

2012.09.14：平成24年第4回定例会（第4日）

○19番（楠 正信）登壇 私は、公明党福岡市議団を代表して、福岡市の財政における資金調達と資金運用について、そして安全、安心の道づくりについて質問いたします。

最初に、福岡市の財政における資金調達と資金運用についてです。全国の地方自治体の財政が深刻化し、その自治体住民は財政状況に大変な関心を向けています。今までメスが入らなかった行政運営の思い切った改革プランにも多くの関心が寄せられています。福岡市も従来の決算資料ではなく、市民にわかりやすい財政の開示、情報の開示に積極的に取り組むべきと思います。

そこで、本市の財源となる地方債がどのような条件で集められているのかという資金調達方法と、本市にある基金、公金の運用がどのように行われているのかという資金運用の2点についてお尋ねいたします。

まず、地方債の資金調達方法です。年度ごとに地方債計画により起債の所要額が算出されておりますが、本市の公的資金と民間資金である市場公募債、銀行等引受債の調達内訳はどうなっているのか、資金ごとの割合と合計金額を平成13年度と平成23年度の比較でお示してください。また、その起債の年限、利率、発行額、金利条件、償還方法を平成23年度で資金ごとにお示してください。

次に、基金の資金運用についてです。本市の決算統計によると、支払い資金の不足を補う一時借入金の銀行に対する支払い利子が平成21年度は約5億2,000万円、平成22年度は約3億9,000万円、平成23年度は約4億円と、政令市を含めた地方都市の中で福岡市は突出しています。政令市の中には一時借入れを全くしない都市や一時借入れをなくす努力をしている都市がある中、なぜ福岡市は多額の一時借入れをしているのか、理由をお示してください。また、毎年度幾ら資金不足になっているのか、借入金のピーク額を平成21年、22年、23年度の3年間でお示してください。福岡市には財政局で一括運用している29の積立基金があると聞いております。そのすぐには使うことのない基金に属する現金は1,800億円以上にも上ります。この1,800億円の公金はどのように運用されているのか、お示してください。

次に、安全、安心の道づくりについてです。本市は、福岡市道路整備アクションプラン2011を昨年度までの計画期間とし、新しい道路整備アクションプランの検討を行っておられます。新しいプランは、道路整備の進捗や市民ニーズを踏まえ、3つのビジョンと10の柱を道路整備の基本的な考え方としてまとめられています。高齢者、障がい者など利用する全ての市民の安全、安心を支える道づくりが市民の声からも一番求められております。

そのような中、新しい交差点整備が進められている福岡市長浜の鮮魚市場前交差点で大きな自転車転倒事故がありました。交差点は現在も完成しておらず、暫定的な構造で供用している中の事故です。本年3月30日、50代の女性が夜間、自転車で走行中、進行方向

の直線上に設置された車巻き込み防止用の 20 センチの高さがある新しい縁石に衝突し転倒、救急車で運ばれるという事故でした。本人ははずみで道路に投げ出されましたが、一般車両にひかれなかったのは不幸中の幸いです。(パネル表示)これが交差点なんですけれども、右側のほうの車道はまだガードレールがあって、この新しい歩道を歩行者と自転車が通るということになって、進行方向に縁石ができています。この赤いポールが今立っているのがわかるかもしれませんが、この赤いポールは事故のときには立っておりませんでした。ですので、新しくできた横断歩道の右側を渡ろうとすると、必ずこの縁石にぶち当たります。転倒したこの女性は右肩粉碎骨折の大けがで、8本のボルトがついた熊手のようなボルトを肩に埋め込む手術を受け、2カ月間の入院を余儀なくされます。事故から20日後、その女性から相談を受け、私が担当課に連絡を入れました。病院へのお見舞い、調査とすぐ対応してくださいましたが、本市の責任、いわゆる管理瑕疵については、本人からの被害届がないため検討されず、6月28日付で送付されてきた被害届を受け、7月10日、本人への書類送付で、本市管理瑕疵なしが決定をいたしました。

