

### 第3回アイランドシティ・未来フォーラム

平成23年9月17日（土）

**【事務局（谷口）】** それでは、開会に先立ちまして事務局からご連絡申し上げます。

まず、本日お配りしております資料のご確認をお願いいたします。会議次第、委員名簿、座席表、それから前回ご確認いただきましたとおり、本日は設置要綱第3条第3項に基づき民間事業者の方をお招きしておりますので、改めて設置要綱と委員長名で通知いたしましたアイランドシティ立地企業等連絡協議会会長あてのフォーラムへの出席通知文書をお配りしております。

また、本日はこれまでの議論を少し整理・確認するため、初回にお配りしたフォーラム設置の趣旨、時点修正をしたフォーラムのスケジュール、これまでの委員の皆様からの主な意見の整理表をお配りしております。意見の整理は、フォーラム設置の趣旨にあります検討の主な視点の区分に沿っておおむねしております。

それから、本日の説明資料といたしまして、照葉まちづくり協会でまとめられた「照葉のまちの住民意識」、アイランドタワー自治会でまとめられた「市民・アイランドシティ住民の意識」、アイランドシティ立地企業等連絡協議会からの「アイランドシティのまちづくりについて」、そして「博多港の将来像について」「アイランドシティの土地価格・立地促進策等について」の資料をお配りしております。

また、委員の皆様ファイルには、これまでの会議での説明資料をとじ込んでおりますので、必要に応じてご参照ください。

次に、本日初めてご出席の委員の方を改めてご紹介させていただきます。

経済産業省九州経済産業局長の滝本委員でございます。

**【滝本委員】** よろしくお願いたします。

**【事務局（谷口）】** それから、福岡県副知事の海老井委員は本日ご欠席でございます。

福岡青年会議所理事長の長沼委員は少しおくれたのご出席となります。

次に、報道関係の皆様及び傍聴される皆様には、当フォーラムの円滑な議事進行にご理解とご協力をお願いいたします。カメラ等の撮影取材は委員の皆様のご自由な発言、議論の妨げとならないよう十分にご配慮をお願いいたします。また、傍聴者の皆様には注意事項をお渡ししております。傍聴席からの発言、拍手等はできません。注意事項を守られない

場合は退席していただきますので、ご協力のほどどうぞよろしくお願いいたします。

それでは、これより会議の進行は出口委員長にお願いいたします。よろしくお願いいたします。

**【出口委員長】** 皆様こんにちは。座ったままのスタートで失礼いたします。

それでは早速ですが、ただ今から第3回アイランドシティ・未来フォーラムを開催いたします。

まず、今日は第3回目ということで、これまで議論していただきました内容を少し整理・確認する必要があるかと思い、今の資料説明の中にもありましたように、過去2回のフォーラムで議論していただきました内容を当初の設置趣旨のカテゴリーに基づいて、事務局で整理していただきました。議事録の中から皆様のご意見を拾い出して整理していただいております。アイランドシティのまちづくりを進める上での課題、検討の主な視点等を踏まえて、これまでの意見を整理して表にまとめていただきました。時間も限られておりますので、皆様に効率的な議論を行っていただくためにご参考にしていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の次第のとおり議事に入らせていただきます。

本日はまず、第1回目のフォーラムで村田委員、森委員から申し出があり、取りまとめていただいた地域の住民の方のご意見を紹介いただきたいと思います。引き続き、前回のフォーラムでご承認いただきましたが、アイランドシティの立地企業等連絡協議会の代表の方からのご意見あるいはコメントをご紹介いただくことにしておりますので、そちらもお願いしたいと思います。

それでは、最初に村田委員からご説明を、それから森委員、そして立地企業等連絡協議会の代表の方からご説明いただくということで、時間が限られていて申しわけありませんが、それぞれ10分程度の時間でよろしくお願いいたします。

**【村田委員】** こんにちは。照葉まちづくり協会の会長をしております村田と申します。よろしくお願いいたします。

今回、「照葉のまちの住民意識」ということでアンケート調査をさせていただき、それに基づいて住民からの意見を上げさせていただきます。

まず、アイランドシティ（以下IC）の自治組織をご紹介します。私が所属している照葉まちづくり協会は、戸建て、分譲マンション、賃貸マンションといったいろいろなものから成っていて、828世帯あります。森委員が会長をされているアイラン

ドタワー自治会は390世帯ぐらいありまして、その他自治組織がない地区が387世帯あります。

今回我々がアンケートをとらせてもらったのは、アイランドタワー以外の二つ——我々TCAと自治組織がない地区です。

今回のアンケートの目的です。まず、私一人がひとりよがりな意見を言ってもしようがないので、住民の意識調査を行って、アイランドシティの再認識をしていきたいと。次が、住民が求めるアイランドシティの将来像（短期～中期）です。その短期から中期の将来像をお話しさせていただいて、本フォーラムで示された長期的な将来像とうまく結びつけていけたらいいなと考えております。

未来フォーラムのアンケート調査ですけれども、TCA地区、自治体がない地区の住民計1,215世帯へ9月上旬に行いました。以下のような方法で行っておりまして、364世帯、約30%から回収することができました。

アンケートの内容は、アイランドシティの生活の満足度、住民から見たアイランドシティのいい点、悪い点、アイランドシティの住民が必要としているもの、今後のアイランドシティの方向性、その他自由意見ということになっております。

回収状況ですけれども、居住して3年から4年、4年から5年という住民が多い印象ですが、大体各年数から満遍なく意見が聞けたのではないかなと思っております。回収状況でびっくりしたのが、戸建て群はほとんどみんなが住民アンケートを出してくれたんですけど、マンション群は低いという形になってしまったことです。ただ、住居の形態が違ってアンケートに書かれている内容はほとんど一緒で、大きな違いはなかったので、戸建て地区だろうがマンション地区だろうが大体認識は一緒ということで意見を進めさせていただきます。

満足度ということになりますと、「満足」「やや満足」と答えられた方が7割弱ぐらいで、これだけ見ているとみんな満足しているのではないかと思いますけれども、皆さん自分で家を買われているので、嫌でも満足と言わないと悔しいんですね。だから、このデータより、本心は「やや満足」の中には「やや不満」の要素もあるのではないかと思います。

居住年数ごとに満足度を分けてみました。中の意見とかも加味してみると、居住年数が増えれば増えるほど少しずつ満足している方が減っていているという印象を受けています。先ほど言ったとおり、住居形態により回収率は異なるものの回答内容はほとんど同じ

で、居住年数が増えるとともに満足度がやや落ちていく傾向にあることが気になりました。それはなぜか、あと住民共通の認識事項を知りたいと思い、次に進めさせていただきます。

アイランドシティのいいところについて、ほとんどの方から、景観がすばらしい、治安がすばらしい、照葉小中学校という公立の小中一貫の学校の教育環境がすばらしい、その他住民行事とかがすばらしい、そういう意見をもらっております。

住民はみんな、美しいまち並み、広い歩道、あと子育てがしやすいという意見もたくさんもらってまして、そこは満足していると。

治安がいいのは、TCA地区では西部ガスリビングさんに警備をお願いし、小さいミニパトロールカーが巡回していて、セキュリティがあるんですけど、その影響か、または大型商業施設がないので人があまり外から入ってこないからか、それとも住んでいる人の意識の問題か、そこはわからないですけれども、今のところ治安がいいと言えますと思います。

そして照葉小中学校の教育環境がすばらしいんだと。学校のアンケートをいい点だけでなく悪い点でもとったんですが、小中学校で悪いほうの回答はほとんどありませんでした。こういうアンケートをとったら、普通は学校に悪いとつける人が多いんですよ。でも、小中学校に悪いとつけた人はほとんどいなかったのだから、これはすばらしいのであろうと。

あと、住民間のコミュニケーションがとれている世帯は満足度が高い。僕もそうですが、車があれば便利だと。僕は自転車で通勤しているんですけども、体力があれば便利です。その辺が満足度が高い要因となっています。

アイランドシティの弱点というか、そういうところを上げさせてもらおうと、交通機関、商業施設、医療施設だと。治安と答えられた方も少数いらっしゃいました。以下のようなデータになっています。

交通機関が乏しいということですが、現在、西鉄バスしか通っていません。アイランドには今、商業施設がローソンしかありません。医療施設がほとんどありません。杉岡記念病院は整形外科の人工関節の病院になるんですけど、それと歯医者さんが1個あるだけです。一般的な内科とかはありません。

要は自家用車がないと生活しづらい。ですから、先ほどの裏返しにはなるんですけど、車だけの生活だといいいんだけど、自家用車がないと生活しづらいのではないかとこのところが見えてきました。そういうところが満足度が徐々に落ちていく原因となっています。例えば、小学生ぐらいの子だったらいいんですけども、中学、高校となって外に通うよ

うになりだすと大変という意見をたくさんいただいております。

では、住民が何を必要としているか上げさせていただきました。商業施設ですね。イオンとかああいう大きな商業施設というわけではなく、スーパーやドラッグストアなどの地域の方が利用できる小さなものを希望されています。あと、図書館という意見もすごく多かったのが印象的でした。あと、交通施設ですね。次にも書いているんですけど、バスの増便を含めたもの、鉄道の設置、そういうことに関してです。また、交番、警察施設という要望も非常に多かったです。あと、医療施設、スポーツ施設となっております。商業施設は小規模なものの希望が圧倒的に多かったです。

現在、アイランドシティにある唯一の交通手段が西鉄バスです。今回、平成23年7月～8月のダイヤ改正でアイランドシティ関連のバスが減便になっているんです。我々住民の一部が西鉄バスに問い合わせたところ、通っていく近隣地区の高齢化でバスに乗ってくれる人が少なくなったのが減便の理由だということですが、アイランドシティだけで年間百何十世帯ずつと今人口が増えてきているんです。そういうことを加味すると、ぜひアイランドシティのバスを増やしてほしいということで、来週の火曜日に私が西鉄バスさんに行って嘆願書を持っていく予定にしています。あと、バス以外の交通機関、鉄道等も考慮してほしいなという形しております。

あと、交番もしくは警察施設に対する希望も多かったです。どちらかというとも我々TCA地区のほうはマンションより戸建てが多いんですけども、アイランドタワー、インフィニガーデンといったマンション地区のほうはもろに暴走族などが夜通るということで、そちらのほうからは警察施設をという意見が結構多かったです。例えば、素人がいろいろ話すことではないんでしょうけど、篠栗にある交通警ら隊といった組織の移転とかがあればどうなのかなとか思ったりもしています。

あと、緑地にトイレがあるんですけども、トイレにホームレスの方とかが入ってきて怖い思いをしたとかというのもあったりするんで、カメラの設置の要望もありました。

あと、図書館とかということで、文化的施設の要求も多かったです。

結局トータルすると、住人は何が不安になっているかということ、若い世代が多い土地ではあるんですけども、これは裏を返せば30年後はみんなそろって老人のまちになってしまうのではないかということです。そういう面では、老人が住みやすいまちの方向性も一つ大事ですが、この前トコ委員が言われていたように多様性も非常に大事になってきます。いろいろな世帯の人、いろいろな生活形態の人がもっとたくさん入ってくるというも

のも重要になってくると思います。

あと、自分が老人になったとき、車が運転できなくなったときが不安だと。

ただ、そういうふう発展してほしいという心はありつつも、まちの発展の仕方次第ではうるさくなったり、治安が悪くなったりするのではないかという不安も皆さん持っています。先ほどの繰り返しになりますが、環境は今ままで発展してほしい。安心・安全なまちですね。発展していくということは安心・安全と反比例する面もありますので、先ほど言ったような交番、警察施設等が必要じゃないかなと。あと、僕たち自身も防災とかの対策をソフトの面で整えていく必要があるであろうと。近所だけで生活できる——将来的に歩きもしくは自転車圏内で生活が終わることをできるまち、スモールタウンをみんな求めています。車がなくても生活できるまちだと。だから、スモールタウンという意味で、そこだけで生活できることもあれば、車がなくても福岡市内の仕事に行けたり、もうちょっと交通機関が欲しいなど。

あと、幅広い世代が生活するまちと書いてあるんですけど、これが非常に大事なことはわかっているんですけど、そのためには魅力あるまちというのが重要だと思います。この魅力は何なのかというのがみんなわからないんです。文化的という要素がキーワードになって、文化的なものということはあるんですけど、具体的にというとならないので、そこら辺を、皆さんのお力をかりて、どういうことが魅力的になっていくのかをぜひ議論していただきたいなと思っています。

いろいろ書いていきましたけど、全部かなえるには矛盾も多いと思いますが、何かうまい折衷案みたいなものがないかなと思います。

イメージとしては、文化的に人が集う未来型エコタウンといった感じになるのではないかと考えています。すてきな発想が本フォーラムで生まれることを期待しております。

また、再度のお願いになります。人工島という呼び名はやめてください。これは僕一人が感じていることかなと思ったら、実は住民アンケートにもものすごくこの数が多かったです。人工島と新聞やメディアで流れるたびに差別感を覚えて傷ついている住民はたくさんいるんです。ですので、できれば人工島という呼び名はやめていただきたい。例えば、新聞の紙面にアイランドシティというつづりが長いのであれば「IC」でも、森委員とも話したんですけど、対外的にブランド名として発信していくなら福岡アイランドシティ、「FIC」でもよろしいので、どちらにしても人工島という呼び名はやめていただきたいと考えております。住民からの心からのお願いです。

