

第378回（平成24年3月）

小野市議会(定例会)発言通告書

一般質問発言通告書

1 松本 英昭 議員

質問項目

- 第1項目 消防署を取り巻く応援協定について
- 第2項目 防火水槽及び消火栓の基準数について
- 第3項目 消火器具の盗難防止対策について
- 第4項目 市防災センター建設について

要点・要旨

第1項目 消防署を取り巻く応援協定について

火災が発生しやすい時期を迎えるに当たり、毎年3月1日～3月7日までの間、春の火災予防週間が実施されます。また、この時節、市内各地では、山すそ及びため池周辺の草焼きが数多く実施されています。近年、大きな山林火災こそ少なくなりましたが、当日の風向きや枯れ草の乾燥状態等により、一歩間違えれば大火災を引き起こす原因となります。

そこで、万が一の火災等に備えて次の3点についてお伺いします。

(1点目) 近隣市の消防署との応援協定について

答弁者 消防長

火災及び災害発生時における、近隣市の消防署との応援協定の締結がなされていますが、応援側と受援側の経費の内容についてお伺いします。

(2点目) 近隣市の消防団への応援要請について

答弁者 消防長

市境で火災が発生した場合など、隣接する近隣市の消防団への応援要請について、どのような応援対策がなされているのかお伺いします。

(3点目) 消防協力隊の設立について

答弁者 消防長

消防協力隊とは、町内での火災や災害が発生したときに、消防署や消防団員が駆けつけるまでの初期消火などに協力する団体とのことですが、主としてどのような活動を考えられているのかお伺いします。

第2項目 防火水槽及び消火栓の基準数について

答弁者 消防長

市内の防火水槽は、基準数512カ所に対し現有数は452カ所であり、充足率は88.3%であります。消火栓は、基準数1,484カ所に対し現有数は1,305カ所であり、充足率は87.9%であります。これらの基準数はどのように算出されているのかお伺いします。

第3項目 消火器具の盗難防止対策について

答弁者 消防長

現在市内には、消防用具格納庫は864カ所設置されています。

昨年末より近隣市において、消防用具格納庫が荒らされ、筒先及び消火栓とホースを接ぐスタンドパイプの盗難が多発していますが、盗難防止についてどのような対策がなされているのかお伺いします。

第4項目 市防災センター建設について

答弁者 市長

本年1月5日の新年交歓会において、市長はあくまでも「初夢」と前置きをされて市防災センター建設のお話をされました。その後、今期定例会初日の市長施政方針で、更に一步踏み込んだ内容を伺いました。

消防機能や防災対策機能を備え、また災害時には、災害対策本部となり得る「防災センター」建設の実現に向けた考え方についてお伺いします。

一般質問発言通告書

2 藤原 章 議員

質問項目

第1項目 大震災復興支援と小野市の防災対策について

第2項目 学校教育をめぐる対応等について

第3項目 小野市のまちづくりについて

要点・要旨

第1項目 大震災復興支援と小野市の防災対策について

東日本大震災と原発事故から1年を迎えました。改めて犠牲になられた皆様に哀悼の意を表し、被災された皆様が1日も早く元気になられ、元のくらしに戻られるようお祈りしたいと思います。2月によりやく復興庁が設置されました。あまりに遅きに失する感がありますが、復興が本格的に進むことを期待したいと思います。被災者の支援と被災地の復旧・復興は国民的課題であり、心と力を合わせて共に頑張らなければならないと思います。また、この震災を教訓として住民の皆さんの安全・安心を図ることは自治体の大きな責務であると考え、次の4点についてお伺いします。

(1点目) 救援・復興支援の現状について

答弁者 市民安全部長

小野市は、震災直後から消防職員の派遣、5,000万円の災害見舞金、救援物資の支援、市民の義援金、被災児童の受入れ、医療関係者や行政職員の派遣など、全力で救援活動に取り組んでこられました。この支援は、被災地から感謝され、被災者を勇気づけたものと思いますが、その後の支援活動はどうなっているのか、現在の状況をお伺いします。

(2点目) 小野市の防災対策の見直しについて

答弁者 市民安全部長

この震災を教訓にした小野市の防災対策の見直しにつきましては、6月議会で「県の防災計画が本年度中に見直しされるので、その結果を受けて小野市の防災計画も見直したい」というご答弁をいただいておりますが、その後の進捗状況はどうなっているのかお伺いします。

(3点目) 住宅の耐震化助成について

答弁者 地域振興部長

震災への対応としましては、まずは、被害を出来るだけ少なくすることが大切であると考えます。被害を少なくする課題はたくさんあると思いますが、当局のご努力により学校など公共施設の耐震化はほぼ終了しました。次は、住民の命に関わる問題として住宅の耐震化が重要ではないかと思っております。小野市で対象となる住宅は、4,970戸と推計されておられます。6月議会では県に耐震診断・耐震改修の補助制度があり、市独自の補助制度をつくる考えは無いとのご答弁でしたが、平成24年度予算案を見ますと、民間住宅の耐震改修に対する助成措置が新設されておりまして大変喜んでおります。つきましては、小野市の新制度の内容と、県などの助成制度とあわせた場合、助成がどうなるのかお伺いします。

(4点目) ライフラインの確保について

答弁者 市民安全部長

もう1点は、被害が起きた場合の対策です。重要なことは、被災された皆さんが既存のライフラインが壊れても「しばらく暮らしてゆける体制を築くこと」だろうと思っております。食料や生活用品の備蓄は当然として、水道や電気が止まる、ガスが使えるか、トイレはどうするか、などの問題を考え、対策しておくことだと思っております。水につきましては6月議会で「例えば井戸水は使えないか」と例を挙げましたが、当局も真剣にご検討いただいているようで嬉しく思っております。加えて、池や川の水を浄化する簡易な浄化装置を作ることも有効ではないかと考えます。電気につきましては、被災された皆さんが避難する場所や公民館などに太陽光発電と蓄電設備を設置し、少なくとも避難先では電気が使えるようにすればどうか。ガスは、

小野市はプロパンですので、家の配管が壊れてもボンベのガスが使えるようにガスパイプやコンロを準備しておくようにすればどうか。また、トイレは水を使わなくても使用できるトイレを公園等に設置しておくことも考えるべきではないかなどと考えます。これらは一例ですが、みんなが知恵を出しあって対策を図るべきだと思いますので、ライフラインの確保に関する考えをお伺いします。

第2項目 学校教育をめぐる対応等について

学校教育をめぐる対応等について、次の3点をお伺いします。

(1点目) 武道の必修科目化に伴う対応について

答弁者 教育長

新しい学習指導要領によって、平成24年度から中学校で武道が必修科目になるということですが、柔道については経験のある先生が少ないと思われまして、事故もかなり起きていると報道されています。小野市の中学校4校は全部「柔道」を選択しているとお聞きしております。市内各中学校における指導者の配置・育成や安全対策について、どのようにされているのかお伺いします。

(2点目) 学校教員の精神疾患と対応について

答弁者 教育長

最近、学校の先生の精神疾患が大きな問題になっています。昨年12月24日の新聞記事に「公立学校教員5,400人が精神疾患で休職」という記事が載っていました。過去10年間で2.1倍に増えているとのことで、文部科学省は「深刻な状況が続いている」と分析しています。また、教員の心のケアのための相談窓口を作っている(政令市以外の)市町村は22.3%と報道されています。小野市の先生方についても心配するわけですが、市内公立学校教員の精神疾患に関わる現状と相談体制やケア対策についての取組をお伺いします。

