

市政報告

2017年5月

1. 福岡空港運営権譲渡による新会社への出資問題

1) 経過

- ① 2月議会で補正予算として福岡空港運営権譲渡に伴い、福岡ビルディング株式会社の株譲渡益64億円の処分案が出される。空港周辺整備のための福岡空港未来基金7億8千万円(福岡市の福岡空港ビルディングへの出資額)は新会社へ出資すべきとして否決される。
- ② 2月議会で新会社に出資を求める決議が採択される
- ③ 3月議会で出資を義務づける「活力ある福岡空港づくり条例(案)」が可決
賛成 39 (議長を含まない) 反対 20 棄権 2
- ④ 市長が条例案を再議(再度採決を求める、議長を含め出席者の2/3で可決)に掛ける
賛成 41 (議長を含む) 反対 21
条例可決には42必要のため条例案は否決となる

2) 出資を巡る問題点

- ① 運営権譲渡の問題 (国は滑走路増設の条件に運営権譲渡を提示)
 - ・ 空港を国から借りて収益事業を行う。
 - ・ 不採算部門借地料年間82億円は国が負担。
- ② 福岡空港の滑走路増設は必要ない
 - ・ 超高齢化社会と人口減少で利用者は伸びない。
 - ・ 仮に一時的に容量を超えても北九州空港と連携すればよい。
 - ・ 国の借金は1067兆円、ムダな投資はすべきでない。
- ③ 出資の論点
 - ・ 空港周辺の騒音対策等について民間事業者がキチンと整備するのか
 - ・ 航路を政策的に誘導できるのか

市長

 - ・ 法定協議会があるので問題ない。
 - ・ 航路は都市の魅力があるかどうかで決まる。

出資主張者

 - ・ 法定協議会は履行責任はない。
 - ・ 少額でも株主になって非常勤役員を送り込み意見を出せるようにすべき
- ④ 私の見解
 - ・ そもそも民営化(運営権譲渡)に反対。航空行政は国が責任もってやるべき。
 - ・ 滑走路増設も必要ない。福岡市に一極集中させる政策には反対。
 - ・ 出資することでの影響量は限定的だが、空港周辺整備の課題があり、民間事業者に履行させるには様々な関わりが必要。
 - ・ 結論として、福岡ビルディン株式会社に出資していた7億8千万円以内の少額の出資

はすべき。

2、地下鉄七隈線陥没事故について

1) 経過

- ・昨年11月8日午前5時20分頃陥没し始める
- ・同日14時30分から流動化処理土を用いて仮復旧始める
- ・11月15日午前5時供用開始
- ・11月26日午前1時15分2cmほど地盤沈下を確認、午前5時30分規制解除
- ・11月29日高島市長額に原因調査依頼をし、土木研究所を中心に事故究明の検討委員会が設置される。
- ・その後事故周辺4箇所地質調査
- ・今年3月30日検討委員会の報告が出される。

2) 原因について

検討委員会は明確に福岡市の責任を問うていませんが、報告書を読み込むと市の責任が見えてきます。福岡市は工事着工前から技術委員会で工事について検討して工事を進めてきました。技術検討委員会では当初から地質調査のデータが少ないこと、事故が発生した周辺の地質については不規則で脆い地層があり得ることが繰り返し指摘されて来ましたが、しかし福岡市は慎重にするとして工事を進めてきましたが、検討委員会の報告は

- ①堆積環境やその後の風化度合いにより強度や厚さにバラツキがある難透水性風化岩層の下部にトンネルが掘削された。
- ②未固結帯水砂層から高い水圧の影響も加わり、難透水性風化岩に緩みや亀裂が発生し、徐々に破壊し始めた、或いは、難透水性風化岩に潜在的弱部が存在して、いわゆる「水みち」が形成された。

と推測しています。これから分かることは、市の地質調査が不十分であり、また安全性への配慮が足りなかったと言えます。

また、事故原因検討委員会では、直前8月の技術検討委員会で補助的に地質調査をした結果から設計当時の予測よりも固い地盤がトンネル上部との幅が狭いことが分かり、トンネルを1.2m深くしました。しかし、傾斜の問題で底部を下げなかったため、トンネルは扁平形になり、事故原因の一つとなっています。補強工事もずさんであり、施工管理も十分でなかった上、施工業者と市とで工事の現況が共有されていなかったことも明らかになっています。

3、2017年度福岡市予算について

予算は県費職員であった教職員が福岡市に移管されたことで、教職員の給与分予算が増えています。また特別会計では競艇が特別会計から企業皆生に移ったため、特別会計の予算が減り、企業会計の予算が増えています。企業会計は五ヶ山ダム建設が終了したこと、地下鉄七隈線工事予算が含まれていないため、競艇が新たに加わって割には増えていませ

ん。また、国の子育て支援費などの増額で子ども関係の予算が増えています。

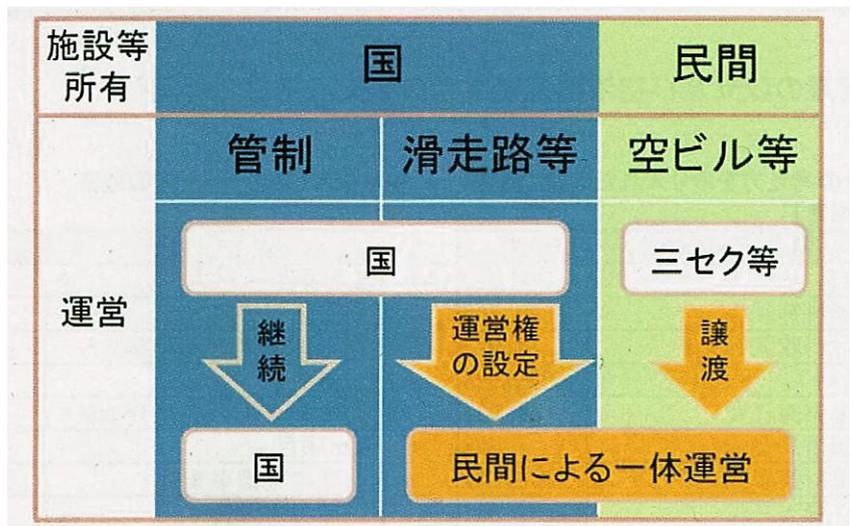
2017年度予算は行財政改革第2次実行計画の1年目として策定されています。その骨格は引き続き都市の成長にあり、都市の成長が市民の生活の質の向上が起ころというトリクルダウンの時代錯誤の発想です。具体的には2017年度予算ではウォーターフロント関連で約15億円、天神ビッグバン関連9億2千万円、2018年度以降には第二展示場に91億円、中央埠頭西側岸壁整備等に16億円など多額の投資が予定されています。また、財源となる財政改革プランの中心は、人件費の削減、業務や施設管理・運営の外注化、個人給付の見直しおよび受益者負担による市民負担増が財源確保の大きな柱となっています。指定管理者制度やPFIなど業務の外注化はサービス低下と低賃金構造を拡大します。個人給付の削減と受益者負担による市民負担増は障害者や高齢者の外出制限や健康作りに支障を来します。財政運営プランにおける財源確保のあり方は市民生活の質の低下をもたらします。

