

●かみね議員の一般質問と答弁（大要）を紹介します。

## 2月定例会 一般質問

**かみね 史朗**（日本共産党、京都市右京区） 2011年2月14日

### 障害者解雇問題で、京都府は給与支払い・再就職などに責任を

【かみね】日本共産党のかみね史朗です。通告しております諸点について知事並びに関係理事者に質問します。

まず、昨年11月末にイオンモール京都内のエンタメストアが突然倒産し、働いていた障害者42人を含む74人全員が解雇され、11月の給与、解雇予告手当合わせて約2400万円が未払いになっている問題であります。私は、昨年12月初めに、当事者の方からくわしく事情を聞き、被害者の会結成集会や相談会に参加し、支援してきました。

解雇されたみなさんは、昨年末、「エンタメ被害者の会」を結成されました。会の呼びかけ文には、つぎのような訴えが掲載されています。「私たちは、今年（2010年）の4月にイオンモールの中の「テレビエンタメストア」に就職できることが決まりました。ほんとうにうれしかったです。6月から、仕事をはじめました。お客さんの笑顔を見るのがとてもうれしかったです。いやなことも、つらいこともあったけど、ちゃんとお給料をもらえて働くって、いいなあって思っていました。半年ほどしてようやく仕事にも慣れてきました。なのに、11月24日、給料日前日に突然、明日からこなくていい、と電話で一方向的に言われました。なんで。なんで。放心状態になりました。そして大泣きしました。

こんなやり方ひどいです。職場は翌日から閉鎖されました。会社の元社長もどっかに逃げてしまいました。最後の月の給料ももらっていません。ちゃんと説明や謝罪もしてもらっていません。私たちの気持ちはとてもとても苦しいです。怒ってるし、悲しいです。このまま、泣き寝入りしたくないです。きちんとした説明と謝罪、そして給料の支払いを求めたいです」。

この被害者のみなさんの思いに、本府は最大限こたえなければならぬと思います。今回の事業にあたっては、昨年2月にハローワークの建物の中で会社の就職説明会が開かれ、京都府も参加し、障害者を含む200人の参加者に就職をあっせんしました。その後2回の面接にも本府やハローワークが同席し、障害者42人の採用に関わりました。

障害者の雇用の促進等に関する法律では、「国及び地方公共団体は、障害者の雇用の促進及びその職業の安定を図るために必要な施策を総合的かつ効果的に推進するように努めなければならない」と明記していますが、本府はこの障害者42人の雇用の促進と職場定着をはかっていく責任がありました。

そこで、お伺いします。第一に、給与の未払いの問題ですが、12月13日の商工労働観光常任委員会で、雇用保険の賃金立て替え払い制度の活用については、管財人から、会社設立が12月1日であり、一年の事業継続の条件に若干足りないが何らかの手立てができないか調整する旨の説明があったと報告されましたが、その後どのようになっていますか、明らかにしてください。立て替え払い制度の対象にならない場合は、国と本府がこの会社への雇用あっせんをしてきた経過から言っても、国と本府の責任で給与と解雇予告手当相当分を支援すべきだと考えますが、いかがですか。

第二に、解雇された障害者と従業員の就職についてです。本府は、解雇後直ちにイオンモール京都に

就職の要請をおこなったといわれましたが、その後の進展はいかがですか。全員の就職のために今後どのような対策を講じる考えですか、お答えください。

第三に、障害者雇用に責任を持つ本府の対応についてです。障害者42人がわずか5カ月で全員解雇されるというショッキングな事態が起こったわけですから、十二分に経過を検証し、教訓を引き出し、今後に生かすことが必要だと思いますが、いかがですか。

店舗が営業を開始した後の本府の対応ですが、12月の商工労働観光委員会で、本府として営業状況や障害者の職場定着の状況などを聞き取り調査するようなことはおこなっていないと答弁されました。京都府障害者就労支援プランでは、「障害者雇用に不安を持つ企業に対する現場の実状にそった相談助言」をおこなう、「障害者、事業主双方への就業上の課題や職場定着支援」をおこなうことなどが示されています。本府として、この方針通り対応したとは言えないのではないのでしょうか。この点はいかがですか、お答えください。

