

## 2018年6月定例会 本会議質問と当局答弁

2018年6月定例会の本会議質疑が6月5日～6月12日まで行われました。日本共産党から8名の議員が本会議質問を行いました。その質問と答弁を日本共産党市議団による音声をもとに文書化したものを紹介します。また、北九州市議会HPで中継録画がご覧になれます。正式には、9月議会で今回の議事録が公開されます。

2018年6月5日（火）

◎大石正信議員 議案質疑（60分）

- 1 北九州市介護サービス等の事業の人員、設備及び運営基準等に関する条例の一部改正について
- 2 共生型サービスの創設について
- 3 北九州市放課後児童健全育成事業の設備及び運営の基準に関する条例の一部改正について
- 4 下北道路調査費の補正予算について



大石正信議員への答弁

- 北橋市長（介護保険について）（下北道路について）。
- 保険福祉局長（介護医療院について）（共生型サービスについて）
- 子ども家庭局長（放課後児童支援育成事業について）
- 建築都市局長（下北道路について）

＝以下、第2質問以降の答弁＝

- 大石議員 介護保険優先原則を適用すれば、切れ目が生まれるのではないか。
- 保険福祉局長の答弁
- 大石議員 「償還払い」は全員が適用されるのか。
- 保険福祉局長の答弁
- 大石議員 「横出し」「上乘せ」と言われるサービスは
- 保険福祉局長の答弁
- 大石議員 下北道路について
- 建築都市局長の答弁
- 大石議員 需要予測は正確なのか。
- 建築都市局長の答弁
- 大石議員 都市高速の延伸となる本市の費用負担はどうなっているか。

- 建築都市局長 本市の費用負担はわからない。
- 大石議員 彦島道路から中国自動車道への接続は、本市の費用負担はいくらになるか。
- 建築都市局長 事業検討区間から外れている、それぞれの主体が検討することになる。
- 大石議員 小倉東断層の危険性について、報告書は触れていないが、なぜか。
- 建築都市局長 ルート検討は駄目だとなっていないので、検討していく。
- 大石議員 構造物が活断層をまたぐことはやめた方が良いと言っている。
- 建築都市局長 有識者の方には、そのルートの検討がだめだとはなっていない、検討していいというコメントをいただいています。
- 大石議員 2日に1回程度で大渋滞が起こっているのか。
- 建築都市局長 正確には1.5日に1件起こっている。これは1分から3時間の平均でございます。
- 大石議員 無駄な計画として改めていただきたいことを要望して、質問を終わります。

# 2018年6月定例会 本会議質問と当局答弁

2018年6月5日（火）

◎大石正信議員 議案質疑（60分）

私は、日本共産党北九州市会議員団を代表して議案質疑を行います。

## 1 議案第86号 北九州市介護サービス等の事業の人員、設備及び運営基準等に関する条例の一部改正について

まず、議案第86号・介護サービス等の事業の人員、設備及び運営の基準等に関する条例の一部改正について伺います。昨年5月、「地域包括ケアシステムの強化のための介護保険法等の一部を改正する法律」に伴い、新たな介護施策として「介護医療院」の創設が決められました。この新たな介護施策のために、本市条例の一部を改正するものです。当初、高齢者らが長期入院する「介護療養病床」は、2011年度末までに廃止予定でした。厚生労働省は医療費削減を狙って、約12万床を廃止し、患者を安上がりの新たな介護施設か在宅などに追いやろうとしていましたが、患者や家族の9割が反対するなど国民の世論と運動によって2017年度までに延び、さらに、2023年度まで延期されています。この施設は、長期の療養が必要な医療・中重度の患者・利用者の受け皿とするものです。そこで2点質問します。

◆第1に、「日常的な医学管理」「看取り・ターミナル」等の機能と「生活施設」としての機能を兼ね備えた新たなタイプの介護保険施設として「介護医療院」が創設されます。厚生労働省の調査では、介護療養病床の患者全体の85%が「退院困難」であり、長期の療養生活を送るにふさわしい住まいの機能が求められています。

介護医療院が、日常的な医療ケアと看取り・終末ケアの医療とともに、「生活施設」としての長期に療養生活が送れるように生活の質の向上と人間の尊厳が守られるようにすべきです。当面は、政府は介護医療院に誘導するために、高い基本報酬を設定して、現行の介護療養病床よりも拡充した基準にしていますが、将来にわたって、人員配置、施設基準など配置基準を引き下げることがないようにすべきです。答弁を求めます。①

