

## 2019年6月定例会 本会議質疑と当局答弁

2019年6月10日（月）

◎山内涼成議員 一般質疑（30分）

- 1、幼児教育保育無償化に伴う本市への影響について
  - ①公立保育所の民営化
  - ②ファミリーサポートセンター事業
  - ③保育士の処遇改善と保育の質の向上
- 2、いわゆる交通弱者対策について

### 山内涼成議員への答弁

※第二質問以降、議員の質問内容は基本的に要約しています。



- 北橋市長の答弁（生活交通の確保）
- 子ども家庭局長の答弁（公立保育所の民営化）（ファミリーサポートセンター事業）  
（保育士の処遇改善と保育の質の向上）
- 保健福祉局長の答弁（高齢者乗車券の導入）
- 山内議員の質問（保育士の処遇改善と保育の質の向上）
- 子ども家庭局長の答弁
- 山内議員の質問（ファミリーサポートセンター事業）
- 子ども家庭局長の答弁
- 山内議員の質問（生活交通の確保）
- 建築都市局長の答弁
- 山内議員の質問

以上

## 2019年6月定例会 本会議質疑と当局答弁

2019年6月10日（月）

### ◎山内涼成議員 一般質疑（30分）

皆さんこんにちは。日本共産党の山内涼成です。会派を代表して一般質疑を行います。まず初めに、幼児教育・保育の無償化についてです。

「子ども・子育て支援改定法」が成立しました。この改定法は、本年10月からの消費税率10%への引き上げと抱き合わせで、幼児教育と保育の「無償化」を実施することを柱にしています。しかし、無償化の財源が、低所得者ほど負担の重い逆進性を持つ消費税の増税頼みであることをはじめ、保育に対する公的責任が後退する危険などが懸念され、保護者が切実に求める安全・安心の子育て支援を拡充する仕組みになっていません。

今回、日本で初めて導入される「幼児教育無償化」ですが、多くの国では義務教育に入る前の1年間の幼児教育の無償化が進められています。それは、例えば経済学者ヘックマンらの研究から、より良い「幼児教育」への投資が子どもの発達にとって良い影響を与え、貧困問題の解決にもつながり、将来にわたり国に経済的なメリットを与えることになるという根拠が導き出されたことによります。

無償化によって教育の機会均等を保障し、家庭が貧しいために「幼児教育」を受けることができない子供を減らすことが、社会にメリットを与えると考えています。そのための「幼児教育」は、当然、質が良いものでなければならず、質の向上のための努力も同時に行われなければなりません。本来、これが「幼児教育無償化」の意義です。

しかし、今回の無償化措置は、保育の方向性を根本からゆがめる問題が潜んでいます。

第1に、保育は安全・安心に利用できることが大前提でなければなりません。しかし、保育士の配置数や保育室の面積などで国の基準に満たない認可外施設の利用者も経過措置の5年間は補助の対象になるため、保育の質が保てない施設に国がお墨付きを与えることとなります。

第2に、無償化のための費用の多くが、現行制度では減免措置のない、比較的所得の高い世帯に充てられることになり、すでに減免措置が実施されている低所得世帯への恩恵が少ないことです。

政府の試算でも保育所では減免費用の約半分は年収640万円以上の世帯に、幼稚園では費用の4割近くが年収680万円以上の世帯に向けられることが明らかになっています。これでは低所得世帯にとって消費税増税の負担が重くのしかかるだけです。

第3に、無償化の自治体費用負担が私立保育所は国が2分の1、都道府県が4分の1、市町村が4分の1となるのに対して、公立保育所は市町村が全額負担する仕組みのため、公立園の廃止・民営化にさらに拍車がかかる危険があります。

安全・安心の保育を置き去りにし、保育に対する公的責任を後退させることがあってはなりません。

そこで、幼児教育保育無償化に伴う本市への影響について伺います。

1点目に、改定案では、無償化に伴う自治体負担が公立保育所は10割負担です。本市の公立保育所は17園で、無償化に伴う本市の今年度負担額は9870万円となります。保育経験を長年積み重ねてきた公立保育所は、研修や相談先、手のかかる困難事例の受け入れなど、保育の質を確保するうえで重要な役割を果たしています。また、自治体の指導監督や巡回指導の人材の供給源として欠かすことはできません。ところが、公立保育所の運営費が一般財源化された2004年以降、公立保育所の施設数は全国的にも激減しています。本市でも31園から17園と減少しています。保育の質の向上の観点からこれ以上の公立保育所の民営化はするべきではありません。見解を伺います。・・・①

