

## 質 問

### 15番 梅沢 弘 議員

鉄道高架事業の見直しについて質問します。鉄道高架事業（連続立体交差事業）の認可無効確認訴訟を私達がなぜ起こしたのか本質的、基本的要因を当局に対しここで明確に指摘し、それについての市長の認識を伺います。

川崎市の武蔵小杉近辺で、南武線が走っております向河原駅前踏切にて、2か月前の10月、自転車を押して、遮断中の踏切を横断しようとした70代男性の死亡事故がありました。この踏切の遮断時間は1時間に46分以上で周辺5か所の同じ状況の踏切を連続立体交差事業で解決する方向で現在、検討中ではありますが、都市部なので土地買収が順調に進むのか懸念されております。完成までの事業費は1,100億円、工事期間は20年の予定となっております。これが連続立体交差事業の本来のあるべき姿であります。連続立体交差事業(鉄道高架事業)が成り立つ前提である最大要件はこの様な「開かずの踏切」の解消であるのに対し、沼津市の場合は朝夕のピーク時でさえ踏切遮断時間が20分以内であります。「開かずの踏切」に該当しないのに、国が連続立体交差事業として認可したこと自体が、「そもそも無効である」とするのが、私達が提訴した訴訟の一番のポイントであります。本市の鉄道高架事業(連続立体交差事業)についての現時点における当局の説明の大半が鉄道跡地の活用による、まちづくりの活性化を主張しておりますが、認可を受けた時の本来あるべき目的と現在、当局が主張している内容とでは中身が全く違ってきております。踏切遮断時間の本質的問題点について、頼重市長は気が付いているのでしょうか。私のこの指摘に対する市長の現時点の認識を伺います。

頼重市長は11月9日に貨物駅移転先の強制収用の件で川勝知事と県庁で面談されました。その時の毎日新聞の報道によりますと、川勝知事は「高架訴訟裁判の結果は極めて大きな意味を持つ、手続きに入る段階になっているが今しばらく静観するのが私の立場」と答え、又、朝日新聞の記事においては「地権者の久保田豊さんは筋を通して。十分に時間をかけ納得して頂く事が肝要だ」とし「現地での強制執行は裁判の判決まで行わないという意味だった」と報道されています。ここで頼重市長にお聞きします。市長は、高架訴訟の判決に対する司法の重さの認識を問う前議会の私の質問に、「高架事業は本市にとって重要な事業なので推進する」と答えるだけでしたが、知事がこの日「裁判の結果は極めて大きな意味を持つ」と記者の取材に答えました。その言葉を身近におられた市長はどの様に受け止められたのか伺います。川勝知事の最終判断の中には、裁判における判決結果次第で鉄道高架事業の中止も有り得ると市長は感じたのではないのでしょうか。その時の頼重市長の思いをお聞きします。

知事がこの事業を中止すると言われたら、単独では推進できないので頼重市長は同調されるお考えでおられるのか、現時点の認識の程を伺います。

直近の11月25日の静岡新聞社説を引用し質問をします。「新貨物ターミナル整備事業が始まって16年。事業推進に向けて土地取得の道筋が見えたとはいえ、市と県は最後まで粘り強く交渉を続け、話し合いによる解決の可能性を探って欲しい。構想から30年あまりが経過し、事業のメリットや投資効果を改めて説明して市民の理解を深めていくべきだ。」と、新聞社の良心と言われる社説でこの様に述べております。社説が掲載された5日前の11月20日の夕刻、市民文化セ

## 質 問

ンター小ホールにて、「鉄道高架訴訟報告会」が開かれ、土砂降りの雨の中、200名近くの市民の皆さんが来場され、海渡雄一弁護士の力強く分かり易い経過報告に、判決の結果への大きな期待をもたらした「集い」でありました。ここで市長にお聞きします。静岡新聞社が示唆しております、話し合いによる解決や、事業のメリットや投資効果を改めて説明して市民の理解を深めていくべき、との指摘について、市長は今の時点で、どの様に考え、具体的にはどの様な行動に取りかかろうと考えておられるのか伺います。

政府税制調査会委員や財政制度等審議会委員を務めておられる中空麻奈氏は「国債格下げの危機」という見出しで、この様に述べておられます。「国債が格下げされた途端、一部の事業会社や銀行なども自動的に格付けが引き下げられ金利の上昇を通じて資金調達コストが増してしまう。未曾有の金融緩和と拡張財政が日本経済を下支えしていることは、周知の通りだ。金利は一向に上がる気配はない。2021年度一般会計予算の概算要求総額は105兆円超と、3年連続で過去最大を更新。財務省は今後、不要な経費を削る査定を本格化するが、コロナ関連の費用を別会計にして無駄を排し、膨張する財政に歯止めをかけようとする動きは見られない。コロナ禍で景気が底割れしてしまっただけでは、生活そのものが成り立たない場合もある。国民の生命を守るための財政措置は必要不可欠だ。一方で2020年度の歳出が160兆円超に達する半面、税収の当初見込み額が60兆円強では全く賄えないことは、格付けの観点から強く意識すべきことであろう。税収不足を埋める2020年度の国債の発行額は90兆円超に上る。野放図に政府の債務を増やせば確実に格下げが視野に入る。格付けを維持する秘策は、日本政府が債務返済への強い意志を見せることである。債務の絶対額だけでは表せない、質的な要素も重視されるためだ。とはいえ現状を踏まえると、財政の再建はとりえず封印すべきだという雰囲気強い。「コロナ禍で苦しい生活を強いられているのに、財政再建の話など不謹慎だ」という国民の声が勢いを増している。金利が低水準にある間は、政府債務を拡大し財政政策を講じて景気を良くするのが正しいとする「現代貨幣理論」(MMT理論)を主張する声も再び大きくなるであろう。だが、手っ取り早く借金に頼ろうとする誘惑に負けず原点回帰で財政問題に取り組みたい。低金利だからといって安易に借金を増やせば、債務の返済が難しくなることは自明の理だ。債務膨張には十分注意しなければならない。政府はコロナ禍という火の粉を振り払った後、格付けを維持するため、財政規律を回復できるかどうかを厳しく試される」と静岡新聞の「現論」欄に書かれております。ここで市長に伺います。政府税制調査会委員であり財政制度等審議会委員を務めておられる中空麻奈さんが、これだけ危機感を露わにして警告を発しております。政府だけでなく自治体もこの警告を正面から受け止めなければならないと私は強く感じました。低金利だからといって安易に借金を増やせば債務の返済が難しくなることは自明の理であります。鉄道高架事業推進による債務膨張を予測し、一刻も早くこの事業を止めるべきとの警告であり示唆であると、私は受け止めますが、市長は、いかが受け止めましたでしょうか。お聞きします。

