

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、住民自治支援及び公民館の位置づけの強化について、東部地域の交通体系の充実について、漁業者に対する原油補助について、新空港について、以上4項目について質問する予定でしたが、時間の都合もあり、東部地域の交通体系の充実についてを集約し1問のみでお尋ねし、漁業者に対する原油補助について、新空港について質問いたします。

まず、東部地域の交通体系の充実について質問します。

アイランドシティ付近の交通状況については、これまで指摘しておりますが、雁の巣レクリエーションセンター前交差点で、特に夏のレジャー時期には、この夏にも以前と変わらず渋滞が発生しており、地域住民は大変困っています。

そのような中、今回、新病院を初めとするアイランドシティ事業の動きの中で具体的な整備時期が示されました。市長は、さきの記者会見において、雁の巣レクリエーションセンター前交差点は平成23年度末の完成を目指し、海の中道大橋の4車線化については、新病院の供用開始に合わせた完成を目指すことを表明されております。これはアイランドシティ事業のみならず、これまで渋滞によって困っていた地域住民にとっても大変喜ばしいことです。しかし、整備時期は明示されたものの、これらの道路整備に必要な予算が確保されなければ、目標時期までの完成は実現できません。

雁の巣レクリエーションセンター前交差点の改良や、海の中道大橋の4車線化、香椎アイランド線の整備には約150億円の事業費がかかると聞いております。市の財政は非常に厳しい状況であると理解しており、これに伴って道路関係予算は年々減少し、現在は10年前の約3分の1の360億円にまで落ち込んでおります。現在、その限られた予算の中で、市内の慢性的な渋滞の解消や交通安全の確保など、幹線道路から生活道路まで、さまざまな交通課題に対応する道路整備に取り組まれています。150億円もの新たな道路整備費を、現在の道路下水道局の予算内で取り組むのは困難ではないかと考えております。また、国で検討が進められている道路整備に関する税源の行方も、今後どのように変わっていくかはっきりしないこともあり、アイランドシティ関連道路の整備が、市の公表とおり新市民病院供用開始等に合わせた短期間に実施することが本当にできるのか、非常に危惧するものであります。

よって、アイランドシティ関連道路の整備を全市的に取り組む事業ととらえ、重点的に予算の配分を行ってでも計画的に整備を進めていく必要があると考えておりますが、市長の決意をお伺いします。

また、アイランドシティへの自動車専用道路について、早期実現に向けた市長の決意もあわせてお伺いいたします。

次に、漁業者に対する原油補助についてであります。

漁業、漁村の果たす役割は非常に重要であり、市民への新鮮な魚介類の供給のほか、博多湾の環境保全や都市住民との交流の場の提供など多くの機能を有しており、福岡市にも漁業を支える823名の業者がおります。しかし、世界的な原油価格の高騰により、今、漁業経営は大きな危機に直面しております。ニューヨーク原油の先物価格は、本年7月11日に147ドルの市場最高値を記録しました。現在は下落傾向にあり、パニック的な事態ではなくなったものの、まだ安心できる状況ではありません。燃油高騰は全産業にかかわっており、漁業だけの問題ではありませんが、特に漁業は他産業よりも燃料費の占める支出割合が非常に高い産業であります。

農林水産省の調査では、漁船を使用した家族型漁業の場合、平成17年の燃料費の支出割合は約25%でありました。現在はそれを上回る大きな負担が漁業者にのしかかっていると推定されます。燃油だけでなく、漁網や箱など漁業用資材も2割は値上がりしていると聞きます。また、漁業者は燃油高騰以外にも漁場環境の悪化や漁獲量の減少、魚価の低迷など厳しい状況にあります。特に漁業では、漁獲した魚はせりにかかると価格が決まるため、燃料費など経費の増加分を価格に転嫁することができず、より一層苦しい状況に追い込まれております。本市沿岸漁業の漁家1戸当たりの平成19年度の漁業収入は、平均すると480万円ほどで、漁業支出を差し引いた漁家所得はその4割、約200万円程度と推定されます。しかし、勤労者世帯の平成18年度の勤め先収入の平均約517万円に比べ、漁業は支出経費が6割もかかり、常に天候等に左右され、安定した収入を上げる保証もないのです。それでも、漁業者は命を落とすかもしれないという危険にさらされながらも、波が高い日でも漁に出て、私たちの命の糧となる新鮮な魚介類を提供してくれている大切な産業であります。

