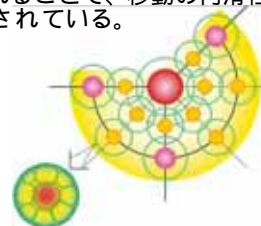
福岡市における「コンパクト」な都市の概念

都心部を中心に海や山に囲まれ、空間的にまとまりのあるコンパクトな市街地が形成されている。



都心部や各拠点には、特性に応じて多様な都市機能が集積するとともに、拠点内やその周辺には幾つもの身近な日常生活圏が形成されている。

また、拠点間は放射環状型の道路や公共交通機関でネットワークされるとともに、拠点内やその周辺では身近な生活交通が確保されることで、移動の円滑性が確保されている。



(2) 都市づくりの基本方向と取組みの基本的な方針

交流

基本方向1 九州・アジアの交流拠点都市の形成

人流・物流を支える博多港、福岡空港、博多駅と高速道路などの広域交通ネットワークの連携強化など、九州・アジアの玄関口にふさわしい機能強化を図るとともに、アイランドシティや九州大学伊都キャンパスとその周辺、シーサイドももちの活力創造拠点などにおいて産業・研究開発機能の集積を図ります。

【取組みの基本的な方針】

- ◆ 九州・アジアにおける交流拠点の形成に向けた人流機能の強化
- ◆ 物流を支える広域交通ネットワークの強化
- ◆ 活力創造拠点などへの産業・研究開発機能の集積とアクセス性の向上



▲ 福岡空港国際線ターミナル



▲ クルーズ客船



▲ アイランドシティ

活力

基本方向2 都市の活力を牽引する都心部の機能強化

福岡市を牽引する都心部の活力の強化や魅力の向上を図るため、市民・企業・行政などの多様な主体が連携し、都心部の機能強化や質の高い空間づくりに努めるとともに、都心部の活力を支える交通環境の改善や回遊性の向上を図ります。

【取組みの基本的な方針】

- ◆ 都心部の機能強化と魅力づくり
- ◆ 都心部の活力を支える交通環境の改善
- ◆ 都心部の回遊性の向上
- ◆ 多様な主体との共働によるまちづくりの推進



▲ 天神地区



▲ 博多駅



▲ 福岡国際会議場

基本方向3 都市基盤を活用した地域の核となる拠点機能の強化

これまでと同様に、土地利用規制の適切な運用により、むやみな市街地の拡大を抑制しつつ、これまでに蓄積された都市基盤のストックを最大限に活用し、各拠点において、その特性に応じた都市機能の誘導を図るとともに、公共交通を主軸とした交通体系づくりを進め、都市構造の骨格となる拠点機能の強化・連携を図ります。また、アセットマネジメントの更なる推進を図り、施設の効率的な維持・活用・更新を図ります。

【取組みの基本的な方針】

- ◆ 主要な拠点への適切な機能集積と強化
- ◆ 公共交通の機能強化と維持
- ◆ 拠点間交通基盤の強化
- ◆ アセットマネジメントの推進



▲ 西部地域交流センター



▲ 平成外環通りを活用したバス路線

基本方向4 高齢者をはじめ、すべての人が快適で住みやすい日常生活圏の形成

子どもから高齢者までのすべての人が快適で住みやすい都市をめざして、地域の特性に応じた良好な住環境や景観づくりに取り組むとともに、地域の生活を支える交通環境の整備を行います。また、地域主体のまちづくりに対して積極的な支援を行います。

【取組みの基本的な方針】

- ◆ 少子高齢化に対応した都市づくり
- ◆ 地域の特性に応じた住環境・景観づくり
- ◆ 地域主体のまちづくりの積極的な取組み支援



▲ 良好な住環境づくり



▲ 出前講座

基本方向 5 環境負荷の少ない都市空間の形成

福岡市の恵まれた自然環境を保全し、緑の創出に努めるとともに、省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入、公共交通機関の利用促進などにより、環境負荷の少ない持続可能なまちづくりを進めます。

【取組みの基本的な方針】

- ◆ 自然環境の保全及び緑地の創出
- ◆ 地球に優しい交通環境の整備
- ◆ 省エネルギー型のまちへの転換



▲ アイランドシティ中央公園



▲ 地下鉄七隈線



▲ 太陽光発電システム

基本方向 6 災害に強い安全な都市空間の形成

道路、上下水道、河川などの都市基盤の整備をはじめとして、ハード・ソフトの両面から災害に強いまちづくりを進めます。

【取組みの基本的な方針】

- ◆ 災害に強い都市基盤づくり
- ◆ 安全な建物への更新
- ◆ 安全な避難場所・避難路の確保



▲ 雨水管渠（比恵 9 号幹線）



▲ 広域避難場所(西部運動公園)

(3) 将来の都市構造

都市づくりの基本理念及び都市づくりの基本方向に基づいた都市計画関連施策の展開を図るために、都市構造の構成とその将来像を示します。

ここでは、将来の都市構造として、第9次福岡市基本計画における空間構成目標のうち、「都市空間構想図」を示します。

● 主要な拠点

主要な拠点は、「都市の成長」と「生活の質の高さ」を両立させ、両者の好循環を図るため、都市活動や市民生活にとって重要な拠点となる地区です。

拠点	将来像
 都心部	○都市活力の中心及び国際交流のゲートウェイとして、国際競争力を備えた、商業・業務、コンベンション、文化、港湾などの高度な都市機能、広域交通機能が集積した地区
 東部・南部・西部の広域拠点	○交通結節機能の高さを生かし、都市活力を担いつつ、行政区・市域を越えた広範な生活圏域の中心として、商業・業務機能やサービス機能など諸機能が集積した地区
 地域拠点	○区やそれに準ずる生活圏域の中心として、日常生活に必要な商業機能やサービス機能など諸機能が集積した地区
 活力創造拠点	○都市の成長を推進する高度な都市機能が集積した地区 ○「アイランドシティ」は、環境と共生し、快適な居住環境や新しい産業集積拠点を形成する先進的モデル都市づくりを進めるとともに、アジア・世界とつながる最先端のコンテナターミナルと一体となった国際物流拠点の形成を図る地区 ○「九州大学伊都キャンパス」及びその周辺は、糸島半島を圏域とする九州大学学術研究都市の核として、学生や研究者などが、新たな知を創造し、発信する、研究開発拠点の形成を図る地区 ○「シーサイドももち」は、福岡市のリーディング産業である情報関連産業などの拠点形成を図る地区
 機能を充実・転換する地区	○「舞鶴公園・大濠公園地区」は、緑と歴史・文化が調和した魅力ある空間づくりを行い、集客・交流を強化する地区 ○「九州大学箱崎キャンパス地区」は、市街地内の貴重な大規模活用可能地として、大学の移転進捗を踏まえ、新たな都市機能の導入などを検討する地区
 拠点連携地域	○拠点間の連携を図りながら、一体的な拠点地域の形成を図る地区

● 主要な軸

軸	将来像
 都市軸 (放射軸、環状軸)	○都市軸は、福岡市の骨格となる重要な交通ネットワークを受け持つ道路であるとともに、都市活動や市民生活を営む上で必要な機能が連続する沿道の市街地を示します。また、市内の各拠点の機能分担や連携を図るために重要な軸です。 ○「放射軸」は福岡市と周辺都市などを放射状に結ぶ軸 ○「環状軸」は中心市街地を取り巻き、東部、南部、西部の連携を強化する軸
 交流軸	○福岡都市圏や九州・西日本への都市間交流を図るY字型都市軸とともに、アジア・世界へ向けた国際交流の主要な骨格となる軸

●緑の骨格

緑の骨格は、福岡らしい風景をつくるほか環境保全や市民の憩いの場としても大きな役割を果たしています。

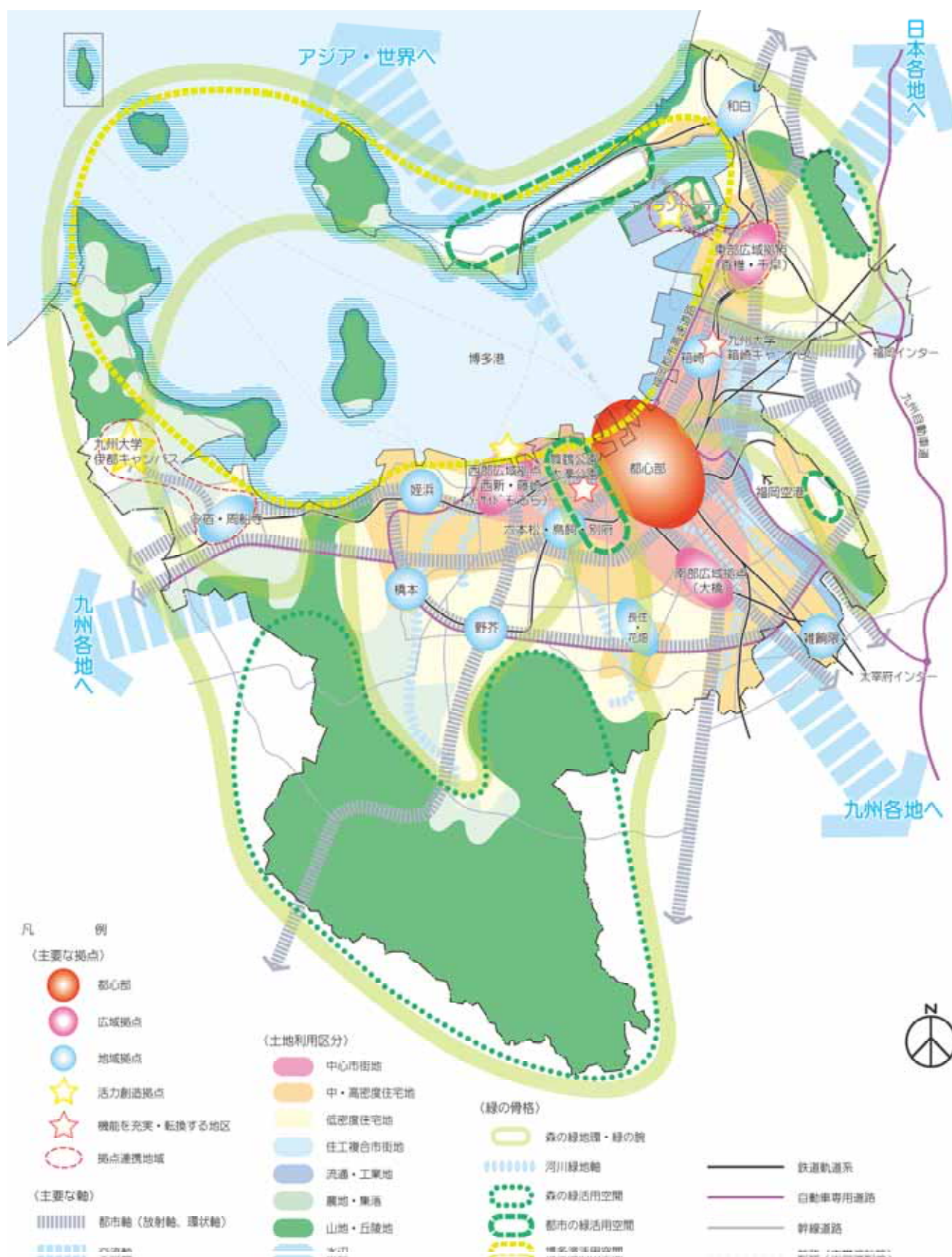
ゾーン	将来像
 森の緑地環・緑の腕	○市街地と博多湾を環状に囲む森林で構成される森の緑地環と、そこから市街地に伸びる丘陵地の樹林や大規模公園で構成される緑の腕により、緑の骨格を形成し、快適な都市環境や美しい都市の景観形成の軸となる地域
 河川緑地軸	○市街地を貫流する主要な河川と河川沿いの緑で構成される美しい都市の景観形成の軸
 森の緑活用空間	○山や森林などの自然を活用し、市民が身近に自然とふれあい楽しめる空間
 都市の緑活用空間	○都市の中の貴重な緑を活用し、スポーツやレクリエーションなどを通じて市民や来街者が集い憩える空間
 博多湾活用空間	○自然海岸や干潟などにより海側の緑の骨格を形成するとともに、人流・物流や、スポーツ・レクリエーション・歴史・水産業などの多様な場として活用する空間

●土地利用区分

地域特性に応じて市域を大きく8つのゾーンにまとめて示します。福岡市の中心である都心部に近いほど多様な都市機能の密度が高く、遠いほど密度が低く豊かな自然環境が身近に感じられるようなゾーン配置としています。

ゾーン	将来像
 中心市街地	○都心部、東部・南部・西部の広域拠点を補完する諸機能をもつゾーン
 中・高密度住宅地	○中心市街地の外側に広がる中高層住宅を主とし、低層住宅も共存する住宅地
 低密度住宅地	○中・高密度住宅地の外側に位置する戸建住宅を主とし、豊かな緑に包まれ、身近に自然が楽しめるゆとりのある住宅地
 住工複合市街地	○空港西側や幹線道路沿いに位置する住宅、流通・工業施設、商業・業務施設など、住む場所と働く場所が複合した市街地
 流通・工業地	○空港周辺や博多港などに位置する流通施設や工場からなるゾーンで、生産・物流機能を担う地域
 農地・集落	○農林水産業の振興を図るとともに、緑地空間の保全など、自然や歴史的資源を生かした地域づくりを図るゾーン
 山地・丘陵地	○市域を取り囲む山や森林などにより緑の骨格が構成され、緑の保全を進めていく地域
 水辺	○自然海岸や豊かな干潟環境を保全するとともに、市民が身近にふれあい憩えるゾーン

< 将来の都市構造図 >



(4) 部門別の基本的な方針

都市づくりの6つの基本方向を踏まえ、「土地利用」「交通体系づくり」「みどりづくり」「景観づくり」「住宅市街地づくり」「環境都市づくり」「防災都市づくり」「その他の部門」の各部門の基本的な方針を整理しています。

なお、都市づくりの基本理念、基本方向及びそれに基づく取組みの基本方針と、各部門の基本的な方針との関係性は、下の表のようになります。

「基本理念」と「基本方向」と「取組みの基本的な方針」	土地 利用	交通 体系	みど り	景観	住宅 市街地	環境 都市	防災 都市	その他
基本理念1 交流を育み、都市の成長を図る都市づくり								
基本方向1 九州・アジアの交流拠点都市の形成								
九州・アジアにおける交流拠点の形成に向けた人流機能の強化	○	○	○	○				
物流を支える広域交通ネットワークの強化		○						
活力創造拠点などへの産業・研究開発機能の集積とアクセス性の向上	○	○						
基本方向2 都市の活力を牽引する都心部の機能強化								
都心部の機能強化と魅力づくり	○	○	○	○	○	○	○	
都心部の活力を支える交通環境の改善		○						
都心部の回遊性の向上	○	○	○	○				
多様な主体との共働によるまちづくりの推進	○	○	○	○	○	○	○	○
基本理念2 地域の特性を生かし、生活の質を高める都市づくり								
基本方向3 都市基盤を活用した地域の核となる拠点機能の強化								
主要な拠点への適正な機能集積と強化	○				○	○		
公共交通の機能強化と維持		○				○		
拠点間交通基盤の強化		○				○		
アセットマネジメントの推進					○	○	○	○
基本方向4 高齢者をはじめ、すべての人が快適で住みやすい日常生活圏の形成								
少子高齢化に対応した都市づくり	○	○	○		○			○
地域の特性に応じた住環境・景観づくり	○		○	○	○			
地域主体のまちづくりの積極的な取組み支援	○	○	○	○	○	○	○	○
基本理念3 自然環境と共生し、安全・安心な暮らしができる都市づくり								
基本方向5 環境負荷の少ない都市空間の形成								
自然環境の保全及び緑地の創出	○		○			○		
地球に優しい交通環境の整備		○				○		
省エネルギー型のまちへの転換	○					○		○
基本方向6 災害に強い安全な都市空間の形成								
災害に強い都市基盤づくり		○	○				○	○
安全な建物への更新	○				○		○	○
安全な避難場所・避難路の確保	○	○	○				○	○

