

○中野委員長 これより、総務常任委員会を開会させていただきます。

本日、白鳥委員より欠席の届け出があります。

それでは1番目、請願・陳情議案の審査について、陳情第7号、建設工事の請負契約の入札に関することついてを議題とさせていただきます。

6月9日開催の委員会で、無党派Gのひぐま委員から項目2について一部採択の申し出がございました。項目2について一部採択の取り扱いをすることについて、まず、判断を保留とした会派の判断の状況をお伺いしたいと思います。

それでは、一部採択の取り扱いについての判断であります。初めに、自民党・市民会議。えびな委員。

○えびな委員 この件に関しては、無党派Gさんからの一部採択の提案において、いまひとつ理由が明確ではないものですから、大変恐縮ですが、一部採択とする理由を御説明いただいて、その上で会派に持ち帰って協議したいと思っております。よろしくお願ひします。

○中野委員長 それでは今、えびな委員のほうから一部採択の提案について、説明を求める御意見がございました。無党派Gのひぐま委員、説明可能でしょうか。

ひぐま委員。

○ひぐま委員 ちょっと記憶が曖昧なんですけれども、思い出しながら説明していきたいと思っております。

この陳情の案件ですけれども、陳情事項の項目1、調査基準価格を引き上げること、こちらについて判断するかどうかということです。項目2の同種の工事の入札については、可能な限り同一の入札公告日に集約するなど、受注機会の拡大を図ること。この項目2については、既に取り入れ済みなのかなというふうな認識をしております。項目1についての調査基準価格調査要領の中の積算額の一般管理費等に10分の6.5を乗じて得た額というところについては、国や道の積算は、6.5の部分が5.5というふう引き下げられているということで、旭川市については6.5のままになっているということで、国や道よりも上というふう認識しておりますので、ここは適正でないかというような判断であります。

いずれにしても、これは非常に大きな案件だと思いますので、慎重に判断すべきだと思います。よろしくお願ひいたします。

○中野委員長 ありがとうございます。えびな委員、説明のほうはよろしいでしょうか。

(「はい」の声あり)

○中野委員長 それでは続けて、一部採択にかかわる判断を保留としていました民主・市民連合にその状況をお伺いしたいと思います。

高橋委員。

○高橋委員 少しお時間をいただきたいというふうに思います。

○中野委員長 次に、公明党。中村委員。

○中村委員 判断可能です。

○中野委員長 それでは、一部採択については判断保留の会派がございましたので、今回は保留と

させていただきます。

2番目に移りたいと思います。地域振興に関する事項について、(1) J R北海道アクションプラン検証結果について、理事者から報告をお願いいたします。

地域振興部長。

○熊谷地域振興部長 J R北海道アクションプラン検証結果について御報告いたします。

本日、資料をお配りしております。2ページ以降がJ R北海道作成の資料となっております。

それでは1ページ目をごらんください。J R北海道が単独では維持が困難となっている線区のうち、輸送密度200人以上2千人未満の8線区につきましては、国の監督命令に基づき、昨年4月にJ R北海道が地域と一体となって利用促進等に係る線区別アクションプランを作成し、各線区においてその取り組みが進められております。

令和元年度の各線区の取り組みにつきまして、今月、8月5日に、J R北海道主催の検証報告会が、国、北海道、J R北海道及び本市を初め、各線区の代表市が参加して開催されましたので、その結果について御報告いたします。資料の中ほどに、本市がかかわる石北線、宗谷線、富良野線の3路線の検証結果を抜粋した表を示しております。

アクションプランは、平成29年度の線区別収支、輸送密度を維持することを基本指標としております。先ほど申し上げましたJ R北海道の資料のアクションプランの検証結果事例紹介をちょっとごらんいただきたいんですけども、こちらの3ページが石北線の主な取り組みでございます。こちらには記載されておきませんが、本市の事業として、小学生を対象とした乗車体験ツアーを行っております。次に4ページ目、こちらは宗谷線の主な取り組みでございますが、本市では、左側上段にありますように、沿線自治体の連携事業として、観光列車「風っこ そうや」号のおもてなし事業を行っております。次に、ページをめくっていただきまして5ページ目が、富良野線の主な取り組みでございますが、本市が事務局となっておりますJ R富良野線連絡会議の事業といたしまして、左側の下段にありますように、J R施設のこども見学ツアーなどを行ってまいりましたが、また1ページ目に戻っていただきまして、検証結果の表にありますように、線区別収支につきましては宗谷線が基本指標よりプラスとなったものの、石北線、富良野線はマイナスになっており、同じく輸送密度につきましては、3路線とも残念ながら基本指標よりマイナスとなっております。

要因についてであります。その下の参考として示しております第3四半期までの表をごらんください。こちらは、新型コロナウイルス感染症の影響前の平成31年4月から令和元年12月までの結果となっております。J R北海道では、平成29年度まで四半期ごとの数値を整理していないため、平成30年度との比較となりますが、収支、輸送密度とも12月までは比較的堅調に推移したことから、今回の結果には新型コロナウイルス感染症が大きく影響したものと捉えております。

