

市政報告 2016 年前期

■2016 年度予算についての概要

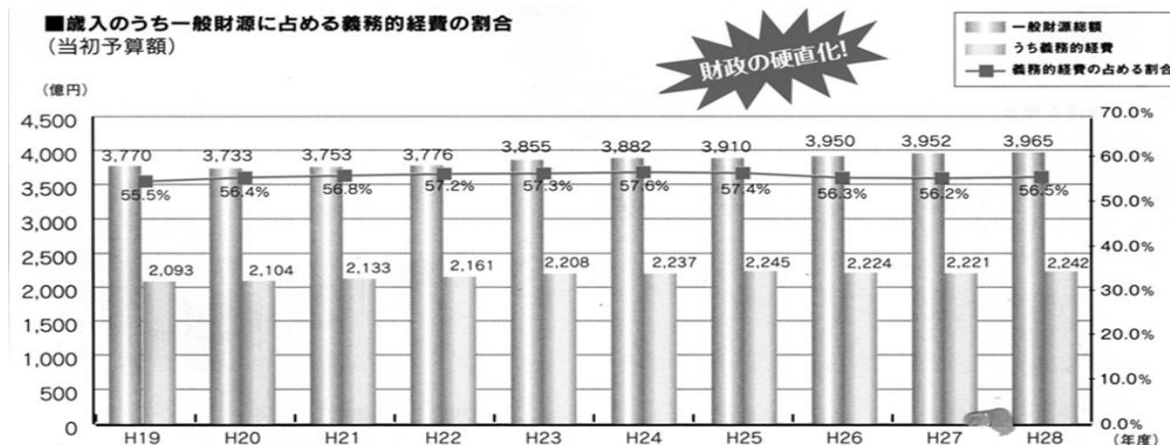
＜2015 年税収は過去最高 ～なお厳しい財政状況＞

2015 年度は人口増によって市民税が増え、企業収益の改善によって法人市民税も増加。過去最高の税収となりました。2016 年も引き続き税収が増える見通しですが、増収額 3/4 相当額は地方交付税が減額されることから、歳入全体はそれほど増えません。

歳出について、高島市長は 2016 年度所信表明で「成長の果実を市民に」とまさに安倍政権と軌を一にする方針を表明していますが、財源は国の消費税値上げ対策としての低所得者などへの臨時給付金交付の増額であり、市独自のものは多くはありません。

- ・就学全児童の教育・保育給付金……46 億円増
- ・障がい児施設給付金……11 億円増
- ・年金生活者等支援臨時交付金……42 億円増（低年金受給者、福岡市の対象者 111,000 人）
- ・医療・介護関連……21 億円増
- ・企業立地交付金……60 億円増（市独自の事業）
- ・消防署等再編整備……11 億円増
- ・臨時福祉給付金給付事業廃止……10 億円減
- ・商工金融資金預託金……74 億円減
- ・学校空調整備事業終了……18 億円減
- ・学校大規模改造前倒し実施……28 億円減 となっています。

超高齢・人口減少社会を迎え、日本経済は縮小し、歳入が増える状況にありません。借金の残高は 2 兆 3882 億円（2016 年度末）、市民一人あたりは 158 万円と、政令市では大阪市に次いで 2 番目の多さです。毎年 2000 億円程度の借り換えを行っており、借入金利が上昇すればたちまち負担が増える状況が続きます。福祉や医療への支出増に加え、道路や橋、上下水道、公共施設の更新など将来的に費用がかかるため、依然厳しい財政状況が続いています。



一般会計に占める**義務的経費**（生活保護費、医療・介護の費用・人件費など）は今後も増える傾向にある一方、歳入は頭打ちと考えられ、**政策的に使える財源**は減っていくと考えられます。

<数字上の借金残高は減少しているが、“隠れ借金”が増えている>

南部清掃工場、こども病院、青少年科学館、学校給食センター、総合体育館などは PFI 事業で行い、建設費および運営費が 15 年～30 年の分割払いです。これらは“**債務負担行為**”として将来分割払いのため借入は起こらず、借金の残高には現れません。しかし毎年決まった額が支出されるので、政策的に自由に使える財源は減り、実質的には借金なのです。この“**隠れ借金（債務負担行為）**”について市民に見える形で示す必要があります。



■2月議会の報告

<2月議会の主な議案>

▼2015 年度の補正予算 ▼福岡空港に関する事業を港湾局の所管に移し「港湾空港局」に改称する議案 ▼東市民センターの指定管理者の指定 ▼人工島に建設される総合体育館の建設および管理運営に関する PFI 事業の契約 ▼中学校空調施設設置の PFI 事業の契約 ▼都市高速道路の空港方面への延伸事業の認定 ▼人工島の土地処分 など

