

4番(川上晋平)登壇 私は、自由民主党福岡市議団を代表して、我が会派会長の光安力議員の代表質疑の補足質疑として、福岡空港のあり方について、東部地域の交通体系の充実について、環境問題、食の安全、食育の観点から見た農林水産業の振興について、子どもの健全育成のための教育体制の充実について、以上4項目について質問させていただきます。

まず、福岡空港のあり方についてであります。

私は、福岡市の将来を考えるに当たって、現時点で最も重要な課題であると考えられる福岡空港の将来のあり方についてお尋ねいたします。

福岡空港は、市民生活に対してさまざまな影響を与えており、将来のあり方を検討するに当たってはさまざまな観点から検討する必要があります。このうち、空港が都心部にあることに伴う万が一の事故の際の危険性など、市民生活の安全、安心の観点からの福岡空港のあり方につきましては、我が党の妹尾議員が総会質疑で質問する予定となっておりますので、私は福岡市としての都市戦略、経済戦略の観点に絞って福岡空港の将来のあり方についてお尋ねします。

福岡市は、アジアと地理的に近接していることから、我が国の西の玄関口として古くからアジアと強く結びついており、長年にわたってアジアとの経済面での交流基盤を築いております。福岡には、アジアに近いという地理的優位性を生かしたまちづくりの実績があるということです。一方、中国を中心としたアジアの国々は現在急速に経済成長を続けており、今後間違いなく世界有数規模の経済圏に成長していくことが見込まれています。アジアに近い福岡市は、このようなアジアの経済成長の影響を受けやすい環境にあり、アジアの成長エネルギーを取り込んでいくことは本市の都市戦略を考える上において極めて重要な観点であります。現に、アジアから福岡市を訪れる人は年々増加しており、特に短期滞在観光客向けビザの免除措置の導入やビザの発給要件の緩和が進んだことにより、韓国、中国、台湾からの来訪者の割合が急速にふえています。また、航空物流の分野におきまして東、輸出では韓国、中国、台湾、フィリピンといったアジア諸国が目立ち、輸入では台湾が1位で中国、韓国といった東アジア諸国とアメリカが続いています。港湾物流においても、年々増加を続けている国際コンテナ貨物の相手国は輸出入ともに中国が第1位となっております。このように、本市においては人流、物流の両面におきましてアジアとの交流が活発に行われておりますが、福岡市が今後、国内や国際社会との競争に打ち勝ち、さらに活性化していくためには、アジアとの関係強化が不可欠ではないかと考えております。

さらに、本市の都市としての魅力、都市としての力を高めていくことが必要であり、例えば今後さまざまな分野への対応が期待されるナノテクノロジー関連産業やデジタルコンテンツ関連産業などの知識創造型産業の振興や新産業の創出を支える九州大学学術研究都市構想、コンベンションの誘致などを推進していくことにより、交流人口の増加や関連企業の誘致を実現し、さらにはそのための人材育成に努めていく必要があると考えております。

このような取り組みがあって初めて、アジアとの連携により福岡市の活力を高めることが可能となり、福岡市で育った子どもたちが、就職の際に東京などの大都市に出ていくのではなく、地元での雇用の場を確保していくことにもつながっていくのではないかと考えております。企業の本店が集中する東京や車の売れ行き好調なトヨタ自動車を抱える名古屋は、好調な企業の活力を取り込んで多様な都市戦略に取り組むことができます。しかしながら、福岡にはトヨタ自動車のような大企業はないわけであり、物流、人流の増加を図るなど福岡市の特性を生かして本市産業の活性化を図り、本市の都市としての魅力を高めていくことが必要であります。

そこでお尋ねしますが、今回の政策推進プランの中にまちづくりの3つの目標像が掲げられ、その1つは「シティブローモーションで創る九州・アジア新時代の交流拠点都市・福岡」とされており、私としても注目しているところでありますが、どのような理念に基づいてこのような目標像を掲げられたのかお伺いします。

