

あらゆる人にとって住みやすく 魅力的な街

【30年後の理想像】

学生をはじめとする若者、働く世代 高
齢者、外国人、とあらゆる人々が 住み
やすい・魅力的な街

重点政策①概要

わくわ区政策

【政策の目的】

それぞれの世代の支援を集約し効率的
に行うため。
衰退しがちな郊外の活性化を図るため。

【事業内容】

若者に向けた「ベンチャーエリア(起業区域)」、
外国人に向けた「フォーリナーエリア(外国人
区域)」、高齢者に向けた「シルバーエリア(高
齢者区域)」、働く世代に向けた「子育て支援
エリア(未定)」、全世代に向けた「アカデミッ
クエリア(学術エリア)」「リゾートエリア」
「スポーツエリア」、といった区域を郊外を中
心に整備。それぞれへの行政サービスを提供し
たり、環境整備を行ったり、関連企業を誘致し
たりする。

【費用】

計 4 0 0 億

重点政策②概要

車いらず政策

【政策の目的】

福岡市の発展の中心となる天神・博
多などのエリアと市内各地の交通を
改善し、時間的距離の短縮を図ると
ともに、車依存を軽減し、さらに環
境対策、交通弱者の支援をも目的と
する。

【事業内容】

前述のわくわ区同士、各わくわ区を中
心に市内各地に交通網を整備。
加えて、既存の交通機関の利用促進の
ため、乗り換え運賃の補助を行う。

【費用】

バスレーン 1 キロメートルあたり 2
億円
※新潟市の事例や福岡市の資料から
推計
運賃補助が年 5 5 億

重点政策③概要

【政策の目的】

【事業内容】

【費用】

チーム名
KON

メンバー
垣内悠 中山哲
太田彩里

ビジョン

あらゆる人にとって住みやすく魅力的な街

30年後の理想のまち

【ビジョンが示す理想の状態】。
学生をはじめとする若者、働く世代、高齢者、外国人、と
あらゆる人々が住みやすい・魅力的な街

【なぜ上の理想を実現したいのか？】
少子化が進む現在においても、福岡市の人口は増加を続け
ているが、間もなく頭打ちになり、高齢化が進むと予測されて
いる。(福岡市人口ビジョンより)
人が減れば人・活力が減退し、現在高水準である市民の満足
度も低下してしまう。そのような状況を改善しでもあらゆる人が
住みたくなる魅力的な街にすることで、成長を持続できる、と
考えるから。

現実のまち

【ビジョンと現状のギャップ】
「天神ビックバン」に代表されるように、臨海部と市中
心部の成長は著しい。しかし、その勢いが郊外にまで届
いていないとも言えない。また、留学生や外国人労働者と
いった外国人に対する生活支援や、市内に数多くある大
学などの学生のチャレンジを後押しするようなエリアや
取り組みは不十分。働く世代に対しても、子育て支援や
交通事情の改善などQOLを改善する余地は大いにある。
さらに郊外の交通弱者の高齢者には住みにくい、と言え
る。

【現状が維持された場合の社会の姿】
中心部と郊外の格差が拡大し、学生や外国人の生活やチ
ャレンジも彼らに丸投げされた状態となる。働く世代に
対しても、他と変わらない「普通の都市」となってしま
うだろう。さらに、交通弱者の高齢者にかかる負担も確
実に増えていく。

重点政策①詳細

政策名 わくわ区政策

政策の概要

【政策の目的】

それぞれの世代の支援を集約し、効率的に行うため、また衰退しがちな郊外の活性化を図るため。

【誰のための政策か】

全世代および外国人

【政策を実施する主体】

自治体

【政策を実施する期間】

10年間

政策の詳細

【事業内容】* 政策を実行するための具体的方法

それぞれの対象者別に興味を持てる・支援をするエリアを市内に設置する。

若者

ベンチャーエリア: コワーキングスペース、投資家と起業家をつなぐ場、ベンチャー企業の誘致

外国人

フォーリナーエリア

就職支援、語学支援、外国人街の形成を目指す

高齢者

シルバーエリア

生涯学習、再就職などを支援する、高齢者福祉を担当する機関なども集約、企業も誘致
働く世代

子育てエリア: 教育施設、教育相談窓口など
全世代

①アカデミックエリア: 大学の図書館開放、企業や国などの研究施設・機関を誘致、

②スポーツエリア: パブリックビューイング 体育館

③リゾートエリア: ホテルの誘致(山・海といった自然を活用)

【政策にかかる費用】

計400億
(10年合計)

【政策による影響への対策】

市内各地にあるので
車を持っていないと行く手段がない人が生まれる。

→政策2の車いらずにより交通弱者もそれぞれのエリアに行くことができるようになる。

重点政策①詳細

政策名
車いらず政策

政策の概要

【政策の目的】

福岡市の発展の中心となる天神・博多などのエリアと市内各地の交通を改善し、時間的距離の短縮を図るとともに、車依存を軽減しての環境対策、交通弱者の支援をも目的とする。

【誰のための政策か】

市民(特に交通弱者)＋(環境)

【政策を実施する主体】

自治体
民間企業(委託or第三セクター)

【政策を実施する期間】

10年(整備)

