

## <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。)

【会長】： 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いたします。

【都市計画課長】： 事務局の都市計画課の奥田でございます。よろしくお願いいたします。  
委員出席者数は24名でございます。都市計画審議会条例第6条第2項に基づき、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ご報告いたします。

【会長】： 次に、会議録の関係ですが、前回の平成27年度第2回の会議録につきましては事務局で作成し、委員の皆様へ送付しておりましたが、会長及び署名委員の確認の上、会議録として確定いたしましたので、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号委員から辰巳委員、2号委員から橋田委員をご指名させていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

なお、会議録につきましては、福岡市情報公開条例第7条の各号にある非公開情報の部分を除き公開するものとなっております。委員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。

それから、本日の審議について4名の方より傍聴の申し出がありましたので、福岡市都市計画審議会運営要綱第5条第1項の規定に基づいて、これを許可することとしたいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】： では、傍聴者の入室を認めます。お願いします。

(傍聴者入室)

【会長】： 本日の議案といたしまして、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」につきましては、福岡県が定めるものですが、県より福岡市に対して意見照会がなされており、市長から諮問がありましたので、ご審議をお願いいたします。

また、「道路の変更」、「公園の変更」、「市場の変更」、「地区計画の変更」につきましては、福岡市が定めるものですが、あわせて市長から諮問がありましたので、ご審議をお願いいたします。

それでは、本日の資料について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きまして、ご説明させていただきます。  
机の上にA4資料の上から順に「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」、「福岡市都市計画審議会条例施行規則運営要綱」、  
となっております。

冊子といたしまして、「議案書」、「議案参考資料」、「別冊意見書関連資料」、  
行政機関を除いた委員の皆様には「日程調整表」をお配りしております。

本日の資料は以上でございますが、不足はございませんでしょうか。不足等ござ  
いましたら、お近くの職員までお声かけください。

事務局からは以上でございます。

【会長】： それでは、議案第1号「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」につ  
いて、事務局の説明を受けたいと思います。よろしくお願いします。

(諮問事項の説明)

【都市計画課長】： それでは、議案第1号「福岡都市計画都市計画区域の整備、開発及び保  
全の方針の変更」についてご説明させていただきます。

議案の1ページをお願いいたします。

本件は、都市計画法第15条に基づき、福岡県が一市町村を超える広域的見地から  
決定する都市計画であり、その決定に当たっては同法第18条の規定により、福岡県  
は関係市町村の意見を聞くこととされております。福岡市都市計画審議会条例施行  
規則第2条においては、本審議会の所掌事務として、福岡県が定める都市計画に定  
める本市の意見に関することを定めておりますので、福岡県決定である本件を諮る  
ものでございます。

それでは、内容についてご説明させていただきますが、本編は別冊ということで  
添付しておりますとおり、ページ数が非常に多いことから、今回の変更に係る重要  
な部分をまとめた概要版を参考資料として作成いたしましたので、こちらでご説明  
させていただきます。

参考資料の1ページをお開きください。

まず、変更の理由についてでございます。福岡県においては、都市を取り巻く環  
境の変化を踏まえ、喫緊の課題である集約型の都市づくりを効果的に進めるため、  
平成27年10月に福岡県都市計画基本方針を改定いたしました。今回、この基本方針  
の実現に向け、複数の都市計画区域を包括した広域的な都市計画のマスタープラン  
として枠組みづくりを行うとともに、広域拠点や拠点を効果的に接続する基幹公共  
交通軸と公共交通軸の位置づけを行うため変更されるものでございます。

続きまして、参考資料の2ページ、A3の資料をお開きください。

左上1の変更経緯及び今後の予定についてでございますが、都市計画区域の整備  
開発及び保全の方針、いわゆる都市計画区域マスタープランは、都道府県が一市町  
村を超える広域的な見地から定める法定計画でございまして、平成16年5月に当初  
決定されて以降、定期的に見直しが行われてきました。

今回の変更は、少子・高齢化のさらなる進展や、人口減少社会への対応など、都  
市計画に対する社会的要請の変化を踏まえ、平成27年10月に県が策定した基本方針  
を反映した内容となっております。

変更の案につきましては、平成28年3月4日から2週間、一般に閲覧され、平成28年7月15日から2週間、都市計画法第17条に基づく都市計画法案の縦覧が行われました。今後、福岡県においては、28年度中の決定に向けて手続を進めていく予定となっております。

次に、2の当計画の位置づけ及び記載内容についてですが、一覧表で破線で縦に3分割しておりますのは、左から国、福岡県、福岡市において策定する計画や指針等をあらわしており、それぞれの計画、指針等については矢印の方向に即して定めるものとなっております。

今回、赤色で囲んでおります都市計画区域マスタープランが今回の案件でございます。

その主な記載内容につきましては、赤色の下矢印で示した二重線の枠内に記載しておりますアンダーラインで示した1、圏域、2、都市計画の目標、3、人口フレーム、4、拠点・公共交通軸の設定及び大規模集客施設の立地誘導方針、いわゆる立地ビジョンについて詳しくご説明をいたします。

資料の右の上に移りまして、まず、①都市計画区域の統合についてでございます。

これまで県内には55の都市計画区域があり、区域ごとに都市計画区域マスタープランを作成してはありますが、青矢印の右側に示してありますとおり、今後は交通基盤の進展による生活圏の広がりへの対応や、都市間連携の強化などに向け、より広域的な圏域で一体的な都市計画を推進していくため、県内を福岡都市圏、北九州都市圏、筑後都市圏、筑豊都市圏の4つの都市圏に集約し、都市圏ごとに都市計画区域マスタープランを策定されることとなります。

なお、福岡市につきましては、これまで周辺の3市2町で福岡都市計画区域を構成してはありますが、今後は下図に示すとおり、周辺の9市6町で福岡広域都市計画区域を構成することとなります。

また、右下の枠の中に示すとおり、福岡都市圏の都市づくりの目標は、福岡市を中心とする多心ネットワーク型都市構造の形成により、国際中枢都市圏を目指すこととされております。

参考資料の3ページをお願いいたします。

②の都市計画の目標についてですが、本圏域では人口減少、高齢社会、国際化、情報化、地球環境の変化などさまざまな社会経済の変化に対応するため、都市づくりの基本理念として、1、持続可能な、快適で魅力ある都市生活を支える集約型都市づくり、2、安全で快適な生活を支える都市づくり、3、自然環境に囲まれ、環境と共生する都市づくり、4、活気にあふれた個性が輝く都市づくり、5、住民が主体の参加と協働によるまちづくりを進める5つを定めております。

下の図は、基本理念の1に掲げる集約型の都市づくりのイメージを示したものでございます。赤色の円で示す鉄道駅周辺などの広域拠点や拠点においては、都市機能の集約や良質な空間づくりを進め、便利で魅力あるまちなかの形成を図り、これらの拠点を結ぶ赤色の線で示す鉄道やバスなどの公共交通軸の沿線においては、居住や都市機能の集積を進め、公共交通の維持、充実を図り、拠点間の都市機能の相互補完による効率的な行政サービスの提供が可能となる都市づくりを展開するという内容でございます。

続きまして、③の人口フレームの変更についてですが、将来の市街地規模の最も重要な算定指標の一つである人口フレームに関して、直近の国勢調査年である平成22年を基準年とし、10年後となる平成32年の将来人口等の想定を都市計画区域単位で設定されます。

下の表に赤字で示すとおり、福岡広域都市計画区域においては、平成22年からの10年間でおおむね都市計画区域内の人口は11万9,000人の増加、市街地区域内の人口はおおむね12万2,000人の増加と設定されております。

次に、右上に移りまして、④大規模集客施設の立地誘導方針、いわゆる立地ビジョンの変更についてですが、大規模集客施設の立地は、これまで下の図の水色の丸とピンクの丸で示す拠点や広域拠点の区域に限定されておりましたが、今回、各拠点を効率的に接続する軸として、公共交通のサービスの質や都市基盤施設のストック、公共交通の将来の持続性などを踏まえ、鉄軌道系など特に質が高い交通軸については、下図の赤線で示しております基幹公共交通軸と、それ以外の緑の線で示す公共交通軸が新たに設定されます。今後は、これらの公共交通軸等の沿線において、駅やバス停から利用者が安全で快適に移動できること等が担保された施設であれば、一定規模の施設が立地可能となります。