次に、東部地域の交通体系の充実についてであります。

東区においては、アイランドシティを初めとして香椎、筥崎両地区における区画整理事業などの本市を代表する主要プロジェクトが進行しており、現在、市内最大規模である人口もふえ続けている状況にあります。それに伴い交通需要も当然増加していくわけですが、その対応は極めて重要であり、まちづくりにおくれることなく道路整備を進めていかなければなりません。本市では、かつて幹線道路、鉄道など、交通施設等の都市基盤が整備されないまま急速に都市化が進行した西南部地域の交通事情は大変ひどい状況にありました。しかし、昭和58年から西南部交通対策として重点的に対策を進めた結果、現在大きな交通環境の改善が見られております。都市高速道路5号線や福岡外環状道路、都市計画道路藤崎四箇線、鳥飼梅林線などの主要幹線の形成に加えて、地下鉄七隈線の開通により西南部交通対策は大きな成果があったと考えますが、逆の見方をすると西南部地域の交通対策に重点的に取り組んでいる間に東部地域の道路整備は取り残されたような感じがあります。東部地域においては、都心部方面と直結する主要幹線である国道3号博多バイパスや国道495号、アイランドシティ周辺の都市計画道路など骨格をなす幹線道路においても未完成である路線が多く、西南部交通対策がほぼ終了しようとする現在、次は東部地域の交通対策を重点的に取り組むべきではないかと考えております。

しかし一方で、本市の財政状況を見ますと、かつてのように短期集中的に整備を進めることが可能な状況下にはないことは十分承知しております。約10年前となる平成9年度の市全体の一般会計予算は約7,120億円でありましたが、平成20年度においては約6,640億円となっており、約7%の減少となっております。これに対して土木局の一般会計予算は、平成9年度は約1,030億円あったものが平成20年度においては約360億円と、およそ10年前の3分の1まで大きく縮小しております。このような予算状況で、幹線道路はもちろんのこと、市民生活に身近な生活道路の整備や交通安全対策など必要な道路整備、十分な道路整備ができるのか心配でなりません。ニュースを見ると、通学児童の列に車が突っ込み、悲惨な事故が発生したという報道が後を絶ちません。もし、歩道整備など交通安全対策が十分であったならば、このような悲惨な事故は防げたのではないかと思いますし、このような事故が本市でも起こる可能性は十分にあります。このほか踏切事故解消のための連続立体交差事業、道路のバリアフリー化など私たちの身の回りの道路整備はまだまだ必要であります。しかし、このことが市民に認知されず、安易に道路特定財源における暫定税率廃止意見に結びついているのではないかと危惧しています。今は無駄な道路をつくっているという状況にはないのです。これまで、土木局では厳しい財政状況のもと効果的な整備を進めるため、道路整備計画を策定し、計画的な道路整備を進めてきておられます。先ほど申しましたように、西南部地域については大きな整備効果があったものの、東部地域においてはまだ幹線道路さえ不十分な状況にあります。

そこでまず、本市における道路整備の考え方についてお尋ねします。また、あわせて東部地域におけるこれまでの道路整備の取り組みについてお尋ねします。

次に、環境問題、食の安全、食育の観点から見た農林水産業の振興についてであります。

私は、これまで議会において何度か農林水産業の振興について質問させていただきましたが、きょうは、ことしが京都議定書の第1次約束期間が始まる年であり、環境サミットと言われる洞爺湖サミットが行われることで国民や市民の関心が高まっている環境問題の観点から、そして最近の中国産冷凍鶏ヨーザによる健康被害などの問題から関心を集めている食の安全、食育の観点から農林水産業の振興について質問します。

まず、環境問題の観点からですが、地球温暖化問題は先進国、開発途上国を問わず、国境を越えて国際社会で取り組むべき重要な問題であります。我が国も京都議定書において、ことしから2012年の5年間に温室効果ガスを1990年比で

