

ISLAND CITY



DESIGN GUIDELINE

アイランドシティ・デザインガイドライン

令和8年4月 改訂版 福岡市

はじめに

古来より脊振、三郡、犬鳴山塊の緑豊かな山々に囲まれる中、内海でおだやかな博多湾と一体の都市として、福岡市は発展してきました。今では、約140万人の人口規模を有する都市でありながら、博多湾と山々の緑に囲まれた環境は、緑と海がもたらす多様な近隣の自然に恵まれ、広く市民や来訪者に愛されてきました。

世界各地での目覚ましい都市の発展は、その一方で様々な環境問題や都市問題を併発してきましたが、そうした都市発展の問題解決に向け、環境共生時代の実践的都市づくりのモデルが求められています。福岡市の恵まれた立地条件や都市の個性を活かし、自然環境と人が創り出す環境の共生を目指すアイランドシティは、その実験的モデルとしての取組みが大いに期待されるところであります。

アイランドシティは、海の中に新たな都市を創造することから、海と緑に囲まれたモデル都市・実験都市として、今後50年、100年先の未来を想定した都市形成への取組みを率先して取り入れ、未来の都市社会に貢献していかなければなりません。更に、この新都市での取組みは、福岡市のまちづくりを先導し、その成果が福岡市を始め各地に広く普及していく内容である必要があります。

市民の財産となる真に優れた都市づくりは100年の計で取り組まなければなりません。10年、20年の近未来に留まらず、50年、100年後にあっても高く評価される持続的な価値を生み出す都市づくりには、拠り所となる基本方針やルールが必要です。

そこでこの度、専門家らの検討を重ね、まちづくりデザインの基本的な方針とルールとして「アイランドシティ・デザインガイドライン」をとりまとめました。本ガイドラインは、アイランドシティ周辺の海や緑といった恵まれた自然を背景として、自然と調和した都市形成を誘導するとともに、事業者、住民、行政が対話をしながら、環境共生の理念を念頭に置いて、個々の道路、公園等の景観をデザインし、「美しいまちなみ」と「緑の都市景観」を形成していくための基本的な方針とルールを提示するものです。

また、本ガイドラインは、アイランドシティが将来にわたってモデル都市・実験都市としての役割を担い、高質な居住環境レベルを持続的に維持・向上していく上で必要な「調和」と「連続性」に配慮した建築物等の配置、形態の方針とルールを提示するものでもあります。

都市づくりに関わる多様な開発主体が、本ガイドラインを持続的に運用し、その方針に基づき、21世紀の社会を豊かなものとする都市づくりに寄与することで初めて、都市全体の価値を高め、その価値を維持する優れたモデル都市の基本型がアイランドシティに築かれることとなります。更に美しく魅力的な都市の価値向上のために、関係者の方々の一層のご尽力、ご協力をお願いする次第です。

平成18年3月

アイランドシティ整備事業は長期にわたる事業であるため、開発の進展や社会経済情勢の変化等に対応しながら、適宜、ガイドラインの適正化を図ることとしています。

この度、当初のまちびらきから5年が経過し、まちの熟成とともに本ガイドラインの誘導によって形成されてきた良好なまちなみの維持・保全を目的として、エリア南側半分の博多港開発株式会社工区が、福岡市都市景観条例に基づく都市景観形成地区として指定されました。

一方、北側の市5工区やセンター地区などにおいては、新たな事業計画を策定し、道路等の公共整備や民間開発に本格的に着手することとしています。

これらのことに鑑み、時代のニーズに適応しつつ全体として調和のとれた景観デザインの誘導を図る必要があることから、本ガイドラインの最適化を行い、さらなる魅力向上を図るものです。

平成23年10月 改訂

アイランドシティまちづくりデザイン会議
座長 出口 敦

アイランドシティは、まちびらきから15年が経過し、「環境共生」の基本方針で、本ガイドラインの誘導により、良好なまちなみが形成されています。

現在、まちづくりエリアの北側では、住宅や商業施設の開発及びグリーンベルトなどの整備が進められており、ますます魅力的なまちへと変化しています。

一方で、景観デザインの基本理念である「みどり豊かな景観」の形成のために様々な取り組みを重ねてきましたが、これまでのみどりの生育状況や維持管理の実態に応じた植栽計画の見直しが求められています。

この度、まち全体をより良好な景観へと誘導していくために、道路植栽基準を始めとした本ガイドラインの改訂を行ったものです。引き続き関係者の皆様にご支援いただきますようお願い申し上げます。

令和2年10月 改訂

アイランドシティは、平成17年のまちびらき以降、本ガイドラインに基づき、「美しいまちなみ」と「緑の都市景観」の創造に取り組んできた結果、良好な居住空間が評価された人気のまちとなり、居住人口は12,000人を超え、現在も増え続けています。

人口増加とともに、身近な便利施設のほか大型商業施設も立地し、暮らしやすいまちとなってきました。また、福岡市子ども病院・ベジフルスタジアム（青果市場）・福岡市総合体育館などが立地したことで、広域からの人の流れが大きくなり、バス営業所・自動車専用道路の新設によって、交通の利便性も飛躍的に向上しています。

これから、アイランドシティはまちづくりの最終段階として、はばたき公園を含むエコパークゾーンやグリーンベルトなど、海と緑に広く面するまちづくりエリアの北側に取り掛かります。

アイランドシティがますます魅力あるまちに進化するよう、このエリアを時代のニーズに適応した空間とし、将来にわたって美しいまちなみと良好な居住空間を維持するため、この度、景観形成基準等の改訂を行ったものです。

令和3年10月 改訂

アイランドシティ まちづくりデザイン会議

座長 坂井 猛
朝廣 和夫
黒瀬 武史

第1章 アイランドシティ・デザインガイドラインについて

1-1. 背景	01
1-2. 目的	01
1-3. 対象範囲	02
1-4. ガイドラインの位置づけと構成	03
1) ガイドラインの位置づけ	03
2) ガイドラインの構成	03

第2章 アイランドシティ整備事業の概要

2-1. アイランドシティの位置・周辺状況	05
1) 位置	05
2) 自然環境	05
3) 都市構造	05
4) 土地利用	05
5) 交通状況	05
2-2. 整備の目的	06
1) 港湾機能の強化	06
2) 快適な都市空間の形成	06
3) 新しい産業の集積拠点の形成	06
4) 東部地域の交通体系の整備	06
2-3. 土地利用ゾーニング	06
1) みなとづくりエリア	06
2) まちづくりエリア	07

第3章 景観デザインの方針

3-1. 「アイランドシティまちづくりプラン」及び「アイランドシティ事業計画」におけるまちづくりの考え方	09
1) まちづくりの基本方針	09
2) 都市空間のデザイン方針	09
3) 交通ネットワーク	10
4) 緑と水辺のネットワーク	11
3-2. アイランドシティで重視すべき景観	12
1) 視点場	12
2) アイランドシティを取り巻く環境	18
3) アイランドシティと周辺景観との調和	18
3-3. アイランドシティの骨格形成と周辺環境	20
3-4. 空間形成の方針	21
3-5. 景観デザインの基本理念	22
3-6. 景観デザインの方針	23
1) 海に抱かれる景観デザイン	23
2) 緑豊かな景観デザイン	24
3) 人が生きいきとくらす景観デザイン	25

第4章 景観デザインのガイドライン

4-1. 景観形成の構成要素	27
4-2. 道路空間の景観形成計画	27
1) 道路整備の基本的な考え方	27
2) 道路植栽整備の基本的な考え方	29
3) 道路の段階構成と道路植栽のモデル	30
4) 道路空間の景観形成計画	33
5) 道路整備例	34
4-3. パブリックアート・ストリートファニチャーの設置による演出	38
1) 基本的な考え方	38
2) 立地と演出の方針	38
4-4. 建築物等の景観形成計画	39
1) 景観形成の基本的な考え方	39
2) 都市景観形成地区の指定	39
3) 地区別の景観形成方針	40
4) 壁面後退の方針について	41
5) 壁面後退空間の利用イメージ	43
6) にぎわい拠点(センター地区)の創出	46
7) 緑の軸(グリーンベルト)と一体的な空間の創出	47
8) アイランドシティはばたき公園と一体的な緑化空間の創出	48
9) 幹線道路に面する戸建住宅地区への配慮	48
4-5. 建築物等のガイドライン	50
1) 建築物等のガイドラインの構成について	50
2) ガイドラインとの適合性の確認について	50
3) ガイドラインの景観誘導の基本的な考え方	51
4) 「戸建住宅地区」のガイドライン	52
5) 「集合住宅地区」のガイドライン	54
6) 「産業・複合地区」のガイドライン	56
7) 「センター地区」のガイドライン	58

第5章 デザインマネジメントへの取り組みとガイドラインの運用

5-1. デザインマネジメントの考え方	61
5-2. ガイドラインの運用	62
1) ガイドラインの運用について	62
2) 公共空間整備時における運用	62
3) 開発及び建築行為等実施時における運用	62
5-3. 景観の維持・保全について	63
1) 住民による景観の保全	63
2) 法的規制による景観の担保	63
3) 計画的な維持管理	63

〈参考〉アイランドシティの概要

1. アイランドシティの位置づけ	参-1
1) アイランドシティの位置	参-1
2) 第10次福岡市基本計画(令和6年12月策定)	参-2
3) 福岡市 みどりの基本計画(令和7年12月策定)	参-3
4) 博多港港湾計画(平成28年3月改訂)	参-4
5) エコパークゾーン	参-5
6) アイランドシティはばたき公園	参-6
2. アイランドシティ整備事業の概要	参-7
1) 土地利用計画	参-7
2) 都市基盤施設等	参-7
3. アイランドシティ都市計画の決定	参-11
1) 用途地域・建ぺい率・容積率の指定	参-11
2) 地区計画の概要	参-12
4. アイランドシティ香椎照葉地区 都市景観形成地区	参-13
1) 地区景観形成方針	参-13
2) 都市景観形成地区 指定区域・地区区分	参-14

1 章 アイランドシティ・デザインガイドラインについて

1-1. 背景

福岡市は、博多湾、玄界灘という豊かな海と、三郡、背振山系という恵まれた緑に囲まれた自然環境の中で、海の玄関口である博多港の発展とともに成長してきました。

近年、環境問題がクローズアップされる中、都市の形成においても自然環境と調和した環境共生のまちづくりが求められています。

このため、海の中道や和白干潟などの豊かな自然に囲まれたアイランドシティでは、「みなと」と「まち」が融合し、自然環境と調和のとれた、福岡市の今後のまちづくりのモデルとなる先進的な「環境共生都市」を目指します。

1-2. 目的

「アイランドシティ・デザインガイドライン」（以下「ガイドライン」という）は、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」を創造するとともに、将来にわたってその良好な景観を担保し、事業者などと共働して良好な景観を創造し、アイランドシティの都市としての魅力向上を図るため、都市デザインの考え方とその具体的な景観形成基準についてとりまとめたものです。

<主な考え方>

●進化するガイドライン

アイランドシティ整備事業は長期に及び、各開発は時代のニーズに適応しながら段階的に行われることから、将来の社会経済情勢の変化等に対応しながら、適宜、ガイドラインの最適化を図ります。

●行政、市民・住民との共働

都市景観などまちづくりに関して、必要に応じて市民・住民の意見や参加を求めながら、行政と市民・住民が共働して魅力あるまちづくりを進めます。

●公共空間における取り組み

緑豊かな美しいまちなみの形成を牽引していくため、まちの骨格となる道路空間などにおいて、良好な景観形成を公共により先導的に行います。

1-3. 対象範囲

アイランドシティ整備事業は、広大かつ長期間にわたる事業であることから、事業の進捗に応じて、デザインの前提となる土地利用の動向を見定めながら、柔軟に対応していくことが、結果として調和のとれたデザインが担保できると考えます。そのため、本ガイドラインでは、アイランドシティ全体においては、景観デザインの基本方針や考え方を示し、具体的な基準等については、まちづくりエリアを主対象範囲とします。



図1-3-1 ガイドラインの対象範囲

1-4. ガイドラインの位置付けと構成

1) ガイドラインの位置づけ

アイランドシティのまちづくりにおいては、平成15年9月にまちづくりの基本方針となる「アイランドシティまちづくりプラン」を策定しており、この中で、良好なまちづくりを誘導するための指針となる「ガイドライン」の作成と、これを検討する会議の設置を位置づけており、同プランに基づき、アイランドシティまちづくりデザイン会議（以下「デザイン会議」という。）を設置したものです。

平成18年にガイドラインを策定して以降は、「アイランドシティ事業計画」の見直しやまちづくりの進捗に応じて、ガイドラインの最適化を行っています。

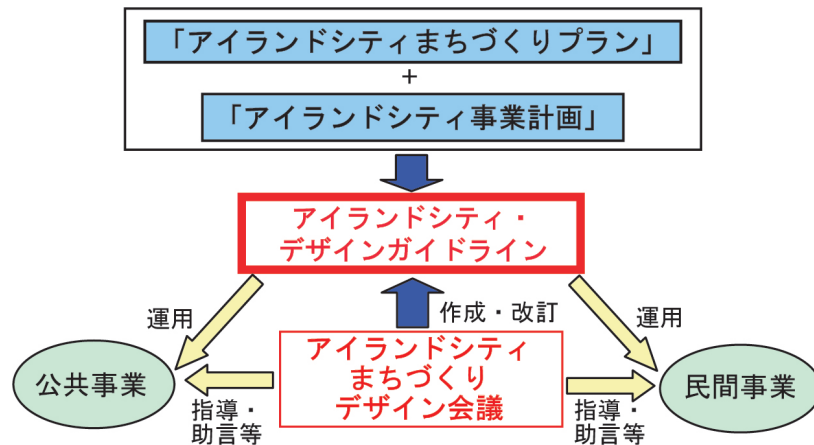


図1-4-1 ガイドラインとデザイン会議の位置づけ

2) ガイドラインの構成

アイランドシティ・デザイン ガイドラインについて（第1章）

- ・環境と共生した景観をつくり都市としての魅力向上及び保全を図ることを目的
- ・デザイン会議の設置

アイランドシティ整備事業 の概要（第2章）

- ・人と自然が共生したアメニティ空間の創出

景観デザインの方針（第3章）

- ・周辺の自然環境と調和を図り、環境共生の時代にふさわしい先進的なモデル都市づくりを行う
→基本理念
「海に抱かれ、緑豊かな自然環境の中で人が生きいきと暮らせる景観デザイン」

景観デザインのガイドライン（第4章）

- ・基本理念に基づいた環境共生の取組みと美しいまちなみの形成
 - (1) 公共空間の取組み
 - ・緑のネットワークの形成
 - ・うるおいとにぎわいの空間づくり
 - ・環境に配慮した素材の活用
 - (2) 民有地の誘導方針
 - ・景観の調和、緑化の推進、うるおいにぎわい空間の創出
→建築物、緑化、広告物等に関する景観ガイドライン

デザインマネジメントへの取り組みと ガイドラインの運用（第5章）

- デザインマネジメント
 - ・良好な景観の維持・保全・担保
地域住民が積極的に関わり、景観を保全していくとともに、法的規制による景観の担保を行う。

- ガイドラインの運用
 - ・良好な景観の創出
適宜デザイン会議の意見等を得ながら、公共・民間が対話し、共働して魅力ある都市空間を創出する。

図1-4-2 ガイドラインの構成図



第2章 アイランドシティ整備事業の概要

2-1. アイランドシティの位置・周辺状況

1) 位置

アイランドシティは博多湾東部湾奥に位置し、四方を海に囲まれるとともに、雁の巣、和臼、香住ヶ丘地区などの前面に位置しています。

2) 自然環境

志賀島・海の中道などの海の自然や三日月山・立花山などの山の自然に恵まれています。また、多くの野鳥の飛来地である和臼干潟など豊かな自然生態系を有しています。

3) 都市構造

都市部から北九州・山口へ伸びる広域的な都市軸上にある東部副都心に近接しています。東部副都心では、交通結節機能の強化や都市基盤の整備を推進するとともに、既存商店街の界限性などを活かしたまちづくりをめざしており、アイランドシティとの連携を深めながら、商業・業務などの充実をめざしています。

4) 土地利用

海域を囲んで香椎浜や香住ヶ丘などの住宅地が形成されています。アイランドシティの北側には海の中道海浜公園・雁の巣レクリエーションセンターなどの緑地・公園があります。また、アイランドシティの南側の香椎パークポートでは最新鋭コンテナターミナルやレクリエーション緑地の整備が進んでいます。

5) 交通状況

アイランドシティは福岡高速6号線との直結により、都市部へのアクセス及び広域交通アクセスに優れ、JR鹿児島本線・JR香椎線・西鉄貝塚線などの軌道系交通機関に近接しています。

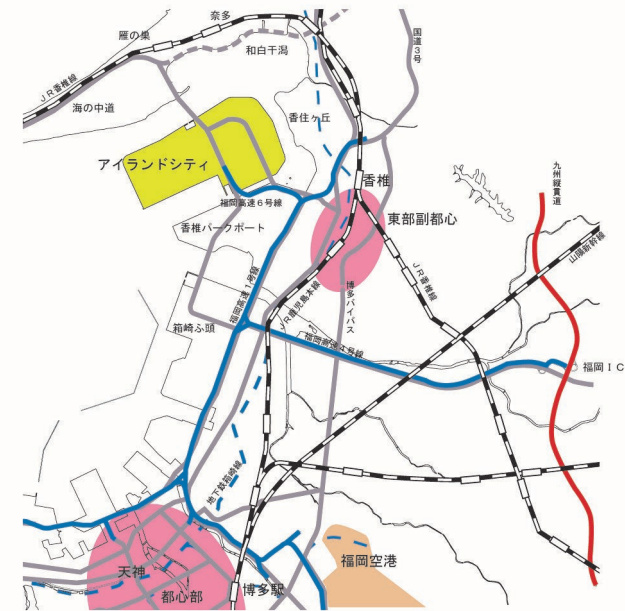


図 2-1-1 アイランドシティの位置図

2-2. 整備の目的

1) 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。

2) 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。

3) 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。

4) 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。



写真 2-2-1 アイランドシティの整備状況 (令和2年8月撮影)

2-3. 土地利用ゾーニング

アイランドシティの中央を南北に走る広域幹線道路（臨港道路アイランドシティ1号線）を境として、西側を『みなとづくりエリア』、東側を『まちづくりエリア』として計画し、立地特性などを踏まえ、各ゾーニングを行っています。

1) みなとづくりエリア

ア. ふ頭ゾーン

外貿コンテナ貨物の増加や船舶の大型化に対応した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するなど、博多港における国際コンテナ物流ゾーンの形成を図ります。

イ. 港湾関連ゾーン

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、港湾関連業務施設など、ふ頭ゾーンや産業集積ゾーンと有機的・一体的に連携した総合的な物流空間の形成を図ります。

ウ. 産業物流ゾーン

港湾貨物などの流通加工・展示等を取扱う物流施設、関連施設等や青果物物流センターなど、ふ頭ゾーンや港湾関連ゾーンと連携した総合的な産業物流ゾーンの形成を図ります。

2) まちづくりエリア

ア. 住宅ゾーン

海と緑を身近に感じ健やかで生きいきとした暮らしを実現する住環境の整備を進めるとともに、住民の生活を支えるサービス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。

イ. 新産業・研究開発ゾーン

健康・医療・福祉関連分野や国際ビジネス等の新しい産業、これらを支える教育・人材育成関連産業並びに研究開発機能などを中心に集積を図ります。

ウ. 複合・交流ゾーン

緑地・公園を中心に、就業環境と居住環境が共存・融合した、複合的な交流空間の形成を図ります。

エ. 環境ゾーン

海とふれあう親水空間の形成や「アイランドシティはばたき公園」など、生物環境の保全・創造を図り、周辺の自然環境と調和した水と緑が一体となった空間の形成を図ります。

オ. センター地区

「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図ります。

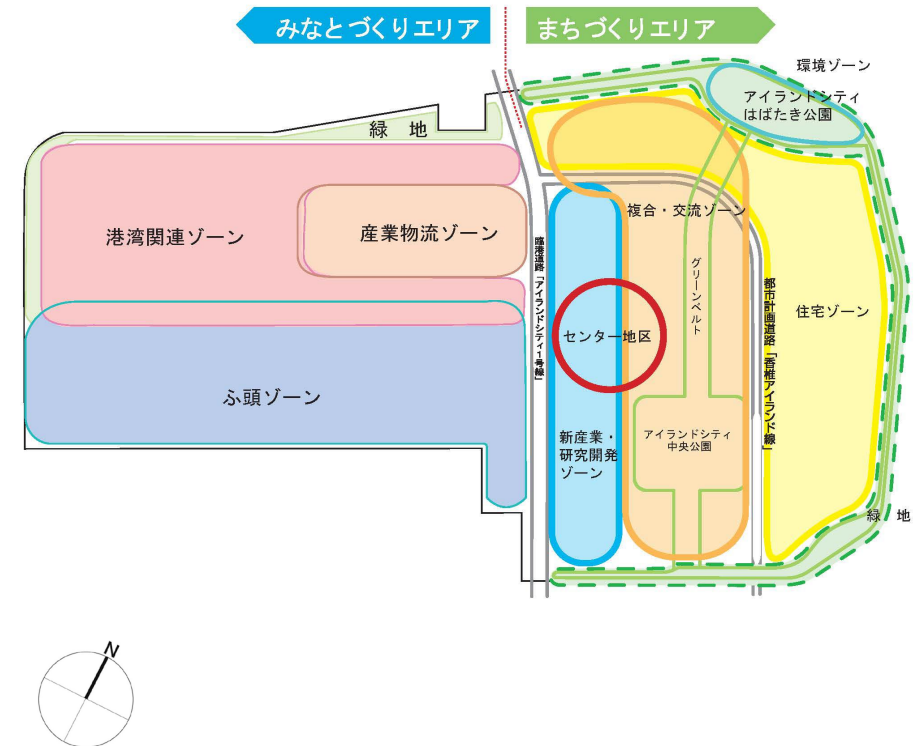


図2-3-1 土地利用ゾーニング図

第3章 景観デザインの方針

3-1. 「アイランドシティまちづくりプラン」及び「アイランドシティ事業計画」におけるまちづくりの考え方

1) まちづくりの基本方針

まちづくりエリアにおいては、以下の事項を基本方針とし、進めていくこととしています。

「環境共生」

自然環境との共生や省エネルギーシステムの導入に加え、CO₂排出量削減などに取り組み、持続可能なまちを創造する

「健康」

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進める

「みんなに関わる」

住民、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する

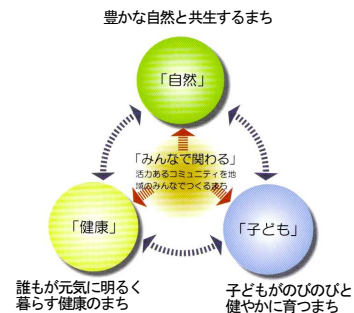


図 3-1-1 4つの重点分野（こだわり）の関係

2) 都市空間のデザイン方針

アイランドシティのまちづくりでは、秩序と調和のある美しいまちなみを形成するなど、全体として、まちの空間的価値を高めることを目指し、以下の事項を都市空間デザインの方針として定めています。

ア. 場所の特性を活かした都市空間の創造

- (ア) 親水性が高い水辺環境を生かした外周緑地と、アイランドシティはばたき公園の創出
- (イ) 香椎宮・御島といった周辺地域の歴史を活かした都市空間の創造
- (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演出

イ. まちのうるおいとにぎわいを醸成する都市空間の創出

- (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
- (イ) センター地区などの広場を活用したにぎわいとふれあいの場の創出
- (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

ウ. 個性と秩序のある都市空間の構成

- (ア) 秩序と調和のある都市空間の構成
- (イ) 象徴性を備えた変化と個性のある都市空間の構成
- (ウ) アイランドシティ・デザインガイドライン等の活用と住民等による景観保全

エ. 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

- (ア) ユニバーサルデザインの導入による屋外空間の整備
- (イ) 多様な施設へのユニバーサルデザインの導入

オ. 都市空間デザインを牽引する軸や拠点の形成

- (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
- (イ) 御島に面した水際拠点
- (ウ) 人と自然との共生を象徴するアイランドシティはばたき公園の創造

3) 交通ネットワーク

博多湾での取扱貨物量の増加や公共施設（病院、市場）、広域集客施設の立地等による交通量に対応し、みなとからまちへの大型車両の進入抑制に配慮した交通ネットワークの形成を図ります。

- 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地域連携軸
- 地域連携軸を補完し、地域内の適切な交通ネットワークを形成するとともに、島内の各拠点を相互に結び、島内の回遊性を高めるネットワーク
- 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
- コンテナターミナルと物流施設を有機的に連携させ物流軸へと接続するネットワーク
- 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自動車専用道路

※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つつ、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。

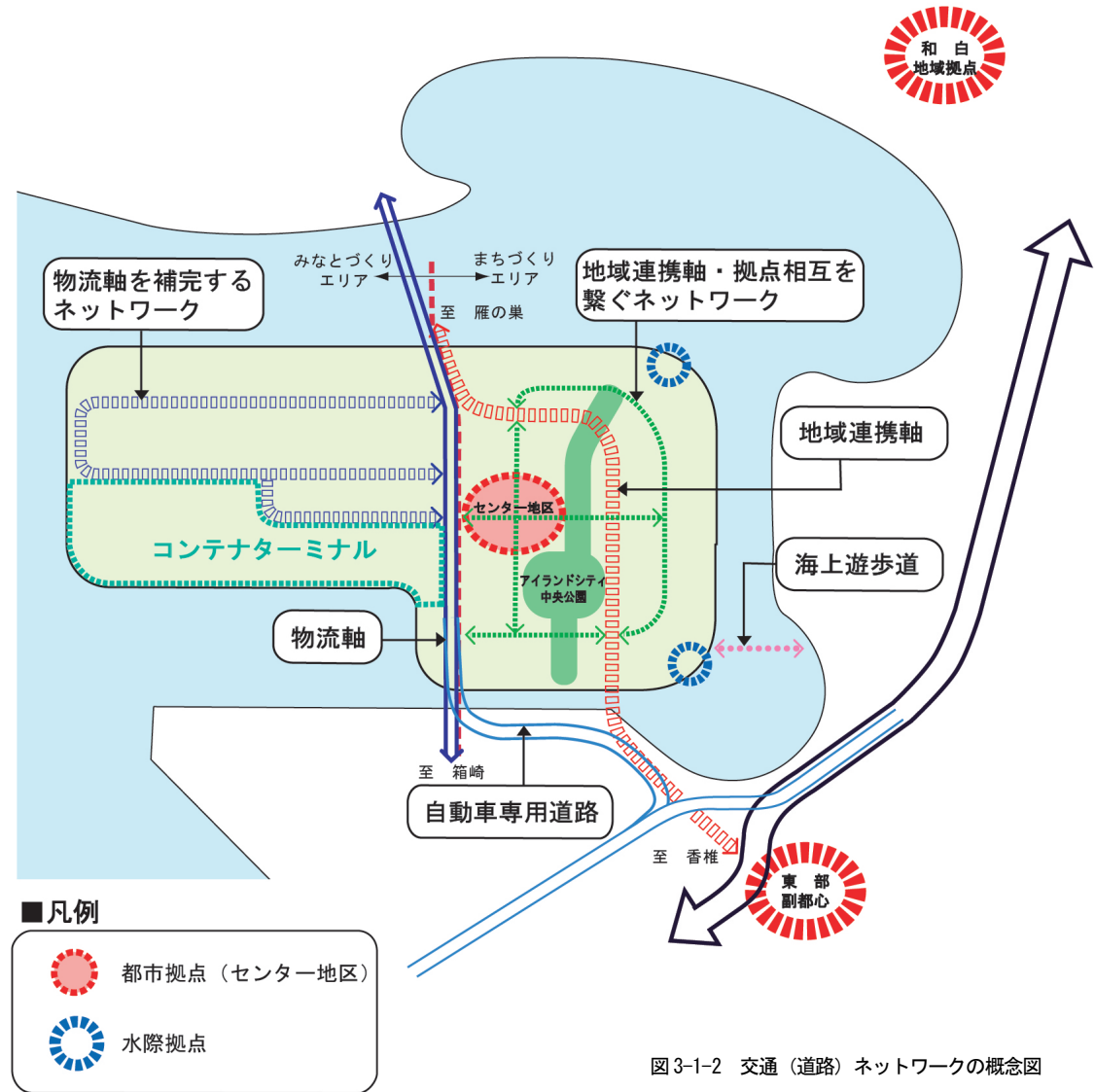


図 3-1-2 交通（道路）ネットワークの概念図

4) 緑と水辺のネットワーク

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や「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、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。

- アイランドシティの外周を取り巻き、生物の生育環境を保全・創造するとともに、散策などの海とふれあう親水空間を生み出す多様な機能を創出する
- まちの中央部において、環境共生への取組やアイランドシティのまちづくりを象徴し、美しく魅力あるランドスケープを形成する
- アイランドシティ中央公園とこれに連なる南北方向のグリーンベルトと外周緑地、アイランドシティはばたき公園とを相互に結んだ緑のネットワークで緑豊かな空間を形成する
- 公園の配置や緑地空間の確保など、官・民の共働の緑の枝によって緑のネットワークを強化・補完する
- アイランドシティはばたき公園は、エコパークゾーンと一体となって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
- 周辺の緑の環境と調和した親水空間として、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する

