

夢工房池田山保育所（仮称）計画に関する建議書

平成 26 年 8 月 1 日

品川区長 濱野 健 殿

建議代表者 池田山住環境協議会会長 船曳 鴻紅
東京都品川区東五反田 5-14-5
連絡先 池田山住環境協議会事務局
東京都品川区東五反田 5-25-19 8F
tel: 03-3445-1004

建議の要旨

池田山は品川区の“まちづくりマスタープラン”によれば、「高台の閑静な住宅地としての環境が守られている。旧正田邸跡地への区立公園（ねむの木の庭）の整備により、池田山の閑静な住宅地としての市街地環境がより高まった」とあります。ところが今般の社会福祉法人夢工房による池田山保育所計画（仮称）はあまりに唐突であり、これまで建設説明会も事実上無いに等しく、1987 年に池田山環境協定が住民間で制定され、以来、新築・改築を行う際にはお互いに協約し、住環境を守ってきた私たちの努力を全く無視するものです。

さらに単なる近隣への騒音公害といった問題をはるかに超えて、本事業計画は、池田山に待機児童がほとんどいないこと、池田山外から通う保護者にとっては通園が困難な立地であること、交通事故増加の予想に対しては何ら対策がとられていないこと、保育所新設・運営には常識を欠く高額な土地投資も含め不要かつ多額の税金投入を要すること、といった諸々の観点から、公共福祉政策としてきわめて不適切であることは明白です。

私達は品川区民として、現在の待機児童問題の解決、子育てしやすい社会の実現に、共に取り組みたいと願っております。そのためには、単なる数合わせではない、個々の地域事情に沿った中身のある施策を、共に協議し、共につくるという、民主主義の根本に立ち返った場づくりが必要不可欠であると考えております。

