

児童扶養手当の改善と JR中央線と身延線の利便性を

2017年12月11日

1 子どもの貧困対策として児童扶養手当などの改善について

●今の日本社会は、厳しい**子どもの貧困の実態**があり、その対策が求められています。厚生労働省の2016年の全国調査では、平均的な所得の半分に達しない子どもの貧困率は7人に1人でした。山梨県教育委員会の今年の調査では10人に1人の貧困率です。

この貧困世帯の特徴は、母子家庭が多く、非正規雇用が多いことです。2015年の国民生活基礎調査では、母子世帯の稼働所得は192万円にすぎず、ひとり親ではない子どものいる世帯所得の29%に過ぎない所得の状況が明らかとなっています。

子どもの貧困対策法には

「子どもの将来がその生まれ育った環境によって左右されることのないよう、貧困の状況にある子どもが健やかに育成される環境を整備するとともに、教育の機会均等を図る」とされ。

児童福祉法には

「国及び地方公共団体は、児童の保護者とともに、児童を心身ともに健やかに育成する責任を負う」としています。

●これらの法理念を具体化することが自治体の責任です。つまり、子どもの健やかな育成とは、保護者の責任だけでなく、国、そして自治体の責任でもあるからです。

行政として子どものためにやるべきことはいっぱいあります。非正規雇用の待遇改善もそうです。足元の甲府市の非正規職員の正規化と給与などの改善も必要です。

●ここでは、特に低所得のひとり親家庭の『命綱』とも言われている**児童扶養手当**について改善を求めます。

児童扶養手当とは、父母が離婚するなどして父又は母の一方からしか養育を受けられない一人親家庭などの子どものために、地方自治体から支給される社会保障上の手当です。児童扶養手当の全国の受給者は104万人、甲府市でも1738世帯もなっています。

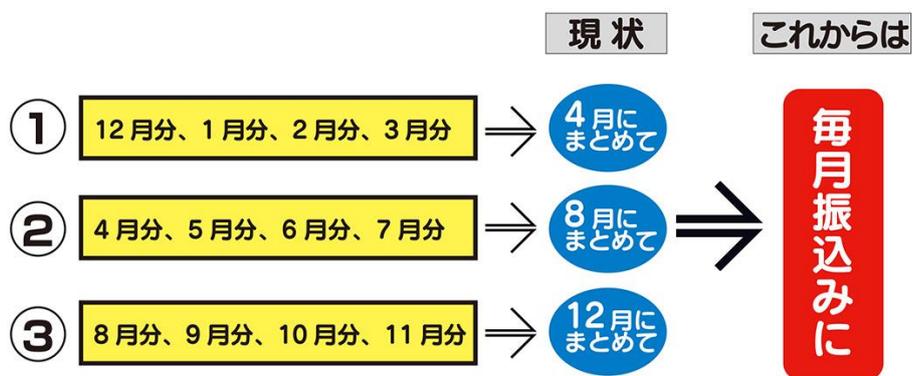
児童扶養手当改善にはその**支給間隔の短縮**が必要です。この手当の現状の支給回数は年3回であり、4ヶ月分をまとめて口座に振込まれています。