そこでお尋ねをいたします。この市道の管理瑕疵に基づく損害賠償の決定は、被害届を受けてからどのような手順で、どこの担当者が何を基準に検討されていくのか、詳しくお示してください。また、今回の交差点整備中の道路の管理瑕疵に係る事故の事務処理のための要綱はあるのか、お尋ねをいたします。交差点内の歩道に向かって直線上に設置されている縁石は、歩行者にとっても自転車にとっても大変危険であります。この転倒事故の約2カ月前、同じような事故が早良区田の交差点で起こりました。自転車走行中、この縁石に衝突、頭から転倒し、道路に投げ出されました。たまたま一般の車が走行しておらず、車にひかれることはありませんでしたが、大変怖い思いをされたそうです。不幸中の幸いで、軽い打撲で済みました。この事故報告を同僚議員が受け、早良区役所に善後策を要請していましたが、どのように対処されましたか。また、その事故報告を本庁にはされましたか、お尋ねをいたします。

以上で1回目を終わり、2回目以降は自席にて行います。

○副議長（大石修二） 阿部財政局長。

○財政局長（阿部 亨） 資金調達と資金運用に関する御質問にお答えをいたします。

まず、福岡市の公的資金と民間資金でございます市場公募債及び銀行等引受債の調達割合と合計額でございますが、平成13年度は地方債計画の枠外である借換債等を含め、総額2,023億円余の市債による資金調達を行っており、うち45.4%が公的資金で、34.6%が市場公募債、残り20.0%が銀行等引受債となっております。平成23年度の決算見込みでは同様に総額2,794億円余の市債による資金調達を行っておりますが、うち17.0%が公的資金、55.5%が市場公募債、残り27.5%が銀行等引受債となっております。

次に、平成23年度決算見込みにおける資金ごとの起債年限、利率、発行額、金利条件及

び償還方法でございますが、公的資金につきましては474億円余を借り入れており、その調達条件は、年限が10年から40年、利率は年利0%から1.7%、金利条件は固定金利または10年ごと、あるいは20年後に見直しの変動金利、償還方法は定時償還となっております。また、市場公募債は1,550億円を借り入れており、その調達条件は年限が3年から30年、利率は年利0.25%から2.111%、金利条件は固定金利、償還方法は満期一括償還となっております。最後に、銀行等引受債でございますが、769億円余を借り入れておまして、その調達条件は年限が2年半から30年、利率は年利0.399%から1.774%、金利条件は固定金利または3カ月ごとに見直しの変動金利、償還方法は定時償還または満期一括償還となっております。

次に、福岡市の一時借入金の額が他都市と比較して多額となっている理由でございますが、他の政令指定都市の多くは基金について債券による運用を積極的に行っておらず、一時的な資金不足への充当である繰りかえ運用または預金運用を中心に活用していることによるものでございます。一方、福岡市は基金について債券投資を中心に運用し、これにより毎年度一時借り入れによる支払い利子を大幅に上回る運用益を得ております。具体的に申し上げますと、平成23年度の一時借入金の利払い額が約4億円でございますが、一方で基金運用益が約26億4,000万円となっております。基金運用益が一時借入金の利払い額を約22億4,000万円上回っているところでございます。

次に、平成21年度から23年度までの各年度の一時借入金のピークでございますが、平成21年度は約1,334億円、22年度は約1,333億円、23年度は約1,655億円となっております。

次に、財政局で一括運用を行っております29の基金の運用でございますが、平成23年度末で申し上げますと、債券運用に約1,510億円、繰りかえ運用に約293億円、共同債ファンドに係る預金に約3億円、合計で約1,806億円となっております。以上でございます。

○副議長（大石修二） 井上道路下水道局長。

○道路下水道局長（井上隆治） 中央区長浜の鮮魚市場正門交差点で起きた事故についてお答えいたします。

まず、道路上の事故で大変なけがをされた方にお見舞いを申し上げます。

今回の事故は、都市計画道路長浜臨港線の拡幅工事中に発生したものでございますが、事故時の状況は、信号機や横断歩道、道路照明灯、縁石など安全上必要な施設は設置済みであり、工事期間中とはいえ、供用している通常の道路と同等の状態にありました。このため、お尋ねの管理瑕疵に関する検討につきましては、通常の道路における道路の管理瑕疵に係る事務処理要領に準じ、工事担当課において構造物の状況や照明灯の照度など現場確認を行うとともに、事故当事者及び所轄警察署からの聞き取り等をもとに事故報告書を作成し、法制課と協議の上で、道路が通常有すべき安全性があったかどうかを基準に検討

