

# みどりみらい ぐんじとしのりの議会報告

99/12/08 Vol. 18 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 4 回定例会報告 ( 1 )

12/1 (水曜日) に、代表質問に立ちました。

今回から 3 回程度に分けて、平成 11 年度第 4 回定例会 ( 12 月議会 ) の報告を行って参ります。行き届かない点があると思いますが、ご意見等があればお寄せ下さい。

第 1 回目の今回は

- どうなる牧の原? どうする千葉ニュータウン ?

というテーマで報告をさせていただきます。

### 代表質問内容

#### 3) 牧の原地区の将来像と駐車場問題について

あ) 印西市として 1999 年に取り組んだ牧の原駅圏の事業および、公団、企業庁、千葉県等にアプローチした実績および成果を教えてください。

(回答/市長) 牧の原駅圏の活性化については、市としても千葉ニュータウン事業の推進に係る重要課題であると認識しております。市として取り組んだ牧の原駅圏の実績でございますが、今年はラーバンフェスタの中での印西市コーナーの設置や市の施設としてのふれあい文化館、牧の原公園をオープンいたしまして多くの方々に利用されております。尚、市民の安全を守るために、今年度中に牧の原駅南側に交番が完成し、平成 13 年春には印西消防署 (仮称) 東分署が完成する予定でございます。

い) 2000 年にむけて、北口商店街の竣工までの具体的な実績および成果を教えてください。

(回答/市長) 牧の原駅北口に、オフィス、飲食、小規模物販等で構成する暫定複合施設を計画されており、現在、この施設の管理運営主体であります千葉ニュータウンセンターが平成 12 年度の開業を目標に、諸条件の整理や調査検討をなされているところであり、施設名及び具体的なスケジュールはそれらを元に、今後詰めていくときいております。

う) 商業施設、公共施設がないこの地区では一家に 2 台車を保有する世帯が多く

見受けられるが、路上駐車も多い。市として駐車場の新設/増設に対する考え方はどのようなものがあるか? また、明らかに危険な場所に停めてある車両の取締まりについてはどのように考えるか?

(回答/市長) 駐車場の新設・増設に対する考え方につきましては、駐車場を必要とする個人、または団体、あるいは企業等がそれぞれ必要に応じて対応していくものであると考えております。また、危険な場所に停めてある車両の取締りににつきましては所有者のモラルに起する問題としてとらえ、市民に対する啓発、啓蒙に努めると共に警察との調整をはかり、取締まりの実施強化、あるいは、その場所や状況にあった交通規制等の対応を検討して参りたいと考えております。

( \* 以上 / 回答は原文のまま。 )

- ワンポイント.....

代表質問は、会派を代表し、(私の場合、「まちづくり研究会 (代表 松本隆志)」です。) 時間を 90 分間使い、その時間内に事前に執行部に通告した質問を行い、答弁を執行部からもらい、その答弁に対し、曖昧な部分を再度質問したり、切り口を変えて具体的に質問を行い、再度回答をもらい、再々質問を行い、回答を得ると言う 3 回の質問について、

3回の回答という方法をとります。(一般質問の場合は時間が60分に短縮されます。)

### **(牧の原の将来について)**

今回行った会派代表質問の答弁は不十分であると感じたため、再質問、再々質問を行い、またそれでも足りない部分については、関係部署に質問を投げかけ、回答を得ました。以下、要旨を記載します。(この項目は今後シリーズで取り上げてまいります。)

#### **Q . 3.3.6 県道千葉ニュータウン南環状線について**

( 1 ) ヤマザキディリストア前にはいつ信号がつくのか？

A、具体的な時期は聞いていない。

( 2 ) 高花地区～ヤマザキディリストア前は「夜、真っ暗」ですが街灯は？

A . 現在、調査中です。(確かに真っ暗であるが、明るさに関しては道路の周りで農作物を栽培している以上、あまり明るいのも農作物の収穫に影響を及ぼすので適度な明るさで考えていきたい。)

# 鉄道問題を考える(7)

## 長期債務と借り替えを考える

今回は、北総・公団線の膨大な借金に関して考えて行きたいと思います。この借金はおよそ 1200 億円あり、金利 4.8%で鉄建公団からの長期未払い金であります。そして、この長期債務が原因であり、借り換えをできないかであるとか、住都公団の責任を追及すれば、運賃を下げられるのではないかという「案」がさも特効薬のようにささやかれております。しかし、そのような「案」は果たして実現可能かを探っていきたいと思います。

金利は刻々と変化をします。今は異常とも言える低金利ですが、鉄建公団からの借金をはじめとして「長期未払い金」には金利が高かった時代に借りたものが残っております。借りているほうにすれば、こんな借金は早く返して、新たに今の安い金利のお金を借りたほうが有利なのは当然です。しかし、貸した側に立ってみると話しは違ってきます。年金基金や生命保険など期間投資家にとってみれば、お金を運用して利息を稼ぎ、年金生活者や生命保険の契約者に還元するのが義務ですから、その後金利が下がったからと言って勝手に返済されたのではたまりません。銀行などにしても、金利が高い時代に高い金利の預金や金融債でお金を集めて地方自治体等に貸したのですから、期限より前に返済されても預金者には高い金利を払いつづければなりません。

さて、では北総公団線の債務はどうでしょうか？

1200 億円もの債務は『鉄建公団』に対して持つものですが、もともとこの資金は、大蔵省資金運用部を通じて貸し出されています。そして、この資金運用部では「財政投融资」の制度を通じて郵便貯金、簡易生命保険、年金などから巨額の資金を集めています。この『資金』を借り替えできるのでしょうか？

政府資金については、1997 年 2 月の第 140 回国会衆議院本会議にて、当時の三塚蔵相が「金利の低下を原因とする低利借り替えあるいは繰上償還は、借り手が負担の軽減を受ける代わりに、資金運用部にそのコストをツケ回すことに相成ります。すなわち、資金運用部は、できるだけ低利の資金を供給するために貸付金と預託金利を同一とし、利ざやをとらずに長期固定の貸付を行いながら収支相償うように運営されておりまして、このようなコストのツケ回しを受け入れる余地がございません」と答弁されております。

私も当然、東京に通う一人としてこの「高運賃問題」は非常に切実なものです。しかし、運動の矛先、方法には市民の感情をただあおるだけではなく、実現可能な方策を取るべきだと思います。次回以降、政府・運輸省に何を望むかを中心に報告して行きたいと思っております。(皆様からのご意見やご連絡をお待ちします。)