



1 森林の保全について

<西野修平議員>

私の地元、河内長野市のように、地域の3分の2が森林で囲まれている地域から選出されている議員が、森林を守ってほしい、という質疑をすると、地域エゴのようにとらわれがちであるが、決して、林業や森林所有者を守るという観点だけではなく、今一度、府域全体に、そして、多くの府民の皆さんに森林が持つ公益的機能の重要性を理解していただく必要があると考える。

大阪府では、これまで治山事業や放置森林対策など、様々な森林を守る対策に取り組んでいる。そして、今議会には、附属機関条例の改正として「森林の保全及び都市の緑化に関する調査検討会議」の設置が提案された。

森林対策に、ようやく、そのエンジンにターボをかけていただいたと感じている。是非とも、精力的な検討をお願いしたいと考えているが、この度の「調査検討会議」の設置の趣旨と今後の進め方について環境農林水産部長の所見を伺う。

<環境農林水産部長>

周辺山系の森林保全については、様々な努力を重ねているが、増大する放置森林対策として、間伐の実施や、切り出された間伐材の市場での流通、利用促進を通じて、里山など周辺地域だけでなく、下流域の都市部を含めての災害の未然防止にもつなげていく取組みの強化が急務であると認識をしている。

また、昭和40年代以降、府が整備を進め、年間を通じて、多くの府民に利用いただいている約660haの面積を有する府内9つの府民の森や、ダイヤモンドトレイルはじめとする、総延長約280kmにわたる長距離自然歩道に散在する、利用者利便施設の老朽化対応や、一層の安全対策の強化が今後の大きな課題である。

さらに、この間、集中的に取り組を進めている都市のみどりづくりについても、圧倒的にみどり豊かな大都市・大阪を目指す観点からは、これを加速化させることが必要とであると考えている。

こうしたことから、今後の方策につきまして知恵を絞るべく、今次定例府議会に専門家からなる調査検討会議の設置をお願いするものである。

議決の上は、「森林保全、都市緑化」と、地方行財政の専門家を中心メンバーとして、年明から議論を開始し、審議内容は、もちろん、その都度オープンにし、春には中間的な論点整理を行うなどして、その検討過程の段階から、府議会の皆様や府民に意見もしっかり聞き、府のこれからの政策に活かして行くことができれば、と考えているので、よろしく願います。

<西野修平議員>

森林を守るということは、間伐などにより、木を育てるという「入りの政策」だけでは解決できない。山から切り出された木材を使ってもらう「出口の政策」が重要である。

大阪府が、今年度、私立保育所や認定こども園を対象に、内装に木材を利用することを促進する事業なども実施し、いい取組ではあるが、モデル事業に過ぎない。

例えば、大阪市内の小学校の校舎を改修の際、あるいは、企業が新社屋の建設など、新たな設備投資をする際に大阪の木材利用を促すために補助を行えば、「入口政策」と出口政策による、まさに森林対策のサイクルが出来上がる。

「財源はどうするんだ」ということになるが、現在のような一般財源や府民からの寄付だけで賄うには限界があるのも事実である。

今回、提案された「調査検討会議」においては、森林を守るために、どのようなサイクルを構築するのか、また、その際に必要な財源をどうするのか、といった課題を中心に検討を行っていただきたいと考えるが、環境農林水産部長のやる気に満ち溢れた答弁をお願いする。

<環境農林水産部長>

西野議員には、ご就任以来、周囲を緑豊かな3山系に囲まれているという、大都市・大阪にあっては、山を適切に維持管理していくことは、府の憩い、やすらぎ、といった面だけでなく、土砂災害の抑制といった点からも、全ての府民の安全・安心につながるとの思いで、取組の充実・強化を図っていくべしと訴え、活動してこられた。私どもも、その間、可能な限り国費を導入し、また、府民、企業の皆様の力をおかりし、森林保全、里山再生、都市の緑づくりに取り組んできたが、将来世代に健全なところで、これを引き継いでいくためには、どうすれば、取組の充実をもっと図ることができるのか。本府の森林保全対策とみどりづくりは待ったなしとの思いで検討を急ぎたいと考える。

その際、森林保全のためには、間伐等の森林整備が何よりもインセンティブをもって進められるよう、最終消費財としての木材利用が、いっそう進むことが重要であると考えている。

