

渡辺委員

公明党の渡辺でございます。1点だけ質問をしたいと思いますが、私の方からは特別支援学校ですね、入学を希望する方が年々増加していることに関しまして、この議会でもたびたび質疑をされているところではありますが、それに伴うスクールバスの整備について何点か質問をしたいと思います。

私も実は選挙区が相模原から藤沢に移りましたが、今年度、相模原中央支援学校等を開設していただいて、それに伴ってスクールバスも相模原中央支援学校に3台ですか、あと既設校に4台、本年度予算の中でも7台増車をしている。毎年少しずつ努力をされていることは分かりつつ、またそれを評価しつつ、そうは言いながらも、まだまだ様々な課題が残っていますので、それに関連して質問を何点かしたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

まずはじめに、このスクールバスの乗車対象者は、どんな理由に基づいて決められているのか、お伺ひしたいと思ひます。

あわせて、現状のスクールバスの乗車対象者の人数に対して、実際に乗車している子供たちの数と、その割合がどれぐらいなのか、御報告を願ひたいと思ひます。

特別支援教育課長

まず、乗車対象者でございますが、義務教育段階でございます小学部と中学部の児童・生徒としております。ただし、肢体不自由教育部門と視覚障害教育部門の児童・生徒につきましては、障害の状態から、車椅子に乗っていたりとか、あるいは白じょうをついたりということで移動に困難あるいは危険性も伴う場合があることから、高等部につきましても対象としております。

なお、知的障害と聴覚障害の高等部の生徒につきましては、卒業後の社会自立に向けまして、電車・バスなどの公共交通機関を利用いたしまして、将来通勤したり、あるいは休日に外出したりという能力を育成するという教育的意義を重視しまして、自立通学を原則としております。

続きまして、人数でございますが、平成22年度の調査でございますが、乗車対象者は2,349名、うち乗車を希望している数が1,883名、実際に乗車している人数は1,776名となっております。乗車対象者2,349名に対する実際の乗車人数の割合は約76%となります。また、乗車希望者に対する乗車人数の割合は、およそ94%となっております。

渡辺委員

今の御説明の中で人数的な説明がありました。例えば乗車希望者に対して、実際に乗車をされている方の率、これが今の御答弁だと94%と。数字だけを見れば比較的高いような数字に聞こえるわけですが、足し引きしますと実際は希望されていますけれども、実際に乗れない方が107人いるということになるんだと思ひますけれども、この乗車できない子供たちは、どんな理由で乗れないのか、御答弁願ひたいと思ひております。

特別支援教育課長

スクールバスの乗車に当たりましては、バスの運行ルート上に幾つかのバスポイントを設定して子供たちを乗降させておりますが、そのようなバスのポイントが自宅と離れていて時間がかかるといったような場合に、やむを得ず自家用車等で直接送迎しているという場合がございます。また、児童・生徒数が増加して、バスに乗れる数を超過してしまった場合、自家用車等による送迎が可能な家庭につきましては、送迎をお願いしているということもございます。こうしたケースが107名あるということでございます。

渡辺委員

何とかそれでもぎりぎり回っているという実態があるんだと思いますけれども、それについては、今の御答弁の中にありました保護者の方々にかかなりの負担があると思いますし、この負担の下に何とかクリアできているという状況だと思いますけれども、保護者の方々からは、このスクールバスについて具体的にどんな要望が寄せられているのか、ちょっと御答弁願います。

特別支援教育課長

保護者からの要望についてでございますが、まずは乗車時間が長いのもっと短くしてほしいということ、それから、自宅の近くにバスの乗降ポイントを設定してほしいということ、また、スクールバスに乗りたいのに乗れないので何とかしてほしいということなどでございます。社会的自立を目指しております知的障害者教育部門の高等部の生徒についても、重度の知的障害の場合には自分1人で通学することはできないので、バスに乗せてほしいという御希望も含めまして、バスに乗りたいのに乗れないといった意見が多く寄せられております。

渡辺委員

今の御答弁にありましたそういう御要望に対して、県教委として、これも当然努力をしてきたということは認めますが、そうであってもまだまだ満足に対応ができていない状況があると思います。それについてどんな工夫をされているのか、御答弁ください。

