

<審議の概要>

(※委員の紹介など、審議に直接関係のない部分を一部、省略しております。)

(開 会)

【会長】： 審議会の開会前でございますけれども、委員の皆様にお諮りをいたします。報道機関2社よりテレビカメラの頭撮り及び写真撮影をしたいという申し出がございます。これを認めてよろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】： それでは、認めさせていただきます。
ただいまから平成25年度第4回福岡市都市計画審議会を始めさせていただきます。
まず本日の出席者数について事務局からのご報告をお願いいたします。

【都市計画課長】： 事務局でございます。まだ遅れている方もおられますが、現在、20名の委員にご出席いただいておりますので、過半数に達しております。審議会が成立しておりますことをご報告申し上げます。
以上です。

【会長】： 次に、会議録の関係でございます。前回、平成25年度第3回の会議録につきましては、事務局で作成いたしまして、委員の皆様にご送付しておりました。修正の申し出がございませんでしたことから、会長及び署名委員の確認の上で会議録として確定をいたしましたので、ご報告をいたします。

今回の会議録の署名委員につきましては、福岡市都市計画審議会運営要綱第7条第3項の規定に基づきまして、1号委員から、まだおいでになっておりませんが●●委員、2号委員からは●●委員を指名させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いをいたします。

なお、会議録につきましては、福岡市情報公開条例第7条の各号にございます非公開情報の部分を除きまして公開するものとなっております。委員の皆様の名前を省いた形で市のホームページに掲載することとなっております。

本日の審議につきましては、4名の方から傍聴の申し出がございました。福岡市都市計画審議会運営要綱第5条第1項の規定に基づきまして、これを許可することとしたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】： 傍聴者の入室を認めます。

(傍聴者入室)

【会長】： それでは、議案審議に入りたいと思います。

本日の議案といたしましては、「都市高速鉄道の変更」につきまして、市長から諮問がございましたので、ご審議をお願いいたします。

また、議案とは別に、その他諮問事項といたしまして、「福岡市都市計画マスタープランの改訂」についての審議がございます。

それでは、本日の資料につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

【都市計画課長】： 本日お配りしております資料についてご説明いたします。

まず、「会議次第」、続いて「委員名簿」、「座席表」、「都市計画案の縦覧結果について」、

続いて、冊子といたしまして、「議案書」、「議案参考資料」、「その他諮問事項」、その別冊1といたしまして、「福岡市都市計画マスタープランの改定案」。

また、別冊2として、「福岡市都市計画マスタープラン改訂原案に対する意見の要旨と対応(案)」、以上をお配りしております。

不足はございませんでしょうか。

以上でございます。

【会長】： ありがとうございます。

それでは、議案審議に入りますので、テレビ撮影の方はご退室をお願いいたします。

(カメラ退室)

【会長】： それでは、議案第9号「都市高速鉄道の変更」につきまして、事務局からのご説明をお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【交通計画課長】： 議案第9号「福岡都市計画都市高速鉄道の変更」についてご説明いたします。

議案書の1ページをお願いいたします。恐れ入ります、着席にて説明をさせていただきます。

【交通計画課長】： 今回の変更案件は、都市計画都市高速鉄道中、5号西日本鉄道天神

大牟田線を変更するものでございます。

資料としましては、2ページに総括図、3ページに位置図、4ページに計画図、また、別冊になりますが議案参考資料の2ページに、新旧対照図をお示しいたしております。

恐れ入りますが、説明は議案参考資料の2ページでお願いいたします。

今回の変更では、本市博多区の雑餉隈地区におきまして、西日本鉄道天神大牟田線の高架化を都市計画決定した図中の青色で着色した区域に、赤色で着色の新駅の区域を追加変更するものでございます。

恐れ入りますが、議案参考資料の1ページをお願いいたします。

都市計画を変更する理由を中段に記載いたしております。

本市博多区の雑餉隈地区におきましては、踏切除却による円滑な交通の確保や市街地分断の解消による都市機能の改善を図るため、博多区南八幡町二丁目から西春町二丁目に至る西日本鉄道天神大牟田線の延長約1,870mを高架化し、道路と連続的に立体交差化する都市計画決定を平成20年3月に行い、現在、整備を進めているところでございます。

今般、かねてより雑餉隈地区の地元の方々から要望されておりました新駅の設置について、西日本鉄道株式会社から計画が示され、また、新駅との一体的整備を要する連続立体交差事業の進捗を踏まえまして、博多区竹丘町三丁目地内に新駅の区域を追加変更し、公共交通の利便性向上や利用促進等を図るものでございます。

また、一番下に参考としまして総括図をお示しいたしておりますので、ご参照願います。

以上が福岡都市計画都市高速鉄道の変更についての説明でございますが、本案件につきましては、都市計画法第17条の規定に基づく案の縦覧を平成26年1月6日から1月20日までの約2週間実施いたしましたところ、縦覧者は8名で、意見書の提出はございませんでした。

以上で説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(諮問事項に関する質疑・意見等)

【会長】： ありがとうございます。ただいま事務局よりご説明がございましたが、これにつきまして、ご意見、ご質問がございましたらよろしくお願いいたします。

【委員】： 高架化事業というのはもう既に始まっていて、今回、都市計画決定を行うのは、駅の設置をするにあたり区域を変更する、そういうことですね。

【交通計画課長】： そのとおりでございます。

【委員】： 高架化については、住民の方からも強い要望があるでしょうし、何よりも人命を救済するという意味でも、人命の被害が起こらないようにするということが、

そして交通渋滞の対策ということでは、これについて私ども反対ではありません、賛成です。ただ、幾つかの要望というか、指摘をしておきたいと思っておりますので、その観点で幾つかお尋ねをします。事業費ですけれども、事業費全体は幾らで、どこがどのような形で負担するのか、それについてお尋ねします。

【雑餉隈連続立体交差課長】： まず、全体の事業費でございますけれども、今の計画では約318億円でございます。事業費の負担割合でございますが、都市側、福岡市の負担が事業費の約9割で、鉄道事業者であります西鉄の負担が約1割ということになっております。

以上でございます。

【委員】： 事業者である西鉄が、わずか1割しか負担をしないというのはなぜですか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： 事業費の負担の根拠といたしましては、この連続立体交差事業のスキームについて国が定めている要綱に基づいて事業の負担割合、鉄道事業者と都市側の負担割合が決まっております。

以上でございます。

【委員】： この割合が、昔々の建設省と運輸省の協定によって決められているということなのですが、今、高架によって生じる高架下の土地活用等を考えれば、事業者がもっと負担するという方向に、これは変えていかなければいけないのではないかと思います。いかがですか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： 鉄道が高架になることで、その高架下の空間が発生します。その空間の利用に関しましても、国が定めた要綱の中で決まりがあり、都市側、福岡市側が15%利用できる。そして、残り85%を鉄道事業者が利用するというルールになっております。

