

平成16年度 3月議会 一般質問書

通告に従い順次質問を致します。

まず、残土規制条例の制定について伺います。農業委員会に於いて転用された件数は、平成15年が、14件、16年が6件、17年1月現在3件と、過去2年余で23件あります。申請の準じた利用がなされているのでしょうか。一部の業者による利用は、言わば「やりたい放題」と言う状況です。学校の校庭の全面に盛られた残土の山、又、大型ダンプによる道路占拠、交通妨害と多くの市民に多大の迷惑をかけていると言うのが実情と思います。この様な実態をどの様に考えているのか、まず現状について市長の見解を伺いたいと思います。積み上げられた土砂は、それ自身崩壊の危険があります。事実、何度も養壁が崩れ、周囲の水田に被害を及ぼしている事例もあります。又、出所の解らない土砂の搬入は、周辺の環境にも汚染と言う被害を及ぼす事も考えられます。都心の開発は、様々な場所で行われそこから排出される残土の実態はほとんど解らないのではと思います。土砂の分析を三郷市として実施をしその安全を確認する事も必要ではないかと思えます。又、残土の山は景観上も好ましいとは言い難く、特に、中央地区周辺の状況は、決定的に景観を壊していると言えらると思えます。この様に、地域の環境や景観について、市長はどの様に考えているか伺いたいと思います。現状の行き過ぎた残土置き場の状況は、道路環境を著しく壊しています。交通の妨害に成ることは言うまでもなく、道路自体を壊し、周辺の水路等にも甚大な被害を与えています。明らかに加害者が特定出来る事については、税金を以て改善をする事には、市民として納得する事は出来ず、状況証拠としての判断をし、当事者にその負担を強要すべきであると思えます。交通規制等を指導し、且つ、発生者責任を問う事が必要と思えますが、行政としてどの様な態度を取っているのか伺いたいと思います。

多くの市民は「どうしてあのような勝手な利用をそのままにしているのか」と言うのが素朴な疑問であると思えます。良心的な業者もいるかも知れませんが、しかし、現状から推察出来る事は、業者の善意に期待する事は出来ず、三郷市として条例を制定し、法的手段を執るべきではないかと思えます。農地法の5条申請による転用は、最終許可権は埼玉県にあります。三郷市の農業委員会が否決をしても許可権が埼玉県にあると言うことで、県の指導に従うと言うことにして許可をもらい、後は「業者の勝手」と言うのが実態であると思えます。埼玉県にも「埼玉県土砂排出、たい積等の規制に関する条例」があります。しかし、16条1の許可条件が「土砂のたい積に係る土地の区域の面積が3000㎡未満の土地

のたい積」はこの限りではないと言うことです。市内の残土置き場は3000m²を超える置き場はなく、県条例を適用する事が出来ないのが現状です。現状の残土置き場をこれ以上放置する事は出来ず、三郷市として県の規制を超える「残土規制条例」を早急に制定すべきではないかと思えます。行政として毅然たる態度を示す事が市民の信頼を得る事になるのではないかと思えます。市長の考え、決意を伺いたいと思えます。

次に、つくばエクスプレス 開通と今後の街作りについて伺います。

市民待望のつくばエクスプレスが8月24日開通と言うことです。8月24日は、単に、鉄道が開通する日に止まらず、多くの市民に中央駅の存在、利便性、又、将来の三郷市の玄関としての街作りの起点であると言うことを印象づける日でもあると思えます。中央地区の発展は、つくばエクスプレスをいかに有効に活用するかに係っています。又、その事が、鉄道事業の成功にも繋がる事であると思えます。8月24日は三郷市としても当然この様に考えていると思えますが、具体的にどの様な開通イベントを考えているか伺いたいと思えます。

つくばエクスプレスの建設費については、コスト削減により1069億節減出来たと言うことです。しかし、車両費を自己資金で賄うため、出資は変わらないと言う事です。需要見通しについては、91年の会社設立時は開業5年で58万人、しかし、96年には、38万人、そして、昨年の見直しでは29万人と当初の50%減と将来に不安が残ります。しかも、開業7年後の人口増を96年時点で23万人と見込んでいたことが昨年の見直しの中では9万人と言うことです。原因の1つに、つくばエクスプレスの知名度が低いと言うことも言われています。都市再生機構は沿線移住計画を発表したり又、茨城県ではつくばエクスプレス沿線のバスツア-を計画していると言うことです。言わば、各地、各駅が「どうぞ我が街へ」PRに乗り出したと言うことです。三郷市として、開発を促進する為の施策、又は誘導する為の施策をどの様に考えているか伺いたいと思えます。

駅前整備の状況を考えると、周辺に土地を持つてゐる地権者が積極的に投資をすると言うことは、現状ではリスクが高く難しいのではと思えます。A街区9000m²、C街区20000m²を所有している都市再生機構の土地をどの様な開発をするかに駅前開発が係っていると思えます。東側のマンション開発、それにスーパーの進出はとても大きな弾みに成っているのではと思えます。三郷市として、都市再生機構に早期の開発を要請すべきではと思えますが、市長の考えを伺いたいと思えます。6月には、イター-A地区の商業施設のオープンもあり、三郷市の大きな核施設が2ヶ所稼働します。問題は、この両施設を単独の施設として考えるのではなく、二つの施設をどう有機的に連動させてゆくかと言うことが必要です。当然、既存の

駅との関連も考えなければ成りませんが、ここで、あらためて、市内の交通網、特にコミュニティバス路線が重要な役割を果たすのではと思います。集中が予想される交通量の緩和策としても重要と思います。具体的にどの様な路線網に成るのか、又、それによる三郷市全体の商圈についてはどの様に考えているか、市長の考えを伺いたいと思います。

