

総合企画部関係

1 鉄道駅エレベーター等整備事業補助金について

バリアフリー新法に基づく国の基本方針では、平成22年までに、1日の平均利用者が5,000人以上の駅などの全ての旅客施設について、バリアフリー化を実施する等の目標を掲げており、鉄道事業者は、順次、各駅のバリアフリー化の整備を行なっている。

また、バリアフリー新法では、「地方公共団体は、国の施策に準じて、移動等円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めなければならない。」とされており、鉄道事業者に対して、国と市町村で協調補助を行なっている。

一方、県においては、市町村が行う駅エレベーター等の整備に要する経費の一部を補助する制度を有しているが、補助対象施設は、エレベーター若しくはエスカレーターとされており、国の補助制度の対象施設であるスロープ等は、補助対象外である。

さらに、近年の交付額は、県の財政事情から要綱に規定されている補助率の概ね4分の1程度となっており、当該市町村では、財源確保に苦慮しているのが現状である。

については、さらなるバリアフリー化の促進及び市町村の財政負担の軽減のため、千葉県鉄道駅エレベーター等整備事業補助金の補助対象施設の拡大及び交付額の増額を要望する。

2 いすみ鉄道に対する再生化に向けた継続的支援について

いすみ鉄道は、いすみ地域の学生や益々増加する高齢者の生活のための唯一の公共交通機関として、無くてはならないものとなっている。

しかしながら、開業以来22年目を迎えた今日、沿線人口の減少やマイカーの普及等の影響が著しく、地域の生活路線としての運営は極めて厳しい状況にあるため、県及び夷隅郡市2市2町で構成する「いすみ鉄道再生委員会」を中心に様々な増収対策を進めているところである。

については、いすみ鉄道への再生・存続に向けた施策支援等を要望する。

3 県内水道の一本化と「市町村水道総合対策事業補助金」の継続及び補助率引き上げについて

千葉県の水道は、千葉市を中心とした人口集積地域を給水区域とする県営水道などの大規模事業体をはじめ小規模な市町村営の水道事業体があり、財政力

はもちろん水道料金にも大きな格差がある。

このようなことから、平成19年2月8日に「県内水道経営検討委員会」から出された提言により、現在、九十九里地域・南房総地域の用水供給事業体の水平統合について、県と関係事業者間で実務者検討会を設置して検討を行っているところである。

については、両地域の水平統合の早期実現が図れるよう県の積極的な関与を要望する。

また、県内水道事業者間の料金格差を是正し、住民負担の軽減を図るとともに経営の健全化を促進するため、重要な役割を果たしている「市町村水道総合対策事業補助金」は、市町村にとって必要不可欠なものとなっているため、削減・廃止することなく、特に財政状況が著しく悪い市町村にあっては、補助率を引き上げるなどの支援を要望する。

総務部関係

1 地上デジタルテレビ放送難視聴地域の解消について

現在、地上デジタルテレビ放送について、受信可能範囲は順調に拡大しており、多くの世帯でより高品質な映像及び音声を受信することができるようになってきている。

しかしながら、県中央部は、中山間地が多い地域特性から、デジタル波が受信できない新たな難視聴世帯が600世帯、県全体では約6000世帯、そのほとんどが、県中央部から南部の中山間地の市町村に分布するシミュレーションが示されている。

このような状況を踏まえ、国では、自主共聴組合による共聴施設の整備で対策を講じるとしているが、組合のリーダーシップの取れる存在の有無、設置までの手続き、設置後の維持管理、また、既に多額の費用を講じて視聴している世帯の存在など、共同設置は多難であると予想される。

平成21年8月までに「地デジ難視地区対策計画(仮称)」が策定・公表され、その中で、県や市町村のとるべき、協力体制が具体化されるものと推察する。

については、県においても、国及び放送事業者で行われる難視聴区域への方策に留意し、必要に応じて、新たな難視聴区域を抱える市町村への支援策を講じるよう要望する。

健康福祉部関係

1 第二次救急医療機関としての医師の確保について

国保多古中央病院は、千葉県保健医療計画における第二次救急医療機関として、地域医療の拠点病院としての機能を担ってきたが、近年は、医師の確保が困難な状況となり、診療科目の廃止を迫られるなど適切な医療の確保が著しく困難な状況にある。

