

○13番(川上晋平)登壇 新政会の川上晋平でございます。今回の議会で初めて登壇の機会を得ましたことを非常に光栄に思います。私は新政会を代表しまして、東部地域の交通体系及び環境問題から見たごみ減量対策について質問いたします。

皆様御承知とは思いますが、東区の人口は全市の約20%を占めており、平成10年で約27万人と7区のうちで一番人口が多い区であります。周りを見回してみますと、海の中道や立花山、三日月山など緑豊かな自然に恵まれており、これらの自然とともに、金印が発見された志賀島や香椎宮、箱崎宮、海の中道海浜公園を初めとする史跡や公園、さらには九州大学、九州産業大学、福岡工業大学など、文教施設も数多く存在しております。また一方、副都心である香椎地区では商業機能などが集積し、活気あるにぎわいを呈しています。さらに、九州自動車道の福岡インターチェンジ付近は大規模な流通機能が発達し、広域的な物流拠点となっております。このように豊かな自然や史跡などと都市活動の拠点が共存する東区は、今後とも人口の増加が見込まれており、マスタープランによりますと、約10年後の2010年、すなわち平成22年には人口30万人を超えると予測されておられます。それを裏づけるように、東区においては本市の将来を担う重要なプロジェクトが進行しております。東の拠点である香椎地区においては、行政区や市域を超える広域拠点として、今までの商業機能に加え、業務、文化、行政サービス機能の充実を図るため、香椎操車場地区と香椎駅周辺地区が一体となったまちづくりが行われ、副都心としての機能強化が着々と進展しております。先ほど吉浦議員から香椎地区の区画整理についての質問がありましたが、私も市民のための区画整理であり、まちづくりだと思います。ぜひ地元住民の方々の意見を聞いて、みんなが納得するまちづくりを進めていただきたいと思っております。また、臨海部に目を移しますと、港湾機能の強化、快適な都市空間の形成、サイエンスパークの形成、東部地域の交通体系の整備を大きな目的として、21世紀の福岡市の新たな拠点であるアイランドシティの整備が進んでおります。私はアイランドシティの利用の計画につきましても、今回の事業点検を踏まえ、市民によりよい方法で検討すべきであると考えております。東区の交通渋滞の緩和という観点からアイランドシティ、内幹線道路の早期完成に大きな期待を寄せているものであります。

このように東区の機能が充実し、ますます住みよくなることは喜ばしいことであると考えております。しかしながら、私は今後とも住民にとって住民が住みよい東区であるために解決しなければならない問題が存在すると思っております。香椎副都心やアイランドシティなど新しいまちができて上がり、人が住んだり、施設ができ、都市活動や経済活動が活発化するに伴い、交通需要も増加してまいります。なおかつ、週休2日の定着による余暇活動の増加等に伴い、海の中道海浜公園の大規模公園や志賀島、金印公園等の観光施設への来訪者が、市内からは言うに及ばず、都市圏や北九州方面等広域化し、交通需要もますます増加すると考えられます。東区の多々良川以北は、北九州方面と都心部を結ぶ広域交通の要衝とも言える地域であります。香椎副都心やアイランドシティの拠点整備を進め、それを東区全体、ひいては福岡市の発展に結びつけるためには、私は私生活の交通需要に加え、これらの整備に伴う交通需要にも対応できる東部地域の全体的な交通体系の確立が必要不可欠であると考えます。さらにアイランドシティは、21世紀の福岡市の新たな拠点としての位置づけを考えると、マスタープランでうたわれております自動車専用道や鉄軌道系交通機関の導入についてもぜひ必要都市基盤だと考えております。そこで、まず最初に、東部地域における鉄軌道系を含めた交通体系の基本的な考え方についてお尋ねいたします。

