

とちぎ義博 議会レポート

第30号 2006年 新春号
発行者: 福岡市議会議員 栃木義博

〒814-0001 福岡市早良区百道浜1-3-13-305
TEL.845-7669 FAX.845-8511
E-mail:tochigi@bronze.ocn.ne.jp

ホームページを開設しました
http://www11.ocn.ne.jp/~tochigi/



二〇〇六年 元旦

福岡市議会議員 栃木義博

10月議会 決算特別委員会

とちぎ義博は、10月18日の平成16年度決算特別委員会で、
①民事再生法の適用を受けた三セク(株)サン・ピア博多の再生計画、
②介護保険制度の改定と利用者負担の軽減、③仮設型施設によるコンパクト五輪の実現について、質問しました。

ベイサイドプレイス博多埠頭 「船舶事業に集中し、商業施設は民活で」 三セク(株)サン・ピア博多の再生で市が方針!

平成3年にオープンしたベイサイドプレイス博多埠頭は、これを管理・運営する福岡市の第3セクター(株)サン・ピア博多が約39億円もの負債を抱えて、民事再生法の適用を申請しました。ベイサイドプレイス博多埠頭の今後と三セク経営のあり方について、福岡市の方針を質しました。

(栃木) (株)サン・ピア博多の経営について、福岡市は渡船・船舶事業などの公益事業に集中し、同社の収益事業から手を引くべきだと思いますが、見解を聞きます。

(福岡市) ベイサイドプレイス博多埠頭の事業再生には、旅客ターミナル機能の維持が必要であると考えるが、商業・アミューズメント施設など収益性が求められる施設は、民間主体の運営が望ましいと考えている。

(栃木) 今回の(株)サン・ピア博多問題を含め、三セクのあり方について、市長はどのように総括しているのか、所見を伺います。

(山崎市長) (株)サン・ピア博多にみられるように、景気動向や社会経済環境の変化に伴う経営上の課題を持つ第三セクターもあると認識している。今後とも、第三セクターが果たしてきた役割を評価しつつ、改めてその必要性や経済性、効率性などの検証を行い、見直しを進めていく。

介護保険制度改定 減免制度の普及拡大を図る! 特養施設などの低所得利用者に

昨年10月からの介護保険制度の改定で、在宅介護と施設介護の給付と負担の公平を図るとして、これまで介護保険から給付されていた特別養護老人ホームなどの介護保険施設の居住費と食費が自己負担となりました。施設利用者やご家族にとっては深刻です。公費の大幅削減のいっぽうで質の高いサービス供給を求められている施設側の社会

福祉法人にとっても経営基盤を揺るがす問題でもあります。そこで、本市は今回の施設改定にともない、施設介護利用者との双方に対して、どのような観点から介護行政を進めるのかについて質問しました。

(栃木) 老人ホームの低所得利用者の負担を軽減するために、社会福祉法人の努力で、利用者の自己負担額の4分の1を減免する制度に改定されましたが、福岡市の減免対象者と予算措置ならびに新制度の普及に対する考え方を聞きます。

(福岡市) 市内の特別養護老人ホームの29施設が減免しており、その実施率は78パーセント。今200名程度が減免を受けているが、制度の改定にともない対象者は2,500名程度にのぼると推計している。

本年度の予算措置は前年比1,700万円増の約2,500万円。全ての社会福祉法人で新制度の普及を考えており、当該法人に対して周知を行うとともに、制度実施の協力を依頼する。

(栃木) 福岡市は個々の法人の経営状況を調査、把握していますか。また、法人事業者の努力に期待するだけでなく、法人の減免制度の適用基準を設定して明確化を図るなど国への実効ある制度整備について働きかけるとともに、本市独自の支援制度のあり方についても検討すべきではありませんか。

(福岡市) 開設間もないユニット型特養については、開設初期費用の負担が大きいため経営状況に影響を及ぼしている。社会福祉法人の軽減制度の実効性の確保と本市独自の支援制度については、国・県と連携を密にして、積極的に社会福祉法人へ協力依頼をしていく。必要な改善については国に要望する。