土地利用の基本的な方針

「福岡型のコンパクトな都市」の実現をめざした将来の都市構造を踏まえ、市街化区域の拡大を必要最小限に抑え、市街化調整区域の自然環境や農地を保全するとともに、既成市街地や現在の計画的開発区域を中心に、人口や必要な都市機能の受け入れを図ります。

自然環境の保全、農林漁業と都市的土地利用の調和、主要な拠点への適正な機能集積と強化、既成市街地の再構築などといった諸課題に対応すべく、市街化区域及び市街化調整区域の土地利用に係る基本的な方針を以下に示します。

市街化区域の土地利用の基本的な考え方

■ 都市構造に応じた主要用途の配置、機能の集積・強化

「福岡型のコンパクトな都市」を実現するために、福岡市の特性である都心部などからの近接性や交通の利便性、都市基盤の状況などを踏まえ、都心部から市街地周辺部にかけて段階的な密度構成により、メリハリのきいた、ゆとりと潤いのある市街地の形成を図ります。

また、均衡のとれた多核連携型の都市構造の形成をめざし、拠点の特性に応じた主要用途を配置し、適正な機能の集積・強化を図ります。

■ 都市基盤のストックを最大限に活用した土地の有効・高度利用

都市活力の中心となる都心部や、市民生活の核となる拠点、都市の骨格を形成する都市軸などにおいては、鉄道駅や幹線道路など、これまでに整備されてきた都市基盤のストックを最大限に活用し、適切な土地の有効・高度利用を図ります。

■ 誰もが安心して快適に暮らせる日常生活圏の形成

日常生活圏域では、高齢化の進行や市民意識の変化などにより、利便性が高く良好な居住環境の形成が求められており、誰もが安心して快適に暮らせる日常生活圏の形成を図ります。

■ 質の高い市街地環境の形成と地域の主体的なまちづくりの取組み支援

地域特性に応じたまちづくりを計画的・総合的に進め、質の高い市街地環境の形成を図るとともに、市民などと共働した良好な市街地環境の形成のための地域の主体的なまちづくりの取組みを支援します。

《快適で住みやすい市街地の誘導イメージ》

都心部やその周辺では、都市活力の維持・向上に資する都市機能の集積と土地の高度利用、郊外部では、低密度住宅地の良好な住環境の保全、その他の市街地では、周辺環境と調和した土地利用を面的に誘導するとともに、拠点や都市軸では、鉄道や幹線道路を生かしたサービス施設などの集積や中・高密度の土地利用を誘導することを基本とします。さらに、地区毎に、市民などとの共働のもと、地域特性に応じたきめ細かなまちのルールづくりに取り組むことにより、質の高い市街地環境の誘導を図ります。

福岡市の特性を踏まえた段階的な土地利用の展開



鉄道や幹線道路を生かし、拠点や都市軸における機能強化や土地の有効利用



地域特性に応じたきめ細かなまちのルールづくりによる質の高い市街地環境の形成



■ 貴重な自然環境や優良農地などの保全

市域周辺部の山地など、急傾斜地や標高が概ね80m以上の区域などについては、景観や災害防止、水源かん養などの観点から、貴重な自然環境として保全に努めます。また、農業振興地域の農用地区域を中心とした優良農地については、生産の場としての機能に加え、緑地空間などとしても保全に努めます。

■ 周辺環境と調和した計画的なまちづくりの誘導

今後迎える人口減少社会の到来を見据え、原則として市街化の抑制を図るものとしませんが、都市構造上の拠点や都市軸、鉄道駅周辺などの機能強化などに資するまちづくりについては、農林漁業上の位置づけや地域特性に配慮し、周辺環境と調和した計画的なまちづくりを誘導します。

■ 地域活性化に向けた地域の主体的なまちづくりの取組み支援

人口減少や高齢化が進行する既存集落及びその周辺における、地域コミュニティの維持、住環境の改善などを目的とするまちづくりについては、これまで整備された道路などの公共基盤や住宅ストックを生かすとともに、農林漁業との調整を図りながら、地域との共働により取り組んでいきます。

土地利用の基本的な方針

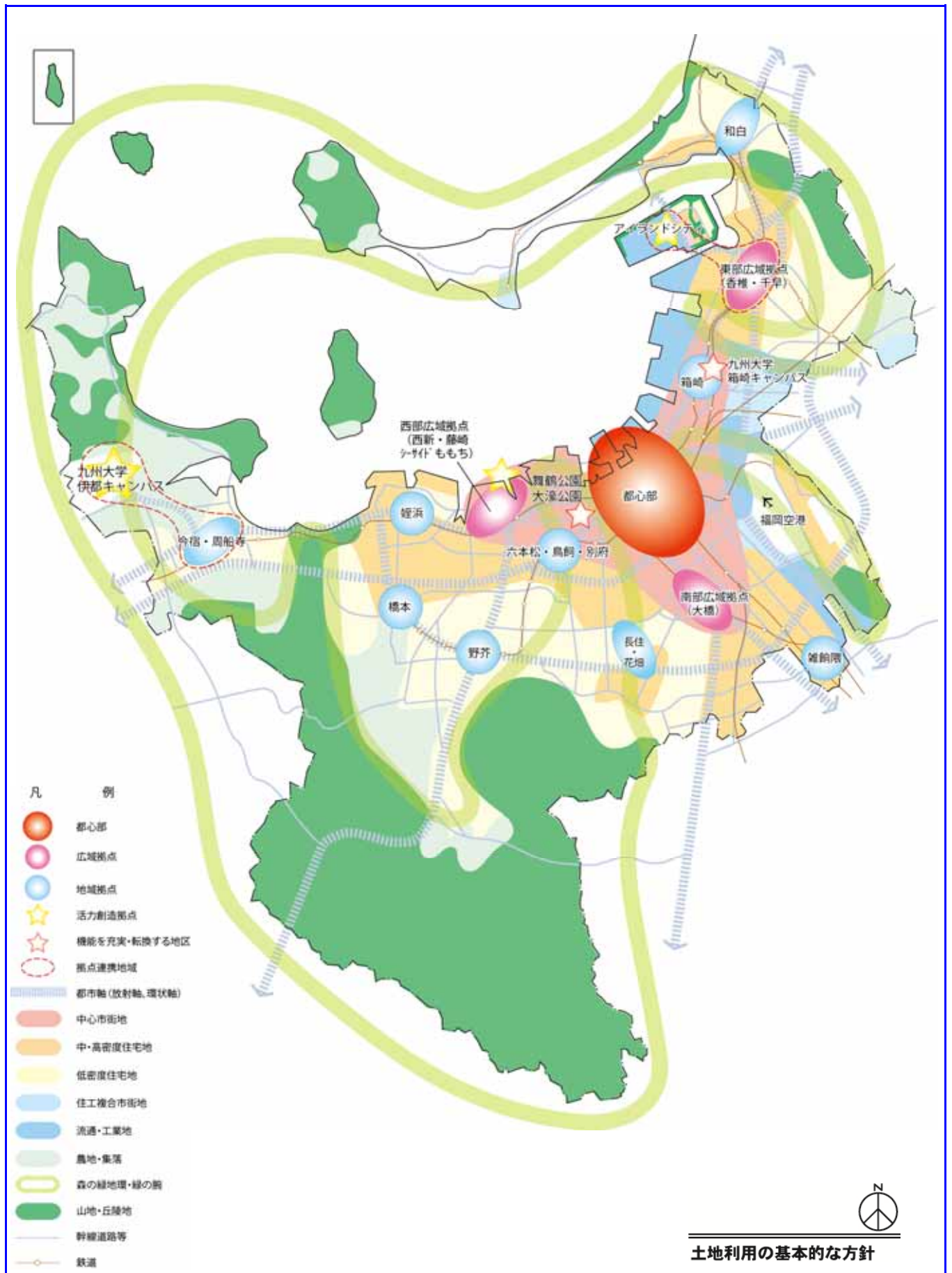
●市街化区域

主要な拠点	都心部	・福岡市の成長のエンジンである都心部は、国際競争力強化のために、商業・業務、コンベンション、文化などの多岐にわたる高度な都市機能の集積・創出を図ります。
	広域拠点 地域拠点	・行政区や市域を越える市民生活の核となる東部・南部・西部の広域拠点や区を中心となる地域拠点は、交通結節機能の強化と商業・業務機能の充実、行政サービス、文化・情報、福祉機能などの強化を図ります。
	活力創造拠点	・福岡市の成長を推進する活力創造拠点は、拠点の特性に応じて物流、情報、研究開発などの高度な都市機能の集積・創出を図ります。
	機能を充実・転換する地区	・都市機能の充実・転換を図る地区は、地区特性に応じて歴史・文化を生かした集客交流機能の強化や新たな都市機能の導入を検討します。
	拠点連携地域	・一体的な拠点地区の形成を図るため、拠点間で連携した機能の集積・誘導を図ります。
鉄道駅周辺 都市軸・幹線道路沿道		・鉄道駅周辺や幹線道路沿道などでは、都市基盤のストックを最大限に活用し、適切な土地の高度利用や有効利用を図ります。
中心市街地		・概ね都市基盤が整備されている中心市街地は、都心部や広域拠点を補完する商業・業務などの機能を担いつつ、職住近接を基本とした良好な居住環境の実現を図ります。
その他市街地		・市街地では、高齢者をはじめ、誰もが安心して快適な生活ができるよう、日常生活を支える商業、サービス、福祉などの機能を備えた日常生活圏の形成を図ります。また、その中心となる地域においては、生活利便性を高める機能の誘導を図ります。 ・市街地は、多様な特性を持つ地域が連担して形成されています。都市構造や都市基盤を生かした土地の有効利用を図りつつ、地域の特性に応じた周辺環境との調和や良好な環境の保全・形成を図るため、地域地区の検討を進めるとともに、質の高い市街地の形成に向けた地域の主体的なまちづくりの取組みを支援します。
中・高密度住宅地		・中心市街地に近接する利便性を生かしつつ、良好な住環境を備えた、中・高密度住宅地づくりを努めます。
低密度住宅地		・豊富な緑に包まれ、身近に自然が楽しめるゆとりある低密度住宅地づくりに努めます。
住工複合市街地		・住宅、流通・工業、商業など多機能が共存しつつも、各機能が相互の環境に配慮し、調和を保つ複合市街地づくりに努めます。
流通・工業地		・都市型工業については、東部地域の工業地域及び準工業地域内の未利用地の活用などを基本に、安定した操業環境の確保に配慮した集約立地を図ります。 ・流通業務については、海上・陸上・航空貨物などの増大に対応し、既存の集積地区を軸として高度化を図るとともに、アイランドシティなどの整備により対応します。

土地利用の基本的な方針

●市街化調整区域

山地・丘陵地	・標高概ね80m以上の樹林地などでは、景観や災害防止、水源かん養などの観点から貴重な自然環境として保全に努めます。 ・自然公園区域や史跡などの景勝地などは、現況の保全に努めるとともに、レクリエーションの場として活用を図ります。
農地・集落	・優良農地では、生産の場としての機能に加え、緑地空間などとしても保全に努めます。 ・原則として、市街化の抑制を図るものとしませんが、鉄道駅周辺や幹線道路沿道など、良好な市街地整備が確実に実施される地区については、農林漁業上の位置づけや周辺環境などを十分に勘案し、必要最小限の計画的な市街化を検討します。 ・農林漁業や観光などの産業振興、集落コミュニティの維持など、既存集落の活性化を図ることが必要な区域については、農林漁業との調整を図りながら、地域の主体的なまちづくりの取組みを支援します。



交通体系づくりの基本的な方針

各拠点を繋ぐネットワーク型の交通体系づくりや公共交通機関の強化など、「福岡型のコンパクトな都市」をめざし、まちづくりと連携した交通基盤整備を引き続き進めるとともに、交通体系づくりにも、「環境」、「安全・安心」など、交通の質的な充実を図るべく、『人に安心、まちに活力、地球にやさしい』コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通」を実現していくための基本的な方針を以下に示します。

交通体系づくりの基本的な考え方

■「都市の骨格を形成」する総合交通体系の構築

快適な都市活動を支える地下鉄や道路などの交通基盤の整備を進めるとともに、市民や来街者に分かりやすく使いやすい公共交通体系づくりなど、過度に自動車に依存しない「歩いて出かけたくなるまち」の実現に向け、市民・企業、交通事業者、行政が連携して取り組み、環境に優しく、コンパクトで持続可能な都市を支える交通をめざします。

■「子どもから高齢者まで誰もが安全・安心」な交通

ユニバーサルデザインの理念に基づき、子どもから高齢者まで年齢や障がいの有無などにかかわらず誰もが安全で安心に移動できる交通環境づくりを進めるとともに、地震などの災害にも対応できる交通体系の実現に向けて取り組み、すべての人にやさしい安全・安心な交通をめざします。

■「環境にやさしい」交通

地球温暖化の原因となる二酸化炭素などの温室効果ガスの排出削減に向け、過度な自動車利用から環境にやさしい鉄道やバスなど公共交通への利用転換や自転車の適正な利用を促進するとともに、徒歩で移動しやすい交通環境づくり、道路交通の円滑化や次世代自動車の普及促進などを図り、環境負荷の少ない持続可能な都市を支える交通をめざします。

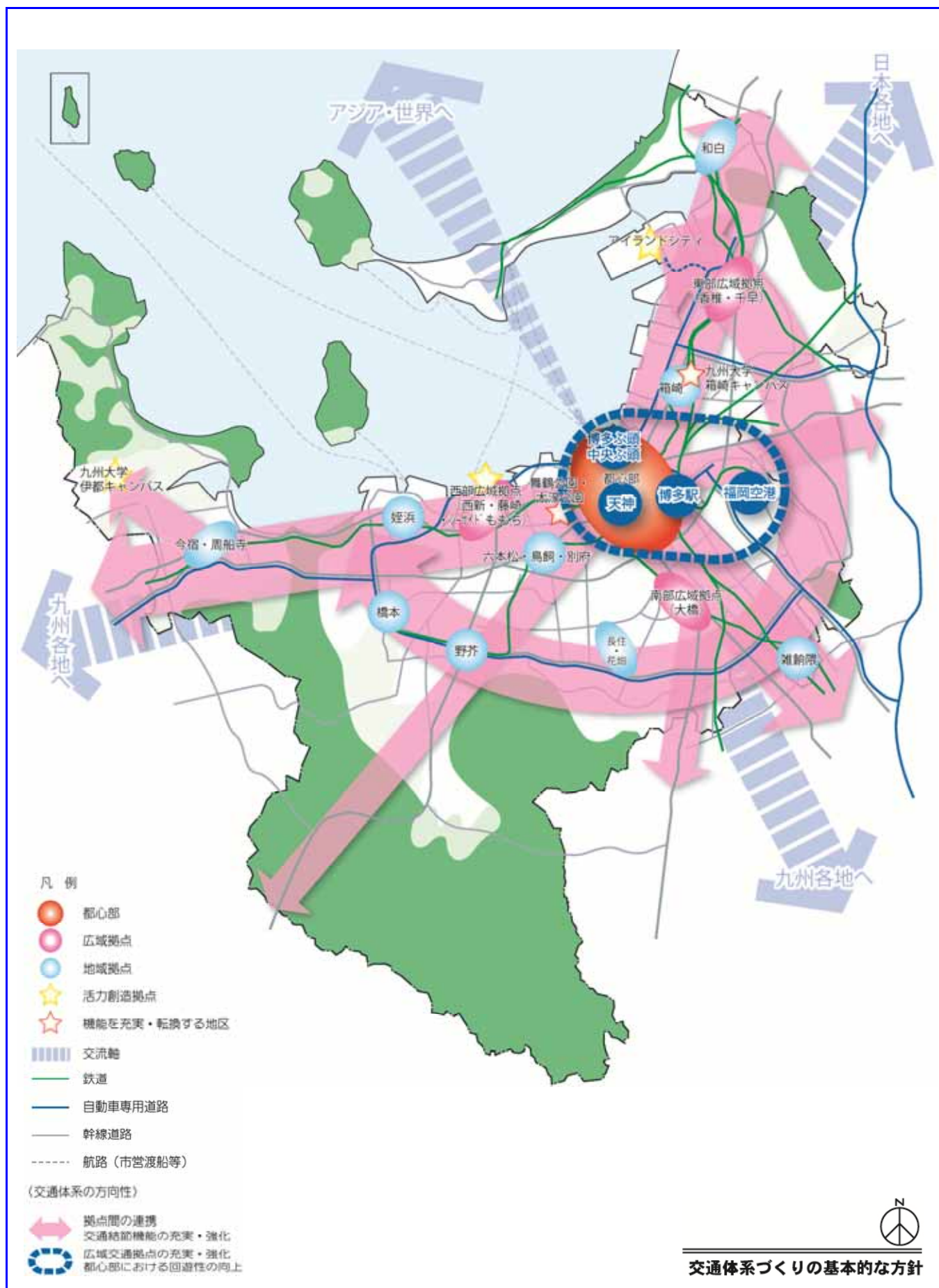
■「活力ある都心」を支える交通

都市の活力を牽引する都心部の機能強化と更なる魅力づくりを推進するため、天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント（博多ふ頭・中央ふ頭）の3地区を中心として回遊性の向上や交通拠点間の連携強化を図るとともに、多くの人や物が集中する都心部において交通の円滑化を図ることで、活力ある都心部を支える交通をめざします。

