

**根室市議会 3 月定例月議会
 予算審査特別委員会**

2017 年 3 月 16 日～21 日の 3 日間の日程で 2017 年度予算審査特別委員会(各事業・特別会計)が開催されました。日本共産党根室市議会議員団から鈴木一彦議員と橋本竜一が出席しました。

【根室市水道事業会計】

技術職など専門的な人材配置と

外部委託の適正なバランスを

桂木浄水場では、人員体制が 2 名減となり、その分を補うため外部委託業務が拡大されました。浄水場は将来的に全面的な委託化に向け検討されています。

これまで水道事業の財政難から人員体制を大幅に削減してきた経過はありますが、同時に地方では土木・建築を含めた技術者の確保が難しい状況となっているそうです。

その分は外部委託に頼ることになりますが、直営の経験豊かな職員が減ってきており、災害時・緊急時の対応もふくめ、将来的に根室市の水道(および下水道)事業として、どの程度の人材確保が必要なのか、適正なバランスのありかたをしっかりと検証する必要があります。

桂木→
 浄水場
 (内部)



大変に厳しい水道の経営状況

経営面では人口減や産業の停滞により水道使用量の減少と、老朽化する施設整備の更新のために水道会計の赤字が続いています。

内部留保資金は、2015 年度は約 197 百万円、2016 年度は約 115 百万円、そして 2017 年度予算では 16 百万円にまで減少し、2018 年度では完全に無くなり、逆に資金の借入れが必要となる状況が見込まれています。資金不足比率では、2018 年度に 18%、2019 年度では 45%以上となります。

それだけの資金不足を水道料金で賄うとすれば「大幅な値上げ」が予想されます。根室市では昨年水道・下水道の広報誌「ねむろのみず」を発行して、会計状況などの広報に努めてきました。ただ残念ながら現状では市民側の理解は、まだ十分に進んでいるとは言えないと思います。

今後の水道料金のあり方について

水道は人間が生活していく上で欠かせないインフラです。水道事業は自然形状や人口密度などによる「地域格差」が大きく、その差を料金収入だけで埋めることは容易ではありません。しかしこの水道事業に対する国の財政的支援はほとんどありません。

根室市では 2017 年度中に料金改定(値上げ)に向けた議論が具体化されます。

なによりも国に対しては、十分な財政支援をしっかりと求めると同時に、水道の状況について市民の理解・認識を高める必要があります。

またそれだけでなく、現在でも高いと指摘される根室市の水道料金をさらに引き上げるならば、低所得者層や子育て世帯はもちろんのこと多量に水道を使用する水産業や旅館業など産業・商業分野へ幅広い影響が懸念されます。

こうした点について市の全体的な「政策」判断としてどうするか、あわせて検討を行う必要があると考えます。

【市民交通障害共済事業特別会計】

高齢者ドライバーに対する交通安全対策

75 歳以上で自主返納をされた方を対象に、タクシーチケット(1 万 1 千円相当)を毎年度交付されます。またこの給付をうけるために警察より運転経歴証明書を発行してもらう必要がありますが、交付手数料相当額が助成されます。2017 年度は 30 名分が予算化されました。

経過について

これまでの共済会費収入が多額の基金として積み残り、それをどう有効活用するのか、運営委員会で議論されてきました。

その結果、2015 年度に条例改正を行い、交通安全対策にも活用できるようにし、交通安全啓発用の DVD 購入や町内会で立てる交通安全旗用のポール配布、またチャイルドシート購入の助成等おこなってきました。

交通安全に対し、市としてより積極的な取り組みを進めようとする事は評価できます。

今回の予算委員会で議論になったこと

一方で、今回の高齢者免許返上にとともなうタクシーチケット給付については、今回の予算審査委員会で大きな議論となりました。

- その論点を大きく整理すると、
- ①このような「給付」事業を行うこと自体が問題ではないのか？
 - ②交通共済にこれまで加入しなかった人が、今回初めて加入すれば毎年タクシーチケットを受け取るようになるのは「ずるい」のではないのか？
 - ③一回のみでなく毎年、タクシーチケットを給付することは問題ではないのか？
- という観点に分けられます。それぞれの主張は、理解できる部分もあります。



今回のこの制度の意義や目的は何か？

しかし、そもそも今回のタクシーチケット給付事業は、高齢者の免許自主返納を「促す」ことを、交通共済の立場から側面的にサポートすることを目的とする制度と考えます。

市民全体を対象とした高齢者福祉施策でも、地域公共交通政策でもありません。交通共済に加入している人で、なおかつ免許を所持している 75 歳以上の方がこれから免許を返納した場合にのみ支給されるという、「極めて限定的」な制度に過ぎません。

高齢者の足の確保という地域の全体的な問題を取り扱っているわけではありません。

問われるべき問題があるとするれば、タクシーチケットを毎年支給することが、免許自主返納を促すためのインセンティブ(利益誘導)として、有効かどうか、という点です。こうした取り組みは市町村レベルの実施事例は全国的にもそれほど多くありません。せっかくの優れた新たな試みです。施策の効果について、今後ともしっかりと検証をしていくことが大切と考えます。

地域全体の福祉施策や公共交通政策は、あらためてしっかりと検討が必要

一方で、前述のように地域で「高齢者の足」をどのように確保するのかは、全市的に検討しなければならない大きな課題です。

それは高齢者の外出機会の確保や移動支援という福祉分野の課題です。また高齢者に限らず、自家用車の無い市民の「移動する権利」をしっかりと保障するために、バスや JR など公共交通のあり方をどのようにしていくのか、という地域公共交通政策上の課題でもあります。

今回の交通共済の給付事業のあり方とは別な次元の問題として、こうした課題については、市民・関係機関・行政が今後とも様々な機会を通じ、協議検討していく必要があると考えます。

(文責 橋本)