

## 視察所感

視察先・・・熊本県八代市

視察内容・・・コミュニティバス・乗り合いタクシー運行事業

所感・・・

市の面積、人口は我が周南市とほぼ同程度で、高齢化の進んだ山間部を抱えていることや人口が平野部にほぼ集中している等かなり似通っている。平成23年度にバス路線再編、市街地循環バス、乗合タクシーを開始して財政負担は一時的に減少することは出来たが、近年財政負担増の傾向にある。そのため再度、見直しをこれからするところであるとのことだった。市街地循環バスの利用者が増えたことにより全体のバス利用者数の変化はないが、市の財政負担額が増えていることは我が市も今後しっかりと過去を検証しないとうまくは機能しないと考える。これは公共交通の利用を促進して、車社会でその選択肢をきちんと住民に選んでもらえる仕組みが非常に重要であると考え。我が市においても車が日常の移動手段の中で最も利用されるのは言うまでも無いが、そこからパークアンドライドという方法で市内循環バスの利用をきちんと促せるかは現時点では厳しいように思う。

また、乗合タクシーも委託料から今後は補助金という実態にあった形にすることで非常に良いと言える。我が市においても様々な方法で中山間地域の公共交通の確保を考えねばならない状況にある。利便性や必要頻度などをうまく組み合わせで見いだしていくことは早急に対応せねばならないと思う。

まして、中山間地域から今後は都市部に高齢化の波が押し寄せてきているので中心部においても公共交通の位置づけをはっきりさせておくことは重要である。2025年問題といわれる団塊世代の高齢化においてはこの問題も決して見過ごすことはできないと考えている。

我が市において来年度から市街地循環バスを再度検討するようであるので、財政負担の面からだけでなく持続性や利便性、必要頻度をしっかり考えた上で活用できるよう提言していきたい。採算がとれる部分は民間でかまわないことはいうまでも無いが、そうでない隙間を行政が埋めることはすべきと考えているのでそのあたりもしっかりみていきたい。

福田 健吾

## 視察所感

視察先・・・福岡県古賀市

視察内容・・・日本一通いたい通わせたい学校を目指す取り組み

所感・・・

「教育立市こが」のキャッチフレーズのもと様々な教育施策が実施されており、非常に熱意を感じた。基本姿勢として「ものよりもひと」を大事にすることを念頭に置いており共感を持てた。市単独の財源で1億4000万円あまりを教育施策に突っ込んでいることも子どもたちの教育の重要性、人材育成の重要性を重く受け止めている表れではないかと感じている。かつては「古賀の学校には通わせたくない」という風潮があったようでそれを払拭するために頑張っ

てこられたことは敬意を表したい。  
2学期制の導入もすでに10年以上が経過しているが、問題も無く、むしろ教育時間にゆとりが生まれていることから良い点が目立つとのことだった。季節感がない等といった批判も無く導入できたとのことだが、市内の小中学校が一斉に移行出来なければ、バラツキが問題となつてうまく進まないのではとのことだった。古賀市は小学校8校、中学校3校であったので我が市と比較すれば一斉にというのもやりやすかったのではないだろうか。しかし、今後小学校5、6年生の英語の教科化になれば自ずと時間が足りないことが明白になり、2学期制の導入等で授業時数の確保が必須となるのでこのあたりはしっかりと我が市も考えておかねばならないと考える。運動会も5月開催とのことだったが5月が一番良いですよとのことだった。実際9月は雨が多い。

少人数学級対応講師を平成16年から導入しているがこれは非常に評価でき、効果もあると考える。我が市においてもこれは是非ともやるべきだろうと考える。特に小学1、2年生においては早急に行うべきと思う。

その他、制服リユース事業等取り組みに費用のかからないものもあり創意工夫がなされていた。

また、地域とPTAの関わりとしてPTCAというコミュニティスクールと同様の取組みがなされていた。「朝勉・朝弁」活動は、子どもたちが自発的に朝の学習をし、地域の人がおにぎりやスープを朝ご飯として提供し、学習効果と生活習慣改善の両面から大きく貢献していると思う。地域と学校の関わり方が我が市よりも進んでいるように感じた。今後、こういった形で子どもたちの教育環境を考えていくか非常に参考になった。

