

平成26年第2回定例市議会一般質問議事録抜粋

新生・市民クラブ 大塚 正俊

1. 自転車が安全に利用できる環境整備とルールの徹底

自転車は、環境にも優しく、子どもから高齢者まで気軽に利用できる、身近な移動手段ですが、一方では事故もふえており、多額の賠償が発生するケースも出ています。警察庁の統計によると、交通事故全体の発生件数と負傷者数が減少しているにもかかわらず、自転車対歩行者の事故は10年前に比べて約1.3倍に増加、自転車同士の事故は11%増加しています。また、交通事故にかかわった自転車運転者の6割に法令違反があったということも指摘されています。

こうした状況を背景に、昨年6月に道路交通法が改正、12月から施行され、自転車に関するルールが大きく変わり、厳罰化がされることになりました。改正により自転車利用者に大きな影響を及ぼすものですが、その内容については十分にまだ周知がされていません。これまで、傘差し運転や携帯電話・ヘッドホン使用の禁止などルールができ、事故防止のための取り組みが行われてきましたが、取り締まりが強化される前に、まずはルールの周知と、自転車が利用しやすく、安全に利用できる環境整備が必要であるとの立場から、以下質問をいたします。

(1) 道路交通法改正により自転車運転にかかる罰則、利用者への影響

昨年、12月1日から施行された改正道路交通法について、自転車にかかる部分の内容と罰則について伺います。また、傘差し運転や携帯電話・ヘッドホン使用の禁止などの罰則について伺います。

(生活保健部長答弁)

1点は、自転車の通行できる路側帯の通行方法に新しい規制が出来たものです。自転車の通行については、道路交通法で、自転車を含めた車両は車道左側を通行しなければならないと規定されています。この例外として、道路交通法は、「著しく歩行者の通行を妨げない場合、自転車は路側帯内を走行できる。」と自転車の路側帯内通行を認めています。改正前は、路側帯内における自転車の通行方向には規制がなく、どちらの方向にも走行が出来ました。昨年の改正では、この路側帯内の通行に際しては、自動車や原付と同じ方向、つまり左側通行しか出来なくなっています。この違反の罰則は、3か月以下の懲役または5万円以下の罰金となっております。

改正点の2点目は、警察官が自転車の制動装置を備えていない自転車に対し検査が出来るようになったこと及びブレーキ不備車両の運転者に対し、安全のために必要な応急措置やこれができない場合の運転中止命令ができるようになったことです。この違反の罰則は、5万円以下の罰金となっております。

また、自転車の傘さし運転、携帯電話を保持しての通話や操作、または画像の注視しながらの運転若しくは、ヘッドホンを使用して音楽を聴くなど、警音器やサイレン、警察官の指

示等が聞こえない状態で運転することも禁止されており、この違反の罰則は、5万円以下の罰金となっております。

②今回、自転車の利用に関してかなり厳しい法改正が行われました。取り締まりが強化される前に、やはり法改正のルールをきちんと周知して、市民、特に子どもや若い人、高齢者に影響がないようにすべきと考えます。今回の改正で一番大きいのが、自転車の路側帯の左側通行が義務づけられたことです。

これまで自転車の左側通行はもちろんルールとして定められていましたが、実際としては余り守られていなかったということが、事故が多く起きていたことの一因だと思います。自転車は車と違って反則金の制度がないため、車のように罰金だけ払えば刑事手続は免れるということにはならないというふうに聞いています。

赤切符を切られて、略式起訴、罰金刑が科されるということになります。例えば、これまで信号無視なんかの場合には、警察官の方に呼びとめられて注意を受けるということになりました。それで済んでいましたが、昨年12月1日以降は、これは2度以上の悪質な道路交通法違反と判断された場合には、摘発、刑事手続にのせられるというふうなことになると思います。つまり、これは前科がつくという深刻な結果となる可能性があるという、これが法律改正の定めだと思いますけれども、この理解でいいのかどうか、伺います。

(生活保健部長答弁)