■「国内外からの広域的な人流・物流」を支える交通

成長を牽引する九州・アジアなどからの人流・物流のゲートウェイづくりを進めるため、陸・海・空の広域交通拠点の結節機能強化や外国人居住者や国内外からの来街者にもわかりやすい交通環境づくりを図ることにより、アジアの交流拠点都市にふさわしい広域的な人流・物流を支える交通をめざします。

交通体系づくりの基本的な方針		
公共交通機関		・鉄道やバスなどの公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の確立をめざし、利便性の高い公共交通機関相互の連携や交通結節機能の充実・強化を図ります。 ・ユニバーサルデザインの理念に基づき、鉄道駅などの公共交通施設のバリアフリー化を推進します。 ・拠点へのアクセス性や拠点間の連携強化を図るため、交通需要や市街地の成熟度に応じた公共交通サービスのあり方や採算性を踏まえ、公共交通の機能強化に取り組みます。 ・市民及び交通事業者と協力・連携しながら、バス路線の休廃止などに伴う公共交通空白地における代替交通の確保や、公共交通が不便な地域における地域主体の取組みへの支援に努めます。
交通拠点	広域交通拠点 (博多駅、天神、博多ふ頭・中央ふ頭、福岡空港)	・九州・アジアとの広域的な交流を促進するため、広域交通ネットワークの強化や陸・海・空の広域交通拠点の連携強化を図るとともに、都心部における回遊性の向上を図ります。 ・物流、人流の拡大に適切に対応するため、福岡空港の機能強化を図るとともに、博多港の港湾機能の強化や交通施設の整備を行います。 ・博多駅へのアクセス性の向上や交通結節機能の強化を図ります。
	都心部、広域拠点、地域拠点	・主要な鉄道駅や拠点地区において、駅前広場などの整備や公共交通機関相互の乗り継ぎ利便性の向上など、交通結節機能の強化を図ります。
道路		・アイランドシティへの自動車専用道路の導入や、九州大学伊都キャンパスにアクセスする道路の整備などを進めます。 ・周辺都市及び市域内の主要拠点間や地域間を結ぶ放射環状型ネットワークの形成を進めます。 ・長期未着手の都市計画道路については、検証を踏まえ、必要に応じて随時見直しなどを進めます。 ・ユニバーサルデザインの理念に基づき、道路のバリアフリー化を推進するとともに、通学路を中心に誰もが安心して歩ける歩行空間の整備を進めます。 ・自転車通行空間の確保や使いやすい駐輪場の確保など、自転車利用環境の向上を図ります。



みどりづくりの基本的な方針

福岡市では、市街化の進展により緑が失われてきたことを踏まえて、出来る限り緑の減少を食い止め、減少した分は創出することで、永続性のある緑を増加させ、市内の緑の総量をこれ以上減らさないことをめざします。福岡市の緑の現況と課題を踏まえて、「風格ある緑豊かな環境共生都市・福岡」をめざして、緑の将来像を実現していくための道筋となる基本的な考え方を以下に示します。

みどりづくりの基本的な考え方

■ 森の緑地環、緑の腕、博多湾水際帯の保全・再生

福岡市を緑で包み込む脊振山系などの山並み（森の緑地環）と山並みから市街地に伸びる緑地帯（緑の腕）、博多湾は、福岡市の緑の骨格を形成し、福岡らしい風景をつくり、地球環境の保全、水源かん養、防災、多様な生物の生息地などの役割を担っていますが、近年、森林の荒廃などが進み、樹林地や農地などの保全系の緑が減少傾向にあるため、これらの緑の骨格を市民や企業と共働で守り、育て、健全な姿で将来に受け継ぎます。

■ 山すそから海岸までを結ぶ緑の水脈と緑のみちづくり

市街地では、河川やため池などの水域や河川沿いの緑、街路樹などにより、身近な生活環境に潤いがもたらされるとともに、都市環境の改善や生物の生息地のネットワークが形成されています。一方で、護岸の人工化や周辺の森林・農地との連続性の低下などの課題に対応するため、緑の充実により、生物多様性を保全し、生き物の連続的な生息・移動空間や都市の風景の軸となる「緑の回廊」の形成を図ります。

■ 九州・アジア新時代の交流拠点にふさわしい緑と歴史による個性と風格づくり

都心部をはじめとする拠点では、街路樹や都市公園をはじめとする緑の整備が行われ、公開空地の緑化や屋上緑化など、ゆとりのあるオープンスペースの確保も進められています。また、福岡城跡や鴻臚館跡、博多部の社寺をはじめとする歴史資源も残されており、これらの緑と歴史は個性と風格ある風景をつくるとともに、拠点の活力を形成する役割も担っています。今後、活発化する九州・アジアとの交流を踏まえ、拠点として何度も訪れたいくなるような、緑と歴史による個性と風格づくりを進めます。

■ 心を癒し身近な生活に潤いをもたらす緑づくり

福岡市の緑の象徴となっている舞鶴公園・大濠公園や緑の骨格の一部をなす海の中道海浜公園などの個性ある公園や、市民に身近な場所に設置されている公園・緑地については、着実な整備とあわせて、施設の老朽化や市民のニーズに対応した再整備も進めます。また、風致地区やアイランドシティ、シーサイドももちなどでは、緑豊かな住宅地が形成されていますが、市民生活の質の向上のためには、民有地に豊かで美しい緑があることが重要であり、市民と共働で、心を癒し身近な生活に潤いをもたらす緑づくりを進めます。

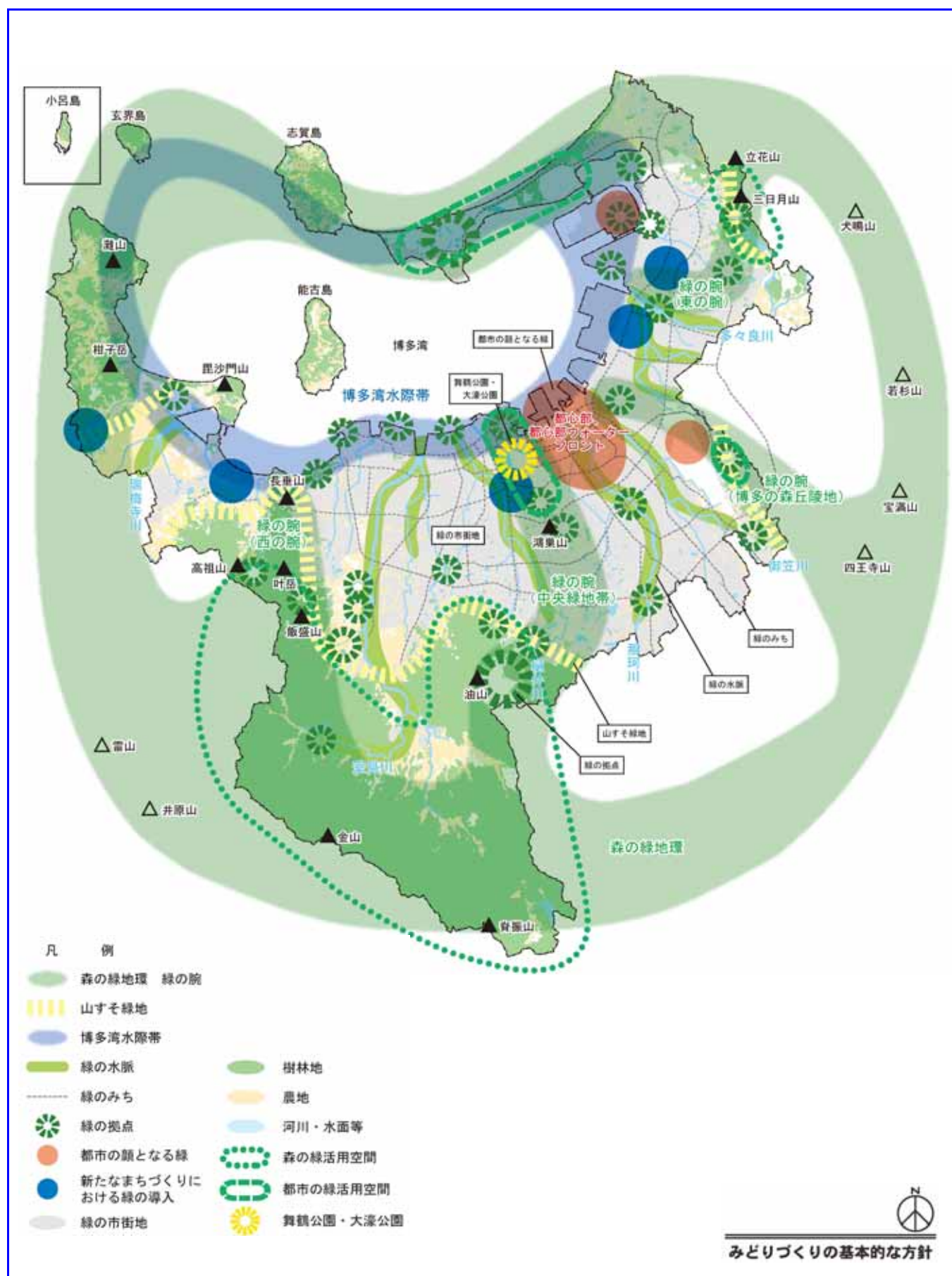
■ 安全・安心を支える緑づくり

都市公園は、避難場所や救助・救援、復旧・復興の拠点としての役割を担い、また、市内に張り巡らされた街路樹の緑は、震災時の火災の延焼防止の役割を担うなど、都市の防災機能を向上させる働きを有しており、安全・安心を支える緑づくりを進めます。

■ 市民・企業による主体的な緑のまちづくりの支援

生活に身近な公園や道路などの緑の維持管理や公共空間での花づくり活動など、市民・企業による主体的な緑のまちづくりを促進する必要があります。さらに、地域全体の緑を地域自らが保全・創出・活用・管理していく取組みにまで発展することが望めます。行政は、緑のまちづくりへの参加の道筋を示し、活動場所を提供し、さらに活動を継続してもらうために支援していきます。

みどりづくりの基本的な方針		
緑の骨格	森の緑地環 緑の腕	・森の緑地環は、市街地と博多湾を環状に囲む森林の緑で、快適な都市環境や生態系を維持し、やすらぎをもたらすふるさとの景観の基盤となる緑として保全をめざします。 ・緑の腕は、「森の緑地環」から市街地へ伸びる緑地の帯で、市街地の生活環境や生物の生息・生育環境、美しい都市の景観形成の軸となる緑の保全・創出をめざします。
	山すそ緑地	・山すそ緑地は、山などの自然の原風景を継承するとともに、土砂災害などから市民の生活を守る緑として保全をめざします。
	博多湾水際帯	・自然に恵まれた都市・福岡の大きな特徴である博多湾水際帯は、福岡らしい良好な水と緑の風景として、自然海岸や干潟の保全を図るとともに市民の休息・レクリエーション空間の創出をめざします。
緑の回廊	緑の水脈	・「森の緑地環」と博多湾を結び市街地を貫流する主要な河川と河川沿いの緑で、「風のみち」、都市の風景の軸、エコロジカルネットワークの中核となるとともに、身近な潤いとレクリエーションの場を提供する緑として創出をめざします。
	緑のみち	・緑の骨格や点在する緑の拠点をつなぐ街路樹や緑道で、市民の日常生活の安全性を確保し、「風のみち」や生物の生息域を広げる緑のネットワークとして創出をめざします。
緑の街並み	緑の拠点	・市街地に点在し、さまざまな緑の機能を果たすまとまった緑とオープンスペースで、子育て・子育てや健康づくり、休息、地域コミュニティ、防災、環境形成の核となる緑の創出をめざします。
	都市の顔となる緑	・九州の中心都市、国際都市にふさわしい緑の市街地を形成すべき地域で、都心部やアイランドシティなどの拠点において、福岡市の緑を象徴する風格、癒し、にぎわいのある、訪れる人に印象的な緑の創出をめざします。
	新たなまちづくりにおける緑の導入	・東部広域拠点、伊都土地地区画整理地区、九州大学移転跡地などでは、新たなまちづくりにあわせて、公共空間、民有地とともに、地区の顔となる緑豊かなまちづくりをめざします。
	舞鶴公園・大濠公園	・舞鶴公園・大濠公園では、緑と歴史・文化が調和した魅力ある空間づくりを行い、集客・交流の強化を図ります。
	緑の市街地	・様々な緑がちりばめられた市街地で、官民共働により都市緑化を推進し、良好な都市環境の形成を図ります。
緑の活用	森の緑活用空間	・脊振山系や油山、飯盛山、三日月山などで、山や森林などの豊かな自然を活用し、市民が身近に自然とふれあえ、楽しめる空間づくりを進めます。
	都市の緑活用空間	・海の中道海浜公園や西公園、舞鶴公園、大濠公園、東平尾公園などで、都市の中の貴重な緑を活用し、スポーツやレクリエーションなどを通じて市民や来街者が集い、憩える空間づくりを進めます。



景観づくりの基本的な方針

福岡市の景観は、博多湾や背景の山々などの豊かな自然と悠久の歴史に培われた地理的、歴史的特性を持っています。都心部においては九州随一の都市機能が集積し、活気とにぎわいのある都市景観をもっており、市内各地域をみても、土地利用や景観資源など地域の特徴はそれぞれ異なっています。そこで、市民・企業・地域団体と行政が共働で個性豊かな都市景観形成を進める基本的な方針を以下に示します。

景観づくりの基本的な考え方

■九州・アジアの交流拠点にふさわしい魅力ある景観づくり

二千年にわたるアジアとの交流によって発展してきた福岡市には、おもてなしの都市文化や開放的な気質が脈々と息づいています。おもてなしの心を生かし、交流拠点都市にふさわしい風格とにぎわいと潤いを創出し、福岡市の顔となる景観づくりを進めます。