今回の負担割合に関しましては、この高架下の空間の利用というものも加味されて、負担割合を国で定めた結果、雑餉隈地区におきましては鉄道事業者が10%、1割ということになっております。

以上でございます。

【委員】： 鉄道事業者は1割しか使わないということですか。土地の所有は鉄道事業者で、高架下の活用は、90%は公的な活用をするというそういうことですか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： 高架下の利用に関しましては、福岡市側が15%利用できます。鉄道事業者が85%ということになっております。

以上です。

【委員】： それで、その後に言われた、ここに関しては10%と言われたのはどういう意

味なのですか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： 費用負担に関しましては、雑餉隈のこの地区においては、鉄道事業者が1割、10%ということになっております。

【委員】： 高架下の土地を活用しても、利益を生み出すようなところばかりではないと思います。しかし、こういう福岡市の街なかでは、天神の高架下等を見ても、どこの駅でも高架下の活用でかなりの利を上げることできるという状況です。そういうところで、鉄道事業者が85%、もともと土地の所有はしていたけれど、線路敷きで何の活用もできなかったところに新たな土地ができるのですね、鉄道事業者が活用できる土地が。その土地を生み出すそのもとは、ほとんどが税金による市の負担、それに裏打ちして国が出しますけれども、その市の負担によって新たな土地ができる。そのほとんどは鉄道事業者が活用をする、鉄道事業者が好きに使えろということが、やはり問題ではないか。福岡市のような収益性の高い場所においては、この割合は変更すべき、事業費の割合を変更する、あるいはそれに伴って高架下の活用の割合も変更をしていかなければ、せっかくのこの事業、必要な事業だけれども、市民等の理解も得にくいと思いますけれども、その改善を国に言うべきではありませんか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： 国が細かく鉄道事業者の利益というものを考えたうえで要綱が定められまして、その中で鉄道事業者の負担というものが決められております。その要綱の中で、高架下の利用、それから踏切がなくなるなどから、連続立体交差事業に基づく鉄道事業者の利益を、個別に一つ一つ積み上げて、その結果、地域によって高架下の空間の価値が違いますので、そういった地域別に細かく負担割合を変えて設定されています。我々としては、要綱に従ってこの事業を進めていくというのがルールでございますので、このルールに従っていきたいと思っております。

以上でございます。

【委員】： 今あるルールに従わざるを得ないというのはわかります。ただ、この長い期間の高架事業、その利活用の状況、こういったものを見ると、やはり地方のほうからルールについて改善を要求していくべきときだと思います。それは要求しておきますが、それと、活用なのですから、市が15%、鉄道事業者が85%というのは、これは、鉄道事業者とも話して、もっと公的な活用ですね。自転車置き場だとかいろんなこと、高架化に伴うようなそういうものについては、15%を超えての活用をさせるということは、鉄道事業者との話し合いはされているのですか、いないのですか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： 高架下の利用に関しましては、まだ、やっと高架事業に着手して数年たったところでございますので、これから高架下にこういった空

間ができるか、空間の面積、高さ、環境をいろいろ調べ、今後整理した上で、鉄道事業者と協議して決めていきたいと思っております。もう少し先になってくるかと思えますけれども、今後、検討をしていきたいと思っております。

以上です。

【委員】： 今後のことだと言われましたけれども、こういう状況の中で、市民のこれだけの負担の中でできる土地でもあります。より必要な、公的な活用ということも視野に入れて、鉄道事業者も検討をされるよう要求をすべきだという要望をしておきます。

以上でいいです。

【会長】： はい、ありがとうございました。ただいまのご要望に続きまして、何かほかのご意見はございますか。

【委員】： 今の話の関連ですが、鉄道事業者として、利用者の駐輪場に関する附置義務はどうなるのでしょうか。要するに、新しい駅舎ができるわけですが、今の高架下の利用との関係からいえば、委員会の中でもずっと、いわゆる鉄道事業者の駐輪場の附置の問題がいろいろ出てきておるわけですけど、今回の場合、新しくつくるわけですから、事前にそういった協議なども、今の議論の続きからいけばきちんとしておいたほうがいいのではないかと思います。その辺はどう考えているのか。

【交通計画課長】： 本日までご審議頂いております新駅の周辺エリアにつきましては、今後、一定の開発等が予定されるところでございます。したがって、現時点で、駅に必要な駐輪場をどこにつくるかは、先ほども説明がありましたように、高架下利用での確保を考えておりますが、それには鉄道事業者の努力義務に則した協力が必要になります。

一方で、商業等の一定用途の床面積が生じる場合は、その規模等に応じて駐輪場の附置義務が出てきますけれども、今後、土地利用の計画等が具体化する中で、附置義務駐輪場の適切な規模及び配置について協議していくこととなります。

【委員】： 最後に意見だけ述べさせていただきますが、これからだという話はわかるのですが、要は市として、きちんとそういうことを話すと。鉄道利用者の駐輪場ですから、当然、事業者の責任でやるべき部分が大きいわけですから、それはちゃんとやりますというくらいはちょっと考えてほしいと思っておりますが、これ返事は結構です。

以上です。

【委員】： 済みません、先ほどの事業費の負担のことでちょっとお尋ねをしたいのです

けれども、市側が9割、鉄道事業者側が1割ということで、国のそういう決め事があるということなのですが、これがいつの時代につくられたものなのか。もう現在にそぐわないのではないかと思われるのですが、いかがでしょう。やはり現在にそぐうようなやり方でやっていかないと、いつまでもこれを引きずって、10年、20年、30年、将来的に考えても、これをずっとこれからも続けていくのか。国にもちょっと考えていただきたいようなお話なのですが、いかがでしょうか。いつごろできたのか。

【雑餉隈連続立体交差課長】： この要綱に関しましては、昭和44年9月に建運協定ということで運輸省と建設省の協定がありまして、そこが発端でございます。以後、平成4年、平成16年、そして平成19年が最終の改訂で、その中で都市側、福岡市側と鉄道側の負担については順次変わってきております。以上でございます。

【会長】： よろしいでしょうか。そのほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。もしご意見がこれ以上ないようであれば、委員の皆様からのご要望を市のほうで受けとめていただくということで、案のとおり承認ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】： それでは、議案第9号「都市高速鉄道の変更」につきましては、原案どおり承認ということにいたします。以上で、議案第9号「都市高速鉄道の変更」についての審議を終わります。次に、その他諮問事項「福岡市都市計画マスタープランの改訂」についてでございます。この案件につきましては、福岡市の都市計画に関する基本的な方針となります都市計画マスタープランを、平成25年1月18日に市から諮問を受けております。同年2月に開催いたしました、平成24年度第2回都市計画審議会から審議を開始いたしまして、1年程度をめどということで継続して審議を進めてきたところでございます。それでは、この件につきまして事務局からご説明をお願いいたします。よろしくをお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【都市計画課長】： 都市計画課長でございます。それでは、福岡市都市計画マスタープランの改訂についてご説明申し上げます。この都市マスの改訂につきましては、8月の都計審でご説明させていただきましたとおり、平成25年10月7日から11月6日までの1カ月間パブリック・コ

