

福岡市議会議員 あらき龍昇

市政報告(2017年度前半)

1. 2017年度予算について

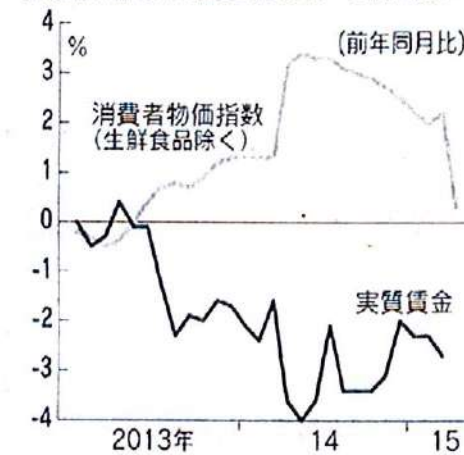
1) 優先すべき重要施策、先送り

2017年度予算は行財政改革第2次実行計画の1年目として策定されています。その骨格は引き続き「都市の成長」にあり、「都市の成長」が「市民の生活の質の向上」を起こすというトリクルダウンの時代錯誤の発想です。具体的にはウォーターフロント関連で約15億円、天神ビッグバン関連9億2千万円、2018年度以降には第二展示場に91億円、中央埠頭西側岸壁整備等に16億円など多額の投資が予定されています。しかし、「都市の成長」に優先的に投資する状況ではありません。

国民の暮らしを見ると、豊かになった実感を持ってない国民が多く、平均所得が若干上がったにもかかわらず将来の不安から消費を控え、消費支出はマイナスとなっています。国民の平均所得は1997年のピーク時に比べ未だ52万円も低い状況にあり、今年の官製春闘も先細り、非正規雇用が増え続けています。

福岡市においては世帯収入が300万円以下の生活困窮者が増えている今、優先すべき重要施策は貧困対策、若年層の住宅対策や子育て支援、高齢者支援です。世界的に潜在的経済成長力が失われている今日、国内外からの企業誘致や大企業優遇、インバウンド需要を当てにした都市の成長戦略は、すでに幻想です。福岡市の税収が伸びていると言っていますが、安倍政権の金融緩和であぶれたお金が不動産投資に流れた結果であり、福岡市の経済構造は脆弱です。福岡市の経済を確たるものにしていくためには、住宅リフォーム助成制度などの地場中小企業の支援や、公契約条例制定による市民所得の向上、福祉や教育に投資することでの雇用の拡大など、地域でお金が循環する経済を作るべきです。

物価の伸びに賃金が追いつかない



2) 教育に政治の介入強まる

「日本の教育制度は極度に競争的であること、その結果、子どもの身体的および精神的健康に否定的な影響を及ぼしている」として、子どもの権利委員会が1998年、ストレスおよび不登校を防止するよう適切な措置を求めています。

しかし今、行財政改革の重点分野とされている「グローバル人材の育成」は、グローバル企業が求めるエリート育成で、子どもの多様な可能性を育てることからほど遠いものです。競争意識と選別の意識を子どもの潜在意識に植え付け、いじめや差別、排外主義の温床になりかねません。子どもの権利委員会の勧告に反することになります。

これに加え、安倍政権によって価値観を強要する道徳教育が始まろうとしています。「郷土愛を育てる」とし、教科書検定で「パン屋さん」の記載を「和菓子屋さん」に変えさせるといった、戦前に戻っ

たかのような驚愕すべき事態が多く起こっています。戦前の「国体」という天皇中心の価値観を強要したことへと繋がり、思想信条の自由を奪うものと言って過言ではありません。

英語教育やチャレンジ教育に特化することなく、朝鮮学校との交流など多様な言語と文化に触れる機会を設け、多文化社会を育てる教育をすべきです。

3)「都市の成長」への投資のために市民負担が増えている

財政運営プランでは、市民負担増が財源確保の大きな柱となっています。「都市の成長」実現のため、歳入の積極的な確保や行政運営の効率化として、人件費の削減、業務や施設管理・運営の外注化をいっそう進めています。福祉施策においても「配る福祉から支え合う福祉へ」と個人給付の見直し、市民センター等の駐車場有料化など、市民負担増となっています。

国は、公共施設を民間事業者の新たな経済成長の柱にしようとしています。トップランナー方式として、交付税の基準財政需要算定に、指定管理者制度やPFI導入を前提にすることで自治体の業務外注化を進めており、サービス低下と低賃金構造の拡大をもたらします。行財政改革による「個人給付の削減」と「市民負担増」は、障害者や高齢者の外出制限や健康づくりに支障を来とし、市民生活の質の低下をもたらします。

地方自治体の本旨は住民の福祉の増進を図ることであり、行財政改革の目的は「都市の成長」ではなく「市民の生活の質の向上」を図ることであるべきです。超高齢化社会を迎え、人口減少が始まり、日本経済は縮小せざるを得ません。成長指向の政策から成熟した福祉社会へ政策転換すべきです。

区 分	H29	H28	増減額	伸率(%)
一般会計	8,328億円	7,845億円	483 億円	6.2
特別会計	7,552億円	7,979億円	▲ 426 億円	▲ 5.3
企業会計	3,074億円	3,015億円	59 億円	2.0
合 計	1兆8,955億円	1兆8,839億円	115 億円	0.6

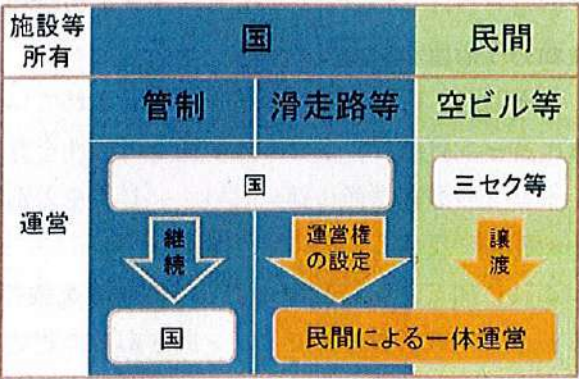
※県費であった小中学校教職員給与が福岡市に移管されたことで、その分の予算が増えています。また競艇が特別会計から企業会計に移ったため、特別会計の予算が減り、企業会計の予算が増えています。企業会計は五ヶ山ダム建設が終了したことと、地下鉄七隈線工事予算が含まれていないため、競艇が加わった割には増えていません。また、国の子育て支援費などの増額で子ども関係の予算が増えています。

2.「福岡空港」運営権譲渡、新会社への出資問題

1) 運営権譲渡とは

運営権譲渡とは民間会社が投資を募り特別目的会社（SPC）を設立し、国や地方自治体が保有する施設を借り受け、事業を行うことです。PFIをさらに進めたもので、コンセッションと呼ばれています。空港、上下水道、道路などの公共施設において実施または検討されています。

福岡空港の場合は、管制は国が行いますが、それ



以外のすべての事業～使用料の決定、滑走路や関連施設の維持管理、空港ビル、駐車場の運営、空港周辺対策などとなっています。運営権譲渡の額は 2060 億円とされており、競争入札されます。現在、旧福岡ビルディングを運営していた西鉄や ANA のグループ、オリックスグループが名乗りを上げています。国は運営権譲渡した資金で福岡空港の滑走路の増設（約 1620 億円）する予定です。

2) 争点となった「新会社への出資」～2月議会・3月議会、そして「再議」…

福岡市は、運営権譲渡にともない福岡空港ビルディング株式会社の株を売却、64 億円の譲渡益を得ました。この剰余金処分として、「子ども未来基金」30 億円、「スポーツ振興基金」20 億円などとともに、将来の空港対策に「福岡空港未来基金」7 億 8 千万円の補正予算が 2 月議会に提案されました。この案では福岡空港の新会社への出資はしないことになっており、「出資すべき」とする議員の反対で「福岡空港未来基金」条例案は否決されました（公明、みらい福岡は賛成）。その後 3 月議会で、自民党が新会社への出資を求める「活力ある福岡空港づくり基金条例（案）」を議会に提出、修正された後、3 分の 2 の議員の賛成で可決しました。

