

北山ただお議員(山科区)代表質問 職員削減,公共交通,ミータス山科・醍醐

2024. 12. 02

〈代表質問の概要を紹介します〉

山科区選出の北山ただおです。私は日本共産党市会議員団を代表して市長に質問いたします。

質問に入ります前に、過日行われました衆院総選挙につきまして一言申し上げます。日本共産党は議席後退となりましたが、



裏金政治の告発や自民党非公認議員に対する2000万円支給問題の追及などにより、「与党過半数割れ」に追い込み国民の審判をくだすことができました。ご支援いただきました皆様に、この場をお借りいたしまして深く感謝申し上げます。第二次石破内閣が発足し、臨時国会も始まりましたが、裏金問題についての解明もなく、焦眉の課題である企業献金・団体献金の禁止についてもけじめはついていません。選挙中、自民党自身も選択的夫婦別姓やマイナ保険証の問題、中小企業支援、賃金引き上げ、学費無償化に向けた取り組みなどを訴えていましたから、こうした課題こそ早期に実現することが求められています。民意を反映した政治の実現に、わが党は全力を挙げる決意です。

1. 「行財政改革計画」による職員削減を元に戻し、消防職員の2交替制から3交替制へ改めよ

職員削減についてお尋ねします。市長は、「職員削減が一路方針ではない」との委員会答弁でしたが、それなら門川前市長の「行革」に「敬意を払うべき」という認識は撤回すべきではありませんか。前市長は4千人以上の職員を削減して災害対策やコロナ禍での市民の命を守る公共の役割も果たさず、29人の消防職員削減と一体となった3交替制を2交替制に変えて職員負担増を強行してきました。市長は「公共人材の疲弊」というのであれば、適切な人材確保を図り職員削減はしないこと、消防職員を増員して2交替制は3交替制に改めることを強く求めますが、いかがですか。

【答弁→市長】本市では深刻な財政困難に直面し、持続可能な行財政の確立を図り、市民サービスを維持するために、委託化や民営化、事業見直しなど、業務量の減少が確実に見込める部分について、職員数の削減を行ってきた。一方で、都市の成長戦略等、必要な部署には大幅な増員を行ってきた。消防局における2交替制への移行は、効率的な職員配置により災害対応を実施するために行ったもので、必要な部隊を増設するなど、消防、救急、火災予防等の消防体制を確保するものだ。2交替制について、職員の働き方改革や人材育成の観点からもメリットが多いため、3交替制に戻すことは考えていない。必要な「行財政改革計画」をやり切る。公共人材が疲弊しているのは、国も地方も現実だ。新京都戦略に基づいて、ますます複雑化・多様化する行政ニーズにしっかりと対応できる体制を整えていく。

2. 中小企業・伝統地場産業支援、市独自の賃上げ支援をせよ

(1) 中小零細事業者の実態調査を行い、施策への反映を

次に京都経済・中小零細企業・伝統地場産業支援についてお尋ねします。京都市は京都経済の状況について「全体として持ち直している」とよく述べられるのですが、果たしてそうでしょうか。大企業は空前の利益を出し内部留保は 539 兆円となり、京都の大企業の内部留保も約 10 兆円にもなる異常な状態です。京都の 99.7% を占める中小零細業者は大変厳しい状況にあります。民間調査会社の発表では 2024 年度上半期の全国倒産件数は前年度同期比で 17.8% 増の 5095 件となり、これは 10 年ぶりとのこと。10 月の倒産は 909 件、900 件を超えるのは 11 年ぶりです。倒産は負債総額 1 千万円以上ですから、これ以下の廃業や転業、いわゆる店じまいをしなくてはならないお店や事業所はその何倍にもなるでしょう。街を歩きますと、「60 年以上営業を続けたがやむにやまれず閉店します」とか、「都合で閉店します」といったお店がたくさんあり、シャッター通りになっている商店街があることはご承知の事です。コロナ禍後の物価高騰の中、原材料の高騰とともに水道光熱費などの固定費の上昇、ガソリン高など耐えきれません。昨年来数次にわたって国の交付金を使っての物価高騰支援対策が打たれてはいますが、零細商店や個人事業者などには効果が表れていないのではありませんか。京都の多くのお店や事業所が店じまいしていく事に市長は心が痛まないのでしょうか。こうした京都経済を支えてこられた中小零細事業者の深刻な実態を市長はどのように受けとめていますか。京都市による現場の実態調査を直ちに行うこと、現場の声を受け止めて施策に生かすことが必要です。いかがですか。