福岡 健吾

## 会派静林会 行政視察〈八代市〉

佐々木 照彦

### 視察事項：コミュニティバス・乗合タクシー運行事業について

八代市は、人口13万人、面積680㎢。周南市と似通った状況である。

平野部は、全面積の30パーセントで、10万人が平野部に居住し、その中でも市中心部に高い人口集積が見られる。高齢化率も山間部で概ね40パーセント以上で、50パーセントを超える地区も存在する。中心部に2つの大型商業施設、医療施設も中心部に集中。教育施設もほとんどが旧八代市内である。このような状況の中、平成22年にバス利用者減少に伴ない、財政負担が増加したため、バス17路線、乗合タクシー13路線に再編運行。

乗合タクシーは、山間部を運行し年間2万6千人前後が利用している。定期運航以外は、前日の午後7時までに予約し、予約がない場合は運休する。予約は、請け負っているタクシー会社に連絡するシステムになっている。

乗合タクシーに関しては、予約運航便における設定便数と利用状況とのバランスの乱れ、サービス水準に対し利用者の少ない（空便運行など）定期運航便が存在や乗り継ぎの環境が整っていない交通結節点が存在するなどの問題が見られる。持続可能な公共交通を目指すため、委託料を出す方法から走行距離により補助金を出す方法に改めるとしている。

また、巡回バスを3路線展開しているが、1路線で平均19名、1路線で5名弱の利用者があり、ばらつきが見られるため路線の見直しを図る。料金の100円であるが、巡回バスを開始後財政負担が増したため、150円に値上げを計画している。

公共交通の有効活用に関する施策や地域が一丸となって公共交通を支える仕組みに関する施策などを積極的に展開して行かないと、少子高齢化が進む今後新しくコミュニティバス・乗合タクシーの事業を展開するには、財政負担等の相当高いハードルが予想される。循環バスの導入を目指し本市も真剣に考える必要があると思う。

## 会派静林会 行政視察〈古賀市〉

佐々木 照彦

**視察事項：**日本一通いたい通わせたい学校を目指す取り組みについて

古賀市は人口5万9千人弱、小学校8校、中学校8校。「ものよりも人」を基本に教育立市こがを目指し、確かな学力と豊かな人間性を育む学校の教育の充実に取り組んでいる。

古賀プランという様々な事業を展開し、その中で2学期制の導入を平成18年度から本格的に行い、授業時数の確保や教育課程のあり方を工夫することにより、学校の教育活動にゆとりを生み出し、補充学習や発展学習、きめ細やかな指導と評価を行い、教職員と児童生徒が触れ合う時間が増し、特色ある学校づくりがなされている。また、運動会を5月に行うことの弊害をなくすことや特に小学一年生の学習指導や生活指導に困難が生じないように「小1プロブレム対策学級補助員配置事業」を展開している。そのほかにも、「学習サポート事業」や「小学校低学年少人数学級対応講師配置」「中一ギャップ対策講師配置」「心の相談員配置」など大学と連携するなどして行っている。その対策事業費に1億4千万をかけ信頼される学校づくりをしている。

コミュニティスクールは導入していないが、それに近い地域と連携したPTCAを活用した学校運営を推進し、強い小中学校連携を意識した中学校区連絡協議会を運営し、教育委員会も積極的支援を行っている。朝勉&朝弁では、自主的に中学生が朝7時頃登校して勉強、その後、地域の人が作った朝食を食べるという一石何鳥にもなるような取り組みをPTCAで行っている。

「保護者負担軽減事業」や集中力や持続性を養うことを目的とする「こしぼねタイム」といったことにも取り組み、まさに学校に通いたい通わせたい、ひいては古賀市に住みたい意識に繋がっていると思う。

2020年から完全実施される小学5年からの英語の教科化に向け、授業時間の確保が難しいのであれば、わが市でも2学期制の導入、運動会の5月実施や土曜授業実施などを真剣に考えなければならないと思う。

