

熊谷市議会 会派 日本共産党 市政報告

2023年1月 発行



大山みちこ
090-2540-3582



桜井くるみ
080-5026-6701



白根よしのり
070-4388-5273

ご覧ください



政務活動費で発行しています

採択不 【旧統一協会と政界の癒着の徹底解明及び被害者の救済を行うことを求める意見書】

法案を生かした被害者救済や更なる解明を求め、意見書の提出を行いました。

以前より統一協会の問題は指摘されてきましたが、政治の不作為により、その被害が拡大し、歴代最長の首相経験者の殺害という事件を機に、ほとんどの国民の知るところとなりました。政治家が統一協会とどの様に関係を築き、それが被害拡大にどの様に働いたのか、その実態を明らかにしなければ、被害の抑止や被害の救済が十分に果たされません。

日本共産党など野党は「会期を延長し、さらに審議を尽くすべき」と主張しましたが、12月10日、旧統一教会被害者の救済法案は国会で可決されました。統一協会による悪質な献金勧誘行為―いわゆるマインドコントロールに適切に対応していないなど、被害者救済や被害防止にきわめて不十分です。

賛成： 大山美智子 桜井くるみ 白根佳典 腰塚菜穂子
他の議員は反対しました。（議長は採決に参加しません）

インボイス制度の実施を延期するように求める請願が否決

熊谷民主商工会・埼玉土建熊谷支部から消費税の適格請求書等保存方式（インボイス制度）の実施を延期するよう求める意見書」の提出を求める請願が、提出されました。（紹介議員 日本共産党議員団及び石川広己議員） 委員会審議には、参考人として熊谷民主商工会会長が出席し趣旨説明を行い質疑に応えました。

2023年10月からインボイス制度が開始される予定です。事業者にとっては、新たな金銭的・事務的負担が増えることとなります。その範囲は小規模店舗やフリーランス、シルバー人材センターの会員など多岐にわたります。コロナ禍の現在、景気回復や事業継続などに大きな影響を及ぼすインボイス制度の導入延期を求めました。

賛成： 大山美智子 桜井くるみ 白根佳典
石川広己 腰塚菜穂子
退出： 須永宣延 黒沢三千夫 の各議員
他の議員は反対しました。（議長は採決に参加しません）

熊谷市個人情報情報の保護に関する法律施行条例

賛成多数で可決！ 日本共産党議員団は反対！

2021年5月に成立したデジタル関連法により、各自治体の個人情報保護法は無効となり、「施行条例」を作ることになりま

した。各自治体の条例は「個人情報の収集は、本人から直接行うことや目的外の利用・外部への提供の制限、オンライン結合の制限」などの原則がありました。

市が提案したこの条例は、匿名加工情報を、本人の同意を得ず、民間事業者等の第三者に提供することを可能とするものです。熊谷市は条例に「行政機関等匿名加工情報の利用に関する手数料」を盛り込みましたが、手数料まで盛り込んだのは、義務付けされた都道府県と政令指定都市以外に、埼玉県内では熊谷市だけです。加工したとはいえ、企業の儲けのために、市民に関する情報を外部に流通させ、目的外利用を可能とすることは問題であり、自治体の姿勢が問われます。

【行政機関等匿名加工情報】自治体が保有する個人情報、特定の個人が識別・復元できないようにした情報。介護・子育て・教育・健康などあらゆる範囲に及び自治体の膨大な情報は、民間事業者からすると、商品の販売戦略やマーケティング等に使える情報。
加工料：1時間3,950円

4月からの国保税引き上げに反対

日本共産党議員団はコロナ禍の現在、市民への負担増になるとして、国保税の引き上げ条例に反対しました。（下表参照）



補正予算組まれる

- コロナ感染対策として、児童一人に2万円（計5億5,000万円）
- 物価高騰対策として、高齢者施設に5,400万円
- 障がい者施設に1,100万円の予算が追加されました。

「キャッシュレスで地域応援事業」2億円には反対です。

昨年春に行った同様の事業ではスーパーマーケット利用が多く、個人商店の利用は少ないうえ、利用する市民は限られました。しかも今回はキャッシュレス決済事業者を一人のみとしています。

2022年10月市政報告の公共下水道の使用料金に誤りがありました。改めてお知らせします。2023年4月から値上げとなります。

| 参考例 | 公共下水道 | | | 農業集落排水 |
|--------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 旧熊谷 | 旧妻沼 | 統一後 | |
| 2人家族 16㎡使用の場合 | 1,581円 | 1,760円 | 2,013円 | 3,660円 |
| 4人家族 24.5㎡使用の場合 | 2,618円 | 2,805円 | 3,300円 | 4,700円 |

| 国保税 | 現行 | | 改正案 | |
|--------|---------|---------|------|------|
| | 現行 | 改正案 | 現行 | 改正案 |
| 医療分所得割 | 6.9% | 6.9% | 63万円 | 65万円 |
| 均等割 | 26,000円 | 28,500円 | 19万円 | 20万円 |
| 後期分所得割 | 2.1% | 2.2% | 17万円 | 17万円 |
| 均等割 | 12,000円 | 13,000円 | | |
| 介護分所得割 | 1.7% | 1.7% | | |
| 均等割 | 12,500円 | 12,500円 | | |

