

18年9月議会 一般質問

公明党の西村晴天でございます。

一般質問の機会をいただきましたので、私からは、「待機児童の解消」「放課後児童対策の充実」などの府政の課題について、順次質問いたします。

1 待機児童の解消

はじめに、「待機児童の解消」について、お尋ねします。

ますますスピードを加速させている少子化をストップさせるためには、安心して子どもを産み育てることができる環境の整備が急務であります。

とりわけ、仕事と子育ての両立を支援する中核的な施設である保育所については、年度当初はもとより、年度の途中であってもいつでも入所できることを保護者は強く望んでおられます。

年度当初の待機児童数をみると、昨年全国で約23,000人であったものが、本年は、約19,800人と減少してきているものの、解決には程遠い状況にあります。

大阪府では、627人という数字が出ていますが、大阪市・堺市をはじめ、2つの中核市を含めると、大阪府域全体では、実に約2,300人と全国の11.5%を超えており、年度当初だけの数字をみても、保育所に預けたくても預けられない保護者が、大阪には依然としてたくさんおられるということは明らかであります。

先の通常国会で、我が党の強力な推進により、いわゆる「幼保一元化法」が成立しましたが、これにより整備された「認定こども園」の制度が新たにスタートします。

「認定子ども園」は、就学前の乳幼児を受け入れて教育や保育を一体的に提供するとともに、育児相談や親子の集いの場を提供するなど、地域に密着した子育て支援を行う総合施設であります。

親が「働いている」「働いていない」に関係なく子どもを入園させることができ、預かり時間も保育所並みの8時間に拡大されるなど、幼稚園と保育所の長年の『垣根』をなくして双方の特長を生かした施設づくりが可能となり、待機児童の解消策の一つとして十分に活用できると考えます。

保育所の待機児童については、知事の公約の中で、平成17年度当初に解消を目指すとして、明確に目標年次を定められました。

しかし、いまだその公約は実現されておりません。

「大阪子育て日本一」を掲げるならば、「認定こども園」制度も活用しながら、保護者の切実な願いに応えられるよう、1日でも早く待機児童を解消すべきであると考えますが。知事はどのように取り組もうとしているのかお尋ねします。

2 放課後児童対策の充実

次に「放課後児童対策の充実」についてお尋ねします。

さきほどお伺いした待機児童対策は、あくまで小学校へ上がるまでの児童の問題ですが、子育て支援という観点からは、義務教育、特に小学校低学年の子供に関する対応が必要であります。

男女共同参画社会の進展に伴い、女性の社会進出が進み、夫婦共働きの家庭が増えております。

一方で、離婚や死別など様々な原因から、ひとり親家庭も増加しております。

さらに、わが国の社会では、多様な働き方が認められてきてはいるものの、依然として長時間労働が主流であり、小学校に通う子どもを持つ保護者でも、夜8時位まで家には戻れない方もたくさんおられます。

学校が終わってから親が戻るまで、子どもをどうするのかというのは、これまでから大きな問題でありました。

高度成長時代には、核家族化が進むとともに、共働き家庭が増え、放課後、共働きの両親が家に帰るまでひとりで過ごさなければならない子ども、いわゆる「鍵っ子」が問題になりました。

それでも、今と比べると、近所づきあいもあって、地域で声をかけ、子どもを地域で守るという雰囲気が残っていました。

しかし、最近は近隣関係が希薄になるとともに、子どもが巻き込まれる犯罪が増えるなど、これまで以上に、子どもたちを取り巻く環境が厳しくなっており、子どもの安全という観点からも、放課後児童対策の充実の必要性は高まっております。

この問題に関し行政は、これまでから、放課後児童クラブといった事業を実施してきましたが、午後5時あるいは6時までのところがほとんどで、午後7時以降対応しているところはほとんど皆無であります。

せめて午後8時まで、放課後の児童が安全に安心して過ごせる場を確保することが必要ではないかと思えます。

小学校に入るまでの子どもについては、保育所の延長保育という制度があり、保育特休という形で、子どもを迎えにいくために早く帰宅することを制度的に認めている企業もあります。

