

総務委員会 県外調査活動状況

1 日時 平成21年9月2日(水)～9月4日(金)

2 出席委員(7名)

委員長 保延 実

委員 高野 剛 棚本 邦由 山下 政樹 望月 勝

棚本 邦由 仁ノ平尚子

3 欠席

副委員長 白壁 賢一

委員 土屋 直

○ 調査先

(1) 【札幌市役所(安全・安心なまちづくりについて)】

主な質疑

問) 学生の消防団員が消防活動に参加して怪我をした場合、学校側ではどのように対応するのか。

答) 本人への補償については、公務災害ということで補償されるが、その他については地域の活動への協力と言うことで、学校側の理解を得る中で実施している。また入団時の際にも、その部分については説明している。

問) 例えば、卒業を控えた学生が消防団活動で怪我をして、長期間にわたり授業等が受けられない等、学業に影響がでた場合、学校側では内規等で、その学生に対し救済措置等があるのか。

答) 学生に対する救済措置はない。
怪我をしたゆえに、単位が取得できず留年するということもあり得る。

問) 各地域における安全・安心なまちづくり活動に対する、札幌市からの補助の状況について伺う。

答) 市からの補助は若干ではあるが行っている。
青色パトロールの防犯活動では、防犯協会からパトロールの回転燈が1個寄贈されるだけである。それ以外のものは地域で用意しなければならない。
行政からは、地域で購入する防犯活動用のジャンパーや帽子等の購入経費の一部を助成している。

問) 1つの自治会の規模が大きいので、自治会自体もかなりの予算を持っているか。

答) 市からも町内会に対し、単位町内会であれば1世帯あたり130円の「住民組織助成金」をだしている。

また、北区に11ある連合町内会に対しても約3千万円の助成を行っている。

よって、1町内会に対し年間約300万円の助成を行っている。また、町内会でも町内会費を集めている。

このような予算の中で安全・安心なまちづくり活動をはじめ、お祭り、冬季の除雪などいろいろな町内活動を行っている。

町内活動としての安全・安心なまちづくり活動については、ほとんどボランティア活動が中心となっており、例えば「とんぼ隊」と呼ばれる73名の隊員が地域の防犯活動を行っている。また、ハーレーを持っている人々が「ハーレー隊」を組織し、昨年行われた洞爺湖サミットでも防犯活動を行った。要するに、自分たちでできることは何かということで、自分たちでパトロールを行っている。

ことし北区では、のぼり旗を100本ほどつくって、公共施設や地域の店舗に配付するなど、防犯活動を住民自らが強く意識しているということを見せることによって、犯罪を未然に防ぐという効果を狙った活動を行っている。

問) 学生の消防団員は、道内出身か。

答) 札幌市内の学生である。

問) 甲府市内のある地区では、消防団員が全然集まらず、かなりの高年齢化が進んでいる。札幌市の消防団員も本来の定数に達していないということは、札幌市でも甲府市と同じような悩みを抱えているのか。

答) 札幌市内に10個の消防団があり、この消防団全体で2,150人の定数となっている。それぞれの行政区の消防団員の定数は違っている。またご指摘の通り、高年齢化が進んでいる消防団もある。

女性の団員や学生の団員が入っているところは、平均年齢が下がる傾向にあるが、都市部では新たな団員を捜すのがかなり難しい。よく言われるとおり、街の中のお店の店主さんが、いままで消防団に入って活動をしていたが、その代で店が終わってしまい、そこに再開発で高層ビルが建ち、そういった場合には、新たに消防団に入る人がなく、消防団員が減ってきてしまう。幸い、我々の北区においては、先ほど申し上げた理由から、そこまで困っていないが、全体的には甲府市と同じ状況であることに変わりはない。