白根よしのり



熊谷バイパス本線部の早期整備を！

小林市長は一年前に「高速道路を熊谷まで」と公約して当選しました。この間、所信表明では「国や県とも連携しながら首都高速道路に接続する高規格道路を熊谷まで延伸」と答弁し、その後の質問でもこのことに触れてきました。高速道路と言っていたものが、高規格道路ということで、市民の皆様もどうい道路なのかわからない部分があるのではないかと思えます。現在首都高速が与野ICまで伸びてきており、その一般道部分として、上尾道路が建設中です。

熊谷市内の17号バイパスの肥塚一玉井間が高架化してありますが、上の部分を本線部、下の部分を一般部と呼びます。熊谷市はこの本線部が首都高速

埼玉大宮線の与野ICまで続く高速道路を要望しているようです。

答弁では「整備時期が未定のため長い期間を経て高速道路になるか、本線部を設けた一般道になるかは分からない」とのことでした。

現在この道路は上尾南という所まで高速道路として作る予定になっていません。その先の圏央道桶川北本ICまでの区間は一般部のみ現時点で開通しています。桶川北本ICから鴻巣箕田までの区間は一般部も出来ておらず、課題もあるようです。そうしたものが完成してやつと熊谷までの延伸となるわけですので、上尾南以北の計画はいずれも未定なため熊谷バイパスの本線部の早期整備を求めました。



- 他の質問
- 熊谷市の特別会計について
 - 会計年度任用職員について

大山みちこ



籠原駅にエスカレーターを設置を

Aさんは最近、駅の階段の上り下りがきつくなったと言います。高齢化が進む中、バリアフリー施策として、どこにもエスカレーターが必要で、平成27年3月議会の同じ質問に、「今後の利用者数の動向やJRの意向なども踏まえ検討する」との答弁があった。

問 7年が過ぎ、エスカレーターの設置についてどのように考えるか。

答 籠原駅は北口、南口とも既存の階段部分の幅が狭く、エスカレーターを設置すると階段利用者がすれ違うための幅を十分に確保できないことから、現状では困難である。

問 エスカレーターの設置をする場合、

熊谷市の費用負担は？

答 設置は市の負担だが、設置は困難のため積算はできていない。

問 籠原駅にエスカレーターは必要と考えるか。

答 バリアフリー対応としては、エレベーターを設置しているものの、エスカレーター需要も見込まれることから、駅舎の改築等に合わせて調整していきたいと考えている。

大山みちこ「コメント」

駅舎は1986年建設で36年になる。対応年数を60年とすれば、駅舎の建て替えは24年後となってしまふ。歩行がしにくくなって、これを補助するエスカレーターが駅にあれば出かける機会も

増え、元気に過ごすこともできる。高齢者だけでなく、若い方の設置を望む声もある。今後は関係機関と設置について、話し合う機会を設けるよう要望しました。

乗車人数

| | 熊谷駅 | 籠原駅 |
|------|---------|---------|
| 令和元年 | 30,064人 | 14,920人 |
| 2年 | 20,134人 | 10,590人 |
| 3年 | 22,331人 | 11,173人 |

他の質問

- 旧統一協会 被害者救済の窓口設置を
- 園児の紙おむつ処分に公費支援を
- 高すぎる国民健康保険税は市民の暮らしを困難にしないか

桜井くるみ



市民の願いにこたえる地域交通計画を

ゆうゆうバスの充実やデマンド交通について、沢山の方から要望が出ています。

問 大里地域の吉見地区の市民からは吹上駅方面へのアクセス要望が強いがどうなったか。

答 平成30年度に、長島記念館への吉見町巡回バスのバス停設置により、「ひまわり号」からの乗り継ぎが可能になった。（現在は吉見デマンドタクシーのアクセスポイントになっている）吹上駅には、バス事業者と協議・検討した結果、想定される利用者数や渋滞などの交通事情から断念した経緯がある。

問 ゆうゆうバスのその評価と課題は。

答 大規模な路線見直しを行い、「ムサシトミヨ号」「グライダ号」「さくら号」の運行距離を短くしたことで、速達性、定時制が向上したほか「グライダ号」の導入により狭い道も運行できるようになった。

課題としては、細かなルート設定による利用者の分散、利用者が少ない路線の対応や民間路線バスとの接続である。増便するには車両を増やす必要があり、費用面が課題となっている。

問 デマンド型交通について具体的にどんな試算や調査をしたか。

答 東松山市のタクシー補助方式を本市の人口に当てはめて試算すると、年間経費が約1億1千万円で、利用者数約13万人が見込まれる。ゆうゆうバス

が同じ経費で20万人以上の利用があることを考慮すると、輸送力やコスト面が課題であると考えられる。

問 デマンド型交通には、いろんな形があり、対象者を、年齢や介護認定の有無、免許証の返納など条件を付けている市町もある。熊谷市として検討をしている内容や、参考にしたい市町はあるのか。

答 路線バスなど既存の公共交通へ与える影響とゆうゆうバスの利用状況、地域の移動需要等について、特に、特定の事例を参考にするのはなく、新たな手法、運行データやA-Iの活用も含めて研究している。

他の質問

- 森林・里山等を守るために
- 江南地域の土砂の堆積について