パネルを掲示します

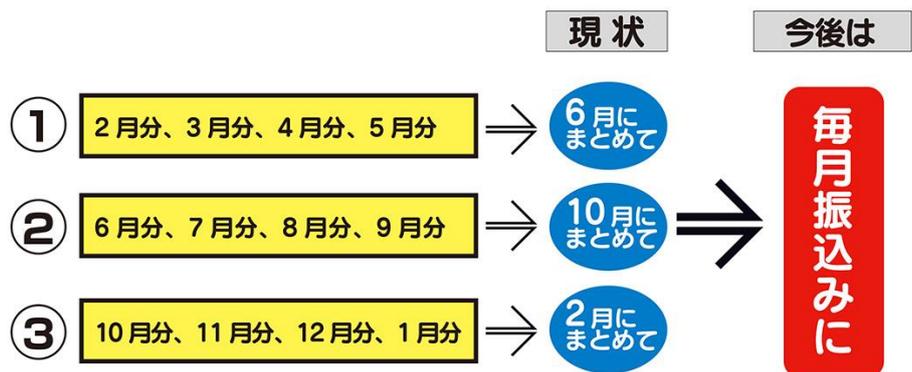
毎月の家計のやりくりが大変で不便！

年3回の児童の手当の振込みを毎月振込みにしてください！

まず、児童扶養手当の年3回まとめ振込みを毎月



今後は児童手当の年3回まとめ振込みも毎月



2017年12月に作成

●この4か月分のまとめた口座振込みだと「家計のやりくりが難しい」のが当然です。家賃・ローン・給食費の支払い、公共料金など毎月・毎月です。まとめ支給の口座

振込みでは厳しい家庭の生活設計に支障をきたしています。残高不足で滞納の事態も生じます。それは、収納する側も滞納整理などで様々な負担を増すことにもなります。

また離婚後すぐ児童扶養手当の申請をしても、5カ月ほども子どもさんを抱えて待つしかありません。

●年3回の支給回数の改善にはこれまでも強い要望があり、厚生労働省でも、2019年度から年3回を6回にして家計の管理を助けるという改善案を発表しています。これは1歩前進です。

ただし国側は、今後、申請の審査条件を厳しくし、また「不正防止」を理由によりプライベートな問題にも踏み込もうとしています。甲府市としては、これとは異なり審査をできるだけ迅速にすることと、ひとり親家庭のこどもさんに寄り添う丁寧な姿勢を維持していただきたい。

●この児童扶養手当の毎月支給にむけて、明石市は、自治体段階でできる改善をはじめています。今年度より、貸付の内容で児童扶養手当を毎月支給し、まとめ月に返済してもらうやり方を試行実施しています。

●甲府市も、児童扶養手当の毎月振込みはできないものでしょうか？ またその児童扶養手当の毎月振込みのやり方ができたのなら、甲府市の1万3751人の**児童手当**も年3回のまとめ支給ですから、今後は児童手当の毎月振込みへの改善も見通せるのではないのでしょうか？

質問します

子ども優先の市政を目指す甲府市ですから、新年度から児童扶養手当の毎月振込みの工夫はできないもののでしょうか？ さらには児童扶養手当だけでなく、今後は、児童手当の毎月振込みも検討していくべきと思われます。

また児童扶養手当の審査は、できるだけ迅速・丁寧なものとして、ひとり親家庭の子どもさんに寄り添う姿勢を維持していただきたい。いいかがお考えでしょうか？

2 中央線・身延線の利便性の向上について

県外転出をとまなわない通勤・通学のニーズ把握について

●さて、自治体における人口の定住促進で基本的なことは、まず転出する人を極力抑えることです。そのうえで転入する人を増やすことです。

●通学と就職によって若い人達が甲府市から東京圏に転出してしまうケースが非常に

多い状態が続いています。この場合、JR中央線の利便性が向上すれば、甲府市内にとどまり転出しないですむ方が多いことも明らかとなっています。

2014年度の公共交通の県政モニターアンケート調査では

・「東京方面に通勤通学することになった場合、自宅から通勤通学しますか？」との問いに

「転居する」が32% でしたが

「条件次第では通勤通学する」は51%

・「どのような条件なら東京方面に通勤通学しますか？」との問いには

「運賃が安ければ」が、31.3%

「時間が短ければ」が、33.6%

「使える時間帯の列車があれば」が、33.6% でした。

2012年度の山梨県議会決算委員会では、

県の交通課長が「自宅から通勤していない単身赴任者の88%は自宅通勤を希望、都内で暮らしている大学生40%が自宅通学を希望しているというニーズが高いことが調査でわかった」という内容の答弁もしています。