6%削減することを義務づけられていますが、京都議定書目標達成計画においては、技術革新などによる直接的な温室効果ガスの排出量の削減や排出量取引に加え、6%のうち3.9%は森林による二酸化炭素の吸収量で確保することになっております。本市にも農林水産業地域を中心に市域面積の32.5%を占める森林があり、温暖化防止に重要な役割を果たしているだけでなく、森林から流れ出る水は良質なミネラルを含んでおり、この水が河川を経て博多湾に流れ込み、魚介類や海藻などの栄養となっております。

そこで質問ですが、農林水産業は森林、農地、海などの自然をはぐくみながら営まれてきたものであり、温暖化防止や山から海までつながる自然や水の循環を守るという役割を担っており、環境保全への貢献も高いと考えます。そこで、環境局の御所見をお伺いします。また、環境局では、ことし1月に博多湾環境保全計画を策定されておりますが、この計画の趣旨、その中で漁業をどのように位置づけておられるのか、今後どう進めていこうと考えられておられるのかをお伺いします。

次に、食の安全、食育の観点からですが、我が国の食料自給率は、カロリーベースで39%となっており、先進国の中では最低レベルであります。ふだん私たちが食べている食料のほとんどが中国などからの輸入品であり、そんな中で中国産冷凍ギョーザによる健康被害の問題が起き、食の安全性や食料自給率に対する関心が高まっています。さらに、ライフスタイルの多様化に伴う外食の増加や、伝統食文化の消失による栄養バランスの偏りや不規則な食事が生活習慣病の増加につながっている現状があり、国において食育基本法に基づき食育推進基本計画が策定され、本市においても昨年3月に福岡市食育推進計画が策定されたところであります。私は、今こそ食の観点から農林水産業の重要性、必要性を見直すべきであると考えます。

そこで質問ですが、国は食料自給率の現状を今後どのようにしていくつもりなのかをお伺いします。また、国、本市それぞれの食育推進計画における農林水産業の位置づけはどういうものなのか、お伺いします。

次に、子どもの健全育成のための教育体制の充実についてであります。昨今、いじめ、不登校、暴力行為、学級の荒れなどが社会的に大きく取り上げられていますが、いじめは児童生徒の心身の成長に大きな影響を及ぼし、かけがえのない命さえも失いかねない極めて重大な問題であります。また、不登校の増加とともに暴力行為等、問題行為も低年齢化しており、小学校においても児童や保護者の間に不安が広がっています。学校での懸命なさまざまな取り組みにもかかわらず、対教師あるいは児童生徒間での暴力行為が起り、一部の児童による授業妨害などの学級の荒れも見られると聞いております。

そこで、小中学校における過去3年間の不登校、いじめ、暴力行為、学級の荒れの実態と原因、その解決のための学校の取り組みについてお伺いします。

以上で1問目を終わり、2問目からは自席にて質問をさせていただきます。

4番（川上晋平） それでは、2問目に入ります。

まず、福岡空港のあり方についてであります。

アジアとの結びつきを強めていこうという理念はすばらしいと思いますが、アジアとの交流を進めるためには、港や空港などの交流基盤の整備が不可欠だと思います。港湾については、着実に整備が進んでいるという印象を受けておりますが、空港については滑走路やエプロンなど既存施設の更新や改良を行って来てはおりますが、現在の空港の整備はもう限界に近づいているのではないかと感じています。例えば、航空物流は今後最も成長が期待される分野と考えており、佐賀空港や新北九州空港などでは旺盛な貨物需要に対応するために、深夜の時間帯に貨物専用機が就航するケースがふえてきておりますが、福岡空港については空港が都心部にあるためアクセス利便性はよいのですが、航空機騒音の問題による運用時間に制限があるため、こういった貨物需要に対応できない状況があります。一方、24時間運用の那覇空港においては、全日空による貨物基地構想が進められており、中型貨物専用機を活用してアジア各都市をカバーする戦略をとられるとのことでもあります。24時間運用が可能で充実した機能を持った空港であれば、こういった思い切った都市戦略もとれることを示唆しており、私はまことにうらやましく思っております。九州には半導体や自動車関連産業など航空貨物に関連する産業が集積しておりますが、一方でキヤノンの大分工場からの航空貨物出荷量のうち福岡空港で取り扱っているのはわずか10%であり、多くは関西空港などに流れているということで、九州の拠点空港として福岡空港があるにもかかわらず使われていないということは何のような理由があるかはわかりませんが、非常に残念に思います。

