

令和6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13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12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16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） | … 4 頁 |
| | 報告14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 | 専決処分（高額所得者） | … 5 頁 |
| | 報告15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 | |
| 4 | 福岡市都市計画マスタープランの改定の検討状況について | … 7 頁 |
| 5 | 福岡市都市交通基本計画の改定の検討状況について | …14頁 |
| 6 | 宅地造成及び特定盛土等規制法に係る検討状況について | …34頁 |

令和6年6月18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12号及び第13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13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 38,862 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 2 | | | 118,117 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 3 | | | 28,925 | 令和6年 3月29日 | 令和6年 5月29日 |

表2（報告第12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 108,029 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 2 | | | 118,658 | 令和5年 8月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 3 | | | 373,464 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 4 | | | 107,438 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |

○和解に関する専決処分について

報告第16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）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16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、掲載していません。 | | 円 124,361 | 令和6年 1月30日 | 令和6年 4月23日 |
| 2 | | | 83,677 | 令和6年 1月30日 | 令和6年 4月23日 |
| 3 | | | 85,280 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 4 | | | 131,929 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 5 | | | 92,932 | 令和6年 1月30日 | 令和6年 4月23日 |
| 6 | | | 348,167 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 7 | | | 121,390 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 8 | | | 199,922 | 令和6年 1月30日 | 令和6年 4月23日 |
| 9 | | | 86,296 | 令和5年 12月29日 | 令和6年 4月23日 |
| 10 | | | 128,690 | 令和6年 3月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 11 | | | 94,775 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |

| | | | | |
|----|--|---------|---------------|---------------|
| 12 | <p>※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。</p> | 133,862 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 13 | | 74,434 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 14 | | 58,880 | 令和6年 3月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 15 | | 103,877 | 令和6年 3月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 16 | | 138,041 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |
| 17 | | 162,262 | 令和6年 2月29日 | 令和6年 5月29日 |

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第14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4）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4（報告第14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3年 10月14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6年 4月23日 |
| 2 | | | 令和5年 8月24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6年 4月23日 |
| 3 | | | 令和5年 7月26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6年 4月23日 |
| 4 | | | 令和5年 6月23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6年 4月23日 |
| 5 | | | 令和4年 8月18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6年 4月23日 |
| 6 | | | 令和5年 5月13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6年 5月29日 |

○訴えの提起に関する専決処分について

報告第15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

令和5年度の市営住宅の家賃額を決定する収入認定の際に高額所得者として認定され、令和5年9月に令和6年3月31日を期日とする明渡請求を受けたにも関わらず、期限を経過してもなお、住宅を明け渡さない高額所得者（表5）に対し、市営住宅の明渡し等を求めるため、訴えを提起することについて、専決処分した。

表5（報告第15号）

| | 訴えの相手方 | 明渡し対象住宅 | 明渡期限日 | 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。 | | 令和6年 3月31日 | 令和6年 5月29日 |

○以上報告第12号ないし第16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6年6月12日

福岡市長 高 島 宗一郎

令和5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6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5年度 | 5年6月 | 7 | 1 | 8 | 11 | 1 | 20 |
| | 5年9月 | 1 | 0 | 1 | 10 | 1 | 12 |
| | 5年12月 | 4 | 4 | 8 | 22 | 0 | 30 |
| | 6年2月 | 4 | 3 | 7 | 16 | 0 | 23 |
| | 合 計 | 16 | 8 | 24 | 59 | 2 | 85 |



訴えの提起の専決処分を行った者のその後の状況

※令和6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5年度 | 5年6月 | 8(1) | 2 | 3 | 1 | 1 | 0 | 1(1) |
| | 5年9月 | 1(0) | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| | 5年12月 | 8(4) | 1 | 3 | 0 | 1(1) | 2(2) | 1(1) |
| | 6年2月 | 7(3) | 1 | 3 | 0 | 0 | 3(3) | 0 |
| | 合 計 | 24(8) | 4 | 9 | 1 | 3(1) | 5(5) | 2(2) |
| | | | | 18(6) | | | | |

