

2017年12月議会一般質問

2017年12月11日 日本共産党 五十嵐 完二

日本共産党の五十嵐完二です。私は、新年度予算編成に関して、万代島ルート線について、津波対策の3点について質問いたします。

1. 新年度予算編成に関して

まず、新年度予算編成に関して質問します。

財務省の財政制度等審議会が、2018年度の政府予算編成についてまとめ11月末に財務大臣に提出した建議は、「財政健全化」のためとして、医療、介護など社会保障費の削減・抑制が中心になっています。

これまでも安倍政権のもとで、社会保障費には大ナタがふるわれてきましたが、その予算がさらに削りこまれることとなります。

財政審の建議は、医療、介護、障害者福祉、子育て、生活保護、年金などの各分野で「適正化」「効率化」の名で予算削減を迫り、2018年度予算案の焦点である医療の診療報酬や介護報酬ではマイナス改定を重ねて求めています。

財政審の要求は当面の18年度予算にとどまらず、75歳以上の後期高齢者医療の窓口負担の現行1割から2割への引き上げ、介護保険の「要介護1・2」の人が利用する生活援助の「保険外し」などを早急に検討せよとしています。

安倍首相は、この秋の解散・総選挙にあたり、2019年に消費税を10パーセントに引き上げるとともに、「全世代型の社会保障」への改革を行うと宣言していましたが、こうしたことが行われればまったく国民をだまし討ちにしたと言われても仕方がないものです。

新潟市が、そうした国の政策・方向から、市民のいのちと暮らし・地域経済を守り発展させるために、安倍政権の社会保障削減ノアの意思表示を行うこと、そして新潟市はなによりも地方自治体の使命に立ち返り、「住民の福祉の増進をはかる」ことを基本にすえ、福祉と暮らしの予算を増やし、民生費が平成28年度決算では全国政令市で最下位にあるという状況をなくすこと、すなわち市民の暮らしと福祉の施策を充実させることこそが重要だと考えています。

この点で、来年度の予算編成に向けて、「119億円不足」ということを強調し、「間伐」などと称して、すべての事業を「廃止・休止」を前提に見直しするというのは、市政運営を誤りの責任を市民に転嫁するもので許されることではありません。

(1)平成28年度決算で、本市の民生費割合が政令市20市中で最下位になったことをどう受け止めているのか

質問の第一は、10月の決算審査特別委員会でも指摘しましたが、平成28年度決算の暮らしと福祉の費用である民生費の割合で、新潟市は政令市20市のなかで、26年度、27年度の19位からさらに悪化しついに最下位の20番目に落ち込みまし

た。地方自治法第1条には、「地方公共団体は住民の福祉の増進をはかることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うものとする」とあります。新潟市は、この地方自治法に示された「住民の福祉の増進をはかることを基本として」という「基本」が政令市のなかでもっともないがしろにされているといわれても仕方のない税金の使い方をしていることになります。

歳出に占める構成比では最下位であり、一人当たりの民生費の額も政令市20市中17番目で、その決算額である1183億円は、相模原市の1146億円、岡山市の1169億円とほぼ同額です。歳出総額は本市が3541億円に対して相模原市は2501億円、岡山市は2789億円と歳出総額が約1000億円も違いながら、民生費の額がほぼ同じということは、本市がいかに福祉を軽視しているか歴然としているではありませんか。民生費を人口一人当たりの額で政令市平均にするだけで240億円を福祉やくらしにまわすことができるという計算になります。

平成28年度決算で、新潟市の民生費の割合が政令市20市のなかで最下位となったことをどう受け止めているのか伺うものです。

(2)事業の「廃止・休止」による市民生活の影響についての認識はどうか

質問の第二に、新年度の予算編成に向けて、「廃止・休止」を前提に見直す事業は、1194事業、一般財源で441億5千万円にもなります。

この対象事業は、福祉部が116事業で67億円、こども未来部が65事業95億5千万円、保健衛生部が85事業41億4千万円、教育委員会が153事業32億4千万円で、もちろんそれ以外の部署でも重要な事業は多くありますが、福祉、子育て、医療、教育という市民生活にもっとも密着しているといえる分野で236億円となり見直し事業全体である441億円の半分以上を占めます。

