



鈴木まもる県議会レポート

発行/自由民主党千葉県議会議員会 〒260-0855 千葉市中央区市場町2番13号 電話 043 (227) 7411

千葉県保育士処遇改善事業

保育士給与の増額 市町間でばらつき

「制度の改善が必要」 鈴木 県議

だれもが住み良いと思えるふるさとづくりに力を注いでいる鈴木衛県議（市川市選出、3期）は、12月定例県議会の一般質問で保育所待機児童問題を取り上げ、解消に向けての市町村の取り組みを尋ねました。また、旧江戸川に架かる橋梁の交通混雑を緩和するため計画されている押切橋（仮称）や、外環道開通の波及効果を一層加速させる都市計画道路3・4・13号二俣高谷線の進捗状況を質問しました。鈴木県議の質問と森田知事ら県執行部の答弁を紹介します。



登壇して一般質問を行う鈴木衛県議

12月定例県議会一般質問

鈴木議員 最初に保育所の待機児童解消についてうかがいます。森田知事が英断をされた保育士処遇改善事業に対し、さまざまな市町村が県補助額以上の額を加算することとなり、東京都への流出に歯止めをかけ、県内保育士の社会的地位向上に繋がっております。本事業は6月議会において、健康福祉部長の答弁では、「既存の事業の実施の有無にかかわらず、全ての市町村の処遇改善を後押しすることを目的としている。そのため、既に実施している市町村においても更なる改善額の上乗せを促すものである。ただし、新たな負担が生じることなく、給与の引上げを実施できる

よう設計しており、東京都との遜色ない改善額となる」と回答いただいておりますが、制度設計の課題と増額される額についてお尋ねをします。

東京都はこれまで、2万3千円を既に補助しており、今回その額に2万1千円プラスして、合計4万4千円となったことは、いまだら語るべきものでもないでしょう。

県は、東京都とは財源規模が異なるとし、東京都と同額にはならないが、千葉県は県負担1万円、市町村に負担を1万円お願いすることで、合計2万円増と発表されたのではないのでしょうか。

各市町が金額など決定

県内で市単独でこれまで加算してきているからと、1万円しか増額にならないのであれば、逆に東京都との差額は開く結果となり、これもまた、意欲の低下、離職流出を加速するように思えます。

しかし、さきの答弁にもあるように、これまで市単独で処遇改善を行ってきた市町村には、「既存の事業の実施の有無にかかわらず」としながら、「更なる改善額の上乗せを促すもの」とし、「新たな負担が生じることなく」として行っています。

知事 保育士処遇改善事業は、県内の保育士確保の厳しい状況を考慮し、市町村の取り組みを支援するため、緊急的に創設したものであり、市町村の理解と協力が得られ、民間保育施設を設置している41市町全てが実施することとなりました。事業の実施にあたっては、各市町が、既

存の独自事業の内容や、待機児童や保育士確保の状況を踏まえて、県の制度内容を基本に、金額や対象者などの内容を決定されていると認識しています。

よって、制度の改善を図るべきであり、本来の趣旨からマイナスのスパイラルを生むことは市独自の裁量ではなく、県の事業として、県行政が知事の英断を県内全ての民間保育士に行きわたるよう市町村に指導すべきであると強く求めます。

その千葉県が福祉・教育の分野の専門職である保育士を東京都に流出していたのであれば、「子育てをするなら千葉県」が廃るのではありませんか。

保育士給与 市町ごと異なる加算方法 平等化へ県は指導を

鈴木議員 処遇改善についてもう一つ、類似になりませんが、対象者についてお尋ねいたします。県の事業に加え、市町の裁量により、平等化が図られないことに対する疑問符は今述べた通りです。

そのうえで、年間を通じ

て保育士資格を有する者全てを対象とする船橋市、八千代市などの市町村と、定員に応じて職種ごとの加算額を算出する市町村があるように聞き及んでいますが、前の質問同様に、市町村の裁量により、平等化が図れていないと考えます。このような状況に対しても県は指導をすべきであると考えます。