次に習熟度別学級編成の導入について伺います。

昨年4月から学校選択制が導入され、1年経過しようとしています。10人余しか新入生の入学がなかった小学校、又、60名の学区外からの入学者がいた中学校と、何もしなくても入学者が来る状況は大きく変わりました。生徒、父兄の皆さんは何を以て判断し選択をしたのでしょうか。学校現場、又、父兄の皆さんから様々な意見を伺うことが出来たのではないかと思います。市長としてどの様な評価をしているのか、伺いたいと思います。

今、様々な分野から、学力低下を懸念する声が聞かれます。昨年12月に発表された国際学習到達度調査によりますと、シンガポールは中学2年の数学、理科が一位、日本は五位、六位と言う事でした。OECD加盟国で行われるPISAでは日本は前回の2000年に比べ「読解力」が8位から14位、数学的応用力1位から6位に下がったと言うことでここでも学力低下論議を巻き起こしました。学力低下は父兄にとっても関心事であると思います。学校選択制の実施はこの不安に対する応えをどう用意するのか、各学校の学力はどうなのか、又、学校間の比較はどうなのか、と言う情報を提供する事が、学校選択制をに取っては重要な事であると思います。別の言い方をすれば、学校間の「学習到達度」はどうなのか。と言うことを知ってもらう事が必要なのではないかと思います。この点について、父兄に対する情報提供をどう考えているか、教育長の考えを伺いたいと思います。

私は、義務教育とは、いかに学力をつけて行くかに尽きると思います。そう考えると、子供一人一人合った教育をいかに実施するかと言うことであると思います。そこで、考えられる事は、その子供の能力に合った授業、習熟度別授業を実施し、児童生徒に学ぶ喜びを与えると言うことであると思います。学校選択制の次に来る教育改革は習熟度別授業であると思います。学ぶ喜び、理解出来る喜びを義務教育の場で提供しなければ成らないのです。習熟度別授業への考えと取り組みについてどの様な考えを持っているか市長、教育長に伺いたいと思います。

次に、イター-A地区の商業施設の経済効果と周辺整備について伺います。この点につきましては、16年3月議会でも質問を致しました。商業施設の直接的経済効果についての答弁では、法人市民税で1000万、資産税で

は1億3000万程度と言うことでした。これは、三郷市に直接関係する事ですが、新たな雇用の発生、関係地権者に取りましても所得の向上、又、周辺開発へと、大きな誘発効果も考えられ今後大きな期待を持つ事が出来るのではと思います。周辺の開発も併せてどの程度の波及効果を期待できるか、改めて伺いたいと思います。残された課題は、行政として積極的に応援をし、区画整理事業を早々に完成させる事が重要な事であると思います。

問題は、市内全域を考えたとき、大型店の影響は大きく、一部には、駅前の方の撤退と言うことも言われています。又、地域の商店街の苦境も予想され、今後の商業施策をどうするのか市長の考えを伺いたいと思います。特に、地域の商店街の活性化についての具体策、又、方についても伺いたいと思います。

私は、前回の質問でも、特に交通安全対策について伺いました。私の住んでいる北美町会周辺の道路環境の整備を伺いました。しかし、答弁は努力するに止まりました。しかし、周辺からの車の流入は十分予想されることであり、周辺の道路環境整備をして行く事が必要であると思いますが、周辺の整備について市長の考えを伺いたいと思います。又、商業施設のオープンは、市外からの流入だけでなく市内の移動にも何らかの影響があるのではと思います。混雑道路を避け、思わぬ道路に車が集中する事態も予想されると思います。市内移動の中心は国道298号線と言う考えのようですが、それだけに頼る域内交通で十分なのでしょうか。基幹道路を補完する域内道路の整備を考える必要があるのではと思いますが、市長の考えを伺いたいと思います。又、常磐高速道路南側測道に係る第二大場川の仮橋の本格橋への架け替えについても伺いたいと思います。第二大場川の整備計画との関連での整備は出来ないのでしょうか。伺いたいと思います。

次に、行政サービスのあり方、見直しについて伺います。

私は、行政が何でも出来る、やらなければと思う事は幻想であると本義会でも発言をしてきました。

市民の知恵と資金をお借りし、多くの市民の皆様に行政との関わりを以てもらう事が必要と説いてきました。特に、財政難の中で、市民債の発行を再三提案をしてきました。今や、市民債はめずらしい事でなくなり、2004年度の全国の市民債発行額は90の自治体に及び、前年度21%増の3256億円と過去最高を記録したと言うことです。市民の関心も高く、公募に対し、多くの申し込みがあると言うことです。しかも、都道府県を超え市区町にまで広がってきたと言うことです。

特に、三郷市では、瑞沼小学校の利用を考えたとき、その活用のために

市民債を発行し多くの市民の知恵と資金を活用する絶好の機会ではないかと思います。市民債は今や議論の段階を超え、具体的に検討をする時期に来ていると思いますが、市長の考えを伺いたいと思います。

私は、以前、一般質問の中で、公共施設の備品を市民の皆さんに提供していただいたらどうかと言う提案をしました。そこでの答弁は「具体的にどの様な内容かお聞きして判断する。又、内容を確かめながら対応する」と言う事でした。

東京都には「思い出ベンチ事業」と言う都民の皆さんにベンチを寄付してもらおうと言う事業があります。15年度2ヶ所の公園に導入し、多くの都民の協力の下、設置する事が出来たと言うことです。そして、今年は、都立公園、霊園全てに導入をすると言うことです。この「思い出ベンチ事業の三郷版」とも言えるような考えを導入し実施する事は出来ないでしょうか。市長の考えを伺いたいと思います。以上で1問目を終わります。