

これより一般質問を行います。

7番、藤本実君の質問を許可します。

(7番 藤本 実君登壇)

○7番(藤本 実君) 猿橋町小篠の藤本実でございます。日本共産党の一般質問を行います。

初めに、今期9月、10月と一連の豪雨、台風災害により亡くなられた皆様方に謹んでお悔やみ申し上げるとともに、被災された皆様方にお見舞い申し上げます。台風19号では、大月市でも降雨が史上1位となるなどして甚大な被害に見舞われました。被災から2カ月たち、復旧とともに予防防災、減災対策への対応が求められております。

それでは、通告に基づき質問させていただきます。まず、激甚化する自然災害と防災について。1、豪雨時のダムの事前放流について。産経新聞2019年10月16日付がダムの事前放流、緊急放流について次のような記事を配信しています。「台風19号による記録的な大雨で関東甲信越と東北地方にある計6カ所のダムでは、満水に達する前に流入量と同量を放流する「緊急放流」に踏み切った。下流で大規模災害の起きる可能性があり、管理者は洪水調節機能を放棄することになる苦渋の判断を迫られた」。中略。「緊急放流は昨年7月の西日本豪雨では6府県8カ所で行われ、愛媛県の2カ所では下流で約3,000棟が浸水し8人が死亡。国交省の有識者による検証会議では、空き容量確保のため、通常の放流以上に農業、工業用の貯水まで含め事前放流する対策が提言された。だが、今回緊急放流した6つのダムでは、事前に定められた最低限の水位まで放流を行うなどし、いずれも水利権者との追加協議を要するレベルまでの放流は行わなかった。一步踏み込んだ事前放流を行えば、緊急放流に至る前に少しでも空き容量を確保できた可能性はあり、国交省が検証する」。

猿橋公園から桂川の水位を見守っていた人から、夜9時過ぎから3メートル程度急に水位が上がったとの目撃情報がありますので、質問です。

1、台風19号での深城ダムの対応は。

2、上流の東京電力葛野川ダムについても、県を通じて事前放流の協定を結ぶべきだ。中国電力の混合揚水式発電用ダムである新成羽川ダムでも今夏事前放流が実施されましたので、強く要望していただきたい。よろしく願いいたします。

○議長(萩原 剛君) 藤本実君の質問に対し、当局の答弁を求めます。

上條総務部長。

(総務部長 上條正巳君登壇)

○総務部長(上條正巳君) 藤本実議員の質問にお答えいたします。

豪雨時のダムの事前放流についてのうち、初めに台風19号による深城ダムの対応はについてであります。台風の接近により、深城ダム管理事務所では、利水のための放流設備を利用して、10月9日、午前10時からあらかじめ放流を行い、ダム貯水池の水位の低下を図る運用を行いました。台風の接近に伴う降水に対し、ダムの空き容量に流入量の多くを貯留しておりましたが、記録的な大雨であったため、12日、午後7時25分に非常用洪水吐から降雨量と同程度の放流を開始することとなりました。

市では、深城ダムの現況や放流に関する情報を深城ダム管理事務所の所有する警報装置からサイレンや放送を実施するとの連絡を受けておりました。今後の対応といたしましては、引き続き深城ダム管理事務所と連絡を密にし、市民への情報提供を行ってまいります。

次に、上流の東京電力葛野川ダムについても、県を通じて事前放流の協定を結ぶべきだについてであります。東京電力葛野川ダムについては、発電のための貯水であり、深城ダムのように洪水調整ダムではないことから、一定量の貯水のみを行っております。災害時には事前放流等について、当該ダムの立地条件や機能、構造、逸失した貯水の回復などの制約や課題があり、東京電力と河川管理者との間で十分な調整や検討が必要となることから、山梨県に対し、災害時の対応について要望をしております。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 10月12日から13日にかけての深城ダム1時間ごとの放流量表をいただきましたが、午後5時の時点では、毎秒3立方メートルでしたが、午後7時に毎秒54立方に、その後99、162、165、145、125、111、101立方と午後10時をピークに毎秒100立方を超える放流量が6から8時間続いています。結果的にこの放流により引き起こされた流域の被災をどのように承知していますか。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の再質問に対し、当局の答弁を求めます。

