

# 福岡市の全体ビジョンと アイランドシティ

(過去～現在～未来)

- 1 福岡市のまちづくり
- 2 福岡市の産業政策
- 3 福岡市の交通体系の考え方
- 4 福岡市の財政状況
- 5 アイランドシティのまちづくり・みなとづくりの視点等



# 1 福岡市のまちづくり (過去～現在～未来)

# 福岡市のまちづくり（昭和63年～平成15年）

福岡市基本構想（昭和62年）

第6次基本計画（昭和63年）

都市空間構成の基本方針を策定

- 多核的な都市構造を目指し、適正な機能分担・強化を図りながら計画的な市街地整備を推進

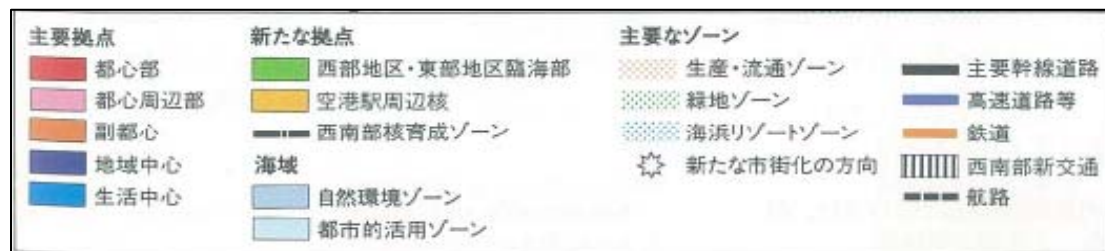
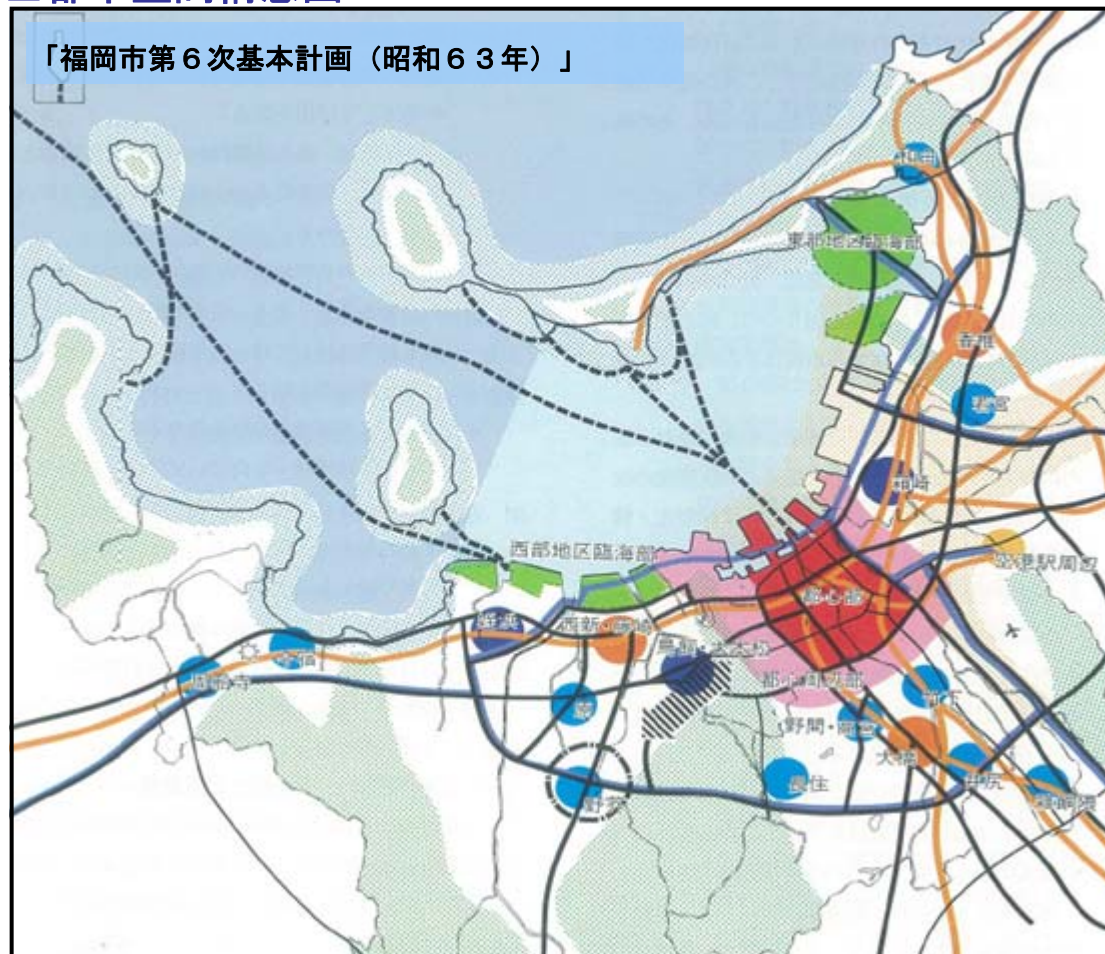
立ち遅れていた都市基盤（幹線道路・都市高速道路・地下鉄・下水道・水資源開発等）や生活基盤（文化・スポーツ施設等）の整備をアジア太平洋博覧会などのイベント開催と併せて積極的に進め、都市の骨格を形成

- 市民生活の向上に寄与する多くの都市基盤・生活基盤が形成

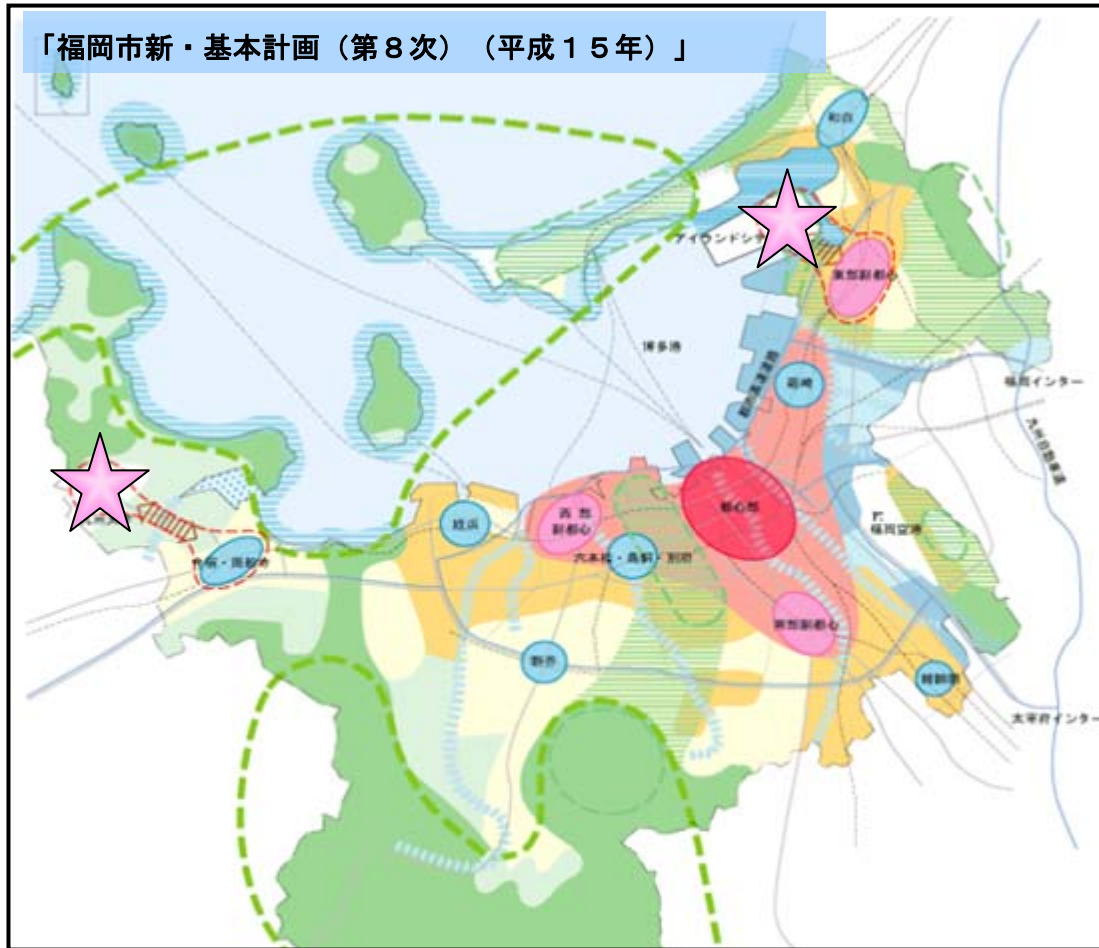
- コンパクトで住みよい街との評価

## 都市空間構想図

「福岡市第6次基本計画（昭和63年）」



# 福岡市のまちづくり（平成15年～現在）



## バランスの取れたまちづくり

- 第6次基本計画時点の方針を踏襲し、都心部の機能強化をはじめ、市街地整備に引き続き取り組む

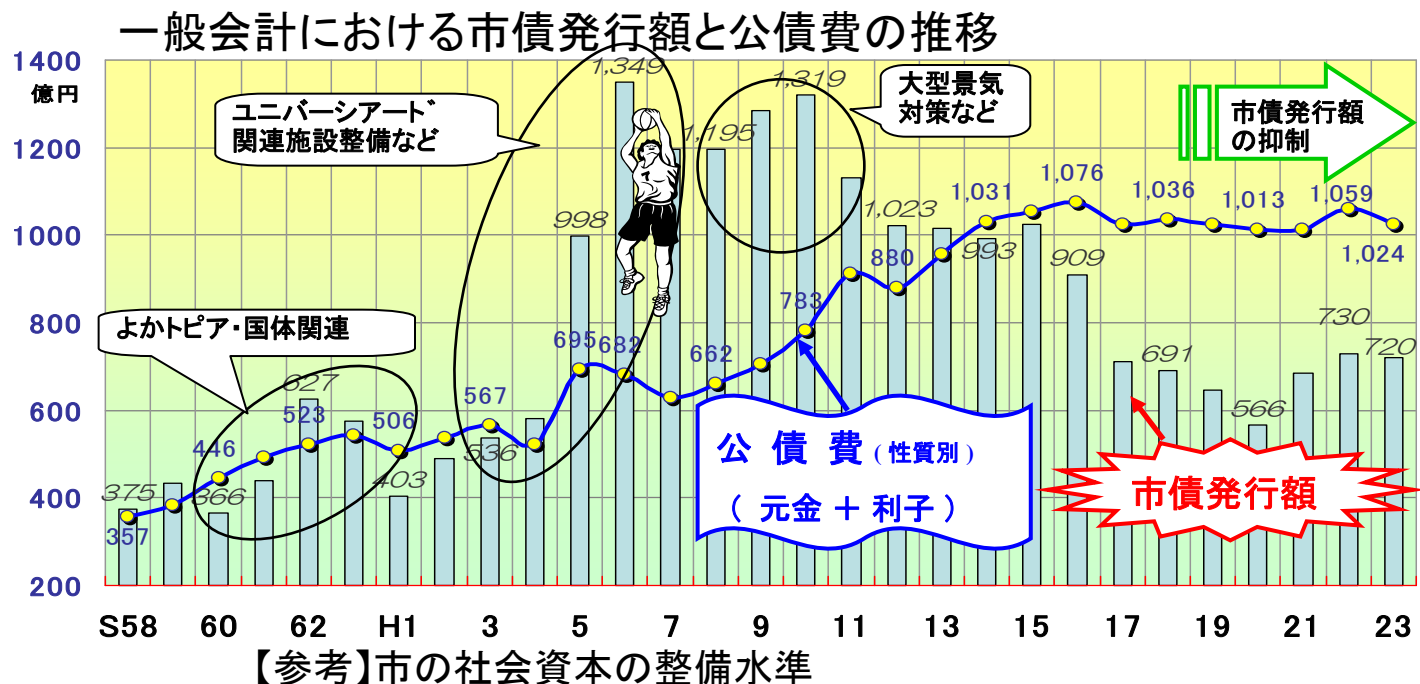
## 新たな拠点

- **新たな拠点**であるアイランドシティや九州大学 学術研究都市では、**将来の福岡市の成長を牽引する都市機能**（新しい産業集積拠点を形成する先進的モデル都市づくりや、九州大学を核とした学術・研究機能）を**集積・誘導**



## ■福岡市のまちづくり（財政的視点）

○立ち遅れていた都市基盤や生活基盤の整備を、市債を活用して積極的に推進してきた結果、整備水準は飛躍的に向上し、**市民生活の向上に寄与する多くの資産が形成**されてきた反面、市債残高が高い水準となっている



※H22年度までは決算、  
H23年度は当初予算

	平成2年度	平成22年度	差 引
都市計画道路の整備延長	185.3km	397.1km	+ 211.8km
下水道普及率(人口普及率)	87.3%	99.5%	+ 12.2ポイント
地下鉄の営業キロ	14.5km	29.8km	+ 15.3km
学校の耐震化率	13.7%	75.9%	+ 62.2ポイント

## 課題

陸・海・空の玄関口の機能強化を図るとともに、**都心部**や**2つの新たな拠点（アイランドシティ・九州大学学術研究都市）**の形成をさらに進め、**人を惹きつけ、投資を呼び込む**ことが必要

一方、我が国では**少子高齢社会**を迎え、福岡市も将来、**人口減少**が予想されるなか、従来と同様のまちづくりは**困難**であり、**各地域の特性をしっかりと見極め、これまで以上に各地域の特性に応じた都市機能の誘導**が必要



## 解決策

厳しい社会経済情勢や財政状況を踏まえ、

- ◆各地域の特性に応じた**選択と集中**
- ◆民間資本を誘導するなど**官民連携の積極的推進**
- ◆総合特区など**国の制度の活用**

などにより、**都市の魅力・拠点性を高め**ていく

# 福岡市のまちづくり（現在～未来）



## 《まちづくりエリア》

- ◆新しい産業の集積拠点の形成
  - \* 健康・医療・福祉分野や知識創造型産業の集積
  - \* 健康未来都市構想の推進（健康・スポーツ）
- ◆高質な居住環境の形成
  - \* 照葉のまちづくり
- ◆環境共生の先進的な取り組み
  - \* CO2ゼロ街区の形成
  - \* 省エネ・創エネ（スマートコミュニティなど）