1 民間委託・PFI 方式で割高に！ ～総合体育館～

総合体育館の建設については、箱崎九大跡地が適しているにもかかわらず、土地処分のため人工島での建設計画を強行したという問題がありますが、建設・運営手法も問題です。この建設および維持管理、運営について一括して PFI 方式で平成 46 年 3 月 31 日まで契約する議案が出されました。

PFI とは、公共施設等の設計、建設、維持管理および運営に、民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行う手法のことで、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図るのが目的とされています。

福岡市では、この PFI を福岡市総合体育館で行おうとしていますが、これは本来、市にとって経費の削減も意味するものでなければなりません。

PFI は、最初に「利益率を決めて」出資を集め、SPC（特別目的会社）をつくって事業を行います。総合体育館では、契約額 148 億円余のうち、国の建設費補助金分と開業費用は一括払いしますが、残額約 100 億円余をサービス購入費として 15 年間で市が分割払いすることになっています。民間会社である SPC の借入金利は自治体が発行する地方債の金利よりも高い上に、15 年分割で支払う際の分割手数料がこの金利に上乗せされます（プレミアムが付きます）。価格を抑え、利益を確保するために再委託されるなど低賃金構造の問題のほか、以下のような問題があります。

その 1 総費用は市の積算額より PFI 落札価格のほうが高い！（私の質疑で明らかになりました）

▼建設費 ... SPC（84 億円余） > 市（82 億円余）

▼運営・維持管理費 ... SPC（49 億円余） > 市（37 億円余）

その 2 市営であれば生じない SPC の設立経費や運営費が総費用に含まれている。

その 3 15 年分割払いのため、分割手数料として金利にプレミアムがつき高くなる。

その 4 利用者数について SPC の見込みは福岡市の見込みの約 1.5 倍！

根拠が定かではなく、過大に見積もっている。

その 5 光熱水費は定額でサービス購入額に算入されており、前年度の 1.5% の価格変動を超えたときに改訂するとしており、利用者数が適正か疑問である。

その 6 ネーミングライツ料（施設の命名権）は SPC の収入となっており、市営であれば市の収入となるものである。

その 7 15 年間もの長期にわたる契約は、問題が生じたとき途中解約は難しく、SPC に有利な契約となる（建前では解約できるとしているが、事実上解約は難しい）。

2 環境対策は環境局へ一本化を！

福岡空港に関する事業は経済観光文化局が所管していましたが、これを「港湾局」に移し、「港湾空港局」に改称するという議案が出ました。これには反対ではありませんが、港湾局が担当している博多湾東部海域の環境対策を環境局に移管することを求めました。

分掌（分担）を見直すのであれば、環境行政を一貫して行えるよう、環境局が計画していた人工島の野鳥公園の整備を港湾局が行うという非合理を同時に正すべきです。これは人工島建設など埋立事業を港湾局がやりやすいようにするための分掌（分担）となっており、環境部門は環境局に統合すべきと訴えました。

3 時短 5～10 分に 500 億円かける必要なし！ ～都市高延伸～

都市高速道路の空港通ランプを空港方面に延伸する整備計画です。空港口交差点等の渋滞緩和ができるとし、ルートについてはトンネル案を採用。同時に榎田方面からも通過できる計画としており、これによる時間短縮効果は 5～10 分程度です。「あれば便利」と言えますが、「なければ困る」と言うほどのものではありません。事業費約 500 億円のこの道路整備が本当に必要なのか疑問です。人工島への接続道路も同様です。

福岡空港の乗降客数および発着回数の動向を見ると、1968 万人（2002 年度）をピークに 1580 万人（2011 年度）にまで減少、再び増加に転じて 2014 年度で 2000 万人となっていますが、約 8 割が国内線利用者であり、今後増え続けるとは考えられません。発着数も 2011 年度まで年間 14 万回前後で低迷していましたが、航空機の小型化が進んだことで 2013 年度に 17 万 4 千回と増えたものの、翌 2014 年度には 17 万 1 千回に減少しています。航空需要が今後も右肩上がりに増えるとは考えられません。滑走路の増設も不要です。

高齢者などの「移動する権利」を考えると、これからは公共交通の充実こそが必要であり、自動車交通が増え続けるという考え方自体に問題があります。高速道路延伸は将来世代に大きな負担を残すことになります。

4 土地処分に多額な立地交付金 ～人工島～

人工島については高島市政発足直後の 2011 年度に事業見直しを行い、土地処分が進まないために「4 年間で 260 億円」という企業立地交付金の予算枠をつくりました。土地代の 30%、建物建設費の 10%、1 件あたり上限 30 億円を交付するとしています。今回の土地処分では土地売却価格 29 億円、立地交付金は 17 億 7 千万円でした。