私は、漁業は福岡市にとって欠かせないものであり、また、国策として守るべき産業だと思っております。だから、現場の実情を国や市、また消費者にもっと知ってほしいと願っております。今、本市の漁業の現場は、燃油高騰に伴い大きな影響が出ています。漁業者の話では、燃油や資材などの経費の支払いは、水揚げ金額の中から漁業協同組合に一定割合を天引きしてもらい、精算後の残金を半年分まとめて戻してもらっていましたが、ある漁業地区では、燃油価格が一段と高騰したため、ことしになって初めて、経費天引き後の精算金が受けられず、逆に1人当たり10万円から20万円の追加支払いが必要になった漁業者が7、8人も出たということです。このままでは、本市でも廃業者がふえ、若者も漁業につかず、漁村から漁業がなくなってしまおうのではないかと懸念しています。

そこで質問ですが、世界的な原油価格の高騰に伴って、現在、漁業用燃油価格はどの程度上昇しているのか、また、漁業経営の中で燃油費の占める支出割合がどの程度ふえているのか、お尋ねします。

次に、新空港についてであります。

ことしの3月議会で、私と妹尾議員が福岡空港のあり方について質問したのに続き、今議会においても津田議員や社民・市政クラブの木村議員が空港問題について質問をいたしております。質問を行う際、我々の会派は24時間運用が可能で、将来的な航空需要にも対応できる新空港を建設すべきとして市長の所見を伺っておりますし、また、社民・市政クラブの木村議員も、会派として利便性、財政面を考慮して、滑走路増設改良案が最適であるとの立場を明らかにして市長の考えをお伺いしております。ところが、市長の答弁は、いずれも現在実施している総合的な調査の推移を見守るとして明確な態度を明らかにしておりません。福岡空港は本市の将来にとって重要な交流基盤であるのに、市長の答弁はいかにも他人事だと思えます。福岡空港のあり方に対する市民間の議論は、PIを実施しているにもかかわらず盛り上がり欠けています。こども病院の移転問題やアイランドシティ整備事業は、福岡市としての方針を明確に進めておりますので、多くの市民からいろんな意見をいただいております。このように、福岡空港についても福岡市の方針を明らかにして進めれば、市民間の議論は高まるのではないかと思います。

そこで、質問ですが、そもそも福岡空港の総合的な調査とは、どのようなものなのでしょうか。

また、パブリック・インボルブメントとはどんな手法なのでしょうか、お尋ねします。

以上で1問目を終わり、2問目以降は自席にて質問させていただきます。

4番(川上晋平) アイランドシティの交通体系について、今、御決意をいただきましたので、しっかり取り組んでいただきますようよろしくお願いいたします。

次に、2問目に入ります。

まず、漁業者に対する原油補助についてです。

漁業用燃油価格は現在116円程度で、燃油費の占める支出割合が約37%に達しているとのことですが、このような状況が続けば、漁業者にとってはまさに死活問題であります。昨年12月、国から水産業燃油高騰緊急対策が出されました

が、ことしになって原油価格が一段と高騰したことから、現場の漁業者は一斉休業を行い、国に対して直接的な補てんを含む、燃料高騰への追加緊急対策を求めて立ち上がりました。これを受け、7月28日、政府・与党から燃油高騰水産緊急対策が発表され、その対策の1つとして、省エネを推進するための実証事業に取り組む場合に、燃油費の高騰分の9割を国が負担するとの新たな施策も盛り込まれました。これらの対策は、漁業は国策で行っていくべきとの私の考えに一致するもので、非常にありがたいことです。しかし、燃油価格の上昇分の9割を国が負担としている今回の実証事業は、平成19年の1年間の水揚げ金額に比べて水揚げが増加してしまうと、その増加分補助金が減少する仕組みとなっています。そのため、昨年以上の水揚げを上げようと頑張っても、頑張った分は補助金が減少することになるので、それでは頑張ろうという意欲がなくなってしまいます。漁業は、先ほども言ったように、もともと所得が低い、その上、天候の影響を受けやすく不漁の年もあり、毎年の水揚げが一定していないことから、漁業者にとって納得しがたい部分であると聞いております。また、これらの申請は省エネのための実証事業の計画づくりや漁業者の現状把握など、手続が煩雑で非常に大変だとも聞いております。私は、本市の漁業者にとって有効な施策は大いに活用すべきであるし、漁業者にとってより活用しやすい内容となるようにしていく必要があると考えます。