区分	H29	H28	増減額	伸率(%)
一般会計	8,328億円	7,845億円	483 億円	6.2
特別会計	7,552億円	7,979億円	▲ 426 億円	▲ 5.3
企業会計	3,074億円	3,015億円	59 億円	2.0
合計	1兆8,955億円	1兆8,839億円	115 億円	0.6

1、福岡空港運営権譲渡による新会社への出資問題

1) 運営権譲渡とは

運営権譲渡とは民間会社が投資を募り特別目的会社（SPC）を設立して、国や地方自治体が保有する施設を借り受けて事業を行うことです。PFIを更に進めたもので、コンセッションと呼ばれています。空港、上下水道、道路などの公共施設が実施または検討されています。福岡空港の場合は、管制は国が行いますが、それ以外のすべての事業、滑走路や関連施設の維持管理、空港ビル、駐車場の運営、空港周辺対策などとなっています。運営権譲渡の額は2060億円とされており、競争入札されます。現在西鉄などの旧福岡ビルディンを経営していた西鉄やANAのグループとオリックスグループが名乗りを上げています。国は運営権譲渡した資金で福岡空港の滑走路の増設（約1620億円）する予定です。



運営権譲渡の額は2060億円とされており、競争入札されます。現在西鉄などの旧福岡ビルディンを経営していた西鉄やANAのグループとオリックスグループが名乗りを上げています。国は運営権譲渡した資金で福岡空港の滑走路の増設（約1620億円）する予定です。

2) 今回の福岡市議会での論点

今回の福岡空港民営化の新会社への出資に関する争点は以下の3点に整理できます。

①出資することで市民の利益を守ることが出来るのか

■市長は、出資しても額が小さく影響力を持つことは出来ない、またいくら出資すべきと考えているのか。

運営権譲渡は国が施設を保有し安全等について監視していること、空港周辺の整備は新会社が行うことになっており問題はない。また、法定協議会が設置され自治体として意見が言えるので出資の必要はない

●出資を求める側は、出資の額が問題ではなく、株主として情報入手やものを言うことが出来る

福岡空港周辺住民は騒音や街が分断され忍従が強いられている。滑走路が2本になることで騒音区域が広がる、他方航空機の性能向上や小型化が進み騒音区域から外れる地域もあり、周辺対策は市が責任を持たざるを得ず、新会社に出資して周辺対策をさせるべき。出資することで情報を得ることが出来、内部から安全性などチェックできる。また法定協議会は飽くまでも努力義務で強制力はなく、出資し、非常勤役員を出して影響力を持つべき。航路が北九州空港に奪われないよう、福岡空港に路線誘致を進めるべきという意見も多くある。(福岡に一極集中すべきという点について私は賛成できません。)

②出資した場合に多額の税金が使えなくなることについて市民の理解が得られるのか

国は3月24日に出した最終の福岡空港民営化スキームで、運営権譲渡額を最低2060億円としています。新会社はこの資金を出資金と借入で賄うこととなりますが、借入と出資金のバランスから考えると、出資額は多額になると考えられます。出資しないのか、出資するならいくらするのか、議論が必要です。

■市長、出資は元本割れのリスクがあり、また出資した場合のお金は市民のために使えなくなる。

●出資を求める側は、福岡空港は有料空港で元本割れにはならないし、株の配当で周辺整備が出来る。

これまで福岡市は他団体に出資するときは政策的に判断してきており、元本割れのリスクは理由にならない。

③非常勤役員の派遣について

■市は、国は当初から自治体からの非常勤役員は一人としている。福岡市が出資を決めても約束されているわけではない。

●出資を求める側、昨年6月の国の中間報告では自治体からの非常勤役員は1~2名としており、市が出資して協議すれば可能ではないか。

この件について市は昨年6月の国の報告について、本当は一人と書くところを国に頼んで1~2人にしてもらったのであって、当初から一人であったと述べています。これから推察すると、市長は民営化について意見書を出した2014年11月時点で既に福岡市は

出資しないことを国に言っていたと思われます。また、議会の反発を予測して、議会にもその旨をあいまいにしたまま、2月議会で唐突に株の譲渡益処分として、しかも誰もが反対しにくい譲渡金処分議案として議会に出したと言えます。

3) 緑と市民ネットワークの会の判断

私たちは福岡空港の経営権譲渡＝コンセッションについて2つの理由で反対しています。本来空港は国が責任もって運営すべきと考えていること、また運営権譲渡＝コンセッションは企業は不採算部門を国民負担にする構造になっているため反対しています。福岡空港の場合は空港の借地料年間82億円は国が負担します。年間82億円の借地料は本来空港を使って利益を出す事業者が負担すべきものです。

超高齢社会を迎え人口減少が始まっていることから今後航空需要は見込めず滑走路の増設には反対です。仮に一時的に容量不足の事態を生じることがあれば、北九州空港と連携すれば問題は解決できます。現在でも北九州空港と天神にはリムジンバスが走っており、北九州空港から天神まで約1時間程度で着きます。厳しい財政状況で、これ以上無駄な投資はすべきではありません。

現時点の議論は運営権譲渡を前提としたものになっています。この様な状況において市民にとって何がよりよい選択なのかです。市長はリスクがある出資よりも市民のために使った方がよいと主張しています。通常の間企業への出資であれば確かに元本割れのリスクはありますが、福岡空港の場合、リスクの問題よりも多くの議員が述べているように、私たちは不採算部門である空港周辺対策が新会社の本来業務として履行されるのかという懸念を持っています。福岡空港の運営権が譲渡される新会社は、投資を集めるために利益率を確定して出資を集め、利益確保が最重点になります。法定協議会で新会社と自治体との協議の場が持たれてことになっていますが、多くの議員が指摘するように飽くまでも協議の場であり、尊重義務はあっても履行の責任はありません。空港周辺整備は基本的には市が責任を持つことが前提ですが、収益事業を行う新会社は応分の責任を果たすことが求められます。新会社に応分の責任を履行させる為には、少額でも出資して内部からの監視が必要と考えます。そしてその財源は不用額となっている7億8千万円の枠内で行えば、市民に負担を掛けずに行えます。

