

<審議の概要>

(開 会)

【会長】： それでは、ただいまから令和2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。

本日は、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、座席の間隔を空けて着席していただくなど通常とは異なる配席にて審議会を開催いたします。

また、本審議会に出席する方はマスクの着用をお願いしております。

審議会は1時間に一度を目安に換気を行うこととし、各案件ごとに事務局の説明者の入替えを行う予定になっております。

委員及び説明者の皆様には、簡潔に質疑応答をお願いするとともに、本審議会のスムーズな運営にご協力をお願いいたします。

それではまず、本日の出席者数について、事務局からの報告をお願いいたします。

【都市計画課長】： 委員の出席者数は、26名でございます。福岡市都市計画審議会条例第6条第2項に基づき、総数29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。

また、新しく都市計画審議会の委員にご就任いただきました委員の皆様につきましては、本来であればご紹介すべきところでございますが、お手元に委員名簿及び座席表をお配りしておりますので、ご紹介に代えさせていただきます。

加えまして、本日は環境影響評価に関する案件がございますが、当該付議案に関しまして、福岡市都市計画審議会条例第4条及び同施行規則第5条に基づき、審議にご参加いただきます2名の臨時委員が就任されておりますので、あわせて、委員名簿等にてご紹介に代えさせていただきます。

【会長】： 次に、会議録の関係ですが、前回の令和元年度第2回の会議録につきましては、事務局で作成し、委員の皆様を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、ご報告申し上げます。

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号委員からは益村委員、2号委員からは大森委員を指名させていただきます。どうぞ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、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。

本日の審議について、2名の方より傍聴の申出がありました。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)

(傍聴者入室)

【会長】： それでは、議案の審議に入ります。

本日の議案は、道路の変更、それに係る環境影響評価書、用途地域の変更、公園の変更、土地区画整理事業の決定であります。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事務局から説明をお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【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いたします。

上から、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、あと冊子といたしまして、議案書、議案参考資料、環境影響評価書、環境影響評価書の要約書、環境影響評価書の概要書、意見書関連資料の6つ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知らせください。

【会長】： それでは、議案第1号の「道路の変更」及び議案第2号「環境影響評価書」につきましては、福岡空港関連自動車専用道路に関連する内容ですので、一括で説明をお願いいたします。

【交通計画課長】： 議案第1号「道路の変更」、議案第2号「環境影響評価書」について説明いたします。

議案の1ページから9ページが法定の様式でございますが、内容はその概要をまとめました議案参考資料を使いまして、前のスクリーンで補足しながら進めさせていただきます。

それでは、参考資料1、2ページをお願いいたします。

都市高速道路3号線の延伸と、延伸に伴い幅員を変更します博多駅志免線の位置を示しております。

3ページをお願いいたします。

まず、計画の背景と目的でございますが、都市高速道路による国内線ターミナルへのアクセスにつきましては、空港通ランプや金の隈ランプなどから離れており、空港口交差点など空港周辺の主要渋滞箇所の通過も生じます。

また、国内線ターミナルに最も近い空港通ランプは、南部地域からの利用ができない構造となっております。このため、福岡市都市交通基本計画におきまして、空港方面との広域的な道路ネットワークの形成を検討課題としてお

りました。このような中、国における滑走路増設事業により、一層交通需要の高まりが見込まれることを踏まえ、福岡市南部地域などからの国内線ターミナルへのアクセス強化、それから、車を一般道から都市高速道路へ転換させることによります国道3号空港口交差点の混雑緩和の2つを目的として、本計画の検討を開始いたしました。

その後、スケジュール表に記載のとおり、平成27年度に概略的なルートについて計画と環境の両面から検討し、トンネル案を選定して以降、都市計画については設計などを進め、また、環境影響評価については現地調査や環境影響の予測等を実施し、令和元年5月までに案の縦覧などを行っております。

その後、環境影響評価については国土交通大臣等の意見を受け、補正を行い、お手元の評価書案を取りまとめたところでございます。

4ページの上の表には道路の名称や延長などを記載しており、その位置関係については参考図のとおりでございます。

次に、下の図で都市高速道路の計画イメージについて説明いたします。

まず、赤の線が空港方面へ向かう道路を表しており、3号線を空港方面へ延ばすとともに、2号線と連結路で接続し、国道3号の下をトンネルで立体交差いたします。

出口につきましては、志免町などへ向かう一般道への出口のほか、空港出口を設け、都市高速道路専用の右折レーンにより国内線への道路に接続いたします。

この逆の空港方面からの計画が青の線で、空港北口交差点の西側に入り口を設けまして、国道3号の下をトンネルで立体交差し、新設の料金所を通過した後、天神方面、太宰府方面へ分岐いたします。

5ページをお願いいたします。

環境影響評価につきましては、法により都市計画の案とともに評価書を都市計画審議会に付議すること、また、都市計画決定権者が事業者に代わって都市計画の手続と並行して実施することとなっており、下の手続の流れのとおり進めてまいりました。

6ページの図は、平成27年度に検討したルートでございまして、空港口交差点を高架橋で立体交差する高架案、トンネルで立体交差するトンネル案など、3つの案を検討し、第三者委員会などの意見を踏まえ、航空機や道路交通の安全性、大気質や騒音の影響などを総合的に勘案し、トンネル案を選定いたしました。

表の1は、環境影響評価の項目とその結果でございます。

こちらは道路事業で通常使われる基本的な項目に、手続の中でのご意見などを踏まえて選定いたしました。このうち、白丸は基準を下回るなどの項目でございまして、水色の丸は基準を上回るなどのおそれがありますが、環境を保全する措置により、その影響が低減されると評価した項目でございます。

例えば、工事中の粉じんや騒音につきましては、散水や防音シート、自動車の走行に係る騒音につきましては、遮音壁の設置などの措置を行うよう考

えております。さらに、工事中や供用後の状況の把握と環境保全措置の確認のため、今後も表の2に記載の地下水位の変動や移植する植物の生育状況を確認する事後調査を行うこととしております。

以上を踏まえ、本事業は環境保全措置などの実施により、実行可能な範囲内で環境影響ができる限り低減され、環境保全について適正な配慮がなされていると評価しております。

7ページをお願いいたします。

評価書の取りまとめに際して受けました国土交通大臣意見の概要でございます。

環境保全措置の具体的な内容については、事後調査の結果や専門家の意見等を踏まえて十分に検討することなどが述べられており、これらの意見も踏まえながら、適切に事業を進めてまいります。

8ページは都市計画に定めます道路の延長や幅員等の変更についてのまとめでございます。

最後に、縦覧期間中に提出がありました意見書について、別冊の意見書の要旨で説明いたします。

意見書の要旨の1ページをお願いいたします。

内容ごとに対応方針を整理しております。

番号1、景観が悪くなるのご意見につきましては、事業実施段階において、有識者の意見等を得ながらデザインの検討などを行い、周辺景観との調和を図るよう努めてまいります。