◆第2に、「介護医療院」は、医療療養病床の一部削減、介護療養病床の全廃のための受け皿を想定しています。介護療養病床は、適用が介護保険法であり、医療部分は包括報酬になっています。包括報酬の場合「事業者も採算が合わなく、早々の退院を余儀なくされるのではないか」「必要で十分な医療が提供されなくなるのではないかと患者や利用者の「難民化」を危惧する声があります。この事業で、事業者の撤退や十分な医療が提供されず患者や利用者の「難民化」が発生しないようにすべきです。答弁を求めます。②

## 2 議案第86号から88号 共生型サービスの創設について

次に、議案第86号から88号「共生型」サービスの創設について伺います。この条例改正では、介護保険と障害福祉等の事業を同一事業所で行うことが容易になる「共生型サービス」の創設を盛り込み、居宅介護、生活介護、短期入所などのサービスを対象にしています。

たしかに、高齢・障害分野における行政のタテ割り制度を是正させる面もありますが、人員体制や介護・障害報酬など、サービスの質が担保され、高齢・障害者の願いに応える事業になれるのか大きな疑問です。

そもそも障害者は65歳以上になると介護保険優先になり、サービスの打ち切り、縮小、定率負担を課せられるなど、高齢障害者の生活や生存を脅かしています。

この「共生型サービス」は、介護保険と障害福祉の統合への“突破口”となるのではないかと危惧する声があります。障害者自立支援法違憲訴訟団は、障害福祉も介護保険を基本とする制度に変更する狙いがあると批判しています。平成22年、国と訴訟団との「基本合意文書」では、「介護保険優先原則を廃止し、障害の特性を配慮した選択制等の導入を図ること」としており、障害福祉サービスと介護保険の統合を明確に否定しており、障害者施策に保険原理を持ち込むことは認められません。

そこで3点質問します。

◆第1に、「共生型サービス」は介護保険事業所が障害福祉サービスの指定を受けやすくし、また、障害福祉サービスの事業所が、介護保険による訪問・通所介護事業所等居宅サービスの指定を受けやすくするとしています。ところが、障害者で65歳になると、今回の改正により障害者が使い慣れたそのままの事業所でサービスを利用できるようになりますが、介護保険制度の適用が原則優先となり、介護保険のサービスを利用しなければなりません。また、介護保険になると、障害福祉サービスを使っている時は無料であった人が利用者負担が1割となることとなります。

国に対して、障害者が65歳を過ぎてもお金や利用時間・回数の心配もなく利用できるように、本人の意志で障害福祉か介護保険を選択できるように要請すべきです。本市で、介護保険適用で、サービス低下の影響を受ける方を把握すべきであり、影響を受ける方を救済すべきと考えます。答弁を求めます。③

◆第2に、障害者の方は介護保険サービスにより「要支援」に認定されれば、介護予防・日常生活支援総合事業の対象になることもあり、必要なサービスが受けられなくなる可能性があります。

今年4月17日、わが党の倉林明子参議院議員が厚生労働委員会で、全身マヒが残り、車いすを利用している障害者が介護保険で「要支援2」と認定され、サービスA「基準緩和型」になりサービス提供が大幅に削減されたことを指摘しています。

介護保険優先によって、障害者の方に入浴介助や家事援助などサービスの低下や新たな負担が生じないようにすべきです。本市として介護保険サービスにはない、同行援護、行動援護、自立訓練、就労移行支援、就労継続支援など障害福祉固有のサービスなどの横出しや介護保険に移行して給付量が減った場合の不足分の上乗せを保障すべきです。答弁を求めます。

④

◆第3に、今回新設された共生型サービスにより、比較的高い報酬が設定されたことで、介護保険分野の営利企業が障害福祉に大量に参入することが予想されます。

岡山県倉敷市、広島県福山市などで就労継続支援A型事業を展開していた運営法人が経営悪化を理由に事業所を閉鎖したことで、障害のある方を大量解雇するなど深刻な事態が発生

しています。このような無責任な事業所による閉鎖など障害当事者不在の「事業者本位の運営」や人権侵害まがいの事案が発生しないようにすべきと考えます。答弁を求めます。⑤

### **3 議案第89号 北九州市放課後児童健全育成事業の設備及び運営の基準に関する条例の一部改正について**

次に、議案第89号・放課後児童健全育成事業の設備及び運営の基準に関する条例の一部改正における、放課後児童支援員の資格要件緩和について伺います。厚生労働省は、放課後児童健全育成事業の設備及び運営に関する基準の改正に伴い、放課後児童支援員の資格要件を緩和しました。今年3月わが党の宮本岳志衆議院議員は、地方創生に関する特別委員会で、「児童福祉法の理念に反するものであり、専門家にふさわしい処遇を引き上げることこそ、人手不足や制度拡充につながるもの」と指摘。支援員確保のためには、子どもの安全性の確保と専門家としての処遇の改善こそ必要として、政府の基準緩和を批判しました。そこで、2点質問します。