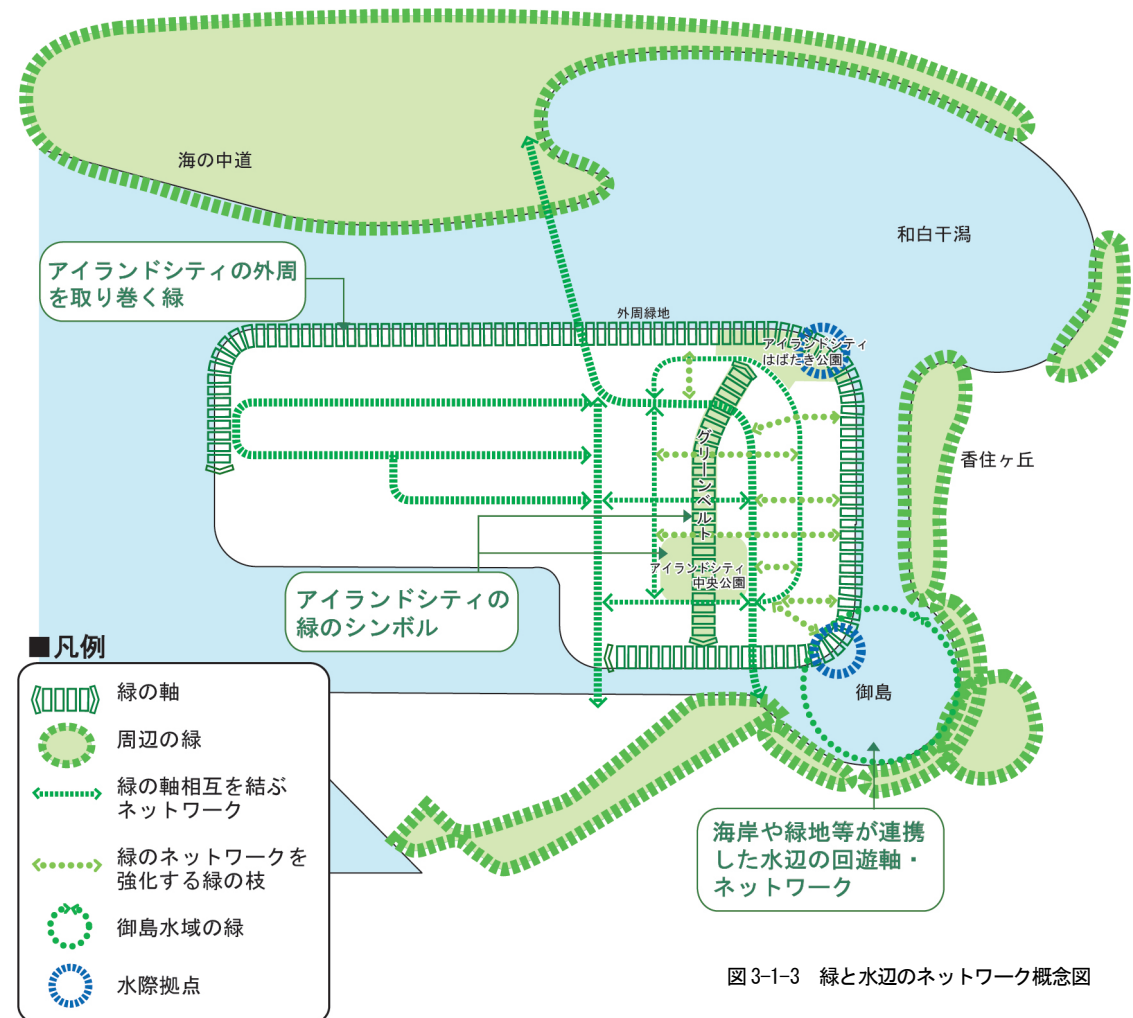


図3-1-3 緑と水辺のネットワーク概念図

3-2. アイランドシティで重視すべき景観

1) 視点場

全体として調和ある良好な景観を形成するにあたり、市民の人々がアイランドシティの景観を意識する場（視点場）を認識し、そこから感じとれる景観（風景）を大切にする必要があります。

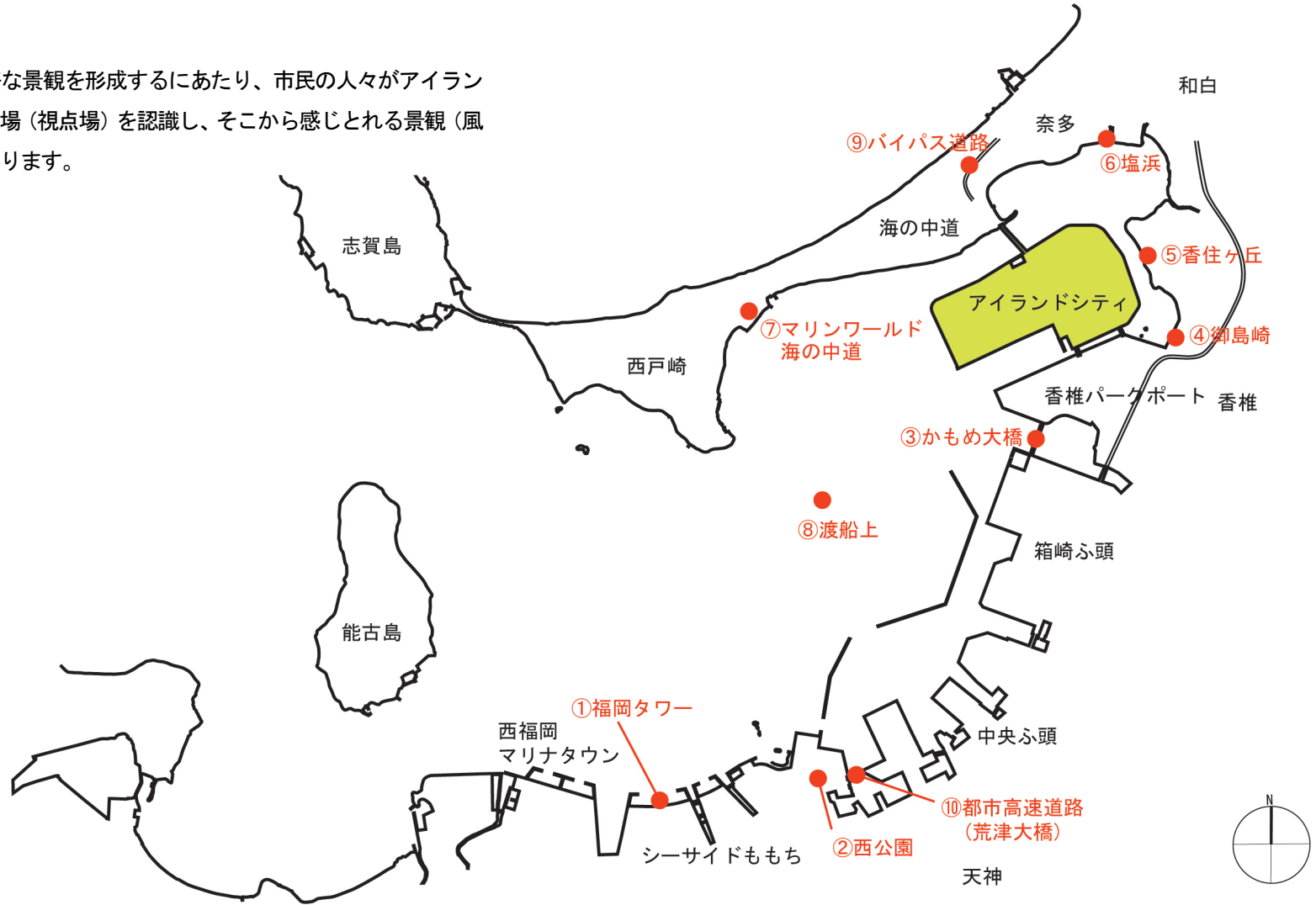


図 3-2-1 視点場

①福岡タワー

- 観光客、一般市民の視点
- 博多湾の景色の一部としてアイランドシティが確認できる



②西公園

- 観光客、一般市民の視点
- 香椎パークポート（コンテナターミナル）の奥の風景として認識できる



③かもめ大橋

- 一般市民の視点
- 香椎パークポート（高度化倉庫やコンテナ置き場）の背景として認識できる



④御島崎

- 生活者、一般市民の視点
- 海域を隔ててアイランドシティが視界全体に広がる



図3-2-2 視点場からの眺望

⑤香住ヶ丘

- 生活者の視点
- 海域を隔ててアイランドシティが視界全体に広がる



⑦マリンワールド海の中道

- 観光客、一般市民の視点
- アイランドシティが中景から遠景として認識できる



⑥塩浜

- 生活者の視点
- 海域を隔ててアイランドシティが視界全体に広がる
(背後に香椎パークポート(コンテナクレーン、高度化倉庫)がみえる)



⑧渡船上

- 観光客、一般市民の視点
- 博多湾の景色の一部としてアイランドシティが確認できる



図3-2-3 視点場からの眺望

⑨バイパス道路（市道 三苦 雁の巣線（東1幹））

- 観光客、一般市民の視点
- アイランドシティが雁の巣レクリエーションセンターの背景として認識できる



⑩都市高速道路（荒津大橋から）

- 観光客、一般市民の視点
- アイランドシティが博多湾や中央ふ頭の背景として認識できる



図3-2-4 視点場からの眺望



①



②

海の中道大橋から望む景観



③



④

奈多の海岸から見たアイランドシティ

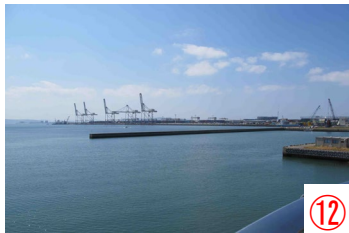


⑤

塩浜から見たアイランドシティ

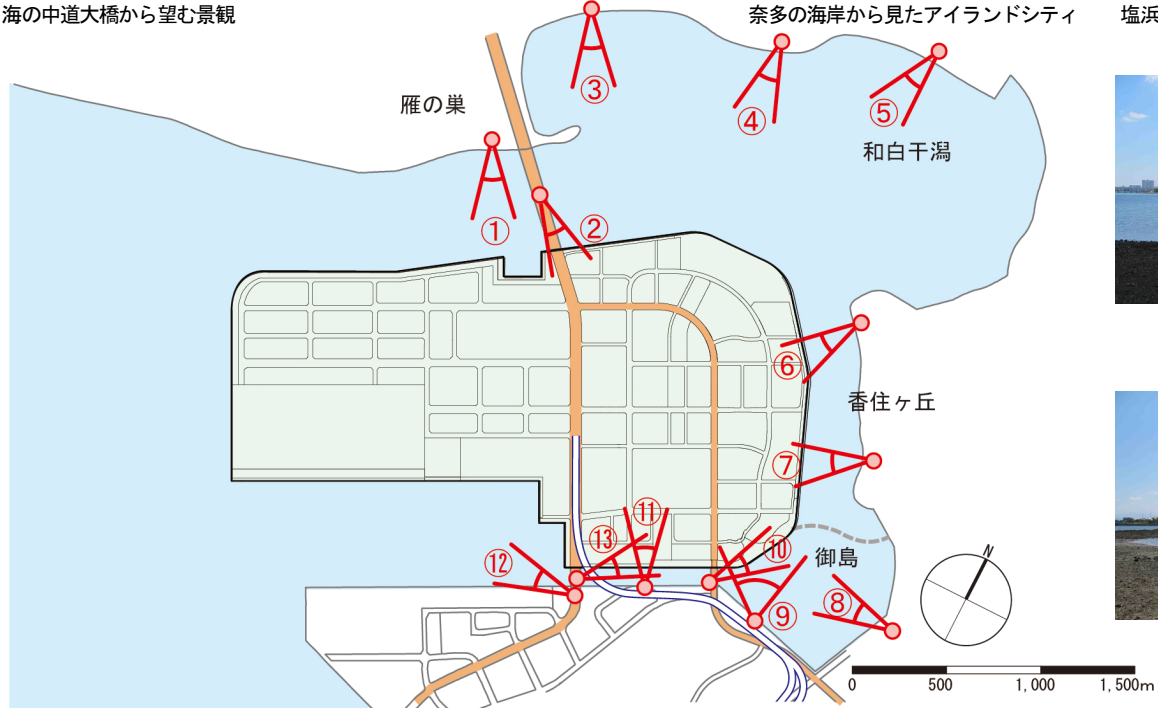


⑬



⑫

港湾の風景（ガントリークレーン）



⑥



⑦



⑪



⑩



⑨

御島護岸から見た御島水域（アイランドシティと御島の鳥居）



⑧

図 3-2-5 周辺から見るアイランドシティの現状の景観（平成 31 年 4 月撮影）
※⑤は令和 3 年 6 月撮影



③



④



⑤

美しい砂嘴と雁の巣の緑



⑥

海の中道大橋



⑦

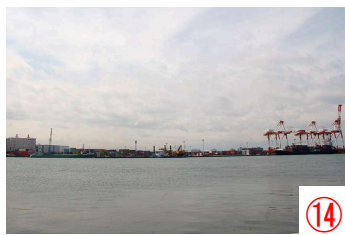


②

海の中道



①



⑭



⑬



⑫

御島水域の景観



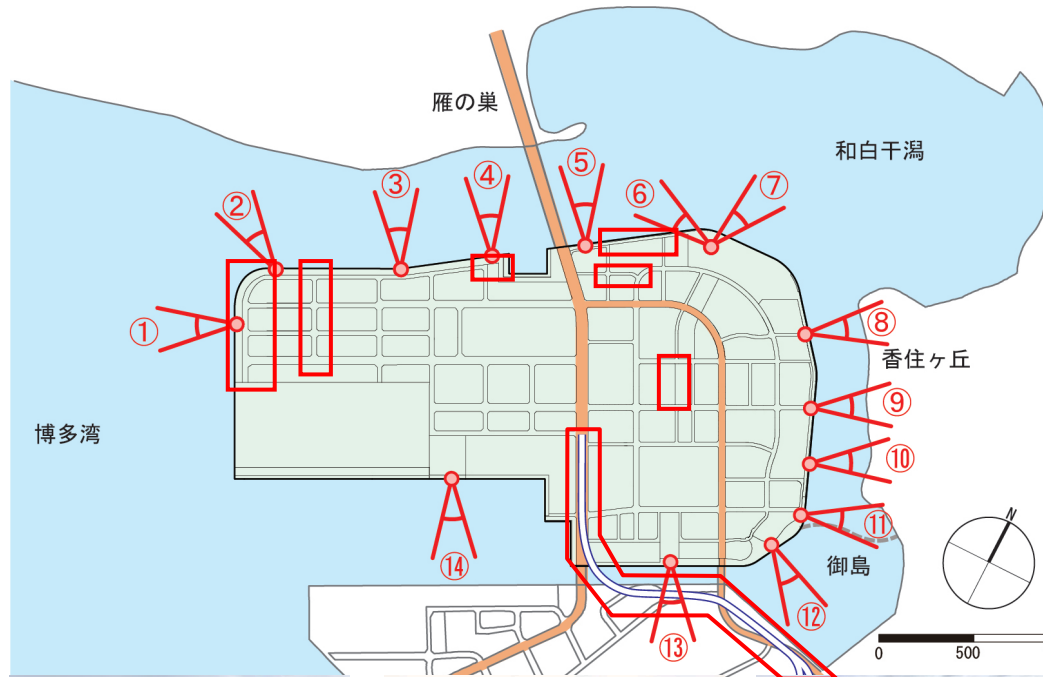
⑪

あいたか橋



⑩

香住ヶ丘と立花山・三日月山



⑧

対岸の香住ヶ丘の緑地



⑨

図3-2-6 アイランドシティから見た周辺の景観（平成23年6月撮影）
※⑥⑦は令和3年4月、⑪は令和2年3月、⑬は令和3年9月撮影

2) アイランドシティを取り巻く環境

アイランドシティ周辺は、

- 緑豊かで自然海岸が美しい海の中道海浜公園
- 渡り鳥の飛来地として知られ、国の鳥獣保護区に指定された和白干潟
- アイランドシティに近く、起伏に富み、緑豊かな住宅地である香住ヶ丘地区
- エコパークゾーン整備事業により良好な環境が創出された御島水域

など、非常に優れた環境を有しています。

アイランドシティにおいては、

- 雨水を活用した池や屋上に花壇・散策路のある緑の建築など自然環境と共生を目指したアイランドシティ中央公園など環境の整備
- 起伏を与えるとともにタイドプールを整備するなど海辺を生かした外周緑地の整備
- 時間／空間の豊かさや自然環境の豊かさなど環境のことをまじめに考えるまちを目指した「照葉」の住宅開発

などが行われており、周辺の豊かな自然環境を活かしたまちづくりが進んでいます。

3) アイランドシティと周辺景観との調和

ア. 周辺から見るアイランドシティ

周辺からアイランドシティを見る景観は、

- アイランドシティの外周を取り巻く緑のベルト
- 建築物の統一感（スカイライン）
- 上空から見える島のイメージ

などで構成されます。

イ. アイランドシティから見える景観

アイランドシティから見える景観は、

- 緑豊かな海の中道、立花山、香住ヶ丘
- 豊かな生命を育む和白干潟、日本の白砂青松 100 選に選ばれた海の中道の砂浜等の周辺海域

など、主として海や緑といった要素で構成されます。

ウ. シークエンス景観

アイランドシティまちづくりエリアにおいては、既存市街地からアイランドシティの各地区へと用途は多様に変化するため、街路樹の樹種や歩道舗装のデザインを統一することで、連続した沿道のシークエンス景観が形成されます。

このようなことから、アイランドシティの景観は、こうした周辺環境との調和や連続性に十分配慮することが求められます。



3-3. アイランドシティの骨格形成と周辺環境

アイランドシティの交通、緑と水辺などの骨格とエコパークゾーンをはじめとする周辺の自然環境について具体的に図示すると右図のようになります。



図3-3-1 アイランドシティの骨格形成と周辺の植生等

3-4. 空間形成の方針

アイランドシティで重視すべき景観や骨格形成を踏まえ、アイランドシティにおける空間形成の方針を以下の通りとします。

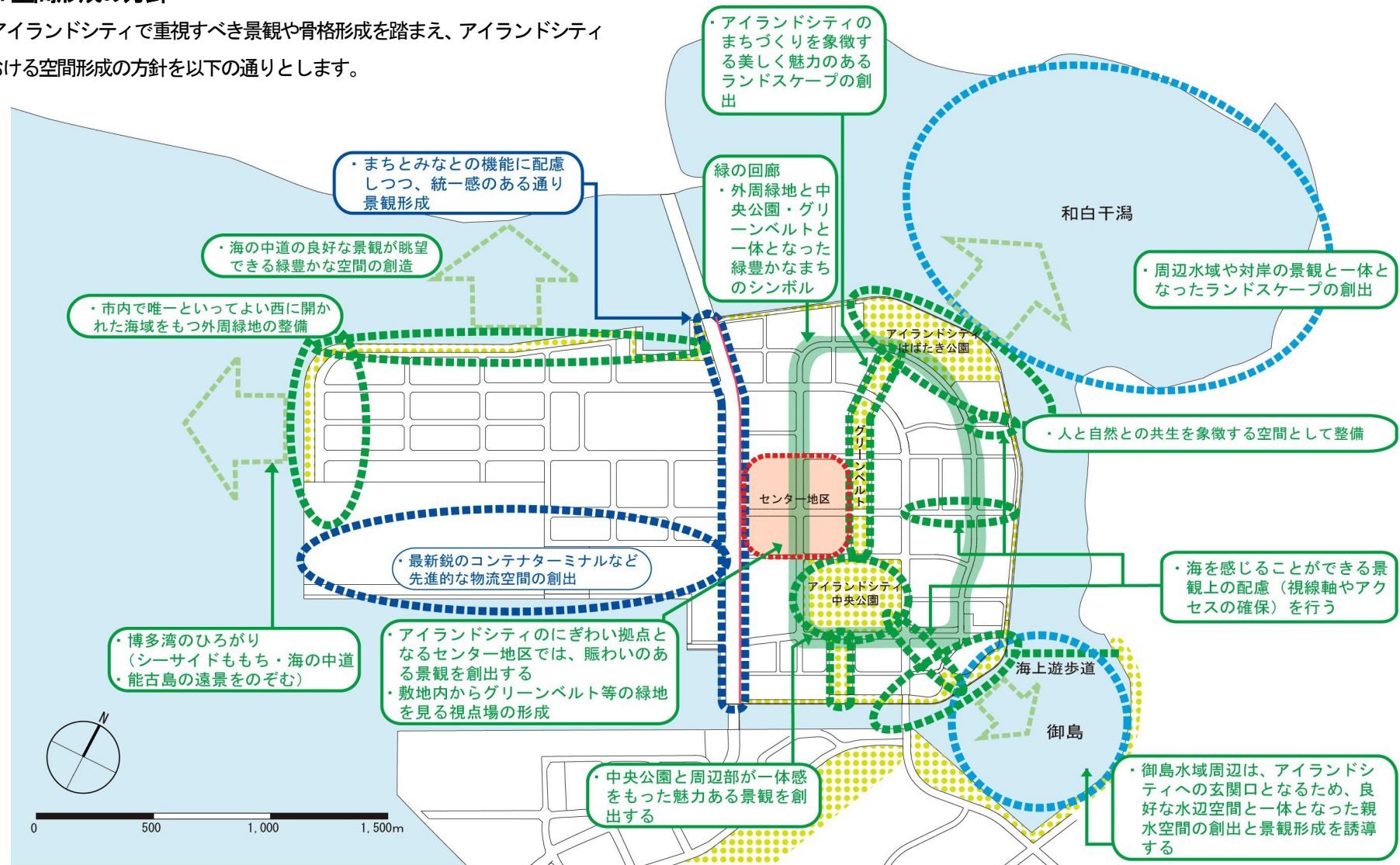


図3-4-1 空間形成の方針

3-5. 景観デザインの基本理念

海に抱かれ、緑豊かな自然環境の中で 人が生きいきと暮らせる景観デザイン

アイランドシティは、博多湾を埋め立てて誕生した新しいまちです。周辺の生態、並びに自然環境と調和した環境共生都市を目指しています。そのため、アイランドシティの特徴である水に囲まれた環境を最大限に活かし、周辺環境と融和・調和した緑豊かな景観づくりを行います。

また、人間の視点に立ち、市民や生活する人々にとって、自然を身近に感じ、うるおいと心地よさが感じられ、人々の交流やにぎわいの生まれる景観づくりを行います。



図 3-5-1 景観デザインの基本理念イメージ

3-6. 景観デザインの方針

1) 海に抱かれる景観デザイン

親水性が高い水際を創出する。

- 海との関わりを大切にした空間を創出するため、民有地と外周緑地が接するようにします。
- 市民・住民が海を身近に感じ、海に親しむ空間を創出するため、海上遊歩道の整備を契機に、ヒューマンスケールの魅力ある水辺空間を創出します。

海へと導く軸を創出する。

- 市民・住民を水辺へ導くため、歩きたくなる四季感あふれる並木道の整備などによる海への動線を確保します。

海への眺望を確保する。

- 多くの人々が海を見ることが出来るまちとなるように、建物の高さ・配置を誘導します。

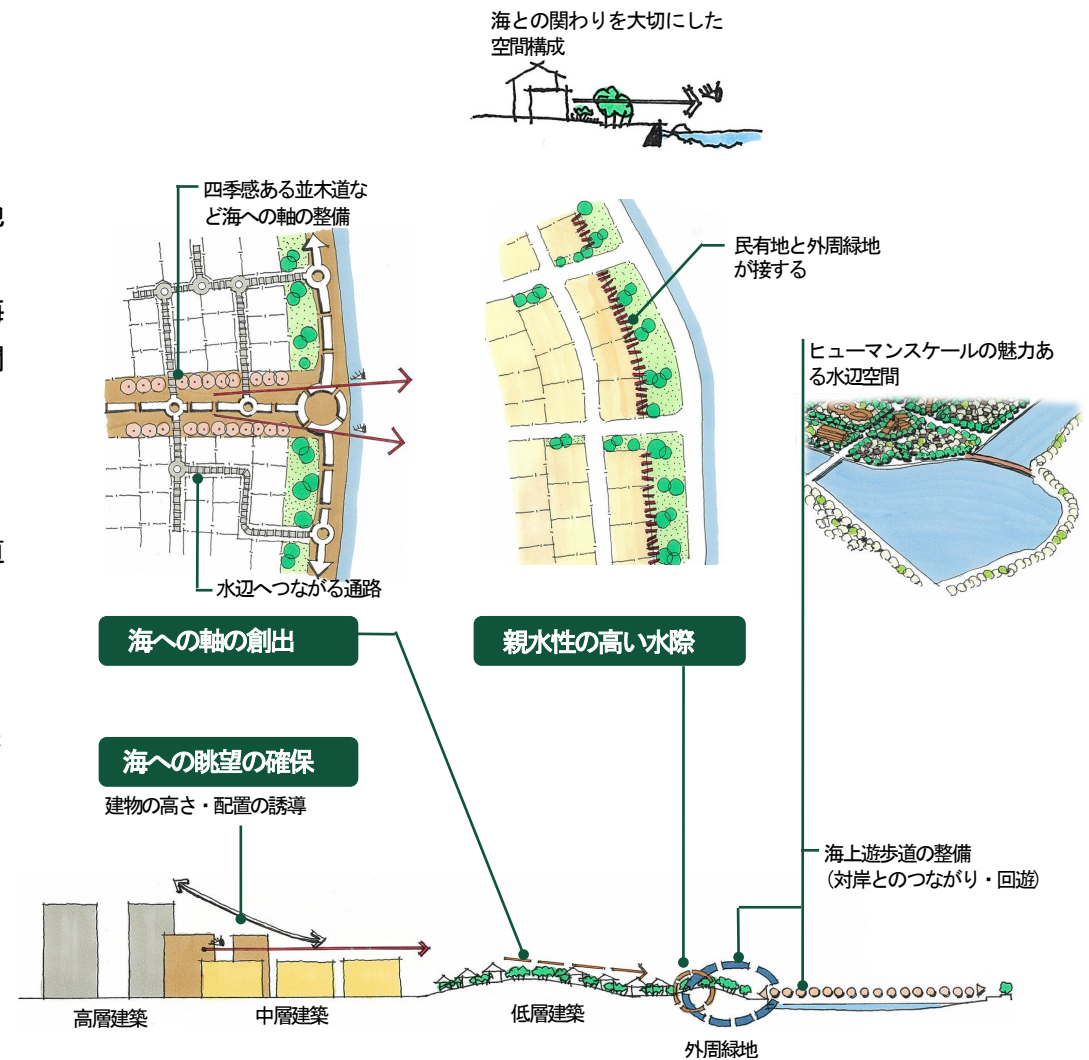


図3-6-1 海に抱かれる景観デザイン方針イメージ図

2) 緑豊かな景観デザイン

緑の骨格を形成する。

- 緑豊かな島とするために、公共主導により緑の骨格(外周緑地・アイランドシティ中央公園など)を先導的に整備します。
- 緑のネットワークを充実させるため、民有地の緑化を積極的に誘導します。

緑の中に都市の景観を創出する。

- 緑を活かした景観を創造するため、緑の核となるアイランドシティ中央公園からの建築物等の見え方を適切に誘導します。

公共・民間の共働により緑の島を育む。

- 市民・住民参加のもとで緑豊かな島を育てていくため、市民・住民参加の植樹などによる緑の創出や保全を行います。



図3-6-2 緑豊かな景観デザイン方針イメージ図

3) 人が生きいきとくらす景観デザイン

にぎわい・うるおい空間を創出する。

- にぎわいやうるおいのあるまちを形成するため、人々の交流空間となるまちかど広場やパブリックスペースの創出、パブリックアートの設置を誘導します。
- 自分たちの誇れるまちとするため、景観保全・清掃活動など、市民・住民が自らまちに関わる仕組みづくりを誘導します。

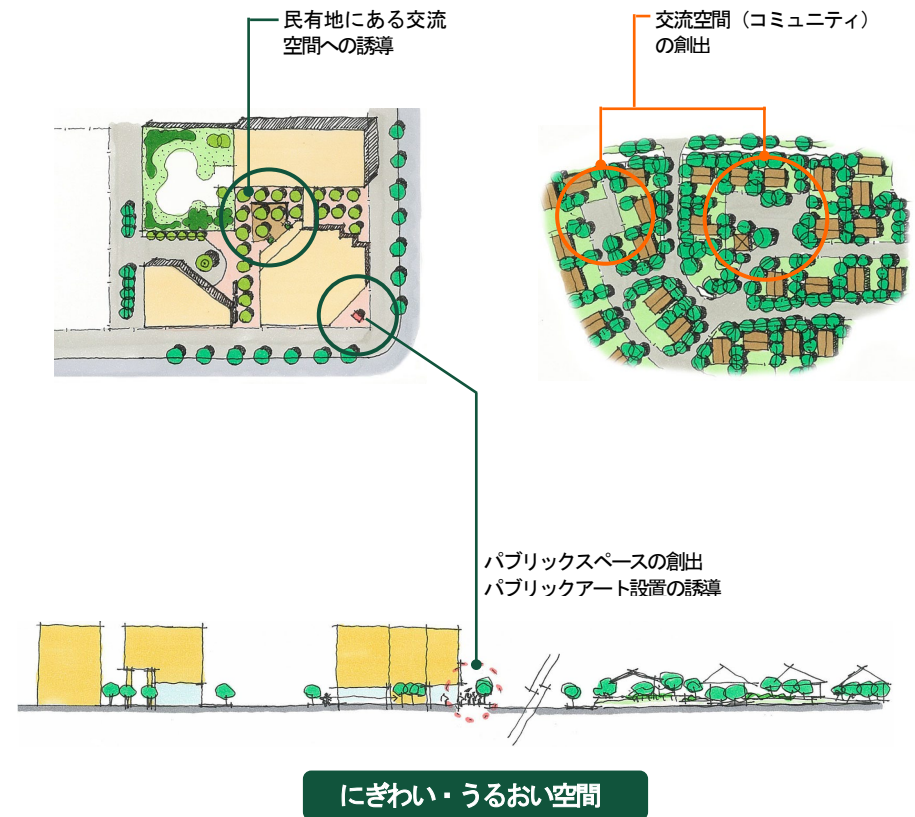


図3-6-3 人が生きいきとくらす景観デザイン方針イメージ図



4 第 4 章 景観デザインのガイドライン

4-1. 景観形成の構成要素

都市景観は、地形、開放空間、道路、公園・緑地、建築物及びその素材、色彩、機能などの様々な要素により形成されており、その整備主体も公共・事業者・住民など多様なものとなっています。

良好な景観を創出するためには、様々な構成要素を秩序と調和の上で総合的にデザインしていくことが必要となります。

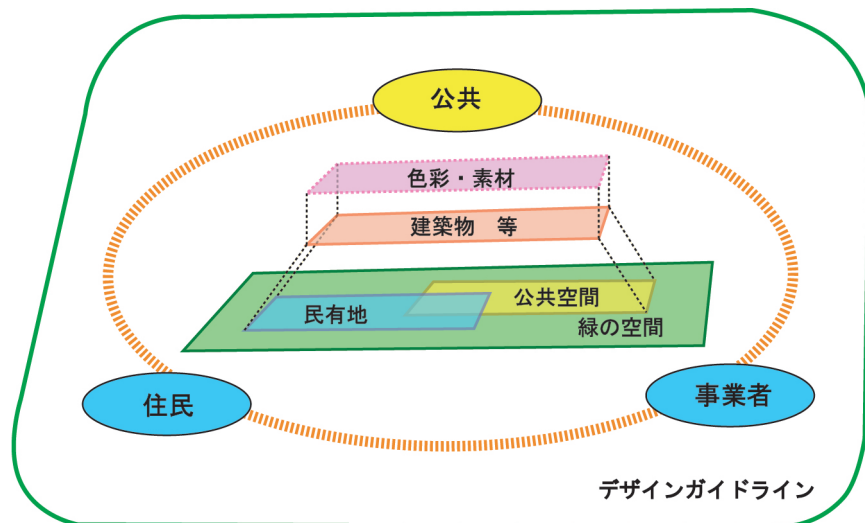


図 4-1-1. 景観形成の構成要素

4-2. 道路空間の景観形成計画

1) 道路整備の基本的な考え方

ア. うるおいにぎわい空間の創出

歩道空間は目的地への経路であり、人々が交流する空間でもあることから、自然素材を活用したり、海や緑へのアクセス強化を図るとともに人通りが多い主要なまちかどにまちかど広場などを確保し、ベンチやアートを設置を行います。



