

ロープウェイ構想に
待った!!

いま必要なのは
「ロープウェイ」ではなく、
歳をとっても、体が不自由になっても、
いきいきと社会とつながれる
「生活交通」の確立だと思う。

【発行者】
自由民主党福岡市議団
福岡市議会議員 調 崇史

40歲

調たかし



1. 検討経費の減額修正案を提出

自由民主党福岡市議団は3月1日の会派協議で、平成31年度福岡市一般会計予算案に計上された、博多駅－ウオーターフロント間のロープウェイに関する検討経費5000万円について、全額を削除する修正案を開会中の市議会に提出することを決めました。

ロープウェイについては昨年11月の市長選挙において、3選を果たした高島市長が実現を公約に掲げていましたが、市民からも反対や不安の声が多く、議会においてはまともな議論がなされていません。この段階での検討経費の計上は時期尚早という意見で会派が一致しました。



2. ロープウェイの必要性が分からない

今回、自由民主党福岡市議団が減額修正案の提出を決断するまでの過程で、私はロープウェイ構想に批判的な立場から積極的に意見を述べました。昨年の市長選挙以降にお話を伺った市民の皆さまから多くの反対の声を頂いたので、素直にその意見を代弁しました。私としては、ロープウェイは、

- ① 必要性があるのか分からない
- ② 急ぐ理由が分からない
- ③ 大量輸送手段としての有効なのかが分からない

など、現状では分からないことばかりです。5000万円の検討経費は決して少額ではありません。ウォーターフロント地区への交通アクセスの強化については、何らかの対策を講じなければならないというのは、これまでも市長と議会の共通認識でした。しかし、最適な手段がロープウェイであるという市長の結論を受けて、議会で責任ある検証がなされていない以上、これに市民の血税をつぎ込んでよいということにはなりません。



3. 今任期最後の議会質問も正論を貫く 「議会は未来の市民への責任を果たせ」

3月8日の条例予算特別委員会の総会質疑では会派を代表して登壇し、これまでのロープウェイに関する検討の経過の問題点について厳しく追及しました。私が指摘したのは大きく分けて①有識者会議の委員構成、②市民意見の聴取をしていないこと、③交通対策特別委員会で全く議論をしていないことの3点です。

①有識者会議の委員構成に疑問

福岡市は昨年1月から、「ウォーターフロント地区アクセス強化研究会」という任意の有識者会議を作り、道路を立体的に活用した（つまり、地上交通ではない）手法として、何が最もふさわしいかということの検討を依頼していました。委員構成は右上の図の通りですが、オブザーバー5名を除く8人の委員のうち、半数にあたる4人が福岡市の部長級幹部職員でした。この有識者会議が今年1月9日に「ロープウェイが最適」という結論を出したのですが、およそ2カ月前の市長選挙で高島市長がロープウェイ構想の実現を公約し、当選していたことを考えると、委員の半数を占める幹部職員が何らかの「忖度(そんたく)」をせざるを得なかったのではないかと

有識者会議の委員構成	● 筑波大学(社会工学域)	名誉教授
	● 日本大学(理工学部土木工学科)	教授
	● 福岡大学(工学部社会デザイン工学科)	教授
	● 九州大学(総合理工学研究院)	教授
	● 福岡市道路下水道局	部長
	● 福岡市港湾空港局	部長
	● 福岡市住宅都市局	部長
	● 福岡市住宅都市局	部長
	福岡市 幹部職員	

いう疑念がどうしても拭えません。質疑では公正・中立な立場での議論が可能だったのかを問いました。

②市民意見の聴取をしていない

ロープウェイ構想については、市民からも厳しい意見が市役所に寄せられていました。福岡市は市民の関心が高いプロジェクトの方向性を決定する前に、実にこまめにパブリックコメントを実施します。なぜ、ロープウェイの具体的な検討にあたって、市民意見の募集をしないのか、理由が判然としません。質疑では批判の声から逃げてはいけないということを指摘しました。

③交通対策特別委員会で全く議論をしていない

福岡市には1～3号線の地下鉄が走っていますが、これらの整備に関するあらゆる重要な事項が「交通対策特別委員会」（平成15年以前は都市交通対策特別委員会）で議論され、その結論に沿って事業が進められてきました。