天野課長。

（総務管理課長 天野 工君登壇）

○総務管理課長（天野 工君） 藤本実議員の再質問にお答えいたします。

この放流により引き起こされた流域の被災をどう承知しているかについてあります。今回の台風19号によるダムからの放流が原因による災害であると断定はできませんが、葛野川、桂川における被害の主なものといたしましては、田無瀬頭首工の護床ブロックの流失、葛野川護岸の崩落、猿橋地内の漁協管理事務所の備品の流失、久保取水施設の流失等が被害調査により報告を受けております。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 大月市は河岸段丘にあるので、住宅地への大規模な浸水はありませんでしたが、重大な被災が起きたのです。久保地区の取水用施設の流失については、復旧して1年足らずです。何か減災対策の教訓を得なくてはなりません。深城ダムは、事前放流を行い、水位の低下を図っていたが、満水に達する前に、いわゆる緊急放流を行ったという答弁でした。深城ダムへの流入量の急激な増加が降雨量の増加のみで起きたと説明するのは疑問が残ります。上流の葛野川ダムの放流も相当あったと考えられます。ですから、洪水調整機能を維持するためには、深城ダムにとどまらず、上流の東京電力葛野川ダムにおいても協定を交わし、事前放流を最大限していただくことだと思えます。県を通じて強く要望していただきたいと思えます。

次の質問に移ります。2、防災減災対策について。災害対策本部から台風19号で大月市内で151カ所の被害調査があったと報告されました。平成25年、2013年3月公表された大月市土砂災害ハザードマップで、土砂災害警戒区域（イエローゾーン）、土砂災害特別警戒区域（レッドゾーン）が指定、公表されていますので、これまで急傾斜地の崩落対策や土石流対策、地すべり対策などの対応を進めてきたと思えます。今回、想定どおりの被害もあれば、新たな被害もあったと思えます。そこで、今後の予防防災、減災事業について伺います。

1、砂防事業や急傾斜地崩壊対策事業を県に申請して順番を待っているところで被災した場合、例えばJRに平行している市道上に土砂流出があり、浸水被害があった場合、順番は繰り上がりますか。あわせて、これまでの砂防事業並びに急傾斜地崩壊対策事業の優先順位づけの考え方、今後の方針はどうか。

2、幡野集落内に山林から濁流が押し寄せました。ふだんは沢ではないが、人家が近いことから、砂防事業ないし治山事業が必要です。新たに事業を申請したい場合の仕方を含め、市の対応は。

3、危険箇所早期対応のため、県に対し事業での市負担の軽減を求める考えは。

以上、よろしくお願ひします。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の質問に対し、当局の答弁を求めます。

井上産業建設部長。

（産業建設部長 井上 久君登壇）

○産業建設部長（井上 久君） 防災減災対策についてお答えいたします。

初めに、砂防事業や急傾斜地崩壊対策事業を県に申請して順番を待っているところで被災した場合、順番は繰り上がるのか。あわせて、これまでの優先順位づけの考え方、今後の方針はについてであります。本市は、急峻

な地形と河川が多く、また市域が広大であることから、数多くの土砂災害警戒区域があり、急傾斜地の崩壊や地すべり等の危険箇所が指定されております。事業主体である山梨県において、事業計画を策定する中で対策箇所の選定を行っておりますが、実際に災害などが発生した場合は、災害規模や危険度を考慮した対応になると考えられます。

また、優先順位に関しましては、道路、鉄道、学校等の重要な公共施設や病院、老人ホーム等の災害時要援護者関連施設の有無及び被害想定区域内の人家数や崖の高さなどを勘案した中で順次整備を進めております。今後におきましても、市内の危険箇所が少しでも早い段階で整備できますよう、県に要望してまいります。

