

令和5年6月議会

福祉都市委員会 報告資料

1	専決処分（家賃滞納者）	…	1 頁
	報告第6号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について		
	報告第7号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について		
	報告第9号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について		
	報告第10号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について		
2	専決処分（不法占有者）	…	3 頁
	報告第8号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について		
3	福岡市都市計画マスタープランの改定について	…	6 頁
4	福岡市都市交通基本計画の改定について	…	14 頁
5	福岡市緑の基本計画の改定について	…	25 頁
6	マンション長寿命化促進税制に係る固定資産税の特例措置について	…	32 頁
7	宅地造成及び特定盛土等規制法に係る検討について	…	33 頁

令和5年6月26日

住 宅 都 市 局

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第6号及び第7号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について

市営住宅に係る家賃滞納者及び連帯保証人（表1）又は家賃滞納者（表2）に対し、住宅の明渡しと滞納家賃等の支払いを求めるため訴えを提起することについて、訴えの相手方ごとに専決処分した。

表1（報告第7号）

	訴 え の 相 手 方	明渡し対象住宅	滞 納 家 賃 総 額	住 宅 明 渡 し 請 求 日	専 決 処 分 年 月 日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。		円 112,100	令和5年 3月1日	令和5年 6月5日
2			164,400	令和5年 3月1日	令和5年 6月5日
3			93,270	令和5年 3月29日	令和5年 6月5日

表2（報告第6号）

	訴 え の 相 手 方	明渡し対象住宅	滞 納 家 賃 総 額	住 宅 明 渡 し 請 求 日	専 決 処 分 年 月 日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。		円 111,096	令和5年 1月28日	令和5年 6月5日
2			304,606	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日
3			126,919	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日
4			208,839	令和5年 1月28日	令和5年 6月5日

○和解に関する専決処分について

報告第9号及び第10号 市営住宅に係る和解に関する専決処分について

市営住宅に係る家賃滞納者のうち、滞納家賃等の納付の意思があると認められる者（表3）又は訴えの提起に至ったが弁論終結までに滞納家賃等を全額納付したもの（表4）と和解することについて、和解の相手方ごとに専決処分した。

表3（報告第9号）

	和 解 の 相 手 方	明渡し対象住宅	滞納家賃 総 額	住 宅 明 渡 し 請 求 日	専 決 処 分 年 月 日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載しておりません。		円 109,309	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日
2			146,400	令和5年 3月29日	令和5年 6月5日
3			148,735	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日
4			169,083	令和5年 1月28日	令和5年 6月5日
5			103,896	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日
6			98,129	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日
7			440,322	令和5年 1月28日	令和5年 6月5日
8			148,200	令和5年 3月1日	令和5年 6月5日
9			151,200	令和5年 3月1日	令和5年 6月5日
10			195,193	令和5年 3月29日	令和5年 6月5日
11			83,429	令和4年 12月29日	令和5年 6月5日

表4（報告第10号）

	和 解 の 相 手 方	明渡し対象住宅	滞納家賃 総 額	住 宅 明 渡 し 請 求 日	専 決 処 分 年 月 日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載しておりません。		円 123,413	令和4年 4月29日	令和5年 3月3日

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第8号 市営住宅に係る訴えの提起に関する専決処分について

市営住宅に係る不法占有者（表5）に対し、住宅の明渡等を求めるため訴えを提起することについて、専決処分した。

表5（報告第8号）

	訴 え の 相 手 方	明渡し対象住宅	不法占有 認定日	概 要	専決処分 年 月 日
1	※福岡市情報公開条例に定める非公開情報と認められる恐れのある情報については、掲載していません。		令和2年 8月11日	相手方は、本件住宅の入居者の死亡により本件住宅の明渡義務を相続した者であるが、当該義務を履行せず、不法に占有したものの。	令和5年 6月5日

○以上報告第6号ないし第10号について地方自治法第180条第2項の規定により報告する。

令和5年6月16日

福岡市長 高 島 宗一郎

令和4年度 市営住宅の管理に関する専決処分等の状況

専決処分の状況

※令和5年2月末時点

(単位:件)

議会報告		訴えの提起			起訴前の和解	訴訟上の和解	合 計
		家賃滞納	不法占有等	計			
令和4年度	4年6月	7	1	8	10	2	20
	4年9月	1	4	5	12	0	17
	4年12月	1	3	4	4	0	8
	5年2月	0	5	5	7	0	12
	合 計	9	13	22	33	2	57

訴えの提起の専決処分を行った者のその後の状況

※令和5年5月末時点

(単位:件)

議会報告		合計	提訴前退去	提訴				提訴 準備中
				判決	訴訟上 の和解	取下 (退去)	裁判中	
令和4年度	4年6月	8(1)	1(1)	5	0	2	0	0
	4年9月	5(4)	1(1)	0	1	1(1)	2(2)	0
	4年12月	4(3)	1(1)	2(1)	0	0	1(1)	0
	5年2月	5(5)	0	0	0	0	0	5(5)
	合 計	22(13)	3(3)	7(1)	1	3(1)	3(3)	5(5)
				14(5)				

※()は不法占有等の件数で、内数。

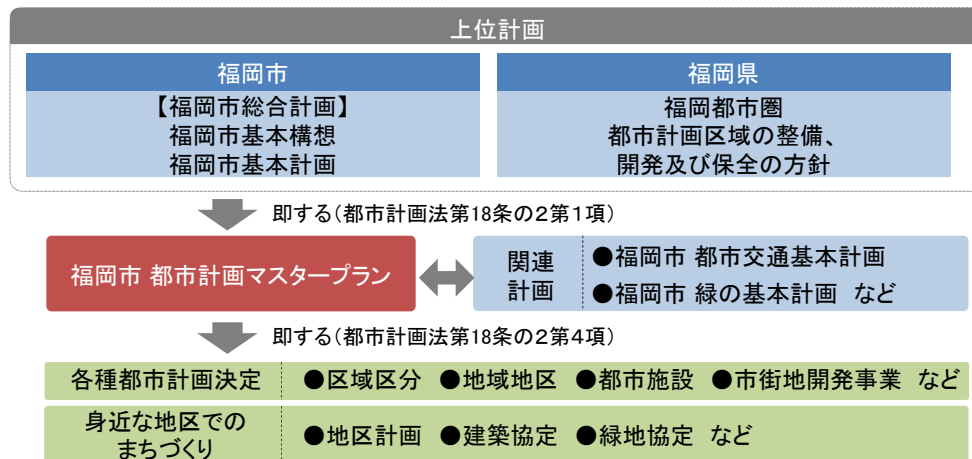
福岡市都市計画マスタープランの改定について

1. 趣旨・目的

都市計画マスタープランは、都市計画法に基づく市町村の都市計画に関する基本的な方針であり、現計画は平成26年5月に策定している。

計画策定から約10年が経過し、取り巻く社会情勢等に変化が生じていることなどを踏まえ、次期福岡市基本計画の検討に合わせて、都市計画マスタープランの改定に向けた検討に着手するもの。

■ 位置付け



2. 現計画の概要

■ 構成

全体構想

- 基本理念と基本方向
- 取組みの基本的な方針
- 将来の都市構造
- 部門別の基本的な方針
 - ・ 土地利用 ・ 交通体系 ・ みどり
 - ・ 景観 ・ 住宅市街地 ・ 環境都市
 - ・ 防災都市 ・ その他

区別構想

- 東区 ○ 博多区 ○ 中央区
- 南区 ○ 城南区 ○ 早良区
- 西区

地域別構想(都心部編)

- 対象エリア
- まちづくりの方向性 など

■ 基本理念と基本方向

豊かな自然環境と充実した都市機能を備えたコンパクトで持続可能な都市をめざして

基本理念1 交流を育み、都市の成長を図る都市づくり

交流 基本方向1 九州・アジアの交流拠点都市の形成

活力 基本方向2 都市の活力を牽引する都心部の機能強化

基本理念2 地域の特性を生かし、生活の質を高める都市づくり

活用 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

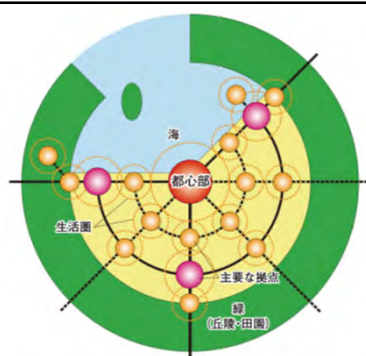
快適 基本方向4 高齢者をはじめ、すべての人が快適で住みやすい日常生活圏の形成

基本理念3 自然環境と共生し、安全・安心な暮らしができる都市づくり

環境 基本方向5 環境負荷の少ない都市空間の形成

安全 基本方向6 災害に強く安全な都市空間の形成

<コンパクトな都市の概念>



- 都心部を中心に海や山に囲まれ、空間的にまとまりのあるコンパクトな市街地が形成。
- 都心部や各拠点には、特性に応じて多様な都市機能が集積。
- 拠点間は放射環状型の道路や公共交通機関でネットワークされ、移動の円滑性が確保。

3. 取組状況

基本理念1 交流を育み、都市の成長を図る都市づくり

基本方向1 九州・アジアの交流拠点都市の形成

<取組みの基本的な方針>

- ◆ 九州・アジアにおける交流拠点の形成に向けた人流機能の強化
- ◆ 物流を支える広域交通ネットワークの強化
- ◆ 活力創造拠点などへの産業・研究開発機能の集積とアクセス性の向上

<主な取組状況>

- 福岡空港の機能強化〔国内線ターミナルビル再整備(R2.8開業)〕
- クルーズ船受入機能強化〔中央ふ頭西側岸壁整備(H30.9供用)〕
- 地下鉄七隈線の延伸〔天神南～博多(R5.3開業)〕
- 都市高速道路アイランドシティ線の整備〔R3.3開通〕
- 九州大学の統合移転〔H30.9完了〕 など



地下鉄七隈線延伸

基本方向2 都市の活力を牽引する都心部の機能強化

<取組みの基本的な方針>

- ◆ 都心部の機能強化と魅力づくり
- ◆ 都心部の活力を支える交通環境の改善
- ◆ 都心部の回遊性の向上
- ◆ 多様な主体との共働によるまちづくりの推進

<主な取組状況>

- 天神ビッグバン、博多コネクティッドの推進
- 都心循環BRTの運行〔H28～〕
- 都心回遊空間の創出〔はかた駅前通りなど〕
- エリアマネジメント団体との共働 など



天神明治通り地区

基本理念2 地域の特性を生かし、生活の質を高める都市づくり

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

<取組みの基本的な方針>

- ◆ 主要な拠点への適切な機能集積と強化
- ◆ 公共交通の機能強化と維持
- ◆ 拠点間交通基盤の強化

<主な取組状況>

- 土地区画整理事業の推進〔香椎駅周辺地区(R3.1完成)など〕
- 九州大学六本松キャンパス跡地のまちづくり〔複合施設開業(H29)など〕
- 駅前広場の整備〔高宮駅(H30)など〕
- 連続立体交差事業の実施〔雑餉隈駅付近(R4.8高架切替)〕



香椎駅周辺地区

基本方向4 高齢者をはじめ、すべての人が快適で住みやすい日常生活圏の形成

<取組みの基本的な方針>

- ◆ 少子高齢化に対応した都市づくり
- ◆ 地域の特性に応じた住環境・景観づくり
- ◆ 地域主体のまちづくりの積極的な取組み支援

<主な取組状況>

- バリアフリー化の推進
- 都市景観形成地区の指定〔承天寺通り地区(R2.3指定)〕
- 生活交通の確保〔オンデマンド交通社会実験等〕 など



オンデマンド交通社会実験

基本理念3 自然環境と共生し、安全・安心な暮らしができる都市づくり

基本方向5 環境負荷の少ない都市空間の形成

<取組みの基本的な方針>

- ◆ 自然環境の保全及び緑地の創出
- ◆ 地球に優しい交通環境の整備
- ◆ 低炭素型のまちへの転換

<主な取組状況>

- 公園の整備
- 自転車通行空間や駐輪場の整備
- 再生可能エネルギーの導入 など



水素ステーション（中部水処理センター）

基本方向6 災害に強く安全な都市空間の形成

<取組みの基本的な方針>

- ◆ 災害に強い都市基盤づくり
- ◆ 安全な建物への更新
- ◆ 安全な避難場所・避難路の確保
- ◆ アセットマネジメントの推進

<主な取組状況>

- 浸水対策の推進
- 建物の耐震化
- 無電柱化の推進 など



無電柱化（都市計画道路 堅粕箱崎線）

4. 近年における主な都市計画等の対応状況

拠点のまちづくり

都心部、広域拠点、活力創造拠点など、拠点の特性に応じたまちづくりを推進するため、都市計画を決定。

主な地区	都市計画の主な対応
都心部	地区計画を決定・変更（H25以降 6件）
香椎駅周辺地区	H9以降 土地区画整理事業・用途地域・地区計画等を決定 ⇒ R3 土地区画整理事業が完成
アイランドシティ	H10以降 区域区分・用途地域・道路・公園・地区計画等を決定

地域のまちづくり

地域の特性に応じたきめ細かなまちづくりを推進するため、土地区画整理事業などの計画的なまちづくりに合わせて都市計画を決定するとともに、良好な居住環境の保全・形成に向けた地域住民による建築協定の活用や、市街化調整区域における定住化促進に向けた区域指定型制度の活用などを実施。

主な地区	都市計画の主な対応	その他の主な対応	
九州大学六本松キャンパス跡地	H24 用途地域・地区計画等を決定 ⇒ H29 複合施設開業、H30 裁判所移転、R1 検察庁移転	建築協定	80地区
北原・田尻地区	H30 区域区分・用途地域・地区計画等を決定	区域指定型制度に基づく区域指定	11地区
橋本駅前地区	R2 区域区分・用途地域・土地区画整理事業・地区計画等を決定		
桜並木駅周辺地区	R4 用途地域・地区計画等を決定		