写真 4-2-1 まちかど広場の取組み

イ. 「健康」のみちづくり

歩道にストリートファニチャーや距離表示・時間表示を設置するなど、歩くのが楽しくなり、人々がウォーキングなどを行いたくなる健康増進のための空間づくりに努めます。



写真 4-2-2 「健康」のみちづくりの例

ウ. ユニバーサルデザインの採用

人に優しい歩行空間とするため、歩道の平坦性の確保や誰にでもわかるサイン（ピクトグラム）の設置などを進めます。



図 4-2-1 段差のない歩道やわかりやすいサインによる歩行空間整備の取組み

オ. 維持管理への配慮（景観の保全）

安全性・経済性の確保に加え、将来にわたるまちなみの保全を図るため特殊品を極力避けるなど、維持管理にも配慮した道路空間づくりを行います。



写真 4-2-4 汎用性の高い素材使用による維持管理へ配慮した道路整備の取組み

エ. 環境に配慮した素材の活用

自然素材や、リサイクル可能な素材を活用するとともに、道路交通騒音を抑制する排水性舗装の採用や雨水の流出抑制効果がある透水性舗装の採用など、環境に配慮した整備を行います。

なお、色彩については、周辺環境と調和したものとし、海・緑・人が主役のまちを創出します。



写真 4-2-3 透水性リサイクルレンガや透水性自然石舗装など環境に配慮した素材活用の取組み

2) 道路植栽整備の基本的な考え方

ア. グリーンアイランドの創造

官民共働による豊かな緑化空間（グリーンアイランド）を形成するため、道路空間においても積極的な緑化を図っていきます。

特に、アイランドシティ中央公園・グリーンベルト周辺においては、道路植栽・民有地緑化との連携により厚みのある緑化空間を創造します。



写真 4-2-5 道路植栽・民有地緑化との連携による緑化の取組み

図 4-2-2 道路植栽・民有地緑化との連携による緑化空間の形成イメージ

イ. 緑の回廊の創造

アイランドシティは能古島に匹敵する規模の島であることから、水際の外周緑地とアイランドシティ中央公園・グリーンベルトを補完し緑を強化するものとして、まちづくりエリアに緑の回廊（P32 参照）を創造します。

また、外周緑地、アイランドシティ中央公園の整備内容や御島の歴史性などを考慮し、樹種はクスノキを主体とします。



写真 4-2-6 アイランド東1号線

写真 4-2-7 緑の回廊のイメージ

ウ. 常緑樹と落葉樹の混在する緑の創造

基本的には、外周緑地は周辺植生にあわせ常緑樹としますが、島内については多様性を持たせるため、落葉樹も取り入れます。

海へと続く道路軸などにおいては、落葉樹を使用することで、夏には並木による緑陰と冬には落葉による陽のあたる快適な空間を創造します。



図 4-2-3 海へと続く街路樹のイメージ

3) 道路の段階構成と道路植栽のモデル

道路植栽整備の基本的な考え方を踏まえ、道路の段階整備にあわせ、植栽モデルを次のようにします。

	名称・タイプ	整備方針	車道		歩道	植栽方針	植栽帯	高木	選択理由	低木・地被	選択理由と特徴
			スケール								
まちづくりエリア	線道幹路	香椎アイランド線 4車線 幅員35m	連続性・シンボル性高い 幹線道路	アイランドの幹 線道路として、 車からの景観を 重視する	歩車分離を図り 快適な歩行者環 境の形成に努め る	アイランドシティを貫く 幹線道路として、シンボ ル性が高く、かつ四季の 変化に富む	2.0m +1.5m	(半落葉樹) シマトネリコ (落葉樹) サルズベリ	・生態系 ・歴史性 ・市場性良い ・市民の馴染みの木	ハイビヤクシン シャガ トベラ シャリンバイ	管理費を軽減できるよ うに高木と刈り込みの頻度 が少ないグランドカバー の導入
		アイランド西1号線 4車線 幅員30m	公園のボリュームを損な わない緑あふれる南幹線 道路	車と歩行者のそれぞれの空間構成 を配慮したバランスを優先する	南北に抜ける幹線道路と 共に常緑樹を主とした緑 の回廊を構成	1.5m	(常緑樹) クスノキ (落葉樹) ヒトツバタゴ	・四季感あふれる樹木の 特徴(白い花が咲く) ・五感に訴える ・樹木の性状(樹形が良い) ・生態系(鳥など)	ヒベリカム ガクアジサイ +フラワーポット	四季の変化がある花も の導入	
	アイランド西2号線 4車線 幅員30m	周辺の街並み(センター 地区等)のスケールに合 わせたまちのイメージを 表現する西幹線道路	車と歩行者のそれぞれの空間構成 を配慮したバランスを優先する	アイランド東1号線と共 に常緑の並木(緑の回廊) を構成 街並みの景観に配慮	1.5m	(常緑樹) クスノキ 一部: (落葉樹)トチノキ	・周辺の植生 ・生態系 ・歴史性 ・市場性良い ・市民の馴染みの木 ・市の木	ハイビヤクシン シャガ トベラ シャリンバイ	管理費を軽減できるよ うに高木と刈り込みの 頻度が少ないグランド カバーの導入		
	アイランド西3号線 4車線 幅員30m	中央幹線道路として幅員 は広いが歩行者の立場に 立ち、センター地区を抜 ける幹線	出来れば通過交通 を避け、目的 を持った車両の通 行のみとする	道路幅員も広い が歩行者にウエ イトを置いた環 境	センター地区に対する軸 風景が抜ける	1.5m	(落葉樹) トチノキ	・四季感あふれる樹木の 特徴(紅色の花が咲く) ・五感に訴える ・樹木の性状(樹形が良い) ・国際性を出せる	ヒベリカム トベラ シャリンバイ	にぎわいを演出する花 ものの導入	
	アイランド東1号線 2車線 幅員23~24m	主にアイランドシティの 住民や日常的にアイラン ドシティを利用する準生 活者のための、住区内の 骨格を形成する道路で、 ヒューマンスケールを大 切にする	車の移動に必要な空間を確保す る	出来るだけ歩行 者空間が利用し やすくシンプ ルな構成とする	楠等の常緑樹により香椎 宮からの並木の連続性、 地域の歴史的な脈を繋ぐ	(会社工区) 1.5m (市工区) 2.0m	(常緑樹) クスノキ	・周辺の植生 ・生態系 ・市場性良い ・市民の馴染みの木 ・市の木	ハイビヤクシン アガパンサス シャガ	季節により花が咲くグラ ンドカバーの導入	
	アイランド東2号線 2車線 幅員23m	東2号線は海に向かう軸 を意識する			海への軸を意識した景観 的配慮と四季感を配慮す る	1.5m	(落葉樹) オオシマザクラ	・市民に愛される桜並木 ・四季感あふれる樹木の 特徴(花が咲く) ・五感に訴える ・樹木の性状(樹形が良い)	ヒベリカム アセビ +フラワーポット	季節により花が咲くグラ ンドカバーの導入	
	アイランド 中央1号線 2車線 幅員24m	アイランドシティ中央公 園を東西に横切る道路と して歩行者の立場に立 った、香住ヶ丘の海に向 かう幹線	目的を持った車 両の通行のみと する	道路幅員は広い が歩行者中心の 環境	アイランドシティ中央公 園と一体的に並木を構成	1.5m	(落葉樹) ヒトツバタゴ	・四季感あふれる樹木の 特徴(白い花が咲く) ・五感に訴える	ハイビヤクシン アガパンサス ハマユウ	海浜地としての特徴があ る樹種の導入管理の頻度 も少ない	
	アイランド 中央2号線 2車線 幅員24m	緑の回廊を繋ぎグリーン ベルトを東西に横切る道 路として歩行者の立場に 立った幹線	出来れば通過交通 を避け、目的 を持った車両の通 行のみとする	道路幅員も広い が歩行者にウエ イトを置いた環 境	グリーンベルトとの交差 を意識した並木を構成	1.5m	(常緑樹) シラカシ (半落葉樹) シマトネリコ	・周辺の植生 ・生態系 ・市場性良い	ハイビヤクシン シャガ トベラ シャリンバイ	管理費を軽減できるよ うに高木と刈り込みの 頻度が少ないグランド カバーの導入	
	区画道路	地域の住民と住宅を訪れ る人たちが主に利用す る道路で、歩行者や自転 車中心のヒューマンスケ ールな空間構成とする	歩行者の安全を 十分に配慮した 空間づくり	住宅地として生 活感やコミュニ ティを形成する 優しい環境づく り				・沿道の土地利用や植栽計画 ・周辺環境条件 ・景観の連続性 などを考慮し設定します			

※クスノキ、オオシマザクラ等の著しい根上りが想定される樹種は、根上りを避ける為、原則として根系誘導耐圧基盤を使用する。
 ※基本的に本頁に記載の樹種を使用するが、他の樹種を検討する際は協議を要する。
 ※管理上の負担を軽減する為、低木植栽箇所の裸地部分へ、防草シートの併用もしくは地被類等による高密度植栽を検討する。
 ※低木・地被は上記以外にも次の樹種を使用可能とする。フィリヤブラン、オタフクナンテン、コグマザサ、オカメザサ。

表 4-2-1 まちづくりエリアにおける道路の段階構成と道路植栽のモデル

まちづくりエリア	自歩道	名称・タイプ	整備・植栽方針	まちづくりエリア	グリーンベルト横	名称・タイプ	整備・植栽方針
		自歩道 幅員15m、12.5m 植栽帯2.0m+2.0m	住宅地内から海（外周緑地）へと繋がる歩行者・自転車専用空間。 植栽は、海を感じる景観や四季感に配慮する。 【高木】 ヒトツバタゴ（落葉樹） 【低木・地被】 ハイビヤクシン / アガパンサス / シヤガ			グリーンベルト沿道 2車線 幅員14m、18m 植栽帯 1.5m+1.5(1.0)m	グリーンベルトとその周辺施設を利用する人たちが主に利用する道路でヒューマンスケールな空間構成とする。 植栽は、グリーンベルト計画時に、これと一体的な道路景観となるよう配慮する。

表4-2-2 まちづくりエリアにおける特殊道路の道路植栽のモデル

名称・タイプ	整備方針	車道		植栽方針	植栽帯	高木	選択理由	低木・地被	選択理由と特徴
		スケール							
広域幹線道路 みなとづくりエリア	臨港道路 アイランドシティ 1号線 6車線 幅員60m	香椎パークポートからアイランドシティ・海の中道へと繋ぐ幹線道路として、シンボル性の高い道路整備	港湾地区、街地区の二つの景観に配慮し出来るだけ周辺を意識しない車からの景観的配慮	歩車分離を図り安全で快適な歩行者環境の形成に努める	港湾道路としてのシンボル性 歩道上：アイランドを通過する人々に緑の量感を与える	1.4m +5.85m (落葉樹) メタセコイア ラクウショウ	・シンボル性が高い ・樹木の性状(樹形が整っている) ・四季感がある ・生育が安定している	プリベット ヒペリカム ガクアジサイ +フラワーポット	四季の変化がある花ものの導入
					中央帯：緑の量感ある中央分離帯の形成	7.5m ~10.5m (常緑樹) マテバシイ タブノキ クスノキ シラカシ(落葉樹) タイワンフウイチョウ トウカエデ	・既存植生を利用(リサイクル) ・四季感あふれる樹木の特徴 ・五感に訴える	芝 ハイビヤクシン	高木の下での死角を出来るだけなくす
	臨港道路 アイランドシティ 2号線 4車線 幅員21~40m	港湾地区の幹線道路としての機能とシンボル性の高い道路の整備	港湾地区の幹線道路として車からの景観を重視する	歩車分離を図り安全な歩行者環境の形成に努める	港湾道路としてのシンボル性	1.5m (常緑樹) シマトネリコ	・四季感あふれる樹木の特徴(黄白の花が咲く) ・五感に訴える ・樹木の性状(樹形が良い)	ハイビヤクシン アガパンサス ハマユウ	海浜地としての特徴がある樹種の導入 管理の頻度も少ない
	区画道路1 2~4車線 幅員16~40m	港湾地区の補助幹線道路としての機能性の高い道路整備	機能を重視した道路整備	歩車分離を図り安全な歩行者環境の形成に努める	ボリュームを抑えたり緑のネットワークを形成	1.0m ~1.5m (常緑樹) シラカシ(落葉樹) ヒトツバタゴ	・周辺の植生 ・四季感あふれる樹木の特徴(真っ赤な実がなる白い花が咲く) ・五感に訴える ・樹木の性状(樹形が良い)	ハイビヤクシン シヤガ トベラ シャリンバイ	出来るだけ管理費を軽減できるように高木と刈り込みの頻度が少ないグラウンドカバーの導入
区画道路2 2車線 幅員16m	海の中道側の沿道沿いを通る湾岸道路、港の中で上屋ではない機能が道路沿いに配置される可能性を持った幹線道路整備	港湾地区の補助幹線道路として幹線との景観的配慮	歩車分離を図り安全で魅力ある歩行者環境の形成に努める	海の中道の対岸としてマツの寄せ植えを行う	1.5m (常緑樹) マツの群植	・周辺の植生 ・海の中道からの景観的配慮	ハイビヤクシン ギボウシ ツツブキ	松との調和と維持管理の軽減	

※クスノキ、オオシマザクラ等の著しい根上りが想定される樹種は、根上りを避ける為、原則として根系誘導耐圧基盤を使用する。
 ※基本的に本頁に記載の樹種を使用するが、他の樹種を検討する際は協議を要する。
 ※管理上の負担を軽減する為、低木植栽箇所の裸地部分へ、防草シートの併用もしくは地被類等による高密度植栽を検討する。
 ※低木・地被は上記以外にも次の樹種を使用可能とする。フィリヤブラン、オタフクナンテン、コグマザサ、オカメザサ

表4-2-3 みなとづくりエリアにおける道路の段階構成と道路植栽のモデル

常緑樹+落葉樹
常緑樹

落葉樹



マテバシイ タブノキ タイワンフウ イチョウ メタセコイア ラクウシヨウ

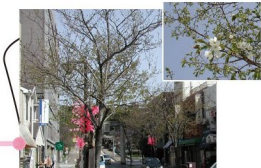
緑の回廊



サルスベリ シマトネリコ



シラカシ シマトネリコ



オオシマザクラ



ヒトツバタゴ



常緑樹+落葉樹



クスノキ



マツ



シマトネリコ

常緑樹+落葉樹



シラカシ ヒトツバタゴ

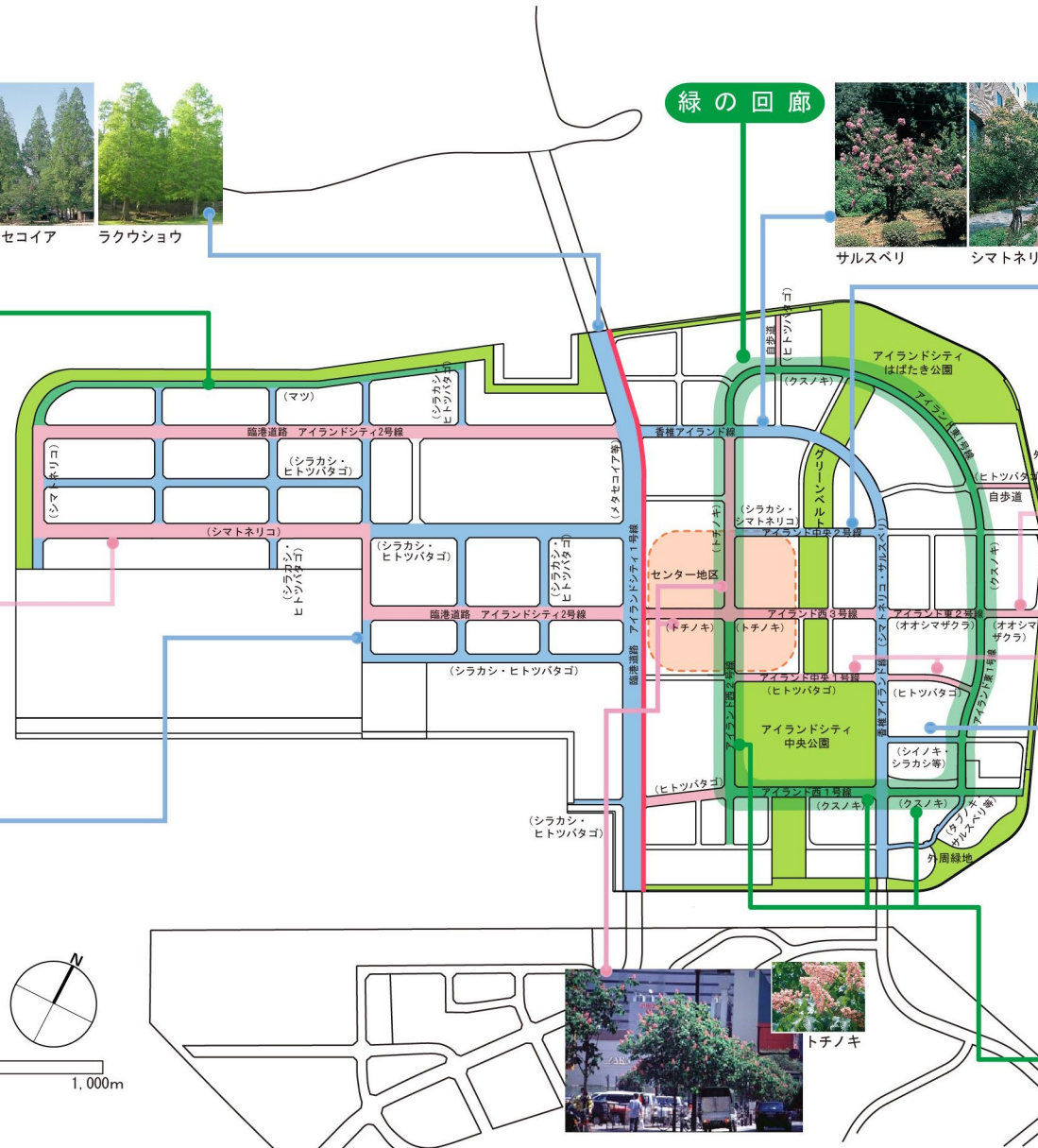


図4-2-4 道路植栽のモデル図

4) 道路空間の景観形成計画

道路整備や道路植栽整備の基本的な考え方に基づき、以下のとおり道路空間の景観形成を図ります。

海や緑などの自然環境との共生を目指す住宅地を貫くアイランド東1号線などについては、エリア全体で環境共生のまちを創出するため住宅との調和を図り、素材には環境共生型のリサイクルレンガを使用するなど、環境共生のシンボルとなる道路を整備します。

また、緑の象徴となるアイランドシティ中央公園・グリーンベルト周辺についても豊かな緑の空間や自然環境との調和に配慮した道路空間を形成します。








通り景観の変節点や人々が集う主な交差点部においては、まちかど広場などを官民共働で確保し、街園の整備やアートを設置することで、人々が憩いにぎわう空間を創造します。

また、まちかど広場の設置は、交差点の見通しを良くし、車両や歩行者通行の安全性向上に寄与します。

街路樹については、整備の進捗や生育状況を検証しながら、必要な場合には樹種の変更など柔軟な対応を図ります。

(センター地区については、P46 参照)

■ 凡例

(敷地・用途)	(街路樹)
 センター地区	 主として常緑樹
 住宅地区	 主として落葉樹
 公園・緑地	 常緑樹+落葉樹
	(広場)
	 まちかど広場

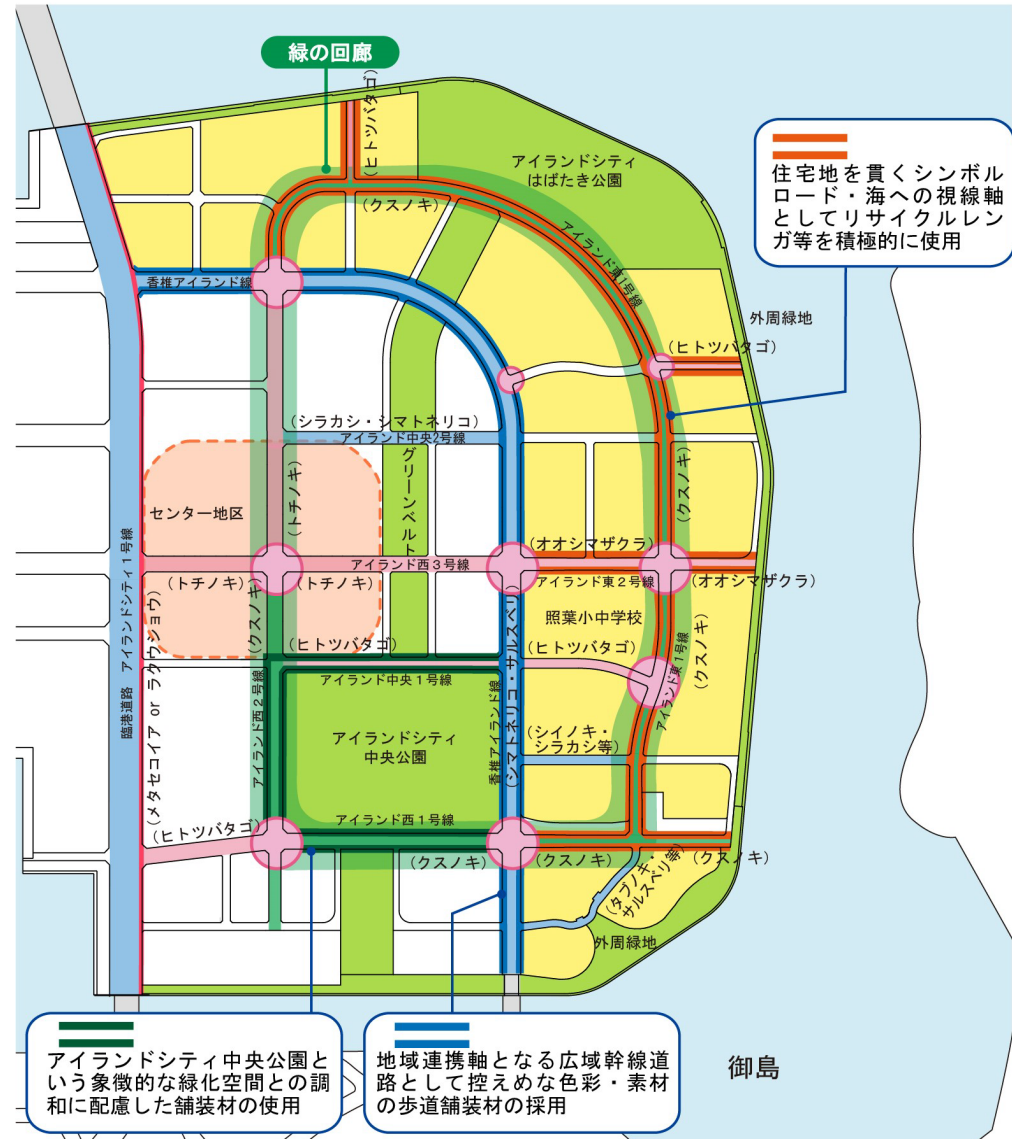


図4-2-5 道路空間の景観形成計画図

5) 道路整備例

現在整備を行っている道路の具体的な取組事例を以下に示します。

ア. アイランド東1号線

■ 舗装

[車道] 排水性アスファルト舗装 (黒)

[自転車道]
透水性自然石舗装
(※人工骨材(青)と緑系自然石の混合)



写真4-2-6 自転車道

[歩道]
透水性レンガ舗装 (リサイクル材)
(一般部及び交差点: 赤茶系)
(パターン部: ページュ系)
(境界表示部: こげ茶系)



写真4-2-7 歩行者道

○断面構造図

敷砂と路盤の間に透水シートを敷設し、敷砂が路盤へ流出することによる不陸の発生を防止し、路面の平坦性を確保します。

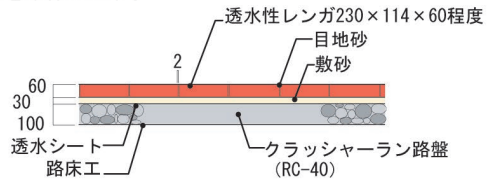


図4-2-6 断面構造図

■ 植栽

[高木] クスノキ (常緑樹)
(10~13m間隔目安)

※クスノキは根上がり避ける為、原則として根系誘導耐圧基盤を使用する。



写真4-2-8 クスノキ

[低木・地被] アガパンサス、シャガ、ハイビヤクシン

次に示す例のように、アイランドシティを南北に貫く道路では、エリアによって、その幅員構成が異なります。

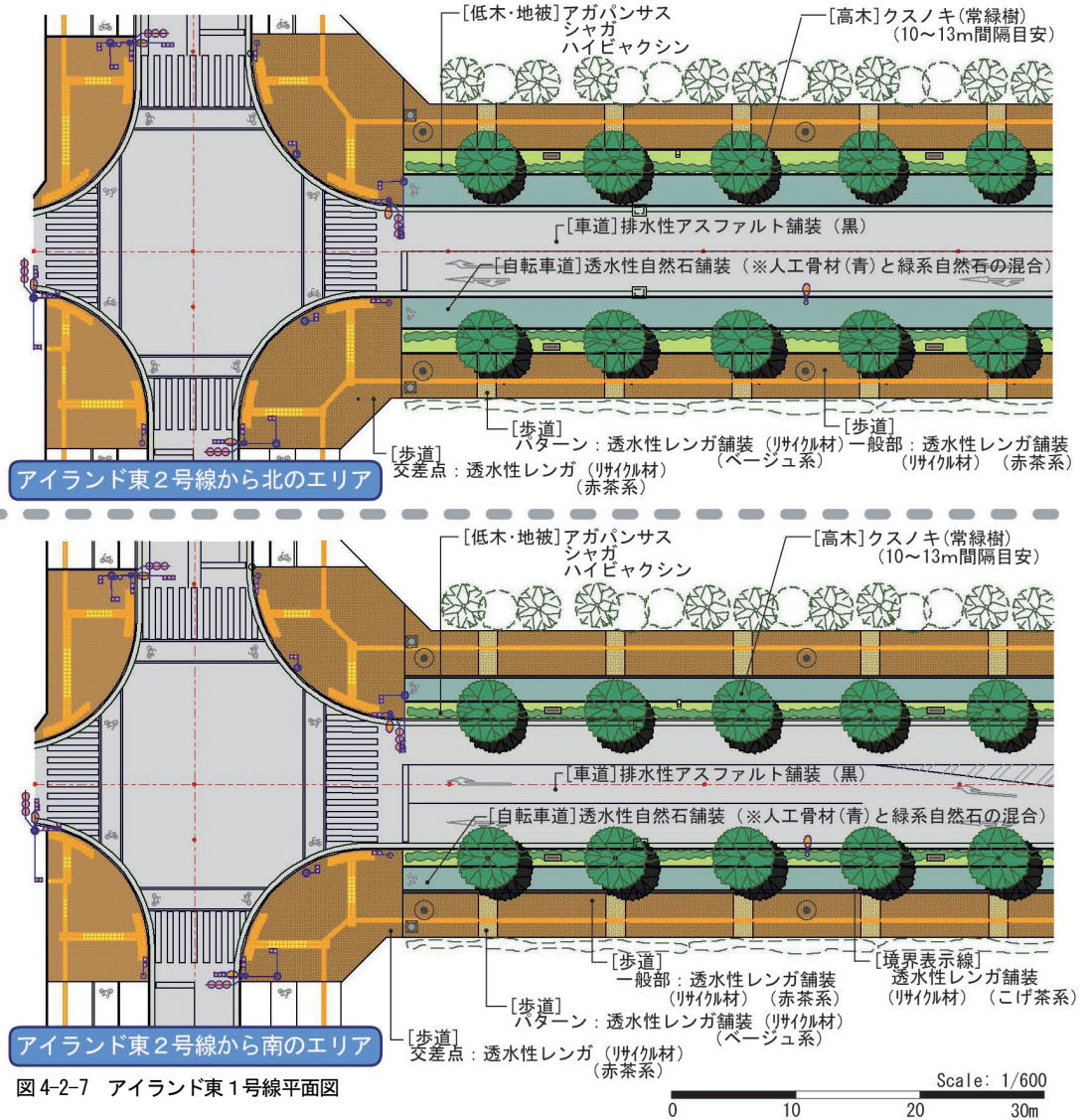
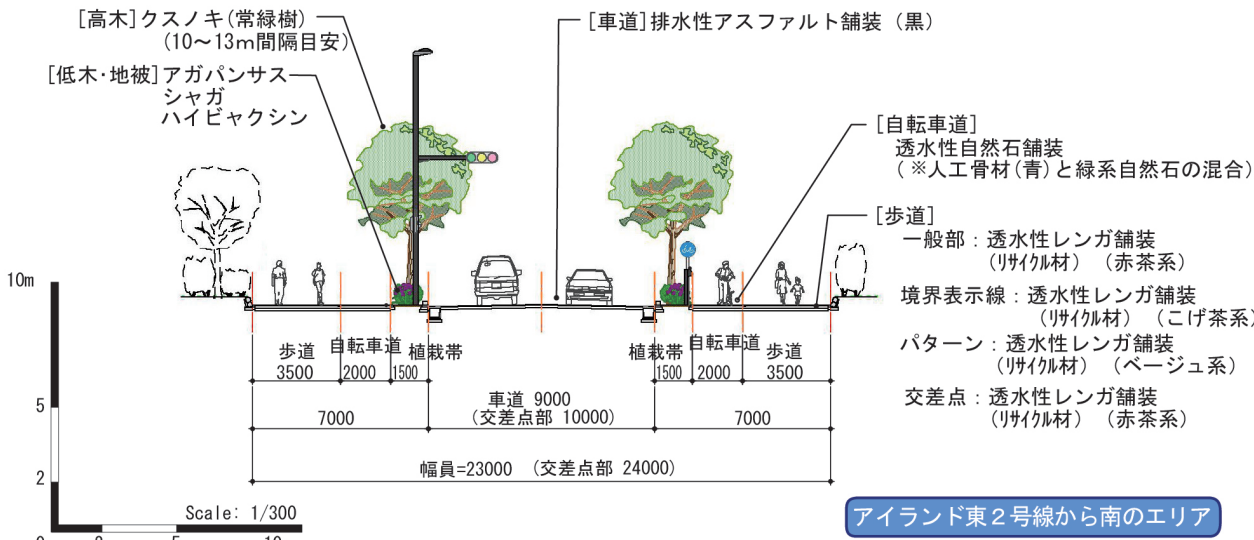
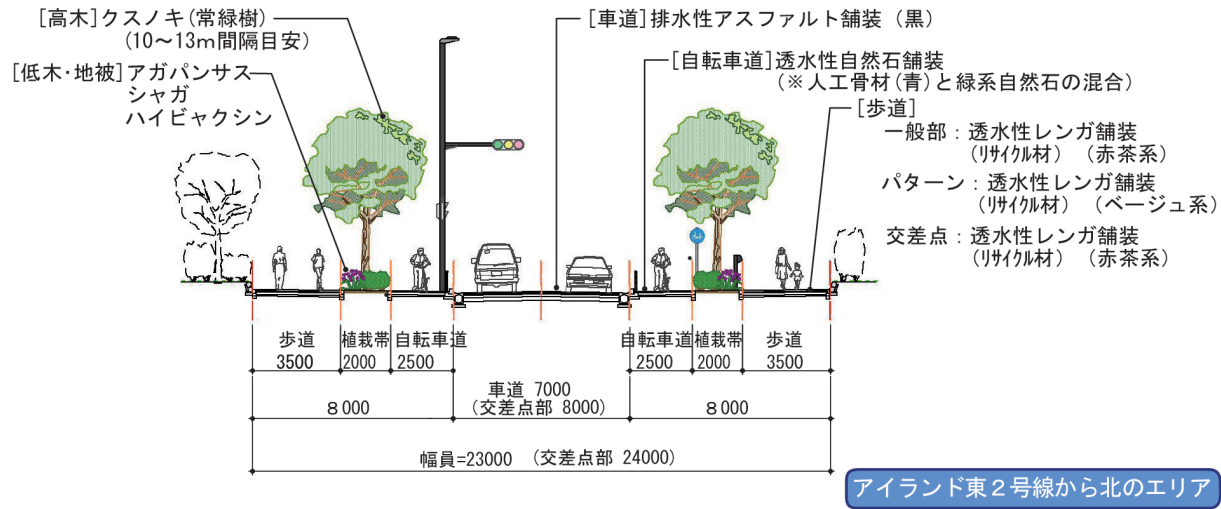


