

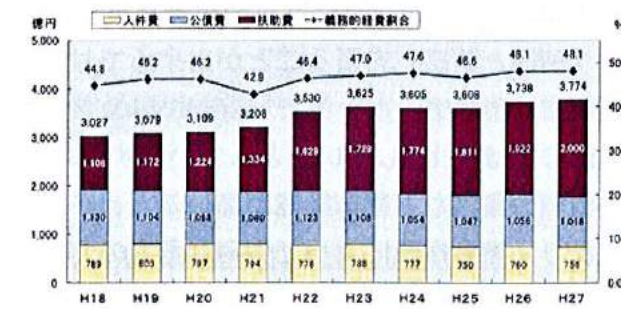
あらかき龍昇 市政報告 2016年(後半)

1、福岡市の財政状況

2015年度は法人市民税が一部国税化して減収となったものの、市税収全体としては若干増えています。これは東部・西部地区の開発で固定資産税・都市計画税が増えたこと、人口増による個人市民税増によります。

しかし実体経済がよくなったとは言えず、生産年齢(15才~64才)人口は減少に転じており、商業や運送業なども落ち込んでいます。勤労者の平均給与所得は非正規化が進んだことによって、1997年の467万円をピークに下がり続け、2013年以降は僅かに上昇して2015年は415万円となっていますが、実質賃金は4年間マイナスとなっています。日本全体の人口は減少しはじめ、日本経済は縮小せざるを得ず、経済成長は臨めないことから、今後も歳入が大きく増える見込みはありません。

歳出では前年度に比べ、主に保健福祉費が障がい福祉費や高齢者福祉費の増等により39億円、子ども育成費が保育所運営費の増等により35億円、都市計画費が高速鉄道建設基金債増等により34億円増加しています。この多くは安倍政権が景気対策として交付した補助金によるもので、福岡市単独の事業は企業誘致のための立地交付金などに限られています。しかし超高齢社会を迎え、生活保護費、介護や子育てなど福祉や教育の費用、人件費など義務的経費は今後も増えていきます。



債務負担行為残高の推移

- 平成23年度の年度末残高 約857億円
- 平成24年度の年度末残高 約959億円
- 平成25年度の年度末残高 約995億円
- 平成26年度の年度末残高 約1227億円
- 平成27年度の年度末残高 約1047億円

平成29年度以降のPFI支出見込額

- 学校給食センター 約182億円
- 学校の空調整備事業 約21億円
- 美術館リニューアル事業 約107億円
- 総合体育館整備運営事業 約148億円
- 福岡市科学館特定事業 約110億円

2015年度決算を見ると財政健全化比率については問題ないということで、財政健全化が進んでいると言えますが、市債発行残高は未だ2兆3796億円余、市民一人当たり158万円と依然大きな借金を抱えています。福岡市では毎年2000億円ほどの借り換えが行われており、金利が上昇すればたちまち財政破綻しかねない状況は続いています。この間、市債発行残高は減少していますが、一方でPFI事業などによる「債務負担行為」は増える傾向にあります。PFI事業などの債務負担行為は15年~30年で支払を約束するもので、実質的な借金であるにもかかわらず、

リースのように毎年分割で支出されるため、その実態が分かりにくくなっています。

2、行財政改革は「都市の成長」のため

高島市政は福岡市基本計画のなかで「生活の質の向上」と「都市の成長」の好循環を実現する、としています。歳入が伸びない状況で政策的経費を生み出すために、行財政改革として113項目の具体的な経常経費削減目標を立て、経費の削減、市税等の収納率アップに取り組んでいます。当初の目標をオーバーし、新たな財源は490億円となる見込みです。これは市税等の徴収率の向上や無駄を省いた結果だけではありません。市立幼稚園の全園廃園、公共施設の駐車場の有料化、生活保護世帯の下水道料金の減免の廃止、高齢者への交通補助の見直しを検討など、市民への負担を求めています。

人件費削減のために、窓口業務の民間委託をはじめ、公共施設等の指定管理者制度やPFI事業など民間委託化をすすめ、非正規雇用の増加を促し、低賃金構造を作っています。正規職員数の削減は、長時間労働や有休消化がしにくい状況をつくり、またメンタルケアが必要な職員も増えており、福岡市はまさに「ブラック自治体」と言えます。

市民や職員を犠牲に生み出した財源はどの様に使われたのでしょうか。超高齢化社会への対策や、子どもの貧困対策や保育園の待機児童解消対策、公共施設の維持管理や建て替え、道路・橋梁の維持管理、上下水道の老朽化による施設の更新が急がれています。水道の更新に至っては年に1%しか進んでいません。しかし高島市政は生み出した財源の多くを「生活の質の向上」ではなく「都市の成長」に投資しています。企業誘致のための立地交付金は5年間で42億円、うち人工島だけで30億円（人工島には4年間で230億円）を投資、住宅市街地総合整備事業に5年間で148億円（うち人工島だけで124億円）を投資し、今後も「天神ビッグバン」やウォーターフロント開発（第二展示場建設94億円予定）などの開発事業へ優先的に投資しようとしています。この様な市政が市民の「納得と共感」を得ることが出来るのでしょうか。

福岡市は市民アンケートで「住みやすい・住み続けたい」という回答が95.8%と過去最高なので、「生活の質は向上」しているとしていますが、これは大都市特有の交通の利便性、商業施設の集積、医療機関の集積など都市機能が高いこと、また地理的に災害が少なく、自然環境に恵まれているからであり、高島市政によって作られたものではありません。子育てのしやすさ、福祉、雇用の機会などは5割ないし5割を切っており、政策課題は決して解決されているとは言えません。非正規雇用が増えている現状は、低所得構造と非婚者を増やし、貧困と格差を広げます。これでは持続可能な社会を実現させることは出来ません。

3、「国家戦略特区」における企業減税に反対（12月議会 議案質疑）

成長性の高い国内外の企業の集積を図り、経済を活性化させ雇用の創出と税源の涵養を図るためとして、特区に指定された企業に、設立後5年間、法人市民税を減税するという議案が12月議会に出されました。対象となる事業は「医療」「国際」「農業」「一定のIoT」「先進的なIT」のいずれかの分野で革新性を持った事業とされています。

しかし、既に国は法人所得の20%を控除するとしており、新たな措置が必要とは考えられません。企業は赤字であれば繰り越し欠損処理を9年間でき、減税が魅力ある制度とは考えられず、現時点で国の制度を受けている企業はありません。

