平成２５年９月議会 一般質問

みんなの党大津　大津市議　藤井哲也

以下５項目にわたり、すべて分割質問方式で質問をする。

**１　ごみ処理とごみ減量政策について**

　ごみ処理体制の変更に伴い、ごみ減量が喫緊の課題となっている。

　その伏線となった大津クリーンセンター操業停止の経緯から伺いたい。

（１）大津クリーンセンター操業停止の経緯と今後のごみ処理について

　①　大石学区自治連合会に対する説明と依頼の経緯について

　　本市は大津クリーンセンター立地自治連合会に対して、来年度以降の操業延長の依頼をこれまで行ってきたとのことだが、３から２か所体制にごみ処理体制を変更することを決定した本年２月以降の協議の経緯を伺う。

　②　来年度からの２か所ごみ処理体制における、市内排出ごみの処理の方法について

また、市議会９月会議冒頭、市長からは経緯の帰結として「懸念を解消し、ご理解をいただくことが困難と判断し、焼却施設の延長を断念した」と説明があった。

もとより、ごみ焼却施設老朽化による不安と、ごみ処理施設の整備方針の転換に対する疑義が地元より示され焼却施設の延長が困難になることは十分に予想でき、そうした事態が生じることがないように、私としては安定的なごみ処理体制の維持と、市長案と遜色ない経済性も踏まえた対案を提示し、また問題点を指摘してきた。

本市としても、当然このような事態が生じることを承知でごみ処理施設の整備方針転換の判断をしたものと考える。

ついては、来年度から２か所４焼却炉体制でごみ処理を行っていくに当たり、市長の提案説明では、「減量を効果的に実施する」ことしか触れなかったが、処理計画改定の必要性があることや、統括的な処理責任を果たす必要性があることからも、今後どのように ごみ処理を進めようと考えた上で焼却施設の延長を断念したのか、説明を求める。

（２）「大津市ごみ減量実施プラン（素案）」記載のごみ減量目標の達成に向けた施策について

　①　ごみ減量目標を達成するための「施策ごとの減量効果」について

　　ごみの減量目標の設定について、平成２６年度には、家庭系ごみを平成２４年度比７．２％削減、事業系ごみは３０．２％削減で合計の削減目標は９千㌧減の約８万２千㌧に設定されている。

　　しかしながら、１～２年で ごみを１０％近く減らすことが本当にできるのか半信半疑である。

　　ついては、平成２４年度比で９千㌧のごみ減量をどのような施策によって減量するのか、減量施策ごとの減量効果案、そしてその減量効果案の根拠を伺う。

　②　ごみ減量のための市民や事業者へ求める理解と協力について

　　市長の議案説明では、ごみ減量について市民に理解と協力を得たいと述べている。

いくつか課題があるがここでは３つ取り上げたい。

１つ目は自治連合会や自治会への減量目標変更の説明責任とその合意、２つ目は自治会未加入者への広報及び協力のあり方の検討、３つ目は処理施設での搬入物検査及び搬入拒否の基準と法令根拠の検討である。

　　いずれも平成２６年度目標を達成するためには、来年度予算の編成時期を目途に早急に決定すべき事柄と考えるが、それぞれの課題についての本市の見解を伺う。

**２　議案第１３２号 大津市一般会計補正予算（第７号）における二役査定について**

①　「ＪＲ大津駅利用者等に対するニーズ調査経費」と「地酒開発試作経費」について

　今議会提出予算には、「ＪＲ大津駅の利用者等に対するニーズ調査経費」４５０万円の補正が計上されている。

この事業の積算根拠となる作業は、「事前準備、調査票の設計、調査の実施、方向性の検討」であり、これら作業を外部の業者に委託すべきかどうか、費用対効果及び専門性の両面から評価すると大いに疑問を感じる。

　つまり、「調査票の設計や調査の実施、アンケート集計分析など」については、市内部で十分対応可能だと考えられ、「方向性の検討」の作業部分については、市内部の検討のみで不十分ならば附属機関を設けて諮問すべきと思われる。

