

# 平井良人議員(中京区)代表質問 事業者支援,観光対策,公共交通

2024.03.08

〈代表質問の概要を紹介します〉

中京区選出市議員の平井良人です。私は日本共産党京都市議員団を代表し、質問します。



## 1. コロナ禍と物価高で苦しむ中小・小規模事業者に更なる支援を行い、地域循環型の経済を

はじめに、京都市内事業者の9割以上を占める中小・小規模事業者について質問します。中小・小規模事業者はコロナ禍とその後の物価高により、厳しい事業者がたくさんおられます。ある金彩加工事業者は「仕事は少しあるが、根本的に改善していない。長いこと機械をだましまし使っているが、新しいものに変えるお金はない」と話されていました。また、ローブなどの卸・小売業の方は「物価高の影響を受け、すべてのものが上がり続けている」、和菓子製造・卸小売業の方は「2021年1月から7回も砂糖の値段があがっている。商売が厳しい」、建設に携わる一人親方は「材料持ちで仕事をしているが、仕事をして赤字になることは今までなかった。年末から赤字の仕事が続いている」など、多数の悲痛な声が出されています。さらに、昨年10月に最低賃金が上がったことに対する、中小・小規模事業者が利用可能な国の補助制度もほとんどないのが実情です。コロナ禍のダメージと物価高が続く中、国・府・市からの根本的な支援が求められています。

信用調査会社が1月に2023年の京都府内の企業倒産集計を発表しましたが、府内倒産件数は2年連続で増加しています。コロナ禍に創設された支援が終了したことで、新たな倒産が生まれています。帝国データバンク京都支店の調査によると、倒産件数は302件と前年比71件増加しており、300件を超えるのは2013年以来のことです。新型コロナ関連の倒産は95件にのぼり、前年から26件増加しています。調査では小規模事業者の倒産が8割に上っています。東京商工リサーチ京都支店の調査でも倒産件数は314件で、300件の倒産を超えたのは、9年ぶりとなっており、「物価高や人手不足に起因した倒産はまだ少ない。立ち行かなくなる企業は今後増えるのではないか」との見方を示しています。

また、引き続き物価高の状況も深刻です。総務省が1月19日に発表した全国消費物価指数の2023年の平均は、前年比3.1%上昇の105.2となり、第二次石油危機の影響で物価が上昇した1982年以来41年ぶりとなる伸びの大きさとなっています。それだけ原材料価格、輸送費の上昇が起こっているということです。

松井市長は、市長選挙の公約で、「突き抜ける『世界都市京都』をつくる」「文化首都を支えるつよい経済の復活・京都を日本のシリコンバレーに」とされています。それはすでに破綻している企業呼び込み型

の経済であり、企業の都合で街が衰退し、元々のものづくりから派生した京都の事業者を失う経済にはなりません。既存の中小・小規模事業者や市民全体を大切にする地域循環型の経済こそ取り戻すべきです。なぜこれまでの企業呼び込みの古い枠組みに固執するのでしょうか。認識を伺います。

日本共産党市会議員団は、昨年9月と10月、12月に京都市に対し、事業者支援の申し入れを行いました。しかし、その後の市の施策はコロナ禍よりも乏しく、回復しきれていない多くの事業者の声に応えるものにはなっていません。そこで、依然として厳しい中小・小規模事業者への更なる支援を5点求めます。

第一に、今の経済状況のもと、事業者を倒産・廃業に追い込まない施策が必要であり、直接給付や固定費の補助制度を京都市独自でつくるべきです。

第二に、コロナ禍でダメージを引きずっている事業者、特にコロナ特別融資の返済に苦慮している事業者の債務を「別枠債務」にして事業継続に必要な新規融資が受けられるよう制度の充実を国に求め、市として改めて銀行に柔軟な対応を要請すべきです。

第三に、国に対し、小規模事業者に大きな負担となっている消費税の減税やインボイス制度の中止を求めるべきです。

第四に、最低賃金引き上げに伴い、国に対して、生産性向上が前提の補助制度を変えるよう求めるとともに、中小・小規模事業者への補助制度を京都市としても創設するべきです。

第五に、コロナ禍で大打撃を受けた74品目にも及ぶ京都市指定の伝統産業の詳細調査を早急に行い、事業の後継者の育成が行えるよう抜本的に予算を引き上げるべきです。市長の積極的な提案を求めます。いかがですか。

