

2021年12月議会 一般質問

2021年12月定例会市議会は、日本共産党福山市議団を代表して、
みよし剛史市議が一般質問を行いました。
第一質問と答弁をお知らせします。

12月9日
午後2時5分～

みよし剛史市議

1 保育行政について -----	2
①保育中の事故防止について -----	2
②児童福祉施設等への指導監査について -----	4
③園バスに関わる安全管理標準指針の策定について -----	6
2 環境行政について -----	8
①地球温暖化防止の施策について -----	8
②本市におけるCO2削減の取り組みについて -----	9
③降下ばいじんの低減について -----	12
④太陽光発電施設の乱開発規制について -----	15
3 福山道路について -----	18
①一般国道2号福山道路整備促進期成同盟会について --	18
②都市計画道路多治米川口線について -----	22
③（仮称）引野IC～（仮称）笠岡西IC区間について---	24



保育行政について

みよし剛史：保育中の事故防止について伺います。

いまだ深刻な待機児童と保育士不足の問題に対して、政府は認可保育所の増設や保育士の抜本的な処遇改善策ではなく、基準緩和と詰込みで安上がりな保育を推進してきました。

2015年時点で55所あった本市の公立保育施設は本年5月時点で46所に、認可保育所は認定子ども園への移行によって55所から27所に減少し、児童福祉法の定める市町村の保育実施義務は利用調整中心となり、公的責任は後退を続けています。

また、保育の受け皿の確保は認可保育所より基準が低い小規模保育事業や認可外保育施設の拡充が中心で行われ、2015年は4施設のみだった地域型保育事業所は本年5月時点で36施設に、認可外保育施設は5施設増加し、ビルの一室や園庭・ホールの無い保育園が増えたことで保育環境も後退しています。

保育における公的責任の後退と規制緩和は深刻な保育の質の低下をもたらしています。内閣府の集計によると、放課後児童クラブをのぞく教育・保育施設等で発生した死亡事故や治療に要する期間が30日以上を負傷や疾病を伴う重篤な事故件数は2015年399件から毎年増

え続け、2020年は1586件となっています。

10月の一般・特別会計決算委員会では、2020年度に公立保育所で日本スポーツ振興センターの災害共済給付の適用になった事故は474件との答弁でしたが、過去5年間の経年変化についてお答えください。また、市内の教育・保育施設等全体の重篤事故件数についてお示し下さい。

本市においては2018年に1歳の男児の誤嚥による窒息事故が発生しており、未だに意識が戻っていないとの報道もありました。こうした悲惨な事故を繰り返さない施策が必要です。0歳児における突然死の発生率は、社会全体に比べて保育施設での発生率の方が低いのに対し、1・2歳児では保育施設の方が1.25～2.45倍高いことが研究で明らかになっており、1歳児の保育士配置基準は安全を確保するための基準として不十分なものです。起こり得る事故の未然防止と事故発生時の適切な対応を行うため、まずは本市が行っている概ね1歳児入所の配置基準を改善し、独自に国の基準よりも手厚い保育士配置基準を設けることを求めます。ご所見をお示し下さい。

市長答弁：三好議員の御質問にお答えいたします。

始めに、保育行政についてであります。

災害共済給付が適用になった事故件数は、2016 年度(平成 28 年度)から、年度ごとに 604 件、569 件、479 件、599 件、474 件となっています。

また、重篤事故件数は、過去 5 年間で 1 件です。

次に、保育士配置基準についてであります。保育士の配置については、国の基準を踏まえ、本市の条例により定める基準に基づき、適切に配置されており、それぞれの施設の状況に応じ加配を行っています。引き続き、安心安全な保育が提供できるよう適切な保育士の配置に努めていきます。

みよし剛史：児童福祉施設等への指導監査について伺います。

児童福祉法第46条及び第59条の規定により、児童福祉施設等における適正な運営の確保と児童処遇の確保が図られることを目的として、自治体には1年に1回以上の指導監査の実施が課せられています。2020年度の実施状況は、認可外施設を除いてすべての施設で実施されていますが、監査内容はコロナ対策のため、必要最低限の人員体制や電話での聞き取り、書類の提出などにより通常よりも簡素化され

