

令和3年3月 条例予算特別委員会 総会質疑

私は、自由民主党福岡市議団を代表して、
『早良区南部地域のバス交通対策について』、
『森林基幹道「早良線」の開通後の森林・林業の施策について』、
以上、2点について質問させていただきます。

まず、『早良区南部地域のバス交通対策について』です。

生活交通の確保については、今まで「公共交通空白地」と呼ばれる市街化調整区域を中心に議論が交わされてきましたが、本市の高齢化が進むにつれ、近年は丘陵地に広がる市街地においても、生活交通の確保は喫緊の課題として持ち上がってきました。市民の生活交通の確保について、採算性の問題から事業者のバス路線が10年前に廃止の申し出があった早良区南部地域の脇山支線を例として、本市のこれまでの施策と今後の取組みについて問うていきたいと思えます。また、生活交通ではありませんが、新たにできる早良南地域交流センターへのバス交通アクセスも確保されておらず、このままでは待望の交流センターも利用できません。そこで、「早良区南部地域のバス交通対策」について質問します。

問1. 本市では、「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」いわゆる生活交通条例に基づき施策に取り組んでおられますが、令和3年度予算額と前年度比伸び率、3年度の取組みをお尋ねします。

(答弁骨子) 住宅都市局

○令和3年度予算額は73,723千円。前年度比は約17%増。(生活交通支援事業)

○令和3年度の取組みは、路線バスの休廃止対策として代替交通の運行経費に引き続き補助を行うとともに、公共交通が不便な地域において地域が主体となった生活交通確保の取組みへの支援などを行っていく。

(答弁骨子) 住宅都市局

○脇山支線については、平成21年3月に交通事業者から路線廃止の申し出があり、曲淵・椎原地区等が公共交通空白地となることから、平成22年4月から代替交通の運行経費に補助を行っている。

○平成30年3月には、地域の意見や利用実態を踏まえ、住居が多い地区へのバスルート変更や、路線バスに替え予約型乗合タクシーを導入するなど、運行内容を見直し、利便性向上を図った。

○利用者数は、平成29年度47,030人、平成30年度59,158人、令和元年度54,161人。

運行内容を見直して利便性が向上され、一旦は利用者が増加したようですが、近年では、バス通学を行っていた曲淵小学校が休校、さらにコロナ禍で利用者が減少していると聞いています。

運行にあたっては、地域の代表者や交通事業者などで構成される連絡協議会を設置し、運行内容を協議していると聞いていますが、状況変化を踏まえ、地域の実際にバスを利用される住民

の声が大それたと思います。

問 3. 曲淵地区など路線バス沿線地域からどのような意見があると把握しておられるのかお尋ねします。

(答弁骨子) 住宅都市局

- 曲淵小学校の休校等により曲淵系統のバス利用者が減少しており、路線バスの利用実態や今後の運行へのニーズなどを把握するため、曲淵系統の沿線地域を対象として令和 2 年度にアンケート調査を実施している。
- 今回の調査では、回答者の約 4 割が脇山支線を利用しており、主に乗り降りするバス停は「早良営業所」が最も多く、次いで「陽光台」。
- 「運行便数の多さ」、「自宅からバス停への近さ」を今後の運行に求める優先項目とする方が多く、その他、「現行のように運行時間が決まっていた方が良い」、「車両の小型化は特に気にならない」と回答する方が多い。

答弁にありましたように、地域住民からは、バスの便数が少ない、バス停までが遠い、その他にもバス停までの行き来が大変だ、といった意見もあると聞いています。利用者が減少しているとのことであり、地域や交通事業者と協議し、地域の利用に即した公共交通となるよう検討していく必要があると考えます。

問 4. 脇山支線について、今後、どのように取り組んでいかれるのかお尋ねします。

(答弁骨子) 住宅都市局

- 脇山支線について、利用実態やアンケート調査結果等を踏まえ、関係者と協議を行い、引き続き、地域の実情に応じた運行内容となるよう検討していく。

現在、自民党福岡市議団でも生活交通についてアンケートによる市民の意識調査を行っているところです。回答の締め切りが 4 月末ですので、調査結果の分析はまだ行われていませんが、現在までに寄せられた早良区南部住民の回答を見せていただきました。大変驚いたのが、60 才以上の方が買い物に出かけるのに、回答者の 77%の方が自分で車を運転すると答えておられることです。しかも 80 才以上の 6 割の方が、今でも自分で運転していると答えておられます。ちなみに、買い物にバスを利用する方は僅か 4%です。いかに現在の路線バスの利用が不便であるか感じとれます。

