

質 問 趣 意 書 提 出 書

知事に文書による質問をしたいので、神奈川県議会会議規則第83条第2項の規定により、別紙のとおり質問趣意書を提出します。

令和5年2月22日

神奈川県議会議長 しきだ 博昭 殿

神奈川県議会議員 北井 宏昭

## 急激に変化する環境に対応可能な社会設計のために

### 物価高騰による格差拡大を回避するための社会設計について

急激な物価高騰で、多くの生活者が難儀しております。また同時に、世の中のトレンドは「賃金アップ」に向かっています。そして、賃金は物価以上にアップさせるべきだと考えております。

しかし現時点での賃金アップは、社内留保のある大企業や本当に業績の上がっている一部の企業、そして下請けに負担を転嫁することの出来る企業に限定されるのでは、と考えます。

また年金受給者にとって、現段階での年金給付額の改定は、賃金や物価の上昇率を指標として行うマクロ経済スライド方式になります。これは、実質的に年金額が目減りする制度であり、シニア世代にとっては厳しい状況にあります。

シニア世代の就労については、これまでの65歳までの雇用確保(義務)に加え、2021年には70歳までの就業機会の確保(努力義務)を図る改正高年齢者雇用安定法が施行されました。しかし、人生100歳時代において、70歳から先の30年間をどう社会設計するのかは、大きなテーマです。

豊かな生活を送ることが出来るのは少数派であり、大多数は苦しい生活である格差拡大の社会がつくられてしまうのでは、と憂慮します。

知事は、事あるごとに「誰一人取り残さない」という言葉を多用しますが、今こそ、これを実行すべきタイミングではないかと感じます。

そこで何点か、知事に伺います。

今定例会でも賃金アップに関して各会派から、公契約条例の制定や、中小企業への具体的な支援について、問題提起されました。そして知事も、真摯にご対応いただいていたと認識しております。ただし、それらの取り組みが実行されるまでに、タイムラグが生じることが懸念されます。

指定管理料については、指定管理者が適切に業務を遂行出来るよう過去の実績や直近の物価状況を踏まえて積算しているため、指定期間中の物価変動のリスクは、指定管理者負担を原則としている。しかし、昨今の急激な物価高騰については、施設の適切な維持管理に影響が生じないよう、個別に協議の上必要な対策を講じたい、と知事は本会議で答弁されておりました。しかし、生活に直結する人件費も課題です。

● 公共事業の労務単価や指定管理者の人件費の拡大について、速やかに本県として対応すべきと考えますが、知事の所見を伺います。

次いで、介護・福祉・保育等のエッセンシャルワークに従事する方々への対応です。

これらの業種業態は制度上、いくら現場が頑張っても効率化を図ったとしても売り上げが増加するものではありません。それゆえに、処遇改善加算が繰り返し行われ所得が増額出来るよう対応してきたことと、事業所の光熱費高騰への対策を講じたことは承知しております。しかしこれらの対策だけでは、この物価高騰にとっても追いついておりません。

ただでさえ、人材難にあえぐ現場から、さらに人材が流出しないか懸念されます。

● 現実の物価高騰に合わせたレベルでの処遇改善を行うべきと考えますが、知事の所見を伺います。

次に、生活に必要な費用の負担軽減についての対策です。

先に申し述べた通り、公的年金は不確実なものになっています。さらに国民年金の受給者にとって、その受給額は生活保護以下のレベルです。この物価高騰の影響は、本当に深刻なことであることは察して余りありません。それは年金受給者だけではなく、もちろん低所得世帯にとっても同じことです。今後は、ライフラインに関わるものも含めベーシックサービスの負担軽減策を検討していただくよう要望いたします。

さて、国民健康保険料や光熱費は、生活する上で負担しなければならないものですが、物価高騰の影響もある中で、こうした料金を負担し続けなければならないことは、県民の生活に大きな影響を与えるものだと考えます。

● この状況を抜け出すことが出来るようになるまでの間の県民生活を守るため、生活する上で必須・必要な費用の負担軽減策を講じるべきと考えますが、知事の所見を伺います。

## 総合計画を現実的な社会設計にすることについて

あらためて、かながわグランドデザイン・第3期実施計画を読み返してみました。率直に、不可避である人口減少社会の到来から目をそらし、あえて直視しないように感じました。

唯一、外国人県民を増やすことで人口減少へのダメージを軽減させようと考えているのであろうということは、「柱Ⅳ；ひとのチカラ～『外国人材の育成・活躍支援』」と「柱Ⅴ；まちづくり～『多文化共生』」、そして「神奈川の戦略 ⑦＝グローバル戦略の推進」の項目から読み取れましたが、このことについては、議論を積み重ねる必要に迫られるテーマであると認識します。

さて、「異次元の少子化対策」と言っても、すぐに子供の出生数が増えることにはならないのが現実です。遅きに失する感は否めませんが、今から人口減少への明確なシミュレーションを基にした社会設計を行わなければ、すべての計画は空中分解してしまうことは火を見るより明らかであると考えます。

人口減少社会に向かう中で、将来、不要になるものが増加してしまった場合、それは次世代に対し、さらに大きな負債を残すこととなります。

例えば、「都市基盤整備」。

市街地再開発事業により、駅周辺に多様な都市機能の集約が図られることで、人口減少社会に対応したコンパクトなまちづくりが進むとする一方、県内の空き家は、約49万戸。その空き家を活用した住宅確保要配慮者円滑入居賃貸住宅の登録件数は約3万7千戸(令和5年1月末現在)で、焼け石に水。駅前マンションの乱立は、そのまま郊外の住宅の空き家拡大になります。もしも、住宅に総量規制が掛けられるのであれば、空き家問題対策になるでしょう。しかし、経済政策的なジレンマも生じる悩ましいテーマです。