自動車やオートバイの軽微な違反で検挙された場合は、反則行為として、一定期日までに反則金を支払うことにより、公訴の提起あるいは家庭裁判所の審判を付さないことができるという、交通反則通告制度により処理されます。しかし、自転車や歩行者の違反の場合、この制度の適応が出来ませんので、交通事件即決裁判手続き、略式手続または公判による処理となり、有罪となれば道路交通法違反の前科がつくことになります。ただし、運転免許制度により免許を与えられた自動車の運転者の違反と、免許制度のない自転車の運転者の違反を同じレベルで処理できるかというと、そういう訳にはいきませんので、自転車による信号無視などの悪質な違反を繰り返し、警告にも従わない違反者に対しては、検挙するというよう聞いております。なお、酒酔い運転や、悪質な違反による交通事故などは、1度の違反でも検挙されることがあります。

(2) 改正内容の市民、児童生徒への周知

道路交通法の改正で、車道脇（白線内の路側帯含む）を自動車と同じ方向に進まなければならぬ。逆走は違反です。罰金5万円と言うことですね。法改正によって、すぐではないにしても、厳罰化がされるのかというのを心配しています。

特に、現在、自転車に関するルールが守られていない現状にあると思うのですが、行政としても、警察と連携して市民に対する周知徹底が必要と考えます。

そこで、法律の改正後、市民、児童・生徒への周知はどのように行われてきたのかお聞きます。

(生活保健部長答弁)

改正内容の周知につきましては、市、警察、交通安全協会などと連携して取り組んでおります

市民への通知方法としましては、法律改正後「市報」への掲載、警察や交通安全協会の法令講習会における指導や各機関の発行する広報紙等で、市民への広報を行っています。また、毎月、1日は、自転車の安全利用の街頭啓発日として、市職員も関係機関と協働し、街頭での広報啓発活動を行っています。さらに、要望があれば、生活環境課で交通安全講話の出前講習も受け付けております。

(教育次長答弁)

25年度は、道路交通法改正に伴う自転車の通行方法につきましては、平成25年11月29日に市内小中学校へ通知文・チラシなどにより周知しています。また、校長会議会においては、自転車の路側帯通行方法の改正等について説明し、併せて自転車を安全に利用するための「自転車安全利用五則」や自転車利用者に対するルール遵守の徹底についても周知徹底しているところです。

今年度は、平成26年4月8日付けで、市内小・中学校へ文書を発出し、「自転車月間」及び自転車利用者に対するルール遵守の徹底について周知したところです。また、「自転車安全五則」及び「平成25年12月1日施行の改正道路交通法」について再確認し、児童生徒の交通安全教育の一層の充実を図るよう指導しています。

さらに、交通安全教室などを早い時期に開催するよう依頼しています。

(3) 車道の左側通行を徹底するための施策

これまで学ぶ機会のなかった人たちに対してどのように知らせていくのかというのを、しっかりと実施していく必要があると思います。

次に、道路交通法の改正を受けて、左側通行の徹底は重要課題です。1960年に道路交通法が制定されて、当初、自転車走行は車道と位置づけられていました。しかし車との事故がふえたということで、1970年には、自転車の走行空間の整備を後回しにして、自転車について歩道を通行可という例外をつくってしまっています。その状態が40年以上続いて、今度は自転車と歩行者の事故が問題になり、2011年に改めて、自転車は車道という通達を出して、今回の路側帯での右側通行禁止となったわけです。

平成24年11月に国土交通省道路局、警察庁交通局から「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が発出されていますが、車道の左側通行を誘導する自転車レーンや自転車ナビマークなど、左側通行を徹底するための整備方針について、お聞きします。

(生活保健部長答弁)

東京都では、警視庁の主導で自転車ナビマークを路面に表示し、自転車の通行部分と進行方向を明示する施策に取り組んでいるようです。自転車ナビマークの設置は、法定外の表示ですが、国道、県道、市道と統一的なものとなる必要があるので、県警主導で行うことになると思われます。設置の必要がある場合は、警察署等と連携を図っていきたいと思います。

