

四街道市選出の立憲民主党、栗原直也です。

本日、初めて県議会の議場で質問させていただきます。これまで市議会議員を務めますと共に、四街道市の地域活性化事業や商業振興に取り組んで参りました。今後は千葉県の発展のために全力で取り組んで参ります。

では、通告に従いまして、地域商業の再生について伺います。

地域商業は、地域の小売・飲食・サービスなどの中小規模の事業者や、商店街などにより形成されるもので、単に買物の場としての役割ばかりか、社会的交流の場であると共に、地域社会を守り、地域文化を継承し、地域を支えていく役割も担ってきました。この事から、1973年には中小小売業者の保護を目的とし、百貨店や量販店などの出店調整を行う「大規模小売店舗法」が施行されたものです。

しかし、その後、郊外への大規模ショッピングセンターの進出が増加し、中心市街地の空洞化が新たな課題になると共に、伝統的な地域商業も衰退傾向を示した事から、1998年には「都市計画法」が改正され、さらに大型店の出店規制を大幅に緩和する「大規模小売店舗立地法」や、中心市街地の活性化を目的とした「中心市街地活性化法」など、いわゆる「まちづくり3法」が制定されたものです。

とりわけ、中心市街地活性化法では、TMO構想として「まちづくり会社」などのタウンマネジメント機関に活性化の役割を求めたものの、法的な裏付けや経営基盤に課題があった事から、その機能を十分果たせず、中心市街地の衰退に歯止めを掛ける事ができませんでした。

その後、中心市街地の活性化策は、商業の活性化から地域課題の解決策へと移り、2009年に制定された「地域商店街活性化法」においても、商店街の公共性や社会的役割が重視された事から、その支援策も、地域コミュニティの担い手支援へと形を変えていきました。

確かに、これからの地域商業には、街づくりのような、地域コミュニティと一体となった活性化の取組みが必要であり、その中から再生に向けた新たな方向性を見つけ出す事が求められます。しかし、今日では地域商業の衰退は急速に進み、多くの商店街では、社会的・文化的役割を担うだけの体力が残されていません。私の住む四街道市でもコロナ禍からの回復が遅れ、街の魅力を担ってきた商店の廃業が増加した事から、駅周辺の賑わいも失われつつあります。

商店街を軸とした地域商業は、あくまでも経済的機能を基盤とするもので、その弱体化は街づくりを担う機能の喪失へと向かいます。まず早急に求められるべき施策は、地域商業における経済的機能の回復であり、その為のより積極的な経営支援にあると考えます。

そこで伺います。

①衰退傾向にある地域商業の現状と課題をどのように認識しているのか。

②地域商業を活性化するため、県はどのように取り組んでいるのか。

次に、環境保全条例について伺います。

千葉県では昭和41年制定の公害防止条例に基づき、地下水の採取規制を行うと共に、届け出制から許可制へと移行しました。その背景には、公害対策基本法から経済発展との調和条項が削除され、地下水の保全対策の導入が大きく影響しています。

さらに、平成7年からは従来の公害防止条例に代えて、環境保全条例が制定された事から、地盤沈下対策としての地下水の採取規制が今日まで継続されているものです。

また地下水学の見地から、南関東の地下堆積層に、豊富な地下水源である関東地下水盆の存在が提唱されると、千葉県を含む広範な地下水盆からの地下水の汲み上げが、南関東一体における地盤沈下の要因と主張され、県内を含めた多くの地域が地下水の採取規制の対象となりました。

この関東地下水盆の存在が推定される沖積層は、かつての河川活動により形成された堆積物により造られた軟弱な地層であり、圧密をほとんど受けていない事から、地下水の汲み上げによる地下水面の低下から収縮し、地盤沈下の原因にもなると考えられています。

しかし関東地下水盆のうち、最も多くの地下水が揚水される下総層群の状況として、2011年と2020年の地下水等値線図の比較結果からは、関東地下水盆のほぼ全域で地下水位の上昇が確認されています。また四街道市での平成30年から令和4年までの5年間の累計沈下量においても、地盤沈下の見られない地域が広く確認されており、この地域での地盤がほぼ安定した状態にあると判断する事も可能です。