次に、新たに事業を申請したい場合の仕方を含め、市の対応はについてであります。防災対策事業におきましては、住民からの要望内容を精査の上、市から県などの関係機関へ進達することとしております。今後の被害を防止するためにも、砂防や治山事業などの採択に向け、県に対して要望してまいりたいと考えております。

次に、危険箇所の早期対応のため、県に対し事業での市負担の軽減を求める考えはについてであります。危険箇所の対応につきましては、関係機関との連携をさらに強化し、市民の生命、財産を守ることを第一に考えております。さまざまな事業がありますが、例えば急傾斜地崩壊対策事業に関しましては、現状では工事費の5%ないし10%を負担しております。この負担金につきましては、以前から山梨県市長会におきましても軽減を求めているところでありますが、引き続き要望してまいります。今後も国、県等の補助事業を導入し、防災対策事業の推進に努めてまいりますので、ご理解をお願いいたします。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 山梨県内の土砂災害警戒区域等の指定について、県ホームページで確認すると、大月市内で852カ所が指定されています。追いつかないのが現状でしょうが、精力的な防災対策事業を進めていただきたいと思っております。

次の質問に移ります。次に、大月駅周辺整備事業、官民連携推進事業について伺います。3、大月市立地適正化計画3点セットについて。小林市長は、所信で「大月市立地適正化計画に位置づけられている本市が行うべきインフラ整備は、市道大月賑岡線の拡幅とJR大月駅の南北自由通路等の整備です」と述べました。立地適正化計画は、市道大月賑岡線の拡幅事業に対して45%の国補助を受けるために始めたはずですが、市道拡幅15億円、駅前広場1億円、南北自由通路20から35億円が3点セットとされ、15億円が36から51億円に整備費が拡大しました。45%の補助を受けても、市の負担が20億円ないし28億円に増大します。補助金がふえても市の財政を悪化させるのは明らかです。

そこで質問です。1、3点セット整備の概算費用を明らかにしてください。

2、3点セット整備は、市長公約「財政健全化」に違反するのでは。

以上、よろしく願いいたします。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の質問に対し、当局の答弁を求めます。

小林市長、答弁。

（市長 小林信保君登壇）

○市長（小林信保君） 大月市立地適正化計画3点セットについてお答えをいたします。

初めに、3点セット整備の概算費用についてであります。市道大月賑岡線の拡幅については、約15億5,000万円であります。また、大月駅北側駅前広場は、約1億円であります。大月駅南北自由通路の整備については、類似事例の概算費用を参考額として把握をしておりますが、JR東日本八王子支社との基本調査設計協議前の状況であり、大月駅固有の設計条件、補償条件等により費用が大きく変動する可能性があります。

議員ご指摘の20から35億円の、その35億円という数字は、従前検討した橋上駅舎形式の事業費とほぼ同等であります。基本調査設計協議において、このような多額の費用を要する整備手法は避けたいと考えております。

次に、3点セット整備は、市長の公約「財政健全化」に違反するのではについてお答えをいたします。本市では、毎年実施計画をもとに財政見込みを立てております。現在厳しい財政状況ではありますが、事業の規模や費用の調整を図ることで、大月駅周辺の整備を進めることが可能であると判断し、事業の実施に向けて作業を進めているところであります。事業の実施については、最少の経費で最大の効果が得られるよう事業精査を行い、補助率の有利な社会資本整備総合交付金や交付税措置のある市債を活用し、後年度に大きな財政負担を残すことがないように努めてまいりたいと考えております。将来を見据えたまちづくりには、財政健全化と地域活性化のバランスが重要であると考えておりますので、官民連携なども視野に入れながら、「住んでみたいまち、住み続けたいまち」の実現に努めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 再質問をお願いいたします。

