

森田ゆみ子議員(南区)代表質問 北陸新幹線,中学校給食,市営住宅

2024.10.04

〈代表質問の概要を紹介します〉

南区選出の森田ゆみ子です。日本共産党市会議員団を代表して質問します。



1. 北陸新幹線延伸計画反対の表明を

まず北陸新幹線延伸について伺います。

国土交通省は去年の8月に「2024年度着工は困難」と説明し、今日まで着工のめどはたっていません。わが党が一貫して中止を求め、市民の運動が続けられる中で、自民党の議員からも危惧する声が出ています。ところが、8月7日、国土交通省は3つのルート案を出し、2025年度の概算要求に同計画を金額も示さず盛り込み、与党PTは年内にルートを絞り込み、来年の着工を主張しています。しかし、ルートや駅の予定地が変わるなら環境アセスの仕様書の作り直しが必要であり、法的にも物理的にも無理があります。市長も昨日の答弁において「将来の京都にとってこのプロジェクトが価値ある投資なのか、非常に慎重な検討が必要と考えている」と述べられていますが、賛否についての判断は未だ示しておられません。今こそ市長が市民生活を守る立場に立って反対の態度を表明すべき時です。いかがですか。

日本共産党京都市会議員団は、北陸新幹線延伸には3つの重大問題があると中止を求めています。今回の代表質問では、京都駅に係る3つのルート案が新たに出されたもとでの、市長の見解を伺います。

まず1点目は、建設費の大幅な増額に伴う、本市負担の問題です。当初2兆1千億円とされていた建設費でも費用対効果は1程度でしたが、国土交通省の最近の試算ではいまや4~5兆円以上かかると言われています。費用対効果については3ルート案から年内には1つに絞り、それから算出すると言っていますが、費用対効果はルート選定の重要な指標であり、それを無視してルートを絞り込むこと自体、法の趣旨に反するものです。さらに、政府や与党PTは投資効果の算出方法を変えて無理やり条件を満たそうとしますが、「絵に描いた餅」「後出しじゃんけん」など、新聞でも批判されています。投資効果の算出方法の変更は無駄な公共工事への歯止めをないがしろにするものだと思いますが、このようなことは将来世代への負担の先送りになるのではありませんか。北陸新幹線延伸の費用負担は市政に関わる重大な問題です。建設費増額で市の財政負担が、2倍・3倍となる下で、毎年の予算編成にも、市民の暮らしと営業にも重大な影響があると思いますが、市長の見解はいかがですか。

2点目は、地下水等、環境への負荷の問題です。「巨大トンネル」による地下水、河川への影響と有害物を含む発生土等、自然環境と住環境への影響が危惧されます。シールド工法だから問題ないと言いますが、地下鉄東西線の工事はシールド工法で井戸の枯渇が113件、補償は延べ322件に上りました。そのうえ大深度地下に関する法律では補償の義務はありません。京都の地下水脈は何層にも重なった複雑な構造で砂礫も多く、空洞が生まれやすい地質で、東京の調布のような陥没事故が起こる可能性が大きいとも言われています。市内には民家とともに多くの世界遺産があります。京都駅周辺にある西本願寺、東

本願寺、東寺などの付近で陥没事故が起きれば取り返しがつかない大問題となります。また、建設残土の問題も何ら解決策は示されていません。880万立米の残土が想定されますが、実に30%にヒ素などの人体に有害な重金属が含まれているとの調査結果もあります。また、発生残土の処理は延伸ルートの自治体が責任を持つこととなります。そこで市長に伺います。地下水の枯渇や汚染、市街地の陥没事故の懸念、大量の残土、28年以上かかるとも言われている工期、発生残土など北陸新幹線に係る本市への環境負荷から京都市と市民を守り、対応できるとお考えですか。お答えください。

3点目は、災害対応の課題についてです。北陸新幹線の元々の目的には、「東海・東南海・南海地震により影響を受ける東海道新幹線への代替機能を担う重要な役割を受け持つ」とありますが、南海トラフで地上が壊滅的で復興がままならないときに「大深度地下なら大丈夫」と本気で考えているのでしょうか。トンネルが被害にあった場合、取り残された乗客の命に係わる重大な事態となり、大深度地下での長距離運行そのものに大きなリスクがあります。このような災害時にどう対応できるとお考えですか。認識をお伺いします。

