

## 2018年6月定例会 本会議質問と当局答弁

2018年6月5日（火）

◎山内涼成議員 一般質問（30分）

- 1、JR 若松線の駅施設のバリアフリー化について
- 2、特別支援学校における医療的ケアについて

山内議員への答弁

- 北橋市長（JR若松線のバリアフリー化について）
- 建築都市局長（JR若松線のバリアフリー化について）
- 教育長（特別支援学校における医療的ケアについて）



＝以下は、第二質問以降のやり取り＝

- 山内議員 特別支援学校における医療的ケアについて
- 教育長の答弁
- 山内議員 近隣自治体では、どことどこがあるのでしょうか。
- 教育長の答弁
- 山内議員 通知から1年半を経過しが全く議論がされてこなかったのか
- 教育長の答弁
- 山内議員 28年6月の通知以降、人工呼吸器の管理等の検討はなされていなかったのか？
- 教育長の答弁
- 山内議員 酸素療法などの医療的ケア、大変リスクは高いが、看護師に対しての処遇改善（給与アップなど）など個別的な対応についての考えがあるか。
- 教育長の答弁
  
- 山内議員 JR若松線について、国が補助金を出さなかった最大の理由は、3000人未満だったということに尽きるのか。
- 建築都市局長の答弁
- 山内議員 利用客3000人を超えない駅については、バリアフリー化はできない。
- 建築都市局長の答弁
- 山内議員 地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化を実施することとしており、今後これをどう交渉するのか。
- 建築都市局長の答弁
- 山内議員 エレベーターについて
- 建築都市局長の答弁

## 2018年6月定例会 本会議質問と当局答弁

2018年6月5日（火）

◎山内涼成議員 一般質問（30分）

皆さんこんにちは。日本共産党の山内涼成です。会派を代表して一般質問を行います。

まず初めに、JR 若松線の駅施設のバリアフリー化について伺います。

本市は、今年度予算で JR 若松線の駅施設バリアフリー化に伴う予算として 2360 万円を計上しています。これは駅ホームのかさ上げや列車が近づくことを示す文字表示版の設置費用など総額 7090 万円の工事を国、市、JR 九州が 3 分の 1 ずつ負担するものです。

しかし、4 月に入り JR 九州から本市に対し、国の予算では本件は 0 予算との内示があり工事に着手できない旨の連絡があったとのことです。

国が予算化しなかった理由は、バリアフリー法に基づく補助は 1 日の駅利用者が 3000 人を超えていることが前提となっており、若松線はこれに該当しないとのことでした。

しかしこのことは、1 年前の私の質疑の中で当局が答弁しているように周知の事実であり、本市としては予算化をするにあたり 3000 人未満でもバリアフリー化の必要性があるとの判断があったのではないのでしょうか。そのことは、国に補助を申請した 6 月以降、副市長をはじめ 3 回の国への要請行動が示しています。

無人化された駅が、国が予算を出さないから障がい者にとっての障壁を取り除くためのバリアフリー化ができないなどということがまかり通ってはならないと思います。

今回の国に対する補助申請は、当該施設を保有する JR 九州が事業者として申請し、本市はその協調予算として予算化したわけですが、本市の予算化の経緯と JR 九州との本市はどのような協議を行ったのか答弁を求めます。・・・①

次に、私は 1 年前の質疑で若松区の鉄道で車いすで上下線とも利用できる駅は若松駅だけであることを指摘し、せめて 2 つの高校がある二島駅にエレベーターを設置すべきと求めました。しかし、今回の国、市、JR 九州あわせて 7090 万円の工事内容は、本城駅のホームのかさ上げと若松駅の列車の接近を伝える文字表示などであり、二島駅のエレベーターはおろか新型列車「DENCHA」の導入によって生じたホームとの 30 センチもの段差の解消を測るためのホームのかさ上げさえ本城駅以外盛り込まれていません。

二島駅は、若松駅と同等数の利用者がおり高齢者が階段を休み休み上っていく姿が見られエレベーターの設置が求められています。本市として、エレベーターの設置を JR 九州に強く求めるべきです。見解を伺います。・・・②

JR 若松線の無人化から 1 年が経過しました。

駅の改札口で多く目にするのは改札の素通り、いわゆる不正乗車です。無人駅から無人駅間の無賃乗車や、有人駅から最低運賃で入り無人駅で素通りなどが横行しています。その証拠に二島駅では折尾から 160 円区間や小倉から 210 円区間などの切符が駅構内に捨てられています。

