

こんにちは！

H 20.1.20 発行  
議会報告 No. 18 / 平成19年12月定例議会報告  
(バックナンバーはホームページをご覧ください)

印西市議会議員 (無所属 / 会派 黎明)



ますだようこです



〒270-1347 印西市内野 2-1-6-202 Tel & Fax 46-6809  
E-mail : y-masuda317@pop12.odn.ne.jp URL : http://masuda-yoko.jp/

このところ寒さが続いています。皆さまはどのような新年を迎えられたでしょうか。改めまして本年もどうぞご指導・ご鞭撻をよろしく願います。

さて、12月定例議会は、昨年の12月4日から始まり、発議案3件、請願1件を含む16議案が提出され、請願が不採択となった以外は、すべて可決し12月21日に閉会しました。議案数は比較的少なかったのですが、継続審査となっていた「市民参加条例」のたび重なる審査があり、私にとっては密度の濃い議会でした。

## 継続審査中の市民参加条例

9月定例議会で提出された「市民参加条例」は、延べ約650名のボランティアの市民がかかわり、3年余の時間をかけて検討した「市民案」をもとに策定されました。

市民案への評価として市長は、「名実ともに市民の条例と受けとめており、その思いの重みを感じている」と議会でも答弁していましたが、審査の中で、すべての条文を修正した「全部修正案」が、松本多一郎議員、川村一幸議員、上條公司議員、松尾栄子議員、橋本和治議員、齋藤光彦議員、中澤俊介議員の7名から3度にわたって提出され、その修正案に対する審査がし尽くせなかったために、さらに継続審査となって年を越すこととなりました。この点についてはいずれご報告をさせて

いただくこととします。  
今議会の議案の内容は以下のとおりです。

## 12月定例議会の議案

- ① 条例の制定 1件
  - ・字の変更(⑤)に伴う関係条例の整理条例
- ② 条例の一部改正 2件
  - ・職員の給与条例(管理職手当を職に応じ定額に)
  - ・企業立地促進条例(失効期限の1年延長など)
- ③ 補正予算 3件
  - 一般会計、介護保険会計、水道事業会計
- ④ 指定管理者の指定 2件
  - 障がい児放課後対策事業所クリオネクラブと高齢者就労支援センターの管理者を、それぞれNPO法人マーブル福祉会と(社)シルバー人材センターに指定するもの。
- ⑤ 字の変更 1件
  - 木刈6丁目西隣の「高校リザーブ用地」を低層住宅地に用途変更し、木刈7丁目とするもの。
- ⑥ 一部事務組合の規約改正の協議 1件
  - 印西市、白井市、印旛村、本埜村、栄町でつくる「環境整備事業組合」の業務に、ごみの収集運搬を加える規約改正。
- ⑦ 人事の同意 2件
  - ・監査委員(椎名眞一氏を再任)
  - ・人権擁護委員(今村朱實氏を再任)
- ⑧ 請願 1件 (不採択)

- 「二万円米価」の保障を国に求める意見書
  - ⑨ 発議案 3件
    - ・道路整備に必要な道路特定財源諸税の暫定税率等に関する意見書の提出
    - ・成田新高速鉄道の開通にあたり公正性を求める意見書の提出
- ほかに  
(各議案への私の態度と説明はホームページにも掲載しています。ぜひご参照ください)

## よく聞く「二重運賃」って？

議案の中で、これからの市民生活に大きな影響が出てくるものとして、⑨で意見書が発議された「成田新高速鉄道」関連の問題を今回は取り上げます。一般質問も今議会はこの問題について行いました。

成田新高速鉄道は2010年4月の開通予定に向けて、いま急ピッチで用地買収や工事が進められています。

「成田まで開通すれば北総線の運賃は京成と同じになって下がるはず」と期待している方は多いと思います。

表① 京成と北総の運賃表

京成本線運賃		北総線運賃	
キロ程	運賃(円)	キロ程	運賃(円)
~3km	130	~2km	200
~5	150	~4	300
~10	180	~7	370
~15	250	~9	440
~20	310	~11	500
~25	360	~14	570
~30	420	~17	630
~35	470	~20	680
~40	520	~23	730
~45	580	~26	760
~50	640	~29	790
~55	700	29.1~	820
~60	750		