次に、環境問題から見たごみ減量対策についてお尋ねいたします。現代社会においては、これまで物質的に豊かになり、消費水準を上げることが社会の発展の方向であると考えられてまいりました。日本は戦後、我々の先人、諸先輩の方々が、それこそ必死の思いで経済発展のために尽くされ、努力された結果、現在に生きる私たちは大変便利で快適な生活を過ごすことができるのです。しかしながら、その一方で大量生産、大量消費という社会経済システムや個人のライフスタイルがつけられてきたのであり、その結果、大量の廃棄物が生まれ、自然環境へ排出され、河川や大気の汚染、森林破壊、地球温暖化、オゾン層の破壊、ダイオキシン問題などさまざまな環境問題が発生してきたのであります。とりわけ身近なごみ問題との関係では、ダイオキシン問題は深刻なものであります。ダイオキシンは人類が作り出した最も危険な毒物であり、動物実験では胃酸カリの数千倍の毒性を示したと言われております。ダイオキシンの存在が世界的に注目されるようになったのは、ベトナム戦争が終わった後のことでもあります。米軍の枯れ葉作戦で大量にまかれた枯れ葉剤の中にダイオキシンが多く含まれ、それが胎児の異常や流産、がん多発の原因になったと強く疑われたのであります。このように大変危険な毒物であるダイオキシンは、ごみの焼却過程で非常に多く発生いたします。現在では、地球上のダイオキシン汚染の主要原因が焼却施設と考えられており、ごみ処理という私たちの生活行為そのものから発生するだけに極めて重大な問題だと言えます。ダイオキシンの発生の詳しいメカニズムはまだよくわかっていない面もありますが、いずれにしても、厳しい規制なり対策が必要なのであります。これまでの我が国のダイオキシン対策は、先進国に比べて排出基準そのものが緩く、排出基準を超えても罰則はないなど不十分なものですが、本年7月に、耐容1日摂取量や大気、水質等の環境基準、さらに排出ガス及び排出水に関しては、違反施設に対する改善命令や違反者に対する罰則規定が設けられたダイオキシン類対策特別措置法が成立、公布されました。これは環境問題対策の先進国であるヨーロッパの規制に比べると、まだ緩い規制ではあります。我が国最初の規制法として今後期待したいと思っております。

さて、ダイオキシン問題を述べてまいりましたが、ダイオキシン削減の最も効果的な方法は、まずごみを減らすということでもあります。しかしながら、このごみを減らすということに関して重要なことは、出されたごみをリサイクルするというよりも、むしろごみを出さないように、ごみをつくらないように工夫することであると思っております。大量消費、大量廃棄のあしき習慣から抜け出して、使い捨てることをごみ減量の基本的方向だと思っております。そこで、お尋ねいたしますが、ごみ減量やリサイクルに対する当局の基本的な考え方と現在の具体的な取り組み状況についてどうなっているか、また、関連して、環境問題やごみ処理に関する情報をどのように市民に提供しているのか、お伺いいたします。

以上で1問目を終わり、2問目からは自席にて行います。

○13番(川上晋平) 東部地域の交通体系の基本的な考え方や、将来の交通需要について対応する計画が立案されていることについては理解しました。しかし、現状に目を向けてみますと、さまざまな交通問題が生じており、住民は日々悩まされております。志賀島、西戸崎から和白に向かう県道志賀島和白線や和白から香椎へ向かう国道495号は、朝夕の時間帯を中心とした慢性的な交通渋滞が引き起こされております。特に、夏場には交通渋滞は苛烈をきわめ、土曜、日曜を問わず長時間の交通渋滞が続いております。ひどいときは、雁の巣から香椎に出るまでに通常15分程度のところを1時間から1時間半ぐらい時間を要する状況であります。この2路線は、西戸崎、和白、香椎を結ぶ唯一の幹線道路であります。1つしかない道路にレジャー客の車両が集中し、渋滞を引き起こすと、この道路を頼りにしている周辺住民は日常生活に大変不自由いたします。また、幹線道路がこのような状況であるため、唐原や高美台等には混雑を避けた車両が生活道路に入り込んでいます。特に、唐原から和白にかけての生活道路は離合するまで通常15分程度の幅員しかなく、ブロック塀には車のこすった跡が至るところに見られ、歩行者は大変危険な状況に追い込まれております。このほかにも、国道3号の香椎地区や香椎参道の周辺でも同様に慢性的な交通渋滞が生じております。これらの諸