跡地のまちづくり

地域住民等と策定した「まちづくり構想」の実現などに向けて都市計画を決定。

主な地区	都市計画の主な対応
大名小学校跡地	H29 地区計画を決定 ⇒ R5 複合施設が開業
青果市場跡地	R2 地区計画を決定 ⇒ R4 複合施設が開業



青果市場跡地

交通体系づくり

都市交通基盤の強化のため、道路や都市高速鉄道を都市計画決定。

主な都市交通基盤	都市計画の主な対応
地下鉄七隈線延伸	H25 都市高速鉄道を決定 ⇒ R5 開業
都市高速道路 アイランドシティ線	H25 道路を決定 ⇒ R3 供用
都市高速道路 空港線延伸	R2 道路を決定
国道3号 博多バイパス立体化	R4 道路を変更（構造等）

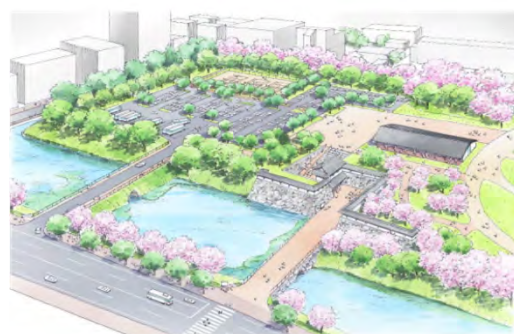


都市高速道路空港線・国道3号博多バイパス

みどりづくり

緑豊かなまちづくりのため、公園を都市計画決定。

主な公園	都市計画の主な対応
舞鶴公園	H26 都市計画変更決定 ⇒ 整備中
香椎浜中央公園	H28 都市計画変更決定 ⇒ H31 完成



福岡高等裁判跡地(セントラルパーク基本計画)

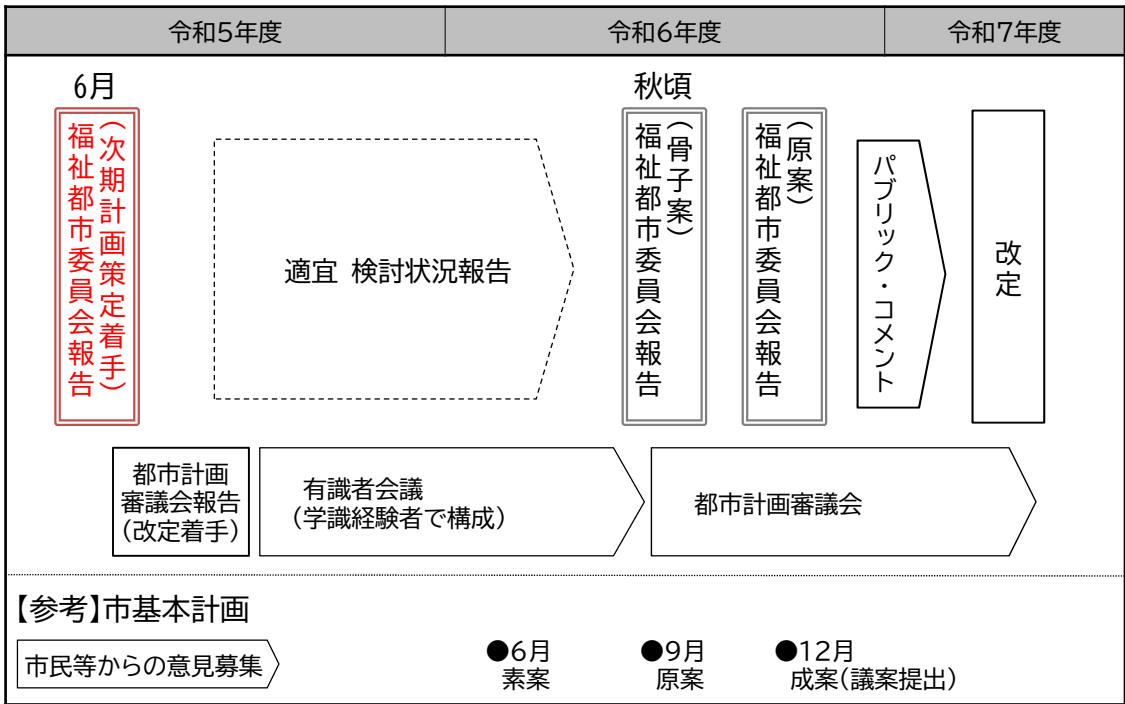
5. 主な社会情勢の変化等

- 超高齢社会の進展
- 広域交通拠点整備の進展
- 都心部等のまちづくりの進展
- 脱炭素社会に向けた社会的要請
- 自然災害の激甚化・頻発化
- デジタル化の進展
- 価値観・ライフスタイルの多様化 など

6. 今後の進め方

- 都市の現状や社会情勢等の変化などを踏まえるとともに、本市の将来を担う子どもなど、幅広い世代の市民や有識者、議会の意見等を伺いながら、福岡市の今後の都市づくりの指針となる都市計画マスタープランの検討を進めていく。

<今後のスケジュール（予定）>

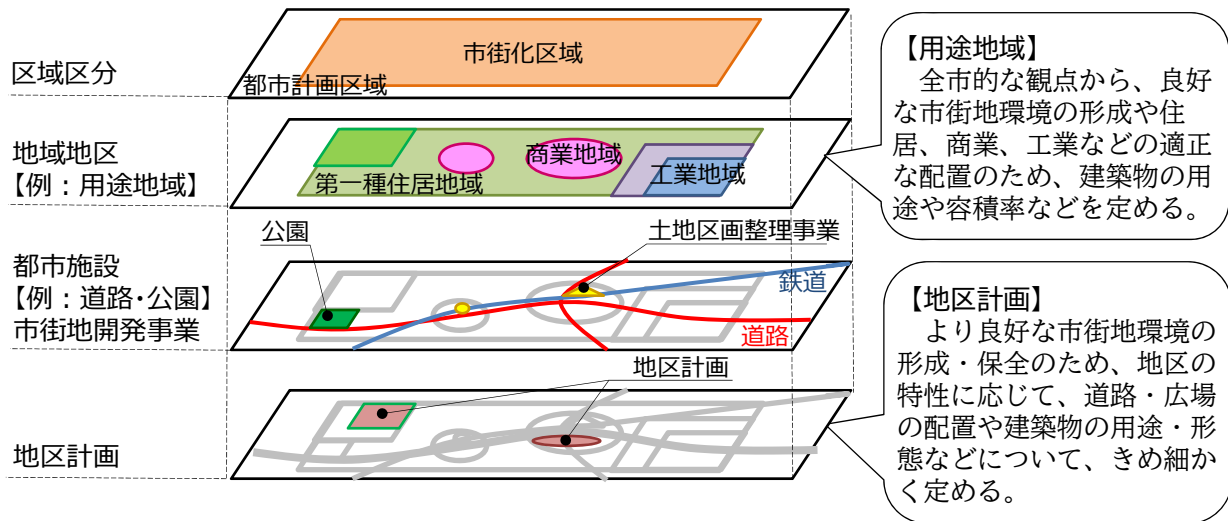


参考1 都市計画の状況

■ 都市計画マスタープランの役割

- ・都市計画に係わる施策を総合的かつ体系的に展開していくための指針
都市づくりの基本的な考え方、土地利用、道路・公園などの都市基盤施設などの方針を明らかにし、具体的な都市計画を定める際の総合的な指針とする。
- ・地域主体による地域の特性や課題に応じたまちづくりに向けての基礎
地域と行政の共働によるまちづくりの推進に向けて、地域の特性に応じたルールづくり（地区計画など）に活用する。

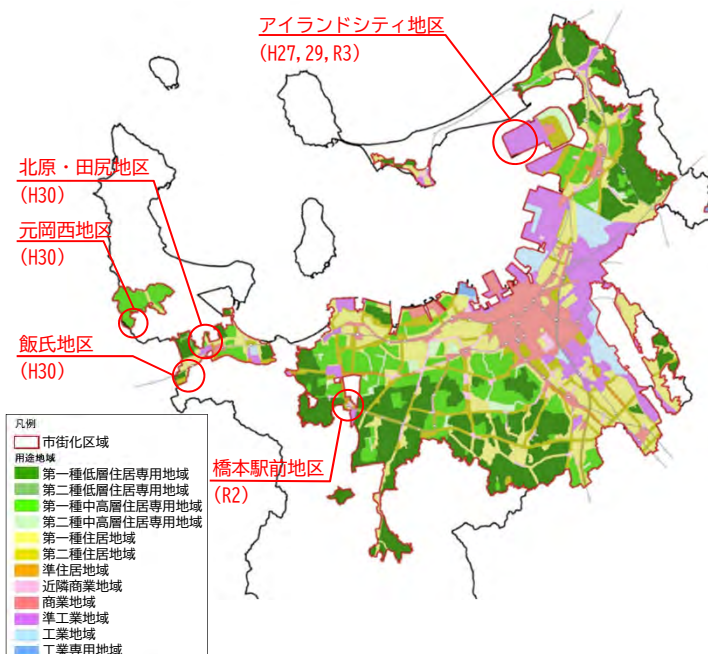
【参考】都市計画制度の構造



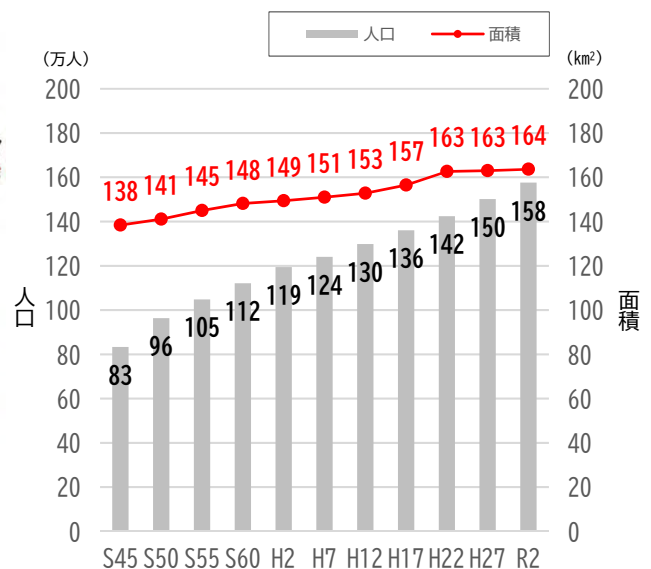
■ コンパクトな都市づくり

- ・市街化区域の拡大を必要最小限に抑え、空間的にコンパクトな市街地を形成。
- ・都心部や拠点などから周辺部にかけて「商業系地域から住居系地域へ」「高密度から低密度へ」段階的な市街地形成を誘導。
- ・都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。