図4-2-7 アイランド東1号線平面図



イ. 歩道舗装のモデル

道路空間の景観形成計画における道路整備の基本的な考え方を踏まえ、まちづくりエリアにおける道路の歩道舗装のモデルを次に示します。

		名称・タイプ	歩道整備の方針・仕上げ
線広域 道路幹	まちづくり エリア	香椎アイランド線 4車線 幅員35m	C [歩]透水性脱色アスファルト舗装 [自]透水性自然石舗装 (※人工骨材(青)と緑系自然石の混合)
		アイランド西1号線 4車線 幅員30m	B [歩]透水性レンガ舗装 (リサイクル材) [自]透水性自然石舗装 (※人工骨材(青)と緑系自然石の混合) 注) アイランドシティ中央公園区間のみ
		アイランド西2号線 4車線 幅員30m	
幹線 道路	アイランド西3号線 4車線 幅員30m	[歩]透水性脱色アスファルト舗装 [自]透水性自然石舗装 (※人工骨材(青)と緑系自然石の混合)	
	アイランド東1号線 2車線 幅員23~24m	A [歩]透水性レンガ舗装 (リサイクル材) [自]透水性自然石舗装 (※人工骨材(青)と緑系自然石の混合)	
	アイランド東2号線 2車線 幅員23m		
住区内 幹線 道路	アイランド中央1号線 2車線 幅員24m	B [歩]透水性レンガ舗装 (リサイクル材) [自]透水性自然石舗装 (※人工骨材(青)と緑系自然石の混合)	
	アイランド中央2号線 2車線 幅員24m	[歩]透水性脱色アスファルト舗装 [自]透水性自然石舗装 (※人工骨材(青)と緑系自然石の混合)	
区画 道路	区画道路 2車線 幅員7~23m	[自歩] 透水性脱色アスファルト舗装	

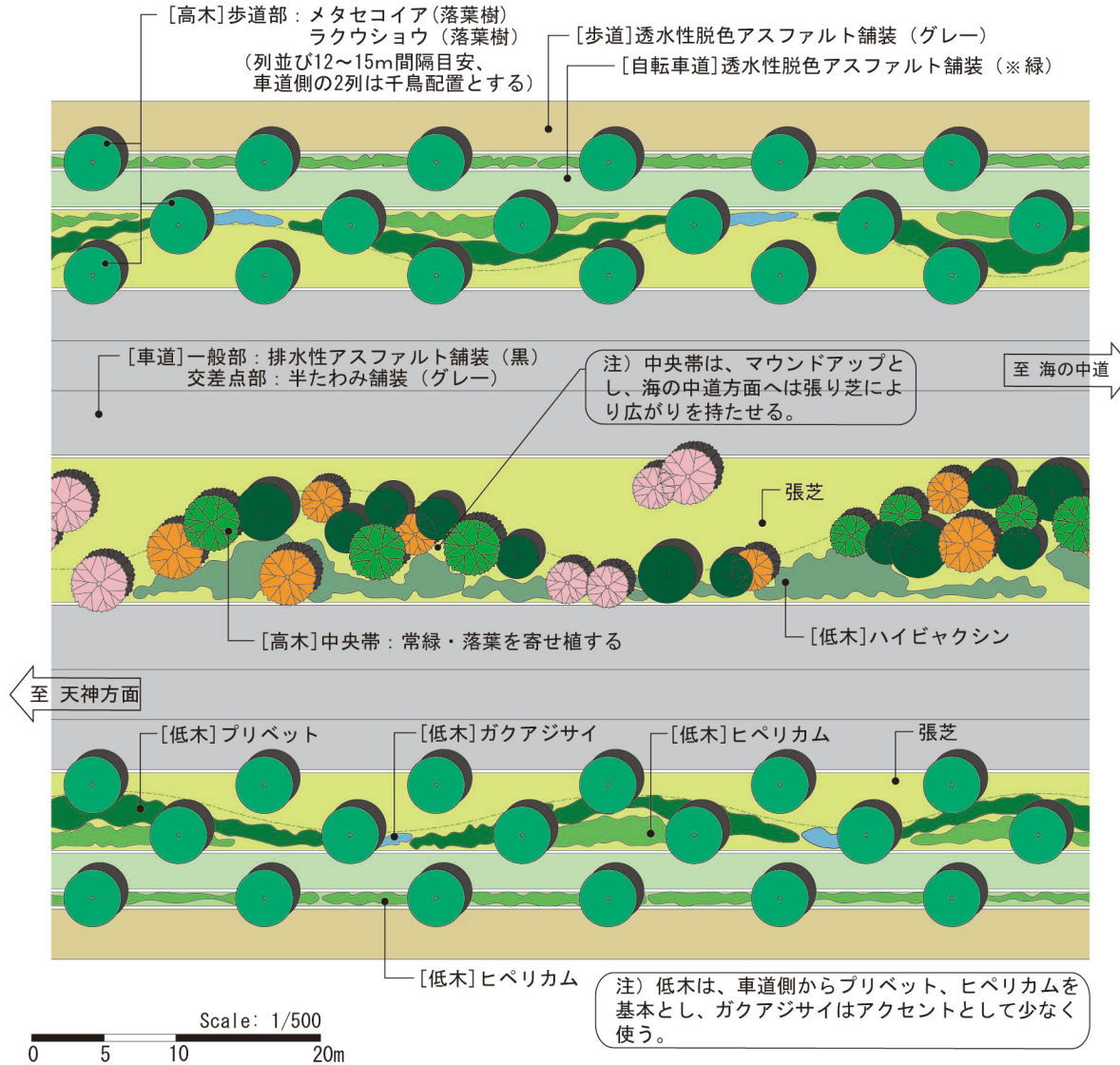
- A** 住宅地を貫くシンボルロード・海への視線軸としてリサイクルレンガ等を積極的に使用
- B** アイランドシティ中央公園という象徴的な緑化空間との調和に配慮した舗装材の使用
- C** 地域連携軸となる広域幹線道路として控えめな色彩・素材の歩道舗装材の採用

※道路舗装については、現在の基準をもとにしながらも周辺との調和に配慮した色彩・素材とすることとします。

図4-2-8 アイランド東1号線断面図

表4-2-3 まちづくりエリアの道路における歩道舗装のモデル

ウ. 臨港道路アイランドシティ1号線



■ 舗装

- [車道] 一般部：排水性アスファルト舗装(黒)
交差点部：半たわみ舗装(グレー)
- [歩道] 透水性脱色アスファルト舗装(グレー)
- [自転車道] 透水性脱色アスファルト舗装(※緑)

■ 植栽

- [高木] 歩道部：メタセコイア(落葉樹)
ラクウショウ(落葉樹)

(列並び12~15m間隔、
車道側の2列は
千鳥配置とする)



写真4-2-9 メタセコイア

中央帯：常緑・落葉を寄せ植する

注) ランダムに配置

【常緑】 マテバシイ タブノキ
クスノキ シラカシ

【落葉】 タイワンフウ イチョウ
トウカエデ

[低木] プリベット、ヒペリカム、ガクアジサイ
ハイビヤクシン

図4-2-9 道路植栽計画図(臨港道路アイランドシティ1号線)平面図

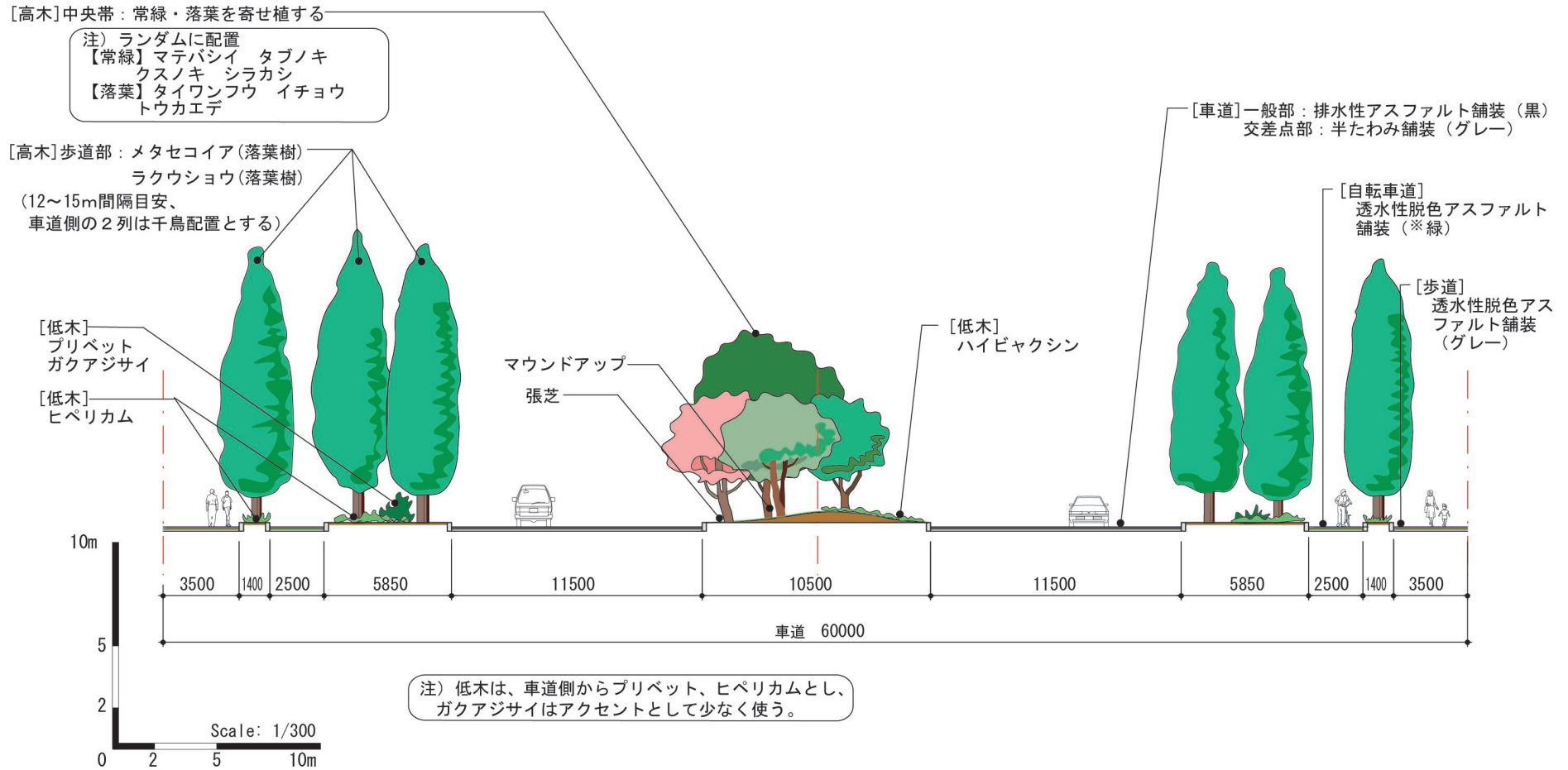


図 4-2-10 道路植栽計画図(臨港道路アイランドシティ1号線)断面図

4-3. パブリックアート・ストリートファニチャーの設置による演出

1) 基本的な考え方

パブリックアートやストリートファニチャーは、都市空間に質の高い個性的で美しい景観を具体化することにより、市民生活に「美しさ」や「うるおい」を与えると同時に、生活者や来街者の「感性」を刺激し、豊かな人間性や市民文化を育む役割を有しているとともに、地域のシンボルとして、市民に対し愛着をもたらす役割も併せ持っています。

このことから、景観形成の基本方針である「うるおいと心地よさが感じられる美しいまちなみ」を創造し、「すべての人が生きいきと豊かな都市生活を送ることができる、にぎわいのあるまちづくり」を推進するため、パブリックアートやストリートファニチャーの設置を積極的に進めます。

2) 立地と演出の方針

都市計画道路同士が交わる交差点など、歩行者の通行が多く、様々な活動が行き交う主要な街角において、人々が集い、憩える空間として整備された、まちかど広場や公園・緑地などのオープンスペースにパブリックアート・ストリートファニチャーを設置することにより、まちの賑わい、うるおい、安らぎといった雰囲気演出します



写真4-3-1
パブリックアートの例

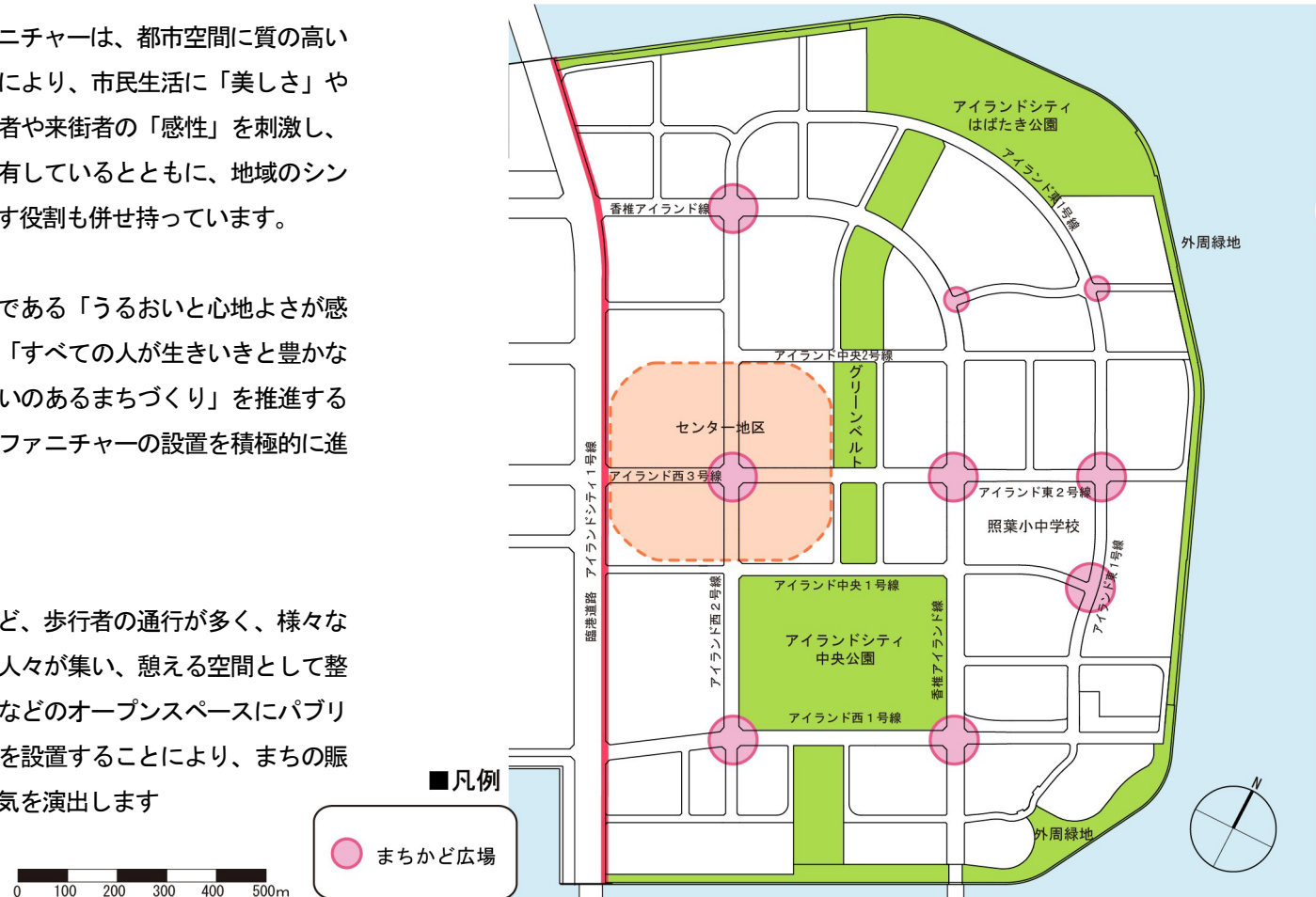


図4-3-1 まちかど広場や公園・緑地の配置

4-4. 建築物等の景観形成計画

1) 景観形成の基本的な考え方

ア. 景観の調和

建築物などについては、土地利用や立地状況に応じたデザインとするとともに、色彩については周辺環境と調和したものとし、海・緑・人が主役のまちを創出するものとします。

イ. グリーンアイランドの形成

官民共働による豊かな緑化空間（グリーンアイランド）を形成するため、積極的な緑化に取り組むものとします。

特に、アイランドシティ中央公園・グリーンベルト・アイランドシティはばたき公園周辺においては、公園・緑地、道路の公共空間の緑とあわせ、官民が共働して厚みのある緑の空間を形成するものとします。

ウ. うるおいにぎわい空間の創出

壁面を後退させ、公共用地からの圧迫感を軽減するとともに、壁面線を揃えることなどによる良好なまちなみを創出するものとします。

その空間を緑化やセミパブリックなオープンスペースとすることで、快適でうるおいにぎわいのある空間を創出するものとします。

また、通り景観の変節点となる主要なまちかどに公共空間と連携し、まちかど広場などのうるおいにぎわい空間を創出するものとし、ストリートファニチャーなどの設置などにも取り組むこととします。

なお、みなとづくりエリアの港湾関連用地については、別途「アイランドシティ港湾関連用地・香椎パークポート景観形成ガイドライン」によって景観ガイドラインが定められています。

2) 都市景観形成地区の指定

これまでのガイドラインによる誘導により、福岡市都市景観条例に基づく「アイランドシティ香椎照葉地区 都市景観形成地区」が指定されています。（参-14・15・16 参照）

3) 地区別の景観形成方針

建築物等のガイドラインについては、以下の4つの地区区分に分けて基準を定めることとします。なお、未開発エリアの地区区分については、今後の土地利用に応じて決定するものとします。

ア. 戸建住宅地区

- 海や外周緑地の周辺環境と調和したゆとりと潤いのあるまちなみの形成及び保全を図る。
- 緑豊かで快適な居住環境の形成及び保全を図る。
- 香椎アイランド線沿いについて、居住環境の保全を図る。

イ. 集合住宅地区

- 緑豊かなオープンスペースを持つ快適な居住環境の形成及び保全を図る。
- 緑の連続性など、統一感のある沿道景観の形成及び保全を図る。
- 公園などの緑地空間と連続した、緑豊かなゆとりあるまちなみの形成及び保全を図る。

ウ. 産業・複合地区

- 人々が集い、憩いのある都市空間の形成及び保全を図る。
- アイランドシティ中央公園などの緑地空間と連続した、緑豊かなゆとりあるまちなみの形成及び保全を図る。

エ. センター地区

- 周辺の大規模緑地と連携した、ゆとりとふれあいのある、魅力的な都市空間の形成及び保全を図る。
- 地区の中核拠点にふさわしい、賑わいと活気のあるまちなみの形成及び保全を図る。

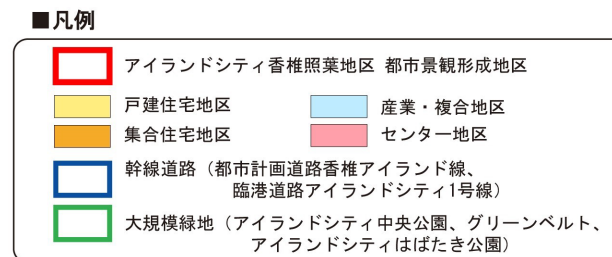
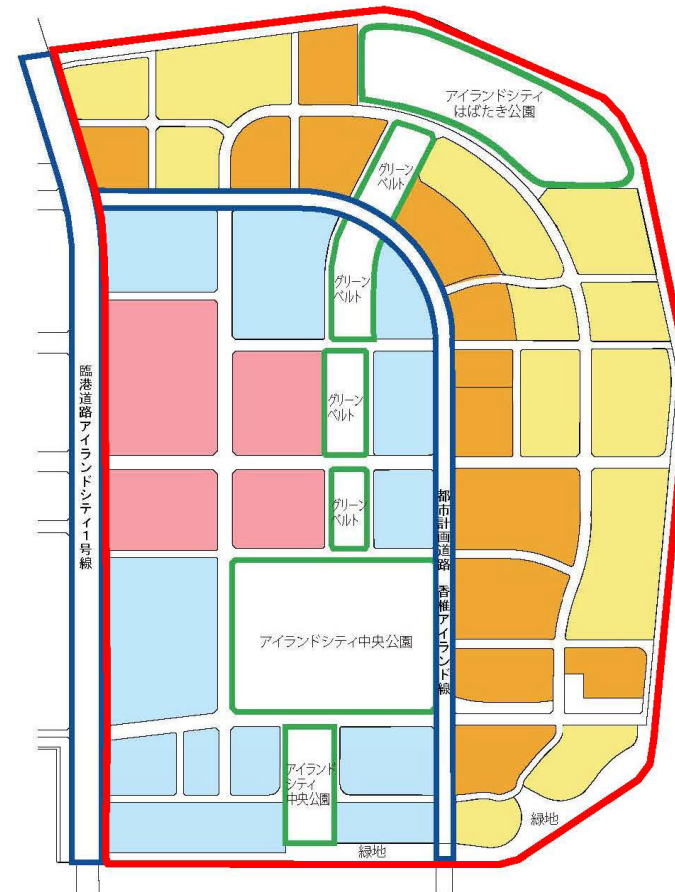


図4-4-1 建築物等のガイドラインにおける地区区分図

※「地区別の景観形成方針」におけるセンター地区は、都市計画法に基づく商業地域のエリアを指す。
 ※4-4. 建築物等の景観形成計画、4-5. 建築物等のガイドラインにおける幹線道路は、都市計画道路香椎アイランド線及び臨港道路アイランドシティ1号線を指す。

4) 壁面後退の方針について

良好な景観を形成するため、公共空間と民有地との境界では、公共空間との調和や公共と一体となった環境共生への取り組み、快適な歩行空間の形成などが重要となります。このことから、壁面後退についての方針を以下に示します。

ア. 4車線以上の道路に面している空間

幹線交通を担う道路では、にぎわいと拡がりのある空間を演出するため、原則として壁面後退は3mとします。

イ. 住宅地区エリア

公共空間に対して、圧迫感を軽減するとともに、壁面線を揃えることなどによる良好なまちなみを創出するため、

- 中高層住宅等については、2～3m
- 戸建住宅については、1～1.5m

を原則とします。



写真 4-4-1 住宅地区の壁面後退の取り組み

ウ. その他

上記以外の空間については、道路の特性などに応じ、

- 良質な公共空間や豊かな緑地空間を演出する空間では、2m
 - センター地区の一部において、建築物と一体となったにぎわいを演出する空間では、1m
- を原則とします。

エ. 壁面のあり方

壁面後退のあり方については、道路沿道の土地利用や道路の持つ役割によって異なります。

壁面の位置の制限は、本ガイドラインの地区景観形成基準（P53、55、57、59）で定めております。

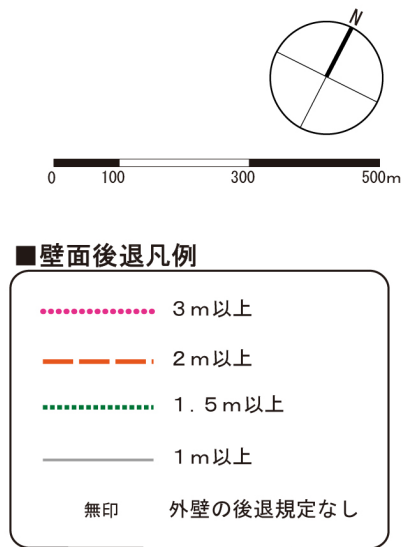


図 4-4-2 壁面後退距離図

5) 壁面後退空間の利用イメージ

ア. にぎわいと拡がりのある空間の演出 (3m)

- 建築物の壁面位置を揃えることにより通りの連続性を確保し、良好なまちなみ景観の形成が図られます。
- 後退した空間においては、公共空間との一体化を図ることにより、セミパブリックな空間を形成し、拡がりのあるにぎわい空間の演出が図られます。
- 公共の緑地空間の周辺部においては、後退した空間を緑化することにより、豊かな緑地空間の形成が図られます。
- また、災害時の被害を緩和するオープンスペースや延焼防止空間など災害に強いまちづくりの形成にもつながります。

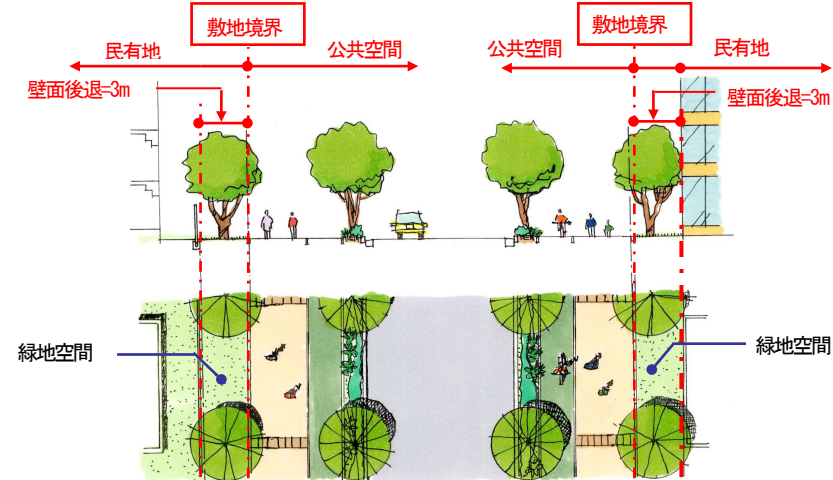


図4-4-3 利用イメージ図(1)

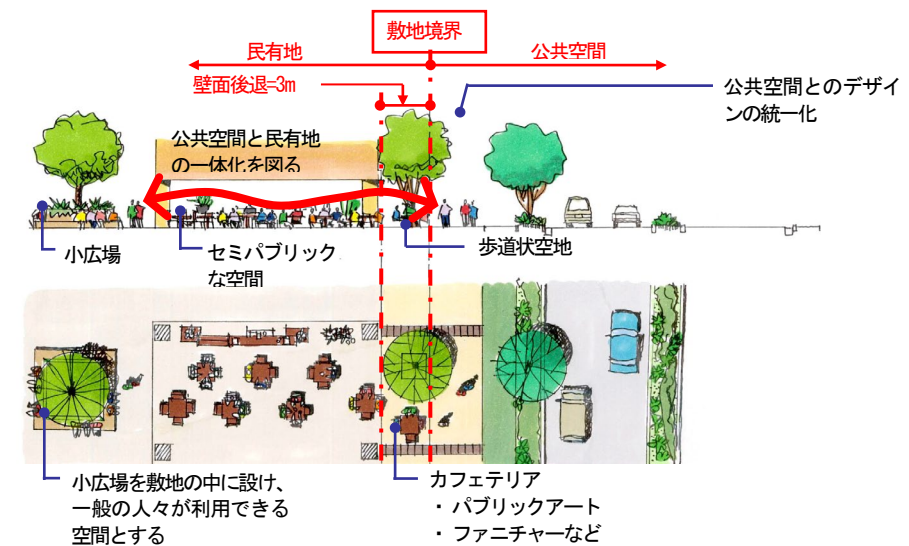
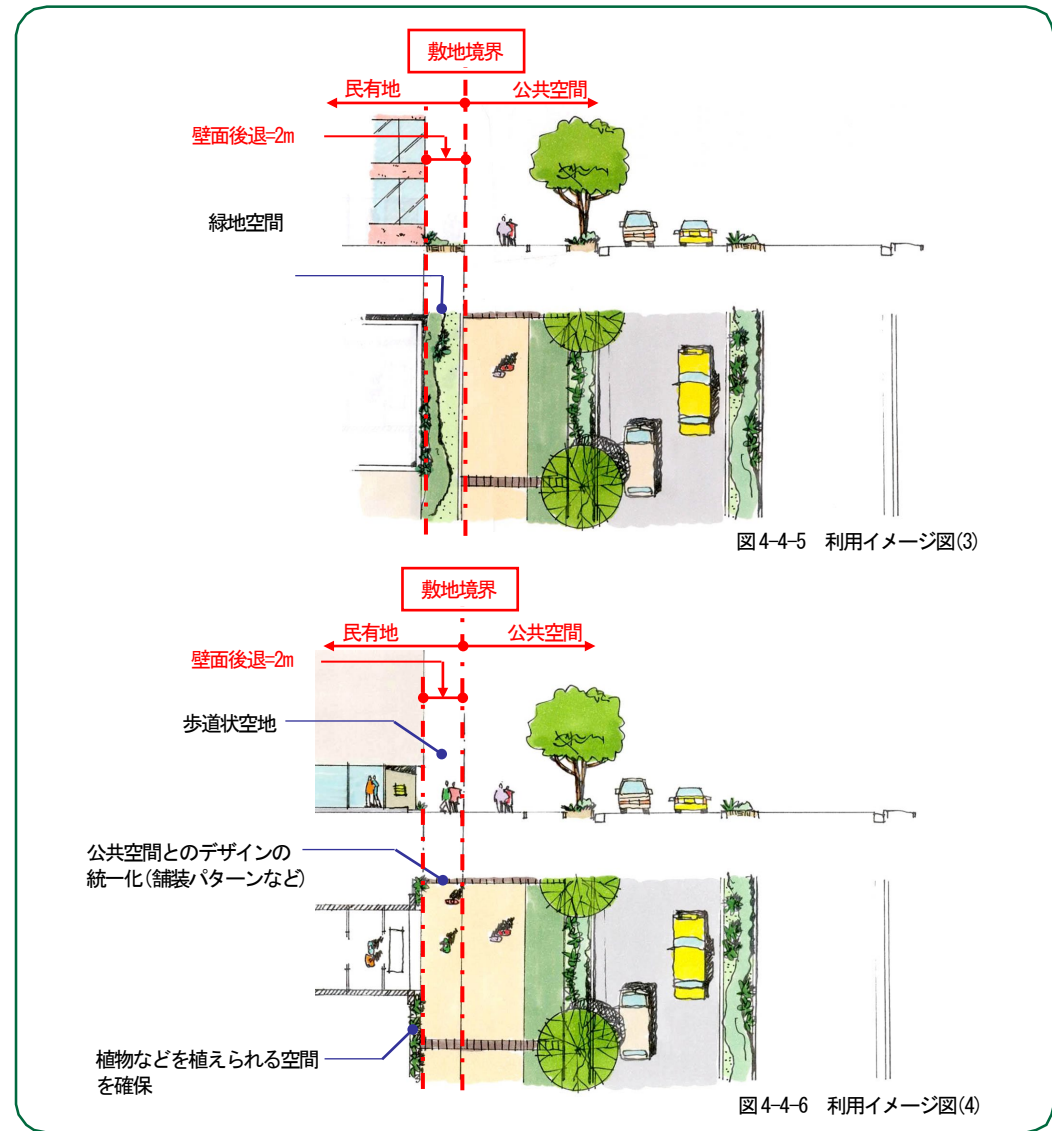