【答弁→岡田副市長】 本市では、国や日本銀行等の調査に加え、本市独自のアンケートや京都商工会議所の相談窓口での相談内容の分析、また、職員が直接事業者から話を聞く中で、事業者の実態を把握している。京都経済は、全体として緩やかに回復しているものの、人手不足や原材料価格の高騰等の影響により、依然として厳しい状況にあると認識している。今後、京都の中小企業が持続的に発展していくためには、生産性の向上や販路拡大等の取組をきめ細かく支援することが必要であり、相談窓口体制の強化やデジタル化・DXの取組支援などを実施している。引き続き、的確な実態把握に努め、現場の声を施策に反映させていく。

(2) 西陣織の織機のメンテナンス、伝統産業支援の強化を

京都市の経済対策の特徴は、企業呼び込みとなる、京都駅南オフィス・ラボ誘導プロジェクト「京都サウスベクトル」や企業立地などが中心であり、抜本的な見直しや切り替えが必要です。市長はわが党の指摘に対して、以前「呼び込み型と決めつけるのはやめて」と述べられましたが、地元中小企業への根本的な支援なくして大型事業誘導中心では、まさに呼び込み型ではありませんか。過日、地元新聞で「西陣織機、修繕ピンチ」との記事が掲載され、全国有数の織物産地・西陣で織機の修理やメンテナンスを担う人材不足が深刻化していることが明らかになりました。わが党のくらす共子議員が 9 月市会でこの問題を取り上げて、少なくとも設備改善支援の最低限度 30 万円を下げて、通年で利用できるようにして、日常的に織機をメンテナンスできる仕組みに京都市の責任を果たすよう求めましたが、今こそ決断すべきで

はないでしょうか。お答えください。

【答弁→産業・文化融合戦略監】 設備改修については、多額の費用が掛かる改修等を支援するため、1台30万円以上の費用を要するものを対象とし、これを引き下げることには考えてない。多くの事業者に利用していただけるよう、令和6年度に予算を増額した。既に事業着手のものも含め、当該年度に実施される設備改修を対象とすることで、年間を通じて設備改修を行えるよう工夫している。加えてメンテナンス事業者に係る経費についても、対象としている。

(3) 市独自の賃上げ支援制度の実現を

今直ちに行うことの一つは中小企業の賃上げ支援です。賃上げが必要なことは先の総選挙でも各党とも訴えられましたが、いつからどのように実施するかはめどがついていません。賃上げをして物価高騰に苦しむ市民生活を支えることは待たなしの事ですが、国において中小業者への賃上げ支援が進められていない下で、独自に賃上げ支援を実施する自治体が増えています。京都市において直ちに取り組むことが必要ではないでしょうか。わが党も、私も委員会でも京都市独自で賃上げ支援の実現を求めてきました。物価高騰を上回る賃上げを実現した群馬県高崎市や大分県などの実例を示し、今こそ賃上げが必要と訴えましたが、京都市において独自の賃上げ支援制度を実現する市長の決断を強く求めるものです。

【答弁→産業・文化融合戦略監】 賃上げに向けた事業者への支援については、企業が生産性向上に取り組むことで成長し、構造的・持続的な賃上げにつなげていくことが重要であると認識している。本市では、これまでから、企業の事業継続や生産性向上に向け、相談窓口体制の強化や制度融資による資金繰りの下支え、デジタル化や伝統産業設備の新規導入等を支援するとともに、国や経済団体に賃上げに関する要望・要請を行っている。地域企業の持続的発展を通して、構造的な賃上げの実現にとりくむ。