(3点目) 高校学区拡大について**答弁者 教育長**

兵庫県教育委員会は、昨年11月に「高等学校通学区域検討委員会」の最終答申を受け、本年1月6日、現在の16学区を5学区に再編する基本方針を発表しました。平成27年度入学者選抜から実施するとしています。当地域の新しい学区は明石、加印、北播を学区とする広大な地域です。この高校学区拡大は、小野市の生徒にとってどのような影響、メリットとデメリットが予想されるのかお伺いします。

第3項目 小野市のまちづくりについて

小野市の都市機能につきましては、私が議員になりましてからも福祉総合支援センター、北播磨総合医療センター、セレモニーホール、警察署の誘致など着々と前進してまいりました。これからのまちづくりにおける大きな検討課題としては、KDDI跡地をどうするのか、北播磨総合医療センター周辺がどうなるのか、兵庫青野原病院移転後の跡地がどうなるのかなどがあると思います。北播磨総合医療センター周辺と兵庫青野原病院移転跡地は、市の所有地ではないことは理解できるのですが、この3か所は、面積も広大で、さまざまな利用方法が考えられますし、小野市の将来にも大きな影響があると思います。市民の皆さんの声をよくお聞きして慎重に検討すべきだと思い、次の4点についてお伺いします。

(1点目) 北播磨総合医療センター周辺について**答弁者 小林副市長**

北播磨総合医療センター周辺については、医療機関が集積し、インターチェンジが近く、国道175号に接し、交通の便が大変良い所です。今後、東播磨南北道路が開通すればさらに便利になりますが、周辺の開発計画について基本的な構想があるのかお伺いします。

(2点目) 小野市民病院の跡利用について

答弁者 理事

北播磨総合医療センターと関連して、小野市民病院の跡利用に向けた取組の進捗状況をお伺いします。

(3点目) 兵庫青野原病院移転後の跡地について

答弁者 理事

兵庫青野原病院の移転が正式に決定したと理解しておりますが、病院跡地の動向について何か情報を得ておられるのかお伺いします。

(4点目) 市民の声を生かす方策について

答弁者 総合政策部次長

小野市のまちづくりの基本理念と基本構想（夢プラン2020）については、市民代表に学識経験者や兵庫県職員もまじえた「小野市基本構想審議会」でご検討をいただいたようですが、いま提起しておりますKDDI跡地、北播磨総合医療センター周辺、兵庫青野原病院移転跡地の3地区の活用構想について、市民の声を聞く方策は考えておられるのかお伺いします。

一般質問発言通告書

3 岡嶋 正昭 議員

質問項目

第1項目 雨水対策について

第2項目 神戸電鉄粟生線について

要点・要旨

第1項目 雨水対策について

市街地の雨水整備計画について、次の2点をお伺いします。

(1点目) 県道18号線より東側の雨水整備計画について 答弁者 技 監

天神町から市民病院あたりの地域については、東環状線沿いの水路を経て万勝寺川へ流れ込んでおり、市民病院から西の、本町・本町一丁目周辺地域は、県道18号線沿いの水路を経て万勝寺川へ流れ込んでおります。これらの水路の傷みがかなり進んでおり補修が急務と思われまます。応急手当は出来ていますが、最近、この水路沿いに住宅が建設されていることもあり、補修が急がれるものと思いまますので、これらの水路の補修計画についてお伺いします。

(2点目) 県道18号線より西側の雨水整備計画について 答弁者 技 監

県道18号線より西側の地域である、神戸電鉄小野駅周辺から南側の地域では、不動産会社によるミニ開発が多く行われてきたため、雨水水路がいびつな状態であるものをあちこちに見受けまます。近年の雨の状況から、雨水処理が大変厳しい状況のように感じられまます。

特に、神明町光明寺周辺から垂井町への雨水は、灌漑用の水路に流れておりますが、水路幅も狭く一時の雨水を捌くだけの水路の確保が足りないのではないかと思います。今後の整備計画についてお伺いします。

去年は、3月11日の東日本大震災に引き続き、秋には台風12号・15号による被害が大きな年でありました。

小野市では、万勝寺川の決壊の危険があり、近隣の住民に対して避難勧告が発せられました。市民クラブでは、豪雨の中、この万勝寺川の危険箇所（中山橋上下流域・垂井町の住吉神社北側の堤防決壊危険箇所）への現場検証に出向きました。消防署からの出動はもちろんのこと、地元の区長さんをはじめ地域の皆さんが出動され対応に追われておられました。

その後、万願寺川の粟生樋門にも出向き、大量の水と共に油の流出を確認し、所管部へ連絡いたしました。

この様に、市民クラブではとにかく現場を見ることを前提とした活動に取り組んでいます。

以上のことから、市街地の雨水整備計画の質問といたします。

第2項目 神戸電鉄粟生線について

神戸電鉄粟生線存続問題については、先日発表されました兵庫県からの支援策によりますと、向こう5年間で40億円の無利子の貸付金で支援を行うというものであります。

実質負担割合は、兵庫県が2分の1の20億円、神戸市が4億円、三木市が7.3億円そして小野市が8.7億円の債務負担行為としての支援策が発表されました。そして、その利息相当分として、小野市では430万円の補助となっております。又、今後利用者数が低迷すれば、固定資産税相当分4,000万円を上限に旅客運賃収入の補てんを行うというものであります。

このような状況からして、取り敢えず、今すぐに“廃線”ということからは免れ

たかと思いますが、決して安心できるものではないように思います。

粟生線活性化については、沿線自治体の協力体制も重要ですが、電鉄側の経営改善への取組がどのような状況にあるのか非常に気になるところであります。

このような状況下において、小野市ではどのように考えておられるのか、次の4点についてお伺いします。

(1点目) 支援対策に対する考えについて

答弁者 小林副市長

粟生線の活性化について、兵庫県をはじめ関係自治体からの支援策が提示されました。これに対して、神戸電鉄側としては、これらの支援策をどのように受けとめられているのか。また、支援者側と神戸電鉄側とでは支援策に対する温度差が無いのかお伺いします。

(2点目) 設備投資等の取組の状況について

答弁者 小林副市長

神戸電鉄のホームページから決算状況を確認させていただきました。

前期の決算によると、売上高約200億円で、運輸収入約100億円、経常利益8,900万円の黒字経営をなされています。

しかし、支払利息が約14億円もあり、支払利息の占める割合が非常に高く経営を圧迫しているようです。短期・長期借入金も750億円で、売上高の3倍を超えているような状況です。過去の設備投資等（鉄軌道の複線化の為に土地取得・鉄道車両の購入等々）過剰な投資が原因ではないのかとも思われます。

こういった状況を改善するため、神戸電鉄側の取組について、どのように説明を受けておられるのかお伺いします。

(3点目) 損益改善の試算等について

答弁者 小林副市長

粟生線の利用者がピーク時から半減し、680万人まで減少しているとのこと。減少することにより、粟生線で年間12億円もの赤字になっています。

現状の粟生線の利用状況からして、ダイヤの組み直しや、車両数の整理など、

最もコストをスリム化した状態からの営業コストを算出した場合、現在の利用者680万人の運輸収入での損益状況はどの様になるのか。また、逆に今のコストを前提にすると利用者がどれくらい必要なのかについて、お伺いします。