**年頭にあたって
市長選挙、住宅再建支援に全力投球します!**

昨年は、三月の福岡県西方沖地震、九月の衆議院議員総選挙と大きく揺れ動いた一年でした。私たちは、今回の地震で防災の備えの大切さを肌身で学びました。市議会はただちに震災対策特別委員会を設置して、被災者の救済をはじめ学校、港湾、道路などの社会基盤の復旧に必要な予算を措置し、履行してきたところですが、わたしは、「住宅の復旧なくして、福岡市の復興はない」という視点から、被災者生活再建支援法改正の働きかけをはじめ、福岡県、福岡市などによる住宅再建共済制度や災害復興基金の創設の必要性を提唱してきました。今年もその実現に向けて訴えてまいります。

総選挙では残念ながら敗北しました。ご支持いただいた皆様、誠にありがとうございました。今年はその立て直しに邁進します。市民にとって今年最大の政治課題は、十一月の福岡市長選挙でしょう。私たちは、今年前半で現市長の評価を下して、市長選挙に臨む態度を決定します。今年も皆様の変わらぬご支持をお願いいたします。

「仮設型施設によるコンパクト五輪めざす」 大規模開発ともなう従来型五輪の脱却を!

福岡市議会は、9月定例会で「第31回オリンピック競技大会の招致に関する決議」を決議しました。「大規模開発ともなう従来型五輪からの脱却」と身の丈にあった都市づくりという新たな五輪像と理念には賛同するところです。今年6月の開催計画書の提出に向けて、五輪開催ともなうリスクを冷静に分析し、そのリスクを回避するための手立てを講じる必要性について質しました。

(栃木) 将来の経費増による財政圧迫を招く恐れのある大型で恒久的な施設整備など大規模開発中心の「従来型五輪」から脱却する新たな理念を打ち立てるためにも、仮設型施設による五輪後の縮小、解体などの経費削減と施設整備のあり方について、五輪理念の新機軸を明確かつ具体的に示すべきだと思いますが、市長の所見を伺います。

(山崎市長) 福岡がその地域特性や魅力を発揮しながら、オリンピックを開催することは、日本の多様性や活力を生み出すものであり、重要な意義を持つもの。仮設型施設などによる新しい形のオリンピックの実現は、肥大化し、巨大な投資額が必要となっている現在のオリンピックを本来の姿に回帰させ、より広範な国や都市でのオリンピック開催の道を開くことに貢献できるものと考えている。

とちぎ義博・浜風のつどい(市政報告会)

今年も楽しい企画で

バスツアー、博多湾クルーズなど盛り沢山!

5月21日(日) 浜風バスツアー(先行未定)

9月24日(日) マリエラ博多湾クルーズ

“ぶらぶら歩きしたい街に”

＜英国ロンドンの交通まちづくりに学ぶ＞

前号の英国オックスフォードに続き、「福岡の都市づくりと交通を考える会」(福岡久大会長・九州大学名誉教授)が05年8月に調査したロンドンの交通まちづくりを紹介します。天神など福岡都心の持続可能なまちづくりのヒントが見えてきます。ご期待ください。



(左から) 三久保慎一さん 株式会社KCS 技術顧問
福岡 久大さん 九州大学名誉教授、福岡の都市づくりと交通を考える会 会長
下村 仁士さん 交通ジャーナリスト
(聞き手) 栃木 義博 福岡の都市づくりと交通を考える会 事務局長

(栃木) ロンドンの人口は780万人。2012年五輪の開催が予定されています。都心部の容積率を上げたり、失業率の高い旧市街地の再開発などでコンパクトな都市づくりをめざしていますが、弱点は交通システムとも言われています。

(下村) 1997年のブレア労働党政権発足後まもなく白書(交通のニューディール)を発表。渋滞、環境、健康、教育をテーマに、持続可能な交通社会を実現する新たな理念を打ち出しました。また、都心乗り入れ賦課金制度などの導入とその料金収益の用途について、自治体に権限を与えたことは画期的です。

(福岡) この白書は、何のため、誰のための交通政策かということが鮮明です。交通渋滞による経済の悪影響、自動車の排出ガスによる環境悪化と健康障害、自動車利用による子どもたちの運動不足などから、人間らしい暮らしを取り戻す目的とその方法が示されているのです。自動車文明の行き詰まりに対して、環境や健康の視点から歩行者や自転車を重視した統合交通政策を進めようとしています。

