

日本共産党熊本市議団の上野美恵子です。通告の順序を一部入れ替えお尋ねして参ります。

はじめに、物価高騰から暮らしと経済を立て直す問題です。

総務省が発表した10月の消費者物価指数は、価格変動の大きい生鮮食品を除く総合指数が103.4%と、前年同月比で3.6%上昇しました。第2次オイルショック以来40年ぶりの高い上昇率です。国のデータによる新聞赤旗の試算では、2人以上の平均世帯で1年前に比べ年間13.1万円の負担増です。急激な物価高騰から暮らし・営業を守るには、賃上げや消費税減・社会保障や教育の負担軽減等が求められます。

はじめに、社会保障分野の介護保険です。

今年度は年金が0.4%引き下げられ、この10年間では「実質年金額」が6.7%も減っています。追い打ちをかけ、10月からは後期高齢者の医療費が値上げされました。社会保障制度の改悪が、高齢者の暮らしを直撃しています。しかも国は、来年の介護保険法改定に向け、利用料の2割・3割負担の対象拡大、要介護1・2の在宅サービスの保険給付外し、ケアプラン有料化、介護保険料の支払い年齢の20〜30歳代への引き下げなど、介護関係者から「史上最悪」の声が上がる改悪案が検討されています。

第1に、現在国が検討している介護保険の負担増やサービス切り捨ては、非人道的で暮らし破壊そのものです。国の介護保険制度改悪中止を国へ求めるべきではないでしょうか。

第2に、介護保険制度が始まって23年目、年金天引きの保険料は2倍になりました。物価高騰の今、介護保険料を引き下げ、低所得者の保険料・利用料の減免制度を実施すべきではないでしょうか。市長に伺います。

(答弁)

高齢者の状況や介護保険制度の現実を全く見ない答弁でした。全日本民医連の緊急調査では、利用料が2倍になれば、13%の人が施設を退所し、在

宅サービスでも34%がサービス利用を止めると回答されています。介護なしで生活できない人は生活が破綻します。市長には、現場をよく見て、介護の見識を深めてほしいと思います。

続いて、子育て・教育分野です。

第1に学校給食です。

現在、政令市でもコロナ対策として、大阪市が小中学校、堺市が4ヶ月間の小学校・支援学校の給食無償化を実施しています。一方、熊本市は、初めて給食費滞納世帯に法的措置をとり、財産差押えまで行いました。相反する対応ですが、どちらが子どもの立場に立っているか、明白です。

茨城県日立市では地方創生臨時交付金を活用し、当面学校給食を無償化するよう提案しています。本市でも、臨時的措置として、地方創生臨時交付金を活用した無償化を実施し、その後、恒久的措置につなげていただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

第2に、市長はマニフェストに、子どもの貧困や孤立への対応で「新たな子ども食堂」への積極的な支援を上げられました。具体的に、どのような支援をお考えでしょうか。

また、この間、市内各地で行われた学生や困窮世帯への食料支援には毎回数百人が参加されています。支援を拡げるためにも、公の役割が重要です。公的フードバンク立ち上げによる食糧支援や、民間の食料支援への公的支援を実施していただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

市長ならびに教育長に伺います。

(答弁)

学校給食では、熊本市教育委員会が初めて法的措置を取りました。給食費徴収が公会計化され、教育委員会が担うことになり、滞納が急増しましたが、初期段階で、保護者への丁寧なかかわりがなぜできなかったのか、疑問と課題が残ります。給食は教育の一環です。滞納の多い人を機械的に裁判に訴え、差押さえするなど、教育的配慮を欠くやり方は、馴染みません。保護者に対

し、教育的配慮のある対応こそ必要です。また滞納は、子どもと家庭からのSOSと受け止め、丁寧に向き合うことが教育です。そもそも、憲法の「義務教育は無償」の規定に則った対応をすれば、法的措置や強制執行などは生じない問題です。教育的視点を欠いた市の対応は、大いに問題です。

