



# 大宮の声を市議会に!

## 市議員 吉田一郎 市政レポート

(無所属)

2019年  
11月特別号

〒331-0814  
北区東大成町2-60-4  
☎ 048-651-5733  
携帯 080-5654-0038  
no\_saitama@hotmail.com

発行：やっぱり大宮市民の会 カンパは郵便振替口座 00190-9-595032 口座名義：やっぱり大宮市民の会

11月30日  
埼京線減便

# 川越線も夕方～夜に本数削減 副市長先頭にJRへ乗り込み抗議させました

JRは11月30日のダイヤ改正で、埼京線や川越線の運転本数を削減しようとしています。私は市がJRに埼京線減便に抗議するよう求める市民の請願を議会に提出したところ、委員会でも減便に抗議する決議が上がり、副市長が議長や副議長らとJRに赴き決議文を提出。さいたま市として抗議の意思を伝えました。

乗客2倍に増えても  
32年前より本数減少

JRは横浜で新しい路線(相鉄・JR直通線)が開通するのに伴い、11月30日に新線と直通運転する埼京線や川越線のダイヤ改正を実施します。

埼京線の大宮～武蔵浦和間は、①日中や土休日の普通電車の本数を3割削減、

②快速を各駅に停車させて約3分のスピードダウンなど改善されます。

また川越線でも主に夕方から夜にかけて本数が削減され、下り(大宮発)は平日2本、土休日6本の減便になります。

川越線は09年の西大宮駅開業などで乗客が増え続け、全国の単線区間では一番乗客が多い路線です。

本来ならかつて国鉄が約束した通り、複線化して本数を増やすべきです。

ダイヤ改正後の電車の本数は、日中や土休日の埼京線はJRが発足した87年当時と変わらなくなり、土休日の川越線はむしろ減って

この32年間で市内の埼京線各駅の利用者数は2倍以上に増えています。

私は9月9日、さいたま市がJRに埼京線の本数削減に抗議し、議会でも決議を挙げるよう求める請願を

	87年	現在	改正後
17時台	3	4	3
18時台	3	4	4
19時台	4	5	4
20時台	4	3	3
21時台	4	4	3
22時台	5	4	3
23時台	4	5	3
0時台	2	2	3
計	29	31	26

	1987年	2018年
指西	12,580	11,034
大宮	—	10,330
扇宮	7,505	13,690
西大宮	168,743	258,108
大宮	3,179	10,298
北野	7,391	15,479
野本	7,685	18,758
南浦和	6,165	13,340
武蔵浦和	14,913	53,963

## 台風19号による浸水被害 避難勧告の改善を提案しました

10月12日から13日にかけての台風19号の上陸では、さいたま市内でも浦和西部や与野を中心に被害が出ました。その内訳は床上浸水937件(うち桜区731件、中央区58件、大宮区42件)、床下浸水331件(うち桜区237件、中央区43件)などです。

市では学校など199カ所の避難所を開設し、8394人が避難しましたが、避難の呼びかけなどで問題点も浮き彫りになりました。

### ■避難勧告は区ごとに具体的な町名を明らかに

市では12日18時30分頃、鴨川・鴻沼川が氾濫する恐れがあるとして、防災無線で西区、中央区、桜区の区域と北区、大宮区、南区の一部区域を対象に「避難を開始して下さい」という避難勧告を流しました。

しかし「北区の一部」と言ってもどこの町内を対象かわかりません。実際には避難勧告が出たのは日進1～3丁目と別所町でしたが、それ以外の地域でも激しい風雨の中でびしょ濡れになりながら避難所に駆け付けた高齢者や親子連れが相次ぎました。

避難を呼びかける放送は、浦和の市役所から全市共通の内容を流すのではなく、区ごとに具体的な町名を挙げて放送するべきです。

### ■県から情報受けても芝川の氾濫危険を伝えず

大宮区では鴨川や鴻沼川(切敷川)沿いの三橋や大成1～3丁目に避難勧告が発令されましたが、実際に床上浸水などの被害が出たのは芝川沿いの天沼で、開成高校付近ではボートで救出された人もいました。

芝川を管理する県では22時20分に「氾濫危険水位情報」を発表し、それを受けて川口市では緊急避難指示を発令しましたが、さいたま市では県から情報を伝達されていたにも関わらず、芝川沿いでは最後まで避難を呼びかけませんでした。