なお、福岡市域を通る交通軸としましては、下の図の赤枠で示すとおり、基幹公共交通軸が12路線、公共交通軸が7路線新たに設定されるものでございます。

1枚めくっていただきまして、参考資料の4ページをお願いいたします。

大規模集客施設の立地誘導方針、以下立地ビジョンの概要につきまして、策定の背景や基本的な考え方、大規模集客施設の種類、手順フローをお示ししております。

内容の大半につきましては、平成19年に策定された立地ビジョンからの抜粋となりますので、説明については省略させていただきます。

その次の5ページ、6ページには、昨年10月に福岡県が策定しました福岡県都市計画基本方針の概要を添付しておりますのでご参照ください。

以上で福岡都市計画、都市計画区域の整備開発及び保全の方針の変更についての説明を終わります。

#### (諮問事項に関する質疑・意見等)

【会長】： ただいま事務局より説明がございました。これについて、ご質問、ご意見をお受けしたいと思います。ご質問、ご意見のある方は挙手をお願いいたします。

【委員】： 参考資料の2ページの右上、県内55の都市計画区域を県内4つに集約するということについて、どのようなメリットがあるのか。また、それに伴うデメリットはどのように考えて、それにどう対処するのかについて、まとめてお尋ねします。

【会長】： 事務局からお願いします。

【都市計画課長】： まず、55の都市計画区域を4つに集約するメリットにつきまして、本市はまだ人口がかなりふえておりますが、人口減少が進む県内の各市においては、都

市機能の相互補完など、連携がより重要になってくるため、広域的な枠組みを定めながら連携を行っていくための仕組みとして、政令市、中核市等を中心とした広域的な圏域が4つのブロックになることで、本市のみならず、他都市も含めて相互に補完し合えるメリットがあるかと思っております。デメリットについては、今のところ余りないと考えています。

以上でございます。

【会長】： いかがでしょうか。

【委員】： 1つ物事を動かすには、デメリットが当然あると考えて、その対処も考えるべきだと思います。55の都市計画区域となれば、それぞれが連携し、連携が足りなければ、福岡県とも話し合いができるという状況になっています。まず、55の都市計画区域で各地域地域の特性を持ち、さまざまな連携がとられることが、4つになってしまえば、大きなところがリードをし主導権を持つため、小さいところの意見が出にくくなるうえに、その要望が消されかねません。大きな鉄道の沿線等では拠点ができたりしますがそれに全然合わないところの意見がきちんと反映される保証は何も考えていないということになります。福岡市側がデメリットはないと言うということですか。

【会長】： 事務局。

【都市計画課長】： 55の都市計画区域では、それぞれ当然自治体ごとの考え方がいろいろあるかと思えます。その個性を全て消してしまうという話ではなくて、それぞれの自治体ごとにマスタープランなどによりそれぞれの個性を發揮しながら都市づくりを行い、都市計画という観点から各拠点を結ぶ公共交通軸において、市町村を超えてつながっていくものがございます。自治体ごとの考え方をういながら、公共交通機関の維持であったり、都市の集約化に向けて、各自治体と調整をしていきながらやっていくものと理解しております。

また、当然、そういった利害関係の調整は、福岡県がこれまでどおり進めていかれるものと理解しております。

以上でございます。

【委員】： 問題点については、もちろん県がきちんと考えるべきだと思いますが、どうしても福岡市のような大都市が主要な意見を出せば、小さいところは意見も出せないままに終わってしまうということになりますから、全体が抑制する必要があります。きちんとみんなの意見が反映されるということを考えるには、福岡市にとってデメリットがないということが、ほかの都市についてはメリットがあるという訳ではないので、どこかのデメリットにつながっていると考えるべきだと思います。

それから、大都市の集約化のイメージの関係ですが、4ページ左上の図について大規模集客施設の立地誘導方針というのは、これは要するに赤や青の大規模商業施設や公共施設等がみんなの利便のために、拠点のところに集めていこうということ

なのですか。

【都市計画課長】： イメージとしてお示ししているところにつきましては、駅を特にイメージしておりまして、自動車交通などに頼ることなく、公共交通機関を使って、より多くの方が公共施設、大規模集客施設等にアクセスできるということを目指して、まちづくりを進めていくというイメージ図と理解しています。  
以上でございます。

【委員】： 参考資料の3ページの濃い赤のところの図ですが、この路線で、ブルーが丸になっています。あるいはピンクの丸があるところ以外についてどのようになっているのかということが懸念されますが、それはどう考えておられるのですか。

【都市計画課長】： 公共交通軸の設定につきましては、福岡県におかれまして、県内一律に公共交通がまず安全な運行を図られている幹線道路と、原則として拠点間を結ぶ最も距離の短いルート、そして、都市計画の視点から見た評価指標を用いて設定されたものでございます。

こちらにつきましては、今回初めて示されておりますが、今後もこの福岡市におきましては、当然、拠点の中に限られた空地が非常に少ないので、今後もエリアの拡大や路線の考え方等について福岡市のほうからも意見として調整をさせていただきたいと思っています。ですから、この路線から外れたところは全て切り捨てるといった話ではなく、まず、こういう路線に近いところに施設を集めていこうという姿勢を打ち出しているものと理解しています。

以上でございます。

【委員】： 大型商業施設の出店というのは、また後で別に言いますが、私は県の女性議員ネットワークの役員をしていたときに、ほかの自治体の方と話したときに、「銀行振り込みでいいですか」と気軽に私は言ったんです、市内にずっといましたから。「知らんと。銀行はないのよ。郵便局だけしかない。」というふうに言われました。公共施設などは、今あるところが唯一で、郵便局や図書館を頼りにしています。今あるところも含めて、特に国や県の機関が今後、集約化させることになれば、地域で大事にしながら生活している拠点がなくなってしまうということにつながるのではないかと心配しますが、どうなのですか。

【都市計画課長】： 既存の施設につきましては、建て直しはだめというような考え方ではなく、都市全体としてみると、まず駅などの多様な地域の人が集まれるように、そして、委員ご指摘のとおり、小さなまちであればそのまちの中での中心部に、郵便局などが維持できるよう利便性を確保していくことをそれぞれの自治体で今後考えていくものと考えております。

以上でございます。

【会長】： よろしいですか。

【委員】： それぞれの自治体で、それぞれ自分のまち、これをどう活性化させるかということが論議されていくと思います。それについて、大きいところがそれ行けどんどんで小さいところの火を消すこともあるこの変更案にデメリットがないということは、余りにおごりだと思しますので、そこは十分配慮しなければいけないと思います。

それと、大型商業施設の関係ですが、郊外にどんどん建っていくということについて、出店規制などさまざまな実施しており、大店法が1998年に廃止され、まちづくり三法ができ、都市計画法の中で大型店の出店について規制を行うなど規制をしてきましたが、それでは規制できていないという実態ということですか。立地ビジョンで規制をしていかなければいけないということなのですか。

【都市計画課長】： 今回の立地ビジョンについては前回のフローのままつけておりますが、将来的に人口が減少していくという中で、郊外部の遠いところに大規模商業施設がぽつっとありますとそこに車で行くことが前提となります。今後の日本のあり方として、交通弱者、当然、高齢者も含めてかなりふえていく中で、そういう方が利用できるエリアに出店していただくということを推進していくことが今回の立地ビジョンの目的であると理解しております。

ですから、委員ご指摘の今の法律の規制でやれていないからやるのではなく、より人口減少社会に向けて、こういう姿勢で考えていくべきだということを示されているものと理解しております。

以上でございます。

【委員】： 規制は効いているということですが、こういう出店は実際あっており資本の論理で問題ないということではありません。そういう店はお客さんを求めていき、そこにお客さんが余りいなければ撤退する。私自身は中央区で生まれ育ちましたが、私の夫の田舎では、買い回り品のお砂糖とかを売っている小さなお店をしていました。近くにスーパーができ、潰れました。ところが、そのスーパーはなくなり、高齢だった両親は自転車でもどこかに買い物に行かないといけないという状況になりました。お砂糖一つ買うにも、新しくできたスーパーを求めていかなければならないという状況になっている。これが郊外の実態です。

こういうむやみな出店、退店について規制をしていくべきです。地域の人たち、あるいは中小の業者の方たちの意見を聞きながら、核店舗として本当に必要だという地域の声があり、初めて出店可能とするべきであり、その声がなく、出店・退店し、残された高齢者がそれこそ生活できなくなるのです。そういう買い回りのお肉屋さんや八百屋さんがなくなり、全部スーパーに頼らざるを得ないにもかかわらず、そのスーパーがなくなるという状況が、この市内でもあっています。だから、そうなることに対するきちんとした規制が必要であり、規制を緩和していくのではなく、むやみやたらな出店と退店に規制をかけることが必要であり、地域全体が本当に地域の中で活性化していくことになると思いますが、そこにこそ手をつけるべきではないですか。

【都市計画課長】： 委員ご指摘のむやみな出店を規制していくということで、立地ビジョンの中で、かなりの影響を与える大規模な商業施設についての立地をこういうところに誘導していくという考え方を示されているところでございますので、退店については、なかなか店舗経営、経済の原理で倒産すれば、当然退店されるのですが、出店の段階でできるだけ地域の中心部、いわゆる拠点と呼んでいます、交通の利便性の高いところへの出店を促していく制度ということでございますので、趣旨としては、委員の言われていることと合っているのではないかと考えております。