市長は新会社にリスクがある出資をするよりも市民のために使った方がよいと言っていますが、市長はこれまで人工島の土地処分のために立地交付金や住宅市外総合整備事業補助金に多額の一般財源を使い、他方子どもの貧困問題が社会的な課題になっているにもかかわらず就学援助の対象者を削減し、また保育園への補助金5億円について予算化されていたにもかかわらず制度変更を理由に執行していない事実を見ても、市長があたかも市民のために優先的に税金を使ってきたかのような主張は当たりません。福岡空港ビルディング株式会社の株の譲渡益は、空港未来基金に予定されていた7億8千万円を除いて、既に子ども未来基金に30億円、スポーツ振興基金に20億円、その他学校施設整備や災害対策の公的備蓄などに支出が決まっています。空港未来基金については質疑で明らかになったように当面の支出の予定はなく、不用額となっている7億8千万円の枠内で出資を検討すればよいのです。この7億8千万円は福岡空港ビルディング株式会社に出資していた額

と同額であることから、新会社への出資が市民に不利益をもたらすと、ことさら主張することは市民を欺くものです。以上の理由で、再議において出資に賛成しました。

2、地下鉄七隈線陥没事故について

1) 地下鉄七隈線事故発生の経過

事故発生日:平成 28 年 11 月 8 日

平成 28 年 11 月 7 日 夜勤

19 : 25 ~ 20 :15 作業前打合せ、朝礼, KY 等

20 : 15 ~ 20:40 大断面トンネル拡幅上半 No. 104 基 鋼製支保工建て込み

20 : 40 ~ 23 : 30 大断面トンネル拡幅上半 No. 104 基 二次吹付けコンクリート

23 : 30 ~ 00 : 40 大断面トンネル拡幅上半 No. 103 基 掘削準備

00 : 40 ~ 04 : 00 大断面トンネル No. 103 基掘削

(11 月 8 日) 04 : 00 一次吹付けコンクリート準備

04 : 25 これまでと状況が異なる連続的な肌落ちが発生

04 : 30 一次吹付コンクリート開始

04 : 50 切羽天端からの異常出水を確認

04 : 55 JV 職員 A より JV 工事長へ連絡

05 : 00 坑内職員・作業員全員退避、トンネル地表部(博多駅前 2 丁目交差点付近)確認に向かう

05 : 05 JV 職員 A、トンネル作業員(3 名)が博多駅前 2 丁目交差点に到着
路面に異常は無いが地下から流水音が聞こえるづ通行車両の進入

禁止対応開始

05 : 07 JV 職員 A より JV 職員 B へ連絡

05 : 10 JV 職員 A より JV 職員 C(開削工事)へ状況連絡し、交通規制の応援を要請

05 : 15 カラーコーン, 誘導表示等により道路規制開始
道路南側舗装クラックの発生を確認

05 : 20 [崩落 I 箇所目]道路南側陥没

05 : 24 JV 職員 A より福岡市交通局監督員に連絡

05 : 28 JV 職員 A より 110 番通報

05 : 30 [崩落 2 箇所目 j 道路北側陥没

05 : 50 県警による交通規制開始

06 : 00 電力・ガス, 水道・交通(バス, JR) に連絡

14 : 30 道路復旧作業開始(流動化処理土による埋め戻し)

※流動化処理土: コンクリートと土を混ぜたもの

(11 月 15 日) 05 : 00 道路供用開始

(11 月 26 日) 01 ; 45 路面沈下(最大 7 センチ)に伴う交通規制

|

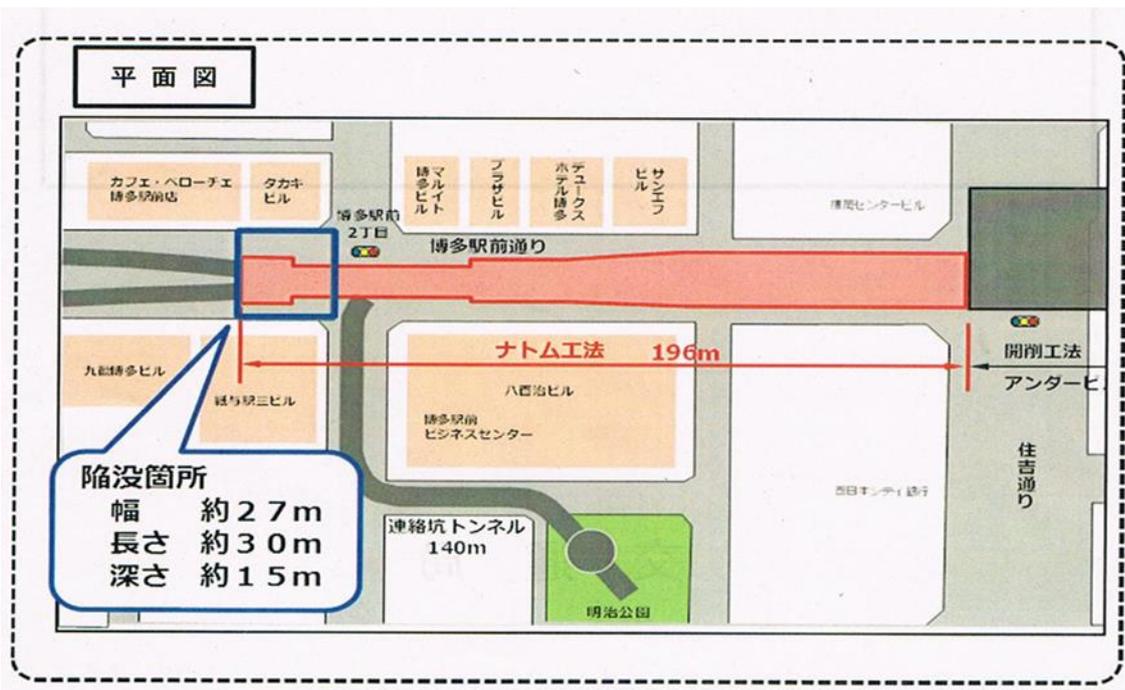
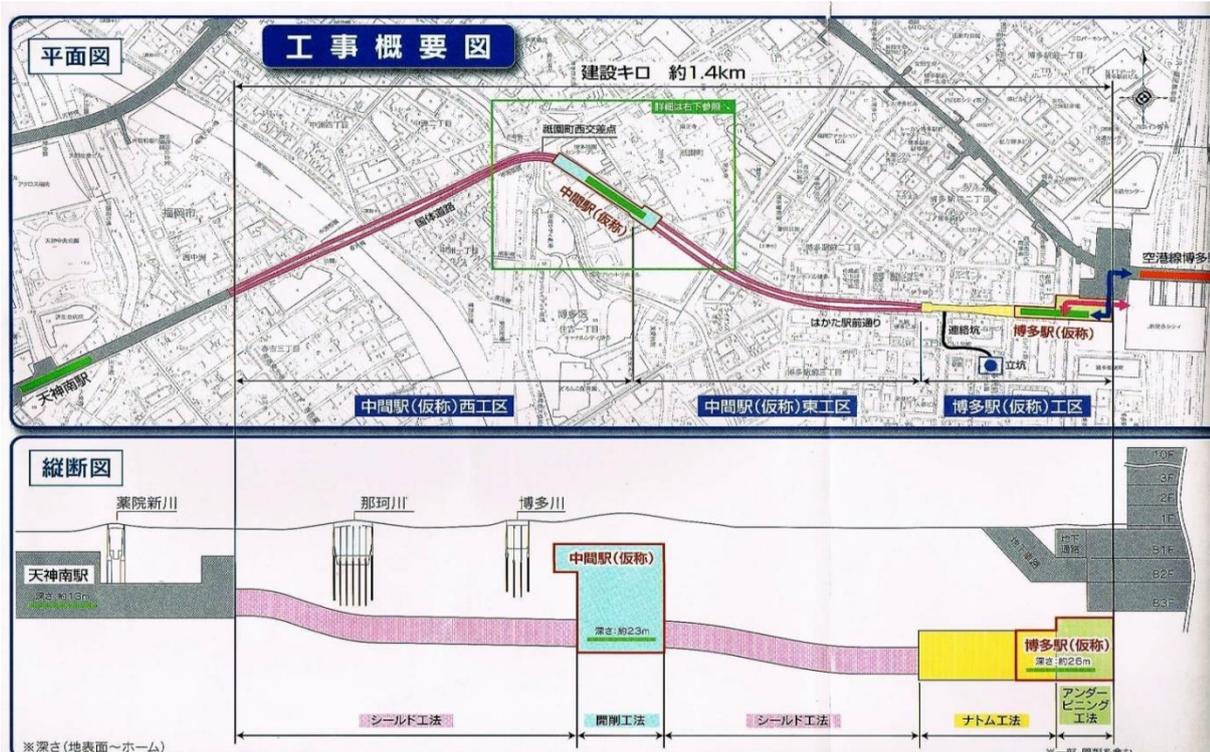
05 : 30 路面点検後交通規制解除

