

1. 教育関係について

(1) 教員未配置について

千葉県における5月1日時点での教員未配置数は全校種の合計で199人であり深刻な状況です。その原因は、産育休を取得する教員数の増加が続いていることや、特別支援学校の児童生徒数の急増などに加え、講師となりうる人材が不足していることや希望する勤務地の条件が合わないことなどが挙げられます。県教育庁は今年度、新規採用者数を約200名増やすなど努力をしていますが、我が会派からは、教員採用情報サイト登録者への情報発信や、県内の大学と連携した特別支援教育を志す教員志願者の育成、ペーパーティーチャーを対象とした教職支援講座の活用など様々な取組を行い、未配置の解消に一層努めてほしいと提言しました。

(2) フリースクールについて

千葉県はフリースクールの活動実態や不登校児童生徒を支援する上での課題などを把握するための実態調査を実施しました。調査結果からは、家庭に問題を抱える児童生徒への対応において、その環境の改善に向けた働きかけを行うことの難しさや、個々の習熟度に合わせた学習指導の必要性などの支援上の課題が明らかになりました。また、児童生徒の心のケアを行う専門スタッフなどの人材不足や、利用料の徴収にあたり保護者の経済的負担に配慮する必要があることなど、運営上の課題も明らかになっています。学校教育になじまない児童生徒が存在することは厳然たる事実であり、新しい受け皿としてのフリースクールなどの重要性は高まっています。今回の調査結果を活かし、フリースクールの質や量の一層の拡充や保護者負担の軽減などを政策に反映してほしい旨を要望しました。

(3) スクールサポートスタッフについて

今年度、千葉県では教員の負担軽減のため、学習プリントなどの印刷や教材準備、採点業務の補助などの事務作業を行っていただくスクールサポートスタッフを、小中学校と特別支援学校の全校に配置する予算を組みました。しかし、今年の5月30日時点では、県内982校中784校(約8割)に配置が完了しているものの、まだ配置ができていない学校が残っています。学校現場の働き方改革を進める上での重要な人材であるため、我が会派からは、官民様々な広報媒体をより積極的に活用した募集など、人員確保に全力を尽くしてほしい旨を要望しました。ちなみに、船橋市内では全ての学校に配置済みです。

(4) 県立高校の適正規模・適正配置について

千葉県教育庁では、中学校卒業生の減少に対応するために、学級数や志願倍率などが適正規模(学級数では1学年6~8学級、志願倍率で1.0以上)に満たない県立学校の統廃合が検討されており、船橋市内では船橋豊富高校(1学年4学級で、直近の志願倍率は0.39)と船橋北高校(1学年5学級で、直近の志願倍率は0.91)が対象となっています。来年1月までに、各校関係者などから今後の学校の在り方について意見聴取が行われる予定です。統廃合することが教育上のメリットになる場合もあると思いますが、それを前提とするのではなく、関係者の話をよく聴いて、時代や地域性などに適合した学科の新設など、既存の学校の魅力を高める努力などあらゆる可能性を模索・検討してほしいと思います。



2. 水道料金について

船橋市はほとんどの地域で千葉県の運営する水道(県営水道)によって水道水の供給が行われています。水道事業を安定的・継続的に進めていくためには、管路や施設の更新・耐震化などを適切に行っていくかなければなりません。その老朽化が進んでいることや、近年の人件費・燃料代・物価の高騰などの影響を受けて、県営水道の経営環境は厳しくなっています。このような状況を受けて、千葉県からは水道料金のあり方について検討する必要があるという認識が示されました。県営水道に関する次期経営計画の対象年度は令和8年度から12年度まで。その策定期間は来年度なので、近い将来、**水道料金の値上げがあるかもしれません**。全国の自治体でも同様の事情により水道料金の値上げが相次いでおり、民間でも物価高に対する価格転嫁の必要性が叫ばれている昨今、安定して水道事業を運営するためには必要なことかもしれません。しかし、その前には、徹底した支出の削減や県債(千葉県の借金)の有効活用などの検討、そして、県民の皆さんへの丁寧な説明が必要になると考えます。

3. 東葉高速鉄道について

東葉高速鉄道株式会社の令和5年度決算が公表され、コロナ前の水準には達していないものの、輸送人員は5,408万人(前年度比6.7%増)となり、それに伴う旅客運輸収入などが増え、14期連続で経常利益(約47億円)と当期純利益(約33億円)を計上しました。その結果、純資産合計が約25億円となり平成9年度決算から続いていた債務超過の状態は解消されました。しかし、依然として残る2,202億円余りの長期債務と、同鉄道が資金ショートに陥る可能性は大きな課題です。

国による同鉄道に対する長期債務の元利償還金の負担に対する抜本的な支援が期待できない現状では、鉄道会社による輸送人員や運輸収入を増やすための一層の自助努力が求められています。そのヒントが北総鉄道です。北総鉄道株式会社の令和5年度決算を見ると、売上高にあたる営業収益は前年度比で4.5%の減となっているものの、純利益は

6.5%の増となっています。注目すべきは輸送人員が1割増えていることで、その結果、旅客運輸収入が0.8%増えていることです。この要因は2年前の運賃値下げにあると考えます。令和4年に、運賃を全体として15.4%、通学定期にいたっては64.7%と大幅な値下げを行いました。それにより、これまで運賃が高すぎて北総鉄道を回避してきた沿線住民の利用が増えて増益になったのです。特に、北総鉄道が便利ははずなのに別の鉄道路線の駅までバスや自転車を使ったり、親に別の駅まで車で送ってもらったりしていた学生が利用するようになっていきます(その証拠に通学定期はコロナ禍前より3割増)。東葉高速鉄道沿線にも高校はたくさんあり、運賃が高すぎて利用を回避している学生は相当数いると推察されます。

本当は、学生も含めた利用者全体の「隠れ需要」を調査してほしいところですが、調査手法の難しさが予想されるため、まずは家計を直撃している通学定期に絞ってでも、運賃を下げた場合の影響を数パターン試算して収支を推計してみるべきだと提言したところ、千葉県からは「東葉高速鉄道が安定的な運営を維持できることが前提だが、同社の経営への影響を慎重に見極めながら、国や沿線市と研究していきたい」という答弁を得ました。**鉄道会社には乗客が増えて収益増、利用者(学生)には運賃値下げというウィン・ウィンの状況を実現できればと考えています。**

会派代表質問と常任委員会

6月定例県議会において、会派全員で考える千葉新政策議員団の代表質問は水野ゆうき代表に行っていただき、石川りょうは総合企画企業常任委員会に出席しました。それらの概要をご報告します。

