



八幡東田地区周辺まちづくり

地域デザイン 基本計画策定調査

平成5年3月

北九州市

八幡東田地区周辺まちづくり

地域デザイン
基本計画策定調査

はじめに

- ・平成元年、北九州市が北九州市ルネッサンス構想を策定したのとおおむね時を同じくして、市は八幡東区東田地区整備の基本方針と基本構想の検討を開始した。以来、引き続く平成2年の市の総合開発事業調査、更に平成3年の八幡東田開発懇話会の開発構想を経て、東田地区再開発計画は事業区域の範囲と鉄道・道路等の基幹的骨格施設、シンボルロードなどの位置、規模、形態および事業方式など都市像が次第に固まるに至った。

- ・本委員会の目的、役割

平成4年度は、市と東田開発株式会社において来るべき6月の都市計画決定にむけて区画整理の準備作業が進行中であり、この段階の課題に応じて、われわれの委員会は更に一段と、東田地区整備構想を基本計画として及ぶ限り具体化してえがくことを目的とした。

都市像として、シンボルロードを軸とする都市機能配置、上物の規模形態とこれらの組合せシステム、地区内外の道路交通システム、内陸部と臨海部の周辺地区整備との関連、事業手法とプログラム、アーバンデザインなどすべてのシステムに検討を加えた。

- ・ウォーターフロント再開発に関する再認識

欧米各都市に先進しているウォーターフロント再開発のすべては、港湾地区における施設の跡地利用とこれらの地区に歴史的遺産として現存する旧施設群の活用であって工場跡地利用の例はない。僅かに火力発電所やドッグの建造物の転用はあるが、古い工場建築をクリアランスして再開発用地とした例は寡聞にして知らない。もしあると御教示いただければ見聞に行きたいものである。かつてニューヨーク近郊を水際に沿って数時間ドライブした折に、行けども行けども、入ったままの船とドックも錆びついたままの造船所やプラント、廃屋が延々と続く、土地利用が Abandonされた工場地帯、都市機能が死んでしまった地域を眺めて背筋が寒くなった記憶がある。その時以来、わが国の臨海工業地帯をこのような状況に陥らせてはならないと思ったものだった。それには臨海工業地帯において永年操業して来た企業が撤退するのではなく、自ら地域社会に空洞化をもたらすことなく、その土地を再開発に転用する社会責任と、国と地方公共団体の適切な援助が必要であろうと思ったのである。

それに今1つ、内陸部では工業跡地再開発の例は枚挙にいとまがないのに何故臨海工業地帯の再開発の事例がないのかという疑問である。何故だろう。こうした疑問が次第に解けて来たのは、私にとって今回の東田地区再開発事業計画にかかわったことの収穫であった。判ってきた1つの理由は、臨海工業、特に製鉄業の跡地は地下埋設物や産業廃棄物の除却、動力線などの移設、更に永年重量物を支えてきた巨大な基礎構造物の処理、つまり土地が再開発として使い物になる迄の準備に巨額の費用を要する。再開発事業はすべて既存物の除却、整理などいわゆるクリアランスに費用を要し、これらがプロジェクトの立ち上りの足を引っ張りかねない。アメリカの都市再開発法は用地買収とクリアランスを公・民協力事業の公の分担としていたのである。内陸工場跡地と臨海工業跡地のクリアランスを要する事業と費用の比較は興味あるテーマである。それにしても臨海工業地帯の再開発事例はない。推測できる理由を更にあげると、内陸工業地区は、陸上輸送路は一応整っている。旧国鉄用地の比ではない。ところが、臨海工業地区は大部分の輸送は海から来て海にでて行く。陸との高通路は就業者の通勤と工場のメンテナンス車の通路位で巨大な用地に2車線路が1本もあれば事足りるのである。これは東京湾西部臨海地帯の再開発調査で私が気がついた事実である。加えて美しい臨海地区に比べて都市景観として劣るというより、仲々都市景観の体をなさず、廃棄されて老朽化した奇怪な巨大施設が累々として続く広大な地域の一部だけを、用地がクリアランス出来たからといって工業地帯として再開発という訳にはいかないであろう。臨海工業地帯全体は、永年形成して来た港湾、エネルギー、鉄道などのインフラシステムが老朽化したといえども残存し、極く限られた一部だけがクリアランス出来たからといって、いわば自分だけが良い子には仲々なれない。これに較べて、港湾地区は空間資質がすべての大都市の内で再開発にもっとも向いているのである。

・洞海湾岸復興プロジェクトの提唱

北九州市には3大空間資源がある。過去1世紀、工業都市としての発展の場であった洞海湾と、ここ20年来動き始めている新しい響灘と周防灘の水域と埋立地である。後の両者が北九州市にとって新しい活動を導入し育てる場であり、宇宙ロケットに例えれば新たに装置する巨大な

ブースターであるのに対して、洞海湾は北九州市産業構造本体の再開発の場である。北九州ルネッサンス構想と同じ平成元年に緒についた東田地区整備構想は、北九州市の本体ともいべき洞海湾岸ルネッサンスプロジェクトの出発である。

東田地区に始まり、洞海湾岸を東西方向にあるいは対岸に、産業構造の転換、高次化を波及させていくプロジェクトの連鎖的展開を始動させるキプロジェクトが東田地区における本事業である。鉄道、自動車専用道路といった北九州市の都市骨格の結節点を地区内に抱えることになり、東西に長い本市の東から2/3、西から1/3の地点に位置している都市構造上の位置からしても洞海湾岸復興プロジェクトの連鎖を全洞海湾の水・陸域に波及させる意味と可能性がある。

・1901高炉について

現在、東田地区に1901を掲げて保存されている高炉の存廃問題が論議されている。この高炉は昭和30年代につくられた高度成長期の入口時代の新鋭炉であって、この時期の技術を残すものとしては貴重ではあるが、わが国近代製鉄業の発祥の地がこの高炉の直近にあったことも示しはするが、発祥そのものではない。

ところで、この高炉の所在地はこれ迄の経緯もあって、区画整理による公園用地に指定されることになっており、東田開発のために急いで取り壊す必要はなくなったのである。

本委員会は東田地区の全体構造が主題であったので、この高炉の存廃問題に具体的に立ち入る余裕はなかったので、平成5年以降高炉の専門家、産業考古学などの分野の人も含む検討委員会で存廃あるいは保存利用への可能性を具体的につめるべきだと考えている。

平成5年3月

八幡東田地区周辺まちづくり地域デザイン
基本計画策定委員会

委員長 川上 秀光

委 員 名 簿

	氏 名	所 属 ・ 役 職
委員長	川上秀光	芝浦工業大学教授
副委員長	黒川 洸	筑波大学教授
	柴田一郎	北九州大学産業社会研究所教授
	打浪清一	九州工業大学情報工学部教授
	大坪和子	色彩計画研究所 代表取締役
	今富正興	新日本製鐵(株) 八幡製鐵所 総務部担当部長
	長綱良晃	九州旅客鉄道(株) 総合企画本部 副本部長
	三角 格	西日本鉄道(株) 企画部長
	塚平文彦	三菱地所(株) 九州支店長
	神崎信吾	日本興業銀行 産業調査部 プロジェクト開発室主任部員
	吉田勲男	八幡21世紀の会 会長
	入江伸明	北九州活性化協議会 常務理事
	*出口 隆	北九州市企画局長
	大瀬俊男	〃
	山本綱夫	〃 経済局長
	熊谷恒一郎	〃 都市計画局長
	井上聡史	〃 港湾局長
	敷田正徳	〃 八幡東区長

*印は、前任者を示す。

幹 事 名 簿

○企画局	地域開発推進部 企画調整部	主幹（小倉駅北口等） 調整課長
経済局	商工観光部 産業振興部	観光課長 企画調査課長 商業課長
都市計画局	総務部 計画部 開発部	都市美デザイン室長 都市計画課長 主幹（東田地区開発等） 区画整理課長
港湾局	企画開発部	開発課長
八幡東区役所		総務課長

○印は、幹事長

事務局	(財)北九州都市協会
調査担当	(株)都市計画設計研究所

八幡東田地区周辺まちづくり地域デザイン基本計画策定調査

目 次

はじめに

1. 計画地区の概要	1
1) 位置、範囲	
2) 用途地域	
3) 上位計画における位置づけ	
4) 広域交通計画	
5) 計画地区のポテンシャル	
2. 八幡東田地区の役割と将来像	15
1) 北九州市の課題と東田地区の位置づけ、役割	
2) 開発理念と方針	
3) 開発コンセプト	
3. 導入機能の計画	23
1) 導入機能の考え方	
2) 導入施設概要	
4. 都市形成と土地利用の計画	29
1) 基本ゾーニングと配置構成	
2) 土地利用と計画フレーム	
3) 開発プログラム（都市形成のシナリオ）	
5. 交通計画と動線計画	43
1) 総合的な広域交通体系の考え方	
2) 地区内交通計画の考え方	
3) 将来の道路網の考え方	
4) その他の都市基盤整備の考え方	
6. アーバンデザインと環境形成計画	59
1) アーバンデザインと環境形成の考え方	
2) 造成デザインの考え方	
3) 高架構造物のデザインの考え方	
4) シンボル空間等のアーバンデザインの考え方	
5) 歴史的資源の活用の考え方	
7. 周辺部関連整備の計画	73
1) 周辺整備の考え方	
2) 地区別整備の考え方	
8. 実現化の計画	83
1) 実現化に向けての課題	
2) 計画及び事業スケジュール	

1. 計画地区の概要

- 1) 位置、範囲
- 2) 用途地域
- 3) 上位計画における位置づけ
- 4) 広域交通計画
- 5) 計画地区のポテンシャル

1. 計画地区の概要

1) 位置、範囲

位置；八幡東田地区は、八幡東区の北端、洞海湾に面する位置にあり、主要地区等からの距離（直線距離）は、概ね以下の通りである。

八幡東田地区の位置

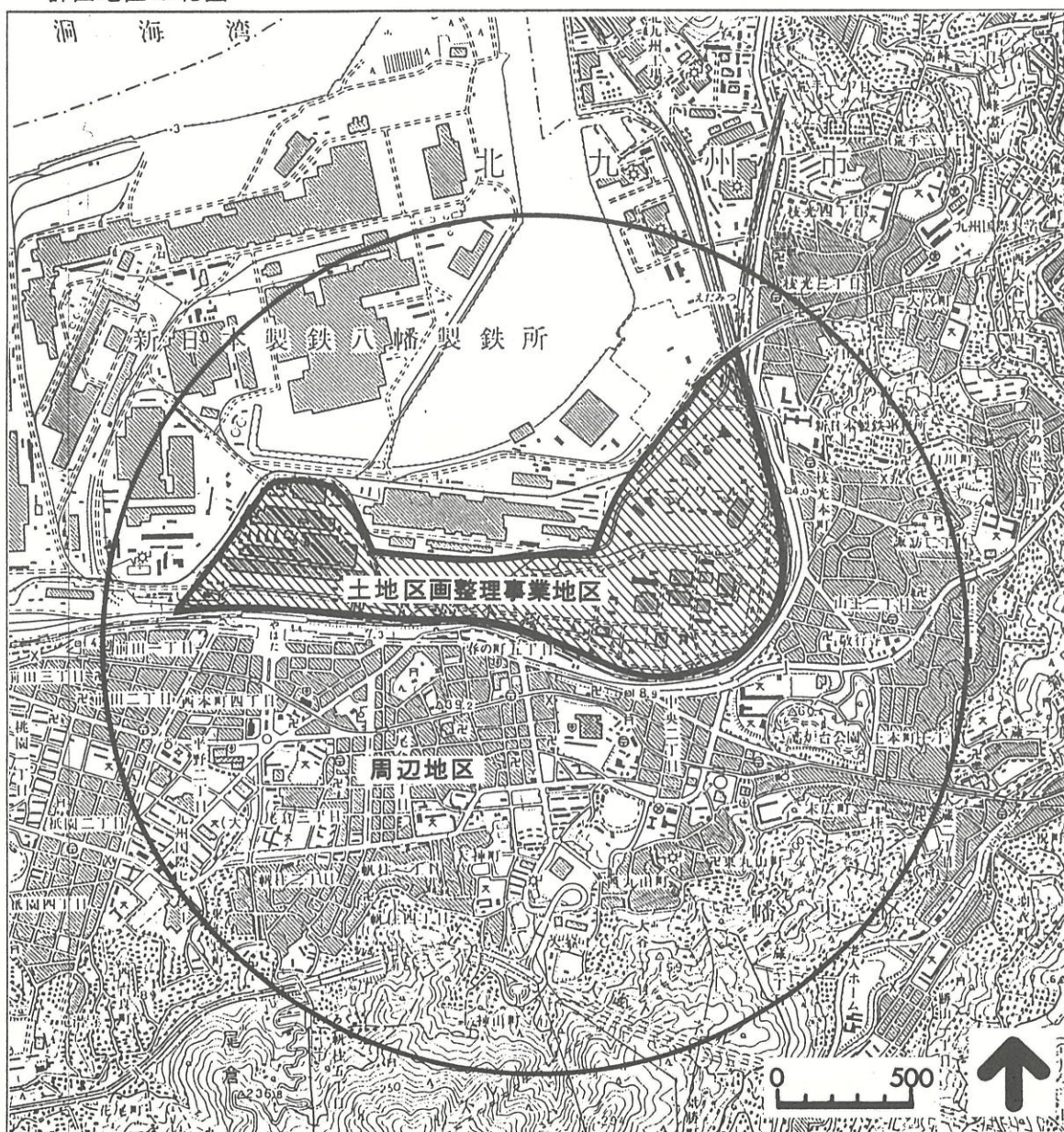
種別	地区名等	八幡東田地区からの距離
都心・副都心	小倉(小倉駅)	約 7km(車で18分、鉄道で12分)
	黒崎(黒崎駅)	約 4km(車で8分、鉄道で4分)
空港	北九州空港	約14km
	新北九州空港(計画)	約20km
港湾	門司港	約16km
	新門司港	約17km
	白野江人工島(計画)	約21km
	響灘地区	約 8km
自動車道	北九州自動車道	約 1.5km
その他主要プロジェクト	北九州テクノパーク	約 4.5km
	西部アカデミアゾーン・学術研究都市拠点地区(計画)	約 9km
	皿倉山・帆柱地区レクリエーションゾーンの(計画)	約 3km
	平野地区国際交流ゾーン(整備中)	約 2km

八幡東田地区の位置図



範囲；計画地区の範囲は、下図の通りである。今回対象とするのは、土地
区画整理事業対象地区と臨海部地区、及び周辺地区を含む範囲であ
る。

計画地区の範囲

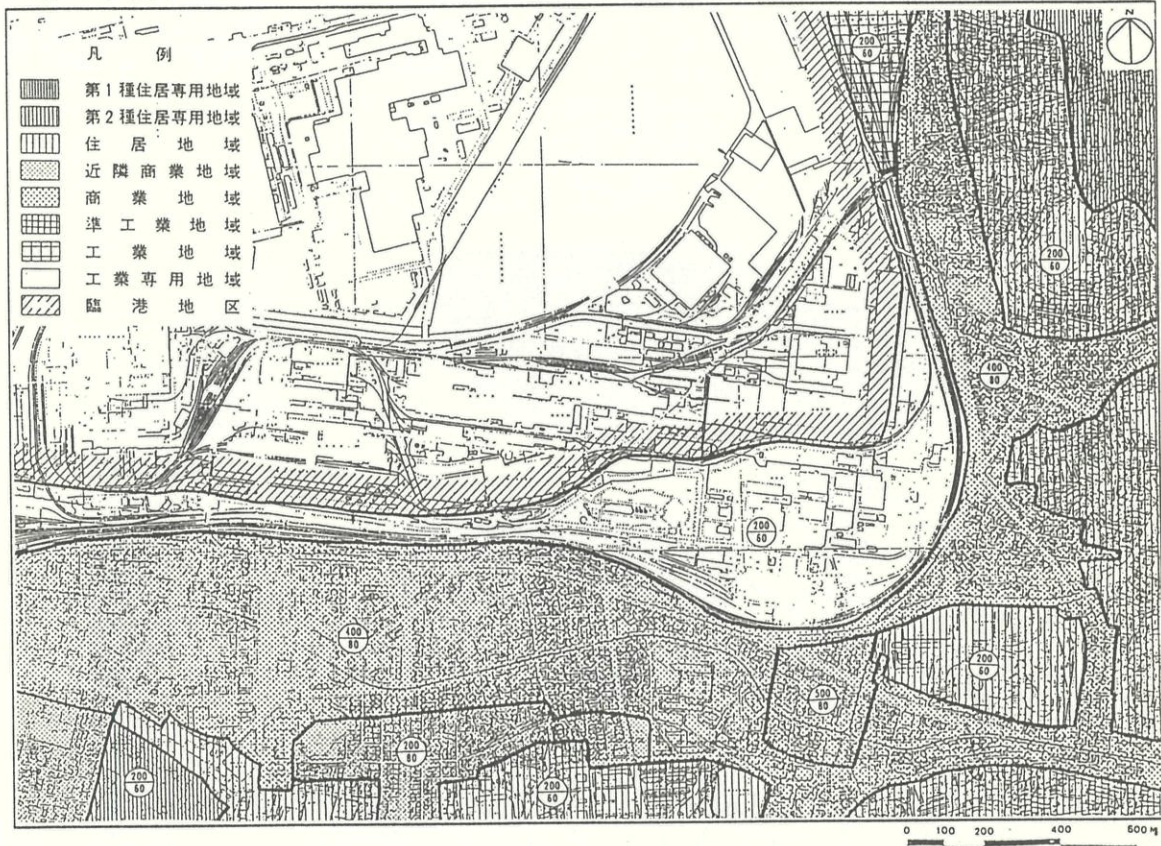


2) 用途地域 (法規制)

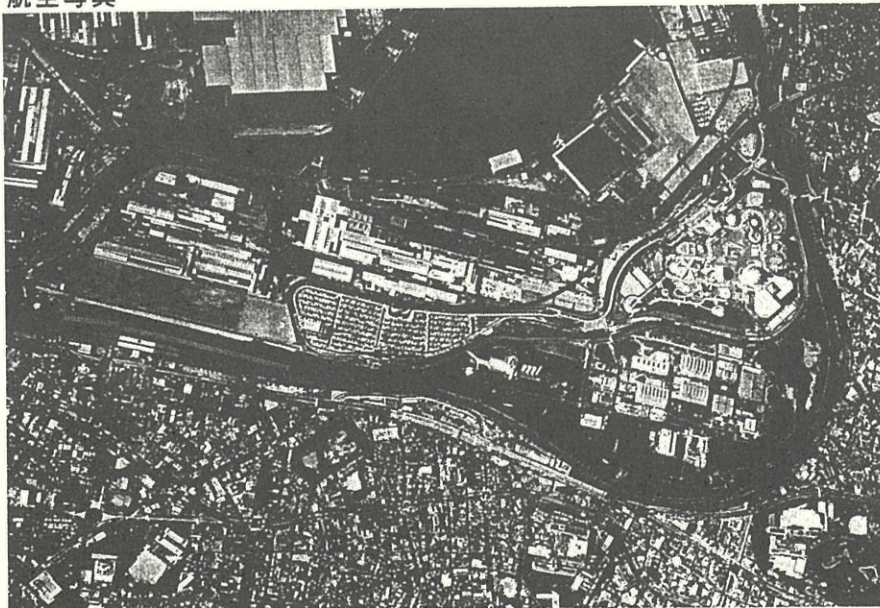
東田地区は、全域が工業専用地域 (200/60) に指定されている。また、臨海部地区及び土地区画整理事業対象地区の一部は、臨港地区 (工業港区) に指定されている。