改善事業の特徴として、保育士一人ひとりの給与に確実に助成額が反映される制度となっております。

県制度が創設される以前に、市町村の単独事業として処遇改善を実施していた11市のうち、9市は保育士1人当たりの定額加算方式、2市は施設の定員数又は在籍児童数に応じた加算方式となっております。

県とは異なる方式をとっていた、この2市においては、今回の県の処遇改善事業の開始にあたり、県制度にな

らう形で運用の見直しが行われているところです。

県としては、市町村の取り組み結果や関係団体のご意見をお聞きするなどにより、事業効果を検証し、今後の保育士確保・定着対策に生かしてまいります。

1995年の阪神大震災では、神戸市長田区などの住宅密集地で倒れた電柱によって道路がふさがれ消防車や救急車が現場に入らず、救助が遅れが発生し、甚大な被害が広がりました。

電力用の電柱は阪神大震災で約4500基が倒壊し、東日本大震災でも、津波などによって約2万8000基が倒れたと聞いております。

国土交通省では、無電柱化推進のための取り組みとして、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する措置の全国展開を図るとともに固定資産税の特別措置の創設や防災、安全交付金による重点的な支援を実施するとしております。

また、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する措置が平成28年4月1日から直轄国道(約2万キロ)において開始されました。

日本の道路は、皆さんご承知の通り林立する電柱が常態化し、先進諸国から失笑を買っている状況であります。

車社会化した現在、旧来からの狭い道路に電柱が立ち、危険でもあります。また、災害時には倒れかかった電柱が復旧の大きな障害にもなっております。

道路の無電柱化推進を

鈴木議員 無電柱化推進の取り組みについて、いかがですか。

イギリスロンドンやフランスパリでは、無電柱化率が

100%、ドイツベルリンも99%、韓国ソウルは46%、中

国北京は34%。一方日本では東京23区が8%、大阪市が6%、京都市が2%と低い数字となっております。

このように日本の空中はおびただしい数の電線が張りめぐらされ、それが日本の景観を損ねております。世

界遺産に登録された富岡製糸場、三保の松原から望む富士山も電柱はネックだったと言われております。

また、防災の面での電柱の弊害は災害時の倒壊による二次災害が挙げられます。

1995年の阪神大震災では、神戸市長田区などの住宅密集地で倒れた電柱によって道路がふさがれ消防車や救急車が現場に入らず、救助が遅れが発生し、甚大な被害が広がりました。

電力用の電柱は阪神大震災で約4500基が倒壊し、東日本大震災でも、津波などによって約2万8000基が倒れたと聞いております。

歩行者の安全や防災に不可欠

電線の地中化は欧米の主要都市では、戦前から取り組まれてまいりました。



街の景観も損なう道路の電柱の列

また、緊急輸送道路を対象に電柱の新設を禁止する措置が平成28年4月1日から直轄国道(約2万キロ)において開始されました。

日本の道路は、皆さんご承知の通り林立する電柱が常態化し、先進諸国から失笑を買っている状況であります。

車社会化した現在、旧来からの狭い道路に電柱が立ち、危険でもあります。また、災害時には倒れかかった電柱が復旧の大きな障害にもなっております。

また、昨年12月に「無電柱化の推進に関する法律」が施行されたことから、県とし

ましては、国が定める計画を基本として無電柱化推進計画の策定を行い、関係事業者等と相互に連携し、協力し、無電柱化の推進に取り組んでまいります。

「整備コスト削減を検討」知事

知事 県では、道路の防災性向上、通行空間の安全性の確保や良好な景観の形成を図るため、電線共同溝の整備による無電柱化を進めているところでございます。

しかしながら、電線共同溝の整備には高額なコストがかかることから、コストの削減が課題となっております。

このため、国において、技術的な検討が行われており、県といたしましては、このような国の動向を踏まえ、整備コストの削減について検討してまいります。

また、昨年12月に「無電柱化の推進に関する法律」が施行されたことから、県とし

ましては、国が定める計画を基本として無電柱化推進計画の策定を行い、関係事業者等と相互に連携し、協力し、無電柱化の推進に取り組んでまいります。

フリーなどの日々の暮らしの「安全」の確保など、電動シニアカーや自転車及び歩行者が安心して通行できる道づくりには、無電柱化は有効であります。また、防災上の観点、災害時ににおける道路の確保は不可欠であります。当局におかれましては、無電柱化の議論を深めていただきたいと要望いたします。

