

順位	氏名（議席）	発言の要旨	答弁者
18	小池 智明（18）	<p>1. インフルエンザ、新型コロナウイルス感染予防対策と医療従事者等への支援について</p> <p>新型コロナウイルス感染者は、富士保健所管内では、8月末までに保健所等に約1万人から相談があり、約2000件のPCR検査を行い、感染者数が累計36人、内訳は死亡・重症者ゼロ、軽症・中等症22人、無症状14人となっている。</p> <p>また9月14日現在、国内での感染者数は累計7万5958人、死亡者数1451人を数えている。</p> <p>しかし、毎年冬に流行する季節性インフルエンザ（以下、「インフルエンザ」という。）は、国内で年間1000万人が感染、発症し、直接の死亡者が約3000人、肺炎等による関連死亡者を含めると約1万人が亡くなっている。</p> <p>また、新型コロナウイルスによる死亡者は高齢者や基礎疾患がある人に偏っている一方、インフルエンザでは高齢者の死亡率が高いことに加え、少ないながらも若年層でも死亡する例が見られる。</p> <p>そんな中、インフルエンザは、例えばそれがもとで小中学校の学級閉鎖が毎年数多く（富士市内では令和元年度に延べ166学級）発生しているが、お互いに感染を許容し合ってきており、差別等の問題を聞くことはほとんどない。</p> <p>しかし新型コロナウイルスは、そうはいかない。テレビのワイドショーによる過剰とも言える報道等を背景に、ウイルスそのものへの恐怖に加え、感染することは悪である、感染した人は責められるべきといった理不尽な偏見やデマが蔓延し、近隣の目や風評被害を恐れるあまりに、過剰なゼロリスク対策を自分自身や周りにも強要する風潮になっているように感じる。明らかにおかしい雰囲気社会全体が包まれていると私は感じる。</p> <p>感染すると重症化リスクのある高齢者や基礎疾患保有者に対しては、引き続き厳重な感染予防策を継続していく必要がある一方、データを見る限り、私には若年・壮年者にとっては恐怖のウイルスではないと思われる。</p> <p>そして、もし新型コロナウイルスに感染しても、安心して治療に専念し復帰できるという雰囲気を市民全員が意識してつくっていく必要があると考える。</p> <p>こうした考えの下、以下質問する。</p> <p>(1) インフルエンザの流行期入りの前に、市民に対し、インフルエンザ、新型コロナウイルス感染予防対策について、ともに正しく恐れるという観点からどのように訴え、実施していく考えか。</p> <p>(2) インフルエンザにはワクチンがある。感染予防のため市が実施している1歳から高校3年生までは1回につき1000円の補助金給付、65歳以上の高齢者には自己負担1650円で予防接種が受けられるインフルエンザ予防接種事業を、市民にどう広報し、接種を促進していく考えか。</p>	市長 及び 担当部長

順位	氏名（議席）	発言の要旨	答弁者
18	小池 智明（18）	<p>(3) いわゆるエッセンシャルワーカー（日常生活における必要不可欠な仕事を担う人）の中で、自らも日々感染症と隣り合わせで高齢者、基礎疾患保有者等を最前線で支える医療、介護従事者等に対し、定期的なPCR検査の実施、市独自の給付金の支給等の支援を行う考えはないか。</p> <p>2. 自転車通行帯の設置等による自転車走行空間の整備について</p> <p>東京オリンピック・パラリンピックでの各種自転車競技の県内開催、プロサイクリングチーム、レバンテフジ静岡の本市を拠点にした活動の開始、さらにはコロナ禍の中で大都市を中心とする各地での通勤手段としての利用増加など、自転車を取り巻く大きな波が来ていることを改めて実感するこの頃である。</p> <p>一方、子育て中のお母さんは幼稚園・保育園への送り迎えや買物に、高校生は通学に、さらに高齢者は歩くのは膝に負担がかかり大変だが、自転車なら移動が可能という方も多いなど、日常生活の中で誰もが使える手軽な交通手段として、自転車は子供からお年寄りまで広く利用されている。</p> <p>日常の生活圏内の移動であれば、自動車と比べ経済的であり、環境負荷も低く、交通渋滞、交通事故の減少にも寄与し、健康にも良いなど、様々な面で利点が多い。</p> <p>また自転車は、マイカー中心から公共交通中心の交通体系への移行、既成市街地を中心とするコンパクトシティーの形成を進めていく上でも、不可欠な交通手段と考える。</p> <p>市では平成23年に都市計画課が事務局となり、自転車の適正な利用促進と安心・安全で快適な移動の実現を目的とする富士市自転車利用総合計画を策定し、平成29年度を目標に3本の施策の柱として走行空間の整備・確保、駐輪環境の適正化、マナー向上と利用促進に取り組んできた。</p> <p>この富士市自転車利用総合計画を引き継ぐ計画として、本年度から富士市自転車活用推進計画が策定される。</p> <p>こうした中、以下質問する。</p> <p>(1) 本年度から策定する富士市自転車活用推進計画の目的、構成骨子案、策定スケジュール、策定体制はどうか。</p> <p>(2) 富士市自転車活用推進計画に、まちづくり、生活環境整備の観点から自転車走行空間整備をどう位置づけていく考えか。</p> <p>(3) 昨年4月、既設の道路のみならず、新たに整備する道路における自転車通行空間の確保を推進するため、道路構造令が改正され、自転車通行帯に関する規定が新設されたが、本市では自転車通行帯の確保、整備をどのように進めていく考えか。（例えば、都市計画決定時に幅員1.5メートルの停車帯を確保した道路だが、実際には中央帯（ゼブラゾーン）を設けている五味島岩本線、中島林町線等の路線など。）</p> <p>(4) 現在は、自転車は車道が原則、歩道は例外が基本だが、</p>	市長 及び 担当部長

順位	氏名（議席）	発 言 の 要 旨	答 弁 者
18	小池 智明（18）	<p>これまでの経緯の中で自転車と歩行者が混在する自転車歩行者道も多数存在する。様々な歩行者（ベビーカー、高齢者等）、自転車にとってバリアフリーの観点から歩道及び自転車歩行者道と車道との段差をゼロにする工夫はできないか。</p>	<p>市長 及び 担当部長</p>