

環境悪化の未然防止に効果ある「環境影響評価(アセスメント)条例」に ・・・ 次世代に、守り・伝えたい「熊本の地下水」や「熊本城の景観」 ・・・

大切なのは、必要な案件が対象となること

熊本市は、新たに「環境影響評価条例」を制定します。環境影響評価は、「健康で文化的生活を確保する」環境を守ることを目的にしています。

よって、環境悪化の未然防止こそ重要であり、市条例を制定するからには、環境悪化の要因

となる事案が適切に環境影響評価の「対象案件」とならなければなりません。

特に熊本市では、熊本城の景観を壊す高層建築物や、地下水を脅かす涵養域周辺の大規模開発に、市の「環境影響評価条例」が効果を発揮すべきです。

中心市街地に高さ 100m のビルでも対象にならない

市条例では、県にない「高層建築物」を市内全域で対象事業としました。しかし、その対象要件は「延べ面積 5 万㎡以上かつ高さ 100m 以上」です。

中心市街地の熊本城周辺は「景観指針・海拔 55m 以下」に委ねていますが、景観指針は審議会の了解でクリアでき、実

際は規制が難しい現状です。

しかも「特例措置」の設定で、一定の条件をクリアすればアセスを逃れることができます。

中心市街地に高さ 100m のビルが乱立しても環境影響評価の対象とはなりません。

今の要件や特例措置の設定では条例が事実上機能しません。

地下水涵養域周辺が「指定地域」でなければ、

「市条例」は機能しない

と周辺はほとんど対象外です。

環境審議会答申は、「熊本県環境影響評価条例では、本市全域が『地下水保全地域』、それを踏まえた地域区分等を導入すること」と述べています。

地下水を守るには、熊本市全域または地下水涵養促進地域を「指定地域」とすべきです。

地下水の場合、市条例の対象地域規模要件は「市内全域」では県条例と同じです。一方、「指定地域」では面積規模を県条例の半分・開発面積 12.5 ㊥以上と、厳しくしています。

しかし「指定地域」は、県立自然公園・環境保護地区・保安林・風致地区等で、地下水涵養域

【控室から】 大切にしたい時間

上野 みえこ

新年度を迎えました。新しいステイジをフレッシュな気持ちで迎えた方も多いと思います。一方、特に何も変わらないけれど、何かしら気持ちがリフレッシュされるのが、年度の始まりです。我が家の孫たちも、新入学・進級と、それぞれですが、「なんでもいっしょじゃないんだね?」という「小学校は卒業したから」と上の子が言い、「高学年だね」というと「4年生は、中学年なんだよ」と言う下の子。こんな、たわいのない日常会話に、孫たちがちょっと成長したように感じています。

学校でのデジタルを駆使した教育を受ける子どもたちは、家庭でもタブレットやゲームに浸かっています。急速に進歩する社会や科学のもと、それもいいけれど、それだけでいいのか?と疑問を持ち、自然や文化・芸術などにも関心を寄せてほしいと願い、孫たちと関わってきました。

年齢が上がれば、これまでのようにいかなかったかもしれませんが、山に登ったり、劇や音楽を鑑賞したり、そんな時間を共有できればと思います。



上野みえこ
(中央区)



いせり栄次
(東区)

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団

NO. 1406

2025年 4月6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

憲法が保障する「生存権」としての「移動の権利」 生活に欠かせない「移動」を支える「公共交通」、その確保を

3月29日、熊本市民連絡会主催で、近藤宏一立命館大学教授を講師に、「生活の足を考える～これからの公共交通を考える」と題し、学習講演会が開かれました。

相次ぐ市電事故、市民の足を守る公共交通への関心は高まっています。これからの公共交通を考えるいい機会になりました。



「生存権」、生きるためには「移動」が不可欠

「すべて国民は、健康で文化的な最低限度の生活を営む権利を有する」と、日本国憲法では「生存権」が保障されています。最低限度の生活に必要なものを得るためには「移動すること」は不可欠です。そういう意

味で、「移動の権利」が保障されなければなりません。

人口減少や高齢化、車中心の社会、そういう状況の中で、「移動の権利」を確保するために、今何から考えなければならないのか、問われています。

「誰の、どんな需要を満たすための交通なのか？」が重要

交通を考えると、バスや鉄道などの「交通手段」から出発する傾向が強いのですが、必要なのは「誰が、何をするための交通なのか」を考えることです。「同じ町のスーパーに行く」のか、「隣の病院に行く」のかで、おのずと変わります。

はじめてコミュニティバスを成功させた武蔵野市は、「高齢者の外出促進」を目的に、高齢者の移動実態を調査し、それを効果的にサポートする手段として計画、成功しました。

このように「移動の需要」を的確につかむことが重要です。

これからの公共交通・・・全国でこんな事例が

新しい移動手段の登場

高齢化で傾斜地の移動が全国的に問題となっています。そこで、「交通」ではなく、「移動」という発想が出てきています。

「ほんのそこまで」の足

河内長野市「南花台クルクル」

道路に誘導マーカを設置し、自動運転のカート「南花台クルクル」を運行しています。週2日をオンデマンドで、週1日を固定ルート（4ルート）での運行です。

移動手段は、「住民ニーズ」が基本

先生は、「地域公共交通計画」をコミュニティバスやデマンド交通に矮小化せず、住民の生活実態に基づく必要なサポートは何かをもとに、交通手段の計画をつくる必要がある」とコメントされました。

長崎市「斜面移送システム」

坂の多い長崎市では、すぐ近くでもバスルートでは大回りになるために、斜面を移動できる「屋外エレベーター」を3カ所に設置しています。グラバー園へのアクセスも兼ねて「斜行エスカレーター」(グラバースカイロード)も運行しています。

京都府南山城村の

「公共交通再構築による行き活き暮らせる村づくり」

以前は村営バスとコミュニティバス（いずれも無料）があったが、利用は低調だった。そこで、周辺3町村合同の「関西本線沿線地域公共交通網形成計画」を策定、村独自に全村域を運行する村営デマンド交通「村タク」を運行、隣町や総合病院への足も確保。3町村の連携による交流人口拡大・安心の出産・子育て環境・雇用創出・支え合いのまちづくり・安全・安心確保・自然や文化の保全などで、多面的な活性化の村づくりです。