

## <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】： ただいまから平成26年度第1回福岡市都市計画審議会を始めさせていただきます。

それでは、まず本日の出席者数について事務局から報告をお願いします。

【都市計画課長】： 本日26名ご出席でございまして、総数27名の2分の1以上に達しましたので、審議会が成立しておりますことを報告いたします。

【会長】： 次に、会議録の関係でございまして、前回、平成25年度第4回の会議録につきましては、事務局で作成いたしまして、委員の皆様へ送付しておりましたが、若干、修正の申し出がございましたので、修正を行い、会長及び署名委員の確認の上で議事録として確定をいたしましたので、ご報告いたします。

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●●委員、2号委員から●●委員を指名させていただきますので、よろしく願いいたします。

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いたします。

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、「自動車ターミナルの変更」につきまして、市長からの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定」についての審議がございます。

それではまず、本日の資料につきまして、事務局から説明をお願いします。

【都市計画課長】： 事務局でございまして、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」、「委員名簿」、「座席表」、「都市計画案の縦覧結果について」、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改定案」をお配りしております。

本日の資料は以上でございます。

【会長】： ありがとうございます。

それでは、議案第1号「自動車ターミナルの変更」につきまして、事務局からご説明いただきます。どうぞご着席ください。

(諮問事項の説明)

【交通計画課長】： 議案第1号「福岡都市計画自動車ターミナルの変更（福岡市決定）」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。

今回の変更案件は、都市計画自動車ターミナル中、1号堅粕第一トラックターミナル及び3号須崎第二トラックターミナルを廃止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、また、議案の参考資料の2ページ並びに3ページに新旧対照図をお示ししております。

議案参考資料の2ページをお願いいたします。

2ページにお示ししております堅粕第一トラックターミナルは、図中、黄色で着色の博多区東光二丁目に位置し、面積約0.48haの施設でございます。

3ページにお示ししております須崎第二トラックターミナルは、図中、黄色で着色の中央区那の津三丁目に位置し、面積約0.17haの施設でございます。

恐れ入りますが、1ページをお願いいたします。

都市計画を廃止する理由を中段に記載しております。

まず、これらの施設の都市計画に至った経緯でございますが、従前、一般トラックターミナル事業の免許取得に当たりまして、施設の都市計画決定が必要要件とされておりましたことから、事業の予定者から都市計画決定の依頼を受けるとともに、本市といたしましても、効率的な流通体系の構築による自動車交通の円滑化や自動車運送事業の発展に寄与するとの判断から、昭和36年7月に堅粕第一トラックターミナルを、昭和38年12月に須崎第二トラックターミナルを都市計画決定したものでございます。

これらの施設は、当時の物資輸送に大いに貢献する都市計画施設でございましたが、現在、流通の拠点福岡空港や高速道路インターチェンジ周辺、博多港東部地域へ移行しております。また、各種法改正による規制緩和によりまして、貨物自動車運送業の多様化、効率化や新規参入が促進された状況などを背景に、計画決定に至ったこれらの施設の事業者から、都市計画の廃止手続の依頼を受けたことから、都市計画の廃止を行うものでございます。

また、一番下に、参考といたしまして総括表をお示ししておりますので、ご参照願います。

以上が福岡都市計画自動車ターミナル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4月3日木曜日から4月17日木曜日までの約2週間実施いたしましたところ、縦覧者は2名で、意見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、ご質問やご意見はございませんでしょうか。

【委員】： トラックターミナルとは、参考の一番下を書いてある2カ所で面積を書いておりますが、ここしかないのですか。これをなくせば、もうないという状況になるのですか。

【交通計画課長】： 福岡市内の都市計画施設としましては、今回廃止いたしますもので都市計画施設としてはなくなります。

【委員】： 当時は、都市計画決定が必要だったけれども、今回なくすというのは、現状、この番号の1と3の堅粕と須崎ですか。これは、どこの持ち物で、廃止後の土地がどのように活用されるのか、わかっていれば教えてください。

【交通計画課長】： どちらの持ち物ということですが、まず、堅粕については、西鉄運輸がお持ちということですが、もう1つの須崎は、福岡魚市場でございます。現在は、運送事業等を行っているところでございます。