**【答弁→岡田副市長】** 京都経済を更に力強く成長させるために中小・小規模事業者の経営基盤の強化が不可欠。中小・小規模事業者の発展にもつなげる成長戦略として企業立地も重要。

ゼロゼロ融資返済の本格化前から経営相談体制を強化。返済や借換だけでなく、新規融資や事業再構築等の支援に関する相談等にも丁寧に対応。物価高騰対策支援金等、経営改善や物価高騰への支援も実施。デジタル化や伝統産業の設備改修補助等も柔軟かつ機動的に対応している。

直接給付や固定費等の補助は、巨額の財政支出を伴うため、引き続き国に措置を要望していく。

消費税、インボイス制度はいずれも必要とされており、要望することは考えていない。

伝統産業をはじめとする事業者の皆様の声を踏まえ、地域企業の下支えと成長支援のための予算を提案している。引き続き国・府・関係機関等との連携をしっかりと行い、事業者の皆様へ寄り添った支援に全力で取り組んでいく。

## 2. 「観光偏重」や「宿泊施設誘致」に重点をおいた姿勢を転換せよ

次に京都の観光の位置づけについてお聞きします。京都市は、国におけるインバウンド観光推進政策のままに、観光の推進をがむしゃらにやってきました。これまでの観光に偏重した政策はやめるべきです。その理由は、観光客・観光消費額のピークである2016年から2018年においても、市内総生産は増えず、市民所得も上がっていないためです。

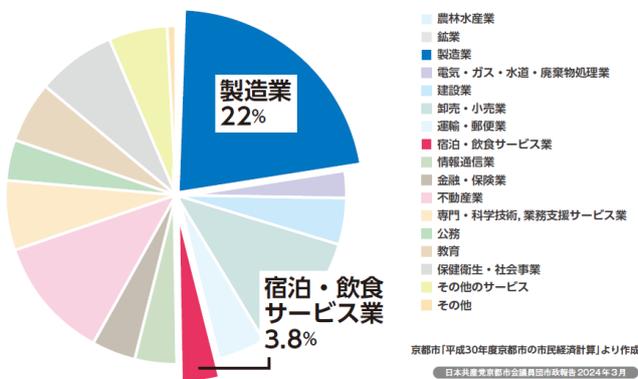
パネルをご覧ください。「京都市市民経済計算」でも2016年の実質経済成長率は1.9%、2017年は0.9%、2018年度では-0.2%です。国や府の成長率と比べ、京都市は成長していない都市となっています。観光に関連が強い飲食サービス業における2018年の経済活動別市内総生産増加率は、前年比-3.3%、2440億円でピーク時の2018年度でも潤っていません。

次のパネルをご覧ください。元々観光業が全市内総生産に占める割合は、観光消費額が1兆円を超えた2017年度でも3%強です。一方、製造業の総生産に占める割合は約22%です。加えて、税収でも本社機能が東京や外国資本の企業がほとんどのため、京都市には入ってきていません。観光関連産業の非正規が多く、低賃金労働となっています。観光そのものを否定するわけではありませんが、税収の面からも市民所得の点からも製造業が京都の産業のある程度の割合を占めており、中小・小規模事業者支援に力点を置いてこそ京都市の発展の道が開かれます。これまで京都市が進めてきた「観光偏重」や「宿泊施設誘致」に重点をおいた姿勢を転換し、住民の生活を向上させる施策に転換すべきではないでしょうか。市長の認識をお聞きします。

### 実質経済成長率の推移 (京都市・府・国)



### 京都市経済活動別市内総生産の構成比(2017年度)



市内中心部では、観光の時期・時間・場所の分散化を強調しても、さらなる混雑状況となっています。この課題は、市長選挙でも大きく取り上げられました。そして、交通問題とも大きく関わる状況になっています。観光における単なる分散化では、観光客総量が増えれば増えるほど、更なる混雑を生み出すだけです。市長の提案のもと、特急系統バスの新設が行われようとしています。直通路線をつくり、混雑を緩和することはこれまでわが党も述べてまいりましたが、料金設定など中身については、慎重に精査すべきです。また、交通

において一般車両等の総量規制にも踏み切り、観光の単なる分散化以外の方法を検討すべきです。さらに「宿泊施設拡充・誘致方針」は撤回した上で、新たなホテルを抑制し、既存の旅館を守るべきです。いかがですか。

【答弁→市長】 観光特急バスが市民利用と観光利用のすみ分けに資するものとなるよう、利用状況や満足度等の効果検証をしていく。公共交通の便利性向上、パークアンドライドの推進、観光地交通対策の実施等に取り組んできた結果、自動車交通量は減少しているが、今なお観光ハイシーズンには混雑が見られており、マイカーの流入抑制により一層努める。宿泊施設は量の確保ではなく質の向上が重要。今後も観光偏重や宿泊施設の過剰誘致とのそしりを受けることのないよう、市民の暮らしの豊かさの向上につな

