

(1) 地域が支える、地産地消の 循環型学校給食の提案について

令和元年6月議会で提案したテーマである「地域が支える、地産地消の循環型学校給食」の、仕組みづくりがどこまで進められているのか？

その後の町の進ちよく状況と、そもそもの取り組み姿勢を検証します。

以下提案要旨

全国的に現在見直されている学校給食。子どもの健全な成長には、栄養豊富で新鮮、そしてオーガニックな食材を使うことがとても大切で、現在多くの自治体が学校給食の地産地消を取り入れています。

一方で、岬町には増え続ける耕作放棄地と高齢化の社会的課題があります。

そんな岬町において、仕事をリタイヤされた方々を中心に『子どもの学校給食のため』の農家や漁師を育成し、町がその農家や漁師より生産物を購入して給食で使用することで、耕作放棄地の解消と圃場の再生、農業・漁業の活性化と同時に、学校給食の地産地消を見込める、「学校給食を地産地消で地域が支える循環型学校給食」の仕組みができると考えます。

松尾 まつお
ただし

課題2 地場産食材の納入を具体的に進めたいが、何をすれば良いか？

A-1

「なぜ、学校給食に地場産食材を活用したいのか」、意義や目的を明確にして、共有できる目標を持つ。

A-2

生産・供給側と学校給食側がコミュニケーションを取り、「ミゾ」を解消する。

A-3

現場の実情に合わせて、実現・継続可能な形での納入体制を検討する。最初は、行政関係部署が調整役を担う場合も多い。

A-4

コーディネーター役を設置する。

● 共有できる目標を持つ

生産 供給側

- 地場産食材の普及・利活用
- 地場産食材の販路の1つとして
- 子どもたちの健康（安全・安心な食材を提供したい）等

学校 給食側

- 子どもたちの健康
- 子どもたちの食育（健全な食生活を営むための知識や判断力）
- 子どもたちへの教育（地域食文化、生産活動や環境への理解）等

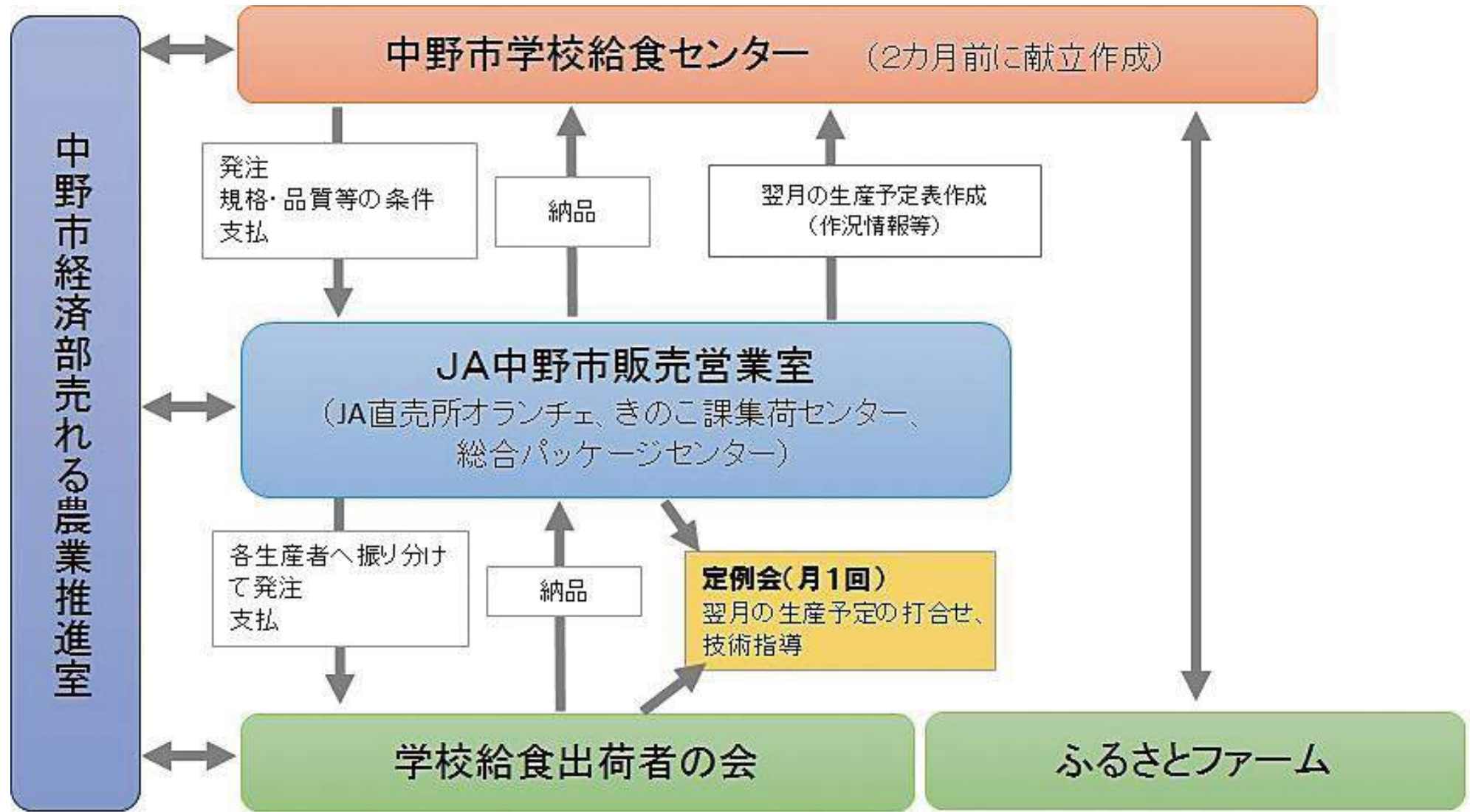
行政側

- 食育推進計画や地産地消推進計画の目標達成（住民の健康等）
- 地場産業の活性化、販路の拡大、地域内経済の循環づくり
- 耕作放棄地解消、高齢生産者の生きがいづくり 等