メントを実施いたしております。

今回、このパブコメで市民の皆様からいただきましたご意見の概要とともに、これに基づく都市マスの修正箇所についてご説明させていただきます。

まず、資料といたしましては、「その他諮問事項」と書いております冊子でございます。そして、「別冊1」と右肩に記した都市マス改定案、同じく「別冊2」と記しました都市マス改定原案に対する意見の要旨と対応（案）をご用意しておりますので、まずは「その他諮問事項」の冊子をお願いいたします。

1ページをお願いいたします。

まず、都市マス改定のスケジュールでございますが、今回の都計審では、パブコメに基づく修正等についてご審議いただき、次回の5月都計審では、今回いただいた意見などを踏まえました最終案をお諮りし、その後、答申をいただく予定としております。

次に、別冊2の都市マス改定原案に対する意見要旨と対応の案をお願いいたします。

まず、1ページをお願いいたします。

まず、パブコメの実施概要についてでございます。

意見募集期間につきましては、平成25年10月7日から11月6日までの1カ月間、市役所の本庁舎、区役所において縦覧・配布を行っております。それとあわせて、市のホームページにおいても案を公表し、最終的に36名91件のご意見をいただいております。

内訳は、第2章の都市の現状と都市づくりの課題に関する意見が2件、第3章の全体構想に関する意見が40件、第4章の区別構想に関する意見が9件、第5章都心部編に関する意見が39件、その他が1件となっております。

2ページをお願いいたします。

今回のパブコメにつきましては、福岡市のパブコメ手続要綱に基づきまして実施しております。その中で提出された意見の概要と意見に対する実施機関の考え方を計画決定時に公表するものとされておりますが、2ページの表につきましては、この条項に基づきまして、意見の要旨とその対応について整理したものでございます。

今回いただきましたご意見につきましては、具体的な施策を提案、要望しているもの、都市マスで記載している内容に関して具体的な記述を求めているもの、記載内容に関する質問などが大部分でございました。都市マスにつきましては、上位計画であります福岡市総合計画に則して定めます都市計画の総合的な指針でありまして、この都市マスの基本的な性格を踏まえまして、具体的な施策などについては、各部門の基本計画で示すということとなっております。そのため、具体的な提案等に対しては、資料中の意見への対応と考え方の欄を右側に載せておりますが、そこにおいて、その旨と都市マスに記載している内容と箇所を記載しているところでございます。

また、ご質問等に対しましては、そのお答えなどを同欄にて記載しております。

なお、本日の説明では、意見への対応と考え方につきましては、個別の説明は行わず、修正を行った箇所のみご説明させていただきたいと考えております。

それでは、提出されたご意見の概略と修正箇所について、2ページから順にご説明いたします。

なお、意見の内容につきましては、キーワード、項目だけ申し上げたいと思います。まず、2章の「都市の現状と都市づくりの課題」に関しましては、人口減少社会、既存ストックの活用などについてのご意見が提出されております。

第3章の全体構想の「(1)都市づくりの基本理念と基本方向」などに関しましては、これは2ページから5ページまでありますとおり、交通ネットワーク、バリアフリー化、都心部の混雑解消、観光都市の実現、住みやすい日常生活の形成、少子・高齢化対策、CO₂削減、水源確保などについてのご意見が提出されております。

次に、5ページの「(3)の将来の都市構造」に関しましては、拠点や都市軸の役割、箱崎地区などについてのご意見が出されておりました、「(4)部門別の基本的な方針」での「土地利用」に関しましては、6ページにありますとおり、市街化調整区域の活性化など、「交通体系づくり」につきましては、地下鉄ネットワーク、自転車問題など、「みどりづくり」に関しましては、7ページにありますとおり、ヒートアイランド、生物多様性、舞鶴公園・大濠公園などについて、また、「景観づくり」に関しましては、8ページにありますとおり、「景勝地や歴史的資源の抽出」など、「住宅市街地づくり」に関しましては、密集市街地の課題など、「環境都市づくり」に関しましては、アイランドシティにおける省エネ等の拠点形成、生物多様性の保全、かおり環境・音環境の保全などについてのご意見が出されております。「防災都市づくり」に関しましては、9ページにありますとおり、土砂崩れなどの災害対策、物資等の備蓄、緊急輸送の経路など、「その他の部門」に関しましては、アセットマネジメント、河川の親水空間、海水淡水化、教育の課題などについてのご意見が出されております。

なお、9ページの38番のご意見を踏まえ、製本時には巻末に用語解説を追加してご説明を全体的にしたいと思っております。なお、黒い四角で修正と書いておりますが、この印が修正する箇所でございます。

次に、4章の「区別構想」に関しましては、10ページから12ページに掲げております。博多バイパス、九大箱崎キャンパス、千早駅周辺の活動核、六本松キャンパスの跡地、歩行者と自転車の共存などについてのご意見が出されております。

なお、10ページの44番のご意見を踏まえまして、「博多バイパス」という表記をしておりましたが、これをさらにわかりやすくすることとし、「博多バイパス（別府香椎線）」に表記を修正しているところでございます。

次に、第5章の「都心部」の「対象エリア」や「まちづくりの方向性」、「都市構造」などに関しましては、12ページから14ページでございます。

都心部編の策定を評価する意見があったほか、博多ふ頭・中央ふ頭の活性

化、エリアマネジメント団体との連携、その活動へ向けた財源確保、都心部らしい産業の創出、経済政策と都市計画の連動、歩行者回遊性の向上、観光資源の創出、企業誘致に向けての都市計画緩和、MICEの推進などのご意見が出されています。

また、15ページから16ページにかけては、天神、博多駅、ウォーターフロント地区についてのご意見でございまして、まちづくりの明確な色分け、方向性の明確化・具体化などについてのご意見が出されています。

なお、13ページの57番のご意見を踏まえまして、「まちづくり団体」や「エリアマネジメント団体」などの表記を統一することとしております。

そしてまた、14ページの64番のご意見を踏まえまして、別冊1の121ページにあります、都心部の都市構造図に、日本各地や世界各地などへのつながりを示す矢印などを追加いたしております。

さらに、15ページの69番から74番、16ページの76番、77番のご意見を踏まえまして、別冊1の122ページの下段の④にございます、「天神」、「博多駅」、「博多ふ頭・中央ふ頭」に関する記載について、各地区の特徴や記載バランスなどを踏まえ、内容を追加・修正いたしております。

