



# 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 090-3435-4838

2023年11月  
No.2 **日本共産党**

4月の県議選から半年が経ちました。10月12日まで開催されていた9月定例会では、県議として初めて一般質問を行ないました。また、8～9月は県の指定管理施設・出資法人審査特別委員会の委員として、10～11月には決算特別委員会の委員としてそれぞれの審査に臨みました。

今回の議会報告では諸活動と合わせてこれらの様子を中心にご紹介します。どうぞご覧ください。

皆さんからのご意見をお待ちしております。

## 指定管理施設・出資法人審査委員会の報告

中小・小規模企業への支援実績の分類、集計を

明野処分場～事業終結見通せず

(公財)やまなし産業支援機構は、県内の中小企業・小規模企業への様々支援や相談業務を行なっています。しかし、それらの利用状況について、中小企業及び小規模企業ごとに実績数の分類と集計が行なわれていないことがわかりました。

また、昨年度に最も利用の多かった総合相談事業でも1,614社であり、これは県内の中小企業・小規模企業数の総数約3万社に対してわずか5.3%です。周知方法や申請方法などについて検証が必要と考えます。

(公財)環境整備事業団が管理する環境整備センター(明野処分場)は、処分場の閉鎖後も排水が環境基準値を上回る状況が続く、その管理費用で事業団も毎年赤字となっています。そして赤字額は県の一般財源から補填しています。

維持管理期間10年の最終年度に当たる来年度末においても、事業終結は難しく、最終赤字額も約53億円と見込んでいましたが、それがどこまで膨れるかも見通せていません。

## 決算特別委員会の報告

問われる物価高騰対策の内容

県内市町村が給食の食材費高騰対策や給食費の無償化に取り組む中、県が昨年9月補正で予算化した県立学校の給食費補助はわずか169万円でした。また、今年1月に県は生活が大変な方への灯油の購入券配布事業で3,667枚を配布しました。しかし県内の生活保護世帯数は約5500軒あることからすると不十分さが否めません。

使えません。物価高騰対策として有効であったのか、必要な所に手立てができていたのかが問われます。

特養の入所待ち解消に抜本的な対策必要

県内は特養(特別養護老人ホーム)への入所待ちを解消するための対策の一つとして、ショートステイの一部を特養に転換しています。しかし、令和4年度の転換実績は34床、待機者は全県で約1700人であることから、この方法では抜本的な解決になりません。

今後は低所得者でも入所できるような広域型の特養ホームの整備や利用料の負担軽減などが必要と考えます。そして、介護職員の確保、在宅介護の支援を担う看護小規模多機能事業所の拡大も必要です。

## 山梨県議会 一般質問ダイジェスト

### ◆物価高騰対策

〈名取泰〉物価高騰の県民生活への影響について、知事は今議会の説明要旨の中で認識を示さなかった。知事の認識と、県としての緊急の対策を示してほしい。

〈総務部長〉県では低所得者世帯や医療機関・福祉施設への支援金、省エネ・再エネ設備導入支援など様々な対策を繰り返し実施してきた。今後も物価動向や、国が今月中に策定予定の総合経済対策の内容も踏まえ適切に対応する。

〈名取泰〉物価高がこれだけ深刻なのに所信で一切触れなかったは認識が甘いと思う。南アルプス市では貨物事業者への燃油代補助と、4回目となる商品券の発行を予算化した。市町村任せでなく、県が緊急の対策を打ち出すべきだ。

〈総務部長〉国の対策の補正予算成立後、適宜、適切に県としても対応していきたい。

### ◆県の人口減少対策

#### 子ども医療Ⅱ県の対象年齢拡大を

〈名取泰〉県は『人口減少危機対策パッケージ(暫定プラン)』を示したが、その中の「子どもの医療費無料化の促進」について、山梨県は現在の通院で5歳未満、入院で就学前までの助成対象をいつから拡大する考えなのか。