また、初期救急医療機関の後方待機医療機関として十分な機能を果たすことも難しい状況にある。

については、自治体病院の抱える医師不足を解消するため、下記の対策を積極的に講ずるよう要望する。

記

- (1) 都市部の病院や臨床研修病院への医師の偏在により、地域医療を担う自治体病院が、独自で医師を確保することが非常に困難となっているため、自治体病院が安定的に運営できるよう医師偏在の解消と常勤医師充足のための支援及び斡旋を行うこと。
- (2) 地域医療を希望する医師の確保を図るため、千葉大学及び自治医科大学での地域性を考慮した定員枠の設置に向けた支援を行うこと。
- (3) 自治体病院が、医師確保のために行う環境整備及び医療機器整備にあたって、県独自の補助金制度の創設を行うこと。

2 千葉県医師確保推進事業の充実強化について

公立病院では、経営の改善を目指し改革に取り組んでいるが、経営状況は引き続き厳しく、特に医師の確保には苦慮している。

そのような中「千葉県医師確保推進事業補助金交付要綱」による支援は、平成21年度末をもってその効力を失うこととされている。

地域医療が安定して継続されるためにも、千葉県医師確保推進事業補助金交付要綱の継続及び医師確保に向けた取り組みの充実強化を要望する。

3 こども医療費助成制度の拡充等について

子育て世帯への経済的負担を軽減するため、各自治体において乳幼児等に対する医療費の助成を実施しているところであるが、対象年齢等の制度拡充に限界があるとともに、自己負担等の統一がなされていないため自治体間に格差が生じている。

については、下記事項について要望する。

記

- (1) 義務教育終了までの対象年齢の拡大等制度の充実を早期に実現すること。
- (2) 制度改正に伴うシステム改修等の費用について補助対象とすること。
- (3) 国の責任において、乳幼児医療費の無料化制度を創設するよう国に対して強く要請すること。

4 医療保険制度の一本化の早期実現について

国民健康保険は、制度創設以来、国民皆保険体制の一翼を担う制度として、住民に対して安定的医療受診の機会確保と健康の保持増進に貢献してきたところである。

しかし、近年の国民健康保険財政は、加入者の高齢化に伴い、医療費の増加、低所得及び無所得階層の増加という構造的要因により、厳しい状況におかれている。

このため国においては、現行の医療保険制度が将来にわたり持続可能なものとするを目的として、平成20年4月より高齢者医療制度を創設したところである。

一方、保険者である市町村、取り分け少子高齢化や過疎の問題を抱える保険者においては、収納率向上による歳入の確保に努めるとともに、保健事業の充実と医療等の適正化による医療費の抑制に努め、歳出の圧縮を図ってきているが、今後とも一層進行してゆく少子高齢化の状況を考慮すると、個々の保険者による国民健康保険の単独運営は、限界を来たしていると言わざるを得ない。

については、国を保険者とする医療保険制度への一本化を早期に実現するための働きかけを要望する。

環境生活部関係

1 生活排水対策浄化槽推進事業の県費補助について

環境問題は、多くの人々の関心事で、水質浄化もその中で注目を集めている。千葉県でも公共下水道や農業集落排水整備事業といった水質浄化事業に取り組んでいるところであるが、下水道事業等は県内全区域がその区域に取り入れられるわけではなく、地域によっては今後も合併処理浄化槽による水質浄化に頼らざるを得ない状況にある。

については、今後も合併処理浄化槽の設置事業が円滑に行なわれ、県内全域で水質浄化が一層推進されるためにも、新設高度処理型合併処理浄化槽に対する水域を問わない県費補助を要望する。

2 浄化槽市町村整備推進事業の県費補助の創設について

汚水処理施設整備は、身近な生活環境の整備や自然環境の保全等に極めて重要であり、豊かで快適な生活を営むためには、必要不可欠なものである。

本町でも、それぞれの特徴を活かし、地域に最も適した事業により、整備を進めているところである。

浄化槽市町村整備推進事業は、これらの補完事業であり、本事業への補助金は、国費のみのため、市町村財政を圧迫している。

については、浄化槽市町村整備推進事業に対し、県費補助金の創設を要望する。

農林水産部関係

1 既設園芸施設の更新改善支援について

千葉県は農業産出額で全国第2位を奪還し、野菜生産県として数多くの品目が全国上位に位置し、中でも施設園芸はその中心的な役割を果たしている。

現在の既設園芸施設は、昭和40年代からの農業構造改善事業等を導入し建設された施設が多いため、老朽化が進み更新時期を向かえている。

しかし、昨今の農業資材の高騰や農産物の価格低迷等により新たな投資をするには大変厳しい状況から施設の規模縮小や廃業せざるを得ない農家が急増している。このままでは農業生産基盤は崩れ、「園芸王国ちば」を維持することは困難になりつつある。