不正乗車は言うまでもなく犯罪です。無人駅はその犯罪を誘発する恐れがあるということ

です。例えば一人の高校生が不正乗車をしていて1年間発覚しなかったとします。それを見て当たり前のように友人がまねをする、こういう連鎖が広がると無人駅というのはまさに犯罪の温床となってしまうのではないのでしょうか。

また、ごみの散乱についても深刻です。駅構内の清掃は1日1回、中間のサポートセンターから職員が来ることになっていますが、その他の敷地内、例えばホームの裏側や線路の下をくぐる脇道などにはあらゆるゴミが散乱しています。

JRの敷地内ですから誰も咎めることはないし、片付けることもできず環境は悪化する一方です。

無人化から1年が経過しましたが、JR九州はこのような現状をどこまで把握し、どのような対策を講じているのか本市として厳しく指摘する必要があるのではないのでしょうか。本市の見解を伺います。・・・③

### 次に、特別支援学校における医療的ケアについて伺います。

特別支援学校におけるこれまでの医療的ケアは、看護師及び准看護師を中心としながら教員が看護師等と連携協力することによって行われてきました。医療的ケアを実施する場合には、看護師等が常駐し、教員は看護師等の具体的指導のもとに行ってきました。また、特別支援学校を所管する教育委員会が地域内の学校を総括的に管理する体制を構築するとともに、医師、看護師その他の医療関係者とのバックアップ体制の整備も図ってきました。こうした対応により医療安全が確保されるとともに教育面の成果が確認され、保護者の心理的・身体的負担も軽減されています。

しかし、特別支援学校に通う児童生徒の中にはいまだ保護者同伴の学校生活や、訪問教育を余儀なくされている児童・生徒がいます。その1つが酸素療法を必要とする児童・生徒です。

人は酸素がなければ生きていけません。激しい運動をすると筋肉を動かすために大量の酸素が必要になり、激しく呼吸をして多くの酸素を肺に取り込み、取り込んだ酸素を全身に多く運ぶために心臓の鼓動が激しくなります。健康な人はこのように運動をした時でもなければ酸素の必要性を強くは意識しません。しかし、酸素療法が必要な人は何らかの原因で体内に十分な酸素を取り込めなくなってしまうます。近年、医療機器の進歩に伴い、更なる高度な医療的ケアが可能となっていますが、パルスオキシメーターという機器は、常時酸素濃度を測定することができます。酸素濃度が下がった場合には、警告音もなるとのことで、看護師等は適正な酸素量を投与でき、高度な医療的ケアが可能です。

酸素療法を必要とする児童生徒の保護者は、「子どもは学校に行けば、友達の声が聞こえるなどの環境の変化で表情が変わる。訪問教育など考えたくない」また、「医療的ケアが認められれば学校に行っている時間、付き添いの負担が軽減されパートなど仕事に就ける」と訴え、1日も早い環境整備を待っています。

平成28年6月、国は各都道府県や各指定都市に対して「医療的ケア児の支援に関する保健、医療、福祉、教育等の連携の一層の推進について」という通知を出しました。これは、「障害者の日常生活及び社会生活を総合的に支援するための法律及び児童福祉法の一部を

改正する法律」が公布され、改正法により新設された児童福祉法第56条の6第2項の規定が施行されたことを受けたものです。

新設された法の趣旨は「医療的ケア児の増加に伴い、医療的ケア児が在宅生活を継続していかうとする場合、その心身の状況に応じて、保健、医療及び障害福祉だけでなく、保育、教育等における支援も重要であり、また、当事者及びその保護者等が安心して必要な支援を受けるためには、関係行政機関や関係する事業所等が「利用者目線」で緊密に連携すること」を求めるものです。

福岡県もこの通知を受け、特別支援学校の医療的ケア体制整備費として今年度予算に計上しています。

本市では、平成30年2月に特別支援学校医療的ケア検討会議が開催され、人工呼吸器等の高度な医療的ケアを必要とする児童生徒の保護者の付き添いの負担を軽減するための条件整備及び、受け入れ対応等の判断基準やマニュアルの整備について協議がされています。