〈子育て支援局長〉県としては、現行の助成制度を継続しつつ、全国知事会などを通じ、引き続き国に対し全国一律の医療費助成制度の創設を要望していく。

## 県として緊急の物価高騰対策を

〈名取泰〉県としての主体性が見えない。現行の県の医療費助成の対象年齢は、もう15年も変わっていない。しかし、県内27市町村中26自治体で既に18歳まで医療費助成の対象にしている。「無料化の促進」というなら、県の助成対象を広げるしかない。

〈子育て支援局長〉医療費制度というのは、全国一律に行くべきであり、引き続き、国に対して一律の助成制度を要望していく。

#### 給食費無償化Ⅱ市町村へ財政支援を

〈名取泰〉パッケージの中で検討するとしている「給食費無償化を実施する市町村への支援」だけでなく、すべての市町村を対象にした支援に取り組むことが重要と考えるが、どうか。

〈教育長〉小中学校の給食は、学校給食法に基づき各市町村で判断いただいている。県としては、給食費無償化を実施する市町村への支援の必要性を含め、総合的に検討を行なっている。

〈名取泰〉小中学校とも給食費無償化に取り組んでいる市町村数が、各都道府県の全市町村数に占める割合を調べてみると、今年度では山梨県は約7割となる。しかし、そこに対して県はまだ何もやっていない。県としてすべての市町村に財政支援をすべきだ。

#### 奨学金返済が若者の人生の障壁に

〈名取泰〉多くの若者が卒業と同時に平均で320万円もの奨学金返済を背負わなければならない状況は、まさに若者の人生の障壁だ。パッケージの中の「奨学金の負担軽減に向けた検討」について、県立大学の入学金廃止、授業料

### 主な活動(前回以降～10月)

#### 7月

- 24日・JA南アルプス市懇談
- 28日・JAフルーツやまなし懇談
- 26、27、31日・指定管理施設、出資法人の審査特別委員会



#### 8月

- 4日・河川敷内の雑草林の現地調査
- 5日・リニア中央新幹線裁判報告会
- 8日・新人議員研修会
- 10日・県有地裁判結果を受けて知事に要請書提出
- ・南アルプス市役所でコストコ周辺の渋滞対策について聞き取り
- 18日・看護職員処遇改善聞き取り
- 21日・南アルプス市放課後児童クラブ視察

- 22日・南アルプス市立豊小学校懇談
- 23日・指定管理施設・出資法人の審査特別委員会
- ・県議会事務局内パワハラ報道を受けて議長へ要請書提出



- 24日・富士急行バス懇談 電気バスと富士山5合目視察
- 25日・マイナ保険証問題で保険医協会と懇談
- 30日～9月1日・県議会農政産業観光委員会県外視察

#### 9月

- 12日・9月県議会議案等説明会
- 19日・議会運営委員会

- 23日・巨摩高校100周年記念式典
- 26日・9月県議会開会
- 29日・県議会質問

#### 10月

- 2、3日・県議会質問
- 4日・県議会質問(名取泰)
- 5、6日・県議会常任委員会
- 12日・県議会閉会
- 20、23、24日・決算特別委員会
- 25日・電気バスの活用についての提案を知事あてに提出

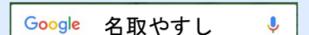


- 27日・中部横断道地域説明会
- 28日・県消防協会支部演習視察
- 30日・県議会デジタル化委員会視察

県議会9月定例会最終日 県の総合計画案への反対討論を行ないました。詳しくは山梨県議会のホームページから動画でご覧いただけます(動画の19分から)。



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。



\*この他、学校の体育館へのエアコン設置について取り上げました。

(中面へ続く)



一問一答方式で質問を行ないました。(10月4日)