番号2、大気汚染による健康への影響につきましては、基準を下回る予測結果となっており、人の健康への影響は少ないと考えておりますが、現段階で予測し得なかった影響が生じるおそれがある場合には、必要に応じ専門家の指導、助言を得ながら、関係機関と協議し、適切な措置を講じてまいります。

2ページをお願いいたします。

番号3、自動車の排気ガスやほこりに関するご意見につきましては、工事中の散水などにより基準を下回る予測結果となっております。なお、洗濯物への影響については、予測評価の対象となっておりますが、供用後は定期的な路面清掃の実施等に努めてまいります。

番号4、騒音がひどくなるのご意見につきましては、遮音壁の設置などにより基準を下回る予測結果となっておりますが、現段階で予測し得なかった状況となるおそれがある場合には、番号2と同様に対応してまいります。

番号5、生活環境が悪化し、マンションの価値が下がるとのご意見につきましては、事業実施段階において、環境保全措置を適切に講じ、生活環境等への影響低減に努めてまいります。

3ページの番号6、振動がひどくなるのご意見につきましては、基準を下回る予測結果となっておりますが、現段階で予測し得なかった状況となるおそれがある場合には、番号2と同様に対応してまいります。

番号7、都市高速道路の事故による落下物で危険が増えるとのこと意見につきましては、防護柵の設置基準等に基づき、車両用防護柵や落下物防止柵等を設置いたします。

4ページをお願いいたします。

番号8、都市高速道路での事故が増加するとのこと意見につきましては、当該道路は基準に基づき適正に設計を行っており、また、路面標示等による注意喚起など、交通安全対策にも取り組んでまいります。

番号9、都市高速道路が暗くなり危険が増えるとのこと意見につきましては、整備後の環境に応じ、照明灯の増設やフェンスの設置等に努めてまいります。

番号10、日照障害のご意見につきましては、透光型遮音壁の設置などにより新たな陰が生じる範囲を低減するよう努めてまいります。

以上で議案第1号及び議案第2号の道路及び環境影響評価書に関する説明を終わります。

【会長】： ただいま事務局より説明がありましたが、議案第1号、「道路の変更」及び議案第2号、「環境影響評価書」につきまして、関連する内容ですので一括して審議をしてみたいと思いますが、本日は福岡市環境影響評価審査会委員の**【委員】**、福岡県環境影響評価専門委員の**【委員】**、お二人に出席していただいております。環境影響評価の総合的な評価を**【委員】**より、また環境影響評価の騒音に関する評価を**【委員】**よりお伺いしたいと思います。それでは、**【委員】**からお願いいたします。

【委員】： ただいまご紹介いただきました**【委員】**です。福岡市環境影響評価審査会の会長代理を務めております。本日は福岡広域都市計画道路の変更に関する環境影響評価書について、福岡市環境影響評価審査会において審査を行った立場から会長に代わり出席しております。

当審査会では、この事業が市街地で橋梁やトンネルなどの工事を行うこと、空港北側にある比較的地下水位が高い遊水地の近くでトンネルを整備することなどのほか、事業地の南側で工事が進められている福岡空港の滑走路増設事業との関係性などを踏まえ、環境影響評価の内容と法手続の適切性について審査を行ってまいりました。

これまでの審査において、方法書では生活環境や自然環境への影響について十分な調査を行い、予測評価するよう意見を述べさせていただいたところ、範囲を広げて調査がなされております。

その後の準備書では、環境に配慮した設計や施工方法の検討及び環境保全措置の適切な実施と実施後の維持管理などについて意見を述べさせていただいたところ、可能な限りそのように実施する旨、評価書への記載がなされております。

当審査会はもとより、一般の方からの意見や最終的に大臣意見を踏まえて評価書が作成されていることから、法手続についても適切に行われたものと

考えております。

また、事業実施段階において、環境保全措置の効果等を確認するための事後調査を適切に行うとされており、福岡市環境影響評価審査会としましても本事業による環境影響に対して、環境保全の観点から適正な配慮がなされていると考えております。

【会長】： 続きまして、【委員】からお願いいたします。

【委員】：ご紹介いただきました【委員】でございます。本年2月まで福岡市環境影響評価審査会の委員、それと福岡県の環境影響評価専門委員の2つの立場をいただいております、その専門である騒音の観点から、この環境影響評価書の審査に関わらせていただいております。

先ほど【委員】から福岡市環境影響評価審査会としてのご意見がありましたが、福岡県では、隣接する粕屋町、志免町の意向も確認の上、各環境分野の専門委員の意見を集約し、県知事の意見として先行して実施されている福岡空港滑走路増設事業と本事業との同時期の施工による環境配慮などの指摘をさせていただきました。そうしましたところ、周辺環境への影響の低減や工事用車両の運行時間帯が重複しないように事業者間での調整を図るなど、可能な限り対応する旨、評価書に記載されております。

このため、大臣意見を踏まえた最終的な評価書の取りまとめに至るまでを通して、適切に手続が行われたと考えております。

次に、専門でございます騒音の観点から若干コメントをさせていただきます。

本事業の騒音の影響については、今まで学会などで確立されてきました手法での予測結果に基づきまして、効果が確認されています対策を適切に講じることによって基準値を満足するとされています。もちろん、周辺の生活環境については現実には様々な要因が絡んで想定どおりにならない場合もございます。このため、騒音に限ったことではありませんが、環境保全措置については、事業特性や地域特性を踏まえて、事業実施段階でも具体的な検討を十分に行っていただくとともに、適宜、事後調査あるいはモニタリングの実施、代替案の検討などをできるだけ柔軟に対応していただきたいと考えております。

また、あわせて、本事業の実施に伴う環境影響や環境保全措置の内容については、地域住民等へできるだけ丁寧な説明に努めていただきたいと考えております。

(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。ご専門のお二人からのコメントをいただきまし

た。

ここから質疑応答に入りたいと思います。ご質問、ご意見がありましたら挙手の上、お願いいたします。

【委員】： まず、この資料でありましたように、福岡市都市交通基本計画に沿って、この都市高速道路が延伸されるという計画になっておりますけれども、この計画が6年ほど前につくられたということで、当時の状況と現在の社会情勢等を踏まえると劇的に変わっているのではないかと思いますけれども、その点についてのご所見と、この道路延伸に係る概算建設費、どのくらいと見込んであるのかというのをお尋ねしたいと思います。

