

長畑ひろのり News vol.112

(C) 2013 Kohama Studio

ふれあい教室の時間延長が決定

児童福祉法の規定に基づき、放課後等における児童の安全確保及び保育支援のため、小学校1年生から6年生までの児童を対象に“なわてふれあい教室”を開いています。場所は7校ある全ての小学校で、利用時間は現在下記の通りです。

通常の月曜日から金曜日: 13時15分から18時30分まで
午前中に授業終了する日: 授業終了時から18時30分まで
土曜日及び学校休業日: 08時00分から18時30分まで

しかし、四條畷ふれあい教室保護者会連絡会から、終了時間が18時30分では迎えに間に合わないなど時間延長を求める要望があり、担当課は利用者アンケートを実施しました。その結果、来年度より時間外30分の延長を求める案が昨年の12月定例議会上程され、可決されました。

そこで4月1日より、終了時間は今までと同じですが30分延長し19時まで時間外利用できるようになりました。その延長分にかかる利用者負担は、一ヶ月の利用で700円となります。ただ、この金額は一律ですので、月に一度の利用でも同じ金額となり、少ない回数を利用する方にとっては不公平と感ずるかも知れません。しかし、手続きの簡略化のためですのでご了承下さい。

府営清滝住宅を活用した事業

大阪府は、非正規雇用で離転職を繰り返しているなど正規雇用に結びつきにくく失業状態にある若者10人(原則15~39歳)に対して、多方面の支援を行うモデル事業に取り組めます。内容は、対象者のモチベーションの向上を図ることに加え、自治会活動の参加などを通してコミュニケーション力等の社会人基礎力を養成し、職業的自立を図ります。今回そのモデル事業として、本市にある府営清滝住宅が対象となりました。住戸10戸、コミュニティスペース1戸のリノベーションを行い、事業期間は平成30年度までとなります。

府営清滝住宅は、昭和45年に建てられた古い賃貸物件であることから、総戸数690戸のうち空室が109戸もあります。そのような状況の中、こう言う形で利用して頂けることは本市にとってもメリットのある事業だと考えます。

労働時間革命宣言

市長は1月20日に就任し、24日には市役所及び市域全体のワークライフバランスの推進と長時間労働の是正に取り組むため、株式会社ワークライフバランスが主催する“労働時間革命宣言”に賛同することとなりました。宣言については官邸のホームページ(働き方改革実現会議第1回配布資料)にもアップされています。

ところで26日に新聞を読みますと、政府の働き方改革実現会議が、残業時間の上限規制に関し上限を設ける方針であることが25日明らかになっていました。市長の物事を進める早さとタイムリーなことに驚きます。

労働時間革命宣言とは「経営者として自社での取り組みはもちろん、社会全体での脱長時間労働に賛成します!」というもので、その効果は以下の通りです。

- ・長時間労働を是正することは、育児期に夫婦が協力して子育てする環境を整え、少子化解決に好影響をもたらす。
- ・2017年から団塊世代が70代に突入する中、要介護者の増加が見込まれるが、要介護者の家族が18時台に帰宅できデイサービスと連携しながら居宅介護できることは、要介護者の負担軽減と財政負担軽減をもたらす。
- ・適正な時間で生産性高く働く職場をすることで「過労死」を防ぎ、企業の生産性をあげ、ひいては日本社会が「世界から選ばれる職場」になることで労働力不足を解決することにもつながり、日本の経済成長が持続可能となる。

働き方改革実現会議

政府の働き方改革実現会議が、残業時間の上限規制に関し、単月だけでなく半年から1年など一定期間の幅を持たせ、その間の総残業時間に上限を設ける方針であることが25日、関係者への取材で分かった。1カ月当たりの上限は過労死ラインの月80時間未満を目指し、議を進める見通し。

マニファスト

月80時間未満目指す

一定期間の総残業に上限

産経新聞

(2017.1.26)



毎月発行している“長畑ひろのり News”を、約半年ごとに送っています。
送付の必要な方は、送付先をFAXもしくはe-mailにてお知らせ下さい。

長畑ひろのり事務所 FAX 072-877-1280
e-mail sky@nagahata.jp

<http://nagahata.jp>

Instagram

mixi

twitter

facebook

〆〆〆

リニア中央新幹線と北陸新幹線

昨年の11月24日、北陸新幹線の敦賀以西のルートを確認する協議の検討委員会において、京都―大阪間2案のうち、奈良県の荒井知事は、関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）を通る南回りだと県負担が250億円、補助金を除いた単独負担でも150億円になると反対を表明されました。

