

# 2023年9月定例会 本会議一般質問と当局答弁

2023年9月14日(木) 11:30

## ◎山内涼成議員の一般質問(30分)

1. 会計年度任用職員の処遇改善について
2. 公共交通について



## 山内涼成議員への答弁と再質問

※音声をもとに党市会議員団で要約したものです

- 武内市長
- 総務局長
- 財政局長
- 建築都市局長
- 山内議員
- 建築都市局長
- 山内議員
- 建築都市局長
- 山内議員
- 建築都市局長
- 山内議員

## 山内涼成議員の一般質問

みなさんこんにちは。日本共産党の山内涼成です。会派を代表して一般質問を行います。

初めに会計年度任用職員の処遇改善について伺います。平成29年の地方公務員法及び地方自治法の改正により、新たに会計年度任用職員制度が創設され、期末手当の支給が可能となった一方で、勤勉手当の支給については、勤勉手当の支給実績が広がっていない国の非常勤職員との均衡や各地方公共団体における期末手当の定着状況等を踏まえた上での検討課題とされていました。

その後、国の非常勤職員においては、令和3年度までの間に、対象となる職員に勤勉手当が支給されていること、また、会計年度任用職員に対する期末手当の支給が定着したことを踏まえ、国の非常勤職員の取り扱いとの均衡及び適正な処遇の観点から、パートタイムの会

計年度任用職員に対する勤勉手当の支給を可能とする、地方自治法の改正が行われました。施行日は令和6年4月1日です。

総務省は、6月9日、地方自治体に対し「会計年度任用職員に対する勤勉手当の支給関係の運用について」を通知しました。

通知では、期末手当・勤勉手当の支給について、「単に財政上の制約のみを理由として勤勉手当の支給について抑制を図ることや、新たに勤勉手当を支給する一方で、給料、報酬や期末手当について抑制を図ることは、改正法の趣旨に沿わないものであること」と示されています。

そこで、本市の会計年度任用職員は、給与や労働条件においてこれまで差別的な扱いを受けてきたことから、勤勉手当の支給開始に伴い、何らかの減額調整が行われるのではないかと不安を持っています。

勤勉手当分は、年間所得額に単純に上乘せと考えていいのか。また、総務省のマニュアルでは会計年度任用職員への期末手当・勤勉手当の支給にあたっては、「常勤職員に適用される制度を基本としつつ、各団体の実情、任用の実態等に応じて、細部において異なる制度設計とすることも差し支えない」との見解も示されていますが、本市ではどのようなことが考えられるのか、答弁を求めます。・・・・①

次に、来年度からの会計年度任用職員の勤勉手当の支給については、交付税措置が検討されているとのことですが、仮に措置された場合、独立採算を強いられる公営企業などもその対象となるのか。

また、交付税措置は、会計年度任用職員の人件費として未来永劫続くのか。答弁を求めます。・・・・②

次に、公共交通について伺います。

先の通常国会で、「改定地域公共交通活性化再生法」が成立しました。

コロナ禍で赤字経営に陥ったJRがローカル線については、自治体負担の上下分離（列車の運行＝上、線路・駅舎などのインフラ管理＝下に分ける）か、バス転換を行いやすくする、そのための法制整備を図ったのが今回の改定内容です。これまでは、危機的状況のローカル線について話し合う法定協議会の設置は自治体からのみ要請できるとしていたものが、今回の改定では、新設された国主体の「再構築協議会」も含め、鉄道事業者からも設置を要請できることになりました。

赤字ローカル線を切り離すためのJR救済法とも思えるものです。

今回の法改定は2つの問題点があります。1つは、JRを含む鉄道事業者が自治体と、地域の役に立つようにローカル線の活性化について協議することは否定しませんが、その大前提は鉄道整備を含む交通政策についての国の責任を明確にすることです。しかし、今回の改定はそうした国の責任を明確にしていません。

もう一つの問題点は、分割・民営化の「見直し」をせず、事業者と自治体で協議せよというのは問題です。広島や愛媛の県知事も協議の前提として分割・民営化の見直しを主張しています。

