

2019年3月4日 名古屋市2月議会

西山あさみ議員の個人質問

1、生徒の声を聞き、中学制服選択制の検討を

性別で固定しない選択制の制服導入と、生徒主体の制服のあり方検討の場を

【西山議員】通告にしたがい順次質問します。まず、市立中学校の制服自由化に向けた検討について質問します。

男性の詰襟、女性のセーラーが当たり前のようにになっている制服ですが、最近ではブレザータイプなど新たな制服のカタチも出てきています。

私自身は、毎日着る服を考えなくていい気楽さ以外のメリットを感じる事がなかったため、制服をなくしてもいいのではないかと考えていますが、制服があったほうがいいとの声もあります。

そこで今回は肢を広げるという観点から教育長に質問します。

東京都世田谷区では、今年4月から制服のカタログに「男子用」「女子用」と明記せず制服を選べるようになりました。

文部科学省では、2015年4月に「性同一性障害に係る児童生徒に対するきめ細かな対応の実施等について」という通知を出し、服装や髪型などについても個別の支援をするようにしていますが、好きな服を着ただけで自らの性別違和をカミングアウトしなければならぬというのはカミングアウトの強制です。

市の男女平等参画推進なごや条例では、「女性及び男性は、性別による固定的な役割分担等を反映した社会制度又は慣行によってその活動が制限されることなく、職場、学校、地域、家庭その他の社会のあらゆる分野において自らの意思と責任において、多様な活動が選択できるよう配慮されること。」とあります。

先日千種区のある中学校に通っていた私と同世代の娘さんをもつお母さんから、「娘は制服のスカートを履くのが嫌で学校に相談して3年間スラックスで通った」というお話を伺いました。

娘さんは身体的性別は女性で性自認も女性ですが、小さいころからスカートを履くのが

嫌で、中学生になる時に女性だからとスカートに制限されることに違和感を覚えたそうです。

お母さんは、中学までは義務教育であること、制服は支給されるわけではなく各自高いお金を払って買うのに選べないほうがおかしいこと、スカートは機能的ではないことなどを学校に伝えたくてスラックスで通う許可を得たそうです。

しかし、その際先生に「娘さんの足に傷でもあったらよかったのに」と言われ、その場では我慢してぐっと飲みこんだけれど、その言葉は今でも忘れることができないと話されました。

娘さんは日本で女性として生きていくには生きづらすぎると高校2年生から日本を離れ、現在は海外で暮らしているそうです。

東京都中野区では、サッカーの大好きな小学6年生の女の子が「スカートを履きたくない」とご両親に相談し、「無理やりスカートを履かせる時代ではない」とその思いを受け止めたご両親が進学を予定していた中学校へと相談。スラックス着用の許可を得ました。

その小学生はさらにクラスメートにアンケートをとり、大半が「スラックスがいい」または「両方履きたい」との声があったと、結果を持って区長の元へ行き直談判。女の子の「制服自由化宣言をしてほしい」の訴えに行政も賛同し、男子はスラックス、女子はスカートとしていた制服の原則を見直し、好きな制服を選べる仕組みを順次導入する方針を示しました。

パネルをご覧ください。これが中野区で導入される新しい制服です。男性でも女性でも、スカートでもスラックスでも着られるデザインとなっています。

北九州市の教育委員会では、動きやすさ、防寒・暑さ対策等の課題に対応するため、抽出した公立中学校7校の1・2年生生徒と1年生の保護者を対象にアンケートをおこない、女性のスラックス導入だけでなく、今まで各校で着ていた詰襟・ブレザー・セーラー・イートンはそのままに、全市共通の標準服の導入に向けた具体的な検討をおこなっています。

現行の制服か標準服かを選ぶのは生徒個人にまかせ、好きな服を選ぶことができるそうです。サンプルを試着した生徒からは、「動きやすい」「掃除のときにスカートの裾を気にしなくて済む」と声が寄せられているそうです。

本市のなごや子ども条例の中には、第2条子どもの権利で「個人の価値が尊重されること。」「自分の考えを自由に持ち、及び表現することができること。」、学校等関係者の責務として「学校等関係者は、子どもの年齢及び発達に応じ、子どもが子どもの権利について理解し、及び自分の意見を表明することができるよう、必要な支援に努めなければならない。」としています。

そこで教育長に3点伺います。

- ①性的マイノリティであるかないかに関わらず生徒自らの意思で選択できるよう「男子用」「女子用」と固定せず制服を選択できるようにすべきだと思いますが、現状と見解をお聞きします。
- ②動きやすさ、防寒・暑さ対策の面からもスラックスを導入し制服の選択肢を増やすことについて、見解を伺います。
- ③そのうえで、市が各学校に呼びかけ、自主性を尊重しながら生徒自らが参加し考えることも教育のひとつとしてとらえ、たとえば生徒や保護者らにアンケート調査をするなど、制服のあり方を改めて考える場を設けるお考えはありませんか。

制服の在り方は検討課題（教育長）

【教育長】本市の多くの中学校では、制服は「男子用」「女子用」と定められておりますが、生徒や保護者から相談があれば、ケースに応じて適切に対応しているところでございます。特に、性的少数者とされる生徒からの申し出には、自認する性別の服装を認めるなどの配慮を行っております。

