

議員の手づくり

市政かわら版

編集・発行/豊中市議会 無所属の会
〒561-8501 豊中市中塚3-1-1
(豊中市役所内)
TEL.6858-2620(直通)
FAX.6852-2384

議員定数問題

議会大混乱 徹夜で議論もむなし

議会における議員定数の問題は数年前から協議されてきましたが、本格的な中身の議論を集中して行ったのは昨年度からでありました。これまでは議会各会派による協議がある程度まとまった段階で正式に議案として議会に提出され、圧倒的多数で可決されるというのが通例でした。過去2度にわたり議席数が削減された際もそのような経緯を経て可決に至っています。ところが今回は協議がまとまらず、徹夜での会派間協議も行われましたが、最終的にはまとまらないまま議案提出を強く主張する会派が出てきました。それを受けて、やむなく私たちの会派も市民に自らの考えを表明する意味も込めて独自案の提出に至りました。

議員定数はどうあるべきか

本来議席数変更というものは、根拠なくその時の政治判断で行うと多数派に有利な状態で行われる恐れがあり、民主主義がゆがめられかねません。そのため、豊中市議会として独自の根拠や基準を作りませんかという提案を私たちは行ってきました。そのため、単なる過半数ではなく大多数の賛同をもってそもそも提案すべきであるというのが私たちの考え方でありました。また、近年の政治不信・無関心や不祥事続きの地方議会の現状から、議会を活性化・見える化をすすめていくことが重要であり、その財源確保のために手段として議員定数を削減することは選択肢の一つと考えています。

今回、結果として7議席減、4議席減、2議席減という3案が提出され、そのうち私たちは4議席減の提案を行いました。豊中市議会ではほとんどの議案が常任委員会の詳細な審議を行っていることから、「委員会中心主義」の議会であり、全議員がいずれか1つに所属することとなる4つの常任委員会の委員数は均等であるべきとの考えから、議員の増減数は4人単位で行うのが最適と考えました。7議席減や2議席減の提案者からはなぜその数字を提案するのか明確な根拠の説明がなく、また、私たちの提案に対する具体的な説得力のある反論もありませんでした。自分たちの案ありきで他会派の意見を取り入れることなく定数削減を目的化した行動だったのではないのでしょうか。

結果として、2議席減の34人となり平成31年の市議選から定数が増えとなります。私たちはあくまで、豊中市議会としての定数に関するルール作りにより、これからの不毛な混乱に時間を費やすことなく、まともな議論のできる議会運営を目指してまいります。

阪急電鉄の各駅にも転落防止柵の設置を

私たちの会派は、北大阪急行線での可動式ホーム柵の設置が提案された際からも、阪沿線での設置を推進するべく提案してきました。市内北大阪急行電鉄の各駅には既に設置され、今年からは大モノレールの各駅にも順次設置される予定となりました。しかしながら、阪急電鉄については、未だに設置の予定はありません。一方で、市内の道駅の中で、乗降客数が多い駅の上り5駅の中には、阪急中駅と堂池駅が入っています。さらに、駅ホームから転落事故件数も、平成27年までは、阪急電鉄が7件、北大阪急行電鉄が3件、大阪モノレールは0件と、阪急電鉄が最も多くなっています。毎日のように市内の駅ホームで転落事故が発生しており、死亡事故も出ています。乗降客数も、転落事故件数も多い、(急)の各駅にも少しでも早く転落防止柵が設置されるよう、業者に設置に向けて取り組み、ことを働きかけるよう、市要望するとともに、今後とも現に向けて会派としても取り組みます。

住んでみたい！誰もが知ってる千里の魅力

魅力的駅前広場は街の顔！

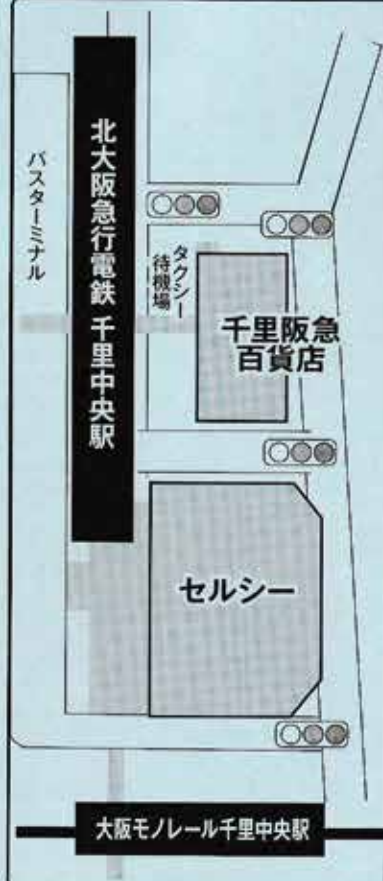
千里中央駅前広場について市は、再整備に合わせ、乗り継ぎ利便性の改善、バリアフリー、バスターミナルの集約化を図るとともに、地区全体で交流・賑わいを創出する空間、広場づくりを進めることに取り組むことを表明しました。

