

議案審査

議案第27号ないし議案第102号、以上76件を一括して議題とし、審査を行った。

なお、意見・質疑の概要は次のとおりである。

○川上（晋）委員 会派を代表し、総会質疑として、防災を踏まえた地域のまちづくり、観光振興、ブロードバンドの普及促進、ETC導入、保育行政についての5項目について尋ねる。初めに、防災を踏まえた地域のまちづくりについて尋ねる。福岡県西方沖地震から早くも1年がたち、その間、当局においては、震災の復旧・復興に努力されており、その取り組みは十分評価できるものと考えている。また、震災対策特別委員会においても、地震災害に関する復旧・復興や今後の防災対策について精力的な議論がなされてきた。しかしながら、今回の震災では幸いにも火災に対する被害が少なかったこともあり、これまでの議論の中では、地震時における火災の視点が欠けているような気がしている。阪神・淡路大震災では約6,400人が亡くなられ、火災による死者も少なくなかったと聞いている。本市においても、地震の際、同時多発的に火災が発生し、大規模な火災に遭ったらどうなるのかと考えると心配になる。そこで、地震時における大規模な火災防止について、全市民的観点でこれまでどのような取り組みを行ってきたのか尋ねる。

○川上（晋）委員 これまでも防災都市づくりに取り組んできたとのことだが、福岡では大規模な地震が起きないというのがこれまでの大方の見解であったように思う。今回、実際に大規模な地震があったことを踏まえると、地震による火災が発生した場合を想定して、大規模な火災が起こりにくいような都市づくりを進めるべきだと考えるが、今後どう取り組んでいくのか。

○川上（晋）委員 地域レベルの身近な視点でまちを見ると、市内には木造住宅が密集しているなどにより火災が広がりやすく、危険な地区があるように思う。そこで、本市において早急に整備しなければならない木造密集市街地がどのくらいあり、これらの改善に向けて、これまでどう取り組んできたのか。

○川上（晋）委員 密集市街地は地震時の延焼や避難の困難性などから見ても、大きな被害が生じると思われるため、早急に改善を図るべきである。また、国の基準による重点密集市街地以外の地区についても、防災上必ずしも万全ではない地区があると考えられる。そこで、重点密集市街地以外の地区も含め、密集市街地の改善に対し今後どう取り組むのか。

○川上（晋）委員 密集市街地以外においても、地区内の道路の幅員が狭いため、消防車や救急車が入りにくかったり、地震時の火災発生の際に避難が困難となるなど、防災上の課題を有している地区が市内には数多くあるのではないかと考えている。そこで、本市における狭隘道路はどのくらいあり、その改善に向けてどう取り組んでいるのか。

○川上（晋）委員 狭隘道路については、いまだ相当な延長が存在しており、今後積極的な整備が必要と思うが、狭隘道路拡幅整備事業の推進についてどう取り組んでいくのか。

○川上（晋）委員 市内には密集市街地や狭隘道路といった地域独自の課題を抱えている地区があるが、密集市街地の改善や狭隘道路の拡幅など、ハード整備には時間がかかる。一方、地震などの自然災害はいつ起こるかわからないので、地域住民による自主的な防災活動が重要であると考えている。その中で、本市の北崎地区や志賀島地区など、道路が狭く消防活動が困難な地区では、本市合併以前から地域の自治組織がみずから消火栓ボックスを設置し、中に消火用ホースなどを入れて火災の発生に備えている。しかしながら、時間が経過するとこれらの備品も消耗し、交換が必要となるが、自治組織では財政的な負担が難しいとの話も聞いている。安心・安全のまちづくりの観点から、これらの消火栓ボックスの設置についても、行政が専門の目で見て有効な設置箇所などを検討し、必要な箇所には設置していくべきであると考えている。そこで、今回の地震を契機に狭隘道路などの地域独自の課題を抱える地域に対し、安全・安心の観点から、地域の特性に応じた優先度の高い施策を洗い出し、これまでの自治組織に任せていた部分も含め、行政として何らかの対策をとるべきではないかと思うが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 地震時における火災の視点での課題や対応方策について、根本的な課題の解決には、時間がかかってハード面の整備が不可欠ではないかと思う。私の地元の志賀島では、現在地域住民によるまちづくりの取り組みが行われているが、ここでも木造住宅の密集や狭隘道路などの課題について、住民がみずからの課題としてとらえ、その対応について活発な議論が行われている。今回の地震を契機に、地域においても地震時の火災も視野に入れた防災性の高いまちづくり、都市づくりに取り組むことが必要と考える。しかしながら、道路整備や建物の建てかえなどのハード整備を伴うまちづくりは、その取り組み方を初め整備手法や制度など、住民には経験や知識がなく、地域住民の取り組みだけでは限界がある。そこで、このようなハード整備を課題とした地域の取り組みに当たっては、市の支援が必要だと考えるが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 次に、観光振興について尋ねる。本市は大都市としての魅力と、博多湾に代表される美しい自然とを合わせ持ち、長い歴史の中で培われた伝統や文化に恵まれた独自の個性と魅力を持つ素晴らしい都市だと思っている。そして、その素晴らしい魅力をもっと観光資源として生かしていくべきだと訴えてきた。本市は平成17年に、2016年のオリンピック誘致に立候補したが、本市が東京や他国の大都市と誘致を争っていくためには、他都市にはない本市独自の歴史、自然、文化や過去の国際スポーツ大会などで培われた市民のホスピタリティを全面に打ち出していかないと考えている。18年度予算には、歴史、自然、文化の観光資源を活用した関連予算としては、博多部観光・交流推進事業があるくらいのようなのだが、本市の長い歴史の中で培われた歴史、自然、文化などの観光資源についてどのような認識を持っているのか、所見を伺う。

