

20番（今林ひであき）登壇 私は、マイナンバー制度について、子ども・子育て支援新制度について、BRTと連節バスについて、以上3点について質問いたします。

まず、マイナンバー制度についてお尋ねいたします。

国民に対する個人番号の付与であるマイナンバー制度は、平成22年ごろから議論が始まり、平成25年にいわゆるマイナンバー法が成立し、平成28年1月から開始されたものです。その大きな目的は、社会保障や税の情報に関して一元化、統一化による行政サービスの向上であり、その具体的な中身は、所得や行政サービスの受給状況の容易な把握による公平公正な社会の実現、行政同士が情報共有、連携をして行政手続の簡素化による提出書類の削減などの利便性の向上、さらに情報の照合や入力における事務の軽減と行政事務の効率化が図れるものと大きく期待されています。

そのほかに、ワンストップとして、きのうの古川議員の質問にもありますように、区役所窓口のワンストップ化にも活用できるものと思っております。さらに、私はマイナンバー制度の究極的な効果として福祉、子育て、医療などのさまざまな情報を連携させることで、さらに利便性の向上を図り、市民の皆さんが高度な行政サービスを受けられるようになればよいなど、そういうふうに思っています。

そこで、まず最初にお尋ねいたします。マイナンバーの利用開始から2年がたちますが、制度導入による効果は上がっているのか、お尋ねいたします。あわせて、マイナンバーカードの申請状況はどうなのか、全国との比較で教えてください。

次に、マイナンバー制度の導入当初は、マイナンバーカードの交付の手続などで区

役所、市民課の窓口業務で混乱もあったと聞いております。さらに、システムの対応や事務処理の見直しなど、職員の負担増もあったのではないかと推測いたします。

そこで、お尋ねしますが、現在の状況はどうなっているのか、お尋ねいたします。

そのほかに、マイナンバー制度に対する懸念で、よく議論される個人情報の取り扱いについて、個人情報保護の観点から、どのような対策を講じているのか、お尋ねいたします。

次に、子ども・子育て支援新制度についてお尋ねいたします。

この新制度は平成 27 年 4 月から施行された子ども・子育て支援法などに基づくものであり、幼児期の教育や保育に対する支援として量の拡充や質の向上を進めていくものです。具体的には、施行から 3 年が経過した新制度においては、新規の地域型保育事業によりゼロから 2 歳児の施設整備等が進み、量の拡充が図られております。一方、人件費の処遇改善加算が新設されるなど、質の向上にも効果が上がっております。

そこで、まず子ども・子育て支援新制度による量の拡充について、そのほかに本市ではどのような取り組みを行っているのか、その状況をお尋ねいたします。あわせて、保育の質の向上についても、現在までの取り組み状況を教えてください。

なお、質の向上に当たっては、平成 27 年に採択された請願も既に 3 年近くを経過しており、早期に構築する必要があると思いますが、全く進んでいません。

そこで、改めて確認いたします。本市独自の新たな福岡方式としての質の向上について、本市の方針を述べてください。

また、新制度の目的の一つとして、認定こども園の整備促進もあると思います。

そこで、お尋ねいたしますが、認定こども園の本市での整備状況について、また全国的にはどのような傾向があるのか、施設数、利用者数及び保育所、幼稚園に占める割合などを教えてください。

次に、B R Tと連節バスについてお尋ねいたします。

なぜこのような質問をするかというところ、市と西鉄が連節バスを導入するという話を最初に聞いたとき、連節バスは何で市がかかわるのか、何で補助金を出せるのか、市の説明ではB R Tとは連節バス導入と言われ、あたかも連節バスとB R Tが同意語のように印象を持ったからです。そもそもB R Tとはバス・ラピッド・トランジットであり、訳すればバス高速輸送システムのことです。平成 27 年、市の最初の都心循環 B R Tの検討で、その報告書では都心循環 B R Tとは連節バスの導入となっており、それに加えてシンボリックな停留所の整備、鉄道や路線バスとの乗り継ぎ強化などにより、従来のバスよりも速く、時間どおりにたくさんの人を運ぶ、わかりやすく、使いやすいシステムを想定していると記載されています。

