

平成19年第5回定例会一般質問（2007.12.13）

○33 番（尾花康広）登壇 私は、市民の皆様の代弁者として、公明党福岡市議団を代表し、公共交通機関等のバリアフリー化の促進について、コミュニティーバス等の導入について、企業誘致の取り組みの拡充強化について、以上の3点について質問いたします。当局の積極的かつ前向きな答弁を求めるものであります。

まず、公共交通機関等のバリアフリー化の促進についてであります。

我が国における高齢化は、超高齢化と言われるように他の先進国に例を見ない急激な速さで進んでおり、国立社会保障・人口問題研究所が2006年12月に発表した推計によれば、2015年には26.9%、国民の4人に1人が65歳以上という本格的な高齢社会を迎えます。本市においても、高齢者人口は2015年には現在の約1.4倍に達し、今後10年間で高齢者が大幅に増加することが予想されております。こうした社会では、高齢者が主体的に生き生きと暮らせるように、その自立を支援する各種施策を進める必要があります。また、障がいのある人が障がいのない人と同じように社会のあらゆる活動に参画できる共生社会の実現、ノーマライゼーションも求められており、障がい者の自立を支援する施策を推進することも重要です。

さらに、ノーマイカーデーに象徴されるように、地球温暖化防止対策として、自家用自動車から環境負荷の低い公共交通機関への利用転換の促進を図ることが急務になっております。すなわち高齢者、障がい者、そして妊産婦、小さな子ども連れの母親等も含めての、いわゆる交通弱者対策及び地球温暖化防止対策として、公共交通機関等のバリアフリー化は大変に重要な施策であります。本市におきましても、福岡市交通バリアフリー基本方針に基づき、鉄道駅施設のバリアフリー化に取り組むことになっております。

そこでお尋ねいたしますが、本市では平成14年に策定した福岡市交通バリアフリー基本方針に基づき、1日の乗降客5,000人以上の駅を主要交通結節点と位置づけ、鉄道施設のバリアフリー化を進めておりますが、その進捗状況はどうなっていますか。

公共交通機関のバリアフリー化は、主要交通結節点の基準に満たない駅施設にあっても必要であると思います。乗降客5,000人未満の駅で今後バリアフリー化が必要な駅は何カ所ありますか。また、現時点までに把握している市民から受けた駅のバリアフリー化に関する要望箇所と要望件数はどれくらいあって、鉄道事業者へはどのような働きかけを行ってきましたか。

次に、コミュニティーバス等の導入についてであります。我が公明党は、2006年5月の道路運送法の改正を推進し、地域のニーズに応じてコミュニティーバスや乗り合いタクシーを導入する際、地域関係者の合意がある場合には運賃料金の規制を緩和し、ボランティア有償運送を可能とする制度の創設を実現いたしました。その背景として、国土交通省のコミュニティーバス等地域住民協働型輸送サービス検討小委員会、平成18年1月報告書に詳しく論じられておりますが、一部要約、注釈して引用すると、「人

口減少・高齢化社会の到来の結果、マイカー利用での移動が困難な人々が近い将来増加し、バスを初めとする公共交通機関によりそのモバイリティ（移動性）やアクセシビリティ（目的に近づく方法）を確保することが大変重要となる。また、京都議定書の発効により、地球規模での温暖化対策が緊急性の高い課題になっている中で、我が国の二酸化炭素排出量の2割強を占める運輸部門からの排出量のうち、自家用自動車からの排出量に占める割合は5割に達しており、この地球規模の環境問題への対応という観点からも、自家用自動車からバス等の公共交通機関への利用転換が求められている。しかし、乗り合いバス事業についてはモータリゼーション（自動車の大衆化）が1970年代以降に急速に進展した結果、輸送人員が減少傾向にある中で、合理化を迫られている事業所も多く、特に採算が確保できない路線から撤退しようとする動きが依然として生じており、生活交通の維持確保が重要な政策課題になっている」というものがあります。

そこでお尋ねいたしますが、本市のバス交通の現状はどうなっていますか。また、公共交通不便地域は何カ所ありますか。市民からコミュニティーバス等の要望が寄せられている地域はどこですか。本市及び近郊の市町村のコミュニティーバス等の導入状況はどうなっていますか。今後、公共交通空白地となる可能性のある地域はどこで、代替の公共交通機関はどうするのですか。

コミュニティーバスの質問をするきっかけとなったのは、足の不自由な高齢者の方からの市民相談で、高齢者乗車券をもらうため区役所までタクシーで行かなければならない。家からバス停までの道の勾配がきつく、距離もかなり遠い。足が悪いので、仕方なくタクシーを利用している。高齢者乗車券がタクシーで使えるようになったらどんなにありがたいかというものでした。

高齢者乗車券は、高齢者の社会参加の促進のために交付しているものであり、今後、公共交通機関の1つの形態としてコミュニティーバスや、狭隘道路での乗り合いタクシー等での利用が考えられると思いますが、コミュニティーバス等の導入が検討されている当面の間、その代替として公共交通不便地域等に住む高齢者のため、他の自治体の一部では既に実施されているように、タクシーでも利用できるようにすべきだと思いますが、いかがですか。

次に、企業誘致の取り組みの拡充強化についてであります。日経グローバルの企業誘致調査において「補助金積み増し続く、トップは大阪府 150 億円」、「補助金上限額 50 億円以上は 11 自治体に」、「8割が最近1年間で企業誘致政策を拡充・強化」、「企業立地促進法、8割以上が指定済みか指定目前」などのセンセーショナルとも思えるタイトルで、全国的に自治体の企業誘致合戦が一段と加熱していることが報じられています。

雇用創出や税収増に直結する企業誘致は、地域活性化の特効薬、あらゆる優遇策で誘致を勝ち取るべく、全国 47 都道府県と 17 政令指定都市の全体の8割に当たる 51 自治体が、最近1年間に企業誘致策を拡充強化したと言われていています。特に補助金、助成金を積み増すケースが目立ち、上限額 10 億円以上は 44 自治体に上っています。また、

