

2014.03.28：平成26年第1回定例会市会（2月議会）（第6日） 本文

○13番（上原みなみ君） 新世代こうべの上原みなみです。大変盛り上がりました質問の後、トリを務めさせていただきます。

私は、本日市長に対して、3点お伺いしたいと思っております。

まず1点目です。敬老優待乗車制度についてお伺いいたします。

敬老優待乗車制度は、高齢者の移動を支援し、社会参加を促進する目的で、現在、市内在住の満70歳以上の高齢者が対象交通機関をほぼ半額で利用できるという制度になっています。しかし、対象交通機関は鉄道では市営地下鉄、ポートライナー、六甲ライナー、バスは神戸市バスを初め、民間バスにも適用されるものの、JRや阪神電車、阪急電車、山陽電鉄、神戸電鉄や北神急行、そして一部の民間バスでは利用できない制度です。

このように、制度の対象交通機関が限定されていることから、対象交通機関が利用できる地域に住んでいるか否かによって、同じ神戸市内在住の高齢者でありながら不公平になり得る市民サービスであると言わざるを得ません。実際に、行政区別の利用実績を見ますと、一月当たりの平均利用が東灘区では1人6.6回、北区は8回なのに対し、北須磨支所では15.6回の利用があり、平均値でも住む場所によって2倍か、それ以上の格差がある市民サービスとなっています。これは、北須磨支所のエリアが市バスと市営地下鉄をともに利用できる地域であり、敬老優待乗車制度の対象交通機関2つのサービスを受けることができることから、利用回数が多くなっているのですが、例えば北須磨エリアの高齢者が毎日市バスと地下鉄を名谷から三宮まで乗り継ぎ外出された場合、往復500円の割引サービスとなり、一月当たり1万5,000円の市民サービスが受けられるのに対し、対象交通機関が1つも利用できない地域にお住まいの方というのは、高齢者であれ、サービスはゼロ、年間18万円の市民サービス格差が出ることとなります。

まず、これほど不公平な制度を40年以上平等な市民サービスにしようと改善しないまま継続している神戸市政に対して久元市長の新たな目線としての御見解をお伺いします。

次に、生ごみ処理機購入助成についてお伺いします。

家庭用生ごみ処理機とは、生ごみを投入すると、微生物が有機物を分解するバイオ式タイプのものや、温風等による加熱によって生ごみの中の水分を蒸発させることで、生ごみの減量化と微生物の不活性化を行う仕組みの乾燥式タイプのものであり、これらの処理により、生ごみが7分の1から10分の1ぐらいにまで減量できるものです。

また、その処理物は堆肥化して、家庭菜園に利用することもできます。つまり、生ごみを出す必要がなくなるか、出してもこれまでの7分の1から10分の1ぐらいとなります。

この生ごみ処理機は各メーカーで5万円から8万円台ぐらいで販売されていますが、ごみの減量によるCO₂削減効果や、ごみ収集・焼却コスト、それに係る燃料削減など、環境配慮の観点から購入する際、助成金を出している市が多くなっています。政令指定都市では、助成金の上限が5万円という熊本市を初め、平均2～3万円の助成金を16の市で設

けている一方、福岡市、大阪市、堺市、神戸市だけが助成金制度のない市となっています。兵庫県下でも半分以上の市が生ごみ処理機購入助成金制度を設けております。生ごみ処理機が普及すれば、ごみの減量に伴い、ごみ焼却場を減らすこともできますし、それに伴い、ごみ収集や処理に係る人件費も大幅にカットできます。

当然ですが、CO₂排出量も削減できます。環境モデル都市に選定され、低炭素社会実現を目指す神戸市は、家庭部門の省エネでは、1世帯当たりCO₂排出量を国内トップレベルにと目標設定されています。この目標を達成するためにも、神戸市こそ率先して生ごみ処理機を普及させるための購入助成金制度を実施すべきと考えますが、御見解をお伺いいたします。

最後に、プロ公務員養成のための人事についてお伺いします。

兵庫県が実施している県広報コンクールにおいて市の部門では川西市の広報紙が4年連続特選を受賞しています。神戸市は、第60回で川西市と並んで特選となっていますが、その後、進んだ全国広報コンクールにおいて入選したのは川西市だけ、神戸市は選外でした。神戸市には、広報専門官というプロがいるにもかかわらず、なぜ広報KOB Eは広報かわにしより評価が低いのでしょうか。