### ■半日前の水位が低い画像を流し続けて誤解招く

市の防災HPでは「水位情報システム」で、北区では鴨川(日進2丁目)や切敷川(櫛引2丁目)、中島雨水幹線(本郷町)の画像を観ることができます。

しかしアクセスが集中すると機能が停止し、大雨が降り出したばかりで水位が低かった午前中の画像が、12日夜になっても表示され続けていました。

これでは避難の参考になるどころかかえって誤解を生み、避難を遅らせることになりかねません。市のHPも含めてサーバーを増強することが必要で、過度のアクセス集中に対応しきれないのなら、誤解を招く画像提供はいったん休止すべきです。



市議会では10月17日に台風19号災害対策調査特別委員会が設置されましたが、私はこれら市の対応の改善を求める市民からの請願を提出。市は今後の教訓として改める点は早急に改めるべきです。

避難勧告が出て午前中の画像を表示

議事に提出。緊急審議することを提案し、11日の本会議で了承されました。

そして9月18日のまちづくり委員会では、すべての委員が賛成して「埼京線武蔵浦和駅と大宮駅間の利便性の維持及び向上を求める決議」を可決。市はJRに

11月30日にJRが「ダイヤ改正」を強行しても、来年春のダイヤ改正で埼京線や川越線の本数復活や増便を実現すべきです。

そこで10月18日の本会議で、私は今後の市の姿勢を問いました。

副市長を先頭に市がいち早くJRに申し入れを行ったことで、市がJRに抗議することを求めた請願は「すでに願意が達成された」と不採択(否決)になりましたが、私は減便の影響を大きく受ける西区や与野の議員と連携しながら、今後も埼京線や川越線の本数増加に向けて積極的に取り組んでいきます。

吉田一郎 JRが11月30日に横浜で新しい路線ができていくので、あおりを食う形で埼京線が昼間3割も減便される。これに関して市の姿勢を確認したい。

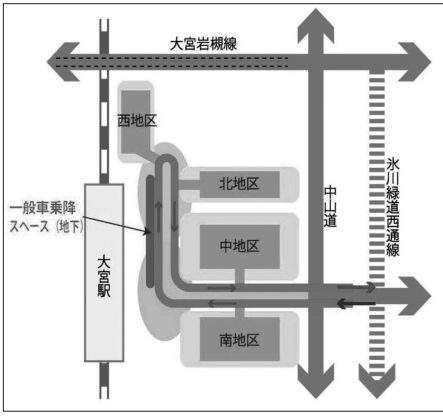
望月都市局長 今回のダイヤ改正は日中時間帯の減便も含まれており、JRからは利用状況に合わせたという

10月16日の議会運営委員会では、埼京線減便への抗議内容が、JR本社の経営陣にもきちんと伝わったことが確認されました。

九州では昨年春にJRが列車の本数を大幅に削減しましたが、沿線自治体の抗議でその後修正されました。

11月30日にJRが「ダイヤ改正」を強行しても、来年春のダイヤ改正で埼京線や川越線の本数復活や増便を実現すべきです。

副市長を先頭に市がいち早くJRに申し入れを行ったことで、市がJRに抗議することを求めた請願は「すでに願意が達成された」と不採択(否決)になりましたが、私は減便の影響を大きく受ける西区や与野の議員と連携しながら、今後も埼京線や川越線の本数増加に向けて積極的に取り組んでいきます。



計画に盛り込まれた駅地下の一般車乗降場

東日本交流拠点整備課長 駅の真下に一般車の乗降場を8バース設置し、そこから駅に直接上がることを検討している。

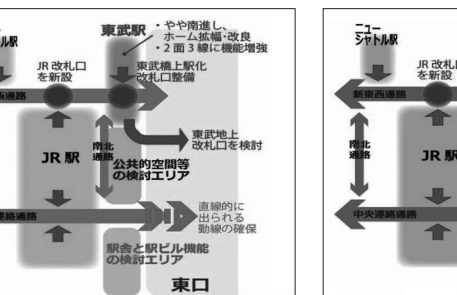
東日本交流拠点整備課長 JRと東武野田線の乗り換え改善のため、銀座通り一番街付近に東西連絡通路を設置する計画ですが、老朽化したルミネ1も取り壊し、公共的空間（広場）にする案①と、野田線ホームを南に移して現在の中央連絡通路とも直結させる案

