

議長（志村 忠昭）

これをもって、11番渡邊美喜子議員の一般質問を終わります。

次に、10番、尾崎忠義議員の質問に入りますけれども、これもう途中になるうかと思いますが、いいですか。

それでは、10番、尾崎忠義議員、よろしく願いいたします。

議員（尾崎 忠義）

10番、日本共産党町議会議員、尾崎忠義でございます。

私は、平成29年3月多度津町議会第1回定例会におきまして、町長並びに教育長、そして各関係担当課長に対し、1. 「町民の足を守り、移動手段を確保するための町内コミュニティバスの運行について」、2. 「1市2町（善通寺市、琴平町、多度津町）学校給食センター統合化についての問題点」の2点について一般質問をいたします。

まず最初に、「町民の足を守り、移動手段を確保するための町内コミュニティバスの運行について」であります。

現在、わが国では経済的貧困でなくても生活が極めて困難となる状況が発生をしております。

地域の公共交通がない、あるとしても極めて不便で高齢者の移動が困難という事態が出ております。

また、身近なところにあった商店や医院、診療機関がなくなってきております。

そのために、住んでいる地域で日常生活を満足に送ることができない「生活難民」が急増しているところでございます。

「生活難民」の発生で生存権にかかわる深刻な状況が見られます。

このような中で、現在、新しい問題が発生をしてくれております。

それは、これまでもっぱらマイカーを運転し、公共交通を利用してこなかった高齢者における大きな異変であり、マイカー運転が困難になる層の増加であります。

そこで、75歳以上の高齢ドライバーの免許更新が大きく変わる改正道路交通法がこの3月12日に施行されます。75歳以上の人の免許更新は、現在3年に1度行われるわけでありまして。

免許有効期限の半年前から認知機能検査や高齢者講習などの手続ができ、認知機能検査は記憶力など3種類を問うもので、「問題なし」、「認知機能が低下」、「認知症のおそれ」の3段階で判定され、改正前後とも同じ仕組みとなっております。

改正後の新制度で大きく変わるのが、検査結果を受けての手続で、免許の有効期限に関係なく3月12日以降に自動車学校などで認知機能検査を受ける高齢

ドライバーから適用されるわけであります。

「認知症のおそれ」と判定されると医師の診断を受ける必要があり、受診する医療機関も原則自分自身で探す必要になります。

一方、検査に引き続いて行われる高齢者講習の内容は免許の有効期限によって異なり、半年間の移行期間があるわけであります。

新制度で最も変わるのが、「認知症のおそれ」と判定された場合、運転免許証を自主返納すると「運転経歴証明書」の交付を受けることができ、身分証のかわりに所持する人も多く、提示するとバスやタクシー料金の割引、購入した商品の無料配送サービスなどの特典が受けられる地域もあり、割引制度を設けている温泉施設や飲食店、旅館など多いそうであります。

2012年からは、発行後6カ月過ぎても銀行の口座開設時などの身分証明書としても利用できる利便性、これも高まっているということであります。

自主返納は、運転手の自主性を尊重する制度ですが、各警察では運転が危うくなってきた高齢ドライバーに対し、自主返納を勧めるということであります。

警察庁での年齢別の結果が初めて明らかになり、2015年に検査を受けた163万人が調査の対象で、認知症や認知機能の低下のおそれと判定された人は年齢とともに増加し、84歳を境に50%を超えていたということであります。

警察庁によると75歳以上の高齢ドライバーは約480万人で、3年ごとの免許更新の際、認知機能検査が義務づけられており、2015年に免許を更新した163万人のうち、検査で第1分類の認知症のおそれと判定されたのは約5万4,000人（3.3%）、第2分類の認知機能低下のおそれは約50万人（30.8%）、問題なしは約107万人（65.9%）での年齢別分析結果でありました。

その結果、75歳は29.8%が第1、第2分類と判定され、割合は年齢を重ねるごとに増え、80歳は36.2%、84歳では半数超の50.1%に達したそうであります。

また、90歳は63.1%、95歳では78.7%に上がり、加齢とともに認知機能が低下する傾向が明確に表れており、さらに高齢ドライバー約1,800人を対象に高齢者講習での運転技術を調査した結果、第1分類に判定された615人のうち24.7%がハンドル操作をミスしていたことが判明されており、21.3%が赤信号を無視し、15.1%が交差点で合図を出さなかったという結果であり、こうしたミスは事故につながるおそれがあるということでありました。

