

2019年6月定例会 本会議質疑と当局答弁

2019年6月10日（月）

◎石田康高議員 代表質疑（90分）

- 1、市民に多大な影響をもたらす国政問題への対応について
 - ①消費税 10%増税による暮らしと地域経済への影響について
 - ②辺野古の基地建設にみる国民主権、地方自治の否定について
 - ③自衛官募集への対応について
- 2、人口減と雇用対策について
 - ①若者の流出と、雇用環境の改善について
 - ②地域再生のため、何をなすべきか
- 3、子育て支援に関して
 - ①子ども医療費の改善について
 - ②国民健康保険料に於ける、子どもの均等割の減免
 - ③子ども達を交通事故から守る、交差点の事故防止対策
- 4、中小企業対策について
 - ①住宅リフォーム制度の復活・充実について
 - ②商店街の再生策について
- 5、折尾地区総合整備事業による駅周辺の活性化策について
- 6、下関北九州道路について
 - ①物流機能の代替道路を、下関北九州道路が果たせるのかどうか
 - ②第二次報告書にある、自然災害でも通行できる道路について
 - ③採算性について



石田康高議員への答弁 ※第二質問以降、議員の質問内容は基本的に要約しています。

- 北橋市長の答弁（消費税増税）（辺野古基地建設をめぐる国民主権・地方自治否定問題）（最低賃金の引上げ）（交差点の事故防止対策）（折尾地区総合整備事業）
- 市民文化スポーツ局長の答弁（自衛官募集への名簿抽出提供）
- 企画調整局長の答弁（地域再生戦略）
- 子ども家庭局長の答弁（子ども医療費の改善）
- 保健福祉局長の答弁（国民健康保険料における子どもの均等割りの減免）
- 建築都市局長の答弁（住宅リフォーム助成制度の復活・充実）（下関北九州道路）
- 産業経済局長の答弁（商店街の再生策）
- 石田議員の質問（下関北九州道路）
- 建築都市局長の答弁
- 石田議員の質問（子ども医療費の改善）
- 子ども家庭局長の答弁

以上

2019年6月定例会 本会議質疑と当局答弁

2019年6月10日（月）

◎石田康高議員 代表質疑（90分）

私は、日本共産党市議団を代表して、市長に質問します。

最初に、市民に多大な影響をもたらす国政問題への対応について、尋ねます。

第1に、消費税10%増税による暮らしと地域経済への影響について尋ねます。

2014年の消費税8%増税により、家計消費は世帯当たり年25万円、実質賃金は年平均10万円も落ち込みました。

過去3回の消費税増税時、政府の景気判断は「好景気」「回復期」の時期に実施されましたが、5月13日内閣府発表の景気動向指数は、基調判断を「悪化」と下方修正、1月～3月のGDPも家計消費、設備投資、輸出が後退し、米中貿易交渉の陰悪化で世界経済の減速は必至となる中、消費税増税は中止すべきです。

昨年12月議会、荒川議員の質問に対して市長は、前回の8%増税による景気悪化を教訓に様々な対策が講じられるので、中止は求めないと答弁しました。

私は2012年予算議会で、1997年の橋本内閣の消費税5%増税等9兆円負担増が、本市と市民に何をもたらしたか、3点を指摘しました。

1点目は、景気悪化により市民税が、1997年度から2001年度の4年間で98億円も減少し、個人市民税は70億円、法人市民税は27億円も減少したこと。

2点目は、景気対策の財政支出で、国・地方の借金がわずか4年間で200兆円も膨らむ財政破綻を招いたこと。

3点目に、増税の影響等で5年後の2002年には、事業所数は12.3%減、従業者数は7.1%減、販売額は21.9%減と、大幅に落ち込んだこと。

又、2014年の予算議会でも、4月の消費税8%増税による家計負担の増大、労働者の実質賃金の減少、実質成長率のマイナス影響などを指摘しました。市長は、それでも万全の対策を政府が取るから大丈夫と言うのでしょうか。

更に、今回は、インボイス制度による零細企業への影響も甚大となります。

全国約800万事業所の内、約500万の免税業者は登録番号が発行されず、取引先、親企業、業務委託元から取引を断られ、課税事業者になるよう求められます。

従来の課税業者は、インボイス制度の下で、消費税の仕入れ控除ができるよう、取引相手が課税業者であるかどうか確認し、対策をとるよう迫られます。

そのため、市内企業の内、家内業者、従業者4人以下の23,325事業者は、課税業者になるか、廃業するか、二者選択を迫られます。

10%増税により、更なる経済沈下、複数税率による混乱、インボイス制度がもたらす零細業者への破滅的な影響について、市長の認識と見解を尋ねます。①

第2に、辺野古の基地建設にみる国民主権、地方自治の否定について尋ねます。

沖縄県辺野古の米軍新基地建設を巡り、昨年の沖縄県知事選、今年の県民投票と衆院沖縄3区補欠選で、沖縄県民は圧倒的な民意で新基地建設反対のトドメの審判を下しました。

ところが安倍政権は県民の意思を無視し、基地建設の土砂投入を続けています。

今年5月22日、全国知事会は、国民主権に基づく地方自治、地方税財源の充実・強化など、10

項目の提言を各政党に要請しました。

その中で、国民主権の原理のもと、地方自治の権能は、住民から直接授権されたものであるとの観点から、憲法第92条の「地方自治の本旨」について、より具体的に規定するように検討を求めています。

日本国憲法の三大要素は、国民主権、平和主義、基本的人権の尊重であり、憲法が規定する地方自治は、国と地方は同等であります。

沖縄県民の意思を無視し、憲法を足蹴にする政治は、全ての住民の意思、地方自治体の意思を無視する政治につながり、未来も法による支配ありません。

地方自治体の長として、地方自治無視の政治に対する見解を求めます。②

第3に、自衛官募集への対応について、尋ねます。

自衛隊からの個人情報提供要請について、2003年の我党の国会質問に対し、当時の総務省自治行政局長が、住民基本台帳法には「自衛隊への提供の規定はない」と明言し、自治体に協力義務がないことを政府も認めています。

自衛隊法第97条・同法施行令は、自治体が自衛官募集の広報などを行うことを定めていますが、名簿提供に関して「防衛大臣は都道府県知事又は市町村長に対し、必要な報告又は資料の提出を求めることができる」としているだけで、自治体に名簿提出の要請に応じる義務はありません。

3月議会で市民文化スポーツ局長は、「住民基本台帳法第11条第1項では、国の機関は法令で定める事務の遂行のために市長に対し、住民基本台帳のうち氏名、生年月日、性別、住所の閲覧を請求することができる旨の規定となっており、住民基本台帳の閲覧、転記により対応しているが、今回の国での議論を受け、改めて他都市と情報交換を行うと共に、課題の整理などを行い、国での議論や他都市の動向なども注視しながら、検討していく」と答弁しました。

その後、住民情報・閲覧から18歳の男性を抽出できる新システム導入を表明し、5月に自衛隊に活用させました。

住基法は「閲覧」こそ認めていますが「提供」までは認めていないのに、住民台帳から18歳を抽出し、名簿閲覧を容易にするシステムを導入した意図は何か、提供と同様ではないのか。答弁を求めます。③

さて、市長は本市の現状について、「元気発信!北九州」プランに基づき、「人にやさしく元気な街づくり」に向けた取り組みにより、本市の「暮らしやすさ」や「住みよさ」が評価され、本市を訪れる外国人や地元就職を選ぶ学生が増加するなど、好循環の兆しが見え始めている。

令和元年度予算は、次代を見据えた街づくりに改めて取り組む第一歩となる年であり、若い世代がこの街で夢を叶え、子育て世代から高齢者まで、あらゆる市民が安心して暮らせる「住みよいまち」を実感できるよう、これまで進めてきた街づくりの歩みを更に加速し、力強く進めていくとしています。