◆第1に、放課後児童クラブ運営指針では「放課後児童支援員は、豊かな人間性と倫理観を備え、常に自己研鑽に励みながら必要な知識及び技能をもって育成支援に当たる役割がある」と支援員の質の確保と役割を明確にしています。

本市の指導員は、県や市の研修はあるものの、支援員の質の向上は運営委員会任せになっていると言わざるを得ません。本市として、今回の基準緩和で、運営指針に基づく支援員の水準が後退することがないようにするとともに、運営指針にもとづくレベルアップの計画を持つべきと考えます。答弁を求めます。⑥

◆第2に、放課後児童支援員は、県の研修を平成31年度までの2年間で受講しなければ資格を得ることはできませんが、本市の受講割合は、52.6%です。北九州市学童保育連絡協議会の調査では、本市で研修を受講した支援員が辞め、新しい支援員が増えるなど、クラブによっては、受講した支援員が1人しかいない現状もあるとされています。本市の全クラブの受講実態やクラブからの要望を調査し、全員が早急に受講できるようにすべきです。答弁を求めます。⑦

### **4 議案第112号 平成30年度北九州市一般会計補正予算について**

最後に、議案第112号 一般会計補正予算・下関北九州道路の調査費について伺います。昨年3月31日、地元が行う調査に対して、国が700万円の道路調査費補助を表明し、福岡・山口両県、下関・北九州の両市が各々350万円を計上し、加えて国の先導的官民連携事業による900万円を合わせ、総額3,000万円で調査することになり、5月30日、同道路のルート、構造、整備手法を検討する会が開催され、計画が新たな段階に入りました。

そして今議会に、昨年に続き、350万円の補正予算が計上されました。今年3月25日の整備促進大会では、この間の検討成果として、「概略ルートはWGを4回開催し、下関彦島迫町付近～小倉北区西港付近を結ぶルートが望ましい」「構造形式はWGを4回開催し、橋梁、トンネルの評価を行い、それぞれの特徴を整理した」「整備手法はWGを3回開催し、有料道路事業を対象として想定されるPFI的手法について、導入の論点整理を行った」と

し、そして、それぞれの課題が報告されました。

そこで、5点尋ねます。

◆第1に、関門トンネルが補修工事、事故等で2日に一回の通行止めが発生し、大渋滞を引き起こしていると述べてきましたが、事故等による通行止めは、1回12分間の通行止めが2日に1回だけであり、大渋滞が日常化しているかのような、事実と違う報告を、なぜ、繰り返すのか。

また、関門橋がタンクローリー事故や、風速毎秒20m以上の強風で通行止めとなるため、代替道路が必要と述べてきましたが、下関北九州道路も事故や20m以上の強風で通行止めとなり、代替交通の役割は果たせません。何を根拠に、下関北九州道路で代替機能を果たせると主張しているのか、答弁を求めます。

◆第2に、検討会では、平成20年3月、国土交通省が68億円、20年かけて調査研究してきた6つの海峡横断プロジェクトの調査報告書で示されたルートと、概略ルートとして望ましいとしているが、構造、整備手法等も、この報告書を基本にして、検討するのか。答弁を求めます。

◆第3に、小倉北区西港付近を北九州側のルートとした場合、都市高速西港出口までの2.1kmは都市高速の延伸となり、事業主体は本市となる可能性が大となりますが、その金額と、本市の負担はいくらと想定しているのか。答弁を求めます。

◆第4に、下関市彦島迫町が下関側のルートとした場合、彦島道路から下関西道路の新設、中国自動車道への接続など、数十キロの接続道路が必要となり、多額の事業費となっておりますが、費用負担はどこがするのか、本市に負担はないのか。答弁を求めます。

◆第5に、平成25年2月1日、文部科学省の地震調査研究推進本部地震調査委員会が発表した小倉東断層の長期評価では、断層の北方延長が下関の彦島を經由し、下関市武久町付近まで連続する可能性を提起しています。また、活動時の地震規模はM7.1程度の可能性があるとしています。報告では、小倉東断層の危険性を全く触れていませんが、それは何故なのか。答弁を求めます。