【委員】： 要するに、現在は運送業を行っておられる。廃止をした後も運送業で、トラックターミナルではない運送業になるという意味なのか、都市計画決定そのものが要らなくなったというものなのか、反対ということではないのですが、どういう中身かを教えてください。

【交通計画課長】： 都市計画決定の対象となりますのは、一般トラックターミナルといまして、複数社で共同の荷捌き施設をされる場合となります。先ほどご説明さしあげた1件は、現在は自社のみでされていますので、一般の必要はなくなります。

もう1つについては運送事業を行っておられませんが、現状としてはそういう形態がございませんので、時代背景とか各種法改正による規制緩和、あるいは、今お持ちの方から廃止の依頼をいただいておりますので、今回廃止するというところでございます。

【会長】： よろしいですか。  
そのほか、ご意見、ご質問はございませんか。

【委員】： 都市計画決定を外すということになれば、所有者は土地処分を自由にできるということですか。今までは、都市計画決定があれば当然に用途が限定される

ということで、解除しない限り土地処分はできないですね。そうすると、今後何に使ってもいいということになるのでしょうか。

【交通計画課長】： 都市計画上の規制はなくなるということでございます。

【委員】： 最後に1点確認したいのですが、これは土地利用の問題だけなのですか。それとも税法上で何か解除するということですか。要するに、土地利用の自由度の問題なのかを確認させてください。

【交通計画課長】： 土地利用上に都市計画施設として必要性があるかどうかというところで、事業者にも確認し、現在の時代背景や法的に緩和されていることなどを鑑みまして、都市計画施設としては、必要がないと判断し、廃止に至ったものでございます。

【会長】： ほかにご意見がないようでしたら、ご提案のとおり承認ということにしたいと思えます。いかがでしょうか。

(異議なし)

【会長】： ありがとうございます。それでは、議案第1号「自動車ターミナルの変更」についての審議は終わります。

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定」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向となるマスタープランということで、平成25年1月18日に市より諮問を受けまして、平成24年度第2回福岡市都市計画審議会から審議を開始いたしました。1年程度をめどに継続して審議を進めてきております。予定では、今回が最後の審議ということになるかと思えます。

事務局からのご説明をお願いします。

(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、その他諮問事項の「福岡市都市計画マスタープランの改定」についてご説明申し上げます。

資料といたしましては、「その他諮問事項」と記載いたしました冊子、その「別冊1」といたしまして改定案、この2種類をご用意しております。

「その他諮問事項」の冊子をご覧ください。

まず、1ページでございます。

都市マス改定スケジュールでございますが、昨年2月の都計審に骨子案をお

諮りして以降、これまで4回にわたりご審議をいただきましたが、今回は最後の審議となります。

次に、「別冊1」の改定案をご覧ください。

前回の審議会でもいただきましたご意見などを踏まえまして、案の修正を行っておりますので、修正箇所についてご説明を申し上げます。

まず、9ページをお願いいたします。第2章の都市の現状の部分でございます。

右下の福岡市の卸売業・小売業の年間販売額推移のグラフでございますが、前回の審議会において、記載した年の間隔が不定期であるというご指摘をいただきましたので、改めて調べたところ、この間隔で間違いないことを確認いたしました。しかしながら、このままでは誤解を生じる恐れがありますので、グラフの下に、調査実施年のデータを記載している旨を追記しております。

また、このグラフの平成14年の西暦表記が2012年となっておりますが、2002年に修正しております。

次に、10ページをお願いいたします。

市政に関する意識調査のグラフでございますが、前回、平成24年度の結果を記載しておりましたが、平成25年度の最新のデータに変更しております。

次に、11ページでございます。

福岡市の会計別予算規模と市債残高の推移のグラフでございますが、平成26年度のデータを追加しております。

次に、13ページをお願いいたします。

左下の博多港における外国航路船舶乗降人員数などのグラフに、平成24年のデータを追加しております。

次に、21ページでございます。

前回の審議会におきまして、アセットマネジメントの視点は重要であるため、基本方向の大きな項目に位置づけるべきとのご意見をいただいております。これまでの案では、21ページの上の「基本方向3 都市基盤を活用した地域の核となる拠点機能の強化」の項目に「アセットマネジメントの推進」と記載しておりましたが、表現をわかりやすく重要性を強調するため、22ページの基本方向6「災害に強く安全な都市空間の形成」の項目に「アセットマネジメントの推進」を記載しております。