雇用についても福岡市の独自要件として、福岡市民1名以上の常用雇用を設定しており、創業の

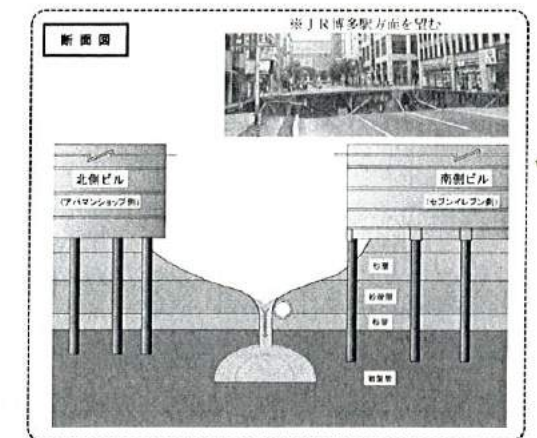
増加や企業の成長とともに、正規雇用者を含めた雇用者数が増加すると言っていますが、これで正規雇用が増えるとは思えません。雇用も税源の涵養も十分な成果が期待できないことから、地方税法上の特段の事由となり得ず、地方税法に反します。

問題は、法人税減税をすることで経済を活性化させるという政策のあり方にあります。減税をしてもその半分は株主配当にいき、残りの大部分は内部留保に回っていることが知られています。経済が活性化することはなく、むしろ税収が減ってきたことはバブル崩壊後の20年間の実態を見れば明らかです。法人税減税ではなく、イノベーションを起こせるような環境整備、経済を活性化し税源の涵養を図るためには「需要の喚起」が重要であり、公契約条例制定による所得補償や、正規雇用を増やして市民所得を上げる政策を採るべきと考えます。

条例を作る根拠はないと同議案に反対しました。これは高島市政の企業誘致の姿勢を見せる打ち上げ花火です。

4、地下鉄七隈線陥没事故は、高島市政の結果（11月30日 交通対策特別委員会）

11月8日午前5時頃、地下鉄七隈線延伸工事で博多駅前の工区で前代未聞の道路陥没事故が起きました。今回の事故はトンネル上部で出水による穴が生じ、道路下の砂礫層の土砂が地下水とともにトンネルに流れ込んだことによります。作業員が異常に気づき早期に交通規制をしたことで人的災害を防ぐことが出来たことは不幸中の幸いでした。しかし、陥没は縦30メートル、横27メートル、深さ15メートルに及ぶ大事故でした。ガス、電気、通信、上水道、下水管のインフラが寸断され、またビルの基礎が露出し避難勧告が出されるなど甚大な被害が生じました。市内に事業所がある、多くの企業の協力を得て7日で復旧出来ました。



<安全性よりも経費削減を優先>



何故このような事故が起こったのでしょうか。原因究明は国立研究法人土木研究所に委ねられていますが、もともと工事の技術的検討は福岡市地下鉄七隈線建設技術専門委員会で行われており、「ナトム工法に対する懸念」と「ボーリングのデータから地盤に脆い部分があり得る」ことが事故前から指摘されていました。ナトム工法で行うことは承認されましたが、トンネルの深さを1メートル下げるとともに「薬剤注入で地盤を補強すべき」と言われていました。しかし12月3日の西日本新聞の報道によると、鉄棒を倍にすることで補強し、薬剤注入による補強はなされなかったことが明らかになっています。

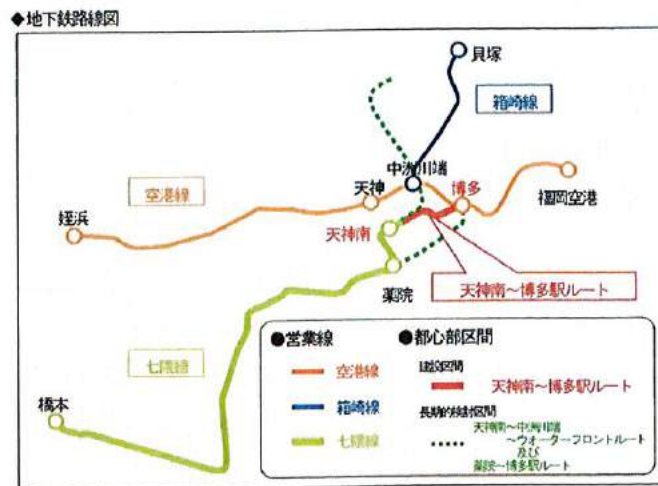
修復後に道路が最大7センチ下がったことについて、11月30日に開かれた交通対策特別委員会での質疑の中で交通局は「(トンネル内の水抜きは) 現在バランスがとれている状態なのでできな

い

い」、「(薬剤注入による沈下の予防は)砂質地盤の補強であり岩盤の補強は副次的なもの」と答えており、岩盤が脆いことが類推されます。明らかにナトム工法の問題と岩盤の補強がされなかったことが原因と考えられます。

では何故このような工法で施行したのかです。延伸工事は工事区間 1.4km、事業費 450 億円です。当初から工事費が高いと指摘されており、採算性が問題となっていました。ナトム工法は本来山岳の比較的岩盤が丈夫な場所で採用されるもので、博多駅周辺は千年前は海であった洪積地帯の軟弱な地層であり、不適と言われています。福岡市の技術専門委員会でもその点は指摘されていましたが、「開削工法よりも安い」ナトム工法ありきで進められたのではないかと推察されます。

<地下鉄パーティ券事件は終わっていない>



そもそも、七隈線が作られたときに天神駅に接続させれば問題は起こらなかったのです。ところが天神南で東に線路を曲げて完成させました。これは当初から検討されていた 5 路線の一つであるキャナルシティ前を通過させるためのものです。現に天神南駅と博多駅間の中間駅はキャナルシティ前です。交通対策特別委員会での質疑では、中洲川端から国際センターへの路線はまだ消えていないと言っていることからこのことを裏付けています。現在福岡市は都心

部で BRT (二連バス) を循環させる試行運転をしています。体系的な交通政策が考えられているとは思えません。

これから読み取れるものは、地場大企業や大手ゼネコンと福岡市の根深い癒着構造です。20 年前の地下鉄建設に関わる談合事件「自民党パーティ券事件」は終わっていないと私は思っています。市長は事故直後の記者会見で「はらわたが煮えくりかえる」と発言していますが、発注者の責任者としての自覚がないのは問題です。七隈線延伸を決めたのは高島市長であり、陥没事故は高島市政の結果ほかなりません。

5、超高齢社会を迎えてドア to ドアの交通システムを (9 月議会 一般質問)

