

2019年6月議会 代表質問

2019年6月定例会市議会の代表質問で、
土屋とものり市議が行った第一質問と答弁をご報告します。

土屋とものり市議

6月26日
午後2時15分～



1 環境行政について -----	2
①海洋プラスチック憲章について -----	2
②プラスチックごみの削減について -----	3
2 商工行政について -----	8
①福山市商業施設リム・ふくやまについて ----	8
3 労働行政について -----	12
①市内製造業における 重大事故の発生防止について -----	12
4 道路行政について -----	16
①福山道路建設計画について -----	16
②自転車利用と公共交通の促進について -----	21
5 災害対策補助制度について -----	25
①危険住宅の移転等について -----	25
②崖地復旧助成制度について -----	28
6 教育行政について -----	18
①学校統廃合計画について -----	18

土屋とものり市議：環境行政について、海洋プラスチック憲章について質問します

今、プラスチックごみは、国際的な環境問題となっています。

東南アジアなどの途上国に輸出された大量のプラごみがきちんと処理されず、海洋汚染を引き起こしています。毎年800万トンが陸から海へと流れ込み、このままでは2050年までに海のプラごみが魚の総重量を超えるといわれています。

5ミリ以下のマイクロプラスチックが生態系に与える影響は深刻化しており、海洋プラごみをはじめプラごみ対策は、地球の将来がかかった大問題です。

昨年9月議会本会議において、「海洋プラスチック憲章」への署名を、日本政府へ呼びかけることを求めました。瀬戸内に面する中核市としてこの重要性を鑑み、海洋プラスチック憲章への署名を強く呼びかけることを再度求めます。ご所見をお示してください。

【市長答弁】土屋議員の御質問にお答えいたします。

始めに、「海洋プラスチック憲章」についてであります。

「海洋プラスチック憲章」の署名については、国にお

いて判断されるものと受け止めております。

なお、本年5月、「プラスチック資源循環戦略」が策定され、様々な施策を総合的に推進することとしています。

土屋ともり市議: 次に、プラスチックごみの削減について伺います。

日本は年間980万トンのプラごみを排出し、約100万トンが東南アジアに輸出されています。

中国が2017年末にプラごみの輸入を禁止したため、日本国内の処理が追いつかず、保管場所に山積みになったり、不法投棄されたりするケースが相次ぎ、特にプラごみの8割近くを占める産業廃棄物には対応しきれない状態と言われています。

福山市における、廃プラスチックの排出量は把握できるものの、リサイクル率などの基礎的な情報は把握できていないとのことですが、国・県等と連携し、実態把握が必要ではないでしょうか。

見解をお答え下さい。政府はいま「プラスチック資源循環戦略」を

策定し、海洋プラスチックごみ対策の行動計画、海洋漂着ごみ対策の新方針を決定しました。対策の基本となる資源循環戦略は、プラスチック排出を2030年までに25%削減することや、2035年までに100%有効利用するなどの目標を掲げました。しかし、国の行動計画に、熱回収を含めていることは極めて問題です。熱回収は政府自身が最終手段だとしているにもかかわらず、現在の国内有効利用率85.8%のうち、熱回収は58%を占めリサイクルは27.8%です。

福山市の一般廃棄物の収集量のうち、容器包装プラスチックの収集実績は、2018年度4664トンに過ぎず、可燃ごみに混在するプラスチックは、RDF発電による焼却・熱回収に回されています。

リサイクル率をもっと向上させるべきです。

プラスチックの分別収集を細分化し、出来る限りリサイクル出来る処理方法に変更することを求めるものです。

2018年9月議会の答弁では、「プラスチック問題について、今年度末に策定する市の環境基本計画に施策の一つとして位置付け、計画的に取り組む」と答えていますが、進捗状況についてお示しく下さい。また、プラスチックごみの削減目標や有効利用の数値目標を具

体的に定めることが求められますが、今後の方向性をお示してください。プラスチック資源循環戦略には、レジ袋有料化が盛り込まれました。生活の見直しは大切ですが、消費者に一方的に対応を迫るやり方は、国民の理解と納得を得られません。