次に、「交通体系づくり」などでございますが、16ページから18ページに掲げておりますとおり、空港と都心部のアクセス、自転車走行空間のネットワーク、サイクルポスの再配置、歩行者優先の環境づくり、回遊性向上に向けた上空空間の活用、ウォーターフロントへのアクセス、にぎわいや憩いづくりにおける官民共働、水辺空間の活用などのご意見が出されています。

なお、17ページの84番のご意見を踏まえまして、別冊1の124ページの②にございます「歩行者ネットワーク」の記載については、上空通路も含めた内容に修正しているところでございます。

以上でパブコメの意見の概略、これに基づきます修正箇所についてご説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

(諮問事項に関する質疑・意見等)

【会長】： ありがとうございます。

それでは、ただいまのご説明に関しまして、ご質問なりご意見なりございましたらお願いをいたします。

【委員】： 今のパブコメに対する意見の趣旨と対応に関してではありませんが、改めてこのマスタープランにやっぱり抜けているのではないかなというのが、環境都市づくり、これ別冊1の都市づくりの基本的な方針の中で、「みどり」ということで、豊かな水と環境の云々とあるわけですけども、和白干潟が先日、ユネスコの指定を受けています。それはご存じですかね。

【都市計画課長】： はい、承知しております。

【委員】：ラムサール条約登録湿地にしてほしいというのはずっと前からあって、ここは国の鳥獣保護地域の指定が今度10年間延長になったわけですが、生物多様性や緑の保全ということがこのマスタープランで語られているにもかかわらず、ラムサール条約登録湿地を目指すなり取り組むなり、そういう文言が一切ないわけですね。実際ユネスコからも、そういう地域として認定を受けているわけですが、そういうマスタープランの基本的な考え方として、やっぱり博多湾の環境を将来にわたって保全していくという基本的な方向として、そういう文言があってもいいのではないかと思います、それが無いのはどうということなのか、ちょっとお尋ねしたいのですが。

【都市計画課長】：今回、都市マスには、環境都市づくりの項目を記載しており、主に都市の低炭素化の観点から45ページにあるとおり、4つの大きな柱を掲げております。

そのうちの、「みどり」の項目において、豊かな水と緑の保全・創出を記述しておりますが、大きくいいますと委員ご指摘の事項はここに含まれているということになるかと思います。ただ、トピック的な和白干潟の話につきましては、基本的な方針の部分というよりは、東区の区別構想のほうの、例えば、61ページの表と63ページの図面を両方見ていただきたいのですが、その中で、エコパークゾーンという位置づけを行っております。

63ページの図面では、斜線で干潟を含めたエリアを示させていただいております。61ページには、エコパークゾーンの将来像として、「干潟などの豊かな自然環境の保全を行い、市民が自然とふれあい、親しむことのできる水辺空間」と記載しております。ご指摘の点をそのまま記載してはおりませんが、今回の改定案ではこのような対応を行っております。

以上です。

【委員】：私はだから問題だと思うのです。

ラムサール条約登録湿地にするという話はもう随分前からあって、もうご存じのように埋め立てが始まる前からあったわけです。国からも、国設鳥獣保護区に再三、桑原市長のときから申し入れがあって、ようやく山崎市長のときに、市が同意したので国設鳥獣保護区になったわけです。国の意向としては、市のほうが同意さえすればラムサール条約登録湿地にするという意向はあるわけですよ。

これは単なるいわゆる自然の保全という漠としたものではなくて、具体的な都市の一つの重要な要素となりますから、方向性として明確に出すべきではないかと言っているわけです。単なる自然を守りましょうとか残しましょうという話ではなくて、より具体的な、しかも、そういう湿地の保全というのは世界的な取り組みで、特にこういったCO₂の問題、いわゆる地球温暖化の問題でも、湿地の果たす役割が非常に大きな役割だということは、もう随分昔から指

摘されていたわけですよ。

生物多様性条約の中でも、ついこの間、去年おとしですか、名古屋でのそういう締約国会議があって、そういう生物多様性戦略をわざわざ国がつくって福岡市もつくっているわけです。にもかかわらず都市マスの中にそういう文言が出てこない、方向性も明確に示されないというのは、私はおかしいのではないかなと思います。だから、ぜひそれはきちんと入れていただきたいと思います。

しかも、2月20日に和白干潟の保全活動をしている団体に対して日本ユネスコ協会連盟から「プロジェクト未来遺産」の認定証が渡されるという、これは福岡市にとって大変名誉なことなのに、それも余り積極的に扱わない。そして、都市マスにも書かない。これはいかななものかと思うのですけれども、それはどうなのですか。

【都市計画課長】： 都市マスの基本的な性格といたしましてはあくまでも都市計画の施策の基本的な方針を示すという役割であり、もちろん環境についても1つの大きな部門ということで認識をしております。

ただ、あくまでも都市計画の大きな方向性を示すというような役割でございますので、環境の面での個別の事項については環境行政のほうで、例えば、新世代の環境都市ビジョンや、生物多様性福岡戦略というものもつくられておりますので、そちらの個別計画のほうで、生物多様性などについても大きな位置づけがなされていると思いますので、基本的にはそちらのほうに委ねるべきものではないかと考えております。

以上です。

【委員】： いや、その認識が問題だと私は言っているのですよ。個別の問題という言い方をするのは間違っていると。個別の問題じゃないですよ。だって、具体的な大きな課題として、そういうラムサール条約登録湿地として保全するという、目指すというのは、個別の問題ではなく、これは福岡市の都市の構造の大きな骨格の1つになっているのではないですかと私は言っているのですよ。

エコパークゾーンというのはその中の1つの、それこそ個別の問題であって、ラムサール条約登録湿地にしていくというのは、これは和白干潟だけではなくて、本来博多湾全体を指定するというのが筋だというのがもともと環境関係でやっている人たちの声なのですよ。だから、そういう意味では今津干潟も含めて、室見川河口とか多々良川河口も含めて、本来ラムサール条約登録湿地として博多湾という考え方で持っていこうというのが、野鳥の会など、いろんな活動をしている方たちの声なわけですよ。

だから、単なる個別の事象ではなくて、都市を構成する一つの大きな枠組みとして、そういった湿地の保護、保全するという、これは大きな問題だと。だから、私はなぜないのかと言っているのです、小さなエコパークゾーンを何とかしてくれといったことを言っているわけじゃないのですよ。博多湾全体にか

かわることとして、しかも、何遍も言いますが、都市における博多湾という一つの骨格なわけですよ。陸地ではない、海側ですね。それがちゃんと表現されるべきではないかということを書き述べているんですけど。

【会長】：事務局、このマスタープランの中にそれを書くのが適当でない、あるいはそうじゃないほうがいいという意見を短くお話しいただけますか。同じことが繰り返されているような気がします。