フリーなどの日々の暮らしの「安全」の確保など、電動シニアカーや自転車及び歩行者が安心して通行できる道づくりには、無電柱化は有効であります。また、防災上の観点、災害時ににおける道路の確保は不可欠であります。当局におかれましては、無電柱化の議論を深めていただきたいと要望いたします。

スピード感持って協議を

押切橋（仮称）建設

（仮称）押切橋建設が計画されている旧江戸川



「県は協定に消極的」 鈴木 県議

鈴木議員 次に、（仮称）押切橋についてお聞きします。東京都と千葉県を連絡する押切橋建設に向けて、これまで3回質問をさせていただき、今回で4回目の質問となります。

この間、26年9月議会では外環道及びその関連事業は重要で押切橋は整備が必要な計画であり、具体化に

向け東京都と協議をし、補助金や交付金など、国の支援をいただきながら着実に推進するとご答弁をいただきました。

さらに、葛南地域における都県境では江戸川及び旧江戸川にかかる限られた橋梁に交通が集中することから交通混雑しており、押切橋については今後整備が必

要との認識をいただき、道路構造上の課題の検討をし、計画の具体化に向けて、東京都と協議するとご答弁をいただきました。

東京都建設局によりまずと、東京都をはじめとする首都圏の災害時における安全性を高めるためには、広域的な道路ネットワーク形成が重要であり、中でも都県境を越えた道路や橋梁の整備は、大規模災害時に避難や救援活動を行うために必要不可欠であるとのことであります。

都県境の東京都江戸川区では、平成28年3月に都市計画道路の優先整備路線を示した第4次事業化計画が策定され、今後10年間で優先的に整備すべき路線に押切橋が位置づけられました。

都は、「第四次事業計画」や「実行プラン」において、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させることとして

この押切橋は、平成25年度に都側の取り付け道路の整備が完了しているところ

都は、「第四次事業計画」や「実行プラン」において、都県境を越えた道路ネットワークを形成し、広域的な防災性を向上させることとして

20億円下回る試算も

建設費の県負担

要望 県は押切橋の事業費を70億から80億と見込んでいます。押切橋は旧江戸川に架かります。江戸川に架かる妙典橋の延長は川幅等を比較すると、押切橋は約2分の1ぐらいと推察いたします。

行徳橋の事業費の国費負担は64%、妙典橋は53%となっているように聞いております。このようなことから押切橋は県が見込んでおります事業費80億で考えても国費を仮に50%として40億円、都と県で2分の1ずつ負担して、千葉県分は20億となります。また、妙典橋のように片側歩道にした場合、建設費は2割減とのことですので、ざっと見込みではあります。県の負担は20億を下回ると見込まれます。

県が財政的な問題として押切橋建設に向けての東京都が求める協定に消極的だとすれば乗り越えるものと私は考えます。ぜひ、スピード感を持って、都県境協議に臨んでいただきたいと思います。



議場の自席で再質問を行う鈴木県議

ており、その実現に向けた取り組みを行っております。

また、今後の取り組みとして、千葉県境では、補助第143号線など3路線の橋梁整備に向け、共同事業者として千葉県の協力が得られるよう、整備の方法や時期等の調整を進め、今後とも隣接する各県市との連携を図り、高度防災都市の実現に向け、積極的に取り組むこととしております。

都としての考えは、まず早期に基本協定ならびに設計協定を両知事において締結したいとの意向であります。千葉県側の協力が得られるのであれば、すぐにでも協定を締結し調査、設計を進め、一日も早い完成を目指したいとのことでもあります。

