

## 2016年3月市議会一般質問(案)

2016年3月14日現在

21番 日本共産党 福間 健治

21番、日本共産党の福間健治です。質問通告に基づき、5項目9点について質問します。

### 1、市長の政治姿勢

#### ① TPPについて質問します。

3月8日、安倍政権が国民の反対を押し切ってアメリカなどとの交渉で合意、署名を強行した環太平洋連携協定(TPP)の承認案と関連一括法案を閣議決定し、国会に提出しました。

TPPはコメや牛肉などの農産物を含め関税を原則として撤廃、輸入を拡大し、食の安全、著作権、雇用、医療などあらゆる分野で多国籍大企業に有利なアメリカ中心のルールを押し付けるものです。

交渉参加にあたって国会が決議した重要農産物を「除外」するなどの原則を踏みにじって、合意・署名されたものです。

これまで市長は、TPPについては「国益を最優先するなかで交渉に参加していると考えている、国の専管事項であり国の動向を注視していく」との姿勢でしたが、TPP交渉の合意・署名内容は、農業破壊、経済主権を侵害するものであり、国益を最優先したものではないことが、いよいよ明瞭になったのではないのでしょうか。

そこで質問ですが、TPP「大筋合意」の詳細と協定本文を速やかに開示し、国会・国民の議論を保障するよう要求する考えはないのでしょうか。見解を求めます。

### 2、地方創生、について質問します。

#### ① まず地方再生への展望についてです。

アベノミクスの「成長戦略」は、産業の国際競争力強化のため、国家戦略特区をはじめとする大胆な規制緩和で、「格差と貧困」の拡大をもたらしました。

そのため「地方創生」は、その批判を踏まえ、地方と中央の格差是正を図るなど一定の軌道修正をはかるものではないかという「期待」する向きもありましたが、その実態が明らかになるにつれ、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」では、「地方創生」は、「道州制・地方自治制度「改変」と「世界で一番ビジネスのしやすい環境」づくりが主眼であることが鮮明となっています。「ローカルアベノミクス」そのものではないのでしょうか。

同時に国民の反発を避けるため、地域の疲弊、人口減少という危機感をあおりながら、これを解決するのが「地方創生」である。と打ち出し、一定の予算も人材も投入

し、地域要求をそれなりに吸収しつつすすめるという側面ももっていますが、私は、地域の再生につながるのか、きわめて疑問です。

そこで質問しますが、「まち・ひと・しごと創生総合戦略」が地方再生の生きた施策となるのかその展望について、見解を求めます。

## ② 人口減少について

総合戦略などのなかでは、人口をいかに維持するのかがおおきなポイントとされています。政府・財界が経済成長の視点から人口減少に歯止めをかけ2060年に1億人を確保したいと考えています。そのために、①東京への一極集中是正、②若い世代の就労・結婚・子育ての希望の実現、③地域課題の解決が必要としていますが、なぜ人口減少や少子化がすすんだのかという原因分析はありません。

その原因は、雇用破壊であり、社会保障改悪であり、「グローバル国家型」の「構造改革」の結果ではないでしょうか。地方からの人口流出も、合併の押しつけなどによる地域内「再投資力」や経済循環の破壊、災害対応能力の衰退、農業などの地域産業破壊といった「構造改革」の結果ではなかったでしょうか。こうした政策の転換こそ、地域を再生し、人口減少へ歯止めをかける最大の対策ではないかと考えますが、見解を求めます。

## ③ 中小企業振興について

2015年6月に閣議決定された「まち・ひと・しごと創生基本方針」では、稼ぐ力を引き出す、活力にあふれた地域経済の構築を重視するとしています。

生産性を向上させ、「稼ぐ力」を強化できるよう、今後の中小企業、小規模事業者政策のあり方について意見をとりまとめた中小企業政策審議会の問題意識は「GDP」が目標どおり伸びないのは、「中小企業の生産性が低いからだ」とする驚くべき内容となっています。そして生産性の低い中小企業、小規模事業者の「稼ぐ力」を強化していくことが経済の成長に欠かせないとして、①IT投資や省力化投資を促進する。②とくに地域経済をけん引する中核企業の支援、③TPPを生かした海外展開の促進、④信用補完制度の見直しの4点が提起されています。