道路等の交通インフラの整備については、慢性的な交通渋滞を解消、利便性の向上を指標にしておりますが、今後の人口構成や自動運転化を考えると、自然に問題解決しそうにも感じます。維持管理費用が拡大する事業ですので、設計思想に基づいた取捨選択が迫られると考えます。

これは、交通インフラだけではなく、水道・電気・ガスなどのライフライン全般に関わる社会インフラの維持管理にも共通する課題です。極論かもしれませんが、人口密度のコントロールを想定した

シミュレーションをベースに、将来への負債をどこまで容認出来る社会設計にするのか、を考えなければならないように感じます

そこで知事に伺います。

- 人口減少社会という大問題を中心に据えた社会設計が求められる中、どのような設計思想でランドデザインを構築しようとお考えなのか、所見を伺います。

## 脱炭素社会の実現に向けた社会設計について

ちょうど1年前の昨年2月、『脱炭素社会』とスローガンを掲げるのは簡単だが、その実現は容易ではなく、実行出来ることは直ちに実行する実行力が求められる、ということを強調しておく、と前置きした上で、脱炭素への取り組みについて質問趣意書で提言しました。

内容は、簡単に申し上げると以下の通りです。

良くも悪くもEVの普及は、全世界的なトレンドであり、この流れは止まらない。そして本県が、県内で販売される新車乗用車の全電動車化を目指すとする2030年度は、あっという間に来る。

「かながわ脱炭素ビジョン2050」によると、脱炭素社会の実現に向けては、オール神奈川で大きな社会変革を起こすことが必要不可欠。しかし、これまでマンション等の集合住宅に対する本県からのアプローチは遅れ、取り残されている。

令和4年度当初予算案のEV等の充電設備の整備に対する補助対象は、商業施設等に多く設置される急速充電設備。全電動車化の達成には住宅へ、とりわけ集合住宅の割合が高い本県では、集合住宅への充電設備の整備が必要。だから、2030年度をターゲットにした場合、本県として集合住宅への充電装置整備促進は、一刻も早く取り組まねばならない、と訴えたものでした。

それに対し令和4年6月、本県は国に対し「施策・制度・予算に関する提案」の中で、『住民の多くが集合住宅に居住する都市部においてEVを普及させるため、集合住宅へのEV充電設備の導入に向けた取組を推進すること』を訴えました。さらに、令和5年度予算案に「EV充電環境を整備するため、新たに共同住宅向けセミナーの開催」を盛り込みました。

これらは評価します。

例えば、東京都は令和4年9月に「マンション充電設備普及促進に向けた連携協議会」を立ち上げ、経済産業省の「クリーンエネルギー自動車の普及促進に向けた充電・充てんインフラ等導入促進補助金」の活用を促す取り組みを始めています。

そもそも、「2035年までに乗用車新車販売の100%を電動車に」という国の立てた目標に県が反応し、5年間も前倒したものですから、国の補助制度は積極的に活用すべきです。国より前倒して2030年度までと宣言した以上、「国に対策を求める」と言うのは筋違いかもしれませんが、本県の財政を考えればやむを得ないと思います。

関東運輸局が公表する自動車保有車両数によると、本県の乗用車数は約232万台(令和3年度末、軽乗用車を除く)。軽乗用車を含めると、300万台に達すると思われます。今後は、乗用車のシェア

リング化や斬新な移動手段の出現などにより乗用車数は減る可能性はありますが、2030年度までに激減するとは思えません。

本県の住宅に占める一戸建ての割合は、およそ4割程度。半数以上はマンション等の集合住宅です。マンション等の駐車場の場合は、管理組合の合意形成が必要であるがゆえに、そう簡単にすべての駐車場に充電設備が設置出来るとは考えられません。

令和5年度予算案の共同住宅が対象の普通充電設備の整備等に対する補助額は、わずか50基分程度。オール神奈川と言いながら、極めて消極的です。

さらに、県営住宅等の公営住宅やアパート等の駐車場や、月極駐車場など戸建て住宅の敷地内とは別の場所にある駐車場への充電設備の設置も、同様に難儀することは容易に想定されます。県営住宅の場合、敷地内に駐車場が確保出来ていない住宅では、住民の方が近隣の駐車場を借りています。

このことに、産業労働局・エネルギー課が難儀しつつも尽力してくださっていることは承知しています。しかし、全庁挙げて取り組まないと2030年度は、あつと言う間にやって来ます。

「やはり、集合住宅や月極駐車場の場合はFCVかHVだけにしましょう」、と再宣言するか、さもなくばガソリンスタンド並みの急速充電が可能な充電設備整備と、急速充電でも劣化しないバッテリーの開発によるガソリン車並みの航続距離が実現出来るよう促すか、となれば話は別ですが、あまりにも非現実的に感じます。

1年前の質問趣意書では同時に、太陽光発電設備等の再生エネルギーも、集合住宅は置いてきぼりであり、対応強化が必要な旨も提言しました。しかし、こちらには進展がほとんどありません。

そこで知事に伺います。

- 戸建て住宅の敷地内とは別の場所にある駐車スペースに対する充電設備の設置を完遂させることと、各種集合住宅への再生可能エネルギーの導入等、期限のある脱炭素化について、現実論として県庁内の組織強化および県民への支援拡大は必須だと考えますが、所見を伺います。

以上