不必要なプラ製品を作らず、紙など代替え品に切り替えるなど「減プラスチック社会」への抜本改革に踏み出す時です。

国に対し、製造・販売・流通の総量を規制・抑制する施策と、生産から廃棄までメーカーが責任を負う「拡大生産者責任」を徹底する法整備を強く求めて下さい。

以上についてお答えください。

【市長答弁】次に、産業廃棄物の廃プラスチックのリサイクル率などの把握についてであります。

産業廃棄物については、排出事業者の責任において自ら処理することとなっており、その処理は広域的に行われることから、市内から排出される廃プラスチックのリサイクル率を把握することは困難であります。

次に、プラスチックごみの分別収集の細分化についてであります。

現在、既に家庭から排出されるプラスチックごみについては、「容器包装リサイクル法」に基づき、「プラマーク」があるものやペットボトル、トレイなどを分別し、再資源化に取り組んでいます。

その他のプラスチックについては、可燃ごみと一緒に収集し、焼却もしくは、ごみ固形燃料工場で固形燃料(RDF)化を行い、福山リサイクル発電株式会社で発電に活用しています。

次に、「プラスチックごみ対策」の進捗状況と方向性についてであります。

プラスチックごみの対策については、昨年度に策定した第二次福山市環境基本計画において、重点的に取り組む施策として位置付けています。

国が策定した「プラスチック資源循環戦略」に掲げられる排出抑制等の目標や他都市の先進的な取組などを踏まえ、今年度には、環境基本計画に基づきプラスチックごみの削減に向けた方針を決定し、次年度以降、排出抑制や再生利用の強化に取り組むこととしています。

次に、プラスチックごみの規制に関する法整備についてであります。

容器包装リサイクルについては、生産事業者責任の強化・明確化を図ることや、容器包装廃棄物の発生抑制、再利用を優先させる仕組みを構築することなど、全国市長会を通じて国に要望しており、国に対して、改めて法整備を求める考えはありません。

土屋ともりの市議：商工行政について、福山市商業施設リム・ふくやまについて質問します

6月7日の文教経済委員会で、リム福山の今後のあり方について調査した「官民連携推進事業」の検討結果の概要が示されました。

それによると、「従来の公共施設を前提とした施設一括再整備型の再生手法ではなく、必要最小限の投資で実現可能なリノベーションによる再生手法を検討した」と記載されています。そして試算費用として、従来型施設一括整備案は約65億円、解体売却した場合、解体費用が30億円で売却益は、約10～15億円で差し引き、15～20億円の支出、閉鎖リノベーションは40億円、減築リノベーションは40億円弱が必要との答弁でした。

施設の活用法は、これまでも多くの関係者が様々な角度から検討してきました。元々、この建物は1992年に開店した旧そごう福山店として建築されており、窓がないなどの構造的な問題から商業施設以外の活用が困難でした。土地は寄付され、建物取得額は26億円でしたが2002年と2003年には、約5億5千800万円を投入して施設を再整備したほか、2013年と14年にも13億2600万円を投入して修繕・整備してきました。

しかし、躯体が大きすぎるため、現在の活用にせざるを得なかったという経緯があります。

しかも、不況の影響でテナントスペースが埋まらないため、公共施設を設置して一般会計から繰り入れたり、駐車場の転貸やテナント賃料を引き下げたりしてなんとか特別会計の収支を維持してきました。ある飲食店の店員は「お客から、高層階まで上がるのが煩わしいと苦情を受けた。できれば撤退したい」と話していました。

当館を取得以後、合計で約 111 億円もの税金を支出しており、他の施設と比較しても破格です。これまでは商業を中心とした運営でしたが、建物の運営・維持費などの支出が大きすぎ、多額の委託費が市外に流出するなど、費用対効果が低く、コストに見合うメリットはないのではありませんか。

施設の問題点と課題について、どのように捉えているのか、お答えください。

また、解体・売却した場合のメリットとデメリットをお答えください。

大和情報サービスとの契約は契約締結以後 7 年後から解約できま

すが、7年経過後の起債の未償還額と、10年経過した後処分した場合の、未償還額をそれぞれお答え下さい。

この建物を駅前再生の核にするのではなく、店員の再雇用先や市債や国からの補助金の新たな償還方法などを、検討すべきです。

解体・売却に向けて舵を切るべきですが、ご所見をお示し下さい。

以上についてお答え下さい。

【市長答弁】次に、エフピコリムについてであります。

エフピコリムは、建築後25年以上経過し、躯体や設備の老朽化から将来に向け施設のあり方を検討していく必要があります。

仮に解体・売却した場合、施設管理費は減りますが、中心市街地における公共空間を失い、既存の公共施設の移転・整備費も必要となります。

起債の未償還額については、7年経過後が4億4千万円、10年経過後が1億2千万円であります。

今後については、昨年度行った再生手法に関する調査の結果を踏まえ、福山駅前再生の取組と連動し、あるべき機能の検討や費用対効果の詳細な比較などを行い、今年度中には、何が望ましいかの方向性を出して参ります。