【会長】： 時間が長くなりますので、簡潔にお願いします。

【委員】： 言っていることで違うところは、退店についても身勝手にやるということ。だからこそ、出店のときにそのことを十分考えていなければならず、退店に際してはどうするという点についても地域と話し合いを進めておかなければなりません。きちんと規制を強化していかなければ、残された住民は、ぼかんとしておかなければいけないのです。勝手に出てきて、よかったよかったで、小さいところは潰れていき、住民は大型店に買い物をすると。ところが、ある日突然、もうからないということで大型店は退店し、もう元のお店はないという状況がないように規制をきちんとかけるべきです。

まとめて言いますと、55の都市計画区域を4つにするということで中小の市町村の利益が損なわれないように、その意見は十分取り入れられなければならないという問題。それから、今ある公共施設が、建替えの際にどこかに行ってしまうというような無責任なやり方ではなく、十分、住民の方、あるいはその自治体と論議をしながら調整をしていくことが必要であり、このやり方だけで全部集約しますという方針だけではいけないと思います。

それから、大型集客施設について、これは資本の論理で、もうかるかどうかで出店を計画し、郊外に作るかということも、出店する側の勝手という状況になりますから、緩和よりも規制をきちんとしていかなければならずそれを実行しなければ、まさに絵に描いた餅になるという意見です。これはぜひ県に上げてほしいと思います。

【会長】： ほかにご意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】： 参考資料の3ページです。今回、コンパクトシティという中で、④の大規模集客施設の立地誘導方針の変更の中での、公共交通という非常に大事な視点、一つの大きなファクターだと思っておりまして、特にこの中で確認をさせていただきたいのは、新規追加ということで基幹公共交通軸や公共交通軸を今回規定されたわけなのですが、公共交通に関して、例えばこの基幹公共交通軸で例を挙げると、JR香椎線、1日の乗降客3,000名以上のところは既にバリアフリー法で、さまざまなスロープ、エレベーター、エスカレーターなど、さまざまなバリアフリーがきちんと整備されているのですが、今回こういうふうに定めていただいたので、当然、こういった公共交通軸の中でいうと、これまでのバリアフリー新法に至る経緯でいうと、交通バリアフリー法やハートビル法、これが進展してバリアフリー法になったとい



う経緯からいうと、この大規模集客施設の立地誘導方針の変更に伴って、こういう基幹公共交通軸や、公共交通軸ということで新たに設定されたのであれば、必ずそこでは、バリアフリー法についてはしっかりと進めていただくという観点、視点が必要だと思いますが、その点について、当局のご認識と、また、今回これは県の方針ということですので、ぜひその点をしっかり伝えていただきたいと思いますが、その点はいかがでしょうか。

**【交通計画課長】**： バリアフリーにつきましては、1日あたりの利用者数3,000名以上の駅につきましては平成32年までにバリアフリー化を完了するという国の方針に沿って、国と市で協調補助を行いながらバリアフリーを進めているところでございます。3,000人未満の駅につきましても、将来的にはバリアフリー化をする方針がございまして、今後、まず3,000人以上利用者の多い駅が終わった後に、順次進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

**【都市計画課長】**： それとあわせまして、委員のほうからお尋ねのありました駅のバリアフリーということについての追加でございます。商業施設等を駅やバス停に隣接、近接して認めるという際には、歩行者が安全に、快適に移動できるようにその事業者が自分の店に誘導するにあたっては、バリアフリーの観点で事業者にも整備をしていただくということもあわせて指導していきたいと考えております。

以上でございます。

**【会長】**： よろしいですか。ほかにいかがでしょう。どうぞ、**【委員】**。

**【委員】**： 参考資料の3ページ左下③人口フレームの変更についてなのですが、これは県で平成27年10月に改定した福岡県都市計画基本方針に基づいたものだと思いますので、直近の国勢調査年である平成22年を基準年として書かれていますけど、昨年、国勢調査が行われましたので、その昨年の国勢調査の結果が出てきたならば、これはどういうふうに今後展開されるのか、そのあたりを教えてください。

**【会長】**： 国勢調査との関係ですね。

**【都市計画課長】**： 直近の分の数字として、平成22年国勢調査の数字でございます。これは、社人研の調査をもとに県全体で人口の今後の伸びを反映したものでございまして、将来の人口につきまして、県としては一律の基準で将来人口を推計しているため、その社人研の推計が平成22年を基準にしていると聞いております。ですから、今後、この人口フレーム等につきまして、この区域マスタープラン自体もそうなのですが、おおよそ5年で見直してまいりますので、次の見直しのときに、人口の伸びなども常に更新されていくものと理解しております。

以上でございます。

【委員】：既に大きな都市ですと、もう今年の国勢調査の結果は出てきていますけれども、社人研の推計ですと、大体1年ぐらいかかりますので、多分今年の終わるか来年初めぐらいに今年の国勢調査の結果の推計が出てくるものと思われませんが、社人研の推計が出た後は、それに基づいてデータは単なる人口のところの更新に終わるのかどうか。つまり、フレーム枠は、基本はこのままで、ただ人口のデータのところだけが更新されるにとどまるのか、あるいは都市計画そのものにかかわることがあるのか、そのあたりは今後どういうふうな展開になるのか。つまり今年の国勢調査の結果に基づいて、社人研が推計した後の人口データをもとにすると、今回のこの計画が今後変わる予定があるのかどうか、そのあたりのところをお聞きしたかったわけです。

【都市計画課長】：今回お示ししている数字で、一旦固定されるものでございまして、この数字をもとに今後の区域区分の見直しや線引きでの市街化区域への編入についての協議は開始することになります。その数字につきましては、調査が出るたびに変わるものではなくて、区域マスタープランを変える際に最新の状態で国などと協議をすすめていくものと理解しております。  
以上でございます。

【会長】：よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。  
それでは、ご意見が大体出尽くしたようです。公共施設、それから集客施設関係につきましては、今回のこの福岡県から示された内容以外のところでもしっかり押さえて、弱い行政、小さい行政に対しても配慮すべきではないかというご意見ございました。それから、バリアフリーについては、ご質問ありましたが、行政間の連携をしっかりとっていくというようなお答えでした。さらに人口につきましては、今回固定されますが、今後の国勢調査の結果は次に活かされていくというようなことだったろうと思います。  
それで、今回、まず附帯意見を付すべきかどうかに関しまして採決を行いたいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

【委員】：何についてですかね。

【会長】：附帯意見をつけるべきかどうかということですが、よろしいですか。  
それでは、申しわけありませんが、傍聴者の方は退室をお願いいたします。

(傍聴者退室)

【会長】：それでは、議案第1号「福岡都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」の附帯意見を付すべきかどうかという意見の委員の方は挙手をお願いいたします。

【委員】：私が言った意見のことですね。

【会長】： はい。

(賛成者挙手)

【会長】： まず、附帯意見を付すべきかどうかということについてです。よろしいですか。

【委員】： 全体の意見についてですね。

【会長】： 附帯意見は不要というご意見が多数でございますので、県より意見照会がありました議案第1号「福岡都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」については、意見なしとさせていただきます。  
では、傍聴者の方をお入れください。

(傍聴者入室)

【会長】： 傍聴者の方にお知らせいたします。

議案第1号「福岡都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」につきましては、採決の結果、原案どおり意見なしとすることを決定いたしましたので、お知らせいたします。

以上で議案第1号についての審議を終わります。

次に、議案第2号「福岡都市計画道路の変更」について事務局の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2号「福岡都市計画道路の変更（福岡市決定）」についてご説明いたします。参考資料の7ページをお願いいたします。

今回の変更案件は、都市計画道路中、1・4・8号自動車専用道路アイランドシティ線、3・3・78号堅粕箱崎線、3・4・159号原田箱崎線を変更するものでございます。

まず、自動車専用道路アイランドシティ線について説明をさせていただきます。8ページの位置図をお願いいたします。

自動車専用道路アイランドシティ線は、アイランドシティ整備事業の進捗や港湾物流の増加に伴い発生する新たな交通需要に適切に対応し、さらに幹線道路のネットワーク化による交通の円滑化を図るための道路でございます。図中に赤色でお示ししております東区香椎浜一丁目地内を起点、東区みなと香椎一丁目地内を終点とした延長約2,500mの自動車専用道路でございます。当該路線は、平成25年7月9日に都市計画決定をしており、現在、事業着手に向けて手続を進めているところでございます。

9ページの新旧対照図をお願いいたします。

変更の内容でございますが、当該道路は高架構造であり、詳細設計を行った結果、橋脚の位置、形状が明確になったため、赤色でお示しをしている部分について都市計画区域を追加するものでございます。

続きまして、堅粕箱崎線、原田箱崎線の変更について説明いたします。12ページをお願いいたします。

現在、九州大学箱崎キャンパス跡地においては、九州大学の移転を契機として、周辺地域と調和した良好な市街地の形成及び新たな都市機能の導入を目指し、まちづくりを進めているところでございます。