## 《みなとづくりエリア》

- ◆コンテナターミナルの整備
- ◆物流拠点の形成

アイランド  
シティ

## ◆九州大学を活かした研究開発拠点の形成

- \* ナノテクノロジー・水素エネルギー等の研究開発拠点
- \* 次世代有機EL・カーボンニュートラル・エネルギー研究拠点

九州大学  
学術研究都市

## ◆情報関連産業の集積

- \* システムLSI 研究開発拠点
- \* グリーンデバイス研究開発

## ◆良好な住環境

## ◆エンターテインメント機能の集積

シーサイド  
ももち

都心部

## 【天神・博多駅】

- ◆九州・アジアを視野においた商業・業務・文化機能の集積

## 【ウォーターフロントエリア】

- ◆海の玄関口としての港湾機能やコンベンション機能、業務機能の充実



# ■人や投資を呼び込むまちづくり(国の諸制度の活用)



# 【参考1】国際戦略総合特区

## 国際戦略総合特区 (申請済)

《目的》  
成長分野を中心とした我が国の経済を牽引することが期待される産業の国際競争力の強化、産業拠点の形成

《支援措置》  
規制緩和、金融支援、税制優遇 等

## アイランドシティまちづくりエリア

◆環境・エネルギー(スマートコミュニティなど)

## アイランドシティみなとづくりエリア 香椎パークポート・箱崎ふ頭

◆ROROターミナル整備など  
東アジアグリーン物流網と拠点形成

九州大学学術研究都市

今宿

シーサイドももち

天神

博多駅

福岡空港

福岡インター

九州自動車道

都市高速道路

太宰府インター

## 九州大学学術研究都市

◆次世代有機EL・カーボンニュートラル・エネルギー研究拠点  
◆パワー半導体製造拠点

## シーサイドももち

◆IT関連研究開発エリア(グリーンデバイス研究開発)

## アジアビジネス拠点(福岡県)

# 【参考2】特定地域再生緊急整備地域

## 特定都市再生緊急整備地域(申出予定)

～都心部(天神・渡辺通、博多駅周辺、ウォーターフロント)～

### 《目的》

都市再生緊急整備地域のうち、緊急かつ重点的に市街地整備を推進することが都市の国際競争力の強化を図る上で特に有効な地域を国が重点的に支援

### 《支援措置》

規制緩和、財政支援、税制優遇 等 ⇒ 民間投資の活用

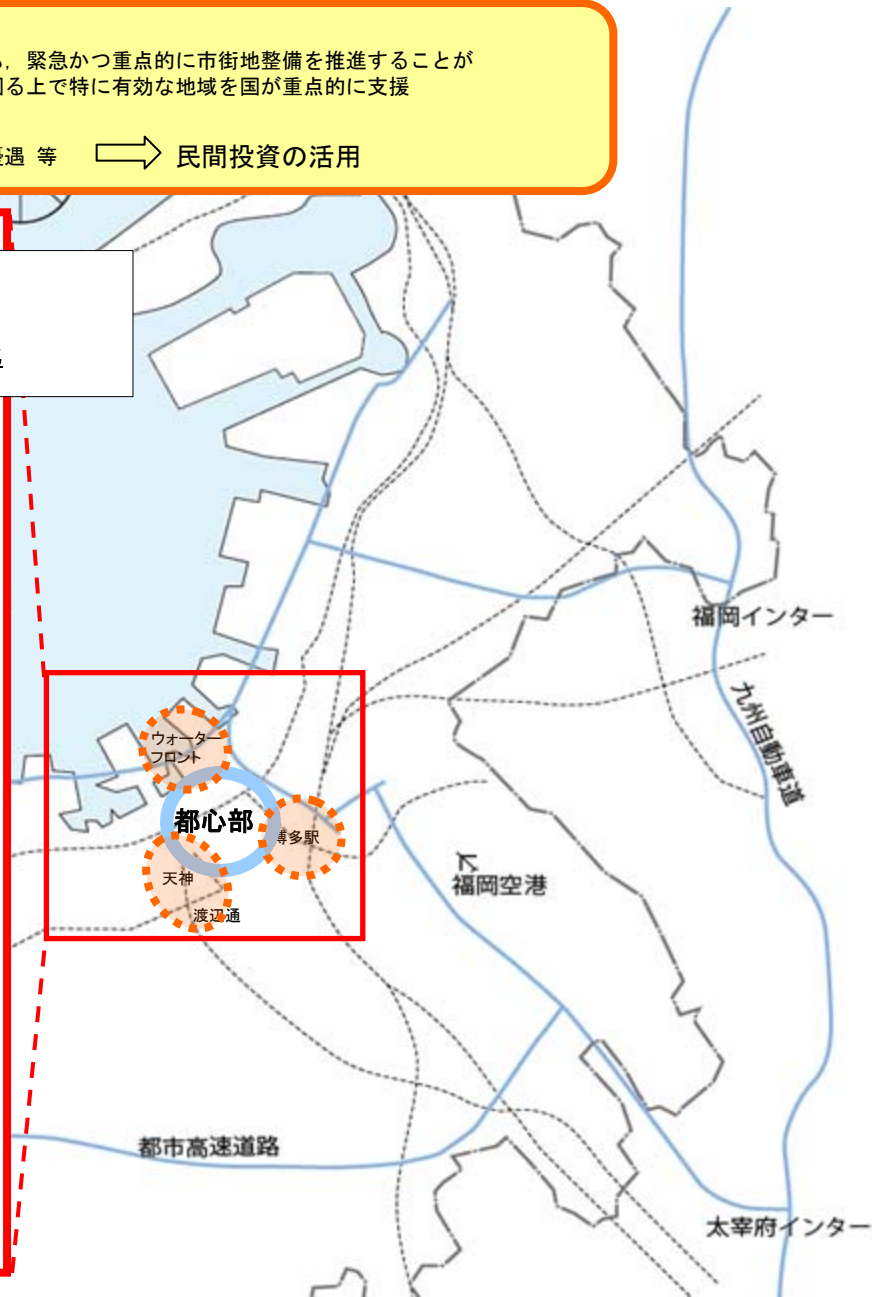
### ウォーターフロントエリア(中央・博多ふ頭)