昨年早良区南部の 80 代の女性が軽トラックを運転して買い物に出かけ、買い物を済ませた直後、街路樹に衝突をして亡くなりました。生活を支えるための買い物で命を落とされたのですから、ご家族の皆様の無念さは計り知れません。

相変わらず高齢者による交通事故は続いています。

高齢者の免許証の返納は進んでいるようですが、アンケート調査の数字に表れているように、地域の生活交通の不便さが解消されないことから、危険とは感じながらも、やむを得ず車を運転しておられると聞いています。悲惨な交通事故が二度と起こらないように祈るばかりです。

人生 100 年時代を迎える中、プロジェクト「福岡 100」によって、誰もが住み慣れた地域で、心身共に健康で、自分らしく暮らせる「ひと」も「まち」もどちらも幸せになる社会の実現にチャレンジ

している本市としても、生活交通問題の解決は最優先課題ではないでしょうか。

問 5. 超高齢社会を迎え、「福岡 100」を実現していくためには、福祉部門も高齢者の生活交通の確保にしっかり取り組む必要があると考えますが、ご所見をお尋ねします。

(答弁骨子) 保健福祉局

- 超高齢社会を迎え、高齢者の日常生活を支える生活交通の確保は、重要な課題であると認識している。
- 今後さらに、住宅都市局との連携を強化し、公共交通施策との整合を図りながら、高齢者の心身の状態や地域の実情に応じた施策の実施に努めるなど、高齢者が安心して暮らし続けられる環境づくりに取り組んでいく。

生活交通困窮者は高齢者ばかりではありません。障がい者や子どもたちにも配慮した、きめ細かな交通対策の施策が求められます。

今年 11 月には四箇田団地の隣に早良南地域交流センターが開館します。

早良区南部地域からのバスのほとんどは国道 263 号線を走っていますが、交流センターは 263 号線から 1.5 km ほど離れており、バスでのアクセスは非常に不便です。交流センターへの交通アクセスの向上については、整備地が決まってから何度も質問し、有効な方策を検討するように要望しています。

問 6. 早良南地域交流センターへのバスの交通アクセスについて、特に早良区南部地域からの現状をどのように認識しておられるのか。また、これまでどのような取組みを行ってこられたのかをお尋ねします。

(答弁骨子) 市民局

- 早良区南部地域から早良南地域交流センターへ向かう路線バスは、263 号線での乗り換えを含めても 1 日に 10 便であり、地域からは、路線バスの増便などの要望があっている。
- 路線バスの増便などについて、バス事業者である西日本鉄道(株)と整備地が決まった平成 27 年度から協議を続けている。

問 7. 今年 11 月の開館に向けて、南部からの早良南地域交流センターへのバスの交通アクセスの確保と、また利用者の駐車場設置と併せて隣接する早良体育館の慢性的な駐車場不足を解消できるだけの駐車スペースの確保も含め、どう取り組まれるのかお尋ねします。

(答弁骨子) 市民局

- 早良南地域交流センターでは、早良体育館と相互利用ができる駐車場を 242 台分整備するとともに、11 月の開館に向けて、バスの需要見込みや具体的な路線・時間帯などを提案し、実現可能な路線バスの増便などについて、引き続き、バス事業者である西日本鉄道(株)と協議していく。

早良南地域交流センターの周辺には、早寿園、早良体育館といった公共施設が集まっており、早良区南部地域の核へと変わりつつあります。是非、交流センターへの交通アクセスはしっかり取り組んでいただきたいと思います。

生活交通については、主に路線バスで担われてきましたが、乗務員不足に加え、コロナ禍で利

用者が減少するなど、バス路線の維持に課題が生じており、新たな交通手段の取組みも必要となってきました。

最近の取組みとして、現在、利用者ニーズに応じて運行するオンデマンドバスが、東区アイランドシティ地区と西区吉岐南地区の市内 2 か所で実証運行されており、新たな交通手段として期待しております。路線バスの維持に加え、新たな取組みであるオンデマンド交通など、地域にあった交通手段の導入も視野に入れながら考えていく必要があると思います。