左下の図をお願いいたします。

平成27年3月に九州大学箱崎キャンパス跡地利用計画を策定しております。今回、このまちづくりにあわせ、堅粕箱崎線及び原田箱崎線の変更を行いまして、幹線道路ネットワークを強化し、あわせてまちの骨格を形成し、当該地域周辺の交通円滑化を図るものでございます。

10ページの位置図をお願いいたします。

堅粕箱崎線は、本市の都心部地域と東部地域を結ぶ4車線の幹線道路であり、今回、北側の終点を東区箱崎七丁目から箱崎六丁目へ変更するものでございます。原田箱崎線は、国道3号博多バイパスから堅粕箱崎線までの東西を結ぶ2車線の幹線道路であり、今回、終点の位置を東区箱崎六丁目から箱崎三丁目へ変更するものでございます。

11ページの新旧対照図をお願いいたします。

図面の右側が北となります。堅粕箱崎線につきましては、黄色でお示ししている区域を廃止し、赤でお示ししている原田箱崎線との交差部から国道3号までの区域を追加するものでございます。原田箱崎線につきましては、赤でお示ししている堅粕箱崎線との交差部から箱崎阿恵線までの区域を追加するものでございます。

再度7ページをお願いいたします。

ただいまの説明内容につきまして、新決定分を朱書きした新旧対象表と変更理由を記載しております。なお、参考といたしまして、右下に総括表をお示ししておりますが、今回の変更により140mが減となることから、都市計画道路の総延長は約504.7kmとなります。

以上が福岡都市計画道路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都市計画法第17条の規定に基づく案の縦覧を平成28年7月4日月曜日から7月19日火曜までの2週間実施したところ、縦覧者は17名で、3名の方より意見書の提出がっております。意見書の要旨と対応方針につきまして、別紙、意見書の要旨でご説明をさせていただきます。寄せられた意見につきましては6項目に分類し、各々の意見への対応方針を記載しております。前方のスクリーンをあわせてごらんください。

1ページをお願いいたします。

番号1、本都市計画道路の計画全体に関する意見でございますが、堅粕箱崎線の計画変更に賛成するご意見、道路の整備について市税の使用を問うご意見、早期整備を望むご意見、一体感のあるまちづくりを望むご意見、土地利用が決定する前に道路を決定することを問うご意見でございます。

対応方針でございますが、市税の使用に関するご意見につきましては、本計画は広域的な道路ネットワークの形成や九州大学箱崎キャンパス跡地利用計画を踏まえ、必要な道路を都市計画として位置づけるものであり、今後、事業化の段階において一定の市費負担など具体的な検討を行ってまいります。

早期整備を望むご意見に対しましては、九州大学と連携し、早期のまちづくりの実現に向けて、都市基盤の整備を進めてまいります。

まちづくりに関しましては、統一感のある街並みの形成や連続する歩行者空間の確保、街路樹等による緑のネットワークの形成など、一体感のあるまちづくりを推進してまいります。

また、土地利用が決定する前に道路の都市計画を決定することへのご意見につきましては、平成27年3月に策定いたしました九州大学箱崎キャンパス跡地利用計画において土地利用の方針を定めており、この土地利用を具体化していくための骨格となる道路として、今回、都市計画に位置づけるものでございます。

2ページをお願いいたします。

番号2、本都市計画道路のルートに関する意見でございますが、原田箱崎線ではなく別の路線を望むご意見、堅粕箱崎線については廃止区間の整備を望むご意見、緑を保全できるルートを望むご意見、堅粕箱崎線を九州大学の中に通すことを問うご意見でございます。

対応方針でございますが、原田箱崎線は箱崎方面と松島方面をつなぐ南北方向の道路ネットワークを形成するため、既存の原田箱崎線を延伸して箱崎阿恵線に接続する道路として1路線を計画しております。なお、その他必要な区画道路につきましては、土地利用の具体化にあわせて別途検討してまいります。

堅粕箱崎線は、箱崎キャンパスによる東西既成市街地の分断の解消を図るとともに、国道3号に接続する機能を確保するため、跡地の中心部付近を經由し、地下鉄との交差や国道3号の既存信号交差点への接続を考慮し、計画を変更しております。また、歩行者空間・緑のネットワークや、統一感のある街並みの形成を図るため、まちづくりのルールを検討してまいります。

3ページをお願いいたします。

番号3、本都市計画道路の安全性に関する意見でございますが、堅粕箱崎線と原田箱崎線の交差点形状を危惧するご意見、原田箱崎線の大型車両規制や安全な歩道の整備を望むご意見、道路整備により快適な環境や安全なまちとは言いがたい状況になることを危惧されるなどのご意見でございます。

対応方針でございますが、堅粕箱崎線と原田箱崎線との交差点につきましては、現在、関係者との協議を行っているところであり、交差点の安全性を確保してまいります。安全性の確保につきましては、広域的な道路ネットワークの形成や跡地利用計画を踏まえ、必要な道路を都市計画道路として位置づけ、歩道及び植樹帯の整備が可能な幅員を確保しております。また、歩行者空間・緑のネットワークや、統一感のある街並みの形成を図るため、まちづくりのルールを検討してまいります。

4ページをお願いいたします。

番号4、周辺道路に関する意見でございますが、都市計画道路博多箱崎線の計画廃止やバス交通に関するご意見、原田箱崎線の渋滞を危惧するご意見、周辺道路の

交通規制を望むご意見でございます。

対応方針でございますが、都市計画道路博多箱崎線の一部区間につきましては、平成24年3月に取りまとめ・公表を行いました「都市計画道路の検証」において、並行路線による機能代替の可能性があるため、「見直し候補路線」に位置づけており、関係者と協議を進めているところでございます。

バス路線の再編につきましては、まちづくりの進捗にあわせ、事業者と協議を行い、公共交通の利便性向上に努めてまいります。

道路整備等による周辺道路の影響につきましては、まちづくりの進捗や交通の変化を見極めながら検討してまいります。

なお、箱崎阿恵線と原田箱崎線の交差点につきましては、関係者と協議を行い、予測される交通量から交差点形状を計画しております。通行止め等の交通規制につきましては、周辺の交通状況や地域からの要望等を踏まえ、関係者と協議してまいります。

5ページをお願いします。

番号5、箱崎キャンパス跡地内の緑及び建築物に関する意見でございますが、緑や六角堂の保存を望むご意見、景観の保存を望むご意見、近代建築物を最大限活用したまちづくりを望むご意見などがございます。

対応方針でございますが、近代建築物や既存樹木につきましては、大学百年の歴史の継承と緑の活用に向けて、九州大学が設置した委員会における検討結果を踏まえ、跡地利用協議会において事業主体による活用しやすい仕組みや景観、ゾーニング計画にあわせたランドスケープ計画について検討し、「まちづくりガイドライン」に反映するなど、九州大学と連携して検討を進めてまいります。

6ページをお願いいたします。

番号6、その他の意見でございますが、御神幸期間中の交通規制を望むご意見、地域を分断することがないよう一体的な計画の提案を望むご意見、まちづくりの計画について住民への説明や住民意見の反映を望むご意見、まちづくり部会に住民が参加できる仕組みを望むご意見などがございます。

対応方針でございますが、御神幸に必要な交通規制につきましては、今回の都市計画道路の整備後も交通管理者において、他の道路と同様、現地状況等を踏まえ判断されると聞いており、引き続き交通管理者と連絡調整してまいります。

まちづくりの取り組みにあたっては、地域住民など多様な主体の参画が重要と認識しております。引き続き、地域の代表者に参加いただいている跡地利用協議会や部会などにおいて検討を進めるとともに、その検討状況について広く周知してまいります。

以上、意見書の要旨と対応方針について説明申し上げましたが、本市としましては、本案のとおり決定したいと考えているところでございます。

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】： ただいま事務局より説明がありました。2号議案についてご質問、ご意見のある

方は挙手をお願いいたします。

【委員】： 人工島の道路の関係で言いますと、都市計画審議会では何年か前に250億円でこの道路をつくりますとの説明がありました。そのときに、市の負担はどうなるのか、全体のスキームはどうなるのかという質問をいたしました。しかし、それは事業費の構成についてはわからないという答弁のままで、結局、ここに通しますということで今回出てきているわけですが当時250億円という説明でしたが、幾らになったのか。そして、これは従来どおり公社として全体の予算を持つことになったのか。都市計画審議会において、まず説明が必要と思います。

【会長】： はい、お願いします。

【高速道路推進課長】： まず、全体の事業費でございますが、都市計画審議会の際には約250億円と説明させていただきましたが、その後、詳細設計等を行いまして、一部変更が出てきております。設計の精査並びに労務単価の上昇や消費税のアップ、そういった社会情勢を考慮いたしまして、今現在の事業費としましては約292億円ということで事業費を見積もっているところでございます。