問) やはり、団員が減ってきている状況があるから、学生に声を掛けたのか、それとも学生自らの意志により、消防団への入団したのか。

答) 北区の場合は、学生が自らの意志で消防団へ入団した。

聞いたことがあるかもしれないが、最近では、国の方針で、機能別消防団員ということで、特化した活動のみを行う消防団員を入団させることがある。

全ての消防活動を行う団員ばかり集めようとする、減った分の団員を全て補充できないという現実があるため、例えば、本当に災害の時にだけ、ポンプを運ぶ仕事だけを行う消防団員の登録も認めるというのが機能別消防団員の制度である。

例えば、日中、職場に勤めている間のみ、職場の近くで災害が発生した場合には、手伝をする、或いは、夜だけ手伝いをする、また、体力的にきついので、火災予防運動だけに参加するといった、業務の制約を設けた消防団員も可能となる。

全国で見ると、松山市がこういった取り組みを先進的に行っている。市内4つの大学から学生のみを集めて、大規模災害が発生した時にだけ活動する、機能別消防団を組織している。こうした消防団員は報酬も違っている。確か報酬は8,800円以下で市長が定める額としている。

幸いなことに、札幌市においては、そこまで団員確保に困っていないため、条例上、機能別消防団員の制度は定めていない。

問) 北海道有朋高校のパトロール隊の活動には、50名の生徒が参加と伺ったが、全校生徒は何名いるのか。

答) 約1,500名の生徒がいる。

問) 高校が単位制で空き時間もおり、私服であることから、生徒達は地域での評判に応えるため、今回の活動につながったと説明があったが、この活動はクラブ活動でもなければ授業でもないため、単位も取得できないなかで、よく活動が続いていると思うが、生徒達の動機付けはどこにあるか。

答) 有朋高校の生徒の部活動の加入率が少し低いこともあり、また何らかの理由で全日制の高校に行けない生徒もいるため、部活動の加入率は全体で2割弱である。残りの生徒は、アルバイトをしていることが多く、家計を支えたり、自身の小遣いとしている。

例えば、清掃活動などは、授業のない時間帯に行っている。また、多くの生徒が活動に参加をしている理由は、本当にまじめな生徒が多く、地域や学校のために役立ちたいと考えているからだと思う。

問) 地域住民の生徒を見る目は変わったか。

答) 大分変わってきていると思う。学校祭でも一般開放を行っているが、地域の住民も多く来ている。

当初は、苦情電話も多く寄せられたが、現在は減っており、地域の土木センターから軍手が支給されるなど、地域からのバックアップも増えてきている。

問) 北区の消防隊員の約 1 割、南区においては約 3 割が女性隊員であるが、何か理由があるのか。

答) 札幌市は消防団の組織自体において、各消防団に分団があり、また消防団を運営するための総括的な事務を行う消防団本部という分団と同じ格付けの組織を持っている。

消防団本部では現場活動が極端に少なく、事務的な業務が多いため、性別に関係なく業務が遂行できる。そのため多くの女性が勤務している。

問) 山梨県では地域の安全・安心のため行政で青色パトロール車を用意し、朝夕巡回を行っているが、札幌市では青色パトロール車の活動に対してどのような対応をしているのか。行政では、青色パトロール車は用意していないか。