問 8. 高齢化が進む中、住み慣れた地域で生き生きと暮らせる環境づくりのため、今後どのように生活交通の確保に向けた取組みを進めていかれるのかご所見をお尋ねします。

(答弁骨子) 住宅都市局

- 生活交通確保に向けた取組につきましては、高齢化の進展などに伴い重要性が高まっていくと考えている。
- 一方で、郊外部における人口減少やバス乗務員の不足、今般の新型コロナウイルス感染症の影響に伴うバス利用者の減少などにより、バス路線の維持に課題が生じている。
- また、地域毎に実情が異なる中で、交通手段についても、既存の路線バスやタクシー、新たな取組みであるオンデマンド交通など多様化してきている。
- 今後とも、生活交通条例に基づく施策に着実に取り組んでいくとともに、コロナ禍における社会情勢等の変化を注視しつつ、多様な交通手段の特性等の調査・検討を進め、関係局と連携して、地域の実情に応じた持続可能な生活交通の確保に努めていく。

オンデマンドバスの実証運行については、利用者が思ったほど増えていないようです。その理由の一つが高齢者の利用が少ないからではないでしょうか。高齢者は、新しいものに慣れるには時間がかかるようです。便利さや利用方法を周知し、理解してもらわなければ利用につながりません。

例えば、試乗や無料期間を設けるなどのキャンペーンをして乗車を促し、乗ってみようという動機付けや体験などが新しい交通システムの導入には有効ではないかと考えます。

オンデマンドバスの利用にはスマホでの予約が必要ですが、高齢者にはスマホを使いこなせない方が多いようです。利便性を追求することから、これから一層の IT 社会を迎えるにあたっては、様々な場面で IT 機器と関わる機会が増えてくると思います。

プロジェクト「福岡 100」によって、誰もが住み慣れた地域で、心身共に健康で、自分らしく暮らせる「ひと」も「まち」もどちらも幸せになる社会の実現に向けての IT 化が、逆に高齢者のバリアになっては本来の意義が失われてしまいます。高齢者にも配慮し、ユニバーサルデザインに沿った施策を切にお願いし、この質問を終わります。

次に、『**森林基幹道「早良線」の開通後の森林・林業の施策について**』です。

今、世界の各国で 2030 年までに「持続可能な開発目標（SDGs）」を達成しようと、様々な団体や企業、自治体などに於いて活発な取り組みが行われています。

その一つ、国連森林フォーラムによると「森林の活動が SDGs の 17 の目標のうち、実に 14 の目標達成に寄与する」と示されています。総面積の 3 分の 1 を森林が占め、しかも、木材の大消費地となり得る福岡市は、その SDGs の目標を達成するために貢献する潜在能力があると考えられます。

その能力を発揮するためには、林業での技術向上と技術者の育成などにより生産性を高め、流通機構の改革を促進しながら木材の需要の拡大を図っていく手立てが急がれます。

まず、

問 1. 福岡市の森林・林業に関する令和 3 年度の全体予算額及び主な事業内容と予算の内訳についてお尋ねします。

(答弁骨子)

○令和 3 年度予算額 5 億 3,210 万 4 千円

○令和 3 年度の森林・林業関係の主な事業内容は

森林の有する多面的機能の発揮を目的として間伐を行う森林環境整備事業などに
3 億 3,945 万 5 千円

都市型林業の創造として林道整備事業などに 1 億 8,678 万 6 千円

次に、パリ協定の枠組みの下における我が国の温室効果ガス排出削減目標の達成や、災害防止等を図るための森林整備等に必要な地方財源を安定的に確保する観点から、国において、森林環境税及び森林環境譲与税が創設されています。そこで、

問 2. 令和 3 年度における福岡市への森林環境譲与税の配分見込み額と主な使途についてお尋ねします。

(答弁骨子)