【会長】： 事務局からお願いします。

【交通計画課長】： 福岡市都市交通基本計画の策定時と現状の変容に関するご質問でございますが、この計画に基づきまして着実に必要な道路整備、あるいは様々なネットワークの整備を進めてまいりましたが、この空港との広域的なアクセスに課題があると認識しており、この認識のもと、本計画を進めているところです。

概算建設費につきましては、概略的な設計に基づき積み上げたところ、約470億円を見込んでおります。

【委員】： 着実に進めてきたというお話ですけれども、空港との連携の上で課題があるからこれをやるんだということですが、この土台となっているのが、当時の交通需要であったり、海外から、あるいは海外への人の動き、これが当時、市の当局によると右肩上がりが増えていっているということが言われていたわけです。これが昨年辺りから、日韓関係の悪化があり、韓国からの人の動き、あるいは韓国への人の動き、これは激減したと言われておりますし、今まさに新型コロナウイルスの関係で、空港の動きはほとんど従前の姿とは違う形になっていて、まさに人の動き自体は大きく減ったわけです。そういう中で、この新たな道路建設というのが必要なのか。今おっしゃったように概算で470億円です。今計画通り進めなければならないのでしょうか。その検証をなされているのかどうか、重ねてお尋ねしたいと思います。

【交通計画課長】： 新型コロナウイルスによる影響については、現在既に全力でその回復に向けて取組がなされているところであり、今後も当分の間は様々な取組がなされていくと認識しております。その際、福岡空港は広域的な交通拠点として重要な役割を担ってまいります。また、当該道路についても、空港機能の強化や周辺道路の混雑緩和に資する極めて重要な基幹道路であり、将来にわたって必要な都市施設であると認識しております。

滑走路増設事業についても、国から当初計画からの変更はないということ

を確認しており、都市高速道路の事業を進める上で、都市計画は必要な手続の一つとなっておりますので、機を逃さず事業に移ることができるよう、早期に都市計画に定めたいと考えております。

【委員】： 従前と変わらないことをおっしゃいますが、現状の空港発着便の動向、あるいはクルーズ船の入港状況を把握しておられますか。福岡市で言えば港湾空港局の所管でしょうが、港から空港まで、そして空港から都心まで、ここをつなぐ上で重要な役割をこの都市高速道路が果たすとおっしゃっていますから、個々の動向もつかまないと、重要な事業だから引き続き続けるというのは余りにもお粗末じゃないでしょうか。コロナウイルスの影響も何年まで続くかというのは分かりませんが、今までのようなインバウンド頼みのあり方でいいのか。やはり海外との交流のあり方も、これは国際的にも見直されていく必要があるし、本市としてもそこは考える必要があるという中で、この500億円近い事業というのを今必要だということで進むというのは適切ではないのかと私は思います。少なくとも立ち止まって考えるべきではないのかと。もう少し状況を見るべきではないかと思えますけれども、今の時点で、具体的な空港とクルーズ船の動きが分かればお示してください。それとご所見もいただければと思います。

【交通計画課長】： クルーズ船、航空旅客数の正確な数字については現在手元に資料はございませんが、実際に国際線の便数、それからクルーズの発着が少なくなっているということは認識しております。

今回、私どもが行っております都市計画に定める作業は、区域を明確にし、区域内の建築を制限することにより、事業の円滑化を図ることも目的としております。先ほどと繰り返しになりますが、機を逃さず事業に移るための準備でございますので、その都市計画に早期に定めていきたいと考えております。

【会長】： ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【委員】： 参考資料の4ページになりますけれども、今回はトンネル式ということで、その際の浸水対策などあれば教えていただけたらと思います。

【交通計画課長】： トンネル内に水が入りにくいような構造的な工夫、それから排水ポンプによる対策などが考えられますが、こうした対策につきましては、事業段階で詳細に検討されることとなっております。

【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、ご異議のある方もいらっしゃるようですので、採決に入りたい

と思います。

議案第1号「道路の変更」及び第2号「環境影響評価書」については関連する内容ですので、一括での採決をしたいと思います。申し訳ありませんが、傍聴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「道路の変更」及び第2号「環境影響評価書」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。それでは、賛成多数ですので、原案どおり承認とさせていただきます。

傍聴者の方を入れてください。

(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「道路の変更」及び第2号「環境影響評価書」につきましては、原案どおり承認とさせていただきますので、お知らせします。

議案第1号及び第2号に関する審議が終わりましたので、ここで臨時委員は退席されます。

(臨時委員退席)

【会長】： それでは、ここで5分間の換気を行うとともに、この間に、説明者の入替をしていただきます。事務局をお願いいたします。

2時40分から再開をさせていただきます。

(休憩 午後2時34分)

(再開 午後2時39分)

【会長】： 次に、議案第3号「用途地域の変更」、第4号「公園の変更」のうち、箱崎中央公園及び貝塚公園、第5号「土地区画整理事業の決定」について説明を受けたいと思いますが、この案件につきましても、九州大学箱崎キャンパス跡地地区として関連する内容ですので、一括して説明を受けたいと思います。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

(諮問事項の説明)

【計画調整課長】： 議案第3号「用途地域の変更」、議案第4号「公園の変更」のうち、箱崎中央公園及び貝塚公園、及び議案第5号「土地区画整理事業の決定」について、九州大学箱崎キャンパス跡地地区に関するものを一括してご説明いたします。

議案の10ページから31ページに法定図書を添付しておりますが、概要を別冊の議案参考資料にまとめておりますので、説明は参考資料で行います。

それでは、参考資料の9ページ、10ページをお願いいたします。

今回、用途地域の変更等を行います九州大学箱崎キャンパス跡地地区の位置をお示ししております。

次に、11ページをお願いいたします。

まず、1、地区の概要についてですが、九州大学は、平成3年10月に統合移転事業を決定し、箱崎キャンパスについては、平成30年9月に移転が完了しており、現在、キャンパス跡地及び周辺の約50haを対象として、九州大学等と連携し、周辺地域との調和・連携・交流に配慮した多様な機能の誘導や一体的なまちづくりなどに取り組んでおります。

第9次福岡市基本計画において、箱崎地区は地域拠点に位置づけられており、また、当該地区は「機能を充実・転換する地区」に位置づけ、市街地内の貴重な大規模活用可能地として、新たな都市機能の導入などを検討することとしております。

2、九州大学箱崎キャンパス跡地のまちづくりについてですが、まちづくりの検討経緯として、平成25年に検討委員会から跡地利用将来ビジョンの提言をいただき、これを受け、福岡市、九州大学において、地域の代表や学識経験者等から成る跡地利用協議会などの意見を伺いながら、跡地利用計画やランドデザインの策定に取り組んでまいりました。ランドデザインでは、先進的なまちづくりの取組みであるFukuoka Smart Eastを位置づけ、まちづくりの基本的な考え方として、九州大学が百年存在した地としてのブランドと広大な敷地や交通といった強みを活かし、働く人や学ぶ人、住む人、訪れる人など、これまで以上に幅広い人々が集まり、イノベーションを生み出す新たな拠点を創出することとしており、また、千年以上に渡る箱崎の歴史や文化も踏まえながら、新たな拠点の創出に向け、イノベーションを生み出すチャレンジできるまちと、幅広い人々を惹きつける高質で快適なライフスタイルや都市空間づくりに取り組み、未来に誇れるまちを創造していくこととしております。