一方、国土交通省の資料では、B R Tとは連節バス、公共車両優先システム、バス専用道やバスレーンを組み合わせる仕組みと記載されております。さらに、辞書では少しニュアンスが違い、一般道路と区切ったバス専用レーンや完全分離した専用道路を設けて、バスを運行させる新交通システムとあります。また、専用道路を走るため、連節バスなどの大型車体を導入することで輸送能力の拡大も見込めるともありま

す。つまり、B R Tとはイコール連節バスではなく、そもそも新交通システムを指し、連節バスは大型車体の一つであり、量の拡充を見込める単なる手段であると気づきました。B R Tを実行するために大事なことは、公共車両優先システム、専用道、専用レーンを考え、計画して実行に移すことです。

そこで、お尋ねしますが、本市でいう都心循環B R Tについて、連節バスは既に導入いたしました。そのほかの重要な要素である公共車両優先システム、専用道、専用レーンについて方向性、方針をお示してください。

最近、都心循環B R Tと言いながら、いろいろなところで連節バスを見ます。私は平日の昼間に連節バスを利用した際、利用者が二、三人であったため、意外と少ないなという印象を持ちました。2台分のバスに乗客が少なければ大量輸送とはなりません。つまり、B R Tの役割を果たさず、無用の長物になりかねないかと心配になりました。

我が会派でも、今でも特に天神、博多駅周辺ではバスの数珠つながりで交通渋滞を引き起こしているのに、さらに連節バスの2台分で、特に右左折でさらなる交通渋滞を引き起こすのではないかと心配する声も多くありました。渋滞を解消するのが都心循環B R Tの目的であり、その手段としての連節バスだと思います。それが逆効果ではいけません。

そこで、お尋ねいたしますが、連節バスの現在の運行状況についてお答えください。あわせて、都心部において連節バスが原因で渋滞が発生していないのかについてお尋

ねいたします。

以上で1問目を終わり、2問目以降については自席にて質問いたします。

451 ○議長（川上晋平） 光山総務企画局長。

452 ○総務企画局長（光山裕朗） マイナンバー制度についてお答えいたします。

まず、マイナンバー制度の導入効果につきましては、平成29年11月から国や地方公共団体などの行政機関の間で税や社会保障関連の情報をやりとりする情報連携の仕組みが運用開始されております。これにより、福岡市でもさまざまな手続において添付書類の削減が可能となり、市民にとっては手続の簡素化に、また行政にとってもこれまで文書で行っていた照会業務や他機関に提出するための証明書の作成業務が削減されるなど、業務の効率化につながっております。

次に、マイナンバーカードの申請状況につきましては、平成30年3月末現在で全国の申請数は1,748万9,297件、人口比で約13.7%に対し、福岡市の申請数は20万5,245件、人口比で約13.5%となっており、おおむね全国並みとなっております。

次に、制度導入時における混乱などのお尋ねでございますが、マイナンバーカードにつきましては、制度開始当初は全国的に一斉の大量申請があったことに加え、カードを発行する地方公共団体情報システム機構のカード管理システムのふぐあいも重なり、交付までに半年程度を要するなど、市民の皆様には御迷惑をおかけしたところでございます。現在ではシステムのふぐあいも解消され、申請から1カ月程度で交付の案内ができております。

また、福岡市におきましても、平成 28 年 1 月の利用開始や平成 29 年 11 月からの情報連携に対応するため、システムの整備や事務処理の見直しを集中的に行う必要がありました。全庁挙げて準備を進め、予定どおりに本格運用へ移行し、現在のところ、特に大きな問題もなく、円滑に運用いたしております。

次に、個人情報保護の対策についてのお尋ねでございますが、マイナンバー制度は国においてシステム面と制度面の両面からの対策が行われております。まず、システム面におきましては、通信の暗号化やアクセス制限などの対策を行うほか、データを分散管理することにより、万が一の場合に、いわゆる芋づる式の情報漏えいを防ぐ仕組みが導入されております。また、制度面においては、法律で認められている手続を行う場合を除き、マイナンバーの収集、保管を禁止するほか、手続における本人確認の義務化や国の第三者機関である個人情報保護委員会の監視に加え、罰則等の措置を強化することなどによりまして安全性が確保されているものと考えております。以上でございます。