しかしながら、小学校へ上がってしまうと、その対策は極めて貧弱になってしまいます。

放課後から保護者の帰宅時間までの子どもをどう育てどう守るのか。このような課題に取り組むことがひいては少子化対策にもつながると考えますが、府としてどのような対策を行うのか、知事にお尋ねします。

(太田知事)

まず、待機児童の解消につきましては、働きながら子育てにがんばっている保護者を応援するため、「何としてもやり遂げる」という強い思いを持って、取り組まなければならないと考えております。

このため、保育所整備などを推進し、今年度当初で、約6万4千人の子どもたちが、入所できております。待機児童については、627名発生しておりますが、今年度中に、約1,400名の入所枠の拡大を予定しています。今後は、育児休業明けなど年度途中のニーズにも対応できるよう、保育所のさらなる整備や定員の弾力化などを活用し、「こども・未来プラン」の目標である、平成21年度68,300人の入所児童枠を確保してまいります。

さらに、保育の実施主体である市町村に対し、地域の実情に応じた取組みを展開するよう働きかけ、認定こども園についても利用していただくなど、1日でも早い待機児童の解消に最大限努力してまいります。

次に、放課後児童対策についてですが、仕事と子育ての両立を支援し、子どもの安全と健やかな成長を確保する観点から、放課後に子どもが過ごす居場所づくりを進めることは重要と考えます。

このため、本府では、これまでも市町村に対し、学童保育の充実を働きかけてまいりました。

その結果、府内のほぼすべての小学校区で学童保育が行われている状況となっておりますが、今後は、さらに開設時間の延長などを推進していく必要があると考えております。

こうした中、文部科学省と厚生労働省が連携して、来年度の実施に向け、子どもの放課後等の活動を支援する「放課後子どもプラン」の検討がすすんでいます。

今後、その動向を踏まえ、本府としても、教育や福祉の関係者が協議する場を設けて、効果的な推進方策等について検討し、市町村とともに、子どもたちが安全に安心して過ごせる環境づくりを進めてまいります。

3 バイオエタノールの積極的な導入

次に「バイオエタノールの積極的な導入」についてお尋ねします。

我が党はこれまでから、大阪が循環型社会の全国的なモデルとなり、環境関連産業の振興で大阪産業の活性化を図ることなどを提言してまいりました。

府では、大阪エコタウン構想に取組み、堺7-3区では亜臨界水反応による廃棄物再資源化事業や混合廃棄物リサイクリングアソートセンター事業などの新たな技術やシステムを導入したりサイクル施設の建設が進められています。

先般、我が党は、堺7-3区のエコタウンを視察いたしました。

その中で、建設廃材等を原料にしたバイオエタノールを製造する日本初のプラントが、来年1月からの本格稼働をめざし建設が進んでおりました。

バイオエタノールは、最近マスコミでも取り上げられているように、ガソリンと混合して、自動車用のバイオ燃料として使用することが可能で、地球温暖化対策に貢献する燃料として注目を集めております。

沖縄県の宮古島市では、経済産業省や環境省等が協同で、全島でパイロット的に導入することが検討されていると聞き及んでおります。

堺市で建設中のプラントは、宮古島で供給されるよりも多量のバイオエタノールの製造が可能であります。

大阪府でも、地元で製造されるバイオエタノールを利用し、自動車用燃料としての導入を積極的に進めていくべきであると考えますが、環境農林水産部長の見解をお伺いします。

また、こうした地球温暖化対策の具体的な事業は、都市環境の改善を具体的に進めるとともに、環境産業の振興・育成につながり、新たな技術やシーズ発掘につながることを期待され、大阪さらには関西経済の活性化に大いに役立つと考えます。

このためにも、地球温暖化対策だけでなくヒートアイランド対策等、都市環境の改善や創造につながる具体的な事業の積極的な展開や、新たな技術を活用したパイロット事業の導入等が必要であり、国の財政支援制度や民間活力を生かした展開をさらに具体的に図るべきと考えますが、併せて環境農林水産部長にお伺いいたします。

