

- 1 ローマ教皇のメッセージについて
- 2 住民監査請求のあった広報紙について
- 3 高齢者いきいき活動ポイント事業について
- 4 認知症による事故の賠償制度について
- 5 高速5号線について

#### 〈発言内容〉

皆様、お疲れさまです。

市政改革ネットワークの桑田恭子です。会派を代表し、一般質問を行います。

1. 11月24日、日曜日の夕方、お天気を気にしながらローマ教皇を迎える会が夜の平和公園で行われました。式典は静かにゆっくりと進行、記帳、献花の後、教皇の平和メッセージが発せられました。メッセージの一部を朗読します。

「確信をもって、あらためて申し上げます。戦争のために原子力を使用することは、現代において、犯罪以外の何ものでもありません。人類とその尊厳に反するだけでなく、わたしたちの共通の家の未来におけるあらゆる可能性に反します。原子力の戦争目的の使用は、倫理に反します。」「これについて、わたしたちは神の裁きを受けることになります。次の世代の人々が、わたしたちの失態を裁く裁判官として立ち上がるでしょう。平和について話すだけで、諸国間の行動を何ひとつしなかったと。」

メッセージは明確に、核兵器、そして行動を起こさなかったことを自身の言葉で批判をしています。ストレートに思いが伝わってきます。

翻って、ことしの8.6の平和宣言は引用が並びました。被爆者の体験談には短歌が加わり、インドの政治家、ガンジーの名言を盛り込んでも平和への訴えは伝わらないだろうとのコメントは地元紙の社説です。被爆地の市長としてローマ教皇のメッセージをどのように受け取られたのかお答えください。

#### 2. 次に、住民監査請求のあった市議会の広報紙について質問いたします。

令和元年7月25日、平成30年3月に発行した自民党・市民クラブの広報紙853万326円に対し、顔写真が紙面全体の2分の1となっていること、議員各自の座右の銘、キャッチコピーは議員個人の宣伝部分だとして返還するよう求めた住民監査請求が出されました。この請求に対し監査委員は、9月20日、広報紙のうち議員の顔写真及び座右の銘に係る部分を案分し、その額を当該会派に対し、不当利得返還請求することを市長に求めてきました。このとき監査は金額までを算定しませんでした。返還期限は11月20日とされました。9

月 26 日の総務委員会で、監査は不当利得とした政務活動費の算定をなぜ出さなかったのかと質問しました。具体的な金額の算定等については、請求人となる市の主体的かつ責任を持った対応が重要と答弁されました。

42 万部もの広報紙配布の業者の確認はとれているのかと質問しました。配布については関係人である会派への調査の中で、配布日等の記載のある受注業者の報告書等により会派が履行確認していることを確認したこと。関係人調査は必要最低限にとどめるとする答弁をされました。監査の勧告を受け、同会派は 11 月 8 日付で弁護士と相談し、自主的に案分した金額約 115 万円を返還、11 月 11 日、各派幹事長会議で報告がありました。勧告から 2 カ月近く経過しての自主返還です。

そこで質問いたします。監査は広島市に 11 月 20 日までに案分した金額を出すように勧告しましたが、期限以前に自主返還されました。市長はこの返還額をそのまま受け取っているのか、額を確認しているのかお答えください。

自主返還については弁護士と相談し、返還額を算出したとの説明ですが、この件について、9 月 21 日の中国新聞に全国市民オンブズマン連絡会議事務局長の弁護士のコメントが掲載されていますが、座右の銘が掲載されている見開きには、社会通念上に照らせば調査研究の要素はないとしています。相談する弁護士により返還額は変わってくるのではと感じました。その意味でも、市当局の算出は必要と思います。

監査の請求人は会派が自主返還されたことを新聞報道で知り、驚いて、どうして受け取ったのかと抗議の電話をしたと聞いています。監査事務局は会派による自主返還が妥当とされたことを、いつどのように請求人に説明されたのかお答えください。

### 3. 次に、高齢者いきいき活動ポイント事業について質問いたします。

さきの厚生委員会で、70 歳以上を対象とした交通費の助成制度を来年 8 月末で打ち切ること、一方、高齢者いきいき活動ポイント事業は、来年 9 月から対象年齢を 65 歳以上に広げること、さらに、身体的な理由で地域活動に参加できない人には新たな交通費の助成制度を設けることの報告がありました。まず、対象を 65 歳以上とし、拡大することについては、令和 2 年 9 月からの全面実施に向け、ポイント事業が介護保険制度上、本来 65 歳以上が対象となる一般介護予防事業として実施していること、早い段階からポイント事業に参加することが、健康づくり、介護予防に効果的であること、少子高齢化による社会構造の変化の中、地域における担い手の確保につなげることができると説明をされました。対象年齢を拡大することで約 6 万人ふえ、対象者 21 万人が 27 万人に拡大します。このことによる全体事業費、奨励金、事務費は幾ら増額するのかお答えください。