そこで、本市とアジアとの位置関係や九州における産業の集積状況からすると、福岡空港は航空貨物の分野で大きく成長する可能性があると考えられておりますが、福岡空港における今後の航空物流の可能性についてどのように考えておられるのかお尋ねいたします。

次に、東部地域の交通体系の充実についてであります。

現在、事業に取り組んでいる国道3号バイパス、国道495号や和白新宮線の整備が図られることによって、和白や雁の巣付近における交通の分散化が図られ、一定の渋滞緩和は期待できると思います。しかしながら、雁の巣レクリエーションセンター前交差点は、主要渋滞ポイントに指定されており、通勤や帰宅時等に混雑が見られるとともに、さらには休日や夏場のレジャーシーズン時期は、交差点を先頭に、都心部方面に向けてアイランドシティ内を越えて香椎浜三丁目まで至るような、三、四キロにも達するおびただしい渋滞の列が発生している状況であります。このような都心部と志賀島、海の中道方面との間における激しい交通渋滞状況などを見ますと、依然として東部地域の道路状況が不十分であると云々ざるを得ません。また、アイランドシティにおいてはまちづくりが進み、既に約1,600人の方々が入居されており、昨年開校した照葉小学校に引き続き照葉中学校も開校する予定と聞いております。さらに、みなとづくりエリアにおいては、ことしの秋に新たな大水深コンテナターミナルが供用予定であり、埠頭背後地の物流施設用地の分譲が進むなど港湾機能が強化されております。加えて、昨年、新青果市場の立地も決定されたところであります。このようなまちづくり、港づくりの進展に伴い、今後さらに交通量がふえていくものと考えられますが、アイランドシティの整備目的の1つに掲げられている東部地域の交通体系の整備をしっかり推進していくためにも、より一層の交通対策、道路整備に取り組んでいく必要があると考えます。

そこで、現在整備を進めている国道495号などとあわせて、今後どのように取り組みを進めていくのかお尋ねします。

次に、環境問題、食の安全、食育の観点から見た農林水産業の振興についてであります。

関係局からも答弁いただいたように、農林水産業は産業としてのみでなく環境や食育の推進などの公益的な分野でも役立っております。今後、それぞれの所管部署においても農林水産業の価値を踏まえ、本市の財産である森林や農地などの緑や博多湾の環境を保全するため積極的に取り組みを進めていただきますよう要望いたします。特に博多湾については、近年、河川からの流入量が減り、それが河川や博多湾の生き物に影響を及ぼしているのではないかと云われております。今後、博多湾環境保全計画とあわせ、総務企画局や水道局と一体となって、山から海までつながる水循環の視点からも検討していただくことを強く要望いたします。

私は、現在の低い食料自給率の現状を踏まえ、本市としても地域の農漁業を守り、振興していくべきであると考えます。しかし、本市の農林水産業を取り巻く環境は危機的状態にあります。生産物の価格低下による経営難や、原油の高騰、従事者の高齢化による担い手不足などが進んでおり、その影響で耕作放棄地の増加や漁業水揚げの減少が続いております。博多湾では、主に冬の時期にワカメやノリ養殖の生育に必要な窒素、リンなどの栄養塩が不足する状況に陥

り、網を張る時期がおくれ、水揚げが減少したと聞いております。このままでは祖先が営々と守り続けた本市の農地や森林や豊かな海が荒廃してしまうことは明らかです。このような中、公益的な機能を持つ農地や森林、海を次世代に引き継いでいくため、産業として自立し得る農林水産業をどのように守り育てていくのか、所見をお伺いします。