がる持続可能な観光の実現に向けて取り組んでいく。

### 3. 住環境を悪化させる開発優先の都市計画の規制緩和はやめるべきだ

門川市長の任期最後に大幅な都市計画の変更がされた結果、「新景観政策」が骨ぬきにされ、ディベロPPERや不動産の儲けに手を貸す開発のしくみがつくられています。洛西地域の都市計画の変更では高層マンションも可能となりました。洛西“SAIKO”プロジェクトは、副市長を中心に公共施設の統合による公共用地の売却や貸し出しに主眼がおかれ、地域の住民の声は十分に反映されていません。一連の高さ規制の緩和は、地価の高騰を周辺にも広げるだけとなることは明らかです。

さらに市長は、東京丸の内を引き合いに出して、京都駅北側の都市計画の変更を念頭においた発言をされています。しかし、こうした開発型のまちづくりは、住環境の悪化を招き、既存住民を追い出し、街並みも大手中心となって、京都の良さはなくなります。東京都心を模倣するような開発優先の都市計画の規制緩和はやめるべきです。いかがですか。

現在、各行政区、地域でマンションやホテル開発により、度々議会には陳情や請願が寄せられています。仁和寺門前ホテル建設計画や相国寺北門ホテル建設計画などで、住民の大きな反対が続いています。中京区でも近年ホテルの建設が続き、今度は新たなマンション建設がされています。その度にトラブルや懸念の声が出ています。左京区での松ヶ崎かんぼ跡地、聖護院門跡南側のマンション建設計画では、10mの高さの規制がある地域の隣に接した15mの高さ制限の区域に巨大なマンションができるというものです。そのことにより、「近隣の巨大な敷地にマンションができることで住環境が非常に悪くなる」との声が相次いでいます。これまで住んでいる方々からすれば、居住することを奪われるに等しいものです。「新景観政策」を緩和するのではなく、こういう地域からの発意の声を受け止め、古都京都の景観を守るべく、高さ規制をさらに強めるべきではありませんか。市長の見解をお聞きします。

【答弁→都市計画局長】 昨年4月、若者・子育て世代の住む場所、働く場所の創出を図ることを目的に都市計画の見直しを実施。景観の守るべき骨格の堅持を前提に丁寧に検討し、多くの方の賛同を得て実施。「新景観政策の緩和・骨抜き」の指摘は当たらない。

地区計画提案制度によって、多様な地域での課題解決や新たな魅力・活力の創出につなげる。単に高さ規制を強化するのではなく、都市計画のインセンティブによる誘導、企業誘致や移住・定住の促進、空き家対策など、あらゆる施策の融合が重要。民間の知恵と活力も総動員しながら、本市課題の解決に向けて積極果敢に取り組んでいく。

### 4. 市の責任で市営住宅を運営管理し、若者・子育て世代の暮らしを応援する

#### 住宅政策へ

次に住宅政策についてお聞きします。この間、特に子育て世帯の流出により京都市の人口が減り続けています。一つには子育て施策が遅れていることが原因です。もう一つの要因は、国に従いインバウンド観光路線を敷いて、ホテルが乱立したことで、地価の高騰を招き、子育て世帯が一戸建て、マンションに限

らず、家を買えない状況になっているためです。市長は、市長選挙の公約で若者・子育て世帯の市外流出防止政策として、空き家バンクの活用、中古住宅の取得・改修支援の創設などで子育て世帯の定住を促進するとされています。しかしそれだけでは子育て世帯の流出は止められません。一番必要なことは、直接的に若者・子育て世帯の暮らしを自治体がまるごと応援することです。

住宅政策の柱の一つである市営住宅について京都市は、これまで市営住宅の収入基準の引き下げ、募集戸数の上限も減らしてきました。「住まいは人権・福祉」と言われるように市営住宅を縮小ではなく、充実すべきです。自治体の本旨である「公共の福祉の増進」という基本姿勢を取り戻すべきです。ところが、伏見区の向島市営住宅、際目市営住宅の運営管理を指定管理者に任せることになりました。わが党は、公の施設に指定管理者制度を導入することには反対です。その理由は、京都市が本来やるべき仕事を放棄して公の施設を民間の儲けの対象にすることが公共の役割を衰退させるからです。さらに、京都市自ら不安定雇用やワーキングプアを生み出すからです。民間では儲けをあげることが主眼となり、そこで働く労働者が不安定・低賃金労働となり、市営住宅では管理不全となれば、住民にそのしわ寄せがかかってきます。