そして、取り組むべき4つのテーマとして、「産業振興と雇用創出による地域経済の活性化」「文化、芸術やスポーツを活かした都市の魅力づくり」「日本トップクラスの安全・安心な街づくりの実現」「子どもからお年寄りまで誰もが安心して暮らせる街の実現『元気発信!北九州』プランの総仕上げ」を掲げ、キャッチフレーズを、「人や投資の流れを呼び込む街の魅力を更に高める、日本一住みよいまち実現予算」と銘打ち、一般会計5,743億9,100万円、特別会計4,125億7,450万円、企業会計1,922億4,092万円、総額1兆1,792億642万円を提案しました。

市長が述べた本市の現状認識、進もうとする方向が、市民の期待に応えるものとなっているのか検

証し、尋ねます。

最初に、人口減と雇用対策について尋ねます。

私は昨年の予算議会で、本市の日本人転出超過が、2014年から2017年の4年連続で全市町村の最多となり、自然動態の減少も2007年から2017年で3.7倍まで増加したことを指摘し、社会動態のプラスを目指し、自然動態の減少を改善するには、その要因を把握し、抜本的対策が必要であると提起しました。

市長は、「本市は依然として転出超過の状況が続いていますが、近年は改善が見られ、一定の成果が上がりつつある」「今後もグローバル社会の劇的な変化に弾力的に対応し、成長産業の育成や住みよさの認知度向上など、オール北九州でこれまで以上にスピード感を持って取り組んでいきたい」と答弁しました。

しかし、2018年、マイナス700人まで減少した社会動態は、2019年1月～4月でマイナス1,494人に倍増し、自然動態は2007年の1,058人減が、18年の4,104人減へと3.9倍まで増加しました。

又、2007年から2018年の間、政令市で6市が人口減となっていますが、本市は42,118人・4.3%と最大の人口減都市であり、今年5月1日現在の推計人口は94万1239人で、人口減に歯止めがかからない状況が続いています。

一方、当局は、新成長戦略による2013年度から2017年度の雇用創出実績が22,088人と報告していますが、これは単純に新規雇用数を合計しただけであり、本市の雇用が増加しているわけではありません。

国勢調査による市内雇用数は、2005年の357,031人が2015年は342,050人へと、10年間で14,981人・4.2%減少し、製造品出荷額等、小売業販売額、勤労者の実収入、課税対象所得などが減少していることも指摘してきました。

市長は、本市のみの傾向ではなく、全国的な生産年齢人口の減少、労働集約型産業から資本集約型産業への移行、グローバル化が進むことによる製造品の現地生産の進展、ネット通販などEC市場の拡大による小売業販売額の減少など、全国共通の傾向だと答弁しました。そこで、尋ねます。

1点目は、若者の流出と、雇用環境の改善についてです。

社会動態が改善されない様々な要因の一つに、最低賃金があります。

福岡県の最低賃金は時給814円、東京都の985円との差は171円、全国平均の874円より60円低くなっています。時給814円ではフルタイムで働いても月収15万円以下で、若者が都市部へ流出する要因の一つとなっており、この改善が必要です。中小企業への支援策を行い、全国一律で当面1,000円、そして1,500円を実現することこそ、地方創生の確かな道です。

更に、現場労働者の賃金を引き上げる、公契約条例の制定が求められています。

公契約条例を制定した自治体は、賃金条項がある自治体が23、賃金条項のない理念自治体が29、計52自治体です。本市は2012年8月に研究会を設置し、関係者から意見聴取してきました。昨年9月議会、市長は、「労働団体からは肯定的な意見が示されたが、企業からは書類作成、下請けの賃金管理による事務の増加、賃金決定への市の介入、社内での賃金格差などを危惧する意見が多かった」「川崎市への調査でも、肯定的な意見もあるが、事務量の増加など課題もあるとし、今後とも効果や影響など情報収集に努める」と答弁しました。

研究会設置から7年間も経過した中、この答弁に説得力はありません。

一方、公共事業に於ける設計労務単価は7年連続引き上げられ、2012年度比、全国単純平均で48%上昇し、福岡県は全職種単純平均で55%の上昇となりましたが、問題は、建設現場で賃金が上昇していないことです。

設計労務単価が、下請けまで適正実施させる担保が、公契約条例です。

その実現は、建設現場の実態、職人不足、後継者問題、公共工事の品質の確保、循環型地域経済の確立など、解決への有効な条例であることは間違いありません。

地方創生のモデル都市を表明している市長が、若者の流出、雇用環境の改善のため、最賃引き上げ、公契約条例の制定に進むべきです。答弁を求めます。④

2点目は、地域再生のため、何をなすべきかです。

3月22日の第9回まち・ひと・しごと創生推進協議会では、「北九州市に仕事を作り、安心して働けるようにする」「北九州市に新しい人の流れを作る」「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」「時代に合った魅力的な都市を作る」と4つの角度で議論されました。

又、新年度予算に於ける産業政策は、「人を呼び込む・人を活かす」「稼ぐ力を高める」「働く場を元気にする」「にぎわいを生む」の4項目を掲げ、若者の市内就職、シニア人材の掘り起こしなどを進めるとし、若者の流出が続いている中、文字通り、若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる事が必要です。

若い世代の希望を叶えるには、働く場があり、生活、結婚のできる収入が得られ、保育や教育など子育て支援が充実し、高齢者福祉サービスが受けられる環境があるかどうかですが、本市は、その全てが不十分と言わざるを得ません。

我党が提案してきた、ブラック企業対策や公契約条例の制定、小規模企業振興基本法や中小企業振興条例に基づく抜本対策や、中学3年生まで子ども医療費無料制度の拡充、高齢者福祉の改善等、市民の願いに応える計画に転換すべきです。そして、人口と雇用の減少、地域経済の再生対策の基本を、雇用吸収力が一番高く、市民生活に欠かせない医療・介護・福祉分野、市内企業の99%を占める中小企業対策の抜本的強化を行うべきです。答弁を求めます。⑤

次に、子育て支援に関して、3点、尋ねます。

1点目は、子ども医療費の改善についてです。

「若い世代の結婚・出産・子育ての希望をかなえる」、これはまち・ひと・しごと創生推進協議会のテーマの一つです。

子育て世代の25歳～39歳の転出超過が、2019年1月～4月で885人となっている中、子ども医療費無料制度の充実、待ったなしの課題です。

全国1,741自治体に於ける子ども医療費無料化は、中学卒業までの入院助成は、1,646・94.5%、通院助成は1,500・86.2%、高校卒業までの入院助成は515・29.6%、通院助成は478・27.5%となっています。今や、高校卒業までを目指す自治体が増える中、遅れている本市の助成制度を、中学卒業まで無料に拡大する事は、子育て世代を支援する当然の施策です。

改めて、子ども医療費支給制度の対象を拡充し、入院、通院ともに中学校卒業まで一部負担なしの完全無料とすることを強く求め、市長の見解を尋ねます。⑥

2点目は、国民健康保険料に於ける、子どもの均等割の減免についてです。

収入は増えてないのに、子どもが生まれたら一人27,510円の均等割保険料が加算されるのは、子育て支援に逆行している、これは加入者の深刻な声です。

本市国民健康保険制度に於ける0歳～15歳の被保険者数は、16,593人です。

2018年度、医療費分、支援分の均等割は27,510円ですが、単純計算で4億5647万円が子ども分として賦課されています。

一方、本市では、1998年度（H20）、保険料の賦課方式を住民税方式から所得比例方式に変更した際、人的控除が無くなることによる多人数世帯の保険料負担を軽減するために、所得300万