特に、都心部では、商業・業務・文化施設などが集積する拠点や、それらをつなぐ回遊軸において、多くの来街者が歩いて楽しめるにぎわいのある景観づくりを進めます。

■緑や水辺を守り、活かした景観づくり

緑や水辺は、都市の中に潤いややすらぎをもたらす貴重な自然のオープンスペースであり、景観上重要な役割を果たしています。海や河川、山や郊外の自然樹林地などを保全します。

また、街路樹や公園、生け垣や花などの市街地の中の緑を身近で重要な景観の装置として捉え、効果的に配置していくとともに、水辺空間の親水化を図り、潤いのある景観づくりを進めます。

■計画的市街地整備にあわせたにぎわいと活気のある景観づくり

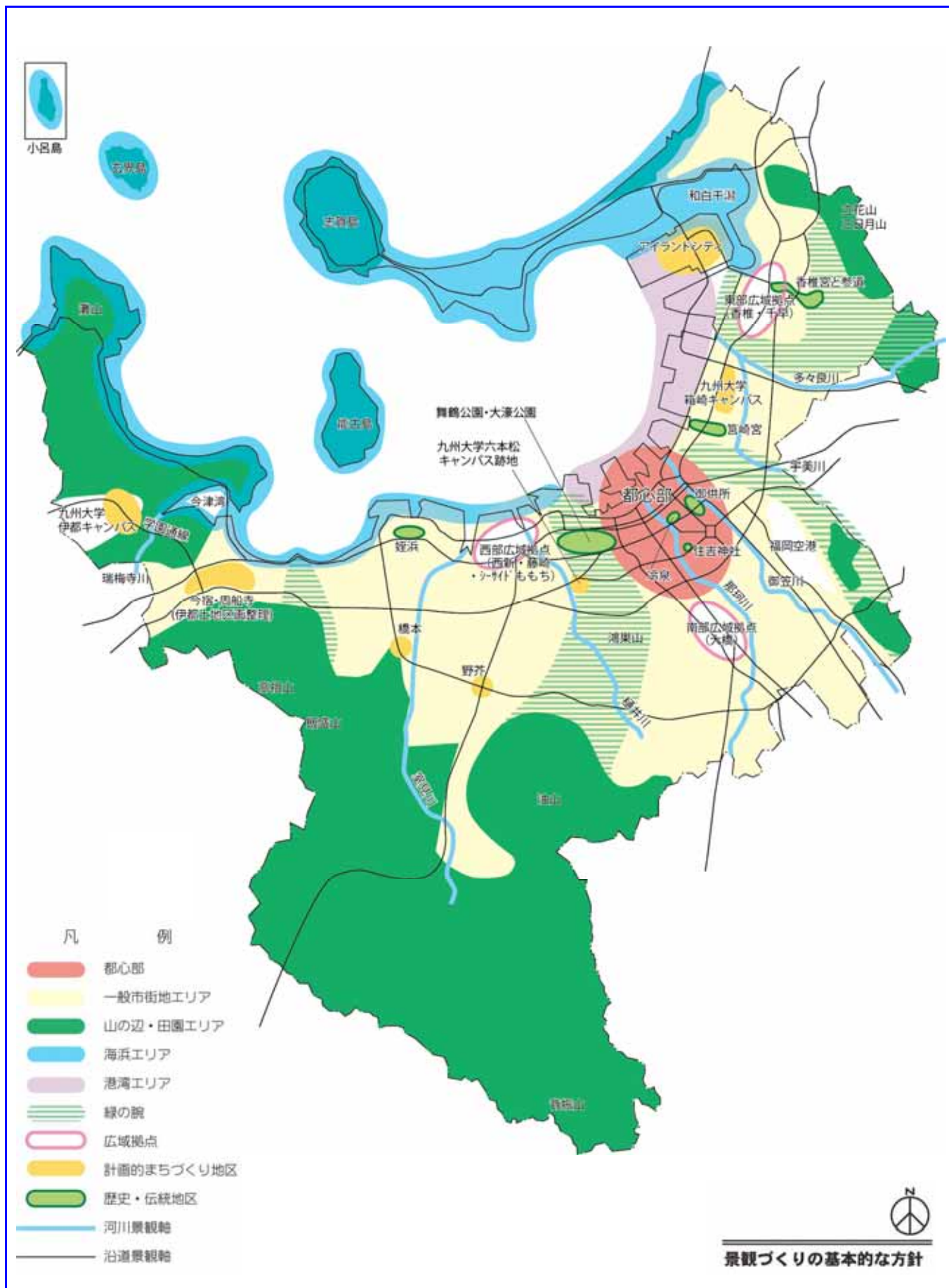
計画的に市街地整備が行われている新たなまちでは、公共空間や民有地においても積極的に良好な景観づくりを進めます。

各地域の特徴を生かし、美しく整った景観づくりをめざす地域や界隈性のある景観づくりをめざす地域など、地理的、歴史的特性に配慮しながら、個性ある景観づくりを進めます。

■歴史と文化を活かし、刻^{とき}の厚みを感じられる景観づくり

歴史的な建造物や祭りなどの歴史的資産と芸術などの文化的資産は、都市の厚みと個性を持たせる重要な要素であり、歴史・文化の蓄積が優れた都市景観をつくり出します。市民の愛着や誇りを高めるとともに、集客を図る観光資源として、価値ある歴史的資産や文化的資産を掘り起こし、適切な保全や景観整備との連携により、刻の厚みを感じられるような福岡らしい個性的な景観づくりを進めます。

景観づくりの基本的な方針	
都心部	・九州・アジアの交流拠点都市にふさわしい活力にあふれた福岡市全体の顔となるような景観形成を図ります。 ・福岡を訪れた人の記憶に残るような象徴的な景観づくりを進めるとともに、広域からの玄関口にふさわしい来街者をおもてなしする景観形成を図ります。 ・歴史・文化資源や活気あるメインストリート、河川、緑など多様な景観要素を育て、都心部全体の魅力を高めるとともに、これらをつなぐ歩いて楽しい回遊空間の景観形成を図ります。 ・舞鶴公園・大濠公園では、緑と歴史・文化が調和した魅力ある空間づくりを行い、集客・交流の強化を図ります。
一般市街地エリア	・市域の大部分を占める一般の市街地では、地域の特性を生かし、市民と共働して緑豊かなゆとりのある景観形成を図ります。
山の辺・田園エリア	・都市の背景としての緑の保全や山並み、田園地帯の眺望の確保に努めるとともに、レクリエーションの場としても自然と調和した景観形成を図ります。
海浜エリア	・海や海岸線の緑を守り、海への眺望に配慮した広がりのある景観の保全に努めるとともに、海浜レクリエーション施設などにおいては、博多湾の自然景観に配慮し、自然と調和した景観形成を図ります。
港湾エリア	・海からの眺望を大切にするとともに、背後に広がる市街地や博多湾の自然環境と調和した港の景観形成を図ります。
緑の腕	・保全された緑地や風致地区などが多い優れた環境を引き続き保全しながら、市民との共働により新たな緑地などを創造し、緑の豊かさが感じられる景観形成を図ります。
広域拠点	・市民生活の中心地区にふさわしい、活力や親しみのある生き生きとした個性ある景観形成を図ります。
計画的まちづくり地区	・計画的なまちづくりを進める中で、各地区の特性や将来像にふさわしい景観形成を図ります。
歴史・伝統地区	・歴史的資産である神社や寺院などを核とし、参道などの周辺も含めて一体的に伝統や歴史を生かした景観形成を図ります。
河川景観軸	・貴重な潤いとアクセントを市街地に与えるオープンスペースとして、日常生活の中で水と緑を楽しめる空間づくりと河川沿いの街並みが調和した景観形成を図ります。
沿道景観軸	・多様な機能が集積する都市の骨格動線として、街並みの連続性に配慮するとともに、それぞれの沿道の特性に応じて個性ある景観形成を図ります。



住宅市街地づくりの基本的な方針

福岡市では、市民が住み慣れた地域で、安全・安心・快適に、永く住み続けられることを柱に、住宅市街地づくりに関わる基本的な方針を以下に示します。

住環境づくりの基本的な考え方

■住み続けられる良好な住環境の保全・形成

福岡市は、働く場所と住む場所が近接する住みやすいまちとして評価されています。一方で、市民の住環境に対するニーズも高度化・多様化しており、計画的なまちづくり地区における良好な景観や街並みの形成、既成市街地での建物建設における周辺環境との調和などへの対応が求められています。このため、居住者が安心して快適に住み続けられるよう、都市構造や都市基盤を生かした土地の有効利用を図るとともに、地域と共働で地域特性に応じた良好な住環境の保全・形成を図ります。さらに、より質の高い住宅地の形成に向けて、まちのルールづくりなどの地域の主体的な取組みを支援します。

すまいづくりの基本的な考え方

■高齢者や障がいのある人などが安心して住み続けられるすまいづくり

高齢者や障がいのある人などの住宅困窮者が増加・多様化していることから、住宅困窮者の安全・安心な住宅を確保するため、住宅市場全体で対応した住宅セーフティネットの構築を図り、住み慣れた地域で安心して快適に住み続けられるすまいづくりを進めます。

■多様なライフスタイルに応じたゆとりあるすまいづくり

地域コミュニティ活動を支えるファミリー世帯の居住促進の必要性や居住ニーズの高度化・多様化に対応するため、様々な世帯や年齢層がそれぞれのライフスタイル・ライフステージに応じて容易に住宅を選択し居住できるゆとりあるすまいづくりを進めます。

■豊かさと安全・安心を実感できる良質な住宅ストックの形成

東日本大震災などを契機に、住宅における災害対策の重要性が再認識され、耐震性の向上や環境共生に配慮した住宅への関心が高まっています。このため、市民が安全・安心に暮らせるよう、建築物の耐震化や省エネ化、未利用エネルギーの活用、バリアフリー化など豊かさと安全・安心を実感できる良質な住宅ストックの形成を推進します。

■すまい方・暮らし方に関する多様な情報の提供による住生活の向上

社会・経済情勢の変化に伴い、市民のすまいに対するニーズは高度化・多様化しており、住宅に関する情報は広範にわたるため、市民がこれらの情報を容易に入手して選別するのは難しくなっています。このため、市民自身の手による良好なすまいづくりを支援するとともに、ニーズに合った住宅を容易に選択し確保できるよう、すまい方・暮らし方に関する多様な情報を提供し、住生活の向上を図ります。

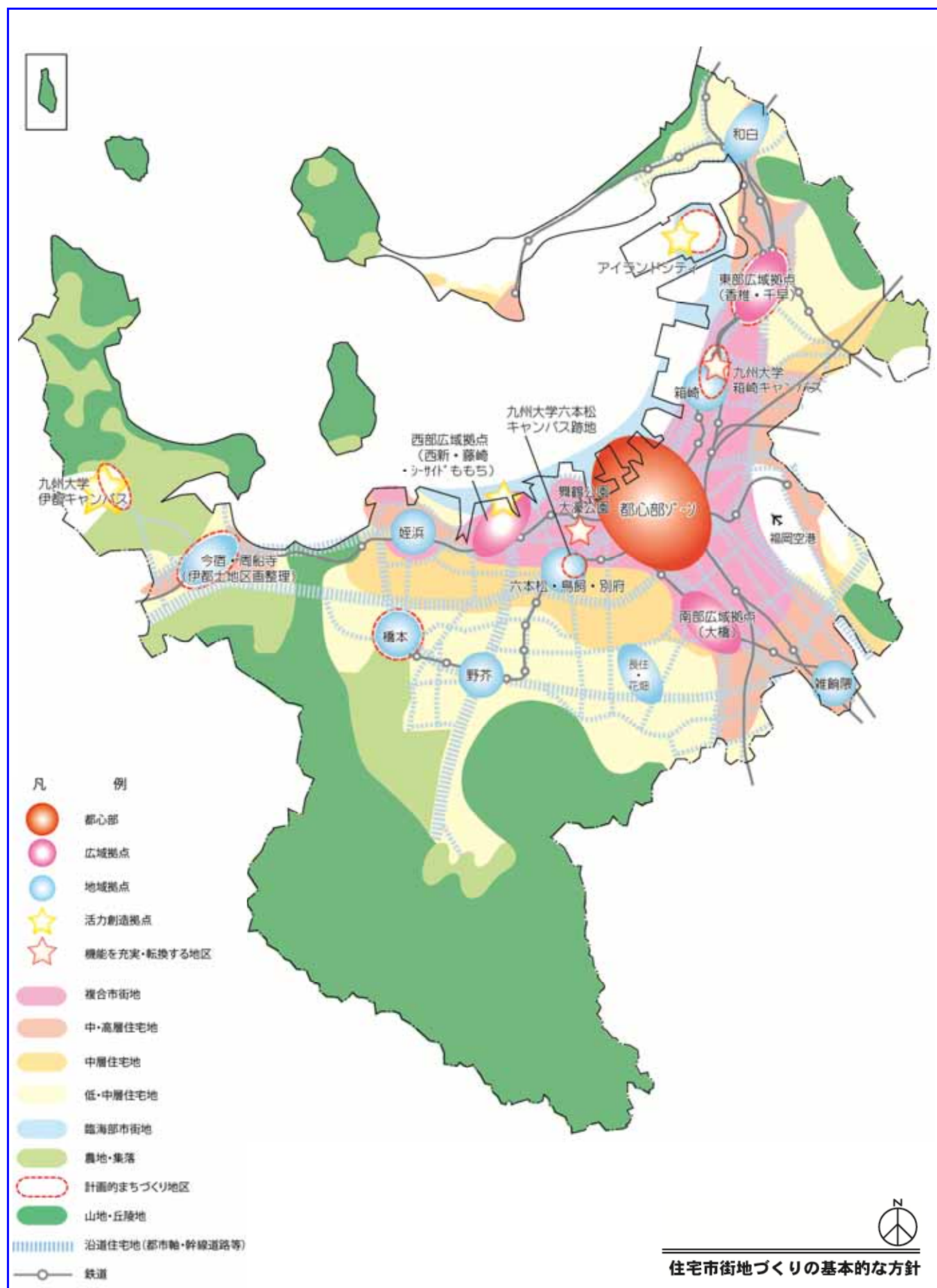
住宅市街地づくりの基本的な方針

●住環境づくり

都心部	・業務施設や商業施設が集積し、良質で多様なタイプの集合住宅が共存した都心居住のメリットを享受できる住環境づくりをめざします。 ・地域の特性を踏まえ、居住者が安心して住み続けられるとともに、古くからの街並みや生活など、伝統・文化を継承できる住環境づくりをめざします。 ・老朽住宅が密集している地区では、住環境改善に向けた住民の自発的な取組みを促すとともに、住宅市街地総合整備事業などによる効率的な住環境の整備・改善を推進します。
複合市街地	・都心部を中心にY字型に広がる市街地などでは、商業・業務施設などと中高層住宅が複合する、働く環境と住む環境がともに優れた市街地をめざします。 ・それぞれの地域の特性に応じた、良好な住環境づくりをめざします。
中・高層住宅地	・複合市街地の周辺などでは、中高層住宅を中心に低層住宅も共存した市街地をめざします。
中層住宅地	・複合市街地と郊外部の中間に位置する地域などでは、中層住宅を中心に周辺環境と調和した市街地をめざします。
低・中層住宅地	・郊外部では、戸建住宅を中心に豊かな緑に包まれ身近に自然が楽しめるゆとりある低層住宅地や周辺環境に配慮した中層住宅地をめざします。
臨海部市街地	・臨海部では、海岸などの恵まれた自然環境と調和した緑豊かでゆとりのある住環境づくりをめざします。
農地・集落	・既存集落では、農地の保全に努めるとともに、地域に根ざした生活と調和を図りつつ、良好な住環境づくりをめざします。
計画的まちづくり地区	・各種都市機能との複合や環境との共生などプロジェクトで定めるまちづくりの方向性に応じた住環境づくりをめざします。 ・恵まれた自然や周辺市街地の状況など、それぞれの地域特性に配慮した、職住近接の住環境づくりをめざします。
沿道住宅地	・都市軸や幹線道路沿道などでは、利便性を生かした土地の高度利用を図るとともに、後背地などの周辺環境に配慮した住環境づくりをめざします。

