

地域経済

小規模修繕希望者登録制度が 党市議団の提案で改善!

50万円以下の市の工事を指名業者以外の地元零細企業などに発注する小規模修繕希望者登録制度。3年前に登録業者から「3年経っても仕事が来なかったのやめました。」との声が寄せられたことから、市議団は現状分析と改善に取り組んできました。

市議団が、同制度で進んだ取り組みがなされている枚方市の手法を紹介し、当局も提案に基づいて改善を行ったところ制度開始から初めての名簿更新となった平成24年度と比較して、大幅に改善が進んだことが明らかになりました。今後とも地元業者が同制度を通じて仕事を受注し、地域経済の活性化が図られるよう取り組んでいきます。

	平成24年度	平成30年度	
登録業者数	76	73	
受注0の業者数	48	34	50%を切る
割合	63%	46%	
発注金額	1,818万円	4,970万円	2.7倍増
発注件数	240件	414件	1.7倍増

教育

鹿児島市に夜間中学の創設を!

近年、戦時中や経済的な事情で義務教育を受けないまま学齢期を過ぎた方や不登校などで十分な教育を受けることができなかった方、外国籍の方などの学びの場として「夜間中学」が見直され、国も教育振興基本計画に位置付けるなど、各都道府県に一つは設置するよう求められています。

現状では、9都道府県27市区33校にとどまっており、夜間中学は県でも市でも設置でき、国が要請しているにもかかわらず、鹿児島県と市は設置を検討する協議会の設置を拒んでいます。

本市でも義務教育不就学と考えられる市民が平成22年度の国勢調査で1,146人、外国籍の方は平成31年度で3,019人いることが明らかになっており、教育機会の均等、学び直しの場の確保が求められています。今後も引き続き、夜間中学の創設を求めていきます。

国保

「子どもの均等割・保険税を 軽減する支援制度」の創設を!

国保は、収入のない子どもに対して、その数に応じて均等割が課税されます。そのため、本市も全国市長会を通じて、子育て世帯の負担軽減を図るため、「子どもに係る均等割・国保税を軽減する支援制度」の創設を国に要望しています。

そこで、党市議は、子どもの被保険者数が1万1212人(9.2%)を占める国保の子育て世帯(6614世帯、8.3%)の現状と同支援制度の導入の意義について質問しました。表1は、本市の子どもの数別の国保世帯数と1世帯あたりの均等割の総額を示したのですが、子どもの数が増える程、負担が重くなります。その結果、表2の通り、国保税を滞納している世帯に発行される資格証明書(病院窓口で全額負担)と短期保険証(半年有効)の子育て世帯が、合計1553世帯、23%を占めることが明らかにされ、市当局も「子育て世帯の負担軽減について課題等がある」との認識を示しました。

また質疑の中で、中核市で2市、県内で1市が「子どもの均等割」を減免する制度を既に実施しており、また「子どもの均等割」を全額免除した場合、表1の通り、本市では約2億960万円の財源が必要であることが示されたことから、市長に、本市での先行実施を求めたところ、「国の責任と負担において、実効ある措置を講じるよう求める」との答弁に留まりました。

表1 子どもの人員数別の国保世帯数と1世帯あたりの均等割

子ども数	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人
世帯数	3,375	2,169	854	162	42	7	8	0	1
1世帯の均等割(円)	27,200	54,400	81,600	108,800	136,000	163,200	190,400	217,600	244,800
総額	全ての子育て世帯に係る均等割の総額は約2億960万円								

(注)均等割額(基礎課税額21000円、後期高齢者支援金等課税額6200円)

表2 子育て世帯の国保税滞納の現状

区分	世帯総数	子育て世帯
資格証明書	1421世帯	158世帯
短期保険証	7026世帯	1395世帯

(注)令和元年5月末時点



保育行政

保育所等の園外活動の 速やかな安全対策を要請

滋賀県大津市で、保育所の園外活動中の児童の列に車が衝突し、多数の死傷者が発生する事故を受けて、党市議は、保育所等の園外活動の現状把握と本市の安全対策について質問しました。