12ページをお願いいたします。

3、都市基盤整備のスキームと土地利用イメージについてですが、まず、都市基盤整備のスキームとして、図中、青点線の北エリアでは、貝塚駅周辺を含む脆弱な都市基盤の解消や、総合的な交通結節機能の強化、公共施設の再配置・活用に向けて市が主体的に関与していく必要があることから、市施

行の土地区画整理事業を実施することとしております。また、図中、赤点線の南エリアは、大学移転が早期に完了し、周辺地域が望む迅速なまちづくりが可能であることから、九州大学が事業者として選定したUR都市機構が開発行為を実施することとしております。

次に、土地利用イメージとして、地区の強みを生かし、グランドデザインを踏まえた多様な都市機能の導入を誘導するため、オレンジ色で示しております跡地の大半について、商業、業務、住宅など、民間活力を活かした幅広い土地利用計画の提案を求める地区としております。また、薄い黄色で示しておりますJR鹿児島本線東側や跡地南端の一部範囲については、周辺の住環境などへの影響を踏まえ、主に住宅を誘導する地区としております。また、貝塚駅西口において、貝塚駅のアクセス性の向上や駅前空間の創出を図るとともに、跡地南側の身近な公園不足解消のため、南エリアに新たな公園整備を行うこととしております。

続いて、4、決定・変更する都市計画ですが、決定・変更を行う都市計画を総括的に記載しておりますが、その具体的な内容について、次ページで説明いたします。

13ページをお願いいたします。

5、都市計画案の概要についてですが、決定・変更を行う都市計画について参考図を示しており、赤枠が用途地域の変更、青枠が土地区画整理事業の施行区域、2つの緑枠が都市公園の決定・変更でございます。

まず、①の用途地域については、土地利用の転換及び道路等の基盤整備を契機として、良好な市街地の形成と多様な都市機能の誘導を図るため、一定規模の店舗、業務、住宅等の併存が可能な用途地域として、約48haのエリアについて、第二種住居地域への都市計画変更を行います。

次に、②の土地区画整理事業については、北エリアにおける市施行の土地区画整理事業の事業実施に向け、施行の対象となる約23.4haについて、区域や名称等の都市計画決定を行います。

続きまして、③の公園については、貝塚駅西口に整備する国道3号へのアクセス道路や駅前広場、及び再整備を行う駐輪場用地が現在の都市公園区域約3.8haの中にあるため、貝塚公園の公園区域の都市計画変更を行うとともに、跡地南側の身近な公園不足の解消を図るため、箱崎中学校との一体的な防災性の向上や近代建築物活用ゾーンの緑と連続するゆとりある空間整備に資する位置に、箱崎中央公園として約1haの公園区域の都市計画決定を行うこととしております。

なお、広域的な道路ネットワーク及びまちの骨格を形成する都市計画道路については、平成28年に都市計画決定を行っております。

14ページをお願いいたします。

6、今後のスケジュールについてですが、令和2年3月に福岡市議会福祉都市委員会への報告を行っており、その後、都市計画案の縦覧を令和2年3月23日から4月6日までの2週間実施したところ、縦覧者15名、意見書の提

出はございませんでした。

なお、本審議会での審議を経て、令和2年6月に決定の告示を行う予定となっております。

参考として、箱崎キャンパス跡地の土地利用転換の進め方についてお示ししております。箱崎キャンパス跡地では、50haの広大な敷地という強みを生かし、市の上位計画やランドデザインの内容を踏まえたイノベーションを生み出す拠点の創出や新たな都市機能の導入を図るにあたり、民間活力を活かしながら良好な市街地形成を実現する必要があります、そのため、まずは多様な都市機能の導入を可能とする用途地域を設定した上で事業者公募を行い、その後、提案に応じてまちの魅力をさらに高める地区計画制度等を活用することを検討しております。その進め方については、まず事業者公募前の都市計画手続として、今回、都市計画案としてお示しさせていただいた多様な都市機能の導入を可能とする用途地域や土地区画整理事業の施行区域、都市公園の決定・変更手続を行います。

続いて、事業者公募においては、九州大学・UR都市機構とともに、ランドデザインの実現に向けて必要となる要件を定めた上で、公募において、民間活力を活かした幅広い土地利用計画の提案を求め、併せて土地利用計画に応じた壁面位置の制限や街角広場等の提案を求めることにより、良好な環境を創出していくことを考えております。さらに、事業者公募後の都市計画手続については、良好な環境を継続して担保していくため、公募によって求めた壁面位置の制限などを含む内容等を地区計画に定めるとともに、併せてさらにエリアの魅力を高めるような事業者の提案に応じ、より多様な都市機能の誘導を可能とする緩和型地区計画制度として、開発整備促進区などの活用を検討してまいります。

15ページをお願いいたします。

ここからは、先ほど説明した都市計画の新旧対照表をお示ししておりますが、15、16ページには用途地域を、17、18ページには都市計画公園を、19ページには貝塚駅周辺土地区画整理事業の概要をお示ししております。

以上で議案第3号から第5号の九州大学箱崎キャンパス跡地地区に関連する説明を終わります。

(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ありました議案第3号「用途地域の変更」、議案第4号「公園の変更」及び議案第5号「土地区画整理事業の決定」については、関連する内容ですので、一括して審議を進めたいと思います。

ご質問、ご意見がございましたら挙手の上、お願いいたします。

【委員】： 参考資料の14ページですけれども、今後の土地利用転換の進め方についてお尋ねをしたいと思います。

今回、第一種住居地域から第二種住居地域に変えたということですが、今後どのような事業者の提案があるのかによって、さらに緩和をすることですけれども、ここでは緩和型の地区計画制度を基本的に考えていらっしゃるということですが、場合によっては、必要に応じて商業地域等への用途地域の変更も考えられるかと思えます。そのあたり、用途地域の変更で対応するのか、あるいはこういう形の地区計画制度を活用するのか、いろいろとそれぞれメリット、デメリットがあって比較検討されていることだと思いますが、どのような観点で、今のところは緩和型地区計画制度を活用しようと考えていらっしゃるのか、教えていただけますでしょうか。

【都市計画課長】： まず、地区計画制度という中で、いわゆる一般型の地区計画というのは、地区の特性に応じた良好な環境を形成する、あるいは保全するために現行の土地利用規制の強化を行うものでございます。