企業誘致の切り札とされる企業立地促進法への関心も高く、誘致の呼び水として新たに不動産取得税や固定資産税の減免に踏み切る自治体もあらわれています。

ところが、本市においては、「アイランドシティの医療・福祉ゾーンで、来年度から3年計画で約2万平方メートルの敷地に特養ホームや診療所、高齢者設備が備わったマンションなどの建設計画が、誘致企業と土地分譲価格で折り合いがつかず、結局中止の事態に。理由は、当初、土地分譲価格を1平方メートル当たり11万5,000円から13万円、総額約26億円と設定、誘致企業がその引き下げを要請したが、市が条件変更を認めず交渉決裂。高齢者関連施設の進出計画は白紙に戻り、2014年度までに土地完売という市の完売構想計画が不透明になった」と時事通信などで報じられ、このところアイランドシティでの企業誘致は不調に終わっています。

そこでお尋ねいたしますが、本市における企業訪問活動の過去5年間の実績はどうなっていますか。また、トップセールスの状況はどうなっていますか。本市における企業誘致の過去5年間の実績、国内、海外はどうなっていますか。本市の企業誘致の広報戦略はどうなっていますか。

浜松市は、戦略計画2008において、企業誘致に力を入れ、5年間で累計100件を目指すとしています。企業立地促進法では企業立地マニフェストを作成することになっていますが、本市に企業立地マニフェスト、すなわち企業誘致戦略プランはありますか。本市の地域の特性、強みは何で、戦略的に業種を絞って企業を誘致しているのでしょうか。

以上で1回目の質問を終わり、2回目以降は自席にて行います。

○議長（川口 浩） 中村都市整備局長。

○都市整備局長（中村耕二） まず、鉄道駅施設のバリアフリー化の進捗状況についてお答えいたします。

鉄道事業者と協議を行い、平成14年3月に策定いたしました福岡市交通バリアフリー基本方針において、主要交通結節点として位置づけられたJR九州で10駅、西鉄で3駅の13駅につきまして、平成22年度までにバリアフリー化が完了するよう鋭意取り組んでいるところでございます。進捗状況といたしましては、平成19年度までにJR九州7駅と西鉄3駅の合計10駅について、完了または着手することといたしており、残るJR3駅、今宿駅、下山門駅、笹原駅でございますが、これにつきましても、平成22年度までにバリアフリー化が完了するよう取り組んでいるところでございます。

次に、1日当たりの利用者数が5,000人未満で、今後エレベーターの設置等バリアフリー化が必要な駅の数につきましては、福岡市交通バリアフリー基本方針策定時の調査によりますと、JR九州が4駅、西鉄が1駅の合計5駅となっております。

また、駅のバリアフリー化に関する要望や陳情、請願につきましては、私どもの都市整備局で把握している件数といたしましては、既に事業が完了している分も含めまして、これまで9駅分26件ございます。このうち乗降客数5,000人未満の駅についての要望は、西鉄三苦駅に関する1件とJR和白駅に関する2件でございます。鉄道事業者に対しましては、バリアフリー法の趣旨に沿って、目標年次である平成22年度までに主要交通結節点の駅についてバリアフリー化が完了するよう強く働きかけを行うとともに、主要交通結節点の基準に満たない駅につきましても、バリアフリー化を促進させるよう働きかけを行っているところでございます。

次に、本市におきますバス路線の現状と公共交通不便地についてのおたただしでございますが、まず、本市におきますバスの現状でございますが、西鉄などの民間交通事業者によるバス路線網が充実し、市街地のほぼ全域がカバーされている一方、丘陵地や農漁村地域など郊外の一部ではバスの利便性が十分でない地域が存在いたします。このため、公共交通機関の利用が困難な地域を把握するため、平成16年度と平成17年度の2カ年で生活交通のあり方に関する調査を実施いたしております。この調査の結果、バス停や鉄道駅からおおむね1キロメートル以上離れた公共交通空白地が2カ所、バス停から500メートル以上離れた公共交通不便地が8カ所となっております。

次に、コミュニティーバスの要望に関するおたただしでございますが、コミュニティーバスは、マイカーの増加によるバス需要の減少や、中心市街地の空洞化などを踏まえ、公共交通サービスが不十分な地域の交通の足を確保するため、自治体や地域が中心となって運行を行うバスや乗り合いタクシーの総称と言われておりますが、この解釈を広くとらえた要望といたしましては、東区の舞松原・若宮地区、南区の柏原地区等の丘陵地において、特に高齢者に対するバスの利便性向上の要望でございますとか、早良区、城南区、西区の3区におきまして、地下鉄七隈線の主要駅と地域とを結ぶきめ細かなサービスを求める循環型のバス路線の要望等が寄せられているところでございます。

次に、コミュニティーバスの導入状況でございますが、本市におきましては、西区今宿等におきまして、昭和バス路線が廃止されたことに伴い公共交通空白地が生じることから、昨年11月より行った社会実験の成果を踏まえ、代替交通として乗り合いマイクロバスの運行を行っております。また、近郊の市町では、春日市を初め、多くの市町において従前のバス路線の廃止などを受け、自治体が交通事業者の運行費の赤字分を補助金として交付する形でコミュニティーバスを運行いたしております。

次に、公共交通空白地となる可能性のある地域についてでございますが、那珂川町から早良区板屋に乗り入れております西鉄バス那珂川支線について、本年3月に廃止の申し出がなされておまして、現在、代替交通として乗り合いタクシーの運行に関する協議検討を行っているところでございます。また、東区では、志賀島島内の勝馬、弘、志賀地区と西戸崎までを結ぶ西鉄バス志賀島島内線について、本年10月に廃止の申し出がなされておまして、小中学生や高齢者の生活の足という観点から、現段階では関係