●身延線はもちろんですが、中央線も甲府までの通勤快速もなく、不便なことは、明らかです。

表定速度も速いとは言えません。

表定速度とは、発駅から着駅までの運転距離を、停車時間を含む所要時間で割った数値ですが、この表定速度でみると、主要な在来線鉄道の特急は100キロが目指され、すでに水戸—上野間の特急「ひたち」は表定速度107キロとなっています。中央線の松本—新宿間は、最速のスーパーあずさ一本を除いて表定速度は80キロ台にとどまっています。

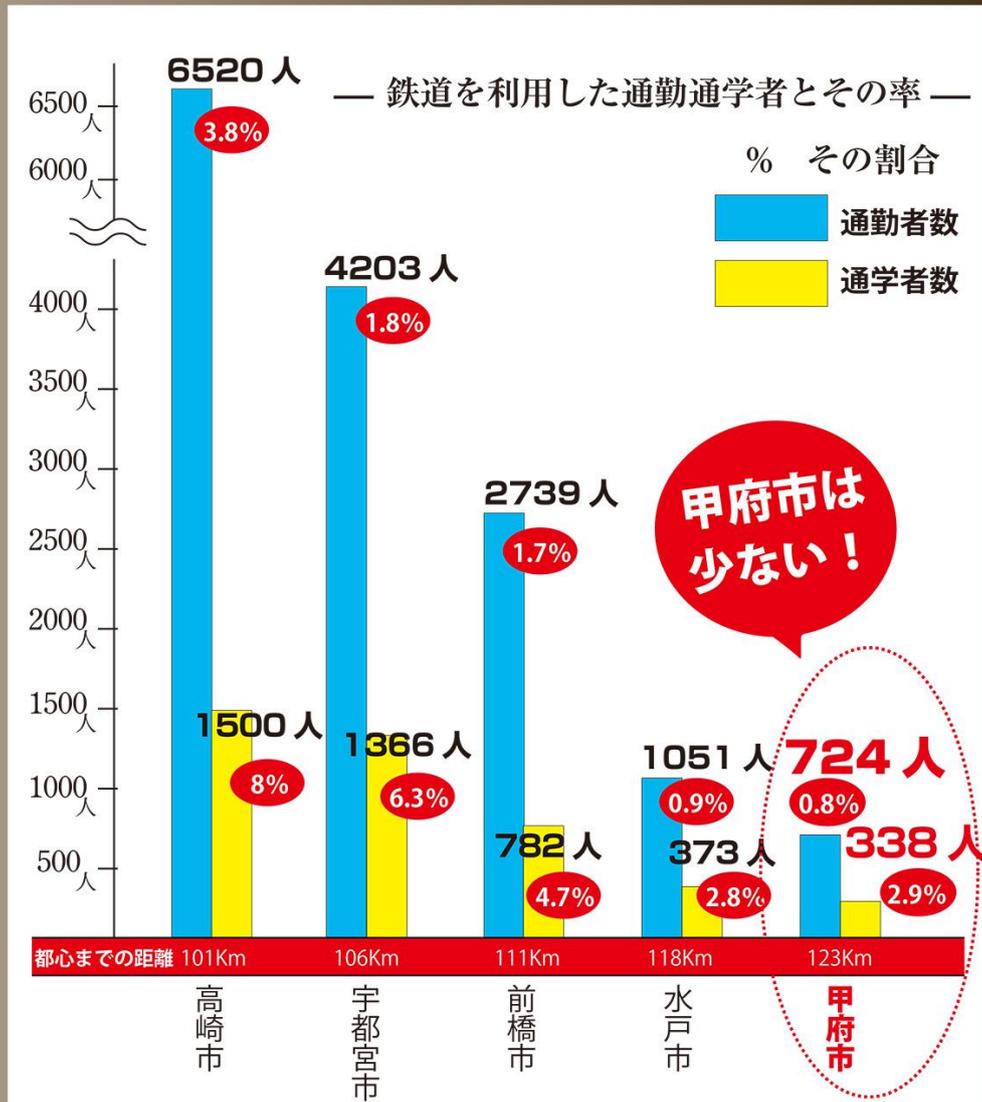
しかし、その「スーパーあずさ」でも**甲府—新宿間は遅く84.9キロ**、普通の「あずさ」は**76.6キロ**です。朝一番早い「かいじ」102号は甲府駅7:08発で新宿9:04着ですからなんと2時間近くもかかっています。この表定速度は**64キロ**です。その次の朝2番目の「あずさ」2号は**68キロ**です。