円以下、18 歳未満の子 2 人目から 33 万円に所得割料率を乗じた額を所得割から減免する多子減免制度を創設しました。

2017 年度の適用実績は、3576 世帯、1 億 3954 万円ですが、子ども一人の世帯は対象になっていません。

又、低所得のため、7 割、5 割、2 割の法定軽減世帯が 67.5% もいます。子育て支援は本市の重要課題であり、その障害となる制度は改善すべきです。そこで、現在の減免制度を生かしつつ、0 歳から 15 歳までの全ての子どもの均等割を軽減するために、新たな制度を創設すべきです。答弁を求めます。⑦

3 点目は、子ども達を交通事故から守る、交差点の事故防止対策についてです。

5 月 8 日、滋賀県大津市の県道交差点で軽自動車が突っ込み、園児 2 人が死亡した悲惨な事故は、多くの国民に胸が締め付けられるような衝撃を与えました。この事故を繰り返してはならないと、本市は 5 月 16 日、子ども家庭局、建設局、教育委員会が連名で、園・所・校外学習等に使用する経路の確認についての依頼文書を、関係者に送付すると共に、建設局は各区役所まちづくり整備課に、4 車線交差点の調査を依頼しました。

道路構造令によると、歩道等巻き込み部には車止め等の設置、スペースが許せば低い植栽等を行い、歩行者の信号無視横断や、大型車両の左折時の巻き込みを防止し、道路景観を向上させるような配慮を求めています。具体的な措置が規定してありません。

悲惨な事故を繰り返さないために、通学路、保育所・園路等の周辺交差点で、本市独自の事故防止対策の具体化を求めます。⑧

次に、中小企業対策について、2 点、尋ねます。

1 点目は、住宅リフォーム制度の復活・充実についてです。

2018 年度、空き家の増加を抑制するために、耐震性を有する既存住宅を購入、又は賃借し、自ら居住するために実施するエコ、子育て、高齢化対応のリフォーム工事に特化した「住まいの安全安心・流通促進事業」は、4,000 万円の予算に対し、実績は、29 件、588 万円でした。2019 年度予算では、引き続いて 3,000 万円の予算を計上し、相続財産のリフォームを加えて、130 件の利用を予定しています。

一方、中小企業対策の一環として 2011 年 6 月議会での議会議決により 5 年間実施した住宅リフォーム制度は、2016 年度、補助件数 2,192 件、補助額 1 億 8,566 万円で、42 億 2,645 万円の総工事費、波及効果 22.8 倍の効果をもたらしました。ところが、行政の政策目的に合う制度に変えるとして、空き家対策に特化した制度にしましたが、結果は、紹介した通りです。

大きな成果を上げた制度を廃止し、惨憺たる結果になった制度を続けることは、最小の経費で最大の効果を上げるべき行政の在り方が問われています。

大きな効果を上げてきた住宅リフォーム制度を復活させ、リフォーム全体に使える制度に改善すべきです。答弁を求めます。⑨

2 点目は、商店街の再生策についてです。

群馬県高崎市のまちなか商店リニューアル助成事業に学び、本市の商店街対策として実施するように求めてきました。(人口 374,597 人)

高崎市の助成事業導入の背景と市民、議会での議論を 3 点、紹介します。

第 1 に、空き店舗が増える中、2012 年 7 月～9 月に 300 店舗を抽出し、聞き取りのアンケート調査を実施した結果、店舗改装等への支援制度の要望が強く、補助制度の導入を決断した。

第 2 に、2013 年度、店舗改装、備品購入の双方を支援する助成制度を 1 億円の予算でスタート、

反響の大きさから、二度にわたる補正予算を計上し、最終的に4億4千万円となった。

第3に、業者からは歓迎と感謝の声が多数寄せられ、その影響もあり、個人資産の援助・支援になると、他市で言われている異論は議会からは出ず、むしろ、綺麗な商店、魅力ある店舗を作ろうとの意見が多くを占めた。

2013年度～2017年度の実績は2,402件、17億2,352万円、年平均480件3億4,470万円で、「地域内の内需振興が図られ、地域業者を元気にし、経営を発展させ、街を活性化させる」と大歓迎されています。

一方、本市の店舗の賃料か改装かを選択する補助制度はどうか。

2013年度～2017年度の実績は、75件2,832万円、年平均15件566万円です。

高崎市と本市では、件数で32倍、金額で61倍です。高崎市では、小売、飲食、サービス業6,200店の内、補助を受けた店舗が2,500店・約40%となり、2018年度からは2回目も申し込みが出来る制度とし歓迎されており、2018年度は4月1日に受付を開始し、1ヶ月で終了したそうです。

黒崎商店街など、シャッター通りが増え続ける本市商店街対策として、本気で商店振興に踏み出すために、先進例に学ぶべきです。答弁を求めます。⑩

次に、折尾地区総合整備事業による駅周辺の活性化策について尋ねます。

八幡西区議員協議会は、同事業について、昨年5月、10月、11月、3回の議論を行い、12月11日、次の内容で、市長に申し入れをしました。

折尾駅の新築を含むJR連続立体交差事業は、2017年度に事業計画の見直しが行われ、事業費が487億円へ137億円の増額となり、JR負担は1割以下の47億円、市負担は125億円の増額で440億円になったこと。

事業費の9割以上が公金で施行される本事業で、新たに生まれるJR高架下は駅舎などを除き1万6千㎡、その内、公共が使えるのは15%のみで、残りはJRとなることから、活用方法はJRまかせだけではなく、折尾地域の街づくりに役立つ施設配置が求められていること。

高架下利用アンケート調査の結果も踏まえ、第1に、オリオンプラザの解体により消失する八幡図書館折尾分館、会議室などや、若者も高齢者も利用できる多目的交流施設など、公共的な利便施設を設置すること。

第2に、駅周辺の利便性向上に必要な、スーパーマーケットなど買い物施設、喫茶など飲食施設を、高架下と周辺のJR用地を活用して配置するなど、早急な検討を行うこと。

第3に、以上の項目とアンケート要望項目を整理し、JRへ申し入れ・協議を早急に実施することを求めました。申し入れから半年、様々な検討と行動による結果の報告を求めます。⑪

最後に、下関北九州道路について尋ねます。

今年4月1日、国土交通副大臣の「忖度」発言で、本道路問題が一躍、全国区となりましたが、必要性、安全性、採算性が問われています。

今年3月8日、国、2県2市で構成する調査検討会の第二次調査報告書が発表され、4月17日の建設建築委員会に報告がされました。

そこで、3点に絞って尋ねます。

1点目は、物流機能の代替道路を、下関北九州道路が果たせるのかどうかです。

配布図面をご覧ください。

現在の関門橋は、本州と九州をつなぐ物流機能を果たしていますが、中国道、九州道など高速道路

網の中にあります。

一方、検討されている下北道路は、北九州都市高速西港 JCT と下関市彦島 IC 間、6,289m であり、下関側の接続道路は一般道路で、自動車専用道路の設置は検討内容に含まれていません。

中国道、九州道、東九州道、北九州都市高速でなければ、物流機能は果たせません。

山口県は、彦島 IC から下関西道路を建設し、中国道につなぐ道路、約 30 km を国に要請していますが、国では検討もされていません。

何故、下関北九州道路で物流機能の代替を果たせるのか、答弁を求めます。⑫

2点目は、第二次報告書にある、自然災害でも通行できる道路についてです。

昨年7月6日の豪雨災害時、九州自動車道門司 IC～八幡 IC 間、東九州自動車道北九州 JCT～苅田北九州空港 JCT 間、北九州都市高速の全線、国道3号の門司区・八幡東区をはじめ、県道 10 路線、市道 52 路線で交通規制がされました。規制解除まで、高速道路は2日～11 日、県道・市道に至っては複数月を要し、未だに通行できない道路も残っているなど、自然災害の猛威を実感しました。