現在、全国では、小中学校ともに無償化を実施している自治体は、2017年の76自治体から、2022年には256自治体へ、5年間で3・4倍に増えました。政令市でも、千葉市が第3子以降の児童生徒の無償化、神戸市は中学生のみ半額助成を行っています。子どもの貧困と、義務教育は無償を求める市民運動の中で、給食費無償化が急速に広がっています。滞納者を訴えることより、教育の権利を守る立場で、無償化実施こそお願い致します。

次に、中小企業への支援です。

帝国データバンクは、4カ月間、物価高倒産が過去最多を更新し、10月には41件になったと発表しました。業種別には、運輸や食料品小売業が多く、燃料・食品の価格高騰の影響とみられます。加えて、円安倒産も急増しており、東京商工リサーチの集計では、負債額1000万円以上の倒産が前年同月比で13・5%も増えています。仕入れ価格の上昇分を販売価格に転嫁しづらい中小・零細企業への支援が一層重要です。

第1に、資金繰り倒産を回避するため、ゼロゼロ融資の返済困難な事業者がどのくらいいるのか調査して、ゼロゼロ融資の返済延長を国に対し強力に要請すべきではないでしょうか。

第2に、地方創生臨時交付金の価格高騰重点交付金は、直接支援以外には活用できず、国も困難を抱える事業主への直接支援を重視しています。この度、京都市は中小企業や個人事業主に対し、物価高騰に対する独自支援を打ち出しました。中小企業・小規模事業者・フリーランスを含む個人事業者を対象に、法人へ5万円、個人事業者へ3万円、事業継続だけが確認されれば、減収などの用件のない、幅広い支援です。補正予算20億7,000万円を計上しています。熊本市が行っている支援の利子補給は、借金する人だけが対象です。京都市のような多くの事業者にいきわたる支援こそ必要ではないでしょうか。本市でも、事業者への直接的な独自支援を実施していただけない

いででしょうか。

第3に、景気効果の大きい住宅店舗リフォーム助成制度を、ぜひこの機会に実施していただきたいと思えますがいかがでしょうか。さらに、需要の多い省エネ推進への助成制度は今後どのように拡充していかれるでしょうか。

第4に、私どもが制定を繰り返し求めてきた公契約条例について、市長は今回のマニフェストで「公契約条例の制定について研究をすすめる」と、一歩踏み出した公約をされました。制定に向け、具体的にどのようなスケジュールですすめていかれるのでしょうか。

第5に、総務省は10月7日、「インボイス無登録業者を公共入札から排除することは適当でない」旨の通知を出しました。この通知に基づき、無登録業者を公の契約から排除しないとともに、事業者への周知を徹底してほしいのですが、いかがでしょうか。

また、インボイス制度が公共部門も含め、地域経済にどう影響するのか、把握されているでしょうか。

経済の根底を担う中小企業・小規模事業者が、課税業者になるか、取引を打ち切られるか、という非常な選択を迫られるインボイス制度をこのまま実施すれば、地域経済が立ち行かなくなります。市として、インボイス制度中止を国へ強く求めるべきではないでしょうか。

以上、市長に伺います。

(答弁)

中小・零細事業者の差し迫った実情を把握されていないと思います。9月議会では、中心街の空き店舗が最高と報告されましたが、今のままでは倒産・廃業、そして失業も増えるばかりです。事業者のもとへ足を運び、その窮状を直接見聞きし、心ある対応をお願いします。

次に、**非正規雇用の問題**です。

暮らし・経済を立て直す軸は賃上げです。日本は弱肉強食の新自由主義のもとリストラと非正規雇用の拡大で、賃金の上がない国になっています。

自治体でも非正規雇用に、会計年度任用職員制度が導入され、一定の処遇改善が行われたものの、本来常勤職員で担うべき公務に非正規雇用を定着させるものとなりました。しかも、処遇の格差は歴然としており、本市の会計年度任用職員の平均年収は、正規職員の4分の1しかありません。非正規雇用解消と、処遇改善は急務です。