吉田一郎 「広場でイベントをやりたい」という商店街の意見は反映されて、大宮駅を日常的に使っ北区、

北からのタクシーは銀座通りに乗降場 大宮駅東口の再開発で、市は大宮駅ランドセントラルステーション（GCS）構想の策定に向けて、「骨子案」を発表しました。 昨年の案ではタクシーは駅前広場の地下に、一般車は南側に新設するロータリー

吉田一郎 以前「送迎が不便だ」と言ったが、今回の案ではどう生かしたのか。 東日本交流拠点整備課長 駅の真下に一般車の乗降場を8バース設置し、そこから駅に直接上がることを検討している。

大宮駅の乗換え改善 駅利用者の声集めよ J Rと東武野田線の乗り換え改善のため、銀座通り一番街付近に東西連絡通路を設置する計画ですが、老朽化したルミネ1も取り壊し、公共的空間（広場）にする案①と、野田線ホームを南に移して現在の中央連絡通路とも直結させる案



ルミネ1の跡地を公共的空間（広場）にする案①

野田線ホームをルミネ1跡地に移して中央連絡通路とも直結させる案②

吉田一郎 「広場でイベントをやりたい」という商店街の意見は反映されて、大宮駅を日常的に使っ北区、

腹黒い地権者の思惑 市は東口再開発の手始めに、20年度後半に銀座通りと線路の間で再開発着手の合意が得られればありがたいと言っています。

# 大宮駅GCS構想「骨子案」で 駅に直結した送迎を可能にさせました

吉田一郎 大宮駅と北側を行き来するタクシーは、旧中の渋滞を避けるために銀座通りを通っている。旧中や駅前通りから地下に行くのでは時間がかかる。 東日本交流拠点整備課長 新設する東西連絡通路の1階にタクシー乗り場の設置も検討する。

見沼区、岩槻の住民の意見は反映されないのか。 東日本交流拠点整備課長 アンケートやパブコメを使って反映させたい。

吉田一郎 乗り換えや駅前広場について、北区や見沼区、岩槻で説明会を開き、市の方から声を集めて反映させる仕組みを作らねばならない。 東日本交流拠点整備課長 市としても非常に重要だと思うので、今後こういう手段も検討したい。

再開発が具体化する前に木造店舗を高いビルに建て替えておき、多くの権利や利権を得ようという地権者の目論見が明らかになってしまい、特別委員会は紛糾し中断してしまいました。 貪欲な地権者たちを相手としては、今後何十年経っても再開発は進みません。 東口再開発は後回しにして、大宮駅と大栄橋との間の線路上に人工地盤を建設し、北口とそれを囲む「新しい街」の建設を先行させるべきです。

## ●土呂駅東口「マヌケなタクシー乗り場」改善を

東大宮から病院が移転して、土呂駅東口でタクシーに乗る人が増えました。ところが駅を降りてタクシー乗り場まで点字ブロックや屋根の下を歩いて行くと、助手席に出てしまい。 また西口のタクシー乗り場は17年春に北区役所に要望し、歩道と車道との段差を解消してもらいましたが、東口は段差が残ったままです。そこで9月11日の一般質問で問題点を指摘しました。



吉田一郎 乗客は後部座席に乗るはずだ。「タクシー」と書いてある白線を前にすらすべきた。 土取建設局長 タクシーの停車位置はシェルターとすれがあるので、表示の改善を図る。 吉田一郎 乗り場に段差があって転倒してしまう人もいる。西口のようにすべきた。 土取建設局長 歩道を切り下げるとシェルターの基礎部分に影響を及ぼす可能性もあるため、整備手法を検討していく。

土呂駅東口では公衆トイレの裏に花壇が設置されて通路が狭くなり、通り抜ける自転車とエレベーターに乗る人がぶつかる事故が起きています。 私は花壇を移転するように提案したところ、建設局長は「地元自治会と調整して現在の形で整備したが、今後も自治会と調整しながら安全対策を図る」と答弁していましたが、歩行者の安全を第一に早急な改善を実施すべきです。

