

20番議員、日本共産党の金子卓です。一般質問を一問一答方式でおこないます。

1、道の駅整備事業について

(1) アンケート調査結果

1 番目は「道の駅」整備事業についてです。先月、道の駅基本計画ができ、施設配置のイメージ図も描かれ、道の駅整備事業も具体化してきました。

最初は、アンケート調査結果です。6月議会の一般質問に「アンケートは、基本計画策定に当たって、基本資料とするため実施しています。対象団体・対象者数は、農業生産団体の会員に595名、その他の団体の代表者224名、合わせて811名を調査対象とし、調査期間は4月30日から6月14日までです」と答えています。アンケートは、農業生産者・加工団体・まちづくり団体・文化団体・陶芸組合に分けられ送られています。それぞれの送付数と、送付先ごとのアンケート回収率を含め、回答の概要を簡潔にお聞かせください。

<経済建設部長答弁> 農業生産者・加工団体に対しては、農産物の栽培状況、加工品の種類や出荷意向など、道の駅への出荷体制の構築などを検討するための基礎資料として調査を実施しました。配布数ですが、597通で回収が185通、回収率で農業生産者が30.3%、加工団体が70%です。次にまちづくり団体などですが、道の駅の交流体験事業を推進するため、参画方法やその意向などについて調査しました。団体の代表者へ214通配布し回収が133通、回収率が62.1%です。

調査結果の概要ですが、農業生産者・加工団体からは道の駅への多くの出荷可能な品目など回答をもらいましたが、出荷量については現在それぞれの生産団体などに加入し農協や直売所などの販売が確保されていることや、さらに高齢化などにより増産することが難しいとの回答もありました。今後、農産物等の出荷体制については、農協・普及センターなどと連携を図り、できるだけ早い時期に構築を図っていきます。

また、まちづくり団体等からは、イベント広場の利活用についての意見が多く、青空市、特産品を使ったイベント、市民団体活動イベントなどの交流や発表の場として活用したいと多く意見がありました。

(2) 基本計画7章、親水空間計画

次は、基本計画7章、親水空間計画です。基本計画には「久慈川とその周辺の自然が持つ魅力を最大限に活かしつつ、地域交流の拠点・道の駅と一体となった整備コンセプトを、堤防から久慈川の眺望を体感できる場づくり、交流ふれあい体験ができる場づくり、親水体験のできる場づくり」とし、眺望ゾーンは、既設堤防を活用し、久慈川やそこに広がる景色を眺望するための場を確保する。施設整備は、堤防天端を舗装し、休憩施設の設置し、堤防自体を桜並木で緑化する。ふれあいゾーンは、高水敷の平坦な地形を活かし、スポーツ・レクリエーションや自然観察など、多目的に利用できるような広場を整備する。また、災害時にドクターヘリポートとしても活用できるように整備する。親水ゾーンは、低水護岸に沿って久慈川に近づいたり直接降りられる場を確保する。施設整備は、低水護岸の一部を改修して階段護岸とする。低水護岸に沿って遊歩道を設置する」とあります。

この親水空間計画について、私の意見を述べ、提案をします。既存の堤防を活用しての眺望ゾーンの整備コンセプト・施設計画は基本的にこれで良いと思います。しかし、ふれあいゾーンと親水ゾーンの整備コンセプトはこの通りだと思いますが、具体的な施設計画

には意見があります。私は、このゾーンの施設計画は、ドクターヘリポートだけにとどめ、ほかの部分は芝生のみにした方が良く考えます。その理由は、先日15日の久慈川の増水でもおわりの通り、この高水敷はたびたび冠水する場所です。この箇所の水位の周年変動を十分に把握したうえで計画づくりをする必要があると思います。

ふれあいゾーンと親水ゾーンの施設計画は、道の駅オープン後、利用者の意見・要望を聞いてつくりあげていく様にすれば、それは、当「道の駅」の特色のひとつとなり、当「道の駅」の運営姿勢として大きくアピールできると考えます。いかがでしょうか。

<経済建設部長答弁> ふれあいゾーン整備計画を利用者の意見・要望を聞いて整備していくという質問ですが、久慈川の親水機能を活用し、自然と体験することができる多目的の広場として整備していきます。なお、整備以後においても利用者のアンケートの実施や地域のみなさんの意見などを聞きながら、河川敷という立地特性を生かして利用しやすい環境整備につとめます。また、親水ゾーンの現状と整備については、ご指摘のような久慈川の河川環境に配慮しつつ、整備コンセプトを実現できるよう検討を進めていきます。