この3分の1が削減されれば市民生活への影響は甚大です。

これまで平成22年と24年の2度にわたり、「事業仕分け」と称して事業切り捨てがおこなわれてきました。

就学援助費の認定基準の引き下げ、寝たきり高齢者への紙おむつ支給の削減、生活保護世帯への夏期・年末見舞金の廃止、敬老祝い金の廃止、老人いこいの家の有料化、公民館の有料化はじめ社会的弱者といわれる人たち、「弱い人、小さい人」に対してひどい仕打ちがおこなわれました。この2回にわたる事業仕分けは48事業を対象にして削減分だけでいえば4億8千万円でした。

今度は、119億円だとすればその25倍です。市長は会見で「市民の皆様、さまざまな分野で事業をやっている皆様にも、残念ながら痛みも感じざるをえないくらい」といいましたが、「痛みも感じざるをえない」どころか、命にかかわる大激痛ではありませんか。

事業の「廃止・休止」による市民生活の影響はどう考えるのか伺うものです。

※市民に大きな影響がでるような財政悪化をもたらした市政運営、無理な合併による合併特例債等で平成26年度から基金の減少が続きましたが、このことは「政令市

新潟10年の振り返りとこれから」には一言も触れていませんが、この市政運営にたいする市長の責任はどう考えていますか。

(3) 予算編成方針にある「外部委託等を活用」が本市の経済に与える影響をどう考えるか

質問の第三は、事業の見直しが地域経済に与える影響についてです。

今回の予算編成方針のなかで、「業務のあり方や業務量の見直し。本来、公務員が行うべき仕事を精査し、外部委託化等を活用する」というのがあります。

昨年通常国会では、地方自治体の窓口業務の委託を拡大するための地方独立行政法人法の一部改正がおこなわれましたが、国会の質疑で「地方独立行政法人で窓口業務をやるメリットはあるのか」との質問に対して、自治行政局長は、「効率化が期待できる。働き方および給与の柔軟な設定ができる」と答弁し、さらなる「官製ワーキングプア」の恐れがあることが明らかになりました。

私どもは、これまでも指定管理者制度や業務委託、そして非正規職員が官製ワーキングプアを引き起こし、雇用と地域経済に深刻な影響をもたらし、少子化にも拍車をかけていると指摘してきましたが、さらなる外部委託化は、地方自治体破壊につながると同時に、低所得の労働者をひろげ消費低迷により、結局本市の地域経済にも影響を及ぼすことになると思いますが見解を伺います。

(4) 「119億円もの財源不足」で、BRT事業の推進等は市民の理解が得られないと考えるがどうか

質問の第4に、市民から批判の多いBRT事業で専用走行路の設置と連節バスをさらに4台購入することなど、この事業をさらに推進することや、水と土の芸術祭にかかる費用2億7千万円のうち新潟市が2億5千万円も支出することなどはどうして市民の理解は得られないと考えます。

平成29年度の「市政世論調査」が発表されました。「新潟市として今後もっと力を入れてほしいもの」との設問に対して、これまで長きにわたり1位を占めていた「高齢者福祉」を抜いて、「公共交通の充実」が1位となりました。

27年9月からBRT事業が始まり、28年度の調査では「公共交通の充実」を求める回答は順位をあげ29年度はついにトップとなりました。

「BRTでよくなったからさらに期待する」という意味がこめられているのかと万が一の可能性も考えて念のため「新潟市として良くなっているもの」との設問に対する回答を見たら28年度も29年度も「公共交通が充実」したとの回答は低迷したままです。結局、「公共交通の充実」が1位となったのはBRT事業に対する批判のあらわれ以外のなにものでもないこととなります。

いうまでもなく新潟市政の主人公は市長でも市役所でもなく市民です。「119億円もの財源不足」というなら、市民のみなさんが世論調査でも批判しているBRT事業推進や水と土の芸術祭にたいする予算付けはやめるべきです。この財政状況からみても、BRT推進事業等は市民の理解は得られないと考えますが、見解を伺います。

(5)新潟駅周辺整備事業や万代島ルート線などの大型開発による公債費負担の増加が、本市の財政悪化の要因になっていることに対する認識はどうか

質問の第五に、私どもが批判してきた新潟駅周辺整備事業や万代島ルート線事業などの大型開発が、新潟市の財政悪化の要因となり、今後も公債費負担が重くのしかかっていることについて質問します。