駅前広場の再整備については文字通り「駅顔」としてアメニティ空間を演出し、居続けたい広場、若者のテートスポットや待合場所として魅力的駅前広場になることが重要な課題だと考えます。

この案件に関しては、まさに市民の思いや願いを反映すべきと考えており、皆様とともに取り組んでまいります。

セルシー建て替えの方向へ
H20リテイリングが千里阪急百貨店とセルシーとの一体再開発を発表。事業主が目をつけたのは、梅田まで約20分、大阪国際空港や新大阪駅にも近いという利便性で、郊外でのターミナル立地の1番店になるような10万㎡という大きな商業施設を作るとしています。

これまでで最大の再整備となる今回の事業は千里中央地区がもつ課題解決と新たな価値の創造に千載一遇のチャンスとなり事業者の手腕が問われるとともに議会や市に課される役割や責任は重大です。



曾根駅・大阪国際空港

仮称(大阪空港線)事業化を

昨年7月に阪急電鉄が曾根駅と大阪国際空港を結ぶ新線検討を発表しました。事業化されれば、豊中市にとっては近年まれに見る大規模開発となり、大きな影響を受けます。市当局も影響の大きさにについては認識しています。この機会に豊中市西部地域の再開発が進み、活性化すれば、交通不便地の解消にも繋がっていくと考えています。曾根駅と大阪国際空港を地下で結ぶおおよそ3キロ余りの間に、途中駅を設置できるように豊中市が主体的に関わることに、要望しました。こうした民間投資の機会をとらえ、あらたなまちづくりが起るよう、市も公共投資していくべきです。投資できるだけの財務体質にしていくことが必要です。

この新線が開通後に懸念されることは、豊中市が通過されるだけで何の恩恵も受けられないということ。広い視野でみると、この新線は十三でなにか筋線と乗入れし、関西国際空港と1時間以内で結ばれることとなります。両空港は一体運営されていますから、エアライン乗り継ぎなどの空港利用者にとっては便利になります。また、リニア新幹線の開通も空港経営に影響を与えますので、豊中市としてはしっかりと投資をして、西部の再開発、まちづくりを活かせるように努めなければいけません。

神崎川駅の高架化と

豊中市側への移設を提案

阪急神戸線と神崎川の交差する部分で川の堤防が切られている状態にあるため、高潮等で川があふれることが予想される場合、神戸線を横切る形で設置されている防潮扉を地元水防団(ボランティア)の人たちが閉めなければならぬ状態にあります。当然、防潮扉を閉めるためには阪急神戸線をストップさせなければなりません。このような防災上の大きな課題を解決するためには、神崎川駅を含む一定区間の線路の高架化が必要となります。

川沿いに設定されている都市計画公園神崎川公園は、グリーンスポーツセンターとゴルフ練習場の部分に都市計画決定されている公園で、庄内南部地域における都市型広域避難地としての役割が期待されています。現在、阪急電鉄所有地に開設されているゴルフ練習場をはじめ大半が民有地であり、完成状態にあるため、次のような提案を行いました。

「神崎川駅の高架化と豊中市側への移設を条件に、ゴルフ練習場部分を都市計画公園区域から外し、開発できるようにする」
こうすることにより阪急電鉄からすれば、駅の移設によって自社所有地が駅前の一等地になり、都市計画を外すことによって開発も可能となります。市からしても、堤防が切れていることによる防災上の課題解消、駅の移設による市民の利便性向上、駅前開発を呼び水とした南部地域の住宅密集化の改善などが期待できます。都市計画公園としては、ゴルフ練習場部分は計画から外