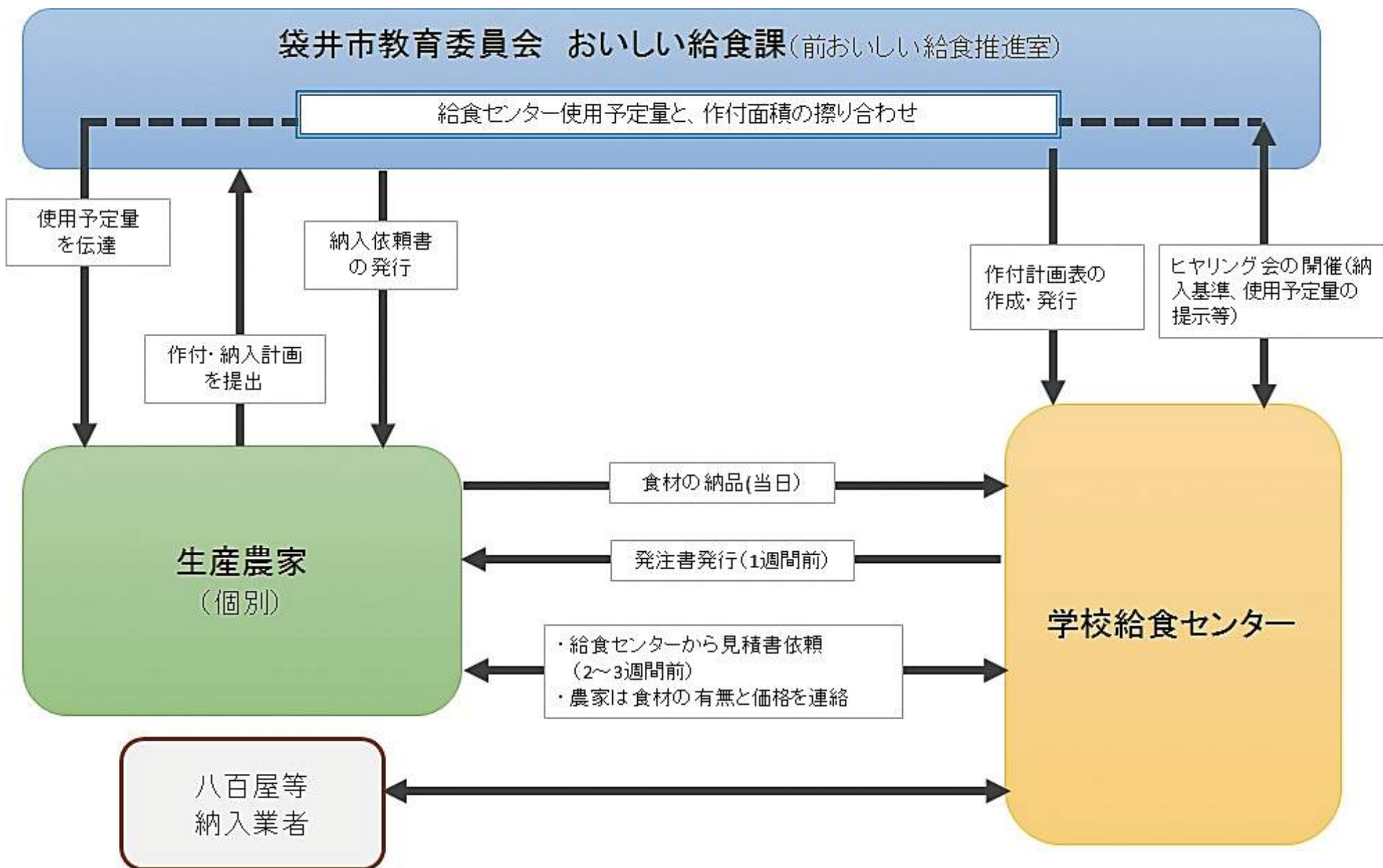
全ては子どもたちのために

● 中間組織（行政・JA・公社等）が、学校給食側と生産・供給側を調整

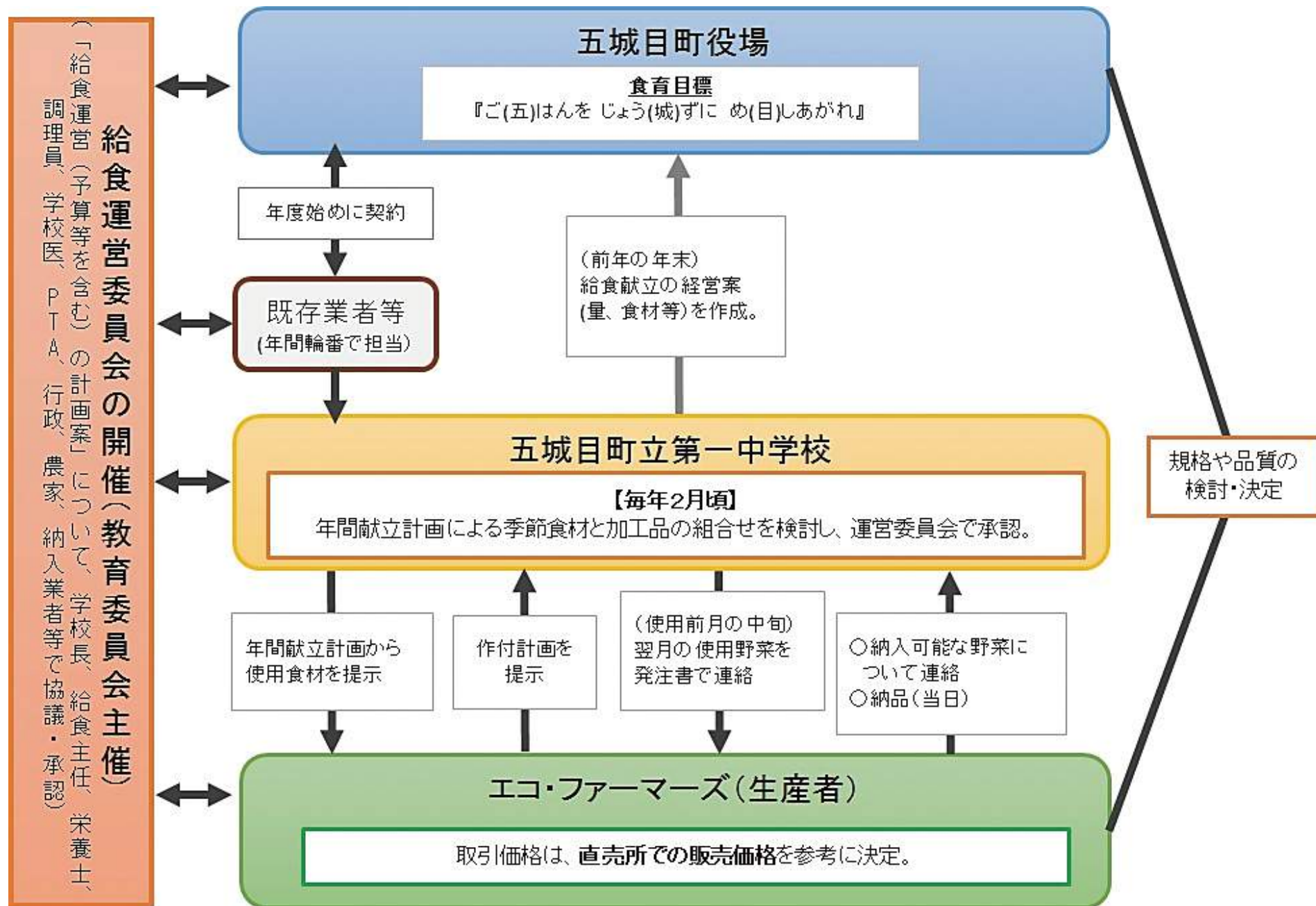
