



日本共産党 山本 陽子議員（山科区）

2021年2月京都市会 代表質問の答弁の概要

2021年2月24日

山科区選出の山本陽子です。日本共産党市会議員団を代表し質問します。

質問に先立ち、新型コロナウイルス感染症により、お亡くなりになられた方々に哀悼の意を表しますと共に、闘病中の皆様に心よりお見舞いを申し上げます。

1 コロナ禍での事業者・労働者支援を

◆中小零細事業者への直接支援を

まずはじめに、コロナ禍で苦境に立たされている中小零細事業者の皆さんを支える経済政策についてお伺いします。「緊急事態宣言」が延長され、営業時間を短縮する飲食店への協力金、また他の事業者へも一時金を支給することが国の第三次補正予算に盛り込まれました。しかし、先行する飲食店への協力金の支給について「苦しんでいるすべての事業者を支援しようとしていないのは不公平だ」と声が上がっており、事業者の間に分断がもたらされています。また、国は特別措置法の改正で「行政罰の過料」を明記しましたが、「補償もせずに罰則か」と怒りの声が上がっていました。

「もう限界」と声が高まるもとの、今議会、京都市が示したコロナ経済対策は前述した協力金と融資預託金の増額が主な内容ですが、大変不十分であると言わなければなりません。今、求められているのは、緊急事態宣言の発令に伴い外出・移動の自粛で影響を受け、売り上げが減少した事業者すべてに、ヨーロッパのような事業規模に応じた十分な補償を行うことでもあります。

京都市として、まずは国が損失補填にもなる事業規模に応じた補償をすべきと求めること、また持続化給付金など二回目の支援や、法人60万円個人事業主30万円の新たな一時金について対象事業者と減収要件の拡大についても求めるべきと考えますがいかがですか。そして国の支援が不十分であれば、京都市として是非とも対象事業者を広げた直接支援をすべきと考えます。いかがですか。

◆京都市の地域経済を支える施策について

問題は、京都市が地域経済をどのように支えようとしているかです。

京都は伝統産業やものづくりの盛んなまちでもあります。そして、ものづくりのまち京都を支えてきたのは、分業制のもと自宅や小さな工場で仕事を請負う多くの働き手です。例えば、小物や衣服を扱う縫製業では、単価の安い中国製の商品に押されて仕事は先細り、高齢化が進行しています。その上、新型コロナウイルス感染症の影響で、毎月あった仕事が昨年夏ごろからなくなってしまいました。問屋さんも、嘆いています。「コロナ禍でぱったりと仕事がなくなった中で、国が防護服の製造の発注を行ったが、大手企業が何社も入り中抜きして末端にはほとんど利益がない。せめて、この仕事を、末端の縫製業者に任せたいのに、厳しすぎる納期に責められてペナルティを課されないために回すことができない。せつかく税金で賄う国の仕事なら縫製業を守る仕組みにしてほしい」と、悔しい思いをお聞きました。京都は、中小零細事業者が99.7%。個人事業者が仕事を分担し、ネットワークでつながってものづくり

産業が創られてきました。このネットワークを支える必要があります。

しかし一方で、コロナ禍でこそ中小零細事業者が淘汰されるときと言語道断の発言が聞こえています。財務省が財政制度等審議会に出した資料では「持続化給付金及び家賃支援給付金は予定通り終了すべき」と明記し、部会長代理が「期限をずるずる先延ばしにすると新陳代謝が促される機会が奪われてしまう」と発言していました。また、国の成長戦略会議の委員にも起用され、京都市の観光振興審議会の委員でもあるデービット・アトキンソン氏は「中小企業の数を現在の半数以下、160万社程度に減らすべき」と言っています。コロナ禍でも必死に頑張る中小零細事業者を廃業や倒産に追いやることを平気で推奨する発言は、絶対に許せません。

そこで市長に伺います。京都市の来年度予算を見ても、スタートアップ事業や首都圏企業の誘致など、目新しい事業への支援に傾いていると感じます。よもや中小零細事業者淘汰論に与するお考えはないと思いますが、市長は、このコロナ禍でこれまで京都の基幹産業を支えてきた中小零細事業者すべてを支えようというお考えはありますか。お答えください。

そして、本当に中小零細事業者を守り支えるお気持ちがあるなら、中小零細事業者に大きな負担となる消費税は減税すべきです。財源はコロナ禍でも内部留保を増やしている大企業が応分の負担をすべきと国に求めていただきたい、いかがですか。