これまでも指摘してきた、関門橋は風速 20m、都市高速は 25m で通行止め、大雪など、様々な自然環境で通行が制限されます。報告書の中には、異常気象時や災害時に通行規制が少ない道路、地震や津波等の災害時に通行できる道路の記載がありますが、そんな道路があり得るのか。当局は、被害が生じて早期復旧できる工夫をした道路を作りたいと答弁したが、それはどんな道路なのか、答弁を求めます。⑬

3点目は、採算性についてです。

ネクスコ資料による関門断面一日交通量は、2014 年度 66,993 台が、2017 年度 64,699 台に減少しており、今後、更に交通量は減少すると見込まれています。

ところが報告書では、2030 年は 66,600 台に増加するとし、下関北九州道路は料金 280 円で、22,200 台が利用すると想定しています。

これで採算がとれるのか。料金収入は年間約 23 億円、これに維持管理費が加わりますが、有料道路事業とした場合、借金返済・30 年償還では、元金だけで年間 67 億円、利子含めると 80 億円以上となります。

当局は、関門橋、関門トンネルと一体的な管理や、PFI 手法など検討すると言いますが、一時期の民間資金の活用や、建設費の節減をしても、採算性はなく、どんな魔法を使うのか、答弁を求め、最初の質問を終わります。⑭

石田康高議員への答弁 ※第二質問以降、議員の質問内容は基本的に要約しています。

■北橋市長

(消費税増税)

消費税率の引き上げ、本年 10 月に予定されておりますが、社会保障と税の一体改革関連法におきまして、社会保障の安定財源の確保、そして財政健全化を同時に達成するためのものであります。国は今回の消費税率引き上げによって、5.2 兆円程度の負担増となりますが、幼児教育の無償化などの措置によって、経済への影響は 2 兆円程度に抑えられるとして、さらに新たな対策として、2.3 兆円程度の措置を講じることで、経済への影響を十二分に乗り越えるものとしております。また日銀によりますと、下押し効果は、前回の増税時と比べると、不確実性はあるものの、小幅なものにとどまると予想される、と分析しております。

国は低所得者対策として、飲食料品と週2回以上発行の新聞を対象に、軽減税率の制度を実施します。これに伴い、的確請求書等、保存方式、いわゆるインボイス制度が導入されることになっております。インボイス制度の導入にあたっては、事業者の準備にかかる負担を考慮し、軽減税率実施のから令和5年まで4年間の準備期間が設けられ、導入から6年間、免税事業者からの仕入れにかかる税額控除の経過措置も設けられます。国には事業者に丁寧に説明を行い、円滑に進めるようにしていただきたいのであります。また本市におきましても必要に応じ、関係機関、商工会議所などと協力して説明会を開催をしたいと考えています。

今年度の国の予算では、消費税率引き上げによる経済への影響の平準化に向けて、中小・小売業などに関する消費者へのポイント還元2798億円、低所得子育て世帯向けプレミアム付き商品券1723億円、住宅の購入者などへの支援2085億円、防災・減災関連の緊急対策1兆3475億円などを含めて、総額2兆280億円が計上されております。来年度予算におきましても、消費税対応で臨時特別の措置を講じて、影響を確実に平準化できる規模の予算を編成すると、このようにしております。

本市では国の予算に対応して住民税非課税世帯及び0才から3歳半までの子育て世帯に対し、本年10月以降に使用できるプレミアム付き商品券を発行・販売する事業費約17億円を計上しております。

今般の消費税率引き上げの目的であります、増大する社会保障費への対応、財政健全化はともに喫緊の課題であると認識して居ります。いずれにしても消費税率引き上げの可否については、国において十分に議論して判断されたものと考えています。

本市としましては、今後の国の動向を注視し、地域経済の状況に応じて適切に対応してまいりたいと考えております。

(辺野古基地建設をめぐる国民主権・地方自治否定問題)

次に辺野古の基地建設の問題であります。

平成18年5月に日米両政府が合意した米軍再編の行程表となる再編実施のための日米のロードマップにおきましては、米軍普天間飛行場代替施設を辺野古沿岸部に設置することとされ、昨年12月、政府は埋め立て区域内への土砂の搬入を開始し、現在も引き続き埋め立て工事が実施されております。この間、沖縄県知事選挙、県民投票、衆議院補欠選挙が行われましたが、安倍総理は県民投票後の会見におきまして、次のように述べておられます。

「沖縄の基地負担軽減は政府の大きな責任である。これからも基地負担の軽減に向けて全力で取り組んでいく」「また世界で最も危険な普天間の基地が固定化され、危険なまま置き去りにされることは、絶対に避けねばならない。これからも対話をすすめていきたい」、ま、このようなお話であります。

沖縄での県知事選挙や県民投票については、地方自治の本市の一つである、住民自治の内容として、憲法や法令等の規定ももとづいておこなわれ、それぞれの地域における一定の民意が示されたものと認識しています。

しかしこれまでも答弁してきた通り、米軍普天間飛行場の辺野古移設をはじめ、国の安全保障に関する最終的な判断は、国の責任において行われるものであります。政府におきましては、丁寧にわかりやすく説明し、理解が得られるように努めながら、沖縄の基地負担の問題に取り組んでいただきたいのであります。

憲法において保障された地方自治の本旨の大切さは言うまでもありません。

本市としましては、今後とも市民の安全安心といった地方自治体の長としてもっとも重要な責務を

果たすことを第一に考え市政運営に努めてまいります。

（最低賃金の引上げ）

次に予算案に関連いたしまして、最賃の引き上げ、公契約条例の制定についてご質問がありました。

民間の賃金等の労働条件は、労働関係法令の遵守の元、労使間で、自主的に決定される事項であります。しかし本市としまして、民間労働者の適正な労働条件の確保は重要なことと認識しております。

本市では公契約における賃金下限額などを定める公契約条例につきましては、平成24年度、市の内部に研究会を設置し、平成25年3月にかけて、労働関係団体や地元企業などの有識者から意見を聴取してまいりました。この中で労働関係団体からは肯定的な意見が出されたものの、企業を経営する立場からは、条例が経営に与える影響を危惧するものが多かったところであり、このため、他の都市の動向を注視しながら、情報収集に努めることとしたところであり、また労働関係団体との意見交換も引き続き行っております。

政令指定都市では、川崎市、相模原市、京都市が公契約条例を制定しておりますが、京都市は、賃金下限額の定めのない理念系であります。札幌市では条例案が否決されております。またその他の政令市は、今年2月の調査では、国や他の都市の動向の確認を行っている状況であり、条例制定には至っておりません。

昨年度、先行自治体である川崎市、相模原市などに条例制定後の状況について、問い合わせをいたしておりますが、事業者、自治体とも、事務負担の増加などの課題があるということでありました。一方賃金等の労働環境を改善するため、国では最低賃金や公共工事設計労務単価の大幅な引き上げに取り組んでおります。本市におきましても遅滞なく、国と同様な改善を行っているところで、直近では平成31年3月、前年度比5.2%増となる設計労務単価の改定を行いました。

また国の平成30年度下請取引等実態調査結果によると、建設業者の82.7%が賃金水準を引き上げた、あるいは引き上げる予定がある、このように回答しております。この数字は平成25年度調査時の50.2%と比べますと、32.5ポイント増加していることから、技能労働者の賃金水準も上昇していると理解しております。

今後の取り組みであります。

本市としましては、公契約従事者の労働環境の確保につきましては、最低制限価格制度によるダンピングの防止、設計労務単価の引き上げ、労働関係法令順守の要請など、現行契約制度を着実に実施する中で取り組んでいきたいと考えております。