**【知事】障害者の解雇問題**ですが、京都府としては障害者のみなさまに対してハートフルジョブカフェを中心にきめ細かな就労支援に取り組んでまいりました。昨年の府内民間企業の障害者雇用率は1.82%とはじめて法定雇用率を達成したところですが、それだけに、今回のジャパンプランニングサービスの倒産による42名もの障害者のみなさまが解雇されたことは大変残念です。京都府としては、翌日直ちに倒産した企業が立地するイオンモール京都に連絡し、現状把握に努めるとともに、現地に出向いて再就職先確保についての協力依頼を行い、業者から各テナント企業に対して要請を頂いたところです。

また、京都労働局と連携し、昨年12月以降、毎月就職面接会や就職相談会を開催し、これまでに雇用保険の受給資格のなかった1名の方を含む7名の方の就職が決まりました。残り35名の方は雇用保険を現在受給しながら就職活動をされており、京都府としても積極的にサポートを行っているところです。

賃金の立て替え払い制度については、これは法律の制度に基づくものであり、労働者健康福祉機構が制度を運用しています。制度の運用要件を満たすか否かの確認については、破産管財人から同機構と調整すると伺っています。そういったなかで、現在まだ個別の情報というものは情報開示の問題もあり、我々の方にも知らされておられません、判断の責任をもつ国において今後とも適切に対処されるべき問題であると考えています。

解雇予告手当については、債権の問題であります、破産手続きの中で決定されていくものと考えています。

職場定着支援については、ジャパンプランニングサービスに就職された方と直接面談して、その就業状況を把握してまいりました。その時点では問題はなかったとお聞きしています。

企業の経営内容まで立ち入るといことは、これはなかなか難しいと考えておりますし、また、そのようなものでもないと考えています。

京都府としては、今回の事例を検証しながら、いかに迅速に障害者のみなさまに新しい職を提供できるか、また、そのために支援を雇用システムを考えながら仕組みをつくっていく。その中で全ての解雇者の再就職が果たせるよう全力をあげて取り組んでいきたいと考えています。

**【かみね・再質問】**エンタメショップの倒産の件について、知事から「経営内容に立ち入るのは難しい」

という答弁がありました。この店舗については、障害者雇用促進法で、障害者雇用率制度及び障害者雇用納付金制度の適用上の特例子会社に認定されています。この子会社に認定する要件として、いくつかありますが最後の項目として、「重度障害者等の雇用の促進及びその雇用の安定が確実に達成されると認められること」となっています。これは東京の労働局が認定して、子会社として設立されていますので、東京の労働局の判断だろうとは思いますが、この条件を満たしていると判断された根拠について、京都府としてはどのように把握されていたのか、再質問します。

障害者の方々を多数雇用する事業所が、倒産した場合、先ほど知事から答弁があったような対応が必要だと思いますが、今回のように給与の未払いであるとか、説明もしないという事態を繰り返させてはならないと思いますので、倒産せざるを得ないというような場合は事前に、たとえば本府やハローワークと相談もして、給与の未払いが発生しないような対処であるとか、あるいは次の就職について企業が責任を持つような対応であるとか、こういう仕組みが必要ではないかと思うんですが、その点いかがでしょうか。

**【知事・再答弁】**労働局の判断については、これは司司（つかさつかさ）で判断する、これは許認可一般に普遍的な問題です。そしてその司司を公共団体はそれぞれ信頼していくという前提ですべての制度が成り立っていると思っています。そうした観点から私どもも、労働局の判断を信頼しています。

倒産に至る過程での債権の確保について、これも民法や商法の全体の体系の中で判断される中で、優先債権の取扱い、こうした中でしっかりと維持していかなければならないと考えています。私どもも、そうしたものに対しては、国に対してしっかりと要望していくとともに、何よりも解雇された方々の再就職に向かって、京都府としても役割を果たせるように、十分努力していきたいと考えています。

**【かみね・指摘】**労働局の判断を信頼されるというのは当然なんですが、どういう判断をされたのかも京都府としても把握した上で、多数の障害者を雇用する事業所が運営するにあたっては、やはり必要な対応がいますので、その点は求めておきます。そして、倒産せざるを得ない場合も、やはり、障害者を守るという仕組み作りについては、少し答弁がありましたが、いっそうの検討なり努力を求めておきたいと思います。