次に、第4章の区別構想でございますが、全区にわたって修正しておりますので、代表して107ページの早良区でご説明いたします。

左側の枠囲みの4つ目、6つ目、7つ目の丸のところに、主要な道路を列記しておりますが、従前まで、名称の併記の部分に愛称や国道名で記載しており表記が統一されていないものや、併記そのものがないものもありましたので、今回、都市計画道路名の併記は、愛称があるものについては愛称のみを記載することで統一いたしました。

また、このほかにも新たに都市計画決定を行いました都市施設、地区施設の追加などをしております。

最後になりますが、前回の審議会において、片仮名用語を使用している箇所についてはわかりにくいと、極力日本語に直したほうがよいというご指摘がございました。ご指摘を踏まえまして、片仮名用語につきましては、日本語に直せるものは極力修正しております。

例えば、119ページでございます。修正の例といたしましては、一番上の①のところの2行目、3行目にかけて「創造的な人材」という表記がありますが、従前は「クリエイティブな人材」と表現しておりました。また、②の2行目に「おもてなしの心」という表記がありますが、従前は「ホスピタリティ」と表現しておりました。このように極力、日本語に直せるものは直しております。

なお、上位計画であります9次のマスタープランにおいて使用している用語など、修正が難しい片仮名用語につきましては、製本時に巻末に用語解説を追加する予定としております。

今回の修正箇所についての説明は以上となります。ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

(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。

ただいまのご説明につきまして、委員の皆様からのご意見、ご質問を頂戴いたします。よろしくお願いいたします。

【委員】： 今までも意見を言ってきましたけれども、なかなか修正されないということで、まちづくりそのものについての意見を再度述べておきたいと思っております。

まず、9ページですが、上の産業の関係で、1人当たりの市民所得が減っているのが実態です。11ページに借金がありますが、本当にたくさんの借金をしながら、大型の事業をずっとやってきました。しかし、市民所得は毎年のように減っている、あるいは減った中でとまっているのが実態であり、なぜこんなことになっているのか、これをどうするのか、これが福岡市政の中で一番考えなければいけないことだと思います。

賃金について、市の統計を調べてきました。平成9年の市の統計で見る賃金俸給は260万円です。ところが、平成23年は249万円になっています。働いておられる方たちの賃金が本当にどんどん減ってきている中で、福岡市で生活していくことに困難が広がっているということについて、どう改善していくのか、それがこの都市マスの中にあらわれているのかということが重要な問題だと思います。その改善が、全体の方向性では見受けられないというのが問題だと思います。

次に下のグラフですけれども、前回、●●委員のほうからご指摘があったのですが、1997年と1999年というのは、今度も変わっていないようです。ここだけ2年刻みというのは、それしか調査結果がないということですか。どうい

意味でここだけ2年刻みになっているのですか。毎年の結果があるのではないのですか。

【都市計画課長】： このグラフにつきましては、出典資料として商業統計調査を用いております。商業統計調査は昭和51年から平成9年までは3年ごとに実施しておりますが、平成9年以降は、5年ごとに本調査、本調査の2年後に簡易調査を実施されている関係から、このようなイレギュラーな調査間隔になっております。

【委員】： 11ページですが、ここの市債の残高の推移です。論議があったときにも言いましたけれども、平成6年から人工島の埋め立てが始まっています。ここからどんだんうなぎ登りに市の借金が増えていっているという状況です。ピークである平成16年、これを人工島埋め立ての前の平成5年と比較すると、1兆1,500億円借金が増えているというのが実態です。若干減ったり、増えたりしていると言っていますけれども、高止まりのままというのが実態です。しかも、この人工島の埋め立てはまだ終わったわけではない。全体が終わっても160億円の赤字だと市は発表しましたがけれども、それにもかかわらず、今8割が終わったところで、あと2割の埋め立てをまだ続けるということです。今とめたら赤字幅がどうなるのかということをしちんと調査をして、市民にそれを明らかにして今後継続するかを決定すべきときだと思えます。これ以上、無駄な開発に借金を使っていくことはやめるべきだと思えます。これをまとめた立場から、そういう結論が出るのではないかと思えますけれども、いかがですか。