(金子) ふれあいゾーン・親水ゾーンであります。水に触れ自然と体験できるという、そのコンセプトはそのとおりだと思います。しかし、今の久慈川の低水路の状況をみますと、なかなかそれを実現できる、あるいはそこで楽しんでもらえる状況には残念ながらなっていない状況です。ですから私は、その地域の周年変動をよく把握して計画づくりをすべきだと述べました。一度にそこまで完成させる必要はないと考えますので、ぜひこれから基本設計の段階で十分な検討を要請しまして次に移ります。

(3) 基本計画8章、管理運営計画

次は、基本計画8章、管理運営計画です。特に8章の中の「商品の提供について」の部分の質問です。基本構想では道の駅整備の基本理念として「常陸大宮市の魅力や情報を一元的に取り扱い発信する、シティセールスをおこなうための場として、さらには、災害時、防災拠点としての役割も併せ持つ道の駅」とありますが、道の駅は、その整備にとどまらず、「道の駅をひとつの資源」として地域づくりをすると言われていています。その地域づくりのひとつが「地域農業の振興」です。基本計画においても、道の駅の管理運営にあたっての基本方針の中に「常陸大宮市の基幹産業である農業の活性化を図るため」とあります。

しかし、地域農業の振興は一朝一夕にできるものではありません。基本計画で「農産物については、地元産および隣接地域の野菜などの直売を基本とします」とあります。6月議会の答弁でも「6次産業化」が強調されていましたが、基本となる第1次産業である農林水産業がしっかりする必要があります。

地元産および隣接地域の野菜などの直売を基本とするための、生産者および生産者組織の育成についての現状と今後のスケジュールをお聞かせください。また、農業生産者・加工団体用のアンケートでの道の駅への出荷意向調査結果、さらに、基本計画の「出荷者組織」の説明も、あわせてお聞かせください。

<経済建設部長答弁> 道の駅の出荷組織の育成については、農業生産者・加工団体へのアンケート調査結果でも、高齢化など課題もありますが、多くの出荷意向の回答をもらっています。今後引き続き道の駅6次産業化推進プロジェクトチームで検討するとともに、周年出荷体制を構築するため、農協・普及センターによる営農指導の充実など、生産拡大を図るため関係機関と連携を図り、できるだけ早い時期に出荷団体の構築を図っていきます。

基本計画の出荷組織ですが、出荷者によって構成される組織を設置し、指定管理者との

連携のもとで会員研修や安心・安全な農産物づくり、品目の拡大、農商工連携による新商品の開発などに取り組んでいくとしています。

また、道の駅にかかわるまちづくり団体などへのアンケート調査結果ですが、まちづくり団体へ56通配布し回収33通、回収率が58.9%、文化団体へは150通配布し回収94通、回収率が62.7%です。出荷・出品意向という設問でなく、道の駅に対する利活用の意向という内容で聞いたところ34団体からイベントなどの交流やさまざまな団体活動の発表の場としてイベント広場を活用したいという回答をもらっています。

今後、道の駅交流体験創造プロジェクトチームにおいて検討し、アンケート送付団体以外の団体、それから市民の皆様にも広く呼びかけ、交流人口の増加を図るため、道の駅を活用した交流事業の具体化を進めていきたいと考えています。

(金子再質問) 生産者個人・団体の育成という点ではできるだけ早い時期とこの間何回も繰り返されていますが、農産物は一朝一夕でできるものではありません。答弁からは、私はなかなかイメージがわきません。いわゆる道の駅をひとつの資源として地域農業を振興する、その辺のイメージが答弁ではわいてこないのです。再答弁を求めます。

それから、先ほどアンケート送付団体以外のこれからということですが、現在までにアンケート送付団体以外の団体・個人から道の駅への出荷・出品等の意向はあるのでしょうか。合わせてお聞かせください。

<経済建設部長再答弁> 出品等ですが、市外の方からも出品等について問い合わせがきています。内容は、市外の方でも出品できるのか、いつごろ道の駅ができるのかというようなことです。