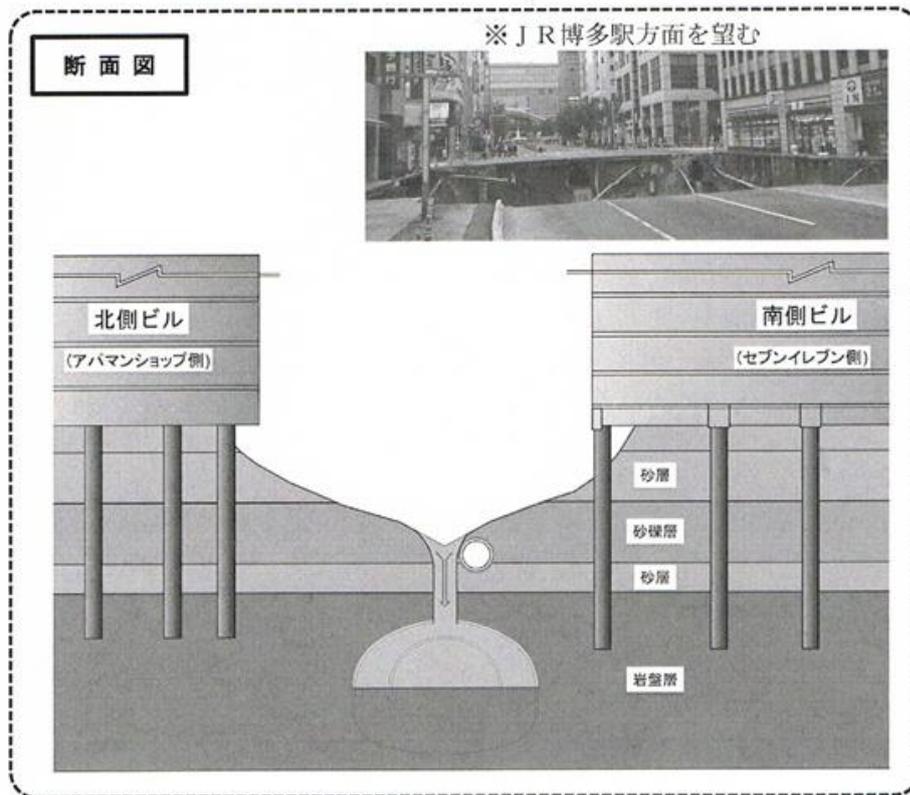
2) ライフライン等の被害状況

[表-4]

項目	被害	状況
電気	最大約800戸停電	9日 すべての停電解消
上水道	建物3棟断水	11日 すべての断水解消
ガス	ガス供給19戸停止	12日 すべての供給再開
電話・通信	最大約1,380回線利用不可	13日 すべての回線復旧
下水道	下水道使用の自粛(約120ha)	9日 全地域の自粛解除
近隣建築物	避難勧告 堅粕校区10棟	15日 すべての避難勧告解除 (8日 避難者1名)

[なお、地下埋設物の仮復旧については、13日までに完了し、現在、本復旧について、各地下埋設物管理者と協議中]





2) 事故の原因（原因究明のための検討委位階報告）

昨年11月29日に福岡市の要請を受けて国の土木研究所を中心に事故原因究明のための検討委員会が設置され、今年3月30日に報告が公表されました。その報告の概要では事故のメカニズムを以下のように推定しています。

①堆積環境やその後の風化具合により強度や厚さにバラツキがある難透水性風化岩層の下部にトンネルが掘削された。トンネル天端から、当該地層とその上部未固結耐水砂層との境界まで2メートルとなっていた。

②トンネルを掘削、または断面を拡幅するにつれて、未固結耐水砂層から高い水圧の影響も加わり、難耐水性風化岩に緩みや亀裂が発生し、徐々に破壊し始めた、或いは、難透水性風化岩に潜在的弱部が存在して、いわゆる「水みち」が形成された。

③上記②によって、トンネル天端部が連続的に剥落、或いは漏水を伴いながら、破壊が進行し、遂に、未固結耐水砂層と地下水がトンネル内に流入し、またこれによって破壊が加速度的に進行し、最終的には大規模な道路陥没を発生させるに至った。

とし、事故原因として

A-①地質の考慮が不十分

当該地層の厚さを約2.79～3.67m確保できると見込んでいたが、その後の調査の結果、厚さは1.90～2.26mしか過去できず、強風化が進んだ強度の低い上部の層が支配的になっていた可能性があることが分かった。そしてバラツキの考慮が不十分なまま設計及び施工が行われ、結果的には地山の強度を実際よりも高く評価した設計となってい

た。

A-②地下水圧の対策が不十分

未固結耐水砂層から難透水性風化岩相の境界部には高い水圧が作用しており、設計及び施工にあたっては、その洒水性や水圧に対する耐力が十分としていたが、事故後に追加した地質調査等によると、難透水性風化岩相の内部には、小断層や剥離面、多くの摂理や亀裂が存在していたと考えられ、結果的に地価水圧に対する安全性が十分ではなかった。