なお、隣接する周辺市街地については、ほとんどが商業 (400/80) の指定となっている。

用途地域図



航空写真

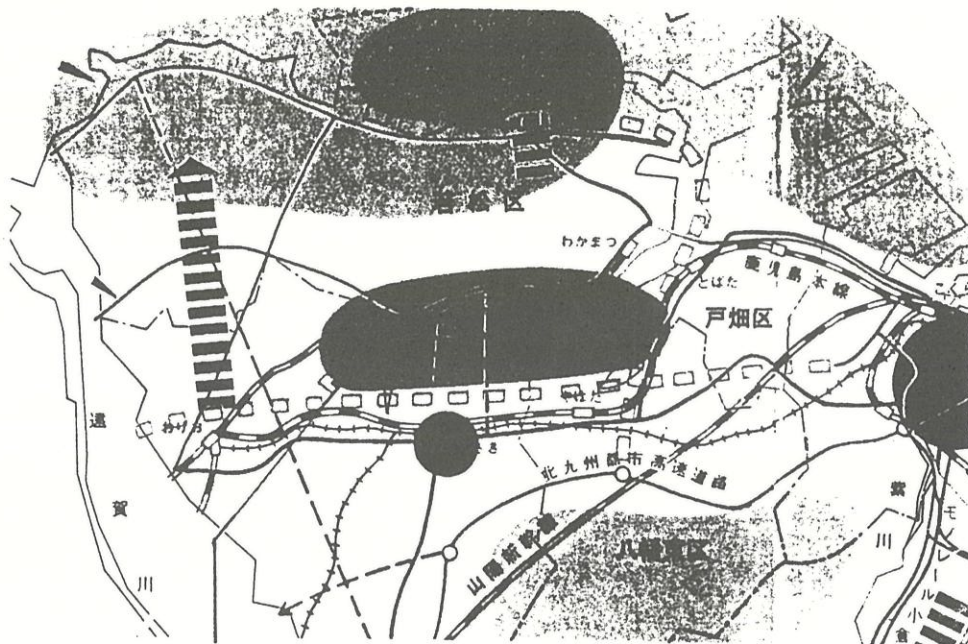


3) 上位計画における位置づけ

「北九州市ルネッサンス構想（平成元年、北九州市）」

《5つの都市像》

- ① 緑とウォーターフロントを生かした快適居住都市
- ② 健康で生きがいを感じる福祉・文化都市
- ③ あすの産業をはぐくむ国際技術情報都市
- ④ 海にひろがるにぎわいの交流都市
- ⑤ 未来をひらくアジアの学術・研究都市

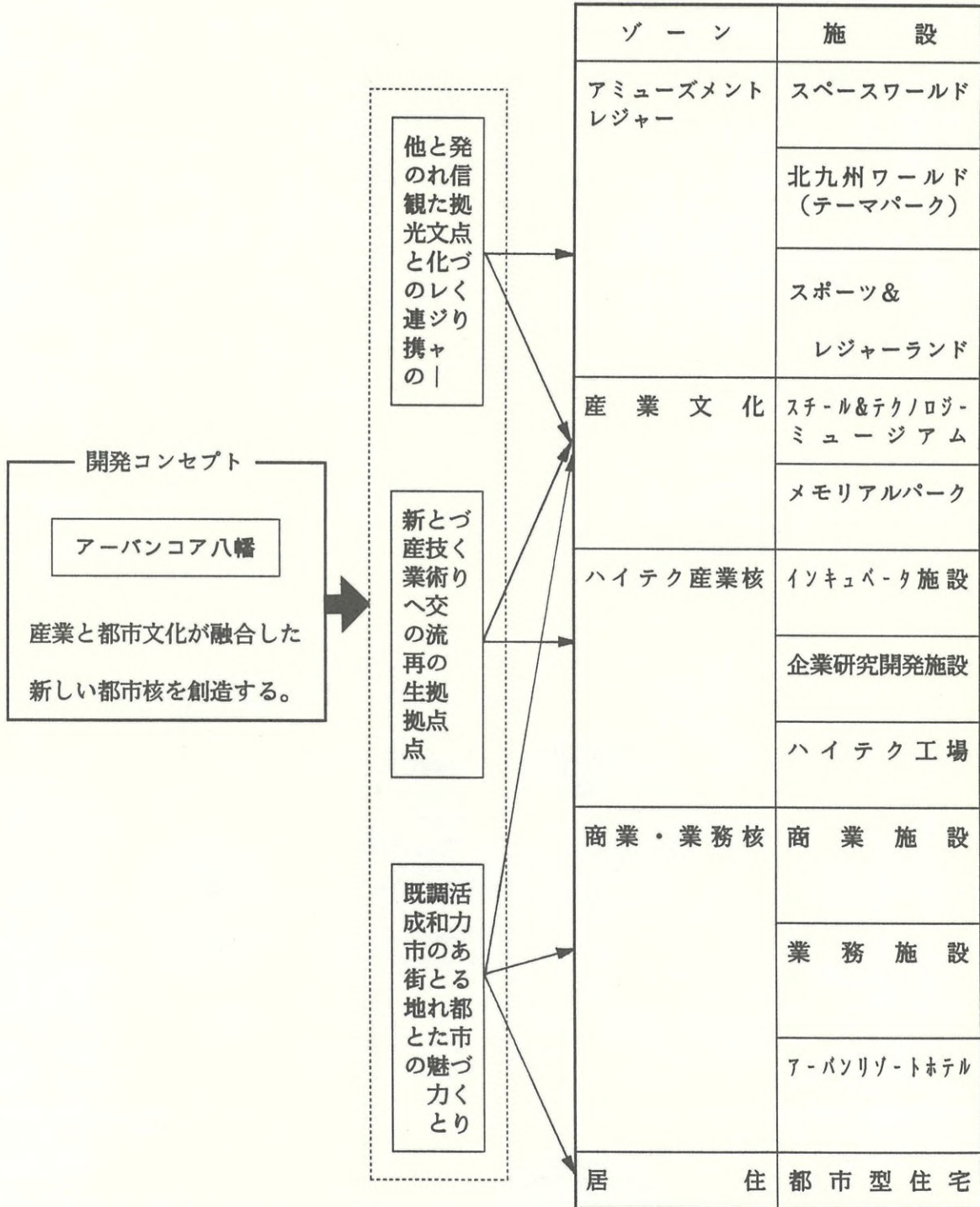


洞海湾産業・住宅コンプレックスゾーン

洞海湾のウォーターフロントでは、市街地型ニュータウンや宇宙体験レジャーランドの建設が進んでおり、産業分野においても構造転換を図るために新規事業の開拓や研究、開発が盛んに行われている。この洞海湾周辺地域は、日本近・現代史における新しい都市空間創生のモデル地域としても重要な意味をもっており、新たな展開を目指す産業をベースに、都市型レジャー、住宅などのコンプレックスゾーンを形成する。

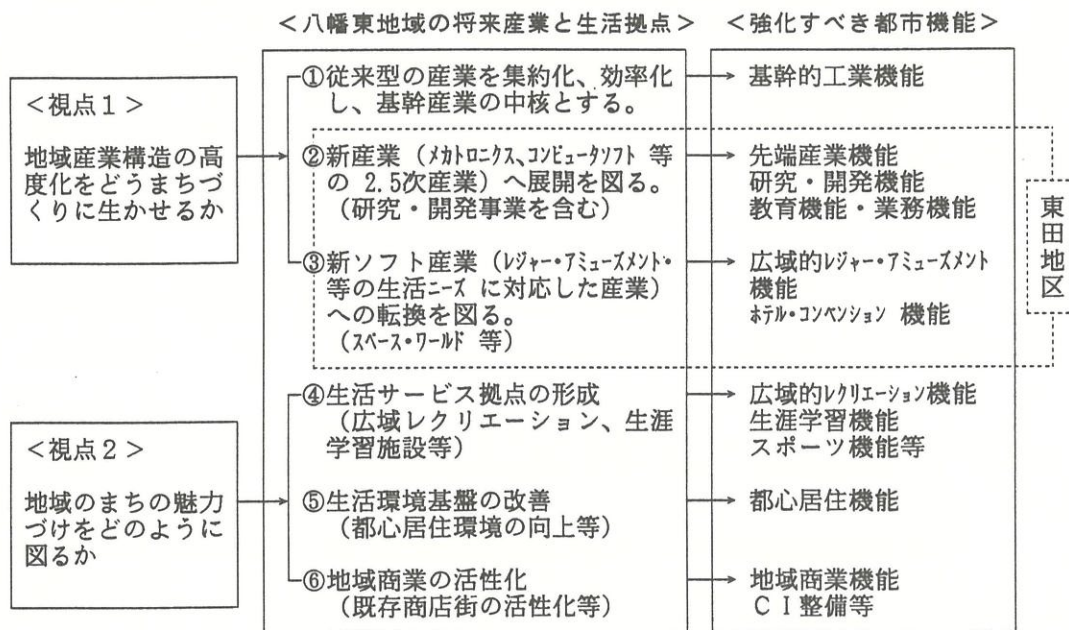
「八幡東田地区周辺整備計画（平成元年、北九州市）」

基本方針と導入施設の検討

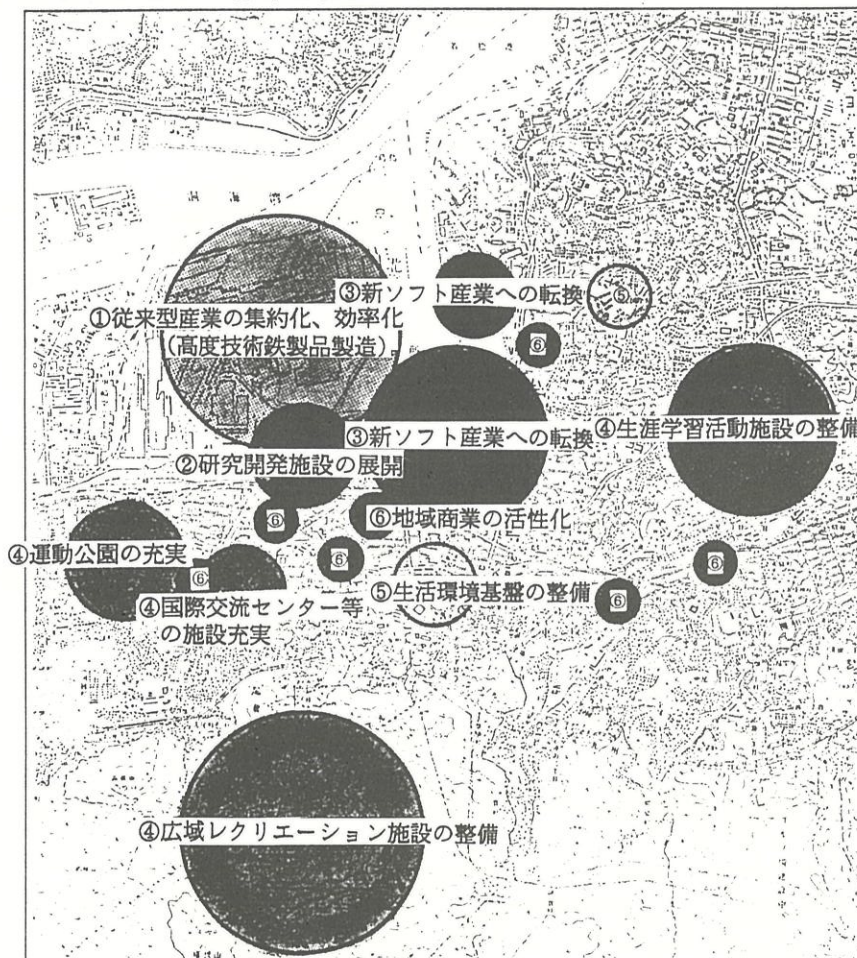


「八幡東田地区及び周辺地区総合開発事業調査（平成3年、北九州市）」

地域活性化の方針とプロジェクトの位置づけ



プロジェクト分布と位置づけ



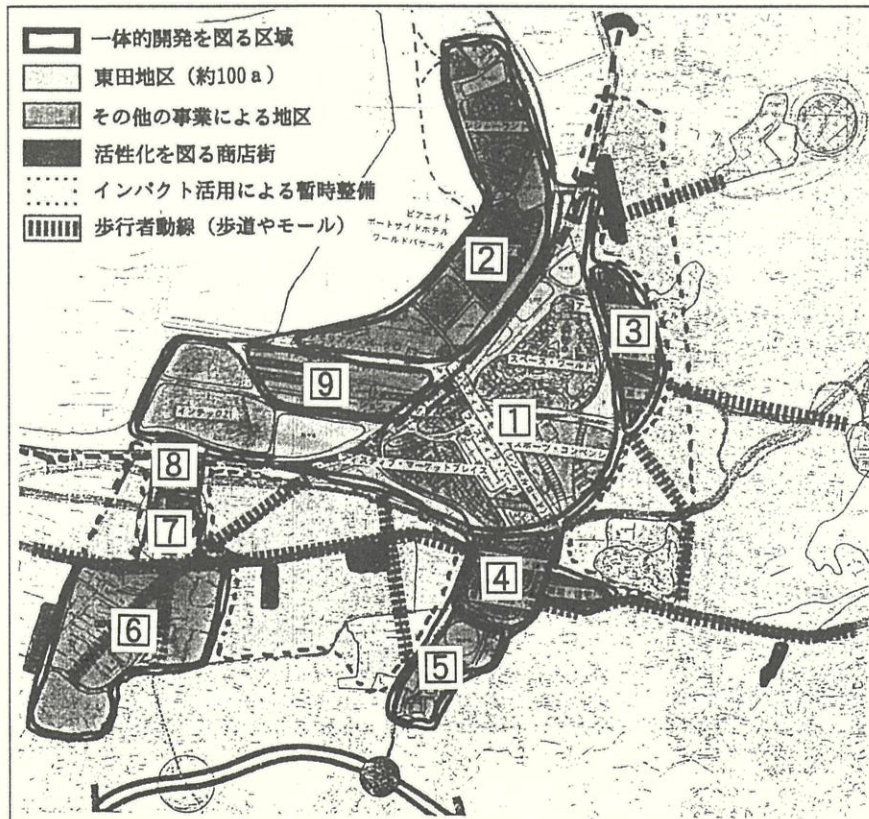
「八幡東田地区及び周辺地区総合開発事業調査（平成3年、北九州市）」
（つづき）

東田地区及び周辺地区の整備計画

- ① 東田地区－土地区画整理事業によって基盤整備を行い、新産業、新ソフト産業等の機能を導入する。
- 以下は東田地区開発に伴い一体的整備を図る主な地区
- ② 臨海部－「八幡地区臨海部活性化調査」に基づき、港湾整備の一環として整備。
- ③ 企業用地、諏訪町商店街－再開発により商業施設、都市型住宅リゾートホテル等を整備。
- ④ 中央区商店街周辺－再開発により商業施設、都市型住宅、業務施設等を整備。
（現在C I整備等活性化構想策定）
- ⑤ 大谷地区－企業用地の転換により都市型住宅、レジデンシャルホテル等を整備。
- ⑥ 国際交流ゾーン（平野地区）－国際研修センター、九州国際大学国際商学部を中心に「国際交流基盤整備計画」に基づき整備。
- ⑦ 八幡駅前商店街－再開発により商業施設、都市型住宅等を整備、周辺もこれに伴い暫時整備を図る。
- ⑧ 八幡駅－東田地区開発に伴い、北口に駅前広場、南北自由通路等を整備する。
- ⑨ レール工場－現業は存続し、産業観光施設として改良、旧本事務所の修復等とともに、ファクトリーパークを整備。

※その他の周辺地区についても開発のインパクトを生かして一体的に都市環境整備を行う。

東田地区及び周辺地区の整備計画図



(参考) 既存計画による当地区の位置づけ

「八幡東田地区開発構想(平成4年3月、八幡東田開発企画協議会/新日鉄等)」

(1) 広域的な位置づけと役割

広域的な位置づけに関しては上位計画及び関連計画の内容を踏襲しており、役割は以下に示す通りである。

「職」の場として：「国際技術情報都市」の産業、業務機能の集積根拠

「遊」の場として：商業、レジャーの複合産業集積拠点

「住」の場として：都市型住宅の供給

「学」の場として：産官学連携型高等教育、研修施設の整備

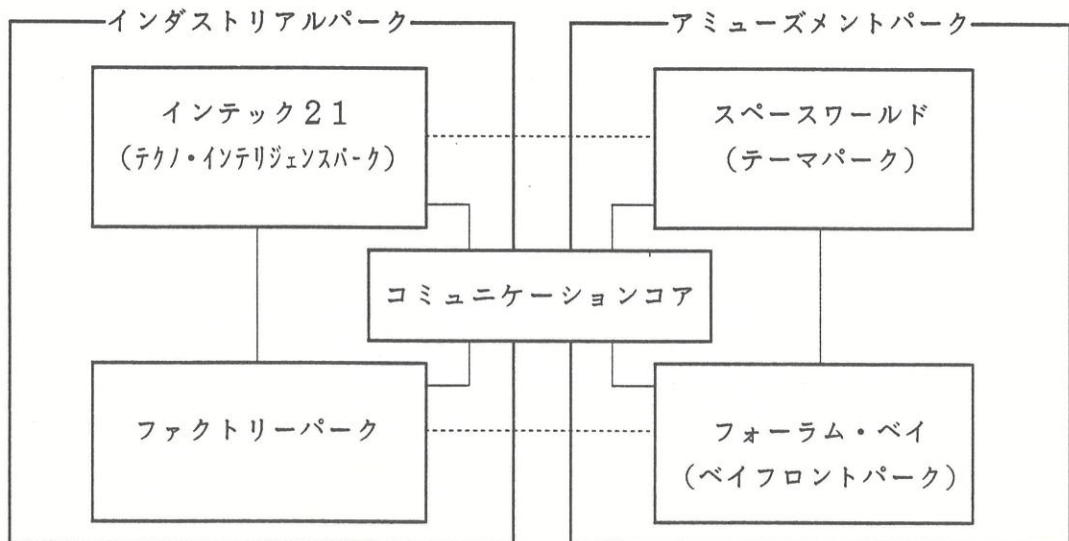
(2) 開発コンセプトと基本イメージ

開発コンセプト：「パークコンプレックスシティ、八幡」

インダストリアルパークとアミューズメントパークの融合
によるパークコンプレックスシティの誕生

開発の基本理念は以下のとおりである。

- ・21世紀型産業開発のプロトタイプを実現
- ・マルチアクセス型の都市開発
- ・情報発信の核となる北九州市のシンボル
- ・アメニティ豊かな都市環境、
- ・国際的に開かれた開発
- 都市デザインの実現
- ・東京一極集中是正の動きに対応



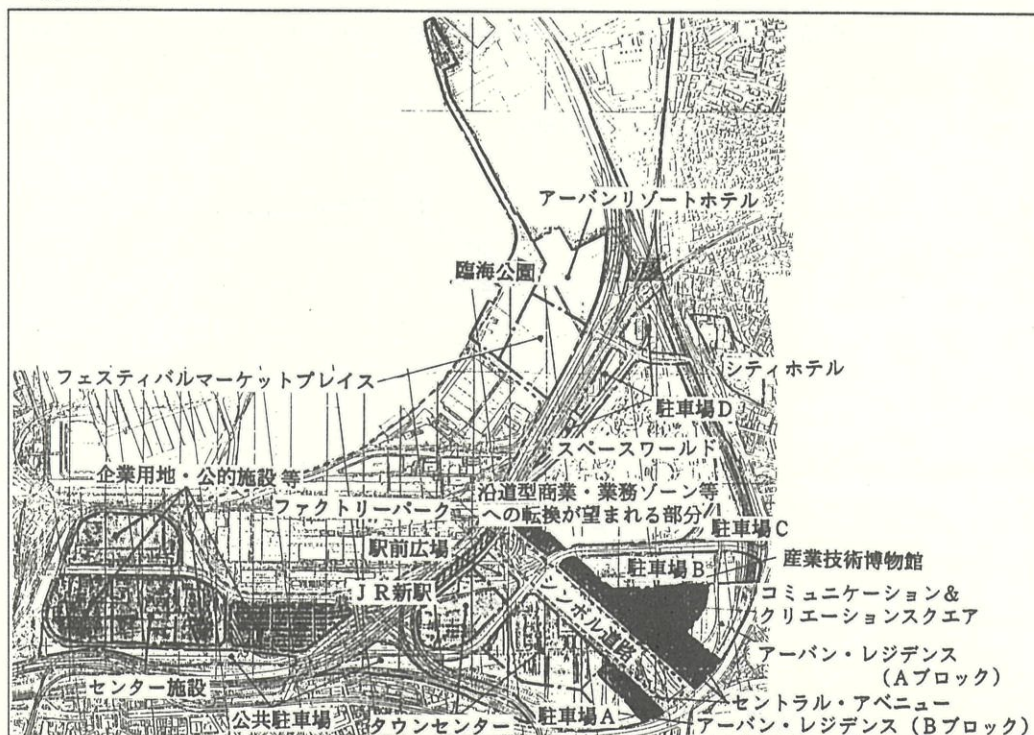
(3) 導入機能

ゾ ー ン	機 能 (施 設)
コミュニケーション コア(約22ha)	<ul style="list-style-type: none"> ・業務、交流、研修機能 コミュニケーション&クリエーションセンター 産業技術博物館、セントラルアベニュー ・商業機能 タウンセンター、セントラルアベニュー ・居住機能 アーバンレジデンス
インテック21 (約16ha)	<ul style="list-style-type: none"> ・研究開発機能(R&D)センター ・研修機能 ・ビジネス及び産業技術交流機能 ・常設展示機能 ・サービス機能
スペースワールド (約28ha)	<ul style="list-style-type: none"> ・文化、レク機能
フォーラム・ベイ (約11ha)	<ul style="list-style-type: none"> ・レク機能(臨海公園) ・商業機能(フェスティバルマーケットプレイス) ・宿泊機能(アーバンリゾートホテル)
ファクトリーパーク	<ul style="list-style-type: none"> ・生産機能(条鋼工場) ・文化、レク機能(鉄鋼博物館工場見学ルート)