一方で、今回の緩和型の地区計画というのは、土地利用の転換を図るために必要となる公共施設の整備など、公共貢献を条件として、建築物の用途などの規制緩和を行うというものでございます。

箱崎キャンパス跡地では、先ほど説明があったようにランドデザインの実現に向け、民間事業者による幅広い土地利用計画の提案を求めていることとしております。その中で、公募により導入する機能の配置や規模が確定した段階で、必要な機能のみを緩和しつつ、併せて道路、歩行者空間、広場の確保等による公共貢献など、民間活力を引き出すことができるというのがこの開発整備促進区でございます。

また、開発整備促進区は、特定行政庁の認定も必要で、交通への影響など、周辺環境に配慮した計画となるように、市としても適切に誘導することも可能になります。今後の公募の提案内容にもよりますが、九州大学箱崎キャンパス跡地というのは周辺住宅地と一体的な市街地を形成しているということもありますので、きめ細やかにまちづくりを誘導することができる、緩和型の地区計画制度のほうが、適していると考えています。

【委員】： 緩和に関しては、用途地域の色塗り方でも緩和は可能で、商業地域の色を塗ればかなり緩和されるけれども、商業に塗ると周辺との関係でちょっと緩和し過ぎるというか、この地域に商業はあまり望ましくないということで、それよりかは第二種住居地域のまま、必要な部分だけを緩和して、より細かくコントロールしていこうという、そういう考え方でよろしいですか。

【都市計画課長】： そのとおりでございます。

【会長】： いいですか。ほかにいかがでしょうか。

【委員】： イノベーションという言葉が何度か使われていますが、今のお話でも、大規模商業施設の展開が可能になるようですけれども、そこを確認させていただきたいのと、そもそもFukuoka Smart Eastというのがイノベーションを図るまちづくりとおっしゃいますけれども、ちょっとイメージがなかなか持ちにくい。今、国が進めようとしているスーパーシティ構想というのがあるかと思いますが、ここでは規制緩和とかIoT、ICT、こういう言葉も使われながら進められようとしておりますが、この国のスーパーシティ構想との関連性があれば説明いただきたいと思います。

【計画調整課長】： まず1つ目の、大規模商業施設が建つのかということでございますが、大規模商業施設については、各種法令と制度によって様々な定義がございますが、今回想定している開発整備促進区制度において誘導ができるものとしましては、劇場、映画館、演芸場、店舗等の用途に関する一定規模以上の建築物ということを想定しているところでございます。

2つ目のスーパーシティ構想との関係でございますが、福岡市としましては、Fukuoka Smart Eastをグランドデザインに位置づけてスタートさせているところですが、先日、スーパーシティ構想の実現に向けた改正国家戦略特区法が可決されたというところは私共も把握しているところでございます。今後、政令や省令などの具体的な制度設計が行われていくと聞いておりますので、その内容を見まして、果たして、このFukuoka Smart Eastにどのような影響があるのか、後押しになるものなのかどうか、今後内容を注視してまいりたいと考えているところでございます。

【委員】： 大規模なものも可能になるという回答でありました。そして、国のスーパーシティ構想との関連は今後の動向を見ていくということですが、このあいだの市長の発言などをみると、これはやはり国が進めようとしているこういう構想と似た流れが福岡市にも持ち込まれる。それがこの箱崎で、まずやられようとしているのではないかと。

そもそも科学技術とか、技術革新とか、こういうのを持ち込んだまちづくりと言われるんですけれども、これだけの広大な土地を使って、そういう位置づけでやることになった場合に、これはどれだけの市民に利点が還元されるのか、どれだけの市民が享受できるのかということで、私はあまりイメージが持てないんですよ。具体的に市長が推進しているこの電動キックボードの実証実験もこの地域を活用してということが言われていますし、ビッグデータの活用なんかも国が言っている流れで、本市としても否定されていな

いのではないかと認識しています。この九州大学箱崎キャンパスという知的財産の跡地、ここを活用したまちづくりということで、私はもう少し住民の暮らしにしっかりと目を向け、地に足をつけたまちづくりというのがふさわしいのではないかなと思っています。とりわけビッグデータ、個人情報なども把握しながら科学技術の発展とかみ合わせていくということになると、海外の動きなんか見ても大変懸念される状況ではないかと。

中国の杭州市、ここらあたりではかなり街なかに監視カメラが張りめぐらされて、個人の動向も把握しながらのまちづくりということが言われているし、カナダのトロントでは、このスーパーシティ構想のような動きについては、推進していたけれども、住民の反対や今回のコロナウイルスで中止されたと聞いています。

これも冒頭でお尋ねしたように、今のコロナウイルスの状況下で、当初の計画どおりこういうまちづくり、スーパーシティ構想と似たような動きを、Fukuoka Smart Eastという形で進めることについては、ちょっと見送りながら、状況も見たほうがいいのかと思います、ご所見があればお願いしたいと思います。

【計画調整課長】： Fukuoka Smart Eastについては、今後、少子高齢化の進展によって大きく人口の構成が変わっていくとか、社会のあり方が変わっていく、そういった中で、社会課題を解決していくためには、やはり先進的なテクノロジーなども積極的に活用していくことが大切であると私共は考えているところでございます。

Fukuoka Smart Eastでは、少子高齢化などのまちづくりの様々な課題、こういったものを解決しながら、持続的に発展していくために最先端の技術革新の導入などによって、快適で質の高いライフスタイルと、都市空間を創出し、未来に誇れるモデル都市というものを創造することを目指しているところでございます。その先駆けとして、この箱崎のまちづくりで取り組んでいこうということでございます。当然、住民の方々にも、こういった最先端の技術導入によって、豊かな生活を送っていただけるよう今後も考えながら進めてまいりたいと考えているところでございます。

【会長】： ほかにいかがでしょうか。

【委員】： 14ページの、先ほどお話がありました緩和型地区計画制度で、建物の高さについてはどのように考えたらいいかと思っています。このキャンパスの南側のエリアにおいては、飛行機の航路の真下にあるエリアもあれば、北側はそこまで影響ないエリアもございまして、そこの建物の高さについてどのように考えればいいのか、お尋ねでございませう。

【都市計画課長】： 緩和型地区計画の開発整備促進区というものは、先ほども話がありました。建物の用途を緩和する制度でございます。今ご質問の高さについては、今回は第二種住居地域に変更しようとしていますが、第二種住居地域の高さ制限のままで建物の用途を緩和する地区計画の活用を想定しているというものでございます。

【委員】： 参考資料の12ページで、右下、貝塚公園の面積が3.8haから-0.5haされておりますが、これはアクセス道路と、あと駅前広場を整備されるということですが、これの内訳、面積配分をお尋ねします。