今回の報告会におきまして各線区からの報告を受けて、国からは、一番下に丸で書いておりますが、地域の関係者とJ R北海道が一体となり、アクションプランの取り組みを進めたことに敬意を表したい。評価指標である線区別収支や輸送密度は、新型コロナウイルスの影響はあるが、できることは行っていたなどの発言があり、監督命令に基づく取り組みとしては、国から一定の評価を得ております。

本市におきましては、アクションプランの2年目である本年度につきましても、新型コロナウイルス感染症による制約がある中ではありますが、引き続き、鉄道の維持、存続に向け、北海道や沿

線自治体と連携を図りながら、しっかりと取り組みを進めてまいります。

以上、報告をさせていただきました。よろしくお願いいたします。

○中野委員長 ただいま理事者から報告がございました。ここで、委員の皆様から何か御発言ございますでしょうか。

石川委員。

○石川委員 ただいま、J R北海道アクションプラン検証結果について報告がありました。

2018年7月、国土交通省がJ R北海道の経営改善について監督命令を発出いたしました。これを受けてJ R北海道が、2019年4月に8線区でアクションプランを策定し、四半期ごとにその取り組み状況を発表してまいりました。ことし8月5日、2019年度分の検証結果を国に報告したというふうに伺っております。

そこで、旭川が起点となる石北線、宗谷線、富良野線については、収支、輸送密度ともに厳しい状況ではありますが、コロナ禍前の第3四半期まではそれなりに頑張ってきたんだよといったような報告内容だったと思いますけれども、国からも、今、部長が示していただいたように一定程度評価されております。まず、この国の評価に対する受けとめをお伺いします。

○高橋地域振興部次長 令和元年度のアクションプランの検証結果では、新型コロナウイルス感染症の影響を受けて、基本指標としておりました平成29年度の線区別収支、輸送密度の維持は残念ながら達成できませんでしたが、J R北海道が沿線自治体など地域と一体となってアクションプランを策定し、同じ目標に向かって連携し、集中して利用促進に取り組んでいることにより、沿線の住民を初め、多くの方のJ R北海道の鉄道事業見直し問題に対する認識の向上ですとか、鉄道利用への動機づけにつながっているものと認識しております。また、J R北海道の鉄道事業見直し問題においては、J R北海道に対し最大限の自助努力と経営改善を求めるとともに、国に対して抜本的な支援を求める一方、地域の役割として、利用して鉄道を支えるため利用促進に取り組んできたところであり、このたびの検証結果においては、これまでの地域の取り組みが国にも一定程度認められたものというふうに受けとめております。

○石川委員 このアクションプランというのは、J R北海道と沿線自治体が一体となって取り組んできたことと思いますけれども、私、四半期ごとの取り組み状況を見てみたんですけれども、第1四半期では、いずれの線区もアクションプランに記載した具体的取り組みが着実に進んでいるですとか、石北線、富良野線などではマイルール意識が醸成されている。また、第2四半期では、全8線区で昨年度第2四半期の輸送密度を上回ったですとか、宗谷線では「風っこ そうや」号のおもてなしなどに取り組み、利用増につながった。また、第3四半期では、いずれの線区でも具体的取り組みが着実に進んでいるなどと述べられております。そして、問題の第4四半期におきましても、各線区とも新型コロナウイルス感染症拡大の影響を受けたが、そのような中でも、アクションプランに記載した取り組みを進めることができた、このように記されております。このJ R北海道の発表をどのように評価いたしますか。

○高橋地域振興部次長 検証結果の御報告においても申し上げましたとおり、昨年度4月から12月までの第3四半期までは、J R北海道や沿線自治体などの取り組みの効果もあり、基本指標としている線区別収支、輸送密度ともに堅調に推移しておりました。ところが、1月からの第4四半期に入り、特に2月になってからは、新型コロナウイルス感染症の影響による学校の休校や通院、買

い物など、日常生活における移動や観光など旅行の自粛によって、鉄道利用は大幅に減少となったところですが、しかし、第4四半期におきましても、新型コロナウイルス感染症の状況を踏まえながら、本市を含め、アクションプランに記載している鉄道利用のPR事業など、可能な取り組みにつきましては着実に実施してまいりましたので、それらを踏まえた上で、JR北海道が発表しているものと認識しております。

○石川委員 そこで、この新型コロナウイルス感染症拡大の影響が本格的になるのが、この後4月以降だというふうに思うんですね。JR北海道のこし第1四半期の連結決算は126億円の赤字で、比較可能な2003年度以降最悪になった、このように報道されております。この126億円のうち、石北線、宗谷線、富良野線、この旭川を起点とする3路線の赤字額がわかればお示しいただきたいと思っております。

○高橋地域振興部次長 8月19日に、JR北海道が本年度の第1四半期の全体の経営状況を公表しておりますが、線区別の収支や輸送密度につきましては近日中に公表する予定というふうにJR北海道から聞いております。このため各線区の具体的な数値は把握しておりませんが、本年度第1四半期のJR北海道の連結決算は、委員お示しのとおりマイナス126億円で、昨年度の同じく第1四半期はマイナス10億円となっておりますので、大幅なマイナスというふうになっております。昨年度の第1四半期の3路線の線区別収支は、それぞれ石北線の旭川から上川間はマイナス2億1千600万円、上川から網走間はマイナス7億9千100万円、宗谷線の旭川から名寄間はマイナス5億7千700万円、名寄から稚内間はマイナス5億3千600万円、富良野線はマイナス2億2千900万円となっておりますので、これより大きくマイナスになるということが見込まれます。