<自由に移動することは基本的人権>

自由に移動することは基本的人権です。しかし、様々な障がいや高齢により身体的制約を受け自由に移動が出来ない人たちがいます。誰もが自由に移動できることは暮らしの質を向上し、幸福を実現するために必要なものです。

福岡市は「ユニバーサル都市」を標榜していますが、その中身が問われています。早良区南部地区では人口減少により公共交通機関であるバス路線が廃止、削減されています。高齢化が進み、バス停までの移動や自家用車の運転が困難になれば、生活がさらに厳しくなります。暮らしの質を維持・向上させるために「移動の自由」を確保することが求められています。

<福岡市は「生活交通条例」を制定して対策>

福岡市では平成 22 年 3 月に「公共交通空白地等および移動制約者に係る生活交通の確保に関する条例 (通称生活交通条例)」を制定して、①「休廃止対策」、②「不便地対策」、③「生活交通確保支援」の 3 つの施策を実施しています。①の休廃止対策については、路線バスの休廃止に伴い、公共交通空白地となる地域において、代替交通の運行経費に福岡市が補助を行っています。②の不便地対策については、公共交通不便地やそれに準じる地域において、地域主体の取組みに対する検討経費や、交通事業者が実施する試行運行の経費に福岡市が補助を行っています。③の生活交通確保支援については、休廃止対策や不便地対策の対象以外の地域において、生活交通確保に向けた地域主体の取組みに対し、福岡市による専門的なアドバイスなどの活動支援を行っています。

- 公共交通空白地は、鉄道駅とバス停から 1 キロメートル以上離れた地域
- 公共交通不便地は、鉄道駅から 1 キロメートル及びバス停から 500 メートル以上離れた地域
- 公共交通不便地に準じる地域は、鉄道駅やバス停との高低差が 40 メートル以上の地域、鉄道駅やバス停まで迂回を要する地域などで、生活交通の確保に向けた協議会が組織されている地域

<いまの福岡市の取り組みでは超高齢化社会には対応できない>

しかし、福岡市の施策は、地理的要件を満たし、地域が主体となった取り組みにしか、支援をしていません。早良区南部地域は昭和 40 年代からの郊外型分譲住宅も多く、高齢化が進み人口減少している地域です。早良ニュータウン (内野 7 丁目) では、地域の協議会へ検討経費への補助を行っているとのことですが、すぐ近くの陽光台 (早良 7 丁目) のように、地理的要件は満たしているものの、地域での組織化などの取組みが進まない現状があります。また、生活交通条例の要件は一律で、高齢化などの地域の実情が考慮されていません。

「福岡市高齢者・障がい者に対する移動支援のあり方検討委員会」による今年 2 月の提言では、これからの移動施策のあり方について方向性が示されています。この提言では高齢者・障がい者ともに、買い物や通院の外出が多く、高齢者ほど公共交通機関を利用するようになり、バス停までの距離が苦になると分析されています。

福岡市では提言をもとに、9 月 1 日市政だより地域への車両貸出の募集が掲載され、実験が始まります。「地域との協働による移動支援モデル事業」は、「地域における取組みを応援する」という観点から、地域団体等へ車両を貸し出し、高齢者の日常の買い物等を支援する事業を社会福祉協議会への委託により実施するものです。移動支援のあり方の方向性は間違っていないと思いますが、ボランティアを軸とした移動支援が持続可能なシステムになり得るのか疑問を感じます。

<デマンド型乗り合いタクシーによる“ドア to ドア”のシステムを>

八女市では登録制のデマンド型乗り合いタクシーによる“ドア to ドア (自宅から目的地まで)”のシステムを運用しています。また、他都市では乗り合いタクシーを助成し、タクシー運転手等の接遇研修等を行うことで介護との連携が図られています。私は、高齢化が進む今日、持続可能なシステムとして、また「移動の自由」を確保する一方策として、日常生活圏にエリアを限定した、登録制の乗り合いタクシーによるドア to ドアのシステムが望ましいと考えます。

登録制にすることで運転手等は利用者の生活状況が把握でき、介護との連携を図ることも可能です。使用する車両はワンボックスカーだけではなくセダンタイプのタクシーを活用すれば、高齢者だけでなく障がい者の利用もカバーできます。また、利用者が 3 名であればコースを組むことも難

しくはないと考えます。

早良区南部地区にはタクシー事業者が6社もあり、事業者間での協働の取り組みをすればドアtoドアのデマンド型乗り合いタクシーのシステムは可能と考えます。私は南部交通問題を解決するために学習会を開催し、議会の一般質問でも八女市のシステムを参考にして、登録制デマンド型乗り合いタクシーによるドアtoドアのシステムの検討を始めることを求めています。

デマンド交通とは予約を受けて運行する交通方式です。予約があったときだけ定期路線のバスを運行する、予約に応じてバスのコースの一部を組み替える、指定エリア内で予約を受けてドアtoドアで運行する、などがあります。



6、西新のまちづくり (6月議会 一般質問)

昨年7月に閉鎖したプラリバは、今秋解体を始め、平成32年に開業の予定です。イオン西新店は今年5月に閉鎖し、来年1月には解体を終え、プラリバよりも早い時点で開業するとの話を聞いています。プラリバとイオンという中核店舗が閉鎖したことでオレンジ通りから藤崎商店街まで大きな影響が出ると考えられます。既に商店街では活性化に向けての取り組みがなされていますが、具体的に商店街を回ってみるとプラリバやイオンの情報があまり伝わっていないことを実感しました。

また地域住民からも「郵便局がなくなって不便になった」「下着などの買い物が出来なくなった」という声を聞いています。しかし、ピンチはチャンスであり、建て替えの時期だからこそ新しいまちづくりが可能になります。私はプラリバおよびイオンの担当者と話し、事業者として「多様な人の声を受け入れる姿勢がある」ことを受けとめました。そこで、私はどのようなプラリバやイオンに建て替われば西新がより楽しい街になるかアンケートを採り、プラリバおよびイオンに声を届けるとともに、6月議会の一般質問でも西新地区の活性化策を提案しました。

これまで私は、滋賀県長浜市のまちづくり、香川県高松市の丸亀町の再開発事業を調査し、また建築学会などで各地のまちづくりを学びました。まちづくりは民間主体で、柔軟な発想のもと、そ