以上で、私の第1質問を終わります。

## 大石正信議員への答弁

### ■北橋市長

#### (介護保険について)

65歳未満で介護保険の特定疾病に該当する場合には、社会保障制度の原則である保険優先の考えから、障がい者総合支援法において、介護保険サービスを優先することとされております。そのため利用している障がい者福祉サービスに相当する介護保険サービスがある場合には、サービスの切り替えが必要となります。またサービスの利用に際し、障がい者福祉制度では自己負担額の軽減措置が図られているため、介護保険サービスに切り替えられた場合には、ほとんどの方の利用者負担が増加することとなります。

議員ご指摘の障がい者福祉制度と介護保険制度適用の順位につきましては、平成12年、

介護保険制度導入当初からこれまで国会などで長年議論されてきております。平成 27 年 12 月の国の社会保障審議会障がい者部会による報告書におきましても、介護保険優先原則を維持することは一定の合理性があるとしたうえで、両制度の連携を推進することが必要と、このように指摘されております。本市におきましては、平成 18 年施行の障害者自立支援法におきまして発出されました平成 19 年 3 月 28 日付厚生労働省担当課長通知があります。これに従ってこれまで障害福祉サービスの運用を行ってきており、両制度の選択制を改めて国に要請する考えはありません。

平成 30 年 4 月の障がい者総合支援法改正及び報酬改定では、共生型サービスとして障害福祉サービス事業所が、介護保険サービス事業所としての指定を受けやすくする仕組み、その額も同じであります。また一定の要件を満たす 65 歳以上の障害のある高齢者に対して、特定の介護保険サービスの利用者負担を実質的に免除する制度が追加されたところです。一方、サービスを切り替えた際、国は個々の実態に応じた適切な運用を求めており、具体的には就労支援、同行、同行援護など障害福祉サービス固有のものと認められるものについては、障害福祉サービスを支給する横出しや、介護保険の区分支給、限度基準額の制約などから、介護保険サービスの支給量内容では、十分なサービスが受けられない場合には、障害福祉サービスを支給することができる上、ということにしております。

そこで本市では、ご本人の心身の状況や介護の状況、希望するサービスなどを勘案して、必要と認められる場合には、障害福祉サービスの決定を行っており、サービス低下が起きないように努めているところです。

しかしながら介護保険サービスへの切り替えについては、各サービスの上乗せや横出しの基準が明確でないことに加え、上乗せのサービスにかかる経費について、国庫負担がありません。市の一般財源による負担となることから、21 の大都市で基準の明確化、財政上の措置を国に働き掛けているところです。今後も高齢の障がい者が安心して暮らせるよう、各相談窓口において、個々の相談に応じ、適切にサービスを提供するよう、努めてまいります。

### (下北道路について)

次に、補正予算に関連して下北道路の調査についてご質問がございました。

下北道路は、北九州市と下関市の市の都心部を結び、関門地域における既存道路ネットワークの課題の解消や九州と本州を結ぶ大動脈である関門国道トンネル、関門橋の老朽化への対応と代替機能の確保、さらには循環型ネットワークの形成により、様々な分野における関門地域の一体的発展を支える重要な道路であります。そのため、この道路の実現に向けて、山口県、福岡県、下関、そして北九州市の 2 県 2 市をはじめとして、地元の関係者とともに長い間政府に対して要望をしてまいりました。この取り組みが実り、昨年度、国の道路調査費補助を受け、地域においてゼロベースで基礎的な検討を行うこととなり、今年 3 月概略ルートなど、構造形式、整備手法の観点から、成果の取りまとめを行っております。

議員お尋ねの関門トンネルの通行止めの状況については、事故や落下物などによる通行止めが平成 24 年から 28 年の 5 年間で、1140 回発生しており 2 日に 1 回以上の頻度となっております。1 日に 28000 台もの車両が通行する道路で、このような高頻度で突発的な通行

止めが発生しているということは、本州と九州を結ぶ大動脈で安定した通行を確保する観点からは問題点と考えております。加えて関門トンネルは老朽化対策のため、定期的に長期間の通行止めを伴う補修工事を実施しております。この時期に事故や災害等で関門橋が通行止めになった場合に、本州と九州の間の道路が寸断されることになるため、代替経路として下北道路の整備が必要と考えております。また今回の検討調査では、構造形式の基礎的検討として、適用可能な構造形式工法について整理しており、その中でトンネルは比較的気象の影響を受けにくいとしております。

一方で台風時のように周辺の道路が止まっている場合に、下北道路だけがあえて通行できることが必須条件とは考えておりません。この道路への多様なニーズを幅広くくみ取るため、今年度市民や関係者の意見聴取を行い、検討を深めていきたいと考えています。