○石川委員 昨年10億円の赤字であったのが、こしは126億円ということで、12.6倍ですね。昨年第1四半期の3路線の赤字額も示していただいたんですけども、これを計算してみますと、合計で23億4千900万円にも上るわけです。これの12.6倍といいますと、そのとおり単純に計算することはできないんですけども、とんでもない数字が出てくるのではないかと思います。

私は、6月の総務常任委員会でお尋ねしたのですが、ゴールデンウィーク中の5月4日の利用状況なんですけれども、宗谷線、石北線が前年同月比9%、旭川駅の乗降人員が9.6%とのことでした。緊急事態宣言が解除された6月以降の利用状況というものもわかればお示しいただきたいと思っております。

○高橋地域振興部次長 本市では、平成29年度から毎年同時期にJR旭川駅におきまして、富良野線、宗谷線、石北線の3路線の乗降調査を実施しており、本年につきましては、これまでに6月25日と8月4日に調査を実施しております。6月25日の調査結果について前年同時期と比較しますと、石北線は51.9%、宗谷線は56.9%、富良野線は49.7%となっております。8月4日の調査につきましては、同じく対前年同時期と比較しますと、石北線は69.9%、宗谷線は77.1%、富良野線は46.4%となっております。8月の調査では、石北線と宗谷線は若干回復傾向にありますが、もともと観光利用の割合が高い富良野線につきましては、利用者の減少の割合が高いままというふうになっております。

○石川委員 富良野線については、観光客ですとかインバウンドが中心なので、やむを得ない面は

あるかというふうには思います。宗谷線と石北線は若干改善してきたということでした。

先日、市議会の災害対応等検討会議のメンバーでJRを利用して登別へ視察に行っていました。行きは旭川－札幌間の岩見沢あたりからは2人掛けのシートに2人座るというふうなところも見られて、一定程度回復しつつあるということは感じました。

先ほど資料の説明がありましたけれども、中ほどから事例紹介がありますね。資料にはなかったけれども3ページ目の石北線ですか、小学生が乗車体験をしているのですとか、あと5ページ目の富良野線の左下のところ、これも説明がありましたけれども、7月27日、富良野線沿線の小学生を対象としたJRこども見学ツアーを実施しました。一行約20名が旭川駅と旭川運転所を見学しましたというふうにありますね。子どもたちがJRに興味、関心を持つ大変すばらしい取り組みだというふうに思います。しかしながら、今後こういった人が密になる取り組みというのは難しいのではないかと思うんですよね。アクションプランは2年目に入ったわけなんですけど、今後の取り組みにどういった影響を与えようかと考えられますでしょうか。

○高橋地域振興部次長 昨年のアクションプランの取り組みとして、委員からお示しがありましたJRこども見学ツアーや乗車体験ツアーなど、一定の人数の参加をいただいたところがございます。参加者の感想では、ふだん見ることができないものを見ることができて楽しかったですとか、また参加したい、そのほか、このツアーで初めてJRに乗ったなどの感想もあり、子どものうちから鉄道に親しみ、将来の利用につながる取り組みとして、大変有効なものと考えております。現在は、イベント等での感染防止マニュアルが作成されたり、北海道スタイルの実践など、ウイズコロナに向けた取り組みも進められてきておりますので、新型コロナウイルスの状況も確認しながらではありますけど、予定しているアクションプランの取り組みについて、可能な範囲で進めていきたいというふうに考えております。

○石川委員 このツアーで初めてJRに乗った子どももいるということでしたね。

日高管内の7町は、JR日高線を来年3月末で廃止して、4月からバスに転換する方針を固めたというふうに報道されております。2015年1月の高波被害で不通になって以来、復旧することなく廃線になるというのは、最悪のシナリオではないかなというふうに思うわけなんですけれども、今回のコロナ禍で、赤字経営の主因となっている8線区の見直しが加速されるのではないかとこのことを懸念しております。国は、特定企業や業種にコロナ禍の減収補償を行わないという方針ですが、公共交通である鉄道を守るためにもJR北海道と沿線自治体が一体となって国に要請すべきだと思います。石北線、宗谷線、富良野線の結節点である旭川市として、北の鉄道を守るため果たすべき役割についての認識をお伺いします。

○熊谷地域振興部長 新型コロナウイルス感染症の拡大により、JR北海道においては収益が大幅に悪化し、鉄道存続に向けた環境はこれまでより厳しい状況になっていると認識しております。こうした中、北海道においては知事を筆頭に、本年7月に全道市長会、町村会、さらに商業・農業団体の代表者とともに国土交通省を訪れ、本道の持続的な鉄道網の確立とJR北海道の経営自立に向けた国の支援について要請を行っております。この要請に対して国土交通大臣からは、新型コロナウイルスで大きな影響を受けておりますJRを初めとする公共交通事業者に対して、政府を挙げて応援していくとの発言があったと伺っております。