- ◆博多港の機能強化
- ◆既存施設の集積を活かしたコンベンション機能強化



### 天神・渡辺通エリア 及び 博多駅周辺エリア

- ◆国際的な集客・交流・観光の拠点、並びにアジアのビジネス拠点にふさわしい、都市機能の更なる強化

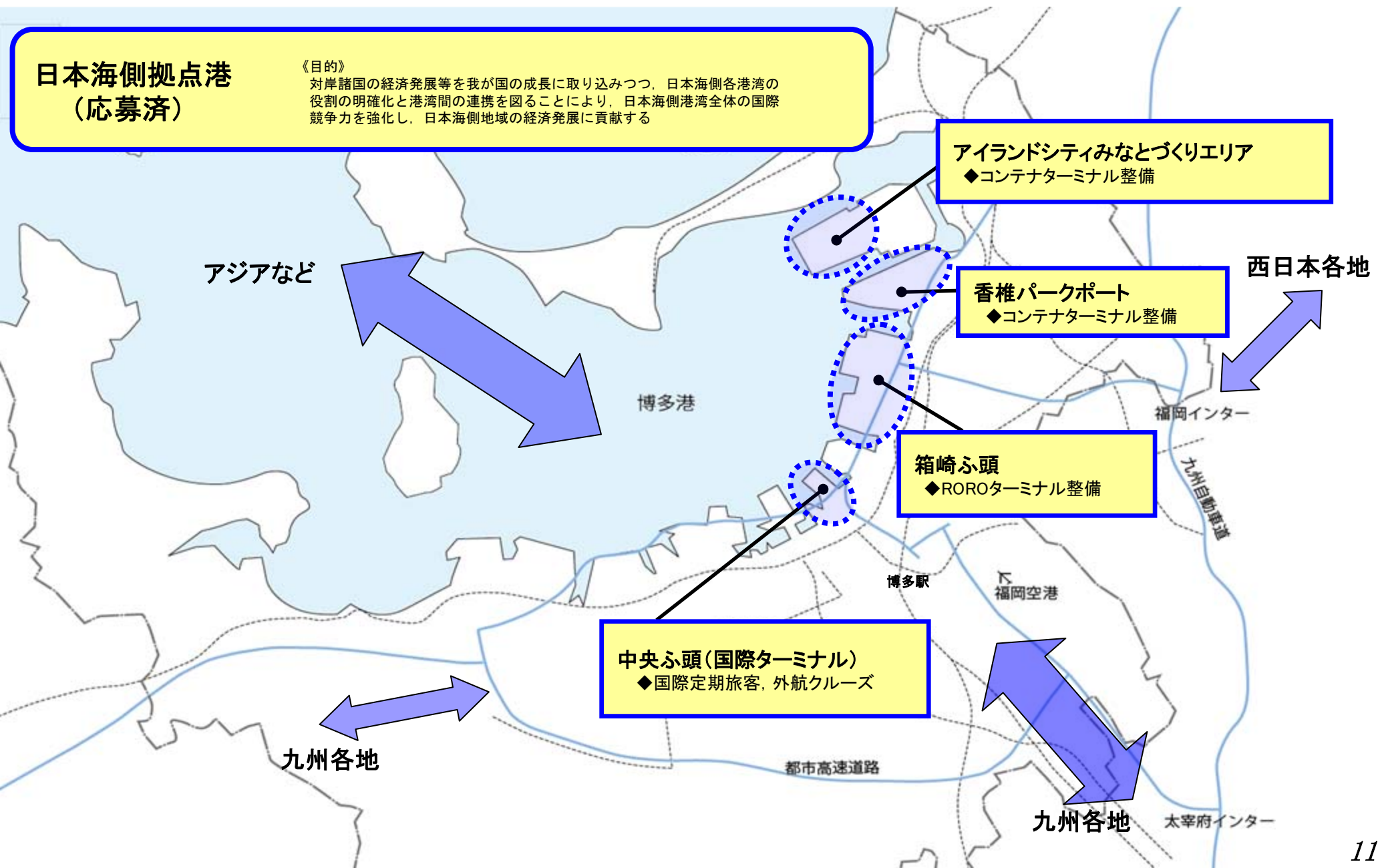


# 【参考3】日本海側拠点港

## 日本海側拠点港 (応募済)

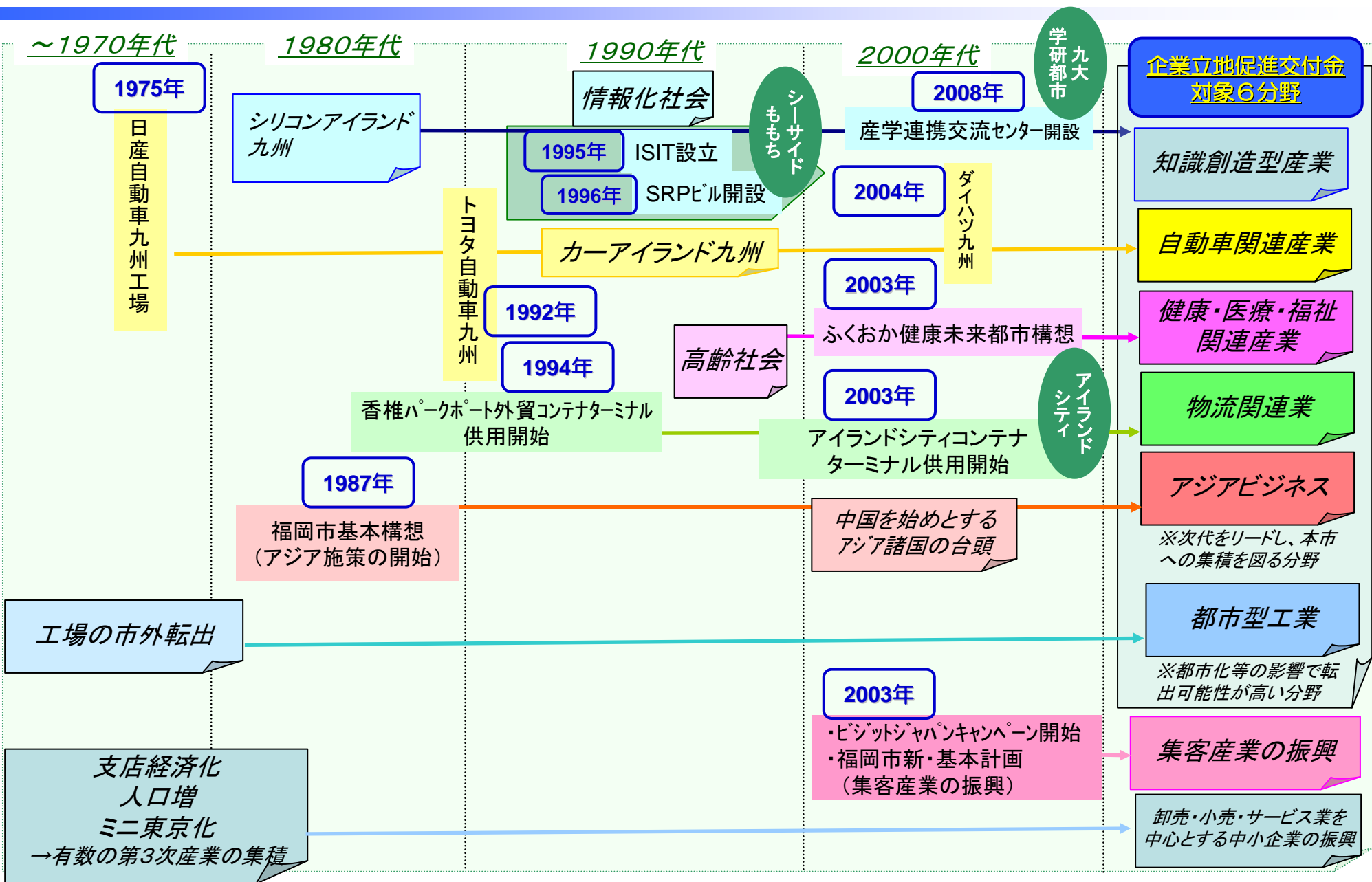
《目的》

対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、日本海側地域の経済発展に貢献する



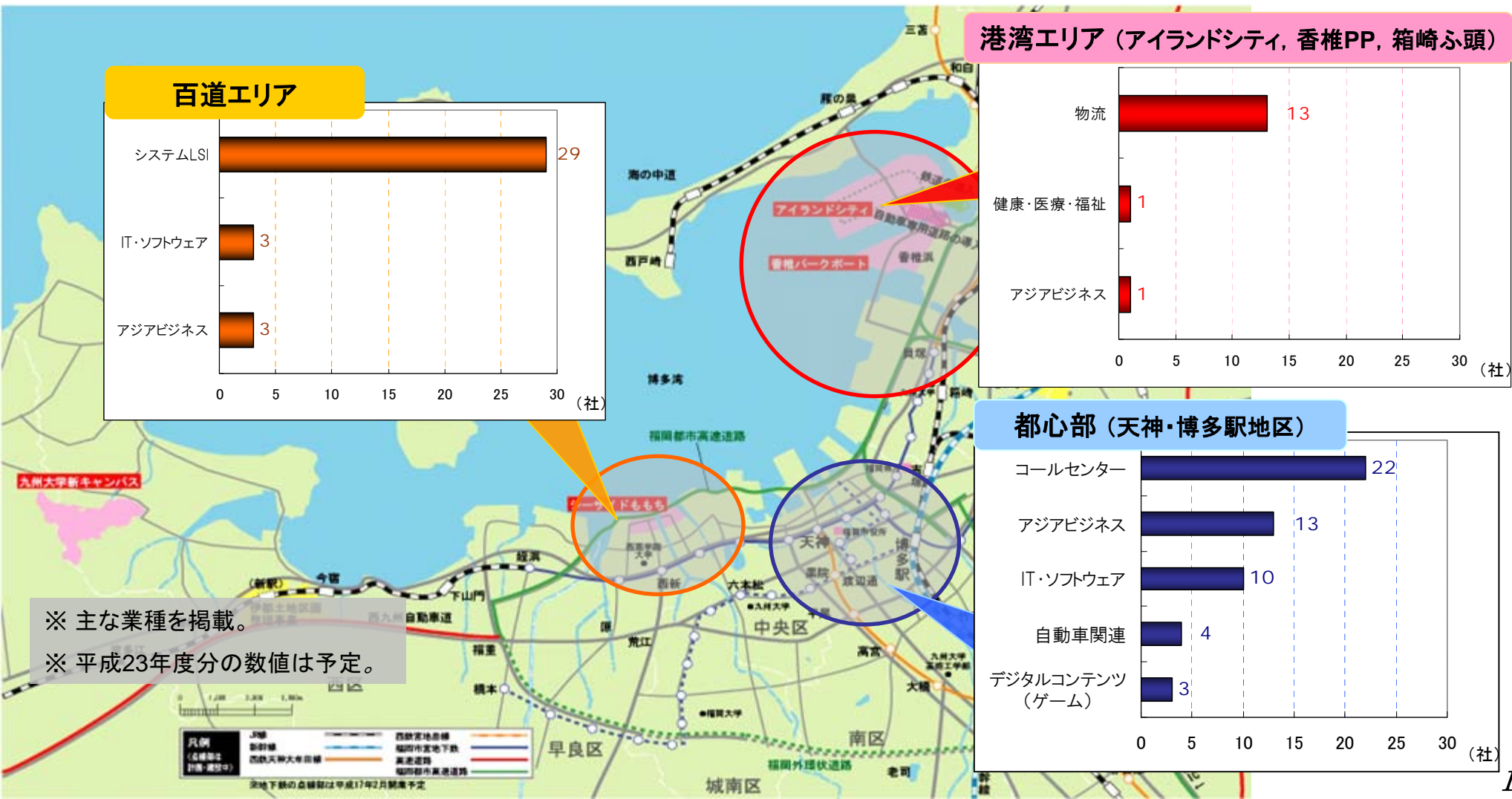
## 2 福岡市の産業政策 (過去～現在～未来)

# (1) 福岡市における産業政策の変遷



# (2) 企業立地促進交付金のエリア別・分野別適用状況 (H14~H23)<sup>4</sup>

- **都心部**は、知識創造型産業(コールセンター, IT・ソフトウェア), アジアビジネスなどの立地が多い。
- **百道エリア**は知識創造型産業(システムLSI)が大多数。**港湾エリア**は物流が多い。



# (3) 産業政策上のアイランドシティの方向性

## ■ 今後求められる産業政策

### 高齢社会

#### ○ 健康・医療・福祉関連の立地が少ない

・健康・医療・福祉関連分野の需要は拡大が予想されるが、関連産業の本市への立地は少ない。

### 地球温暖化対策・原発事故

#### ○ 知識創造型産業の中でも、環境・エネルギー関連産業がリーディング産業として有望

・地球温暖化対策に加え、福島第一原発事故以降、これまで以上に重要性が高まる。  
・福岡市環境・エネルギー戦略有識者会議の設置 (H23.10～)

## ■ アイランドシティの特性

○ 新しく計画的なまちづくりができるという特性や、豊かな自然環境と都市的利便性に恵まれた立地条件。

### 健康・医療・福祉分野

- ふくおか健康未来都市構想 (H15)
- 杉岡記念病院, こども病院等の先進的医療機関が立地予定。
- 雁の巣, 香椎浜等周辺エリアにおけるスポーツ関連施設の集積。

### 環境・エネルギー関連分野

- 「CO2ゼロ街区」など、国内トップレベルの低炭素型都市を実現。
- 福岡スマートハウスコンソーシアム (H22)
- 「アイランドシティ自然エネルギー活用ビジョン」 (H23)  
人材の育成やエネルギー・環境関連技術の研究開発に関する拠点機能の整備などを検討。

## ◆ 現状と特性から考えられる、これからのアイランドシティの方向性

- 健康・医療・福祉関連産業の立地
- 知識創造型産業, 中でも環境・エネルギー関連産業の立地



## 環境・エネルギー

- ▶ 自然エネルギーを積極的に活用したまちづくり（「アイランドシティ自然エネルギー活用ビジョン」）

- 「CO2ゼロ街区」の形成（H24まちびらき）
- EVカーシェアリング・超小型モビリティ・EVバス  
実証実験の実施（H22,23実施（EVバスはH23実施））



- ▶ 福岡スマートハウスプロジェクト

※「国際戦略総合特区」で提案



レンガ住宅

- ▶ 環境共生のまちづくりの拠点機能（エココミュニティ等）の導入

## 健康・スポーツ

- ▶ ふくおか健康未来都市構想の推進

（メディカルコア機能，研究開発・ビジネス機能，福祉・居住機能の立地を推進）

「生涯すこやかタウン」の形成

誰もが生涯安心してすこやかに暮らせるモデル的なまちづくりを推進



- ▶ 健康・スポーツ促進ゾーンの形成

（周辺にスポーツ関連施設が集積。住民参加による健康・スポーツイベントの開催，まちづくりと健康づくりの一体的な取り組み）



雁の巣レクリエーションセンター

スロージョギング教室

- ▶ Smart Wellness City（スマート・ウェルネス・シティ）構想との連携

# 参考：福岡市企業立地促進交付金制度の概要

平成14年創設。

## 【対象となる6分野】

### ■ 知識創造型産業

- 情報関連産業（IT、システムLSIなど半導体、ロボットの開発等）
- ナノテク・環境・エネルギー関連産業  
（水素エネルギー、太陽電池、LED、有機ELの研究開発等）
- デジタルコンテンツ関連産業（ゲーム関連産業等）

### ■ 自動車関連産業

- 車載半導体、車体デザイン、IT・ソフトウェアの開発拠点等

### ■ 健康・医療・福祉関連産業

- 医療・福祉機器、医薬品の研究開発等

### ■ 都市型工業

- 食品製造業、印刷業、金属・機械製造業等

### ■ アジアビジネス

- 外国（外資系）企業の日本統括拠点、対象分野の外国（外資系）企業

### ■ 物流関連業

- 物流施設

## 【対象地域・交付内容等】

	重点地域 （ アイランドシティ 香椎パークポート 九州大学学術研究都市 ）	重点地域以外の市内 （ 都心・副都心・ももち地区等<オフィス> 流通業務地区<物流施設> 臨港地区等<工場> ）
所有型 （設備投資助成）	[対象]土地、建物、機械設備 [基準]取得費の2.5%～10% [限度額]5～10億円	[対象]建物、機械設備 [基準]取得費の1.25%～5% [限度額]5,000万円～2億円
賃借型 （賃借料助成）	[対象]建物、機械設備の年間賃借料 [基準]上記金額の1/4～1/3 [期間]1年～4年 [限度額]年間2,500万円～2億円	[対象]建物、機械設備の年間賃借料 [基準]上記金額の1/6～1/3 [期間]1年 [限度額]5,000万円～1億5,000万円

アイランドシティを  
始めとする重点地域は、  
支援内容を手厚くし、  
インセンティブを強化。

# 3 福岡市の交通体系の考え方 (過去～現在～未来)



# (1) 福岡市の交通体系の考え方

※「福岡市都市交通基本計画(平成12年)」より

## 多核連携型都市づくり

### 放射環状型交通軸の形成

多核連携型都市づくりに対応する放射環状型交通軸の形成を目指す

### 公共交通を主軸とし、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の確立

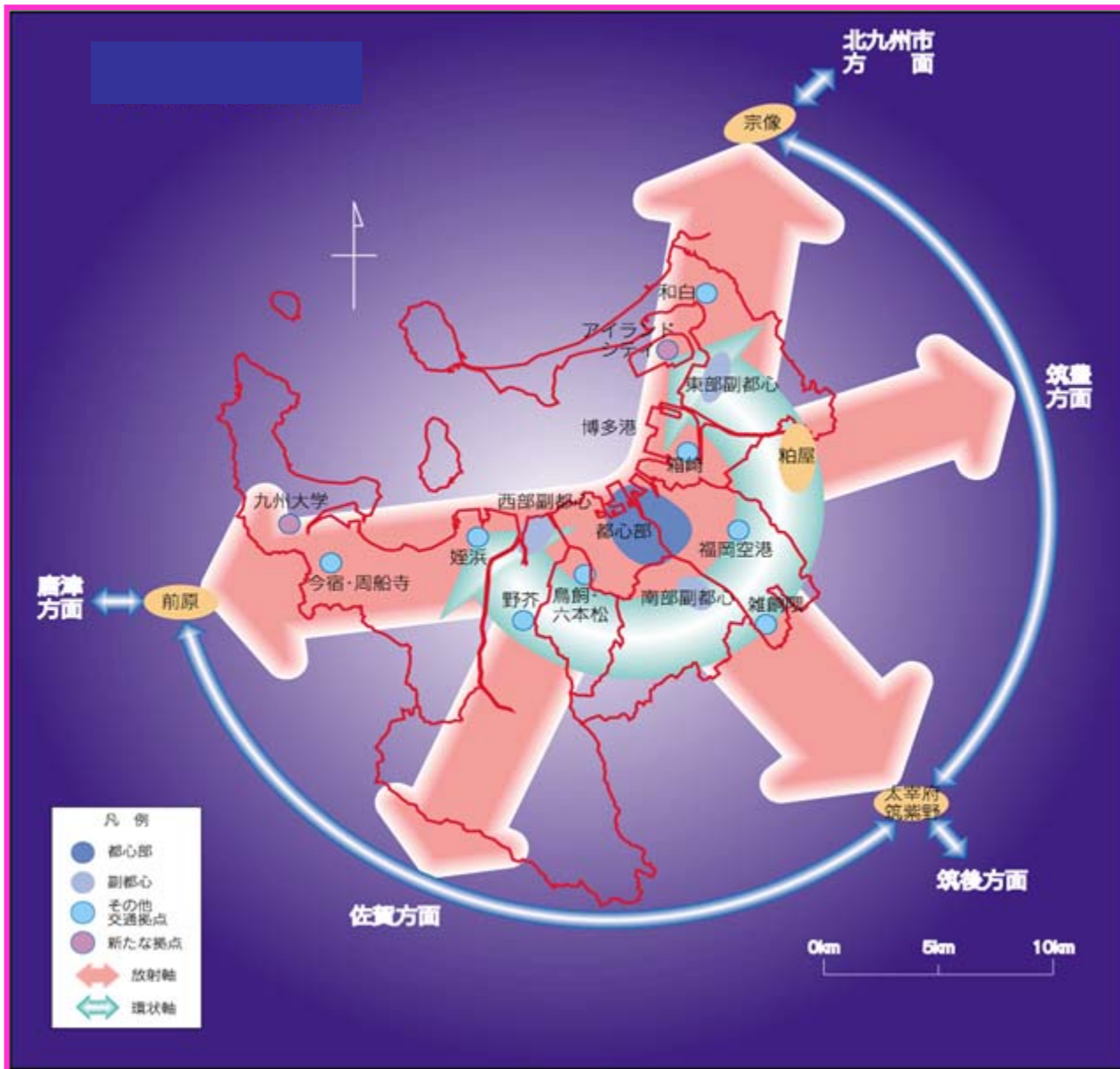
#### ハード面(基盤整備)