【都市計画課長】：海側の自然の骨格につきましては、都市マスのほうでも十分重要なことであるという認識をしております。例えば、35ページのみどりづくりの基本的な方針の中でも、一番上の項目ですが、森の緑地環、緑の腕とともに、博多湾の水際帯の保全・再生をうたっており、非常に重要なものであるという認識をしているということです。ただ、都市マスは、都市計画の施策に関する基本的な方針ということになりますので、委員がご指摘のところの記述までを行うことは、都市マスの役割としては難しいというのが今のところの考えです。

ただ、何度も申しますが、博多港の保全の大きな考え方のほか、東区の将来構想などにおいては、ご指摘の部分の記述もしておりますし、今津の干潟についても西区の中で位置づけさせていただいておりますので、都市マスとしてはこのような取り扱いが適当ではないかと思っております。

以上です。

【委員】：もうこれ以上、同じ議論をしても仕方がないのですが、私は、基本的認識が間違っているという指摘だけしておきます。

もう1点は、防災のまちづくりなのですが、どうして原発のことを、以前も星野委員からも指摘があったにもかかわらず、この原発に対しての防災にどう取り組むのか、ないしは、それこそ原発に頼らない、自然エネルギーを進めるというのであれば、きちんと原発に頼らない、そういう社会を目指すなり記述しないのか。

それともう1つは、今、防災計画でパブリック・コメントが行われているわけですが、原発から福岡市の距離は現に50キロしかないわけです。これは飯館村とか福島市とか、そういったところに非常に似ている状況にあるわけですから、これは防災の中で原発の事故ということは記述するべきと思いますが、地震のことは書いているのに、どうして原発のことは書かないのか、改めてきちんと表記すべきだと思いますので、もう一度、書かない理由をお尋ねしたいと思います。

【都市計画課長】：まず、自然エネルギーの活用につきましては、先ほどの環境の部分にも述べていますように、省エネとともに再生可能なエネルギーを導入するということがうたっておりますが、原発をどうするかという話につきましては、今、国のエネルギー政策に関してエネルギー基本計画が議論されているところ

でございますので、そういった大きな議論を待つのが妥当ではないかと考えます。さらに福岡市の次のマスタープランの中でもそのような記述はございませんので、そういった趣旨からいいますと、都市マスで原発に頼らないといったところまで述べるというのは難しいと考えております。

そして、50ページの防災都市づくりの中では、原子力災害対策としてその他の欄に情報伝達や知識の普及・啓発など、ベーシックな事項を記載しております。何回も申し上げますが、都市マスについては都市計画の施策についての基本的な方針でございますので、主にハード施策に関するところについて書かせていただいております。したがって、浸水対策とか震災対策などのハード部門の役割が大きい事項は大項目としておりますが、原子力災害につきましては、ソフト施策が主でございますので、都市マスでの記述は、「その他」の欄での記載の範囲が妥当ではないかと考えています。

以上です。

【委員】： 多分これもこれ以上議論してもとは思いますが、はっきり意見だけ言わせていただきます。都市マスはハードの部分だとおっしゃいますが、この原発の問題、例えば、CO₂の問題もありますけど、自然エネルギーの問題というのは原発の問題があってより顕在化したわけですよ。だから、一つは、そういったいわゆる原発に頼らないというのはそういう自然エネルギーを普及する根拠としてあるわけですし、災害という点では、現に災害が起こったわけですから、やっぱりそのことはちゃんと明記すべきだと思うのです。ですから、これを記述しないというのは、私は非常に不完全なものだと思います。

あとは意見だけ言わせていただきますが、歴史的なエリアについても非常に何というか、東区の計画なども見ていますと、いろいろ抜けているところが多いなと感じます。これは意見だけ言いますけれども、志賀島の志賀海神社ですね、ここは山誉めの歌とか、ここは安曇族の出身のところですよ。しかも今も山誉めの祭みたいなのをやられていて、実は非常に自然環境と結びついたお祭りがやられているところなのです。私はこういう志賀島の金印も出たとかいろいろな話もありますけど、このエリアも自然と同時にいわゆる歴史的なところとして何で記述されていないのかなというのと、もう1つは、名島城も市がちゃんとやれば国の史跡になるのに、なぜしないのか。あそこは秀吉が茶会を開いた、そういう島も、今は島ではないですが、ありますし、多々良川では砂鉄をつくった、日本で4番目に古い鑄造の鐘がつけられたという記録がある。福岡は至るところにそういうところがあるのでしょうか、いずれにしても、何かもっと顕彰すべき場所がいろいろ抜けているところが多いなということで感じましたので、とりあえず意見で終わります。

以上です。

【委員】： 全体についての意見はたくさんありますけれども、今日はパプコメについてお尋ねします。

市民意見の反映だということですからけれども、これだけ大事な市の骨格を決める問題について、意見の提出がわずか36名で、件数でいうと91件、だから、36名の方が何件も、平均3つぐらい意見を言っているということだと思いますけれども、これだけ本当に少ないのはパブコメのやり方に問題があったのではないかと思います、いかがですか。

【都市計画課長】： パブコメにつきましては、冒頭申し上げましたように、市で定めておりますパブリック・コメント手続要綱に基づいて行っております。周知の方法については、同要綱には市政だよりで周知することとなっております。今回、それに加えまして、市のホームページを用いた標準的な周知の方法に加え、メールマガジンやツイッターを活用するとともに、市内147カ所の公民館へのチラシの配布、区役所、出張所、市民センターなどでのポスターの掲示など、できる限りのさまざまな方法で幅広く周知を図ったものでございます。

意見の数につきましては、いろいろ捉え方はあろうかと思いますが、ここ3年間のパブリック・コメント手続の実施状況を見ますと、平均で67件という提出件数が統計上、出ておりますので、それと比較しても、極端に少ないということではないと考えております。

以上です。

【委員】： 市民が150万人いるという中で、わずかに36人しか市のこれだけ大事なことを決めるパブコメに関心を持たれていないということなのか。ここ3年間といわれましたが、私、パブコメの意見の件数を調べてみました。男女共同参画の平成15年は5,843件意見が上がっています。わかりますか。多いのでは1,000件という案件もあります。人工島問題では800件の意見が上がっています。言われたように、この3年間は少ないですよ。マスタープランについても非常に少ない、これよりは多いのですかね、そういう状況になってきています。これはでも、市民の意見を聞きたいということで、市民等の意見を反映させるためにパブコメをされたということから見たら、市民の意見はこれでは十分反映されないなと思われませんか。こういうやり方については改善しなければとは思えないのですか。