第1に、市長は熊本市役所の非正規職員の時給が近隣市町村に比べて低いので、賃金改善に取り組むと公約されています。どのように改善されるのでしょうか。

第2に、会年度任用職員は、正規職員と同様の業務を担っている場合も少なくありません。しかも、4年おきに公募による任用を繰り返すために、経験も積み重なりません。恒常的業務の部署では、任期の定めのない身分保障された常勤職員を配置していくべきではないでしょうか。

市長に伺います。

(答弁)

今議会には、職員定数を増員する条例案が提案されていますが、公の職場は、雇用の基準です。常勤職員が基本で、非正規職員の不当に低い賃金は是正や継続的な任用が行われるよう、今後の改善を要望しておきます。

次は、市営住宅問題です。

住まいは生活の基本であり、憲法25条が保障する生存権の土台です。格差と貧困が社会問題の今、公営住宅の役割はますます重要で、既存の公営住宅の改善、安価で良質な公営住宅の供給による住生活の向上が求められます。

第1に、現在市営住宅の管理戸数は13228戸で、管理戸数のうち1917戸の空室があり、入居率は85・51%です。家賃収入の入らない空室は、大きな損失です。空室による家賃収入の損失は年間いくらになりますか。

第2に、市営住宅の空室は、この間課題となってきました。高齢化に加え、空き室が多いと、コミュニティにも支障をきたし、10月に市民連の方々と

市営住宅改善を要望した時も「草取りや掃除に参加できない人が多い」「空き室が多く、共益費の負担が多い」などの声がありました。民間ならば、空室は経営に直結するので、住みたい部屋への改装、入居促進の努力は最優先です。市営住宅のうち、すでに耐用年限を超えているのが145戸、耐用年限の2分の1を超えているのは5361戸、老朽化がすすんでいます。空き室の入居促進に昨年10月から始まった通年募集では、募集戸数374に対し、入居は約半数、60歳未満はその半分、若い人の入居に繋がっていません。生活様式も大きく変わり、旧態依然の市営住宅では家賃以外に魅力はありません。若い層はじめ、入居促進には、老朽化した団地の洋式化、バリアフリー改修などの必要があると思いますが、いかがでしょうか。

第3に、計画修繕は遅れた状態が続いています。目標周期に対し、積み残しは、畳で2948戸、解消は21年先、風呂釜は1532戸6年先、給湯器が931戸、解消は12年先、風呂設備の新設は1806戸あり、あと7年かかります。維持補修費の拡充が必要です。また、加齢や病気、ケガなどの理由から、古くて深い浴槽では入ることができない人がおられます。10年も浴槽に入っていないという切実な声がありますので、身体的な理由で古くて深い浴槽に入れない人については、一定の条件を設け、浴槽取替を対応していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

(答弁)

5億円近い空室による損失は、快適な住まいへの改善、入居促進は急務と言えます。住いは人権です。居住者がお風呂にも入れないような旧態依然の古い仕様は直ちに改善されるよう強く要望しておきます。

続いて、交通問題です。

公共交通は、日々欠かせない市民の大切な移動手段であるとともに、社会を支える人権、文化を育む存在、持続可能な地域社会実現の条件、まちづくりの土台、福祉や経済に便益をもたらすなど、様々な面で社会の重要な役割を担っています。ゆえに、公が安定した運営への必要な支援を行い、利便性

が向上されていかなければなりません。

まず、市電について伺います。

現在、熊本市電は、上下分離方式による運行管理の民営化が検討されています。それが、安定した運営や利便性向上となるのか、市民の視点での検証が必要です。

第1に、熊本市交通局が持っている路面電車運行の技術は、上限分離方式によって、どのように引き継がれ、維持・継承されていくのでしょうか。

第2に、職員の処遇確保とその向上はどのように行われるのでしょうか。移行期間の職員派遣は、どの範囲で、いつまで継続されるのでしょうか。その場合、上物事業者のプロパー職員と派遣職員の給与等の整合はどのように図られますか。

