

# とがし豊議員(左京区)代表質問 子どもの医療費,教育,高さ規制

2026.05.21

〈代表質問の概要を紹介します〉

左京区選出のとがし豊です。引き続き日本共産党京都市議員団を代表し、質問します。



## 1. 子どもの医療費の18歳までの無料化を

はじめに、子どもの医療費助成についてお聞きします。

5月7日に行われた知事と市長との「府市トップミーティング」において、京都府の子どもの医療費助成を拡充し、2027年4月より通院分も中学校卒業まで1医療機関あたり月額200円にすることが確認されました。市民運動の成果であり、重要な一歩です。わが党議員団は、2024年11月に子ども医療費・学校給食費の2つの無償化を求める条例を提案し、医療費については18歳の年度末までの実質無料化を求めてきました。

京都府内で京都府制度に上乘せをして18歳までの助成制度を実施していないのは、いまや京都市のみです。20ある政令市のうち、すでに15都市が18歳までの通院助成を実施し、名古屋市やさいたま市のように「高校卒業まで完全無料」を実施している自治体もあります。今回の拡充を中学校卒業でとどめるのではなく、18歳まで引き上げ、窓口負担を月額200円に抑える実質無料化に踏み出すべきです。あと8億円の予算を組めばできることです。市長。政令市トップクラスの支援へと、一気に舵を切る考えはありませんか。

【答弁→吉田副市長】 H5年度の制度創設から複数回の拡充を重ね、R5年度に全会一致で可決された「府市協調の下、持続可能な制度として段階的に拡充すること」を求める市会決議を前提に、京都府の「福祉医療制度のあり方に関する意見聴取会議」等において府と協議してきた。先日の府市トップミーティングで「中学校卒業まで1医療機関につき、1か月200円」の拡充を合意でき、子育て世代の負担軽減に大きく前進。R9年4月からの実施に向け必要な準備を進める。なお18歳までを対象とするなど更なる充実については、他都市の動向を注視しつつ、拡充後の実績や制度の持続可能性を目極め、引き続き検討する。

## 2. 多様な子どもたちを包摂する学校づくりと教職員の負担軽減、抜本的な増員を

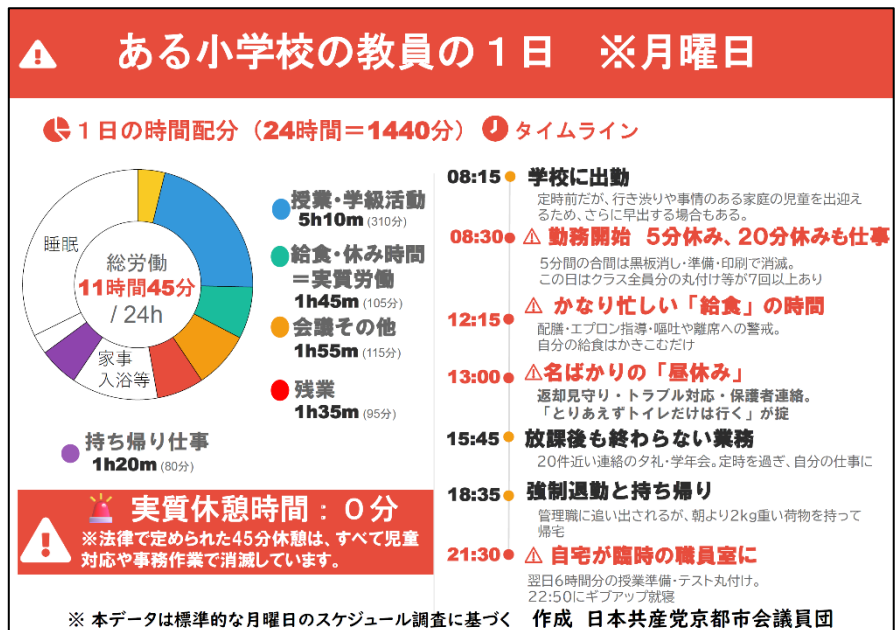
次に、多様な子どもたちを包摂する学校づくりについて、お聞きします。大人の代表として、子どもた

ちが明日も行きたいと思える、もっと過ごしやすいと思える学校づくりに向けて、子どもたちにもわかるような言葉でご答弁をお願いします。

私は、様々な関係者の皆さんと協力し、子どもたちへのアンケート調査をしました。シンプルな設問で、不登校や行き渋りも含め、多様な状況にある子どもたちに答えてもらいました。「休み時間が短い」「外で友達と遊ぶ時間を増やしてほしい」「登校時間を遅くして下校を早くしてほしい」「いじめや仲間外れがなかったら楽しくなる」「宿題を減らしてほしい」様々な意見が寄せられました。いずれも、真剣に受け止めるべき意見です。こうした要望をかなえるためには、一人一人の子どもたちに寄り添える教育環境の整備が必要です。ところが、現実はどうでしょうか。