## ■保険福祉局長

### (介護医療院について)

将来にわたり、介護医療院の人員配置、施設基準など引き下げることがないようにすべきであるとお尋ねでした。

平成 29 年度に介護保険法の一部改正が行われ、長期療養のための医療、日常生活上の世話や介護、これを一体的に提供する介護医療院が、介護保険施設として新たに加えられました。平成 18 年の国の医療保険制度改革におきまして、医療と介護の役割を明確化する観点から、期限を定めて介護療養病床は、廃止することとされました。これを促進するため、平成 30 年 4 月から新たに介護医療院が創設され、介護療養病床の転換先の一つとして位置づけられたところであります。

介護保険制度にかかる報酬や施設などの基準は、国において 3 年に 1 回の見直しが行われておりまして、平成 30 年度から平成 32 年度までの改定の中で、介護医療院の報酬や基準なども盛り込まれました。これを受け今回議会に提出しております条例案におきましては、厚生労働省令で示されております、介護医療院の人員や設備等の基準を満たしたものとなっております。国が定める介護医療院の人員や設備の基準は、介護療養病床の実態調査など、国が全国的な調査などをもとに、社会保障審議会での専門的な審議を経て定められております。本市といたしましては、国の基準をもとに適切な人員や設備などの配置基準を保つよう努めてまいりたいと、このように考えております。

2 点目でございます。

介護医療院への転換により、事業者の撤退や包括報酬のため、十分な医療が提供されない問題や患者や利用者の難民化が発生しないようにすべきだと、お尋ねでございました。

介護保険法では、介護などが必要な方が、尊厳を保持し、有する能力に応じ、自立した日常生活が営むことができるよう、必要なサービス給付を行うこと、とされております。介護施設では、これに基づいて利用者へサービスを提供しておりまして、介護医療院でも同様に行われることとなります。介護施設の整備にあたりましては、施設の定員やその運営状況、待機者の状況、今後の高齢化の推移、市民のニーズなどを踏まえまして、適切な整備量を 3 年に一度、定めているところであります。これにより、サービスに過不足が生じることがな



いよう、必要な見直しを行っているところであります。介護事業を廃止する場合、希望する利用者が、継続してサービスが受けられるよう、新たな事業者へと引き継ぐことが、介護保険法により事業者には義務付けられているところであります。また市も必要に応じて事業者や利用者から相談を受けるなどの支援を行っているところであります。介護医療院を含む介護施設におきましては、医師やケアマネージャーなど専門家が協力して、入所者一人一人の心身の状態などを踏まえ、作成したケアプランにより、サービスの提供が行われております。議員ご指摘の包括報酬により、介護施設による対応ができなくなった場合でございますが、これは医療機関によるサービスへの移行を行い、必要な医療を提供することとなります。以上のような取り組みにより、利用者が必要なサービスを受けられない状況にはならないと考えているところであります。今後とも利用者を第一に考え、介護事業者への指導や支援を行うとともに、利用者からの相談に対しましては、真摯に対応したいと考えております。

#### (共生型サービスについて)

私からの最後ですが、就労継続支援 A 型事業所の無責任な事業所閉鎖など、事業者本位の運営や人権侵害まがいの事案が発生しないようにすべきだ、いうご指摘でございました。

就労継続支援 A 型事業は、通常の事業所に雇用されることは困難であるが、適切な支援により雇用契約に基づく就労が可能である方に、就労機会の提供や就労に必要な知識、および能力の向上のために、必要な訓練などを行う障害福祉サービスでございます。

就労継続支援 A 型事業所が経営の悪化などにより、事業を廃止する場合には、障害者総合支援法において、廃止の日の 1 か月前までに市に届け出なければならないこと、それから、引き続き就労を希望する利用者に対しましては、再就職までの調整を行うなど、責任ある対応が義務付けられているところであります。就労支援 A 型事業所におきまして、事業収益だけでは最低賃金を支払えず、自立支援給付費から支払っている事例、利用者の労働時間を一律に短時間としている事例、さらには利用者の移行にかかわらず、不当に対処させられている事例、こういった不適切な事業運営が指摘されていたころから国は、平成 27 年に適正な事業運営に向けた指導を強化するよう、各自治体に通知しております。

さらに平成 29 年 4 月には、生産活動収入から経費を差し引いた場合に、最低賃金を支払えないといったことになる事業所には、経営改善計画書の提出を義務付けております。本市では昨年 6 月に就労継続支援 A 型事業所を対象とした経営状況の実態調査を行いました。