【都市計画課長】： パブコメにつきましては、あくまでも手続要綱に沿って行うことが基本と考えております。繰り返しになりますけれども、要綱に定めた標準的な周知方法に加え、さまざまな方法で周知を行ったということが事実でございます。出された意見について、繰り返しになりますけれども、多いか少ないかというのはいろいろご意見があるとは思いますが、今回については、ご意見の中身を見ましても、多岐にわたる貴重な意見をいただいたと思っております。

以上です。

【委員】： これは市として、決まっているやり方だけでは市民に対して周知ができてい

ないということを反省して、パブコメのあり方については市として再検討すべきだと思います。これは要求をしておきます。

特に、こういう大事なことについては、事前のアピール、こういうことを我々は決めようとしています、市全体にかかわる、まちづくり全体にかかわる問題について、今こういうふうに話し合われて決めようとしていますということを周知徹底して、それから何月何日には皆さんの意見も聞きたいということとを事前に結構時間をとって周知をして、それから意見を聞くようにすると。何らかの工夫を、改善をしていくべきだと思います。この3年間、平均67件ということは、人数でいうともっと、3分の1ぐらいですよ。平均してそのくらいの人しか市のいろいろな問題についてパブリック・コメントで答えようとしていないと。なぜそうなのかということの反省を含めて、より本気になって市民の意見を聞くというふうに制度を変えるべきだと、これは意見を申し上げておきます。

それから、この中身なのですけれども、いただいた意見についての皆さん方がこの意見の処理をどのようにするかということで、ほとんどは原案どおりということです。中に幾つかはいただいたご意見については今後の施策の参考とさせていただきますというふうになっています。それから、幾つかについては改訂しますということで修正もされています。その仕分けについてはどこがどのようにしてするのですか。どういう考え、基準に則ってやるのですか。

【都市計画課長】： 意見の仕分けについては、事務局であります都市計画課で行っておりますが、考え方につきましては、これも冒頭申し上げましたように、都市マスは都市計画の政策に関する基本的な方針であるため、具体的な個別施策の中身については、個別の分野ごとの基本計画等に委ねることが基本でございます。今回の意見の多くは具体的な施策の提案、要望、既に記載している内容について具体的な記述を求めるものやご質問でありましたので、例えば具体の提案に対しましては、大きな考え方の記載場所を説明した上で、ご意見は具体的な施策であるため、今後の施策の参考にさせていただきますというコメントを載せております。具体的な施策については都市マスには載せるべきでないという考え方に沿って、このような意見については申し上げたような処理をさせていただいているということでもあります。

以上です。

【委員】： 見ていて、幾つか流れに沿って、市のほうが提案しているその流れの中で文言修正、あるいはより強化できるものについては修正がされています。あるいは本当に不足している、こういう説明をちゃんと書いてほしいというのには答える、それはいいのですが、そういう形でやっています。

この中を見ていて、特徴的なことで幾つか意見があるのですが、9ページの番号37番、これはですね、ほかの意見については文案の訂正なり、あるいは原案どおりなりの答弁です。ここ37番だけは原案どおりとされていますけれども、

これに答えて、「自動車専用道路アイランドシティ線については、今後供用後に緊急輸送道路の位置づけを県へ働きかけてまいります」というふうに、具体的にこういう動きをしますということがここに書かれているのですが、これは何か意味があるのですか。この文章についてということではなくて、あなたの意見に沿ってこういうことをしていきますと、ここだけなのですよね。ほかのところは、いただいたご意見については今後の施策の参考にするという、切り捨てるのか、あるいは本気なのかわかりませんが、そういう形で対応をしながら、ここは働きかけていきますという、これは何か違いがあるのですか。

【都市計画課長】： ご質問は9ページの37号のご意見でございます。質問中の1次ネットワークというのは、別冊1の51ページに載せておりますが、図の中に太い青線で書いているのが第1次ネットワークであります。これは高速道路や自動車専用道路については、当然災害時には緊急自動車用の大動脈になるということで、1次ネットワークに位置づけられているということであり、アイランドシティ線については、今もちろん供用もしていませんので、位置づけられないのですが、供用すれば当然この1次ネットワークに組み込まれることが考えられるため、このような記述としております。

以上です。

【委員】： これは具体的な事業ですね。まだ今からの問題で、これから論議されていくことだろうと思うのですよ。いい悪いを言っているのではなく、こういう形で意見が出て、これだけについてはすぐやりますと。これはどこかで決まったことなのですか。市として働きかけていくというのはどこかで決めたことなのですか。ちょっと確認したけど、どこで決まったのかがよくわからなかったのですが。

【都市計画課長】： 正式に決まっていないので、今後働きかけていきますという記述としております。

【委員】： 市が働きかけると決めたのですか。

【都市計画課長】： 働きかけることを決めている訳ではありません。ただ、なるべくご意見に対して考え方を示ししようという考えのもと、供用すれば、恐らくこの1次ネットワークに組み込まれるという、そういう予測のもと記述したということでございますので、特にここだけ何か突出してお答えしていることではないと考えています。

【委員】： これについてのよしあしを私は言っているのではなくて、市もまだ決めていない、そうするだろうという予測はあったとしても、それについてここに働きかけてまいりますとわざわざ記述することは、本当に必要なのかという、その

辺のバランスがよくわかりません。

それと、結構よくわかっておられる方からのご意見かなというふうに思います。わかりやすいのは、13ページの57、これは対象のページがよくわからないのですが、「まちづくり団体」と「エリアマネジメント団体」という表記についてどちらかに統一した方がよい」というご意見があります。この意見に対する回答ですけれども、まちづくり団体というのは、これは全てを「エリアマネジメント団体や民間事業者」という表現に統一すると。市民が見て、エリアマネジメント団体というのはびんとくるのですかね、わかるのですかね。皆さん方から見て、こういったご意見に対して行政用語で記載しようとする気持ちが動くのはわからないではないのですけれども、私もエリアマネジメント団体というのは何と何を入れているのかよくわかりません。まちづくり団体といえば、まちの中にあるいろんな町内会とか、そういうことを指しているのかなと思いますけれども、だから、全てまちづくり団体という記述を消してエリアマネジメント団体にすると行ってこの意見に飛びついて、これは修正をされていますが、なぜこれをこんな形で修正されたのかというのが、市民によりわかりやすく、市民の意見を受けて変えるとは、それから見ると、逆ではないかなと思うのですけれども、どうなのですか。

【都市計画課長】： この部分の修正の理由を「よりわかりやすい表現とする」ということだけで説明しておりますが、詳しく申し上げます。エリアマネジメント団体というのはいろんな定義の仕方があると思いますが、特定のエリアに関して、住んでいる方、働いている方、事業をされている方などが皆さんで協力して、当該エリアに関する様々なことに取り組んでいく全ての活動団体が包含されており、町内会や自治協議会など、そういった組織も概念上は含まれると考えています。