を行っております。なお、工事中の事故に係る事務処理要領がございませんので、道路の管理瑕疵に係る事故の事務処理要領に準じて検討を行っております。

次に、早良区で起きた事故につきましては、早良区役所に確認したところ、現場を確認した結果、安全性が確保されており、また、重大な事故ではなかったため、特段の対応及び道路下水道局への報告は行っていないとのことであります。以上でございます。

○副議長（大石修二） 楠正信議員。

○19番（楠 正信） 最初に、資金運用についてです。1回目のお答えで、支払いのための現金は銀行から借りて、自己の基金はほぼ全額運用に回しているということでした。平成23年度の一時借入金のピークは1,655億円という大変な金額に上っており、銀行に支払った利子は4億円でした。そして、同じく平成23年度の資金運用された基金の総額は1,510億円で、国債や地方債の債券を買って運用され、その基金運用益は26億4,000万円ということでした。この基本的なことも市民に公開し伝えるべきだと思います。基金にあるお金を支払いのために用意する繰りかえ運用とはせず、基金を一括運用することにより長期の債券運用を可能としています。福岡市は基本的に預金運用、繰りかえ運用はなくし、債券運用による基金の効率的な運用を行っているようです。しかしながら、本市も最初から基金運用収益の積み上げが計画どおりできていたわけではありません。現に平成17年から平成20年の4年間において多額の預金運用や繰りかえ運用が行われています。仮に預金運用を債券運用に回しておけば数億円の利益が得られたはずですが、債券運用には回さず、なぜ多額の預金運用になったのか、また、このような実態を受け、さらなる債券運用の拡大のための対応策が検討されたと思います。同時に、運用ルールも再構築されたと同っていますが、その内容をお示しください。福岡市は債券の売却なども活用したさらなる運用収益の拡大を進めておられると聞いております。現在、本市では保有債券が元本割れする場合、売却できないと同っていますが、運用益拡大の取り組みで債券売却を進める場合、元本割れする債券の売却も基金の効率運用を図るため必要となってくるのではないのでしょうか。含み損を上回る含み益のある債券とセットで売却する方法など、保有債券が元本割れする場合でも売却できるよう検討すべきと考えますが、御所見をお伺いいたします。

次に、資金調達です。1回目でお答えいただいたように、市債発行の調達内訳は政府資金から民間資金へ、官から民へと大きく体制が移っており、市場公募債の割合も55.5%と増加しております。今後も税収の落ち込み、臨時財政対策債の増加など、地方債の発行で市場公募債の規模は大きくなる一方です。反対に金融機関は景気後退による民間資金需要の減少を受け、その分を有価証券、とりわけ地方債での運用に転換せざるを得ない状況にあります。また、原発事故の影響で電力債発行がストップしているという状況も地方債に対する需要を高めていると聞いております。1回目でお答えいただいた市場公募債の内訳では、金利は固定金利、償還方法は満期一括償還ということでした。大規模な額を安定的

に調達できる市場公募債のメリットが十分に生かせる環境の中で、発行する側のメリットを生かした変動金利や定時償還の活用などを特定の市場に限ってでも活用していくべきと考えます。今後、市場公募債の商品性の向上に向け、本市はどのように取り組まれていくのか、お尋ねをいたします。また、バブル経済崩壊後の経済対策などで福岡市が発行した市債の償還の山をどのように平準化するのか、長期にわたり金利を抑えるための超長期債の発行も必要です。償還の谷と山をどのように埋めていくのか、起債の年限の多様化をどのように図っていくのか、その取り組みをお尋ねいたします。

次に、安全、安心の道づくりについてです。1回目でお答えいただいたように、本件事故、2カ月前に起こった早良区での交差点事故は本庁には報告されていませんでした。私たち議員が市民の方々から相談を受け、区役所とやりとりをする道路や交差点での大小さまざまな事故や改良の要望はほとんど本庁には上がりません。危険箇所や改良点の貴重な情報、蓄積されたデータは道路管理者である各区役所に眠っている状態です。本庁の道路課は道路や交差点をつくる人、各区役所はそれを管理する人、そこに大事な情報の交換、共有ができるシステムが現在はありません。早良区で起きた自転車転倒事故が本庁道路課に報告されていれば、中央区の転倒事故は防げた可能性が高いと思っております。各区役所に眠っている2年もしくは3年間の事故や市民要望などのデータを収集し、本市の危険箇所の傾向を分析する必要があります。安全、安心を支える道づくりのためにも、現場の生のデータを生かした道路管理の現状と新たな問題点を検証する委員会などを立ち上げるべきと考えますが、御所見をお伺いいたします。