市と教育委員会の一貫した熱い思いと目的意識が、先生や地域を巻き込んで教育力の向上に繋がった成功例であろう。

行政視察 (平成29年3月27日~28日)  
報告書

周南市議会 静林会

藤井康弘

# 熊本県八代市行政視察報告書

## 「八代市地域公共交通網形成計画」について

### 1. 八代市の現状

①人口: 12万9,898人

②面積: 680 km<sup>2</sup>

③地形と人口分布: 東西約50km、南北約30km。東西に長く、東部の海沿いの平野部(約30%)と西部の山間部(約70%)から成り、平野部に人口が広く分布し、その中で市中心部に人口が集積している。

④高齢化率: 平野部では概ね40%未満だが、山間部では70%以上、50%を超える地区もある。また、75歳以上の後期高齢化率は、平野部の旧V代市地区では約15%だが、山間部には約30%を超える地区もある。

⑤大型商業施設や医療施設の分布状況: 大型商業施設は、平野部の幹線道路沿いに立地(中心商店街は衰退)。  
医療施設は、中心部に集中。

### 2. 八代市地域公共交通形成計画の概要

前項で述べたような状況を前提に、平成27年3月に策定された「八代市地域公共交通形成計画」の概要は以下の通りである。

(1) まず、八代市における公共交通のあり方として、4つの基本方針と5つの目標が掲げられている。

【基本方針①】地域の特性や位置づけに応じた公共交通

<目標1> より多くの市民等への公共交通サービスの提供

【基本方針②】拠点の機能を維持・強化する公共交通

<目標2> 中心拠点の中の回遊行動の促進

<目標3> 外出機会の増大



【基本方針③】拠点間の連携を強化し、交流を促進する公共交通

<目標4> 拠点間交流の活発化

【基本方針④】地域づくりの土台となる持続可能な公共交通

<目標5> 公共交通の持続可能性の向上

(2) そして目標達成のために次のような施策展開が図られている。

【路線バスに関する施策展開】

① 利用が低迷するバス路線の改善

→ 運行形態の変更も含めた路線再編など。

② 路線バスが重複する区間の運行効率化

③ 利便性の向上に向けた起終点・経路の見直し

④ 市街地循環バスの運賃設定の適正化

→ 値上げの検討。

【乗合タクシーに関する施策展開】

① 利用状況に関する目安に基づいたサービス水準の見直し

→ 空便率30%以上は減便、10%以下は増便へ。

【交通結節点に関する施策展開】

① 乗り継ぎ利用に配慮したダイヤの調整

② 交通結節点における乗り継ぎ環境の改善

→ わかりやすい案内標示等

【公共交通不便地域に関する施策展開】

① 人口集積地である公共交通不便地域への優先的対応

② 公共交通不便地域が面出し広がる地区を対象とした、日常生活を支える新たな公共交通サービスの導入

③ その他の地域へは順次対応を検討

【公共交通の有効活用に関する施策展開】

① 積極的な広報・わかりやすい情報提供や利用のきっかけ作り

→ ex. わかりやすい公共交通マップの作成.

② '公共交通に対する愛着や地域で公共交通を守っていく意識の醸成.

③ モビリティ・マネジメントの実施

④ 商店街や観光施設などと連携した利用促進策の推進

【地域が一体となって公共交通を支える仕組みに関する施策展開】

① 継続的な改善を実施していくための仕組みづくり

② 改善要望等を積極的に収集し、活用する仕組みづくり.

③ 地域が主体となった取組みを促進していくための仕組みづくり.

3. さらなる取組み

特に財政負担の軽減の見地から、「八代市地域公共交通再編実施計画」を策定し、平成29年度に国の申請し、認定を予定しているとのことである(国の補助金あり).