しかし、市長はあくまでも新会社には出資しないとして「再議」にかけました。議案が可決するには 3 分の 2 以上の賛成が必要です。再議の議会は 4 月 11 日から 13 日未明にかけて開催され、3 分の 2 の賛成に 1 票足りず「活力ある福岡空港づくり基金条例（案）」は否決となりました。再議が始まるまでの間に市長から議員への働きかけで自民党から 1 名離脱したためでした。

この件に端を発し、自民党が分裂し「自民党新福岡」という会派が誕生、他方みらい福岡も分裂して 2 名が自民党に移籍するなどの事態が起きました。

3) 今回の福岡市議会での論点

福岡空港民営化の新会社への出資に関する争点は以下の 3 点に整理できます。

①出資することで市民の利益を守ることができるのか？

■市長「出資しても額が小さく影響力を持つことはできない。いくら出資すべきと考えているのか？」

運営権譲渡は国が施設を保有し安全等について監視し、空港周辺の整備は新会社が行うことになっており問題はない。また、法定協議会が設置され自治体として意見が言えるので出資の必要はない。

●出資賛成派「出資の額が問題ではなく、株主として情報入手やものを言うことができる」

周辺住民は騒音や街が分断され忍従が強いられている。滑走路が 2 本になることで騒音区域が広がる一方、航空機の性能向上や小型化が進み騒音区域から外れる地域もあり、周辺対策は市が責任を持たざるを得ず、新会社に出資して周辺対策をさせるべき。出資することで情報を得ることができ、内部から安全性などチェックできる。また法定協議会はあくまでも努力義務で強制力がない。出資し、非常勤役員を出して影響力を持つべき。航路が北九州空港に奪われないよう、福岡空港に路線誘致を進めるべきという意見もある。（福岡に一極集中すべきという点について私は賛成できません。）

②多額の出資について、市民の理解が得られるのか？

国は 3 月 24 日に出した最終の福岡空港民営化スキームで、運営権譲渡額を最低 2060 億円としています。新会社はこの資金を出資金と借入で賄うことになりますが、両者のバランスから考えると、出資額は多額になると考えられます。出資しないのか、出資するならいくらするのか、議論が必要です。

■市長「出資は元本割れのリスクがあり、出資額の分は、市民のために使えなくなる」

●出資賛成派「福岡空港は優良空港で元本割れにはならないし、株の配当で周辺整備ができる」「これまで福岡市は他団体に出資するときは政策的に判断してきており、元本割れのリスクは理由にならない」

③非常勤役員の派遣について

■市長「国は当初から自治体からの非常勤役員は一人としている。福岡市が出資を決めても約束されているわけではない」

●出資賛成派「昨年 6 月の国の中間報告では自治体からの非常勤役員は 1～2 名としており、市が出資して協議すれば可能ではないか」

この件について市は、本当は 1 人と書くところを国に頼んで 1～2 人にしてもらったのであって、当初から 1 人であったといっています。これから推察すると、市長は民営化について意見書を出した 2014 年 11 月時点で既に福岡市は出資しないことを国に言っていたと思われます。また、議会の反発を予測し、議会にもその旨をあいまいにしたまま、2 月議会で唐突に、誰もが反対しにくい株の「譲渡金処分議案」として議会に出したと言えます。

4) あらきの判断 ー出資に賛成ー

私たち「緑と市民ネットワークの会」は、本来、空港は国が責任もって運営すべきであり、また運営権譲渡＝コンセッションは、企業の不採算部門を国民が負担する構造になっているため問題だと考えています。福岡空港の場合、空港の借地料＜年間 82 億円＞を国が負担します。この借地料は本来、空港を使って利益を出す事業者が負担すべきものです。

また今後の航空需要が見込めないため、滑走路の増設にも反対しています。超高齢社会を迎え人口減少は始まっており、一時的に容量不足の事態が生じることがあっても、北九州空港と連携すれば問題は解決できます。現在でも北九州空港と天神にはリムジンバスが走っており、北九州空港から天神まで約 1 時間程度で移動できます。厳しい財政状況で、これ以上無駄な投資をすべきではありません。

しかし、今回の議論は「運営権譲渡が前提」でした。

新会社は、投資を集めるために利益率を確定して出資を集めるという、利益確保が最重視されます。不採算部門である空港周辺対策が、新会社の本来業務として、しっかり履行されるか懸念を持っています。空港周辺整備は基本的には市が責任を持つことが前提ですが、新会社も応分の責任を果たすことが求められます。そのためには、多くの議員が述べているように、少額でも出資して内部からの監視が必要と考えます。新会社と自治体との協議が法定協議会で持たれることになっていますが、あくまでも協議の場であり、尊重義務はあっても履行の責任が伴いません。

市長は「リスクがある」と言っていましたが、出資の財源は不用額となっている 7 億 8 千万円（2 月議会で否決した補正予算の額）の枠内で行えば、市民に負担をかけずに行えます。もともとこの額は福岡空港ビルディング株式会社に投資していたものであり、「市民に不利益をもたらす」という市長の主張は市民を欺くものと言えます。これまで人工島の土地処分のために、立地交付金や住宅市街地総合整備事業補助金に多額の税金を使い、他方で子どもの貧困問題が社会的な課題になっているにもかかわらず、就学援助の対象者を削減し、また保育園への補助金 5 億円について予算化されていたにもかかわらず、制度変更を理由に執行していない事実を見ても、説得力がありません。

5) 市長の議会軽視 ～議会としての対処を求め、申し入れ

「活力ある福岡空港づくり基金条例（案）」の再議にあたり、審査をすることになった第 3 委員会では、再議への経緯や“議員への働きかけ”についての説明を求め、市長に出席を要請しました。福岡市委員会条例では市長等に委員会出席を求めるときは議長を通じてとなっており、議長名で要請を繰り返しましたが、市長は条例に出席を義務づける条文がないことを理由に出席を拒否。委員会審議は“空転”しました。しかし条例案を再議にかけたのは市長であり、市長は議会に説明責任があります。今回の“空転”の責任は明確に市長にあり、市長の行為は議会と市長との二元代表制を理解していない、議会軽視の行為と言えます。しかも市長は議会終了直後、議会事務局長を“議長の同意なし”に更迭する暴挙を行っています。

私は、以下 2 項目について議長に申し入れを行いました。その結果、市長が委員会出席を拒否したことについては議長名で遺憾の意を表明した文書を市長に渡しました。また議会事務局長の人事は議長の専権事項であることから、議長の職権として議長が市長に伝える扱いになりました。

ただ、この 2 件について 6 月議会の一般質問でも市長に質しましたが、市長自ら答弁することはありませんでした。

① 条例（出席説明の要求）の改正を求めました。＜福岡市議会委員会条例第 20 条＞

現福岡市委員会条例第 20 条では、「委員会は審査または調査のため、市長、教育長、選挙管理委員会の委員長、人事委員会の委員長、農業委員会の会長及び監査委員その他法律に基づく委員会の代表者又は委員並びにその委任又は嘱託を受けたものに対し、説明のために出席を求めようとするときは、議長を経てしなければならない。」となっています。この条例の趣旨からすれば市長は委員会における審査又は調査のために説明を求められた時には特段の理由がない限り出席し、説明するものと解すべきです。

ところが先述の要請において、市長は条例に出席の義務が明記されていないことを理由に挙げ、委員会への出席を拒否しました。副市長の本会議における議員への働きかけに關しての答弁が、委員会審査における答弁と異なる状況が明らかになり、加えて委員から市長の関与が指摘されるなど、市長は委員会で説明する責任があることは明らかでした。市長は報道機関のインタビューで「通常、委員会出席しないので、なぜ今回、委員会で話す必要があるのか、議会に尋ねているがまだ回答がない。議会で決めたからとにかく来いというのはちょっと乱暴だと思う」と言っています。しかし再議に附したのは市長であり、市長に説明責任があり、出席を求める理由は明確である上、「通常、委員会に出席しない」ことが理由にならないことも明らかです。

このような事態を是正するために、福岡市委員会条例第 20 条の 2 として「議長から審査または調査のため、……説明のために出席を求められた場合は、特段の理由がない限り出席して説明しなければならない。」を加える条例改正を求めました。

② 議会事務局人事に関する市長への申し入れを求めました。

今回の議会事務局の人事について、市長が議長との協議をすることなく人事を執行したことは、議長の権限を侵害し逸脱した違法行為です。地方自治法では議会は執行部とは独立した機関としてあり、この二元代表制を否定しています。