土屋とものり市議：労働行政について、市内製造業における重大事故の発生防止について質問します。

福山市内で、死亡事故など重大な労働災害が相次いでいます。

新聞報道では、本年3月9日、JFE西日本製鉄所倉敷地区内でガスを点検していた社員二人が倒れ、一人が死亡したと報じられています。同社では5月31日には福山地区工場内で有毒ガスを吸い込み、32歳の男性が死亡、40歳代の男性が意識不明の重体、30歳代の男性が軽傷を負ったとのことでした。

翌日の6月1日には倉敷地区の工場内で、62歳の社員が重機に轢かれ死亡したと報じられました。

また6月12日には、別の会社の市内の工場で、作業中の社員が鋼材の下敷きになり死亡したと報じられています。

犠牲になられた方々のご家族、関係者の皆様に心からの哀悼の意を表すものです。

これら一連の重大事故に対し、市民からは「死亡事故が続いているがどうなっているのか」と不安の声が寄せられています。

とりわけ、福山市はモノづくりの町で、JFE西日本製鉄所は日本を代表する巨大企業で市内経済にも大きな影響を及ぼしています。

市長は総体説明でも言及されたように、今後、製造業を中心に外国人材の受け入れの拡大も予想されており、重大事故が発生する事態は黙過できません。

この件に関し、わが党は6月6日、広島労働局へ事故原因の徹底解明と、教訓の周知、再発防止策を求めてきました。

労働局によると県内の製造業での死亡事故は、2017年は8件でしたが、2018年は12件となり増加傾向にあるそうです。

担当者は岡山県内での製鉄所内での事故なども受け、「日本を代表する企業の死亡事故であり重大事案として受け止めている」との認識でした。製造業で重大災害が増加している背景には3つの要因があるとの指摘があります。

第1に、団塊世代の高齢化に伴い、製造現場の中核となる中堅層の割合が減少したため、「現場対応力が低下」していること。

第2に、経営の合理化によるリストラにより、アウトソーシング化が進み、技術に未熟な人が増えていること。

第3に、高度経済成長期に建設された設備が経年劣化して、機械の入れ替えが必要で、故障などが事故原因になり得る、ということです。

これらの指摘は、日本の製造業に係る重大問題ですが、市長のご所見をお示し下さい。

また、福山市と広島労働局は「福山市雇用対策協定」を締結しています。この協定は雇用対策や、若者への就職支援などが盛り込まれています。

市として労働局との連携を強め、あらゆる場を活用した安全周知・啓発などを行い、市内で働き続けられる労働環境となるよう取り組みを強めるべきです。

市として、どのような役割を果たすのか取り組みの具体をお示し下さい。

以上について、お答えください。

【市長答弁】次に、労働行政についてであります。

労働災害は、製造業に限らずあらゆる業種で発生する恐れがあり、そのため、事業者においては、労働災害防止に向けた様々の取組がなされています。

本市においては、福山労働基準監督署やハローワーク福山などとより良い雇用労働環境となるよう、連絡

会議を開催し、意見交換や情報共有を図っています。

また、市ホームページや産業支援ネットなどで労働安全衛生に関する情報を発信するとともに、びんご産業支援コーディネーター派遣事業などの取組を通じ、安心して働ける職場づくりに努めているところです。

土屋ともりのり市議：道路行政について、福山道路建設計画について質問します

新聞報道によると、市内の国道 2 号線の渋滞緩和などに向け、福山道路の一部着工の方針が報じられています。

今回の着工区間は、瀬戸町長和から赤坂町間の 3.3 km で、事業費は約 356 億円とされています。

多額の建設費による財政悪化が懸念されます。

福山市は「“ぶち混む、ふくやま」と題したホームページを 2 月 15 日から新設し、第 1 回目のページには、国交省が発表した 2017 年の国道 2 号の渋滞ランキングを掲載しています。

これによると、ワースト 2 位は紅葉町交差点から小田川橋交差点^{おだがわ}の 2.3 km 区間で渋滞損失時間は 88 万人・時間／年。

3 位が明神町交差点から府中分かれ交差点で、82 万人・時間／年。
4 位が府中分かれ交差点から明神町交差点の 2.3 km 区間で 57 万人・時間／年とのことです。