一方、まちづくり団体というのは、都市計画的な意味において、どんなまちにしていくか検討を行っていく団体などが、このまちづくり団体の定義に当てはまると考えております。つまりエリアマネジメント団体という広範な定義のほうにまちづくり団体も含まれるので、こちらのほうに表現を統一したほうが実態に合っているとの考えのもと、こういう修正を行っておりますが、確かにそもそもエリアマネジメントの意味も含めて、わかりにくさはあるかもしれません。

以上です。

【委員】： 非常にわかりにくいですし、まちづくり団体という、地域住民というところから何かどんどん離れたところで決めたり、これから決めていくのはそこだけだよといったことになっているのではないかなと思います。

それと、これは何ページの話でしょうか。119ページのことだと思っただいのか。

【都市計画課長】： お尋ねの修正箇所でございますが、これは118ページの「①都心部編の必要性」の中の3つ目のドットの2行目にある、「また、エリアマネジメント団体や民間事業者などと連携した」という部分であります。ご意見としては、ここに「まちづくり団体などと連携した」という記述がある一方、以下、見てみると、エリアマネジメント団体との記述もあり、表記がばらばらになっているのご指摘でありました。

以上です。

【委員】： 私これ探してよくわからなかったもので、119ページのことかなと思って、そうすると前と変わっていないなと思ったのですが、エリアマネジメント団体や民間事業者に変えるということで、119ページの「⑤エリアマネジメント団体や民間事業者」と表題はなっていますが、2行目は「民間事業者や」ということで、これが前と同じ表現だけでもというふうに思いました。ともかく、エリアマネジメント団体では、より何らかの表記がなければ非常にわかりにくいと思います。

基本的に私いろいろ見ましたけれども、意見の要旨と対応の15ページ、都心部に関してですが、この意見の大半が開発行政に推進をということでの意見が出されています。その意見については、追記をしたり、15ページ、16ページのウオーターフロントエリアの問題などですね。皆さんが考えている方向性について、意見が出されたものについては飛びつくようにしてより充実をさせておられる。

ただ、例えば、みどりの問題で、7ページの23のところ、恵まれた自然環境をアピールすべきというところで、高層ビルを乱立させ、自然の風を遮断すべきではないと。森の緑地環や緑の腕、これを活かすため高層ビルを建設すべきではないといった、こういう意見や、もっとより具体的などころもあったのですが、5ページの15番、箱崎の広域拠点都市というものについて、都市の緑を活用したというふうに入れたいかということについても、これも原案どおりという、市の考えと違う意見については採用しようとはされていない。残念ながら、この原発等は本当に必要なもの、あるいは人工島の埋め立てはやめるべきということについては意見が出ていませんけれども、こういう意見をこれまでもたびたび出してきたけれども、それはこういう形で全て退けられるという経験をしているから、今平均で言うと、二十数名の60件ぐらいでしかパブコメでも市民が意見出さなくなっている。これは本当に重大な問題だというふうに、市民のほうにも警鐘を鳴らしていかなければなりませんけれども、市民の意見を本気になって真摯に受けとめる姿勢が必要だと思います。

パブコメについては、やり方そのものについて、本当にエリアマネジメント、その一言だけについてでも、市民によりわかりやすく、より市民に寄り添った立場での改定をすべきだというふうに思います。とりあえず意見を言っておきます。

【会長】： はい、ありがとうございました。ほかにご意見はございませんでしょうか。

【委員】： これからの都市計画の中で、やはり既存のさまざまなハードの設備や施設などの、そのメンテナンス等がすごく大きな重要な課題の1つになるのではないかと思うのですが、拝見してましたら、確かにあちこちで散見される場所ではありますが、個人的には20ページの都市づくりの基本方向の1つにするべきなのではないかと考えております。いろんなもの、例えば、新しく道路をつくるというものと同じぐらい重要な事柄になるだろうと考えるのですが、そういうメンテナンスは、これからはそれぞれの部署、例えば、下水道なら下水道係に任せるとか、道路は道路にという、そういうことではなくて、次々、ほとんど同時期にいろんなもののメンテナンスが必要になってくるかと思っておりますので、一体どれぐらいの時期にどういうものが必要になってくるのかというものをリストアップして、それについてどういう対応をするのかということを考えていかなければいけないと思います。

今、国のほうでも最初につくられた、例えば、高速道路などというのは相当困っているといった状況ですので、私は個人的には、この都市づくりの基本方向が災害に強いという基本方向6までしかありませんが、7で既存ストックをどういう形で長持ちをさせて、どういう形でメンテナンスをしていくのかということが必要なのではないかと考えています。そのあたりについてはいかがでしょうか。

【都市計画課長】： 既存施設のメンテナンスのご指摘と思いますけども、「都市づくりの基本方向と方針」につきましては、20ページから22ページにかけまして6つの方向を掲げております。そのうちの基本方向3において、ご指摘の趣旨が入っているのではないかと思っております。「活用」という言葉をキーワードにいたしまして、「都市基盤を活用した地域の核となる拠点機能の強化」をうたっておりますが、この4行目の「また」以降に、「アセットマネジメントの更なる推進を図り、施設の効率的な維持・活用・更新を図ります」ということを記載しております。大きな方向性は、この部分で掲げていると考えております。言われたような、実際どういった施設がいつごろできていつごろ更新になるかということについては、財政局で、平成20年にアセットマネジメントの基本方針を定め、現在、平成25～28年を対象とした第2次実行計画が策定されており、この中で記載がなされております。基本的には、この実行計画などの中で、各施設の長寿命化や管理の効率化をしっかりとやることを定めただうえで、具体的に各局がどういうことを行うかということを決めております。ご指摘の件につきましてはこの実行計画のほうでしっかりやっているという現状でございますので、ご理解のほどよろしくお願いたします。

【委員】： 先ほどこの都市計画マスタープランの中では、ハード整備を中心に記述していますといったお話があったかと思いますが、そういう観点からすると、その基本方向3の中に入れている内容だけでは、個人的にはちょっと足りないのでは

はないかと思えます。やはり、その財政局も取り組んでいるからそちらに任せたい、そういうことではなくて、都市基盤の整備そのものの中で、どういう形で必要なのか、どういう順番で必要なのかということを新規のものも含めてどんな形で利用していこうと思うのか、そういったことをきちんと計画の中に入れておくべきなのではないかと、ほかのところを見れば、そこに書いてありますとかということではなくて、それをメインの1つとして取り上げていくことが、別に福岡市だけではなくて、これからそういうことが必要なのではないかと思えます。