このパネルをご覧ください。

これはある小学校教員の1日の働き方です。授業がめいっぱい詰まっているために、学校での休憩時間はすべて児童への対応や保護者への連絡などに忙殺され、放課後は教職員全体や学年での相談や会議で埋まり、法定の45分の休憩も実際には、なかなかとれません。5時の定時を過ぎてからやっと授業準備などにとりかかれます。残業を減らすためとして6時半には職員室を出なければ



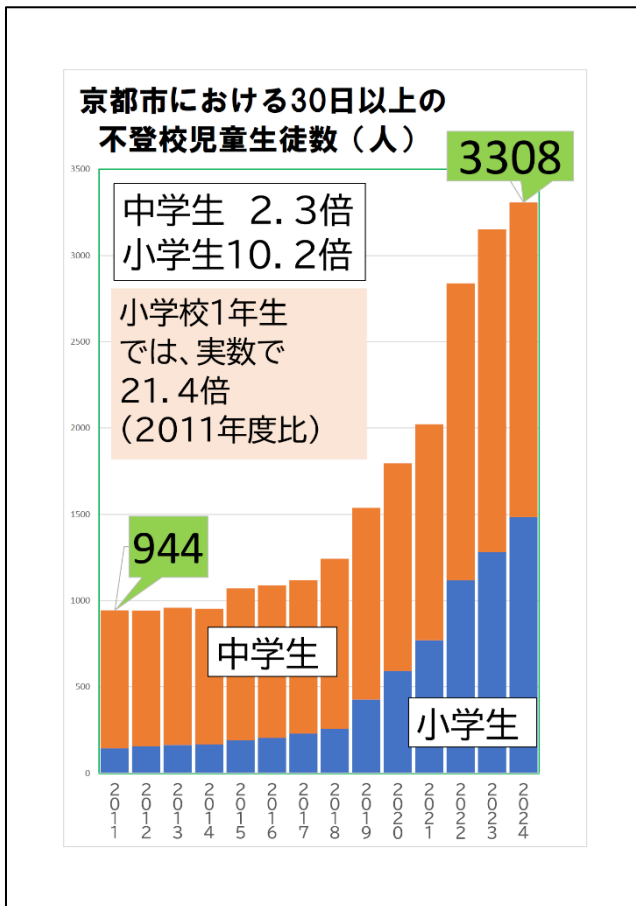
なりません、結局、持ち帰っての残業となります。総労働時間は実に11時間45分に及びます。調査に協力してくれた教員は「仕事は好きで充実したものだけど、総量が多すぎて疲弊していく」と話されました。教育委員会が京都大学と共同研究として行った「京都市教職員ウェルビーイング調査」でも、教員全体で月平均25時間もの持ち帰り残業の実態があり、それを含めると平均で月65.7時間もの超過勤務が発生し、「少なくない教員が100時間を超える超過勤務をしている」とのことでした。710人もの教員が過労死ラインを超える深刻な状況です。先ほど紹介したアンケートの中でも、「先生が怒るのは忙しいからじゃないか」だから「先生を増やしてほしい」という先生の働き方を心配する声も寄せられました。子どもたちに心配させなくてすむようなゆとりがあってこそ、子どもたちの要望をかなえ、心身の状況に寄り添った丁寧な教育活動にとりくめるのではないのでしょうか。

こうした声をどう受け止めますか。時間割の一層の改善はもとより、先生方の受け持ち授業時間数や事務作業を減らすとともに、一つひとつの学級の人数を少なくすることが必要です。そのためにも、教員の抜本的な増員を求めます。いかがですか。

【答弁→教育長】 小中学校の35人学校の実施や小学校の教科担任制、本市独自の小学校高学年での専科教員、中学校での30人学級に対応する教員配置、あらかじめ教員を補充する整備、不登校支援の全校配置など支援スタッフの配置で充実を図っている。それらにより、R元年度と比較して教員の残業時間は

月平均約10時間の減となっている。子どもたちに様々な意見があるのは承知しているが、もっと学びたいと思えるような、明日も学校に行きたいと思えるような学校づくりのため、引き続き独自の取組とともに国に求めていく。