特別支援教育課長

保護者の御要望に対しましては、私どもも障害のある子供につきましては、1人で通学することが困難な場合が多く、また、特別支援学校は自宅から遠いという場合が多いため、保護者の負担は大きいものと考えております。

こうしたことから、就学保障の一環として、通学につきましても何らかの手段を講じなければならないと認識をしているところでございます。

こうしたことから、通学負担の軽減という意味も含めまして、10年間で5校、2年に1校のペースで新しい学校の整備を行ってまいりました。

またスクールバスについても、既設校への増車に取り組みまして、10年間で新設校に13台、既設校に12台、合わせて25台の増車を行ってまいりました。ただ、これだけでも十分ではございませんので、その他の工夫につきましては、車両を更新する際に、従来中型バスであったところを大型バスに替えることによって乗車的人数を増やしたり、毎年コースを見直しまして、有効なバスコースを検討して、少しでも多くの子供が乗れるようにしたりするといったことがございます。バスコースの見直しとは、例えばあるコースのバスが満員になっ

て乗れない子供が出てしまった場合、隣のコースを走っているバスがその子供を乗せるようにバスコースを設定し直すといったことでございまして、保護者の方にも御協力をいただきながら、取組を行っているということでございます。
渡辺委員

今言った数字的な、これまで数年間の御努力ですね、これについては評価をするべきですし、数年前に比べれば、少しずつこういう要望に対して県教委が対応してくれているというものは私自身も実感をします。

しかしながら、ちょっと論点が変わるんですが、例えば平成23年度の教育委員会の点検評価という資料がありまして、これは昨年度の事業ですけれども、これについて特別支援学校については、今までの取組と、あと平成22年度の取組について当局並びに外部の有識者の意見等が記載をしてありますね。これについては、今言ったような学校の新設など、要は大規模化に対応していくうんぬんという、今の御答弁と同じような記載があるんですが、残念だなと思ったのは、スクールバスの配備については、平成21年と22年の取組に関する台数的な記載はあるんですけれども、今御答弁いただいたような、要は、本当に保護者の方々が求めているらっしゃるようなことについて、また、今後どうなっていくのかというようなことについて読み取れるような文章の記載がほとんどないことなんです。これについては御答弁できますか。

特別支援教育課長

今後私どもとして、バスの整備についてどのように考えているかということでお話をさせていただきたいと思いますが、今後の対応の基本的な考え方としたしまして、まず長時間乗車の解消ということで、具体的には60分を超える長時間乗車の解消を目指したいということが1点ございます。

もう一点は、先ほど、乗車を希望していながら乗れていない生徒が107名いるというお話が出ましたが、希望者が全員乗れるように取り組んでいきたいと考えてございます。

渡辺委員

今の御答弁聞いていると、非常に心強い御答弁なんですけど、そういうものがやはりこういう文章の中で分かるように表現をしてもらいたいと思うんです。それで、例えば平成22年度の外部評価の記載の中で、これはスクールバスだけではありません。要は特別支援学校の新設というものも含めてですが、外部の方々がどのように言っているかというのと、施設整備などの受入体制の充実とともに、計画的な実行とその説明が必要であると、こういう記載がされているわけなんです。これは私と同じ意見だと思うんですよ。それにはやはり今後どうなっていくのか、例えばこの問題がずっと続くのか、そういうことについては、やはりもう少し丁寧に取組を説明していくような方向性が必要かなと思います。

その上で御質問を続けたいと思うんですが、今、増車については言いましたけれども、スクールバスの単純な増車という取組以外で、工夫している点があると先ほどありましたけれども、その中でちょっと確認をしたいのは、この4月に相模原中央支援学校が新設になりましたね。それでもってスクールバスが3台配備をされて、その他頑張っていたいただいて、既設校にも4台配備されて計7台と、例年にない台数が今年度配備されていますね。しかしながら、県財政

は非常に厳しいということで、今言った課題などをクリアしていく上で、要は今後ですけれども、例えば横浜西部、藤沢地域の支援学校が平成25年4月に開校予定になっています。さらには、その後に県央地域の支援学校が平成28年4月に開校予定になっている。

この中で、今の御答弁と関連がありますが、この新設校ができれば、当然全くゼロからスタートなんで、要は新しいスクールバスを何台か配備をしなくてはいけない。それに対して、今年は頑張ってくれて既設校にも4台配備してもらった。こういう考え方が、新設校ができるタイミングでも引き続き継続できるのかどうか。要は、新設校ができる年は、既設校は我慢をなささいよということになってしまうのかどうか、その辺の御答弁をいただけますか。