なお、身延線の特急ふじかわの甲府—静岡間の表定速度は**56キロ**です。これでは、普通の快速と同じです。

だから山梨県の調査報告をみても、都心までの鉄道をつかった通勤・通学者数は、主要な地方都市と比べると甲府市が最も少ない状況となっているのです。

パネルの掲示

中央本線の利便性の悪さから 他の都市と比べ通勤通学者が少ない！



2016年山梨県調査発表資料より 作成 2017年12月

つまり中央線の利便性の悪さが、通勤・通学ではなく県外に転出せざるをえない状況を招いているのです。

●行政側の山梨県にも甲府市にも次の共通認識ができていないはず。

- 早朝深夜に利用できる特急列車がなく、東京圏への通勤・通学の利用が限定的となっている。

- 定住人口の確保の点から、東京圏への通勤通学ができるようになる通勤通学用快速列車の甲府までの延伸を。

以上は山梨県のホームページにある認識です。ぜひともこの改善を具体化していかなければなりません。

中央東線高速化促進広域期成同盟と

身延線活性化促進協議会の活動について

● 「中央東線高速化促進広域期成同盟」という2008年からの大きくて立派な団体があります。山梨県・長野県・八王子市・甲府市などの関連するすべての自治体と商工会議所、観光協会など90の団体会員からなっています。この団体の目的は「中央東線の高速化を促進し、利便性向上、沿線地域の振興」としています。

また「身延線沿線活性化促進協議会」という大きな団体もあります。会員は山梨県・静岡県・甲府市・静岡市・山交・富士急行など17団体で、その目的は「身延線の利用促進を図るとともに、沿線地域の活性化を期すること」としています。

● 市民には

「中央線の通勤・通学の快速あれば便利。子どもを甲府の自宅から通わせることができる」「単身赴任しなくても済むのに」

「早朝特急がもう一本早ければ・・・、それにこのところ中央線の2分～4分の遅れが多くなっているので、接続も心配・・・」

「いつも雨が強いとすぐ身延線は不通になってしまう。なんとかならないのか」などの切実な声が多だけに、この2つの団体の活躍を期待するのが当然です。

● しかし、その団体の活動が、よくみえないのです。

そもそも予算も少なく、中央線の期成同盟では甲府市の年会費は2万円で、総ての会費合計でも94万円、身延線の促進協議会では甲府市の年会費はわずか1万円で、総ての会費合計でも14万円。事務費と旅費・総会費でほぼ支出が終わっています。

● JRや国土交通省への要望では、ほぼ毎年同じことを繰り返しています。

今年度の要望の

「中央東線の利便性向上

- 早朝深夜の特急電車の新設 上り新宿午前8時など
- 通勤通学電車の甲府駅までの延伸」

これは、10年前の設立総会で掲げられた主な要望でもあります。大切なことは、何

年たっても実現するまで要望し続けなければなりません。

●しかし、熱意がなく繰り返すだけの看板要求ではこまります。できなかつたら、できなかったこと、その回答も含めて県民・市民に報告すべきですが、それも見えません。

会費が足りなければ増やしてもいいはずですが。山梨県と甲府市の通勤・通学の条件整備は、他の主要な**地方都市と比べて極めて遅れ**をとっていることは明らかです。

そもそも、やる気自体が感じられません。これまでは県が主体なのでしょうが、やはり、甲府市からやる気をもってこの二つの団体に提案し引っ張るべきです。

通勤・通学定期購入費補助事業などの充実と改善を

●甲府市では、歓迎すべき事業をおこなっています。**遠距離通勤通学定期券補助事業**です。2016年度から通勤定期月額上限2万円補助、今年度からは通学もはじめ月額上限1万円の補助事業です。これは転出抑制事業として県も通学補助をしてくれています。