※()は不法占有等の件数で、内数。

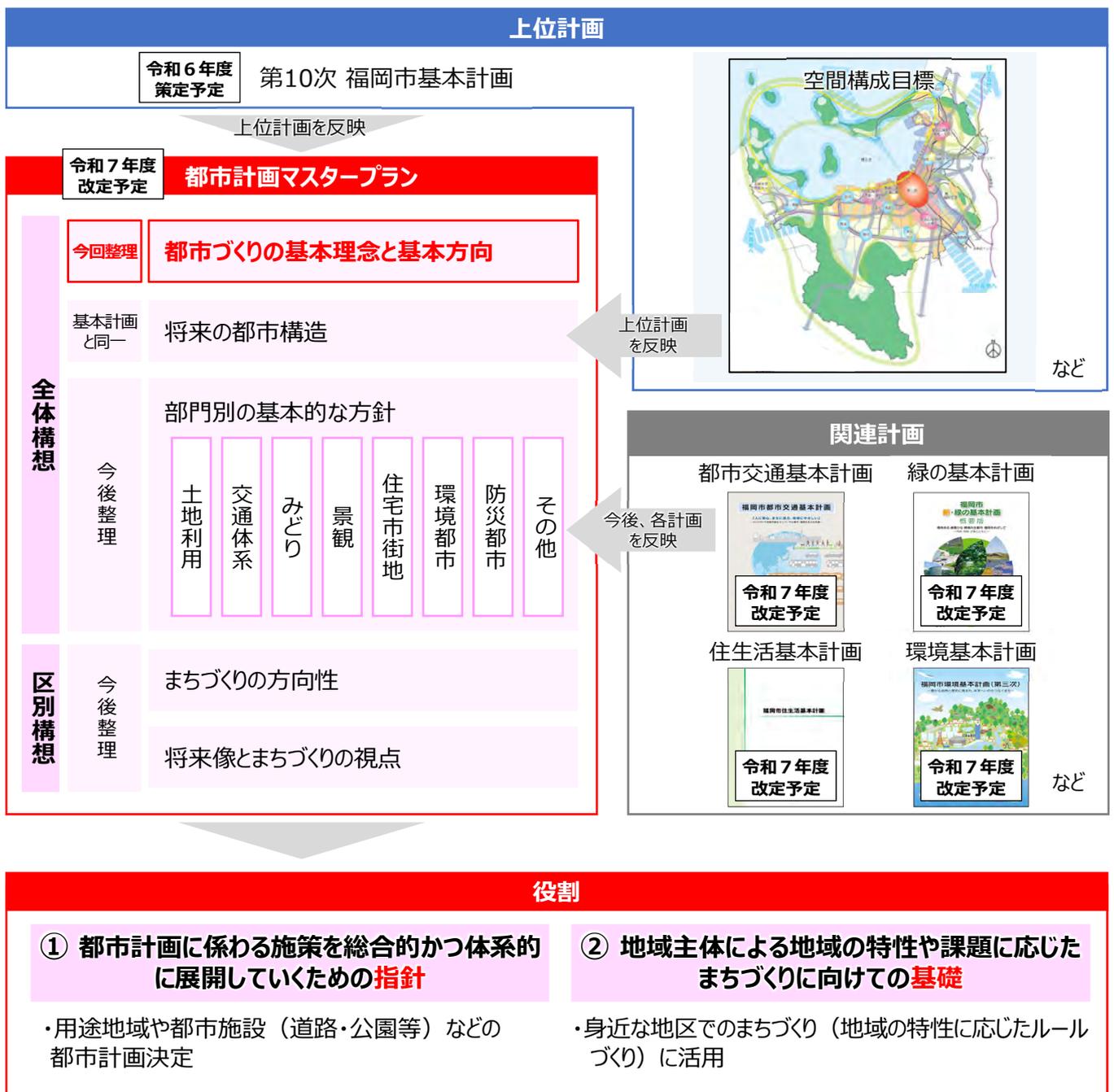
福岡市都市計画マスタープランの改定の検討状況について

1 趣旨

都市づくりの指針となる「都市計画マスタープラン」の改定については、上位計画である第10次福岡市基本計画の検討と連携し、市民や議会、有識者等の意見を伺いながら、検討を進めていくこととしており、検討状況について報告するもの。

2 都市計画マスタープランとは

- ・都市計画法に基づく、都市計画に関する基本的な方針（法定計画）。
- ・「福岡市基本計画」などの上位計画に即して改定するものであり、「都市交通基本計画」などの関連計画における都市づくりに関する要素をパッケージ化し、基本的方針を定めるもの。



3 検討状況

(1)改定に向けた状況

<これまでの振り返り>

- 現都市計画マスタープランの下、**幹線道路等の都市基盤整備や拠点等における面的な市街地整備、都心部の機能強化などに取り組んできた。**
- その結果、**都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、都心部を中心にコンパクトな市街地が形成**されている。
- 生活の質の向上と都市の成長の好循環により、**元気なまち、住みやすいまちとして、国内外から評価**されている。

(社会情勢の変化)

少子高齢化の進展
 価値観・ライフスタイルの多様化
 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 など

(市民の意見)

経済振興・都心部に関する意見
 環境・自然に関する意見
 防災・都市基盤に関する意見 など

<改定の考え方>

- 都市づくりの指針として、**本市の現状、社会情勢の変化、市民意見等を踏まえる**とともに、第10次福岡市基本計画の検討と連動しながら改定を行う。
- 地域の課題解決やエリアの個性・強みを生かした魅力向上を図るため、地域のまちづくりの基礎として、**市民にとってより分かりやすく親しみやすい内容**としていく。

第10次福岡市基本計画(素案修正案)

R6.5時点

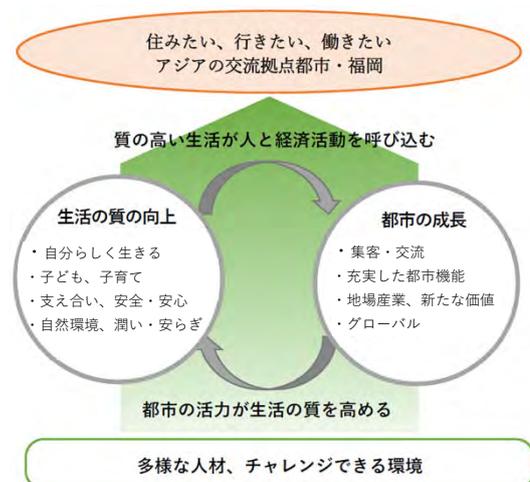
都市づくりに関連する主なポイント

分野別目標 めざす姿

- ・ **すべての子どもや若者が**、権利の主体として尊重され、生まれ育った環境に左右されず、夢や希望を叶えられるよう、社会全体で見守られながら、**心身ともに健やかに育っています。** (目標2)
- ・ **市民が身近な地域の課題やまちづくりに主体的に関わり**、地域コミュニティ活動の場となる公共施設をはじめ生活環境が整うことで、人と人がつながり、支え合いながら、元気に安心して暮らしています。(目標3)
- ・ 市民や企業の環境意識が高く、**脱炭素社会の実現**、循環経済の確立、**生物多様性の保全・回復に一体的に取り組む持続可能な社会づくり**が進んでいます。(目標4)
- ・ **自然や歴史、文化芸術、食などの多彩な資源が磨きあげられる**とともに、福岡都市圏や九州各都市などと連携し、**魅力向上に向けた取組み**が行われ、一体的な集客力が高まっています。(目標5)
- ・ 都市活力や市民生活の核となる**市内の各拠点の特性に応じた都市機能が充実し**、さらに**各拠点が公共交通ネットワークによって繋がる**ことで、**多くの人や企業から選ばれるまち**になっています。(目標6)

空間構成目標 めざす姿

- ・ 海や山に囲まれた地形的な特徴を生かし、都心部を中心にコンパクトな市街地が形成され、都市的魅力と豊かな自然環境が調和し、**安全・安心な暮らしのもと、市民が日常的にそれを享受**しています。
- ・ 福岡市の成長エンジンである「都心部」、都市の成長を推進する「魅力・活力創造拠点」、境界性のある街空間の中で市民生活が営まれる「広域拠点」「地域拠点」「日常生活圏」、豊かな自然環境を継承する「農山漁村地域」など、それぞれの**エリアの個性や強みが生かされ**、交通ネットワークにより移動の円滑性が確保された「コンパクトでコントラストのある都市」が実現しています。



(2) 検討状況

本市の現状、社会情勢の変化、市民意見や第10次福岡市基本計画の策定状況などを踏まえ、都市づくりの基本理念と基本方向について、下記のとおり検討を進めている。

また、多様化する地域の課題に応じたまちづくりや、エリアの個性や強みを生かした魅力の向上を図るため、地域が主体的に取り組むきっかけとなるよう、市民にとってより分かりやすく親しみやすい内容とするため検討を進めていく。

都市づくりの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

コンパクトでコントラストのある持続可能な都市を目指して

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

- ・ 広域交通ネットワークの連携強化など九州・アジアの玄関口にふさわしい機能強化
- ・ 舞鶴公園・大濠公園地区や九州大学箱崎キャンパス跡地等の魅力・活力創造拠点の形成
- ・ 農山漁村地域などの自然環境や神社仏閣等の歴史資源などを生かした魅力ある空間づくり