そこで質問ですが、まず、昨年12月に出された国の緊急対策は本市でも活用されているのか、本市の漁業者にどのような生かされているのか、その実態をお伺いします。また、本年7月に出された国の緊急対策は本市の漁業者にも生かされるものなのか、お伺いいたします。

次に、新空港についてです。

パブリック・インボルブメントという手法については、ある程度理解はいたしましたが、一方では、新聞などのマスコミ情報から、福岡空港の将来対応方針について一部の情報が入ってきております。先日、地元の新聞社が、PIステップ4の報告概要が明らかになったとして、滑走路増設案、新空港案のそれぞれの代表案について、2032年時点での事業効率性の試算結果を報道しております。今後、アジアにおける大交流時代の到来を踏まえ、アジアの活力を呼び込み、本市が持続的に発展していくための重要な交通基盤である福岡空港の将来のあり方に関する重要な情報を、我々は新聞報道で初めて知られることとなり、大変憤りを感じております。

きのうの社民・市政クラブの木村議員の質問に対しては、福岡空港の将来の方向性については、PI終了後に国、県、市の間で協議を行って決定していくとの答弁がなされましたが、方向性を決めるのは今年度中、つまり、来年の3月には方向性を決めると聞いております。PIステップ4の実施計画によりますと、PIはおおむね4カ月間実施するとされておりますので、PIが終了してから方向性決定までの時間が余りにも短く、市議会で議論をする時間がありません。PI終了後は市としての考え方を示されていくのだと思いますが、今年度末に方向性を決めるとすれば余りにも時間がないのではないかと思います。この点について、どう考えておられるのでしょうか、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） 漁業に対する原油補助についてです。

国の緊急対策は、本市でも既に活用されており、また、直接的な補てんを行う省燃油実証事業が本市漁業者にとって有効なものであり、現在、福岡市漁業協同組合が申請の手続等を進めていることもわかりました。今後、市としても申請の手続等が円滑に進むよう、福岡市漁業協同組合の取り組みに対する積極的な支援をお願いします。

私は、先ほども発言したように、漁業は国策で守るべきものと考えていますが、国の対策がよりよいものとなるよう、現場の漁業者の声を国に伝えていくことは福岡市の役割だと思っています。福岡市は魚が新鮮でおいしいまちとして全国的に知られており、年間1,800万人にも上る入り込み観光客にとっての重要な観光資源になっています。それを支え、おいしい新鮮な魚介類を提供し続けているのは本市の漁業者であります。また、博多湾や玄界灘を主漁場としている本市の漁業者は、海底ごみや漂流ごみの回収など、自然環境の保全にも大きく貢献しているほか、市民への海洋レクリエーションの場の提供など、さまざまな役割を果たしています。しかしながら、漁業用燃油価格が高騰している現在の状況のままでは漁業経営の負担が大き過ぎます。福岡市においても、燃油高騰に伴って独自の方策を講じるべきと考えますが、既に実施している施策があれば、その内容をお尋ねします。

また、本市の漁業者が今回の危機を乗り越え、将来にわたって漁業を続けていけるよう、新たな方策についても検討すべきと考えますが、市長のお考えをお尋ねします。

次に、新空港です。

私は、福岡市として福岡空港はどうあるべきかの議論を、議会や市民、経済界を交えて行うべきだと思っておりますが、お答えにありましたように、PIが終了してから議論を行うのでは、方向性決定までのスケジュールが余りにも短いため、議会での議論を行う時間がありません。このままでは、福岡市議会が議論を行わないまま、福岡空港の将来が決まってしまうということにもなりかねません。福岡市では十分な議論もせず、また、市としての考えを国に訴えていくこともしないで、福岡空港の方向性が決まってしまうことがあれば、市の将来に大きな禍根を残すこととなると思います。そうならないためには、福岡市として福岡空港がどうあるべきかしっかり示し、議論をし、国に働きかけていく必要があると思いますが、市長はどのように考えておられるのでしょうか。市長の御所見をお尋ねして、私の質問を終わります。