ております。本年8月に厚生労働省は感染拡大防止と両立した指導監査の在り方について、簡素化するかどうかを検討課題として位置づけた研究会を立ち上げています。児童福祉の規制緩和が進み、多様な条件の施設が増える中で指導監査を簡素化する方向は、感染症対策とは言え、児童処遇や安全確保を守るための指導監査の目的が果たせなくなる可能性があります。また、感染対策についても対策強化を施設が努力することは当然ですが、感染防止と流行時の対応を施設任せにするのではなく、むしろ行政による現場の状況把握の強化が必要です。今後の指導監査の在り方についての方向性をお示し下さい。

市長答弁：次に、児童福祉施設等への指導監査についてであります。

本市では、新型コロナの感染拡大防止に配慮する中で、法令等に基づき、適正な指導監査を実施しています。

今後の指導監査については、国の研究会が、来年1月をめどに、意見を取りまとめる予定であり、その結論を踏まえ、適切に対応していきます。

みよし剛史：園バスに関わる安全管理標準指針の策定について伺います。

本年7月、福岡県中間市において園児が送迎バスに閉じ込められて死亡する事故が起きました。この事態を重く見た福岡県と中間市は同園に対する改善勧告の中で、登園管理を行うべき責任者である園長がバスに乗車していたこと、児童出欠確認についての明確なルールを設けていないこと、事故防止マニュアルは存在していたが多くの職員がその存在を知らなかったことなどが指摘されています。

本市における保育施設等において送迎バスを運行している施設数と、指導監査においてバス運行についての安全マニュアルの有無の確認や、バス運行状況の報告を求める等の把握が行われているのかお答えください。

保育施設の送迎車両の運行に関する国の基準がない中で、福岡県は独自に送迎車両の人員配置や乗降確認、走行時の安全管理等を定めた「安全管理標準指針」を策定しています。

本市においてもバス運行についての指針を策定すべきと考えますがご所見をお示し下さい。

市長答弁： 次に、本市において送迎車両を運行している保育施設等の数は、20 施設です。

福岡県の事故を受け、これらの施設に対して、注意喚起を行ったほか、指導監査項目に「送迎車両に係る安全管理」を加え、必要な助言を行っています。

送迎車両の運行に関する指針を新たに策定する考えはありません。

環境行政について

みよし剛史：地球温暖化防止の施策について伺います。

地球温暖化による気候危機を打開するには、世界の平均気温の上昇を産業革命前に比べて1.5度以内に抑えなければなりません。しかし、世界各国の排出削減目標をすべて達成しても今世紀末までに2.7度上昇します。必要なのはさらに各国が目標を上積みし、今後10年間の温室効果ガス排出の半減と50年までの実質ゼロの達成を確実なものとすることです。

国連は先進国に対して2030年までの石炭火力発電廃止を求めており、多くの国が石炭火力からの撤退を示している中、岸田首相はCOP26の首脳級会合での演説において、2030年度の発電量の19%を石炭火力に依存するとした第6次エネルギー基本計画に沿った立場から、石炭火力発電の使用継続の姿勢を鮮明にしました。CO2排出量が世界5位という立場でありながら、石炭火力は廃止どころか50年以降も使用を続け、30年までのCO2削減目標はわずか46%と、世界の流れに真っ向から逆らっています。日本は気候変動対策に消極的な国に送られる「化石賞」を再び受賞し、世界の環境NGOから厳しい批判を浴びていますが、エネルギー基本計画の内容の受け止めについて市長

の認識をお示し下さい。

市長答弁：次に、環境行政についてであります。

始めに、エネルギー基本計画については、2050年カーボンニュートラルをめざす上でも、安全性やエネルギーの安定供給を確保し、低コストでの供給を実現することが重要とされています。

本計画では、徹底した省エネルギー対策を実施した上で、再生可能エネルギーについては、主力電源として最優先で取り組み、最大限の導入を促す方針を明確にしており、地球温暖化防止につながるものと認識しています。