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

- ・ 市民・企業・行政などの多様な主体が連携した都心部の機能強化
- ・ 水辺などの貴重な資源を生かした彩りと潤い、賑わいのある質の高い空間づくり
- ・ 都心部の活力を支える交通環境の充実や回遊性の向上

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

- ・ 市街地の拡大を抑制しつつ、これまでに蓄積された都市基盤のストックを最大限に活用
- ・ 各拠点の特性に応じた都市機能の誘導
- ・ 公共交通を主軸とした交通体系づくり

快適 基本方向4 子ども・若者から高齢者まですべての人が快適で住みやすい日常生活圏の形成

- ・ 地域の特性に応じた良好な住環境や景観づくり
- ・ 地域の生活を支える交通環境の向上
- ・ 良好な市街地環境の形成や集落コミュニティの維持・活性化等に向けた地域主体のまちづくりへの積極的な支援

基本理念3 人と自然が共生し、安全・安心な暮らしができる都市づくり

環境 基本方向5 環境にやさしく、みどり豊かな都市の形成

- ・ 自然環境の保全や緑の創出
- ・ 省エネルギーの推進や再生可能エネルギーの導入促進、公共交通機関の利用促進
- ・ 脱炭素社会の実現、生物多様性の保全・回復に一体的に取り組む持続可能なまちづくり

安全 基本方向6 災害に強い安全・安心な都市の形成

- ・ ハード・ソフトの両面での災害に強いまちづくり
- ・ 施設の計画的かつ効率的な維持管理・更新などによる安全・安心な都市の形成

<参考>

・都市の将来像の共有イメージ

(参考事例: 仙台市都市計画マスタープラン)



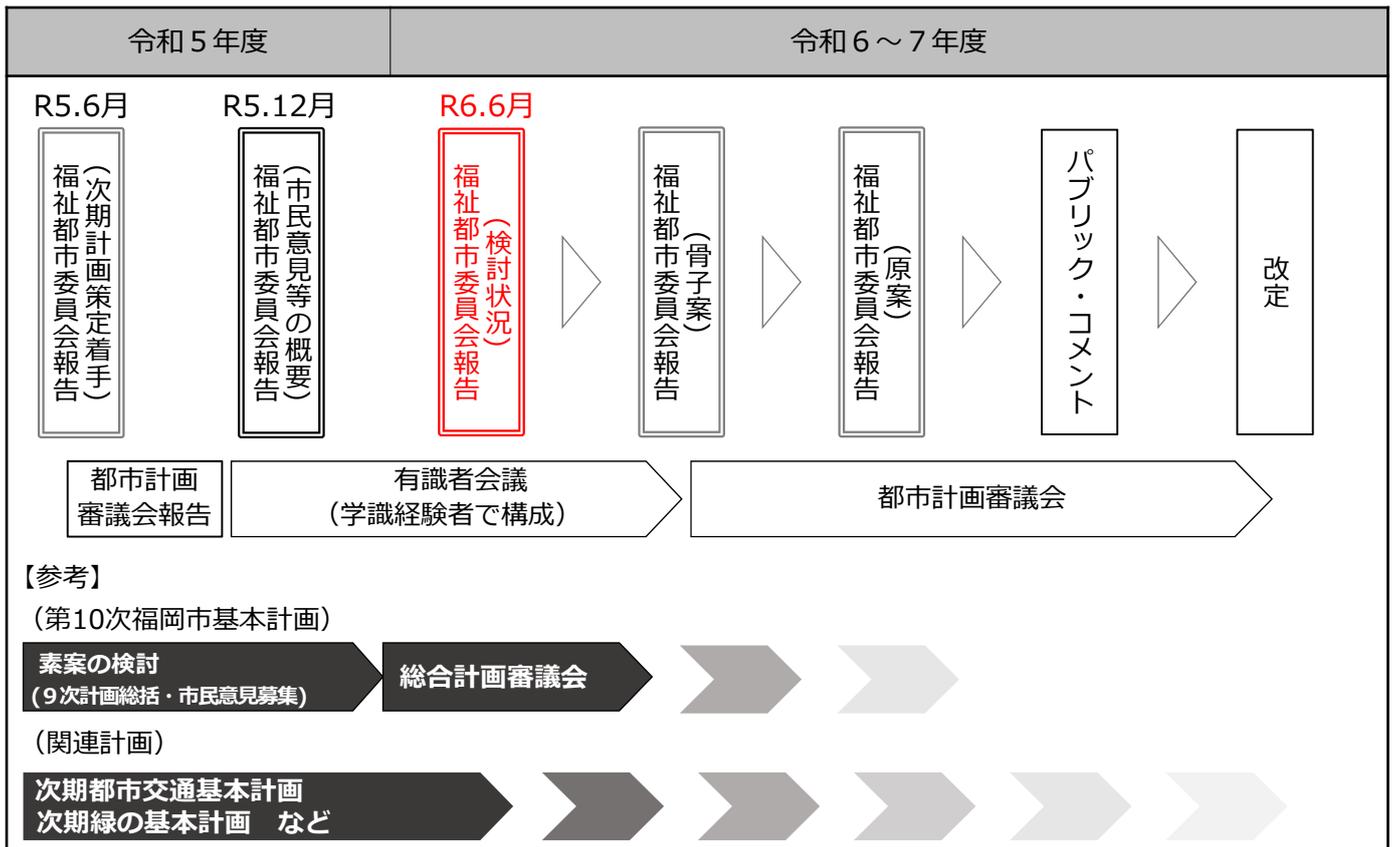
・まちづくりの取組みの例の紹介イメージ

(参考事例: 名古屋市都市計画マスタープラン)

| | |
|--|--|
| <p>商店街や生活利便施設のある 駅そばで通勤通学者が多い 拠点市街地でのまちづくり</p> <p>地域住民や商店街などが担い手</p> | <p>活動例 地域の活性化や利便性向上 を目的とした 遊休不動産を活用した コミュニティ拠点の 形成やその運営 など</p> <p>空き店舗を活用した交流拠点</p> |
| <p>大規模敷地での再開発事業を 契機に新たなまちが形成される 開発地でのまちづくり</p> <p>開発事業者や周辺住民などが担い手</p> | <p>活動例 新たなまちの魅力づくり を目的とした 作り手と使い手が連携した まちづくり活動等の 拠点の整備 など</p> <p>公共空間での映画の上映会</p> |

4 今後の進め方

令和7年度の改定に向け、今後とも、上位計画である第10次福岡市基本計画の検討等と連携し、市民や議会、有識者等の意見を踏まえながら、検討を進めていく。



(現 都市計画マスタープランの「基本理念」と関連が深いと考えられる意見を記載)