局と連携して対策を検討しているところでございます。以上でございます。

○議長（川口 浩） 石井保健福祉局長。

○保健福祉局長（石井幸充） 高齢者乗車券によりますタクシー利用についてでございますが、この高齢者乗車券交付事業は、高齢者の家庭内引きこもりを防止し、外出の機会創出による社会参加や生きがいを促進するため、歩くということを誘導する、バス、電車、地下鉄等の大量輸送の公共交通機関の乗車券を交付しているというものでございます。こうした本事業の趣旨から、御提案のタクシー利用について考えてみますと、余り歩くということがなく、目的地まで移動可能な交通手段であるということから、その趣旨を異にするというふうに考えてございます。なお、コミュニティーバスでの高齢者乗車券の利用につきましては、今後検討してまいりたいというふうに考えております。以上でございます。

○議長（川口 浩） 渡辺経済振興局長。

○経済振興局長（渡辺正光） 企業誘致に関する一連の御質問にお答えをいたします。まず、企業訪問活動についてお答えをいたします。

本市では、これまで情報関連産業などの知識創造型産業を中心に、関東、中部、関西地域等への企業訪問活動を実施してきているところでございます。過去5年間経済振興局で実施をいたしました訪問実績、これは主に国内企業向けの延べ件数でございますが、平成14年度が135件、15年度が98件、16年度が139件、17年度が120件、18年度が211件となっております。また、トップセールスにつきましては、本市の強い姿勢を示すため、適時タイミングを見計らいながら、市長や副市長、局長等による企業訪問を実施しているところでございます。最近、本市へ進出が決定をいたしましたデンソーテクノ、アイシン・コムクルーズにつきましては、市長によるトップセールスを行ったものでございます。

次に、企業誘致の過去5年間の実績についてでございます。

戦略産業分野に係る企業へ交付いたします企業立地促進交付金の適用企業数で見ますと、国内外企業を合わせて平成14年度が6件、15年度が8件、16年度が9件、17年度が13件、18年度が12件となっており、5年間合計で48件でございます。なお、19年度につきましては、現段階で20件を超える件数となっており、年々成果が出ているものと考えております。

次に、企業誘致の広報につきましては、多様な機会や媒体を通じて効果的、効率的な

情報発信をしていくことが必要であると認識いたしております。このため、企業訪問の際に本市投資環境をPRしたパンフレットや、個別プレゼン資料の提示をいたしているところがございます。また、多くの企業を集めて本市への投資意欲を促す機会とするセミナーの開催もいたしております。ことしは11月に自動車テクノロジーセミナーを開催いたしまして、全国から180名の参加をしていただいたところがございます。また、産業支援団体等が主催をいたします展示会等へのブース出展や、市のホームページを通じた本市投資環境や交付金制度、ビジネス情報等の提供などの広報、情報発信活動を進めております。

次に、企業誘致戦略プランなどの誘致戦略についてのお尋ねでございますが、本市では企業誘致を進めていくための、いわゆる構想やプランといった形式のものはございませんが、理工系を中心とした大学、人材の集積、IT、半導体関連企業の集積、アジアとの近接性や陸、海、空のすぐれた交通インフラ、食、住、遊、学のすぐれた生活環境を備えたコンパクトなまちなどの本市の強みを生かし、かつ今後の成長性や、すそ野の広がりが期待できる産業分野を定め誘致活動に取り組んでおります。具体的には、情報関連産業などの知識創造型産業を初め、健康、医療、福祉関連産業、都市型工業、アジアビジネス、物流関連業を戦略的な産業分野のターゲットとするとともに、最近では車載半導体や組み込みソフト開発などを手がける自動車関連産業を特に誘致対象企業として力を入れているところがございます。以上でございます。

○議長（川口 浩） 尾花康広議員。

○33番（尾花康広） 2回目の質問に入ります。

まず、公共交通機関等のバリアフリー化の促進についてであります。

JR和白駅の例を挙げますが、高齢者、障がい者、妊産婦、ベビーカー利用者が歩道橋、実際数えましたが、全部で階段が58段を上りおりしなければホームや改札口に出ない構造になっており、地域住民の多くの方からその改修要望について市民相談を受けており、その中には、和白駅でおりられないので、わざわざ次の奈多駅でおり、何キロもベビーカーを押して帰宅していますとの小さな子を持つお母様からの切実な訴えもございました。これは、はっきり言って、市民感覚と行政感覚のずれだと思います。主要交通結節点のみをバリアフリー化しても、出発駅や到着駅がバリアフリーになっていなければ、高齢者、障がい者、妊産婦、子育て中のベビーカー利用者には公共交通機関等はとても利用しにくいものになっています。何もエレベーターやエスカレーター等の大幅な改修を望んでいるわけではありません。主要交通結節点と同時並行で、主要交通結節点の基準に満たない駅施設等のスロープなどによる段差の解消、乗降口の創意工夫など軽微なバリアフリー化のための改修を行うことを急いでほしいのです。

本市には、JRと西鉄を合わせて41カ所の鉄道駅がありますが、福岡市交通バリアフリー基本方針の主要交通結節点の基準に満たない駅においても、そのほとんどで何らかのバリアフリー化が必要であることがわかっています。JR和白駅のような乗降客5,000人未満の駅についても、鉄道事業者への働きかけを積極的に行い、駅のバリアフリー化を加速させる取り組みが必要だと思いますが、いかがでしょうか。

また、このような市民ニーズを施策として酌み上げられるよう、福岡市交通バリアフリー基本方針の見直しが必要となっているのではないかと考えます。福岡市交通バリアフリー基本方針の見直しの予定はどうなっているのかお尋ねいたします。