　　また、大津市の土産開発を目的に地酒の試作経費６６万円が計上されている。

　　関係者に聞くと、「市内の醸造会社に試作を頼み、製品化後はその醸造会社に引き継ぐ」とのことである。

そもそも市が主体となり他の競合他社を排除してまで行う事業かどうかも疑問が残るが、ここ数年、中小企業支援の一環で、国や中小企業支援機関から多様で潤沢なファンドが創設され、事業者が主体であれば、助成金や補助金を活用した新商品開発が可能である。

そうした財源を活用すれば貴重な市単費の財源によらずとも、今回の試作品開発は可能である。本市が土産開発を行いたいと言う子であれば、この秋に新設される予定の「仮称・大津草津クリエイティブ事業大賞」に推薦するなどして行うのが筋ではないか。

　　また補正予算と言う性質から考えて、緊急性がある案件とも思われない。もしこの事業が緊急性が高いのであれば、周辺住民の生命や財産にも関係する真野大野のドラム缶内容物が未だ撤去されていない事案は軽視し、地域住民の心情を大きく損なうものだと言える。

　　以上２事業について、市長、副市長の二役査定ではどのような評価を行ったかを問うものであり、その性質上、市長による答弁を求め、もって補正予算議案の審査の参考としたい。

**３　国道１６１号 湖西道路の早期整備ならびに混雑解消について**

　　湖西地域の主要幹線道路である、国道１６１号は経済活動や文化交流などに寄与するとともに、緊急避難・緊急輸送道路として、その重要性は非常に高いと考える。

　　そうした中、現在 下坂本～真野間では、恒常的な渋滞が発生しており、地域の物流や通勤に与える影響は軽微ならざるものがあると思われる。

　　こうしたことを本市も認識し、かねて道路整備促進に関し国に要望を行い、直近では去る８月１２日に大津市と高島市の議長ならびに市長が、国土交通政務官を訪れ要望書を提出されたところである。

この国道１６１号の問題に関し以下４点質問をする。

　①　琵琶湖西岸断層帯地震による湖西地域における道路インフラ等に与える影響について

　　要望書の中には琵琶湖西岸断層帯地震をはじめとする災害リスクに対応した緊急輸送道路としての性質にも言及をしている。

　　発生確率は低いものの、将来起こりうる琵琶湖西岸断層帯地震（下坂本～和邇までの間で最大震度７の場合）において、本市の湖西地域の幹線道路やガス管、水道管などのライフラインに与える影響をどのようにシミュレーションした上で、国への要望書に盛り込んだのかを伺う。

　②　本市が描く整備のスケジュール感について

　　要望書では小松拡幅と安曇川の交差点改良等も同時に要望されている。今後、真野以北の整備が先行して進むことで、現在、恒常的に渋滞が発生している下坂本～真野間において、さらなる混雑を招くということも考えられる。

　　そのため、小松拡幅及び安曇川の整備が行われるのに間髪をいれず、下坂本～真野間の整備が行われることが望ましいのは言うまでもない。

　　そこで、本市が描く今後の国道１６１号全体の整備のスケジュール感を伺う。

　③　地元住民や利用者からの意見に対する見解について

続いて、地元住民や利用者からの意見について。

a）下坂本～真野間の騒音対策を４車線化と並行して行ってもらいたい

b）雄琴南～真野間は、道路勾配があり、中央分離帯も貧弱であり、また照明も暗く、スピードを出す車両が多いなど事故が起きる要素が重なり合っているため、この区間の夜間走行の安全対策を早急に取ってもらいたい

c）下坂本～真野間の整備に時間を要するのであれば、まずは下坂本～雄琴間の整備を前倒しで実施することも検討してもよいのではないか

などの意見を私は地元住民や利用者から聞くが、これら意見に対し本市はどのような見解を持ち、どのように対応するのかを伺う

　④　今後の工事期間中の渋滞緩和対策について

　　湖西道路では橋梁耐震化工事が北から南に順次進められているが、これが渋滞に拍車をかけている。

　　今後行われる工事期間の渋滞対策として、「湖西バイパス進入前に渋滞状況を知れるようにすること」や、「朝夕の時間帯は工事作業を止めること」などの意見もよく頂く。

　　ついては、今後の工事期間中の渋滞緩和対策を伺う。

**４　大津北部・副都心地域の交通網整備について**

　　平成２８年度を目途として、天神川からローズタウンまで都市計画道路が開通し、仰木口からの県道も拡幅がなされるのに歩調を合わせ、堅田西口開発事業が進捗していく。そうしたことから今後ますます、堅田・真野地域は本市副都心にふさわしい賑わいが生まれていくものと考える。

