

秋山晃一議員

第1 標題「DV被害に関する市の施策について」

1 回目の質問

日本共産党の秋山晃一です。

9月定例会において一般質問を行います。今回の質問は第1 標題として「DV被害に関する市の施策について」、第2 標題として「富士山登山鉄道構想について」の2 点を質問します。

第1 標題として、DV被害に関する市の施策について質問します。

DVとはドメスティック・バイオレンスの略称で「配偶者や恋人など親密な関係にある、又はあった者から振るわれる暴力」をさします。

これに関して、いくつかの施策についてお聞きします。

1 点目はDVの被害にあっている方への相談窓口と対応についてお聞きします。内閣府男女共同参画局の調査では2021年4月から2022年3月の1年間に全国で寄せられた相談の数は74,979人、内訳は女性が72,490人、男性が2,489人となっています。現在、山梨県内の相談窓口は甲府市1カ所と、この富士吉田市にもあると聞いています。しかし、富士吉田市の相談では、相談を受けるだけでDV証明書などの取得は出来ないのですべての手続きを完了させるためには、あらためて甲府市に出向かなければならないと聞いています。いまのこの制度はDVから逃れてきた人にとっては、なかなか困難なやり方ではないでしょうか。すべての手続きが市内の相談窓口で完了するようにすべきではないかと考えますがいかがでしょうか。

次に相談を受ける場所ですが、被害にあわれた方は、他の相談事例にも増して、繊細な心境となっており、市役所内での相談では足を運びづらいこともあるかと考えます。それに対する対応策としては、市役所外に相談所を設置する、といったことなどが考えられますが、どのように考えておられますか。

2 点目にシェルターについてお聞きします。山梨にはシェルターが極めて少なく、私も以前相談を受けた時に近隣の場所を紹介することが出来ませんでした。行政として独自にシェルターを持つことが必要だと考えますがいかがでしょうか。また、市営住宅へDV被害者が入居できるようにしてはどうかと考えますがいかがでしょうか。

3 点目に制度上の配慮についてお聞きします。DV被害者が富士吉田市に移住した場合、住民票を移しますと、居場所を知られてしまうなどの問題が生じる可能性があ

ります。そこでDV被害者であると認められたような方は、住民票を移さなくても市民としての権利が得られる、また児童については保育施設や教育施設を利用できるようになるといった、何らかの対応が出来ないかと考えますがいかがでしょうか。

4点目にDV被害者を支援する個人、あるいは団体への支援についてお聞きします。先ほども言いましたように、DVの被害にあわれた方のためのシェルター、あるいはシェアハウスは極めて少なく、民間の努力で対応されています。しかし、シェアハウスの運営にしても家を確保すれば家賃も発生しますし、運営にも資金を必要とします。このような民間のとりくみで支援活動を行っている方への行政からの支援は、現在はないと聞いています。支援を行っている個人や団体から実情をお聞きするところから始めて、支援を検討すべきではないかと考えますがいかがでしょうか。

5点目に職員の研修についてお聞きします。この問題は非常にデリケートで、なおかつ重要な問題であるだけに、職員のみなさんが、一定の知識と認識を持っておられることが必要かと考えます。正確な知識で正確な対応を行うためにも、現在、DV被害者支援にとりくんでいる民間の協力も得て、研修にとりくむことが必要だと考えますがいかがでしょうか。

6点目にDVに対する学習についてお聞きします。幼児教育や学校教育の中でDVに関する認識を深め、デートDVなどのように、子どもたちが、加害者にも被害者にもならないとりくみが必要だと考えますが、この点についてはいかがでしょうか。

以上で1回目の質問を終わります。

1回目の市長答弁

秋山晃一議員のDV被害に関する市の施策についての御質問にお答えいたします。

ドメスティック・バイオレンスは大変深刻な社会問題であり、DV被害にあっている方への支援に当たっては、DV被害に関して正確な知識を持ち、適切な対応を行うことが大変重要なものと考えております。