11月17日の記者会見で、新潟市の財政状況を問われて、市長は「合併建設計画はしっかりやった。さらに連続立体交差事業など新潟として大きなまちづくりも推進してきた。合併建設が終わってなかなか急激に舵が切れなかったのがこの3年間だ」「まちを急速に造っていくという事業重視という考え方に急ブレーキはかけられなかった」とし、ブレーキがかけられなかった事業として、連続立体交差事業と中央環状道路、万代島ルート線をあげました。

わが党が事業費圧縮のために見直しを求めてきた大型開発が財政悪化の要因となっていることを市長も認めました。

新潟駅周辺整備事業は平成23年度に見直しが行われたものの事業費総額1355億円で、平成29年8月までに790億円が投入され、残事業費は564億円となっています。残事業費は、連続立体交差事業で300億円、広場と道路整備事業は万代広場の134億円を含め260億円になります。

そして、新潟駅周辺整備事業はJRが8パーセント負担するのみで、残る事業費の55パーセントが国の補助金、45パーセントが新潟市の持ち出しです。この45パーセントのうちの9割が市債発行で、結局一般財源は事業費全体の4.1パーセントです。この4.1パーセントの当年度の一般財源負担も重いですが、市債発行にかかる公債費負担はこれからも重くのしかかってくると思います。

【パネル】このパネルは、新潟駅周辺整備事業にかかる公債費負担の見通しです。

「119億円の不足」が言われる平成30年度の公債費負担は、全体が472億円にたいして新潟駅周辺整備事業分は約14億円で、その後15億円、18億円、19億5千万円、21億5千万円と増え続け、30年度以降発行する市債の返還も加え、ピークは平成38年度の約30億円、2026年度に30億円となりその後も20億円台が2030年度まで続きます。新潟駅周辺整備事業だけで公債費負担が30億円。臨財債を除く公債費負担の1割近くです。

新潟駅周辺整備事業や万代島ルート線などの大型開発による公債費負担の増加が、財政悪化の要因となっており、今後もなりつづけるということに対する認識を伺います。

(6)新潟駅周辺整備事業は事業費を圧縮すると同時に、凍結部分は中止を

質問の第六にいいますが、平成30年度の予算編成にあたっての事業見直しの中で「間伐」ということが言われています。「間伐」というのは、百科事典を引くと、「森林において樹木の健全な発育を助けるために一部の木を切ること。劣勢な木や欠点のある木など、切ったほうが良いと思われる木を切って、残った木の健全な生長と生産物の質的な向上をはかる」とあります。

今の新潟市政は、市民に身近な事業を「劣勢な木や欠点のある木」などとして切つて、新潟駅周辺整備事業などを「健全な発育を助ける」として推進するのでしょうか。

新潟駅周辺整備事業が、大多数の市民のみなさんの日々の暮らしにとってどれだけ大切なものなのでしょうか。市長は会見で「急ブレーキはかけられなかった」と言いましたが、今後もブレーキは簡単にはかけられないと思います。

新潟駅周辺整備と万代島ルート線、中央環状道路の一般財源の費用は3つの合計で基金取り崩しが始まって平成27年度が4億2800万円、平成28年度が5億2300万円、平成29年度が5億7800円です。

大型開発が財政悪化の要因なら、新潟駅周辺整備事業、万代島ルート線、中央環状道路の大型開発は当面必要最小限にとどめ財政難に対応することが道理ではありませんか。

私どもは新潟駅連続立体交差事業などが現に工事が進んでいるもど、全体を中止などと無理筋なことはいませんが、財政難というなら、せめて今後の事業である万代広場をはじめとして事業費圧縮の努力を求めると同時に、平成23年度の見直しで凍結している区間、新潟駅西線や駅東線の一部になりますが、事業費にすると240億円の凍結区間は、財政状況をみたときに将来に財政上の禍根を残さないよう中止することは当然と考えますがいかがでしょうか。

2. 万代島ルート線について

(1) 栗ノ木道路と紫竹山道路の整備目的についてあらためて伺う

次に、万代島ルート線について質問いたします。

万代島ルート線について久しぶりに取り上げますので、あらためて事業概要を申し上げますと、いまから25年前の平成4年に都市計画決定がなされ、万代橋下流橋事業である柳都大橋と西堀までの道路拡幅は548億円が投入され現在の形になりました。現在工事中の栗の木道路は平成19年度に、紫竹山道路は平成23年度にそれぞれ事業化され、この2つの道路の事業費は425億円で、平成28年度末までの執行済額は226億円となっています。