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

基本方向2 都市の活力を牽引する都心部の機能強化

経済振興、都心部 (299件)

| 分類 | 主な意見 |
|----------------------|--|
| 企業誘致 雇用創出 働き方 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 日本で最も新しいビジネスが集まる場所 (40代・城南区) ◆ 有力な企業が誘致され、故郷を捨てずに活躍できる環境 (30代・早良区) ◆ 理系で勉強した子どもたちが働く場所の充実 (50代・城南区) ◆ 福祉職や保育士等の収入が増えるようにしてほしい (50代・早良区) ◆ リモートワークやフレックスタイム制などの多様な働き方を推進 (20代以下・南区) |
| 観光 レジャー施設 商業施設 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 福岡を象徴するランドマークがほしい (20代以下・中央区) ◆ 福岡城の天守閣を再建してほしい (30代・中央区) ◆ 大型テーマパークを作してほしい (30代・博多区) ◆ 商店街は残してほしい (40代・中央区) |
| 農林水産業 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 農業や漁業など食の中心を担う人たちが力を発揮できる社会 (60代・城南区) |
| 都心部 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 天神に図書館を作してほしい (50代・城南区) ◆ 誰もが利用できる都会のオアシスみたいな緑多い場所 (70代以上・中央区) |

交通 (445件)

| 分類 | 主な意見 |
|----|---|
| 総論 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 市内隅々、交通の不便さの不平等を少しでもなくしていく福岡市 (70代以上・東区) ◆ 鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい (50代・西区) ◆ バスの本数を増やしてほしい (60代・早良区) ◆ 自宅から最寄りの駅までのアクセスが近い (50代・博多区) ◆ 高齢者が「運転しなくてもよい」と思えるような環境づくり (50代・中央区) ◆ 交通機関のタッチ決済を普及させてほしい (20代以下・南区) ◆ 公共交通の混雑緩和が必要 (20代以下・博多区) ◆ 市内中心部への交通流量の減少に向けた対策 (40代・南区) |
| 各論 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 南区にも地下鉄を通してほしい (50代・南区) ◆ 地下鉄の姪浜駅と橋本駅を繋げてほしい (50代・西区) ◆ ドームや国際会議場へのアクセス (50代・城南区) ◆ アイランドシティへの交通の便をもっと便利に (30代・東区) ◆ 空港の国際線に地下鉄で行けるようにしてほしい (40代・中央区) |

国際 (59件)

| 分類 | 主な意見 |
|-----------|--|
| 国際化 共生 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 世界の人々が来てよかった、住んでみたいと思えるまち (40代・中央区) ◆ 外国人が日本人のコミュニティでも自然に馴染める社会 (20代以下・早良区) |

文化芸術・スポーツ (160件)

| 分類 | 主な意見 |
|------|--|
| 文化芸術 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 音楽やアートなどの芸術が街中で楽しめる (40代・南区) ◆ 美術館や博物館にもっと力を入れてほしい (30代・博多区) ◆ コンサートホール、ライブハウス、大中小の会場 (40代・中央区) ◆ 本に気軽にアクセスしたい (30代・南区) |
| スポーツ | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 自由に気軽にスポーツを楽しめる施設をたくさん作してほしい (40代・西区) ◆ ランニング・ウォーキングコースの距離表示を増やしてほしい (40代・東区) ◆ 日本代表戦もできるような球技専用のフットボールスタジアム (30代・東区) |

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

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

地域コミュニティ（86件）

| 分類 | 主な意見 |
|--------|--|
| コミュニティ | <ul style="list-style-type: none"> ◆ コミュニティでお互い声をかけ合い、困った時にすぐ助け合えるようなまち（40代・南区） ◆ 高齢者や子育て世帯が孤立せず、安心して暮らせる地域コミュニティ（50代・西区） ◆ 利害関係のない人同士の交わりが日常的にできる第3の居場所（60代・早良区） ◆ 公民館を中高生の自習や高齢者の買い物など便利に使えるように（40代・博多区） |

ユニバーサルデザイン、健康、福祉（504件）

| 分類 | 主な意見 |
|---------------|---|
| 多様性 バリアフリー | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 多様な人が自分らしく生きられるためのまちづくり（20代以下・南区） ◆ 自由に選択ができる福岡市（70代以上・城南区） ◆ 「お先にどうぞ」が当たり前の優しい市（40代・南区） ◆ 1人でがんばって生活している人にも優しい福岡（30代・城南区） ◆ 歩道の段差をなくし、自転車やベビーカー、車椅子でも安心して（50代・中央区） ◆ 歩くのが楽しいまち（50代・中央区） |
| 女性 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 女性が社会に出てもっと活躍できるように（30代・中央区） ◆ 生物学的に力の弱い女性や子どもたちを守る配慮（30代・早良区） |
| 高齢者 障がい者 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 70代になっても柔軟に仕事ができるシステムや意識づくり（60代・城南区） ◆ 老後でも安心して暮らせる福岡市（40代・西区） ◆ 介護することも幸せに感じられる福岡市（40代・博多区） ◆ 高齢者になった時に生活できる場所の選択肢がたくさん持てること（40代・西区） ◆ 心身に障がいのある人が得意な面を活かして活躍できる場づくり（40代・西区） |

子ども、教育（652件）

| 分類 | 主な意見 |
|-------|---|
| 子育て支援 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 保育園、幼稚園から大学まで教育費の無償化（40代・博多区） ◆ 子育て支援の所得制限を無くしてほしい（30代・早良区） ◆ 子どもを産む=お金と時間がとられるというイメージが変わるような支援（20代以下・東区） ◆ 子育て女性のキャリア形成がしやすい社会（40代・南区） ◆ 安心して子育てと仕事が両立できる環境（20代以下・南区） ◆ 保育園の多様化（30代・市外居住） |
| 子ども支援 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 子どもたちがのびのび遊べるところがほしい（60代・東区） ◆ 自分が感じている以上の幸せを子どもたちが感じることができる福岡市（40代・南区） ◆ 子や孫が大人になるのを楽しみに思える様に（70代以上・早良区） ◆ 子どもが大人になった時も住み続けて結婚子育てをしたいと思えるまち（20代以下・早良区） ◆ 障がいのある子どもでいろいろな選択肢ができる社会（40代・南区） |
| 教育 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 実際の社会での活躍に繋がりがあがる教育（30代・中央区） ◆ 子どもが自分のやりたい事において学べる場所（40代・西区） ◆ 教員を「笑顔で元気に働く大人」にしてほしい（50代・中央区） ◆ 不登校の子の居場所を学校以外で増やしてほしい（40代・西区） ◆ 小学校、中学校の学区制を廃止して選択制にしてほしい（30代・東区） |

