

◆消費税に頼らない税制改革を!

日本共産党船橋議員団

ミニにゅうす

日本共産党国会議員団千葉事務所 ☎043-302-2005
 県会議員 丸山 慎一 ☎047-424-6347
 <市議団控室☎436-3030 FAX420-7201>
 市会議員

岩井 友子 ☎438-8647 事務所☎429-2160 関根 和子 ☎447-0557 事務所☎440-7950
 中沢 学 ☎493-8140
 金沢 和子 ☎422-5278 坂井 洋介 ☎404-2039 松崎 さち ☎432-9317
 佐藤 重雄 ☎432-9872 渡辺 ゆう子 ☎462-7273

東葉高速線

高い運賃を負担させるので「思っていたより」利益が出そう!

だから「繰り上げ償還」?

全国でも「運賃が高い」ことで有名になっている東葉高速鉄道が、巨額の借入をしている「鉄道建設・運輸施設整備支援機構」(以下・機構)に、20億円を「繰り上げ償還」(約束期日前に返済すること)をすることを発表しました。

なぜ利益が見込めるようになったのかと言えば、利用者が増えていること、人件費を抑えられる見込みがあったこと、と言われています。

東葉高速鉄道を「借金漬け」でスタートさせたのは、国だったことを棚に上げさせてはなりません。

東葉高速自立支援委員会を構成しているのは、国土交通省、千葉県、船橋市、八千代市、東京地下鉄(東京メトロ)、機構と東葉高速の7団

体で、運営が厳しいと想定されるた

びに、巨額のお金を船橋市などの「自治体」が支出させられてきたのが歴史です。

東葉高速線より遅れてスタートした鉄道事業である「つくばエクスプレ

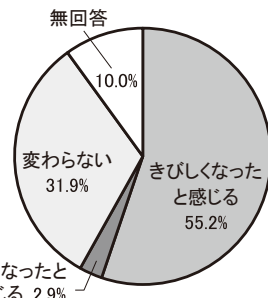
レス」の資金計画は、東葉高速鉄道のような「有利子負債漬け」ではなくほとんどが「無利子負債」です。この「大きな違い」を押し付けたのが、国なのです。

ですから「国も参加している」支援委員会の場で「繰り上げ償還よりも国の責任で無利子」にし、運賃を値下げして、利用者負担を軽くする政策を求めるのが「船橋市などの自

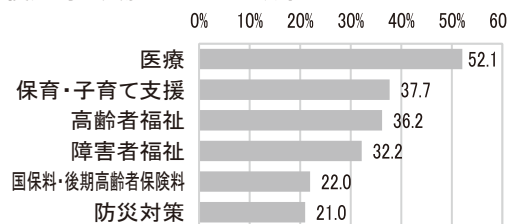
アンケートのご協力ありがとうございました

今年度も皆さんにご協力いただいた「市民アンケート」をもとに「2019年度予算要望書」を作成し市長に提出、要望実現を申し入れました。昨年9月末に1411通の回答をいただき、カーブミラーや信号設置等々道路の安全対策、子育てや生活の大変さへの支援を望む声が多く寄せられました。

■暮らしについて、去年と比較してきびしくなっていると感じますか



■優先的に実施してほしい政策(22項目から5つ選択)



治体」の「取るべき態度」ではないでしょうか。

日本共産党は、繰り返し「国の責任」を追及することを市にも求め、直接国土交通省にも求めてきました。今回の「繰り上げ償還」でも、お金を貸している

「国の利益が先」みたいな方法で、「誤りではないか」と思うのです。

突然の「第2湾岸道路」具体化 地元自治体へは、相談なし

新聞報道によれば、1月17日に千葉県知事は、石井恵一国土交通大臣に面会し、第2東京湾岸道路の具体化を要請しました。石井国交相は、「第2湾岸道路を中心とした湾岸地区道路の検討会を設置したい」との方針を示しました。

一方、今回の知事の要請行動には、関係自治体や三番瀬の環境保全に取り組む団体などでは、

必要性も、需要予測もなし

そもそも、2001年9月に千葉県は埋め立て計画を撤回し、県が主催していた船橋市を含む関係6市で構成される「第2東京湾岸道路推進協議会」は、この18年間、活動をしていませんでした。この間、交通量は年々減少し、97年の45万7千台から2015年には38万8千台に減っています。当初の試算では、2017年ごろには59万4千台になる予定でしたから、計画が成り立ちません。

また、今年1月に、「三番瀬を守る会」が県から聞き取り調査を行った際には、第2湾岸道路の需要予測については「つかない」と答えています。道路建設そのものが、必要なくなっているのが実態です。

何を検討する「検討会」か

今回の知事の要請について、船橋市に事前に連絡がきていたかどうかを確認しましたが、新聞報道を見て、初めて知ったということでした。

そのため「検討会」はどんなメンバーで構成され、いつ実施されるのか、市は何も分からない状況です。

地元自治体へは何の相談もなく、国が主導してすすめるやり方も問題です。多額の建設費と後年度負担には、多額の税金が投入されます。知事と国交大臣だけで決められることではありません。

こうした強引なやり方を許さず、東京湾に残された貴重な環境を後世に残すことが、地元自治体の大切な役割ではないでしょうか。