以上です。ご清聴ありがとうございました。

【出口委員長】 どうもありがとうございました。

それでは、続きまして森委員からご説明お願いいたします。

【森委員】 ご指名ですので、私からアイランドタワー自治会のアンケート結果の説明いたします。

今、村田委員がお話ししたのと重複するところはどんどん割愛して、ポイントになるところだけお話しさせていただきます。

まず、この住民アンケートですが、自治会が12月に発足しまして、それから半年後の6月に取りました。マナー、イベント、アイランドまちづくりと多岐にわたった項目でやっております。全体のアンケートの集計では138件で、おおよそ35%の回収率でした。

その中で街づくりに関係した部分ですが、必要な施設は、その当時はやはりスーパー、2番目が交番、あとレストラン、郵便局、喫茶店、病院となっております。それ以外に図書館。また、銀行関係では今、福銀しかATMがありませんが、それ以外の銀行ATMをと望んでいます。あるいは月決めの駐車場がとにかく足りないということで、駐車場の増設を希望している方が結構おられます。

それから、タウンセキュリティのところでは、セキュリティは大切だと感じておられますけれども、有料ではの問いになると、正直に必要ないとの結果がアンケートに出ているのではないかと思います。タウンセキュリティは、住民が自ら防犯・防災にかかわって、それプラス警察の力で防犯・防災を守っていく形が一番いいのではないかと。そういう意味からしても、ぜひ警察の施設等がアイランドシティに進出してこころ期待しています。

取り組みたいという地域活動では、防犯・防災が第1位です。街づくりは常に最優先に安心・安全でないといけない。その安全と安心とは消防であったり警察であったり、また、住民の防災意識、防犯意識が高まってこそ効果があります。その活動を住民は大いにやりますよというのが第1位でした。

それから、環境美化です。街をきれいにしたいとの現れとして、自分たちで環境美化に取り組んでいきたいと思っています。

それ以外に、子供向け行事、親睦行事、子育て支援。要は親睦ですね。今、盛んに絆という言葉が使われていますが、隣の人は何する人ぞではなく、隣の人の顔が見える、そのための活動として、校区全体の夏祭りをやったり、防災の訓練をやったり、バーベキュー

大会をやったり、つい最近では子ども会主催の地引き綱体験をやったり、そういう形で力を合わせて行事を楽しみながら、一人一人の顔がわかり、あいさつができるようになる。笑顔による元気なあいさつが最大の防犯だと言われている。隣の顔がわからなくてはあいさつができません。その辺の住民の求めていることに自治会としてしっかり答えていこうと思っております。

それから、最後のほうに住民の意見・要望がありますが、先ほどもありましたが、イタチごっこですけれども、暴走族は何とかなりませんかとの要望があります。それから、こども病院が決定しました。これは行政にお願いしたい事ですが、こども病院の建設、また、その他、新しい施設の建設などでトラックなどの大型車の交通量が増えると思われるので、通学路の変更や工事車両の規制をきちんと行ってほしいと。これは6月時点のアンケートですから早くも懸念材料としても予測しているわけですね。

それから、自然との共生に関するイベントや、健康管理・体力増強のイベントを増やしてほしいと。また、今、校区全体の取り組みで、一緒になってやっておりますけれども、地域の連携協議の場をぜひ推進して行ってほしいと思っています。

この6月以降ヒヤリングを行う中でいろいろとあるんですが、少し具体例として申し上げますと、今、遊歩道をつくっております。遊歩道の先に西鉄の香椎花園駅がありますけれども、その遊歩道を自転車に乗って渡るのが住民にとって一番交通の便がいいんですが、今の自転車で渡る条件は遊歩道では自転車をおりないといけない状況です。ぜひそのところは改善してほしいなど。いわゆる通学・通勤の利便性はじめサイクリング愛好者にとっても改善を図ってほしいとの要望があります。

それから、私が申し上げていいのかどうか判りませんが、実は東区で夏に大変楽しい花火大会があります。フロートを台船が池に持ってきて打ち上げるんですが、その台船が通らない可能性があるかと承っておりますのでぜひご一考いただきたいと思います。

あるいは、中央公園に結構球切れが発生して、この球切れを改善するように管理者に申し上げても、球が特別仕様になっていると聞いております。それで1カ月近く切れたまま、男でもこの中央公園を横切るのは厳しいところがあります。そういうところも、今エコタウンを目指している以上、LEDとかに換えるとかしながら。最近それすら盗んでいく人がいるということで、ままたらん世の中になってきたなと思いますが、その辺もよく防御していただきながらやっていただければと思います。

それから、今、夏祭りなんかをやっていますけれども、将来的には人口が増えて外周緑

地では開催が難しくなることが予想されます。そうしたら中央公園で夏祭りをやらなくてはいけなくなると思うんですが、その対策としても防犯灯あるいは安全・安心カメラの増設も頭に入れていただきたい。要は、連携の場とは、企画当初から行政・住民・企業あるいは学識経験者の方を含めてよく練っていくことが大切ではないかと思います。若干遠回りになるかもしれませんが、住民の意見も十分取り入れた形が結果としては一番早くなるのではないかなと思います。そういう連携協議の場を作っていただきたい。ぜひ、この委員会を終えても、委員長からもご提案頂いたように、地域で連携協議しながら、地域活動をやっていきたいと思っております。

それから、後のところでは水質検査です。潮干狩りを楽しむ住民がいます。あそこは良質な貝がとれますので、ぜひ水質等もあわせて検査していただきたいと思っております。

それから、最後のまとめのところです。最後のところで皆さんにヒアリングしましたら——委員の方にも昼間アイランドシティを見ていただきましたけれども、夜のアイランドシティはこうですという写真をお見せしました。夕日、朝日、海や山、そういった自然の現象は毎日変わりますが、私どもがタワーから見ているまち並みは毎晩毎晩同じ光です。やはりハードは飽きます。ソフトは毎日感動を与えてくれます。ある意味では一日のゆとりさえ感じられるようなところがあります。ぜひ今日から、先ほど村田委員も言いましたように全国発信として。ぜひ書いておいてほしいのですが、単なる I C ではなくて感動のある「福岡アイランドシティ」という呼び名で発信しようと全員で確認していきたいなというぐらいこのよさを強調したい思いであります。

終わります。

**【出口委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、続きまして立地企業等の連絡協議会の代表の方から 10 分程度でご説明いただきたいと思っております。

**【積水ハウス（淵上）】** 積水ハウス福岡マンション事業部、アイランドシティ開発室の責任者を務めております淵上と申します。

本日は第 3 回アイランドシティ・未来フォーラムの場で意見陳述の機会をいただきまして、まことにありがとうございます。私どもは、アイランドシティの事業に取り組む企業体で、アイランドシティ立地企業等連絡協議会を発足させております。協議会の会員の皆様は、お配りしております資料の裏側に載せている 11 社の方々です。私はその代表という立場で今日意見を申し述べさせていただきます。

協議会の意見としては、お配りしている資料に記載しておりますが、今までの2回のフォーラムの中でご出席の先生方をはじめ住民の皆様が述べられた意見、また、今日発表されましたアンケートの結果とも、かなりの部分で重複していると思っております。具体的な内容につきましては記載しているとおりでございますが、本日はせっかくの機会をいただきましたので、資料に沿いましてもう少し意見を補足させていただきます。

私どもは、アイランドシティの事業に取り組むに当たり、福岡市が掲げる環境との共生や、アジア・世界を視野に入れながらの健康・医療・福祉・知識創造型といった新たな産業を創出する先進的モデル都市づくりという理念に賛同し、福岡市とともに事業を推進してまいりました。中でも中央公園や外周緑地など緑豊かな住環境や、市内初の小中連携モデル校である照葉小中学校という良質な教育環境など、魅力的であらゆる可能性を秘めた場所であると認識しております。今、既に1,500世帯4,500人の方がお住まいだと聞いております。

では、最初にランドデザインについてですが、本題に入ります前にお客様の声ということでお話をさせていただきます。

販売当初は、お客様の購入動機の1番目が子育てを含む住環境、2番目が小中連携校、3番目がアイランドシティの将来性、4番目が安全・安心ということでした。この安全・安心というのはまち全体のセキュリティー、つまりタウンセキュリティーのことでございます。これらが上位を占めていました。最近でも、アイランドシティの将来性を除けば同様の傾向が続いております。しかしながら、最近では、購入断念の動機としまして、1番目にアイランドシティの将来不安が来ております。2番目が住宅地としての安全性です。震災後、津波や液状化に対する不安の声が聞かれております。それから、3番目が交通の利便性です。以上がお客様の代表的な意見となっております。

当初、お客様をはじめ、私ども連絡協議会の会員も、先ほど申し上げましたようにアイランドシティの将来性に大きな期待を持って取り組んでまいりました。都市計画も、大きなくりの中ではゾーンごとに決定されております。しかし現在では、まちづくりエリアにおいて、こども病院など一部を除き具体的なものは何も決まっておりません。当然、整備時期も示されておられません。一体何ができて、どんなまちになるのか、我々はお客様から聞かれても答えようがないんです。住宅の開発だけではまちはできないんです。

こども病院もやっと決定いたしました。これは選挙のたびに争点として扱われてきて、当初は23年度の開院予定だったのが、現在では26年11月となっております。将

来構想やランドデザインは、行政主導でなければ、私ども民間事業者では絶対に語れないんです。一日も早く、わかりやすい形で具体的に市民の皆様に発信していただきたいと思います。とにかく行政の方々からの発信が非常に大事だと思っております。

次に、情報発信についてお話いたします。皆様ご存じのように、開発当初よりマイナスイメージの情報が発信されてきました。最近では、東日本震災の影響で、こども病院の場所の選定の際にも、津波・液状化の問題が取り上げられたと思います。一部の委員からは危険な場所という指摘が上がっていたようでございますけれども、何年か前の西方沖地震の際は、地盤改良が行われました私どもの開発エリアでは全く液状化は起こっておりません。今後とも、さまざまな情報がそれぞれの立場から出ると思うんですけれども、誤った情報については、敏速に正確な情報を発信していただけるようお願い申し上げます。

次に、文化施設等の公共施設整備についてお話をいたします。同じ埋立地であるシーサイドももちと比べていただければおわかりと思います。シーサイドももちでは、福岡タワー、博物館、図書館などの公共投資が先行的に行われており、それが呼び水になって、病院やIT関連企業などの民間投資を呼び込んだと私は思っております。シーサイドももちと同じ施設が必要だということではありませんが、ランドデザインに沿った魅力的な公共施設の整備が絶対必要だろうと思っております。

アイランドシティに必要なものは何か。福岡市の構想の中で、アジア・世界を視野に入れるというのがあります。これについては、物流だけでなく、人的あるいは文化的交流の場をつくり出して発信することも考えていただきたいと思います。ほんの一例ですが、秋田県の国際教養大学、大分県の立命館アジア太平洋大学、こういうものがあります。さらには、すぐれた環境を生かしたエコや環境を学べる文化施設などについて大きな可能性があるのではないかと思います。甚だ失礼とは思いますが、まさに福岡市のアイランドシティに対する決断と取り組み姿勢が、市民をはじめほかの行政の方からも注目されているのではないのでしょうか。

次に、公共交通についてお話しします。当面の課題は、先ほどもお話に出ておりましたけれども、バスの本数増便だと思っております。また、そのための方法として、バス営業所の移転の協議中というお話は確かに伺っております。おそらくは、こども病院の開院時期に合わせてだろうと思いますが、具体的な時期を明確にしていきたい。さらに、敷地を確保されている鉄道の取り扱いと都市高速道路の延伸時期についても同様をお願いをしたいと思います。

最後になりましたが、私どもの住宅開発については、自然エネルギーを開発した低炭素のまちづくりをはじめ全力を挙げて取り組んでまいります。また、照葉小中学校は、学習塾にお聞きしますと、市内でもトップレベルの学力水準を持った学校だそうです。できれば、こういう長所も生かし、市内有数の文教地区にできればとも考えております。

本日はこのような機会をいただきましてほんとうにありがとうございます。現在私どもが直面し、思慮していることを率直に述べさせていただきました。今後とも行政の方々の強いリーダーシップをお願いするとともに、ご出席の未来フォーラムの方々におかれましても、どうかアイランドシティの発展のためにお力添えをいただきますようお願い申し上げます。

ありがとうございました。以上でございます。

**【出口委員長】** どうもありがとうございました。

それでは、今、3人の方から住民のご意見、あるいは立地企業、事業者の立場からのご意見をいただきましたが、少しここで時間をとって、委員の皆様からご意見あるいはご質問等をいただいて、この件に関して理解を深めていきたいと思っております。

どこからでも結構ですが、何かございますか。

どうぞ、大庭委員。

**【大庭委員】** 大庭です。1回、2回の会議で、可能性も含めて皆さんのお話をずっと聞いてきたんですけれども、理想は理想として、現実ほんとうにどうできるのかに絞って、今日の3回目の前に、例えば県会議員さん、市会議員さん、西鉄の役員さんとか、いろんな人といろいろな話をしてきました。