▶「地方自治法 第 4 節 議長及び副議長 【議長の議事整理権、議会代表権】 第 104 条 普通公共団体の議会の議長は、議場の秩序を保持し、議事を整理し、議会の事務を統理し、議会を代表する。」

▶「地方自治法 第 11 節 議会の事務局及び事務局長、書記長、書記その他職員 【事務局の設置及び

となっています。また、▶地方公務員法 第2章 人事機関 [任命権者]第6条では、議会の議長は「職員の任命、人事評価、休職、免職、及び懲戒等を行う権限を有するものとする」と明記されています。地方自治法及び地方公務員法では議会事務局の人事権は議長にあることは明らかなです。高島市長の議会軽視は、許されるものではありません。緑と市民ネットワークの会は、議会として市長に謝罪を求め、今後このような行為をしないよう市長に申し入れることを求めました。

1) 地下鉄七隈線事故発生の経過

※流動化処理土：コンクリートと土を混ぜたもの

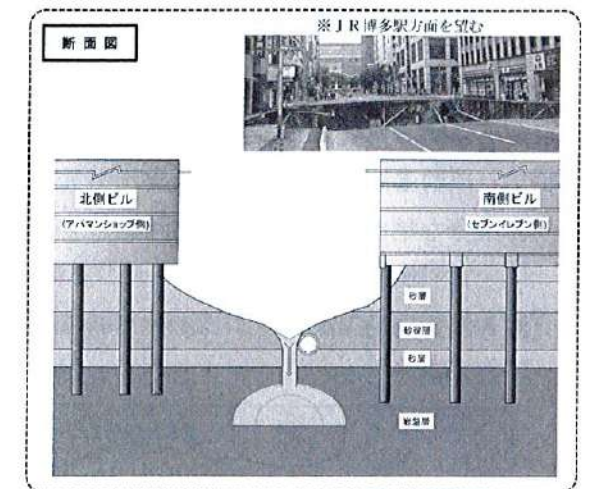
05:30 路面点検後交通規制解除

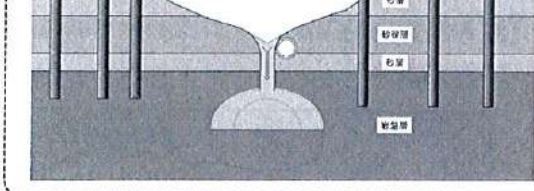
[表-4]

[なお、地下埋設物の仮復旧については、13日までに完了し、現在、本復旧について、各地下埋設物管理者と協議中]



昨年 11 月 29 日に福岡市の要請を受け、国の土木研究所を中心とした事故原因究明のための検討委員会が設置されました。今年 3 月 30 日に公表された報告の概要では、事故のメカニズムを以下のように推定しています。



- ① 強度や厚さにバラツキがある難透水性風化岩層の下部にトンネルが掘削された。トンネル天端から、当該地層とその上部の未固結耐水砂層との境界まで2メートルとなっていた。
- 
- ② トンネルを掘削、または断面を拡幅するにつれて、その上部の未固結耐水砂層から高い水圧の影響が加わり、緩みや亀裂が発生し、徐々に破壊し始めた。あるいは、難透水性風化岩層に潜在的弱部が存在して、いわゆる「水みち」が形成された。
- ③ 上記②によって、トンネル天端部が連続的に剥落、あるいは漏水を伴いながら破壊が進行し、遂に、未固結耐水砂層と地下水がトンネル内に流入、またこれによって破壊が加速度的に進行し、最終的に大規模な道路陥没を発生させるに至った。

そのうえで、事故原因について以下のような指摘をしています。

A-①地質の考慮が不十分

当該地層の厚さを約 2.79～3.67m 確保できると見込んでいたが、その後の調査の結果、厚さは 1.90～2.26m しか確保できず、風化が進んだ強度の低い上部の層が支配的になっていた可能性があることが分かった。そしてバラツキの考慮が不十分なまま設計および施工が行われ、結果的には地山の強度を実際よりも高く評価した設計となっていた。

A-②地下水圧の対策が不十分

未固結耐水砂層から難透水性風化岩相の境界部には高い水圧が作用しており、設計および施工にあたっては、その止水性や水圧に対する耐力は十分としていたが、事故後に追加した地質調査等によると、難透水性風化岩相の内部には、小断層や剥離面、多くの節理や亀裂が存在していたと考えられ、結果的に地下水圧に対する安全性が十分ではなかった。

上記のような不規則で複雑な地質や、高い地下水压下でトンネル構造の安定性を損なわないように慎重な設計、施工を行う必要があったが、施工中に行われた以下の二つの変更が、上記のような厳しい地質条件で影響の度合いを強めることになった可能性が高い。

B-①トンネル断面の形状の変更

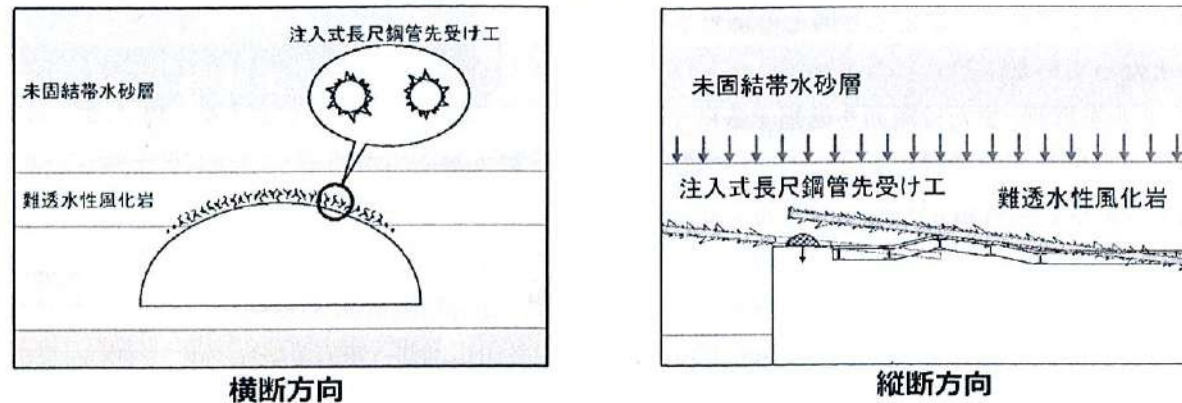
トンネル上部の層厚を確保するために天端を 1.2m 下げたことで扁平になり、アーチアクションによる効果が減少し、トンネル構造の安定性を低下させた。

B-②補助工法の施工方法の変更

補助工法として注入式長尺鋼管先受工法をとっていたが、鋼管の打刻位置の制約と難透水性風化岩層を突き抜けないように挿入角を小さくする必要から、長尺鋼管の完全二重化が困難となる部分が存在することとなった。さらに支保工を設置するため、鋼管の根本部分を切断しなければならなかった。その結果、補助工法に期待する効果が十分発揮できなかった。また鋼管からの注入は岩盤の亀裂の注入であり、十分な地山改良効果が発揮できなかった。

【注入鋼管先受工法】

AGFによる地盤改良



地下鉄七隈線の工事再開における留意点として、

- 地質、地下水の状況把握をすること。
 - トンネル構内の水抜きおよび土砂搬出についてはトンネル周辺地盤の崩落が起こらないよう慎重にすること。
 - 再掘削では都市型ナトム工法のほか、シールド工法などのほかの工法や新技術の活用も含め、安全面を重視して行う必要がある。
- としています。

また、類似する条件下での工事における留意点として、

- 十分な地質調査、リスクを可能な限り低減させたより安全性を確保した設計・施工をすること。
 - 数値解析は万能ではないと認識し、十分な知見・経験等を加え総合的な工学的判断を行うこと。発注者、設計者、施工者等の関係者の協力と各段階で得られた情報や知見を十分に共有すること。
 - 非常時を想定したモニタリング計画を作成すること。
 - 工事中においてもしめるべき議論の場を設け、関係者間における現場状況の共有と真摯な技術的議論、その結果をフィードバックにより設計・施工に反映させること。
- を挙げています。