ご指摘のあった事業、私立保育所や認定こども園を対象とした「一園一室木のぬくもり推進モデル事業」は、民間から貴重な寄付により実現したもので、モデル事業として、今年度取り組んでいるが、地域の木材を子どもたちが日中過ごす部屋での床や腰壁などの内装に使用し、そのことが、子どもの健やかな育ちに与える効果を科学的にも検証し、広くPRすることで、地域材の利用促進につながれば、との思いで事業を実施している。

今回、提案している調査検討会議では、今後の森林保全と都市のみどりづくりについて、事業のボリューム感やそれに伴う財源のあり方を含め、また、ただいま、議員の言葉の、入口から出口に至るまで、こういう取組を大阪で実践されれば、森を守るサイクルにつながるのではないかと、といった点についても、専門家の先生方に精力的に議論いただき、幅広く検討を進めたいと考えている。

<西野修平議員>

森林を守るための新たな財源については、私自身は、森林環境税の導入しかないと考えている。例えば、個人、法人府民税の均等割に、それぞれ年間500円を上乗せさせていただく。もちろん、生活保護世帯などの非課税世帯は対象外である。この森林環境税の導入については、森林面積率が大阪府と同じ31%の茨城県や、大阪府と同じ都市部の神奈川県や愛知県でも、既に導入



されている。この税の導入の必要性については、私は、かつての太田知事、橋下知事にも求めた。たとえ、500円であっても、増税であるので、このような主張するのは、議員としても、大変勇気がいることである。ただ、森林環境税に対する理解については、私だけでなく、一人でも多くの府議会の皆さん、一人でも多くの府民の皆さんに理解を高めさせていただく必要があるとも考えている。私一人の議員が、手柄を取るかのように答弁は求めないが、松井知事にも、三代の知事にわたって、改めて、この必要性を強く訴えさせていただく。

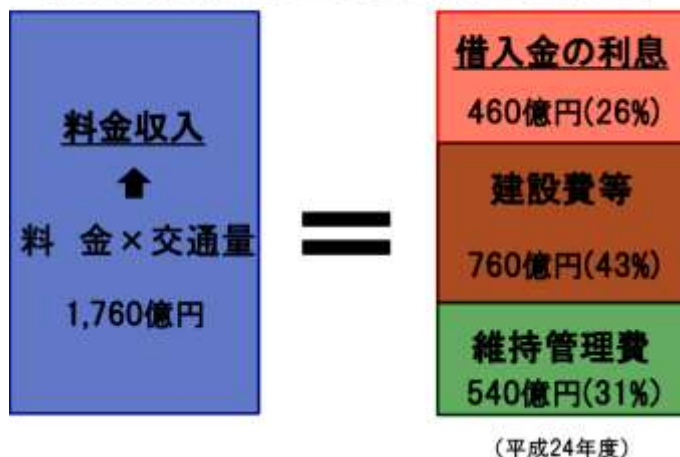
2 阪神高速道路の料金制度等について

<西野修平議員>

今議会で来年から平成28年度までの3年間、現行の割引制度を継続する議案が上程されている。そして、この度、平成29年から阪神高速や近畿道などを管理する NEXCO などとの料金体制を一元化する方針が示された。この必要性を当初から訴えてきた私にとっては、高速に乗ったらみんな同じなのに会社が違うからといって、バラバラに料金がとられ、なぜ制度もバラバラなのか。そういう府民の率直な疑問をいよいよ解

消できる時がきたと思っている。2年前の対距離料金制度履行の際、阪神高速は我が会派の提言を受け、毎年10億円の経営改善に取り組む決意が示された。さらに、阪神高速の料金収入は対距離料金制度移行後の平成24年が前年度より36億円増収となり、平成17年の民営化以降初めて計画を上回った。こうした経営改善により、生み出された成果や増収分は、利用者の利便性や安全性の向上に使っていただかなければならない。今議会に先立ち、我が会は要望書を提出した。休日割引や事業者向けの割引など各種割引制度の拡充、大規模災害に備えるために、トンネルや橋脚の安全性の強化など内容は多岐に渡っている。我々の要望に対し、府はどのように実現するのか都市整備部長に伺う。

阪神高速道路の料金設定の仕組み



<都市整備部長>

阪高株式会社の経営改善によるコスト縮減額10億円は、有効に活用し、利用者に還元すべきと考えており、来年度以降の利用者還元については、休日乗り放題パスをより多くの利用

