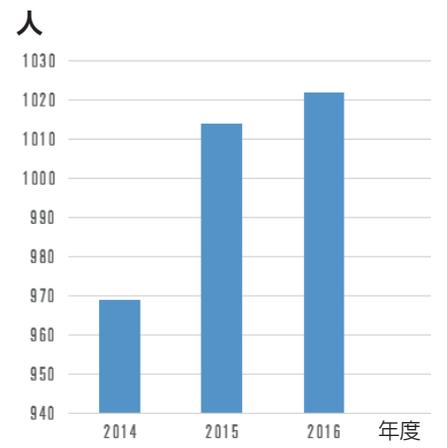


特別支援学校…解決が急がれている大問題



支援学校の放課後。学校玄関前は、子どもたちの送迎でごった返していた。名取支援学校にて。

知的障害特別支援学校に通っている市内在住生徒数の推移



すし詰め。

知事が「仙台市南部に新設を検討」と表明。

すげの直子議員は市に対し「ただちに主体的に関わるべき」と迫った。

すげの議員 仙台圏の知的障害特別支援学校に通っている子どもたちは、増え続けている。依然として、どこも過大規模化、狭隘(きょうあい)化は深刻だ。

2015年度に開校した県立小松島支援学校は、すでに特別教室を二つつぶして普通教室に転用している。子どもたちは1時間、1時間半もバスに乗って通学している。

今回知事は、県議会で「仙台市南部に特別支援学校を新設することを視野に検討する」と一歩踏み

込んだ発言をした。

これまで市の姿勢は、県に設置義務があると言って、この問題には非常に消極的だった。仙台市の障害を持つ子どもたちの学ぶ権利の保障の問題だから、市も主体的に取り組むべき問題だ。

教育長 県市の協議の結果として、知事の判断があったと思う。県と協力しあっていきたい。

すげの議員 学校をつくと決めてからできるまで約5年かかる。どの程度の学校が必要なのか、1校だけでいいのか、早急な検討と具体化が求められる。ただちに県に対し、今現在の検討状況や考えを聞いて、主体的に関わることが必要だ。

市立小中高校 約200校

築40年超は75校



老朽化した給食室は、保健所から改善の指導がでるほどだ。

すげの議員 新年度に着手する学校老朽化対策の予定をうかがう。

教育局 小学校は北中山、将監、黒松。中学校は北仙台、南小泉。

すげの議員 築40年を越えている校舎は75校。毎年5校くらいの改修ペースだと、15年かかる。できるだけピッチをあげるよう求める。学校は地域の核にも、そして災害時は避難所にもなる施設だ。公共施設マネジメントプランのなかでも、一番中心を占めている施設だ。

教育局 今後、検討を深めていく。

すげの議員 大規模改修のタイ

ミングでエアコンを整備するのは効率的だし、財政負担も大きくならない。また、大規模改修にお金がかかるという、それ以外の維持修繕費などを減らすようなことがあってはならない。

教育局 修繕予算は必要。今後とも確保していく。

すげの議員 そもそも教育予算は、減らされている。この20年近くの決算額を追ってみると、2003年までは500億円を超えていたが、この数年は340億円から400億円まで届かずに推移している。思い切って教育予算を増やすべきだ。

教育長 必要な予算はしっかり確保していきたい。

バス路線再編

市民は便利になったか？



る。そして、さらに需要に応じてサービスが減らされるという悪循環になってしまう。

交通局 需要に見合ったサービス提供量の適正化は避けられない。

庄司議員 利用者を増やすのが本業のはずだ。必要なサービスを行って需要をいかに増やしていくかが重要だ。

例えばパターンダイヤ化。1時間にたとえ1本でも、8時12分、9時12分、10時12分など分かりやすくするだけで利便性は上がる。

交通局 パターンダイヤ化は取り組んでいる。

庄司議員 運賃見直しも利用促進の一助だ。例えば定義山に行くのには仙台駅から往復2,280円。敬老パスをもらったなら行く場所、みたいになっている。家族連れは車で行ってしまう。観光地なものにもったいない。運賃を見直せば、利用促進になる。

交通局 長距離の利用者には、一定の配慮をしている。

庄司議員 市民から期待を寄せられているのが地域交通だ。市はいま、コミュニティバスや乗合タクシーなど地域交通への支援を検討している。住民に採算をとることを押し付けず補助金を導入するなどが必要だ。

苦情・問い合わせ4万2千件

地下鉄東西線の開業(昨年12月)に合わせて、バス路線が再編されました。市に寄せられた市民からの苦情や問い合わせは、じつに4万2,000件にのぼります(昨年12月～今年3月)。バス路線再編による乗車料金は、3億5,000万円もの減収となっています。

庄司あかり議員は、市民に喜ばれるバス事業のあり方を提起しました。

庄司議員 市は「鉄道を中心とした交通体系をつくる」として、東西線の八木山動物公園駅、薬

師堂駅、荒井駅の3駅にバス路線を結節させた。これまで直通で仙台駅まで行っていたところを、例えば薬師堂駅まで行くほうが、距離は短縮されるわけだから、単純計算では、仙台駅まで1時間に1往復だったものが、薬師堂駅では3往復できる。しかし、実際には、薬師堂駅までの本数は増やされていない。なぜ、結節駅への本数を増やすなどの利便性向上がはかれなかったのか。

交通局 徒歩で地下鉄駅まで行ったり、乗車距離が短くなった分運賃が下がったことなどで、乗車料収入が減少したため。

庄司議員 本数は増えないのに、乗り継ぎを強いられ運賃負担は増えた(バス+地下鉄)ので

は、市民から不便になったと言われるのは、当然だ。

地下鉄駅にバスを結節させるようになって10ヶ月、薬師堂駅行きのバスは、ほとんどガラガラだ。市民の要望を聞き、バス路線の抜本的な見直しをすべきだ。

庄司議員 市交通局は、バス事業経営改善計画について「利用状況に合わせたサービス供給量となるよう所要の便数調整をしていく」と答弁している。この方向では、市民のサービスはどんどん減らされ不便になり、乗らなくな



便利なバスにして 利用者を増やすのが 市の本業だ。