交通網、鉄道ははっきり言って私はもう無理だと思うんです。地下鉄も無理だと思います。はっきり言います。経済的な部分と構造的な部分で鉄道がだめだと。そうしたら、もう陸路しかないんです。ということはバスですよ。となると、西鉄さんに協力してもらわないとどうにもならないのではないかなと。先ほどお話がありましたように、西鉄さんも移転の意思はあるんだけど、要するに資金の問題、価格の問題になります。だから、トータルで交通網をはっきり、確信的にやったら前に進めないんで、いろいろなリスクも含まないかん、決断もせないかんけれども、西鉄さんとの話の中で、しかるべき価格で福岡市と西鉄さんとの協議を進めていただきたいと。

先ほど、営業所の移転の話がありましたけれども、事実、香椎浜の営業所をという話がちゃんと折り合えば、アイランドシティに移す日は当然ある、なおかつ、そこに社宅も建

てるという構想も西鉄は既に持っています。あとは価格の問題です。でも、トータルでいけば、営業所が移ればすべての交通網の部分は解消できるんですから、これをまず進めていかないと、将来的な話は前に進まないと思います。なかなかそうは言ってもということがありますけれども、積水さんに対しても、それだけのいろいろな協力をお願いして、話し合いができていたら西鉄さんともそれをやっていただきたいと。こう言うと、山崎副市長もお困りになるかもしれませんが、前向きに考えていただきたい。

都市高速の延伸については県会議員さんも当然必要だと言われてはいますが、道路の問題は県と市との兼ね合いがありますので。だからこの道路の整備の問題、それと交通網は基本的にバスですからバス路線、これさえできれば次の段階に進めていけるのではないかなと。あとの安心・安全とかについては、ほかにもいろいろ自分なりの考えがあるんですけども、まずこれをと。

それと交番も警部交番、普通の規模より大きい交番を置く。それと消防署の設置ですね。これが基本になるのではないかなと。

これは私の意見です。以上です。

**【出口委員長】** どうもありがとうございました。

居住者の方、事業者の方から交通が一つの大きなテーマだということで取り上げられました。今、大庭委員からいただいた意見は、鉄軌道の可能性の低さのご指摘、それからバスに焦点を絞り、バスの利便性向上の追求と可能性ですね。あと、都市高速の延伸の計画がありますが、それをうまく利用し、バス交通の整備を組み合わせしていく可能性ですね。そういったご指摘がありました。

市役所の方から、交通に対してコメントをいただきたいと思いますが、ご準備をさせていただいている間に、どうでしょう、交通事業者の側からしてみると、どういう交通需要があるのかが非常に重要で、当然、潜在的な需要があるところには交通事業者はバスなり何なり走らせると思うんです。実際に今、住民の方から見て、どういう交通需要があるのか。要するに朝夕の通勤・通学だけなのか、あるいは、それ以外の昼間や日常的なものでどういところを結ぶ交通の需要があるのか、もう少し具体的に教えていただければと思います。

**【村田委員】** その辺もアンケートで細かいところがいろいろと出ていました。

より具体的に交通機関の話を見せてもらいますと、鉄道という話より、大庭委員が言われたようにバスの増便に対する希望は多かったです。特にバスの増便に関しては、通勤・

通学時間帯、あと、仕事で遅くなったり、天神とかで御飯を食べたりしたときの22時以降の帰る便ですね。具体的に言うとそういう希望が多かったです。

【出口委員長】 そうすると、それは朝と夕方の通勤・通学、主に天神、博多駅など都心部とをリンクさせる、つなげるモビリティの問題ですか。

【村田委員】 そのとおりです。特に、天神はまあまあいいんですけど、博多駅方面の方はすごく苦勞されていて、結構時間もかかっているみたいで、博多駅方面の利便性をもうちよっと強くしていただきたいなといった意見も多く出ています。

【出口委員長】 ありがとうございます。

森委員からも。同じでよろしいですか。

【森委員】 天神は高速を通っていくんですね。博多は、高速を通らずに下を通るんですよね。だから時間がすごくかかるという実態があります。

【出口委員長】 では、行政からお願いします。

【副市長（山崎）】 交通の話に関しましては、交通はネットワークでございますので、ある意味アイランドシティだけではご説明しにくい部分もございます。できれば次回にそのあたり、データもお示ししながら市の考え方をご説明させていただく機会をいただければと思うんですが、いかがでございましょうか。

【出口委員長】 ありがとうございます。交通はネットワークなので、今のお話だと都心部との関連の話も出てきますし、ネットワークで考えないといけませんので、具体的には、次回資料を提示していただいた上でご議論していただきたいと思います。

安全・安心の話も出ていましたので、安藤委員からお願いします。

【安藤委員】 東警察署の署長です。3回目のフォーラムで、こんなに早い時間で話ができるのは初めてでうれしく思っております。

私も交通アクセスの関係を初回にどうですかと質問したことがあるんですけども、今、大庭委員から、鉄道も地下鉄もない、車両だけだと。どうも私は視点が違いまして、利便性というよりも、アイランドシティでもし大きな事件とかがあったときにはどうするのかなど。今の話を聞きながら、とりあえずは都市高ができればそこをまず抑える、あるいはかたらい橋、海の中道大橋、アイランド大橋を抑えれば大丈夫かなという発想であります。

先ほど住民アンケートの中でも交番とか警察施設をぜひつくってほしいという意見がありますけれども、この件でお話をさせていただきます。

交番の設置の前に、今までの刑法犯罪の発生の推移が必要ですが、平成14年が戦後最

悪の刑法犯の認知件数でありました。全国的にもそうですが、平成14年に福岡県内でも16万8,000件もの刑法犯の認知件数となりました。一番少ない年は昭和四十七、八年ごろで、たしか5万7,000件ぐらいでありましたから、その当時から比べて平成14年は約3倍の件数でした。これはほんとうに警察としてはゆゆしき問題でありまして、その翌年の平成15年を治安回復元年ととらえましてさまざまな取り組みをいたしました。8年連続して、昨年まで年々減少して、昨年が県内で約7万8,000件と。16万8,000件から7万8,000件まで減少しました。半分以下に減少したんです。

その要因もさまざまあります。私が特に思うのは、例えば地域の皆様が、防犯パトロールを今は盛んにやっておられます。うちの交番でも、多いところで月に大体8回、夜間に住民の皆さんと交番、それから本署も行きましてパトロールしております。そういう効果がかかなり大きく出ています。

もう一つが、交番の話に戻しますけれども、交番は当然24時間勤務ですが、駐在所は、夜間は基本的には駐在所員は仕事をしません。それで、平成14年当時、福岡県内に交番・駐在所が約570ありました。駐在所が290ぐらいありました。今、駐在所の管内も一一駐在所といいますと大体、駐在所員家族はおりますが、駐在所員一人ですから、事件・事故が少ないところでしたけれども、ご案内のとおり今は24時間型の社会になっておりまして24時間型のコンビニがいたるところに出きています。それから、大型の商業施設、ここでの犯罪が飛躍的に増えたんです。ですから駐在所ではやっていけないということで、駐在所を二つ、三つ、四つ合わせて交番にし、そして24時間事件・事故に対応できるようにということをやりました。平成15年8月に大きな再編をしまして、570もの交番・駐在所を331と約4割に統合いたしました。例えば、四つほど駐在所を集めて交番にしますと、管内がものすごく広くなるということで全交番にパトカーを配置いたしています。そういうこと効果として今までで平成14年から半減したということでしょう。

そういうことでアイランドシティを見てみますと、アイランドシティの管轄交番は香椎交番です。香椎交番からアイランドシティまで、時間的あるいは距離的なものは——私は3月3日に着任しまして、これはあまり言いたくないんですが、九電会長宅の爆弾投き事件がありました。現地にすぐ行きましてつぶさに現場を見ました。香椎交番からアイランドシティのかたらい橋まで時間的には約6分、距離的には1.8キロです。その周辺にもずっと交番があるんですが、一番近いところは香椎花園の横に香住ヶ丘という交番があります。ここからは時間的には4分ぐらい、距離的には1キロちょっとです。警察署からは

大体10分弱で着きます。一般的な運転でその時間ですから、緊急走行、赤色灯をつけてサイレンを吹鳴していくと当然もっともっと早く着きます。

そんなことより、アイランドシティの犯罪情勢です。これは初回にお話しいたしましたけれども、アンケートにもありましたように非常に安定していて、治安がいいです。去年1年間で刑法犯が18件です。一昨年も18件です。将来的には人口が1万8,000、それから就業人口が1万8,000となり、3万6,000人の方々が活動されるということになるのですが、そこに交番をつくるとなると、県下全体で交番の設置は要望が結構あります。ちょっと比較してみます。隣の粕屋警察署管内です。宇美町、志免町とかありますね。志免町は人口が4万5,000人で、年間の刑法犯の認知件数が700件とか800件です。宇美町も粕屋町も大体一緒です。そういうところにも交番は1カ所しかないんです。当然、優先順位でいけば、そういうところに交番を設置ということになります。アイランドシティの治安のシンボルといいですか、安全・安心のシンボルとして警部交番を設置してほしいというのはよくわかります。私もできたらいいなと思います。しかし、そういうことを考えますと、なかなか現実問題としては難しい。

けれども、この治安問題は、私ども専権事項じゃありませんけれども、どうにかせないかと。3月5日の話に戻りますけれども、あの事件があった二、三日後に、私はまず、この前初回にアイランドシティの实地踏査をして、照葉のパビリオンでビデオを見ましたが、あのパビリオンの横に駐車場があって、警備会社の詰所がありまして、そこを警察官立寄所として指定しました。そうやって指定して、警察官立寄所の看板を設置し、その裏には警察官が立ち寄るたびに時間と名前を記入しています。私も何回も立ち寄って、警備員の方々とお話をしました。大体、日に何回かパトカー、あるいは交番の警察官がパトロールをしてサインをするわけです。それが照葉1丁目、2丁目ですけども、二、三日前にはアイランドタワーマンションにも、森委員にお願いしまして、同じように玄関の入り口に看板を設置して、パトカーがとめられる場所を確保していただきました。

これらは短期的にできることでありますが、交番の設置になりますと長期的になります。事件・事故の発生件数が一定ないとなかなか難しいです。中期的なそれにかわるべき施設といいまして、警察官詰所というのがあるんですけど、これは署長の権限で設置ができません。例えば、北九州の暴力団工藤會が徒党を組んで栄町一帯を闊歩する。非常に地域の住民も不安ですし、お店の方々もほんとうに不安がる。ですから、そのときには北九州市が場所を提供して、栄町公園の中に詰所を設置いたします。そこを拠点に警察官が活動して

おります。記憶に新しいところでは、昨年、工藤會が小倉南に長野会館をつくりました。暴力団の組事務所の拠点です。非常に不安である、ましてや子供さんの通学路に当たるといふことで、北九州市がその玄関の向かい側に詰所を設置し、警察官が詰めております。ということで長野会館は撤退いたしましたから詰所も撤去しています。

私は、中期的にはこの警察官詰所が効果的ではないかなと。そこには、もちろんパトカーがとめられるようなスペース、あるいは赤い門灯と、警察官の詰所という形で看板は設置できますから、24時間じゃありませんけれども、一時的に警察官が立ち寄り、イベントがあったり、あるいは暴走族が出たり、何かあるときにはそこに行って拠点とするといふことで非常に効果はあるのではないかなと。

短期的、中期的、長期的という話をしましたけれども、夢を初めて語らせてもらいますと、先ほど村田委員の話にもありましたが、これはあくまでも私の夢であります。例えば千早の3号線沿いに機動隊がいます。これは県警の機動隊です。国費で運用されていますからあまり具体的なことは言えないんですけども、若手がほんとうに数多くいます。東北の震災では、当初から部隊活動を現地ですべてしています。今でもしています。そういった拠点をアイランドシティに移すと。これは非常に心強いですよ。暴力団のガサといいますと、彼らが出ていって組事務所とかをぐるっと取り囲んだり、ほんとうに力強い組織です。

それと、もう一つ話が出ましたように、自動車警ら隊、交通機動隊、あるいは機動捜査隊、これは県警の執行隊といって警察署とは別です。この拠点が篠栗町にありまして、具体的な数は言いませんけれども、パトカーが60台くらいです。可能であれば、この拠点をアイランドシティに移すと。これより心強いものはないだろうと思いますけれども、選択肢の一つでいいのではないかなと、これは私の夢なんです。

最後に一つだけ。そういう警察の施設をつくるのも大事ですけども、地元の住民のきずなです。例えばさきの12日に宮崎宮の放生会がございました。ここではパトロール隊の出陣式がございまして、区長と私であいさつしたんですけども、29校区すべてではありませんが、24校区は自警団ができています。その方々と、さっき言った交番とか警察署の警察官と一緒にパトロールをいたしますけれども、その方々が集まりまして、約200人で放生会の会場周辺をずっとパトロールをしました。

地元でそういった、自分のまちは自分で守るという意識を持ってもらって、将来的にはそういったものを結成してもらいたいというのが私のお願いであります。

よろしく申し上げます。以上です。

【出口委員長】 どうもありがとうございます。

では、伊東委員とトコ委員のお二人に。

【伊東委員】 今回のタウンセキュリティのこともありまして、都市交通と直結した循環型の交通網の整備が不可欠で、早急に求められていると思いますが、現在それが設定されずにまちづくりを考えていること自体不思議な感じがします。