立地交付金による企業誘致で雇用は増えたが高島市長は言っていますが、雇用の多くは非正規です。人工島のために使った埋立費用・基盤整備費用および交付した立地交付金などが、本当に固定資産税や法人市民税等によって回収することができるのか、はなはだ疑問です。

■3 月議会・条例予算特別委員会の報告

<代表質問>

第 2 次安倍政権発足後、日銀による国債買い入れと年金基金を株に投入して円安と株高を創り出してきたアベノミクスの破綻が見えてきました。このアベノミクスを検証しないまま「新三本の矢」を打ち出しましたが、中国経済のバブル崩壊、原油安、アメリカ経済の低迷により株価は下落しはじめ、円高へと動いています。株価が生命線の安倍政権を支えるために、日銀はマイナス金利を打ち出しましたが、効果よりも副作用が出てきており、アベノミクスの「終わりの始まり」とさえ言われています。実質賃金は 4 年続けてマイナス、消費動向もマイナスに転じており、アベノミクスにより国民生活が一段と厳しくなっていることが数字にも出ています。法人税減税など大企業優遇政策の一方、消費税増税、年金切り下げ、医療・介護保険の負担増と国民負担は重くなっており、このような政策は許されません。

他方、安倍政権は国際競争力をつけるとして、残業ゼロ法案は継続審議となりましたが、労働者使い捨てを進める派遣労働を昨年 9 月に改悪（改正とは言えません）しました。非正規労働者は増え続け、全労働の 4 割を占めるに至っています。若年労働者の労働環境は一段と厳しい状況になっており、格差と貧困が確実に広がり、少子化の大きな原因となっています。さらに TPP 包括合意と、アメリカの基準が世界基準となりつつあり、日本も貧困大国アメリカのように 1%の富裕者のための国へさらに近づきつつあります。いまこそ市長は「住民の福祉の増進を図る」という地方自治の本旨に則り、市政運営をすべきです。

しかし福岡市は、安倍政権に呼応して国家戦略特区に応募し、「グローバル創業・雇用創出特区」いわゆる解雇特区の指定を受けました。経済成長すればやがて市民にもそのおこぼれが回り生活がよくなるというトリクルダウンの理論は破綻していることは明らかです。市民アンケートを見ると自然環境や買物の利便性、食などでは満足度は高い数値が出ている一方、子育てや教育、福祉、雇用についての満足度は 50%程度ないし 50%以下と低くなっています。依然、基本的施策を「都市の成長」とし、今年度も人工島事業に 147 億円、ウォーターフロント開発の一環としてクルーズ船接岸岸壁埋立に 10 億円、「天神ビッグバン」として天神再開発と開発優先・都市膨張政策の市政を続けており、「市民の生活の質の向上」と「都市の成長」の好循環ができているとは思えません。

国の借金は 2015 年 9 月時点で国債発行残高 894 兆円余、短期借入を含めると 1054 兆円余です。地

方の借金 200 兆円を入れると国民の借金は一人当たり 1 千万円を超えます。安倍政権は補正予算に続き新年度予算でもバラマキ予算を組んでいますが、いつまでも続かないことは誰が見ても明らかです。人口減少社会、超高齢化社会を迎えて日本経済は縮小し、市税収増は見込めず、他方で福祉政策の充実が求められています。いつまで続くか分からない爆買いを当てにした中央埠頭の整備、不要不急な第二展示場建設、都市高速道路から人工島への接続道路建設、福岡空港への都市高速道路の延伸事業などはやめるべきです。

次に平和と民主主義について質しました。第二次安倍内閣成立以降、自民公明政権は、2013 年 12 月 6 日の特定秘密保護法強行採決をはじめとして、集団的自衛権行使の閣議決定と解釈改憲の強行、日米新ガイドラインの改訂、そして戦争法の強行採決と、安倍首相は「日本を取り戻す」と標榜し「軍国主義・復古主義」へ向かうがごとく憲法改悪への道をひた走ってきました。それは紛れもない人権侵害への道であり、民主主義を根底から覆すものです。教育基本法改悪に続き教育委員会制度の改悪により政治が教育に介入できる仕組みを作り、道徳教育として内心の自由を奪い、戦前のような国家権力に従順な国民を育てることを可能にしています。