42 事業所のうち、約 7 割に当たる 29 事業所が経営改善計画書の提出が必要な事業所でありました。そのためこれら 29 事業所を対象に、事業の詳細な内容や経営状況のヒアリングを実施するなど、適正な事業運営に向けた支援を行っているところであります。

今後はこれら 29 事業所の経営改善の状況把握に努めるとともに、実地指導の強化や集団指導の充実を図るなど、障がい者の就労機会の提供や就労に必要な知識及び能力の向上など、良質なサービスの提供が図られるよう支援してまいりたい、このように考えております。

#### ■子ども家庭局長

##### (放課後児童支援育成事業について)

私からは放課後児童健全育成事業の設備及び運営の基準に関する条例の一部改正について、2点のご質問にお答えいたします。

まず、今回の基準緩和で放課後児童支援員の水準が後退することがないように、それからレベルアップの計画を持つべき、とのご質問にお答えいたします。

少子化や核家族化の進展、共働き世帯の増加、さらには子育てに対する社会的な不安が増大する中、放課後児童対策の充実は、児童の安全な居場所づくりを図るうえで、本市の重要な政策の一つであります。そのため本市では、平成20年度から利用を希望するすべての児童を受け入れる放課後児童クラブの全児童化、に取り組んでいるところでございます。

放課後児童クラブの運営にあたりましては、条例により基準を定め、国の全国的な標準仕様となる放課後児童クラブ運営指針に沿って、運営の質の向上を図っております。また、各運営団体では、保育サービスの水準等を維持しながら、創意工夫を凝らして、地域の特色を生かした運営を行っております。

今回の条例改正は、国の基準省令の改正に伴い、放課後支援員の資格要件について、教員免許状の更新を受けていない場合の取り扱いを明確にすると同時に、新たに5年以上、放課後児童健全育成事業に従事したものであって、市長が適当と認めたものを加えるものであります。

そのうち後者の資格要件の拡大につきましては、クラブでの育成支援につかまされて豊富な経験を有する方を要件に加えるものであり、質の確保は図られるものと考えております。また支援員のレベルアップについて、本市ではより充実した育成支援が行われるよう、放課後児童支援員の質の向上を目的に体系多岐な研修を行っております。平成29年度は配慮を要する児童への指導方法や、低学年から高学年まで幅広い年齢を対象とする指導方法など、支援員のニーズが高く、実践的で専門性を高める本市独自の研修会を8つの分野で計16回実施し、延べ1948名の支援員の方が参加しております。また支援員間の連携や児童館のトラブル対応など、優れた保育を行っているクラブを会場として、他のクラブの支援員が保育状況等を参観し、情報交換を行う「おすそ分け研修」を実施しており、クラブ間の交流促進などを積極的に進めております。さらに専門的見地から指導助言が必要な場合には、臨床心理士や退職した校長経験者をアドバイザーとして派遣しております。今後とも放課後児童支援員の皆様に対する研修や指導等と通じて、質の維持・向上に努め、引き続き児童やその保護者が安心して利用できるよう、放課後児童クラブの運営の充実を図ってまいりたいと考えております。

それから二点目ですが、県の研修の受講の質問についてお答えいたします。放課後児童支援員の資格を得るためには、保育士等の基礎資格を有する方が、県が実施する資格認定研修を受講しなければなりません。この資格認定研修の受講にあたりましては、資格制度が発足した平成27年度から平成31年度までの5年間を経過措置期間としており、この間に研修の受講を予定している方については、支援員としてみなすこととしております。本市では平成31年度までの受講者希望者は、現時点で1082人となっており、このうち平成29年度までに受講人数の53%に当たる569人に当たる方が受講を終了し、支援員として認定をされております。その結果、ほとんどのクラブにおいて、資格認定研修を修了した支援員が複

数配置されている状況にあります。各クラブに対しましては、受講希望者の調査を行っております。放課後児童支援員の資格認定研修受講の経過措置が終了する平成31年度までに、新たに採用された方も含めて、希望するすべての対象者が受講できるよう、引き続き取り組んでまいりたいと考えています。

私からは以上です。

## ■建築都市局長

### (下北道路について)

最後に私からは、一般会計補正予算、下北道路の残りの4つの質問について、お答えします。

まず、国がこれまで検討してきたルート案が望ましいとしているが、構造、整備手法もこれが望ましいとするのか、本市側接続道路にかかる金額と費用はいくらか、下関市側接続道路の費用負担はどこがするのか、この三つについてまとめてお答えします。

昨年度の調査検討では、地域において下北道路に求められるもの、具体的には地域の課題及び、その課題解決のための道路の在り方について、ゼロベースで基礎的な検討を行い整理したところです。