453 ○議長（川上晋平） 小野田こども未来局長。

454 ○こども未来局長（小野田勝則） 子ども・子育て支援新制度についてお答えいたします。

まず、本市の保育の量の拡充の取り組みにつきましては、子ども・子育て支援新制度により新設された定員が 6 人から 19 人までの小規模保育事業等を活用し、平成 27 年度から平成 29 年度までの 3 年間でゼロ歳児から 2 歳児まで約 1,200 人分の定員増

を行ってまいりました。さらに、急増する保育ニーズに対応するため、保育所の新設、増改築、認定こども園などの整備を進めており、小規模保育事業も含め、この3年間で約6,000人分の定員増を行ってまいりました。

次に、平成27年度に採択された請願、子ども・子育て支援新制度に伴う保育の質の向上を目指す取り組みにつきましては、平成27年12月以降、福岡市保育協会と保育の質の向上について、これまで9回の協議を行ってまいりました。請願の趣旨でもある保育の質の向上の取り組みにつきましては、これまで保育士への研修や小規模保育事業所への巡回訪問支援のほか、保育士の勤続手当等の福岡市独自の助成を実施しております。28年度からは潜在保育士への就職準備金等の貸し付けや就労の継続を支援することを目的とした保育士を対象とした相談窓口を設置し、29年度からは保育士への家賃助成を実施するなど、人材の確保にも取り組んでおります。

今後とも、保育の質の向上のため、保育士の負担軽減を図る保育業務のICT化を推進するなど、福岡市保育協会や保育現場の意見をお聞きしながら必要な取り組みをしっかりと進めてまいります。

次に、福岡市と全国の認定こども園の施設数、利用者数及び認定こども園が保育所、幼稚園に占める割合でございますが、平成29年4月1日現在の状況で申し上げますと、福岡市における認定こども園の施設数は5施設、利用者数は613人、保育所、幼稚園に占める割合は施設数、利用者数ともに1%となっております。

一方、全国の認定こども園の施設数は5,081施設で、利用者数が68万9,781人、

保育所、幼稚園に占める割合は施設数が 13%、利用者数が 18%となっております。
以上でございます。

455 ○議長（川上晋平） 石橋住宅都市局長。

456 ○住宅都市局長（石橋正信） B R T と連節バスについての御質問にお答えいたします。

まず、公共車両優先システム、専用道、専用レーンの方向性等についてであります
が、国土交通省のホームページによりますと、B R T は地域の実態に応じ、連節バス
や公共車両優先システム、バス専用道、バス専用レーンなどさまざまな施策を組み合
わせることにより、速達性、定時性の確保や輸送能力の増大が可能となるバスシステ
ムとされております。

福岡市におきましても、都心部の交通特性等を踏まえ、平成 28 年度から都心循環
B R T の形成に向け、連節バスの導入やバス路線の再編、効率化、専用走行空間の確
保に取り組んでいるところであり、今後とも、一般交通への影響に配慮しつつ、速達
性などの向上と輸送能力の増強に取り組んでまいります。

次に、連節バスの運行状況につきましては、天神、博多駅、ウォーターフロントの
3 拠点を結ぶ都心循環 B R T の試行運転として、内回り外回り合わせて 1 日 62 便を
運行しており、利用者数は 1 日平均 3,500 名、1 便当たり平均で約 60 名でございま
す。

また、連節バスの走行につきましては、西鉄が試行運行に先立ち、夜間や昼間の試

走を実施し、一般交通へ特段の影響がないことを確認しており、試行運転においても渋滞を引き起こすような問題は生じておりません。

なお、連節バス導入に当たり、交通混雑の緩和を図るため、バス路線の再編、効率化をあわせて行っておりまして、連節バス導入後、大博通りで約 250 便、渡辺通りで約 240 便の路線バスを減便しております。以上でございます。

457 ○議長（川上晋平） 今林ひであき議員。

458 ○20 番（今林ひであき） それでは、2 問目に入ります。

まず、マイナンバー制度についてお尋ねいたします。

マイナンバー制度の導入による効果について、昨年から情報連携が始まり、本市においても税、社会保障の手続で添付書類の削減などの効果が徐々に見えてきているとの答弁ですが、実際に効果を実感したという声を余り聞きません。また、カードの申請をされた方も全体の 13%にしかすぎません。まだまだだと思えます。ぜひマイナンバーの導入による効果をもっと P R して普及に努めていただきたいと思います。