1回目のお答えで、市道の管理瑕疵に基づく損害賠償の決定の流れの中で、最終的な判断はあくまでも担当課、担当局であるとのことでした。管理瑕疵などの問題を担当課である道路課においてチームをつくり討議する制度もありませんし、外部の意見をお聞きするシステムもありません。結局、法制課との協議書類に記載される管理瑕疵があるとは言えないとの法制課の判断が決定の基準になるのです。その大事な法制課の判断が口頭で行われている。何を基準にどの判例を参考にしたのか、記録に残らないのは事務要綱の不備であると思います。1回目の回答で、管理瑕疵に基づく事務要綱が工事中の事故には存在しないことがわかりました。工事中の事故に関する事務要綱の明文化に取り組むとともに、法制課の判断基準等も記録に残る事務要綱の明確化に取り組むべきと考えますが、御所見をお伺いいたします。

今回の事故で管理瑕疵があるとは言えないと判断に至った基準となる判例をいただきました。昭和53年の訴訟事例で、神戸市が管理する落下防止のための防護柵設置の管理瑕疵を争う判例でした。原告はこの防護柵の上段の手すりによじ登り、後ろ向きに腰をかけて遊ぶうち、誤って転落したという事例であり、原告のしたような通常の用法には即しない行動の結果生じた事故につき、被告その設置管理者としての責任を負うべき理由はないとの判例です。なぜこの判例が今回の管理瑕疵の基準になるのか理解できません。くしくも、この最高裁の判例の理由で、国家賠償法2条1項にいう営造物の設置又は管理に瑕疵があ

ったとみられるかどうかは、当該営造物の構造、用法、場所的環境及び利用状況等諸般の事情を総合考慮して具体的個別的に判断すべきものであるとあり、その後の判例に影響を与えております。法制課が基準としているこの判例を受けて、平成17年3月に判断された自転車走行中に市道上で固定されていた縁石に衝突して転倒した事故において、道路の管理瑕疵が争われた事例を紹介いたします。

千葉県佐倉市の事故で、交差点ではありませんが、歩車道の区別のために設置された幅19センチ、長さ60センチ、高さ約十数センチの縁石に、自転車が夜間走行中、衝突し転倒した事例です。縁石のそばには電柱があり、通り抜けづらい状況がありました。判決は、すぐ先に本件縁石が存在していたことは、それまで何ら走行に支障のなかった道路上に、突如として危険な障害物が出現するという状況であることが認められ、加えて、本件事故以前にもたびたび縁石に衝突してけがをした例があり、被告は本件事故後に、本件縁石を撤去していることも考慮すると、本件道路は、営造物が通常有すべき安全性を欠いていたというべきである。被告の本件道路の設置又は管理に瑕疵があったと認めるのが相当である、との判決事例です。参考にすべきはこの判例であると考えますが、御所見をお伺いいたします。また、今回の管理瑕疵なしとの判断に至った考え方もお示しください。

福岡市長浜の鮮魚市場交差点にて発生した自転車による縁石衝突の事故は、安全対策をしていれば防げましたし、また、安全対策を講じる義務がありました。整備されている長浜臨港線の道路は、KBC方面から西に向かうと、左の歩道は長浜鮮魚市場前に向かってどんどん狭くなってきます。途中には大きな電子ボックスが連続で3台並び、通行を邪魔します。交差点に着くと2つの電信柱に気をとられてしまいます。そして問題の縁石は、1カ月前まで地域の人たちが通いなれた、以前の横断歩道の真上にあります。道幅の短い道路を渡ればすぐそこに次の歩道が見えています。高さ20センチの縁石に気づくほうがまれなのです。危険を知らせる反射鏡もポールも何もありません。このままでは何人もの人がここで転倒してしまいます。このことを裏づけるように、交差点の角で営業する商店主さんが語ってくれました。「工事が終わり、通行が始まってから十数人の人たちが転倒していましたよ。歩行者も自転車も縁石にぶつかっていました。当たり前ですよ。以前はみんな真っすぐ横断歩道を渡っていましたから。最初のころ余りにも続けて転倒されるので、工事現場の方に、危険なので対策をとるように訴えました。ポールが1本立ったようでしたが、それからも衝突、転倒はありましたね。最近はようやく事故は見なくなりましたが、安全対策は完全ではないように見えますよ」とのことでした。暫定的な構造で供用中の道路を管理する場合は、相応の注意喚起を行うことが不可欠であり、内在的瑕疵類型による事故である場合、管理瑕疵による賠償責任が認められる蓋然性が極めて高い、との国土交通省道路局の見解もお聞きしております。明らかに危険が予測でき、通行が始まってすぐ事故が起きても安全対策をとらなかった福岡市の管理瑕疵は明確です。法制課との協議の書類に記載されている、新たな事実が発生しない限り、管理瑕疵があると言えないとあるように、新たな事実が確認された場合、今回の管理瑕疵について再検討する必要があると