◇用途地域の指定状況と近年の市街化区域への編入状況



◇市街化区域の人口と面積の推移



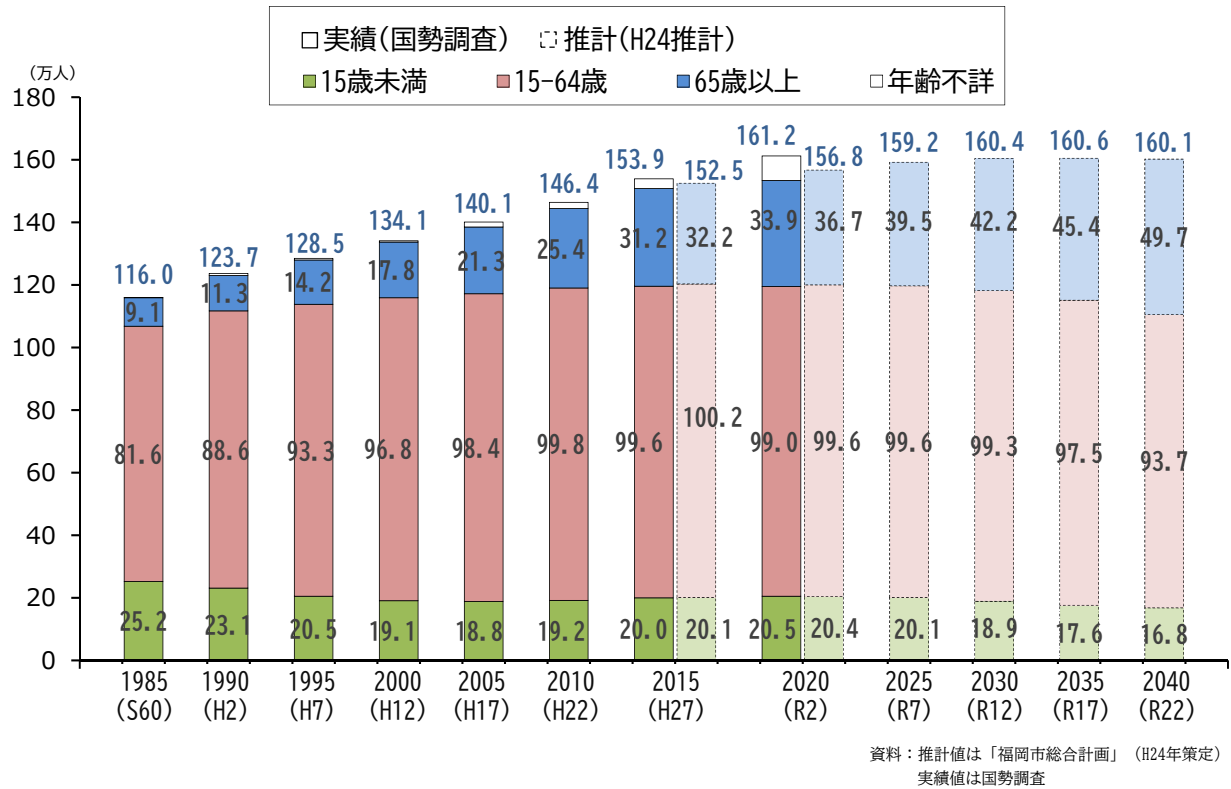
資料：国勢調査、都市計画基礎調査

参考2 主な社会情勢等の変化

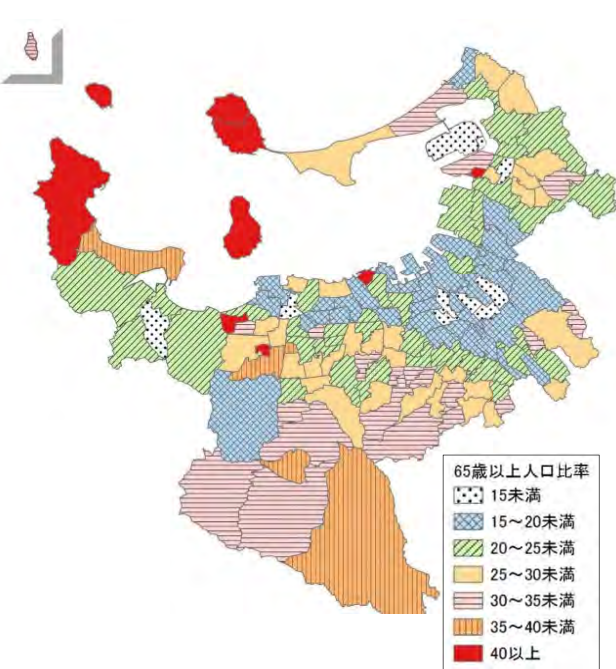
■人口

- ・総人口は平成24年の市推計値を上回るペースで増加しており、中でも65歳以上が増加。
- ・全市の高齢化率が約22%の中で、郊外部の高齢化率が高くなっている。
- ・都心部や拠点、鉄道沿線などを中心に人口密度が高くなっている。

◇人口

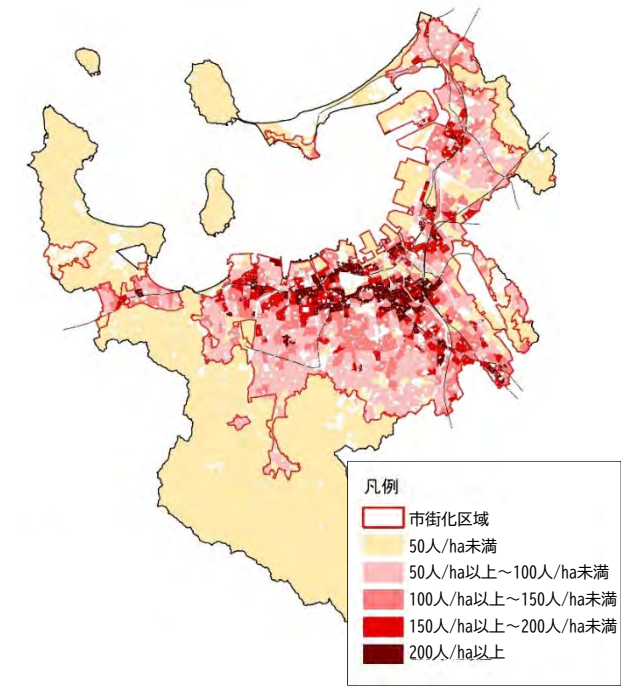


◇高齢化率



資料：福岡市人口ビジョン(R5.3)

◇人口密度



資料：国勢調査(R2)

■まちづくり

- ・充実した都市機能や豊かな自然環境が近接したコンパクトな都市。
- ・都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。

◇まちづくりの進展

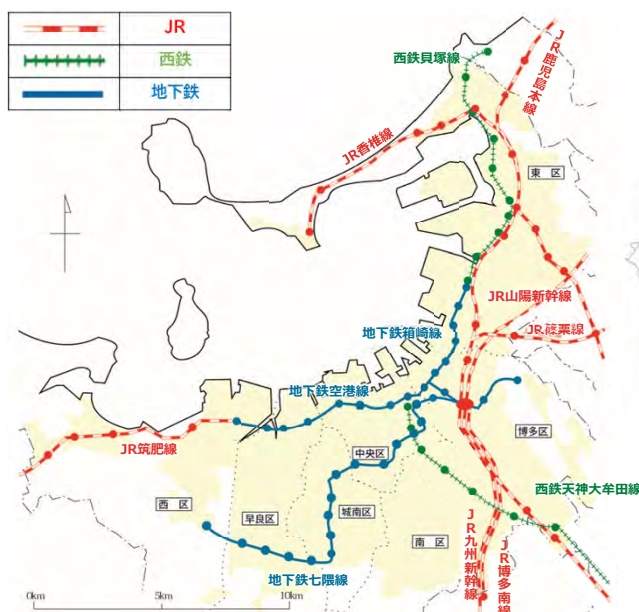


資料：土地区画整理事業の施行状況(福岡市)を基に作成。

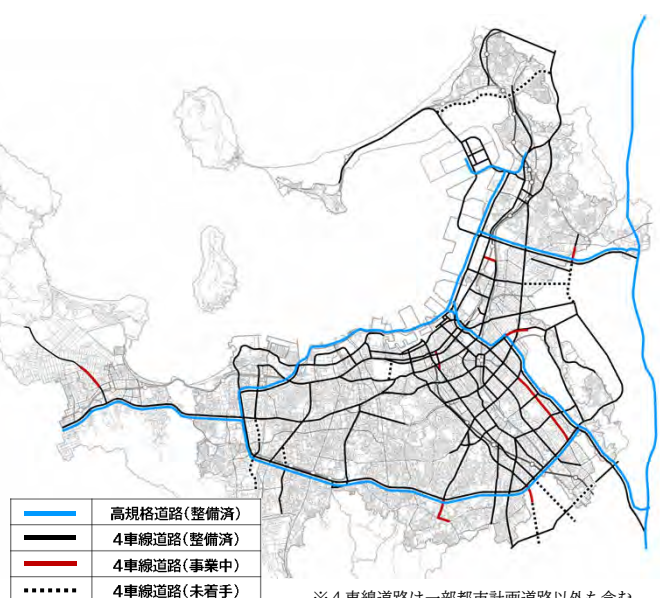
■交通体系

- ・鉄道やバスによる公共交通ネットワークが形成。
- ・福岡外環状道路や都市高速道路等による放射環状型の幹線道路ネットワークが形成。

◇鉄道ネットワーク



◇道路ネットワーク



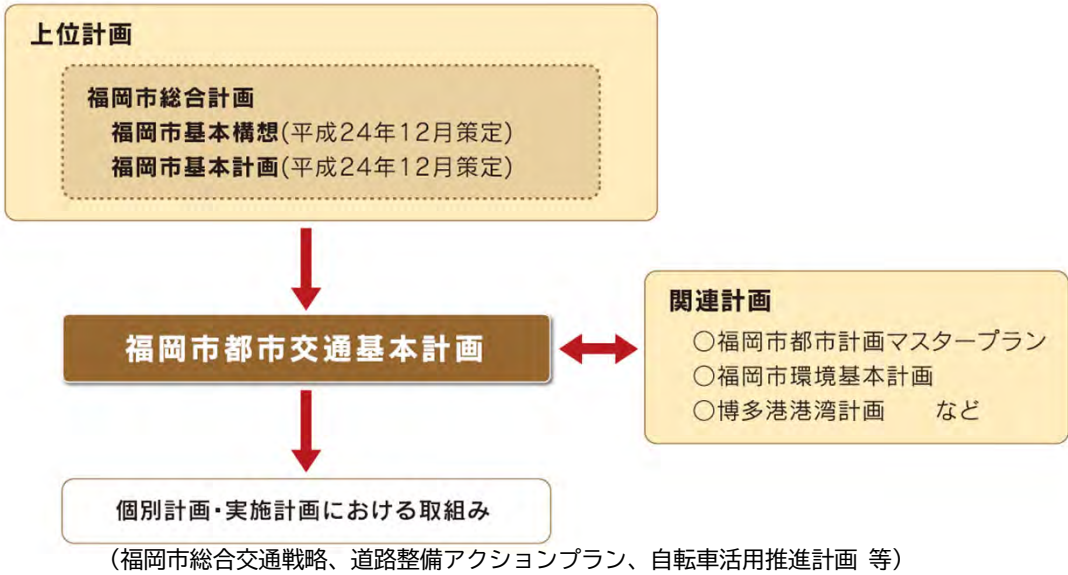
※ 4車線道路は一部都市計画道路以外も含む

1. 趣旨・目的

都市交通基本計画は、交通分野における基本理念や目標像を示すとともに、交通に関する取組みを進めていくにあたっての方針や主な施策を体系的にまとめた本市交通政策の基本的指針となるものであり、現計画は平成26年5月に策定している。

計画策定から約10年が経過し、取り巻く社会情勢等に変化が生じていることなどを踏まえ、次期福岡市基本計画の検討に合わせて、都市交通基本計画の改定に向けた検討に着手するもの。

■ 位置付け



2. 現計画の概要

■ 基本理念等

『人に安心、まちに活力、地球にやさしい』
～コンパクトで持続可能なユニバーサル都市・福岡を支える交通～

【 目標像 】	【 施策の基本的な方針 】
目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する 総合交通体系	方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進 方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成
目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで 誰もが安全・安心な交通	方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり 方針4 地域特性に応じた生活交通の確保 方針5 災害に強い交通体系の実現
目標像Ⅲ 環境にやさしい交通	方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進 方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり 方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進
目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える 交通	方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上 方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化
目標像Ⅴ 国内外からの広域的な 人流・物流を支える交通	方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成 方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化 方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすく使いやすい交通環境づくり

3. 施策の取組状況

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系

方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進

方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成

<主な取組状況>

- 地下鉄七隈線延伸〔R5.3開業〕
- 都心循環BRTの運行〔H28～〕
- 交通結節機能の強化
 - ・ 駅前広場の整備〔高宮駅(H30)等〕
 - ・ 鉄道駅とバス停の近接化〔六本松駅(H29、R2)等〕
- 公共交通の利用促進
 - ・ 商業施設と連携したパークアンドライド〔8施設〕
 - ・ 各種交通マネジメント施策
(転入者モビリティ・マネジメント 等)
- 都市高速道路延伸(アイランドシティ線)〔R3.3開通〕
- 幹線道路ネットワークの形成
 - ・ 学園通線〔H30供用(4車線)〕 長尾橋本線〔H29供用(飯倉工区)〕
屋形原須玖線〔R3供用〕 野間屋形原線〔H29着手〕等

◇地下鉄七隈線延伸



◇駅前広場(高宮駅)



目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり

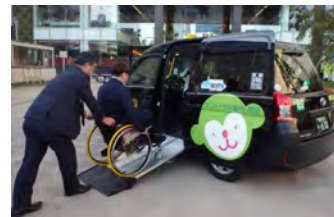
方針4 地域特性に応じた生活交通の確保

方針5 災害に強い交通体系の実現

<主な取組状況>

- バリアフリー化の推進
 - ・ 公共交通のバリアフリー化の促進
(鉄道駅、ノンステップバス、ユニバーサルデザインタクシー)
 - ・ 道路のバリアフリー化の推進
- バス停におけるベンチ・上屋の設置
 - ・ ベンチプロジェクトの推進
- 道路の歩車分離の推進
- 生活交通の確保
 - ・ 生活交通条例に基づく休廃止対策等
 - ・ オンデマンド交通社会実験〔R4～〕
- 無電柱化の推進

◇ユニバーサルデザインタクシー



◇ベンチプロジェクト



◇オンデマンド交通社会実験



目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

- 方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進
- 方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり
- 方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進

<主な取組状況>

- 公共交通の利用促進【再掲】
- 自転車通行空間や駐輪場の整備
- 道路交通の円滑化
 - ・ 西鉄天神大牟田線 連続立体交差事業〔R4.8高架切替〕

◇自転車通行空間



若久通り

◇西鉄天神大牟田線 連続立体交差事業



目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

- 方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上
- 方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化

<主な取組状況>

- 地下鉄七隈線延伸〔R5.3開業〕【再掲】
- 都心循環BRTの運行〔H28～〕【再掲】
- 快適で高質な都心回遊空間の創出
 - ・ はかた駅前通りの道路整備〔R5.3〕
 - ・ 西中洲地区の石畳整備〔一部区間完了〕
- 自転車通行空間や駐輪場の整備【再掲】
- 公共交通利用促進による駐車台数の低減〔H29条例改正〕
(附置義務条例の改正・運用)
- フリンジパークングの確保〔H31～〕

◇都心循環BRT



◇フリンジパークング



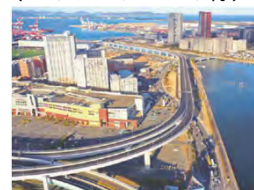
目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

- 方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成
- 方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化
- 方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすく使いやすい交通環境づくり

<主な取組状況>

- 都市高速道路延伸（アイランドシティ線）〔R3.3開通〕【再掲】
- クルーズ船受入機能強化
 - ・ 中央ふ頭西側岸壁整備〔H30.9供用〕
- 福岡空港の機能強化
 - ・ 平行誘導路二重化〔R2.1供用〕
- 多言語表示など交通関連情報の充実・強化
- 訪日外国人向け公共交通1日乗車券（FUKUOKA TOURIST CITY PASS）の販売

◇都市高速道路延伸
(アイランドシティ線)