医療的ケアとしての酸素療法の今後の見通しと、連携体制の構築のためにどのような課題があり、どう対応していくのか見解を伺います。・・・④

## 山内議員への答弁

### ■北橋市長

#### (JR若松線のバリアフリー化について)

JR若松線のバリアフリー化であります。

公共交通機関の骨格をなす鉄道の駅は、市民生活にとって重要な社会インフラであります。そのバリアフリー化の推進は、社会的にも急務の課題であります。国の基本方針では、駅のバリアフリー化については、1日の利用者が3000人以上の駅について、平成32年度末を目標に整備することにしており、市も積極的に支援してきました。現在JR九州においては、九州管内の1日の利用者が3000人以上の駅のバリアフリー化について、順次整備に取り組んでおります。市内では安部山公園駅と、折尾駅が整備中であります。完成すれば利用者が3000人以上の駅は、すべてバリアフリー化が完了することになります。本市としましては、駅のバリアフリー化の次のステップとして、架線式蓄電池電車＝DENCHA、DENCHAであります。DENCHAの導入と、駅のスマートサポートステーション化により、近未来的先駆とする若松線のバリアフリー化に向けて、JR九州と協議を行ってまいりました。私からもトップ会談で、直接JR九州の社長に対し、要請したところであります。

その結果、JR九州は、利用者が3000人未満ではありますが、今年度から国及び市の補助金を活用し、若松線のバリアフリー化に取り組むこととなりました。これに合わせ、本市も今年度の市予算を確保し、昨年国の補助金の確保に向けて、国土交通省鉄道局及び九州運輸局に対し、要望活動を行ってきました。議員お尋ねの二島駅のバリアフリー化につきましては、藤ノ木駅と同様の駅、構内踏切を設置できないか、現在JR九州が運輸局に工法の協議を行っているところであります。

国の補助要件では、利用者が3000人未満であっても、高齢者・障害者の利用が多く、地

域の拠点となっている駅で、バリアフリー化の必要性が高いと認められれば、補助採択できることになっております。今回若松線のバリアフリー化については、国の補助金の当初予算の配分はなかったものの、今後とも引き続き粘り強く国に働き掛けてまいります。

筑豊本線は、市民にとって重要な公共交通機関であります。市民・JR九州・行政が連携して、今後とも安全・快適で多くの皆さんに、利用される路線になるよう、努力してまいります。

## ■建築都市局長

### (JR若松線のバリアフリー化について)

JR若松線の無人化後の現状について、お答えいたします。

JR九州は平成29年3月に、筑豊本線の一部と若松線において、中間駅に拠点を設け、集中して駅の管理業務を行う、スマートサポートステーションの運用を開始しております。

スマートサポートステーションでは、今まで駅員一人では目が行き届かなかったホームや、駅構内、改札口等をカメラ越しではありますが、始発電車から最終電車までJR運行時間帯にわたって常時監視し、必要に応じて利用者への案内や呼びかけができるなど、利便性や安全面において、機能アップが図られております。

議員ご指摘の不正乗車に対しては、カメラ監視に加え、JR九州が抜き打ちで特別改札を実施しております。この特別改札の中では、不正乗車は見受けられなかったと聞いております。またごみの散乱に関しましては、ポイ捨てなどの迷惑行為について、放送で注意を促すとともに、駅構内の清掃を毎日実施していると聞いております。駅敷地内に置いて、ごみの散乱している個所があれば、JR九州に伝えてまいりたいと考えております。

本市としては、スマートサポートステーションの運用状況を注視しながら、利用者の声について、適切に対応したいと考えております。

## ■教育長

### (特別支援学校における医療的ケアについて)

特別支援学校における医療的ケアにつきましてお答えいたします。

平成28年の6月、児童福祉法等の改正に伴いまして、文科省は、人工呼吸器等を必要とする児童生徒について、個々の状態に照らし、その安全性を考慮しながら、支援体制の整備に努めるよう、各自治体に通知しております。

本市におきましては、小倉総合特別支援学校と、八幡西特別支援学校の2校に通学する児童生徒のうち、33名が医療的支援を必要としております。7名の看護師が、個々の状態に応じて経管栄養やタンの吸引などを実施しているところであり、この33名のうちに、人工呼吸器や酸素療法といった高度なケアを必要とする生徒は12名でございます。12名のうち2名は自宅と学校において酸素療法の支援を受けております。残りの10名の方は、夜間のみ支援を要するというので、自宅で酸素療法を実施しております。そこでこの2名につきましては、学校内での命にかかわる緊急事態を想定いたしまして、健康状態を的確に把握し、医療機器の操作を熟知している保護者に対して、付き添いと医療亭ケアの実施をお願い