その解決策として、大庭委員が言われたバスにフォーカスするのは非常にスマートな選択かと思うのですが、村田委員が発表されたシートの中にもありますように、未来型エコタウンという視点は非常に大事なことです。未来型エコタウンとなることは、住民の安全や快適さを維持すると同時に、環境自体が福岡から発信する新しい産業への一つの基盤になっていく、多重な価値構造を生み出し得るわけですから、単純にバスの増便やバス拠点の整備というだけではなく、タウンセキュリティも踏まえたようなものという考え方もありますし、また、私がかかわっている富山のLRT、セントラム、こういった次世代交通システムが全国で今注目されていますけれども、その安定した運行のための環境整備や先日お話した蓄電技術を導入した施設整備とか、プラスBRTといった新しい交通システムの提案をこの中に埋め込まないと、未来型エコタウンという名には足りないのではないかなと思います。

今、署長さんが言われましたように、セキュリティを警察だけに任せるのではなくて、自分たち、もしくは複合的にまちを守っていくためにも、そのような提案をぜひバス会社と市からはしていただきたいと思います。

【出口委員長】 どうもありがとうございます。

【トコ委員】 今まさに私も夢を語ろうと思っておりましたら、伊東委員が未来型エコタウンという考え方があるんじゃないかとおっしゃいました。私もそれにとっても近くて、今、自治会の方たちのアンケートを拝見させていただきましたけれども、これだけ立派なアンケートをつくってくださるレベルの高い住民が住んでいらっしゃる、アイランドシティというのはやっぱり特別な場所なんだという思いを深くいたしました。

特別な場所という意味は、もちろん住んでいらっしゃる方の意識の高さだけでなく、アイランドシティがなぜ島かということをお私たちは絶対に忘れてはいけないと思うんです。住んでいらっしゃる方は不便かもしれません。でも、なぜあそこがなぜ島になったか。最初の計画では地続きでした。でも地続きにしたら和臼の干潟がなくなる、あそこを守ろうと私たち市民が言ったんです。それで計画を大幅に変更して、それこそ計画を立てられた

方はほんとうに苦渋の思いであそこを島にすると決断し、和臼の干潟を残してくれたんですね。

だから、今、アイランドシティのよりよいまちの完成と言われましたけれども、普通のまちとしての完成がアイランドシティの完成であってはいけないのではないかと、普通に栄えたまちだったら、せっかく残した和臼干潟の意味がなくなるんじゃないかなと。住んでいらっしゃる方の、不便な思いをしながらも、それを守るためにここにあって生活しているんですよという意識の高さみたいなものをアピールする。例えば、これから世界でエコの波が起こると思いますけれども、自然とともに暮らしている、自分たちは不便なことも甘んじて受けている、だからこんなに干潟に鳥がいますよといったアピールができる、福岡にとって、九州にとって、アジアに対してとても意味のある場所で、そういう意味のある場所に住んでいるんだという意識に変えていただけたらうれしいと思うし、不便だけど、不便を我慢して住んでいるんだと思っていけるんじゃないかと。そういう考え方があるかもしれないと思いました。

それと、アンケートの中でも30年後老人のまちになることが不安要素だという一文がありましたけれども、老人のまちイコール不安というのが私はちょっと納得できなくて、老化に寄り添ってアクティブエイジング、老人のまちのほうが楽しいじゃないといったまちが30年後自然とともにできたらいいな、そんな夢のようなことを考えました。

以上です。

**【出口委員長】** どうもありがとうございます。この議題を続けたいんですけども、まだ次の議題が控えているものですから、まとめて後で意見交換をさせていただきたいと思いますが、どうしても今ご発言されたかったら、補足を簡潔にお願いいたします。

**【森委員】** 簡単に申し上げます。安藤委員のお言葉どおり、立寄所をすぐにつくっていただきまして、1日に1回ないし4回巡回しただけで住民の意識が安心だということにがらりと変わりました。たったそれだけですけれども、それが一歩だと思います。

もう一つ、警察施設という考え方ではなく、例えば警察音楽隊とか、その音楽隊にあるカラーガールズや移動交番パトとか、簡易だけど住民と密着するようなイベントが出てくれば、それが住民の安堵感・安心感になって、そしてきずなが深まってくるんじゃないかと思います。安藤委員には、こういったことを含めて今後ともぜひご協力をよろしくお願い致します。

ほんとうにありがとうございました。

【出口委員長】 どうもありがとうございます。

立地企業等連絡協議会の代表で積水ハウスの方にも来ていただきましたが、この後の議題でも関連のご質問等がありましたらお願いするかもしれませんので、会場に残っていただけますよう、よろしくお願いいたします。

次の議題に移りたいと思いますが、大分切実な思いを居住者代表の方からご披露していただきました。一つ一つこの場で取り上げる時間はございませんが、是非、提言の中にも反映させていきたいと思っております。引き続き回を追うごとに議論を深めていきたいと思っております。

ただ、印象としまして、先ほどトコ委員もおっしゃいましたけれども、島形式の埋立地として開発されてきたことなどによるアイランドシティ固有の課題と、郊外の住宅地が共通して持っている課題、少なくとも福岡市東区の他の郊外住宅地が共通して持っている課題とを整理する必要があるという気がいたしました。後者に関しては、おそらく東区なり区役所で対応していかなければいけない問題もあると思っておりますが、ほかの郊外住宅地と共通の問題だからアイランドだけ特別扱いはしませんというだけではなく、市がアイランドシティにどれだけ公共事業なりを優先的に導入していく考え方があるのかということも後ほど確認していきたいと思っております。

それでは、時間が限られておりますので次の議題に移りたいと思います。博多港の将来像とアイランドシティの土地価格・立地促進策等についてです。二つに議題が分かれておりますけれども、港湾局から続けて説明いただきまして、まとめて協議していただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

【事務局（渡邊）】 港湾局計画課長の渡邊でございます。「博多港の将来像について」という冊子でご説明いたします。1ページをお開きください。将来像等につきましてご説明する前に、まず博多港を取り巻く環境について若干ご紹介させていただきます。

ここでは世界の港別のコンテナ取扱いランキングが表示されております。1位から8位までがすべてアジアの港ということで、国際物流が今やアジアを中心に動いていることが見てとれます。一方、日本はといいますと、30年前は神戸が世界ランキング4位でございましたけれども、去年は東京がやっと27位という状況です。博多港はと申しますと、1980年はまだコンテナを取り扱っておりませんで、2年後に取扱いを開始し、昨年75万TEUを記録いたしておりますけれども、それでも世界ランキングでは100位にも入っていない、世界から見れば小さな港でございます。

下のほうに日本の中の博多港の位置づけを記載いたしております。日本全体で997港と非常に多くの港がございますが、博多港は国際拠点港湾ということで2番目にランクされております。日本の港湾がアジアの港に比べ相対的に地位低下しておりますが、選択と集中の観点から分類して、これから必要な港湾整備をしていこうと、今年4月にこういう分類がなされたところでございます。

博多港の位置づけをもう少しご説明いたします。ちょっと欠けておりますけれども、黄色のサーキュレーションの中が世界の物流の中心に当たります。博多港は、ここから人の流れ、物の流れを着実に取り込みながら、現在では物流は全国6位、人流については全国1位に成長いたしております。

また、ヨーロッパからアジアを約40日間で就航する長距離基幹航路がございますけれども、博多港は釜山港に近いので、追加のコスト・時間をあまりかけることなく博多港へ寄港しております。博多港に寄港する欧州航路については、我が国では博多港だけがこの写真にありますような世界でも最大級のコンテナ船が寄港しているところでございます。

また、博多港における対アジア貨物のシェアについて記載いたしております。ご覧のように博多港はアジアと密接なつながりのある港でございます。

次のページ、このような状況を踏まえて博多港の将来像についてご説明させていただきます。2年前に一旦、博多港の長期構想ということで今日ご出席の甲斐委員、青木委員にもご参画いただき、博多港の将来のあるべき姿について取りまとめさせていただいているところでございます。

これによりますと、九州・西日本を支える生活港湾というのが博多港の基礎的な役割でございますけれども、そこから一步脱却し、アジアの中で元気なオンリーワンの港をつかっていく、また、輝きを放つ存在になっていくべきである、そのために物流のみならず、人流、環境面においても先駆的な取り組みを進めるべきであると提言いただいております。

下にこのうち物流戦略について掲載させていただいております。端的に申しますと、量的拡大を図っていただくだけではなく、これからはやはり質的向上を目指すべきだというご提案をいただいております。そのためには、地図にありますように、博多港の1,000キロ圏内に中国の成長著しい各都市、韓国などが含まれることから、まずはこの地域をターゲットにしていこうということでございます。

そして次のページに書いておりますように、東アジアをターゲットに、九州には半導体や自動車関連産業、太陽光電池産業が立地いたしておりますので、こういった高付加価値

型の生産品を輸出する拠点になっていこう、それによって我が国が技術立国になる一助としていこう、そして、その高付加価値型の生産品を、下にありますような博多港ならではの独自の輸送モードを駆使して輸出していこうというものでございます。

国際RORO船と国際フェリーの写真を掲載いたしておりますけれども、現在、上海との間で国際RORO船が、そして釜山との間でデイリーで国際フェリーがつながっております。特徴と申しますと、航空輸送と比べて、通関制度等も含めて輸送時間が遜色ないスピードである、それからローコストで環境に優しい輸送手段である、ガントリークレーンなどの特段の港湾施設の整備が必要ないということでございます。トラックシャーシがそのまま船倉に出入りできるタイプの船だからでございます。量は多く運ばませんけれども、顧客の少量多頻度化などのニーズに対応できる輸送モードでございます。

少し整理いたしますと、将来像、物流戦略としては、東アジアをターゲットに、九州の高付加価値製品をこういったスピーディな物流で輸出していく港づくりを進めるべきだご提案いただいております。

次に、災害に強い港をつくるべきだというご提案もいただいているところでございます。有史以来、被害を被るような津波は発生しておりませんし、大規模な地震の発生確率も低い港でございます。これから博多港は、こういった地理的条件を遺憾なく発揮し、太平洋側の港湾に万が一があったときに代替機能を担っていく、災害に強い港を目指すべきであるというご意見をいただいているところでございます。

このようなご意見、ご提案をいただきながら、これまで港湾局としてはさまざまな取り組みを展開いたしております。下にございますように、現在、国において日本海側の拠点港を選定するという動きがございまして、地図にありますように日本海側26港に募集がなされ、23港から応募がなされているところでございます。博多港もこれに手を挙げているところでございます。

次に、日本海側拠点港の応募に当たっては、物流と人流両面それぞれ四つの輸送のモードが対象機能になっております。博多港はこのすべてに手を挙げており、現在、市長みずからプレゼンテーションを行うなど、積極的な取り組みを進めているところでございます。

下のほうに博多港の現況をお示ししております。水色の部分が水域で8,000ヘクタール、ピンクの部分が陸域で1,100ヘクタール程でございます。博多港は水深が浅いこともございまして、ほかの港より近代化がおくれております。須崎ふ頭の整備が昭和30年代後半から始まり、福岡市が100万都市になる原動力として、物流拠点を東側に展開し

てまいりました。箱崎ふ頭が昭和50年代、そして香椎パークポート、アイランドシティは平成の時代から整備を進めております。アイランドシティを含めて全体で八つのふ頭がございますけれども、アイランドシティ、香椎パークポートは、博多港にとってコンテナの取扱いの拠点となっているところでございます。

次に、アイランドシティのコンテナターミナルでございます。オレンジ色の線で囲んでおりますけれども、現在、水深13メートルから15メートルの四つのターミナルが稼働中でございます。今年に入りまして、コンテナの取扱量がアイランドシティ、香椎パークポート地区で前年比22%増の状況で、満杯に近くなっております。このため今後新たなコンテナターミナルの検討が必要となってまいります。

また、アイランドシティは博多港にとってもモデル的な取り組みを行っていく地域だと考えており、行政だけでなく民間事業者の方々と一緒になって、国内初のさまざまな取り組みを進めております。平成12年には、最先端の物流情報システムということで、インターネットを介して荷物が今どこにあるのかというステータス情報をとることで円滑な物流を実現したり、平成15年からは構造改革特区を活用し、全国に先駆けて民間による港湾運営を実現したりといろいろな取り組みをさせていただいているところでございます。

下では、背後の博多港のロジスティクスセンター、臨海部物流拠点について少し整理いたしております。上の図と対比して見ていただきますと、紫色の線で囲んでいる部分約120ヘクタールが国内で初めてアイランドシティが指定されております臨海部物流拠点のエリアでございます。我が国の東アジアとの物流結節拠点をスピード感を持ってつくっていかうということで指定いただいているところでございます。それに伴い、ここの道路整備等基盤整備については、積極的な予算措置を現在講じていただいているところでございます。しかしながら、一方で、企業立地という観点では市がまだ単独でインセンティブを行っている状況でございます。

下の右に釜山新港を掲載いたしております。国主導で港湾整備が行われており、釜山新港自体が自由貿易地域の指定を受けております。このため大胆な税制優遇、格安の土地を提供しております。こういったことから、ターミナルの背後の約1,000ヘクタールの土地には既に60社以上の企業が進出している状況でございます。

最後に、駆け足でご説明いたしましたアイランドシティのみなとづくりエリアの今後の課題について少し整理いたしております。大きくは二つございます。一つは企業立地促進のあり方、もう一つは港湾機能のさらなる強化でございます。