公契約条例につきましては、今後とも社会情勢や国及び、他の都市の動向を注視しながら、その効果や影響など、情報収集に努めてまいります。

（交差点の事故防止対策）

次に、通学路、保育所、沿道等の周辺交差点における事故防止対策についてご質問がございました。

5月8日、滋賀県大津市におきまして、散歩の途中で信号待ちをしていた保育園児、職員の列に車が突っ込み、園児2名が亡くなり、14名が重軽傷を負うという痛ましい事故が発生しました。亡くなられたご冥福をお祈り申し上げ、ご遺族に心からお悔やみを申し上げます。また負傷された方々の一日も早いご回復をお祈り申し上げます。

この事故を受けまして、翌5月9日、保育所、小中学校などに対し、散歩や街の探検、社会科見学といった校外学習などを実施する際は、細心の注意を払い、十分に安全確保を行うよう、注意の喚起を行いました。本市では通学路について、登下校時における児童生徒の安全確保をはかるため、学校、地域、警察、行政が共同して北九州市通学路交通安全プログラムにもとづいて、毎年点検を行っております。この結果を踏まえ、ガードレールの設置、路側帯、交差点のカラー舗装化などの安全対策を実施してきました。

一方、今回の事故は、通学路ではない交差点において、右折車と直進車が衝突し、はずみで車両が交差点の縁石の横をすり抜け、歩道の園児たちをはねるというものでありました。そのためまずは、緊急的に主要道路の交差点における防護柵や車止めなどの設置状況の調査を行い、保育所や幼稚園、小中学校、特別支援学校、全621施設を対象に、通学路以外で散歩や校外学習に利用する交差点の調査を早急に行うよう、関係局に指示いたしました。

その結果、主要道路の交差点195カ所のうち、防護柵、車止め等が四隅すべてに設置している交差点が65カ所、四隅のいずれかの設置が109カ所、四隅全てに設置していないものが21カ所でありました。

また5月末時点で、保育所や小中学校などの289の施設から約710カ所の交差点について、大型車の交通量が多い、また車がスピードを出して走っていることから危険を感じる、といった回答を得ております。

今後、これらの調査結果をもとに、警察や関係者とともに対応策を検討し、緊急性の高い箇所から防護柵を設置するなど、未来を担う子供たちの安全確保のため、必要な対策を速やかに講じてまいります。

(折尾地区総合整備事業)

次に、八幡西区議員協議会からのJ R折尾駅高架下の活用などの申し入れについて、ご質問がございました。

折尾地区総合整備事業は、折尾駅を中心とした既成市街地を、学園都市や北九州学術研究都市の玄関口にふさわしい地域の拠点として再整備するため、連続立体交差事業や街路事業、土地区画整理事業を立体的に行うものであります。

このうち連続立体交差事業では本年3月、筑豊本線を高架に切り替えたことで、駅前の国道踏切が撤去され、現在令和2年度末の鹿児島本線の本切り替え、及び新駅舎開業に向け、工事を進めております。

新たに生み出される高架下の約1万6千平方メートルの空間のうち、駅西側は、鹿児島本線の本切り替え後の令和3年から施設の整備が可能となります。

駅東側の高架下につきましては、新駅舎開業後、北口仮駅舎の解体を経て、駅前広場や側道の整備に着工するため、令和4年から段階的に施設の整備が可能となる見通しであります。

折尾出来周辺の高架工事などの進捗などによって、街の姿が大きく変わっていくにつれ、地元では街づくりに向けた期待が高まり、高架下を含めた駅周辺の賑わいづくりや地域全体の活性化への要望などが寄せられております。このため、平成30年6月から9月にかけて、高架下の活用アンケート調査を実施し、住民や駅利用者など1632人からの回答を得ております。

その後平成30年12月には、八幡西区議員協議会からJ R折尾駅の高架下活用についての申し入れをいただいたところです。

J R九州に対してはこれまでも町の賑わいに資する土地活用について、機会あるごとに協力を要請してきましたが、改めて協議会からの申し入れを伝えるとともに、本年2月のJ R九州社長と私

が出席した意見交換会でも、高架下の利用について議論をいたしました。

J R九州からは、高架完成時期、駅前広場や周辺道路整備時期などをにらみながら、駅の賑わいづくりに資する開発に向けた勉強を深めていく、との回答を得ております。

市としては、高架下及び駅周辺の土地は、新たに生み出される貴重な空間であることから、図書館などの公共施設の配置も含め、街の賑わいに資する活用について検討しており、今年の秋ごろには、具体的な案を取りまとめることにしております。

本案にもとづいて、地域の声と合わせ、J R九州に申し入れ、折尾地区の街づくりに貢献できるよう、しっかりと取り組んでまいりたいと思います。

■市民文化スポーツ局長

(自衛官募集への名簿抽出提供)

私からは、国政問題への対応の質問のうち、自衛隊から個人情報提供要請について、名簿閲覧を容易にするシステムを導入したいとは何か、等についてのご質問にお答えします。

自衛隊は、国際平和のための活動や国内外の災害派遣など、わが国の平和と安全を確保するための重要な任務を担っております。

本市におきましても昨年7月の大雨災害の際には、300名以上の自衛隊員の災害派遣により、人命救助を行っていただくなど大変なご尽力をいただいているところであります。

お尋ねの自衛官募集事務につきましては、地方自治で定める法定受託事務となっており、今年度も防衛大臣から市に対し、対象者情報の提出等の依頼がありました。

本市ではこれまで住民基本台帳法第一条第一項にもとづきまして、住民基本台帳の閲覧により対応しておりまして、自衛隊に閲覧を認めております。

政令市の状況ですけれども、他の政令市の対応の状況については、紙媒体などで名簿を提供しているのが3市、それから宛名シールでの提供が1市、対象者を抽出して閲覧を認めているのが9市、対象者を抽出せずに閲覧を認めているのが6市となっております。

こうした政令市の状況も踏まえ、本市では本年度から対象外の個人情報の閲覧防止の観点から、住民基本台帳システムを改修し、対象者を抽出して閲覧するようにしたものであります。いずれにしても自衛隊は地域の安全安心を確保していくために、欠くことのできない存在でありますので、対象者の情報提供等について、引き続き、国の動向や他都市の動向等を注視してまいりたいと考えております。

■企画調整局長

(地域再生戦略)

2019年度予算案に関連して、総合戦略の雇用、医療、介護、福祉や中小企業対策の強化に資するべきというご質問にお答えをいたします。

本市はまち・ひと・しごと創生総合戦略を平成27年10月に策定し、女性と若者の定着などにより社会動態をプラスにしていき、地方創生の成功モデルを目指すため、若者の市内就職促進や仕事の創出をはじめ、結婚出産などのライフステージに応じた支援や仕事と育児、介護との両立促進などの施策に取り組んでおります。

この結果、雑誌社のランキングにおきまして、本市が住みたい都市、地方都市で一位となったほか、次世代育成環境ランキングにおきましては、8年連続の一位となるなど、全国的にも高い評価を得ているところでございます。

また本市の定住移住の取り組みが、全国放送のテレビ番組等で紹介され、住みやすさの認知度が

向上するなど、成果が上がりつつあります。さらに北九州空港の利用者数や外国人観光客数が過去最多となるなど、街の賑わいが増しており、外国人を含めた人口の社会動態につきましても、平成27年度の戦略策定以降、平成30年度の転出超過の状況は約72%改善をしております。

一方基本目標のうち、市内大学生地元就職者数や首都圏からの本社機能等の移転、こうしたことにつきましても、目標値の達成に向けて努力はしておりますが、全国的な東京一極集中の流れにより、厳しいものとなっております。達成に向けて引き続き努力をしてまいりたいと考えております。

中小企業支援につきましても、女性や若者の定着に向けて地元企業の理解促進や人材確保のためのインターンシップ、合同会社説明会を実施するほか、生産性向上のロボット等の新しい技術の導入支援などを行っているところでございます。