私は今回の質疑の準備のために昭和50年以降の「委員長報告」を取り寄せて目を通しましたが、議会の先人たちは、地下鉄の事業免許を取ることを決め、駅や車両基地をどこに造るのか、駅の形状は島式なのか相対式かなどを議論して、市民の代表としての責任を果たしてきたことが手に取るように分かりました。ところがロープウェイ構想はどうでしょうか。これまでの交通対策特別委員会の委員長報告のどこにも「ロープウェイ」の文字は見られないように、まともに議論すらされていないのです。

このまま検討経費を認めれば、後世の議会人、或いは未来の市民が、過去の議会資料をもとにロープウェイの生い立ちを調べようとしても、容易に分からない状況になります。こんな無責任は、断じてあってはなりません。観光目的で民間がつくるロープウェイならいざ知らず、公共交通を担うのであれば、交通対策特別委員会での議論は必須です。質疑では高島市長に対し、議会での合意形成のプロセスを省略してはならないということを強く申し上げました。



4.「ロープウェイは決まったんだと思った」 市政だよりへの掲載に議会が反発

3月1日号の市政だよりに、ロープウェイの優位性を説明する内容の記事が掲載されました。この記事は「今後、事業性や事業手法、安全性など実現可能性の検討を行い、市民の皆さんに随時お知らせしていきます。」と結ばれていましたが、市政だよりが発行された時点では平成31年度予算案は審議中であり、可決されていませんでした。この記事を読んだ複数の知人が「もうロープウェイは決まったんだと思った」と誤解をしていました。この段階で来年度のことにまで踏み込むのはさすがに議会軽視の批判を免れず、3月8日の質疑でも私は厳しく指摘しました。市の発行物が市民をミスリードするなど、言語道断です。質疑では、こうした不祥事が二度とないように、猛省をうながしました。

[illegible]

福岡市政だより（平成31年3月1日発行）



調 崇史 プロフィール

1978年

1991年

1994年

1997年

2002年

2010年

2011年

2019年



4月17日 福岡市生まれ

七隈小学校卒業

梅林中学校卒業

修験館高校卒業

九州大学法学部卒業

TNCテレビ西日本入社

同社退社

福岡市議会議員（現在 2 期目）

現在、金山団地在住 妻と3女

40
歳

[illegible]

調たかし 市政相談所 **ぜひ、お気軽にお立ち寄りください!**

〒814-0133
 福岡市城南区七隈7-5-27 ドミールハウス1F
 ※市営地下鉄 七隈駅から徒歩約2分
 【TEL】092-834-9984
 【FAX】092-834-9983
 mail:info@t-shirabe.net

**事務所
移転
しました**



提言！公共交通を真剣に考えるとき

自由民主党福岡市議団の減額修正案が可決されると、ロープウェイの検討経費5000万円は予備費に編入されることになります。私はこれを福岡市全体の公共交通の未来像を真剣に考えるために用いるべきだと考えています。

最近が高齢者の運転する車が、幼い子どもたちを傷つけるといった痛ましいニュースが多くなり、高齢者の運転免許証の返納をいかに進めるかということが新たな課題になっています。しかしながら、特に高台や丘の上などに居住する高齢者にとって、マイカーは生活の上で欠くことのできない交通手段になっているケースが多く、免許証の返納は簡単な決断ではありません。福岡市の交通の未来像を考えると、いま**最優先で議論すべき課題は「いかに市民一人ひとりの暮らしを効率的に公共の交通機関へとつないでいくか」**で

あると思います。

ワゴンタイプの車両が生活圈を循環し、自宅の近くから最寄りのバス停や駅へとつないでくれる。買い物や病院通いなどの用事が済めば、また自宅の近くへと運んでくれる。こうした**生活交通の確立こそ、最も市民の関心が高い課題**なのではないでしょうか。

地下鉄など鉄軌道の沿線以外の市民にとって、路線バスは都心へのアクセスに欠かすことのできない交通手段です。しかしながら、最近の労働力不足の問題が、少子化の進展により更に深刻化していくことを考えたとき、路線バスの運行ダイヤが一層の効率化を求められていくことは想像に難くありません。