の地の様々な資源をつなぎ合わせ、地域ぐるみで取り組んでいるところが成功しています。私は活性化策として、▼市も「まちづくり」の視点で取り組んでいくこと、▼小さなイベントが出来る空間、買い物に来た方がくつろげる空間、郵便局や行政の出先など公共空間を作ること、▼子どもの目線でまちづくりすること、▼商店街、プラリバ、イオンが連携し、大学生・高校生などとのコラボレーションでアートによるまちづくりを行うこと、▼リヤカー部隊の補充としてヨーロッパのような「のみ市」が開けるようにすること、▼若者が空き店舗で開業出来るよう支援策の紹介やシンポジウムを開くこと。そうすることで若い世代がイベントに参加し、空き店舗などで起業ができ、西新・藤崎地区の活性化に繋がるのではないかと提案しました。

西新・藤崎地区の活性化には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の構造が大きな壁になっています。この壁を壊すには商店街、市民、まちづくりNPOの力が必要です。

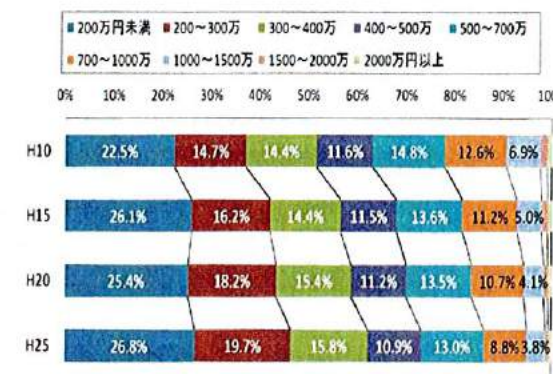
7、安価で良質な公的住宅を (12月議会 一般質問)

<生活困窮者に安価で良質な住宅を提供する施策を求める>

福岡市の市営住宅の応募倍率は平成27年度で、一般12.8%、単身高齢者・単身障がい者39.3%と相変わらず市営住宅が足りていない状況があります。福岡市の市営住宅は、現在31,500戸余ですが、今後の住宅維持管理および建て替えに費用を要することを理由に、住宅を現状以上に増やす計画はありません。

今年5月に策定した福岡市住生活基本計画では平成25年度における世帯収入が300万円以下の世帯は46.5%と半数近くに増えてきています。生活困窮世帯が増えている状況で、安価で良質な住宅を市民に提供することは「住民の福祉の増進を図る」を本旨とする地方自治体の責務です。

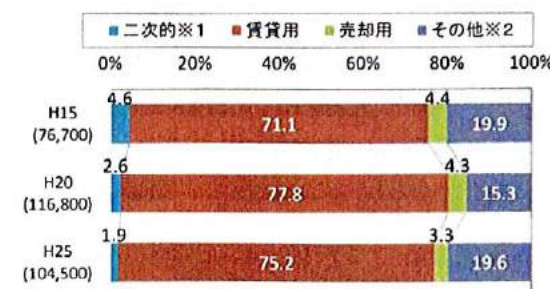
■ 収入階級別構成比推移 (普通世帯)
※収入不詳除く



資料: 住宅・土地統計調査

他方、福岡市の住宅戸数は854,000戸あり、そのうち104,300戸は空き家です。福岡市は生活困窮者に対する住宅対策は公的賃貸住宅や民間賃貸住宅も含めた賃貸住宅市場全体で対応することを基本

■ 空家の内訳



資料: 住宅・土地統計調査

※1 二次的住宅: 別荘やふだん住んでいない住宅とは別にたまに宿泊する人がいる住宅
 ※2 その他の住宅: 転勤・入院などのため居住世帯が長年にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など

としていると言っていますが、具体的政策は見えてきません。福岡市における空き家の大半は賃貸住宅であり、空き家の活用が必要です。今後市営住宅を増やさないのであれば、賃貸住宅所有者の、契約成立物件に助成することで、安価で良質な住宅を提供する仕組みを検討すべきです。また、地域コミュニティを確保するために所得階層や構成年齢が単一にならないような政策をとることも必要ではないかと考えます。

<若者の住宅問題を政策課題に>

現在の福岡市の生活困窮者に対する住宅政策として、特に単身高齢者の入居を支援する施策を進めています。単身高齢者の対策は必要ですが、若者の住宅問題も深刻になっています。「若者の住宅問題」という調査報告によると、若者は親との同居が多く、その大きな理由として、所得が低く住宅費が負担となっていることが挙げられています。そのため、自立が出来ず、結婚も出来ない状況があります。現在福岡市の市営住宅には単身の若者は入居できません。非正規雇用が増え、若者の失業率も高く、雇用支援が重要ですが、住宅政策も必要であることを訴えました。

人工島に投資する住宅関連の補助金は5年間で35億円も使われています。このような補助金は、生活困窮者の住宅確保のために使われるべきです。1970年代、アメリカのサンフランシスコ湾の開発では、開発事業者に一定量の低所得者向けの住宅建設を義務づけることが行われました。福岡市でも大規模な住宅開発事業には同様の政策が必要ではないかと考えています。

8、交通対策特別委員会調査(11月24日、25日)

<11月24日 姫路市姫路駅前トランジットモールの調査>

中心市街地やメインストリートなどの商店街を歩行空間(モール)として整備するとともに、バスや路面電車などの公共交通(トランジット)だけを通行させ、モール内およびモール内外を結ぶことで街の賑わいを創出する。欧米ではよく見られ、ドイツのフライブルグ市では旧市街地(旧城塞内)を指定時間内の商業施設への搬入等以外は、LRTだけが通行し、指定エリア内(旧市街地)は歩行者天国となっている。



姫路市ではJR姫路駅前の再開発に合わせてトランジットモールを導入。駅前の4車線道路を2車線にして歩行者空間を広げ、バスおよびタクシーのみの通行とし、再開発地域の車道を歩行者空間にして隣接する商店街と一体化させた。隣接する商店街は元々車両の進入が規制されており、トランジットモールの導入で一体感が出来ている。駅前の歩行者空間に広場が設置され、旧外堀エリアには子どもが遊べる水辺空間をつくり、この空間で種々のイベントが開催されている。トランジットモールは回遊性が高まり、歩行者の人数も増加している。

また、JR姫路駅は姫路城の旧外堀に面しており、戦後復興時に姫路城に向かって4車線の大手前通りが形成されていた。トランジットモール導入時に、姫路駅付近にあったと言われる飾馬門をイメージする2階建ての展望台を設置し、姫路城が駅前・飾馬門から見える風景のデザインをすることで姫路市のシンボルとしている。また隣接する商業施設の屋上には姫路城を中心とした街並みが展望できる広場が設置され、イベントも企画されている。これらの整備には行政、交通事業者、まちづくりNPOや商店街が積極的に参加し、特にトランジットモールは商店街が積極的に進めたということである。ま