次に、コミュニティーバス等の導入についてであります。今後、公共交通空白地の可能性のある地域として名前の挙がった志賀島は、本市における過去10年間の人口減少の校区ベスト4、高齢者人口割合が高い校区ベスト3であり、いわゆる本市において少子・高齢化が最も進んでいる地域の1つであります。少子化の影響で志賀島小学校の生徒数も減り、現在の児童数は57名、20年足らずで生徒数は約3分の1になり、今年度から小学1、2年生を1クラスに編成した複式学級になっており、教育の質の低下や志賀島に伝わる伝統文化の継承も難しくなると懸念されております。同じ福岡市民でありながら、医者なし、コンビニなし、バスもなしという三重苦を背負わせてよいのでしょうか。志賀島及び周辺の地域の方々から、既存のバスの運行本数をもっとふやしてほしいとの御要望を市民相談でたくさんいただきました。恐らくバス路線が廃止予定であることを御存じなかったのでしょうか。ふやすどころか、なくなるという厳しい現実には正直言って言葉に窮しました。行政の責任として、特に高齢化が進む志賀島の住民の足を確保するのは至上命題だと思います。どう対応されるのか、はっきりとお示してください。

現在、志賀島において、志賀島活性化構想が策定されていると伺っておりますが、その進捗状況はどうなっていますか。また、その活性化構想の中で差し迫る少子化対策として、閉鎖後5年が経過している国民宿舎しかのしま苑跡地を、子育て世代の定住化のために活用すべきだと考えますが、どういう検討がなされているのかもあわせてお伺いいたします。

志賀島といえば金印「漢委奴国王」が発見されたところ、そのほか万葉歌碑、蒙古塚など歴史的な話題が豊富で、豊かな自然にも恵まれ、新鮮な海産物もとれる大自然に囲まれた美しいまち。もっと訪れる人が交通アクセスしやすいように工夫し、その観光資源を有効に活用すべきだと思います。志賀島にコミュニティーバス等を走らせれば、高齢化が進んだ住民の大事な足の確保と志賀島の地域振興に二重の効果があると思います。

私は先般、コミュニティーバス等の全国の成功例として注目を浴びている茨城県土浦市と千葉県野田市への現地調査に行っていました。土浦市のキララちゃんバスを運営するNPO法人まちづくり活性化バス土浦は、地域づくりに功績のあった市町村や団

体に贈られる地域づくり総務大臣表彰を受賞しました。これは、NPOと市、地元バス会社等が一体になってバスを運営し、商店街の活性化に貢献していることが評価されたものです。同NPO法人は、地元商工会議所や商店街の有志で構成され、バス不便利地域の緩和、公共交通利用の促進、中心市街地活性化を目的としてワンコインバス事業を展開、小型バスを関東鉄道、ジャンボタクシーを土浦地区タクシー協同組合に委託し、JR土浦駅を中心に市内3コースで運行し、運賃は1回100円、小学生50円で、指定店197店で1,000円以上の買い物をすれば発行される地域通貨の100キリラでも乗車可能です。同事業には、市民もバス停の清掃やベンチの設置などで積極的に参加、特にボランティアとして一般公募で13名が登録し、車内で乗客への各種案内や乗降などを支援しています。

土浦市によると、試験運行期間平成17年3月1日から19年3月31日までの2年間で利用客数は24万5,373人で、その半数を60歳以上が占め、予想を大幅に上回る好調ぶり、地域通貨キリラ券は3万3,280枚が乗車券として利用され、商店街への経済効果は約6,300万円と推計されています。

そこで、お尋ねいたしますが、本市は商店街の活性化対策の中で高齢者向けにどのような取り組みを行っていますか。郊外の大型店の進出等の影響を受け、シャッター通りと称されるように、地域の商店街が存亡の危機に瀕しております。商店街の活性化対策として自動車を利用できない高齢者などを、コミュニティーバス等により地域の商店街に誘導し、その商店街に、いつも買い物に来るばあちゃん、ここ何日か姿を見らんね、大丈夫かいな、電話してみよう、といった高齢者見守りシステムとしての機能を担っていただければ、高齢者にとってどんなに安全で暮らしやすいまちになるでしょう。本市において地域商店街活性化対策として、高齢者見守りシステムとしてコミュニティーバス等の活用を本格的に検討してはいかがでしょうか。

野田市のコミュニティーバス、まめバスは、目的として、公共交通機関の不便地域の改善、福祉、産業振興の寄与の目的で導入され、利用者が営業開始から3年8カ月で100万人を突破。ワンコイン、100円で乗れる手軽さと、市民のニーズに応じた細かな停留所の配置等、利便性を重視した点が受けています。まめバスは、車両と停留所を市が管理し、毎年末の指名競争入札で落札したバス会社が市の委託を受けて運行し、運行経費から運賃収入を差し引いた分について、市がバス会社に年5,000万円を限度に委託料として助成しています。バスは、市の特産品である枝豆のオブジェを車両の前後につけ、これほどまでにとデザインにも凝り、市民に愛されるバスを追求しています。

実際にバスに試乗してみましたが、低床バスで車いす昇降機もついており、とても乗りやすく、和気あいあいとして会話が自然な形で進み、乗客の方とすぐにお友達となりました。コミュニティーバス担当者が口をそろえて、コミュニティーバスは単なる乗り物ではありません。お年寄りの生きがいなのです。アンケートにも、外出する機会がふえ、バスに乗ると話し相手がいて楽しいと、高齢者の方から喜びの声がたくさん寄せら

れているのがよくわかりました。特にコミュニティーバス検討専門委員の方のお話が耳に残りました。20世紀は効率化を追い求めた時代、21世紀はコミュニティー、人間性の回復による親切の時代、日本社会の今後のあり方の1つとしてコミュニティーバスの日本におけるモデルをつくりたい、こういうモチベーションの高さがあつてのコミュニティーバスの成功かなと大変感動して帰ってまいりました。

さて、コミュニティーバスのよいところばかりを強調してきましたが、全国のコミュニティーバス等の導入状況を検証すると、要望はあるが利用が少ないというのが非常にネックになっているのも現実です。この課題を解決するためには、地域住民が主体的にコミュニティーバスにかかわることがとても重要だと思われまます。