(環境農林水産部長)

バイオエタノールの導入について、お答えします。

自動車へのバイオエタノール燃料の導入は、運輸部門における重要な二酸化炭素削減方策であり、有効な地球温暖化対策の1つであると考えます。

本府では、国から委託を受け、平成16年度からバイオエタノール混合ガソリンの導入実証事業を行い、大気環境影響の調査等を実施しています。

お示しのプラントについては、来年早々にも稼動する予定になっており、国においては、来年度から本プラントで生産されるバイオエタノールを活用して、混合ガソリンの大規模な実証事業を予定しています。

事業の実施には、安定した燃料供給体制の確保が不可欠であることから、国や燃料供給事業者等と調整を図り、大阪での実証が実現するよう努めてまいります。

また、地球温暖化対策や環境産業の育成の取組みとしては、国の石油特別会計事業の補助制度等を活用し、低公害車の率先導入や府庁本館・別館でのESCO事業を進めるとともに、府内の企業等と連携し、民間活力を生かした技術開発事業を実施してきたところです。

本府としましては、ヒートアイランド現象など都市固有の環境問題にも直面しており、国の財源をより一層活用するとともに、民間との連携をさらに深め、都市環境の改善と環境産業の育成の両面から新技術を活用した事業に積極的に取り組んでまいります。

4. 泉北ニュータウンのまちづくり

次に、「泉北ニュータウンのまちづくり」について、3点ばかりお伺いをしたいと思います。

泉北ニュータウンについては、まち開きから40年がたち、当初の計画的なまちづくりが想定し得なかったさまざまな問題点が浮き上がってきております。

身近な例では駐車場の問題があります。

泉北ニュータウンでは、子どもが成人し、一家で2台の車を保有したり、勤務先の営業車を自宅に持ち帰る人が増えたことなどから、駐車場の需要が高まっています。

しかし、ニュータウン内では、活用できる自由な土地が限定されており、民間の駐車場も少なく、新たな駐車場ができることも余りありません。

一方、府営住宅及び公社住宅の駐車場には多くの空き区画があり、府営住宅で約1万1千の管理区画に対して、約1,800台分、公社住宅でも約4,100区画中、約500台分の空きが発生しています。

団地の中には、30%近くの駐車場が使われていない団地も存在しています。

本年6月からは道路交通法が改正され、違法駐車取締まりが強化されたこともあり、駐車場の需要が増加しており、府営住宅及び公社住宅の入居者以外の方からの貸与希望も多くなっております。

泉北三原台単身者住宅についても、使用されていない駐車場が多く見受けられ、周辺の住民の皆様からも、空き区画を利用できないかとの声をおききしています。

そこで、財産の有効活用の観点からも、府営住宅および公社住宅駐車場を近隣の方々にも開放してはどうかと考えますが、住宅まちづくり部長の所見をお伺いします。

今あげた駐車場の問題は、ごく身近な問題ですが、もう少しまち全体に眼を向けてみると、少子高齢化など様々な問題が、今後発生してくると思われれます。

堺市の年齢別人口を見ると、ニュータウンでも最も早く開発された泉が丘駅周辺の竹城台などでは、六十五歳以上の高齢者が2割を超え、近い将来には泉北ニュータウン全体の高齢化が進んでいくものと予想されます。

ニュータウン内に居住されている方から、「子どもの独立を機に広い住居から小さい間取りの住居へ転居したい」という話や、「子どもの近所に住みたい」「親の近所に引っ越したい」という話を耳にすることが多くなってきています。

一般的なまちでは、同じ町内や近隣で、家族構成や所得などに応じた転居先が比較的容易に見つけることができますが、ニュータウンでは、近隣一帯が戸建て住宅や府営住宅、公社の賃貸住宅などで一団地としてまとまっているため、条件に合った転居先を見つけることが非常に困難であります。