た姫路市は姫路駅を起点にJRおよび山陽電鉄、バスで放射線状の交通体系を形成している。

<11月25日 仙台市におけるパークアンドライドの調査>

八木山動物園駐車場のパークアンドライドを視察。

仙台市ではJR仙台駅を中心に、地下鉄南北線と東西線を軸に交通体系を形成しようとしている。東西線および南北線の始点駅および公共施設や商業施設がある主要な駅にパークアンドライドが出来る駐車場やバスプールを設置し、公共交通の利用を促進している。

パークアンドライドを利用する場合、ICカードを使えば100ポイントの割引がされる。八木山公園駐車場は東西線の西の始点駅で、バスプールと地下鉄駅があり、動物公園の入り口にもなっている。駐車場およびバスプールの整備は25億円、そのうち21億円は社会資本整備交付金が使われている。



駐車場は4階建ての2階から屋上まで、519台が駐車できる。そのうち300台がパークアンドライド用で、月~金の利用として250台、全日利用として50台が割り当てられ、月~金の利用が190台、全日利用が40台契約している。利用料金は月~金の利用は月5千円、全日利用は月8千円。

駐車場建設に当たっては市民参加で計画が作られ、駐車屋上には4割程度の広さのデッキと芝生の広場が設置され、広場の名称も八木山ってっぺん広場と市民が付けている。また、地下鉄は動物公園の入り口にもなっており、動物公園へのエレベータまでの空間には動物の足跡のタイルや連絡ボードが設置され、バスプールとも接続しているのでバスの時間を表示するスクリーンも設置されている。

仙台市では交通渋滞解消に向けてバスと地下鉄の乗り継ぎを促している。主要な駅にバスプールを設置し、仙台駅へのバスでの直行便を削減している。高齢者の反対もあり、一部は元に戻しているが、大きな問題にはなっていない。乗り継ぎを進め、全体として走行距離で10%、バスの便数を4,206便/日から3,981便/日に5%削減した。バスから地下鉄、地下鉄からバスに乗り継ぐ場合、ICカード利用者は1時間以内であればポイントで割引される。交通政策として意欲的な取り組みと感じた。

<所見>

トランジットモールは大変魅力的であるが、福



岡市では現時点では対象と出来る場所はない。七隈線延伸を検討する時点で、天神および中洲川端地区のトランジットモールを検討すべきであった。

仙台市のパークアンドライドの取り組みは、バスと地下鉄の乗り継ぎの推進を図ることと同時並行的に進めており、福岡市に比べ方向性が明確である。またパークアンドライドの利用者もそれなりに増えており、政策的には成功しつつあるのではないかと感じた。

9、議会改革

<福岡市議会での議会改革の進捗状況>

市民から議会改革を求める請願が相次ぎ、今期、議会改革調査特別委員会を設置されました。各会派の申し入れを受けて課題を整理し、課題毎に検討しています。

これまで解決された課題は、前期からの分も含めて、①傍聴席が増えた、②委員会資料が持ち帰り可になった、③議会開催の案内が早くなり(1ヶ月前)、地下鉄駅などで広報されるようになった、④常任委員会の傍聴の受付が簡素になった、⑤常任委員会が裁決時も含めて全面公開になった、⑥小中学校での主権者教育の取り組みをする、などがあります。

しかし、①他都市でも実施している陳情(紹介議員は必要ない)と請願(紹介議員が必要)を同じように議会で審査すること、②常任委員会をネット中継すること、③常任委員会の会議録および「議会だより」に発言者名を入れること、④議会基本条例を制定すること、などの課題は残されています。また、市民の声を議会に反映させる仕組みとして、地方自治法で定められている公聴会・参考人招致を活用する取り組みは進んでいません。

以下の会津若松市議会の議会改革の取り組みと比較をして頂ければと思います。

<7月15日 会津若松市議会の調査>

1) 策定の経緯

2007年改選後の議長選出後、議会制度検討委員会設置が議長から提案され、代表者会議で設置を決定。前期に取り組んだ議員政治倫理条例制定検討委員会での検討過程において議員のみでの検討での難しさを学び、学識経験者、市民を加えた委員会とするために、任意の議会制度検討委員会としました。議会制度検討委員会は政治倫理条例制定と議会基本条例制定を同時に検討することとしました。

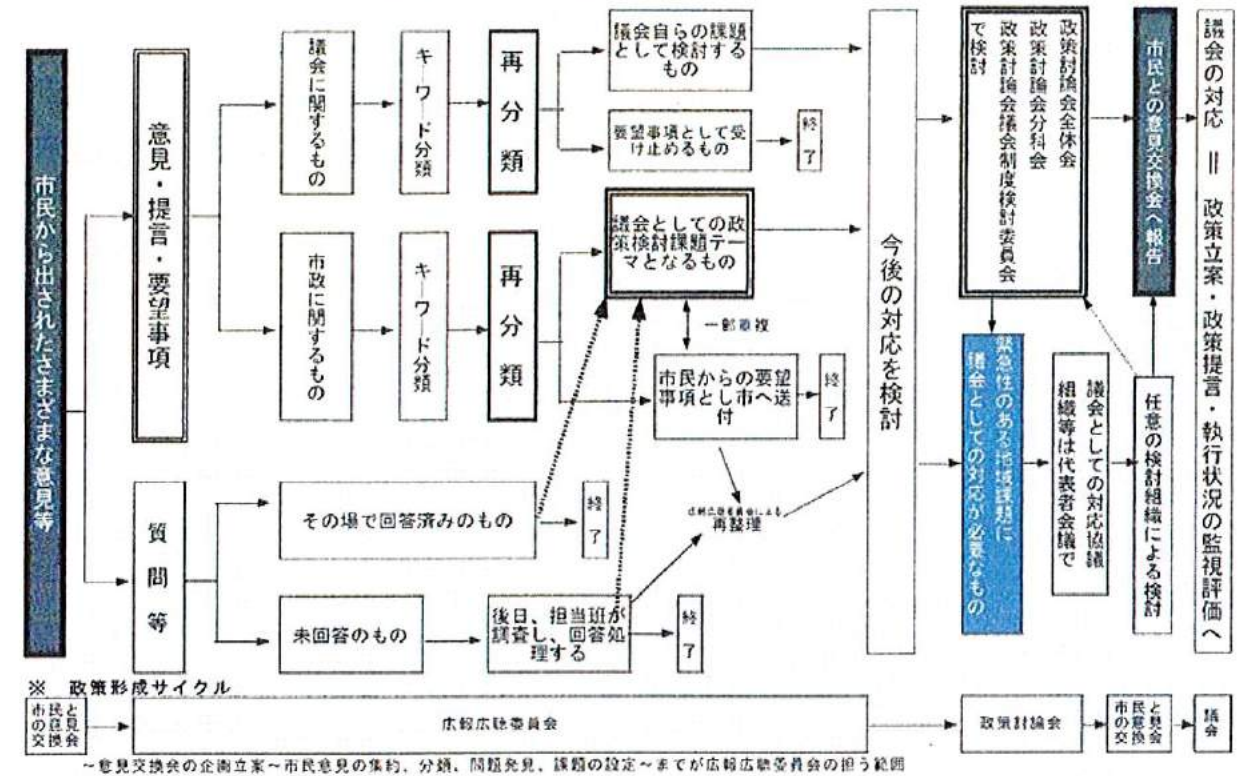
構成は2名以上の会派から1名、無所属議員は委員外委員として参加、公募市民1名(当初男女各1名の予定が女性1名に)、福島大学教授1名としました。議会制度検討委員会では、北海道大学教授を招き理論的研究、伊賀市議員、栗山町議員を招き事例研究、政治倫理条例案および議会基本条例案がまとまった時点でパブリックコメント、市民意見交換会を20地区で開催。議会制度検討委員会は市民意見を整理し、素案を修正して2つの条例案を確認、全員協議会で報告。2つの条例案は代表者会議で協議・確認の後、議案として上程・可決しました。