そこで提案ですが、平成19年10月31日に、福岡市市民公益活動推進審議会から共働事業提案制度の導入に関する提言がなされましたが、コミュニティーバス等の導入検討に当たっては、この共働事業提案制度を積極的に活用してはいかがでしょうか。

次に、企業誘致の取り組みの拡充強化についてであります。 「鉄の街として栄えた堺市が液晶産業の一大拠点に変身」との見出しで、シャープがことし夏、同市への進出を決め、新日本製鐵の堺製鉄所に隣接する遊休地に、大画面テレビ用液晶パネルの最先端工場を新設する計画を発表するとの報道がなされました。同社としては工場建設に約3,800億円を投じ、大日本印刷なども周辺に工場を建てる計画で、関連メーカーの投資やインフラ整備などを含めると投資総額は1兆円規模。同市では、経済波及効果は工場建設で約8,000億円、生産活動で約1,000億円、約8万人の雇用を生むと見込んでいます。

そこでお尋ねいたしますが、本市は補助金、助成金の上限額でいえば政令指定都市中何番目ですか。本市は他の自治体の最近の取り組みに見られるような補助金、助成金の高額化の考えはありますか。最近1年間に新設、拡充、強化した企業誘致策はありますか。本市では、部局を横断する組織、雇用者への補助金、税金の軽減等に取り組んでいないようですが、その理由と、今後取り組む予定はあるのでしょうか。

愛知県西尾市では、各課から人を出してつくった企業誘致推進室の9人が営業マンとして飛び回り、例えば、増築したいが土地規制があつてできないなどの悩みには、職員が出かけて行って相談に乗り、市の判断でやれることは目いっぱいやり、県の許可が必要なケースは職員が県に出かけて行って話すと、かゆいところに手が届くサービスを行っております。現在、46自治体が企業立地の相談や申請手続などが1カ所のできるワンストップ窓口を持っているとのことですが、本市のワンストップ窓口の設置、稼働状況はどうなっていますか。

投資する企業は、50年先のことまで考えて立地を決めると言われており、企業立地助成金の競争の過熱現象が見られますが、企業側には補助制度は自治体の誠意を見る1つの尺度にすぎず、額の多寡は余り重視していないという声もあり、目先のインセンティブよりも持続的なサポートが重要と言われております。多くの自治体では、既存企業

から不満、要望などを素早く酌み取ることで自治体の誠意を理解してもらい戦略を展開していますが、本市の誘致後の企業のサポートの取り組み状況はどうなっていますか。

本市の事業所数は減少傾向にあるようですが、大阪市は、大企業の本社機能が他都市へ移転するのを防ぐため、市幹部が企業を直接訪問して市政への要望を聞くなどのパイプづくりに着手し、本社の移転情報を早目に把握して引きとめ策を図るほか、企業のニーズをこれからの企業誘致政策に反映させるということですが、本市は企業の流出防止策を何か講じていますか。

以上で2回目の質問を終わります。

○議長（川口 浩） 中村都市整備局長。

○都市整備局長（中村耕二） まず、乗降客数5,000人未満の駅のバリアフリー化の取り組みについてのおたがでございすが、現時点では、福岡市交通バリアフリー基本方針に位置づけられた1日あたり利用者数5,000人以上の13駅につきまして、国の補助と合わせて市の補助を行うことによりバリアフリー化を鋭意促進しているところでございすが。今後は、このうち現在バリアフリー化に向けて取り組んでおります残る3駅、この3駅の進捗状況を踏まえながら、すべての駅でバリアフリー化が促進されるよう、鉄道事業者に対し必要な働きかけを行ってまいりたいというふうにご考えております。

次に、志賀島の住民の方々の足の確保への対応についてのおたがでございすが、西鉄バス志賀島島内線は現在1日130人程度の利用がございまして、その半数は小中学生の通学の足に利用されております。また、島内には医療機関がないことなどから、地域の皆様が島外への通院に利用されるなど日常の生活の足となっているところでございすが。これらの利用状況を踏まえますと、小中学生の通学や高齢者など交通弱者に対する必要最小限の交通機関を確保する必要があると考えておりまして、現在、その具体的な対応策につきまして関係者と協議をいたしているところでございすが。以上でございすが。

○議長（川口 浩） 石井保健福祉局長。

○保健福祉局長（石井幸充） 福岡市交通バリアフリー基本方針の見直しの予定でございすが、平成18年12月にハートビル法と交通バリアフリー法が一本化された高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー新法でございすが、これが施行され、建築物や道路などの整備基準の改定やバリアフリーの対象

エリアが拡大されたこと等に伴い、本市の福祉のまちづくり条例施行規則や交通バリアフリー基本方針の見直しが必要になってございます。このため、福祉のまちづくり条例に関連する規則でありますとか、施設整備マニュアルの改訂作業を現在行っているところでございます。また、福岡市交通バリアフリー基本方針につきましては、平成20年度から見直しに着手する予定にいたしております。以上でございます。

○議長（川口 浩） 中島総務企画局長。

○総務企画局長（中島紹男） 志賀島活性化構想に関してのお尋ねでございますが、この構想は、自然と歴史の魅力を生かした観光の振興や、子育て世代の定住化を図ることを目的として、地元の自治協議会、漁協、農協、商工会等の代表者により構成されております志賀島振興協議会において本年10月に策定をされたところでございます。今後は、この構想の実現に向けた協議会を中心とする地元の取り組みについて、市も協力しながら進めてまいりたいと考えております。

また、志賀島小学校が複式学級になるなど、とりわけ子どもの数が減少していることを踏まえ、この構想には国民宿舎跡地に子育て世代を対象とした集合住宅を整備することがうたわれておりますが、市街化調整区域である志賀島において集合住宅を建設するためには、都市計画法の地区計画等の手法を活用する必要がございます。今後、関係局と協議、連携をしながら地元の取り組みに対して支援を行ってまいりたいと考えております。以上でございます。