(建設部長答弁)

自転車レーンの整備につきましては路肩の幅員が必要になります。

既設道路での車道部における自転車専用レーンの設置は、自動車や自転車、および歩行者が安全に利用できる幅員の確保が必要あります。一定区間で専用レーンを設置するだけの路肩幅員が確保できる場所であり尚且つ、歩道が整備されていることが必要となりますので現状のままでの自転車レーンの設置は難しいと思われます。

ただし、学校施設や自転車通行が多い路線については用地確保を含め、検討していきたいと思います。

新設道路につきましては、自転車通行量の状況や自転車道のネットワークなどを検討し、対応したいと思います。

(4) 歩道の自転車走行と歩行者の安全確保

道路交通法の改正で、車道脇（白線内の路側帯含む）を自動車と同じ方向に進まなければならなくなりましたが、例外的に、自転車は歩道を通行できるとなっていますが、どのようなケースですか。また、どんな表示がされていますか。

(生活保健部長答弁)

道路交通法では、自転車は原則として、車道の左端を走行するようになっています。しかし、次の3つの場合においては、自転車の歩道通行が許されています。

1つ目は、標識または表示で、自転車の歩道通行が許された歩道です。この場合、青字に白色で歩行者と自転車のマーク入った標識が掲げられています。また、標示の場合は、歩道に白色で自転車のマークがペイントされています。

2つ目は、幼児、児童、70歳以上の高齢者が運転する自転車です。

3つ目は、交通頻繁で車道が狭い場合や、道路工事で歩道通行がやむを得ない場合です。以上3点です。

②具体的に、市内で自転車が歩道を通行できる場所はどこですか。また、歩道を通行するときの注意点と速度は、

(生活保健部長答弁)

自転車が歩道を通行できる場所について回答いたします。

県道中津豊前線の山国大橋から国道213号宇佐市との境まで、国道212号の豊陽交差点から新万田交差点まで、など、中津市内には、22か所、総延長 約37.4Kmございます。

次に、自転車が歩道を通行する際の注意点および速度についてお答えいたします。

歩道走行時は、歩道の半分から車道よりを徐行して通行するようになっております。また、歩行者の通行を妨げる場合は、自転車は一時停止するようになっています。

③たとえば、城北中学校前の県道の歩道、三光公民館から三光中学校に上る歩道は、三光佐知から真坂小学校に向かう国道212号の歩道は、自転車が通れるのかお聞きします。

(生活保健部長答弁)

ただいま例示されました道路は、いずれも、自転車通行可の標識がない場所です。標識が無ければ、先程の例外に該当しない限り、車道通行となります。

④歩道の自転車通行可の標識の設置基準（間隔）と自転車通行が認められた歩道を、児童・生徒は学校で知らされていますか。

(生活保健部長答弁)

標識を設置する基準では、400 メートルごととなっています。

(教育次長答弁)

学級指導や学校行事・交通安全教室等により、安全教育の一環として自転車通行可の標識等について指導しています。

⑤産業道路では、ダイハツ九州前から東浜の交差点間 4.7 km 間、小祝から東浜交差点間 2.7 km 間にはこの標識がありません。自転車通行可の標識の数があまりに少ないために、どの道路が指定されているか市民はわかりません。自転車ペイントマーク等の何らかの歩道上の表示が必要と考えるが如何か。また、自転車通行可の歩道内の自転車の運行は右側、左側ですか。

(生活保健部長答弁)

自転車の通行区分の指定は、市役所南側の道路にありますが、標識等が少なく、区間がわかれにくい個所については、標示等の設置を警察署の方に働きかけたいと思います。

自転車の歩道の通行場所についてですが、道路交通法では、自転車が歩道を通行する場合は、歩道の中央部分から車道よりを走行することとなっています

⑥歩行者の安全確保の観点から一定程度の歩道幅員があるところは、国道 213 号線や市役所南側の歩道のように分離線を引くことで安全性が高まると考えますが、如何ですか。