【都市計画課長】： ご指摘の市債の残高でございますが、平成6年から非常に増えております。年度ごとの市債の発行高を見ますと、平成6年がピークになっております。これはユニバーシアードの関連施設の整備などが理由で非常に増加しておりますが、その後は徐々に減少しており、平成17年から市債の発行を極力抑える取り組みをしておりますので、市債の残高は平成16年をピークに緩やかに減少しております。

ご指摘のアイランドシティでございますが、現在の市債残高の中でアイランドシティの占める割合がどの程度かはわかりませんが、道路、下水道、地下鉄の金額が多く、それぞれ全体の17%から14%程度の割合となっております。

借金が増え続ける要因の一つにアイランドシティがあるというご指摘ですが、都市計画マスタープランのベースになります9次の福岡市マスタープランにおきましては、アイランドシティを活力創造拠点として、新しい産業の集積地や国際コンテナターミナルなどの物流拠点として大きく位置づけられておりますので、都市マスの中でアイランドシティの整備を中止するといった方向性は出せないと考えております。

【委員】： 下水道整備や道路整備や学校の建設などは、やらなければいけない。これら

を全部否定しているわけではありません。それは必要な借金であり、市民がこれから使う分、そういったことに借金をしなければいけないのです。基盤整備、あるいは学校、市営住宅、こういうものが古くなっているから、そういう借金をしてリニューアルしていくということが本当に必要なときです。このマスタープランの全体を見渡して、本当に必要なところがどこなのか、アセットマネジメントが必要であり、こういう借金も必要なんだということをわかっている部署が、きちんと市長なりに進言をしなければ、どこもわからないです。全体を見渡すと、福祉や教育、市民のための借金が本当に必要なものであり、そちらに回すためにも要らないところの借金は増やすべきではないということ言うべきです。

もうこの問題ではここで最後でしょうから、部長や局長からこの問題についてお答えをいただきたい。

**【都市計画部長】**： アイランドシティのお話でございますけれども、まず、この都市計画マスタープラン、これ自体は都市計画法に基づきまして上位計画に即した形で福岡市の将来のまちづくりなどを作成していくという形で、今改定をしているところでございます。また、その基本となります第9次の基本計画の中で、アイランドシティにつきましては活力創造拠点という形で事業を進めていくよう位置づけられておりますので、その方向でまとめていこうと思っているところでございます。

**【委員】**： 市財政を市民のために使うということに責任を持って仕事をされるべきです。市民1人当たり164万9,000円という、政令市ワーストツールの借金をこれ以上続けることはできないはずで、不要なもの、こういう大きなものから見直しをすべきです。細々と市民の懐からお金を取り上げるような補助金の削減ということではなく、こういったことをきちんと見直すべきです。

それから、14ページですけれども、防災の都市づくりの中に浸水と地震はありますけれども、原発の対策がない。福岡市は玄海原発から40～60kmしか離れておらず、中央区では50kmです。福島原発の場合、飯舘村は50kmだったということから見ても、福岡市は玄海原発のすぐ横にあり、この対策が非常に重要なことだと思います。なぜこれをここに一つの丸として入れないのかをお尋ねします。

次に49ページ。同じ問題ですが、防災都市づくりの基本的な方針ということで、ここも水害、震災はありますけれども、原発については記載されていません。糸島から避難をする方たちの受け入れは、市の重要な任務として課されているにもかかわらず、ここにも一般的な大地震の場合の避難ということだけです。そして、50ページ、ここに初めて④の「その他」ということで記載されていますが、原子力災害に対しては、情報の伝達だけです。これも書くべきことがある。玄海原発から40kmから50kmの位置にある福岡市、そして国からも県からも避難民の受け入れを依頼されている中で福岡市がどのようにすべきなのか。