●すまいづくり

- ・高齢者・障がいのある人など、多様化している住宅困窮者の居住の安定を確保し、住宅セーフティネットの構築を進めます。
- ・市営住宅などの大規模団地の再整備にあたっては、地域のまちづくりに貢献する施設の誘導など、敷地の有効活用を図ります。
- ・多様な世帯や様々な年齢層が、ライフスタイルやライフステージに応じて、すまいが選択できるよう、多様で良質な住宅供給を促進するための条件整備を推進します。
- ・耐震性・耐久性やバリアフリー、環境配慮など、基本的な性能を備えた良質な住宅ストックの形成を図ります。
- ・市民自身の手による良好なすまいづくりを支援し、ニーズにあった住宅を容易に確保できるよう、すまいに関する多様な情報の提供を図ります。



環境都市づくりの基本的な方針

福岡市では、環境負荷の小さい持続可能な都市を実現するために、都市の低炭素化の観点から4つのテーマ「都市構造」、「交通」、「エネルギー」、「みどり」を掲げ、それぞれの基本的な考え方に沿って環境都市づくりを進めていきます。

環境都市づくりの基本的な考え方

■都市構造

拠点への都市機能の集積などによるコンパクトな市街地の実現

近年、都市の低炭素化の観点から、二酸化炭素排出量の少ないコンパクトな都市構造に転換し、都市におけるエネルギー使用の削減につながるまちづくりが求められています。

福岡市は、海と山に囲まれた地理的条件や、これまで計画的な市街地整備を行ってきたことから、市街地は都心部を中心に半径約10km圏に入るなど、比較的コンパクトな市街地を維持しています。

今後も、引き続き、拠点への都市機能の集積を進めるなど、都市の低炭素化に資するコンパクトな市街地の形成を図ります。

■交通

コンパクトな都市を快適・便利に移動できる環境にやさしい交通体系の実現

福岡市では、二酸化炭素排出量の約30%を自動車交通が占めており、また、移動手段としての自動車利用も増加傾向にあります。このため、自動車から公共交通への利用転換や交通円滑化などが求められており、主要な拠点の交通結節機能の強化やこれまでに整備してきた交通基盤の活用により、コンパクトな都市を快適・便利に移動できる環境にやさしい交通体系の形成を促進します。

■エネルギー

くらす・働く・交流するなどの質の高い多様な都市活動を支えるエネルギーの効率化の実現

福岡市では、二酸化炭素排出量の約60%を家庭・業務部門が占めており、都市づくりにおける低炭素化が求められています。

このため、既存の建物の更新時における省エネルギー化や未利用エネルギー、再生可能エネルギーの導入を図ることで、くらす・働く・交流するなどの質の高い多様な都市活動を支えるエネルギーの効率的な利用への誘導を促進します。

■みどり

豊かな水と緑の保全・創出などによる快適に活動できる都市環境の実現

山と海に囲まれた福岡市の市街地に点在する豊かな水と緑は、二酸化炭素の吸収源になるとともに、ヒートアイランド現象の緩和や快適な生活環境の創出に大きな役割を果たしています。しかしながら、市内の緑の量は減少傾向にあることから、市街地における緑の量的・質的な充実を図り、それを河川や緑地などでネットワーク化することで、市民が快適に活動できる都市環境の形成を図ります。

環境都市づくりの基本的な方針

●都市構造

- ・都市的魅力と豊かな自然環境が調和した空間的にコンパクトな市街地の形成を図ります。
- ・拠点の特性に応じて、多様な都市機能の集積を図ります。

●交通

- ・交通結節機能の強化や交通マネジメント施策の推進により、環境にやさしい公共交通の利用促進を図ります。
- ・放射環状型幹線道路ネットワークの整備や連続立体交差事業により、自動車交通流の円滑化を図ります。
- ・電気自動車や燃料電池自動車などの次世代自動車・バスの導入と利用促進を図ります。
- ・駐輪場や自転車通行空間の確保など、自転車利用環境の向上を図ります。

●エネルギー

- ・建築物の高断熱化や高効率な設備の活用により省エネルギー化を促進します。
- ・主要な拠点では、都市機能の集積を生かし、多様な都市活動を支えるエネルギーの高効率化を推進します。
- ・都心部では、建物の更新を契機とした地域冷暖房システムやエリアエネルギーマネジメントシステムの導入などによる街区単位での省エネルギー化を推進します。
- ・アイランドシティなどでは、エネルギーを「創る、ためる、賢く使う」自律分散型エネルギーシステムの構築などにより、環境負荷の少ないまちづくりを推進します。
- ・九州大学伊都キャンパス周辺では、研究開発機能の立地誘導や、大学での先端研究の実証実験ができる環境整備を推進することにより、省エネルギー化に資する技術開発を促進します。
- ・太陽光や風力などの再生可能エネルギーの導入を促進します。
- ・道路照明の省エネルギー化を推進します。

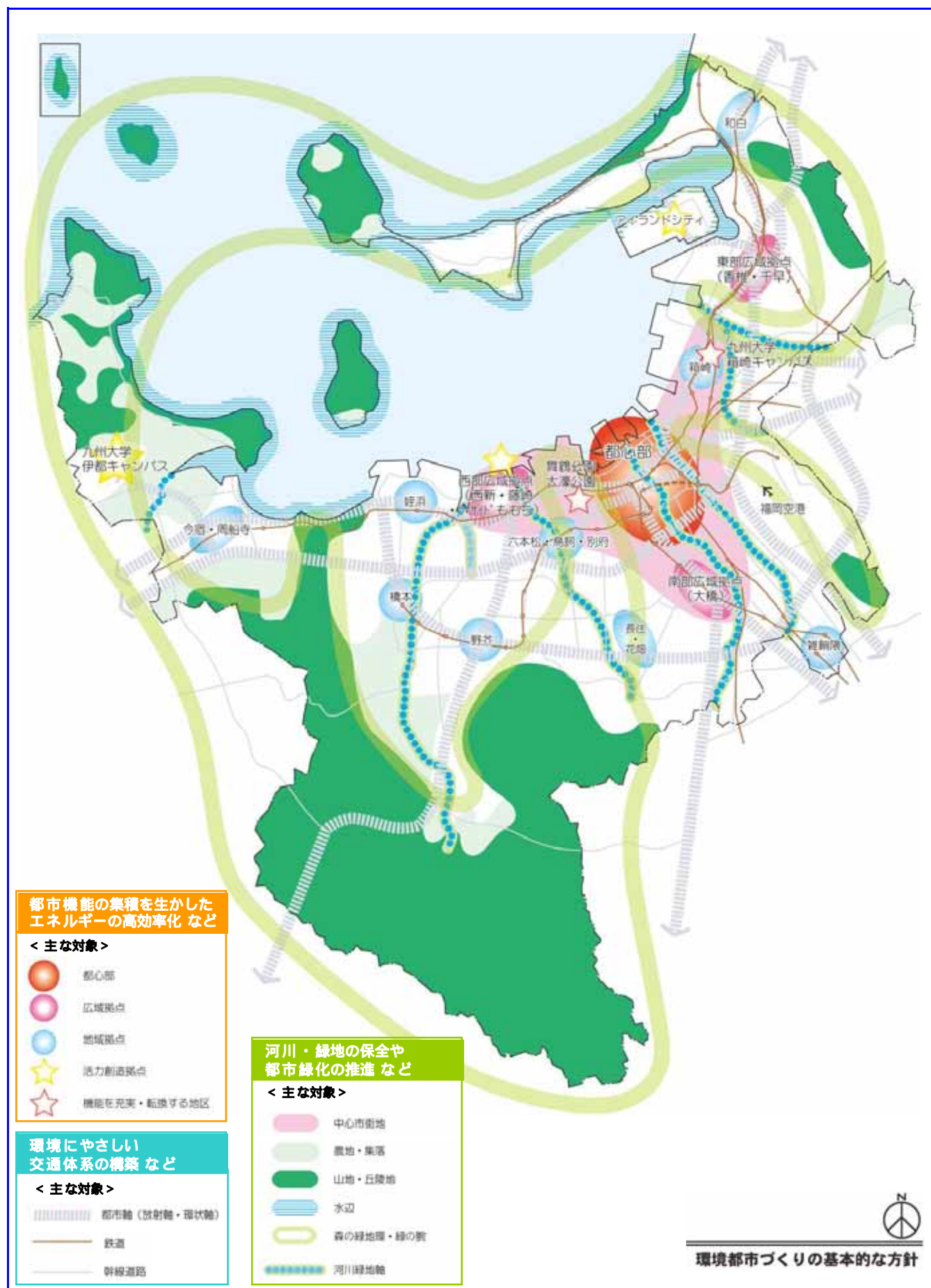
●みどり

- ・都市の貴重な自然の保全を図るとともに、環境と共生した都市づくりを進めます。
- ・脊振山系をはじめとする豊かな緑や樹林地・農地、市街地に点在する公園・緑地の保全を図ります。
- ・河川やその周辺の緑地の保全を図るとともに道路空間の緑化を推進します。
- ・健全な水循環の保全を図ります。
- ・河川・博多湾などへの環境負荷の低減を図ります。
- ・市民との連携などにより、都市緑化の推進を図ります。
- ・博多湾から続く那珂川・御笠川、渡辺通り・大博通りなど、河川空間や道路空間による「風のみち」を生かした、快適な都市環境づくりを推進します。

環境都市づくりの基本的な方針

●その他

- ・生物多様性の保全を図ります。
- ・大気環境の保全を図るとともに、黄砂や微小粒子状物質（PM2.5）などの被害を未然に防ぐため、市民への情報提供に努めます。
- ・かおり環境、音環境の保全に努めます。



防災都市づくりの基本的な方針

福岡市では、被害を最小限に抑え（減災）、災害に強い、安全・安心な都市づくりをめざすために、以下の基本的な考え方に沿って、地域や事業者と連携して都市防災に取り組んでいきます。

防災都市づくりの基本的な考え方

■ 水害に強い都市づくり

近年、局地的・記録的な豪雨が多発していることに加え、都市化の進展に伴って雨水の流出量が増大していることから、今後も引き続き水害の発生が懸念されます。

このため、雨水排水の根幹である河川改修により流下能力の向上を図るとともに、雨水管やポンプ場などの下水道施設の能力強化を推進します。また、治水池の能力向上や、公共施設における雨水貯留・浸透施設の整備など、総合的な浸水対策を推進します。

■ 震災に強い都市づくり

公共土木構造物については、地震発生による人命への重大な被害や市民生活への深刻な影響を抑止し、災害対策活動を速やかに行うため、施設毎の耐震基準や指針などに基づき耐震診断を行い、必要に応じた改修により耐震性能の向上を図ります。

また、地震時に火災が同時多発的に発生すると、消防力が分散され、延焼が拡大する恐れがあることから、老朽建築物の建替えや耐震化・不燃化により、倒れにくく燃えにくい建物への更新を促進します。

さらに、福岡市は、警固断層上に中心市街地が位置しており、大規模な地震被害が想定されることから、被害を最小限に抑えるために、断層周辺部における建物の耐震化や不燃化、建替促進を重点的に推進します。

■ 安全な避難場所・避難路の確保

大規模地震が発生した場合には、人口の多い都心部などの市街地をはじめとして多数の避難者が発生すると予想されているため、市民や来街者などが安全に避難できる避難場所や避難路の確保を図ります。

大規模地震などに対しては、行政の対応が行き届くには時間が要することも想定され、震災などに対して安全・安心を確保するためには、行政による公助はもとより、市民の自覚に根ざした自助、地域コミュニティなどによる共助が必要不可欠です。そのため、市民・地域・行政が連携して減災に向けた行動を継続して行う仕組みづくりを進めます。

防災都市づくりの基本的な方針

●浸水対策

- ・都心部では、集中豪雨などによる浸水被害の軽減を図るため、これまでの流下型による雨水対策に加えて、貯留施設や浸透施設などの雨水流出抑制施設の整備を推進します。
- ・市内の主要な河川については、治水能力の向上を図るため、福岡県と連携しながら河川改修を推進します。

●震災対策

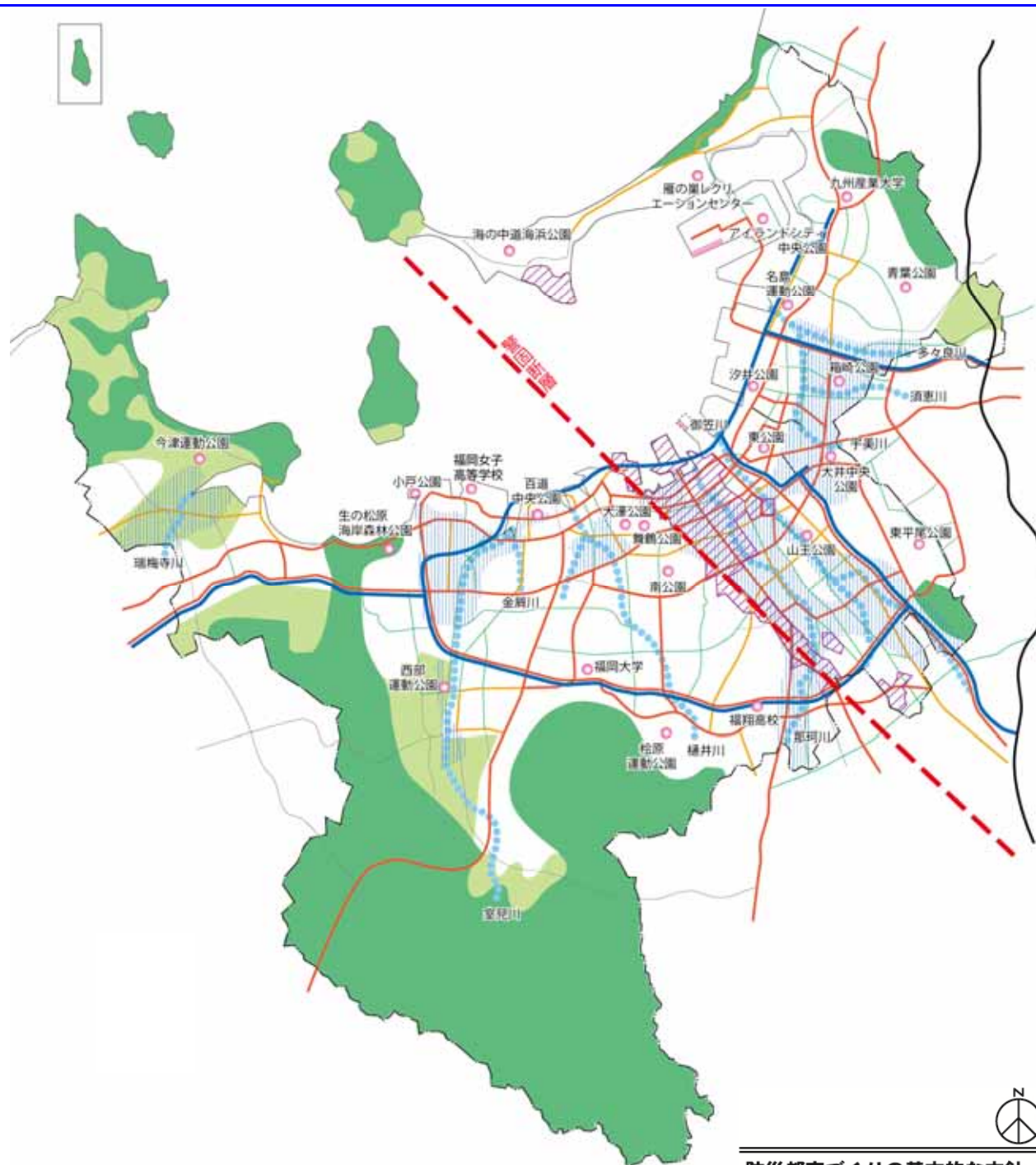
- ・橋梁や下水道施設などの公共施設の耐震化を推進します。
- ・耐震性・耐久性などの基本的性能を備えた、良質な住宅ストックの形成を図ります。
- ・警固断層帯周辺区域などでは、中高層建築物の耐震化を促進します。
- ・都心部では、建物の更新時期に合わせた建築物などの耐震化・不燃化を図ります。
- ・道路空間などによる延焼遮断機能の確保や、建物の不燃化により、市街地大火の防止を図ります。
- ・市民への液状化対策の普及・啓発を図るとともに、土木構造物や地下埋設物、建物などについて必要な防止対策を進めます。
- ・津波に強い都市づくりに向け、施設の必要な整備や避難対策などを検討します。

