



Jump 井坂しんや

E-mail CQW23040@nifty.ne.jp
 ブログ <http://isaka.jcpweb.jp/>



県外視察に行きました

11月8日～10日にかけて、日本共産党神奈川県議団として県外への視察に行きました。

岩手県遠野市では、東日本大震災での被災地の後方支援拠点としての取組みと小学校の放課後等学習支援について、栃木県宇都宮市ではLRT（次世代型路面電車システム）の開業と周辺地域への交通支援について、千葉県では県立袖ヶ浦福祉センターの廃止について視察を行いました。

遠野市：被災地の後方支援

民話の里、柳田国男の遠野物語で有名な遠野市は、東日本大震災の時、震度5強の揺れで、市役所本庁舎が使用不能となりました。しかし、市内の被害への対応だけでなく、津波で大きな被害を受けた沿岸部の市町村への支援拠点として大きな役割を果たしました。

遠野市がその役割を果たした要因は大きく3つあります。

1つ目は市の地理的要因です。

遠野市は、岩手県の内陸と沿岸の中間地点に位置し、内陸にも沿岸にも通じる道路網が整備された結節点となっています。防災ヘリコプターで約15分、車でも約1時間とのことです。



2つ目は地質的要因です。地質が花こう岩で安定していて、災害に強い地域であることです。

3つ目は歴史的要因です。

岩手県沿岸部はこれまでも多くの津波被害を受けてきました。その時に、この地域から物資の輸送をするなど支援をしてきた歴史があり、それが

伝えられてきたということです。

これらの要因から、2007年11月に沿岸部の9市町村と推進協議会を設立し、「後方支援拠点施設整備」の必要性を国に提案するとともに2008年には災害を想定した防災訓練も実施しました。

このような体制整備が東日本大震災の際に大きな役割を果たす要因となりました。

後方支援拠点としての役割

後方支援拠点として災害時には、医療品、毛布、給水、食糧などの支援物資の収集・仕分け・搬送などを行ったり、ボランティアの集合場所、ボランティア活動の情報共有と調整などを行っています。さらに、仮設住宅などを作り、被災者の受入れなども行っています。

実際、発災翌日の3月12日には、大きな被害を受けた大槌町に職員を派遣し、状況把握を行い、3月13日には後方支援活動本部を立ち上げています。市としての初動が早かったこと。その後地域の女性団体や自治会、中高生が自発的に炊き出しなどを行い、3月11日からの29日間で14万個以上のおにぎりを作るなど、市民と一体となって支援活動を進めたことは大変重要だと思いました。

私も東日本大震災の際はボランティアに行きましたが、このように近隣の市町村が大きな被害を受けた地域のための支援活動することの重要性を改めて認識しました。

同時に広域自治体である県としての役割も大きいと感じました。



後方支援資料館で防災危機管理課長と一緒に

遠野市：放課後等学習支援

遠野市の小中学校の状況

遠野市は人口約2万4000人。小学校は11校、中学校は3校となっています。小学校の児童数は約960人。中学校は約570人となっています。

小学校では、100人以下の学校が8校。複式学級(異なる学年の生徒が一緒の学級)となっている学校も多く、少人数の学校となっています。

教育委員会の方に話を聞くと、少人数での教育がいいからという理由で、一番生徒数の少ない小学校を選ぶ人もいたり少人数の学校の方が成績が良いことがあるとのことでした。

実際に複式学級の様子も見てほしい、とも言っていました。

放課後等学習支援の実施状況

遠野市では、児童・生徒数が少ないこともあり、学習塾がほとんどありません。その影響もあってか、全国学習状況調査において家庭学習の時間が少ないとのこと。これらの状況から今年、学習支援事業をスタートしました。半年が経過し、現在では11校中8校で実施。今後すべての学校で実施できるように取り組むとのことでした。

運営は、地域のボランティア(謝礼と交通費が支払われる有償ボランティア)で行われ、学校と相談の上、実施日や活動時間などを決めているとのこと。

例えば、生徒数132人の青笹小学校では、開催は週1回の放課後約1時間30分。小学校の理科室及び家庭科室を活用し1年生～6年生まで希望する児童が対象で、内容は宿題とプリントということです。



学習支援の状況を映像で見ている様子

遠野市では、未来づくりサポート大作戦として教育支援事業を始めており、今後、中学生の放課後等学習支援や高校生の学習支援(公営塾)なども実施予定とのことでした。

地域の課題に対して地域の人と取り組むことは

重要であり、地域の実状に合わせた教育のあり方が求められていると感じました。

宇都宮市：LRTの開業

私たちは、地域公共交通のあり方を考える上で宇都宮市の取組みを視察しました。

宇都宮市は、今年8月にLRT(次世代型路面電車システム)を開業しました。宇都宮駅東口からとなりの芳賀町の工業団地までの約15kmを約44分かけて結ぶこととなりました。

LRTの整備費は、約684億円。国の補助金などを除いた宇都宮市の負担は約603億円となっています。運営はライトレール株式会社(市と民間の出資)。乗車料で運営費をまかない、これまでの整備費と今後の維持補修費は宇都宮市などが負担することです。



宇都宮市は、LRTの整備をきっかけに公共交通のネットワークの充実として、LRT停留所付近に無料の駐車場・駐輪場の整備、地域交通・デマンド交通の接続、乗り継ぎ拠点の整備などを行いました。また、地域連携ICカードを導入し、公共交通を使った際にポイント付与、公共交通の乗継割引制度を始めています。

これらのネットワーク事業は今後の地域の公共交通支援を考える上で大変参考になりました。

LRTの今後の課題

新しい路線への期待感がありますが、一方で課題も多いと思います。

1番は財政負担です。600億円を超える整備費と今後の維持補修費の負担は市民の負担となります。また、宇都宮駅の西側にも整備を検討していることから、更なる費用負担も考えられます。

また、事業実施に対して住民投票を求める声にこたえなかった姿勢も今後に影響を残します。

いずれにしても公共交通の支援についてとても考えさせられた視察となりました。