者にご利用頂けるよう拡充することや、ETCポイント還元キャンペーンをより魅力的な実施内容とするよう、同社に求めている。

また、維持管理の強化については、定期点検や補修の他、昨年度の増収も活用し、笹子トンネル事故を受けた緊急修繕事業としてトンネルを覆うコンクリートの補強や橋桁の腐食対策等を実施している。指摘の将来を見据えた維持管理は重要であることから、包括的な維持管理更新手法の検討を同社に求めていく。

さらに、快適で安全な利用を促す対策として、これまで阪高会社では、事故削減を図るため、カーブ区間での視線誘導等を行ってきたが、これに加え、ご指摘のカラー舗装による誘導や交通情報システム等の利便性向上策の検討を同社に求めていく。

議員の指摘も踏まえ、引き続き、阪高会社のたゆまぬ経営努力等により、更なる利用者の利便性や安全性の向上が図れるよう、同社と調整を行うとともに、平成29年度当初、一元化を目指す阪神都市圏の高速道路料金について、利用者の視点にたった料金となるよう、国と地方の検討会において検討を進めていく。

<西野修平議員>

我々の要望にお答えいただいているところもあるが、やはり料金割引を拡充することへの答えがないのが残念である。そもそも、料金とはどのように設定されているのかご説明する。

阪神高速をはじめ全国的高速道路は、平成17年に公団から民営化され、その際に、民営化後45年、つまり平成62年までに債務、借金ですが、それを返すスキームが作られた。高速道路の料金は建設費、その建設の際の借入金の利息、そして維持管理費を料金収入で賄う仕組みとなっている。

借入金の利息の返済には、料金収入の2割あまりが充てられており、将来の金利が高くなると予測して、設定すればするほど、料金設定にも大きく影響する。

民営化時の平成17年実績金利、つまり、実際の金利ですが、2.19%でした。以後年々低下し、平成24年には0.86%まで低下した。平成25年度上半期は0.82%まで下がった。

阪神高速が、対距離料金制度に移行した平成24年、国の最新の経済見通しを踏まえて、計画する金利、つまり金利予測といってもいいと思うが、その設定が見直されて、平成24年度は1.3%、25年度が1.80%、26年度が2.15%、こうして上がり続けて、最終的には33年に4.0%と非常に高く設定されている。

阪神高速の債務が現在約2兆9千億あるので、1%の差でも290億円もある。平成24年の調達する金利の予測と実際との差額は80億円である。この80億円は、さきほど答弁があったが、笹子トンネル事故を受け、阪神高速の緊急修繕費用に充てられた。

アベノミクスによる効果を勘案したとしても、急激に2%、3%、ましてや4%まで急上昇することは無いと思う。仮に実際の金利が、このまま1%程度で推移するとなれば、試算では平成25年に230億円、26年には330億円、27年には420億円、28年には510億円、合計約1,500億円もの金利差額が生じることになる。

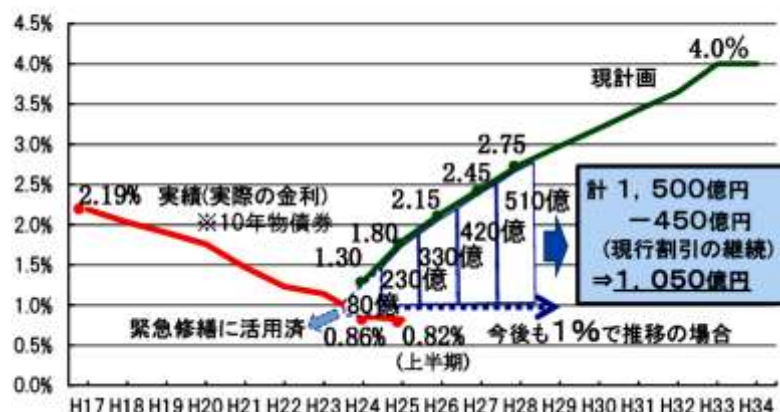
本議会に上程されているが、来年から28年までの3年間の各種割引を継続する財源の450億円を差引いたとしても、1,050億円もの財源が生じる。