特定秘密保護法の施行とともに、自民党の報道機関への圧力が、先日の高市総務大臣の「電波を止める」という、憲法で保障された表現の自由・報道の自由を否定する発言などにまで見て取れるようになり、マスコミは萎縮し始めています。国境なき記者団による報道の自由度ランキングでは、日本は 2010 年では 11 位であったものが 2015 年は 71 位と評価されており、日本での報道の自由が奪われている現状が表れています。

参議院で継続審議となっている、刑事訴訟法改悪では、共謀罪や盗聴法改悪、司法取引による密告制など、警察の権力が人権侵害や弾圧強化へつながりかねない制度をつくり出そうとしています。今こそ、人権を守る、民主主義を守る、住民の福祉の増進という地方自治体の本旨に則り、市民の声を無視した辺野古新基地建設、原発の再稼働など、暴走する安倍政権に市長は、はっきりと NO を示し、玄海原発廃炉を九電に求めるよう質すとともに、安保法制＝戦争法廃止および特定秘密保護法廃止を国に求めるべきと質しました。

<3 月議会の主な議案（予算案以外）>

▼子どもの通院費の助成について ▼景観条例の改正および広告条例の改正について ▼立地交付金に関する条例改正について ▼都市高の人工島への延伸について など。そのほか、国の法律改正に伴う文言修正等の改正の議案もありました。主な議案に対する私の考えは以下のとおりです。

- 1 子どもの医療費助成ですが、福岡県では助成の対象が小学校 6 年生までも拡大されましたが、その代わりに 3 才児以上の通院費の一部を自己負担してもらうというものです(現在未就学児は負担なし)。しかし自己負担による経費削減は 4.4 億円で、無駄な公共事業をストップすれば十分に捻出できる金額です。高校生まで通院費も入院費も助成している自治体もあり、福岡市も中学 3 年生まで通院費を助成すべきです。(共産党・維新の会・緑とネットが共同で中学 3 年まで負担なしの修正案を提出しましたが、否決されました。)
- 2 景観は公共物であり、景観形成は市民が心地よく生活するためには重要なものです。国は景観法を定め、過去の景観の保全および将来の景観の形成のために、建物デザインや規模、色調などを規制できるようになっています。今回の条例改正はまだ不十分ではありますが、一歩前進しました。

- 3 立地交付金に関する条例改正は、人工島、香椎パークポート、九大周辺地区だけ特別に「上限 30 億円」としていたものを、他地区と同じ「上限 10 億円」に戻し、代わりに事業者が正規雇用を増やせば、それに応じて交付金を増やすというものですが、立地交付金自体を見直しする必要があります。
- 4 僅か数分の時間短縮のために、300 億円もかかる人工島への接続道路建設はやめるべきです。

■6 月議会の報告

<6 月議会の主な議案>

▼選挙運動の公費負担に関する条例改正 ▼介護予防・日常生活支援に関する条例制定および改正
▼農業委員会に関する条例改正 ▼資材の高騰などによる市営住宅建設費の変更の議案 ▼人工島港エリアの土地処分の議案 ▼不法占拠されていた土地の市有地であることを確認する和解について など

1 選挙運動の公費負担について（議案 124 号） 反対（反対は「緑とネット」のみ）

候補者ができるだけ同じ条件で選挙ができるように、またお金がかからない選挙にすることを目的に、選挙ポスターや選挙カーなどの費用を税金で負担するのが「公費負担」の制度です。平成 4 年（1992 年）に自治体が条例を定めることで地方議会・首長の選挙で公費負担ができるようになり、福岡市では平成 6 年（1994 年）に条例を制定、平成 7 年（1995 年）の選挙から実施してきました。これまで国では公職選挙法施行令を参議院選挙のたびにその上限を見直し、自治体もそれに併せて条例改正してきました。

今回の条例改正は、施行令が消費税 5%から 8%に値上げされ、上限も改正されたことにあわせて、福岡市も消費税増税分だけ引き上げるというものでした。必ずしも全国一律に引き上げる必要はなく、現在の額でも十分に足りているため、反対しました。

2 人工島の土地処分について（議案 133 号）反対

人工島港エリアの土地売買契約の議案です。2 月議会も（株）松岡への売却でしたが、今回も（株）松岡へ、隣接した土地を計 2 回売却しています。今回、土地売価は 27 億円ですが、17 億 7000 万円を立地交付金として支払っており、前回と合計すると 30 億円以上交付しています。

2 月議会と同様、売れない人工島の土地を処分するために、多額な税金を使って企業を誘致するという施策は適切でないと反対しました。

3 介護予防・日常生活支援に関する条例案について（議案 127 号ほか） 反対

2017 年度から介護保険制度が全国的に変わり、それに伴い「介護予防・日常生活支援総合事業」を始めるための条例が提案されました。従来の「要支援」の部分が市町村の事業となり、高齢者全体を対象に介護予防に取り組みます。