第3に、事故等発生への対応と責任の所在はどうなりますか。

第4に、上下分離方式導入の理由には、将来的の経営悪化も要因の一つにあります。収支改善は、どのような内容で行われていくのでしょうか。人件費の抑制や人減らしにはなりませんか。

第5に、収支改善策としての料金改定の見通しはどうなっていますか。料金改定の判断は、事業者で行うのでしょうか。市の意向は反映されるのでしょうか。距離に關係ない定額の運賃体系は保障されるのでしょうか。

第6に、上物の民営化は、公的な責任が後退し、職員処遇等にしわ寄せが行きます。民間への移行はやめて、市が公共交通への支援を強めることで、事業を維持運営していくべきではないでしょうか。

交通事業管理者ならびに市長にお尋ねします。

(答弁)

1点、交通事業管理者に伺います。

答弁では、「市が責任ある関与を継続していく」とありました。上物事業者は、一般財団法人が前提のようですが、財団への市の出資はどうなりますか。

(答弁)

いずれにしても、収支均衡の難しい事業を民間に委ねても、自動的に収支は改善しません。答弁されたように、人件費の抑制があり、さらには、移行期間の職員派遣が終了後は、人員そのものの抑制も視野に入ってくるのではないのでしょうか。そうなれば、運賃の検討も視野になるでしょうし、公営のように、公の意向がいつまでも反映されるとは限りません。市バス民営化は、経営中心の運行を招き、利便性の低下が指摘されていることを考えると、公共交通の大きな部分を担う市電の上下分離による民営化はすすめるべきではないと考えます。上下分離方式について市民的論議の場を提供していただくことを要望致します。

次に、公共交通の利用促進です。

第1に、この間、桜町再開発ビル開業に合わせた市電・バスの運賃無料、11月にはバス・市電100円乗車の取り組みがありました。サクラマチデールプロジェクトの報告では、電車バスの利用増による経済波及効果は中心市街地だけでも11億4,000万円、CO₂削減量は91トンと、経済・環境の両面で大きな効果が報告されています。今後は、公共交通の利用促進に向け、このような取り組みを拡げ、市が支援し、無料もしくは100円のワゴン乗車等をすすめていくべきではないでしょうか。

合わせて、障がい者のさくらカード無料化を実施していただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

第2に、バス事業は民間です。市民の方々から、「便数が減った」、「区役所に行けない」、「バス停が遠くてバスに乗れない」などの声が寄せられています。政令市移行時の不便な区役所へは区バスを運行するという約束は、あつけなく反故になり、区バスはなくなりました。2015年から2020年までの5年間で、熊本市の路線バスによる輸送人員は約36%減少、走行キロ数も減便を含めて約22%減少と報告されています。新型コロナウイルスの影響もありますが、そうでなくとも路線バスの走行キロの大幅減少や減便は、市民の声を裏付けています。移動の保障は、市民の権利です。

今後は、高齢化や環境への対応として、公共交通の利便性向上が必要です。

バス路線の拡充、公共施設・医療機関等とのアクセス向上、特に政令市移行時の約束だった区役所へのアクセス・区バスの運行等を積極的に取り組んでいただきたいと考えますが、いかがでしょうか。

また、バス路線に市民の要望が反映される仕組みをつくる必要があるのではないのでしょうか。

続けて、自転車利用の促進について伺います。

環境の視点から、自転車利用は今後、大いに促進されるべきです。道路交通法改正で、法制度上の自転車の安全利用は厳格化されましたが、合わせて、自転車利用の環境整備と安全確保に力を入れていかなければなりません。

第1に、温暖化対策、環境の面から、自転車の利用促進をどのようにお考えでしょうか。

第2に、現在熊本市は、自転車の安全走行のための各種専用道の整備をすすめています。現在の自転車活用推進計画では、今後5年間優先的に整備するのはほとんど自転車専用通行帯です。より安全性の高い走行空間にするためには、現在2km整備済みの自転車道や、7km整備されている自転車歩行者専用道路「チャりんぼ道」などの整備促進が必要だと考えますが、いかがでしょうか。