特別支援教育課長

先ほど申し上げた考え方というのは、全県共通なものと考えておりますので、長時間乗車の解消、全員乗車の実現ということで取り組んでまいりますので、新設校のある年度については既設校への配備はないよという前提でやっていくという考えはございません。そこは新設、既設合わせまして、県内の県立特別支援学校のバスの運行時間、あるいは全員乗車ということについて実現をしたいという方向で取り組んでいきたいと考えております。

渡辺委員

分かりました。よろしくお願ひしたいと思います。今、課長の御答弁の中で、スクールバスに乗車する該当者、小中学校は基本的に全員であると。高校生については、知的は駄目だよと。それ以外の肢体でどうしても乗らなければいけない高校生は乗るよという話ですね。そうすると、今、課長が御答弁された全ての方が乗れるような体制をつくりたいという、この全てというのは、あくまでも今と同じように高校の知的障害のある方は除かれるのでしょうか。それとも、入る方向も含めて取り組むという意味なのでしょうか。

特別支援教育課長

対象者については、基本的な考えは同じでございますので、乗車対象者としては義務教育段階の生徒であるものと考えております。知的につきましても、先ほど申しましたような自立に向けて、基本は自立通学をしていただくことに変わりはないと考えておりますので、義務教育段階において、希望者については全員乗車を実現していきたいという意味でございます。

渡辺委員

分かりました。残念な状況だと思うんですね。

要は、ひとくくりでもって知的の高等部は乗車できないということです。それが先ほど言った将来的な職業訓練の一環の中でやっていくという考え方は分かるんです。ですが、当然知的の中には重い方も軽い方もたくさんいらっしゃるって、変な言い方、差別する言い方ではありませんよ、将来的にそんなにたやすく社会復帰できるというか、一般的な社会に出れる方々だけではないと思うんです。そうではない方がたくさんいらっしゃる。そういう方々も知的の高校生だから、自主通学が原則だよという中で、スクールバスに乗れない状況の方々がたくさんいらっしゃる。もうちょっと別の背景を言うと、そういうお子さんを抱えている御家族というのは、要は中学校までは乗れているわけですよ

ね。その中で、お父さん、お母さんが共稼ぎをしながら経済的に一生懸命お金をためる、もしくは子供の将来のことも考えながら蓄財も含めてやっている。それが高校生になって、子供がバスに乗れないということになると、お父さんないしお母さん、主にはお母さんでしょうけれども、仕事を辞めて送り迎えをせざるを得なくなる。そうすると、知的の方が高校生になると、経済的な余裕といういろいろな蓄財のすべというのが抜けていく。そうすると、将来的な不安が増大していくということになるんだと思うんです。だから、画一的に知的の高校生だから乗れる、乗れないということではなくて、先ほど肢体不自由児の方々もそう言っていました、高校であっても、肢体不自由でどうしても通学が困難だという方々はバスに乗れるという観点と同じですね。それはやはり個別の状況があると思うんですが、これについては、どのようなお考えですか。

特別支援教育課長

委員御指摘のとおり、知的障害の重いお子さんがいることは確かで、保護者の方にいろいろ御負担をおかけしているなという認識を持ってございます。

そうしたことから、委員のお話にもございましたが、現状ではスクールバスに空席がある場合には、高等部の方にも乗っていただいております。

また、現在は保護者の付き添いが必要なんだけど、学習の中で自立通学が可能となるであろうという自立通学を目指す生徒につきましては、保護者と相談をしながら、1人で通学できるような指導プログラムを組みまして、自立通学の練習を行っております。

またそれ以外にも、スクールバス等を含め、全般的に通学支援ということになってくると思いますが、やはり障害のあるお子さんの通学につきましては、スクールバスの整備だけでは不十分であると考えております。こうしたことから、知的障害の高等部のお子さんも含めまして、特別支援学校へ通う障害児の通学支援という視点で、平成22年度から市町村がスクールバスの送迎場所や学校までの通学支援を開始した場合の補助制度が創設されております。今年度は3市町村が取り組み始めておりますので、これは保健福祉局障害福祉課の事業でございますが、こういったことにつきましては課を越えて連携をさせていただきまして、教育委員会としても他の市町村にも働き掛けて、通学支援という視点で取り組んでまいりたいと考えております。

