

○13番(川上晋平)登壇 私は、新政会を代表して、地域交流センター等について、新福岡空港について、以上2問について質問いたします。

まず、地域交流センター等についてですが、地域交流センターは、副都心や区の中心としての地域中心の区レベルのサービスを補完する役割を持つ準地域中心、東区であれば和白地区に整備されることとなっております。東区の場合、副都心である香稚、地域中心である箱崎など香稚以南に区役所、体育館、保健所、プール、図書館、老人センターなどの市民サービス施設が集中しており、和白以北の地域住民は大変市民サービスを受けにくい状況にあります。ただでさえ東区は7区の中で一番人口も多く、市民サービスを受けにくいことから、東区自治連合会協議会から分区の要望が出ているほどです。このような状況から、和白地域交流センターは、和白以北の和白地域から志賀島地域まですべての地域の市民サービスの補完を考えて検討すべきだと考えます。しかしながら、市は12月議会の時点で和白地区以外の住民意見は聞かずに、経済的理由などを挙げ、議会や東区の議員に相談もなく候補地をJR筑前新宮駅前にほぼ決めていました。よって12月議会において、私の方からもっと広域的な住民の意見を聞いた上で再検討すべきという質問をさせていただきました。

そこで質問ですが、12月議会の私の質問を受けて、広域的な住民の声をどのように聞いたのか、また、どのような再検討をされたのかお伺いします。

以上で1問目を終わり、2問目からは自席にて行います。

○13番(川上晋平) 今の答弁によりますと、住民に対しては5月に東区町世話人連絡協議会の定例会において、JR新宮駅前にこういうものができますという報告だけが行われたということですが、これは12月議会で私が質問した広域的な住民の声を聞いて再検討してほしいといったことが全くなされていない、このことを本当に残念に思います。

地域交流センターは、区レベルで市民サービスが受けにくい地域を補完するために準地域中心に整備されるものです。にもかかわらず、今回の和白地域交流センターの場合、市民サービスを受けにくい和白地域以北の地域のうち和白地区以外の住民には全く説明もなく、住民はどういう目的でこの施設が整備されるのか全く知らない状態でした。本来であれば、設置場所や整備手法が決まった後に住民に報告するのではなく、地域交流センターの整備目的を事前に説明した上で住民の意見を聞きながら検討を進めるべきであると考えます。今後、地域交流センターは、野芥、今宿・周船寺でも計画がありますが、どのように整備を進められるのか、御所見をお伺いいたします。

次に、新福岡空港について質問いたします。

新福岡空港については、本年4月、福岡県、福岡市、経済界で設立した新福岡空港調査会が基本構想を公表しました。また、同じく4月、国においては、15年度からスタートする第8次空港整備計画の策定に向け、交通政策審議会の審議が始まりました。8月にはその中間取りまとめが行われると聞いております。まさに新福岡空港にとって大きな山場を迎えております。新聞などでも関連記事が多くなってきましたし、市民の関心も高まってきております。そんな中で私が感じておりますのは、新福岡空港の必要性について、少し狭い議論になっているのではないかということであり、新福岡空港の必要性については容量限界の問題は確かに大きな問題ですが、量だけの問題ではなく、都市にとっての空港、福岡市にとっての空港の役割といった面をもっと議論すべきであると思えます。また、新空港に反対する意見も、現在の空港が便利であるからとか新空港建設に伴う事業費や財政的な面が強調されていますが、もちろんそれも重要ではありますが、もっと長い目で見た議論も必要であると考えます。

さて、現在の福岡空港ですが、国内32都市、海外21都市との路線を有し、年間の旅客数が約2,000万人、輸出入額が約1兆円を超えるという大空港であります。聞くところによりますと、この旅客数は世界で50位以内、アジアでは10位以内に入る空港だそうです。今やこのような拠点空港に成長した福岡空港ですが、その発展は決して一朝一夕でなし遂げられたものではありません。福岡市の発展を支えながら、福岡市の成長とともに長い年月を経て発展してきたものであります。また、聞くところによりますと、福岡市と空港の関係は、今の福岡空港に始まったわけではなく、大正14年、1924年に百道に水上機基地が設けられ、福岡～大阪間に定期旅客航空輸送が開始されたのを皮切りに我が国の航空ネットワーク上に登場し、その後、飛行場を福岡船溜、名島飛行場、雁の巣飛行場と移転しながら、戦前はソウル～大連、青島～北京、上海～南京、那覇～台北～広州といった国際線を有する、まさにアジアへのゲートウエー空港であったそうであります。このように福岡市は、我が国で最も長い空港都市としての歴史を有しているわけであり、