(生活保健部長答弁)

植栽等を除いた歩道の有効幅員が 3m 以上の場合、自転車通行部分の指定を行うことが安全のために必要であると考えます。

⑦国道 213 号線の警察署前の歩道が 1 m 位しかなく自転車が離合しにくい場所や産業道路の牛神交差点付近の歩道に電柱があり自転車が通りにくい場所も自転車通行可の歩道となっています。自転車と人の接触事故を防ぐために、歩道の拡幅若しくは自転車通行可の一方通行の指定をすべきと考えるが如何ですか。

(建設部長答弁)

ご質問の国道 213 号、主要地方道中津高田線の管理者は大分県でありますので、ご指摘の箇所につきましては担当者と現地確認を行い、対応をお願いしていきたいと考えております

(生活保健部長答弁)

自転車の一方通行規制ができる場所は、交通規制の基準では、自転車交通量が多く、自転車相互通行による交錯のため交通事故が発生する危険性が認められ、自転車交通秩序化を図る必要がある自転車道となっております。

よって、自転車道ではない自転車通行可の歩道において指定できることとなります。この様な歩道については、歩道の拡幅あるいは、自転車に乗る方の法令順守が必要であると思われます。

⑧逆に、自転車と歩行者が接触する危険のある狭い歩道の自転車通行可の解除の考え方は、

(生活保健部長答弁)

歩道の自転車通行可規制の解除については、公安委員会の管轄となりますので、地元自治会、道路利用者等のから、警察に要望することとなります。

⑨平成 23 年 10 月 25 日付、警察庁通達「良好な自転車交通秩序の実現のための総合対策の推進について」の中で、「歩道上で自転車と歩行者の交錯が問題とされている現下の情勢に鑑み、3m未満の歩道における自転車歩道通行可の交通規制は、歩行者の通行量が極めて少ないような場合、車道の交通量が多く自転車が車道を通過すると危険な場所等を除き、見直すこと。」とされていますが、市内で指定解除されてところがあるのか。

(生活保健部長答弁)

警察署に問い合わせたところ、指定が解除された場所はないとのことです。

⑩夜間の歩道の歩行者の安全確保の視点で、中津高田線（産業道路）の特に米山から闇無間について暗がりの中を中学生は徒歩や自転車で帰宅しています。暗くて私と市長の距離（2m）ぐらいにならないと相手が分からぬ状況です。地元の方から県土木に道路照明をつけてくださいと要望書を出しています。道路照明又は街路灯の整備計画について、お聞きします。

(建設部長)

ご質問の主要地方道中津高田線の米山から闇無間につきましては管理者の大分県が設置した交差点付近等の道路照明以外の照明施設が少ないと把握しております。大分県としては平成 19 年度に社団法人日本道路協会が示した「道路照明施設設置基準」によって必要な道路照明施設は設置しているという見解であり、それ以外の道路照明が必要な場所につきましては他の国県道と同様に中津市が計画的に設置を検討していきたいと考えております。また、樹木等が生い茂っておりますので、剪定等を県土木にお願いしていきたいと思います。

(5) 自転車運転者の安全教育

平成 20 年、神戸地裁で小学生の男の子の自転車が女性にぶつかり、その損害賠償として

母親に9,500万円を支払えという判決がありました。自転車は、自動車事故あるいはそういう交通事故の被害者として見られることが多かったのですが、子どもでも加害者になってしまうということを考えなければなりません。

道路交通法が改正・施行され6ヶ月が経過しましたが、自転車運転の状況の変化は見えません。いまだに、平気で、車道を逆走したりや歩道をスピードを出して通行しています。

そこで、法改正後の自転車の安全教育について、学校、地域に対する取り組みと今後の課題についてお聞きします。

(教育次長答弁)

取組みの状況ですが、小・中学校におきましては、児童生徒の自転車乗車中の事故の防止に資するため、学級指導や学校行事・交通安全教室などにおいて「安全に通学しよう (DVD)」等を活用しながら、自転車の事故の原因及びその安全な利用に関する指導の徹底を図っています。