○議長（川口 浩） 渡辺経済振興局長。

○経済振興局長（渡辺正光） 商店街の活性化対策の中で、高齢者に向けてどういう取り組みを行っているかのお尋ねでございます。

商店街の振興につきましては、地域の活性化に果たす役割の重要性を踏まえ、空き店舗の活用を初め、コミュニティー活動を推進する取り組みや、買い物の場としての魅力を高める活動への支援を柱とした施策を展開しているところでございます。

高齢者向けの取り組みといたしましては、御質問の中で事例として挙げられました土浦市のようなコミュニティーバスを導入している商店街は本市にはございませんが、類似の事例といたしましては、竹下商店街においてワゴン車を購入し、商店街の買い物客を自宅まで無料で送るサービスを実施し、高齢者を中心に利用されたという実績がございます。そのほか、六本松の六ビル名店街では、店舗リニューアル事業の一環といたしまして、宅配ブースを整備し、高齢者や子育て中の主婦などを対象とした宅配サービス

を実施いたしております。このように高齢者が利用しやすい環境をつくっていくことは商店街の活性化にとって重要であり、今後とも高齢者に着目した取り組みに対して積極的に支援してまいりたいと考えております。

次に、企業誘致に伴う補助金、助成金の上限額の指定都市比較についてでございますが、各都市においては、それぞれの持つ立地環境や産業構造、誘致対象分野などの特性に応じて支援策を用意し、誘致活動を行っているものと認識しております。一概には比較はできませんが、私どもが把握しております範囲で補助金、助成金の上限額の比較をいたしますと、政令指定都市の中で補助金、助成金制度を持たない都市、あるいは制度の上限額を設けていない都市を除く 10 都市を比較した場合、本市制度は高額から 8 番目となっております。

次に、最近 1 年間の企業誘致策の強化や補助金の拡充、庁内組織などさまざまな支援策の検討についてでございますが、本市の場合は、他都市に見られるような製造業を中心とした誘致活動ではなく、知識創造型産業など都市型、研究開発型企業の立地を目指しており、企業側が重視する本市への立地要件といたしましては、優秀な人材の確保やアジアとの近接性、交通利便性、交付金などの行政支援など、いわば都市の総合力に着目したものとなっております。最近 1 年間に新設、拡充、強化した誘致策はございませんが、本市及び背後圏での自動車産業などの集積等を踏まえ、現在、人材確保支援や庁内の誘致体制、交付金制度の拡充など、より総合的な観点から支援策の見直しを行っているところでございます。この中で、交付金の限度額をアイランドシティなど重点地域につきましては、費用対効果や本市財政状況等も勘案した上で企業の投資意欲を喚起できるレベルまで引き上げることを検討いたしているところでございます。

次に、ワンストップ窓口についてのお尋ねでございますが、企業誘致に当たりましては、国内外企業を問わず経済振興局国際経済部が企業に対する総合的な窓口機能の役割を担っているところでございます。特に進出に当たって手厚いサポートが必要となります海外企業につきましては、国際経済部内に福岡市外国企業・投資誘致センターを平成 18 年 8 月に設置し、ホームページの活用や日本貿易振興機構、JETRO などの関連機関との連携を図りながら、企業の進出準備段階から事務所開設、開設後のフォローに至るまでの支援等を行っております。

次に、誘致後の企業へのサポートについてのお尋ねでございます。

誘致企業が福岡の地で末長く事業活動を継続していただけるよう、定期的な訪問によりまして事業活動の現況や課題の把握に努めているところでございます。

次に、市内企業の流出防止につきましては、製造業を中心とした事業所に対しまして、関係部局あるいは必要に応じて市長を初めとする幹部も訪問いたしまして操業環境の把握に努めております。この中で具体的な要望や操業上の課題等が出された場合には、庁内関係部署や関連機関とも連携をしながら随時必要なサポート対応を行っております。また、やむを得ず工場や物流施設が移転先を検討している場合は、臨港地区などを

紹介するとともに、企業立地促進交付金制度においては、市内移転も交付の対象とするなど制度の活用も図りながら、事業所の転出防止に努めているところでございます。以上でございます。

○議長（川口 浩） 陶山市民局長。

○市民局長（陶山博道） コミュニティーバス導入に係る共働事業提案制度の活用についてでございますが、この制度は、市民公益活動推進審議会の提言を受けまして、平成20年度からの制度導入に向けて検討を行っているところでございます。この制度は、従来の委託や助成事業とは異なり、市民の新しい視点や発想を市の事業に生かすため、NPOなどから事業提案を募集、選考し、NPOと市が共働することにより、市民に対してきめ細かいサービスを提供するものでございます。この制度の趣旨を踏まえ、NPOなどから事業実施可能な提案をいただければ、制度を活用することができるものと考えております。以上でございます。

○議長（川口 浩） 尾花康広議員。

○33番（尾花康広） 3回目の質問に入ります。

まず、公共交通機関等のバリアフリー化の促進についてであります。

「不都合な真実」の著者として知られ、地球温暖化防止を世界的に呼びかけたゴア前アメリカ副大統領がノーベル平和賞を受賞、インドネシアのバリ島では、あすまで国連気候変動枠組条約第13回締約国会議、COP13が開催され、2020年までにあと13年しかありませんが、先進工業国の温室効果ガスの排出を1990年と比較して25%から40%削減することが提案されたと伺っております。確かにここ数年、局所的な集中豪雨や記録的な猛暑など地球温暖化も肌身で感じられるようになってまいりました。また、人口減少、少子・高齢化も予想を上回る速さで進展しています。まさに待ったなしの状況であります。こうした社会情勢の急激な変化に対応すべく、行政として早目早目に具体的な手を打つことが大変重要だと思われまます。すべての駅でバリアフリー化が促進されるよう、たとえ国の補助がなくても、市単独で早期整備のための公的助成を行うなど、公共交通機関のバリアフリー化を加速させる取り組みが必要であると思われまますが、御所見をお伺いいたします。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、いわゆるバリアフリー新法が2006年10月20日に施行されました。これは我が公明党がマニフェストに掲げ推進した法律ですが、多くの人々が利用するデパートなどの建物を対象としたハートビル法