●避難場所、避難経路

- ・市民や来街者などが安全に避難できるための避難場所や避難路の確保を図ります。
- ・被災時の物資の輸送、その他応急措置を実施するための道路網を強化するため、都市間や拠点間を繋ぐ緊急輸送道路の整備（拡幅、橋梁の耐震化）を推進します。また、海上からの緊急物資の輸送など、円滑な災害支援・救助活動などを行うため、耐震強化岸壁の整備を進めます。
- ・幅員の狭い道路が多い地区では、避難・防災活動の円滑化を図るため、狭あい道路の整備・改善などにより道路空間の確保を図ります。
- ・電柱倒壊による道路遮断の防止や、電力・通信網の切断被害の軽減などを行うため、無電柱化を推進します。
- ・都心部では、事業者と連携しながら、大規模災害に備えた帰宅困難者対策を推進します。

●その他

- ・原子力災害に対しては、市民などに対する的確な情報伝達のための体制をあらかじめ確立するとともに原子力防災に関する知識の普及・啓発などを進めます。



防災都市づくりの基本的な方針

○ 広域避難場所

災害時に、周辺地区からの多くの市民や来街者を収容する広域的な避難場所です。

○ 河川氾濫による浸水が想定される区域



御笠川、那珂川、多々良川、宇美川、須恵川が概ね100年に1回程度、室見川、樋井川が概ね70年に1回程度、瑞梅寺川が概ね50年に1回程度起こる大雨により、氾濫した場合に想定される浸水状況を、福岡県がシミュレーションにより求めたものです。

○ 耐震対策が必要な区域（条例による建築物の耐震対策区域）



警固断層帯南東部に着目し、長期的な視点に立って耐震性能を強化した建築物の建築を誘導するため、福岡市が条例により、新しく建築する中高層の建築物についての耐震性能を強化し、建築物の安全性を高める区域として定めたものです。

○ 緊急輸送道路

- 1次ネットワーク（高速道路）
- 1次ネットワーク
- 2次ネットワーク
- その他の主な道路

災害時における人命救助活動、消防活動、物資輸送活動などの応急活動に不可欠な緊急輸送を確保するために、空港、港湾、大規模な病院、市役所や県庁、ライフライン関係機関、放送局などをネットワークする道路です。

○ 耐震強化岸壁



大規模地震が発生した際に、発災直後から緊急物資などの輸送や、経済活動の確保を目的とした、通常岸壁よりも耐震性を強化した係留施設です。

その他の部門の基本的な方針

下水道

《基本的な考え方》

- ・快適で安全に安心して暮らせる生活環境を提供するため、安定的・継続的な下水道サービスと市民の生命・財産を守る施策に取り組みます。
- ・市民とともに良好で潤いのある水環境を創造するため、博多湾・河川の水質保全や親水空間づくりに取り組みます。
- ・地球温暖化防止に寄与するため、下水道資源の有効活用など、循環型社会の構築に取り組みます。

《基本的な方針》

○災害に強い下水道

- ・過去の水害発生を踏まえ、浸水対策を実施し、市民生活・都市機能の確保を図ります。
- ・災害時においても下水道機能を保持するため、耐震対策が必要な既存の施設については、施設の改築、更新も踏まえながら、効率的・効果的に耐震化を行います。

○下水道機能の維持・向上

- ・今後、老朽化する施設が増加するため、アセットマネジメント実行計画に基づき、施設の適正な維持管理による延命化を図り、予防保全を考慮した定期点検の実施、補修、修繕、改築を効率的に行います。

○清らかな水環境の創造

- ・すべての市民に水洗化による快適な生活環境を提供するため、下水道の整備を継続するとともに、下水道事業と集落排水事業のいずれにも属さない地区については、合併浄化槽による水洗化を促進します。
- ・博多駅周辺地区の分流化の早期完了をめざすとともに、天神周辺地区においても、浸水対策と連携して分流化事業を推進します。また、平成35年度までに合流式下水道改善対策を完了させるため、分流化以外の対策も含めて計画を策定します。

○下水道資源の有効活用

- ・処理水については、再生水の供給区域拡大のほか、都市に潤いをもたらす新たな用途についても検討します。
- ・下水汚泥については、バイオマスエネルギーの利用について調査・研究を行い、有効利用の拡大に取り組みます。

○地球温暖化防止に向けた取り組み

- ・環境マネジメントシステムの運用やバイオガス発電など資源の有効利用によって、電力、燃料などの節減を図ることで、温室効果ガスの削減に努めます。更に、太陽光発電などの再生可能エネルギーについても、積極的に導入を進めます。

河川

《基本的な考え方》

- ・豪雨災害が頻発している状況を踏まえ、再度災害防止としての対策を進めるとともに、都市化の進展に対処する予防的な治水対策を推進していきます。
- ・さらに、都市環境の向上に資するよう、河岸の緑化や親水性など、地域に適応した河川や治水池の環境整備を行い、良好な水辺空間の形成に努めます。
- ・今後、老朽化する施設の増大に対応するため、事後保全的な維持管理から、予防保全的な維持管理への転換を図ります。

《基本的な方針》

- ・治水の安全度が低い河川について、改修を推進し、浸水被害の防止に取り組みます。
- ・近年の豪雨の頻発などを踏まえ、かんがい用途のなくなった農業用ため池の治水池への転用など、雨水貯留施設の整備を進めます。
- ・アセットマネジメント実行計画に基づき、施設の長寿命化を含めた、効果的・効率的な維持管理を行います。

水道

《基本的な考え方》

- ・水道は、市民生活、都市を支える基盤であることから、将来にわたって安全で良質な水道水を安定的に供給していくため、「みなさまから信頼される水道」を基本理念として掲げ、より満足度の高いサービスと持続的な成長・発展をめざします。

《基本的な方針》

- ・水の安定供給を図るため、水資源の確保や、大量更新期を迎える施設の計画的な改良・更新を行います。また、施設整備に合わせて耐震化を行うなど、災害・危機管理対策の推進を図ります。
- ・漏水対策や雑用水道の推進などの健全な水循環を視点にいたした節水型都市づくりを進めます。
- ・水源地域との連携を深めるとともに、水源の保全などに取り組みます。
- ・水質管理の充実などにより、水質の向上を図り、より安全で良質な「おいしい水道水」の供給に努めます。

ごみ処理施設

《基本的な考え方》

- ・ごみ処理については、循環型社会づくりのさらなる推進に向けて、リサイクルに比べ定着度の低い2 R（リデュース・リユース）について、市民・事業者の意識を高め、行動につなげるなど、2 Rに重点をおいた3 Rの推進を図っていきます。
- ・その上で、排出されるごみを適正かつ効率的に処理・処分するために必要なごみ処理施設の整備や管理・運営を行っていきます。
- ・また、エネルギーの効率化・都市の低炭素化という見地から、廃棄物発電の効率化を図っていきます。

《基本的な方針》

- ・ごみの資源化施設（資源化センターやびん・ペットボトル選別・保管施設など）の整備・維持管理を行うとともに、事業系ごみを中心に、民間施設の活用や広域的なりサイクルシステムの構築による資源化の促進を検討します。
- ・焼却施設については、都市圏南部地区の関係自治体と連携して（仮称）新南部工場の整備を進め、適正かつ効率的なごみ処理や高効率な廃棄物発電の実現をめざすとともに、既存の焼却施設についても効率的運営を図ります。
- ・最終処分場についても、都市圏南部地区における最終処分場の整備を進めるとともに、埋立ごみの減量・減容に努め、既存の最終処分場の延命化を図ります。

卸売市場

《基本的な考え方》

- ・卸売市場については、市民へ安全・安心な生鮮食料品を安定的に供給するとともに、広域にわたる生鮮食料品の流通の拠点としての役割が求められています。
- ・今後とも、生鮮食料品の流通の基幹的インフラとして、その機能を発揮していくため、市場施設の計画的な整備により、市場機能の強化に取り組みます。

《基本的な方針》

- ・青果市場への一極集中化、施設の老朽化や狭あい化などを解消し、将来にわたり市民に青果物を安定的に供給していくために、市内3ヶ所の青果部市場（青果市場、西部市場、東部市場）を統合し、新青果市場をアイランドシティに整備します。

小・中学校

《基本的な考え方》

- ・小・中学校などについては、児童生徒数や通学区域などを考慮して、子どもが学びやすい学校規模の適正化を推進するとともに、魅力ある学校づくりに取り組みます。

《基本的な方針》

- ・教育課題がより深刻な小規模・大規模校については、良好な教育環境を整備するため、児童生徒数や通学区域などを考慮し、統合や分離又は隣接校区との通学区域の変更などによる学校規模の適正化に取り組みます。また、子育て世帯の定住につながり、将来にわたって適正な学校規模を維持できるように、小中連携校などの魅力ある学校づくりを行います。
- ・新たな面的整備地区では、住宅開発状況に応じて学校などの整備を検討します。

その他の中核的施設

《基本的な方針》

- ・福岡市の公共施設は、高度経済成長期に建てられたものが多く、老朽化に伴う更新期を迎える施設が増大していくことが予想されます。これらの施設については、計画的な改修などによる長寿命化を図るとともに、耐震対策やバリアフリー化を進めます。
- ・また、地域の活動拠点として必要なコミュニティ、文化、スポーツ施設などについては、周辺のまちづくりと相互に連携して、再整備に向けた検討を進めます。
- ・医療・福祉・教育などの地域の中核的な機能を担っている公益施設については、円滑な機能更新や機能の充実・強化に向けて、地域まちづくりへの貢献や周辺環境への影響などを踏まえながら、計画的なまちづくりの誘導を図ります。

第4章 区別構想

区別構想は、福岡市全域での都市計画に関する基本的な方針である「全体構想」を受け、地域の特性を踏まえながら区別の都市計画に関する基本的な方針を示すとともに、市民と行政との共働による身近なまちづくりに取り組んでいく際の手がかりとなるものです。

区別構想では、全体構想における都市づくりの基本理念と基本方向を踏まえた「まちづくりの方向性」、全体構想の将来の都市構造図における拠点や軸、区の現況から市街地を類型化したエリアについて、まちの将来像や現況、それらの特性に応じたまちづくりの視点を示す「区の将来像とまちづくりの視点」で構成・整理しています。

この区別構想を参考に、より詳細な地区での現況や問題点を把握し、市民のみなさんが主体となってまちづくりの方向を検討した上で目標とする将来像を共有し、地域に最も適切な方策を考え、まちづくりを実践していくことが大切です。



東区のまちづくりの方向性

玄界灘や博多湾をはじめ、福岡市の「緑の腕・緑地環」を形成している志賀島・海の中道や立花山など豊かな自然環境に恵まれており、鉄道沿線部から内陸部では住宅地、臨海部や国道 201 号沿いでは大規模な流通・工業地が広がりを見せるなど、多様な市街地が形成されています。

東区では、アイランドシティや東部広域拠点などにおいて、まちが大きく変わりつつあるため、新しい魅力や活力を生み出すとともに、緑豊かで住みやすいまちづくりをめざします。

《まちづくりの方向性》

交流

- アイランドシティでは、都市の成長を推進する活力創造拠点として、環境と共生し、快適な居住環境の整備と新しい産業集積拠点が形成されたモデル都市づくりを進めるとともに、自動車専用道路の導入などにより、交通ネットワークの強化を図りながら、アジア・世界とつながる国際物流拠点の形成を図ります。

活力

- 九州大学箱崎キャンパスでは、大学移転を契機とした新たな都市機能の導入などの検討を進めます。

活用

- 香椎パークポートをはじめとする臨海部の港湾ゾーンや多の津地区などでは、豊かな市民生活を支える福岡市の流通・工業の拠点としての機能の維持・強化を図ります。

快適

- 博多バイパス（別府香椎線）などの都市計画道路の整備推進により、福岡市東部の道路ネットワークの強化を図ります。

- 香椎駅や千早駅周辺を中心とする東部広域拠点では、土地区画整理事業による基盤整備のもと、業務・商業機能などの多様な機能の集積を進めるとともに、アイランドシティと連携を図りながら、にぎわいと魅力を創出する福岡市東部の広範な生活圏域の中心となる拠点づくりを進めます。

環境

- 住宅地では、快適な交通環境を形成するとともに、海や河川、山などの身近な自然環境といった地域の特性を生かしたまちづくりを進めます。

安全

- 志賀島や海の中道などの自然海岸や多々良川、立花山・三日月山では、豊かな自然を保全するとともに、市民が自然とふれあえる憩いの場としてのレクリエーション空間づくりを進めます。また、博多湾東部のアイランドシティ周辺の海や海岸のエリアは、エコパークゾーンとして、多様な生物が生息し、人と自然が共生する水辺空間づくりを進めます。

- 災害時などの安全を確保するため、多々良川などでは浸水対策を進めるとともに、狭あい道路の多い地区などでは、道路環境の改善を図り、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。

東区の将来像とまちづくりの視点

全体構想における「将来の都市構造」をもとに、区内の各地域の特性に応じて、拠点・ゾーン・軸に分類し、まちの将来像やまちづくりの視点などについて、以下のとおりに整理します。

● 拠点など

拠点・ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点	
東部広域拠点 (香椎・千早) 	行政サービス・業務施設が集積し、界限性をもった商店街が集まる2つの核を持ったにぎわいと魅力ある東部広域拠点	生活文化核 	・親しみやすく生きいきとした商業拠点の形成 ・交通結節機能の強化 ・業務・商業施設と住宅の共存 ・小規模店舗の共同化や建て替えの誘導
		交流ゾーン 	・新たな大規模建築物による都市的景観の形成 ・業務・商業機能の適正な誘導 ・業務・商業施設と住宅の共存
		活動核 	・環境への配慮や情報化に対応したまちづくり ・行政サービス機能や業務・商業機能の適正な誘導
地域拠点 	《和白》 交流機能や交通結節機能を生かした区の拠点 《箱崎》 交通の利便性が高く、界限性を持った区の拠点	・業務・商業機能の適正な誘導 ・交通結節機能の強化 ・駐車場や駐輪場などの確保 ・地域拠点にふさわしい景観の誘導	
生活商業地 	近隣住民が日用品の買い物をする店舗などが集積する便利なまち	・日常生活に対応した商業・サービス機能の強化 ・安全に歩ける歩行空間の形成	