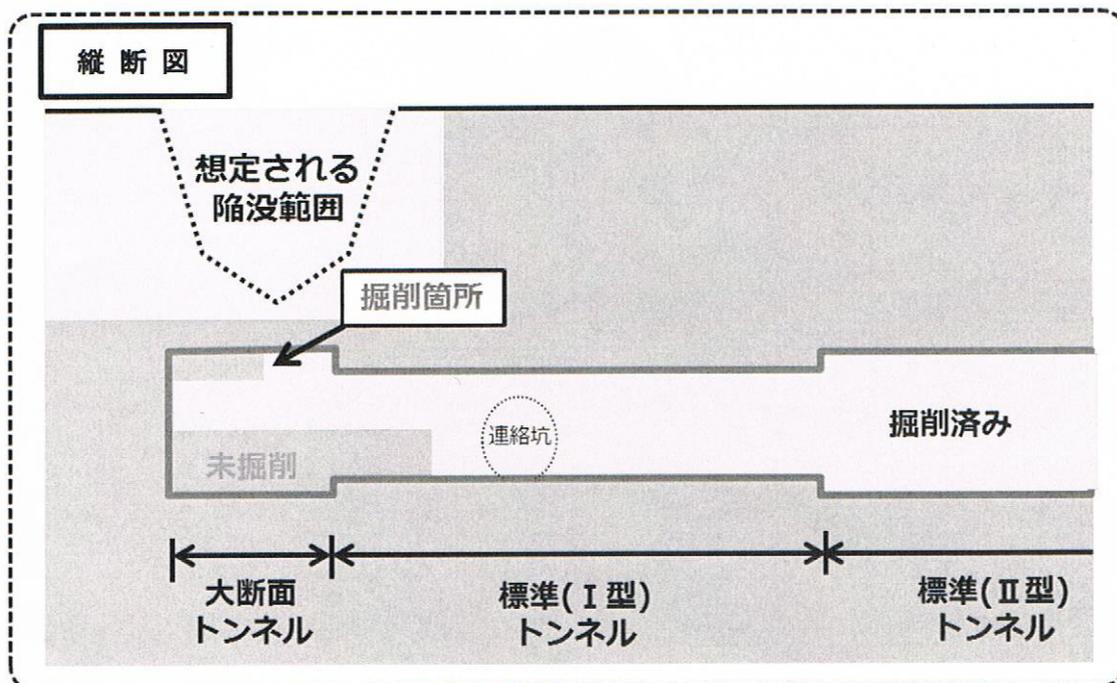
上記のような不規則で複雑な地質や高い地価水圧の下でのトンネル構造の安定性を損なわないように慎重な設計、施工を行う必要があったが、施工中における以下の二つの変更は上記のような厳しい地質条件では景況の度合いを強めることになった可能性が高い。

B-①トンネル断面の形状の変更

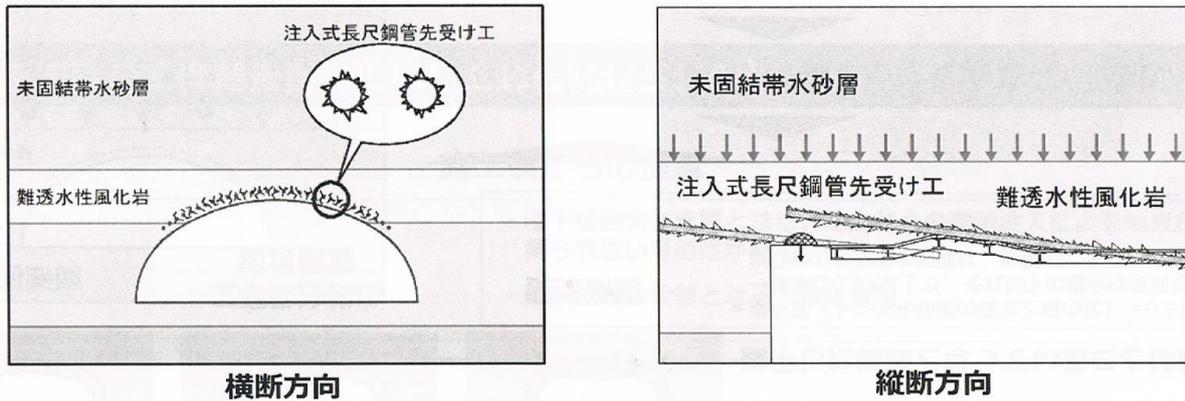
トンネル上部の層厚を確保するために天端を1.2m下げたことで、扁平になりアーチアクションによる効果が減少し、トンネル構造の安定性を低下させた。

B-②すりつけ区間における補助工法の施工方法の変更

補助工法として注入式長尺鋼管先受工法ととっていたが、鋼管の打穀位置の制約と難透水性風化岩相を突き抜けないように挿入角を小さくする必要から、長尺鋼管の完全二重化が困難となる部分が存在することとなり、さらに支保工を設置するため、交換の根本部分を切断しなければならなかった。その結果補助工法に期待する効果が十分発揮できなかった。また鋼管からの注入は岩盤の亀裂の注入であり、十分な地山改良効果が発揮できなかった。



AGFによる地盤改良



地下鉄七隈線工事再開の留意点について

- ①地質、地下水の状況把握をすること
- ②トンネル構内の水抜き及び土砂搬出についてはトンネル周辺地盤の崩壊が起こらないよう慎重にすること。
- ③再掘削では都市型ナトム工法のほか、シールド工法等の他の工法や新技術の活用も含め、安全面を重視して行う必要がある。

類似する条件下での工事における留意点として、

- 十分な地質調査、リスクを可能な限り低減させたより安全性を確保した設計・施工をすること、
- 数値解析は万能ではないと認識し十分な知見・経験等を加え総合的な工学的判断を行うこと、発注者、設計者、施工者等の関係者の協力と各段階で得られた情報や知見を十分に共有すること、
- 非常時を想定したモニタリング計画を作成すること、
- 工事中においてもしかるべき議論の場を設け、関係者間における現場状況の共有と真摯な技術的議論、その結果をフィード場により設計・施工に反映させることを挙げている

まとめ：検討委員会の報告から福岡市のずさんな設計・施工が見える

報告書では事故の経緯は解明されていますが、事故の責任については触れていません。事故の原因である複雑で不規則な地質については工事着手前の福岡市の技術検討委員会で繰り返し指摘されていました。報告では地質の詳細については事後の追加調査で判明したのでやむを得ないとの見解が述べられていますが、よく読むと福岡市の事前調査のいい加減さと数値に頼るずさんな設計であったことがわかります。また、施工業者との日常的に連携がなく、施工業者の現場監視の甘さと施工業者と市の情報の共有ができていなかったことがわかります。この報告書から読み取れることは、福岡市は当初から危険性に気づいていながらリスクを承知でナトム工法をとったとしか思えません。特に地層がもろいことがある程度予測できた時点で工法を見直すべきであったと思われます。しかし小手先の施工変更で済ませようとしたことが事故につながったことは、トンネルの上部を1.2m下