事業の財源は介護保険特別会計からの支出です。介護予防の効果のある事業に対し、国は上限を設けて使用を認めています。今回の事業費は国の示す範囲内におさまっているのかど

うかお答えください。

ポイント事業参加者の分析がされています。ポイント事業の参加率は1年目、28.1%、3割を切っています。介護度別の参加者の分析では、介護度が上がるほど利用者が少ないことが示されています。当たり前と言えば当たり前ですが、きちんと数値化され実証をされました。その中で、要介護5で14人、要介護4では36人の手帳返送者がおられます。要介護5とはほとんど寝たきり状態の方ではないでしょうか。どのような事業に参加されたのかお答えください。

ポイント事業へ身体的理由で参加できない方が9万4000人いらっしゃるということがわかり、新たな交通費助成制度をつくることとなっています。これまでの交通費助成制度と比べ何が新しいのか、方針の違いがあるのかお答えください。

私は高齢者の介護予防に力を注ぐことを否定はいたしません。高齢者いきいき活動ポイント事業の対象年齢を65歳に引き下げるとは、今の社会情勢、雇用形態が変化する中、逆行していないか、65歳から70歳は仕事に従事している人ではないかと思います。母集団がふえれば利用率は今より低下するのではないかと、対象年齢を広げる必要はないと考えます。

#### 4. 次に、認知症による事故の賠償制度について質問いたします。

11月26日の朝日新聞に、認知症における事故の賠償について39の自治体が救済制度を設置していると報じています。2007年、愛知県で、認知症の夫91歳を介護する妻93歳がうたた寝をしている間に徘徊し、鉄道路線に入り死亡した事例は皆様も記憶にあると思います。JR側は、この事故により列車におくれが出たとして720万円の損害賠償を家族に求め裁判となりました。その監督責任は家族にあるという裁判結果をめぐって、認知症の家族会を初め、社会福祉関係者からも異論が噴出し、最終的には最高裁に上告、一審、二審の結果を覆し、賠償責任はないとする結論が出されました。

このことを契機に、認知症事故と損害賠償という視点で、各自治体が対策に取り組んでいます。神戸市は上限付きの給付金を支給する救済制度をつくり、2019年から運用しています。また神奈川県大和市は、市が保険契約者、徘徊をするおそれのある高齢者等を被保険者として、踏切事故などにより第三者に負わせた損害を補償する賠償責任に加入する議案を可決しています。大和市の人口は約20万人、保険加入の事業費は約320万円と聞いています。単純に広島市の人口に置きかえると、事業費は1500万程度で実施できるのではと感じました。2025年には認知症の高齢者は約700万人にふえると見込まれています。認知症になっても安心して暮らせるまちへの課題となっているのが賠償責任を問われるようなトラブルや万一の事故のリスクです。記事はこのような取り組みが各地で広がっていることを報じています。

そこでお尋ねします。現在広島市ではどのような対応がされてるのかお答えください。他都市の取り組みを参考に制度をつくることはできないのかお答えください。

## 5. 高速5号線について質問いたします。

質問に入る前、今12月議会初日、私たち議員はこの場で市長により議案の説明を受けました。そのとき、この高速5号線の計画変更には一切触れられず、その他の議案にまとめられました。とても違和感を覚えました。その他の議案、重要ではないのか、これが広島市のこの問題に対する姿勢なのかと感じました。

財政局に確認したところ、深い意味はなく、これまでの説明の仕方を踏襲し、補正予算を中心に、そのほかは議案番号の若い順に説明するとのことですが、説明文は市長も確認されていることと思います。高速5号線の計画変更が今議会の争点であることは、本日から始まる一般質問の項目に全ての会派が上げていることを見ても明らかです。単純な事務作業として説明文をつくるのは改めていただきたいことを指摘しておきます。

改めて高速5号線について質問いたします。

平成30年10月、高速5号線二葉山トンネルの工事が増額となることが明らかになりました。平成27年の入札に応じたのは、大林・大成・広成の共同体1者が応札しています。平成28年5月、当初300億円だった見積額をわずか11日後200億円で減額し、契約を締結しました。この契約が問題の根源です。公社は、客観性を持たせるため第三者委員会に調査を依頼、その中で不適切な価格交渉があったこと、契約額の見直しを協議することは相当の理由があるとの報告が提出されています。第三者委員会の報告を得て公社とJVで協議を行い、高速5号線二葉山トンネルの工事費増額は87億円で合意したと、11月21日の建設委員会で説明がありました。結果的に工事の増額を認めたということは、公社側に非があったということです。