考えますが、御所見をお伺いします。

以上で2回目を終わります。

○副議長（大石修二） 阿部財政局長。

○財政局長（阿部 亨） 資金調達と資金運用に関する御質問にお答えをいたします。

まず、平成17年度から20年度におきまして多額の預金運用を行っていた理由でございますが、当時の基金運用方針では、毎年度一定の市債発行を前提に1,000億円程度を長期に運用可能な基金残高と設定し、これを基本運用分とし、20年債でいわゆるラダー型運用を実施いたしておりました。また、これを超える額につきましては、その他運用分としまして、運用可能な年数に応じた年限での債券運用を行うことといたしておりました。数年内に基金を取り崩す必要が生じることも考えられましたことから、償還されたその他運用分は、より流動性の高い預金運用や繰りかえ運用を行っていたところでございます。

さらなる債券運用の拡大のための対応策と運用ルールの再構築につきましては、平成21年度に基金残高の将来推計をもとにした具体的な長期運用計画を策定するとともに、毎年度債券運用可能額を見直すことでより多額の債券運用が可能となるよう、運用ルールの見直しを行っております。これにより、現在では1,000億円の基本運用分のほか、その他運用分につきましても500億円を超える額を債券で運用するなど、より効率的な運用を行っているところでございます。

次に、保有する債券が元本割れする場合でも、含み損を上回る含み益のある債券とあわせて売却してはどうかとのおたがしでございますが、基金の運用に当たりましては、地方自治法等の規定も踏まえ、最も確実かつ有利な方法で行う必要があると考えております。最も確実かつ有利な方法とは、安全で危険がなく、しかも経済的価値を十分に保全、発揮できる方法であり、元本を毀損するような運用方法はとるべきではないと考えております。このため、今後とも、元本が確保できる満期保有を基本とし、債券を途中で売却する場合は元本割れとならない債券のみとし、引き続き安全運用を第一にしながら、より有利な運用を心がけてまいります。

次に、市場公募債の商品性の向上に向けてどのように取り組むかという御質問でございます。

発行条件につきましては、例えば、固定金利と変動金利のどちらが有利か、あるいは定時償還と満期一括償還はどちらが有利かは、双方の金利差や償還年限、減債基金の運用利回りとの比較などで異なり、一概には言えないものでございます。福岡市では広く債券市場から資金を集める市場公募債につきましては、投資家ニーズに対応し、固定金利で、かつ満期一括償還方式で発行を行う一方、相対的に借入れ利率の高い銀行等からの借入れにつきましては、福岡市の希望に沿った償還方法での借入れが可能なことから、原則として定時償還で借入れを行うとともに、償還財源が土地売却収入など随時の収入とな

り、繰り上げ償還の可能性が高いものは変動金利で借り入れるなど柔軟に対応しているところがございます。これまで、より多くの投資家に御購入いただけるよう、償還の満期一括化や発行時期の分散、発行年限の多様化、格付の取得などを行っておりまして、平成23年度からは購入単位を10万円から1万円に引き下げるなど、個人投資家向けの取り組みも行ってきたところがございます。今後とも、投資家の御意見を参考にしながら、商品性の向上に努めてまいりたいと考えております。

次に、市債償還の平準化、また、起債の年限の多様化をどのように図っていくかというお尋ねでございます。仮に市債を定時償還のみで発行すれば、償還はある程度平準化されることとなりますが、満期一括償還で発行した場合には、年度によってある程度の償還の谷と山が生じることは避けられないものがございます。このため、国におきましても満期一括償還に係る将来の償還財源の計画的な確保を図るという観点から、満期までの期間は定時償還相当額である発行額の30分の1を基金に積み立て、満期時に基金を取り崩し償還財源に充てることで、実質的に定時償還方式と同様の財政負担となるよう減債積み立ての標準ルールを定めております。福岡市も基本的にこのルールに沿って積み立てを行っているところがございます。今後も着実に積み立てを実施し、実質的な償還の平準化を図ってまいります。

