

野良のかぜ 街のかぜ

2014年
平成26年
12月議会

横山秀男の市政報告

●発行者：日高市議会議員 横山秀男 ●連絡先：〒350-1255 日高市武蔵台1-11-1 ●電話・FAX：042-982-0369
 メール：h-yoko@s2.so-net.ne.jp ブログ：http://d.hatenz.ne.jp/hideoyok/

平成26年12月議会 一般質問

1 条例づくりについて

- (1) 地方分権一括法等に係る条例や、日高市子ども・子育て支援に係る事業及び施設に関する基準を定める条例について、条文を逐条策定しないで、国の政省令の基準を一括で引用したのはなぜか。
- (2) 上記条例の具体的内容が分からない、という批判についての見解は。
- (3) 議会審議を経ることなく政省令改正が自動的に上記条例に反映する可能性についてどう考えるか。
- (4) 地方分権の第一次、第二次一括法に係わる条例づくりに関しての方針は何か。
- (5) 法務組織、人員及び内部連携はどのようになっているか。

2 子ども・子育て支援新制度について

- (1) 市における新制度の重要方針である3歳未満に対する施設提供は、待機無しで可能か。
- (2) 放課後児童健全育成事業における支援単位と職員について、5施設の超過状況とその具体的対策は。
- (3) 新制度移行対策としての保育緊急確保事業補助金の財源確保と実施状況は。
- (4) 上記補助金の「放課後児童クラブ開所時間延長支援」は運営に不可欠となっているが今後の見通しは。
- (5) 施行期日と財源の見通しはどうか。

3 交通安全対策、公共交通対策について

- (1) 武蔵台で発生した事故をふまえた歩行者安全対策及び通過車両対策は。
- (2) 公共交通対策としての武蔵台送迎サービス試験運行終了についての見解と今後についてどのような方針か。
- (3) 市内循環バスに関する検討状況は。
- (4) 公共交通対策、交通安全対策に関する現状方針と将来ビジョンは

平成26年12月第5回定例会の報告です。執行部提案の議案は、平成26年度一般会計補正予算と事業会計補正予算3件と職員、市長、副市長、教育長の特別職の給与及び議員の報酬に関する条例4件を含む14件です。補正予算は質疑を行った上で賛成しました。議員の報酬に関する条例には反対しました。特に上げる必要が無い期末手当の支給アップの内容だったからです。

一般質問は、条例策定に関する市の方針を問うもの、子ども・子育て支援事業計画の重点方針の内容について、及び交通安全対策・公共交通対策に関して、の3テーマです。



総務部関係

1 条例づくりについて

平 成25年2月の第1回定例会では、いわゆる道路

路構造令とバリアフリー法の一括条例として、日高市が管理する市道の構造の技術的基準等に関する条例が成立した。ことし9月には、児童福祉法の規定と子ども・子育て支援法の規定を一括する日高市子ども・子育て支援に係る事業及び施設に関する基準を定める条例が制定された。私は両方の条例に賛成したけれども、今回は法務執行の観点から質問させていただきます。

「**し** ぞれの条例も個々の条例文を作成せず、引用箇所を明示して、そこに示される国の基準に準拠するとした。条例づくりは、憲法以下の法律の体系にのっとれば、決まった方法はないとされるが、市の法務執行の方針について伺う。」

