



名取やすし 県議会報告

発行 山梨県議会議員 名取 泰
事務所 南アルプス市飯野3680
電話 055-283-1702
メール natoriff@gmail.com

2025年6月
No.6

日本共産党

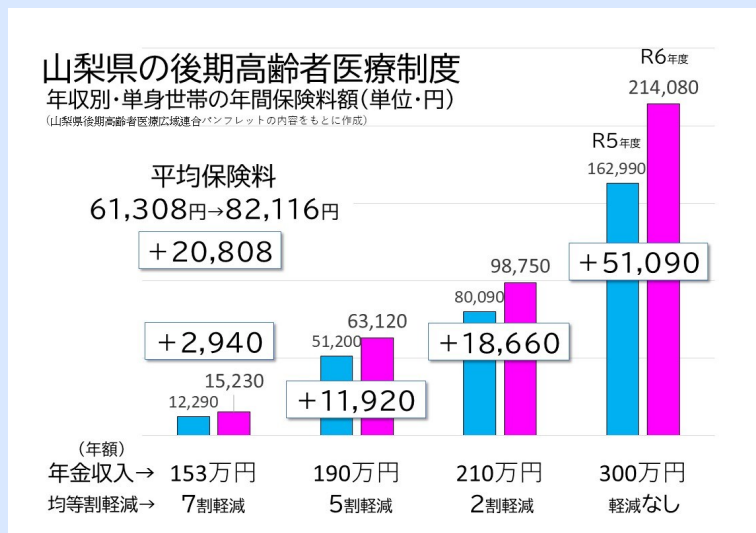
後期医療、高校入学、学校給食、県民負担の軽減を

1、後期高齢者医療制度について

山梨県は全国一の値上げ率

山梨県の令和6年度の後期高齢者医療の平均保険料額は、前年度から134%の値上げ率で、全国一です。

県からは、「約7割を占める年金収入211万円以下の方に負担が生じないように配慮されている」と答弁がありましたが、右図にあるように年収210万円以下の単身世帯で値上げとなっています。県としても基金を活用して負担の軽減に取り組むように求めました。



2、高等学校入学時の支援について

物価高騰をふまえ入学準備金の増額を

県が住民税非課税世帯を支援する入学準備サポート事業給付金は平成29年度の創設以来、一人当たりの給付額が5万円のまま変わっていません。

県の教育長は、「適正な金額である」と答弁。しかし、県内で活動する「子どもの貧困を考える会」の調査によると、入学準備でいろいろ買い揃えるのに平均43万円程かかっています。物価高騰の影響を踏まえ、給付額の増額と支給時期を早めるように求めました。

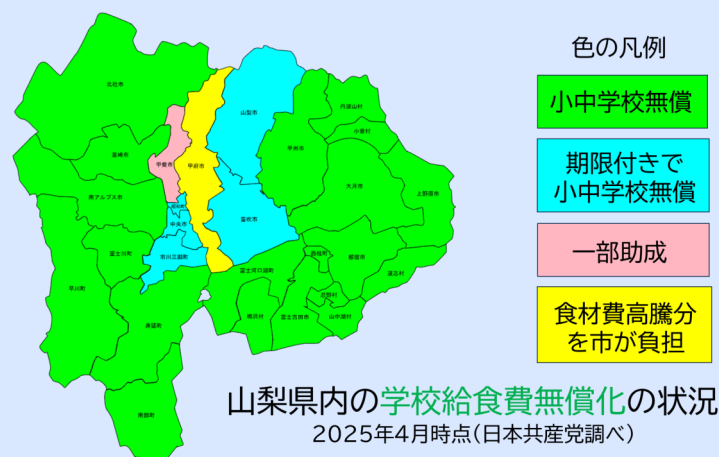
高校でも全生徒にパソコンの貸与を

県立高等学校一人一台端末購入支援事業費は、県が住民税非課税世帯などを対象に、高等学校で使用するパソコンの購入費を支援しています。来年度から「端末の価格高騰」により、支援金額の上限を8万円から8万7千円に引き上げます。しかし、高校入学時の費用は、どの家庭にとっても大変な負担です。一人一台端末というならば、県としてパソコンを用意して、すべての生徒に貸与するように求めました。