また、起債の年限の多様化につきましては、これまで年限が3年から30年まで5種類の市場公募債を発行してきておりまして、順次、発行年限の拡大に努めてきたところがございます。今後も個別投資家訪問などを通じて具体的な投資家ニーズを的確に捉え、投資家層の拡大につながるよう年限の多様化に努めてまいります。以上でございます。

○副議長（大石修二） 井上道路下水道局長。

○道路下水道局長（井上隆治） 道路下水道局と区役所との情報共有の現状及び道路管理の現状と新たな問題点を検証する委員会を開催すべきという御意見についてお答えいたします。

道路下水道局と区役所との情報の交換、共有につきましては、毎月1回行っております道路下水道局と各区役所の道路等の維持管理担当課長が出席する会議などを活用し、情報の共有に努めております。今後は、被害の大小にかかわらず、より事故報告の情報の共有を図れるよう、区役所との連絡、連携の強化を図ってまいります。

また、重要な土木構造物の計画、設計などに関する技術的な検討を目的に、道路下水道局と区役所の関係課長、部長、局長で構成します技術検討委員会を設置しております。今後、特に重大な事故につながるような事案につきましては、当委員会において現場検証を行い、問題点を洗い出した上で、より安全な対策を検討するなど事故防止に努めてまいります。

次に、工事中の管理瑕疵に適用する事務要領の明文化についてでございますが、工事中、

道路の管理瑕疵への対応につきましては、工事施工中は施工業者が、工事完了から区役所へ引き継ぐまでの間は工事発注課が対応しております。現在、工事発注課が管理している期間の対応につきましては、御指摘のように、明文化されたものはありませんので、瑕疵に係る判断基準の記録化なども含め、早急に事務処理要領を定めてまいります。

次に、千葉県佐倉市の判決を参考にすべきとの御意見についてですが、佐倉市の事例は、以前、歩道と車道の境界に連続して設置されていた縁石が、沿線店舗の荷物の搬入、搬出のために、そのほとんどが撤去され、2つの縁石のみが点在して残っており、夜間、自転車が衝突し、転倒された事故であります。この事故におきましては、歩道と車道を分離する機能が著しく損なわれていること、電柱により一部通行が阻害されていること、また、歩道の照明施設もないこと、沿道の方から事故以前にも縁石の危険性を指摘され、撤去された事例があったことなどから、道路が通常有すべき安全性を欠いていたとして管理瑕疵が認められたものでございます。

今回、御指摘の長浜地区での事故につきましては、十分な幅員の歩道を有すること、縁石についても車両の巻き込み防止のための交差点における通常的安全施設であること、夜間の照明灯も設置していることなどから、佐倉市の事例とは事情を異にすると判断したものでございます。

また、今回、管理瑕疵がないと判断した理由ですが、縁石は交差点の歩道と車道の段差をなくすバリアフリー化の中で、歩行者を左折車の巻き込みから守るために設置したものであり、本市や他都市においても通常あり得るものであること、その視認性についても、昼夜とも通常の自転車の運転においては確保できると思われること、自転車の歩道通行時に道路を横断する横断歩道も確認できる状況にあることを考慮し、本交差点は通常有すべき安全性があると考え、法的に管理瑕疵はないと判断をさせていただいたものでございます。

次に、今回の管理瑕疵について再検討すべきとの御指摘についてですが、先ほど御説明しましたように、種々の理由から通常的安全性があると判断したことから、現状では法的責任を認めることは困難と考えております。ただ、新たな事実が判明した場合には、再度検証を行い、必要に応じた検討を加えてまいりたいと考えております。以上でございます。

○副議長（大石修二） 楠正信議員。

○19番（楠 正信） まず、資金調達、資金運用についてです。資金運用の2回目のお答えで、結果論ではありますが、その他の運用分での具体的なルールがないことにより、年間数億円の債券運用利子を逃しておられました。効率的な公金運用を行い、運用益を拡大させることで実質的な資金調達コストを軽減させることができますし、また、そこを本市は目指しておられます。今後とも、基金残高の将来推計をもとにした運用計画、運用指針を更新させながら、収益の積み上げを進めていただきますよう要望いたします。行政への