と、駅や空港などの旅客施設を対象にした交通バリアフリー法を統合したもので、障がい者には、身体障がい者のみならず、知的、精神、発達を含むすべての障がい者で身体の機能上の制限を受ける者はすべて含まれると規定され、さらに、バリアフリー化の義務を負う対象を鉄道やバスの公共交通機関だけではなく、福祉タクシーにも広げ、建物もデパートやスーパー、ホテルだけではなく、道路や駐車場、公園にまで拡大しています。もはや単なるバリアフリー、障壁除去ではなく、最初から障がいや年齢に関係なく、すべての人に優しい生活環境を整えるというユニバーサルデザインの考え方を取り入れたものです。

また、心のバリアフリーの促進として、国民の責務も規定され、視覚障がい者用誘導ブロックへの駐輪、身体障がい者用駐車スペースへの駐車による高齢者、障がい者の施設の利用を妨げない、必要に応じ高齢者、障がい者の移動及び施設の利用を手助けすることなどを規定し、さらには、基本構想の作成には利用者の視点を反映させるため、高齢者、障がい者、学識経験者などによる協議会の開催を法定化し、利用者などが内容について提案できる制度も創設されています。このバリアフリー新法では、具体的なバリアフリー化が各市区町村の作成する基本構想に沿って、住民などの多くの意見を十分に反映しながら、それぞれの地域に合った形で進められることになっています。

本市において平成18年度に実施した福岡市政に関する信頼度調査の重要度が高いにもかかわらず、不足感の強い取り組みとして高齢者、障がい者への福祉の充実、子どもを生きやすい環境づくり等、市民の身の回りの課題に対する施策が上位を占めています。このバリアフリー新法に照らし、住民など多くの意見を聞きながら、とても十分とは言えない福岡市交通バリアフリー基本方針を抜本的に見直し、高齢者、障がい者、妊産婦、子育て中のベビーカー利用者等のいわゆる交通弱者対策を拡充強化すべきではないでしょうか。市長の御所見をお伺いいたします。

次に、コミュニティーバス等の導入についてであります。社会経済の変化に基づく都市交通の課題について、財団法人福岡アジア都市研究所発行の都市政策研究第4号において、樗木武氏が詳しく論じておりますが、一部要約、注釈して引用すると、「これまでの前世紀からの申し送りの課題であるモータリゼーションへの対応（都市部を中心とした交通混雑、交通事故、交通環境の諸問題）から、都市社会のパラダイムシフト（判断・評価・行為などの拠るべき基準の移り変わり）に基づく課題（少子・高齢化社会への対応、すなわち、ユニバーサルデザインによる交通施設整備と管理、徒歩・自転車交通環境の整備、コミュニティーバスなどによる交通弱者対策の推進、身の回りの生活道路や通学路・買い物道路などの整備、最低限の公共交通・準公共交通の整備と運営を促進する交通体系の確立と運営など）への対応が今後求められている」とあります。

このことは、繰り返し述べますが、市民サービスの意識の変化、大がかりなインフラ整備から子育てや高齢者福祉などの身の回りのサービスの向上を重視し、市長が常々言っておられる身の丈に合った施策の推進にもまさに適合していると思われまふ。高齢者、

障がい者、妊産婦、子育て中の方などの社会参加の促進、商店街等の活性化、さらには地球温暖化防止対策の一環である自家用自動車からバス等の公共交通機関等への利用転換など、幾重にも可能性を開くコミュニティーバス等の本格導入を、本市においても早急に検討すべきだと思いますが、御所見をお伺いいたします。

次に、企業誘致の取り組みの拡充強化についてであります。ことしの流行語大賞に「どげんかせんといかん」という宮崎県の東国原知事の県の再生に向けた決意の言葉が選ばれました。減少し続ける一般財源、底をつく財政調整基金、約2兆6,000億円と言われる依然高い市債残高、団塊世代の大量退職期の到来による人件費の増加、社会資本の大量更新期の到来に伴う維持更新費の増大等、本市の財政状況は今後ますます厳しくなることが予想されています。また、九州各県、周辺市町村から本市への人口流入に対応する雇用先の確保が必要であるにもかかわらず、商業のまちである本市の基幹産業とも言える卸売業、小売業での事業所数及び従業員数、販売額の減少傾向等、今ほど企業誘致等の民間活力による地域経済の活性化が求められている時はありません。

私は、今回の質問で、公共交通機関等のバリアフリー化の促進とコミュニティーバス等の導入の促進という、どちらかというとも財政の出動を要する施策の提案をさせていただきました。これまで懸命に働き社会を支えてこられた人生の大先輩である高齢者の方や、ハンディキャップを乗り越えながら懸命に社会参加されている障がい者の方、そして妊産婦、子育て奮闘中の方が公共交通機関等のバリアフリー化やコミュニティーバス等の運行を、まだか、まだかと心の底から待ち望んでおられます。その財源確保のためにも企業誘致の取り組みはぜひとも必要であります。吉田市長、福岡市をどげんかせんといかんとです。

最後に、本市において税収増と雇用の創出効果を生む企業誘致政策の拡充、強化に対する市長の御所見、御決意をお伺いし、私の質問を終わります。

○議長（川口 浩） 中村都市整備局長。

○都市整備局長（中村耕二） まず、バリアフリー化についてのおただしでございます。

議員御指摘のように、多くの方が利用する鉄道駅施設につきましては、だれもが安心して利用できるよう、すべてがバリアフリー化されることが望ましいというふうに考えております。しかしながら、新駅や新しく高架化された駅などが当初からバリアフリー化対応となっている一方で、既存の駅につきましては、構造やスペースなど、それぞれの駅に固有の課題がございます。このような中で、現在は交通バリアフリー基本方針に基づく主要交通結節点の駅13駅について、平成22年度を目標に鉄道事業者と共同してバリアフリー化を促進しているところでございますので、まずは、この目標達成に向け全力で取り組んでいくことが重要であるというふうに考えております。今後は、バリ