(1) 地方分権一括法等に係

る条例や、日高市子ども・子育て支援に係る事業及び施設に関する基準を定める条例について、条文を逐条策定しないで、国の政省令の基準を一括で引用するのはなぜか

(2) 引用一括条例の具体的内容がわからないという批判についての見解

(3) 一括の場合、議会審議を経ることなく政省令が自動的に一括条例に反映する可能性についてどう考えるか

(4) 地方分権の第1次、第2次一括法にかかわる条例づくりの方針は

「一括法にかかわるものはほぼ収束されたときであるが、今後も社会保障と税の一体改革にかかわるような同様の政省令の改正があると見込まれるので、方針は何か伺いたい。」

(5) 法務組織、人員及び内部連携はどのようなものか。



健康福祉部関係

1 子ども・子育て支援新制度について

(1) 市における新制度の重要方針である3歳未満に対する施設提供が待機なしで可能かどうか。

9月議会の私の一般質問への答弁で、来年からの市の重点政策が明らかになった。3号認定、この3号認定というのは、いわゆる3歳未満で保育を希望するという場合だが、これにかかわる、特にゼロ歳児保育の量の見込みを多く設定。特にゼロ歳児の受け入れ枠に重点を置く、このことが重点方針である。この基本方針は、最近の児童福祉審議会において示された計画案について、保育料の見込みとそれに対する施設の確保方策として計画案の数値として示された。その結果、平成27、28年度で量の見込みが上回っている状況であるとされる。これは待機が発生する状況と見てよいのかどうか。また、なぜこのような状況になったのかどうか伺う。

(1) 市における新制度の重要方針である3歳未満に対する施設提供が待機なしで可能かどうか。

開 所する計画として、28年度で幼稚園1園の認定こども園の移行と小規模保育事業所1施設、29年度で同様に2つの幼稚園の認定こども園の移行と小規模保育事業所1カ所の新設を見込んでいるが、実現の見通しはどうか。

(2) 放課後児童健全育成事業における支援単位と職員について

現 状は、学童施設の児童数60人以上の施設が5つあるわけですが、今度の市の条例からすれば、指導員配置1単位当たり40人であるから、指導員の数はふえるということになるのかどうか。

(3) 新制度移行対策として保育緊急確保事業補助金について

「これは幼稚園保育の流れとは別に、次世代計画からの連続として保育の個人的相談や地域相談のもろもろのすき間を埋めるような事業なのですが、その財源確保と実施状況について伺う。」

(4) この中の補助金の一つである放課後児童クラブ開所

時間延長支援について

「これは、運営に不可欠になってきているが、今後の見通しについて伺う。これは今年度政府が市町村事業として強く働きかけたものですが、市における実施と今後の見通しについて伺う。」

(5) 施行期日と財源

施 行期日は平成27年4月1日、財源は消費税増税分から7000億円、これが当初の方針。消費税先送りによる新制度の施行期日と財源の見通しをどう捉えているか、伺う。

「これまで、市も施行に向けて大変な努力をされてきた。私は、この3年間のこの間の動きを見ていまして、財源は必ず出ると思うが、日高市の子どもと保護者のために、こういう状況になってもエネルギーを切らさないように、そういう意味合いも込めて伺う。」



企画財政部関係

1 交通安全対策、公共交通 対策について

(1) 武蔵台で発生した事故を踏まえた歩行者安全対策、通過車両対策について

11月5日に武蔵台市道の横断歩道で死亡事故が発生しました。事故に遭われた方は、広報ひだかを配付されている最中のことで、非常に地域に貢献された方で、地域の悲しみと驚きは非常に大きいものだった。これは、下り坂高低差とカーブの連続、交差点構造や通過車両のスピード等、武蔵台内交差点と横断歩道の危険性は従来から指摘されてきた。

地

形的条件とスピードに對しては、諸条件を科学的に調査して効果的な警告方法を行うべきだと思っておりますが、いかがか。今回の事故は大型車両でない通過車両によるものだが、今までもこのことに関しての質問は何回かあったことを承知で伺う。現状の夜間規制を終日に拡大し

てほしいということでは、これは地域の強い要望。沿線に産業施設は全くない。もともと純然たる住宅専用道路であり、生活道路である。

私

は、実際に走ってみて簡易測定してみた。飯能側から久保交差点まで、永田台、横手台、武蔵台の通過は、私の簡易計測で3キロ7分、それに対して、最近完成した飯能市の都市計画道路と国道299経由は6キロ11分、この差、3キロ4分です。大量の排気ガスと振動、スピードによる安全面等、生活条件の低下を招いていることは明白である。