これは基本的な政策として、それぞれのところに個々に記載が必要だと思いませんけれども、一切この記載がないというのは九電への配慮をしなければいけないからなのですか。福岡市として必要な施策であっても一切書かないということなのですか。

【都市計画課長】： 原子力災害対策についてのご質問であります。都市計画マスタープランは都市計画にかかわる施策を総合的に展開していくための指針であり、主にハード整備を伴う事項を記載しております。したがって、耐震、浸水対策については、ハード部分が受け持つものが非常に多いということで大きな位置づけをしております。

一方、原子力災害対策につきましては、非常に重要であると認識しておりますが、ソフトの施策が基本となっております。避難場所や避難経路などが、ハード対策として最も重要であります。これは一般的な事項として記載しております。現時点では、原子力災害対策に関してハード的な対応を国も打ち出しておりませんので、大きい項目とするまでの必要性はないと考えておりますが、原子力災害対策の重要性を鑑みまして、50ページの「その他」の部分に最もベーシックな対策である知識の普及啓発と情報伝達について記載しておりますので、都市計画マスタープランでの対応としては十分ではないかと考えております。

【委員】： 都市計画としてやることは、まだたくさんあると思います。ホットスポットがどこに来るのか、あるいはその調査のための計器をどのような形で置くのか、ハードが本当に要らないのか、そういうことを含めて、原子力災害というのが実際に起こっていて、すぐ直近にあるという視点からやるべきことがあるのではないかと思います。

それから、42ページ、住宅市街地づくりの基本的な方針という中で今までのマンション建設の問題にあわせて問題となっているのは、土砂災害警戒区域の問題です。今までは崖をきちんとつくれば、崖の上に建物が建つということでしたけれども、今は、そういう直角の崖、あるいは5mの高さに30度角までの開発の上に物を建てたら、そこは土砂災害警戒区域で言うイエローゾーンになって、そこに住む人たちには大雨が降るときには逃げたほうがいいという進言をいただくということになっています。これによりその財産価値が減っているという問題です。これは命を守る問題ですから、ここは逃げたほうがいいですと知らせなければいけないので必要な施策だと思いますが、実際に突然そういうイエローゾーンにされた方たちは財産が大きく目減りをしています。

ちゃんとしたものであれば、30度角あるいは直角でも問題ないとなっておりますけれども、問題は、これから開発をする人たちに何らか警鐘を鳴らすことです。これからは土砂災害警戒区域にあたるものをつくらないようにするということの警鐘を鳴らすべきだと思いますけれども、それについても何らかの文言が必要ではないかと思いますが、いかがですか。

【都市計画課長】： 49ページからの防災都市づくりにある「水害に強い都市づくり」「震災に強い都市づくり」に、包括的に記載しております。

ご指摘の事項につきましては、昨今、土砂災害防止法に基づく土砂災害警戒区域や土砂災害特別警戒区域の指定についての説明会があり、様々なご意見が出たとお聞きしております。この区域指定につきましては、人命にかかわることですので、県と市が、足並みそろえて取り組んでいくということが重要と考えておりますが、都市計画マスタープランでの表現は、先ほど申しました49ページの表現でよいかと考えております。

【委員】： これについてはまだほとんど知られていません。私は黄色部分に突然なった方や、これから開発が行われることで財産権や不動産取引価格が目減りすることになると所有者から相談を受けた開発業者が、後から応じるようなケースについて数件の相談を受けています。

このことは今からの問題であり、そういう被害が新たに出ないようにすることが必要だと思います。そういうものがあるという警告のような何らかの記載をすべきだと思います。

【都市計画課長】： 土砂災害の区域につきましては、土砂災害警戒区域と土砂災害特別警戒区域の2段階がありまして、黄色い区域が警戒区域、赤い区域が特別警戒区域となっています。特別警戒区域には、都市計画法の規定により開発の区域に含まないとされているため、開発が行われない担保は法的にあります。