当局に伺います。「国の制度なので国からの交付金が減らされたり、無くなったりすることはありません」と毎回、私に答弁されていますが、今、私が読み上げました中空委員の警告を本市当局として、どの様に受け止め、本市の鉄道高架事業に対する国の交付金600億円強に影響は無いとはっきり言えるのか。お聞きします。

## 質 問

今、一つお聞きします。沼津市も 400 億円近い市債を発行し、これから高架事業に取り掛かろうとしている訳であります。本市当局としては、「大丈夫、本市財政に影響は無い」とははっきり言えるのか、お聞きします。

ここで市長に一言申し上げます。原一本松及び桃里の地権者の皆様が、長年、守って来ましたが、私達、沼津市民全体の鉄道高架本体事業、着工阻止の炎は本市の財政破綻を見据え「将来世代を決して不幸にしてはならない」との固い決意のもと、益々燃え広がっております事を、しっかりと肝に銘じ、今後の政策を考えて下さる様、指摘させて頂き、次の質問に入ります。

新型コロナウイルス感染拡大前は全国から東京に人が集まる「東京一極集中」が続いていたが状況は変化してきた。総務省の住民基本台帳人口移動報告によると東京では新型コロナの緊急事態宣言中の 5 月は 1,069 人の転出超過になった。東京の転出超過は現在の集計方法になった 2013 年 7 月以降で初めてで、さらに、7~9 月は計 10,674 人の転出超過となり、その流れが強まった、との報道がありました。(毎日 11.15) 私はコロナパンデミックの影響で益々この流れは大きく拡大していくものと考えます。コロナ発生以前の一般質問にて、私は東京に本市独自のアンテナショップと移住相談窓口を設置することを提案しましたが、その必要性は益々高くなっていると認識し、当局に再度、提案する次第であります。いかがお考えでしょうか。

本市の PCR 検査体制はまだ不十分であると私は考えます。本市においても接待を伴う飲食店でクラスターが発生し、いよいよ新型コロナウイルス感染が身近なものになって来ました。PCR 検査体制は不十分のままなので、寒さ到来とともに感染者は全国的にも激増しております。本市が開設している沼津地域外来・検査センターにおける一日 10 人までの検査能力では心細いと、私のもとに市民の皆様が訴えに来られます。私自身もその通りだと感じています。やはり発熱などの症状を有する人に対する PCR 検査を拡大する事が一番、今緊急に自治体行政に求められている事だと考えます。本市及び近隣自治体、医師会と、より一層の協力体制を組み、市民の不安を取り除く為、PCR 検査拡大の一刻も早い実現を強く要望いたします。いかがお考えでしょうか。

内閣府は、東日本大震災などの経験を踏まえ、2016 年 4 月に「避難所におけるトイレの確保・管理ガイドライン」を策定し災害発生当初は避難者約 50 人当たり 1 基、避難が長期化する場合は約 20 人に 1 基、トイレの平均的な使用回数は 1 日 5 回と言った目安を示し、都道府県を通じて全市区町村に計画の策定が望ましいとする通知を出しました。毎日新聞の今年 8 月の調査では 6 割の自治体が未だ計画が出来ていないということですが、本市ではいかがでしょうか、お伺いします。

過去に大規模災害に遭った自治体を中心に、被災直後から衛生的に使える「マンホールトイレ」や、一般的なトイレと遜色のない機能を持つ「トイレトレーラー」等を備える先進的な自治体が増えその有効性に対する評価が高まっております。以前の本市議会でも「トイレトレーラー」については私の方から提案させてもらいましたが検討されましたでしょうか。お隣の富士市を筆頭に現時点で 10 自治体が導入し 100 の自治体が導入を検討中であります。お伺いします。

国土交通省は 2009 年から自治体によるマンホールトイレの整備に補助金を出しています。しかし、整備済みの自治体は 2018 年度末で約 3 割にとどまっています。マンホールトイレとはマ

## 質 問

ンホールの上に便座を置き、下水道に排泄物を直接流す仕組みのものでありますが、阪神大震災を経験した兵庫県神戸市では 2019 年度時点で、小中学校の避難所 59 か所に計 290 基の備蓄が完了しております。普通の仮設トイレだと運んで設置するまで 3 日～4 日かかりますが、マンホールトイレの場合は使い方を知る地域住民が組み立て、震災翌日から利用できる有効性の高いものがあります。本市においても震災時における有効性の高いマンホールトイレの整備拡充を要望致します。いかがお考えでしょうか。