国

の第9次交通安全基本計画の1節に、幹線道路を走行すべき自動車が生生活道路に流入することを防止するための対策を推進すべき。生活道路における交通安全対策は、その地域に最も効果的な施策の組み合わせを地域が主体的に行うべきである。これらを踏まえて、終日規制とすべきではないかどうか、伺う。

(2) 公共交通対策としての武蔵台送迎サービス試験運行

終了について

今

年度予算によるこの事業は、10月末で終了した。このことについては、4番議員の詳しい質問と答弁あったが、私の観点から質問させていただく。残念ながら利用人数が所期の目的に達しなかった。この事業は、六、七年間にわたる多くの議論と検討を重ねて実施されたもの。議論のプロセスは、自治会や関係者の貴重な努力があった。

回

覽された最終報告書は、データに裏づけられた非常に説得性あるもので、今後の可能性が示唆されている。移動、移送の需要ニーズを探し、特定することに、理論とおりいかなる難しさがあるというところを改めて感じたが、しかし市全体の交通政策上の貴重な経験と知見である。これを踏まえての見解と今後について伺う。

(3) 市内循環バスに関する 検討状況について

武蔵台送迎サービスの試験走行に関する今年度予算質疑の際、私はこの事業名、高齢者等の移動手段確保研究事業には、市内全域の移動も含ま

れているかどうか確認しました。答弁は、含まれているとのこと。そこで、この古くて新しい課題である市内循環バスの時代の流れに即した検討を行っているのかどうか、伺う。

(4) 公共交通政策、交通安全 対策に関する現状方針と将来 来ビジョンについて

交通政策課は、例の国際興業バスの運行停止の危機に際しての公共交通促進が目的で設けられた経緯から現状の主たる業務がバス交通の充実と鉄道輸送環境の充実、このことにあることは理解できる。もともと市民一人一人には移動の権利と欲求があり、その自由な発揮によって地域が栄える。

交

通政策基本法と既に第9次となった交通安全基本計画がある。さらに、今年度には人口減少、高齢化対策のための地域公共交通の活性化と再生の法律が定められ、市町村計画とすべきことがうたわれた。そこで、この法律の中では、公共交通を民間事業者の事業運営に任せ切りであったのを、そういう従来の

公共交通の枠組みから脱却し、地域公共交通を再定義して、地方公共団体が先頭に立ってネットワークをつくるべきとしている。

一

これは国土交通省の言葉だが、こういう市民本位の施策や事業が求められてきている。こういう太い公共交通政策の流れを踏まえた市の現状方針と将来ビジョンがあるのかどうか、伺う。

【再質問】

◆条例づくりに関して
市民の行動と行政活動の条例づくりというのは根拠になることで、非常に大事なことだと思ふ。そのできた条例に対して、賛成するにしても、反対するにしても、その条例づくりの該当する分野の事前の政策形成のプロセスと、その条例の中の重要事項に関する成立した後の説明、ケアなりが必要ではないかと思ふが、いかがか。

◆3歳未満に対する施設提供 と待機問題

◆3歳未満に対する施設提供と待機問題
当初からこの制度の弱点は指摘したが、計画化が見えてきた段階になって、

《12月議会議案質疑》

1. 債務負担行為について

- (1) 粗大・金属ごみ中間処理及び資源化处理において、5年間の債務負担行為を設定する理由は何か。
- (2) 中間と資源化の処理2工程における4業務に対しての単価設定の根拠は。
- (3) 積込用機材とはどのような機材で、独立の年単価を設定する理由は何か。
- (4) どのような契約方式か。
- (5) 単年度の対象全委託費の見込み額は。