【九大跡地整備課長】： 駅前広場がおよそ0.32haで、アクセス道路がおよそ0.18haとなっております。

【委員】： 貝塚駅の西口に、貝塚公園内に駐輪場があるんですが、議案の22ページでいえば、ちょうど駅前広場の整備のところが大体ここかなというのはあるんですが、その駐輪場の取扱いはどのようになるのか、お尋ねします。

【九大跡地整備課長】： 駐輪場につきましては、議案の22ページの赤囲みの、今回の都市計画決定ラインを見ていただければと思いますが、こちらの区域界に番号がついておりますが、この⑩、⑨、⑧に囲まれた箇所の、ほぼ現状と同じ場所に駐輪場を設置する予定で検討しております。

【委員】： 箱崎中央公園の件ですが、身近な公園不足の解消ということで、この箱崎のまちに近隣公園が今までなかったというところで結構期待されている公園ですけれども、西側、東側と結構、集合住宅が多いですね。この考え方が参考資料の13ページに示してありますが、子供たちが遊べるような広場とか、そういうところもお考えでしょうか。

【九大跡地整備課長】： 箱崎中央公園の整備内容につきましては、今後提案も踏まえながら検討していくこととなりますが、基本的な考え方としましては、一昨年に策定したランドデザインに基づきまして、近接する近代建築物活用ゾーンへの視線の通りを意識した空間形成に努めることや、近接する周辺街区とのつながりに配慮した一体的な空地、緑空間の創出を努めることとしており、事業者公募により決定する周辺の土地利用状況も踏まえまして、今後具体的な整備内容を決めていくというところでございます。

【委員】： その中で、既存の住民の皆さんの利用ということも必ずあり、また、小さい子供たちの多いエリアなので、ぜひそういった視点も踏まえた上でご検討いただきますようお願いします。

【会長】： ほかにいかがでしょうか。

【委員】： 貝塚公園関係でお尋ねしたいと思いますが、まず、南北でこの公園を分断するアクセス道路というのが必要になっているという根拠と、交通量のシミュレーションはあるのか。そして、こういう構造について住民の同意は取れているのかということをお尋ねしたい。

それと併せて、この貝塚駅周辺を今回、市施行の土地区画整理事業であるという理由について、併せてお尋ねしたいと思います。

【九大跡地整備課長】： アクセス道路の必要性につきましては、現在の貝塚駅の西口ロータリーはバスが乗り入れている駅としては非常に面積が狭く、朝夕、雨天時につきましては、送迎車等で大変混雑しているという状況でございます。

今後、まちづくりにより駅の利用者も増加が見込まれることから、バスが転回できる必要最低限の規模で高齢者等が安全に乗降できる駅前広場が必要であると考えております。

また、駅へのアクセス道路につきましては、現在、3号線の東警察署入口交差点から東警察署と九大グラウンドの間を通りまして、丁字路を経て駅につながっております。このため、幹線道路である国道3号から駅が非常に見通せないということ、この地域の地理に詳しい人以外には非常に分かりにくい、また、バス路線としては道路幅員も狭いということで、安全面に課題があると認識しているところでございます。

駅はまちの拠点となる施設でございますので、歩行者、自転車、自動車が安全に通行できる分かりやすい経路が必要であると考えており、跡地全体において公園面積とか、その配置、バランスを考慮しながら、貝塚駅へのアクセス性や安全性の向上を図るものでございます。

続きまして、この貝塚公園について地元とのお話の状況でございます。

貝塚公園につきましては、貝塚公園直近の東箱崎校区におきまして、平成29年度より再整備内容に関する意見交換会を複数回行っております。

また、都市計画案を策定するにあたり、一緒にまちづくりを考えてきた4校区の住民の皆様に対しまして、計5回の事業説明会を実施し、まちづくりの検討状況や今回の都市計画の素案の内容について、丁寧に説明を行っております。

駅へのアクセス道路につきましては賛否両方の意見がございましたが、平成29年12月の跡地利用協議会におきまして、地元会長の方からも駅前広場とアクセス道路については容認する、しかし、北と南の両方の公園は残してほ

しいというような意見をいただいております。駅前広場、アクセス道路について理解を得られたものと考えております。

続きまして、土地区画整理事業を市施行で行う理由でございます。

九州大学箱崎キャンパス跡地につきましては、地下鉄の2つの駅の間位置しまして、空港、博多駅、都市高速道路にも近く、交通機能が充実した広大な敷地であるということから、跡地のまちづくりについては福岡市にとっても非常に重要であるということ、また、第9次福岡市基本計画において、この九州大学箱崎キャンパス跡地は機能を充実、転換する地区として位置づけられておまして、市街地内の貴重な大規模活用可能地として新たな都市機能導入を検討するという事として、現在、九州大学と連携して一体的なまちづくりに取り組んでいるところでございます。

今回、土地区画整理事業の施行区域を決めます北エリアにつきましては、クランク状の危険な踏切道があること、貝塚駅への経路が分かりにくいこと、貝塚駅東口については乗降場がなく、貝塚駅西口ロータリーについては狭い上、駅利用者の動線が錯綜しており危険であることなど、都市基盤の課題解決を図る必要があると考えております。

そこで、計画的な土地利用転換に必要な都市基盤の整備を行うことにより、課題の解消に合わせて交通結節機能の強化を図ることを目的として都市計画決定を行うものでございます。

さらに、この施行区域につきましては、九州大学が所有する箱崎キャンパス跡地のほかに、道路、公園、箱崎中学校など、そういった公共用地が区域面積のほとんどを占めておりますので、こういったことから、福岡市が主体となってまちづくりを進めていきたいと考えているところでございます。

【委員】： 今のお話では、このまちづくりが進展すれば交通量が増えていくということでアクセス道路の説明をされましたが、具体的には交通需要、シミュレーション等はなされていないと、希望的観測だということで認識しているのかなと思います。これはちょっと根拠に乏しいのではないかと思います。今バスが通る上で狭いとかいろいろ言われましたが、先に開発ありきの後づけのような気がしてならない。具体的に需要がどのくらいあるのかという説明もいただければ別ですけれども、それは今のお話ではなかったと思います。

それと、住民説明会を5回開いて、最終的には理解していただいたとおっしゃいましたが、これは東箱崎の団体協議会等の方々からは、やはり最後まで納得できないとか、公園の分断について、ゴーカートを残してほしいとか、あるいはまちづくりがはっきりしない中で、公園のことだけ先に考えられませんかとか、こういう意見が多々出ていますよね。ここは十分、住民の方全体の意向を踏まえた形にはなり得ていないのではないかと思います。