3) まとめ：福岡市のずさんな設計・施工が見える

報告書では事故の経緯は解明されていますが、事故の責任については触れていません。事故の原因である複雑で不規則な地質については工事着手前の福岡市の技術検討委員会で繰り返し指摘されていた。地質の詳細については、事後の追加調査で判明したのでやむを得ないとの見解が報告書にありま

すが、よく読むと福岡市の事前調査のいい加減さと、数値に頼るずさんな設計であったことがわかります。また、施工業者との日常的な連携がなく、施工業者の現場監視の甘さに加え、市が情報の共有を怠っていたことがわかります。

この報告書から、福岡市は、当初から危険性に気づいていながらリスクを承知でナトム工法をとったとしか思えません。特に、地層が脆いことがある程度予測できた時点で、工法を見直すべきであったと思われます。しかし小手先の施工変更で済ませようとし、事故につながったことは明らかで、トンネルの上部を1.2m下げ、床を下げなかったためにトンネルが扁平構造になり構造的に安定性を弱めたこと、地層がもろく薄い場所があることから補助工法も十分な施工がされなかったことが、これを示しています。安全性よりも経済性を優先した結果であることがわかります。

4. 6月議会の主な議案

- ①待機児童対策／保育士の確保 の補正予算として
 - ・児童500人分の施設増設のための5億9千万円（国が5億3千万円を補助）
 - ・正規雇用かつ世帯主である保育士に月1万円を家賃補助するための9千万円余（国の補助なし）
- ③教科書採択制度の変更 ③中小企業振興条例の全面改正 ④公園使用の規制緩和の条例改正

1) 補正予算

6月議会の補正予算案は、待機児童対策として500人分の施設整備費の追加と、保育士確保の追加費用です。2017年度当初予算では2000人分の待機児童対策の予算が組まれましたが、4月の時点で予定以上の応募があり、今後さらに入所希望者が増えると見込まれるため追加しました。

施設増設の財源は国の補助が5億3千万円余（補助率8/9）、市支出分（1/9）は「子ども未来基金」からの繰り入れです。子ども未来基金は、福岡空港の運営権譲渡に伴う株売却益64億円のうち30億円で作ったものです。しかし用地確保が難しいことがあり、施設建設費の助成をしても公有地の提供などの支援も必要です。

保育士確保の財源は全額「子ども未来基金」からの繰り入れです。正規雇用の保育士でかつ世帯主の保育士に月額1万円を10月から3年半支給するというものです。対象者数は約1500人。求人倍率が全国的に上昇しており（福岡県は1.51倍）、市内の保育士養成機関の卒業者が市内で就職を進めるための予算としています。しかし、非正規の保育士が対象でないなどの問題があり、処遇改善にはもっと独自の予算措置を執るべきです。

福岡市は国の補助がつかない事業を、原則行いません。「都市の成長の果実を市民へ」と掲げていますが、実際は安倍政権が憲法改悪のために支持率を落とさないようにする対策のばらまきが行われています。赤字国債のつけは将来の世代に回ります。

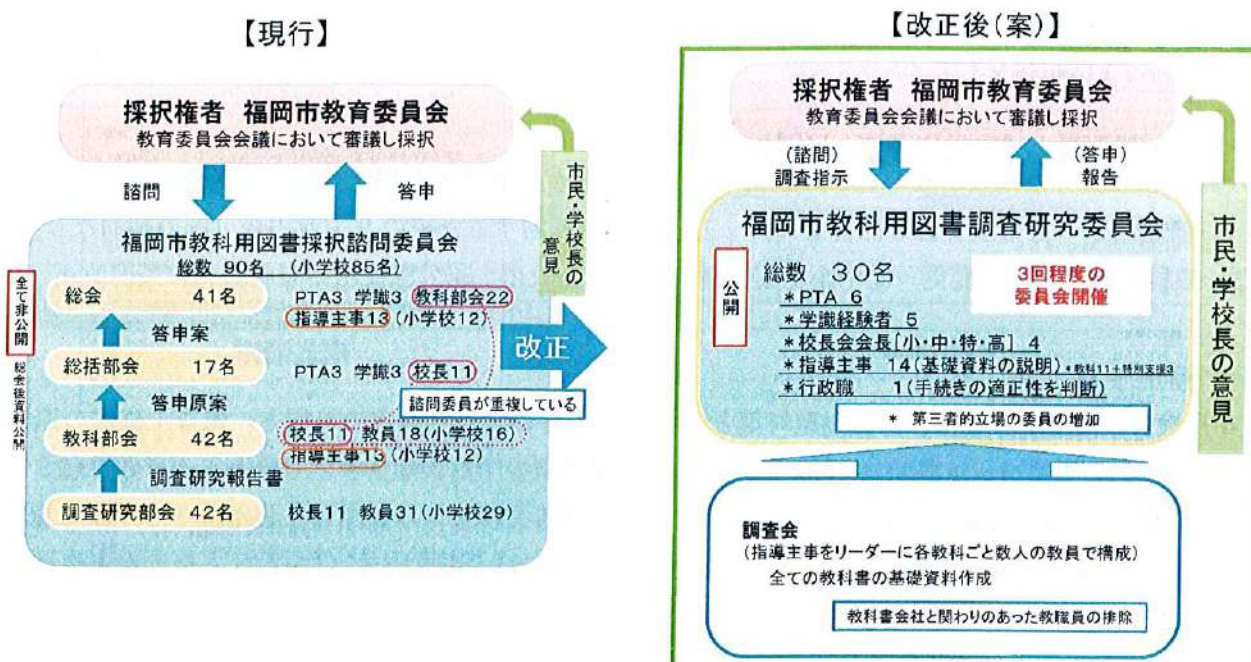
2) 教科書採択制度の変更—教育に政治の介入が強まる恐れ

教科書採択制度の変更の背景には、選定に関して教科書会社から金品を授受した関係者がいたことがあります。従前の「教科用図書採択諮問委員会」で行っていた業務を調査会と調査研究委員会に分け、①「調査会」は基礎調査を、→②調査会の資料で、「調査研究委員会」が審議・精査し、→③調査研究委員会の報告を受けて「教育委員会」が審議・採択するようになります。ここで大きく変わるのは、今まで事実上、諮問委員会の答申を追認して教科用図書が採択されていたものが、教育委員会が審議採択を

するようになること、もう一点は従前の諮問委員会が非公開であったのが調査研究委員会は公開される点です。しかし、一抹の危惧を感じます。

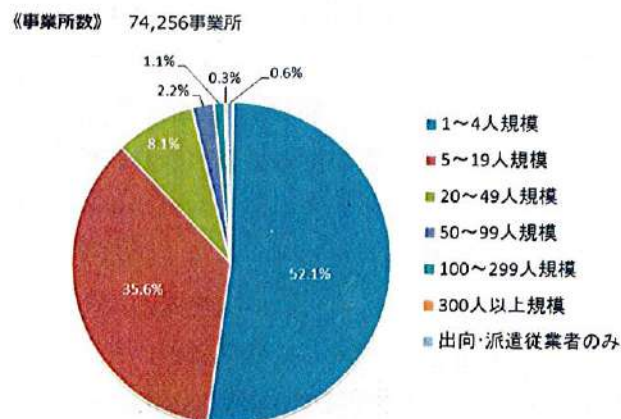
これまでの諮問委員会は、現場の教師等の意見を反映して諮問に答え、事実上それがそのまま教育委員会で採択されていましたが、新制度では調査研究委員会はあくまで審議内容を報告するだけで、決定は教育委員会が行うことになります。2015年から教育委員会制度が変わり、市長が教育の大綱を作るようになるなど、教科書採択にも市長部局の意向が強く反映され、現場の声が反映されにくく、また政治的中立性が担保できなくなる恐れがあります。

私は、政治的中立性を担保するために、より市民の意見が反映できるよう教育委員会の審査においても市民参加による参考人制度や公聴会制度を作るべきと提案しました。



3) 中小企業振興条例の全面改正—企業規模ごとの対応を求める

福岡市の事業所及び従業員の従業員規模別構成比 (民営のみ)
平成26年



ることが重要です。

福岡市の中小企業は市内全企業数の99.1%、全従業員数の86.3%と、市民の大多数を占めており、市

今回の中小企業振興条例案は昭和48年制定の同条例を全面改正した、理念条例になっています。市だけではなく中小企業支援団体、金融機関、大企業者、教育機関、研究機関(大学など)、そして市民が一丸となって支援するというもので、改正によって市全体で中小企業を支援する枠組みにしたのは一歩前進といえます。