また、こうした一層の効率化には、都心部に乗り入れる路線バスの数を減らして、交通渋滞の緩和を図らなければならないと

いう、全く違った角度からの要請もあります。このようなことを考えると、都心部の交通は西鉄が導入し試行運転をしている都心循環のBRT（連節バス）により更なる効率化を図り、周辺部と都心部を結ぶ生命線としてのバスダイヤを可能な限り維持していくというのが、現実的な考え方ではないかと思うのです。

ロープウェイ構想に対する多くの市民の批判の声の裏側には、「中心部のことばかり考えて、私たちのことを考えていない」という感情があると思っています。いま市長と議会が議論すべき課題は博多駅とウォーターフロントを何で結ぶのかではありません。『**生活交通の確立**』、『**路線バスや鉄道・渡船などの基幹交通とBRTなど都心交通との有機的な連携**』、さらにはこれらの『持続可能性を考慮した福岡市全体の公共交通の在り方』を正面から議論し、未来像を示すことこそが、いまやるべきことだと思います。

実行！「老後も安心」の生活交通モデルの構築に取り組みます

生活交通の確立が最優先の課題であるという考えは先に述べた通りですが、全市的に展開できる具体的なモデルを早急に構築する必要があります。この点、東区の香住ヶ丘校区で2年前から運行されている「ふれあいかすみ号」事業は、1つの参考になります。

この事業は市が購入したワゴン車を公民館に置き、曜日・時間ごとに運行するエリアを決めて、自宅と買い物先をつなぐコミュニティ交通を地域住民のボランティアで運営するものです。しかしながら、運転の担い手、配車予約の受け付けなど、それなりの労力を要する仕事をボランティアで担うことには限界もあり、このモデル事業が他のエリアへ広がることは難しいと考えます。

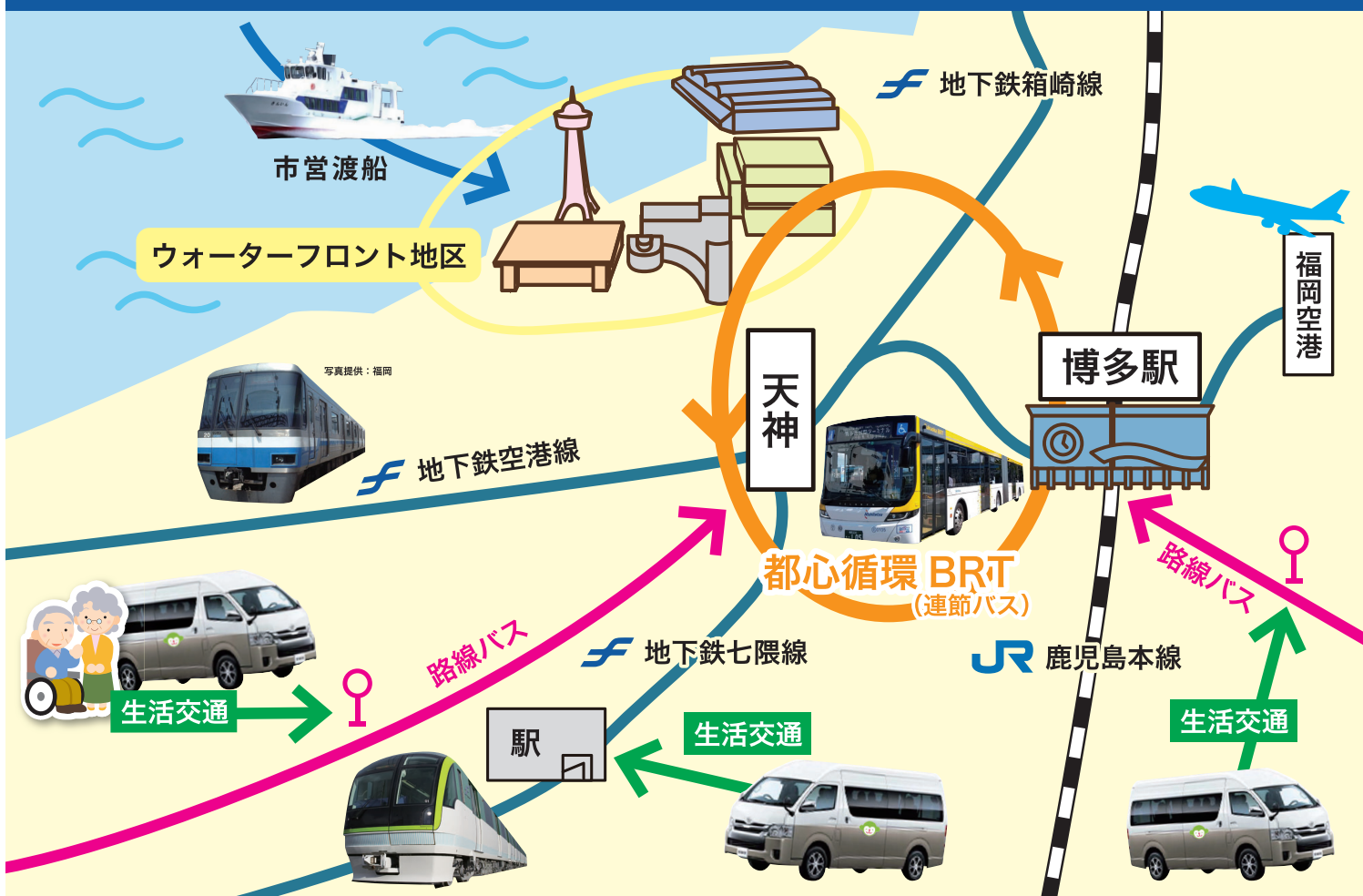
やはり、民間が準備した車両を民間が運行し、格安の運賃負担で利用者を買物先や公共交通機関まで運んでくれるサービスを