その後は、個々の開発行為の事案に応じ、法令により判断しますが、都市計画の基本的な方向性を示す都市計画マスタープランにおいて、個々の施策について言及するのは難しいかと思っております。

【委員】： 今、盛り土の造成地が問題になっているかと思っております。盛り土の造成地が大雨になったときに、崖崩れを起こしやすく非常に被害が大きくなりやすいことから、それを公開するというふうな方向に今すすんでいるかと思っております。

少しインターネットで調べてみたのですが、例えば、東京都は100%公開していますが、福岡県ではゼロ%でしたので、多分、福岡市も公開なさっていないのかと思っております。ただ公開するという方向にすすんでいる、そういう方向を目指すということになっているのかと思うのですが、そういうことも、余り書かれていないように感じられます。やはり防災、気候変動等により、局地的にゲリラ的な大雨が降ることで、崖崩れの危険性はあちこちで非常に高まっているかと思っております。ですので、そういう公開をやはり早目にするほうがよいと思っております。たしかに公開すると資産価値が減る可能性はありますけれども、やはり命のほうが大切だと思いますので、それを公開するという、そのあたりのことについてはどのようにお考えでしょうか。そして、もし書いてあるとすれば、どのあたりに書いてあるのかということをお伺いします。

【建築指導課長】： 今、ご指摘がありました東京都で公開しております大規模盛土造成地の件ですけれども、所管課は異なりますが、私が聞いている範囲では、造成の基準が年代で異なっておりますので、確か福岡は比較的造成の時期が新しいものが多いということから、それはあまりなかったというふうに聞いております。その結果がそういう公開に至っていないという理由だと思っております。

また、先ほども意見が出ましたように、土砂災害警戒区域など、市民の安全を守るという観点で危険なところを公開するという方針で国のほうが臨んでいるということもありまして、今度の土砂災害警戒区域の指定につきましては、県知事指定という手順になっておりますけれども、防災を担当しております市民局、それから開発許可や建築物の構造を担当しています住宅都市局建築指導部においても、一般市民にきちんと伝わるように適切な情報公開を今後ともやっていきたいと思っておりますので、ご理解いただきたいと思います。

【委員】： わかりました。もし、そうであるのなら、対象地はないという公開をするべきなんだろうと思います。もしも対象があるのであれば、昔の地図をずっと合わせて見ていかなければならないのでかなり大変な作業だと思うのですが、もしもそういう対象があるのであれば、きちんとした対応をしていただくべきだと思います。

【会長】： ありがとうございます。

【委員】： 続きで恐縮ですけれども、今、急傾斜地土砂災害警戒区域というのがあって、もともと急傾斜地、崩れそうな危ないところ、福岡市内にも何十カ所がありましたよね。それについては、ハード的にこれをとめていくというのがこれまでのやり方でした。これは県の事業なのですけれども、予算がなかなかつかないことでそのハードが進まないで今度はソフト、逃げなさいという形で土砂災害警戒区域をつくるとなっています。今、崖地をつくって崖の上に住宅があるとして、ここが30度の角以上で、ここは5mの高さがあるものの上は黄色区域、下についてはさっき言われた赤、レッドゾーンと、危険区域というふうになります。

どちらも逃げなさいということになるのですけれども、問題は、この赤のほうは、ここの地盤がしっかりしていたり、強固なものでつくられていたら赤区域は消すことができ、赤にならない可能性がある。ところが黄色区域は、30度の5m以上だったら必ず黄色区域になる、イエローゾーンになるとなっている。そして、それを県が調査をして、ずっと説明を行っています。県内に説明をして、市内でもその説明を行っているということです。

問題は、私に相談があった方は、この上の黄色ゾーンに住んでいて、隣が開発をしたことで、もともとは対象となる土地の形状ではなかったのに価値が5、6分の1に下がっていたということです。

この問題はそれぞれのものは別の問題です。それでもやはり命に係わる情報は本人に伝えていかなければならないと思う。私が言っているのは、これから新たにそういう区域を作らないという観点から、市のほうの指導が必要なのではないかと、これを少し検討していただいて、何らか盛り込んでいくべきだと、新たにそれが作られないということを考えていただきたいということです。これをお願いしておきます。