それと、この事業をどうやって進めていくのかということでございますが、今回のアイランドシティ線の整備事業につきましては、有料道路事業、街路事業、港湾整備事業の3事業で整備を進める予定でございます。有料道路事業につきましては、そのうち約154億円、街路事業につきましては約28億円、港湾整備事業については約110億円を事業費として見込んでいるところでございます。

以上でございます。

【会長】： はい、いかがでしょうか。

【委員】： 要するに、今も慎重に言われたのは、今現在では250億円という説明がありましたが、これを今つくろうとすると292億円、これがさらに膨れ上がる可能性があるということです。1、2、3号線をつくるときの事業費は、都市計画をつくるときに当初説明があっていたのは、660億円、21.2kmでしたが、それが最終的には2,747億円に膨れ上がっているということがあります。だから、今慎重に言われたのかなと。事業費がこれだけだということをはっきり言われないと、それもこの上がり方がどうなるか。わずかな期間で40億円上がっていると。それでも、これは通すということを先に決定をしていきなさいということなのです。1km100億円というのが、100億円を大きく超すということになっています。

本来であれば有料道路事業ということで全額されるべきであり、その中で出資比率に基づいての市の出資金が出てきます。有料道路として回収できる分については、借入金として先に借りていて、有料道路で利用者からいただいた分でこれを返済していくというのが本来のスキームです。有料道路を1本つくるのにそれだけでは足りず公社が認めないために、街路と港湾道路とで約半分の138億円を出さなければいけないという自動車専用道路は福岡市では初めてではないんですか。

【高速道路推進課長】： 福岡市の都市高速道路につきましては、確かに委員おっしゃるとおり、これまでは有料道路事業で整備を行ってきたところではございますが、今回のアイランドシティ線の整備事業につきましては、有料道路事業で投資ができる範囲内の事業と、それに足りないものにつきましては公共事業で行うということでございます。これは福岡市だけではなく全国でも見られているような傾向でございます。

以上でございます。

【委員】： 要するに、ここに本当に必要なかどうかという問題です。何度も言いましたように、夏場になれば海に行く人たちがいっぱいになりますが、同じ道路に出るわけですからその先も詰まるということです。普通ときは順調に行け、そのときに何分早くなるのか、詰まっているとき、何分かかるか有料道路でもわからないです。そうではなく、流れるときで、今ある出口から人工島の中の出口に行くというのに数分しか変わらないというために250億円もかけることを福岡市が今やろうとしています。

そして、これだけにとどまりません。あなた方がこういうやり方で、本当に必要なかどうかということも精査しないまま、わずか数分のために、人工島のためには優遇をするというやり方でこのような無駄遣いをし、これから幾らになるかわからないような事業です。

さらに、今度は空港のところではこの倍額ですよ。これに福岡市が味をしめてと言っては言い方悪いかもしれませんが、同じことを空港でも有料道路事業をやろうと、有料道路事業だけではお金は賄えず、公社として持たないというようなこの事業も、このような形で市が責任を持って市費も含めて財源を調達する。空港のところでは、わずか2kmで500億円というのをつくろうとしている。本当に市にとって必要なものなのかと。自分で言ってこんなにも高額かと思い、びっくりしている。2kmで500億円というのを、同じようなスキームでつくろうとしている。500億円などというとんでもない額であれば、これも公社は多分認めず、そうすると、市が負担することになる。これはどういうスキームで、どういう負担でつくるのかと聞いても、最初に都計審に出てきたところでも同じで、まだわからないと答え。そして、今になってこれだけかかり、しかも費用のほぼ半分は市が調達しなければならない。同じようなことをほかでもやれば、歯どめが解け、どんどんこのような大変なことをやっていくということになっていくため、こういうやり方はやるべきではないし、本当に必要なのかということを精査が必要だと思えます。

振り返って、これをとめるべきだと思いますが、いかがですか。

【会長】： はい、どうぞ。

【交通計画課長】： 今回は自動車専用道路アイランドシティ線の都市計画変更ということでございますので、自動車専用道路アイランドシティ線の必要性についてご説明させていただきます。



アイランドシティ線につきましては、アイランドシティ整備事業の進捗に伴う将来交通量への適切な対応を図るもので、現在、アイランドシティの事業がまだ整備途中であり、土地の売却状況もまだ半分超というところでございます。今後、交通需要の増加に対応することが必要であり、加えて周辺を含めた東部地域全体の交通の円滑化を進めるといった理由から、必要不可欠と考えておりまして、現在、アイランドシティの南側からのアクセスは臨港道路アイランドシティ1号線と都市計画道路香椎アイランド線の2路線のみで、この2路線では将来予想される交通量をさばくのは困難であるため、当該道路を導入し、適切な交通容量を確保することが必要と考えているところでございます。

以上でございます。

【会長】： はい、どうぞ。

【委員】： 人工島についてはもう終わりますが、結局ここで人工島という無駄なものをつくり、新たな自動車の通行をふやすということにもなっています。どれだけふえるかは、そこまで土地が売れていませんので、本当に必要なのかわかりませんが、居住者の方と一定の車の増はあっています。しかし、それが300億円近くの予算をかけて高速道路をつくれればそれで解消するというものではありません。3号線に出てくる、あるいは向こうに行くということから見れば、東区の交通渋滞の緩和にはならないということは明らかです。新たな交通増のものをつくったというだけでしかないということです。それで数分しか変わらないということが明らかなのに、これがあれば何か緩和ができるかのように描いて、本当に無駄にお金を使ってやることには反対です。

【会長】： アイランドシティのほうでほかにご意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】： 先ほど渋滞緩和ということをおっしゃられましたけれども、別の高速道路ではない道を通すとか、橋をもう1本かけるとか、そういった検討というのはこの計画の中では行われたのでしょうか。

【会長】： はい、どうぞ。

【交通計画課長】： 今回のアイランドシティ自動車専用道路につきましては、アイランドシティの整備に伴い交通量の増加が見込まれておりまして、自動車専用道路でない場合、物流などの長距離を移動する交通が香椎浜などの既成市街地に流入するという問題点、それと片男佐橋交差点などの周辺道路の混雑に拍車がかかるなどの課題が予想されることから、自動車専用道路として計画したものでございます。

以上でございます。

【会長】： はい、どうぞ。

【委員】： 多少は人口増がしばらくはこの福岡市も続くという予測が立てられていますけれども、いずれは人口減少に向かっていきます。これは、この道路だけの問題ではなく、これからの社会にどこに優先して私たちの税金を使っていくのかというところでは、もっとちゃんと使うべきところと、まちづくりも考えて、これからの社会に向けて何か別の使い道、緩和策などを計画していただきたいと思います。この計画は当初250億円から300億円近くまではね上がるようなお金の計画の仕方です。そして、たったの5分縮まるだけ、これは道路の幅、地域の状況ですので、やはり知恵で変えられることだと思います。しかし、人口減少は、なかなかとまりません。これからまだ福岡市はふえていきますけれども、他都市はどんどん減少していくので、福岡市に集中はしますけれども、結局その分まできちんと福岡市が抱えていかなければなりません。高齢化も進んでいますので、ここは見直しが必要と意見として述べておきたいと思います。

【会長】： よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。  
それでは、箱崎のほうに参りましょうか。はい、どうぞ。

【委員】： まず最初に、九大の中の利用計画はいろいろな事業者のプランなどが出ており、これから決めることとなります。決める中身によっては微調整等も出てくる可能性はあると思いますが、これが決まる前に、道路を決定するというのはなぜなのか、中身が決まった後に都市計画の決定をしてもよいのではと思いますが、それはどうしてでしょうか。

【九大跡地計画課長】： まず、九州大学の箱崎キャンパス跡地のまちづくりですが、地元の方々もご参加いただいた協議会の中で協議をしながら平成27年3月に跡地利用計画を策定しており、この中で土地利用の方針というものを定めております。それと同時にまちの骨格を形成する東西方向の道路、南北方向の道路もあわせて方針として位置づけたところがございます。詳細な土地利用を検討していくに当たりまして、この骨格となる道路を基本に、周辺市街地との関係、鉄道駅との関係等も含めながら、検討していくということで、まずは骨格となる都市計画道路について進めていきたいと考えております。  
以上でございます。

【会長】： はい、どうぞ。

【委員】： 中についてはまだ決まらないけれども、この案を進めていくということは別にそれはそれでいいです。この案が出て、これまでもそういう説明があり、そして投げかけについてもこれでということ。ただ、ここで決定してしまえば、今後微妙に動くということも逆にやりにくいと思います。大きくはほかのところとの接道を考えて、こういう案でいきたいということですが、まだ中身は真っ白ですから、中身が決まったときに道路を決めるということではいけないわけですか。