については、施設園芸の実情を鑑み、既存産地施設の更新改善に対する支援措置を早急に講じられるよう要望する。

県土整備部関係

【国道関係】

1 国道409号（長南町千田・笠森区間）の歩道整備について

国道409号は、通勤・通学をはじめ救急搬送や貨物輸送など房総の中央を横断する幹線道路として重要な役割を担っているが、1日を通して交通量が多く、歩道も未整備であるため、朝夕の通勤通学時間帯はもとより、歩行者や自転車利用者など交通弱者は常に危険にさらされており、現に交通事故も多発している。

また、千田交差点付近では、長生グリーンラインの工事に伴い、一部区間で歩道が整備されることとなっている。

については、今後、長生グリーンラインや圏央道の整備に伴い、更なる交通量の増加も予想されることから、千田交差点から笠森に向け、継続的に歩道の延伸整備を実施するよう要望する。

【主要地方道関係】

1 主要地方道鎌ヶ谷本埜線道路改良事業の促進について

当路線は、平成 6 年度から事業実施されているが、千葉ニュータウン地域と成田空港を結ぶ広域道路として重要な幹線であるので、一層の事業促進により早期完成を要望する。

2 主要地方道鎌ヶ谷本埜バイパスの早期完成及び主要地方道美浦栄線若草大橋延伸線ルート of 早期事業化について

現在、本埜村・印旛村・栄町地先において主要地方道鎌ヶ谷・本埜バイパスの工事が平成 7 年度より事業に着手しているが、当該路線は業務核都市内の成田地域と千葉ニュータウン地域との連結を強化する路線として位置づけられており、沿線地域の物流機能や交通利便性の向上等により地域活性化に資するものとして早期の完成が待たれているところである。

当該路線は、広域的な幹線道路網の整備の観点から極めて重要な路線であることを認識し、早期完成を目指すよう要望する。

また、茨城県から利根川を渡河する主要地方道美浦栄線若草大橋が、平成 18 年 4 月 18 日に開通したが、国道 356 号を終点としており、その延伸線が計画されていない。

国道 356 号バイパス及び茨城県側からの交通量等を勘案すると主要地方道鎌ヶ谷本埜バイパスへの接続、さらには北千葉道路へ接続することにより広域的幹線道路として本来の機能を発揮するものである。

については、千葉ニュータウンの整備促進及び成田空港完全化に向けた周辺地域の基盤整備と活性化にとってこの 2 路線の整備は必要不可欠であるので、広域的な交通網を確立し均衡ある県土発展と周辺資源の一層の活用を図るため主要地方道鎌ヶ谷本埜線バイパスの早期完成及び主要地方道美浦栄線若草大橋からの延伸ルートの早期事業化を要望する。

更に、主要地方道鎌ヶ谷本埜バイパスの計画路線上に現在架橋されている「豊年橋」については、完成後 50 数年が経過し老朽化が顕著であるため、橋の安全性確保の面から河川架橋の整備について先行して実施されるように要望する。

3 JR 大網駅前、主要地方道山田台大網白里線の直進化並びに交差点改良の整備促進について

J R大網駅前広場及び周辺道路は、朝夕の通勤通学時間帯においては、町内及び近隣市町村からの駅利用者の送迎車両と主要地方道山田台大網白里線の通過車両が重なり慢性的な渋滞が発生している。

については、現在、屈曲して駅前広場内を通過している主要地方道山田台大網白里線の線形をJ R東金線高架下から直線に付替え、信号機付の交差点を新設することにより、駅前広場と主要地方道が分離されて利用形態が明確になり、利用者の安全確保と円滑な交通処理が図られることから、早期の事業化を要望する。

4 主要地方道飯岡一宮線の道路改良について

主要地方道飯岡一宮線道路改良事業は、計画的な事業進捗が図られているところであるが、年間を通して観光客等の通行車両が頻繁で、幅員の狭小に加え歩道も未整備であることから、幹線道路としての広域的機能を高めるためにも、尚一層の道路改良の整備促進を要望する。