# 富士山の課題解決に、登山鉄道は必要なし



〈知事政策局長〉 6月の答弁はあくまでも40人で計算したもので、56人、77人という乗車定員の数字は把握していなかった。このため、答弁を撤回するつもりはない。

〈名取泰〉 現実的と答弁したのだから6月議会での「非現実的だ」という答弁は撤回していただきたい。

〈知事政策局長〉 運行台数としては現実的な数字だが、なおLRTの方が運行オペレーションでは優位性が高いと考える。

〈名取泰〉 現実的と答弁したのだから6月議会での「非現実的だ」という答弁は撤回していただきたい。

〈知事政策局長〉 バスの下り勾配での性能については、登山鉄道基本構想の中で検討がされたことを、知事はその旨述べたものであり、発言を撤回するつもりはない。

〈名取泰〉 現実的に運行しているものをもとに指摘している。現実をよくみてほしい。道路法による車両規制についてはどうか。知事は同じ講演で「富士スバルラインは法律上『道路』に位置付けられているので電気バスだけを通して、排気ガスを出す観光バスを規制することができない」とも発言された。しかし、すでにスバルラインではマイカー規制を行なっている。その根拠の道路交通法第4条では、都道府県公安委員会の判断で交通規制をすることができると書いてある。これを活かせば排気ガスを出す観光バスなどについても規制することができるとは思えない。

〈知事政策局長〉 道路法、道路交通法の解釈や運用については検討していきたい。

ぜひ、動画でもご覧ください

今回紹介した質問の様子を動画で見ることが出来ます。スマホで左のQRコードを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」→「議員名で選ぶ」→「名取泰」と進んでください。




## 活動報告

現場の声をいかして議会質問に取り組んでいます。皆さんからの情報もお寄せください。



# 県有地裁判 知事は県民に謝罪と弁済を

## ◆県有地裁判結果

### 最初から勝てる見込みなし

〈名取泰〉 山中湖畔県有地の賃貸借契約をめぐる県と富士急行の裁判は二審も、県の全面敗訴となった。県民からは「最初から勝てる見込みのない裁判に多額の弁護士費用をつぎ込んで税金を無駄にした」という厳しい声が聴かれる。知事は県政を混乱させた責任について県民に謝罪し、弁護士費用はじめとした巨額の裁判費用について弁済すべきではないか。

〈知事〉 山中湖畔県有地の賃料については、10数年前より適正さに疑義が呈されてきた。特に日本共産党は、再三再四、山林素地を基礎とする賃料改定は不当であると主張されてきた。こうした声に真摯に向き合い、過去に遡った是正の可能性がある以上、県民利益の最大化のため全力を尽くすことは県有財産を預かる者の責務であり、一連の訴訟進行は知事の責務を果たしたものと考えている。

〈名取泰〉 控訴審判決の「土地の造成による不動産自体の価値の増加分については、最終的には所有者である山梨県に帰属する」という部分を知事は裁判の最大の成果のように引用しているが、これは知事も所信で「極めて常識的」と述べている通り、土地の賃貸借上は当然のことだ。わざわざ裁判で明らかにしなければならぬことではない。そうした認識はないのか。

〈知事〉 まさに常識的な判断が常識として通じていなかったところがこの問題の本質と認識している。現在、賃料改定にむけ、その常識の実現に向けて、今ステップを着実に踏んでいる状況である。



## 契約書通り最初から交渉すべき

〈名取泰〉 富士急行との契約書に「土地価格の変動で、不相当と認められるときは賃料を随時改定できる」と書いてある通り、最初から交渉をすればいいだけのこと。それが日本共産党の立場だ。

一審、二審と裁判で負け、裁判で得たという成果も、不動産取引上当たり前のこと。そのために2億5千万円も使った。しかも知事のポケットマネーではなく、すべて県民の税金だ。あらためて謝罪と弁済を求めておきたい。

県有地裁判の経過について、第三者委員会を設置して検証することが必要と考えるがどうか。

〈林政部長〉 一般的に検証は一連の事件・過程の全てを対象にすることで初めて意味をなすと考えている。よって検証については、山中湖畔県有地に係る賃料改定が終了した後にやりたい。