企業立地促進制度の実施にかかる平成28年度当初予算内訳

項目		金額
地域	事業者	
立地交付金	(株)ナカシロ(タケシタ調剤薬局(株))	250,000
	(医)相生会(みらい病院)	390,182
	アスクル(株)	1,374,500
	東洋水産(株)	1,012,268
	山九(株)	788,134
	越智産業(株)	348,090
	鈴与(株)	866,947
	溝江建設(株)	690,300
	(株)福岡中央青果	104,685
	(株)マルゴ	96,867
	ムラオ商事(株)	88,449
	福岡市青果物流事業協同組合	90,181
	IC 計	6,100,603
香椎PP	(株)アトル	1,792,197
	(株)西日本新聞総合オリコミ	61,745
香椎PP 計		1,853,942
九大学研都市	九州プロサーチ有限責任事業組合	643
	九大学研都市 計	643
立地交付金 計		7,955,188
港湾整備事業特別会計への繰出金		241,213
事務費		1,740
合 計		8,198,141

※金額は、事業者から提出された事業計画に基づき積算

これまでの要支援認定者のうち、機能訓練や身体介護など専門的支援の必要者は従来どおりの「介護予防事業」に、それ以外の軽度者は、今回から新たに設けられる「日常生活支援事業」の対象者となります。専門性を求めないとする通所介護（デイサービス）と、訪問介護のうち買い物、調理、掃除、洗濯などが日常生活支援事業に含まれます。同事業の従事者は資格が必要なく、そのため利用料金は従来の7割程度となり、利用者の負担軽減になるとしています。

しかし、問題は多々あります。日常生活支援事業の通所介護（デイサービス）は従事者に資格が必要だけでなく、施設の基準もありません。高齢者の認知症予防や重度化を予防する、脳力トレーニングや身体の機能訓練などには、専門的知識が必要であり、ただ預かればよいというものではありません。制度改正が検討され始めた頃から、多くの専門家や介護の現場が、日常生活支援事業では利用者の重度化が進むと、指摘してきました。

訪問介護についても問題は同様で、市が実施する18時間の講習を受ければ誰でも従事者になれます。しかし、単に買い物、洗濯、調理、掃除の代行などの、補助をすればいいわけではなく、自立を促し、機能維持を図っていくことが重要です。利用者の状況を観察し、利用者の状況をケアプランに反映させることも必要です。和光市では、栄養指導や料理指導、買い物指導を同時にすることで予防効果を上げています。また、さまざまな問題を抱えた利用者との対応が求められますが、知識や経験がない人だとトラブルが一層多くなることが危惧されます。

訪問介護に従事するヘルパーさんの多くは登録制で不安定な収入状況にあります。今回、無資格者が従事することで利用料金が下がれば、資格を持つヘルパーさんも同じ賃金で従事せざるを得ず、低賃金構造がますます広がります。通所介護においても同様で、利用料金がさらに引き下げられると、施設の運営自体が厳しくなります。

国は介護保険の財政軽減を図るために一部の高額年金受給者（単身で280万円以上）の利用負担を1割から2割に引き上げ、1人1千万円以上の預金等の資産がある施設入所者の補助を取りやめ、特別養護老人ホームの入居者を、要介護3以上しか原則認めない、などとしました。同時に、要支援の事業については、既述のように市町村の事業とし要支援認定者を減らし、介護従事者の規制を緩和することで介護保険費用の軽減を目論んだ制度改正です。

しかし、結果的に重度化が進み、要介護認定者が増え、介護保険の財政も圧迫することになりかねません。要支援段階での手厚い介護予防が重度化を防ぎ、健康年齢を引き上げることに繋がります。その意味でも、今回の制度改正（改悪）は持続可能な制度とは考えられず、この条例案に反対しました。

<一般質問～西新・藤崎地区の活性化策を提案>

プラリバとイオンの閉鎖で生活が不便に

西新エルモール・プラリバが昨年7月に閉鎖し、開業は平成32年の予定となっています。イオン西新店（旧ダイエー）も今年5月に閉鎖。プラリバよりも早い時期に開業するとの話ですが、地域の中核にあった両店舗が閉鎖したことで、オレンジ通り商店街から藤崎商店街まで大きな影響が出ると考えられます。

地域の住民の方からは「郵便局がなくなって不便になった」「男性用の下着や靴下を買えるところなくなった」などの声を、商店街の方からは、すでに活性化に向けての取り組みがなされているものの、「建て替えの情報があまり伝わってこない」という不満の声を聞きました。