しかし、企業のグローバル化やスタートアップ事業に力点が置かれ、地場の零細企業や自営業者の支援が弱いのではないかと懸念します。地域経済を安定的に発展するは、20人以下の小規模事業所、5人以下の小企業、自営業者が持続しやすい環境を整え

民生活の向上には、中小企業従業員の所得の向上、就労環境の改善や、厚生福祉事業の充実が必要です。企業規模に合わせたきめ細やかな支援が必要であり、中小企業振興は重要です。また、●公契約条例制定による公契約事業従事者の処遇改善、●小規模修繕事業登登録制度による受注機会の創出、●住宅リフォーム助成制度など、地域循環経済策を進める総合的な施策を求めました。

地域の雇用を確保し、雇用によって需要が生まれ、経済を活性化させる。地域での消費が地域での所得に繋がり、地域で経済が循環する、持続可能な社会を形成しなければなりません。

4) 公園における収益事業推進のための条例改正

「都市緑地法等の一部を改正する法律案」が4月の国会で可決成立しました。それに伴い都市公園の利用について「都市公園の再生・活性化」として規制緩和が行われます。公園は市民が休息する場であり、災害時には避難場所となり、都市の緑地としてヒートアイランド現象の緩和など、公共の福祉を増進する施設です。今回の公園条例の一部改正で、特定の公園について賑わいづくりのために周年的な興行を誘致するとしており、街全体がテーマパーク化し、都市公園本来の憩いの場や災害時の避難場所など誰でもが自由に利用できる公共オープンスペースでなくなることが強く懸念されます。

条例改正の内容は、今までの公園使用料《1日の占有料6千円とテント等の専有面積×利用単価》が、特定の公園(舞鶴公園、水上公園、清流公園、冷泉公園、警固公園)での収益事業を行う事業について、《専有面積×利用単価》に簡便化されるというものです。利用単価は、市役所前広場の単価を基準に、公園近傍の公示地価と市役所近傍の公示地価の比率で算定されます。福岡市は街の賑わいづくりのために公園でのイベント開催を推進しており、使用料計算の簡便化でイベント開催が増えるの見込みです。

条例改正のもう一点は、特定の公園において公募によってカフェやレストランなどの収益施設を許可する場合、使用料が一律にひと月900円/㎡であったものを、周辺の公示地価をもとに他の施設の使用料と同じ算定で行うというものです。現在このような施設がある公園は、水上公園と城南区と早良区の境にある西南の杜公園の2カ所で、当面は他の対象の公園はないとのことです。背景には、水上公園の使用料が安すぎる、大企業優遇だとの批判を受けて改定するものですが、水上公園については経過措置ということで値上げ幅は抑えられるようです。

都市公園設置の原点に戻り、公共オープンスペースのあり方について市民を含めた協議会を設置することを求めました。

5. 他都市調査報告

1) たつの市 デマンド乗り合いタクシーの調査

■日時 2017年6月28日(水) 13:15～15:00

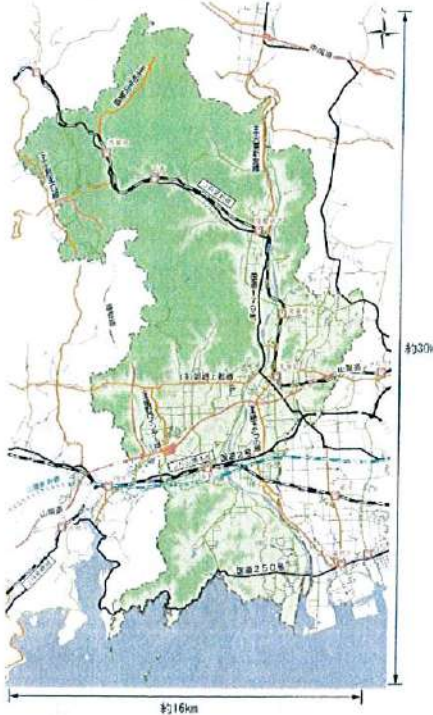
■場所 たつの市議会

■説明員 企画財政部企画課 家氏孝幸課長、根本聡太郎副主幹
コガソフトウェア株式会社研究企画課長 藤田芳寛

【目的】

早良区南部地区交通問題および高齢化の進行による高齢者の移動問題が課題となっている。たつの市が導入している交通システムであるデマンド乗り合いタクシー「あかねちゃん」を調査。

< たつの市の位置と概要 >



1、たつの市の取り組みの経緯

たつの市は兵庫県南西部の姫路市に隣接する都市である。平成 17 年に 1 市 3 町が合併した市で、人口は約 3 万世帯、約 78,000 人である。瀬戸内海から山間部への細長い地形で、南部は国道 2 号線と JR 山陽本線が東西に走っており、中心部の本竜野から南北に JR 姫新線が走り姫路へ繋がっている。高齢化が進み公共交通であるバスの路線が削減され始めており、合併時には各市町ではコミュニティバスが運行されていた。現在たつの市の南北をつなぐ交通機関としてコミュニティバスが走っている。

これまで住民の声をもとにコミュニティバスのルートの見直しを行ってきたが、高齢者からはバス停までが遠いという声が出ていた。また、交通不便が人口減少を加速するということから、交通空白地をなくすために平成 22 年からデマンド交通について検討を始めた。平成 27 年から通院、買い物などの日

常生活を維持するための調査を行い、デマンド乗り合いタクシーの検討を始めた。平成 29 年 1 月から 2 地区で先行的に取り組み、4 月から全市で取り組み始めた。

たつの市の地域公共交通網形成計画では、路線バスを機関交通とし、コミュニティバスが補完、交通空白地帯を乗り合いタクシーでカバーする体系としている。またこの計画は立地適正化計画等とも連携し、人口減少対策としてもある。

2、乗り合いタクシーのシステム

1) 利用前の登録手続き

乗り合いタクシーを利用するには利用を希望する 1 週間前までに所定の用紙で事前登録が必要。登録用紙には、住所、利用者氏名、電話番号、ファクス番号、メールアドレス、利用区分を記入して市の窓口申請する。利用区分によって割引がある。自宅外で乗降車する場合は自宅近くの地図を記入する。(タクシーが乗り入れできない場合がある)

2) 乗り合いタクシーの利用の仕組み

① 利用方法

利用者は ⑦氏名、電話番号、利用希望時間、迎えの場所と目的地、わかれば帰りの時間を電話で予約する(2 時間前まで)。④確認と迎えの時間のお知らせを受ける。連絡を集約するため確認の電話を受けるまでは多少の時間がかかる。⑦迎えの乗り合いタクシーに乗車目的地で降車する。ただし、迎えの場所では次の予定があるため 5 分程度しか待たない。病院利用の場合は診療終了時間が予定どおりには

いかないことがあるので診療終了後に合わせて変更はできる。

利用できるエリアは合併前の旧市町のエリアを基に 5 区域に分けられている。利用者が住んでいる区域内しか利用できない。ただし、市が指定する生活圏域での越境は許される。利用できるのは指定した施設の利用のみである。利用は、⑦自宅から市が指定する施設、④指定する施設から指定する施設、⑦指定する施設から自宅、の 3 パターンである。施設はアンケートによって市民の日常生活に必要な施設(医療・福祉施設、公共施設・学校、商業施設、金融施設、交通結節点)約 300 施設を指定している。新宮区域は山間部があるため小学校の通学に使われている。また御津区域では観光客も使える。

② 利用料金

登録時に利用区分を申請することで料金が割引となる。また、高齢者に交付している 500 円のタクシー券(2 枚)を乗り合いタクシー用の 200 円券(5 枚)に変換できる。

利用料金 (1乗車あたり)	小学校就学前の児童	無料
	① 小学生 ② 満65歳以上の方 ③ 小学校就学前の児童1人につき引率する保護者1人 ④ 障害者手帳(身体・療育・精神)を所持している方 ⑤ 要介護・要支援の認定を受けている方 ⑥ ④のうち第1種身体障害者・療育手帳A判定・精神障害者 保健福祉手帳1級の方1人につき同乗する介助者1人 ⑦ 母子健康手帳の交付を受けている妊娠中の方	200円
	上記以外の方	400円