図4-4-4 利用イメージ図(2)

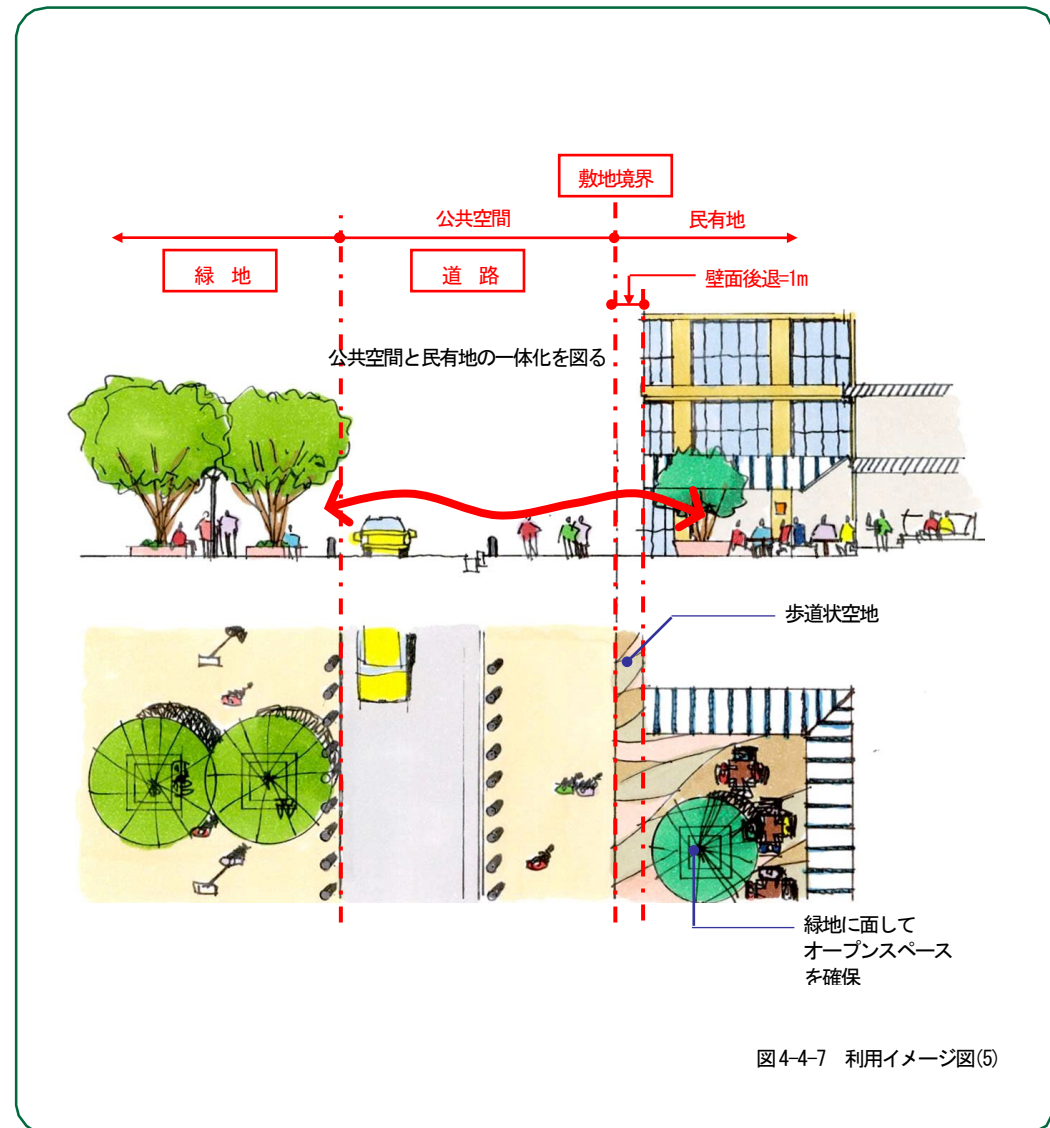
イ. 良質な公共空間や豊かな緑地空間の演出 (2m)

- 後退した空間においては、歩道状空地などすることにより、良質なセミパブリック空間の創出が図られます。
- 後退した空間を緑化することにより、豊かな緑地空間の形成が図られます。



ウ. 建築物と一体となったにぎわい空間の演出 (1m)

- 沿道における最低限の歩行空間などの供出を行いつつ、複合交流施設などと調和のとれたにぎわいのある空間の形成が図られます。
- 沿道の壁面後退は1mとする代わりに、敷地内に通路や広場を設置することにより、建築物の内側にあるオープンスペースへ人が誘導され、まちのにぎわいの連続性の創出が図られます。



6) にぎわい拠点（センター地区）の創出

アイランドシティの中で最も商業が集積し、都市拠点の中核を担うセンター地区では、人が溢れ出し、回遊することで、「賑わいと触れあいの場」の形成を図ります。

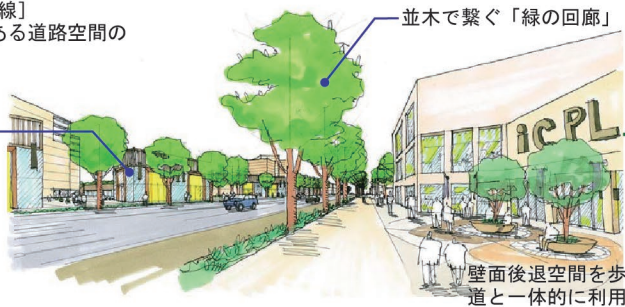
そのため、センター地区全体が一体的に利用されるよう、敷地内広場の設置やグリーンベルトへのビスタ（視線軸）の確保により人の流れを繋ぐ空間を誘導します。また、緑溢れ、歩いて楽しい歩道空間の整備など、魅力溢れる賑わい拠点を誘導します。センター地区における基本的な考え方を次に示します。

●道路機能の明確化

道路の機能に応じた歩道空間の整備

[アイランド西2号線]
・賑わいと潤いのある道路空間の演出

建築物の分節化
にぎわいを演出するファサード



[アイランド西3号線]
・駐車場の出入口を設ける
・賑わいが連続する通りの演出

ショウウィンドウ等、にぎわいの連続性を演出



●四つの区画が一体となる誘導

4区画が一体的に活用されるように敷地内広場や繋がりに配慮

●人があふれる拠点の形成

人が溜れるパブリックスペースの形成

●グリーンベルトへと導く演出

グリーンベルトへと誘う視線軸の誘導(ビスタの確保)

●緑の回廊を繋ぐ

センター地区に相応しい樹種で緑の回廊を繋ぐ

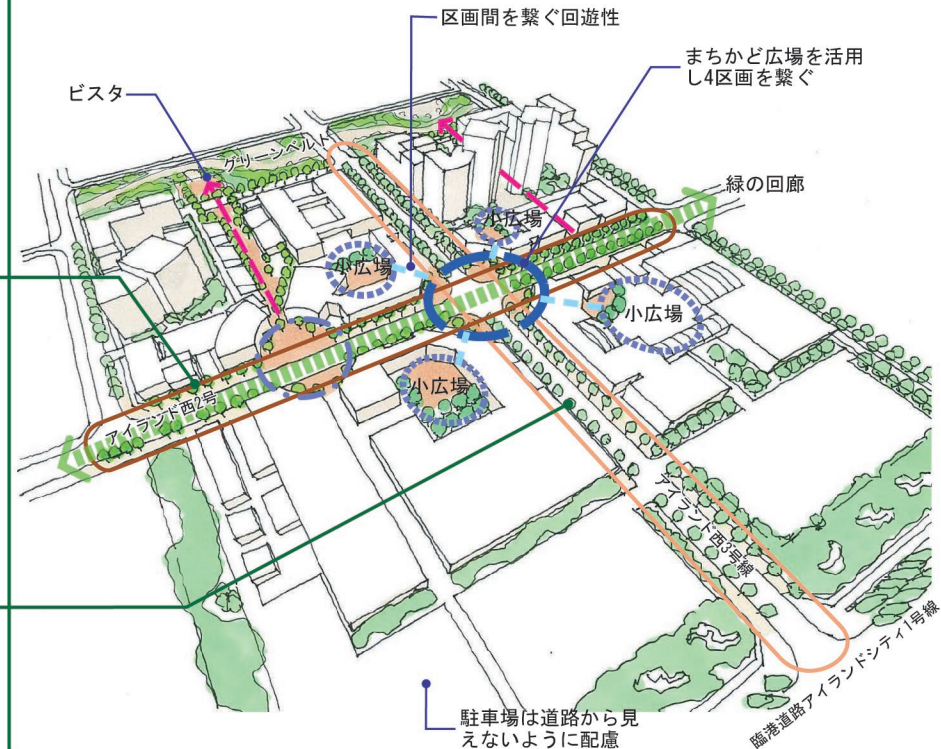


図4-4-8 センター地区の創出における基本的な考え方

7) 緑の軸（グリーンベルト）と一体的な空間の創出

グリーンベルトは、アイランドシティ中央公園とアイランドシティはばたき公園を繋ぐ都市機能の緑のシンボル軸として、隣接する土地利用や都市機能を相互に繋ぐ役割を担っています。

そのため、グリーンベルトとの繋がりを大切に空間づくりとそこから見える建築物について誘導しています。特に、グリーンベルトに接する地区を例にとり、基本的な考え方を次に示します。

●グリーンベルトと見る・見られるの景観を重視

グリーンベルトに表を向いたファサードの形成など建築物の見え方に配慮する

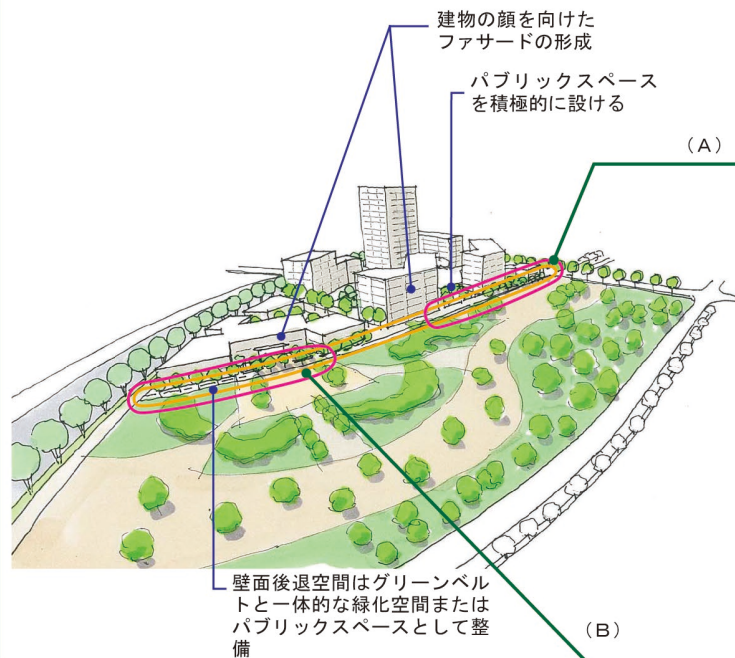
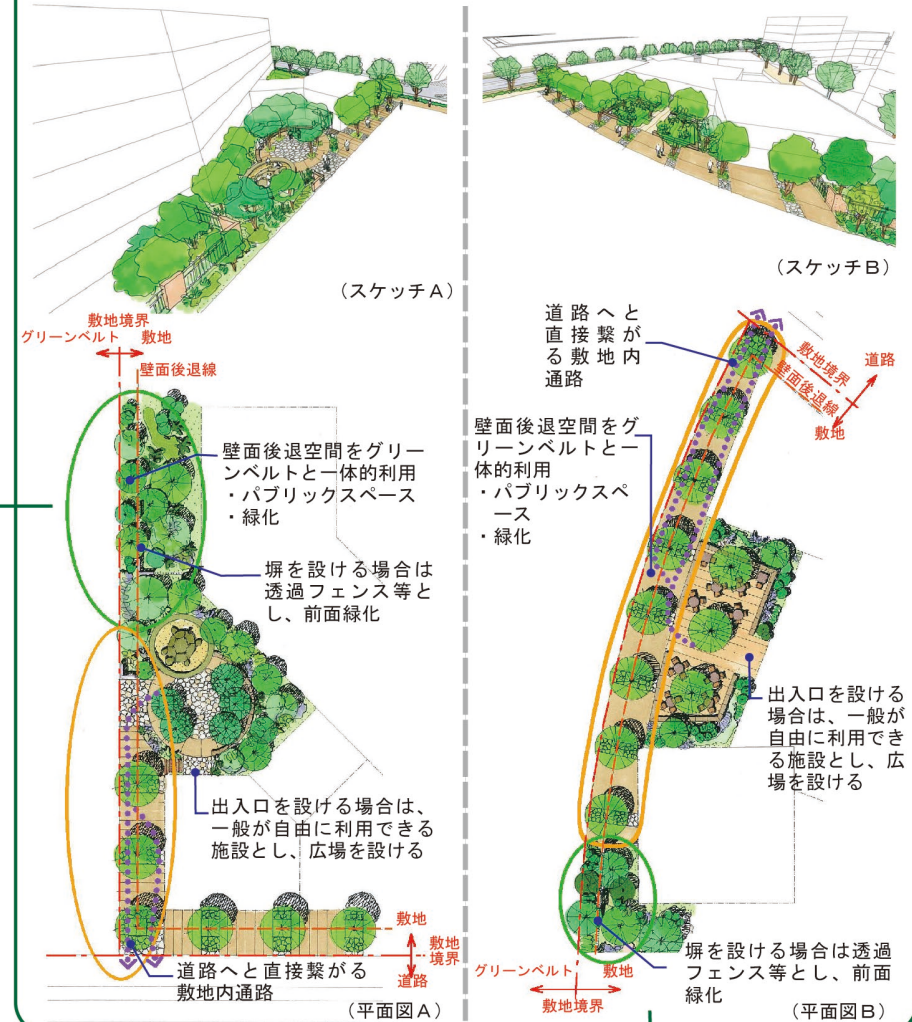


図4-4-9 グリーンベルトの創出における基本的な考え方
[グリーンベルトに接する地区]

●グリーンベルトと一体的な空間づくり

特に、グリーンベルトに接する地区では、グリーンベルトとの繋がりに配慮し、一体的なパブリックスペースや緑化空間の創出に努める



8) アイランドシティはばたき公園と一体的な緑化空間の創出

アイランドシティはばたき公園を含むエコパークゾーンは、都心近くにあるしながら、豊かな自然環境が存在する場所であり、「自然と人の共生」をめざす空間です（参-6参照）。

多様な生物が生息するエコパークゾーンの豊かな自然をより多くの市民が親しめるよう、アイランドシティと一体となったエコパークゾーンの整備を進めており、特にアイランドシティはばたき公園西側の「自然を楽しむゾーン」側では、公園とのつながりを大切に空間づくりを誘導します（参-7参照）。

●アイランドシティはばたき公園と一体的な緑化空間づくり

アイランドシティはばたき公園の西側に接する地区では、公園とのつながりに配慮した緑化空間を創出するとともに、公園と調和のとれた建物配置とする

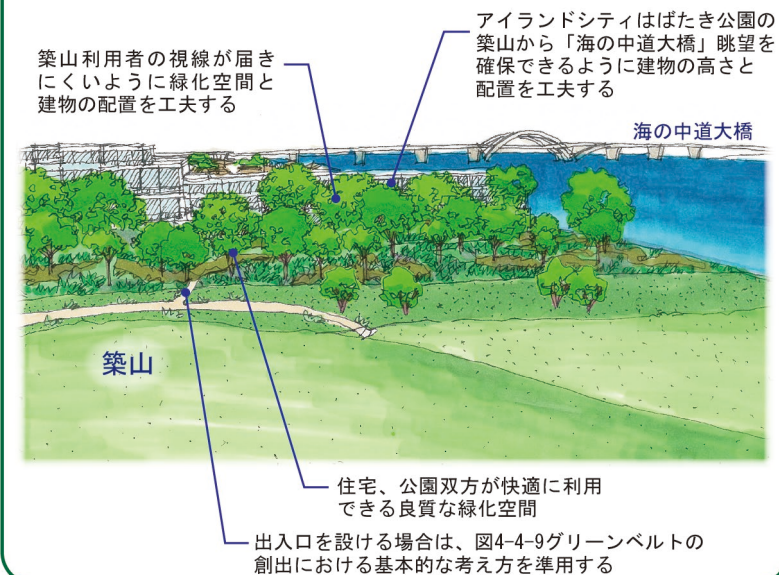


図4-4-10 公園と一体的な緑化空間の創出における基本的な考え方

9) 幹線道路に面する戸建住宅地区への配慮

香椎アイランド線沿いは、集合住宅・学校及び便利施設等を連続して配置することにより、存在感のある連続した景観と、幹線道路の賑わいを生み出しています。

香椎アイランド線に面して戸建住宅を配置する場合、「緑のオープンスペース」を設置し、統一感のある沿道景観と、幹線道路と戸建住宅のつながりを創出します。

●連続した沿道景観の形成

幹線道路に面する戸建住宅地区については、沿道景観の向上や、幹線道路が住環境に与える影響に配慮した「緑のオープンスペース」を設置する

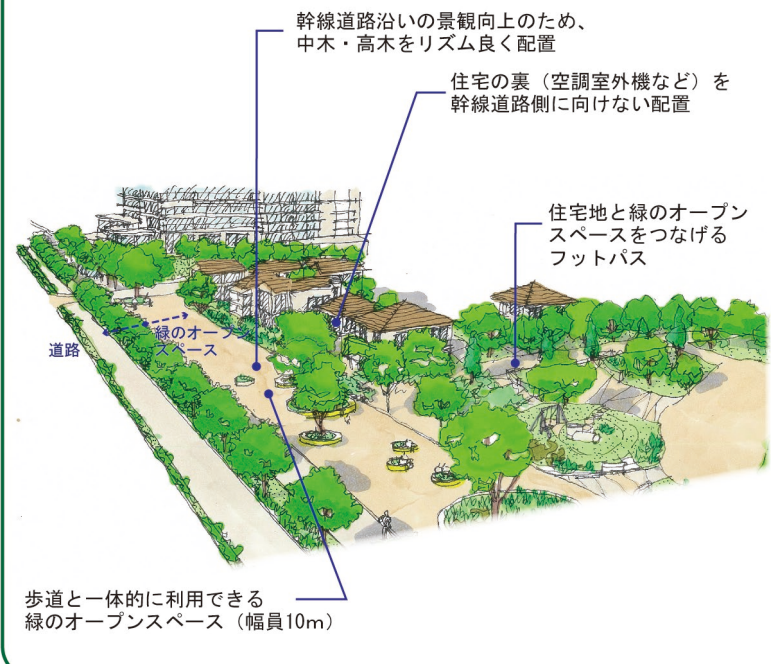


図4-4-11 幹線道路に面する戸建住宅地区への配慮についての基本的な考え方



4-5. 建築物等のガイドライン

地区別の景観形成方針などを踏まえ、各地区の「建築物等のガイドライン」を定めています。

1) 建築物等のガイドラインの構成について

本ガイドラインが示す「建築物等のガイドライン」の内容は、地区毎に「まちづくりの基本的な考え方やルール」と「地区景観形成基準」で構成されています。

2) ガイドラインとの適合性の確認について

事業者は、建築行為等を行う場合は、本ガイドラインに基づき、景観形成に関する書類を市に届け出て、確認を受ける必要があります。

また、建築行為等の他、建築物の色彩、緑化、広告物等の外部景観に関する行為等も届出の対象となります。(手続きの流れについてはP62参照)

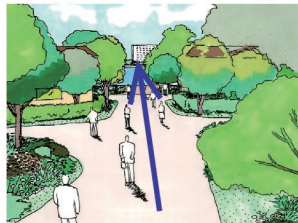
3) ガイドラインの景観誘導の基本的な考え方

本ガイドラインでは、アイランドシティのまちづくりにおいて、大切な視点場からの見え方を重視した誘導を行っています。公園やグリーンベルト、緑の回廊等の主要なパブリックスペースを視点場とし、そこから見える街並みが魅力的になるように構成しており、海や緑の自然環境と調和した「美しいまちなみ」と「緑の都市景観」の創造を図っています。また、センター地区においては、敷地内にグリーンベルト等の緑地を望む視点場を積極的に配置し、相互に魅力あるまちの景観の誘導を図ります。

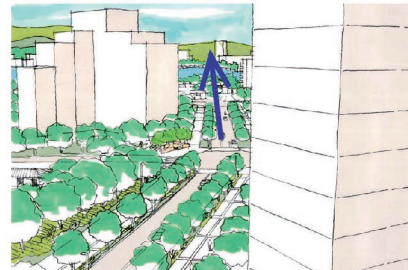
視点場と誘導の基本的な考え方について次に示します。

●海へと導く軸と海への眺望

道路空間や建築物からの海への視線の確保に配慮する



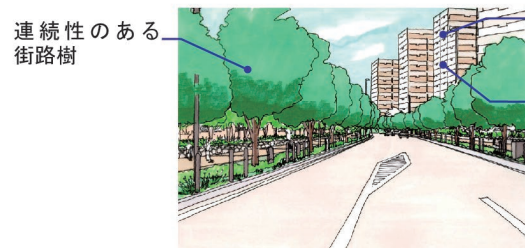
海への軸の形成
 ・建築物の後退
 ・海と接する空間への配慮
 ・海へと抜ける敷地内通路



道路空間等を景観の軸として活用し、海へのビスタを確保

●「緑の回廊」をはじめとする緑溢れる幹線道路

植物を前面に配置し、緑が主体の景観形成に務める



連続性のある街路樹

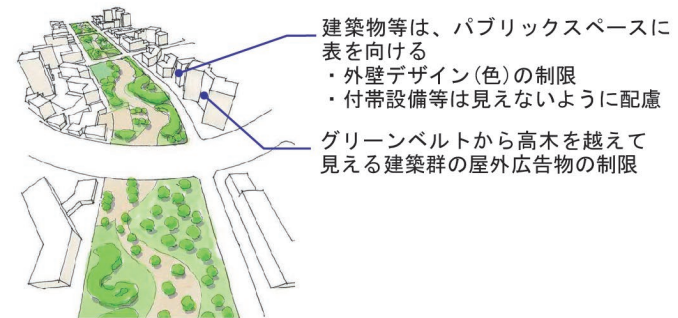
幹線道路から見える屋外広告物の制限
 ・高木の下に隠す

建築物等は、パブリックスペースに表を向ける
 ・外壁デザイン(色)の制限
 ・付帯設備等は見えないように配慮

●大規模緑地（アイランドシティ中央公園やグリーンベルト、アイランドシティはばたき公園）から見える建築物

建築物は、パブリックスペースに表を向けるよう配慮する

建築物の高層部は、遠くからの見え方に配慮し、低層部では、賑わいの創出に努める



建築物等は、パブリックスペースに表を向ける
 ・外壁デザイン(色)の制限
 ・付帯設備等は見えないように配慮

グリーンベルトから高木を越えて見える建築群の屋外広告物の制限

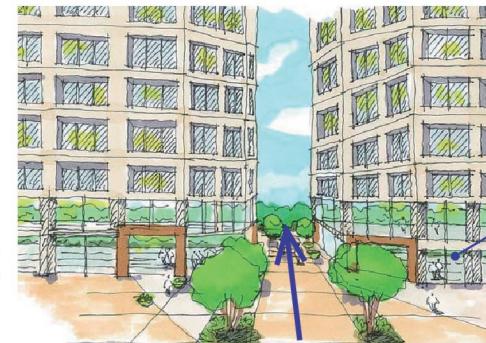
中央公園から高木を越えて見える建築群の屋外広告物の制限

建築物等は、パブリックスペースに表を向ける
 ・外壁デザイン(色)の制限
 ・付帯設備等は見えないように配慮



●まちの中から緑地（グリーンベルト等）を見る視点場

センター地区においては敷地内からもグリーンベルト等を感じる、まちの中の視点場形成に務める



建築物の間からグリーンベルトなどを視覚的に感じるよう配慮する
 (ビスタの確保)

低層部はガラス等を用いたスケルトン型の建築物とする等工夫を凝らす

図4-5-1 ガイドライン景観誘導の基本的な考え方【視点場】

4) 「戸建住宅地区」のガイドライン

4) -1 まちづくりの基本的な考え方

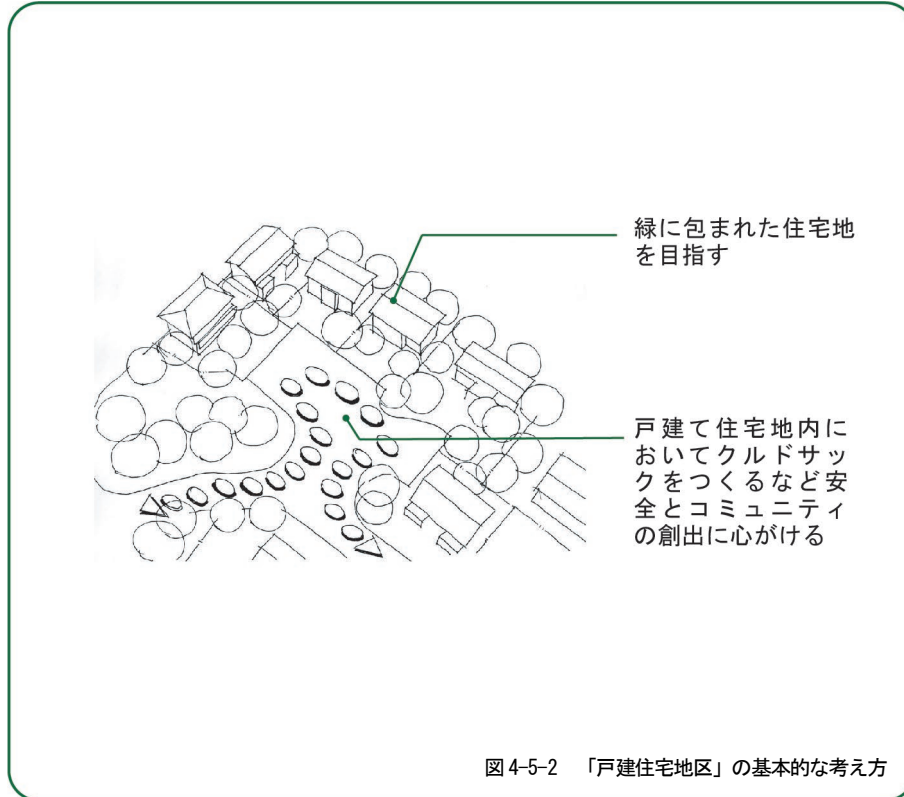


図 4-5-2 「戸建住宅地区」の基本的な考え方

4) -2 まちづくりのルール

幹線道路沿道 周辺のルール	1. 幹線道路周辺においては、騒音、排気などの環境面の影響に配慮する（香椎アイランド線沿いについてはP48参照）。
------------------	---

グリーンベルトに直接接する部分のルール		
建築物	全体の意匠・形態	1. 屋根の上に設置する太陽光などのパネル等は、建築物本体との調和を図る。 2. 風力発電装置等は色彩・形状等において、周辺のまちなみとの調和を図る。
	色彩	1. 外壁色の明度については、高明度や低明度を避け、周辺のまちなみとの調和に配慮する。
	創エネ・省エネ	1. 創エネ・省エネの建築物となるように努める。
	バリアフリー	1. 高齢者、障がい者等に配慮した計画とする。
敷地内通路		
屋外空間	壁面の位置の制限	1. 後退距離については、壁面後退距離図（P42）に示す距離とする。
	外構の調和	1. 歩道状空地とする場合は、段差を設けないよう努める。 2. 緑地空間とする場合は、自然石を用いた植栽帯とする。
	まちかど広場	1. 道路空間の景観形成計画図（P33）に基づき、まちかど広場などを設置する。
	駐車場	1. 駐車場等の車両出入口は、下位道路（幅員が狭い方の道路等）から設けるよう努める。
	バリアフリー	1. 高齢者、障がい者等に配慮した計画とする。

表 4-5-1 「戸建住宅地区」のまちづくりのルール



4) - 3 地区景観形成基準

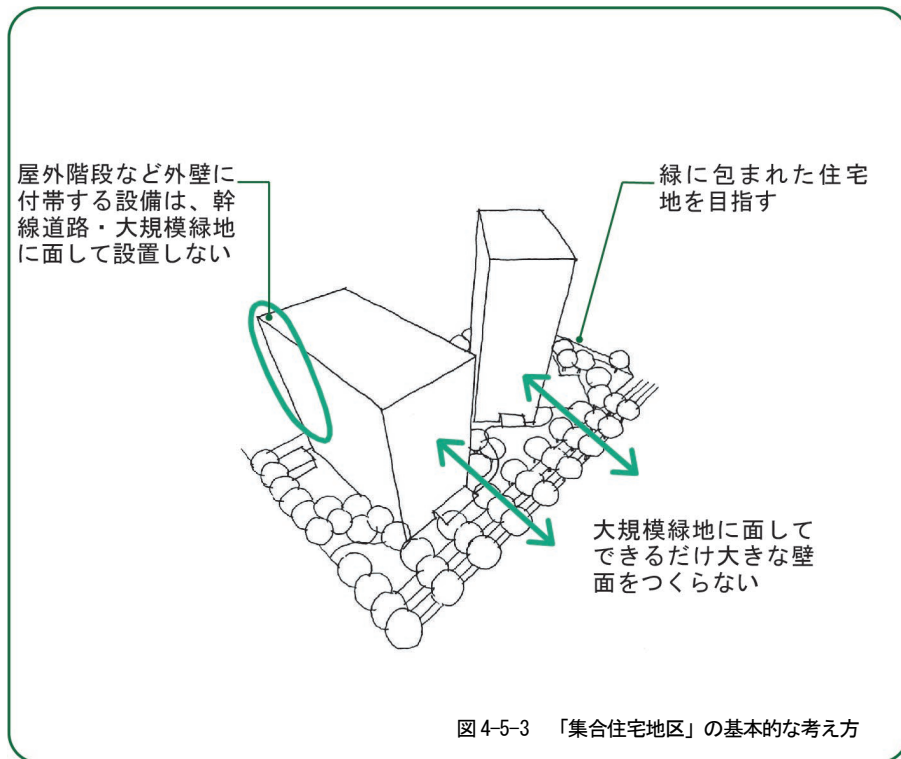
建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 意匠・形態については周辺のまちなみとの調和を図る。 香椎照葉4468号線沿いは、まちなみの連続性など景観に配慮する。
	屋根	<ol style="list-style-type: none"> 建築物の主たる屋根は勾配屋根とする。
	バルコニー等 エレベーター シャフト、屋外 階段	
	色彩	<ol style="list-style-type: none"> 外壁の色彩については、彩度6.0以下とし、周辺のまちなみとの調和に配慮する。 彩度6.0を超える色彩を使用する場合は、アクセントカラーとして効果的に使用し、各壁面の見付面積の10%以内とする。 屋根の色彩については建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。
屋外空間	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線までは、壁面後退距離図(P42)に示す距離以上とする。 壁面後退距離図(P42)に記載のない道路境界線までは1.5m以上とし、隣地境界線までは1m以上とする。ただし、建築物又は建築物の部分が次のいずれかに該当する場合は、この限りでない。 <ol style="list-style-type: none"> 外壁又は柱の中心線の長さの合計が3m以下のもの 物置などの用途で、軒高2.3m以下、かつ床面積の合計が5㎡以下のもの 車庫又はカーポートで軒高3m以下、かつ車庫は敷地境界線より60cm以上、カーポートの柱、壁及び屋根は、道路境界線より60cm以上後退したもの
	垣・柵	<ol style="list-style-type: none"> 道路、公園及び緑地沿いにおいては生け垣等緑化に努めるものとし、塀を設置してはならない。ただし、塀の前面に植栽帯を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。 道路、公園及び緑地沿いに柵を設ける場合は、フェンス等の透視性のあるものとし、前面に植栽を施すものとする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 道路、公園及び緑地沿いにおいては、緑地空間の確保に努める。 道路沿いにおいては、周辺のまちなみとの緑の連続性を確保するように努める。 公園及び緑地沿いにおいては、緑の連続性を確保するように努める。 道路、公園及び緑地沿いに擁壁を設置する場合は、原則として自然石積擁壁とする。ただし、擁壁の前面に植栽等を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 道路空間の景観形成計画図(P33)に示す交差点の角地等をまちかど広場として開放する。 まちかど広場には憩いと賑わいの空間の確保に努める。
	緑化	<ol style="list-style-type: none"> 各戸に少なくとも1本は、高木(H=3.0m以上)を植栽する。 可能な限り緑化に努める。 樹木・生け垣の維持・育成に努める。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 付属建築物として駐車場を設置する場合は、建築物と一体的にデザインする。 オープン形式の場合は、植栽、門等と一体的な配置・デザインを行う。 立体駐車場は設置しない。 幹線道路からの車両出入口は設けないものとする。ただし、土地利用上やむを得ない場合は、この限りではない。

