

週刊 市議会報告

日本共産党

11年1月24日第1157号
【発行】
日本共産党浦安市議団
市役所内控え室(議会棟1階)
☎&FAX (350)1243

平和大好き
憲法9条は
世界の宝



市議会議員
元木美奈子

入船 4-37-14
☎355-8526
minamotonton@
jcom.home.ne.jp



市議会議員
井原めぐみ

東野 2-8-13
☎353-4730
i_megumi@d8.
dion.ne.jp



市議会議員
美勢 麻里

北栄 2-3-16-203
☎354-9269
m5mise@jcom.
home.ne.jp

議会運営

3月議会から「代表質問制」 一方で「一般質問はなし」の改悪が

| | 総括質疑 | →代表質問 |
|------|----------------|---------------------------|
| 時間 | 会派の人数にかかわらず60分 | 会派3名以上は60分プラス1名につき10分ずつ追加 |
| 質疑回数 | 3回 | 制限なし |
| 方法 | 一括方式 | 一問一答方式でも一括方式でもどちらでも可 |

《議会運営委員会委員》委員長：山崎次雄
(政風会：平野芳子・小泉芳雄・西川嘉純) (きらり・浦安：宝 新 宮坂奈緒) (公明党：田村耕作)
(共産党：元木美奈子)

この日、出た意見はほぼ上の表の通りです。
ところが、またもや、議会活性化に逆行する制度改悪が会

「政風会」が提案 「きらり・浦安」が賛意

この日、出た意見はほぼ上の表の通りです。ところが、またもや、議会活性化に逆行する制度改悪が会

議案に対する質疑は、従来は各会派ごとにおこない「総括質疑」と呼ばれてきました。ところがこれを「代表質問」に変える提案が保守会派から出され、詳細な運営方法は後日、議会運営委員会で話し合うことになっていました。

浦安市議会は議会活性化と

「活性化」に逆行の改悪を強行



NO!
今月17日、議会運営委員会が行われました。議題は今年の3月議会から導入が決まっている「代表質問」について、具体的にその運営方法を定めることです。

称して、これまでの運営方法の見直しを全般的に行ってききました。しかし、活性化とは名ばかりで、議会運営の改悪です。一般質問の持ち時間回答時間を含むことになったために、議員の質問時間は実質的に半減しました。常任委員会質疑は、持ち時間の制限なしに充分行うことができなくなりましたが、1時間に制限される改悪が強行されました。

「代表質問」は 議員数の多い議会で

「質問」では、市政全般にわたって執行機関に説明を求め所信を聞くことができ、住民の切実な願いを市政に直に反映できます。住民の要求を取り上げる議員の活発、旺盛な発言こそ議会の生命です。

「質疑」は特定の議案にかかわるものだけであり、両者には大きな違いがあります。しかし「代表質問」は議員数の多い議会で、重複質問を避けるなどのための慣例として、導入している自治体がありますが、浦安市は定数21名、辞職などで現在はわずか19名の少数議会です。詳細な決定は次回に持ち越されましたが、日本共産党と公明党は反対しています。

市民アンケートの回答とりまとめ

東京ベイシティ交通と東京メトロに申し入れ

日本共産党

日本共産党は18日、市民アンケートに寄せられたご要望をとりまとめ、東京ベイシティ交通株式会社と東京メトロ株式会社に申し入れを行いました。

バス交通では、○路線の増便、○バス関連施設の改善、○京葉線運休時の対応などについての要望を届けました。東京メトロには、○鉄橋を走行する車両による騒音軽減、○浦安駅内施設の改善、通勤時の混雑緩和などを申し入れました。



東京ベイシティ交通にて（18日）

バス交通

★「交互に」というのはよくわかるが、一つのバス停に2路線しかつけれないため。確かに駅前の日中の利便性は考えていかなければならない。

発着時間を同時刻でなく交互に

★既存路線の増便で努力している。緊急時のためだけに車両と運転手を日常的に確保することは難しい。JRの努力も必要。

京葉線運休時の対応を

★古くなっているものも順次とりかえていかなければならない。屋根1ヶ所あたり建築確認申請費用含め約200万円かかる。従来3分の1を市が助成していたが、来年度はそれも難しいと言われており、当社としては厳しい状況。

バス停に上屋根を

★雨の日に積み残される事態があったため中型から大型に変えるなどの対策をしてきた。今後晴れの日でも積み残されるなどの事態があれば検討する。

9番系統

★すでに通勤時間帯など1時間あたり2本から3本に増便した。動向を常々チェックしていく。

5番系統

既存路線の増便

地下鉄

鉄橋付近の騒音軽減を

地下鉄の鉄橋付近で測定した騒音はおよそ2分おきに80デシベル近い騒音で85デシベルを超えることも。東京メトロ側は「制震鋼板に改良したので5デシベル程度の軽減がされたこと、レールの継ぎ目を橋梁上で1本にし、レールを新幹線と同じ60キロの重たいものにして騒音を抑え、レールをとめる金具を音の出にくい材質に変えるなど現在の技術水準で可能な限りの対策をしている」と説明。「新技術の開発動向をみていきたい」と今後の技術革新により改善を重ねていく意向が示されました。

東京メトロ本社前にて（18日）



エスカレーターまでの階段の解消を

上りエスカレーターに到達するまでの3段の階段については「本当はこのような形で作りたくなかったが、自由通路の真上にエスカレーターを配置せざるを得ず、機械を入れるスペースを通路をふさがらないサイズで天井に設置したため(定期券売り場のわきの天井が一部飛び出している部分)」とし、「できるだけエレベーターの利用を推進していただきたい」としています。

ラッシュ時の混雑解消を

通勤時、丸ノ内線は1分50秒間隔ですが、東西線は2分30秒かかっています。混雑率が全国の地下鉄の主要区間のトップの197%にもなっているため、まずは乗降りをスムーズにするため、ドアの幅がこれまでより広い車両に11年度までに18編成にしていくことや、門前仲町駅の都営大江戸線への乗り換え通路の拡張、交互発進できるようなホームの増設などを10年計画で進め、西船橋—中野間の運行時間を短縮させられれば、増便も可能になるとのことです。