西新を楽しい街・暮らしやすい街にするチャンス

両店舗の閉鎖は商店街にとってピンチではありますが、新しいまちづくりができる“チャンス”だとも

言えます。プラリバとイオンの各担当者と話をしてみたところ、利用者や地域住民の声をできるだけ取り入れたいとのことでした。

そこで地域住民の方たちと一緒に、どんなプラリバ（イオン）になれば西新が楽しい街になるか、暮らしやすい街になるかについてアンケートを採りました。「小さな催しができる空間（ステージなど）がほしい」「くつろげる空間がほしい」「早良区南部の農産物を買えるようにしてほしい」などさまざまな声があり、それを事業者に届けました。

市民参画で 50 年後を見据えたまちづくりを！

私はこれまで滋賀県長浜市や、香川県高松市の高松丸亀商店街の再開発事業など、“まちづくり”に関する調査を重ねてきました。民間主体の柔軟な発想で、地域のさまざまな資源をつなぎ合わせ、地域ぐるみの取り組みをしているところが、新しいまちづくりを成功させています。単に“一民間事業者の建て替え”と考えるのではなく、市も“まちづくり”という視点で関わって、多様な市民を巻き込んでいくべきだと考え、6 月議会の一般質問で西新・藤崎地区の活性化策について提案しました。

たとえば郵便局や行政の出先など公的施設を併設させることによる支援も可能です。大学生や高校生などと連携してアートによるまちづくりを行う、リヤカー部隊の補充としてヨーロッパのような蚤の市（フリーマーケット）が開けるようにする、若者が空き店舗で起業できるよう支援するなど、西新・藤崎地区の活性化のために市が取り組めることがあるはずです。私は部署を横断してプロジェクトチームを作って臨むべきと考えていますが、残念なことに行政の“縦割り”が大きな壁になっています。

市は商店街、市民、まちづくり NPO などと力をあわせて、西新・藤崎地区の 50 年後を見据えたまちづくりをしていくことが必要です。

■交通問題に関する視察調査報告

超高齢社会を迎え、生活の質を維持するためには「移動の自由」を確保することが重要です。私は北九州市八幡東区の光タクシーによる巡回型乗り合いタクシー、北九州市八幡西区の三ヶ森タクシーが行っているタクシー定期券、新宮町のコミュニティバス、福岡市西区橋本地区の乗り合いタクシーの実験などを様々な調査をしてきました。そのうち、八女市の予約型乗り合いタクシーは今後の高齢者の移動の自由を考える上で大変参考になると考え報告します。

<八女市予約型乗り合いタクシーに関する視察調査>

- ・日時 2016 年 5 月 16 日(月)
- ・場所 八女市黒木支所予約センター
- ・説明員 企画振興部地域振興課 松尾一秋課長

1 予約方式

利用者はまず市に、住所・氏名および家族情報の利用登録をする。予約方式で、朝 8 時便は 2 日前、その他は 30 分前にコールセンターに乗る場所を指定して予約し、利用する。電話を受けた予約センターの職員が、経験をもとに利用者におよその時間を伝え、予約センターのオペレータが、NTT のシステムを使って予約に応じたコースを組む。乗り合いタクシーはワゴンタイプで乗り降りがしにくいいため、障がい者は福祉運行タクシーを利用してもらっている。利用者には原則自分で予約をして

もらい、意思を尊重することで利用者の自立を促している。家族情報を登録時に記載してもらうことで、同時に家族との連携も取っている。

2 乗り合いタクシーの運行

乗り合いタクシーは決まったエリア内しか走らない。エリアは11エリアあり、旧自治体の小学校区となっている。小学校区は地形的に谷間になっており、山で囲まれているため、小学校校区を越えてのルートがくめないことが理由である。但し、一部エリアを超えて旧自治体の中心部にある支所などに行くことはできる。その際の料金は通常の300円から100円高くなる。

運行は月曜日から金曜日までの5日間。予約コースはどのエリアでも8時、9時、10時、11時、午後1時、午後2時、午後3時、午後4時の8便がある。朝8時の便のみ2日前の予約で、その他は30分前に予約することができる。予約は先着順。乗車できる定員は8名なので、定員をオーバーしたときには次の便にしてもらうが、そのような事態は少ないという。乗車希望場所に迎えに行き、目的地で降車する。アンケートによると高齢者にとってバス停まで歩く負担がなくなり、出かける機会が多くなっている。