いているところであります。本市におきましては、国の方針などを踏まえまして、今年の2月に特別支援学校医療的ケア検討会議を開催し、高度な医療的ケアに関する支援について、具体的な検討を始めております。

現在、人工呼吸器や酸素療法を必要とする児童生徒は、重度の知的障害や肢体不自由などの障害が重複しております。そのような子供たちが、安全かつ安心して学校生活を過ごすためには、医療に関する専門性と豊かな経験に基づいたきめ細やかな支援と体制整備が求められます。この状況を踏まえまして、個別具体的に対応できるよう、慎重に協議しているところであります。今後も高度な医療的ケアを必要とする児童生徒の支援や保護者の負担軽減につつまして、個々の児童生徒の状態や、保護者のニーズなどの把握に努めながら、より高度な経験や知識を有する看護師の確保、そして対応マニュアルの整備など、関係部局と連携しながら、引き続き検討してまいりたいと思います。

==以下は、第二質問以降のやり取り==※議員の発言は、基本的に要約。

●山内議員

まず、特別支援学校における医療的ケアについて伺います。

平成28年の6月に出された通知、これまでに新たに酸素療法とか人工呼吸器の管理等を実施している都道府県、政令市が、28年以降、どれくらいあるか把握しているか。

■教育長

今手元には資料はございません。

●山内議員

それでは、近隣自治体では、どことどこがあるのでしょうか。

■教育長

詳細には承知しておりませんが、福岡県が看護師を配置していることは承知しております。

●山内議員

私も厚労省には尋ねたんですが、教えてくれなかった。データを取っていないそうです。

本市の第1回目の検討会議、これは平成30年の2月なので、この通知から1年半を経過したときまで、その間内部を含めて、全く議論がされてこなかったのか。

■教育長

医療的ケア検討会議につつましては、平成26年度から始めておりまして、いろんな課題を議論してきております。特に27年度には、教員がどの程度医療的ケアにかかわることができるか、あるいはかかわるべきか、かなり議論してまいりまして、その結果、一定のルー

ルを決めているわけですが、それに対して 28 年度はその中身について、さらに詰めていく、構成員、メンバーに対して、議論を進めてきたというところでございます。で、今年に入りまして、30 年に入りまして、新たにこの医療的ケアについての議論を始めたというところでございます。

### ●山内議員

28 年 6 月に通知が出された。その後に 27 年度 (?) には、教員等の研修、等々の検討会議が行われたということだが、それは今までのタンの吸引だとか、今までの医療的ケアに対するものであるんですね。ということは、この 28 年 6 月の通知以降に新たに人工呼吸器の管理、等々の検討はなされていなかったのか？

### ■教育長

人工呼吸器、酸素療法の問題につきましては、当然問題意識は持っております、保護者の方のいろんな意見を聞いたりはしております。ただ、一番の問題は、やはり高度な医療行為でありますので、専門性を持った看護師を確保できるか、というところが最大の問題でありまして、会議そのものは開いておりませんが、教育委員会内部でも、例えば現在の看護師、5 年前は 2 名しかいなかったんですけど、5 名にし、現在は今 7 名ということで、こういう看護師に、今の看護師にそういう業務を持ってもらうということも一つの方法で、それができるかできないか、あるいは新たに看護師を確保することが、そういう方がいらっしゃるのかどうか、そういうことを、この会議ではないのですが、内部では検討してまいっております。

### ●山内議員

酸素療法などの医療的ケア、大変リスクは高いが、具体的行為というのは極めて限定的で、頻度も高くはない。だから既存の看護師での対応は十分可能だと考える。今後の課題として、既存の看護師に対しての処遇改善（給与アップなど）など個別的な対応についての考えがあるか。

### ■教育長

リスクが高いということで、例えば血中の酸素、飽和度を確実に調べるだとか、呼吸回数、顔色、チアノーゼの状況を見るとか、あるいは酸素ボンベの機器の脱着、誤動作、安全管理、いろんなことがございます。そういう意味では、従来通りの看護師さんに、これやってほしいとかいうことは、簡単にいかないということもあります。方法として今おっしゃったように、確保するためには新たな条件を付加するということになると、賃金的にも少し考えなければいけないと思いますし、そういう方法がいいか、それともそもそもそういう医療的ケアをすることを前提に看護師を探す、ということもあろうかと思えます。いろんな方法があろうかと思えます。