こうした政策では、地域経済を支える中小企業・小規模事業者の振興につながるのか、心配をしている一人です。

そこで質問しますが、「まち・ひと・しごと創生基本方針」に示された中小企業振興策で、地域経済を支える中小企業・小規模事業者の成長・発展の展望はあるのでしょうか。商工農政部長の見解を求めます。

## 3、公共交通対策

(2)

### ① JR駅無人化について

九州旅客鉄道株式会社は、先月、3月のダイヤ改正で、大分市の東の関口である日豊線・幸崎駅をはじめ県内3駅の無人化を発表しました。

JRは、市民の通勤・通学など、住民が生活していくうえで欠くことのできない大切な役割を担っています。

本来なら、障害者や高齢者などへのきめこまかなバリアフリー化が求められています。しかもこの駅無人化計画が、ごく一部の関係者のみにしか知らされていないことは問題だと考えます。

JR駅無人化計画を知った地域住民からは「自転車の盗難の多い駅で、さらに非行の温床になるのではないか」「地域住民の生活環境の悪化が懸念される」「地域の過疎化に拍車をかけるのではないか」「障害者・高齢者など利用者の利便・安全を考えてほしい」など、不安・疑問・懸念の声が噴出しています。

大分市には同計画の打診は昨年夏頃あったときしていますが、利用者の安全性・利便性を第一に考えるならば、職員を増員し、JR駅無人化は回避させるべきであったと考えています。

そこで質問しますが、これまで駅無人化を避けるためにどのような働きかけをしてきたのでしょうか。見解を求めます。

### ② 駅のバリアフリー化について

高齢者や障害者にやさしい社会のために、鉄道駅のバリアフリー化が推進されてきましたが、大分市では、大分駅しかされていません。平均利用者3000人未満の駅についても、地域の強い要望、地方自治体の支援が得られる駅についても支援をおこなうとしています。無人化されようとしている幸崎駅をはじめ市内の主要駅についてのバリアフリー化について、どのような取り組みをすすめてきたのか、見解を求めます。

### ③ 鉄道とバスの連結について

佐賀関に居住する高校生が大分市内の高校に通学し、部活が終わり、大分駅を19時39分の電車に乗れば、幸崎駅には20時着きますが、佐賀関行きのバスは19時51分に出発しています。次は20時35分のバスを待つしかありません。

高校生がバスを35分待つのか、バスが9分待つのかのどちらかしかありません。

遠距離通学をしている高校生や通勤している方々の利便性を確保するためにも、鉄道とバスの円滑な連結が求められています。関係機関へ働きかけていただきたいと考えていますが、見解を求めます。

#### 4、労働災害について

新日鐵住金大分製鉄所構内では、昨年12月から今年の2月の間に、やけど、転落などで4件の死亡事故などがおきています。私は、これはただごとではないと市の関係部局に説明を求めましたが、どこも、全体的な状況把握をしているところはありませんでした。

当該企業は大分市と立地協定を締結している企業であります。また大分市も学校建設などの発注者でもあります。さらに建築基準法に基づくビル・マンション建設の安全施行の管理監督責任があります。

各種作業現場での、総合的な安全衛生管理の実行ある取り組みを徹底させるうえでも、事故の原因などを全体的に把握し、これらを各現場で生かしていくことが求められています。

そこで質問ですが、労災事故などの全体を把握する部署が必要と考えますが、見解を求めます。

#### 5、福祉保健行政

##### (1)精神障害者の交通費助成について

私は昨年の第4回定例会で、バス事業者に対して、精神障がい者の交通費助成をバス事業者へ要望していただくよう質問しました。福祉保健部長からは「県下14市福祉事務所長会議、全国市長会や県を通じ、提案・要請したい」旨の答弁いただきました。このことを今年1月末の市政懇談会で報告したところ、障害者団体等の関係者から引き続き、精神障がい者の交通費助成の実現に向けて努力していただきたいという強い要望と同時には、当面は通院への助成を実現していただきたいとの要求が寄せられました。そこで質問しますが、精神障がい者への通院交通費助成を検討する考えはありませんか。見解を求めます。