◇FUKUOKA TOURIST CITY PASS



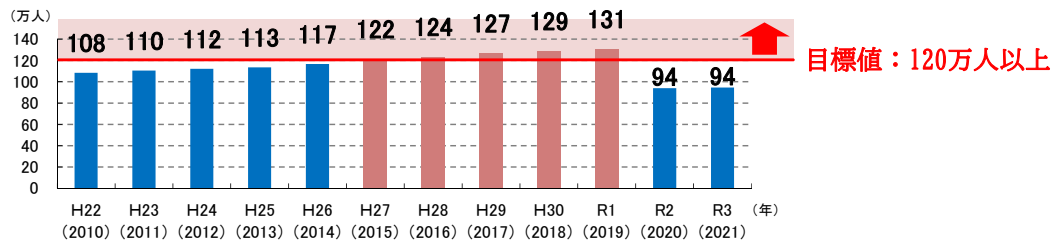
4. 主な成果指標の達成状況

※全成果指標については、P20(参考1)を参照

目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系

<1日あたりの鉄道・バス乗車人員>

- ・令和元年時点で約131万人となっており、目標値である120万人を上回っている。
- ※新型コロナウイルスの影響により、最新値は94万人に減少。



目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通

<鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)>

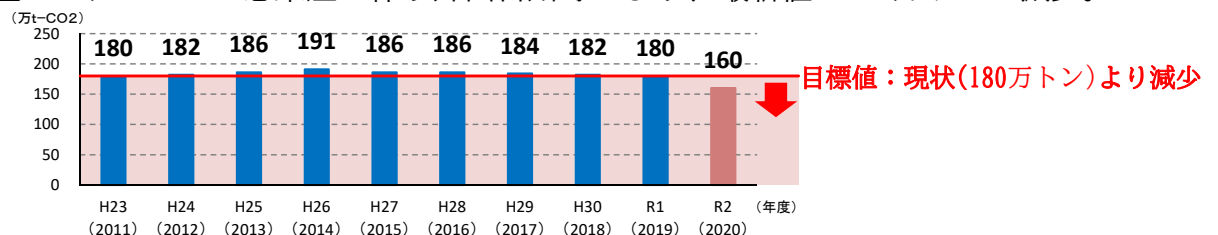
※1日当たりの平均利用者数3,000人以上の駅

- ・令和元年度時点で対象駅全て(64駅)のバリアフリー化が完了。

目標像Ⅲ 環境にやさしい交通

<自動車からの二酸化炭素排出量>

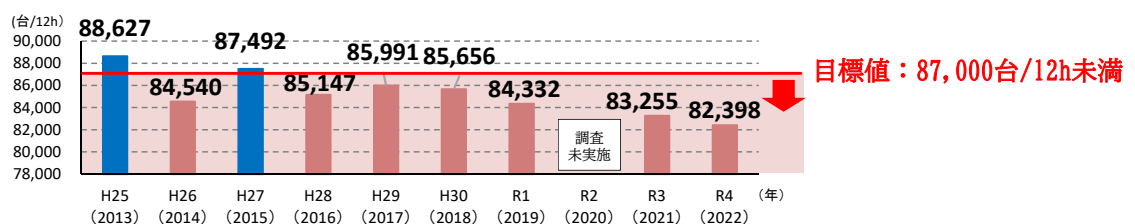
- ・「現状値より減少」を目標値とした二酸化炭素排出量は、策定時から横ばいとなっている。
- ※新型コロナウイルス感染症に伴う外出自粛等により、最新値は160万トンに減少。



目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通

<都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数>

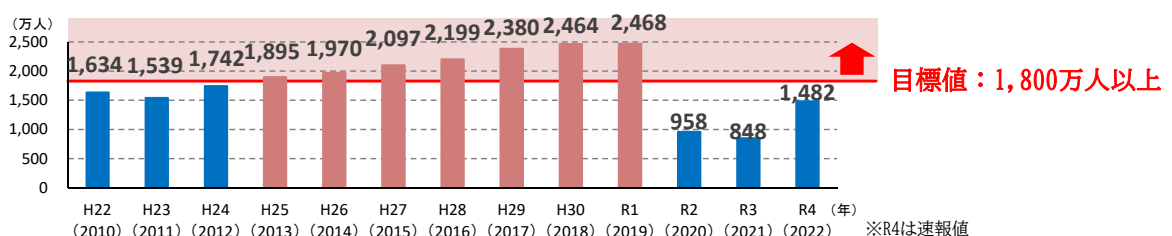
- ・都心部への自動車流入台数は減少傾向にあり、令和4年時点で82,398台と、目標値の87,000台未達を達成。



目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通

<福岡空港乗降客数>

- ・令和元年時点で約2,468万人となっており、目標値である1,800万人を上回っている。
- ※新型コロナウイルスの影響により、近年減少していたが、令和5年3月時点では、令和元年同月比で、国内線はほぼ同水準、国際線は7割程度まで回復。



5. 考慮すべき主な社会情勢の変化等

■社会情勢等の変化

<人口>

- 超高齢社会の進展
- インバウンドなど交流人口の増加

<まちづくり>

- 都心部や拠点などにおける地域特性に応じたまちづくりの進展

<社会経済情勢>

- コロナ禍からの社会経済活動正常化の進展
- 脱炭素社会に向けた社会的要請
- 義務的経費の増加

■交通の現状

<人の動き>

- 自動車利用割合の減少
- 公共交通利用者数の増加
- 生活圏の移動に対するニーズの高まり

<交通基盤・サービス>

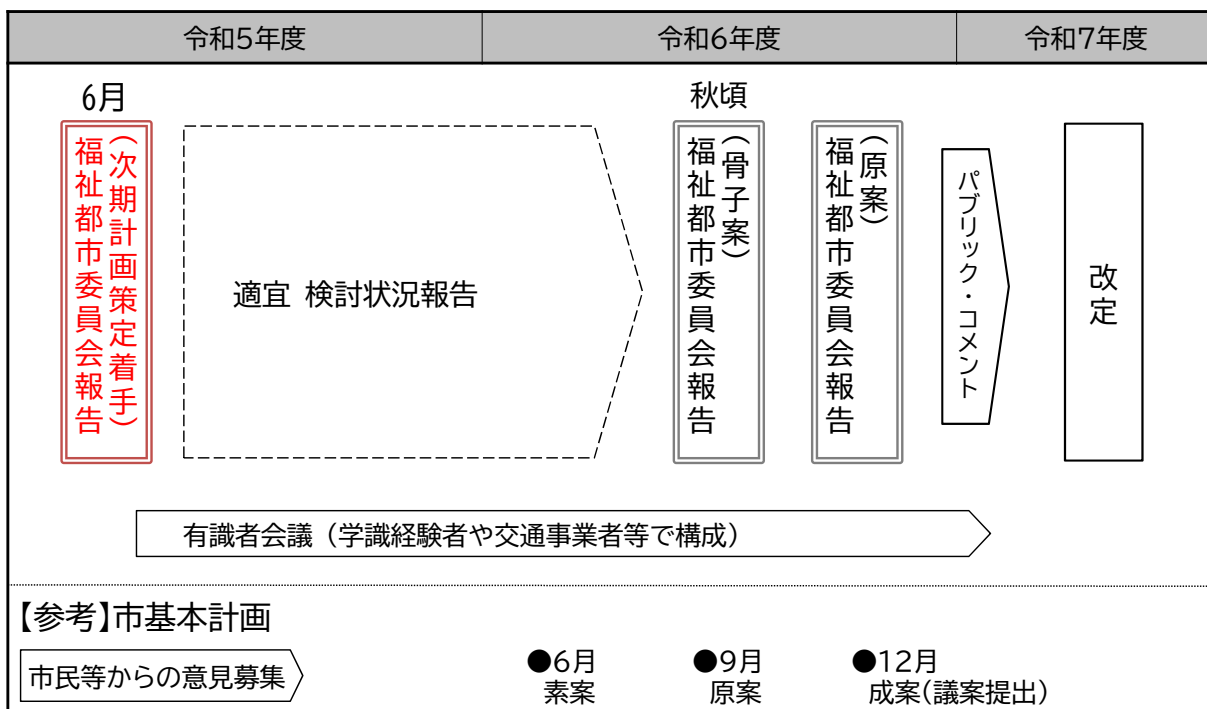
- 地下鉄七隈線延伸、都市高速道路延伸など交通基盤整備の進展
- 公共交通の担い手の減少
- 新たなモビリティサービスの活発化

※主な社会情勢の変化等についてはP21(参考2)参照

6. 今後の進め方

- 社会情勢等の変化などを踏まえるとともに、市民や有識者、議会の意見を伺いながら、コンパクトな都市という強みも活かせる交通ネットワークや持続可能な生活交通の確保など、福岡市の将来の交通のあり方について検討を進めていく。

【今後のスケジュール（予定）】



参考1 成果指標一覧

<成果指標一覧>

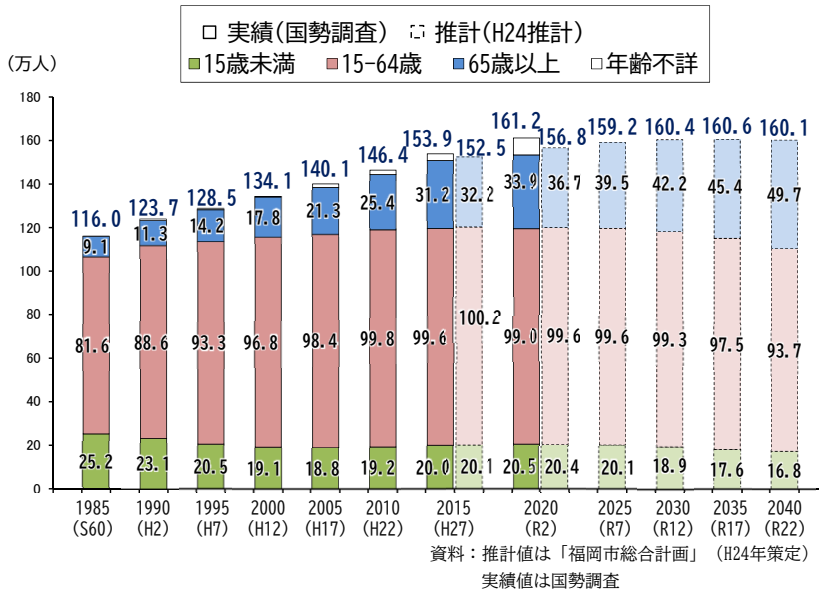
成果指標	初期値（年次）	目標値（年次）	最新値	備考
目標像Ⅰ 都市の骨格を形成する総合交通体系の構築				
方針1 公共交通を主軸とした総合交通体系づくりの推進				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	94万人 (2021年)	2019年:131万人
○鉄道やバスなどの公共交通が便利だと感じる市民の割合	77.4% (2012年)	現状維持(80%程度を維持) (2022年度)	83.7% (2022年度)	
方針2 都市の骨格となる幹線道路ネットワークの形成				
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	82,398台/12h (2022年)	
○主要放射環状道路の整備率	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
目標像Ⅱ 子どもから高齢者まで誰もが安全・安心な交通				
方針3 誰もが使いやすい安全、安心、快適な交通環境づくり				
○一日当たりの平均的な利用者数が3000人以上の鉄道駅のバリアフリー化(段差解消)	57駅 (2012年度)	60駅(対象駅全て) (2020年度)	64駅(対象駅全て) (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○重点整備地区内の生活関連経路のバリアフリー化	30.9km (2012年度)	41.7km (2020年度)	39.1km (2020年度)	R3.4国基本方針改定 R3.12市バリアフリー基本計画改定
○通学路における安全な歩行空間の確保度(歩車分離率)	56.7% (2011年)	70% (2022年度)	75.3% ※見込み (2022年度)	
方針4 地域特性に応じた生活交通の確保				
○生活交通の確保が必要な地域における新たな公共交通空白地の発生	- (2013年度)	0地域 (2022年度)	0地域 (2022年度)	
方針5 災害に強い交通体系の実現				
○無電柱化の整備率	84% (2012年度)	91% (2016年度)	93.4% (2020年度)	2016年度:88.6%
○主要放射環状道路の整備率【再掲】	83.7% (2012年度)	85.4% (2016年度)	87.8% (2021年度)	2016年度:85.8%
○自動車専用道路の整備延長【再掲】	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2022年度)	
○耐震補強が必要な鉄道高架駅	3駅 (2013年度)	0駅 (2022年度)	0駅 (2022年度)	
目標像Ⅲ 環境にやさしい交通				
方針6 環境にやさしい公共交通の利用促進				
○1日あたりの鉄道・バス乗車人員【再掲】	108.4万人 (2010年)	120万人 (2022年)	94万人 (2022年)	2019年:131万人
方針7 自転車、徒歩で移動しやすい交通環境づくり				
○自転車通行空間の10カ年の整備延長	0km (2012年度)	100km (2022年度)	51.9km ※見込み (2022年度)	
○自転車放置率	10.5% (2012年度)	10.0%以下 (2022年度)	1.3% (2022年度)	
○市民のマナーに対する満足度	29.4% (2011年)	60% (2022年度)	47.4% (2022年度)	
方針8 環境に配慮した道路交通施策の推進				
○市内(自動車部門)からの二酸化炭素排出量	180万t-CO2 (2011年度)	現状より減少 (2022年度)	160万t-CO2 (2020年度)	2019年度:180万t-CO2
目標像Ⅳ 活力ある都心部を支える交通				
方針9 都心拠点間の公共交通軸の形成と回遊性の向上				
○都心部の1日あたりの歩行者交通量	105,961人 (2011年)	113,000人 (2022年度)	83,904人 (2021年度)	2016年度:132,493人
方針10 公共交通の利便性向上と自動車交通の円滑化				
○都心部の駅における1日当たりの乗降人員	78万人 (2012年)	83万人 (2022年)	65万人 (2021年)	2019年度:96万人
○都心部の主要な幹線道路の自動車流入台数【再掲】	88,600台/12h (2013年)	87,000台/12h (2022年)	82,398台/12h (2022年)	
目標像Ⅴ 国内外からの広域的な人流・物流を支える交通				
方針11 広域的な人流・物流を支える広域道路ネットワークの形成				
○自動車専用道路の整備延長	68.1km (2013年度)	70.6km (2022年度)	70.6km (2022年度)	
方針12 陸・海・空の広域交通拠点の交通結節機能の強化や連携強化				
○外国航路船舶乗降人員	87万人 (2010年)	210万人 (2022年)	0.3万人 ※速報値 (2022年)	2019年:161万人
○福岡空港乗降客数	1,634万人 (2010年)	1,800万人 (2022年)	1,482万人 ※速報値 (2022年)	2019年:2,468万人
○博多港国際海上コンテナ取扱個数	85万TEU (2011年)	130万TEU (2022年)	89万TEU ※速報値 (2022年)	2019年:96万TEU
方針13 交流拠点都市にふさわしい分かりやすい使いやすい交通環境づくり				
○入込観光客数の自動車利用者の割合	27.8% (2012年)	26.0% (2022年)	27.8% (2021年)	