（中野市南部学校給食センターの資料より）



● 中間組織（行政・JA・公社等）が、学校給食側と生産・供給側を調整
（袋井市教育委員会の資料より）

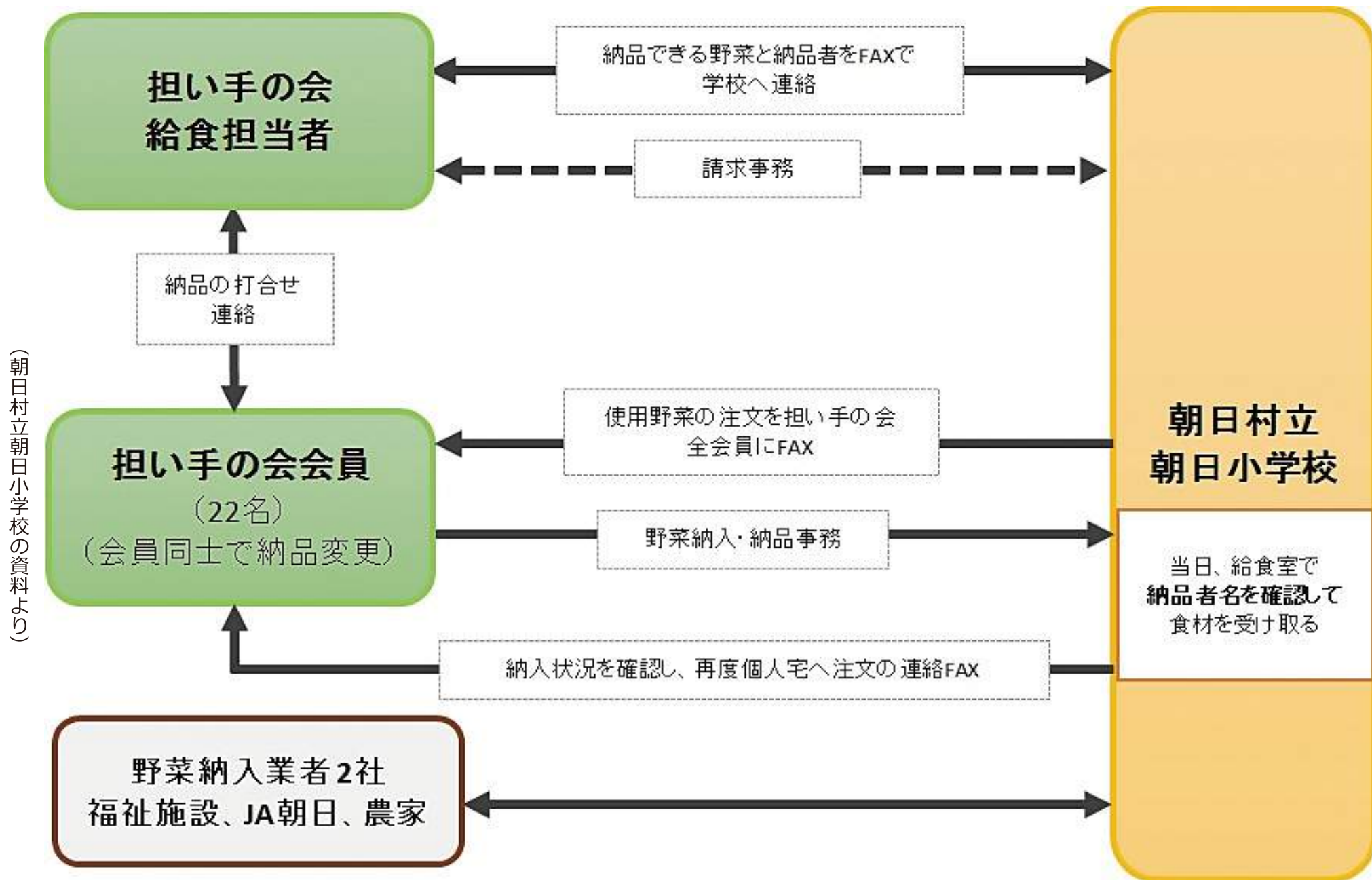