2点目に、認可外保育所など基準を満たしていない施設に対しても、経過措置としての5年間、本市が4分の1の割合で負担することになります。ファミリー・サポートセンター事業もその1つです。ファミリー・サポートセンター事業は、急な保育ニーズに対応するために、子どもを預けたい方（依頼会員）と子どもを預かりたい方（提供会員）が地域で互いに助け合うシステムです。依頼会員は、保育所、幼稚園への送迎や急な用事ができた時などに一時預かりを依頼できます。援助を希望する方は行政が行っている事業であることから安心して援助のお願いをする方も多く事業の安全性は極めて重要です。

認可外保育施設での死亡事故件数は、認可施設の2～7倍といわれる中で、看護師や保育士の資格を必要としないファミリー・サポートセンター事業でトラブルや事故が起こった場合、事業実施主体である本市は、指導監督権限を行使できるのか答弁を求めます。・・・②

近年、保育施設が規定人数の保育士を確保できず、予定を下回る園児しか受け入れられない保育施設は少なくありません。また、2015年に、厚生労働省が定める「児童福祉施設の設備及び運営に関する基準」の見直しにより、保育士の負担軽減と保育の質の向上のため、保育士一人当たりの子どもの人数を減らす事などが決まっていたましたが、消費税増税の先送りを理由に保留となったままです。

無償化により予想される需要の拡大に対応するために、保育士の確保は喫緊の課題です。保育士確保のために必要な処遇改善と、保育の質の向上のための対策が必要と考えますが、見解を伺います。・・・③

次に、いわゆる交通弱者対策について伺います。

まず、買い物や病院など生活に欠かせない生活交通についてです。本市はこれまで生活交通を守る取り組みとして、「路線バスが廃止となった地区など7地区においてお出かけ交通を運行し、地域を主体にタクシー事業者と市が協力して事業継続に努めている。また、採算性の課題が大きく従来のお出かけ交通では対応が困難な地域においては、タクシーの相乗りにより、人数割り程度の料金で利用でき、事業者の負担が少ない、プチお出かけ交通を導入した地域もある」と答えています。しかし、お出かけ交通の利用者は、ピーク時の17万人から平成30年度は85,559人と減少を続け、全路線で赤字であり、赤字部分に収支率をかける形での運営補助も100%の補填ではなく、事業者が負担を余儀なくされています。また、平成30年度からは黒土基金を使った格安の定期券導入や利用促進活動などを行ってききましたが、利用者の増にはつながっていません。

プチお出かけ交通についても、小倉北区の高尾地区に導入しましたが、直近の1年の利

用実績は0人でした。

昨年、建設・建築委員会での、「お出かけ交通は限界」との指摘を受け、本市として生活交通をどのように守っていくのか答弁を求めます。・・・④

我が党はこれまでも、タクシーにも使える高齢者乗車券を提案してきました。国立社会保障・人口問題研究所の推計によると2040年に世帯主が65歳以上の高齢者世帯のうち、一人暮らしが占める割合がすべての都道府県で30%を超えることがわかりました。また、核家族化が進み、配偶者と死別して独居となるケースや結婚しない人や離婚する人が増えていることなどが影響して高齢者の一人暮らしの割合は、2015年は全国平均で32.6%でしたが、2040年には40%まで上がる見通しです。このような状況は、家族の手助けが期待できないため、医療や介護など社会保障費の膨張が懸念されます。高齢者が地域で孤立せず、元気に暮らせる仕組みをつくる必要があります。そのためには高齢者の一人暮らしでも地域の催しに参加することや趣味のために自由に移動できることが必要です。その手段として自家用車を用いることもあるでしょうが、昨今の高齢者による事故が報道される中で、高齢者が車の運転に見切りをつける環境整備が必要ではないでしょうか。福岡市並みの満70歳以上、所得が190万円未満の方で、居住する地域によってバスやモノレール、JR、タクシーも選択できる年間12,000円程度の高齢者乗車券の導入について見解を伺います。・・・⑤ 以上で最初の質問を終わります。

**山内涼成議員への答弁** ※第二質問以降、議員の質問内容は基本的に要約しています。

#### ■北橋市長

(生活交通の確保)

本市では持続可能な公共交通ネットワークの再構築をはかるため、北九州市地域公共交通網形成計画にもとづいて、お出かけ交通への支援強化など、30の施策を推進しております。