今後とも地方創生の成功モデル都市を目指すため、産官学、金労言に議会・住民の代表を加え、オール北九州の総力を結集し、戦略的に地方創生に取り組んでまいりたいと考えております。

■子ども家庭局長

(子ども医療費の改善)

2019年度予算案に関して、子ども医療費制度についてのご質問にご答弁させていただきます。

安心して子供を産み育てることのできる環境づくりのために、子ども医療費支給制度が果たしている役割は大変重要だと考えております。そこで平成28年10月、県の助成制度の見直しも踏まえて、小学校に就学する前までとしていた、通院医療費の助成対象を、小学校6年生まで拡充するとともに、所得制限の廃止や現物給付の実施などの見直しを行い、子育て支援の充実を図ったところであります。

また自己負担のあり方についても、制度改正にあたって、慎重に検討を進めた結果、通院の自己負担については、3歳以上就学前は、1医療機関当たり、県の800円より低額の600円とし、さらに保護者のみなさんの負担感を少しでも軽減するために、平成31年3月までは経過措置を設け、500円としました。小学生は県と同額の月1200円を上限としたものであります。

一方で入院については、小中学生は新たに無料とし、出生から中学校卒業まで負担なしとしたところであります。このように制度設計にあたってできる限りの努力を行っており、自己負担を廃止することは考えておりません。

なお、出生から中学校3年生までをトータルで見ますと、制度改正前と比較して、推計で子ども一人当たり約71000円の負担が軽減されており、保護者にとって経済的効果は大きいと考えております。

一方、平成29年度の子ども医療費の助成額は、29億7400万円となっており、うち一般財源は20億3千万円で、制度改正前の平成27年度と比べますと、3億3千万円増加しているところでございます。

通院医療費の助成を、中学まで拡充することについては、さらに3学年分の経費が必要となるうえ、県の助成対象は小学校6年生までとなっており、全額一般財源で賄う必要があります。このため、現時点では当制度の拡充は難しいと考えておりますが、引き続き国に対する助成制度の創設や、県に対する助成拡充などの働きかけを積極的に行ってまいりたいと考えております。

■保健福祉局長

(国民健康保険料における子どもの均等割りの減免)

私からは、国民健康保険における子供均等割り減免の創設についてのご質問にご答弁いたします。

本市の国民健康保険においては、他都市に先駆けて、子育て支援の観点から、多子減免制度を平

成20年度から導入し、平成24年度から所得制限額を引き上げる拡充を行っております。この制度の対象となる世帯は、国保に加入する世帯が、8歳までの子ども2人以上を扶養し、世帯の前年度総所得金額が、300万円以下で所得割額が付加されている世帯であり、所得割額を減免することによって保険料の負担軽減を図るものであります。

このように多子世帯への負担軽減を図ることで、子育て世帯への支援の取り組みをすすめるとともに、本市の保険料収納率を高い水準で維持することに寄与するなど、多子減免制度は大きな役割を果たしております。

平成30年度から県と市町村がともに国保を運営する国保の県単位化がはじまり、福岡県では昨年8月に県と市町村で福岡県国保共同運営会議が設置され、保険料の県内均一化の方向性や、事務の標準化などの課題について、協議していくこととなっております。減免についても、本市に限らず各市町村において独自に実施されており、保険料の県内均一化に向けて、ある程度の独自性を認めるのか、統一した制度に集約するかについては、これからの検討課題となっております。

減免制度のあり方については、今後福岡県国保共同運営会議で議論していくことから、現状では議員ご提案の新たな制度の導入は考えておらず、当面は多子減免制度を維持していきたいと考えております。

■建築都市局長

(住宅リフォーム助成制度の復活・充実)

2019年度予算案に関して、二つのご質問に対してお答えします。

まず、住宅リフォーム制度の復活についてでございます。本市では、平成24年度から5年間、エコや子育て、高齢化への対応を目的に住宅の断熱化やバリアフリー化など、リフォーム工事に対して補助を行ってまいりました。この補助事業は、国が既存住宅の利活用と、耐震性能を有する住宅を対象に、類似の補助をはじめたため、平成28年度に終了しました。

しかし国のリフォーム補助が平成29年度に終了したため、本市は平成30年度に現行のリフォーム補助を創設いたしました。この補助制度は本市の抱える住宅課題の空家の増加抑制や住まいの安全安心の確保に重点を置くため、補助対象を、耐震性能を有する既存住宅を新たに購入、または賃借する方に絞っております。

またエコや子育て、また高齢化対応の中でもヒートショックを防止するなど、健康面にも寄与する工事に限定しております。議員ご指摘のリフォーム補助の利用件数が伸び悩んでいる理由につきましては、空家の要因と補助対象者が合致していないことや、市民と事業者への周知が浸透していないこと、さらに回収方法の認識不足などが主な要因と考えております。

そこで今年度から空家の取得要員の半数以上の割合を占める相続で空家を取得した方、これを補助対象者に追加いたしました。また周知対策としましては、これまでの市政だよりなどに加え、固定資産税納付通知書に同封し、住宅使用者全員にお知らせいたしました。さらに国の最大60万円相当のポイント取得できる制度と併用できるチラシを市内施工業者へ案内するとともに、ショールームで市民に配布し、加えて改修の技術研修を今後実施するなど、周知を図ることで現行制度の利用促進につなげてまいりたいと考えております。

今後も既存住宅の耐震化や断熱化、バリアフリー化などにより、良質な住宅ストックの形成と活用の促進を図ってまいりたいと考えております。

(下関北九州道路)

続きまして、下関北九州道路に関して、3つのご質問にお答えいたします。

まず物流機能の代替えについてでございます。下関北九州道路は、北九州市と下関の都心部を結び、既存道路のネットワークの課題解消や関門トンネル、関門橋の老朽化への対応と代替え機能の確保、さらには循環型ネットワークの形成により、関門地域の一体的発展を支える重要な道路でございます。

そのため、この道路の実現に向け、山口県、福岡県、下関市、そして本市の2県2市をはじめ、経済界、地元関係者とともに長い間政府に対して要望してまいりました。その取り組みが実り、この2年間、国の道路調査費補助を受けまして、下関北九州道路調査検討会におきまして調査検討をすすめ、本年3月にその成果を取りまとめました。

その中で概略ルートにつきましては、地域の意見を踏まえ、下関と本市が最短で結ばれ、混雑緩和も期待できること、さらに災害時における代替え道路の観点から、小倉北区西港町付近から下関市彦島迫町付近を結ぶルートを推奨ルート案として整理しました。

本道路の果たす役割の一つである産業物流の生産性を向上させるためには、自動車専用道路に接続して信頼性の高い道路網を構築することが、効果的であると認識しております。そのため、検討区間内の道路ネットワークにつきましては、今後国などの関係機関により別途検討されるものと考えております。

いずれにしても下関北九州道路の下関側の接続は一般道路となっておりますが、その道路は現状でも彦島周辺に集積する産業物流の基幹道路となっているため、物流機能を果たせるものと考えております。

続きまして、早期復旧できる工夫した道路について、お答えいたします。

下関北九州道路につきましては、国の技術的支援をいただきながら、下関北九州道路調査検討会において、調査検討を進めてまいりました。

平成29年度は道路の構造形式について、橋梁案とトンネル案を車両の通行制限、異常気象の影響、観光資源としての機能、などを評価資料として比較検討し、その特徴を整理いたしました。さらに平成30年度は、平成29年度の調査結果を踏まえ、地域住民、企業等にアンケートを実施し、構造形式に対するニーズの把握を行いました。

