

## 平成26年2月定例会 一般質問（概要）

平成26年3月4日

[小林 雄志 議員](#)



### 1 大阪府立中河内・南河内地域支援学校の整備について

#### 〈 小林議員 〉

「堺・泉北地域」には知的障がい生徒を対象とした高等部を有する支援学校が2校あります。堺支援学校と泉北高等支援学校です。

一方で、来年4月に羽曳野の旧西浦高校跡地に、仮称「府立中河内・南河内地域支援学校」が開校します。これに伴い、来年度より堺市北区のおおよそ半分の地域と東区・美原区で該当する高等部への進学生徒は、中河内・南河内支援学校に入学することになると説明を受けています。

私が調べたところ地域の約30名の生徒が、今回の校区割変更のあおりを受けると見られます。

まずは、堺市の一部が中河内・南河内の支援学校に校区割変更となった経緯について中原教育長にお伺いします。

#### 〈 教育長 答弁 〉

堺市内の府立知的障がい支援学校としては、泉北高等支援学校と堺支援学校高等部生活課程があります。

堺・泉北地区における生徒数の増加等に対応するため、平成22年度に、堺支援学校に仮設校舎を増設し、泉北高等支援学校と堺支援学校高等部の間で通学区域の調整を行いました。

今後も、堺・泉北地区を含む泉北・泉南地域に加え中河内地域における生徒数の増加が見込まれることから、今回さらに、新校開校に伴い閉校予定だった交野支援学校四條畷校を当面継続することとし、堺・泉北地区における生徒数の増加への対応として、堺市北区の一部、東区、美原区の生徒の通学区域を平成27年4月に開校予定の中河内・南河内地域の新校に変更することとして、昨年6月に公表したところです。

#### 〈 小林議員 〉

堺・泉北地域の支援学校2校のうち、堺市堺区にある堺支援学校は、北区からはJR阪和線の線路を挟むだけで、距離にしても約30mありません。にもかかわらず、来年4月からこの北区の半分を含め堺市内の当該地域の生徒は、羽曳野市にある支援学校に通学しないといけません。

そこで、今回のように、知的障がい生徒のための高等支援学校において「居住地域内」ではなく、「他の地域」へと通学区域割が変更になった例について、お伺いします、また、その場合こういった経緯で変更となったか説明もお願いします。

#### 〈 教育長答弁 〉

地域をまたぐ通学区域としては、北河内地域の児童生徒数の増加に対応するため、大東市の高等部の通学区域を中河内地域の東大阪支援学校に設定していますが、平成27年度からこの件に関しては解消する予定です。

また、今回の通学区域割の変更において、中河内地域の児童生徒数の増加に対応するため、東大阪市の一部の高等部の通学区域を北河内地域にある交野支援学校四條畷校に変更することとしています。

#### 〈 小林議員 〉

東大阪の地域が一部四條畷の学校に移る件に関して地元選出の議員に伺ったところ「比較的交通の便、通学バスにおいては、負担なく行けるのではないか。」との話でした。

一方、昔から、堺と南河内地域は、東西の交通の弱いところです。公共交通がなかなかありません。ましてや支援学校の生徒が自主通学するには、ほとんど不可能ではないかと思えます。

いわゆる健常者の子ども達は、自由に府立高校を選択しています。例えば、来年度から全日制普通科におきましては、府内全域から行きたい高校を自由に選ぶことが出来ます。

そもそも本府において、高等教育を受けたいと思う障がいを持っている子ども達に学校選択の自由があるのでしょうか。ないならば、その法的根拠もお示しいただきたい。

### 〈 教育長答弁 〉

学校教育法第80条で、各都道府県に特別支援学校の設置義務が規定されています。

この設置義務の中に、解釈として通学区域割は各都道府県の教育委員会が決定できるということが、解釈として導かれます。

このことは文部科学省にも確認しています。各都道府県が、通学区域を設定する場合に複数にわたって、各児童生徒保護者の方が、複数の選択肢を選ぶ自由があるかというところまでは行政組織に対して、生徒児童保護者の方が複数の選択肢を要求できる権利までは、内包されていないのが、法解釈です。

### 〈 小林議員 〉

私は、障がいを持つ子ども達にも、一般の健常の子ども達と同じように行きたい学校に行ける、したい勉強ができる環境を、大阪府が率先して国、文部科学省に訴えかける必要があるのではないかと思います。

今年1月に我が国も締結国となった国連「障がい者の権利に関する条約」においては、「障がいに基づくあらゆる差別を禁止する」とあり、その中には「合理的配慮の否定」つまり、過度の負担でないにもかかわらず、障がい者の権利の確保のために必要な措置・調整を行わないことを禁止することも謳われています。

また、24条教育の項におきましては、「障がいのある人が障がいを理由として一般教育制度から排除されないこと」とも書いてあります。

今回の堺・泉北の支援学校から、中河内・南河内支援学校に通学区域割変更される生徒や保護者にとって、新設校に通うメリットは何なのでしょう。教育長にお伺いします。

### 〈 教育長答弁 〉

予算が許すのであれば、同一市町村内で通っていただける施設を造りたいという気持ちを本当に強く持っています。

しかし、限られた予算の中で、同一市町村の中で、人が増えた場合に増設等をケースバイケースでやっていくのは難しいと考えていて、セーフティネットの機能としては、一定のクオリティーを備えた支援教育を、基本的にはバスで約60分程度の範囲で通える環境を大阪府が用意する、これが大阪府教育委員会が用意できるメリットなのかなと考えております。