また、福岡県において県下の荒廃した森林の再生を図るため、本年4月より森林環境税を導入すると聞いております。それにより森林の持つ環境保全や水源涵養などの多様な機能の保全が推進されることを期待しておりますが、私は森林再生のためだけの目的税ではなく、都心に住む人が安心しておいしいものを食べ、よい環境の中で暮らすために、農漁業や農山漁村地域の振興のための目的税も考えてよいのではないかと思います。御所見をお伺いします。

次に、子どもの健全育成のための教育体制の充実についてであります。

先ほど、小中学校の現状についてお伺いしました。私もPTAの役員としてあるいは保護者としていろいろな学校の情報を耳にしますが、小学校における暴力行為や学級の荒れ等の実態は教育委員会の把握している数よりもかなり多いと思われる。ある学校では、1学期から複数の児童が暴力を振るったり、物を壊したり、物をとったり、学校を飛び出したり、授業を妨害したりといった行為が頻発しています。いじめもありました。先生方は教材づくりやテストの採点など通常の業務もある中で、児童に対しての指導をしたり、家庭訪問をしたり、ときには保護者に対して指導をしたりといった対応に追われ、夜中の1時、2時まで学校におられることも何度もありました。PTAにおいても、保護者会を開いて児童や学級の荒れの対策を話し合ったり、学校に児童の様子を交代で見に行ったりする中で、児童はよくなったり、また悪くなったりを繰り返しながら今に至っています。もちろん教育委員会にも早くから相談をしていますが、具体的な解決策もないまま来ているというのが現状です。

先ほどの答弁で、児童が問題行動を起こす原因は、学校、家庭、社会それぞれの要因が複雑に絡み合っていると答えになりましたが、私もそう思いますし、児童が問題行動をするときは精神が不安定になっているように感じます。私は、この問題を少しでもいいほうに向かわせるには、この原因の部分の解決していくほかにないと考えます。以前、中学校が荒れたときに中学校に配置された、授業など通常の業務を持たず、児童と向き合い生徒指導に専念できる生徒指導主事が必要な成果を上げたこと聞いております。私の知っている中学校でも大変荒れた時期があったんですが、この生徒指導主事の先生に来ていただいた、本当に、1人1人の生徒に話をしたり、家庭訪問をする中でかなり改善が見られて、そしてその先生は、成人式とか結婚式とかにまで呼ばれるような関係を今もつくっているというふう聞いております。私はそういうふうな、やっぱり人と接する中でしかこういうふうな心の問題というのは解決できないんじゃないかなというふうに思っております。現在、26の中学校に配置されていると聞きますが、今の学校現場の現状を踏まえ、小中学校すべてに配置すべきだと考えますが、御所見をお伺いします。

以上で2問目を終わります。

4番（川上晋平） それでは、3問目に入ります。

まず、福岡空港のあり方についてであります。

福岡空港における国際航空貨物の需要が今後さらに増大する可能性があること聞いて大変安心しました。福岡空港の将来対応問題については、現在、国や県と連携した総合的な調査が進められており、昨年行われたPIステップ3のレポートにおいては、福岡空港の混雑問題を解決するためには、現空港への滑走路増設か新空港建設以外の選択肢がないことが明らかにされています。これまで空港問題という空港整備に必要な事業費ばかりに注目が集まり、空港が本市の将来のまちづくりと与える影響などに関する議論が少なかったような気がいたします。福岡空港の将来問題は、福岡市の将来を考える上において最も重要な問題であり、このような観点からの市民への情報提供が必要です。また、これまで余り注目されることが少なかった、現空港が抱えている環境対策費や借地料の問題が今回の総合的な調査において取り上げられたことは評価しますが、まだまだ市民に対する情報提供は不十分であると思います。福岡空港の機能強化が福岡市の将来像の実現に必要不可欠であることや、現空港が存続することに伴うさまざまな問題点についての情報提供をしていただきたいと思っております。