【答弁→岡田副市長】 新型コロナの発生以降、幅広い業種の地域企業・中小企業等の方々に対し、資金繰り支援等の下支えと徹底した伴走支援に取り組んでいる。

支援策の継続、充実を強く繰り返し国に求め、融資枠の拡大や、雇用調整助成金の期間延長等が実現している。

「一時支援金」に関しても対象拡大等、制度の拡充を要望し、引き続き求める。

また、地域企業・中小企業の事業の継続には、経営・金融の一体的なサポートが何より重要であり、業態転換等の経営改革に向けて、専門家による支援も含め、体制の充実を図っていく。

さらなる支援の実施に向けて準備している。中小企業・地域企業の経営、雇用維持、事業承継を全力で支援する。

なお、消費税は、国・地方を通じた社会保障に要する財源の安定的な確保などのために導入されているもの。本市も、社会保障の予算に充てており、消費税引下げを国に求めることは考えていない。

◆非正規労働者、女性への支援を求める

次に、コロナ感染拡大の長期化に伴い失業者の増加が懸念される雇用についても質問します。コロナ禍にあって真っ先に職を失うのは、不安定で低賃金の非正規労働者です。ギリギリ生活できる賃金では、貯えもほとんどありません。雇用調整助成金制度は期間が延長されましたが、休業支援金の非正規労働者への給付は進まず、いまだに申請が困難です。京都市は、観光に関わる雇用の8割を非正規労働者が支えており、また、政令市で非正規雇用率が一番高いのですから、非正規労働者への支援に力を尽くすべきです。

この点非正規雇用の7割を占める女性について、野村総合研究所の行った「パート・アルバイト女性に関する調査」によれば「感染拡大前と比べて勤務シフトが5割以上減り、労働基準法に基づき補償されるはずの休業手当も受け取れていない人を実質失業者と定義したところ7.7%が該当し」人数では90

万人にも及ぶこと、そのうち「休業支援金・給付金」を知っているのは37.6%の方のみで、支援制度があっても知られていない、届いていないという実態が明らかになっています。

そこでお伺いします。コロナ対策として、国が大企業に適用を拡大した休業支援金・雇用調整助成金が、孤立化する女性や非正規労働者にしっかり行きわたるように、京都市独自の取り組みが必要であると考えますが、いかがですか？

また、コロナ禍で引き続き自殺者の増加が指摘をされています。厚労省が作成する「地域における自殺の基礎資料」によれば、2020年京都府の自殺者は31人増の346人、全体で昨年の約10%増となっています。もっとも下半期では特に女性が前年比29%増と厳しい結果が出ており、京都でも危惧される状況が表れています。

これまででも不安定雇用の中で必死に頑張ってきた女性、非正規労働者がコロナ禍で命を断ってしまうほどの困難に直面しているなら、京都市としてどうすべきとお考えですか？もともと不安定な原因を取り除くことが必要であり、望まない非正規雇用の正社員化や、8時間働けば安心して暮らせるだけの最低賃金へ、時給1500円を目指して引き上げることが求められていると考えますがいかがですか。

【答弁→産業観光局長】女性の割合が高い非正規労働者が経済的に困難な状況に置かれており、国の支援制度が行きわたるよう、本市サイト「京のまち企業訪問」の会員企業に周知するとともに、休業支援金の活用促進に向けては、本市公式SNSを活用し、アルバイトも対象となることも含め、周知に取り組んできました。

本市独自で昨年7月に創設した「事業継続に向けた中小企業等担い手確保・育成支援補助金」は、申請ベースで4,600人の雇用創出につながった。

さらに、労働局や府と連携し、経済団体を通じて非正規を含む労働者の雇用の維持とともに、女性等の正規雇用や非正規労働者の処遇改善などを要請している。

R3年度には、京都府が、巡回相談員の派遣など、コロナ禍で離職した女性の就労支援を新たに実施します。本市が「京の企業『働き方改革』自己診断制度」等で把握している女性の活躍促進に取り組む企業の情報を巡回相談員に提供するなど、女性や非正規労働者への就労支援を充実します。