また、今年度は小学校1校（豊田小）・中学校1校（豊陽中）を自転車安全利用モデル校に指定することで、自転車シミュレーターを活用した参加体験実践型交通安全教育や、教育用DVD等を利用した改正道路交通法等の周知や正しい通行方法の取得に向けた交通安全教育の重点指導を行うこととしています。

課題としましては、学校だけではなく、関係機関と連携した効果的な安全教室の在り方やモデル校での実践成果を市内の学校にいかに環流していくかが上げられます。

また、「自転車で路側帯を通るときは、車道と同様に道路の左側しか通行できない」などの改正後のルールでは、かえって危険な状況となることも想定されるなど、現実的な安全指導との矛盾も感じています。

(生活保健部長答弁)

市民に対しての自転車の安全教育は、市報による広報、警察署や交通安全協会の行う法令講習などを通じて周知を図ってまいりました。

今後の課題としては、まだまだ、自転車の交通ルールが守られていませんので、全ての自転車利用者に対して自転車の交通ルールをいかに周知し、徹底させるかということでございます。引き続き警察や交通安全協会などと連携を図っていきたいと考えております。

②自転車運転ルールの遵守意識の醸成を図るために、小・中学生を対象とした自転車の安全講習会修了者に自転車免許証を交付してはどうか。

(教育次長答弁)

市教委として、自転車免許証を交付する予定はありませんが、交通安全協会が主催する交通安全教室におきましては、受講した児童生徒に対して、「自転車安全教室修了シール」を提供しています。

(6) 自転車の安全利用に関する条例の制定

自転車の安全利用に関する条例は、福岡市をはじめ全国で30以上の自治体で制定され、

年々増加しています。その背景には、自転車事故の深刻化と歩行者とのトラブルの増加が原因と考えられています。昭和45年以来自転車を歩道に閉じ込めてきたことが、自転車問題の根本的原因となっており、インフラ整備を含めた真正面からの自転車対策が必要となっています。

本来は、自転車の違反は警察が取り締まるべきところですが、車に比べ僅かな取締件数(2012年で0.07%)にとどまり実効は上がっているとは言えません。このため自治体が自らできる手段として条例を制定しているものと推測できます。

自転車の安全利用の促進及び自転車等の駐車対策の総合的推進に関する法律第11条で地方自治体に対する「交通安全活動の推進」が規定され、第12条では「自転車等の利用者の責務」として、「自転車を利用する者は、道路交通法 その他の法令を遵守する等により歩行者に危害を及ぼさないようにする等自転車の安全な利用に努めなければならない。」と規定されるのみで、具体的に保護者や事業者、学校長の責務、道路環境の整備に関する事業の推進等を規定した法律がありません。

自転車の安全利用に関して、保険の加入による損害補償の円滑化や、安全教育の実施、道路交通法の周知が必要と考えますが、道路交通法の改正により自転車に対する罰則が強化されたことを受けて、自転車の安全利用に関する条例を制定すべきと考えるが如何ですか。

(生活保健部長答弁)

条例の制定については、主に大都市の自転車による交通事故が増加している自治体で行われています。中津市の自転車の交通事故、特に自転車と歩行者の事故ですが、1昨年発生なし、昨年1件、今年は、これまで発生なしとなっております。

県警に対して、県条例の検討及び他の市町村における条例制定の動きについて、問い合わせたところ、県内の歩行者と自転車の交通事故の発生状況が少なく、いずれも制定の動きはないとのことです。現状において条例制定は考えておりませんが、広報啓発や交通安全教育、道路環境の整備等を優先的に行っていきたいと思います。

(市長)