○川上（晋）委員 福岡・博多の町には博多祇園山笠や博多どんたくのように、市民はもちろん、国内外からもたくさ

んの参加者や観光客を集めるすばらしい祭りがある一方、観光資源として余り生かされていない史跡や祭り、自然などが数多く点在している。例えば、金印が発見された志賀島の金印公園や対外貿易の窓口であり平安時代の迎賓館として利用された鴻臚館跡、蒙古襲来に備え博多湾岸に築かれた元寇防塁などの史跡、志賀海神社の御神幸祭や飯盛神社の流鏝馬などの祭り、文化や、油山、西公園、志賀島の汐見公園からの景色、夜景などがある。このようにさまざまな観光資源を活用した取り組みを行うための情報収集、収集した情報の整理などの基本的なことが立ちおくりされているように感じている。このため、まず観光資源に関する行政内部での情報収集、整理に取り組む必要があると考えるが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 情報収集などは観光施策の根幹であり、行政内部での情報収集はもとより、歴史、自然、文化を活用した観光施設に力を入れて成果をおさめている観光先進地や、旅行商品を企画する旅行雑誌社など、民間のノウハウを取り入れるための意見交換会などを実施し、本市の魅力や歴史、自然、文化を含む観光資源の活用方法や、見せるための整備方法などの手法についての情報収集にも取り組む必要があると考えるが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 去る3月12日の新聞報道によると、自民党では、観光振興による地域経済の活性化を目指し、観光基本法を43年ぶりに国会で抜本改正する議論が本格化されているとあった。改正案の中には、各地の観光資源を生かしたまちづくりや景観保護の推進、地域の歴史や文化を再認識する事業の支援などが政府の役割として明示することとした。今後、福岡・博多の歴史、自然、文化などの観光資源を活用した観光振興を図る観点からも、国の動向にも注目して事業支援メニューの情報収集を図りながら、積極的に国と連携し、本市の観光振興に取り組むよう要望する。次に、ブロードバンドの普及促進について尋ねる。政府のIT戦略本部は、e-Japan政策を引き継ぎ、平成18年1月に今後5年間のIT国家戦略となる「IT新改革戦略」を決定している。その新戦略においては、ITの基盤整備からその利活用の推進に政策の軸足を移行させる一方で、いまだブロードバンド環境が整備されていない地域に対しても、2010年という目標年次を定めてその解消を図るとされている。現在本市内においてブロードバンドが利用できない地域は存在するのか。仮に存在する場合は、その地域を把握しているのか。

○川上（晋）委員 現在、市が推進している電子自治体を構築していく上で、市内にこのようにブロードバンドを利用できない地域があることをどのようにとらえ、今後市として何らかの解消策を策定する考えがあるのか。