そこで伺います。

- ① 地下水採取の規制区域における地盤沈下の状況はどうか。
- ② 印旛地域における地下水の汲み上げと地盤沈下の因果関係はどうか。

続いて交通安全対策の1点目として、視覚障がい者の交通安全対策について伺います。

現在、視覚障がいの身体障がい者手帳を所持する障がい者は全国で30万人以上、千葉県でも1万人以上となり、さらに手帳を持たない中途視覚障がい者などを含めると、視覚障がい者の数はさらに大きく増加します。

四街道市には視覚障がい者を支援する施設として、県立盲学校を始め、点字図書館や県視覚障がい者支援センターなどがあり、これら施設には毎日多くの視覚障がい者が通勤・通学者として通っています。その方々からは、外出時に最も不安を感じる場所として、駅ホームや信号交差点が指摘され、その対策に、ホームドアの設置や音響式信号機の設置が求められてきました。

これまで視覚障がい者の交通安全対策として、駅ホームドアの設置が度々県議会の中でも質問され、その必要性については県も十分認識されている事と思われれます。ただ前述のように、視覚障がい者の学びの場である県立盲学校を初めとして、視覚障がい者を支援する主

要な施設が市内に3か所も設置されながら、未だJR四街道駅にはホームドアが設置されていません。

平成6年の通称ハートビル法により、公共的な建物にエレベーターの点字表記や立体的な数字ボタンの設置が実現し、また平成12年の通称交通バリアフリー法では、転落防止策として、点字ブロックに、ホームドアや可動式ホーム柵が追記されました。さらに平成18年には、この2つの法律が統合された通称バリアフリー法が制定され、駅のホームドアや可動式ホーム柵の設置が、数値を伴う具体的な整備目標として明記されたものです。

このバリアフリー法におけるホームドア等の設置については、優先的な整備としての10万人以上駅という駅利用者数のみならず、駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度の高いホームでの整備を加速化する事を旨と記されており、必ずしも駅の利用者数のみに優先設備が限定されない事が解ります。

そこで伺います。

①JR四街道駅は、視覚障がい者の利用が多い事から、ホームドアの整備を促進すべきと思うがどうか。

次に、同じくバリアフリー法で道路特定事業に挙げられた、視覚障がい者用音響信号機について伺います。

この音響信号機についても、これまで議会質問の中で度々取り上げられてきましたが、とりわけ2018年にJR駒込駅前で、音響信号機の付いた横断歩道で起きた視覚障がい者の交通事故は、音響信号機の課題を強く突き付けたものでした。

右目が全盲、左目も強度の弱視のこの男性は、千葉市内の職場に向かう途中、この横断歩道を渡っているときに車に跳ねられ死亡したものです。この信号は視覚障がい者用音響信号機として、日中は青信号を知らせる音が鳴るものの、事故の起きた午前4時頃は音が止められた状態でした。この男性は駅のラッシュ時での不安から、早朝に出勤していたもので、その時間が信号機の鳴らない時間帯に当たっていたものです。

このように、視覚障がい者の交通事故を無くす為に開発され、設置された信号機が、その本来持つ機能を十分に果たせず、死亡事故という最悪の結果を招いた事は極めて残念と言わざるを得ません。

音響信号機は、音響により信号機の色や進行方向を伝える為、信号鳴動(めいどう)に対する近隣住民の理解が不可欠であり、県内全ての音響信号機では夜間早朝には音を出さない運用が為されています。しかし、この男性のように音の出ない早朝に移動せざるを得ない事も多く、視覚障がい者は常に大きな不安の中で信号交差点を利用しています。さらには近隣の理解が得られずに、音響信号機の設置が適わない箇所もあり、音響信号機が視覚障がい者の交通安全に、極めて効果の高いものでありながら、信号の近隣住民にとっては、安寧な暮らしを脅かすものとして受け止められがちです。