問題の早期解決に当たっては、かぎとなる幾つかの路線の整備が必要不可欠だと考えております。そこです、国道495号でございすが、この道路は北九州方面と福岡市を結ぶ主要道路としての役割を担っているにもかかわらず、長年整備がなされず渋滞を招いている現状に対し、周辺住民を始め市域外の道路利用者からも早急な整備が求められています。この路線につきましては、昭和63年より香住ヶ丘周辺部から拡幅整備に着手され、現在は九産大前駅付近まで拡幅が終わっております。さすがに4車線になったところは車の流れもスムーズであり、早く和白交差点までやってこないかと皆が待ち望んでおります。また、志賀島、海の中道へのアクセス道路については、平成元年に都市計画道路三苦奈多線、通称パークウエーが完成し、平成7年には都市計画道路海の中道海浜公園線の雁の巣から海の中道海浜公園間が完成しております。今年度には、これらを接続する都市計画道路和白新宮線の一部が完成すると聞いており、雁の巣周辺から北九州方面への交通は若干緩和されることを期待されます。しかしながら、ここに生活している住民は、これらの道路より都心方面へのアクセス道路整備を強く望んでおります。西戸崎、志賀島地区の住民は、博多駅や天神はもとより、東区役所に行くのでさえ1時間も時間を要します。みんなが一緒に期待を寄せているのは、雁の巣からアイランドシティを通って香椎浜や箱崎ふ頭に向かう道路であります。そして、この道路の整備にあわせて海の中道海浜公園線の未着工区間及び、先ほど申しました国道495号の整備を進め、幹線道路のネットワークを早急に実現していただきたいと考えております。

そこで、国道495号及び雁の巣からアイランドシティを経由する幹線道路の進捗状況並びに海の中道海浜公園線の未着工区間である雁の巣から新宮町間の整備予定についてお伺いいたします。また、鉄軌道においては西鉄宮地岳線と地下鉄との直通運輸の問題がぜひとも早期実現を図らなければならない最も重要な課題であると思っております。香椎地区を初めとした多々良川以北に住む住民は、西鉄宮地岳線を利用する際、天神方面に出かける場合だけでなく、東区役所に行く場合にも、同じ東区内での移動でありながら最低1回は乗りかえなければならず、不便な強いられています。東区住民が長年待ち望んでいる直通運輸の実現に向けてどの程度進んでいるのか、その進捗状況もあわせてお尋ねいたします。

次に、ごみ減量対策についてであります。先ほどの答弁で、現在のごみ減量やリサイクルに関する取り組みの状況について御説明があったわけですが、私は排出者の負担を強化する方向で取り組みを進めない、ごみ減量対策も効果あるものにならないと思うのであります。ヨーロッパでは、ごみを排出した企業が処理責任を持ち、費用も負担するというのが一般的であり、企業責任の内容としても、いわゆる4つのRが制度化されております。この4つのRとは、優先とする順に、まずリデュース、これはごみとしないということ、次にリデュース、これはごみを減らすということ、次にリユース、これは再使用、繰り返し使うこととあります。そして、最後にリサイクル、再資源化であります。このようにごみ減量に焦点を当て、企業の製造者としての責任が明確化されており、さらに市民のごみも有料で排出量に応じて費用を負担する仕組みができており、ごみ減量に大いに寄与しているものであります。また、デポジット制も普及し、使い捨て容器が少なく、いわゆるリタ、リタ、リタの3割以上、ペットボトルにしても使い捨てではなく、40回以上再使用できるものが売られております。このような中で、ヨーロッパの市民生活も、自然を大切にしながらものやむだなものは使わない、買い物袋は自分で持っていく、生活用品、車などの耐久消費財も長期間にわたって使用するなど、ごみになるものをつくらない、できるだけ長くものを使うといったライフスタイルが息づいているものがあるものであります。翻って我が国を見ても、平成7年に容器包装リサイクル法が制定され、一般廃棄物のうち容器包装廃棄物について消費者、市町村、事業者の3者の役割を分担、つまり、消費者は分別してごみを出す、市町村は出されたごみを収集する、事業者はごみを再商品化するという役割分担を決め、協力する仕組みがつけられました。それから、平成10年には事業者責任をより徹底した家電リサイクル法が制定され、テレビ、冷蔵庫など一定の家電製品について、メーカーや小売業者がリサイクルの責任を課したものとされております。このように、国においてもリサイクルを重視し、循環型システムを社会構造の中に根づかせようとする取り組みが続けられております。しかしながら、これらの法律なり取り組みの問題点としては、事業者に発生抑制や再使用の義務づけがないこととあります。そのため、リサイクルはするもの、大量生産、大量消費、大量廃棄が見直されず、ごみの削減に結びつかないものであります。我が国では、ごみの再資源化であるリサイクルばかりが目立って注目をされておりますが、先ほどの4つのRで御説明したように、ごみの減量や再使用こそが優先されるべきなものであります。今求められているのは、生産から流通、消費、廃棄というそれぞれの過程の中でごみを減らすということとあります。そのための効果ある施策は、ヨーロッパの例を持ち出すまでもなく、ごみの減量を目的とした製造事業者など排出者の処理責任や負担の明確化であります。また、ごみを多く排出した者とごみを減らしている者も差支う費用に差異がないのでは、ごみ減量にインセンティブが働かないことも明らかであります。ごみ減量のインセンティブが働き、主体的取り組みが進むように、現在、一部の自治体でも実施され、また、国においても検討中と言われておりますごみの有料化なども今後の効果的な施策の1つとなるのではないかと考えます。そこで、お尋ねいたしますが、本市においてごみ減量を進めるため、排出者責任のさらなる強化やごみの有料化などを検討する必要があると思っておりますが、当局のお考えをお伺いいたします。

