

# 真に住民の意見が反映され、自治が推進される区の協議会を

## 政令市移行後の各区に設置が提案された、行政の「附属機関」としての「区民会議」を、全会一致で否決

地方自治法 252 条 20 で定められた

政令市の「区地域協議会」として設置すべき

今議会に提案された、行政の附属機関としての「区民会議」の設置は、全会一致で否決されました。日本共産党は、一般の自治体でも認められている「行政の附属機関」でなく、政令市の区に設置が認められている「区地域協議会」として設置すべきことを求めました。

地方自治法では、第 252 条 20 に大都市制度の特例として、政令市における「区の設置」を定め、必要と

認めるときには「区ごとに区地域協議会をおくことができる」と定めています。「区民会議」は、政令市移行によって熊本市が区の特徴を生かした住民参加のまちづくりをすすめていくためのものとして提案されていますが、その位置づけは、単なる市長の諮問機関です。



「区」設置で組織の重複となる「合併特例区協議会」は速やかに廃止を

「合併特例区協議会」は、H16 年につくられた「新合併特例法」で設けられた仕組みです。本来、合併町の住民の意向を行政に反映させるものです。

ところが、無理な合併の産物として、元町長や元町議会議員が横すべりして、選挙もないまま、区長や協議会委員に就任しています。しかも、区長には年間 1,000 万円以上の報酬、同じく協議会委員報酬も、月 1 回の

会議参加に全国一高い月額 187,000 円の報酬が払われています。こうした特例区報酬は、年間 1 億 2,000 万円、5 年間で 6 億円もの支出となります。

本市が、政令市移行で区ごとのまとまり・特徴を生かしたまちづくりをすすめるのであれば、ムダ使いの典型といえるような「合併特例区協議会」は速やかに廃止すべきです。

自治基本条例にもとづき、住民自治推進の立場に立つならば  
行政の附属機関でなく、個別条例による独立した機関としての設置を

新潟市・浜松市では、設置目的を「地域住民の意見を行政運営に反映させ、市民協働による地域のまちづくりをすすめ、住民自治の推進を図る」とし、自治法 252 条 20 にもとづく「区協議会」を設けています。

本市でも、自治基本条例の立場で、個別条例による住民自治推進の機関として設置すべきです。

日本共産党 市議会だより

発行：日本共産党熊本市議団  
ますだ牧子 上野みえこ なすまでか  
熊本市手取本町 1-1 議会棟 3 階

No. 7 8 1  
2011 年 12 月 18 日号  
電話 3 2 8 - 2 6 5 6  
FAX 3 5 9 - 5 0 4 7

メール：kumamsu@gamma.ocn.ne.jp  
ホーム：http://www.jcp-kumamoto.com/



【控室から】  
「空の安全」と「労働者の権利」

上野 みえこ

十二月十一日、熊本県労連・京陵の会の共催で、「日航労働者の闘いの現状を聴く会」が開かれました。東京から、パイロットの長澤さん、客室乗務員の下村さんの2名の原告がこられ訴えられました。日航内部での生々しい実態は、企業の姿勢、命にかかわる安全運行について考えさせられました。

昨年の大晦日に突然、整理解雇された日本航空JALのベテランパイロット・客室乗務員、総勢148名のみなが解雇撤回と職場復帰を求め闘われている裁判は、数年後定年を迎える原告がほとんどであるために、裁判に勝っても職場に戻れないではいけないと、急いで裁判が進められ、大詰めを迎えています。安全・安心な空の旅を願う利用者・国民の願いに背を向けたベテラン職員の大規模解雇は、社会に対し企業が果たすべき責任からも、その姿勢は厳しく問われなければなりません。そして、無法な解雇は、全国のすべての労働者「しごと」の雇用と生活を守る問題です。裁判勝利こそ、空の安全・労働者の権利を守る道だと思えます。連帯の輪が広がり、裁判勝利に向け、多くのみなさんの協力が得られるよう心から願います。

# 「自転車を交通の主役に…」

オランダ・デンマークから学ぶ

## 自転車にやさしいまちづくり



12月9日、「平和と民主主義、くらしをまもる熊本市民連絡会」の総会が開かれ、長年、オランダで自転車を中心にしたまちづくりの研究をされてきた坪原紳二先生が「自転車を交通の主役に」と題して、記念講演を行いました。

熊本市は、来年6月をめどに、中心市街地の駐輪場有料化の準備を進めてい

ます（9月定例議会で条例が可決：共産党は条例に反対）。

講演では、自転車先進国のオランダやデンマークで進められるまちづくりの実践を交えながら、自転車利用者の立場に立ったまちづくりのありかたを学びました。その主なものを紹介します。



オランダのフローニンゲン市では、市内移動の60%、中心街に来る人の70%が自転車を利用しています。

自転車先進都市では、自転車道が設置されるなど走行空間の整備とともに、駐輪場の環境整備も進んでいます。

### 特徴その1

駐輪場の

**有料**



**無料**

で利用者が増加

下の表は、フローニンゲンにおける駐輪場の「有料時」「無料化後」の利用者の変化です。駐輪場を無料にすることで駐輪場の利用が大きく増加しています。自転車の利用を促進するために、駐輪場の無料化は大きな流れとなっています。

	A駐輪場	B駐輪場	C駐輪場	D駐輪場	計
有料時	292	93	32	46	451
無料化後	370	146	33	67	605
増加率	+27%	+57%	+3%	+46%	+34%

### 特徴その2

集約型の駐輪場への押し込めではなく

## 無数の駐輪ラックの整備による歩行者と自転車が共存できるまちづくり

目的地のできるだけ近くに費用負担なく駐輪できることは、自転車の本質的な利点です。フローニンゲンでは中心街に4000~5000の駐輪ラックが整備され、多くの市民が利用。まちのにぎわいに貢献しています。



歩道にとめている自転車を敵視せず、歩行者と共存できるまちづくりが進められています。

### 特徴その3

## 監視や取り締まりでは自転車利用は進まない

「取り締まりは最後の手段。それは自転車にやさしい都市としてのフローニンゲンにそぐわないし、真の駐輪需要に対する解決策では全くないから」——フローニンゲンの自転車に対する基本的な考え方です。

コペンハーゲンでは駐輪指導員ではなく、チェーンに油をさしたりタイヤに空気を入れてくれる「自転車執事」が活躍しています。

## 世界に逆行した 熊本市の駐輪場有料化計画

【市が有料化する理由】

- 市内中心部の約1800台の放置自転車は、歩行者等の妨げや景観悪化の要因となっている。
- 放置自転車解消のための駐輪場整備には費用がかかるため、市営駐輪場を有料化(5カ所を残し、残りは廃止もしくは民間へ)。
- 有料化により、民間業者が駐輪場経営に参入することで、スペースの確保が期待できる。
- 他の交通機関利用者(バスや車利用者など)がお金を払っていることに対し、無料で自転車を駐輪することは不公平である。
- 違反者には、指導員の指導強化と撤去強化で対応。
- 辛島公園付近などいまある自転車ラックは撤去し、集約型の駐輪場に誘導する。