みよし剛史：本市におけるCO2削減の取り組みについて伺います。

環境NGO気候ネットワークの分析によると、2017年度のCO2排出量において、本市の製鉄所の排出量が全国の事業所で2番目に多い年間2158万トンであることが示されました。2021年度版福山環境白書によれば、2017年度の福山市におけるCO2の総排出量は2908万トンであり、製鉄所から排出されたCO2量が市全体の74%、産業

部門では83%を占めています。

第2次福山市環境基本計画によるCO2削減目標は2030年までに2013年比8.2%、産業部門で5%削減すると設定されていますが、2017年度は全体で3.3%増、産業部門は3.9%増でした。この現状に対しての認識をお示し下さい。

当製鉄所が県に提出している温室効果ガス削減実施状況報告書によれば、2005年度を基準年として2020年度までに2.6%削減させる目標を設けていますが、2017年度は13.6%増となっています。企業の自主的な取り組みに任せるだけではなく、目標達成のために連携を強め、削減に向けた取り組みの具体化が必要です。具体化に向けた本市の方針と現在の進捗状況をお示し下さい。

2021年度版広島県環境白書によると、2017年度広島県のCO2総排出量は5,478万トン、産業部門は4,075万トンであり、県内産業部門における福山市からの排出量は約63%を占めます。第3次広島県地球温暖化防止地域計画では2030年までに産業部門で21%の削減を目標としており、福山市部分の削減を実行できなければ達成はできません。削減目標達成に向けて広島県と本市がどの様に連携しているのか、取り組みの実際をお答えください。

日本ではCO2総排出量の約3割を占める産業分野での削減目標と計画が企業の自主目標にとどまっていますが、イギリスなどでは目標や計画を政府と企業の協定として公表しています。政府と本市の製鉄所のようなCO2排出量の多い事業所が協定を結ぶことは、産業分野でのCO2削減に政府も責任を負うとともに、国民への公約になります。国に対し企業とのCO2削減の実効性のある協定を結ぶよう求めるべきです。ご所見をお示し下さい。

市長答弁：次に、CO2 削減の取組についてであります。

2017 年度(平成 29 年度)の市域全体の排出量の増加の要因は、産業部門によるものが大きく、それぞれの企業は、削減対策を講じているものの活発な経済活動が反映されたものと考えています。

次に、民間企業との連携については、CO2 排出量の削減や省エネに向けた施策を検討するため、あらゆる機会を通じて意見交換を行っています。

また、新年度には、国の地球温暖化対策計画に基づき、本市の環境基本計画や、県の「第 3 次広島県地球

温暖化防止地域計画」を見直すことにしています。

今後、県と連携し、両計画の整合を図っていきます。

次に、カーボンニュートラルに向けては、国の計画等に基づき、事業者が自主的に取り組んでいることから、CO2削減の協定に関して、国への要望は考えていません。

みよし剛史：降下ばいじんの低減について伺います。

2021年度版福山環境白書によると2020年度の公害苦情件数は348件、内、大気汚染に関するものが152件であり、10年間の経年変化でも常に大気汚染についての苦情が多くなっていますが、降下ばいじんによって洗濯物が干せない、床が黒くなるなど、市民生活への影響が依然大きいことによるものと考えられますが、過去5年間の粉じん関連の苦情件数についてお答えください。また苦情に対してどのように対応しているのかお示し下さい。

千葉市は2015年、臨海工業地帯付近と内陸部における降下ばいじんの観測結果により、製鉄所のある臨海部では内陸部よりも鉄などの金属成分が多く降下しているという分析結果を公表し、市が設置した大

気環境保全専門委員会は、2019年に降下ばいじん量が大きい要因は製鉄工場の影響が大きいことを認め、降下ばいじん状況の監視の強化、地域住民との情報共有、事業者の取組みの効果の検証に努めることを提言しており、観測結果を基に施策を進めています。

