

行政視察報告書

令和5年8月14日

前橋市議会議長 様

議員 横山 勝彦
議員 小渕 一明
議員 鈴木 俊司
議員 林 幸一
議員 小岩井僚太
議員 佐藤 祥平

議員 新井 美加
議員 阿部 忠幸
議員 須賀 博史
議員 堤 波志芽
議員 市村 均光

記

1 期 日

令和5年8月1日（火）～ 8月3日（木）

2 視 察 先

兵庫県神戸市、京都府宮津市、兵庫県明石市

3 視察事項

神戸市 市立学校における「学年（チーム）担当制」モデル実施について
宮津市 公共交通に係る地方鉄道の取組について
明石市 中学校給食無償化事業について、おむつ定期便について

4 視察概要

別紙のとおり

兵庫県神戸市

1 市立学校における「学年（チーム）担任制」モデル実施について

(1) 概要

神戸市では、令和5年4月から「学年（チーム）担任制」を、モデル校として市立小学校2校、中学校2校で実施している。学年担任制とは学級担任を固定せずに、学級における児童生徒の指導等の業務を複数の教員がローテーションで担当するなどして行う学級運営の方法をいう。政令市では、一部の都市で行っている事例があるが、教育委員会が主導的に実施しているのは神戸市が初とのこと。

導入の目的としては、教員が多面的に児童生徒と関り、児童生徒の変化や成長に気づく機会を増やすことや、業務の標準化や効率化を図り働き方の改革にも効果的とされている。また児童生徒にとっては多くの教員と接する中で多様な能力の成長を図り、健やかな成長につなげていくこととしている。さらに保護者にとっても、相談できる教員が増え、安心感が高まるとの利点が考えられている。他方で、導入の段階での課題もあったメリットとして考えていた相談窓口が複数あることがわかりづらかったり、依頼や相談が特定の教員に偏ることがあったりした。

導入にあたり、市予算はついておらず特別な支出も出ていないとの事。市の担当者からは学年担任制の導入は、お金をかけないと出来ないのでは意味がないと説明があった。

(2) 所感

教員の働き方改革が求められている中で、学年担任制の導入は改革の一つの方法になる可能性があると感じました。教員の指導や負担の標準化を目的として実施されている中で、神戸市では数カ月の取組みであるが一定の効果が出ているように感じました。ネガティブな部分では、責任の所在が不明確になると考えられますが、教員間のコミュニケーションを促し課題の改善に取り組んでいる状況でした。今後、様々な学校行事が再開される中で、学年担任制の効果がどのように発揮されるか期待できると思いました。

令和4年に導入の検討がされ令和5年4月からモデル実施が出来たことに驚きました。学校長からもモデル実施したいと言う意志や、教育委員会でも導入に向けた視察研究や共有がうまく機能していたと感じました。教育分野における新たな取組みは、様々な検討が必要とされるが、神戸市の取組みのようにスピード感をもって実施することは、非常に参考になりました。本市での課題と照らし、学年担任制についても参考にしていきたいと思えます。

京都府宮津市

1 公共交通に係る地方鉄道の取組について

(1) 概要

北近畿タンゴ鉄道の成り立ちは、昭和7年に全線開通した国鉄宮津線が昭和55年に国鉄再建法による廃止路線の指定を受けたものの、「鉄道として存続させる」とい

う沿線住民の悲願を実現するため、昭和 63 年に宮津～福知山間を結ぶ路線として宮福線が設立した第三セクターである「宮福鉄道株式会社」が運営を引き受けることとなり、平成 2 年に「北近畿タンゴ鉄道株式会社」が国鉄宮津線及び宮福線に移管し開業した。開業以来、通勤・通学をはじめ地域の人々の生活の足として、またビジネス、観光、レジャーなどに幅広く利用されていたが、少子高齢化や道路網の整備、モータリゼーションの進展等により、利用者数・運輸収入が減少し、厳しい経営環境になった。ただ北近畿タンゴ鉄道は、地域の公共交通の中心を担っており、今後も地域に貢献する鉄道として存続させることが求められていたことから、沿線自治体により、「北近畿タンゴ鉄道沿線地域公共交通網形成計画」を策定し、抜本的な経営改革と収支構造の改善などを図るため、安心安全のための施設更新や増客増収対策に向けて地域をあげて取り組むとともに、上下分離による鉄道事業再構築事業を実施することになった。民間のノウハウ・アイディアを活用するとともに運行に専念した自由な経営を可能とするために、公募を実施し、平成 26 年 5 月に運行会社として WILLER TRAINS 株式会社を選定した。これにより、鉄道施設等を北近畿タンゴ鉄道が保有し、WILLER TRAINS 株式会社がそれを借り受けて運行するという、上下分離方式による新たな運航体制通称「京都丹後鉄道（丹鉄）」が平成 27 年 4 月よりスタートした。行政からの支援としては、京都府および兵庫県と沿線の 5 市 2 町がそれぞれの路線長等により案分した比率により、協調して、鉄道の基盤整備の更新や改良、運営に係る経費等を支援している。なお宮津市の負担割合は 13%程度となっている。

運行委託を受けた WILLER TRAINS 株式会社は経営ビジョンとして「交通革新とまちづくりの相乗効果により地域の価値向上」を掲げ、現在までの取組として①安全強化②利用者満足度③地域活性化④利用促進に取り組んできた。①安全強化対策としては安全評価外部委員会の設置や各種訓練の実施、②利用者満足度対策としてはロゴや駅名、制服のリニューアルやパターンダイヤ化およびキャッシュレスサービスの導入、③地域活性化対策としては、丹後くろまつ号のサービス品質向上や駅内に商品開発した丹後珈琲店の設置、地域内の観光名所までに乗り換えなしで移動できるダイレクト運行の実施、④利用促進対策としては、サイクルトレインの導入やラッピング列車の披露、海外に向けたプロモーションを実施してきた。民間の新しい視点を持った取り組みに日々挑戦を続けている。