農産物関係ですが、短期間にできるものではないので、昨年度来から道の駅の6次産業化推進プロジェクトチームで6次産業化の推進と合わせて出荷体制の構築等の検討を進めているところです。今後も組織化に向けまして、アンケート調査による出荷の意向のある生産者の出荷組織への参加推進、それから道の駅の出荷者の募集などをおこない、草の根レベルから出荷者を掘り起こして、農協・普及センターなどの関係機関と連携を図って、できるだけ早い時期に出荷体制の構築を図っていきたいと考えています。

(金子) ただいまの答弁ですが、6次産業化プロジェクトに非常にこだわっている感じがします。ここで生産者の団体、基本的な1次産業の育成ができるのか私は疑問に思っています。先ほども言いましたが、基本計画で農産物については地元および隣接地域の野菜などの直売を基本とする、これを実際に実現する体制を全庁一丸となって、また関係機関の協力も得て、ぜひ実施していただくことを強く要請して次に移ります。

(4) 基本計画の周知、意見募集

次は、基本計画の周知、意見募集です。先月の定例記者会見の資料の中に、6頁の基本計画概要版がありました。これもあわせ、基本計画の周知をどのようにするのかお聞かせください。

<経済建設部長答弁> 道の駅の基本計画は、道の駅6次産業化推進プロジェクトチーム会議、道の駅交流体験創造プロジェクトチーム、茨城県庁の関係各課と常陸大宮市の総合的な連絡調整会議や農業生産者、まちづくり団体などへのアンケート調査の実施などにより、幅広い分野から魅力ある道の駅を整備するためのご意見を多数もらいながら道の駅の基本計画を策定してきました。

また、質問の市民の参加機会を広げ、市民とともに道の駅を育てていく、つくり上げる

という観点から、基本計画の市民への情報提供については、基本構想同様、市の広報9月号、それからホームページに基本計画の概要版を掲載していきます。

(金子再質問) 次に、意見募集です。インターネットで「道の駅 意見募集」で検索すると、栃木県下野市など道の駅の基本構想、基本計画等でパブリックコメントを実施しています。当市ではやらない意向ですが、6月議会の一般質問に答え「道の駅が市民に愛され、多くの方々が魅力ある場所として足を運んでもらえるよう、私どもの情報も市民の方々に懇切丁寧にお伝えしますと同時に、市民のみなさまの声をお聞きしながら、取り組んでいきたいと思っています」と計画段階からの周知と市民の参画の大事さは、当然のことですが認識していると思っています。

先ほどの周知とあわせてになるとと思いますが、市民からの意見募集にどのように取り組むのかお聞かせください。

<経済建設部長再答弁> 広報9月号やホームページの中で道の駅に関するご意見等について、道の駅整備推進室へお寄せいただきたい旨を掲載し、情報提供と合わせて市民の参加機会を広げ協働の場となるよう努めていきます。

(金子再質問) 先ほど広報9月号に載せるということですが、皆様のご意見をお聞かせくださいと、大見出しにするような姿勢で取り組んでいただきたいと思います。

合わせて、市役所に「道の駅施設配置イメージ図」のパネルを展示し、基本計画概要版とアンケート用紙も置いて意見を募集してはどうでしょうか。提案したいと思います。お答えください。

<経済建設部長再答弁> 議員ご提案の取り組み、市民への意見募集については、内部で協議したうえで、前向きに検討したいと思っています。

(金子再質問) 市長にお尋ねします。先ほどの市役所に道の駅配置イメージ図のパネルを設置しアンケート用紙を置くという提案への市長のお考えをお聞かせください。

<市長答弁> ただいま経済建設部長から答弁しましたように、この場での提案ですので、よく内部で前向きに検討させていただきます。

(金子) ぜひ、積極的に市民の意見を聞いて道の駅をつくり上げていくという姿勢に立ち、それを実践していただくことを強く要請して次に移ります。

(5) 「道の駅」のシンボル

次は、「道の駅」のシンボルです。基本計画の建築計画の中、シンボルとしてのデザインの項目の中に「常陸大宮市の新たなシンボルとして」という文言がありますが、ここでいうシンボルではなく、現在整備を進めている道の駅の特色を一言であらわすものです。

茨城県の道の駅の名称の多くは地名そのものですが、大子は「奥久慈」、古河は「まくららの里」がついています。お隣の栃木県の道の駅では「どまんなか」「友愛の森」「那須与一の郷」「明治の森」「湧水の郷」「湯の香」などです。