大都市圏を結ぶ北陸新幹線やリニア新幹線は、在来線を切り捨て、大都市への一極集中を加速させ、地方の衰退をもたらします。工事期間28年以上かかる北陸新幹線の延伸工事に4兆円・5兆円かけて京都を破壊するより、それに係る費用の10分の1でも在来線やバスなど地域の公共交通の支援に充てて地域を守るべきです。国土軸の観点で言っても、サンダーバードで北陸をつなぐ路線を充実することこそ現実的で地方を守ることができるのではないのでしょうか。市長、今こそ政府に対し、はっきり北陸新幹線の延伸の中止を求めるべきです。

【答弁→市長】 北陸新幹線は近畿圏と北陸圏を結ぶ基幹的な高速輸送体系を構築し、日本海国土軸の一部を形成し、東海道新幹線の代替路線の役割を果たす国家プロジェクト。しかし、京都市財政に与える影響や地下水等自然環境への負担等の課題に対し、市民の暮らしや生業等に支障をきたさないよう、しっかりと精査していく必要がある。

北陸新幹線が抱える課題は将来世代にも大変な影響を及ぼしかねず、多くの市民から懸念の声をいただいている。特に、①京都の様々な文化を生み出し、市民の暮らしや生業を支えてきた地下水への影響、②大量に発生する建設発生土への対応、③建設土の搬出や資材搬入に伴う工事車両による交通渋滞、④市財政への重大かつ長期にわたる影響の、4つの観点について、将来の京都にとって価値のある投資なのか非常に慎重な検討が必要。国や鉄道・運輸機構が、こうした状況を十分に踏まえ適切に対応する必要がある。

先般、与党PT北陸新幹線敦賀・大阪間整備委員会で、京都市内を通る3ルート案とその概算事業費や工期を示されたが、詳細は明らかになっていない。また、費用対効果については整備新幹線の着工5条件の1つとして審査される。その算出方法も国で検討されるもの。

環境負荷については、環境影響評価方法書に対し、河川水の濁りを可能な限り低減する、地下水は三次元シミュレーションにより適切に評価し、影響の低減を図る等、専門家の意見を聞き、知事を通じて意見を述べてきた。

具体的内容が明らかになった場合も、しっかりと慎重に精査し、意見を述べていく。市の姿勢は伝わっていると考える。大深度地下での災害については、関連法令に則り、適正に対応されるものと認識している。

2. 東吉祥院公園の廃止撤回、学校調理による全員制中学校給食の実施を

次に、京都市が廃止手続きを強行した、東吉祥院公園（元塔南高校第一グラウンド）への巨大給食工場建設計画について4点お聞きします。

温かくておいしい中学校給食を願う生徒や保護者、多くの関係者の長年の運動もあり、そのうえ全国では小中学校の給食無償化も大きく広がっており、京都市も中学校給食へ重い腰を上げましたが、その実施方法に大きな問題があります。

第一に、若者が子育てしたい住環境として近所に公園があることが大きな条件になると思いますが、京都市の公園面積は国が定めた標準の47%しかありません。公園を増やすべきときに、東吉祥院公園を廃止したことは間違いであり撤回すべきです。京都市が用意した代替公園は、現在の場所から遠く離れています。京都駅の東側の南岩本公園は約3キロ離れており、伏見区の西部第四地区は5キロ、桃山東第2地区は6キロと、東吉祥院公園周辺住民の代替にはなりません。

スポーツ関係者からもグラウンドを増やしてほしいとの切実な声もあります。京都市は市民が使えるグラウンドが少なく、市内のチーム対抗のサッカー大会なども向日市や城陽、宇治市などで開催するなどずいぶん不便されています。練習時間を確保するために、チームの指導者たちが苦勞をして他都市への遠征試合などで対応していますが、保護者負担もばかになりません。京都市の桂川河川敷にある運動公園はしょっちゅう水害被害があり、毎年数百万円から1億円近くの費用で整備しています。今年も5月の水害で今でも使用できない状況が続いています。一方この間、東吉祥院公園では水害はありません。今年ばかり開催のオリンピック・パラリンピックでの、力の限りを尽くして頑張っているアスリートの姿を見て、多くのスポーツ少年少女が将来自分たちも活躍したいと練習場所を求めています。市民スポーツの権利を保障するために東吉祥院公園廃止を撤回し、運動公園として残すべきと考えますが、いかがですか。