#### 〈 小林議員 〉

今回の校区割変更の通知を受けまして、区域割変更になる当該生徒の保護者アンケートを実施し、61名の保護者から回答を頂きました。

アンケート結果は、殆どが羽曳野にある、新設校に期待していない上に、現状の支援学校に通わせたいという数字が如実に表れております。

通学バスの所要時間については、やはり堺支援学校に行くよりも時間がかかるケースが殆どです。また、府内の支援学校のおよそ30%の生徒が自主通学を希望しています。その平均値からすると新校についての不安で、「自主通学を希望しており、それが可能か不安である。」の27.8%は、新校に行かざるを得ない堺市内の子ども達のうち自主通学を希望する、ほとんどの生徒が不安でしょうがない。そういった数字を表しています。

そして、公共交通機関が不便なことから放課後のクラブ活動、これは自立心や協調性を学ぶ機会ですが、これさえも失われるのではないかという危惧があります。

また、堺市と支援学校のある羽曳野市は、基礎自治体が全く異なります。はたして適切な放課後デイサービスが受けられるのか心配です。また、卒業後の就職ですが、大部分の生徒は、堺市内の地元近くで就職しているのが現実です。また、在学中の就労体験も同じで、本当に学校として対応していけるか心配です。

そして、高等部に通う3年間で、地域の友人や支援者、理解者との心や情報の距離が出来てしまうのではないか。そんな答えがこのアンケートに現れています。

アンケートは、府教委が通学区域割変更に関する保護者への説明会を行った1か月ほど後に行ったものです。つまり説明会で、保護者からあった様々な質問、不安、要望を府教委がその時に受け付けたものの、その後、具体的に答えられていない実情がこのアンケートに表れているのではないかと思います。

このアンケート結果は、予め支援教育課を通して教育長に届けておりますが、教育長どのように感じられましたか。また、関連して知事は、今議会初日の府政運営方針におきまして「障がいをもつ皆さんが、希望に応じて、自立した生活を送り、社会参加出来るよう、円滑な地域生活への移行や定着を促進するための取り組みをさらに進める」と説明されました。そこで知事からも話をいただけますか。

#### 〈 教育長答弁 〉

アンケートを拝見させていただいて、一部ですけれども「現状の支援学校高等部では、生徒数が過多となり適切な教育が受けられなく可能性があるから、今回の決定は仕方ないと思う」であるとか、「新設校なので幾らか不安はあるが、ある程度期待している」との声もありました、しかし、やはり学区が変わってしまう方々にとっては、多くの方が自宅から近く、近くの友人や支援体制のある現状の支援学校に通わせたいというのが率直なお気持ちであると捉えています。

先ほども申しましたが、特に、一番大切なのは、他の納税者の方にも説明できるお金の使い方に結局はなってしまうのですが、非常にこういうことでしか対応できないことは、非常に残念でありますし、申し訳ないという気持ちはすごく持っています。

#### 〈 知事答弁 〉

議員が、今回支援学校が4校新設されることに関して、支援学校に通われている生徒の皆さん父兄の皆さん色々ご心配をなされているその指摘は理解しています。ただ先ほどの質問にありましたが、支援学校4校新設のメリットですが、僕は、子ども一人ひとりの有効活用面積を支援学校の中でどれだけの有効活用面積を作っていくかということです。支援学校を新設していくにあたり、1番はやはり障がいを持つ子ども達が増えてきた、そしてその支援学校が狭隘化で狭くなってしまった。

大阪府として、障がいを持つ児童・生徒の皆さんに普通高校と同じように専門授業の教科をできる教室も作りたいですし、また、十分な安全対策を打てるだけのスペースも必要だと思っております。これまでの支援学校の狭隘化で、子ども達に十分な教育環境を与えられてこなかったことから、今回4校を新設したわけですが、先ほどからの話の中に、今まで通っていた学校と違う学校に行く児童、生徒、保護者に対して説明が足りていないというご指摘はまさにその通りだと思います。中原教育長と教育委員会、私も当事者となってしっかりと説明責任を果たしていく、ご理解いただけるように説明を尽くしていきたいと思っております。まずは、子ども達が今までの教育環境ではなく、その子ども達がまさに自立していくため、その教育の中身について、充実させるための新たな4校の整備であると考えておりますので、ぜひご理解いただきたいと思っております。



### 〈 小林議員 〉

府内に新設校が出来ること自体は、支援学校へ入学する生徒が増えていく中、大変ありがたいことです。しかし、従来まで行けるはずであった学校から突然違う地域に飛ばされる、その中で新校のメリットがなかなか見いだせないのです。これは心の中の不安な要素ではなく、実際にいろんな不安要素、不確定要素が多すぎるのです。