○川上（晋）委員 利用できない地域の解消に向けては、引き続き努力をしてほしい。一方、それ以外の地域は利用できることだが、先日私の地元である志賀島の人から、志賀島ではインターネットの速度が遅くて困るから、早くケーブルテレビが利用できるようにしてほしいという相談を受けた。さきの答弁では、志賀島でも高速インターネットを利用できる環境にあるということになるが、市民の間でまだ十分ブロードバンドというものが理解されていないのではないかと思う。これは一義的に通信事業者の責務なのかもしれないが、市も高度情報化を推進する立場から、市内のIT化の現状等に関して市民への周知・啓蒙に努力するべきではないかと思うが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 次に、ETC導入について尋ねる。都市高速道路については、平成18年3月26日に野多目～堤間の供用が予定されており、また同時に外環状道路の福大トンネル区間の供用も行われると聞いている。外環状道路については、昭和63年度の本格着手以来約20年という長い年月を要したが、西側半分が外環状道路、東側半分が都市高速道路という形ではあるが、市街地外縁部に大規模な環状道路が形成され、交通渋滞の緩和が期待されているところである。このことは、西南部地区はもとより、福岡都市圏にとっても移動時間の短縮など、交通の利便性が向上し、今後の本市の発展に大きく貢献するものと考えており、整備に携ってきた土木局、福岡北九州高速道路公社、その他関係各位に心より敬意を表したい。平成17年から整備されている都市高速道路のETCについては、平成18年4月1日から試行的に運用が行われ、平成18年8月からは本格的な運用が開始されると聞いている。ETC導入の効果としては、料金所でのノンストップ化やキャッシュレス化により利用者の利便性・快適性が向上するというメリットや、料金所渋滞の緩和及び自動車の排気ガス、騒音などを抑制する効果もあり、社会的なメリットも大きいものとする。また、ETC導入により、今までにはない多様な料金施策も可能になるということである。このようなETC導入自体には何の異議もないが、ETC導入と同時に導入される料金認可の変更については意見がある。今回の料金認可変更が公社から本市に対しての同意事項であり、議会に対しては報告事項であったこと、また、平成18年3月26日の都市高速道路の野多目～堤間の供用開始の認可とセットであり、実施をおくらせることができなかったこともあり、平成18年2月21日開催の第5委員会において、公社の料金認可変更に対し、道路管理者としての同意する旨の報告を受けたところである。したがって今回の質問、意見は今後を生かしてほしいと思っている。今回のETC割引案の検討のあり方については、平成18年3月26日に野多目～堤間の供用開始を控え、平成18年2月末には同意を得なければ間に合わない状況の中で、公社が道路懇話会を開き、意見要望を聞いて、検討を行ったのが平成18年1月中旬と2月中旬の2回とのことである。その都度土木局から報告があり、それにの意図は土木局を通じて公社に伝えてもらったが、どのように検討されたのかもわからないまま、意見は反映されなかった。しかも、私の知る限り、ふだん都市高速道路を利用している一般利用者も、今回のETC割引を知っている人はほとんどいない状況であり、もっと一般利用者に対しても幅広く意見を求める必要があったと思う。本来は公社に問うべきものとは考えているが、本市も都市高速道路の整備に合わせ、毎年出資金等を出している関係上、公社を所管する土木局からも公社に対して意見を述べてほしいと考えている。今回のETC割引案については、公社においてももっと早い時期に策定し、例えばパブリックコメント方式で一般利用者の意見を幅広く求めるとか、議会に対しても意見交換の場を設けるなど、もっと時間をかけて検討すべきであったと感じているが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 次に、ETCの割引率について尋ねる。今回のETC割引においては、利用頻度、曜日、時間帯及び特定期間の割引など、多様な割引が実施される。また、ETCの利用促進及び回数券の偽造防止の観点から、回数券は今後廃止していくこととされている。割引率の前提条件としては、将来ETCの利用率が90%に達すると予測され、採算性確保の観点から、各種割引施策をあわせた平均的な割引率を、今後とも現状程度に維持する必要があるとされており、一様で広範な割引となっている旨の説明を聞いている。通勤利用で月40回利用する場合に、ETCでは利用頻度に応じた割引を適用すると6%程度の割引にしかならず、現行の100回券の18%と比較し、割引率が低下する。これは例えば月に40回乗る人は、今度で月1万9,600円で利用していたのが、今回の改定で月2万2,600円となり、月3,000円の値上がりとなる。このような割引は、今までの回数券利用者にとっては経済的に大きな痛手となるもので、ETC導入により割引を変更すると言われても、なかなか納得しがたいものがあると思う。今後、ETCの普及を進めていくには、