(4点目) 廃線の場合の影響について

答弁者 小林副市長

仮に、粟生線が廃線となった場合、小野市におけるデメリットとしてはどの様なことが考えられるのでしょうか。

一つには、行政サイドでは、固定資産税での減少額が年間で約1億1千万円とも言われていますが、どの様なことからの試算なのでしょうか。また、小野市民にとって、直接・間接を問わず起こり得る影響をどの様に捉えておられるのかお伺いします。

一般質問発言通告書

4 高坂 純子 議員

質問項目

第1項目 小野東小学校校舎大規模改修事業の進捗状況について

第2項目 小野市における自転車交通指導について

第3項目 結婚応援プロジェクトについて

要点・要旨

第1項目 小野東小学校校舎大規模改修事業の進捗状況について

1 2月定例会で小野東小学校の改築について質問に立たせて頂きましたところ、大規模改修を行うとの答弁をいただきました。移転するのではないかと改築を予想されていた校区の方々も、大規模改修ならば仮設の校舎が建つのか、運動会はどうなるのかなど、早速、次の疑問が沢山出ているようです。

そこで、平成26年3月改修完了予定の小野東小学校校舎大規模改修事業の進捗状況について、次の3点をお伺いします。

(1点目) 仮設校舎の建設場所について

答弁者 教育次長

仮設校舎建設地は、小野東小学校東側の土地が候補地にあがっていましたが、校庭に建設することが決まった過程についてお伺いします。

(2点目) 仮設校舎完成予定と校庭の利用について

答弁者 教育次長

設計業者も決まり急ピッチで進めて頂いているとのことで安心しておりますが、完成期日はいつ頃になるのでしょうか。また、その間の体育授業、運動会等といったものはどのように考えておられるのかお伺いします。

(3点目) 仮設校舎の内容について

答弁者 教育次長

「仮設校舎は、現校舎と同じように冷暖房完備はもとよりきちんとしたものです。」とお聞きしておりますが、例えばLED照明を使うなど節電対策について何か工夫をされているのかお伺いします。

第2項目 小野市における自転車交通指導について

(社)自転車協会のデータによりますと、2008年(平成20年)に兵庫県で保有されている自転車の数は約339万台、統計を取り始めた1970年(昭和45年)は約122万2千台ですので38年間で2倍以上に増えていることがわかります。兵庫県は自動車保有台数よりも多いという結果も出ています。

自転車は通勤、通学、買い物などの移動手段にとどまらず、地球環境への配慮、健康志向、レジャーなどの影響を受けて、子どもから高齢者まで利用が拡大しています。

その一方で、自転車による交通事故も増えています。交通事故件数が減少する中で自転車利用の拡大と相まって自転車による事故は増加傾向にあり、重傷あるいは死亡につながる事故も発生しており、問題は重大化しています。

社警察署小野警視派出所管内で起きた自転車関連重傷事故は、昨年の死傷者数は36人で、うち死亡1名、重傷2名、軽傷33名となっています。主な原因は出会い頭の衝突が半分を占めます。安易な自転車走行が死亡事故を招いたりもします。

そこで、小野市における自転車交通指導について、次の4点をお伺いします。

(1点目) 幼児や児童の自転車交通安全教室について

答弁者 市民安全部長

市民安全部では自転車交通安全教室を実施するにあたり、学校長から派遣依頼を受け、社警察署交通課が講師を務め、市民安全部職員、安全安心パトロール隊等が補助員として交通安全教室に参加し実施されていると伺っております。毎年、主に小学校3年生～6年生の児童を対象に、年間7・8回自転車交通安全教室を実施さ

れておりますが、低年齢からの自転車利用も増えており、平成20年6月1日より道路交通法の一部改正により児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）が運転する場合は歩道を通行することができるため、自転車利用マナーの向上や事故防止に向け保育園（所）・幼稚園・小学校低学年などの自転車交通教室の開催も必要ではないかと考えます。実際に自転車を使いヘルメットの着用や、スケアード・ストリート方式（スタントマンによる自転車事故の再現）を用いた交通安全教育も事故に対する危険性等についての認識が深まるのではないのでしょうか。当局の考えをお伺いします。

（2点目）高齢者の自転車交通指導について

答弁者 市民安全部長

小野市では、各地区で開催されている高齢者現代セミナーにおいて高齢者の交通事故防止と犯罪の被害防止のために、交通安全・防犯の内容を組み込んだ「安全安心セミナー」を開かれています。笑いも交え、わかりやすく沢山の高齢者に好評だとも伺っています。こちらも道路交通法の一部改正により70歳以上の方が自転車を運転する場合は、歩道を通行することができるため、より実践をふまえた自転車交通指導も加えて頂ければと思いますがいかがでしょうか。当局の考えをお伺いします。

（3点目）子ども達のヘルメット着用について

答弁者 市民安全部長

道路交通法第63条の10には、児童（6歳以上13歳未満）や幼児（6歳未満）が自転車を運転する場合、その保護者はヘルメットをかぶらせるように努めなければならないとあります。昨年7月、小野市連合PTA安全部が小学校の保護者に向けて、児童が自転車利用する際のヘルメット着用についてアンケートを取っています。「必ず着用している」と答えたのは1年生で24.6%、2年生で32.3%、3年生38.3%、4年生34.6%、5年生36.9%、6年生29.9%です。また、「時々着用する」と答えたのは、学年によって異なりますが20～24%です。

保護者からは、「坂道や交通量のある道路で、ヘルメットを着用せずに自転車やスケーターを猛スピードで乗り回す姿を見かける。」「着用を義務化して貰わないと、どちらでもよいという今の状態では、なかなかかぶってくれない。」といった意見もあれば「自転車に乗る時は必ずヘルメットを着用してくれるので安心している。」という意見もあります。家庭での指導も大切なのですが、幼児・児童の安全を守るためのヘルメット着用の啓発についてどのようにお考えかお伺いします。

(4点目) 自転車事故に対する保険加入について

答弁者 市民安全部長

過去に近隣市で、中学生が乗る自転車と歩行者が衝突。歩行者は打ちどころが悪く死亡するという事故が発生しましたが、この様な事故では補償をどうするのかということが問題になります。

自転車安全整備士による点検、整備を受けた安全な普通自転車であることを示すTSマークに付帯した保険などに加入することにより、自転車搭乗者が加害者となった交通事故の場合、被害者の救済が図られます。そこで、自転車事故に対する保険加入について、中学生等へはどのような対応が行われているのかお伺いします。

第3項目 結婚応援プロジェクトについて

婚活とは幸せな結婚をするために様々な活動をすることです。女性の社会進出、晩婚化、ライフスタイルの多様化等により男女がすぐには結婚しなくなったことから、結婚のためには就活（就職活動）のように積極的な働きかけが必要になってきたものと辞書にあります。今ではどなたもご存知の言葉になりました。

平成23年度の12月末現在、小野市における男女の結婚平均年齢は、男性29.5歳、女性28.2歳ですが、30歳～49歳までの未婚者は、男性1,902人、女性1,197人であります。