<主な社会情勢等の変化>

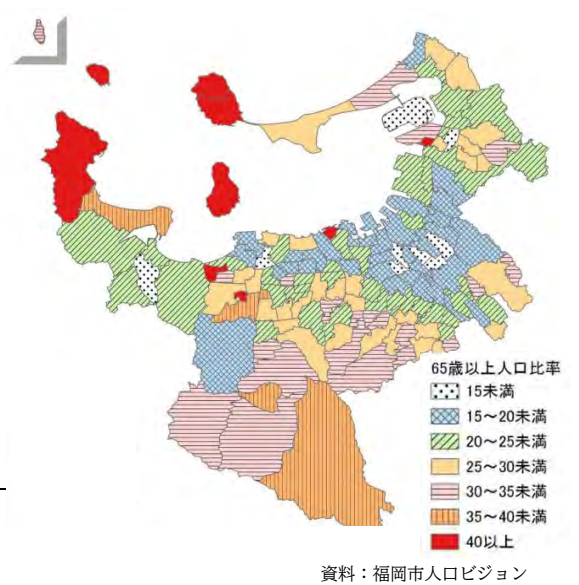
■ 人口

- ・総人口は平成24年の市推計値を上回るペースで増加しており、なかでも65歳以上が増加。
- ・全市の高齢化率が約22%の中で、郊外部の高齢化率が高くなっている。

◇人口構造の変化



◇高齢化率(2022年)



■ まちづくり

- ・充実した都市機能や豊かな自然環境が近接したコンパクトな都市。
- ・都心部や拠点などにおいて、地域の特性に応じたまちづくりを推進。

◇まちづくりの進展

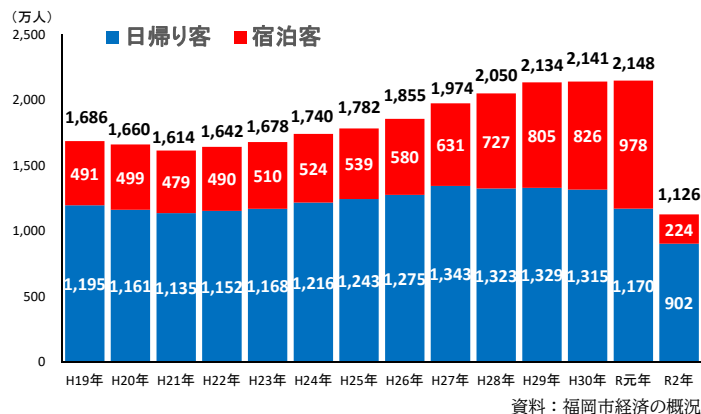


資料：土地区画整理事業の施行状況(福岡市)を基に作成。

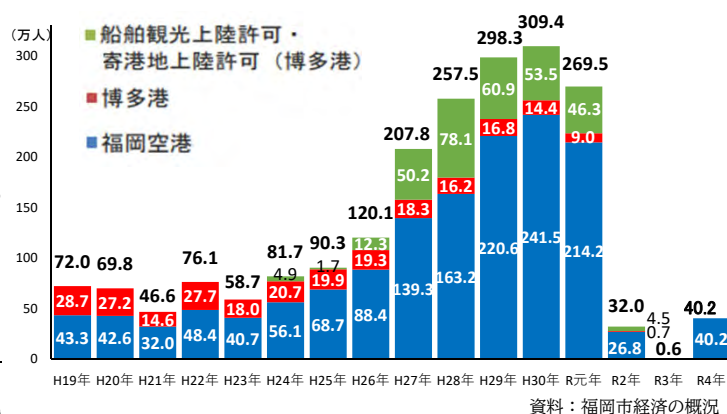
■ 交流人口

- ・福岡市を訪れる観光客や外国人入国者は増加していたが、新型コロナウイルスの影響により、令和2年以降、大きく減少。
- ・令和5年3月時点で、福岡空港の旅客数がコロナ前と比較して、国内線がほぼ同水準、国際線が7割程度となるなど、徐々に交流人口が回復しつつある。

◇入込観光客数の推移



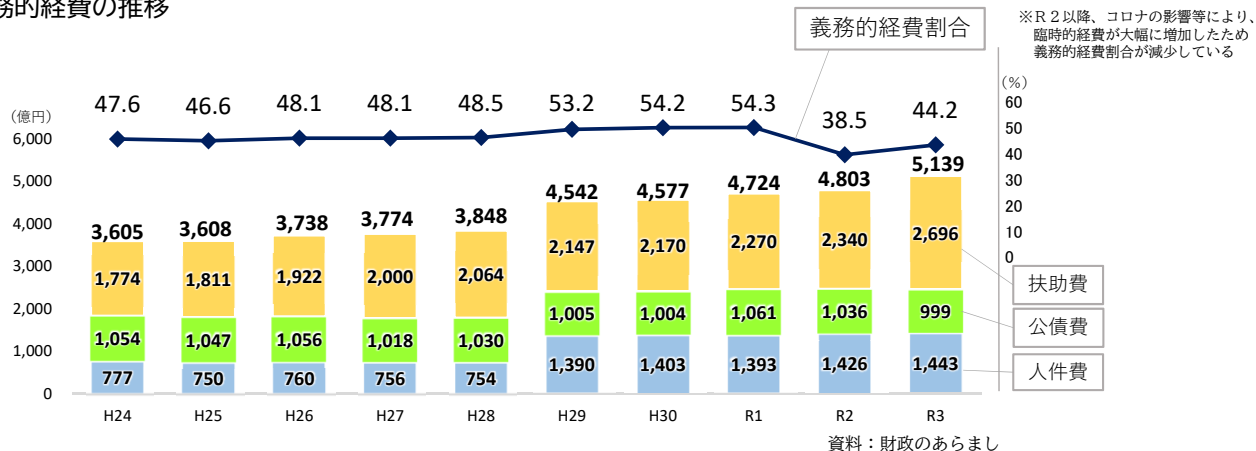
◇外国人入国者数の推移



■ 財政状況

- ・市予算において、扶助費などの義務的経費は増加傾向。

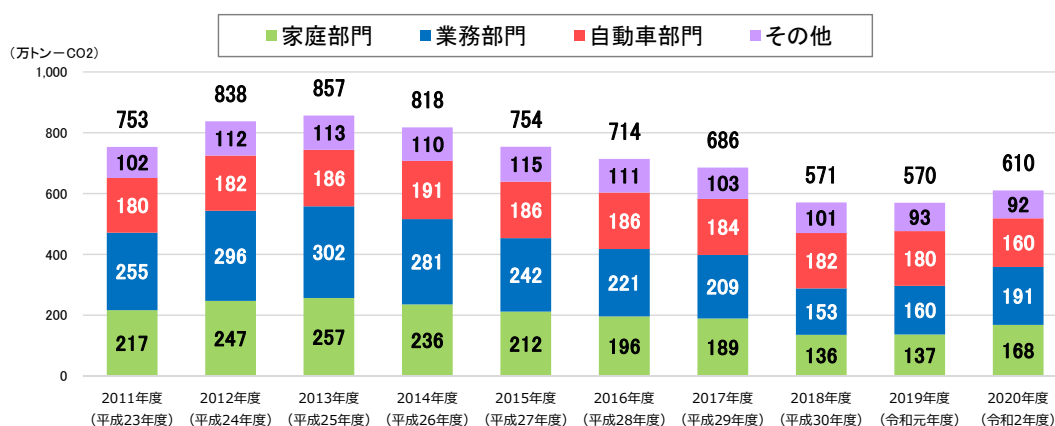
◇義務的経費の推移



■ 環境

- ・自動車部門における温室効果ガス排出量は横ばいで推移。

◇二酸化炭素排出量の推移（部門別）

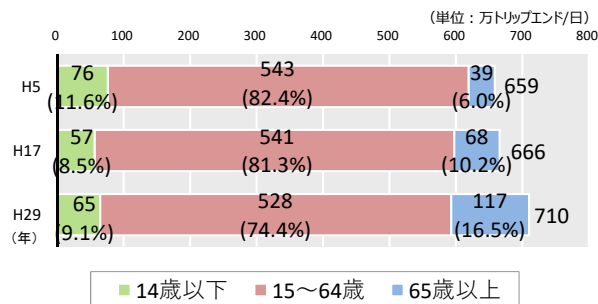


<交通の現状>

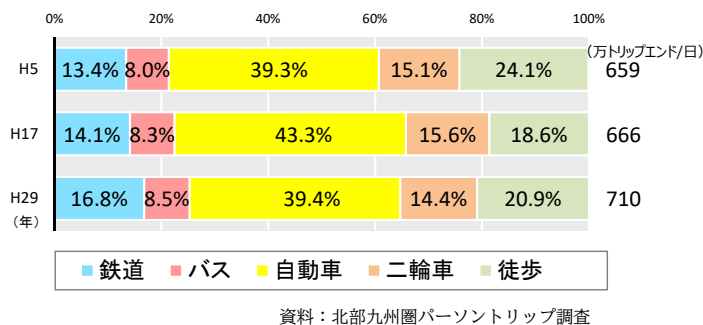
■ 人の動き

- ・人の動きは増加傾向にあるが、近年は、特に高齢者の動きが増加。
- ・平成29年度の調査では、鉄道やバスの割合が増加し、自動車利用割合が減少。

◇人の動きの変化



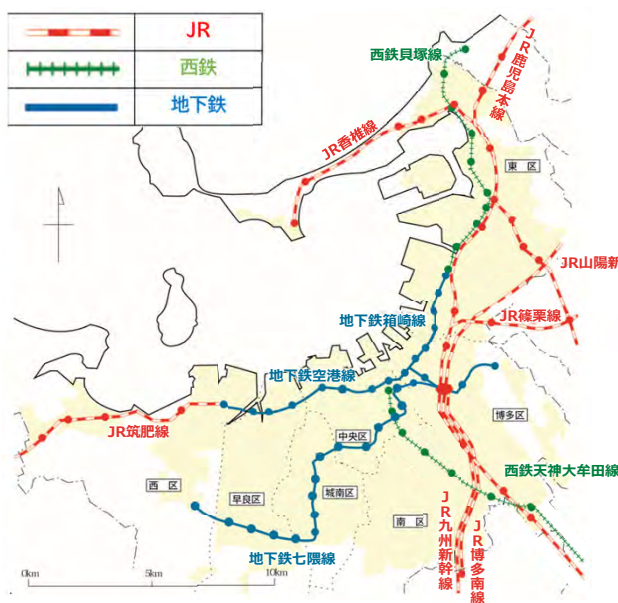
◇交通手段別の動きの変化



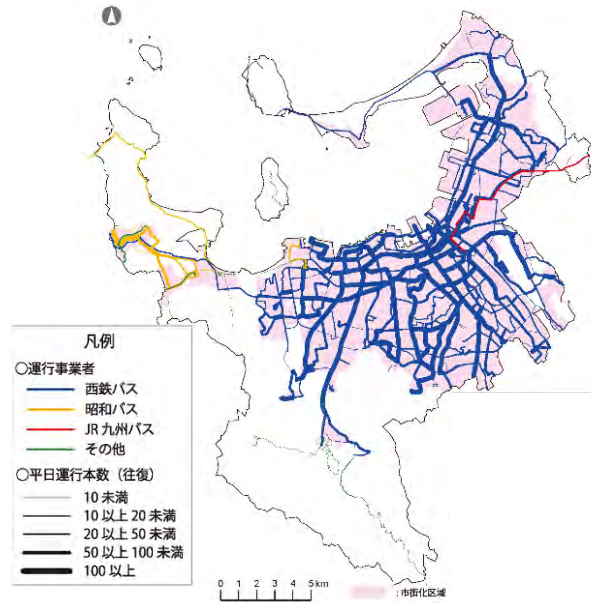
■ 公共交通ネットワーク

- ・鉄道やバスによる公共交通ネットワークが形成。
- ・公共交通が便利だと感じる市民の割合は8割を超えており、1日の鉄道・バス乗車人員は令和元年時点で約130万人を超えていたが、近年は新型コロナウイルスの影響により減少。
- ・高齢化の進展等により、バス運転士など公共交通の担い手が減少。