5 主要地方道茂原長生線の交通安全対策について

主要地方道茂原長生線は計画的な歩道整備が進められているところであるが、本路線は朝夕の通勤通学時間帯の交通量も多く、急カーブや幅員狭小箇所では事故が頻発しているため、地元住民からも事故回避のために一日も早い交通安全対策を強く求められている。

事故が頻発している付近には、小学校や保育所もあるため、児童・生徒の安全を第一に考えた交通安全対策として、歩道の設置を要望する。

6 主要地方道茂原白子線バイパスの建設促進について

主要地方道茂原白子線は、茂原市本納地先から白子町海岸部までを接続する郡内有数の東西道路軸と位置付けられており、国道や鉄道のない白子町には非常に重要な道路で首都圏からの来遊者の車両が非常に多く、しばしば交通渋滞や交通事故を引き起こしている。

しかしながら本路線は、既に住宅街を形成しているため、線形改善や幅員拡張は極めて困難な状況にある。

については、茂原市と白子町の東西道路軸の強化、房総リゾート地域整備構想及び長生山武地方拠点都市地域の支援、更には首都圏中央連絡自動車道との連携を強化するため、茂原・白子バイパスの建設が促進されるよう要望する。

【一般県道関係】

1 一般県道八千代宗像線道路改良事業の促進について

一般県道八千代宗像線は、千葉ニュータウン東部地域と国道16号線を連絡する重要な道路であるが、幅員狭小、急カーブ、急勾配区間が点在しており、地域交通の安全確保を図るためにも、平成6年度から事業実施されているバイパス事業の一層の促進により早期完成を要望する。

2 一般県道郡停車場大須賀線バイパスの早期完成と同路線の国道356号バイパスまでの接続並びに主要地方道成田神崎線の神崎町への延伸路線の県道認定について

一般県道郡停車場大須賀線（国道51号から神崎町まで）は、神崎町の住宅団地を通過し、国道51号と356号を結ぶ重要な幹線道路である。

この路線を既に通した国道356号バイパスに延伸することは、道路網の整備をするうえで必要不可欠であり、さらに用地も大部分が確保されているところであることから、速やかな工事着手を要望する。

また、成田市名木地先から神崎町立野地先までは成田市と神崎町が事業主体となり、平成22年度より市町道（仮称）成田神崎線として道路整備を行うことになっている。

については、交付金事業の採択や交付率の嵩上げなどの支援を要望するとともに、市町道の完成後には、主要地方道成田神崎線を成田市名木地先から国道356号バイパスまで延伸されるよう要望する。

3 一般県道下総橋停車場東城線バイパス、主要地方道多古笹本線バイパス及び国道356号バイパスの早期完成について

主要地方道多古笹本線バイパス（通称南ルート）及び国道356号バイパスは、県北東部における東西を連絡する交通の要であり、また、一般県道下総橋停車場東城線バイパス（通称北ルート）は、主要地方道多古笹本線バイパス（通称南ルート）及び国道356号バイパスを經由して、千葉県の東総地域と茨城県の鹿島臨海工業地帯を結ぶ経済効果の大きい道路である。

については、これらの道路は相互に機能し、地域住民の生活にとって欠くことのできない道路であるため、事業の促進及び早期完成を要望する。

4 一般県道大里小池線の歩道等道路整備について

一般県道大里・小池線は主要地方道成田松尾線に次ぐ、芝山町の第2の生命線となっている道路であるが、本路線の歩道等道路整備については、一部実施されてはいるものの、現在は中断されている状況である。

については、小池6地区の歩道等道路整備事業の早期再開及び現在通行に支障を来している山田地区の局部改良の事業化を要望するとともに、小池7（竜ヶ塚）地区の町道との交差等形態の大規模な改良整備について、県の協力を要望する。

5 一般県道一宮片貝線の拡幅並びに歩道等の設置について

一般県道一宮片貝線は、長生村区間全域にわたり幅員が狭いうえに急カーブが連続しているため、交通量の多い朝夕の通勤通学時間帯には交通事故の発生が懸念されるところである。本路線の一部は通学路にも指定されており、学童はもとより周辺住民が安心して利用できるよう道路の拡幅整備並びに歩道の設置を要望する。