## 地元問題—駅舎のバリアフリー化と河川整備について

**【かみね】**次に、地元問題についていくつか質問いたします。第一に、駅舎のバリアフリー化の問題です。障害を持つ人をはじめお年寄りや小さな子どもを持つお母さんなどすべての府民が快適かつ安全に交通機関を利用し移動できるようにすることは、安心安全な社会づくりの重要な柱となっています。そのために交通バリアフリー法が制定され、交通事業者、行政において努力が払われてきました。国土交通省の資料によると、平成22年3月31日現在で一日の乗降客が5000人以上の駅舎で、基準に適合している設備で段差が解消されている京都府内の駅の割合は78%で、あと25の駅が残っています。本来、交通バリアフリー法の期限である今年度中に達成しなければならなかったわけですが、残っています。都市部の神奈川県が90%の達成率であることと比較して、少し遅れているのではないかと感じます。

そこでまずお聞きしますが、バリアフリー化の基準が達成していない駅が25駅残っている問題につ

いて、その原因や課題をどのように考えておられるのか、本府として今後どのように対処される方針なのかお聞かせください。さらに、全国的にも5000人以上の駅舎で基準に適合していない駅がまだ2割以上残っており、すべての駅で言えば64%もあるわけですから、法律の継続が必要であり、本府として国に強く要望すべきだと考えますが、いかがですか。

さて、私の地元京都市右京区内の駅のバリアフリー化の到達ですが、残っていたJR太秦駅のエレベーター設置も用地確保にJRが動き出し、京福帷子の辻駅も京福がバリアフリー化の計画を発表し動き出しました。残っている駅が阪急西院駅です。私は、本府議会の本会議や委員会でも何回か西院駅のエレベーター設置などバリアフリー化について質問してきましたし、地元の住民のみなさんといっしょに阪急電鉄と交渉を重ねてきました。しかし、いっこうに進展してきませんでした。阪急電鉄は、西院駅が地上から浅い所に設置されているため駅の敷地内でエレベーターを設置することは構造上困難であるとしてきました。この態度は20年前とほとんど変わっていません。

交通事業者には、バリアフリー化の社会的責任があるのであり、困難を可能にする研究と執念がなければなりません。西院駅の状況は、バリアフリー化が待ったなしの状態です。一日の乗降客が4万人にも達し、狭く傾斜のきつい階段で倒れてケガや骨折をする人が出ています。お年寄りやバギーを押している若いお母さんの多くが、とても上がれないと西院駅を利用することをあきらめている状況です。

しかし、京都市や本府は、困難だと放置する阪急電鉄に事態を打開する指導をおこなってきませんでした。バリアフリー化への努力を促しつつけてきたのは、住民や利用者のみなさんでした。昨年末に私たちは、何度目かの阪急交渉を行い、3千人近い署名を提出するとともに、西院駅構内にエレベーターを設置する場所がないのなら、地下鉄東西線御池駅のエレベーターのように、西大路通りの南北の歩道に設置を検討してはどうかと提案しました。すると阪急電鉄も「京都市さんが歩道上にエレベーターを設置すれば、阪急として通路を空ける用意はあります」と回答しました。京都市の担当課にも行って要望しますと、「京都市としても検討する。阪急さんの意向も聞きたい」と検討を約束していただきました。なんと歩道でのエレベーター設置を具体化し、長年の住民の念願を実現していただきたいと思います。そこでお聞きしますが、本府も京都市と交通事業者のバリアフリー化事業に予算を出し推進する立場にありますので、西院駅のエレベーター設置とバリアフリー化について積極的に対応すべきと考えますが、いかがですか、お答えください。

次に、**地元右京区を流れる京都府管理河川と桂川**についてであります。

まず**天神川**については、以前にも本会議で質問させていただきましたが、七条通り付近から下流の水涸れがひんぱんに発生しています。水涸れになりますと、腐ったような悪臭が周辺に漂い、生活環境を悪化させ、住民から苦情が絶えません。河川美化に取り組んでいる地元関係者のみなさんをはじめ周辺住民のみなさんは、年間を通して水のたたえる自然豊かな川であってほしいと念願しています。

以前本府がボーリング調査を行った結果、年末や盆の時期の休みになると地下水の水位が上がり川の水が流れる傾向があると指摘していました。私は、その結果から地下水の変動をもたらす企業による地下水の大量のくみ上げが影響しているのではないかと、その調査も行うべきではないかと質問いたしました。これに対して本府は原因が特定できる状況にないとしてひきつづく調査を表明しました。その後も水位の測定をはじめボーリング調査による地下水の水位調査などを実施し、原因の究明にあたっておられると聞きますが、調査の状況はどうなっていますか。企業による地下水のくみ上げは影響を与えていないのですか、現時点で水涸れの原因をどのように考えていますか、お答えください。

