

みどりみらい ぐんじとしのりの議会報告

99/10/04 Vol. 13 西の原 2-3-6-104 TEL/FAX 45-8362
E-MAIL ID / toshigunji@hotmail.com

印西市議会/平成 11 年度第 3 回定例会報告 (3)

無事に皆様のご協力により定例議会を終了いたしました。

今回も前回に引き続き定例会報告を行って行きたいと思っております。

(以前より、ご報告申し上げる予定の「情報公開制度の現状と今後のありかた」ですが、次回以降の報告にさせていただきますので、ご理解いただければ幸いです。)

平成 10 年度水道事業決算認定が行われました。

定例会会期中から、次回の定例会(12月)までの間(休会中)に昨年度の印西市の決算認定が行われますが、それに先立ち9月9日(木曜日)に印西市水道事業の決算認定が行われました。 / ぐんじとしのりは「反対」しました。

現在、印西市では、水道水の供給では複数の供給元を使用しております。

ニュータウン地区----県営水道 / その他地区----市営水道
一部-----自己水源(井戸による共同水道等(注)現在は井戸掘りは許可されていません。)

市営水道においては平成 10 年度は経済情勢の悪化に伴い、市営水道の普及率の伸びは 0.15%で、ほぼ横ばいの状況でした。

行政区域内人口 / 61100 人、給水区域内件数 / 5648 件

給水区域内人口 / 17768 人、給水件数 / 3868 件 給水人口 / 12168 人 普及率 / 68.53%
(平成 10 年度統計) ←----- ニュータウンは県営水道を使用しております。

会計状況を見ると、収入総額で 449,989,079 円となり費用総額で 496,583,900 円で
収支差し引きにおいて 46,597,821 円の純損失が生じております。

(これは 1 あたり給水原価 ¥ 393 であるのに対して供給原価 ¥ 192 であるためです。)

*大規模な自己水源を持たない印西市では近隣の町村と印旛広域市町村圏水道組合を組織し、その組合より給水を受けています(市営水道の 96%)、市民に安価で安全な水を提供するために、この損失はいままで容認されてきたようです。)

この純損失を埋めるためには「一般財源」からの補填が必要です。

さらに平成 12 年までの収支計画を考えても「赤字を解消するのは程遠い」のが現状です。このために市当局では値上げを検討しており、赤字の解消には、「43%の値上げ」と回答しております。(当然、段階的に値上げを考えているようです。)この値上げは直接にはニュータウン居住者には降りかかってきませんが、間接的に税金として支払うわけですから、市当局の「税金の使い途」を責任をもって監視をして参ります。

(参考までに市当局への質問、回答を提示します。)

Q. 翌年度繰越欠損金「約 1 億 9 0 0 0 万円」の解決の見とおしは？

A. この欠損金を処理する為には収益のほうで利益を出さなければ処理できない。

やはり給水原価と供給単価の差を縮める、もしくは逆転しなければ基本的には利益が出ないと考えるが、料金を一挙に上げて市民に負担を求めるといのは大変難しく、今後は料金を定期的低い率であげて、なおかつ一般会計等の補助金を頂きながら利益を出せるように努力をしていきたい。 / 市民に負担を強いていることが賛成できませんし、長期展望的な解決策を具体的に示せない現状では「反対」にまわりました。(ぐんじ)

定例会諸般のご報告(2)

/9月定例会にて議事となった事案についてご報告します。

工事請負契約を締結しました。

(仮称)印西市役所庁舎増設工事契約を審議し、決議しました。竣工は来年2月予定です。

現在の庁舎は人口64,000人対応ということで、計画され昭和51年に竣工(現在23年目)し、平成11年1月末現在で、人口が62,000あまりでほぼ計画人口に達していること。また、OA機器の普及が著しく事務室が狭くなってきていることと、さらに来年度には介護保険制度および情報公開等の新事業も予定されていることを考慮したとのことです。(ぐんじとしのりは、「賛成票」を投じました。これは職員が長い間審議してきたに鑑み、職員の士気向上につながると考えたからです。)

鉄道問題を考える(2)

今回は鉄道経営のありかたと北総・公団線の

目的について、皆と考える参りたいと思っております。

千葉ニュータウンを走る北総・公団線は来年(平成12年)の夏頃、印旛日本医大駅を完成させ、千葉ニュータウン地区の鉄道駅は、6駅(N T中央駅 - 印西牧の原駅の間 / 建設凍結)を除き完成するに至ります。

しかし、このままでは「袋小路」であり、ここに北総・公団線の問題点が隠れております。鉄道経営 / 沿線開発において、重要なのは双方向の旅客運行を常に行うことが挙げられます。千葉ニュータウンは如何でしょうか？もし、「印旛日本医大駅」が終点となるのであれば、それを想定し、地域の市町村が集い、まちづくりに立ちあがらなくてはなりません。例えば、沿線開発の元祖、阪急(大阪)は戦前にすでに、都市とつなげた鉄道沿線を住宅開発し、終点に娯楽施設をつくることで、平日は都市の会社に、休日は娯楽施設に逆向き送り込み、鉄道の有効利用とともに、沿線住民の心もケアしました。戦後、東武、西武、小田急、京急、東急、京王各企業がそれを真似て、終点または途中で動物園、野球場、遊園地、などをつくりました。しかし、千葉ニュータウン開発は民間企業が殆ど関わらず、公団、企業庁が主に行ってきたので、まちづくりは今後、自治体を中心で行っていかなくてははいけません。

しかし、北総・公団線は「袋小路」なのでしょうか？

北総・公団線の目的は何でしょうか？単純に千葉ニュータウンと都心を結ぶ為に作られた線でしょうか？違います！そもそも、北総・公団線は東京都心と新東京国際空港を最短距離で直結するという目的の「成田新高速鉄道」なのです。これは、昭和60年の「運輸政策審議会」で計画され、将来はその中に繰り入れられることになっております。言いかえると、この線は、「国家事業」に位置付けられる重要な計画線です。

では、現状は？ 今後は？そして、我々が、この鉄道問題に関して直接行える具体的な行動は何か？ 次回以降の「みどりみらい」にて考えて行きたいと思います。

* この鉄道問題は私の選挙公約の一つでありますので、政治活動の課題として掲げ活動してまいりますので、ご支援、ご協力頂ければ幸いです。(この項目は引き続き、今後シリーズで取り上げてまいります。)

紙面では語りきれないことが多くありますので、「市政報告会」を行います。
(10月下旬予定です。)