- 地下鉄の整備などによる鉄道ネットワークの強化
- 放射環状型幹線道路ネットワークの整備
- 駅前広場や駅周辺の駐輪場といった交通結節施設の整備 など



#### ソフト面

- 公共交通の利用を促進する交通マネジメントの推進 など

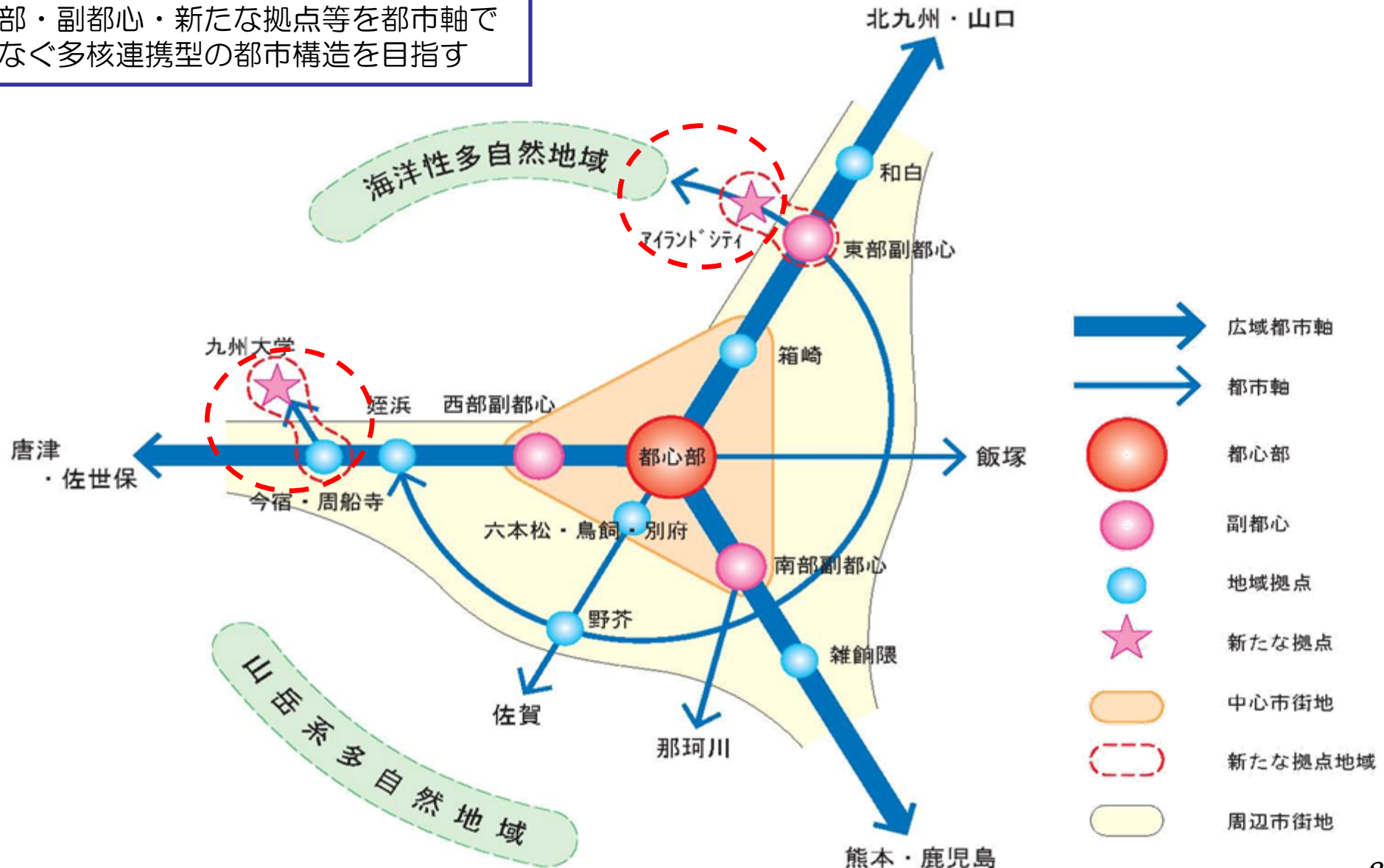


# (2) 福岡市の都市構造

※「福岡市 新・基本計画(平成15年)」より

## 多核連携型都市づくり

都心部・副都心・新たな拠点等を都市軸でつなぐ多核連携型の都市構造を目指す



# (3) 交通ネットワーク図(これまでの取り組み)

## これまでの交通施策の成果

### ◆地下鉄の整備

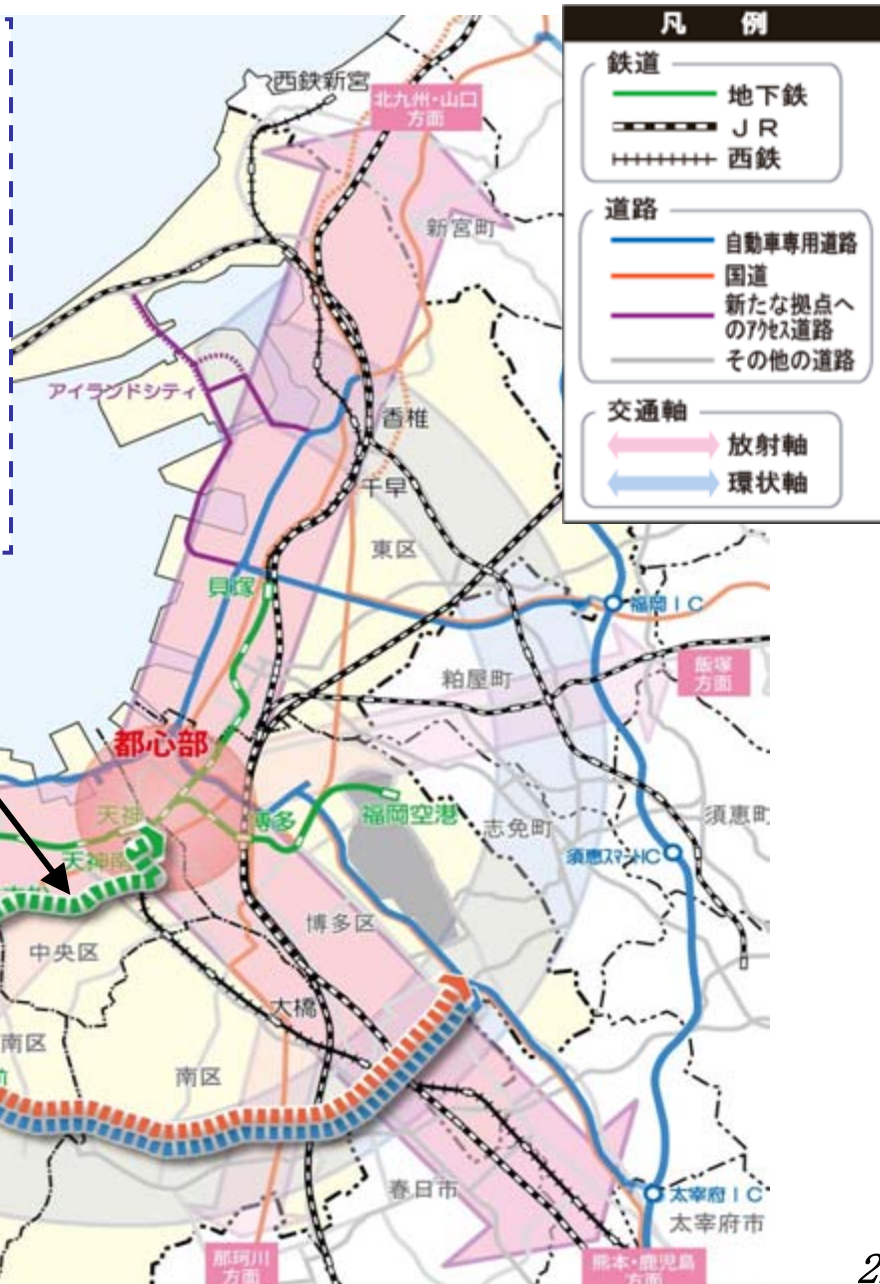
- 地下鉄整備延長 : H9=17.8km → H22=29.8km  
 ※地下鉄七隈線開業(天神南～橋本) 平成17年2月3日

### ◆バス路線網の充実

- 1日あたりのバス利用者: 約40万人(地下鉄は約35万人)

### ◆放射環状型幹線道路網の整備

- 都市計画道路整備率: H9=49.7% → H21=75.4%  
 (整備延長=243.3km) (整備延長=364.3km)  
 ※福岡外環状道路全線4車線開通 平成23年4月29日
- 都市高速道路延長: H9=20.2km → H22=55.9km  
 ※福岡高速5号線西九州道接続 平成23年2月26日



地下鉄七隈線開業(天神南～橋本)  
平成17年2月3日

福岡外環状道路 全線4車線開通  
平成23年4月29日

福岡高速5号線 西九州道接続  
平成23年2月26日

# (4) 幹線道路ネットワーク(今後の取り組み)

**コメントの凡例**

事業中

計画・検討中

[ ]は完成予定等

・海の中道大橋 4車線化  
[H26年春完成予定]

・香椎アイランド線の整備  
[H26年春(暫定2車線)完成予定]

・アイランドシティ1号線 6車線化  
[H26年春完成予定] など

アイランドシティへの  
自動車専用道路の導入  
[都市計画の原案とりまとめ中]

**重点取り組み課題**  
新たな拠点(九州大学学  
術研究都市)への交通ア  
クセス整備

学園通線の整備  
[H28年度完成予定] など

**重点取り組み課題**  
南部地域の  
交通体系の整備

**重点取り組み課題**  
東部地域の  
交通体系の整備

博多バイパスの整備  
[H28年度以降供用予定]

西鉄天神大牟田線雑餉隈駅  
周辺連続立体交差事業  
[H35年度完成予定]

**凡例**

鉄道

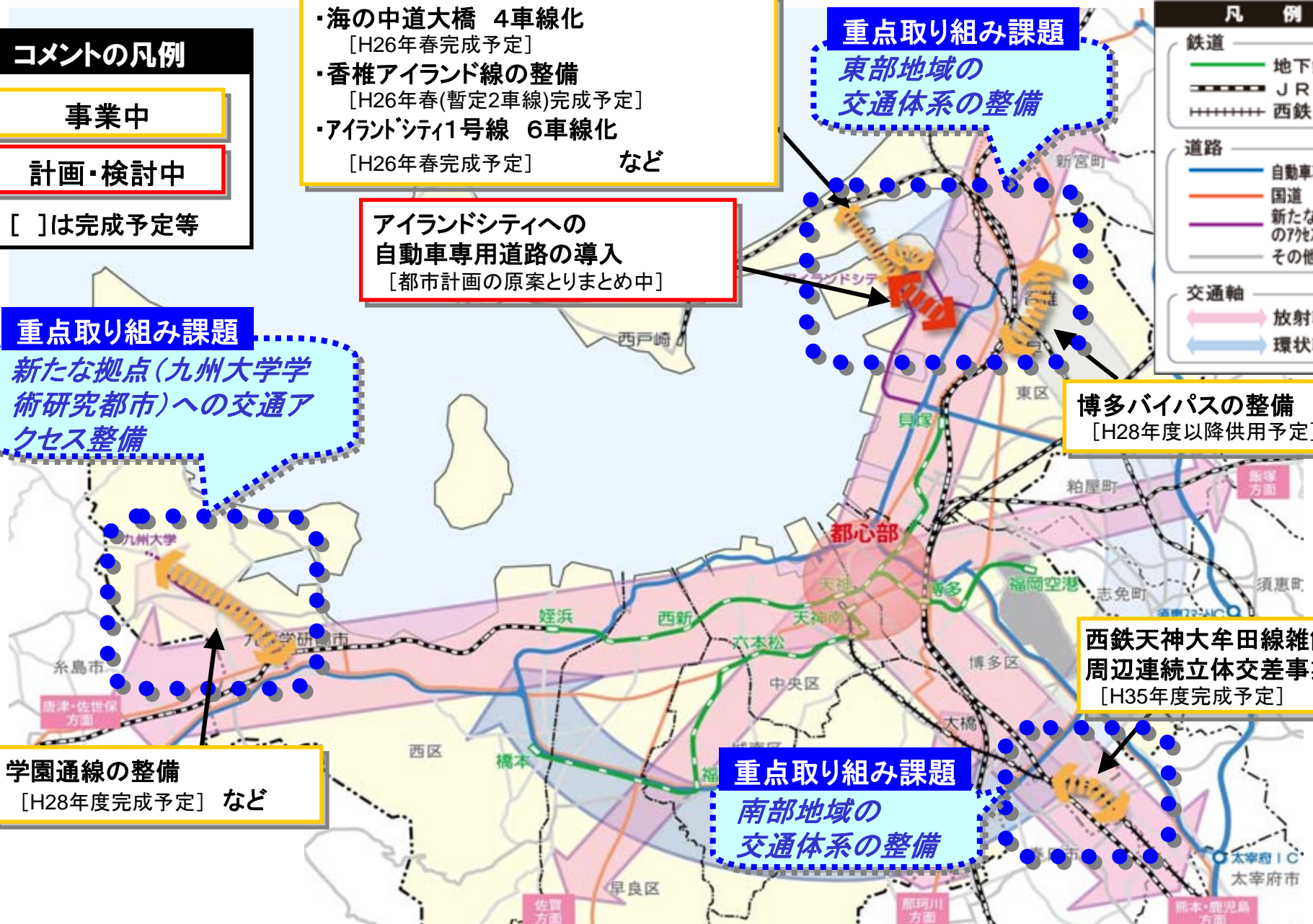
- 地下鉄
- JR
- 西鉄

道路

- 自動車専用道路
- 国道
- 新たな拠点へのアクセス道路
- その他の道路

交通軸

- 放射軸
- 環状軸





# (5) 鉄道ネットワーク(今後の取り組み)

## コメントの凡例

事業中

計画・検討中

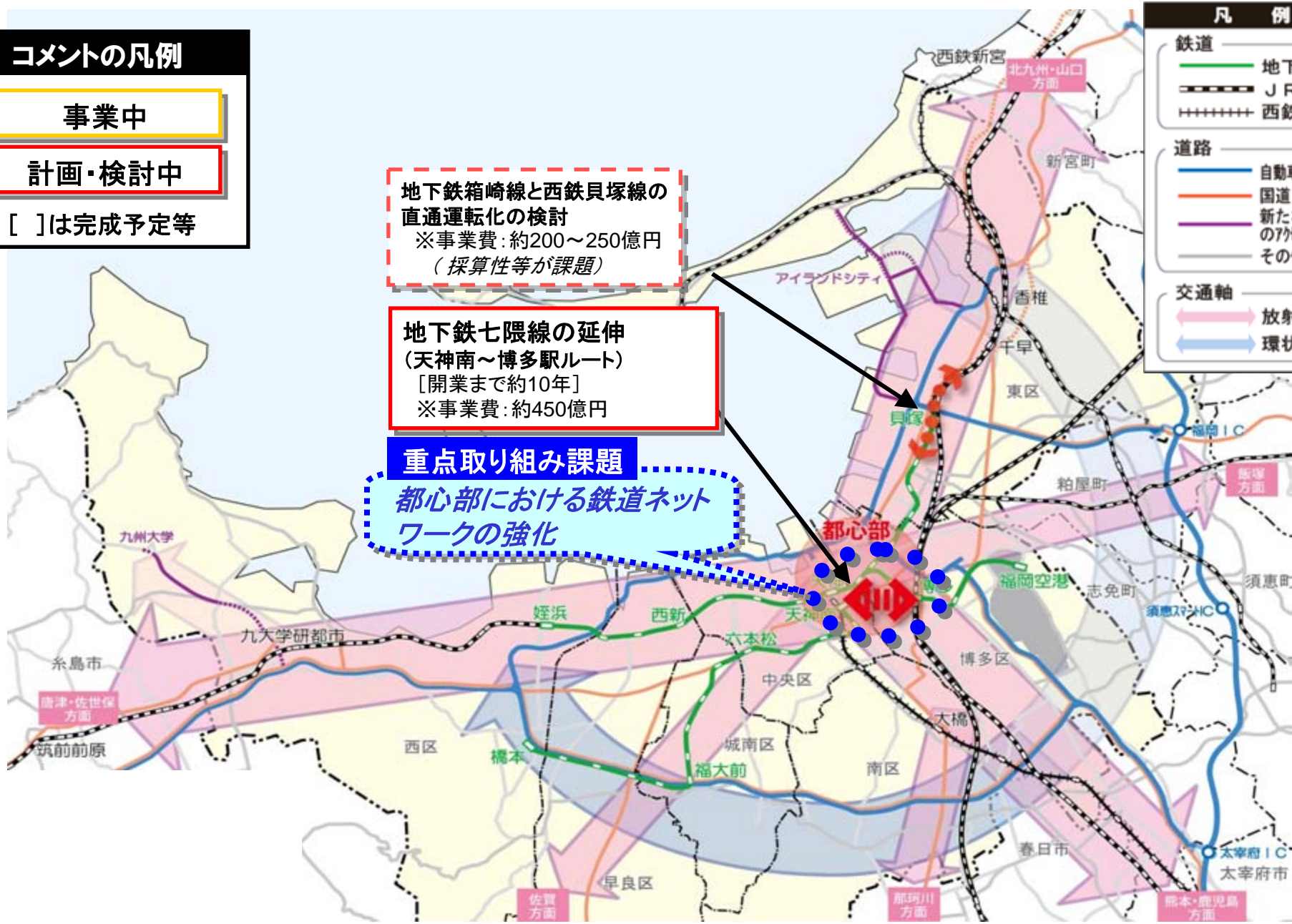
[ ]は完成予定等

地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の  
直通運転化の検討  
※事業費:約200~250億円  
(採算性等が課題)