本市の鉄道網は、JR鹿児島本線、日豊本線、筑豊本線、日田彦山線により全区を有機的に連絡しており、本市も重要な幹線と位置付けています。

しかし、これらの鉄道網に黒字路線はほとんど存在せず、これまで筑豊本線や日田彦山線では市内ほぼ全駅で、鹿児島本線においても小森江駅が無人化されました。

今回の法改定により、鉄道事業者からの法定協議会の設置の要請をすることができるようになったことから、JR九州からこれらの路線についての協議会設置の要請があることを想定しなければなりません。

その際、JR九州に対し、本市の主張として「鉄道網を維持してほしい」だけでは協議は平行線になり、今度は国が主導する再構築協議会へと移行し、上下分離方式かバスへの転換を求められることになり、いずれにしろ本市は新たな負担を抱えることになります。

そこで、JR九州から法定協議会の設置の要請があった場合、本市としてどのような姿勢で臨むのか、また、これらの路線について全国で奮闘する第3セクター鉄道などと比較して費用や路線規模を検証するなど、鉄道経営に関する知識やノウハウを研究することが重要と考えますが、見解を伺います。・・・・③

最後に、公共交通活性化の取り組みについて尋ねます。

本市は、コロナ禍からの経営回復が困難になっているバスやタクシーに対して、乗客増の起爆剤とすべく、公共交通1日無料デーやプレミアム付きタクシー券などに取り組んでいます。

とりわけ、500円の6枚つづりを2000円で購入できるプレミアム付きタクシー券は、用意された3万冊が2、3日でほとんどが完売するなど非常に好評でした。買い物や病院に通うために公共交通しか手段のない市民のタクシーへのニーズが非常に高いことが実証されました。

そこで、公共交通利用者にICカードが定着してきたことや公共交通の活性化策の継続を踏まえ、公共交通利用者に対してタクシー補助ポイントを付与することについて公共交通事業者と検討すべきです。見解を伺います。・・・・④

## 山内涼成議員の一般質問 答弁と再質問

### [タクシー補助ポイント付与について]

#### ■市長

まず私から、公共交通について、タクシー補助ポイント付与をすべきというお尋ねに対してお答えをいたします。

公共交通を将来にわたり持続可能なものとするため、利用促進や利便性向上など、利用者を増やす取り組みは重要であると考えております。このため、今年度は、市民のお出か

け支援や公共交通の利用促進を目的として、プレミアム付きタクシー券の販売等、公共交通1日無料デーを開催しております。

このうち、9月3日の無料デーでは、公共交通を利用された方が昨年と同時期に比較をしまして、2倍の約19万人になったと伺っており、プレミアム付きタクシー券と合わせて、公共交通の利用促進に一定の効果があったと考えております。

今後は、この取り組みも1つの契機として、公共交通の良さをさらに知っていただき、継続的な利用につなげていく必要があると考えております。

議員ご提案のタクシー補助ポイントを実現するには、公共交通の運賃を電子マネー等で支払った場合に、タクシーを含む他の公共交通機関で利用できるポイントを付与する仕組みにすることなどが考えられます。

実際に、すでに一部のタクシー事業者では、交通系ICカードで運賃を支払った際に、他の公共交通機関の運賃や買い物などで使えるポイントを付与するサービスが導入されているところですが。

しかしながら、このような仕組みが市内の交通業者において展開されるためには、付与したポイントの費用を誰が負担するのか、統一したシステムの構築や機器の導入をどのようにするのかなど、解決すべき課題が多いと考えております。

他方、交通分野でもデジタル技術の導入が進展しており、スマホ等のアプリを活用し、一度の操作で複数の交通手段をまたいで情報の検索、予約、決済などが行えるMaaS（マース）、モビリティ・アズ・ア・サービスの略でございますが、の導入が九州エリアにおいて官民連携で検討されているところでございます。

このMaaSによって、交通事業者が決済も含め連携できる基盤が構築されれば、新たなポイント制度の導入など、利用者ニーズに沿ったサービスの創出も期待されるところでございます。

今後も、公共交通の活性化を図っていくため、交通事業者の方々とも連携をし、その利便性向上に向けた取り組みを進めてまいります。私からは以上です。残りは関係局長等からご答弁します。

## [会計年度任用職員の処遇改善について]

### ■総務局長

私からは、会計年度任用職員の処遇改善についてのうち、会計年度任用職員の勤勉手当について、年間所得額に単純に上乘せとなるのか、また、国が示した各団体の実態に応じて細部において異なる制度として差しつかえないという見解を市としてどのように考えるのかというご質問に対してお答えをいたします。