答) 行政として行っているのは、先ほど述べたとおり、ジャンパー等の購入補助だけで、車の購入は行っていない。防犯協会が青色回転灯を 1 つ用意するだけである。

問) 地域の防犯活動を行う上で、警察等行政との連携はどのように行っているのか。

答) 町内会が中心となり、地域が自主的に防犯活動を行っている。

問) 少子高齢化の中で、冬場の除雪対策について、札幌市ではどのような取り組みを行っているのか。

答) 町内会で行う活動に対し、トラックを無償で貸し出している。

また行政としては道路の除雪は行うが、家の周り等に積もった雪については、市と町内会がお金を出し合い、業者に委託し廃雪している。

費用は、1 町内会で 1 2 0 ~ 1 3 0 万円かかる。



※ 札幌市議会事務局会議室で説明・質疑を行った。

○ 調査先

(2) 【公立大学法人札幌市立大学（公立大学の法人化について）】

主な質疑

問) 教職員の裁量勤務制とはどんな制度なのか。

答) 裁量勤務制とは勤務時間を定めない制度である。

問) 当然大学にはカリキュラムがあり、そのカリキュラムに沿って教員等は勤務するはずであると思うが、勤務時間を定めないということが可能なのか。

答) 教員が教えなければならない授業は当然指定されており、また、教授会等学校運営に係る行事等には、当然出勤する必要があるが、それ以外の部分について、裁量勤務を認めている。

問) 事務職員ではなく、教授に適用されるのか。

答) そのとおりである。

問) プロパーの比率が高いということであるが、職員のプロパー化はどうしても進めていかなければいけないと考えているのか

答) 大学の事務には、かなり専門的な部分があり、必ずしも行政事務に馴染まないもの多くある。例えば、学生の就職支援をどうするのかとか、企業等とのネットワークを築いて行くには、相当な時間が必要になるため、職員のプロパー化を進めていきたいと考えている。

問) 将来的には全員プロパー職員にするつもりか。

答) 現在は、中期計画単位で大学の計画を立てているが、その計画では、市の職員を10名まで減らすこととしている。その先どこまで減らしていくのかは、今後の課題である。

問) 法人化に伴い、今まで決められたことしかできない状況から、学長の裁量で「こういった特色有る学校を作っていきたい」という意向が、かなり反映されることになると思うが、この大学でもそのようなイメージを持っているのか。

答) そのとおりである。

問) デザイン科の学生はどのような所に就職するのか。

答) 現在の経済情勢の中、就職については厳しい面があるが、建築事務所、設計事務所、マスコミ関係、ホームページのデザインをはじめとしたIT関連企業などである。

問) プロパー職員の採用方法について教えていただきたい。

答) 大学における事務の経験が2～3年ある者、また、法人の人事の部分については地方公務員法ではなく、労働基準法が適用されるため、人事の経験者、簿記1級、2級取得者等、条件をつけて採用を行っている。

問) 採用試験は行うのか

答) 経験者等、条件を付けて採用するため、ペーパー試験は実施していない。

問) 最終的には、学長の判断になるのか

答) 法人における採用の権限は、理事長にあるため、事務局で選考した者の承認を得ることとしている。

問) 職員のプロパー化への移行は、目標どおり進んでいるのか。

答) 順調に進んでいる。中期計画の設定後、毎年の年度単位の計画書を地方独立法人評価委員会に提出しなければならず、前年度の目標を達成したのかどうかの評価がなされる。また、この評価は公表されることになっている。

問) 法人で意図するような優れた人材がうまく採用できているか。

答) 大変優秀なプロパー職員を採用できている。しかし、課題としてプロパーの管理職の育成、プロパー化が進むと専門性が高まる一方、人事の硬直化の問題がある。

問) 経営審議会のメンバー構成を教えてください。

答) 地元の商工会議所の役員、銀行の役員、他大学で経営学を専門にしている教授、北海道デザイン業界の団体役員、北海道看護協会会長等が構成員となっている。

問) 経営審議会では、活発な議論が行われているのか。

答) 現在経営審議会はできて間もないため、かなり細かい議論には至っていない。

問) 生徒の出身地について、市内市外の割合を教えてください。

答) 概ね6割が札幌市内出身者である。

問) 今後生徒数の増加を目標とする中で、市外出身者の生徒獲得に力を入れていくのか。

答) 先生方は多様な学生がいた方がお互い刺激になるため、道内のいろいろなところから生徒に入学してもらいたいと考えている。

問) 少子化の中、学校経営を考えた場合、道外からも生徒が入学することが重要となると思うが、その点についての中長期的な経営方針を考えていく必要があるのではないか。

答) 学部によって特徴があり、看護学部では道内出身者が8～9割を占めている。入学者を全国から広く浅く集めるという議論の一方で、育成した人材がいかに関地に定着してくれるかという議論がなされた。デザイン学部については、地元の産業振興と強く結びつけたいという思いがある。