自転車や歩行者の問題ですが、東京等では歩道において自転車が猛スピードで走ってくることがあって危険を感じことがあります。中堅の都市においてもないわけではありません。中津市では、まだそのような状況になっていないのではと感じています。むしろ道路交通法を厳しくすると、課題として、「自転車で路側帯を通るときは、車道と同様に道路の左側しか通行できない」などの改正後のルールでは、かえって危険な状況となることも想定されるなど、現実的な安全指導との矛盾も感じています。車に乗っていて、自転車が路側帯を通っていると車とすれすれで通過しなければならない。それだけ道路幅が狭いところがあります。

また、旧10号線の合馬付近では歩道幅が狭いところもありますが、路側帯がないところはどうしても歩道を走るようになります。そんな場所で、歩道を走ってはいけないとなると危険になります。そこで、個々の実情に合わせた解決方法が妥当ではないかと考えています。

(大塚議員)

とは言っても法律は法律です。しかし、この法律の中に、交通量の多いところは歩道を通

ってもいいですよと規定されています。ケースバイケースで、学校ごとに歩道の使い方や対策を講じていくべきと考えます。

条例をつくるだけで、この法改正の内容が徹底できるとは考えていませんが、自転車が安全に利用できる環境整備と法改正のルールを十分徹底できるよう、広報活動や交通安全教育を強化することを強く求めて、次の質問に入ります。

2. 未婚の母子、父子家庭の保育料、公営住宅家賃の減免

昨年9月4日、最高裁大法廷は、結婚していない男女間に生まれた子ども（婚外子）の遺産相続分を、結婚した夫婦の子の2分の1とした民法の規定について、「法の下の平等」を保障した憲法に違反するとの判決を出しました。差別的な扱いに苦しんでいる人を救う大変に重要な判断です。

憲法は「法の下の平等」を保障しています。両親が結婚しているかどうかによって、生まれた子どもが差別されることは許されるものではありません。

婚外子の差別は相続だけではありません。同じ母子・父子家庭でも、婚姻（結婚）歴の有無で経済的な負担に差が出るのが「寡婦控除」です。パートナーと死別や離婚した母親・父親は所得税が控除されますが、未婚の母親・父親には適用されていません。今回の司法判断を契機に、こうした差別的な扱いも見直しが必要と考えています。

昨年1月には日本弁護士会から、「未婚の母子家庭に寡婦控除みなし適用をするよう要望する」という要望書が総務大臣はじめ、数ヶ所の自治体の長に提出されています。要望書の中で、「未婚の母を合理的な理由なく差別することは、憲法違反である」と指摘するとともに、抜本的には税制改正そのものが必要としながらも、まず自治体が、寡婦控除が適用されているとみなし、保育料などを減免する「みなし控除」を導入するよう求めています。

こうした日本弁護士会等の動きにあわせ、寡婦（夫）のみなし控除を非婚の母子・父子家庭にも適用する動きが全国の自治体で先行的に広がっています。朝日新聞の調査によれば全国の都道府県、東京23区、政令指定市、県庁所在市、人口50万人以上の各市計126の自治体を対象に、保育料や公営住宅の家賃について、未婚のひとり親家庭に寡婦（夫）控除をみなし適用しているかどうかについて調査した結果、保育料では11市が適用、公営住宅の家賃については沖縄県と2市が適用していることがわかりました。

寡婦（夫）控除制度から抜け落ちているのが、さまざまな理由で結婚せずに子どもを産み育てている未婚の母親・父親の方々です。寡婦（寡夫）控除の額は所得税、住民税とともに30万円前後になります。それは収入に応じて区分のある保育料や公営住宅の家賃にも影響しています。

国勢調査などによると、母子のみで構成された世帯は全国で約75万世帯、親族と同居している母子世帯を含めた総数は約120万世帯になります。うち1割弱が未婚と見られています。中津市では、平成26年度の児童扶養手当受給者924人に対して未婚の母子・父子は82人（約8.9%）と聞いています。

全国的には、母子世帯の平均収入は一般家庭の4割に満たない約213万円と低い状況です。中津市の場合、もっと低いと聞いています。昨年、国立社会保障・人口問題研究所が単身女性の32%が貧困という数字を発表し、社会に衝撃が走りました。母子世帯の貧困率はさら