これに関し、5 月 24 日に、「福山バイパスと区画整理を考える会」と国土交通省中国地方整備局が、話し合いの場を持ちました。

参加者からは、この数値の算出根拠の説明を求める声が相次いで出されましたが、国交省中国地方整備局が作成したチラシやホームページには、渋滞損失時間の算出過程や数式、代入した数値などが記載されていないため、疑問が出るのは当然です。

計算式や、根拠となった数値などは明らかにすべきですが、2月15日付のホームページに掲載されている渋滞損失時間についての、
●算定方法と、●代入した数値、をそれぞれ全てお答えください。

そもそも、毎年発表される渋滞ランキングの測定区間は、年によって異なっており、経年比較ができないとの指摘があります。

2015年の国の渋滞ランキングは、岩足橋～神島橋を調査してランキングし、翌年も同じ区間で比較していました。

ところが、2017年からは、岩足橋から^{おだがわばし}小田川橋に区間が変わってしまっています。

渋滞状況を経年比較するのであれば、毎年同じ距離、同じ場所で損失時間を計算するべきで、区間割を変えてしまっては比較ができません。

なぜ区間割が変わっているのか理由をお答え下さい。

次に、渋滞損失時間の算出に用いているデータについて伺います。

担当課の説明では、渋滞損失時間とは、平均旅行時間と基準旅行時間の差に、交通量と乗車人員を掛け合わせたものを交通調査区間単位で算出し、対象道路全体で積み上げて集計する、とのことでした。

この算出に用いた「乗車人員」は、2015年の「道路交通センサス」が使われています。

5年毎の調査による交通センサスでは、明神町～府中別れ交差点の交通量観測年月日は、2014年11月18日、紅葉町～小田川橋交差点は、2015年10月の複数日のデータが使われていました。

使われている数値の、年度も観測日もバラバラでは現状が正しく反映されないではありませんか。

古い数値を使って算出したランキングを、道路建設推進の根拠とするのは不正確ですが、ご所見をお示しください。

福山道路の多治米—川口線は住宅密集地を縦断し、多くの住宅や事務所が立退きや移転を迫られることとなります。

さらに高架式大型道路の建設で、大気汚染や騒音、振動などの公害

や地域が分断される他、建設費により市民負担が増高します。

そのため長年にわたり、住民から根強い反対運動が展開されています。

福山道路建設計画を中止するべきですが、ご所見をお示し下さい。

【市長答弁】次に、福山道路についてであります。

まず、一般国道 2 号の国土交通省が発表した渋滞損失時間の算出方法等についてであります。

渋滞損失時間は、渋滞により余分に費やす時間に、交通量と乗車人員を乗じて算出するものと聞いています。

この算出に使用する数値については、国が管理しており、本市からお示しすることは、控えたいと思います。

次に、渋滞ランキングの区間変更についてであります。

渋滞ランキングの区間は、国が実施する「全国道路・街路交通情勢調査」の区間を用いています。

この調査は、5 年毎に、道路状況にあわせて区間を設

定しています。

なお、渋滞ランキングについては、経年で比較するためのものではなく、その年々に、国道 2 号のどこが渋滞しているかを把握するためのものと受け止めています。

次に、渋滞ランキングに用いるデータについては、5 年ごとに行われる「全国道路・街路交通情勢調査」のデータを活用し、毎年、直近のデータを基に、時点補正しています。

なお、渋滞損失時間は、全国の直轄国道において、同じ考え方による数値を使用して算出されています。

次に、福山道路の整備についてであります。

国道 2 号の渋滞は、市民生活の安全性や利便性、社会経済活動に大きな影響を与えていると認識しています。

また、昨年の 7 月豪雨災害時においては、山陽自動

車道と国道 2 号が、一時通行止めとなり、災害時のダブルネットワークの必要性を強く感じています。

これら課題を、抜本的に解消するには、福山道路の早期整備が、必要不可欠であると考えています。

土屋ともり市議：次に自転車利用と公共交通の促進について伺います。

国道 2 号線の自動車流入を減らすためには、車依存からの脱却が必要です。本年 5 月には、自転車活用推進官民連携協議会が、「自転車通勤導入に関する手引き」を発表し自転車利用を促進しています。