一方、泉北ニュータウンには、全戸数の約6割を占める公共賃貸住宅があり、これらの住宅を如何に活用するかが、泉北ニュータウンのまちづくりにとって重要と考えます。

特に府営住宅は公共賃貸住宅の過半を占めていますが、初期に建設されたものなど、既に40年を経過したものもあります。

5月議会の我が党の一般質問に対し、住宅まちづくり部長から「府営住宅の耐震性の向上を図るため、ストック総合活用計画の見直しを検討している」との答弁がありました。

が、泉北ニュータウン内の府営住宅についても、耐震性の向上を図る観点から、老朽化したストックについては、建替えを検討する必要があると考えます。

また、建替えの際には、幅広い世代がバランスよく居住できるように、若年層や高齢者向け住宅など多様な住宅供給に努めていく必要があります、これらに応えるためにも、民間の創意工夫などを活用した事業の推進が必要と考えます。

こうしたことから、泉北ニュータウン内の府営住宅団地の再生について検討していくべき時期にきているのではないかと考えますが、住宅まちづくり部長の所見をお伺いします。

また、これまで、泉北ニュータウンは、大阪府が主導的に開発を進めてまいりましたが、府として事業の収束に向け、堺市と協議を進めているところであり、これからは、堺市の主体的な取り組みにより、ニュータウンのまちづくりが進められていきます。

しかしながら、府営住宅や公社賃貸住宅など、泉北ニュータウンにおける最大の地権者でもある大阪府の協力は、必要不可欠であります。

そのため、将来のまちづくりを視野に入れた堺市との協力体制を構築されるべきと考えますが、住宅まちづくり部長の見解をお伺いいたします。

(建築都市部長)

泉北ニュータウンのまちづくりなどについてお答えします。

まず、駐車場の問題について、泉北ニュータウンを含め府営住宅駐車場は、入居者のための共同施設として、全体で約 7 万 6,000 区画を整備し管理しています。

その空き区画対策として、持ち帰りの車などの利用承認を行ってまいりましたが、依然として、増加が続いております。

このため、需要見込みのある建替え中の団地をモデルに平成 19 年度中の一般開放を目指しております。

既存の団地についても、空き区画の集約化など自治会の協力を求め、協議が整った団地から順次一般開放を進めてまいります。

また、公社住宅におきましては、現在、約 12,000 区画の駐車場を管理しており、平成 17 年度から、入居者の複数台契約を実施しております。

その一般開放につきましても、今年度、三原台単身者住宅を含め、実施を予定しており、今後、各団地の空き区画の状況等を踏まえ、順次、実施するよう指導してまいります。

次に、府営住宅団地の再生については、耐震改修促進法の改正をふまえ、計画的な耐震対策を進めることが課題であり、現在、見直しを行っているストック総合活用計画において、泉北ニュータウン内についても、老朽化し耐震性の低い住宅については、建替えや改修などの耐震対策を検討してまいります。

また、建替えに際しては、多様な住宅供給や民間活力の活用なども視野に入れ、府営住宅団地の再生に向けて検討してまいります。

最後に、地元堺市との協力体制については、泉北ニュータウンのまちづくりを進めていく

ため、府営住宅、公社賃貸住宅など、住宅の6割を占める公共賃貸住宅事業者などが、まちづくりの主体である堺市と連携して取り組むことが必要であると考えております。

現在、堺市において、情報の共有や意見交換を目的として、「泉北ニュータウン再生連絡会(仮称)」の立ち上げを予定しており、本府としても積極的に参画してまいります。

5 泉北高速鉄道乗車料金

次に、「泉北高速鉄道乗車料金」についてお伺いします。

泉北ニュータウンの住民の皆様「泉北に住んで改善して欲しいのは」と問いかけると、ほとんどの人から「泉北高速鉄道の運賃は、なぜこんなに高いのか、何とかならないのか。」という言葉が返ってきます。

泉北高速鉄道は、南海高野線の中百舌鳥から和泉中央駅を営業路線としています。いうまでもなく、泉北ニュータウンと都心をつなぐ、唯一の鉄道交通手段です。

それだけに運賃の高さは、通勤、通学や買物で日々利用する住民にとっては、大変重要な問題となります。

そこで、地下鉄御堂筋線江坂駅から千里中央までの区間で営業している、同じく府の第3セクターである北大阪急行と比較しながら、「泉北高速鉄道の運賃」について数点お伺いします。