それと、この土地区画整理事業をすることについても、これは近隣の香椎駅周辺とか、様々これまでも土地区画整理事業でやってきたけれども、十分成功したと言えるものがあるのか。その事業期間にしても、相当長にかかる。そして、当初の見込みどおりに土地が埋まらない。様々な問題が、本市における土地区画整理事業では生じてきた。そんな中で、またここで土地区画整理事業をすることか。ちょっと見通しが甘いんじゃないですか。しかも、再三言いますが、こういう状況ですよ。新たな開発事業に、しかもリスクを抱えた土地区画整理事業に今踏み出すということが、後々になって禍根を残すことになりはしないか。コロナウイルスの影響下でもっとやるべきことは先にあるんじゃないかということを、先ほどの都市高速道路の件とも合わせて、重ね重ね感じるところです。今、私が先ほどの回答を聞いて感じたことを申し上げましたけれども、もう少し回答があればお願いしたいと思います。

【九大跡地整備課長】： 貝塚公園の再整備にあたりましては、繰り返しになりますが、危険なアクセス道路の解消でありますとか、バスが安全に通行できる駅前広場の整備が必要だと思っております、それで住民のご理解を得たと考えているところでございます。

貝塚公園の再整備につきましては、これまでもいろいろご意見をいただいておりますので、そういったご意向も踏まえながら、再整備の内容を検討していきたいと考えております。

【会長】： よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。

それでは、意見も出尽くしたことで、異議のある方もいらっしゃるようですので、採決をしたいと思っておりますが、よろしいですか。

議案第3号「用途地域の変更」、議案第4号「公園の変更」のうち、箱崎中央公園及び貝塚公園、議案第5号「土地区画整理事業の決定」については関連する内容ですので、一括での採決をしたいと思っております。

傍聴者の方は退室をお願いします。

(傍聴者退室)

【会長】： これ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、原案どおり承認いたします。

傍聴者の方の入室をお願いします。

(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「用途地域の変更」、議案第4号「公園の変更」のうち、箱崎中央公園及び貝塚公園、議案第5号「土地区画整理事業の決定」については原案のとおり承認いたしましたので、お知らせいたします。

それではここで、また換気と説明者の入れ替えをお願いします。事務局お願いいたします。

次は、5分をめぐりに休憩いたします。25分再開ということになります。よろしくをお願いします。

(休憩 午後3時20分)

(再開 午後3時24分)

【会長】： それでは、第4号「公園の変更」のうち、須崎公園についての説明を受けたいと思います。事務局から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】： 議案第4号「公園の変更」うち、須崎公園についてご説明いたします。

議案の17ページから19ページ及び24ページ、25ページに法定図書を添付しておりますが、概要を別冊の議案参考資料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21、22ページに記載しておりますが、須崎公園の位置を示しております。

本件につきましては、平成30年2月の都市計画審議会において、事前に事業概要や公園区域の変更についての考え方をご報告させていただいております。今回、事業者が決定し、その提案に基づき、変更区域案が決定いたしましたので、付議するものでございます。

23ページに記載しておりますが、

まずは、須崎公園の概要でございます。須崎公園は、昭和26年に開園した近隣公園で、天神とウォーターフロントエリアをつなぐ回遊軸上に位置しております。また、周辺には市民会館や県立美術館が立地し、多くの市民に親しまれてきましたが、須崎公園、市民会館ともに供用開始より50年以上が経過し、老朽化が進んでおります。

現況図をご覧ください。

現在の区域は、緑色が須崎公園の区域、青色とオレンジ色が市民会館の区域でございます。

続きまして、須崎公園と拠点文化施設が一体となった再整備でございます。

現市民会館の後継施設である拠点文化施設整備の機を捉え、拠点文化施設と須崎公園のランドスケープが融合した一体的で魅力的な公共空間の創出に取り組んでまいります。また、公園の設計、整備、維持管理、運営を拠点文化施設と一体のPFI事業として実施いたします。

拠点文化施設の計画概要につきましては記載のとおりでございます。

24ページに記載しておりますが、公園と拠点文化施設配置の考え方でございます。

須崎公園の再整備にあたっては、公園と拠点文化施設がハード、ソフト両面で一体となった魅力的な空間を創出するため、拠点文化施設と共通のコンセプトを設定しております。具体的なコンセプトといたしましては、「施設と公園等が一体となったシンボリックな都市空間をデザイン」「人を惹きつけ、まちをつなぐ新たな集客拠点づくり」「ユーザーにとって使いやすい施設として他の文化施設や公園のモデルとなるよう、ハード・ソフト両面の充実」でございます。

公園と拠点文化施設の配置の考え方につきましては、「拠点文化施設と須崎公園が一体となった都市の魅力向上に寄与するシンボリックな景観をエリア全体で創出する。」、「公園区域の面積は現面積を確保するとともに、一団で整形な形状とする。」、「那の津通りと市道天神44号線沿いに幅員6m以上の公園区域を設ける。」、「拠点文化施設の敷地面積は現市民会館敷地と等積とし、回遊動線の西側に配置する。」、「公園と拠点文化施設の内外を一体的に活用したイベント等が可能な配置計画とする。」でございます。

次に、計画図でございます。

緑色が須崎公園の区域、青色とオレンジ色が拠点文化施設の区域でございます。

変更後の都市計画の概要でございます。

種別・名称、位置の変更はございませんが、面積については約3.3haとなり、約0.3ha増加いたします。

次に、スケジュールでございます。

本案件について、都市計画案の縦覧を令和2年3月23日から4月6日までの2週間実施したところ、縦覧者15名、意見書の提出はございませんでした。

本審議会でご審議いただいた後、令和2年6月に落札者と事業契約を締結、令和5年度に拠点文化施設の開館及び須崎公園の一部を開園、令和7年度に須崎公園の全面開園の予定でございます。

最後に、26ページに記載しておりますが、将来の須崎公園のイメージ図となっております。

以上で議案第4号「公園の変更」のうち、須崎公園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】： ただいま事務局から説明がありました、「須崎公園の変更」についてご質問、ご意見がございましたら、お願いいたします。

【委員】： これは福祉都市委員会でも議論となりましたが、須崎公園再整備にあたって、県立美術館の移転見込みが先送りになって、須崎公園の再整備の段階ではまだ県立美術館は残るということを前提にして、今説明があったと思いますが、ちょっと想定外のこういう進め方について、なぜそんなことになっているのかということと、一体的な整備ということでPFI手法を取られていますが、なぜ分離して、公園整備と拠点文化施設を別々にするという手法ではないのか、その理由についてお尋ねしたいと思います。

【みどり政策課長】： 現県立美術館は県が大濠公園に移転するという表明をされております。現県立美術館につきましては、新しい美術館の機能を補完する施設として現施設を残したい意向を示されております。