手引では、自転車はクルマに比べ費用が少ないため、通勤手当や駐車場維持費の削減につながると、記載されています。

また自転車に乗って通勤している人は、自転車通勤しない人と比べ、心身ともに健康なため生産性の向上も期待できるとのことでした。

そして、なによりも市街地では自転車の方が早く定時性に優れているため、渋滞解消に役立ちます。

福山市は「自転車利用促進プラン」を策定していますが、2019年度までの期限です。手引きを活用した新たな自転車利用促進策を実行し、渋滞解消を進めることこそ、強化すべきですが、ご所見をお示し下さい。

また、高齢者運転の交通事故が全国で相次いでいることを受け、公共交通の役割がますます重要になっていますが、市内では今年の2月からまわローズの赤ルートが休止されました。

そのため高齢者などから「不便になった」「ルートを元に戻してほしい」との声が寄せられています。

県内では免許返納高齢者が増えており、移動手段の確保は喫緊の課題です。本市は、住民税非課税の75歳以上の高齢者に、年間3000円分のバス・タクシー利用券を支給していますが、これでは少なすぎます。

海田町や、廿日市市、世羅町などでは、移動手段確保のための独自の補助制度の創設や拡充をしています。

市として支給年齢の引き下げとともに、支給額を大幅に増額することを求めます。

さらに、バス路線を拡充するなど公共交通サービスを充実・拡充することを求めます。以上について、お答え下さい。

【市長答弁】次に、自転車利用の促進についてであります。本市は、これまで「福山市自転車利用促進プラン」に基づき、自転車通行空間の整備や、レンタサイクル事業などの施策を推進してきました。

今年度中には、サイクリングロードの推進を始めとして、観光や、スポーツ振興の視点を加えた新たな(仮称)「福山市自転車活用推進計画」を策定し、自転車の更なる利用促進を図ってまいります。

次に、高齢者の移動手段の確保についてであります。

おでかけ乗車券は、高齢者への敬老の意を表するとともに、社会参加を促し、生きがいづくりに資するため、バス・タクシーの乗車券として交付しています。高齢者の移動手段としては、鉄道やバスなどの公共交通機関を基本としつつ、これらを補完する「乗合タクシー」や

「おでかけ支援事業」の取組を広げております。また、自動運転などの将来的な活用も見据えながら、持続可能な移動手段の確保に努めることとしており、おでかけ乗車券の対象年齢の引き下げや支給額の増額については、現在、考えておりません。

次に、公共交通についてであります。

バス交通は、地域交通の中心を担う重要な交通手段と考えています。

そのため、本市は、「福山・笠岡地域公共交通網形成計画」に基づいて、地域住民、行政、事業者が連携し、市民の移動手段の確保に向け、取り組んでいるところであります。

土屋ともり市議：災害対策補助制度について、危険住宅の移転等について伺います

がけ地近接等危険住宅移転事業補助制度は、土砂災害特別警戒区域に建設された住宅の移転のための補助制度です。

移転の除却費用が1戸当たり、95万7千円を限度に補助します。

また、危険住宅に代わる住宅の建設または改修、購入に要する建物、土地取得のため年利率8・5%まで利子が補助されます。

また、住宅・建築物土砂災害対策改修促進事業は、土砂災害特別警戒区域に指定する以前からある住宅や建築物の改修や外壁設置のための、上限330万円までの工事費のうち23%を補助するものです。