昨年度の通勤定期補助の実績は2件だけでしたが、今年度9月までの実績は通勤が7件で、新たな通学定期補助件数は77件になっています。

大変ありがたい甲府市の事業ですが、まだ市民には広く広がっていません。いくつか改善をされるのなら、さらに実績が飛躍的に伸びると思われれます。

□例えば**市民への周知**です。甲府市のホームページは当然ですが、広報の掲載です。

今年度の申請件数は5月以降にかなり増えています。それは広報の5月号にこの制度を掲載したからです。もっと早く1月か2月には掲載をしてください。

ポスターやチラシも、駅だけでなく、県内の高校、予備校、専門学校、ハローワークにも広げるべきです。

□通学定期の上限額1万円ですが、これは、**通勤と同額の2万円へ引き上げ**てください。通勤には会社からの通勤手当もありますが、学生さんの通学にはありません。県の補助金の引上げも要請し、ぜひ2万円にしてください。

□また**補助の条件**です。「市税などを滞納している」家庭の子どもさんにはペナルティとして補助をしないとされています。これはやめるべきです。頑張っただけで通学しようという子どもさんには何の責任もありません。むしろ甲府市として応援すべきです。通学定期補助にはこの条件を外すべきです。

□さらに、問題なのは、せっかく始めたばかりの歓迎すべき事業ですが、期間限定で2019年度をもって終わりでは、こまります。新年度での取り組みをしっかりと

だき、**継続的事業**としていただきたい。

質問します

自宅の甲府市から、県外であっても通勤・通学したいというニーズをしっかりと把握されていますか？ JR中央東線や身延線の利便性の向上に向けて具体的な努力が必要です。それには中央東線の期成同盟と身延線の促進協議会を活発にするために、甲府市として何を持ち込み、どう引っ張るのが問われていますが、どうでしょうか？

通勤・通学定期購入費補助の充実と改善も必要です。先ほどの私が申し上げた事例で、新年度からできる改善がありましたならお示してください。

再質問用のメモ ※このメモにもとづいて再質問しました

- 都市間競争では明らかに甲府市はかなり遅れている

これらの 首都圏の周りの主な地方都市でみると

特急だけでなく 直通の通勤通学列車と快速本数がたくさんあることです

- ・高崎—上野間 直通の通勤通学列車は60本 快速は20本以上
- ・宇都宮—上野間 70本 快速は20本
- ・前橋—上野間 40本
- ・水戸—上野間 45本 快速は5本

↓

- しかし、甲府—新宿間は 通勤快速はない 直通通勤通学電車もない

JRの言い分を中央線の期成同盟も認めて

「都心は 密集地だから」「複々線化には何千億もかかるからむり」

- だが、どの首都圏周辺の主要な地方都市も全て

同じ首都圏に向かう主要都市であり 同じJR東である

無理と言われて真に受けていては 改善はあり得ない

- 「スーパーあずきはも速いから」しかし、それは松本—甲府間の話で

甲府—新宿間ではない

調査を徹底すべき、(どの程度 通勤通学が40本あるとしてのニーズ把握を)

公共交通で遅れをとっていると本来の街づくりや 定住促進策にもならない

- 通学定期の補助で、市税滞納世帯の子どもは対象外は-問題！

法的にも問題あり、国は教育の無償化にむけて住民税の非課税世帯を対象に国立大学の無償化。私立大学にも助成金を出す。返す必要のない給付型奨学金を大幅拡充する。生活保護家庭の子どもの大学進学も『許す』方向になっているのに

なぜ甲府市は補助に平等にしないのか！ 連座制か連帯責任か！