そこでお尋ねいたしますが、現在の福岡空港で1954年に民間定期航空が開通してから以降の旅客数を1960年から10年間隔で、国内線、国際線、その合計でお示しく下さい。また、これまでの福岡市の発展において空港の存在をどのように認識しておられるのかお尋ねいたします。

以上で2問目を終わります。

○13番(川上晋平) 地域交流センターについては、昨年12月からいろいろと質問してまいりましたが、今回の和白地域交流センターの場合、既にほとんどが決定してしまっているようで、先日市がテナントとして入る予定のJRのビルの起工式も行われております。先ほどの答弁で反省しているという弁もありましたので、もうこれ以上は言いませんけれども、和白の地域交流センターを整備する上で考慮されずに、市民サービスが受けにくい地域、三苦、奈多、雁の巣、西戸崎、志賀島などの地域においては、今後住民の地域のまちづくりに対し、市民局として十分配慮していただきたいと思えます。特に西戸崎、志賀島地域においては、昨年9月に長年の間、地域のコミュニティーにおいても大きな役割を果たしてきた国民宿舎しかのしま苑が廃止され、また、高齢化、漁業、農業の後継者の問題、過疎化など深刻な問題が多いため、しかのしま苑跡地利用検討委員会が設置され、さらに志賀島の活性化を考える、志賀島を考える会も発足の準備を進めているところであります。また、同地区が地理的に市民サービスを受けづらい地域であるということは、市民局の担当である地域振興部長、区政推進課長も認識していただいているところであります。西戸崎、志賀島地域の住民のまちづくりに対して市民局としても十分配慮し、協力していただきたいと思えますが、御所見をお伺いいたします。

続いて、新福岡空港についてお伺いします。

先ほどのお答えにありましたように、福岡空港の旅客数は長期的に着実に増加してきており、これは本市の経済活動や観光の成長と呼応しているものと考えられます。21世紀に入り、人、物、情報の動きはますます活発化しつつあり、少子・高齢化や高度情報化の進展で、一見人の動きが少なくなるように思っていますが、私は人の交流はますます盛んになると考えます。

近年、高校生、中学生の海外への修学旅行がふえています。特に福岡では中国、韓国など、アジアへの近さから、国内のほかの地域よりも海外への修学旅行の比率が高いそうです。これからはますます子供たちが海外に行く機会がふえ、国際感覚を身につけていくこととなります。この子供たちは将来さまざまな分野で国境を超えて活躍することにな

るでしょう。高齢者もどんどん旅行なれした人がふえていくと思われます。また、情報化の進展も結局市民や企業の行動範囲を広げていくことになると考えられます。日本では2006年をピークに人口が減少していくと予想されていますが、確かに定住人口は減少するかもしれませんが、交流人口はふえていくものと思われます。

福岡市は2,000年の長きにわたるアジアとの交流の歴史を有しています。これにより、あけっぴろげで人なつっこく、国際感覚豊かな市民気質が培われてきました。この市民気質が山笠やどんたくなどの祭りを生み、育て、今でもアジアマンスやアジア太平洋こども会議など、さまざまなイベントやコンベンションを開催できるホスピタリティーあふれる風土として残っていると思います。今後ますますボーダーレス化が進み、アジアを初めとする海外との交流が活発化する中で、今まで以上に本市の交流都市としての個性が発揮されていくと思われます。また、今の子供たちが成長し、将来、福岡を拠点にして世界を相手に大いに活躍できるようにするための環境づくりも大事です。このように、福岡市の将来を考えた場合、空港は必要不可欠な基盤施設であります。ぜひとも未来を見据えた空港づくりが望まれます。

以上、福岡市の長い歴史と将来の都市づくりの観点から福岡市にとっての空港の重要性について述べてまいりましたが、空港問題が今後福岡市の発展の足かせとならないようにしなくてはなりません。このまま放っておけば空港問題はずっと未解決のまま残っていただけだと思います。国の空港整備計画が決まろうとしている今、新福岡空港の実現に向けた調査が盛り込まれるよう最大限の努力をすべきと考えますが、市長の決意をお伺いして、私の質問を終わります。