第二に、そもそもこの場所に予定している巨大給食センターに解決できないたくさんのリスクがあります。政令市でも例を見ない、巨大給食センターでは食中毒が起きた場合、被害が大規模になりますし、栄養教諭が各校に配置されず栄養指導などが困難です。

当初26000食をトラックで63校分届ける計画ですが、たとえ5000食程度は他の調理施設を確保するとしても、予定地の東吉祥院公園の周りには、いまま登校時間は車両進入禁止の地域があり、小学校や、図書館、児童館や生き生き活動センターなど多くの施設があるので人の往来も多い場所であり、交通事故も心配になります。また厳しい暑さの夏ですらインバウンドで大変だったのに、桜や紅葉のシーズンに観光地の渋滞を考えると日中の遅延は容易に想像できます。



重大なのは、事故か何かの事情で給食が届かないと判断された場合、午後の授業は中止し、空腹のまま子どもを帰らせるとのこと。中学生の学ぶ権利を奪ってしまいますし、部活に励んでいる生徒の思いも無にするものです。届けられなかった場合、給食の処分費や、給食費の返済が必要となります。

人手不足の流通業界で、夏休みなど長期の休み明けに運転手が確保できるかの保障がありません。一般の工場と違い学校給食センターは学校が休みの間は目的外利用となるので営業できません。給食調理員も長期の休みとなるため保障が必要です。そこでお聞きします。巨大給食センターに伴う食中毒が発生した場合大規模化する問題、交通安全の問題、給食が届けられなかったときの学習保障、長期休暇中の労働者の補償の問題などこれらのリスクをどうお考えですか。お答えください。また、巨大給食工場となれば大手ゼネコンの仕事にしかならず、一方、各地域に給食調理場を作るなら各地域の工務店の仕事になり市民の雇用創出にもつながります。

第三に、巨大給食センター方式よりも、学校調理の給食の方が子どもたちに喜ばれるからと考えているからです。

共産党市会議員団で他都市での中学校給食を調査しました。神奈川県愛川町では、中学校給食を始めるときにデリバリー方式をとっていましたが、小学校のような温かい給食を望む保護者や生徒の声で、多くの困難を乗り越えながらも小学校から中学校に給食を届ける親子方式を実現し、各小学校の給食調理場では災害時避難所として温かい炊き出しが提供できるようにと、誰もが活用できるようマニュアルを作成しておられました。また、群馬県高崎市では平成18年、市町村合併により40校分の給食がセンター方式で提供されていましたが、全ての中学校で自校方式に順次切り替えつつあります。高崎市議会で自校方式についての質問に対し、教育部長は「学校給食において最も留意しなければいけないのは安心で安全でおいしい給食を提供することと教育の一環として学校給食の提供を考えている」「自校方式では各学校に栄養士を配置し、食育やアレルギーに対しきめ細かく対応している」と答弁しています。また、高崎市では、給食食材で地場産業を育成しています。農政部長は「自校方式で、各学校に栄養士が配置され、地元の農家、農協直売所、知的障害施設から地場産農産物を購入している」と、学校給食での食育や地消地産の役割について答弁しています。視察させて頂いた各地域で「我が町の学校給食は本当においしいんです。一回食べに来てください」と胸を張っておられました。

京都市の小学校給食も子どもたちから大変喜ばれています。京都市の教育委員会も同じ立場に立って、中学生の栄養として出来立てでおいしく食べられる給食を考えるべきだと思います。そこでお聞きします。京都市は、すべての中学校の敷地内に給食調理場が確保できない場合は、兄弟方式親子方式、さらに中学校近くの京都市有地を使ってでも一刻も早く出来立ての温かくておいしい中学校給食を提供できるようにすべきです。いかがですか。