人工島について、活力創造拠点を新たにつくらなければならないという福岡市のやり方。新しくそういうものをつくり出さなければ市内の活性化ができていけないという、この政策の方向性、これが問題。だから、それに不必要に予算がつけられて、人工島という売れない土地の活性化を創造するというのに、どんどん予算をつけて活性化していくことが問題だと思います。

要するに、活性化はそうやって市民の莫大な税金をつぎ込むことによって、わざわざ作り出すということではなくて、どうすれば福岡市の活性化ができるのかです。市の借金を増やして大型開発はしたけれども、働いておられる方たちの賃金は減ったということでは、福岡市は活性化しないと思います。根本的に市民が豊かになる、中小業者の方たちがものを作って、そして作ったものが売れていく、安心して働いて、そして賃金がきちんと入って、賃金も順々と毎年増えていくというやり方の中で、市民の中から活性化が自然に生まれていく、このようなやり方をしなければならないと思います。福岡市国家戦略特区も今度とって、さらにブラック企業、解雇自由の企業をどんどん呼び入れようとしていますけれども、これでは福岡市民はますます疲弊していき活性化などんでもないという事態になります。不要な借金は削って本当に市民のために予算を使う、福祉や教育のために予算を使うということで、市民が安心して暮らせるすばらしい都市だということで、福岡市民の中から活性化が自然に作り出されていく、この方向に転換すべきだと。この都市マスも、そういう方向にこそ転換すべきだということを、そこから住宅都市局の中からもその意見を発信すべきだというふうに思います。いかがでしょう。

**【都市計画課長】**： アイランドシティを例示にされまして、開発については不必要なものはやめるべきではないかというご指摘であります。都市計画マスタープランにつきましても、市の基本計画に則したものでなければならないという都市計画法上の規定がございます。福岡市のマスタープランにおきましては、「生活の質の向上」と「都市の成長」の好循環をつくり出すことを基本戦略に掲げております。このような基本戦略に基づきまして、「生活の質の向上」に関しましては、市民生活に必要なインフラの整備・更新、日常生活圏の利便性、生活交通の確保などが必要と考えております。「都市の成長」に関しましては、都心部や活力創造拠点、広域交通拠点の機能強化などが必要であり、バランスよく進めることで持続可能な都市の形成が図られるものと考えております。

このような取り組みの推進に向けては、市のマスタープランの実施計画で

ございます政策推進プランにより、必要な財源の確保や財政の状況に応じた重点化等を実施しております。

また、総合的な取り組みにより、将来を見据えた福岡市のまちづくりが進むと考えております。

【委員】： 10ページなのですがすけれども、福岡市の都市環境に対する満足度ということで見ると、新鮮でおいしい食べ物がある、自然環境が豊か、自然災害が少ない。こういう自然に起因するものが大変多いのですけれども、それが、今壊されていっている。就業機会の多さというのは本当に下のほうです。不満足、不足である、不満であるということのほうが多いというのが実態。農業、漁業についても、今深刻に疲弊しているというような状況です。こういうところにこそ、市の施策の展開、主要な施策の展開をする、予算も含めてすべきだということを指摘しておきます。

【会長】： ありがとうございます。いかがでございましょうか。このマスタープランにつきましては、今日を入れてきてこれまで5回審議を続けまいりました。主要な論点というのはかなり出てきておりまして、今日少し新しい視点も出たかという気はしておりますが、何度も同じ議論が交わされてきたように思います。決して無駄な議論をしてきたわけではないと思っておりますが、委員の皆様から出るご意見に関して、市のほうが持っておりますスタンスは、この都市マスというのは上位計画との整合であるとか、その他の計画とのテリトリーの分け方のようなところがあり、一定の範囲を超えることはなかなかできないだろうというところで議論が続いている気がいたします。

この点につきましては、恐らくは市の判断はなかなか変わらないような気がしますが、そういう意味では、同じような議論をこれからもずっと続けるというのは少し時間の無駄かなという感じもいたします。そろそろ結論を出したいと思っておりますが、いかがでございましょうか。