このことにより、与党の検討委員会は関西文化学術研究都市の奈良県を経由しない京都府域だけを通る新しいルートを開発するよう国土交通省に指示を出したとマスコミ各社は伝えています。

私は反対表明が残念で仕方ありません。その理由ですが、[長畑ひろのり News vol.078](#)においてWikipediaの記事を一部引用し、関西文化学術研究都市の問題点「同じ研究都市である筑波研究学園都市が茨城県つくば市1市のみに位置しているのに対して、関西文化学術研究都市は3府県8市町にもまたがっており、12の文化学術研究地区や周辺地区をぶどうの房のように分散配置しているため、全体を統括することが難しくなっている。特に、各地区をつなぐ道路網は未完成である。また、それらの全体をつなぐ公共交通機関がない。既存の鉄道駅から離れている地区が多い」と指摘したように、これらを解消するのが、私が以前より訴えている生駒市高山地区へのリニア中央新幹線や北陸新幹線の新駅設置なのです。

実際、南側ルートの提唱者である自民党の西田昌司参議院議員は「学研都市の南側を通る案は奈良、近畿全体にとっても新幹線の利益を享受できると考えたが残念」と述べたと記事には書かれています。

北陸新幹線
知事反対で与党要請

奈良回避第3のルート

京都―新大阪のルート案

北側ルート

南側ルート

奈良回避ルート検討へ

合、JRが近鉄で京都を経由するが一般的で、けいはんな学研都市を経由は多くの利用者が期待できず「財政負担に見合うメリットがない」と述べた。荒井知事の反対表明を受け、与党の敦賀・大阪間整備検討委員会の委員長で、南側ルートの提唱者でもある西田昌司参議院議員（自民）は、学研都市の南側を通る案は奈良、近畿全体にとっても新幹線の利益を享受できると考えたが残念」と述べた。そのうえで西田氏は、京都府京田辺市のJR京田辺駅や、隣接する近鉄新田辺駅と連絡しつつ奈良県を通らない代替案を示し、「ここに新幹線が入ってくればネットワーク的に良いのでは」と述べた。この奈良回避ルート案について荒井知事も歓迎の意向を示した。国交省は引き続き沿線意見聴取を進め、ルートを正式に示した。同日の検討委員会では調査費用について調査を新ルートで行うことを示した。同日の検討委員会では調査費用について調査を新ルートで行うことを示した。

産経新聞（2016. 11. 25）

京都―新大阪のルート案

東海道新幹線

京都

奈良県

新大阪

北側ルート

南側ルート

奈良回避ルート検討へ

産経 WEST（2016. 11. 25）

まず、本市田原地区と数キロしか離れていない生駒市高山地区が新駅設置の最有力候補になったのは間違いありません。

一方、京都と新大阪を結ぶルートは大阪府、京都府、奈良県にまたがるけいはんな学研都市周辺を通るルートが選択肢に浮上した。実現すれば、学研都市へアクセスしやすくなり、振興効果も見込める。東海旅客鉄道（JR東海）はリニア中央新幹線の大坂延伸を前倒しする方針で、奈良市を経由するルートが有力。けいはんな付近を通ることになれば北陸新幹線との接続も想定され、これを期待する声がある。

日経新聞（2016. 7. 21）

現在、記事に書かれている以上にリニア中央新幹線のルートは奈良県を通るのがほぼ決まっています。奈良県内では駅の誘致に声をあげているのが奈良市、大和郡山市、生駒市の3市です。北陸新幹線の駅が生駒市に決まれば、リニア中央新幹線の駅も生駒市にできる可能性が高くなるはずでした。

話を元に戻しますが、北陸新幹線が奈良県を通れば、奈良県の単独負担は150億円。本市の年間予算は約200億円で、そこから150億円の負担は無理なのがわかります。しかし、年間予算約4,800億円の奈良県にとってそれほどハードルの高い金額とは思えないのです。

今年1月5日の毎日新聞によりますと、京都市の門川市長は4日の定例記者会見で「新たに巨額投資で新幹線をつなぐわけだから危機管理からも今の（東海道新幹線の）コースと違うコースを通すほうがよい」と南側ルート案の有用性を強調し支持を明言されました。

今後、生駒市高山地区へのリニア中央新幹線新駅設置が決まるのか、また、その結果がいつになるのか予想がつかない状況が続くのであれば、本市を含む北河内7市が発展するためにも京都市と組むのも一案です。つまり、北陸新幹線が南側ルートとなり学研都市線や京阪交野線と交差するところに新駅を設置することに望みを託すのです。その視点からすれば、河内磐船駅&河内森駅周辺がベストではないかと考えるのです。