先日の「NHKのど自慢」では鮎と和紙が紹介されましたが、道の駅の特色は、シンボルという通告にしましたが、これはどのようなものになるのか、考えをお聞かせください。

<経済建設部長答弁> 道の駅のシンボルとなるような特色、アピールできるものというご質問ですが、常陸大宮ブランド創造機能として、常陸秋そばなど市の特産品を活用した地産池消レストランや鮎のうるか干しの商品化、特産のナス・ネギ・ユズ・常陸牛などを使用した加工品の製造・販売などを計画しています。また、交流拠点機能としては、久慈川や周辺里山の眺望を体験でき、さらに久慈川の親水機能を活用した親水広場の整備・イベ

ント広場などが掲げられています。

このような常陸大宮市の道の駅の魅力を勘案しながら、ご質問の道の駅のシンボリックな表現については、今後、全国に発信できるような名称や愛称を検討していきます。

(金子) 今述べたことをひと言であらわすようなものがあると、これからの基本設計づくりがうまく進むのではないかと思います。ぜひ早期に考えていただきたいと思います。

2、災害対策について

(1) 地域防災計画・原子力災害対策の避難計画具体化

2番目は、災害対策についてです。最初は、地域防災計画のうち原子力災害対策の避難計画の具体化です。東海第2原発の事故を想定した広域避難計画について、8月6日の定例記者会見で橋本知事は、県主導で計画を策定する方針を示したと新聞報道されていますが、市としては、原子力災害対策の避難計画の具体化を現在どのようにすすめているのかお聞かせください。

<市民部長答弁> 当市の地域防災計画は、東日本大震災の経緯をふまえ被害想定を見直し、本年3月に改定しました。その中の原子力災害対策計画については、未確定な部分があるため、今後適時修正を加える必要があるという前提で策定した経緯があります。先日、県主導で関係者が一堂に会し、広域避難計画の協議を進めている現状です。県が広域避難計画を策定した後、この計画に沿いまして当市の避難計画については早急かつ具体的に策定していきたいと考えています。

(金子) 先の定例記者会見でも知事は、病院の入院患者や介護が必要な高齢者・要援護者、その人たちの避難をどうするのか、これが非常に大事だということも合わせて述べています。

8月9日の茨城新聞はデスク日誌として報道部記者の署名入りで「避難より廃炉の方が現実的だ」という見出しで、避難計画は必要だが、避難するだけでも相当な困難が横たわる。廃炉の方が現実的だと断言しています。私も全くこれに賛成であります。ぜひ、常陸大宮市としても、避難計画づくりをすると同時に、より現実的な東海第2原発の廃炉を強く県・事業者に求めることを強く要請しまして次に移ります。

(2) 土砂災害ハザードマップ

次は、土砂災害ハザードマップです。ハザードマップにより、土砂災害危険箇所が地図上に「土砂災害特別警戒区域」「土砂災害警戒区域」「急傾斜地崩落危険箇所」「土石流危険区域」「地すべり危険箇所」などと明示されました。台風18号で土砂崩れ被害があったところも「土石流危険区域」に指定されていた箇所でした。台風18号の時は、各種防災情報が防災無線で流されました。しかし、最近では7月下旬と8月上旬に「土砂災害警戒情報」がテレビ・ラジオから流され、警戒区域近くの人にとまどいを生じました。テレビ・ラジオでは「自治体の情報にご注意ください」と言っていました。防災無線での情報提供はなかったと思います。

土砂災害警戒情報とは、都道府県と気象庁が共同で発表する防災情報と解説されていますが、当該市町村には、その情報の連絡があるのでしょうか。土砂災害警戒情報に対する当市の対応、取り扱い等の説明をお聞かせください。

<市民部長答弁> 当市への連絡ですが、県防災危機管理課より県防災通信システムと防災ファックスで、さらには2人の職員のパソコンに同様に送信されてきます。夜間や休日には職員個人が登録している携帯電話に県防災情報として気象の注意報の発令から情報と

して入るようになっていきます。

7月、8月の発令時には、防災無線での放送はしていません。しかし、7月27日は私以下安全まちづくり推進課職員3名が午後7時30分過ぎから10時過ぎまで市役所で待機し、県からの防災通信システムやテレビ・インターネットを注視し、雨量や雨雲の動き等の状況を確認しながら電話等の対応をしてきました。