一方で、福岡空港問題について、最終的な決断においては福岡市の将来を見据えた上で政治的な決断も大切であると考えております。そのような中、吉田市長の御出身である西日本新聞において、「未来への選択～どうする福岡空港」と題した特集記事が1月末から2月初めまで計5回ほど掲載されました。その記事によれば、福岡空港の増設案は、場合によっては1割程度しか処理能力が伸びない、福岡空港の借地料や環境対策費は今後40年間で6,000億円かかり、長期には新空港建設の場合と大差ない、貨物の取り扱いには既に限界に達して年間9万トンがほかの空港に流れている、中国人の海外旅行者が2020年には1億人になると書かれており、これらの記事は福岡空港の将来を考える上で極めて参考となる内容ばかりであります。

現空港に滑走路を増設する案は、滑走路を現滑走路の東側につくって西側につくっても空港の面積が広がることになるわけですが、御存じのとおり、福岡空港の周辺にはぎっしり市街地が形成されており、空港用地を広げるためには大規模な周辺住民の立ち退きや建造物の移転が必要になります。立ち退きや建造物の移転のための折衝はかなり長期化することが予想され、本当に実現可能なか疑問があります。また、東側につくる案では航空機の運航に支障がないという南東側の山を大幅に削りついたり、西側につくる案の1つは都市高速道路を一部つけかえたり、いずれも市民生活に与える影響が大きいと言わざるを得ません。このように、現在の空港に滑走路を増設する案には課題が多い上、アジアとの交流を強めていくという福岡市の将来像を踏まえた上で福岡空港の将来対応方策を考えた場合は、現在の空港に滑走路を増設する方法では将来的に予想されているアジアとの旅客や貨物の航空需要の増加には対応できません。そのまま福岡空港の混雑が続けば、空港の能力不足が本市活力の低下をもたらす可能性もあり、また、現空港が残れば騒音問題など市民生活への影響も解決されません。市長は、先ほどの西日本新聞の記事の中で、空港問題はこれからが本番、現実的な議論になるとコメントしたとされています。福岡空港の将来問題に関する議論はまさに正念場に差しかかっています。

2月21日の日本経済新聞によれば、福岡の経済界においても空港問題に関する議論が進んでおり、地元経済界としては新空港建設の方向でまとまっている可能性が高いと報じられています。また、建設に当たって民間が負担することになる300億から500億円は何としても集めるから、絶対に新空港をつくるんだという気構えが必要だという発言があったことを伝えております。地元経済界として50年先、100年先の福岡の将来を考えた上での発言であり、極めて重たい発言であります。このまま福岡空港の混雑問題が解決されなければ、アジアとの連携を深めていくという吉田市長の掲げる福岡市の将来像の実現は不可能であり、逆にこれまで発展を続けてきた福岡市の活力が空港問題の解決ができなかったがために失われる可能性も高いと思います。地元経済界においても新空港に向けて一歩踏み出す覚悟を決めたということであり、経済界がここまで危機感を持って真剣に空港問題に取り組んでいる中、福岡市がいままで方向性を示さないのはいかがなものかと思えます。国や県と連携した調査は、それはそれとしてしっかりと行ってもらうとして、それとは別に本市のまちづくりや将来像を見据えた上で、福岡市として新空港建設に向けた明確な方針を打ち出す時期に来ていると思えます。

そこでお尋ねしますが、この際、政策推進プランの中でまちづくりの目標像として掲げられておられます「シティブローモーションで創る九州・アジア新時代の交流拠点都市・福岡」の実現のために、24時間運用が可能で将来の航空需要にも対応することができる新空港建設に向けて決断すべきと思いますが、市長の御所見をお伺いします。