(4) 計画フレーム

人口フレーム	就業人口	約3万人
	居住人口	約3千人
	交流人口	約2万2千人
開発規模	業務系	容積率 200~400%
	商業系	容積率 100~200%
	住宅系	1,000戸程度

構想図



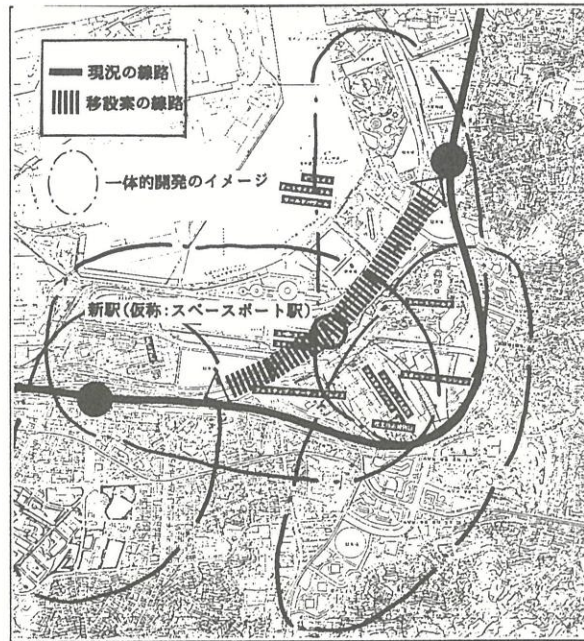
出典：八幡東田地区開発構想（平成4年3月）

4) 広域交通計画

(1) 鉄道直線化及び新駅の設置

周辺市街地との分断解消を図るため、JR鹿児島本線枝光駅～八幡駅間の直線高架化及び新駅設置に向けての検討が進められている。

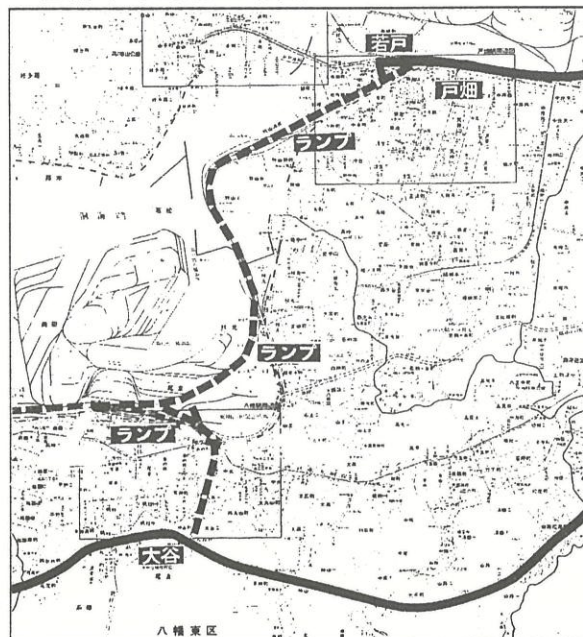
鉄道の現況と移設図



(2) 自動車道等の延伸・路線の見直しと黒崎バイパス

国道3号線(黒崎バイパス)の整備が都市計画決定されている他、北九州都市高速道路大谷I.Cから東田地区までの延伸、ランプの設置、路線の見直し等が検討されている。

自動車専用道路網図



5) 計画地区のポテンシャル

1. 北九州市として希少なアーバンフロンティア

計画地区は、小倉都心と黒崎副都心の中間、すなわち北九州の中心に位置し、特に中心となる東田地区は、貴重な水際線や緑地を擁している上、120haもの広大な敷地を一体的、総合的に開発できるなど、北九州に都市再生に重要な役割を果たし得る希少なアーバンフロンティアとしての資質を備えている。

2. 整備の進む都市交通基盤

鉄道駅、幹線道路に隣接しており、交通基盤に優れている上、今後、鉄道の直線・高架化及び新駅設置、都市高速道路の敷地内までの延伸整備など、広域アクセス性の向上が計画されている。

3. 産業都市北九州市発祥の地としての歴史性

1901年の官営八幡製鉄所操業以来の当地区の歴史は、北九州市の街づくりの歴史でもある。21世紀を迎えるにあたり、北九州が新産業都市として再生するため、当地区中心に蓄積された産業技術基盤を活かし、再び産業構造整備のための先導的かつ中核的役割を担っていくことは、歴史的必然性を有しているものと考えられる。

4. スペースワールドの先行開業による広域集客とイメージ転換

都市型レジャー施設「スペースワールド」の先行開業(年間約200万人の集客実績)に続き、臨海地区での「ベイ・スクエア」によるイベント事業(年間30万人の集客)により、広域集客力の獲得と製鉄所構内としての閉鎖的イメージから、新しい都市空間としてのイメージへ転換が進みつつある。

5. 国際産業技術交流地区に隣接

東田地区隣接の平野地区に、技術研修や高等教育・研究を通じた国際技術交流機能の集積が進んでおり、これらとの機能連携、分担が可能である。

6. 周辺既存市街地の都市利便施設を利用可能

東田地区周辺には、隣接して既成市街地に集積した都市利便機能（八幡中央商店街等）があり、開発の初期段階からこれらの利便機能を活用、再編しつつ、総合的な整備を進めていくことが可能である。

2. 八幡東田地区の役割と将来像

- 1) 北九州市の課題と東田地区の位置づけ、役割
- 2) 開発理念と方針
- 3) 開発コンセプト

2. 八幡東田地区の役割と将来像

1) 北九州市の課題と東田地区の位置づけ、役割



2) 開発理念と方針

(北九州市の産業・文化への貢献)

1. 北九州市の21世紀の産業と文化の高度化と多様化に貢献する。高度な産業と文化が融合した開発を目指す。

- ・北九州市の課題である産業の高度化、高次化、多様化の拠点として、新しい都市型文化と産業の導入拠点とする。
- ・九州・中国を后背圏とする広域的な拠点形成を図る。
- ・国内・国外の間のヒトの交流、技術、情報、モノ、文化の交流が促進される開発を目指す。

(北九州の地域構造の強化への貢献)

2. 北九州の都市域の高度化、高次化を図る拠点としての開発を目指す。

- ・小倉－黒崎間の都市軸の強化と相互間の機能連携による都市機能の高度化を図り、北九州の都市域の活性化と中心性向上を図る。
- ・周辺地域への開発波及効果により、周辺地域の再整備が促進される開発を目指す。

(北九州市のシンボルとアイデンティティの向上)

3. 北九州の将来のシンボルとなる地区とし、北九州のアイデンティティの向上に寄与する。

- ・北九州のシンボルとなる機能と空間とイメージを持ち、グローバルに情報を発信し、あるいは吸引する活力あるまちづくりを目指す。

(豊かな環境と美しい街並み)

4. 緑豊かなアメニティの高い空間、文化の香り高い美しい街並みを持った環境創造型の開発を目指す。

- ・前面の水面のオープンスペースの広がり、后背地の斜面緑地等の豊かな環境資源を背景に、人々を魅了する文化の香り高い都市景観を創出する。

(時代に対応し変化し、時代を創造する開発)

5. 時代とともにダイナミックに変化し、時代を切り拓く開発を目指す。

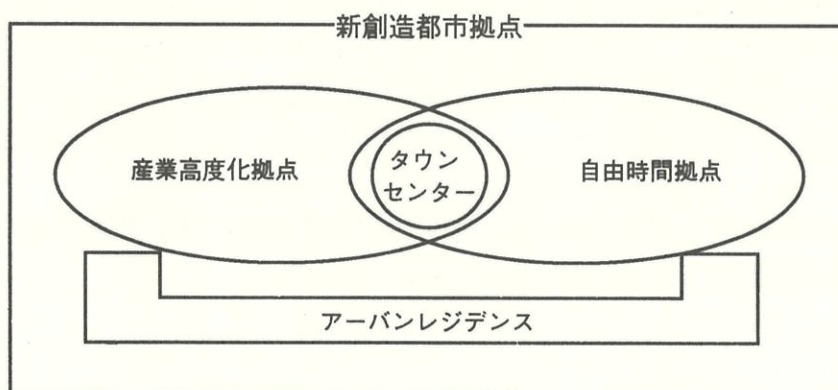
- 時代の変化や進歩は急激であり、予想出来ない面も常に存在する。この時代の変化を先取りし、変化に対応するダイナミックな開発を目指す。
- 新しい時代を切り拓く地区、新しい文化が創出する地区、あるいは人々を引きつけてやまない地区として形成するために個々に対するビジネスチャンスや成功に対するモチベーションにより個々の創造性が活かされる場を用意する。

3) 開発コンセプト

八幡東田地区の開発は、その果たすべき役割である産業技術の歴史的蓄積を基にした産業高度化推進拠点の形成とその広大さ、臨海性、そして「スペースワールド」を活かした市民・広域圏民の豊かな自由時間充足の拠点形成を実現し、さらにこれらの2つの拠点を機能面・活動面・空間面において積極的に融合していくことにより、新たな時代に対応した創造的産業・文化あるいは人材の創出の場の形成を図ることを、目的とする。

すなわち、産業・文化・生活が融合した「新創造都市拠点」の形成を東田地区開発のコンセプトとする。

「新創造都市拠点」は、その重要な使命である「産業高度化拠点」と「自由時間拠点」の2つの主軸とこれを支える「タウンセンター」及び「アーバンレジデンス」からなる。



1. 産業高度化拠点の形成

北九州の産業技術の蓄積を活かしつつ、新たな産業動向に合致した創造力、時代対応力を強化するため、推進されつつある「新映像情報都市構想」の実現による情報・通信関連企業を主体とする研究・開発機能の集積及びソフトウェア開発、設計・デザイン等の企画・創造機能の集積を図ると共に、他の産業分野と融合させることにより、地域産業全体の高度化を促進する。

2. 自由時間拠点の形成

豊かな環境とマルチアクセスの利便性を活用し、先導施設であるスペースワールドの広域集客性を強化・補完するため、差別化・専門化・複合化により新たな需要を創出する商業・レジャー施設を導入すると共に、体験・参加型の博物館、美術館等の文化施設との複合により、学習・遊び・環境が一体となった強力な「自由時間拠点」を形成する。

3. タウンセンターの形成

こうした将来の目標としての都市活動を円滑に行うためには、それを成立させるための様々な都市機能や人材誘致、育成、資金確保などの社会システムの構築とその場の準備が必要である。

したがって、都市づくりの内容を先導し、これらの産業高度化拠点及び自由時間拠点の形成とその融合を促進する諸支援機能の充足を目指す中心市街地として、「タウンセンター」を設定する。

4. アーバンレジデンスの形成

都市の重要な機能の一つが居住機能である。当開発は市民・広域圏の人々に新たな豊かな都市的な生活の実践についての啓発的な内容を持ち、単に地域内の開発だけでなく周辺の再開発等と連動し、広く街中に広がる運動の中核でありたい。このような見地から、当開発の外縁部は「アーバンレジデンス」の形成を図ることとする。

すなわち周辺地区も含めた居住や公的活動施設、近隣商業などの活性化と整備に資する機能立地等を図る場とする。

また、この都市づくりは、今日的な課題である環境への配慮、新たな良質の環境の造成に配慮し、全体が公園的な雰囲気にも包まれた都市づくりを目指す。

従って街づくりの方法として、環境創造型、交流促進型のパーク開発の複合集積を図る「パークコンプレックス」の手法を採用する。

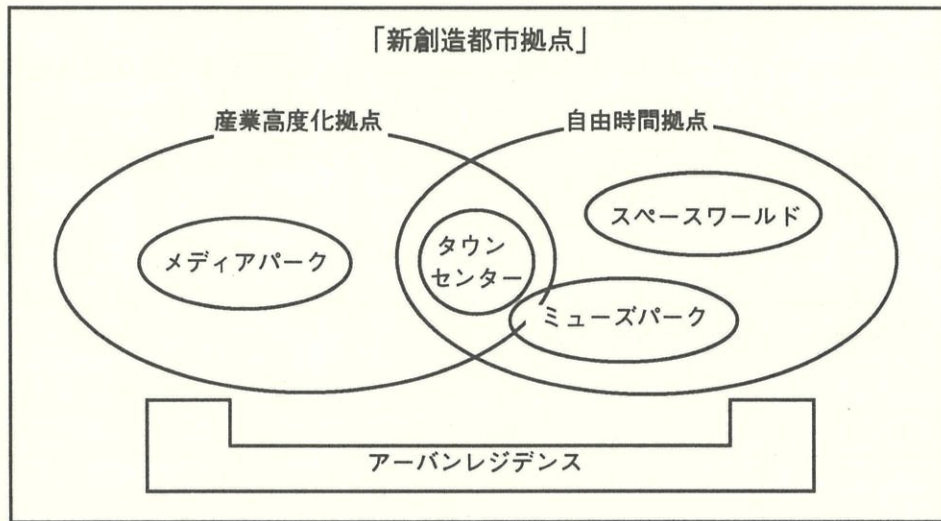
3. 導入機能の計画

- 1) 導入機能の考え方
- 2) 導入施設概要

3. 導入機能の計画

1) 導入機能の考え方

「新創造都市拠点」は、以下のような多様なパーク群から構成されるパークコンプレックスとして、「産業高度化拠点」と「自由時間拠点」を形成する。



「新創造都市拠点」を構成する各パークの導入機能の考え方を以下に整理する。

1. メディアパーク

産業高度化拠点の中核としてマルチメディア技術に関わる研究開発機能、あるいは関連企業の集積を図ると共に、これらの集積を促進するセンター施設、支援施設を中心地区に設定する。

また、官民共同による研究開発機構等の創設による頭脳結集拠点形成と、情報技術者育成のための研修施設・専門学校等の導入を図る。これらの機能、施設あるいは頭脳の集積を推進することにより、「新映像情報都市構想」の実現とともに、「国際技術情報都市」としての確固たる基盤を築く。

2. タウンセンター

地区の中心市街地として多様な支援機能の複合集積地区を形成する。

利便性とアイデンティティを求める企業の本社・支店等の中枢管理機能やこれらを支援する対事業所サービス業や商業・ホテル等の業務・商業複合施設の集積を図る。当面は、高密度開発は困難が予想され、小倉都心・黒崎副都心では実現し得ないマルチアクセス対応型・時間消費型の商業・アミューズメント施設等を、暫定的な先行プログラムとして導入する。

3. ミューズパーク

学習・遊び・環境が一体となった自由時間拠点の新たな核として、また技術・生活・アートを融合し、新たな価値を生み出す装置としてミューズパークの形成を図る。

ミューズパークは、文化公園的環境の下、科学技術（鉄などの物質、メディア、エネルギー）や自然（地球環境・生物等）のテーマ性を持った博物館及び美術館群と、企業展示場、コンベンション施設等からなる展示・交流機能の集積を図る。

さらに、ミュージアムショップ、ギャラリー、スタジオ、アトリエ等創造的環境に相応しい業務・商業施設を導入し、デザイン業を中心とした創造・企画機能の育成を図る。

4. アーバンレジデンス

周辺市街との連続部にあたっては、これからの都市生活の新しいあり方を提案する職住併存型、職住近接型あるいは職住一体型などの都市的な職住形式、あるいは新たな都市的な生活様式を可能にする広場等の都市公共施設や、レストランのアメニティ機能と一体化した都市型居住機能を導入する。

5. スペースワールド

「宇宙」をテーマとした世界初の宇宙体験型テーマパークとして先行開業している。宇宙博物館、スペースキャンプ等、教育・文化機能を既に備えており、今後さらに新規アトラクションの追加等により集客力の強化を図り、自由時間拠点形成の中核を担う。

注) 臨海部の導入機能の考え方については、周辺地区整備計画を参照のこと。

2) 導入施設概要

機能 パーク	業 務 (産 業)	商 業	教 育・文 化	住 宅
メ デ ィ ア パ ー ク	センター施設 インテリジェントオフィス マルチメディア関連企業団地 映像情報図書館	支援サービス施設、 ビジネスホテル (レストラン、銀行等)	研究開発機関 研修センター 情報通信専門学校	
タ ウ ン セ ン タ ー	一般企業本社、支社等オフィス 都市型サービス産業オフィス (対事業所サービス、 ソフト開発業等)	専門特化型商業施設 生活利便サービス施設 ホテル	シネマコンプレックス スポーツ施設	
ミ ュ ー ズ パ ー ク	各種設計・デザイン等創造型産業の オフィス、アトリエ、スタジオ等 デザインセンター	企業展示場、複合ショールーム (自動車、住宅、家電、情報機器、 インテリア等) ギャラリー、ブティック ミュージアムショップ、 アンティークショップ カフェ、ダイニングバー 住宅展示場(仮設) 都市型アミューズメント・カルチャー複合施設	サイエンス&テクノロジーセンター ルネッサンスセンター アート&テクノロジーミュージアム その他企業博物館等 デザイン学校 屋外ミュージアム (シンボルパーク) 文化ホール 演劇等芸能系学校	
ア ー レ バ ジ ン デ ン ス	小オフィス	レストラン、カフェショップ、 ブティック	託児所、小スタジオ、 クラブハウス	都市型住宅 店舗付住宅 アトリエ付住宅
ス ワ ー ー ル ス ド		各種アトラクション 物販・飲食施設	宇宙博物館/既設 スペースキャンプ/既設	(スペースロッジ/既設)

4. 都市形成と土地利用の計画

- 1) 基本ゾーニングと配置構成
- 2) 土地利用と計画フレーム
- 3) 開発プログラム（都市形成のシナリオ）

4. 都市形成と土地利用の計画

1) 基本ゾーニングと配置構成

(1) 基本ゾーニング

①産業高度化拠点として役割を担う産業系ゾーンは、臨海部側に配置する。

- ・産業系土地利用のセンター的役割を担う「メディアパーク」は、八幡駅北口を中心に配置する。
- ・現在の軌条工場地区は「ファクトリーパーク」として整備する。

②自由時間拠点としての土地利用は、スペースワールドを中心に展開する。

- ・タウンセンターの外縁部に「ミュージックパーク」を配置する。
- ・スペースワールドと連携する臨海部に「ベイフロントパーク」を配置する。

③当地区の中心的な役割を担う「タウンセンター」を新駅を中心に配置する。

④地区外縁部に周辺の居住地との関連性を考慮し、「アーバンレジデンス」を配置する。

ゾーニング	宅地面積(ha)	構成比
メディアパーク	16.1	(25.8)
タウンセンター	5.9	(9.5)
ミュージックパーク	9.9	(15.9)
アーバンレジデンス	5.5	(8.8)
スペースワールド	24.9	(40.0)
合計	62.3	(100)

注) 上記面積は区画整理事業区域約108haのうち宅地(鉄道用地、区画道路等は含まず。)面積について図上で測定したものである。

(2) 将来構想図

将来構想図を次図に示す。

2) 土地利用と計画フレーム

基本的考え方

- (1) 計画フレーム値は、前述の東田地区の将来構想図の土地利用計画を基に設定する。(臨海部等周辺地区は除く。)
- (2) 法定指定容積は周辺の既成市街地の都市計画用途を考慮して、指定容積を想定する。タウンセンターは500%、ミューズパーク等は400%、研究開発型の産業系用途を想定しているメディアパークは200%、八幡駅北口センター地区は400%と想定する。
- (3) 計画フレーム値(計画延床面積)は、指定容積率、商業、業務、住居系は指定容積率に対し延床面積の充足率は類似した開発として、筑波研究学園都市の中心市街地及び神戸ポートアイランドの開発値を参考に50%程度を目安と考え、指定容積400%の地区では平均容積200%の開発が行われると想定する。
- 但し、教育文化系、産業系は類似例より容積率80%程度と想定する。またスペースワールド等は、容積率30%程度と想定する。
- (4) 現在構想している地区のイメージに対応した、土地利用を想定し、床面積フレームを試算すると次の程度になる。
- (5) 計画フレーム