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

基本方向6 災害に強く安全な都市空間の形成

環境、自然（158件）

| 分類 | 主な意見 |
|------------------|---|
| 環境 自然 緑・公園 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 再生可能エネルギーや EV の推進（20代以下・城南区） ◆ リサイクルをもっと身近に簡単にできるようにしてほしい（40代・南区） ◆ 自然を生かしたまちづくり（30代・西区） ◆ ほどよく都会でほどよく田舎っぽさが残るまち（70代以上・東区） ◆ 花や緑に溢れたまち（50代・南区） ◆ 幅広い年齢層の憩いの場となる公園（20代以下・中央区） |

防災、都市基盤（161件）

| 分類 | 主な意見 |
|------------------|---|
| 防災 道路整備 住宅 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 災害、有事に備えるまちづくり（50代・中央区） ◆ 子供でも老人でも安心して安全に歩ける道路整備（50代・東区） ◆ 自転車で移動しやすい道路整備（30代・博多区） ◆ 電信柱のないまちづくり（40代・南区） ◆ ひとり身の高齢者が安心して住める住居（50代・東区） ◆ 住みたいところに安価で安心して住める（40代・南区） |

防犯、モラルマナー（155件）

| 分類 | 主な意見 |
|---------------|---|
| 防犯 モラル・マナー | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 犯罪や事故が少ない安心して住めるまち（60代・西区） ◆ 防犯カメラの設置を増やして犯罪を抑止（40代・博多区） ◆ 自転車への交通の取り締まりを強化してほしい（40代・西区） ◆ 歩きタバコやポイ捨てのないまち（40代・東区） ◆ 動物と一緒に暮らせる場所（60代・南区） |

その他

その他（636件）

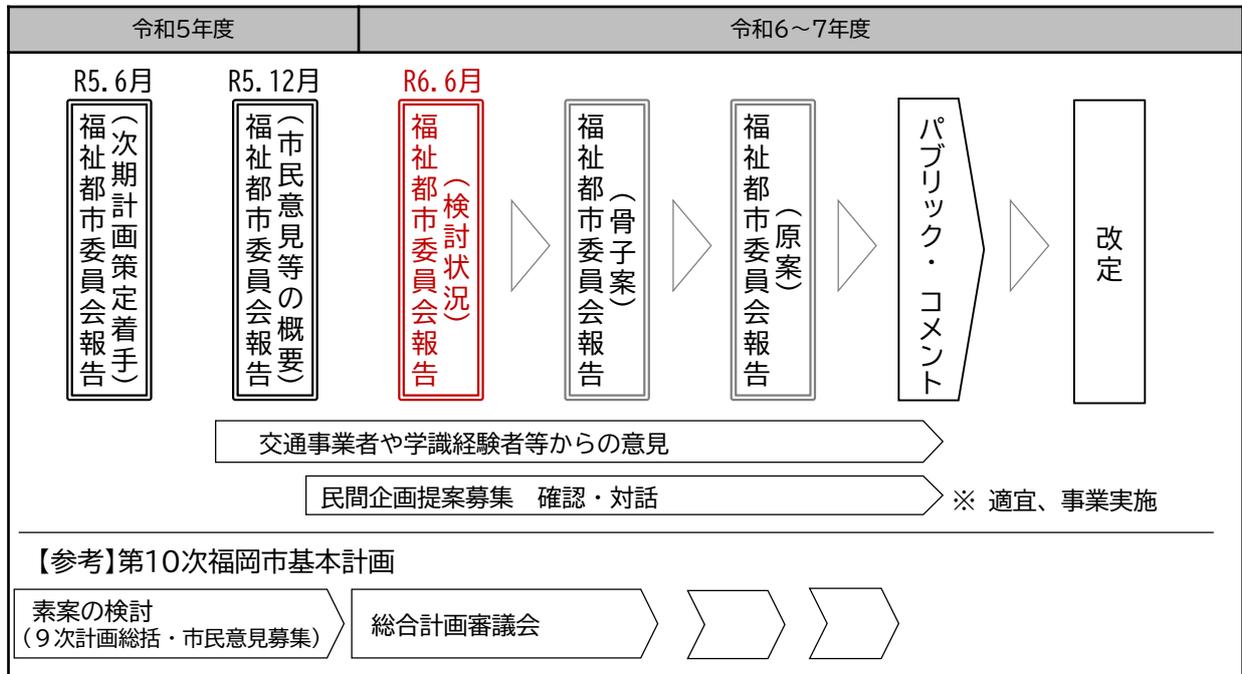
| 分類 | 主な意見 |
|-----|---|
| その他 | <ul style="list-style-type: none"> ◆ 古き良きものを残しつつ進化してほしい（40代・博多区） ◆ 自然や食べ物、お祭りなど地域の特性を活かした福岡らしいまちづくり（60代・城南区） ◆ 九州全体発展のキーマン（40代・中央区） ◆ 福岡都市圏としての成長戦略が必要（60代・早良区） ◆ デジタル技術の活用で、さまざま便利で生産性の高い社会（50代・城南区） ◆ 必要な人が必要な情報を受け取りやすい環境（40代・中央区） ◆ 次世代のチャレンジを応援できるまち（30代・東区） ◆ 美しい建物を建て並べ、緑豊かな街並みを誇るまちづくり（60代・早良区） ◆ 物価高を抑えて労働賃金を増やす（50代・博多区） ◆ 都市部ばかりではなくて郊外の方にも目を向けてほしい（30代・東区） ◆ 行政などに声が届きやすい社会（60代・南区） ◆ 行政での相談が一つの窓口で全て完結できるシステム（50代・東区） ◆ 2050 年以後も持続可能なまちづくり（50代・東区） ◆ 大好きな福岡市。老若男女住み良いまちであり続けてほしい（50代・城南区） |