問題なしの第3分類とされた人よりもミスの割合が大幅に高く、認知機能の低下が運転に及ぼす影響が確認され、75歳以上の免許保有者数は、2018年には約532万人に増えると見込まれていると全日本交通安全協会の試算結果が出ているところであります。

そこで、この3月12日施行の改正道路交通法は、第1分類に判定された高齢ドライバーには医師の受診を義務づけ、認知症と診断されれば免許停止か取り消しになるという厳しいものになるわけであります。

このようなことから、地域公共交通としての整備は単に移動困難者の解消を図るという狭い意義だけでなく、まちづくりの土台としての役割が大きいと言えます。

そして、公共交通を地域交通のインフラ、まちづくりの土台として整備すれば、自治体である町の諸施策が全体としてうまくいく方向が全国の例でも示されているところであります。

わが町といたしましても、福祉、医療、商工業の振興、観光、教育などはそれぞれ大事で、専門の部課が縦割りで積極的に施策を展開し、投資がなされておりますが、十分な効果が発揮されていないのは、土台となる地域公共交通整備に投資すると各施策の産業や福祉事業や医療、観光等の施策が効果を表わすようになるのではないのでしょうか。

以上のことから、町内を循環するコミュニティーバス、町民バスの運行は住民の方々から切実な訴えがあり、当面差し迫った問題となっております。

そこで、お尋ねをいたします。

第1点目に、高齢者等が免許返納の増加に対する町としての住民の足を守るサポートとして今後どのようにしていくのか。

2点目に、町内の個人の自動車保有台数は種類別でどのくらいあるのか。

乗用車、軽自動車（乗用、貨物）、そしてトラックなどであります。

また、過去5年間で増減はどのようになっているのか。

3点目に、町内の二酸化炭素（CO₂）の排出量はどのくらいか。

増えているのか、減っているのか。

4点目に、町民参加の総合交通政策を策定すべきだと思うがどうか。

5点目に、住民が元気に生き生きと社会参加できる仕組みとして、地域（町）のまちづくり条例を制定すべきだと思うがどうか。

6点目に、行政の関係者、事業者、住民、利用者、運転者などが委員となって、地域交通（町内）の方向性の具体策を議論し深めていくことが重要で、このような協議組織をつくる考えはあるのかどうか。

7点目に、町内にはJR予讃線、土讃線の鉄道、またタクシーがあり、多度津港にはフェリーの発着がありますが、有機的交通機関で結びついていないように思われ、新しいシステムで補完するために地域（町）の公共交通会議を設置をし、地域公共交通網形成計画が策定できるが、計画を策定しているのかどうか。

8点目に、財政的な面もありますが、町民の強い要望での町民健康センター行

きバスを当面、福祉バスとして延長試験運転での各地区、月曜日が多度津、火曜日が豊原、水曜日が四箇、金曜日が白方の今のこの時刻表での一般相乗りとしての活用で乗車人員を増加させ、健康センターから港フェリー乗り場、町民会館前、町資料館前、そして多度津駅前、多度津駅前にはJR、タクシーが利用できるわけであります。

それから、町役場前、健康センターと運行させてはどうか。

以上8点をお尋ねをいたします。

議長（志村 忠昭）

ありがとうございました。

最初に申し上げましたとおり、尾崎議員の質問の間にはなりますけれども、一応ここで休憩に入りたいと思います。

再開は13時を予定しておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

答弁は、また13時からコミュニティバスの答弁をしますので、尾崎議員、よろしくお願ひしたらと思います。

それでは、休憩に入ります。

再開は13時です。

よろしくお願ひいたします。

休憩 午前11時58分

再開 午後1時00分

議長（志村 忠昭）

会議を再開いたします。

最初に、コミュニティバスの運行についての答弁から始めたいと思います。

丸尾町長から答弁をお願いします。

町長（丸尾 幸雄）

尾崎忠義議員ご質問の、住民の足を守り、移動手段を確保するための町内コミュニティバスの運行についてのご質問のうち、住民の足を守るサポートとして今後どのようにしていくのかについてお答えをまいります。

