

小学校の活用で

学童保育の過密解消を！

神戸市の学童保育は、児童館を中心として実施してきましたが、利用児童の急増に伴う過密化が進んでいます。また、保護者から「保育時間の延長」「障害児の受け入れ」「対象児童の拡充や高学年への拡大」「行き帰りの防犯の問題」など様々な要望が寄せられています。

現在、学童保育を担っている多くの児童館は概ね中学校区に一つしかありません。安全を考えれば、そのまま小学校で学童保育を実施するメリットは大きく、更に教師にとっても子どもたちが目に届くところにいることは安心です。学校施設の活用による学童保育は、あくまでも放課後に行われるもので、学校施設を有効に活用できます。せまい

保育室でなく、広い教室、図書室、運動場や体育館など、子どもたちにとって素晴らしい環境です。平成19年度より、文部科学省において、子どもたちの安心・安全な活動拠点づくりとして、各小学校で実施する「放課後子ども教室推進事業」が創設され、厚生労働省が実施している「放

課後児童健全育成事業」と二休あるいは連携した総合的な放課後対策として「放課後子どもプラン」が創設されました。それぞれ予算化されており、これらを活用することによって、学童保育の抱える課題を解決できるのではないかと質問しました。

課後児童健全育成事業」と二休あるいは連携した総合的な放課後対策として「放課後子どもプラン」が創設されました。それぞれ予算化されており、これらを活用することによって、学童保育の抱える課題を解決できるのではないかと質問しました。

学校敷地に学童保育「コナ」建設も検討

梶本副市長は、「学童保育の課題である過密解消にあたっては、児童の安全面等を考えると、小学校内での学童保育の実施はメリットが大きいこともあり、小学校の活用を第一に検討しているところである。しかし、児童館の学童保育が過密の地域は小学校に余裕教室がないことが多く、校舎内での施設整備が難しい状況にあるため、小学校施設の更なる活用について、敷地を利用し



断固、敬老バス制度を守ります！！

なぜ、1乗車ごとにバスは100円、地下鉄は小児運賃なのか？

市長は「民間事業者との協議を進めながら、市民の声を聞いた上で、来年度予算案で具体的な案をお示ししたい」としながら、「1乗車」ことにバスは一律100円、地下鉄、新交通については小児料金を念頭に市民にも事業者にも協力を求めている」と唐突に具体的な案を示されました。敬老バスの正確な利用実数も把握せず、交通事業者との負担割合を協議していない段

階で、どうしてこのような具体的な数字が出されるのか。また、この数字にはどのような根拠があるのか全く不明確であり、市民に協力を求めても、協力出来るはずはありません。まずは、数字の根拠を明らかにすべきです。

現在の約1.5倍の発行枚数になると予測されており、現状のままでは制度の継続は困難で破綻すると考えられています。これから先も敬老バスを維持・存続していくための議論は必要ですが、まず今やるべきことは、全交通事業者にICカードを導入させ、正確な乗車実態を見極めた上で、交通事業者・神戸市・市民の3者でいかにしてこの制度を改善していくかを考えていくべきであり、100円や小児料金という具体的な基準を示すのは時期尚早です。

利用者負担を求める前に交通事業者との協議を！

現在、行政・事業者・市民それぞれの負担割合については、敬老バスに実際にかかっている費用が78億円で、市の負担が35億円と考えたとき、利用者負担割合は

市民負担の具体案を示すのは時期尚早！

今後、高齢化の進展で発行枚数は増え、七十歳以上の人数が最も多くなる平成37年度には、

阪神高速道路の距離料金(案)を見直せ！

阪神高速道路(株)より提示された距離料金(案)によると、阪神西線と言うと、現在500円の料金に対し、下限料金で400円、上限料金で1,000円となり、阪神東線では現在700円に対し下限料金が400円、上限料金が1,200円となる料金案が提示されています。実質的な料金値上げとも言える対距離料金制への移行による負担増は、市民生活に与える影響は大きく、高速道路の有効活用を図るための特定区間料金の設定、一般道路の渋滞解消対策や周辺住民の環境負荷軽減の観点から、地域の特性にあった弾力的な料金設定など、道路特定財源の活用による負担軽減対策を講じるよう、神戸市より国及び阪神高速道路(株)に要望すべきであると提案しました。