第3に、市長は、「自転車利用者のヘルメット着用推進、通勤通学時の着用日本一」を公約されました。日本一達成のため、具体的な方策としてヘルメット購入助成を行ってほしいと思いますが、いかがでしょうか。

市長ならびに、都市建設局長に伺います。

(答弁)

自転車では、答弁されたシェアサイクル事業の推進はじめ利用促進への積極的な対応をお願い致します。

バス路線では、デマンドタクシーの実証実験において市民の声を反映させるとの答弁でした。南熊本復興住宅から市役所、長嶺・託麻方面から東区役所方面へのバスがないので、ぜひ声を聞いてください。

では、道路整備「10分20分構想」について伺います。

現在市は、県とともに「10分20分構想」で、インターチェンジや空港へのアクセス時間の大幅短縮を検討しています。市長選挙では「都市高速整備に道筋をつける」と公約されています。

第1に、都市高速として整備するための事業費や利用・収支の見通しはどのようになっていきますか。また、都市高速のある政令市はどこですか。

第2に、都市高速は、事業費を借金で調達し、通行料金で借金を返済していきます。整備の妥当性をどのように判断されていますか。借金返済がスムーズに行くような通行量の見通しはあるのでしょうか。

第3に、都市高速整備には多額の費用が必要であり、市民の意見を聞いて進めるべきです。いつ、どのような形で聞かれるのでしょうか。

第4に、このような大事業は、広く市民の理解や納得、合意を得てすすめていくべきではないでしょうか。

第5に、「10分20分構想」は、熊本県市が策定した「熊本県新広域道路交通計画」に位置付けられ、計画期間は20～30年です。人口減少の時代を迎え、20年以上先ともなれば車所有者も大幅に減るなど、道路事業をとりまく環境は大きく変わると思われます。そういう中で、数千億円かかる構想が最優先の事業となるのでしょうか。

以上、市長に伺います。

(答弁)

到底納得できる説明ではありませんが、「実現に向け最優先で取り組む」とだけははっきりしました。しかし、「整備ありき」でなく、実現可能なのか、事業の妥当性を市民に示すべきです。

続けて伺います。

身近な都市高速の事例として、福岡・北九州都市高速があります。延長は10km、総事業費1兆3,000億円、40年間の償還率は46%、償還対象額の半分も償還していません。1日25万台以上が利用している都市高速がこういう状況です。こうした都市高速の現状をご存知ですか。

(答弁)

熊本の「10分20分構想」は、熊本都市圏の北連絡道路・南連絡道路・空港連絡道路、合わせて約30kmが計画区間となります。福岡・北九州都市高速を参考にするならば、3000億円から4000億円の事業費が想定されます。1日何台が利用すれば、事業として成り立つ見通しになるでしょうか。このような都市高速が、熊本で成り立つとお考えなのでしょうか。

(答弁)

見通しも示せない無責任な提案を、最優先でやると、どうして言えるのか、私には理解できません。熊本市が多額の費用をかけ整備している西環状道路は、開通部分の利用が1日7600台です。熊本空港利用者は、コロナの影響がないときでも1日9千数百人です。乗り合わせやバス利用もあるので、9,000台が空港へは行きません。しかも、県が空港へのアクセス鉄道計画を進めており、その採算も考慮すれば、車利用へのマイナス要因です。こういう状況を見ると、空港への都市高速利用はどの程度見込めるでしょうか。しかも、都市高速を整備したからと言って中心部の渋滞は解消しません。

最初の答弁では、都市高速のある政令市は4市とのこと。233万人の名古屋市、120万人の広島市、161万人の福岡市、94万人の北九州市、100万から200万人の人口規模で、それぞれ東海・中国・九州地方の拠点都市です。整備費用に見合う通行量確保を考えるならば、都市高速はどこでもできる事業ではありません。効果のある事業でも、採算を度外視することはできません。都市高速をほんとうにすすめようと思うのであれば、事業の見直し・採算性を市民に示し、理解・納得を得るべきです。そうでなければ、あまりにも無謀です。市長の金銭感覚も疑われるのではないかと思いません。

