

議会活動報告

01 「京都を文化首都へ！」



京都市に対し、党を挙げ求めてきた文化首都構想。選挙当時から訴え始めて3年、少しずつ議論の場が広がり、双京構想(皇室をふたつの京に並存させようとする構想)として専門家会議も盛り上がりつつあります。今回は、私たちが京都市に強く要望している「文化首都構想」の中身を述べたいと思います。京都の将来を見据え、大規模な政策を打ち出すことも地域政党の役割だと考えています。

「文化」の世界的重要性

例えば、欧州文化首都というものがあります。1985年にギリシャの文化の源、アテナから始まり、今ではEU加盟国で毎年1カ国以上が文化首都として選定される世界的なイベントが開催されています。これは各都市の多様性を知りEUの統一感を高めることを目的としたものです。この文化首都に選ばれるためには、欧州全体の文化の特徴を備えた文化プログラムを計画し、その都市の市民参加が必須です。開催都市はその努力の上で付随

的に、世界各国から観光客などの恩恵を享受しています。

ここから我々も見習うべき点が多いと思います。各地域の文化には「差」があり「特異性を際立たせる」役割があります。日本でいえば、多様な歴史の上に現代文化として発展してきた都道府県・都市がある。元来培ってきた独自の特異性を発揮し、自治体としても、国家としても継続的な文化、経済、社会発展に努めるような大きな構想を創る必要がある。そのためには「文化」というものが重要な役割を果たすと考えます。京都という特有の「文化」を今まで以上にどう発信し、発展を導くのか。その構想を練る1つのヒントがここにはあると考えられます。

なぜ京都に「文化首都」なのか。～文化の宝庫・京都～

京都清水寺や金閣寺といった寺社仏閣はもちろんのこと、裏千家に代表される茶道や華道といったソフトパワーの集積地であり、浄土宗、浄土真宗をはじめ

とする日本古来の宗教施設の総本山や、40を超える大本山を抱えています。また、国立博物館や近代美術館も有するなど日本文化を象徴する街です。その他にも、17箇所の指定を受ける世界遺産群はもちろんのこと、重要文化財数、国宝数、伝統工芸士数は日本一、大学収容力指数は日本一となっています。このように文化、芸術、学術、各部門において国内でも群を抜いており、京都はまさしく有形・無形を問わずに歴史的文化財の集積地であると言えます。

京都市の将来を見据えて

この豊かな資源が影を落とさないためにも、国の「文化首都」として位置付け、都市格を最大限に活かした発展を目指すべきです。具体的には、皇室の一部の方々に京都へお帰りいただくことや、観



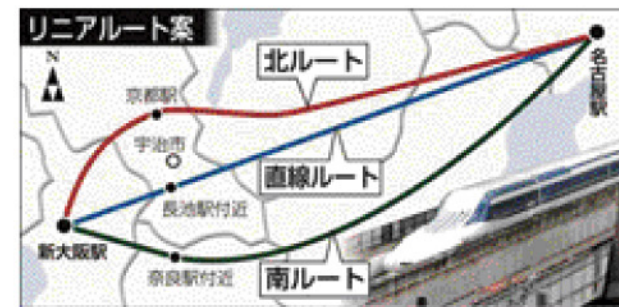
光庁や文化庁を京都に設置することが望ましいと考えます。

京都市に力強く提案、要望を続けてきた結果、現在、文化庁と観光庁を京都に設置するよう、京都市から国に対して提案が始まっています。

東日本大震災以降、東京一極集中のリスク回避のために、首都機能の一部移転が国を挙げて議論されていますが、ようやくこういった議論が本格的になされるようになったからこそ、「文化首都」の議論も積極的に進めるべきタイミングです。

議会活動報告

02 リニア中央新幹線の京都誘致



参考) 2012年9月5日 読売新聞掲載

京都党結党以来、マニフェストの主要政策として掲げ、京都への誘致を訴えてきたリニア中央新幹線(以下、リニア)。しかしこれまで、京都市でほとんど議論されることがなかったため、残念ながら京都市民の多くの方に対し、まだリニア誘致の必要性が伝わっていません。ただし、京都党が議会活動を始めて以降、リニアの誘致を本格的に議論するよう再三にわたって求めてきました。そしてようやく、京都市として、リニアの中間駅を京都に設けるようJRや他府県へのアピールが始まっています。