付属施設	駐輪場・バイク置場	
	ごみ置場 その他の工作物	
付属設備	受水槽・電気機械室・高架水槽・クーリングタワー等	
	電線等	<ol style="list-style-type: none"> 地中化する。
	アンテナ	<ol style="list-style-type: none"> テレビ、FM等のアンテナは、屋外に設置してはならない。ただし、受信困難な放送等で、やむを得ない理由により設置する場合は、景観上の配慮を行う。
	屋外照明	<ol style="list-style-type: none"> 門や植栽等と一体となった屋外照明により、夜間景観や安全で安心な住宅地の照明に配慮する。 サーチライトは設置しない。
	その他の付属設備	<ol style="list-style-type: none"> 反射板を使用した回転灯は設置しない。ただし、駐車場出入口についてはこの限りでない。
その他	自動販売機	<ol style="list-style-type: none"> 道路及び公園などに直接面して設置しない。設置する場合は、設置位置、色彩等について景観上の配慮を行う。
	共通事項	<ol style="list-style-type: none"> 自家用広告物に限る。 形状、面積、色彩、意匠は周辺のまちなみとの調和に配慮する。 屋外ビジョン、ネオン管等の露出する広告物及び点滅する広告物は設置しない。 蛍光塗料及びこれに類したものは使用しない。 道路の上空に係る広告物は設置しない。 道路、公園及び緑地からの見え方に配慮する。 設置位置については、集約化し配置を揃えるように努める。
	屋上設置 広告物	<ol style="list-style-type: none"> 設置しない。
	壁面設置 広告物	<ol style="list-style-type: none"> 壁面1面につき、壁面面積の1/15以下かつ5㎡以内とする。 広告物は、広告板(切り文字等に限る)または、壁面利用広告物(塗装による文字等に限る)としなければならない。
	地上設置 広告物	<ol style="list-style-type: none"> 屋外広告物の表示面は2面以下とする。 表示面積は、1面につき2㎡以内とし、地上から広告物の上端までの高さは6m以下とする。 1敷地あたりの表示面積の総量は、10㎡以内とする。
	突出広告物	<ol style="list-style-type: none"> 上端は、取付けする壁面の高さを超えないように設置する。 壁面からの突出幅は1m以内とする。

表 4-5-2 地区景観形成基準 (戸建住宅地区)

5) 「集合住宅地区」のガイドライン

5) -1 まちづくりの基本的な考え方



5) -2 まちづくりのルール

幹線道路沿道・大規模緑地周辺のルール	<ol style="list-style-type: none"> 1. 幹線道路・大規模緑地に面して、建築物の正面を向ける等、顔を向けたデザインとする。 2. 低層部は緑化などの景観への配慮を行う。 3. アイランドシティはばたき公園沿いにおいては、公園内の築山から海の中道大橋への眺望を確保する。
--------------------	--

大規模緑地に直接接する部分のルール (※P47、P48参照)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 壁面後退の距離は2mとする。 2. 大規模緑地に接する境界には塀を設けない。塀を設ける場合は、透過するフェンス等とし、2m以上後退し、かつ前面を緑化する。 3. 出入口を大規模緑地に直接設置する事は出来ない。 ただし、大規模緑地と一体となった、奥行きのあるまとまったパブリックスペースを確保し、道路へと直接繋がる敷地内通路を設けた場合はこの限りではない。 	
建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物のまちなみの連続性に配慮する。 2. 屋根の上に設置する太陽光などのパネル等は、建築物本体との調和を図る。 3. 風力発電装置等は色彩・形状等において、周辺のまちなみとの調和を図る。
	色彩	<ol style="list-style-type: none"> 1. 外壁色の明度については、高明度や低明度を避け、周辺のまちなみとの調和に配慮する。
	創エネ・省エネ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 創エネ・省エネの建築物となるように努める。
	バリアフリー	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物全般については、「福岡市福祉のまちづくり条例」及び「同施行規則」の誘導基準を満たすように努める。
屋外空間	敷地内通路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 通り抜け可能な通路や緑道を設けるよう努める。なお、設置については防犯性に配慮する。
	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 1. 後退距離については、壁面後退距離図 (P42) に示す距離とする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 1. 緑地空間または歩道状空地、パブリックスペースとする。ただし、土地利用計画や周辺の公共施設の状況に応じて協議を行う。 2. 歩道状空地とする場合は、段差を設けないよう努める。 3. 緑地空間とする場合は、自然石を用いた植栽帯とする。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路空間の景観形成計画図 (P33) に基づき、まちかど広場などを設置する。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駐車場等の車両出入口は、下位道路 (幅員が狭い方の道路等) から設けるよう努める。
バリアフリー	<ol style="list-style-type: none"> 1. 外部空間については、「福岡市福祉のまちづくり条例」及び「同施行規則」の誘導基準を満たすように努める。 	

表 4-5-3 「集合住宅地区」のまちづくりのルール

5) - 3 地区景観形成基準

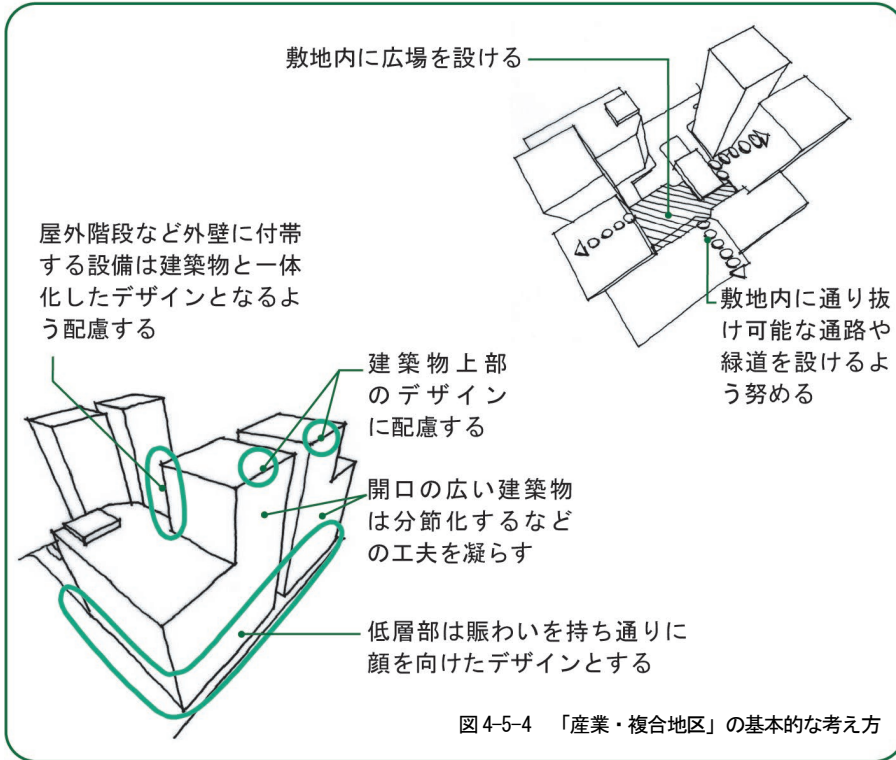
建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 意匠・形態については周辺のまちなみとの調和を図る。 大規模緑地に面する部分には、建築物の正面を向ける等、緑地に顔を向けた建築デザイン等に配慮する。 幹線道路及び大規模緑地、香椎照葉4410号線沿いは、まちなみの連続性など景観に配慮する。 アイランドシティはばたき公園沿いにおいては、公園内の築山から海の中道大橋への眺望を確保する。
	屋根	
	バルコニー等	<ol style="list-style-type: none"> 建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。
屋外空間	エレベーターシャフト、屋外階段	<ol style="list-style-type: none"> 建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。 大規模緑地や道路に面して屋外階段は設置しない。ただし、建築物本体と一体的なデザインとなるように配慮した場合は、この限りではない。
	色彩	<ol style="list-style-type: none"> 外壁の色彩については、彩度6.0以下とし、周辺のまちなみとの調和に配慮する。 彩度6.0を超える色彩を使用する場合は、アクセントカラーとして効果的に使用し、各壁面の見付面積の10%以内とする。 勾配屋根の場合、色彩については建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。
	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線までは、壁面後退距離図(P42)に示す距離以上とする。 壁面後退距離図(P42)に記載のない道路境界線までは2m以上とし、公園との境界線までは1m以上とする。
	垣・柵	<ol style="list-style-type: none"> 道路、公園及び緑地沿いにおいては生け垣等緑化に努めるものとし、塀を設置してはならない。ただし、塀の前面に植栽帯を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。 道路、公園及び緑地沿いに柵を設ける場合は、フェンス等の透視性のあるものとし、植栽を施すものとする。なお、道路沿いは前面に植栽を施すものとする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 道路、公園及び緑地沿いにおいては、緑地空間又は歩道状空地の確保に努める。 大規模緑地に面する場合は、緑地空間又はパブリックスペースの確保に努める。 道路沿いにおいては、周辺のまちなみとの緑の連続性を確保するように努める。 公園及び緑地沿いにおいては、緑の連続性を確保するように努める。 道路、公園及び緑地沿いに擁壁を設置する場合は、原則として自然石積擁壁とする。ただし、擁壁の前面に植栽等を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 道路空間の景観形成計画図(P33)に示す交差点の角地等をまちかど広場として開放する。 まちかど広場には憩いと賑わいの空間の確保に努める。
	緑化	<ol style="list-style-type: none"> 緑化率は30%以上とする。ただし、店舗や診療所等の利便施設等の緑化率は20%以上とし、教育施設についてはこの限りではない。 可能な限り屋上緑化や壁面緑化に努める。 樹木・生け垣の維持・育成に努める。 緑化面積の算定方法は、「緑化地域制度導入の手引き」(国土交通省発行)を準用する。 緑化ブロックの緑化面積は、使用する製品の緑化率に基づいて算定する。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は緑化など修景を行う。 タワーパーキング等の場合は、敷地内の建築物と一体的なデザインとなるように配慮する。 幹線道路からの車両出入口は設けないものとする。ただし、土地利用上やむを得ない場合は、この限りではない。

付属施設	駐輪場・バイク置場	<ol style="list-style-type: none"> 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は緑化など修景を行う。 	
	ごみ置場	<ol style="list-style-type: none"> 道路及び公園などから直接ごみ袋が見えないように配慮する。 	
	その他の工作物	<ol style="list-style-type: none"> 建築物と調和したデザインとなるよう配慮する。 	
付属設備	受水槽・電気機械室・高架水槽・クーリングタワー等	<ol style="list-style-type: none"> 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は敷地内の建築物と一体的なデザインとなるように配慮する。 	
	電線等	<ol style="list-style-type: none"> 地中化する。 	
	アンテナ	<ol style="list-style-type: none"> テレビ、FM等のアンテナは、屋外に設置してはならない。ただし、携帯電話用のアンテナや受信困難な放送等で、やむを得ない理由により設置する場合は、景観上の配慮を行う。 	
	屋外照明	<ol style="list-style-type: none"> 建築物や植栽等と一体となった屋外照明やライトアップにより、周辺と調和した夜間景観の演出に努める。 サーチライトは設置しない。 	
	その他の付属設備	<ol style="list-style-type: none"> 反射板を使用した回転灯は設置しない。ただし、駐車場出入口についてはこの限りでない。 	
その他	自動販売機	<ol style="list-style-type: none"> 道路及び公園などに直接面して設置しない。設置する場合は、設置位置、色彩等について景観上の配慮を行う。 	
	共通事項	<ol style="list-style-type: none"> 自家用広告物に限る。 形状、面積、色彩、意匠は周辺のまちなみとの調和に配慮する。 屋外ビジョン、ネオン管等の露出する広告物及び点滅する広告物は設置しない。 蛍光塗料及びこれに類したものは使用しない。 道路の上空に係る広告物は設置しない。 道路、公園及び緑地からの見え方に配慮する。 設置位置については、集約化し配置を揃えるように努める。 	
		屋上設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 設置しない。
		壁面設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 壁面1面につき、壁面面積の1/3以下とし、かつ地上高6mを超える範囲では、10㎡以内とする。地上高6m以下の範囲では、地上高6m以下の部分の壁面面積の1/15以下かつ10㎡以内とする。 広告物は、広告板(切り文字等に限る)または、壁面利用広告物(塗装による文字等に限る)としなければならない。
		地上設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 屋外広告物の表示面は2面以下とする。 表示面積は、1面につき10㎡以内とし、地上から広告物の上端までの高さは10m以下とする。 1敷地あたりの表示面積の総量は、20㎡以内とする。
突出広告物	<ol style="list-style-type: none"> 地上から広告物の下端までの高さが2.5m以上、上端までの高さが10m以下とする。 壁面からの突出幅は1m以内とする。 		

表 4-5-4 地区景観形成基準 (集合住宅地区)

6) 「産業・複合地区」のガイドライン

6) -1 まちづくりの基本的な考え方



6) -2 まちづくりのルール

幹線道路沿道・大規模緑地周辺のルール	<ol style="list-style-type: none"> 1. 幹線道路・大規模緑地に面して、建築物の正面を向ける等、顔を向けたデザインとする。 2. 低層部は緑化などの景観への配慮を行う。 3. 大規模緑地に面してパブリックスペースを設ける。
--------------------	---

グリーンベルトに直接接する部分のルール (※P47参照)	<ol style="list-style-type: none"> 1. 壁面後退の距離は2mとする。 2. グリーンベルトに接する境界には塀を設けない。塀を設ける場合は、透過するフェンス等とし、2m以上後退し、かつ前面を緑化する。 3. 出入口をグリーンベルトに直接設置する事は出来ない。ただし、グリーンベルトと一体となった、奥行きのあるまとまったパブリックスペースを確保し、道路へと直接繋がる敷地内通路を設けた場合はこの限りではない。 	
建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物のまちなみの連続性に配慮する。 2. 屋根の上に設置する太陽光などのパネル等は、建築物本体との調和を図る。 3. 風力発電装置等は色彩・形状等において、周辺のまちなみとの調和を図る。
	色彩	<ol style="list-style-type: none"> 1. 外壁色の明度については、高明度や低明度を避け、周辺のまちなみとの調和に配慮する。
	創エネ・省エネ	<ol style="list-style-type: none"> 1. 創エネ・省エネの建築物となるように努める。
	バリアフリー	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物全般については、「福岡市福祉のまちづくり条例」及び「同施行規則」の誘導基準を満たすように努める。
屋外空間	敷地内通路	<ol style="list-style-type: none"> 1. 通り抜け可能な通路や緑道を設けるよう努める。なお、設置については防犯性に配慮する。
	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 1. 後退距離については、壁面後退距離図 (P42) に示す距離とする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 1. 緑地空間または歩道状空地、パブリックスペースとする。ただし、土地利用計画や周辺の公共施設の状況に応じて協議を行う。 2. 歩道状空地とする場合は、段差を設けないよう努める。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路空間の景観形成計画図 (P33) に基づき、まちかど広場などを設置する。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 駐車場等の車両出入口は、下位道路 (幅員が狭い方の道路等) から設けるよう努める。
バリアフリー	<ol style="list-style-type: none"> 1. 外部空間については、「福岡市福祉のまちづくり条例」及び「同施行規則」の誘導基準を満たすように努める。 	

表4-5-5 「産業・複合地区」のまちづくりのルール

6) - 3 地区景観形成基準

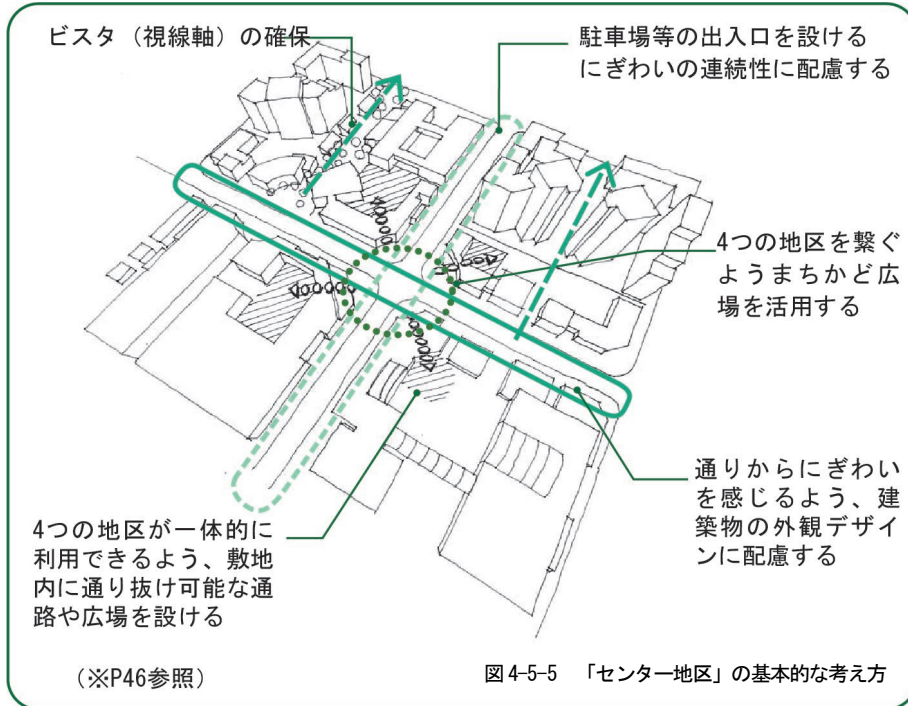
建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 1. 意匠・形態については周辺のまちなみとの調和を図る。 2. 大規模緑地に面する部分には、建築物の正面を向ける等、緑地に顔を向けた建築デザイン等に配慮する。 3. 幹線道路及び大規模緑地、香椎照葉4112号線沿いは、まちなみの連続性など景観に配慮する。 4. 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
	屋根	
	バルコニー等	1. 建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。
	エレベーターシャフト、屋外階段	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。 2. 大規模緑地や道路に面して屋外階段は設置しない。ただし、建築物本体と一体的なデザインとなるように配慮した場合は、この限りではない。
色彩		<ol style="list-style-type: none"> 1. 外壁の色彩については、彩度6.0以下とし、周辺のまちなみとの調和に配慮する。 2. 彩度6.0を超える色彩を使用する場合は、アクセントカラーとして効果的に使用し、各壁面の見付面積の10%以内とする。 上記にかかわらず、コーポレートカラーや、自然素材に彩色を施さず使用したもので、周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。 3. 勾配屋根の場合、色彩については建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。 4. 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
屋外空間	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線までは、壁面後退距離図(P42)に示す距離以上とする。 2. 壁面後退距離図(P42)に記載のない道路境界線までは2m以上とする。
	垣・柵	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路、公園及び緑地沿いにおいては生け垣等緑化に努めるものとし、塀を設置してはならない。ただし、塀の前面に植栽帯を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。 2. 道路、公園及び緑地沿いに柵を設ける場合は、フェンス等の透視性のあるものとし、植栽を施すものとする。なお、道路沿いは前面に植栽を施すものとする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路、公園及び緑地沿いにおいては、緑地空間又は歩道状空地の確保に努める。 2. 大規模緑地に面する場合は、緑地空間又はパブリックスペースの確保に努める。 3. 道路沿いにおいては、周辺のまちなみとの緑の連続性を確保するように努める。 4. 公園及び緑地沿いにおいては、緑の連続性を確保するように努める。 5. 道路、公園及び緑地沿いに擁壁を設置する場合は、原則として自然石積擁壁とする。ただし、擁壁の前面に植栽等を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 道路空間の景観形成計画図(P33)に示す交差点の角地等をまちかど広場として開放する。 2. まちかど広場には憩いと賑わいの空間の確保に努める。
	緑化	<ol style="list-style-type: none"> 1. 香椎照葉三丁目1、2及び3番、香椎照葉四丁目の緑化率は30%以上とする。ただし、敷地面積が1,000㎡未満でかつ、全部又は一部を住宅の用に供する建築物以外の建築物にあっては、20%以上とする。 2. その他の緑化率は20%以上とする。 3. 可能な限り屋上緑化や壁面緑化に努める。 4. 樹木・生け垣の維持・育成に努める。 5. 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。 6. 緑化面積の算定方法は、「緑化地域制度導入の手引き」(国土交通省発行)を準用する。 7. 緑化ブロックの緑化面積は、使用する製品の緑化率に基づいて算定する。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 1. 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は緑化など修景を行う。 2. タワーパーキング等の場合は、敷地内の建築物と一体的なデザインとなるように配慮する。 3. 幹線道路からの車両出入口は設けないものとする。ただし、土地利用上やむを得ない場合は、この限りではない。

付属施設	駐輪場・バイク置場	1. 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は緑化など修景を行う。
	ごみ置場	1. 道路及び公園などから直接ごみ袋が見えないように配慮する。
付属設備	その他の工作物	1. 建築物と調和したデザインとなるよう配慮する。
	受水槽・電気機械室・高架水槽・クーリングタワー等	1. 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は敷地内の建築物と一体的なデザインとなるように配慮する。
	電線等	1. 地中化する。
	アンテナ	1. テレビ、FM等のアンテナは、屋外に設置してはならない。ただし、携帯電話用のアンテナや受信困難な放送等で、やむを得ない理由により設置する場合は、景観上の配慮を行う。
	屋外照明	<ol style="list-style-type: none"> 1. 建築物や植栽等と一体となった屋外照明やライトアップにより、周辺と調和した夜間景観の演出に努める。 2. サーチライトは設置しない。
	その他の付属設備	1. 反射板を使用した回転灯は設置しない。ただし、駐車場出入口についてはこの限りでない。
	自動販売機	1. 道路及び公園などに直接面して設置しない。設置する場合は、設置位置、色彩等について景観上の配慮を行う。
その他	共通事項	<ol style="list-style-type: none"> 1. 自家用広告物に限る。 2. 形状、面積、色彩、意匠は周辺のまちなみとの調和に配慮する。 3. 屋外ビジョン、ネオン管等の露出する広告物及び点滅する広告物は設置しない。 4. 蛍光塗料及びこれに類したものは使用しない。 5. 道路の上空に係る広告物は設置しない。 6. 道路、公園及び緑地からの見え方に配慮する。 7. 設置位置については、集約化し配置を揃えるように努める。
	屋上設置広告物	1. 設置しない。
	壁面設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 1. 幹線道路及び大規模緑地に面する場合は、壁面1面につき、壁面面積の1/3以下とし、かつ地上高6mを超える範囲では、20㎡以内とする。地上高6m以下の範囲では、地上高6m以下の壁面面積の1/10以下かつ30㎡以内とする。 2. その他は、壁面1面につき壁面面積の1/3以下とし、かつ地上高6mを超える範囲では、30㎡以内とする。ただし、1壁面が2,500㎡以上の場合は50㎡以内とする。地上高6m以下の範囲では、地上高6m以下の部分の壁面面積の1/10以下とする。 3. 広告物は、広告板(切り文字等に限る)または、壁面利用広告物(塗装による文字等に限る)としなければならない。ただし、広告物の最高高さが6m以下であって、特段の事情のある場合はこの限りでない。 4. 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
	地上設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 1. 屋外広告物の表示面は2面以下とする。 2. 表示面積は、1面につき10㎡以内、かつ地上から広告物の上端までの高さは10m以下とする。 3. 幹線道路及び大規模緑地に面した壁面後退の最低基準の範囲については、表示面積の総量はそれぞれ20㎡以内とする。 4. 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
	突出広告物	<ol style="list-style-type: none"> 1. 幹線道路及び大規模緑地に面する場合は、地上から広告物の下端までの高さが2.5m以上、上端までの高さが10m以下とする。 2. その他は、地上から広告物の下端までの高さが2.5m以上とし、上端の高さが建築物の高さを超えないものとする。 3. 壁面からの突出幅は1m以内とする。 4. 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。

表 4-5-6 地区景観形成基準 (産業・複合地区)

7) 「センター地区」のガイドライン

7) -1 まちづくりの基本的な考え方



7) -2 まちづくりのルール

幹線道路沿道・大規模緑地周辺のルール	<ol style="list-style-type: none"> 屋外階段など外壁に付帯する設備は、幹線道路・大規模緑地に面して設置しない。 幹線道路・大規模緑地に面して、建築物の正面を向ける等、顔を向けたデザインとする。 低層部は緑化などの景観への配慮を行う。 アイランド西2号線をにぎわいの主軸とし、建築物の分節化を図り、通りに面したパブリックスペースの確保に努める。 グリーンベルトに面した部分は建築物の分節化やパブリックスペースを設ける。 敷地内にまとまった広場を設置し、グリーンベルトへの誘導を目的とした視線軸や通路の確保に努める。
--------------------	---

幹線道路沿道・大規模緑地周辺のルール (※P47参照)	<ol style="list-style-type: none"> アイランド西3号線には、駐車場等の出入口を出来る限り設けるとともに、通りの賑わいに配慮した、建築物等の演出に努める。 臨港道路アイランドシティ1号線沿いには、緑地帯を設ける。 	
グリーンベルトに直接接する部分のルール		
建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 建築物のまちなみの連続性に配慮する。 屋根の上に設置する太陽光などのパネル等は、建築物本体との調和を図る。 風力発電装置等は色彩・形状等において、周辺のまちなみとの調和を図る。
	色彩	
	創エネ・省エネ	<ol style="list-style-type: none"> 創エネ・省エネの建築物となるように努める。
	バリアフリー	<ol style="list-style-type: none"> 建築物全般については、「福岡市福祉のまちづくり条例」及び「同施行規則」の誘導基準を満たすように努める。
屋外空間	敷地内通路	<ol style="list-style-type: none"> 通り抜け可能な通路や緑道を設けるよう努める。なお、設置については防犯性に配慮する。
	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 建築物のまちなみの連続性に配慮する。 後退距離については、壁面後退距離図 (P42) に示す距離とする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 緑地空間または歩道状空地、パブリックスペースとする。ただし、土地利用計画や周辺の公共施設の状況に応じて協議を行う。 歩道状空地とする場合は、段差を設けないよう努める。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 道路空間の景観形成計画図 (P33) に基づき、まちかど広場などを設置する。
	緑化	<ol style="list-style-type: none"> 緑の回廊と面したパブリックスペース等の効果的な緑化に努める。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 駐車場等の車両出入口は、下位道路 (幅員が狭い方の道路等) から設けるよう努める。
バリアフリー	<ol style="list-style-type: none"> 外部空間については、「福岡市福祉のまちづくり条例」及び「同施行規則」の誘導基準を満たすように努める。 	

表 4-5-7 「センター地区」のまちづくりのルール

※大規模緑地は、アイランドシティ中央公園、グリーンベルト及びアイランドシティはばたき公園を指す。

7) - 3 地区景観形成基準

建築物	全体の意匠・形態	<ol style="list-style-type: none"> 意匠・形態については周辺のまちなみとの調和を図る。 大規模緑地に面する部分には、建築物の正面を向ける等、緑地に顔を向けた建築デザイン等に配慮する。 幹線道路及び大規模緑地、香椎照葉4112号線沿いは、まちなみの連続性など景観に配慮する。 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
	屋根	
	バルコニー等	<ol style="list-style-type: none"> 建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。
	エレベーターシャフト、屋外階段	<ol style="list-style-type: none"> 建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。 大規模緑地や道路に面して屋外階段は設置しない。ただし、建築物本体と一体的なデザインとなるように配慮した場合は、この限りではない。
	色彩	<ol style="list-style-type: none"> 外壁の色彩については、彩度6.0以下とし、周辺のまちなみとの調和に配慮する。 彩度6.0を超える色彩を使用する場合は、アクセントカラーとして効果的に使用し、各壁面の見付面積の10%以内とする。 上記にかかわらず、コーポレートカラーや、自然素材に彩色を施さずに使用したもので、周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。 勾配屋根の場合、色彩については建築物本体や周辺のまちなみとの調和に配慮する。 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
屋外空間	壁面の位置の制限	<ol style="list-style-type: none"> 建築物の外壁又はこれに代わる柱の面から敷地境界線までは、壁面後退距離図(P42)に示す距離以上とする。 壁面後退距離図(P42)に記載のない道路境界線までは2m以上とする。
	垣・柵	<ol style="list-style-type: none"> 道路、公園及び緑地沿いにおいては生け垣等緑化に努めるものとし、塀を設置してはならない。ただし、塀の前面に植栽帯を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。 道路、公園及び緑地沿いに柵を設ける場合は、フェンス等の透視性のあるものとし、植栽を施すものとする。なお、道路沿いは前面に植栽を施すものとする。
	外構の調和	<ol style="list-style-type: none"> 道路、公園及び緑地沿いにおいては、緑地空間又は歩道状空地の確保に努める。 大規模緑地に面する場合は、緑地空間又はパブリックスペースの確保に努める。 道路沿いにおいては、周辺のまちなみとの緑の連続性を確保するように努める。 公園及び緑地沿いにおいては、緑の連続性を確保するように努める。 道路、公園及び緑地沿いに擁壁を設置する場合は、原則として自然石積擁壁とする。ただし、擁壁の前面に植栽等を施すなど周辺のまちなみとの調和に配慮した場合は、この限りではない。
	まちかど広場	<ol style="list-style-type: none"> 道路空間の景観形成計画図(P33)に示す交差点の角地等をまちかど広場として開放する。 まちかど広場には憩いと賑わいの空間の確保に努める。
	緑化	<ol style="list-style-type: none"> 緑化率は20%以上とする。 可能な限り屋上緑化や壁面緑化に努める。 樹木・生け垣の維持・育成に努める。 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。 緑化面積の算定方法は、「緑化地域制度導入の手引き」(国土交通省発行)を準用する。 緑化ブロックの緑化面積は、使用する製品の緑化率に基づいて算定する。
	駐車場	<ol style="list-style-type: none"> 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は緑化など修景を行う。 タワーパーキング等の場合は、敷地内の建築物と一体的なデザインとなるように配慮する。 幹線道路からの車両出入口は設けないものとする。ただし、土地利用上やむを得ない場合は、この限りではない。