この3月12日の道交法一部改正により、75歳以上の高齢者の免許更新時には、認知症のおそれありとされる第1分類判定者に対して無違反者も含めて専門医の診断が必要となります。

また、認知機能に心配がない第3分類判定者の講習時間は、30分短縮される反面、第1分類判定者及び認知機能が少し低くなっているとされる第2分類判定者に対する高齢者講習の時間は、2時間30分から3時間に延長されるなどの制度変更がございます。

運転免許の自主返納者に対する運転経歴証明書の提示による優遇制度や当町の運転免許自主返納支援事業につきましては、認知機能検査の分類にかかわらず65歳以上の自主返納者に対する支援を行うものでございますが、今回の制度変更を受けた自主返納者がふえることを念頭に置き、運転免許自主返納支援事業の予算額の拡充や運転経歴証明書の提示による優遇制度の周知に努めていきたいと考えております。

議員ご指摘の町循環コミュニティバスの要望につきましては、単独事業としての困難さにより検討が具体化していないのが現状でございますが、引き続き交通弱者対策の検討を推し進めていきたいと考えておりますので、ご理解、ご協力をお願い申し上げます。

以下、引き続き関係課長より答弁をまいります。

よろしく願いいたします。

総務課長（矢野 修司）

それでは、総務課関連ということで、尾崎議員ご質問のうち、2番、4番、6番、7番、これら4つの質問につきまして、一括してお答えをまいります。

まず、2番目にご質問の、町内の個人の自動車保有台数についてお答えをいたします。

多度津町内におきまして、町内の個人の自動車保有台数については把握できておりません。

なお、四国運輸局が公表しております平成27年市町別自動車保有状況によりますと、多度津町の自動車台数は1万7,876台で、5年前と比べますと502台の増となっております。

内訳といたしましては、貨物車が5年前と比べまして206台減の3,099台、乗用車が649台増の1万3,840台、乗り合い車両が1台減の11台、特殊車両が23台増の281台、二輪車が37台増の645台でございます。なお、軽自動車はこの1万7,876台のうち9,011台で、5年前と比較しますと857台増、軽自動車以外の車両は差し引き8,865台で365台の減となっております。

以上、2つ目の質問に対する答弁といたします。

続きまして、4番目ご質問の町民参加の総合交通政策を策定すべきとのご質問についてお答えをいたします。

交通政策につきましては、高齢者施策、人口減少対策などの施策及びそれら施策を踏まえたまちづくりの計画との連携で行っていく必要がございます。

それぞれの施策及びまちづくり全体の視点から、町民皆様の声を反映していくとともに政策の検討を行っていきたいと考えております。

続きまして、6つ目にご質問の、協議組織をつくる考えはあるのかどうかとの

ご質問でございます。

高齢社会、人口減少対策や駅周辺整備などのまちづくりの上での要請、また地域住民による自主運行事業など、これからの検討による具体的な施策や運行計画等が形となった時点で、その必要に応じ、地域公共交通会議などの協議組織を立ち上げて検討していきたいと考えております。

最後、7番目でございますが、地域公共交通網形成計画を策定しているのかとご質問についてお答えをいたします。

地域公共交通網形成計画につきましては、現在多度津町では策定をいたしておりません。

当計画の策定につきましては、何らかの具体的な施策や運行計画が形となった時点で、その必要に応じ、町や利用者住民そして既存の公共交通事業者との合意形成の場となる協議会を組織し、その合意の上で策定してまいりたいと考えております。

以上、総務課よりの答弁とさせていただきます。

よろしく願いいたします。

環境課長（石井 克典）

尾崎議員ご質問のうち、環境関連でございます。

3点目の、二酸化炭素の排出量及びその増減についてお答えいたします。

自動車など交通機関が排出する二酸化炭素の量につきましては、多度津町として算出根拠となるデータがございませんので、お示しすることはできませんが、香川県の策定した香川県地球温暖化対策推進計画に基づく温室効果ガス排出量等の状況について、その推移をまとめた資料によりますと、香川県の平成24年度運輸部門における二酸化炭素排出量は202万2,000二酸化炭素トンであり、同計画における基準年である平成2年度の204万1,000二酸化炭素トンと比較して0.9%減少しております。