3、学校給食費の無償化について

今年度8割の自治体で無償化を実施

山梨県内では、今年度から学校給食費の無償化に踏み出す自治体が更に広がりました。日本共産党の調査では県内27自治体中20自治体で実施。今年度中は無償化を実施する2市町を加えると8割になります。山梨県として市町村を支援し、全県での給食費無償化を実現するように求めました。



- * その他に、●物価高騰対策、●医療・介護・福祉分野の支援、●学校施設の整備と耐震化、●リニア中央新幹線整備に伴う問題、●重度心身障がい者医療費窓口無料の復活、●県の財政、●富士トラム構想、●産業支援策の課題 ●知事の政治資金問題について質問しました。

山梨県にプライベートジェット用の空港建設!?

整備に向け、今年度調査研究

県は令和5年度続き、7年度も空港整備の調査研究を行なうとしています。その目的は事業費や離着陸経路、そしてプライベートジェットやビジネスジェットの動向、空港運営の収支を調査するという内容です。

プライベートジェットは富裕層の需要を想定しているということかと質すと、「決して富裕層向けということではない」との答弁が。しかし、プライベートジェットは国内大手航空会社の料金をみても「東京＝新千歳」往復の料金が1機6百万円。「東京＝ロサンゼルス」往復では5千万円と、富裕層や大手企業な

ど限られた人しか利用できないのは明らかです。

地方空港は どこも赤字

昨年12月公表の国土交通省の試算によると、地方空港の営業損益はどこも赤字で、採算性が難しいのが実態です。県は将来リニア新幹線駅ができれば十分需要はあるとの考えですが、採算面からも空港建設の計画は止めるべきです。



高齢者の補聴器購入助成が実現一更に改善を

65歳以上の軽・中度の難聴者が対象

県が市町村の行なう高齢者の補聴器購入支援に対し、助成を行なうことになり、令和7年度予算に事業費5,793万円が盛り込まれました。65歳以上の方で軽度及び中度の難聴の診断を受けた方が対象になります。

補聴器購入への助成について日本共産党は、菅野幹子県議が一昨年6月県議会の一般質問で取り上げたのをはじめ、今年1月に行なった知事への予算要望にも盛り込むなど、繰り返し要望してきました。

70歳を超えると約半数の方が難聴になると言われ、難聴になると認知症の発症リスクが大きくなることも指摘されてい

ます。県はこれまで「国の動向を注視しながら研究していく」と答弁していましたが、今回補助制度が事業化されたことは重要です。

所得制限などの課題も

今回の事業は市町村が購入支援を実施した場合、県が2分の1を負担(上限25,000円)。住民税非課税世帯などの所得制限があります。市町村において対象や補助額を拡大するなどの検討が期待されますが、県としても所得制限を設けないことや助成額の引き上げなど、改善が図られるよう求めていきます。

活

「農福連携」の 実践を視察

「農福連携」は障がい者施設が農業者から農作業の一部を請け負うイメージがありますが、障がい者施設が自ら農業に取り組み、農産物を加工販売する実践が広がっています。こうした県内の実践を視察しました。



重度障がい者医療の 窓口無料を要望

重度心身障がい者医療費の窓口無料方式を復活させることを求めて運動に取り組んでいる「会」の皆さんと一緒に、県への要望を行ないました。

灯油券配布で改善要望

県が今年の冬に実施した灯油券の配布事業。物価高騰の下での緊急の事業でしたが、申請や受け取りに手間がかかることや周知が十分でないなど寄せられた要望をもとに、担当者に改善を求めました。