港湾機能のさらなる強化につきましては、コンテナターミナルや背後の物流拠点のあり方について、現在、関係者の方々やご専門の方々にご議論いただいているところでございます。したがって、当フォーラムにおいては、企業立地促進のあり方についてぜひご議論いただきたいと思います。一つはインセンティブ制度をどうするのか、また、企業立地促進の観点から、港湾物流以外の土地利用も含めて、今後の土地利用のあり方等についてぜひご検討いただければと考えております。

以上でございます。

【出口委員長】 ありがとうございます。それでは、続いてもう一つのテーマのアイランドシティの土地価格・立地促進策等についてもご説明していただきまして、後半でそれぞれ区切って議論を進めてまいりたいと思います。よろしく申し上げます。

【事務局（馬場）】 福岡市港湾局の馬場でございます。「アイランドシティの土地価格・立地促進策等について」という資料をお手元にご用意いただきたいと思います。

それでは、本市及びアイランドシティの土地価格の動向等①と書いてあります1ページをおあげください。これは全市の地価動向のうち住宅地、それから例えばふ頭の用地などの準工業用地という形で調べております。平成14年から基本的には右肩下がりの状況でございまして10年で20%ほど下落しているという傾向がごらんいただけると思います。

2ページは、今度はアイランドシティ周辺の地価の動向ということで、住宅地と準工業地を拾っております。グラフの中に書いてあります3地点を拾っておりますが、こちらについても10年間で30%以上下落している状況にございます。

3ページ、本市の他の埋立地（百道浜・愛宕浜）の住宅地の地価動向でございます。百道浜は上昇傾向、愛宕浜はおおむね横ばいの傾向にございます。これは良質な住宅街が形成されていることが評価されているものと考えられております。

次に4ページ、今度は近隣商業地でございますが、福岡市全体とアイランドシティ周辺の地価動向をグラフにまとめております。福岡市全体が一番上の青い線でございます。中央区、博多区で一時期大幅に地価が上昇しましたので、平均となりますとどうしても高価格の土地に引上げられ、福岡市全体としては、平成20年をピークに一時期、上昇した形になっておりますが、アイランドシティの周辺の商業地は一貫して下落し、下落率が30%を超えている状況にございます。

5ページは、アイランドシティの民間事業者への分譲実績及び販売単価でございます。下のグラフ、ちょっと見づらいんですけども、棒グラフが分譲の総額でございます。紫

色がまちのエリア、黄色が港のエリアでございます。棒グラフの真ん中あたりの赤い線が平成14年から22年までの年間の平均分譲額41億5,700万でございます。平成18年をピークに平成21、22と売れ行きが落ちてきています。つまりリーマンショックの時期と重なる形で売れ行きが鈍ってきていることがこのグラフから読み取っていただきたいと思います。

同じ5ページのグラフの上に点々という形で散布図——例えばブルーで港湾の分譲単価を示しております。基本的には港湾の分譲単価はほぼ横ばいで動いておりません。こういう価格で実際に民間企業に売れてきたということでございます。しかしながら、19年を境に民間企業に売れていないという事実がございます。それから、ピンク色の集合住宅も、分譲単価についてはほぼ変更がございません。集合住宅については18年までを境に、売れた数字としてはここで単価が出ている状況でございます。それから、複合といいますのは、集合住宅や複合的に低層階に商業施設が入ったりする用途の価格でございますが、こちらについては平成18年に売れた単価がここに出しております。それから、産業系というのは医療系の施設になりますけれども、平成19年、22年と単価が横ばいという状況でございます。

次の6ページは、今後の立地・開発に向けた課題を整理しております。基本的には今まで事業者等から聞いてきた意見を表にまとめたものでございます。総括的に見ますと、現在の厳しい社会経済情勢や今後の景気の見通しが不透明な状況の中、民間事業者は新規の投資に慎重であり、市に対してまちの魅力を高めてまちづくりを先導することを求めています。

それから、商業用地、産業用地、住宅用地ごとに、以下のような意見をいただいているところございます。

商業用地は、下の図と照らし合わせながら見ていただくとわかりやすいと思いますが、赤い丸で囲んだセンター地区が中心になります。周辺の商業地域と比較して土地が高い、また、商業施設は現在、賃貸による事業展開が一般的なので、分譲によるスキームは難しく、賃貸のスキームが望まれている、また、商圏の半分が海で島形式であることから商圏人口が見込みにくい、あと、投資総額が大きくなるため現行の立地促進交付金では事業者にとって進出するだけの誘因にはなりにくいというお話などをいただいております。

産業用地（まち）の部分は、下の図のブルーに当たるところでございますが、周辺の北九州市や久留米市の産業用地と比較して土地が高い、それから、オフィス需要というのは

都心部に限られておりますので、なかなか郊外部までは出てきにくい、また、事業者が求める土地の広さは数百から数千平方メートルという事例が多いので大規模なニーズはあまりない、それから、周辺に関連事業者が立地する核となる施設とか支援施設がない、投資金額が大きくなるため、現行の立地交付金制度では誘因にはなかなかなりにくい、などがございます。

あと、住宅用地に関しては、自然環境と共生したまちづくりを進め、質が高く、魅力ある住宅地を継続的に形成していくことが必要ではないか、生活利便施設や交通利便施設の向上、あるいは公共的施設の充実が必要である、などといった声がございます。

それから、産業用地（みなと）に関しましては、周辺の物流施設用地と比較して土地価格が高い、現行の立地促進交付金では誘因としてはちょっと弱い、などといったお話がございまして。

7ページ以降は参考でございます。7ページは前回説明したものでございますので、省略させていただきます。

8ページの立地促進策も前回説明させていただいたもので、対象分野として全市を対象としたものでございますので省略させていただきます。

9ページも前回掲載したものでございますけれども、表の中で赤く塗っておりますアイランドシティなどの重点地域には手厚く助成しているということです。

10ページも前回説明させていただいたものですので省略させていただきます。

11ページは、他の政令指定都市の立地促進策の概要ということで、基本的には前回説明させていただいたものでございますので、こちらも省略させていただきます。

13ページは、福岡市、横浜市、神戸市、北九州市の立地促進制度をもとに投資額に対して面積と施設を同じぐらいにすると、どのぐらい立地交付金などが出るだろうかと単純に試算してみたものでございます。詳細にはご説明いたしません、下に補助金の額が出てきます。これは土地価格の違いがかなり大きく響いているんですが、補助金額がそれぞれの都市によって違いますし、初期投資に対する負担の軽減率の割合も違ってくるという形で、いろいろな都市で状況が違うということでございます。

それから15ページは、前回委員会で、臨港地区ということではいろいろな規制があるのではないかという話もございましたので、都市計画法による規制、港湾法による規制、公有水面埋立法による規制ということで、法律の規制を3点書かせていただいております。

都市計画法の規制というのは、若干なじみが深いんじゃないかと思いますが、まちづく

りエリアでいきますと、住宅複合・交流ゾーンは、第二種中高層と第二種住居地域がございまして、新産業・研究開発ゾーンは第二種住居地域の用途地域に当たります。センター地区は商業地域、みなとづくりエリアは準工業地域と用途指定されておりますので、都市計画法に基づく用途地域の制限で、立てられる建物に制限が出ているものでございます。

それから、港湾法による制限でございますが、みなとづくりエリアだけでございます。みなとづくりエリアについては、港湾を管理運営するために必要な地区として、臨港地区に指定されております。また、みなとづくりエリアについては、旅客または一般の貨物を取り扱わせることを目的とする区域（商港区）に指定されており、立地できる建物等は倉庫などの港湾施設のほか、ターミナル、中央卸売市場などに限定されております。

次の公有水面埋立法による規制については、埋立地の処分については、竣工後——土地ができてから10年間は適正な価格で売りなさい、相手方について適正な選考方法（原則公募）で売りなさい、土地購入者がみずから利用しなさいとされ、いわゆる転売する形で事業者に売るとは難しいということでございます。これらの制限が竣工後10年間はございます。下の米印に書いておりますけれども、アイランドシティでは、港湾法58条や従前の特区制度の適用を受け、制限期間を5年に短縮したエリアもございます。現在、上記の制約を受けるのは、まちづくりエリアの北半分の市5工区のみでございます。

次の17ページの参考5につきましては、アイランドシティの現状分析をもっとするべきではないかというお話をいただいておりますので、アイランドシティの強み・弱み、それから機会・脅威に分けて分析させていただいております。緑の字につきましてはまちづくりエリアに関する事で、青字に関しては港づくりに関する事でございます。

まず、アイランドシティの強みでございます。充実した航路、これは先ほどご説明したとおりなので省かせていただきます。それから、都市部に良好かつ大規模な土地ということで、大規模かつ成形な区画の計画的な確保が可能であると。この辺は特徴的なことだろうと思っております。

次の緑の字のところの教育環境、住環境への高い評価がでございます。

それから、周辺に自然に恵まれた環境、レジャースポーツ施設、環境関連施設があるということで、アーバンリゾート地としての可能性があるのではないかというのがアイランドシティの強みでございます。

弱みとしましては、まちづくりとかみなとづくりが初動期であり、市民や企業が将来のまち、港の姿を確信を持って認識しづらいところがございます。まち・みなとが形成途上

である場合、企業等は進出に慎重になる傾向にあるということがございます。

二つ目は低いまちの認知度ということで、マイナスのイメージの情報はかなり知られていますが、実際のまちのよさはなかなか伝わりにくいということもございます。

それから、まちの認知度を十分に高める核施設が今のところございません。

公共交通機関や道路網が弱いということがございまして、公共交通機関はバス頼み、バスは主に天神方面、島であるために3本の橋以外には迂回路がない、自動車専用道路の延伸や海の中道大橋4車線化は現在取り組んでいる途上で、平成25年度末あたりになると大幅に改善されると思いますが、もうしばらく時間がかかるという状況でございます。

それから、都心・空港へのアクセスということで、商業とか業務の立地としては都心に比べて不利なアクセスであると。

あるいは、少ない島内居住人口、従業員人口ですので島内需要に限られるということで、島外からの広範囲な需要の取り組みが不可欠であるということもでございます。

それから、アイランドシティを取り巻く環境の中でアイランドシティがいい方向に働く機会がございます。アジアとの交流が活発化している、福岡市新病院の進出が決まった、環境エネルギー問題の取り組みをやっている、そういったことがございます。

それから脅威としましては、アジアの玄関口を標榜する他都市との競合や差別化の問題、あるいは市内の他の埋立地との競合とか差別化の問題、また周辺の地価が下落傾向にある、景気が低迷し今後の見通しが不透明である、などが挙げられると考えております。

説明は以上でございます。

**【出口委員長】** どうもありがとうございました。今、二つのテーマについてご説明いただきましたが、二つに区切ってご議論いただきたいと思っております。

最初に説明いただきました博多港の将来像についての内容に基づきまして、博多港、みなとづくりエリアについてご意見、ご質問でも結構ですが、いただきたいと思っております。

**【増山委員】** みなとのあり方についてですけれども、この資料を拝見して、この20年、30年の間に圧倒的な物流増に、博多港だけではないですが、日本の港はハード面・ソフト面で対応できなかったということだと思います。

ここで書いていただいているのは、多分、博多港としては、量というよりは特色ある港として生きていくんだと。ですから逆に言うと、当然アジアのハブを目指すのではなく、釜山や上海といったところをうまく使っていこうということだろうと理解しました。間違

っていたらご指摘いただけたらと思います。

そういう中で、物流センターなんですけれども、コンテナの荷物の荷さばきというのは必ずどこかでやっている話だと思うんですが、それを今どういうふうに把握されているのかなと。どこかに持って行って荷を解いて、そこでまたまとめて出していると思いますが、そこと比較してアイランドシティが劣っているからなかなか民間が出てこないのか。端的に言うと、比較したときに土地代が高いから出てこないということなのか。それだけの問題ではなく、例えば全体の荷物量がここだけだと少な過ぎる、だからどこかに持って行って集めて、さらに分散したほうが効率がいいという事情があるからなのか。そういったところを教えていただきたいと思います。

【出口委員長】      ありがとうございます。今ご質問いただきましたが、港湾局のどなたかお答えいただけますか。

今、企業立地促進のあり方ということで説明いただきました。スライドも15ページ目を出していただきたいと思います。1番のインセンティブ制度のところに書いてある「物流施設は初期投資額が大きくなる」にも関係すると思いますが、この初期投資額の大きさだけが立地の障害になっているのか、あるいは荷さばき等のトータルのコストの非効率さのようなものが立地の阻害要因になっていないのか、そういった確認かと思われまけれども、いかがでしょうか。

【事務局(清家)】      みなとづくりエリアの土地分譲を担当しております清家と申します。私からお答えいたします。お手元の二つ目の資料、土地価格・立地促進策に係ってくるんですけれども、6ページをお開き願いたいと思います。

博多港に到着しましたコンテナは、ご承知のように、形態がコンテナということでシャーシの上に乗りまして容易に移動できるようになってございます。したがって、コンテナを内陸地、例えば一番下の行に書いていますような箱崎ふ頭、あるいは北九州、福岡インターの近く、さらには鳥栖の物流施設まで容易に移動できるようになってございます。こういう場所でコンテナを開いて荷物を出す、あるいは、その場所でコンテナの荷詰めをする作業が可能になってございます。