要因といたしましては、自動車の保有台数は増加しておりますが、燃費の向上や軽自動車への乗りかえが進んだことなどにより緩やかな減少傾向となっているようです。

ちなみに、平成24年度運輸部門の内訳といたしましては、自動車が79%、次いで船舶が16%、航空が3.5%、鉄道が1.5%となっております。

以上、簡単ではございますが答弁とさせていただきます。

政策企画課長（河田 数明）

尾崎議員のご質問のうち、5点目のまちづくり条例の制定についてのお答えをいたします。

丸亀市と締結しております定住自立圏の形成に関する協定の中で、結びつきやネットワークの強化に係る政策分野におきまして、公共交通ネットワーク

の充実を施策とし、利用者の利便性向上のため公共交通機関の連携を図ることにより、地域間のネットワーク強化に取り組むこととしております。

今後、町単独の交通施策だけでなく地域間のネットワーク強化を協議していく中で、町といたしましても、安心・安全で住みよいまちづくりを目指し、交通施策も盛り込んだまちづくり条例の制定も検討をしてみたいと考えております。

以上、簡単ではございますが答弁とさせていただきます。

福祉保健課長（藤原 安江）

尾崎議員ご質問のうち、8番目、町民健康センター行きバスを福祉バスとして延長試験運転してはどうかについてお答えさせていただきます。

現在、町民健康センター利用者のためにマイクロバスを月曜から金曜まで町内全域を運行しております。

運行方法といたしましては、午前中の行き便は2段階の運行行程となっており、最初に曜日ごとに指定地区を巡回し、健康センターに9時半までに到着します。

次に、月曜日から金曜日まで毎日町民会館、サクラートたどつを9時35分に出発し、役場、駅前を經由し、豊原地区を回り、本通、西浜を通り、健康センターへ到着。利用者を降ろし、すぐに四箇地区を巡回し、健康センターへ、最後に白方地区を巡回するものであります。

帰りの運行は、午後2時半と3時半に健康センターを出発します。

曜日ごとに運行行程を決めて各地区を巡回し、利用者を送っております。

以上のように過密なスケジュールでありますので、健康センター入浴時間や行事に合わせて運行しておりますので、これまで以上に運行回数やルートを増やしての福祉バスとして活用する延長試験運転の実施は難しいと思われま

す。さらに、健康センター送迎バスは健康センター利用者の送迎のために運行しておりますので、目的外の福祉バスとしての活用は困難であると考えておりますので、ご理解賜りますようお願い申し上げます、答弁とさせていただきます。

議員（尾崎 忠義）

新規事業は、大きな財政負担は伴います。

そういう意味におきまして、確かに今、健康センター行きバスをすることは、スケジュールが過密になっていると答弁が今ありましたが、利用率については必ずしも上昇しているとは思われませんが、利用率を向上させるためにも見直すということが大切であり、私は財源的にも今あるバスを限定的に考えるのではなく、利用者、つまり町民本位に考え、試験的に延長して

運転してはどうかと提案したものでございます。

また、目的外の福祉バスではないので、町民の利便性、ひいては利用率の向上のために見直す必要があるのではないかということにつきまして、私は福祉施策として地域住民と協働で地域に合った交通サービスを検討し、実施することが大事だと考えております。

そのためには、一つは運転手の交代要員を増やす、あるいは経費節減のために福祉バスとしてのバスの寄附を、寄贈バスです、これをあればお願いをするような方策をとったらどうかと思います。

そういう意味におきまして、考えればいろいろな面でできると思いますので、今後ともよろしく、この計画を立てて検討するというのではなくて、計画を立てていただきたいと思います。

よろしく願いいたします。

次に、「1市2町（善通寺市、琴平町、多度津町）の学校給食センター統合化についての問題点について」であります。

食の安全・安心を何よりも大切にしなければならない学校給食ですが、今、1市2町で進められている共同学校給食センターはP F I方式で進められており、P F I法の規定では、民間の事業機会の創出、民間業者の自主性や創意工夫の尊重など民間事業者への配慮が強調されております。