本市といたしましては、こうしたJR北海道の鉄道事業見直し問題は単なる交通の問題だけでは

なく、上川、宗谷、オホーツク圏を含む北北海道の地域振興にもかかわる大きな課題として、これまでも北海道や関係自治体、関係団体と連携して取り組んでまいりました。現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、関係自治体が集まり、協議等を進めづらい状況ではありますが、令和3年3月には国のJR北海道に対する支援の根拠となる法律が期限となりますので、住民生活や観光振興などに不可欠である鉄道を維持するため、北海道や関係団体とこれまで以上に連携を図り、国に対して、鉄道存続に向けた国の抜本的な支援が不可欠であることや、北海道において地域の実情に即した存続スキームが必要であることなど、こうした地域としての意見をしっかりと主張し、本市として、本地域の中核都市としての役割を担ってまいります。

○石川委員 国土交通大臣から政府を挙げて応援していくといった発言があったということですので、その言葉に期待して質疑を終わりたいと思います。

○中野委員長 他に御発言ございますか。

(「なし」の声あり)

○中野委員長 それでは、次に移りたいと思います。

3番目、消防及び防災に関する事項について、(1)旭川市強靱化計画の策定について、(2)旭川市民交通傷害保障制度の廃止について、それぞれ理事者のほうから報告をお願いいたします。

防災安全部長。

○松尾防災安全部長 まず最初に、旭川市強靱化計画の策定について御報告いたします。資料につきましては、旭川市強靱化計画概要版をごらんください。

本計画は、平成25年に制定されました国土強靱化基本法に基づく国土強靱化地域計画として、大規模自然災害の発生に備えた事前防災や減災、迅速な復旧復興に関する施策を推進するための計画でございます。資料1ページ、本計画の位置づけ、同じく2ページ、基本目標及び脆弱性評価と施策プログラムにつきましては、本年4月6日、本計画案に係るパブリックコメント実施の際に本総務常任委員会でご報告させていただきました内容から修正等はありません。

本計画の策定までのプロセスにつきましては、強靱化を推進するための庁内各部局の事業集約、附属機関であります旭川市防災会議委員からの意見集約、及びパブリックコメント等の実施を経まして、本計画の最終案を旭川市防災会議に諮問させていただきました。その結果、適当と認めると答申をいただきましたことから、7月の末に策定しております。

今後につきましては、旭川市総合計画の進行管理に合わせまして4年ごとの見直しを行うとともに、4年以内でありましても社会情勢の変化等を勘案し、必要な見直しを行ってまいります。

以上、旭川市強靱化計画の策定についての報告を終わらせていただきます。

続きまして、旭川市民交通傷害保障制度の廃止について御報告させていただきます。資料につきましては、旭川市民交通傷害保障制度の廃止についてをごらんください。

本制度は昭和43年度に創設され、旭川市民交通傷害保障条例に基づき、旭川市が損害保険会社と市民交通傷害保険契約を締結し、加入者が被保険者となるもので、旭川市民であれば誰でも加入することができ、加入者が交通事故に遭い、障害を受けた場合に保険金が支払われる制度でございます。現在の掛金は年間1口900円で2口まで加入可能で、治療期間に応じまして一口につき5千円から12万円、死亡の場合は100万円の保険金が支払われる内容となっております。

保険加入率につきましては、昭和58年度の36.5%をピークに、令和元年度は4.25%、

令和2年6月現在では3.55%と減少している状況でございます。加入率向上のため、これまで老人クラブや公民館等で行います交通安全教室でのPRを初め、各種イベントや小中学校へのチラシ配布、広報誌などによる情報発信などに努めてまいりましたが、加入率の向上には結びついていない状況となっております。

保険契約締結可能な引き受け損害保険会社につきましては、平成20年度は3社あったものが、平成21年度以降、損害保険ジャパン株式会社1社となっております。このような中、本年3月、唯一の引き受け会社であります損害保険ジャパン株式会社から、令和3年度以降保険引き受けを辞退する旨の申し出を受けました。本制度は、旭川市民交通傷害保障条例により、保険契約者となる旭川市が保険者となる損害保険会社と市民交通傷害保険契約を締結することにより実施される制度でありますことから、他の損害保険会社に対しまして、保険引き受けについての意向調査を行いましたところ、引き受け意向のある損害保険会社はない結果となりました。事実上、本制度が廃止となることに相なりました。

そこで、従来の損保方式以外の方式で本制度を継続することについて検討いたしましたところ、他の地域において一部の自治体が運営しております共済方式につきましては、本市近隣では同様の制度を実施している自治体がなく、また、他府県中核市が実施しております府県規模の共済制度が北海道にはないことから、共済組合方式での実施は困難な結果となっております。次に、市単独によります直営方式についてですが、道内で実施しております紋別市、根室市及び中核市における状況について調査しました結果、本市が単独で継続する場合には、人口規模に応じた保険料や保険金などの制度設計や、事業経費が新たに必要となること、保険加入率が制度創設当初から大幅に減少していることなどを考慮した結果、本市単独での制度継続も困難と判断いたしました。これらのことを踏まえるとともに、本制度設立から50年以上が経過し、その間の各種民間保険商品の充実など、これらを勘案いたしますと、本保障制度は一定の役割を果たしたものと考え、本制度を廃止することに至りました。本制度廃止に伴います加入者の混乱を避けるため、遅滞なく本制度の廃止について周知する必要があると考えましたことから、準備時間を確保するために、今般、報告させていただいているところであります。