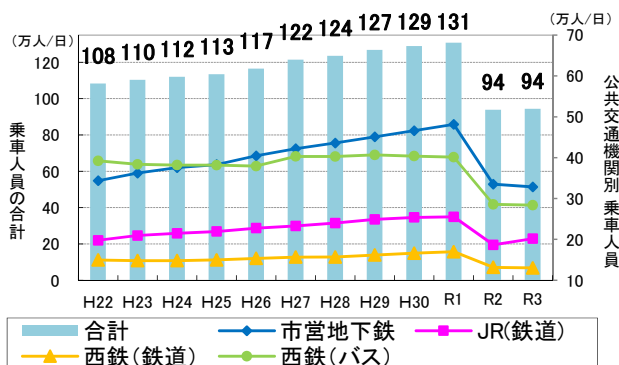
◇鉄道ネットワーク



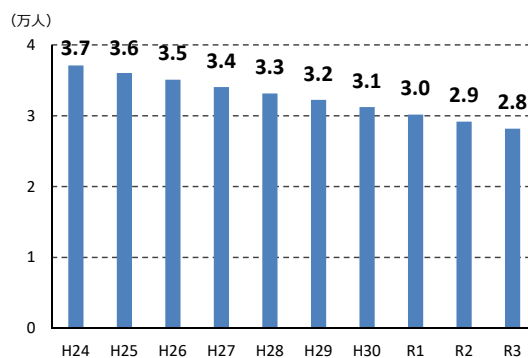
◇バスネットワーク



◇鉄道・バス乗車人員の推移



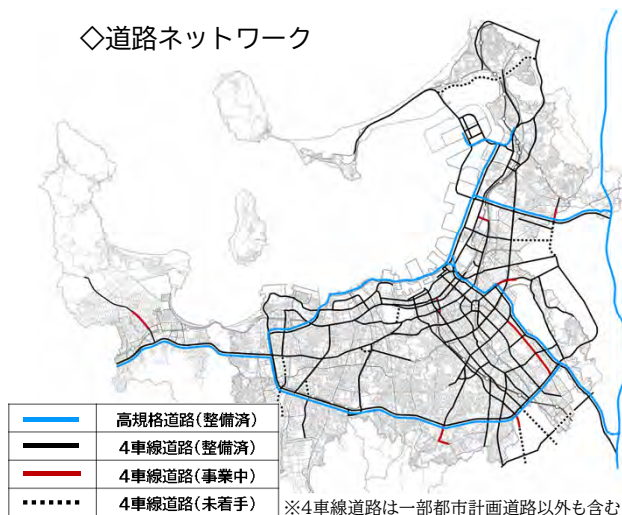
◇大型二種運転免許保有者の推移(福岡県)



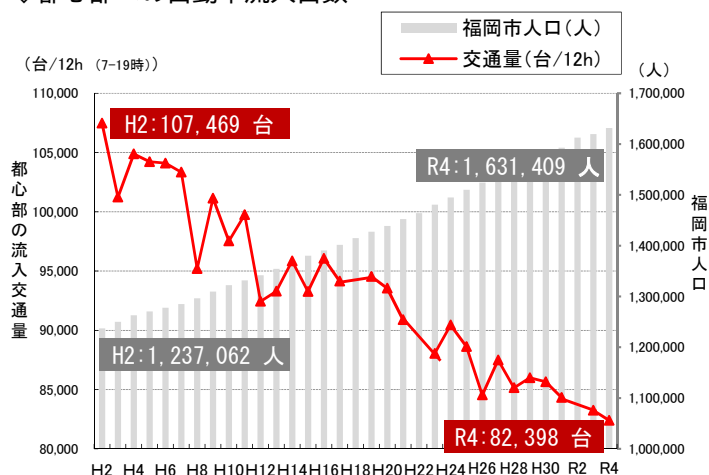
■ 道路交通

- ・福岡外環状道路や都市高速道路等による放射環状型の幹線道路ネットワークが形成。
- ・都心部への流入交通は減少傾向にあるものの、依然として局所的な交通混雑が発生。

◇道路ネットワーク



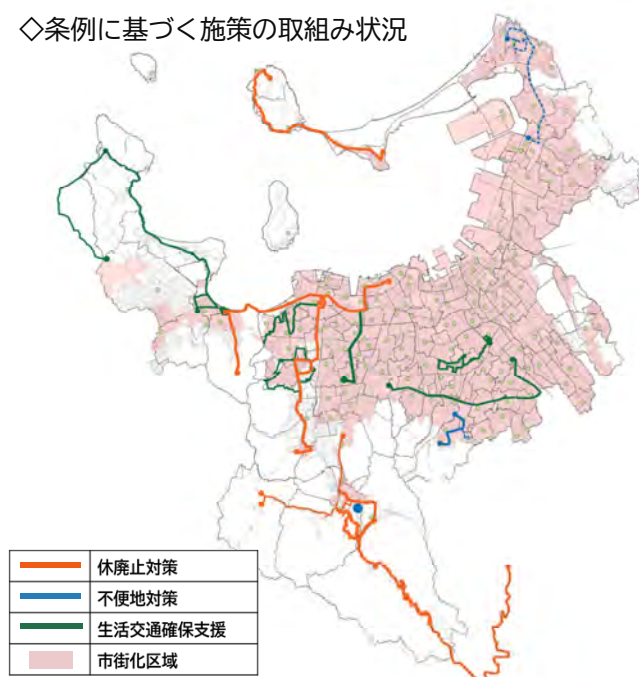
◇都心部への自動車流入台数



■ 生活交通の確保

- ・高齢化の進展などに伴い、生活交通確保の重要性が高まっている。
- ・生活交通条例に基づく休廃止対策等に取り組むとともに、持続可能な生活交通確保に向けた取組みの一つとして、オンデマンド交通を活用した社会実験に取り組んでいる。

◇条例に基づく施策の取組み状況



◇オンデマンド交通イメージ



◇オンデマンド交通社会実験



■ 新たなモビリティサービス

- ・MaaS、パーソナルモビリティ、シェアリングサービス、自動運転など、技術革新等を背景として新たなモビリティサービスの動きが活発化。

◇MaaS



資料：政府広報オンライン

◇シェアサイクル



資料：福岡市自転車活用推進計画

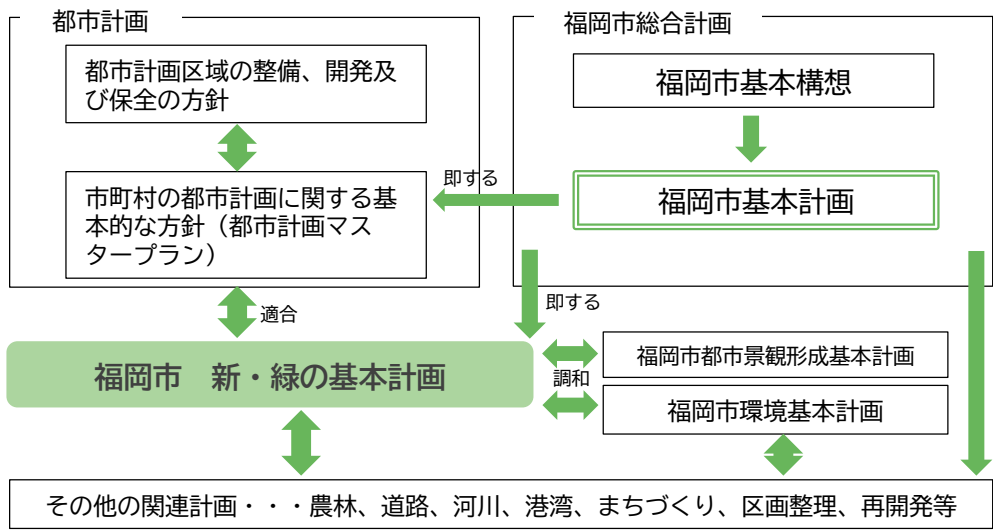
福岡市緑の基本計画の改定について

1. 趣旨・目的

緑の基本計画は、都市緑地法に基づく市町村の緑地の保全及び緑化の推進に関する基本計画であり、平成11年2月に当初計画を策定し、現計画は平成21年5月に策定している。

計画策定から約10年が経過し、取り巻く社会情勢等に変化が生じていることなどを踏まえ、次期福岡市基本計画の検討に合わせて、緑の基本計画の改定に向けた検討に着手するもの。

■ 位置付け



2. 現計画の概要

■ 構成

第1部

福岡市の緑の現況と課題

第2部

基本理念と緑の将来像図

第3部

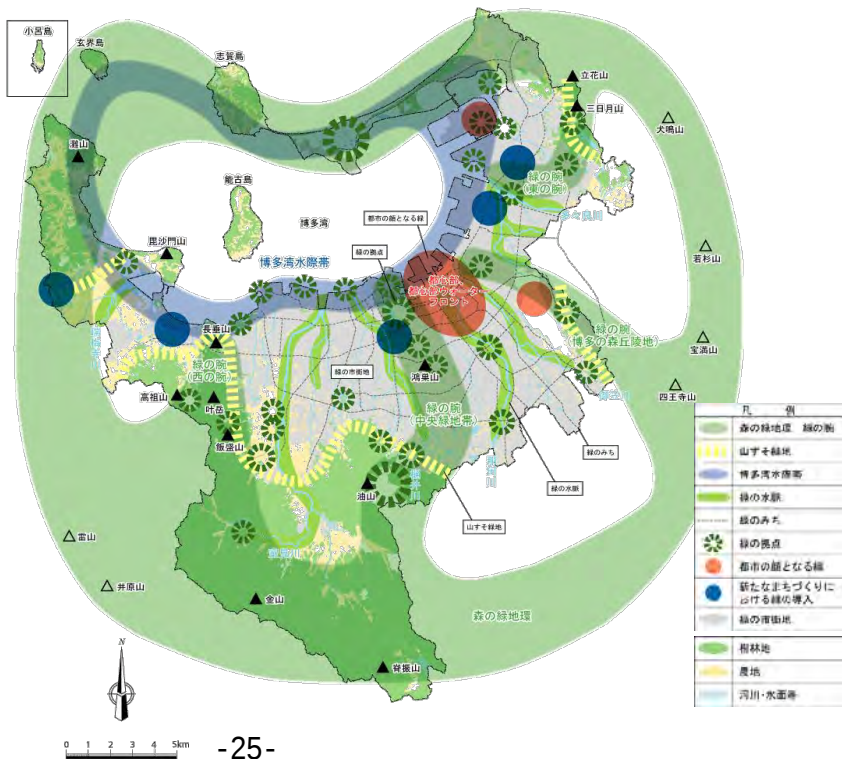
計画推進の基本方向と施策

第4部

計画の推進方策

■ 基本理念及び緑の将来像図

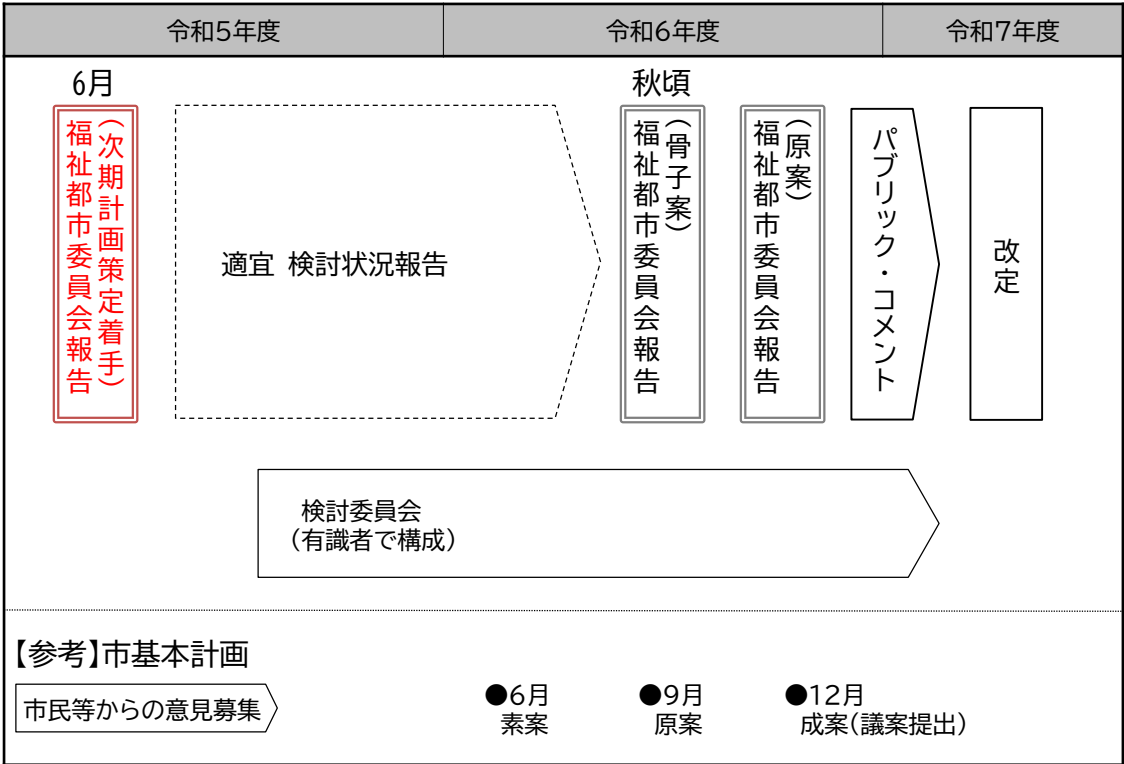
風格ある 緑豊かな 環境共生都市・福岡をめざして
～市民・地域・企業とともに～



3. 今後の進め方

○緑の現状や社会情勢等の変化などを踏まえるとともに、本市の将来を担う子どもなど、幅広い世代の市民や有識者、議会の意見等を伺いながら、福岡市の都市における緑地の保全及び緑化の推進の基本的指針となる緑の基本計画の改定に向けた検討を進めていく。