そこで、まずお尋ねいたしますが、マイナンバーの効果を上げるためのカードについて、そもそもマイナンバーのカードを持つと持たないとでは何が違うのか、またこのカードは将来に向かって具体的にどのように活用していこうとしているのか、お尋ねいたします。

マイナンバーがまだまだなので、将来の話はしにくいのですが、私は、これからは行政の窓口を初め、福祉、医療、介護などの分野を横断して一度の手続で 1 枚

のカードで全てを完結するようなワンストップ社会の構築が必要であると思っています。私が思うワンストップ社会についてですが、特に医療分野における情報連携は、市民の健康管理や治療にかかわる重要な課題と考えます。今、福岡県では国の基金を活用して、医療情報ネットワーク、とびうめネットが平成 27 年から運用を開始していると思います。

そこで、お尋ねしますが、とびうめネットの概要と期待されている効果について、あわせてマイナンバーとのかかわりがあるかどうかについてお尋ねいたします。

さらに、本市でも介護分野では地域包括ケア情報プラットフォームにより介護の情報を医療機関や介護従事者において共有できる仕組みづくりに取り組まれています。よりきめ細やかな介護サービスが実現できるかなと期待しています。

そこで、お尋ねしますが、地域包括ケア情報プラットフォームの概要と期待される効果、あわせてマイナンバーとのかかわりについても、お尋ねいたします。

次に、子ども・子育て支援新制度についてお尋ねいたします。

新制度により約 6,000 人規模の量の拡充、人件費、家賃補助などにより質の向上につながる取り組みが一定程度図られているとの答弁です。しかし、進んでいない取り組みもあります。1 つは、採択された請願である新しい福岡方式による質の向上です。本市の保育行政を語るとき、福岡方式という言葉があります。これは本市の保育行政が全国的にも珍しい市有地の貸与という手法により進んだと言われるゆえんです。今では大変な財政負担などから、とてもその発想すら浮かばないものです。私は

新しい福岡方式がこれと対比して考えなくてもよいと思っています。ただ、できれば全国に先駆けての福岡市独自の取り組みであればよいなと思っています。そのほかには国の制度を先取りして、国を引っ張っていくような事業もありだと思っています。しかしながら、このような方針や答弁をいただけませんでした。逆に1問目の答弁で、さも新しい福岡方式の取り組みは既にやっているような印象を持ちました。しかし、それは違うと思います。それは少なくともその内容が、請願者が納得するものではないからです。本当は3年近く経過し、何か方向性が見えるのかと思い質問いたしましたが、まだまだのようです。

そこで、要望にとどめますが、そろそろ具体的な実行段階だと思しますので、質の向上について、福岡市独自の取り組みについて強く要望しておきます。

次に、2つ目に認定こども園があります。答弁では、全国的には施設数で13%、利用者数で18%を占めているにもかかわらず、本市では施設数、利用者数ともに1%との答弁です。なぜ整備が進んでいないかについて考えていきたいと思っています。

認定こども園は新制度前からあった制度ですが、当時は幼稚園と保育園の垣根を取り除く施設と聞いておりました。しかし、実際に大阪市の施設を視察させていただきましたが、保育園部分と幼稚園部分の認可や会計は別に行い、また保育園は児童福祉法、幼稚園は学校教育法に基づいて実施されることから、単に幼稚園と保育園が隣り合わせにあるだけとの印象を持ちました。当時は、これではとても整備が進まないだろうとも思いました。しかし、新制度における認定こども園は、幼稚園の教育、保育

園の保育という、それぞれの機能や特徴をあわせ持った施設として、財政措置や幼保連携型の認可、指導、監督の一本化など改善が図られていると思います。今後、認定こども園への移行や整備が進み、保育の部分が拡充されれば、保育の受け皿の確保にもつながり、待機児童解消につながるものと考えられます。