地下鉄七隈線の延伸  
(天神南~博多駅ルート)  
[開業まで約10年]  
※事業費:約450億円

重点取り組み課題  
都心部における鉄道ネット  
ワークの強化

凡例	
鉄道	地下鉄
	JR
	西鉄
道路	自動車専用道路
	国道
	新たな拠点へのアクセス道路
	その他の道路
交通軸	放射軸
	環状軸



## (6) アイランドシティへの鉄軌道導入の検討

現時点における考え方 (「アイランドシティ整備事業 検証・検討 報告(平成19年12月)」)

- 今後、みなとづくりエリアにおける港湾物流の増加や新青果市場の立地など、アイランドシティの事業進捗を踏まえれば、**当面は自動車交通の需要の増加が予想されるため、自動車交通への対応が優先課題である**と考えられる。
- 今後、**中長期的な視点に立ち**、アイランドシティのまちづくりの進展にあわせ、周辺部を含めた東部地域の交通体系の将来像が見通せることとなった段階で、改めてその必要性や検討を行うことが望ましい。

### 鉄軌道を導入する場合の課題

#### ①直通運転化の必要性

福岡市の東部交通体系やアイランド新線の利便性を考慮すると、**地下鉄と西鉄との直通運転化が必要不可欠**であるが、新線の事業費(約250億円)とは別に約200~250億円の事業費が必要と見込まれ、採算性などの課題がある。

#### ②事業手法、事業主体

鉄道運営事業者の採算性確保のためには、施設整備に対する公共事業等による支援(他都市事例で事業費の6~7割)や開発者負担金等の無償資金投入が必要である。

# 参考1 アイランドシティへの鉄軌道導入の検討例

## ■ルート（延長約2 km）

西鉄貝塚線 香住ヶ丘付近から  
分岐駅～アイランド1駅～アイランド2駅

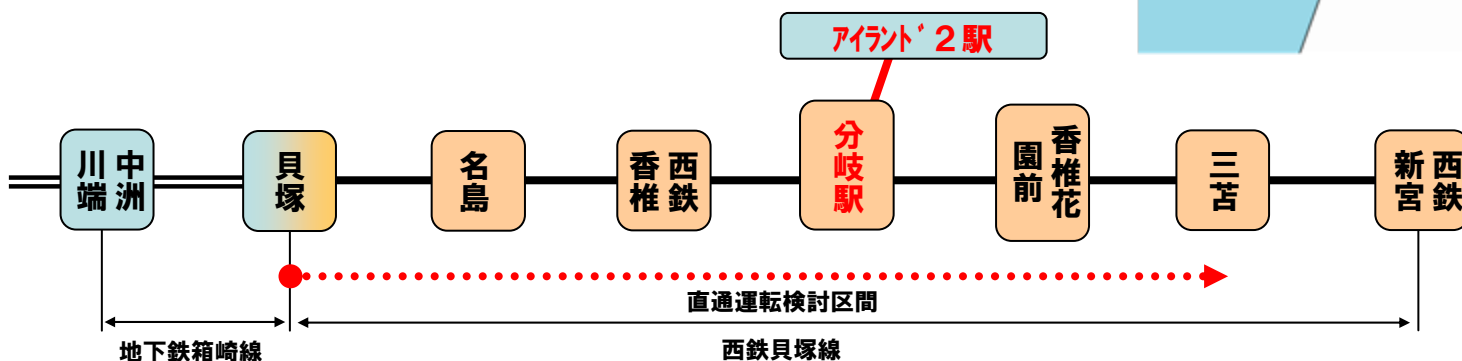
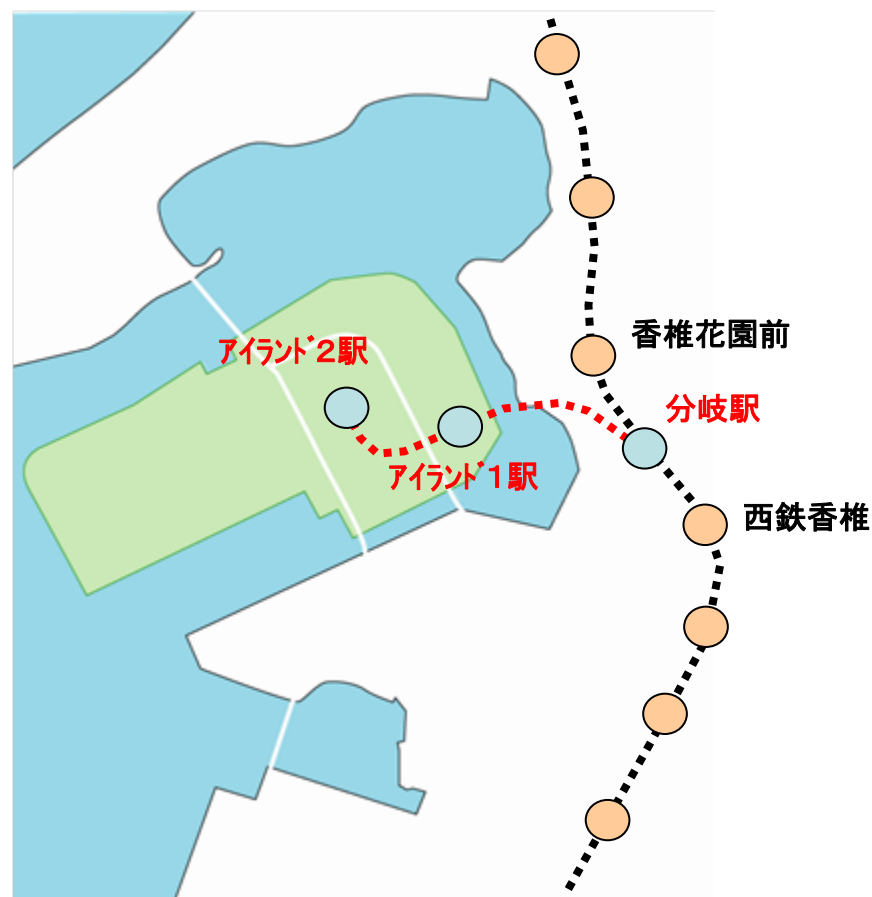
## ■線路構造、概算事業費、運行計画

線路構造……単線（高架）

概算事業費……約250億円

運行計画……地下鉄箱崎線と西鉄貝塚線の直通  
運転化と併せて都心部方面へ乗換  
えなしの直通運転化を図る

※直通化と合わせた事業費合計  
……約500億円



# 参考2 アイランドシティへの鉄軌道導入(交通システム別比較検討結果)

種別	鉄道(現構想)	新交通システム案	LRT(次世代型路面電車システム)案	
結節駅	西鉄貝塚線 香住ヶ丘付近分岐	西鉄貝塚線 香住ヶ丘付近	西鉄貝塚線 千早駅	
概略図				
概要	整備延長	約 2.0 km (新設駅 3 箇所)	約 2.4 km (新設駅 4 箇所)	約 4.8 km (新設駅 9 箇所)
	構造	単線・高架	複線・高架	複線・高架+平面(地表)
	事業費 (車両費及び諸経費を含む)	約 200~250 億円 (1kmあたり 約 100~130 億円)	約 250~300 億円 (1kmあたり 約 100~130 億円)	約 200~250 億円 (1kmあたり 約 40~50 億円)
	主要交通拠点への所要時間	天神まで: 約 29 分 (乗換回数 0 回) 博多まで: 約 22 分 (乗換回数 1 回)	天神まで: 約 38 分 (乗換回数 1 回) 博多まで: 約 31 分 (乗換回数 2 回)	天神まで: 約 44 分 (乗換回数 1 回) 博多まで: 約 31 分 (乗換回数 1 回)
課題等	地下鉄~西鉄の直通化が前提であり、直通化には別途約 200~250 億円の事業費が見込まれ、採算性などの課題がある。			
	・地下鉄直通のため、乗換えが少ない。	・高架区間があり、車両基地などの施設も必要のため、事業費が割高となる。	・延長が長く、乗換えや一般道での信号処理など、定時制や速達性に劣る。	
		・結節駅での乗換えが必要。	・道路空間を占有するため、一般交通への影響が大きい	
乗降人員需要予測 (平成29年時点)	約 15,600 人/日	約 9,300 人/日	約 11,700 人/日	

注意) 記載事項は、平成 12 年度調査(アイランドシティ鉄軌道系交通機関導入調査)の内容であるため、ルート設定や試算方法など、現在の考え方と異なる場合がある。

# 参考3 他都市臨海部における新交通システムの導入事例

※平成23年3月現在（個別に記述があるものを除く）

名称	東京臨海新交通臨海線 (ゆりかもめ)	南港ポートタウン線 (ニュートラム)	ポートアイランド線 (ポートライナー)
事業者	株式会社ゆりかもめ（第3セクター）	大阪市交通局	神戸新交通株式会社（第3セクター）
開業時期	1995年（平成7年）11月	1981年（昭和56年）3月	1981年（昭和56年）2月
所在地（臨海地区）	東京都（臨海副都心）	大阪市（ <sup>さし</sup> 洲）	神戸市（ポートアイランド）
開発主体	東京都	大阪市	国、神戸市、（財）神戸港埠頭公社
面積	442ha	937ha	833ha
事業期間	1988年（昭和63年）～2015年（平成27年）	1958年（昭和33年）～1995年（平成7年）	1966年（昭和41年）～2005年（平成17年）
居住人口	約11,000人（平成22年12月現在）	約29,600人（平成22年国勢調査・速報）	約14,800人（平成23年6月現在）
就業人口	約47,000人（平成22年12月現在）	約31,500人（平成21年経済センサス-基礎調査）	約25,800人（平成21年経済センサス-基礎調査）
概要図			
種別・構造	側方案内軌条式（複線/高架）	側方案内軌条式（複線/高架）	側方案内軌条式（単線・複線/高架）
営業キロ・駅数	14.7km・16駅	7.9km・10駅	10.8km・12駅
建設費 (営業キロ当たり)	2,127億円 (約145億円/km)	658億円 (約83億円/km)	955億円 (約88億円/km)
資金構成	事業者施行分 690億円(約32%) 公共事業等 1,437億円(約68%)	事業者施行分 390億円(約59%) 公共事業等 268億円(約41%)	事業者施行分 381億円(約40%) 公共事業等 574億円(約60%)
乗車人員（平成22年度実績）	約100,100人/日	約71,100人/日	約58,500人/日
平成22年度純利益	498百万円	(単線でのデータ不明)	181百万円



## 4 福岡市の財政状況

# (1) 福岡市の財政状況

## ① 福岡市の財政運営上の課題

- 市税などの**一般財源の伸びが期待できない**
- 生活保護世帯数の増加や少子高齢化の進行に伴う**社会保障関係費の増嵩**
- 社会資本の大量更新期の到来による**公共施設の維持・更新費の増加**
- 依然として**高い市債残高**(政令市で2番目に高い)

政策的(投資的)経費に投入できる財源の確保

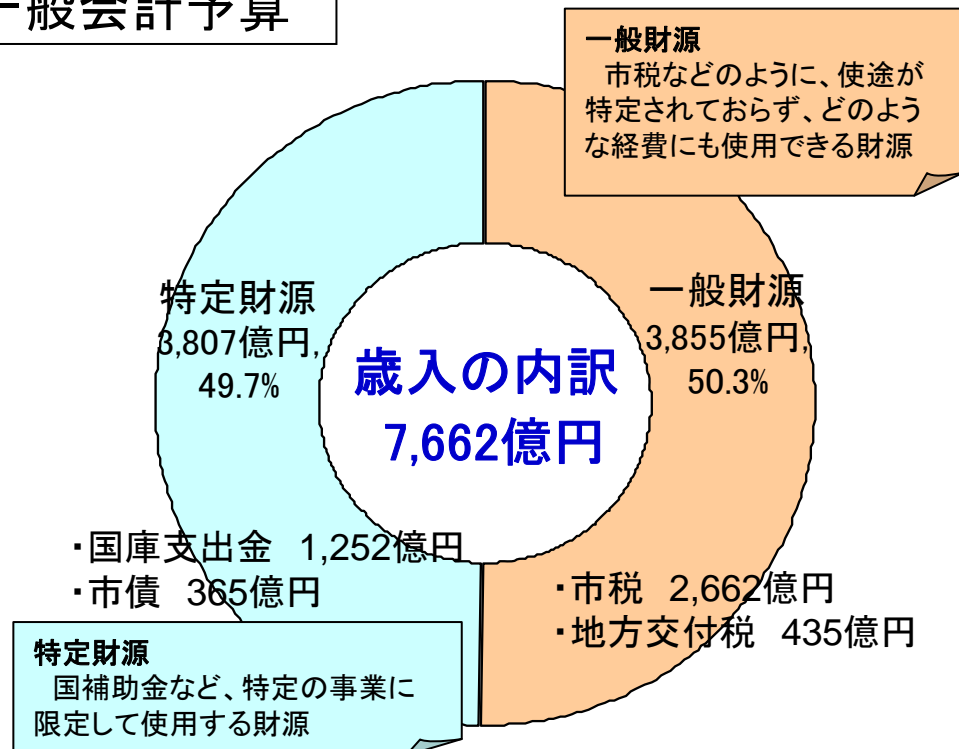
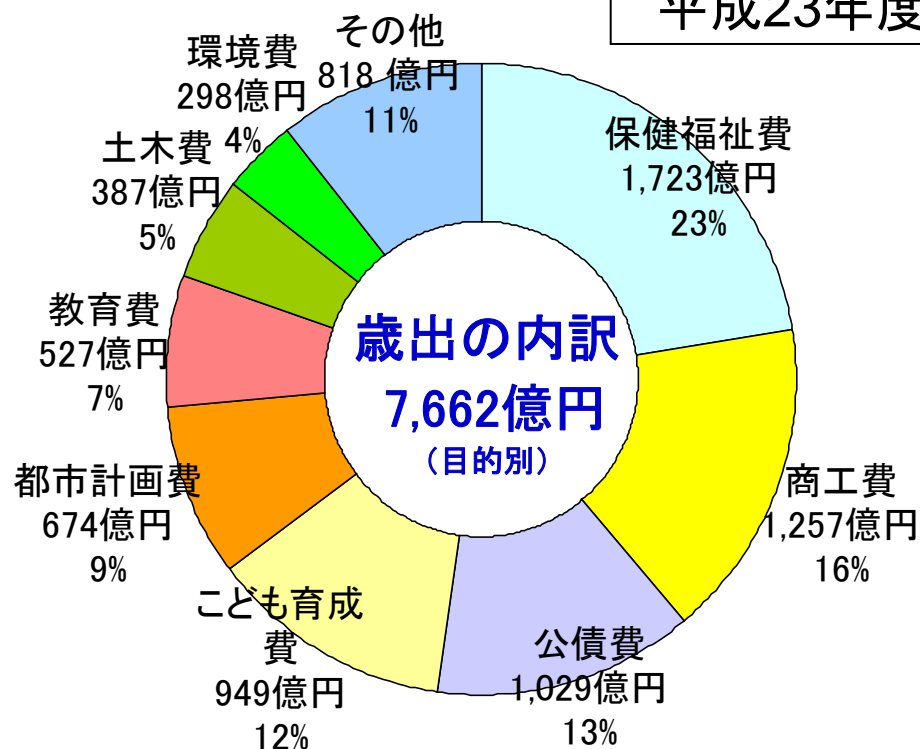
- 1 経常的経費の徹底した見直し
- 2 多様な財源の確保(民間投資の活用など)
- 3 **選択と集中による投資の重点化**