付属施設	駐輪場・バイク置場	<ol style="list-style-type: none"> 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は緑化など修景を行う。
	ごみ置場	<ol style="list-style-type: none"> 道路及び公園などから直接ごみ袋が見えないように配慮する。
	その他の工作物	<ol style="list-style-type: none"> 建築物と調和したデザインとなるよう配慮する。
付属設備	受水槽・電気機械室・高架水槽・クーリングタワー等	<ol style="list-style-type: none"> 公共空間から見えないように配慮する。ただし、見える場合は敷地内の建築物と一体的なデザインとなるように配慮する。
	電線等	<ol style="list-style-type: none"> 地中化する。
	アンテナ	<ol style="list-style-type: none"> テレビ、FM等のアンテナは、屋外に設置してはならない。ただし、携帯電話用のアンテナや受信困難な放送等で、やむを得ない理由により設置する場合は、景観上の配慮を行う。
	屋外照明	<ol style="list-style-type: none"> 建築物や植栽等と一体となった屋外照明やライトアップにより、周辺と調和した夜間景観の演出に努める。 サーチライトは設置しない。
	その他の付属設備	<ol style="list-style-type: none"> 反射板を使用した回転灯は設置しない。ただし、駐車場出入口についてはこの限りではない。
その他	自動販売機	<ol style="list-style-type: none"> 道路及び公園などに直接面して設置しない。設置する場合は、設置位置、色彩等について景観上の配慮を行う。
	共通事項	<ol style="list-style-type: none"> 自家用広告物に限る。 形状、面積、色彩、意匠は周辺のまちなみとの調和に配慮する。 屋外ビジョン、ネオン管等の露出する広告物及び点滅する広告物は設置しない。 蛍光塗料及びこれに類したものは使用しない。 道路の上空に係る広告物は設置しない。 道路、公園及び緑地からの見え方に配慮する。 設置位置については、集約化し配置を揃えるように努める。
		屋上設置広告物
	壁面設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 大規模緑地に面する場合は、壁面1面につき、壁面面積の1/3以下とし、かつ地上高6mを超える範囲では、20㎡以内とする。地上高6m以下の範囲では、地上高6m以下の部分の壁面面積の1/10以下とする。 その他は、壁面1面につき、壁面面積の1/3以下とし、かつ地上高6mを超える範囲では、50㎡以内とする。地上高6m以下の範囲では、地上高6m以下の部分の壁面面積の1/10以下とする。 広告物は、広告板(切り文字等に限る)または、壁面利用広告物(塗装による文字等に限る)としなければならない。ただし、広告物の最高高さが6m以下であって、特段の事情のある場合はこの限りでない。 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
	地上設置広告物	<ol style="list-style-type: none"> 屋外広告物の表示面は2面以下とする。 表示面積は、1面につき10㎡以内、かつ地上から広告物の上端までの高さは10m以下とする。 大規模緑地に面した壁面後退の最低基準の範囲については、表示面積の総量はそれぞれ20㎡以下とする。 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。
	突出広告物	<ol style="list-style-type: none"> 大規模緑地に面する場合は、地上から広告物の下端までの高さが2.5m以上、上端までの高さが10m以下とする。 その他は、地上から広告物の下端までの高さが2.5m以上とし、上端までの高さが建築物の高さを超えないものとする。 壁面からの突出幅は1m以内とする。 全てが住宅用途の場合は、集合住宅地区の基準を適用する。

表 4-5-8 地区景観形成基準(センター地区)

第5章 デザインマネジメントへの取り組みとガイドラインの運用

5-1. デザインマネジメントの考え方

良好な景観を形成するためには、全体的なデザインマネジメントが重要です。

アイランドシティにおける景観は本ガイドラインを基に形成していくことになりますが、

- 事業が長期間にわたり段階的にまちが形成されていく
- 本ガイドラインは景観形成において最低限の基準を定めている

ことから、継続的かつ具体的に合わせた景観の誘導を行っていく必要があります。

このことから、有識者（アイランドシティまちづくりデザイナー）で構成するデザイン会議を引き続き設置し、事業の進捗に合わせて専門的な見地から助言等をいただき、全体として調和のとれた計画的なまちづくりを進めていくとともに、まちの形成にあわせた具体の景観誘導内容については、必要に応じて設計段階など、然るべき時期にまちづくりデザイナーと協議を行った上で決定し、本ガイドラインを最適化させるなど、デザインマネジメントを図っていきます。

また、これらにより創出されたまちの景観は、将来にわたって維持、保全されてこそ意味を持つものです。

このことから、住民及び事業者が主体となって積極的に景観を守っていくこと（マネジメントしていくこと）が必要不可欠と考えます。

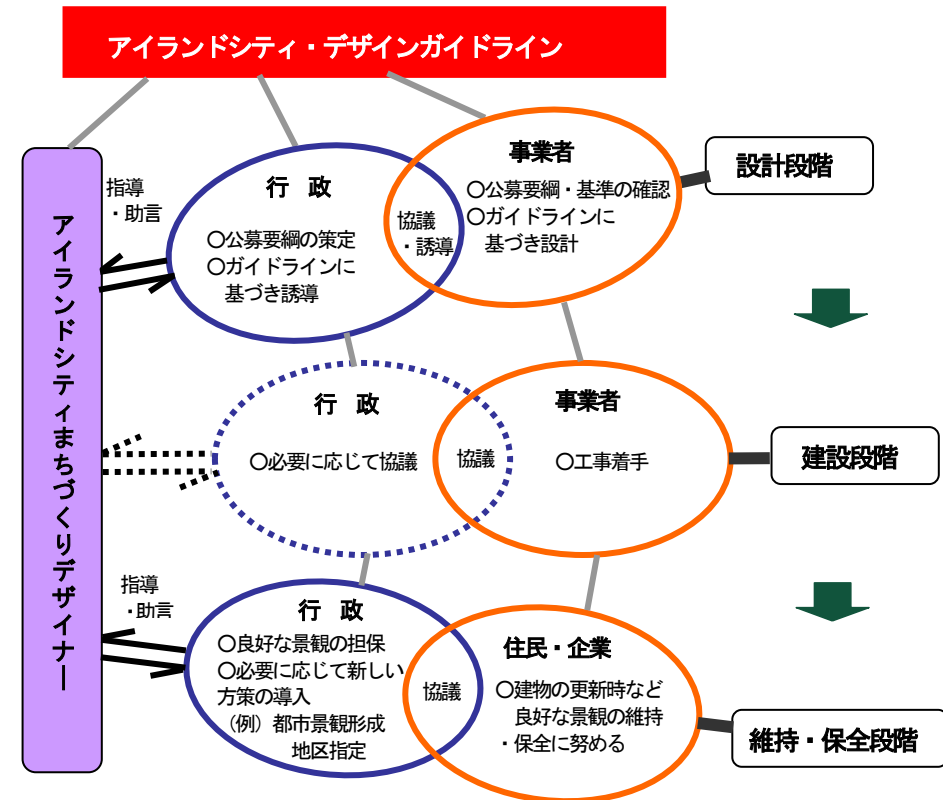


図5-1-1 デザインマネジメントの概念図

5-2. ガイドラインの運用

1) ガイドラインの運用について

本ガイドラインについては、前項のデザインマネジメントの考え方を踏まえ、以下の点に留意し、運用を行うこととします。

ア. 公共と民間の協力・協調

ガイドラインの運用に際して、適宜、デザイン会議の意見などを得ながら、公共・民間が対話を行いつつ、魅力ある都市景観を創出します。

イ. 住民・市民との共働

都市景観などまちづくりに関する議論を、行政内部にとどめず、必要に応じて住民・市民の意見や参加を求めながら、共働で魅力あるまちづくりを進めます。

ウ. 進化するガイドライン

アイランドシティ整備事業は長期に及び、各開発は時代のニーズに適応しながら段階的に行われることから、将来の社会経済情勢の変化などに対応しながら、ガイドラインの最適化を行います。

2) 公共空間整備時における運用

道路・公園・緑地などについては、本ガイドラインに沿った計画・設計を行うこととし、整備内容（素材・色彩・植栽など）については、デザイン会議等における協議の上、決定することとします。

また、街路樹や道路舗装については、樹木の生育状況や維持管理の状況を検証しながら、必要に応じて柔軟に対応するものとします。

3) 開発及び建築行為等実施時における運用

手続きの流れについて

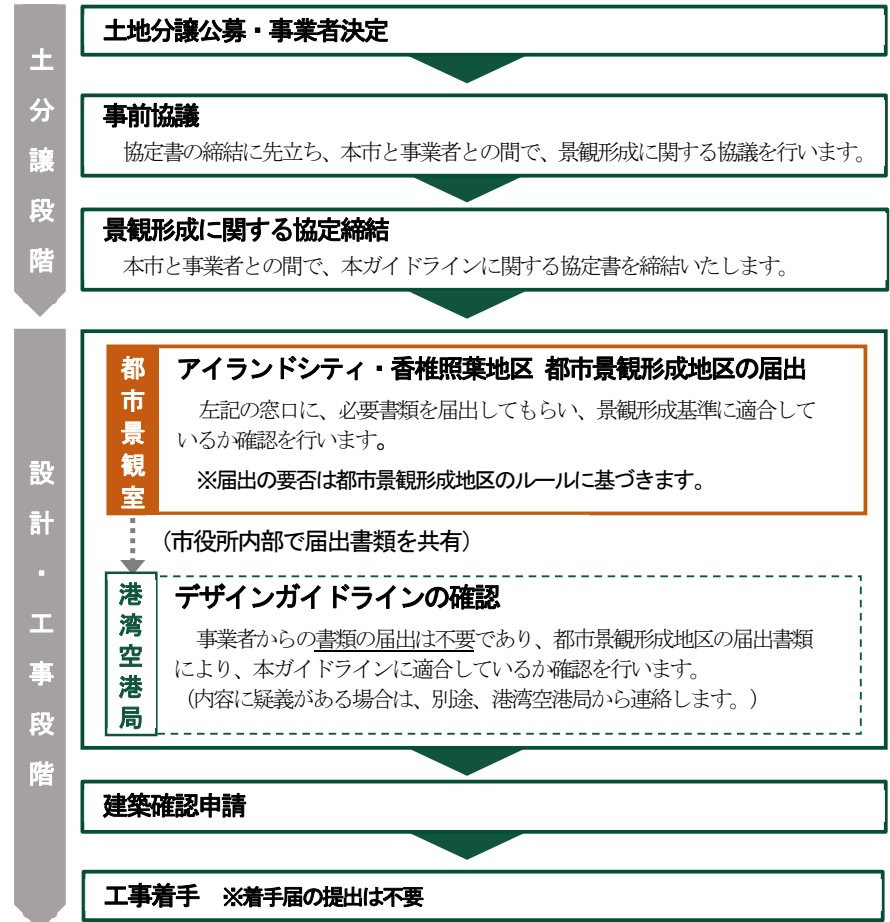


図5-2-1 開発及び建築行為等実施時におけるガイドライン運用の流れ



5-3. 景観の維持・保全について

景観においては、造るときだけでなく、良好な景観を維持していくこと（マネジメント）が重要です。このことから、デザインマネジメントを行う上での方策、方向性等について、以下に示します。

1) 住民による景観の保全

初期段階においては、ガイドラインの運用による良好な景観が形成されますが、長期にわたり魅力ある景観を保全していくため、地域住民による景観協定、建築協定、緑地協定の締結や美化・清掃活動など、住民が積極的に関わっていく仕組みづくりを導入します。

2) 法的規制による景観の担保

良好な景観を保全するため、まちづくりの具体が確定した段階で、法律または条例に基づき、規制・誘導を行います。

<法的規制の例>

- 都市計画法に基づく地区計画の決定
- 福岡市都市景観条例に基づく都市景観形成地区の指定

3) 計画的な維持管理

公共空間においては、維持管理にかかるトータルコストの縮減を図りながら、計画的な維持管理を行うことにより、長期にわたり魅力ある景観を維持します。

〈参考〉アイランドシティの概要

1. アイランドシティの位置づけ

1) アイランドシティの位置



図〈参考〉1-1 交通ネットワーク図

○アイランドシティからの所要時間

- 天神・博多駅まで……………約 17 分 (10km)
- 福岡空港まで……………約 15 分 (12km)
- 九州自動車道福岡 I C まで…約 9 分 (10km)

2) 第10次福岡市基本計画（令和6年12月策定）

福岡市基本計画では、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「空間構成目標」として示しています。

アイランドシティは、拠点の特性に応じて、物流、情報、研究開発など、福岡市の成長を推進する多彩な都市機能が集積している地域であり、「空間構成目標」の主要な拠点である「魅力・活力創造拠点」として下記のように位置付けられています。

□魅力・活力創造拠点

「アイランドシティ」は、豊かな自然に恵まれ、環境に配慮した先進的モデル都市及びコンテナターミナルと一体となった国際物流拠点を形成しています。

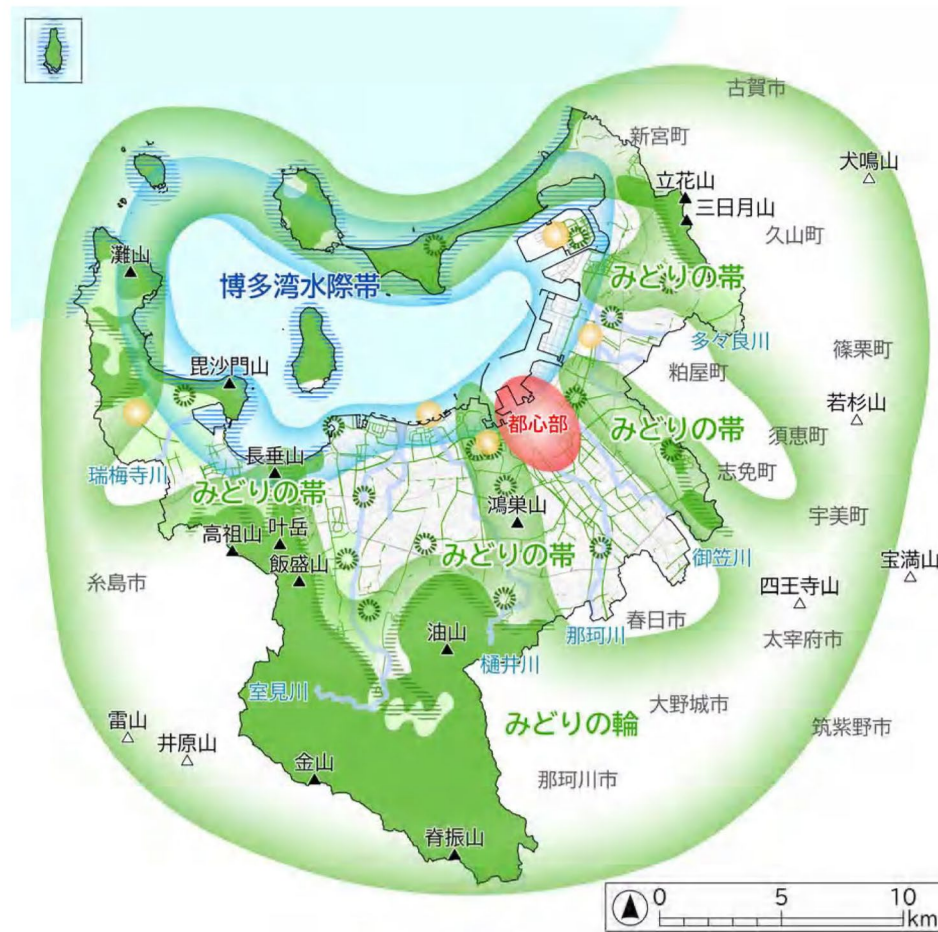
第10次福岡市基本計画
第2章計画各論2 空間構成目標 p34より抜粋














図〈参考〉1-2 都市空間構想図（第10次福岡市基本計画より）

3) 福岡市 みどりの基本計画（令和7年12月策定）

福岡市 みどりの基本計画では、将来の本市のみどりのあるべき姿を「みどりの将来像図」で示しています。



図〈参考〉1-3 みどりの将来像図（福岡市 みどりの基本計画より）

みどりの将来像図の構成要素			
みどりの骨格・みどりの道		みどりの輪 (森の緑地環)	・市街地と博多湾を囲む森林のみどりで（志賀島、海の中道、三郡山地、糸島半島と連なる山地や丘陵地で構成。）。 ・多様な生物を育む自然環境を提供するとともに、水源かん養やCO ₂ 吸収等、市民生活を支える重要な機能を担うみどりを守ります。
		みどりの帯 (緑の腕)	・みどりの輪から市街地へ伸びる緑地の帯です（山地・丘陵地や大規模な公園、みどり豊かな市街地で構成。）。 ・都市と自然が近い福岡市の特徴を支えるみどりとして、積極的に保全を進めます。
		博多湾水際帯	・博多湾を囲む海浜、干潟、海岸林、臨海地区のみどりで。 ・生物の生息・生育環境や市民の多様な活動の場として、保全活用します。
		山すそのみどり	・市街地を囲む山並みのすそ野にあるみどりで（みどりの輪・帯のうち市街地に面する標高80m以下の森林で構成。）。 ・無秩序な開発の抑制を図ることで保全します。
		水辺のみどり	・山地から博多湾へと貫流する河川等の水辺のみどりで。 ・良好な河川環境を保全するとともに、親水性の高い魅力ある水辺空間を創出する等、都市に潤いを運ぶ軸を形成します。
主要な拠点		都心部	・天神・博多駅、博多ふ頭・中央ふ頭を中心として、東は御笠川、南は百年橋通り、西は大正通りに囲まれたエリアです。 ・九州の中心都市、国際都市にふさわしいみどりの市街地を形成します。また、福岡市を象徴し、風格、癒し、賑わいのある風景のモデルとなるみどりのまちづくりを展開します。
		魅力・活力創造拠点	・アイランドシティ、九州大学箱崎キャンパス跡地、舞鶴公園・大濠公園地区、シーサイドももち、九州大学伊都キャンパス及びその周辺です。 ・新たに進むまちづくりとあわせて、魅力や活力あふれるみどりのまちづくりを展開します。
		みどりの拠点	・市街地に点在し、様々なみどりの機能を果たす大規模な公園等です。 ・子育てや健康づくり、休息、地域コミュニティ、防災、環境形成の核として活用します。
土地利用区分		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活かした地域づくりを図ります。
		山地・丘陵地	・市域を取り囲む山や森林などにより構成されたみどりの骨格の保全を進めます。
		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水辺を形成します。

表〈参考〉1-1 みどりの将来像図の構成要素（福岡市 みどりの基本計画より）

【緑の将来像図】

4) 博多港港湾計画（平成 28 年 3 月改訂）

ア. アイランドシティ地区西側：（物流関連ゾーン）

アイランドシティ地区西側。外内貿コンテナなどの貨物を取扱うとともに、環境配慮型荷役機械や物流 IT システム等の最先端の技術を積極的に導入するなど、先進的な国際物流エリアとする。

イ. アイランドシティ地区東側：（都市機能ゾーン）

アイランドシティ地区東側。快適な都市空間を形成するとともに、健康・医療・福祉分野などの新しい産業等が集積するエリアとする。

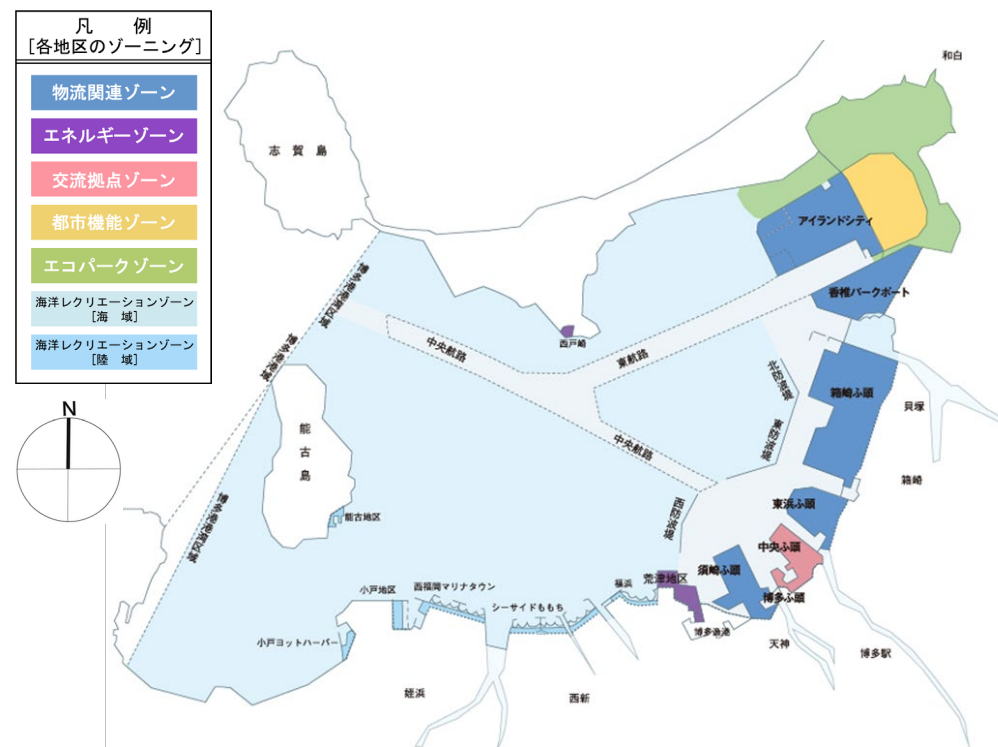
ウ. アイランドシティ地区周辺の海域・海岸域：（エコパークゾーン）

アイランドシティ地区周辺の海域・海岸域（エコパークゾーン）。生きものの生息環境に配慮した水辺空間の整備など、自然環境を保全・創造するエリアとする。

※エコパークゾーンの詳細は、参-6を参照

～博多港の良好な景観形成の取り組み～

博多港は、「市民の方々に親しまれるとともに、訪れる方々に憩いや楽しみを提供する、美しく清潔感のある港」を目標像として、一体的・持続的に美しく魅力ある港の景観形成に取り組むための指針である「博多港景観形成指針」を策定（平成 27 年 10 月運用開始）し、博多港全体の景観づくりに取り組むこととしている。

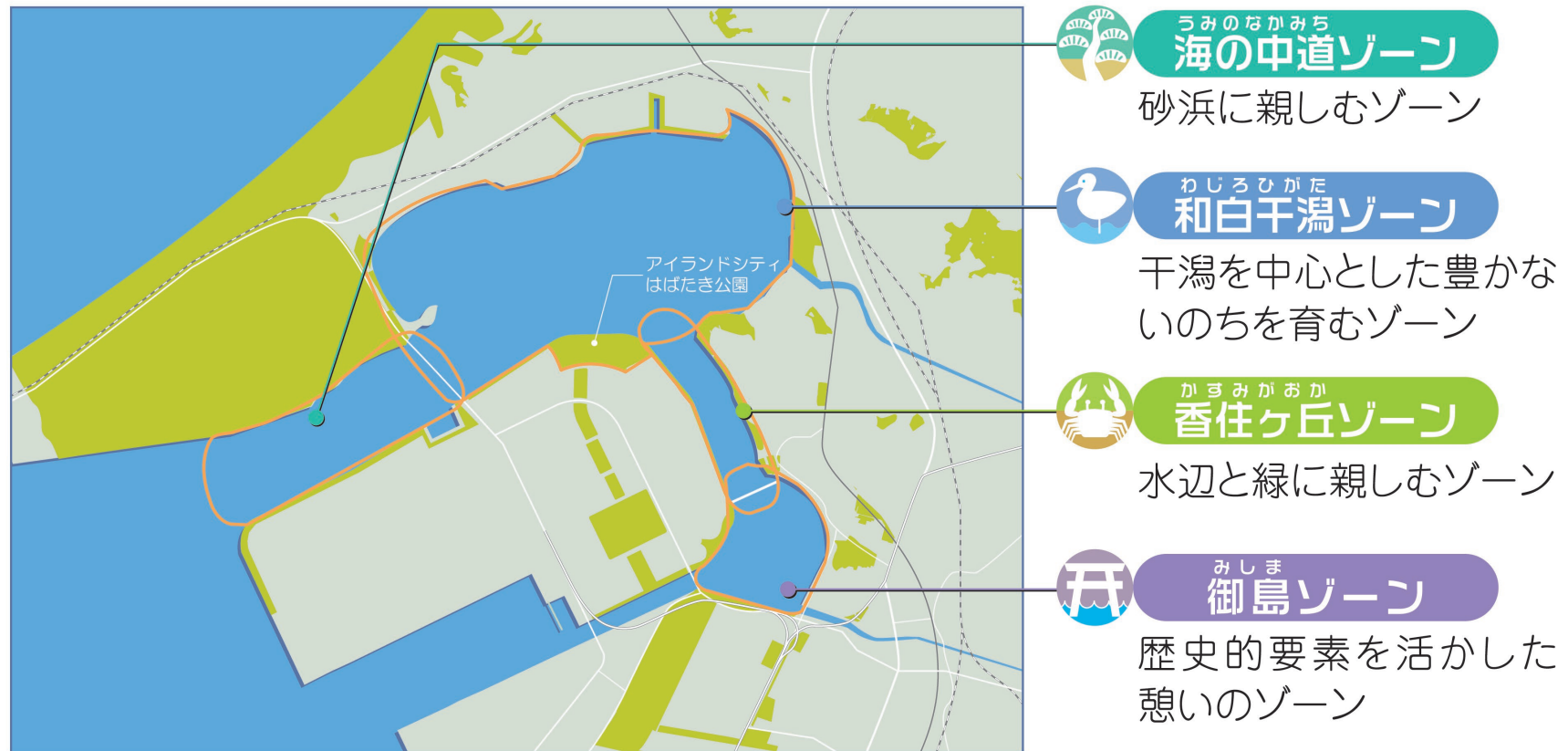


図〈参考〉1-4 港湾空間利用ゾーニング

5) エコパークゾーン

アイランドシティ周辺の海や海岸を含む約 550 ヘクタールをエコパークゾーンと位置づけ、「自然と人の共生」をめざし、カニや鳥などの生きものの生息環境に配慮した護岸や海とふれ親しめる水辺空間の設備、また自然環境の質の向上をめざして、海の水底質の改善や海草群落「アマモ場」の造成など、自然環境の保全・創造に取り組んでいます。

エコパークゾーンは、広大で様々な地域特性を有していることから、4つのゾーンに分けて、地域ごとの特色を活かしながら自然環境の保全・創造に向けた様々な取組を行っています。



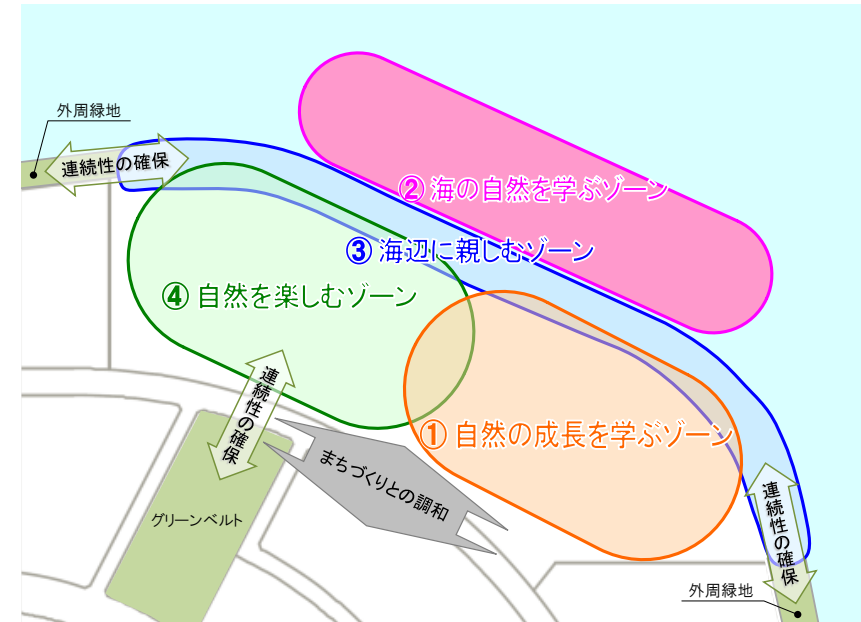
図〈参考〉1-5 エコパークゾーンの4つのゾーン

6) アイランドシティはばたき公園

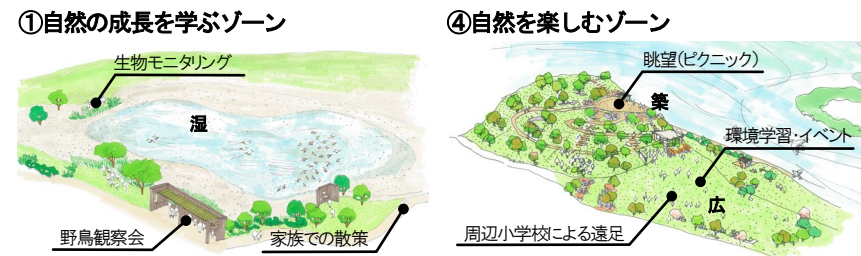
アイランドシティの北東部にアイランドシティはばたき公園（12ha）を計画しており、エコパークゾーンにおける和白干潟や海域等と機能分担しながら、人と自然との共生を象徴する空間として整備する計画としています。具体的には、エコパークゾーンの自然環境と一体となった生物生息空間（水辺空間や海岸植生など）の創出や自然環境の観察施設、散策路などの施設を導入するとともに、環境に関する学習機能の導入とあわせて、人と自然の共生を象徴する施設として整備します。

本公園の整備にあたっては、空間を4つのゾーンに分けています。

- ①**自然の成長を学ぶゾーン**： 生物生息環境（陸域）、鳥類の生息場
市民やNPO等、多様な主体が共働で自然形成に携わりながら、時間経過とともに自然が成長する過程を学習する空間を創出します。
- ②**海の自然を学ぶゾーン**： 生物生息環境（海域）、鳥類の生息場
海生物や野鳥の生息環境を創造し、観察等を通して、海域の生物多様性や環境保全の重要性について学習する空間を前面海域に創出します。
- ③**海辺に親しむゾーン**： 親水緑地
遊歩道と緑を配置し、海辺を感じ親しみながら歩きたくなる空間を水際線に創出します。
- ④**自然を楽しむゾーン**： 広場、築山
訪れる人々の交流が図れるとともに、エコパークゾーン全体を一望したり、休息やピクニックなどを通してくつろぐこともできる空間を創出します。