拠点・ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点	
活力創造拠点 (アイランドシティ) 	環境と共生した快適な居住環境や新しい産業集積地を形成する先進的なモデル都市	住宅ゾーン 	・自然エネルギーの活用や省エネルギーのまちづくりの推進 ・歩いてみたくなる緑地の形成や通過交通の抑制など、活力あるコミュニティを創造し、誰もが健康で安全・安心に暮らせる住環境の形成 ・多様な世帯構成やライフスタイルを可能にするバリエーション豊かな住宅の供給
		新産業・研究開発ゾーン 	・健康・医療・福祉関連機能の集積 ・新産業関連機能の集積
		複合・交流ゾーン 	・グリーンベルトを生かした複合的な交流空間の形成 ・居住・商業・産業など様々な機能の導入
		環境ゾーン 	・水と緑が一体となった空間の創出 ・海とふれあう親水空間の形成 ・生物の生息環境の保全・創造
		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「にぎ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・スポーツ機能など多様な都市機能の重点的な導入
	アジア・世界とつながる国際物流拠点	港湾機能ゾーン 	・需要に対応した国際コンテナターミナルの充実・強化 ・臨海部物流拠点の形成 ・道路ネットワークの形成 ・環境に配慮した物流拠点の整備
機能を充実・転換する地区 	大学の移転進捗を踏まえ、市街地内の貴重な活用可能地として、地域への貢献や新たな機能の導入などを検討する地区	跡地活用検討ゾーン (九州大学箱崎キャンパス) 	・長期的な視点での跡地活用の検討 ・まち全体の一体感の創出 ・周辺地域との調和・連携 ・鉄道駅との連携 ・歴史文化資源や樹木などの利活用

拠点・ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点
都市軸 	福岡市の骨格となる重要な交通ネットワークを受け持つ道路の沿道に商業・業務・サービス施設や中高層住宅などが連続した沿道の市街地	・都市計画道路などの整備状況に応じた土地利用の誘導 ・沿道の有効利用 ・連続性のある良好な街並みの形成 ・後背地などの周辺環境への配慮 ・交通ネットワークの形成
沿道軸 	幹線道路沿道に商業・業務・サービス施設や中高層住宅などが連続した沿道の市街地	

● 将来のまちづくりを検討するエリア

ゾーン	まちの将来像	まちづくりの視点
計画的開発ゾーン 	博多湾を望む立地を生かしつつ、計画的まちづくりを誘導するまち	・地域拠点づくりに貢献できるまちづくりの誘導 ・隣接地区との接続強化
跡地活用検討ゾーン (東部市場) 	市街地内の貴重な活用可能地として、新たな機能の導入などを検討するゾーン	・長期的な視点での跡地活用の検討

● 環境資源などを保全・活用するエリア

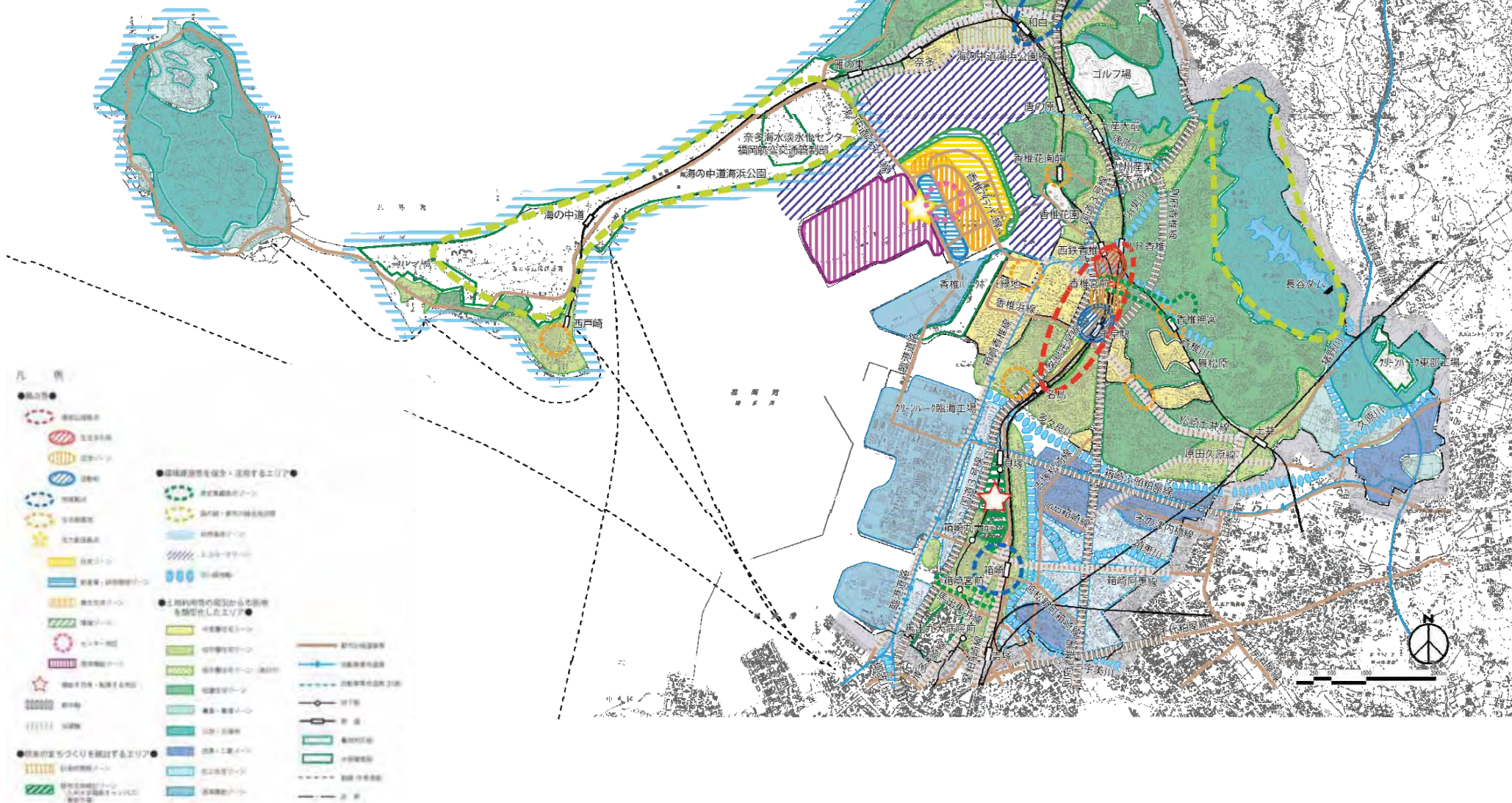
ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点
歴史景観拠点ゾーン 	歴史的雰囲気を持った市民の憩いの場や地域のシンボルとなる緑豊かな筥崎宮・香椎宮と参道及び周辺地区	・緑の保全 ・緑豊かで魅力的な景観の形成
森の緑活用空間 都市の緑活用空間 	海や山に囲まれ、市民や来街者が自然とふれあえるスポーツ・レクリエーションと憩いの場	・三日月山などの豊かな自然の活用 ・海の中道海浜公園の機能の充実強化
自然海岸ゾーン 	市民が身近な自然とふれあえる水際線	・自然海岸の保全 ・周辺自然緑地空間との連携
エコパークゾーン 	干潟などの豊かな自然環境の保全を行い、自然と人が共生し、市民が自然とふれあい、親しむことのできる水辺空間	・干潟の環境保全 ・自然環境とまちづくりの調和
河川緑地軸 	多々良川など、地域の散策・憩いの場となるとともに、緑と広がりのある景観が連続したゆとりと潤いのある水辺空間	・安全で快適な都市基盤の整備 ・河川沿いの緑化などの美しい都市景観の形成 ・親水性の向上

●土地利用などの現況から市街地を類型化したエリア

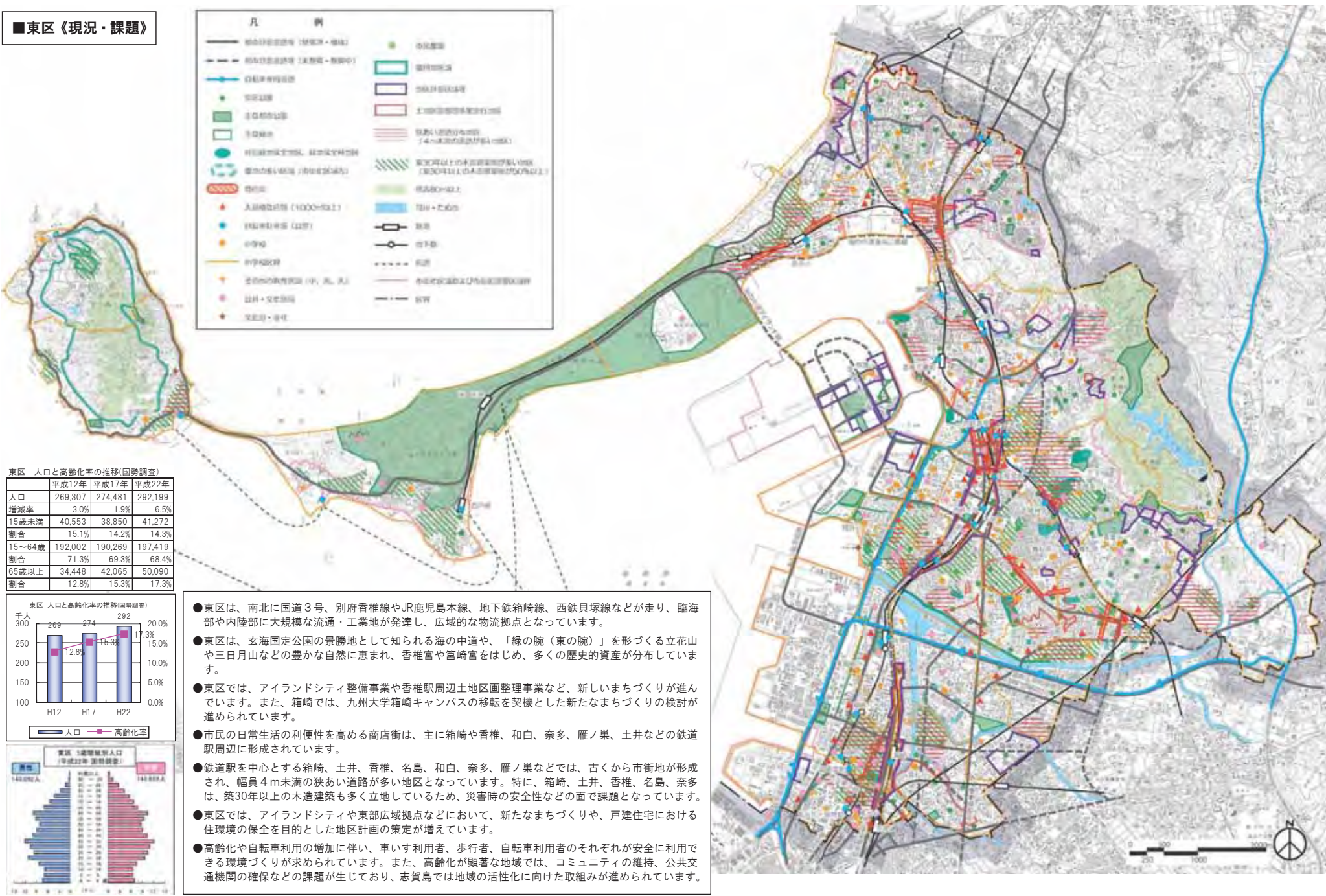
ゾーン	現況	まちづくりの視点
中高層住宅ゾーン 	大規模な住宅団地などの中層住宅や高層住宅で形成される住宅地	・中高層住宅地としての良好な住環境の保全・形成 ・緑化の推進 ・大規模団地などの老朽化に対する適切な対応
低中層住宅ゾーン   (進行中)	戸建住宅などの低層住宅が大部分を占めるが、一部中層住宅などが立地する住宅地	・低中層住宅地としての良好な住環境の保全・形成 ・緑化の推進 ・低層住宅と中層住宅の調和 ・狭あい道路の改善
低層住宅ゾーン 	戸建住宅などの低層住宅を主とする住宅地	・低層住宅地としての良好な住環境の保全・形成 ・緑化の推進 ・老朽化した戸建住宅などの課題への対応 ・狭あい道路の改善
農業・集落ゾーン 	市街化調整区域内で農地が広がり、農村集落などが分布するまち	・豊かな自然や農地の保全 ・集落環境の保全と活性化 ・農業・漁業の活性化
山地・丘陵地 	市街地の背景として地域の景観を特徴づける緑豊かな山並みや海岸線	・緑地の保全・育成 ・無秩序な開発の抑制
流通・工業ゾーン 	工場や倉庫、事業所などの工業系の施設が集積するまち	・流通・工業の拠点としての機能維持・向上 ・住宅の無秩序な立地の抑制 ・大型車両の円滑な交通処理
住工共存ゾーン 	工場や倉庫、事業所などの工業系の施設と住宅が立地するまち	・狭あい道路の改善 ・住宅の多い地区での良好な市街地環境の保全・形成 ・敷地内緑化などによる緩衝機能の強化
港湾機能ゾーン 	産業、物流などの諸機能が集積するまち	・効率化などの観点からの港湾機能の再編と強化 ・背後地との交通アクセス機能の強化

東区の将来像図

※この将来像図は、全体構想における「将来の都市構造」をもとに、区内の各地域の特性に応じて分類した拠点・ゾーン・軸を示した図面です。



■東区《現況・課題》





博多区のまちづくりの方向性

博多駅、博多港、福岡空港などの広域交通拠点を擁し、都心部では歴史・文化が生活の中に息づき、業務・商業施設と住宅が複合した市街地、空港周辺部では住宅とスポーツ施設、流通施設が集中する市街地、区の中・南部では住宅を中心とした市街地が広がりをみせるなど、南北に多様な市街地が形成されています。

博多区では、九州新幹線全線開業を契機として、陸・海・空の玄関口の連携の強化や都市機能や生活環境の充実を図るとともに、歴史と伝統が息づき、人が交流する住み続けたいまちづくりをめざします。

《まちづくりの方向性》

交流

- 博多駅・博多港・福岡空港では機能強化の整備・検討などを進め、九州・アジアの陸・海・空の玄関口としての交流拠点の形成を図るとともに、地下鉄七隈線の天神南～博多間の延伸事業の推進など、各拠点間の連携強化や都心部の回遊性の向上を図ります。

活力

- 博多ふ頭・中央ふ頭では、海に開かれたアジアへの玄関口として、マリンメッセ福岡や国際会議場などのコンベンション機能が集積し、人・物・情報が交流する拠点づくりを進めます。

活用

- 博多部の西側では、西日本を代表する歓楽街の中洲があり、古くからの商店も軒を並べる川端商店街や、文化・芸術を楽しめる博多座、アジア美術館などが立地しており、昼も夜もにぎわいをみせる活力あるまちづくりを進めます。
- 櫛田神社などの歴史的資産を核とし、参道やその周辺を含めて歴史や伝統を活用した景観の保全・創出などのまちづくりを地域と連携して進め、集客力や回遊性を高めていきます。

快適

- 鉄道駅などを中心に業務・商業施設と住宅が共存する便利で活気のあるまちづくりを進めます。特に雑餉隈駅周辺は、鉄道高架化に合わせて拠点機能の強化を図ります。

環境

- 住宅を主とした地区では、コミュニティづくりを進めるとともに安全で快適に生活できる住宅地づくりを進めます。
- 空港の東側丘陵地（東平尾公園）では、緑に囲まれ、市民が気軽にスポーツを楽しめるスポーツ・レクリエーションの空間づくりを進めます。