なお、最低賃金は、地域における労働者の生計費や企業の賃金支払能力等を見極めたいうえで、国が適切に判断されるべきものと考えています。

2 コロナ禍での市バス・地下鉄への対策を

◆地下鉄・市バスの減収補填について

次に、地下鉄・市バスの経営維持対策について質問します。

今や、市バス・地下鉄事業は市民の足を守る重要なインフラの一つですが、コロナ禍の減収によりこのインフラの維持にも大きな影響を与えています。来年度中に中長期的な経営計画の見直しを検討すると言いますが、運賃の値上げや職員削減に踏み込むことは絶対に避けるべきです。

そもそも、コロナ禍という非常事態において、国がもっと役割を果たして公営企業に対する支援を底上げすべきです。市議会としても国の支援強化について意見書を採択しましたが、現在まで、交通局が受け取った国の支援は、11億円程度にすぎず全く間に合いません。

市バス・地下鉄のコロナ禍の減収は国による補填が絶対に必要なものであり、補てんなくして経営改善はありえないと、強く国に直接支援を求めるべきです。いかがですか？

◆各種割引乗車券等の抜本的見直し」の撤回を

次に、「各種割引乗車券等の抜本的見直し」について質問します。

コロナ禍の減収対策として同時に示された「各種割引乗車券の抜本的見直し」の提案は、今年10月1日より、バス1日券が600円から700円に、地下鉄・バス1日券が900円から1100円に、地下鉄1日券は600円から800円への値上げとなるものです。また、トラフィカカードなどの磁気カードの廃止を提案されています。このような内容は、コロナ禍に乗じて値上げやサービス変更を迫るものです。

市民の生活の厳しさに思いを寄せるならば、まずは市民に意見を聞き、1日券やICカードの利用状況と課題、磁気カード存続希望など市民ニーズをしっかりと調査して、市民の足を守る公共交通の実現に努めることです。市民に納得される事業を行うことがひいては利用者増につながるものと考えます。

今だからこそ、公営企業の「本来の目的である公共の福祉の増進」を忘れず、利用しやすい公共交通の実現に努め、実質運賃の値上げとなる「各種割引乗車券等の抜本的見直し」については撤回されることを求めますがいかがですか？

【答弁→交通局長】 新型コロナの影響による両事業の危機的な状況は一交通事業者だけで解決できるものではなく、R2年4月以降、市長を先頭に、数次に渡り、国に抜本的な支援策を求めてきた。市会からも公営企業の損失補填を求める意見書を提出いただいた。その結果、感染症拡大防止対策への補助制度の創設や特別減収対策企業債制度の措置などがなされ、R3年度も継続されます。今年度、両事業で150億円もの運賃収入の減収見込で厳しい状況。更なる国の支援策の拡充を要望する。

「各種割引乗車券等の抜本的見直し」は、ICカードのポイント導入で、利用頻度の高い方によりお得に、より便利にご利用いただける割引制度への再構築を図るもの。見直しは、将来的なバスバス無料乗継を目指した乗継割引を軸に、ICカードの利用促進等を目指したものの。

事業者の方を対象とする京都市独自の新たな支援を追加されることは、これまで我々も事業者の方の声を届け求め続けてきた成果ではありますが、新たな事業に対する補助金ではなく、真水の支援を改めて求めておきます。

3 学校給食への地産地消の推進を

次に、食と農業の問題について質問します。コロナ感染拡大は世界の危機に際して、食糧を持つ国が自国の食糧を確保するため輸出を制限するという事態に直面しました。食料を輸入に頼る国、自給率の低い国がどれだけ非常事態に弱いかを露呈しています。自給率の向上、農作物の地産地消の向上を目指すときです。

この点、京都市内の農地面積・農家戸数は減少の一途で、府内全体の1割強をしめるに過ぎないものですが、京都市による推計では、京都市農業は府内の野菜生産額の4割を占める、府内最大の野菜生産地となっています。京都市の農家や農地は、かけがえのない市民の財産です。子ども達の未来に、新鮮で安全な野菜を身近に供給してくれる京都市農業を守っていくためにも、地産地消で地元の農産物の消費を拡大する施策に力を入れることが必要です。

地産地消に重点的に取り組んできた神戸市は、市内産の野菜を減農薬の安全な野菜としてブランド化

し、学校給食での活用を拡大させてきました。2001年には約79tの使用量が、2019年には220tまで拡大し、神戸産農産物の利用率は、総量の17%超にまでなっています。この成果は、神戸市と生産者のみならず、農協、卸売会社、仲卸業者を含めた学校給食における利用推進会議の設置により、学期末ごとの会議で、農家が再生産できるだけの価格も調整し、生産量を拡大する努力がされてきた賜物と言えます。学校給食用の野菜の生産は、新規就農者にも任せて、経営の安定を助けることにもなっているといます。神戸市の担当者は、「学校給食における地産地消の推進は将来への投資。子どものうちから地元の野菜をたくさん食べてもらえれば、将来の地場産の農産物の消費拡大につながるものと考えている」と言われました。