<今後のスケジュール（予定）>



■「福岡市新・緑の基本計画」の実績報告と改定について

住宅都市局 みどり政策課

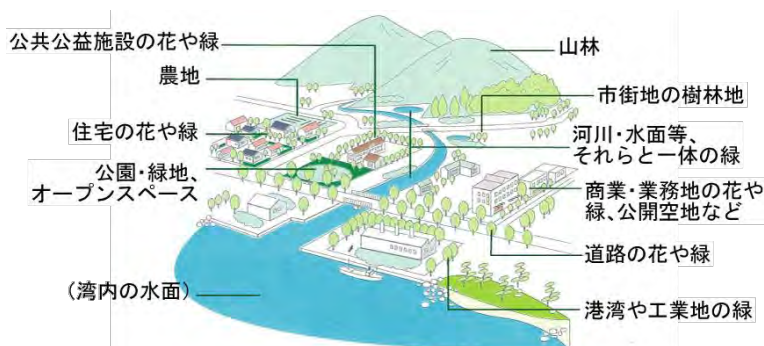
1 計画の概要

1-2 「福岡市新・緑の基本計画」における「緑」の定義と「緑の役割」

■「緑」とは

本計画で対象とする「緑」は、市域内に
おける以下のものである。

- 公園、森林、農地、河川・水面
- 道路や学校等の公共公益施設の樹木等の
緑地または緑被されたオープンスペース
- 民有地の樹木等の緑地または緑被された
オープンスペース



■「緑の役割」

緑は、人々の豊かな生活を生み出していくための多様な役割を担っており、
本市では、緑には大きく次の6つの役割が求められている。

都市環境の改善

- ・ヒートアイランド現象の緩和
- ・CO₂の吸収と酸素の供給、大気中の浮遊物の吸着
- ・雨水の保水機能、気候や水循環をコントロール

レクリエーションの場の提供

- ・ストレスや疲れを癒す散策
- ・休養、遊び、健康増進の場

生物の生息・生育環境の維持

- ・生態系を支える基盤
- ・多様な生物の生息地
- ・エコロジカルネットワークの形成

美しくやすらぎのある風景の形成

- ・都市景観に彩りやすらぎを与える
- ・原風景の形成

災害の防止、避難地の確保

- ・防風、防火
- ・土砂流出、崩壊防止
- ・洪水の緩和

歴史的風土の継承

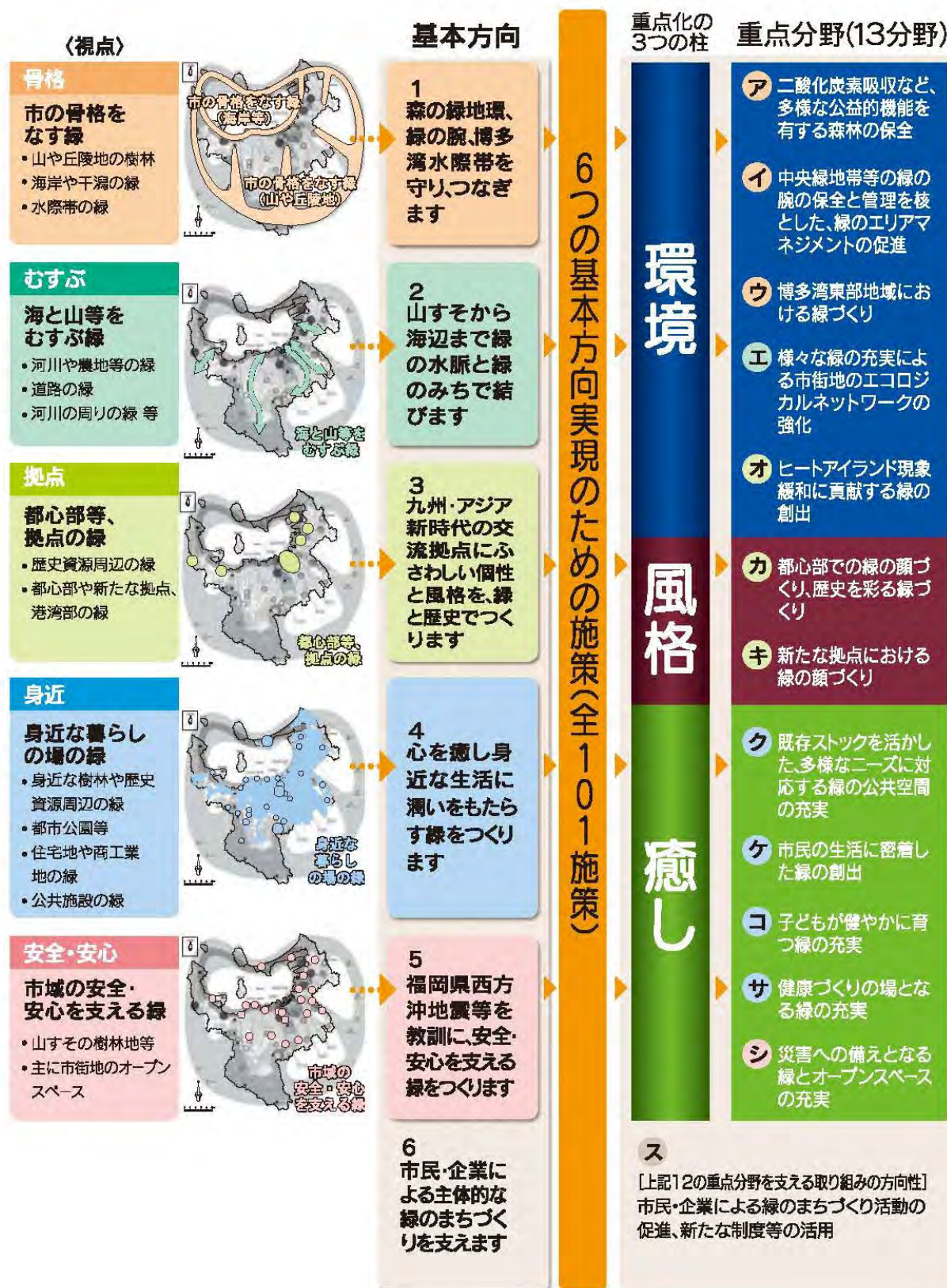
- ・歴史を物語る1つの要素
- ・風土を構成する要素

1-3 目標年次

計画策定より概ね10年後の2020年（令和2年）を目標年次としている。また、2020年以降
についても本市の緑について「将来の望ましい姿」を示している。

1-6 将来像を実現するための基本方向の枠組み、重点分野への展開

施策展開においては、「環境」「風格」「癒し」の「重点化の3つの柱」を設け、3つの柱ごとに、重要性・緊急性・福岡市らしさなどの観点から基本方向に対応した「重点分野」を設定し、これに関する重点施策を実施している。



2 計画における目標の達成状況

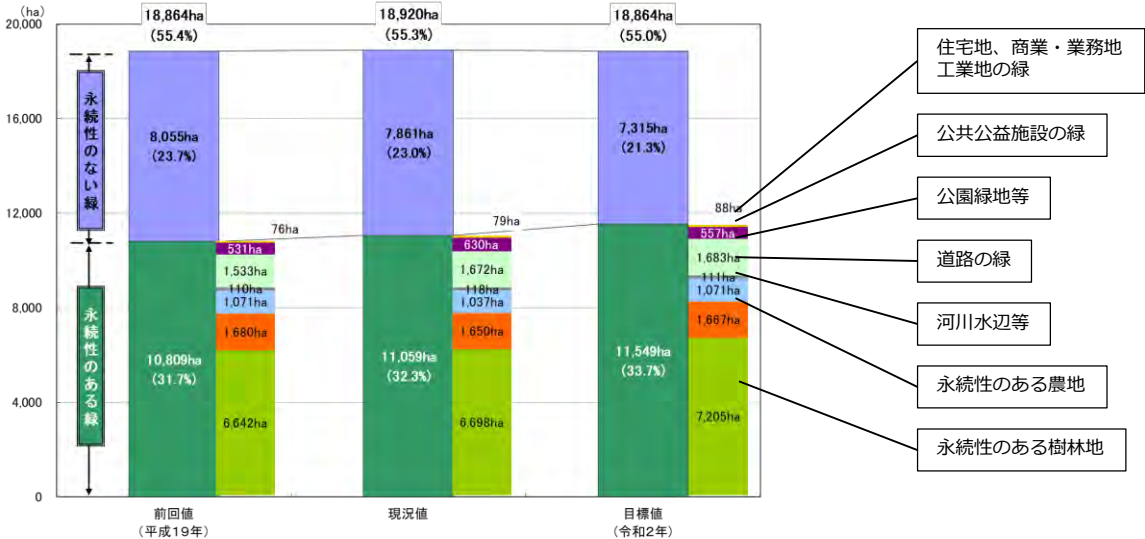
2-1 総括目標の達成状況

2-1 総括目標の達成状況			単位	計画時 (a) (H19)	目標 (b) (R2)	現況値 (c) (R2)	差分 (c-b)	増減比 (対計画時) (c/a)
緑の量の維持・増大 緑の質の向上	市域の緑の総量を維持します	①全市域における緑の面積	ha	18,864	18,864	18,920	56	100%
		・うち永続性のある緑(※1)の面積	ha	10,809	11,549	11,059	△490	102%
	緑で地球温暖化防止に貢献します	②市内の緑による二酸化炭素吸収量	ton-CO ₂ /年	約79,740	約87,380	約84,374	△3,006	106%
		屋上緑化(※2)による二酸化炭素排出削減量		約20～100	約80～380	約32～158	△48～△222	159%
	身近な緑への満足度を高めます	③身近な地域において緑が豊かであると感じている市民の割合	%	24.1	55.0	30.5	△24.5	127%

※1 永続性のある緑とは、①法令により土地利用転換が規制されている緑地②公的機関がそれに準ずる団体が所有または借地している公園緑地や施設の緑③その他法令による位置付けがある緑のいずれかの要件に当てはまるもの。
※2 屋上緑化のうち市が把握する面積（助成対象等）、なお、令和元年度の福岡市域の温室効果ガス総排出量は約642万t-CO₂

① 全市域における緑の面積

本計画においては、緑は失われやすいことを踏まえて、永続性のある緑を増加させ、出来る限り緑の減少を食い止め、減少した分は創出することで、本市の緑の総量を維持していくことを目指しており、「全市域における緑の面積」は、開発等による農地等の減少を、公園緑地等の整備による緑の創出や永続性のある樹林地の指定などにより、維持することができた。



② 市内の緑による二酸化炭素吸収量、屋上緑化による二酸化炭素排出削減量

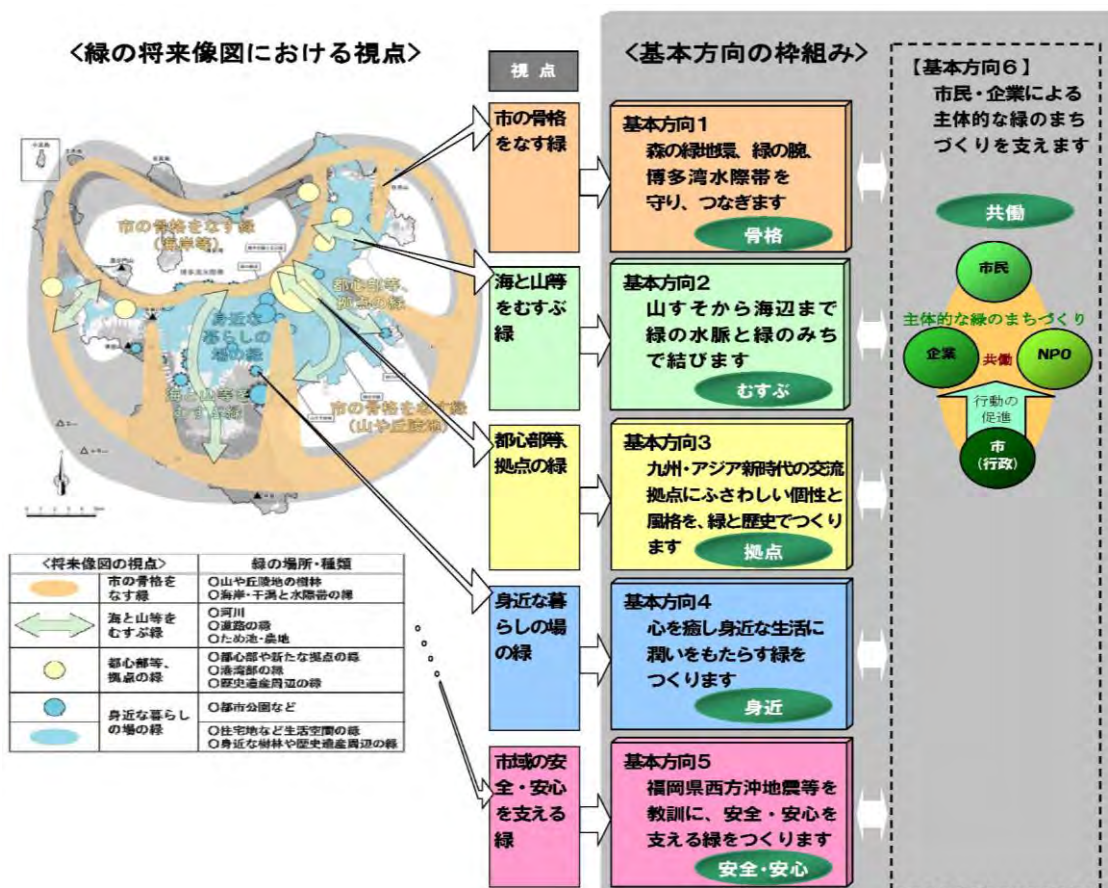
「市内の緑による二酸化炭素吸収量」については、目標には達しなかったものの、公園緑地等の整備をはじめとする公共施設の緑化や森林の育成等により増加し、また、「屋上緑化による二酸化炭素排出削減量」も増加した。