○13番（川上晋平） 東部地域の交通体系づくりは、今お聞きした整備の進捗状況からすると、まだまだ十分な取り組みがなされているとは言えない状況です。東部地域は、昔から国道3号、現在の国道495号やJR鹿児島本線など基幹交通施設に恵まれてはいたしましたが、モータリゼーションの発展に伴い新しく道路ができて、すぐに混雑するような状況が続く、なかなか交通の状況が改善されておられません。その中で、海の中道海浜公園は年々拡充され、年間200万人もの人が訪れております。また、三苦地区や和白地区は民間開発が進み、人口増加は著しいものがあります。さらに、東部地域では各種開発プロジェクトが進行しており、この交通需要の増加への対策は急を要するものと考えております。新たなまちづくりに合わせて、この区域内の道路整備はもちろんのこと、これらの区域と交通拠点となる駅や主要道路とのアクセス道路の整備はまちづくりにおくることなく進めていかなければなりません。私が知る限りにおいて、一時の西南部地域の交通事情は大変ひどい状況でありましたが、昭和58年より西南部交通対策事業が重点的に取り組まれ、現在までに地下鉄工事に着工し、道路の拡幅整備も進められ、一定の成果が見られたように思います。近年の道路整備の状況を西南部地域と比較してみますと、東部地域ではパークウエーを初め4路線、約8キロメートルが供用されたこととありますが、西南部地区では第3期計画の完了した平成9年度末までに7路線、約33キロメートルの整備がなされ、福岡外環状道路も現在は用地買収がほぼ完了し、既に一部供用がなされております。道路整備を行う上では、ある程度重点的に整備していくことは効率性の面から必要なことであると思っております。そこで、今後東部地域、とりわけ多々良川以北において、南北方向を結ぶ国道495号や国道3号の整備はもちろんのこと、東西方向の都市計画道路、特に海の中道海浜公園線や香椎アイランド線を中心とした道路整備を西南部地域のように重点的に取り組むべきであると考えておりますが、市長の御所見をお伺いいたします。

次に、ごみ減量の取り組みに関してであります。私は、今日のごみ減量やリサイクルをめぐる諸外国や国内の状況の中で、ごみ減量を進めるためにはいかにすべきかという視点に立って幾つか質問をしてまいりました。ごみ減量を進めるためには、市民、事業者、行政がそれぞれの役割分担のもと、環境負荷の少ない社会の形成に向けて連携し、可能な限りごみを出さないシステムをつくり出すことが必要であります。また同時に、ごみ減量は経済と環境をめぐってライフスタイルのあり方を見直し、市民1人1人が自分の身近な環境をとらえ直し、足元からの行動によって地球環境をよくしていこうとする実践活動の積み上げによって達成するものと考えます。しかし、そのような実践活動を誘発するた

めには、まず地球環境や環境保全、ごみ処理に関する状況を市民が知る必要があります。もちろん、知ることから行動誘発へとつなげるためには、社会全体のシステムの変換など課題もあるわけですが、知ることが行動への第一歩であるということはありません。したがって、本市のごみ処理の実情や処理経費などはもちろんのこと、けさの新聞にも載っていましたが、地球温暖化の問題やダイオキシンの問題、オゾン層破壊の問題や環境ホルモンの問題など、地球環境問題の現状や環境問題対策の先進国の事例などについても積極的に市民に提供すべきだと考えます。このような市民への情報提供も含めて、今後、本市のごみ減量にどのように取り組んでいかれるのか、市長の決意のほどをお伺いして私の質問を終わります。