J Rとの協議前だから金額は差し控えるということだと思いますが、J R中央線大月駅自由通路及び駅周辺整備基礎調査業務委託業務報告書、この資料になります。以降は業務報告書と言います。5—16ページで想定される自由通路の整備パターンとして3パターン示しています。橋上駅舎型自由通路、半分の「半」、半橋上駅舎自由通路、橋上駅舎整備なし単独型自由通路。参考まで結構なので、それぞれ類似事例の概算費用を明らかにしてください。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の再質問に対し、当局の答弁を求めます。

姫野まちづくり創生課長。

（まちづくり創生課長 姫野英明君登壇）

○まちづくり創生課長（姫野英明君） 再質問にお答えいたします。

類似事例の金額は、大月駅の自由通路の概算費用としては誤差が生じることが考えられ、この答弁を聞いた方に誤解を与えること、またJ R東日本八王子支社との基本調査設計協議において、費用を抑えた整備手法を目指す上で支障となる可能性があることから、公表を控えさせていただきます。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 私の調べでは、単独型自由通路でも類似事例では20億円かかります。業務報告書は、最も有利と考えられる整備パターンは、半橋上駅舎型自由通路だとしておりますので、35億円と類似事例の費用も言ったのです。自由通路はあったほうが便利でしょうが、20から35億円と言われたら、そこまで必要なものかとならないでしょうか。金額を明らかにせず、J Rと協議し、引き返せなくなったら大変だから言っているのです。

再々質問をお願いいたします。小林市長は、担当職員に半橋上駅舎型自由通路についてのJ Rの受けとめを聞くよう指示していないのでしょうか。大月市は、J R東日本に対し、南北自由通路、橋上駅舎化、北口駅前広場の建設について協定の執行停止を協議し、承認されながら、今度は半橋上駅舎化を打診するのであれば、J Rも戸惑うでしょうが、これが既定方針になりかねません。こんな重大な決裁を簡単にしてしまったとすれば重大です。いかがでしょうか。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の再質問に対し、当局の答弁を求めます。

小林市長、答弁。

（市長 小林信保君登壇）

○市長（小林信保君） 再々質問にお答えいたします。

私は、自由通路の整備方法について、想定される課題を排除することなく、それぞれのケースについて検討することは必要であると考え、慎重に検討するよう指示をいたしました。また、半橋上駅舎型については、駅利用

者の利便性を重視するJR東日本の要請として協議をする予定としています。大月市としては、最も費用を抑えた整備手法である単独自由通路を希望し、協議をする予定としており、今後議会や市民の皆様のご意見等を伺いながら、慎重に協議検討を進めてまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） わかりました。大月市からの提案ではないという答弁でした。経過を振り返れば、大月市は平成24年7月に、今後における市民サービスの優先順位を考える中、JR東日本と協議し、合意が得られたことから、凍結した事業の執行停止、南北自由通路、橋上駅舎化、北口駅前広場の建設の執行を停止する協定を新たに締結しました。市は県職員を交えた勉強会を発足させ、計画を中止した事業以外に南北の連絡と一体化をどう図るかについて、その実現に必要な整備手法、概算費用等の検討をしてきました。できるだけ費用を抑えた整備手法という説明を石井前市長もしてきましたが、JRとの協議は進展しませんでした。ところが、市長のかわりばな、JR東日本が半橋上駅舎型自由通路を提案してきて、小林市長が自由通路の整備方法について想定される課題を排除することなく、それぞれのケースを検討することは必要であると応じているのが現在の局面だということだと思います。財政はかえって厳しくなっている状況ですが、JRの巻き返しとなるのでしょうか。大月市にとって大事な局面にあることは間違いありません。

再質問をお願いいたします。財政健全化の関係ですが、地域活性化とのバランスが重要ということでしたが、国補助が45%あっても55%は市の負担です。市長は自由通路に幾らかけることを想定しているのでしょうか。バランスの限界点は幾らになるのでしょうか。よろしくをお願いいたします。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の再々質問に対し、当局の答弁を求めます。