天神川については、美化推進協議会のみなさんを中心に、山ノ内学区を流れる養老田川と天神川の合流点などにおいて、親水公園づくりを検討されています。本府は京の川づくり事業の中で河川の親水公園化をめざし幾つかの計画をすすめておられます。京都府の桂川下流圏域河川整備計画（原案）の中でも、「地域住民のニーズを取り入れた親水性のある水辺空間の創出」の促進を図ると書かれています。子どもたちや住民の安心安全を十二分に確保したうえで、川に親しみ自然環境を大切にする場として親水公園を広げることは、重要な取り組みであると考えます。

については、天神川の親水公園化についても、地元住民の意見や要望を踏まえ、本府として検討していただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

**有栖川**については、平成11年6月の被害など、たびたび浸水被害が発生してきました。桂川流域の京都府管理河川の1時間50mmの降雨に対する河川整備率は、平成21年度末で約57.8%となっていますが、有栖川の整備率は6.1%と最も遅れています。このため本府の桂川下流圏域河川整備計画で流下能力を向上させる改修計画が示されていますが、今後の方針と見通しを明らかにしてください。

また、この整備計画では、遊歩道の整備には触れていませんが、一部に整備されている堤防の遊歩道は、地元住民の大切な憩いの場となっています。河川改修とあわせて全域で遊歩道を整備するよう求めます。あわせて現在の遊歩道については、いたるところに亀裂が走っており、修復工事を早急に実施されるよう求めますが、いかがですか、お答えください。

次に、**桂川の治水対策**であります。台風23号の際には、桂川の水位が上がり、洪水の心配が高まりました。住民の安心安全のために、まず急ぐ必要があるのは堤防強化のとりくみです。国の淀川水系河川整備計画でも、堤防の安全点検の結果、桂川で堤防補強が必要な区間が5.1キロあることが明らかになりました。しかし、その整備はおおむね30年間となっています。これでは、あまりにも遅すぎます。本府は、国の河川整備計画に対する意見で治水対策として堤防の強化を早くやるよう求めましたが、桂川の堤防強化についてはどのように考えていますか。国の整備計画を繰り上げるよう求めるべきだと思いますが、いかがですか。

あわせて**桂川の水辺の整備**についてですが、計画でも、「自然環境や水辺の景観を活かしながら、人が水辺に親しめ近づくことができる環境づくりを行うため、地元の住民団体、河川レンジャー等の意見を聴きながら、自治体とも協力して、その地域に応じた自然環境や水辺の風景と調和した水辺の整備を行う」と書かれています。桂川の水辺整備はまだまだ遅れており、本府としても、地元住民や京都市、国と相談しながら、水辺整備の促進を図るべきだと思いますが、いかがですか、お答えください。

**【建設交通部長】** 駅舎のバリアフリー化について、府内の利用者数が一日5000人以上の駅の整備状況は、今年度末で約83%となる見込みであり、116駅中20駅が残ることとなります。バリアフリー化については、まちづくりの中で市や町が主体となって整備計画を策定し進められるものであり、構造上の課題や駅員による対応が可能であるなど優先順位が低い駅が残ったものと考えています。

京都府としても、駅舎のバリアフリー化は大変重要と考えており、今年度末で国の財政支援等の制度が終了することから、国に対して制度の継続拡充を強く提案をしたところです。国においては、平成23年度予算案にバリアフリー化を支援するための経費が盛り込まれたところであり、先月にはバリアフリー化の基本方針の改正案に対して、パブリックコメントが行われるなど継続する方向で手続きがすすめられているところです。府としてもこれらをふまえて鉄道事業者や地元市町との連携のもとバリアフリー

一化の整備促進に引き続き取り組んでいきたいと考えています。

また、**阪急西院駅のバリアフリー化**については西院駅には既に階段昇降機が設置されており現時点ではバリアフリー化の基準は満たしておりますが、さらなるバリアフリー化にむけたエレベーターの設置について、駅の構造上から課題が多く、どのような方策があるか京都市と阪急で検討が始まったと聞いており、それらの動向をみながら本府としても対応してまいりたいと考えています。

次に、**天神川下流部の水涸れ**について、平成 18 年度から工場等による地下水の汲み上げとの関連を調べるため、水涸れ箇所を中心に半径 1 km の範囲で地下水の取水状況を調査する他、河川水位、地下水位、放流などの調査を実施したところです。この結果、地下水は深さ約 40m にある不透水層を境に上下に分布しており、工場等は河川水位と関係しない下層の地下水を主として利用していることから、汲み上げと水涸れに因果関係はないものと考えております。