げ、床を下げなかったためにトンネルが扁平構造になり構造的に安定性を弱めたこと、地層がもろく薄い場所があることから補助工法も十分な施工ができてなかったことが示しています。安全性よりも経済性を優先したことがわかります。

3、2017年度福岡市予算について

2017年度予算は行財政改革第2次実行計画の1年目として策定されています。その骨格は引き続き都市の成長にあり、都市の成長が市民の生活の質の向上が起こるというトリクルダウンの時代錯誤の発想です。具体的には2017年度予算ではウォーターフロント関連で約15億円、天神ビッグバン関連9億2千万円、2018年度以降には第二展示場に91億円、中央埠頭西側岸壁整備等に16億円など多額の投資が予定されています。しかし、都市の成長に優先的に投資する状況ではありません。

国民の暮らしを見ると、豊かになった実感を持ってない国民が多く、若平均所得が上がったにもかかわらず将来の不安から消費を控え、消費支出はマイナスとなっています。国民の平均所得は1997年のピーク時に比べ未だ52万円も低い状況にあり、今年の官製春闘も先細り、非正規雇用は増え続けています。福岡市においては世帯収入が300万円以下の生活困窮者が増えている今日、優先すべき重要施策は貧困対策、若年層の住宅対策や子育て支援、高齢者支援です。国内外からの企業誘致や大企業優遇、インバウンド需要を当てにした成長戦略は、世界的に潜在的経済成長力が失われている今日、時代錯誤の政策です。福岡市の税収が伸びていると言っていますが、安倍政権の金融緩和であぶれたお金が不動産投資に流れた結果であり、福岡市の経済構造は脆弱なのです。福岡市の経済を確たるものにしていくためには、住宅リフォーム助成制度などの地場中小企業の支援や公契約条例制定による市民所得の向上、福祉や教育に投資することでの雇用の拡大など、地域でお金が循環する経済を作るべきです。

また、グローバル人材育成を行財政改革の重点分野としていますが、それはグローバル企業が求めるエリート育成であり、子どもの多様な可能性を育てることとはほど遠いものです。エリート育成を重点にすることは競争意識と選別の意識を子どもの潜在意識に植え付け、いじめや差別、排外主義の温床になりかねません。1998年に子どもの権利委員会が「日本の教育制度は極度に競争的であること、その結果、教育制度が子どもの身体的および精神的健康に否定的な影響を及ぼしている」として子どもの権利条約に基づいてストレスおよび不登校を防止するよう適切な措置を求めています。しかし、「グローバル人材の育成」は子どもの権利委員会の勧告に反することになります。

いま安倍政権によって、道徳教育として価値観を強要する教育が始まろうとしています。教科書検定で「郷土愛を育てる」として、これまで記載された「パン屋さん」が「和菓子屋さん」に変えさせられると笑えないようなことが多々起こっています。これはまさに戦前の「国体」という天皇中心の価値観を強要したことに繋がり、思想信条の自由を奪うものです。グローバル人材育成やチャレンジ精神の育成と称し、子どもの多様性を奪う教育は、子どもの権利を侵害するもので、重点分野とすることは問題です。英語教育やチャレンジ教育に特化することなく、朝鮮学校との交流など多様な言語と文化に触れる教育をし、多文化社会を育てるべきです。

施策実現のための財源確保として財政運営プランでは、歳入の積極的な確保や行政運営の効率化として、人件費の削減、業務や施設管理・運営の外注化、個人給付の見直しおよび受益者負担による市民負担増が財源確保の大きな柱となっています。指定管理者制度やPFIなど業務の外注化はサービス低下と低賃金構造を拡大します。個人給付の削減と受益者負担による市民負担増は障害者や高齢者の外出制限や健康作りに支障を来します。財政運営プランにおける財源確保のあり方は市民生活の質の低下をもたらします。

地方自治体の本旨は住民の福祉の増進を図ることにあります。であれば行財政改革の目的は都市の成長ではなく市民の生活の質の向上を図ることです。超高齢化社会を迎え人口減少が始まり、日本経済は縮小せざるを得ません。また、世界的にも格差と貧困が広がり

世界の潜在的経済成長力は失われ、供給過剰社会になっており、トリクルダウンが起こらないことは明らかです。中国経済は減速、トランプ旋風による株の上昇も早くも陰りを見せており、アベノミクスの破綻は見えています。市長がいう「成長の果実」とは、実は安倍政権が憲法改悪を目指しアベノミクスの破綻を隠すために赤字国債を原資にばらまかれたものです。将来の世代に負の遺産を残さないために時代錯誤の成長路線から政策転換を求めます。

(1) 一般財源の状況 (ポイント)

※ () 内の増減は対28年度当初予算比

<総額> 4,494億円 (+529億円)

<市税> 2,834億円 (+39億円)

- ・個人市民税は納税義務者数の増等により、+33億円 (+3.8%)
- ・固定資産税は新增築家屋の影響等により、+13億円 (+1.2%)
- ・法人市民税は企業収益の減等により、△9億円 (△2.5%)

<県民税所得割臨時交付金等> 289億円 (皆増)

- ・県費負担教職員に係る権限移譲に伴う税率変更までの経過措置等

<地方消費税交付金> 283億円 (△2億円)

- ・地方消費税交付金は地方消費税収入額の減等により、△2億円 (△0.7%)
- 消費税率引き上げによる増収分<108億円>は社会保障関係費<2,602億円>に充当

<地方交付税等> 810億円 (+205億円)

- ・県費負担教職員に係る権限移譲に伴い、地方交付税等は増加
(地方交付税+110億円, 臨時財政対策債+95億円)

<その他>

- ・財政調整基金の取り崩し額は4年連続で縮減 (△1億円)

(2) 経費別歳出の状況 (主な増減)

<義務的経費> 4,476億円 (+638億円)