2年前、阪神高速が700円均一料金制度から下限500円から上限900円の対距離制度に移行する際、我が会派から提言を行い、調達する金利予測の設定を圧縮することで、上限料金を900円から700円に引き下げることが可能だと提言した。残念ながら、その提言は受け入れられなかったが、同様の、同趣旨の要望を今回の要望書に明記をさせていただいた。

ちなみに、700円に抑えるためには、年間230億円、3年間で690億円が必要であるが、1,050億円から引いてもまだお釣りがある。つまり、調達する金利の予測を限りなく1%に近づければ、平成29年から計画されている料金体系一元化までの、来年から28年の3年間、上限を700円に抑えることが可能である。

2年前に、当時の橋下知事に提言を行ったのは、我々でもあり、当時府議団幹事長であった松井知事でもある。今、知事になられて、今度は議会に提案できる側にいる。上限900円から700円に抑える議案を提出するつもりはないか。

調達する金利の計画



<知事>

2年前、阪神高速距離別料金導入に関する府議会での激論、もう充分覚えている。あの激論が国等の関

係者を動かし、この度、平成29年度の当初料金体系一元化に向けたこの合意につながったと思っている。

あの時、西野議員は、ぎりぎりまで距離別料金反対姿勢を取って、勝ち取ろうという政治行動だったとよく覚えている。団の中でも賛否両論分かれ、最後はやはりここはそれを認めて料金一元化を求めようじゃないかという合意が議会の中でなされたと思っている。

今、様々な試算をいただいた。その試算が全て間違いなしということであれば、阪神高速自身に、僕は判断をしていただけたと思っている。

阪神高速、道路公団、国において、料金が決定されるべきであり、まだ、長期の債務というものが残っている。これは、将来世代にも、公正な料金であるべきだと考える。今まさに西野議員からさまざまな試算があったところも、しっかりと、我々としては、国と阪神高速株式会社に料金の値下げにつなげていきたいと求めている。今、僕がここで、条例を出せと言われると、ちょっと将来世代の負担の公平性というものにまだ自信が持てない。

最終的には、阪神高速株式会社が、安定的な高速道路の料金体系を決めて行くと思うので、しっかりと議会での意見をこれからも、国にも伝え、阪神高速道路側へも伝え、少しでも利用者の便益があがる仕組みを作っていくたい。

<西野修平議員>

調達する金利の予測と実際の差額で、生じた財源が既に確保されるという状況は、料金収入の計画を甘く設定できることに繋がる。そして、料金収入の計画が甘く見積もられることは、それが料金設定にも反映される。つまり、利用者に負担がしわ寄せられることである。

もし、金利があがり、財源が確保されなくなれば、その際に料金をあげることをお願いすればいいと思う。

そういう制度設計こそが、利用者目線だと私は思っている。かつて、2年前の対距離制度に移行する際、我が会派の中でも大激論が交わされた。最終的には、私はかねてから必要性を訴えてきた異なる会社間の料金体系の一元化に向けて、一歩踏み出す約束をしていたいたために、対距離料金案に賛成をした。

しかし、地方議会が同意することを前提に、国交省から料金提案が出されることに対して、大阪から国を変えるためには地方がボールを持ち続けることも大切だと私は主張した。当時、この意見に同調した仲間もたくさんいた。その後、いろんな意味で悔しい思いもした。私は、今でもその考え方は決して間違っていないと思っている。何故ならば、ボールが役所側、理事者側に移るとこちらも同意するしかないからである。私は平成29年に料金体系が一元化されるということは100%まだ信じていない。いつ国は知らんぷりするかわからない。だから、ボールを持っている知事には是非とも最後の最後まで、国に対してプレッシャーをかけた続けることをお願いしたい。

3 大阪府都市開発株式会社(OTK)の株式売却について

<西野修平議員>

このOTKの完全民会化に伴い、株式の売却先を公募により選定することとなり、この度、優先交渉権者にローンスターという外資系ファンド会社が選定された。この選定に対し、わが会派においても色々な意見

があるのも事実である。

冒頭に、ローンスターの提案がダメだとか、あるいは、次点の南海の提案がいいとか、ということではなく、公募により、審査結果がオープンになったことで、提案内容に大きな違いがあったことも確かである。府民の皆さんに分かりやすい議論をするために、あえて企業名を出して質問する。