2回目の8月6日については、安全まちづくり推進課職員は自宅待機し、自宅のパソコンで雨量や雨雲の動きを確認し、何かあれば参集する体制をとっていました。

8月30日から運用されました特別警報の発令や避難勧告等、防災上重要な情報については、防災行政無線等で迅速に放送をおこなう体制をとっていきます。

(金子再質問) 土砂災害ハザードマップには「大雨時は、テレビやラジオ、市役所からの情報に注意し、早めの避難を心がけましょう」と書いてありますが、市として、現状での土砂災害を少なくする対応、また、将来的に土砂災害危険箇所を少なくする施策をどのように考えているのかお聞かせください。

<市民部長再答弁> 大雨警報・洪水警報・土砂災害警戒情報、さらには台風18号で初めて発令されました特別警報、このような場合には防災行政無線にて緊急放送の対応をしていますが、テレビ・ラジオ等での情報にも注意をしていただきながら、全てにおいて優先する命を守る行動ということで、早めの避難を心がけていきたいと思っております。

市内には多くの危険箇所を抱えており、その危険箇所を少なくする施策はということですが、治山や砂防事業等が考えられます。場所や条件等、そのほか国や県の所有地もありますので、関係機関や関係各課と連携を密に協議検討していきたいと考えています。

(金子) 早めに避難を心がけましょうというのでは、その近くの人には心もとないわけがあります。ぜひ、それを少なくする対応、あるいは将来にわたって危険箇所をなくす市の行政、その積極的な対応を強く求めて次に移ります。

(3) 洪水ハザードマップ(久慈川の築堤)

次は、洪水ハザードマップです。特に、久慈川の築堤についてお聞きします。先日15日、久慈川は富岡橋上流50メートル地点で、氾濫危険水位3メートル10センチを超えるピーク時3メートル93センチの増水となりました。翌日の台風18号の接近で雨が少なかったのは幸いでした。

久慈川の築堤計画地は国による直轄管理区域および茨城県管理区域にあり、早期の完成が切望されています。それぞれの計画地の築堤計画の現状、築堤が進まない理由、完成までのスケジュール等をお聞かせください。

<経済建設部長答弁> 辰ノ口堰から下流の国直轄の管理区ですが、8月20日と21日に辰ノ口・塩原・小倉・富岡地区の築堤に関する調査についての説明会が開催されています。調査の範囲は辰ノ口から小倉まで、約1.8キロメートルです。調査内容は、測量作業・設計・用地買収です。今後のスケジュールは、測量作業は今年8月下旬から入っています。設計は9月下旬から、第2回目の地元説明会は12月初旬におこなう予定。用地関係は、説明会後の12月中旬からと伺っています。

また、辰ノ口から上流部の県の管理区域ですが、河川改修については118号と久慈川が接近する岩崎の道の駅の建設予定地から下流に向かって1,100メートルで計画されており、そのうちの上流側の築堤区間である400メートルは全て完了しています。下流部の掘り込み区間、残りの約700メートルの護岸および管理用通路については一定区間の用地買収が

完了し次第、工事に入る計画と土木事務所から伺っています。

国土交通省と茨城県に対して、早期完成を目指すよう今後とも要望していきます。

(金子) ただいま説明がありましたが、辰ノ口堰下流の築堤、これは共有地の用地所得に時間がかかっていると聞いています。辰ノ口上流は今、用地取得云々と言いましたが、反対の人はいないわけです。ぜひ土木事務所と連携をとって、市担当部署としても積極的に関わって、早期の用地取得、また築堤完成を強く求めて次に移ります。

4、国民健康保険について

(1) 短期保険証・資格証明書の発行

次の3番目の公共交通は後にして、4番目の国民健康保険についての質問をおこないます。次は、国民健康保険についてです。6月議会で時間の制約があり割愛したもので、最初は、短期保険証・資格証明書の発行です。

今年度から国保税が平均で11%も引き上げられました。議案審査の中で、国保加入世帯の所得状況が明らかになり、課税所得がない人が39.2%、所得なしの世帯を含む所得100万円以下の方は67%も占めています。このように、国民健康保険は、医療のセーフティネット、最後のとりでです。そのため、高齢者・無職の人・病人など医療が必要で所得の少ない人たちがたくさん加入している医療保険です。