○森林環境譲与税の配分見込み額 約 1 億 4 千 3 百万円

○主な使途は、

間伐などの森林整備、

森林整備の基盤となる林道の保全整備、

経営管理が行われていない森林を対象とした意向調査、

公共建築物の木質化などによる木材利用の普及啓発など

森林環境譲与税により、これまで、手入りが十分に行われてこなかった森林の整備が進むとともに、山村地域で生産された木材を都市部で利用することで、山村の振興などにもつながることが期待されています。

令和 3 年度の福岡市への森林環境譲与税の配分見込額は約 1 億 4 千 3 百万円とのことですが、

問 3. 今後も森林環境譲与税を活用し、公共建築物への木材利用などに、より一層、取り組

むよう要望いたします。(要望)

次に、木材の生産に不可欠の林道についてお尋ねします。

森林基幹道「早良線」は早良区南部に位置する脊振山系の中腹に、木材の生産性の向上を図り、地域発展に資することを目的に、国や県の補助を受け、県の事業として平成 9 年度に着工されました。

この林道の整備が、森林の持つ水源涵養、土砂災害防止、環境保全等多面的機能を維持していくために欠かせないことは言うまでもありません。

当初、事業期間 10 年を目途に計画されていましたが、財政事情や豪雨災害などによって、着工から 24 年目の今年の 3 月末に、全長約 15 km の竣工に漕ぎつくことができました。着工から竣工までの長い間、高島市長をはじめ、市の関係者の皆様には大変ご尽力いただきました。

平成 20 年から務めさせていただいております早良広域基幹林道推進協議会会長といたしまして、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

森林基幹道が完成したことによって、この林道は市の財産となりました。これからも引き続き、林業の活性化のためにご支援いただきますよう宜しくお願い申し上げます。

森林基幹道は、人間の体に例えるならば大動脈にあたります。枝葉となる血管がないと血液が体中にいきわたりません。枝となる血管にあたるのが、森林基幹道と森林を繋ぐ路網といわれる林道です。木材の伐採や運搬など作業の効率と安全を図るためには、どうしても高性能林業機械が必要になります。その機械が入る林道の整備がまだ十分に行われていません。また、地元集落から急いで整備してほしいと要望が上がっていることから、

問 4. 森林基幹道「早良線」から伸びる路網の整備が急がれると考えますが、ご所見をお伺いします。

(答弁骨子)

○森林基幹道「早良線」を有効に活用できるよう、森林経営計画の策定状況や災害時の迂回道路としての活用等を踏まえて、早良線に接続する林業用路網計画を検討中

また、森林基幹道「早良線」は国道 263 号線と接続しているため、作業車以外の車両も進入しやすく、不法投棄を目的の車両が多くなるのではないかと、地元では懸念の声があがっています。いまでも、監視カメラは設置させていただいておりますが、

問 5. 不法投棄防止や防犯の観点からも監視カメラを増設していただくよう強く要望いたします。(要望)

森林基幹道は背振の中腹にあって眺めがよく、空気もきれいなので、林業だけではなく、スポーツや観光にも利用できるのではないかと考えています。

ウインザーマラソンで世界記録を更新したマラソンランナーの重松森雄氏は、この背振の山を走ることによって足腰が鍛えられ、世界記録に繋がったと語っておられます。その重松氏から森林基幹道を利用したマラソン大会をやりたいと提案がありました。是非実現したいと思っています。

次に、森林の整備についてお尋ねします。

森林の間伐は、樹木の混み具合に応じて、一部を伐採し、残った木の成長を促す作業です。

間伐を行うと、光が地表面に届くようになり、落ち葉の上にコケや下層植物の発達が促進されることで地表面がスポンジの役割を果たし、森林の持つ水源涵養、土砂災害防止、生物多様性保全などの多面的機能が増進します。また、残った木の成長が促されることにより、木材としての価値が高まります。

そこで、間伐などを行う、

問 6. 分収林事業など森林整備に関する令和 3 年度の主な事業についてお尋ねします。

(答弁骨子)

- 市営林造林保育事業：分収林など約 178 ヘクタールの保育間伐などを実施
- 林業資源ビジネス化プロジェクト：効率的な森林作業道の整備により約 10 ヘクタールの利用間伐を実施
- 森林環境整備事業：荒廃した森林や今後、荒廃する恐れのある森林、約 45 ヘクタールの間伐を実施