そこで、近年、晩婚化といわれていますが、次の2点についてお伺いします。

(1点目) 出会いのきっかけ作りについて

答弁者 市民安全部次長

私は、市民による「(仮称) 婚活応援隊」を作り、小野市ならではの応援プロジェクトを作ってみてはと思います。近隣のそういったグループはどうしても団塊世代の方々に構成されていますが、小野市は逆に学生や社会人、子育て中の若いお母さんやお父さんなどにも入ってもらい、同窓会の延長のような出会いの場であったり、若い世代の家族と独身男女が交流して、結婚をより現実的に身近で感じてもらうような、お決まりではなく、今までとは違った目線での出会いのきっかけ作りをしてはと考えますがいかがでしょうか。当局の考えをお伺いします。

(2点目) 新婚世帯への家賃補助について

答弁者 総合政策部次長

小野市で婚姻届を出されている件数は、平成20年219件、平成21年232件、平成22年には238件と増えつつあります。本籍地の関係等もあり、全てが小野市に住む新婚世帯ではありませんが、婚姻届出と同時に、市内に居住される方への家賃補助はできないでしょうか。

所得に応じて最初の2年間を対象とします。ただし、現金でなく金券クーポンとして交付し、5年間住んでいただければ5年後に利子も付いて換金できる形にします。5年経てばお子様もできると想定して、子育てしやすい小野市で暮らしたいと益々思うようになり、マイホームの計画をされる家庭もあります。その時に、現在は年間数件くらいしか利用のない「小野市勤労者住宅資金融資」を改善した小野市オンリーワンの「資金融資」を行い、マイホームを建てて頂く。そうすれば、小野市に永住される家庭も増加すると思います。

結婚応援プロジェクトは、出会いのきっかけ作りから永住までの長期的なプロセスで考えていくことが大切です。そこで、新婚世帯から小野市に定住して頂くための施策として家賃補助を考えていただけないか、当局の考えをお伺いします。

一般質問発言通告書

5 川名 善三 議員

質問項目

第1項目 議案第2号 平成24年度小野市一般会計予算について

第2項目 議案第10号 平成23年度小野市一般会計補正予算（第7号）について

第3項目 議案第24号 小野市介護保険条例の一部を改正する条例の制定について

要点・要旨

第1項目

議案第2号

平成24年度小野市一般会計予算について

次の4点についてお伺いします。

（1点目）歳出 款2総務費、項1総務管理費、目11情報管理費、電子自治推進費15,000千円の具体的内容について 答弁者 総務部長

（2点目）歳出 款4衛生費、項1保健衛生費、目2母子衛生費、特定不妊・不育症治療費助成事業3,000千円の具体的内容について 答弁者 市民福祉部長

（3点目）歳出 款9教育費、項1教育総務費、目3教育指導費、寺子屋事業推進経費3,750千円の具体的内容について 答弁者 教育次長

(4点目) 債務負担行為 別表2における兵庫県「神戸電鉄粟生線資産負担軽減貸付金」に係る損失補償の内容について 答弁者 小林副市長

第2項目

議案第10号

平成23年度小野市一般会計補正予算(第7号)について

歳出 款2総務費、項1総務管理費、目13交通防犯対策費 交通維持対策費

9,300千円の減額理由について 答弁者 小林副市長

第3項目

議案第24号

小野市介護保険条例の一部を改正する条例の制定について

次の3点についてお伺いします。

(1点目) 改正に至る経緯について 答弁者 市民福祉部長

(2点目) 低所得者への配慮について 答弁者 市民福祉部長

(3点目) 市民への説明責任について 答弁者 市民福祉部長

一般質問発言通告書

6 松井 精史 議員

質問項目

第1項目 小野長寿の郷（仮称）構想エリアの整備について

第2項目 婚活支援について

第3項目 浄土寺周辺の活性化について

要点・要旨

第1項目 小野長寿の郷（仮称）構想エリアの整備について

三木市との統合病院北播磨総合医療センターは、平成25年のオープンに向け建設工事に着手され、国道175号と工業団地を結ぶ新都市中央線の整備も目に見えてきました。また、昨年12月には、兵庫青野原病院の移転が決定し、巨大な医療集積地が誕生しようとしております。

小野市の積極的な動きに合わせて兵庫県でも、平成22年度に小野長寿の郷構想の見直しが行われるなど、長らくの懸案でありましたこのエリアの事業が動きだし始めております。

兵庫県では、公園の整備や企業の誘致等の計画が描かれておりますが、今後、新都市中央線を大動脈として、このエリアの開発は、企業だけでなくショッピングセンター等の進出も十分に考えられるのではないかと期待しているところであります。そして何より、これらがもたらす賑わいは、地域に働く場所も作りだし、「住むなら！やっぱりおの」を更にすすめることができるのではないかと考えております。そこで、次の3点についてお伺いします。

(1点目)小野市の考え方について

答弁者 小林副市長

兵庫県が平成23年3月に発表した、「小野長寿の郷(仮称)構想」の見直し案に対する当局の考え方についてお伺いします。

(2点目)兵庫県に対する働きかけについて

答弁者 小林副市長

構想の具体化及び開発事業の実現に向け、地元自治体としての意見を反映していただくため、兵庫県に対しどのような働きかけをしておられるのかお伺いします。

(3点目)住宅開発について

答弁者 小林副市長

構想では、山田地区が「住宅ゾーン」と指定されていますが、このエリア一帯の住宅開発について、人口増加策としての有効性及び事業実現の可能性について当局の考えをお伺いします。

第2項目 婚活支援について

答弁者 総合政策部次長

小野市では、所得制限無しの医療費完全無料化をはじめ、全学校への空調設備の整備、東北大学川島隆太教授の脳科学理論に基づく教育など他市に先駆け先進的な子育て支援策を次々と展開されており、合計特殊出生率は、全国の1.39、兵庫県1.36を上回る1.48であります。他市からもうらやましがられている状況ではありますが、一部の保育園では定員割れが発生するなど、子どもの数が減少傾向にあると聞いております。

そこで、小野市の人口増へ向けた次なる一手は、結婚ではないかと考えております。

数年前から「婚活」がブームになっておりますが、その前から小野市男女共同参画センターでは「出逢いの場の提供」ということでハートフルパーティーを開催されておられます。蕎麦打ちやお菓子づくり、コンサート鑑賞等毎回趣向を凝らした内容で開催されておりますが、参加者同士の、コミュニケーションがなかなか

うまくとれないため、出逢いの場を活かすことができず、成婚には結びつきにくいと伺っております。

結婚は、今では個人の自由恋愛が一般的になっておりますが、一昔前を考えると、いい意味での「おせっかい」な近所のおばちゃん、おっちゃんや親せきのおばちゃん、おっちゃんが、仲を取り持ち結婚に至るというケースが非常に多かったように思います。

しかし、現在ではその「おせっかい」が非常に少なくなり、そのことが、晩婚化を進行させているのではないかと思います。もちろん、あえて独身を選択し、結婚年齢が高くなるということは一つの選択であると思います。しかし、結婚したいという思いを持っているのにも関わらず、機会を逃している方への支援は必要ではないかと考えております。

そこで提案ですが、例えばそういった機会を逃している方を会員として登録制にし、「おせっかい」なおばちゃん、おっちゃんが仲を取り持つ制度を、行政が復活支援してはいかがでしょうか。当局の考えをお伺いします。