その課題に対し、スマートフォンの音声や振動で歩行者用信号の色を伝える、高度化ピッ

クスと呼ばれる交通安全システムが、盲学校の通学路にあたる四街道消防署前の信号機に整備されています。

そこで伺います。

②県内の視覚障がい者用音響信号機の整備状況はどうか。

③県警における高度化ピックスの整備方針はどうか。

次に交通安全対策の2点目として、生活道路における交通安全対策について伺います。

全国での交通事故発生件数は年々減少しているものの、幅員5.5m未満の道路での歩行者・自転車の死傷者数は、幅員5.5m以上の道路の約1.8倍を示しています。

これまで生活道路での歩行者の安全対策として、最高速度を毎時30キロに規制する事で、通過交通を抑制・排除する「ゾーン30」が取り組まれてきましたが、新たに速度規制に加えてランプや狭窄、スラローム等の物理的デバイスを適切に組み合わせる事で、交通事故の防止を図る「ゾーン30プラス」が、新たな試みとして実施されています。

昨年より四街道市でもこの取り組みが進められ、生活道路における交通事故の減少が期待されています。しかしゾーン30プラスは、これまでのゾーン30のような、単に速度規制のみではなく、そこに物理的な装置を設置して、車の速度を規制する事から、隣接住民の同意を得る事が難しく、その普及には自治体と所轄警察署との緊密な連携が求められます。

四街道市では、市役所と四街道署との連携の下で、ビッグデータの積極的な利用から、整備済みのゾーン30エリアでの交通事故の発生状況や、ETC2.0データの分析による速度状況の把握、さらには急減速発生状況等の分析などから、物理的デバイスの設置に対する適切な説明を実施する事で、住民理解の促進が図れたものです。

今後の生活道路における交通安全対策は、これまでの交差点や道路での個別の安全対策から、指定された地域でのゾーン規制による安全対策へと、シフトされていくものと考えます。

そこで伺います。

①ゾーン30プラスの整備状況、整備効果はどうか。また整備方針はどうか。

次に、地域公共交通について伺います。

多くの自治体では、公共交通としての鉄道やバス路線のみで、地域の全てをカバーする事は難しく、公共交通の利用が困難な地域が多く残されています。また公共交通の確保された地域においても、コロナ禍を受けたバス・タクシーなどの交通事業者は厳しい経営環境にあり、さらに近年の急激な燃料費の上昇や運転士不足などから、定期運行バスの減便や路線の廃止が増え続けています。

そこで各自治体では、公共交通不便地域でのデマンド型交通システムや、バス利用者の減少地域でのグリーンスローモビリティの実証実験、さらにはコミュニティーバスの運行など、新たな地域公共交通システムの試験的な導入に着手しています。

また令和2年の「地域公共交通活性化再生法」の一部改正を受け、市町村では新たに「地域公共交通計画」の策定に取り組んでいます。この計画では、地域の持続可能な旅客運送サービスの確保を目的としながら、地域公共交通の再構築が求められており、それと共に地域全体の公共交通のネットワーク化を進め、現在の地域公共交通の置かれた負のスパイラルを転換する契機となる事が期待されています。

そこで伺います。

- ①地域公共交通計画の県内市町村の策定状況はどうか。
- ②地域公共交通の維持・確保に取り組む市町村に対し、県はどのように支援していくのか。
- ③バス運転士の確保・定着に向けて、県としてどのように取り組んで行くのか。

以上で壇上からの質問を終わります。ご答弁の程、宜しくお願い致します。

## (2回目質問・要望)

では再質問をさせていただきます。まず地域商業の再生について伺います。

地域商業は、長期に渡る衰退傾向の中でコロナ禍を受け、その回復の困難な地域が数多く残されています。とりわけ商店街では、大型店の出店や空き店舗の増加、さらには商圈人口の減少などによる衰退傾向が続きますが、その本質的な要因には、商店街自体が個店の任意な集合体であり、統一的な経営が困難な事が挙げられます。すなわちマネジメント機能に基づく経営が難しく、本来求められるべきテナントミックスの機能を十分に果たせない事です。

このように一体的な経営が困難な商店街の再生には、かつての中心市街地活性化法でのTMO構想に見られたような、地域商業のマネジメント機能を担う組織として、いわゆる「まちづくり会社」に、経営的機能やネットワーク機能を充実させた、中間支援組織の育成が必要と思われれます。

