

1、地域公共交通について

日本共産党都議団の清水とし子です。

最初に、地域公共交通について伺います。

今年10月10日、小池知事との意見交換で、日野市の大坪市長は「バス路線については、これまで赤字路線を中心に減便されてきましたが、運転手不足によって、黒字路線なのに廃止・減便と、これまでは考えられなかったような現象が起きております」と運転手不足の深刻さを訴えています。

また、国分寺市、府中市、小金井市、多摩市などでは、運転手不足を理由としたコミュニティバス路線の廃止、事業者の撤退の動きが相次いでいます。

今年11月、バス路線を守る三多摩ネットワーク主催の学習会で、交通権学会理事の近藤宏一立命館大学教授は、バス運転手は人の命を預かり、早朝深夜にわたる勤務、さまざまな利用者への対応、高度な操作技術が求められるため、多少給料が上がっても魅力的な職場とは言えない。しかも、バス事業者は労働条件改善の原資に乏しく、給料は上がらないので、人手不足になる、人手不足のため運転手の労働時間が延びるという悪循環に陥っており、もはや収益事業としては成り立たない現実があると、バス運転手不足の構造的な問題について述べています。

さらに、観光地や都心への交通流入の抑制など、気候危機対策や環境対策の面からも地域公共交通の役割が重要になっています。

Q 最初に運転手不足をはじめ、東京の路線バスや地域公共交通における課題、都が果たすべき役割、施策の方向について知事の見解を求めます。

バス事業者も運転手確保のため、あらゆる努力をしています。短時間勤務でも、2種免許を持っていない人も、50代でも採用していますが、それでも、物流やより処遇の良い都バスに移ってしまい、運転手確保は進んでいません。

Q 運転手不足の解消には、仕事に見合った大幅な賃上げと、労働条件改善に取り組む事業者への支援、両方が必要です。

既存の公共交通維持に対する補助事業の創設、民間バス路線の運転手の給与を都バスと同水準に引き上げるための補助金制度の創設、運転手の養成や新規採用者への特別手当などへの支援、女性運転手が働きやすい職場環境整備への支援などを都として行うべきと考えますが、いかがですか。

コミュニティバスなどへの財政的な負担は増加傾向にあり、特に市町村部でその傾向が著しく、さらに増加する恐れがあると、都の調査でも出ています。

昨年度、日野市は約1億5千万円補助金を出していますが、東京都が全体で約2億7千万円というのは、あまりに少なすぎます。

Q 市長会は来年度予算要望書で、「コミュニティバスをはじめとした地域交通バスについては、公共交通事業者の経営環境や人手不足などの影響を受け、安定的なサービスに支障をきたしている一方で、高齢者をはじめとする地域住民のインフラとして必要不可欠なものとなっている」と、支援の充実を求めています。

都の運行経費に対する補助制度について、立ち上げから3年間という補助期間の上限をなくし、補助率や補助額の引き上げ、補助対象を拡大するなど、抜本的な見直しを行うべきではありませんか。

2、訪問介護への支援について

次に訪問介護についてです。

Q 東京は一人暮らし高齢者の割合が高く、また、地域のつながりも強いとは言えない状況であり、高齢者の孤独孤立の問題も深刻化してきており、訪問介護サービスはとりわけ重要な役割を果たしていますが、知事は、訪問介護の重要性についてどう認識していますか。

Q 介護職員の中でも訪問介護職員の人手不足はとりわけ深刻です。

日本共産党の清水とし子事務所と日野市議団が行った、日野市内の介護事業所へのアンケートに寄せられた声をご紹介します。

「ヘルパーの確保が非常に難しい。」「訪問介護員は大部分非常勤で、かつ70歳以上の高齢者が占める。」「支援需要は多いがヘルパーを見つけられず、サービスを提供できないことが多い。」

深刻な人手不足とヘルパーの高齢化によりサービスにも支障をきたしている、訪問介護が崩壊寸前になっているという切実な訴えです。

都は、訪問介護のとりわけ深刻な実態を認識していますか。また、都の調査ではどのような結果が出ているのですか。

Q アンケートには「他職種に比べると、年収が100万円くらい低いです。長期休みも取りにくいです。改善しないと若い人が希望をもてる職種になれないと思います」という声も寄せられました。

