

○21 番（川上陽平）登壇 私は自由民主党福岡市議団を代表して、部活動の地域移行について、オンデマンド交通社会実験について、タクシーの人材確保についての3点について質問いたします。

初めに、部活動の地域移行についてお尋ねいたします。

文科省は2020年9月に学校の働き方改革を踏まえた部活動改革についての書面で、2023年度から公立中学校での休日の部活動の地域移行をスタートすることを発表いたしました。部活動の地域移行とは、公立中学校においてこれまで教員が受け持っていた部活動の指導を、地域のスポーツクラブや民間企業、競技団体など外部の団体に移行する改革のことであり、移行先では所属中学校のみならず、複数の中学校が合同で活動することもできるとされております。これについては、全国的にも賛否両論、様々な意見が出ており、大変関心が高いものとなっております。私としては、先生方の負担軽減は切実な問題であり、早急に進めていくべきものと考えておりますが、一方で子どもたちの成長過程において部活動の果たす役割は大変重要で意義のあるものです。

福岡市では既に地域移行を見据えた休日のモデル事業をスタートしておりますが、今後の対応についてはいまだに周知しておらず、また、中体連の大会においては既に中学校以外の団体の参加が認められている状況であります。このことで、生徒や保護者、部活動指導員、ましてや現場の先生からも、今後どのようになるのかといった不安の声や戸惑いの声が上がっております。我々議会にも、これまで一切の報告は受けておりません。

このことを踏まえ、福岡市として、部活動地域移行についての現状と今後の方向性について質問をいたします。

まず、文科省が進める部活動の地域移行とはどのようなものなのか、また、どのように進めていく方針なのか、お尋ねいたします。

以上で1問目を終わり、2問目以降は自席にて行います。

○21 番（川上陽平） 部活動の地域移行については、まずは休日の学校部活動をなくしていき、その進捗状況を見ながら、さらに平日の学校部活動もなくし、外部の団体に委ねることと理解をいたしました。

では、文科省が部活動の地域移行を打ち出す上で、その要因となった背景についてお示してください。

○21 番（川上陽平） 背景についてはよく分かりました。私としても、先生方の負担軽減は待ったなしの状況であると考えております。しかしながら、そのしわ寄せが部活動をなくしていくことで子どもたちに影響しないかと危惧しております。

そこでお尋ねしますが、福岡市における部活動の意義、役割についてお示してください。

○21 番（川上陽平） 部活動は学級や学年を離れた集団の中で互いを認め合い、励まし合い、高い信頼関係を深め、自己の存在や責任を見詰め、豊かな人間性や社会性を育成する重要な機会であると考えます。このように学校教育における部活動は、子どもたちの成長過程において大変貴重な経験であり、有意義なものだと思います。

そこでお尋ねします。これまで中学校の部活動にどのくらいの生徒が参加してきたのか、10年前、5年前及び現在までの推移を教えてください。

○21 番（川上陽平） 約7割の生徒が部活動に参加しております。これが部活動の地域移行により部活動がなくなるとすれば、これまでのようにたくさんの生徒が気軽に経験できた活動の機会や選択肢が奪われないかと心配しております。例えば、私がPTA会長を務めた福岡市立三宅中学校では、3年前に剣道部が創部されたのですが、当初は4人の経験者だけのスタートでした。それが今では部員数39名で、その8割以上が未経験者ということです。同じく美術部においては、部員は100名ほど、そのほとんどがこれまで経験したことがありません。ほかの部活も同様だと思いますが、学校に部活動があることで、子どもたちはスポーツをはじめ、武道や文化、

芸術、音楽などに気軽に触れることができいております。部活動の地域移行により、金銭面や様々な問題で、この門戸が狭まるようなことがあってはなりません。

そこでお尋ねします。福岡市としての部活動の地域移行におけるメリット、デメリットについてお聞かせください。

○21 番（川上陽平） メリットについては、教員の負担軽減や専門的な指導による生徒の技術向上とのことです。また、デメリットについては、金銭的な問題に加え、受皿としての専門的な外部団体をどのように確保していくかということでした。しかしながら、これらのメリット、デメリットについては、既に福岡市は施策として、これまでも地域と連携しながら、部活動指導員という外部人材の活用に力を入れてきたところであります。