以上です。

【委員】： 私も賛成です。やはり項を起こして書くべきだと思います。もともと警告が出されていて、アメリカで、ハイウェイの崩落事故などが相次いで発生したり、いろんな問題が発生してきて、それで世界的にも警鐘が鳴らされて、日本でも、新設にはどんどん予算がついてやりやすいというか、やろうとするマインドが動くのですが、古いものをやり変える。新しくというよりも、どのように修理をしながら長く安全に活用するのかという、これは、これだけいろんな設備、施設が整ってきた中で、目に見えて既存の社会資本の老朽化が進行していると言われています。ところが、国からの補助金等も新設分にはつくけれども、古いものの補修などには補助がついたりつかなかったりということで、どうしても壊して新しくつくろうというやり方になるので、予算の関係で先々に先送りをすると危険なものが残ってしまうということになります。これは、国もですが、市としても本当に実際に身近な、住民と一番対峙している福岡市のほうが、基礎自治体のほうがそういう古いものについて安心・安全に活用し続けるということについての方針を、市の建物と、それから民間のものについてもどのようにという方針を示すということ、私これは非常に重要なものだというふうに思います。項を起こしてでもですね。ヨーロッパなどでは100年生かして使うとか、何百年昔の住宅も活用されているということもあります。日本はどんどんスクラップということを前提に新しいものを建ててきた。そのやり方そのものを変えて、既存のものを、要するに単価的には安くて長寿命という、安心・安全のまちづくりに。これまでのように新規が主、そして改善、改修については従のやり方ではなくって、同じような比率、あるいはそれが改修、改善、これに本当に力を入れるというやり方という方針の転換が今必要なときだと思います。ぜひこれは考えるべきときだと思います。

【都市計画課長】： 人口減少時代、超高齢者社会の到来を前提として、この都市マスを当然考えていまして、先ほど言いました、21ページの「活用」というところは、まさにそういう意識の転換をしようということを掲げているものであります。これまでに蓄積された都市基盤のストックを最大限に活用していくということが今までの考え方と大きく異なっているのではないかと思えます。それをどう進めていくか、どう取り組んでいくかということについては、やはり個別の

計画がなすべき役割ではないかと思っております。先ほど言いましたように、財政局ではアセットマネジメントの取り組みとともに新規の施設に関しましても、PPPの考え方を極力導入していくということもうたっておりますので、そういった分野での個別の実行計画なり、個別の事案の中で十分に体现されていくのではないかと思っております。

以上です。

【委員】： だから、その考えが違おうと。市の大きな体系として、新設と同じぐらいに力を入れていくという市としての方針が必要だと、個別にはそれぞれのところはやっているけれども、不十分です。予算もきちんと、市が考えるということは予算をきちんと確保するという事です。それだけの位置づけが必要だということです。要求しておきます。

【会長】： ありがとうございます。ほかに特にご意見はございませんでしょうか。それでは、今回この場での意見は一応出尽くしたようではございますが、私聞いておまして、皆さんの委員の方のご意見と市の問題意識とがそんなに衝突しているということではなくて、多分、多少めり張りのつけ方みたいなところで違いがあるのなという印象を受けておりました。市は都市計画マスタープランの書くべき範囲ということにかなり制約を感じておられるというか、範囲があるような印象で文章をつくっておられるように思います。これを委員の方々はもっと踏み出せということだったような気がするのですが、そのほかの計画なり上位計画なり、あるいは国からの要求なりいろんなことがあろうかと思うので、どこまでどの程度踏み出せるのかと、もう一回だけ考えていただいて、先ほどご紹介いたしましたように、昨年1月から審議を始めて、大体1年でめどをつけようという予定だったのを思い出しますと、そういうことも含めまして、ぼちぼち切りをつけたほうがいいのかもしいかなというふうに思います。

そこでご提案でございますが、市としまして、今のご意見をまとめますと、ここでおしまいというわけにはちょっといきそうもないので、次回、今のようなことを考えた上で、もう1回出していただけますか。それで一応この審議会の結論を得るといふふうにしたいと思っております。よろしいでしょうか。

もう一方ご意見があるようですね。

【委員】： 中身というよりは文章をよく書く立場としての表記というか、表現の提案なのですけれども、先ほどもご質問のあったエリアマネジメント団体というようなものに関しては、その前のほうにアセットマネジメント実行計画とかいうことに対してのご回答で、巻末に用語解説を追加いたしますといったご対応をされるという回答があるんですけれども、そういったところに加えて詳しく説明される予定になるのでしょうか。

【都市計画課長】： はい、そのとおりでございます。ご指摘の用語も含めて、極力わかりやすい表現に努めたいと思っております。
以上です。

【委員】： それと関連なのですが、ざっと見せていただくと、とにかく要は片仮名表記が多いですね。何となく文章として格好よく見えるというか、何となくイメージはつかめるのだけれども、具体的に、それが何なのかというところは、そういう片仮名表記になってくるとよくわからないのですよ。何となくふわっとした印象の中でみんなが理解したような気持ちになって議論が進んでいくということがまああるのですが、例えば、クリエイティブな人材とか、スタートアップ機能の充実とかというの、日本語に直せるのではないかと、特に高齢者の方などは、それ自体が何なのかよくわからないということだと思っので、あんまり片仮名表記を多用するのはどうかなと思っています。日本語に直すところは直していただいたほうが、しっかり皆さん認識が一致するというか、お互い外来語に対して持っているイメージが違っていたりもするので、都市基盤のストックというの、じゃ、ストックって何なのみたいなことになってくるわけで、具体的に何を意味しているのかというのが、何となくわかるけど、では、具体的には何なのかがよくわからないということになるので、その辺もちょっと検討していただければと思います。

【会長】： はい、難しいところもあるのですが、基本的な方針としてはそのとおりだと思います。今のようなことも含めまして、申しわけないのですがもう1回見直していただければと思いますが。
はい、どうぞ。

【委員】： 済みません、今気づいたのですが、都市計画マスタープラン改定案の9ページの右下の福岡市の卸売業・小売業の年間販売推移のところですが、97年までは3年刻みなのですが、その後99年になって、次が2012年になっています。多分これ2002年の間違いだと思いますけども、この間3年刻み、そしてその後2004年と2年刻み、その後3年刻みと、まちまちになっているので、このあたりの図のつくり方として、3年刻みなら3年刻みでいいのではないかと思うのですが。単なるミスかなと思いますので、一応そちらで検討してください。

【都市計画課長】： はい、精査いたします。

【会長】： ありがとうございます。それでは、本日の審議はこれで終了ということにしたいと思いますが、よろしいでしょうか。
それでは、事務局から何かご連絡ございますでしょうか。

【都市計画課長】： 本日はいろいろご意見いただきましてありがとうございました。次

回、26年度の第1回の都計審につきましては、5月上旬に開催する予定といたしております。また別途ご案内申し上げますのでよろしくお願いいたします。
以上です。

【会長】： それでは、これをもちまして、本日の審議会は終了ということにいたします。
どうもありがとうございました。

(閉会 午後3時32分)