次に、東部地域の交通体系の充実についてであります。

まずは、既に都市計画決定がされている道路の整備を着実に進めていただくよう要望しておきます。青果市場の再編、再整備については、昨年、アイランドシティ以外の候補地も含めて議論された結果、アイランドシティに新青果市場が整備されることとなりました。関係者には移転への不安や反対の声もある中で、移転先選定に当たっては、市場業界を初め、多くの方の大変な御苦労があったわけですが、実際に新しい市場を利用される市場関係者はアイランドシティの交通基盤に対してはまだ不安を感じております。

また、市立病院の移転については検討中ではありますが、移転候補地の1つであるアイランドシティについて、やはり交通アクセスに対する不安の声が聞こえてまいります。やはりこれは先ほど質問しましたように、東部地域の道路整備が取り残されていると多くの方が感じておられるからではないでしょうか。とりわけ、アイランドシティは交通の便が悪いところであると認識されているのではないかと危惧しております。市長は、土地処分と企業誘致に関し、みずから率先して取り組まれると言われておりますが、アイランドシティを将来にわたり市民の財産にするためには、この不安を払拭する必要があるのではないのでしょうか。都市機能、港湾機能を支えるさまざまな社会基盤のうち、交通基盤は最も根幹的なものであり、広域的な交通需要や身近な生活交通など、その性格に応じ比較的幅員の狭い生活道路や4車線以上の幹線道路または自動車専用道路など適切に連携させて対応することが重要です。東部地域における交通体系の確立に向け、既計画道路の整備を急ぐとともに、とりわけこれまで構想段階であった自動車専用道路について、なるべく早期にアイランドシティに導入する必要があるのではないのでしょうか。

青果市場については、平成26年度の開場を目標とされておりますが、それまでに自動車専用道路の導入をぜひ実現させる。仮に、新青果市場の開場までに自動車専用道路の導入が間に合わなければ、市民生活に重大な支障が出るという認識を持って関係局が緊密に連携し、一日も早い導入に向けてしっかり取り組む必要があると考えますが、市長の決意をお伺いいたします。

次に、環境問題、食の安全、食育の観点から見た農林水産業の振興についてであります。

アメリカにおけるトウモロコシのバイオエタノール利用の増大やオーストラリアの干ばつ等により、世界の食料需要は迫っており、近い将来、我が国は食料危機に見舞われる危険性があります。このような中、食料を生産する農林水産業の必要性がますます高まっていることは確実でありますし、先ほどの環境保全、食育といったメリット以外にも防災や景観形成などさまざまな役割を有し、最も身近なところで私たちの暮らしの基盤を支えてくれています。このような農林水産業を守っていくためには、産業としての振興とあわせてこれらの公益性をもっと広く市民にPRし、市民の理解を深めていくため、市としても関連局が連携し、一体的に取り組んでいくべきであると考えますが、市長の御所見をお伺いします。

次に、子どもの健全育成のための教育体制の充実についてであります。

吉田市長は、3つのまちづくりの目標の第1の柱に「笑顔があふれ、明るく元気に子どもが育つ街・福岡」を掲げてあります。素晴らしい目標で、私もぜひ実現したいと思っております。私は、この質問を昨年の6月議会でもさせていただきました。そのときの市長の答弁は、予算が厳しいから難しいということでした。市長、市長はその後、学校の現場に行かれましたでしょうか。教育委員会に聞かれれば、先ほど私が話した学校の現状も把握してあります。私は、市長が「聞きたかけん」で地域に出向き、じかに市民の声を聞くこともすばらしいことだと思っています。市長、ぜひ学校の現場に行っていたきたいと思っております。そして、実際現場で対応している先生の声、子育てに悩む保護者の声、そして時々問題行動を起こしてしまう子どもたちの心を感じ取っていただきたいと思います。福岡市が厳しい財政状況であることは十分理解していますが、子どもたちの未来のため、小学校が課題を抱えた子どもの生徒指導に十分取り組めるよう、市費を投じてでも教育体制を充実すべきと考えますが、市長の御所見をお伺いし、私の質問を終わります。