安全

- 警固断層周辺では、大規模地震発生時における被害を最小限に抑えるため、中高層建築物の耐震強化を促進します。災害時などの安全を確保するため、那珂川などでは浸水対策を進めるとともに、狭あい道路の多い地区などでは道路環境の改善を図り、安全・安心に暮らせるまちづくりを進めます。

博多区の将来像とまちづくりの視点

全体構想における「将来の都市構造」をもとに、区内の各地域の特性に応じて、拠点・ゾーン・軸に分類し、まちの将来像やまちづくりの視点などについて、以下のとおりに整理します。

● 拠点など

拠点・ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点
都心核 (博多駅、博多ふ頭・中央ふ頭) 	《博多駅》 西日本の中核となる業務が集まる核として、商業機能や文化機能が充実し、回遊性が高く、景観にも優れ、快適に働ける福岡の顔となるまち 《博多ふ頭・中央ふ頭》 九州・アジアの海のゲートウェイとして人・物・情報が交流する集客・交流拠点	・ 高度な機能集積に対応したゆとりのある歩行空間の確保 ・ 幹線道路に面していない街区の有効利用の促進 ・ 地上と地下のネットワークの形成 ・ 建物内外のゆとり空間の確保 ・ 博多駅周辺の交通結節機能の強化 ・ 福岡の顔にふさわしい景観・緑の創出とオープンスペースの確保 ・ 観光バス交通の処理（乗降場の確保） ・ クルーズ客船の受入環境の充実 ・ 天神・博多駅との交通アクセス機能の強化
都心拠点 (中洲川端、御供所・冷泉) 	《中洲川端》 福岡市の代表的なアミューズメント・商業ゾーンとして、博多の文化機能と商業機能の集積を生かしたにぎわいのあるまち 《御供所・冷泉》 寺社などの歴史的資産や伝統的な祭りや文化を生かした歴史・文化を感じるまち	・ 商業・業務機能の充実と、魅力ある商業空間の形成 ・ 魅力ある歩行空間の確保 ・ 周辺地区との連携強化
地域拠点 	鉄道駅を中心に行政サービス施設や商業施設が集積し、魅力的な街並み、回遊性が高い歩行空間を持った地域の中心となるまち	・ 商店街の活性化など商業・サービス機能などの適正な誘導 ・ 鉄道高架化による交通や地域の分断の解消 ・ 交通結節機能の強化 ・ 地域拠点にふさわしい景観の誘導
生活商業地 	近隣住民が日用品の買い物をする店舗などが集積する便利なまち	・ 日常生活に対応した商業・サービス機能の強化 ・ 安全に歩ける歩行空間の形成
地下鉄七隈線駅周辺ゾーン 	鉄道駅を中心として利便施設が集まったまち	・ 鉄道駅周辺としてふさわしい土地利用の誘導 ・ 魅力ある街並みの形成とオープンスペースの確保 ・ 周辺地域から鉄道駅へのアクセス性の向上

拠点・ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点
都市軸 	福岡市の骨格となる重要な交通ネットワークを受け持つ道路の沿道に商業・業務・サービス施設や中高層住宅などが連続した沿道の市街地	・都市計画道路などの整備状況に応じた土地利用の誘導 ・沿道の有効利用 ・連続性のある良好な街並みの形成 ・後背地などの周辺環境への配慮 ・交通ネットワークの形成
沿道軸 	幹線道路沿道に商業・業務・サービス施設や中高層住宅などが連続した沿道の市街地	

● 将来のまちづくりを検討するエリア

ゾーン	まちの将来像	まちづくりの視点
跡地活用 検討ゾーン (青果市場) 	市街地内の貴重な活用可能地として、新たな機能の導入などを検討するゾーン	・長期的な視点での跡地活用の検討
新駅周辺ゾーン 	鉄道駅を中心として利便施設が集まったまち	・交通結節点としてふさわしい土地利用の誘導 ・周辺地域から鉄道駅へのアクセス道路の確保 ・駐輪場などの確保

● 環境資源などを保全・活用するエリア

ゾーン・軸	まちの将来像	まちづくりの視点
歴史景観拠点 ゾーン 	寺社周辺の歴史的景観に配慮した歴史・文化のあふれる櫛田神社、聖福寺、住吉神社及び周辺地区	・緑の保全 ・緑豊かで魅力的な景観の形成 ・快適な歩行者動線の確保 ・歴史的景観を保全・創造するための歴史的街並みづくり
都市の緑活用空間 	丘陵地の豊かな緑に囲まれ、市民や来街者が自然とふれあえるスポーツ・レクリエーションと憩いの場	・東平尾公園の機能の充実・強化
空港周辺ゾーン 	空港関連の商業・業務施設が集積する空港周辺エリア	・周辺も含めた福岡市の空の玄関口としての景観づくり ・歩行空間などの確保
河川緑地軸 	御笠川など、地域の散策・憩いの場となるとともに、緑と広がりのある景観が連続したゆとりと潤いのある水辺空間	・安全で快適な都市基盤の整備 ・河川沿いの緑化などの美しい都市景観の形成 ・親水性の向上

●土地利用などの現況から市街地を類型化したエリア

ゾーン	現 況	まちづくりの視点
都心核周辺 ゾーン 	都心機能を補完する業務施設・商業施設と中高層住宅が集積した職住近接の複合型のまち	・高い指定容積率の有効活用 ・ファミリー世帯の居住誘導 ・都心機能の向上 ・歩行空間の確保 ・回遊性の向上 ・緑化の推進
複合市街地 ゾーン 	住宅を中心に歴史・伝統・文化が息づき、都心機能を支援する業務施設・商業施設が共存する複合市街地	・歩行空間の確保 ・狭あい道路の改善 ・老朽木造集中地区での延焼防止 ・低層住宅地の環境保全 ・職住が調和した複合市街地づくりと良好な街並みの形成 ・歴史的景観を保全・創造するための歴史的街並みづくり ・博多部の歴史や商業などを生かした魅力ある歩行空間のネットワーク強化
中高層住宅 ゾーン 	大規模な住宅団地などの中層住宅や高層住宅で形成される住宅地	・中高層住宅地としての良好な住環境の保全・形成 ・緑化の推進 ・大規模団地などの老朽化に対する適切な対応
低中層住宅 ゾーン 	戸建住宅などの低層住宅が大部分を占めるが、一部中層住宅などが立地する住宅地	・低中層住宅地としての良好な住環境の保全・形成 ・緑化の推進 ・低層住宅と中層住宅の調和 ・狭あい道路の改善
低層住宅 ゾーン 	戸建住宅などの低層住宅を主とする住宅地	・低層住宅地としての良好な住環境の保全・形成 ・緑化の推進 ・老朽化した戸建住宅などの課題への対応 ・狭あい道路の改善

ゾーン	現 況	まちづくりの視点
山地・丘陵地 	市民のスポーツとレクリエーションの場となる東平尾公園とともに、優れた景観をかたちづくる博多の森丘陵地	・緑地の保全・育成 ・無秩序な開発の抑制
港湾機能ゾーン 	国内外を結ぶ海上交通アクセスの拠点、豊かな市民生活を支える高度な物流の拠点、港湾管理機能の拠点となるみなと	・ターミナル機能の向上 ・背後地との交通アクセス機能の強化 ・ふ頭整備に伴う物流機能の再編
住工共存ゾーン 	工場や倉庫、事業所などの工業系の施設と住宅が立地するまち	・狭あい道路の改善 ・住宅の多い地区での良好な市街地環境の保全・形成 ・敷地内緑化などによる緩衝機能の強化
流通・工業ゾーン 	工場や倉庫、事業所などの工業系の施設が集積するまち	・流通・工業の拠点としての機能維持・向上 ・住宅の無秩序な立地の抑制 ・大型車両の円滑な交通処理
移転跡地等ゾーン（空港周辺） 	航空機騒音により生じる障害が特に著しい地域で、緩衝緑地などの移転補償跡地と一部民有地が混在するまち	・騒音による影響が比較的少ない商業、流通工業施設やスポーツ・レクリエーション施設などの適正誘導

博多区の将来像図

※この将来像図は、全体構想における「将来の都市構造」をもとに、区内の各地域の特性に応じて分類した拠点・ゾーン・軸を示した図面です。

凡 例

●拠点等●

- 都心部
- 都心核 (博多駅、博多駅・中央駅)
- 都心拠点 (中洲川端、御供所・冷泉)
- 地域拠点
- 生活商業地
- 地下鉄七隈線駅周辺ゾーン

- 都市地
- 沿道地

●将来のまちづくりを検討するエリア●

- 跡地活用検討ゾーン (青果市場)
- 新駅周辺ゾーン

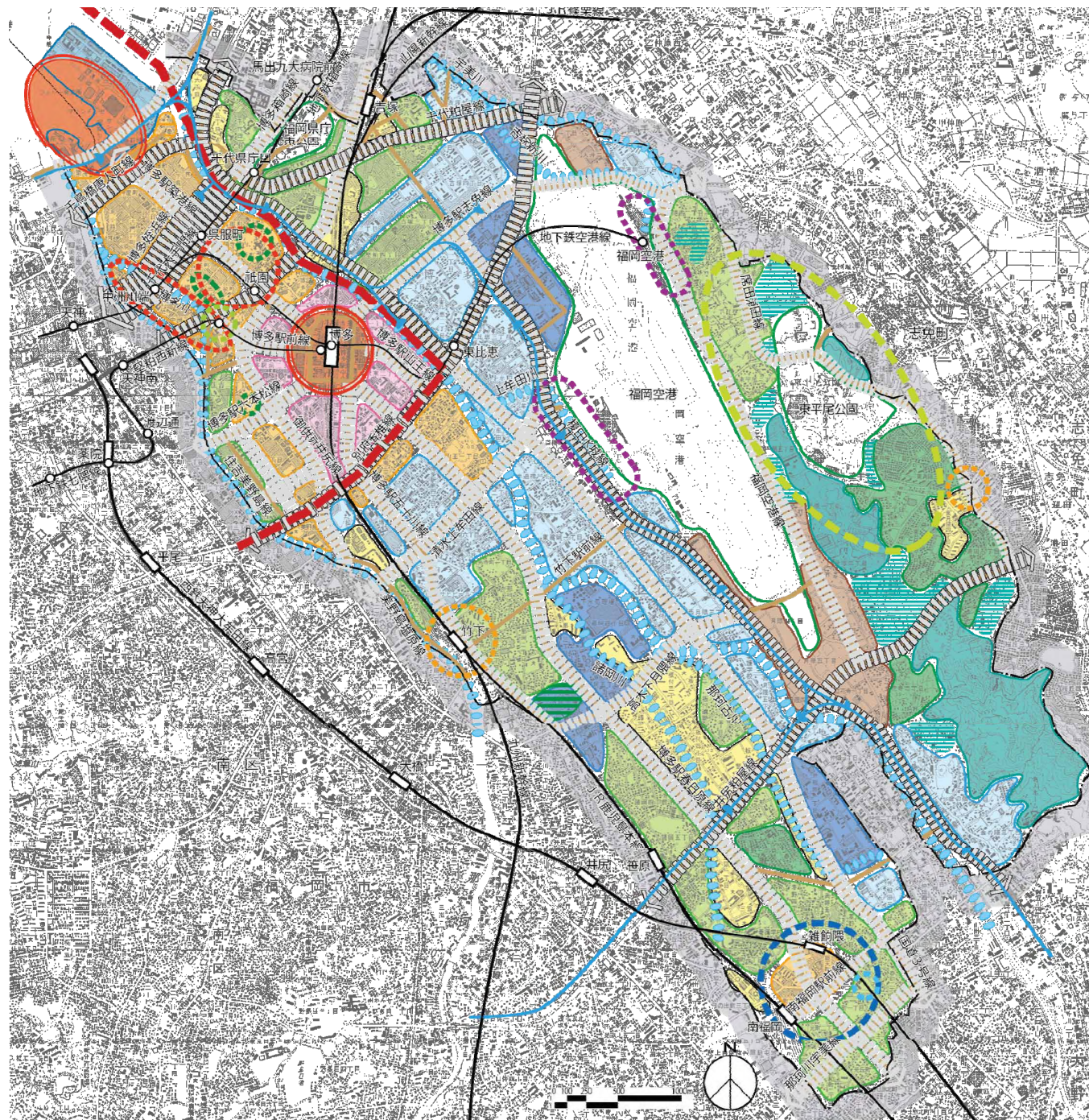
●環境資源等を保全・活用するエリア●

- 歴史景観拠点ゾーン
- 都市の緑活用空間
- 空港周辺ゾーン
- 河川緑地軸

●土地利用等の現況から市街地を類型化したエリア●

- 都心核周辺ゾーン
- 複合市街地ゾーン
- 中高層住宅ゾーン
- 低中層住宅ゾーン
- 低層住宅ゾーン
- 山地・丘陵地
- 港湾機能ゾーン
- 住T共存ゾーン
- 流通・工業ゾーン
- 移転遊地等ゾーン (空港周辺)

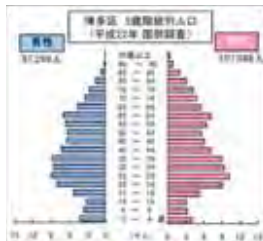
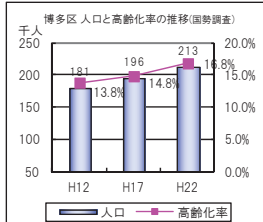
- 都市計画道路等
- 自転車専用道路
- 地下鉄
- 鉄道
- 大規模施設
- 区界



■博多区《現況・課題》

博多区 人口と高齢化率の推移(国勢調査)

	平成12年	平成17年	平成22年
人口	180,722	195,711	212,527
増減率	6.7%	8.3%	8.6%
15歳未満	22,249	22,015	21,276
割合	12.3%	11.2%	10.4%
15～64歳	133,247	138,342	148,740
割合	73.7%	70.7%	72.8%
65歳以上	24,958	28,898	34,371
割合	13.8%	14.8%	16.8%



- 博多区の西側には、西日本を代表する歓楽街の中洲があり、古くからの店舗も軒を並べる上川端商店街や、日本・アジアの文化を楽しめる博多座、アジア美術館などが立地しており、昼も夜もにぎわいをみせるまちになっています。
- 都心部の周辺では、千代・吉塚や、那珂川沿いで計画のなまちづくりにより、良質な環境を持った職住近接の都市型住宅地が形成されています。
- 区南部の雑餉隈では、コミュニティ機能を主とした複合的な機能を持つ「さざんびあ博多」(地域交流センター)が整備されるなど区レベルの行政サービス機能の充実が図られています。更に西鉄天神大牟田線の高架化にあわせて新駅設置の計画が進められています。
- 空港の東側丘陵地には、市民のスポーツとレクリエーションの場となる東平尾公園があり、敷地内にはサッカースタジアムやテニス競技場、陸上競技場、屋内プールなど様々な施設が整備されています。
- 市民の日常生活の利便性を高める商店街は、主に上川端町や千代、美野島、竹下、雑餉隈などで形成されています。
- 土地区画整理事業施行区域から外れる千代、吉塚、住吉、美野島、竹下、雑餉隈、東平尾、月隈などは、古くから市街地が形成され、幅員4m未満の狭い道路が多い地区となっています。特に、吉塚、美野島、竹下、雑餉隈などは、築30年以上の木造建築も多く立地しているため、災害時の安全性などの面で課題となっています。
- 都心部では単身世帯が増加し、居住者の移動が多いことから、地域の昔ながらの連帯感が薄れつつあります。今後とも、住民のまちづくり活動への参加を促し、コミュニティの活性化を図る必要があります。
- 鉄道駅周辺を中心に放置自転車が多い状態となっており、自転車利用に関するマナーや安全な歩行空間の確保が課題となっています。