第四に、中学校で全員制の温かい給食が実現すれば、小中学校で一日10万食の食材が必要になります。京都市でも高崎市と同じように給食食材で地消地産に力を入れ地消地産により子育て世代の仕事づくり、若者を中心に定住促進に結び付ける施策への転換を図るべきときです。地球温暖化で世界的に食の安全保障が脅かされています。日本は食料自給率が低く、多くを輸入に頼っていますが、世界中で干ばつや水害で自国の食料を確保するのでさえ窮しています。事実、日本は円安で肉や果物は買い負けしている状態です。今年はスーパーで国産米が消える事態が起こり、飲食店からも悲鳴が上がっていました。一方、京都市内では多くの農家が後継者不足で耕作放棄地が増えています。

同時に若者の雇用問題も深刻です。若者は普通に働いて普通に暮らせる生活を求めており、農業に関心

を持つ若者も増えつつあります。京都はブランド野菜を栽培する農家が多く海外からも人気がありますが、栽培が難しい野菜であるため天候不順もあり、手間がかかり、品質と量を維持することが困難です。そこで比較的栽培しやすい野菜をメインに給食の献立を作りそれに合わせて発注することで、農家も安定して確実に売ることさえできれば、後継者確保にもつながると考えます。

先日、韓国の学校給食を研究している方から地産地消の給食についてお聞きしましたが、韓国では小中学校は給食費無償で自校調理が原則です。オーガニック食材を給食支援センターがコントロールして全国の各学校に配送しています。韓国が今のような給食に至るまでには、それまで外部業者の作る給食で食中毒が繰り返され、夕食をコンビニで済ませる児童が増えつつあることも問題視していました。国内でも千葉県木更津市等では先進的にオーガニック給食を実現し、差額分は市が負担しています。給食食材を地産地消にすることで、季節に応じてオーガニック給食を提供できます。安全でおいしく学校調理の中学校給食で、中学生と住民の命と環境と農業を守るのが行政の仕事だと思いますがいかがですか。

【答弁→教育長】 東吉祥院公園が昭和35年の開設以降も都市公園等の整備に努め、利用者の意見を聞きながら、スポーツ施設も充実してきた。屋外運動施設のある都市公園は当時の9か所から22か所へと充実。東吉祥院公園は都市公園法に基づき、元の面積以上の代替公園を確保した上で廃止した。喫緊の課題である全員制中学校給食実施のための給食センター整備用地として活用することになった。この方針の変更はない。

給食センターは自校調理方式や親子調理方式等の実施方式に比べ、広い敷地に最新の施設を新設する利点を生かし、より高度な衛生管理が実施できる。完全に分離した2つの調理場を設け、人や物の動線が交差しない配置であり、万一食流毒が発生しても影響を最小限に留められる。

自校調理方式でも食材の配送が必要であり、どの実施方式でも突発的な事故のリスクを完全になくすことは困難。現在、給食センターから配送に一定の時間を要する学校は一部民間調理場への委託により搬送時間を短縮し、リスクを分散する計画。学校等での車両の動線の安全確保や周辺交通事情に十分考慮し、安全で安定的な運営に努める。

長期休業中の雇用については施設の清掃、消毒や機器のメンテナンス等、当該期間にしか実施できない業務への従事を含め、民間事業者の創意工夫で柔軟に対応できると考えている。

実施方式については、専門の調査会社による調査や生徒・保護者等へのアンケート等、多角的専門的な検討を行い、学識経験者やPTA代表参画した検討会議での意見を踏まえて、現実可能性や性能面・コスト面でのメリット、スケジュール、法令等を総合的に評価して決定した。見直しは考えていない。

食材や献立について、本市では伝統野菜を積極的に取り入れ、年1回京北米を全市立小学校で提供、選択制中学校給食でも府内産米を使用するなど、京の食文化の継承や地産地消に取り組んでおり、全員制中学校給食でも取り組んでいく。R10年夏休み明けに安心安全で温かくて美味しい全員制中学校給食を全市一斉に提供できるよう着実に取り組みを進める。