政策の詳細

【事業内容】*政策を実行するための具体的方法

市内の主要道路にバス専用レーンを整備し、バスの定時性・輸送量を確保する。

また、他企業の電車に乗り換える際、初乗り運賃にするのではなく、乗り換えの料金になるように市が差額を補助する。

【政策にかかる費用】

1キロメートルあたり2億円
※新潟市の事例や福岡市の資料から推計
バスレーンが10年合計150億

乗り換え運賃補助が年55億

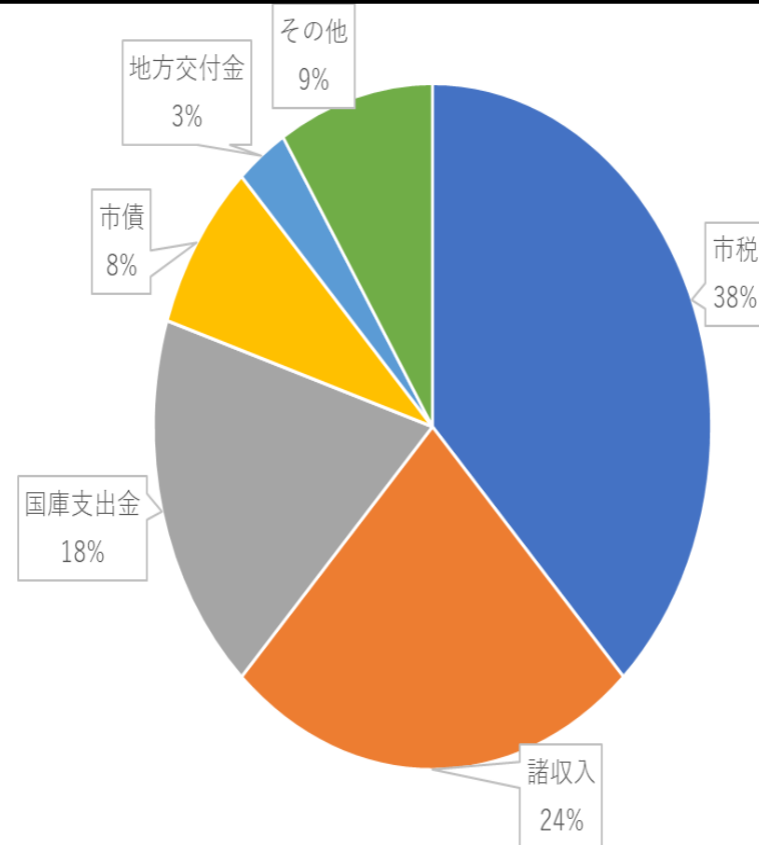
【政策による影響への対策】

今より道路の車線数が減り、混雑が発生しやすくなる。
→BRTをきめ細かに整備し、車を使わないほうがよい、と感じさせ、結果として全体の交通量を減らす。

2029年の自治体予算

予算の算出の対策

歳入の部



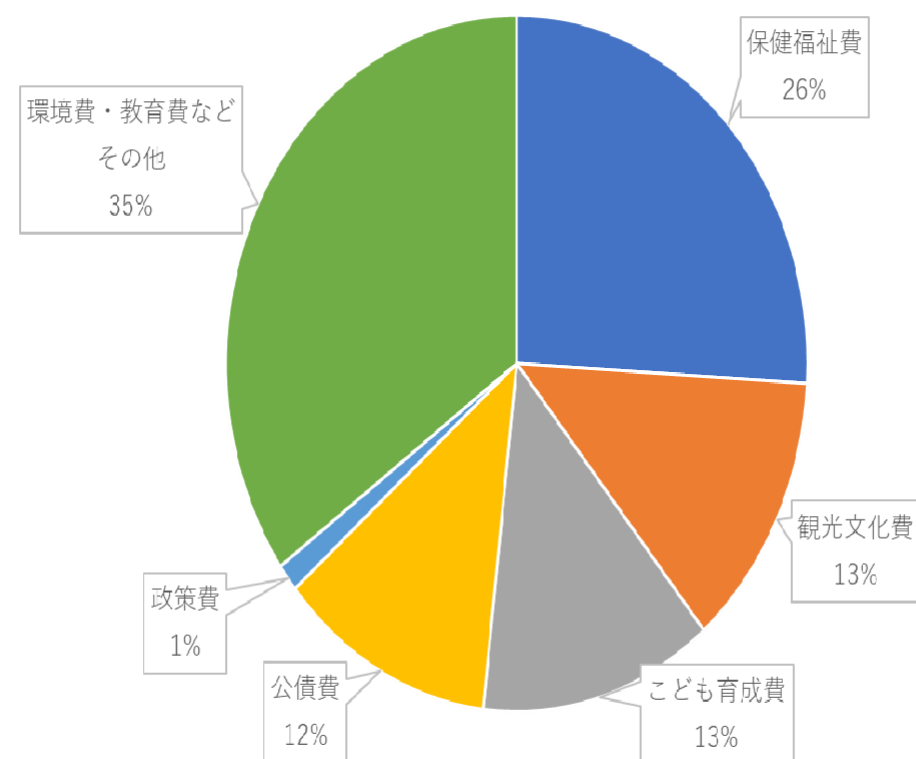
【重点政策予算の捻出方法】

合計で年120億の予算が必要。市民税・固定資産税を調整しおよそ60億の予算を捻出（増税も選択肢、その場合0.3%の増税か）。軽自動車税の増税(車離れを意図する)=4億。タバコを18歳から許可し、課税=4億。政策1の区域や市の施設のネーミングライツを販売、使用料を取る=10億。残りは自然増で賄う予定。それでも足りない場合は税收の調整をさらに行うことで賄う。

【現在の自治体予算からの変更点とその理由】

Same as above

歳出の部



【予算面の変革に伴う対策】

市民税・固定資産税は増税幅が小さいため、影響は限定的と思われる。市民に求める負担以上に便利さやサービスの改善を図ることで理解を得る。自動車税の増税は「車いらず政策」の趣旨からも適切と考える。タバコは、18歳成人となった今は特に問題はないと考える。