本市でも2017年度から15ヵ所の観測地点での月ごとの降下ばいじんの測定結果を組成分別に公表しています。このデータによると、この4年間で本市の製鉄所における粗鋼生産量が最も多かった2017年度は特に南東部地域で多量の降下ばいじんが観測されており、鉄成分の構成比も高くなっています。一方、製鉄所の第4高炉が6月20日から9月16日までの間休止していた2020年度は近年では最も少なく、2021年度は再び増加傾向に転じていることから、製鉄所の稼働状況と降下ばいじんについて深い相関があることがうかがえます。

本市の降下ばいじん観測公表の取り組み開始から5年目となりますが、各観測地点での成分情報を踏まえ、どの様に分析をし、本市の降下ばいじんの低減にはどのような手立てが有効であると考えているのかお示し下さい。

2022年に施行される改正地球温暖化対策推進法により企業のCO2排出量情報がオープンデータ化されますが、関連の深い降下ばいじん

の観測データとの連動により、環境に負荷の高い成分を排出抑制する企業の取り組みは、より迅速に、客観的な評価をすることができます。環境負荷を軽減する新たな技術開発への投資に踏み出すことは今後の企業価値を高めることにもなり、自治体にとっては環境都市形成にも大きな進展が得られます。本市と当該企業との間で持続可能な都市形成に向けた、新たな公害防止協定を結ぶことを求めます。ご所見をお示し下さい。

市長答弁：次に、粉じん関連の苦情件数は、

2016 年度(平成 28 年度)が 24 件

平成 29 年度 21 件

平成 30 年度 39 件

令和元年度 33 件

令和 2 年度 22 件となっています。

対応については、申立者から聞き取りを行い、相談内容に応じて、現場確認を行います。

現地で発生源を特定できた場合は、立入調査を行い、法令に基づく要請や指導を行っています。

次に、降下ばいじん量や成分については、各測定地

点とも概ね横ばいで推移しています。

飛散防止対策については、老朽化した施設や車両の計画的な更新などが有効と考えています。

本市としては、法令に基づく事業者への立入検査等を通して、必要な指導や助言を行っています。

次に、現在締結している公害防止協定には、CO₂の削減にもつながる公害防止に向けた設備の導入や改善などが既に盛り込まれています。新たな協定締結は考えていません。

みよし剛史：太陽光発電施設の乱開発規制について伺います。

日本全体のCO₂排出量の約4割を発電が占めるもとで、電力分野でのCO₂削減のためには再生可能エネルギーへの大転換を進める必要があります。しかし、メガソーラーや大型風力発電のための乱開発が、森林破壊や土砂崩れ、住環境の悪化を招く事態が全国で発生しています。再生可能エネルギーは地域の貴重な資源ですが、地域外の手事業者が地元合意の無い大規模な開発を強行することで、暮らしや住環境を脅かす事態が多発化すれば、かえって再生可能エネルギーへの大

胆な転換を阻害しかねません。

昨年4月から太陽光発電事業が環境影響評価法の対象となりましたが、義務付け対象は4万kw以上の大規模事業、広島県の条例では施行区域面積が50 ha以上が対象で、届け出の必要な事業の範囲が非常に限定的です。市内の環境影響評価及び広島県条例の対象となる事業用太陽光発電施設はそれぞれ何件あるのかお答えください。

環境影響評価の対象とならない小規模施設については、事業者による自主アセスメントを求めるガイドラインを環境省は示しています。しかし立地規制については森林法や土砂災害防止法が太陽光発電施設等の再エネ設備を想定していないため、関係する省庁のどこにも責任が無く、自治体による法律に基づいた指導を行うことができません。環境影響評価の対象とならない市内の発電容量50kw以上の小規模施設の件数をお示し下さい。

太陽光発電施設開発による災害やトラブルを未然に防ぐために、自治体独自に条例を制定するケースが急増し、本年4月1日時点で146市町村が行っています。本市においても再エネを地域の資源として活用していくために、環境保全地区と建設可能地区を明確にしたゾーニングと、地元住民の合意、意向を反映させた事業計画の作成を定める条