OTKの事業の一つである泉北高速鉄道の運賃値下げについて、ローンスターが10円値下げするのに対し、次点となった南海は、80円値下げする案であったために、値下げ幅の差があまりにも大きすぎて、ローンスターの提案を良しとはできないという意見がある。

一方で、公募に参加したそれぞれの企業が、決められたルールに基づいて提案を行い、導き出された結果であるので、その結果を肅々と受け止めるべきだという意見、あるいは、大阪府全体の府民益を考えると、1円でも高く府民の資産を売るべきだと、そういう意見もある。どれもごもつともな意見である。

公募の提案結果を見ると、ローンスターが南海の提案価格よりも61億円高かったが、府の株式の保有率が49%であるので、府民への利益還元額は30億円となる。一方で、泉北高速鉄道の運賃値下げ幅の差が70円である。それぞれの差額をどう考えるのか。多くの議員が頭を悩ませている。提案価格の差はローンスターが61億円高いわけであるが、一方で、泉北高速鉄道の通学定期代と乗り継ぎ運賃代の値下げ幅の差額を年間利用者数に当てはめると、南海は最低でも10年間は値下げを続ける提案であるので、逆に南海が55億円高くなる。キャッシュフローによる評価と利益還元額と同じ土俵で



比べることはできないが、それを株式価値として計算しても、おそらく、その額に匹敵する程の額になる可能性がある。

知事の考えは、OTKは泉北高速鉄道だけでなく、トラクターミナルなどの事業も行い、府民全体の利益で成り立っているので、鉄道利用者だけに利益を還元できないという考えであることも、重々承知している。

仮に、価格幅の差額30億円ということで、他の鉄道などのインフラ整備に充てるということを仮定すると、今度はその鉄道を利用する人だけが利益を還元されることになるのも事実である。その点、知事がどうお考えかと聞こうかと思っていたが、おそらく、答弁は、もう、そんなこと、後から言われても、もう議案を議会に提案しているので、最後は、議決、皆さんで判断してください、という答弁になるか、と思う。

そもそも、鉄道の運賃は鉄道事業法の総括原価方式に基づいて、「上限認可制」がとられている。つまり、運賃を上げる際には国交省の認可が必要だということであるが、認可された上限額の範囲内で運賃を設定・変更できるようになっており、逆に言えば、上限額さえ越えなければ、ある程度自由度も認められる。

かつて、OTKが平成10年に140円から値上げをした際、国交省から170円の設定認可を受けたが、その自由度を活かして国交省の認可より10円安い160円にOTK独自で運賃を設定した。要は、10円程度の値下げであれば、完全民営化しなくても可能ということになる。

完全民営化は手段であって、目的ではない。泉北高速鉄道だけに限って言えば、料金値下げが最大の目的である。わが会派にも、沿線を地元とする仲間がいる。その同志の皆さんは、常日頃から、完全民営化さえすれば、料金は値下げする、と声を大にして訴えてきた。その方々の思いを受け止めると、胸が張り裂けそうな気持ちになる。

私は、松井知事とは、知事が府会議員の時代から、OTKの完全民営化の議論してきた。時には、意見が違うこともあったが、知事自身が黒字の三セクを完全民営化するという全国でも類のない改革に着手され、いよいよ最終局面までこられた努力には、心から敬意を表したい。

ただ、運賃値下げは、完全民営化する、この時が、最初で、最後で、最大のチャンスでもある。本当に10円だけの値下げでいだろうか、私もそんな思いである。それでも知事は、この提案をやむを得ないと考えているか。

<知事>

ぼくの立場としては、今提案させていただいている以上、やむを得ないと思っている。

西野議員も、OTKの民営化、この11年、同期であるから、議論してきて、まず、この民営化にあたって、一番、このストックの組み換え、大阪が、東京と並ぶ二極として、都市のインフラが非常に遅れ続けてきた。西野議員も承知のように、この間、財政が非常に厳しいという状況の中で、様々な都市整備、都市インフラ整備を止めてきた。そのことによって、東京都の大きな差が開いて、東京一極と、我々は、まだ、二極として認められていない。これから、オリンピックが2020年に開催が決定した。東京都の都市インフラ整備、道路、鉄道に巨額な投資が行われ、まさに東京に一極を集中しようという状況になっている時に、大阪で、これから、今まで、止まっていたインフラ整備をやっていくための核になるような財源が必要である。