質疑の中で、園外活動は、保育指針等で「豊かな体験を得る機会として重要な活動である」と示されましたが、事故発生後の本市の対応は、国や県の「安全確保の再確認を求める通知」を、市内の保育所等に「周知した」のみであり、園外活動の現状や危険箇所については「把握していない」との答弁が示されました。

そこで党市議は、ある保育所の園長先生が園外活動の際の危険箇所をまとめた図をパネルで示し、「転落防止のために側溝に蓋を」「カーブで見通しが悪いので速度制限を」「子どもが横断するための横断歩道の設置を」求める声があることを紹介しました。しかし、現状では、このような要望が出されても、「関係部局に案内する」だけの対応にとどまっていることが明らかになりました。

一方、小中学校では「通学路合同点検」が、京都での事故を契機に平成24年から始まり、これまで本市で648カ所の点検が行われ、「通学路の安全性向上に寄与」していることが教育長から示されたため、党市議が提起した「安全対策のための4つの提案」について、当局の見解を求めたところ、国の交通安全緊急対策が決定され、今後「関係機関が連携し、9月末までに合同点検」を実施することが示されました。

党市議が提起した 園外活動の安全対策のための4つの提案

- 園外活動の際の危険箇所を集約し、小中学校の「通学路合同点検」の取組みと同様に関係者による合同点検を実施する。
- 危険箇所の解消に向け、横断歩道やガードレールの設置や歩道の確保、キッズゾーンの指定など対策の推進を図る。
- 園外活動の安全確保に必要な保育所等の職員配置のための予算措置を国に求める。
- 関係各局が連携して安全対策に取り組むための横断的な体制を庁内に確立する。

市営バス

住民合意のないバス路線の移譲はやめるべき

交通局は、市営バスが運行する39路線のうち、約半分にあたる20路線を来年4月から民間事業者に移譲するとして、7月12日に鹿児島交通と南国交通両社と基本協定を結びました。

運行経路や便数の維持は3年間の約束ですが、それ以降はバス路線を維持する保障がない上に、3年以内であっても協議した上でその期間を変更することも可能です。赤字が続けば減便や路線の廃止が懸念されます。他都市では、移譲された路線が約束の期限を過ぎた段階で、利用者の減少や乗務員不足などの理由で廃止されるという事態も起きています。

今回の路線移譲については、周辺住民の意向調査や事前説明は一切行われておらず、バスがなくなってしまうのではと不安を抱える人もいます。住民や職員の皆さんへの十分な説明が必要であり、拙速な移譲はやめるべきではないでしょうか。全国では高齢ドライバーの事故が相次ぎ、若い命が奪われるなどの悲惨な事故が起きていますが、高齢者が買い物や病院に行く足がなく免許返納に踏み切れない実態も深刻です。住民の足を守り、生活や経済活動を支えるためにも合意のない移譲は認めることができません。

党市議:バス事業課の職員への影響は?

当局:正規、嘱託合わせ188人のうち、路線移譲に伴う余剰人員を75人程度見込んでいる。

党市議:職員はどうなるの?

当局:個別に意向調査を行い、市長事務局等への異動及び局内での配置換、再就職支援等を検討していく。

移譲先と路線(期日は2020年4月1日 7・9・26・30番は2021年4月1日)

市営バス路線	
3番 玉里・西紫原線(鶴ヶ崎橋⇄紫原⇄市役所間)	鹿児島交通へ
15番 東紫原線、19番 南紫原線	
41番 紫原・武岡台高校線、13番 天保山線、23番 紫原・武町線	
25番 唐湊線、18番 大学病院線、14番 谷山線	
2番 清水・常盤線、6番 吉野線、22番 葛山線、36番 吉田インター線	南国交通へ
21番 永吉線、40番 武岡台高校線、7番 明和・中央駅西口線、	
9番 武岡・鴨池港線、26番 明和線、30番 明和鴨池港線	