【会長】： はい、どうぞ。

【九大跡地計画課長】： まちの骨格を形成するという意味もございますが、今回は、既決定の南北方向であった堅粕箱崎線を東西方向につなぎ、国道3号に接続させる変更により、広域的な道路ネットワークを形成する位置づけでもございます。そのようなことを踏まえ、まず骨格となる道路というものを今回あげさせていただいているということです。

【会長】： はい。

【委員】： 意見書の(2)－1では、周辺環境を考慮するため、真ん中の線が描かれており、六角堂とこれだけの緑の森が避けられないかというご意見が出されています。これだけの緑の形成は100年単位でしょうか、もしくはもっとかかるのか、そういう緑を保全するため少し路線を変えればというご意見のようですが、あえてこれらの上に道路を通さなければいけないのかということについてはいかがでしょうか。

【会長】： はい、どうぞ。

【九大跡地計画課長】： 東西道路、堅粕箱崎線のルートのお話かと思いますが、箱崎キャンパスによる東西既成市街地の分断の解消を図るとともに、国道3号に接続する機能を確保するために今回跡地の中心部付近を経由し、そして地下鉄との交差や、国道3号の既存信号交差点への接続を考慮してこのルートとしているところでございます。

以上でございます。

【会長】： よろしいですか。はい、どうぞ。

【委員】： 住民からのご意見はいろいろあると思います。ただ、今、市が提案している道路の形状を生かした形としても、これでどうだということの意見が出されています。しかもその理由は、これだけのすばらしい緑を残すということでのご意見であり、この森の六角堂は残すため、こうしたらというようなことも含めて考慮して線を描けるのではないかと。急いで線を描けば、これは動かしようがありません。明日になれば、都市計画審議会で決まりましたから六角堂は壊さなければいけませんと、あなた方は説明されるのかなと思いますが、それではないやり方というのが本当になのか。あるいは、九大さんであれどこであれ、これは生かしたいと思ったときに、その事業ができないということになる線を今引かなければいけないのかということ聞いています。

【会長】： はい、どうぞ。

【交通計画課長】： 道路の線形について詳細に説明します。

まず、地下鉄の箱崎線が箱崎九大前駅から貝塚駅の間で地上部に上がってきておりまして、1つは鉄道との立体交差を避けるために地下部でまず交差をさせる必要があるということでございます。この意見書の参考の11ページ、(2)－1というところでございますが、これまでの計画道路を生かした堅粕箱崎線ということで、記載されているルートに持っていきますと、立体交差が発生して、沿道の土地利用などにも影響が出てくるというのが1点ございます。次に、国道3号との接続でございまして、国道3号は日交通量が約5万台を超える交通量が非常に多い幹線道路でして、接続部分に新たな信号交差点の設置というのは交通の流れを阻害する非常に大きな要因ということで、既存の信号交差点に接続させるため、現在のルートになっておりまして、②の周辺環境を考慮した堅粕箱崎線の場合は、交差点のすぐ横にまた交差点ができるという形になりますので、国道3号の交通の流れ上、非常に問題があると考えております。それとまた、今のルートにした理由としては、もう1つ、直角に国道3号と接続させて不要なカーブを設けないことで交通安全を特に配慮した計画となっております。

以上でございます。

【会長】： はい。

【委員】： 交通の安全というのは最優先だとは思いますが、だから、どういう路線がいいのか十分に考慮すれば、安全と緑、何十年、何百年かけてつくられたこの緑、どちらも生かす道がないのかということの検討の余地があるのではと思います。

今日ともかくここで決めてしまえば、道路はこの真上を通っていますのでこれらはつぶすということになります。

【九大跡地計画課長】： 箱崎キャンパス跡地のまちづくりにおきましては、先ほど跡地利用計画のお話もさせていただきましたが、もともとキャンパス内の既存樹木を生かしながら、緑豊かなまちづくりを進めるという大きな方針がございます。その中で、委員ご指摘のように、今回、都市計画道路の区域に樹木が一定程度含まれるようになりますが、樹木の活用にあたっては、今後の土壌汚染の調査等も含め活用に限界がある部分ではありますが、既存樹木についても可能な限りこのキャンパス内で活用していくということで、九州大学と連携して検討を進めているところでございます。以上でございます。

【委員】： 六角堂周辺の樹木は何本ぐらいあるのですか。また、どれだけ残せるのか、もしくはそのことは考えてもいないのか。九大はこの道路でいいということですか。

【九大跡地計画課長】： 先ほどご指摘のありました六角堂の周辺につきまして、都市計画道路の区域に含まれる本数は約70本でございます。九大内の樹木につきましては、九州大学において樹木の状態や質などについて調査してございます。そのような評価を踏まえながら、活用できるものは活用していくということで、具体的な活用方策ということについて、今、九州大学と連携して検討させていただいているという状

況でございます。

以上でございます。

【委員】： 六角堂の周辺が70本なのですか。それとも全体として70本なのですか。

【九大跡地計画課長】： 六角堂周辺の都市計画道路に係る部分が約70本です。その周辺も含めた、少し群生している部分は約200本でございます。

以上でございます。

【委員】： 道路でつぶしてしまえば、森そのものが成り立たなくなりますので、全体の関係でいうと、200本と言わずもっとたくさんの本数が失われていくだろうと思います。

この路線については、生活道路になるルートですので、このご意見を出されておられる方たちも含めた、住民の方たちの意見を聞きよく練った形で決めなければ、結局禍根を残すことになると思います。何百年もかけてできてきた森を、あなたたち、そして、私たち都市計画審議会の中でつぶしていいとするかどうかということですから、計画そのものがきちんと地域の方たちも含めて論議をされるべきだと思います。

意見書の要旨の6ページに、まちづくりには意見書の募集や跡地協議会の傍聴だけではなく、まちづくりマネジメント部会やまちづくりルール部会などにもっと多くの住民が参加できるような工夫をお願いするということが書かれています。それに対しての答弁は、自分たちが決め、あとで教えて広く周知すると。ですので、決めるに当たっては、こういう状況をわかっていれば、もっと本当に知恵はあると思うのですよ。だから、必要な安全と緑を守るという上で、これを改善する方策、今の皆さんや九大の方たちの知恵で英知を寄せ集めて、どうすればそれができるのか、これを考えてルートをつくられるべきだと思いますけれども、いかがですか。

【九大跡地計画課長】： 今回の都市計画道路の考え方の基本となります跡地利用計画でございますが、先ほど平成27年3月に策定したと言いましたが、地元の4校区の代表の方々、学識経験者の方々、そして関係機関の方々にご参加をいただいた跡地利用協議会を設置し、平成25年7月から、この跡地利用計画の策定に向けて議論しており、平成27年3月に、その道路の形状等も含めて跡地利用計画として策定してきたところでございます。その中では、これまでも地域の方々のご意見等をいただきながら進めてきたと認識しております。

また、今後も、跡地のまちづくりについては、この跡地利用協議会の中でも、具体的な検討を進めていくということになりますが、この跡地利用協議会の中でしっかり協議させていただきつつ、それを広く周知しながら進めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

【会長】： 時間が進んでいますので、簡潔にお願いいたします。

【委員】： 答弁が変わらないですし、本当にそれは冷たいことだと思います。地球環境についてもそうですが、周辺のこれまで大学を支えてまちづくりをしてこられた方たちの意見というのが反映されていないという意見が実際に出されているのです。後手後手になってしまうと結局時間もお金もロスする可能性がありますので、もっと十分意見を聞き、もっといい案をお互いに考えられないかというご意見なのです。だから、自分たちが決めて周知しますという紋切り型の言い方ではなく、まちづくりの問題は、住民が主体になっていかないとどうしてもまちはできていきません。だから、もっと住民の声が聞け、それが反映できる体制をつくるべきだと思いますし、この問題も提案をされていますけれども、今後、実際に開発が行われていくと、中身が何であれ、つくられていくというときに、これも改善策が出れば、この都市計画道路を柔軟に変えていくということも、必要になっていくと思います。住民の意見を十分にくみ上げてやっていかなければ、全体が失敗すると思います。

最後に言わせていただくと、六本松については、住民の自治協議会でいろいろやっておられた方たちが、住民は騙されたとおっしゃっていました。私たちの関係者ではない方で、六本松は住民のために供します、市がきちんとしますと言っていたのに、全部がああいう形で住民の要求は通らなかった。少年科学文化会館についても、ホールが欲しいということが基本であったのに、そうではない形で終わらせるということになり、九大と市長との約束のときに住民に話されたことと全く違うものになっているということで、非常に立腹をされています。それは私たちの知らないところでの話ですよ。

しかし、ここも同じような形で住民には見せながら、「いいものにします。します。しかし、つくるのは俺たちなので、一部の人たちや住民は関係ありませんと。後で教えてあげます。」とこのようなことをしていたら、この福岡市の市域内の九大というもともと国の機関の公的な国民の土地が、国民の住民の皆さんと全く関係のないやり方での開発が進められるということになりかねません。住民の意見を十分にくむ、そういう体制をつくられるべきだと思いますが、責任ある答弁を求めて終わります。