リニア残土の管理状況を視察



リニア新幹線工事に伴う掘削土の仮置き場から、環境基準値を超えるヒ素やセレンなどが検出された問題で、早川町内の仮置き場の管理状況を視察し、県の担当課から説明を受けました。

報

県議会での質問の様子を動画でご覧ください。右のコードをスマホで読み取っていただくか、インターネットで「山梨県議会」を検索し、「県議会インターネット中継」へ進んでください。



一般質問



予算特別委員会

その他の活動報告など、すべての情報は「名取やすし」公式ホームページでご覧いただけます。(ご意見用のメッセージフォームもあります)

Google 名取やすし



動

告

富士トラム 構想の前提条件崩れる 一般道走行で新たな問題も



山梨県議会で一般質問する
名取泰県議（2025年2月）

山梨県議会2月定例会の一般質問及び予算特別委員会質疑から、富士トラム構想についての部分を紹介します。

富士トラム構想の 問題点について

【一般質問から】

名取泰議員 県は富士山登山鉄道構想からタイヤで走行する富士トラム構想に転換したことで「コストを減らせる」「リニア駅や県内各地を結ぶ」「環状道路を走らせる」などの情報を発信しているが、これらは本当に実現が可能なのか。

富士山保全・観光エコシステム推進統括官（以下・推進統括官）

富士トラムについては、鉄軌道の敷設や維持管理、変電施設などが不用であるため、登山鉄道構想時に比べ大幅なコストダウンが見込まれる。また、国内において長大な車両が高速道路を実験的に走行した実例があることから、富士トラムが環状道路を走行することも可能と考えている。

延伸で事業費が膨らむ可能性も

名取議員 トラムを富士山だけでなく県内各地へ延伸させるために一般道の交差点改良や道路の拡幅をしないのか。また、県内各地に駅や水素ステーションを造らないのか。こうした費用を合わせれば、コストは更に膨らむのではないかと。

推進統括官

中国の現地も視察をし、富士トラムが参考にしたARTが、一般の車道を車と併走していることから、全く問題なく走れると考えている。

名取議員

私は技術的なことでなく、事業費が膨らむことを懸念して聞いている。富士トラム構想は登山鉄道構想よりも大型開発になる危険がある。あらためてトラム構想の撤回を求める。

構想の前提の大気汚染確認されず

名取議員 富士山の自然保護やオーバーツーリズムの解決のためには、排気ガスを出す観光バスを規制して、電気バスのシャトル運行を拡大すればよい。

全国には自然保護の立場からの排気ガスを規制し、電気バスを運行している例がある。電気バスについて検討すべきではないか。

推進統括官

昨年9月に富士スバルラインで調査したところ、大気汚染は認められず、道路交通法による規制は困難なため、（電気バスを）検討する予定はない。道路交通法による交通規制には自然保護の目的はないものと承知している。

名取議員

トラム構想の前提となった登山鉄道構想には「富士スバルラインで二酸化炭素排出量が大型車で15.5%増加したと推計されることから、交通に起因する環境負荷の抜本的改善が求められている」と書かれている。これは交通公害ではないのか。

か。すでに交通公害は解消されたという認識なのか。

推進統括官 昨年9月に調査をし、大気汚染はないという結論になっている。

名取議員 排気ガスの問題が解消したなら、登山鉄道もトラムも前提条件がない。

夏のマイカー規制を拡大し、 電気バスの活用を

名取議員

環境省の「令和6年度自動車利用適正化対策等実施計画」によれば、自然保護のために、一般車両や観光バスを規制し、シャトルバスなど一部の車両のみの通行としている事例が全国で8例確認できる。いずれも道路交通法に基づく規制だ。富士山でもできるのではないかと。

推進統括官

繰り返しになるが、昨年9月に調査をし、富士スバルラインでは大気汚染が認められず、道路交通法による規制は困難と見られるため、電気バス等の検討を行なう予定はない。

名取議員

そもそも夏はマイカー規制を行なっているわけだから、それに観光バスの規制を加えればいいだけだ。全国の事例を見れば十分可能だ。それを検討しないというのは、富士山の環境を守るといふ本来の目的から外れて、富士トラムを走らせることが目的になっているからだ。