今後の予定といたしましては、旭川市民交通傷害保障条例廃止案を第3回定例会に提出いたしますとともに、令和2年度保険加入者を初め、市民委員会、町内会等へ制度の廃止に係る文書の発送、広報誌への掲載、ホームページ等デジタル発信など、市民への周知を図ってまいります。保険金の支払いに関しましては、当該被保険者に係る保険金請求権が時効により消滅するまでの間は、旭川市民交通傷害保障条例廃止後もその効力を有しますことから、今後とも対応してまいります。

以上、旭川市民交通傷害保障制度の廃止についての報告を終わります。

○中野委員長 ただいま、理事者から2つの項目について報告がございました。ここで、委員の皆様から何か御発言ございますでしょうか。

中村委員。

○中村委員 ただいま、旭川市民交通傷害保障制度の廃止について御報告があったわけなんですけれども、概括的には廃止に至る経過、そして理由ということで説明いただいたと思うんですけれども、具体的な調査結果について、本当に継続できないのかということ、その比較対照というか、そういったものが不足しているなということから、いかに廃止の結論を導いたのかという点と、ま

た、廃止に当たりどのように民意を反映したのかについて伺ってまいりたいと思います。

本年3月に損保ジャパンから辞退報告を受けて、ほかの保険会社にも保険引き受けについて意向調査をしたと。引き受け意向の保険会社がなかったことから、損保方式以外の方法について検討したということでありました。共済組合方式についても、北海道にはそういったことがないということで実施困難と判断して、その点まではそうだろうなというふうに思うんですけども、ただ、残るは直営方式でやっている自治体があるということなんですね。いまだに継続をしてやっているということなんです。道内では、先ほどの報告にもあったように、紋別市、根室市が行っているということでした。また、中核市も調査をされているというふうになっていると思うんですけども、まず、中核市ではどこが継続をしているのかという点を続けてお伺いしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 中核市で直営方式を採用している自治体は、川口市、甲府市、東大阪市でございます。

○中村委員 今、3市が直営方式を採用しているということなんですけれども、職員体制とか収支の状況がどのようになっているのか、把握をされているのかなと思いますので、お伺いをしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 川口市は、職員体制は兼務を含めて2名であります。収支につきましては、歳入が会費1千936万4千円、会費のうち市負担分が692万6千700円、一般会計繰入金92万4千円、前年度繰入金1千498万802円、利子4万8千48円、雑入が2千9円、合計4千224万5千559円。歳出ですが、人件費111万9千465円、管理経費479万4千526円、見舞金1千739万6千840円、還付金100円、合計2千331万931円となっております。歳入から歳出を引いた額は1千893万4千628円となりますが、歳入のうち会費以外を除き、会費引く歳出とするとマイナス394万6千931円となります。また、歳出の人件費には、市の正職員1名分は含まれておりません。

次に、甲府市についてですが、職員体制は1名です。収支は、歳入が会費3千606万5千590円、基金繰入金971万5千17円、財産運用収入4万9千794円、雑収入811円、合計4千583万1千212円でございます。歳出が直接事務費1千62万1千174円、間接事務費が875万244円、積立金が4万9千794円、見舞金が2千641万円、合計4千583万1千211円となっております。歳入から歳出を引いた額がゼロとなっておりますが、歳入のうち会費以外を除き、また歳出から積立金を除いて、会費から歳出を差し引きますと、マイナス971万5千828円となります。甲府市の場合は、歳出の人件費に正職員1名分が含まれております。

東大阪市は、職員体制が兼務を含めて3名となっております。収支は、歳入が会費1千962万9千円、一般会計繰入金9千円、前年度繰越金1億9千870万3千764円、雑収入662円で、合計2億1千834万2千426円です。歳出が、諸経費253万8千648円、見舞金が1千685万円、合計1千938万8千648円となっております。歳入から歳出を引きますと1億9千895万3千778円が残ることになりますが、歳入のうち会費以外を除き、会費から歳出を引きますと24万352円の残りとなります。歳出の諸経費の中に職員3名の人件費は含まれておりません。

○中村委員 今、直営方式の内容を聞いたんですけども、職員自体が1名から3名ということで、今の旭川市でやっている方式も人員としては正職員1名と、あとは臨時職員を採用してやっている

ということ聞いています。ですから、直営方式でやったから莫大に職員が必要になるとか、そういうことではないということは今わかりましたし、収支もお伺いしましたけれども、収支均衡させているところもありますよね。あとは川口市ですか、人件費を含めないで計算して約390万円のマイナスですから、旭川市も人件費を含めていないと思いますけれども、あと甲府市は人件費、職員費を含めて約マイナス900万円ぐらいです。そうすると直営方式でやれるんだなということも今の報告を聞く限り、可能性はあると思うんですね。ただ、先ほど部長の報告でもありましたけれども、単独による直営方式については、さまざま、いろんな経費もかかっていたりとか、人口規模に応じた保険料や保険金などの制度設計や事務経費が新たに必要になること、加入率が制度設計当初から大幅に減少していることを考慮した結果、本市単独の事業は困難と判断したという報告だったんですけど、今の詳細をお伺いしますと、それに本当に当てはまるのかということをちょっと感じる部分があるんですね。