第3項目 浄土寺周辺の活性化について

答弁者 地域振興部次長

今月20日国宝浄土寺前に、観光交流施設「きよたにいっぷく堂」がオープンします。小野市ではこれまで、JR加古川線や神戸電鉄の駅舎に地域の活動の場として交流施設を整備され、賑わいづくりを行ってこられました。最近ではテレビ等で頻繁に取り上げられ、市民の誇りにも繋がっているものと考えております。

このたびのいっぷく堂では、地元の浄谷町の方々が管理運営されるということですが、駅舎ではない新しい形の地域の交流施設であり、このような新たなチャレンジを私も応援したいと考えております。

しかし、常々感じていたのですが、浄土寺周辺は、あまりいい景観とは言えない状況であります。特に北側には古く朽ちたビニールハウスがあり、美観を損ねております。

そこで、所有者の方や地域の方の協力が必要ですが、市が、この農地の整備を行い、さらに、地域でこの農地を管理し、そこで採れた野菜をいっぷく堂に提供することで、食の6次産業を実現し、集客のための付加価値としてはいかがでしょうか。当局の考えをお伺いします。

一般質問発言通告書

7 河島 三奈 議員

質問項目

- 第1項目 地域の防災訓練の取組について
- 第2項目 母子保健事業について
- 第3項目 神戸電鉄栗生線の見通しについて
- 第4項目 小野市詩歌文学賞について

要点・要旨

第1項目 地域の防災訓練の取組について

先般議員研修として実施されました市民救命士訓練では、日ごろの小野市防災に関する取組を説明していただき、またAED使用による実技訓練でも様々な質問に迅速に答えていただき、テンポのよい進行に感心いたしました。地域の防災訓練においても同様の評価を頂いております。

地域の訓練への消防職員の派遣講義や、市内事業所への防災訓練派遣指導など素晴らしい取組だと思えます。そこで次の2点についてお伺いします。

(1点目) 消防ハートフルチャレンジ事業について

答弁者 消防長

消防ハートフルチャレンジ事業は、火災予防、救急車の適正利用、住宅用火災警報器の設置啓発及び消防団活性化等、消防本部が取り組む重要課題について市民等に広報を行い、ともに各種実技訓練を実施することにより、防災意識の更なる高揚、災害発生時の被害の軽減を図ることを目的として実施されています。防災、消防、応急手当、救命手当の各4コースとこれらすべてを網羅した総合編とがあり、

受講生の希望に合わせ柔軟に対応されている優しいシステムの事業だと思いますが、実施されてからの成果と実績についてお伺いします。

(2点目) 広報と啓発について

答弁者 消防長

先に述べた救急救命や消防防災の知識は高齢者に加え、今では特に子供たちにも広がってゆかねばならないと考えます。そこで、今まで一度も訓練を受けたことのない方々に講習や訓練を受けていただけるような工夫等を考え計画されておられるのかお伺いします。

第2項目 母子保健事業について

答弁者 市民福祉部長

こちら研修会として市民福祉部健康課から事業全般について説明を受けました。妊娠が分かった時点から母子ともに健康で過ごせるために個別面接、相談受付、アンケートによる状態把握等一人ひとりの事情に合わせた手厚いサポートや、産後には、子供の各種健診、母親の産後うつ早期発見のため「エジンバラ産後うつ病質問票」の導入など他市に先駆けての取組も「住むなら！やっぱりおの」のキャッチフレーズに十分対応できるシステムであると思います。日々新しい命と向き合いサポートしていただく保健師の方々には感謝いたしております。その研修会后、改革クラブ全員で復習し、話し合った中で気になった点についてお伺いします。

新生児マス・スクリーニング検査については、生後4～6日の新生児を対象とした検査で、現在、県が実施しており、検査費用は無料ですが、検査のための採血料は有料です。

これは、アミノ酸や糖の代謝異常、甲状腺や副腎などの内分泌異常を発見するための検査で、昭和52年から6疾患の先天性代謝異常の早期発見に寄与しています。

この検査で発見されるフェニルケトン症等の先天性代謝異常は、気付かずに放置すると知的障害等の症状をきたすため、まずは検査を受けることが必要と考えます。平成24年度からは検査方法も変更され19疾患の早期発見が可能になりま

す。ますます、受検を促進してゆきたいところですが、現在は任意のため中には受検をしないという選択をされる方も存在するのではないかと危惧します。しかし、出産に関する場合、里帰り出産などの例もあり、なかなか数字として現状を把握することは難しいとも推察します。現在、小野市は妊婦健診助成券一人につき75,000円分の支給、中学3年生までの医療費完全無料化、学校施設環境への配慮など子供を産み育てる環境の土台づくりは万全です。その中でもう一步踏み込んで、この検査の重要性や認識を高めることを目的に、現在は有料である採血費用を子供の医療費ととらえ、小野市民を無料にすることはできないのかお伺いします。

第3項目 神戸電鉄粟生線の見通しについて

先般、神戸新聞の記事にも出ていたように神戸電鉄粟生線への県と沿線3市による5年間の支援が決定いたしました。しかし、抜本的な神戸電鉄の経営改善には到底至るものではなく、更なる沿線住民の利用促進が必要不可欠であると考えます。そこで次の3点についてお伺いします。

(1点目) 神戸電鉄粟生線への支援内容について

答弁者 小林副市長

総額40億円の支援ということですが、そのうちの小野市の負担割合と、鉄道全線での利用率(目標1年につき0.7%減)が低迷した場合の補てんについてお伺いします。

(2点目) 利用促進の強化について

答弁者 小林副市長

利用促進は最重要課題だと思いますが、直近の活性化協議会においてはどのような案が出ているのかお伺いします。

(3点目) 支援効果について

答弁者 小林副市長

県の発表では、県及び沿線3市による支援を5年間実施し、鉄道全線の経常収支が黒字転換し経営が安定することにより、粟生線の継続的な運行が確保されるとの見通しについて、当局の考えをお伺いします。

第4項目 小野市詩歌文学賞について

答弁者 市長

小野市出身の歌人上田三四二さんの数々の功績を称え、後世に伝えるために短歌「上田三四二賞」が平成2年に制定され、17回目である平成18年には上田三四二記念「小野市短歌フォーラム」と日本を代表する全国規模の名称に改め、平成21年の第20回記念大会を機に詩歌の一層の発展を期することを目的に小野市詩歌文学賞が創設されました。今年も6月に開催予定であります。「短歌のまち」として20年以上にもわたり継続されてきた事業で、短歌の公募総数も毎年5,000から6,000首にもおよび知名度も上がっています。学生も短歌にふれる機会ができて情操教育の面でもよい事業だと思います。そこで、小野市詩歌文学賞についてお伺いします。

創設時の議員協議会で説明された記録には、全国の著名な歌人、俳人、詩人100名から150名にアンケートを行い、その結果を集約し、それらを参考にして選考者4名が受賞作を選ぶことになっております。現在では、そのアンケートの対象者が約600人となっていることから、小野市詩歌文学賞の注目度が上がっているのではないかと思います。