報告書は、200億円の契約額にはシールド工法に必要な工事費の一部が含まれていなかったことは双方の認識にあったとしています。200億円で工事ができなかったことがわかっていて契約することは、うその契約書をつくったことになります。公正さを欠いた行為です。まず、このことを公社、県・市がそれぞれどのように責任をとるのかお答えください。

高速5号線二葉山トンネルの工事費増額87億円だけでも大幅な工事費の増額ですが、さらに今回、高速2号線と5号線を連結させる新たな工事が追加提案されています。平成16年2月、高速2号線、3号線、5号線は、公共事業見直し委員会において一旦中止の判断がされました。同年3月には、広島高速道路の整備プログラムの見直しが議会に報告され、平成18年、整備計画を変更しています。このとき、今回提案されている高速2号線と5号線の連結は一旦中止とされました。なぜ今回新たな事業として提案をされたのか、なぜ別々の事業として提案はできないのか、誰がいつ事業決定したのかお答えください。



次に、広島市の負担について聞きます。もともとの高速5号線の区間の増加分として、トンネルの増加が87億円、そのほか、人件費の上昇や建設発生土処分地の変更などで56億円の追加、さらに新たな高速2号線と高速5号線の連結については167億円の事業費とことです。310億円の増額となるとの説明です。高速5号線の総事業費は1259億円となります。今回の増額について、広島市の負担はどのようになるのか、お答えください。

高速2号線と高速5号線との連結で交通量がふえることが示されています。二葉山トンネルは対面通行の片側が1車線の道路に縮小され、工事が進められてきています。交通量がふえることを想定したトンネルになっていますか。新たな交通の問題、渋滞などが発生するのではないかと懸念いたします。どのようにお考えかお答えください。

最後に、アストラムライン延伸について質問いたします。

アストラムライン延伸については、平成28年3月、延伸の基本設計及び測量等の予算として736万円、今年度については、環境影響評価の予算8500万円が可決され、事業が粛々と進んでいます。本年7月には、環境影響評価の地元説明が行われました。私は、五月が丘の説明会にしか行けなかったのですが、五月が丘では280人もの方が五月が丘小学校の体育館に集合し、説明を受けました。工事期間中の安全性や日照の問題、車両の窓からのぞかれるのではとか、大きな橋脚をつくる上で家屋に影響はないのかなど懸念する意見もありましたが、大きな反対はなく、同じつくるのならよいものをつくってほしいとの意見や、五月が丘の悲願と言われた方もありました。建設による立ち退きが30軒程度となる話も出ましたが、説明会の雰囲気はアストラムライン延伸に賛成なのだと感じました。五月が丘以外でも説明会はされています。何人の参加で、どのような意見が出されたのかお答えください。

説明会では、アストラムラインが五月が丘を通ることで五月が丘が活性化すると担当課の説明や参加者からの意見がありました。五月が丘が活性化するとは、どのようなことを言うのか、お答えください。

平成30年度決算特別委員会の総括質問で、延伸による新駅の利用者数について質問しました。新駅は6駅設置されますが、身近な五月が丘の二つの駅について、利用者が毎日3,000人とされたことに絞って質問いたしましたが、答弁は納得できるものではありませんでした。毎日3,000人が利用することは示されましたが、現在のバス利用者数やマイカー使用の人数、それらのうち何人が乗りかえるのかは試算されていません。3,000人のうち、五月が丘以外からの利用者の人数も示されませんでした。市内を143に区分し、区間を行き来する人数を目的別に集計すると3,000人になるという答弁でしたが、3,000人の利用目的別の内訳はありませんでした。3,000人は、内訳は何もわからないが、毎日3,000人が利用するとする人数です。今後、最新のデータで調査をし直すとのことですが、次に出されるものも現在示されているものと同程度のものなのか、もっとわかりやすいものになるのか、お答えください。

平成 27 年に出された事業計画では、五月が丘から市中心部にアストラムラインを利用して行く三つのパターンが示されています。いずれも乗りかえがありますが、現行の直行バスより 3 分早く着くというものです。時間は示されましたが、料金は示されませんでした。私の試算では、現行の直通のバス料金は 430 円、市が示す三つのパターン、最も高いものが西広島駅と新白島駅の 2 駅で乗りかえるのが 690 円、西広島駅から急行バス利用が 450 円、西広島駅から路面電車利用が 460 円となりました。広島市の試算はどのようになっていますか。人は、少々高くても 3 分も早いほうを選択するとお考えですか、お答えください。

アストラムラインが全線開通する平成 40 年代初頭には大型の公共工事が終了し、事業費が確保できるとこれまで答弁されてきましたが、とんでもない甘い見通しであることは、今回の高速 5 号線の増額を見ても明らかです。改めて必要でない事業であることを申し上げ、質問を終わります。ありがとうございました。