用途別床面積フレーム

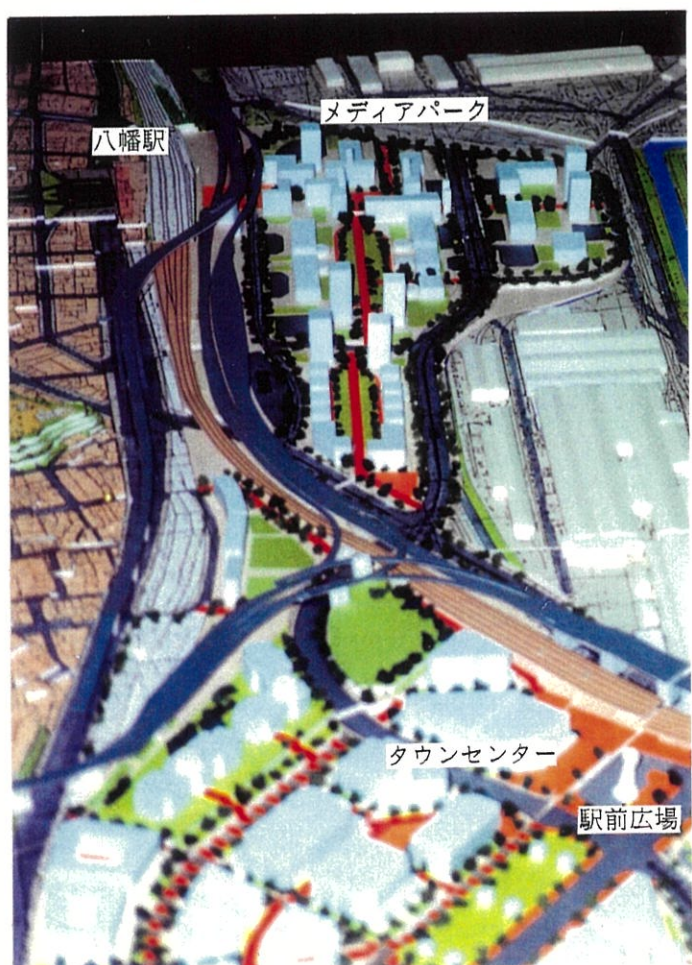
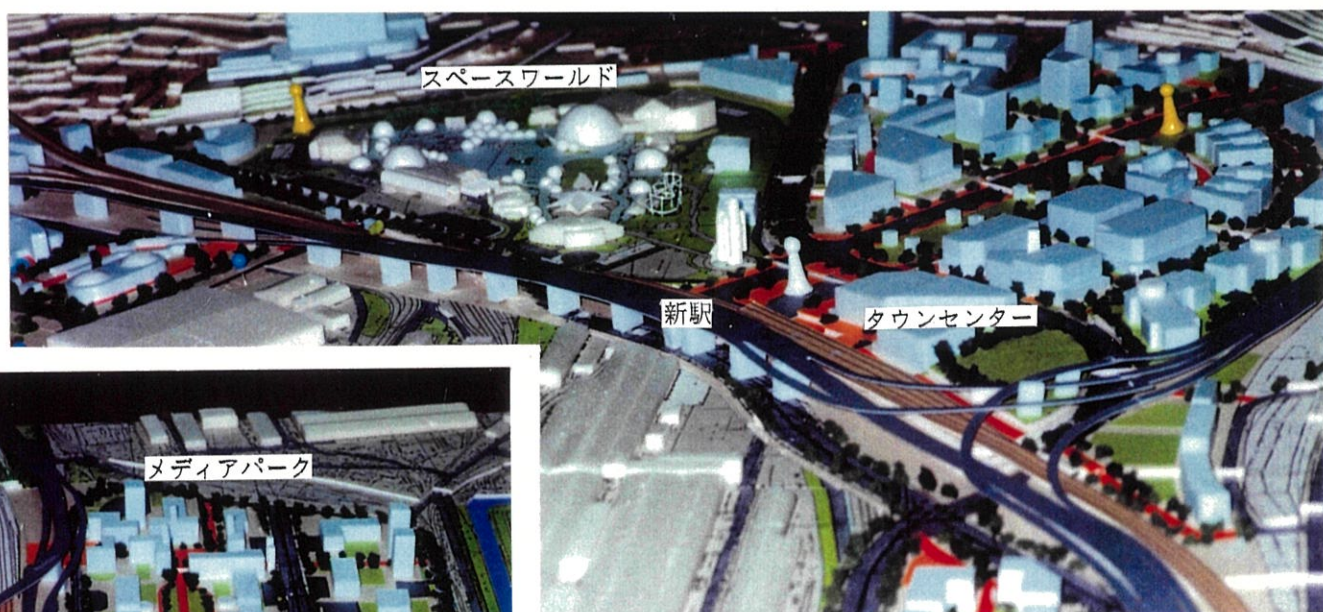
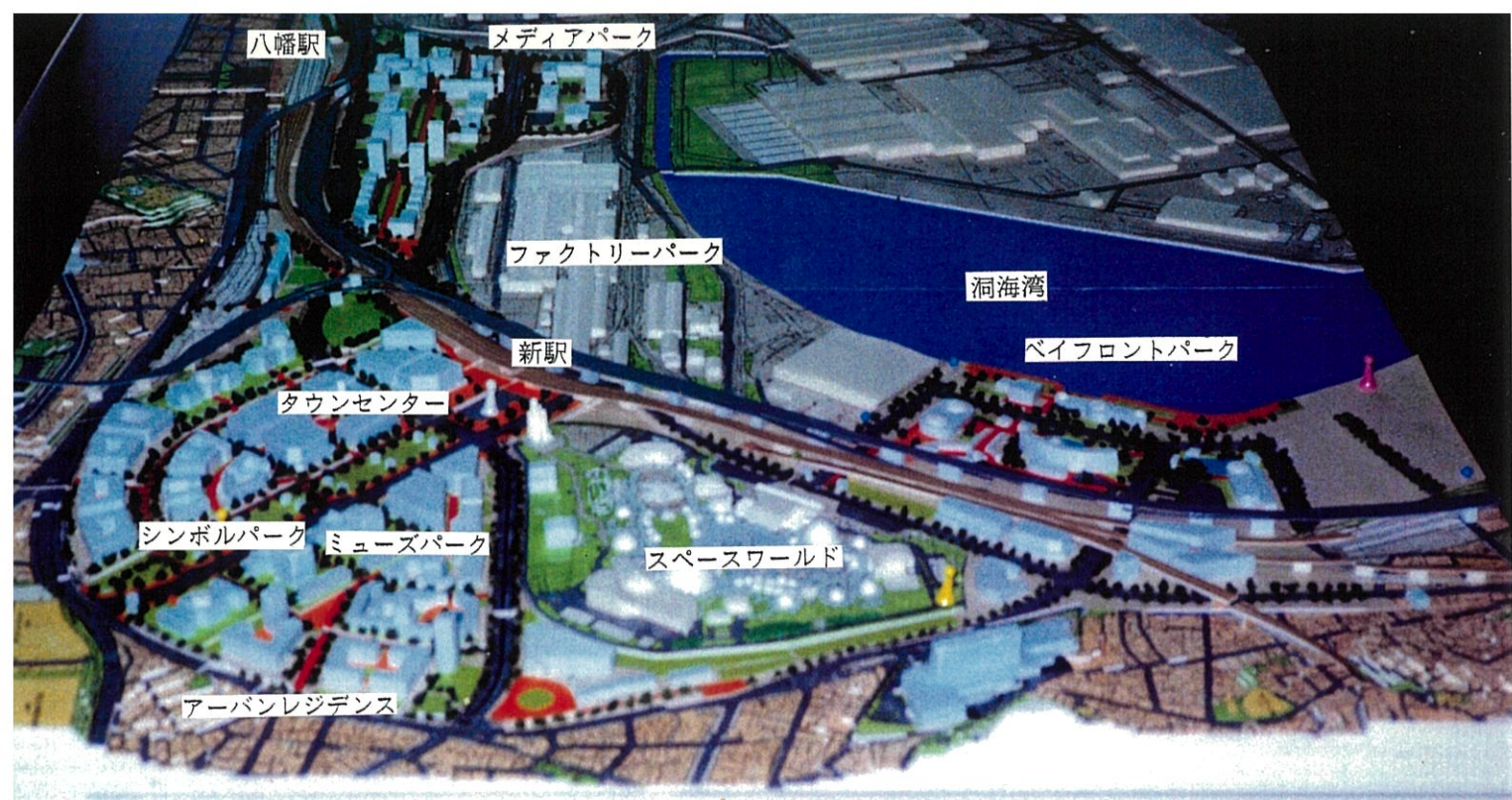
	延床面積	構成比	備 考
商 業 系	19.6ha	32	スペースワールド7.1haを含む。
産 業・業 務 系	28.1	45	
住 居 系	9.8	16	
教 育・文 化 系	4.3	7	
合 計	61.8ha	100%	

注) 駐車場床は別途に扱う

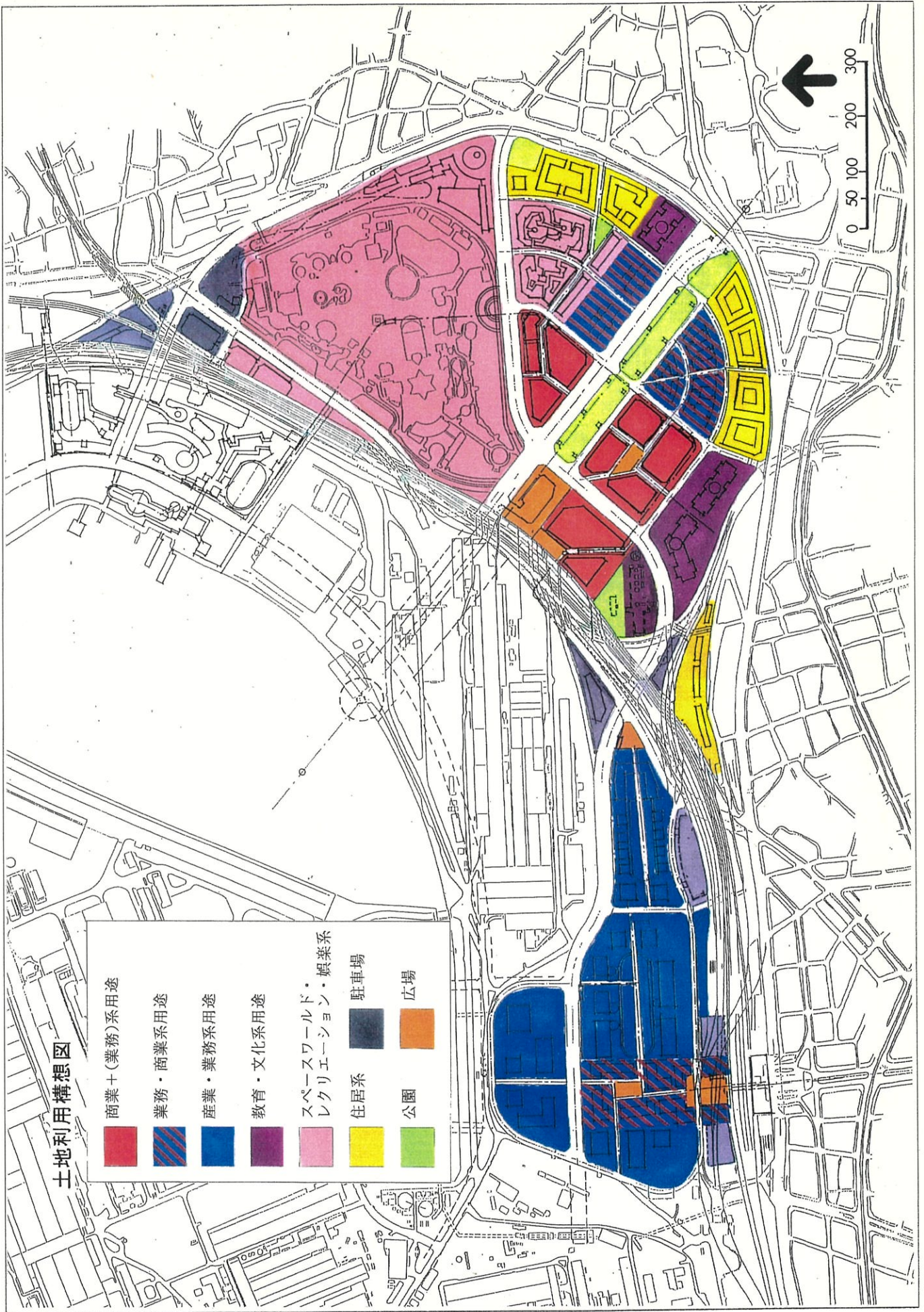
人口フレーム

	就業人口	夜間人口	原 単 位
商 業 系	4,900人	3,300人	40m ² /人
産 業・業 務 系	7,900		50m ² /人(産系)・30m ² /人(業系)
住 居 系			30m ² /人
教 育・文 化 系	500		100m ² /人
計 画 人 口	13,300人	3,300人	

なお、当地区の就業人口の増加に伴い夜間人口の増加が考えられるが、それについては当地区及び大谷、平野等の周辺地区の住宅地開発等と関連づけた整備を構想する。



将来構想模型写真



3) 開発プログラム（都市形成のシナリオ）

都市形成と土地利用のシナリオ

- ①開発の手順と開発のタイミングを考慮した戦略的な開発のシナリオを構想する。
- ②実現の可能性と事業性を考慮して、西田地区の産業系土地利用の地区整備と用地処分を先行させる。
- ③当面軽装備型、仮設型の実験的な商業施設等やスペースワールド等に関連する仮設型アミューズメント施設の導入、またミュージックパークの整備など、暫定的都市開発を積極的に推進し、将来の高度な地区形成につなげる。
- ④駅等のアクティビティ発生点と、集客のマグネットとなる開発拠点は適切な距離を置いて配置し、賑わい動線の誘引化を計画し、都市の集積が駅直近に留まらない都市形成を計画する。
- ⑤暫定的な土地利用や仮設的施設、恒久的でない施設利用やイベント等、開発の段階に応じ効果的に活用し、たえず成長、変化する魅力的な開発を目指す。
- ⑥開発時期を次の3期に区分し、その時期のタイミングに合った開発を行う。
- ⑦長期的には臨海部の開発、スペースワールドのリニューアル等を想定し、それに対応の可能性を持った交通基盤を構想する。

都市形成のシナリオ

交通網の整備	考 え 方	時期の区分
西田地区基盤整備 八幡駅北口開設 新駅開設	<ul style="list-style-type: none"> ・西田地区の基盤、上物の整備を先行させ、八幡駅北口開設と関連させ、産業系土地利用で開発を先行させる。 ・東田地区はスペースワールド、博覧会利用施設等既存施設既存土地利用を活用する。 ・新駅開設に合わせシンボルパーク、ミュージアムの整備、仮設的商業施設の整備等、拠点的に魅力地区を整備する。 	I 期 平成10年頃
地区全体の幹線道路等基盤整備 自動車専用道路の部分開通 自動車専用道路の全通	<ul style="list-style-type: none"> ・新駅開設を活用し、スペースワールド南口開設を図る。 ・商業系オフィス系・住宅系施設のモデル的な開発を行う。 ・自動車専用道路の全通に合わせて、商業系業務系施設の開発を行う。 	II 期 平成11年頃 平成15年頃
立体駐車場化	<ul style="list-style-type: none"> ・開発ポテンシャルの向上を活用し、商業業務系・住宅系施設等熟成期型の開発を行う。 ・街の熟成度の高まりと共に、リザーブ地等の開発を行う。全体的な土地利用がなされる。 ・施設の拡張等より、高密度化を図る。 	III 期 平成16年頃

5. 交通計画と動線計画

- 1) 総合的な広域交通体系の考え方
- 2) 地区内交通計画の考え方
- 3) 将来の道路網の考え方
- 4) その他の都市基盤整備の考え方

5. 交通計画と動線計画

1) 総合的な広域交通体系の考え方

当地域の優れた交通基盤の整備を活かし、モビリティの高いマルチアクセス型地区として計画する。

- ・鉄道、自動車専用道路、幹線道路網及び海上交通等の多様な交通網の整備を図り、多様な交通手段の選択できる地区として計画する。

(1) 鉄道網と鉄道駅の活用

鉄道駅及び駅前広場の新設等、鉄道を活かした交通結節点の整備による交通アクセスの向上を図る。

- ・現況のJR鹿児島本線が東田地区と周辺市街地の分断化をさけ、臨海部への移設を行い、これに関連づけシンボル道路との交差部に新駅及び駅前広場を設置し、当地域のマストラ交通の中心とする。
- ・新駅設置だけでなく、既存の八幡駅及び枝光駅の有効活用を図るため、八幡駅南北連絡動線及び将来駅前広場又は建物と一体化した交通広場等による交通広場の確保を計画する。また枝光駅についても将来西口広場の設置を検討する。
- ・当地域の鉄道線路については、JR鹿島本線旅客線その他、貨物線、黒金線等が存在し、これら鉄道構造物が地区分断の要因となり、将来の当地域の土地の高度利用等に対する阻害要因になる可能性が強いことから、その構造物については可能な限り高架橋方式として計画する。

(2) 自動車道路網と自動車交通

(自動車専用道路)

1. 広域高速交通網である自動車専用路とそのランプの設置とその有効活用。

東田地区に係わる動線

- i) 黒崎副都心と戸畑地区を国道3号黒崎バイパスを介してつなぐ、戸畑－東田を連絡する路線。
- ii) 戸畑－東田間の自動車専用道路と北九州道路（大谷 I.C.）を連絡する路線。
- iii) これらのネットワークの整備に伴い、ランプが設置され当地区は自動車専用路の直結的利用を活かした広域型車利用重視の計画をする。

(一般自動車道路)

2. 主要地方道八幡戸畑線のバイパス化を図る。

- ・ 八幡戸畑線の交通量（約2.1万台／12時間）の交通緩和を図るため、東田地区土地区画整理事業にあわせて、国道3号が戸畑方面への直結道路を設け一般交通のバイパス化を図るため、枝光八幡線（幅員30m）を計画する。
- ・ 既存の八幡戸畑線は隣接する水路上部の空間を歩行者空間として整備する等東田地区と関連づけて環境重視型景観道路として整備する。

(3) 海上交通とターミナル

海上遊覧交通等も含め、海上交通の活用とそれに伴うターミナル整備を進める。

- ・ 現在スペースワールドへの来園手段として下関－小倉－スペースワールド間に定期旅客線ボイジャー号が1日1往復就航している。
- ・ 当地区は洞海湾に接した特徴を活かし、観光機能としての海上交通の可能性を含め、海上交通の活用を積極的に検討していく。

2) 地区内交通計画の考え方

(1) 幹線道路網の計画

(シンボル道路)

1. 地区の中心軸となるシンボル道路を計画する。

- ・シンボル道路は単なる交通動線としての機能だけでなく、当開発の象徴的空間としての役割を担い、東田大通り線幅員40mと公園及び街区道路を含む幅員100mの一体的な公共空間を計画する。
- ・このシンボル道路は将来既成市街地大谷 I . C . 地区～臨海部へ連なる地域の骨格軸、即ちシンボル軸空間の形成を意図している。
- ・この幅員100mの空間はシンボル空間として視線的な一体感だけでなく開放的な連続性が確保され、殺伐とした空間ではなく、ヒューマンな公園的な道路空間を計画する。

(枝光尾倉線)

2. 地区の東西方向の骨格幹線道路として枝光尾倉線（幅員30m）を計画する。

- ・この道路は地区の東西方向を一体化する主幹線道路である。将来は西方向への延伸化が構想される。
- ・この道路、自動車交通だけでなく、駅前広場に近接した道路として東西方向を結ぶ歩行者動線としても重要な道路であり、快適な歩行者空間を持った道路として計画する。
- ・またこの道路は街の中心部を通り、歩行者動線との交差部も多いことから、舗装等による自動車の速度の低減化が図られる道路とするとともに横断等のしやすい歩道高さとする。