芸術文化というのは、個々の心の価値観であります。市民の心の豊かさのため、今後の詩歌文学賞の取組についての考え方を伺います。

一般質問発言通告書

8 竹内 修 議員

質問項目

- 第1項目 小野市ICT教育について
- 第2項目 震災時の救急救命の体制について

要点・要旨

第1項目 小野市ICT教育について

答弁者 教育長

平成23年3月、第372回定例会で、市長は、「小野市は他市に先駆けて小・中学校の全クラスに液晶プロジェクターなどのIT機器を整備し情報化時代に対応した授業改革というものを本格的に進めて行きます。」と所信表明をされました。その後、平成23年9月、第375回定例会で、藤本議員の質問に対し、教育長が小野市の学校でのICT教育の実践、成果についての答弁がなされています。9月議会のことなので、それからまだ1年も経過していませんが、最近iPadの周辺機器の整備、普及によって環境が劇的に変化をしています。通常のコミュニケーション能力、プレゼンテーション能力の育成はもちろんのことですが、更に会話の不自由な生徒、視力を失う等、バリアーの多い生徒にとっても非常に便利なツールとなっています。国は、平成20年6月に教科書バリアフリー法を制定し、障害を持っている児童生徒にも十分な教育を受けられるようにしました。また、「著作権法第33条の2」と共に「拡大教科書」やデジタル化された「マルチメディアDAISY版教科書」等が利用できるようになりました。

さらに、iPadは、通常のパソコンと大差なく使用でき、無線LAN等を活用することも出来るようです。そこで、今回iPad導入を予算化されているようですが、どの様に活用されるのかお伺いします。

第2項目 震災時の救急救命の体制について

平成23年9月、第375回定例会の質問で、小野市の防災計画に係るいろいろな局面からお伺いしましたが、引き続き、震災時における市民の安全安心を守るため、震災時の救急救命の体制について、次の2点をお伺いします。

(1点目) 消防職員の配置について

答弁者 消防長

小野市職員定数条例に、消防職員の定数は69人と定められていますが、現在、職員数は満たされているのかお伺いします。

(2点目) 各種災害の初期体制について

答弁者 消防長

消防署には、消防課、救急救助課及び消防署の事務の一部を分掌させるために南分署が設置されています。

そこで、万一、震災や救急救助事案が発生した場合、どのような体制になっているのかお伺いします。

一般質問発言通告書

9 山本 悟朗 議員

質問項目

第1項目 21世紀の交通のありかたについて

要点・要旨

第1項目 21世紀の交通のありかたについて

答弁者 市長

私からは、21世紀の交通のありかたとして、「自動車に頼った都市交通システムではなく、公共交通機関が充実し、公共交通と自動車利用のバランスのとれたまちづくり」の提案をさせていただき、市長の考えをお伺いしたいと思います。

私の提案の主となる点は、「公共交通の充実を図ることによって、後ほど説明いたします1世帯にある2台目以上の自動車を市民が手放すことができないか。」という点でございます。

さて、先般2月7日に発表となりました兵庫県並びに関係市町による支援策の提示により、当面の間、神戸電鉄粟生線は存続することとなりました。

神戸電鉄粟生線が市民にとって必要か不要か、十分な議論がなされぬまま廃線が決定するようなことだけは避けたいと願っておりました。関係各位のご尽力に感謝いたします。

さて、危急の問題は一旦解消いたしました。本番はこれからです。私たちの地域にとって神戸電鉄は「宝物」なのか「なくてはならぬと言いながら乗車はしない物」なのか、今一度考えていかねばなりません。

神戸電鉄粟生線の存廃に関連して、新聞記事や市民の皆様の声として、次のようなことをよく耳にします。

ひとつには、「電車・バス」といった公共交通機関は高校生の通学、高齢者の利用のような、自動車を運転できない一部の市民の移動手段を確保する上でなくてはならないものであり、そのコストを市民で負担しよう。今自分は自動車を運転することができるが、将来運転できなくなるかも知れないときに備えてコスト負担をしよう、という考え方。

また、他方では、鉄軌道は重要な都市インフラであり、その存在が多くの市民の移動を可能にすることから、地域の価値が上がり、実際の乗降客の数字では測り知れない価値がある。だから残していこう。残していくためにできるだけ皆で利用しよう、という考え方です。

いずれの考え方ももつともですが、これでは今後も乗客は増えず、赤字が続くことになるでしょう。いずれの考え方も、神戸電鉄をはじめとする公共交通利用者のベースが、自動車を運転できない人と、自動車での移動が困難な神戸市、大阪市の中心部に通勤、通学する人に限定されており、現状に比較して乗客の大幅な増加がイメージできないからです。

モータリゼーションの発達にともない、これまでに、多くの地方路線が廃線となってきました。

そして、「これからは、主要都市を起点とする鉄道の廃線が始まるのではないか」と言われており、そのリーディングケースとなっているのが、ほかならぬ神戸電鉄粟生線です。

神戸電鉄の存廃問題だけにとどまらず、交通政策はまちづくりの方向性を定める大きな指針となります。

市民一人ひとりの責任として、持続可能な環境を引き継ぐことは勿論のこと、より優れた環境を子孫に残さねばならないとの観点で考えたいと思います。

大都市圏に抱合されない小野市のようなまちでは、交通政策を議論するにあたって一般的な前提条件として、「まず自動車ありき」です。市民の皆様の声としても「自動車がないと生活できない」「自動車があつてあたりまえ」…。その上で、公共交通のありかたの議論が始まります。

ここに疑問符をつけて考えてみることにいたしました。

市内から沢山の自動車がなくなったらどうなるのか、とても不便で生活できなくなるのかということです。

さて、小野市の統計書によりますと平成22年4月1日時点での人口は50,540人、世帯数は18,460世帯です。

一方で市内の自動車の台数を見てもみますと、バス、トラックなどを除きまして、乗用車が18,014台、軽自動車が17,380台、合計で約35,400台となっています。乗用車と軽自動車を合わせますとおよそ世帯数の倍になります。上記の軽自動車の中には所謂、軽トラックを含んでいますので、人を運ぶための車の台数としては28,000台～30,000台が適当なところではないかと考えます。市内の世帯数に比較して、人を運ぶための自動車が1万台程度多いことがわかります。

そこで、冒頭で申し上げました「公共交通の充実を図ることによって、一世帯にある2台目以上の自動車を市民が手放すことができないか」でございますが、まず、経済的な側面から考察します。自動車一台当たりの年間の維持費を極めて雑駁に考えてみます。まず自動車そのもの、自動車の購入費を100万円、10年間使用するとして年間10万円。もちろん、もっと高い自動車はいくらでもあります。

次に自動車の運転には絶えず事故を起こすリスクが伴います。自賠責保険、任意保険で合計6万円。車両の検査にかかる費用が年間2万円。

これに自動車税、重量税などを合わせますと、自動車1台当たりざっと年間20万円が必要となります。ちなみに燃料費は計算していませんので、これだけの費用では自動車は車庫から外に出ません。

この20万円と、先ほど申し上げた市内で世帯当たり2台目以上所有されていると考える自動車の台数1万台を掛け算いたしますと、20億円という金額が出てまいります。この20億円というお金は、市民の皆様が世帯に2台目以上の自動車を所有するために支払っている費用です。

このお金で市内にバスを走らせてみます。20億円全てを使うのではなく半分の

10億円を使うとします。バスの運行時間は、現在らんらんバスが運行している昼間だけではなく、通勤に使える時間に延長します。運行時間が長くなると、一台当たりの運行経費は、現在のらんらんバスよりは随分高くなりますから、1台あたり2千万円とします。市内を50台のバスが走ります。15分に1本または30分に1本運行する神戸電鉄の駅が市内に5箇所、1時間に1本以上運行されるJR加古川線の駅が市内に5箇所。これらを幹として、市内を網羅するバス路線のネットワークができあがります。