3. 敬老乗車証制度を2021年度基準に戻し、民間バスへの利用拡大を

次に、敬老乗車証制度について質問いたします。敬老乗車証は1973年に「生きがい対策」として創設され、半世紀以上にわたって市民の宝として利用されてきました。高齢化社会を迎えて、体力の低下や免許返納などで公共交通が頼りになっています。敬老乗車証を利用して外出すれば、お買い物や食事をしたりして経済効果もあります。公共交通利用で環境効果もあり健康維持にも役立ちます。敬老乗車証制度は2023年10月から、2021年に比べて本人負担が3倍となり、現在は71歳ですが、段階的に75歳交付になり、総所得700万円以上は交付しないと、大変厳しくなりました。そのため2021年度に比べて5万人近い市民が申請できなくなりました。利用者からは、「負担が3倍にもなり申請できません」「敬老乗車証がないため外出が不自由になった」「気軽に友人に会えない」「お医者さんに行くのにも困っている」「ボランティア参加ができない」など、悲鳴の声が届いています。これまでにも、制度を元のように、つまり2021年度基準に戻して安心して使える制度にしてほしいと求める市民請願や陳情が多数寄せられました。敬老乗車証制度の改悪に対して、京都市は「持続可能な制度にする」との説明一本やりですが、本人負担が3倍にもなるのでは利用する市民の暮らしが守られず、制度そのものが持続可能どころか制

度が破壊されてしまうのではありませんか。さらに、市長は「敬老乗車証は通学の定期券の割引率より厚遇されている」との認識を示されましたが、高齢者福祉と一般事業とを混同した認識こそ撤回されなければなりません。これこそ世代間の分断をあおるものであります。他都市よりも高い通学定期券については、わが党は一貫して負担軽減を求めています。また、「受益と負担のバランス」と言われますが、敬老乗車証の受益者は社会全体であることを申し上げておきます。

私は、敬老乗車証を少なくとも 2021 年度基準に戻して、だれでもが安心して利用できるようにすることを強く求めるものです。さらに、市内の民間バス全てに利用できるようにすることを求めます。ご答弁ください。

【答弁→保健福祉局長】 本制度の見直しは、政令市 7 市が制度を廃止又は持たない中、制度を維持していくため行った。見直し後も多くの方が、年 9000 円の負担でフリーパスを利用できる。敬老バス回数券の新設など、利便性の向上も図り、高齢者の社会参加支援に寄与していると認識している。元の制度へ戻す考えはない。多額の市税負担の増大を招くため、民営バス全線に敬老乗車証を適用する考えはない。

4. 加齢性難聴者の補聴器購入補助の実現を

次に、加齢性難聴者の補聴器購入に対する補助制度についてお尋ねいたします。京都市会では 2022 年 3 月に、京都府会でも同年「難聴者の補聴器購入者への補助制度を求める国への意見書」を全会一致で採択しています。そして現在全国の 47 都道府県で 372 の自治体が補聴器購入助成制度を実施しています。ご承知のように、高齢になると 3 人に 1 人、75 歳以上では 7 割の人が難聴になると言われています。難聴はご夫婦や友人などの会話を障害し、厚労省でも「認知症の要因」になるとの研究結果が示されています。補聴器は高額です。補聴器工業会でも、「平均 15 万円前後」になると言われ、物価高騰で苦しむ市民にはなかなか手が出ません。だからこそ早期に対応するために公的補助制度が求められています。京都市内では 3 つの自治体（京丹後市、精華町、京田辺市）で実施されています。京都市においても一日も早く実現すべきですが、市長の決断を求めます。

【答弁→保健福祉局長】 これまでから、国に対し、認知症等の予防効果が認められる場合には、全国一律の補聴器購入に係る公的補助制度を創設するよう要望しており、引き続き、他都市とも連携し、様々な機会を通じて国に働きかけていく。本市が独自に助成制度を創設することは、多くの対象者が見込まれるため、多額の一般財源が必要であり、他の必要な福祉施策の実施との関係から、直ちに実現することは難しい状況にある。

5. 市バス運賃値上げ反対、公共交通への支援を

(1) 地域公共交通に対する公的支援を抜本的に強化せよ

交通関係についてお尋ねします。昨日 12 月 1 日より、山科・伏見などを走行する京阪バスの運賃値上げが行われました。6 月の民間バス運賃値上げもあり、均一区間以外の周辺部の市バスは値上げとなりま