福岡市都市交通基本計画の改定の検討状況について

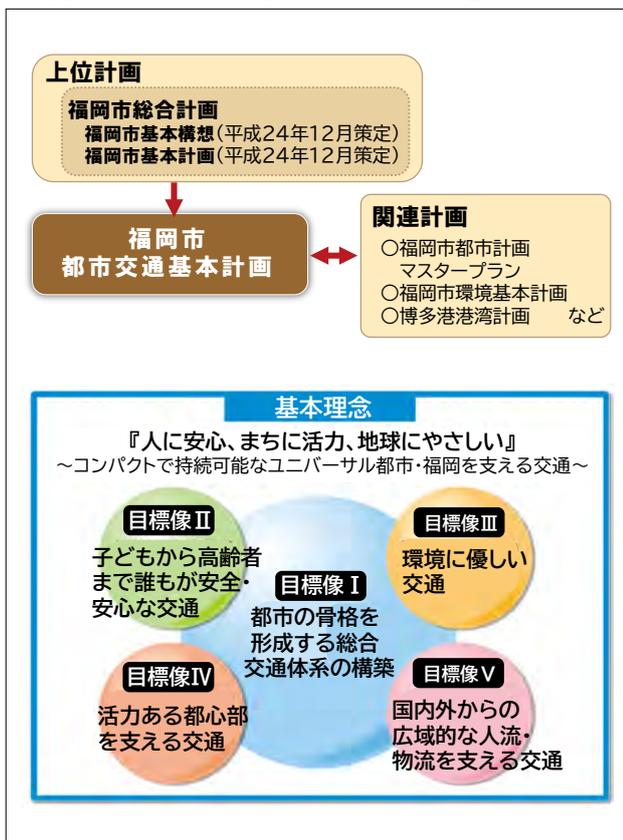
1. 報告の趣旨

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、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、市民や議会、有識者、交通事業者等の意見を伺いながら検討を進めていくこととしており、検討状況について報告するもの。



■ 現計画の位置付けや基本理念等



■ 第10次福岡市基本計画(素案修正案) ※R6.5時点

交通分野に関連する主なポイント

- <目標3>
地域の人々がつながり、支え合い、安全安心に暮らしている
- 施策3-2
生活の利便性が確保された地域のまちづくり
- ・持続可能な生活交通の確保や買い物支援に取り組むなど、住み慣れた地域における生活の利便性向上に取り組む。
- <目標6>
都市機能が充実し、多くの人や企業から選ばれている
- 施策6-3
公共交通を主軸とした総合交通体系の構築
- ・市民や来訪者の円滑な移動を支える交通ネットワークの充実・強化など、公共交通を主軸として、多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系を構築する。
- <空間構成目標>
交通ネットワーク
- ・陸海空の広域交通ネットワークを備える都心部を中心に、それぞれの拠点間は公共交通機関でネットワークされ、拠点内やその周辺では身近な生活交通が確保されることで、多様な都市活動や市民生活を支える移動が円滑に行われている。

2.改定に向けた主な視点(案)

<社会情勢の変化等> ※参考1参照

| | |
|----------|--|
| 社会情勢等の変化 | <ul style="list-style-type: none"> ・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 | <ul style="list-style-type: none"> ・自動車利用割合の減少 ・生活圏の移動に対するニーズの高まり ・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 |
|-------|--|

など

<市民からの意見> ※参考2参照

※現計画の目標像ごとに分類

| | |
|------|---|
| 目標像Ⅰ | <ul style="list-style-type: none"> ■公共交通全般や道路に関する意見 ■拠点等へのアクセス強化に関する意見 |
| 目標像Ⅱ | <ul style="list-style-type: none"> ■安全・安心・快適な交通環境に関する意見 ■生活交通の確保に関する意見 |
| 目標像Ⅲ | <ul style="list-style-type: none"> ■環境に配慮した道路交通に関する意見 ■自転車で移動しやすい交通環境に関する意見 |
| 目標像Ⅳ | <ul style="list-style-type: none"> ■都心拠点間の公共交通軸の形成や回遊性向上に関する意見 ■自動車交通の円滑化に関する意見 |
| 目標像Ⅴ | <ul style="list-style-type: none"> ■広域交通拠点の交通結節機能強化に関する意見 ■分かりやすく使いやすい交通環境づくりに関する意見 |

など

<交通事業者や学識経験者等からの意見> ※参考3参照

| 項目 | 主な内容 |
|-----------|--------------------------------|
| 持続可能な公共交通 | 幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要 |
| 担い手不足 | 鉄道、バス、タクシーの担い手が不足 |
| 生活交通の確保 | オンデマンド交通の継続を / 生活圏を意識した生活交通確保を |
| 交通ネットワーク | 小規模な改良で最大限の効果を |
| 都心部交通 | 車から人・公共交通中心へ / 拠点間アクセス強化・充実を |
| 環境 | 公共交通へのさらなる転換を |

など

<主な視点>

| | |
|-----|---------------------|
| 視点① | 持続可能な総合交通体系の構築 |
| 視点② | 交通ネットワークの充実・強化 |
| 視点③ | 交流を支える都心部交通 |
| 視点④ | 市民の日常を支える生活交通の確保 |
| 視点⑤ | 脱炭素社会の実現に向けた交通環境づくり |

特に関連のある
現計画の目標像

- … I
- … I V
- … IV
- … II
- … III

視点①

持続可能な総合交通体系の構築

社会情勢の変化等

- ・まちづくりの進展
- ・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

市民意見

- ・鉄道のネットワークを、もっと充実させてほしい
- ・中心部に向かうバスだけではなく、地下鉄駅までのバスが増えれば利用しやすい
- ・バス網の充実度が福岡市の良さ。将来的にも維持してほしい

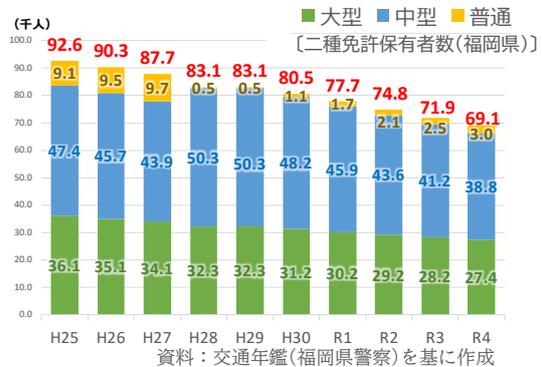
交通事業者や学識経験者等からの意見

- ・来街者（観光・ビジネス）の移動しやすさの追求が国際競争力や都市の魅力を高める
- ・公共交通の利用者減少や乗務員不足への対応を考慮していくべき
- ・幹線交通、支線交通、ラストワンマイル交通の連携が重要

- まちづくりが進展し、都市の骨格となる交通基盤が概成するなか、都市的な魅力と自然環境が調和したコンパクトな都市という強みを生かす交通体系づくりや、超高齢社会の進展や公共交通の担い手不足等も踏まえ、市民生活を支える交通体系づくりに取り組むことが重要。
- 大動脈である鉄道を軸とし、面的に広がるバスや、デマンド型交通、シェアリングモビリティなどの多様な交通モード（タクシー、客船、マイカー、自転車、徒歩含む）が、特性に応じた機能分担や相互に連携することより、全体で一つのネットワークとして機能する総合交通体系の構築を目指す。