6 県単道路改良事業（一般リゾート）の早期完成について

本事業は、国道128号に次ぐ主要道路ともいえる路線であり、いすみ市まで延びている広域農道と御宿町、勝浦市を結ぶ広域性の高い路線ともいえる。

平成元年に着手され、近隣市町はもとより夏季の渋滞緩和対策としても有益な事業であることから、関係機関から早期実現を望まれていたにも拘わらず、着手から21年を経過しようとするも、未だ完成の目処がたたないまま現在に至っている。

御宿町では、本路線の完成により交通量が増加することを予測し、既に平成16年度から取り付け道路の整備を進め、平成20年度に完成しているが、本事業が進展しない状況では、関連する町事業の効果が危ぶまれるだけでなく、その他の道路整備に関しても支障をきたしてくることは明白である。

については、一日も早い完成を要望する。

【道路新設関係】

1 東関東自動車道（仮称）酒々井インターチェンジ周辺地域における道路ネットワーク形成と周辺国道道の整備促進について

現在、（仮称）酒々井インターチェンジの開設に向けて、事業が進められているが、周辺の県道は、インターアクセス道路として、また、近隣市町村を結ぶ重要な路線であることから、更なる交通量の増加が見込まれる。

については、成田国際空港南部周辺地域における住民の道路交通の利便性向上と国際空港機能を活かした地域産業の発展及び地域経済の活性化に寄与する下記事項の早期実施を要望する。

記

- (1)（仮称）酒々井インターチェンジ周辺地域における道路ネットワークの早期の計画立案と整備の実施
- (2)主要地方道富里酒々井線、主要地方道成東酒々井線及び一般県道宗吾酒々井線の拡幅、歩道整備等の促進

2 北千葉道路の建設促進について

北千葉道路は、首都圏と成田空港を結ぶ路線であり、将来増加が予想される東京・成田間の自動車交通の動脈としてのみならず成田業務核都市と千葉ニュータウンを結び、印旛・成田間と東葛地域の交流促進による地域の活性化を図るためにも必要不可欠な路線である。

平成22年開業予定の成田新高速鉄道の事業計画の進展と連携を図りながら整備していく事となっているが、早期全線完成を要望する。

3 首都圏中央連絡自動車道（仮称）神崎インターチェンジに併設するパーキングエリアの設置及びハイウェイオアシス事業の推進について

首都圏中央連絡自動車道の（仮称）神崎インターチェンジを含む茨城県境から大栄間については、平成24年度の供用を目指し、現在、国により用地買収や工事が進められている。

町ではこの（仮称）神崎インターチェンジ周辺を地域活性化の拠点として、圏央道から直接乗り入れできるパーキングエリアに連結する「道の駅」を核とするハイウェイオアシスを計画している。

については、千葉県の北の玄関口として地域活性化の重要な施設として位置づけられ、「（仮称）神崎パーキングエリア」の設置とともに「道の駅」を核

とするハイウェイオアシス事業の推進について、国等に強く働きかけをされるとともに千葉県としても事業推進に対し強力なる支援を要望する。

4 成田国際空港を拠点としたアクセス網整備について

成田空港は、平行滑走路の北伸整備が開始されるなど、今後も日本の国際拠点空港として更なる飛躍が期待される場所である。

国際拠点空港として、飛躍的に増加してきた旅客数や貨物量を背景に、増大する航空需要を地域産業に結びつける地域振興策により、空港周辺地域の活性化が図られてきたが、その効果は空港に隣接する一部の地域内に留まっている。

については、その効果を空港周辺市町全体へ波及させていくためにも、首都圏中央連絡自動車道の早期整備及び空港を中心とした環状・放射状道路等、基幹道路網の早急な整備促進を要望する。

5 圏央道スマートインターチェンジの設置について

圏央道の本県区間内には、4箇所のスマートインターチェンジの設置が申請されているが、平成19年度に主要地方道成田下総線及び君津平川線への設置が認められたものの、残る千葉大網線、千葉茂原線への設置については、未だに検討中という状況にある。

特に、千葉茂原線については、インター建設予定地近辺に先端医療機関が開設しており、県内はもとより全国各地から患者や医療関係者が来院している状況であり、さらに、救急搬送の積極的な受け入れも表明しているところである。