条例制定は議員全員での協議となり、また検討・制定経過において市民の声や学識経験者の意見を踏まえたものとなっています。「主権者市民の負託に応じて優れた街 まちをつくるため」の議会運営という理念が制定過程にも生かされています。

2) 市民の負託に応える制度としての「政策形成サイクル」

会津若松市議会は市民の声を政策にするために、出発点として市民意見交換会を全市で開催して

※参考 市民との意見交換会での意見、提言、要望等の分類イメージ



います。具体的には20地区を15地区に再編し、全議員30名を5班に分けて、3日間で市民意見交換会を実施しています。市民の多様な意見を聴取・整理するために議会に広報広聴委員会を設置し、市民意見交換会で出された市民意見を大項目、中項目、小項目に整理。整理された課題は、代表者会議で確認し、4つの政策検討委員会に振り分けます。政策討論会は全体会と分科会があり、分科会は常任委員会と同じ構成。政策討論会分科会では整理された課題を研究・研修課題として各議員ないし政策討論会で調査を行い、議会事務局が参加せず議員間での討議がなされます。政策討論会で研究・研修されたものは、常任委員会での審査に生かされる。議員は政策討論会および常任委員会での議論を踏まえ、本会議および予算・決算特別委員会の質問に反映させます。常任委員会、本会議、予算・決算特別委員会では、市長部局に対する質問だけでなく、議員が議員間討議を提起すれば議員間討議が行われ、その後、討論、採決となります。質問については代表者会議で調整し、質問の趣旨を明確にし、重なる質問はしないようにしています。なお、市長部局は質問の趣旨を確認するための反問権があり、論点を明確にすることも重要です。

議会主催の市民意見交換会は2月議会前と9月議会前に開催され、これまでの取り組みの報告を行い、議会の取り組みの評価と課題を市民から受けることにしています。そこで改めて広報広聴委員会で課題整理が行われ、市民の声が政策として実現できる方向を探ります。同時に、市民に市の財政状況等を説明し、市民からの提案を受けるなど市民との協働の方向を話し合う場にもなっています。この様に、市民意見交換会を出発点に、課題を整理し、議員間で政策討議を行い、常任委員会や本会議、決算・予算特別委員会の場で質問することで、市民の声を政策として実現できるサイクルを作っています。市民意見交換会は2月議会前、9月議会前だけでなく、必要があれば分野別の政策討論会主催や広報広聴委員会主催で開催されています。

因みに、会津若松市議会では請願と陳状も市民の声として同等に扱われています。

3) 会津若松市議会と福岡市議会の違い

- ①市民参加による議会と市民との意見交換が行われている
- ②意見交換会から課題を整理し、議員の研究・研修がなされている
- ③議員間の討論をたたかわせ、議会全体の合意形成が図られている
- ④議員の研究・研修の成果を議会での質疑に反映させることで、政策として実現させている
- ⑤市民本位の立場がより鮮明に謳われている

4) 所見

会津若松市議会基本条例の前文は、「市民参加を礎とし」、「市民との活発な意見交換をし」、「議員同士が闊達な議論をたたかわせ」、「市民本位の立場をもって」、「政策提言や政策立案をする」とし、「市民の多様な意見を反映できる合議体としての議会づくりを通じて、市民の負託に応えていく」と決意を述べています。これを実現するために市民意見交換会を起点とする「政策形成サイクル」が作られています。

この様なシステムは人口 12 万人の会津若松市だから出来る、155 万人の福岡市では難しいのではと思われるかもしれませんが、しかし、区単位での取り組みであれば決して福岡市でも出来ないシステムとは思えません。地方自治法では、区が市の権限の一部を担う「総合区」の制度にすることが出来、区独自の予算を持ち、区固有の事業をする仕組みをつくる事が出来ます。要は議会が市民との対話をする意思を持つか否かであり、様々な工夫をすることが問われています。福岡市議会をより市民に近い議会にするために総合区の検討をすべきと考えます。課題としてはこれまで築いた仕組みを将来に継承できるか、継続に向けた取り組みが重要と感じました。

10、原発事故から5年半後の福島を視察

<福島第1原発事故から5年半、被災地の復興は進んでいない！>

7月14日から16日にかけて、福島県飯館村、浪江町、南相馬市、大熊町、富岡町、楡葉町の現地および、飯館村役場、会津若松市に避難している大熊町役場および大熊町仮設住宅、郡山市の富岡町仮設住宅を訪問しました。未だ9万人もの人が避難生活を余儀なくしており、その多くは帰還をしないと決めた人です。現地で見たのは復興が依然進んでいない状況でした。

除染は1回しかせず、住宅、畑地、道路から20メートルまでで、林地はしていません。除染作業もズサンで、除染廃棄物処理も進んでいません。そのため、子育て世代の帰還者は少なく、自治体の復興は厳しい状況にあります。また、除染廃棄物をセメントの原料や路盤材などに再利用する計画が問題となっています。

役場や住民の皆さんが語る言葉は「自然災害であれば5年を経ればそれなりに復興できるが、原発災害は5年経っても先が見えない」ということでした。安倍政権が復興と称して、未だ高レベルの汚染状況にもかかわらず強引に帰還を進めていることは問題です。



