



9 月市会、真っ只中

代表質問が終わり、決算特別委員会へ

9 月市会は、10 月 3 日、4 日と代表質問が行われ、いよいよ決算特別委員会へと 7 日から突入しています。決算特別委員会で、わが党は門川市長による「行財政改革計画」の撤回、福祉切り捨ての復元を掲げてがんばります。今年度の決算については、すでにお知らせしましたが、市長が言っていた「500 億円もの財源不足」は、完全に京都市の自作自演の架空のものとなりました。特別の財源対策による取り崩しも、公債償還基金における京都市が借りていたものを返還しているために起こっているものです。187 億円に及ぶ借り入れの返済は、部分的な返済にとどめ、敬老乗車証の今年度分の改悪の 4 億 2000 万円、保育士給与を安定化させる補助金のカット 13 億円など 50 数億円でストップできます。一緒に京都市に声を挙げていきましょう。

さて、交通局や上下水道局では京都市の場合、「公営企業」という経営形態がとられています。交通局は現在、2 年連続の大赤字となり、昨年赤字幅よりは改善し、市バス・地下鉄の赤字は 73 億円となっています。京都市はこの収支改善について、経費の節減を行い収支を改善したとしています。実際はこれまでの全施設の借金返済の利息が減少し、その減少幅によって収支改善したというのが実際の状況です。地下鉄は現在「経営健全化団体」となっています。実際にこの団体に陥っても罰則等はありません。他の政令市の地下鉄と比べ、京都市の場合は元々の国に認可を取る際の地下鉄乗客数の見込みの甘さや建設費の増大等、乱脈経営の蓄積によるもの大きいため、苦しい経営状況が続いていることも窮地の大きな要因です。しかし、他の国の公共交通の場合は「地域のための支出」として、補助金や支援が日本とは比べ物にならないほど多いのが常識です。日本では公営企業の法体系が「独立採算制」を採用し、採算を企業として責任をとらなくてはならないものとなっており、支援の微細なものとなっています。

コロナで大きな影響を受けた公営企業を含む公営企業に対しての支援がまず必要なこと、さらに根底にある「独立採算制」を撤廃すべきです。

生活なくてはならない上下水、公共交通など国のまともな支援が必要であり、この点も追求します。

市長の「成長戦略」について

この間、まちづくり委員会で「都市計画の変更」を大幅に行う報告がされました。

わが党からもまちづくり委員会所属の議員全体で質疑を行いました。はっきりしたことは、市長による京都市の再々開発が進むこと、現在住んでいる住民にとって住民の追い出しが起こること。新景観政策のもとでの高さ規制の緩和がされることなど、重大な都市計画の変更です。報告はこの中身に基いた「パブリックコメント」の意見募集です。新景観政策で高さを規制した 3 つの地域が高さの規制を緩和することやこれまでの住居地域を商業地域に用途変更し、事業者の開発がしやすいものとなることは間違いありません。中京区でも度々開発の波にさらされてきましたが、今度は、これまで開発されなかった地域を不動産やディベロッパーの儲けに巻き込もうとしています。ぜひ意見募集にご意見いただき、京都市のまちなみや住んでいる方々の住環境を守りましょう。

意見募集のホームページはこちらで検索を↓

[京都市:【お知らせ】「みんなが暮らしやすい魅力と活力のあるまち」の実現に向けた都市計画の見直しに関する市民意見の募集について \(kyoto.lg.jp\)](https://kyoto.lg.jp)

9 月後半のトピックス



9/30
敬老乗車証守ろう連絡会等が主催した集会とパレードに参加してきました。

地下鉄烏丸線の北大路駅。
いよいよ可動柵の
工事が始まります。