## ●障害者医療費無料化の拡大で 財政赤字転落に!?

さいたま市では身体障害者（1～3級）と精神障害者（1級）は医療費が無料です。これに対して精神障害者の間から「不公平だ」という声が挙がり、10月18日の本会議で「障害者の医療費無料化の対象者拡大（精神障害2級）のために県に2割負担を求める意見書」が審議されました。そこで私は保健福祉委員会の西沢鈴子委員長（公明・桜区）に伺いました。

吉田一郎 なぜ3級は対象にしないのか。 西沢委員長 財政負担も増大するので将来的にも持続可能な制度にするため、まずは2級を対象にすべきだと考えている。 吉田一郎 対象者を増やすと7億9000万円かかるというが、その根拠は？ 西沢委員長 現在かかっている医療費。

さいたま市の財政赤字は年々減少して昨年度は14億円でした（4面参照）。精神障害2級の人の医療費をタダにすると県が2割負担しても赤字は半減してしまいます。 さいたま市は09年度から中学生以下の医療費を無料にしましたが、安易な受診が増えたため当初18億円と見込んでいた財政負担は54億4975万円に膨らんでしまいました。同様に7億9000万円の負担増の見込みも実際には大幅に膨らみ、市の財政が赤字に転落することにもなりかねません。 実は昨年9月議会では、清水市長が「今後の財政が厳しくなるから」と障害者の医療費無料化に所得制限を設けて、対象者の削減を提案。共産党は反対しましたが他の議員はすべて賛成したのです。 私は本会議でその事実を指摘。「財政負担が大きいからと対象者削減に賛成しておきながら、対象者拡大を言うのは矛盾だし、政治家として無責任だ」と共産党以外の各政党を批判し、反対しました。 人口減少で経済が衰退し財政が厳しくなる中で、安易な医療費無料の拡大は戒めるべきです。

## 61億円を分割で入札逃れ 浦和の兄弟にすべて発注

WTO（世界貿易機構）の協定により、22億9000万円以上の工事発注は一般競争入札で業者を決めます。9月議会では中学校照明LED化と特別教室のクーラー設置で計61億円の契約を審議しました。 市は「地元業者が受注できるように」という理由で、市内の中学校を大宮と浦和、電気方式とガス方式の4グループに分け、入札を避けて随意契約で業者を選定しましたが、積田冷熱工業と積田電業社という浦和の兄弟の会社が、4グループすべてを受注。私は9月9日の文教委員会で追及しました。

吉田一郎 兄弟がやっている会社が「おまえはあっちに応募しな。俺はこっちに応募するから」という

のは、違法ではないのか。 学校施設課長 同一契約に資本や人的な関係がある企業が応募するのは大きな問題があるが、同一契約でなければセーフと考えた。 吉田一郎 61億円の発注を4つに分けたのは「地元の業者に仕事をまわすため」と言っていた。地元のいろんな人たちに仕事をもらうはずなのに、結果的に兄弟の会社が全部取ってしまった。それを教育委員会はまったく問題ないと思っているのか。

私の質問に教育委員会は答弁に行き詰まり、文教委員会は3日間にわたり紛糾。委員会で契約に反対したのは私だけでしたが、賛成した委員からも「不正の余地があるのではと懸念している」（民主改革）、「競争力も働かなかった」（自民真政）などの批判が相次ぎました。 学校関連の工事で「子どもたちのため」とはいえ、疑惑が伴う契約にはきっぱり反対すべきです。





●3大イベント開催に毎年平均10億円を浪費

昨年度はさいたまクリテリウムなる自転車レースに担当職員の人件費込で3億7036万円、国際マラソン大会に3億0705万円を費やしています。全国の政令指定都市で自転車レースに1億円以上使っているのはさいたま市だけ。マラソン大会の費用も、京都マラソンの1億7440万円、横浜マラソンの1億円を大きく上回っており、経費が突出しています。

清水市政は大会開催による経済効果を盛んに宣伝していますが、その多くはJRの運賃収入やイベント会社、警備会社などの増収です。国際マラソンでは市民が交通規制や混雑を避けて、沿道の商店では普段より来客数が減ったと回答している店舗が多く、地元商店の売り上げが減って税収が減るのでは、一体何のためのイベント開催かわかりません。