広島県は土砂災害警戒区域が全国最多で、面積は県全体の7・9%を占めると言われますが、これらの制度利用の実績はほとんどありません。

この理由をどのように分析しているのかお答えください。

また、3月議会予算特別委員会では、制度を分かり易く解説した資料を作るなどして、周知・啓発を強化するよう求めましたが、あらた

めて、検討することが必要です。ご所見をお示してください。

土砂災害特別警戒区域内に住んでいるある住民は、この制度のことを「聞いたことがないし、知らない」と話していました。

また、別の人は「地域のがけ崩れの危険性は知っているが、補助制度は金額が少ない。しかも、愛着のある土地を今さら手放せない」と話していました。

昨年の豪雨災害の教訓を生かすためにも、市として対象となる町内会などへ出向き、資料を配布するとともに、丁寧に説明することが必要ではないでしょうか。

また、同制度を使い易くするために補助率と補助額を引き上げるとともに、制度利用の促進を求めますが、ご所見をお示してください。

【市長答弁】次に、危険住宅の移転等の災害対策補助制度についてであります。

まず、補助制度の利用についてです。

利用実績が少ない理由については、移転や改修に係る費用の負担に加え、改修に当たっての敷地の制約や、移転先の確保、移転後の生活環境の変化に対する不安、

また、長年住まわれている地域や土地への愛着などから、制度の利用が進んでいないものと捉えています。

次に、制度の周知・啓発についてであります。

これまでも、ホームページや広報紙への掲載に加え、土砂災害警戒区域等の指定に係る住民説明会において、直接対象となられる方へ説明を行っています。

現在、制度の内容を分かり易く説明する資料を作成中であり、今後、ホームページに掲載するとともに、窓口での説明や住民説明会等で活用してまいります。

次に、補助制度の拡充と利用の促進についてであります。

本年4月、危険住宅移転事業に係る国の制度が一部拡充されたことに伴い、本市の制度も拡充しています。

引き続き、制度の利用促進が図られるよう、更なる周知に努めてまいります。

土屋とものり市議：次にがけ地復旧助成制度について伺います。

市内では、住宅の敷地崩壊に対する復旧事業に「多額の費用がかかるため、危険でも手が付けられない」と補助制度の創設を求める声があります。江田島市では、住宅の敷地および住宅の敷地に隣接するがけ地の復旧が自力では困難な場合、市独自の補助制度を拡充しています。対象者は、罹災証明書や被災証明書の交付を受けた者、対象経費は工事費の2分の1以内、限度額60万円です。

敷地1件当たり1回という制限がありますが、2次被害の防止や生活再建を支援する上で有効だと考えます。

市としてもこのような事例を参考にし、制度の創設を求めます。

以上についてお答えください。

【市長答弁】次に、崖地復旧助成制度についてであります。

土地の管理は、本来、その所有者が責任を持って行うべきものであり、他者に影響を及ぼさないための施策を、所有者自らが実施すべきものです。

しかしながら、昨年の 7 月豪雨災害を受け、崩壊した崖地を速やかに復旧するため、本市は、昨年 12 月、「福山市災害関連地域防災崖崩れ対策事業」を新たに立ち上げたところであります。

引き続き復旧を加速させ、市民の安全・安心を高めてまいります。

土屋とものり市議：教育行政について、学校統廃合計画について伺います。

本年、5月10・11日に内海町で千年小中一貫教育校における初の住民説明会が開催されましたが、賛成意見は全くなく、多くの参加者から反対意見や反論が出されていました。

説明会では、「統廃合ありきで話しを進めている」「保護者も8割以上が学校を残してほしいと言っている」との意見や「人数が少なうてはダメなのか」といった反論が出されていました。

市教委は学校の廃止理由を「主体的・対話的で深い学びを目指す授業を行うため」に、「一定規模の集団が必要」だとの説明を繰り返しています。

しかし同町の保護者・住民らは、現在の学校こそが、自ら考え、主体的に行動し、深い学びができる教育環境であると確信しています。

そのため「丁寧な授業で子どもが成長し、学習成果が上がっているのになぜ規模だけが問題にされるのか」「まちづくりに力を注いだのにこの地域をどうしてくれるのか」といった疑問は、全く解消し

ていません。

市教委は「少ない人数の学校を否定したり、内海の教育を否定しているわけではない」と言うものの、実際には小規模校を否定しているため、理解と納得が広がっていません。

この現状について、認識をお示してください。

また、内海町の小・中学校の現在の教育では、児童・生徒の教育効果は上がっていないと認識しておられるのか、見解をお答え下さい。

さらに、「一定規模の集団が必要」とする文科省の指導文書、国立教育政策研究所など「小規模校が望ましくない」とする研究報告などがあれば、お示し下さい。

説明会では「校舎の老朽化が進み、近い将来建て替え時期を迎える」「さらなる少子化の進行や労働力人口の減少に伴い、税収の落ち込みや教職員の確保が困難になり、現在の教育環境を将来にわたって維持していくことは困難」とし「学校配置の見直しは避けて通れない」と説明していました。

財政的な観点から統廃合を行おうとしていますがこの姿勢も、理解が得られていません。そもそも「教職員の確保」は、教育委員会の最低限の義務であり、老朽校舎を修繕し、安全に学べる環境を整える