今後、構造形式、整備手法について検討を深めていく際にも以前の国の調査結果を踏襲することなく、ゼロベースで検討していくものと考えております。

今回の取りまとめでは概略ルートについて、くらし、産業物流、観光の視点から総合的に評価し、下関市・彦島迫町付近から小倉北区西港町付近を結ぶルート帯が地域にとって望ましいとしたところです。現在、検討を行っている下北道路の事業範囲は、おおむね今回整理した旧彦島有料道路から都市高速に接続するまでの区間であり、ご指摘のような下北道路に接続する周辺道路のネットワークについては、おのおのの地元で検討していくことと考えております。なお、今回の構造形式に関する基礎的調査では、類似施工実績から適用可能な構造形式、工法を選定し、おのおのの特徴を整理したところであり、事業費の算定までには至っておりません。また整備手法等についてもPFI的手法の導入の狙いや基本スキームを整理し、導入への論点整理を行ったところであり、費用負担等の詳細については、今後さらに検討をおこなっていく必要があると考えております。

最後に小倉東断層の危険性について全く触れていないが、というご質問でございます。

国の地震調査研究推進本部、地震調査委員会による小倉東断層の長期評価の中で、小倉東断層が海峡を越えて下関市竹下(?)町付近まで延長している可能性があることが指摘されていることは、承知しております。このため、構造形式の基礎的検討を進めるうえで有識者に意見を伺ったところ、断層が存在する場合でも、必要な対策について今後検討を行うとし、今回検討しているいずれのルート、構造についても、検討を進めることについては、支障はない旨の見解を得たところです。具体的な対策については地質調査等で断層を確認したうえで、詳細に検討する必要がありますが、今回の検討ではその段階まで至っていないため、有識者ヒアリングの結果を参考資料として掲載するにとどまっております。断層の確認と対応策の検討は、今後、調査検討を進めていく中で、しっかりと取り組んでいく必要があると

考えております。

下北道路は本州と九州を結ぶ関門間の安定した道路交通を伝え、関門地域の連携を強化する道路でありこの地域の発展に不可欠の道路であると考えております。本年度は引き続き国の道路調査費補助を受け、昨年度の検討調査で課題とされた事項について、取り組んでいくこととしております。今後も国、2 県 2 市、各議連、経済界で共同し、下北道路の早期実現に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと考えております。以上でございます。

==以下、第 2 質問以降の答弁==※議員の発言は、基本的に要約。

### ●大石議員

本市の障害者支援計画では、生涯を通じて切れ目のない支援を、とうたっているが、65 歳からの介護保険優先原則を適用すれば、切れ目が生まれるのではないか。

### ■保険福祉局長

まさに今おっしゃったような議論が、国会でもいろいろこれまで議論がなされてきました。社会保障部会の報告書でも、例えば若い時から障がい者福祉サービスを受けておられる方が、65 歳になったのを契機に、介護保険サービスの適用年齢になったと、いうタイミングでどちらを優先的に適用させるのか、といった議論は、国会での議論を踏まえて、国の社会保障審議会の部会でも、いろいろ議論があっているけれども、社会保険制度によるサービスを優先させることに合理性があるんだ、という結論が出たところということでございます。それで、国から地方に対する「社会保険サービスを優先させなさい」という具体的な通達も出ております。市のサービスとしては切れ目のないサービスをやっていくということに変わりはないんですが、具体的な手法としては、国の取り扱いに沿って我々はいく必要がある、と考えております。

### ●大石議員

平成 19 年に厚労省が地方自治体に出している通達では、機械的に介護保険を優先してはならないと言っている。障がい者にとって 1 割の負担が、どれだけ耐え難い負担になっているのか。この 4 月に市の答弁では、サービスが低下しないように、「償還払い」が出されている、といわれているが、全員が適用されるのか。

### ■保険福祉局長

全員ではありません。条件がございまして、自立支援法全面施行後において、65 歳に達するまでの 5 年間、居宅介護とか生活介護など特定の障害福祉サービスの支給決定を受けていたとか、もう一つは 65 歳に達する日の前日において、障害福祉区分は区分②以上、かつ低所得または生活保護受給者、そのほか、あと 2 つですが、65 歳に達するまで介護保険サービスを利用していないとか、さらに最後ですが訪問介護や通所介護など特定の介護保険サービスを利用する低所得者または生活保護受給者である、こういったことが要件とされてお

ります。

### ●大石議員

厚労省の調査では6万人のうち3万人しか対象になっていないとされている。「横出し」「上乘せ」と言われるサービスは、どれだけの人が受けているのか、そういうサービスには本市としてどれだけ対応しているのか。