【委員】： 今までの意見と全くかけ離れたことだと思うのですがすけれども、先ほど原子力災害に関して、福岡市はソフト面しかまだ扱っていないということですが、例えば、ハードの部分で、核シェルターが云々とか、例えば地下道を利用するとか、そういった万が一の場合に備えてのそういう部分は必要ではないかなと思います。今、北朝鮮あたりのミサイルの問題など予測ができないものにどう対応すればいいのかということです。先日、原子力災害が起きた場合を想定して、避難訓練があったみたいですがすけれども。

日常の生活で、ごく間近にある景色が見えなくなるくらいに中国のPM2.5の影響を受けているのを感じますが、そういうものに対して私たちがどのように避難したり、どういうふうに暮らしたらいいのかという部分について、地下道や地下鉄を利用するとか、そこにシェルター形式のものを構築したりできないものなのでしょうか。あってはならない、いつのことかわからないけれども、用

意するに越したことはないのではないかなと思って、そういう面で少しお伺いしたいと思います。よろしくお願ひします。

【都市計画課長】： 原子力災害への対策につきましては、地域防災計画を福岡市市民局で策定しておりますが、平成25年度からは、その中で原子力災害対策編という専門の計画を策定しております。

さらに、この計画に基づきまして、平成26年4月に原子力災害避難計画の暫定版を市で策定しております。国の原子力規制委員会の指針においては、避難計画の策定にあたり原子力発電所からおおむね30km圏内のところでは策定するものとされております。福岡市は40kmから60km圏内の区域がほとんどではありますが、独自に避難計画を策定し取り組んでおります。

避難計画の具体的な内容としまして、避難、屋内退避、一時移転は、国が指示を出すことになっております。指示が出てからどう動くかを市で計画しており、簡単に申し上げますと50km圏外の小・中学校を避難所として、一時移転をするという内容になっています。福岡市は30km圏外にありますので、即時避難までの被害はないという前提で、1週間程度の期間内に避難を完了する一時移転を基本としております。避難所までの主要な道路は、西九州自動車道、都市高速道路、国道205号、202号バイパス、国道3号線などの主要な道路が避難経路として指定されております。避難の手段としましては、原則自家用車を使用し、不足分は市、県がバスを準備する計画となっております。

【会長】： 今の避難の問題は地域防災計画のほうでカバーしてあるというご説明だったかと思ひます。このように、都市マスにどの程度反映させるのかということでございますけれども、それぞれの分野の計画と分担する範囲があるようでございます。細かい部分については各分野の計画でカバーし、都市マスに記載可能な範囲はこの程度というのが市の判断だと私は今受けとっているところです。

皆様、今日までにいただいた意見の中で、少し修正はあるにせよ現行の案をベースとして答申をするということで判断をしたいと思ひますが、いかがでございますでしょうか。

【委員】： 採決してください。

【会長】： はい。それでは、採決ということにしたいと思ひます。

【委員】： 会長、少しいいですか。

【会長】： どうぞ。

【委員】： それは、この都市マスに対して賛否を問うということなのか、論議を続けるかどうかについて賛否を問うということなのか、そのどちらですか。

【会長】： 論議はここで一応打ち切ってはどうかということでございます。

【委員】： 案についての賛否ということですね。

【会長】： さようです。

それでは、今回の案をベースにいたしまして答申をするということについて、賛成の委員の方は挙手をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

(賛成者挙手)

【会長】： 賛成多数ですので、今回の案をベースに答申ということにします。よろしくお願いいたします。

今後の進め方につきまして、事務局からのご説明を、もう一度お願いいたします。

【都市計画課長】： 事務局でございます。今後の進め方といたしましては、事務局で会長と協議を行いまして最終的な答申を取りまとめさせていただきます。取りまとめ次第、委員の皆様にご報告させていただくこととなります。

都市計画マスタープランといたしましては、今回の審議で最後となります。様々なご意見をいただきまして、本当にありがとうございました。今後とも、引き続きご指導をお願いしたいと考えております。

【会長】： ありがとうございました。

以上で本日の審議会は終了とさせていただきます。

(閉会 午後3時9分)