ことこそが、行政責任です。

「教職員の確保」を理由に統廃合するとの説明は、行政責任の放棄ではありませんか。ご所見をお示し下さい。

次に、新校舎について伺います。

千年小中一貫校の建設予定地は、ハザードマップでは浸水想定区域に指定されています。

地盤を嵩上げし、重要な部屋や受電設備を上階に設置すると言いますが、「浸水区域の中にわざわざ新しい学校を作ること」にも理解は得られません。

東日本大震災と津波で、多くの児童・生徒の命が失われたことに対する教訓から、深く学ぶべきであります。

文科省が定める学校施設整備指針は、学校敷地に関する留意事項として、第一に「安全な環境」を上げ、「洪水、高潮、津波、がけ崩れ・・・など自然災害に対し安全であることが重要」と明記しています。

住民や保護者にとっては、命に係わる問題であり、いくら「丁寧に説明」しても、合意が進まないのは当然です。浸水が想定される地域への学校建設は取りやめるべきです。当校舎の立地条件や、児童・生

徒の命を守る観点について、ご所見をお示し下さい。

3月議会本会議では、「保護者の不安感が強いため、学校施設など具体的なものをより詳しく示す」「そのことで不安感は徐々に解消される」との答弁でした。

そして、5月24日には沼隈サンパルホールにて、小中一貫教育校に係る講演会が行われました。しかし、参加者は34人で、保護者は、全対象学区を合わせてもわずか12人でした。

このことは、校舎建設に関しても住民理解が進んでいないことを明確に示しているのではありませんか。どのように受け止めたのか、見解をお示しください。5月10日の説明会では、「悠長にしていられないので計画を急いでいる」との説明でしたが、スケジュールありきで進めることは大問題です。

わが党は5月30日に文科省を訪れ、福山市の姿勢について見解を聞いてきましたが、専門官は「もし行政が一方的に進めてしまったら、学校が地域に期待されなくなることが懸念される」と話していました。

文科省も、住民合意の重要性を繰り返し強調しましたが、住民合意の得られない現計画は、白紙撤回することを求めます。

以上それぞれについて、ご所見をお示し下さい。

【教育長答弁】 教育行政について、お答えします。

急激な少子化に伴い、学校の小規模化に歯どめがかからない中、今後も児童生徒数の減少が見込まれ、とりわけ、小規模校においては、子どもたちが主体的に考え、意見を交わしながら理解を深める授業が展開しづらく、多様な価値観に触れることも難しいといった課題が、さらに深刻化していきます。

こうした課題を解決し、これからの子どもたちに求められる資質、能力を、育むことができる環境をつくるため、学校教育環境検討委員会からの答申を受けて策定した「福山市小中一貫教育と学校教育環境に関する基本方針」に基づき、本市の施策として、学校再編に取り組んでいます。

教員の確保は、広島県だけでなく、全国的にも厳しい状況にあります。

学校規模を整えることは、教員の適正な配置と確保

につながり、将来にわたって教育の質の維持向上が図られます。(仮称)千年小中一貫教育校の整備場所については、沼隈・内海地域の5小学校と2中学校の子どもたちの通学に、最も便利な場所であること、まとまった敷地が確保できることから、千年中学校の位置を選定しました。

防災対策として、南海トラフ巨大地震が発生した際に想定される津波に対応するため、校舎の地盤を最高津波水位よりも高くすることとしています。

また、学校においては、浸水被害に対する防災マニュアルや避難確保計画を作成し、教職員が児童生徒の安全を確保する体制を整えるとともに、児童生徒一人一人が、災害発生時に、適切な行動ができるよう、実効性のある避難訓練にも取り組んでまいります。

次に、小中一貫教育校に係る講演会については、建築計画が専門の大学教授に、「小中一貫教育校の特性と可能性」というテーマで他都市の先進事例を基に、教育の質を向上させるために求められる学習環境について、

御講演いただきました。参加者からは、「時代に対応したこれからの学校施設のありかたや環境づくりについて学ぶことができた」「教職員が、建物を効果的に活用できるよう、意見を聞きながら作ってほしい」という意見がありました。

講師からは、「新しい学校づくりは、多様な学びの可能性にあふれており、子どもたちの未来を考えるだけでなく、学校を中心に、新しい地域全体の未来を考えることでもある」ということを御教示いただきました。

この講演会の内容は、今後、地域や保護者の御意見をいただくための施設整備に係るワークショップに生かしていきます。

引き続き、(仮称)千年小中一貫教育校の整備に向けて、保護者や地域の皆様に対して教育委員会の考えを説明し、意見交換を行う中で、取り組んでまいります。