DV被害に関する施策等の具体的な内容につきましては、市民生活部長をして答弁いたさせます。

以上、私からの答弁といたします。

1回目の市民生活部長答弁

秋山晃一議員のDV被害に関する市の施策についての御質問にお答えいたします。

まず、1点目のDV被害にあっている方への相談窓口と対応についてであります。本市では、婦人相談員を配置し要保護女子の相談・指導を行ってまいりましたが、平成13年度に配偶者からの暴力の防止及び被害者の保護等に関する法律、いわゆる配偶者暴力防止法が制定されて以来、これまでの相談に加え、DVの被害相談も受け付けております。DVに関する証明書につきましては、法律により、発行することができる機関が配偶者暴力相談支援センターと定められており、県内では甲府市にある山梨県女性相談所と山梨県男女共同参画推進センターとなります。なお、本市で取り扱うことができるのは、第三者が住民票等の閲覧、交付により被害者の現住所を判明できないよう保護するための、住民基本台帳事務における支援措置申出書のみであります。

また、相談を受ける場所につきましては、庁舎内の個室で対応しておりますが、秋山議員御発言のとおり、市役所に行きたくないという方もいらっしゃいます。その場合には、コミュニティセンター等の部屋を借りて相談を受けておりますので、専用の相談所を設置することは考えておりません。

次に、2点目のシェルターについてであります。DVの被害にあっている方が一時的に身を寄せることができる公のシェルター、いわゆる一時保護所を設置することができるのは、配偶者暴力防止法により、各都道府県の婦人相談所と定められていることから、現状では本市が独自にシェルターを設置することは、困難であります。

また、市営住宅への入居につきましては、公営住宅の目的外使用について関東地方整備局長の承認を得ることにより、原則として1年を超えない期間において、緊急に迫られる事情があるDV被害者の一時的なシェルターとして使用可能となっております。

次に、3点目の制度上の配慮についてであります。DV被害者の方が市外から本市に移住してきた場合、住民票の異動をせずとも市民と同じように行政サービスを受けられ、お子さんがいる場合は、保育園への入園や小中学校への転入学の対応が可能となっております。

次に、4点目のDV被害者を支援する個人、あるいは団体への支援についてであります。市でDV被害者の相談を受けた際には、相談者の状況に応じ、子育て支援課や健康長寿課など庁内の関係課や警察署等の関係機関と連携し、より良い支援ができるように努めております。そのなかで、民間の団体や個人の方からの支援が加わるこ

とで、より支援の厚みが増すものと考えておりますので、その民間団体や個人の方への支援につきましては、実情を把握した上で先進地の事例等を参考に検討してまいります。

次に、5点目の職員の研修についてであります。山梨県女性相談所や山梨県主催の様々な研修に担当職員が参加しているところであります。また、同じく女性相談所主催で行う実務者会議において、日頃の相談業務における事例発表を通して意見交換を行うなど、知識の習得に努めております。秋山議員御発言のとおり、DV被害は、被害者の安全を守るために、決して被害者の情報を漏らしてはならないなど非常にデリケートな取扱いが必要であることから、職員の対応については細心の注意を払っております。

次に、6点目のDVに対する学習についてであります。子どもたちに対しては、命の重さや、人を思いやることの大切さなどを道德等の授業だけでなく、あらゆる場面で指導しております。また、NPO法人が作成したリーフレットの配布や、山梨県が作成したDVやデートDV防止に係る冊子を活用するなかで、被害者、加害者のどちらにもならないよう注意喚起や指導を徹底しております。

以上、答弁といたします。

2回目の質問

2回目の質問を行います。市営住宅への入居が1年を越えない期間であれば一時的なシェルターとして使用可能となっているという答弁でしたが、DV被害者がいて、そのような必要が生じれば、市としては取組んでいくつもりだということでしょうか。その点はいかがでしょうか。