(地区内幹線道路)

3. 尾倉1号線、尾倉2号線（幅員12m）の地区幹線道路を計画する。

- ・西田地区メディアパーク外周部に地区幹線道路を計画する。
- ・西田地区での外周部との接続は、この道路によりなされることになり、将来周辺部開発が生じた場合の接続の道路として配慮が必要である。

(2) 街区道路網の計画

- ・ 広幅員の幹線道路から構成されている街区（スーパーブロック）に対し、適切な間隔の自動車サービス動線及び適切な間隔の歩行者道線のネットワークを配置する。
- ・ 街区道路及び歩行者道路の配置により、街区規模は約1～3ha程度の規模として計画する。

(街区道路)

1. タウンセンター外周街区幹線道路を計画する。

- ・ タウンセンターとミュージックパークとを区画する街区道路であり、自動車のアクセス動線として、また歩行者にとっても重要な動線であり、歩車共存型の道路として計画する。
- ・ ミュージアムの出入口等も設けられるため、公園的雰囲気のある並木道として計画する。

2. ミュージックパーク外周街区幹線環状道路を計画する。

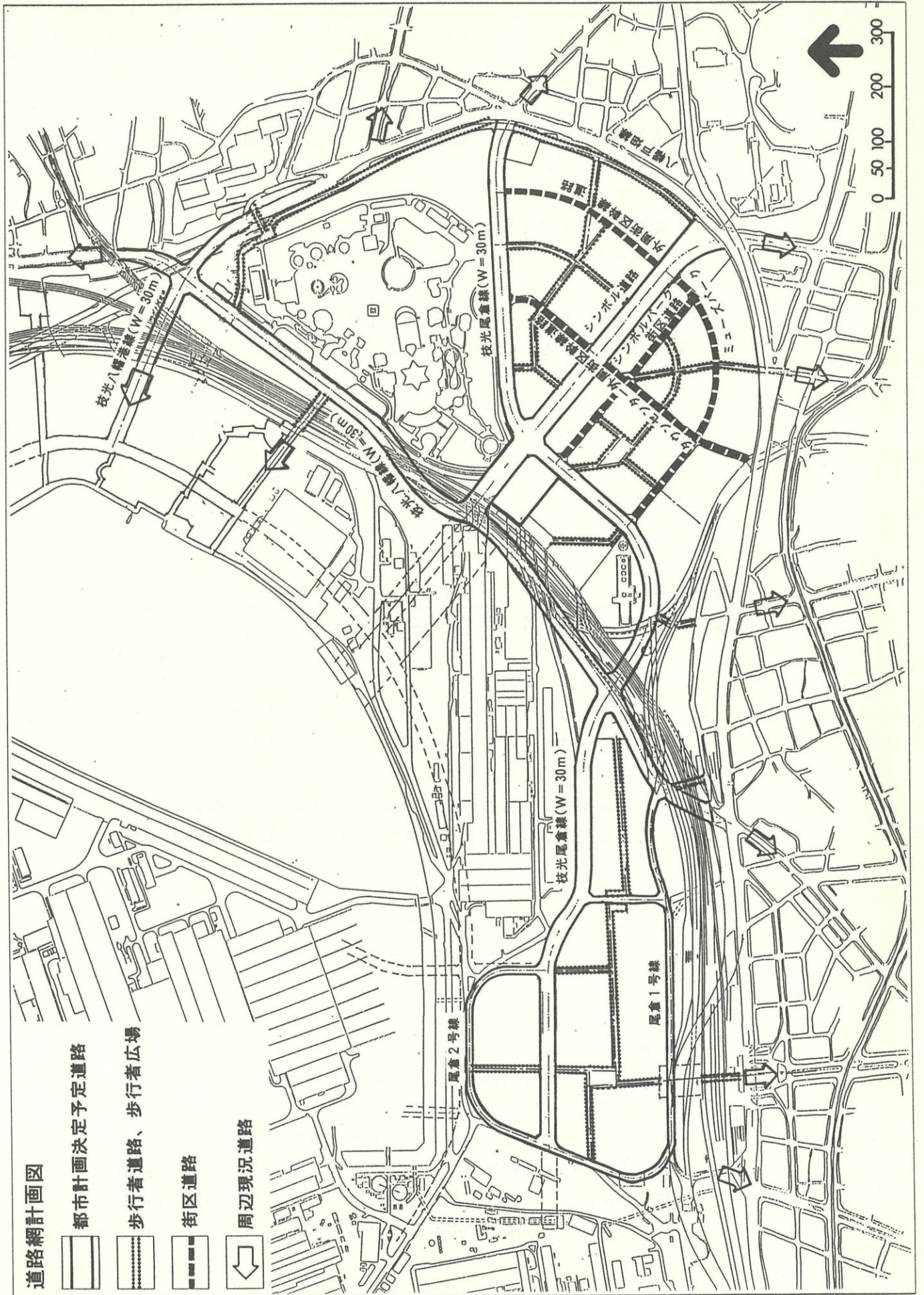
- ・ ミュージックパークとアーバンレジデンスを区画する街路であり、緑の濃い環境道路と呼べる歩車共存型の並木道を計画する。
- ・ 線型は曲線を用い、移動とともに街並みが連続的に変化する楽しみを生み出す道とする。

3. シンボルパーク沿いに街区道路を計画する。

- ・ この街区道路はシンボルパーク沿いの宅地の接道条件を満たすため街路であり、100m幅員のシンボル空間と一体となって歩行者の主要な動線となるため、歩車共存型の道路として計画する。

(3) 歩行者道路網の計画

- ・ 当地区で計画する歩行者道路網は歩行者専用道路というよりは、時間的にサービス自動車の通行等を認める歩車共存型道路として計画する。
- ・ きめの細かな歩行者が必要とする動線に対応し、また親密な界索性のある変化する都市空間を生み出すために計画する。
- ・ ここで計画する歩行者道路網は、公共施設としての整備のみを意図しているわけではない、場合によっては建築内のインナーモールとして実現される場合も考えられるが、ここで計画している程度の公開された歩行者動線が確保される必要がある。



- ・歩行者道路網は次の3つの地区を中心に網形成を計画する。
 - i) 八幡駅北口（メディアパーク）を中心とする八幡駅北口歩行者動線ネットワーク
 - ii) 新駅を中心とする新駅南口歩行者動線ネットワーク
 - iii) スペースワールドを中心とした歩行者動線ネットワーク

（八幡駅北口地区メディアパーク地区歩行者ネットワーク）

1. 南北軸及び東西軸の2本の歩行者道路網を計画する。

- ・八幡駅北口を焦点として計画する。
- ・八幡駅南北連絡通路を延伸した南北方向の歩行者道路を計画する。
- ・メディアタウンの中心部を東西方向に結ぶ歩行者道路を計画する。この歩行者道路はメディアタウンの共有的なオープンスペースを結び交流機能を促進する交流軸としての役割を担う。

（新駅を中心とする新駅南口歩行者動線ネットワーク）

2. 新駅を中心に放射環状型の歩行者道路網を計画する。

- ・この地区が一番歩行者のアクティビティが高くなり、それに応じて歩行者のネットワークもきめ細かく配置することを計画する。
- ・放射状のネットワークは新駅を集点として周辺の既成市街地のネットワークに接続することを計画する。
- ・この地区で計画する歩行者道路は、街区道路等に対して親密な空間、賑わいのある空間となることを計画する。歩行者道路の計画幅員は8m程度とする。

（スペースワールドを中心とする歩行者動線ネットワーク）

3. スペースワールドの公開的な歩行者動線の計画

- ・駅直近にあるスペースワールドはこの街の動線を考える上で重要であり、有機的な街を形成していく工夫が必要である。
- ・スペースワールドの南口の開設と、入場システム等の変更等による街に対しての開放型歩行者動線を今後検討する。
- ・スペースワールドの存在、鉄道及び道路等の構造物のため、スペースワールドと関係の深い機能を持つ、臨海地区を連絡する歩行者道路網は限定されるが、この地区が有機的に一体的に機能することが望まれるため、これらを結ぶ歩行者道路網を計画する。

(4) 駐車場整備の考え方

1. パーキングフリーを実現するため、計画的、段階的に駐車場の整備を図る。

- ・段階的には、i) 駐車場用地、ii) 未建築用地の駐車場としての利用、iii) 建築に伴う付置義務的駐車場の3種類の駐車場を活用し対応する。
- ・最終段階では、i) 付置義務的駐車場及び共同利用駐車場、即ちii) 駐車場用地の立体駐車場による利用と、iii) 建築施設内に取り込まれた共同利用駐車場及びiv) 公共施設用地内に設けられた公共駐車場等により対応する。

2. 当地区の駐車場需要に対応する約11,000台の駐車場を将来確保する。

- ・当地区の個別的用途の駐車需要の原単位は次の程度と想定できる。

商業系用途	産業業務系用途	教育文化系用途	住宅	スペースワールド
床面積30m ² 当り1台	就業者2人に1台	床面積100m ² 当り1台	1戸当り1台	床面積30m ² 当り1台

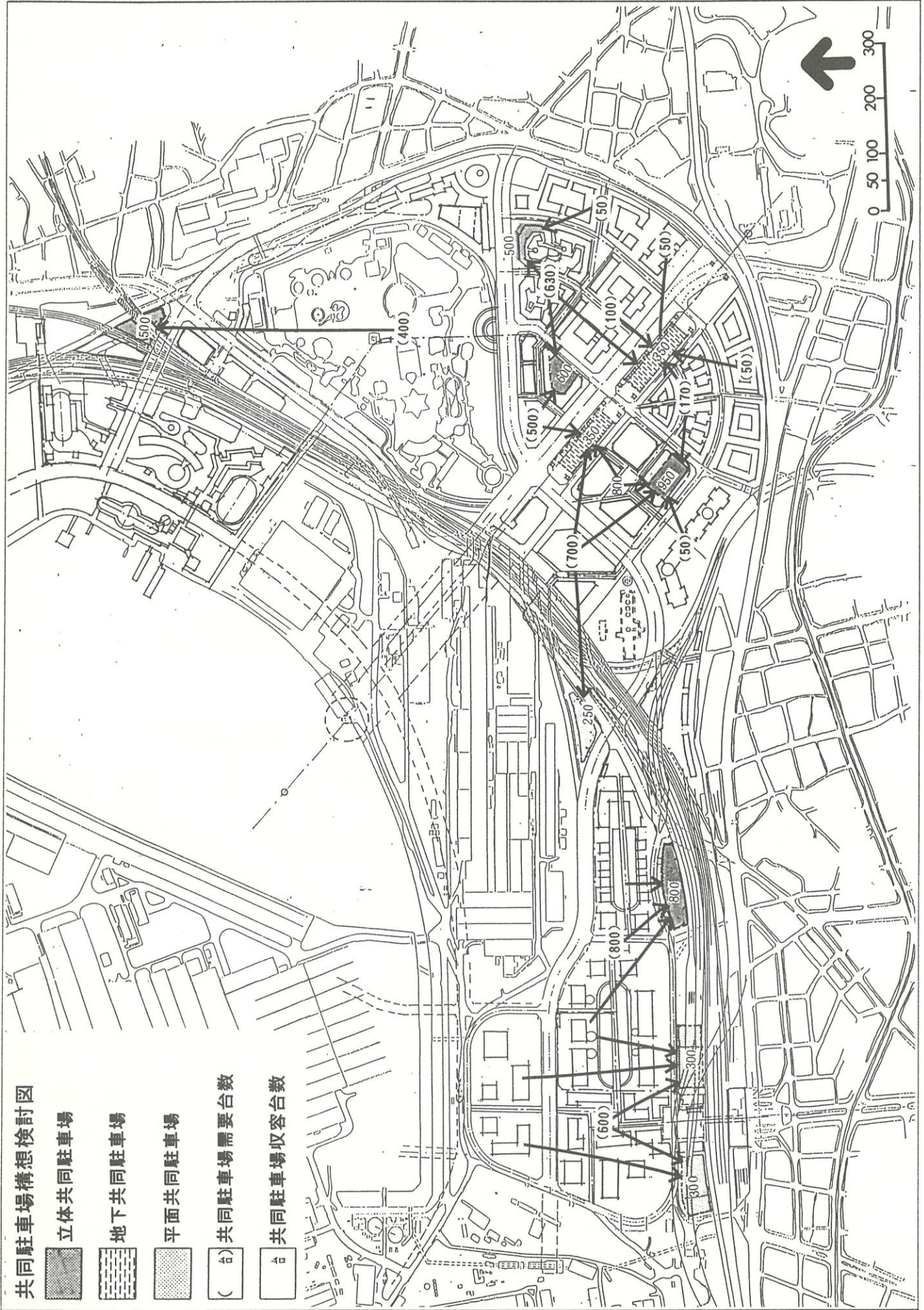
- ・これによると約12,500台の駐車場需要が発生する。しかし商業用途と業務用途の共同利用等により、約11,000台の駐車場に対応することが可能と考えられ、この数値を整備目標とする。
- ・また個別施設で整備する駐車台数も当地区の駐車需要の高さから考え、床面積150m²当り1台を原則として確保し、それ以上の駐車需要に対しては、共同駐車場方式で対応することを計画する。

3. 地区別駐車場需要は次表であり、この値を基に計画する。

地区	合計	施設駐車場	共同駐車場
メディア・パーク	2,500台	1,100台	1,400台
タウンセンター	3,000	1,000	2,000
ミュージックパーク	1,800	800	1,000
アーバンレジデンス	1,300	1,200	100
スペースワールド	2,400	2,000	400
	11,000	6,100	4,900

注) 施設駐車場とは付置義務的駐車場(床面積150m²当り1台)

- ・共同駐車場の建設方式は、①当初から駐車場として確保しておく用地に建設する方式、②開発に合わせて付置義務駐車場にプラスして、人工地盤利用方式、地下駐車場方式、立体駐車場方式等の形態で開発内に確保する方式で、タウンセンターやミュージックパーク地区では主としてこの方式を想定している。③シンボルパーク等の公共用地の地下を共同駐車場として整備する方式も将来は活用する。共同駐車場の配置を検討したものを次に示す。

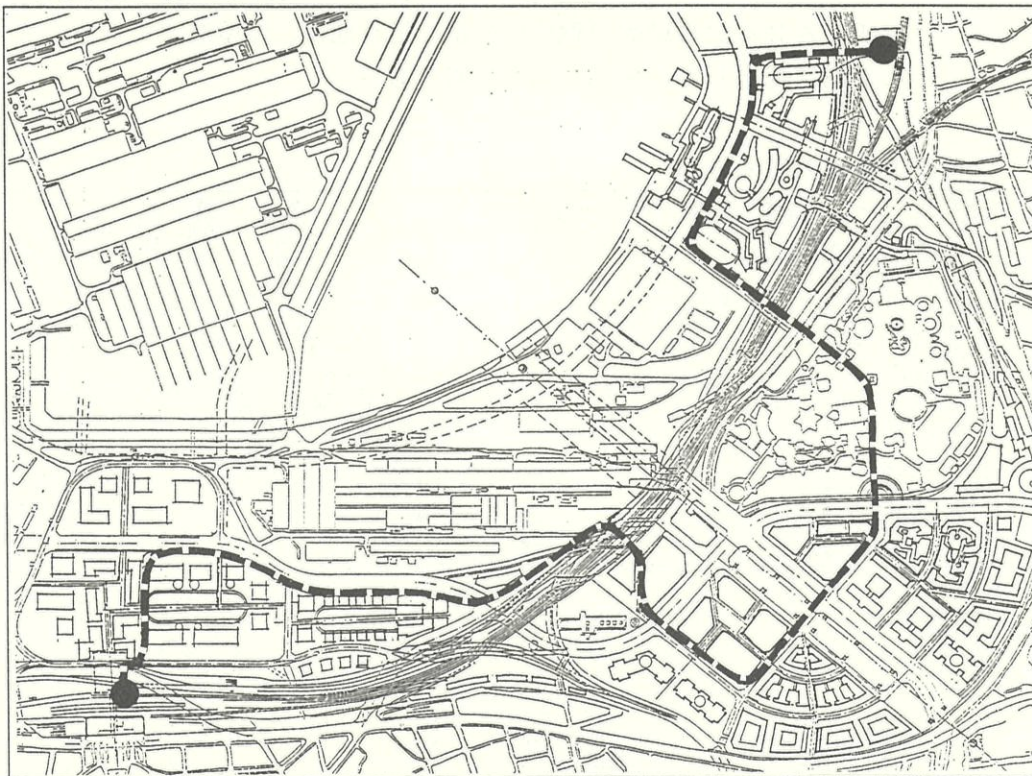


(5) 2次交通の計画

2次交通機関としての軽量交通システム等の導入の可能性を検討する。

- 当地区で考えられる2次交通機関は、バス及び軽量交通システム等である。
ここでは、当地区の自由時間拠点としての性格及び当地区一体的に、有機的な利用を促進することから、遊覧と交通機能を兼ね備えた軽量交通システム等の2次交通機関を導入することが望ましいと考えられ、今後導入を検討する。
- ここで想定するルートは八幡駅北口～メディアパーク～新駅～タウンセンター～スペースワールド～ベイフロントパーク～枝光駅北口の約延長 3.5kmのルートである。
- 上記で想定しているルートについては、鉄道及び自動車専用道路等の横断等もあり、構造的な検討等も必要とする。

2次交通（軽量交通システム）ルート想定図



3) 将来の道路網の考え方

臨海部には、軌条工場及びその他の工場群が稼働中であるが、長期的には大規模な土地利用の転換が生じる可能性があるため、これに対応できる道路網等のネットワーク化を考慮しておく必要がある。

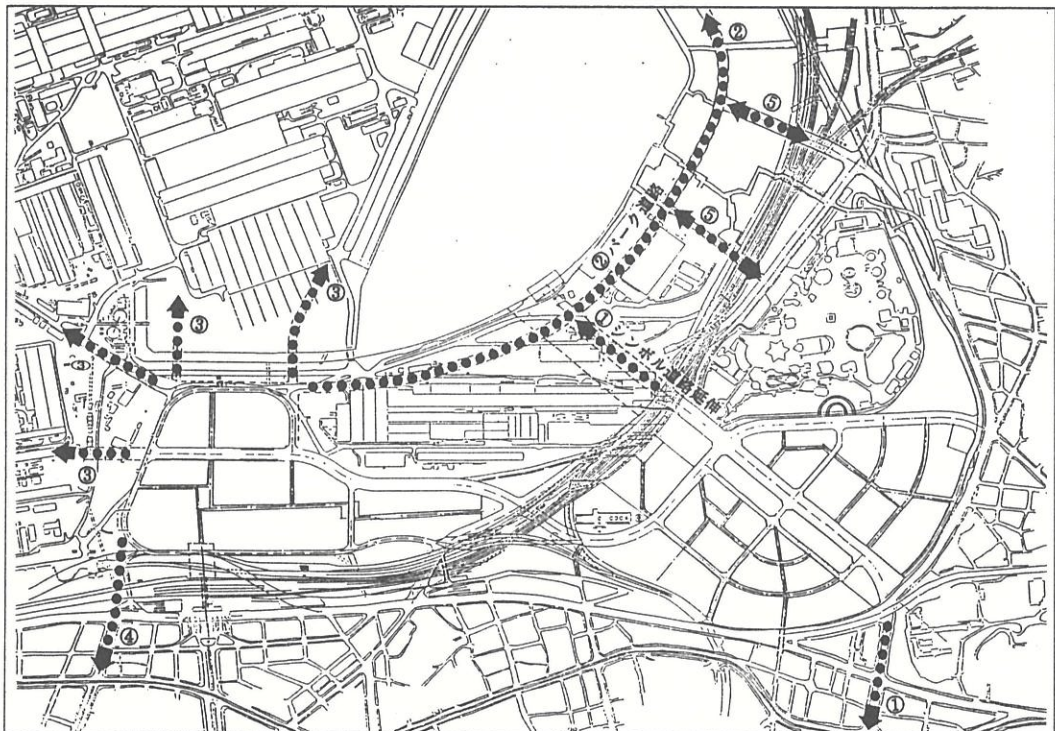
1. シンボル道路及びシンボル空間の延伸化

- ・臨海部に対しシンボル道路及びシンボル空間を延伸化することにより、当地区の真にシンボルとなる空間を形成する。
- ・大谷地区へのシンボル空間の延伸化。

2. 臨海部沿いのパーク道路の形成

- ・洞海湾に面したゾーンをパークゾーンと位置づけ、緑豊かな開放的な臨海ゾーンを形成を意図し、パーク道路を配置する。
- ・パークゾーンは公園等のオープンスペース及び公共公益性の高い施設が配置するゾーンであり、この地区のアメニティの高い海に開かれた環境を担保するものである。
- ・パーク道路はこのゾーンに接し配置し、この地区の質の高い土地利用を成立させる交通動線の機能の役割を担う他に、環境道路であり、また景観道路としての役割を担う道路である。