アフリー新法に伴います基本方針の見直しの状況などを踏まえまして、関係局と連携を図りながら駅施設のバリアフリー化の促進に取り組んでまいります。

次に、コミュニティーバスについてでございますが、コミュニティーバスの本格導入につきましては、ただいま議員からさまざまな観点からの御提案ございました。本市では、御承知のとおり民間交通事業者によるバス路線が充実しており、まずは既存の公共交通ネットワークを有効に活用し、さらなる充実を図りながら全体として交通利便性を高めていくことが重要であるというふうに考えております。また、それらの公共交通ネットワークから外れた交通が不便な地域に対するコミュニティーバスの導入につきましては、地域の実情や特性に応じた他の交通サービスの活用も含めまして、望ましい公共交通機関のあり方について関係局と連携し、検討を進めてまいります。以上でございます。

○議長（川口 浩） 吉田市長。

○市長（吉田 宏） バリアフリーのほうは、今局長のほうからしっかりとした答弁があったと思います。現在、福岡市交通バリアフリー基本方針、これ平成14年につくったんですかね。この見直しに当たりまして、昨年施行されたバリアフリー新法で制度化されてますように、地域の声をしっかりと聞いて、いいプランにしようということでやっております。先ほどコミュニティーバスのところで御指摘になりました、人間性の回復というふうにおっしゃいましたね。まさに人間性の回復は、このバリアフリーという物の考え方の根底にあるものでありまして、大変いい御指摘をいただいたし、そのことを踏まえてしっかりとバリアフリーに取り組んでいきたいと思っております。

最後のお尋ねであります企業誘致、これ少しせつかく御質問いただきましたので、我々が今何を考え、何をしているかという一端も御紹介しましてお答えにさせていただきますと思いますが、ちょっと最初に高齢者関連のところがありましたね、施設が。あれが結局は不調に終わったわけですけれども、あれは私としては、普通のビジネスマナーであれば、あれはとても許されるものではないとはっきり申し上げておきます。つまり、ほとんど契約が成り立った状況の中で、後から値段を下げると、これは普通はあり得ない。普通のビジネスマナーであればそういうことはないんですけれども、実際に起こったわけですから、決裂したのはいたし方ない。しかし、我々がその間、ほかの営業活動に向けられたかもしれない時間やコストをどうしてくれるんだと。これは本当に心の底からそういうふうに言いたいわけですが、御本人に直接は言っておりませんけども。しかし、そういう気持ちであります。

議員も大分触れられました。例えば、土地の分譲価格を下げるとか、新たな立地促進へのインセンティブ、いろんなものを大幅にやれば確かに土地もアイランドシティに限

らず売れるだろうと思います。実際に少し下げれば高齢者施設も売れたとは思いますが、しかし、その分、減らせば減らすほど、それは赤字額といいますか、予定していたものよりも売り上げが少なくなるわけですから、その分だんだんだんだんマイナスとして積み上がっていくわけですね。ですから、例えば、アイランドが今 4,000 億円かけてつくっているとすれば、4,000 億円で売ればとんとんですけれども、値段を下げなければいくほど、最終的に売り切ったときに 500 億円とか 1,000 億円とかいう赤字で残っていくわけです。もちろん、その赤字は仕方ないと、その後の税収でカバーできるという考え方にみんな立っていただければもっと大胆なもの是可以するんですけども、現時点では、市としましては、歯を食いしばって今の分譲価格で売ろうとしているわけです。そここのところは御理解をいただきたい。もちろんまければ来ますよ。だけど、そこを赤字を出さないように今踏ん張っているわけですね。

今度の発表されたばかりの大きな、これ日本の港湾の流通設備としては最大のセンターになります。数百億円規模の投資と、そして 1,000 人の雇用ということも言われていますけれども、しかし、私、今週に入って先方の社長に、本当にありがとうございますということで直接電話を入れまして、向こうの社長も、ぜひ博多港の一員としてこれから頑張らせてくださいという御返事もいただいておりますけれども、この流通の施設も 3 月ぐらいですよ、端緒をつかんだのは。そして、担当者が 50 回、60 回と向こうの東京の本社に足を運んでやっている。その間にやりとりしたメールは 800 件ですよ。それぐらいやってやって、やっと来ていただける。私も 3 回ほどお会いしました。やはりそういった地道な努力の中から 1 つの企業進出が果たされるということです。これは別に自慢しているわけでもなくて、そういった努力の積み重ねの中で我々歯を食いしばってやっているというところは何とぞ御理解いただきたい。私としては今回よく頑張ったと思いますよ、港湾局ね。ですから、これからもこういうふうに 1 つずつ積み重ねてやっていく。私自身が前に立ってやっていくということ、言葉どおり実践をしていきますので。

なぜそんなことをやりたいかと。それは、このまま何もしなくて手をこまねいていて、ただ赤字になる、アイランドシティだけではないですよ、ほかのところもたくさんあるんですけど、そういうところで何もしなければ企業も来てもらえない、我々動かなければ来てもらえない。そしたら、結局はこれからやがて来る大変な少子・高齢化の社会、今議員もるる御指摘されました。そこにどうやって対応していくか。今動かなければもう我々体力全くなるわけです。そこで、今でき得る限りのことをやっておこうと。だから、財政再建も早く健全化に持っていき、そして高齢化社会に対応する力を早く取り戻したい。障がい者の皆様にも今御不自由かけているということは十分わかっていますよ。ですから、そこに回すだけの体力を早く取り戻すために、今私が先頭になって企業立地促進をやっていこうということでございますので、考え方は同じだと思いますけれども、我々も努力しているということだけは、少しで結構ですからぜひ御理解をいた

だいて、お願いにかえて答弁にさせていただきたいと思います。