次に市営住宅への入居は可能ということや、答弁ではDV被害者の家族が住民票を異動しなくても諸権利や教育を受けられるということですので、それらのことは喜ばしいことです。しかし、いずれもDV被害者として証明されているという条件があるのではないのでしょうか。そうであるならば証明書の発行が甲府市にある二つの場所ではできないという、今の形態は被害者にとっては、やはり大変に困難です。法律で定められているとのことですので、この問題はその深刻さから、法改正に向けて地方の実情を訴えていくべきではないかと考えますがいかがでしょうか。

次にDVに対する学習について、取組んでいるという答弁がありましたので、お聞きします。DV被害者支援に取り組んでいる団体は、被害者支援だけでなく学校等への出張講座にも取組んでいると聞きました。そのような講座を行いたいという声があれば、積極的に応えていくべきだと考えますがいかがでしょうか。

2回目の市民生活部長答弁

秋山議員の2回目の御質問にお答えいたします。

まず、市営住宅の入居についてであります。一時的なシェルターとしての使用につきましては、DV被害者の身の安全を確保するという点から、必要に応じて適切に対応してまいります。

次に、行政サービスを受ける際のDV被害に関する証明についてであります。小中学校の転入学につきましては、学校や教育委員会の間で、家庭の状況を把握することができる場合には、手続きの際に証明書は不要となっておりますが、市営住宅の入居や保育園の入園の際には証明書が必要となります。

このように、DVに関する証明書が必要でない手続きもありますが、行政サービスを受けるために証明書が必要となる場合があることは事実であり、秋山議員御発言のとおり、証明書を取得するためにわざわざ甲府市まで出向かなければならないことは、被害者の方にとって大きな負担になっております。したがって、甲府市まで出向くことなく、郡内の公的機関で証明書を取得できるような仕組みや体制づくりにつきまして、相談件数や相談内容を考慮するなかで法改正による対応を含め、山梨県と協議してまいります。

次に、DVに対する学習についてであります。DV被害者支援に取り組む団体が行っている出張講座等の活動につきましても承知しておりますので、今後におきましても、子どもたちに対し、命の大切さの教育を実施する過程におきまして、各学校と協議し、こうした出張講座の活用も検討してまいります。

以上、答弁いたします。

第2 標題「富士山登山鉄道構想について」

1 回目の質問

第2 標題として「富士山登山鉄道構想について」質問します。

山梨県によって、富士山に登山鉄道を敷くという構想が打ち出され、8月24日には推進に向けた「山梨の未来を拓く富士登山鉄道構想を考える県民会議」の発起人会の初会合が開かれたと報道されています。この富士山登山鉄道構想についていくつかお聞きします。

まず第一点目は世界文化遺産にも謳われている通り「信仰と芸術の源泉」である富士山をどのように考えていくかということです。富士山は噴火が絶え間なかった平安時代には、役行者などの修験道者が修行のために入る山として、多くの道者が訪れるようになり、江戸時代にいたるまでの間に上吉田の町は二回の町並み移転を重ねながらも道者を迎える町として成り立ってきました。江戸期に入り富士山信仰の爆発的流行とともに関東一円はもとより、遠くは近畿からも訪れる富士講を迎える富士山となってきました。近年にいたるまで、富士登山と言えば徒歩で登ることであり、その登山道の1つとして吉田口登山道も栄えてきました。1952年には河口湖駅から三合目を経て五合目までの「路線バス」が始まり、1964年にはスバルラインが開通したこともあり、登山の形態はバスなどで五合目に行き、そこから登山することが主流となり、観光的な要素が増えてきました。しかし、世界文化遺産に謳われている信仰ということを考えれば、これ以上の開発は必要なく、むしろ徒歩での登山を中心とした登山の形を大いに奨励することが必要だと考えます。富士山は下から、麓から見てもその美しさは大いに感動することが出来ます。体力がなければ富士には入れない。麓からの遥拝をしてもらうことも大いに宣伝すべきです。この点についてはいかががお考えでしょうか。