議員のお尋ねの地域に密着した生活交通を守っていくためには、多様な交通手段を組み合わせ、使いやすい公共交通網をつくり、多くの市民に利用していただくことが最も重要であります。お出かけ交通は、路線バスが廃止となった地区や高台などで、元々バス路線が存在しない地区など、市内7地区で地域を主体にタクシー事業者と市が協力して事業の継続に努めております。

本市はこれまでも運航継続のための財政的支援として、車両の購入費用、運行に要する費用など、支援拡充に努めてきましたが、利用者が年々減少しております。

建設・建築委員会の報告書では、現在のルールでは行き詰まっている感があるため、新たな施策についても検討すべき時期にあるとの指摘でした。

すでに昨年度から新たな利用促進策として、格安な定期券や回数券の導入、統一デザインによるわかりやすいバス停の整備、利用方法や時刻表、路線図を記載したチラシの配布などを実施したところです。その中で事業者や地域と早く調整が取れた枝光地区では、定期券を導入した昨年10月以降、前年同期の利用者数を上回るなど、効果が出始めております。その他の地区についても、引き続き利用促進の取り組みを展開していくとともに、地域や事業

者の意見を聞きながら、ルートや運行時間の見直しなどを検討し、使いやすいお出かけ交通を維持していきたいと考えております。

また高尾地区でのプチお出かけ交通については、予約方法や相乗りになりにくいなどの課題が出ているため、現在地元自治会と改善策を検討しております。

このような課題も踏まえ、今年度新たに若松区の古前地区へ、プチお出かけ交通を導入することにしています。

さらに今年度は新たな取り組みとして、ラストワンマイル実証事業を予定しています。これは自宅から最寄りのバス停や駅までの距離が遠く、移動を負担に感じる高齢者のため、地元自治会、市の共同によるタクシー相乗りの仕組みづくりを目指すものです。

今後とも引き続き、公共交通利用促進に資する取り組みを行い、全国の先進事例の研究も行い、新たな手法によるお出かけ交通の拡充など、生活交通の確保に取り組んでまいります。

## ■子ども家庭局長

(幼児教育、保育の無償化にともなう問題——公立保育所の民営化)

幼児教育、保育の無償化についての、3つのご質問にご答弁いたします。

まず公立保育所の民営化についてご答弁いたします。

本市の認可保育所につきましては、166施設のうち、149施設を民間の社会福祉法人などが運営しており、長年にわたり適切な保育所運営を行うとともに、延長保育や一時保育などの特別保育事業にも積極的にとりくんでいただいております。

こうした民間保育所による保育の状況や、民間にできることは民間にゆだねるという行財政改革の基本的な考え方を踏まえ、元気発信子どもプランにもとづきまして、施設の老朽化などに合わせまして、効率保育所の民営化に取り組んでいるところであります。

平成27年度からの第二次計画におきましては、これまで2施設で民営化を行うとともに、来年4月に向け、1施設の民営化に着手しております。

これまでの民営化の取り組みにより、老朽施設の建て替えによる保育環境の向上、延長保育や一時保育事業の拡充、市負担額の軽減などの成果を上げており、保護者アンケートや第三者評価事業においても、民営化後の保育所について評価をいただいているところであります。

一方で公立保育所においては、その機能と人材を生かしながら、子どもと家庭が直面する課題に率先して対応してきました。具体的には統合保育が可能な重度障碍児の受け入れ、発達の気になる子どもを対象にした親子通園クラスの設置など、特別な支援を要する子どもや家庭の支援に取り組んでまいりました。

今後とも保育に関する多様なニーズに柔軟に対応するため、引き続き元気発信子どもプランに基づきまして、保育所の民営化をすすめるとともに、必要な機能を強化してまいります。

(幼児教育、保育の無償化にともなう問題——ファミリーサポートセンター事業)

次に、ファミリーサポートセンター事業についてご答弁いたします。

ファミリーサポート事業は、国の子ども子育て支援新制度に位置付けられてお

りその事業内容は、保育園への送迎や一時預かりなどのため、子どもを預ける方＝依頼会員と、子供を預かる方＝提供会員とのマッチングを行うものであります。平成30年度には7520件の利用があり、安全対策は大変重要であると考えております。

そのため、国の実施要綱に基づき、会員に対し救命救急や応急処置などの内容を含む基本研修、ヒヤリハット事例を共有するための事例研修、会員相互の情報交換を行う交流会などを行っております。また活動に無理が生じないよう、預かる場所や人数については、原則、会員の自宅で一人までとし、万一の事故に備えた保険にも加入しております。