1) 浪江町 JR 浪江駅

浪江町は空間放射線量が低い順に、A) 避難指示解除準備区域、B) 居住制限区域、C) 帰還困難区域が指

定されています。しかし、ほとんどが帰還困難地域です。A区域・B区域の避難指示は平成29年3月に解除される予定です。現在A区域・B区域は、日中の立入りは可能で、私たちはA区域にある浪江駅に行きました。右の写真は浪江駅前のコンクリートの歩道を削って除染した跡です。除染していますが、コンクリートの表面を測ると放射線量は未だ $2.5 \mu\text{Sv/h}$ と高い状況でした(通常 $0.05 \mu\text{Sv/h}$ 程度)。近くで下水道工事が行われていましたが、作業員はマスクをしていませんでした。

2) 南相馬市川房地区の民家の除染の実態および仮置き場



民家の除染状況を見ましたが、ズサンな状況。除染が済んだはずの雨樋に草が生えていました。右上図のような除染した廃棄物が入ったフレコンバッグがいたる所で中間処理場に山積みされています。最終処分場は富岡町の元産廃処理場に1箇所と大熊町の大熊町原発近くに決まっていますが、大熊町では2000人の地権者のうち6%程度しか交渉が出来ておらず、搬入が進んでいません。除染廃棄物は焼却できるものは焼却し、減容化しています。その灰は中間処理場に貯めていますが、セメント原料への利用の検討がされています。

3) 飯館村役場

飯館村は来年2017年3月31日に避難指定が解除されることになっています。それまでに除染を100%終わらせるとしていますが、住宅および畑地の隣接部分から20メートルしか除染はしないとしており、林地は事実上除染されません。

インフラは電気、水道、電話は復旧していますが、公共交通はなく、医療機関もようやく9月から公設民営の診療所が週2日開かれています。重症対応の二次医療の体制はありません。帰還希望者は30%しかなく、その多くは高齢者で、子育て世代は戻らないとのこと。幼稚園、小中学校の建設をしていますが、子育て世代が戻ってくるか心配されます。高齢者の特別養護老人ホームは1事業所が営業しているものの介護士が足りず、在宅介護が厳しい状況にあります。生活必需品の入手は、生協が宅配をすることになっていますが、商店は村がお願いして開設されたコンビニが1軒あるだけです。産業も特別措置で製造業、土木関係、自動車修理工場など51事業が営業していますが、花卉栽培などを復興計画の軸にしているものの農林業の再開の見通しは厳しいようです。

財政上の問題もあります。避難解除されれば村民の国民健康保険料や住民税の免除が無くなり、同時に国からの肩代わりの交付金がなくなります。復興税の交付金は施設の建設には使えますが、ソフト事業には使えないため、住民サービスをどう維持するかが課題となると担当者は語っていま

した。空き家対策や害獣対策など課題は山積みです。

4) 飯館村の焼却場および再資源センター



写真は飯館村に設置されている環境省の再資源化センター（左中央）と除染可燃物の焼却場（右）です。再資源化センターでは、可燃除染廃棄物の灰はセメントの原料として、除染土砂は加熱することでセシウムなどを気化させて放射線レベルを下げ、護岸堤防の材料や道路の路盤材として再利用する計画を進めています。避難指定地区では国が、指定以外の地区においては自治体が、除染物を入れたフレコンバッグの仮置き場と減容化施設を設置しています。

5) 大熊町大川原地区

大熊町は帰還困難地区が半分以上を占めています。原発から7kmにある居住制限地区の大川原地区を復興の拠点として整備をしています。大川原地区では帰還に向けて、雇用の場として原発作業員向けに1日7000食を作っている給食センターが建設され稼働していました。帰還希望者や廃炉作業員のために町営住宅が建設され、東電職員寮も見てきました。



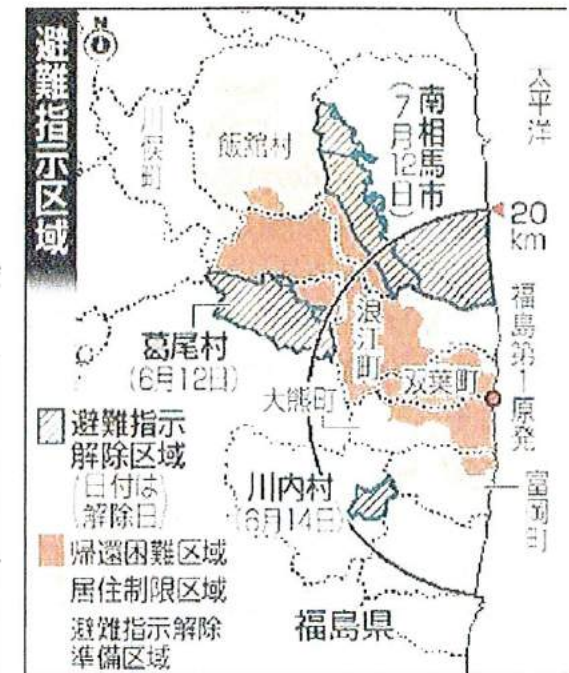
田村市から大熊町へ入る途中に一時帰還者用のスクリーニングを行うプレバブのセンターが設置され、職員が数名待機していました。この様なスクリーニング場は富岡町など帰還困難地区入り口周辺に設置されています。



また、大熊町や富岡町の帰還困難地区の入り口にはゲートが作られ、監視員が配置されています。道路には自転車やバイクの走行を禁止する立て札がありました。国道6号線は開通していますが、大熊町と双葉町の区間は放射能の線量が高いため停車することは出来ません。当日も監視のためのパトカーが巡回していました。

<避難指示区域の解除予定>

- 飯館村 2017年3月31日解除
- 大熊町 2020年オリンピック開催までに
- 富岡町 2017年3月31日解除
- 南相馬市 2016年7月12日解除



玄海原発再稼働に反対を!