市営住宅の活用という点では、現在 6000 戸ある空き住戸の解消を行うことで新たな居住者を増やしていくことが必要です。その際には子育て世帯やケア労働者など、経済的に厳しい方々に適応した政策が必要です。以上述べたことを元に、公共の財産としての市営住宅のあり方を改め、若者・子育て世代の暮らしを全力で応援する住宅政策を実現するために 3 点求めます。第一に、市営住宅の指定管理者制度の導入はやめるべきです。第二に、公共の財産である市営住宅の空き家を京都市の責任で改善し、低賃金で苦しんでいる若者・労働者に提供する条件の整備が必要です。第三に、全国で取り組まれている京都市独自の家賃補助制度が必要だと考えますが、いかがでしょうか。

「行財政改革計画」の中で、2022 年 4 月から市営住宅の家賃減免制度が改悪され、物価高に苦しむ居住者に更なる負担をかぶせています。経過措置を行うとされていますが、当初の家賃水準が 5,500 円だった方は、今年 4 月から 17,200 円となります。2026 年 4 月にはさらに値上がりし、24,700 円になります。生活水準が上がっていないのに、これだけ家賃が上がれば、切り縮めるものもなくなります。2022 年の改悪を元に戻し、安心して暮らし続けられる市営住宅にするべきです。いかがですか。

ここまでの答弁を求めます。

**【答弁→都市計画局長】** 市営住宅の指定管理者制度は、競争性の確保と民間のノウハウを生かしたサービス向上を図る目的で導入。導入中止は考えていない。

市営住宅は、低所得など住宅に困窮する方のセーフティネットとして大切な役割を担っている。年 4 回の公募に加えて随時募集も行い、制度の充実を図っている。公募等に支障の無い範囲で空き住戸を有効活用して様々な社会ニーズに対応するとともに、民間事業者の資金とノウハウにより改修し、若者・子育て世代に所得制限を設けず賃貸する取組も実施。

民間の賃貸住宅への家賃補助は財政負担が大きい上、若者世帯の市外転出を抑制する決め手と言えず、慎重な検討を要するもの。

市営住宅の家賃減免制度は、特に所得の低い世帯のための大切な制度。住宅審議会からの答申を踏まえ、令和 4 年度から世帯の困窮実態をよりの確に反映する制度になるよう改善。見直しは考えていない。

【平井議員】 午前中の答弁では、京都市の9割を占める中小・小規模事業者への具体的な提案をしましたが、直接市長からの答弁がないことは、非常に残念です。

お示した通り、観光が隆盛している時期でも京都市の総生産、市民所得は上がらず、成長しない都市となっています。観光偏重はやめ、中小・小規模事業者を応援する京都市に転換し、成長しない都市から脱却すべきです

## 5. 市バス運賃の値上げはやめるべきだ

次に、市バスの運賃値上げについてお聞きします。地下鉄については、国制度の一定の支援から値上げは回避されました。しかし、市バスについては、わが党も含め、多くの市民から「値上げ中止を」との声が出されても撤回されませんでした。松井市長は1日の提案説明で「市バスの運賃改定については、交通局において徹底した組織改善を推し進めた上で、国との連携により財源を確保し回避してまいります」とし、今回は値上げを提案されませんでした。今後についても、市民生活の厳しい現状を考え、値上げはきっぱり断念すべきです。いかがですか。お答えください。

【答弁→交通局長】 乗客数は一定回復傾向で、令和5年度決算見込は経常黒字だが、国からの財政支援がなければ実質赤字。乗客数のコロナ禍前までの回復を見込めず、車両・設備の老朽化対策、燃料費・人件費等の高騰により令和6年度予算の経常損益は6億円の赤字の見込。市民生活への負担を避けるため、引き続き徹底した経営改善を推し進め、国との連携で財源を確保し、市バスの運賃改定回避に向けて全力で取り組む。

## 6. 公共交通中心のまちづくりの推進を

次に、公共交通中心のまちづくりについてお聞きします。「京都市地域公共交通計画」が昨年12月26日に策定されましたが、全国的な地域公共交通計画は、これまで補助されている路線について計画を策定し、従来の国による補助をもらうだけのものです。国が支援するしくみのように見えますが、新たな計画というものではありません。それどころか国は、コロナ禍と物価高に対応するまともな支援をしていません。京都市として、支援が充実するまで国に対して粘り強く迫るべきです。一方、自治体が各地域における地域公共交通の課題を抽出する点は、必要なものです。市は、このことを全行政区で行うべきです。しかし、部分的な会議体にとどまっているため、交通が不便な地域がかなり残されています。必要な自治体支援を行う仕組みをつくるよう、全行政区において地域の課題抽出を市民も含めて議論ができる場所が必要です。