## ② 福岡市の予算(平成23年度)

- 歳出の内訳では、①保健福祉費、②商工費、③公債費(借金返済のための支出)が多く、この3分野だけで50%以上を占めている
- 市税をはじめとする一般財源(自由に使える財源)は、全体の50%程度

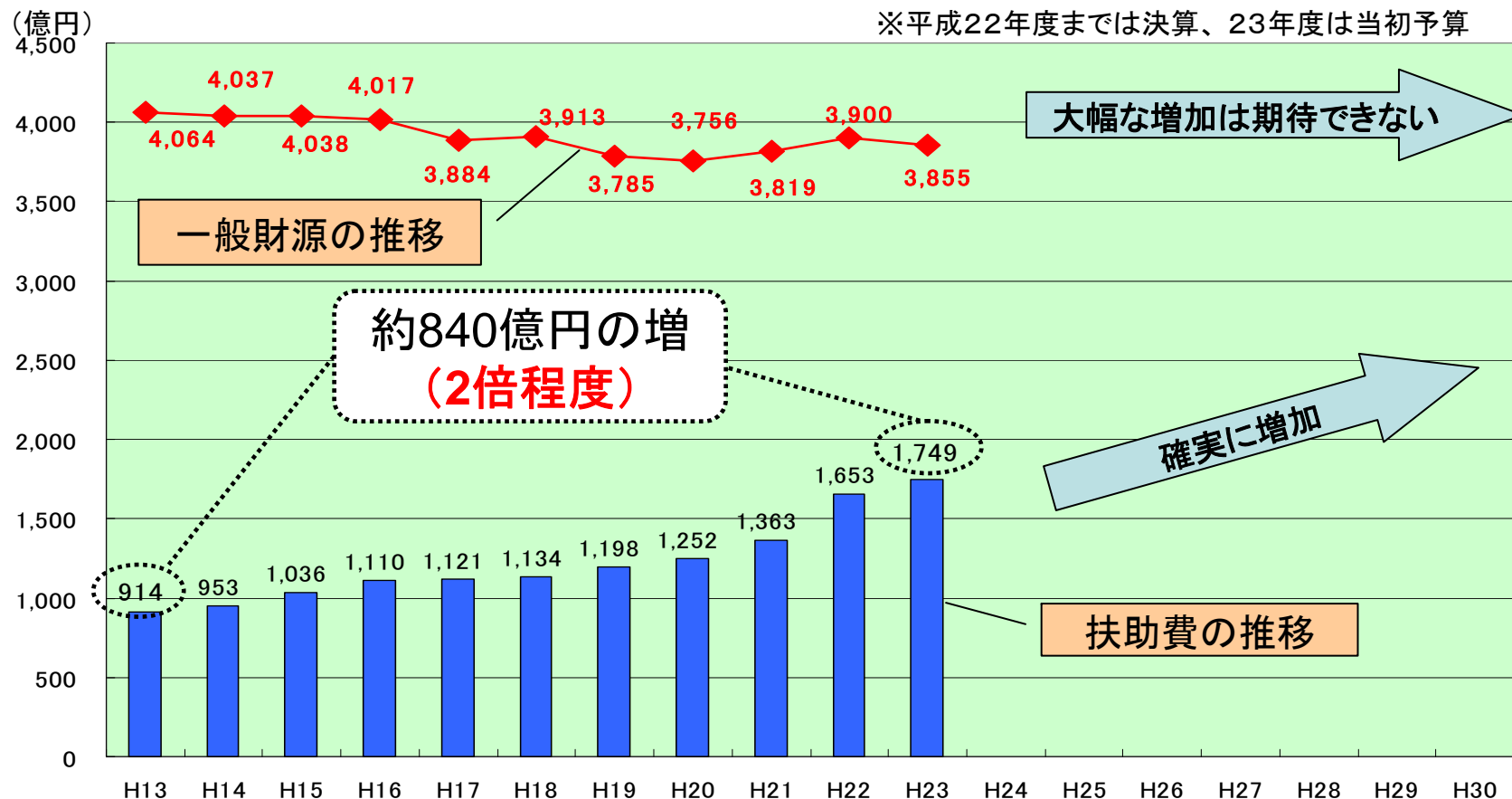
平成23年度の一般会計予算



### ③ 一般財源と扶助費(社会保障関係費)の状況

#### ○一般財源の伸びが期待できない中、扶助費は確実に増加

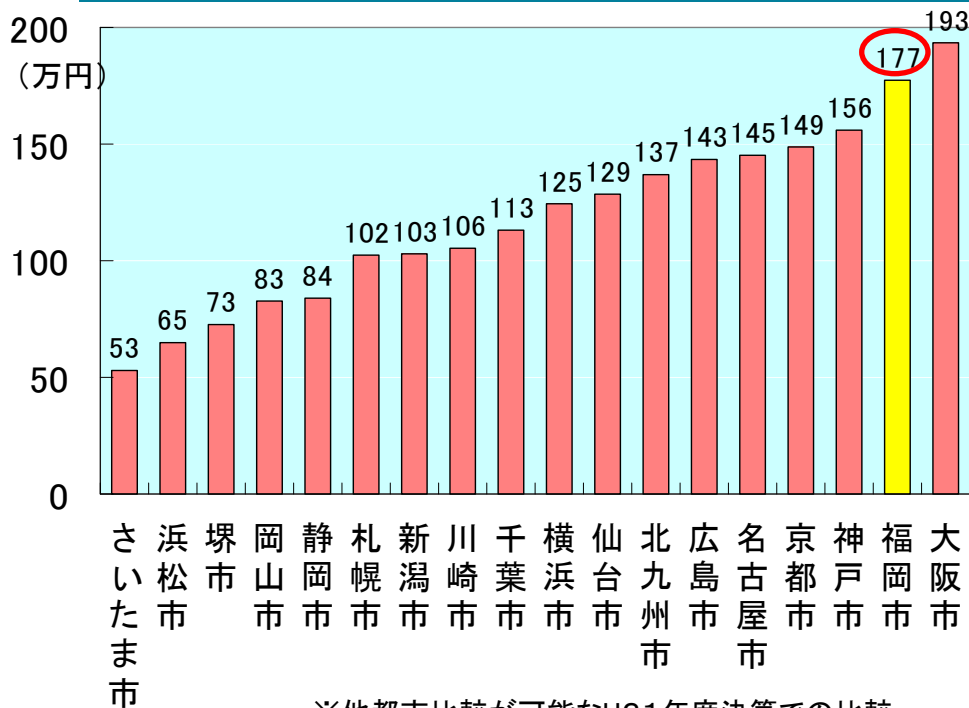
少子高齢化の進行に加え、昨今の厳しい経済情勢から、近年、生活保護費などの扶助費(社会保障関係費)は増加の一途をたどっており、今後も確実に増加する見込み



## ④ 福岡市の借金(市債)の状況

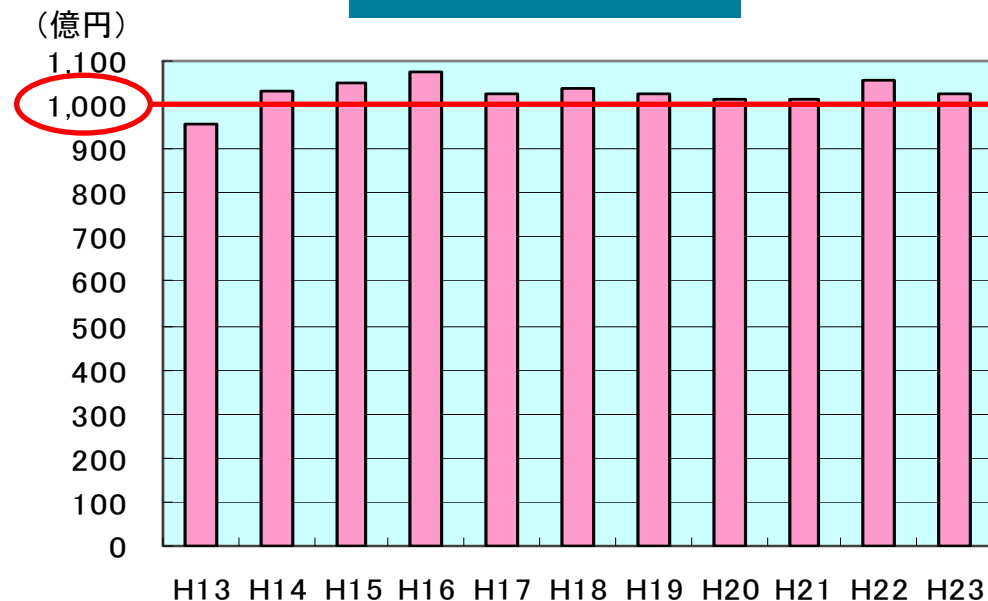
- 市債残高は約2兆5千億円、市民1人あたり残高は政令市で2番目に高い
- 公債費(借金返済のための支出)も、毎年1,000億円超と高止まり

### 市民1人あたり市債残高の政令指定都市比較



※他都市比較が可能なH21年度決算での比較

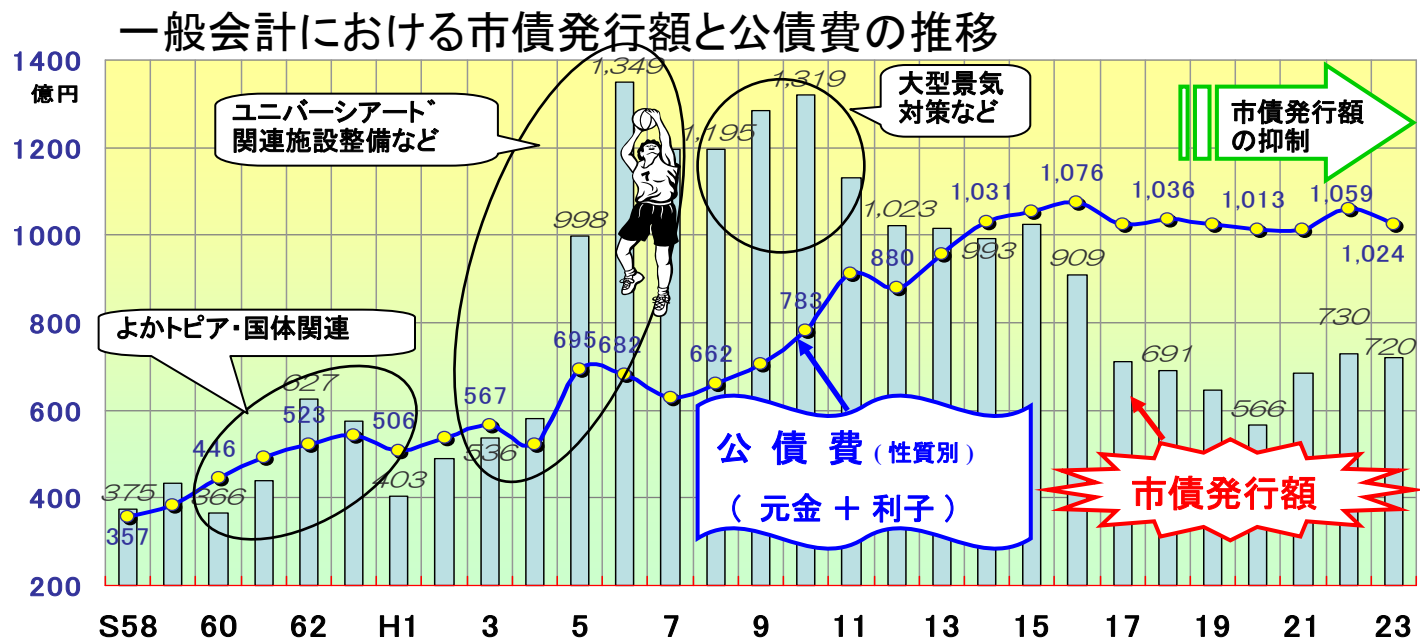
### 公債費の推移



※公債費は性質別の額で、H22年度までは決算、H23年度は当初予算

## ⑤ 都市基盤や生活基盤の充実(再掲)

○立ち遅れていた都市基盤や生活基盤の整備を、市債を活用して積極的に推進してきた結果、整備水準は飛躍的に向上し、**市民生活の向上に寄与する多くの資産が形成**されてきた反面、市債残高が高い水準となっている