● 生産者グループと学校給食側が、直接、やり取りをして納入。

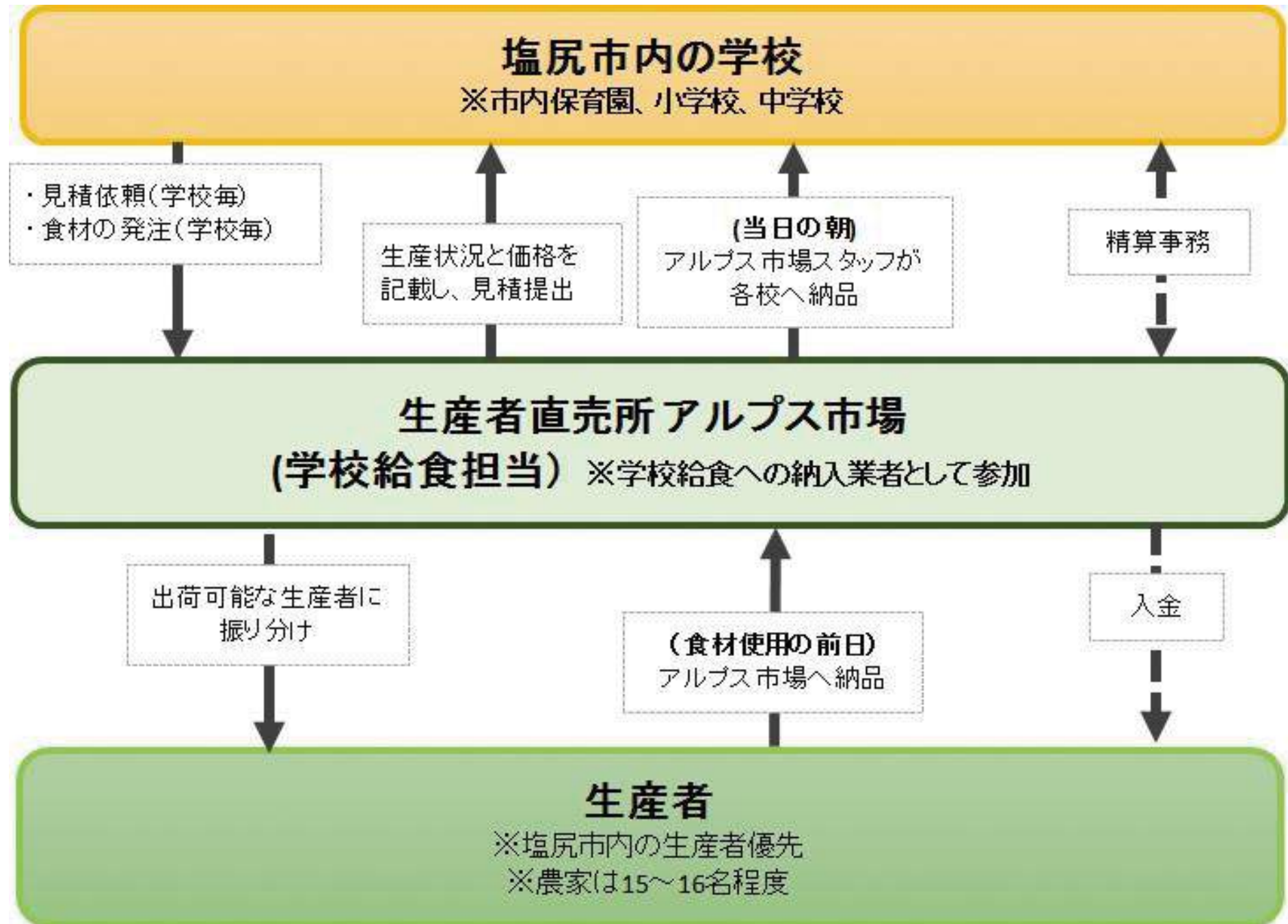


(五城目町立五城目第一中学校の資料より)

