



令和元年8月22日

南相馬市議会議長 今村裕様

会派名 尚友会

代表者氏名 太田淳一



調査研究報告書

- 1 期間 令和元年8月7日（水）～令和元年8月9日（金）
- 2 参加者 ① 太田淳一 ② 山田雅彦
③ 平田武 ④ 大岩常男
⑤ 高橋真 ⑥
- 3 旅行先及び調査研究内容 別紙のとおり

別紙

調査研究内容

月日	令和元年8月7日（水）～令和元年8月9日（金）
旅行先	兵庫県明石市、兵庫県養父市
調査研究事項	認定こども園の運営ならびに公共交通政策について
〔内容〕	
◆兵庫県明石市「認定こども園の運営」について	
明石市は、神戸市へ電車で15分、大阪へは30～40分圏内という位置にありながら、地価がそれほど高くなく、また、平成28年秋から第2子以降の保育料無料、中学校3年生までの医療費無料など子育て支援策を行っていることから、6年連続人口増となっており、特に30・40代とその子供が増加している。それに伴い年々待機児童が増加し、平成28年1月に待機児童緊急対策室を設置するものの、平成30年度で待機児童数が571人となった。そこで、待機児童対策を最重要課題として取り組んだことにより、平成31年度には7年ぶりに減少し412人となった。	
市内の子育て環境について、幼稚園については31施設（公立28、国立1、私立2）、保育園については78施設（公立11、私立58、小規模9）となっている。その他、認可外施設が50ほどある。	
二見こども園について、まず、導入経過について、元々敷地を隣にしていた市立二見幼稚園、市立二見保育園の2つの施設を、幼保連携型認定こども園「二見こども園」として平成28年4月に開園した。次に、児童数について、平成31年4月現在幼稚園部分は59名（3歳児15名、4歳児20名、5歳児24名）、保育所部分は109名（0～1歳児14名、2歳児18名、3歳児20名、4歳児25名、5歳児32名）である。	
開園後の課題について、そもそも幼稚園と保育所に対して保護者が求める内容が違っており、これまでの幼稚園・保育所生活がそのまま送れると考えていた保護者からの苦情が絶えず、「前の方が良かった」という声が多い。また、例えば入園式について、保育所は4月1日に開所式を行い、幼稚園は4月10日前後に入園式を行うが、地域の来賓を招いての式を行うにあたり、2度入園式を行うことは難しい。さらに、気象等の警報が発表された場合、幼稚園部分は臨時休園となり、インフルエンザ等が流行すれば学級閉鎖となるが保育園部分はそれが無いなど、元々幼稚園・保育園で独自に行事を行い、それぞれの制度の中で異なった対応をしていたものを一つの施設に統合し行っていくことは、保護者や地域の理解が得られない。	
開園後のメリットについて、年が経つにつれ児童の活動量が増加していくことから、統合し園庭が広がったことで、活動量に見合った場が確保できたこと。また、新入園児と継続児が同じクラスになることで、先輩園児が不安な新入園児をリードするなど、子どもの育ちにプラスの効果がある。さらに、親の状況が変わり2号認定から1号認定になった	

場合、保育所部分から幼稚園部分に移ることとなり、退園の必要が無くそのまま入園を継続することができる。

本市では、令和2年4月小高区において認定こども園を開設するが、別々の施設を統合すれば苦情が発生するが、初めから認定こども園としてスタートすれば苦情はないと明石市の担当者が話されていたことから、スムーズな運営が期待できるものと捉えている。明石市の事例を参考に、引き続き本市での子育て環境の充実が図られるよう議論していきたい。

◆兵庫県養父市「公共交通政策（自家用有償観光旅客等運送事業）」について

養父市は、平成16年4月に4町が合併し誕生したが、人口減少に伴う高齢化の進行によって、基幹産業である農業の担い手不足と耕作放棄地の増加が課題となったことから、国家戦略特区を申請し、平成26年3月に国家戦略特別区域の指定を受けた。規制改革として、農業委員会と市の事務分担、企業による農地取得の特例、テレビ電話による服薬指導の特例など、現在9つの規制改革を行っている。その中の一つである、過疎地域等での自家用自動車の活用拡大として、自家用自動車による観光客を含めた旅客運送ができるようになった。