将来道路網の考え方図



3. 地区の東西骨格幹線である枝光尾倉線の延伸化

- ・臨海地域の土地利用転換に伴う延伸化。
- ・また当地区は洞海湾産業ゾーンの中心的な役割を担う地区であり、将来この地区の土地利用転換に伴い当地区へのアクセス道路網との接続が考えられる。

4. 八幡駅西側の南北連絡道路網の整備

- ・臨海部と既成市街地との接続を駅西側南北連絡道路として考えておく。

5. スペースワールド～臨海部間連絡道路の整備

- ・臨海部の整備の進展に合わせ、スペースワールドと臨海部を結ぶ車道としての連絡道路を考えておく。

4) その他の都市基盤整備の考え方

(1) 高度情報・通信システム

地区内企業のニーズに応える高度情報・通信システム（CATV、広域LAN、テレポートなど）の導入を検討する。

(2) 無電柱化、共同溝

CABシステム等の導入により、地区内の無電柱化を図ることを検討する。（CABシステム；Cable Boxシステムの略。通信回線等を地下埋設するための専用のシステム。主として、歩道の下に設置する。共同溝の支線等として使われることが多い。）

併せて、電力、ガス等も含めた共同溝としての導入の可能性も検討する。

(3) 地域冷暖房システム

エネルギーの効率的利用を図るため、地域冷暖房システムの導入の可能性を検討する。

(4) 都市廃棄物処理システム

真空集塵等により、地区内の都市廃棄物処理の安全・効率化、衛生面・環境面への対処を行うことを検討する。

5) 歴史的資源の活用の考え方

当地区に存在する歴史的資源は i) 1901高炉 ii) 石積 iii) 樹林地等であり、これら当地区の歴史を物語る資源については次のように対応する。

(1901高炉等)

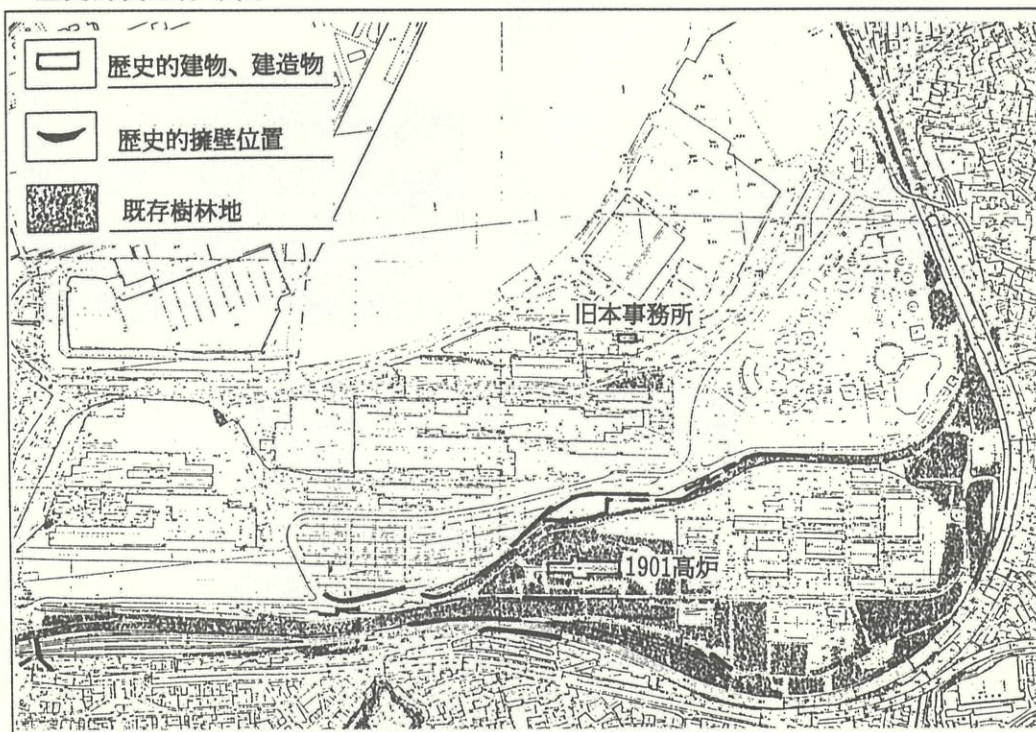
1. 1901高炉の取扱いを検討する。

- ・東田第一高炉用地周辺の土地（1ha）は、1901年に高炉の操業を開始したわが国初めての本格的な近代一貫製鉄所発祥の地という意味で歴史的意味合いを持った史跡といえる。
- ・当地域に存在する東田第一高炉の取扱いについては、都市機能に与える影響あるいは景観上の評価を実務的に行いその具体的取扱いを早急に検討する。

2. 旧本事務所の活用を検討する。

- ・明治時代に建てられた本事務所は、歴史的遺産としても貴重なものであり、その活用を検討する。
- ・現地保存、移設保存等の幾つかの考え方があるため、それらを含めて、今後の活用を検討する必要がある。

歴史的資源分布図

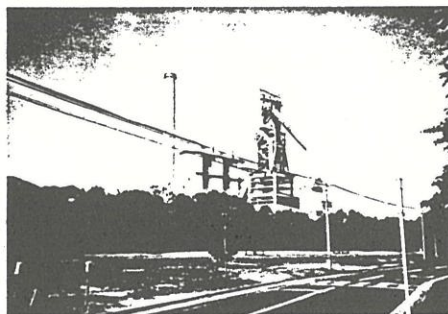


3. 石積の活用を検討する。

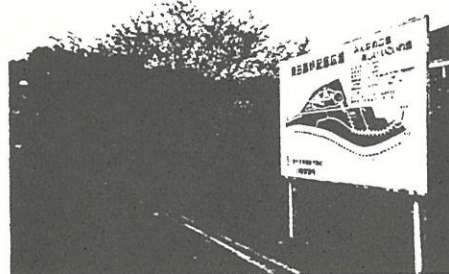
- ・当地区に存在する石積は、当地区の明治時代の開発に伴い整備した歴史的な構造物であり、その趣も味わい深いものがある。
- ・区画整理事業で相当量の造成が計画されているが、現在の基本的な地形構造を極力活した計画とし、この古い石積も極力保存し活かすことを検討する。
- ・また壊す際は、現存の石積を移設し、新たな擁壁として活用すること、あるいは舗装材等他の材料としての活用等も含め検討する。

4. 樹林地の保存活用を検討する。

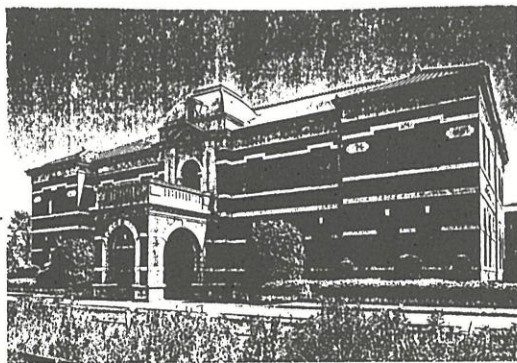
- ・既成市街地に接する外縁部に工場の緩遮緑地として常緑樹を中心とした樹林地が存在し、この地区を緑深い地区としている。
- ・当計画に於てはこれら樹林地のある外縁部に於ては造成等を極力避け、あるいは開発着手直前まで可能な限り存続させることを検討する。
- ・また宅地の処分及び利用等についても樹林付きの宅地とする等工夫する。



1901高炉



樹林地



旧本事務所

6. アーバンデザインと環境形成計画

- 1) アーバンデザインと環境形成の考え方
- 2) 造成デザインの考え方
- 3) 高架構造物のデザインの考え方
- 4) シンボル空間等のアーバンデザインの考え方
- 5) 歴史的資源の活用の考え方

6. アーバンデザインと環境形成計画

1) アーバンデザインと環境形成の考え方

(1) 空間構造上の特性

- ①大規模用地による既成市街地でない、広がりのある空間特性。
- ②鉄道、高速道路等の巨大土木構造物の存在及び巨大工場群等の景観阻要素の存在。
- ③景観の背景となる丘陵部から前面の海面に至る、段丘のあるマクロ的な地形とそれによる景観。
- ④シンボル道路を中心とする軸上のオープンスペースの存在。

(2) アーバンデザインと環境形成の目標

- ①21Cの北九州市の新しい顔となるような個性的な景観と環境形成。
- ②既成市街地にはない別世界の景観と広々とした広がりのある景観と環境の創出を図る。
- ③雄大なアーバンスケールの空間から親密なヒューマンスケールの空間まで、多様な魅力的な空間の創出。
- ④人が豊かに生き、街に活用があふれ、賑わいが形成される都市空間を創出する。

(3) アーバンデザインと環境形成の考え方

- ①当地区の骨格を構成するシンボル道路及び幹線道路は、骨格となる景観軸でもあり、幹線部の末端は重要な景観拠点であり、ランドマークとなる建築やモニュメントを配置する。
- ②段丘末端部を活用した眺望テラスを設け、広がりのあるアーバンスケールの景観を創出する。
- ③当地区を、周辺部と区別するため周辺部からのアクセス路の出入口にアーバンゲートを配置する。

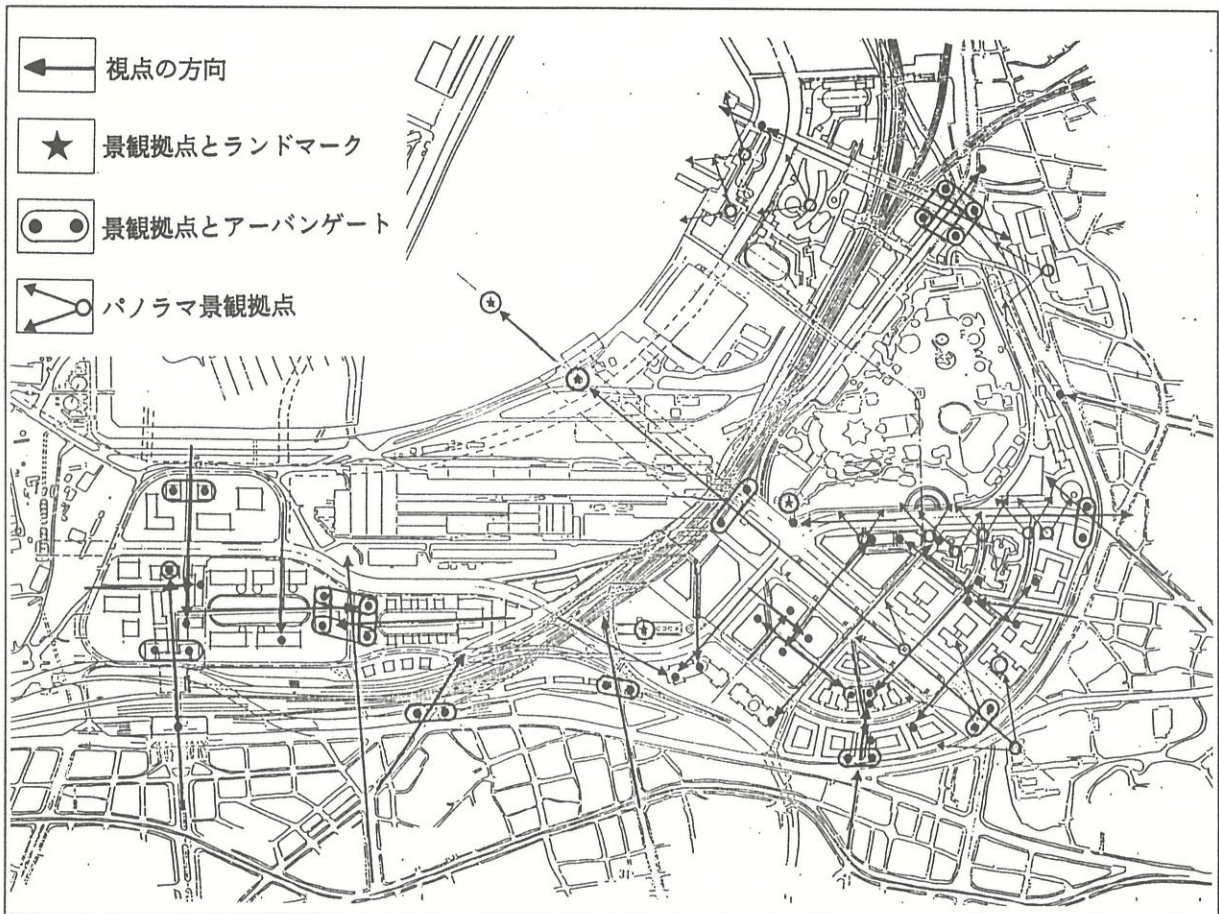
④巨大土木構造物である高速道路及び鉄道の高架構造物は単純で美しい形態とする。特にシンボル道路の正面部は臨海部への見通しを確保した、十分高さのある形態とする。

⑤地区各の土地利用の特長を活かした、界限性のある地区空間を作る。

⑥景観の背景となる丘陵部から、全面の海に至るマクロ的な景観を活かすために、南北方向に開放的な景観形成を図り、東西方向の連続的な高層板状建築配置は避ける。

⑦豊かな水と、緑と、美しい活気のある風景をテーマにし、人が滞留し、集い、交流する空間を積極的に創出する。

アーバンデザイン計画図

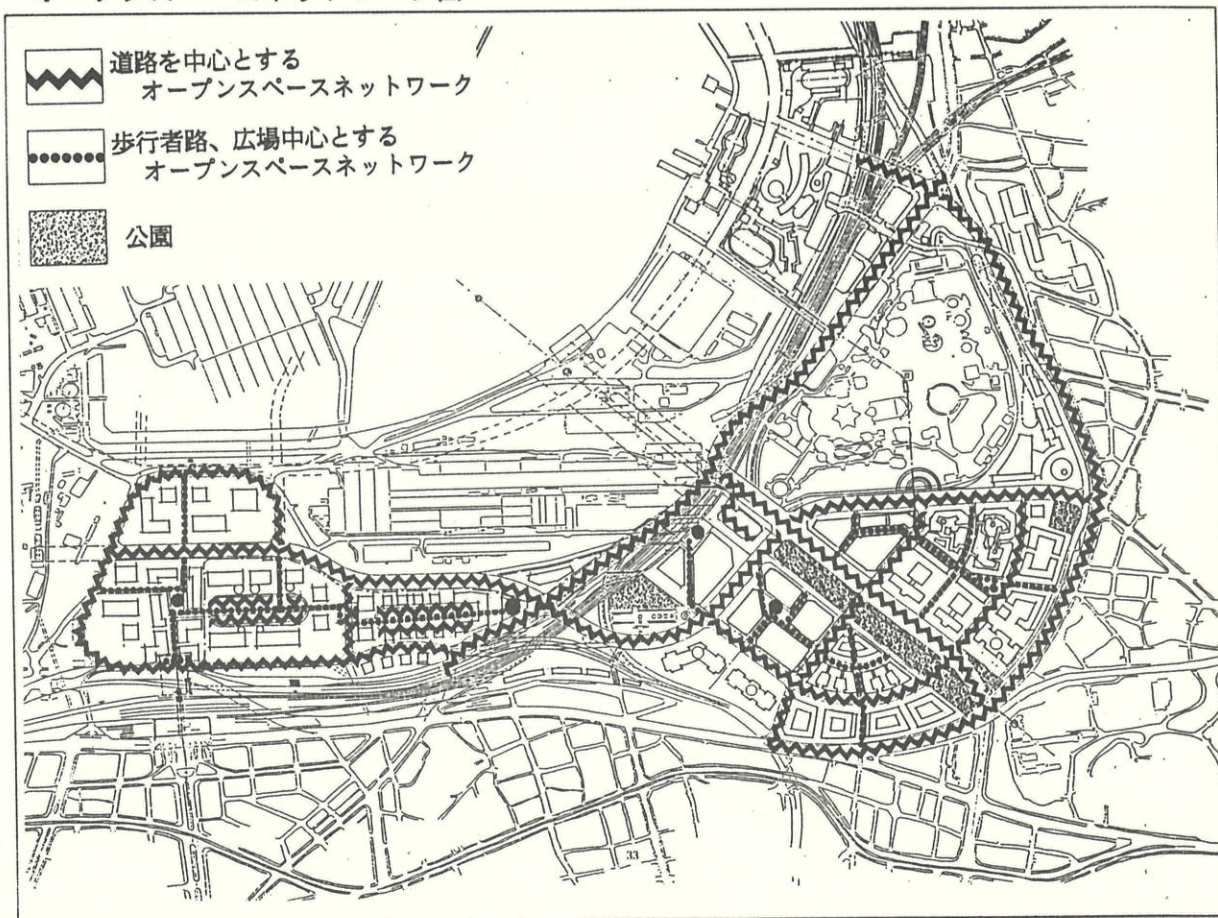


(4) オープンスペースネットワークの考え方

(当地区のオープンスペースの特徴)

- ①洞海湾に接しているため、海に開かれたオープンスペースが地区によって享受できること。
- ②当地区の現在の計画、オープンスペースの特徴はシンボル道路とそれに付帯する公園等により構成されているシンボル空間に集約的に配置されている。
- ③それ以外の公共的なオープンスペースは幹線道路等の道路沿いのオープンスペースに限られていること。
- ④地区の広がりをも断る鉄道、自動車専用道路等の巨大構造物が存在する。

オープンスペースネットワーク図



(オープンスペースネットワークの方針)

1. 公共的なオープンスペースネットワークは、道路、歩行者道路等を中心とする空間によってネットワーク構成する。

- ・すなわちシンボル道路、幹線道路、街区道路等は重要な緑の空間、オープンスペースであり、これを中心に組み立てる。
- ・また歩行者道路もオープンスペースネットワークを組み立てる重要な動線であるので、これを中心に上記と異なった質のオープンスペースとネットワークを組み立てる。
- ・現計画で、シンボル空間を中心に集約的に偏在している公共公園については、今後の街区道路や歩行者道路計画に対応した広場やポケットパーク等の分散配置や、そのネットワーク化に配慮する必要がある。

2. 幹線道路、街区道路についてはオープンスペースとしての機能を充実させるために宅地のセットバック等によるオープンスペースの機能の充実を図る。

- ・メディアパーク地区については高架道路等の存在する道路空間よりも、歩行者道路を中心とする空間の方がアメニティが高く、また相互交流等の促進も期待されるため、歩行者道路を中心にセットバック等によるセミパブリックなオープンスペースや公共公園の導入を計画する。

3. 歩行者道路は親密な賑わい空間として形成するため、セットバック等を行う際も賑わいと親密性を損なわないように充分工夫する。また歩行者道路の結節点に広場等の都市的なオープンスペースを配置し、都市的な活動の中心的空間とする。

4. 洞海湾沿いの空間は、海のオープンスペースを一般市民みんなが享受できるように公共的な開放された空間とする。

2) 造成デザインの考え方

1. 段丘のある既存地形を活かした造成を検討する。

- ・レベル差を利用した動線処理。
- ・レベル差を利用した駐車場計画。
- ・既存地形を残した宅地を設けることにより既存樹を活用した緑化計画。

2. 景観性を考慮し、台地に先端部の眺望テラス等を検討する。

3. シンボル道路は全体に渡って2%強の勾配の造成を検討し、原宿表参道(勾配2.7%)やパリのシャンゼリゼに見られる勾配を活かした奥行のあるパースペクティブな道路景観を検討する。