③ 運行

運行している乗り合いタクシーは 6 社が各 2 台、計 12 台が運行されている。利用者一人でも運行。

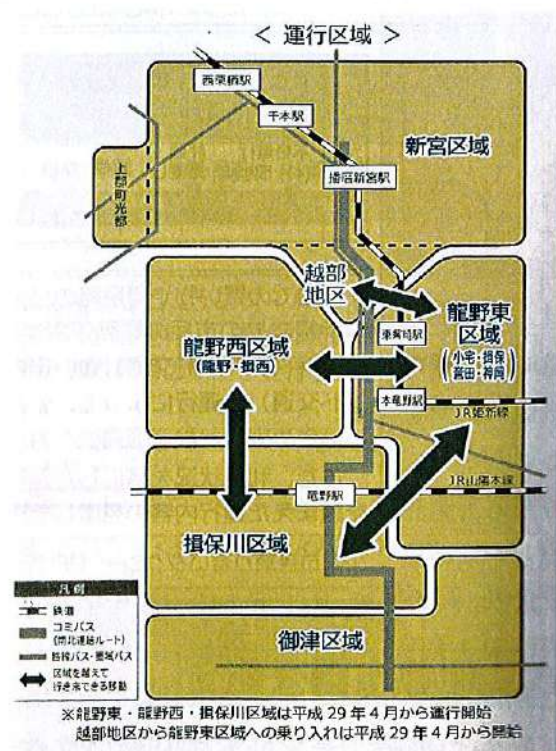
●運行時間・予約期限 運行便 1日8便(往復16便) 運行日 月曜日～土曜日

	行き (ご自宅・指定場所⇒目的地)	予約期限	帰り (目的地⇒ご自宅・指定場所) (目的地⇒目的地)	予約期限
1便目	8:00	前日	8:30	前日
2便目	9:00		9:30	
3便目	10:00		10:30	
4便目	11:00		11:30	
12:00～13:00 運休				
5便目	13:00	当日11:00	13:30	当日11:30
6便目	14:00	当日12:00	14:30	当日12:30
7便目	15:00	当日13:00	15:30	当日13:30
8便目	16:00	当日14:00	16:30	当日14:30

3) 利用状況

今年 1 月から 2 地区で試行運行を行い、4 月から全市で運行を始めた。5 月 31 日時点での登録者は 9,700 人、利用者は 4 月、5 月の延べ 5,502 名、1 日平均 117.1 人、今後市民に周知されれば利用は広がっていくと考えられる。数は地区ごとの利用状況。現在整骨院も対象施設に入れてほしいという声が上がっており検討している。

利用者の属性では、性別では女性が 78%、男性は 22%。年齢では 65 歳以上が 85%、その内 75 歳以上が全体の 64%、80 歳以上は全体の 46%と高齢者の利用が多い。利用時間帯を見ると、午前 67%、午後 33%と午前中に用事を済ませる傾向がある。これら様々な属性が分析できるシステムになっている。



3 乗車実績 <平成 29 年 4 月 3 日～5 月 31 日（運行日数 47 日間）>

区域名	利用人数 (延べ) (人)	1日平均 利用人数 (人)	内訳		午前便 利用割合 (%)	午後便 利用割合 (%)	リピー ター率 (%)	65 歳以上 利用割合 (%)
			4 月 (人)	5 月 (人)				
新宮区域	1,613	34.3	34.1	34.5	80.3	19.7	72.8	82.7
龍野東区域	1,331	28.3	23.4	33.0	58.3	41.7	56.5	87.6
龍野西区域	1,103	23.5	20.7	26.1	59.6	40.4	55.4	93.8
揖保川区域	314	6.7	5.6	7.7	65.0	35.0	48.4	91.2
御津区域	1,141	24.3	24.0	24.6	68.4	31.6	74.0	93.0
計	5,502	117.1	107.9	125.9	67.5	32.5	63.1	88.3

※参考：平成 29 年 5 月 31 日現在登録人数 9,700 人

単位：人

順位	新宮		龍野東		龍野西		揖保川		御津	
	目的地種別	利用者数	目的地種別	利用者数	目的地種別	利用者数	目的地種別	利用者数	目的地種別	利用者数
①	公共施設・学校園	459	医療・福祉施設	377	医療・福祉施設	294	医療・福祉施設	76	医療・福祉施設	286
②	医療・福祉施設	332	商業施設	173	交通結節点	148	商業施設	41	交通結節点	279
③	交通結節点	164	公共施設・学校園	79	商業施設	110	公共施設・学校園	26	公共施設・学校園	82
④	商業施設	59	交通結節点	71	公共施設・学校園	81	交通結節点	22	商業施設	62
⑤	金融機関	58	金融機関	19	金融機関	21	金融機関	3	金融機関	13
	合 計	1,070	合 計	719	合 計	654	合 計	168	合 計	722

集計対象期間：平成 29 年 4 月 1 日～5 月 31 日の 48 日間

※居住地が市外の利用を除く

※目的地が「自宅」の利用を除く

4) 運行管理システム

乗り合いタクシーの運行管理は市役所 2 階にオペレーター室があり、オペレーター 6 名で予約を受付、タクシー運転者に指示している。システムはコガソフトが受託し、連絡順位を組み立てるフルデマンド方式の東大方式と、いったん受付を集約してコースを組むセミデマンド方式の NTT 方式の両システムが使えるシステムになっている。ここではセミデマンド方式で運行管理を行っている。

タクシーにはタブレットが設置され、運行スケジュールが送られる。運転手はタブレットの運行スケジュールを見ながら送迎する。タブレットはカーナビにもなり、またタクシーの位置が GPS で常確認できるため利用者からの問い合わせに直ちに答えることができる。

登録制なので様々なデータ解析ができ、利用者への対応や今後地域包括ケアシステムなどとの連携などの活用が期待できる。

☑ 設置イメージ



☑ カーナビ画面



3、事業について

事業主体はたつの市地域公共交通会議で、たつの市が負担金を交付し予算内で事業を行っている。国からの補助は 1 割強と考えられている。平成 29 年度予算は右の表の通りである。市内の事業者はバス 1 社、タクシー 5 社があり、5 地域に各社が分散してい

項 目	予算額	説 明
運行委託料	68,140	運行委託している市内タクシー会社及びバス会社への委託料 ※運賃収入は差引く
オペレーター賃金	13,563	予約センター勤務のオペレーターの賃金、社会保険料等
運行システム	6,097	予約センター設置の運行システム等の運営委託料
無線機リース・通信料	948	予約センター及び運行車両に設置の無線機リース・通信料
電話料金	1,080	予約センターに係る電話・FAX 料金
計	89,828	

(419)

る。各社に 2 台の 10 人乗り福祉車両仕様のワゴン車を配車し、運行している。車両はたつの市が全額補助、各社が所有し整備等している。運輸局との協議で、タクシー事業者の経営を圧迫しないようにするということから旧市町のエリアをベースに 5 地域に区分した上でエリア内での運行とし、生活圏域が重なる地域についての乗り入れは認められた。

4、調査結果

たつの市ではデマンド乗り合いタクシーは公共交通網に位置づけられている。基幹交通としての JR およびバス、補助交通としてのコミュニティバス、フィダー交通としてのデマンド乗り合いタクシーを位置づけている。同時に、立地適正化計画など他の計画と連動させ、交通空白地を解消することで人口減少にブレーキをかけることを考えている。

また、ドア to ドアの乗り合いタクシーは今後高齢者の免許証返納の取り組みに連動が期待される。登録制のシステムなので多様なデータ解析ができ、地域包括システムなどとの連携ができる可能性を感じた。早良区南部地区の交通対策や高齢者や障害者の移動保障に活用できると考える。

2) 彦根市 子ども・若者総合相談センターの調査

■日時 2017 年 6 月 29 日（金） 9：15～11：00

■場所 彦根市福祉センター

■説明員 子ども未来部子ども・若者課 橋本昌子課長、西倉邦浩課長補佐、
就労支援ネットワーク滋賀 朽木弘寿相談支援事業部担当、
子ども・若者総合相談センター 吉井ますみ相談員