問) 卒業生の就職先について、道内と道外の割合はどのくらいか。

答) デザイン学部については、道内と道外の割合が1 : 1となっている。

看護学部については、資格取得との関係があり、まだはっきりとした数字は出ない。過去の状況を見ると、9割近くが道内出身者であるため、多くの生徒が道内への就職を希望している。



※ 公立大学法人札幌市立大学C等103教室で説明・質疑の後、学内を見学した。

○ 調査先

(3) 【北海道公立大学法人札幌医科大学（公立大学の法人化について）】

主な質疑

問) 中期計画を策定するにあたり、専門性をもった職員の体制はどうなっているのか。

答) 専門性をもった職員の体制とういのは特にはない。教授会において協議を行い、その意向を踏まえ事務局がまとめるという形である。6年間の中でその目標が達成できればよいという計画であるため、先生方は1年目、2年目については様子見で良いのではないかといい認識がある。

問) 中期計画を策定する上での問題に対処するため、今後の組織体制構築について何か考えているか。

答) 国立大学法人については、いつまでに何をどうするという具体的な計画が求めら

れているため、評価委員の中にいる国立大学法人関係の委員からは、そのような計画を作るべきだとの提言をいただいている。そのことを法人側にも伝えている。

21年度計画は既に策定しているため、これから22年度計画を策定するにあたり、その計画を策定した具体的な指標や考え方をきちんと整理するための勉強会を、3年目にしてようやく実施していくこととしている。

問) 経営審議会のメンバーのうち、学外委員はどのような方になっているのか。

答) 元銀行の役員、社団法人北海道観光振興機構専務理事、弁護士、公認会計士等です。

問) 一般的にいわれる法人化のメリット以外で、法人化による最大のメリットは何か。

答) 法人化の最大のメリットについては、今すぐには出てこないと思う。

6年後、若しくは次期中期目標を道が示す段階で、人件費等、経営効率をどの程度まで計画できるかだと思う。

問) 今お考えなのは、法人化による一般的なメリットだけということか。

答) サービスの向上や、法人の透明性の向上等でないかと思う。

問) 独立行政法人化についても、公務員型、非公務員型等いろいろな方法があると思うが、内容的なことについて、議会で議論されたのか。また、職員等からは法人化することについて、異論等は出なかったのか。

答) 法人化の内容については、「札幌医科大学法人化検討委員会」において、かなりの議論を行い、道議会では、検討委員会からの報告を受けいろいろ質疑があった。その中で公務員型にこだわった部分はあったが、大学という性格と病院という性格、どちらを優先させるのかという議論がなされ、札幌医科大学については、大学がメインであり、病院は大学に付属する施設というという位置づけになっているところが根拠となり、大学という部分で行くと、一般住民との接点はあまりないため、公務員型にこだわる必要性はないという国の見解に従い、札幌医科大学については、非公務員型という結論に至った。

議会でもそこまで踏み込んで、大学のあり方そのものについての、議論はなされなかった。また、大学の検討委員会においても、公務員型に固執するような議論はなされなかった。

問) 法人化に関し、議会が一番かかわる部分というのは、大学であろうが、病院であろうが、一般型なのか、公務員型なのかという部分になると思うが、その部分についての議論が道議会において、例えば、賛成する議員がどれくらいいたのか、また、

その部分についてどのくらい深く議論がなされたのか再度伺う。

答) 公務員型なのか非公務員型なのかという部分について、議会での踏み込んだ議論については特になされなかった。

問) 特に看護師等の身分については、公務員型、非公務員型で変わってくると思う。山梨県においては、その部分についてかなり議論されたが、札幌医科大学においては、あまり議論がなされなかったということか。