例を制定すべきと考えます。ご所見をお示し下さい。

市長答弁：次に、環境影響評価などの対象となる大規模な太陽光発電は、市内にはありません。

一方、50 キロワット以上の小規模な太陽光発電は、国によれば 127 件であります。

次に、太陽光発電に関する規制についてであります。太陽光発電の設置に当たっては、土地の安定性や景観、騒音など環境への配慮や、地元住民の理解などが必要であります。

このため、国は設置や維持管理に関する各種ガイドラインを策定しており、発電事業者においては、これらに基づき、設計・施工等を行っていると認識しています。

みよし剛史：福山道路について、一般国道2号福山道路整備促進期成同盟会について伺います。

11月2日、福山道路の整備促進を図ることを目的とし、福山、尾道、三原、笠岡の4市による期成同盟会が設立され、今後、関係機関、国会議員等への提言活動等を行うとしています。

期成同盟会の設立総会資料では、2025年度には玉島・笠岡道路、笠岡バイパスが開通予定であり、福山道路だけが未整備となるため、事業中区間の早期開通と未事業化区間の早期事業化が必要との記述があり、同会の提言書においては、4市長いずれも備後圏域の経済発展を強調しています。しかし、物流効率の向上に特化した交通網が整備されれば、都市部へ人口と投資が集中し、郊外はストロー化の加速で暮らしにくくなります。市民生活の格差によって地域内での貨幣循環はかえって滞るため経済は低迷し、備後圏域全体の経済発展ではなくむしろ衰退をもたらしかねません。ご所見をお示し下さい。

東京一極集中の是正と出生率の向上を目的とした地方創生は逆に出生率の低下を招き、新型コロナの拡大でさらに人口減少が加速することが予測されています。

国交省総合政策局は500mメッシュごとの将来推計人口を試算して

いますが、その結果によれば2050年には広島・岡山県内ほとんどのメッシュで人口減少し、多数の人口消滅メッシュの発生も予測しており、これに依拠するならば交通量は減少するはずです。しかし、福山道路の事業評価における時間短縮便益は基準年を2013年度、供用年を2028年度とし、2071年度までを積算したものとなっていますが、人口減少の最中でも整備後の交通量は増加するものと予測されており、過大な便益効果の試算となっています。この交通量がどこからどの様に発生するのかお示し下さい。

将来的な交通量減少は確実であり、建設には10年単位の工期を要するはずですが、市長は提言の中で、「交通渋滞を解消し有効労働時間を増加させることが重要」としています。福山道路の供用開始はいつで、その時点においてどれほどの交通渋滞が発生していると想定し、有効労働時間の増加効果があると考えているのかお答えください。

同会の資料では生活道路・通学路の課題として、「福山道路の早期整備により、生活道路への通過交通流入の減少を図ることが必要」と述べています。

平成27年度交通センサス及び交通事故総合分析センターの統計によれば、自動車走行距離と交通事故死者数の相関は直線的な関係にあり、

ルートの変更ではなく交通量自体を減らさなければ事故件数は減少しません。また、近年の事故対策の強化の流れの中でも歩行者の事故件数の改善率は相対的に低く、その内横断歩道付近での事故件数割合が圧倒的に高いのは、生活道路の歩道未設置や安全施設が機能していないことを示しています。

平成27年度全国都市交通特性調査では、地方都市圏・町村部の75歳以上の区分で自動車による移動回数が上昇していることが示されています。道路逆走、店舗への突入など、高齢者が交通事故の加害者となる事故の増加は、大部分が免許を取得している年代層が高齢者となる一方で、公共交通サービスが量的・質的に低下し、自動車に頼らざるを得ない状況の拡大によるものです。

高規格道路を作れば交通事故件数が減少するとした説明には根拠がなく、生活道路での安全対策は、「ゾーン30」等の規制や安全施設の整備、高齢者の自動車移動に対して代替手段を整備することこそが必要だと考えますがご所見をお示し下さい。

市長答弁：次に、福山道路についてであります。

まず、福山道路の整備効果としては、移動時間の短縮による物流の効率化などの経済効果だけでなく、交

通事故の減少や救急医療活動の支援など、市民生活の安全につながると考えています。

また、このほかにも、ダブルネットワークが構築され、災害時の支援活動などにも大きく寄与すると考えています。

事業再評価における整備後の交通量等については、国の基準に従って算出され、事業再評価委員会において、適正であると認められたものであります。

供用開始時期については、現在、国から示されていませんが、国道2号の抜本的な渋滞緩和には、福山道路の整備が不可欠であり、渋滞による損失時間を減らし、有効労働時間を増やすためにも、早期整備が図られる必要があります。