次に、富士山の保存管理と開発についてお聞きします。富士山登山鉄道構想について周りの方に意見をお聞きしますと、山を知っている関係者は「賛成」とか「反対」ではなく「無理だ」というような答えが返ってきます。先日、富士山駅から電気バスに乗って五合目まで行ってきました。改めて、スバルラインのヘアピンカーブの多さを見てきました。また片側一車線ずつ、バスであればすれ違いもできるその道は、鉄道を敷くとなれば、当然道幅を広げるなどの工事が必要となります。また四合目付近からは防雪、防砂の施設も既存の施設に加えてさらに必要となります。そして道路をふさぐように何度となく、雪崩や土砂崩れが起きる、そのようなことを、身をもって知っているからこそ「無理だ」というような答えになるのだと思います。2021年の富士山世界文化遺産協議会作業部会に出された参考資料、富士山登山鉄道構想検討会の

まとめには、「2020年に山梨県県土整備部が実施した調査では四合目から五合目の約7kmの区間において、雪崩の影響を受ける箇所が14カ所ある」としています。さらに、「このうち5カ所は洞門などが設置されていますが、残り9カ所は対応の検討が必要」とされています。さらに「富士山は溶岩や火山礫、火山灰が幾重にも積み重なった成層火山でその表層には不安定な岩石が多く、落石が起きやすい地質条件にある」と記されています。資料には「2009年に富士宮市の新五合目駐車場において、駐車車両に落石が直撃し、車内にいた男性が死亡する事故があった」として、「富士山では至る所で落石の危険性がある」と指摘しています。5合目の関係者に話をうかがうと、冬場は積雪が非常に多く、しかも凍結するということでした。同じ資料では「富士スバルラインには積雪の多い年には2メートル程度の積雪を記録することもある、スバルラインは通年営業だが、除雪車による除雪後も、路面凍結のために冬季は通行止めとなる」とされています。また資料では土砂の流入・落ち葉等に関して「富士山の表層は安定性の低い火山性堆積物が多く、降雨後などには斜面からスコリアと呼ばれる火山性の小石などが流れ込むことがある、このスコリアと落ち葉の時期の落ち葉がレールに堆積して運行を妨げる」という記述もあります。そして落雷です。独立峰でもある富士山は夏季を中心に落雷が発生することが多いこと、これも鉄道の運行には支障となります。また動物対策として、平地を走る鉄道でも動物との衝突による運休や遅延が多発しているため、侵入防止策などの動物との衝突防止対策が必要だとされています。このように、富士山に登山鉄道を敷くとなれば数々の対策が必要となり、その一つ一つが富士山への開発であり、自然破壊だと考えますが、どのようにお考えでしょうか。また、冬の富士山は先ほども申し上げた通り積雪も多く、独立峰として風も強く、冬場の富士山が観光に適しているとは考えられません。この点についてもいかがお考えでしょうか。

次に富士山登山鉄道構想を推進する理由の一つとして、入山の調整が出来ると報道されています。たしかに、今年の登山者数は多く、また山小屋が宿泊定員を減らしたことなどにより、宿泊を予定していなかった登山者が登山道の脇で仮眠をとる姿などがマスコミで紹介されました。また、下山のバスの最終便が早くなったことにより、バスに間に合わなかった登山者が五合目で夜を明かしているという話もうかがいました。しかしこれが登山鉄道を推進する理由にはなりません。安全な登山をすすめるためにどのようなとりくみができるのか、そこに力を入れるべきです。入山規制につい

て十分なとりくみをしなくて、あわてて八合目で規制、五合目で規制などとするのではなく、五合目の関係者からは麓から規制してほしいという声もあります。

今はインターネットの時代です。現に富士登山オフィシャルサイトもあります。

入山規制をするのであれば、さまざまな方法が考えられます。富士山登山鉄道で入山規制をするといった考えではなく、現在の登山形態の中で安全な登山をするためのとりくみに力を入れるべきだと考えますがいかがでしょうか。