実際、私どもが分譲協議を行う中で、関東の荷主さんや企業の方が多いわけなんですけれども、関東企業からすると、我々アイランドシティの土地の価格がちょっと高過ぎる、ひいては倉庫の賃料に影響して、結果的に賃料も高いんだと。関東の方からすると、福岡といえどもしよせん九州だというご認識を持たれていらっしゃるって、関東と同じような賃料は

到底あり得ないんだと。これは理屈ではなく、そういうご認識でございますので、なかなか分譲協議が容易に進まないという部分がございます。

今のお答えでいいのかどうかわかりませんが、そういう状況でございます。

【出口委員長】 今の説明でおわかりいただけましたか。いかがですか。

【増山委員】 要は土地の値段の問題だということですか。そういう理解でよろしいですか。

【事務局（清家）】 一番大きな要素は価格だと理解してございます。

【出口委員長】 それ以外の条件は、ほかの港と比較したときには不利にはなっていないという認識でよろしいですか。そういうご質問ですけれども。

【事務局（渡邊）】 先ほどの委員のこういう理解でよろしいかというのは、おっしゃるとおりでございます。全体の量的拡大というよりは、コンパクトでも特色ある魅力をつくっていくというのが博多港の大きな方針でございます。

それと、土地価格以外の面で博多港がどうかということにつきましては、博多港の背後圏では陸海空の輸送モードがかなり整備されておりますので、交通面とか背後の都市力を考えますと、ほかの港に劣っていないと理解しております。したがって、大きな要因といたしましては、やはり土地価格にあるのではないかと考えております。

【出口委員長】 増山委員、よろしいですか。

【増山委員】 はい。

【出口委員長】 みなとエリアに関しましてほかはいかがでしょう。

【伊東委員】 価値の問題も含めて、対アジアだけでは価値を醸成しにくいし、地価に対しての評価もそこにとどまるのかもしれませんが、10ページに書いてあります日本海側拠点港に応募されたということですが、これはある意味、対アジアだけではなく、国内的には北前船を想起させるような、日本海側のネットワークの再生にもつながるものではないかと思えます。むしろ、その方が重要な価値を持つこともありうる。

そういう意味では、福岡はアジアに近い、さまざまな拠点港につながるができるというと、まあ特色ある物産であれば、そのようなこともできると思うのですが、日本海側に面している拠点港はすべてそのような利点を持ちうるわけで、それだけでは説得力が弱い。そこで、どのような意図で応募されたのか、また、福岡がどういうアイデンティティーをそこに込めようとしているのかがこの1枚だけではなかなかわかりにくいので、そこら辺をご説明いただけますでしょうか。

【事務局（渡邊）】 ご指摘のように、日本海側の拠点港の選定は、対岸の中国、韓国、ロシアなどの活力を取り込んでいこう、そのために26港のうちの幾つかを拠点港としていこうという趣旨でございます。

博多港の場合、ターゲットはやはり韓国、中国だと考えております。先ほど申しましたように、物流はコンテナ、フェリー、RORO、人流についてはクルーズ、定期旅客と、四つの輸送モードについて応募していただいて結構です、幾つでも結構ですということですが、博多港はすべてに応募しております。

先ほどのRORO、フェリーに関しては、博多港の地理的優位性を生かして、中国や韓国との間でスピーディな物流を実現していくことを大きな基本方針としております。

コンテナに関しましては、先ほど申しましたように、ヨーロッパをラウンドする長距離基幹航路が来ていまして、荷物も相当増えております。したがって、これから太平洋側の港湾を代替する機能もあわせ持つ拠点港にしていきたいということをテーマに応募いたしております。

クルーズ、あるいは定期旅客については、どちらも日本一の状況になっております。これからは日韓や日中の交流における我が国のゲートウェイになるという考え方で応募いたしているところでございます。

以上でございます。

【伊東委員】 クルーズは福岡市も誘致に努力していらっしゃるし、非常にいいと思うんです。私も世界一周クルーズにかかわったことがあるんですけども、これからの日本の観光の可能性という意味では非常に高いものがある。しかし、今のところでは寄港地としての福岡港はあまり評判がよくないですね。福岡に接岸して上陸しても、景観を含めたアメニティーはかなりおくらしているのではないかと思います。そういうときに、コンテナ港ではあるけれども、景観の美しいアイランドシティを寄港地にする可能性もあるんでしょうか。

【事務局（渡邊）】 やはり博多港全体、それぞれの機能を混乱することなく整序していくことが大変重要なことだと考えております。アイランドシティはコンテナターミナルという位置づけをいたしておまして、人流につきましては今の中央ふ頭を位置づけしております。中央ふ頭につきましては、今、様々な整備をさせていただいているところでございますけれども、アジアからの人流が急増しており、これらを受け入れるための基盤というものに対して今からではございますが、これからスピード感を増してしっかり取り組ん

でいきたいと思っております。

**【出口委員長】** 今の考え方の整理で、博多港全体を考えたときに、要するにクルーズ船などが増えている、その機能をアイランドシティに持ってくることはあり得ないということですか。

それと、中央ふ頭でクルーズ船や客船などの人流は受け入れるということであれば、逆に、中央ふ頭なり博多ふ頭なりは人流で整備していくときに、例えば一部の物流機能がオーバーフローしてしまったら、アイランドで受け入れていく可能性があるのか。みなとエリア全体で考えたときに、アイランドシティの今後の可能性をもう少しご説明いただきたいと思えます。

**【事務局（渡邊）】** 12ページの博多港の現状の写真を見ながらご説明させていただきたいと思えます。

まず、人流に対応するということになりますとC I Qの関係がございます。今、1カ所に集中しておりますので、税関も入管も非常に効率的な運用をさせていただいているところでありま。仮にアイランドシティにクルーズ船を着岸させるとなると、今はそれに沿うような岸壁がございませんので新たに岸壁の整備が必要になってくること、また、C I Qという効率的な体制が分散してしまうということから、絶対ではありませんけれども、あまり選択肢としてははないのではないかと考えております。

中央ふ頭は今物流も一部ありますけれども、やはりこれから人流の拠点に特化させていくことは必要なことだと思っております。では、中央ふ頭の今の倉庫あたりをクリアランスして、果たしてアイランドシティに持ってこられるのかについてですが、中央ふ頭における物流の大半は、臨港地区にありますけれども、大体が陸・陸、都心物流です。ですから果たしてコンテナターミナルを生かした物流拠点にこれらの物流施設がなじむのかということもあるかと思っております。

現時点での大きな考え方といたしましては、やはりアイランドシティはコンテナターミナルで、コンテナターミナルに必要な物流センターをつくっていくんだと。こういう考え方を基本としているところでございます。

**【出口委員長】** よろしいですか、伊東委員。

**【伊東委員】** はい。

**【甲斐委員】** 少し専門的な立場の者から説明したいと思えます。

今、事務局からいろいろ説明がありましたが、博多港は、コンテナを取り扱い出してか

ら、港湾整備が貨物の増加に追いつかない状態できています。つまり港湾の整備が後追いとなっておりま。箱崎ふ頭ができて、香椎パークポートができて、アイランドができてはありますが、事務局から説明がありましたように、後追いであるがゆえに、博多港の夫々の埠頭の役割分担が非常に不十分、不明確になっています。最終的にそれがうまくいくのはアイランドができてからといえます。事務局からは遠慮して設備のことをあまり言われていませんが、この中で13ページを見てもらったらいいと思います。第1回の港見学の時に大きな船が入っていましたが、あの沖側にくびれたところがあったと思います。あそこがアイランドシティ沖合の端のところですが、ここに岸壁が出来て初めて博多港が一つの港としての役割を十分に果たせるようになります。今はまだ不十分なのです。

なぜかといいますと、2回目でも言いましたように、東日本大震災が起こって、次の東海・南海地震なんかを考えたときに、博多港が日本海側の拠点港湾として京浜・阪神港の代替えとしての役割を果たすためには、少なくとも1,000メートルつながったバース、つまりこの前の見学の時コンテナ船が1艘着岸していましたが、ああいう大型船が2艘連続で着岸でき、荷役ができるコンテナバースが最低限必要です。まず国として見たときに、日本海側にあれだけの数の港が拠点港指定を申請していますが、一つか二つに集中集約すべきと思います。そして、博多港の今まだ海の部分とになっているここに早くDバースをつくって、京浜・阪神港の代替港としての機能を持たせなければなりません。ですから、福岡市も遠慮せずに、国に早くDバース建設の申請・お願いを出すべきだろうと思います。

今、国際RORO船の上海エクスプレスがアイランドシティの一番陸側奥に着いています。なぜここにしているかといえば、アイランドシティの整備を進める上、仕方なく着けているのです。今、同じような貨物が、東京から内航で同じようなRORO船で箱崎ふ頭へ来ています。又皆さん目にするように、箱崎の高速の反対側には全国から貨物が鉄道で運ばれてきているJRのコンテナターミナルがあります。国際RORO船、内航の東京定航船、全国をつなぐJR貨物鉄道、もっと言えば福岡空港、そして福岡インター、それらで陸・海・空がつながった効率的な物流が出来るのです。

上海エクスプレスは現在週2便ですけれども、10月から3便になります。博多港は、少なくとも中国から来た貨物、それから中央ふ頭に入っている韓国釜山との国際フェリー・カメラと日本国内をつなげる一番の基地という性格を持った場所なのです。資料には24年に国際RORO・上海エクスプレスをアイランドから箱崎ふ頭にシフトとしておりますが、国際RORO、国内の内航、JR、これらをつなげ、関東・関西や東北、北海道の

お客さんに対してコストの安さ、時間的早さを提供し、それからCO<sub>2</sub>の削減、モーダルシフトを考えたときに、博多港の将来を事務局はオンリーワンという言い方をしています。

もう一つ、RORO船は1回に積む荷物の量が少ないです。ですから、一度に多くのコンテナを運べる国際コンテナ船のターミナルとしてアイランドと香椎パークポートの整備と航路誘致が必要です。そして今さら中国・韓国と競争してももうどうしようもありませんが博多港に寄港する国際コンテナ船は少なくとも香港、シンガポールぐらいまでを直接つなぐコンテナ船が出這入りするようになればいいと思っています。後追いで行ってきた博多港整備ですが、アイランドシティにDバースが、できることによって、ようやく港らしい港になるということです。

じゃあ今からの一番の問題は何か。それは後背地にどういう企業を誘致したらいいのかです。先ほど増山委員が言われましたように、はっきり言って土地が高いです。だから、土地をどこまで下げられるのか。マンションみたいに頭金を入れて、あとは延べ払いとか、賃貸で借りられるとか、そういう支払いの方法、要するにインセンティブをどうしたらいいかです。討議が総論的な話になっていますが、各論の話は部会や小委員会みたいな形でどういうインセンティブがいいのか、どのような企業が誘致出来るのか等を討議していくことが必要だろうと思います。

特に先ほど増山委員からあった値段だけかというのは、値段だけではない面もあります。なぜかという、日本の大手メーカー企業はほとんど外国に出ていっていますが、日本の大手メーカーの物流基地は関東と関西の2カ所です。例えばパナソニック、シャープ、トステム、岡村などの大手は東京と大阪の2カ所に物流センターを置いて、九州には大阪から運んできていますから、「3カ所目どうですか」「こういうメリットがありますよ」とメリットを出してやって初めて荷物が増えるのです。値段だけではない方策を考えなければいけないというのが一番大きな課題だろうと思います。

長くなりましたが、物流関係の出身のものですから、詳しく説明させていただきました。

**【出口委員長】** 大変理解を深めることができました。ありがとうございます。

ほかに何か港エリアに関してご意見等ございますでしょうか。

大分課題がはっきりしてきたような気がします。土地価格が相対的に高い、それに起因する初期投資が大きいことが企業が港エリアに立地する阻害要因になっているということです。ですから、まさに甲斐委員がおっしゃったように政策的にどこまで下げられるかということが問題になってくるわけです。そういう意味では、ここで議論するまでもなく、

答えは非常に簡単なような気がしてなりません。

あと、非常に未完成な状態であるということですから、完成を急ぐ必要があるだろう、ネットワークとしての完成度をもっと高めていく必要性が2点目にあって、それをどうやってさらに加速していくか、今の計画をもっと前倒ししていくことはできないか。

この2つの要因が大きいということですね。

はい、どうぞ。

【甲斐委員】 それと、後背地のところに今回大同青果さん、3市場さんが入ってくるという説明があったと思います、第1回目か第2回目であそこに人がにぎわえるような福岡フードランドというようなものができたらいいなという話をしました。今、大同青果さんと私ども貿易会から、一部市の幹部の皆さんにもお話しさせてもらっていますが、せっかく3市場が来るのであれば、青果市場を核として、周辺に場外市場、道の駅、インポートマート、グルメタウン、屋台タウンなど、いろいろなものを呼び込んで福岡フードランドとして活性化しようじゃないか、できるのではないだろうかとの話をしています。

皆さん、青果市場に行かれたことがあるかと思いますが、五十川は朝、入る車と積んで出ていく車でものすごく混雑します。そうしたことから、アイランドシティに出てくるには高速道路の延伸が必須条件です。そうして駐車場昼は空いています。その空いた駐車場を使いながら、マイカー等で来ていただいて、食を知る、また見せ物やイベントを催す施設をつくったらいいですよと。そうしたら少し付加価値がつく。

