

はじめに、実施設計予算が提案されている公文書館整備です。

整備そのものについては賛成ですが、気になる点をお尋ねします。

① 公文書館整備を検討する過程で、市民の意見聴取はどのように行い、計画にどのように反映されてきましたか。

② 今回の整備計画は、まず8か所の候補地が選定されてすすんできました。8カ所の選定理由をご説明ください。

③ 山鹿植木広域行政事務組合旧リサイクルプラザを候補地にした理由は何でしょうか。最寄りの停留所からの距離や便数など、公共交通機関でのアクセス状況についてご説明ください。

④ 「公文書等管理委員会」報告では、「公文書館等は、市民の利活用の拠点機能」を持つと述べられています。公文書館整備において、市民利用の促進は、どのように検討されてきましたか。

⑤ 基本計画(案)では、本市公文書の課題に「市民共有の知的資源である特定歴史公文書等について、市民の認知度が低い」ことがあげられています。認知度向上の面で、今回整備する公文書館の果たす役割についてご説明ください。

① から③を総務局長に、④⑤を市長に伺います。

(答弁)

局長に伺います。地元説明会は何人の参加でしたか。

(答弁)

説明会への参加は**周辺住民20人**とのことでした。パブリックコメントには、13人から26件の意見が寄せられていましたが、素案に補足修正して加えられたのは1件だけで、結果の公表もこれからです。

「熊本市公文書管理条例」第1条・目的では、「本市の諸活動及び歴史的事実の記録である公文書等が、健全な民主主義の根幹を支える市民共有の知的資

源として、市民が主体的に利用し得るものであることに鑑み」と書かれており、この条例に基づき設置される公文書館は、「市民共有の知的資源」である公文書を「市民が主体的に利用しうること」が基本です。そのためには、公文書館整備で、市民がその設置目的・根拠をよく理解し、その位置づけに則った利用が促進されるよう、市民参画のもとに整備事業をすすめていくべきです。検討委員会の議論を経てすすめられてきましたが、計画段階での市民意見の聴取・反映は不足している点は否めません。

また、答弁されたように、建設予定地の山鹿植木広域行政事務組合旧リサイクルプラザは、バスの便が1日往復6本、公共交通機関では利用しにくい場所です。

そこで、市長に伺います。

「公文書等管理委員会」報告では、「公文書館等は、市民の利活用の拠点機能も有するため、利便性についても十分に考慮する必要がある」とし、「市民の利用に不便が生じないよう配慮することが必要」と述べられています。山鹿植木広域行政事務組合旧リサイクルプラザが建設地で不便が生じないとお考えでしょうか。

(答弁)

.....

もう1点伺います。本市の公文書に関する課題の一つ・認知度を上げるといふ点から、市民が行きにくい場所に公文書館を整備して、認知度が上がっていくとお考えですか。

(答弁)

場所の点では、最初の8か所の候補地選定が問題ではなかったでしょうか。公設公営で総事業費40億円をかけ整備する大切な施設が、未利用地だけから予定地を選定したことに矛盾と無理があり、市民利用の視点が抜けてしまったのではないのでしょうか。市民共有の知的財産の拠点施設として市民に親しまれ、主体的に利用される施設となる上で、建設地についても、市民の意

見も聞き、真に市民に利用される施設としての場所の検討が行われるべきであったと思います。

「熊本市公文書管理条例」の根拠法である「公文書等の管理に関する法律」の第1条・目的では、行政文書等の適正な管理、歴史公文書等の適切な保存及び利用等は、国民主権の理念に則り行われるべきであると明記されています。こうした点を踏まえるならば、公文書館の整備は、主権者である市民が主体的に利用することを第一に考え、整備されるべきであり、整備過程からの市民参画により認知度の向上にも努めていくべきです。

デジタルアーカイブ等導入によるネット活用もすすめられるようですが、実際に足を運べる施設であってほしいと思います。皇居・北の丸にある国立公文書館は、収蔵はもちろん、展示・公開も充実しており、憲法や条約などの原本を見て、とても感動しました。本市の公文書館も、市民の知的財産である歴史的公文書などの実物を見る施設としても市民に大いに活用されることを願います。

次に、交通事業者のキャッシュレス決済システム等環境整備助成について、委員会での論議を踏まえ市長に伺います。

今予算は、バス事業で全国交通系ICカードが使えなくなるということで、多くの市民が反対の意見、市民の利便も損なわれるということ、活発に意見が交わされました。

(1) 予算提案に至る段階で、公共交通のキャッシュレス決済変更等について、市民の意見聴取は行われたのでしょうか。

(2) 地元紙の調査でも約7割の人が全国交通系ICカードが使えなくなること
に反対です。都市整備委員会でも、代替手段となっていくクレジットカード
のタッチ決済は、全国的に見ても一般的に普及していると言える状況で
ないことがわかりました。公共交通の利用促進こそすすめるべきときに、
全国交通系ICカードが本市で使えなくなることは、まさに逆行です。公
共交通利用促進の立場で、本市の財政負担を増やしても、全国交通系I
Cカードが使える機器の更新を行うべきではないでしょうか。

(答弁)

市民の意見聴取では、昨年2度のwebアンケートを実施したと答弁されました。交通事業者が主体とはいっても、利用者である市民に大きく影響する問題です。市として、もっと早い時期に、率直な市民の意見を聴取しておくべきであったと思います。この点でも、市民の声をよく聞くという点が欠けていたのではないのでしょうか。

また、今議会中に市長は国土交通省への陳情をされていますが、遅すぎます。

市長は、クレジット決済をすすめる方向で、全国的には30都道府県で110の交通事業者で利用可能とのことですが、民間・公営合わせれば、全国には2000社を超える乗合バス事業者があります。クレジット決済は緒についたばかりで、今後広がる手法です。マスコミアンケートの結果でわかるように、全国共通ICカードが使えなくなることへの市民の理解は得られていません。

現行制度のままでの機器更新には12億1000万円かかります。国補助がない中で、バス事業者に今回の予算提案と同程度の2億5000万円を負担していただくとするならば、残り9億7000万円が必要です。提案されている本市負担は1億1236万円なので、約8億5000万円をどうするかです。急ピッチで進めている市役所建替えは建設費・土地代等含め629億円+ α との金額が示されています。莫大な費用を投じ整備をすすめる市役所建替えの入札残でも対応できる金額ではないのでしょうか。市長の姿勢が問われる問題です。高齢化社会を迎え、環境への対応も喫緊の課題として求められる時代にあって、経営困難を抱える民間バス事業者の状況を踏まえるならば、利用者へのサービス低下となる全国共通ICカードが使えない機器更新への補助を漫然と行うのではなく、公共交通の位置づけを引き上げ、公的支援を増やすことで利便性を上げ、利用増につなげるこそ、市が果たすべき役割ではないでしょうか。

以上を指摘し、質疑を終わります。