さらに本市独自の取り組みとして、保育士としての豊富な経験と知識を持つアドバイザーを中心に、認可保育所の基準などを参考にした活動マニュアルを整備し、研修などを通じて会員に周知徹底しております。

また子どもを預かった後に提出される報告書により、活動内容を把握し、必要に応じて助言指導を行っているところであります。このように会員に対して国の実施要綱に基づき、適正に指導監督を行っており、トラブルや事故が起きた場合においても、適切に対応することとしております。なおこういった取り組みにより、事業開始から20年余り、事故などは1件も発生しておりません。

本事業は、近年高まっている子育てと仕事の両立や保護者の心身のリフレッシュなどのニーズにこたえるため、重要な取り組みであります。

今後も、事業の質の維持向上に努め、安全に育児支援が実施されるよう取り組んでまいります。

(幼児教育、保育の無償化にともなう問題——保育士の処遇改善と保育の質の向上)

次に、保育士の処遇改善と保育の質の向上のための対策についてご答弁いたします。

保育士の確保は、待機児童の解消の観点からも、保育の質の向上の観点からも不可欠であると考えております。保育士に対しましては、子ども子育て支援新制度における処遇改善等加算などにより、処遇改善を実施してまいりました。平成29年度からはすべての保育士を対象にして、2%相当、月額約6千円の改善を行うとともに、技能経験を積んだ保育士に月額4万円の上乗せなどを実施いたしました。

加えて今年度からはすべての保育士を対象に、さらに1%相当、月額約3千円の改善を実施しており、平成25年度と比較して、約13%から最大約26%の改善を行うこととしているところであります。

また保育士の雇用確保をはかるための新たな取り組みとして、保育所などを運営する法人と連携しまして、保育士宿舎に入居する保育士の家賃費用を最長5年間、一人当たり最大月額5万円補助する保育士宿舎借り上げ支援事業を今年度予算に計上しております。

合わせてこれまで国基準を上回る保育士の配置、保育士などを対象とした専門の研修所の設置、第三者評価の実施など本市独自の取り組みによって、子どもの健康及び安全の確保など、保育の質の向上に努めてまいりました。とりわけ1歳児の保育士配置につきましては、心身ともに成長が著しく、特に細やかなかわりが必要であることなどを考慮し、国基準の6対1を上回る5対1に設定しているところであります。

今後も保育士確保及び保育の質の向上に努めるとともに、子どもの健康及び安全を確保するために必要な対策をはかり、子育て日本一を実感できる街の実現に向けて、引き続き全力で取り組んでまいります。

#### ■保健福祉局長

(高齢者乗車券の導入)

最後に私からは、高齢者乗車券の導入についてのご質問にご答弁いたします。

市内における高齢者の交通機関利用については、各交通事業者において、独自の割引制度を実施されており、市営バスのふれあい定期、北九州モノレールのシルバーパス、西鉄バスのグランドパス65などで、通常より大幅に安価な料金で定期券を購入することができております。

さらに一部のタクシー事業者においても、独自に高齢者に対する割引制度が実施されております。また運転免許証を自主的に返納した高齢者には、市営バスのふれあい定期がさらに5割引きに、西鉄バスのグランドパス65が千円引きになるなどの割引制度が導入されております。

このように高齢者の利用を増やすために、事業者それぞれの経営方針のもと、高齢者向けの特典や割引制度が導入されており、高齢者が外出しやすい環境整備が図られている状況にあります。

また本市としても住み慣れた地域で安心して生活を続けられる環境づくりを目指して、在宅医療や介護サービスの充実など、地域包括ケアシステムの構築をすすめるとともに、日常生活圏域での高齢者の生活支援や社会参加、健康づくりが図られるよう、地域が主体となって買い物支援を行う買い物応援ネットワーク、さらには身近な地域交流の場となる高齢者サロンの立ち上げ支援、さらには市民センターを拠点として健康づくり事業などの事業に取り組んでいるところであります。

交通費助成は、他都市においても多額の事業費を要しており、高齢者交通助成制度の廃止や縮小を行った都市もあります。こうしたことから高齢者に対して一律に乗車券を交付する事業を実施する考えはございません。ご理解のほどを、よろしく申し上げます。

#### ●山内議員の質問

(幼児教育、保育の無償化にともなう問題——保育士の処遇改善と保育の質の向上)