【予算特別委員会質疑から】

名取議員 県は令和7年度予算の事業内容で富士トラムに必要な施設の検討を行なうとしているが、どのような施設か。

推進統括官

車両基地、駅舎、水素ステーション、車両整備場、運転指令所、このようなものを考えている。

付随施設の大規模工事 地元の理解確認せず

名取議員

登山鉄道構想の『中間報告』では、半地下方式の五合目の駅、4つの中間駅、車庫と工場、運転指令施設、五合目にラグジュアリーホテルをつくるとしているが、これらはトラムでも必要になると考えているのか。

推進統括官

ラグジュアリーホテル以外はトラムでも検討していく。五合目の開発については地元と一緒に検討を進めていく。

名取議員

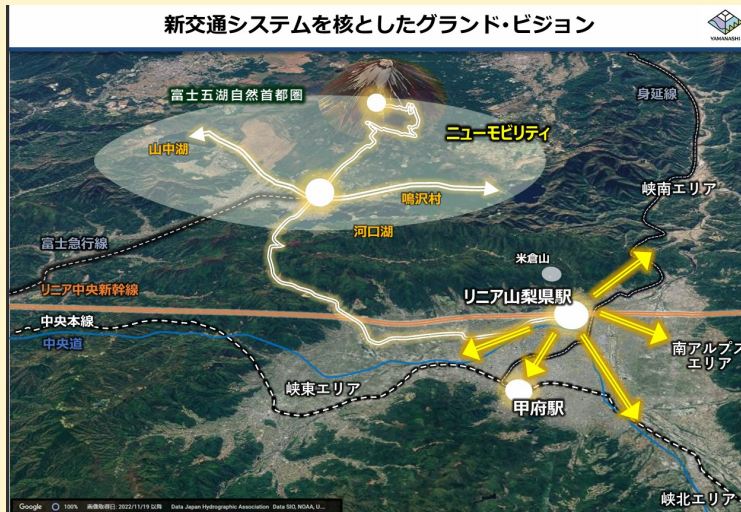
これらの施設の建設は、地元住民の方が自然破壊の懸念があるとした大規模工事に当たるのではないかと。

推進統括官

そのようには考えていない。



富士トラムのイメージ図（山梨県のホームページより）



トラムで全県を結ぶ構想図（山梨県のホームページより）

名取議員 それは地元の方々も同じ認識か。

推進統括官

その点は確認していない。

名取議員

県はトラム構想の説明をしていると言っているが、いまのような付随する施設についてもしつかり説明が必要だ。

連結の長さは最長60メートル

名取議員

県はトラムを自動車道路で走行させ県内各地を結ぶとして、7年度予算に検討費用を盛り込み、自動車との併用路線も想定していると説明したが、それは本当に可能なのか。トラムが自動車と一緒に一般道路を走ること何の問題もないのか。

推進統括官

富士スバルラインにおいては来訪者コントロールの観点から軌道法を適用する考えだ。一方で一般道の走行においては、軌道法を適用した上で道路標識により一般車両の通行も認める都電荒川線などで採用している方法や、富士トラムを道路運送車両法で定める自動車として運行する方法が考えられ、国交省からその可能性は十分あると回答をいただいている。

名取議員

トラムの長さは6車両の連結で約60メートルになる想定だが、その長さで一般道を行き、自動車の追い越しは可能なのか、渋滞は発生しないのか、信号機が青色の内にトラムが交差点を通過できるのかなど、これらは検討したか。