今回は、まだあまり知られていないリニアにまつわる京都の事情をお伝えしたいと思います。

そもそも何故リニア新幹線の誘致が必要なのか

東京一大阪間でリニアが開通した場合、二都市間を移動する所要時間は約1時間。中央新幹線の「のぞみ」と比較するとその差は歴然で、このことについては多くの方がご存知かと思いますが、この大幅な移動距離の短縮は、間違いなく周

辺都市に大規模なヒト・モノ・カネの流れを作り出します。かつて、東海道新幹線が開通した際に、それまで在来線の駅付近に形成していた人口や企業の流れがそのまま東海道新幹線の中間駅沿いに流れ、街の衰退と繁栄に大きく影響をもたらしたように、今回のリニアでも同様のことが生じます。

それでも、「新幹線があるので大丈夫だろう」と思われる方もおられるのではないのでしょうか。しかし、ここで問題なのは、中央新幹線の「のぞみ」と「ひかり」は既にJR東海により段階的に縮小、廃止が計画されています。そもそも新幹線の老朽化が原因で、新幹線の整備より新たな交通網を敷こうという目的でリニア

が開通するため、従来の新幹線を整備する余裕はありません。残されるのはいずれ「こたま」のみとなります。そうなった場合、京都市にリニアの中間駅がなければ、人口流出、企業流出は避けられず、飛行機もリニアにもアクセスの悪い京都市は、観光

の縮小に歯止めがかからない状況に陥ります。

各都市の動き

もちろん、リニアを誘致したいのはどこも同じで、奈良や三重など多くの自治体が既に声を上げています。しかし、何より重点を置くべきことは、全体としての経済波及効果ではないでしょうか。京都府建設交通部の試算した効果を下図に示します。京都駅ルートと奈良ルートと比較した路線長は京都市の方が短く、利用者便益、経済波及効果共に京都駅ルートの効果が大きいことが分かります。日本の国益としても最も効果を発揮できるルートと言えます。この結果も踏まえたうえで、関

西広域連合からも大阪市並びに滋賀県から、京都駅ルートの支持を得ています。

■京都駅ルートと現行計画(奈良ルート)との違い

	名古屋・大阪間	
ルート	京都駅ルート	現行計画(奈良ルート)
路線長	146km	152km
建設費	3,457億円(4駅)	3,177億円(3駅)
利用者便益 ^{※1}	約2,070億円/年	約1,880億円/年
事業者便益 ^{※2}	約590億円/年	約330億円/年
経済波及効果	約690億円/年	約650億円/年

※1 東京・大阪間の利用者の移動時間の短縮効果を貨幣換算
※2 乗客がリニアへシフトすることによる東海道新幹線の削減可能な運行経費

参考) 「明日の京都の高速度鉄道検討委員会」資料より

徹底的に声をあげる

京都市では、リニアの京都駅ルート実現を推進する議員連盟を結成し、本格的に声を上げ始めています。今後、市民新聞等でも市民のみならず呼び掛け、京都市全体で声をあげていくことが必要です。何より、「リニアの駅をつくらう」という街の雰囲気盛り上げられないことには、外に向けてアピール力が高まりません。さあ、京都市民一丸となってリニアの誘致に向け機運を高めていきましょう!

議会活動報告

03 技能労務職の再雇用



続 技能労務職採用再開か?

ごみ収集職員をはじめとする現業職は、6年前に議会主導で行った大規模な行政改革によって、「民間に出来る事は民間に」と既に新規採用を廃止してしまいましたが、一昨年になって突如採用を再開

したことは以前の機関紙でも掲載したとおりです。

京都党はこれまでもから条例を出すなど激しく抵抗を繰り返して参りました。ここで認めてしまえば、苦勞して前進した行政改革も水の泡になりかねません。しかし、10月の議会において、次の新

規採用を再び行うことのないよう念のため言及すると、「引き続き採用したい」といった旨の回答がなされ、これには京都党のみならず、自民・公明からも激しい批判が相次ぎました。