2. 歳出について

- (1) 衛生費の保健衛生費の環境衛生費で、公共施設再生可能エネルギー等導入事業の庁舎太陽光発電設備等導入設計委託料における設備容量は。
- (2) 土木費の道路橋りょう費の道路新設改良費で、高麗川駅東地区整備事業の道路整備工事増に際して、財源構成を公共施設建設基金からの繰入から地方債に変えたのはなぜか

やはりそういう問題が出たというような感がある。認定子ども園が幼稚園に移行するということがなかなかうまく進まない。市の計画でも、そんな傾向が見てとれる。同時に、待機が出ないように新規参入としての一般事業者の小規模保育事業の参入とということがあるわけだが、こっちはほうは参入条件を低くしていることによる子どもと保護者への負担と格差が発生するのでは

ないかという危惧もある。これは制度そのものに内在されている構造的な問題で、全国どここの自治体でも同じような傾向が発生しているらしいが、その点に関しては、やはり市の努力で解消せざるを得ない。そこで、この待機が出ないようにするための新制度の仕組みである一般事業者の小規模保育事業所への参入レベルは、A、B、C、3類型というのがある、そのどれを想定して

いるのか。私は参入者の条件よりも、子どもや保護者のことを考えれば、認可保育所並みの条件とすべきではないかと思うが、いかがか。

◆武蔵台の大型車通り抜けについて

通 抜け規制対策を再検討することだが、

ただの要望ではなく、地域の実態や周辺交通と通り抜けの関係等、生活優先のデータに基づいて早急に行うべきだと思いますが、いかがか。

◆移送サービスの実験と循環バスについて

武蔵台の移送サービスの

実験は、これは六、七年間かけて、非常に議論とそのプロセスについて丁寧に行われて実施されたもので、やっぱり所期の目的に達しなかったということ、そういう移動についてのニーズというのは非常に多様化しているのではないかと思う。一方で福祉系の団体によるオンデマンドが急激に伸びている。私の知る限り、3団体が利用データを克明に記録し、利用の存在を裏つけている。循環バス検

討の上で、必要な動向だと思ふのだが、これは現実には、縦割りの中での実態である。そこで、バス、鉄道の利用環境の整備とあわせて、それをどういうふう位置づけていくのか伺う。

◆公共交通政策についての再質問。

先ほどご答弁の中の公共交通実態調査だが、これは平成24年10月に実施され、予算765万円で実際の執行は約250万。このアンケート調査の結果として、市の公共交通について、私は報告やら調査結果が出るものと期待していたが、その後の経過はどうだったのか。そしてまた、それに基づいた計画化の予定はあるのかどうか。

交通実態調査は、我々が市の公共交通政策を考える上で不可欠のものではないか。調査分析した後、計画や報告を公表して、その後の今おやりになっている施策の根拠を示すことは当然のことではないか。私が先ほど福祉団体のことを申し上げたのも、福祉団体は小さな仕事をすき間、すき間をこじあげながら

ニーズを見出すところとしており、最近では皆さん、詳しいデータをとって、それに基づいた自分たちのニーズの証明をしている。250万円もかけた交通実態調査ですから、それを示すことは当然のことではないかと思う。

飯能市は、平成25年に実態調査を行い、その後、

すぐ公共交通政策基本計画を策定した。それを検討する協議会の議論もホームページ上にずらりと並べられており、政策の履歴がよくわかる。公開しない理由はないと思うのが、そのことについて改めて伺う。

＜編集後記＞
条例の策定に関する一般質問は、道路構造令も子ども・子育てもいずれも賛成しているの、忸怩たるものがあるが、しかし、行政の説明責任の初動に関わる重要なことです。両方の共通性に気が付いたのは、やはり道路構造令で質疑していたからです。条例策定の際の行政の都合を優先する発想は容易に直らないと思いますが、しかし他の市町村ですでに当たり前のこととして実施しているわけです。議案や条例の説明は行政のエッセンスでもあるので。 横山秀男