保管するだけの倉庫だったら今の分譲単価では絶対に合いません。ですから、フードランド、また食品加工、流通加工、部品の加工といった付加価値をつける。もしくは国や県と一緒に総合保税区のような特区がほんとうにできるのであれば、そこに海外から持ってきて保管する。例えば、今から中国の食品はふえますので、それをあそこに置いて、出るときに初めて輸入の税金を払うとかいう保税特区ができれば、企業のキャッシュフローにとってはものすごくいいわけです。付加価値を高める手法の勉強、付加価値を創り出さう企業の誘致が一番の今後の課題だと思います。

【出口委員長】 ありがとうございます。今スライドもスクリーンに出していただいていますけれども、13ページ目の航空写真を見て、上の青果市場用地と書いてあるところの隣の半分がこれから埋立事業の行われるエリアですかね。この上半分のエリアにどういう新しい機能をつけ加えることができるのかが今後の中長期的な課題かと思います。このあたりについてアイデアやご意見があればお願いしたいと思います。なければ、持ち帰って

次回以降に引き続き考えていただければと思います。よろしいですか。

それでは次のテーマに移りたいと思います。先ほどご説明いただきましたが、アイランドシティの土地価格、立地促進策等についてということで、もう1枚の資料をもとにご意見等いただければと思います。ご説明いただいた中に課題なども整理していただいておりますので、そちらを参考にしながらご意見をいただければと思います。いかがでしょうか。

ちょっと考えていただいている間に補足をお願いしたいのですが、5ページ目のスライドです。土地価格の動向等の⑤で棒グラフの説明がありまして、平成18年が突出していて、それから22年度までずっと落ち込んでいます。このグラフは博多港開発なり福岡市なりが最初に事業者の販売するときの分譲額とか土地の販売量と考えてよろしいんですか。先ほど、年を追って落ち込んできているんだと説明があったんですが、毎年同じ量の土地を供給していて、その中で、例えば経済状況が悪くなって、年を追って分譲量が落ち込んできているというならわかるのですが、多分土地の供給量が毎年違うのではないかと思うんです。整備できた土地を、その都度、提供してきているので年次によって土地の供給量が違うわけです。当然、分譲している量も違うわけですね。その辺が、先ほどの説明で私は「おや?」と思ったんですけども、補足していただけますか。

**【事務局（馬場）】** 補足させていただきます。一つにはまちのほうの分譲に関しては、確かに供給量が常に一定ではございません。といいますのは、事業環境等が整って公募というスタイルで事業者を募集していますので、例えば、今でき上がっている土地についても必ずしも供給している——今おっしゃっているように、公募して事業者を求めています。一方で、需要が大幅に増えていけば、まちづくりに支障がないことを前提に並行して開発することもできると思っております、そういう意味ではまちづくりエリアについてももう少し需要があれば供給ができたのではないかと考えております。

**【出口委員長】** いや、要するにこの棒グラフをどういうふうを読むのかというご説明が今までの私の理解と少し違っているんです。平成18年度が突出していて、22年度に行くに従って落ちている、年次を追って落ち込んでいることは、そもそも土地の供給量が18年度が一番多くて、21年度は非常に少なかったんで落ち込んでいるのか、それとも同じ量を供給しているのに経済情勢が悪くなったりして落ち込んでいるのか、このグラフをどう読んだらいいんですかという質問です。

**【事務局（馬場）】** 復唱になるかもしれませんが、基本的には土地の需要に応じて供給量を増やしたり減らしたりしています。売れる見通しがある分を供給しているので、見通

しがあれば、例えばインフラの整備とかを急いで供給していくという形になります。そういう意味では、おっしゃっているとおり供給量が一定ではないというのは、それだけの需要がなかなか見出せないからだ、そのためにこういう右肩下がりの供給になっているところでございます。

【出口委員長】 わかりました。

ほかにかがでしよう。大庭委員、お願いします。

【大庭委員】 いろいろなお話を聞いていて、どこに問題があるかは大体皆さんご理解されていると思うんです。特に土地価格の問題については、第1回目の最初に私が森委員や村田委員とアイランドシティにお伺いして実際に住んでいる方からお話を聞いたとき、この委員会での私の仕事は、既に住んでいる方、住もうとしている方のために何ができるかということなんだと感じたんですね。結構高くて大変ですよ。既に先行投資されている方がいらっしゃるんだから、これをいかに守っていくか。港については甲斐委員からも詳しく、これからどうしていくかというお話を聞いたんですが、まず住宅に関しての付加価値を考えないといけない。

はっきり言って、今下落していますよね。私の知人は東区の青葉を坪40万円で買いましたが、最近では28万円という評価です。実際に下がっています。その中で、アイランドシティは、できることなら高いイメージ——安心・安全も最高で、教育も、特に小中学校は福岡市から優秀な先生が集まっていて、これも一つの売りですよ。そうしたら、安心・安全を含めて、冒頭で述べた交通アクセスの確保などをやっていくんだと。皆さん買われていますけれども、ほんとうに皆さんが住みたいなといういろいろな付加価値を一つ一つ確実につくっていくんだと。

安藤委員がおっしゃった意味はよくわかるんです。交番をつくるのがどれだけ大変か。私、数年前に福岡県警で第一線警察機能強化委員の委員になりまして、効率的に運営するために福岡県下40署を34署に減らしました。でも、私はあえて、ものすごく難しい中でも、できることなら長期的には交番というのは必要だろうと。

災害時においてのこともそうです。ちょっとお聞きしますけれども、今アイランドシティ内に災害時の緊急避難所という建築物はあるんですか。そこには水などはある程度の量が既に用意してあるわけですか。

【森委員】 わずかです。

【大庭委員】 基本的には災害時の緊急避難所には防災情報無線も当然必要ですし、簡

易シャワーやトイレ、収容人員に供給できる水も必要です。そこら辺も含めての付加価値といたしますか。

キャッチフレーズがいろいろありますけれども、どこよりも安心・安全、市民があこがれる住みよいまちといたしますか。それには最初の交通アクセスの問題もあります。ありがたいことに、今度、こども病院ができますよね。それに付随してまた病院施設ができないか。要するに医療と福祉とを含めた施設がどんどん増えていかないかと。なおかつ、将来的に村田委員と伊東委員とちょっとお話ししたのは、ビルの霊園のようなものをつくれば結構高い値段で売れるんじゃないか。そういうことを考えていたら土地もある程度売れるだろうし、それに付随してやれないかなと。

とにかく付加価値をいかに高めるか。それにはまず交通アクセスと病院です。学校はすばらしいと思っています。

【出口委員長】 ありがとうございます。

青木委員、お願いします。

【青木委員】 青木でございます。今日、皆様のお話をずっとお伺いしながら、どこから質問なりコメントなりができるかなと考えつつ、なかなか発言の切り口が見つからなくて今まで来ました。今、皆様のお話を総体的にお伺いしながら、「やっぱりそうだ」と思ったので手を挙げました。

土地の値段が下がっていると。それから、先ほど港の機能の話もありました。私、前回、この会議に参加させていただいたときにも申し上げたかと思えますけれども、アイランドシティの未来を語るときに、ここにだけに焦点を絞って話しても多分解決できません。全体的な福岡の未来像の中でアイランドシティがどうあるべきかということがきちんとリンクされた形で議論されないと、多分、ほんとうの理想的な形にはできません。値段が上がらないのも、きっと買われる方が、ここが将来どういう機能、どういう性質の土地となるのか——住宅ゾーンが中心の土地になるのか、研究施設になるのか、物流を中心にした地域になるのか、そういったはっきりとした目的、未来像が示されていないので、なかなか人が入ってきにくいし、値段も決まらないということがあろうと思います。

もう一つ、交通の問題をおっしゃっていましたが、もしここを物流中心のエリアとしていくのなら、先ほど甲斐委員さんがおっしゃられたような、鉄道を含む陸路、海路、空路のすべてがリンクしたような一大エリアにしていけないと、その機能は生きてきません。そうではなく、医療や教育、文化、住居といったことを中心としたエリアとするなら、

従来型のバス路線を増やすだけでは未来を語れるエリアにはなりません。例えば、地下鉄がきちんとつながって、そこには研究機関があり、人がいっぱい住んでいて、そこから都心へ通いやすい地域にしていく。そういう未来像、ランドデザインがきちんと示されれば、おのずとそれぞれの機能をどう生かしていくかが見えてくるし、値段も含めた土地問題も初めて未来が見出せるような気がします。そこが大きなネックになっているのでしょうか。

ちょっと勉強不足かも知れませんが、アイランドシティの未来像をどういうふうにランドデザインするかということについて、福岡市の長期ビジョンの中で既にお持ちであれば、そういうことを委員のみんなに示していただいて、そこで初めて議論ができるのではないかと思います。個々の機能だけで議論していても全体像につながらない気がします。それが今日の意見です。

【出口委員長】 ありがとうございます。前日も同じような意見を青木委員からいただきましたが、今回までは第1回目に決められたプログラムに基づいて資料を用意していただいております。できましたら4回目にもう少し全市的な観点からアイランドシティの位置づけ、交通網のあり方、あるいは全市的なプロジェクトの状況、財政的な側面などを冒頭にご説明いただき、それを認識した上で、議論をしていただきたいと思います。事務局には、次回、資料を用意いただくようにお願いします。

どうぞ。

【大庭委員】 青木委員がおっしゃることはよくわかるんですよ。ただ、全体の計画としては、私はちゃんどつくっていると思うんです。ただ、これでいいのかということは今言ってるんですね。おっしゃるように、冒頭、理想を持ってトータルにと。でも点がしつかりしていなかったら私はすべてができないと思います。点が幾つかあって、それが線になって面になるわけですから。

今おっしゃいましたけれども、地下鉄の問題は、お見えになる前に私も話したんですが、財政的な問題とかで構造的に無理だと。だから、できることからやりましょうと。私が最初に森委員と村田委員とお話したときに、今住んでいらっしゃる方、計画では将来住まわれる1万8,000人の方のためにと。あとの部分については専門の方がやればつながっていくと思うんです。そういう意味では、まず実現可能なところから、しかも理想を追ってやりたいというのが私の考えです。

【出口委員長】 どうもありがとうございます。

では、伊東委員、その次に平山委員、お願いします。

【伊東委員】 先ほど委員長が棒グラフの意味がわからないと言われたんですが、私もよくわからない。つまり、下落率が30%を超えているといいましても、今ここで話しているような状況だと地価が上がるわけがないと思います。文化施設や交通網が整備されて、もしくは環境全体の建設ビジョンができて、都心部とのつながりもできて、そこで初めて、それに見合った地価なのかということが問われる。それはいつ売るかということにかかわってくると思います。できたら売るということでは、この下落率はとめられないと思います。

また、もうかなりの方が住んでらっしゃるということで、アイランドシティ——島という性格上、今日も幾らか出てきたイベントなどのソフトコンテンツによる地域活性化のフェスティバルシティというブランド形成という視点は非常に重要だと思います。そのためにも施設整備や環境整備をしなければいけません。さまざまなイベントを行ってきた経験で言えば、ある意味で、橋だけで都心と連結することはセキュリティーが守りやすいことにつながっていますけれども、島の中での騒音や渋滞など様々な問題がどういうふうにかかわってくるかということについてはなかなか解決が難しい問題になると思います。安藤委員に、その点について伺いたいんですが。

【出口委員長】 どうですか。では、安藤委員。

【安藤委員】 先ほどの甲斐委員の話に、五十川の市場の周辺で車が大渋滞をするということがありました。私の頭の中に何となくイメージが浮かびまして、市場が来ると、それこそ貨物で大渋滞になるだろうという気がします。それから、こども病院も誘致されます。貨物と一般車両がいわゆる居住者の皆さんに相当な迷惑をかけるのではないかと。排ガスの問題もありますし、果たしてこれで大きなイベントなどに対応できるのかなと。今度花火大会が予定されていますけれども、大渋滞をいたしますね。8月25日に飲酒運転撲滅大会をいたしまして、車両検問をかたらい橋の近くでしました。イオンの近くです。車両検問をただで、署からイオンのところまで1時間近くかかるという実態です。

私はどちらかというと悲観的に見るのが仕事なんですけど、たった車両検問をただでそんな状態ですから、今の話を聞きまして、その悲観が大変大きくなりました。そういう印象です。

【出口委員長】 まちを活性化するためにどんどんイベントを打っていくことは非常に重要な方法ですが、アイランドシティではアクセスが非常に限られていて、どうしても橋

を渡らなければなりません。そういった懸念事項を詰めないといけないということですね。

平山委員、お願いします。

【平山委員】 平山でございます。先ほどから価格のことが非常に話題になっています。先ほど積水ハウスの方がお話になりましたけれども、一般的に生活する場合、交通的な条件がどうなのか、環境条件や行政的な条件がどうなのかといった、我々が専門的に言う価格形成要因については、位置的な条件については、先ほどから言われるように大変すばらしい、すぐれている。また、アメニティ（環境条件）の中の教育関係はすぐれている。ところが、毎日生活する上で人間は食べないといけないんですけれども、そういう日用品店舗については香椎浜のイオンに依存せざるを得ない。車で行けば大した距離ではないですけれども、それでも4,500人の1,500世帯ですから、スーパーを最低1軒は立地できるだけのポテンシャルはあると思うんです。それを民間にゆだねて、来ないからとほうっておくのは、アイランドシティを推進するディベロッパー、つまり市の責任放棄になるのではないかと。