間伐材の利用は、10 ヘクタールにとどまっており、まだまだ、少ないような気がします。これまで、木材価格の低迷や搬出コストが高いため、森林内に残してきた未利用間伐材を、林業資源として活用することは、SDGs の観点からも重要と考えます。

そこで、

問 7. 間伐材の利用をもっと進めていく必要があると考えますが、ご所見をお伺いします。

(答弁骨子)

- 令和元年度までに実施した航空レーザー計測により構築した森林支援システムにより、効率的な作業道を整備することで、伐採及び搬出の低コスト化を図り、間伐材の利用を推進していく。

福岡県の森林環境税を活用し、荒廃した森林の再生に取り組んでいる森林環境整備事業では、令和 3 年度、約 45 ヘクタールの間伐の実施を予定しているとのことですが、

問 8. 森林環境整備事業の進捗率についてお尋ねします。

(答弁骨子)

- 荒廃特定森林 1,993ha
- 令和元年度末の間伐面積 1,258ha、進捗率 63%

森林環境整備事業の進捗率が 63%と低く、進んでいない原因は、西区など地籍調査が行われておらず、境界の明確化が図られていないことが主な理由と考えますが、

問 9. 今後、森林整備を進めるうえで課題となっている森林の境界明確化に取り組むべきと考えますがご所見をお伺いします。

(答弁骨子)

- 今後、森林整備を進めていくうえで必要となる森林の境界明確化については、森林環境譲与税の活用を検討していく。

森林所有者の高齢化が進んでおり、境界の明確化は待ったなしの課題であります。ぜひ、森林環境譲与税を活用し、早急に取り組むを進めていただきたいと思います。

次に、スギ・ヒノキなどの人工林は、花粉を大量に発生させ、近年では、国民の 3 割が罹患し、

国民病ともいわれる花粉症に悩まれている方も多いかと思えます。

また、スギやヒノキだけでなく、多様な広葉樹などの植生により、山林だけではなく河川や海の生物多様性を保全し、健全な生態系を確保する必要もあると考えますが、そこで、

問 10. スギ・ヒノキを面的に伐採する主伐後の再生林については、花粉症への対策や生物多様性の観点からも、広葉樹への植え替えを進めて行くべきであると考えますが所見をお伺いします。

(答弁骨子)

○市有林については、スギ・ヒノキの伐採後は、広葉樹への植え替えを推進し、天然林化を図っていく

○市有林以外の民有林については、森林経営管理制度において、市が委託を受けて管理することになる森林について、所有者と協議を踏まえ、広葉樹への植え替えを促進する。

冒頭に申しましたように、本市は面積の3分の1を占める森林を有し、木材の大消費地にもなりうる都市でもあります。

しかしながら、木材の消費は少なく、先ほどの杉やヒノキの人工林は樹齢4～50年以上になり、主伐の適齢期にも関わらず主伐は進んでいませんし、答弁にもありましたように、間伐材は殆ど利用されことなく森林に残されたままになっているのが現状です。

本市の農林業総合計画では、木材の生産から加工・流通、そして消費とつながる持続可能な林業経営を確立する都市型林業を目標としていますが、達成するにはまだほど遠い感じがします。

林業を活性化するためには、まず利用を喚起していくことが必要ではないでしょうか。

持続可能な便利で快適な都市空間の形成には、様々な科学的データからも木材の利用が不可欠ではないかと思えます。

福岡市では天神ビッグバンや博多コネクティッド等、先進的で安心安全なビルへの建て替えや、九大跡地の再開発事業では最先端の技術革新による快適で質の高い都市空間の創出など、様々な都市再生計画が進められています。

この時期こそ、積極的に木材利用を促進していくチャンスだと思います。

気候変動、自然災害といった課題が、経済成長や社会問題にも波及している中で、持続可能な開発目標「SDGs」への関心が社会全体で高まっています。

森林に関するものとしては、目標15の「陸の豊かさを守ろう」の中に「持続可能な森林の経営」が掲げられていることに加え、ほかの目標にも多く関連しており、今後、SDGsの目標達成に向け、森林の重要性がますます高まっています。

そこで、

問 11. SDGs に貢献する森林・林業施策の取組みについて、市長のご所見をお伺いし、私の質問を終わります。