2016年に開催したバカ殿祭りのような芸術祭・トリエンナーレでは、市は当初「何億円という金額はかからない」と説明していたにも関わらず、事業費で7億3860万円、担当職員の人件費を含めると開催費用は10億2162万円に膨れ上がりました。

しかし清水市政はこれに懲りず、再び国際芸術祭を開催しようと、昨年度はその準備に1億4192万円を費やしています。国際芸術祭は事業費で5億8443万円、人件費を含めると8億円以上に及びます。

●赤字ハコモノに巨額の税金を投入

現在の場所にそのまま建替えれば50億円で済んだのに、補助金や土地の現物出資も合わせると総額484億円も投じる中央デパート跡地の再開発ビルに移転する大宮市民会館は、搬入用のエレベーターのサイズが小さすぎてコンサートや演劇で使う大道具が搭載できず、現在のように多彩なプログラムが開催できないというお粗末な構造ですが、市は「研修会などの企業利用も考えている」などと聞き直っています。企業利用のための施設を市民の税金を投

# 2018年度 清水決算

## イベント+箱物+地下鉄で財政赤字に転落寸前!?

### 10月18日の本会議で述べた反対理由(抜粋)

じて作る必要はありません。

大宮盆栽美術館は「盆栽村を訪れる新たな観光客が年間15万人から20万人増える」という触れ込みでオープンしたものの、小中学校の社会科見学や視察、講座出席者などを除いた入館者は、もともと盆栽村に来ていた観光客を含めても毎年3万から5万人に過ぎず、昨年度は世界盆栽大会で7万2160人と、前年より3500人減少し、その赤字額は1億6877万円と前年より2500万円も増え、開館以来の累積赤字は12億8750万円に達しています、この他に盆栽活用イベントに496万円、盆栽ブランド強化に向けた取り組みを行う団体に692万円、盆栽文化の継承発展と称して700万円、文化芸術都市創造基金から盆栽購入に260万円と、市民の血税を様々な口実で盆栽に費やしています。

清水市長は続けて、総額42億3000万円をかけて岩槻人形博物館を建設しようと、これまでに36億5127万9909円を費やしています。一体何のための人形博物館なのか。9月13日の文教委員会では「岩槻の人形文化の振興のため」とか「郷土愛をはぐくむための市民の教養と知識の向上」と言いながら、展示品として用意した5000点の人形のうち「岩槻の人形」は10点に過ぎず、岩槻とは全く関係ない海外の人形まで多数含まれています。

人形博物館は盆栽美術館と同程度の赤字を出すことを市は認めています、市はこれに加えて2億8000万円かけて「2つ目の人形博物館」であるにぎわい交流館の建設も進め、さらにもともと人形博物館を建設しようと12億円で購入した岩槻城址公園近くの土地に、岩槻城を復元しようと全庁的な組織を立ち上げています。まるで「バカ殿ご乱心」だと言わざるをえません。

●無謀な地下鉄建設に向け岩槻に予算集中投入

沿線開発を含めると3000億円と言われる岩槻への地下鉄延伸ですが、実現するには最終的にいくらに膨れ上がるかわかりません。開業後は毎年膨大な赤字負担が加わります。

これまで専門家が行った採算予測では、B/Cは0.8~0.9で採算が全く取れないという結果が出て

いましたが、清水市長は浦和美園や岩槻にドカンと予算を投じて、人口をジャンジャン増やせばいいだろうと2012年度から「浦和美園~岩槻地域成長・発展プラン」なるものを策定し、43の方策で沿線開発や箱物建設、イベント開催に予算を集中投入し、その金額は昨年度だけで128億円、これまでの累計で655億円に達していることが判明しました。

東武鉄道は来年3月から朝夕のラッシュ時にも野田線に区間急行を走らせ、岩槻から大宮や春日部への所要時間を3分ずつ短縮すると発表しました。

また私が6年前の市長選で掲げた野田線と伊勢崎線の直通運転、いわゆる「吉田プラン」は、東武鉄道が中期経営計画で本格的な実施を発表しています。無謀な岩槻への地下鉄建設は、いい加減にきっぱりと断念すべきです。