広報紙制作を担当する職員は、神戸市が4人、川西市が5人です。もちろん、両市とも広報紙以外の業務もされておられます。また、広報紙作成において神戸市は撮影、デザイン、編集を業者に委託しているのに対し、川西市は撮影以外、全て市の職員が手がけておられます。外部のプロがデザインや編集をしている広報KOB Eが公務員が自前でつくっている広報かわにしより評価が低いのです。

実際に、私が見比べてみましても、この広報かわにしのほうが、明らかにデザイン性にすぐれ、見やすさの観点からも格段にクオリティーが高いと感じます。

つまり、川西市の公務員によるデザイン・編集スキルは、デザイン会社以上にすぐれているということです。それは、広報紙制作に携わる職員の在籍年数が川西市では長い職員で16年、つまり、公務員とはいえ、もはや広報紙制作のプロとなっていからだと推察します。

一方、神戸市は、長くても3年で異動となります。そこで、広報紙制作を初め、観光部門など、センスや才能とも言える個人の資質や適性が大きく必要とされる業種の担当は、庁内公募による選定をした上で、プロを養成して、長く携わってもらおうという人事にすべきと考えますが、いかがでしょうか。

以上、3点、どうかよろしく願いいたします。

(「議長」の声あり)

○市長(久元喜造君) 上原議員にお答えを申し上げます。

私からは、プロ公務員養成のための人事につきましてお答えを申し上げます。

上原議員の御指摘は、広報を例にとられて、市役所の人事のあり方について御指摘をいただいたと。そして、あわせてその広報のあり方についても御指摘をいただいたと、そう理解をしております。

そこで、本市の人事異動の基本的な方針ですけれども、おおむね3年から5年のサイクルで局の間を異動することを基本にしておりまして、積極的な人事交流を行うことでゼネラリストの養成を図るということを基本にしながら、一方で分野によっては、スペシャリストの養成も必要だと、こういうことで人事異動が行われているというふうに理解をしております。

組織には、ゼネラリストとスペシャリストと両方あります。両方ありますが、これは私の印象ですけれども、神戸市はややゼネラリスト養成のほうにウエートを置き過ぎているのではないかなという気がしております。やはりそれぞれの専門分野に通じた職員をしっかりと養成をしていくということが必要です。特に、専門的な技術の分野ですね——土木ですとか、建築ですとか、造園とか、環境監視や、福祉や、さまざまな分野がありますが、そういう分野についてはしっかりと技術力を持ったスペシャリストを養成する。同時に、そのスペシャリストが自分の専門分野だけを理解するのではなくて、自分が持っている専門分野を通じて、市政の課題全体を広く見渡して、そして幅広い視点から自分の専門分野に取り組んでいくということが重要だろうと思いますし、またそれぞれの専門分野の職員も、狭い意味での専門分野の部署だけではなくて、もっと違う、事務職員がついている職種にも、もう少しついて、見識とか行政経験を広げるというような、そういうような人事方針もあってもいいのではないかなというふうに思っておりますので、いわばプロを養成するというのも重視をした人事ということに心がけるべきではないかなというような御指摘につきましては、そういう点も踏まえながら、今後の人事を行っていきたいと思います。

ただ、同時に広報という分野で庁内公募を行って、長く広報に携わらせるのがいいのかなということについては、若干の議論もあろうかと思えます。

広報は、やはり役所の中だけで考える——確かに川西は成果を上げているという面もあるかなと思うんですけれども、やはり広報の分野は、民間でのセンスとか、民間での経験とか、あるいはいろんな広報の動向ということを活用するということも必要ですので、そういう経験がある職員を外から入ってきてもらうとか、あるいは外注ということになりますけれども、そういうような民間の企業を活用するということは、これはあながち否定されるべきものではないというふうに思いますので、広報の職員の養成のあり方ということにつきましては、御指摘も踏まえながら検討させていただきたいと思えます。

ちなみに、広報かわにしにつきまして、私も読ませていただきましたが、広報かわにしが圧倒的によく、私どもの広報KOB Eがもう箸にも棒にもかからんというふうには私は思いません。広報かわにしのすぐれている面もあると思えますので、そういう点はしっ