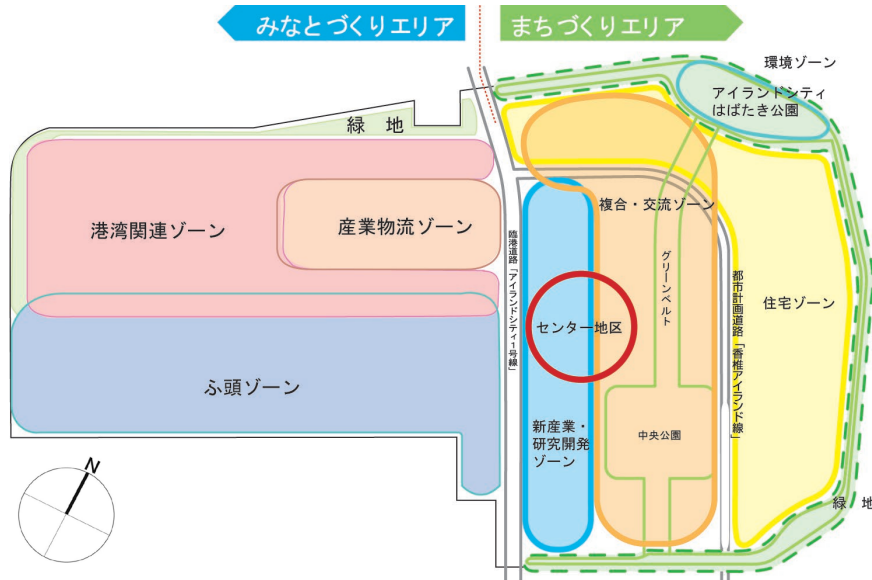
図〈参考〉1-6 ゾーニング図
(アイランドシティはばたき公園基本計画 P10 より)



図〈参考〉1-7 各ゾーンの活動イメージ
(アイランドシティはばたき公園基本計画 P12 より)

2. アイランドシティ整備事業の概要

1) 土地利用計画

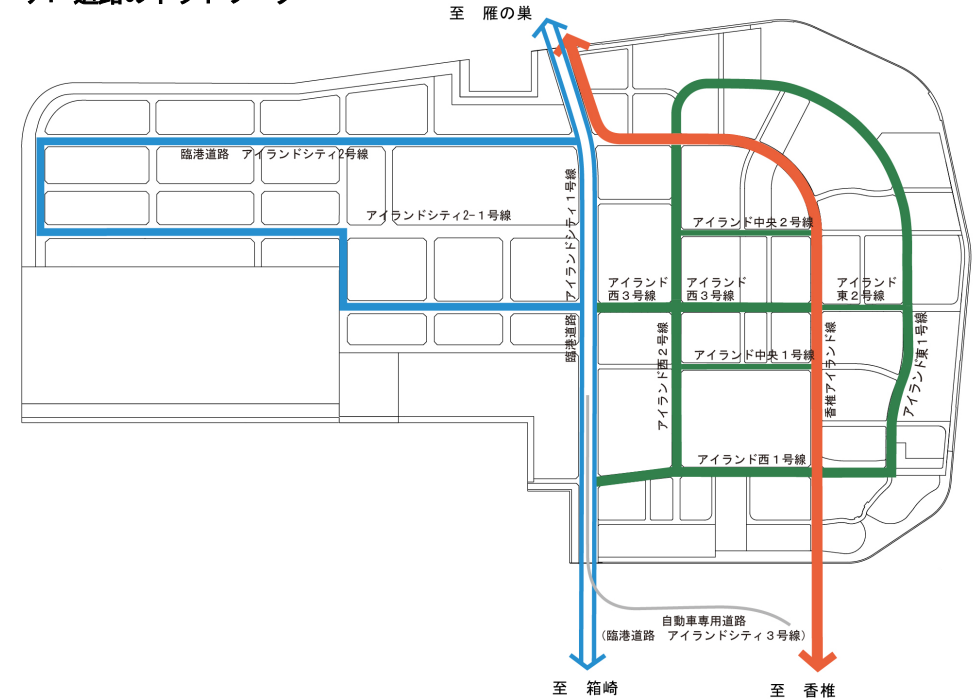


図〈参考〉2-1 土地利用ゾーニング図

区分	内容
ふ頭ゾーン	コンテナターミナル等
港湾関連ゾーン	保管施設、複合型物流施設用地等
産業物流ゾーン	流通加工・展示施設用地等
新産業・研究開発ゾーン	健康・医療・福祉、知識創造型産業等産業用地等
住宅ゾーン	住宅、教育施設用地等
複合・交流ゾーン	業務・商業、住宅用地等
その他	公園・緑地、道路用地等

2) 都市基盤施設等

ア. 道路のネットワーク



■凡例

	まちづくりエリア (都市機能)	みなとづくりエリア (港湾機能)
広域幹線道路		
幹線道路		

図〈参考〉2-2 アイランドシティにおける道路ネットワーク図

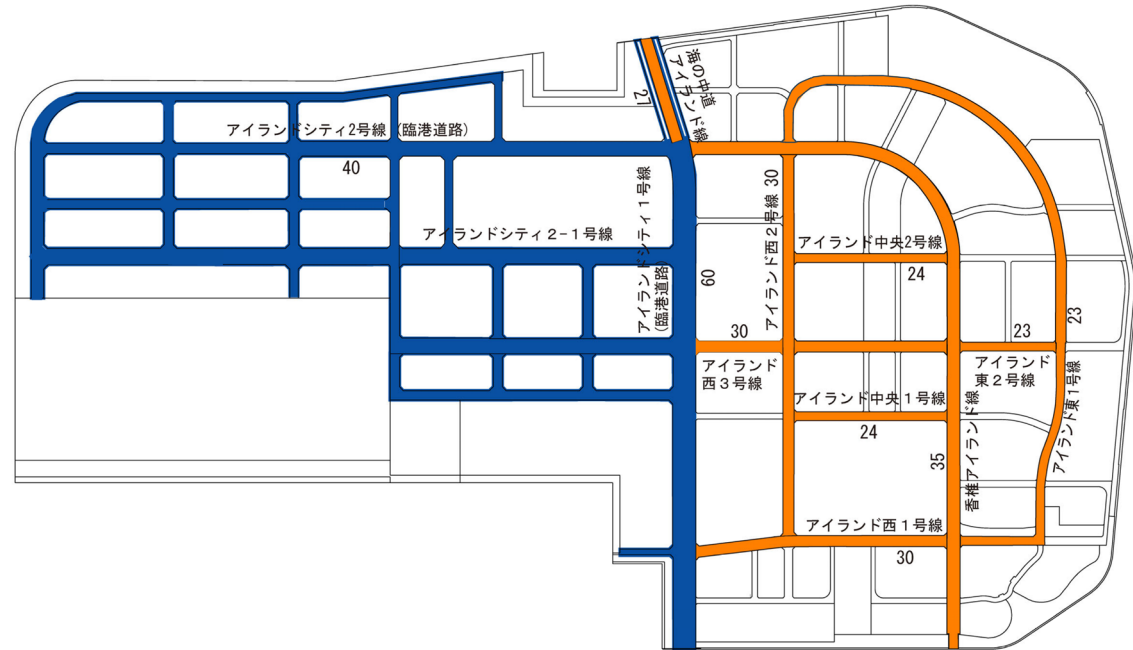
イ. 道路路線図

(ア) 都市計画道路

- 香椎アイランド線
幅員35m (片側2車、歩道9.5m)
- アイランド東1号線
幅員23~24m (片側1車、歩道7m)
- アイランド東2号線
幅員23~24m (片側1車、歩道7m)
- アイランド中央1号線
幅員24m (片側1車、歩道7m)
- アイランド中央2号線
幅員24m (片側1車、歩道7.5m)
- アイランド西1号線
幅員30m (片側2車、歩道7m)
- アイランド西2号線
幅員30m (片側2車、歩道[博多港(株)工区] 7m、[市5工区] 7.5m)
- アイランド西3号線
幅員30m (片側2車、歩道7m)
- 海の中道アイランド線
幅員27m (片側2車)

(イ) 臨港道路

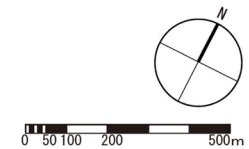
- アイランドシティ1号線
幅員60m (片側3車、歩道13.25m)
- アイランドシティ2号線
幅員21~40m (片側2車、歩道6m)



■凡例

都市計画道路	
臨港道路	

※順次整備を行っているため、別途、最新の状況をご確認ください。

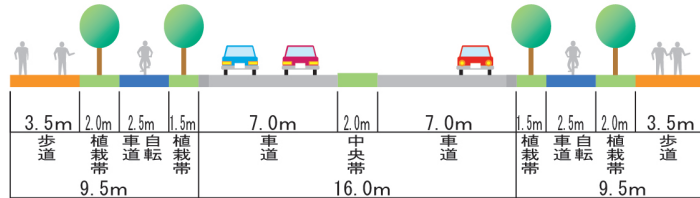


図〈参考〉2-3 アイランドシティの道路路線図

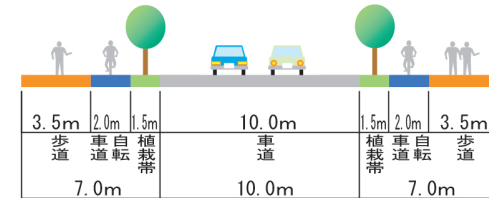


(ウ) 幅員構成

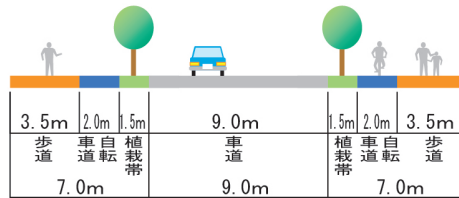
①香椎アイランド線（幅員35m、4車線）



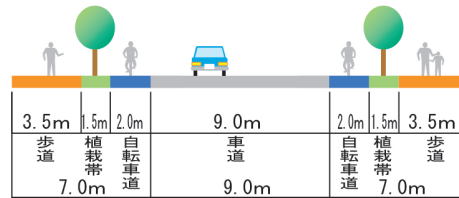
④アイランド中央1号線（幅員24m、2車線）



②アイランド東1号線、東2号線（幅員23m、2車線）

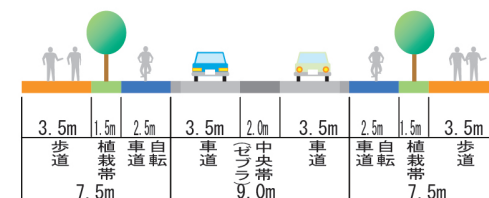


②-1：②-2以外の幅員構成

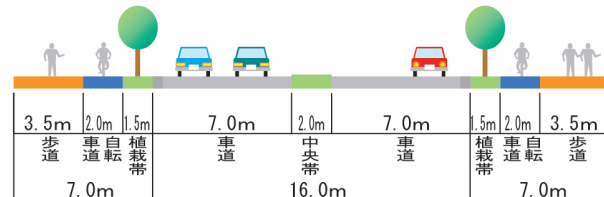


②-2：アイランド東1号線（アイランド東2号線から北のエリア）の幅員構成

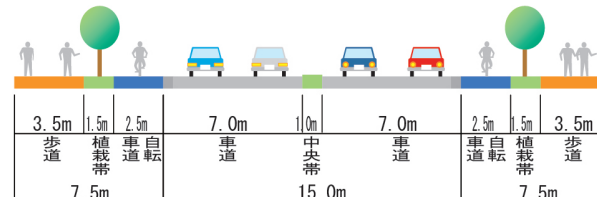
⑤アイランド中央2号線（幅員24m、2車線）



③アイランド西1号線、西2号線、西3号線（幅員30m、4車線）

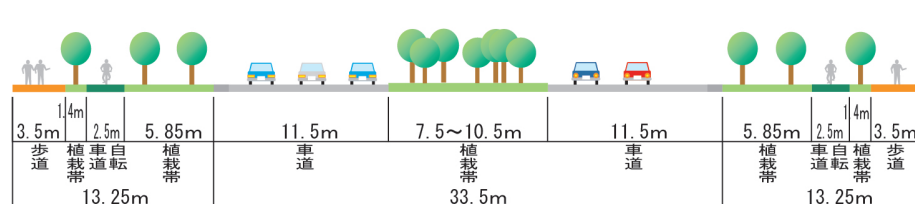


③-1：③-2以外の幅員構成

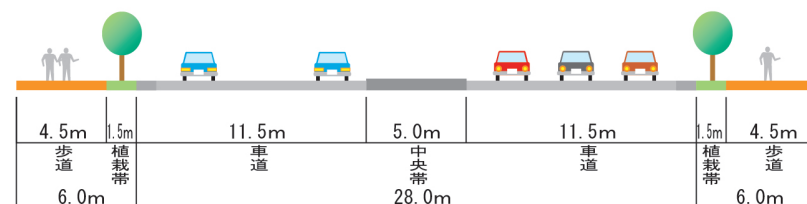


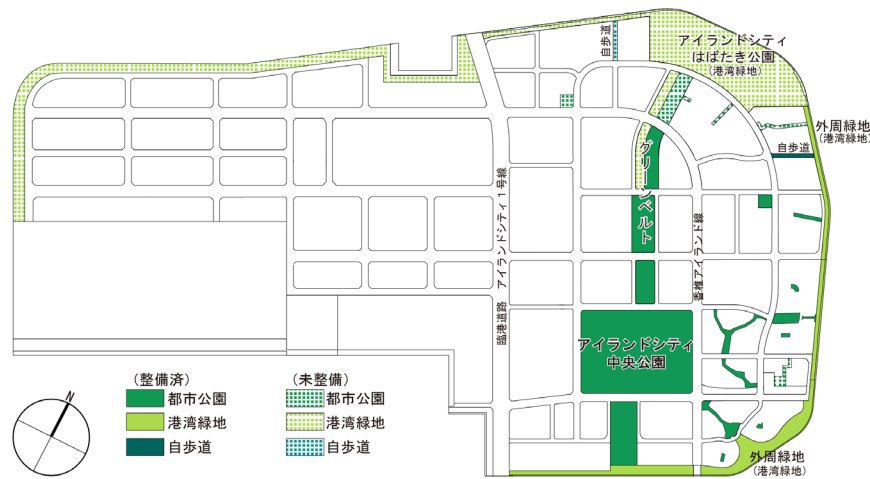
③-2：アイランド西2号線（アイランド西3号線から北のエリア）の幅員構成

⑥臨港道路アイランドシティ1号線（幅員60m、6車線）



⑦臨港道路アイランドシティ2号線（幅員40m、6車線）



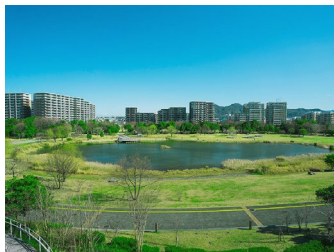


(ア) アイランドシティ中央公園

市民の憩いとなる大規模公園を整備しています。

アイランドシティ中央公園は、アイランドシティの緑のシンボルとなる美しい景観を創出し、まちに心地よい変化と魅力を育みます。

また、園内には、雨水を活用した池や屋上まで緑に覆われた建築物（ぐりんぐりん）の整備など、環境共生への取り組みを行っています。



(イ) 外周緑地

海の景色を楽しみながら散策できる親水緑地を整備しています。

外周緑地には、新緑の美しい木々が並び、眺望が優れた歩行者道に、心安らぐデザインのベンチや外灯を配置しています。

また、海岸内には、環境観察が出来るタイドプール（潮だまり）もあり、豊かな親水空間を彩る整備を進めています。



(ウ) アイランドシティはばたき公園

敷地内に主に渡り鳥の休息場の創出を図るとともに、身近な自然環境を体感できるように、自然観察路などを計画しています。



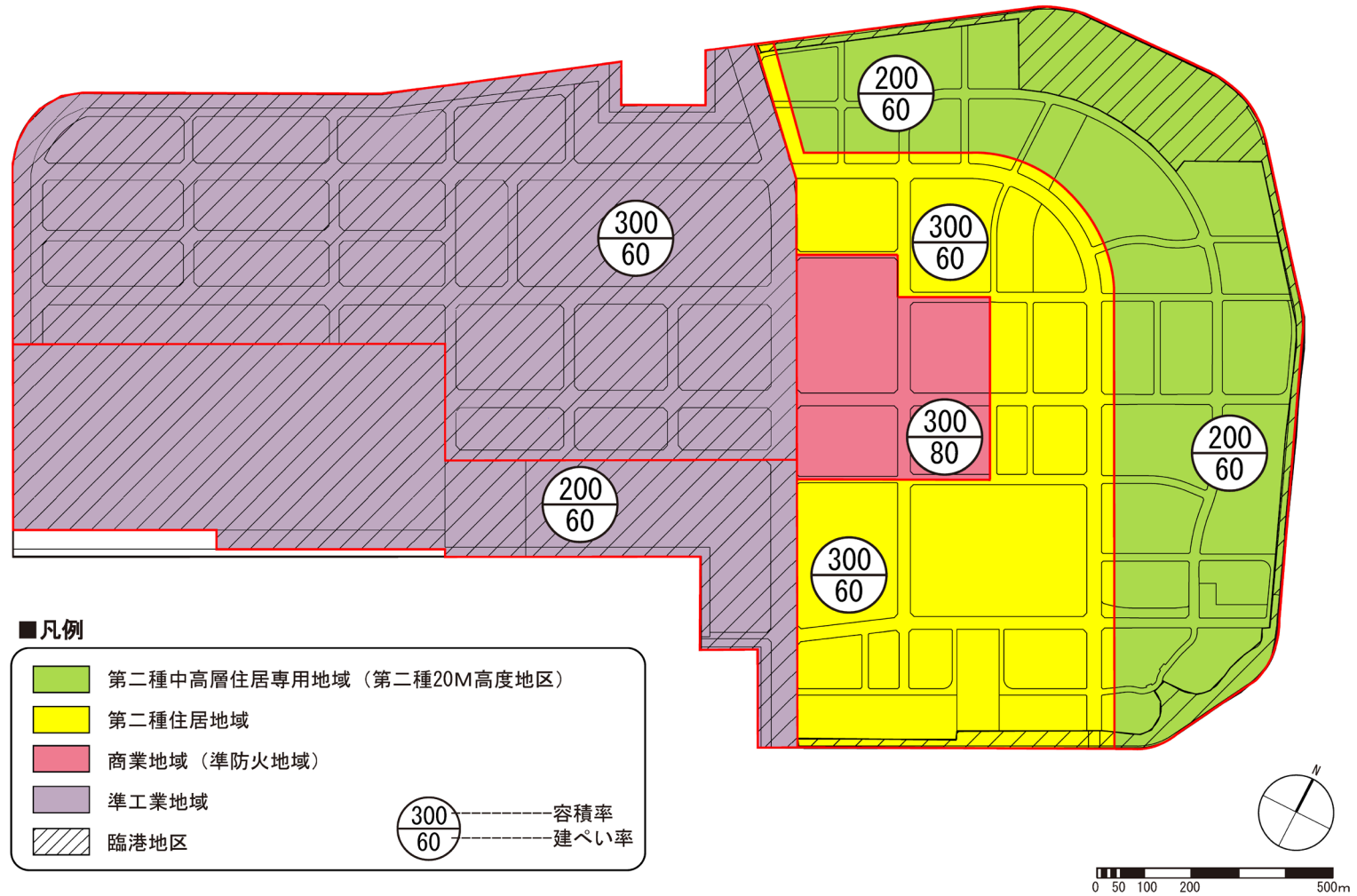
(エ) グリーンベルト

グリーンベルトは、みどり豊かなまちのシンボル軸として形成するとともに、総合体育館エリアと一体となったジョギングコースなど、周辺機能と連携した区画毎に特色ある空間づくりを行っています。



3. アイランドシティ都市計画の決定

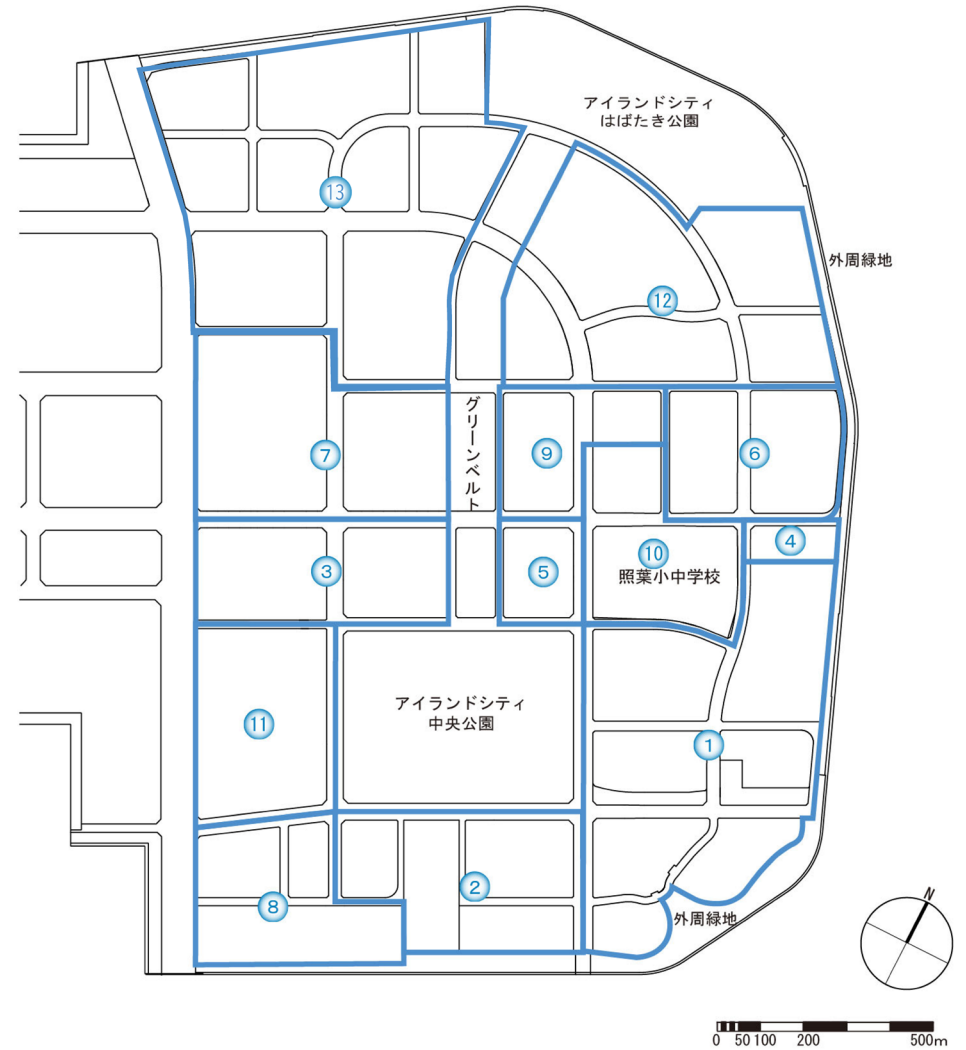
1) 用途地域・建ぺい率・容積率の指定



図〈参考〉3-1 都市計画法に基づく用途地域及び容積率等

2) 地区計画の概要

番号	地区名称
①	アイランドシティ照葉住宅地区 (H17. 12. 1決定告示)
②	香椎照葉三丁目東地区 (H19. 10. 15決定告示)
③	アイランドシティセンター地区 (H20. 10. 20決定告示)
④	香椎照葉二丁目北地区 (H23. 1. 24決定告示)
⑤	香椎照葉四丁目東地区 (H23. 1. 24決定告示)
⑥	香椎照葉北エリア戸建住宅地区 (H24. 3. 19決定告示)
⑦	アイランドシティセンター北地区 (H27. 1. 5決定告示)
⑧	香椎照葉三丁目西地区 (H27. 9. 28決定告示)
⑨	香椎照葉六、七丁目集合住宅地区 (H28. 12. 22決定告示)
⑩	香椎照葉二、七丁目地区 (H28. 12. 22決定告示)
⑪	香椎照葉五丁目地区 (H28. 12. 22決定告示)
⑫	香椎照葉六、七丁目東地区 (H30. 9. 20決定告示)
⑬	アイランドシティ北地区 (R5. 10. 12決定告示)



図〈参考〉3-2 地区計画のエリア図



4. アイランドシティ香椎照葉地区 都市景観形成地区

(令和5年10月改訂 まちづくりエリア全域が区域指定)

1) 地区景観形成方針

1 都市景観形成地区全体の景観形成方針

先進的な環境共生のまちづくりに向けて、市民や事業者と共働で調和と秩序を持ったまちなみを創出し、保全することを目的として、当地区の景観形成方針を次のように定める。

- ・海を身近に感じ、海を親しむ空間を形成する。
- ・緑豊かなまちを形成する。
- ・賑わいや潤いのあるまちを形成する。

2 各地区の景観形成方針

都市景観形成地区全体の景観形成方針を実現するため、地区の特性に応じ4地区に区分し、各地区の景観形成方針を次のように定める。

(1) 戸建住宅地区

- ・海や外周緑地の周辺環境と調和したゆとりと潤いのあるまちなみの形成及び保全を図る。
- ・緑豊かで快適な居住環境の形成及び保全を図る。

(2) 集合住宅地区

- ・緑豊かなオープンスペースを持つ快適な居住環境の形成及び保全を図る。
- ・緑の連続性など、統一感のある沿道景観の形成及び保全を図る。

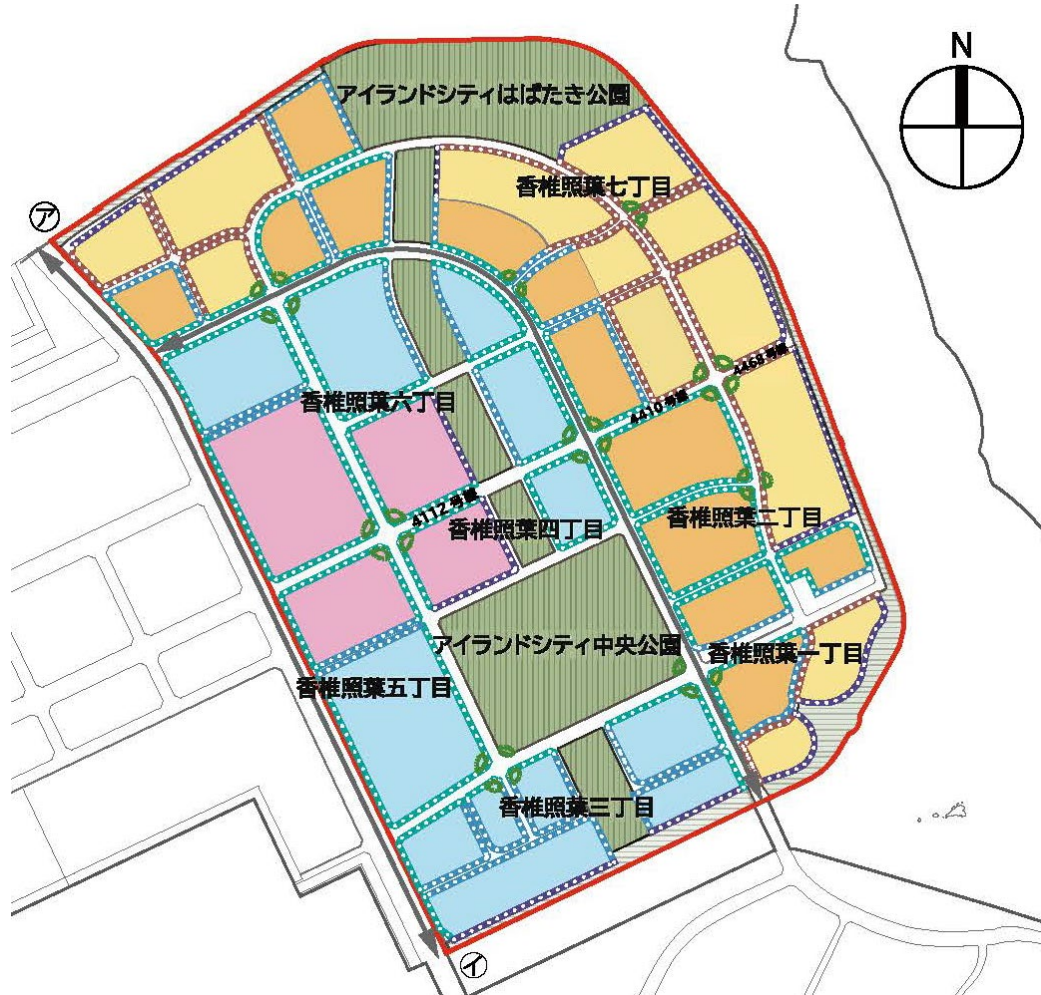
(3) 産業・複合地区

- ・人々が集い、憩いのある都市空間の形成及び保全を図る。
- ・アイランドシティ中央公園などの公共空間と連続した、緑豊かなゆとりあるまちなみの形成及び保全を図る。

(4) センター地区

- ・周辺の大規模緑地と連携した、ゆとりとふれあいのある、魅力的な都市空間の形成及び保全を図る。
- ・地区の中核拠点にふさわしい、賑わいと活気のあるまちなみの形成及び保全を図る。

2) 都市景観形成地区 指定区域・地区区分



凡 例		境界説明表	
都市景観形成地区区域		⑦-①	道路境界線
地区区分		①-⑦	護岸
戸建住宅地区			
産業・複合地区			
集合住宅地区			
センター地区			
大規模緑地		3	3.0m 壁面の位置の制限
緑地		2	2.0m 壁面の位置の制限
まちかど広場		1.5	1.5m 壁面の位置の制限
幹線道路		1	1.0m 壁面の位置の制限

図〈参考〉4-1 アイランドシティ香椎照葉地区 都市景観形成地区 指定区域・地区区分



アイランドシティ・デザインガイドライン

平成18年	3月	初版
平成23年	10月	第1回改訂版
平成24年	3月	第1回改訂版 第2版
令和2年	10月	第2回改訂版
令和3年	10月	第3回改訂版
令和8年	4月	第4回改訂版

おわりに

アイランドシティ・デザインガイドラインはアイランドシティが50年、100年の将来にわたり、居住環境としての価値や経済活動の場としての固有の価値を維持、向上していく上で不可欠な、持続的な魅力あるまちづくりのための基本方針とルールとしてとりまとめたものです。

アイランドシティは長い年月をかけて建設されていきます。無秩序に個々の開発が集積し、都市全体の魅力が失われないように本ガイドラインを策定いたしました。本ガイドラインは、行政はもとより、アイランドシティで暮らす住民の方々や活動する事業者の方々が、優れた景観と居住環境の形成・保全に共働して取り組む上で必要となる指針でもあります。

産学官民共働による美しく魅力的な景観の形成・保全を推進していくことは、即ち、産学官民共働による都市の環境的価値や経済的価値の維持・向上に他なりません。

本ガイドラインが適切に運用・活用され、魅力的な都市となることを目指し、皆様方のご理解とご協力をお願い申し上げます。

ISLAND CITY DESIGN GUIDE LINE

アイランドシティ・デザインガイドライン



福岡市 港湾空港局 事業調整部 事業管理課

〒812-8620 福岡市博多区沖浜町12-1

TEL : 092-282-7043 FAX : 092-282-7044

(ホームページ) <http://island-city-miryoku.city.fukuoka.lg.jp/>

2026.4 改訂版