にそれを上回る48%であり、女性が家計を支える世帯に貧困は集中している状況です。

(1) 未婚の母子・父子家庭への寡婦控除のみなし適用による公営住宅家賃や保育料の軽減

東京都八王子市の試算によると、『給与収入201万円で、2歳の子どもがいる』というシングルマザーのケースでは、婚姻（結婚）歴がある場合と比べて、未婚のシングルマザーは、所得税・住民税・保育料の負担が年額20万円以上多かったという結果がでています。

同様のケースで、中津市の場合、所得税、住民税、保育料、市営住宅の負担は、年額でとの程度の差となるのか。

(財務部長答弁)

仮に、給与収入が201万円、給与控除後の所得が122万5千6百円で、2歳の子供を扶養し、社会保険料控除が20万円、生命保険料控除が5万円の時、結婚歴があり寡婦控除が適用される場合の所得税額は、1万2千5百円、住民税は、寡婦で所得が125万円以下のため非課税となり、合計で1万2千5百円となります。また、未婚のため寡婦控除が適用されない場合の所得税額は、3万3百円、住民税は、6万9千円となり、合計で9万9千3百円となります。

よって、両者の所得税・住民税の合計の差額は、8万6千8百円となります。

(福祉部長答弁)

参考所得による保育料では、婚姻歴がある場合は0円、婚姻歴がない場合は月額23,000円となります(年間276,000円の差)。

(建設部長答弁)

仮に未婚の母子や父子世帯において給与収入が201万円で2歳の子供さんがいる世帯の方が中原住宅(2Kタイプ)に入居している場合の月家賃額は、3,100円です。減免措置に「みなし寡婦・寡夫控除」を採用した場合において、減免申請があったと想定して試算しますと、減免後の月家賃額は、2,200円となり、減免前との年間の差額は、10,800円となります。

《参考》

中津市	所得税	住民税	保育料	住宅	合計(円)
結婚歴なし	30,300	69,000	276,000	37,200	412,500
結婚歴あり	12,500	0	0	26,400	38,900
差額	17,800	69,000	276,000	10,800	373,600

②未婚の母子、父子の場合、給与収入が201万円しかない中で、合計で373,600円も差が出るということです。所得税法上の寡婦（夫）控除は婚姻（結婚）していたことが条件となるため、同じひとり親世帯でも婚姻していたか否かにより、税を決定する際に控除が受けられる人と受けられない人が発生し、不公平であると考えます。大分市は、来年4月より寡婦控除のみなし適用を予定、日田市も6月議会の一般質問で検討したいと答弁しています。

そこで、保育料や公営住宅の家賃は所得税額、または住民税の課税状況により算定をされ

ますので、故意によらずにひとり親となった方に対しても、寡婦控除をみなし適用し、家賃や保育料を算定すべきと考えますが如何ですか。

(建設部長答弁)

現在、家賃の減免措置につきましては、条例にて、収入が著しく低額である場合や病気による収入の減少又は、災害により著しい損害を受けたときや、その他これらに準じた特別な事情があるときと定められています。

婚姻歴の無い母子や父子に対してのいわゆる「みなし寡婦控除」の取扱いについては様々な考え方をございますが、現在入居中の世帯について未婚の母子や父子世帯について調査を行ったところ、減免措置にいわゆる「みなし寡婦・寡夫控除」を適用した場合、家賃に変動がある入居者はありませんでした。

今後国等の動向等を注視し、状況に応じた対応を図っていきたいと考えています。

(福祉部長答弁)

本年5月の九州市長会の「福祉施設の充実強化を図る要望書」で、「所得税法及び地方税法の寡婦（夫）控除を未婚の母子・父子世帯の母又は父にも適用すること」を要望しております。県内で、未婚ひとり親への寡婦控除みなし適用を実施している市町村はありませんが、他市の状況を踏まえて今後しっかり議論していくことが必要だと考えています。