それで、今の中核市3市が事業継続可能というふうに判断している理由について、お伺いをしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 まず、令和元年度の加入率ですが、川口市が10.9%、甲府市が42.91%、東大阪市が6.3%であり、本市の令和元年度の加入率4.25%より高い加入率であるということ。次に、歳入を見ますと、会費の中に市負担分という項目があったり、一般会計繰入金や基金繰入金、前年度繰越金という項目があることから、加入者からの会費以外に収入があることの2点が事業継続を可能としていると思われま。

○中村委員 確かに基金をつくって運用するというようなことだとか、一般会計の繰り入れだとか、保険制度をつくっているわけですから、万が一支出が多くなっただけに対応できなければ困ります。ですから、そういう裏づけとなるものがあると。本市として直営方式をとるとすれば、そういったものを新たに考えなければならぬ、そういった違いは確かにあるのかなというふうに思うんです。ただ、例えば、そういった体制を市長がとれと言えどもそれは検討しなければならないと思うんですけど、そこができないという理由を旭川市が直営方式をできない理由としているというところに、なかなか私もすとんと落ちないところがあるんです。

それでは、本市の現状の加入数と収支について改めてお伺いをしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 令和元年度は加入者数1万4千134人、令和2年6月末現在で1万1千797人となっております。収支についてですが、平成30年度決算で申し上げますと、歳入は掛金収入1千751万5千125円、事務費収入が75万6千653円、合計1千827万1千778円、歳出は賃金29万3千436円、報償費21万6千120円、消耗印刷費3千888円、災害保険料1千751万5千125円、委託料19万7千370円、合計1千822万5千939円、歳入から歳出を引いた額が4万5千839円となっております。

○中村委員 剰余になっている、そういったことですね。掛金も、先ほど報告があった東大阪市とほとんど変わらないんですね。保険料の掛金、先ほど東大阪市は約1千900万円でしたけれども、本市は約1千700万円ですから。あとは加入率ももちろん東大阪市のほうが6.3%と若干上なんですけど、本市は4.25%ですから、若干の違いということであらうと、東大阪方式をとれば、もしかしたら実施が可能なのかなということもちょっと見られるわけですね、今話を聞いていくと。

それで、直営方式に移行可能かどうかの判断についてお伺いしたいと思うんですけれども、もし旭川市として市単独の直営で行った場合と現行方式の収支、どういうふうになるのかということを検討の段階でも比較をしたりとか、できるかできないかということもあつたと思うんですけれども、そういった点についてどういう検討だったのかお伺いしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 本市の収支は、掛金収入はそのまま災害保険料として損害保険ジャパン株式会社に支払い、損害保険ジャパン株式会社から事務費として受け取った分を財源として加入受け付け事務に必要な経費、例えば、受け付け臨時職員、受け付け書類の配送、取りまとめ町内会への報償費などに支出しております。市単独直営で行っている市では、掛金収入と保険金の差額が繰越金となり、保険金が掛け金収入を上回った場合は、一般会計繰り入れや繰越金、基金の取り崩しにより対応しているものと認識しております。

本市が直営により保障制度を創設する場合、集めた掛金収入を超える保険金請求が生じた場合の対策として、このような一般会計からの繰入金や基金創設などは、本市の財政状況を考えますと財源の確保が困難であると考えております。

○中村委員 保険制度ですから、収支均衡になるようにまずは設計するわけですよね。ですから、大幅に財政負担が旭川市にのしかかるような、そういう制度設計自体おかしいので、今の答弁というのはちょっと理解がなかなか難しいですよね。私自身もちょっと保険制度ということで考えると、新たなそういう財源確保というところで、いつきの確保ということはもちろん考えなければなりませんし、令和元年の決算、先ほど旭川市の決算をお話いただきましたけれども、剰余として残っていればそれを繰越金として翌年に持ち越すわけですよね。そうやっていけば、長い目で見れば収支均衡させると。でこぼこがあつたときにどうするか、もちろん足りなければ、やっぱりいつきは一般会計からの繰り入れといったことを考えなければならぬということはあると思いますよ。だからそう考えると、本市で直営方式が可能だったんじゃないかな、そういう可能性もあつたんじゃないかなというふうに思うんですよね。

そこで、そういう議論はちょっと置いて、昭和43年から続いてきた制度を廃止するに当たって、市民団体等との意見交換は行っているのかどうか、その点についてお伺いしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 本制度は、特に町内会の方々に加入を取りまとめていただいて、大変御協力をいただいているところでありますが、本制度が継続困難な状況であるものと判断し、町内会を初め、市民団体等の皆さんとの意見交換は行っておりませんでした。

○中村委員 一回も町内会、市民委員会との意見交換会を行わないで廃止を決定するということが本当に可能なのかなとちょっと私も疑問に思うんですよね。市民意見の聴取ということであれば、確かに新型コロナウイルスの関係もあつて、なかなか人を集めてということは難しいということは確かにあると思うんです。ただ、旭川市市民委員会連絡協議会交通部会というか、そういう部会だとかもありますし、少人数でも聞き取り可能だったんじゃないかなということも考えるわけですね。あと、意見聴取のほかの方法ということで言うと、パブリックコメントの手法があると思いますけれども、そういったことももちろん報告書にも、先ほどの報告にもなかつたですし、そのパブリックコメントを行わない理由についてもお伺いしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 本市の人口に対する本制度加入率は、先ほども申しましたが、令和元年度末で4.25%であり、また、加入者のうち70歳以上の高齢者の方が占める割合が半数