3 料金

エリア内は片道300円。一部エリアを越えるときは400円。障がい者割引はない。

4 事業者

事業者は地場タクシー会社4社、堀川バス、八女観光バスの計6社。堀川バスは、朝夕の通勤通学時の2便とスクールバスの上に、立花町の路線バス2路線を減便し、通勤通学時の運行が終わったバスの運転手が、乗り合いタクシーの運転手をしている。乗り合いタクシーは免許を別途取得しなければならないので、陸運局に協力してもらい、事業者に乗り合いタクシーの免許を取得してもらっている。

5 配車のシステム

予約センターは八女商工会に委託。配車はオペレータが予約を受けてN T Tの配車システムでコースを組み、タクシー運転手に無線電話で連絡するとともにコースデータを送り運行する。車両はジャンボタクシーで利用者定員は8名。予約がオーバーしたときは次の便に待ってもらう。12台＋予備1台で運行。旧八女市内エリアは人口が多いため2台で運行。配車システムは初期投資に約5千万円かったが、現在はリースで安くできる。

6 市の助成

乗り合いタクシーの車両は民間会社が所有しており、運行を委託する形となっている。委託料は(1台2,200円×8(時間)×224日(運行日数))×13台ー利用料金×1/2で3,760万円余。予約センター経費として、人件費6人分(現在4人)1,540万円余＋通信費160万円余＋管理運営費230万円余＝1,970万円余。加えてシステム維持費150万円余＋事務・広告宣伝費等340万円余。乗り合いタクシーの助成合計は6,200万円余となっている。その他基幹路線バスを維持するために約3,900万円の補助が出されている。国からの地域交通に関する補助金については約1,900万円あり、国から交通事業者に交付されるが、市が借り上げ費用を払っているので事業者から市に雑収入として入金することとしている。

7 利用状況

八女市の人口は6万5千人余、登録者数は約12,700人、利用者数は約1,000人ということである。2015年度実績で、利用延べ人数は1日約230人、年間延べ5万5千人ほど。利用者は車の運転ができなくなった80才以上の方が多いが、まだ運転している高齢者もあり、やや減少傾向にある。

調査を終えて

配車システムは初期投資と維持費がかかることに課題があります。初期投資については月35万円、5年契約のリースにすると安くなるそうですが、やはり課題として残ります。また、配車はシステム化されていますが、オペレータの個人的経験と能力に大きく頼っており、これをシステム化することの難しさがあります。

超高齢社会を迎え、自ら運転が出来なくなり、移動に問題を抱える高齢者が増えると考えられます。八女市と福岡市は状況の異なるものの、移動の自由を確保する一つの在り方として、十分検討に値すると思いました。タクシー事業者間の連携、登録制と年会費性を取り、加えて市の助成があれば、ワゴン車タイプでなくとも、通常のタクシーで乗り合いの活用方法が見えてくると思われます。タクシーを公共交通として位置づけることが出来るのではないかと考えています。

■議会改革調査特別委員会

市民の声に推されて、今期・福岡市議会では、「市民に開かれた議会」を目指し、議会改革調査特別委員会を設置、検討をしています。そして議会改革調査特別委員会で合意できた事項は直ちに実施するとしています。これまで常任委員会での採決時には傍聴者は退室させられていましたが、今年度から採決時も傍聴できるようになりました。また、傍聴席数も増加されるなど改革は進んでいますが、なお課題も多く残されています。

市民が議会に声を届ける方法のひとつである、請願の審査については継続審議が多く、私たちは受け付けた請願については4年の以内に結論を出すことを求めています。しかし、現時点では合意に至らず、継続審議となって結論が出ないままになることを回避できずにいます。継続審議になるとその後に審査されることは特段の事情がない限りありません。議会の4年の任期が過ぎれば取扱は終わり、実質的には棚晒しとなります。私たちは市民に議会の意思を示す責任があると考えており、出来るだけ結論を出すことを求めています。

また、私たちは、陳情の取扱についても請願と同じように議会で審査するよう求めています。請願は一人以上の紹介議員が必要であり、地方自治法で、議会で審査するとなっています。地方自治法改正以前は、陳情についても常任委員会で審査するとなっていました。現在特に記載はありません。しかし、請願も陳情も市民の提案であり、全国市議会議長もそう表明し、多くの市町村で同等に扱われています。政令市では札幌市や北九州市など、その他の多くの政令市では常任委員会で審査し、採択したものは市長に措置を求めています。しかし、福岡市の陳情の扱いは、該当常任会に文書を配布するだけに留まっており、議会各調査特別委員会でその取扱について検討中です。

さらに私たちは「議会基本条例の制定」を求めている。議会改革調査特別委員会で検討することになっています。「議会基本条例」は議会の在り方を定めるもので、多くの自治体で制定されており、私たちは「市民に開かれた議会」の姿を具体的に市民に示すために必要と考えています。