4. 幹線道路沿い、シンボル道路沿いは、宅地と道との連続的、開放的な空間形成を図るため、宅地の一定幅は極力道路と段差のない造成とすることを検討する。

- ・ただし、レベル差を活かした建物構成、敷地構成とするため、一宅地全面を同一平面として造成しない。

5. 造成によるグランドアート等のデザイン造成を検討し、地区の始動期等の環境を魅力あるものとする。

3) 高架構造物のデザインの考え方

1. 地区の高架構造物を使い、視覚的、動線的分断要因とならない配慮をする。

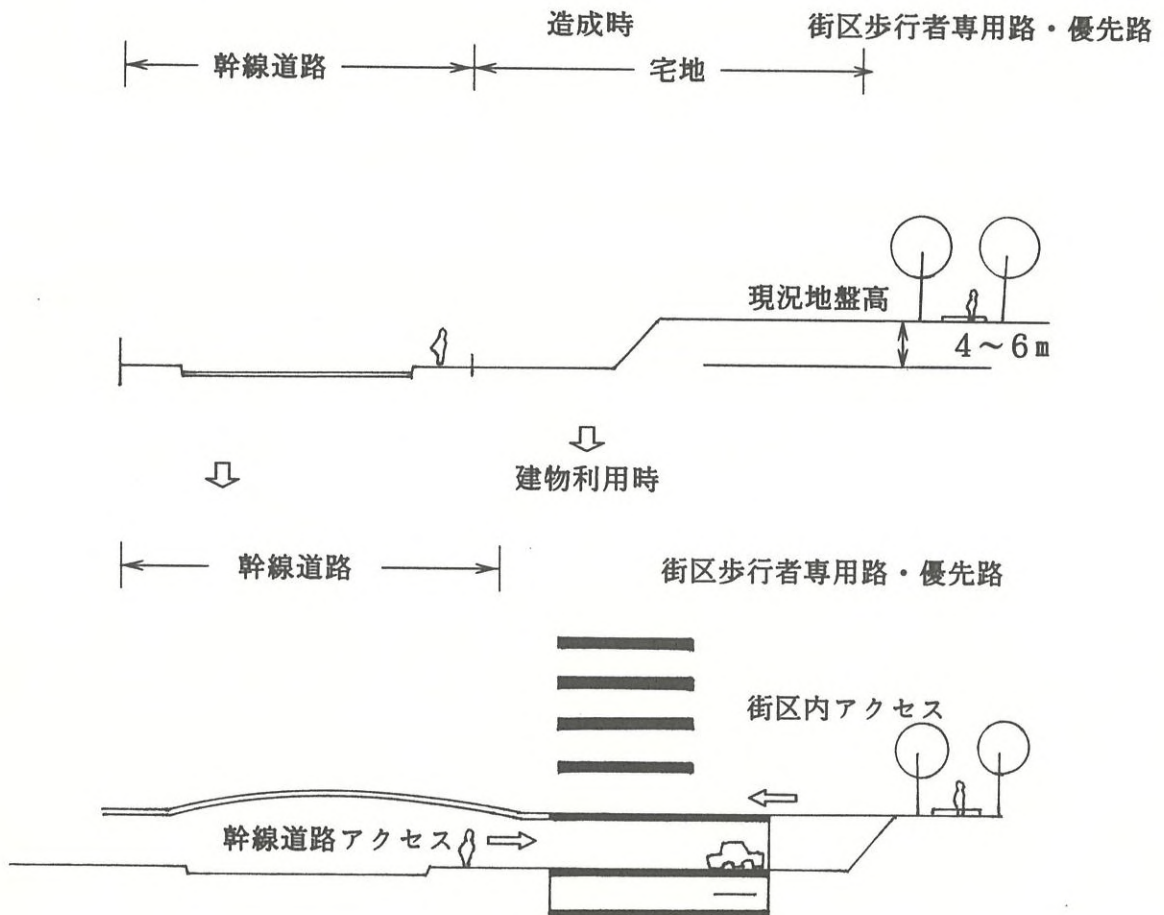
・また、将来の高度な土地利用等を図る際の問題を発生させない配慮しておく。

2. 単純で美しいデザインとする。

・高架構造物はややもすれば、美的に全く配慮のない地区イメージダウンをきたすものになりやすい。

・当地区のシンボルとなりえる。

宅地造成基本デザイン図



4) シンボル空間等のアーバンデザインの考え方

(1) 街路型空間のアーバンデザイン

街路型空間のアーバンデザインの基本的考え方を示すと次の通りとなる。

- ・当地区の街路型の空間を大きく区分すると3つの区分で考えられ、その特性を活かしたデザインを計画する。

街路型空間のアーバンデザイン上の特性

区分	当地区で該当する街路	空間的特性	アーバンデザイン上の配慮すべき事項	類似スケール空間・類似街路
広幅員街路	・シンボル道路を含むシンボル空間 (幅員100m)	・ヒューマンスケールを超えた幅員 ・囲繞感はなく開放的空間となる。よりどころのない居心地悪さを感じやすい。 ・D/H比(幅員と建物高さの比)7層とすればD/H=4	・ビスタの形成が基本テーマとなる。 ・ヒューマンスケールの空間は両サイドの歩行者空間を街路樹等を利用して作ることが基本。 ・ランドマークの配置により空間性を確保することが基本。	・札幌大通り公園(幅員105m) D/H=3~4 ・名古屋久屋大通り(幅員100~113m) D/H=3~4 ・広島平和大通り(幅員100m) D/H=3~7 ・パリシャンゼリゼ(幅員70m) D/H=2~3 DS/D=1/6 ・モスクワ赤の広場(幅員110m)
幹線道路 30m 20m	・枝光八幡線(幅員30m) ・枝光尾倉線(幅員30m) ・枝光八幡港線(幅員30m) D/H=1.2(7F) D/H比=1/6 ・街区幹線道路	・30mを超えるものはヒューマンスケールを超えるといわれ街路樹で分割してヒューマンスケールの空間をつくる必要がある。 ・歩道の割合を大きくすることが、風格ある街路景観を生み出す。 DS/D比1/6以上	・街路樹により分節化し、歩行者空間をヒューマンスケールの空間にするのが基本。 ・歩道空間の充実が基本。	・表参道(幅員36m) D/H=1~2 DS/D=1/4 ・靖国通り(幅員36m) ・銀座通り(幅員27m) D/H=0.9 DS/D=1/4
狭幅員街路 12m 以下	・街区道路(幅員12m) ・歩行者優先道路 (幅員8m程度)	・親密性のある空間 ・賑わい空間を形成できる幅員は10m前後。	・このクラスで車道空間と歩道空間を分けて設けることは好ましくない。 ・単純、スッキリした構成が基本。	・横浜イセザキモール(14.5m) D/H=1 ・横浜元町通り(9m) D/H=0.7~0.9 ・横浜中華街(8.5m) D/H=0.9 ・東京仲見世(7.8m) D/H=1.5 ・大阪心斎橋筋(6.0m) D/H=0.5

注) D/H比とは道路幅員と建物高さの比 DS/D比とは歩車道幅員比

(2) シンボル空間のデザインの考え方

① 縦断方向のアーバンデザイン

i) シンボル道路の縦断勾配の考え方

平均2%強の先上りの勾配を確保し、パースペクティブを強調したシンボル空間を計画する。

ii) シンボル道路とランドマークの配置の考え方

- ・現存するランドマークとしてのディスカバリー。
- ・高架道路、鉄道のゲートブリッジとしてのデザイン化。
- ・アイストップになるランドマークの配置。

ランドマークとなる対象候補物

ランドマークタワー、シンボルゲート、ランドマーク噴水

iii) ランドマーク等の位置の候補地

次のような場所が候補地として考えられる。

海上、臨海部、出入口部、学校のある高台、等

② 断面構成

i) 道路と公園の連続性、一体性を強調した空間

ii) 公園風の道路景観の演出

- ・道路舗装と公園舗装の共通化。
- ・並木の配植の統一化。

iii) 宅地等とのレベル勾配を活かした空間構成

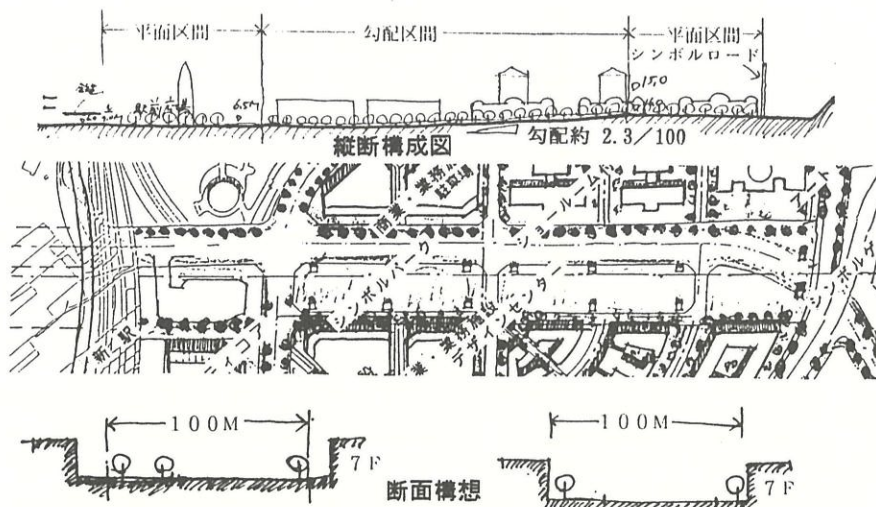
宅地側から見晴らし性、観覧性の確保、イベント時の観覧空間。

iv) 建物と並木による街並のビスタラインを整える。

歩行者動線沿いの連続的な街並の構成によるビスタライン。

v) 歩行者動線沿いヒューマンスケールの空間の形成を重視する。

シンボルパークの広がりのある空間を享受する散策と憩いの空間。





シンボル空間に面した空間の開放性と魅力的な利用が重要。

ランドマーク (シンボルゲート) を配置し、視線の焦点を創る。

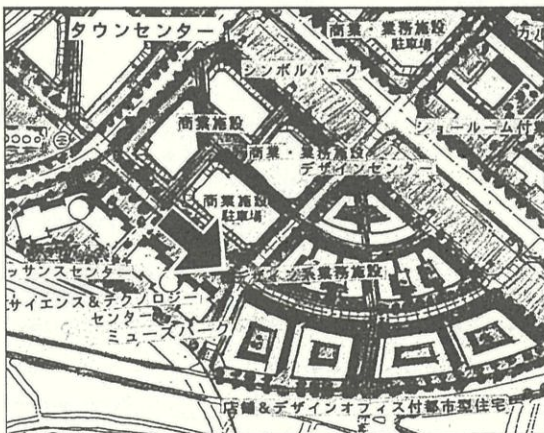
シンボルパーク

空間の特徴を活かし開放的な公園的な空間とする。
公園の中にふさわしい道路とする。
(公園と道路に境界を設けない。公園らしい仕上げ素材。)

シンボル空間イメージ図

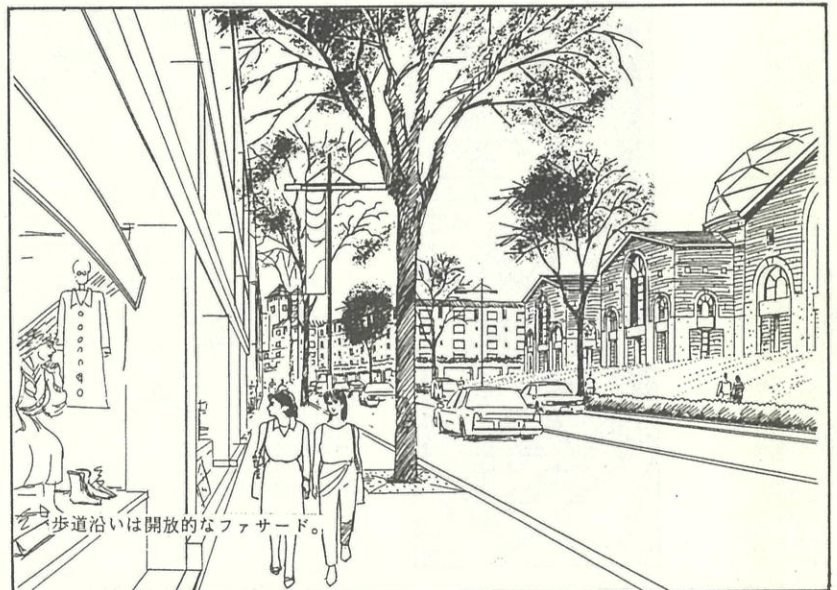
(3) 街区幹線道路のアーバンデザイン

- i) 街の中心では十分なゆとりある歩行者空間を設ける。
- ii) 歩道沿いは開放的なファサード。
- iii) 歩道沿いのセットバック空間等を設け、カフェテラス等の魅力ある屋外空間の形成を図る。
- iv) 豊かな並木による都市的な緑の空間を演出。
- v) アイスストップ等にランドマーク等の配置。
- vi) 文化的な施設の個性的なデザインを街並のランドマークとする。

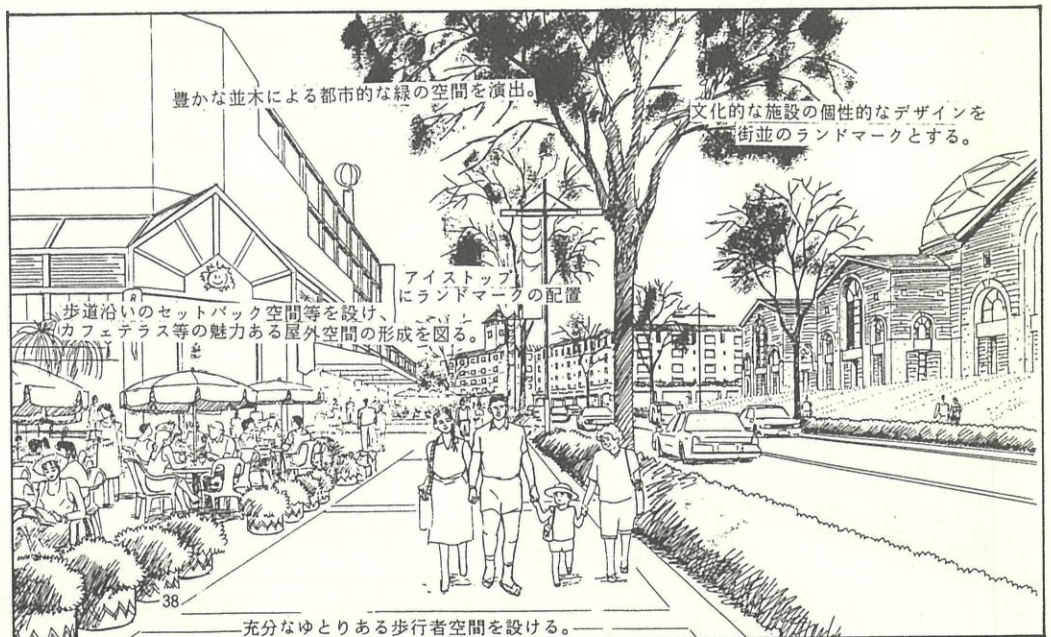


キープラン

➡ は視線の方向を示す



セットバック空間を設けない場合のデザイン

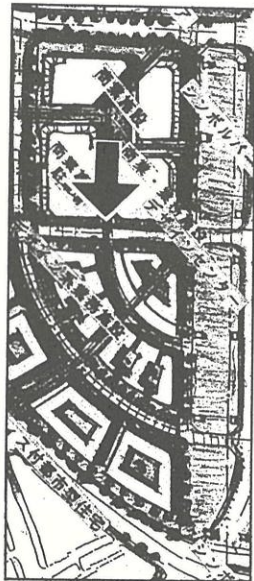


歩道+セットバック空間による場合のデザイン

(4) 賑わい通りのアーバンデザイン (巾員街路：歩行者優先道路)

賑わい通りを形成するタウンセンター等の12m以下の道路は次のような配慮をする。

- i) 車道空間と歩道空間は分離せず、歩行者優先型の空間とする。
- ii) 賑わいを演出する道は8m程度の巾員にする。
- iii) 憩いスペース等を設ける際は公共空間と半公共空間の所有区分を工夫する。(巾員12m=公共空間6m 半公共空間3m+3m)



キープラン

➡ は視線の方向を示す



8m幅の歩行者優先路+セットバック空間(3+3m)の場合のデザイン



1× 12m巾員歩車分離型(車道7m 歩道2.5m)



8m幅の歩行者優先路の場合のデザイン

7. 周辺部関連整備の計画

- 1) 周辺整備の考え方
- 2) 地区別整備の考え方

7. 周辺部関連整備の計画

1) 周辺整備の考え方

(1) 周辺整備の動向と課題

将来の周辺部土地利用及び交通動線の課題は、次の通りである。

① 臨海部土地利用と交通動線の課題

この地域はルネッサンス構想において、「洞海湾産業、住宅コンプレックスゾーン」として位置付けられているように、既存の製造業を中心とした臨海部土地利用は、都市機能の質的な再編が求められている。即ち産業の高度化集約や、新たな展開を目指す新しい製造業、都市型産業や都市型レジャーや住宅などの複合した地区へと、転換が進められようとしている。

これら土地利用転換を図るためには、既成市街地等との関連性のある道路等との基盤整備が課題とされている。

また、これら臨海部における機能の拠点的な、中心的な役割を担う、八幡東田地区との機能的関連性が課題である。

② 周辺丘陵部既成市街地の土地利用と交通動線の課題

周辺部既成市街地に於いては、

- i) 遊休化あるいは老朽化する住宅（団地）が存在する。
- ii) 八幡東区役所、勤労者会館、警察署、八幡市民会館、八幡東消防署、八幡図書館、八幡県税事務所、八幡郵便局等の行政サービス施設が分散的に多く存在する。
- iii) 国際研修センター、九州国際大学等の国際交流機能、教育機能が立地する。
- iv) スポーツ施設や美術館、コミュニティー施設等の施設を活用し、生涯学習活動ゾーンの整備形成を図ることを課題としている。
- v) 周辺部に中央区商店街、諏訪町商店街、春の町商店街、八幡駅前平和通り商店街等の近隣性の強い商店街が存在し、商店街の活性化が課題になっている。

これらの周辺地区の拠点整備への望ましい波及効果や活性化に、東田地区開発が効果的に役立つことが課題である。

(2) 周辺部関連交通動線整備の考え方

八幡東田地区の開発に伴い、地区周辺における交通体系の機能的な再編が予想されることや、東田地区の開発のポテンシャルの波及効果を周辺部商業施設の活性化、周辺部の土地利用転換に役立てることを目的として地区内外における連続的な交通動線の形成を図る必要がある。

周辺部関連交通動線整備の方針を次のように示す。

1. 東田地区周縁部を通過する主要地方道八幡戸畑線の沿道環境を考慮した整備を図る。

- ・周辺地区との境界となる主要地方道八幡戸畑線は、東田地区の開発ポテンシャルを周辺に波及させるための重要な空間である。
- ・魅力的な歩道空間等歩行者動線を整備し、アメニティの高い環境空間とする。

2. 東田地区と周辺部拠点の、連続性のある交通動線（ゲートウェイ）の整備を図る。

- ・特に、新駅からの主要動線となるシンボルロードと、周辺部の中央区商店街及び行政センター等を結ぶ回遊性のある動線を確保する必要がある。

3. JR八幡駅において、メディアパーク地区と駅南側の既成市街地の連携として南北連絡の整備を図る。

- ・メディアパーク地区の研究機関と八幡駅周辺の業務、商業機能施設等において人や物の流れを作り、駅周辺における拠点性を高める。

(3) 周辺部関連整備の考え方

1. 周辺部の拠点地区の整備と東田地区の用地の有効活用を図る。

- ・行政サービス施設のなかには老朽化しているものがあり、また分散的に存在し魅力も乏しいため、東田地区の用地の活用や商店街の活性化も含めて、整備を検討する。
- ・周辺部は既成住宅地で市営住宅団地等が立地しており、東田地区と隣接する土地利用については、一体的な土地の高度利用等を計画する。
- ・東田地区の用地は、周辺地区整備の種地として活用を検討する。

2. 東田地区との機能連携や、オーバーフローする都市機能を周辺整備に役立てる。

- ・東田地区に立地する研究開発機関や、センター施設と国際研修センター、九州国際交流機能等と連携的な運営や利用等、周辺地区とのソフト面での機能連携を計画する。
- ・事業所サービス機能等オーバーフローする都市機能を、周辺地区の活性化と整備に役立てる。