その中で、今回、公募にあたり、利便性と、金額、株式の評価、価値の二つを併せた評価を評価委員会にお願いし、それに点数を付け、第一交渉権者として、ローンスターが選ばれた。



この財源を基に、様々な、止まっていたインフラ整備、例えば、鉄道でいうと、重要4路線の指定をしており、北の方では、長年の懸案で、北大阪急行について、様々な北側の府民の皆さんの要望があった。今回、北大阪急行については、地元市が、多大な負担をしてもやろうということで、地元負担が出てきて、それをやろうという首長からの提案もあり、その中において、西野議員

が言われるように、地元の利用者の便益、計算すると、今の30億という府に入るお金以上の便益にある。それは、やはり、利用者の皆さんの利益である。

大阪府域、府民全体を見回した時に、この泉北高速鉄道については、この鉄道事業そのものに、地元市は、負担はしていない。北大阪急行については、地元市が負担をする。それは、市民の皆さんの負担にもなる。それを覚悟されて、ぜひ北大阪急行の延伸をしようじゃないかという声も上がった。

私の立場としては、やはり、大阪全体を成長させていくための広域がやる部分の負担と、基礎自治体である地元市がやる部分の負担を分けて、広く880万府民全体の理解を求めなければならないと思う。

この中には、モノレールの南進を長年言われ続けてきた。しかしこのことも、手をつけられなかった。今、このOTKの、今回、株価の値段が付いた、重要な一つのパーツであるトラックターミナルは、長年、東大阪市で、周辺の皆さんの理解も得て継続してきた。この魅力というのが、非常に株価に反映している。その部分についても、この魅力で、この金額がついたから、今のモノレールを、しっかりと、延伸して行ってほしいという、東大阪の皆さんの声もある。ですから、そういう全てを含めて、議会の皆さんにご判断をいただきたい。

そして、今、様々な地元市から、いろんな要望、提案、値下げしろというような声があり、その都度、それを言うならば、責任のある方が出てきて、議会も、議会の過半数以上で議決するから、責任のあるリーダーであるから、立場であるから、その皆さん方も、どうぞ、言うだけではなく、しっかりと議論の場に参加していただきたいと言いつけてきた。

先ほどの休み時間に、堺市長から、12月13日16時から17時の間、ぜひ大阪府庁に来て、話をしたいということであるから、議会の皆さんに判断を求めているから、議会の皆さんも入っていただき、どういう提案をするのか、その提案を聞いて、ぜひ議会のご判断をいただきたい。

これは、議会開会中であるから、この時間しか竹山市長が来られない。また、堺市議会の皆さんも、あれだけの決議をしたので、一緒にきていただきたい。各会派が、堺市議会に呼びかけて、どうぞ一緒に来ていただき、大阪府議会の中で決定されることであるが、府議会の皆さんに、どのような提案をなされるのかを聞いて、大阪880万人府民の皆さんそれぞれに、公平、公正、平等に、その利益が届くようなご判断をお願いしたい。

<西野修平議員>

知事、売却益を、例えば、どこのモノレールに使うとか、どの線に使うとか、ということになると、例えば、私の地元の河内長野市でも、堺に抜けるアクセス道路を求めている。ここに使うと言ってくれたら、賛成するかという話になるので、あまり、地域の何に使うということを、この段階であまり言わない方がいいと思う。

今回の優先交渉権者の選定を受け、知事も、今、発言されたが、泉北高速鉄道が走る堺の市議会で、白紙撤回を求める決議が採択された。竹山市長も「思いは議会と同じだ」ということで、今回の選定を受け入れられない趣旨の発言をされている。

先の堺市長選挙で堺市長は、「堺のことは堺で決める」をスローガンに掲げて戦われて当選された。しかし、泉北高速鉄道の運賃値下げをはじめ、このOTKの株式売却というのは、この府議会の議決するわけである。我々が決める。ここに「堺のことは堺で決められない」現実がある。しかし、唯一「堺のことは堺で決め

る」の方法がある。

それは、例えば、ローンスターと南海がそれぞれ提案した値下げ幅の差額70円を堺市が独自で補助してくれたらいい。ちなみに、泉北高速鉄道を利用される年間約5千万人弱であるので、極めて単純計算であるが、年間35億円が必要になる。