異常気象時や災害時に通行規制が少ない道路や快適性、開放感のある道路、車両の重さ、積載物による通行制限が少ない道路、を重視すべきという回答が多かったです。

2年間にわたる検討の結果、橋梁案、トンネル案ともに、特徴に一長一短はあるものの、地震時の影響を考えますと断層変異による影響を受けにくく、危険物、積載車両の通行が可能となることや、地域ニーズなどを総合的に判断し、橋梁案が比較的優位として取りまとめたものでございます。

調査検討会では大規模な台風、津波、地震が発生した場合でも通行できる道路を想定しているものではなく、被害を受けたとしても短期間で機能回復をはかることができる道路が必要と考えております。今年度以降、高度、かつ広範な専門的知見と技術力を有する国が、その詳細な調査を実施することとなっておりますので、その中で検討が深まっていくものと考えております。

最後に採算性についてでございます。下関北九州道路の整備手法につきましては、有料道路事業に加え、一般道路事業との合併施行や、官民連携による民間のノウハウ、創意工夫を取り入れたPFI的手法による整備の仕組みを企業へのヒアリングも実施しながら検討してまいりました。

公募形式で民間企業へのヒアリングを実施したところ、23社からの応募があり、本事業への関心が高いことが確認されました。

ヒアリングの結果、民間事業者が具体的検討を行うには、施設計画や事業費などの提示が必要。PFI的手法の導入にあたりましては、民間事業者との単体的継続的な対話をすすめるとともに、民間と公共の適切なリスク分担が必要。関門橋、関門トンネルの周辺ネットワークとの一体的な運

営管理が効果的、とのことが明らかになりました。

今後は国におきまして、民間企業へのヒアリング結果を踏まえ、ルートや構造の検討と合わせ、実現可能な事業スキームの要件などを整理しながら、有料道路事業の採算性を確保しつつ、一般道路事業やPFI的手法といった、複数の事業手法の中から適切な組み合わせを探っていくことになると考えております。

その中で、公共、民間事業者、事業者の役割分担や負担について明らかになってくるものと考えております。今後、具体的なルートや構造形式、整備手法をまとめる中で、適宜議会にもご報告しながら検討を進めてまいりたいと思っております。

■産業経済局長

(商店街の再生策)

最後に私からは、高崎市のまちなか商店リニューアル助成事業についてお答えします。

商店街の魅力向上を図るには、商業者ニーズに沿った取り組みが必要と考えております。

日頃から職員が商店街に足を運び、昨年度は875回運んでおります。地元商業者や関係団体等と意見交換する中で、商店街での消費喚起や新規出店の促進などの要望を聞き、これらを踏まえて施策の充実を図っているところであります。

具体的には、商工会議所や商業者団体からの要望に応え、福岡県と連携して、商店街等によるプレミアム付き商品券の発行を支援し、確実な消費につなげております。また本年5月に初開催された八幡中央区商店街による子どもサタデー商店街を支援するなど、賑わいの創出を後押ししております。また大規模な改修よりもソフト面での工夫で、店舗の魅力向上を目指すイノベーション街づくりをすすめており、とりくみの中心となった小倉魚町では、エリア全体の賑わいにつながっております。さらに昨年2月には補助金だけではなく、空き店舗を使って何かをしたいという、具体の事業が固まっていない段階から、出店希望者に丁寧に寄り添う「シャッター拓くプロジェクト」を開始しています。

このとりくみを通じ、各地で特徴的なお店が誕生しており、一歩ずつではございますが、手ごたえを感じているところであります。

高崎市まちなか商店リニューアル事業については、高崎市に職員を派遣し実態調査やヒアリング等を実施してきましたが、費用対効果に関する検証は行っていないとのことでした。商業者に対する支援については、課題と向き合い、熱意をもって自ら行動する事業者にしっかりと寄り添うことが大切だと考えております。

今後とも商業者のニーズに応じた事業にしっかりと取り組み、一緒に汗をかいていくことで、商店街のエリアの更なる魅力向上に努めてまいりたいと考えております。

●石田議員の質問

(下関北九州道路)

時間がありませんので、下関北九州道路に絞って再質問させていただく。

局長の方から様々ご答弁がありましたが、まず最初にお尋ねしておきたいことがある。

アンケートが調査検討会で行われた。内容は、設置を望む、渋滞とか様々なことが回答されたが、そういう内容だった。回答者は住民が2108人、企業が238社となっている。回答された住民のうち、関門トンネル及び関門橋を利用している人は、どの程度回答者の中におられるのか、まずお示しください。

■建築都市局長

この中で関門橋、関門トンネルを使っている方、常日頃から使っている方については、ちょっといま私把握しておりませんが、全員ではなかったと記憶しております。

●石田議員の質問

把握してないということだが、ここに持ってきたが、これがアンケートの内容全部。ここに2346通のアンケートの内容がある。全部見させていただいた。

まず局長がわからないといったので、回答した住民のうち、関門橋とトンネルを利用したことがない、ほぼ利用したことがない、と言われる方が59%で、そのうち、下関と北九州に分類されているが、北九州市民の側は、74%が利用されていない。その方の回答。実態を知らない関門断面交通の実態、下関北九州道路の必要性など、皆さん方が主張される内容を書いた資料を見せて、通行止めがたくさんある、両都市中心部の移動時間が短縮できる、渋滞がこれで解消できる、そういうものをずらずら並べて、利用したこともない方々にアンケートを取って正確な意見が反映できるかどうか、極めて疑問だ。これをもって要望が強いと、言う風に結論付けるのは私は正確ではないと思うが、いかがか。

■建築都市局長

アンケートの結果でございますが、アンケートの対象につきましては、北九州市、下関市、ここに住まわれている住民の方、無作為に抽出しております。

八幡西区とか、そういったところの方々、なかなか使っていないかと思っておりますけども、そういった方も将来使う可能性があるということで、市内全域を対象としております。

その結果、利用されている方、利用されていない方のうち、利用されている方のうち、どういう風な要望があるかという風な分析もさせていただいております。そういった中でこの道路の必要性が高いという風な判断しておりまして、先の報道にもありましたが、報道機関が無作為にヒアリングをした結果、だいたい6割から7割程度必要だという意見もいただいたので、そういったことも総合的に勘案いたしまして我々は必要だと考えております。

●石田議員の質問

指摘だけしておきたい。アンケートの中で、自由記載欄がある。その中にトンネルの渋滞がひどいと、説明の中に書かれてある、だったらETCつけばいい、緩和できるじゃないか、なんでしないんだ、また現行の体系で十分だ、人口減が進む中で、新しい道路が必要なのか、別のルートをつくるのが前提の質問はおかしいじゃないか、メリット、デメリットを考えるべきだ、多数の反対意見も出されている。そこは指摘しておきたい。

次に下北道路の機能について、お尋ねする。

以前、大雪で関門橋が通行止めで関門トンネルが大渋滞となり、一日も早く下北道路の建設をと、関係常任委員会で提案されたことがある。

関門橋が通行止めになるような大雪の場合、橋梁が優位とされる下北道路は通行できるのか、ということが議論になった。改めてお聞きをしておく。

台風、大雪などで関門橋が通行止めになった場合、橋梁が優位とされる下北道路は通行できるのか。お答えいただきたい。

■建築都市局長

大雪で関門橋が通行止めになった時、それと同時にたぶん下関北九州道路が橋梁であった場合は、雪は、当然積雪になりますので、当然通行止めになると思います。我々はそういったときにも必ず通れるような道路を、ということではなくて、そういった事態が生じても早期復旧、早期開通ができる、そのような道路にしたいと考えております。

●石田議員の質問

その通りだろうと思います。そこで少し論議をすすめたいが、局長は4月の17日の建設建築委員会の議論の中で、異常気象時、台風や津波が来た時に、それでも通行できるような道路は想定していない、ただそうしたことがあっても、早期復旧ができるような工夫をして、この道路を造り上げたい、という風に答弁された。