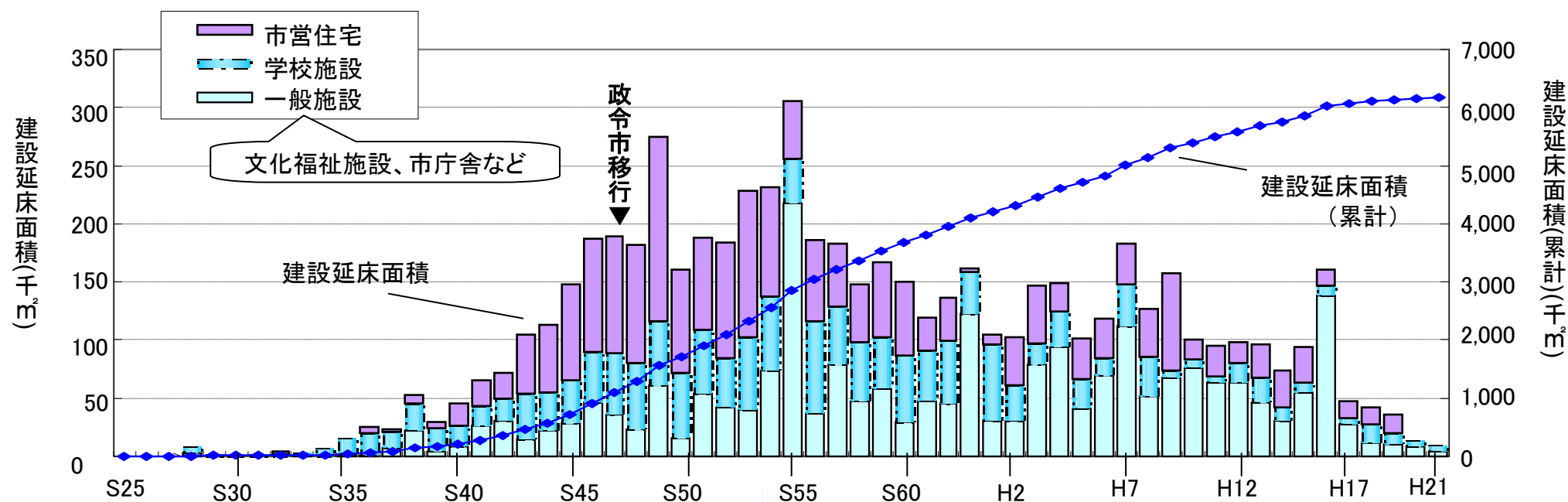
※H22年度までは決算、  
H23年度は当初予算

【参考】市の社会資本の整備水準

	平成2年度	平成22年度	差 引
都市計画道路の整備延長	185.3km	397.1km	+ 211.8km
下水道普及率(人口普及率)	87.3%	99.5%	+ 12.2ポイント
地下鉄の営業キロ	14.5km	29.8km	+ 15.3km
学校の耐震化率	13.7%	75.9%	+ 62.2ポイント

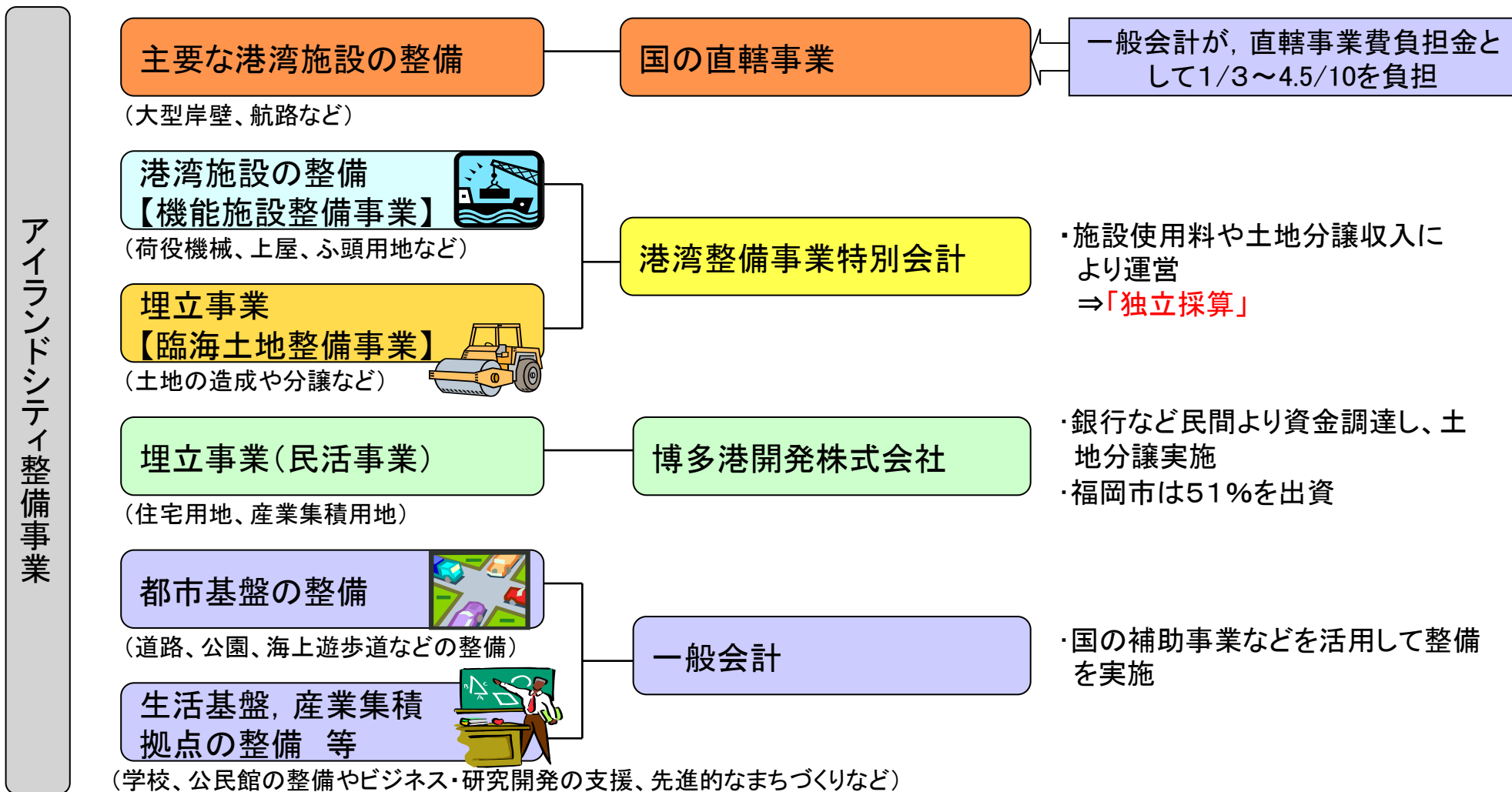
## ⑥ 公共施設の大量更新期の到来

○今後、小中学校校舎や市営住宅などの**市有建築物が大量に更新時期**を迎え、修繕や更新などに要する経費が急増



# (2) アイランドシティ整備事業

## ① アイランドシティ整備事業のしくみ



## ② アイランドシティ整備事業の事業収支

～平成21年12月事業計画～

みなとづくりエリア ← → まちづくりエリア

### 港湾施設の整備

#### 【機能施設整備事業】

- 起債により資金調達し、荷役機械、上屋、ふ頭用地などを整備
- 港湾施設の使用料収入により事業費を回収

区分		金額(億円)
収入	起債	531
	使用料収入	729
	計	1,260
支出	事業費	553
	償還元金	531
	利子	170
	計	1,254
収支		6

地下鉄事業などと同様に、  
使用料収入等により長期的に  
事業費を回収する事業

⇒ 平成75年度累積赤字  
解消予定

### 国の直轄事業費

- 航路・大型岸壁等の整備  
704億円  
(国費と市費で施工)

### 一般会計投資額

- 道路・公園・岸壁等の整備  
765億円  
(国費と市費で施工)

### 埋立事業

#### 【臨海土地整備事業】

- 起債により資金調達し、分譲用地などを造成
- 用地の分譲収入により事業費を回収

区分		金額(億円)
収入	起債	1,560
	土地分譲収入	1,679
	計	3,240
支出	事業費	1,273
	償還元金	1,560
	利子	282
	計	3,115
収支		125

土地分譲により起債の償還を  
行っており、計画的な土地分譲  
が必要な事業

### 埋立事業(民活事業)

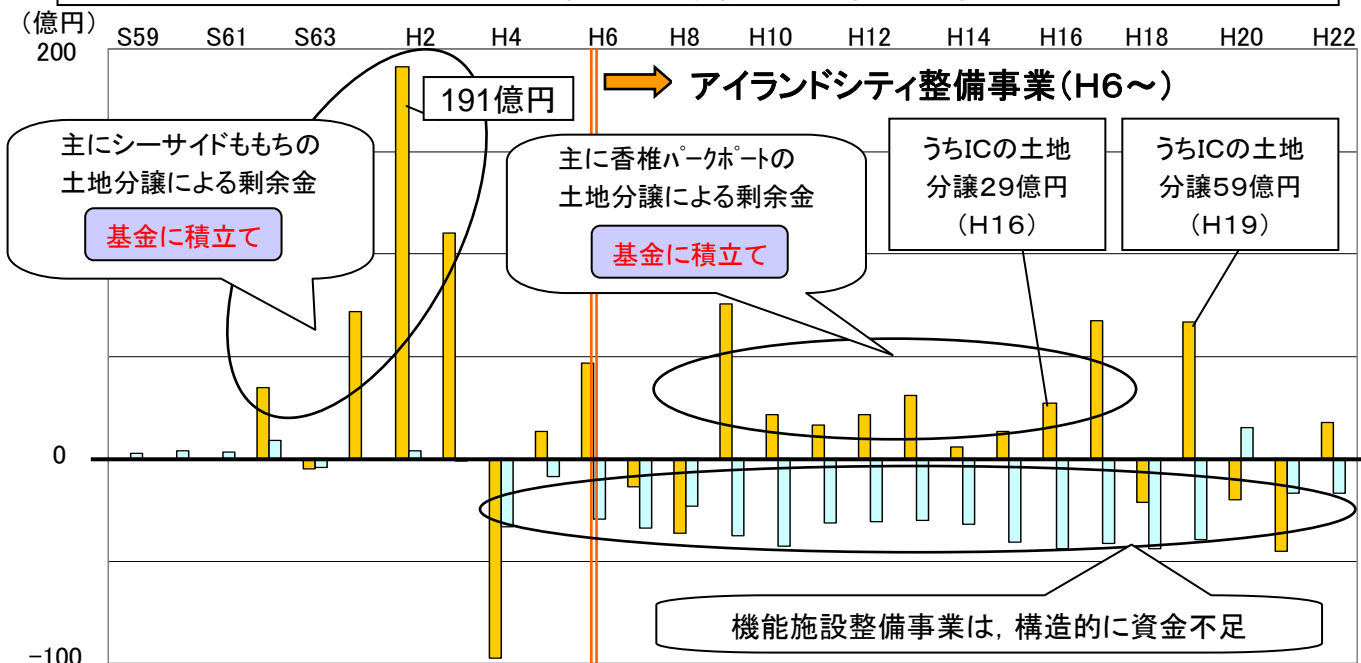
博多港開発株式会社工区

区分		金額(億円)
収入	借入金等	1,719
	土地分譲収入	771
	譲渡価額	399
	計	2,889
支出	事業費等(注)	993
	償還元金等	1,719
	支払利子	174
	計	2,886
	収支	3

(注)993億円のうち、事業費は645億円  
差額は旧2工区にかかる事業費等

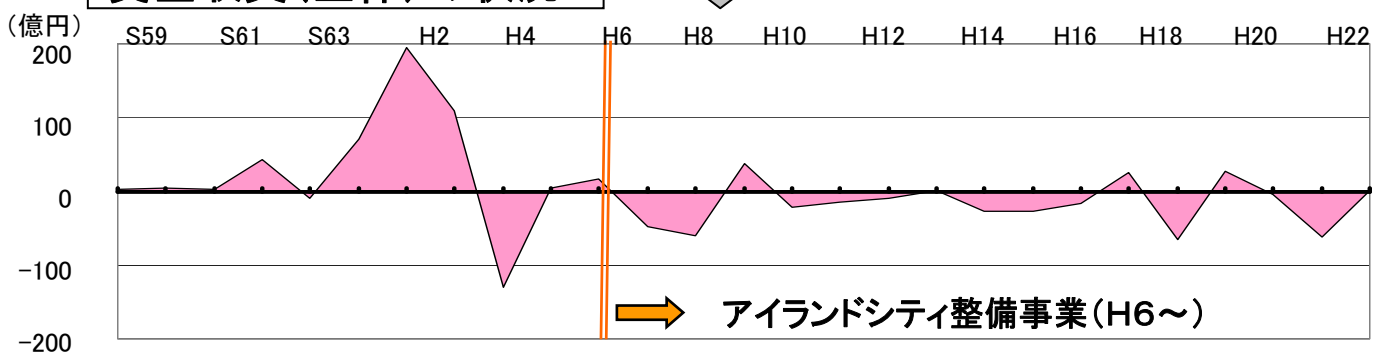
### ③ 港湾整備事業特別会計の資金収支の状況

#### 資金収支(臨海土地整備事業、機能施設整備事業別)の状況



- 臨海土地整備事業の土地分譲は、順調に推移してきたが、近年、景気の悪化などにより土地需要が低迷
- 機能施設整備事業は構造的に資金不足

#### 資金収支(全体)の状況



- 近年の港湾特会全体の収支は、概ねマイナスが続いている  
⇒基金の取崩しで対応

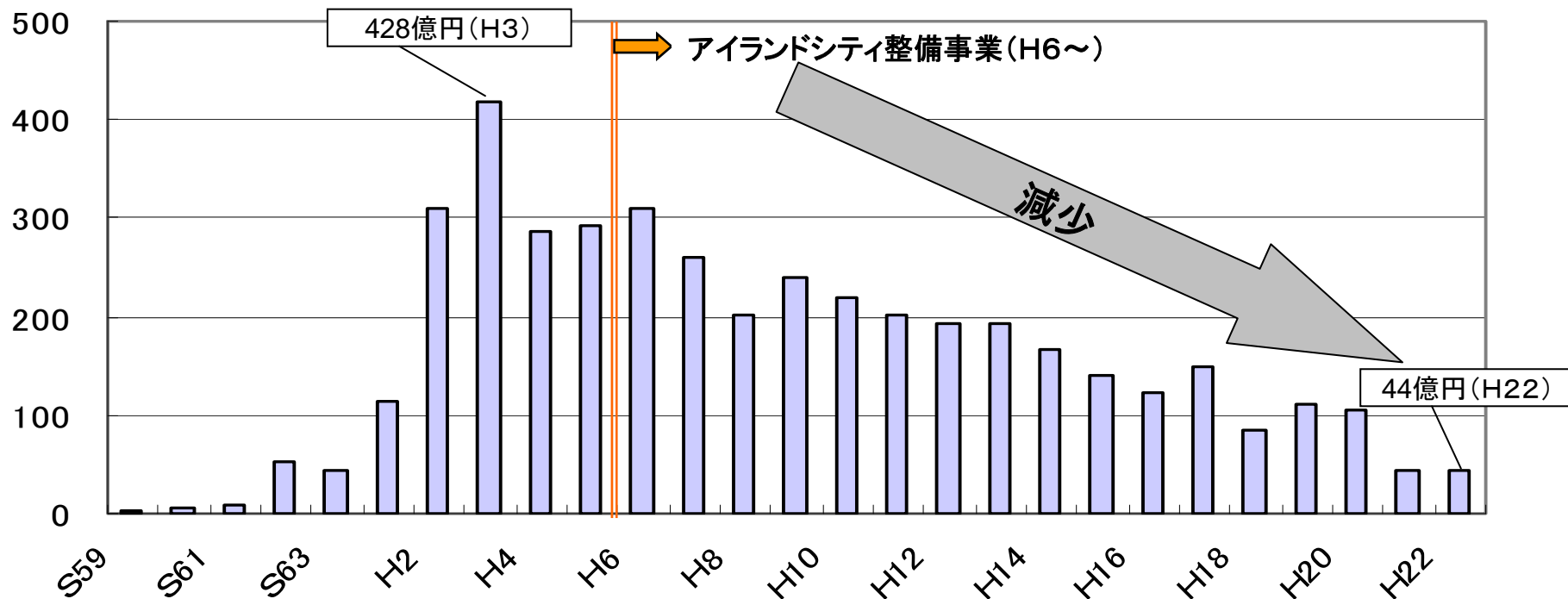


## ④ 港湾整備事業基金の状況

○土地分譲収入の剰余金を積み立ててきた基金を、機能施設整備事業の資金不足に投入してきたため、**基金残高は、ピーク時の約428億円から約44億円に減少**

(億円)