では、なぜこのような富士山の現実とかけ離れた構想が出てくるのでしょうか。スタートした時の富士山登山鉄道構想検討会のメンバーの多くが経団連の名誉会長をはじめとした経済界から、また大学人などで構成され、富士山に携わる地元の関係者がほとんど入っていない構成によるものだと考えます。今後は直接富士山の自然や現実を、身を持って知っている関係者の声を集約しながら、この構想を中止させていくことが必要だと考えますがいかがでしょうか。

以上で1回目の質問を終わります。

1 回目の市長答弁

富士山登山鉄道構想についての御質問にお答えいたします。

世界文化遺産にうたわれている信仰という点からみれば、昔から富士山は、噴火を繰り返す恐ろしくも神秘的な山であり、信仰の対象として、日本人の自然観に大きな影響を与えてきました。

古来、火山活動を繰り返す富士山は、麓から山頂を仰ぎ見て崇拝する遥拝の対象となり、やがて噴火が鎮まると、山岳信仰と外来の仏教が習合した修験道の道場として、多くの修験者が山頂への登拝を行う場所となりました。

時代が更に進むと、秋山議員御発言のとおり 17 世紀以降に富士講と呼ばれる富士山信仰が人気を博し、数多くの富士講信者が登拝するとともに、山麓の霊地を巡る巡拝を行うようになりました。

このように、富士山信仰の歴史から見ますと、山頂を目指すことのみが富士登山ではなく、麓から霊地を巡り、五合目まで徒歩で登り、富士山を存分に味わうことも富士登山の醍醐味の一つであると、私も考えております。

まず、徒歩での登山を中心とした登山の形を推奨すべきだとの御指摘ではありますが、現在本市では、富士山吉田口登山道保存と活用のための活動計画の策定を進めており、

有識者・関係機関・地元関係者などから幅広い御意見や御指導をいただくなかで、登山者の目線で、麓からの登山の魅力を打ち出せるよう取り組んでおります。

次に、富士山の保存管理と開発についてであります。秋山議員御発言のとおり、富士山の危険性は、落石、落雷、雪崩、雪代など例を挙げればキリがなく、富士山を知るものであれば誰もが危惧するところでもあります。富士山登山鉄道は1年を通しての営業を目指すとのことでもありますので、当然、登山鉄道整備と並行してその対策が必要になるものと考えます。しかし、富士山の自然、環境、景観、文化など世界文化遺産として世界に認められた普遍的な価値を守り、次世代に継承することが、富士山と共にこの地域に生きてきた私たちの責務でありますので、このような開発行為は到底受け入れられるものではありません。

また、冬の富士山は、麓に住む私たちにとって、人を寄せ付けない圧倒的な威厳をもって自然の厳しさを示しています。冬は、富士山の眺望をいかした観光を磨き上げ、麓でゆっくりと富士山を楽しんでいただくことが私の目指す通年観光であります。そのためにも、冬の間は富士山の休養期間であるべきだと考えております。

次に、富士山への登山者の入山調整についてであります。富士山登山鉄道構想では、登山鉄道の導入が富士山の登山者数のコントロールや環境保全を行う最善策と考えているようではありますが、私は以前から自然環境の保護や登山者の安全確保を目的に、富士山の登山者数を、入山規制や入山料の義務化など様々な方法で規制すべきであると申し上げており、秋山議員と全くの同意見であります。

次に、関係者の意見集約についてであります。山梨県は、富士山登山鉄道構想ありきで、地元住民への説明や協議がなされておられません。秋山議員御発言のとおり、富士山をよく知る地元の人たちが結集し、富士山の保全の大切さや自然災害の危険性を強く訴え、富士山登山鉄道構想がいかに不要な計画であるかを訴えていく必要があると考えております。

私はこれまでも富士山に関しては、山小屋関係者や地元観光関係団体と連携を取りながら、安心・安全・快適を最優先に考えており、そのための施策には一貫してゆるぎない姿勢で取り組んでおります。

