

締めくくり質疑～市電料金値上げを追求！



利用者減・渋滞加速・環境悪化を招く「180円への値上げ」はきっぱり中止を！

市長選の公約・環境政策にも反するのではないか！

なす議員は大西市長が先の市長選挙において「利便性の高い交通体系を構築し、自家用車から公共交通への転換を進める」との公約を掲げていたことを指摘。今回の料金値上げによる利用者減は、

市長公約にも反することを指摘。また、二酸化炭素排出を増やすことで市が掲げる環境政策にも逆行することを指摘。大西市長は「多両編成車両の導入や電停のバリアフリーなど進め、利用者を増やす」と反論しました。

市電の利用者増は市民の利益、料金値上げは中止を！

市電の利用者を増やすことは、公共交通を拡充するとともに、車の渋滞や環境負荷を軽減するこ

とになり、多くの市民の利益につながります。交通局への一般会計繰入を拡充し、料金値上げは中止すべきです。

12月16日、予算決算委員会締めくくり質疑で、市電料金を来年6月から現行170円を180円へと値上する条例案について、なすまどか議員が中止を求めて、質疑を行いました。

利用者の負担増は年間6500万円に！

質疑を通し、市電利用者の負担増は年間6500万円になることが明らかになりました。一方、値上げの理由である消費税増税（8%→10%）による交通局の負担分は年2300万円です。市民は、増税分以上の負担を強いられることとなります。

なす議員は、「コロナ禍や物価高騰が市民生活に深刻な影響を与える中で、料金値上げは見送るべきではないか」と質しました。大西市長は「利用者負担をかけることは申し訳ないと思うが、ご理解いただきたい」と、あくまでも値上げを実施すると答弁しました。

値上げによる利用者減は年間6万人！

料金を10円値上げした場合、市電利用者は年間6万人減少する

見込みです。公共交通の充実が求められる時代に逆行するものです。

日本共産党
熊本市議会だより

熊本市中央区手取本町1-1
発行：日本共産党熊本市議

NO. 1306
2022年12月25日号
電話 328-2656
FAX 359-5047



メール：kumamsu@gamma.ocn.ne.jp

HP：共産党 熊本市議団

検索



上野みえこ
(中央区)



なすまどか
(東区)

【控室から】
食べ物についての思い出 なすまどか
先日コンビニで買い物をし、レジで料金を支払っている時、焼き芋の甘くておいしそうなおいがただよってきました。私の幼少時の焼き芋といえば、落ち葉や枯れ木を焼きながら芋を投げ込み、焚火の火がおさまった後、焦げた皮を手袋で剥きながら食べた思い出があります。
今やコンビニで焼き芋を売っていることは珍しいことではないかもしれませんが、子どもの頃の食べ物についていろいろな思い出がよみがえってきました。
小学校の頃、朝起きて、飼っている鶏が卵を産んでいるかドキドキしながら小屋を覗き込んだことを思い出します。また祖父が卵を産まなくなった親鳥を逆さづりにし、血を抜いた後、熱湯で皮をむく光景は今でも脳裏に焼き付いています。複雑な思いで水炊きを食べたことも忘れられません。
今、冷凍食品やコンビニなど便利な時代となりましたが、食と農の繋がりをしっかりと学び、認識しなければならぬと強く思います。農業が衰退していく状況を、改善していく必要性を強く感じます。

採算見通しを示せない「都市高速」は止め

環境にやさしい「公共交通」中心の交通体系へ



上野みえこ議員は一般質問で、都市高速のムダづかいを指摘、公共交通の利用促進を提案

借金 3,000 億円超を返す通行量が確保できるのか？

都市高速は、事業費を借金で調達、通行料金で返済します。身近な都市高速の事例「福岡・北九州都市高速」は、延長 110 km、総事業費 1 兆 3,000 億円、1 日 25 万台以上の利用で、40 年間の償還率は 46%、対象額の半分も償還していません。

熊本の「10 分 20 分構想」は、熊本都市圏の北・南・空港連絡

道路、3 路線合計で約 30 km が計画区間、想定事業費は 3,000 ～4,000 億円と思われま

す。西環状道路の開通部分利用は 1 日 7,600 台、熊本空港利用者が 1 日 1 万人弱であることを考慮すれば、どの程度の都市高速の利用が見込めるでしょうか。福岡並みの通行量が難しいことは確かです。

都市高速はどこでも成り立つ事業ではない

現在、都市高速のある政令市は 4 市、人口 233 万人の名古屋市、120 万人の広島市、161 万人の福岡市、94 万人の北九州市です。いずれも 100～200 万人の人口規模で、東海・中国・九州の拠点都市です。

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。市長は、「都市高速整備を最優先する」と答弁しましたが、事業見通しは答えられませんでした。

事業の見通し・採算性を示さず、理解・納得を得ずして、都市高速はすすめれば、残るのは莫大な借金だけです。

渋滞解消の効果なく、人口減少の今「都市高速」が必要？

市長は、「都市高速」整備は渋滞解消のためと説明しています。しかし、渋滞の大きな要因は、インターや空港利用によるものではありません。渋滞緩和には、中心市街地への公共交

通利用促進が必要です。

20～30 年の長期計画による数千億円の「都市高速」は、人口減少の時代、車社会の変化に伴い必要性も減り、最優先でなくなるのではないのでしょうか。

～ 車から「公共交通」中心へ、利用促進の提案 ～

◆「無料」または「100 円のワンコイン乗車」等の促進を 障がい者の「さくらカード」無料化の実施を

桜町再開発ビル開業に合わせた市電・バス運賃無料の取組みで、利用増による経済波及効果は中心市街地だけで 11 億 4,000 万円、CO2 削減量・91 トンと、経済・環境両面で大きな効果が報告されました。

今後は、公共交通の利用促進に向け、市が支援し、「無料」や「100 円のワンコイン乗車」等をすすめていくべきです。

◆バス路線の拡充、公共施設・医療機関等とのアクセス向上、 バス路線に市民の要望が反映される仕組みを

政令市移行時の約束だった区バスが廃止され、2015～20 年の 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約 22% 減少しました。

高齢化・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、区役所へのアクセス・区バスの運行等を積極的に取り組む必要があります。