また、押切橋の架橋につきましては以前にも要望致しましたが、江戸川区では環七にほぼ平行して走る柴又街道の延長のような形で整備済みです。都県境協議会の信義もあり、何らかの形で着

手するべきだと思っております。その後の進捗状況はいかがなっておりますでしょうか。そこでお聞きいたします。（仮称）押切橋の現状と見通しはどうか、お答えください。

県土整備部長 葛南地域における都県境では、江戸川及び旧江戸川に架かる限られた橋梁に交通が集中し、交通混雑が発生しております。

このため、県では、（仮称）押切橋の橋梁計画の具体化に向け、調査費を計上し、橋梁取付部の調査を進めるとともに、東京都や市川市と調整協議を行い、検討を進めているところでございます。

今後、外環道開通後の交通動向を踏まえ、引き続き、計画の具体化に向けて、東京都や市川市と十分協議を進めてまいります。

引き続き、調整会議の場を活用し、東京都と十分協議し、必要な調査をしっかり進めてまいりたいと考えております。

また、押切橋の架橋につきましては以前にも要望致しましたが、江戸川区では環七にほぼ平行して走る柴又街道の延長のような形で整備済みです。都県境協議会の信義もあり、何らかの形で着

手するべきだと思っております。その後の進捗状況はいかがなっておりますでしょうか。そこでお聞きいたします。（仮称）押切橋の現状と見通しはどうか、お答えください。

県土整備部長 葛南地域における都県境では、江戸川及び旧江戸川に架かる限られた橋梁に交通が集中し、交通混雑が発生しております。

再質問 鈴木議員 東京都が求める事業化前提の協定について、押切橋建設はなぜ、県は消極的

引き続き、調整会議の場を活用し、東京都と十分協議し、必要な調査をしっかり進めてまいりたいと考えております。

都市計画道路3・4・13号二俣高谷線の整備

外環道の波及効果倍加



外環道をくぐる県道船橋行徳線

鈴木議員 次に、都市計画道路3・4・13号二俣高谷線についてお話しします。昨年6月には、待ちに待った外環道が湾岸道まで開通し、全面開通となります。県と国ははじめ関係者の皆様方には感謝申し上げる次第です。その波及効果は、先日のニュースに取り上げられておりますように、首都圏の成長力効果の代表に挙げられております。

私も9分類22項目の要請を掲げながら、早期開通を願って参りました。私も22項目にわたる要請を致しましたのは、外環道が市川市の既成市街地のど真中を貫通し、関連道や施設を整備しなければ中心市街地を分断し、市川市のまちづくりを大きく毀損することになってしまふこと、また、外環道はその側道も含めて考えますと単なる通過交通ではない国道298号であり、それに連なる関連国道・県道を考え合わせますと、市川市の道路網の交通形態を大きく変えることになるであろうと考えたからであります。

そして開通による波及効果は、側道と関連道によって地域にどんどん広がっていくものと思えます。県道179号船橋行徳線の一貫整備について、この様に考えた場合に、残念ながら重要なポイントが一つ取り残されているのではないかと考える所です。それは、当初から要請しておりました都市計画道路3・4・13の整備であります。

この道路は、原木ICから真間川を渡って外環道の市川南ICへ通じ、整備が進む(仮称)妙典橋、行徳駅脇あるいは妙典駅前、主要地方道市川浦安線(仮称)押切橋から江戸川区柴又街道へと連なる幅員20mの幹線道路であります。

また原木ICを越えた北方は旧市川松戸有料道路であり、松戸と柏方面とつながっており、原木IC周辺は毎日のように渋滞しております。つまり、3・4・13号は関連幹線道路網の中で唯一の「ミッシングリンク」になっており、外環道(国直298号)開通によるこの地域における波及効果が半減するのではないかと心配されます。この幹線道路3・4・13号の整備につきましては、県に対して、全体整備を要請して参りましたが、調整区域の部分約670mについては、「県道整備より前に、周辺の

