

平成31年2月市会代表質疑要旨

青野 仁志 議員（公明）

中京区選出の青野仁志です。曾我修議員、西山信昌議員とともに、公明党京都市会議員団を代表し、平成31年度京都市予算案及び市政の重要課題について質疑いたします。市長並びに関係理事者におかれましては、誠意あるご答弁をお願いいたします。

（フレイル予防の取組について）

最初に健康長寿のまちづくりに関してお尋ねします。わが中京区では現在65歳以上の方の人口に占める割合は25%、4人に一人に達しています。地域を訪問しますと、御高齢でもお元気な方が多くおられる一方、データによれば介護を要する方は年々増加しており、健康を維持するには早期の予防が大事であると、一昨年11月議会の代表質問にて介護予防に直結するフレイル及びオーラルフレイル対策の有用性を訴えました。

「フレイル」とは年をとるにつれ筋力、認知機能、社会とのつながりを含む心と体の活力が低下した介護手前の状態を言います。その「フレイル」の入り口と言われる、嚥んだり食べたりする力が少し弱くなる状態をさして「オーラルフレイル」という言葉が用いられています。

東京大学の研究ではフレイルになる前に最終的には筋肉が減っていくのですが、その手前でかむ力や食べる力が落ちるため、口腔機能が大事であり、さらにその手前で社会性、社会とのかかわりが減っていることが分かりました。

住み慣れた地域でいろんな方々との関係性を保ち、自分らしく生きていくということが幸せで、元気も維持できます。そういう意味では可能な限り地域で活動することが大事であります。

東京大学の研究を主導された飯島勝也教授は、研究による多くの科学的根拠を踏まえ、健康長寿すなわちフレイル予防のための3つの柱として「栄養」「身体活動」「社会参加」が重要とし、フレイル対策については全国の様々な地域において「しっかり嚥んで、しっかり食べ、しっかり動き、そしてしっかり社会性を高く保つ」という原点を分かりやすく見える化しながら、個々の地域で市民レベル、まちぐるみの取組として、従来の介護予防事業から新たなフレイル予防活動へと進化していく必要を述べられています。

フレイル予防事業に最初に取り組んだ千葉県柏市では、この3～4年で高齢者の大半の人にフレイルという言葉が届いています。もともと柏市では年齢層に応じた健康づくりやヘルスケアにかかわる活動・施策が40ある一方、担当する部署は13にも分かれており、互いに内容や進捗状況などを共有しておらず、効果判定しているものもあまりなかったそうです。複数の行政の部署、専門機能団体、市民団体、社会福祉協議会、民生委員、スポーツ推進団体、学者等で構成する「柏フレイル予防プロジェクト2025」という委員会を立ち上げ、フレイルという多面的な要素で方向性を磨き直し、束ね直しをされました。具体的には科学的根拠に裏付けられた高齢者同士でできる簡易測定「フレイルチェック」を実施し、市民フレイル予防サポーターを養成しながら、楽しい場でフレイル対策を市民目線で学び合い、早めの気づきで、我がこととしてとらえる流れが生まれたことで、フレイルという言葉を多くの人が認識するに至りました。

京都市では、今年度より従来から実施している介護予防教室等に、フレイル及びオーラルフレイル予防の視点を入れての取組を始められましたが、「フレイル」という言葉をほとんどの市民は知らない現状です。

- 1 市民の健康長寿の進展に向け、先進事例も参考に、フレイル及びオーラルフレイル予防の取組を市全体に浸透させるべきと考えますが、現状の取組を踏まえての今後の展開についてお伺いします。〈市長答弁〉

(災害時の情報伝達について)

次に、市民の命を守る視点で、本市の昨年7月の豪雨災害への対応に関してお尋ねします。7月5日未明から降り続いた雨は、西日本から東海地方を中心に多くの観測点での降水量が史上1位を記録し、停滞する梅雨前線や海上からの水蒸気の継続した供給などにより、京都市域に線状降水帯が発生、長期間強い雨が降りました。主要河川の水位も上昇し、洪水等の危険性が増大、桂川においては日吉ダムの貯水量が飽和状態となり、緊迫した状態に。また土砂災害への警戒も最大限に達しました。避難勧告等も過去に例を見ない規模で発令。5日から8日にかけて、180学区、497,039世帯、1,027,408人に対して避難勧告等が発令されました。地域の自主防災会等では指定緊急避難場所を開設運営頂き、最大避難者数の合計は2,337人でありました。

多くの犠牲者を出した倉敷市真備町では全域の約22,000人に対して避難勧告等が発令されたものの、実際に避難された方は500人余りと全体の約2.3%という状況もあり、被害が拡大したとされています。一方京都市では、避難された方は2,337人とさらに少ない全体の0.2%でした。万一河川が溢水・決壊していたら、多くの犠牲者を出していたかも知れません。河川があわや溢

水するかと危ぶまれた際、京都市版 X レイン雨量情報システムをはじめ、河川水位、土壌雨量指数などの情報を活用し、避難所開設指示や避難勧告を学区単位で発表することができたものの、住民には十分に伝わっていませんでした。