## 電気バスのブレーキ性能に「疑問がある」との発言は撤回を

〈名取泰〉 私は現実の数字を基にしている。今後は現実的な数字と考えてほしい。技術面については先日外国特派員協会で知事は、電気バスは「下り坂のブレーキを安全なものにできるか疑問がある」と発言された。一方のLRTは複数のブレーキシテムがあるので安全性が高いとも発言された。しかし、連続勾配での走行事例のないLRTに対して、電気バスはすでに毎日運行している。それをブレーキの安全性に疑問があるなどと言っている問題にならないか。訂正するならするで、しっかりと答弁を。

〈知事政策局長〉 バスの下り勾配での性能については、登山鉄道基本構想の中で検討がされたことを、知事はその旨述べたものであり、発言を撤回するつもりはない。

〈名取泰〉 現実的に運行しているものをもとに指摘している。現実をよくみてほしい。道路法による車両規制についてはどうか。知事は同じ講演で「富士スバルラインは法律上『道路』に位置付けられているので電気バスだけを通して、排気ガスを出す観光バスを規制することができない」とも発言された。しかし、すでにスバルラインではマイカー規制を行なっている。その根拠の道路交通法第4条では、都道府県公安委員会の判断で交通規制をすることができると書いてある。これを活かせば排気ガスを出す観光バスなどについても規制することができるとは思えない。

## ◆富士山登山鉄道構想

〈名取泰〉 知事は富士山の抱える様々な問題の解決の切り札として、登山鉄道(次世代型路面電車＝LRT)を推進しようとしているが、県民からは批判の声がある。既存の電気バスを活用することで解決できることから、登山鉄道ではなく、電気バスでの運行を検討すべきではないか。

〈知事政策局長〉 富士山登山鉄道構想検討会においては、様々な交通システムを比較検討し、LRTの優位性が高いとされた。世界遺産富士山の環境と観光のあり方検討会の報告においても、鉄道以外のシステムは除外されている。今後は、別の視点からの提案も積極的かつ現実的な提案があれば議論の俎上に載せ、丁寧なコンセンサスの形成、ひいては具体的アクションに向けた機運醸成を図っていく。

〈名取泰〉 6月県議会では知事は「電気バスのオペレーションは『非現実的』だ」と答弁した。その根拠を担当課に聞き、図(下図)にした。夏場の富士山5号目の入込者数を基にLRTと電気バスを比較し、県では電気バスは定員40人と想定しているため、1日65台が必要になることを指して「これだけの台数を確保することは現実的でない」としている。その見解でよいのか。

〈知事政策局長〉 オペレーションの問題についてその説明のとおりだ。

〈名取泰〉 日本共産党の現地調査で、実際に運行している電気バスの乗車定員は56人乗りと77人乗りだった。これをもとに計算すれば、1日の必要台数は33台から47台になる。これは「現実的」な台数ではないのか。

〈名取泰〉 富士山5合目における電気や水道などのライフライン整備については登山鉄道と別の課題としてすすめるべきと考えるが、どうか。

〈知事政策局長〉 富士山吉田口五合目のライフライン整備は、地元市町村や受益者が工事費などを負担することになるが、登山鉄道の整備と併せて行ない、その整備費用の大半を鉄道利用者の受益者負担とすれば、地元負担が軽減されるため合理的と考えている。

〈名取泰〉 登山鉄道構想には「雪崩や落石に対する防災対策は、鉄道建設の有無に関わらず対応を検討する」と書いてある。ライフラインも登山鉄道とは別に対応を検討したらどうか。

〈知事政策局長〉 雪崩等の災害につきましてはスバルラインを管理している県として、当然なすべきものだが五合目のライフライン整備の費用については、地元市町村また受益者に負担していただく。

〈名取泰〉 費用負担の問題を繰り返されているが、地元自治体からは先行してライフライン整備を求める声があるわけですから、それについても耳を傾けるべきだ。過大な事業費を費やし、これ以上富士山を傷つけるような登山鉄道構想は撤回するべきだ。

富士山5合目まで走行している電気バスを視察・乗車

富士登山鉄道構想について富士吉田市長と懇談

南アルプス市内の河川の雑草木について調査

JA南アルプス市の幹部の皆さんと意見交換