どうか私ども区民と事業者また区の担当部署との、本計画に対する真摯な協議や見直しができますようにお力をお貸しいただきたく、建議させていただく次第です。

今年 1 月には、夢工房池田山保育所計画に反対する署名活動が行われ、署名人は 1818 名に達しました。内 588 名 が東五反田 5 丁目の住民でした。

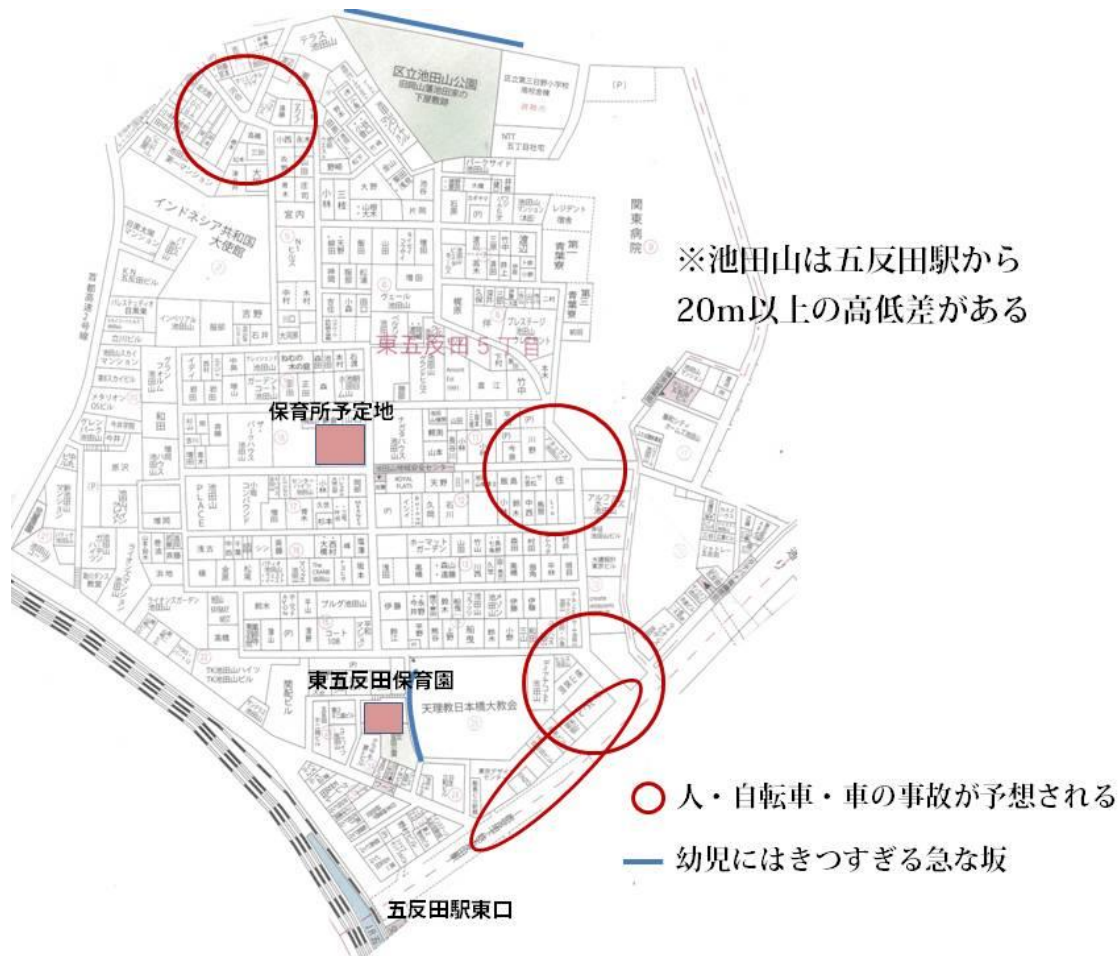
5 月にはその活動を引き継ぐ形で、「池田山住環境協議会」が結成され、現在、568 名の会員がおります。調査、広報、交通、掲示の専門部会活動が活発に行われ、今月からは品川区まちづくり専門家派遣制度によって、区から都市計画のアドバイザーを派遣していただいております。今後は地域の地権者や住民の参加により、閑静な街並みが維持されている池田山の住環境を守りながら、誰もが住み良い街づくりの実現に取り組んでまいります。

「夢工房池田山保育所計画」につき、本建議書の要旨をお汲み取りのうえ、品川区、東京都において善処していただきますよう、お願い申し上げます。

建議理由については、別紙参照資料を添えて、お願い申し上げます。さらに、それに沿いまして、別紙質疑書にもご回答願いたく存じます。

以上

資料1 建議理由「保育所としての立地の不適切性」



「たくさんの保育園に通った。公立・私立の認可保育園、無認可のもの、ぼく以外にはほぼ全員風俗営業のお母さんが通っている24時間保育のところ。忘れられない光景がある。ぎりぎりまで働いて子どもを迎えに行くので、保育園に着くのは延長保育のリミットあたり。だから、毎日、近くの駅から走った。すると、たいていすぐ近くに、一緒に走っているお母さんがいるのである。2、3分遅れても文句はいわれまいだろう。でも走るのだ。汗で化粧がはげ落ち、目にうっすら涙の気配。・・・こんなことなら働くんじゃないかと思ってしまうこと、それらが胸の中で渦巻いているのだと、ぼくにはわかった。」

作家 高橋源一郎氏 朝日新聞 2013年9月26日

実際に、子育てをしてみなければ分からない、とても実感のこもった一文です。こんな親御さん達の苦労を顧みれば、毎朝夕、急な坂道を幼児連れで上り下りする、子乗せ自転車で急坂を駆け下りることが、はたして理にかなったことなのかどうか、無理なことは自明です。

今年 6 月に発表された公正取引委員会の全国アンケートによれば、保護者が保育所を選ぶ圧倒的な理由は、「家から近い」保育所だからでした。品川区内では、現在 128 人の待機児童の半数は荏原地域です。また今後中高層マンションの建設によって、保育の要望が高まるとされるのは大崎駅近辺です。池田山の北になる上大崎地区であれば、最寄り駅の日黒駅前に平成 29 年完成予定の認可保育所（再開発区域内）で対応できます。池田山地区には保育所の待機児童はきわめて少なく、区立東五反田保育園の拡充によって十分に吸収できます。