また、天神川の川床には、透水性の高い砂礫層が約 40m 堆積し、河川水位は上層の地下水位と連動していることが判明しています。今年度は、水涸れが発生している 700m の区間の川床に井戸を 7 か所設置し、河川水が地下に浸透する箇所や範囲を測定するための調査を実施しています。今後は、この調査結果をもとに有効な水涸れ対策を検討していきたいと考えています。

**天神川の親水施設の整備**については府の桂川下流圏域河川整備計画原案において、地域住民と連携しながら地域のニーズをふまえて桂川下流域の河川について安全に利用できる河川空間づくりに努めることとしており、天神川の親水公園についてもその中で、地域の取り組みや意見をふまえて検討することとしています。

なお、天神川は急激な増水が生じるため利用者の安全確保が課題であり、整備する際には緊急時の避難体制の構築について地元の協力が不可欠であると考えています。

次に、**有栖川の河川改修**について、全延長 6.1 km を京都市が都市基盤河川改修事業として整備することとなっており、桂川合流点から上流 370m については、昨年 10 月に完成しています。河川整備計画原案におきましては、残る未整備区間のうち浸水被害が生じている下流側の区間約 1.8 km について、河道拡幅や河床掘削などを行う区間として位置付けています。京都市からは、引き続き完成した区間につながる 200m の区間を優先的に整備してくいと考えており、府としても整備が推進されるよう支援してまいります。

また、**河川改修とあわせた遊歩道の整備**については、改修済みの区間において公園と一体的に利用される約 100m の区間で整備がなされています。今後の河川改修が行われる 1.8 km の区間における遊歩道の整備については、事業者である京都市において地域の要望や周辺施設等をふまえて判断されるものと考えています。

府が管理する遊歩道の修復については、地元からの要望を受けて現地を確認し、既に補修をおこなっているところです。

**桂川の堤防強化**について、淀川水系の河川整備計画が策定され、淀川中流域の河川整備が目に見える形で本格的に実施されています。桂川については、今年度当初に対前年度比で 3 倍となる約 5 億円の工事費が確保され、さらに補正予算で 3.6 億円の工事費が追加されています。この中で、洪水の浸透に対して、安全性の低い箇所の堤防強化が京都府から早期着手の要請も踏まえて、前倒しで開始されたところであり、引き続き着実な実施を国に要請していきたいと考えています。

**桂川の水辺整備**について、河道拡幅や掘削にともなうその整備のあり方について、国が昨年 3 月から

地元の自治連合会や河川愛護団体などとワークショップを開催し、議論をスタートしています。京都府としては、水辺整備の前提となる河道拡幅などが早期に実施されるよう、今後とも国に要請するとともに、水辺整備にあたっては、身近な利用者である地域住民の声が整備内容に反映されるよう、国、京都市と連携して、取り組んでいきたいと考えています。

**【かみね・指摘】** バリアフリー化の問題について、「残っているのは優先順位が低いところではないか」という説明でしたが、これは交通事業者から見て優先順位が低いだけであって、利用者や住民から見れば優先度は極めて高いところが残っています。確かに、バリアフリー化が困難であるから残っているということなんです。そういう困難な駅舎が残っているということを考えた時に、やはり、事業者任せでいいのかと。先ほど、市町村と交通事業者が取り組むのに対して、京都府が支援をします。それはそうなんです。そういう困難なところを、どうバリアフリー化していくのか、よっぽど交通事業者に対して指導したり、助言をしたりしないと、これはなかなか解決のめどがつかないということではないかと思っています。そういう点で、バリアフリー化については、ただ議論の結果待ちで、京都府があとで対応するというやり方ではなくて、より積極的にバリアフリー化を進める、能動的な京都府の姿勢を求めています。

天神川の水涸れについて、一生懸命調査にとりくんでおられることについては、ありがたく思っています。地元住民のみなさんは、土曜日、日曜日になると水が流れる傾向があるように思うとおっしゃる方がいまして、先ほど紹介したように、盆休み、正月休みに水が流れるということと共通しています。どうも地下水のくみ上げの影響があるのではないかということを感じざるを得ないんですが、先ほどの答弁では、「くみ上げは関係ない」と断定されました。その点、さらに調査をされるということですので、ぜひその辺は解明していただきますよう、格段の取り組みを求めたいと思います。