一方、2019年の京都市の学校給食における京都府産の野菜の利用は、主には万願寺とうがらし、伏見唐辛子、賀茂ナス、九条ネギ、すぐき菜、しば漬けなどが提供されたもので、品目ベースでは小学校で5.11%、中学校で3.55%の利用割合となっていますが、国の目標値30%の利用割合には遠く及んでいません。

そこで、今こそ、京都市においても学校給食への地産地消の推進を一段高めていただきたい。神戸市は8万食を7ブロックに分けていますが、京都市は7万食を4ブロックに分けており1ブロックの食数が多いと言えます。給食の提供体制をさらに細かくし、生産者の再生産可能な価格を設定するなど、農家の方が提供しやすい条件を検討すること、また、地域の特産品を地域の学校給食に利用するなど、より具体的な学校給食の地産地消の前進へ検討を求めますがいかがですか？

4 全員制の中学校給食の実現を求める

次は、全員制の中学校給食の実現について質問します。

コロナ禍の一斉休校により、公的支援としての重要性を浮き彫りにしたのが学校給食です。休校中、毎食の食事の準備は難しくお昼はカップラーメンという家庭、一方では給食費以上に食費の負担が跳ねあがり困窮を実感する等、「学校給食があればいいのに」との声が多く聞かれました。フードバンクや子ども食堂の取り組みも行われましたが、必要な支援を届けるには限界があります。

一方で、京都市の中学校給食アンケートで明らかになったのは、注文制の学校給食と家庭弁当の選択制を実施する大多数の中学校では7.7%の生徒が昼食をもってきていないという現実です。教育委員会は、昼食を持ってこない生徒にはクラス担任が昼食を準備し指導もしているといいますが、指導しているのにこの割合なのは深刻な実態である証拠ではないでしょうか。成長期にある中学生には学校給食が必要であることをより認識すべきです。

選択制の中学校給食のもとで、喫食率は毎年低下しています。今年度はスマートフォンでも週ごとの注文が可能となりましたが、喫食率は今年も前年の25.4%を下回る状況です。選択制では学校給食という公的支援が25%の子どもにしか届かず、支援の必要な生活保護世帯では52.7%、就学援助世帯で42.4%にしか届いていないという施策の欠陥を京都市は認識すべきです。家庭弁当は当然ながら学校給食ではありません。京都市は選択制である限り、給食を申し込んでいない75%の生徒には、公的支援としての学校給食を実施していないことを重く見るべきです。

学校給食法の趣旨は、全員喫食です。京都市が、全員喫食を目指すことさえも否定してきたことは学校給食法の趣旨に反するものと言わなければなりません。地産地消と学校給食について教えて頂いた神戸市も中学校給食は選択制ですが、京都市と違うのは全員喫食を目指していることです。神戸市では選

択制のままでは喫食率が下がるとの課題を検証され、今年度は小学校で作った給食を中学校へ運ぶ親子方式のモデル事業を実施されています。「全員喫食を目指すのは学校給食法の下では当然です」と言われ、逆に気付かされました。

そこで質問します。市長は選択制では支援の必要な家庭、すべてに必要な給食が届かない点についてどう思われますか。また学校給食法の趣旨に鑑みれば、中学校給食について全員喫食を目指さないことは法の趣旨に反するのですから、学校給食という公的支援の強化で、子ども一人一人の育ちを支えていくために全員制の中学校給食の実現を求めますがいかがですか？

【答弁→教育長】 小学校給食は、保護者の負担となる食材料費をできる限り抑えつつ、実施しております。

現在の4ブロック制をより細分化することは、各ブロックで異なる献立の下で、調達コストが高くなることから、1食当たり約140円と極めて限られた副食費では、実施は困難です。

週4回の米飯はすべて府内産米を使用するとともに、「京北産米」を年1回、提供しています。給食の6割を和食献立とし、また、月1回程度の京の食文化を伝える「和(なごみ)献立」を実施、充実を図ります。