教育委員会としましては、差別や偏見をなくし、互いに尊重し合う生徒を育成することは大変重要であると考えております。また、制服の在り方については検討課題のひとつであると認識しております。

誰もが自分らしく生きられる、人権教育の推進に努めて参りたい。

何よりも子どもの声を聞け

【西山議員】性別により制服を固定しないことについては、検討課題としか答弁されませんでした。

そのうえで、多様性を認め合う人権教育の推進に努めてまいりたい。ここに矛盾は感じませんか。

大人が作ったルールで多様性を排除しておきながら、多様性を認め合う人権教育が重要だ、この見解は全く理解できません。

これは、予算のかかることでもありません。条例に照らせば検討するという段階でもありません。

3月2日豊橋市長が定例会見で“市立中学校で性別にかかわらず生徒が制服を自由に選べるようにする方針を明らかにした。「健やかに成長していくのに制約(制服に)は必要ないの

ではないか」と話し、2019年度最初の中学校校長会議で各校に制服自由化の方針を伝える。”と報道されています。

そこで市長に再質問します。

子どもの声を何よりも聞いて頂きたいと思いますが、いかがでしょうか。性別により制服を固定化しないことについて、また、スラックス導入について市長の見解をお答えください。

生徒さんで率直な議論を（市長）

【市長】いつも質問を聞いておりまして、共産主義はちょっとまずいんだけど、このことについては完全に賛成でございまして、とにかくまず、市長が決めるよりも、一遍生徒さんで、議論というかみんな率直なね、ほぼ1年ぐらいいされると、制服側の意見もありますけれど、それぞれ聞いて判断することになると思うので、教育長そこでござるけれど是非。

日本の教育は国連から4度も警告を受けておって、あまりに苦勞を与えている。今年の2月に4回目が来た。

小学生はみな好きな服着てるので、中学に来たって何も悪いことは無い。それで貧富の差がどうのというのは全然関係ないと思います。

教育長も自由な頭で、一遍生徒さんが新年度から名古屋の教室でそういう議論が巻き起こったと。先生が変な風に誘導しないように、自由に議論してくれるとありがたい

大人が実践することが、何よりも子どもたちの人権教育に繋がる

【西山議員】賛成だと言うことでしたので、是非きちんと進めて頂きたいと思います。大人が決めるのではなくて、子どもたちが決めるということをベースにして頂きたいとももちろん思います。子どもたちに教えるという事ではなくて、大人が実践することが、何よりも子どもたちの人権教育に繋がると思います。

市長にはぜひ、「制服自由化宣言」をしていただいた上で、子どもたちの意見を聞くと、そういう場を求めます。

2、中部国際空港二本目滑走路について

開港時の輸送需要計画に満たない

【西山議員】次に、中部国際空港二本目滑走路について質問します。

2018年9月定例会で二本目滑走路の必要性を問われた廣澤副市長は、「二本目滑走路は必要と考えております。…二本目滑走路をはじめとした機能強化の早期実現に向けて関係者とともに事業化に向けた検討について具体的に推進してまいりたい」と答弁されました。果たして現段階で二本目滑走路が必要だと言えるでしょうか。

中部国際空港のHPを見ると、2017年度の旅客数は1153万人。2018年度は1月までの速報値で1018万人です。過去最高の旅客数は、開港した2005年度の1235万人なので、そこに届くかどうかという状況で、仮に届いたとしても、開港時の旅客数に戻ったということにすぎません。

発着回数については、2017年度は10万1千回。今年度は1月までの速報値で8万6千回です。

さて、一本の滑走路の発着回数の限度はどれくらいなのでしょう。

パネルをご覧ください。他の空港を見てみますと、那覇空港では16万6千回、福岡空港では17万8千回の年間発着回数であっても1本の滑走路で対応できていました。

ちなみに、福岡空港は24時間空港ではありますが航空機騒音の影響に配慮し、午前7時から午後10時までの15時間で17万8千回。中部国際空港は24時間で10万1千回です。まだまだ余裕があるのはあきらかです。

では、中部国際空港では、発着回数が何回に到達すれば二本目滑走路が必要になるのでしょうか。

1998年3月に出された「中部国際空港の計画案」(最終まとめ)では、中部国際空港の整備計画の前提となった航空輸送需要は、滑走路を1本とした第1期計画で、旅客数は国際線800万人と国内線1200万人の合計2000万人。発着回数は約13万回とされています。現状はこの需要にも及んでいません。

「将来構想」では、「将来的には航空輸送需要が滑走路の処理能力を上回る」とされている旅客数は2500万人、発着回数は約16万回を見込んでいますが、もちろんこれにもはるかに及んでいないのが現状です。

航空法では、航空機の運航の安全を確保するため、発着回数を制限する必要がある空港を「混雑空港」と位置づけていますが、現在「混雑空港」に指定されているのは、成田・羽田・関西・伊丹・福岡空港で(空港法施規則)、中部国際空港は指定されていません。