今後、県が新しい県立美術館が目指す姿などに関する基本計画を策定し、その中で、現県立美術館のあり方についても検討する予定と聞いておりますので、これからしっかり県と協議して、この場所が市民の憩いの場所となるよう協議をさせていただきたいと考えております。

そして、事業の進め方として、公園と拠点文化施設を一体的にPFI事業で整備する理由ですが、本事業は、公園と拠点文化施設を一体的に整備、運営、管理することによって、当該エリアを天神エリアとウォーターフロントエリアを結ぶ新たな回遊拠点として両施設の魅力が互いに重なり合って、緑あふれる文化芸術空間を創出し、多くの人々が集う新たなランドマークとなるようなエリアの形成に取り組むとしておりますことから、両施設を一体的に整備、運営、管理することとしております。

【委員】： 公園の再整備ということと、拠点文化施設の整備というのは、これは市民も望んでいることであって、とりわけ拠点文化施設についても、以前、議論となりましたが、少年科学文化会館のホールがなくなるときに、それに代わる機能をこの拠点文化施設に持たせるというお話もあっていましたし、子供の文化関係の団体の方々や市民全体から早く造ってほしいという期待の声も高まっているところですから、これは抜かりなく造っていただきたいと思えます。これは所管が違うと思いますが、中規模のホールが極めて少ない本市ですから、そういうものの機能も備えながら、しっかりしたものを造ってほしいと思えます。

それから、公園のほうも50年以上たっているということですから、これも再整備は当然だと思いますが、今お話しがあった県との関係では、やはり進め方としてはお粗末です。県と市の間でこれだけ意思疎通がなされていない。これはやはり反省していただかないと、どっちが悪いということは分かりま

せんが、基本的なことだと思います。これがうまくいってこなかった、今後はしっかり話し合いをということでおっしゃっていますが、行政の進め方としては、大変問題のある状況ではなかったかということ指摘しておきたいと思います。

それと、PFIでやられるということですが、これも落札者を見ると、日本管財を代表とするグループのようですが、この企業も以前、市の事業で若干問題があつて、監査などでも指摘された経緯もある企業ですから、ここが全て一体的にやるということについては少し不安があると思いますし、そもそもそういう大手が一手に引き受けるのではなくて、やはり分離、分割で発注していくと、こういう公共事業のあり方こそが必要ではないかということも意見として申し上げておきたいと思います。

そして最後、駐車場ですが、これも福祉都市委員会的时候には、お隣の競艇場の駐車場ともやいで使うという趣旨のことが言われました。文化の拠点とギャンブルの施設の駐車場を供用で使うというのは、これはいかなものかと思いますよ。これは別途しっかりとした駐車場の整備をする必要があるのではないかと思います。ご所見をお伺いして、終わりたいと思います。

【文化施設課長】： 競艇場の駐車場を利用するという件ですが、現在、競艇場で知名度の高いタレントやスポーツ選手等、また子供からお年寄りまで楽しめるようなイベントの開催等により、年齢、性別を問わず市民に親しまれ、お客様が安心して楽しんでもらえる施設として使っていただくように努めているところでございます。

いずれにしても、市民が利用する駐車場であることから、現在は大きな問題はないのではないかと考えております。

【会長】： ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

【委員】： 今し方話題になっておりました県立美術館がいずれにせよ、しばらく公園の中に残るということと、今回の審議会の中で議題となっております議案との関係について確認させていただければと思います。

【みどり政策課長】： 県立美術館につきましては、県は令和11年度を目途に移転したいという表明をされております。今回の都市計画の変更につきましては、将来的に公園にする区域を決めるものでございますから、現状に関わらず、区域の指定はできるものでございます。

【会長】： よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。

岡委員： 2点確認ですが、1点目が北側にある便益施設と書いてあるものは何かとい

うことと、2点目が今回の拠点文化施設が南側に移動することで南西側にあるちょっと小さめの建物に近づくように思いますが、方角的にあまり日照等の影響はないのかもしれませんが、周辺のこの土地の所有者などから何か意見が出ていたりしないのか。あと今の位置のほうは川と公園の横なので周りの建物には影響はあまりないように思いますが、なぜこちら側に移転されることになったのかというところを2点確認させてください。

【みどり政策課長】： まず、公園の北側の便益施設につきましては、事業者からレストランの提案がっております。

次に、拠点文化施設が南側に位置することになったことについてですが、現在、周辺の住民から特にご意見等は頂いておりません。また、なぜ移転するのかにつきましては、市民会館を稼働させながら、今回、再配置を考えておりますので、まず、新たな拠点文化施設を整備し、南側の公園の区域の再整備を行い、その後、市民会館を更地にして公園にするという、そういった事業スキーム取っているものでございます。

【会長】： ほかにいかがでしょうか。

それでは、質問が出尽くしたということで、この議案第4号「公園の変更」につきましては、いろいろご意見はございましたが、案のとおり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。それでは、議案第4号につきましては原案どおり承認ということにさせていただきます。

以上で本日の審議会は終了させていただきます。

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す。現在の委員の皆様におかれましては、平成30年6月5日から令和2年6月4日までの2年間の任期となっており、今回が最後の審議会になります。

そこで、会長のほうから一言ご挨拶をいただければと思います。よろしくお願いたします。

【会長】： 大変人口が増えていく中で、将来のことを考えながら、審議しなければいけませんし、また、あと10年以上たてば、人口も落ち着いて減っていくというような両方のことを考えなきゃいけない、大変難しい市の審議会だと思

ます。

いろいろと活発に議論いただきまして、ありがとうございました。また、スムーズな進行にもご協力いただきまして、大変感謝申し上げます。

本市がこれからまた次の10年、次の100年に向けてしっかり発展することを祈りまして、これで会長の挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。（拍手）

【都市計画課長】： ありがとうございます。

それでは最後に、【住宅都市局長】より一言ごあいさつ申し上げます。

【住宅都市局長】： 先ほど都市計画課長が申しあげましたとおり、今期の委員の皆様方の任期の中で、本日が最後ということでございます。一言お礼の言葉を申し上げさせていただきます。

この2年間の間で5回の審議会と、件数にしまして26件の都市計画案件についてご審議を賜りました。委員の皆様方にはそれぞれのお立場で貴重なご意見をいただきまして、大変有意義なご意見を賜っております。

今後とも、福岡市のまちづくりは続いてまいります。【会長】をはじめといたしまして、ぜひ引き続きご指導、ご助言を賜りますようよろしくお願いいたします。

【都市計画課長】： ありがとうございます。

それでは最後に、事務局からになりますが、次回の令和2年度第2回都市計画審議会につきましては8月に開催する予定といたしておりますので、日程の調整を6月上旬に行わせていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、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。どうもありがとうございました。

（閉会 午後3時45分）