会計年度任用職員の勤勉手当につきましては、令和5年5月に地方自治法が改正をされまして、令和6年度から支給することが可能となりました。この法改正に伴い、令和5年6月に総務省から各地方公共団体に対し、会計年度任用職員の給与等の基本的な取り扱いを定めた事務処理マニュアル、通知が示されたところであります。

この事務処理マニュアルの中では、勤勉手当について、まず、任期が相当長期にわたるものに対して勤勉手当を支給すべきものであること、それから勤勉手当の基礎額、期間率及び成績率の取り扱いなど、具体的な支給方法については、常勤職員の取り扱いとの権衡等を踏まえて定める必要があること。それから、会計年度任用職員への勤勉手当の支給にあたっては、常勤職員に適用される制度を基本としつつ、各団体の事実上等に応じて細部

において異なる制度設計とすることは差し支えないことといった考え方が示されたところでもあります。

また、国からは、単に財政上の制約のみを理由として勤勉手当の支給について抑制を図ることや、新たに勤勉手当を支給する一方で給料、報酬や期末手当について抑制を図ることは改正法の趣旨に沿わないものであることといった留意事項が示されておりまして、勤勉手当の導入をする場合におきましては、他の給与で何らかの減額調整を行うということは考えておりません。

いずれにいたしましても、北九州市では、会計年度任用職員の給与につきまして、これまでも国が示した事務処理マニュアルに基づきまして適切に措置してきたところをごいまして、今回の勤勉手当の対応にあたりまして、改正法の趣旨や国の考え方に沿って、これから具体的な検討を行ってまいりたいと思います。私からは以上でございます。

## ■ 財政局長

私からは、引き続き、会計年度任用職員の処遇改善につきまして、公営企業なども交付税措置の対象となるのか、また恒久制度となるのかといった点についてお答えを申し上げます。地方自治法の改正に伴いまして、令和6年度から会計年度任用職員に対して勤勉手当は支給できることとされたところがございますが、お尋ねの会計年度任用職員の勤勉手当にかかる交付税措置の有無等の詳細につきましては、公営企業への適用も含め、今後、国において議論されるものと、こういう風に考えてございます。

なお、北九州市といたしましては、先ほど総務局長の方から、これから具体的な検討を行っていききたいという風に答弁いたしましたけれども、仮に、勤勉手当が導入された場合には公営企業も含めまして、追加的な、財政負担が想定されますことから、国における議論を中止するとともに、必要に応じて、指定都市市長会等を通じまして、国に適切な財政措置を求めてまいりたいと考えてございます。私から以上でございます。

## [公共交通について]

### ■ 建築都市局長

最後に私の方からは、公共交通についてのうち、JR九州から法定協議会の設置要請があった場合、どのような姿勢で臨むのか、また、鉄道経営の知識などを研究することが重要ではないかということに関してご答弁申し上げます。

鉄道は、定時制、速達性に優れ、大量輸送が可能であり、市民生活になくてはならない重要な交通軸でございます。

一方、全国的に利用者の減少やコロナ禍の影響などで鉄道を取り巻く環境は大きく変化しており、特に一部のローカル線では輸送人が大幅に減少しております。

本年4月の法改正では、新たに鉄道として持続が困難な区間において、再構築協議会の設置上、地方自治体または鉄道事業者が国に要請できるようになりました。

国が示した基本方針では、協議会の対象は、単に収支だけではなく、複数の県にまたがるなど広域的な調整が必要で、かつ大量輸送機関としてのサービスの持続が困難な区間のうち、1キロメートルあたりの1日の旅客者数である旅客輸送密度が1000人未満の区間を当面は優先されることとされました。

従いまして、令和4年度のJR九州の利用状況によりますと、北九州市内で旅客輸送密度が1000人を下回った区間がないことから、協議会が直ちに設置されることは想定していないところでございます。

仮に、事業者から要請があり、協議会が設置されることとなった場合には、詳細な利用状況や収支状況はもとより、鉄道の存続が沿線に与える効果などを踏まえ、地域にとって最適な方策を協議していくものと考えております。