(2) 所感

地方自治体は限られた予算の中で、どこにお金を出すのか、どこにお金を出さないのかの決断をしていかなければならない。ただ一方でそのすべてが合理的な判断から生まれるものではなく、地域住民の希望や意見も反映していかなければならない。今回の事例も利用者は減少しているものの、地域の声を受け、試行錯誤しながら決断してきたものである。その結果として鉄道の上下分離式を実施し、運行に関しては民間のノウハウ・アイディアを活用することで利用者数や収入を増やすことを目的としたものである。しかし、当初 WILLER TRAINS 株式会社が掲げていた「輸送人員 210 万人、旅客収入 12 億円」という数字は実現できておらず、厳しい現実を感じてしまった。ただ WILLER TRAINS 株式会社は積極的に新しい取り組みに挑戦しており、今後に期待ができる。

前橋市にある上毛電鉄においては鉄道施設の整備や維持に必要な経費を公費で負担する「群馬型上下分離」方式が導入されている。ただ上下分離といっても、車両も線路も所有者は上毛電鉄のままであり、下の部分にかかる経費について公的支援（補助金）を受けている。自治体の補助額は、トータルで年間約3億円以上あり、2018～22年度の第4期経営再建計画では、5年間で総額19億5,000万円を支援している。負担割合は、車両などの設備更新に関しては国、県、沿線自治体がそれぞれ3分の1ずつ、線路や車両の維持については県が6割、沿線自治体が4割という状況にある。本市にも活かせる取り組みになるか、引き続き宮津市の取組に注目していきたい。

兵庫県明石市

1 中学校給食無償化事業について

(1) 概要

明石市内には、中学校が13校あり、児童数が約7500人、教職員約500人の合計約8000人の給食を提供している。

平成30年に給食開始を開始したが、当初兵庫県内では実施率が低かった。

小学校は各自校方式で、中学校ではセンター方式を採用している。

一食308円の給食費を無償化するべきか否かの議論は、本会議でも何度かされていたが、財政面などの観点から諦めていた。しかしながら、令和元年から国のほうで幼保無償化の動きがあり、それを受けて同年給食費無償化の本格的検討が始まった。様々な議論を経て、令和2年の当初予算として可決された。中学校の無償化に踏み込んだ理由として、教育費の負担が大きい中学生のいる世帯について負担軽減を図ることにより、子育てを支援し更には、街の好循環の持続拡大も図っている。

財源は、国の幼保無償化に伴い軽減された市の財政負担額の一部を充てている。

明石市では、元々、第2子以降、児童が保育場や幼稚園を利用する場合の保育料を無償にしていた。軽減された財政負担額、約7億5千万円の一部を活用した。

成果として住民アンケートは取っていないが、子供達の心理的不安の払拭や保護者の未納滞納の心配がなくなること等の成果がある。家庭の中で軽減された部分を塾代等に充てられた等の声も寄せられている。今後財政面での不安がある中で、持続可能にするために取り組んでいる。

(2) 所感

私個人としても、子供達が健やかに育ってくれる為に、栄養のあるしっかりとした食事をしてほしいと考えているし、行政がその領域に無償化という形で取り組んでいる姿は大変参考になった。小学校でなく中学校の給食を無償化したのは合理的であり納得感があるが理想は小学校も無料にする選択だってあるはずであると感じた。本市で実際に無償化する場合には、10億以上の予算が必要であることから、どこから財源を確保するのか、この議論なくして前には進んでいかない。実際に、明石市での取り組みを参考にしていきたい。

それは、市単独で確保するのか、それとも県、国に働きかけを更にしていくのかと

いった事も含め検討していきたい。無償化にすること自体の効果がある他方で、行政が子育て世代へしっかりと支援しているという形が分かりやすい領域でもあり、実際に望んでいる市民の声もいただく。机上の空論ではなく、しっかりと議論していきたい。

2 おむつ定期便について

(1) 概要

子育ての中でも、0歳児の養育中は、最も不安が多くなると言われている。

家に閉じこもりがちで、孤立してしまい中々相談することもできない。

虐待等の重篤な事例が最も多い時期とも言われている。そんな中で、行政が定期的に子育て中の両親と関わり、早期の支援策としてこの事業を実施した。

内容は、3000円相当の赤ちゃん用品（紙おむつ、布おむつ、おむつカバー、お尻ふき、ベビーフード、ミルクの6種類、33品から2商品を選択、中途変更も可能）と情報紙を生後4ヶ月から満1歳の誕生日まで毎月無料で配布している。配達員は、見守り支援員と呼ばれる、子育て経験のある人たちが対応している。定期的に会うことで、多くの相談を受けて、その内容に応じて関係部署に繋げる役割を担っている。業務としては、生活協同組合コープに委託している。予算は1億2千万円で決算は、1億円を切っている。

現在の申請率は、99.5%であり、母子手帳交付時の啓発や出生届等の際にチラシを配るなど申請率100%を目指している。

(2) 所感

単におむつを配るという事は、表向きであり本質は相談相手と毎月あえて心の支えになるという事だと一番に感じた。今の時代、核家族化が進み中々誰に相談していいのか分からない、又は相談相手がいないという場合もある。そのような中で、行政が相談システムを構築している点から、本市でも参考にして子育て世代、特に生後間もない時期への対応を改めて考えるきっかけとなった。

見守り支援員の条件として、子育て経験のある人が対応するとの事で、相談者も子育ての先輩として気兼ねなく話せる印象も受けた。この様な細部にも思いやりがありこの点も参考にしていきたい。