昨年7月6日の豪雨災害時、九州道、東九州道、北九州都市高速、国道県道私道で交通規制がされたことは最初の質問で指摘した。これまでも指摘してきたように、台風とか、大雨とか大雪とか、自然環境で通行が当然制限される。当たり前のことです。

報告書の中には、異常気象時や災害時に通行規制が少ない道路、地震や津波等の災害時に通行できる道路という記載があっているが、そんな道路があり得るのかという議論をやって、局長はそんなことはありませんと、そこは想定していないと言われた。改めて本会議で確認しておきたい。

そこで、次に、関門橋トンネルの代替機能について聞く。

物流機能の代替道路、彦島インターから下関西道路を経て、中国自動車道、この接続なしに私は、代替は果たせないと思う。局長はさっき、彦島の工業埋め立て地のところで車が走ってるから代替道路果たせると言われたが、それはちょっと行き過ぎた答弁ではないか。

国がかつて六大海峡横断プロジェクトで検討した資料の一部、その中にも彦島、当時の有料道路から下関西道路を使って中国道につなぎこむ、という計画が書かれている。これは山口県が国に要望している新しい道路の要望図。これも同じことが書かれている。なぜ国も山口県も、そのような記述をしているか、それは代替機能を果たすためには、この道路が必要だと思っているからではないか。

これも4月17日の建設・建築委員会の中で、局長が下北道路から先、高規格道路のネットワークの構想は持っている、それをこれと併せてやるか、それとも暫定的に既存の道路とつなげ、段階的に整備していくのか、その辺は山口県下関、中国地区整備局の方で今から検討深めるものと考えていると答弁した。既存道路につなげて、今回の7月の豪雨災害の時に、物流道路の機能が果たせるのか、私は果たせないと思う、答弁を。

■建築都市局長

今下関北九州道路が接続を予定している下関側の道路は、過去は有料道路であった彦島有料道路でございます。その先、道路がどうなっているか、ということを申しますと、国道191号線ですが、バイパスが整備されておりまして、それから幡生駅の前を通って下関インターチェンジに接続しております。で、いわゆる自動車専用道路、これでないで物流機能を果たせない、ということはないと思います。例えば国道3号、福岡北九州間でございますが、これは立派に物流機能を果たしております。なので、望ましくは自動車専用道路で高規格な幹線道路につなぐこと、これ望ましいのは、議員おっしゃる通りだと思いますけども、それを段階的にどうしていくかということにつきましては、今年3月の末、国の予算発表がありました時に、中国地整の発表した資料に、下関都市圏及びその周辺部につきましては、高位的な幹線道路ネットワークの機能強化等にはかる調査を実施しますということになっておりますので、中国側の方で検討が進むものと考えております。

●石田議員の質問

ちょっとその答弁も説得力はない。

今度のアンケートの中でも、それからこれまでの議会議論の中で、とりわけ今、市長並びに当局が強調しているのは、昨年7月の豪雨災害時。関門橋も含めて中国道も通行止めになった。北九州市の都市高速、九州道、東九州道通行止めになった、だから下関北九州道路が必要なんだと、いう話をずっとみなさん、強調されている。

下関北九州道路ができて、代替機能が果たせるのか、下関側は、その先ない、普通の道路しかない。そういうことから言ってもみなさんの答弁に説得力はない。

最初に配布図面で示したように、この接続道路、彦島インターから中国道、新幹線の新下関駅のちょっと北側になる、そこにつなぎこむ予定だ。この間、約30キロある。勉強のために教えていただきたいが、この30キロを高規格道路として整備した場合、おおよそでよいが、建設費はどれくらいか。

■建築都市局長

これは国によってもまだ検討されていませんし、山口県の方もまだそこまでは検討していないので、いくらかかるかということについては、この場でお答えすることはできません。

●石田議員の質問

私、道路行政などについてずいぶん議会でかかわってきたので、一つだけ例を挙げて紹介したい。市長も時々触れられる、国道3号黒崎バイパス、これ建設するときに私も議員になって最初に建設省に要望していったのが、国道3号黒崎バイパスだった。どのくらい費用がかかるのか、大体7.2キロの計画。国に行って、自動車専用道路としてつくる場合どれくらいかかるんですかとお聞きしたら、約700億かかると言われた。一般道でつくる場合は、だから時間がかかる、お金の確保のために。有料道路とした場合は、すぐできる、という論議をしたことがある。だいたい都市内で高規格道路、高架事業をやった場合、1キロ百億と言われている。山口川で30キロの高規格道路をつくるとすれば、1キロ百億として約3千億円。下北道路よりもはるかに大きな金額がかかる。そんな事業費も想定して下北道路が代替機能を果たせるんだということで進めておられるのかこの計画を。無謀だと思うがいかがか。

■建築都市局長

いまわれわれが検討している下関北九州道路の検討区間というのは、先ほど答弁でも申しました通り、北九州市の日明から彦島までの間でございます。

で、中国地域、とりわけ山口県の道路ネットワークをどう整備するかということにつきましては、先ほども申しました通り、別途、山口県、もしくは中国地方整備局、こちらの方が今後検討することなので、そのあたりで物流の高機能化というものを、こういった形で実現させるかというのが、検討が深まってくるという風に考えています。

●石田議員の質問

今後検討、検討ということで逃げられるけども、昨年7月の豪雨災害時に、中国道の一部が通行止めになった、関門橋から東九州道、九州道、北九州都市高速につなぐ道路が通行止めになった。物流を補完する道路というのは、一般道だけでやれる道路もある。しかし山陽道があり、中国道が

あって、それにつなぎこんで大阪、関東からずっと流れてくる、九州から向こうに流れていく、この道路の場合に、道路が遮断されて、下北道路に回って、下北道路だけできて、その先は一般道と。30キロにわたって中国道まで走らないかんという風なことで、物流機能が果たせるのか、私は果たせないと思う。

そういう意味で、その計画も含めてこの事業全体をどう見るのかと、いうことで考えなければ下北道路だけ作ったらすべてが完了というわけにはいかんでしょうが。

今日はここまでにしておくが、論議をすればするほど、研究すればするほど、この道路の採算性、必要性、安全性の問題に大きな疑問を抱かざるを得ない。だから指摘している。

答弁はいらないので、考えてください。

(子ども医療費の改善)

それから時間がないので2点だけ指摘しておきたい。

さっき子ども家庭局長から子ども医療費について答弁があった。この間、わが党市議団が子ども医療費の少なくとも中学校卒業ぐらいまで通院もやったらどうかという質問に対する回答がほとんど同じ。市長も4期目の市政を携わることになったが、私先ほどの第一質問で、若い世代の結婚、出産、子育ての希望を叶える、まちひとしごと創生戦略の中で高らかに掲げられている。子育てを実感できる日本一の街、こういうことも言われている。今度の予算のキャッチフレーズは日本一住みよい街と、言うことを言われている。そこで全国の到達点も何回も明らかにしてきた。北九州がいかに遅れているか。全国のレベルに比べて86%が中学校卒業通院までやっている。もう14%の、遅れた自治体の一つになっている。私、聞きよって恥ずかしくないかと思う。お金がいることは承知している。それに向かって全力を挙げることが、市政をつかさどる方の責任ではないかと思うが、いかがですか。

■子ども家庭局長

本市におきましては、子育て支援施策、様々な市民ニーズに対応するためにいろいろな施策を実施しているところでございます。子ども医療費支給制度についても、大変重要な施策の一つという風に認識してございますが、持続可能で安定的な制度にするためには、やはり財源確保が重要な課題であると認識しております。

今後も国や県に対しまして、しっかり要望してまいりたいと考えております。

以上