そこで、認定こども園の整備促進に対する本市の方針を教えてください。

次に、新制度の目的の一つである待機児童対策について、以前より市立幼稚園の廃園との関係を問いただしてまいりました。

そこで、和白幼稚園について質問させていただきます。

和白幼稚園は地域からも存続を望む声が多数寄せられましたが、ことし3月に63年の歴史に幕をおろしました。今後、解体工事が行われる予定ですが、地域では跡地の活用が話題となっています。跡地は子ども関連施設に活用してほしいとの地域要望に耳を傾けていただき、その方向で進めていただいていると思っています。

そこで、一つ提案をしたいのですが、待機児童対策は喫緊の課題で、全市で一丸となって取り組むべきものです。既に御存じのように、今、本市では平成14年より福岡方式をやめて、新設の保育園では土地は自前で用意することに方針変更されております。そのため、特に都心部では土地購入に障壁があり、参入が進まない原因の一つになっています。そのような中、ケース・バイ・ケースだとは思いますが、住吉小跡地などは従来どおり福岡方式として貸与されています。また、中比恵公園などの市有地も保育園用地として活用され、貸与されています。また、本市では新しい取り組み

として、さきの公園活用や園庭の緩和など多様な知恵で全市的に待機児童対策に取り組み、このことについては大変評価しております。

そこで、和白幼稚園、それに続く雁の巣幼稚園の跡地についても、待機児童解消を目的とすることを全面に打ち出し、子ども関連施設の誘致に際して、待機児童対策を優先することがよいと思います。そのため、多様な知恵で対応している本市において、この跡地についても、待機児童解消をしやすいようにするため、売却だけではなく、それを前提としない公募条件にできないのでしょうか。以上を提案したいと思います。御所見があればお願いいたします。

次に、BRTと連節バスについてお尋ねいたします。

BRTの実行には、バス専用道も一つの重要な要素です。しかしながら、都心循環BRTを考えた場合、専用道の整備は、答弁でもあるように悩ましい問題だと思います。天神、博多駅の周辺で専用道は可能でしょうか。可能性があるとするれば、博多駅とウォーターフロントの拠点間を結ぶ大博通りぐらいかなと、そういうふうには思います。

そこで、バス専用道の検討状況について具体的にお尋ねいたします。あわせて、全国でBRTの検討や実行されている事例の中で、独立したバス専用道が確保できている事例があるかどうかについてお尋ねいたします。

私は、BRTとして連節バスの導入に当たり、他都市を視察してまいりました。私が視察した先はBRTは拠点と拠点を結ぶ拠点間の大量輸送で効果を発揮している

事例でした。また、B R Tというのは、そういうものだとの説明も受けました。また、市の説明でも、ウォーターフロント開発に伴う人の交流として、港と博多駅、天神とを結ぶことから始めるとも聞いていました。そもそもB R Tの基本が拠点間を大量輸送するものであるのなら、一挙に都心循環まで考えることには少し無理があるのかなと、そういうふうに思います。都心循環B R Tで最も最悪なのは、優先システムや専用道、専用レーンなどの整備が進まないまま、連節バスだけは都心を走り回り、渋滞を起こす姿です。

そこで、お尋ねしますが、さきの質問と重複するかもしれませんが、全国で優先システム、専用道を伴うB R Tで成功している事例、また循環B R Tを実施している事例があれば、状況とあわせて教えてください。以上、終わります。

459 ○議長（川上晋平） 光山総務企画局長。

460 ○総務企画局長（光山裕朗） マイナンバー制度についてお答えいたします。

税と社会保障関係の手続を行う場合、マイナンバーの提示と本人確認が必要となりますが、マイナンバーカードを取得すれば、1枚でこの手続が可能となるほか、証明書のコンビニ交付や税の電子申告が可能となります。さらに、インターネット上のサービスであるマイナポータルにおいて御自分の収入や課税状況などの情報確認や子育て関連の申請手続などが可能となります。

また、マイナンバーカードにはI Cチップの中にインターネット上で本人確認が可能となる電子証明書の仕組みが備わっており、将来的にはマイナポータルでできる手

続が拡充される予定でございます。この電子証明書の仕組みにつきましては、民間企業も利用することができるため、インターネット上で各種手続が完結する便利なサービスがふえていくことが期待されております。以上でございます。