中学校給食は、「完全自由選択制」として、どの生徒も選択できるため、学校給食実施基準の「すべての生徒を対象に実施する」という要件を満たしており、文部科学省からも学校給食法に合致すると認められている。

なお、全員制中学校給食実施には、施設整備等に少なくとも約170億円の予算、毎年約12億円の運営費が本市単費で必要があり、実施は困難。

現在行っている中学生の食生活等に関する実態調査の詳細分析の結果を基に、現行の中学校給食の充実に取り組む。

5 市営保育所存続と民間移管方針撤回を

次に、市営保育所の民間移管について質問します。

市長はこの6年間、25か所あった市営保育所を11カ所も廃止してきました。去年は、さらなる移管を目指した聚楽保育所では移管先法人が移管受け入れの撤回を表明され、その後京都市は来年度の1歳児3歳児以外の乳幼児について受け入れを拒否し、保護者が京都市を訴訟に訴える事態になっています。また昨年11月9日、今度は山科区に唯一の市営保育所、鏡山保育所の民間移管を突如として発表しました。民間移管の判断も、移管過程も大変乱暴な進め方です。

民間保育園にもそれぞれに独自の特色や努力があるように市営保育所には市営保育所の役割があります。「市営保育所の重要な役割はセーフティネットであることです」と、市営保育所の保育を担ってきた保育士や園長は言われます。

保育園における障害児加配の対象となる児童の園ごとの受け入れ割合は、2014年当時民間保育園が平均3.75%、市営保育所が10.48%でしたが、特に山科区の市営保育所では16.05%と受け入れ率が高くなっていました。公民同様の加配要件になって以降、2020年度では民間保育園が4.9%、市営保育所が19%とさらに市営の受け入れ割合が多くなっており、全体の傾向からしても山科区の市営保育所のセーフティネットの役割は、現在ではさらに大きくなっていると言えます。実際に、山科でも足指切断の事故にあった男児を最後に受け入れてくれたのが鏡山保育所だったという例があります。

児童福祉法 24 条 1 項「市町村は、・・・保育を必要とする場合について、・・・保育しなければならない」との規定がある限り、民間保育園がどうしても受け入れられない場合、最後は京都市自身、市営保育所がセーフティネットとして保育を担う。だからこそ、現在も市営保育所全体の障害児加配の割合が依然として高くなっているのです。

市営保育所の保育士は児童相談所での勤務経験なども生かして保育現場でケースワーカー的な役割も担い、区役所のはぐくみ室と連携して困難な家庭の支援を行うことも多いと聞きます。どれだけ困難なのかと聞けば「保育所で日常の支援ができなければ親も子も命を失う危険がある」ここまでの認識で訴えておられました。親子の命のかかった支援を行う現場の保育士と、それを理解しない京都市保育行政の認識のギャップは何なのか。

それは、市長の至上命題でコスト削減のために、市営保育所の民間移管を進めてきた結果なのではないですか。市長は民間移管を正当化するために「民間にできることは民間に」と言い、市営保育所というセーフティネットを市民から奪っています。市長はこのことを自覚されていますか。すべての市営保育所の存続と民間移管の撤回を求めます、いかがですか？

さらに、行財政改革の名の下に、民間保育園の保育士給与等運用事業補助金、いわゆるプール制の見直しまで提案されていることは、重大です。京都市は他都市に比べ市営保育所が極端に少なく、民間保育園に公的責任を担って頂いているため、保育士給与の公私格差の是正に努めるものとして創設されたものです。市長はいつも、京都市の民間保育園の保育士給与は全国平均の何倍と自慢されていたにもかかわらず、実は保育士の処遇改善を何が何でも守るべきものとお考えではなかったのですか。市営保育所のみならず、民間保育園も含めた保育の重要性と保育行政の責任について自覚が欠如したものと断罪せざるをえません。

保育園の運営そして保育士の就労こそが持続可能なものとなるよう、むしろ保育士の処遇改善の充実こそ求められており、保育士給与等運用事業補助金の削減見直しはやめるべきです。いかがですか？

【答弁→市長】特に支援の必要な子どもに対する取組は、例えば、保育園に通う障害のある児童 1718 人中、1228 人（83%）が民間保育園を利用しており、また、その受入数も 5 年前の約 1.2 倍となっている等、市営保育所のみがセーフティネットであるかのような御意見は、私は当たらないと思います。民間保育園において、大変な貢献をいただいています。