以上ではありますが、70歳以上全体の人口に対する加入率は9%ほどであり、市民全体に対する割合が低い状況であるということのほか、民間によるさまざまな交通傷害保険や個々のニーズに対応した各種保険が充実してきていることから、全市的に見ると、本制度廃止による影響は少ないものと判断し、パブリックコメントは実施しなかったものであります。

○中村委員 確かに加入率でいうと4.25%ということですが、でも少なくとも1万人以上が加入しているんですね。過去を振り返れば、人口の3分の1以上が加入していたのが11年、続いているんですね。私も過去からの実績表をいただきましたけれども、30%を超えている年と言えばもっともっと多いんですけども、33.3%以上、3人に1人以上というところで言いますと、昭和55年から平成2年まで続けて33.3%以上、3分の1以上が加入しているという、非常に旭川市民になじみの深い制度ですね。しかも条例を持っているという中で運用されてきたわけですね。その制度を廃止するに当たって、影響が少ない、加入者が少ないし、高齢者が多いし、今の答弁で、市民全体に対する割合は低い状況だからやらない、パブリックコメントもなくていい。もちろんほかの理由としては、民間保険の代替があるから、パブリックコメントをしなくていいということですよ、今の答弁は。私も、4年前に本会議場で、一般質問で取り上げて質問をさせていただきましたけれども、そのときは、やはり2万人以上の加入者でしたから、加入率ももうちょっと高かったですけれども、ただ、担当の副市長も、例えば、単に赤字が出たからといってすぐにやめるものではないと、多くの方が入っているんだというような、そういう答弁もあったんですね。だから創意工夫しながら続けていくという判断をそのときはされていました。私も、単年度で職員費以外で約150万円の赤字を出していましたので、確かに今、皆さんが言われたような理由で、ほかの保険会社でも代替の保険があるんじゃないかということも、そのときと状況は変わっていないんですよ。4年前になくて、今、急に民間の保険が、突然出てきているのかというところじゃなくて、前からそういう民間保険も、旭川市の保険料と同じような少ない保険料でやれるようなものがあったわけですね。今さらそれを理由にしてパブリックコメントをやらなかったというのは、私は乱暴だなというふうに思います。50年以上も続いた事業ですから、廃止に当たり、民間保険が充実してきていることから、全市的な影響が少ないからパブリックコメントを行う必要がないということは、やっぱりちょっと違和感があるんです。

平成14年に策定をされている旭川市市民参加推進条例がありますけれども、その第4条には市の責務が明記をされております。そこに何が書かれているかというと、市は、市民参加を推進するために必要な措置を講じなければならない、市は、市民参加の機会の確保に努めなければならないというふうに書かれております。これを読むと、市民参加ということをやったりやらないかなきゃならないということになるわけです。第6条には、市民参加の対象が明記をされていまして、市の機関は、次に掲げる施策を実施する場合は、市民参加を求めなければならないとあります。第1項の第3号に、広く市民に適用され、市民生活に重大な影響を及ぼす制度の導入又は改廃と。今回の廃止については、要するに3分の1以上の人が加入してきた制度でもあったわけですから、この項目に当てはまると思いますけれども、見解を求めたいと思いますし、この第2項に、市民参加を求めなくていい場合も6つの記載がありますけれども、もし担当部局としてこれに当てはまるんだというものがあるのであれば、おっしゃっていただきたいなと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 損保方式による制度の廃止につきましては、今委員がおっしゃい

ました第2項第5号に該当すると判断しまして、市民参加はしないという判断に至りました。また、ほかの方式による制度の廃止についてですが、委員からもお話がありました第1項第3号の規定に該当するか否かという点について検討いたしました。先ほどの繰り返しになりますが、本制度は、旭川市民であれば誰でも加入できるという制度であることから、広く市民に適用されるところには該当すると考えますが、実際の制度加入率が平成25年度10.07%から、5年間で3.5%ほどまで下がっている状態、市民全体に対する割合が低い状況であることのほか、繰り返しになりますが、民間による各種保険が充実してきていることから、同号にあります重大な影響に該当しないものと判断いたしました。

○中村委員 今、第2項の第5号、法令の規定により実施の基準が定められており、当該基準に基づき行うもの、これに当てはまるというふうに言われたんですけど、そうなんでしょうか。説明は今のとおりののかもかもしれませんけれども、ちょっと理解ができないんですね、私自身は。今、手を挙げているようですのでお答えいただければと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 今、第2項の第5号に該当するのは損保方式と、いわゆる条例に基づいて行う方式につきましては、条例の中に定められた損保会社と契約をしてやるという部分ができなくなったわけですから、ここについては条例の基準を満たさない状況になったので、パブリックコメントというか、市民参加はできないだろうというところで、そこが一つ。このほかの方式につきましてはということで、先ほど言いました重大な影響というところに該当しないのではないかとということで、2つお答えさせていただいた状況です。