最後に、市庁舎問題です。

12月1日の「本庁舎等整備関する有識者会議」に、1年以上かけ、7回開かれてきた「耐震性能分科会」の報告が行われました。

第1に、なぜ市長選後に耐震性能分科会の結論が公表されたのでしょうか。市長選前に公表し、市民に説明し、市民の判断を仰ぐべきではなかったでしょうか。

第2に、耐震性能分科会では、本庁舎と防災拠点とを別に整備する案は検討されたのでしょうか。

第3に、今回公表した検証結果について、市民説明会を開き、市民への説明責任を果たし、理解を得た上で先にすすむべきではないでしょうか。以上3点、市長に伺います。

(答弁)

耐震性能分科会は、1回目から2回目までに5カ月、同じく第6回目から最終7回目までには4カ月、間が空いています。その他は毎月開かれており、そのペースで開けば、市長選前に悠々と報告できたはずですが、耐震性能は、建替えの是非に関わる重要な問題であり、市長選で、市長も緘黙を決め込まずに、正々堂々と見解を示し、議論すべきであったと考えます。なぜもたもたしていたのか、疑問であり、意図的と取られかねません。

市長は先ほど、分科会・有識者会議の審議内容等を市民に丁寧に発信すると答弁されました。分科会報告は議事要旨だけなので、詳細な議事録も公表していただけませんか。

(答弁)

16日の議会特別委員会までをお願い致します。
加えて伺います。

分科会長の山田氏は、「防災拠点としてみると建替えも視野に入るが、通常

業務に使う場合には建替えてくださいというものではない」と言明されました。この「行政棟ならば、使用可能」という点について、市長の見解を伺います。

(答弁)

しかし、新聞やテレビ報道を見た市民の多くは、市庁舎は耐震不足だったので建替えは仕方ないと思っています。

さらに、分科会長の山田氏は、現庁舎のみで防災拠点としてやっていくことは困難としたうえで、「市庁舎をどう使っていくのか、機能を分散させるのか、いろいろあるので、いろんな角度から見ていけないといけない」と述べられていました。この指摘のように、今後の有識者会議では本庁舎と防災拠点を別に整備する案も検討すべきと思いますが、いかがでしょうか。

(答弁)

・・・・・・・・・・・・・・・・

有識者会議は、「耐震性能が不足している」ことを前提に今後の審議をすすめることと確認しました。建替えの方向ですすむこととなります。しかし、市民は非公開であった耐震性能分科会の出した結論すら理解していません。市長は、「市民に丁寧に発信し、ご理解いただけるように取り組む」と言われています。専門的な内容でもあり、耐震性能分科会の報告が出された今の時点で、市民に説明の機会をつくるべきではないでしょうか。

(答弁)

・・・・・・・・・・・・・・・・

耐震性能分科会は、市役所が防災拠点ということと、耐震性能評価の妥当性を検証しています。そのために、地震動を1・2から1・5倍程度割り増しし、耐震性能が不足していると結論付けました。しかし、市役所を防災拠点とすることは、議会でも了承していません。有識者会議への市長の諮問文

にも防災拠点とは一言も書いてありません。有識者会議が「市庁舎は防災拠点施設としての機能維持を目指す施設」と決めたことで、耐震性能が不足しているという結論が導かれています。有識者会議に建替えの是非に関わることを決める権限があるでしょうか。この点が一番問題です。

市政の主人公は市民です。市民置き去りの庁舎整備などありえません。最終的な庁舎建替えの判断は、市民が行うべきです。市民も、議会も、有識者会議が越権行為のようにして決めた防災拠点としての市庁舎の耐震性能不足という結論を、このまま受け入れるわけにはいかないということを申し上げておきます。

以上で準備した質問は終わりです。