かりと取り入れながら、広報の充実、センスのよい広報ということにも取り組んでいきたいというふうに思います。

ほかの御質問につきましては、副市長と環境局長からお答えをさせていただきます。

（「議長」の声あり）

○副市長（玉田敏郎君） 敬老優待乗車制度の質問にお答えいたします。

この制度、スタートは昭和48年、市バスを対象にスタートいたしました。その後、民間のバスを対象を広げていきました。鉄道に関しましては、60年に地下鉄、平成2年に新交通ということに対象を広げたわけですが、この制度の目的ということから申し上げますと、やはり日常生活における移動支援ということですから、そういう観点からいいますと、近距離輸送の手段であるバスのやはり基本だというふうに考えております。

鉄軌道につきましては、平成4年のときに優待乗車制度の検討を懇話会を設置いたしまして、鉄軌道への考え方ということで、整理をしていただいておりますけれども、例えば、ポートライナー、六甲ライナー等は、新交通は地域住民の日常に非常に深くかかわっている鉄道であり、中量交通軌道、それから地下鉄は市内の主要都心とか、住宅地を結ぶ、いわば中動脈というふうな考え方をしています。それ以外のJR、阪神、阪急、山陽、神鉄は、市域にとらわれることなく、都市間を結ぶ大動脈というふうな位置づけをされておまして、そういうことから、それぞれ機能が違うので、全て同一に扱うということではなくて、やはり現在、その最初に申し上げましたポートライナー、六甲ライナー、それから地下鉄、こういうことについては対象としておるわけですが、鉄軌道に拡大するというふうなことについては、慎重に対応すべきものだというふうな答申をいただいて、それにのっとって考えていっております。

敬老優待乗車証、今、20万枚発行しておりますけれども、利用の、先ほど回数がいろいろ違うということも御指摘ございましたけれども、交付についても、全員の方が交付を受けておられるわけではないんですけれども、交付率といいますか、それを見ますと、大体75%ぐらいが平均として、60%から70%、高いところで80%ということでございますけれども、そう行政区によって大差はないのではないかなと考えています。

我々としては、この制度はいろんな厳しい財政状況の中ではありますけれども、市と交通事業者と利用者で支え合って、この制度を維持していくというふうに努めていきたい――長期的に維持できるように努めていきたいと。その制度とは別に、平成26年度の予算で神戸電鉄支援の一環といたしまして、今後増加が予想されるシニア層を対象に、新たな利用促進策を検討していくということで、200万円の調査費を計上したところでございます。

（「議長」の声あり）

○環境局長（大森正明君） 私からは、生ごみ処理機購入助成金の導入について御答弁させていただきます。

生ごみの減量化、我々といたしましても、3Rの中で非常に優先度の高い施策というふうに考えてございます。

ただ、御指摘の助成制度でございますけれども、本市では過去に庭や畑に埋め立て堆肥化する生ごみ堆肥化容器というのを、その購入助成制度を実施しておりました。ただ、残念ながら16年度に外部評価委員による事務事業評価におきまして、再検証が必要であると、そういう評価を受けたということとあわせて、助成件数も相当減ってきたということもございまして、17年度から廃止したところでございます。

それにかわる我々の取り組みということでございますけれども、生ごみの堆肥化の取り組みとして、電気を使用せず、安価で取り組みができるということで、マンション等の集合住宅のベランダなどでも取り組める段ボールコンポスト普及・啓発を行っているところでございます。

具体的には市のホームページ、あるいはチラシで啓発を行っているほか、出前トーク、あるいはリサイクル工房の教室などで講習会を開催し、市民の方に家庭で実際に堆肥化に取り組んでいただいているところでございます。

今後につきましては、引き続き啓発活動により、実際に生ごみの減量に取り組む活動をふやしていくということで、さらなる循環型社会の実現を目指していきたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

（「議長」の声あり）

○13番（上原みなみ君） 時間がありませんので、まず生ごみ処理機のほうなんですけれども、啓発活動、啓発活動とおっしゃいますけれども、生ごみの減量化、全然できてないんですね。ずっと一定なんです。ですから、そういうことで時間外勤務ばかりつけるのはやめていただきたいと思えます。

再質問は1点だけさせていただきます。

バスなんですけれども、敬老優待乗車制度の件なんですけれども、バスは近距離輸送だから、制度の目的に合っている、しかし、JRや阪急、阪神は都市間の市域全体で行き来する交通網だからというお話がありましたけれども、バスを調べてみますと、バス路線が近距離ということはないです。2.9キロから最長14.5キロの路線がありますので、一概に近距離だとは限りません。また、鉄軌道への拡大に関しても、財政負担がまた大きくなるからとい