◇陸海空の玄関口と都市機能の集積



◇公共交通の担い手の減少



◇交通モードの特性に応じた機能分担イメージ

視点②

交通ネットワークの充実・強化

社会情勢の変化等

- ・交通基盤整備の進展
- ・インバウンドなど
交流人口の拡大

市民意見

- ・拠点等へのアクセス強化

南区 / 姪浜駅と橋本駅間 / ももち地区やドーム / マリンメッセ / 国際会議場 / 空港国際線 / 博多の森 / アイランドシティ / 九州大学伊都キャンパス / 箱崎線と貝塚線の直通運転 /

交通事業者や学識経験者等からの意見

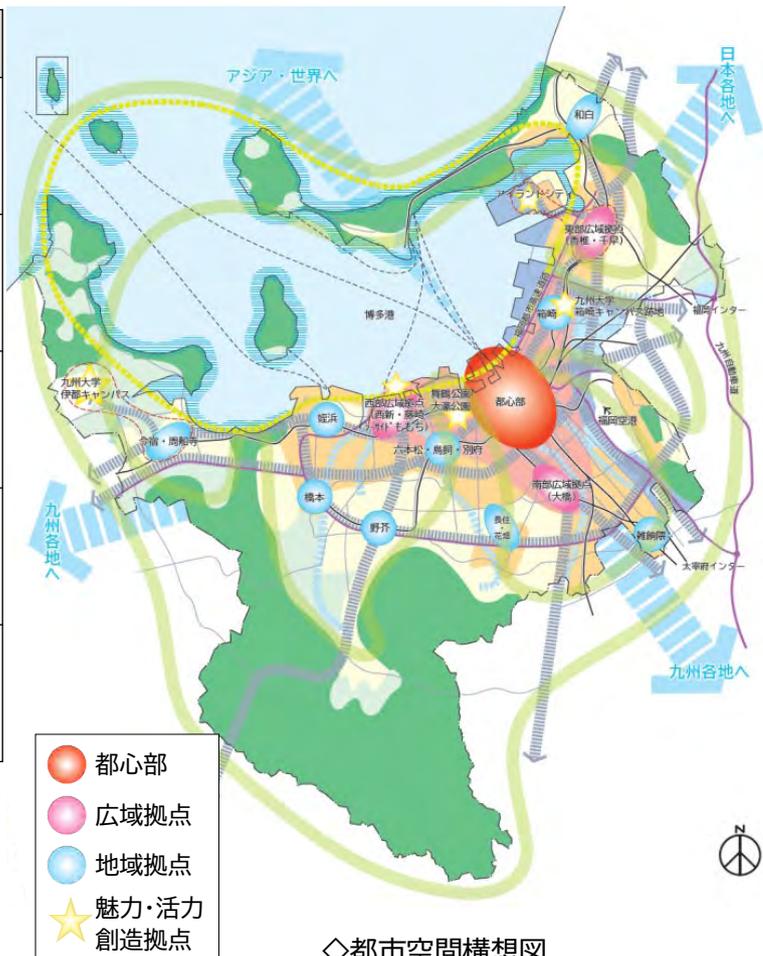
- ・空港やウォーターフロント、ドームなど、拠点へのアクセス強化が重要
- ・LRTやBRTなどで専用走行空間を入れた場合、道路にどのような影響があるか検証すべき
- ・小規模な改良で最大限の効果を
- ・交通基盤整備にやり残しがないのか議論や検証も必要

○都市の魅力・活力の向上に向け、幹線道路の整備とあわせ、既存ストックの活用も図りながら、**拠点等へのアクセスを強化することが重要。**

○このため、**広域交通拠点や地域拠点、魅力・活力創造拠点**などへのアクセス強化を新たに位置づけたうえで、これまで寄せられた意見等も踏まえながら、取組みを進めていく。

| 拠点 | 取組みの方向性(イメージ) |
|--------------|--------------------------------|
| 都心部 | 都市の活力を牽引する都心拠点間の連携強化を図る |
| 広域交通拠点(※) | 広域的な人流・物流を支える広域交通拠点へのアクセス強化を図る |
| 広域拠点 地域拠点 | 生活圏の中心である広域拠点や地域拠点のアクセス強化を図る |
| 魅力・活力創造拠点 | 都市の成長を推進する魅力・活力創造拠点へのアクセス強化を図る |
| 広域連携 | 福岡都市圏をはじめとした広域的な連携強化を図る |

※博多駅、天神、博多心頭・中央心頭、福岡空港



◇都市空間構想図

※第10次福岡市基本計画(素案修正案)

拠点等へのアクセス強化に係る概略試算

- 交通ネットワークの充実・強化に向けては、現計画において、「都市の骨格を形成する総合交通体・強化などに取り組んできたところであるが、改定にあたって募集した市民意見でも、拠点等への
- このため、計画改定の検討にあたり、現計画や市民、議会、有識者からの意見等を踏まえ、拠点等の概略試算を行ったもの。また、過年度に検討を実施した直通運転化と連続立体交差事業について
- 各拠点等へのアクセス強化については、これまで寄せられた意見のほか、今回の概略試算結果や民

<概略試算結果>

| 拠点 | 都心部 | | | |
|------------|-------------------------|-------------------------|-----------|-------------------------|
| 試算対象 | ①ウォーターフロント地区 | | | ②博多駅地区 |
| 模式図 | | | | |
| 想定利用者 | 2.1万人/日 (0.9万人/日・km) | 1.6万人/日 (0.8万人/日・km) | | 0.4万人/日 (0.2万人/日・km) |
| 導入空間 | 地下 | 地下 | 上空 | 地下 |
| 概算事業費(税込) | 880億円 | 1,040億円 | 250~330億円 | 1,060億円 |
| 単年度収支(税込) | 4億円/年 | 1億円/年 | 5~6億円/年 | ▲11億円/年 |
| 概算事業費の償還年数 | 220年 | 1,040年 | 42~66年 | (償還不可) |
| 費用対効果 B/C | 0.2 | 0.1 | 0.4~0.6 | 0.1 |

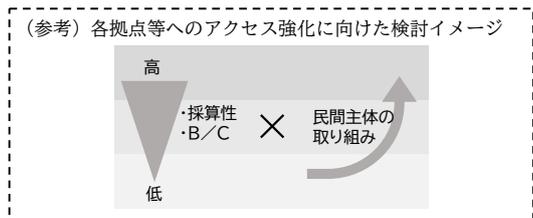
| 拠点 | 魅力・活力創造拠点 | | | |
|------------|-------------------------|---------------|-------------------------|-------|
| 試算対象 | ⑥都心部とアイランドシティ間 | | ⑦九州大学伊都キャンパス | |
| 模式図 | | | | |
| 想定利用者 | 3.3万人/日 (0.3万人/日・km) | | 0.8万人/日 (0.2万人/日・km) | |
| 導入空間 | 地下 | 上空 | 上空 | 地上 |
| 概算事業費(税込) | 4,430億円 | 1,350~1,810億円 | 550~740億円 | 240億円 |
| 単年度収支(税込) | ▲32億円/年 | ▲5~▲1億円/年 | ▲5~▲3億円/年 | 3億円/年 |
| 概算事業費の償還年数 | (償還不可) | (償還不可) | (償還不可) | 80年 |
| 費用対効果 B/C | 0.1 | 0.3~0.5 | 0.1以下 | 0.6 |