した。この数年の諸物価高騰で市民生活が厳しい中、運賃値上げは暮らしと京都経済を一層苦しめることは明らかです。市長は民間バス運賃値上げとともに市バスも「同調」して運賃値上げを行いました。これは市長の公約違反として西京区住民などから怒りの声が広がっており、運賃値上げは許せません。

今、全国的に地域公共交通は路線の廃止や減便、運賃値上げ等、厳しい環境に置かれていますが、市民が自由に「移動」することはあらゆる社会活動の基本であり、このことを保障するのは国と自治体の責任です。通学、通勤、お買い物、お医者さんに行く、公的機関に行く、社会参加、旅行など、その目的は多様です。だからこそバスや地下鉄の運営は保障されなくてはならず、公的支援は市民の生活を支えていくうえで不可欠です。5兆円もかかる北陸新幹線地下延伸よりも、地域公共交通の充実こそ必要ではありませんか。私はこれまで交通事業に対する国の支援制度の確立や京都市の任意の支援・繰入金などを強く求めてまいりました。まず市長におかれては、地域公共交通に対する認識を改めてうかがいますとともに、公的支援についてさらに一歩踏み込んだ支援を強く求めるものです。いかがですか。

【答弁→竹内副市長】 生活交通の維持・確保のためには、交通事業者・市民・行政が、連携し主体的に役割を果たすことが不可欠。本市の主な役割はその支援であり、市民による利用促進等の取組への支援や、交通事業者に対する、担い手確保・市民生活に不可欠なバス路線維持のための補助等を行ってきた。引き続き、地域の足を守るため、必要な役割を果たしていく。

(2) 市バス運賃値上げ回避へ、市長の決意を求める

物価高騰で厳しい生活を強いられている現状で、「運賃値上げ」は到底市民は受け入れられません。民間バスとも連携して国に対する支援制度の拡充を強く求めることが重要ですが、その決意はいかがでしょうか。市民が自由に移動する権利を「交通権」として認識されてきていますが、公営だろうが民間だろうが「市民の足を守る」との役割は一緒です。だからこそ両者が市民の足を守る認識を共通にしていくこと、足並みをそろえて国への要望を特段に強化することが求められるのです。まず市バスの運賃値上げはしない決意を市長がしっかりと示すことが必要です。その決意を求めます。

【答弁→交通局長】 現在、バス業界は、運転士等の担い手不足や燃料費高騰など、極めて厳しい経営環境に直面している。民間バスの経営状況も考慮すると、将来の運賃改定の必要性も否定はできない。現下の厳しい市民生活への更なる負担を避けるため、市長から、運賃改定を回避するため、最大限、経営努力するよう指示を受けている。引き続き、国への要望も含め、あらゆる経営改善に取り組んでいく。

(3) 山科区小金塚地域のバスへの補助金で安定運営を

同時に、現行のバス路線減便が大きな問題となっています。西京区や山科区等でも路線の減便・変更で不便な地域が生まれ、ただでさえ本数が少ない路線が減便されて、「今まで通いなれたバスが減って困っている」「乗り換えないと目的地に行けない」といった、戸惑う住民の声が多数寄せられています。交通不便地域の解消に向けた取り組みの具体化を求めます。市域周辺部における交通不便地域の解消は、地域の振興や定住対策上も欠かせない課題です。山科区の小金塚地域のボランティアバスが有償運送事業と

なりましたが、不安定な運営状況にあることは明らかです。私は、京都市が以前のように補助金を出して安定した運営にすることを強く求めるものですが、いかがですか。

【答弁→竹内副市長】 小金塚地域循環バスは、地域住民の熱意の下、地域主体で運行されている。運転業務の負担が大きいといった地域の声を踏まえ、今年度からは、自家用有償旅客運送に移行し、国補助の活用や本市補助金の充実により、運転業務の一部委託化等が可能となり、安定的な運行を実現している。