461 ○議長（川上晋平） 永渕保健福祉局長。

462 ○保健福祉局長（永渕英洋） マイナンバー制度についての御質問にお答えいたします。

まず、とびうめネットにつきましては、患者の症状や検査結果、服用している薬、アレルギーなどの情報をかかりつけ医や緊急搬送時における救急隊や搬送先医療機関で共有するため、福岡県が開発し運用しているネットワークシステムでございます。

期待される効果といたしましては、体調を崩すなどの緊急時に迅速で適正な医療を提供することができ、安全、安心な地域医療を支援するものとされております。

なお、マイナンバーにつきましては、とびうめネットでは利用していないと聞いております。

次に、福岡市が進めております地域包括ケア情報プラットフォームにつきましては、これまで所管ごとに断片的に管理されてきた保健、医療、介護等に関するデータを一元的に集約するための情報通信基盤でございます。現在、約 230 種、23 億件のデータを集約しており、地域ごとの医療、介護サービスの利用状況や保健、医療、介護データ間の相関関係などが分析できる機能を初め、医療、看護、介護に係る関係者間における多職種連携の機能や、配食や訪問理美容などの介護保険外サービス情報を提供

する機能を備えております。

期待される効果といたしましては、地域ニーズなどに基づく最適な施策の企画立案や医療、介護関係者の負担軽減とケアサービスの質の向上などにより、地域包括ケアシステムの実現に寄与するものと考えております。

なお、マイナンバーにつきましては、地域包括ケア情報プラットフォームでは利用してございません。以上でございます。

463 ○議長（川上晋平） 小野田こども未来局長。

464 ○こども未来局長（小野田勝則） 子ども・子育て支援新制度についてお答えいたします。

認定こども園の整備促進に対する福岡市の方針につきましては、福岡市では急増する保育ニーズに対応するため、保育所の新設、増改築、小規模保育事業、認定こども園など、さまざまな手法を用い整備を進めているところでございます。認定こども園の整備促進につきましては、既存の幼稚園が保育機能を備えて認定こども園に移行した場合は、増加する保育需要の受け皿になるものと考えており、できるだけ認定こども園への移行を促進してまいりたいと考えております。以上でございます。

465 ○議長（川上晋平） 星子教育長。

466 ○教育長（星子明夫） 市立幼稚園跡地の公募に関する御質問にお答えいたします。

和白幼稚園及び雁の巣幼稚園の跡地につきましては、市内部で行政需要がなく、また認定こども園や保育所などを新設する場合の土地について、福岡市では原則所有権を有していることが条件となっていることを踏まえ、公募にて売却することにいたしております。公募条件において用途を限定することにより、認定こども園など子ども関連施設を積極的に誘致していきたいと考えております。以上です。

467 ○議長（川上晋平） 石橋住宅都市局長。

468 ○住宅都市局長（石橋正信） B R Tと連節バスについての御質問にお答えいたします。

まず、専用走行空間の検討状況についてです。現在、都心循環B R Tの運行経路におきましては、一部の区間で時間帯バス専用レーンを設けているところでありますが、運行路線に独立型バス専用レーンを新たに確保する場合は、現在の一般交通の状況から見て、道路交通混雑が懸念されるところであります。このため、一般交通への影響にも十分配慮しつつ、走行空間の明示化や区間、時間帯の段階的な拡充、強化など、さまざまな工夫や改善を交通管理者等と協議しながら検討しているところでございます。

次に、独立したバス専用レーンを確保できている全国の事例につきましては、廃線敷きを利用している気仙沼市の事例などがございます。

次に、公共車両優先システムとバス専用道両方を備えたB R Tにつきましては、全国的に該当事例はございません。

さらに、循環型BRTを実施している事例としましては、JR岐阜駅を起点とする約10キロメートルの循環ルートで運行しております岐阜市の事例などがございます。以上でございます。

469 ○議長（川上晋平） 今林ひであき議員。

470 ○20番（今林ひであき） 3問目に入ります。

まず、マイナンバー制度についてお尋ねいたします。

マイナンバーによるワンストップ社会の構築が理想と申し上げましたが、残念なことに今、国では医療や介護サービスの分野で、マイナンバーとは別に番号制度を導入し、情報連携することを検討していると聞いております。また、県のとびうめネット、市の地域包括ケア情報プラットフォームでも連携していません。率直に言って、マイナンバー制度がもったいない、宝の持ち腐れになるのではないかと心配しております。