【住宅都市局長】： 九州大学の百年の歴史の中での建物や緑、こういったものをしっかり残し、活用していくということは非常に大事なことだと思っています。当然そういうものの議論につきましては、先ほども答弁しておりますように、跡地利用協議会において、専門家や地域の住民の方々が入りながら、しっかりご協議を重ね、今まで進めてきているものと認識をしております。この跡地利用協議会は、全部オープンの方でご議論させていただいておりますので、そこでの協議については住民の方もリアルタイムで把握できると考えております。

今回の都市計画道路の決定につきまして、当然、先ほどの答弁にもありましたように、樹木についてできる限り残して活用していきたいということもございますが、やはりこれだけの開発を進めていく上で一定程度、道路の骨格をつくり、ネットワークをつくっていくような道路をきちっと整備をしていくことも必要と思っております。そういったもののバランスを図りながら、この九大の大切な緑などをしっかり残しつつ、また、新しい道路にも街路樹をしっかり植えてまいりますので、全体と

して、緑豊かなまちづくりをしっかりと実現していきたいと考えております。  
以上です。

【委員】： 跡地利用協議会でオープンにとっても、傍聴するだけで意見を聞く場があるのかと。住民のほうが発言を言い、「わかりました。それを取り入れましょう」ということがオープンです。そういうのはないのです。先程言ったように「つくるのは自分たちで、後で教えてあげます」という状況です。これは、これからどこかの企業が進出をするにあたり、六角堂とこの緑地が邪魔だからと思うので、先にその露払いを市のほうがし、道路を通しておきましたからと、こういうことを勘繰りたくもなるような状況です。だから、先に市が率先して緑をつぶせと言う必要はないと思います。  
以上、意見です。

【会長】： ありがとうございます。この案につきまして、異議もありということですが、ここで採決をしたいと思っております。道路の案件ごとに採決を行いますので、申し訳ありませんが、傍聴者の方は退室をお願いいたします。

(傍聴者退室)

【会長】： それでは、まず議案第2号「自動車専用道路アイランドシティ線」について、賛成の委員の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【会長】： ありがとうございます。賛成多数でございますので、議案第2号「自動車専用道路アイランドシティ線」については、原案どおりとさせていただきます。  
続きまして、議案第2号「堅粕箱崎線及び原田箱崎線」に賛成の委員の方は挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【会長】： ありがとうございます。賛成多数でございます。第2号「堅粕箱崎線及び原田箱崎線」につきましては、原案どおり決定とさせていただきます。  
以上で議案第2号についての審議を終わらせていただきます。傍聴者の方を中へお願いいたします。

(傍聴者入室)

【会長】： 傍聴者の方にお知らせいたします。議案第2号「道路の変更」につきましては、採決の結果、2件とも原案どおり決定いたしましたので、お知らせいたします。  
次に、議案第3号、公園の変更につきまして、事務局の説明をお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【みどり政策課長】：では続きまして、議案第3号「福岡都市計画公園の変更」、香椎浜中央公園の変更についてご説明いたします。

では、まずスクリーンのほうをごらんください。またあわせて、お手元の参考資料14ページのほうにも位置図をお示ししております。

香椎浜中央公園の位置でございます。赤丸でお示ししております箇所が福岡市の中心地である天神から北東へ約8km、福岡都市高速道路香椎浜ランプのそばに位置する近隣公園でございます。

次に、香椎浜中央公園とその周辺の空港写真でございます。参考資料13ページをお願いいたします。上段の表に公園の種別、名称、位置、面積を記載しております。下線部、朱書きで記載した項目が今回の変更内容となっております。今回の変更は、公園の位置を福岡市東区香椎浜三丁目から福岡市東区香椎浜三丁目及び香椎浜ふ頭一丁目に公園面積を約1.6haから約3.2haに変更するものでございます。

変更理由といたしましては、都市施設として公園を適正に配置し、より良好な整備を図るため、本案のとおり変更することとしております。

続きまして、下段の総括表でございます。今回の変更により都市計画公園の箇所数は493カ所で、増減はございませんが、面積が1.6ha増の1,199.7haとなります。

参考資料15ページをお願いいたします。

現在の青枠で囲った公園区域を赤枠で囲った区域へ変更するものでございます。詳細につきましては、次の参考資料16ページでご説明します。

まず、1、現状と課題でございます。

香椎浜中央公園は、昭和54年に都市計画決定しておりましたが、平成15年に公園を含む周辺の地区計画変更と同時に区域を拡張、整形化する都市計画決定の変更を行い、再整備を行ったものでございますが、当時と比べ、公園とその周辺の状況が変化し、次のような課題を有しております。

まず、香椎浜三丁目におきましては、住宅地造成が進み、西側で人口が増加している中、校区の東端に位置している現在の香椎浜中央公園は住宅地から遠く、校区住民が日常的に利用しにくい状況であること。2つ目としまして、自動車専用道路アイランドシティ線事業に伴い、香椎浜中央公園は工事ヤード等で約5年間使用される予定となっており、校区内にある香椎浜北公園も含め、校区内で2カ所の公園が長期間使用できない予定となっていることでございます。

2、公園の都市計画を変更する理由でございます。

自専道事業後は、公園を原状復旧することが通常の見取りでございますけれども、同事業を契機に、先ほどご説明した課題に対応するため、現在の香椎浜中央公園を移転する公園区域の変更を行うものでございます。

本変更による効果といたしまして、4点ほどお示ししております。

1点目、住宅地からのアクセス改善及び隣接する香椎浜1号緑地との一体的整備により、広い公園面積が確保可能となり、地域住民の利便性が向上すること。

2点目、移転先の土地は現在、港湾空港局の土地でございますが、具体的な活用



方法が未定となっている土地であることから、早期の公園整備、供用が可能であること。

3点目、スクリーンのほうをお願いいたします。広大な敷地を活用して、回遊性や健康づくりに配慮した環境整備を行うことで、既存の公園やスポーツ施設と御島水域をつなぐ緑のネットワークの充実強化を図ることが可能であること。

4点目といたしまして、同様に自専道事業に伴い再整備を行う香椎浜北公園と連携した整備を行うことで、御島水域の魅力向上にもなるものと考えております。

### 3、関連事業・計画でございます。

まず、左側の自動車専用道路アイランドシティ線でございます。この線の施工におきましては、公園内に橋梁架設等の工事ヤードや仮設歩道、仮設雨水渠等を設置する必要があること、及び同線が公園隣接の民間事業者の所有地の上部を横切る形となるため、施工期間中、代替駐車場を確保する必要があることから、公園施設の全面撤去が必要となっております。

次に右側、その他都市計画の変更でございます。現在、公園を含む区域について決定している地区計画におきまして、公園の移転に伴い、引き続き歩行空間の確保及び周辺環境の調和を図るために、今後、歩行者用通路や緑地の追加を行う地区計画の変更を予定しております。

資料右側、4、都市計画案の概要でございます。

種別、名称、位置、面積、区域につきましては、記載のとおりでございます。

別図のとおり、青枠で囲んだ現在の公園区域を赤枠で囲んだ区域へ変更するものですが、赤枠の区域につきましては、隣接する既存の香椎浜1号緑地の一部0.6haを含む区域としております。

### 5、今後のスケジュール（予定）でございます。

本日の審議会でご承認いただけましたら、福岡県の同意を得た後、変更の告示を行い、地域のご意見を伺いながら設計を進め、平成29年度より公園整備を行う予定としております。

参考資料17ページをお願いいたします。

参考といたしまして、公園の計画平面図を添付しております。具体の整備内容につきましては、今後、地域住民の意見をお聞きしながら決定いたしますけれども、公園のスケール感をイメージしていただけるように作成しているものでございます。

続きまして、都市計画案の縦覧結果についてご報告させていただきます。

都市計画法第17条第1項に基づき、7月4日から7月19日まで、都市計画案の縦覧を行いましたところ、縦覧者は10名、意見書の提出はございませんでした。

以上で議案第3号「福岡都市計画公園の変更」につきましてご説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくをお願いいたします。

(諮問事項に関する質疑・意見等)

【会長】： ただいまの事務局の説明に対してご質問、ご意見があれば挙手をお願いいたします。はい、どうぞ。

【委員】：もう質疑はしませんが、これも2点目の理由というのが市にとって非常に重要なのだらうと思います。人工島への高速道路がなければ、この変更ということでわざわざ公園のお金も使う必要はなかったということから考えれば、私は反対です。

【会長】：ほかにいかがでしょうか。ほかにご意見ございませんでしたら、それではこの件も反対の委員がおられるということで、採決に入りたいと思いますので、傍聴者の方は退室をお願いいたします。

(傍聴者退室)