6. 「ミータス山科 - 醍醐」は、開発優先でなく、住民の意見を聞け

(1) 幅広い市民を対象とした住民懇談会の開催を。外環沿道高さ規制緩和は撤回せよ。大型開発ではなく、身近な生活環境整備を

「ミータス山科-醍醐」について4点お尋ねします。京都市は11月22日に「ミータス山科・醍醐みんなで創るまちPLAN中間とりまとめ」を発表されました。目標は「地域の魅力やポテンシャルを最大限生かし、あらゆる世代がワクワクするような山科・醍醐を、地域の皆様とともにめざす」とあります。7月22日から意見募集が始まり、9月末までに519人の市民から、663件の意見が寄せられています。山科や醍醐が住みやすく、快適な街にすることは当然であります。しかし、まず問題なのはまちづくりの基本である住民の声を聞き、住民とともに進めることが必要なのにそうになっていないことです。推進本部は「2カ月に一回程度で全庁的な会議を開催」とありますが、この計画を提案するにあたっては、まず住民懇談会や説明会を開催して議論を深めること、住民の願いは何かなどをきちんと調査することが基本ではありませんか。これまでも南区の巨大給食工場建設計画や、伏見工業高校跡地住宅開発など、ヒアリングや地元合意なく進められた計画は市民社会に混乱と不信を招いています。私は、一部の代表者だけでなく、今からでも広く市民を対象とした住民懇談会を開催して市民の声をしっかり聞き、行政主導の計画決定にならないことを強く求めますがいかがですか。

第2には、住民合意もなく進めた外環状線沿道の高さ規制緩和を撤回することです。地元新聞でも、「山科にタワーマンションか？」との記事が掲載されましたが、「新景観政策」の精神をも踏みにじる建物高さ規制を無制限にするなどは市民の理解を得ていません。若い人たちが求めているのはタワーマンションではなく、低廉な公営住宅や家賃補助ではありませんか。外環状線沿道の高さ規制緩和を直ちに撤回することを強く求めます。

第3は、ミータス計画で進めようとしている大型開発事業ではなく、住民にとって身近な生活環境を整えることこそ優先すべきであります。市民意見の中でも、その特徴は歩道や側溝の改善、河川改修、山間部の手入れ、危険個所の改善、公園建設や子どもの遊び場確保、バスの増便、疏水公園の整備など、身近な生活環境を整備してほしいとの声があふれています。アンケートなどに示された住民の声に耳を傾け、そこに力を入れることこそ、若い人が定住したいと思ってもらえるのではないですか。お答えください。

【答弁→竹内副市長】 本年4月に全庁体制の推進本部を立ち上げて以降、市長と市民との対話会議や、地域の皆様が集まる場での職員による直接の御意見聴取、ホームページ等を活用した意見募集など、幅広

く市民の声を聞きながら取組を進めている。子育て環境の充実や地域交流の場の創出、住まい・住環境に関する数多くの貴重な意見をいただいている。これらを踏まえ、11月22日には、市長から各エリアの将来像を共有するための中間取りまとめを発表した。引き続き、広く意見や提案を聞きながら検討を深め、山科・醍醐のポテンシャルを最大限に活かしたまちづくりを全庁一丸で進めていく。

外環状線沿道の都市計画見直しは、若い世代をひきつける居住環境の創出等を狙いとして昨年4月に実施したもので、「硬直化することなく刷新を続ける」という「新景観政策」の理念のもと、京都の景観として守るべき骨格の堅持を前提に、精緻なデータに基づき丁寧に検証し、多くの方の賛同を得て進めたものであり、撤回は考えていない。

(2) 山科ラクト健康・文化館は売却せず市の責任で市民の活用に使すること

第4は、休止、売却方針の山科ラクト健康・文化館を売却せず市の責任で市民の活用に使することです。多くの地元事業者の決断と多額の税金で執行した山科駅前再開発で、地元住民に対する文化やコミュニティを確保するために作られた施設を勝手に売却したり、運用休止することは許されません。お答えください。住みよい山科、安心して暮らせるまちづくりは住民とともに進めることこそ肝要であることを申し述べて質問いたします。ご清聴ありがとうございます。

【答弁→建設局長】 元ラクト健康・文化館について、本施設は、コロナ禍の影響を受け、利用料金等の収入で運営費を賄えなくなったため、休館し、施設のあり方を検討した結果、民間のノウハウをいかした運営が望ましいと考え、昨年度、運営事業者を公募・選定したが辞退された。現在、プール等の他用途への転用も含めた幅広い有効活用策を、サウンディング型市場調査による民間からのアイデア募集等で検討しており、引き続き地域のにぎわい創出等につながるよう取り組んでいく。