この制度は、10月から、施行される予定でありますので、今後、他の地域で協議会が設置されれば、そこでどのような議論がなされるのか、内容を注視してまいります。

いずれにいたしましても、利用促進を図ることが大切でございますので、例えば沿線の魅力を伝える取り組みなどを行うなど、JR九州などと共同して利用者数の維持確保に努めてまいります。答弁は以上でございます。

## 【第二質問】

### 〔公共交通について〕

○山内議員

はい。では、第2質問に入らせていただきます。まず、地域公共交通活性化再生法の改定について再度質問いたします。

我が町の鉄道をどう守っていくのか。現状、この問題についてのほとんどの自治体の危機感、先ほど局長が答弁をされましたけれども、そんなもんだらうという風に私は思います。

JRという会社は、大きな赤字を抱えた旧国鉄、これが解体をされて分割民営化された企業であります。1987年、国鉄の削減と同時に誕生した会社であります。

民営化するにあたって、赤字路線は新会社に引き継ぐべきではないという判断のもとで、全国の80以上の路線が廃止をされて、そのうち38路線が地元出資の第3セクター鉄道として存続をいたしました。当時、廃止路線の基準とされた1日4000人という乗客数をクリアして廃止路線に指定されなかった路線は、沿線の人たちに大きな安堵感をもたらしたわけであります。

この安堵感が、鉄道はJRが運営するのは当たり前、こういう市民や自治体の無関心さを広げてしまったんだらうと思います。しかし、現在、その生き残った路線が、今回JRが発表した赤字路線であります。

そして、今回の法律の改訂です。少しでも多くの赤字路線を切っていこうという姿勢が、これも見え見えじゃないでしょうか。本市は鉄道を重要な幹線と位置づけておりますけれども、その幹線が守れなくなれば交通政策は成り立ちません。

まず、鉄道網を守りたいというのは、本市の姿勢として間違いはないでしょうか。

### ■建築都市局長

ご答弁でも申しましたように、鉄道っていうのは定時制があり、大量に輸送できるということで、非常に市民にとって大切な交通手段だという風に思っておりますので、そこは、今議員の方からお話があったように、ここは大切な交通手段という風に考えております。以上でございます。

○山内議員

はい。それで、まあそういうことを前提としてね、協議が行われるわけでありましてけれども。これまでの協議の実態なんですけれども、赤字なので配線にしたいと提案をされて、それは困ります、存続してくださいと。でも、それはできませんという平行線で、結

局はバスへの転換か上下分離方式を取って配線を回避する。その結果、自治体の新たな負担を余儀なくされているわけであります。

本市は、重要な幹線を守るために新たな負担が生じることを想定して、その対策をとっておくべきです。そのために、他市の状況を見ながらなどと言わずに、地元で頑張っている第三セクター鉄道などの経営内容と比較するなどして、もっと収入を伸ばす余地がある、先ほど局長も言われました。とか、費用が路線規模に比べて桁違いに多いなどの研究をして、知識とノウハウ、これを身につけておくべきではないですか。答弁求めます。

## ■建築都市局長

JRとの協議っていうところについてでございますけども、私どもとしましては、協議する場っていうので、環境首都総合交通戦略推進連絡会、これ、北九州市、それから各交通事業者で、組織してるところでございますけども、その中でも双方、こういった鉄道非常に大事なところということで、そういう位置づけの上で、共通の中で今取り組んでいるようなところでございます。

それで、ご質問のありました、いろんなどころの研究、これ大事なところでございます。それで、答弁でも申しましたように、他都市でいろんな協議が今から始まっていくというところがあります。

で、こういったことを今から考えていかないといけないのか。当然、議員が言ってるようなところもまあ研究していかないという風に思っておりますけども、こういったところを調べていかないといけないかというところについては、他都市のそういった協議状況、こういったところを踏まえて、その上で北九州市として、もし協議があった時にこういったことを整理して望めばいいか、そこはしっかり考えていきたいという風に思っております。以上でございます。

## ○山内議員

はい。少し喋らせてもらいますけれども、国鉄が民営化する時、国が国民と約束を交わしています。

今後も全国津々浦々のローカル線を含めてきちんと列車を走らせますと。その約束を持ってJRという会社が誕生したわけであります。その約束を果たすために、国は、本州の3つの会社、JR東日本、西日本、東海では誰がやっても儲かる新幹線を持たせました。