また、行政財産等の使用や資金調達などについて、法令の特例も設けられております。

住民の安全や権利の保障など、公共施設に求められる大切な要請が、民間業者が利益を追求する中で確保できるのか、公共施設の給食センターについて、主人公であります住民の意思や地方議会での議論を尊重して主体性を確保することは果たして可能なのかなどの問題があるわけであります。

そして、民間事業者への優遇と配慮の反面で、公共施設建設である1市2町の共同給食センターについての地方自治体（1市2町）の民主的な意思決定や地方自治体による監視、あるいは住民参加の保障は極めて不十分なものとなっております。

P F Iは、民間企業が長期間金融を受けて元手を回収するまで施設の管理をしていく関係で、自治体や公的部門の単年度の負担が少ない方式として、自治体側の当初の立ち上がり資金が少なくても施設を建設することの仕組みですが、反面結局長期的には高くつき、将来の1市2町の住民が支払いのツケを回されるのではないかという指摘がされております。

そして、民間事業者への配慮が強調され、地方自治体の立場は後退しているながら、対外的に損害を及ぼしたり事業に支障が生じたときは、地方自治体であります1市2町と住民にその損失の負担が及ぶこととなります。

資金調達については、金利負担があるし、事業者の破綻など長期間の事業に伴うリスクも軽視できません。

また、PFI事業者の公募と競争の中で、公共施設である1市2町の共同給食センターの建設に関する事業は大手の企業が中心となり、中小企業や地元業者の事業機会が減少する仕組みとなっております。

このような中で、「学校給食とは何か」「学校になぜ給食があるのだろうか」と改めて問われると多くの人は戸惑うのではないのでしょうか。

親も子供も、毎日当たり前のように給食を食べてきたし、食べているからだと思えます。

そうであっても、人々は食べることに無関心ではありません。

しかし、その関心度も格差化している中で、公共的な意味が増してきているわけであります。

また、この20年間の間に、孤食、つまり孤独の食、個食、個人の食、固食、固い食、小食、小さな食、粉食、粉末の粉食、濃食、濃い食、庫食、冷蔵庫の食など「こしょく」傾向が広がり、国民、子供の食の問題状況とされるようになりました。

それは、大きく言えば「飽食」と「食の貧困化」とが混然一体化した社会問題と言えそうであります。

1960年代に始まり、1980年代以降にピークに達した「食の社会化」、いわゆる食の工業的生産、外食産業などの中で改めて子供や青年が「食物選択能力」を身につけることや、社会全体、つまり家庭や学校での「食育」（食教育）が今日、国政上の課題ともなっております。

このような状況の中で、2005年に「食育基本法」が制定され、「食育は知育、徳育及び体育の基礎となるべきもの」であるとしたわけであります。

食育、食教育こそ人間の学びの基礎というのはもっともなことであります。

2008年「改正学校給食法」は、いわば学校における食育基本法であり、その教育の目標は、1、共同の精神を養う、2、自然への恩恵と環境保全に寄与する給食であること、3、食料生産を理解する、4、伝統食など食文化への理解が主なものであります。

これは、「給食」を食教育の「生きた教材」とし、食を総合的に学び、正しい理解と食行動を身につけること、それによって子供の「人格形成」を図り、「民主的な国家、社会の形成者（主権者）」（教育基本法の第1条「教育の目的」）に育てるということであります。

食育基本法の制定実施によって食育活動は充実したものになり、給食は学級集団づくりの土台となり、食育、食教育によって、子供たちは人間の土台を育むものとして変わり、生活能力、見えない学力を保障するなど人格形成に

大きな影響を与えました。

が、それと同時に、給食調理の民間委託やセンター化が食教育を空洞化させるものであることが明確になったわけであります。

そこで、お尋ねをいたします。

第1点目は、最近P F I方式で民間委託をしている大規模給食場での、和歌山県御坊市での2年3カ月間で12件もの事故、異物混入が3件などの給食事故、また今年の1月27日における幼稚園、小学校、中学校の800人以上の集団中毒事故、また今年の2月24日、東京都立川市の児童1,019人と教職員79人の計1,098人も小学校での給食集団中毒で3学期は給食中止となる学校給食の共同調理場での食中毒事故についてどう考えるのか。