本市は国の基準を上回って1歳児の保育士配置基準、これ子ども6人に対して1人だが、これを子ども5人に対して保育士1人に行っていると、言う答弁があった。これは本市がより多くの受け皿の確保と同時に、保育の質の向上、これが車の両輪として必要という認識に立たれていると、いうことをまず確認したい。

#### ■子ども家庭局長

保育士の確保は、非常に重要だと考えております。

待機児童の解消、保育の質の向上の観点から、保育士の確保は非常に重要だと考えており

ます。

#### ●山内議員の質問

(幼児教育、保育の無償化にともなう問題——ファミリーサポートセンター事業)  
ファミリーサポート事業について伺う。

平成22年11月に、当時5か月だった女の子、大阪府八尾市の八尾ファミリーセンターサポート事業での一時保育を提供していた援助会員宅で、心肺停止状態で発見された。その後脳死状態となった事故が発生している。

何が起こったかについて、実施主体である八尾市や援助会員などと話し合いを数回行ったが、うまく進展せず、原因の究明に至っていない。事故の真相を明らかにしてほしいと、八尾市にお願いしたとしても、依頼会員と援助会員の間で解決してくださいと、自らの原因、調査する姿勢がなかったとのことだ。

この事故を教訓として、今回無償化の対象となるファミサポ事業が、事故があった場合の市の関与のあり方、例えば原因の究明、損害賠償などについて具体的に定めてあるのか、もう一度答弁を。

#### ■子ども家庭局長

八尾市における事故事案につきましては、新聞報道によりますと、子どもを預かる会員に対する講習が十分だったか、センターによる会員のマッチングが適正であったかという点が争点になってございます。本市におきましては、先ほど申しましたように、提供会員については能力向上のために様々な取り組みを行っております。またきめ細かく対応することで事故の発生の防止に努めているところでございます。万一事故が発生した場合には、本年4月1日に設置いたしました教育保育施設等における重大事故の再発防止検証部会におきまして、調査・検証を行い、再発防止に努めていくこととしております。この中で、原因究明等について、究明していく仕組みでございます。

#### ●山内議員の質問

この事業は助け合いということから始まった事業なので、互助的な制度。

だから契約者同士の中で料金設定等々が行われる仕組みになっている。必要な時にすぐに利用できるという意味では非常に重要な施策だとは思いますが、保育の基本、これは安全が第一ということだから、しっかりと運営基準などを定めてやっていただきたいと要望しておく。

(生活交通の確保)

時間がないので、交通弱者対策について伺う。

ラストワンマイル事業は今年度予算に関連事業費として850万円が計上されているが、報道では実証実験を行うのは、駅やバス停から1km程度離れている団地を想定し、最寄りの駅やバス停などと団地を乗り合いタクシーで送迎するということである。料金は100円から200円を想定しているが、これはタクシーのワンメーター区間を4人で乗車するとい

う想定だ。

私は最初の質問で同じ乗り合いタクシー事業で、小倉北区の高尾地区でのプチお出かけ交通を実施していることに触れた。直近の1年間での利用者はゼロ人であると、指摘した。しかし事業開始当初はこれ45人程度利用していたと聞いている。なぜわずか1か月程度で利用しなくなったのかの検証は、先ほど少し市長の方からも触れられたが、どんな検証がされているのか、教えてほしい。

#### ■ 建築都市局長

プチお出かけ交通でございますけども、ここでは週に5日、1日3往復の便数を運行している。それがゆえに利用者が重複して同じ時間帯の同じ便に乗り合わせる、いわゆる「相乗り」にならないという実態がございます。それと予約の受付が自治会長、個人でやられているということで、1週間前までに予約をしてそれを事業者にお伝えすると、いうことになっております。だから1週間前からタクシーを予約するほど時間を固定することができない、という声もございました。ということで、古前におけるプチお出かけの適用の時には、週に5日、ということではなくて、週に2日に限定するとか、ということでやることと、あと受付ですね、受付は自由にやれるということでやりたいと思っております。

#### ● 山内議員の質問

使いづらい、要するに。

目的の違う利用者が乗り合わせること自体が使いづらいということ。しかしタクシーの利用が生活交通を守るうえでいかに必要とされているかということ、認識をしていただいているという風に思っている。

私が話を聞いた90歳になる女性。買い物は子どもにお願いできたとしても、病院は自分がいかなければならないので、タクシーを利用していると、これはお金がかかるので2件の病院を同じ日に予約していくようにしていますと、こういうお話も伺った。このような高齢者の方たちのために、よりよい交通網を築いていただけていただくようお願いして、終わる。

以上