● 生産者グループと学校給食側が、直接、やり取りをして納入。

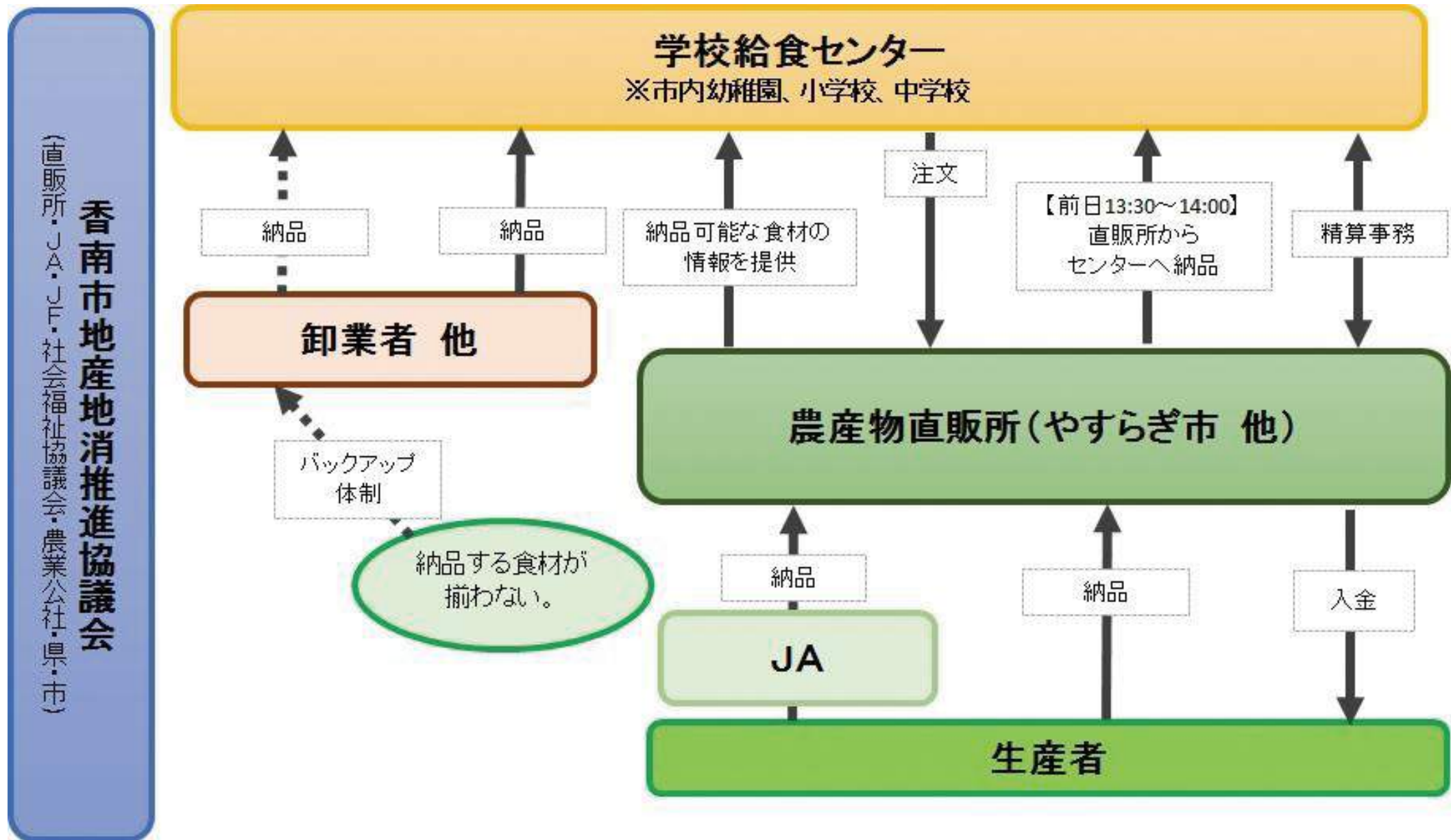


● JA や直売所等を通じて、学校給食へ納入。 (生産者直売所アルプス市場の資料より)



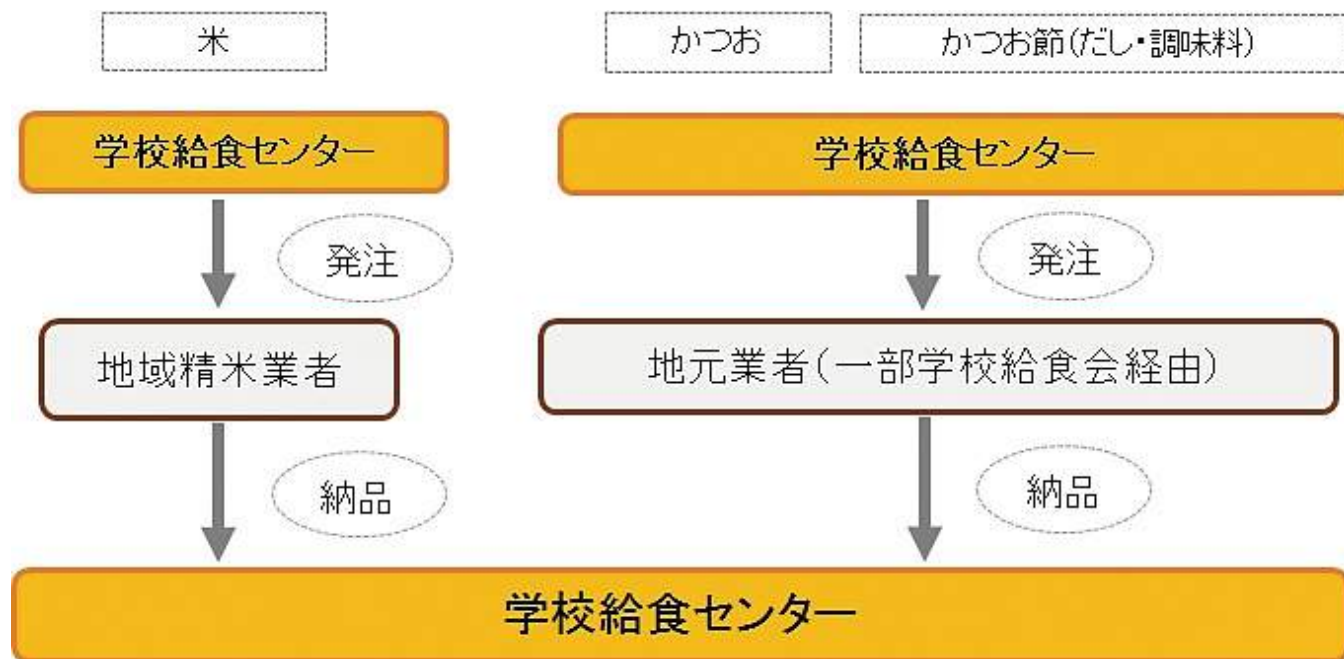
● JA や直売所等を通じて、学校給食へ納入。

(香南市地産地消推進協議会の資料より)