・京成成田以西は、空港~第二ビル間を140円の加算運賃  
・成田空港~空港第2ビルは140円の特定運賃

表② 逆転運賃

	成田空港	空港第2ビル	成田 NT 北	印旛日医大	印西牧の原	千葉 NT 中央	新鎌ヶ谷	東松戸	矢切	京成高砂
北総	-	140	250	310	610	750	990	1070	1130	890
京成特急	-	140	250	310		750	990			890

成田新高速線は北総鉄道の線路をつかって京成電鉄が運行を行います。二社は「乗り入れ」関係ではなく、北総線は京成線のダイヤに割り込むようにして、これまでと変わら



## 会派 黎明 市政報告会

<日時> 1月27日(日)  
10:00~ 牧の原ふれあい文化館 会議室  
14:00~ 文化ホール 大会議室

<テーマ>

- ・後期高齢者医療制度について
- ・ごみ処理の一元化に関して

ずに高砂~印旛日医大間を運行しつづけます。  
同一の線路や駅施設を二つの鉄道会社がつかうわけですが、問題は二社の運賃体系がまったく違うことです(表①参照)。

この運賃問題について「二重運賃」という言葉をお聞きになったことがあるかもしれません。現在の運賃表がそのまま適用された場合、表②のように、例えば、成田空港から上野行きの特急のって新鎌ヶ谷駅で降りた人よりも、高砂で降りた人のほうが、乗った距離が長いにもかかわらず運賃が安くなるという逆転現象が想定され、それを「二重運賃」と呼んでいます。

そんな不思議な運賃が設定されるわけがない→北総の運賃は京成にそろえるはずだ→引下げられるはずだ、となるので、印西市も「二重運賃阻止」という要望を北総鉄道や京成電鉄に行っています。

しかし、昨年6月の京成電鉄株主総会では、京成電鉄社長が、「北総線との運賃調整はするが、北総の運賃が下がらない」という発言をしています。それに限らず、これまでの関係者や専門家の発言を総合してみると、「京成線の運賃が引き上げられて調整され、北総の運賃はこのまま」という解決になるのではないかという予測も出てきました。

私たちが望むことは、負担感のない利用しやすい運賃のほう。二重運賃にあまりにもこだわっていると、足元をすくわれるという気がします。

## 北総債務の制度上の問題

そもそも北総線の運賃はなぜ高いのでしょうか。高砂までつながった2期線工事に莫大な費用がかかり（鉄建公団からの譲渡額は1,213億円）、償還期間を10年延長してもらっても年間の償還額は約60億にもものぼります。19年度期首の借入金と債券の残高は、907億4,800万円です。

北総鉄道の18年度決算をみると、営業収益は135億4,500万円、損益計算書では最終利益は13億3,300万円の黒字でしたが、資金繰表では、新たに3億8,000万円の借入れをしても資金不足が18億6,500万円となっています。

損益は黒字なのに現金が不足する現象は、鉄建公団債務が元利均等償還で、当初は金利分が大きく利払費を営業外費用として算入できたものの、後年になるほど元本分が増えて金利分が減り、損益勘定は改善しても実際の資金繰りが悪化するという制度上の問題があるからです。資金が不足しているのに18年度は約10億円もの法人税を払っています。

## 要望だけでは下がらない

単純に考えれば、運賃の引下げは減収になるので、さらに資金繰りを苦しくさせます。

市は、白井市や印旛・本埜村と共同で北総鉄道、京成電鉄に運賃引下げと二重運賃阻止を要望してきましたが、要望だけしても資金繰りが改善しなければ、運賃引下げができるはずはありません。

**次回3月定例議会は2月19日～3月24日の予定です。**  
**ぜひ傍聴にお越しください。**

17年度から始まった通学定期の助成では、印西市は年間1億3,500万円も支出してきました。大部分は市民の負担軽減にあてられたわけですが、北総鉄道の17年度決算には、「通学定期助成によって利用が増え6,400万の増収」という記述もあり、実質的な経営支援になったことは間違いありません。

こうした事実を生かして、経営上の情報をもっと引き出し、「地域唯一の鉄道としてどうしたら使いやすくなるのか」、あるいは「上下分離」について研究するなど、同じテーブルで話し合い、交渉