構築しなければなりません。最近が高齢者もスマートフォンを使いこなす時代です。携帯電話のアプリで配車予約をすれば近くにいる車両のカーナビに情報が表示されて、家の近くまで迎えに来てくれる…。決済には高齢者乗車券事業で支給されるＩＣカードが使える…。さまざまな技術を織り交ぜて低コストで維持できるサービスを構築できれば、全市的な展開も見えてくるのではないかと思います。鍵を握るのは、民間の活力と、行政のサービスの連携です。

城南区は福岡市で最も高齢化が進んでいますが、山沿いのエリアもあり高台の団地もある上に、最もコンパクトな行政区でもあります。モデル事業を展開するのにこれ以上の地域はありません。持続可能で汎用性の高い生活交通モデルの構築に、今後意欲を持って取り組みたいと考えています。皆さまのご意見をお聞かせください。

福岡市が目指すべき交通体系（イメージ）



■これまでの2期、8年間で取り組んだこと



- ・中学校のグラウンド改修等、教育環境の改善
- ・地域のシンボルとなる梅の木の植樹を通じたふれあいのまちづくり
- ・夏休み等、長期休暇中の留守家庭子ども会の保育開始時間の前倒し
- ・福岡市科学館の外付けエスカレーターの整備実現
- ・福祉バスに対する助成金の拡充



- 福岡市民生委員推薦会委員長（平成27年度～）
- 第2委員会委員長（平成29年度）

※ 第2委員会所管：子ども育成、社会福祉、保健衛生、教育など

■これからの取り組み

いつも中心に子どもたちの笑顔

城南区のまちは、11の小学校を中心にした「校区」の単位で地域自治が行われています。子どもたちが楽しく、より良い環境の中で教育を受けられることが、全ての地域にとって活力の源です。

不登校やいじめ、さらには虐待の兆候を見落とさないより細やかな配慮を、教育行政に求めています。また、ICT教育環境の整備など対応が遅れている分野の改善に取り組みます。

保育の無償化で見込まれる、さらなるニーズの拡大にもしっかりとした対応が必要です。



いつまでも住み慣れたまちで

バス停や地下鉄の駅、買い物や病院通いなど、年齢を重ねるごとに日々の移動は困難になります。自宅の近くまで車が迎えに来てくれて、格安の運賃で駅に、スーパーに運んでくれる…。そんなサービスが普及すれば、たとえ運転免許証を返納しても、いきいきとした生活を送れます。

福岡市でも最もシニアの層が厚い城南区だから、まずは丘や坂の多い地域でのモデル事業を実現したい。行政、民間企業、地域などの連携を加速させ、その実現に全力で取り組みます。