については、本地域に三次救急医療機関の施設が整備されていない状況及び同医療機関へのアクセス性の向上の観点から早急に申請が認められるよう要望する。

【河川改修関係】

1 栗山川改修の促進について

二級河川栗山川は、近年の流域開発等により周辺地域の保水機能が低下したことや川幅の狭い区間があることから、たびたび住宅地の浸水や道路の冠水等の被害を受けている。

平成3年度から住宅市街地基盤整備事業の導入により、築堤の整備も今年度で概ね終了するため、今後は旧堤の掘削工事等更なる事業促進を要望する。

また、上流部の未改修区間は土砂の堆積が著しく、平常水位が上昇するなど排水被害を受けている。県では毎年河床浚渫を行っているが、小規模で部分的な対応であるためほとんど改善されていない。

については、特に堆積の著しい箇所の災害防止対策として、河床浚渫予算の増額を要望する。

2 一宮川拡幅工事の事業促進について

一宮川の拡幅工事については、昭和46年から実施されており、平成8年9月には台風17号の災害による激特事業など、多々の事業導入により河川整備が進められ、上流側については、松瀉堰の付け替え、一宮橋の架け替えなどの整備もほぼ完成したところである。

しかしながら、近年、局地的な集中豪雨等により、各地で河川の氾濫などによる被害が発生していることや一宮川の過去の被災状況から、河川改修の進捗状況や今後の改修計画に関する問い合わせが多く寄せられ、地域住民の重大な関心事として取り上げられている。

については、さらなる予算の確保とともに、説明会等による地域住民への周知及び意向等を取り入れられて、一日も早く事業を完成するよう要望する。

【海岸整備関係】

1 九十九里浜の海岸侵食対策・養浜対策について

白砂青松と遠浅な海岸で自然景観に恵まれた九十九里浜は、自然にふれあう安らぎの場として地域の人々に親しまれているとともに、豊富な漁業資源の宝庫であった。

しかし、沿岸各地の侵食対策により砂の供給が遮断されたため、海岸の汀線が後退し急勾配となり、白砂が大量に消失して地域の誇りであり大切な財産でもある自然環境が急速に破壊されている。また、近年懸念されている高潮や津波等の自然災害の防災対策の観点からも、海岸の侵食対策や養浜対策が早急に必要な状況となっている。

については、長生地域で実施されている侵食防止をする事業の早期完成、消失した土砂を復元させる養浜計画の確立・新規着工を要望する。

【その他】

1 道路の維持補修経費に対する財源措置について

道路網を確立するには既設道路の維持補修は、重要な課題である。特に幹線町道などでは想定を超える車両の大型化、交通量の増大等により劣化が進み補修工事の未着手路線が多く存在し、道路管理瑕疵となりかねないことから早い整備が必要である。

道路の維持は、補修工事を繰り返し行わなければならない、投資的事業といえども性質上は経常的な経費であることから、道路の維持補修に対する特別な財源措置は基本的には講じられておらず、一般財源の負担が大きい。

ついでに、一般財源の負担増が懸念される道路の維持補修経費に対して、新たな県補助事業の創設若しくは特別な資金の貸付など所要の措置を講ずるよう要望する。

また、地方債の制限の緩和について、法改正を含めた措置を講ずるよう国への働きかけを要望する。

教 育 庁

1 史跡本佐倉城跡の保存整備について

本佐倉城跡は戦国時代に千葉氏の居城として築城され、今なお戦国時代の形状をそのまま残す重要な城跡である。このため本佐倉城跡は平成10年9月に中世城郭として千葉県では唯一、国史跡に指定されており、現在、城跡の所在する酒々井町及び佐倉市では、「史跡本佐倉城跡整備実施計画」に基づく整備事業に着手するため、事前の発掘調査や遺跡の保護を目的とした環境整備を国・県の補助事業として実施し、今後も整備復元事業規模の拡大・指定地拡大の計画を検討している。

については、国・県からの十分な助成がないと事業を円滑かつ継続して進めることができず、重要な史跡に対する保護措置等を十分に行うことができないため、従来どおりの補助率での補助金交付を要望する。

2 社会教育主事の市町村への派遣の継続について

平成21年度で市町村への社会教育主事の派遣が打ち切りになるとのことであるが、職員数の少ない町村においては、社会教育の指導・助言をする人材が乏しいのが現状である。

については、県や他市町村の情報収集及び近隣市町村との連携を取りながら、生涯学習の推進と活性化を図るためにも、社会教育主事の市町村への派遣継続を要望する。