これに関し、札幌市に調査に行ってきました。

＜札幌市の議会基本条例に関する視察調査＞

- ・調査日時 2016年4月14日（木）
- ・調査場所 札幌市役所
- ・説明員 札幌市議会事務局政策調査課 長岡隆男係長 杉本昌隆係員

札幌市議会が、議会基本条例を制定するに至った過程をみると、全議員が参加し、全会一致での条例制定であったこと、ブレインストーミングやK J法など自由な討議による検討がなされたこと、座長がファシリテーターを務め、議会が主体的に検討を行ったこと、などがその特徴としてあげられます。委員会は議長の諮問機関とし、非公開で行われました。市民には委員会終了後記者会見等で情報を公開していました。

調査では議会改革に議員全員が積極的に取り組んできたことが感じられました。特に座長のリーダーシップと提案力が大きな推進力となっています。議会基本条例として「市民に開かれた議会を目指す」という姿勢を明確にしており、「市民に役立つ議会検討委員会」を現在も継続して設置していることにもその姿勢が見られます。議会基本条例制定を理念に終わらせないためには、議会報告と具体的に市民が市政に関与する仕組みが必要であると考えます。そのためにも、議会基本条例制定の過程で公聴会や参考人招致など市民との関わりを持たせる必要があります。

今回の調査から、本市においても、公聴会・参考人招致の在り方、学識経験者の活用の在り方、また議員間討論の在り方、の検討が必要なこと。そして議会主催の議会報告会では、市民の期待に応える運営の在り方について検討が必要であるという課題が見えました。

■函館市の大間原発建設差し止め訴訟に関する視察調査

- ・調査日時 2016年4月15日（金）
- ・調査場所 函館市役所
- ・説明員 函館市総務部防災担当 井本剛志課長、小林真基主査

4月15日、大間原発建設差し止め訴訟を提訴している函館市で、提訴の経緯を聞いてきました。大間原発は津軽海峡をはさんだ函館市の対岸にあり、函館市の最も近いところで23km。市全域がほぼ50km圏内に入ります。当日も市役所8階から大間原発を見ることができました。

50km圏内には道南地域の37万人、青森県内の9万人が住んでいます。福島原発のような過酷事故が起これば、避難路は国道5号線と国道227号線しかありません。しかし、227号線は1車線の山道で特に冬は積雪や凍結で避難には使えません。国道5号線は2車線ですが通常でも渋滞することがあり、事故時に37万人が避難することは事実上不可能で、函館市として避難計画は作っていません。

大間原発は福島原発事故前の基準で建設許可がなされており、そもそもこのまま建設させることに問題があります。さらに、大間原発はMOX燃料（ウランとプルトニウムを混合した燃料）だけで運転される世界初の原子炉です。実証炉の実験もなく商業運転がな



されることになっており、極めて危険な原子炉です。

函館市は、緊急時に放射能の影響を予測するシステム、“スピーディ”のデータが使えないため独自にシミュレーションを行い、被害を「見える化」して市民や周辺自治体到大間原発の危険性を訴え、周辺自治体、農・漁業協同組合、地元商工会など地域ぐるみの大間原発建設反対運動を行っています。函館市議会でも、全会一致で大間原発建設差し止め訴訟を議決しています。訴訟については函館市をはじめ、北海道はもとより全国から激励やカンパが寄せられ、訴訟費用のカンパは5500万円になっています。

2011年4月に市長が変わり、新市長の考えで大間原発訴訟が準備されました。函館市の原発についての考え方は、電力を消費する現世代が、将来世代に使用済み燃料や、老朽化施設の廃炉処理などの負の遺産を残すべきではないということから、「建設中の原発や計画中の原発は凍結し、将来世代の判断に委ねるべき」というものです。これは「原発を推進しない」という立場であり、脱原発・反原発の立場の市民だけでなく、「原発容認」の市民からも支持を得ています。

今回函館市を訪問して、やはり首長が「地方自治体の本旨である住民の暮らしといのちを守る」という立場に立っているか否かが大きいと改めて感じました。原発の問題に限らず、沖縄辺野古新基地建設についても、翁長知事は地方自治と民主主義を踏みにじろうとする安倍政権と対等に戦っています。地方自治体は国の下請けではないのです。福岡市長も函館市長や沖縄県知事を見ならって、福岡市民の生命と財産を守るために、九電および国に玄海原発廃炉を求めるべきだと考えます。

2016年7月発行

福岡市議会議員（早良区） 荒木龍昇

〒814-0033 福岡市早良区有田5丁目17-7

電話 862-8980 / FAX 862-8985

Mail f-lopas@hf.rim.or.jp / Web <http://www.araki-jp.com>