(栃木) 自治体の権限で、都心に流入する自家用車等から料金を徴収する「都心乗り入れ賦課金」制度とはどのようなものですか。

(三久保) 交通渋滞や環境改善に向けて、03年から実施され世界各都市から注目されています。ロンドンの面積の2%にあたる、福岡市中央区より少し広めの22平方*の市街地に流入する自動車に課金されるものですが、平日の午前7時から午後6時30分までの一日約

1600円がクレジットカードや携帯電話、店頭などで支払われる仕組みです。



標識上の監視カメラの目が光る 賦課金徴収区域の入口を示すCマーク

(下村) 対象区域内の住民は9割減免とのこと。走行車両は、区域入口の200箇所に設置された約700台の監視カメラでモニターされており、日付を超えて支払われない場合は、2万円の罰金が請求されるそうです。

(栃木) 「都心乗り入れ賦課金」制度の採用で、ロンドンの町はどのように変わりましたか。また、市民や商業者の評判はいかがでしたか?

(下村) この賦課金制度の導入効果は歴然でした。すべての流入車両の18%が減少。そのうち自動車利用者は30%の減少、バスの乗客は50%も増加しました。対象区域の市街地における自動車の平均速度は、時速13キロから17キロの3割アップとなり、交通渋滞が大幅に改善されていることが分かります。(福岡市域の平均速度は時速16キロ)

(三久保) 賦課金制度に対する商業者の反発は大きいと聞いています。05年1月にロンドン商工会議所が対象区域内の330店舗に実施した調査によると、8割の店舗で売り上げが減少したとされ、その原因が賦課金制度にあると答えた店舗は62%にものぼると報告しています。

(福岡) 賦課金制度を管理運営するロンドン交通局は、商業者の売上高の減少については、イラク戦争や気候不順などによる観光客の減少が大きいと判断しており、もう少し見守って欲しいと言っていますよ。

(栃木) 乗り入れ賦課金の料金収益を何に使うのですか。今後の展開には興味がありますね。

(三久保) 年間約100億円の賦課金収益がありますが、用途についてはそのうちの1割が道路整備に使われるほか、8割がバス増便のための低床車両の購入やバス停の改良に投資されているのが特徴です。ロンドン交通局の判断は、賦課金による収入をバスの増便やバスレーンの整備などバス交通サービスの向上に振り向けて、自動車からバスなど公共

交通への利用移転を促すという明確な政策意図が読み取れます。**(福岡)** 04年の市長選挙マニフェストで公約し、再選されたリビングストン現ロンドン市長は「市民は渋滞緩和を評価している」と自信を示しており、2007年に現在の賦課金制度の対象区域を2倍に拡大する計画を後退させる気配は見られません。

(栃木) 天神や博多など福岡都心部での交通渋滞によるまちの魅力の減退に対して、ロンドンの乗り入れ賦課金制度の教訓は何ですか。



(下村) ロンドンには外郭道路があり、対象区域を設定しやすかったと思います。福岡の場合を考えると、その外郭道路が乏しいので、都心乗り入れ賦課金制度の導入は困難が付きまといえます。むしろ、バス交通の発達した福岡の利点を活かすならば、バスレーンやバス停の整備、バスや鉄道など公共交通情報の提供手段の開発などに公費を投入する意義は大きいのではないのでしょうか。

(三久保) 賦課金制度は入場料のようなものではないでしょうか。ロンドンは「歴史的建造物を守る」というポテンシャルがありますが、いまの福岡では「何のために入場料を払うのか」について市民の合意を得られそうには思えません。「都心を自動車から人に取り戻す」という理念を確立することがまずは必要です。

(福岡) 福岡都心部に流入する自動車交通の抑制については、外郭道路の整備を検討する必要がありますね。合わせて、自転車交通をどのように位置付けるのが大切だと思います。福岡都心の交通まちづくりにあっては、まずは天神地区の歩行者天国を実現する作業を通して、福岡市民がクルマ社会と向き合う出発点になるのではないのでしょうか。

(栃木) ありがとうございます。