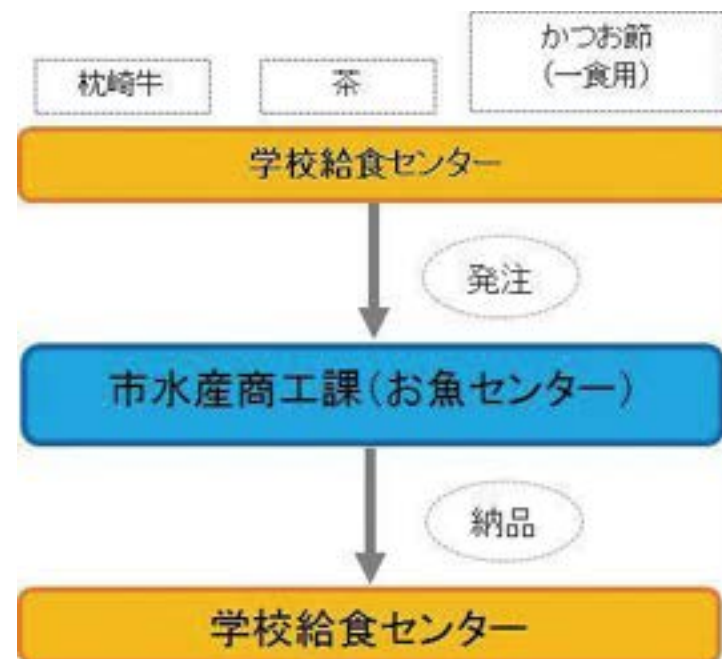


● 地場産食材の品目ごとに納入体制を構築。

◎お茶、かつお、かつお節

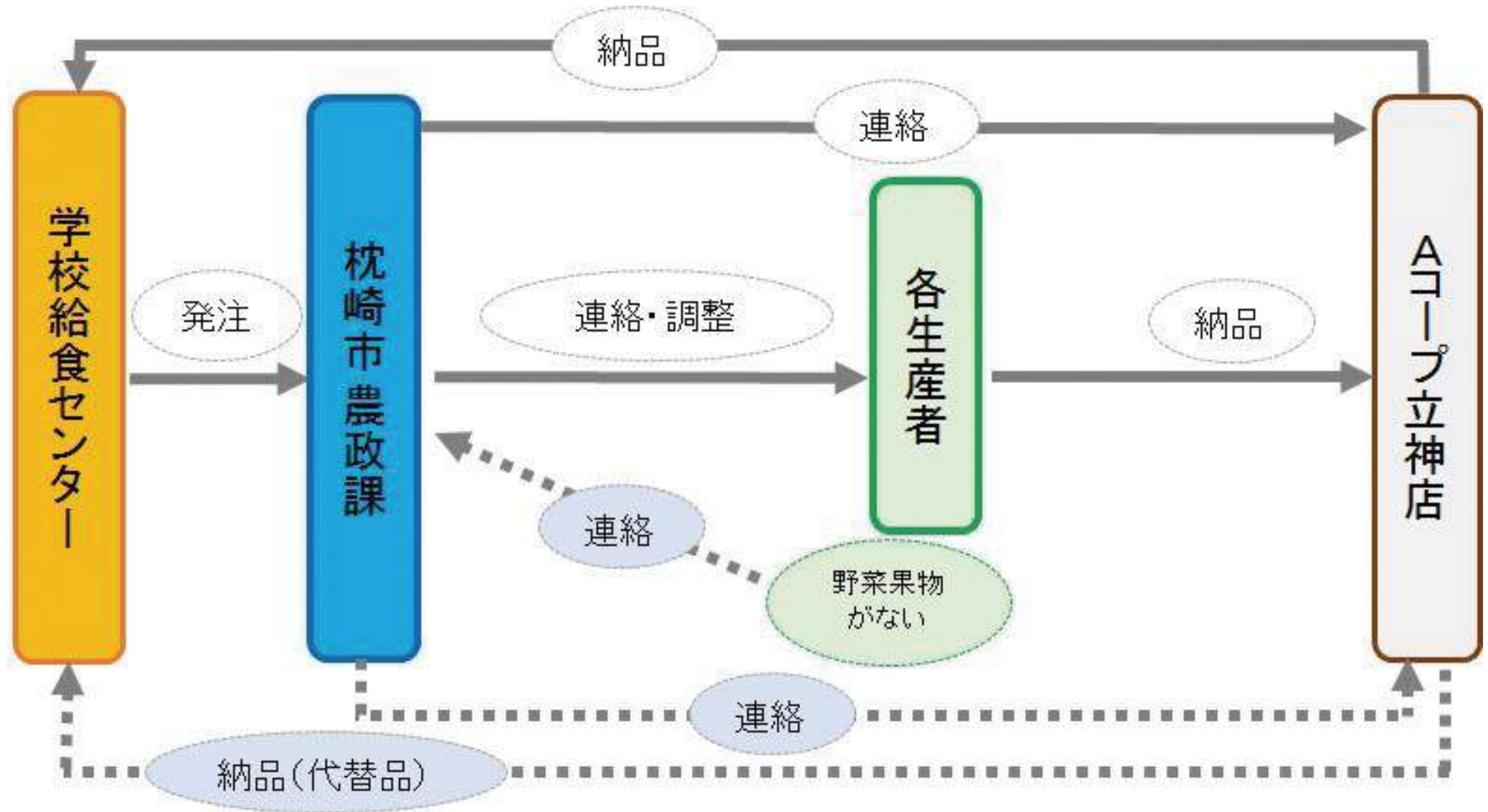


◎牛肉、お茶など

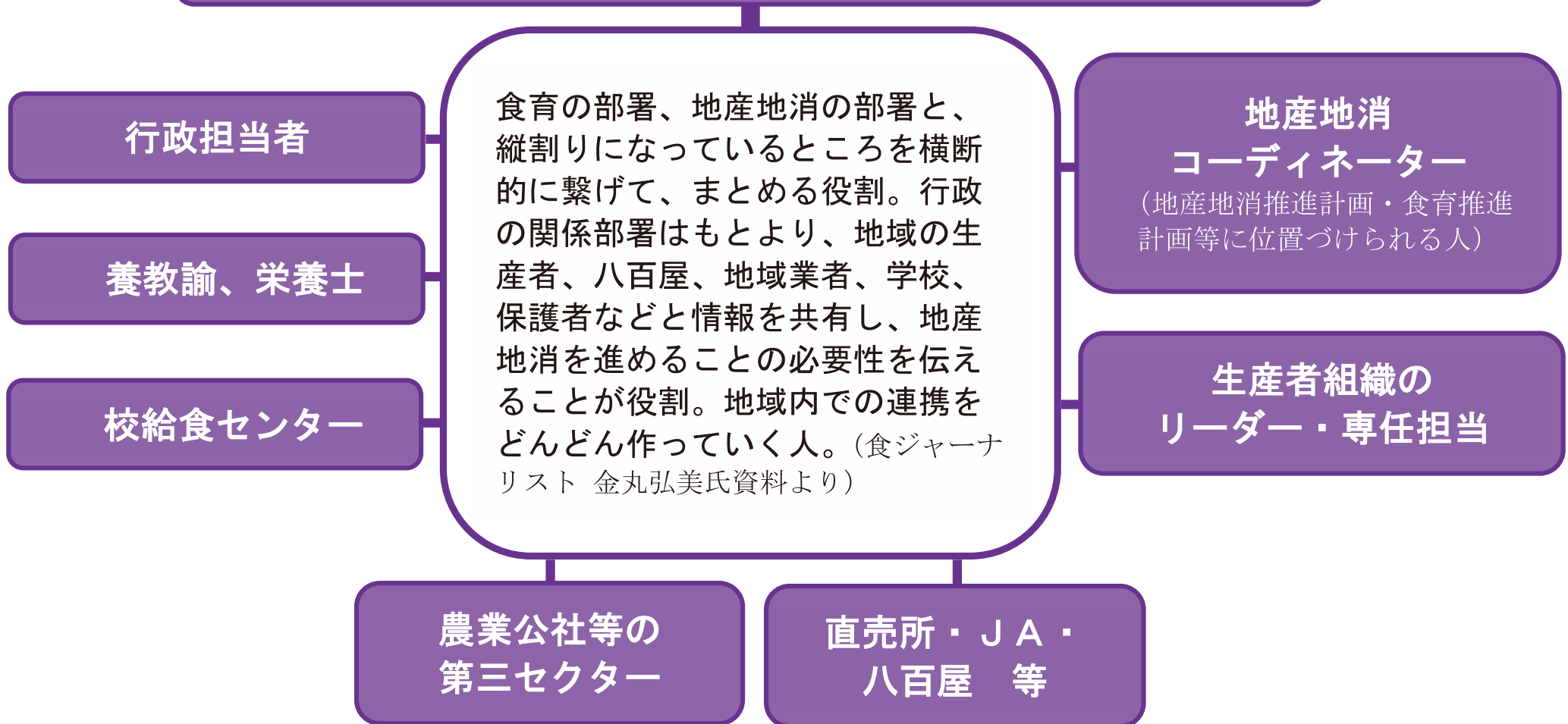


● 地場産食材の品目ごとに納入体制を構築。

◎地元野菜・果物の納入体制



地産地消コーディネーターの役割



●各地の事例

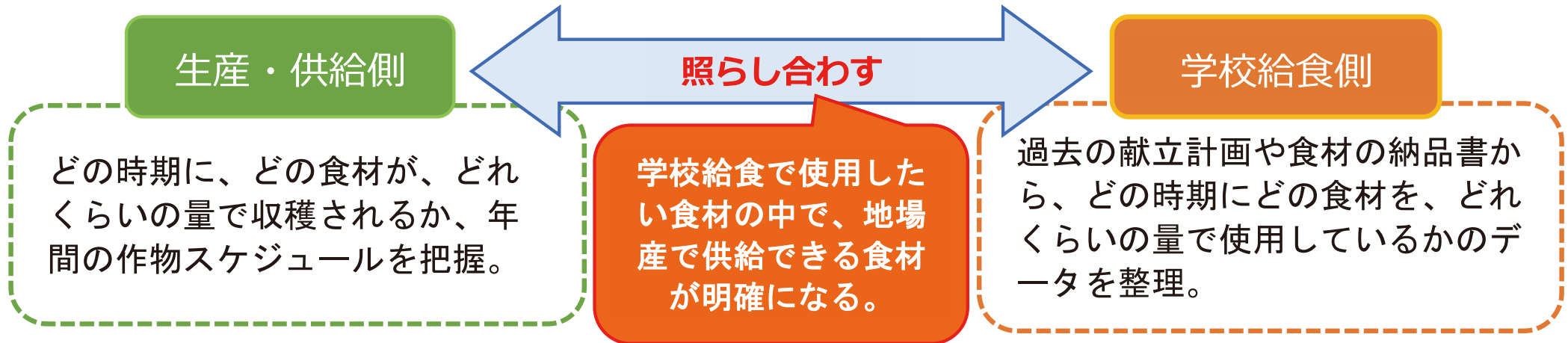
- 東京都日野市 ➡ (株)日野市企業公社がコーディネート業務を担当。
- 長野県塩尻市 ➡ 一般社団法人塩尻農業公社がコーディネート役。
- 島根県大田市 ➡ 大田市学校給食センターに専門のコーディネーターを設置。

課題 3

学校給食はどんな食材が必要なのか、わからない。
 どんな地場産食材があるか、安定的に供給

A-1 お互いの食材を知って、組み合わせる。

● お互いの「食材」を組み合わせる



A-2 定期的に情報交換を行うことで、使用できる地場産の食材が増えてくる。

A-3 既存の八百屋さんや納入業者は、学校給食を支えるなパートナーとして、事前の説明等を十分に行っている。

課題 4

手間がかかる割には、儲からない。
地場産の食材を使うと価格が高い。メリットが無い。

A-1

新聞掲載の「市況」や、市場価格の「仲値」を参考にして納入の価格を決定しているところが多い。

A-2

学校給食を契機に、他への供給・販売を検討する。

A-3

地場産食材を活用するメリットは、様々な角度(学校、生産者、地域)から見て、探してみる。