　　以下、本市副都心にふさわしい、京都、大阪方面への交通網の整備について質問をする。

　①　国道４７７号の拡幅が県アクションプログラムの「事業化路線」指定に漏れたこと等に関する見解について

　　琵琶湖大橋から伊香立途中までをつなぐ国道４７７号は慢性的な渋滞が生じている。この傾向は湖西道路が無料化された影響で、近年とくに顕著となっている。

　　このたび、滋賀県の道路整備アクションプログラム策定では、国道４７７号の拡幅も評価対象となり、その必要性が高く評価され、また合計ポイントについても高く評価されたにも関らず、「事業化路線」には選定されず、「事業化検討路線」にとどまった。

　　そこで本市はこの結果が出る前に、県に対しどのように意見したか、そして琵琶湖大橋の無料化議論とも関係してくるが 、今後 国道４７７号整備に関して、どのように住民の期待に応える対応をとっていくかも合わせて伺う。

　②　道路網混雑解消の観点から考えるＪＲの通勤通学電車の混雑解消について

市民利用客の快適性の向上を考慮すると朝夕の電車混雑の解消は、懸案の湖西道路や国道４７７号の混雑解消の効果も期待できる側面があり、具体的に進めていくべきである。

先の６月議会では、国土交通省の混雑率データを引き合いに「東海道線茨木から新大阪区間の快速電車における７時４０分～８時４０分の混雑率が１０８％」と答弁があったが、（普段利用している職員がよく感じているはずだが、）１０８％以上の混雑であるのは利用者なら誰しも感じることであろうし、また滋賀から大阪方面に向かう乗客の多くは、新快速電車を利用することが多いため、快速電車の混雑率は比較的低くなると思われるため、国土交通省のデータを鵜呑みにするのは、正確な対策を講じることを阻害する要因となる。

このたび大津駅舎活用策のＪＲ側の分析結果が本市に提示されたと聞くが、本市は独自に調査・分析を行いたいと補正予算も提出している。

ＪＲ側の調査・分析を鵜呑みにせず、住民や利用者の意向を調査分析しようとする姿勢は混雑解消策の検討においても発揮されるものと期待したい。

ついては、ＪＲ側が混雑率の開示に応じないのであれば、本市独自で混雑率調査に類することを行うべきと考えるが見解を伺う。もし調査の必要性がないとの考えであればその理由を伺う。

**５　選挙管理委員会の事務及び体制について**

（１）投票区・投票所の見直しについて

①　投票区及び投票所の見直しの遅れについて

　　投票の利便性の向上を企図して、２年前から投票区・投票所見直しを議会で提案している。

これに対して本年３月の平成２５年度予算審査における局長答弁では「７月の参議院の際に実施」とのことであったが結果的に見直されることはなかった。言うだけなら誰でもできるわけでその結果責任を求めたい。十分時間はあったが、なぜできなかったのかを伺う。

　②　公聴及び確定の時期について

また見直しについては「平成２５年度中に実施する」との局長答弁もあったが、昨年２月本会議では「周辺の自治会の人たちと協議しながら決めていく」との議会答弁であった。

　ついては、素案をいつまでに作り、どのような時期にどのような方法で市民に公聴を行い、議会にはいつ報告をし、本年度のいつまでに見直しを確定するのかを伺う。

（２）選挙管理委員会の体制について

①　選挙管理委員会の職員配置について

　現在、選挙管理委員会には局長以下６名の職員が常時配置されている。

しかしその職掌事務の性質上、時期による業務量の変動が激しく、選挙前後は他部署から多くの職員が応援に入っている。しかし一方では選挙がない時期は、業務量が極端に減る。

ついては、行政改革の一環で平常時配置している職員数について、総務部職員が兼任で担当するなど機動的な体制をとるべきと考える。本市の見解を伺う。

以上