国保に加入しているのは市民であり、一般会計からの繰り入れをおこない市が財政的に国保を支援するのは当然なことであり、繰り入れを減らすために税率を引き上げることは絶対に容認できません。このように国保は、公的な医療保障制度であり、病気やけがの時に使えなければ制度の意味はありません。直近の短期保険証と資格証明書の発行数とそれぞれの発行基準を質問いたします。

資格証明書の発行ですが、滞納から資格証明書発行までの手続きを質問します。また、この際に国保法施行令で規定されている資格証明書の適用除外となる特別の事情の判断はどのようにおこなっているのでしょうか。合わせて質問をします。

<保健福祉部長答弁> 国保税を滞納している世帯主に対し、市は基準に基づき一般の被保険者証にかえ短期保険証、あるいは資格証明書を交付しています。8月末現在で、資格証明書を交付した世帯は78世帯、短期保険証を交付している世帯が266世帯です。短期保険証や資格証明書は、滞納者に対し市と納税交渉の機会を持つためにも大変有効な対応であると考えています。また、きちんと納税している方との公平性の確保という視点でも重要で、今後も市の基準に沿って措置していきたいと考えています。

資格証明書の発行基準は、現年度を含む滞納期間が3年以上の者、または滞納額50万円以上の者で、催告や納税相談、指導にも応ぜず連絡のない者、または納税相談等において取り決めた納付方法や制約の不履行者を対象として運用しています。発行手続きですが、税務徴収課で催告をしても納めない人に医療保険課より該当世帯主に対し、文書催告により来庁を要請し、税務徴収課とともに納税相談の機会を確保し状況把握をおこないます。それでも応じない場合は、先ほど述べた基準により6か月の短期保険証、さらに滞納・納税制約を実行しない場合は資格証明書の発行をおこなっています。

それから、特別の事情の判断ですが、資格証明書の交付を受けている世帯が特別の事情に該当するか否かは、被保険者の収入や生活の状況をできるだけ正確に把握し、個々の事情におうじて適切に対応していき、発行の判断としています。

(金子) 3月議会の予算審査でも9月議会の決算審査でも滞納世帯の所得階層は示され

ませんでした。2008年の第3回定例議会の決算審査で滞納世帯のうち所得なしの世帯が23%、所得なしの世帯を含む所得100万円以下の世帯が47%あることを答弁しています。厚労省は自治体が決めれば生活保護基準以下も特別の事情に入れてよいと回答していますし、自治体によっては特別の事情に国保税を納付することにより生計を維持することが困難な場合も入れています。滞納理由を丁寧に把握し、払えるのに払わないと証明できた場合以外は資格証明書を発行すべきではないと考えます。次に移ります。

(2) 国民健康保険税の減免

次は、国民健康保険税の減免です。先の3月議会で、東日本大震災による被災者に対する国民健康保険税の減免を除いた減免制度についての質問に対し、国の制度である、倒産・解雇、雇い止めにより離職された人の軽減は、平成22年度は86人、23年度は168人、24年度は質問当時で222人が対象になっているのに、市独自の減免制度である2010年4月施行の「国保税の減免に関する規則」で国保税が減免された人は、平成22年度、23年度はなく、24年度に竜巻災害で被害を受けた1世帯のみであったことが明らかになりました。

市の独自減免制度にも、国と同様に「解雇により失業者となったとき」も該当すると規則に書いてあり、国のように年齢制限も労災への加入の有無も規定されていません。このように、国の軽減制度より対象者要件が広いはずですが、なぜ市の独自減免制度の該当者が少ないのでしょうか。答弁を求めます。

<総務部長答弁> ご指摘のように国の制度と比べ市の制度は利用件数が少ない状況です。市民への減免周知は国保税の納付書を送付する際にリーフレットを封入したりして啓発を図っています。

(金子) 市独自の減免制度の周知、これはリーフレットの裏面の一番下を書いてあるだけで、非常にわかりづらい。これだけでなく、本所や支所への貼り紙、特に本庁はタイヤロックなどで収納強化のポスターではなく、この市独自の減免制度の周知のポスターを貼るべきであります。また、ハローワークにお願いしての該当する人への資料の配布、ハローワークの壁への貼り紙など、工夫して周知徹底を十分していただき、せっかくの市の独自制度であるこの減免制度の活用を強く要請します。