さて、市内に50台のバスが走り始めました。市民の皆様が「自動車がないと生活できない」との価値観を転換し、公共交通を利用しはじめれば自動車を1万台減らすことができます。

そして、1万台の自動車を利用していた人が、徒歩、自転車、バス、電車で移動し始めます。1万人の人が月に20日バスまたは電車で移動しました。料金設定を、電車、バスどちらに乗っても、市内一律片道200円として、市内1日乗り放題400円とすると利用者一人あたりの支出額は月8,000円。今まで払っていたガソリン代より安いかもしれません。公共交通の、月の売上は8千万円。年間9億6千万円。バスの運行に必要としていた経費10億円がでてきました。

しかし、この売上の中には神戸電鉄、JRの市内利用分も含んでいますので、バスと電車の交通網がよりよい形で維持されるように、利益の振り分けを考えます。もちろん、利益配分にあたっては、市内移動の電車利用者が増える効果として、神戸電鉄、JRでは市外への旅客数が上昇することも考慮します。

さて、これまでお話をさせていただいた事柄を前提として、私の提案するまちと、現状のまちとを比較して、メリット、デメリットの検証をしてみます。

まず、デメリットでございます。産業面では、車が売れなくなります。さらには自動車修理工場、ガソリンスタンドへも影響がでるでしょう。これは、残念ながら避けて通ることができません。

市民の生活としては、1つにドア to ドアの移動ではなくなる。さらに、時刻表に縛られた生活になると感じることもあるでしょう。また、路線の設定に

よっては不便地域が発生する場合もでてきます。市内の移動は便利でも市外へ出るとなればたちまち不便になってしまう、との思いもあります。

しかしながら、これらのデメリットは価値観の転換により、メリットと考えられるようになるものが多数あります。

次に、それらを含めメリットを8項目に分けて説明いたします。

まず第1に、市民全体として、移動のための総経費が減少します。これは先ほどご説明した自動車の維持費等の内容の通りです。

第2に、生活環境、生活インフラの充実が挙げられます。自動車を運転しない人を含めたすべての市民の移動を確保することができ、その移動手段を社会インフラとして伝えていくことができます。従来のコミュニティバスの発想は交通弱者をどうやって救済するかでした。絶対数が少ない対象者に対して、公共交通サービスを実施しようとする発想そのものに無理があります。公共交通を考える起点が、「自動車を運転しない人をどうするか」ではなく、全ての人、できるだけ多くの人に、優良なサービスを提供するにはどうするか、であるからこそ、路線、便数が充実するのです。

第3に、地球環境に対する好影響が挙げられます。1万台の自動車に対して、2本の鉄軌道プラス50台のバス。同じ人数を運んだ時に使用するエネルギーには大きな差があります。京都大学の藤井教授の研究によれば1人の人が1日10分自動車の運転を控えれば年間580kgのCO₂削減効果があるといわれています。これは家庭のエアコンの温度を夏冬1度ずつ調整したときに削減できるCO₂排出量40kgの約1.5倍です。

第4に、事故リスクの低減が挙げられます。自動車を運転する限り、誰かに危害を加えたり、他人の財物を損壊したりする不安を常に持ち続けねばなりません。公共交通の利用頻度を高めることにより個々人がリスク回避することができます。

また、市内の総自動車交通量が減少することにより事故の発生件数が減少します。ちなみに平成22年度版交通安全白書によりますと、自動車保有台数1万台あたりの交通事故による年間死傷者数は113.9人となっています。

第5に、健康増進効果が挙げられます。らんらんバスに関して市長が日ごろお話になっている「福祉政策」について、私はとても共感しています。家の中で閉じこもるのではなく、出かけることは、健康にとってもよいものです。自動車での移動はドア to ドアで歩きません。雨の日に傘を持たずに出かけるようなこともしばしばです。

一方で「バス停まで歩く」「バス停から歩く」公共交通の利用はこの福祉政策の効果をさらに増幅させます。

さらに、「バス停まで歩くまち」は、「自動車で移動するまち」と比較して、次のような効果も生み出します。

前回、12月議会の折、前田議員の質問に答えて市長より「人口密度の割に街灯が最もたくさんあるまち構想」のお話を伺いました。「すばらしい」率直にそう思いました。ドア to ドアを自動車で移動するまちでは考えられない。夜間でも市民が安心して徒歩で、自転車で、バスで、電車で外出できるまち、外出を楽しめるまち。真っ暗な市街を、自動車のヘッドライトが照らすまちとは違います。

第6に、コミュニティの場、出会いが生まれる、ことが挙げられます。

「駅は切符を売るところではなく、地域コミュニティの拠点である。」市長が繰り返し話されていることです。精神的な健康を支える意味でも、地域コミュニティの醸成を図る意味でもとても重要なところ。バス停で出会う。駅での乗り換えで出会う。人と人のふれあいの時間です。目的地まで自動車で行くとすれ違いしか発生しません。「どうすれば若い男女が結婚するのか、どこに出会いの場を設けるのか」とパーティーの企画を考えるよりも、自然に出会う場所を作っていくことの方が大切なのかもしれません。

第7に、送迎の必要がなくなることが挙げられます。

先ほどデメリットのところでご説明しました。「時刻表に縛られた生活になる」は時間価値を考える上で大きなデメリットとなります。

しかしながら一方で、現在、市民の多くは家族の誰かの送迎のために多くの時間を費やしています。自動車の運転のできない児童、生徒、高齢者等の送迎を考える

ときに、時間価値は大きく逆転します。

第8に、まちの姿が変わることが挙げられます。

本日の質問の前段で、「交通政策はまちづくりの方向性を定める大きな指針」と申し上げました。小野市だけではありません。日本全国と同規模のあらゆるまちで見られる現象です。まちには旧中心部といわれる場所があり、昔は商店街でした。

しかし、今は多くの店先でシャッターが閉まっています。まちにはメインとなる国道と主要県道が数本走っています。まちの中心部に近いあたりのロードサイドにはドラッグストア、ケーキ屋さん、飲食店が建っていますが、お店のとなりは田畑といった具合で、軒を連ねているわけではありません。それぞれが広い駐車場を持っています。特別に開発された地域を除いて住宅地も拡散しています。自動車で移動することが前提となっているまちの姿です。都市密度が低く、移動距離が長い、自動車を持っていない人にとってはとても住みづらいまちです。ライフラインの整備、ごみ収集なども効率が悪いまちです。

電車とバスで移動するまちはどうでしょう。商店は人の集まる場所、例えば、駅周辺、バスターミナル周辺、住宅街に集中することになります。大きな駐車場はいりません。都市密度は高くなり、店舗間の移動距離は小さくなります。

自動車が中心のまちの工業団地には工場より広い駐車場が必要でしたが、バスが走るまちの工業団地には来客用、数台分の駐車場しかありません。

どちらのまちの商店、就労場所がより魅力的でしょうか。「市内の移動は便利でも市外へ出るとなればたちまち不便になる」とデメリットを先ほど説明しました。近隣の町が今まで通りのまちであり続ければ、そんなことにもなりかねません。しかしながら、そうなった場合、数年経過すれば、「たちまち不便になるまち」を訪れる機会は激減し、不便なまちから便利なまちを訪れる人が増えます。まさしく「住むなら！やっぱりおの」となります。