一方、本市では、人生100年時代に向けたプロジェクト、福岡100が進行中です。このプロジェクトの中で、このような発想を展開し、地域包括ケア情報プラットフォームなどでマイナンバーも活用できる仕組みづくりはできないのでしょうか。強く要望いたします。

さらに、福岡市から国に対して分野横断的に連携が進むことを提案できないのでしょうか。確かにマイナンバー制度は全国共通の制度です。国に右へ倣えになるかもしれません。しかし、今マイナンバー制度は大変な過渡期にあると思っております。解決しないといけない課題もたくさんあると思います。しかし、よりよき方向に改善さ

れることを強く国に要望すべきです。そして一方、本市で独自にできることは積極的に取り組むべきだと考えます。

そこで、この質問の最後にお尋ねいたしますが、本市では今後、マイナンバーやマイナンバーカードの活用をどのように進めていくのか、御所見をお伺いいたします。

次に、子ども・子育て支援新制度についてお尋ねいたします。

今回、この質問をした目的は2つでした。1つの目的は、採択された請願の新しい福岡方式についてです。しかし、いまだ方向性が見えず、納得いく答弁に至らずです。

また、もう1つの目的であった和白幼稚園跡地の活用についての提案です。既に2問目で提案したように、待機児童対策を全市的に対応すべきだという提案です。そして、認定こども園を誘致対象になればいいなど、そういう思いでした。しかしながら、なかなか納得した答弁がいただけませんでした。毎回同じように行政需要がなく、子ども関連施設を誘致していくとの答弁がありました。保育園という行政需要はない、しかし、子ども関連施設としては保育園はオーケーだという答弁はいかがなものかと申し上げているのです。私は、保育行政が市の責務であるということを御理解いただき、その責務を果たす上で、仮に市有地の活用ができるとすれば、それは優先的に対応すべきだという当たり前の話を言っているのです。さらに、公的利用を促す意味で、活用しやすい借地もありだと提案しているのです。その上でも売却方針を選択されるなら、大名小跡地の売却を賃貸に変更されたように、定期的、長期に収入を得る方法もありますよという提案なんです。

そこで、何度でも要望いたしますが、この2つのことについて、今回の質問で真摯に受けとめていただき、至急の対応を求めて、この質問を終わります。

最後の質問になりますけれども、BRTと連節バスについてお尋ねいたします。

都心の渋滞緩和を図る目的で考えた都心循環BRTがかえって渋滞を引き起こしては元も子もありません。また、BRTは本来の活用である優先システム、専用道があってこそ最大限力を発揮するものだと思います。成功した事例があるとの答弁ですが、廃止された鉄道の線路を活用した事例については、私も視察させていただきましたが、なぜ廃線となったのか、地域の実態などが異なり、本市には適用は難しく、成功という名だけが先行しているように思えます。

そこで振り返ると、一般道において優先システム、専用道が確保されている事例は全国的にもないようで、これが現実だと思います。つまり、BRTの理論と現実はかなり乖離しているのではないかと思います。都心循環BRTについて、計画、将来性、本市のあるべき姿はあってもよいと思います。また、取り組めるところからやるということも大事なことです。そこで、今回、現実的な話として、少しでも実現可能性のある博多駅－ウォーターフロント間の拠点間を結ぶルートで検討すべきではないかと私も思います。ウォーターフロントの第2期展示場やクルーズ船による集客などから、BRTの話があるとすれば、イベントの開催やクルーズ船の離発着などで人の移動があり、BRTは最大限発揮することになります。その場合、クルーズ船の出発時やイベントの開始前は博多駅からウォーターフロント方向へ、またクルーズ船の到着

時やイベントの終了時にはウォーターフロントから博多駅のほうに人が多く動きます。すなわち、活動軸、時間軸、方向軸も一時的に1方向に大量に発生するものと思います。つまり、朝夕の通勤時のバス専用レーンのような利用形態が必要になるのではないのでしょうか。また、専用道の設置についても、時間軸、方向軸が偏るといふことであれば、相互交通の必要もなく、1車線でも可能ではないかと考えられます。そこで大博通りにおいて、幅広い中央分離帯も活用して、1車線分の車道を確保できないかと思えます。