万が一にも事故が起これば福島市は飯館村のように甚大な被害を受けます。原発がなくても電気は足りてます。利益を得るのは九電、被害を受けるのは私たち。被害を受ける私たちの同意を得ず原発を動かすとは理不尽な話です。

年20シベルト 安全か問う

避難指示解除基準 訴訟が本格化

「年20シベルト以下なら安全なのか？」
 東京電力福島第一原発事故から5年、国の帰還政策を問う集団訴訟の審理が本格化する。局所的に高い放射線量となつて国が避難を勧めた「特定避難地域」を、国は除染などで「年20シベルト」を下回るのが確認できると認定解除したが、対象の南相馬市民らが違法だと訴えている。被曝から国民を守る基準をどこに置くか、が争点だ。

南相馬市民ら

「年20シベルト以下なら安全なのか？」
 東京電力福島第一原発事故から5年、国の帰還政策を問う集団訴訟の審理が本格化する。局所的に高い放射線量となつて国が避難を勧めた「特定避難地域」を、国は除染などで「年20シベルト」を下回るのが確認できると認定解除したが、対象の南相馬市民らが違法だと訴えている。被曝から国民を守る基準をどこに置くか、が争点だ。

「若い人戻らない」

原告らが住むのは、福島として、市内152世帯第一原発から北西に250mを、避難を促す「避難地帯」の阿武隈高地に「点」に設定、支援策も実施する「年20シベルト」(政府の「年20シベルト」)を計算方法で毎時3・8シベルトを下回ることが確認できて「年20シベルト」の基準に振り回されてきた。

原告らは、この処分を取り消しを求めて15年4月に、年20シベルトが認定される。提訴、原告数は周辺住民ら

「年20シベルト以下なら安全なのか？」
 東京電力福島第一原発事故から5年、国の帰還政策を問う集団訴訟の審理が本格化する。局所的に高い放射線量となつて国が避難を勧めた「特定避難地域」を、国は除染などで「年20シベルト」を下回るのが確認できると認定解除したが、対象の南相馬市民らが違法だと訴えている。被曝から国民を守る基準をどこに置くか、が争点だ。

住居外 今も基準超す線量

原告側は、今も「年20シベルト」(毎時3・8シベルト)を超えている場所が存在することを懸念している。それで、玄奘などの測定だけでは安全が確保できないと主張する。そのなかで田原町がひるがら南相馬市原町区の大原行政区、原告の一人の小沢洋一さん(60)が、休耕田で放射線測定器を雑草にさすすと数値は上がり、毎時16シベルトに達した。

「除染も山が手つかずだから、結局、元の木阿弥です」と言う。

最も厳しい20シベルトを採用。5人が検出されたが、避難者増を懸念して見送られた。東電は15年9月、原告代表で元市議会議長の菅野秀一さん(76)が訴えた。「あまりにも高い基準での解除は、若い人は戻ってきません。いま住んでるのは70歳を超えた人たちがかりに、続いて、仮設住宅に住む8人の子を持つ主婦が証言をした。自宅は2度の除染をしても雨どいや側溝付近では、まだ毎時4シベルトの線量が出ます。解除されたからといって簡単に「はい、戻ります」というわけにはいきません」

力災野地対策本部は15年4月の提訴日に事実上の反論文を出し、年20シベルトは「国際的・科学的見地を踏まえて決定された」と、その妥当性を主張した。今年1月の2回目の口頭弁論でも原告側は、年20シベルトの線量を仮定した場合の健康リスクは「生活習慣等に比べると、相対的に低い」と主張し、被告側で強調した。20シベルトをめぐって、さらに論争を示している。(編集委員・小森敦司)

年1シベルトが望ましい

復興庁の有識者検討会で議長を務める大西隆・日本学術会議会長
 仮に年20シベルトの環境で生活し続けた場合、線量の自然減衰を考慮しても、7年もすれば累積の被曝量は、がん死亡率の増加が検出しやすくなる100%に達する恐れがある。今まで避難生活によって被曝を避けてきた意味がなくなってしまう。

一般の人が帰還してずっと住むには、平常時の追加被曝線量の基準である年1シベルトが望ましい。この年1シベルト(年約1.5シベルト)を上回る追加的な線量なので、これから長く被曝する可能性のある若い人たちが、「もとの福島に戻して」という人たちは、不安に思うこともあるだろう。いまから基準を変えるのが難しいとしても、除染などによって年1シベルトをいつまでどう実現するか、国と東電は丁寧に説明し、行程を示す責任がある。(聞き手 編集委員・大月規義)

11、第1委員会調査

<8月1日 新潟県三条市「さんじょうご用聞き笑店街事業」の調査>

1) 事業の経緯

三条市の中心商店街において人口減少と高齢化が進み、核となっていたスーパーの閉店・撤退があり中心商店街が衰退していった。平成19年度に商店街活性化の取り組みとして電子商店街の構想を民間有志で検討しはじめた。ニーズ調査では一定の需要があることが分かり、平成20年からシステムを検討し、国の指定を受けて平成21年4月から事業を始めた。

2) ご用聞き笑店街の仕組み

①商店街は新聞折り込みとホームページでカタログを配信、②利用者はカタログを見て事務局に電話・FAX・インターネットで注文、③事務局は該当加盟店に注文を伝え、④宅配車が集荷し、⑤宅配車が商品を利用者に届け集金する、⑥集金された代金は事務局が手数料(3%)を差し引いて商店に支払う。

事業主体は中心商店街5商店街のうち、2商店街18店で構成。事務局は商店街組合の職員1名が兼任。宅配は加盟店のなかの酒屋が行い、配達手数料1回300円が支払われる。

システム構築には国の交付金1500万円(交付率100%)、市の助成は年間200万円+1店舗1万円、うち事務費(事務所費および人件費)60万円、システム管理費60万円、広告費、通信費、消耗費等となっている。

3) 利用状況

登録者549人(高齢者85%、子育て世代10%、単身者5%)、利用件数218件/年(平成27年度)、加盟店舗18店舗(衣1、食13、住3、遊(花)1)、登録商品3,052点、1回当たりの売上7,165円(年間150万円程度)

4) 課題

当初IT活用による宅配システムを構想していたが、利用者は高齢者が多く、事実上IT活用にはなっていない。また、利用システムは生協のような受注、集荷、配達組織的な取り組みとなっておらず、店舗にとっても利用者にとっても見えにくい。利用拡大が進まず加盟店舗も2商店街しか参加していない。他方、スーパーやコンビニでIT宅配を始めており、厳しい状況にある。

宅配は個人商店主との関係で、来店者を増やし、また宅配による見守りの効果も期待できる。宅配システムが今後どの様に活かされるか課題。

○12月議会で議員の期末手当を国の特別職の増額に合わせて0.1ヶ月増額する補正予算が提出されましたが、私たち「緑と市民ネットワークの会」は反対しました。

2016年12月発行

福岡市議会議員 **あらかし龍昇**

連絡先：福岡市早良区有田5丁目17-7 電話 862-8980 FAX 862-8985
Hp: <http://www.araki-jp/> e-mail: f-lopas@hf.rim.or.jp