回数券の廃止はやむを得ないが、普及を進めていく気持ちがあるのなら、今回のETC割引のうち、特に利用頻度に応じた割引においては、今までの回数券並みの割引を実施していくことが必要でないかと思う。都市高速道路においては、昭和55年の第1次供用から回数券割引を開始しており、多頻度利用者に対するサービスの向上及び都市高速道路の利用定着を図ってきている。その結果、現在では約34%に及ぶ回数券利用者がいる。今回の割引には土日祝日割引や時間帯割引など、今までの現金払いや回数券払いではできなかったさまざまなメニューが予定されており、多くの利用者に割引を還元する方策がとられている。そのような考え方を否定するつもりはないが、今までの都市高速道路における割引を踏まえる必要もあると考えている。したがって、今後ETCの実施状況を分析し、回数券割引からの主な移行措置となる利用頻度に応じた割引などの見直しや、さらには今後予定されている社会実験も踏まえ、例えば1区間の割引を行い都市高速道路の渋滞緩和を図るなど、ETCを有効に活用した新たな割引が検討できないのか。

○川上（晋）委員 今後は利用者の意見も聞きながら、公社と協議を進めてほしい。次に、保育行政について尋ねる。私は平成12年9月議会で保育所の問題について取り上げた。当時、少子化に伴い全国的には児童数が減少する中で、本市においては保育所の入所申し込み数が年々ふえており、中には希望しても入所できない入所待ちの児童、いわゆる待機児童が相当いるということで、その対応について尋ねた。答弁では、12年度の4月1日現在、待機児童が459人であり、その解消については認可保育所の整備により対応するということがあった。そこで、これまでの間、市では、待機児童の解消に努めてきたと思うが、過去5年間の待機児童数の推移はどうか。

○川上（晋）委員 17年度も待機児童は依然として約430人程度発生しており、働きたいと思う人が安心して子どもを産める状況とは言えないのではないかと。少子化の進行にストップをかけるためには、だれもが安心して産めるような環境の整備が必要である。待機児童解消のために、これまで保育所の整備はどう進めてきたのか。また、待機児童が一向に減らない理由についてはどう考えているのか。

○川上（晋）委員 14年度に策定した保育所整備計画は15～17年度までの3カ年の計画とし、計画完了時の待機児童の解消を目指していたと思うが、解消できていない。14年度の計画策定当時と17年度の計画完了時では何か待機児童の状況に変化があったのか。

○川上（晋）委員 待機児童の年齢構成について、0～2歳までの3歳未満児の占める割合が多くなっているのは、企業の子育てに対する理解が進み、育児休業をとりやすい環境が徐々に整ってきたことから職場復帰が可能になっているものと思われる。今後、待機児童を解消していくためには、このような状況の変化を的確に把握し、計画策定に反映することが必要であると考えます。そこで、このような待機児童の状況の変化を今後の計画策定にどう反映させるのか。

○川上（晋）委員 保育所整備計画の策定に当たっては、地域の保育需要についても現在の状況や今後の見込みについて十分に検討する必要がある。今後、大規模団地が開発されて、子どもがふえていく地域もあるだろうし、核家族化の中、まちの成熟により子どもが減っていく地域もあると思うが、待機児童の地域的な状況はどうなっているのか。

○川上（晋）委員 待機児童については、全市的に分布しており、新しく開発されたところではふえているが、一方で定員割れをしている保育所もある。待機児童がいる保育所と定員割れをしている保育所の施設数及びその状況はそれぞれどうか。

○川上（晋）委員 待機児童がいる一方、定員割れが生じている保育所があるのはどのような理由があるのか。また、その対応をどうしているのか。

○川上（晋）委員 待機児童がいる保育所と定員割れを生じている保育所間の調整がうまくできれば、待機児童の減少につながると思う。例えば、最寄りの保育所で一たん児童を預かり、定員割れを生じている保育所へ、行政の責任で送り迎えを行うなど、ソフト面の対策も必要ではないか。

○川上（晋）委員 待機児童の保護者にとっては、いつ入所できるのか、職場復帰がいつごろできるのかなど、今後の予定が立てば生活設計も立てやすくなる。しかし、現状では例えば、8月、9月に入所申し込みをした際に、希望の保育所が定員いっぱいであった場合、翌年の4月にも今の現状では入所できる保証がない。そこで、あらかじめ入所予定が立てやすいような仕組みづくりが必要だと考えるが、所見を伺う。

○川上（晋）委員 待機児童解消のためには、施設整備などハード面での対応はもちろんだが、少子化、核家族化の中、あわせて定員割れしている施設の対応策など、ソフト面も今後検討する必要があると思う。本市が目指している「安心して生み育てられる環境づくり」のため、待機児童の解消を早急に図る必要がある。そこで、今後このような状況の中でどう待機児童の解消を図っていくのか尋ね、質問を終わる。