養父市が抱えていた交通課題について、市の中心地は旧八鹿町であり、そこには鉄道、病院、商業施設、公共施設があり、そこまでの移動手段は国道・県道を走行するバスを利用すれば行くことができる。しかし、旧大屋町、旧間宮町内にはそれぞれ医療機関、金融機関、公共施設があり、そこまでの移動手段は地域の知り合いや家族が送迎しているという状況であるが、高齢化に伴い、知り合いにお願いするということが困難となっている。タクシー会社について、旧八鹿町に2社、旧養父町に1社あるが、旧大屋町、旧間宮町内にはタクシー会社は無く、旧大屋町・間宮町まではタクシー会社から片道30～40分程度かかり、そこから長距離の乗車をしてもらえれば採算が合うが、旧大屋・間宮町内の移動では採算が合わず、依頼をすべて断っていた状況であり、タクシー空白地の交通手段の充実が求められていた。

そこで、平成27年に国家戦略特区の道路運送法の特例の活用を提案し、平成30年1月に養父市マイカー運送ネットワークを設立、同年4月に自家用有償旅客運送者登録申請を行い、同年5月26日より自家用有償観光旅客等運送事業「やぶくる」の運行を開始した。特区を活用して地域課題を解決したいという思いで市長が提案したが、提案後、全国タクシー協会会長、労働組合委員長など業界関係者が訪れ、事業に反対との抗議を何度も受け、また、地元のタクシー会社も反対し、当初市内全域で事業を行うこととしていたが、地域を限定するということで納得してもらった。検討会議には、市内タクシー、バス事業者、市担当部署がメンバーとなり、9回の検討会議を開催し事業開始に至った。

「やぶくる」の事業について、事業主体は、特定非営利活動法人養父市マイカー運送ネッ

トワークが行っており、会員は市内タクシー、バス事業者、観光関連団体、事業実施区域の自治組織などである。法人運営に係る事務は全但観光（株）（市内タクシー事業者）へ事務を委託している。実施区域は大屋・間宮地域で、運賃は、それぞれの公民館、集会所間の距離で算出し、それを基に料金表を作成し徴収している。運賃的にはタクシー料金の70％程度としている。運行は12月30日～1月3日を除く毎日、受付時間は8時～17時までとしている。運行車両数は事業開始時12車両、16名の登録ドライバーである。料金の配分については、NPO法人（運営費）25％、タクシー事業者（手数料）5％、登録ドライバー（報酬）70％である。また、今の運賃収入での運営は困難なことから、NPO法人に対しイニシャルコストとして280万円／年、ランニングコストとして100万円／年を市から補助を入れている。登録ドライバーの報酬は、多くても月1万円程度（依頼は1日1件あるかないか）であり、報酬を収入源としては考えていなく、ボランティアという考えで行っている。

安全対策について、登録ドライバーについては、一般自家用有償運送と同じく、2種免許所持者か講習受講者であり、また、運転・接客などの講習会を実施している。運転者は75歳までとし、健康診断書、2年分の無事故無違反証明書を提出する。さらに、市民ドライバーの安全確認、点呼、健康状態の確認はテレビ電話で行っている。

利用者の状況について、特区提案では観光客をとっていたものの、利用者の殆どは高齢者のリピーターであり、週1回の買い物、デイサービス、公共施設への移動など生活移動が主目的である。また、デイサービスの送迎を「やぶくる」に切り替えた事業者もいる。

養父市の考え方として、地域のタクシー事業者トラブルを起こしてまでは事業化したくないという思いであったが、当初様々な業界団体からの反対があったものの、タクシー空白地域の解消策が見出せず、事業区域を限定することでの事業化に、地域のタクシー、バス事業者もある程度理解していただき、また、事業に参加していただくことによって成立している。研修中、養父市の広瀬市長自ら、特区申請や「やぶくる」の経緯についてご説明いただき、市長のリーダーシップと事業者との粘り強い話し合いの結果により、この事業を進めることができたと感じた。本市でも、市内の公共交通には様々な課題があることから、その解決策の一つとして養父市の事例を参考に議論していきたい。