そしてさらに、広大な国鉄の構内敷地や駅構内での営業の権利、これも持たせました。

一方で、JR北海道、四国、九州については、大きな利益をもたらす仕組み、これが困難だったために、基金という形で莫大なお金を持たせて、その運用益で赤字を補填する、このスタイルで新会社に引き継がせました。

さらに、数兆円という累積赤字に苦しんでいた国鉄の債務、これについてはほとんどが棒引きされ、新会社には引き継がれませんでした。つまり、JRは、国鉄の借金をチャラにしてもらって、新幹線や駅中をもらって、誰がやってもうまくいく状態で発足をしたのであります。

こうした国民との約束、これが35年という時間が経過をして、当時のことを知らない国民が増えてきた。そこに来てJRは、自分たちは民間の株式会社だから株主の利益を最優先に考えるんだ、儲かるところだけをやって儲からないところはやめていく、そういう雰囲気が出ております。

そこで、コロナで2期ほど赤字になりましたから、各路線別の収支を発表して、さあ皆さんどうしますかと地域に呼びかけを始める、これが今回の法改定の正体なんです。

運転手不足に悩むバス事業者に、鉄道が廃線になったから代わりにバスを運行してくださいと言えますか。

上下分離方式でインフラ部分の維持管理費用の負担が、未来永劫できますか。その覚悟が本心であるのか、答弁お願いします。

#### ■建築都市局長

まあ、今後の最適な交通手段というのは、色々考えていくようなところでございますけれども、その前に、先程も申しましたように、私ども、JR九州、それから他の交通事業者と一緒に、この今ある北九州市の公共交通、今後どうしていくか、しっかり、これは必要だ、それぞれが必要なものだという風に考えておりますので、そこはどうしていくかというのを考える場というのは設けているようなところでございますので、その中で、しっかり、今後、いろんな活性化策、そういったとこの取り組みについて情報を共有しながら取り組んでいくのが1番大事だという風に思っておりますので、その取り組みを引き続き行っていきたい、こういう風に考えております。以上でございます。

#### ○山内議員

あの一、早くね。取り組んでもらうこと、そして知識とノウハウを身につけること、これがとりあえずは1番大事だろうという風に思うんですけども、その上でね、国に対して、国鉄分割民営化の見直し、これを求める必要があると思うんです。国民との約束守ってね、国の責任で鉄道を守れと堂々と主張しなければならんという風に私は思います。

私は、このようなJRによる、そして国による横暴、これを許してはいけないという風に思います。全国の首長と力を合わせて、国にしっかりとものを言う姿勢であれというふうに要望するものであります。

#### [会計年度任用職員の処遇改善について]

次に、会計年度任用職員の処遇改善について、伺います。

本市で働く会計年度任用職員、これは3000人を超えております。そのうち約9割がパートタイムに位置づけられておまして、その8割弱が、女性であります。一般的なパートタイムと言えは短い時間、これを想像しますけれども、会計年度任用職員は常勤職員より1分でも時間が短ければ全てパートタイムと位置づけられるわけでありまして、そして、その給与は、時給にすると最低賃金そこそこの賃金であります。

私は、こうした雇用形態が役所で平然と行われていること自体に怒りを感じるものであります。この制度は、結果的に男女の賃金格差拡大に貢献をし、官製ワーキングプアという言葉まで言われるようになっております。

しかし、こうした制度が押し付けられる中でも、労働組合などの頑張りで少しずつ労働条件を改善させてきたのが現在の到達であります。そして、来年4月から、常勤職員と同様に勤勉手当が支給される見込みであります。

私は、これまで、制度の矛盾や、低すぎる賃金について追求してきましたけれども、今回の質問で1番言いたいのは、減額のためのよからぬことを考えてほしくないということでありまして。



一切の減額調整なしに勤勉手当額は純然たる増収となるように、そして、少しでももっと改善の余地があるならば、各任命権者において検討していただきたい。

また、交付税措置が実施された場合は、独立採算の企業局への配分も心からお願いをしておきます。

市長から答弁がありました、タクシーのポイント、これも非常にニーズの高い問題であります。ぜひ前向きに検討していただきますように要望いたしまして、私の質問を終わります。