それぞれの会社の概要はこのパネルに示したとおりですが、営業開始はほぼ同時期で事業の規模は営業キロ数や運行本数から見るとほぼ1:2となっています。

また、初乗り運賃の推移をみますと、開業当初はいずれも30円で、昭和49年には双方とも40円となっていますが、昭和61年には北大阪急行がわずかに10円アップの50円となったにもかかわらず、泉北高速は60円値上げして北大阪急行の倍の100円となっています。

そこで、なぜ、初乗り料金にこのような大きな差が生まれたのか、その理由は何かお伺いします。

また、その結果、現在の北大阪急行の初乗り運賃が80円であるのに対し、泉北高速鉄道は倍の160円となっており、先ほど申し上げたとおり、通勤通学などでほぼ毎日利用する乗客にとっては、大きな負担となっています。

泉北高速鉄道は、府が開発した泉北ニュータウンの住民のために開業した鉄道であります。

しかも事業主体の第3セクターは、大阪府が出資金の半分を出しており、現在も府幹部のOBが経営の中枢に就任していることから考えて、今までの経過の中で、府は料金の抑制について、何か手を打つことはできなかったのか、お伺いいたします。

鉄道運賃は、輸送行政に関わる問題であり、しかも各鉄道事業者の経営にも影響することは十分理解していますが、府民の生活を守る観点からも運賃抑制について対策をとるべきと考えるがどうですか。

また、泉北高速の時刻表をみますと、平日の朝、6時台と7時台に、計4本のなんば行き区間急行があります。

ダイヤにある他の約280本の列車はすべて中百舌鳥駅に停車するのに対し、この区間急行は中百舌鳥には停車しないということです。

泉北ニュータウンから都心や沿線地域に向かう乗客は、中百舌鳥駅で地下鉄御堂筋線や南海高野線などに乗り換えるわけであります。

乗客の利便性を考えると、当然、停車すべきと思いますが、何故あえて中百舌鳥駅に停車しないのか、その理由をお伺いします。

以上の4点について、都市整備部長にお答え願います。

(都市整備部長)

泉北高速鉄道についてのご質問にお答えします。

鉄道運賃につきましては、鉄道の運行に必要な人件費や設備投資などの支出と運輸収入が均衡するように算出され、国土交通大臣の諮問機関である運輸審議会の審議を経て、国土交通省の認可により定められております。

泉北高速鉄道では、昭和46年の中百舌鳥、泉ヶ丘間の開業後、和泉中央まで順次延長しながら運賃の改定を行ってまいりました。

初乗り運賃につきましては、相互直通運転を行っている南海電鉄や他の鉄道会社と比較しても、決して高い水準ではございません。

一方、北大阪急行は、昭和45年の開業後、路線の延長など大規模な投資を行っていないことに加え、沿線の人口や事業所数の増加に伴い利用者が順調に増加し、運賃の値上げ幅が少なく済んだため、両社の運賃にご指摘のような差が生じております。

本府におきましては、これまで泉北高速鉄道の路線建設に当たって、ニュータウン鉄道建設の基準に基づく補助金や出資金など、必要な支援を行っており、運行会社である大阪府都市開発株式会社の経営安定に努めてまいりました。

また、会社は、自動列車運行システムの導入や保守作業の機械化によるコスト削減とともに、ICカードの導入などの需要喚起を図り、運賃の抑制に努めてきたところです。

運賃は、基本的に会社の経営方針を尊重すべきものと考えておりますが、

今後、ご指摘を踏まえて、本府としましても、運賃の抑制も含めた一層の利用者サービスや利便性向上に会社とともに取り組んでまいります。

なお、区間急行の停車駅につきましては、南海難波駅等に直通で乗車される利用者から通勤時間帯における時間短縮を求める声が多く、現在の運行形態になったと聞いておりますが、さらに利用者の声に耳を傾け、多様なニーズに的確に応えられるよう、本府としても、会社及び南海電鉄と協議するなど、取り組んでまいります。