答) 内部の検討会資料をみると、公務員型と非公務員型がおなじ大学と病院に混在するとなると、人事管理上、難しい問題が生じるため、大学のほうに一元化しようということで、非公務員型となった。



※北海道議会第2委員会室で説明・質疑の後、議場等を見学した。

○ 調査先

(4) 【北海道渡島支庁（新幹線新設駅に係るまちづくりについて）】

主な質疑

問) 駅が設置される所と、されない所では、新幹線に対してかなり温度差があるとのことであるが、地域連携について、支庁も含め北海道庁のバックアップ体制はどうなっているのか。

答) 道内には14の支庁があるが、我々が所属する、渡島支庁の地域振興部が一番の窓口となっている。また道庁については総合政策部が窓口となっている。

問) 支庁単位で考えた場合、新幹線進出に対して、いろいろな部署が関係してくると思うが、それぞれのプロジェクトを取りまとめる支庁内の組織体制について伺う。

答) 庁内の連絡会議がある。関係部署の課長クラスが集まり、年に1回ずつ会議を開催している。その会議の中で、各部署の進捗状況等について情報交換している。

今、私どもの新幹線推進室は2名体制で業務を行っており、北斗市やJR北海道等との調整を2人で行っている。本庁では新幹線対策室が窓口になっているが、建設が進んできたので、建設部にも今年度から新たに支援チームができた。

問) 新幹線が通る市町村とそうでない市町村では、首長や幹部職員が道庁や支庁に足をこぼ回数等について、やはり温度差というものはあるのか。

答) 新幹線が通る北斗市とは頻繁に意見交換を実施している。鉄道機構、JR北海道、北斗市、渡島支庁の4者での協議の場もある。新幹線の通らない市町村については、足繁く通い、協議の呼びかけを行うとともに、信頼関係を築く努力をしている。

問) 札幌までの完成の予定は、具体的な年数であるのか。

答) 認可が下りてから、10年間で完成させることがスキームであるため、仮に今年札幌までの認可がおりれば、10年後になるのかなと思う。

問) 総工費850億円の中で、駅の建設については、地元負担という話が当然出てくると思われるが、その点も十分理解しているのか。

答) その点についても、基本スキームがあり、全体の建設費について国が3分の2、自治体が3分の1、駅についてはさらに自治体が30分の1を負担することとなっている。各自治体とも予算の確保については万全の準備ができています。

問) 新幹線ができることで、地域の活性化等、北海道にとっては相当なメリットがあり、駅に近い自治体にとっては利便性が高まると思うが、例えば、東京等から北海道へ来る場合、駅の近くの自治体についてはメリットがあると思うが、新幹線の駅から離れた地域については、現状航空機でも比較的安く近隣の空港へ行くことができる中、新幹線よりも航空機を利用した方が利便性が高いと考えられるが、その点についてどのような考えをもっているのか。

答) 新幹線がなぜ必要なのかというと、北海道エアシステム(HAC)の問題、昨年急

遽運行をやめてしまった高速フェリーの問題等、空の便や、海の便の不安定性に対処するためである。

やはり交通機関の選択肢が少なくなると、北海道民や北海道へ来る人にとってデメリットになるということを考えると、新幹線を札幌まで開通させることで、近隣の駅から本州へアクセスできることが、最大のメリットであると思っている。

また、新幹線の利用が増えることで、航空機の利用者が減るということも、当然想定されるが、例えば、新幹線が通らない旭川は、旭山動物園や富良野、美瑛など、地域観光の連携を強化していて、いかに観光客を減らさないかという努力をしている。道南においても、何もしなければ函館空港の利用者も減ってしまうので、少しでも地域間で連携して、魅力をだして、多くの観光客に来てもらえるように努力することが大事ではないかと思う。



※ 北海道渡島支庁会議室で説明・質疑の後、函館総合車両基地及び新函館駅（仮称）建設予定地を見学した。