そこで伺います。

- ①地域商業振興におけるいわゆる「まちづくり会社」のような組織の必要性についてどう考えるか。

次に、環境保全条例について伺います。

四街道市では、昭和49年より地下水採取の規制区域に指定され、新規の井戸については、環境保全条例による「その地下水に代えて、他の水源を確保する事が著しく困難であるときに限り、許可する事ができる」との規定に基づき、それまでのみなし井戸の10本に加え、急速な人口増に伴う水需要の増加を理由とした、11本の暫定井戸が許可されています。

そこで代替水源の状況として、奈良俣ダムが平成3年に、また八ッ場ダムも令和2年に完成し、さらに霞ヶ浦導水も令和12年度の完成が見込まれています。これら新たな水源が確保された際には、暫定許可に基づく11本の井戸は廃止せざるを得ず、それに伴う印旛広域

水道からの受水量の大幅な増加は、水道料金の急激な値上げをもたらし、市民生活を大きく圧迫する事が予想されます。

さらには、地下水との混合井の建設や送水管の布設など、新たな水道施設の整備費用に数十億円もの事業費が求められ、公営企業としての水道事業経営に大きな負担をもたらすものと予想されます。

そこで伺います。

①暫定井戸の廃止に伴い、水道料金の急激な値上げを受ける地域住民への対応はどうか。また新たな施設整備が求められる公営企業に対する支援はどうか。

次に、視覚障がい者の交通安全対策として、ホームドアの整備について要望致します。

JR 四街道駅は市内4校の高校が利用する事から、通勤通学時間帯は駅のホームや改札口が多く、多くの学生で混雑します。県立盲学校に勤務する視覚障がい者である職員の中には、敢えてこの時間帯を避けて早朝に出勤するなど、視覚障がい者にとっては大変危険な駅と言えます。

この JR 四街道駅が、バリアフリー法で述べる10万人以上駅という条件を満たす事は、今後の課題と言えますが、視覚障がい者を支援する県内で唯一の施設が、市内3か所に設置されている状況からは、どの駅よりも優先的なホームドアの整備が求められます。

東京都や神奈川県には、視覚障がい者の支援施設が立地する駅や地下鉄駅にホームドアが設置されている例があるばかりか、大阪メトロでは、全133駅中85駅にホームドアが設置されており、国と府・市の補助で2025年度末までに100%の設置を予定しています。そこで、ぜひ県がリーダーシップを取って、視覚障がい者施設の立地駅である JR 四街道駅に、ホームドアが設置されるよう、積極的な働きかけを要望致します。

次に視覚障がい者用音響信号機について要望を致します。

この信号機の設置に地域住民の理解が求められる事は当然としても、その理解が得られずに設置がかなわない箇所がある事は、極めて残念と言わざるを得ません。

視覚障がい者にとって、信号の色を確認できずに道路を渡る事は、まさに命を懸けての横断であり、その危険性を強く訴え、音響信号機設置への理解を求めていく必要があります。また夜間や早朝に音響を止める運用についても、鳴動（めいどう）時間を可能な限り長くする為の、地域住民への働きかけが求められます。そこで音響信号機の設置に対し、理解と合意を得る為の、より積極的な地域住民への働きかけを強く求めるものです。さらに、音響信号機の設置と同時に、横断歩道から誤って交差点内に侵入する危険性を減らす為の、横断歩道上の点字ブロックであるエスコードゾーンの整備も要望致します。

また高度化ピックスについては、音響信号機のような運用時間の制約がなく、視覚障がい者にとっては命を守る為の必須のシステムと言えます。

しかし、令和2年6月に初めてこのシステムが四街道市に設置されてから既に3年以上経過しながら、その設置数が今年度の設置予定を含めて未だ2基というのは、整備状況として如何かと思われます。早急にこのシステムの評価・検証を行うと共に、整備状況の課題について検討し、設置個所をより増やせるよう要望致します。

ここまで視覚障がい者の交通安全対策について述べて参りましたが、現在の四街道市の状況からは、視覚障がい者の交通安全対策は未だ不十分と言わざるを得ません。危険個所の歩道には点字ブロックが整備されながらも、その歩道間の車道にはほとんど設置されておらず、また音響信号機の下でも横断歩道を安全に直進する事が難しいばかりか、信号の音響すら雑踏や野鳥の声で消されがちです。また音響信号機は駅前ですら夜間は音響が止められ、信号の色を24時間確認できるシステムも市内の1か所を除き、県内全ての信号に設置されていません。このような環境で、視覚障がい者の命や安全を本当に守れるのか不安を覚えるものです。是非、早急に、視覚障がい者の交通安全対策を一層充実されるよう求めるものです。