そのため、経済総務委員会では、議会の合意が済むまで絶対に採用しないこと

を求めた上で、抵抗勢力となっている労働組合の参考人招致と委員会でのごみ収集の職場に対する実地調査を提案しました。いずれにしても、なし崩しの組合を優遇した採用を認めるわけにはいかないため、自民、公明各会派と共に引き続き取り組みたいと思います。

議会活動報告

04 頑張った生徒が報われる制度へ! ~公立高校入試制度が変わります~

これまで京都市教育委員会に対し幾度ももわたり求めてきた、生徒が自由にやりたい高校を選べる制度への改革。京都市域(乙訓地域も含む)では、公立高校の普通科を希望する半数以上の生徒が、住んでいる地域によって高校を振り分けられるため高校選択に大きな制約があります。そのため部活動や校舎、校風といった生徒のニーズ、進学率や校風といった保護者のニーズがあったとしても、実質は最寄りの高校しか選択できないのが現状です。

しかし今回、ついに居住地域に関わらず自由に高校を選べる制度(単独選抜制)に変わります。新制度の導入は平成26年度入学者選抜、つまり来年に受験を控える現在の中学2年生からが対象となります。新制度では、生徒は第1志望第1順位・第1志望第2順位・第2志望の3つを通学区域内21校の中から志望する

ことができます。第1志望第1順位の受験者の募集定員の90%までが合格でき、そこで定員に漏れた場合は、第1志望第1順位と第2順位も含め、募集人数の残り10%の合格者を決定する仕組みです。ここまでの流れが決まらなかった場合も次のステップがあります。(詳しくは市のHPをご覧ください。)

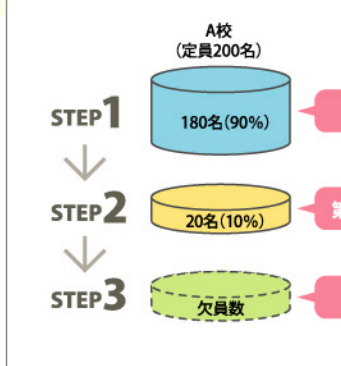
通学圏内で自由に高校選択が可能となった他に、通学圏そのものの拡大や、これまで受験前に選択していた学力特進、文理、英語といったクラスを入学後に選択できるようにし、高校入学後の進路選択により柔軟に対応できるようにするなど、現代の学校教育ニーズに見合った整備が図られています。

もちろん、人気校の中には競争が激しくなる高校も出てくるでしょう。しかし、英語や特進、体育コースの設定など、各学校で決められる裁量も広がることにより、

これまで以上に各高校が特色を際立たせることができるため、単純に学力だけで人気校が決まる状況にはなりません。必要なのは、早い段階から自分の進路を考える機会を作ることだと考えています。すくには決められなくても、漠然とでも自分の将来を考え、自分の興味や価値

観を捉えてほしいと思います。私はそのために、多少のリスクが伴っても自由に高校を選択できる入試制度を求めてきました。自分の将来を自由に切り開ける環境で、生徒たち一人一人が羽ばたいてほしいと思います。

「単独選抜制度(普通化コース)」の選抜方法の流れ



志望順位	名称
1	第1志望第1順位
2	第1志望第2順位
3	第2志望

名称が紛らわしいので注意!
それぞれ異なる高校(学科)を3つまで志望



議会活動報告

05 学校でのいじめ対策 ~教育現場のいま~

昨年の滋賀県大津市でのいじめの事件を皮切りに、京都市でもいじめ対策を改めて見直すと共に、いじめ発見の強化、未然防止への取り組み、いじめ発見後の被害者へのきめ細かな対応と加害者への抜かりない指導を求めてきました。しかし現場からは、いじめと気づきながらも、教員一人ではとても対応しきれない案件も多く、懸念に向き合いながら



も対応の難しさに途方に暮れるといった、悲鳴の声も聞こえてきます。

京都市として教育委員会及び学校現場での対応強化を提案することはもちろん、議員としても対応できる窓口を持ちたいと、「いじめ110番」を設置しました。今、他府県のいじめ対策に取り組む地方議員とも連携して、いじめ問題の対応にあたっています。



「いじめの相談窓口」設置中



他の取組課題についてもブログ・街頭演説等で随時ご報告して参ります! 是非ご覧くださいませ。

江村りさ 検索