### 3. 不登校の実態調査と学校に行きづらい子どもの保護者のためのガイドブックづくりを



次に、不登校についてです。

パネルをご覧ください。全国で不登校の児童生徒が増え続け、30日以上登校していない状況にある児童生徒は計35万人、京都市では3308人と増加が続いています。13年前と比べ、小学校での不登校の増加は顕著で10倍に、とりわけ、小学校1年生では実数でも21.4倍となり、低学年から高い割合で不登校になる子どもたちが累増する傾向にあります。

先日視察した東京都練馬区では、2022年に独自に行われた不登校実態調査に基づき不登校支援を抜本的に見直されました。調査結果とともに、不登校経験者の声や支援策をまとめた「学校に行きづらい子どもの保護者のためのガイドブック」を作成し、保護者・教職員で情報共有するほか、校内の居場所に支援員を常駐させるなど、徹底して子どもに寄り添った支援の取組が進められています。

そこで、京都市が今年度行う不登校支援・多様な子どもを包摂する学校づくりの調査についてお

聞きします。京都市の今回の実態調査についても、ぜひ練馬区の経験に学び、不登校経験者や保護者、学校現場、支援団体等から丁寧に聞き取る調査になるように工夫し、その結果を踏まえさらに施策を充実させること、行き渋りや五月雨登校など30日未満の不登校実態もつかむこと、全児童生徒から「どうすれば学校が魅力的になるか」の提案を募り、これからの学校づくりに生かしていくこと、練馬区のような「学校に行きづらい子どもの保護者のためのガイドブック」を作り、すべての保護者・教職員に配布していただくことを求めます。いかがですか。

【答弁→教育長】 新年度の新規事業として不登校支援等の現状分析に関する調査を実施する。7月の調査開始に向け検討を進めている。幼稚園を除くすべての市立学校と不登校の子どもがおられる保護者、すべての児童生徒を対象にアンケートを行うとともに、抽出による学校、フリースクールへのヒアリング調

査、ふれあいの杜や子ども支援コーディネーターからの意見聴取を行い、調査結果は学校や児童生徒、保護者とも共有する。今後ともすべての子どもにとって安心・安全な居場所としての学校、多様な子どもたちを包摂する学校づくりを進める。

## 4. ゼロ・エネルギー・スクールの実現と環境教育を

次に、ゼロ・エネルギー・スクールの実現と環境教育についてお聞きします。

今年4月に小学校に入学した子どもたちが30歳となるのが2050年です。京都市は、この2050年までに温室効果ガス排出実質ゼロにするビジョンを実現しようと3月に地球温暖化対策条例を改正しました。2050年にはエネルギーを自給自足する建物が当たり前となる社会像を打ち出しました。学校こそ真っ先にそうした建物にすべきです。栃木県的那須塩原市では2050年温室効果ガス排出実質ゼロの社会を目指し、市立槻沢(つきのきざわ)小学校において2025年3月、築45年の校舎を改修し、最高水準のZEB化を達成し、名実ともに「ゼロ・エネルギー・スクール」を実現しました。二重サッシによる断熱化やLED照明を採用、全熱交換器の設置で消費電力を低く抑えて、屋上の太陽光パネルと蓄電池により、エネルギーをつくりだしています。地球温暖化対策を有言実行する大人の本気を子どもたちに示す「生きた環境教育」となっています。

ところが、京都市では、学校の省エネ化や再エネ導入が中途半端となっています。地球温暖化に立ち向かう環境教育を進める上で、子どもたちが毎日通う学校が「ゼロ・エネルギー・スクール」として省エネや創エネを体現していることは、最高の教育条件整備となります。市立学校での二重サッシ化やLED化といった徹底した省エネ対策を直ちに実施するとともに、今後の新築・大規模改修時には、エネルギー収支ゼロを目指す「ゼロ・エネルギー・スクール」を必須とすべきではないでしょうか。見解を伺います。

まず、ここまでの答弁を求めます。

【答弁→教育長】 本市では学校の施設整備に際して「京都市公共建築物脱炭素仕様」による環境に配慮した整備を行っている。すべての教室のLED化を完了している。新增築の際はもとより、既存施設の改修でも複層ガラスの導入等の断熱化や省エネ対策、太陽光パネルの設置等再生可能エネルギーの導入、市内産木材の積極活用等、環境に配慮している。今後も喫緊の課題である老朽化対策に着実に対応しつつ、本市全体の地球温暖化対策の取組のもと、2050年の脱炭素社会の実現に向けて技術革新に注視しつつ、一層環境に配慮した整備を進めていく。

【とがし議員】 子どもの医療費助成の充実について、市長がすべきは国や他都市の動向を見ることではなく「決断」だと思います。わずか8億円の予算で、他都市に引けを取らない「子育て環境日本一」への舵が切れるのです。この好機を逃さず、18歳までの拡充を一気に進めるべきだと強く要望しておきます。教員の増員のさらなる改善と不登校についてはさらなる拡充を求めておきます。