3. 当地区と北九州市の自由時間拠点（観光レクリエーション拠点）とネットワークを形成することにより、北九州市を自由時間都市として多様な魅力を持った都市とする。

- ・近接する皿倉山、帆柱山周辺のレクリエーションゾーン等へのネットワークの形成を図る。
- ・歴史的遺産を活かした観光拠点としての門司港地区との、ネットワークの形成を図る。
- ・高見、鞘ヶ谷、到津地区の市立美術館、総合的なスポーツ施設ゾーン及び中央公園、動物園、遊園地等からなるレクリエーションゾーンとのネットワーク形成を図る。

2) 地区別整備の考え方

(1) 臨海部（ベイフロントパーク）

- ①水際の立地特性を活かしたアミューズメント性に富む集客施設の複合開発により、アーバンリゾート拠点としての機能強化を目指す。
- ②また、集客装置として生態系をテーマとした施設と臨海公園を一体的に東田地区内の「ミュージックパーク」との連携を図るとともに、「ベイスクエア」を発展させたマルチイベント施設を導入する。

(2) 枝光、諏訪町地区

- ①核施設としてコミュニティホテルの整備が着手されており、またベイフロント地区の開発及びスペースワールドの充実および駐車場等の設置等が図られるため、それらの開発効果を活かす整備を行う。
- ②枝光駅、枝光駅西口、港湾ターミナル等を交通拠点として、この地区の開発を周辺地区に波及させる動線ネットワークの整備を進め、これに併せて枝光駅前商店街や諏訪町商店街の一带の商業施設、住宅等を魅力ある地区として整備する。

(3) 中央区商店街周辺および、大谷地区

- ①東田地区の開発および自動車専用道路の建設等に併せ、中央商店街の整備、大谷地区の老朽化した行政サービス施設、企業用地等の整備及びシンボル道路等のシンボル空間の延伸化により、東田地区等を含めた一体的魅力的な東区のシンボルとなるセンター地区として整備する。
- ②東田地区アーバンレジデンス地区との直結的な歩行者動線を確保し、タウンセンター・新駅からの誘客効果を高め、商店街等の活性化を図る。
- ③また、地区の再開発等を含む整備については東田地区等の用地活用等を図ることにより円滑なる地区の活性化を図る。

(4) 国際交流ゾーン（平野地区）

- ①国際研修センター、国際交流センター、九州国際大学を中心に「国際交流基盤整備計画」に基づく整備を推進し、東田地区内「メディアパーク」と連携した国際産業高度化拠点を形成する。
- ②当地区と東田地区の連携を深めることにより、周辺地区に対して国際交流および産業高度化関連機能の立地を図ると共に、それにふさわしいゾーンとしての整備を行う。

(5) 八幡駅周辺地区






- ①八幡駅周辺地区を東田地区の開発および八幡市民会館、八幡図書館等の文化施設の集積等を活かすことにより、文化性の高い八幡駅商業・業務地区として整備する。
- ②東田地区の開発効果を当地区に波及させるため八幡駅南北自由通路および東西連絡道路を整備し、南北両地区の一体化を図る。
- ③これからの時代を先取りした魅力的な駅前地区を目指し、駅舎等を含む駅前地区の整備を進める。
- ④市民会館、八幡図書館等の文化施設を活かし、魅力的な市民文化拠点としての整備を進め、駅前地区の活性化に役立てる。

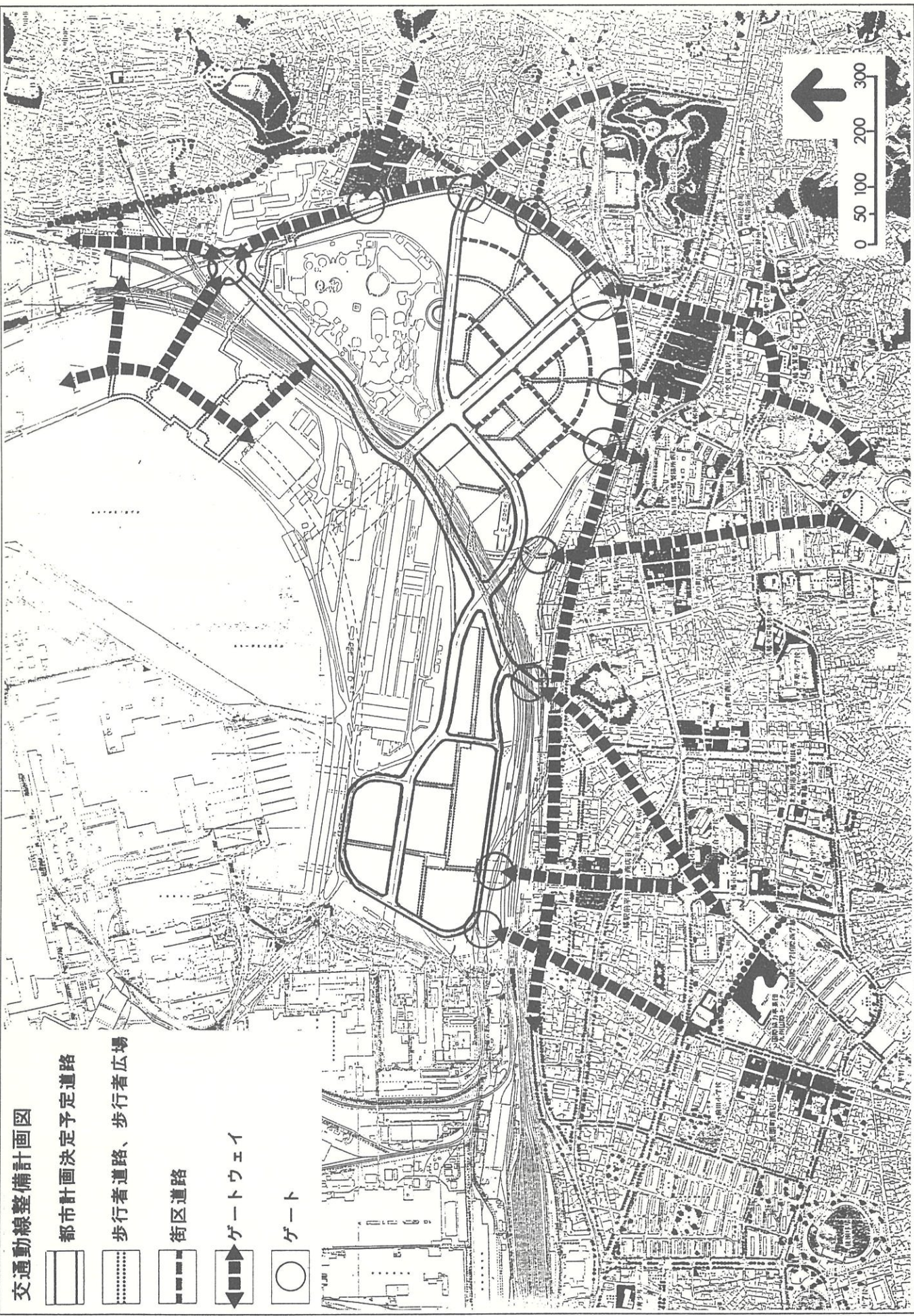
(6) レール工場地区（ファクトリーパーク）

- ①工場および周辺的环境整備、資料館整備等により市民に開かれた都市立地型生産機能のモデルとして相応しい「ニューファクトリー」への転換を図り、産業高度化拠点、自由時間拠点双方の形成に寄与する。

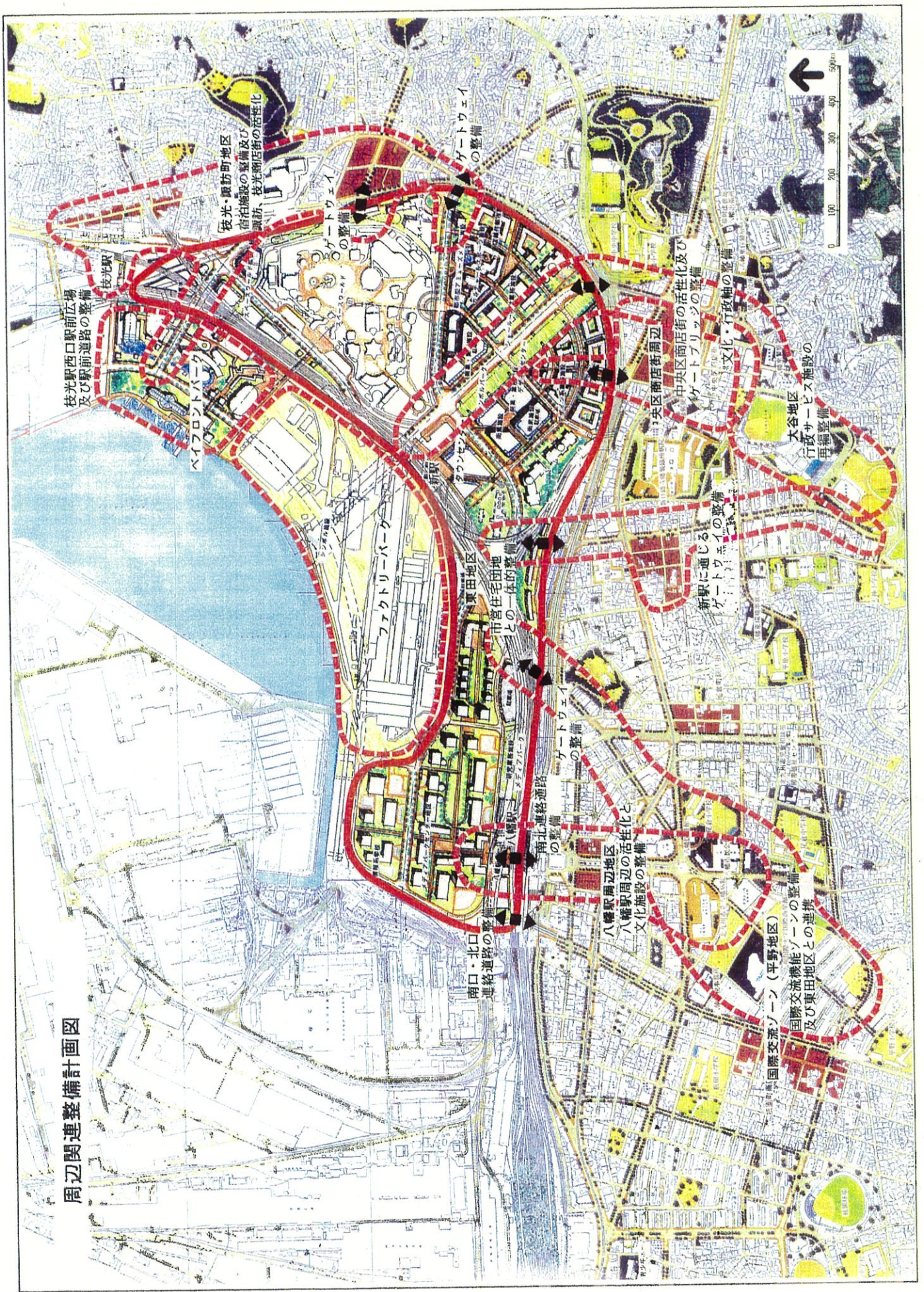
※その他の周辺地区についても開発のインパクトを活かして、一体的に都市環境整備を行う。

交通動線整備計画図

-  都市計画決定予定道路
-  歩行者道路、歩行者広場
-  街区道路
-  ゲートウェイ
-  ゲート



周辺関連整備計画図



8. 実現化の計画

- 1) 実現化に向けての課題
- 2) 計画及び事業スケジュール

8. 実現化の計画

1) 実現化に向けての課題

(1) ソフト面の課題

(実現化の方針)

1. 21世紀の新しい時代にふさわしい、有機的な高度な地区として実現させるためには、計画を実現させて行く総合的なシステムの構築を図るとともに、それを推進していく必要がある。

- ・東田地区及び周辺地域を、現在進められている区画整理事業としての単なる基盤整備事業で終止することなく、新しい北九州の顔となる、高度な有機的な地区として実現させるためには、単なるハード面の計画及び事業を進めるだけでなく、将来の都市の活力や魅力を生み出すソフト面、例えば開発ネーミングの公募、シンボルパーク・ミュージアム等の核施設の国際コンペ実施、その他都市形成を促す博覧会等のイベント開催など開発プロセスそのものを公開し情報発信していく仕組みづくり、あるいは都市運営や活用のシステムやネットワーク等のソフト面の計画や方策が重要であり幅広い総合的な計画の推進が必要である。

(計画実現の手法・体制の工夫)

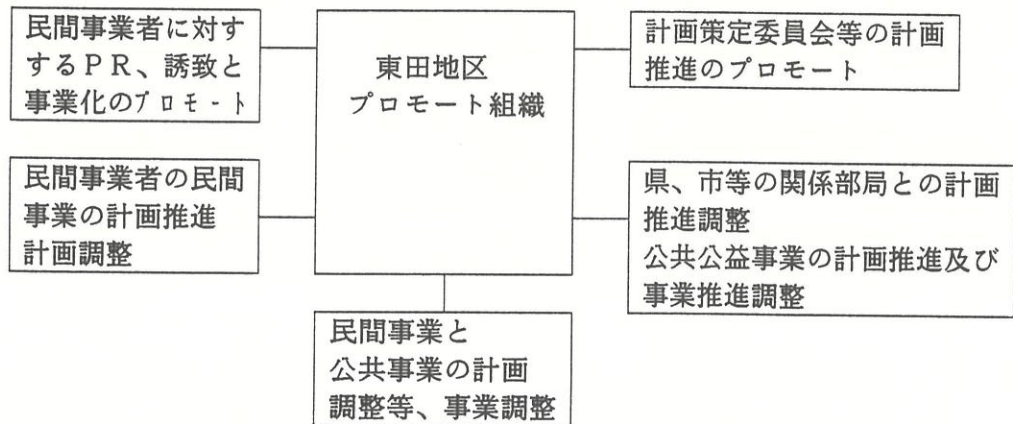
2. 絶えず、優れた英知や提案を取り入れ、これからの時代にふさわしい地区として実現していくこと、また総合的な視点から絶えず計画や事業をコントロールし、最善のものとして計画を実現化させていくための、計画の推進と事業の推進体制及び事業方式を工夫する。

① 開発マスタープラン委員会の設置

- ・総合的な視点で、計画から事業へ、あるいは基盤整備から上物事業への展開まで、絶えず総合的な計画として計画をコントロールしていく必要がある。また時代の変化と共に計画を、修正発展していく必要があり、この地区のマスタープランの策定、修正、管理、実現していく仕組みを作っておく必要がある。このためには、本委員会に引き続きこのようなマスタープラン委員会の設置、存続が今後とも必要である。

② 事業プロモート及び推進体制の確立

- ・当開発は、都市基盤の整備を前提とした北九州市の再生に係わる高次諸機能の導入による都市形成に係わる複雑、大規模な事業であり、公共と民間の事業の役割分担による効果的な事業推進が必要である。
- ・計画推進、事業推進を精力的に進めていくためには、当開発を推進する組織を充実する必要がある。当開発は、公共と民間側の両者に深く関係しているため、この計画及び事業をプロモートし推進する役割を担う両者の担当部局を充実し、計画、PR、企業誘致、事業調整等の諸活動を強力に推進することが望ましい。



③ 計画実現の手法の工夫

- ・計画策定から上物事業の形成においては、広く英知を求め、最善の方法や最善の主体により事業形成を図るために、事業コンペ方式や企画提案方式等の手法等も取り入れ、計画及び事業化を進めることを検討する必要がある。
- ・特に総合的な高度な都市空間を実現するためには、基盤整備を中心とした事業手法だけでは困難であり、建築協定、街づくり協定等の計画誘導手法も総合的に活用していく必要がある。

3. 長期的な視点で高度な地区形成を図る。

- ・短期間に、目標とする高度な地区が形成されるわけではない。長期的な展望を考慮した地区形成を目指し実現化を図る。例えばリザーブ地等の確保や将来の土地利用の高度利用に対応した拡張用地への配慮等を行う。
- ・区画整理事業は事業採算上、極力早期に用地処分を行う事業計画となるため、将来の望ましい地区形成を実現するには、将来の土地利用の実現、上物形成を含めた長期的な視野を含んだ、事業的な工夫が必要となる。
- ・事業方式の工夫

上物形成を含めた長期的な視野でこの開発を行っていくには、一定以上の用地の長期的保有を前提にした長期的な視点から事業を組み立てる必要がある。そのためには次のような工夫を検討する。

 - i) 区画整理事業の建設費の余剰負担を軽減、あるいはなくすために、早期処分の可能な保留地は先行事業の行う西田地区にある程度集約化する。処分する用地は、この土地利用計画に沿って早期に処分し、建設資金の早期償還と用地コストの低減化を図る。
 - ii) 宅地の所有権付き債券等を活用した開発方式等の導入等の検討。
上物形成を含めた資金負担、資金の金利負担を軽減できる方式等が検討されてよい。
- ・そのためには、用地を長期的な保有を可能にする事業方式等の工夫、あるいは、地権者の用地を総合的な視点で開発運営する、主体の設立等の工夫を検討する必要がある。

(2) ハード面の課題

1. 広域交通網の早期整備の推進

- ・ 区画整理事業で実施が計画されている幹線道路に加え、自動車専用道路による広域交通ネットワークの確立が、北九州市及び本地区が広域中心性を獲得していくために極めて重要な条件となり、その早期整備が望まれる。
- ・ また、車社会への対応のためには駐車場整備が重要であり、公共駐車場を含む整備が必要である。

2. 情報通信基盤の先行的整備の推進

- ・ 本地区の開発では人・モノの移動と同様に、情報の高速・大量伝達を可能とする情報通信基盤（光ファイバー網、ISDN等）の整備が必要であり、特に情報通信関連産業の集積を図るメディアパーク地区については、研究所や企業の立地と円滑な業務の実施にとってLAN等の通信基盤も重要となると考えられ、整備内容の早急な具体的検討と先行的整備が望まれる。

3. 戦略的核施設の開発ステップに対応した整備

- ・ メディアパークのセンター施設や、シンボルロード、ミュージアム等の拠点形成のための戦略的核施設については、開発ステップに対応し、先行的整備を図る必要がある。

4. 周辺地区とのゲートウェイの整備

- ・ 東田地区開発のインパクトを周辺地区に効果的に波及させていくため、車道あるいは人と地盤・地下道等の歩行車道によるゲートウェイの整備が重要となる。
- ・ 特に、八幡駅の北口開設及び南北連絡動線確保は、早期に整備が望まれる。

2) 計画及び事業スケジュール

現在の区画整理事業のスケジュール等と次のようなスケジュールになる。

	平成3年度 4月	平成3年度 3月	平成4年度 4月	平成4年度 3月	平成5年度 4月	平成5年度 3月	平成6年度 4月	平成6年度 3月	平成7年度 4月	平成7年度 3月	平成8年度 4月	平成8年度 3月	平成9年度 4月	平成9年度 3月	平成10年度 4月	平成10年度 3月	平成11年度 4月	平成11年度 3月	平成12年度 4月	平成12年度 3月	平成13年度 4月	平成13年度 3月		
基盤整備事業	基本計画		事業計画		実施設計		整地・通路整備・鉄道直線化工事等																	
			基本設計		実施設計		工事																	
					設備系高度都市基盤基本・実施設計		工事																	
上物形成事業			企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画	企画	事業計画
			企画構想	基本計画	企画構想	基本計画	事業化検討計画	事業化検討計画	第1期事業形成	基本設計・実施設計	基本設計・実施設計	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	
			企画構想	基本計画	企画構想	基本計画	事業化検討計画	事業化検討計画	事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	第2期事業形成	
			企画構想	基本計画	企画構想	基本計画	事業化検討計画	事業化検討計画	第1期事業形成	基本設計・実施設計	基本設計・実施設計	第1期事業形成	基本設計・実施設計	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	第1期事業形成	
			7-パブリック計画 景観計画	街づくり計画 上物誘導計画	街づくり計画 上物誘導計画	街づくり計画 上物誘導計画	送迎のための輸送 デザイン	建築協定 地区計画																
上物誘導計画																								
規制誘導計画																								
市制30周年記念行事																								
保留地処分																								
総合計画・総合調整	開発構想		基本計画		街づくり基本計画 策定(7/1面の計画)		基本計画管理 上物事業化計画																	

八幡東田地区周辺まちづくり
地域デザイン基本計画策定調査

平成5年3月

委 託：北 九 州 市
受 託：(財)北九州都市協会
調査・編集：(株)都市計画設計研究所