- ※1【想定利用者】最新のパーソントリップ調査で得られた1日の人の動きを用いて予測モデルを構築し、将来の利用者見込みを算出したもの。
- ※2【導入空間】鉄軌道システムの導入空間として地下、上空、地上に分け、各空間における代表的な鉄軌道システムで試算を行ったもの。
- ※3【概算事業費】福岡市地下鉄の実績や他都市事例等を参考に、建設年度の違いによる補正を行ったうえで、キロ当たり単価を設定し、想定
- ※4【単年度収支】採算性確保の目安として、単年度における運賃収入と運営経費の差額を算出したもの。
- ※5【概算事業費の償還年数】単年度収支が黒字となるものについて、概算事業費を償還するために何年必要か計算したもの。なお、鉄道事業
- ※6【費用対効果】「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル(2012年改定版)」に基づき、費用対効果(B/C)を算出したもの。<対象と
- ※7 導入空間として、道路上での支柱設置や出入口を含む駅建設のための空間確保や、車両基地のための大規模な用地確保が必要

系の構築」を目標像の1つとして掲げ、公共交通幹線軸の充実
アクセス強化に関する様々な意見が寄せられている。

へのアクセス強化について、現時点での採算性や費用対効果
は、過年度検討内容の再試算を行ったもの。

間主体の取組みなども踏まえながら検討していく。



| 広域交通拠点 | | 魅力・活力創造拠点 | | |
|-------------------------|-------------------------|-------------------------|---------------|-------------------------|
| ③福岡空港国際線ターミナル | | ④都心部とシーサイドももち間 | | ⑤アイランドシティ |
| | | | | |
| 1.6万人/日 (0.6万人/日・km) | 2.9万人/日 (0.8万人/日・km) | 5.1万人/日 (0.5万人/日・km) | | 1.2万人/日 (0.6万人/日・km) |
| 地下 | 地下 | 地下 | 上空 | 地上 |
| 1,050億円 | 1,490億円 | 3,990億円 | 1,170~1,560億円 | 370億円 |
| 1億円/年 | 5億円/年 | ▲11億円/年 | 12~16億円/年 | ▲2億円/年 |
| 1,050年 | 298年 | (償還不可) | 74~130年 | (償還不可) |
| 0.2 | 0.3 | 0.1 | 0.3~0.5 | 0.5 |

< 過年度検討内容の再試算 >

| 広域拠点、地域拠点 | | 直通運転化 | | 連続立体交差事業 | | |
|-------------------------|-------------------------|---------|---------|----------|----------|----------|
| ⑧姪浜-橋本間 | ⑨南部地域 | ⑩3両編成案 | ⑪増結分離案 | ⑫西鉄井尻駅周辺 | ⑬JR香椎駅周辺 | ⑭JR笹原駅周辺 |
| | | | | | | |
| 2.7万人/日 (0.6万人/日・km) | 2.3万人/日 (0.4万人/日・km) | - | - | - | - | - |
| 地下 | 地下 | - | - | - | - | - |
| 1,790億円 | 1,920億円 | 350億円 | 180億円 | 380億円 | 380億円 | 310億円 |
| ▲1億円/年 | ▲8億円/年 | 0.3億円/年 | 0.6億円/年 | - | - | - |
| (償還不可) | (償還不可) | 1,167年 | 300年 | - | - | - |
| 0.6 | 0.2 | 0.5 | 0.4 | 0.5 | 0.5 | 0.6 |

< 代表的な鉄軌道システム > 地下：地下鉄、上空：モノレール等、地上：LRT (⑤アイランドシティについては、鉄道高架による試算)
される区間延長に乗じて算出したもの。(直通運転化及び連続立体交差事業については、過年度検討時の建設費を時点更新)

許可においては、建設費や支払い利息などを含む40年以内の累積損益の黒字化が採算性確保の目安となる。
なる費用と効果> B(効果)：利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、C(費用)：概算事業費(大規模修繕等の更新経費は考慮していない)

- 近年、他都市においてLRTを導入している事例があるが、これを導入する上で専用走行空間の確保が必要となるため、都心部交通対策の今後のあり方を検討するにあたり、整理するもの。
- 専用走行空間を確保する路線上の15箇所を代表交差点として、渋滞長や走行性（通過時間、信号待ち回数）を試算するもの。

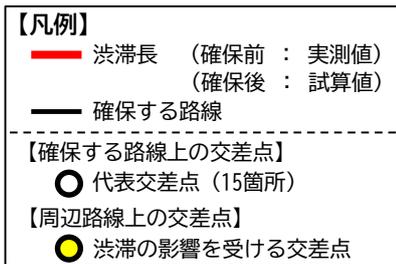
<試算結果>

専用走行空間の確保により、次の①～③の影響が確認された。

- ①確保する路線における交通混雑の悪化
都心部で大規模な渋滞が発生する。（下図参照）
- ②周辺路線への交通混雑の波及
影響を受ける交差点の数が増加する。（下図参照）
- ③走行性の低下
渋滞を抜けるまでに要する時間が増加する。（右表参照）

【表：走行性に関するケーススタディ】

| 蔵本交差点 (北東方面) | | 確保前 (現状) | 確保後 |
|-----------------|--------|-------------|-----------|
| 渋滞長 | | 140m | ⇒ 計1,200m |
| 走行性 | 通過時間 | 約2分 | ⇒ 約11分 |
| | 信号待ち回数 | 約1回 | ⇒ 約4回 |



【図：渋滞長及び影響を受ける周辺路線上の交差点（夕方ピーク17時台）】

- ※1 【確保する路線】 専用走行空間を確保する路線は、大博通り、渡辺通り、住吉通り、那の津通りとし、現状の上下各1車線を削減する。
- ※2 【引用データ】 直近の渋滞長・交通量調査及び全国道路・街路交通情勢調査の結果を用いて試算する。
- ※3 【交通手段の転換】 芳賀・宇都宮LRTの事例を参考に自動車から公共交通への転換を3.6%見込む。また、都心循環BRTは、現状の全便数が転換されるものとする。
- ※4 【試算結果】 確保後の渋滞長は、各代表交差点において交通処理できなかった自動車台数を長さに換算したもの。