また、医療施設も、こども病院は国際的に最先端の最高度の対応ができる施設ですけれども、アイランドシティの人だけ元気なわけではないんですから、人間は病気をするわけですから、一般の医療機関がなければいけません。そういう生活利便施設を充実させなければなりません。そのネックになっているのが価格であると。

私は前回言いましたけれども、スーパーが高い値段で土地を買って長期で回収するのはなかなか難しいので、事業用の定期借地権のような形をとってまちを充実させていく。そういう考え方をとっていかないと、鶏が先か卵が先かの議論になって、なかなかうまくいきません。そういう中で、委員長がたまたまセンター長をお務めの柏の葉アーバンデザインセンターのいろいろな意味での先進的なまちづくりのノウハウをかりて充実させるのも一つの手でしょう。

もう一つは港のほうです。ちょっと横道にそれますが、伊東委員がこの棒グラフがわからないとおっしゃったのは、右に価格の数字が入っているからだろうと思うんですね。下のほうの価格は要らないんですね。左側のトータルの分譲額だけでいいんです。22年度は20億弱ぐらいと理解してよろしいですよ。それはすべてまちづくりゾーンの分譲価格ですよ。単価は上のほうの点線で囲んだ水準ということで、これが高ければ、先に少し価格を下げることによって需要を喚起させる方法もあります。効用があつて、相対的希少性があつて、有効需要があつて初めて価格がつくわけですから、相対的希少性が高ま

るほど価格は上がります。需給バランスで価格は決まるわけですから、有効需要が高まるほど上がっていきます。でも、何も無い中、供給を絞って上げようというのは極めて困難です。金利はかさんでいくわけですから、そこら辺は柔軟に考えなければいけません。

そこで、16ページの公有水面を埋立地の処分については竣工後10年間と。これは所有権にいろいろな制約があるんですけども、適正な価格であれば今のマーケットプライスでいいんだろうと思うんです。その中で市の投資額を十分回収できなければ、最終的には市民の税金でもって補てんする。これがパレート最適を害するのか害しないかは別の議論で、価格を維持するためにあまり考え方をいびつにさせる必要はありません。

また、価格が高いと言い過ぎると、今住んでいる方がとても高い値段で住んでいるような誤解を与えて、それなら固定資産税を下げろという話になりかねません。住宅地の中で、今は早良区あたりのほうがうんと高いんです。ところが供給量は圧倒的に東区が多いんです。供給量が多いので単価が上がらないんです。でも、いいところはそれなりの価格でも住もうとします。ちなみに香椎の操車場跡の住宅地などは、昔の御島の最高の価格である15万ぐらいの水準で取引されています。それは利便性などを考慮されているんだろうと思うんですね。

そういうことで、少なくともディベロッパーは、積水ハウスさんのような二次ディベロッパーにすべての環境整備を押しつけるのではなくて、官民一体となって利便施設を充実させていかないと、いつまでも発展性は阻害されたままではないかと思います。

その土地の利用等に見合った価格がつくことは何らおかしいことではないわけです。また、開発費用は分譲価格だけで回収するというのではなくて、固定資産税で回収するという古典的な考え方でよろしいかと思います。

**【出口委員長】** ありがとうございます。では、ちょっと手短かにお願いします。よろしければ、今日初めてご参加いただいた滝本委員から後ほどご発言いただきたいと思いません。

**【甲斐委員】** 私の説明がまずくて、価格を勘違いされたかと思います。みなとでの高いというのは現在の分譲価格では商売にならない、事業が採算に乗らないとの意味でして、反対に、まちゾーンは高くとも高級住宅地としてしまえばいい、いい所に住んでますね、と言われるまちにすればいいと思っています。

**【出口委員長】** ありがとうございます。では、ぜひ滝本委員からお願いします。

**【滝本委員】** ちょっと声がつぶれていてお聞き苦しいかと思います。

実は先週、九州12市で健康まちづくりの研究会が飯塚で行われて、いろいろと聞きました。茨城県の旧太洋村で健康年齢を上げていくことを目的で行われた社会実験をやられた筑波大学の久野先生が全国の17市町村でやっている研究会をされていますが、九州の市町村は非常に関心が高いところが多かったので、その研究会の九州版をつくろうということで、こういう形になって、実質的には第2回目になる今回の研究会には福岡市からも参加されていました。そのときのお話と今回の議論が非常にダブっていて非常におもしろいなと思ったんです。

健康教室とかいろいろな体力向上のプログラムをやると、母集団自身では効果も出て、医療費も10万円ぐらい下がるんだけど、市民全体に広げるためにはソフト、ハード全体の総合的な施策を打っていくことが非常に大事だということです。ソフトでいえばコミュニティ意識を高めるとか、健康に対するリテラシーを高めるとか、ハードでは歩きやすいまちづくり、景観の問題、それから中央は車を排除して、ただし、公共交通機関をきちんとつくっていくということが非常に大事だということです。

福岡市として、エコ、エネルギー、交通、健康、港湾、そういったいろいろショーケースになるようなものをアイランドシティに整備して、全体をスマートシティにするんだというのがこの会の目的だと思うんですけども、やや現実的に難しいだけではなく、ベストプラクティスとか、いろいろな取り組みを参考にしながら、具体的な事例をもとに議論することが大事なのかなと思いました。ちょうど福岡市さんも参加している研究会なので、これはものすごく参考になるなと思った次第です。ちなみに、全国の協議会には山崎副市长が前回オブザーバーとして参加されたと聞いています。

もう一つの具体的な例で、スマートハウス・コンソーシアムというものをアイランドシティでやっています。スマートコミュニティということでは全国で四つのプロジェクトがあって、まさに北九州市が先頭を走っています。ただ、民間のダイナミズムからするとスマートハウス・コンソーシアムというのはすごいなと思っていて、最初15の企業だったんですけども、この1年ちょっとで四十幾つかの企業が参加するまでになっています。アイランドシティの中にある1軒を貸して、1カ月に1遍ぐらい集まっている議論しています。そういう意味でまだアイランドシティに根づいてはいませんが、これが一つの福岡のブランド力、あるいは福岡でおもしろいことをやってみようよという人たちが集まっていく一つのショーケースの先駆けになっている感じがしています。

このスマートハウス・コンソーシアムのメンバーから請われて、じゃあ横浜でもつくろ

うじゃないか、ただし福岡市がヘッドクォーターだよということで、全国的に広がっていますし、シンガポールや、今度は韓国や上海で講演してもらうんですが、いろいろなところで活動についてのセミナーなんかも進めておられます。

我々の中では、九州成長戦略アクションプランなどいろいろな取り組みを進めているんですけども、福岡市は九州の経済のかなめですので、九州のいろいろな動きとうまく結びつけるんだと。また、全国でも福岡が一番社会実験がやりやすいという定評もありますので、そういう全国的な立場、またオール九州の立場からもアイランドシティをうまくショーケースとしてどんどん打ち出していくことが大事だと思います。

ただ、百道や姪浜、天神、博多シティもあって、アイランドシティだけに依存するわけにもいかないでしょうから、その辺の選択と集中というか、切り分けがどうなのか気になるところです。

どうもありがとうございました。

**【出口委員長】**      ありがとうございます。

そろそろ予定の時間も過ぎてまいりましたけれども、では、貫委員、お願いします。

**【貫委員】**      一言だけ。これは事務局への次回に向けてのお願いなんですけれども、二つ目の土地価格の資料の18ページに、まちの認知度を十分に高めるような核施設がないという言葉があるけれども、ちょっと気になるのがサイバー大学ですね。自宅にしながら資格が取れる、大学を卒業できるということで鳴り物入りで入ってきました。ソフトバンクと地元の企業もかなり力を入れてつくったんですが、残念ながら生徒が集まらず、今、ソフトバンクさんが単独でやっておられます。そのうまくいかなかった理由は、どうも文科省のいろいろな事情で規制が厳しくて、新しい学科が作りにくい、生徒を募集する場合の規制が厳しい、いろいろな理由があったようです。これが生き返るチャンスはないのか、この辺ちょっと調べていただけないかというお願いでございます。

**【出口委員長】**      よろしいでしょうか。最後にもし何か言い残していることがありましたらご発言をお願いします。

今、宿題として出されましたけれども、よろしいですか。では、持ち帰っていただくということで。

それでは、予定の時間も過ぎましたので第3回目を終わらせていただきたいと思います。簡単ですが、簡単に私のほうでまとめてみたいと思います。今後の課題になるかもしれません。

最後に滝本委員がおっしゃったように、今、国のいろいろな動きがございます。アイラ

ンドシティをこの動きのどこに合わせて特徴を出して売り出していったらいいのかという課題が依然としてあると思います。特に5工区は、これからまだ100ヘクタールを開発していかなければいけないということがございますし、港エリアも先ほどの航空写真の上半分は、おそらく狭義の港機能以外の機能を誘致せざるを得ないのではないかと思います。そこを港機能とどう組み合わせるといったらいいのかは課題だと思いますので、4回目以降、引き続き、その辺をご協議いただきたいと思います。

私は東京から来ておりますが、印象として東京の方はこのアイランドシティのプロジェクトをほとんどご存じなくて、依然としてローカルプロジェクトですよね。それに対して、もっとナショナルプロジェクトとして打ち上げていくために、どのような努力をすればいいのか。例えば、9月末締め切りだと思いますが、環境未来都市の公募を国でされています。こういったものに応募するための準備を福岡市はされているのでしょうか。総合特区も、これは規制緩和の方だけですが、確か9月末が締め切りだと思います。そういったナショナルプロジェクトに仕立て上げていくための戦略に是非、力を入れていただきたい。

それから、今日も土地価格の話が大分出てきましたけれども、周辺に比べて高いのではないかと。価格の問題に関しては、どうも港エリアとまちづくりエリアでは基本的に私は考え方が違う気がしました。

お話を聞いていると、港エリアに関しては、今、コンテナを中心に機能を集積させようとしていて、考え方が非常にクリアなんですね。コンテナ機能を集積させる目的の下で価格を政策的に下げることが当然あり得るのではないかと思います。

まちづくりエリアでは、16ページの下の方に、竣工後10年間は適正な価格であることと記載されています。この「適正」という用語は行政用語でわかったようでわからない言葉です。適正な価格って何ですかということなんですが、周辺に比べて突出していないという意味なのか、行政の立場から将来の負担にならない価格設定ということなのか。この適正な価格の意味を我々はどう理解するかなんですが、おそらくまちづくりエリアの場合は単純に価格を下げるということではないのだと思います。そうであれば、この未来フォーラムは招集されなかったと思います。今の一定レベルの土地価格を維持しながら、どうやって付加価値をつけていくか、あるいは、まちをどうやってブランド化するかがこのフォーラムの中心テーマだと思います。安易に土地の価格を下げるということではなく、皆様からご意見をいただきたいのは、付加価値やブランドをどうつけていくか。そのために公共交通を導入していくことも一つの大きな柱になるということが今日確認されたと思

います。その辺はまた皆様に今後引き続きご議論いただきたいと思います。

第4回目以降は、皆様にご意見を出していただいて最終的に提言をまとめることにしていましたが、青木委員や他の委員の方からの要望もあり、もう少し全市的な観点でアイランドシティをどう位置づけているのか市の考え方を聞きたいということですので、福岡市全体のビジョン、主要プロジェクトの状況、産業の振興や集積、交通体系施策、さらに財政状況が当然関係するので財政状況、その4点について簡潔に次回に資料を用意いただいでお聞きしたいと思います。よろしいでしょうか。

では、副市長からお願いします。

【副市長（山崎）】 それとあわせまして、最後に委員長からお話があった国の動きの中で、アイランドシティをどう位置づけるかという点に関して、今ご紹介いただきました国際戦略特区、環境未来都市についてちょうど9月末に国に応募するということが大分固まってまいりました。次回の10月にはそれを含めてご説明させていただきたいと思います。

【出口委員長】 ありがとうございます。

それから、前回、公共施設、特に交通等で鉄軌道を導入するときの先行投資、あるいはタイミングが、どれぐらいの規模になれば採算がとれるのかという質問があり、宿題としておりました。特に他都市や過去の事例でどういう公共投資がされているのかということなどについて、百道の変遷も踏まえて、検討を進めていきたいと思っています。前回宿題として出せていただきましたので、これも第4回までにご準備していただくことでよろしいですか。

【副市長（山崎）】 はい。

【出口委員長】 では、ご準備いただいて、その辺の情報も踏まえた上でご議論していきたいと思います。

ほかに4回目の補足的に資料等が必要な点はございますか。よろしいですか。

それでは、そういった説明を受けた上で、第4回目以降の議論を深めてまいりたいと思います。今日は大変長時間にわたりご議論いただきまして、本当にありがとうございました。また、オブザーバーとして来ていただきました積水ハウスの方、長時間にわたりどうもありがとうございます。

それでは、これにて閉会したいと思います。進行を事務局にお返しします。

【事務局（谷口）】 事務局から次回の会議のお知らせをさせていただきます。第4回フォーラムは10月8日土曜日、13時30分から一応3時間ということで16時半までで

す。今度はまた戻りまして福岡市役所15階講堂で行いますので、どうぞよろしく願い  
いたします。本日はどうもお疲れさまでした。ありがとうございました。

— 了 —