## ●山内議員

酸素療法一つとってみても、酸素のバルブを開けるとか、行為自体はそんなに難しいことではないが、命の問題なので、大変慎重に行う必要があるという意味では、やはり慎重な議論が必要であろうと思う。ただ、待っている方がいるということは、検討していると思うが、1日も早い実現を目指してほしい。

もう一つは、ケアを必要とする児童生徒のことだが、学校側の説明が不足していると感じる。特に保護者にとってこれまでできなかった医療的ケアがこれが可能になることへの期待感は、計り知れないと思うが、「教育委員会がだめだと言っているからできません」というような答えがあるようだ。学校における医療的ケアへの不安感につながるのではないか。学校は、保護者が求めるものをどれだけ理解し、医療的ケアに反映できるための努力と、その進捗状況、これを情報として進捗状況をどれだけ説明できるかが信頼関係の構築につながる。最後に教育長にお願いする。酸素療法を一日も早く学校において実践してほしい。合わせて医療的ケアに関する細かい情報、普段から学校が保護者に伝えられるような情報網とか手段、この見直しを要望しておく。

続いてJR若松線について。今後も国に対して粘り強く要請するということがあったが、市とJR九州が、予算を付けたうえで、国が補助金を出さなかった最大の理由は、やはり3000人未満だったということに尽きるのか。

## ■建築都市局長

要望に対しましては、九州運輸局の方とも協議しながら、こういった形が良いのかというのをしてたんですけれども、JR九州においても、3000人以上の駅と併せて要望しておりまして、JR九州側も、3000人以上の駅でも予算がつかなかった、という風な状況になっております。

## ●山内議員

それを今確認したのは、私も確認してみた。副市長はじめ3回も要請に行っているが、国交省どんな返事をしたのか、尋ねた。すると1日の利用客が3000人を下回っているの、その時点で却下しましたという簡単な答えが返ってきた。私は「馬鹿にするなよ」と思ったんだが、これは以前からわかっていること。それでも副市長が3回も要請に行っている。にもかかわらず利用客3000人を超えない駅については、バリアフリー化はできない。一生できないのか。

## ■建築都市局長

平成32年度までに3000人以上を、という目標があるので、優先的にはそちらの方に使っております。ただ、拠点となるような駅については、3000人未満でも可能であると、支援の中のメニューには書いてございまして、その辺のところを私どもは、運輸局の方とも協議しまして、それでチャレンジしている、という風な状況でございます。

### ●山内議員

確かに、市長答弁にも合った通り、3000人未満の駅についても、地域の実情を踏まえて可能な限りバリアフリー化を実施することとしており、地域の強い要望があった時には、支援が得られる駅について、考えていくと書かれている。しかし当該駅周辺における公共施設、医療施設、福祉関係施設の状況や高齢者、障害者等の利用状況等のニーズ、これを総合的に勘案の上支援すると書かれている。3000人以下の利用者の利用客の駅の周辺にこのような施設が整っているところがあるのか。今後これをどう交渉するのか。

### ■建築都市局長

私どもの方も、駅周辺にいろんなそういうまあ公共施設とか高齢者施設、そういった施設があるということで、そういった部分を抜き出して、九州運輸局の方と相談しております。こういったものであれば、トライしてみる価値はある、という風なことでトライしているところでございます。

### ●山内議員

エレベーターについて伺います。

これも同様に、無人駅のために管理ができないとか、事業者の財政的な事情などで設置を免除される、ということもうたわれているが、藤ノ木駅等々の関係で、構内踏切をつけるという答弁があったが二島駅は、構内踏切にするとカーブの途中。だから構内駅だと非常に危険度が増す。そういった点を協議しているか。

### ■建築都市局長

まさにそういったところの部分を協議しておりまして、ただこの若松線につきましては、快速列車や、回送の列車、貨物線、貨物列車とかそういったものは通っておりません。全部各駅に停車する電車でございます。そういったところで、構内踏切でいけないかというところを協議しているところでございます。

### ●山内議員

バリアフリー法、この改正の議論の中で、5月17日、参議院国土交通委員会の参考人質疑で障害者協会の会長、理事などが、「バリアフリーは、駅員のプロによるサポートが基本だ、国は予算面の支援を十分してもらいたい」と要求している。まさに駅の無人化は、バリアフリーに逆行している。無人化した駅こそ、最優先にバリアフリー化を実施すべき。それが法の趣旨だということ、最後に述べて終わります。