③ 身近な地域において緑が豊かであると感じている市民の割合

「身近な地域において緑が豊かであると感じている市民の割合」については、目標には達しなかったものの、コミュニティパーク事業や公園愛護会活動などによる市民との共働の推進、福岡城さくらまつりや福博花しるべなどの緑化啓発イベントの実施、緑地協定や風致地区における緑化指導などにより増加した。なお、近年、SDGsの理念の実現など企業の社会的責任（CSR）の取り組み意識が高まっており、一人一花運動への協賛増などの動きも見られる。

2-2 各基本方向の達成状況

- 「基本方向1 森の緑地環、緑の腕、博多湾水際帯を守り、つなぎます」については、市民との協働による鴻巣山における緑地保全活動など、海や山などの自然をより身近に感じられるような取組みにより、特に「山林の緑が豊かであると感じている市民の割合」が大きく増加するなど、**概ね達成**できた。
- 「基本方向2 山すそから海辺まで緑の水脈と緑のみちで結びます」については、室見川緑地や那珂川緑地の整備などにより、特に「河川の水辺の緑が豊かであると感じている市民の割合」が大きく増加するなど、**概ね達成**できた。
- 「基本方向3 九州・アジア新時代の交流拠点にふさわしい個性と風格を、緑と歴史でつくります」については、都心部のおもてなし花壇の取り組みや天神ビッグバン、博多コネクティッドによる緑化の誘導などにより、特に「都心部の緑が豊かであると感じている市民の割合」が大きく増加するなど、**概ね達成**できた。
- 「基本方向4 心を癒し身近な生活に潤いをもたらす緑をつくります」については、公園再整備事業やコミュニティパーク事業などの取組みにより、特に「身近なところに公園があると感じている市民の割合」が大きく増加するなどして、**達成**できた。
- 「基本方向5 福岡県西方沖地震等を教訓に、安全・安心を支える緑をつくります」については、広域避難場所となる大規模公園や地区避難場所となる身近な公園の整備、防災機能の向上などにより、「地域の防災対策が充実していると感じている市民の割合」が大きく増加し、**概ね達成**できた。
- 「基本方向6 市民・企業による主体的な緑のまちづくりを支えます」については、「街路花壇協定締結団体数」や「地域内連携公園管理の実施公園数」などが大きく増加するなど、**達成**できた。



重点分野の成果指標の達成状況

基本方向		重点分野	成果指標	単位	計画時(a) (H19)	目標(b) (R2)	現況値(c) (R2)	差分 (c-b)	増減比 (対計画時) (c/a)		
1	森の緑地環，緑の腕，博多湾水際帯を守り，つなぎます	【重点分野ア】 二酸化炭素吸収など多様な公益的機能を有する森林の保全	●永続性のある樹林地の面積	ha	6,642	7,205	6,698	△ 507	101%		
			●森林による二酸化炭素吸収量	ton-CO2/年	53,510	57,240	55,720	△ 1,520	104%		
		【重点分野イ】 中央緑地帯の緑の腕の保全と管理を核とした緑のマネジメントの促進	●山林の緑が豊かであると感じている市民の割合	%	59.1	70.0	72.8	2.8	123%		
		【重点分野ウ】 博多湾東部地域における緑づくり	●市街化区域における永続性のある樹林地の面積	ha	138	213	124	△ 89	90%		
			●アイランドシティまちづくりエリアの緑被面積，緑被率	ha %	28 14	58 30	36 19	△ 22 △ 11	129% 136%		
2	山すそから海辺まで緑の水脈と緑のみちで結びます	【重点分野エ】 様々な緑の充実による市街地のエコロジカルネットワークの強化	●河川の水辺の緑が豊かであると感じている市民の割合	%	51.3	70.0	70.3	0.3	137%		
			●道路の緑が豊かであると感じている市民の割合	%	55.6	80.0	72.4	△ 7.6	130%		
			●河川水辺等，道路の緑，永続性のある農地の面積	ha	2,862	2,849	2,805	△ 44	98%		
3	九州・アジア新時代の交流拠点にふさわしい個性と風格を，緑と歴史でつくります	【重点分野オ】 ヒートアイランド現象緩和に貢献する緑の創出	●都心部の緑被面積，緑被率	ha %	96 約10	103 約11	97 約11	△ 6 0	101% 110%		
		【重点分野カ】 都心部での緑の顔づくり，歴史の彩る緑づくり	●都心部の緑が豊かであると感じている市民の割合	%	26.0	50.0	52.8	2.8	203%		
		●都心部の緑被面積，緑被率	ha %	96 約10	103 約11	97 約11	△ 6 0	101% 110%			
			【重点分野キ】 新たな拠点における緑の顔づくり	●アイランドシティまちづくりエリアの緑被面積，緑被率	ha %	28 14	58 30	36 19	△ 22 △ 11.0	129% 136%	
		4	心を癒し身近な生活に潤いをもたらす緑をつくります	【重点分野ク】 既存ストックを活かした，多様なニーズに対応する緑の公共空間の充実	●身近なところに公園があると感じている市民の割合	%	79.2	85.0	89.0	4.0	112%
					●地域の公園に親しみを感じている市民の割合	%	47.1	75.0	68.4	△ 6.6	145%
●公園再整備箇所数	箇所				-	150	153	3	達成		
●公共公益施設の緑の面積	ha				531	557	630	73	119%		
【重点分野ケ】 市民の生活に密着した緑の創出	●民有地の緑の面積			ha	1,357	1,514	1,449	△ 65	107%		
【重点分野コ】 子どもが健やかに育つ緑の充実	●地域の公園で子供が安心して遊べると感じている市民の割合			%	47.5	60.0	71.2	11.2	150%		
	●公園再整備箇所数			箇所	-	150	153	3	達成		
【重点分野サ】 健康づくりの場となる緑の充実	●公園再整備箇所数	箇所	-	150	153	3	達成				
5	福岡県西方沖地震等を教訓に，安全・安心を支える緑をつくります	【重点分野シ】 災害への備えとなる緑とオープンスペースの充実	●地域の防災対策が充実していると感じる市民の割合(※)	%	24.1	45.0	41.8	△ 3.2	173%		
6	市民企業による主体的な緑のまちづくりを支えます	【12の重点分野を支える取り組み】 市民による緑のまちづくり活動の促進，企業による緑を通じた社会貢献の推進，新たな制度等の活用	●緑のまちづくり活動に参加している市民の割合	%	17.0	30.0	12.0	△ 18.0	71%		
			●街路花壇協定締結団体数	団体	41	80	195	115	476%		
			●地域の森づくり・花づくり活動認定団体数	団体	37	80	210	130	568%		
			●地域内連携公園管理の実施公園数	箇所	20	200	364	164	1820%		

※「地域に緊急時の避難場所が整備されていると感じている市民の割合」の代替とする指標

マンション長寿命化促進税制に係る固定資産税の特例措置について

1 福岡市市税条例の改正について

○地方税法の改正（令和5年4月）により固定資産税について地域決定型地方税制特例措置（通称「わがまち特例」）に「長寿命化に資する大規模修繕工事を行ったマンションに対する特例措置」（マンション長寿命化促進税制）が追加されたことに伴い、市税条例において当該特例の割合を定めるもの。（議案第137号）

2 特例措置の概要

- 築40年を超える高経年マンションの一部は、区分所有者の高齢化や工事費の急激な上昇により、長寿命化工事に必要な積立金を確保できていないことが懸念される。
- このため、必要な積立金の確保や適切な長寿命化工事の実施に向けた管理組合の合意形成を後押しすることを目的として、一定の要件を満たすマンションにおいて、長寿命化工事（屋根防水工事、床防水工事、外壁塗装等工事の全て）が実施された場合に、その翌年度に課される当該マンションにかかる固定資産税額を減額する特例措置が創設され、減額割合を法律で定める範囲内で地方自治体が定めることができるようになったもの。

【対象となるマンションの主な要件】

築後20年以上が経過している10戸以上のマンションであること

過去に長寿命化工事を1回以上適切に実施していること

将来の長寿命化工事の実施に必要な積立金の確保を計画していること

+

長寿命化工事※の実施

【特例措置の内容】

- 各区分所有者に課される工事翌年度の建物部分の固定資産税額を減額
- 減額割合は1/6以上1/2以下の範囲内で市町村の条例で定める（参酌基準：1/3）

※令和5年4月1日から令和7年3月31日までの間に完了した工事

3 福岡市における減額割合

○本市の分譲マンションは約5,600棟あり、うち高経年マンションは約900棟、10年後には約2,600棟になると予想されており、早い段階から適正管理を誘導し、市内の分譲マンションストックの管理適正化を積極的に推進していく必要があるため、福岡市市税条例を改正し、固定資産税の減額割合を2分の1とする。

※なお、今回の市税条例の改正に併せて、将来の長寿命化工事の実施に必要な積立金の確保を目的とした計画の作成や見直しに係る費用の一部負担を実施

■ 宅地造成及び特定盛土等規制法に係る検討について

1 報告の趣旨

令和5年5月26日に宅地造成及び特定盛土等規制法（通称：盛土規制法）が施行されたことから、同法に基づく基礎調査を実施し、その結果を踏まえ、「宅地造成等工事規制区域」及び「特定盛土等規制区域」の指定等を行うこととしている。ついては、指定等に向けた検討に着手することから、今後の予定について報告するもの。

2 宅地造成及び特定盛土等規制法について

(1) 制定の経緯

令和3年7月に静岡県熱海市で大規模な土石流災害が発生したことや、盛土等に関する法律による規制が必ずしも十分でないエリアが存在していること等を踏まえ、**土地の用途**（宅地、森林、農地等）にかかわらず、**盛土等を包括的に規制することを目的とした「宅地造成及び特定盛土等規制法」**が制定された。

(2) 法の概要

① 規制区域の指定

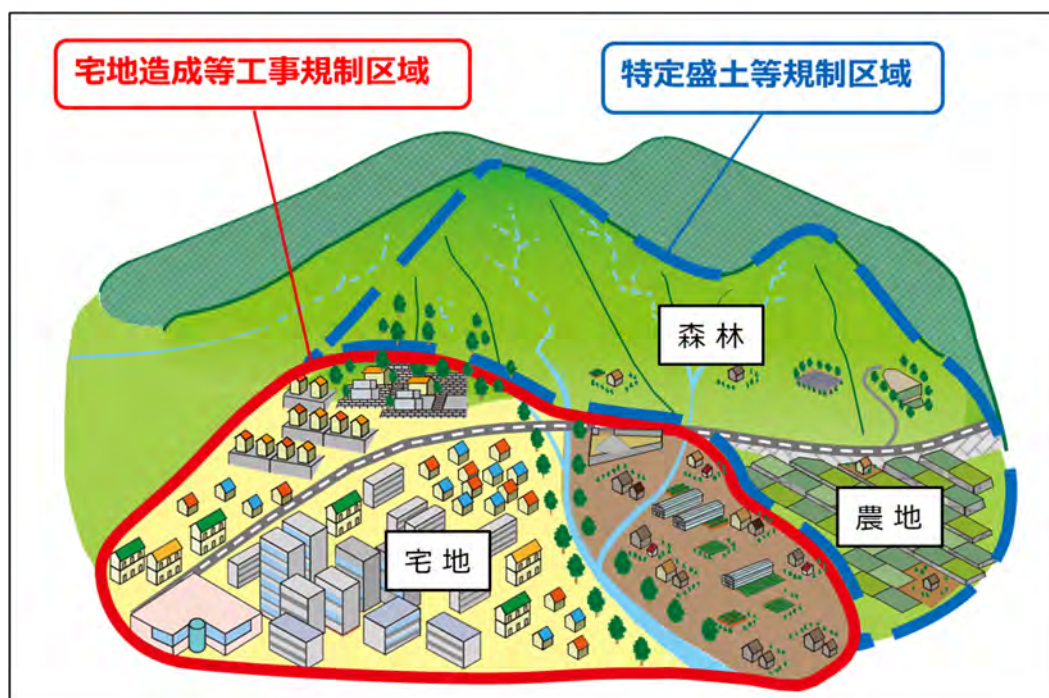
- 盛土等により人家等に被害を及ぼしうる区域を規制区域として指定

宅地造成等工事規制区域：市街地や集落、その周辺など、盛土等が行われれば人家等に危害を及ぼしうるエリア

特定盛土等規制区域：市街地や集落等からは離れているものの、地形等の条件から、盛土等が行われれば人家等に危害を及ぼしうるエリア

- 規制区域内で行う一定の盛土等（土捨て行為、一時的な堆積を含む）を許可・届出の対象とする

【参考：規制区域のイメージ】



② 許可基準等の設定

- 必要な許可基準を設定するとともに『定期報告』、『中間検査』及び『完了検査』を実施
- 許可基準や検査対象項目等については、地域の実情に応じ条例で上乗せ強化が可能

③ 責任所在の明確化、罰則の強化

- 土地所有者等が常時安全な状態に維持する責務を有することを明確化
- 無許可行為や命令違反等に対する罰則の強化

3 今後の対応

- 規制区域の指定に必要な基礎調査を実施し、その結果を踏まえて規制区域の検討、指定を行う。
- 許可基準の強化や検査対象項目の上乗せなどについて検討を行う。
- 検討にあたっては、外部有識者等で構成する専門委員会を設置し、専門的な見地からの意見を踏まえ、関係部局と連携して進めていく。

<スケジュール>