していくことはできなかったのでしょうか。結果としてただ「要望してきた」というアリバイ証明しか残らないようでは意味がありません。

## 下げる気にさせなくちゃ……

今回の一般質問で、「要望以外に何をしてきたか」と質問すると、「不公平があった場合は北総鉄道を株主代表訴訟で訴えることを検討していく」という答弁がありました。このような関係性しか築いてこれなかったことを市が自ら露呈しているようなもので、暗澹たる気持ちになります。

京成線との公平性と言っている、結局のところ北総の運賃をどうするのか決めるのは北総鉄道です。北総鉄道が地域のために自ら運賃を下げようという気持ちになる環境が整わなければ運賃は下がりにくいです。

北総鉄道は運転手でさえも契約社員で、会社としてできる限りの合理化策をとっていると感じられます。新高速開通を控え、運賃改定の可能性のある今こそ、行政と鉄道会社が「一緒に考えていく」関係にならなければ、明るい展望は望めないと思っています。

## わたしの一般質問

## これが待遇改善？ 非常勤職員の待遇問題

### \* 非常勤職員の勤務実態は……

印西市にはいま300名近くの非常勤職員が働いています。正規常勤職員とはほぼ同様の仕事をこなし、いまや市民サービスの維持には欠かすことができない存在です。

前議会で「任期付職員の採用条例」が成立して、非常勤職員を「任期付短時間勤務職員」として来年度から採用しなおす動きが始まっています。議案提出時の説明では、「非常勤職員の待遇改善になる」ということでしたが、必ずしもそうではない実態がわかってきましたので改めて質問することにしました。

非常勤職員は地方公務員法に明確な定めがなく、自治体によって待遇はバラバラです。その点、任期付職員は法的根拠をしっかりともらった職なので、地方公務員としての身分はより明確になることはたしかです。でも、働いている人にとって、「法的身分が明確になる」ことにどんな意味があるのでしょうか？

私の質問	市の回答
非常勤職員を任期付短時間勤務職員として採用した場合、賞与など待遇は具体的にどうかわるのか？	任用期間は1年から原則3年になり、年休は正規常勤職員と同様に20日を基本に週の勤務時間によって付与される。賞与は年1.8ヶ月が2ヶ月支給となる。

### \* 一見、待遇はよくなるようですが…

一見すると年休も賞与もよくなり、任用期間（雇用期間）は1年から3年となって安定するよう見えますが、採用初年度の夏の賞与は、新たに採用されて勤続3ヶ月未満で30%支給になり、仮に1ヶ月の平均給与が10万円の方では「3年で53万円」の支給となります。しかし、非常勤職員として来年度も継続雇用された場合、年1.8ヶ月でも「3年間で54万円」が支給されることとなります。仮にまた次の3年間も再任されたとしても、継続扱いではなく「新たな採用」なので、何年勤めても同じこと

の繰り返しです。

私の質問	市の回答
3年ごとに「新たな採用」となるのはなぜ？	任期付の制度では「再任が想定されていない」ため、同じ人でも取扱いは新規採用になる。
任期付職員を採用できるのは「一定の期間内に終了が見込まれる業務」と「一定の期間内に限り業務量の増加が見込まれる業務」だけだ。20年度に採用する任期付職員の職種は本当に一定期間で業務が終了するか、業務量が増加する職なのか？	短時間勤務職員は、サービス体制の充実、体制の維持が採用の理由になる。

### \* 何か間違っていないですか……

勤続10年以上という非常勤職員は決してめずらしくありませんが、10年以上もずっと「業務量が増加」しているとは考えられません。そんな実態をみたときに、「再任が想定されていない」制度をつかうことに矛盾はないでしょうか。

時給単価を計算すると、例えば言語聴覚士は1,700円から1,010円に、歯科衛生士や栄養士が1,090円から940円にと、医療・福祉系の職で著しく時給の下がる職もあります。正規職員は給与改定があっても「現給保持」されるのでさほど急激に変わることはないでしょうが、非常勤職員にはそんな配慮はされません。しかも、3年ごとに新規採用扱いでは、仮に十何年も継続勤務になったとしても、3年以上の勤務実績は残りません。今は、非常勤でも昇給制度をもつ自治体もけっこう見られますが、3年限定の印西市でそんなことがこれからあり得るのでしょうか？

これが本当に待遇改善になるのか、管理側だけがスッキリする制度改善では、困るのは現場とサービスを受ける市民です。