そこで、お尋ねしますが、ウォーターフロントー博多駅間の主要道路である大博通りについて、専用道の検討をする場合、1車線を専用道とする場合の検討もなされているのか、お尋ねいたします。

元来、BRTがなぜ本市で最初に考えられたのか、また注目されているのかは、多分費用がかからず、導入しやすいという利点があり、そういった意味ではBRTの選択は適切なものだと判断いたします。また、もともとはウォーターフロント地区への交通アクセスについては、地下鉄の七隈線延伸ルートが一つあったとも記憶しております。BRT、七隈線の延伸が現実的にはとても厳しいという話の中で、道路を立体的に活用した、例えば、ロープウエーのような新たな新交通システムの話があるのかもしれません。その場合、今回、市が決めたBRTの検討と矛盾しないようにすべきということと言うまでもありません。ロープウエーの事例として、市からいただいた資料を見ると、イギリスのロンドンでもオリンピックと同時にロープウエーが約50

億円かけて整備されたそうです。現在の利用状況や導入に至る経緯、効果などがわかれば知りたいものです。今後とも、しっかり議論していくために、我々としても勉強していきたいと思えます。

そこで、最後にお尋ねいたしますが、BRTの検討とウォーターフロント地区アクセス強化研究会との関連、目的について御所見をお伺いして、私の質問を終わります。

471 ○議長（川上晋平） 光山総務企画局長。

472 ○総務企画局長（光山裕朗） マイナンバー制度についてお答えいたします。

マイナンバー制度につきましては、公平、公正な社会の実現、国民の利便性向上、行政運営の効率化のための重要な社会基盤でございます。これまでに平成28年1月のマイナンバーの利用開始後、平成29年11月の情報連携開始を経て、添付書類削減による手続の簡素化や、自治体間の情報照会業務の削減による事務の効率化など、福岡市においても一定の成果が出ているものと認識いたしております。医療や介護分野などへのマイナンバーの利用拡大にはまだ課題もあるようでございますが、福岡市といたしましても、情報連携の重要性を認識いたしており、例えば、医療や介護にかかわるビッグデータを活用し、データ分析や関係者の情報共有システムの構築に全国に先駆けて着手するなど、独自の情報連携の仕組みづくりに挑戦してきたところでございます。

今後、国において戸籍事務などへのマイナンバーの活用も検討されると聞いており、さらなる行政手続の簡素化が進むとともに、民間においてもマイナンバーカードを利

用したサービスが広がっていくことが期待できます。福岡市といたしましても、国や他都市の動向などを踏まえつつ、番号利用事務の拡充を含め、マイナンバー制度の利活用を進めてまいりたいと考えております。以上でございます。

473 ○議長（川上晋平） 石橋住宅都市局長。

474 ○住宅都市局長（石橋正信） B R Tと連節バスについての御質問にお答えいたします。

大博通りの中央分離帯を活用した1車線のバス専用道の確保につきましては、中央分離帯が博多駅からウォーターフロントの間の全ての区間には設けられていないため、レーンの確保には困難を伴うと考えております。また、不定期なイベントに合わせて交通規制を設定することは困難であること、また、右折車両と直進するバスの錯綜が生じることなど、道路交通安全上も解決しなければならない課題もございます。

最後に、都心循環B R Tにつきましては、都心周辺部駐車場の確保、バス路線の再編、効率化などとともに、道路交通混雑の緩和や都心拠点間の交通ネットワークの強化を図るための取り組みの一つでございます。また、福岡市ウォーターフロント地区アクセス強化研究会につきましては、再整備に伴い発生する将来的な交通需要にも対応できるよう、限られた道路空間をさらに有効に立体的に活用する複数の交通システムについて、学識経験者等から専門的な知見を得るため設置したものであります。

今後とも、都心部の交通対策につきましては、道路交通混雑の緩和や都心拠点間の

交通ネットワークの強化を図るため、マイカーから公共交通への転換や自動車交通の削減、抑制に向け、総合的に取り組んでまいります。以上でございます。

「