災害対応に係る総括から、避難勧告等の発令及び情報伝達について、避難勧告などの言葉がわかりにくい、また学区単位の発令でも範囲が広すぎ、市民の適切な避難行動に結びつかない。更に避難勧告等の発令に係る事務量が膨大で市民に情報が到達するのに時間を要します。

避難勧告等の情報は学区単位から更により細かくピンポイントで提供できないか、また、これをどう住民に知らせるかなど改めて適切な避難行動がとれるような発信の在り方が課題として挙がってきました。そこでお尋ねいたします。

- 2 京都市版 X レイン雨量情報システムはもとより、災害に関するあらゆるデータを活用することで、市民の皆様に対し、よりきめ細かな情報提供が可能なのではないのでしょうか。また、適切な避難行動につながる情報伝達手段の改善が必要と考えますがいかがでしょうか。現状の運用状況と合わせてご所見を伺います。

併せて災害時の被害情報の収集及び庁内情報共有の見直しについてお尋ねします。情報発信の前段階としては、情報を収集分析し庁内で共有し発信するわけですが、この作業を正確かつ速やかに行う必要があります。

情報収集においては、ドローンが威力を発揮するといわれているものの、本市では消防局が運用を始めたばかりであり、災害に備え、今後、さらなる導入や活用が望まれます。昨年民間団体と締結した包括連携協定も踏まえ、ドローンを積極活用すべきと考えますがいかがですか。

また、庁内情報共有においては、電話や FAX などの活用に加え、リアルタイムに情報共有を行うため、ライン株式会社との包括連携協定を踏まえたアプリ（ラインワークス）の活用を提案しますが、お考えを伺います。＜植村副市長答弁＞

ここまでを前半の質疑とします。ご答弁をお願いします。

～ 分割質問のため、一旦ここで答弁 ～

(ベンチャー企業支援について)

スタートアップ・ベンチャー企業支援に関してお尋ねします。京都は、「ベンチャーの都」と呼ばれ、伝統産業に培われた技術力、大学の集積による豊富な人材を背景に、京都に本社を構え続け、グローバルに展開する企業を数多く生んできました。

京都市ではこれまでベンチャー目利き委員会をはじめベンチャー企業の発掘、育成に取り組まれ、京都ならではの高く評価しますが、一方で近年廃業率が開業率を上回っている現状があります。より一層経済を活性化するには、何といたっても今はこれからの京都を担う企業が次々と生まれることが重要です。特にものづくり分野において、私はこれまでから、国内外のものづくりベンチャーを京都に呼び込むための受け皿を作ることで、ベンチャー支援という新たな地場産業が生まれる。その拠点を市が設置する必要性を訴えて参りました。

その結果 2017 年 9 月に、ようやくものづくりベンチャー戦略拠点「京都メイカーズ・ガレージ」が開設されました。私はオープニングイベントに参加するなど、今日に至るまで拠点の活動に注目してまいりました。

- 3 京都メイカーズ・ガレージについては、これまでから新聞紙上やネットニュースでも取り上げられ、最近では雑誌アエラにも大きく掲載、メディアの注目度も非常に高いと言えます。

また、開設以来、世界的スポーツメーカーなどの企業関係者やシンガポール、アメリカのポートランド市の関係者をはじめ国内外の視察団も訪れていると聞いており、民間のベンチャー創業支援に取り組む「ダルマテックラボ」や「京都リサーチパーク」等と連携したこの取り組みを改めて高く評価しています。

今後は更に取り組みを加速させ、ものづくりにかかわる起業家支援の拠点として、日本を代表する場所となってもらいたいと考えますが、これまでの取り組みの成果と今後の展望についてお聞かせください。

また、京都市内には、パナソニックデザインセンターやLINEの開発拠点のほか、アプリ開発企業の拠点開設が相次ぐなど、立地の面でも京都に注目が集まっております。

人口減少社会を迎え、今後の京都経済の発展のためには、スタートアップ・ベンチャー支援の環境を整え、京都に人や企業を呼び込み、創業・起業の創出や事業継承を機にした経営革新などに向けて、さらなる取り組みの充実が求められるが、どのように取り組んでいくのか、お考えをお聞かせください。〈市長答弁〉

(日本語指導を必要とする児童・家庭への取組について)

次に、定住促進に繋がる受け入れ環境整備の視点でお尋ねします。文科省が2016年度に実施した「日本語指導が必要な児童生徒の受入状況に関する調査」によれば、公立学校で日本語指導が必要な児童生徒数(外国籍, 日本国籍)すなわち「日常会話が十分にできない」または「日常会話はできても、学年相当の学習言語が不足し、学習活動への参加に支障が生じている」と学校が判断した児童生徒数は、4万3947人で、10年間で1.7倍に増えています。

母語もポルトガル語, 中国語, フィリピン語など多様化しています。

公立小・中学校に日本語指導が必要な児童生徒が在籍する学校数は、9890校。そのうち、1校当たり4人以下の在籍校が79.4%を占めるが、5人以上在籍している学校も2034校あり、集住化と散在化、両方の傾向が見られます。