(3) 徴収推進室

最後は、徴収推進室です。今年度より税務徴収課に徴収推進室ができました。このグループの分掌事務は市行政組織規則に書いてありますが、時間が残り少ないので、国民健康税に関してのみ質問します。

最初に言いましたが、国民健康保険は、医療のセーフティネット、最後のとりでです。そのため収入の少ない人たちがたくさん加入している医療保険です。また、国保は、公的な医療保障制度であり、社会保障制度であります。病気やけがの時に使えなければ制度の意味はありません。そのような観点から、「国民健康保険滞納者に係る措置の実施要領」の執行にあたっては、滞納世帯の生活状況を丁寧に把握することが求められていると考えます。私は、市は「収納対策の強化」に乗り出すのではなく、市民の生活実態をよく聞き、生活再建など親身に対応する相談・収納活動をおこなうなど、自治体本来の仕事をすべきだと考えています。答弁を求めます。

<総務部長答弁> 原則として滞納者に来庁していただき、聞き取り調査をした上で生活実態を把握し、納税計画を立てていただき交付するような対応をとっていきたいと考えています。以上です。

※「公共交通について」の質問は、時間がなくなり割愛しました。

3、公共交通について

〔予定していた質問原稿です〕

(1) 公共交通の利用実態

3番目は、公共交通についてです。最初は、公共交通の利用実態です。市民バスと民間路線バスです。当市の市内公共交通を考える上で、必要なのは利用者の実態です。今まで、利用者の実態の詳細が明らかではありませんでしたが、市民バスについては、停留所ごとの乗車・降車人数を調査したと聞きましたが、その結果で多かった人数と少ない人数をお聞かせください。コースごとの利用者の実人数はわかったのでしょうか。合わせてお聞かせください。

さらに、茨城交通など民間路線バスのコース・時間帯ごとの利用者の実態はどうなのでしょう。お聞かせください。

<答弁>

(2) 地域公共交通連携計画の見直し

次は、地域公共交通連携計画の見直しです。当市では、路線バス、市民バス、乗合タクシー、福祉タクシー等の公共交通が運行され、平成22年9月に策定された地域公共交通連携計画で、市民バスを主とし、乗合タクシーを従とした市内公共交通として再構築されましたが、いまだ不十分さが指摘されています。当市の地域公共交通連携計画は、全市的な乗合タクシー運行許可取得のため急ぎつくられたものであり、現状の公共交通を追認したものであると私は認識しています。

過疎化、高齢化の進む当市にとって、公共交通は絶対に必要なものです。「持続可能な公共交通」という言葉を担当者はよく使いますが、絶対に持続すべき施策です。市民の命と暮らしを守るために、将来の常陸大宮市を見据え、地域公共交通連携計画はきちんと見直す必要があります。その認識と、見直しのスケジュールをお聞かせください。

<答弁>

(再質問) 先の議会でも言いましたが、私は安曇野市の新・公共交通システムを視察してデマンド型交通システム「乗合タクシー」の大きな可能性を再認識しました。当市の連携計画の柱である「市民バスを主とし、乗合タクシーを従とした市内公共交通」そのものを抜本的に見直すべきと考えます。現在のコンピューターのシステムでは10台まで制御可能と聞いています。緒川と美和を一緒にして4地域を各2台の8台で運行し、2台はそれぞれのサポートとして活用することで利用者の需要に十分応えられえろと考えます。市民だれもが利用できる利用できる公共交通を実現するためには、停留所から離れている人でも利用できることが必要です。

もちろん、乗合タクシーの料金を無料にする、あるいはワンコイン100円に引き下げる等、見直すことも必要です。

また、福祉タクシーの利用範囲ですが、要望の強い買い物もできるように、利用制限をなくすことも必要です。

民間路線バスですが、早朝等の運行は民間バスだけがおこなっていることです。会社から通勤手当が出ている人を別として、市民が支払うバス料金を市が負担するという方法も考えてはどうでしょうか。

先ほど答弁のあったスケジュールですと、これから意見をのべる時間はありますので、機会を見て提案していきます。検討委員会ですが、ぜひ公共交通利用者の代表の人も委員として委嘱するよう求めます。