市川市のまちづくり計画が先にあるべきだ」という、いたちごっこ状態になり進んでおりません。

外環道の開通を来年3月に控えた今、波及効果を倍加させるためには、妙典橋を含めて約1250mが県道179号船橋行徳線として葛南土木におかれまして整備されていることに鑑み、市道0112号線と重なって三角形に認定されているのは異常な形ですので、原木ICから妙典橋へほぼ直線的な3・4・13号を一貫した県道として認定し、築造整備するべきと考えます。

また、進め方として、原木ICから真間川までの約300mは市街化区域です。で、単独買収方式の県道として整備していただき、その先の市街化調整区域約670mは、

原木IC-妙典橋間 直線的に県道として整備を

鈴木議員 外環道開通の高谷地域の波及効果を具体的に倍加させるため、次のような2つの要望をいたします。

一つは、県道179号船橋行徳線が現在、三角形に市道012号とダブル認定

しているような県道認定を3・4・13号線に振り替え、原木インターチェンジから妙典橋へ直線的な形で県道認定を指定していただき、県道として整備に着手していただきたいこと。

もう一つは、それをまちづくりとともに実現するため、9分類22項目の受け入れとは裏腹のように、逆線引きされ、市街化を抑制する調整区域となっているゾーンを地元のまちづくりの進展と合わせ、市街化編入を進めていただきたい。

鈴木まもる県議プロフィール

■ 略 歴 ■

- 昭和26年 市川市若宮生まれ
- 私立市川高校卒業
- 専修大学文学部中退
- 市川市議会議員当選 (4期)
- 市川市議会議長
- 千葉県議会議員当選 (3期)

■ 現 職 ■

- 県議会 環境生活警察常任委員会副委員長
- 千葉県 競馬組合議会議員
- 自民党 千葉県在宅ヘルパー問題対策推進議員連盟会長
- 北千葉道路建設促進議員連盟副会長

0mは、この幹線道路を活用するまちづくり計画を行い、組合方式の区画整理事業で用地を同時に確保できる様に誘導するべきと考えます。

一方、外環道及び関連道による当地域のまちづくりは、昭和60年6月に第一種住居専用地域で暫定編入されましたが、平成3年3月には用途地域指定は残したまま市街化調整区域に逆線

引きされ、市街化は抑制されました。更に平成19年2月には、完全に調整区域に逆線引きされました。この様な事態は、外環道の所期の目的の大きな柱であります。松戸市と市川市のまちづくり

今に至っても、道路が先か、市や地元のみまちづくりが先か、という先々の見えな議論ではなく、県と市が一致協力し、「ミッシングリンク」を解消して、外環道の開通効果を倍加させ、それに

よって地元市川市のまちづくりも進められるような方策にするべきだと考えます。そこでおうかがいいたします。市川都市計画道路3・4・13号二俣高谷線の現状と見通しはどうか、お答えください。

県土整備部長 都市計画道路3・4・13号二俣高谷線は、京葉道路の原木インターチェンジと外環道の一般部である国道298号を結ぶ延長約1.7kmの道路であり、これまでに、国道298号側の約0.3kmを県道船橋行徳線として供用してあります。

残る区間については、現在市川市が検討しているまちづくり計画と整合を図るため、市と意見交換を行うなど、具体化に向けた検討を進めているところです。

今後は、外環道や(仮称)妙典橋の開通後の交通状況も踏まえ、引き続き県と市が連携し検討を進めてまいります。



建設中の妙典橋(仮称)

引きされ、市街化は抑制されました。更に平成19年2月には、完全に調整区域に逆線引きされました。この様な事態は、外環道の所期の目的の大きな柱であります。松戸市と市川市のまちづくり

都市づくり、地域づくりのご意見、ご提言をお寄せください。

鈴木まもる 県議事務所 〒272-0021 市川市八幡3-29-20 秋葉ビル3F
TEL 047-333-6000 FAX 047-322-3232

鈴木まもるホームページ = <http://www.suzukimamoru.com>