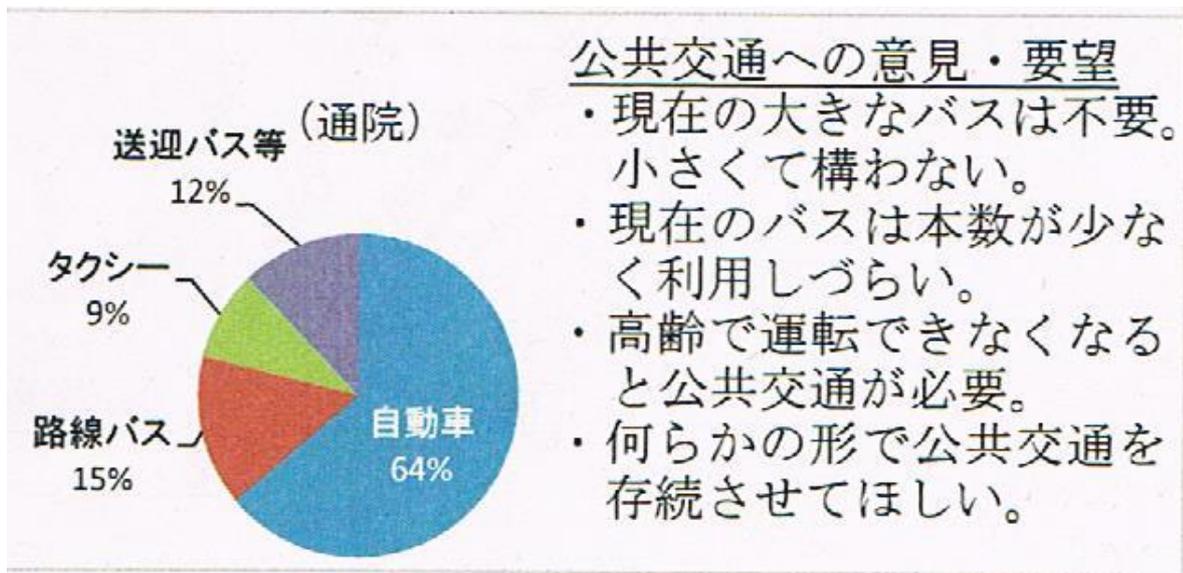
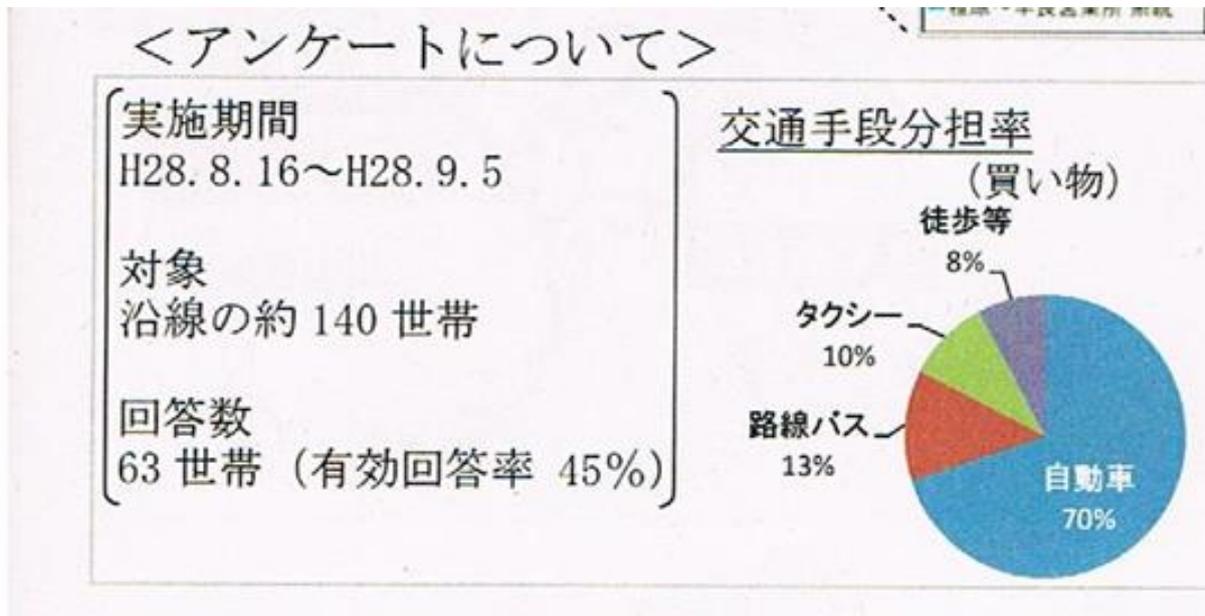
- ・人件費は、県費負担教職員に係る権限移譲 (+671億円) などにより、+652億円
- ・扶助費は、障がい者 (児) 施設給付費等の増 (+15億円), 教育・保育給付費の増 (+8億円) などの一方で、年金生活者等支援臨時福祉給付金等の減 (△48億円) などにより、△9億円
- ・公債費は、元金の増 (+10億円), 利子の減 (△16億円) により、△6億円

<その他>

- ・物件費は、年金生活者等支援臨時福祉給付金等に係る給付事務費の減 (△7億円), 参議院議員通常選挙費の減 (△3億円) などにより、△11億円
- ・補助費等は、企業立地交付金の減 (△64億円) などにより、△49億円
- ・普通建設事業費は、番付副都心公共施設整備の減 (△26億円) や アイランドシティ地区小学校整備の減 (△19億円) などにより、△45億円
- ・維持補修費は、小・中学校等維持補修 (+2億円), 道路維持補修 (+2億円) などにより、+6億円
- ・貸付金は、商工金融資金預託金 (△86億円) などにより、△84億円
- ・繰出金は、医療・介護関連の繰出金・負担金の増 (介護保険+8億円, 国民健康保険+8億円, 後期高齢者医療+4億円) などにより、+27億円

早良区南部地区の交通問題

1、西の昨年のアンケート結果



このアンケート結果から見ると、近い将来車の運転が出来なくなる人が64%おり、買い物に70%の人が自動車を運転していることから、生活に支障をきたす恐れが読み取れます。この傾向は西だけが特別ではなく、福岡市内の交通不便地区は同じような課題を抱えていると考えられます。今回福岡市としてオンデマンド（予約制）のバス運行、使用する車両はタクシーを検討していると聞いています。そこで、私はもう一步踏み込んでドア to ドアのオンデマンド乗り合いタクシーを検討することを提案します。既に八女市や兵庫県たつの市で運行されており、福岡市において、検討する時期に来ていると考えています。