介護職の賃金引上げや処遇改善は人材不足解決のカギだと考えますが、都の認識と対応について伺います。

Q 都の居住支援特別手当は重要であり歓迎されていますが、週20時間以上勤務という条件があるため、ヘルパーの中心である登録ヘルパーはほとんどもらえていません。

とりわけ確保が困難な訪問ヘルパーの確保を進めるためには、登録ヘルパーにも手当が届くことが重要です。

支給実態を把握して、週20時間未満でも段階的に手当をつけるなど、制度を見直すべきと考えますが、いかがですか。

Q 今後、知事が公約した介護職員の昇給制度の検討にあたっては、現場の実態をよく聞いて、登録ヘルパーや事務職員なども含めて、介護事業を支えているすべての人の報酬が上がるような制度にすることを求めますが、都の見解を求めます。

Q 介護事業所からは「訪問介護の介護報酬引き下げによって、昨年度なら黒字になった利用状況でも、今年度は赤字になってしまい、ずっと赤字経営です」「事業所の経営が苦しいと、職員の処遇改善に予算を回せない」と、伺いました。

都は国に介護報酬の見直しを求めています。介護事業所の閉鎖も相次いでおり、3年後の改定時まで待つ余裕はありません。直ちに改定するよう国に求めるべきはありませんか。

Q 世田谷区では報酬改定による影響を緩和するために、訪問介護事業所1か所当たり88万円などというように、介護事業所への財政的支援を行いました。

都としても事業所への直接的な支援を行うべきではありませんか。

Q 「この夏は猛暑どころではなく、酷暑でした。自転車で外を移動するヘルパーさんたちにとっては、本当に大変な時期でもありました。」との声が寄せられています。

ヘルパーさんの健康・安全を守るための対策への支援を求めますが、いかがですか。

Q ヘルパーや職員に対するハラスメントと思われる事例が増えているとの声も寄せられました。ヘルパーの複数派遣への支援をはじめ、ハラスメント対策を求めますが、都の見解を求めます。

3、データセンターについて

最後に、データセンター問題について伺います。

2024年5月、三井不動産は日野自動車工場跡地にデータセンター3棟を建設する構想を日野市に届け出ました。データセンターの高さは、屋上設備を含めて最高72m。

近隣住民からは、「今まで、スカイツリーが見えたり花火も見えて、とても良い環境だった。そのような当たり前の生活が奪われてしまう」という声があがっています。住宅地に隣接した地域にデータセンターは作るべきではありません。

さらに、昭島に計画されているデータセンターの数値から推計すると、日野のデータセン

ターの電力消費量、CO₂排出量は市の総量の数倍に上り、市民の省エネ再エネの努力は簡単に無に帰してしまいます。

自治体の総量を上回る規模の電力使用量、CO₂排出量等の建物は、これまでのまちづくりでは想定されていなかった新たな問題です。

このようなデータセンターが次々と建設されれば、地元自治体や東京都の気候危機対策は破綻する事態になりかねません。

Q データセンターは、再エネ利用だけでなく、消費エネルギーそのものを減らすことが不可欠だと思いますが、いかがですか。

また、エネルギー消費量を減らす技術の開発、普及に対する支援をすべきと考えますが、都の認識と対応についてお伺いします。

Q 日野市のデータセンターは都のアセスの対象になっていないため、事業者は電力使用量、CO₂排出量等の情報を市民に明らかにしていません。電力使用量やCO₂排出量、排熱量などの情報は計画段階から公表されるべきと考えますがいかがですか。

Q 都は地域における脱炭素化に関する計画制度、東京都建築物環境計画書制度、キャップ&トレード制度の3つでデータセンター問題に対応しているとしています。

しかし、地域における脱炭素化に関する計画制度や、東京都建築物環境計画書では予想される消費電力量等の報告義務があるのみです。キャップ&トレード制度も、建物の稼働後の排出量削減の制度です。

いずれの制度も、データセンターの計画の早い段階から情報を公表し、消費電力量やCO₂排出量を規制するものではありません。

次々とデータセンターを作らせて、都の気候危機対策計画が破綻することにならないよう、東京都がデータセンターの事業者と消費電力やCO₂排出を抑制するための協定を結ぶことが必要ではありませんか。

Q データセンターをアセスの対象事業に加えて、建物の高さや電力量、CO₂などの影響を評価し、市民や関係自治体の意見も反映できるようにすべきではありませんか。

現在の都の制度では、データセンターが東京都の気候変動対策に重大な影響を与えることを止めることはできません。

都が断固とした姿勢でデータセンター問題に取り組むことを強く求めて私の質問を終わります。

以上