### ■保険福祉局長

具体的にそういう横出し、上乘せの提起をしている。

### ●大石議員

国勢調査では、両市間の通勤通学者は9614人、下北道路ができれば下関からの移動時間30分の生活圏が1.7倍に拡大し、北九州市からの移動時間60分の観光圏が2.1倍に拡大すると想定されているが、その根拠が文書の中には示されていないが、これはどう実現していくのか。

### ■建築都市局長

30分圏、については、生活の視点で設定している。観光の視点では60分圏を設定している。下関北九州間が結ばれることで、通行距離といいますか、近づくエリアがありまして、その面積部分が1.7倍程度に広がっていつている、いう風な形で、エリア、面積で算定しております。

### ●大石議員

下北道路ができれば、あたかも人口が増えるとか、いう風に聞こえる。私の家からも60分で川棚温泉や下関の道の駅も行ける。わざわざ橋を新たに架けなくても行ける。また関門断面の交通予測として、平成17年の62854人台が平成42年には66600人台と予測している。今は人口も減り、通行量も大きく減っているなかで、この需要予測は正確なのか。この根拠は何か。

### ■建築都市局長

この根拠につきましては、交通センサスという全国的な交通の統計調査があります。この部分をベースにして、彦島部分と西港部分を仮につないだ場合、交通計画の学問上でやっています。

### ●大石議員

小倉北区西港緑地まで2.1キロ、都市高速の延伸となる。その負担は過去の例で1キロ当たり130億円、2.1キロなので270億円かかると思うが、本市の費用負担はどうなっているか。

■建築都市局長

事業手法とか、事業主体が決まっておりませんので、本市の費用負担はわからないという状況です。

●大石議員

下関彦島迫町が下関側のルートとした場合、彦島道路から下関西道路の新設、中国自動車道への接続は、(幅)数十mの接続道路が必要となり、多額の事業費が必要となると思うが、本市の費用負担はいくらになるか。

■建築都市局長

これは、今回の事業検討区間から外れておりますので、それぞれの主体が検討することになると思います。

●大石議員

小倉東断層の危険性について、報告書は触れていないが、なぜか。

■建築都市局長

有識者の見解、有識者へのヒアリング結果ということで、参考資料の方に記載してあります。これ自体が、今後あの、ルート検討に決定的に、ルート検討は駄目だとなっておりますので、そういった部分も併せて検討していくことになると思います。

●大石議員

平成25年、文科省が地震調査研究本部の長期評価では、小倉東断層について、断層の総延長が下関の彦島を経由し、下関市竹下付近まで連続する可能性を指摘している。その中で陸上部の活断層の位置がわかっている個所は、構造物が活断層をまたぐことはやめた方が良くと言っている。これ、構造物がまたぐのではないか。それでいいのか。

■建築都市局長

委員会の有識者の方にご意見をお伺いして、そのルートの検討がだめだとはなっていない、検討していいというコメントをいただいています。

●大石議員

2日に1回程度であたかも大渋滞が起こっているような言い方がされているが、大渋滞が起こっているのか。

■建築都市局長

正確には1.5日に1件起こっている。これは1分から3時間の平均でございます。28000台の交通量がある中で、いつ起きるかわからない、ひょっとしたら1時間かもしれませんし、

1分かもしれません。そういう風な状況でいいのか、というところの議論になろうかと、いう風に考えております。

### ●大石議員

これまで震災での、高速、橋の崩壊などはいずれも活断層の上の崩壊だった。また関門トンネル、関門の通行止めの回数、また下北間の交流人口、移動時間などごまかしの数字で必要性を強調しているが、本市の財政負担の赤字が出た場合の補填も全く不明確で、その上北九州側の都市高速側の延伸、また中国自動車道への接続部分も全く不明確ということで、これを含めると莫大な費用が下関側と北九州側を含めると2000億円を超える負担になっていくと思われる。現在、これまで北九州市は、過大な需要予測によって、建物を建てれば人口が増え、企業が誘致されて、行くということで、無駄な大型公共事業がつくられてまいった。この過大な需要予測によって莫大な借金を生んだという苦い経験がある。そのことによって公共施設マネジメント、公共施設の統廃合だとか、莫大な民間委託、市職員の削減、こういう数々の市民や職員に犠牲を負わせていく、こういうことが無駄な大型公共事業によって進められてきたということがある。だから今回の下北道路についても、無駄な計画として改めていただきたい、ということをお願いして、質問を終わります。