## 5. 京都駅周辺の高さ規制の大幅緩和の中止を

次に、京都のこれからの都市計画の在り方についてお聞きします。

応仁の乱以来のまち壊しを食い止めるべく、2007年に「新景観政策」が策定されました。かつての高さ規制緩和を反省し、中心部は45mから31mへ、鴨川沿いは12m以下へと規制を強化しました。京都駅前も31mにとどめ、東寺や西本願寺など世界遺産周辺の高さ規制も強化し、都市全体としての景観と住環境の保護を徹底したはずでした。

ところが、現在、市長設置の有識者会議は、この京都駅周辺の規制を60mへと大幅に緩和する答申を出しています。これは、京都の象徴であり世界的な至宝である東寺・五重塔55mを上回る巨大ビル群の建設を認めるものです。中低層の門前町に頭ひとつ抜け出して堂々と建っている五重塔や西本願寺がビル群に圧倒され京都らしい情緒が失われる恐れがあります。京都市自らが「世界遺産・古都京都の文化財」の普遍的価値を毀損するようなことはあってはなりません。50年、100年の大計を定めた「新景観政策」を、進化させるどころか「なし崩し的」に退化させる規制緩和は、将来に大きな禍根を残します。60mへの規制緩和は、直ちに中止すべきです。

【答弁→まちづくり政策監】 有識者会議では若年層の市外流出や駅前の混雑などの本市の課題を踏まえ、多様な都市機能の集積、公共空間や街並みのあり方など多角的に検討いただいた。有識者会議の意見まとめは、京都らしさと都心性を兼ね備えた新たな京都駅前の風景を創出するため、無条件の高さ緩和でなく、様々な公共貢献や世界遺産である東寺や西本願寺からの眺望にも配慮のうえ取りまとめられている。「新景観政策」では当初から、高さ規制の一律運用だけでなく、地域の特性に応じたきめ細やかな高さを設定できる仕組みを設けており、意見まとめはその理念に沿ったもの。現時点では本市としての都市計画等の方針は決まっていないが、有識者会議の意見を踏まえ、京都の玄関口にふさわしいあり方を検討していく。

## 6. 観光客の総量抑制やバスの増便、「民泊」規制など市民が実感できるオーバーツーリズム対策を

次に、オーバーツーリズム対策の抜本的な強化についてお聞きします。

京都市はこれまで市民憲章において「旅行者をあたたくむかえましょう」と呼びかけ、「歩いて楽しいまち」を掲げて公共交通の利用を奨励してきました。しかし、その許容量を超える過剰な観光客誘致を進めた結果、市民の足であるバスは満員で乗れず、特に住宅地では、管理者不在の民泊が広がり、騒音被害のみならず、地域コミュニティの担い手不足を深刻化させています。観光客の分散化というこの間の政策では限界があり、許容量を超えた観光客の数を抑えない限りは、いくら対策を打っても、旅行者を温かく迎えることはできません。「住んでよし、訪れてよし」の京都を取り戻していく上で、観光客の総量そのものを抑制に転じる必要があるのではありませんか。まず、その認識を伺います。

その上で、緊急の対策として、公共交通機関の混雑を解消する。とりわけ市バス・民間バスともに運転手の確保のための特別の予算措置を講じて、バスの増便を急ぐことを求めます。民泊および簡易宿所への規制について、立地規制、総量抑制、そして管理者の常駐化を義務付けるなど、住環境を守る実効性のある条例へと進化させることを求めます。いかがですか。

【答弁→市長】 観光客の量的拡充を求める時代は終わった。あくまでも市民生活と観光の両立、調和を求めるステージに入っている。他方、観光客の総量規制については、観光客の来訪を望むエリアもあり、市をひとまとめに一律な議論ではない。市域には多様な流入経路があり、その面からも規制は困難と認識。宿泊施設の総量は現行法からも困難だが、引き続き市民生活との調和の観点から宿泊施設の質の向上に取り組むことが重要。市民生活と観光の調和推進PTで、全庁体制で公共交通課題に取り組んでいる。観光シーズンの市バスの臨時増発や移動経路の分散化等、あらゆる対策を実施しているが、運転手不足もあり、市バスでは2年連続で給与アップ等、実態に応じた対策をとっている。民間バス事業者に対しても大型2種免許取得補助、社宅支援など。民泊規制については有識者会議を設置し、調査、業界の意見聴取や、国への働きかけでR8年度中の実効性ある条例改正提案を目指している。