課題 5

野菜等の規格が厳しく、納入するのが大変そうである。
地場産を使うと、洗浄や下処理が大変。異物混入の心配もある。

A-1

調理場の機材や調理時間から、納入可能な野菜の規格(大きさ、長さ等)や基準、納品状態(段ボール、コンテナ)を検討して決定する。

課題 7

旬の時期は大量に収穫されるが、全てを使って貰えない。
規格外のものも、もっと使ってほしい。

A 旬の時期以外でも、献立に活用できる工夫をする。

課題 8

地場産野菜が使えない時期（冬場・夏場）がある。

A-1 地場産加工品を活用する。

A-2 学校給食用の加工品 や献立を 共同開発する。

A-3 その季節にある食材を使って、献立を組み立てる。

課題 6 毎朝、調理場へ食材を配達するのが、大きな負担である。

A 配達方法は全国的にも課題。直売所の活用、前日納品を実現する事例も出てきている。

課題 9 学校給食への地場産食材活用が継続しない。担い手がいない。

A-1 全国的な課題。個人之力だけに頼らず、地域全体での納入体制を構築する。

課題 10 地場産物活用の効果・メリットは？

A-1 現場では、確実に効果が表れてきている。

(2) 南海電鉄多奈川線の減便に対する 町行政の考えや今後の動き・対策と 岬町の今後の公共交通のあり方を問う

令和5年10月21日より、南海電鉄多奈川線が約4割も減便となりました。

2年前から過疎地域の指定を受けるほど、人口減少・超高齢化とともに町の衰退が急速に進んでいることによる多奈川線の利用客の減少と、また100円で同じルートを走るコミュニティバスの存在の影響など、様々な要因が合わさり減便とされたと推察される多奈川線。町行政としてこの深刻な減便をどう受け止めているのか？