2点目には、6,500食もの大量の給食を供給するP F I方式での、1市2町の学校給食共同センター民間委託での、このような大規模な食中毒や事故を起こしたときの責任は誰がとるのか。

つまり、直営とすべきではないのか。

3点目に、まんのう町の例もあり、P F I方式による請負業者の手抜き工事が発覚した場合の責任は誰がとるのか。

4点目に、平成30年度から平成44年度までの15年間、食数及び児童数が予測では減少、75%になるまでの給食費及び維持管理、運営費の負担割合の試算を出すべきと思うがどうか。

5点目に、食数による1市2町の負担割合、施設整備費、維持管理費、運営費、S P C経費、必要経費、地方債、交付金、町税収入などの多度津町の負担及び金額はいくらか。

6点目に、1、食体験活動、2、調理活動、3、献立づくり（中学生）、4、食材作りの手伝い、5、地産地消の給食、6、生産者による授業、7、学校と地域、父母、子供参加の食育活動、8、作業の観察、9、生徒たちによる調査と発表、10、給食委員会や保健委員会の自主、共同活動、11、味覚の授業、12、栄養職員、調理職員と共食をすること、つまり共々に食べるということでございます、13、これらの職員が、献立や調理に思いを込めた想いを話し伝えること、14、担任や教職員の子供時代の食の思い出を話すこと、15、給食だよりの発行などの感性、知性、理性の発達を促す給食での食教育体験活動における食の認識や価値観をP F I方式、民間委託、大規模給食場であつていくことができるのか。

7点目には、1、食の重要性、喜び、楽しさを理解する、2、食と心身の健康を理解する、3、食品の選択能力を身につける、4、食物の生産者への感謝の心を育む、5、食事のマナーや食事を通じた人間関係形成能力を身につける、6、各地域の産物、食文化、食の歴史について理解する、この食教育の6つの

目標での子供の自立がPFI、民間委託でできるのかどうか。

以上、2点について質問をいたします。

よろしくお願いいたします。

教育長（田尾 勝）

尾崎忠義議員の、学校給食共同調理場での食中毒事故についてどう考えるのかとのご質問にお答えします。

厚生労働省の調べによると、施設別食中毒の発生状況は、平成27年度は学校給食調理場では中学校1件、平成26年度では幼稚園1件と、他の施設と比べたときに発生数は圧倒的に少ないという現状でした。

ここに来て、尾崎議員が申されたように、3件ほどの学校給食における集団食中毒事故が続いたこと、本当に極めて残念なことだと考えております。

こうした事案が町内においても発生しないように未然防止に努めるとともに、特に関係機関の危機管理能力を高めなければならないと考えております。

現在進められている1市2町の学校給食センターではこうした事案が発生しないように、大量調理施設衛生管理マニュアルを遵守し、衛生管理の確立のできる施設、設備の充実が図られるように今現在計画を立てております。

具体的に言えば、食材の移動、人の移動のワンウェイ化、汚染作業地域と非汚染地域、その他の地域の明確な区分、適切な温度管理による食材の管理、調理後2時間以内の喫食の実現、そしてドライシステムによる施設の運用などがあります。

また、各段階で危害を予想し、チェックし、対応するH[^]A[^]S[^]S[^]Pの概念による衛生管理の徹底、点検体制を整える各職種の責任者の配置、また実際の従事者の資質を高めるための資格の獲得の支援、研修の充実を図るように要求水準書に示しております。

さらに、万一の事故発生の際にも被害を最小限にとどめるよう食中毒対応マニュアルを作成し、危機管理ができるように官民が協力して対応できるようにしており、安全・安心な給食をできるように努力してまいりたいと思っています。