うことで、これ以上拡大しにくいというお話でしたけれども、財政負担をふやさなくても、公平化を図る方法もあります。それを1つ提案させていただきます。

神戸市の敬老優待乗車制度予算は35億円、これを平成25年3月現在の対象者数で割りますと、1人当たり年間1万3,000円になります。例えば、これを一定の補助額としてチャージしたICカードを交付するサービスに変更すれば、全ての交通機関で敬老優待乗車制度が利用できることとなり、高齢者の移動支援と社会参加の促進という、本来の目的のあり方に、より多くの高齢者を近づけることができると思います。調べてみますと、姫路市では、4月からJRにおいてICOCAカードに8,000円をチャージして支給するという手法が実施されることになっています。

また、現行の敬老優待乗車制度では、交通事業者への収入が93%にとどまり、民間も含めた事業者負担が生じていますが、提案した手法では、これも解消することができます。久元市長は、神戸電鉄にも敬老優待乗車制度と同等なサービスを検討すると提言され、来年度予算で調査費を計上されていますが、一定補助額をチャージしたICカードなら、10億から30億かかると言われる改札機の改修なども不要ですし、神戸電鉄に限らず、北神急行やJR、阪急・阪神電車、またその他のバスにも利用できますので、簡単に制度を公平化することが可能です。ぜひ、御検討いただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

（「議長」の声あり）

○市長（久元喜造君） 具体的な御提案をいただいたわけですが、ICカードはですね、これはどこにでも使えるわけですね、大阪に行くのも使えますし、たしか去年からは私も使っておりますけど、東京でも使えるわけです。そういうことから言いますと、やはりこの敬老優待乗車制度は、やはり地域レベルでの住民の皆さんの足を確保することが目的ですから、ちょっとそこから離れるおそれがあるのではないかという気がいたしますので、御提言として受けとめさせていただきたいと思います。

（「議長」の声あり）

○13番（上原みなみ君） ICカードでも、そういういろいろ、どこに行ったかという経歴が出るわけですから……。

○13番（上原みなみ君） やはり市内で使っていただくという取り組みができると思いま

すので、ぜひ御検討ください。ありがとうございました。

○市長（久元喜造君） 2月議会の終了に当たりまして、一言御挨拶を申し上げます。

本定例市会には平成26年度予算案及びこれに関連する多数の議案、並びに平成25年度補正予算案などの諸議案を御提案申し上げます。

議員各位におかれましては、1カ月余りの長期にわたり、終始熱心に御審議を賜り、昨日、原案どおり議決をいただきました。厚く御礼を申し上げます。

今後、本会議、委員会審議等におきまして賜りました貴重な御意見につきましては、その趣旨を十分尊重いたしまして、市政運営を進めてまいります。

御承認いただきました平成26年度予算は、人口減少社会、少子・超高齢社会への対応を念頭に輝ける未来創造都市の実現を目指した神戸の元気創造予算として、消費税率の引き上げに対応した経済対策、総合交通体系の整備を重点とする将来を見据えた神戸のまちづくり、さらには、都市間競争の中で重要となる全ての市民が安心できる暮らしづくりを進める第一歩として、さまざまな施策や事業を盛り込ませていただきました。特に、三宮周辺・ウォーターフロント地区における都心の再生、計画的開発団地のリノベーション、市街地西部地域の活性化、神戸医療産業都市の推進など、将来にわたる重要な政策課題につきましては、議会や市民の皆様の御意見をいただきつつ、民間の知恵も生かしながら、さらなる展開を目指して積極的に取り組んでまいり所存でございます。

また、平成25年度補正予算では、国の好循環実現のための経済対策に対応して、道路、橋梁、学校などの公共施設の長寿命化対策を初めとした市民の暮らしに身近な投資を確保いたしました。地元企業の受注機会と、市民の雇用を確保し、神戸経済の活性化につなげてまいります。

なお、先ほど理化学研究所から発表があり、エクサスケール・スーパーコンピューターの神戸での立地が決定いたしました。（拍手）

これもひとえに議員の皆様など、関係各位のお力添えによるものと、心より感謝を申し上げます。

また、国家戦略特区の地域指定につきましても、本日、この後、国家戦略特別区域諮問会議において正式決定する予定であると伺っており、本市を含む京阪神地域の指定に非常に大きな期待を寄せております。

最後になりましたが、議員各位の一層の御健勝をお祈り申し上げまして、まことに簡単ではありますが、2月議会終了の御挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

（拍手）