【パネル】全体で1500億円の事業費のうち、万代橋下流橋と栗の木道路、紫竹山道路で973億円になり、残事業である明石通りから柳都大橋までと秣川岸通交差点の立体交差化、西堀から日銀新潟支店までを約500億円かけて完成させることとなりますが、現在のところ事業化の見通しはたっていません。

この事業の本市の直轄負担金は、28年度末で258億円となり、今後242億円の支出が必要になります。

質問の第一に、現在事業中の栗ノ木道路と紫竹山道路の整備目的は何かあらためて伺いたいと思います。

(2) 平成26年度北陸地方整備局事業評価監視委員会で示された費用便益比(B/C)は納得がいくものとするか

質問の第二に、3年に一度おこなわれている北陸地方整備局事業評価監視委員会で

平成26年度にこの栗ノ木道路、紫竹山道路が再評価の対象になりました。意見としては特になく、結果は「妥当」となっています。

この事業により「円滑な走行環境が確保され、渋滞損失時間が削減される」「事業区間で年間約59件の死傷事故件数の削減が期待される」とし、その便益は完成後50年間で473億円であり、事業費との比較で費用便益比（B/C）は1.2としています。

本市は毎年相当額の直轄事業負担金を支出しているなかで、こうした費用便益比は納得がいくと考えているのでしょうか。

※便益のもとになっている「走行環境」は渋滞にともなうものと交通事故で、いずれも理論値です。供用後50年間の便益であり、人口減少と同時に、団塊の世代のみなさんが10年以内に後期高齢者になることなどで車の減少が見込まれるとともに、自動運転の普及など科学技術の進展による交通事故の減少なども考慮されていると考えているのでしょうか。

(3)「自動車の過度な利用からの転換を図り、市民が健康で暮らしやすい社会」とする本市の方向と矛盾はしないのか。

質問の第三に、新潟市は、5年前の平成24年7月に「新潟市公共交通及び自転車移動しやすく快適に歩けるまちづくり条例」を制定しました。

この条例の目的は、「自動車の過度な利用からの転換を図り、市民が健康で暮らしやすい社会の実現に寄与する」ことです。「新潟バイパスや高速道路と市街地中心部を結ぶ」とするこの計画は、本市の方向と矛盾するものではありませんか。

(4)未着手部分の対応について

質問の第四に、万代島ルート線のうち、【パネル】未着手部分である明石通りから柳都大橋までを高架道路でつなぐ事業と秣川岸通交差点の立体交差化、西堀から日銀新潟支店まで、これらの事業で約500億円かかるようですが、これらの未着手部分は渋滞の状況等からして事業化する必要はどこにもなく、将来も考えられません。

この未着手部分については将来の課題としないで、事業化しないことを国に求めるべきと考えますがどうでしょうか。

※先ほどの現在事業中の栗ノ木道路、紫竹山道路の費用便益比は1.2で、1をかろうじて上回る程度です。その便益は交通渋滞と交通事故でなりたっています。明石通りから柳都大橋までは渋滞もさほどありません。

秣川岸も西堀から先もさらに走行環境がいいところです。これらは費用便益比1を下回ることにになるとは考えませんか。

3. 新たな津波浸水想定にもとづく津波対策について

(1) 新たな津波浸水想定にもとづく津波対策をどうすすめるか伺う。

最後に津波対策について質問します。

11月15日に公表された県の「津波浸水想定」は、これまでの想定を大きく上回り、新潟市の最高水位は11.8メートルで、県全体の浸水面積のうち3分の2は新潟市となっています。

県は沿岸部と信濃川河口付近には5分から30分で浸水が始まる可能性があるとして、その大部分を緊急に避難が必要な地域と位置付けました。

市中心部は中央区の高台を除くほぼ全域と、東区の新潟バイパスより海側の標高が低い地域の多くが浸水域となり、信濃川河口や新潟空港付近から津波が入り込み、被害が広がる恐れがあるとしています。

東区の海側に近いところでは、20分未満で浸水が始まる場所が多く、一方こうしたところでは避難ビルは少なく、増やそうにも困難な地域となっています。市民を津波災害から守るために、津波避難ビルの一層の拡大とともに、適切に避難タワーなどの設置を検討すべきではないでしょうか。