【目的】

今日、就労問題、引きこもり、貧困、未婚率の増加など若者を取り巻く課題が指摘されている。少子化や人口減少、地域コミュニティ衰退などの原因でもあり、若者対策の充実が急がれている。彦根市において若者支援のための子ども・若者総合相談センターが開設されたことが報道され、若者支援の取り組みについて調査した。

1、子ども・若者総合支援センター設立の経緯

彦根市では他都市と同様、子どもやその周辺への支援施策として「子どもきらめき未来プラン」を策定し、各種施策を進めてきた。平成 24 年に「子ども・子育て関連 3 法」が制定され、平成 28 年に前計画が終了することから新たに「彦根市子ども・若者プラン」を策定した。この計画では子どもは 18 歳以下、若者は 19 歳～39 歳と定義している。子ども・若者は外国人住民も含んでいる。

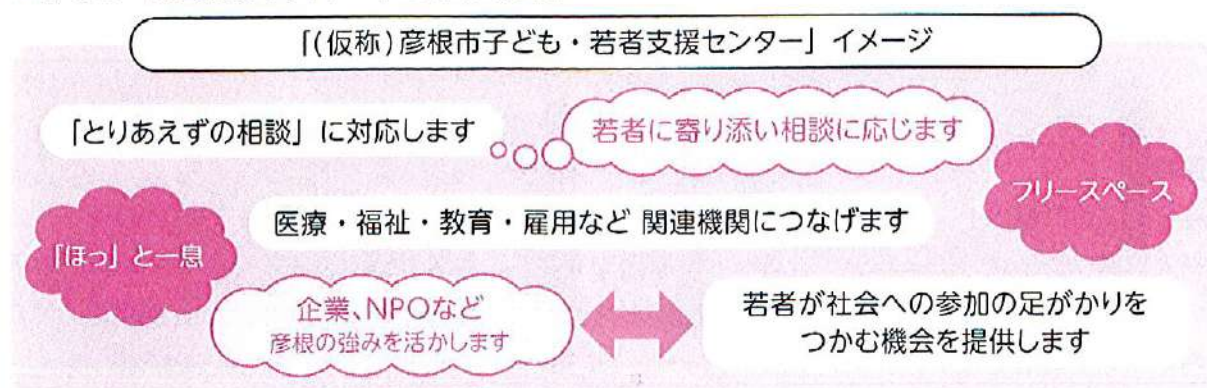
この計画を策定するに当たり、「子ども・子育て、若者に関する市民意識調査」を行った。計画策定に「彦根市子ども・若者会議」を設置、子育て支援と子ども・若者支援の 2 部会を設置した。各部会では国勢調査や「市民意識調査」などから子ども・若者、子育て家庭を取り巻く状況を調査分析した。

若者に関するものとしては、引きこもりの相談件数が増えており、政府が平成 22 年に行った「若者の意識に関する調査」から推計すると彦根市では 621 人の引きこもりの若者がいると考えられる。未婚率が増加しているなどから少子化対策としても若者対策が必要とされた。

「市民意識調査」における若者の意識調査は市内在住の 19 歳～39 歳の市民 500 人、市内に勤める従業員（事業所に協力依頼）市内大学に通学する学生 200 人を対象にアンケート調査を実施した。回収率は市内住民が 27.4%、事業所によるもの 69%であった。このアンケートでは 66.2%が困っていることがあると回答、悩みや心配事、困っていることとして、「仕事や職場のことのこと」「収入や生活費のこと」が一番多く 46.7%、次いで「自分の生き方や将来のこと」が 45.1%、「気分や体調のこと」22%であった。彦根市のこれからの若者支援で期待することについては、「安心して働きたいがある雇用の場づくりをしてほしい」が 46.5%と最も多く、次いで「出かけやすく楽しめる場所を増やしてほしい」が 41.5%、「残業の短縮や休暇の取得促進など、企業に対して職場環境の改善を働きかけてほしい」39.6%、「困った時に相談したり、情報が得られる場をつくってほしい」32.7%となっていた。このアンケート結果を受けて、若者の居場所づくりと相談を受ける場の必要性が出された。

平成 27 年 3 月に「彦根市子ども・若者プラン」が策定され、プランにおいて子ども・若者を応援する体制の整備・充実として、「子ども・若者支援のネットワークづくり」と「彦根市子ども・若者総合相談センター設置」が掲げられた。このような経過を経て平成 28 年 10 月に彦根市福祉センター内に子ども・若者総合相談センターが設置された。事業は特定非営利活動法人就労支援ネットワーク滋賀が受託して行っている。「子ども・若者総合相談センター」は子ども・若者の相談に応じて地域の様々な支援機関と連携するためにコーディネーターを配置している。また、平成 29 年 3 月に「彦根市子どもの貧困対策計画」が策定され、子ども・若者地域支援協議会がつくられ、社会福祉協議会と「子ども・若者総合相談センター」と「地域学校共同本部」との連携が位置づけられた。

■子ども・若者支援ネットワークと地域の連携



子ども・若者を育成するため、彦根市内の関係機関や各種団体が持つ知識や技能を活かした「（仮称）彦根市子ども・若者支援ネットワーク」を整備します。

2、子ども・若者総合相談センターの事業

■開所日 毎週月曜日～金曜日（年末 5 日は休み）

■箇所時間 午前 9 時から午後 5 時（正午から午後 1 時までは休み）

■運営体制 相談員、コーディネーター、臨床心理士の 3 人体制

■事業内容

・困難を抱える子ども・若者および家族の相談

・毎週金曜日は臨床心理士によるカウンセリング

・毎週水曜と金曜の午前 9 時 30 分から 12 時まで「サロンなないろ」を開催

交流の場、気分転換の場としての若者の居場所

スタッフによるゲーム、切り絵、立体工作などの企画、卓球、読書、ダーツなど自分に合った活動

■相談員からの説明

相談員から具体的事例などを挙げて利用状況の説明を受けた。利用者は月 30 人～40 人ほど、相談者は 20 代、30 代の若者とその家族の相談が増えている。家族は退職後に子ども経済的支援ができなくなることや心配し、子どもの自立の相談が増えている。また、利用者ではカウンセリングを受けることで気持ちの整理ができ他の人と会話をするようになった事例もある。相談の課題ごとに関係機関とつなぎ解決を図っている。センターでは定期的に利用者の状況について検討が行われ、対策が図られている。

■受託 NPO 責任者からの説明

課題として、①若者支援は行政の縦割りで連携がとりにくいこと、②いわゆる青年期の若者に対する就労支援や生活困窮への対応できる相談員や臨床心理士が少ないこと、③現在アウトリーチができていないことから、引きこもりの若者が 600 人程度いると推定されているが、30 人程度しかカバーできていないこと、④国の就労支援事業がないと後進スタッフの養成ができていないことなどが挙げられた。

3、その他

彦根市では若者の居場所づくりの必要が議論され、「サロンなないろ」のほかに商店街に元郵便局跡を利用した「通信サロン」が設置されている。ここでは商店街の方の協力を得て地域行事への参加やお菓子作りの実習体験もできる。毎週火曜日、木曜日の午前 11 時から午後 4 時までとなっている。

4、調査結果

子どもの貧困対策および若者施策が各自治体で取り組まれているが、子どもから若者までの一貫した取り組みと若者の居場所づくりおよび相談支援体制がワンストップでできる体制は参考になると思われる。課題は、計画策定時に設けられた「子ども・若者会議」に子どもや若者の当事者が参加していないことがある。このような計画策定には当事者の参加がよりよいものにする考える。また、財源の確保と支援するスタッフや若者対応の臨床心理士が少ないことで相談体制の整備やアウトリーチの取り組みが進まないことがあると感じた。受託している NPO 法人との契約期間を長くすることや債権問題からのアウトリーチへ連携が必要ではないかと感じた。福岡市における若者対策の検証に生かしたい。

3）京都市 洛友中学の調査

■日時 2017 年 6 月 29 日（木） 13：00～14：30

■場所 京都市役所

【目的】

平成 28 年に「義務教育の段階における普通教育に相当する教育の機会の確保等に関する法律（平成 28 年法律第 105 号）」が制定され、今年 3 月 31 日付で基本指針が文部科学省から示された。基本指針では「子どもの権利条約」など教育に関する条約の趣旨に則り、義務教育が受けられていない人たちへ機会を保障するとし、夜間中学校設置を推進する旨が記載されている。福岡市においては千代中学校においてボランティアで夜間中学校が運営されており、夜間中学校の設置要望が出されている。現在全国では 31 校の夜間中学公が設置されているが福岡県にはない。京都市では夜間中学校が設置されており、昼間には不登校生徒のための中学校を併設している洛友中学校について調査することで、福岡市における夜間中学校の取り組みおよび不登校生徒に対する取り組みについての参考とすることを目的とした。