京都市においても、同調査によると、日本語を母語としない児童生徒で「特別の教育課程」を受けている児童生徒数は、まだ少ないとはいえ、26年度41名、28年度86名、30年度123名と年々増加しています。

現在、国においては深刻な人手不足を背景に入管法等が改正され、4月からは外国人労働者の受け入れが拡大され、多文化が共生する施策が求められる時代が到来しており、本市としてもその受け入れ環境として日本語教育環境の整備は急務です

こうした外国人受け入れ拡大に向け、①日本の学校の仕組みも含めた不安の解消と②外国人が教育・就労・生活の場で円滑にコミュニケーションできる環境の整備のための外国人児童・生徒に向けた教育の充実を図る必要があります。

14年度から「特別の教育課程」としての編成や実施が可能となり、この制度を導入して日本語指導をする小・中学校も増えています。外国人児童生徒の日本語能力測定方法の実施に伴い日本語レベルを把握し、見通しを立てた指導計画の作成が定着しつつありますが、日本語指導の方法が分からなかったり、教材が無かったりするために、日本語指導など特別の指導や放課後の教科の補習ができていない学校が全体の13.5%に当たる1434校、同様の理由で「特別の教育課程」による日本語指導ができていない学校が全体の21%の2202校あることが分かっています。

今後さらに、日本語指導などを担当する教員には専門性の向上が求められるとともに、教員養成や研修の必要も迫られています。そこで、

- 4 本市の日本語指導を必要とする児童・家庭への指導・支援体制の現状の取組並びに今後の対応について具体的にお考えをお示しください。〈教育長答弁〉

(次世代の公共交通について)

最後に、暮らしを守る次世代交通についてお尋ねします。高齢化に伴い移動が大変だとか、目的地への最適コースを瞬時に知りたいなど、最近移動に関する切実な要望をよくお聴きします。こうした要望に応えうるシステムとして MaaS (マース) という言葉が最近新聞にも取り上げられるようになってきました。MaaS とは、Mobility as a Service (モビリティ・アズ・ア・サービス) という語句の 4 つの単語の頭文字を並べた略称で、「移動 (モビリティ) を単一のサービスとして捉える」ことを意味する新たな移動の概念であり、「マイカー以外の様々な交通手段を垣根なく利用できるようにし、個々の人の移動を最適化することで、利便性を向上させる」移動サービスの総称としても使われています。

新しい概念なので、定義が完全に確立されているわけではありませんが、スマホのアプリケーションソフトを通じて、出発地から目的地まで複数の公共交通機関を利用する場合に経路、発着時刻や所要時間、利用料金を一括して検索できる仕組み、複数の交通手段を一括して予約し・料金決済できる仕組み、1 日や 1 箇月といった単位での定額利用料金制など、MaaS の発展段階ごとに利用できる機能・仕組みが重層化されていくことが想定されています。

また、観光地や店舗、イベントに関する情報とアプリ連携することで、利用者にとっては移動することに新たな価値が生まれるとともに、地域の中小企業や新規起業家にとってはビジネスチャンスが生まれることも期待されます。

しかしながら、私が最も重要と考えますのは、鉄道、バス、タクシーなど「あらゆる交通手段が、提供する事業者の枠を超えて利用できる」という利用者の利便性を最も重視する理念と、それを忠実に実現しようとする努力です。

世界最先端の MaaS を実現している、北欧・フィンランドのヘルシンキ市は、人口 120 万人と、京都市とほぼ同じ規模の都市です。市内のベンチャー企業・MaaS Global (マースグローバル) 社が開発した、レンタカーやカーシェアリング、シェアサイクルなども組み込んだ MaaS アプリケーションソフト「Whim (ウィム)」を採用して、2016 年秋から実証試験、2017 年夏から本格的な運用を開始し、Whim 利用者の移動に占めるマイカー利用の割合が約 2 割にまで抑制され、公共交通利用への転換が進んだそうです。

この Whim の成功は、一つの民間企業のみで成し遂げられたものではありません。フィンランドが国として、公共交通を市民生活に不可欠なインフラととらえ、鉄道、バス、タクシー等の事業種別ごとに規定していた法律を一元化して「運輸サービスに関する法律」を定め、利用者のデータをオープン

ン化して、プラットフォームを担う事業者の業務の効率化や新規参入の環境を整えるとともに、公共交通の運営を支援する仕組みを設けていることが、非常に大きな要因であると考えます。このように、

- 5 現時点でわが国にそのまま導入できない要素はあるものの、MaaSの理念は、京都市の歩くまち・京都の理念にも通じるものがあると考えられます。市内の公共交通事業者も巻き込み、本市でも次世代交通インフラシステムについて、国への働き掛けも含め具体的な検討を、始めていく時期に来ていると考えますが、いかがですか。お考えをお聞かせください。＜都市計画局長答弁＞

以上で質疑を終わります。ご清聴ありがとうございました。