以上で尾崎忠義議員のご質問に対する答弁とさせていただきます。

引き続き担当課長のほうより答弁させていただきます。

教育課長（竹田 光芳）

尾崎忠義議員の2点目以降のご質問にお答えさせていただきます。

まず、PFI方式での大規模な食中毒や事故を起こしたときの責任は誰がとるのかとのご質問にお答えいたします。

食中毒、異物混入及びアレルギー対応における事故等での責任の所在について

ては、帰責事由が1市2町か事業者のどちらにあるかによって変わってきます。

今回の場合ですと、食材の調達及び検収、献立作成は1市2町が行う業務となっておりますので、その過程において不備があった場合は1市2町に責任があると言えます。

また、食材の保管、調理過程、配送等については事業者の業務となっておりますので、その過程において不備があった場合は事業者の責任となります。

事故が起こった場合、一番被害をこうむるのは園児、児童・生徒、職員となりますので、そのような事態が起こらないよう衛生管理、調理、アレルギー等対応食、異物混入対応、食中毒対応の各種マニュアルを作成し、実行することにより安全・安心な給食提供に努めます。

次に、PFI方式による請負事業者の手抜き工事が発覚した場合の責任は誰がとるのかとのご質問にお答えいたします。

手抜き工事が発覚した場合は、要求性能を達成できていないとして事業者側の責任となります。

手抜き工事のような不正行為が行われることのないよう、工事期間中においても事業者のセルフモニタリング、1市2町による監視及び1市2町学校給食センターモニタリング委託業者による監視を行い、事業の確実な実施に努めます。

次に、15年間の食数及び児童数の減少になるまでの給食数及び維持管理、運営費の負担割合の試算を出すべきとのご質問にお答えいたします。

今回の事業費の算出については、園児、児童・生徒の減少による喫食数の減少を考慮して算出いたしております。

次に、食数による1市2町の負担割合、施設整備費、維持管理費、運営費、SPC経費、必要経費、地方債、交付金、町税収入など多度津町の負担額及び金額はいくらかとのご質問にお答えいたします。

1市2町の負担割合は、施設整備費の25%について均等割を行い、残りの施設整備費及び維持管理、運営費を喫食数割で算出することとした結果、多度津町が34.32%、善通寺市が51.95%、琴平町が13.75%となっております。

次に、施設整備費、維持管理、運営費における多度津町の債務負担限度額についてでございますが、施設整備費が9億2,295万8,000円、維持管理、運営費が16億4,471万5,000円で、合計25億6,767万3,000円でございます。

そのうち、SPC経費につきましては1億1,594万円となっておりますので、多度津町の負担は3,980万円程度となっております。

また、多度津町の地方債、交付金、税収入についてでございますが、地方債が5億6,730万円、国庫支出金が6,574万円、税収入は善通寺市の収入とはなり

ますが、2,670万円程度が多度津町分と考えております。

尾崎議員の、食体験活動、調理活動等一連の食育、食の指導を通じて食の認識や価値観をPFI方式、民間委託、大規模給食場で作っていくことができるかのご質問にお答えします。

食育については、食育基本法にも示されているとおり、広く国民が家庭、学校、保育所、地域、その他あらゆる機会と場所を利用して食に関する理解を深めることを旨として行わなければならないとしております。

そのため、学校における食育の推進には学校における取り組みのみではなく、それぞれの年齢層に応じた場や地域における取り組みも密接に関係します。

ただ、学齢期の子供にとって学校教育の果たすべき役割は大きいことも事実です。

学校では、あらゆる教育課程を通じて行う食に関する指導、地域との連携、外部の専門家の活用と家庭、地域との連携、個別の相談指導など学校を中核にして食育について指導を進めております。当然、学校給食調理場は……。

議長（志村 忠昭）

一応もう時間が来とんで、今の分だけ発言してください、それで切りますから。

もうちょっとで、もう終わりますので。

ちょっとそこだけ説明してください。

教育課長（竹田 光芳）

当然、学校給食共同調理場はPFI方式、民間委託であっても、学校の食育を推進する上で、学校と給食調理場が協力、連携を図りながら取り組む体制づくりが必要であります。

以上でございます。

議長（志村 忠昭）

以上で尾崎忠義議員の発言を終わりますので、よろしくお願ひしたらと思ひます。

これをもって10番、尾崎忠義議員の質問を終わります。