井上企画財政課長。

（企画財政課長 井上章吾君登壇）

○企画財政課長（井上章吾君） 藤本実議員の再質問にお答えいたします。

自由通路に幾らかけることを想定しているのか。バランスの限界点は幾らになるのかについてであります。現在整備方法や事業規模が決まっておきませんので、自由通路に幾らかけることを想定しているのかについてお答えすることはできません。市の負担分の対応につきましては、償還期間が20年で元利償還金の約22%が地方交付税の基準財政需要額に算入される市債などを活用していくことが、財政運営上有利であり、平準化が図れるものと考えております。また、今後、国の制度改正対応や緊急を要する経費なども発生するおそれもあることから、現時点でバランスの限界点が幾らになるかについてもお答えすることができません。しかしながら、徹底した経費の削減を図りながら事業の実施に努めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 私は、分岐点は7億円だと思います。理由は、市道大月賑岡線の拡幅への国補助金が7億円だからです。補助金目当てに事業費を拡大させるのは、財政健全化と両立しません。ましてJRペースで駅舎建てかえなど許されません。よくよく考え、簡単に決裁しないことを強く求めます。

次の質問に移ります。4、大月駅南北自由通路について。業務報告書5—1から4には、自由通路の事業予測が書かれています。北側開発が予定どおりいった場合、1日に通行人数1,720人としています。北側複合ビルに市役所庁舎が入ることを前提にしており、宅地分譲等による北側への居住誘導で12時間に950人、需要予測自体が仮定の話です。ちなみにビジネスホテル客の通行は12時間100人と予測しています。

さらに、業務報告書4—2には、駅周辺の人口として、人口が減少、65歳以上人口の割合も3割以上、2040年には2015年の半分程度まで人口が減少すると推計と書かれています。通行人のほとんど見込まれない自由通路に巨費を投じるくらいなら、防災事業や市民の暮らしを支える事業こそ優先すべきであり、経済効果も大きいので

はないでしょうか。いずれにしても、自由通路が大多数の市民にとって優先すべき事業なのかどうか、確認することが進めるべきかどうかの大前提です。

そこで質問です。1、大月駅南北自由通路について、市民の声を聞くべきだが、いかがでしょうか。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の質問に対し、当局の答弁を求めます。

姫野課長。

（まちづくり創生課長 姫野英明君登壇）

○まちづくり創生課長（姫野英明君） 大月駅南北自由通路についてお答えいたします。

地域拠点である大月駅周辺は、人口の誘導を促進するため、駅北側の大規模空間地を活用し、新たな居住、交流の場をつくり出し、駅南側は既存の商業、業務地として活性化を図ることがまちづくりの方針であります。大月駅南北自由通路は、このために必要な基盤整備として、おおつき創生都市計画マスタープランや大月市立地適正化計画に位置づけられております。これらの計画策定においては、市民アンケートやパブリックコメントを行い、市民の意見を反映するとともに、まちづくりの方針にご理解をいただけるよう努めてきたところであります。大月駅南北自由通路は、今後、基本調査設計協議を行い、整備方法と事業規模が明らかになった時点で整備手法を判断したいと考えております。今後も多くの方からご意見を伺い、事業の推進に生かしてまいりますので、ご理解とご協力をお願いいたします。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 既に市民アンケートやパブリックコメントを行い、市民の声を聞いてきたということですが、金額は示してきませんでした。自分なりに聞き取りアンケートをしてみました。市民からすればあったほうがいいけれども、20億もかかるなら時期尚早だ。ましてや駅舎の建てかえまで市がするなんてとんでもないというのが声です。大月駅は老朽化で行く行くJR自身が建てかえを計画することになると思います。北側に居住する人がふえ、利用者がふえれば、北口開設を要望することもできるでしょう。市の財政が厳しいときです。将来のためだなど余裕があろうはずありません。逆にその10億なり20億円を返済ではなく、切実な市民要求に使ったら、5,000万円ないし1億円を20年間使えることになります。免許返納の高齢者や交通弱者のため、シルバーパスの充実やタクシー券支給だって検討できるでしょう。それこそ住み続けたいまちの実現になるのでしょうか。