1、洛友中学校設立の経緯

京都市では 1950 年（昭和 25 年）に市内に 12 カ所の夜間中学校を設置し、その後 14 校まで増加した。当時は戦後の経済状況が厳しい時期で子どもが仕事をしなければならない状況があり、働きながら義務教育を受けることができるよう全国で夜間中学が設置された。その後経済復興が進み次第に夜間中学校への需要が減り、全国的に夜間中学校が減少し、京都市でも 1970 年（昭和 45 年）に郁文中学校に整理し、他は廃校とした。

2007 年（平成 19 年）に中学校の統廃合が行われ、郁文中学校が廃校となることになり、夜間中学校存続について検討がなされた。夜間中学校を存続させるためには昼間に授業を行う中学校が必要であり、そこで昼間に不登校生徒のための学校を作ることによって洛友中学校として発足することとなった。不登校生とのための中学校は別に 2004 年（平成 16 年）に廃校となった中学校に定員 40 名で洛風中学校として設置されており、洛友中学校は 2 校目の不登校生徒のための中学校となった。

2、洛友中学校の運営について（授業について）

教員体制、授業時間は下表のようになっている。洛友中学校の授業は、昼間部は 13：30～18：40 まで、夜間部は 17：00～20：35 までとしており、昼間部と夜間部と一緒に授業を受ける時間が作られている。その理由は設

立時に教員の配置が十分でなかったことがあるとのことであるが、最も大きな狙いはエネルギーが弱い不登校生徒と学習意欲が強いパワフルな夜間部の生徒との交流で、お互いに刺激を受け相乗効果を期待するもので

【教職員数】		【校時表】	
校長	1	学 活	13:30～13:40(10分)
教頭	1	1校時	13:40～14:30(50分)
教員（常勤講師を含む）	8	2校時	14:40～15:30(50分)
養護教員	1	3校時	15:40～16:30(50分)
事務職員	1	4校時	16:35～16:50(15分)
管理用務員	1	5校時	17:00～17:30(30分) 1
非常勤講師	9	6校時	17:30～18:40(70分) 2
スクールカウンセラー	1	給 食	18:40～19:10(30分)
総合教育支援員	2	7校時	19:10～20:20(70分) 3
学校司書	1	学 活	20:20～20:35(15分) 4

※ 5校時は、昼間部・夜間部生徒の交流学習
※ 火・金の6校時は昼間部・夜間部合同授業

あった。体育などは高齢者は動きが緩慢であるが、不登校生徒は若い分動きがよく主体的に行動ができる。同世代では引込み思案であった生徒が自分のペースで主体的に行動ができ、自立に繋がっている。昼間部の生徒の進路は無理せず自分に合わせて選択し、公・私立高校や通信制など 100%決まっている。

授業時間について中学生は年間 1050 時間とされているが、不登校生と対応の昼間部は 770 時間、夜間部は 660 時間としている。足りない時間は技術・家庭科と音楽の時間を統合するなどして、主要教科の時間を確保している。夜間部については原則 3 年で卒業であるが、6 年まで認めている。そのため夜間部の 3 年生の人数が多くなっている。

洛友中学校は郁文中学校をそのまま利用している。1 階を高齢者が多い夜間中学生中心に、2 階を不登校生徒中心の洛友中学校として使い、3 階、4 階は不登校対応として教育支援センター「ふれあいの杜」として使われている。階を使い分けているので「ふれあいの杜」の生徒と洛友中学校の生徒が会うことはない。

4、生徒の年齢構成

夜間部	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70代	80代	計
男	1	1		1		1	2		6
女				1	5	6	12		24

平均年齢 63.3歳
男子平均 49.7歳（19歳～79歳） 女子平均 63.3歳（49～79歳）

【生徒数】

	1年生		2年生		3年生		計		合計
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	
男子	1	2	3	0	5	4	9	6	15
女子	3	1	6	4	4	19	13	24	37
合計	4	3	9	4	9	23	22	30	52

※昼間部の人数は5月1日転入学の11人を含む
◆夜間部卒業生数・・・ 619名 ◆夜間部高等学校進学者・・・ 165名
昭和43（1968）年度～平成28（2016）年度の累計

3、夜間部について

夜間部は義務教育を十分に受けることができなかった人たちを対象としており、国籍は問わない。生涯教育や語学教育を目的とする人は受け入れを断っている。そのため、願書が出されると面接と簡単な読み書きや計算の試験を行う。面接では履歴を聞き、義務教育を受けられなかったことを確認する。虚偽の申告をすれば退学となることを伝えている。京都市では問題が起こっていないが、東京では無料の語学教室として虚偽申告の事例が生じているとのこと。定員は 40 名程度としている。教科書は中学校の教科書が無料で給付される。

夜間部の生徒の多くは外国籍の方が多い。文科省が義務教育の形式卒業者が多くいることから学び直しを呼びかけているが、現在京都市での該当者は 20 代一人だけである。この人はいじめで不登校となり形式卒業した。妹が洛友中学を卒業したことから薦められて入学したとのことである。夜間中学に入学する日本人は基礎学力がそこそこあるので夜間中学のペースになじまないことが考えられることや、

大検制度などもあり、今後も日本人の形式卒業者の入学はそれほど伸びるとは考えられないようである。外国籍の方は学習意欲があり、中には中学校の卒業証書をもらい高校へ進学し、将来資格を取りたいと考えている人もあるという。しかし、外国籍の方は語学力が弱い人が多く、授業時間は70分授業でゆっくりとしている。また、語学力が弱い人のために大学生などのボランティアの支援を受けて授業をしている。外国籍の方は韓国・朝鮮籍や中国籍が多いが、最近ではネパールやベトナムの方も増えている。

4、不登校生徒への取り組み

不登校生との対応は不登校相談支援センターが設置され、センターで面談を行い解決策を検討している。不登校支援相談センターは廃校となった中学校に設置されている「こども相談センターパトナ」にある。相談の事案に応じてパトナ内での活動や「ふれあいの杜」への入級、「洛風中学校」「洛友中学校」への転入、区域外への就学など一人一人にあった対応をしている。「洛風中学校」「洛友中学校」では臨床心理を目指す大学生や、かつていじめを受けた経験がある教育大学の学生などがボランティアで支援している。

「洛風中学校」「洛友中学校」はいったん転入すれば元の中学に戻ることはないので、本人も含めて十分に確認をしている。市内の生徒しか転入できないので、市外から家族が移転してくる例もないわけではないという。不登校の生徒は精神的に弱い面があり、「洛風中学校校」は定員を3学年で40名程度に、「洛友中学校」は定員を3学年で15名程度としているが、今年度「洛友中学校」は22名になっている。

5、調査結果

洛友中学校の説明を聞き、不登校生徒と夜間中学校の生徒との交流が相乗効果を生んでいることが大きな印象として残った。京都市では廃校となった中学校を不登校生徒対応に活用していることも印象的であった。形式卒業者が多数存在していることや今後国際化が進むことを考えると、福岡市でも夜間中学校を設置する必要があると考える。また京都市のように不登校生徒のための中学校の設置や、洛友中学校のように夜間中学と併設し交流できる学校運営はこども・若者施策としても大変大きいと感じた。このような取り組みを福岡市でも実施することを提案したい。

【あらき龍昇 プロフィール】

1952年生。大学生のとき森永砒素ミルク中毒事件の被害者支援活動を行う。生協（現グリーンコープ）へ就職後、産直運動、合成洗剤追放運動、室見川の中州撤去反対運動、和白干潟を守る運動、人工島問題など環境問題に取り組む。現在、4期目。

福岡市議会議員（早良区）あらき龍昇

〒814-0033 福岡市早良区有田5丁目17-7

電話：862-8980 E-mail: f-lopas@hf.rim.or.jp HP: <https://www.araki-jp.com/>