住民の参加が陳情や要望の形から対等なパートナーとしての協働提案型へと移っていくに当たり、全ての利害関係者に対して、特に財政の情報開示が重要となってきます。今回、お尋ねいたしました資金調達と資金運用の本市の手法がどのようなメリット、デメリットを示していくのか、そのことも含めて、財政情報をわかりやすく市民に周知させていくべきと考えます。誰にでも比較ができて、誰にでも分析ができる、新たな財政の情報開示にどのように取り組んでいかれるのか最後にお尋ねしまして、この質問を終わります。

次に、安全、安心の道づくりについてです。今回の自転車転倒事故を受け、一番大事なのは事故を生かした安全対策を進めていくことだろうと思っております。ヒヤリハットの法則からいくと、1件の重大な事故の裏には29件の軽微な事故と300件のニアミスがあります。遠回りのようであっても、小さなニアミスを見逃さない、現場の情報を生かした道路整備、維持管理を進めていくことが重要であると考えます。今後の道路と交差点の安全対策をどのように進めていかれるのか、御所見をお伺いいたします。

福岡市内の交通事故件数は、平成22年度1万3,247件で、他の政令市と比べ、人口当たりで5番目、自動車1万台当たりでは1番目と高い数字となっております。また、平成22年度の市政アンケートでも、歩行者からも自転車利用者からも安全、安心に対するニーズは以前よりも増して高くなっている結果が出ております。高齢者や障がい者、そして道路を利用する全ての人を事故から守る安全、安心の道づくりをどのように進めていかれるのか、今回の事故事例の所感も含めて、今後の道づくりの方向性を高島市長にお伺いいたします。私の質問を終わります。

○副議長（大石修二） 阿部財政局長。

○財政局長（阿部 亨） 市民に対する財政に関する情報の開示につきましては、毎年度当初予算の内容や財政状況、財政健全化への取り組み、決算概要につきまして、ふくおかしの家計簿や財政のあらましのリーフレット、また福岡市のホームページを通じて情報発信をいたしております。今後は、財政状況や予算の仕組み、内容などについて、さらに市民の皆様にご理解いただけるよう、情報発信の方法を工夫しますとともに、新たに資金の調達金利や基金運用の実績などについても積極的に情報開示を行うなど、よりわかりやすい財政情報の発信に努めてまいります。以上でございます。

○副議長（大石修二） 井上道路下水道局長。

○道路下水道局長（井上隆治） 今後の道路と交差点の安全対策についてお答えいたします。

道路は、歩行者や自転車、車両などが共存しており、安全対策につきましては、それぞれが安全に通行できる構造や明るさなどに関する基準を遵守し、整備に努めております。

しかしながら、今回の事故や他の事故事例を踏まえ、今後、道路を整備する際には一般的な基準だけでなく、地域の特性や周辺の状況に合わせたきめ細かな安全対策についても配慮していく必要があると考えております。特に歩行者や自転車、車両などの動線が交わる交差点におきましては、一方の安全を確保するための施設が他方へは支障になるケースもあるため、交通ルールの遵守とともに、動線の誘導や遮断など安全性の向上に努めたいと考えております。今後とも、事故の教訓も踏まえ、県警や区役所など関係機関との情報の共有や連携を強化し、より安全な道路づくりの推進を図ってまいります。以上でございます。

○副議長（大石修二） 高島市長。

○市長（高島宗一郎） まず、楠議員がお話になった、今回、事故に遭われた方に対して心よりお見舞いを申し上げたいと存じます。

福岡市では、みんながやさしい、みんなにやさしいユニバーサル都市福岡を目指して、全ての人にとって住みやすく、また訪れてみたくなるまちづくりにソフト、ハード両面から取り組んでいるところでございます。道路整備につきましても、今後の道路の整備方針、方向性を示す新しい道路整備アクションプランの基本的な考え方をことしの3月に公表しておりました。その中でも、道路のバリアフリー化、そして歩行者の視点に立った道路整備や通学路の歩車分離など、人優先のユニバーサルな道づくりに取り組んでいくこととしております。これからも市民の方々の生の声をしっかりと受けとめて、今回、楠議員に御指摘いただいた事故、それからまた過去の事故、そういったものを教訓として真摯に学んで、事故の発生を未然に防止していくことによって、高齢者や子ども、そして障がい者など、全ての歩行者と自転車利用者に配慮した安全、安心な道路整備を進めていきたいと考えます。以上です。