また、国道2号において、渋滞に起因する事故が減少すると予測されており、併せて、周辺への迂回車両は減少し、生活道路の安全性が向上すると考えています。

みよし剛史：都市計画道路多治米川口線について伺います。

福山道路の事業化を進めるのであれば、今後住宅密集地である多治米川口線の事業化に踏み出すことになります。予定ルート上に道路建設を行った場合の立ち退き対象建築物の件数、現在居住している世帯数及び人数についてお示し下さい。また、このルート上の過去5年分の建築許可件数についてお答えください。

多治米川口線のほとんどが第一種住居地域であり、設計速度80kmの高架道路ができれば騒音・振動・日照阻害・粉じん等の影響は甚大です。環境影響評価の対象となる道路端から20mの近接空間の範囲にある建築物の件数、居住世帯数、人数をお示し下さい。

11月30日に川口東公民館で行われた福山バイパスと区画整理を考える会による福山市への質問状提出の場には、地元の住民も含め約30名が参加し、「20年前から具体的な事業内容を示すように言ってきたが未だに説明が無い。」「10年前に引っ越してきたが、いつどこに作るのか全く知らされていない。」「住民にとっては命の次に重要な問題。道路を作らなくてはならない納得できる根拠を出して欲しい。」「市長は実際に視察に来て道路建設の要求をしているのか。」という福山市の姿勢に疑問の声が相次いで上がっています。この住民の声をどの様

に受け取っているのかお答えください。

事業者は住民の声を聞かぬままに事業化することはできません。国・県・市・枝広市長が同席した住民の声を聞く場を直ちに設けるべきと考えます。ご所見をお示し下さい。

市長答弁：次に、都市計画道路多治米川口線についてであります。

まず、福山道路も含めた計画区域内の建物の数については、約 440 棟程度確認できますが、事業化の段階で測量・調査を行い、正確な数を把握してまいります。

また、計画区域内の建築行為は宅地建物取引の重要事項であり、都市計画法第 53 条に基づき一定の規模や構造が制限されます。

これにより、過去 5 年間に建築許可した件数は、22 件であります。

なお、多治米川口線は、福山道路の側道であることから、福山道路の環境影響評価において 20m の範囲にとらわれることなく、適切に環境影響評価が行われており、環境基準を満足する結果であると国から聞いて

ています。

次に、福山道路や多治米川口線は、地元説明会や意見書などを通じて、市民の皆様から様々な意見をお聴きする中で、2001年(平成13年)に都市計画決定されたものです。

今後、事業化の段階において、事業説明会により、丁寧に意見を伺ってまいります。

みよし剛史：(仮称)引野IC～(仮称)笠岡西IC区間について伺います。

引野ICから笠岡西ICまでの区間は、引野町南3丁目のゆめみが丘、平成台の住宅地や総合病院の真下にトンネルが施工されることとなります。多くの住民が暮らしている地下の層は非常に複雑な構造であり、軟弱地盤や地下水脈を分断すれば地盤沈下や隆起が発生します。また、トンネル工事では土砂や地下水を取り込み過ぎたことによって多くの事故が発生しており、犠牲者も出ています。2016年の博多駅前大通りでの巨大陥没事故、2020年6月には新横浜トンネル工事の真上、10月には調布市の外環道工事現場の真上で陥没事故が発生しており、トンネル工事が住民を巻き込む可能性は否定できません。無断・無補

償で他人の地下を掘り、住環境に悪影響を与えることは財産権の侵害となります。トンネル工事が住民の生活にどのような影響を与える可能性があると考えているのかお示し下さい。

市長答弁：次に、トンネル計画区間については、事業化の段階で、地質等の詳細な調査・解析を行った上で、実施設計において適切な工法・構造を選定し、周辺への影響を考慮して施工すると国から聞いています。