秋山議員におかれましても、私の見解にぜひ御賛同いただき、御協力いただきますようお願い申し上げます。

以上、答弁いたします。

2回目の質問

2回目の質問を行います。

富士山が2013年に世界文化遺産に登録されて以来の入山者の増加と、それに伴って外国人向けのツアーバスの増加、自家用車などの排ガスによる環境の悪化を理由の一つとして富士山登山鉄道構想は叫ばれています。しかし、どのような理由をつけても鉄道建設は開発事業であり、富士山の自然を破壊することにつながります。環境破壊に対しては、地元のバス会社は現在運行している3台の電気バスをさらに増やす予定だと聞いています。富士山に入る自動車の総量を規制する中で、電気自動車、電気バスを優先的に受け入れていく、そんな方法も考えられます。

排ガス対策を鉄道導入の理由にしてはならないと考えるのがいかにでしょうか。

その一方でエコモスから指摘のあった五合目の環境整備、電気水道などのインフラ整備は登山鉄道構想の付け足しのようになっています。このようなやり方ではなく五合目の環境整備については、鉄道構想とは切り離して、正面からとりくんで進めていくべきだと考えるのがいかにでしょうか。以上で2回目の質問を終わります。

2回目の市長答弁

秋山議員の2回目の御質問にお答えいたします。

排ガス対策を鉄道導入の理由にしてはならないとのことではありますが、私も全くの同じ意見であります。また、五合目への来訪者が増えることにより車両台数が増加することに伴う富士山の環境への負荷は、マイカー規制の拡充と電気バスの活用で、排出される二酸化炭素を削減することにより、抑制できると考えております。また、現在、五合目までの路線バスにおいて電気バスが一部運行されておりますが、電気バスの技術は世界の潮流として革新的な進歩を遂げており、環境負荷の抑制が課題となる五合目までのアクセスには最適な手段であると考えております。

さらに、政府は2020年に温室効果ガスの排出量と吸収量を相殺して、排出量を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル宣言」を発表しており、ガソリン車やディーゼル車の廃止に向け、2035年までに乗用車新車販売で電動車100パーセントを実現することとしております。

したがいまして、多額の資金を投入して鉄道の線路を敷設するまでもなく、マイカー規制の拡充や車両の電動化により、富士山の環境への負荷を抑制することは十分対応可能であり、自動車の排ガス対策を鉄道導入の理由にしてはならないと考えております。

次に、五合目の環境整備についてであります。私も電気設備の整備による改善が必要だと考えており、特にそのなかでも五合目の電化については、以前から山梨県に要望を上げております。

五合目の電化が実現しますと、発電機が不要となり二酸化炭素の排出量の削減や、電気バスの充電ステーションの整備、富士山火山対策の観測機器の充実など、様々なメリットがあります。

五合目の環境整備、インフラ整備については、秋山議員御発言のとおり、富士山登山鉄道構想と切り離して取り組むべきであり、特に電化事業を優先すべきであります。また、この電化に係る費用は、50億円ほどと試算されており、1,400億円とも言われる富士山登山鉄道整備費用のわずか4パーセントほどで実現が可能であります。なお、五合目の電化は登山鉄道の整備と一体する必要はなく、電化を進めることにより、富士山にある様々な観測機器の安定運用が期待できるほか、各施設での総使用量が年間25万リットルといわれる化石燃料の消費がなくなり、環境面にも大きな効果が期待できます。

秋山議員におかれましても、私と同じ見解であると認識できましたので、今後も共に反対の声を上げていただきますようお願い申し上げます。

以上、答弁といたします。

「締めの言葉」

DV被害の方が安心して住めるまちとして、市の相談窓口が、より被害者に寄り添う形で、相談機能を高めるように尽力していただきたい。富士山登山鉄道構想は自然条件など、県が作成した資料でも非現実的であり、信仰の山としての富士山の魅力を伝えていく点でも作るべきではありません。麓から自然に親しみながら頂上をめざす富士登山と、歴史の道、吉田口登山道の魅力をより広く伝えていくことを述べて、質問を終わります。