○中村委員 わかりました。今の説明、確かに損保方式はとれないというところで言うと、第2項の第5号のところに該当するというのはそのとおりのかもしれません。不可抗力というか、それはどうすることもできないと。ただ、ほかの直営方式だとかということを検討しようとして、例えば、それがどうなのかということでパブリックコメントをかけるときには、そんなに重大な案件ではないという判断をしたということなんですけれども、果たしてその判断がどうなのかということです。そこは平行線になるのかもしれませんが、皆さん方は、調査結果を起案書という形で上げていくと思うんですけれども、最終決裁者についてお伺いしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 共済組合方式、単独直営方式、それぞれの検討結果を踏まえ、市長決裁で意思決定したものでございます。

○中村委員 起案書をいただいておりますけれども、8月21日に決裁が終わっています。市長の印鑑も押されておりますので。ただ、8月18日の常任委員会の開催案内時点では、まだ市長の決裁を終了していなかったんだということが時系列からいってもわかるんですけれども、市民参加を求めずに廃止の決定をしているということは、市長にはどのように説明しているのかなというふうに思うんですね。この起案書にはそういった点、市民説明の件については記載がないんですね。ですから、やらなくていいという理由、先ほど聞きましたけれども、皆さん方が考えているやらなくてもいい理由、それを市長がどういうふうにとめるのかということがやっぱり一つ気になるものですから、市長にどういうふうにと説明しているのか。この起案の決裁をいただくに当たってのやりとりについてもお伺いしたいと思います。

○阿部防災安全部交通防犯課長 起案の経過でありますけれども、副市長決裁後、市長のほうに決裁を求める際におきまして、市長に、後ほど何かあれば御連絡くださいということで、秘書課のほ

うに起案を置きまして、後日、市長からの決裁がおりましたという連絡を受けまして、私どものほうで決裁をとりに伺ったという経過でございます。

○中村委員 今の答弁ですと、状況を細かく説明した経過がない中で、市長決裁が終わっているということなのかなというふうに思うんですね。私もこの起案書を読んでも、直営方式では難しいという具体的な数字的なものというか、財政的な負担がどのぐらいかかってできないのかとか、そういったものはないんですね。一切ないですよ。住民説明のそういった経過というものもないので、これを読むと、普通であればどうして廃止なんだという説明を市長が担当部局に求めてもいいはずなんですけど、その経過が今、答弁をいただくと、何の説明を求めることも市長からはなく、決裁しましたよという話になっているんですね。これ、きちんと理解して決裁しているのか、本当にどうなのかなというふうに思うんですね。対話から市政を動かすということをもットーにしている西川市長の政治姿勢とはかけ離れたものになっているんじゃないかなというふうに思うんですね。直営方式では難しいと部局だけで判断するのではなく、もし直営方式で事業を行うとすれば、財政負担を明示して、市民からの意見聴取を行うなどの市民参加を今後求めてから、やっぱり最終判断をする必要があるというふうに思うんですけれども、見解を伺いたいと思います。

○松尾防災安全部長 本制度は、損害保険会社と契約して実施がなされる事業ということで、この契約の相手方がないという中では、損保方式の実施は困難というふうに考えておりますが、しかしながら、再三、委員の御指摘がありましたとおり、市民参加という趣旨を踏まえながら、そして今回も新しい制度の導入、直営方式でありますとか、その他の制度の導入についてはいま一度立ちどまって、今後、市民団体等の意見を聞きながら検討を進めていきたいというふうに考えております。

○中村委員 今、部長のほうから、廃止ありきではなくて、直営方式の可能性についても立ちどまって検討もしたいということなので、やはり、そこが大事だと思うんですね。これまで長く、50年、半世紀続いた制度を廃止するに当たって、市民意見を聞かないで決めましたということってなかったと思うんですね。やはりそのやめ方であると思うんです。事業をずっとやれとは私も言わないですし、やめるときが来る、そういう事業もあるだろうというのは、それはもうそのとおりだと思うんですね。ただ、長く親しまれてきたそういう事業を廃止するときには、廃止の仕方、やっぱりどうしてもいろんな説明をした中で直営方式は難しいと、市民理解も得られながら話し合っていく中で、意見聴取した中で結論を導いたというのなら、それはいいんですけど。

ということは、今の部長の説明というのは、損害保険方式の廃止については、これはもう引き受けるところがないからいたし方ないと。ただ、もう一方で直営方式という、そういう新たな手法については、市民意見の聴取をしていきたいということでもいいですか、再度確認します。

○松尾防災安全部長 今、委員がおっしゃられたとおり、損保方式の部分というのは、相手方がもういないということで継続はできないので、条例の廃止という部分の提案はさせていただきたいと思うんですけれども、このような保障制度に関しましては、いま一度市民の方々からの意見を聞くなどして、丁寧な形で進めていきたいというふうに考えております。

○中村委員 最初、部長からの廃止報告については、完全廃止ということで受けとめるような内容だったんですけれども、今、答弁いただいたものは、損保方式は廃止だけれども、直営方式については市民団体との協議をしながら検討していくということだったので、その点については理解をさせていただき、質疑はこれで終わらせていただきます。

○中野委員長 他に御発言ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○中野委員長 以上で、総務常任委員会を散会させていただきます。

散会 午前11時09分