会派視察報告

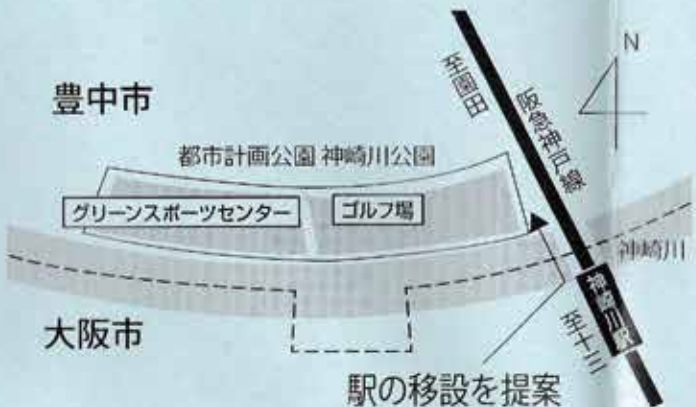
「上野市民活動力法」を学ぶ

①規則で縛らない図書館とは??
「誰もが居場所を見つけられる空間」(神奈川県大和市)
大和市は昨年11月、図書館、屋内こども広場、芸術文化ホール、生涯学習センターなどの複合施設「シリウス」を開設しました。運営には指定管理者制度を取り入れ、オープンから10か月足らずで来館者200万人を突破しました。

(特徴) 指定管理者が専門集団
指定管理者の「やまとみらい」

す一方、関係機関と協議のうえ、神崎川河川敷を新たに公園区域として指定し、防災機能を整備することによって都市型広域避難地の役割も果たすことができます。

阪急電鉄や大阪府など関係機関との調整が必要であり、実現可能性は未知数ではありますが、私たちはこれからも粘り強く市に実現を求めてまいります。



※ ----- 豊中市・大阪市境界

は、図書館流通センター、サントリーパブリシティサービス、小学館集英社プロダクション、ポネルンドなど6社で構成する企業集合体で、それぞれが図書館、芸術文化ホール、生涯学習センター、屋内こども広場の運営を専門領域として施設を管理、運営している。

《指定管理者制度導入のメリット》

- ①開館時間の大幅な拡大(常にお客様目線で対応)
- ②機械化で人件費を削減(他のサービスも拡充)
- ③こども広場、市民交流スペース、コーヒーチェイン店、親子連れ、学生、高齢者、多世代が集える空間作り

【仮称】南部コラボセンターも柔軟な発想と利用者ニーズを意識した事業展開を!

細かなルールで利用者を縛らない、開館時間を大幅に延長するなど、利用者の視点に立った施設運営は民間活力の成果といえます。誰もが利用したくなるような、市民の居場所とするのであれば、利用者の視点で、どのようなサービスが求められているのかを

考える必要があります。(仮称)南部コラボセンターにも最大限、民間活力を導入すべきです!

②コミュニティバスはどうあるべき??

「指定管理者制度を活用したバス運行」
(愛知県尾張旭市)

(特徴) 市営バスに指定管理者制度を導入
平成16年12月に料金1回10

0円として、9人乗りワゴン車3台で、3ルートの試験運行を開始。その後、ルートの拡充や見直しを重ね、利用者が増えたことからマイクロスコープを導入。平成20年4月に尾張旭市は、市営バスを公の施設と位置づけ、指定管理者制度を導入し本格運行を開始。

《指定管理者制度導入のメリット》

- ①運転手の待遇が向上
- ②市営バスの利用を啓発
- ③車体広告事業を開始
- ④回数券販売所の開拓

↓結果、利用者数は13倍増、経費は6.5倍増
利用者数は当初の約1.5万人が、現在は約20万人。経費は当初の約1000万円が、現在は約6500万円。

「なくてはならない」事業に税金の投入を!

利用者は増えているものの、財政負担も増えており、市の負担とサービス提供のバランスをどう考えるかが課題と感じました。しかし、尾張旭市は、公共交通を整備する際、「市内の交通空白地」を、既存のバス停及び鉄道駅から500m圏外と明確に定義し、既存の民間路線と市営バス(コミュニティバス)の役割分担も明確にしていることから、無駄な事業とは感じませんでした。

現在、豊中市でも交通不便地の改善策や市の東西バス路線の整備を検討中ですが、「あつたらいいな」ではなく、「なくてはならない」ものにこそ税金を投入すべきです。

高校野球発祥の地「豊中」

夏の高校野球第100回記念大会

今年の8月に開催される大会は第100回大会の記念すべき節目であり、豊中市も今大会を機に更に発祥の地として全国にPRできる絶好の機会ととらえ、私たち会派はその取り組みを具体的に提案してきました。その結果、本市は朝日新聞社をはじめ各団体と連携し、

- 1、阪急電鉄が月2回発行する阪急沿線情報誌を活用したPR
- 2、文化芸術センターに於いて企画展や元プロ野球選手を招いた講演
- 3、兄弟都市沖縄市の球児との交流試合

等イベントを実施する事になりました。