次に、実現に向けての取組についてご説明いたします。

公共交通が充実し、自動車の保有台数を減らすことができれば、市内全体の支出として、自動車の年間の維持費20億円の支出を減少させることができる一方で、

事業収益によって公共交通の維持ができる構造ができあがります。しかしながら、取組を始める段階では、市内の自動車数は現在の台数であり、バスはわずかな乗客数からの運行開始となるものの、運行費は先ほど試算した、年間10億円が必要となります。

これは現状の小野市の財源では賄えません。将来へ向かっての投資という意味あいから、市債の発行もイメージできますが、昨今の高速道路無料化の社会実験などを見ていると、それらに比較して、まさしく社会実験としてふさわしいのではないかと思ひ、国からの補助、大学等研究機関の知的、経済的協力が得られないかと考えます。運行開始から3年をめどに、市内の自動車台数を目標の1万台減少させます。この時点で補助金は必要なくなります。

おそらく、日本で初めての試みとなる事業を小野市で始めるためには、他市にはないアドバンテージがなくてはならないと思ひます。

市長が常日頃お話しされているポジティブ・シンキングの発想で、小野市の優位点を挙げてみます。地理的なわが町の優位点として、人口5万人の町に3本の鉄軌道が走り、市内には9個の駅がある。人口密度が540人程度で日本の人口密度が340人の1.6倍ある。公共交通が整備された大都市圏まで電車で1時間の距離にある。都市構造の再編成をするにあたって商店街の再開発など、市内には開発余地のある場所が多数存在している。ことが挙げられます。

社会的な側面として、神戸電鉄粟生線の存廃という問題が顕在化しており、公共交通のあり方について市民一人ひとりが考える土壌がすでに存在している。地域コミュニティがしっかりと機能し、個々人の損益判断と行政(市域全域)の関係ではなく、市域全体の問題を各地域の問題の集積と考えることができる風土が現存している。ことが挙げられます。

また、日頃よりの市政運営にあたっては市長より、固定観念にとらわれず、常にゼロベースでチャレンジし続けることができるか。本質を見抜く洞察力があるか。新しい価値観を生み出す構想力はあるか。見える成果を残すために、スピード感のある決断ができるか。といったことが繰り返し発信されており、市民もそういった

感覚を支持しています。この市民感覚は、新しい取組を行うにあたってとても強い力となります。

本日申し上げている事柄は、前提として挙げている数字も極めて雑駁なものであり、実際には専門家等の意見も交えながら、精査しながら進めていかねばならぬことではありますが、まず、一番大切なことは、【市民の皆様がそのようなまちを望むか】、【発想の転換を行い新しい価値観を感じるか】です。

「21世紀のこのまちのあり方を市民が考え、私たちの孫子の世代に、より良い自然環境、社会環境、社会インフラを引き継ぐことを望まれるか。」「今のままでいい、自動車で移動する。電車が必要な人は、その人たちでなんとかすればよいと考えるか。」市民はどちらを選択するでしょうか。

バブル崩壊後随分時が経ちました。失われた10年と言われた時期はとうに過ぎ去りました。このままでは、失われた20年、30年になるかも知れません。現状は行き詰っているにもかかわらず、わが国では、新しい価値観を見い出せないがゆえに、従来の利益構造、社会構造の延命措置のために税金を投入することが繰り返されています。

そんな中、小野市では、オンリーワンの言葉にあてはまる施策を数多く実施し、価値観の転換と創造を実施してきました。

私たちは公共交通、交通政策の分野においても、先進的な取組を開始し、全国のリーディングケースとなれる機会を与えられています。

今、私は想像しています。21世紀後半の中学生の地理の教科書に書いてある事柄です。「日本では20世紀の後半にピークを迎えたモータリゼーションは、公共交通のインフラ整備が進んだことにより、21世紀の前半には自動車の台数はピーク時に比して半減した。都市においては渋滞が緩和され、地方においても、都市の低密度化が防止されるとともに、全ての人が自由に移動できる都市構造ができあがった結果、他の国にみられるような辺境は存在しない。」

私はこんな風になればいいな、と考えています。市長の考えをお聞かせください。

一般質問発言通告書

10 山中 修己 議員

質問項目

- 第1項目 議案第10号 平成23年度小野市一般会計補正予算（第7号）について
- 第2項目 議案第17号 小野市暴力団排除条例の制定について
- 第3項目 「小野警察署の新設」について
- 第4項目 複線型人事管理制度について

要点・要旨

第1項目

議案第10号

平成23年度小野市一般会計補正予算（第7号）について

歳出 款2総務費、項1総務管理費、目13交通防犯対策費、北条鉄道運行対策経費700千円の目的と具体的内容について

答弁者 小林副市長

第2項目

議案第17号

小野市暴力団排除条例の制定について

答弁者 市民安全部長

条例制定の目的と具体的内容についてお伺いします。

第3項目 「小野警察署の新設」について

2012年2月、「小野警察署」の新設が決定し、2014、15年には建設される予定と報道されました。小野市にとって、「県下で唯一警察署のない市」というレッテルが解消されるわけで、大変喜ばしいことだと思っています。

一方で、小野市は8年前から安全安心のまちづくりを目指し、警察官OB等15名、パトロールカー8台体制による安全安心パトロールを実施し、大きな成果をあげています。そんな中での「小野警察署」の新設決定は小野市民にとって更なる安全安心に繋がるものと期待しています。

そこで今回の「小野警察署」の新設が小野市にとってどのような意味をもつのか、次の3点についてお伺いします。

(1点目) 新設「小野警察署」の概要について

答弁者 井上副市長

小野市民にとって、小野警察署が設置されれば、現行の小野警視派出所と具体的にどのように変わるのかお伺いします。

(2点目) 防犯協会と交通安全協会について

答弁者 井上副市長

現在は、小野警視派出所内に防犯協会と交通安全協会があります。各協会は警察と密接に連携し、市民の安全安心のために活動されているため、現行同様、署内もしくは近接地に必要だと思いますが、どのような予定になっているのかお伺いします。

(3点目) 安全安心パトロールについて

答弁者 市民安全部長

警察署が新設されることで、現行の安全安心パトロールの将来的な体制は、どのように考えられているのかお伺いします。

第4項目 複線型人事管理制度について

市長は14年前の就任以来、「変えよう小野、変わろう小野市」をかかげ、「行政も経営」と捉え、大きな成果をあげてこられました。パンフレット「小野市の行政経営」は今や行財政改革の教科書的な存在になっており、視察に来られた市などは絶賛して帰られていますし、是非教科書として欲しいという自治体もあるくらいです。

そこで、この「小野市の行政経営」の中の「複線型人事管理制度」について次の2点についてお伺いします。

(1点目) 管理職の定義について

答弁者 総務部長

当市の管理職の定義についてお伺いします。

(2点目) 管理職とライン職・スタッフ職について

答弁者 総務部長

複線型人事管理制度の中で、従来型からライン職(ゼネラリスト)とスタッフ職(スペシャリスト)とに区別された新しい人事管理制度を運用されていると解釈しています。具体的にどのように運用されているのかお伺いします。