また減便となった様々な要因をしっかりと分析した上で、今後町行政としてどうしていくのか？

住民にとって欠かせない公共交通のあり方が今問われている中、町行政として今後の岬町の公共交通全般についてどうしていくのか、
問います。



南海多奈川線 時刻表

- 約 4 割減便
- 5 時台と
23 時台が廃止
- 通学時間帯の減便



通勤・通学での
“交通難民” が！

時刻	平日		
05	[普通]み <u>30</u>	[普通]み <u>50</u>	
06	[普通]み <u>10</u>	[普通]み <u>30</u>	[普通]み <u>50</u>
07	[普通]み <u>10</u>	[普通]み <u>30</u>	[普通]み <u>50</u>
08	[普通]み <u>10</u>	[普通]み <u>30</u>	[普通]み <u>51</u>
09	[普通]み <u>11</u>	[普通]み <u>33</u>	[普通]み <u>54</u>
10	[普通]み <u>21</u>	[普通]み <u>50</u>	
11	[普通]み <u>27</u>	[普通]み <u>57</u>	
12	[普通]み <u>27</u>	[普通]み <u>57</u>	
13	[普通]み <u>28</u>	[普通]み <u>57</u>	
14	[普通]み <u>27</u>	[普通]み <u>57</u>	
15	[普通]み <u>27</u>	[普通]み <u>57</u>	
16	[普通]み <u>27</u>	[普通]み <u>52</u>	
17	[普通]み <u>15</u>	[普通]み <u>46</u>	
18	[普通]み <u>12</u>	[普通]み <u>32</u>	[普通]み <u>55</u>
19	[普通]み <u>15</u>	[普通]み <u>36</u>	[普通]み <u>59</u>
20	[普通]み <u>24</u>	[普通]み <u>44</u>	
21	[普通]み <u>04</u>	[普通]み <u>26</u>	[普通]み <u>49</u>
22	[普通]み <u>11</u>	[普通]み <u>31</u>	[普通]み <u>56</u>
23	[普通]み <u>18</u>	[普通]み <u>41</u>	

R5 年
10/20
以前



5 時台は無しに

時刻	平日		
06	[普通]み <u>08</u>	[普通]み <u>28</u>	[普通]み <u>49</u>
07	[普通]み <u>09</u>	[普通]み <u>33</u>	[普通]み <u>53</u>
08	[普通]み <u>30</u>	[普通]み <u>51</u>	
09	[普通]み <u>34</u>		
10	[普通]み <u>16</u>		
11	[普通]み <u>24</u>		
12	[普通]み <u>26</u>		
13	[普通]み <u>26</u>		
14	[普通]み <u>26</u>		
15	[普通]み <u>26</u>		
16	[普通]み <u>26</u>		
17	[普通]み <u>16</u>	[普通]み <u>46</u>	
18	[普通]み <u>16</u>	[普通]み <u>49</u>	
19	[普通]み <u>17</u>	[普通]み <u>47</u>	
20	[普通]み <u>16</u>	[普通]み <u>46</u>	
21	[普通]み <u>31</u>		
22	[普通]み <u>31</u>		

R5 年
10/21
以降

23 時台も無し

令和4年度 岬町内の鉄道沿線活性化に関するアンケート 集計結果

実施主体：岬町総務部企画地方創生課・南海電気鉄道株式会社

お住まいの地域を教えてください。	件数
岬町以外	89
淡輪地区	48
深日地区(大川より西側(多奈川側))	40
深日地区(大川より東側(みさき公園駅側))	23
多奈川地区(朝日・小田平・東)	8
望海坂	8
多奈川地区(平野・平野北・港・中・西)	7
多奈川地区(楠木・中の峠・小島)	4
孝子地区	2
多奈川地区(東畑・西畑)	1
総計	230

免許(車・バイク)はお持ちですか。	件数
所持している	200
所持していない	27
返納した	2
返納予定	1
総計	230

岬町内における「多奈川線」の必要性について	
自分にとって	件数
必要である	106
無くて問題ない	116
未回答	8
総計	230

家族にとって	件数	岬町にとって	件数
必要である	95	必要である	165
無くて問題ない	126	無くて問題ない	57
未回答	9	未回答	8
総計	230	総計	230

★多奈川線に関する自由意見

- 洲本か深日にいくときは無くてはならない存在なので、本数を減らしてでもよいのでつづけてほしい。
- 廃線にし、バスの本数を増やす
- なぜそこまで維持しようとするのか分からない。
- バスがあれば電車はなくてもいいです。
- 乗車人数の少ない線は廃止するべきだと思います

今後取り組むべき方向性

方策

方策	
1. 陳情・お願い	
	首長などからの依頼
2. 現在の利用者の実態把握	
①	個人属性(年齢, 職業, 居住地, 免許の有無など)
②	利用目的
③	利用時間帯
④	利用OD
⑤	乗換の有無と接続
⑥	代替路線の有無(無い場合は?)
3. 既存路線での吸収や新たな方策の検討	
①	既存路線で吸収
②	新たな方策の導入検討
4. 収支の改善策	
①	運行経費の見直し(もう限界?)
②	運輸収入の増加策
③	別途の増収策
④	補助金の投入
⑤	運賃の値上げ
5. 事業構造の改革	
①	上下分離の推進
②	PSO(Public Service Obligation)の導入

沿線自治体は、地域公共交通活性化再生法において「地域旅客運送サービスの持続可能な提供の確保に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画(「地域公共交通計画」)を作成するよう努めなければならない」とされているように、現在の鉄道が、地域住民の通学・通勤・通院などの日常生活や観光をはじめとする交流人口の拡大にどういった役割を果たしているかを精査し、同法に基づく枠組み等を通じて、ローカル鉄道の在り方の見直しに積極的に取り組むべきである。

地方自治体は、現状維持のための単純な欠損補助という思考ではなく、公共交通としての利便性や持続可能性の向上が図られ、まちづくりや地域振興への貢献等の公共政策的観点から公的関与が必要不可欠と認められる場合には、地域の特性に根差したより利便性と持続可能性の高い輸送サービスの実現に向けた実効性ある支援を行っていくことが適当と考えられる。

出典：国土交通省「地域の将来と利用者の視点に立ったローカル鉄道の在り方に関する提言～地域戦略の中でどう活かし、どう刷新するか～」
<https://www.mlit.go.jp/tetudo/content/001492230.pdf>