【会長】：それでは、議案第3号について、賛成の方、挙手をお願いいたします。

(賛成者挙手)

【会長】：ありがとうございました。では、賛成多数ということで原案どおり可決したいと思います。  
傍聴者の方を中へお願いいたします。

(傍聴者入室)

【会長】：傍聴者の方にお知らせいたします。  
議案第3号「福岡都市計画公園の変更」につきましては、採決の結果、原案どおり決定いたしましたので、お知らせいたします。  
以上で議案第3号についての審議を終わります。  
続けて、議案第4号「福岡都市計画市場の変更」につきまして事務局の説明をお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【市場課長】：議案第4号「福岡都市計画市場の変更」について説明させていただきます。  
本件は、平成28年2月にアイランドシティに開場いたしました新青果市場への移転統合により、閉場となりました旧青果市場、西部市場、東部市場につきまして、都市計画の廃止を決定するものでございます。  
参考資料18ページに計画書、そして19ページから22ページまで位置図並びに新旧対照表を添付しております。  
23ページには都市計画変更の概要をまとめた説明資料に沿って説明をいたしたいと思います。  
まず、23ページ、都市計画変更の理由でございますが、青果市場、東部市場、西部市場につきましては、昭和40年から昭和47年にかけて都市計画決定を行った上で整備をしております。しかしながら、近年においては青果市場への一極集中により、西部市場、東部市場の機能低下、また青果市場は老朽化、狭隘化などの課題を抱え

ておりました。このため、福岡市におきましては、アイランドシティに移転統合を決定いたしまして、平成28年2月に新市場を開場しております。これにより、旧青果部の3市場につきましては閉場となりましたことから、今回、都市計画の廃止手続を進めるものでございます。

続きまして、今回変更する都市計画の概要でございます。この参考資料23ページの左側中段でございますけれども、廃止する都市施設の種類につきましては、いずれも市場でございます。名称、位置、面積等を記載してございます。

最後に、この資料の右側下段に参考といたしましてお示ししております3跡地処分の進め方でございます。旧青果3市場跡地は、公共公益施設を優先して処分するとともに、新市場用地の財源とするため、売却を基本と考えてございます。売却に当たりましては、まちづくりに資する土地利用を誘導するため、地域の意見なども踏まえながら跡地利用の計画を定めた上で売却手続を進めていくこととしており、東部市場につきましては7月より公募手続を開始しております。

なお、本件につきましては、平成28年7月4日から7月19日までの間に、都市計画法第17条に基づき縦覧を行いまして、縦覧者は13名でございまして、意見書の提出はございませんでした。

以上で福岡都市計画市場の変更の説明を終わらせていただきます。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】： 事務局よりご説明がありました。これについてご質問、ご意見ございましたら挙手をお願いいたします。はい、どうぞ。

【委員】： 何点か確認だけですが、新青果市場への移転が強行されました。特に、西部方面の農家の方や中央区、南区から西部のほうの小売店ですが、青果や果物の小売店の方たちが反対されていたにもかかわらず移転が強行されたわけですが、その後、中継所をつくる約束はされて、実際活用されているかと思いますが、そこについては今後どうなるのですか。都市計画が変わってもそれはきちんと担保されるということなのでしょうか。

【会長】： はい、お願いします。

【青果市場課長】： 中継所におきましては、現在、西部市場、それから青果市場に隣接した物流センターのほうで移転と同時に開始してございまして、生産者向け、小売向け、ともに利用がっております。この中継所の存否については、現在は利用しておりますので、この利用状況を見ながら継続していくということになります。都市計画上では廃止ということにはなりますが、市場に準ずる施設として、利用の状況などを生産者や小売業者の団体と協議していきながら、今後とも継続していきたいと考えており、現在は順調に利用されている状況です。

【会長】： はい、どうぞ。

【委員】： 要するに、都市計画上、ここが廃止されても中継所はきちんと残って活用されるということだと思いますね。

大変な、いろいろな経緯を経て農家の方たちや小売店の方たちの思いがこもったところですので、跡地の活用の問題では、地域の意見もきちんと聞きながら活用されなければならないと思います。意見だけ言っておきます。

【会長】： はい、ありがとうございます。ほかにご意見ございませんでしょうか。これについては、案のとおりでよろしいですか。

(異議なし)

【会長】： それでは、この議案第4号につきましては、この案のとおり承認したいと思います。よろしくお願いいたします。

では続けて、議案第5号「福岡都市計画地区計画の変更」について事務局の説明をお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【都市計画課長】： 議案第5号「福岡都市計画地区計画の変更」、橋本二丁目地区地区計画の変更につきましてご説明させていただきます。

まず、議案の11ページから15ページに法定図書を添付しておりますが、概要を議案参考資料のほうにまとめておりますので、説明は参考資料で行わせていただきます。

参考資料の24ページをお願いいたします。

今回の変更は、風俗営業等の規制及び業務の適正化等に関する法律、いわゆる風営法の一部改正に伴い変更するものであり、本市全体での地区計画の総数及び面積に変更はございません。

続く25ページから位置図、新旧対照の計画書を添付しておりますが、28ページに概要をまとめておりますので、こちらでご説明させていただきます。28ページをお願いいたします。

橋本二丁目地区地区計画は、橋本駅を中心とした地域の拠点として商業施設の立地誘導と緑豊かなゆとりある良好な市街地環境の形成・保全を目的に、平成19年10月15日に都市計画決定をしております。当該地区計画におきましては、下の図の赤色で着色しております拠点ゾーンにおきまして、風営法の第2条1項1号から7号に掲げる用途に供する建築物の立地を制限しております。昨年、この風営法の一部を改正する法律が交付され、平成28年6月23日に施行されたところがございます。

改正の主な内容といたしまして、1、客にダンスをさせる営業の一部を風俗営業から除外すること。2、キャバレーとキャバクラについて規定を統合すること。3、ナイトクラブ等の規制を見直し、新たに特定遊興、飲食店営業の許可制度を設ける

というような内容になっております。改正前は第1号から第8号まで風俗営業第2条1項に規定されておりましたが、改正後は第1号から第5号までに規定し直されております。

このため、橋本二丁目地区におきましては、用途を規制しております風営法の号ずれが生じることになりますので、地区計画で制限する建築物の用途を現在の風営法第2条1項1号から7号から、今回、風営法第2条1項1号から4号に改める変更を行うものでございます。

なお、本件につきましては、平成28年7月4日から7月19日までの間に都市計画法第17条に基づく縦覧を行い、縦覧者は12名で、意見書の提出はございませんでした。

以上で地区計画の変更についての説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【会長】： 本件につきまして事務局から説明ございましたが、ご質問、ご意見があれば挙手をお願いいたします。はい、どうぞ。

【委員】： 確認だけですが、地区計画と風営法の関係で言うと、もっとたくさん風営法にかかわる地区計画はあると思うのですが、橋本二丁目だけというのはどうしてのですか。

【会長】： はい。

【都市計画課長】： 風俗営業法につきまして地区計画で制限している地区は、市内に40地区ございますが、橋本二丁目地区以外につきましては風営法第2条1項を規制しており、号がずれても制限内容は変わりませんので、今回の橋本二丁目地区のみが号ずれに伴う変更を要する地区計画ということになります。

以上でございます。

【会長】： よろしいでしょうか。ほかにございますか。

それでは、なければ案のとおりこれを承認したいと思います。よろしいでしょうか。

(異議なし)

【会長】： ありがとうございます。では、議案第5号「福岡都市計画地区計画の変更」については、原案どおり承認とさせていただきます。

これで議案第5号についての審議を終わります。

【委員】： 終わられる前に一言。できればお願いなのですが、傍聴者を採決のときに退席していただくというのは市議会でもずっと長い間そうなっておりまして、この審議会もそのようになっていっていると思います。それで、市議会のほうは退席を求めないとい

うことに変更がっております。各審議会のほうは審議会内での取り扱いになると思いますので、私はこの都市計画審議会でも採決のときに傍聴者の方もそのままいていただいているのではないかと思いますので、ぜひお取り扱いいただきたいと思います。

【会長】： 承知しました。事務局と少し検討させていただきます。ありがとうございます。では、以上で本日の審議会は終了させていただきます。本日は事務局から連絡事項があるそうなので、これより先は進行を事務局にお願いいたします。

【都市計画課長】： 本日は活発なご審議をいただきまして、大変ありがとうございました。次回の平成28年度第2回福岡市都市計画審議会の開催時期でございますが、平成28年10月下旬から11月上旬を予定しております。開催日時につきましては、行政機関を除いた委員の皆様には日程調整表をご用意しておりますので、お帰りの際に提出していただくか、返信用封筒でご郵送ください。なお、8月中に次回の日時を決定し、開催通知をもってご連絡差し上げたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。それでは、これもちまして本日の審議会は終了させていただきます。本日はどうもありがとうございました。

(閉会 午後4時5分)