渡辺委員

今、通学支援という話の中で、スクールバス以外でも保健福祉局の制度云々という御答弁がありましたけれども、これは課長も分かっていると思いますが、市町村が行っている通学支援にも課題はたくさんありますよね。例えば今の御答弁の中に関連をさせて言わせてもらおうと、今まで通学支援を市町村単独でやっていたのは3市しかありませんでした。それに対して、新たに3市が加わって6市だということです。ところが、神奈川県下の支援学校は26校あって、所在している市町村は12市町村あります。そうなってくると、今言ったような制度でも救えないという方々がたくさんいらっしゃる。そういう意味では、保健福祉局という言い方をせずに、保健福祉局としっかり

協議をしていただいて、要は抜け落ちている市町村とどういう対策を進めていくのか、こういうことも必要だと思います。

また、通学支援を行っている6市でも、市によって制度が少しずつ違うというばらつきがある。そういう課題も認識されていると思うんです。そうであれば、しっかりその辺もやってほしいなと思います。

我々県民から見れば、例えば私も代表質問をさせていただきました。その中で、例えば在宅重度障害者手当の見直しの件について、その財源も使って例えば通学支援もやるべきだと。そうすると、あれは福祉事業であるから、学校の通学支援については教育局の所管だというふうにおっしゃいますよね。でも、県民から見れば県のやることで一緒なんです。また、障害者から見ても一緒なんですよ。特に特別支援学校は、県が所管をする学校ですから、そういう意味では県財政という意味からすれば全く同じなんです。そういう意味では、しっかりそれに取り組んでいただきたい。そうしないと、これからも新設校が出てくる。バスも増車をしなければいけない。既設校についてもやらなければいけない。では、その中でバスに乗る余裕ができたなら、知的障害児の高等部も乗れるというけれども、実際に乗れていないわけですね。乗車はいつまでにできるようになるのかという話になると、やはり市町村がやるという話になる。私は県が直接やってもいいと思いますけれども、通学支援の取組と、このスクールバスの取組をセットで協力的にやっていかなければいけないと思います。最後に、決意としてどなたかお願いできますか。

支援教育部長

委員御指摘のとおり、スクールバスにつきましては、様々なところから様々な声を聞いておりますし、今後も支援校の設置と同時に、子供の環境改善について全力で取り組んでいかななくてはいけないと思っております。

また、先ほど御指摘にございました保健福祉局との事業について、お互いの所管がどうこうということではなくて、やはり一緒になってどうするかという方向性を考えていくのは大切なことですので、今、実は課長同士がそういった意味では、今後どうするかということについてかなり密接に相談を始めたところでございます。そういった部分も含めてスクールバスの改善については、一刻も早く環境が改善されるように、引き続き新設校と併せて最重点に取り組む課題としてまいりたいと考えてございます。

渡辺委員

最後に少しだけ要望させていただきたいと思います。

直接、県教委のこととは関係ないかもしれませんが、この委員会で答弁するというか、要望する内容とはちょっとほど遠いかもしれませんが、先ほど来、答弁の中で時々出ていたんで、関連して言わせていただくと、市町村の地域生活支援事業費の助成ですね、これも初年度は県が全額負担をするけれども、次の年度からは市町村が半額負担をするわけです。そういう課題があるので市町村が手を挙げない。市町村も財政が非常に苦しいですから。そういう課題があって、最後にもうちょっと言うと、スクールバスを民間委託するわけですね。この額が幾らとは言えませんが、今の額で本当にスクールバスの増車がうまくいくのかという話など、課題が幾つかあると思うんですね。そう

いうことをやはり総合的に取り組むということを是非お願いをしたいなと思います。

経済がこんなに厳しくなっているという意味では、その中で障害を持っている子供たちを支えるお父さん、お母さんは、もっともっと厳しくなっています。そういう意味では、そういう方たちを少しでも救えるような環境を是非お願いしたいと思いますし、教育委員会の財源ではないかもしれませんが、県全体の財源を見れば、在宅医療の障害者等の手当の財源もあるわけなので、そういうものもしっかり活用できるような横串を指した取組をしっかりとやっていただきたいということ要望させていただいて、私の質問は終わります。