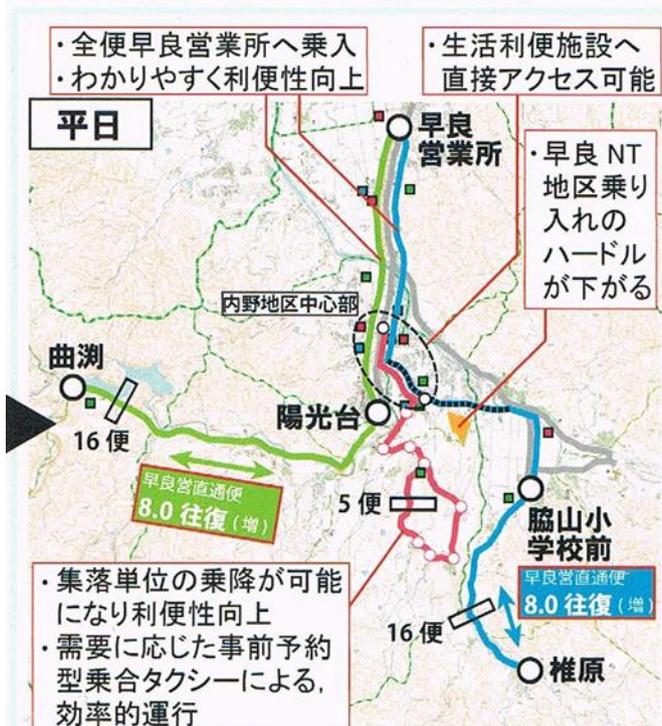
まだ検討中で確定したものではありませんが、以下案を紹介します。

2、変更案（検討中で確定したものではありません）

<脇山支線路線図>



【見直し後(案)】



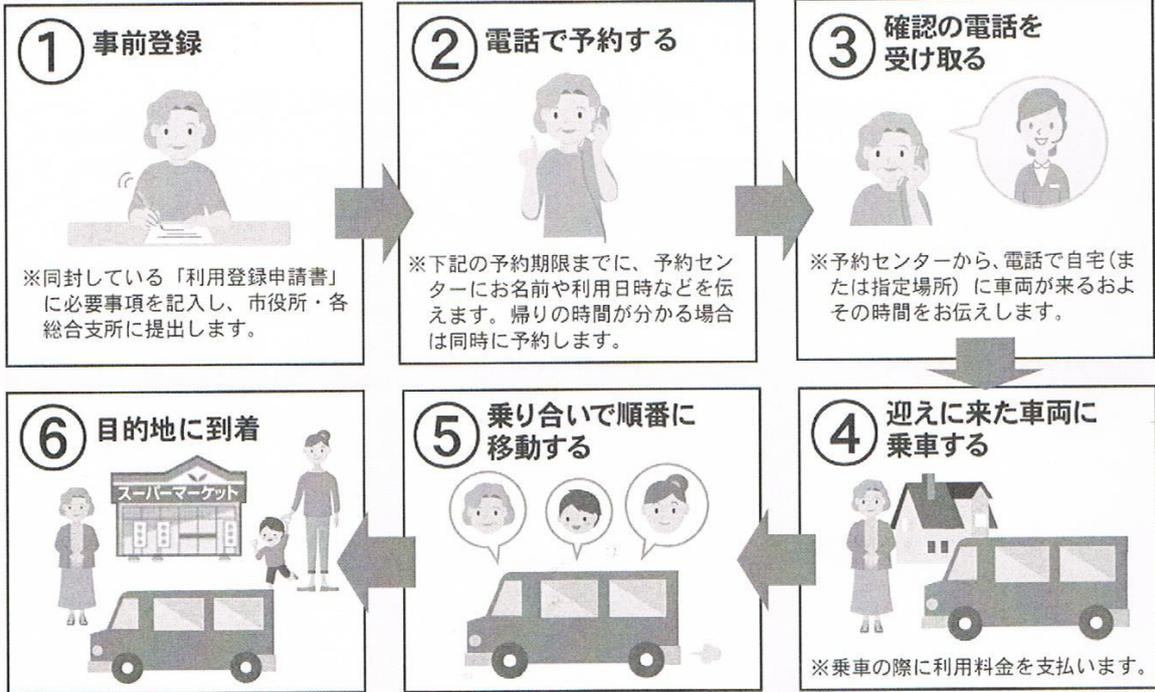
タクシーを使うことも考えているとのことであり、そうであれば、もう一步踏み込んだ検討を期待するものです。以下兵庫県たつの市と八女市の事例を紹介します。

兵庫県たつの市乗り合いタクシー

市民乗り合いタクシー（デマンド交通）はどんなサービス？

市民乗り合いタクシーは、利用したい日時を事前に電話で予約すると、自宅（または指定場所）まで迎えの車両が行き、他の人も乗り合って決められた目的地（右面参照）までお送りするサービスです。帰りは、目的地から自宅（または指定場所）までお送りします。

■市民乗り合いタクシー利用の手順



■予約期限

- ・利用日の1週間前から利用希望便の2時間前まで。（ただし、1便目～3便目は前日まで、月曜日の1便目～3便目は前週の金曜日まで、土曜日は全ての便が前日まで。）
- ・予約センターの受付時間は、月曜日から金曜日までの祝日を除く8：30から17：00まで。

■利用料金（1乗車あたり）

小学校就学前の児童	無料
① 小学生 ② 満65歳以上の方 ③ 小学校就学前の児童1人につき引率する保護者1人 ④ 障害者手帳（身体・療育・精神）を所持している方 ⑤ 要介護・要支援の認定を受けている方 ⑥ ④のうち第1種身体障害者・療育手帳A判定・精神障害者保健福祉手帳1級の方に同伴する介助者1人 ⑦ 母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の方	200円
上記以外の方	400円

■運行日

週6日（月曜日～土曜日）

※日曜日、祝日、年末年始（12/29～1/3）は運休

■運行時刻表

	行き （自宅・指定場所 ⇒目的地）	帰り （目的地⇒自宅・ 指定場所）（目的 地⇒目的地）
1便目	8:00	8:30
2便目	9:00	9:30
3便目	10:00	10:30
4便目	11:00	11:30
12:00～13:00 運休		
5便目	13:00	13:30
6便目	14:00	14:30
7便目	15:00	15:30
8便目	16:00	16:30



八女市予約型乗合タクシー

ふるりタクシー

保存版

利用方法

◇予約専用ダイヤル◇

33-2002

※オペレーターが対応します

- ➡ ご利用には、事前登録が必要です。また、市内転居されたときは、住所変更の手続きが必要ですが、お問い合わせは、予約センターまたは地域振興課まで。
- ➡ ご利用の際には、必ず「予約センター」に電話で予約してください。
- ➡ 同一エリア内であれば1回の乗車につき300円でご利用できます。
※運行エリア・エリア間の移動については、裏面運行エリア図を参照してください。
※未就学児の利用は、無料です。
- ➡ 乗合タクシーですので、お迎えの時間、目的地到着時間にゆとりをもってご利用ください。
- ➡ 車内へのお忘れ物にご注意ください。

*運行時刻について

(全エリア共通)

※1日8便の運行、平日のみ運行

便	受付締切時間
8時便	前日午後4時30分
9時便	午前8時30分
10時便	午前9時30分
11時便	午前10時30分
正午～1時 昼休み	
1時便	午後12時30分
2時便	午後1時30分
3時便	午後2時30分
4時便	午後3時30分

※土曜、日曜、祝日及び年末年始(12月29日から1月3日)は、運休です。

*予約時間について

- 受付時間は、午前7時30分から午後4時30分までです。
- 利用日の2日前(運休日を除く)から予約できます。
- 当日予約は、右表の受付締切時間までをお願いします。
- 8時出発便は、前日までに予約してください。

*予約センター (八女市黒木支所内)
TEL 0943-33-2002*



*ご利用の流れ



八女市地域公共交通協議会事務局 八女市役所 企画振興部 地域振興課 TEL24-8162

福岡市議会議員 あらき龍昇

福岡市早良区有田5丁目17-1 TEL862-8980 FAX862-8985 Email:f-lopas@hf.rim.or.jp