特に周辺部において、公共交通の課題が明確になっており、行政の役割が求められています。市長は選挙公約で「利用者の減少や担い手不足により厳しい状況にあるバス路線を維持するための支援制度を創設し、地域の市民の足を徹底的に守ります」とされています。しかし、既存のバス路線は公営・民間ともにコロナ禍の影響を受けて、交通局では昼間時間帯の減便を行い、民間ではもっと顕著な形で減便が行われています。従来支援に留まらない対策が必要です。

また、京都市では今でも路線のない地域が残されたままです。これまでも陳情や請願で寄せられてい

る、いわゆる交通不便地域への支援が必要です。伏見区の藤城学区では、地域からJRの駅まで1km以上離れています。桃山南学区でも最寄りの木幡駅までは500mを超え、桃山南口までは1kmを超える状況です。桃山南学区内には公共交通は一つもありません。

以上を踏まえて3点求めます。

第一に、地域公共交通におけるコロナ禍の損失補填や補助の増額を国に求めるとともに、路線を維持できるための補助や物価高・燃料高への支援、上屋やベンチなどのバス待ち環境の思い切った改善を行うことを求めます。第二に、藤城地域については、マイクロバスを送迎している医療施設等や、タクシー事業者とも連携し、ジャンボタクシーの導入など、市の責任で「地域の足」を確保すべきです。桃山南学区については、まずは交通困難な実態の調査を行い、地域住民を交えた協議機関をつくるよう求めます。第三に、交通の課題を解決するために、京都市のすべての行政区での会議体の立ち上げを求めます。いかがですか。

**【答弁→都市計画局長】** 国に対し、地域公共交通への必要な支援を働きかけつつ、事業者への様々な支援を実施。来年度予算でも燃料費高騰に係る支援を継続する。

地域の生活交通の確保には事業者、行政だけでなく市民も自分ごととして取り組むことが重要。住民主体で実施される利用促進等の取組に支援していく。

藤城学区や桃山南学区の状況はこれまでも区役所と連携して把握しており、それぞれの検討状況に応じたサポートをしていく。

交通課題は地域ごとの状況やニーズも様々で、会議体ありきではない。局と区役所が連携し、個別地域の声に寄り添って柔軟に対応していく。「地域公共交通計画」に基づき、「市民」「事業者」と連携して、生活交通の維持・確保に向けて必要な取組を検討・実施する。

## 7. 中京区の高辻通の道路環境改善を

最後に地元地域の問題について質問します。主要幹線道路などは、建設局の「舗装長寿命化修繕計画」に基づいて、維持管理や老朽化に対応した修繕がされています。加えて駅前のバリアフリー計画も進捗しており、一定の改善が行われています。しかし、地元地域からは、生活に密接した道路、特に歩道について要望が寄せられるケースが増えています。中京区の壬生川から大宮間の高辻通は、道路形状がかまぼこ型となっているため、歩道では傾斜が生まれ、歩道幅も狭く、車いすの方、ベビーカーはまともに通行できないなど、危険な状態が放置されています。中学校の通学路でもあり、事故が発生する可能性もあります。周辺は「大宮地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」により改善がされていますが、この道路だけは取り残されています。これまでも議会で取り上げてきましたが、一向に改善がされていません。地元自治連合会からも要望がずっとあがっています。「舗装長寿命化修繕計画」や「大宮地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」にも入っていない高辻通の改善を求めますが、いかがでしょうか。

以上で私の第一質問を終わります。ありがとうございます。

**【答弁→建設局長】** バリアフリー全体構想で重点整備地区を選定して取組を行い、重点整備地区以外の歩道も土木みどり事務所に寄せられる市民要望等を踏まえて歩道拡幅や勾配改善等に取り組んでいる。

歩道の改善の実施には実施上の制約が多く、限られた財源の下で優先順位をつけて進めている。占用企業者による舗装復旧等にあわせて歩道の改善を実施する場合はあるが、高辻通ではこの種の復旧工事の予定はなく、現在の通行状況に鑑みて、当面の歩道改善実施は困難。

【平井議員】 市バス値上げについて、市長から今後についても「値上げはきっぱりやめる」との言明はありませんでした。市民の厳しい生活状況から値上げはやめると宣言すべきことを申し上げて、質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。