●税収は伸びているのに財政は赤字寸前に

合併当初、さいたま市決算の実質収支額は毎年80億から100億円の黒字を計上していましたが、清水市政が誕生してから黒字額は年間50億円前後に減少し、15年度の52億円から16年度は24億円、17年度は38億円、昨年度は14億7800万円と、急坂を転げ落ちるが如く黒字額は急減しています。

昨年度は個人市民税が291億円増えるなど市税収入が312億円も伸びたにも関わらず、財政が急速に悪化したのは3大イベントの開催、相次ぐハコモノ建設、そして無謀な地下鉄建設に向けて巨額な予算を投じた結果です。赤字転落ギリギリにまで財政を悪化せしめた清水市政の決算を認めるわけにはいきません。

さいたま市の実質収支額 (一般会計の黒字額)

11年度	65億3200万円
12年度	45億0900万円
13年度	60億9500万円
14年度	58億9000万円
15年度	52億5700万円
16年度	23億8100万円
17年度	37億7600万円
18年度	14億7800万円

# 大宮駅の新通路や野田線の区間急行運転で 岩槻~浦和美園 地下鉄採算見込みが破綻

清水市長は当初、13年度に岩槻~浦和美園の地下鉄7号線の建設に着手すると言っていたが、採算が取れる見通しがなく、無期延期が続いています。

ところが17年度に市は、新たな試算結果でB/C(費用対効果、1以上が黒字)が1.1になったと発表しました。その根拠は岩槻駅に東武野田線と地下鉄との乗換通路(122㎡)を作った場合の乗換時間が、日本人の歩行速度がアップして3.7分から2.8分に短縮すれば、野田線から地下鉄への乗換客が1900人増えて黒字になる...というものでした。

一方で市は、昨年7月に発表した大宮駅GCS構想で、現在の大宮駅の北側(一番街付近)に新たな東西連絡通路を作り、JRと野田線の乗換時間を短縮するとも発表しています。

そこで私は9月11日の一般質問で確認しました。

吉田一郎 大宮駅で東武とJRとの乗り換えは現在何分かかるのか。そして新しい連絡通路ができると何分短縮されるのか。

望月都市局長 現在の改札間距離は160㎡あるが、東西通路の中央にJRの改札口が設置された場合は60㎡短縮される。

吉田一郎 60㎡短縮されると、ラッシュ時には何分短縮されるのか。

望月都市局長 混雑状況によって移動速度が変動するので算出してない。

吉田一郎 大宮駅で東武線とJRの乗換時間が短縮すれば、仮に岩槻に地下鉄を作った場合、野田線から地下鉄に乗り換える利用者は減るといえるのか。

真々田都市戦略本部長 現状ではそういう想定はしていないので、答えられない。

岩槻駅では野田線と地下鉄との乗換時間を試算しておきながら、大宮駅では地下鉄建設に不利になるような乗換時間の短縮は試算しないのでは、ご都合主義に他なりません。

岩槻駅で120㎡の通路の乗換時間が2.8分なら、大宮駅での乗り換えが60㎡短くなれば、乗換時間

は1.4分短縮されます。

岩槻駅での乗換時間が0.9分短縮されて地下鉄利用者が増えるのなら、大宮駅での乗換時間が1.4分短縮されれば、地下鉄は2700人の乗客を奪われる計算になるはずで

新事事も消極的。無謀な地下鉄断念を!

東武野田線は現在、平日の日中と休日に急行電車(大宮・岩槻・春日部のみ停車)を走らせていますが、来年3月から平日の朝夕ラッシュ時にも区間急行(停車駅は急行と同じ)の運転を開始します。区間急行は大宮~岩槻で3分、岩槻~春日部で3分の時間短縮になります。

また来年度には地下鉄日比谷線から春日部方面に直通運転する通勤特急もスタート。岩槻から大宮や春日部経由で東京都心へ向かうルートがますます便利になります。

新たに就任した大野県知事は朝日新聞のインタビューで、岩槻への地下鉄建設について「県民の税金を使って特定の地域が豊かになる可能性がある。全員にとって良いという説得力がないと延伸はできない」と消極的です。

清水市政は岩槻と浦和美園の開発に多額の血税を注いでいますが、地下鉄建設を取り巻く環境は厳しくなる一方です。

吉田一郎は、市長から支給される政務活動費(年間408万円)を受け取らずに活動しています。