そこで、福岡市がこれまで取り組んできた部活動指導員の目的と配置状況、また、その成果についてお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） ただいまの答弁からも分かるように、これまで取り組んできた外部指導員制度の充実をより積極的に進めることで、福岡市としては部活動をなくすことなく、国が進める地域移行の要因となった背景や福岡市の考える課題を克服することができると考えます。

そこでお尋ねします。今回の文科省の方針を受けて、福岡市としての今後の対応をお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 国の施策は一般的なものであり、その地域が抱える特性や課題も様々であります。福岡市においては、これまで地域と連携しながら、外部指導員制度というすばらしい取組を既に行ってきております。この制度をより積極的に充実させることで先生方の負担も軽減でき、生徒に対する部活動の意義も損なわれることなく両立できるのではないかと考えます。

福岡市の対応は、当面は地域移行ではなく、地域と連携しながら、部活動指導員制度を積極的に進めていくとのことです。そうであれば、ぜひ教員の負担がより軽減されるよう、しっかりと取り組んでいただきたいと思っております。そして、この現状を生徒や保護者、日頃から協力していただいている外部指導者、そして、現場の先生方に早急に周知し、不安を取り除くとともに、現場の声をしっかりと聞いていただきたいと思っております。その上で、今後は議会に対しても、その情報をオープンにいただき、この部活動の地域移行については、引き続きしっかりと議論していくべき重要な問題だと思っております。

最後に教育長の御所見をお伺いして、この質問を終わります。

○21 番（川上陽平） 次に、オンデマンド交通社会実験についてお尋ねします。

生活交通については、高齢化が進展する中、買物や通院など日常生活に必要な交通手段の確保が課題となっております。会派としても、2025 年問題を念頭に様々な検討を行い、持続可能な生活交通の確保という視点に立って、事業者が輸送収益やスポンサー収入などを得ていけるような仕組みの構築や、都市部でも急な坂道の多いエリアなど、高齢者が日常生活に困難を抱える地域を選んで課題解決に取り組むべきだと主張してまいりました。

そのような中、令和 4 年度より、東区、南区、中央、城南区のエリアの大きく分けて 3 つのエリアにおいて、福岡市が主体となり、予約に応じて効率的に運行するオンデマンド交通の社会実験が行われております。この社会実験の取組は、地域、事業者、市が三者一体となって取り組まれており、1 年前にも質問させていただきましたが、地域の期待も大きいところであり、今後の持続可能な生活交通の仕組みづくりに向け、よりよいものとなるよう、取組状況や方向性などについて確認していきたいと思っております。

まず初めに、オンデマンド交通社会実験の目的についてお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 次に、社会実験における運行開始までの取組の経過についてお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） さて、今回の社会実験、チョイソコふくおかの利用については、利用者が会員登録し、電話やインターネットで予約を行うことで、専用の停留所から停留所まで移動ができる乗り合いサービスとなっています。

そこで、令和5年7月時点の会員登録者数及び利用経験者数についてお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 会員登録者数及び利用経験者数はどのような年齢層の方が多いのか、お尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 高齢の方の利用が多いようです。高齢化が進む中、外出促進につなげていくことが重要だと思っています。

運行開始から一定期間がたったエリアもありますが、運行開始以降どのようなことに取り組んできたのか、お尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 今回の社会実験は、会派が主張してきた持続可能な生活交通の確保という視点に立って、地域、事業者、本市で連携を図りながら、スポンサーへの働きかけを行っていきとされておりましたが、それぞれの果たしてきた役割、スポンサー停留所数がどうなっているのか、お尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 地域の方々もスポンサー候補者に話をされるなど、3者で取り組まれ、多くのスポンサーに支えられているようです。そのほかにも利用促進策として、城南区のエリアでは、花みずき通り商店会と連携した乗車割引券の導入が検討されており、商店会の御協力を得て、チョイソコの割引券を発行する取組だと聞いております。

また、自治協議会共創補助金等の活用ができるように検討をお願いしてまいりましたが、地域が生活交通の課題解決に向け乗車割引券を発行する場合、共創補助金を活用することができるのか、お尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 補助要件に該当すれば共創補助金が活用可能ということですので、該当する地域の自治協議会に対しても周知を行っていただきますようお願いいたします。