## 7. 市民優先価格ではなく、子ども料金の18歳までの対象拡大や通学定期・

### 敬老乗車証の値下げを

京都市が導入を検討している「市民優先価格」は、公共交通の理念を根底から覆すものです。この制度では、隣接市町村から京都に通う労働者、学生、さらには帰省した本市出身者など、京都を支える人々までもが「市外の人」として選別され「高い運賃」が求められます。「高い運賃」はマイカー利用を誘発し、これまで本市が積み上げてきた「脱クルマ・公共交通優先」を掲げる地球温暖化対策にも逆行しかねません。公共交通は本来安くあるべきで、それが世界の流れであることも指摘しておきます。しかも、当局は、この市民優先価格の目的を「市民に豊かさを実感いただく」ことにあると説明しながらも、安くなるのは普通運賃を払う京都市民のみで、定期券は値下げの対象外となっています。交通局は「混雑緩和をはかるものではない」と答弁し、混雑解消を願う市民の願いに背を向けています。

一部の市民のみを対象とし、混雑対策にもならず、地球温暖化対策とも逆行する「市民優先価格」ではなく、具体的かつ政策目的を明確にした負担軽減こそが必要です。「子ども料金の対象を18歳まで拡大」「通学定期の負担額を他都市並みに軽減し2割程度の値下げを行う」「敬老乗車証を値下げする」などの実現を求めます。

【答弁→交通局長】 市バスの混雑対策にあらゆる対策を講じており、加えて市民優先価格は、観光が市民生活の豊かさに繋がることを実感いただく全国でも初めての取組。市民からも多数の期待の声があり、R9年度中に実現できるようスピード感をもって取り組む。小児運賃の適用年齢は国交省の規定に基づく全国的な運賃制度であり変更は考えていない。通学定期の割引率の引上げは若者支援の観点から有効であるが、5億円を超える減収になり、慎重な検討が必要。敬老乗車証は市税負担を考慮の上持続可能な制度として運用されているものと認識している。

## 8. 新洞小学校の跡地活用など左京区のまちづくりについて

最後に地元左京区のまちづくりについてお聞きします。

新洞小学校は2013年3月に閉校し、京都市立錦林小学校へ統合され、跡地は地域活動や防災拠点と

して活用されています。民間事業者による跡地活用が検討されましたが、住民合意に至らず事業者が撤退しました。「京都市資産有効活用基本方針」の下で創設された「市民等提案制度」の取組として「学校跡地活用に係る事業者登録制度」がありますが、選定過程が非公開とされ、民間事業者の提案から選ぶという限定的な選択権しか住民に与えられない仕組みであり、その制度そのものに無理があります。こうした制度そのものをきっぱり廃止すべきです。学校跡地は地域の宝です。新洞小学校跡地についても、改めて一人ひとりの地域住民の要望を出発点に据え、丁寧に検討し直すべきと考えますが、いかがですか。

市長は「居場所」と「出番」を掲げて新京都戦略も打ち立てられてきたわけですから、住民の自治活動を十分に保障することを前提に、いきいき市民活動センターや青少年活動センターなど公的な活用について再検討することを要望しておきます。

最後に、2点要望します。まず「哲学の道」の整備についてです。デザイン検討会議が開催されて、様々な調査や議論が行われました。ヒートアイランド現象が深刻化する今、疏水の水辺環境と桜、土の道が作る風土は極めて貴重です。今後の具体化においても、哲学の道保勝会の皆さんが示された実証データや土埃のおこりにくい「新しい土の道」への提案を重く受け止め、沿道住民の声を尊重し、丁寧に守り育てることを強く求めます。また、今年3月の左京東部いきいき市民活動センターの廃止に続き、4年後に計画されている岡崎いきいき市民活動センターの廃止方針は撤回いただきたい。住民の「居場所」と「出番」を奪うのではなく、増やすこと要望しておきます。

以上で、第一質問を終わります。

**【答弁→財政担当局長】** 学校跡地の活用に当たっては本市事業による活用を優先しつつも、本市課題の解決や地域活性化など、民間事業者の活用も必要と考えており、新洞小学校の跡地についても本市による活用が見込めない中で、民間事業者による活用について、地元自治連合会とも連携し、様々な意見を聴取してきた。今後とも地域の自治連合会とも連携しながら、幅広く意見を聞くとともに、民間事業者の視点も生かしつつ、有効活用を積極的に進める。

**【とがし議員】** 答弁がありましたが、50年、100年の大計である「新景観政策」を、わずか15年で「目先の開発資本の利益」のためひっくり返すような、京都駅周辺の大幅な高さ規制緩和の方針は撤回すべきであることを指摘して、代表質問を終わります。