再質問をお願いします。大月駅南北自由通路について、事業方法と規模が明らかになった段階で市民の声を聞くこと、そして時期尚早、反対意見が多ければ引き返すこともあり得るということを約束してください。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の再質問に対し、当局の答弁を求めます。

上條総務部長。

（総務部長 上條正巳君登壇）

○総務部長（上條正巳君） 藤本実議員の再質問にお答えいたします。

大月駅南北自由通路は、今後基本調査設計協議を行い、整備方法と事業規模が明らかになった時点で、議会や市民の皆様の意見を伺いながら整備手法を判断したいと考えております。また、この実現には、基本調査設計協議後の社会資本整備総合交付金事業に認可される必要があることから、現時点で大月駅南北自由通路の事業化が決定しているとは言えません。大月駅周辺のインフラ整備や住居等の流動、商業施設等の誘致により生まれる利便性や活気は、市全域の安心で快適な生活の維持につながるものであります。将来の大月市にとって必要な事業であると考えておりますので、事業の推進にご理解をお願いいたします。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 時間がなくなってきましたので、次の質問が最後になると思います。

5、官民連携北側複合施設について。官民連携は、振れば何でも出てくる打ち出の小づちではありません。まちづくりにとっても財政にとっても大きなリスク、危険性を負うこととなります。先日、大商協ホールで行われたまちづくり学習会で、講師の尾林芳匡弁護士が、官民連携は2000年当初全国に広がり、10年後には失敗事例が多数生まれ、尻すぼみになったこと。官民連携の母国イギリスでは見直しが行われているが、逆に日本では2011年、13年、15年と推進増加策として法改正が行われ、その支援基準に沿って作成されたのが大月駅北側拠点整備調査報告書であると流れを指摘しました。

官民連携事業にはどんなリスク、危険性があるか。1、財政難のもとでも施設建設推進。つまり財政難なのに施設は豪華になります。ガラス張り、吹き抜け、じゅうたん敷きが共通の特徴ということです。2、自治体の関与と住民の立場の後退。つまり仕様発注から性能発注へ。事細かい仕様発注ができないため、でき上がりは民間お任せになります。3、自治体と大企業の癒着のおそれ。つまり選定事業者には長期間契約による莫大な利益が保証されます。4、事故等の損失の負担。つまり建物に予期せぬことがあっても市の責任になります。加えて、財政にとっても大きな負担になります。調査報告書によると、大月駅複合施設建設費、平米単価50万円、官民連携複合施設が35億円、一般的の市庁舎建設費は平米単価45万円、20から23億円です。財政が厳しい大月市が豪華な施設に市役所を移転させ、しかも年3億円と高いリース料で20年間契約する。財政的にもメリットを感じられません。

そこで質問です。北側複合施設ビルへの市庁舎移転は進めるべきではないが、いかがでしょうか。

以上、よろしく願いいたします。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君の質問に対し、当局の答弁を求めます。

天野課長。

（総務管理課長 天野 工君登壇）

○総務管理課長（天野 工君） 官民連携北側複合施設についてお答えいたします。

北側複合施設ビルへの市庁舎移転は進めるべきではないとのご指摘ですが、先ほども会派大月改新の会&公明の山田政文議員にも答弁しましたとおり、市役所本庁舎については既に58年が経過しており、移転や建築等検討しなければならない状況であります。その検討の一つとして、大月駅北側の複合施設への移転について検討を行っております。また、北側にある民間企業から施設の使用申し出があったことから、移転候補として検討を進めておりますので、今後、方向性がまとまった段階で議会にも説明させていただきますので、ご理解をお願いいたします。

以上であります。

○議長（萩原 剛君） 藤本実君。

（7番 藤本 実君登壇）

○7番（藤本 実君） 以上をもちまして、私の一般質問を終了させていただきます。ご清聴ありがとうございました。

○議長（萩原 剛君） これで藤本実君の質問を終結いたします。