府立聴覚支援学校においては、実際に調整区域という名で、似た様なシステムを取っていますが、例えば、新設校開校から初めての卒業生が出る3年間は、今回の話にあげた堺市の一部の地域の通学区域を従来の「堺支援学校」や「泉北支援学校」と「中河内・南河内支援学校」との選択制とする。そして、その3年間で、府教委の皆さんは、保護者の皆さんから上がっている問題をしっかりと解決してその努力の結果を見せる。その3年間の結果を見てもらったうえで、保護者の理解を得たうえで、選択制を廃止して、当該地域を計画通り新設校校区に区割りすることを要望しておきます。

## 2 府内のタクシー事業の適正化について

### 〈 小林議員 〉

本年1月27日に施行された「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法等の一部を改正する法律」（いわゆる「改正タクシー特措法」）に基づき、国土交通大臣が府内の大部分を「準特定地域」に指定しました。また、その指定に伴い「大阪府準特定地域合同協議会」が設置されました。

そこでまず「準特定地域」並びに、2月5日に初会合が開催された「準特定地域合同協議会」とはどのようなものですか、都市整備部長にお伺いたします。

### 〈 都市整備部長 答弁 〉

準特定地域とは、タクシーの供給過剰により法令違反等不適正な運営や事故の発生など地域公共交通の機能を十分に発揮できなくなるおそれがあるとして、国土交通大臣が指定するものです。

準特定地域協議会は、準特定地域において、関係者の自主的な取り組みにより、輸送需要への的確な対応などを図るために組織されるもので、タクシー事業者をはじめ、タクシー運転手の労働組合、労働基準監督署、地域住民、地方公共団体などが参画し、タクシー事業の健全な経営維持など事業の適正化や活性化を図る計画を策定することになります。現在、大阪府内においては大阪府域交通圏をはじめ、6つの地域が準特定地域に指定されており、その6つの地域が合同で「大阪府タクシー準特定地域合同協議会」を設置しています。

地方公共団体としては、大阪府の他、大阪市、堺市、八尾市など8つの市が参画しております。

### 〈 小林議員 〉

協議会には大阪府も参加し、都市整備部担当課長が出席したと聞いています。この協議会において大阪府はどのような役割を果たしているのか。

この協議会の中で最も活発に意見が出たのは「公定幅運賃」だと聞いています。

この2月末、中型車の公定幅運賃が660円～680円と定まりました。この改正タクシー特措法により4月から公定幅運賃の下限運賃となる660円を切る運賃で、タクシー事業は営めなくなります。つまり「ワンコインタクシー」といわれる格安タクシーは、存在なくなります。

そこで4月から実施される公定運賃幅の改正にあたって、府はどのように考え、どのようなスタンスでいるのか、また、協議会においてどのような発言をされたのか、都市整備部長にお伺いいたします。

### 〈 都市整備部長 答弁 〉

ご指摘の公定幅運賃は、タクシー事業者の運賃の範囲を指すものですが、この公定幅運賃は、国土交通大臣が協議会の意見を踏まえ適正な原価に適正な利潤を加えた運賃であること、そして他のバス事業者やタクシー事業者との間で不当な競争を引き起こす恐れがないことなどを基準に指定するものです。

本府としては、法令の趣旨にのっとり「準特定地域協議会」が策定する計画に必要な応じて府をはじめ地域の公共交通政策等へ反映させるという立場から協議会に参画しています。

このため公定幅運賃に関しては、本府に意見を述べる立場にないとの認識から特段の発言はしていません。

### 〈 小林議員 〉

公定幅運賃に関しては、国交省の管轄であることは重々承知しています。それゆえに公定幅運賃の引き下げを求める場合の相手は国土交通省、つまり「国」です。国が地域のタクシー料金までをも決定している、これは地方分権の流れと違っているのではないかと思うのです。

知事は、今議会初日の府政運営方針において、「安全・安心と並んで、府民が自由にチャレンジできる環境を整備することが、成長の基盤となる」「これまでの仕組みを大きく転換し、不必要な規制等があれば、その緩和・撤廃を実現するなど、民間が活動しやすい環境を整備していく」「規則や制度の改革を国等へ戦略的に働きかけていくとともに、府自らも見直しに積極的に取り組んで行く」と説明されました。

運賃に関する規制緩和により、タクシー事業者が自由に行動でき、競争性を確保することで、タクシー運賃が下がり、結果、大阪府民の利用者にも、より快適で便利になると思いますが、知事の考えを伺います。

### 〈 知事答弁 〉

規制緩和を進めてその分野に様々な人に参入していただくのは私の思いそのものですが、ただしそれには、安全、安心を守っていただくのもセットで、その思いの中の重要なポイントです。

今回の法改正においては、この旧法の施行後も依然として、事業者の収益基盤の悪化だけでなく、運転者の労働条件の悪化やタクシー事故の多発等の課題があったことが背景にあると聞いております。

タクシーの運賃規制等は、国の所掌事務であり、議員の提案について、直ちに取り組むことは、大阪府としての立場では難しいですが、利用者の立場にたって、安全・安心を守りながら規制改革を進めていくべきという認識は持っています。