【港湾整備事業基金の残高】



## ⑤ 港湾整備事業特別会計の課題

### 機能施設整備事業（港湾施設の整備）

- ・ **構造的に資金不足**（収支均衡までに長期間を要する）
- ・ 港間競争の面から、港湾施設使用料の引上げは困難

### 臨海土地整備事業（埋立事業）

- ・ 経済情勢の変化による土地需要の低迷が予想される中、  
**今後の土地分譲の見通しは不透明**

基金への積立てや取崩しにより財源調整

### 港湾整備事業基金

- ・ 土地分譲収入の剰余金を積み立ててきた**基金の残高が平成22年末で約44億円まで減少**

土地流動性の向上など

安定的な事業推進に向け、**抜本的な対策が必要**

# (3) 財政面から見たアイランドシティ事業推進イメージ

現状

福岡市全体の財政状況 → 政策的(投資的)経費に投入できる財源は減少  
 港湾特会の収支状況 → 土地分譲が進まなければ、資金不足が生じる

今後のアイランドシティ事業推進のイメージ

選択と集中

福岡市の成長戦略に基づく  
真に効果的な投資

アイランドシティの魅力(付加価値・ブランド)の向上

人や投資を呼び込む  
まちづくり

・民間企業の進出  
・土地売却の促進 等

・市税収入の増加  
・港湾特会の収支改善

「まちづくり」「みなとづくり」の効果的な推進

## 参考

## 埋立地から得られる税収

- シーサイドももち(約138ha)では、**市税だけで56億円/年**、国税・県税を合すると**150億円/年**  
 ○アイランドシティ(約401ha)では、**現在、市税で10億円/年**、国税・県税を合すると**23億円/年**

シーサイドももち



アイランドシティ



埋立地から得られる税収(試算)

面積	約74ha	約138ha	約401ha(計画)		
分譲期間	S61年~H19年	S61年~H21年	H13年~H39年(計画)		
居住人口	約9,900人	約8,000人	約18,000人(計画)		
就業人口	約500人	約14,000人	約18,000人(計画)		
税 収	約40億円/年	約150億円/年	約23億円/年	約213億円/年	
	国税	約21億円/年	約63億円/年	約10億円/年	約94億円/年
	県税	約6億円/年	約31億円/年	約3億円/年	約40億円/年
	市税	約13億円/年	約56億円/年	約10億円/年	約79億円/年

# 5 今後のまちづくり・ みなとづくりの視点等

※黒字は共通, 青字はみなとづくりエリア, 緑字はまちづくりエリアに関連する事項

## 都市部に良好かつ大規模な土地

大規模かつ成形な区画の計画的な確保が可能

## 充実した航路

神戸より西で最も充実した国際海上コンテナ定期航路(36航路・月間206便)

北米・欧州をダイレクトで結ぶ基幹航路が就航

博多ー上海を28時間で結ぶ高速RORO貨物船が就航

## 住環境, 教育環境, 就業環境に関する高い評価

住宅地としては良好な都心へのアクセス(バスで約20分)

小中連携教育校

恵まれた自然環境と調和した質の高い就業環境

## アーバンリゾートとしての可能性

水や緑の豊かな自然に恵まれた周辺環境(海の中道や市街地を対岸から見渡す立地)

マリンワールド, 海の中道海浜公園などのレジャー施設やスポーツ関連施設が周辺にある

中央公園(温室), 野鳥公園, 和白干潟, まみずピア, クリーンパークなど, 環境関連施設等が島内や周辺にある

## 福岡市立新病院(こども病院)の進出



## 環境・エネルギー

- ▶ 自然エネルギーを積極的に活用したまちづくり(「アイランドシティ自然エネルギー活用ビジョン」)

- 「CO2ゼロ街区」の形成(H24まちびらき)
- EVカーシェアリング・超小型モビリティ・EVバス  
実証実験の実施(H22,23実施(EVバスはH23実施))



- ▶ 福岡スマートハウスプロジェクト

※「国際戦略総合特区」で提案



レンガ住宅

- ▶ 環境共生のまちづくりの拠点機能(エコミュージアム等)の導入

## 健康・スポーツ

- ▶ ふくおか健康未来都市構想の推進

(メディカルコア機能, 研究開発・ビジネス機能, 福祉・居住機能の立地を推進)

「生涯すこやかタウン」の形成

誰もが生涯安心してすこやかに暮らせるモデル的なまちづくりを推進



- ▶ 健康・スポーツ促進ゾーンの形成

(周辺にスポーツ関連施設が集積。住民参加による健康・スポーツイベントの開催, まちづくりと健康づくりの一体的な取り組み)



雁の巣レクリエーションセンター

スロージョギング教室

- ▶ Smart Wellness City(スマート・ウェルネス・シティ)構想との連携

## 新しいまちづくりの拠点

- ▶ アイランドシティの特性にふさわしい今後の成長が期待される産業の立地を推進

- ・医療・福祉関連分野
- ・健康・スポーツ分野
- ・環境・エネルギー分野
- ・コンテンツ分野(デジタルコンテンツ等)



スポーツ研修施設



コンテンツ制作

- ▶ アイランドシティの立地特性を活かした教育・科学・文化・芸術施設などの集客・交流機能を集積(エコミュージアム等)
- ▶ アイランドシティのインフォメーション機能の強化

## 良好な住環境・教育環境

- ▶ 豊かな自然環境と共生するまちづくり



緑豊かな住宅地



外周緑地



海上遊歩道 (イメージ)



野鳥公園 (イメージ)

- ▶ 本市初となる施設一体型小中連携教育校





## 企業立地の促進

### ▶ インセンティブ制度

「物流施設は初期投資額が大きくなるため、現行制度における立地促進交付額では進出する上での誘因になりにくい」との事業者の指摘

### ▶ 土地利用について

企業立地促進の観点から、土地流動性の向上など、今後の土地利用のあり方等について検討

## 港湾機能の強化

### ▶ コンテナターミナルの整備のあり方

アイランドシティの新たなターミナルの整備について検討するとともに、効率的な運営の観点から、ターミナルの自動化や立体化など、アイランドシティ及び香椎パークポートにおける適切なターミナル機能のあり方について検討

### ▶ 臨海部物流拠点のあり方

九州産の高付加価値製品の輸出拠点づくりを進めるため、臨海部物流拠点のあり方について検討

※港湾機能の強化に向けては、引き続き、関係者、有識者等から構成される「博多港長期構想検討委員会」で検討予定

## (4) 今後の立地・開発に向けた課題

### ➤ 商業・産業の立地

- ・土地の賃貸による事業展開を採用する事業者が増えており、**土地賃貸のスキーム**が求められている。
- ・事業者が求める**土地の広さ**は数百から数千㎡の土地が多く、大規模なニーズはほとんどない。
- ・周辺に関連事業者が立地するような**核となる研究施設**や**支援施設**がない。

### ➤ 魅力ある住宅地の形成

- ・**生活利便性**や**交通利便性**の向上
- ・**公共的施設(文化・スポーツ等)**の充実

### ➤ 土地価格

- ・産業・商業・物流施設用地について、事業者は割高なイメージを持っている。

### ➤ インセンティブ

- ・投資金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アイランドシティに進出するだけの誘因にはならない

# 参考：他の埋立地における開発の推移①—総括表—

地区名	まちびらき	鉄 道	最初の公共施設
シーサイドももち	昭和63年	—	平成63年(同年) (早良消防署)
横浜市 (みなとみらい21)	昭和60年	〔みなとみらい21線〕 平成4年(7年後)着工 平成16年(19年後)開業	平成元年(4年後) (横浜みなと博物館)
神戸市 (ポートアイランド)	昭和55年	〔ポートアイランド線〕 昭和53年(2年前)着工 昭和56年(1年後)開業	昭和56年(1年後) (神戸国際展示場・ 神戸国際会議場)
アイランドシティ	平成17年	—	平成26年(9年後) (福岡市立新病院 (こども病院))

※”まちびらき”は、最初の建物等が供用開始した時期とする。

# 参考：他の埋立地における開発の推移②ーシーサイドももちー

	昭和63年 (まちびらき)	平成4年 (5年後)	平成9年 (10年後)	平成14年 (15年後)	平成19年 (20年後)	平成23年 (24年後)
人口 (住民基本台帳)	約400人	約4,200人	約7,600人	約7,200人	約7,700人	約8,100人
就業人口 (事業所・企業統計調査)	約400人 (H3年)	約11,300人 (H8年)	約14,100人 (H13年)	約14,200人 (H18年)	約16,900人 (※経済センサス基礎調査) (H21年)	
税収				約51億円 (H17年)		約56億円
主な 公共的施設	[S63:早良消防署]	[H元:福岡市タワー]	[H2:福岡市博物館]	[H3:福岡市民防災センター]	[H7:福岡市発達教育センター]	[H8:福岡市総合図書館]
				[H13:JSTイノベーションプラザ福岡]	[H15:福岡市子ども総合相談センター]	[H8:福岡市ソフトリサーチパークセンタービル]
					[H16:システムLSI総合開発センター]	[H9:福岡市保健環境研究所]
						国税:約63億 県税:約31億

# 参考：他の埋立地における開発の推移③－横浜市（みなとみらい21）①－

	昭和60年 (まちびらき)	平成2年 (5年後)	平成7年 (10年後)	平成12年 (15年後)	平成17年 (20年後)	平成23年 (26年後)
--	------------------	---------------	----------------	-----------------	-----------------	-----------------

## 人口

(住民基本台帳)

約100人	約100人	約100人	約100人	約1,700人	約7,600人
-------	-------	-------	-------	---------	---------

## 就業人口

(事業所・企業統計調査)

約3,200人 (S61年)	約3,200人 (H3年)	約21,000人 (H8年)	約41,700人 (H13年)	約49,600人 (H18年)	約67,000人 (※横浜市公表資料) (H21年)
-------------------	------------------	-------------------	--------------------	--------------------	----------------------------------

## 税収

(固定資産税・都市計画税  
法人市民税・事業所税)

約102億円 (H9年)	約106億円	約110億円	約145億円 (H21年)
-----------------	--------	--------	------------------

## 鉄道

[みなとみらい21線]

●  
工事着手(H4)

●  
開業(H16)

## 主な 公共的施設

●  
[H元:横浜みなと博物館]

●  
[H元:横浜美術館]

●  
[H3:パシフィコ横浜(コンベンション施設)]

## 参考：他の埋立地における開発の推移④－横浜市（みなとみらい21）②－

昭和60年  
(まちびらき)平成2年  
(5年後)平成7年  
(10年後)平成12年  
(15年後)平成17年  
(20年後)平成23年  
(26年後)主な  
公共的施設

〔H7:横浜海上防災基地〕



〔H8:けいゆう病院〕



〔H9:横浜桜木郵便局〕



〔H10:横浜みなとみらいホール〕



〔H12:神奈川県警察みなとみらい分庁舎〕



〔H14:JICA横浜〕



〔H18:横浜みなとみらいスポーツパーク〕



# 他の埋立地における開発の経緯⑤ー神戸市(ポートアイランド)①ー

昭和55年 (まちびらき)      昭和60年 (5年後)      平成2年 (10年後)      平成7年 (15年後)      平成12年 (20年後)      平成17年 (25年後)      平成23年 (31年後)

※第2期竣工

人口

(住民基本台帳)

約1,500人      約14,200人      約17,300人      約20,700人      約15,100人      約14,400人      約14,800人

就業人口

(事業所・企業統計調査)

約6,500人 (S56年)      約14,800人 (S61年)      約19,800人 (H3年)      約21,500人 (H8年)      約15,700人 (H13年)      約19,200人 (H18年)      約25,800人 (※経済センサス基礎調査) (H21年)

税収

(固定資産税・都市計画税)

約29億円      約43億円      約42億円      約51億円      約38億円      約36億円

鉄道

[ポートアイランド線]

●——● 工事着手(S53)ー開業(S56)

[ポートアイランド線【延伸】]

●——●  
工事着手(H13)ー開業(H17)

[S56:神戸国際展示場・神戸国際会議場]

[S56:神戸ポートアイランドスポーツセンター]

[S59:神戸市立青少年科学館]

[H9:神戸キムクセンタービル]

[H10:港湾職業能力開発短期大学神戸校]

[H13:神戸国際ビジネスセンター]

主な  
公共的施設

# 参考：他の埋立地における開発の推移⑥ー神戸市(ポートアイランド)②ー

昭和55年  
(まちびらき)

昭和60年  
(5年後)

平成2年  
(10年後)

平成7年  
(15年後)

平成12年  
(20年後)

平成17年  
(25年後)

平成23年  
(31年後)

※第2期竣工

主な  
公共的施設

[H14:神戸インキュベーションオフィス]



[H14:理化学研究所]



[H15:先端医療センター]



[H15:神戸バイオテクノロジー研究・人材育成センター]



[H15:神戸臨床研究情報センター]



[H15:神戸大学インキュベーションセンター]



[H16:神戸バイオメディカル創造センター]



[H17:神戸医療機器開発センター]



[H18:神戸健康産業開発センター]



[H18:神戸女子大学ポートアイランドキャンパス]





# 参考：他の埋立地における開発の推移⑦ー神戸市(ポートアイランド)③ー

昭和55年  
(まちびらき)

昭和60年  
(5年後)

平成2年  
(10年後)

平成7年  
(15年後)

平成12年  
(20年後)

平成17年  
(25年後)

平成23年  
(31年後)

※第2期竣工

主な  
公共的施設

[H19:神戸夙川学院大学]



[H19:兵庫医療大学]



[H21:甲南大学ポートアイランドキャンパス]



[H23:神戸ハイブリッドビジネスセンター]



[H23:国際医療開発センター]



[H23:神戸市立医療センター中央市民病院]