引き続き公民が一体となって、保育の質・量の向上を図るとともに、市営保育所は、医療的ケア児の受入れ等、先駆的な取組や災害等の突発的な事象への対応など、公として、その時々に応じた役割をしっかりと果たします。

また、民間でできることは民間でという考えの下、あらゆる場面で民間移管の検討を行います。

鏡山保育所については、事業者からの提案があり、移管を決定したものです。聚楽保育所については、施設の縮小や廃止も含め、あらゆる選択肢を検討します。

保育士年収は、全国平均 357 万円の 1.34 倍となる 476 万円もの水準を確保しています。今後、独自制度の必要性や効果の検証、利用者負担の適正化等も含め、あらゆる観点から検討を進めてまいります。

6 敬老乗車証制度の見直しの撤回を

次に、行財政改革による敬老乗車証制度の見直しについて質問します。

昨年12月23日の新聞報道によれば、対象年齢70歳以上から75歳以上への引き上げ、一部負担金の二倍化などがすでに報道されています。消費的経費の削減として来年度には「大改革」方針を示すとされていますが、「市民生活の下支えに取り組む」と言いながら、コロナ禍のどさくさに紛れて制度改悪を行うことは断じて認められません。

先日、敬老乗車証守ろう連絡会による第18回目の署名提出では、7921筆を積み増し、合計54480筆の署名が届けられました。各地域で行った署名行動では、寒い冬にもかかわらず多くの方が自ら寄ってきて協力されたそうです。この制度が市民にとって京都市にとってどのような意義を有するのか検証すべきです。

まず一つに、敬老乗車証を使っておでかけされる場合に経済効果があると言われていたり、健康促進効果とそれに伴う医療費の負担軽減効果、介護予防で介護費用の負担軽減効果など、さらに交通局、他の民間バス事業者の重要な財源となっていることも全く検証しようとしなないのは納得いきません。以上のような効果を失うことが、返って京都市にとって大きな損失であるとは考えないのですか？

そして、私が声を大にして言いたいのは、「敬老乗車証を使っておでかけする、生きる楽しみを奪わないで、お金に心配なくおでかけできるという安心を奪わないで」という切実な市民の願いだということです。敬老乗車証制度は、住民の福祉であり市民の幸福そのものです。市長は市民の幸福を奪わないでいただきたい。

行財政改革を口実に、市民の幸福である敬老乗車証制度を消費的経費と言い換えて切り捨てることは断じて認められません。敬老乗車証制度を見直すことは撤回されるよう求めます。いかがですか？

【答井→村上副市長】 敬老乗車証制度は、約50年前、平均寿命が男性70歳、女性76歳の時代に、70歳以上を対象として開始し、本市独自の制度です。今日、平均寿命は11歳伸び、利用者は7万人から15万人に増加しています。開始当時の市税負担は3億円、現在では52億円、このままでは10年後には57億円に増加します。納税者63万人から8千2百円/人の御負担をいただき、利用者には3万3千円/人の支援を実施することで維持されています。市民税非課税であれば、月250円で年間フリーパスを利用いただいています。

1月の「今後の行財政改革の視点及び主な改革事項」では、ICカード化と応益負担については、導入を延期しました。

今後、制度の見直しは、来年度早期の「行財政改革計画」で素案、R4年度予算に反映できるようにします。

7 山科駅線路下のスロープのバリアフリー化を（要望）

最後に今議会、陳情として受理されております JR 山科駅線路下の通路を北側に抜けるスロープのバリアフリー化について要望します。この通路は、バリアフリーの角度を満たしていない大変急なスロープで、京都市交通局所有の通路です。2003年策定の『山科地区交通バリアフリー化基本構想』の検討段階から地元要望として上がっていましたが、結局課題が残されたままになっていました。

住民のみならず多くの観光客が通られ、安朱小学校や洛東高校への通学路にもなっています。お母さんが朝車いすを押して通学されている小学5年生のお子さんがいます。また、重度の障害で呼吸器など

重い危機を載せて車いすでは通らなければならない7歳のお子さんも住んでおられます。高齢の親と出かけるにも車いすではその通路が通れないという困難があります。陳情は1605筆の要望署名とともに提出されています。

市長は、是非ともこの通路にエレベーターをつけるなどバリアフリー化を検討していただきたい。誰一人取り残さない京都市となるよう、最後にこのことを強く強く求めて質問を終わります。ご清聴ありがとうございました。