「堺のことは堺で決める」というならば、堺市が毎年35億円を補助すればいいと思うが、知事はどう思うか。

<知事>

まさに、そのことは議会で決めていただきたい。ぼくが決めることではない。

ぼくは、どこの地域に、今回、この財源を使うのかというのは言っていない。鉄道の話であるから、重要4路線は決めた。今議員が言われたように、議員の地元の道路、今日の質問で大山議員から話があった。ぼくはその話をよく知っていて、何十年も、あの話をしている。八尾富田林線も止まったままである。都市整備部長に言っても、お金がないと言っている。どの路線で、どうとは言わない。

でも、大阪には都市を再生させる、成長させるためのインフラ整備は、必ず必要になる。その核となる財源がある。そのために、今回、ぼくは、ストックの組み換えということ、一番分かっていたいただきたい。長年、そこに、それだけのストックがあり、でも、それは使えなかった。OTKという会社のまま、天下りの会社のままであれば、まさに、そのストックは、絵に描いた餅で、府民の利益のために使えなかった。大阪の都市の生活には使えなかった。それをスタートさせていただきたいというのが私の考え方である。

地域の、何に使うのかを言うつもりはない。ただ、今回は、堺市側から、全ての沿線の住民の利益に使えと言われるので、それは違うということ言って、880万府民の代表である、北の能勢から岬町の範囲の皆さんに決めていただきたい。

<西野修平議員>

堺市議会も、堺市長も、口でああしろ、こうしろというだけであり、口だけではなくて、堺市として、堺市民の皆さんに、具体的に、実際に、何をしていただけるのか、この府議会の場で、公式の場で、議事録が残る場で、私はぜひ聞いてみたい。13日に来られるということならば、議長、竹山市長を参考人招致として迎えをして、堺市の代表として、堺のために、何をするのか、「堺のことは堺で決める」と言うならば、ご自身が何をするのか、私は、直接、問うてみたいと思うので、配慮のほどよろしくお願ひしたい。

4 生活保護制度における大阪府の役割について

<西野修平議員>

今年、10月、私の地元の河内長野市で職員による生活保護費不正支出事件が発生した。詐取された金額は、2億6600万円にも上がる。この事件は、生活保護制度そのものに対する、市民府民の信頼を大きく失墜するものであり、遺憾にたえない。この事件を受け、そもそも生活保護制度における府の役割や権限がどのようなものか多くの方々が思ってもらえるのではないかと。府として、どのような対応をされてこられていたのか、あ

るいは、今後、不正処理をはたらくことがないようなルール作りや指針といった再発防止策が重要であると考え
るが、府として、今後、どのように助言・指導していくのか。

<福祉部長>

先般河内長野市における生活保護費の詐取事件は、生活保護行政に対する府民の信頼を根底から揺る
がす、あってはならないことであり、誠に遺憾である。

府が実施する一般監査は、法及び国要綱に基づき、保護が必要な人には確実に保護を実施するという考
え方のもと、申請から決定に至るまでの事務等を中心に、適正に運営されているかどうかを確認しているも
ので、保護費の支出に伴う経理処理については、一般監査の対象外となっている。

今回の件は、経理処理で不正があったもので、主な原因は、当該職員に、経理事務と生活保護システム
の担当を兼務させ、加えて、受給者への相談・支援を行うケースワーカーの業務も担当させていたこと、また、
組織としての事務処理のチェック体制も機能しておらず、市の業務管理体制に問題があったと考えている。

今後、府としては、この度の事案を踏まえ、府の監査実施方針に、ケースワーカー等による不正処理の発
生防止策等を重点監査事項として新たに位置付けるとともに、施行事務監査においては、「保護費の支給
明細書総額」と「実際に支出された保護費総額」との確認を行うなど、会計処理分野を含めた監査の徹底を
期してまいる。

<西野修平議員>

つまり、この役割・権限は、本来、生活保護を受けるべき人に適正に処理が行われているかどうかをチェッ
クすることが役割で、一般的な監査では、不正支出があるかどうかをチェックすることまでは求められていな
いということだと思う。今回のように、特に問題が生じた際に、特別な監査を行うことだと思う。今後の府の対
策としては、会計処理が適正に行われているかどうかにもチェックしていくということであり、今後、二度と、この
ような事件が発生することがないよう、府の役割をしっかりと果たしていただくよう、強く求めさせていただ
いて、私の質問を終わらせていただく。