また、持続可能なものとするためには、スポンサーを増やしていくとともに、利用促進などアイデアを出し合い、連携を図っていくことが重要だと思います。昨年度の質問においては、今回の社会実験に対し、高齢者乗車券のサービスが利用できないようになっており、早期の改善を要望しておりました。

そこで、今回の社会実験における高齢者乗車券のサービスの対応状況についてお尋ねをいたします。

○21 番（川上陽平） 社会実験で高齢者乗車券のサービスが利用できるようになったことはよかったと思います。引き続き、市民の利便性向上のための改善に努めていただきますようお願いいたします。

これまで、高齢者が運転免許を返納した後も生活を維持できるよう、困難を抱える地域で課題解決を図るよう会派として主張してまいりました。そのような地域はオンデマンド交通と既存の公共交通が競合する部分もあり、公共交通事業者、とりわけタクシー事業者の方々の理解や協力を得られるように、十分な説明に努めていただきたいとお願ひしておりました。

そこでお尋ねしますが、社会実験を進める上では、タクシー協会など公共交通事業者に対し、地域公共交通会議に諮る前に今後の方向性等を説明し、意見を聞くべきだと思いますが、御所見をお伺ひいたします。

○21 番（川上陽平） 社会実験は運行開始から1年間を予定されており、初めに運行したエリア1東区が9か月経過しています。ここからは、エリア1東区の状況について聞いていきます。

社会実験の目的の一つは、オンデマンド交通が持続可能な生活交通確保の仕組みとなるか確認することであり、利用者ニーズや取組等の検証を進めていくとのことで、検証に当たっては、利用実績データの把握のほか、アンケート調査を行うと聞いております。

そこで、エリア1東区のアンケート調査の対象者や主な項目についてお尋ねをいたします。

○21番（川上陽平） 次に、チョイソコふくおかの運行に対する認知度など、アンケート調査の主な結果についてお尋ねいたします。

○21番（川上陽平） 外出が増えたと回答された方が3割と、この取組が外出促進につながっていると考えられます。一方で、チョイソコの内容まで知っているが約3割となっており、利用促進に向けては認知度の向上を図る必要があるのではないかと考えます。

ここからは、運行開始からこれまでの取組でどのような成果があったのか、聞いていきたいと思います。

まず、エリア1東区の会員登録者数や利用状況の変化についてお尋ねいたします。

○21番（川上陽平） 次に、東区の令和5年7月の運行経費及び運賃、協賛収入の収支状況及びその傾向についてお尋ねいたします。

○21番（川上陽平） 収支状況は改善しているようですが、採算が合う状況にはないようです。

運行開始以降、利便性向上などに取り組んできたとありましたが、エリア1東区の停留所状況の変化、利用促進の取組についてお尋ねいたします。

○21番（川上陽平） 地域としても、これまでの取組で高齢者を中心に、地域住民の外出にも役立っていることから、運行継続を望まれている意見もあるようです。南区においても、取組の周知を図るため、5校区で利用チラシの全戸配布が行われるなど、地域の方も汗をかかれ取り組まれており、少しずつ利用が伸びてきております。

我々としては、これから高齢者乗車券も導入される中、当初予定していた運行期間が経過するからといって終了するのではなく、社会実験の運行を継続し、引き続き利便性向上や利用促進、協賛金確保などの取組を行うことで、より持続的なものになっていくのではないかと考えます。その上で、今後も様々な課題が出てくると思いますが、それを一つ一つ受け止め、改善することで、将来の本格運行につなげていただきたいと思います。これから高齢化が進展する中、生活交通の確保にしっかりと取り組むことで、市民が安心して快適に暮らせるようにすべきだと思います。これまで様々な提案をしてきた我々としても、地域の意見調整や協賛獲得の後押しなど、しっかりと汗をかいて社会実験の成功に努めていきたいと考えており、社会実験の運行期間の延長を含め、生活交通確保に取り組んでいただきたいと思います。