3. 住宅・公共交通の充実で若者が住み続けられる街に

次に、住み続けられるまちづくりについて、2つ伺います。

(1) 子育て世代が定住できる住宅の提供を

一つ目に、若者の市外流出には、京都市は家賃が高いことと、地価が高騰して固定資産税が高いことが大きな理由と考えます。私は前回の代表質問で、空いている民間住宅を市が率先して買うか、借りるかして低家賃で住んでもらうようにセーフティーネット住宅の制度や市営住宅の子育て世帯への活用を提案しました。ところが、京都市は市営住宅の空き部屋を民間不動産会社に安く貸し出して、一般のマンションとして住民に貸し出す「若者・子育て応援住宅」を開始しましたが、京都市が直接事業として推進すべきです。

市営住宅の裁量階層枠として、子育て世代の入居を認めていますが、入居条件で世帯収入額が月額21万4千円以下になっています。一方、大阪市や神戸市などいくつかの自治体では4万5千円も多い25万9千円です。若者が余裕をもって生活できる入居基準にすることで市営住宅にも活気あるコミュニティが築けると思います。佐賀県鹿島市では3割しか入居がなかった雇用促進住宅120戸を市へ移管するかどうかが議論になり、購入費用や維持管理について検討し、現在入居されている方の居住を確保し、定住促進住宅としてリニューアルした後、公営住宅と民間賃貸の中間家賃を設定しています。制度開始から4年間でほぼ100%の入居が確保されています。

京都市は子育て世代の定住策として市営住宅の裁量枠の所得基準を4万5千円引き上げるとともに、幅広い中堅所得の子育て層に定住促進住宅を提供するべきと思いますが、いかがですか。

【答弁→都市計画局長】 子育て世代の市営住宅入居の収入条件を緩和する裁量階層世帯の取り扱いは府や大半の政令指定市と同一の制限であり、現時点では見直す考えはない。本市独自に対象となる子の要件を小学校就学前から中学校修了前へ拡大している。

定住促進住宅については、紹介事例の雇用促進住宅は雇用・能力開発機構が所有していたもので同機構の廃止に伴い転用したもの。本市には雇用促進住宅はない。

本市では市営住宅の空室を民間の資金とノウハウでリノベーションし、子育て世代に供給。すでに約60世帯150人が入居。また子育て世代が既存住宅を購入する際に最大200万円を交付する制度を創設した。

(2) 全ての地域の市民が利用しやすい公共交通の実現を

住み続けられるまちづくりのもう一つの条件は、公共交通が便利な事です。京都市内の周辺部では、公共交通が不便で住み続けることが困難です。交通不便地域を解消するべきです。

京都市の公共施設に公共交通で行くにはどれだけ時間と費用がかかるのか一つひとつ検証するべきです。2時間に1本、一日数本しかない路線の住民は市バスを当てにすることはできません。便利になれば、おのずと住民は増えると思います。西京区の市バスは路線とダイヤが改定され、便利になったという人もいますが、乗り継ぎが増えたという人もおられ、乗り換えるたびに運賃が必要になり、その上、値上げされています。前は、市バスの一乗車券やトラフィカ京カード、昼間割引回数券などが交通局でも取り扱っていましたが、一か月に何回も市バスを利用しない人にとっては統一運賃の区間でも乗るたび、乗り変えるたびに230円ずつがかかってきます。

門川前市長は市バスの乗り継ぎ無料を公約にあげていましたが、任期中にはコロナを理由に達成しませんでした。観光客も労働者の勤務形態や学校は元に戻ったいま、市内どの地域にも便利な循環バスを走らせ、一刻も早く市バスの乗り継ぎを無料にすべきと思いますが、いかがですか。

以上、住民の命と暮らし優先の市政を求めて質問を終わります。

【答弁→交通局長】 ポイントサービス「もえポっ」を導入。さらにスマホでも活用できるが、これでバス乗り継ぎは150円分のポイントを還元している。市バス事業は国の財政支援もあり均一区間の値上げは回避したが、燃料費高騰や運転手不足もあり、事業環境は依然として厳しく乗り継ぎ無料は困難。運転手不足もあり新たな循環バスの運行も困難。