次に、地域公共交通について要望致します。

壇上では、地域公共交通の維持・確保や、バス運転士の確保・定着に向けての県の考えを伺わせて頂きました。路線バス運転士の増加対策には、大型2種免許取得への補助や定年延長による退職者の抑制なども考えられますが、何よりもまず労働環境の改善と賃金の上昇などの魅力的な職業への転換が求められるものです。

また交通白書より、一般路線バス事業者の94%が赤字経営に陥っているとの状況からは、今後の地域公共交通の維持・確保に向けて、その運営コストをどのように負担するのかの検討が求められます。この課題には、企業側の努力だけでは限界があり、地域公共交通のもつ社会インフラとしての役割からは、利用者の負担増と共に、行政からの財政的支援が避けられないものと考えます。今後の市町村に対する地域公共交通計画の策定支援と共に、その計画の実現に向けた積極的な県の支援を要望するものです。

以上で再質問と共に、2項目に関する要望を終わらせて頂きます。

ここまでご答弁頂きありがとうございました。以下、2項目について要望させていただきます。まず地域商業の再生について、

地域商業の衰退は、地域住民の交流機能の低下ばかりか、地域文化や街並みの維持を困難にさせるもので、地域雇用の維持や地域経済の循環、さらには地域の魅力発信など、これまで地域商業が担い続けてきた、街づくりの機能を維持させる為にも、地域商業への支援は急務と言えます。

また、これまで地域商業の振興について、県はあくまでも市町村事業との認識の下、積極

的な関与よりも受身としての相談・指導を主としてきましたが、今後の地域商業の再生には、より多くの地域情報に精通した県の役割が強く求められるものです。

まずは地域商業の現状に合わせ、エリア別に市町村に専門家を派遣し、定期的かつ継続的なヒアリングやアドバイスを実施すると共に、国や県の最新の補助事業の情報提供や計画の策定支援などの施策が求められます。また、かつてのTMO構想に対する評価・検証を基にした、まちづくり会社のような中間支援組織の育成・支援も必要と思われます。

それほど地域商業の衰退は深刻であり、より総合的で機動的な支援策を要望致します。

次に環境保全条例について、

本年2月6日にも、規制区域にある7市2町より「暫定井戸の継続利用と千葉県環境保全条例の見直しに係る要望書」が県に提出されました。その中で述べられているように、近年の気候変動に伴う渇水対策ばかりか、東日本大震災での原発事故による利根川水系での放射能リスクという教訓からは、水道事業の安全性や持続性の観点より、表流水と地下水という性格の異なる複数の水源を確保する事が、県民の命や暮らしを守る為に大変重要と考えます。

また、県条例による印旛地域での地下水の採取規制から既に49年が経過し、暫定井戸による地下水の利用が継続される中での地盤沈下の沈静化や、人口減少による水需要の減少という環境の変化により、環境保全条例の規制の在り方そのものを、再検証すべき時期に来ているものと思われます。

さらには関東地下水盆の断面的な形態や帯水層での地下水の流動方向、また規制地域での地下水の汲み上げと地盤沈下との因果関係など、まだ十分に解明されていない事象が多く残されており、地下水位や地盤沈下の調査を更に継続すると共に、その検証・評価に基づく地下水汲み上げ規制の再検討が求められるものです。

以上の事より、代替水源の確保に伴う暫定井戸の廃止は条例上避けられないものの、急激な物価高騰下での大幅な水道料金の上昇は、地域住民の暮らしを一層厳しくさせるものです。そこで、環境保全条例の再検証や見直しを求めると共に、その運用においては、暫定井戸の段階的な汲み上げ量の削減や、災害時での水源としての利用、さらにはみなし井戸の継続利用についても確保されるよう求めるものです。

以上で私の一般質問を終了します。ありがとうございました。