最後に高島市長の意気込みをお尋ねし、この質問を終わります。

○21番（川上陽平） 次に、タクシーの人材確保についてお尋ねします。

タクシーについては、コロナ禍の影響もあり、多くの運転者が辞められるなど、タクシー不足が全国的な問題となっております。新型コロナウイルスも5類に移行し、コロナ禍前の人出に戻りつつあります。観光客の来街が増えるとともに、市民の方々の交流も戻ってきており、来街者のタクシー利用が増えることで、市民へのしわ寄せが懸念されます。実際に、タクシーがいない、呼んでも来ないという地域の声もお聞きしているところです。

公共交通機関であるタクシーについて、なぜ不足しているのか、また、今後さらに需要が増え、タクシー不足がより一層深刻化することが懸念される中、どのように対応していくのか、確認していきたいと思います。

福岡市におけるタクシー不足の事例として、九州の玄関口である博多駅のタクシー不足は報道等でも耳にして

いるところですが、コロナ禍前の以前には、タクシーによる駅周辺の混雑を緩和するため、タクシーの駅への入構規制が実施されていると聞いたことがあります。

まず初めに、博多駅でのタクシーの入構規制の内容についてお尋ねをいたします。

○21 番（川上陽平） 周辺道路の混雑緩和を目的とし、偶数、奇数の入構規制が実施されているとのこと。しかし、タクシーが不足する状況において入構規制を実施することは、かえってタクシーが寄りつかず、特にイベント時に多くの方がタクシーを利用しづらい状況を招いてしまうのではないかと思います。

そこで、博多駅でのタクシー不足にどのように取り組んでいるのか、お尋ねをいたします。

○21 番（川上陽平） 市の呼びかけもあり、博多駅における偶数、奇数の入構規制解除によって、関係者の皆さんでイベント時のタクシー台数確保にも取り組んでいただいているとのこと。できることから課題を解決することは大事なことだと思いますが、昨今のタクシー不足は博多駅に限ったことでもありません。抜本的なタクシー不足への対応が必要であると考えます。

ここからは、タクシー不足の要因を確認していきたいと思います。

福岡市において、稼働しているタクシーの車両数をお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 次に、全国のタクシー運転者数の推移をお尋ねします。

○21 番（川上陽平） 全国のタクシー運転者の賃金や平均年齢は他業種と比べてどうなっているのか、また、人材確保に向けて業界はどのように取り組まれているか、お尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） 人材確保に向けて、業界においては運賃改定による労働条件の改善などに取り組まれているとのことですが、現状は稼働できていないタクシーが多く、その要因は運転者不足にあるようです。報道によると、福岡都市圏においても、コロナ禍前と比べて運転者が約2割減少し、車両の稼働率も約7割から8割であったところが、現在は約6割に落ち込んでいるとのこと。また、運転者の平均賃金は他業種に比べて低い状況にあり、高齢化も進んでいることが分かりました。

次に、タクシー事業や運転者の位置づけについて確認していきたいと思います。

タクシー事業及び運転者の法律上の位置づけについてお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） タクシーは道路運送法及び道路交通法に基づいて運行されており、運転者は二種免許が必要であることが分かりました。

そこで、全国の二種免許保有者数の推移をお尋ねいたします。

○21 番（川上陽平） タクシー運転者と同様に、運転に必要な二種免許保有者も減少傾向にあるようです。タクシー業界の動向として、全国ハイヤー・タクシー連合会において、深刻化する人手不足対応等のため、外国人在留資格への自動車運送事業の追加を令和5年5月に国へ要望されています。業界としても、タクシー運転者の不足は喫緊の課題のようです。一方、昨今、ライドシェアに関する発言が全国で相次いでおります。今後、議論もされていくと思いますが、自家用車を使用して有償で旅客を運送する行為である、いわゆる白タク行為については、道路運送法に基づき事業者に課せられる輸送の安全等に関する規定等が適用されず、利用者の安全、安心が確保されていないため容認できるものではありません。

コロナ禍前の人出に戻りつつある今、福岡市が地域の活性化に向けて交流人口の拡大を図るとともに、観光都市として成長を遂げていくためにも、安全、安心が担保された公共交通機関であるタクシーが不足する現状を改

善し、市民はもとより、来街者の交通利便性を確保していくことが重要ではないでしょうか。博多駅などにおける短期的な対策も重要ではありますが、タクシー運転者不足を抜本的に改善するために、市としても取り組んでいただきたいと思います。

最後に高島市長の御所見をお伺いして、私の質問を終わります。