ちなみに、現在2本目滑走路を建設中の福岡空港では、円滑に運用できる発着回数は14万5千回程度とされてきましたが、2013年、2014年の発着回数は年間約17万回となったことにより2016年に「混雑空港」に指定されました。

総務局の来年度予算の中には、中部空港の今後の施設整備における本市への影響調査費として500万円が計上されています。

この予算の趣旨には、「2019年度上期の供用開始を目指すLCC向け新ターミナル等、今後進捗する中部国際空港における空港施設整備に伴い、高まる航空需要を中部国際空港が取り込むことで、本市にもたらす消費動向や人の流れ等について調査検討するもの。」とあります。

そこで総務局長に2点伺います。

①2019年度上期の供用開始を目指すLCC向け新ターミナルの整備ができた際には、混雑空港並みになると言えますか。

②LCC向けターミナルが整備されたとしても、旅客数と発着回数の現状からは、2本目滑走路を急いでつくる必要性は感じられませんでしょうか。

LCCの航空需要を取り込むことで、発着回数は増加するという（総務局長）

【総務局長】混雑空港は、航空法第107条の3において、「当該空港の使用状況に照らして、航空機の運航の安全を確保するため、当該空港における一日又は一定時間当たりの離陸又は着陸の回数を制限する必要があるものとして国土交通省令で指定する空港」と定義されています。

現在、総発着回数に占めるLCCの割合は全国的に増加傾向にあり、たとえば、成田空港においては30%以上、関西国際空港においては40%以上をLCCが占めていますが、中部国際空港においては16%ほどにとどまっているところです。

そのため、中部国際空港に平成31年度上期にLCCターミナルが完成することで、航空需要の取り込みが期待されているところです。

加えて、政府において、日本全体への訪日外国人旅行者数の目標値を、2020年までに4,000万人、2030年までに6,000万人としており、それに伴い、今後の航空需要が高まっていくと考えられます。

さらに、2027年のリニア中央新幹線の開業によって、名古屋からの2時間圏域人口が大幅に増加するなど、中部国際空港は、航空需要の増加について非常に高い優位性を有しています。

LCC の受け入れ態勢の拡充を進め、こうした LCC の航空需要を効果的に取り込むことで、国際拠点空港である中部国際空港の発着回数はいっそう増加していくものと考えています。

二本目滑走路は重要な施策（総務局長）

【総務局長】中部国際空港の二本目滑走路を始めとする機能強化につきましては、本市の国際的・広域的機能を強化し、国の中核機能の分担に適切に対応するために重要な施策であると認識しています。

二本目滑走路は、近年増加する国内外のヒト・モノ・カネ・情報の流動の活性化、現在ある滑走路の適切な維持管理、さらに、国土強靱化の観点から代替機能を併せ持つ当地域の重要な社会インフラとして、必要であると考えております。

本市といたしましては、二本目滑走路整備を始めとした機能強化の早期実現に向けて、愛知県、岐阜県、三重県、地域経済団体、中部国際空港などとともに事業化に向けた検討について、推進する必要があると考えております。

市は二本目滑走路の必要性を示せない

【西山議員】二本目の必要性を裏付けるような明確な答弁はありませんでした。

さらに、過去の経済水道委員会では“滑走路の能力の限界”を理由の一つとしてきましたが今の答弁にはありません。もう滑走路の能力の限界は理由にならなくなっています。

過去の委員会ではメンテナンス時間の確保も必要理由にあげていました。

成田国際空港振興協会の発行する「エアポートニュース」には、開港当時の中部国際空港株式会社 取締役副社長 山下邦勝氏が講演会の中でこう述べたと書かれています。

「24時間化ということでクローズ時間がなく希望の時間に離着陸が可能で、空いた時間にメンテナンスを行うという発想で一切の制約はつきません。もちろん、夜間の発着枠が一杯であるというような状況になったら滑走路を増設しますが、それまでは現在のシステムを維持します。メンテナンスの方法も改良し、航空灯火を磨く時間を他空港では平均15分かかるところを1分でできるシステムを作り出し、航空灯火のメンテナンス時間を大幅に短縮するといった工夫を積み重ね、本格的な24時間化をはかります。」

つまり、初めから滑走路1本でもメンテナンス時間を確保できるよう努力を積み重ねてきたわけです。先に紹介したように、当初の計画では発着回数16万回を見込んでいたわけ

ですから、当初の会社の考え方からしても現状で二本目滑走路の必要性は全く感じられません。

県営名古屋空港にも余裕はある

愛知にはもう一つ県営名古屋空港があります。

2017年の県営名古屋空港の発着回数は4万3千回。中部国際空港ができる前の2004年の発着回数は12万4千回。県営名古屋空港にもまだまだ利用できる余裕があります。

答弁にあった国土強靱化、リスクマネジメントの観点からしても、一本目と二本目の滑走路が同じ場所に平行してあるよりも別の場所にあるほうが、どちらかの空港が機能しなくなった時にもリスクを最小限にできるのではないのでしょうか。

これらの点から見ても、急いで二本目滑走路をつくる必要はない、と申し上げ質問を終わります。