4. 「周南市地域公共交通網形成計画」(平成28年3月策定)との比較

(1) 周南市とちがいは、特に市の財政負担の大きさ(離島航路をのりついで、周南市とはほぼ同じ額2億円)と年度間の変動の大きさが目についた。おおよそ、

八代市の場合、乗合タクシー事業を広範に実施していることによるものと見られる。

(2) 市街地循環バスの導入は、同じような取組みとなっている。これは、国の新しいマニュアルに従った施策だからと考えられる。

(3) 周南市がより踏み込んで展開を図っている施策としては、次のようなものがある。

① 山間部における幹線の強化と支線の見直しという基本戦略,

② パークアンドライドの推進

③ GPSを用いた車両位置確認システムの導入

④ 地域公共交通の運転手の育成制度の創設



# 福岡県古賀市行政視察報告書

## 「日本一通いたい通わせたい学校」を目指す取組みについて

### 1. 古賀市の現状

① 人口: 58,513人

② 小学校: 8校, 3417名。 中学校: 3校: 1649名

③ 福岡市と北九州市の間にある工業都市で、両市のベッドタウンともなっており、古くからの住民と新任民が混在。

### 2. 教育政策の特色とその背景

① 「教育立市」を掲げて、市費による人員配置等、特別に1億数千円の市費を教育施策に投入。

② かつて「古賀の学校は通いたくない通わせたくない」と言われていた時代があり、その状況を変えるために市長が教育を最重点政策に位置づけて教育施策を展開。

### 3. 主要な具体的施策

(1) 二学期制: 平成15年から3年間の試行を経て、平成18年から本格実施。

〔コメント〕メリットとデメリットは?との質問に対して、期末テスト等の期末評価が2度に減ったことで、教師にも児童生徒にも時間的余裕が生まれ、十分の授業時間が確保できると同時に、教師と児童生徒の触れ合いの時間も増える等多くのメリットがあるのに対して、デメリットといえるようなものはないとの自信に満ちた回答であった。 其、同様に二学期制を導入しながら失敗に終わった他の自治体がある中で古賀市が成功した理由としては、市内の全学校が一斉に導入したことが大きいのではないかとの見解であった。

※ 二学期制に合わせて、運動会も5月に行うようにしたが、心配していた小学1年生も十分対応でき、デメリットよりもメリットのところがはるかに大きいとのことであった。

## (2) 小1プログラム対策学級補助員配置制度

## (3) 中1ギャップ対策講師配置制度

→これは、小学入学時と中学進学時に周囲の変化に馴染めない子供たちに、やや細やかな教育を行うために、市費を投じて補助教員を配置するものであるが、児童数・生徒数が多い中規模校以上では必要性がますます高い施策と考える。

(4) 学習支援アシスタント派遣事業：大学生や元教師等を授業中の個別学習支援や放課後補充学習・長期休業中の補充学習のために派遣するものである。

〔コメント〕現在、コミュニティスクールの役割として長期休業中の学習支援等が期待されているが、やはり古賀市の取り組みのよりに、きちんと行政の制度として取り組まなければ無理があると思った（ちなみに、古賀市ではまたコミュニティスクールの取り組みはなされていないが、コミュニティスクール以上の取り組みが既になされている）。

(5) 心の教室相談員配置事業：臨床心理士資格取得予定の大学院生を各学校に1名、年間250時間勤務で配置。

〔コメント〕問題が生じた学校に、その都度スクールカウンセラーやスクールソーシャルワーカーを派遣して、対症療法的に対応するだけでなく、各学校に常時スクールカウンセラーの卵を配置して、問題の発生の予防や初期段階での早期対応をすることは極めて適切と考える。

(6) 中学校部活外部講師派遣事業：専門的指導力を有する地域の人を、年間12万円の謝礼で、部活の指導をしてもらっている（現在、3中学校で14名）。

〔コメント〕現在の先生方の超多忙な勤務状況等を考えれば、本当に教育現場のニーズに応える施策といえる。しかも、やはり、コミュニティスクールでは対応が困難であり、行政施策できちんと対応するべきと考える。

## (7) 教育費の負担の軽減を図る施策

- ① 小学校入学時に必要な「教科おけいこセット」(3,000円)の市費による購入。
- ② 制服のリユース事業。
- ③ 校納金の見直し(毎年)。
- ④ 古賀市高等学校等入学支援金支給制度。

[コメント] これらの施策は、最近問題視されるようになった「子どもの貧困」に対応するものであるが、また子どもの貧困がクローズアップされていた10年前から取り組まれていることに感服した(「見える化」する前にできるところ!!)。

## 4. 全体的な感想

以上の他にも本当に多くの施策を展開しているが、そのほとんどがソフト事業であり、限られた財源の中で、教室のエアコン設置等のハード事業は後回しにしているとのことである。また、ソフト事業についても、コミュニティスクールは、上から強制しても無意味なので積極的に取り組んでいないとのことである。その基本姿勢と見識に大変感心した次第である。