従って夢工房保育所が想定する通園者は、大部分が池田山外からの通園になります。図のように、池田山は周辺からの進入路が、大小わずか 4 本と限られており、かつ高台にあります。通園者の多くが自転車を利用することが予想され、100 名の乳幼児であれば、五反田駅方面へ毎日最大 400 回にも及ぶ自転車走行の増加が生じます。しかも南側、東側、北側からの 3 本の道はすべて急坂で、電動アシスト自転車の利用となります。電動アシスト自転車は子どもを乗せると重量が 100 キロ近くにもなるため、歩行者にとっては軽自動車並みの走る凶器です。同じく高台にある横浜の夢工房系列保育所の例から、車による送迎が多いこともまた、容易に予想されます。また日常的に車を運転する住民が多い池田山内では「幼児が（違法駐車のかげから飛び出してきたりして、轢いてしまうのが怖い」という恐れは切実です。『信号』や『ガードレール』がある商業地域とは違うからです。幼児の飛び出しによる事故は、通行車両がどんなに減速したとしても免れることはできません。

夢工房が保育所用地を検討した際に、このような交通事故の増加の可能性は全く考慮していませんでした。しかし私たち住民にとっては、生命にもかかわる重大な問題です。この点について、計画段階で正確な交通アセスメントが行われ、十分に納得のいく対策がとられない限り、安易な保育所開設は将来にわたって大きな禍根を残すことになります。

資料2 建議理由「夢工房の多額な内部留保金」

先月25日に、公正取引委員会から「保育分野に関する調査報告」が公表されました。

我が国の少子化の要因の一つとして、仕事と子育ての両立の難しさが挙げられている。特に都市部では、保育の需要に対して子供を預かる保育施設が不足しており、待機児童の発生が大きな問題となっている。

公正取引委員会では、事業者の公正かつ自由な競争を促進し、もって消費者の利益を確保することを目的とする競争政策の観点から、保育分野の現状について調査・検討を行い、競争政策上の考え方を整理することとした。

そこでは、現下の待機児童対策が求められる中で、社会福祉法人のあり方が問題となっていると指摘されています。これまで、公立を除けば、社会福祉法人が保育所経営をほぼ独占的に行ってきたおり、それに対して、競争政策を導入し、事業者の新規参入や創意工夫の環境を整備するためには、既存社会福祉法人のロビイングと、自治体の及び腰が障害となっているとしているのです。その典型が、今回の社会福祉法人夢工房です。わずか十年の間に、兵庫県姫路のわずか1園から、全国26園に経営を拡大し、資産72億円までにふくれあがっています。実態としては保育士派遣業というのが、業界筋の見立てです。

平成16年頃から、財政逼迫した地方行政が、公立保育所の民間移管を次々と進めました。夢工房によれば、公立の場合、保育士の平均年齢が40歳、平均年収が616万に対して、夢工房は平均年齢が27歳、平均年収が316万だそうですから、確かに運営コストは下がります。しかし現実には、それが行政コストの削減につながっていないことは明白です。実際、夢工房の場合、毎年事業収入の14%にもあたる4億円以上の純利益を上げています（内閣府における「社会福祉法人の内部留保金」の議論では、純利益6%でも多すぎるとされている）。

また社福の私物化に歯止めをかける厚労省の検討会は、先月、利益の積み上げである内部留保を、地域貢献活動に使うよう義務づける制度改正を求めました。具体的には、生活困窮者に対する支援、生活保護世帯の子どもへの教育支援などです。しかし夢工房が池田山の土地を購入した推定10億円の資金は、保育所予定地という事業資産になり、内部留保金の一部とはみなされません。こういった行政の追及を回避する狙いが、夢工房の池田山土地購入の動機としてあるのではないかと私達は疑います。私達は、池田山がそのような場に利用され、なおかつ、生活環境を破壊されるような事態は断じて看過できません。