大型バス2、3台で十分

推進統括官

富士トラムは一編成30メートル、あるいは2連結しての60メートルに限定されるのではなく、走行ルートに状況を踏まえて適切に車両長を検討する。

名取議員

もう少し短い車両編成もあり得るということか。

推進統括官

あり得る。

名取議員

一般道をゴムタイヤで走行し、車両の長さも長くしないうなら、大型バス2、3台で走ればいい。トラムである必要はまったくない。トラムを一般道で走らせるには、結局、専用の車線や信号機の整備、立体交差や道路の拡幅など、大規模工事が必要になってくるのではないかと。

推進統括官

そのような工事は原則として必要ないと考えている。

名取議員

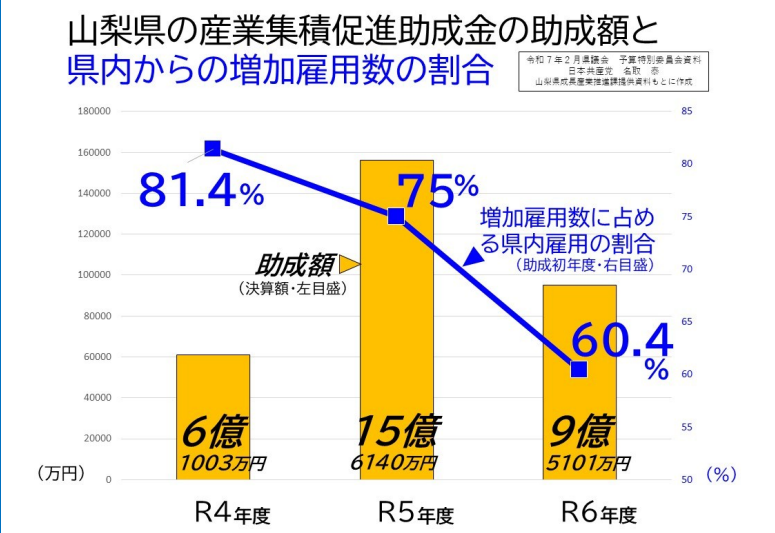
トラムを前提にした公共交通の検討ではなく、市町村が取り組んでいる地域の公共交通整備にもっと支援をすべきだ。

7億円超を助成し県内雇用わずか4人

山梨県は県内に事務所や工場を開く企業に対して、「産業集積促進助成金」を支給しています。

助成金の要件の一つは雇用の増加ですが、ここ数年の企業の雇用拡大数に占める県内からの雇用数をみると、右のグラフのようにその割合が減少しています。

6年度と7年度にかけて**7億5千万円を助成するある企業では、県内からの雇用拡大はわずか4人**とあまりに少なすぎます。県内からの雇用をもっと増やすことを助成の要件に加えるべきと求めました。



「武器の見本市」へ出展支援？！

山梨県では航空宇宙防衛関連産業を成長分野と位置付け、昨年から県内企業の参入支援を始め、令和7年度は展示会への出展経費の助成金を予算化しています。

今年5月に千葉県幕張メッセで開催の『DSEI JAPAN』への出展も想定しているか確認すると、「想定している」との答弁が、『DSEI JAPAN』は国内外の防衛装備品が展示されるイベントで、**別名「兵器の見本市」と言われます。**

「住民の福祉の増進を図る」ことが基本である地方自治体だが、県内企業を兵器開発に巻き込むような参入支援はやめるべきです。

賃上げ支援 事業者の0.3%

山梨県の「賃金アップ環境改善事業費補助金」は、賃上げた中小企業が設備投資などを行なった場合に補助金を支給する事業です。しかし、物価高騰の下では設備投資自体が大変で、今年2月までの助成件数は133件と、県内の中小零細企業＝約3万6千社（R3年経済センサス）の**わずか0.3%の事業者**にしか支援が届いていません。

全国では、賃上げを行なった中小零細企業に従業員一人当たり3万円から5万円の一時金を支給する「賃上げ支援金」を実施した例もあります（岩手県、徳島県、群馬県など）。こうした『直接支援』こそ求められていると思います。

2月議会では山梨県の産業支援策の課題について指摘しました